

วิธีการศุลกากรไว้รอยต่อเพื่อส่งเสริมการนำเข้า
และส่งออกข้ามพรมแดน

โดย

นางกิจจาลักษณ์ ศรีนุชศาสตร์
รองอธิบดี
กรมศุลกากร

นักศึกษาระดับปริญญาโท วิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร
หลักสูตรการป้องกันราชอาณาจักร รุ่นที่ 65
ประจำปีการศึกษา พุทธศักราช 2565 - 2566

หนังสือรับรอง

วิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร สถาบันวิชาการป้องกันประเทศ ได้อนุมัติให้เอกสารวิจัย
ส่วนบุคคล เรื่อง “พิธีการศุลกากรไร้รอยต่อเพื่อส่งเสริมการนำเข้าและส่งออกข้ามพรมแดน”
ลักษณะวิชา การเศรษฐกิจ ของ นางกัจจาลักษณ์ ศรีนุชศาสตร์ เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตาม
หลักสูตรการป้องกันราชอาณาจักร รุ่นที่ 65 ประจำปีการศึกษา 2565 - 2566

พลโท

(ชาติชาย ชัยเกษม)

ผู้อำนวยการวิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร
สถาบันวิชาการป้องกันประเทศ

Abstract

Title Seamless Customs Procedures to Enhance Cross-border Imports and Exports
Field Economics
Name Miss. Kitjaluck Srinuchart **Course** NDC **Class** 65

This research has the following objectives : 1. to study the problems and obstacles arising in Customs procedures at the distribution area (Zone 3) in the Free Zone at Suvarnabhumi Airport after the improvement of the procedures; 2. to propose guidelines for Customs procedures at the distribution area (Zone 3) in the Free Zone at Suvarnabhumi Airport after the improvement of procedures to promote cross-border e-commerce. This is qualitative research that collects secondary data from the Customs Department's Notification No. 115/2564, the 20-year National Strategy, the 13th National Economic and Social Development Plan, the 20-year Logistics System Development Framework, Action Plan for Development of Thailand's Logistics System 2023-2027; and collects primary data from interviews with 5 multimodal transport operators and 5 Customs officials. This research analyzes the content of the interviews and the information obtained from the study of documents before presenting the data through the researcher's verbal narration and conveyance. The results of the research found that problems and obstacles arising in Customs procedures at the distribution area (Zone 3) in the Free Zone at Suvarnabhumi Airport after the improvement of the procedures are altogether 5 issues: 1. the lack of a legal framework that allows the import of goods from the free zone within the country into the distribution area (Zone 3) of Suvarnabhumi Airport Cargo Customs Office; 2. costs arising from import packing requirements and consolidated transit goods in the same enclosed container or vehicle; 3. costs arising from Customs procedures for exporting goods from the distribution area (Zone 3) to foreign countries by air; 4. limitation on Customs procedures for movement of goods between the value-added area (Zone 2) and the distribution zone (Zone 3); and 5. paper-based Customs procedures. Additionally, this research also found that there were 5 ways for Customs procedures at the distribution area (Zone 3) in the Free Zone at Suvarnabhumi Airport after the improvement of procedures to promote cross-border e-commerce, which are: 1. permission to bring goods from the free zone within the country into the distribution area (Zone 3); 2. controlling the packing of imported and transit goods consolidated into one enclosed container or vehicle in a simple way;

3. Customs procedures for goods exported from the distribution area (Zone 3) directly to aircraft traveling abroad; 4. Customs procedures for free movement of goods between areas within the free zone of Suvarnabhumi Airport; and 5. implementation of electronic or other advanced systems in customs procedures for multimodal transport.

คำนำ

การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Multimodal Transport) เป็นการผสมผสานการขนส่งสินค้าจากที่ใดที่หนึ่ง หรือจากประเทศหนึ่งประเทศใดไปสู่อีกที่หนึ่งหรืออีกประเทศหนึ่งซึ่งเป็นอาณาบริเวณที่เป็นจุดพบสุดท้าย โดยใช้รูปแบบการขนส่งตั้งแต่ 2 รูปแบบขึ้นไป ภายใต้การบริหารจัดการของผู้ขนส่งรายเดียว และมีสัญญาขนส่งฉบับเดียว เช่น การขนส่งโดยรถบรรทุกต่อเนื่องกับการขนส่งทางเรือ หรือขนส่งทางราง อย่างไรก็ตาม การปฏิบัติพิธีการศุลกากรสำหรับการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบที่ผ่านมามีอยู่เฉพาะภายในพื้นที่สำหรับการกระจายสินค้า (Zone 3) ภายในเขตปลอดอากรท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ซึ่งในทางปฏิบัติไม่สามารถรองรับการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบได้ เนื่องจากข้อจำกัดทางด้านกฎหมายและระเบียบที่กำหนดให้สามารถปฏิบัติพิธีการศุลกากรได้เพียงการนำเข้าและส่งออก ประกอบกับ พิธีการศุลกากรส่งออกไม่สามารถตอบสนองความต้องการของผู้ประกอบการได้จึงมีเพียงพิธีการศุลกากรนำเข้าเท่านั้น ซึ่งก่อให้เกิดต้นทุนทางโลจิสติกส์แก่ผู้ประกอบการเป็นอย่างมาก ดังนั้น กรมศุลกากรจึงได้ออกประกาศกรมศุลกากร ที่ 115/2564 ลงวันที่ 27 กรกฎาคม 2564 เรื่อง การปฏิบัติพิธีการศุลกากรทางอิเล็กทรอนิกส์สำหรับศูนย์บริการศุลกากรเพื่อกระจายสินค้าสำนักงานศุลกากรตรวจสินค้าท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ โดยเป็นการกำหนดกรอบการดำเนินงานในทางกฎหมายสำหรับการจัดตั้งศูนย์บริการศุลกากรเพื่อกระจายสินค้า ณ พื้นที่ Zone 3 ให้สามารถรองรับการปฏิบัติพิธีการศุลกากร นำเข้า ส่งออก และผ่านแดน รวมถึงการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ

จากที่มาและความสำคัญข้างต้น การวิจัยฉบับนี้จึงมุ่งศึกษาปัญหาและอุปสรรคที่เกิดขึ้นในการปฏิบัติพิธีการศุลกากร ณ พื้นที่สำหรับการกระจายสินค้า (Zone 3) เขตปลอดอากรท่าอากาศยานสุวรรณภูมิภายหลังการปรับปรุงกระบวนการ และเสนอแนะแนวทางการปรับปรุงแก้ไขปัญหาและอุปสรรคที่เกิดขึ้น เพื่อให้การปฏิบัติพิธีการศุลกากรสำหรับของที่นำเข้าและส่งออกข้ามพรมแดนระหว่างประเทศเป็นไปอย่างสะดวก รวดเร็ว และไร้รอยต่อมากที่สุด โดยผู้วิจัยใช้การเก็บข้อมูลทุติยภูมิจากการศึกษาการเปรียบเทียบ เอกสาร และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง รวมถึงข้อมูลปฐมภูมิจากการสัมภาษณ์ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ และเจ้าหน้าที่ศุลกากรที่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติพิธีการศุลกากร ณ พื้นที่สำหรับการกระจายสินค้า (Zone 3) เขตปลอดอากรท่าอากาศยานสุวรรณภูมิโดยตรง แล้วจึงนำข้อมูลที่ได้อามาวิเคราะห์ เพื่อให้ได้คำตอบตามวัตถุประสงค์ที่ตั้งไว้ รวมทั้งได้ให้ข้อเสนอแนะเพื่อปรับปรุงพิธีการศุลกากรให้ไร้รอยต่อและรองรับกับการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบสำหรับการนำเข้าและส่งออกข้ามพรมแดน โดยเฉพาะการค้าแบบพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์เพื่อส่งเสริมความมั่นคงทางเศรษฐกิจของประเทศ ซึ่งจะเป็นประโยชน์ต่อนักเรียน นักศึกษา ผู้ที่สนใจและบุคคลทั่วไป

(นางกิจจาลักษณ์ ศรีนุชศาสตร์)

นักศึกษาวิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร

หลักสูตร วปอ. รุ่นที่ 65

ผู้วิจัย

กิตติกรรมประกาศ

เอกสารวิจัยส่วนบุคคล เรื่อง พิธีการศุลกากรไร้รอยต่อเพื่อส่งเสริมการนำเข้าและส่งออกข้ามพรมแดน (Seamless Customs Procedures to Enhance Cross-border Imports and Exports) ฉบับนี้สำเร็จลุล่วงอย่างสมบูรณ์ได้ โดยได้รับความช่วยเหลือและคำแนะนำจากหลายฝ่าย ผู้วิจัยขอขอบพระคุณคณาจารย์และวิทยากรทุกท่านที่ได้กรุณาให้ความรู้อันเป็นประโยชน์ต่อการปฏิบัติราชการและถ่ายทอดประสบการณ์ที่น่าสนใจ ตลอดจนผู้บริหาร และเจ้าหน้าที่ของวิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักรทุกท่านที่ได้ให้คำปรึกษาแนะนำการจัดทำรายงานอย่างใกล้ชิดและอำนวยความสะดวกอย่างดียิ่ง รวมทั้งขอขอบคุณผู้ให้สัมภาษณ์ทุกท่านที่เสียสละเวลาในการให้สัมภาษณ์และให้ข้อมูลอันเป็นประโยชน์ต่อการศึกษาวิจัย นอกจากนี้ ผู้วิจัยยังขอขอบคุณเพื่อน ๆ พี่ ๆ น้อง ๆ กรมศุลกากรทุกท่าน ทั้งท่านที่ได้มีโอกาสได้ร่วมงานกันหรือยังมีเคยได้ร่วมงานกันก็ตาม ที่คอยให้กำลังใจและให้การสนับสนุนข้อมูลที่เป็นต่อการจัดทำเอกสารวิจัยส่วนบุคคลฉบับนี้

ท้ายสุดนี้ ผู้วิจัยขอขอบพระคุณท่านพร อนันตศิลป์ อธิบดีกรมศุลกากร ท่านภูมิศักดิ์ อรัญญาเกษมสุข รองปลัดกระทรวงการคลัง หัวหน้ากลุ่มภารกิจด้านรายได้ และท่านกฤษฎา จินะวิจารณ์ ปลัดกระทรวงการคลัง ตลอดจน ผู้บังคับบัญชาทุกท่านที่ได้ให้โอกาสและอนุญาติให้ผู้วิจัยได้เข้ารับการฝึกอบรมในหลักสูตร วปอ. รุ่นที่ 65 รวมทั้งให้คำแนะนำในการปรับปรุงเนื้อหาเอกสารวิจัยส่วนบุคคลให้มีความสมบูรณ์มากยิ่งขึ้นมาโดยตลอด และหากเอกสารวิจัยส่วนบุคคลมีข้อผิดพลาดประการใด ผู้วิจัยต้องขออภัยมา ณ โอกาสนี้

(นางกิจจาลักษณ์ ศรีนุชศาสตร์)

นักศึกษาวิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร

หลักสูตร วปอ. รุ่นที่ 65

ผู้วิจัย

สารบัญ

	หน้า
บทคัดย่อ	ก
Abstract	ข
คำนำ	ง
กิตติกรรมประกาศ	จ
สารบัญ	ฉ
สารบัญตาราง	ช
สารบัญแผนภาพ	ณ
บทที่ 1 บทนำ	1
ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา	1
วัตถุประสงค์ของการวิจัย	3
ขอบเขตของการวิจัย	4
วิธีดำเนินการวิจัย	5
ข้อจำกัดของการวิจัย	5
ประโยชน์ที่ได้รับจากการวิจัย	6
คำจำกัดความ	6
บทที่ 2 การทบทวนวรรณกรรม และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง	8
ยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี (พ.ศ. 2561-2580)	8
แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 13 (พ.ศ. 2566-2570)	12
กรอบแนวทางการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ระยะ 20 ปี	16
แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย พ.ศ. 2566-2570	17
ประกาศกรมศุลกากร ที่ 115/2564 ลงวันที่ 27 กรกฎาคม 2564	
เรื่อง การปฏิบัติพิธีการศุลกากรทางอิเล็กทรอนิกส์สำหรับศูนย์บริการศุลกากร เพื่อกระจายสินค้า สำนักงานศุลกากรตรวจสินค้าท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ	21
แนวคิดเกี่ยวกับการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ	27
งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง	35
กรอบแนวคิดของการวิจัย	42
สรุป	43

สารบัญ (ต่อ)

	หน้า
บทที่ 3 วิธีดำเนินการวิจัย	45
การเก็บรวบรวมข้อมูล	45
การวิเคราะห์ข้อมูล	45
การนำเสนอข้อมูล	46
แผนการดำเนินการวิจัย	46
บทที่ 4 ผลของการวิจัย	48
ปัญหาและอุปสรรคที่เกิดขึ้นในการปฏิบัติพิธีการศุลกากร ณ พื้นที่สำหรับการกระจายสินค้า (Zone 3) เขตปลอดอากรท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ	
ภายหลังการปรับปรุงกระบวนการ	48
แนวทางการปฏิบัติพิธีการศุลกากร ณ พื้นที่สำหรับการกระจายสินค้า (Zone 3) เขตปลอดอากรท่าอากาศยานสุวรรณภูมิภายหลังการปรับปรุงกระบวนการ	
เพื่อส่งเสริมพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ข้ามพรมแดน	55
สรุป	59
บทที่ 5 สรุปและข้อเสนอแนะ	62
สรุป	62
ข้อเสนอแนะ	66
บรรณานุกรม	71
ประวัติย่อผู้วิจัย	73

๗

สารบัญตาราง

ตารางที่		หน้า
3 - 1	แสดงแผนการดำเนินการวิจัย	46

สารบัญแผนภาพ

หน้า

แผนภาพที่

1 - 1	การให้บริการศุลกากร ณ พื้นที่สำหรับการกระจายสินค้า (Zone 3) ณ เขตปลอดอากรท่าอากาศยานสุวรรณภูมิภายหลังการปรับปรุงกระบวนการ	3
2 - 1	แสดงรูปแบบของการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ	30
2 - 2	แสดงการขนส่งสินค้าภายในประเทศด้วยการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ 32	
4 - 1	แสดงตัวอย่างคอนเทนเนอร์ที่มีระบบตู้ย่อย (Multi Compartment Shipping Containers)	51
4 - 2	แสดงขั้นตอนการปฏิบัติพิธีการศุลกากรส่งออกออกจากพื้นที่สำหรับการกระจายสินค้า (Zone 3) ไปยังต่างประเทศทางอากาศยาน	52
4 - 3	แสดงแนวทางการปฏิบัติพิธีการศุลกากรส่งออกออกจากพื้นที่สำหรับการกระจายสินค้า (Zone 3) ไปยังต่างประเทศทางอากาศยาน	53
4 - 4	แสดงแนวทางการปฏิบัติพิธีการศุลกากรส่งออกออกจากพื้นที่สำหรับการกระจายสินค้า (Zone 3) ไปยังต่างประเทศทางอากาศยาน	58
5 - 1	แสดงแบบแปลนแผนผังพื้นที่ศูนย์บริการศุลกากรเพื่อกระจายสินค้า ณ พื้นที่สำหรับการกระจายสินค้า (Zone 3) สำนักงานศุลกากรตรวจสินค้าท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ	67

บทที่ 1

บทนำ

ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

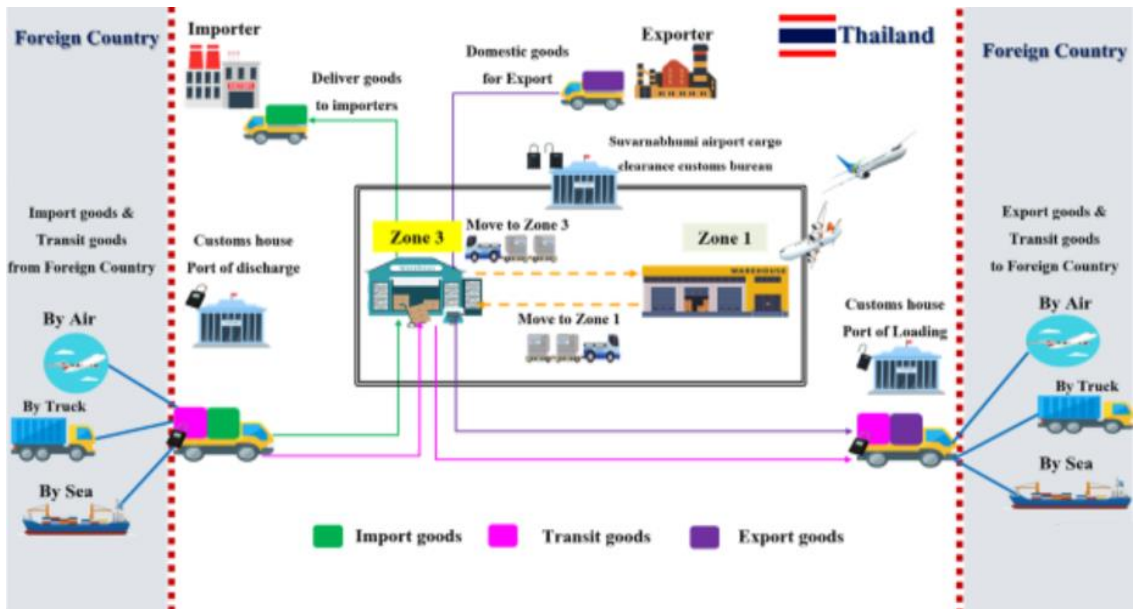
ปัจจุบันการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Multimodal Transport) มีส่วนช่วยอย่างมากในการลดต้นทุนและเอื้ออำนวยต่อการส่งเสริมประสิทธิภาพในกระบวนการโลจิสติกส์ และสนับสนุนให้ประเทศไทยมีศักยภาพในการแข่งขันในเวทีโลกได้ดียิ่งขึ้น กล่าวได้ว่า การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบเป็นกลยุทธ์ที่สำคัญในการส่งมอบสินค้าภายใต้หลักการจัดการโลจิสติกส์ที่มุ่งเน้นการเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่ง เนื่องจากการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบเป็นการผสมผสานการขนส่งสินค้าจากที่ใดที่หนึ่ง หรือจากประเทศหนึ่งประเทศใดไปสู่อีกที่หนึ่งหรืออีกประเทศหนึ่ง ซึ่งเป็นอาณาบริเวณที่เป็นจุดพบสุดท้าย โดยใช้รูปแบบการขนส่งตั้งแต่ 2 รูปแบบขึ้นไป ภายใต้การบริหารจัดการของผู้ขนส่งรายเดียว และมีสัญญาขนส่งฉบับเดียวหรือเป็นวิธีการขนส่งสินค้าแบบเบ็ดเสร็จที่ครอบคลุมการขนส่งทุกประเภท ภายใต้ความรับผิดชอบของผู้ประกอบการขนส่งรายเดียว หรือภายใต้สัญญาขนส่งเพียงฉบับเดียวซึ่งเป็นลักษณะการขนส่งที่เหมาะสมสำหรับการขนส่งเชื่อมโยงในระดับภูมิภาค หรือการขนส่งระหว่างประเทศ เนื่องจากการผสมผสานการขนส่งสินค้ามากกว่า 1 รูปแบบจะช่วยประหยัดต้นทุนและค่าใช้จ่ายได้ เช่น การขนส่งโดยรถบรรทุกต่อเนื่องกับการขนส่งทางเรือหรือขนส่งทางราง ซึ่งปัจจุบันมีผู้ใช้งานน้อยมากจะสามารถประหยัดต้นทุนค่าใช้จ่ายในด้านน้ำมันเชื้อเพลิงได้มากกว่าร้อยละ 50-60 เมื่อเทียบกับการส่งทางถนนเพียงอย่างเดียว (ชิตพงษ์ อัยสานนท์, ออนไลน์, 2565) ดังนั้น การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบจึงเป็นกลยุทธ์ที่สำคัญขององค์กรและประเทศ ซึ่งในปัจจุบันประเทศไทยมีการเชื่อมโยงโครงสร้างพื้นฐาน โดยการก่อสร้างถนนและสะพานเข้าไปยังประเทศเพื่อนบ้านในภูมิภาคอาเซียน ทำให้บทบาทของการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบเป็นกลไกผลักดันให้มีการกระจายสินค้าได้อย่างมีประสิทธิภาพ

อย่างไรก็ดี การที่ประเทศไทยจะประสบความสำเร็จและเป็นผู้นำในเรื่องการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบนั้น กฎหมายและระเบียบทางด้านศุลกากรจะต้องสอดคล้อง และรองรับกับการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (ชิตพงษ์ อัยสานนท์, ออนไลน์, 2565) หากแต่ปัจจุบันกลับพบว่าการปฏิบัติพิธีการศุลกากรสำหรับการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบสำหรับสินค้านำเข้าทางท่าหรือที่อื่นเพื่อมาปฏิบัติพิธีการศุลกากร ณ เขตปลอดอากรท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ หรือที่ปฏิบัติพิธีการศุลกากร ณ เขตปลอดอากรท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเพื่อส่งออกทางด่านศุลกากรอื่นมีอยู่เฉพาะที่พื้นที่สำหรับการกระจายสินค้า (Zone 3) ภายในเขตปลอดอากรท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ หากแต่ในทางปฏิบัติแล้วพื้นที่ Zone 3 ไม่สามารถรองรับการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบได้ เนื่องจากข้อจำกัดทางด้านกฎหมายและระเบียบที่กำหนดให้สามารถปฏิบัติพิธีการศุลกากรได้เพียงการนำเข้าและส่งออก ประกอบกับพิธีการศุลกากรส่งออกที่ให้บริการอยู่ในปัจจุบันไม่สามารถตอบสนองความต้องการของผู้ประกอบการได้จึงมีเพียงพิธีการศุลกากรนำเข้าเท่านั้น ก่อให้เกิดต้นทุนทางโลจิสติกส์

แก่ผู้ประกอบการเป็นอย่างมากอีกทั้งข้อกำหนดที่ให้แยกการบรรทุกระหว่างสินค้านำเข้าและสินค้าผ่านแดนมิให้ปะปนกันส่งผลให้เกิดปัญหาการบรรทุกสินค้าไม่เต็มคันรถ นอกจากนี้ การนำเข้าสินค้าต้องเป็นการนำเข้ามาทางด่านศุลกากรอื่นที่มีใช้การนำเข้าทางท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ปัญหาเหล่านี้ส่งผลให้ไม่สามารถเปลี่ยนแปลงรูปแบบการขนส่งสินค้าทางบกและทางอากาศ ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิได้ แม้ว่าพื้นที่ดังกล่าวจะมีทำเลที่ตั้งเหมาะสมต่อการเป็นจุดเชื่อมโยงการขนส่งระหว่างทางบกและทางอากาศ (FedEx Express, 2020)

จากปัญหาดังกล่าว กรมศุลกากรจึงเล็งเห็นช่องทางและโอกาสในการปรับปรุงกระบวนการที่เป็นอยู่ในปัจจุบันของพื้นที่ Zone 3 ให้สามารถดำเนินกิจกรรมได้หลากหลายมากยิ่งขึ้น โดยการพัฒนากระบวนการขั้นใหม่ 5 กระบวนการ ได้แก่ 1. การนำของเข้ามาทางสำนักงานหรือด่านศุลกากรอื่น ไม่ว่าจะผ่านทางบก ทางอากาศ หรือทางเรือ และเคลื่อนย้ายไปยังพื้นที่ Zone 3 2. การนำของในประเทศที่ประสงค์จะส่งออกมายังพื้นที่ Zone 3 เพื่อร่วมบรรจุเข้าตู้คอนเทนเนอร์ และปฏิบัติพิธีการศุลกากรส่งออกปลายทางสำนักงานหรือด่านศุลกากรอื่น ไม่ว่าจะผ่านทางบก ทางอากาศ หรือทางเรือ 3. การนำของผ่านแดนทางสำนักงานหรือด่านศุลกากรอื่น ไม่ว่าจะเป็นการผ่านแดนทางบก ทางอากาศ หรือทางเรือ และเคลื่อนย้ายไปยังพื้นที่ Zone 3 เพื่อร่วมบรรจุกับของในประเทศที่ประสงค์จะส่งออกปลายทางสำนักงานหรือด่านศุลกากรอื่น ไม่ว่าจะผ่านทางบก ทางอากาศ หรือทางเรือ 4. การเคลื่อนย้ายสินค้านำเข้าระหว่างพื้นที่ Zone 3 กับพื้นที่คลังสินค้า (Zone 1) เพื่อให้ผู้ประกอบการสามารถเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งสินค้าทางบกกับทางอากาศได้ และ 5. การคัดแยกและบรรจุรวมของต่างประเทศไว้ในตู้คอนเทนเนอร์หรือยานพาหนะแบบปิดเดียวกันได้ ได้แก่ การรวมของนำเข้าและของผ่านแดนมาจากประเทศต้นทาง หรือสำนักงานศุลกากรหรือด่านศุลกากรที่นำเข้า เพื่อเคลื่อนย้ายสินค้ามาปฏิบัติพิธีการนำเข้าและผ่านแดน ณ พื้นที่ Zone 3 หรือการรวมของส่งออกและผ่านแดน ณ พื้นที่ Zone 3 เพื่อเคลื่อนย้ายไปยังสำนักงานศุลกากรหรือด่านศุลกากรที่จะส่งของออกไปยังต่างประเทศ พร้อมกันนี้กรมศุลกากรได้นำกระบวนการที่พัฒนาขั้นใหม่นี้มาใช้ในการออกประกาศกรมศุลกากร เพื่อให้แต่ละกระบวนการที่ออกแบบไว้สามารถนำมาใช้ได้อย่างเป็นรูปธรรมและสามารถแก้ไขข้อจำกัดต่าง ๆ ที่เป็นอุปสรรคต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย โดยมีสาระสำคัญ 4 ประการ คือ 1. เป็นการจัดตั้งศูนย์บริการศุลกากรเพื่อกระจายสินค้า ณ พื้นที่ Zone 3 โดยที่ศูนย์บริการดังกล่าวสามารถรองรับการปฏิบัติพิธีการศุลกากรนำเข้าส่งออก และผ่านแดนได้ 2. ผู้ประกอบการสามารถรวมของต่างประเทศกันไว้ในตู้คอนเทนเนอร์หรือยานพาหนะแบบปิดเดียวกันได้ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งด้วยการลดการเดินทางเที่ยวเปล่าส่งผลให้ผู้ประกอบการสามารถใช้ประโยชน์จากยานพาหนะได้อย่างคุ้มค่า 3. ผู้ประกอบการสามารถเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งสินค้านำเข้าระหว่างทางบกกับทางอากาศ ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิได้ และ 4. ผู้ประกอบการสามารถเลือกรูปแบบการนำเข้า ส่งออก และผ่านแดนที่หลากหลายได้มากขึ้น ไม่ว่าจะเป็นการขนส่งสินค้าทางบก ทางเรือ และทางอากาศ (ประกาศกรมศุลกากร ที่ 115/2564 เรื่อง การปฏิบัติพิธีการศุลกากรทางอิเล็กทรอนิกส์สำหรับศูนย์บริการศุลกากรเพื่อกระจายสินค้าสำนักงานศุลกากรตรวจสินค้าท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ, 2564)

แผนภาพที่ 1-1 การให้บริการศุลกากร ณ พื้นที่สำหรับการกระจายสินค้า (Zone 3) ณ เขตปลอดอากรท่าอากาศยานสุวรรณภูมิภายหลังการปรับปรุงกระบวนการ



ที่มา : ประมวลโดยผู้วิจัย, 2566

จากที่มาและความสำคัญข้างต้น การวิจัยฉบับนี้จึงมุ่งศึกษาปัญหาและอุปสรรคที่เกิดขึ้นในการปฏิบัติพิธีการศุลกากร ณ พื้นที่สำหรับการกระจายสินค้า (Zone 3) เขตปลอดอากรท่าอากาศยานสุวรรณภูมิภายหลังการปรับปรุงกระบวนการ และเสนอแนะแนวทางการปรับปรุงแก้ไข ปัญหาและอุปสรรคที่เกิดขึ้น เพื่อให้การปฏิบัติพิธีการศุลกากรสำหรับของที่นำเข้าและส่งออกข้ามพรมแดนระหว่างประเทศเป็นไปอย่างสะดวก รวดเร็ว และไร้รอยต่อมากที่สุด

วัตถุประสงค์ของการวิจัย

1. เพื่อศึกษาปัญหาและอุปสรรคที่เกิดขึ้นในการปฏิบัติพิธีการศุลกากร ณ พื้นที่สำหรับการกระจายสินค้า (Zone 3) เขตปลอดอากรท่าอากาศยานสุวรรณภูมิภายหลังการปรับปรุงกระบวนการ
2. เพื่อเสนอแนะแนวทางการปฏิบัติพิธีการศุลกากร ณ พื้นที่สำหรับการกระจายสินค้า (Zone 3) เขตปลอดอากรท่าอากาศยานสุวรรณภูมิภายหลังการปรับปรุงกระบวนการเพื่อส่งเสริมพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ข้ามพรมแดน

ขอบเขตของการวิจัย

1. ขอบเขตด้านเนื้อหา

ในการวิจัย เรื่อง พิธีการศุลกากรไร้รอยต่อเพื่อส่งเสริมการนำเข้าและส่งออก ข้ามพรมแดน (Seamless Customs Procedures to Enhance Cross-border Imports and Exports) ฉบับนี้ จะดำเนินการศึกษาปัญหาและอุปสรรคในปัจจุบัน ที่เกิดขึ้นในการปฏิบัติพิธีการศุลกากร ณ พื้นที่สำหรับการกระจายสินค้า (Zone 3) เขตปลอดอากรท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ภายหลังจากปรับปรุงกระบวนการ โดยการสัมภาษณ์ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ที่ปฏิบัติพิธีการศุลกากร ณ พื้นที่ดังกล่าว พร้อมทั้งศึกษาจากเอกสาร นอกจากนี้ การวิจัยฉบับนี้ ยังจะเสนอแนะแนวทางการปรับปรุงแก้ไขปัญหาและอุปสรรคที่เกิดขึ้นในการปฏิบัติพิธีการศุลกากร ณ พื้นที่ Zone 3 เขตปลอดอากรท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ผ่านการศึกษาประกาศกรมศุลกากร ที่ 115/2564 ลงวันที่ 27 กรกฎาคม 2564 เรื่อง การปฏิบัติพิธีการศุลกากรทางอิเล็กทรอนิกส์สำหรับ ศูนย์บริการศุลกากร เพื่อกระจายสินค้า สำนักงานศุลกากรตรวจสินค้าท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ร่วมกับยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี (พ.ศ. 2561 - 2580) แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 13 (พ.ศ. 2566 - 2570) กรอบแนวทางการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ระยะ 20 ปี แผนยุทธศาสตร์ การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ ฉบับที่ 3 (พ.ศ. 2560 - 2564) และแนวคิดเกี่ยวกับการขนส่ง ต่อเนื่องหลายรูปแบบตลอดจนงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

2. ขอบเขตด้านประชากร

ในการตอบสนองวัตถุประสงค์ทั้งสองข้อของการวิจัยฉบับนี้จะอาศัยการสัมภาษณ์ ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบที่ปฏิบัติพิธีการศุลกากร ณ พื้นที่สำหรับการกระจายสินค้า (Zone 3) เขตปลอดอากรท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จำนวน 5 คน เจ้าหน้าที่ศุลกากร จำนวน 5 คน ซึ่งเป็นผู้ให้ข้อมูลหลัก และใช้การวิเคราะห์เอกสาร คือ ประกาศกรมศุลกากร ที่ 115/2564 ลงวันที่ 27 กรกฎาคม 2564 เรื่องการปฏิบัติพิธีการศุลกากรทางอิเล็กทรอนิกส์สำหรับศูนย์บริการศุลกากร เพื่อกระจายสินค้า สำนักงานศุลกากรตรวจสินค้าท่าอากาศยานสุวรรณภูมิร่วมด้วย

3. ขอบเขตด้านพื้นที่

การศึกษาวิจัยครั้งนี้มีพื้นที่เป้าหมายที่จะดำเนินการศึกษา คือ พื้นที่สำหรับการกระจายสินค้า (Zone 3) เขตปลอดอากรท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ซึ่งตั้งอยู่บริเวณด้านทิศเหนือของอาคารผู้โดยสารติดกับทางวิ่งอากาศยาน (Airside) ฝั่งตะวันตก โดยเป็นเขตพื้นที่ที่อธิบดีกรมศุลกากรอนุมัติให้จัดตั้งขึ้นเพื่อการประกอบกิจการที่เกี่ยวข้องกับการนำเข้า ส่งออก ถ้ายลำผ่านแดน เปลี่ยนแปลงรูปแบบของการขนส่ง (Multimodal or Combine Transport) เก็บรักษา สินค้า หรือที่เกี่ยวข้องกับการเพิ่มมูลค่าสินค้า

4. ขอบเขตด้านเวลา

เริ่มการศึกษาวิจัยตั้งแต่เดือนธันวาคม 2565 จนถึงวันที่ 31 พฤษภาคม พ.ศ. 2566

วิธีดำเนินการวิจัย

ในการวิจัย เรื่อง พิธีการศุลกากรไร้รอยต่อเพื่อส่งเสริมการนำเข้าและส่งออกข้ามพรมแดน (Seamless Customs Procedures to Enhance Cross-border Imports and Exports) จะใช้ระเบียบวิธีวิจัยเชิงคุณภาพ (Qualitative Research) ในการดำเนินการวิจัย โดยมีรายละเอียดการดำเนินการ ดังนี้

1. การรวบรวมข้อมูล

เพื่อตอบสนองวัตถุประสงค์ของการวิจัยฉบับนี้จะอาศัยการสัมภาษณ์ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบที่ปฏิบัติพิธีการศุลกากร ณ พื้นที่สำหรับการกระจายสินค้า (Zone 3) เขตปลอดอากรท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เจ้าหน้าที่ศุลกากร และการวิเคราะห์ข้อมูลจากเอกสาร (Document Analysis) ได้แก่ ประกาศกรมศุลกากร ที่ 115/2564 ลงวันที่ 27 กรกฎาคม 2564 เรื่อง การปฏิบัติพิธีการศุลกากรทางอิเล็กทรอนิกส์สำหรับศูนย์บริการศุลกากรเพื่อกระจายสินค้า สำนักงานศุลกากรตรวจสินค้าท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ร่วมกับยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี (พ.ศ. 2561 - 2580) ร่างแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 13 (พ.ศ.2566 - 2570) กรอบแนวทางการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ ระยะ 20 ปี แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ ฉบับที่ 3 (พ.ศ.2560 - 2564) และแนวคิดเกี่ยวกับการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ

2. การวิเคราะห์ข้อมูล

ในการวิเคราะห์ข้อมูลของการวิจัยฉบับนี้จะใช้การวิเคราะห์ข้อมูลการวิจัยเชิงพรรณนา (descriptive analysis)

3. การนำเสนอข้อมูล

การวิจัยฉบับนี้จะสังเคราะห์และนำเสนอข้อมูลที่ได้จากการวิเคราะห์ โดยการบรรยายด้วยถ้อยคำ (Narrative/ Extended Text) ซึ่งประกอบด้วย 2 ส่วน คือ ส่วนบรรยายด้วยภาษาและการถ่ายทอดของผู้วิจัยเอง (General Description) และส่วนการแสดงผลฐานสนับสนุนจากข้อมูลโดยตรง (Specific Description) เป็นหลัก ร่วมกับการนำเสนอด้วยภาพวิเคราะห์ (Visual Display) เป็นส่วนเสริม

ข้อจำกัดของการวิจัย (ถ้ามี)

1. การวิจัยฉบับนี้มุ่งศึกษาเฉพาะปัญหาและอุปสรรคที่เกิดขึ้นในการปฏิบัติพิธีการศุลกากร ณ พื้นที่สำหรับการกระจายสินค้า (Zone 3) เขตปลอดอากรท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ภายหลังจากปรับปรุงกระบวนการแต่เพียงเท่านั้น

2. การวิจัยฉบับนี้มุ่งเสนอแนะแนวทางการปรับปรุงแก้ไขปัญหาและอุปสรรคที่เกิดขึ้นในการปฏิบัติพิธีการศุลกากร ณ พื้นที่สำหรับการกระจายสินค้า (Zone 3) เขตปลอดอากรท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ภายหลังจากปรับปรุงกระบวนการแต่เพียงเท่านั้น

3. การวิจัยฉบับนี้จะนำเสนอเฉพาะข้อมูลที่สามารถเปิดเผยได้เท่านั้น

ประโยชน์ที่ได้รับจากการวิจัย

1. ทำให้ทราบถึงการปฏิบัติพิธีการศุลกากรทางอิเล็กทรอนิกส์สำหรับศูนย์บริการศุลกากรเพื่อกระจายสินค้า สำนักงานศุลกากรตรวจสินค้าท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ
2. ทำให้ทราบปัญหาและอุปสรรคที่เกิดขึ้นในการปฏิบัติพิธีการศุลกากร ณ พื้นที่สำหรับการกระจายสินค้า (Zone 3) เขตปลอดอากรท่าอากาศยานสุวรรณภูมิภายหลังการปรับปรุงกระบวนการ
3. ผลการวิจัยจะทำให้ประเทศไทยแนวทางการปรับปรุงแก้ไขปัญหาและอุปสรรคที่เกิดขึ้นในการปฏิบัติพิธีการศุลกากร ณ พื้นที่สำหรับการกระจายสินค้า (Zone 3) เขตปลอดอากรท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

คำจำกัดความ

พิธีการศุลกากรไร้รอยต่อ	หมายถึง	ขั้นตอนการปฏิบัติงานเพื่อการส่งสินค้าออกไปนอกราชอาณาจักรหรือนำสินค้าเข้ามาในราชอาณาจักรให้ถูกต้องครบถ้วน ซึ่งกรมศุลกากรในฐานะหน่วยงานรับผิดชอบกรณีดังกล่าวได้ออกระเบียบไว้ในรูปแบบของประกาศกรมศุลกากร เพื่อให้ผู้นำเข้าและผู้ส่งออกสินค้าได้ทราบ และปฏิบัติให้ถูกต้องครบถ้วนโดยปราศจากการแทรกแซงหรือความล่าช้าที่เกิดจากการเชื่อมโยง หรือเชื่อมต่อกันของขั้นตอนการปฏิบัติงานต่าง ๆ ที่ล่าช้า
การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ	หมายถึง	การขนส่งของที่นำเข้ามาทางด่านศุลกากรอื่นโดยคอนเทนเนอร์ยานพาหนะแบบปิด คอนเทนเนอร์สำหรับอากาศยาน หรือยานพาหนะอื่นที่ได้รับอนุญาตจากกรมศุลกากร เพื่อมาปฏิบัติพิธีการศุลกากรในเขตปลอดอากรท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ หรือการขนส่งของที่ปฏิบัติพิธีการศุลกากร ณ เขตปลอดอากรท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ
การนำเข้าและส่งออกข้ามพรมแดน	หมายถึง	รูปแบบของการทำธุรกรรมการค้าระหว่างประเทศ ทั้งการส่งของจากประเทศต้นทางไปยังประเทศปลายทางโดยตรง การนำเข้าของเข้าจากประเทศต้นทางมายังประเทศปลายทาง และการส่งของจากประเทศต้นทางไปยังประเทศปลายทางโดยผ่านประเทศอื่น

พื้นที่สำหรับการกระจายสินค้า หมายถึง พื้นที่สำหรับประกอบกิจการกระจายสินค้าภายใต้ การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ที่นำเข้าทางด่าน ศุลกากรอื่น เพื่อมาปฏิบัติพิธีการศุลกากร ณ เขตปลอดอากรท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ หรือที่ปฏิบัติ พิธีการศุลกากร ณ เขตปลอดอากรท่าอากาศยาน สุวรรณภูมิเพื่อส่งออกทางด่านศุลกากรอื่น

บทที่ 2

การทบทวนวรรณกรรม และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

การบรรลุเป้าหมายในการพัฒนาพิธีการศุลกากรไร้รอยต่อเพื่อส่งเสริมการนำเข้าและส่งออกข้ามพรมแดนจำเป็นต้องศึกษายุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี (พ.ศ. 2561-2580) แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 13 (พ.ศ. 2561 - 2570) กรอบแนวทางการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ระยะ 20 ปี แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ ฉบับที่ 3 (พ.ศ.2560 - 2564) ประกาศกรมศุลกากร ที่ 115/2564 ลงวันที่ 27 กรกฎาคม 2564 เรื่อง การปฏิบัติพิธีการศุลกากรทางอิเล็กทรอนิกส์สำหรับศูนย์บริการศุลกากรเพื่อกระจายสินค้า สำนักงานศุลกากรตรวจสินค้าท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และแนวคิดเกี่ยวกับการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ รวมถึงงานศึกษาวิจัยที่เกี่ยวข้อง เพื่อที่จะสามารถนำเสนอแนวทางการปฏิบัติพิธีการศุลกากร ณ พื้นที่สำหรับการกระจายสินค้า (Zone 3) เขตปลอดอากรท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เพื่อให้การนำเข้าและส่งออกข้ามพรมแดนระหว่างประเทศเป็นไปอย่างสะดวก ราบรื่น และไร้รอยต่อมากที่สุด

ยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี (พ.ศ. 2561-2580)

การพัฒนาประเทศไทยนับตั้งแต่แผนพัฒนาเศรษฐกิจแห่งชาติฉบับที่ 1 เป็นต้นมาได้ส่งผลให้ประเทศไทยมีการพัฒนาในทุกมิติ ทั้งในด้านเศรษฐกิจที่ประเทศไทยได้รับการยกระดับเป็นประเทศในกลุ่มบนของกลุ่มประเทศระดับรายได้ปานกลาง อย่างไรก็ตาม ประเทศไทยยังมีความท้าทายต่อการพัฒนาที่สำคัญ เช่น การขยายตัวทางเศรษฐกิจในระดับต่ำกว่าศักยภาพ การชะลอตัวของการลงทุนภายในประเทศ และสถานการณ์เศรษฐกิจโลกที่ยังไม่ฟื้นตัวได้เต็มที่ โครงสร้างเศรษฐกิจไทยที่ยังไม่สามารถขับเคลื่อนด้วยนวัตกรรมได้อย่างเต็มประสิทธิภาพ ภาคบริการ และภาคเกษตรมีผลผลิตภาพการผลิตในระดับต่ำ ขาดการนำเทคโนโลยีเข้ามาเพิ่มประสิทธิภาพในการผลิต ทั้งนี้ ปัญหาดังกล่าวมีสาเหตุส่วนหนึ่งมาจากประสิทธิภาพการบริหารจัดการภาครัฐที่ขาดความต่อเนื่องและความยืดหยุ่นในการตอบสนองต่อความต้องการและปัญหาของประชาชน นอกจากนี้ ความเปลี่ยนแปลงจากโลกาภิวัตน์ และความก้าวหน้าทางวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีที่ได้รับการพัฒนาอย่างก้าวกระโดดจะก่อให้เกิดนวัตกรรมอย่างพลิกผัน เช่น เทคโนโลยีปัญญาประดิษฐ์ อินเทอร์เน็ตในทุกสิ่ง การวิเคราะห์ข้อมูลขนาดใหญ่ หุ่นยนต์และโดรน เทคโนโลยีพันธุกรรมสมัยใหม่ และเทคโนโลยีทางการเงินจะเป็นปัจจัยสนับสนุนหลักที่ช่วยทำให้เศรษฐกิจโลกและเศรษฐกิจไทยมีแนวโน้มที่จะกลับมาขยายตัวได้เข้มแข็งขึ้น ขณะเดียวกันก็จะก่อให้เกิดความท้าทายต่อการพัฒนาประเทศในหลายมิติ ดังนั้น หากไม่มีมาตรการที่มีประสิทธิภาพในการป้องกันและรองรับผลกระทบต่าง ๆ ที่คาดว่าจะเกิดขึ้น ซึ่งรวมถึงการเตรียมความพร้อมเพื่อรองรับการเปลี่ยนแปลงทางเทคโนโลยี และนวัตกรรมแบบพลิกผันที่จะเกิดขึ้นอย่างรวดเร็ว ก็จะทำให้เกิดความเสี่ยงต่อความมั่นคงและคุณภาพชีวิตของประชาชนที่ปรับตัวไม่ทันหรือขาดความรู้และทักษะที่ทันกับยุคสมัยที่เปลี่ยนแปลงไป

จากปัจจัยและแนวโน้มที่คาดว่าจะส่งผลต่อการขับเคลื่อนการพัฒนาประเทศในมิติต่าง ๆ ข้างต้น เห็นได้ว่า บริบทและสภาพแวดล้อมทั้งภายในและภายนอกประเทศมีแนวโน้มที่จะเปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็ว มีพลวัตสูง และมีความซับซ้อนหลากหลายมิติ ซึ่งจะส่งผลต่ออนาคตการพัฒนาประเทศอย่างมาก ดังนั้น การพัฒนาประเทศจึงจำเป็นต้องมียุทธศาสตร์การพัฒนาที่ครอบคลุมทุกมิติและทุกด้าน การพัฒนาที่เกี่ยวข้อง มีความร่วมมือในลักษณะประชารัฐจากภาคส่วนต่าง ๆ ในรูปแบบของหุ้นส่วนการพัฒนาที่เป็นการดำเนินงานอย่างบูรณาการ เนื่องจากทุกมิติการพัฒนามีความเกี่ยวข้องซึ่งกันและกัน โดยเฉพาะโลกที่มีการเปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็วซึ่งจำเป็นต้องมีการพัฒนาระบบและปัจจัยเสริมต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องไปพร้อมกัน รวมทั้งการให้ความสำคัญกับการส่งเสริมเทคโนโลยีและนวัตกรรม เพื่อให้ประเทศไทยสามารถยกระดับเป็นเจ้าของเทคโนโลยีและนวัตกรรมก้าวทันโลก จากการต่อยอดการพัฒนาบนพื้นฐานของนโยบายไทยแลนด์ 4.0 ส่งผลให้เกิดการสร้างห่วงโซ่มูลค่าทางเศรษฐกิจ ทั้งในภาคอุตสาหกรรม ภาคเกษตร และภาคบริการ กระจายผลประโยชน์จากการพัฒนา ลดปัญหาความเหลื่อมล้ำ และนำไปสู่การเสริมสร้างคุณภาพชีวิตของประชาชนทุกภาคส่วน นอกจากนี้ ประเทศไทยยังต้องให้ความสำคัญกับการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์ กฎหมาย ระบบภาษีที่ต้องมีกลยุทธ์การพัฒนาซึ่งสามารถอำนวยความสะดวกและส่งเสริมให้ประเทศมีศักยภาพการแข่งขันที่สูงขึ้น โดยจำเป็นต้องสร้างความพร้อมในการที่จะยกระดับมาตรฐาน และมีการปฏิบัติ ให้เป็นไปตามระเบียบกติกาสากลในด้านต่าง ๆ ขณะเดียวกัน ประเทศไทยจำเป็นต้องเร่งให้มีการปฏิรูประบบราชการและการเมืองเพื่อให้เกิดการบริหารราชการที่ดี ดังนั้น การขับเคลื่อนการพัฒนาประเทศให้เจริญก้าวหน้าไปในอนาคตจึงจำเป็นต้องกำหนดวิสัยทัศน์ในระยะยาวที่ต้องบรรลุ พร้อมทั้งแนวยุทธศาสตร์หลักในด้านต่าง ๆ เพื่อเป็นกรอบในการขับเคลื่อนการพัฒนาอย่างเป็นบูรณาการ บนพื้นฐานประชารัฐ เพื่อยกระดับจุดแข็งและจุดเด่นของประเทศ และปรับปรุงแก้ไขจุดอ่อนและจุดด้อยต่าง ๆ อย่างเป็นระบบ โดยยุทธศาสตร์ชาติจะเป็นเป้าหมายใหญ่ในการขับเคลื่อนประเทศ และถ่ายทอดไปสู่แผนในระดับอื่น ๆ เพื่อนำไปสู่การปฏิบัติทั้งในระดับยุทธศาสตร์ ภารกิจ และพื้นที่ ซึ่งรวมถึงพื้นที่พิเศษต่าง ๆ เช่น เขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดน เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก เพื่อให้การพัฒนาประเทศสามารถดำเนินการได้อย่างมั่นคง มั่งคั่ง และยั่งยืน (ยุทธศาสตร์ชาติ, 2561)

ทั้งนี้ วิสัยทัศน์ของประเทศไทย คือ ประเทศไทยมีความมั่นคง มั่งคั่ง ยั่งยืน เป็นประเทศพัฒนาแล้ว ด้วยการพัฒนาตามหลักปรัชญาของเศรษฐกิจพอเพียง ซึ่งความมั่นคง หมายถึงความมั่นคงปลอดภัยจากภัย และการเปลี่ยนแปลงทั้งภายในและภายนอกประเทศ ในทุกระดับ ทุกมิติทั้งทางการทหาร เศรษฐกิจ สังคม สิ่งแวดล้อม และการเมือง ความมั่งคั่ง หมายถึงประเทศไทย มีการขยายตัวทางเศรษฐกิจอย่างต่อเนื่อง ประชากรอยู่ดีมีสุข ได้รับผลประโยชน์จากการพัฒนาอย่างเท่าเทียมกันมากขึ้น มีการพัฒนาอย่างทั่วถึงทุกภาคส่วน เศรษฐกิจในประเทศมีความเข้มแข็ง ขณะเดียวกันต้องมีความสามารถในการแข่งขันกับประเทศต่างๆ ทั้งในตลาดโลก และตลาดภายในประเทศ เพื่อให้สามารถสร้างรายได้ทั้งจากภายในและภายนอกประเทศ และความยั่งยืน หมายถึง การพัฒนาที่สามารถสร้างความเจริญเติบโตของเศรษฐกิจที่อยู่บนหลักการใช้ การรักษา และการฟื้นฟูฐานทรัพยากรธรรมชาติอย่างยั่งยืน ไม่ใช้ทรัพยากรธรรมชาติจนเกินพอดี ไม่สร้างมลภาวะต่อสิ่งแวดล้อมจนเกินความสามารถในการรองรับและเยียวยาของระบบนิเวศ โดยมีเป้าหมาย

การพัฒนาประเทศ คือ ประเทศชาติมั่นคง ประชาชนมีความสุข เศรษฐกิจพัฒนาอย่างต่อเนื่อง สังคมเป็นธรรม ฐานทรัพยากรธรรมชาติยั่งยืน ดังนั้น เพื่อให้ประเทศไทยสามารถยกระดับการพัฒนาให้บรรลุตามวิสัยทัศน์ และเป้าหมายการพัฒนาประเทศข้างต้น จึงจำเป็นต้องกำหนดยุทธศาสตร์การพัฒนาประเทศในระยะยาวที่จะทำให้ประเทศไทยมีภูมิคุ้มกันต่อการเปลี่ยนแปลงจากปัจจัยภายในและภายนอกประเทศ ในทุกมิติ ทุกรูปแบบ และทุกระดับ การบริการของประเทศได้รับการพัฒนายกระดับไปสู่การใช้เทคโนโลยีและนวัตกรรมในการสร้างมูลค่าเพิ่ม คนไทยได้รับการพัฒนาให้เป็นคนที่มีศักยภาพในการคิดวิเคราะห์ สามารถรู้ รับ ปรับใช้เทคโนโลยีใหม่ได้อย่างต่อเนื่อง สามารถเข้าถึงบริการพื้นฐานได้อย่างเท่าเทียมกัน โดยมุ่งเน้นการสร้างสมดุลระหว่างการพัฒนา ความมั่นคงเศรษฐกิจสังคม และสิ่งแวดล้อม ผ่านการมีส่วนร่วมของทุกภาคส่วนในรูปแบบประชารัฐ ทั้งนี้ ยุทธศาสตร์ของประเทศดังกล่าวประกอบด้วย 6 ยุทธศาสตร์ ได้แก่ ความมั่นคง การสร้างความสามารถในการแข่งขัน การพัฒนาและเสริมสร้างศักยภาพทรัพยากรมนุษย์ การสร้างโอกาสและความเสมอภาคทางสังคม การสร้างการเติบโตบนคุณภาพชีวิตที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม การปรับสมดุลและพัฒนาระบบการบริหารจัดการภาครัฐ (ยุทธศาสตร์ชาติ พ.ศ. 2561-2580, 2561)

ยุทธศาสตร์ชาติด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขันเกิดจากในช่วงสองทศวรรษที่ผ่านมาประเทศไทยได้เผชิญกับความท้าทายในการพัฒนาเพื่อเสริมสร้างความสามารถทางเศรษฐกิจของประเทศอย่างต่อเนื่อง เช่น กุญแจเบาะระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้องกับการแข่งขันทางการค้าและเทคโนโลยีที่มีการพัฒนาอย่างรวดเร็วอันส่งผลให้ภาคเกษตรกรรม อุตสาหกรรม และภาคบริการต้องปรับตัวให้สอดคล้องกับความต้องการของผู้บริโภค รูปแบบการค้าที่เปลี่ยนแปลงไป รวมถึงสถานการณ์ที่จะเปลี่ยนแปลงไปในอนาคต โดยเฉพาะความก้าวหน้าทางเทคโนโลยีที่จะทำให้ประเทศไทยเผชิญความท้าทายมากขึ้นในการเสริมสร้างความสามารถในการแข่งขันของประเทศในระยะต่อไป ดังนั้น ในการพัฒนาเพื่อเสริมสร้างความสามารถของประเทศไทยในระยะ 20 ปีข้างหน้าจะมุ่งเน้นการวิจัยและพัฒนานวัตกรรม นำเทคโนโลยีใหม่มาปรับใช้และต่อยอดภาคการผลิตและบริการในปัจจุบันเพื่อเพิ่มผลิตภาพและสร้างมูลค่าเพิ่ม รวมทั้งการปรับโครงสร้างภาคการผลิตและบริการในปัจจุบันไปสู่ภาคการผลิตและบริการใหม่ที่มีศักยภาพ พัฒนารูปแบบการค้าให้สอดคล้องกับเทคโนโลยีที่เปลี่ยนแปลงไป บนพื้นฐานแนวคิด 3 ประการ ได้แก่

1. ต่อยอดอดีต โดยพิจารณาความได้เปรียบเชิงเปรียบเทียบของประเทศ และนำมาประยุกต์ผสมผสานกับเทคโนโลยีและนวัตกรรมเพื่อให้สอดคล้องกับบริบทของเศรษฐกิจและสังคมโลกสมัยใหม่
2. ปรับปัจจุบัน ด้วยการปรับสภาพแวดล้อมให้เอื้อต่อการพัฒนาอุตสาหกรรมและบริการอนาคต
3. สร้างคุณค่าใหม่ในอนาคต ด้วยการส่งเสริมและสนับสนุนจากภาครัฐให้แก่ผู้ประกอบการและคนรุ่นใหม่ (ยุทธศาสตร์ชาติ พ.ศ. 2561-2580, 2561)

อาจกล่าวได้ว่ายุทธศาสตร์ชาติด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขันนี้ได้กำหนดแนวทางการพัฒนาที่ให้ความสำคัญกับการพัฒนาภาคเอกชนเศรษฐกิจเพื่ออนาคตที่สามารถสร้างมูลค่าเพิ่มได้ทั้งในภาคเกษตรอุตสาหกรรมและบริการและการท่องเที่ยว โดยให้ประเทศสามารถยกระดับการผลิตทางการเกษตรเพื่อสร้างมูลค่าให้สูงขึ้นขณะที่มีอุตสาหกรรมและบริการแห่งอนาคตที่จะเป็นกลไกขับเคลื่อนประเทศไทยไปสู่ประเทศพัฒนาแล้วด้วยนวัตกรรมและเทคโนโลยีแห่งอนาคต ในขณะที่เดียวกันจำเป็นต้องพัฒนาปัจจัยสนับสนุนต่าง ๆ ทั้งในส่วนของโครงสร้างพื้นฐานทางกายภาพ โครงข่ายคมนาคม รวมถึงเทคโนโลยีและโครงสร้างพื้นฐานทางเศรษฐกิจเพื่ออำนวยความสะดวกและลดต้นทุนในการเคลื่อนย้ายสินค้า บริการ เงินทุน บุคลากร และเชื่อมโยงประเทศไทยกับประชาคมโลกเพื่อรับมือกับการเปลี่ยนแปลงในอนาคต (ยุทธศาสตร์ชาติ พ.ศ. 2561 - 2580, 2561) โดยมีประเด็นที่ต้องให้ความสำคัญ ดังนี้

1. อุตสาหกรรมและบริการขนส่งและโลจิสติกส์ โดยใช้ตำแหน่งที่ตั้งทางภูมิศาสตร์ของประเทศไทยในการส่งเสริมการคมนาคมขนส่ง และโลจิสติกส์ ให้เป็นฐานการผลิตของภูมิภาคเพื่อการส่งออกสู่ตลาดโลก และศูนย์กลางการท่องเที่ยวในภูมิภาค ลดต้นทุนทางด้านโลจิสติกส์และเพิ่มมูลค่าจากการเป็นศูนย์กลางทางภูมิศาสตร์ ส่งเสริมอุตสาหกรรมและบริการที่เกี่ยวข้อง โดยการส่งเสริมการสร้างศูนย์กลางด้านโลจิสติกส์ระดับภูมิภาคและเชื่อมต่อกับเครือข่ายโลจิสติกส์ของโลก การส่งเสริมและพัฒนาการขนส่งรูปแบบใหม่ที่สอดคล้องกับบริบทของไทยในอนาคต รวมทั้งอุตสาหกรรมและบริการที่เกี่ยวข้อง (ยุทธศาสตร์ชาติ พ.ศ. 2561-2580, 2561)

2. เชื่อมโยงโครงข่ายคมนาคมไร้รอยต่อ เชื่อมโยงโครงข่ายคมนาคมระดับภูมิภาคจากเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ถึงเอเชียได้อย่างไร้รอยต่อ โดยมีไทยเป็นจุดเชื่อมโยงหลักของการคมนาคมให้เป็นระเบียงเศรษฐกิจแห่งเอเชีย เพื่อเป็นศูนย์กลางการคมนาคม การขนส่ง การกระจายสินค้า การค้า การลงทุน และการท่องเที่ยว สอดรับกับการพัฒนาการเชื่อมโยงกับกลุ่มเศรษฐกิจในระดับภูมิภาค โดยการพัฒนาและบูรณาการการใช้ท่าอากาศยานหลักในส่วนกลางและท่าอากาศยานในส่วนภูมิภาคให้สอดคล้องกับการเชื่อมโยงโครงข่ายทั้งในประเทศและต่างประเทศมากขึ้น รวมทั้งการส่งเสริมการใช้เทคโนโลยีสารสนเทศในการเชื่อมโยงโครงข่ายคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ให้มีมาตรฐานเดียวกัน และสร้างความร่วมมือในการอำนวยความสะดวกทางการค้าระหว่างกันในภูมิภาคให้ง่ายและสะดวกมากที่สุด (ยุทธศาสตร์ชาติ พ.ศ. 2561-2580, 2561)

นอกจากนี้ ในส่วนของยุทธศาสตร์ชาติด้านการปรับสมดุลและพัฒนาระบบการบริหารจัดการภาครัฐก็มีความสำคัญเช่นกัน เนื่องจากภาครัฐเป็นกลไกหนึ่งที่สำคัญในการขับเคลื่อนการพัฒนาประเทศตามแนวทางนโยบาย และทิศทางการพัฒนาตามที่กำหนดไว้ในกรอบการบริหารราชการแผ่นดิน โดยระบบบริหารจัดการภาครัฐจะต้องสามารถขับเคลื่อนยุทธศาสตร์การพัฒนาแบบบูรณาการ มีความต่อเนื่อง เกิดประสิทธิภาพและประสิทธิผล เพื่อแก้ไขปัญหาต่าง ๆ อย่างเป็นระบบและสอดคล้องกับทิศทางการพัฒนาประเทศในทุกมิติ โดยมีเป้าหมายการพัฒนาที่เน้นการตอบสนองความต้องการของประชาชนได้อย่างสะดวก รวดเร็ว และโปร่งใส เปิดโอกาสให้ทุกภาคส่วนเข้ามามีส่วนร่วมในการดำเนินการบริการสาธารณะ ตรวจสอบการดำเนินการของหน่วยงานภาครัฐ และภาคส่วนอื่น ๆ ตลอดจนดำเนินการป้องกันและปราบปรามการทุจริตในสังคมได้อย่างเหมาะสมบนพื้นฐานของหลักการที่ว่า ภาครัฐของประชาชนเพื่อประชาชนและประโยชน์

ส่วนรวม โดยหน่วยงานของรัฐที่มีหน้าที่ในการให้บริการในระบบเศรษฐกิจที่มีการแข่งขันจะต้องมีขีดสมรรถนะสูง ยึดหลักธรรมาภิบาลปรับวัฒนธรรมการทำงานให้มุ่งผลสัมฤทธิ์และผลประโยชน์ส่วนรวม มีความทันสมัยและพร้อมที่จะปรับตัวให้ทันต่อการเปลี่ยนแปลงของโลกอยู่ตลอดเวลา โดยเฉพาะอย่างยิ่งการนำนวัตกรรมเทคโนโลยีข้อมูลขนาดใหญ่ และระบบการทำงานที่เป็นดิจิทัลเข้ามาประยุกต์ใช้อย่างคุ้มค่า และปฏิบัติงานเทียบได้กับมาตรฐานสากล รวมทั้งมีลักษณะเปิดกว้าง เชื่อมโยงถึงกัน และเปิดโอกาสให้ทุกภาคส่วนเข้ามามีส่วนร่วมเพื่อตอบสนองความต้องการของประชาชนได้อย่างสะดวก รวดเร็ว และโปร่งใส (ประกาศ เรื่อง ยุทธศาสตร์ชาติ (พ.ศ. 2561 - 2580), 2561) โดยประเด็นสำคัญ คือ ภาครัฐต้องจัดให้มีกฎหมายที่สอดคล้องและเหมาะสมกับบริบทต่าง ๆ ที่เปลี่ยนแปลงปรับเปลี่ยนบทบาทของภาครัฐเป็นผู้อำนวยความสะดวก กำหนดกติกาในการแข่งขันให้เกิดความเป็นธรรมแก่การดำเนินธุรกิจทั้งในธุรกิจทั่วไปและธุรกิจเฉพาะ ปรับปรุงกฎหมายที่เกี่ยวข้องให้สามารถตอบสนองกับการเปลี่ยนแปลงของรูปแบบการผลิต การค้า การบริการ และสามารถอำนวยความสะดวกในการดำเนินธุรกิจได้อย่างมีประสิทธิภาพ รวมถึง การคุ้มครองผู้บริโภค โดยเฉพาะการปรับปรุงแก้ไขและยกเลิกกฎหมายต่าง ๆ ให้มีความชัดเจน ทันสมัย เป็นธรรม เอื้ออำนวยต่อการบริหารราชการแผ่นดิน การพัฒนาประเทศ การให้บริการประชาชน การประกอบธุรกิจ การแข่งขันระหว่างประเทศ สอดคล้องกับข้อบังคับสากลหรือข้อตกลงระหว่างประเทศ รวมทั้ง การสร้างการรับรู้และความเข้าใจในข้อกฎหมาย และบังคับใช้กฎหมายอย่างมีประสิทธิภาพเท่าเทียม (ยุทธศาสตร์ชาติ พ.ศ. 2561-2580, 2561)

แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 13 (พ.ศ. 2566 - 2570)

การพัฒนาประเทศในระยะ 5 ปี ของแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 13 ให้สามารถก้าวข้ามความท้าทายที่เป็นอุปสรรคต่อการบรรลุเป้าหมายตามยุทธศาสตร์ชาติ จำเป็นจะต้องเร่งแก้ไขจุดอ่อนและข้อจำกัดของประเทศที่มีอยู่เดิม รวมทั้งเพิ่มศักยภาพในการรับมือกับความเสี่ยงสำคัญที่มาจากการเปลี่ยนแปลงของบริบททั้งจากภายนอกและภายใน ตลอดจนการเสริมสร้างความสามารถในการสร้างสรรค์ประโยชน์จากโอกาสที่เกิดขึ้นได้อย่างเหมาะสมและทันท่วงที ด้วยเหตุนี้ การกำหนดทิศทางการพัฒนาประเทศในระยะของแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 13 จึงมีวัตถุประสงค์เพื่อพลิกโฉมประเทศไทยสู่ “สังคมก้าวหน้า เศรษฐกิจสร้างมูลค่าอย่างยั่งยืน” ซึ่งหมายถึงการสร้างการเปลี่ยนแปลงที่ครอบคลุมตั้งแต่ระดับโครงสร้าง นโยบาย และกลไก เพื่อมุ่งเสริมสร้างสังคมที่ก้าวทันพลวัตของโลก และเกื้อหนุนให้คนไทยมีโอกาสที่จะพัฒนาตนเองได้อย่างเต็มศักยภาพ พร้อมกับการยกระดับกิจกรรมการผลิตและการให้บริการให้สามารถสร้างมูลค่าเพิ่มที่สูงขึ้น โดยอยู่บนพื้นฐานของความยั่งยืนทางสิ่งแวดล้อม เพื่อให้เป็นไปตามวัตถุประสงค์ข้างต้น แผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 13 จึงได้กำหนดเป้าหมายหลักของการพัฒนาจำนวน 5 ประการ ประกอบด้วย

1. การปรับโครงสร้างภาคการผลิตและบริการสู่เศรษฐกิจฐานนวัตกรรม มุ่งยกระดับขีดความสามารถในการแข่งขันของภาคการผลิตและบริการสำคัญ ผ่านการผลักดันส่งเสริมการสร้างมูลค่าเพิ่มโดยใช้นวัตกรรม เทคโนโลยี และความคิดสร้างสรรค์ ที่ตอบโจทย์พัฒนาการของสังคมยุคใหม่และเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม พร้อมทั้งให้ความสำคัญกับการเชื่อมโยงเศรษฐกิจท้องถิ่นและ

ผู้ประกอบการรายย่อยกับห่วงโซ่มูลค่าของภาคการผลิตและบริการเป้าหมาย รวมถึงพัฒนาระบบนิเวศที่ส่งเสริมการค้าการลงทุนและนวัตกรรม

2. การพัฒนาคนสำหรับโลกยุคใหม่ มุ่งพัฒนาให้คนไทยมีทักษะและคุณลักษณะที่เหมาะสมกับโลกยุคใหม่ ทั้งทักษะในด้านความรู้ ทักษะทางพฤติกรรม และคุณลักษณะตามบรรทัดฐานที่ดีของสังคมและเร่งรัดการเตรียมพร้อมกำลังคนให้มีคุณภาพสอดคล้องกับความต้องการของตลาดแรงงาน และเอื้อต่อการปรับโครงสร้างเศรษฐกิจไปสู่ภาคการผลิตและบริการเป้าหมายที่มีศักยภาพและผลิตภาพสูงขึ้น รวมทั้งให้ความสำคัญกับการสร้างหลักประกันและความคุ้มครองทางสังคมที่สามารถส่งเสริมความมั่นคงในชีวิต

3. การมุ่งสู่สังคมแห่งโอกาสและความเป็นธรรม มุ่งลดความเหลื่อมล้ำทางเศรษฐกิจและสังคมทั้งในเชิงรายได้พื้นที่ ความมั่งคั่ง และการแข่งขันของภาคธุรกิจ ด้วยการสนับสนุนช่วยเหลือกลุ่มเปราะบางและผู้ด้อยโอกาสให้มีโอกาสในการเลื่อนสถานะทางเศรษฐกิจและสังคม กระจายโอกาสทางเศรษฐกิจและจัดให้มีบริการสาธารณะที่มีคุณภาพอย่างทั่วถึงและเท่าเทียมในทุกพื้นที่ พร้อมทั้งเพิ่มโอกาสในการแข่งขันของภาคธุรกิจให้เปิดกว้างและเป็นธรรม

4. การเปลี่ยนผ่านการผลิตและบริโภคไปสู่ความยั่งยืน มุ่งลดการก่อกมลพิษ ควบคู่ไปกับการผลักดันให้เกิดการใช้ทรัพยากรธรรมชาติอย่างมีประสิทธิภาพและสอดคล้องกับขีดความสามารถในการรองรับของระบบนิเวศ ตลอดจนลดปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจกเพื่อให้ประเทศไทยบรรลุเป้าหมายความเป็นกลางทางคาร์บอนภายในปี 2593 และบรรลุเป้าหมายการปล่อยก๊าซเรือนกระจกสุทธิเป็นศูนย์ภายในปี 2608

5. การเสริมสร้างความสามารถของประเทศในการรับมือกับการเปลี่ยนแปลงและความเสี่ยงภายใต้บริบทโลกใหม่ มุ่งสร้างความพร้อมในการรับมือและแสวงหาโอกาสจากการเป็นสังคมสูงวัยการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ ภัยโรคระบาด และภัยคุกคามทางไซเบอร์ พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและกลไกทางสถาบันที่เอื้อต่อการเปลี่ยนแปลงสู่ดิจิทัล รวมทั้งปรับปรุงโครงสร้างและระบบการบริหารงานของภาครัฐให้สามารถตอบสนองต่อการเปลี่ยนแปลงของบริบททางเศรษฐกิจ สังคม และเทคโนโลยีได้อย่างทันเวลา มีประสิทธิภาพ และมีธรรมาภิบาล (แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 13 (พ.ศ. 2566 - 2570), 2565)

เพื่อถ่ายทอดเป้าหมายหลักไปสู่ภาพของการขับเคลื่อนที่ชัดเจนในลักษณะของวาระการพัฒนาที่เอื้อให้เกิดการทำงานร่วมกันของหลายหน่วยงานและหลายภาคส่วนในการผลักดันการพัฒนาเรื่องใดเรื่องหนึ่งให้เกิดผลได้อย่างเป็นรูปธรรม แผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 13 จึงได้กำหนดจุดหมายการพัฒนา จำนวน 13 หมุดหมาย ซึ่งเป็นการบ่งบอกถึงสิ่งที่ประเทศไทยปรารถนาจะ “เป็น” หรือมุ่งหวังจะ “มี” เพื่อสะท้อนประเด็นการพัฒนาที่มีลำดับความสำคัญสูงต่อการพลิกโฉมประเทศไทยสู่ “สังคมก้าวหน้า เศรษฐกิจสร้างมูลค่าอย่างยั่งยืน” โดยหมุดหมายทั้ง 13 ประการแบ่งออกได้เป็น 4 มิติ ดังนี้

1. มิติภาคการผลิตและบริการเป้าหมาย ประกอบด้วย

หมุดหมายที่ 1 ไทยเป็นประเทศชั้นนำด้านสินค้าเกษตรและเกษตรแปรรูปมูลค่าสูง

หมุดหมายที่ 2 ไทยเป็นจุดหมายของการท่องเที่ยวที่เน้นคุณภาพและความยั่งยืน

หมุดหมายที่ 3 ไทยเป็นฐานการผลิตยานยนต์ไฟฟ้าที่สำคัญของโลก

หมวดหมู่ที่ 4 ไทยเป็นศูนย์กลางทางการแพทย์และสุขภาพมูลค่าสูง
 หมวดหมู่ที่ 5 ไทยเป็นประตูการค้าการลงทุนและยุทธศาสตร์ทางโลจิสติกส์
 ที่สำคัญของภูมิภาค

หมวดหมู่ที่ 6 ไทยเป็นศูนย์กลางอุตสาหกรรมอิเล็กทรอนิกส์อัจฉริยะและ
 อุตสาหกรรมดิจิทัลของอาเซียน

2. มิติโอกาสและความเสมอภาคทางเศรษฐกิจและสังคม ประกอบด้วย

หมวดหมู่ที่ 7 ไทยมีวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อมที่เข้มแข็ง มีศักยภาพสูง
 และสามารถแข่งขันได้

หมวดหมู่ที่ 8 ไทยมีพื้นที่และเมืองอัจฉริยะที่น่าอยู่ ปลอดภัย เติบโตได้อย่างยั่งยืน

หมวดหมู่ที่ 9 ไทยมีความยากจนข้ามรุ่นลดลง และมีความคุ้มครองทางสังคม
 ที่เพียงพอเหมาะสม

3. มิติความยั่งยืนของทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ประกอบด้วย

หมวดหมู่ที่ 10 ไทยมีเศรษฐกิจหมุนเวียนและสังคมคาร์บอนต่ำ

หมวดหมู่ที่ 11 ไทยสามารถลดความเสี่ยงและผลกระทบจากภัยธรรมชาติและ
 การเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ

4. มิติปัจจัยผลักดันการพลิกโฉมประเทศ ประกอบด้วย

หมวดหมู่ที่ 12 ไทยมีกำลังคนสมรรถนะสูง มุ่งเรียนรู้อย่างต่อเนื่อง ตอบโจทย์
 การพัฒนาแห่งอนาคต

หมวดหมู่ที่ 13 ไทยมีภาครัฐที่ทันสมัย มีประสิทธิภาพ และตอบโจทย์ประชาชน

สำหรับหมวดหมู่ที่มีความเกี่ยวข้องกับการพัฒนาบริการโลจิสติกส์และการขนส่งนั้น
 ประกอบด้วยหมวดหมู่ที่ 5 ไทยเป็นประตูการค้าการลงทุนและยุทธศาสตร์ทางโลจิสติกส์ที่สำคัญ
 ของภูมิภาค หมวดหมู่ที่ 8 ไทยมีพื้นที่และเมืองอัจฉริยะที่น่าอยู่ ปลอดภัย เติบโตได้อย่างยั่งยืน
 และหมวดหมู่ที่ 13 ไทยมีภาครัฐที่ทันสมัย มีประสิทธิภาพ และตอบโจทย์ประชาชน (แผนพัฒนา
 เศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 13 (พ.ศ. 2566 - 2570), 2565)

ภายใต้หมวดหมู่ที่ 5 ได้มีการกำหนดกลยุทธ์การพัฒนาไว้ด้วยกัน 3 กลยุทธ์
 ประกอบด้วย กลยุทธ์ที่ 1 การสร้างจุดยืนของไทยภายใต้บริบทโลกใหม่ กลยุทธ์ที่ 2 การพัฒนา
 โครงสร้างพื้นฐานและปัจจัยสนับสนุนเพื่อเป็นประตูการค้าการลงทุนและฐานเศรษฐกิจสำคัญ
 ของภูมิภาค และกลยุทธ์ที่ 3 การผลักดันการลงทุนเพื่อปรับโครงสร้างอุตสาหกรรมเป้าหมายสู่
 ไทยแลนด์ 4.0 โดยในกลยุทธ์ที่ 2 ได้มีประเด็นที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานในด้านต่าง
 ๆ และบริการทางด้านโลจิสติกส์ ซึ่งได้มีการกำหนดกลยุทธ์ย่อยอีก 7 กลยุทธ์ ได้แก่

กลยุทธ์ย่อยที่ 2.1 ลงทุนในโครงสร้างพื้นฐานและพัฒนาปัจจัยสนับสนุนเพื่อสนับสนุน
 พื้นที่ที่มีศักยภาพและเขตเศรษฐกิจพิเศษทั้งในปัจจุบันและอนาคต

กลยุทธ์ย่อยที่ 2.2 พัฒนาระบบคมนาคมและโลจิสติกส์ให้เชื่อมโยงไร้รอยต่อตั้งแต่
 ระดับภูมิภาค อนุภูมิภาค และชายแดน ให้เป็นการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ โดยบูรณาการ
 แผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งทั้งทางบก ทางน้ำ และทางอากาศ ที่ใช้ประโยชน์ทาง
 ภูมิศาสตร์และโครงสร้างพื้นฐาน จากเส้นทางเชื่อมต่อในภูมิภาค อนุภูมิภาค และชายแดน โดยเฉพาะ

ในอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขงกับจีนตอนใต้ และเชื่อมโยงกับเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกและเขตเศรษฐกิจพิเศษอื่นๆ ให้เป็นหนึ่งเดียวกันอย่างเป็นรูปธรรมที่สามารถผลักดันการเปลี่ยนแปลงภาคการผลิตและบริการไทยสู่ระดับนานาชาติ

กลยุทธ์ย่อยที่ 2.3 ให้ความสำคัญกับการขนส่งระบบรางอย่างต่อเนื่อง

กลยุทธ์ย่อยที่ 2.4 พัฒนาและเพิ่มศักยภาพการขนส่งทางลำน้ำและชายฝั่ง

กลยุทธ์ย่อยที่ 2.5 เพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการโลจิสติกส์ เพื่ออำนวยความสะดวกและลดอุปสรรคในการค้าการลงทุน รวมถึงสอดรับกับรูปแบบการค้าในอนาคต โดยการพัฒนา ระบบบริหารจัดการด้านโครงสร้างพื้นฐาน อาทิ การนำเทคโนโลยีที่ทันสมัยมาใช้งาน การพัฒนาระบบการให้บริการ การพัฒนาซอฟต์แวร์ การพัฒนา ปรับปรุง หรือผ่อนคลายกฎระเบียบและแนวปฏิบัติที่เกี่ยวข้อง

กลยุทธ์ย่อยที่ 2.6 สนับสนุนให้มีการลงทุนพัฒนาศูนย์บริการโลจิสติกส์ อาทิ ย่านกองเก็บตู้สินค้า จุดพักรถ ท่าเรือบก ศูนย์เปลี่ยนถ่ายสินค้า โดยให้ความสำคัญกับการบูรณาการแผนการลงทุนดังกล่าวในเส้นทางยุทธศาสตร์ขนส่งสินค้าหลัก เพื่อให้สามารถเชื่อมต่อกับกลุ่มประเทศในอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง จีน และภูมิภาคอาเซียน รวมทั้งให้ความสำคัญกับการกำหนดอัตราค่าบริการ เพื่อจูงใจให้เกิดการเปลี่ยนแปลงรูปแบบการขนส่งสู่ระบบราง

กลยุทธ์ย่อยที่ 2.7 สนับสนุนให้ภาคเอกชนมีส่วนร่วมในการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานเพิ่มมากขึ้น (แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 13 (พ.ศ. 2566 - 2570), 2565)

นอกจากนี้ ในหมวดหมายที่ 8 ที่มุ่งหวังให้ประเทศไทยมีพื้นที่และเมืองอัจฉริยะที่น่าอยู่ปลอดภัย เติบโตได้อย่างยั่งยืนได้มีการกำหนดกลยุทธ์การพัฒนาออกเป็น 4 กลยุทธ์ ได้แก่ กลยุทธ์ที่ 1 การสร้างความเข้มแข็งเศรษฐกิจฐานราก กลยุทธ์ที่ 2 การส่งเสริมกลไกความร่วมมือภาครัฐ เอกชน ประชาชน และประชาสังคมเพื่อการพัฒนาพื้นที่และเมือง กลยุทธ์ที่ 3 การสร้างความพร้อมด้านโครงสร้างพื้นฐาน โลจิสติกส์ และดิจิทัลรองรับพื้นที่เศรษฐกิจหลักและเมือง และกลยุทธ์ที่ 4 การเสริมสร้างความเข้มแข็งในการบริหารจัดการพื้นที่และเมือง โดยในกลยุทธ์ที่ 3 ได้มีการกำหนดกลยุทธ์ย่อยอีก 3 กลยุทธ์ ได้แก่

กลยุทธ์ย่อยที่ 3.1 พัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน ระบบโลจิสติกส์ และระบบดิจิทัล อย่างต่อเนื่องเพียงพอ และได้มาตรฐาน เพื่อให้ครอบคลุมพื้นที่และเมือง สามารถรองรับการขยายตัวของกิจกรรมทางเศรษฐกิจและความต้องการของประชาชน โดยพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและโลจิสติกส์ เพื่อเชื่อมโยงการเดินทางและการขนส่งสินค้าและวัตถุดิบให้มีความปลอดภัย สะดวก และมีประสิทธิภาพ พัฒนาระบบโทรคมนาคมพื้นฐาน ที่ทันสมัย ทัวถึง และได้คุณภาพ พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านวิทยาศาสตร์ เทคโนโลยีและนวัตกรรม เพื่อสนับสนุนการวิจัยและพัฒนาต่อยอดขยายผลในเชิงพาณิชย์รวมทั้งส่งเสริมการใช้เทคโนโลยีดิจิทัลในการสร้างมูลค่าเพิ่มทางธุรกิจ และส่งเสริมการพัฒนาผู้ประกอบการให้ปรับเปลี่ยนรูปแบบการทำธุรกิจให้เป็นระบบดิจิทัล ตลอดจนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกของเมือง เพื่อเตรียมความพร้อมรองรับการท่องเที่ยวและบริการที่เกี่ยวข้อง

กลยุทธ์ย่อยที่ 3.2 พัฒนาบุคลากร การศึกษา การวิจัย เทคโนโลยีและนวัตกรรม ให้มีคุณภาพเพียงพอและปรับตัวได้ทันต่อความต้องการของอุตสาหกรรมและบริการเป้าหมายในพื้นที่

กลยุทธ์ย่อยที่ 3.3 สนับสนุนปัจจัยที่เอื้อต่อการลงทุน (แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 13 (พ.ศ. 2566 - 2570), 2565)

สำหรับหมุดหมายสุดท้ายที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาบริการโลจิสติกส์และการขนส่ง คือ หมุดหมายที่ 13 ไทยมีภาครัฐที่ทันสมัย มีประสิทธิภาพ และตอบโจทย์ประชาชนซึ่งได้มีการกำหนดกลยุทธ์การพัฒนาก่อเป็น 4 กลยุทธ์ ได้แก่ กลยุทธ์ที่ 1 การพัฒนาคุณภาพการให้บริการภาครัฐที่ตอบโจทย์ สะดวก และประหยัด กลยุทธ์ที่ 2 การปรับเปลี่ยนการบริหารจัดการและโครงสร้างของภาครัฐให้ยืดหยุ่น เชื่อมโยง เปิดกว้าง และมีประสิทธิภาพเพื่อรองรับการเปลี่ยนแปลงที่เอื้อต่อการพัฒนาประเทศ กลยุทธ์ที่ 3 การปรับเปลี่ยนภาครัฐเป็นรัฐบาลดิจิทัลที่ใช้ข้อมูลในการบริหารจัดการเพื่อการพัฒนาประเทศ และกลยุทธ์ที่ 4 การสร้างระบบบริหารภาครัฐที่ส่งเสริมการปรับเปลี่ยนและพัฒนาบุคลากร ให้มีทักษะที่จำเป็นในการให้บริการภาครัฐดิจิทัล และปรับปรุงกฎหมาย ระเบียบ มาตรการภาครัฐให้เอื้อต่อการพัฒนาประเทศ โดยในกลยุทธ์ที่ 4 ได้มีการกำหนดกลยุทธ์ย่อยอีก 2 กลยุทธ์ ได้แก่

กลยุทธ์ย่อยที่ 4.1 ปรับระบบการบริหารทรัพยากรบุคคลภาครัฐเพื่อดึงดูดและรักษาผู้มีศักยภาพมาขับเคลื่อนการพัฒนาประเทศ

กลยุทธ์ย่อยที่ 4.2 ยกเลิกกฎหมายที่หมดความจำเป็นและพัฒนากฎหมายที่เอื้อต่อการพัฒนาประเทศ ตลอดจนปรับปรุงกระบวนการยุติธรรมให้มีประสิทธิภาพสูงขึ้น โดยภาครัฐต้องให้ความสำคัญกับการบังคับใช้กฎหมายที่จริงจัง การปรับเปลี่ยนบทบาทมาเป็นผู้อำนวยการความสะดวกแก่ภาคเอกชนและประชาชนในการพัฒนา และปฏิรูปกฎหมายให้มีเป้าหมายที่วัดได้ในการสร้างความอยู่ดีมีสุขของคนไทยและการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ รวมทั้งกำหนดให้มีหน่วยงานกลางดำเนินการเร่งรัดการปรับปรุงแก้ไขกฎหมายที่ล้าสมัย ยกเลิกกฎหมายที่หมดความจำเป็น ซ้ำซ้อน หรือเป็นอุปสรรคต่อการดำเนินงานและการปรับตัวให้ทันการณ์ของภาครัฐ โดยเฉพาะกฎหมายที่ขัดกับการพัฒนารัฐบาลดิจิทัลในทุกระดับและกฎหมายที่เกี่ยวกับการตรวจสอบการดำเนินการของภาครัฐที่ต้องมุ่งเป้าร่วมกันในการพัฒนาประเทศ (แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 13 (พ.ศ. 2566 - 2570), 2565)

กรอบแนวทางการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ระยะ 20 ปี

ระยะ 5 ปีแรก ตามแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ฉบับที่ 3 (พ.ศ. 2560 - 2564) ได้วางพื้นฐานพร้อมขับเคลื่อนการพัฒนาในชั้นรายละเอียดเพื่อนำไปสู่ทิศทางและเป้าหมายของยุทธศาสตร์ 20 ปี โดยมีแนวทางการพัฒนาที่สำคัญ ได้แก่ 1. การกำหนดตำแหน่งทางยุทธศาสตร์เพื่อการเชื่อมโยงในอนุภูมิภาคและเป็นประตูการค้า ยกกระดับการบริหารจัดการห่วงโซ่อุปทาน 2. การพัฒนาระบบ National Single Window (NSW) ให้เชื่อมโยงสมบูรณ์ และปรับปรุงกฎหมายให้รองรับการทำธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ และ 3. การพัฒนามาตรฐานวิชาชีพโลจิสติกส์ และบุคลากรด้านโลจิสติกส์ให้มีคุณภาพตามมาตรฐานสากล เพื่อเตรียมการเปลี่ยน

ผ่านประเทศไทยจากประเทศรายได้ปานกลางสู่ประเทศที่มีรายได้สูง ที่มีความมั่นคง มั่งคั่ง และยั่งยืนต่อไป

สำหรับในระยะ ระยะ 5-10 ปีถัดไปจะมุ่งเน้นการผลักดันการพัฒนาประเทศไทยสู่การเป็นศูนย์กลางการค้าในอนุภูมิภาคและภูมิภาค เชื่อมโยงการประกอบธุรกรรมทางการค้ารูปแบบพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ (E-commerce) พัฒนาระบบโลจิสติกส์พัฒนาสู่รูปแบบการเชื่อมโยงข้อมูลทางอิเล็กทรอนิกส์ (E-logistics) อย่างสมบูรณ์เพิ่มประสิทธิภาพการทำธุรกิจของผู้ประกอบการ ทั้งด้านการผลิต การบริการ การค้า การลงทุนและกิจกรรมโลจิสติกส์ จัดอุปสรรคและอำนวยความสะดวกในส่วนที่เกี่ยวข้องให้เกิดความสมดุลในแนวทางการพัฒนาทั้งด้านโครงสร้างและระบบ (Hardware) อาทิ การปรับปรุงระบบโลจิสติกส์ การเงิน และศุลกากร ด้านปัจจัยสนับสนุน (Software) อาทิ การปรับกฎระเบียบต่างๆ ให้เอื้อต่อการดำเนินธุรกิจ การค้าและการลงทุน และด้านบุคลากร (Human Resources) อาทิ การพัฒนาผู้ประกอบการและแรงงานให้มีองค์ความรู้และทักษะฝีมือแรงงาน ตลอดจนพัฒนาศักยภาพในการทำธุรกิจระหว่างประเทศ

ส่วนในระยะ 20 ปี ซึ่งเป็นระยะสุดท้ายที่แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ฉบับที่ 3 (พ.ศ. 2560 - 2564) ได้วางพื้นฐานไว้นั้น ได้มีการกำหนดทิศทางและตำแหน่งยุทธศาสตร์การพัฒนาประเทศ โดยมุ่งหวังให้ประเทศไทยพัฒนาไปสู่การเป็นประเทศรายได้สูงที่มีการกระจายรายได้อย่างเป็นธรรม เป็นศูนย์กลางด้านการขนส่งและโลจิสติกส์ของภูมิภาค ผลักดันประเทศไทยสู่ความเป็นชาติการค้าและบริการ (Trading and Service Nation) เป็นแหล่งผลิตสินค้าเกษตรกรรมยั่งยืน แหล่งอุตสาหกรรมสร้างสรรค์ และมีนวัตกรรมสูงที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมซึ่งสอดคล้องกับยุทธศาสตร์ การสร้างความสามารถในการแข่งขัน โดยมีกรอบทิศทางผลักดันการพัฒนาประเทศไทยสู่ความเป็นชาติการค้าเป็นศูนย์กลางการค้าที่ผู้ประกอบการไทยมีความเข้มแข็งสามารถแข่งขันได้บนเวทีโลก สร้างประโยชน์จากห่วงโซ่มูลค่าในภูมิภาคและใช้ฐานเศรษฐกิจดิจิทัลและการพัฒนานวัตกรรม (แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ฉบับที่ 3 (พ.ศ.2560 - 2564), 2560 : 18 - 19)

แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย พ.ศ. 2566 – 2570

แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย พ.ศ. 2566 - 2570 มีฐานะเป็นแผนระดับที่ 3 ซึ่งเป็นกลไกในการถ่ายทอดเป้าหมายแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติที่เกี่ยวข้องไปสู่การปฏิบัติในช่วง 5 ปีที่สองของยุทธศาสตร์ชาติ เพื่อให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องในด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์สามารถสนับสนุนการบรรลุเป้าหมายยุทธศาสตร์ชาติ และแผนแม่บทที่เกี่ยวข้องโดยการจัดทำแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย พ.ศ. 2566-2570 มีเป้าหมาย เพื่อให้ “ระบบโลจิสติกส์เป็นกลไกสำคัญในการผลักดันให้ประเทศไทยเป็นประตูการค้าที่สำคัญในอนุภูมิภาคและภูมิภาค” ที่สอดคล้องกับเป้าหมายของยุทธศาสตร์ชาติ และแผนแม่บทที่เกี่ยวข้อง และแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 13 (พ.ศ. 2566 - 2570) โดยอาศัยหลักการและแนวคิด 4 ประการ ประกอบด้วย 1. ความต่อเนื่องของการพัฒนาระบบโลจิสติกส์

ที่ผ่านมา 2. การประยุกต์ใช้เทคโนโลยีสมัยใหม่ 3. การพัฒนาเศรษฐกิจชีวภาพ เศรษฐกิจหมุนเวียน และเศรษฐกิจสีเขียว (BCG) และ 4. เป้าหมายการพัฒนาอย่างยั่งยืนของสหประชาชาติ (SDGs) (แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย พ.ศ. 2566 - 2570, 2566 : 8 - 9)

ทั้งนี้ แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย พ.ศ. 2566 - 2570 มีความสอดคล้องกับยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี (พ.ศ. 2561 - 2580) ในยุทธศาสตร์หลักด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขันที่มีเป้าหมายเพื่อให้ประเทศไทยเป็นประเทศที่พัฒนาแล้ว เศรษฐกิจเติบโตอย่างมีเสถียรภาพและยั่งยืน มีขีดความสามารถในการแข่งขันที่สูงขึ้น รวมทั้งสอดคล้องกับแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติในประเด็นหลักด้านโครงสร้างพื้นฐาน ระบบโลจิสติกส์ และดิจิทัลที่มีเป้าหมายให้ความสามารถในการแข่งขันด้านโครงสร้างพื้นฐานของประเทศดีขึ้น กล่าวคือ ต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทยต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศลดลง และประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ระหว่างประเทศของประเทศไทยดีขึ้น นอกจากนี้ยังสอดคล้องกับแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 13 (พ.ศ. 2566 - 2570) ในหมวดหมู่ที่ 5 ที่มุ่งหวังให้ประเทศไทยเป็นประตูการค้า การลงทุน และยุทธศาสตร์ทางโลจิสติกส์ที่สำคัญของภูมิภาค โดยมีเป้าหมายหลักคือ การปรับโครงสร้างภาคการผลิตและบริการสู่เศรษฐกิจฐานนวัตกรรมและเปลี่ยนผ่านไปสู่ความยั่งยืน โดยทำให้ประเทศไทยมีระบบนิเวศที่สนับสนุนการค้าการลงทุน สามารถเป็นฐานการค้าการลงทุนที่สำคัญของภูมิภาค พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเชื่อมโยงไทย เชื่อมโลก มุ่งเน้นเชื่อมโยงโครงข่ายคมนาคมและโลจิสติกส์อย่างไร้รอยต่อ เพิ่มโอกาสผู้ประกอบการไทยให้เชื่อมโยงกับห่วงโซ่มูลค่าระดับภูมิภาคและระดับโลก ยกกระดับขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ ลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกและสร้างสังคมคาร์บอนต่ำ (แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย พ.ศ. 2566 - 2570, 2566 : 13)

ในการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย พ.ศ. 2566 - 2570 ได้กำหนดแนวทางไว้ 5 แนวทาง ประกอบด้วย

1. การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก โดยสร้างโครงข่ายการเชื่อมโยงการขนส่งและระบบโลจิสติกส์ ระหว่างท่าเรือ รถไฟ ถนน และท่าอากาศยานอย่างครอบคลุม เชื่อมโยงพื้นที่เศรษฐกิจพื้นที่อุตสาหกรรมและด่านชายแดนสำคัญ พัฒนาศูนย์บริการโลจิสติกส์และปรับปรุงด่านชายแดนที่สำคัญ บริหารจัดการโครงสร้างพื้นฐานและศูนย์บริการโลจิสติกส์ ส่งเสริมการใช้ประโยชน์จากความก้าวหน้าด้านเทคโนโลยีดิจิทัล
2. การยกระดับมาตรฐานและเพิ่มมูลค่าโซ่อุปทาน โดยพัฒนากระบวนการบริหารจัดการโลจิสติกส์ และโซ่อุปทานภาคการเกษตร พัฒนาระบบนิเวศ (Ecosystem) ที่เหมาะสมต่อการเติบโตของผู้ประกอบการภาคอุตสาหกรรม และการดำเนินการที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม
3. การพัฒนาพิธีการศุลกากร กระบวนการนำเข้า - ส่งออกที่เกี่ยวข้อง และการอำนวยความสะดวกในการขนส่งระหว่างประเทศ โดยพัฒนาการเชื่อมโยงข้อมูลและใช้ประโยชน์จากระบบ National Single Window (NSW) พัฒนาระบบการโลจิสติกส์ในรูปแบบอิเล็กทรอนิกส์ พัฒนาการอำนวยความสะดวกการขนส่งสินค้าผ่านแดนและข้ามแดน ณ ประตูการค้าที่สำคัญเร่งพัฒนาความร่วมมือและแก้ไขอุปสรรคการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ รวมทั้งปรับปรุงและพัฒนากฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งและโลจิสติกส์ระหว่างประเทศ
4. การพัฒนาศักยภาพผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทย โดยการเสริมสร้างศักยภาพผู้ให้บริการโลจิสติกส์และยกระดับผู้ให้บริการ

โลจิสติกส์ไทยสู่เวทีสากล และ 5. การส่งเสริมการวิจัยและพัฒนานวัตกรรม การพัฒนาบุคลากร และการติดตามผลด้านโลจิสติกส์ โดยการส่งเสริมการวิจัยและนำผลงานวิจัยไปประยุกต์ใช้ในการพัฒนาเทคโนโลยีและนวัตกรรมด้านโลจิสติกส์ที่ทันสมัยภายในประเทศ ส่งเสริมการลงทุนอุตสาหกรรมที่ใช้เทคโนโลยีและนวัตกรรมในการพัฒนากิจกรรมโลจิสติกส์ พัฒนาบุคลากรด้านโลจิสติกส์ รวมทั้งติดตามและประเมินผลการพัฒนาด้านโลจิสติกส์ ภายใต้เป้าหมายที่สำคัญ 4 ประการ คือ 1. ต้นทุนการขนส่งสินค้าต่อ GDP ลดลง 2. ต้นทุนการเก็บรักษาสินค้าคงคลัง 3. LPI ด้านพิธีการศุลกากรดีขึ้น และ 4. LPI ด้านสมรรถนะผู้ให้บริการโลจิสติกส์ทั้งภาครัฐและธุรกิจดีขึ้น (แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย พ.ศ. 2566 - 2570, 2566 : 16)

ทั้งนี้ การพัฒนาในแนวทางที่ 1 การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก ได้กำหนดกลยุทธ์การพัฒนาไว้ 4 กลยุทธ์ ประกอบด้วย กลยุทธ์ที่ 1 สร้างโครงข่ายการเชื่อมโยงการขนส่งและระบบโลจิสติกส์ระหว่างท่าเรือ รถไฟ ถนน และท่าอากาศยานอย่างครอบคลุม เชื่อมโยงพื้นที่เศรษฐกิจ พื้นที่อุตสาหกรรม และด่านชายแดนสำคัญ กลยุทธ์ที่ 2 พัฒนาศูนย์บริการโลจิสติกส์และปรับปรุงด่านชายแดนที่สำคัญ โดยการพัฒนาศูนย์บริการโลจิสติกส์สนับสนุนการเป็นศูนย์กลางและเปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งในภูมิภาค เช่น ศูนย์รวบรวมและกระจายสินค้า ศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งสินค้า คลังปลอดภาษีอากูร์ สถานีขนส่งสินค้า ท่าเรือบก (Dry Port) หรือสถานีขนส่งสินค้าคอนเทนเนอร์ (Container Yard) ในพื้นที่ที่มีศักยภาพที่จะพัฒนาเป็นจุดเชื่อมโยงโครงข่ายคมนาคมทั้งในระดับประเทศและระดับภูมิภาค รวมถึงจุดจอดพักรถบรรทุก เพื่อความปลอดภัยในการขนส่งสินค้า นอกจากนี้ยังกำหนดให้มีการปรับปรุงด้านศุลกากรหรือพัฒนาจุดผ่านแดนที่มีศักยภาพทางการค้า เช่น ด้านศุลกากรเชียงของ ด้านศุลกากรแม่สอด ด้านศุลกากรหนองคาย ด้านศุลกากรนครพนมด้านศุลกากรมุกดาหาร ด้านศุลกากรสะเดา และด้านศุลกากรปาดังเบซาร์ให้สามารถรองรับการอำนวยความสะดวกการขนส่งสินค้าผ่านแดนและข้ามแดนในแต่ละรูปแบบการขนส่ง โดยครอบคลุมทุกกิจกรรมของการตรวจปล่อยสินค้า เช่น พิธีการศุลกากร การตรวจพืชและสัตว์ การตรวจคนเข้าเมือง การตรวจควบคุมโรค และการชั่งน้ำหนักบรรทุกทุกกลยุทธ์ที่ 3 บริหารจัดการโครงสร้างพื้นฐานและศูนย์บริการโลจิสติกส์ และกลยุทธ์ที่ 4 ส่งเสริมการใช้ประโยชน์จากความก้าวหน้าด้านเทคโนโลยีดิจิทัล (แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย พ.ศ. 2566 - 2570, 2566 : 24 - 27)

ส่วนในแนวทางการพัฒนาที่ 3 การพัฒนาพิธีการศุลกากร กระบวนการนำเข้า-ส่งออกที่เกี่ยวข้อง และการอำนวยความสะดวกในการขนส่งระหว่างประเทศได้กำหนดกลยุทธ์การพัฒนาไว้ 5 กลยุทธ์ ประกอบด้วย กลยุทธ์ที่ 1 พัฒนาการเชื่อมโยงข้อมูลและใช้ประโยชน์จากระบบ NSW กลยุทธ์ที่ 2 พัฒนาการกระบวนการโลจิสติกส์ในรูปแบบอิเล็กทรอนิกส์ กลยุทธ์ที่ 3 พัฒนาการอำนวยความสะดวกการขนส่งสินค้าผ่านแดนและข้ามแดน ณ ประตูการค้าที่สำคัญ โดย บูรณาการความร่วมมือระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการนำเข้า-ส่งออกสินค้า ผลักดันและพัฒนาความร่วมมือด้านพิธีการศุลกากรระหว่างประเทศ และพิจารณาปรับปรุงกฎหมายการขนส่งสินค้าผ่านแดนและถ่ายลำ เช่น พระราชบัญญัติและประกาศด้านศุลกากรเกี่ยวกับการกำหนดระยะเวลาและเอกสารในการขนส่งสินค้าผ่านแดนและถ่ายลำ รวมถึงการพิจารณาปรับปรุงกฎหมายและระเบียบของหน่วยงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องในขั้นตอนการปฏิบัติสำหรับการขนส่งสินค้าผ่านแดนหรือสินค้าถ่ายลำ

กลยุทธ์ที่ 4 เร่งพัฒนาความร่วมมือและแก้ไขอุปสรรคการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ และกลยุทธ์ที่ 5 ปรับปรุงและพัฒนากฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งและโลจิสติกส์ระหว่างประเทศ โดยพิจารณาพันธกรณีระหว่างประเทศและมาตรฐานสากลที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศและนำมาปรับใช้ในการปรับปรุงกฎหมายของประเทศไทยที่ล่าช้าหรือยังไม่สอดคล้องตลอดจนพัฒนากฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้องให้รองรับการขนส่งและกิจกรรมโลจิสติกส์สมัยใหม่ เช่นกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องกับพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ (e-Commerce) พาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ข้ามพรมแดน (Cross-Border e-Commerce) กฎหมายเกี่ยวกับการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศหลายรูปแบบ รวมทั้งสร้างการรับรู้หรือประชาสัมพันธ์เกี่ยวกับการปรับปรุงหรือเพิ่มเติมกฎหมายและระเบียบให้แก่ผู้ประกอบการอย่างทั่วถึง (แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย พ.ศ. 2566 - 2570, 2566 : 34 - 37)

ทั้งนี้ ในการนำแผนปฏิบัติการฯ ไปดำเนินการได้มีการกำหนดระดับของการดำเนินการไว้ 2 ระดับ ได้แก่ ระดับนโยบาย และระดับการขับเคลื่อนแผน โดยในระดับนโยบายมีคณะกรรมการพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ (กบส.) เป็นกลไกสำคัญในการกำหนดยุทธศาสตร์ ส่งเสริม และกำกับดูแลการพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ ให้ความเห็นหรือเสนอแนะในประเด็นที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งการแก้ไขปรับปรุงกฎหมายกฎระเบียบ และดำเนินการตามมติคณะรัฐมนตรีที่เกี่ยวข้องและกำหนดแผนยุทธศาสตร์ (แผนปฏิบัติการฯ) ที่สอดคล้องกับแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ และนโยบายของรัฐบาล รวมทั้งกำหนดส่วนราชการระดับกระทรวงเป็นหน่วยงานหลักผู้รับผิดชอบแนวทางการพัฒนาในแต่ละด้าน โดยมีสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติทำหน้าที่เป็นสำนักงานของ กบส. และพิจารณาเสนอความเห็นต่อ กบส. เกี่ยวกับความสอดคล้องของแผนปฏิบัติการฯ และแผนแม่บท (แนวทางการพัฒนา) รวมทั้งติดตามและประเมินผลการดำเนินงานตามแผนปฏิบัติการและรายงานต่อ กบส. ส่วนในระดับขับเคลื่อนแผน หน่วยงานหลักและหน่วยงานสนับสนุนมีหน้าที่ดำเนินการตามภารกิจที่กำหนดไว้ในแผนปฏิบัติการฯ และดำเนินการตามนโยบายที่ กบส. มอบหมาย โดยมีสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติเป็นหน่วยงานในการบูรณาการร่วมกับหน่วยงานของแต่ละแนวทางการพัฒนาเพื่อดำเนินงานขับเคลื่อนและวัดผลการดำเนินงานซึ่งในแนวทางการพัฒนาที่ 3 การพัฒนาพิธีการศุลกากรและกระบวนการนำเข้า-ส่งออกที่เกี่ยวข้องและการอำนวยความสะดวกในการขนส่งระหว่างประเทศมีเป้าหมาย คือ การทำให้ประสิทธิภาพด้านพิธีการศุลกากรและการอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าดีขึ้น โดยได้กำหนดให้กระทรวงการคลังเป็นหน่วยงานหลักผู้รับผิดชอบแนวทางการพัฒนาในแต่ละด้าน (แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย พ.ศ. 2566 - 2570, 2566 : 49)

ประกาศกรมศุลกากร ที่ 115/2564 ลงวันที่ 27 กรกฎาคม 2564 เรื่อง การปฏิบัติพิธีการศุลกากรทางอิเล็กทรอนิกส์สำหรับศูนย์บริการศุลกากร เพื่อกระจายสินค้า สำนักงานศุลกากรตรวจสินค้าท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

เพื่อให้การปฏิบัติพิธีการศุลกากร ณ ศูนย์บริการศุลกากรเพื่อกระจายสินค้าอันหมายถึง ศูนย์บริการศุลกากรที่เกี่ยวข้องกับการนำของเข้า การส่งออก การผ่านแดน การเก็บรักษา การร่วมบรรจุ และการเปลี่ยนแปลงรูปแบบของการขนส่งเป็นไปด้วยความเรียบร้อย สามารถอำนวยความสะดวกทางการค้าภายใต้การควบคุมทางศุลกากรที่เหมาะสม เพื่อประโยชน์ต่อการเป็น ศูนย์กลางโลจิสติกส์ของภูมิภาค อธิบดีกรมศุลกากรจึงได้อาศัยอำนาจตามความในมาตรา 7 มาตรา 51 มาตรา 52 มาตรา 58 มาตรา 63 มาตรา 88 มาตรา 89 มาตรา 99 มาตรา 100 มาตรา 101 มาตรา 102 มาตรา 104 มาตรา 157 มาตรา 158 และมาตรา 159 แห่งพระราชบัญญัติศุลกากร พ.ศ. 2560 ออกประกาศกรมศุลกากร ที่ 115/2564 ลงวันที่ 27 กรกฎาคม 2564 เรื่อง การปฏิบัติพิธีการศุลกากรทางอิเล็กทรอนิกส์สำหรับศูนย์บริการศุลกากรเพื่อกระจายสินค้า สำนักงานศุลกากรตรวจสินค้าท่าอากาศยานสุวรรณภูมิซึ่งมีผลใช้บังคับตั้งแต่วันที่ 1 สิงหาคม 2564 เป็นต้นมา โดยแบ่งหลักการออกเป็น 3 ส่วน ประกอบด้วย หมวด 1 ศูนย์บริการศุลกากรเพื่อกระจายสินค้าและการประกอบกิจการกระจายสินค้าซึ่งระบุเกี่ยวกับการจัดตั้งศูนย์บริการศุลกากรเพื่อกระจายสินค้า และการดำเนินกิจการศูนย์บริการศุลกากรเพื่อกระจายสินค้า ผู้ประกอบกิจการกระจายสินค้า หลักเกณฑ์และเงื่อนไขการดำเนินกิจการศูนย์บริการศุลกากรเพื่อกระจายสินค้าและการประกอบกิจการกระจายสินค้า ตลอดจนความรับผิดชอบและมาตรการบังคับ หมวดที่ 2 พิธีการศุลกากรสำหรับ ศูนย์บริการศุลกากรเพื่อกระจายสินค้า และหมวดที่ 3 การดำเนินการเมื่อยานพาหนะถูกเรียกให้หยุด เพื่อตรวจสอบ และกรณีมีเหตุจำเป็นหรือเหตุสุดวิสัย ซึ่งในหมวดที่ 2 ที่ว่าด้วยพิธีการศุลกากรสำหรับ ศูนย์บริการศุลกากรเพื่อกระจายสินค้าได้แบ่งออกเป็น 4 ส่วนซึ่งมีรายละเอียด ดังนี้

ส่วนที่ 1 การเคลื่อนย้ายของนำเข้ามาและของผ่านแดนไปยังศูนย์บริการศุลกากร เพื่อกระจายสินค้ากำหนดรายละเอียดไว้ ดังนี้

1. การแจ้งข้อมูลบัญชีสินค้าล่วงหน้าอันเป็นการแจ้งข้อมูลรายละเอียดของของ เพื่อเคลื่อนย้ายเข้าศูนย์บริการศุลกากรเพื่อกระจายสินค้า ผู้ประกอบกิจการกระจายสินค้า หรือตัวแทนสายการบิน หรือตัวแทนสายเรือต้องจัดทำข้อมูลบัญชีสินค้าล่วงหน้า (Pre-Manifest) ตามมาตรฐานที่กรมศุลกากรกำหนด โดยระบุรหัส Place of Delivery เป็น THBKK และระบุรหัส Shed Number เป็น 1197 โดยแยกรายการของที่ประสงค์จะนำเข้า ณ ศูนย์บริการศุลกากร เพื่อกระจายสินค้า (ของนำเข้า) และของที่ประสงค์จะผ่านแดนออกนอกราชอาณาจักร (ของผ่านแดน) ออกจากกัน และส่งข้อมูลเข้าสู่ระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากรเพื่อแจ้งให้ศุลกากรทราบก่อน ยานพาหนะมาถึงสำนักงานศุลกากรหรือด่านศุลกากรที่นำของเข้ามาในราชอาณาจักรตามประกาศ คำสั่ง หรือระเบียบที่กรมศุลกากรกำหนด

2. การแก้ไขข้อมูลบัญชีสินค้าทางอิเล็กทรอนิกส์ ซึ่งแบ่งออกเป็น 2 กรณี ได้แก่ การขอแก้ไขข้อมูลบัญชีสินค้าทางอิเล็กทรอนิกส์ภายหลังจากนำยานพาหนะเข้ามาในราชอาณาจักร ให้ผู้ขนส่ง นายเรือ ผู้ควบคุมอากาศยาน ผู้ส่งข้อมูลหรือผู้รับมอบอำนาจแล้วแต่กรณีจัดทำคำร้องขอแก้ไข

(Amend Should Be/Short landed/Over landed) ยื่นต่อหน่วยบริการศุลกากร ณ สำนักงานศุลกากรหรือด่านศุลกากรต้นทาง เพื่อพิจารณาอนุญาตและพิจารณาความผิดเป็นการเฉพาะเป็นราย ๆ ไป แล้วให้พนักงานศุลกากรทำการบันทึกแก้ไขข้อมูลบัญชีสินค้าทางอิเล็กทรอนิกส์ไว้ในระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากร ส่วนอีกกรณีหนึ่ง คือ การขอแก้ไขข้อมูลบัญชีสินค้าทางอิเล็กทรอนิกส์ภายหลังการเคลื่อนย้ายจากสำนักงานศุลกากรหรือด่านศุลกากรต้นทางและนำเข้าเก็บในศูนย์บริการศุลกากรเพื่อกระจายสินค้า เฉพาะที่เป็นการแก้ไขเล็กน้อยและมีใช้กรณีการขอแก้ไขข้อมูลบัญชีสินค้าทางอิเล็กทรอนิกส์ภายหลังจากนำยานพาหนะเข้ามาในราชอาณาจักร เช่น กรณีพิมพ์ชื่อผู้นำของเข้าผิดเล็กน้อยหรือพิมพ์ตกหล่นบางตัวอักษร เป็นต้น ให้ผู้ขนส่ง นายเรือ ผู้ควบคุมอากาศยาน ผู้ส่งข้อมูลหรือผู้รับมอบอำนาจแล้วแต่กรณีจัดทำคำร้องขอแก้ไขยื่นต่อหน่วยบริการศุลกากรที่รับผิดชอบดูแลศูนย์บริการศุลกากรเพื่อกระจายสินค้า เพื่อพิจารณาอนุญาตและพิจารณาความผิดเป็นการเฉพาะรายแล้วแต่กรณี แล้วให้พนักงานศุลกากรทำการบันทึกแก้ไขข้อมูลบัญชีสินค้าทางอิเล็กทรอนิกส์ในระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากร ทั้งนี้ กรณีที่ระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากรได้ทำการตรวจสอบข้อมูลใบขนสินค้าขาเข้าและใบขนสินค้าผ่านแดนกับข้อมูลบัญชีสินค้าทางอิเล็กทรอนิกส์และทำการตัดบัญชีสินค้าให้โดยอัตโนมัติแล้ว ระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากรจะไม่ยอมรับข้อมูลการแก้ไขดังกล่าวอีก

3. การบรรจุของนำเข้า และของผ่านแดนรวมในคอนเทนเนอร์หรือยานพาหนะแบบปิดเดียวกันแบ่งออกเป็น 2 กรณี คือ กรณีประสงค์ที่จะบรรจุของนำเข้าและของผ่านแดน ตั้งแต่อยู่นอกราชอาณาจักรสามารถดำเนินการได้โดยใช้คอนเทนเนอร์ หรือเทคโนโลยีการควบคุมหรือแยกของตามที่กรมศุลกากรเห็นชอบ และกรณีประสงค์ที่จะบรรจุของนำเข้าและของผ่านแดน ณ สำนักงานศุลกากรหรือด่านศุลกากรต้นทางสามารถทำได้ภายใต้การควบคุมของพนักงานศุลกากร โดยยื่นคำร้องขอคัดแยกและบรรจุของตามแบบแนบท้ายประกาศฯ ณ สำนักงานศุลกากรหรือด่านศุลกากรต้นทางเมื่อได้รับอนุญาตให้ดำเนินการแยกบรรจุของขาเข้าและของผ่านแดนด้วยยานพาหนะแบบปิดที่ภายในมีการแยกพื้นที่ด้วยผนังกั้นอย่างชัดเจน หรือคอนเทนเนอร์ที่มีระบบตู้ย่อย (Multi Compartment Shipping Containers) หรือเทคโนโลยีการควบคุมหรือแยกของตามที่กรมศุลกากรเห็นชอบ

4. การตรวจสอบและการควบคุมการขนย้าย กำหนดว่า เมื่อยานพาหนะมาถึงสถานีตรวจสอบสินค้า (Checking Post) ณ สำนักงานศุลกากรหรือด่านศุลกากรต้นทาง ให้ผู้ขนส่งหรือผู้รับมอบอำนาจจัดทำคำร้องขอเคลื่อนย้ายตามแบบแนบท้ายประกาศฯ พร้อมบัญชีสินค้าล่วงหน้า (Pre-Manifest) มายื่นต่อพนักงานศุลกากร ณ สำนักงานศุลกากรหรือด่านศุลกากรต้นทางเพื่อตรวจสอบความถูกต้องของข้อมูลบัญชีสินค้าทางอิเล็กทรอนิกส์ในระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากร และพิจารณาอนุญาตให้เคลื่อนย้ายของนำเข้า และ/หรือของผ่านแดนมายังศูนย์บริการศุลกากรเพื่อกระจายสินค้า จากนั้นให้ผู้ประกอบกิจการกระจายสินค้าแจ้งเส้นทางขนส่งต่อสำนักงานศุลกากรหรือด่านศุลกากรต้นทางและขนส่งของไปยังสำนักงานศุลกากรหรือด่านศุลกากรปลายทาง หากออกนอกเส้นทางหรือใช้เวลาในการขนส่งนานกว่าปกติ สำนักงานศุลกากรหรือด่านศุลกากรต้นทาง หรือสำนักงานศุลกากรหรือด่านศุลกากรปลายทางอาจติดต่อไปยังผู้ประกอบกิจการกระจายสินค้า เพื่อสอบถามเพิ่มเติมถึงเหตุดังกล่าว หลังจากนั้นให้ผู้รับผิดชอบในการบรรจุ ผู้ขนส่งหรือผู้รับ

มอบอำนาจปิดผนึกกุญแจอิเล็กทรอนิกส์ซึ่งเป็นอุปกรณ์เพื่อใช้ในการควบคุมและติดตามการขนส่งของที่อยู่ในอารักขาของศุลกากรโดยผนึกหรือปิดด้วยระบบอิเล็กทรอนิกส์ หรือระบบควบคุมทางศุลกากรอื่นใดตามที่กรมศุลกากรกำหนดภายใต้การควบคุมของพนักงานศุลกากรเมื่อแล้วเสร็จให้พนักงานศุลกากรบันทึกผลการปิดผนึกลงในระบบกุญแจอิเล็กทรอนิกส์ซึ่งเป็นระบบเทคโนโลยีเพื่อใช้ในการควบคุมและติดตามการขนส่งของที่อยู่ในอารักขาภายใต้การควบคุมของศุลกากรโดยใช้เทคโนโลยีการระบุตำแหน่งทางภูมิศาสตร์ โดยระบบกุญแจอิเล็กทรอนิกส์จะแจ้งสถานการณ์ขยับของออกจากสถานีต้นทางอันหมายถึงสำนักงานศุลกากร ด่านศุลกากร หรือสถานที่อื่นใดที่ติดตั้งระบบกุญแจอิเล็กทรอนิกส์ที่อยู่ต้นทางให้สถานีปลายทางอันหมายถึงสำนักงานศุลกากร ด่านศุลกากร หรือสถานที่อื่นใดที่ติดตั้งระบบกุญแจอิเล็กทรอนิกส์ที่อยู่ปลายทางของการขนส่งสินค้าทราบ

ทั้งนี้ ผู้ประกอบกิจการกระจายสินค้า และผู้ขนส่งจะต้องยินยอมรับผิดชอบค่าใช้จ่ายค่าเสียหายที่เกิดขึ้นกับกรมศุลกากรไม่ว่าด้วยเหตุใด อันเกิดจากการเคลื่อนย้ายของจากสำนักงานศุลกากรหรือด่านศุลกากรต้นทางไปยังสำนักงานศุลกากรหรือด่านศุลกากรปลายทาง โดยให้พนักงานศุลกากรพิจารณาความผิดเป็นรายกรณี นอกจากนี้ ในระหว่างการเคลื่อนย้ายของที่นำเข้าไปยังศูนย์บริการศุลกากรเพื่อกระจายสินค้า พนักงานศุลกากรจะดำเนินการตรวจสอบและติดตามผลในระบบกุญแจอิเล็กทรอนิกส์ ซึ่งหากพบความผิดปกติจะดำเนินการตามที่เห็นสมควรต่อไป

5. การดำเนินการ ณ สำนักงานศุลกากรตรวจสอบสินค้าท่าอากาศยานสุวรรณภูมิกำหนดว่า เมื่อยานพาหนะเดินทางมาถึงสถานีตรวจสอบสินค้า (Checking Post) ให้ผู้ขนส่งหรือผู้รับมอบอำนาจยื่นคำร้องขอเคลื่อนย้ายตามแบบแนบท้ายประกาศฯ ต่อพนักงานศุลกากร โดยให้พนักงานศุลกากรตรวจสอบข้อมูล พร้อมทั้งตรวจสอบสภาพและสถานะของกุญแจอิเล็กทรอนิกส์หรือระบบควบคุมทางศุลกากรอื่นใดตามที่กรมศุลกากรกำหนด หากกุญแจอิเล็กทรอนิกส์ หรือระบบควบคุมทางศุลกากรอื่นใดตามที่กรมศุลกากรกำหนดอยู่ในสภาพปกติ ให้นำยานพาหนะเข้าสู่พื้นที่ศูนย์บริการศุลกากรเพื่อกระจายสินค้า เพื่อขนถ่ายและเก็บรักษาไว้ในพื้นที่ของผู้ประกอบกิจการกระจายสินค้า เพื่อรอการปฏิบัติพิธีการศุลกากรต่อไป แต่หากกรณีกุญแจอิเล็กทรอนิกส์ หรือระบบควบคุมทางศุลกากรอื่นใดตามที่กรมศุลกากรกำหนดอยู่ในสภาพผิดปกติ ให้พนักงานศุลกากรแจ้งผู้ขนส่งหรือผู้รับมอบอำนาจนำยานพาหนะไปยังสถานที่ที่กำหนด เพื่อตรวจสอบข้อเท็จจริงและรายงานให้ผู้บังคับบัญชาพิจารณาสั่งการ โดยให้ปฏิบัติตามระเบียบที่กรมศุลกากรกำหนด เมื่อยานพาหนะมาถึงศูนย์บริการศุลกากรเพื่อกระจายสินค้าให้ผู้ขนส่งหรือผู้รับมอบอำนาจยื่นคำร้องขอเคลื่อนย้ายตามแบบแนบท้ายประกาศฯ ต่อพนักงานศุลกากร จากนั้นให้ผู้ขนส่งหรือผู้รับมอบอำนาจนำสินค้าให้ผู้ประกอบกิจการกระจายสินค้าจัดทำบัญชีสินค้าคงคลัง (e-Inventory) เพื่อเป็นการนำของเข้าเก็บในศูนย์บริการศุลกากรเพื่อกระจายสินค้า ทั้งนี้ ให้ผู้ประกอบกิจการกระจายสินค้าจัดเก็บรักษาของโดยแยกรายการของที่ประสงค์จะนำเข้า ของที่ประสงค์จะผ่านแดนออกนอกราชอาณาจักร และของในประเทศที่ประสงค์จะร่วมบรรจุเพื่อส่งออกให้ชัดเจน เพื่อให้พนักงานศุลกากรสามารถตรวจสอบการคัดแยกสินค้าได้ตลอดเวลา

ส่วนที่ 2 การนำของในราชอาณาจักรเข้าไปยังศูนย์บริการศุลกากรเพื่อกระจายสินค้า กำหนดให้ผู้ส่งของออกหรือตัวแทนผู้ส่งของออกจัดทำคำร้องขอนำเข้าพื้นที่ศูนย์บริการศุลกากร เพื่อกระจายสินค้าตามแบบแนบท้ายประกาศฯ เพื่อนำของเข้าศูนย์บริการศุลกากรเพื่อกระจายสินค้า และเมื่อยานพาหนะที่บรรทุกของส่งออกมาถึงสถานีตรวจสอบสินค้า (Checking Post) ให้ผู้ขนส่งหรือผู้รับมอบอำนาจยื่นคำร้องขอนำเข้าพื้นที่ศูนย์บริการศุลกากรเพื่อกระจายสินค้าตามแบบแนบท้ายประกาศฯ ต่อพนักงานศุลกากรเพื่อเคลื่อนย้ายของไปยังพื้นที่ศูนย์บริการศุลกากรเพื่อกระจายสินค้า จากนั้นเมื่อยานพาหนะมาถึงศูนย์บริการศุลกากรเพื่อกระจายสินค้า ให้ผู้ขนส่งหรือผู้รับมอบอำนาจยื่นคำร้องขอนำเข้าพื้นที่ศูนย์บริการศุลกากรเพื่อกระจายสินค้าตามแบบแนบท้ายประกาศฯ ต่อพนักงานศุลกากรเพื่อนำของเข้าไปเก็บรักษาในพื้นที่ของผู้ประกอบกิจการกระจายสินค้า และให้ผู้ขนส่งหรือผู้รับมอบอำนาจนำสินค้าให้ผู้ประกอบกิจการกระจายสินค้าจัดทำบัญชีสินค้าคงคลัง (e-Inventory) เพื่อเป็นการนำของเข้าเก็บในศูนย์บริการศุลกากรเพื่อกระจายสินค้า

ส่วนที่ 3 การเคลื่อนย้ายของระหว่างพื้นที่คลังสินค้า (Zone 1) และศูนย์บริการศุลกากรเพื่อกระจายสินค้ากำหนดรายละเอียดของการดำเนินการไว้ ดังนี้

1. ผู้ที่ประสงค์จะเคลื่อนย้ายของระหว่างพื้นที่คลังสินค้า (Zone 1) และศูนย์บริการศุลกากรเพื่อกระจายสินค้า ให้แจ้งคำร้องต่อผู้ดำเนินกิจการศูนย์บริการศุลกากรเพื่อกระจายสินค้า และผู้ประกอบกิจการกระจายสินค้า โดยในการควบคุมการเคลื่อนย้ายของระหว่างพื้นที่คลังสินค้า (Zone 1) และศูนย์บริการศุลกากรเพื่อกระจายสินค้าให้ดำเนินการ ดังต่อไปนี้

1.1 ให้ผู้ดำเนินกิจการศูนย์บริการศุลกากรเพื่อกระจายสินค้ามีหน้าที่ควบคุมการเคลื่อนย้ายของระหว่างพื้นที่คลังสินค้า (Zone 1) กับศูนย์บริการศุลกากรเพื่อกระจายสินค้า โดยต้องจัดให้มีระบบรายงานผลการควบคุมการเคลื่อนย้ายเพื่อให้พนักงานศุลกากรสามารถตรวจสอบได้ตลอดเวลา

1.2 ให้ผู้ประกอบกิจการกระจายสินค้าจัดส่งข้อมูลการเคลื่อนย้ายของเข้าสู่ระบบการบริหารจัดการศูนย์บริการศุลกากรเพื่อกระจายสินค้า เพื่อแจ้งสถานะของการเคลื่อนย้ายสินค้าต่อผู้ดำเนินกิจการศูนย์บริการศุลกากรเพื่อกระจายสินค้า ในกรณีการเคลื่อนย้ายของจากพื้นที่คลังสินค้า (Zone 1) เข้ามายังศูนย์บริการศุลกากรเพื่อกระจายสินค้า และกรณีการเคลื่อนย้ายของจากศูนย์บริการศุลกากรเพื่อกระจายสินค้าไปยังพื้นที่คลังสินค้า (Zone 1)

1.3 ให้ผู้ดำเนินกิจการศูนย์บริการศุลกากรเพื่อกระจายสินค้าจัดทำข้อมูลของสินค้าในศูนย์บริการศุลกากรเพื่อกระจายสินค้า (Balance Inbound) ในระบบการบริหารจัดการศูนย์บริการศุลกากรเพื่อกระจายสินค้า เพื่อให้พนักงานศุลกากรตรวจสอบการเคลื่อนย้ายสินค้าได้ โดยในกรณีขอเคลื่อนย้ายของพื้นที่คลังสินค้า (Zone 1) ไปยังศูนย์บริการศุลกากรเพื่อกระจายสินค้า ให้ผู้ดำเนินกิจการศูนย์บริการศุลกากรเพื่อกระจายสินค้าจัดทำข้อมูลการเคลื่อนย้ายสินค้าที่ใช้วิธีการตัดบัญชีอัตโนมัติกับข้อมูลบัญชีสินค้าสำหรับอากาศยานรายใบตราส่งสินค้า แต่หากเป็นกรณีขอเคลื่อนย้ายของจากศูนย์บริการศุลกากรเพื่อกระจายสินค้าไปยังพื้นที่คลังสินค้า (Zone 1) ให้ผู้ดำเนินกิจการศูนย์บริการศุลกากรเพื่อกระจายสินค้าจัดทำข้อมูลการเคลื่อนย้ายสินค้าที่ใช้วิธีการตัดบัญชีอัตโนมัติกับข้อมูลบัญชีสินค้าในศูนย์บริการศุลกากรเพื่อกระจายสินค้าเป็นรายครั้งที่ทำการเคลื่อนย้าย ส่วนกรณีการเคลื่อนย้ายของจากพื้นที่คลังสินค้า (Zone 1) ไปยังศูนย์บริการศุลกากร

เพื่อกระจายสินค้า และไม่สามารถดำเนินการในระบบการบริหารจัดการศูนย์บริการศุลกากร เพื่อกระจายสินค้าได้ ให้ผู้ดำเนินการศุลกากรเพื่อกระจายสินค้าจัดทำคำร้อง เป็นหนังสือยื่นต่อหน่วยบริการศุลกากรที่รับผิดชอบกำกับดูแลศูนย์บริการศุลกากรเพื่อกระจายสินค้า เพื่อพิจารณาอนุญาตเป็นการเฉพาะราย และให้พนักงานศุลกากรบันทึกตัดบัญชีกับข้อมูลบัญชีสินค้า ขาเข้าสำหรับอากาศยานรายใบตราส่งสินค้าในระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากร และควบคุมการ เคลื่อนย้ายของเป็นครั้งคราวแล้วแต่กรณี

2. การรายงานการเคลื่อนย้ายของระหว่างพื้นที่คลังสินค้า (Zone 1) และศูนย์บริการ ศุลกากรเพื่อกระจายสินค้า ให้ผู้ดำเนินการศุลกากรเพื่อกระจายสินค้าจัดทำรายงาน การเคลื่อนย้ายของระหว่างพื้นที่คลังสินค้า (Zone 1) และศูนย์บริการศุลกากรเพื่อกระจายสินค้าตาม แบบแนบท้ายประกาศฯ แยกตามรายผู้ประกอบกิจการคลังสินค้าเป็นรายสัปดาห์ (วันจันทร์ถึงวัน อาทิตย์) และยื่นต่อหน่วยบริการศุลกากรที่รับผิดชอบกำกับดูแลศูนย์บริการศุลกากรเพื่อกระจาย สินค้าในวันแรกของวันเปิดทำการ

ส่วนที่ 4 การปฏิบัติพิธีการศุลกากร ณ ศูนย์บริการศุลกากรเพื่อกระจายสินค้ากำหนด รายละเอียดในการปฏิบัติพิธีการไว้ ดังนี้

1. กรณีการปฏิบัติพิธีการศุลกากรนำเข้า ณ ศูนย์บริการศุลกากรเพื่อกระจายสินค้า ให้จัดทำใบขนสินค้าขาเข้าตามมาตรฐานที่กรมศุลกากรกำหนด และปฏิบัติพิธีการศุลกากรนำเข้า ตามประกาศ คำสั่ง หรือระเบียบที่กรมศุลกากรกำหนด โดยบันทึกรหัสสถานที่นำเข้า (Discharge Port) เป็นรหัสของสำนักงานศุลกากรหรือด่านศุลกากรที่นำของเข้า และรหัสสถานที่ตรวจปล่อย (Release Port) เป็นรหัสของศูนย์บริการศุลกากรเพื่อกระจายสินค้า

2. กรณีการปฏิบัติพิธีการศุลกากรส่งออก ณ ศูนย์บริการศุลกากรเพื่อกระจายสินค้า เพื่อส่งออกไปนอกราชอาณาจักร หากใช้สำนักงานศุลกากรตรวจสินค้าท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เป็นท่าส่งออก ให้ผู้ส่งของออกหรือตัวแทนผู้ส่งของออกจัดทำข้อมูลใบขนสินค้าขาออกและปฏิบัติ พิธีการศุลกากรส่งออกตามประกาศ คำสั่ง หรือระเบียบที่กรมศุลกากรกำหนด โดยบันทึกรหัสสถานที่ ตรวจปล่อย (Release Port) เป็นศูนย์บริการศุลกากรเพื่อกระจายสินค้า และรหัสสถานที่รับบรรจุทุก (Load Port) เป็นสำนักงานศุลกากรตรวจสินค้าท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ แต่หากใช้สำนักงาน ศุลกากรหรือด่านศุลกากรอื่นเป็นท่าส่งออก ให้ผู้ส่งของออกหรือตัวแทนผู้ส่งของออกจัดทำ ข้อมูล ใบขนสินค้าขาออกและปฏิบัติพิธีการศุลกากรส่งออกตามประกาศ คำสั่ง หรือระเบียบที่กรมศุลกากร กำหนด โดยบันทึกรหัสสถานที่บรรจุสินค้า (Packing Port) เป็นศูนย์บริการศุลกากรเพื่อกระจาย สินค้า และรหัสสถานที่รับบรรจุทุก (Load Port) และ/หรือรหัสสถานที่ตรวจปล่อย (Release Port) เป็นสำนักงานศุลกากรหรือด่านศุลกากรที่ส่งออก ทั้งนี้ กรณีการบรรจุของขาออกและของผ่านแดน รวมในคอนเทนเนอร์หรือยานพาหนะแบบปิดเดียวกันสามารถทำได้ภายใต้การควบคุมของพนักงาน ศุลกากร โดยยื่นคำร้องขอคัดแยกและบรรจุของตามแบบแนบท้ายประกาศฯ ณ ศูนย์บริการศุลกากร เพื่อกระจายสินค้าและเมื่อได้รับอนุญาตให้ดำเนินการแยกบรรจุของขาออกและของผ่านแดน ด้วยยานพาหนะแบบปิดที่ภายในมีการแยกพื้นที่ด้วยผนังกั้นอย่างชัดเจน หรือคอนเทนเนอร์ที่มีระบบ ตู้ย่อย (Multi Compartment Shipping Containers) หรือเทคโนโลยีการควบคุมหรือแยกของ ตามที่กรมศุลกากรเห็นชอบ

3. กรณีการปฏิบัติพิธีการศุลกากรผ่านแดน ณ ศูนย์บริการศุลกากรเพื่อกระจายสินค้าให้ผู้ขอผ่านแดนจัดทำใบขนสินค้าผ่านแดนตามมาตรฐานที่กรมศุลกากรกำหนด และปฏิบัติพิธีการศุลกากรผ่านแดนตามประกาศ คำสั่ง หรือระเบียบที่กรมศุลกากรกำหนด โดยระบุรหัสท่า ที่ หรือสนามบินที่ทำการขนถ่ายของผ่านแดนเข้ามาในราชอาณาจักรเป็น Discharge Port และระบุรหัสของศูนย์บริการศุลกากรเพื่อกระจายสินค้าเป็นรหัสสถานที่ตรวจปล่อย (Release Port) และระบุรหัสท่า ที่ หรือสนามบินที่ทำการขนถ่ายของผ่านแดนออกไปนอกราชอาณาจักรเป็นทั้ง Release Port และ Load Port โดยการบรรจุของขาออกและของผ่านแดนรวมในคอนเทนเนอร์หรือยานพาหนะแบบปิดเดียวกันสามารถทำได้ภายใต้การควบคุมของพนักงานศุลกากร ด้วยการยื่นคำร้องขอคัดแยกและบรรจุของตามแบบแนบท้ายประกาศฯ ณ ศูนย์บริการศุลกากรเพื่อกระจายสินค้า และเมื่อได้รับอนุญาต ให้ดำเนินการแยกบรรจุของขาออกและของผ่านแดนด้วยยานพาหนะแบบปิดที่ภายในมีการแยกพื้นที่ด้วยผนังกันอย่างชัดเจน หรือคอนเทนเนอร์ที่มีระบบตู้ย่อย (Multi Compartment Shipping Containers) หรือเทคโนโลยีการควบคุมหรือแยกของตามที่กรมศุลกากรเห็นชอบ

ส่วนที่ 5 การเคลื่อนย้ายของออกจากศูนย์บริการศุลกากรเพื่อกระจายสินค้าเพื่อส่งออกหรือผ่านแดนไปนอกราชอาณาจักรได้กำหนดขั้นตอนการปฏิบัติพิธีการศุลกากรไว้ ดังนี้

1. การตรวจสอบและการควบคุมการเคลื่อนย้ายของออกจากศูนย์บริการศุลกากรเพื่อกระจายสินค้า ให้ผู้ขนส่งหรือผู้รับมอบอำนาจยื่นคำร้องขอเคลื่อนย้ายตามแบบแนบท้ายประกาศฯ ต่อพนักงานศุลกากร ณ ศูนย์บริการศุลกากรเพื่อกระจายสินค้า เพื่อพิจารณาอนุญาตให้เคลื่อนย้ายของออกจากศูนย์บริการศุลกากรเพื่อกระจายสินค้า จากนั้นให้ผู้ประกอบกิจการกระจายสินค้าแจ้งเส้นทางการขนส่งต่อสำนักงานศุลกากรหรือด่านศุลกากรต้นทางและขนส่งของไปยังสำนักงานศุลกากรหรือด่านศุลกากรปลายทาง หากออกนอกเส้นทางหรือใช้เวลาในการขนส่งนานกว่าปกติ สำนักงานศุลกากรหรือด่านศุลกากรต้นทางหรือสำนักงานศุลกากรหรือด่านศุลกากรปลายทางอาจติดต่อไปยังผู้ประกอบกิจการกระจายสินค้าเพื่อสอบถามเพิ่มเติมถึงเหตุดังกล่าว หลังจากนั้นให้ผู้รับผิดชอบในการบรรจุ ผู้ขนส่งหรือผู้รับมอบอำนาจปิดผนึกกุญแจอิเล็กทรอนิกส์ หรือระบบควบคุมทางศุลกากรอื่นใดตามที่กรมศุลกากรกำหนด ภายใต้การควบคุมของพนักงานศุลกากร เมื่อแล้วเสร็จให้พนักงานศุลกากร บันทึกผลการปิดผนึกลงในระบบกุญแจอิเล็กทรอนิกส์ โดยระบบกุญแจอิเล็กทรอนิกส์จะแจ้งสถานะการขนย้ายของออกจากสถานีต้นทางให้สถานีปลายทางทราบ ทั้งนี้ ผู้ประกอบกิจการกระจายสินค้า และผู้ขนส่งจะต้องยินยอมรับผิดชอบค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นกับกรมศุลกากรไม่ว่าด้วยเหตุใดอันเกิดจากการเคลื่อนย้ายของจากศูนย์บริการศุลกากรเพื่อกระจายสินค้าไปยังสำนักงานศุลกากรหรือด่านศุลกากรปลายทาง โดยให้พนักงานศุลกากรพิจารณาความผิดเป็นรายกรณี และในระหว่างการเคลื่อนย้ายของที่นำออกจากศูนย์บริการศุลกากรเพื่อกระจายสินค้า พนักงานศุลกากรจะดำเนินการตรวจสอบและติดตามผลในระบบกุญแจอิเล็กทรอนิกส์ หากพบความผิดปกติจะดำเนินการตามที่เห็นสมควรต่อไป

2. การดำเนินการ ณ สำนักงานศุลกากรหรือด่านศุลกากรที่ส่งของออกนอกราชอาณาจักรหรือผ่านแดนไปนอกราชอาณาจักรให้ดำเนินการ ดังนี้

2.1 เมื่อยานพาหนะขนส่งตู้คอนเทนเนอร์หรือยานพาหนะแบบปิดมาถึงสถานีตรวจสอบสินค้า (Checking Post) ของสำนักงานศุลกากรหรือด่านศุลกากรปลายทางซึ่งเป็นที่ส่งของออกนอกราชอาณาจักรหรือผ่านแดนไปนอกราชอาณาจักร ให้พนักงานศุลกากรตรวจสอบสภาพและสถานะของกุญแจอิเล็กทรอนิกส์ หรือระบบควบคุมทางศุลกากรอื่นใดตามที่กรมศุลกากรกำหนด หากกุญแจอิเล็กทรอนิกส์ หรือระบบควบคุมทางศุลกากรอื่นใดตามที่กรมศุลกากรกำหนดอยู่ในสภาพปกติ พนักงานศุลกากรจะดำเนินการบันทึกตัดบัญชีใบกำกับการขนย้ายสินค้า และ/หรือใบเคลื่อนย้ายของผ่านแดนในระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากร แต่หากกุญแจอิเล็กทรอนิกส์ หรือระบบควบคุมทางศุลกากรอื่นใดตามที่กรมศุลกากรกำหนดอยู่ในสภาพผิดปกติ ให้พนักงานศุลกากรแจ้งผู้ขนส่งหรือผู้รับมอบอำนาจนำยานพาหนะไปยังสถานที่ที่กำหนด เพื่อตรวจสอบข้อเท็จจริงและรายงานให้ผู้บังคับบัญชาพิจารณาสั่งการ โดยให้ปฏิบัติตามระเบียบที่กรมศุลกากรกำหนด

2.2 เมื่อยานพาหนะมาถึงพื้นที่ของสำนักงานศุลกากรหรือด่านศุลกากรปลายทางซึ่งเป็นจุดสิ้นสุดของการส่งออกหรือการผ่านแดน ให้ผู้ขนส่งหรือผู้รับมอบอำนาจยื่นคำร้องขอเคลื่อนย้ายตามแบบแนบท้ายประกาศฯ ต่อพนักงานศุลกากร โดยให้พนักงานศุลกากรตรวจสอบสถานะของข้อมูลกุญแจอิเล็กทรอนิกส์ หรือระบบควบคุมทางศุลกากรอื่นใดตามที่กรมศุลกากรกำหนดว่าปรากฏข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ถูกต้องแล้ว จึงพิจารณาให้ปลดกุญแจอิเล็กทรอนิกส์ หรือระบบควบคุมทางศุลกากรอื่นใดตามที่กรมศุลกากรกำหนดได้ เมื่อแล้วเสร็จให้พนักงานศุลกากรบันทึกผลลงในระบบกุญแจอิเล็กทรอนิกส์โดยระบบกุญแจอิเล็กทรอนิกส์จะแจ้งสถานการณ์ขนย้ายให้สถานีต้นทางทราบหากระบบกุญแจอิเล็กทรอนิกส์ปรากฏข้อมูลความผิดปกติ ให้พนักงานศุลกากรตรวจสอบข้อเท็จจริงและรายงานให้ผู้บังคับบัญชาพิจารณาสั่งการ โดยให้ปฏิบัติตามระเบียบที่กรมศุลกากรกำหนด

2.3 ให้พนักงานศุลกากรของสำนักงานศุลกากรหรือด่านศุลกากรปลายทางซึ่งเป็นที่ส่งของออกนอกราชอาณาจักร หรือผ่านแดนไปนอกราชอาณาจักรตรวจสอบจำนวนหีบห่อกับเอกสารที่กำกับ เมื่อถูกต้องแล้วให้บันทึกข้อมูลลงในระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากร (กรมศุลกากร, ประกาศ, 2564)

แนวคิดเกี่ยวกับการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ

การขนส่งสินค้าต่อเนื่องหลายรูปแบบเป็นรูปแบบการขนส่งสินค้าด้วยวิธีการผสมผสานการขนส่งหลายรูปแบบจากสถานที่หนึ่ง หรือจากผู้ส่งสินค้าต้นทางไปสู่สถานหนึ่ง หรือต่อเนื่องไปจนถึงสถานที่ หรือผู้รับสินค้าปลายทาง โดยการส่งมอบนั้น อยู่ภายใต้ความรับผิดชอบของผู้ประกอบการขนส่งรายเดียว หรือภายใต้สัญญาขนส่งเพียงฉบับเดียว เป็นลักษณะการขนส่งซึ่งเหมาะสำหรับการขนส่งเชื่อมโยงในระดับภูมิภาค หรือการขนส่งระหว่างประเทศ โดยการผสมผสานการขนส่งสินค้าจากที่หนึ่งใด (One Point) หรือจากประเทศหนึ่งประเทศใด ไปสู่อีกที่หนึ่ง หรืออีกประเทศหนึ่งซึ่งเป็นอาณาบริเวณที่เป็นจุดพบสุดท้าย (Interface Final Point) โดยใช้รูปแบบ

การขนส่งตั้งแต่ 2 รูปแบบขึ้นไป ภายใต้การบริหารจัดการของผู้ขนส่งรายเดียว และมีสัญญาขนส่งฉบับเดียว โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อลดระยะเวลาของการขนส่ง (Just In Time) ลดต้นทุน (Reduce Transport Cost) เพิ่มประสิทธิภาพให้มีศักยภาพการแข่งขัน (Core Competitiveness) และให้สินค้ามีความปลอดภัยที่ดีกว่า (More Cargoes Security) หรือเป็นวิธีการขนส่งสินค้าแบบเบ็ดเสร็จที่ครอบคลุมการขนส่งทุกประเภท โดยผู้ประกอบการเพียงรายเดียว ในการสนองความต้องการของกระบวนการในส่วนที่เกี่ยวข้องกับ Logistics และลดต้นทุนค่าใช้จ่ายของธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับกระบวนการ Supply Chain ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับต้นทุนของคลังสินค้า ต้นทุนที่เกี่ยวข้องกับการผลิต และการกระจายสินค้า

1. องค์ประกอบของการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ

1.1 เป็นรูปแบบการขนส่งสินค้าหรือเคลื่อนย้ายสินค้าที่มีลักษณะการขนส่งหลายรูปแบบมาผสมผสานกัน ภายใต้ผู้ให้บริการขนส่งรายเดียว ซึ่งจะต้องรับผิดชอบตั้งแต่สินค้าต้นทางไปจนถึงผู้รับปลายทาง

1.2 การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบมุ่งเน้นให้เกิดประสิทธิภาพด้านต้นทุนเมื่อเปรียบเทียบกับ การขนส่งทางถนน โดยการขนส่งประเภทนี้จะให้ความสำคัญต่อประเภทการขนส่งหลัก ได้แก่ การขนส่งทางรถไฟ หรือการขนส่งทางน้ำ โดยจำกัดระยะทางในการขนส่งทางถนนให้น้อยที่สุด รวมถึงการใช้ในระยะทางสั้น ๆ ในช่วงต้นทางหรือในช่วงการส่งมอบสินค้าปลายทาง

1.3 จะเป็นลักษณะของการขนส่งที่เรียกว่า Door to Door Delivery คือ การขนส่งจากประตูจนถึงประตู หรือการขนส่งจากต้นทางไปถึงผู้รับปลายทาง เป็นลักษณะการจัดส่งสินค้าที่ต้องมีการขนส่งต่อกันเป็นทอด ๆ หรือ Mode ของการขนส่งต่าง ๆ การขนส่งประเภทนี้จึงเหมาะสำหรับการขนส่งเชื่อมโยงภูมิภาค หรือการขนส่งระหว่างประเทศ ดังนั้น การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบจึงเป็นรูปแบบหนึ่งของการขนส่งซึ่งมีการส่งมอบจากสินค้าต้นทาง จนกระทั่งสินค้าได้มีการส่งมอบให้แก่ผู้รับปลายทาง บางครั้งจึงเรียกรูปแบบนี้ว่า Origin to Origin ซึ่งโลจิสติกส์ให้ความสำคัญต่อระยะเวลาการส่งมอบจะต้องเป็นไปตามกำหนดที่ได้มีการตกลงกันที่เรียกว่า Just in Time และระบบโลจิสติกส์ได้กลายเป็น Global Logistics จึงได้นำระบบการส่งมอบที่เป็น Door to Door Delivery มาใช้ในการขนส่งสินค้าระหว่างภูมิภาค และการขนส่งระหว่างประเทศ ซึ่งมีความแตกต่างกับการขนส่งภายในประเทศ ซึ่งจะมีลักษณะการขนส่งที่เป็นแบบการขนส่งแบบเดียว เช่น จากรถบรรทุกรับสินค้าจากต้นทางก็สามารถส่งไปถึงผู้รับ แต่เนื่องจากรูปแบบการขนส่งระหว่างประเทศจำเป็นต้องใช้บริการขนส่งหลายรูปแบบซึ่งต้องอาศัยโหมดการขนส่งทั้งจากรถบรรทุก รถไฟ และเปลี่ยนเป็นการขนส่งทางเรือ หรือทางอากาศ จนสินค้าถึงมือ ผู้รับปลายทาง โดยผู้ให้บริการการขนส่งทอดแรกนั้นจะต้องรับผิดชอบต่อตัวสินค้าตั้งแต่ต้นทางไปจนถึงผู้รับปลายทาง ซึ่งผู้ให้บริการจะต้องมีทักษะและเครือข่ายเนื่องจากจะมีความซับซ้อน เส้นทางและพาหนะที่ใช้ในการขนส่งแต่ละโหมดโดยต้องเข้าใจเกี่ยวกับกฎระเบียบและกฎเกณฑ์ที่เกี่ยวข้องไม่ว่าจะเป็นเรื่องของศุลกากรในแต่ละประเทศ รวมถึงการประเมินความเสี่ยงของเส้นทาง การที่จะต้องเข้าใจในรูปแบบการขนส่งของแต่ละประเทศ การขนส่งแบบ Door to Door Service จำเป็นต้องมีพันธมิตรในต่างประเทศในการบริหารจัดการขนส่งสินค้าจนถึงมือผู้รับปลายทาง จึงต้องมีการสร้างเครือข่ายพันธมิตรและเชื่อมโยงการขนส่งทั้งภายในประเทศและระหว่างประเทศในลักษณะการเชื่อมต่อ

ในระหว่างโหมตการขนส่งในหลาย ๆ ทอด จนสินค้าไปจนถึงผู้รับ ซึ่งเจ้าของสินค้าจะต้องสามารถที่จะติดตามสถานะของสินค้าในระหว่างการขนส่งซึ่งจะต้องนำระบบการติดตามที่เรียกว่า Trace and Track เพื่อให้ทั้งลูกค้าต้นทางและปลายทางสามารถติดตามสถานะสินค้าโดยผ่านระบบ Internet

2. การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบกับการค้าระหว่างประเทศ

การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบจะปรากฏอยู่ในเงื่อนไขการค้าระหว่างประเทศที่เรียกว่า “Incoterm 2000” เช่น CPT, CIP, DDU และ DDP เป็นต้น ซึ่งจะเป็นการมอบความรับผิดชอบให้ผู้ขนส่งที่เรียกว่า “Carriage” ซึ่งโดยทางปฏิบัติจะมีการทำหน้าที่ในการเชื่อมโยงวิธีการขนส่งของที่แตกต่างกันเข้าด้วยกัน เพราะว่าโดยธรรมชาติของการขนส่งของระหว่างประเทศแล้ว จำต้องใช้รูปแบบการขนส่งอย่างน้อยสองรูปแบบขึ้นไปเชื่อมต่อกัน เช่น เรือเชื่อมกับรถ ซึ่งตามสภาพความเป็นจริงไม่มีรูปแบบการขนส่งใดที่จะมีศักยภาพในการเชื่อมต่อแหล่งกำเนิดของกับแหล่งความต้องการบริโภคให้เข้าถึงกันได้โดยไม่ต้องใช้รูปแบบการขนส่งอื่น แหล่งกำเนิดและจุดหมายปลายทางของของมีได้อยูริมทะเลหรือท่าเรือเสมอไป ดังนั้นจึงจำเป็นต้องมีรูปแบบการขนส่งอื่นเพื่อขนส่งของเข้ามาเชื่อมต่อ เช่น ทางบกเชื่อมต่อจากท่าเรือ เพื่อให้ของเดินทางไปยังจุดหมายปลายทางของผู้รับภายในประเทศ การเชื่อมต่อรูปแบบการขนส่งรูปแบบต่าง ๆ เข้าด้วยกัน ไม่ได้จำกัดแค่เพียงการเชื่อมต่อเส้นทางเข้าด้วยกันเท่านั้น แต่ยังหมายถึงการเชื่อมการประสานงานด้านการจัดการขนส่ง การควบคุมของ ความรับผิดชอบ ตลอดจนการเชื่อมต่อระบบข้อมูลข่าวสารที่เกี่ยวข้องกับการขนส่ง ทั้งนี้เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการขนส่งและลดต้นทุนค่าใช้จ่ายโดยอาศัยลักษณะเด่นของแต่ละรูปแบบการขนส่งที่รวมเข้าด้วยกัน การเชื่อมต่อรูปแบบการขนส่งก่อให้เกิดระบบการทำงานที่เป็นระเบียบและเป็นการใช้ทรัพยากรอย่างมีประสิทธิภาพ

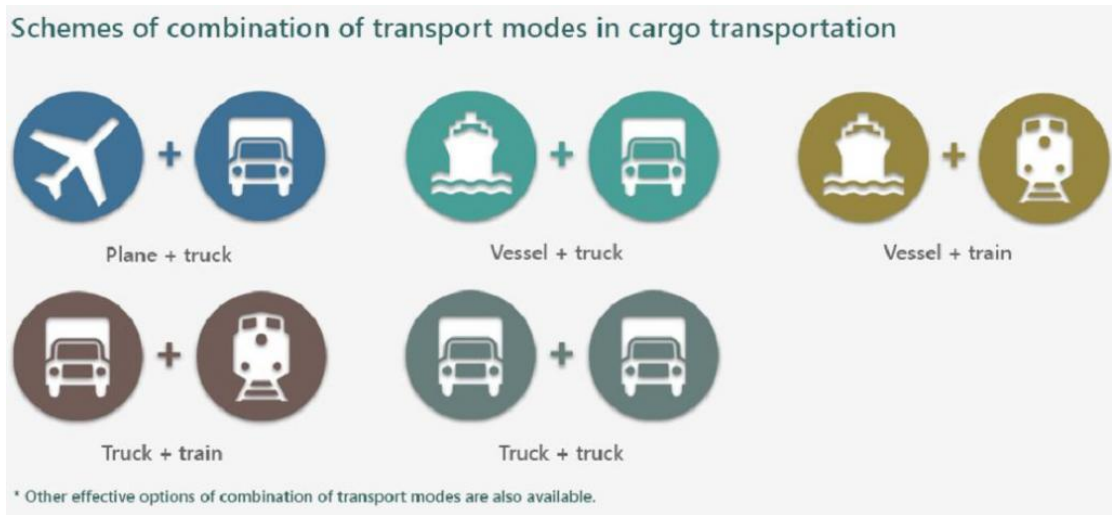
3. สาระสำคัญของ การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ

3.1 เป็นการขนส่งสินค้าที่ใช้การขนส่งตั้งแต่สองรูปแบบขึ้นไป และจะเป็นการขนส่งต่อเนื่องระหว่างขนส่งทางบกกับการขนส่งทางทะเลหรืออาจเป็นการขนส่งทางทะเลกับการขนส่งทางอากาศ

3.2 เป็นการขนส่งทั้งในประเทศและหรือระหว่างประเทศ การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบอาจถูกนำมาใช้กับการขนส่งของทั้งการขนส่งภายในประเทศ (Domestic Multimodal Transport) และการขนส่งของระหว่างประเทศ (International Multimodal Transport) แต่โดยทั่วไปแล้วการขนส่งของที่จำเป็นต้องใช้รูปแบบการขนส่งที่แตกต่างกันตั้งแต่สองรูปแบบขึ้นไปขนส่งของต่อเนื่องกันไป มักเป็นการขนส่งที่มีระยะทางไกล ๆ จึงนิยมนำเอาการขนส่งต่อเนื่องดังกล่าวไปใช้กับการขนส่งของระหว่างประเทศเป็นส่วนใหญ่

3.3 เป็นการขนส่งของตามสัญญาฉบับเดียว ในการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบระหว่างประเทศนี้ ผู้ส่งของกับผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบเพียงผู้เดียวเป็นผู้รับผิดชอบ โดยจะออกเอกสารการขนส่งฉบับเดียวสำหรับการขนส่งของ และมีการคิดอัตราค่าขนส่งเดี่ยวตลอดเส้นทาง (Single Rate) ตลอดจนผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบจะเป็นผู้มีหน้าที่และความรับผิดชอบต่อการขนส่งตั้งแต่ต้นทางถึงปลายทาง

แผนภาพที่ 2-1 แสดงรูปแบบของการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ



ที่มา : ชิตพงษ์ อัยสานนท์, ออนไลน์, 2566

4. รูปแบบของการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบในปัจจุบัน

4.1 ประเภท Sea-Air ซึ่งเป็นการใช้วิธีการขนส่งทางทะเลเชื่อมต่อกับวิธีการขนส่งทางอากาศ

4.2 ประเภท Rail/Road/Inland หรือ Waterway-Sea-Rail/Road/Inland

4.3 ประเภท Air-Truck ซึ่งเป็นการใช้การขนส่งทางรถบรรทุกสนับสนุนการขนส่งทางอากาศ

4.4 ประเภท Land Bridge ซึ่งเป็นการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบระหว่างประเทศที่ใช้รูปแบบการขนส่งทางบกเชื่อมกับการขนส่งทางทะเลเข้าด้วยกัน ในลักษณะ Sea-Land-Sea โดยนิยมใช้ตู้สินค้าบรรทุกของขนส่งต่อเนื่องข้ามทวีป โดยเชื่อมทะเลสองฟากแผ่นดินเข้าด้วยกัน ลักษณะคล้ายสะพานบก

4.5 ประเภท Mini Bridge ซึ่งการขนส่งลักษณะนี้คล้ายกับ Land Bridge แต่เป็นการเชื่อมการขนส่งแบบ Sea-Land เท่านั้น และโดยมากเป็นการเชื่อมระหว่างทางขนส่งทางทะเลกับทางรถไฟ

5. การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบในประเทศไทย

การขนส่งสินค้าภายในประเทศไทยใช้การขนส่งทางถนนเป็นหลัก ในขณะที่การขนส่งรูปแบบอื่นไม่ว่าจะเป็นการขนส่งทางน้ำ หรือการขนส่งทางรางยังมีปริมาณการขนส่งสินค้าค่อนข้างน้อย อาจจะกล่าวได้ว่าน้อยเกินไป เพราะการขนส่งทางถนนเป็นรูปแบบการขนส่งที่สามารถเข้าถึงได้ทุกสถานที่ได้ดีกว่าทุกรูปแบบการขนส่ง ไม่มีรางรถไฟ และท่าเรืออยู่ทุกสถานที่ที่รับ-ส่งสินค้า ดังนั้นแม้ว่าจะใช้รูปแบบการขนส่งสินค้าอื่น ๆ ที่ไม่ใช่การขนส่งทางถนนก็ต้องเชื่อมต่อการขนส่งทางถนนเพื่อให้การขนส่งสินค้าบรรลุตามความต้องการของผู้ใช้บริการอย่างสมบูรณ์ อย่างไรก็ตามภูมิประเทศของประเทศไทยสามารถนำการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบมาใช้ในการขนส่งสินค้าได้

โดยต้องวางแนวทางการขนส่งสินค้าในแต่ละภาคให้ชัดเจน เช่น ภาคเหนือ และภาคอีสานควรเป็นการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบระหว่างทางถนนและทางราง ในขณะที่ภาคใต้ซึ่งมีทรัพยากรน้ำบริเวณอ่าวไทย ที่พร้อมควรจะเป็นการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบระหว่างทางถนนและทางน้ำ แต่การจะนำการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบมาใช้ขนส่งสินค้าภายในประเทศไทยนั้นจำเป็นอย่างยิ่งที่จะต้องเร่งดำเนินการในสิ่งต่าง ๆ ดังนี้

5.1 สถานที่ต้นทางและปลายทาง (Terminal) ต้องสร้างสถานีรถไฟและท่าเรือ ทั้งต้นทางและปลายทางให้มีความพร้อมที่จะรับปริมาณสินค้าขนส่ง และต้องเชื่อมโยงกับการขนส่งทางถนนได้อย่างราบรื่น ไม่มีข้อจำกัดในการเชื่อมโยง รวมถึงต้องสร้างสิ่งอำนวยความสะดวกในการขนถ่ายเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งให้พร้อม

5.2 ศูนย์รวบรวมและกระจายสินค้า ต้องได้รับการวางตำแหน่งที่ตั้งและถูกออกแบบให้เข้ากับลักษณะของสินค้าและรูปแบบการขนส่ง

5.3 พาหนะในการขนส่ง ทั้งรถไฟและเรือขนส่งสินค้า ต้องได้รับการผลักดันให้มีจำนวนเพียงพอกับปริมาณการขนส่งในแต่ละพื้นที่ และต้องสร้างพาหนะในการขนส่งที่สอดคล้องกับประเภทสินค้าในแต่ละพื้นที่

5.4 ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบมีกิจกรรมที่เกิดขึ้นมากและหลากหลายตั้งแต่สินค้าออกจากแหล่งผลิต หรือคลังสินค้าต้นทาง จนกระทั่งสินค้าถึงปลายทาง ดังนั้น ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศต้องถูกนำมาใช้ในการปฏิบัติการตลอดทุกกิจกรรม เพื่อให้สามารถประเมินและติดตามการเคลื่อนย้ายสินค้าได้ตลอดเวลา

5.5 เส้นทาง การขนส่ง โดยเฉพาะอย่างยิ่งทางรถไฟต้องได้รับการพัฒนาให้พร้อมใช้งาน และความลึกของร่องน้ำต้องได้รับการขุดลอกให้เหมาะสมกับปริมาณการขนส่งสินค้า ที่สำคัญต้องสร้างความไว้วางใจในการใช้บริการให้เกิดขึ้นให้ได้

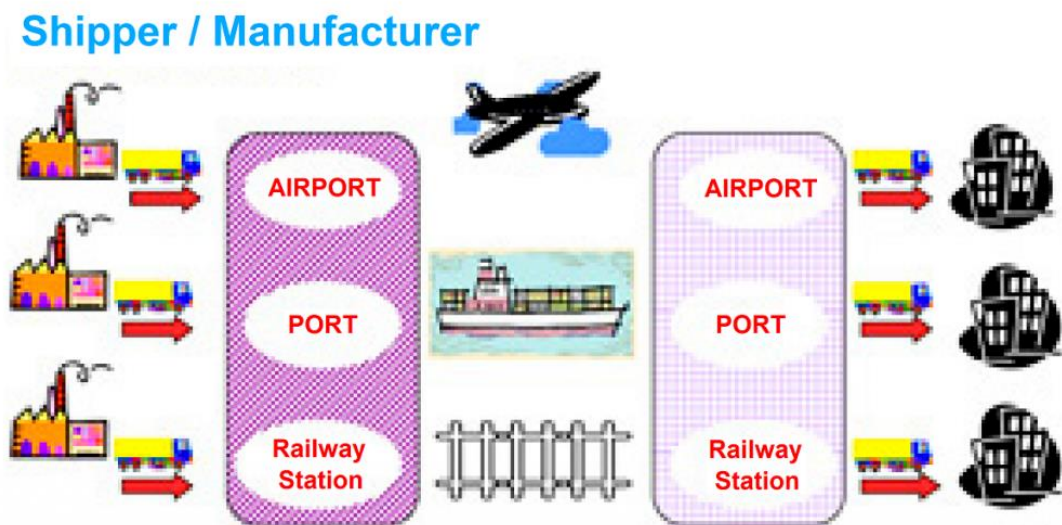
5.6 ค่าภาระการเปลี่ยนถ่ายรูปแบบขนส่งต้องได้รับการสนับสนุนจากหน่วยงานภาครัฐเพื่อให้สามารถเกิดแรงจูงใจสำหรับผู้ให้บริการและผู้ใช้บริการ

5.7 การให้บริการเบ็ดเสร็จ ณ จุดเดียว (One Stop Service) การให้บริการขนส่งสินค้าด้วยการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบมีผู้เกี่ยวข้องเป็นจำนวนมาก ดังนั้น ผู้ใช้บริการไม่ควรอย่างยิ่งที่จะต้องติดต่อกับหลายจุดเพื่อให้เกิดการบริการขึ้น แต่ควรมีผู้ให้บริการแบบเบ็ดเสร็จเกิดขึ้นโดยเป็นผู้ประสานงานกับทุกส่วนกิจกรรมตลอดการเคลื่อนย้ายสินค้า และผู้ให้บริการสามารถติดต่อกับผู้ให้บริการแบบเบ็ดเสร็จนี้แล้วสามารถได้รับการสนองตอบความต้องการที่ครบถ้วน

อาจกล่าวได้ว่า การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบสำหรับขนส่งสินค้าภายในประเทศ น่าจะเป็นหนึ่งในแนวทางในการพัฒนาเพื่อยกระดับโลจิสติกส์ของประเทศทั้งในมุมมองการเงิน (Financial Perspective) และมุมมองที่ไม่ใช่การเงิน (Non-financial Perspective) แต่ยังคงต้องได้รับการพัฒนาอย่างจริงจังจากทุกภาคส่วน จึงจะทำให้การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบสำหรับขนส่งสินค้าภายในประเทศเกิดขึ้นอย่างเป็นรูปธรรมและเป็นรูปแบบการขนส่งหนึ่งที่สามารถได้เปรียบในการแข่งขันให้กับประเทศ ทั้งนี้ เนื่องจากในปัจจุบันการขนส่งสินค้าในระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทยยังพึ่งพาระบบการขนส่งทางถนนมากที่สุดของปริมาณการขนส่งทั้งหมดของประเทศไทย รองลงมา คือ การขนส่งทางชายฝั่งทะเล และทางราง และสุดท้ายทางอากาศ นั้นเป็นเพราะโครงสร้าง

การขนส่งทางถนนมีความก้าวหน้า และมีเส้นทางเป็นเครือข่ายที่เชื่อมโยงถึงกัน ทำให้เอื้อต่อการใช้มากกว่าการขนส่งทางอื่น ๆ แต่ในปัจจุบันการขนส่งทางถนนได้พบข้อจำกัดที่เห็นชัดขึ้น คือ ต้นทุนค่าน้ำมันซึ่งเป็นปัจจัยหลักดันให้ผู้ประกอบการจะต้องดำเนินงานให้เกิดประสิทธิภาพสูงสุดและมีต้นทุนต่ำที่สุดภายใต้สภาวะของราคาน้ำมันที่มีแนวโน้มปรับตัวสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง

แผนภาพที่ 2-2 แสดงการขนส่งสินค้าภายในประเทศด้วยการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ



ที่มา : ชิตพงษ์ อัยสานนท์, ออนไลน์, 2566

ดังนั้น การลดต้นทุนค่าขนส่งในการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบนับเป็นกลยุทธ์ที่สำคัญในการส่งมอบสินค้าภายใต้หลักการจัดการโลจิสติกส์ที่มุ่งเน้นไปที่การเพิ่มประสิทธิภาพการของการส่งมอบ เพื่อสร้างขีดความสามารถในการแข่งขัน เพราะการผสมผสานการขนส่งสินค้าหลายรูปแบบมากกว่า 1 แบบ จะช่วยประหยัดต้นทุนได้ เช่น การขนส่งโดยรถต่อด้วยเรือ หรือขนส่งทางรางซึ่งปัจจุบันมีผู้ใช้ใช้น้อยมาก จะสามารถประหยัดต้นทุนค่าน้ำมันได้มากกว่าเมื่อเปรียบเทียบกับ การส่งทางถนนเพียงอย่างเดียว ทำให้องค์กรที่เกี่ยวข้องต่างจะต้องหันมาให้ความสำคัญกับการขนส่งแบบ Multimodal Transport เป็นกลยุทธ์ที่สำคัญขององค์กร และประเทศ ซึ่งในปัจจุบันประเทศไทยมีการเชื่อมโยงโครงสร้างพื้นฐาน โดยการก่อสร้างถนนและสะพานเข้าไปยังประเทศเพื่อนบ้าน ในภูมิภาคอาเซียนทำให้บทบาทของการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบจะเป็นกลไกหลักดันให้มีการกระจายสินค้าได้อย่างมีประสิทธิภาพซึ่งรูปแบบการขนส่งแบบ Multimodal Transport ในการขนส่งข้ามแดนอาจจะไม่จำเป็นต้องมีการเปลี่ยนประเภทการขนส่ง เช่น จากรถบรรทุกไปสู่รถไฟ แต่อาจเป็นการขนส่งจากรถบรรทุกทุกของประเทศไทยไปเป็นรถบรรทุกทุกของประเทศเพื่อนบ้าน หรือเป็นการเปลี่ยนหัวลากที่ชายแดนซึ่งยังคงผลให้ผู้ประกอบการรายแรกหรือที่เป็นคู่สัญญาจะต้องรับผิดชอบต่อความเสียหายทั้งหลาย จนสินค้าได้ส่งมอบไปยังผู้รับ

6. ประสบการณ์ของต่างประเทศเกี่ยวกับการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ

ปัจจุบันประเทศจีนให้ความสำคัญกับการพัฒนางานขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Multimodal transportation) โดยเฉพาะการขนส่งในรูปแบบ “รถไฟเข้าท่าเรือ” โดยเมื่อไม่นานมานี้ รัฐบาลกลางเพิ่งประกาศข้อคิดเห็นว่าด้วยการเร่งผลักดันการก่อสร้างเส้นทางรถไฟที่ใช้ทางเฉพาะทางซึ่งข้อคิดเห็นดังกล่าวได้กำหนดเป้าหมายการดำเนินงาน คือ จะมีรางรถไฟเชื่อมเข้าไปในท่าเรือสำคัญเลียชชายฝั่งทะเล โรงงานอุตสาหกรรม และโรงงานเหมืองแร่ขนาดใหญ่ที่มีปริมาณขนส่งสินค้ามากกว่า 1.5 ล้านตัน และสวนโลจิสติกส์ที่สร้างขึ้นใหม่ รวมถึงท่าเรือหลัก ๆ ที่ตั้งอยู่ริมฝั่งแม่น้ำแยงซีเกียง คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 80 ของทั้งประเทศในปี 2563 และคิดเป็นสัดส่วน 85.9% ของทั้งประเทศ ในปี 2568 สำหรับเขตปกครองตนเองกว่างซีจ้วงได้พัฒนาโมเดลการขนส่ง “รถไฟท่าเรือ” ก่อนหน้าที่รัฐบาลกลางจะประกาศข้อคิดเห็นดังกล่าว ซึ่ง แนวคิดนี้มีจุดเริ่มต้นมาจากยุทธศาสตร์ “เส้นทางการค้าระหว่างประเทศเชื่อมทางบกกับทางทะเลสายใหม่” หรือ ILSTC ซึ่งมีท่าเรือชินโจว (Qinzhou Port) เป็นจุดเชื่อมต่องานขนส่งสินค้าระหว่างพื้นที่จีนตอนในกับต่างประเทศ นอกจากนี้เมืองชินโจวยังได้สร้าง “สถานีศูนย์บริการขนส่งตู้คอนเทนเนอร์ทางรถไฟชินโจว” เพื่อรองรับการขนถ่ายสินค้าแบบไร้รอยต่อระหว่าง “เรือ (ท่าเรือชินโจว) กับรถไฟสถานีรถไฟชินโจวตะวันออก” กล่าวคือ ตู้สินค้าจากต่างประเทศสามารถขนถ่ายจากเรือเพื่อขึ้นรถไฟ ต่อไปยังเมืองต่าง ๆ ในประเทศจีน รวมทั้งผ่านประเทศจีนไปยังประเทศในเอเชียกลางและฝั่งยุโรปได้ ในทางกลับกัน สินค้าในจีนก็สามารถใช้ รถไฟขนส่งตู้สินค้ามาที่ท่าเรือชินโจวเพื่อขึ้นเรือไปต่างประเทศได้เช่นกัน โดยในระยะแรกได้เปิดใช้งานแล้วตั้งแต่วันที่ 30 มิถุนายน 2562 โดยล่าสุด ณ เมืองฝางเฉิงก่างและเมืองเป่ย์ไ้ ซึ่งเป็นเมืองท่าสำคัญที่ตั้งอยู่รอบอ่าวเป่ย์ปั๋วกว่างซีกำลังเร่งงานก่อสร้างและต่อขยายทางรถไฟให้สามารถวิ่งเข้าไปถึงในท่าเรือเช่นเดียวกัน โดยเมื่อวันที่ 21 ตุลาคม 2562 ท่าเรือฝางเฉิงก่าง (Fangchenggang Port) เปิดใช้เส้นทางรถไฟเส้นใหม่ที่เชื่อมเข้าสู่ลานสับเปลี่ยนขบวนรถไฟ (Switchyard) แห่งที่ 2 ในเขตท่าเรือเมืองฝางเฉิงก่าง เส้นทางรถไฟมีความยาว 21.1 กิโลเมตร และ เมื่อวันที่ 23 ตุลาคม 2562 ท่าเรือเป่ย์ไ้ (Beihai Port) ได้เปิดใช้เส้นทางรถไฟขนส่งสินค้าเส้นแรกของประเทศจีนที่ลงทุนโดยภาคเอกชน (รูปแบบการลงทุน BT หรือ Built-Transfer ที่เอกชนสร้างและโอนให้รัฐทันที) จากท่าเรือเทียบขนไปยังฐานโรงกลั่นน้ำมัน SINOPEC เมืองเป่ย์ไ้ โดยเส้นทางรถไฟมีความยาว 3.84 กิโลเมตร มีมูลค่าการลงทุน 136 ล้านหยวน และมีกำลังการขนส่งปีละ 32.95 ล้านตัน ประโยชน์ที่เห็นได้ชัดเด่นของการขนส่งในรูปแบบ “รถไฟท่าเรือ” คือ ประสิทธิภาพงานบริการด้านการขนส่งและโลจิสติกส์ที่มีความปลอดภัย คล่องตัว และตรงเวลารวมทั้งช่วยประหยัดต้นทุนด้านโลจิสติกส์และต้นทุน การประกอบการของภาคธุรกิจได้มากยิ่งขึ้น การพัฒนาโครงข่ายเส้นทางรถไฟสำหรับการขนส่งสินค้ายังคงมีอยู่อย่างต่อเนื่อง ซึ่งคาดว่าในอนาคต “ท่าเรือรอบอ่าวเป่ย์” จะกลายเป็นท่าเรือขนส่งสินค้าที่มีบทบาทสำคัญในเวทีการค้า เนื่องจากท่าเลที่ตั้งใกล้กับประเทศสมาชิกอาเซียนและเป็นทางเลือกใหม่ของผู้ประกอบการไทยที่สนใจขนส่งสินค้าไทยไปยังจีน หรือใช้ช่องทางดังกล่าวขนส่งสินค้าไปยังเอเชียกลางและยุโรป ซึ่งปัจจุบันท่าเรือชินโจวมีเส้นทางเดินเรือไปยังท่าเรือแหลมฉบังและท่าเรือกรุงเทพของประเทศไทยด้วยแล้ว (สถานกงสุลใหญ่ ณ นครหนานหนิง, ออนไลน์, 2562)

7. ประโยชน์ที่ประเทศไทยจะได้รับ

7.1 การมีผู้ประกอบการการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Multimodal Transport Operators : MTOs) ตั้งอยู่ในประเทศไทยจะทำให้ค่าระวางส่วนใหญ่อยู่ในประเทศ และลดดุลการค้าของประเทศ

7.2 การคำนวณเวลาและต้นทุนขนส่งทำได้ง่ายขึ้น เนื่องจากผู้ประกอบการสามารถควบคุมการขนส่งทั้งวงจรได้

7.3 การพัฒนาการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบจะช่วยอำนวยความสะดวกทางการค้าเนื่องจากขั้นตอนทางพิธีการศุลกากรจะลดน้อยลง และรัฐบาลยังสามารถใช้ประโยชน์จากการมี การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ

7.4 การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบจะก่อให้เกิดการพัฒนาความรู้และประสบการณ์ให้แก่บุคลากรให้มีความรู้ความสามารถมากขึ้น รวมถึงมีการใช้เทคโนโลยีใหม่ ๆ มากขึ้น

7.5 สามารถใช้ระบบการขนส่งที่มีอยู่ให้เกิดประโยชน์สูงสุดได้ โดยเฉพาะการขนส่งทางรถไฟ

7.6 เพิ่มความสะดวกและรวดเร็วในการขนส่งสินค้า

8. ปัญหาและอุปสรรค ต่อการพัฒนาระบบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบของประเทศไทย

8.1 ด้านโครงสร้างพื้นฐานควรมีการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางการขนส่งให้มีประสิทธิภาพมากขึ้นทั้งทางถนน รถไฟ อากาศ เรือลำเลียง เส้นทางขนส่งทางบกชำรุดทรุดโทรมควรมีการพัฒนาจุดเชื่อมต่อของการขนส่ง ซึ่งได้แก่ท่าเรือ และสถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง (ICD) ให้เพียงพอและมีประสิทธิภาพ การสื่อสารและโทรคมนาคม ระบบรางรถไฟไม่ตอบสนองต่อความต้องการ ปัญหาการเชื่อมโยงเส้นทาง ที่ส่วนใหญ่จะต้องลำเลียงเข้าสู่กรุงเทพก่อน ปัญหาการจราจรติดขัดโดยเฉพาะอย่างยิ่งกรุงเทพฯและปริมณฑล เวลาในการเดินทางไม่สัมพันธ์กับการขนส่งทางอากาศ

8.2 กฎหมาย และระเบียบกฎหมายหลายฉบับยังคงเป็นอุปสรรคต่อการพัฒนาการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบหรือการขนย้ายคอนเทนเนอร์ รวมถึงการกำหนดน้ำหนักบรรทุก

8.3 การสนับสนุนผู้ดำเนินการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบขั้นตอนและวิธีการขนส่งสินค้ายังมีความยุ่งยาก ผู้ดำเนินการขนส่งของไทยยังไม่มีเรือเป็นของตนเอง ยังขาดแคลนอุปกรณ์และสิ่งอำนวยความสะดวก (Facilities) และเครือข่ายการบริการ ภาระทางภาษีที่ต้องจ่ายเพิ่มขึ้น นอกเหนือจากค่าระวาง การขาดแคลนบุคลากรที่มีความรู้ ความสามารถ และประสบการณ์ด้านขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ

8.4 การแลกเปลี่ยนข้อมูลทางอิเล็กทรอนิกส์การปรับปรุงกฎหมายเพื่อให้การใช้การแลกเปลี่ยนข้อมูลทางอิเล็กทรอนิกส์ (Electronic Data Interchange: EDI) ในทางการค้า การขนส่งและการเงินให้เป็นที่ยอมรับของทางผู้ดำเนินการและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น กรมศุลกากร บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) การท่าเรือแห่งประเทศไทย และกระทรวงพาณิชย์ กฎเกณฑ์ในการลงลายมือชื่ออิเล็กทรอนิกส์เพื่อรองรับการใช้งานระบบ EDI การพัฒนาระบบ EDI

ให้สามารถเชื่อมต่อได้กับหน่วยงานของประเทศคู่ค้ายังไม่เป็นระบบ Single Window อย่างสมบูรณ์แบบ

ดังนั้น การที่ประเทศไทยจะประสบความสำเร็จและเป็นผู้นำในเรื่องของการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ทั้งระบบราง ถนน น้ำ และอากาศที่จะเอื้อประโยชน์ต่อเศรษฐกิจประเทศไทย หน่วยงานภาครัฐจะต้องให้การสนับสนุนและให้การส่งเสริมให้ผู้ประกอบการทั้งภาคอุตสาหกรรม ผู้นำเข้า ผู้ส่งออก ผู้ประกอบการขนส่ง โดยเฉพาะ SMEs ได้มีความเข้าใจถึงผลกระทบ และการเตรียมตัวในเรื่องการปรับตัวขององค์กร ในแง่ของภาครัฐไม่ว่าจะเป็นกฎหมาย กฎระเบียบของทางราชการ โดยเฉพาะกรมศุลกากรจะต้องมีความสอดคล้องที่จะรองรับ พระราชบัญญัติขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ และภาครัฐจะต้องให้การส่งเสริมและพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน เพื่อให้เกิดรูปแบบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ และส่งเสริมวิสาหกิจของคนไทยให้มีขีดความสามารถ เพื่อที่จะสามารถแข่งขันในทั้งในระดับภูมิภาค และระดับโลกต่อไป (ชิตพงษ์ อัยสานนท์, ออนไลน์, 2566)

งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

1. งานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ

บุญทรัพย์ พานิชการ ได้ศึกษากลยุทธ์การบริหารการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบในพื้นที่ภาคใต้ของประเทศไทย กรณีการขนส่งทางน้ำเชื่อมโยงการขนส่งทางถนนของผู้ประกอบการขนส่งตู้คอนเทนเนอร์ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาลักษณะการขนส่งสินค้าในพื้นที่ภาคใต้ ศึกษาศักยภาพของโครงข่ายการขนส่งในปัจจุบัน รวมทั้งศึกษาปัญหา อุปสรรค และข้อจำกัดต่าง ๆ ของการขนส่งสินค้าในพื้นที่ภาคใต้ เพื่อพัฒนากลยุทธ์การบริหารการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ซึ่งจากผลการวิจัยพบว่า ปริมาณการขนส่งสินค้าพื้นที่ภาคใต้โดยรวมมีอัตราที่เพิ่มขึ้น ในขณะที่พื้นที่ภาคใต้ของประเทศไทยฝั่งตะวันออกมีศักยภาพในการขนส่งสินค้าทางน้ำ แต่จำนวนเรือที่ให้บริการขนส่งสินค้าในลักษณะตู้คอนเทนเนอร์มีไม่เพียงพอกับปริมาณการขนส่งสินค้า ในด้านพาหนะที่ใช้สำหรับขนส่งสินค้าทางถนน ลักษณะตู้คอนเทนเนอร์จะเป็นรถบรรทุกขนาด 10 ล้อขึ้นไป ในขณะที่ถนนสำหรับการขนส่งสินค้าต้องมีการขยายเส้นทางมากขึ้น นอกจากนี้พบว่าพื้นที่ภาคใต้มีปัญหาการขนส่งสินค้า รวมถึงลักษณะของกิจกรรมหรือรูปแบบการปฏิบัติงานที่ทำให้การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ การขนส่งทางน้ำเชื่อมโยงการขนส่งทางถนนเกิดประสิทธิภาพ และข้อจำกัด อุปสรรค และสิ่งกีดขวางที่จะทำให้การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ การขนส่งทางน้ำเชื่อมโยงการขนส่งทางถนนไปปฏิบัติงานไม่ประสบผลสำเร็จ อีกทั้งพบว่าการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบเกิดประโยชน์ทั้งด้านสังคม ด้านการจัดการ และด้านเศรษฐกิจ ทั้งนี้ บุญทรัพย์ พานิชการได้นำผลการวิจัยครั้งนี้มาพัฒนาเป็นตารางคิดต้นทุนค่าขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ การขนส่งทางน้ำเชื่อมโยงการขนส่งทางถนน โดยตารางการคิดต้นทุนดังกล่าวประกอบด้วยกิจกรรมที่เกิดขึ้นจากการขนส่งทางถนน กิจกรรมที่เกิดขึ้นจากการปฏิบัติงาน ณ ท่าเรือต้นทางและปลายทาง และกิจกรรมที่เกิดขึ้นจากการขนส่งทางน้ำ นอกจากนี้แล้ว ผู้วิจัยยังได้สร้างกลยุทธ์ “MULTIPLE” เป็นกลยุทธ์การบริหารการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ การขนส่งทางน้ำเชื่อมโยงการขนส่งทางถนนของผู้ประกอบการขนส่ง

ผู้คอนเทนเนอร์ เพื่อให้การดำเนินการบรรลุผลสำเร็จ และเกิดประสิทธิภาพสูง โดยประกอบด้วย หลักการดำเนินการจำนวน 8 ด้าน ได้แก่ M-Minimized Trucking Distance, U-Unique Operator, L-Less Handling, T-Two Ways Cargoes, I-IT, P-Port Facilities, L-Large Delivery Cargoes และ E-Ensured Coastal Scheduling (บุญทรัพย์ พาณิชการ, 2550 : 1-2)

จากงานวิจัยของบุญทรัพย์ พาณิชการข้างต้นจะเห็นได้ว่า งานวิจัยดังกล่าวได้นำเสนอ เฉพาะลักษณะการขนส่งสินค้าในพื้นที่ภาคใต้ ศักยภาพของโครงข่ายการขนส่งในปัจจุบัน ปัญหา อุปสรรค และข้อจำกัดต่าง ๆ ของการขนส่งสินค้าในพื้นที่ภาคใต้ และกลยุทธ์การบริหารการขนส่ง ต่อเนื่องหลายรูปแบบ ซึ่งเป็นงานวิจัยที่ช่วยก่อให้เกิดความเข้าใจในข้อมูลพื้นฐานในด้านต่าง ๆ ของการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบได้เป็นอย่างดี หากแต่งานวิจัยดังกล่าวมิได้กล่าวถึงการปฏิบัติ พิธีการศุลกากรสำหรับการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ และศึกษาเฉพาะการขนส่งต่อเนื่องหลาย รูปแบบในพื้นที่ภาคใต้ของประเทศไทย โดยมีได้ศึกษาการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบในพื้นที่อื่น ๆ และการขนส่งต่อเนื่องจากต่างประเทศเข้ามายังประเทศไทยและผ่านออกไปยังต่างประเทศ ซึ่งเป็นประเทศที่สาม อีกทั้งยังศึกษาเฉพาะกรณีการขนส่งทางน้ำเชื่อมโยงการขนส่งทางถนน โดยมีได้ ศึกษาการขนส่งต่อเนื่องระหว่างทางขนส่งในรูปแบบอื่น ๆ โดยเฉพาะระหว่างทางขนส่งทางถนนกับการขนส่งทางอากาศ

งานวิจัยชิ้นที่สองที่ผู้วิจัยได้เลือกนำมาทบทวน คือ งานวิจัยของ ธัชนันท์ โล่ห์สถาพร พิพิธ เรื่อง การประเมินเชิงเปรียบเทียบระหว่างการปฏิบัติการขนส่งแบบเต็มคันชนิดปกติและ ชนิดการเดินรถต่อเนื่อง ซึ่งมีวัตถุประสงค์เพื่อให้ทราบถึงข้อดีและข้อควรปรับปรุงแก้ไข เพื่อนำมา พัฒนารูปแบบการขนส่งต่อเนื่องให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้นและเกิดประโยชน์กับทุกฝ่าย ไม่ว่าจะเป็นผู้ว่าจ้างขนส่ง ผู้ประกอบการขนส่งรถบรรทุกและพนักงานขับรถ โดยอาศัยข้อมูลจากผู้ขนส่ง ตัวจริงรายหนึ่ง ทั้งนี้ ในการวิจัยธัชนันท์ ได้ใช้แนวทางการในการประเมินเพื่อเปรียบเทียบการขนส่ง ทั้งสองรูปแบบภายใต้สามมุมมองหลัก ได้แก่ มุมมองด้านการเงิน ซึ่งเปรียบเทียบรายได้และต้นทุน ของแต่ละรูปแบบการขนส่งที่แตกต่างกัน มุมมองด้านลูกค้าซึ่งเปรียบเทียบความพึงพอใจของลูกค้า ในบริการขนส่งภายใต้รูปแบบที่แตกต่างกัน ซึ่งจากการสำรวจพบว่า 5 ปีจจัยแรกที่ลูกค้าให้ ความสำคัญแต่ยังไม่พึงพอใจ ได้แก่ การจัดตารางเวลาการจัดส่ง ระยะเวลาที่ใช้ในการจัดส่ง อัตรา ค่าขนส่งถูกกว่าที่อื่น ระยะเวลาที่ใช้ในการแก้ปัญหาต่าง ๆ และความสามารถในการจัดส่งตรงเวลา และมุมมองด้านกระบวนการภายในซึ่งเป็นการวิเคราะห์รายการกิจกรรมของการขนส่งทั้งสองรูปแบบ เพื่อเปรียบเทียบประสิทธิภาพของการดำเนินงานขนส่งที่แตกต่างกัน ผลการวิจัยพบว่า ในมุมมอง ด้านการเงิน ผู้ว่าจ้างขนส่งและพนักงานขับรถได้ประโยชน์จากการขนส่งรูปแบบต่อเนื่อง ขณะที่ ผู้ประกอบการขนส่งกลับเสียประโยชน์เมื่อเปรียบเทียบกับบริการขนส่งรูปแบบปกติ สำหรับมุมมอง ด้านลูกค้าพบว่า ลูกค้าพึงพอใจกับรูปแบบการขนส่งปกติมากกว่าเพราะการจัดตารางเส้นทาง และเวลาการขนส่งของรูปแบบการขนส่งเนื่อง รวมทั้งการส่งข้อมูลระหว่างผู้ประกอบการและ พนักงานขับรถยังมีอุปสรรค และจากการสำรวจในมุมมองด้านกระบวนการภายใน พบว่า การขนส่ง รูปแบบต่อเนื่องยังไม่มี ความแตกต่างจากรูปแบบปกติ

จากงานวิจัย เรื่อง การประเมินเชิงเปรียบเทียบระหว่างการปฏิบัติการขนส่งแบบเต็มคันชนิดปกติและชนิดการเดินรถต่อเนื่องของธันท์ โล่สถาพรพิพิธ ข้างต้น สามารถชี้ให้เห็นถึงข้อดีและข้อควรปรับปรุงแก้ไขของการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบได้เป็นอย่างดี เพื่อเป็นแนวทางในการพัฒนารูปแบบการขนส่งต่อเนื่องให้มีประสิทธิภาพและเกิดประโยชน์แก่ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกฝ่ายมากยิ่งขึ้น อย่างไรก็ตาม งานวิจัยดังกล่าวมุ่งเน้นการศึกษาเฉพาะการขนส่งต่อเนื่องระหว่างรถบรรทุกกับรถบรรทุกแต่เพียงเท่านั้น โดยมิได้ศึกษาการขนส่งต่อเนื่องระหว่างการขนส่งในรูปแบบอื่น ๆ โดยเฉพาะการขนส่งระหว่างรถบรรทุกกับอากาศยาน อีกทั้งยังศึกษาในมุมมองของการจัดการด้านโลจิสติกส์ ซึ่งมีได้ศึกษาในมิติของการปฏิบัติพิธีการศุลกากรสำหรับการขนส่งระหว่างประเทศที่เป็นการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ อีกทั้งยังมิได้ศึกษาในเชิงพื้นที่ โดยเฉพาะพื้นที่ที่เป็นศูนย์กระจายสินค้าและพื้นที่ที่ได้รับสิทธิประโยชน์ทางภาษีอากรแต่อย่างใด (ธันท์ โล่สถาพรพิพิธ, 2550 : ง)

งานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบขึ้นต่อมาที่ผู้วิจัยนำมาทบทวนคือ งานวิจัยของ อ่ำพล นววงศ์เสถียร และคณะ เรื่อง ต้นทุนการขนส่งรวมต่อเนื่องหลายรูปแบบที่มีผลต่อการเลือกรูปแบบการขนส่งของอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ในจังหวัดสมุทรปราการ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อวิเคราะห์ต้นทุนการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบที่มีผลต่อการเลือกรูปแบบการขนส่งของอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ในจังหวัดสมุทรปราการ โดยการรวบรวมข้อมูลทั้งจากข้อมูลในสถานการณ์จริง (Reveal Preference-RP) และข้อมูลจากสถานการณ์สมมติ (State Preference-SP) โดยการใช้สถานการณ์ทางเลือกรูปแบบการขนส่งทั้งสามรูปแบบ (ทางรถบรรทุก ทางรถบรรทุกร่วมกับทางเรือ และทางรถบรรทุกร่วมกับทางอากาศ) จากจังหวัดสมุทรปราการถึงเมืองฮานอย ประเทศเวียดนาม ผลการศึกษาพบว่า ตัวแปรต้นทุนการขนส่ง ต้นทุนการเก็บรักษาสินค้า ความรวดเร็วของขนส่งความตรงต่อเวลาของการขนส่งมีอิทธิพลต่อการเลือกรูปแบบการขนส่งของอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์รูปแบบการขนส่งที่ใช้เวลานานและไม่ตรงต่อเวลาได้รับผลกระทบที่ผู้จัดการโลจิสติกส์จะไม่เลือกรูปแบบนี้มากที่สุด ชิ้นส่วนยานยนต์ที่มีราคาต่อหน่วยสูง หากทำการเก็บรักษาไว้ในคลังสินค้ามากย่อมเกิดต้นทุนจมน้ำจำนวนมาก ต้นทุนสินค้าจะเพิ่มสูงขึ้น แต่หากเลือกรูปแบบการขนส่งที่รวดเร็ว แม้ต้นทุนค่าขนส่งจะสูงขึ้นแต่สามารถลดต้นทุนโลจิสติกส์รวมได้มากกว่าการขนส่งโดยใช้รถบรรทุกร่วมกับเครื่องบินจึงตอบสนองความต้องการสำหรับชิ้นส่วนยานยนต์ที่มีราคาสูงได้รวมถึงการตอบสนองเมื่อสินค้าที่เป็นปัจจัยการผลิตขาดจากคลังสินค้าแบบกะทันหันในการบริหารต้นทุนของอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ส่วนใหญ่จะใช้วิธีการเก็บรักษาสินค้าคงคลังเพื่อรอส่งเข้าสายการผลิตในจำนวนเล็กน้อย แต่เพียงพอต่อระบบการผลิตแบบทันเวลาพอดี (Buffer Stock) ดังนั้น หากมีการส่งสินค้าไม่ตรงต่อเวลาเพียงเล็กน้อยอาจเกิดความเสียหายต่อกระบวนการผลิตที่ไม่มีปัจจัยการผลิตป้อนกระบวนการผลิตผลที่ตามมา คือ การส่งมอบไม่ทันเวลาซึ่งทำให้สูญเสียลูกค้าและโอกาสทางการค้า และที่สำคัญมีผลกระทบต่อต้นทุนการผลิตที่สูงขึ้น ความตรงต่อเวลาในการขนส่งยิ่งมากขึ้น โอกาสที่จะเลือกรูปแบบการขนส่งโดยทางรถบรรทุกร่วมกับทางอากาศยิ่งมากขึ้นตามไปด้วย แม้ว่าจะทำให้ต้นทุนการขนส่งสูงขึ้น แต่สามารถทำให้ผลิตในระบบแบบทันเวลาพอดีได้และสามารถลดต้นทุนการเก็บรักษาสินค้าน้ำตาลได้ นอกจากนี้ผลการศึกษาได้ชี้ให้เห็นว่า ต้นทุนการขนส่งที่ลดลงจะทำให้อุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์เลือกรูปแบบการขนส่งที่มีต้นทุน

การขนส่งที่ต่ำกว่ามากยิ่งขึ้น ได้แก่ การขนส่งทางรถบรรทุกพร้อมกับทางเรือ แต่การเลือกรูปแบบการขนส่งนี้ จะมีความสัมพันธ์กับต้นทุนค่าเก็บรักษาสินค้าคงคลังด้วย กล่าวคือ หากอุตสาหกรรมขึ้นส่วนยานยนต์เลือกการขนส่งในรูปแบบดังกล่าวแล้ว จะทำให้มีต้นทุนการเก็บรักษาสินค้าเพิ่มขึ้นจากค่าเช่า ค่าจัดการคลังสินค้าและเกิดต้นทุนในการเก็บรักษาสินค้าในการผลิตแบบทันเวลาพอดี อุตสาหกรรมขึ้นส่วนยานยนต์อาจไม่เลือกการขนส่งในรูปแบบนี้แต่จะยอมเสียค่าขนส่งในรูปแบบอื่นเพิ่มขึ้น เช่น ทางรถบรรทุกอย่างเดียวหรือทางรถบรรทุกพร้อมกับทางอากาศ ปัจจัยต่อมา คือ ความรวดเร็วในการขนส่งที่มีผลต่อการเลือกรูปแบบขนส่งทางรถบรรทุกพร้อมกับทางอากาศ ในกรณีที่มีสินค้าที่ขนส่งมีมูลค่าสูง ต้องการความรวดเร็วในการขนส่ง ทั้งนี้เพื่อลดระยะเวลารอคอยสินค้าและลดต้นทุนการเก็บรักษาสินค้าคงคลัง ปัจจัยด้านความตรงต่อเวลามีผลต่อการเลือกรูปแบบการขนส่งทางรถบรรทุก หรือทางรถบรรทุกพร้อมกับทางอากาศ ความตรงต่อเวลาของการขนส่งจึงเป็นปัจจัยสำคัญที่มีผลต่อการเลือกรูปแบบการขนส่ง กรณีมีความจำเป็นเร่งด่วนในการขนส่งสินค้าที่มีมูลค่าสูง รูปแบบการขนส่งทางรถบรรทุก หรือทางรถบรรทุกพร้อมกับทางอากาศจะเป็นรูปแบบการขนส่งที่ได้รับการเลือกใช้ในการขนส่ง สำหรับข้อเสนอแนะจากงานวิจัยนี้เห็นว่าการขนส่งโดยรถบรรทุก ควรปรับปรุงในเรื่องต้นทุนค่าขนส่งให้ต่ำลง พิจารณาเส้นทางการขนส่งที่มีระยะทางที่สั้นที่สุด มีประสิทธิภาพมากขึ้น ปรับปรุงเครื่องยนต์เพื่อใช้พลังงานทางเลือก เช่น ก๊าซธรรมชาติ NGV และให้ความสำคัญกับความปลอดภัยในการขนส่งสินค้า สำหรับรูปแบบการขนส่งทางรถบรรทุกพร้อมกับทางเรือควรเพิ่มความรวดเร็วในการขนส่ง ความตรงต่อเวลาและมีตารางการขนส่งที่แน่นอน ตลอดจนมีความเที่ยงตรงในการขนส่ง ส่วนรูปแบบการขนส่งทางรถบรรทุกพร้อมกับทางเครื่องบิน ควรลดต้นทุนค่าระวางลง และมีการเพิ่มจำนวนเที่ยวที่มากขึ้น ซึ่งจะมีผลต่อประสิทธิภาพของรูปแบบการขนส่งให้สามารถแข่งขันกันเองได้ในแต่ละรูปแบบการขนส่ง (อำพล นววงศ์เสถียร และคณะ, 2556: 135, 143-144)

จากงานวิจัยของอำพล นววงศ์เสถียร และคณะ เรื่อง ต้นทุนการขนส่งรวมต่อเนื่องหลายรูปแบบที่มีผลต่อการเลือกรูปแบบการขนส่งของอุตสาหกรรมขึ้นส่วนยานยนต์ในจังหวัดสมุทรปราการข้างต้นนับว่าเป็นประโยชน์อย่างยิ่งต่อผู้วิจัยในการนำผลที่ได้จากการศึกษามาเป็นข้อมูลพื้นฐานในการศึกษาเพื่อเสนอแนะแนวทางการปฏิบัติพิธีการศุลกากร ณ พื้นที่สำหรับการกระจายสินค้า (Zone 3) เขตปลอดอากรท่าอากาศยานสุวรรณภูมิภายหลังการปรับปรุงกระบวนการเพื่อส่งเสริมพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ข้ามพรมแดน เนื่องจากงานวิจัยดังกล่าวได้ชี้ให้เห็นถึงข้อดีของการขนส่งโดยใช้รถบรรทุกพร้อมกับอากาศยาน ซึ่งสอดคล้องกับพื้นที่ (Area) ในการศึกษาวิจัยของผู้วิจัยในครั้งนี้ รวมทั้งได้ให้ข้อเสนอแนะในการปรับปรุงการขนส่งทางรถบรรทุกพร้อมกับทางอากาศยานซึ่งจะเป็นประโยชน์ต่อการนำมาต่อยอดพัฒนาแนวทางการปฏิบัติพิธีการศุลกากร ณ พื้นที่สำหรับการกระจายสินค้า (Zone 3) เขตปลอดอากรท่าอากาศยานสุวรรณภูมิได้ อย่างไรก็ตามงานวิจัยดังกล่าวมิได้ศึกษาถึงการปฏิบัติพิธีการศุลกากรในการขนส่งสินค้าทางรถบรรทุกพร้อมกับทางอากาศยาน และได้ศึกษาในพื้นที่ที่ได้รับสิทธิประโยชน์ทางภาษีอากร หากแต่เป็นการศึกษาเฉพาะในพื้นที่จังหวัดสมุทรปราการแต่เพียงเท่านั้น อีกทั้งยังศึกษาเฉพาะในอุตสาหกรรมขึ้นส่วนยานยนต์ที่มีมูลค่าสูงแต่เพียงเท่านั้น รวมทั้งเป็นการศึกษาเฉพาะต้นทุนและผลได้จากทางเลือกในการขนส่ง

ประเภทต่าง ๆ โดยขาดการศึกษาในมิติของกฎหมายและระเบียบที่เป็นกรอบการดำเนินการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ

งานวิจัยชิ้นสุดท้ายเกี่ยวกับการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบที่ผู้วิจัยนำมาทบทวน คือ งานวิจัยของสมเกียรติ สหประภา เรื่อง การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบจากประเทศไทยไปสหภาพยุโรป โดยเป็นการศึกษาต้นทุนการขนส่ง เวลาที่ใช้ในการขนส่ง วิธีการขนส่ง และเส้นทางการขนส่งสินค้า ด้วยตู้คอนเทนเนอร์แห้งทั่วไปขนาด 20 ฟุต ด้วยระบบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบจากประเทศไทยไปสหภาพยุโรป โดยผ่านท่าเรือน้ำลึกทวาย และท่าเรือน้ำลึกปากบารา เพื่อเปรียบเทียบกับระบบการขนส่งและเส้นทางการขนส่งสินค้าที่ใช้อยู่ในปัจจุบัน ผลการวิจัยพบว่า เส้นทางการขนส่งทวาย-รอดเทอร์ตามมีต้นทุนขนส่งเท่ากับ 3,800 เหรียญ ใช้เวลาในการขนส่ง 21.4 วัน และมีความคลาดเคลื่อนของเวลาที่ใช้ในการขนส่งเท่ากับ 0.14 เป็นเส้นทางการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบที่ตรงกับความต้องการของผู้ส่งออก นอกจากนี้อัตราค่าขนส่งต่อกิโลเมตรของแต่ละวิธีการขนส่ง (Mode) แสดงให้เห็นว่า วิธีการขนส่งที่ใช้เวลาการขนส่งนาน เช่น ทางเรือ จะมีต้นทุนการขนส่งต่ำ ในทางกลับกัน วิธีการขนส่ง เช่น ทางรถจะมีต้นทุนการขนส่งสูงซึ่งแสดงถึงการเปรียบเทียบระหว่างต้นทุนกับเวลา นอกจากนี้ ยังพบว่า ต้นทุนสินค้าคงเหลือระหว่างขนส่งและต้นทุนการประกันภัยมีผลอย่างมากต่อต้นทุนรวมในการขนส่ง(สมเกียรติ สหประภา, 2555 : ง)

จากงานวิจัยของสมเกียรติ สหประภา ข้างต้น ได้ชี้ให้เห็นถึงต้นทุนของการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบในเส้นทางการขนส่งที่มีความประหยัดและตรงกับความต้องการของผู้ส่งออก อย่างไรก็ตาม งานวิจัยฉบับดังกล่าวเป็นการศึกษาเฉพาะเส้นทางการขนส่งทางเรือเท่านั้น โดยมิได้ศึกษาในประเภทการขนส่งอื่น ๆ ทั้งทางถนน และทางอากาศ อีกทั้งยังเป็นการศึกษาการส่งสินค้าออกตามปกติ โดยมิได้ศึกษาการขนส่งสินค้าออกจากเขตพื้นที่ที่ได้รับสิทธิประโยชน์ทางภาษีอากร โดยเฉพาะพื้นที่ที่เป็นเขตปลอดอากรแต่อย่างใด

2. งานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับการเขตปลอดอากรท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

นิติวิทย์ จันทวิสุข (2553 : 67) ได้ศึกษาการพัฒนาเขตปลอดอากรท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ โดยมุ่งเน้นศึกษาแนวทางการพัฒนาและปรับปรุงการให้บริการของผู้ให้บริการทั้งหมด 4 ราย ภายในเขตปลอดอากร ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ประกอบด้วยเจ้าหน้าที่ศุลกากร เจ้าหน้าที่การบินไทย เจ้าหน้าที่ BFS และเจ้าหน้าที่ TAGS จากกลุ่มตัวอย่างทั้งหมด 304 ราย ซึ่งเป็นผู้ให้บริการ ประกอบด้วย ตัวแทนผู้นำเข้าและส่งออกสินค้าทางอากาศ ผู้ส่งออกสินค้าทางอากาศอย่างเดียว และผู้นำเข้าและส่งออกสินค้าทางอากาศ ผลสรุปพบว่า ปัจจัยด้านความสามารถด้านความรู้ที่จะให้บริการของเจ้าหน้าที่กรมศุลกากรภายในเขตปลอดอากรจำเป็นต้องมีการปรับปรุงอย่างเร่งด่วน เนื่องจากเป็นจุดด้อยขององค์กรที่ควรจะต้องปรับปรุงภายในกำหนดระยะเวลา 3-6 เดือน ส่วนด้านการเข้าถึงกฎระเบียบ และการบริการด้านพิธีการศุลกากรอย่างมีประสิทธิภาพถือว่าเป็นจุดเด่นของเจ้าหน้าที่กรมศุลกากรที่ควรจะต้องรักษาระดับการให้บริการไว้ หรือควรปรับปรุงการให้บริการให้ดีขึ้นนั้น ขึ้นอยู่กับการพิจารณาของกรมศุลกากร

จากงานวิจัยของนิติวิทย์ จันทวิสุข ข้างต้น มิได้ศึกษาการปฏิบัติพิธีการศุลกากรภายในเขตปลอดอากร ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เพื่อวิเคราะห์ปัญหาและอุปสรรคที่เกิดขึ้นในการปฏิบัติพิธีการศุลกากร โดยเฉพาะในพื้นที่สำหรับกระจายสินค้า (Zone 3) ซึ่งรองรับการขนส่ง

ต่อเนื่องหลายรูปแบบ สำหรับใช้เป็นข้อมูลพื้นฐานในการเสนอแนะแนวทางการพัฒนาหรือปรับปรุงแก้ไขหลักเกณฑ์ เงื่อนไข และวิธีการในการปฏิบัติพิธีการศุลกากรในพื้นที่ดังกล่าวแต่อย่างใด

งานวิจัยของ รักชาติ แจ่มจันทร์ (2554 : 3-4) เรื่อง ตัวแบบการพัฒนาการตลาดเขตปลอดอากร : กรณีศึกษาเขตปลอดอากรท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ได้ศึกษาลักษณะปัญหาทางด้านการตลาดของเขตปลอดอากรท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ตลอดจนแนวคิดและรูปแบบของเขตปลอดอากรที่ประสบความสำเร็จในต่างประเทศ เพื่อนำมาปรับใช้กับเขตปลอดอากรท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และเพื่อจัดทำข้อเสนอแนะตัวแบบ แนวทางและมาตรการในการพัฒนาการตลาดเขตปลอดอากรท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ซึ่งจากการศึกษาพบว่า ผู้บริหารเขตปลอดอากรขาดความรู้ความเข้าใจพื้นฐานเกี่ยวกับเขตปลอดอากรและการบริหารการตลาด ทำให้ไม่สนใจที่จะบริหารการตลาดของเขตปลอดอากรอย่างจริงจัง โดยเฉพาะอย่างยิ่งในการกำหนดนโยบายทางการตลาด ซึ่งถือเป็นขั้นตอนที่สำคัญมากโดยไม่ได้ทำการแบ่งส่วนตลาด เลือกลงตลาดเป้าหมายและวางตำแหน่งทางการตลาดอย่างชัดเจน ทำให้ส่งผลกระทบต่อผลการกำหนดนโยบายการตลาดและนำนโยบายไปปฏิบัติที่ไม่เหมาะสม ไม่มีประสิทธิภาพ นั่นคือ การปฏิบัติผ่านส่วนประสมทางการตลาด ได้แก่ ผลิตภัณฑ์ ราคา สถานที่ การส่งเสริมการตลาด อันนำไปสู่ผลกระทบต่อลูกค้าที่ได้รับและผลเสียทางการตลาดในท้ายที่สุด นั่นคือ มีลูกค้าลดน้อยลง ลูกค้าย้ายไปใช้บริการที่อื่น และความพึงพอใจของลูกค้าที่ลดลง นอกจากนี้ ยังพบว่าเขตปลอดอากรท่าอากาศยานที่ประสบความสำเร็จและนำมาใช้ในการอธิบายให้เห็นภาพของความสำเร็จในการทำการตลาด คือ เขตปลอดอากรท่าอากาศยานดูไบ โดยจะบริหารการตลาดอย่างจริงจังและเป็นระบบ ไม่ว่าจะเป็นการแบ่งส่วนตลาด เลือกลงตลาดเป้าหมาย และการวางตำแหน่งทางการตลาด การเอาใจใส่ต่อความเห็นข้อเสนอแนะของลูกค้า และจริงใจที่จะรับฟังเพื่อนำไปปรับปรุงแก้ไข การมองลูกค้าและหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องกับเขตปลอดอากรเป็นหุ้นส่วนเชิงกลยุทธ์ เพื่อร่วมกันพัฒนาเขตปลอดอากรให้พัฒนาการเอาใจใส่ในเรื่องของการส่งเสริมการตลาด ทั้งนี้ จากการศึกษาทั้งหมด ผู้วิจัยได้สร้างตัวแบบในการพัฒนาการตลาดของเขตปลอดอากรท่าอากาศยานสุวรรณภูมิพร้อมเสนอแนะแนวทางในการพัฒนาประกอบตัวแบบ สรุปได้ว่า ผู้บริหารทุกระดับของเขตปลอดอากรต้องเพิ่มพูนความรู้ในเชิงสหวิทยาการ โดยเฉพาะในเรื่องการบริหารการตลาดและเขตปลอดอากร ระดมความคิดเพื่อกำหนดนโยบายการตลาดและระบบการบริหารการตลาดที่เน้นการตลาดเชิงกลยุทธ์และการตลาดเชิงรุก โดยผ่านส่วนประสมการตลาดที่ผสมผสานอย่างเหมาะสม เพื่อประสิทธิภาพในการนำไปปฏิบัติ มีการประเมินผลของนโยบายที่จะออกมาทางผลลัพธ์ทางการตลาด และวิเคราะห์ผลสะท้อนกลับเพื่อนำจุดแข็งและจุดอ่อนไปปรับปรุงแก้ไขในส่วนของนโยบายและการนำไปปฏิบัติ

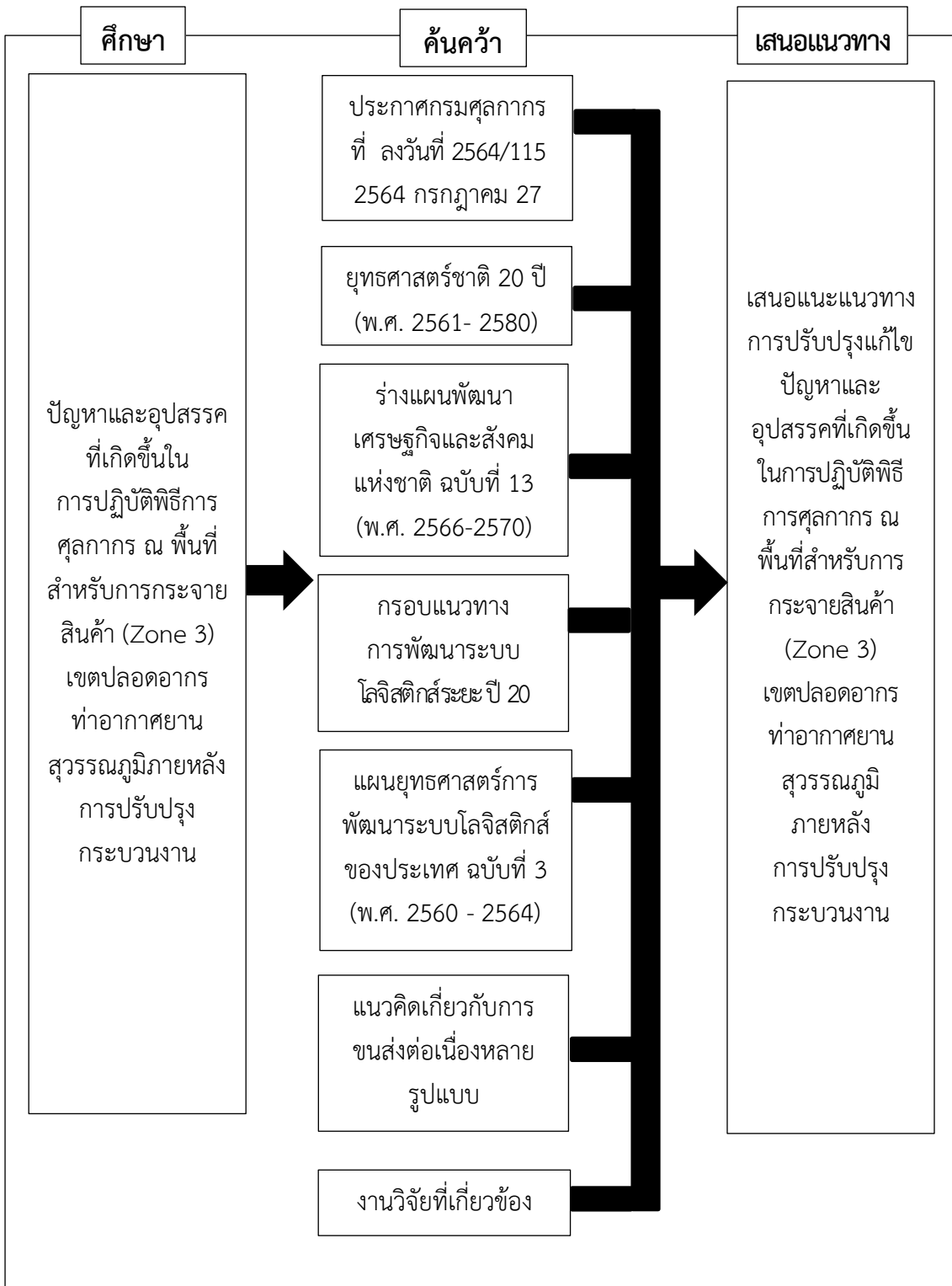
จากงานวิจัยของรักชาติ แจ่มจันทร์ เรื่อง ตัวแบบการพัฒนาการตลาดเขตปลอดอากร : กรณีศึกษาเขตปลอดอากรท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ได้ศึกษาปัญหาและอุปสรรคที่เกิดขึ้นในการปฏิบัติพิธีการศุลกากรภายในเขตปลอดอากร ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ โดยเฉพาะในพื้นที่สำหรับกระจายสินค้า (Zone 3) และมีได้ศึกษาในประเด็นที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ สำหรับใช้เป็นข้อมูลพื้นฐานในการเสนอแนะแนวทางการพัฒนาหรือปรับปรุงแก้ไขหลักเกณฑ์ เงื่อนไข และวิธีการในการปฏิบัติพิธีการศุลกากรในพื้นที่ดังกล่าวแต่อย่างใด กล่าวคือ เป็นการศึกษา

เขตปลอดอาคารท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเฉพาะในมิติของการตลาดแต่เพียงเท่านั้น โดยมีได้ศึกษาในมิติของศุลกากรหรือกฎหมายและระเบียบ

งานวิจัยฉบับสุดท้ายที่ผู้วิจัยนำมาทบทวน คือ การเพิ่มประสิทธิภาพการทำงาน คลังสินค้าเพิ่มมูลค่าในเขตปลอดอาคาร กรณีศึกษา คลังสินค้าส่วนกลาง เขตปลอดอาคารท่าอากาศยานสุวรรณภูมิของ รัชชภัณฑ์ จำกัด (2552 : ง – จ) ซึ่งจากการศึกษาพบว่าสามารถเพิ่มประสิทธิภาพในการทำงานของคลังสินค้าส่วนกลาง เขตปลอดอาคารท่าอากาศยานสุวรรณภูมิได้ โดยการศึกษาขั้นตอนการทำงานการรับสินค้าและการส่งมอบสินค้าเพื่อลดขั้นตอนการทำงานในแต่ละกิจกรรมลงและจัดลำดับขั้นตอนการทำงานใหม่ทำให้สามารถลดเวลารวมในการปฏิบัติงานในขั้นตอนการรับสินค้าเข้าคลังฯ โดยใช้เวลาเพียง 32 นาที/Shipment ลดลงร้อยละ 50.79 ของเวลาการทำงานเดิม (63 นาที/Shipment) และลดเวลารวมในการปฏิบัติงานในขั้นตอนการส่งมอบสินค้า โดยใช้เวลาเพียง 34 นาที/Shipment ลดลงร้อยละ 60.71 ของเวลาการทำงานเดิม (56 นาที/Shipment) นอกจากนี้ ยังจำเป็นต้องจัดทำคู่มือการปฏิบัติงานเพื่อให้พนักงานมีความรู้ความเข้าใจในขั้นตอนการปฏิบัติงานใหม่และการฝึกอบรมจะช่วยลดความผิดพลาดที่อาจจะเกิดขึ้นได้และสามารถกำหนดเป็นมาตรฐานการทำงานเพื่อใช้ประเมินผลประสิทธิภาพการทำงานของพนักงาน รวมทั้งเพิ่มประสิทธิภาพด้วยการประยุกต์เทคโนโลยีสารสนเทศด้วยการเชื่อมโยงระบบต่าง ๆ ประกอบด้วยระบบ FZMS, FZWMS, RFID-WH4 และ CBS วิเคราะห์การบันทึกข้อมูลของแต่ละระบบเพื่อหาจำนวนข้อมูลสินค้าที่ต้องบันทึกข้อมูลซ้ำ ๆ กัน และออกแบบให้มีการใช้ฐานข้อมูลร่วมกันเพื่อเป็นการเพิ่มประสิทธิภาพในการทำงานลดเวลาและความผิดพลาดที่เกิดจากการบันทึกข้อมูลสินค้าของพนักงานได้ เมื่อใช้การบูรณาการฐานข้อมูลร่วมกันในแต่ละระบบแล้วจะพบว่าสามารถลดเวลาในการปฏิบัติงานลงได้อีก 11 นาที เวลารวมในการทำงานลดลง 1 นาทีรวมเป็น 31 นาที

จากงานวิจัยของ รัชชภัณฑ์ จำกัด ข้างต้นสามารถนำมาใช้เป็นข้อมูลพื้นฐานในการปรับปรุงการทำงานภายในเขตปลอดอาคารท่าอากาศยานสุวรรณภูมิได้เป็นอย่างมาก เนื่องจากการศึกษาในพื้นที่สำหรับการเพิ่มมูลค่าสินค้า (Zone 2) ภายในเขตปลอดอาคารท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เพื่อเสนอแนะแนวทางการปรับปรุงการทำงานให้มีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น อย่างไรก็ตามงานวิจัยดังกล่าวมิได้ศึกษาปัญหาและอุปสรรคที่เกิดขึ้นจากการปฏิบัติพิธีการศุลกากรภายในพื้นที่สำหรับกระจายสินค้า (Zone 3) ของเขตปลอดอาคารท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ โดยเฉพาะในมิติของการปรับปรุงกฎหมายและระเบียบเพื่อรองรับการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ

กรอบแนวคิดของการวิจัย



สรุป

จากการศึกษาเอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้องทั้งหมดข้างต้นทำให้ผู้วิจัยเห็นว่าการศึกษาแนวทางพัฒนาพิธีการศุลกากรไว้รอยต่อเพื่อส่งเสริมการนำเข้าและส่งออกข้ามพรมแดนจำเป็นต้องทำความเข้าใจถึงยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี (พ.ศ. 2561 - 2580) แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 13 (พ.ศ. 2566 - 2570) กรอบแนวทางการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ระยะ 20 ปี แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ ฉบับที่ 3 (พ.ศ.2560 - 2564) ประกาศกรมศุลกากร ที่ 115/2564 ลงวันที่ 27 กรกฎาคม 2564 เรื่อง การปฏิบัติพิธีการศุลกากรทางอิเล็กทรอนิกส์สำหรับศูนย์บริการศุลกากรเพื่อกระจายสินค้า สำนักงานศุลกากรตรวจสินค้าท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และแนวคิดเกี่ยวกับการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ รวมถึงงานศึกษาวิจัยที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ และงานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับเขตปลอดอากรท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ซึ่งมีความสำคัญต่อความเข้าใจในการนำเสนอแนวทางการปฏิบัติพิธีการศุลกากร ณ พื้นที่สำหรับการกระจายสินค้า (Zone 3) เขตปลอดอากรท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เพื่อให้การนำเข้าและส่งออกข้ามพรมแดนระหว่างประเทศเป็นไปอย่างสะดวก ราบรื่น และไร้รอยต่อ

ทั้งนี้ จากการศึกษางานวิจัยที่เกี่ยวข้องข้างต้นแสดงให้เห็นถึงผลการศึกษาเฉพาะกลยุทธ์การบริหารการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบในพื้นที่ภาคใต้ของประเทศไทยในการขนส่งทางน้ำ เชื่อมโยงการขนส่งทางถนนของผู้ประกอบการขนส่งตู้คอนเทนเนอร์ การประเมินเชิงเปรียบเทียบระหว่างการปฏิบัติการขนส่งแบบเต็มคันชนิดปกติและชนิดการเดินรถต่อเนื่อง ต้นทุนการขนส่งรวมต่อเนื่องหลายรูปแบบที่มีผลต่อการเลือกรูปแบบการขนส่งของอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ในจังหวัดสมุทรปราการ การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบจากประเทศไทยไปสหภาพยุโรป การพัฒนาเขตปลอดอากรท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ตัวแบบการพัฒนาการตลาดเขตปลอดอากรท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ซึ่งไม่ปรากฏงานวิจัยที่ศึกษาเกี่ยวกับปัญหาและอุปสรรคที่เกิดขึ้นในการปฏิบัติพิธีการศุลกากร ณ พื้นที่สำหรับการกระจายสินค้า (Zone 3) เขตปลอดอากรท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ อีกทั้ง ยังมิได้มีการศึกษาเพื่อเสนอแนะแนวทางการปฏิบัติพิธีการศุลกากร ณ พื้นที่สำหรับการกระจายสินค้า (Zone 3) เขตปลอดอากรท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เพื่อส่งเสริมพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ข้ามพรมแดน หากแต่ปรากฏเฉพาะการศึกษาเฉพาะการเพิ่มประสิทธิภาพการทำงานของคลังสินค้าเพิ่มมูลค่าในเขตปลอดอากร (Zone 2) ในพื้นที่คลังสินค้าส่วนกลางของเขตปลอดอากรท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ซึ่งมีใช้การปฏิบัติพิธีการศุลกากร ณ พื้นที่สำหรับการกระจายสินค้า (Zone 3) แต่อย่างใด

ดังนั้น ในการศึกษาแนวทางการจัดเก็บภาษีมูลค่าเพิ่มจากสินค้าพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ราคาต่ำที่นำเข้าทางไปรษณีย์ระหว่างประเทศจึงจำเป็นต้องศึกษาปัญหาและอุปสรรคที่เกิดขึ้นในการปฏิบัติพิธีการศุลกากร ณ พื้นที่สำหรับการกระจายสินค้า (Zone 3) เขตปลอดอากรท่าอากาศยานสุวรรณภูมิภายหลังการปรับปรุงกระบวนการ เพื่อค้นหาแนวทางการปฏิบัติพิธีการศุลกากร ณ พื้นที่สำหรับการกระจายสินค้า (Zone 3) เขตปลอดอากรท่าอากาศยานสุวรรณภูมิภายหลังการปรับปรุงกระบวนการ เพื่อส่งเสริมพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ข้ามพรมแดน ผ่านการสัมภาษณ์ข้อมูลจากผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบที่ปฏิบัติพิธีการศุลกากร ณ พื้นที่สำหรับการกระจายสินค้า

(Zone 3) เขตปลอดอากรท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และเจ้าหน้าที่ศุลกากรซึ่งเป็นผู้ให้ข้อมูลหลัก และใช้การวิเคราะห์ประกาศกรมศุลกากร ที่ 115/2564 ลงวันที่ 27 กรกฎาคม 2564 เรื่อง การปฏิบัติพิธีการศุลกากรทางอิเล็กทรอนิกส์สำหรับศูนย์บริการศุลกากรเพื่อกระจายสินค้า สำนักงานศุลกากรตรวจสินค้าท่าอากาศยานสุวรรณภูมิร่วมในการวิจัยครั้งนี้ด้วย

บทที่ 3

วิธีดำเนินการวิจัย

ในการวิจัย เรื่อง “พิธีการศุลกากรไร้รอยต่อเพื่อส่งเสริมการนำเข้าและส่งออกข้ามพรมแดน (Seamless Customs Procedures to Enhance Cross-border Imports and Exports)” มีวัตถุประสงค์ 2 ข้อ ข้อแรก คือ เพื่อศึกษาปัญหาและอุปสรรคที่เกิดขึ้นในการปฏิบัติพิธีการศุลกากรในพื้นที่สำหรับการกระจายสินค้า (Zone 3) เขตปลอดอากรท่าอากาศยานสุวรรณภูมิภายหลังการปรับปรุงกระบวนการ และประการที่สอง คือ เพื่อเสนอแนะแนวทางการปฏิบัติพิธีการศุลกากรในพื้นที่สำหรับการกระจายสินค้า (Zone 3) เขตปลอดอากรท่าอากาศยานสุวรรณภูมิภายหลังการปรับปรุงกระบวนการเพื่อส่งเสริมพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ข้ามพรมแดน โดยใช้ระเบียบวิธีวิจัยเชิงคุณภาพ (Qualitative Research) ในการดำเนินการวิจัย ซึ่งในบทที่ 3 นี้ ผู้วิจัยได้แบ่งหัวข้อการนำเสนอออกเป็น 3 ประเด็น ได้แก่ การเก็บรวบรวมข้อมูล การวิเคราะห์ข้อมูล การนำเสนอข้อมูล และแผนการดำเนินการวิจัย

การเก็บรวบรวมข้อมูล

เพื่อตอบสนองวัตถุประสงค์ทั้งสองข้อ งานวิจัยฉบับนี้จะอาศัยการวิเคราะห์ข้อมูลจากเอกสาร (Document Analysis) ได้แก่ ประกาศกรมศุลกากร ที่ 115/2564 ลงวันที่ 27 กรกฎาคม 2564 เรื่อง การปฏิบัติพิธีการศุลกากรทางอิเล็กทรอนิกส์สำหรับศูนย์บริการศุลกากรเพื่อกระจายสินค้า สำนักงานศุลกากรตรวจสินค้าท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ร่วมกับยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี (พ.ศ. 2561 - 2580) แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 13 (พ.ศ.2566 - 2570) กรอบแนวทางการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ ระยะ 20 ปี แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย พ.ศ.2566 - 2570 และแนวคิดเกี่ยวกับการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบร่วมกับการสัมภาษณ์ โดยใช้แบบสัมภาษณ์ชนิดกึ่งโครงสร้าง (Semi-structured) ในการเก็บรวบรวมข้อมูลจากผู้ให้ข้อมูลหลักจำนวน 10 ราย ประกอบด้วย ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบที่ปฏิบัติพิธีการศุลกากรในพื้นที่สำหรับการกระจายสินค้า (Zone 3) เขตปลอดอากรท่าอากาศยานสุวรรณภูมิจำนวน 5 ราย และเจ้าหน้าที่ศุลกากร จำนวน 5 ราย

การวิเคราะห์ข้อมูล

ในงานวิจัยฉบับนี้ ผู้วิจัยจะตรวจสอบความเชื่อมั่นของข้อมูล โดยนำข้อมูลที่ได้จากการสัมภาษณ์เรียบร้อยแล้วให้ผู้ให้ข้อมูลหลักแต่ละรายยืนยันคำตอบของตนเองอีกครั้งหนึ่งก่อนเริ่มดำเนินการวิเคราะห์ข้อมูลซึ่งมุ่งใช้การวิเคราะห์เนื้อหาที่ปรากฏในเอกสาร และบทสัมภาษณ์ในเชิงพรรณนา (Descriptive Analysis) อันเป็นการวิเคราะห์ขั้นพื้นฐาน ที่ทำให้เห็นภาพรวมของข้อมูล และความสัมพันธ์ระหว่างข้อมูล ช่วยอธิบายว่าเกิดอะไรขึ้นบ้างในช่วงที่ผ่านมา และอาจนำมา

ช่วยในการตัดสินใจโดยแบ่งขั้นตอนการวิเคราะห์ออกเป็น 5 ขั้นตอน ได้แก่ 1. การจัดระเบียบข้อมูล 2. การกำหนดดัชนีหรือรหัสข้อมูล 3. การกำจัดข้อมูลหรือสร้างข้อสรุปชั่วคราว 4. การสร้างบทสรุป และ 5. การพิสูจน์ความน่าเชื่อถือของผลการวิเคราะห์

การนำเสนอข้อมูล

ในการนำเสนอข้อมูลที่ได้จากการวิเคราะห์ ผู้วิจัยจะใช้การบรรยายด้วยถ้อยคำ (Narrative/ Extended Text) ซึ่งประกอบด้วย 2 ส่วน คือ ส่วนบรรยายด้วยภาษาและการถ่ายทอดของผู้วิจัยเอง (General Description) กับส่วนการแสดงผลฐานสนับสนุนจากข้อมูลโดยตรง (Specific Description)

แผนการดำเนินการวิจัย

ระยะเวลาในวิจัย เรื่อง พิธีการศุลกากรไร้รอยต่อเพื่อส่งเสริมการนำเข้าและส่งออก ข้ามพรมแดน (Seamless Customs Procedures to Enhance Cross-border Imports and Exports) มีระยะเวลารวมทั้งสิ้น 6 เดือน ตั้งแต่เดือนธันวาคม พ.ศ. 2565 จนถึงวันที่ 31 พฤษภาคม พ.ศ. 2566 โดยมีรายละเอียดของขั้นตอนการดำเนินงาน ดังนี้

ตารางที่ 3-1 แสดงแผนการดำเนินการวิจัย

ระยะเวลา	ขั้นตอน	ผลลัพธ์
เดือนที่ 1	วางแผนการศึกษาค้นคว้าเอกสารและดำเนินการจัดทำโครงการวิจัย รวมทั้งชี้แจงโครงการวิจัย	โครงการวิจัยที่ผ่านการชี้แจง
เดือนที่ 2-4	ดำเนินการวิจัย โดยการรวบรวมข้อมูล จัดระเบียบข้อมูล และวิเคราะห์ข้อมูล พร้อมทั้งจัดทำเอกสารวิจัยบทที่ 1 ถึง บทที่ 3	เอกสารวิจัยบทที่ 1 ถึง 3 ประกอบด้วย บทที่ 1 บทนำ บทที่ 2 การทบทวนวรรณกรรม และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง บทที่ 3 วิธีดำเนินการวิจัย

ตารางที่ 3-1 แสดงแผนการดำเนินการวิจัย (ต่อ)

ระยะเวลา	ขั้นตอน	ผลลัพธ์
เดือนที่ 5	จัดทำเอกสารวิจัยบทที่ 4	เอกสารวิจัยบทที่ 4 การวิเคราะห์ข้อมูลตามวัตถุประสงค์ของการวิจัย ได้แก่ ปัญหาและอุปสรรคที่เกิดขึ้นในการปฏิบัติพิธีการศุลกากร ณ พื้นที่สำหรับการกระจายสินค้า (Zone 3) เขตปลอดอากรท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ภายหลังจากการปรับปรุงกระบวนการและแนวทาง การปฏิบัติพิธีการศุลกากร ณ พื้นที่สำหรับการกระจายสินค้า (Zone 3) เขตปลอดอากรท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ภายหลังจากการปรับปรุงกระบวนการ เพื่อส่งเสริมพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ข้ามพรมแดน
เดือนที่ 6	จัดทำเอกสารวิจัยบทที่ 5	เอกสารวิจัยบทที่ 5 สรุปและข้อเสนอแนะ

ที่มา : ประมวลโดยผู้วิจัย, 2566

บทที่ 4

ผลของการวิจัย

งานวิจัยฉบับนี้เป็นการศึกษาพิธีการศุลกากรไร้รอยต่อเพื่อส่งเสริมการนำเข้าและส่งออก ข้ามพรมแดน (Seamless Customs Procedures to Enhance Cross-border Imports and Exports) ในบทนี้เป็นการรายงานผลการวิจัยเพื่อตอบสนองวัตถุประสงค์ที่กำหนดไว้ คือ เพื่อศึกษาปัญหา และอุปสรรคที่เกิดขึ้นในการปฏิบัติพิธีการศุลกากร ณ พื้นที่สำหรับการกระจายสินค้า (Zone 3) เขตปลอดอากรท่าอากาศยานสุวรรณภูมิภายหลังการปรับปรุงกระบวนการ และประการที่สอง คือ เพื่อเสนอแนะแนวทางการปฏิบัติพิธีการศุลกากร ณ พื้นที่สำหรับการกระจายสินค้า (Zone 3) เขตปลอดอากรท่าอากาศยานสุวรรณภูมิภายหลังการปรับปรุงกระบวนการเพื่อส่งเสริมพาณิชย์ อิเล็กทรอนิกส์ข้ามพรมแดน ดังนั้น จึงแสดงผลการวิจัยเพื่อให้สอดคล้องกับวัตถุประสงค์ดังกล่าว โดยแบ่งออกเป็น 2 ส่วน ได้แก่ ปัญหาและอุปสรรคที่เกิดขึ้นในการปฏิบัติพิธีการศุลกากร ณ พื้นที่สำหรับการกระจายสินค้า (Zone 3) เขตปลอดอากรท่าอากาศยานสุวรรณภูมิภายหลังการปรับปรุงกระบวนการ และแนวทางการปฏิบัติพิธีการศุลกากร ณ พื้นที่สำหรับการกระจายสินค้า (Zone 3) เขตปลอดอากรท่าอากาศยานสุวรรณภูมิภายหลังการปรับปรุงกระบวนการเพื่อส่งเสริมพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ข้ามพรมแดน ซึ่งมีรายละเอียด ดังนี้

ปัญหาและอุปสรรคที่เกิดขึ้นในการปฏิบัติพิธีการศุลกากร ณ พื้นที่สำหรับการกระจายสินค้า (Zone 3) เขตปลอดอากรท่าอากาศยานสุวรรณภูมิภายหลังการปรับปรุงกระบวนการ

เพื่อตอบสนองวัตถุประสงค์ข้อแรก คือ เพื่อศึกษาปัญหาและอุปสรรคที่เกิดขึ้นในการปฏิบัติพิธีการศุลกากร ณ พื้นที่สำหรับการกระจายสินค้า (Zone 3) เขตปลอดอากรท่าอากาศยานสุวรรณภูมิภายหลังการปรับปรุงกระบวนการจากผู้ให้ข้อมูลหลัก คือ ประกาศกรมศุลกากร ที่ 115/2564 ลงวันที่ 27 กรกฎาคม 2564 เรื่อง การปฏิบัติพิธีการศุลกากรทางอิเล็กทรอนิกส์สำหรับ ศูนย์บริการศุลกากรเพื่อกระจายสินค้า สำนักงานศุลกากรตรวจสินค้าท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี (พ.ศ. 2561 - 2580) แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 13 (พ.ศ. 2566 - 2570) กรอบแนวทางการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ ระยะ 20 ปี แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย พ.ศ. 2566 - 2570 และแนวคิดเกี่ยวกับการขนส่ง ต่อเนื่องหลายรูปแบบ รวมถึงผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบที่ปฏิบัติพิธีการศุลกากร ณ พื้นที่สำหรับการกระจายสินค้า (Zone 3) เขตปลอดอากรท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จำนวน 5 ราย และเจ้าหน้าที่ศุลกากร จำนวน 5 ราย พบว่า มีปัญหาและอุปสรรค ดังนี้

1. การจัดหาผู้ดำเนินการศูนย์บริการศุลกากรเพื่อกระจายสินค้า

ปัจจุบันบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ในฐานะหน่วยงานที่มีอำนาจดำเนินการในท่าอากาศยานสุวรรณภูมิตามพระราชบัญญัติการทำอากาศยานแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2522 กล่าวคือ เป็นหน่วยงานที่มีอำนาจบริหารจัดการในพื้นที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิยัง และเป็นผู้จัดตั้งศูนย์บริการศุลกากรเพื่อกระจายสินค้า ณ พื้นที่สำหรับการกระจายสินค้า (Zone 3) สำนักงานศุลกากรตรวจสินค้าท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ตามประกาศกรมศุลกากร ที่ 115/2564 ลงวันที่ 27 กรกฎาคม 2564 ยังไม่สามารถจัดหาผู้ดำเนินการศูนย์บริการศุลกากรเพื่อกระจายสินค้า ณ พื้นที่สำหรับการกระจายสินค้า (Zone 3) สำนักงานศุลกากรตรวจสินค้าท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ได้มาตั้งแต่ปี 2564 ซึ่งเป็นปีที่ประกาศกรมศุลกากรฉบับดังกล่าวมีผลใช้บังคับในทางกฎหมาย แม้ว่าจะมีบริษัทเอกชนหลายรายที่มีความพร้อมและประสงค์จะเป็นผู้ดำเนินการศูนย์บริการศุลกากรเพื่อกระจายสินค้าดังกล่าวซึ่งต้องมีกรรมสิทธิ์หรือสิทธิครอบครอง หรือมีสิทธิบริหารจัดการ ในที่ดินหรือพื้นที่ที่จัดตั้งศูนย์บริการศุลกากร เพื่อกระจายสินค้า กล่าวคือ บริษัทเอกชนที่มีความพร้อมจะต้องได้รับความยินยอมจากบริษัทท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ให้มีสิทธิบริหารจัดการในพื้นที่ที่ใช้จัดตั้งศูนย์บริการศุลกากร เพื่อกระจายสินค้า ณ พื้นที่สำหรับการกระจายสินค้า (Zone 3) สำนักงานศุลกากรตรวจสินค้าท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ตามที่ระบุไว้ในประกาศกรมศุลกากร ที่ 115/2564 ลงวันที่ 27 กรกฎาคม 2564 ด้วย ก่อนที่จะยื่นแบบแสดงรายละเอียดการดำเนินการศูนย์บริการศุลกากรเพื่อกระจายสินค้าพร้อมกับเอกสารหลักฐานต่อสำนักงานศุลกากรตรวจสินค้าท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ แต่ด้วยข้อขัดข้องบางประการภายในหน่วยงานของบริษัทท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ส่งผลให้คณะกรรมการบริษัทยังไม่สามารถอนุมัติว่าจ้างบริษัทเอกชนรายใดเพื่อทำหน้าที่เป็นผู้ดำเนินการศูนย์บริการศุลกากร เพื่อกระจายสินค้า ณ พื้นที่สำหรับการกระจายสินค้า (Zone 3) สำนักงานศุลกากรตรวจสินค้าท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ รวมทั้งยินยอมให้มีสิทธิบริหารจัดการในพื้นที่ดังกล่าว ถึงแม้ว่าหน่วยงานของบริษัทฯ ที่ประจำอยู่ ณ สำนักงานท่าอากาศยานสุวรรณภูมิจะมีความพร้อมในการดำเนินการจัดหา และปฏิบัติงานร่วมกับผู้ดำเนินการศูนย์บริการศุลกากรเพื่อกระจายสินค้าดังกล่าว จากปัญหาที่กล่าวมาข้างต้นจึงส่งผลให้ปัจจุบันยังไม่มีผู้นำเอาประกาศกรมศุลกากร ที่ 115/2564 ลงวันที่ 27 กรกฎาคม 2564 ไปปฏิบัติ

2. การนำของจากเขตปลอดอากรที่อยู่ภายในประเทศเข้าไปในพื้นที่สำหรับการกระจายสินค้า (Zone 3) สำนักงานศุลกากรตรวจสินค้าท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

ปัจจุบันประกาศกรมศุลกากร ที่ 115/2564 ลงวันที่ 27 กรกฎาคม 2564 กำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขเฉพาะการนำของที่อยู่ภายในประเทศเข้าไปยังศูนย์บริการศุลกากรเพื่อกระจายสินค้า โดยมีได้กำหนดให้ผู้ประกอบกิจการกระจายสินค้าสามารถนำของจากเขตปลอดอากรที่อยู่ภายในประเทศเข้าไปรวม แบ่งบรรจุ บรรจุใหม่ จัดเป็นชุด หรือดำเนินการอื่นใดกับของที่อยู่ในพื้นที่สำหรับการกระจายสินค้า (Zone 3) สำนักงานศุลกากรตรวจสินค้าท่าอากาศยานสุวรรณภูมิได้ จึงเป็นความท้าทายอย่างยิ่งและเป็นอุปสรรคประการสำคัญอันดับแรกที่ทำให้ข้อมูลหลักเห็นควรต้องมีการปรับปรุงแก้ไข เนื่องจากผู้ให้ข้อมูลหลักเห็นว่า วัตถุประสงค์หลักของพื้นที่สำหรับการกระจายสินค้า (Zone 3) สำนักงานศุลกากรตรวจสินค้าท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ คือ การอนุญาตให้ผู้ประกอบกิจการกระจายสินค้านำเอาของที่นำเข้าจากต่างประเทศหรือของผ่านแดนรวมกับ

ของในประเทศและส่งออกไปยังต่างประเทศ หรือการนำเอาของที่นำเข้าจากประเทศที่หนึ่งรวมกับของที่อยู่ในพื้นที่สำหรับการกระจายสินค้า (Zone 3) ซึ่งนำเข้ามาจากภายในประเทศแล้วส่งออกไปยังประเทศที่สาม หรือการนำของที่นำเข้าจากต่างประเทศรวมกับของที่อยู่ในพื้นที่สำหรับการกระจายสินค้า (Zone 3) แล้วนำเข้ามาภายในประเทศ ดังนั้น การที่ประกาศกรมศุลกากรที่ 115/2564 ลงวันที่ 27 กรกฎาคม 2564 มิได้กำหนดให้ผู้ประกอบกิจการกระจายสินค้าสามารถนำของจากเขตปลอดอากรที่อยู่ภายในประเทศเข้าไปรวมกับของอื่น ๆ ที่อยู่ภายในพื้นที่สำหรับการกระจายสินค้า (Zone 3) สำนักงานศุลกากรตรวจสินค้าท่าอากาศยานสุวรรณภูมิจึงส่งผลให้ภาคเอกชน โดยเฉพาะผู้ที่ดำเนินธุรกิจเป็นผู้ประกอบกิจการกระจายสินค้า และผู้ประกอบกิจการในเขตปลอดอากรสูญเสียโอกาสทางธุรกิจในการซื้อขายสินค้าระหว่างกัน และยังเป็นการดึงเอาศักยภาพของพื้นที่สำหรับการกระจายสินค้า (Zone 3) สำนักงานศุลกากรตรวจสินค้าท่าอากาศยานสุวรรณภูมิมาใช้ประโยชน์ได้อย่างไม่เต็มที่ ไม่สามารถตอบโจทย์การเป็นศูนย์กลางทางด้านโลจิสติกส์ของภูมิภาคได้ เนื่องจากผู้ประกอบกิจการกระจายสินค้าไม่สามารถปฏิบัติพิธีการศุลกากรได้อย่างครบวงจรไม่ครอบคลุมทุกรูปแบบของการดำเนินธุรกิจ และไม่จูงใจให้ผู้ประกอบการในภาคเอกชนลงทุนประกอบธุรกิจในพื้นที่ดังกล่าวอีกด้วย

3. การบรรจุของนำเข้า และของผ่านแดนรวมในคอนเทนเนอร์หรือยานพาหนะแบบปิดเดียวกัน

เนื่องจากตามประกาศกรมศุลกากร ที่ 115/2564 ลงวันที่ 27 กรกฎาคม 2564 กำหนดให้กรณีประสงค์ที่จะบรรจุของนำเข้าและของผ่านแดน ณ สำนักงานศุลกากรหรือด่านศุลกากรต้นทางสามารถทำได้ภายใต้การควบคุมของพนักงานศุลกากร โดยยื่นคำร้องขอคัดแยกและบรรจุของ ณ สำนักงานศุลกากรหรือด่านศุลกากรต้นทาง เมื่อได้รับอนุญาต ให้ดำเนินการแยกบรรจุของนำเข้าและของผ่านแดนด้วยยานพาหนะแบบปิดที่ภายในมีการแยกพื้นที่ด้วยผนังกันอย่างชัดเจนหรือคอนเทนเนอร์ที่มีระบบตู้ย่อย (Multi Compartment Shipping Containers) หรือเทคโนโลยีการควบคุมหรือแยกของตามที่กรมศุลกากรเห็นชอบ เช่นเดียวกับกับการบรรจุของขาออกและของผ่านแดนในกรณีการปฏิบัติพิธีการศุลกากรส่งออก และพิธีการศุลกากรผ่านแดน ณ ศูนย์บริการศุลกากรเพื่อกระจายสินค้า ซึ่งผู้ให้ข้อมูลหลักเห็นว่า ข้อกำหนดดังกล่าวก่อให้เกิดต้นทุนต่อผู้ประกอบการในภาคเอกชนเป็นอย่างมาก เนื่องจากคอนเทนเนอร์ที่มีระบบตู้ย่อยเป็นสิ่งที่ผู้ประกอบการส่วนใหญ่มิได้ใช้ในการขนส่งสินค้าเป็นประจำ ซึ่งผู้ประกอบการจำเป็นต้องจัดซื้อจัดหาชิ้นใหม่ เพื่อให้เป็นไปตามประกาศกรมศุลกากรฉบับดังกล่าว

แผนภาพที่ 4 - 1 แสดงตัวอย่างคอนเทนเนอร์ที่มีระบบตู้ย่อย (Multi Compartment Shipping Containers)

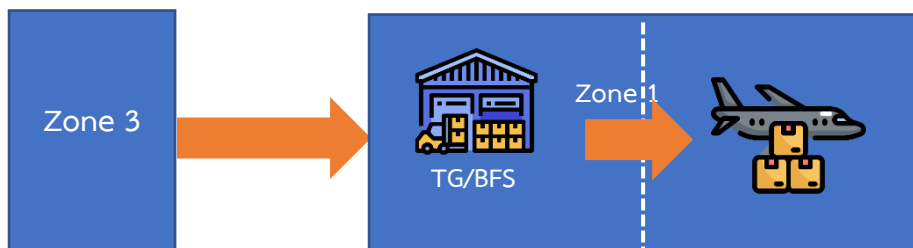


ที่มา : TRUCK1.EU, Online, 2023

4. การปฏิบัติพิธีการศุลกากรส่งออกออกจากพื้นที่สำหรับการกระจายสินค้า (Zone 3) ไปยังต่างประเทศทางอากาศยาน

ปัจจุบันการปฏิบัติพิธีการศุลกากรและการขนส่งสินค้าจากพื้นที่สำหรับการกระจายสินค้า (Zone 3) ไปยังต่างประเทศทางอากาศยานซึ่งจอดอยู่ในบริเวณพื้นที่คลังสินค้า (Zone 1) ของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิจะต้องกระทำ 2 ขั้นตอน โดยขั้นตอนแรกจะเป็นการปฏิบัติพิธีการศุลกากรในการเคลื่อนย้ายสินค้าจากพื้นที่สำหรับการกระจายสินค้า (Zone 3) ไปยังพื้นที่คลังสินค้า (Zone 1) เพื่อส่งมอบให้แก่ผู้ประกอบการคลังสินค้าที่อยู่ในพื้นที่ดังกล่าว ซึ่งได้แก่บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) (คลัง TG) และบริษัทร่วมทุนระหว่างบริษัท เวลด์ไวต์โฟลท์เซอร์วิส จำกัด และบริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) (คลัง BFS) สำหรับนำไปบรรทุกขึ้นบนอากาศยานที่จะเดินทางไปต่างประเทศ ซึ่งก่อนที่จะนำสินค้าที่ได้รับมอบจากผู้ประกอบการกระจายสินค้าไปบรรทุกขึ้นบนอากาศยาน ผู้ประกอบการคลังสินค้าจะต้องปฏิบัติพิธีการศุลกากรอีกครั้งหนึ่ง จึงจะสามารถนำสินค้าขึ้นบรรทุกบนอากาศยานลำดังกล่าวได้ ซึ่งจะมีค่าใช้จ่ายในการปฏิบัติพิธีการศุลกากร และการบรรทุกสินค้าขึ้นบนอากาศยานเกิดขึ้นในแต่ละครั้ง โดยที่ผู้ประกอบการคลังสินค้าจะเรียกเก็บจากผู้ประกอบการกระจายสินค้า ดังแผนภาพที่ 4-2

แผนภาพที่ 4 - 2 แสดงขั้นตอนการปฏิบัติพิธีการศุลกากรส่งออกออกจากพื้นที่สำหรับการกระจายสินค้า (Zone 3) ไปยังต่างประเทศทางอากาศยาน



ที่มา : ประมวลโดยผู้วิจัย, 2566

จากนั้นผู้ประกอบการคลังสินค้าในพื้นที่คลังสินค้า (Zone 1) จะบรรทุกสินค้าที่รับมอบจากผู้ประกอบการกระจายสินค้าที่ได้ปฏิบัติพิธีการศุลกากรโดยครบถ้วนถูกต้องแล้วขึ้นบนอากาศยานต่อไป ซึ่งจากกระบวนการในการส่งออกออกจากพื้นที่สำหรับการกระจายสินค้า (Zone 3) ไปยังต่างประเทศทางอากาศยานข้างต้นได้ก่อให้เกิดการดำเนินการเคลื่อนย้ายสินค้าที่ซ้ำซ้อน (Double Handling) รวมทั้งก่อให้เกิดต้นทุนที่ซ้ำซ้อนแก่ผู้ประกอบการทั้งในเรื่องของเวลาและค่าใช้จ่าย (Double Cost) ด้วยเช่นกัน ทั้งนี้ เนื่องจากตามประกาศกรมศุลกากร ที่ 115/2564 ลงวันที่ 27 กรกฎาคม 2564 ได้กำหนดหลักเกณฑ์ เงื่อนไข และวิธีการในการปฏิบัติพิธีการศุลกากรไว้เฉพาะกรณีการเคลื่อนย้ายของระหว่างพื้นที่คลังสินค้า (Zone 1) และศูนย์บริการศุลกากรเพื่อกระจายสินค้าในพื้นที่สำหรับการกระจายสินค้า (Zone 3) โดยมีกำหนดหลักเกณฑ์ เงื่อนไข และวิธีการในการปฏิบัติพิธีการศุลกากรให้สามารถเคลื่อนย้ายสินค้าที่ได้ผ่านการปฏิบัติพิธีการศุลกากรโดยถูกต้องครบถ้วน ณ ศูนย์บริการศุลกากรเพื่อกระจายสินค้าในพื้นที่สำหรับการกระจายสินค้า (Zone 3) เรียบร้อยแล้วไปยังอากาศยานที่จะรับบรรทุกสินค้าและเดินทางไปยังต่างประเทศได้โดยตรง

5. การปฏิบัติพิธีการศุลกากรเคลื่อนย้ายของระหว่างพื้นที่คลังสินค้า (Zone 1) พื้นที่สำหรับเพิ่มมูลค่าสินค้า (Value Added Area : VAA) (Zone 2) และพื้นที่สำหรับการกระจายสินค้า (Zone 3)

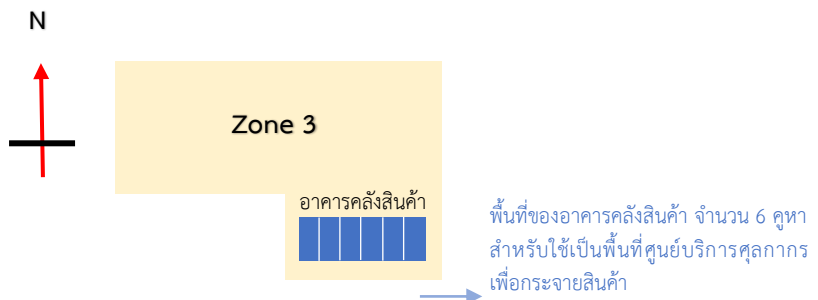
ปัจจุบันประกาศกรมศุลกากร ที่ 115/2564 ลงวันที่ 27 กรกฎาคม 2564 ได้กำหนด หลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการปฏิบัติพิธีการศุลกากรไว้เฉพาะกรณีการเคลื่อนย้ายของระหว่างพื้นที่คลังสินค้า (Zone 1) และศูนย์บริการศุลกากรเพื่อกระจายสินค้าในพื้นที่สำหรับการกระจายสินค้า (Zone 3) และประกาศกรมศุลกากร ที่ 66/2561 ลงวันที่ 27 กุมภาพันธ์ 2561 ได้กำหนดหลักเกณฑ์ เงื่อนไข และวิธีการในการปฏิบัติพิธีการศุลกากรเคลื่อนย้ายของระหว่างพื้นที่คลังสินค้า (Zone 1) และพื้นที่สำหรับเพิ่มมูลค่าสินค้า (Value Added Area : VAA) (Zone 2) ไว้แต่เพียงเท่านั้น โดยประกาศกรมศุลกากรทั้งสองฉบับมิได้กำหนดหลักเกณฑ์ เงื่อนไข และวิธีการในการปฏิบัติพิธีการศุลกากรการเคลื่อนย้ายของระหว่างพื้นที่คลังสินค้า (Zone 1) และพื้นที่สำหรับ

เพิ่มมูลค่าสินค้า (Value Added Area: VAA) (Zone 2) แต่อย่างไรก็ดี ส่งผลให้ผู้ประกอบการเพิ่มมูลค่าสินค้าไม่สามารถเคลื่อนย้ายสินค้าจากพื้นที่สำหรับเพิ่มมูลค่าสินค้า (Value Added Area : VAA) (Zone 2) เพื่อนำไปรวมกับสินค้าที่อยู่ในศูนย์บริการศุลกากรเพื่อกระจายสินค้า ณ พื้นที่สำหรับการกระจายสินค้า (Zone 3) เพื่อส่งออกไปยังต่างประเทศได้ ในทางกลับกันก็ไม่สามารถนำของออกจากศูนย์บริการศุลกากร เพื่อกระจายสินค้า ณ พื้นที่สำหรับการกระจายสินค้า (Zone 3) เพื่อนำเข้าไปในพื้นที่สำหรับเพิ่มมูลค่าสินค้า (Value Added Area: VAA) (Zone 2) ได้เช่นกัน

6. ขนาดของพื้นที่ศูนย์บริการศุลกากรเพื่อกระจายสินค้า ณ พื้นที่สำหรับการกระจายสินค้า (Zone 3) สำนักงานศุลกากรตรวจสินค้าท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

ปัจจุบันพื้นที่ศูนย์บริการศุลกากรเพื่อกระจายสินค้าในพื้นที่สำหรับการกระจายสินค้า (Zone 3) สำนักงานศุลกากรตรวจสินค้าท่าอากาศยานสุวรรณภูมิมีลักษณะเป็นลานกว้างที่ประกอบด้วยอาคารคลังสินค้า จำนวน 1 หลังซึ่งมีการแบ่งพื้นที่ภายในอาคารคลังสินค้าออกเป็นพื้นที่ด้านหน้า และด้านหลัง โดยในแต่ละด้านจะมีการแบ่งออกเป็นคูลาย่อยอีกด้านละ 6 คูลา รวมทั้งสิ้น 12 คูลา ทั้งนี้ พื้นที่ด้านหน้าของคลังสินค้า จำนวน 6 คูลานั้น ทางบริษัทท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ได้จัดสรรให้แก่กรมศุลกากรสำหรับใช้เป็นพื้นที่ของศูนย์บริการศุลกากรเพื่อกระจายสินค้า ณ พื้นที่สำหรับการกระจายสินค้า (Zone 3) สำนักงานศุลกากรตรวจสินค้าท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และจัดสรรให้แก่หน่วยงานอื่นของรัฐที่ทำหน้าที่เป็นด่านตรวจกักกันพืชและสัตว์ ตามแบบแปลนแผนผังที่ปรากฏในแผนภาพที่ 4-3

แผนภาพที่ 4 - 3 แสดงแบบแปลนแผนผังพื้นที่ศูนย์บริการศุลกากรเพื่อกระจายสินค้า ณ พื้นที่สำหรับการกระจายสินค้า (Zone 3) สำนักงานศุลกากรตรวจสินค้าท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ



ที่มา : ประมวลโดยผู้วิจัย, 2566

จากสภาพการณ์ดังกล่าวข้างต้นได้ส่งผลให้พื้นที่ในการปฏิบัติพิธีการศุลกากรสำหรับการกระจายสินค้าในพื้นที่ของศูนย์บริการศุลกากรเพื่อกระจายสินค้า ณ พื้นที่สำหรับการกระจายสินค้า (Zone 3) สำนักงานศุลกากรตรวจสินค้าท่าอากาศยานสุวรรณภูมิไม่เพียงพอเมื่อเปรียบเทียบกับปริมาณของสินค้าที่จะนำเข้ามารวม แบ่งบรรจุ บรรจุใหม่ จัดเป็นชุด หรือดำเนินการอื่นใดภายในพื้นที่ดังกล่าว และความต้องการของผู้ประกอบการกระจายสินค้าที่มีอยู่เป็นจำนวนมาก ซึ่งจะส่งผลให้การเคลื่อนย้ายสินค้าและการปฏิบัติพิธีการศุลกากรเป็นไปอย่างล่าช้า และไม่ตอบโจทย์

การเป็นศูนย์กลางในการกระจายสินค้าที่ต้องอาศัยความรวดเร็วเป็นอย่างมากในการตรวจปล่อยสินค้าออกไปจากอารักขาของศุลกากร

7. อัตรากำลังและขีดความสามารถเจ้าหน้าที่ศุลกากร

ปัจจุบันอัตรากำลังของเจ้าหน้าที่ศุลกากรที่ปฏิบัติงาน ณ พื้นที่สำหรับการกระจายสินค้า (Zone 3) มีไม่เพียงพอต่อการปฏิบัติงานในพื้นที่ดังกล่าว ทั้งในด้านของการให้บริการแก่ผู้ประกอบการกระจายสินค้าในการปฏิบัติพิธีการศุลกากร การควบคุมทางศุลกากรมิให้มีการลักลอบหรือกระทำความผิดทางศุลกากร เนื่องจากพื้นที่อาคารคลังสินค้าภายในศูนย์บริการศุลกากรเพื่อกระจายสินค้า มีขนาดใหญ่เมื่อเทียบกับจำนวนเจ้าหน้าที่ศุลกากรผู้ปฏิบัติงานที่มีอยู่เพียง 9 ราย แบ่งเป็นเจ้าหน้าที่ศุลกากรที่ปฏิบัติงานเดิมอยู่ก่อนแล้ว จำนวน 4 ราย และเจ้าหน้าที่ศุลกากรที่เพิ่งบรรจุใหม่ จำนวน 5 ราย จากอัตรากำลังเจ้าหน้าที่ทั้งหมด 14 ราย ตามกรอบอัตรากำลัง อีกทั้งเจ้าหน้าที่หนึ่งรายยังจะต้องปฏิบัติหน้าที่ประจำอื่น ๆ ด้วย นอกเหนือไปจากการปฏิบัติพิธีการศุลกากรกระจายสินค้า เช่น งานควบคุมภายใน งานประชาสัมพันธ์ งานสำรวจและดำเนินการตามหลักเกณฑ์การปฏิบัติเกี่ยวกับการกำหนดราคาศุลกากรและคำนวณค่าภาษีอากรสำหรับของกลางของตักภายในพื้นที่ประกอบกิจการสำหรับการกระจายสินค้า (Zone 3) เรงรัดการจัดเก็บภาษีอากร ออกแบบแจ้งการประเมินภาษีอากร และค่าสิทธิ เรียกเก็บภาษีอากรเพิ่มเติม รวมทั้งคำนวณเงินเพิ่ม เบี้ยปรับ และดอกเบี้ย รวมถึง การวิเคราะห์และประเมินความเสี่ยงในการนำเข้า รวมทั้งจัดทำการประเมินผล พัฒนา และปรับปรุงฐานข้อมูลด้านศุลกากรเพื่อใช้บริหารความเสี่ยง (Local Profile)

นอกจากนี้ เจ้าหน้าที่ศุลกากรยังมีประสบการณ์น้อยในการปฏิบัติงานภายในพื้นที่สำหรับการกระจายสินค้า (Zone 3) เนื่องจากพื้นที่ดังกล่าวเพิ่งมีการริเริ่มดำเนินการที่เป็นรูปธรรมจึงยังไม่มีเจ้าหน้าที่รายใดที่มีประสบการณ์ในการปฏิบัติพิธีการศุลกากรสำหรับการกระจายสินค้ามาก่อน โดยส่วนใหญ่จะเป็นเจ้าหน้าที่ศุลกากรที่มีประสบการณ์การปฏิบัติงานในด้านพิธีการศุลกากรนำเข้า ส่งออก ผ่านแดน และถ่ายลำแต่เพียงเท่านั้น อีกทั้งบางส่วนยังเป็นเจ้าหน้าที่ศุลกากรที่เป็นข้าราชการบรรจุใหม่ดังที่กล่าวไปข้างต้น ซึ่งยังต้องอาศัยระยะเวลาในการสะสมและเก็บเกี่ยวความรู้และประสบการณ์จากเจ้าหน้าที่ศุลกากรรายอื่น ๆ ที่ได้ปฏิบัติงานในสำนักงานศุลกากรตรวจสินค้าท่าอากาศยานสุวรรณภูมิมาก่อน

8. การปฏิบัติพิธีการศุลกากรโดยใช้กระดาษเป็นหลัก

ตามประกาศกรมศุลกากร ที่ 115/2564 ลงวันที่ 27 กรกฎาคม 2564 กำหนดให้กรณีผู้ประกอบการกระจายสินค้าประสงค์ที่จะบรรจุของนำเข้าและของผ่านแดน ณ สำนักงานศุลกากรหรือด่านศุลกากรต้นทาง สามารถทำได้ภายใต้การควบคุมของพนักงานศุลกากร โดยยื่นคำร้องขอคัดแยกและบรรจุของตามแบบแนบท้ายประกาศกรมศุลกากรฉบับดังกล่าว ณ สำนักงานศุลกากรหรือด่านศุลกากรต้นทาง และเมื่อยานพาหนะมาถึงสถานีตรวจสอบสินค้า (Checking Post) ณ สำนักงานศุลกากรหรือด่านศุลกากรต้นทาง ให้ผู้ขนส่งหรือผู้รับมอบอำนาจจัดทำคำร้องขอเคลื่อนย้ายตามแบบแนบท้ายประกาศกรมศุลกากรฉบับดังกล่าว พร้อมบัญชีสินค้าล่วงหน้า (Pre-Manifest) มายื่นต่อพนักงานศุลกากร ณ สำนักงานศุลกากรหรือด่านศุลกากรต้นทาง ส่วนกรณีการนำของในราชอาณาจักรเข้าไปยังศูนย์บริการศุลกากรเพื่อกระจายสินค้า ประกาศกรมศุลกากร

ที่ 115/2564 ลงวันที่ 27 กรกฎาคม 2564 กำหนดให้ผู้ส่งของออกหรือตัวแทนผู้ส่งของออกจัดทำคำร้องขอนำเข้าพื้นที่ศูนย์บริการศุลกากรเพื่อกระจายสินค้าตามแบบแนบท้ายประกาศกรมศุลกากรฉบับดังกล่าว เพื่อนำของเข้าศูนย์บริการศุลกากรเพื่อกระจายสินค้า ส่วนกรณีการรายงานการเคลื่อนย้ายของระหว่างพื้นที่คลังสินค้า (Zone 1) และศูนย์บริการศุลกากรเพื่อกระจายสินค้า ประกาศกรมศุลกากร ที่ 115/2564 ลงวันที่ 27 กรกฎาคม 2564 ได้กำหนดให้ให้ผู้ดำเนินกิจการศูนย์บริการศุลกากรเพื่อกระจายสินค้า จัดทำรายงานการเคลื่อนย้ายของระหว่างพื้นที่คลังสินค้า (Zone 1) และศูนย์บริการศุลกากรเพื่อกระจายสินค้าตามแบบแนบท้ายประกาศกรมศุลกากรฉบับดังกล่าว โดยแยกตามรายผู้ประกอบการคลังสินค้าอีกเช่นกัน ซึ่งจากข้อกำหนดตามประกาศกรมศุลกากรข้างต้นจะเห็นได้ว่าเป็นการปฏิบัติพิธีการที่ตั้งอยู่บนพื้นฐานของการใช้กระดาษเป็นหลัก ซึ่งไม่เป็นการอำนวยความสะดวกทางการค้า การขนส่ง และโลจิสติกส์ให้แก่ผู้ประกอบการ เนื่องจากการรับส่งข้อมูลระหว่างต้นทางและปลายทางจะเป็นไปอย่างล่าช้า ส่งผลให้ไม่มีการนำข้อมูลมาใช้ประกอบการดำเนินการล่วงหน้า และไม่มีการจัดเก็บข้อมูลที่เป็นระบบที่จะสามารถสืบค้นและตรวจสอบย้อนหลังได้โดยง่าย นอกจากนี้ การใช้กระดาษในการปฏิบัติพิธีการศุลกากรยังอาจเสียหายได้ในระหว่างการเดินทางหรือเคลื่อนย้ายสินค้า และอาจเกิดการปลอมแปลงข้อมูลในกระดาษได้

แนวทางการปฏิบัติพิธีการศุลกากร ณ พื้นที่สำหรับการกระจายสินค้า (Zone 3) เขตปลอดอากรท่าอากาศยานสุวรรณภูมิภายหลังการปรับปรุงกระบวนการเพื่อส่งเสริมพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ข้ามพรมแดน

เพื่อตอบสนองวัตถุประสงค์ข้อที่สอง คือ เพื่อเสนอแนะแนวทางการปฏิบัติพิธีการศุลกากร ณ พื้นที่สำหรับการกระจายสินค้า (Zone 3) เขตปลอดอากรท่าอากาศยานสุวรรณภูมิภายหลังการปรับปรุงกระบวนการเพื่อส่งเสริมพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ข้ามพรมแดนผ่านการวิเคราะห์เอกสารที่เป็นผู้ให้ข้อมูลหลัก คือ ประกาศกรมศุลกากร ที่ 115/2564 ลงวันที่ 27 กรกฎาคม 2564 เรื่อง การปฏิบัติพิธีการศุลกากรทางอิเล็กทรอนิกส์สำหรับศูนย์บริการศุลกากรเพื่อกระจายสินค้า สำนักงานศุลกากรตรวจสินค้าท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี (พ.ศ. 2561 - 2580) แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 13 (พ.ศ. 2566 - 2570) กรอบแนวทางการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ ระยะ 20 ปี แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย พ.ศ. 2566 - 2570 และแนวคิดเกี่ยวกับการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ รวมถึงผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบที่ปฏิบัติพิธีการศุลกากร ณ พื้นที่สำหรับการกระจายสินค้า (Zone 3) เขตปลอดอากรท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จำนวน 5 ราย และเจ้าหน้าที่ศุลกากร จำนวน 5 ราย พบว่ามีแนวทาง ดังนี้

1. การจัดทำพื้นที่นาร่องสำหรับการกระจายสินค้าโดยหน่วยงานอื่นที่มีความพร้อมในการเป็นผู้ดำเนินกิจการศูนย์บริการศุลกากรเพื่อกระจายสินค้า

ถึงแม้ว่าปัจจุบันบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) จะยังไม่สามารถจัดหาหรือว่าจ้างบริษัทเอกชนที่จะทำหน้าที่เป็นผู้ดำเนินกิจการศูนย์บริการศุลกากรเพื่อกระจายสินค้า

ซึ่งจะส่งผลเป็นการนำประกาศกรมศุลกากร ที่ 115/2564 ลงวันที่ 27 กรกฎาคม 2564 ไปบังคับใช้ในทางปฏิบัติอย่างเป็นรูปธรรม แต่ก็มีหน่วยงานอื่นที่มีความพร้อมที่จะดำเนินการจัดตั้งพื้นที่สำหรับการกระจายสินค้า เพื่อส่งเสริมพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ข้ามพรมแดน เช่น การทำเรือแห่งประเทศไทยที่มีความพร้อมและสามารถที่จะเปิดดำเนินการพื้นที่สำหรับการกระจายสินค้าบริเวณท่าเรือกรุงเทพ (ท่าเรือคลองเตย) ได้ในเดือนกรกฎาคม 2566 ดังนั้น แนวทางการแก้ไขปัญหาของการจัดหาผู้ดำเนินกิจการศูนย์บริการศุลกากรเพื่อกระจายสินค้าของบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ข้างต้นสำหรับรองรับการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Multimodal Transportation) ในประเทศไทย ซึ่งเป็นศูนย์กลางของการขนส่งและการกระจายสินค้าในภูมิภาคอาเซียนอาจจะอาศัยการริเริ่มพื้นที่นำร่อง ณ บริเวณท่าเรือกรุงเทพ (คลองเตย) โดยมีการทำเรือแห่งประเทศไทยทำหน้าที่เป็นผู้ดำเนินการกิจการศูนย์บริการศุลกากรเพื่อกระจายสินค้า ทั้งนี้ ในการริเริ่มพื้นที่นำร่องดังกล่าวจะอาศัยหลักการเดียวกันกับพื้นที่สำหรับการกระจายสินค้า (Zone 3) สำนักงานศุลกากรตรวจสินค้าท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ คือ ผู้ประกอบกิจการกระจายสินค้าจะจัดส่งเฉพาะข้อมูลบัญชีสินค้า (Manifest) ให้แก่กรมศุลกากร เมื่อสินค้าที่นำเข้ามาจากต่างประเทศมาถึงสำนักงานหรือด่านศุลกากรพรมแดนในการนำเข้ามาสินค้าจากต่างประเทศเข้ามายังพื้นที่สำหรับการกระจายสินค้า โดยยังไม่ต้องจัดทำใบขนสินค้าแต่อย่างใด และเมื่อสินค้ามาถึงยังศูนย์บริการศุลกากรเพื่อกระจายสินค้า ผู้ประกอบกิจการกระจายสินค้าก็จะจัดทำเพียงบัญชีสินค้าคงคลัง (e-Inventory) เพื่อนำของเข้าเก็บในศูนย์บริการศุลกากรเพื่อกระจายสินค้า ดังนั้น ในการริเริ่มพื้นที่นำร่องดังกล่าวจึงจำเป็นต้องมีการแก้ไขประกาศกรมศุลกากร ที่ 115/2564 ลงวันที่ 27 กรกฎาคม 2564 ให้ครอบคลุมถึงการปฏิบัติพิธีการศุลกากรทางอิเล็กทรอนิกส์สำหรับศูนย์บริการศุลกากรเพื่อกระจายสินค้า ณ พื้นที่สำหรับกระจายสินค้า บริเวณท่าเรือกรุงเทพซึ่งอยู่ภายใต้การกำกับดูแลของสำนักงานศุลกากรท่าเรือกรุงเทพหรือออกประกาศกรมศุลกากรฉบับใหม่ เพื่อรองรับการดำเนินการในพื้นที่ดังกล่าวโดยเฉพาะ และเพื่อให้การปฏิบัติพิธีการศุลกากรภายในพื้นที่ดังกล่าวอยู่ภายใต้กรอบของกฎหมาย

2. การอนุญาตให้นำของจากเขตปลอดอากรที่อยู่ภายในประเทศเข้าไปในพื้นที่สำหรับการกระจายสินค้า (Zone 3) สำนักงานศุลกากรตรวจสินค้าท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

เพื่อลดการสูญเสียโอกาสทางธุรกิจในการซื้อขายสินค้านระหว่างผู้ประกอบการกระจายสินค้า และผู้ประกอบการในเขตปลอดอากร และดึงเอาศักยภาพของพื้นที่สำหรับการกระจายสินค้า (Zone 3) สำนักงานศุลกากรตรวจสินค้าท่าอากาศยานสุวรรณภูมิมาใช้ประโยชน์อย่างเต็มที่ เพื่อให้สามารถตอบโจทย์การเป็นศูนย์กลางทางด้านโลจิสติกส์ของภูมิภาคได้อย่างครบวงจร ครอบคลุมทุกรูปแบบของการดำเนินธุรกิจ และจูงใจให้ผู้ประกอบการในภาคเอกชนลงทุนประกอบธุรกิจในพื้นที่ดังกล่าว อาจอนุญาตให้มีการนำของจากเขตปลอดอากรที่อยู่ภายในประเทศเข้าไปในพื้นที่สำหรับการกระจายสินค้า (Zone 3) สำนักงานศุลกากรตรวจสินค้าท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เพื่อรวมกับของที่นำเข้ามาจากต่างประเทศ หรือของผ่านแดน หรือของจากภายในประเทศที่อยู่นอกเขตปลอดอากรแล้วส่งออกไปยังต่างประเทศ ซึ่งในการอนุญาตดังกล่าวจำเป็นต้องแก้ไขเพิ่มเติมประกาศกรมศุลกากร ที่ 115/2564 ลงวันที่ 27 กรกฎาคม 2564 โดยการ

กำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการปฏิบัติพิธีการศุลกากรเพื่อรองรับการดำเนินการดังกล่าวด้วย

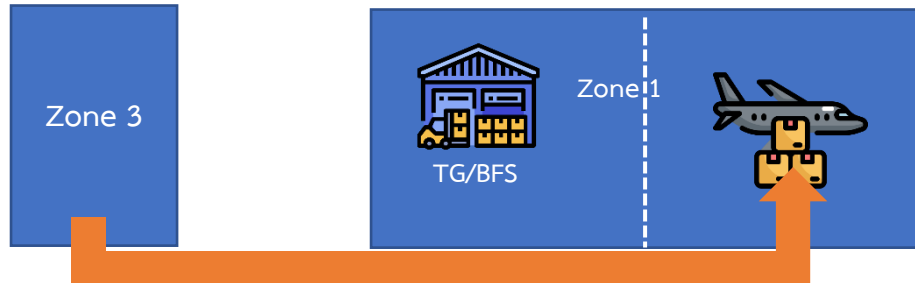
3. การควบคุมการบรรจุของนำเข้า และของผ่านแดนรวมในคอนเทนเนอร์หรือยานพาหนะแบบปิดเดียวกันด้วยวิธีการอย่างง่าย

เพื่อลดต้นทุนค่าใช้จ่ายของผู้ประกอบกิจการกระจายสินค้าที่จะต้องจัดซื้อจัดหายานพาหนะแบบปิดที่ภายในมีการแยกพื้นที่ด้วยผนังกั้นอย่างชัดเจน หรือคอนเทนเนอร์ที่มีระบบตู้ย่อย (Multi Compartment Shipping Containers) ขึ้นใหม่ เพื่อใช้รองรับการปฏิบัติพิธีการศุลกากรกระจายสินค้า อาจผ่อนผันวิธีการในการควบคุมการบรรจุของนำเข้าและของผ่านแดนดังกล่าวให้มีความสะดวก และง่ายต่อผู้ประกอบกิจการในการดำเนินการ เช่น การใช้แผ่นไม้ที่มีความมั่นคงแข็งแรงกั้นระหว่างพื้นที่ที่บรรจุของนำเข้าและพื้นที่บรรจุของผ่านแดนที่อยู่ภายในยานพาหนะเดียวกัน หรือการบรรจุของนำเข้าและของผ่านแดนลงในภาชนะสำหรับใช้ในการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ ซึ่งมีลักษณะคงทนถาวร ใช้ได้หลายครั้ง และไม่เป็นของสิ้นเปลือง โดยมีการมัตลอดประทับตราตะกั่ว กศก. ที่ภาชนะดังกล่าวซึ่งบรรจุของผ่านแดน เพื่อแยกให้เห็นความแตกต่างระหว่างของที่นำเข้า และของผ่านแดน ซึ่งในการอนุญาตดังกล่าวจำเป็นต้องมีการแก้ไขประกาศกรมศุลกากร ที่ 115/2564 ลงวันที่ 27 กรกฎาคม 2564 เพื่อให้เกิดความชัดเจนในทางปฏิบัติแก่ผู้ประกอบกิจการกระจายสินค้า เจ้าหน้าที่ศุลกากร ผู้ขนส่งสินค้า และผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่เกี่ยวข้องอื่น ๆ ด้วย

4. การปฏิบัติพิธีการศุลกากรส่งออกออกจากพื้นที่สำหรับการกระจายสินค้า (Zone 3) ไปยังอากาศยานที่จะเดินทางไปต่างประเทศโดยตรง

เพื่อเป็นการลดค่าใช้จ่ายในการปฏิบัติพิธีการศุลกากร และการบรรจุสินค้าที่ส่งออกจากพื้นที่สำหรับการกระจายสินค้า (Zone 3) สำนักงานศุลกากรตรวจสินค้าท่าอากาศยานสุวรรณภูมิไปบรรจุขึ้นบนอากาศยานที่จะเดินทางไปต่างประเทศที่เกิดขึ้นในแต่ละครั้ง และลดการเคลื่อนย้ายสินค้าที่ซ้ำซ้อน (Double Handling) รวมถึงต้นทุนที่ซ้ำซ้อนทั้งในเรื่องของเวลาและค่าใช้จ่าย (Double Cost) ที่เกิดขึ้นกับผู้ประกอบกิจการกระจายสินค้า อาจจำเป็นต้องมีการแก้ไขเพิ่มเติมประกาศกรมศุลกากร ที่ 115/2564 ลงวันที่ 27 กรกฎาคม 2564 เพื่อกำหนดหลักเกณฑ์ เงื่อนไข และวิธีการในการปฏิบัติพิธีการศุลกากรให้ผู้ประกอบกิจการกระจายสินค้าที่มีความพร้อมทางด้านทรัพยากรที่ใช้ในการขนส่งและเคลื่อนย้ายสินค้า เช่น รถบรรทุก รถโฟล์คลิฟต์ หรือยานพาหนะอื่น ๆ สามารถเคลื่อนย้ายสินค้าที่จะส่งออกจากพื้นที่สำหรับการกระจายสินค้า (Zone 3) ไปบรรจุขึ้นบนอากาศยานที่จะเดินทางไปต่างประเทศซึ่งจอดอยู่ในพื้นที่คลังสินค้า (Zone 1) ได้เองโดยตรง เนื่องจากผู้ประกอบกิจการกระจายสินค้าได้ปฏิบัติพิธีการศุลกากรส่งออกสินค้า ทั้งในเรื่องของการจัดทำใบขนสินค้า การเอ็กซ์เรย์หีบห่อหรือภาชนะที่บรรจุสินค้า รวมถึงการดำเนินการอื่นใดที่เกี่ยวข้องก่อนเคลื่อนย้ายสินค้าออกจากพื้นที่สำหรับการกระจายสินค้า (Zone 3) เรียบร้อยแล้ว ดังแผนภาพที่ 4-4

แผนภาพที่ 4 - 4 แสดงแนวทางการปฏิบัติพิธีการศุลกากรส่งออกออกจากพื้นที่สำหรับการกระจายสินค้า (Zone 3) ไปยังต่างประเทศทางอากาศยาน



ที่มา : ประมวลโดยผู้วิจัย, 2566

5. การปฏิบัติพิธีการศุลกากรเคลื่อนย้ายของระหว่างพื้นที่ภายในท่าอากาศยานสุวรรณภูมิอย่างเสรี

เพื่อให้ผู้ประกอบการเพิ่มมูลค่าสินค้าสามารถเคลื่อนย้ายสินค้าจากพื้นที่สำหรับเพิ่มมูลค่าสินค้า (Value Added Area : VAA) (Zone 2) เพื่อนำไปรวมกับสินค้าที่อยู่ในศูนย์บริการศุลกากรเพื่อกระจายสินค้า ณ พื้นที่สำหรับการกระจายสินค้า (Zone 3) เพื่อส่งออกไปยังต่างประเทศได้ และสามารถนำของออกจากศูนย์บริการศุลกากรเพื่อกระจายสินค้า ณ พื้นที่สำหรับการกระจายสินค้า (Zone 3) เพื่อนำเข้าไปในพื้นที่สำหรับเพิ่มมูลค่าสินค้า (Value Added Area : VAA) (Zone 2) ได้อันจะก่อให้เกิดโอกาสทางธุรกิจมากยิ่งขึ้นแก่ผู้ประกอบการที่ประกอบกิจการในสองพื้นที่ดังกล่าว ควรจะมีการแก้ไขเพิ่มเติมประกาศกรมศุลกากร ที่ 115/2564 ลงวันที่ 27 กรกฎาคม 2564 เพื่อให้ผู้ประกอบการสามารถดำเนินการดังกล่าวได้

6. จัดทำแผนขยายพื้นที่ศูนย์บริการศุลกากรเพื่อกระจายสินค้า ณ พื้นที่สำหรับการกระจายสินค้า (Zone 3) สำนักงานศุลกากรตรวจสินค้าท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

จากปัญหาพื้นที่ศูนย์บริการศุลกากรเพื่อกระจายสินค้า ณ พื้นที่สำหรับการกระจายสินค้า (Zone 3) สำนักงานศุลกากรตรวจสินค้าท่าอากาศยานสุวรรณภูมิมีไม่เพียงพอต่อปริมาณของสินค้า และความต้องการของผู้ประกอบการกระจายสินค้าที่มีอยู่เป็นจำนวนมาก หน่วยงานต่าง ๆ รวมถึงผู้มีส่วนได้ส่วนเสียต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง เช่น กรมศุลกากร บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ผู้ประกอบการกระจายสินค้า ควรร่วมกันจัดทำแผนการขยายพื้นที่ดังกล่าว โดยอาศัยการวิเคราะห์ข้อมูลปริมาณสินค้าที่ได้มีการนำเข้ามาในพื้นที่ และการสำรวจปริมาณความต้องการของผู้ประกอบการอยู่เป็นระยะ ๆ เพื่อนำมาจัดทำแผนการดำเนินการขยายพื้นที่ดังกล่าว หรือจัดหาพื้นที่ใหม่ที่มีศักยภาพและความพร้อมในการเป็นพื้นที่สำหรับการกระจายสินค้า และการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Multimodal Transportation) เพื่อรองรับปริมาณสินค้าและความต้องการของภาคเอกชนที่ผ่านการวิเคราะห์ข้างต้น โดยอาจจัดทำเป็นแผนการดำเนินการ

ทั้งในระยะกลาง และระยะยาว อย่างไรก็ตาม ในการขยายพื้นที่ดังกล่าวจำเป็นต้องพิจารณาในประเด็น อัตรากำลังของเจ้าหน้าที่ศุลกากรที่จะปฏิบัติงานในพื้นที่ดังกล่าวด้วย เพราะหากมีอัตรากำลัง เจ้าหน้าที่ศุลกากรที่น้อยเกินไปเมื่อเปรียบเทียบกับพื้นที่ที่ปฏิบัติงานอาจจะส่งผลให้การควบคุม ทางศุลกากรภายในพื้นที่ดังกล่าวไม่มีประสิทธิภาพ และเกิดการลักลอบหรือกระทำความผิดทาง ศุลกากรได้

7. การพัฒนาขีดความสามารถ (Capacity Building) ให้แก่เจ้าหน้าที่ศุลกากร

เพื่อเป็นการเพิ่มพูนประสบการณ์ให้แก่เจ้าหน้าที่ศุลกากรที่ปฏิบัติงานภายในพื้นที่ สำหรับการกระจายสินค้า (Zone 3) กรมศุลกากรควรมีการจัดการฝึกอบรมหรือศึกษาดูงานของ ต่างประเทศ ภายใต้โครงการพัฒนาขีดความสามารถ (Capacity Building) โดยอาจมอบหมาย เจ้าหน้าที่ศุลกากรที่เคยปฏิบัติงานเกี่ยวกับพิธีการศุลกากรส่งออก หรือพิธีการศุลกากรผ่านแดน มาให้ความรู้แก่เจ้าหน้าที่ศุลกากรที่เป็นข้าราชการบรรจุใหม่ หรือเจ้าหน้าที่ศุลกากรที่ยังไม่มี ประสบการณ์การปฏิบัติงานในเรื่องดังกล่าวมาก่อน หรืออาจจัดโครงการฝึกอบรมโดยเชิญเจ้าหน้าที่ ศุลกากรจากต่างประเทศที่มีประสบการณ์ในการปฏิบัติพิธีการศุลกากรกระจายสินค้ามาให้ความรู้ แก่เจ้าหน้าที่ของกรมศุลกากร ซึ่งอาจจัดการฝึกอบรมในลักษณะของการประชุมเชิงปฏิบัติการ ในรูปแบบทางกายภาพ หรือแบบเสมือนจริงผ่านระบบออนไลน์ก็ได้

8. การนำระบบอิเล็กทรอนิกส์หรือระบบที่ทันสมัยอื่น ๆ มาใช้ในการปฏิบัติ

พิธีการศุลกากร

เพื่อเป็นการอำนวยความสะดวกทางการค้า การขนส่ง และโลจิสติกส์ให้แก่ ผู้ประกอบการ ในการรับส่งข้อมูลระหว่างต้นทางและปลายทางให้เป็นไปอย่างรวดเร็ว เพื่อนำข้อมูล ดังกล่าวมาใช้ประกอบการดำเนินการที่เกี่ยวข้องได้ล่วงหน้า และมีการจัดเก็บข้อมูลที่เป็นระบบ ที่จะสามารถสืบค้นและตรวจสอบย้อนหลังได้โดยง่าย ลดความผิดพลาด เสียหาย และการปลอมแปลงข้อมูลในระหว่างการเดินทางหรือเคลื่อนย้ายสินค้า กรมศุลกากรควรนำระบบอิเล็กทรอนิกส์ หรือระบบที่ทันสมัยอื่น ๆ มาใช้ในการปฏิบัติงานเพื่อรองรับการปฏิบัติพิธีการศุลกากรสำหรับ การกระจายสินค้า โดยปรับปรุงระบบการยื่นคำร้องหรือเอกสารต่าง ๆ ให้เป็นไปในรูปแบบ อิเล็กทรอนิกส์และผ่านระบบออนไลน์ที่ผู้ประกอบการจะสามารถส่งข้อมูลและแนบเอกสาร หรือหลักฐานประกอบการปฏิบัติพิธีการศุลกากรเข้าสู่ระบบให้แก่กรมศุลกากรได้ทุกที่และทุกเวลา ที่สามารถเชื่อมต่อกับเครือข่ายอินเทอร์เน็ตได้

สรุป

จากการเก็บรวบรวมข้อมูลจากผู้ให้ข้อมูลหลัก คือ ประกาศกรมศุลกากร ที่ 115/2564 ลงวันที่ 27 กรกฎาคม 2564 เรื่อง การปฏิบัติพิธีการศุลกากรทางอิเล็กทรอนิกส์สำหรับศูนย์บริการ ศุลกากรเพื่อกระจายสินค้า สำนักงานศุลกากรตรวจสินค้าท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี (พ.ศ. 2561 - 2580) แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 13 (พ.ศ. 2566 - 2570) กรอบแนวทางการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ ระยะ 20 ปี แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ ของประเทศไทย พ.ศ. 2566 - 2570 และแนวคิดเกี่ยวกับการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ รวมถึง

ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบที่ปฏิบัติพิธีการศุลกากร ณ พื้นที่สำหรับการกระจายสินค้า (Zone 3) เขตปลอดอากรท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จำนวน 5 ราย และเจ้าหน้าที่ศุลกากร จำนวน 5 ราย เพื่อตอบสนองวัตถุประสงค์ของการวิจัย คือ เพื่อศึกษาปัญหาและอุปสรรคที่เกิดขึ้นในการปฏิบัติพิธีการศุลกากร ณ พื้นที่สำหรับการกระจายสินค้า (Zone 3) เขตปลอดอากรท่าอากาศยานสุวรรณภูมิภายหลังการปรับปรุงกระบวนการ และเพื่อเสนอแนะแนวทางการปฏิบัติพิธีการศุลกากร ณ พื้นที่สำหรับการกระจายสินค้า (Zone 3) เขตปลอดอากรท่าอากาศยานสุวรรณภูมิภายหลังการปรับปรุงกระบวนการเพื่อส่งเสริมพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ข้ามพรมแดน พบว่า ปัญหาและอุปสรรคที่เกิดขึ้นในการปฏิบัติพิธีการศุลกากร ณ พื้นที่สำหรับการกระจายสินค้า (Zone 3) เขตปลอดอากรท่าอากาศยานสุวรรณภูมิภายหลังการปรับปรุงกระบวนการ มีดังนี้

1. การจัดหาผู้ดำเนินกิจการศูนย์บริการศุลกากรเพื่อกระจายสินค้า
2. การนำของจากเขตปลอดอากรที่อยู่ภายในประเทศเข้าไปในพื้นที่สำหรับการกระจายสินค้า (Zone 3) สำนักงานศุลกากรตรวจสินค้าท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ
3. การบรรจุของนำเข้า และของผ่านแดนรวมในคอนเทนเนอร์หรือยานพาหนะแบบปิดเดียวกัน
4. การปฏิบัติพิธีการศุลกากรส่งของออกจากพื้นที่สำหรับการกระจายสินค้า (Zone 3) ไปยังต่างประเทศทางอากาศยาน
5. การปฏิบัติพิธีการศุลกากรเคลื่อนย้ายของระหว่างพื้นที่ภายในท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ
6. ขนาดของพื้นที่ศูนย์บริการศุลกากรเพื่อกระจายสินค้า ณ พื้นที่สำหรับการกระจายสินค้า (Zone 3) สำนักงานศุลกากรตรวจสินค้าท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ
7. อัตรากำลังและขีดความสามารถเจ้าหน้าที่ศุลกากร
8. การปฏิบัติพิธีการศุลกากรโดยใช้กระดาษเป็นหลัก

นอกจากนี้ยังพบว่า แนวทางการปฏิบัติพิธีการศุลกากร ณ พื้นที่สำหรับการกระจายสินค้า (Zone 3) เขตปลอดอากรท่าอากาศยานสุวรรณภูมิภายหลังการปรับปรุงกระบวนการ เพื่อส่งเสริมพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ข้ามพรมแดน มีดังนี้

1. การจัดทำพื้นที่นาร่องสำหรับการกระจายสินค้าโดยหน่วยงานอื่นที่มีความพร้อมในการเป็นผู้ดำเนินกิจการศูนย์บริการศุลกากรเพื่อกระจายสินค้า
2. การอนุญาตให้นำของจากเขตปลอดอากรที่อยู่ภายในประเทศเข้าไปในพื้นที่สำหรับการกระจายสินค้า (Zone 3) สำนักงานศุลกากรตรวจสินค้าท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ
3. การควบคุมการบรรจุของนำเข้า และของผ่านแดนรวมในคอนเทนเนอร์หรือยานพาหนะแบบปิดเดียวกันด้วยวิธีการอย่างง่าย
4. การปฏิบัติพิธีการศุลกากรส่งของออกจากพื้นที่สำหรับการกระจายสินค้า (Zone 3) ไปยังอากาศยานที่จะเดินทางไปต่างประเทศโดยตรง
5. การปฏิบัติพิธีการศุลกากรเคลื่อนย้ายของระหว่างพื้นที่ภายในท่าอากาศยานสุวรรณภูมิอย่างเสรี

6. จัดทำแผนขยายพื้นที่ศูนย์บริการศุลกากรเพื่อกระจายสินค้า ณ พื้นที่สำหรับการกระจายสินค้า (Zone 3) สำนักงานศุลกากรตรวจสินค้าท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ
7. การพัฒนาขีดความสามารถ (Capacity Building) ให้แก่เจ้าหน้าที่ศุลกากร
8. การนำระบบอิเล็กทรอนิกส์หรือระบบที่ทันสมัยอื่น ๆ มาใช้ในการปฏิบัติพิธีการศุลกากร

บทที่ 5

สรุปและข้อเสนอแนะ

จากการศึกษา วิเคราะห์ข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับปัญหาและอุปสรรคที่เกิดขึ้นในการปฏิบัติพิธีการศุลกากร ณ พื้นที่สำหรับการกระจายสินค้า (ZONE 3) เขตปลอดอากรท่าอากาศยานสุวรรณภูมิภายหลังการปรับปรุงกระบวนการ เพื่อแสวงหาแนวทางการปฏิบัติพิธีการศุลกากร ณ พื้นที่สำหรับการกระจายสินค้า (ZONE 3) เขตปลอดอากรท่าอากาศยานสุวรรณภูมิภายหลังการปรับปรุงกระบวนการเพื่อส่งเสริมพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ข้ามพรมแดน ภายใต้แนวคิดการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ผู้วิจัยขอเสนอสรุป และข้อเสนอแนะ ดังนี้

สรุป

การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (MULTIMODAL TRANSPORT) เป็นการผสมผสานการขนส่งสินค้าจากที่ใดที่หนึ่ง หรือจากประเทศหนึ่งประเทศใดไปสู่อีกที่หนึ่งหรืออีกประเทศหนึ่ง ซึ่งเป็นอาณาบริเวณที่เป็นจุดพบสุดท้าย โดยใช้รูปแบบการขนส่งตั้งแต่ 2 รูปแบบขึ้นไป ภายใต้การบริหารจัดการของผู้ขนส่งรายเดียว และมีสัญญาขนส่งฉบับเดียวหรือเป็นวิธีการขนส่งสินค้าแบบเบ็ดเสร็จที่ครอบคลุมการขนส่งทุกประเภทภายใต้ความรับผิดชอบของผู้ประกอบการขนส่งรายเดียว หรือภายใต้สัญญาขนส่งเพียงฉบับเดียว เช่น การขนส่งโดยรถบรรทุกต่อเนื่องกับการขนส่งทางเรือหรือขนส่งทางราง

อย่างไรก็ดี ในการดำเนินการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบจำเป็นต้องอาศัยกฎหมายและระเบียบทางด้านศุลกากรที่สอดคล้อง และรองรับกับการดำเนินการดังกล่าว หากแต่การปฏิบัติพิธีการศุลกากรสำหรับการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบที่ผ่านมามีอยู่เฉพาะภายในพื้นที่สำหรับการกระจายสินค้า (ZONE 3) ภายในเขตปลอดอากรท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ซึ่งในทางปฏิบัติแล้วพื้นที่ ZONE 3 ไม่สามารถรองรับการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบได้ เนื่องจากข้อจำกัดทางด้านกฎหมายและระเบียบที่กำหนดให้สามารถปฏิบัติพิธีการศุลกากรได้เพียงการนำเข้าและส่งออก ประกอบกับพิธีการศุลกากรส่งออกไม่สามารถตอบสนองความต้องการของผู้ประกอบการได้จึงมีเพียงพิธีการศุลกากรนำเข้าเท่านั้น ก่อให้เกิดต้นทุนทางโลจิสติกส์แก่ผู้ประกอบการเป็นอย่างมาก

ดังนั้น เพื่อเป็นการปรับปรุงกระบวนการ และแก้ไขข้อจำกัดต่าง ๆ ที่เป็นอุปสรรคต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย กรมศุลกากรจึงได้ออกประกาศกรมศุลกากร ที่ 115/2564 ลงวันที่ 27 กรกฎาคม 2564 เรื่อง การปฏิบัติพิธีการศุลกากรทางอิเล็กทรอนิกส์สำหรับศูนย์บริการศุลกากรเพื่อกระจายสินค้าสำนักงานศุลกากรตรวจสินค้าท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ โดยเป็นการกำหนดกรอบการดำเนินงานในทางกฎหมายสำหรับการจัดตั้งศูนย์บริการศุลกากรเพื่อกระจายสินค้า ณ พื้นที่ ZONE 3 ให้สามารถรองรับการปฏิบัติพิธีการศุลกากรนำเข้า ส่งออก และผ่านแดน การอนุญาตให้ผู้ประกอบการสามารถรวมสินค้าที่นำเข้าและสินค้าผ่านแดนไว้ในตู้คอนเทนเนอร์หรือยานพาหนะ

แบบปิดเดียวกันได้การอนุญาตให้ ผู้ประกอบการสามารถเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งสินค้าระหว่างทางบกกับทางอากาศ ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิได้ รวมถึงการอนุญาตให้ผู้ประกอบการสามารถเลือกรูปแบบการนำเข้า ส่งออก และผ่านแดนที่หลากหลาย

จากที่มาและความสำคัญข้างต้น ผู้วิจัยจึงได้ศึกษาปัญหาและอุปสรรคที่เกิดขึ้นในการปฏิบัติพิธีการศุลกากร ณ พื้นที่สำหรับการกระจายสินค้า (ZONE 3) เขตปลอดอากรท่าอากาศยานสุวรรณภูมิซึ่งตั้งอยู่บริเวณด้านทิศเหนือของอาคารผู้โดยสารติดกับทางวิ่งอากาศยาน (AIRSIDE) ฝั่งตะวันตก โดยเป็นเขตพื้นที่ที่อธิบดีกรมศุลกากรอนุมัติให้จัดตั้งขึ้นเพื่อการประกอบกิจการที่เกี่ยวข้องกับการนำเข้า ส่งออก ถ้ายลำ ผ่านแดน เปลี่ยนแปลงรูปแบบของการขนส่ง (MULTIMODAL OR COMBINE TRANSPORT) เก็บรักษาสินค้า หรือที่เกี่ยวข้องกับการเพิ่มมูลค่าสินค้า ภายหลังจากปรับปรุงกระบวนการงาน เพื่อเสนอแนะแนวทางการปฏิบัติพิธีการศุลกากร ณ พื้นที่สำหรับการกระจายสินค้า (ZONE 3) เขตปลอดอากรท่าอากาศยานสุวรรณภูมิภายหลังการปรับปรุงกระบวนการงานเพื่อส่งเสริมพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ข้ามพรมแดน โดยใช้ระเบียบวิธีวิจัยเชิงคุณภาพ (QUALITATIVE RESEARCH) ผ่านการสัมภาษณ์ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบที่ปฏิบัติพิธีการศุลกากร ณ พื้นที่สำหรับการกระจายสินค้า (ZONE 3) เขตปลอดอากรท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จำนวน 5 คน และเจ้าหน้าที่ศุลกากร จำนวน 5 คน รวมถึงการศึกษาประกาศกรมศุลกากรที่ 115/2564 ลงวันที่ 27 กรกฎาคม 2564 เรื่อง การปฏิบัติพิธีการศุลกากรทางอิเล็กทรอนิกส์สำหรับศูนย์บริการศุลกากรเพื่อกระจายสินค้า สำนักงานศุลกากรตรวจสินค้าท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ร่วมกับการศึกษายุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี (พ.ศ. 2561 - 2580) แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 13 (พ.ศ. 2566 - 2570) กรอบแนวทางการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ ระยะ 20 ปี แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย พ.ศ.2566-2570 และแนวคิดเกี่ยวกับการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ตลอดจนงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง และวิเคราะห์ข้อมูลการวิจัยในเชิงพรรณนา (DESCRIPTIVE ANALYSIS) เพื่อสังเคราะห์และนำเสนอข้อมูล โดยการบรรยายด้วยถ้อยคำ (NARRATIVE/ EXTENDED TEXT) ที่เป็นภาษาและการถ่ายทอดของผู้วิจัยโดยใช้ระยะเวลาในการศึกษาตั้งแต่เดือนธันวาคม 2565 จนถึงวันที่ 31 พฤษภาคม พ.ศ. 2566

ผลจากการศึกษาของผู้วิจัยพบว่า ปัญหาและอุปสรรคที่เกิดขึ้นในการปฏิบัติพิธีการศุลกากร ณ พื้นที่สำหรับการกระจายสินค้า (ZONE 3) เขตปลอดอากรท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ภายหลังจากปรับปรุงกระบวนการงานมีอยู่ด้วยกัน 5 ประเด็น ดังนี้

1. การนำของจากเขตปลอดอากรที่อยู่ภายในประเทศเข้าไปในพื้นที่สำหรับการกระจายสินค้า (ZONE 3) สำนักงานศุลกากรตรวจสินค้าท่าอากาศยานสุวรรณภูมิไม่สามารถกระทำได้ ซึ่งส่งผลให้ผู้ที่จะดำเนินธุรกิจเป็นผู้ประกอบการกระจายสินค้าและผู้ประกอบการในเขตปลอดอากรสูญเสียโอกาสทางธุรกิจในการซื้อขายสินค้าระหว่างกัน และยังเป็นการดึงเอาศักยภาพของพื้นที่สำหรับการกระจายสินค้า (ZONE 3) สำนักงานศุลกากรตรวจสินค้าท่าอากาศยานสุวรรณภูมิมาใช้ประโยชน์ได้อย่างไม่เต็มที่ ไม่สามารถตอบโจทยการเป็นศูนย์กลางทางด้านโลจิสติกส์ของภูมิภาค เนื่องจากผู้ประกอบการกระจายสินค้าไม่สามารถปฏิบัติพิธีการศุลกากรได้อย่างครบวงจร ไม่ครอบคลุมทุกรูปแบบของการดำเนินธุรกิจ และไม่จูงใจให้ผู้ประกอบการในภาคเอกชนลงทุนประกอบธุรกิจในพื้นที่ดังกล่าว

2. การบรรจุของนำเข้าและของผ่านแดนรวมในคอนเทนเนอร์หรือยานพาหนะแบบปิดเดียวกันก่อให้เกิดต้นทุนต่อผู้ประกอบการในภาคเอกชนเป็นอย่างมาก เนื่องจากคอนเทนเนอร์ที่มีระบบตู้ย่อยเป็นสิ่งที่มีผู้ประกอบการส่วนใหญ่มิได้ใช้ในการขนส่งสินค้าเป็นประจำ ซึ่งผู้ประกอบการจำเป็นต้องจัดซื้อจัดหาชิ้นใหม่

3. การปฏิบัติพิธีการศุลกากรส่งออกออกจากพื้นที่สำหรับการกระจายสินค้า (ZONE 3) ไปยังต่างประเทศทางอากาศยานซึ่งจอดอยู่ในบริเวณพื้นที่คลังสินค้า (ZONE 1) ของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิก่อให้เกิดการดำเนินการเคลื่อนย้ายสินค้าที่ซ้ำซ้อน (DOUBLE HANDLING) รวมทั้งก่อให้เกิดต้นทุนที่ซ้ำซ้อนแก่ผู้ประกอบการทั้งในเรื่องของเวลาและค่าใช้จ่าย (DOUBLE COST) เนื่องจากตามประกาศกรมศุลกากรมิได้กำหนดหลักเกณฑ์ เงื่อนไข และวิธีการในการปฏิบัติพิธีการศุลกากรให้สามารถเคลื่อนย้ายสินค้าที่ได้ผ่านการปฏิบัติพิธีการศุลกากรโดยถูกต้องครบถ้วน ณ ศูนย์บริการศุลกากรเพื่อกระจายสินค้าในพื้นที่สำหรับการกระจายสินค้า (ZONE 3) เรียบร้อยแล้วไปยังอากาศยานที่จะรับบรรทุกสินค้าและเดินทางไปยังต่างประเทศได้โดยตรง

4. การปฏิบัติพิธีการศุลกากรเคลื่อนย้ายของระหว่างพื้นที่คลังสินค้า (ZONE 1) พื้นที่สำหรับเพิ่มมูลค่าสินค้า (VALUE ADDED AREA : VAA) (ZONE 2) และพื้นที่สำหรับการกระจายสินค้า (ZONE 3) ไม่สามารถกระทำได้ เนื่องจากประกาศกรมศุลกากรมิได้กำหนดหลักเกณฑ์ เงื่อนไข และวิธีการในการปฏิบัติพิธีการศุลกากรการเคลื่อนย้ายของระหว่างพื้นที่คลังสินค้า (ZONE 1) และพื้นที่สำหรับเพิ่มมูลค่าสินค้า (VALUE ADDED AREA : VAA) (ZONE 2) แต่อย่างใด ส่งผลให้ผู้ประกอบกิจการเพิ่มมูลค่าสินค้าไม่สามารถเคลื่อนย้ายสินค้าจากพื้นที่สำหรับเพิ่มมูลค่าสินค้า (VALUE ADDED AREA : VAA) (ZONE 2) เพื่อนำไปรวมกับสินค้าที่อยู่ในศูนย์บริการศุลกากรเพื่อกระจายสินค้า ณ พื้นที่สำหรับการกระจายสินค้า (ZONE 3) เพื่อส่งออกไปยังต่างประเทศได้ในทางกลับกันก็ไม่สามารถนำของออกจากศูนย์บริการศุลกากรเพื่อกระจายสินค้า ณ พื้นที่สำหรับการกระจายสินค้า (ZONE 3) เพื่อนำเข้าไปในพื้นที่สำหรับเพิ่มมูลค่าสินค้า (VALUE ADDED AREA : VAA) (ZONE 2) ได้เช่นกัน

5. การปฏิบัติพิธีการศุลกากรโดยใช้กระดาษเป็นหลัก ซึ่งไม่เป็นการอำนวยความสะดวกทางการค้า การขนส่ง และโลจิสติกส์ให้แก่ผู้ประกอบการ เนื่องจากการรับส่งข้อมูลระหว่างต้นทางและปลายทางจะเป็นไปอย่างล่าช้า ส่งผลให้ไม่มีการนำข้อมูลมาใช้ประกอบการดำเนินการล่วงหน้า และไม่มีการจัดเก็บข้อมูลที่เป็นระบบที่จะสามารถสืบค้นและตรวจสอบย้อนหลังได้โดยง่าย นอกจากนี้ การใช้กระดาษในการปฏิบัติพิธีการศุลกากรยังอาจเสียหายได้ในระหว่างการเดินทางหรือเคลื่อนย้ายสินค้า และอาจเกิดการปลอมแปลงข้อมูลในกระดาษได้

นอกจากนี้ ผลการศึกษายังพบว่า แนวทางการปฏิบัติพิธีการศุลกากร ณ พื้นที่สำหรับการกระจายสินค้า (ZONE 3) เขตปลอดอากรท่าอากาศยานสุวรรณภูมิหลังการปรับปรุงกระบวนการเพื่อส่งเสริมพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ข้ามพรมแดนมี 5 ประเด็น ดังนี้

1. การอนุญาตให้นำของจากเขตปลอดอากรที่อยู่ภายในประเทศเข้าไปในพื้นที่สำหรับการกระจายสินค้า (ZONE 3) สำนักงานศุลกากรตรวจสินค้าท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ โดยการอนุญาตให้มีการนำของจากเขตปลอดอากรที่อยู่ภายในประเทศเข้าไปในพื้นที่สำหรับการกระจายสินค้า (ZONE 3) สำนักงานศุลกากรตรวจสินค้าท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เพื่อรวมกับของที่นำเข้ามา

จากต่างประเทศ หรือของผ่านแดน หรือของจากภายในประเทศที่อยู่นอกเขตปลอดอากรแล้วส่งออกไปยังต่างประเทศ โดยในการอนุญาตดังกล่าวจำเป็นต้องแก้ไขเพิ่มเติมประกาศกรมศุลกากร ที่ 115/2564 ลงวันที่ 27 กรกฎาคม 2564 โดยการกำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการปฏิบัติพิธีการศุลกากรเพื่อรองรับการดำเนินการดังกล่าวด้วย

2. การควบคุมการบรรจุของนำเข้าและของผ่านแดนรวมในคอนเทนเนอร์หรือยานพาหนะแบบปิดเดียวกันด้วยวิธีการอย่างง่าย โดยผ่อนผันวิธีการในการควบคุมการบรรจุของนำเข้าและของผ่านแดนให้มีความสะดวกและง่ายต่อผู้ประกอบการ เช่น การใช้แผ่นไม้ที่มีความมั่นคงแข็งแรงกันระหว่างพื้นที่ที่บรรจุทุกของนำเข้าและพื้นที่บรรจุทุกของผ่านแดนที่อยู่ภายในยานพาหนะเดียวกัน หรือการบรรจุของนำเข้าและของผ่านแดนลงในภาชนะสำหรับใช้ในการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ โดยมีการมัดลวดประทับตราตะกั่ว กศก. ที่ภาชนะดังกล่าวซึ่งบรรจุของผ่านแดน ซึ่งในการผ่อนผันดังกล่าวจำเป็นต้องมีการแก้ไขประกาศกรมศุลกากร ที่ 115/2564 ลงวันที่ 27 กรกฎาคม 2564 เพื่อให้เกิดความชัดเจนในทางปฏิบัติแก่ผู้ประกอบการกระจายสินค้า เจ้าหน้าที่ศุลกากร ผู้ขนส่งสินค้า และผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่เกี่ยวข้องอื่น ๆ ด้วย

3. การอนุญาตให้ปฏิบัติพิธีการศุลกากรส่งของออกจากพื้นที่สำหรับการกระจายสินค้า (ZONE 3) ไปยังอากาศยานที่จะเดินทางไปต่างประเทศโดยตรง ซึ่งจำเป็นต้องมีการแก้ไขเพิ่มเติมประกาศกรมศุลกากร ที่ 115/2564 ลงวันที่ 27 กรกฎาคม 2564 เพื่อกำหนดหลักเกณฑ์ เงื่อนไข และวิธีการในการปฏิบัติพิธีการศุลกากรให้ผู้ประกอบการกระจายสินค้าที่มีความพร้อมทางด้านทรัพยากรที่ใช้ในการขนส่งและเคลื่อนย้ายสินค้าสามารถเคลื่อนย้ายสินค้าที่จะส่งออกจากพื้นที่สำหรับการกระจายสินค้า (ZONE 3) ไปบรรจุทุกชั้นบนอากาศยานที่จะเดินทางไปต่างประเทศ ซึ่งจอดอยู่ในพื้นที่คลังสินค้า (ZONE 1) ได้เองโดยตรง

4. การปฏิบัติพิธีการศุลกากรเคลื่อนย้ายของระหว่างพื้นที่ภายในท่าอากาศยานสุวรรณภูมิอย่างเสรี ทั้งพื้นที่คลังสินค้า (ZONE 1) พื้นที่สำหรับเพิ่มมูลค่าสินค้า (VALUE ADDED AREA : VAA) (ZONE 2) และพื้นที่สำหรับการกระจายสินค้า (ZONE 3) เพื่อส่งออกไปยังต่างประเทศได้ โดยจำเป็นต้องมีการแก้ไขเพิ่มเติมประกาศกรมศุลกากร ที่ 115/2564 ลงวันที่ 27 กรกฎาคม 2564 เพื่อให้ผู้ประกอบการสามารถดำเนินการดังกล่าวได้

5. การนำระบบอิเล็กทรอนิกส์หรือระบบที่ทันสมัยอื่น ๆ มาใช้ในการปฏิบัติพิธีการศุลกากร โดยปรับปรุงระบบการยื่นคำร้องหรือเอกสารต่าง ๆ ให้เป็นไปในรูปแบบอิเล็กทรอนิกส์และผ่านระบบออนไลน์ที่ผู้ประกอบการจะสามารถส่งข้อมูลและแนบเอกสารหรือหลักฐานประกอบการปฏิบัติพิธีการศุลกากรเข้าสู่ระบบให้แก่กรมศุลกากรได้ทุกที่และทุกเวลาที่สามารถเชื่อมต่อกับเครือข่ายอินเทอร์เน็ตได้ ซึ่งการนำระบบอิเล็กทรอนิกส์หรือระบบที่ทันสมัยอื่น ๆ มาใช้ในการปฏิบัติพิธีการศุลกากรนี้จำเป็นต้องมีการแก้ไขประกาศกรมศุลกากร ที่ 115/2564 ลงวันที่ 27 กรกฎาคม 2564 เพื่อเป็นกรอบในทางกฎหมายสำหรับการแก้ไขกระบวนการปฏิบัติพิธีการศุลกากรในส่วนที่อาศัยการทำงานด้วยกระดาษให้สามารถกระทำได้ผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์

ข้อเสนอแนะ

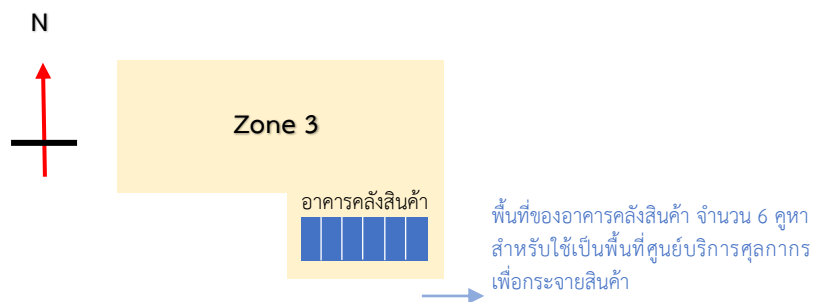
เพื่อให้การปฏิบัติพิธีการศุลกากรสำหรับของที่นำเข้าและส่งออกข้ามพรมแดนระหว่างประเทศโดยใช้วิธีการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ซึ่งเป็นรูปแบบการขนส่งสินค้าด้วยวิธีการผสมผสานการขนส่งหลายรูปแบบจากสถานที่หนึ่ง หรือจากผู้ส่งสินค้าต้นทางไปสู่สถานหนึ่ง หรือต่อเนื่องไปจนถึงสถานที่ หรือผู้รับสินค้าปลายทาง โดยการส่งมอบนั้น อยู่ภายใต้ความรับผิดชอบของผู้ประกอบการขนส่งรายเดียว หรือภายใต้สัญญาขนส่งเพียงฉบับเดียว ให้เป็นไปอย่างสะดวก รวดเร็ว และไร้รอยต่อมากที่สุด ผู้วิจัยมีข้อเสนอแนะ ดังนี้

1. ข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย

1.1 การจัดหาผู้ดำเนินกิจการศูนย์บริการศุลกากรเพื่อกระจายสินค้า ปัจจุบัน บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ในฐานะหน่วยงานที่มีอำนาจดำเนินการในท่าอากาศยานสุวรรณภูมิตามพระราชบัญญัติการทำอากาศยานแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2522 กล่าวคือเป็นหน่วยงานที่มีอำนาจบริหารจัดการในพื้นที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และเป็นผู้จัดตั้งศูนย์บริการศุลกากรเพื่อกระจายสินค้า ณ พื้นที่สำหรับการกระจายสินค้า (ZONE 3) สำนักงานศุลกากรตรวจสินค้าท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ตามประกาศกรมศุลกากร ที่ 115/2564 ลงวันที่ 27 กรกฎาคม 2564 ยังไม่สามารถจัดหาผู้ดำเนินกิจการศูนย์บริการศุลกากรเพื่อกระจายสินค้า ณ พื้นที่สำหรับการกระจายสินค้า (ZONE 3) สำนักงานศุลกากรตรวจสินค้าท่าอากาศยานสุวรรณภูมิได้มาตั้งแต่ปี 2564 ซึ่งเป็นปีที่ประกาศกรมศุลกากรฉบับดังกล่าวมีผลใช้บังคับในทางกฎหมาย แม้ว่าจะมีบริษัทเอกชนหลายรายที่มีความพร้อมและประสงค์จะเป็นผู้ดำเนินกิจการศูนย์บริการศุลกากรเพื่อกระจายสินค้าดังกล่าวซึ่งต้องมีกรรมสิทธิ์หรือสิทธิครอบครอง หรือมีสิทธิบริหารจัดการในที่ดินหรือพื้นที่ที่จัดตั้งศูนย์บริการศุลกากร เพื่อกระจายสินค้า กล่าวคือ บริษัทเอกชนที่มีความพร้อมจะต้องได้รับความยินยอมจากบริษัทท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ให้มีสิทธิบริหารจัดการในพื้นที่ที่ใช้จัดตั้งศูนย์บริการศุลกากรเพื่อกระจายสินค้า ณ พื้นที่สำหรับการกระจายสินค้า (ZONE 3) สำนักงานศุลกากรตรวจสินค้าท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ตามที่ระบุไว้ในประกาศกรมศุลกากรที่ 115/2564 ลงวันที่ 27 กรกฎาคม 2564 ด้วย ก่อนที่จะยื่นแบบแสดงรายละเอียดการดำเนินการศูนย์บริการศุลกากรเพื่อกระจายสินค้าพร้อมกับเอกสารหลักฐานต่อสำนักงานศุลกากรตรวจสินค้าท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ แต่ด้วยข้อขัดข้องบางประการภายในหน่วยงานของบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ส่งผลให้คณะกรรมการบริษัทยังไม่สามารถอนุมัติว่าจ้างบริษัทเอกชนรายใดเพื่อทำหน้าที่เป็นผู้ดำเนินกิจการศูนย์บริการศุลกากร เพื่อกระจายสินค้า ณ พื้นที่สำหรับการกระจายสินค้า (ZONE 3) สำนักงานศุลกากรตรวจสินค้าท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ รวมทั้งยินยอมให้มีสิทธิบริหารจัดการในพื้นที่ดังกล่าว ถึงแม้ว่าหน่วยงานของบริษัทฯ ที่ประจำอยู่ ณ สำนักงานท่าอากาศยานสุวรรณภูมิจะมีความพร้อมในการดำเนินการจัดหา และปฏิบัติงานร่วมกับผู้ดำเนินกิจการศูนย์บริการศุลกากรเพื่อกระจายสินค้าดังกล่าว จากปัญหาที่กล่าวมาข้างต้นจึงส่งผลให้ปัจจุบันยังไม่มี การนำเอาประกาศกรมศุลกากร ที่ 115/2564 ลงวันที่ 27 กรกฎาคม 2564 ไปปฏิบัติ ดังนั้น ภาครัฐ โดยเฉพาะหน่วยงานระดับกระทรวง และกรม รวมถึงหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องจำเป็นต้องเร่งรัดการจัดหาผู้ดำเนินกิจการศูนย์บริการศุลกากรเพื่อกระจายสินค้าให้แล้วเสร็จโดยเร่งด่วน

1.2 ขยายขนาดของพื้นที่ศูนย์บริการศุลกากรเพื่อกระจายสินค้า ณ พื้นที่สำหรับการกระจายสินค้า (ZONE 3) สำนักงานศุลกากรตรวจสินค้าท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ปัจจุบันพื้นที่ศูนย์บริการศุลกากรเพื่อกระจายสินค้าในพื้นที่สำหรับการกระจายสินค้า (ZONE 3) สำนักงานศุลกากรตรวจสินค้าท่าอากาศยานสุวรรณภูมิมีลักษณะเป็นลานกว้างที่ประกอบด้วยอาคารคลังสินค้าจำนวน 1 หลังซึ่งมีการแบ่งพื้นที่ภายในอาคารคลังสินค้าออกเป็นพื้นที่ด้านหน้า และด้านหลัง โดยในแต่ละด้านจะมีการแบ่งออกเป็นคูหาย่อยอีกด้านละ 6 คูหา รวมทั้งสิ้น 12 คูหา ทั้งนี้ พื้นที่ด้านหน้าของคลังสินค้า จำนวน 6 คูหา นั้น ทางบริษัทท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ได้จัดสรรให้แก่กรมศุลกากรสำหรับใช้เป็นพื้นที่ของศูนย์บริการศุลกากรเพื่อกระจายสินค้า ณ พื้นที่สำหรับการกระจายสินค้า (ZONE 3) สำนักงานศุลกากรตรวจสินค้าท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และจัดสรรให้แก่หน่วยงานอื่นของรัฐที่ทำหน้าที่เป็นด่านตรวจกักกันพืชและสัตว์ ตามแบบแปลนแผนผังที่ปรากฏในแผนภาพที่ 4 - 3

แผนภาพที่ 5 - 1 แสดงแบบแปลนแผนผังพื้นที่ศูนย์บริการศุลกากรเพื่อกระจายสินค้า ณ พื้นที่สำหรับการกระจายสินค้า (ZONE 3) สำนักงานศุลกากรตรวจสินค้าท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ



ที่มา : ประมวลโดยผู้วิจัย

จากสภาพการณ์ดังกล่าวข้างต้นได้ส่งผลให้พื้นที่ในการปฏิบัติพิธีการศุลกากรสำหรับการกระจายสินค้าในพื้นที่ของศูนย์บริการศุลกากรเพื่อกระจายสินค้า ณ พื้นที่สำหรับการกระจายสินค้า (ZONE 3) สำนักงานศุลกากรตรวจสินค้าท่าอากาศยานสุวรรณภูมิไม่เพียงพอเมื่อเปรียบเทียบกับปริมาณของสินค้าที่จะนำเข้ามารวม แบ่งบรรจุ บรรจุใหม่ จัดเป็นชุด หรือดำเนินการอื่นใดภายในพื้นที่ดังกล่าว และความต้องการของผู้ประกอบกิจการกระจายสินค้าที่มีอยู่เป็นจำนวนมาก ซึ่งจะส่งผลให้การเคลื่อนย้ายสินค้าและการปฏิบัติพิธีการศุลกากรเป็นไปอย่างล่าช้าและไม่ตอบโจทย์การเป็นศูนย์กลางในการกระจายสินค้าที่ต้องอาศัยความรวดเร็วเป็นอย่างมากในการตรวจปล่อยสินค้าออกไปจากอารักขาของศุลกากร ดังนั้น ส่วนราชการ และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องจึงจำเป็นต้องมีการหารือระหว่างกันเกี่ยวกับแผนการขยายขนาดของพื้นที่ศูนย์บริการศุลกากรเพื่อกระจายสินค้า ณ พื้นที่สำหรับการกระจายสินค้า (ZONE 3) สำนักงานศุลกากรตรวจสินค้าท่าอากาศยานสุวรรณภูมิในอนาคต

1.3 การเพิ่มอัตรากำลังและพัฒนาขีดความสามารถเจ้าหน้าที่บุคลากร ปัจจุบัน อัตรากำลังของเจ้าหน้าที่บุคลากรที่ปฏิบัติงาน ณ พื้นที่สำหรับการกระจายสินค้า (ZONE 3) มีไม่เพียงพอต่อการปฏิบัติงานในพื้นที่ดังกล่าว ทั้งในด้านของการให้บริการแก่ผู้ประกอบการ กระจายสินค้าในการปฏิบัติพิธีการศุลกากร การควบคุมทางศุลกากรมิให้มีการลักลอบหรือกระทำความผิดทางศุลกากร เนื่องจากพื้นที่อาคารคลังสินค้าภายในศูนย์บริการศุลกากรเพื่อกระจายสินค้า มีขนาดใหญ่เมื่อเทียบกับจำนวนเจ้าหน้าที่ศุลกากรผู้ปฏิบัติงานที่มีอยู่เพียง 9 ราย แบ่งเป็นเจ้าหน้าที่ศุลกากรที่ปฏิบัติงานเดิมอยู่ก่อนแล้ว จำนวน 4 ราย และเจ้าหน้าที่ศุลกากรที่เพิ่งบรรจุใหม่ จำนวน 5 ราย จากอัตรากำลังเจ้าหน้าที่ทั้งหมด 14 ราย ตามกรอบอัตรากำลัง อีกทั้งเจ้าหน้าที่หนึ่งราย ยังจะต้องปฏิบัติหน้าที่ประจำอื่น ๆ ด้วย นอกเหนือไปจากการปฏิบัติพิธีการศุลกากรกระจายสินค้า เช่น งานควบคุมภายใน งานประชาสัมพันธ์ งานสำรวจและดำเนินการตามหลักเกณฑ์การปฏิบัติ เกี่ยวกับการกำหนดราคาศุลกากรและคำนวณค่าภาษีอากรสำหรับของกลาง ของตกค้างภายในพื้นที่ ประกอบกิจการสำหรับการกระจายสินค้า (ZONE 3) เร่งรัดการจัดเก็บภาษีอากร ออกแบบแจ้ง การประเมินภาษีอากร และค่าสิทธิ เรียกเก็บภาษีอากรเพิ่มเติม รวมทั้งคำนวณเงินเพิ่ม เบี้ยปรับ และ ดอกเบี้ย รวมถึง การวิเคราะห์และประเมินความเสี่ยงในการนำเข้า รวมทั้ง จัดทำการประเมินผล พัฒนา และปรับปรุงฐานข้อมูลด้านศุลกากรเพื่อใช้บริหารความเสี่ยง (LOCAL PROFILE)

นอกจากนี้ เจ้าหน้าที่ศุลกากรยังมีประสบการณ์น้อยในการปฏิบัติงานภายใน พื้นที่สำหรับการกระจายสินค้า (ZONE 3) เนื่องจากพื้นที่ดังกล่าวเพิ่งมีการริเริ่มดำเนินการที่เป็น รูปธรรมจึงยังไม่มีเจ้าหน้าที่รายใดที่มีประสบการณ์ในการปฏิบัติพิธีการศุลกากรสำหรับการกระจาย สินค้ามาก่อน โดยส่วนใหญ่จะเป็นเจ้าหน้าที่ศุลกากรที่มีประสบการณ์การปฏิบัติงานในด้านพิธีการ ศุลกากรนำเข้า ส่งออก ผ่านแดน และถ่ายลำแต่เพียงเท่านั้น อีกทั้งบางส่วนยังเป็นเจ้าหน้าที่ศุลกากร ที่เป็นข้าราชการบรรจุใหม่ตั้งที่กล่าวไปข้างต้น ซึ่งยังต้องอาศัยระยะเวลาในการสะสมและเก็บเกี่ยว ความรู้และประสบการณ์จากเจ้าหน้าที่ศุลกากรรายอื่น ๆ ที่ได้ปฏิบัติงานในสำนักงานศุลกากรตรวจ สินค้าท่าอากาศยานสุวรรณภูมิมาก่อน

ดังนั้น กรมศุลกากรจึงจำเป็นต้องมีการวิเคราะห์งาน (JOB ANALYSIS) เพื่อรวบรวม ข้อมูลเกี่ยวกับลักษณะงาน หน้าที่ความรับผิดชอบ ลักษณะของบุคคลที่เหมาะสมกับงานทั้งในด้าน ความรู้ ความสามารถ ทักษะ และองค์ประกอบอื่น ๆ เพื่อใช้หารือร่วมกับสำนักงานคณะกรรมการ ข้าราชการพลเรือน เพื่อขอเพิ่มกรอบอัตรากำลังเจ้าหน้าที่ศุลกากรในการปฏิบัติงาน ณ พื้นที่ดังกล่าว รวมทั้งใช้สำหรับการสรรหาและคัดเลือกบุคคลเข้าปฏิบัติงานในพื้นที่ดังกล่าวได้อย่างเหมาะสม นอกจากนี้ ฝ่ายพัฒนาบุคลากรของกรมศุลกากรยังจำเป็นต้องจัดทำแผนการพัฒนาบุคลากร ให้มีความรู้และทักษะที่เหมาะสมและรองรับกับการปฏิบัติงานในพื้นที่สำหรับการกระจายสินค้า (ZONE 3) ได้อย่างมีประสิทธิภาพ

2. ข้อเสนอแนะเชิงปฏิบัติการ

2.1 การจัดทำพื้นที่นำร่องสำหรับการกระจายสินค้าโดยหน่วยงานอื่นที่มีความพร้อมในการเป็นผู้ดำเนินกิจการศูนย์บริการศุลกากรเพื่อกระจายสินค้า ถึงแม้ว่าปัจจุบัน บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) จะยังไม่สามารถจัดหาหรือว่าจ้างบริษัทเอกชน ที่จะทำ หน้าที่เป็นผู้ดำเนินกิจการศูนย์บริการศุลกากรเพื่อกระจายสินค้า ซึ่งจะส่งผลเป็นการนำประกาศ

กรมศุลกากร ที่ 115/2564 ลงวันที่ 27 กรกฎาคม 2564 ไปบังคับใช้ในทางปฏิบัติอย่างเป็นทางการเป็นรูปธรรม แต่ก็มีหน่วยงานอื่นที่มีความพร้อมที่จะดำเนินการจัดตั้งพื้นที่สำหรับการกระจายสินค้า เพื่อส่งเสริมพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ข้ามพรมแดน เช่น การทำเรือแห่งประเทศไทย ที่มีความพร้อมและสามารถที่จะเปิดดำเนินการพื้นที่สำหรับการกระจายสินค้าบริเวณท่าเรือกรุงเทพ (ท่าเรือคลองเตย) ได้ในเดือน กรกฎาคม 2566 ดังนั้น แนวทางการแก้ไขปัญหาของการจัดหาผู้ดำเนินกิจการศูนย์บริการศุลกากร เพื่อกระจายสินค้าของบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ข้างต้น สำหรับรองรับการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (MULTIMODAL TRANSPORTATION) ในประเทศไทยซึ่งเป็นศูนย์กลางของการขนส่งและการกระจายสินค้าในภูมิภาคอาเซียนอาจจะอาศัยการริเริ่มพื้นที่นำร่อง ณ บริเวณท่าเรือกรุงเทพ (คลองเตย) โดยมีการทำเรือแห่งประเทศไทยทำหน้าที่เป็นผู้ดำเนินการกิจการศูนย์บริการศุลกากรเพื่อกระจายสินค้า ทั้งนี้ ในการริเริ่มพื้นที่นำร่องดังกล่าวจะอาศัยหลักการเดียวกันกับพื้นที่สำหรับการกระจายสินค้า (ZONE 3) สำนักงานศุลกากรตรวจสินค้าท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ คือ ผู้ประกอบกิจการกระจายสินค้าจะจัดส่งเฉพาะข้อมูลบัญชีสินค้า (MANIFEST) ให้แก่กรมศุลกากร เมื่อสินค้าที่นำเข้ามาจากต่างประเทศมาถึงสำนักงานหรือด่านศุลกากรพรมแดนในการนำเข้ามาสินค้าจากต่างประเทศเข้ามายังพื้นที่สำหรับการกระจายสินค้า โดยยังไม่ต้องจัดทำใบขนสินค้าแต่อย่างใด และเมื่อสินค้ามาถึงยังศูนย์บริการศุลกากรเพื่อกระจายสินค้า ผู้ประกอบกิจการกระจายสินค้าก็จะจัดทำเพียงบัญชีสินค้าคงคลัง (E-INVENTORY) เพื่อนำของเข้าเก็บในศูนย์บริการศุลกากรเพื่อกระจายสินค้า ดังนั้น ในการริเริ่มพื้นที่นำร่องดังกล่าวจึงจำเป็นต้องมีการแก้ไขประกาศกรมศุลกากร ที่ 115/2564 ลงวันที่ 27 กรกฎาคม 2564 ให้ครอบคลุมถึงการปฏิบัติพิธีการศุลกากรทางอิเล็กทรอนิกส์สำหรับศูนย์บริการศุลกากรเพื่อกระจายสินค้า ณ พื้นที่สำหรับกระจายสินค้า บริเวณท่าเรือกรุงเทพซึ่งอยู่ภายใต้การกำกับดูแลของสำนักงานศุลกากรท่าเรือกรุงเทพหรือออกประกาศกรมศุลกากรฉบับใหม่ เพื่อรองรับการดำเนินการในพื้นที่ดังกล่าวโดยเฉพาะและเพื่อให้การปฏิบัติพิธีการศุลกากรภายในพื้นที่ดังกล่าวอยู่ภายใต้กรอบของกฎหมาย

2.2 จัดทำแผนขยายพื้นที่ศูนย์บริการศุลกากรเพื่อกระจายสินค้า ณ พื้นที่สำหรับการกระจายสินค้า (ZONE 3) สำนักงานศุลกากรตรวจสินค้าท่าอากาศยานสุวรรณภูมิจากปัญหาพื้นที่ศูนย์บริการศุลกากรเพื่อกระจายสินค้า ณ พื้นที่สำหรับการกระจายสินค้า (ZONE 3) สำนักงานศุลกากรตรวจสินค้าท่าอากาศยานสุวรรณภูมิมีไม่เพียงพอต่อปริมาณของสินค้า และความต้องการของผู้ประกอบกิจการกระจายสินค้าที่มีอยู่เป็นจำนวนมาก หน่วยงานต่าง ๆ รวมถึง ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง เช่น กรมศุลกากร บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ผู้ประกอบกิจการกระจายสินค้า ควรร่วมกันจัดทำแผนการขยายพื้นที่ดังกล่าว โดยอาศัยการวิเคราะห์ข้อมูลปริมาณสินค้าที่ได้มีการนำเข้ามาในพื้นที่ และการสำรวจปริมาณความต้องการของผู้ประกอบการอยู่เป็นระยะ ๆ เพื่อนำมาจัดทำแผนการดำเนินการขยายพื้นที่ดังกล่าว หรือจัดหาพื้นที่ใหม่ที่มีศักยภาพและความพร้อมในการเป็นพื้นที่สำหรับการกระจายสินค้า และการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (MULTIMODAL TRANSPORTATION) เพื่อรองรับปริมาณสินค้าและความต้องการของภาคเอกชนที่ผ่านการวิเคราะห์ข้างต้น โดยอาจจัดทำเป็นแผนการดำเนินการทั้งในระยะกลาง และระยะยาว อย่างไรก็ตาม ในการขยายพื้นที่ดังกล่าวจำเป็นต้องพิจารณาในประเด็นอัตราค่าคลังของเจ้าหน้าที่ศุลกากรที่จะปฏิบัติงานในพื้นที่ดังกล่าวด้วย เพราะหากมีอัตราค่าคลังเจ้าหน้าที่ศุลกากรที่น้อยเกินไป

เมื่อเปรียบเทียบกับพื้นที่ที่ปฏิบัติงานอาจจะส่งผลให้การควบคุมทางศุลกากรภายในพื้นที่ดังกล่าวไม่มีประสิทธิภาพ และเกิดการลักลอบหรือกระทำความผิดทางศุลกากรได้

2.3 การพัฒนาขีดความสามารถให้แก่เจ้าหน้าที่ศุลกากร เพื่อเป็นการเพิ่มพูนประสบการณ์ให้แก่เจ้าหน้าที่ศุลกากรที่ปฏิบัติงานภายในพื้นที่สำหรับการกระจายสินค้า (ZONE 3) กรมศุลกากรควรมีการจัดการฝึกอบรมหรือศึกษาดูงานของต่างประเทศ ภายใต้โครงการพัฒนาขีดความสามารถ (CAPACITY BUILDING) โดยอาจมอบหมายเจ้าหน้าที่ศุลกากรที่เคยปฏิบัติงานเกี่ยวกับพิธีการศุลกากรส่งออก หรือพิธีการศุลกากรผ่านแดนมาให้ความรู้แก่เจ้าหน้าที่ศุลกากรที่เป็นข้าราชการบรรจุใหม่ หรือเจ้าหน้าที่ศุลกากรที่ยังไม่มีประสบการณ์การปฏิบัติงานในเรื่องดังกล่าวมาก่อน หรืออาจจัดโครงการฝึกอบรมโดยเชิญเจ้าหน้าที่ศุลกากรจากต่างประเทศที่มีประสบการณ์ในการปฏิบัติพิธีการศุลกากรกระจายสินค้ามาให้ความรู้แก่เจ้าหน้าที่ของกรมศุลกากร ซึ่งอาจจัดการฝึกอบรมในลักษณะของการประชุมเชิงปฏิบัติการในรูปแบบทางกายภาพ หรือแบบเสมือนจริงผ่านระบบออนไลน์ก็ได้

3. ข้อเสนอแนะสำหรับการวิจัยครั้งถัดไป

ขอบเขตของการวิจัยในครั้งนี้ ครอบคลุมเฉพาะการศึกษาปัญหาและอุปสรรคที่เกิดขึ้นในการปฏิบัติพิธีการศุลกากร ณ พื้นที่สำหรับการกระจายสินค้า (ZONE 3) เขตปลอดอากรท่าอากาศยานสุวรรณภูมิภายหลังการปรับปรุงกระบวนการ ซึ่งเป็นการปฏิบัติพิธีการศุลกากรเพื่อรองรับการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (MULTIMODAL TRANSPORTATION) แต่เพียงเท่านั้น อย่างไรก็ตาม สำหรับการวิจัยครั้งถัดไป ผู้วิจัยเห็นว่า การศึกษาเปรียบเทียบกระบวนการปฏิบัติพิธีการศุลกากร เพื่อรองรับการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบในพื้นที่กระจายสินค้าของประเทศไทยกับต่างประเทศ อาจช่วยให้การปรับปรุงกระบวนการปฏิบัติพิธีการศุลกากรดังกล่าวของประเทศไทยมีประสิทธิภาพ และรองรับกับการนำเข้า-ส่งออกข้ามพรมแดนและการเติบโตของพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ได้ดียิ่งขึ้น

บรรณานุกรม

ภาษาไทย

หนังสือ

- เลขานุการของคณะกรรมการยุทธศาสตร์ชาติ, สำนักงาน. ยุทธศาสตร์ชาติ พ.ศ. 2561 – 2580. กรุงเทพฯ : สำนักงานเลขานุการของคณะกรรมการยุทธศาสตร์ชาติ, 2562.
- สภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, สำนักงาน. กรอบแนวทางการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ ระยะ 20 ปี. กรุงเทพฯ : สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, 2560.
- สภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, สำนักงาน. แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ ของประเทศไทย พ.ศ. 2566-2570. กรุงเทพฯ : สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, 2566.
- สภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, สำนักงาน. แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่สิบสาม พ.ศ. 2566 – 2570. กรุงเทพฯ : สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, 2565.

วิทยานิพนธ์ รายงานการวิจัย เอกสารวิจัย

- ธันันท์ โล่ห์สถาพรพิพิธ. “การประเมินเชิงเปรียบเทียบระหว่างการปฏิบัติการขนส่งแบบเต็มคัน ชนิดปกติและชนิดการเดินรถต่อเนื่อง”. วิทยานิพนธ์วิทยาศาสตรมหาบัณฑิต, สาขาวิชาการจัดการด้านโลจิสติกส์ (สหสาขาวิชา), จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2550.
- นิติวิวัฒน์ จันทวิสุข. “การพัฒนาเขตปลอดอากรท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ”. วิทยานิพนธ์วิทยาศาสตรมหาบัณฑิต, สาขาวิชาการจัดการด้านโลจิสติกส์ (สหสาขาวิชา), จุฬาลงกรณ์ มหาวิทยาลัย, 2552.
- บุญทรัพย์ พานิชการ. “กลยุทธ์การบริหารการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบในพื้นที่ภาคใต้ของประเทศไทย : ศึกษาการขนส่งทางน้ำเชื่อมโยงการขนส่งทางถนนของผู้ประกอบการขนส่งตู้คอนเทนเนอร์”. วิทยานิพนธ์การจัดการดุขฎีบัณฑิต, สาขาการจัดการธุรกิจ, มหาวิทยาลัยราชภัฏสวนดุสิต, 2550.
- รักชาติ แจ่มจันทร์. “ตัวแบบการพัฒนาการตลาดเขตปลอดอากร : กรณีศึกษาเขตปลอดอากรท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ”. วิทยานิพนธ์การจัดการภาครัฐและภาคเอกชนมหาบัณฑิต, คณะรัฐประศาสนศาสตร์, สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์, 2554.
- รัชชภัณฑ์ จันทนาคม. “การเพิ่มประสิทธิภาพการทำงาน คลังสินค้าเพิ่มมูลค่าในเขตปลอดอากรกรณีศึกษา คลังสินค้าส่วนกลาง เขตปลอดอากรท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ”. การศึกษาค้นคว้าด้วยตนเองบริหารธุรกิจมหาบัณฑิต, สาขาวิชาการจัดการโลจิสติกส์, บัณฑิตวิทยาลัย, มหาวิทยาลัยหอการค้าไทย, 2552.

สมเกียรติ สหประชา. “การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบจากประเทศไทยไปสหภาพยุโรป”. วิทยานิพนธ์
วิทยาศาสตร์มหาบัณฑิต, สาขาวิชาการจัดการด้านโลจิสติกส์ (สหสาขาวิชา),
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2555.

ฐานข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์

ชิตพงษ์ อัยสานนท์. “มองรอบทิศ คิดอย่างซัพพลายเชน การขนส่งสินค้าต่อเนื่องหลายรูปแบบ”.
(ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก : [http://www.thailandindustry.com/onlinemag/
view2.php?id=934§ion=5&issues=76](http://www.thailandindustry.com/onlinemag/view2.php?id=934§ion=5&issues=76), 2566.

ชิตพงษ์ อัยสานนท์. “มองรอบทิศ คิดอย่างซัพพลายเชน การขนส่งสินค้าต่อเนื่องหลายรูปแบบ
(ตอนที่ 2)”. (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก : [http://www.thailandindustry.com/
onlinemag/view2.php?id=1034§ion=5&issues=77](http://www.thailandindustry.com/onlinemag/view2.php?id=1034§ion=5&issues=77), 2565.

ณ นครหนานหนิง, สถานกงสุลใหญ่. “จีน เร่ง! พัฒนาโมเดลขนส่ง “รถไฟเข้าท่าเรือ””. (ออนไลน์).
เข้าถึงได้จาก : <https://www.globthailand.com/china-14112019>, 2566.

อำพล นววงศ์เสถียร, สุรัตน์ จันทองปาน, ภาวภูษณี วุฒิภักดาทร, สิทธิชัย ฝรั่งทอง, ธิปัตย์ โสทธิวรรณ
และ ชัญญุญาณ์ ป้อมสา. “ต้นทุนการขนส่งรวมต่อเนื่องหลายรูปแบบที่มีผลต่อ
การเลือกรูปแบบการขนส่งของอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ในจังหวัดสมุทรปราการ”.
วารสารวิชาการพระจอมเกล้าพระนครเหนือ. 24 (1), 135, 143-144. (ออนไลน์).
เข้าถึงได้จาก : [https://www.ph01.tci-thaijo.org/index.php/kmutnb-ournal/
/view/19610/17204](https://www.ph01.tci-thaijo.org/index.php/kmutnb-ournal/view/19610/17204), 2565.

เอกสารไม่ตีพิมพ์

ศุลกากร, กรม. “ประกาศที่ 115/2564 เรื่อง การปฏิบัติพิธีการศุลกากรทางอิเล็กทรอนิกส์สำหรับ
ศูนย์บริการศุลกากรเพื่อกระจายสินค้า สำนักงานศุลกากรตรวจสินค้าท่าอากาศยาน
สุวรรณภูมิ”. ลงวันที่ 8 พฤษภาคม 2564.

ภาษาต่างประเทศ

FedEx Express. Proposal on Improvement Multimodal Transportation Operations in
Thailand. Mimeographed. N.p. : n.p., 2020.

TRUCK1.EU. “USED SHIPPING CONTAINERS”. (Online). Available : [https://www.truck1.ie/
/buy/swap-bodies-containers/shipping-containers/unused-40-high-cube-
four-multi-door-container-four-side-open-door-one-end-door-lock-box-
a5709320.html](https://www.truck1.ie/buy/swap-bodies-containers/shipping-containers/unused-40-high-cube-four-multi-door-container-four-side-open-door-one-end-door-lock-box-a5709320.html)Online, 2023

ประวัติย่อผู้วิจัย

- ชื่อ : นางกัจจาลักษณ์ ศรีนุชศาสตร์
- วัน เดือน ปีเกิด : 29 ธันวาคม 2510
- การศึกษา : Master of Science (Business Administration)
Strayer College สหรัฐอเมริกา (ปี 2537)
: นิติศาสตรบัณฑิต มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ (ปี 2533)
- ประวัติการทำงานโดยย่อ : ผู้อำนวยการสำนักงานศุลกากรตรวจสินค้าท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ
กรมศุลกากร (ธันวาคม 2562 - ธันวาคม 2564)
: ปฏิบัติราชการในตำแหน่งผู้อำนวยการสำนักงาน
ศุลกากรท่าอากาศยานดอนเมือง กรมศุลกากร (ปี 2562 - ปี 2562)
: ผู้อำนวยการสำนักงานศุลกากรกรุงเทพ
กรมศุลกากร (พฤศจิกายน 2560 - ธันวาคม 2562)
: ผู้อำนวยการสำนักพิกัตอัตราศุลกากร
กรมศุลกากร (มกราคม 2559 - พฤศจิกายน 2560)
: นายด่านศุลกากรสงขลา สำนักงานศุลกากรภาคที่ 4
กรมศุลกากร (ตุลาคม 2557 - มกราคม 2559)
: ปฏิบัติหน้าที่หัวหน้าคณะทำงานอาเซียน จัดทำพิกัตศุลกากรอาเซียน
(Chair of ASEAN Harmonized Tariff) (ปี 2557 - 2560)
: ปฏิบัติหน้าที่ทีมงานแผนกพิกัตศุลกากรและการค้าระหว่างประเทศ
ประจำองค์การศุลกากรโลก (Technical Attache, Tariff and
trade Affair Directorate, World Customs Organization)
ปี 2550 – 2553
- ตำแหน่งปัจจุบัน : รองอธิบดีกรมศุลกากร (ธันวาคม 2564 - ปัจจุบัน)

สรุปย่อ

ลักษณะวิชา การเศรษฐกิจ

เรื่อง พิธีการศุลกากรไร้รอยต่อเพื่อส่งเสริมการนำเข้าและส่งออกข้ามพรมแดน
ผู้วิจัย นางกิจจาลักษณ์ ศรีนุชศาสตร์ หลักสูตร วปอ. รุ่นที่ 65
ตำแหน่ง รองอธิบดีกรมศุลกากร

ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Multimodal Transport) เป็นการผสมผสานการขนส่งสินค้าจากที่ใดที่หนึ่ง หรือจากประเทศหนึ่งประเทศใดไปสู่อีกที่หนึ่งหรืออีกประเทศหนึ่ง ซึ่งเป็นอาณาบริเวณที่เป็นจุดพบสุดท้าย โดยใช้รูปแบบการขนส่งตั้งแต่ 2 รูปแบบขึ้นไป ภายใต้การบริหารจัดการของผู้ขนส่งรายเดียว และมีสัญญาขนส่งฉบับเดียว เช่น การขนส่งโดยรถบรรทุกต่อเนื่องกับการขนส่งทางเรือ หรือขนส่งทางราง

อย่างไรก็ดี การปฏิบัติพิธีการศุลกากรสำหรับการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบที่ผ่านมา มีอยู่เฉพาะภายในพื้นที่สำหรับการกระจายสินค้า (Zone 3) ภายในเขตปลอดอากรท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ซึ่งในทางปฏิบัติไม่สามารถรองรับการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบได้ เนื่องจากข้อจำกัดทางด้านกฎหมายและระเบียบที่กำหนดให้สามารถปฏิบัติพิธีการศุลกากรได้เพียงการนำเข้าและส่งออก ประกอบกับพิธีการศุลกากรส่งออกไม่สามารถตอบสนองความต้องการของผู้ประกอบการได้ จึงมีเพียงพิธีการศุลกากรนำเข้าเท่านั้น ซึ่งก่อให้เกิดต้นทุนทางโลจิสติกส์แก่ผู้ประกอบการเป็นอย่างมาก

ดังนั้น กรมศุลกากรจึงได้ออกประกาศกรมศุลกากร ที่ 115/2564 ลงวันที่ 27 กรกฎาคม 2564 เรื่อง การปฏิบัติพิธีการศุลกากรทางอิเล็กทรอนิกส์สำหรับศูนย์บริการศุลกากรเพื่อกระจายสินค้าสำนักงานศุลกากรตรวจสินค้าท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ โดยเป็นการกำหนดกรอบการดำเนินงานในทางกฎหมายสำหรับการจัดตั้งศูนย์บริการศุลกากรเพื่อกระจายสินค้า ณ พื้นที่ Zone 3 ให้สามารถรองรับการปฏิบัติพิธีการศุลกากร นำเข้า ส่งออก และผ่านแดน รวมถึงการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ

จากที่มาและความสำคัญข้างต้น การวิจัยฉบับนี้จึงมุ่งศึกษาปัญหาและอุปสรรคที่เกิดขึ้นในการปฏิบัติพิธีการศุลกากร ณ พื้นที่สำหรับการกระจายสินค้า (Zone 3) เขตปลอดอากรท่าอากาศยานสุวรรณภูมิภายหลังการปรับปรุงกระบวนการ และเสนอแนะแนวทางการปรับปรุงแก้ไขปัญหาและอุปสรรคที่เกิดขึ้น เพื่อให้การปฏิบัติพิธีการศุลกากรสำหรับของที่นำเข้าและส่งออกข้ามพรมแดนระหว่างประเทศเป็นไปอย่างสะดวก ราบรื่น และไร้รอยต่อมากที่สุด

วัตถุประสงค์ของการวิจัย

1. เพื่อศึกษาปัญหาและอุปสรรคที่เกิดขึ้นในการปฏิบัติพิธีการศุลกากร ณ พื้นที่สำหรับการกระจายสินค้า (Zone 3) เขตปลอดอากรท่าอากาศยานสุวรรณภูมิภายหลังการปรับปรุงกระบวนการ
2. เพื่อเสนอแนะแนวทางการปฏิบัติพิธีการศุลกากร ณ พื้นที่สำหรับการกระจายสินค้า (Zone 3) เขตปลอดอากรท่าอากาศยานสุวรรณภูมิภายหลังการปรับปรุงกระบวนการเพื่อส่งเสริมพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ข้ามพรมแดน

ขอบเขตของการวิจัย

1. ขอบเขตด้านเนื้อหา

ดำเนินการศึกษาปัญหาและอุปสรรคในปัจจุบัน ที่เกิดขึ้นในการปฏิบัติพิธีการศุลกากร ณ พื้นที่สำหรับการกระจายสินค้า (Zone 3) เขตปลอดอากรท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ภายหลังการปรับปรุงกระบวนการ นอกจากนี้ การวิจัยฉบับนี้ยังจะเสนอแนะแนวทางการปรับปรุงแก้ไขปัญหาและอุปสรรคที่เกิดขึ้นในการปฏิบัติพิธีการศุลกากร ณ พื้นที่ Zone 3 เขตปลอดอากรท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ผ่านการศึกษาประกาศกรมศุลกากร ที่ 115/2564 ลงวันที่ 27 กรกฎาคม 2564 เรื่อง การปฏิบัติพิธีการศุลกากรทางอิเล็กทรอนิกส์สำหรับศูนย์บริการศุลกากร เพื่อกระจายสินค้า สำนักงานศุลกากรตรวจสินค้าท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ร่วมกับยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี (พ.ศ. 2561-2580) แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 13 (พ.ศ.2566-2570) กรอบแนวทางการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ ระยะ 20 ปี แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย พ.ศ.2566-2570 และแนวคิดเกี่ยวกับการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ตลอดจนงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

2. ขอบเขตด้านประชากร

อาศัยการสัมภาษณ์ผู้ให้ข้อมูลหลัก 2 กลุ่มแบบเจาะจง ได้แก่ ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ จำนวน 5 คน และเจ้าหน้าที่ศุลกากร จำนวน 5 คน โดยอาศัยเกณฑ์การคัดเลือก คือ เป็นผู้ที่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติพิธีการศุลกากร ณ พื้นที่สำหรับการกระจายสินค้า (Zone 3) เขตปลอดอากรท่าอากาศยานสุวรรณภูมิโดยตรง รวมทั้งใช้การวิเคราะห์เอกสาร คือ ประกาศกรมศุลกากร ที่ 115/2564 ลงวันที่ 27 กรกฎาคม 2564 เรื่องการปฏิบัติพิธีการศุลกากรทางอิเล็กทรอนิกส์สำหรับศูนย์บริการศุลกากรเพื่อกระจายสินค้า สำนักงานศุลกากรตรวจสินค้าท่าอากาศยานสุวรรณภูมิร่วมด้วย

3. ขอบเขตด้านพื้นที่

การศึกษาวิจัยครั้งนี้มีพื้นที่เป้าหมายที่จะดำเนินการศึกษา คือ พื้นที่สำหรับการกระจายสินค้า (Zone 3) เขตปลอดอากรท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ซึ่งตั้งอยู่บริเวณด้านทิศเหนือของอาคารผู้โดยสารติดกับทางวิ่งอากาศยาน (Airside) ฝั่งตะวันตก โดยเป็นเขตพื้นที่ที่อธิบดี

กรมศุลกากรอนุมัติให้จัดตั้งขึ้นเพื่อการประกอบกิจการที่เกี่ยวข้องกับการนำเข้า ส่งออก ถ้ายลำ ผ่านแดน เปลี่ยนแปลงรูปแบบของการขนส่ง (Multimodal or Combine Transport) เก็บรักษา สินค้า หรือที่เกี่ยวข้องกับการเพิ่มมูลค่าสินค้า

4. ขอบเขตด้านเวลา

เริ่มการศึกษาวิจัยตั้งแต่เดือนธันวาคม 2565 จนถึงวันที่ 31 พฤษภาคม พ.ศ. 2566

วิธีดำเนินการวิจัย

ในการวิจัยครั้งนี้เป็นการวิจัยเชิงคุณภาพ (Qualitative Research) โดยมีรายละเอียด ของการดำเนินการ ดังนี้

1. การเก็บรวบรวมข้อมูล

1.1 ข้อมูลทุติยภูมิ เก็บรวบรวมจากประกาศกรมศุลกากร ที่ 115/2564 ลงวันที่ 27 กรกฎาคม 2564 เรื่อง การปฏิบัติพิธีการศุลกากรทางอิเล็กทรอนิกส์สำหรับศูนย์บริการศุลกากร เพื่อกระจายสินค้า สำนักงานศุลกากรตรวจสินค้าท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ร่วมกับยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี (พ.ศ. 2561-2580) แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 13 (พ.ศ.2566-2570) กรอบแนวทางการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ ระยะ 20 ปี แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ ของประเทศไทย พ.ศ.2566-2570 และแนวคิดเกี่ยวกับการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ

1.2 ข้อมูลปฐมภูมิ เก็บรวบรวมจากการสัมภาษณ์ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่อง หลายรูปแบบ จำนวน 5 คน และเจ้าหน้าที่ศุลกากร จำนวน 5 คน ที่ปฏิบัติพิธีการศุลกากร ณ พื้นที่ สำหรับการกระจายสินค้า (Zone 3) เขตปลอดอากรท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

2. การวิเคราะห์ข้อมูล

ในการวิเคราะห์ข้อมูลของการวิจัยฉบับนี้จะใช้การวิเคราะห์เนื้อหาจากบทสัมภาษณ์ และข้อมูลที่ได้จากการศึกษายุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี (พ.ศ. 2561-2580) แผนพัฒนาเศรษฐกิจและ สังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 13 (พ.ศ.2566-2570) กรอบแนวทางการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ ระยะ 20 ปี แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย พ.ศ.2566-2570 และแนวคิดเกี่ยวกับ การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ

3. การนำเสนอข้อมูล

การวิจัยฉบับนี้จะสังเคราะห์และนำเสนอข้อมูลที่ได้จากการวิเคราะห์ โดยการ บรรยายด้วยถ้อยคำที่เป็นภาษาและการถ่ายทอดของผู้วิจัยเอง

ผลการวิจัย

ผลการวิจัยเพื่อตอบวัตถุประสงค์ข้อที่ 1 พบว่า ปัญหาและอุปสรรคที่เกิดขึ้นในการ ปฏิบัติพิธีการศุลกากร ณ พื้นที่สำหรับการกระจายสินค้า (Zone 3) เขตปลอดอากรท่าอากาศยาน สุวรรณภูมิภายหลังการปรับปรุงกระบวนการมีอยู่ด้วยกัน 5 ประเด็น ดังนี้

1. การนำของจากเขตปลอดอากรที่อยู่ภายในประเทศเข้าไปในพื้นที่สำหรับการกระจายสินค้า (Zone 3) สำนักงานศุลกากรตรวจสินค้าท่าอากาศยานสุวรรณภูมิไม่สามารถทำได้
2. การบรรจุของนำเข้าและของผ่านแดนรวมในคอนเทนเนอร์หรือยานพาหนะแบบปิดเดียวกันก่อให้เกิดต้นทุนต่อผู้ประกอบการในภาคเอกชนเป็นอย่างมาก
3. การปฏิบัติพิธีการศุลกากรส่งออกออกจากพื้นที่สำหรับการกระจายสินค้า (Zone 3) ไปยังต่างประเทศทางอากาศยานซึ่งจอดอยู่ในบริเวณพื้นที่คลังสินค้า (Zone 1) ของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิก่อให้เกิดการดำเนินการเคลื่อนย้ายสินค้าที่ซ้ำซ้อน (Double Handling) รวมทั้งก่อให้เกิดต้นทุนที่ซ้ำซ้อนแก่ผู้ประกอบการทั้งในเรื่องของเวลาและค่าใช้จ่าย (Double Cost)
4. การปฏิบัติพิธีการศุลกากรเคลื่อนย้ายของระหว่างพื้นที่คลังสินค้า (Zone 1) พื้นที่สำหรับเพิ่มมูลค่าสินค้า (Value Added Area: VAA) (Zone 2) และพื้นที่สำหรับการกระจายสินค้า (Zone 3) ไม่สามารถทำได้
5. การปฏิบัติพิธีการศุลกากรโดยยังคงใช้กระดาษเป็นหลัก ซึ่งไม่เป็นการอำนวยความสะดวกทางการค้า การขนส่ง และโลจิสติกส์ให้แก่ผู้ประกอบการ นอกจากนี้ การใช้กระดาษในการปฏิบัติพิธีการศุลกากรยังอาจเสียหายได้ในระหว่างการเดินทางหรือเคลื่อนย้ายสินค้า และอาจเกิดการปลอมแปลงข้อมูลในกระดาษได้

ผลการวิจัยเพื่อตอบวัตถุประสงค์ข้อที่ 2 คือ พบว่า แนวทางการปฏิบัติพิธีการศุลกากร พื้นที่สำหรับการกระจายสินค้า (Zone 3) เขตปลอดอากรท่าอากาศยานสุวรรณภูมิภายหลังการปรับปรุงกระบวนการเพื่อส่งเสริมพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ข้ามพรมแดนมี 5 ประเด็น ดังนี้

1. การอนุญาตให้นำของจากเขตปลอดอากรที่อยู่ภายในประเทศเข้าไปในพื้นที่สำหรับการกระจายสินค้า (Zone 3) สำนักงานศุลกากรตรวจสินค้าท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ โดยแก้ไขเพิ่มเติมประกาศกรมศุลกากร ที่ 115/2564 ลงวันที่ 27 กรกฎาคม 2564 เพื่อกำหนดหลักเกณฑ์วิธีการ และเงื่อนไขในการปฏิบัติพิธีการศุลกากรสำหรับรองรับการดำเนินการดังกล่าว
2. การควบคุมการบรรจุของนำเข้าและของผ่านแดนรวมในคอนเทนเนอร์หรือยานพาหนะแบบปิดเดียวกันด้วยวิธีการอย่างง่าย โดยผ่อนผันวิธีการในการควบคุมการบรรจุของนำเข้าและของผ่านแดนให้มีความสะดวกและง่ายต่อผู้ประกอบการ ซึ่งจำเป็นต้องมีการแก้ไขประกาศกรมศุลกากรที่ 115/2564 ลงวันที่ 27 กรกฎาคม 2564 เพื่อให้เกิดความชัดเจนในทางปฏิบัติแก่ผู้ประกอบการกระจายสินค้า เจ้าหน้าที่ศุลกากร ผู้ขนส่งสินค้า และผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่เกี่ยวข้องอื่น ๆ
3. การอนุญาตให้ปฏิบัติพิธีการศุลกากรส่งออกออกจากพื้นที่สำหรับการกระจายสินค้า (Zone 3) ไปยังอากาศยานที่จะเดินทางไปต่างประเทศโดยตรง ซึ่งจำเป็นต้องมีการแก้ไขเพิ่มเติมประกาศกรมศุลกากร ที่ 115/2564 ลงวันที่ 27 กรกฎาคม 2564 เพื่อกำหนดหลักเกณฑ์ เงื่อนไข และวิธีการในการปฏิบัติพิธีการศุลกากร
4. การอนุญาตให้ปฏิบัติพิธีการศุลกากรเคลื่อนย้ายของระหว่างพื้นที่สำหรับเพิ่มมูลค่าสินค้า (Zone 2) และพื้นที่สำหรับการกระจายสินค้า (Zone 3) โดยจำเป็นต้องมีการแก้ไขเพิ่มเติมประกาศกรมศุลกากร ที่ 115/2564 ลงวันที่ 27 กรกฎาคม 2564

5. การนำระบบอิเล็กทรอนิกส์หรือระบบที่ทันสมัยอื่น ๆ มาใช้ในการปฏิบัติพิธีการศุลกากร โดยปรับปรุงระบบการยื่นคำร้องหรือเอกสารต่าง ๆ ให้เป็นไปในรูปแบบอิเล็กทรอนิกส์และผ่านระบบออนไลน์โดยจำเป็นจะต้องมีการแก้ไขประกาศกรมศุลกากร ที่ 115/2564 ลงวันที่ 27 กรกฎาคม 2564

ข้อเสนอแนะ

1. ข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย

1.1 การจัดหาผู้ดำเนินกิจการศูนย์บริการศุลกากรเพื่อกระจายสินค้า ปัจจุบันหน่วยงานที่เป็นผู้จัดตั้งศูนย์บริการศุลกากรเพื่อกระจายสินค้า ณ พื้นที่สำหรับการกระจายสินค้า (Zone 3) สำนักงานศุลกากรตรวจสินค้าท่าอากาศยานสุวรรณภูมิยังไม่สามารถจัดหาผู้ดำเนินกิจการศูนย์บริการศุลกากรเพื่อกระจายสินค้า ณ พื้นที่ดังกล่าว ดังนั้น ภาครัฐ โดยเฉพาะหน่วยงานระดับกระทรวง และกรม รวมถึงหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องจำเป็นจะต้องเร่งรัดและผลักดันประเด็นการจัดหาผู้ดำเนินกิจการศูนย์บริการศุลกากรเพื่อกระจายสินค้าให้แล้วเสร็จโดยเร่งด่วน โดยอาจให้หน่วยงานอื่นที่มีความพร้อม เช่น การท่าเรือแห่งประเทศไทยดำเนินการยื่นคำขอรับใบอนุญาตเป็นผู้ดำเนินกิจการศูนย์บริการศุลกากรเพื่อกระจายสินค้า ณ พื้นที่สำหรับการกระจายสินค้าในพื้นที่อันอยู่ในขอบเขตอำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบของการท่าเรือแห่งประเทศไทยที่มีความพร้อมในการจัดตั้งเป็นเขตปลอดอากร เช่น บริเวณท่าเรือกรุงเทพ (คลองเตย) หรือการรถไฟแห่งประเทศไทย เนื่องจาก การขนส่งทางบกพร้อมกับทางรถราง (รถไฟ) มีต้นทุนในการขนส่งที่ต่ำกว่าการขนส่งทางเรือ และทางอากาศยาน

1.2 ขยายขนาดของพื้นที่ศูนย์บริการศุลกากรเพื่อกระจายสินค้า ณ พื้นที่สำหรับการกระจายสินค้า (Zone 3) สำนักงานศุลกากรตรวจสินค้าท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ปัจจุบันพื้นที่ศูนย์บริการศุลกากรเพื่อกระจายสินค้าในพื้นที่สำหรับการกระจายสินค้า (Zone 3) สำนักงานศุลกากรตรวจสินค้าท่าอากาศยานสุวรรณภูมิไม่เพียงพอเมื่อเปรียบเทียบกับปริมาณของสินค้า และความต้องการของผู้ประกอบกิจการกระจายสินค้าที่มีอยู่เป็นจำนวนมาก ดังนั้น ส่วนราชการ และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องจึงจำเป็นต้องมีการหารือร่วมกันเกี่ยวกับแผนการขยายขนาดของพื้นที่ดังกล่าวในอนาคต หรืออาจใช้พื้นที่อื่น ๆ ของการท่าอากาศยานแห่งประเทศไทย การท่าเรือแห่งประเทศไทย หรือการรถไฟแห่งประเทศไทยที่มีความเหมาะสมในการจัดตั้งเป็นพื้นที่สำหรับการกระจายสินค้าทดแทนพื้นที่เดิมซึ่งตั้งอยู่ในบริเวณท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และบัญญัติกฎหมายให้อำนาจดำเนินการกำหนดหน่วยงานเหล่านี้ในการดำเนินการก่อสร้างอาคาร และการจัดให้มีสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ รวมถึงการบริหารจัดการภายในพื้นที่สำหรับการกระจายสินค้าดังกล่าว

1.3 การเพิ่มอัตรากำลังและพัฒนาขีดความสามารถเจ้าหน้าที่ศุลกากร ปัจจุบันอัตรากำลังของเจ้าหน้าที่ศุลกากรที่ปฏิบัติงาน ณ พื้นที่สำหรับการกระจายสินค้า (Zone 3) มีไม่เพียงพอต่อการปฏิบัติงานในพื้นที่ดังกล่าว นอกจากนี้ เจ้าหน้าที่ศุลกากรบางรายยังมีประสบการณ์น้อยในการปฏิบัติงาน ดังนั้น กรมศุลกากรจึงจำเป็นต้องมีการวิเคราะห์งาน (Job Analysis) เพื่อใช้หารือร่วมกับสำนักงานคณะกรรมการข้าราชการพลเรือน สำหรับการขอเพิ่มกรอบ

อัตรากำลังเจ้าหน้าที่ที่จะปฏิบัติงาน ณ พื้นที่ดังกล่าว นอกจากนี้ ฝ่ายพัฒนาบุคลากรของกรมศุลกากรยังจำเป็นต้องจัดทำแผนการพัฒนาบุคลากรให้มีความรู้และทักษะที่เหมาะสมและรองรับกับการปฏิบัติงานในพื้นที่ดังกล่าวได้อย่างมีประสิทธิภาพ นอกจากนี้ยังอาจใช้วิธีการบัญญัติกฎหมายเพื่อมอบอำนาจให้เจ้าหน้าที่ของการท่าอากาศยานแห่งประเทศไทยเป็นผู้ปฏิบัติหน้าที่ในการบันทึกข้อมูลต่าง ๆ ในระบบศุลกากรแทนเจ้าหน้าที่ศุลกากร โดยยังคงอำนาจหน้าที่ของเจ้าหน้าที่ศุลกากรไว้เฉพาะการตรวจสอบความถูกต้องของข้อมูลที่บันทึกเข้าสู่ระบบ และเสนอข้อมูลผ่านการตรวจสอบแล้วให้แก่ผู้บังคับบัญชาตามสายการบังคับบัญชาพิจารณาอนุมัติต่อไป

2. ข้อเสนอแนะเชิงปฏิบัติการ

2.1 การจัดทำพื้นที่นาร่องสำหรับการกระจายสินค้าโดยหน่วยงานอื่น เช่น การท่าเรือแห่งประเทศไทยที่มีความพร้อมและสามารถที่จะเปิดดำเนินการพื้นที่สำหรับการกระจายสินค้าบริเวณท่าเรือกรุงเทพ (ท่าเรือคลองเตย) ได้ในเดือนกรกฎาคม 2566 เนื่องจากบริเวณดังกล่าวเป็นศูนย์กลางการขนส่งทั้งทางบกที่สามารถเชื่อมโยงการขนส่งสินค้าไปยังการขนส่งด้วยอากาศยาน ทำอากาศยานดอนเมือง ทำอากาศยานสุวรรณภูมิ และทำอากาศยานอุตะเภา และสามารถเชื่อมโยงการขนส่งทางเรือและทางราง (รถไฟ) ไปยังท่าเรือแหลมฉบังซึ่งตั้งอยู่ในพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor: EEC) ทั้งนี้ นอกเหนือจากพื้นที่บริเวณท่าเรือกรุงเทพ (คลองเตย) แล้วยังอาจกำหนดให้พื้นที่ EEC เป็นพื้นที่สำหรับการกระจายสินค้าได้ เนื่องจากบริเวณท่าเรือแหลมฉบังมีพื้นที่ที่อยู่ในอำนาจดำเนินการของการท่าเรือแห่งประเทศไทย เป็นพื้นที่ที่มีขนาดใหญ่ และไม่แออัดเหมือนกับท่าเรือกรุงเทพ (คลองเตย) อีกทั้งยังจุดศูนย์กลางการคมนาคมขนส่งทั้งทางบก ทางเรือ และทางราง (รถไฟ) ทั้งนี้ ในการริเริ่มพื้นที่นาร่องดังกล่าว จำเป็นจะต้องมีการแก้ไขประกาศกรมศุลกากร ที่ 115/2564 ลงวันที่ 27 กรกฎาคม 2564 ให้ครอบคลุมถึงการปฏิบัติพิธีการศุลกากรทางอิเล็กทรอนิกส์สำหรับศูนย์บริการศุลกากรเพื่อกระจายสินค้า ณ พื้นที่สำหรับกระจายสินค้า บริเวณท่าเรือกรุงเทพ หรือออกประกาศกรมศุลกากรฉบับใหม่ เพื่อรองรับการดำเนินการในพื้นที่ดังกล่าวโดยเฉพาะ

2.2 จัดทำแผนขยายพื้นที่ศูนย์บริการศุลกากรเพื่อกระจายสินค้า ณ พื้นที่สำหรับการกระจายสินค้า (Zone 3) สำนักงานศุลกากรตรวจสินค้าท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง เช่น กรมศุลกากร บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ผู้ประกอบกิจการกระจายสินค้า ควรร่วมกันจัดทำแผนการขยายพื้นที่ดังกล่าวเพื่อนำมาจัดการดำเนินการขยายพื้นที่ดังกล่าว หรือจัดหาพื้นที่ใหม่ที่มีศักยภาพและความพร้อมในการเป็นพื้นที่สำหรับการกระจายสินค้า และการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Multimodal Transportation) โดยอาจจัดทำเป็นแผนการดำเนินการทั้งในระยะกลาง และระยะยาว อย่างไรก็ตาม ในการขยายพื้นที่ดังกล่าวจำเป็นต้องพิจารณาในประเด็นอัตรากำลังของเจ้าหน้าที่ศุลกากรที่จะปฏิบัติงานในพื้นที่ดังกล่าวด้วย

2.3 การพัฒนาขีดความสามารถให้แก่เจ้าหน้าที่ศุลกากร กรมศุลกากรควรมีการจัดการฝึกอบรมหรือศึกษาดูงานของต่างประเทศ โดยอาจมอบหมายเจ้าหน้าที่ศุลกากรที่เคยปฏิบัติงานเกี่ยวกับพิธีการศุลกากรส่งออก หรือผ่านแดนมาให้ความรู้แก่เจ้าหน้าที่ศุลกากรที่เป็นข้าราชการบรรจุใหม่ หรือเจ้าหน้าที่ศุลกากรที่ยังไม่มีประสบการณ์การปฏิบัติงานในเรื่องดังกล่าวมา

ก่อน หรืออาจจัดโครงการฝึกอบรมโดยเชิญเจ้าหน้าที่ศุลกากรจากต่างประเทศที่มีประสบการณ์ในการปฏิบัติพิธีการศุลกากรกระจายสินค้ามาให้ความรู้แก่เจ้าหน้าที่ของกรมศุลกากร ซึ่งอาจจะเป็นการประชุมเชิงปฏิบัติการในรูปแบบทางกายภาพ หรือแบบเสมือนจริงผ่านระบบออนไลน์

2.4 การอนุญาตให้ยื่นข้อมูลและเอกสารผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ของกรมศุลกากร (Thai Customs Electronic System: TCES) และการใช้ระบบคิวอาร์โค้ด (QR Code System) โดยจำเป็นต้องแก้ไขเพิ่มเติมประกาศกรมศุลกากร ที่ 115/2564 ลงวันที่ 27 กรกฎาคม 2564 เพื่อให้ผู้ประกอบการกระจายสินค้าที่ประสงค์จะบรรจุของนำเข้าและของผ่านแดน ณ สำนักงานศุลกากรหรือด่านศุลกากรต้นทางสามารถทำได้ภายใต้การควบคุมของพนักงานศุลกากร โดยยื่นคำร้องขอคัดแยกและบรรจุในระบบ e-Import หรือ e-Transit ระบบใดระบบหนึ่งบนหน้าจอคอมพิวเตอร์ของตนเองที่เชื่อมโยงกับระบบอิเล็กทรอนิกส์ของกรมศุลกากร (Thai Customs Electronic System : TCES) อยู่แล้ว พร้อมแนบไฟล์บัญชีสินค้าล่วงหน้า (Pre-Manifest) เพื่อส่งข้อมูลเข้าสู่ระบบฯ ให้แก่สำนักงานศุลกากรหรือด่านศุลกากรต้นทาง เมื่อระบบ TCES ได้รับข้อมูลเรียบร้อยแล้วจะสร้างรหัสตอบรับและจัดส่งไปพร้อมกับคิวอาร์โค้ดให้แก่ผู้ประกอบการกระจายสินค้าผ่านทางไปรษณีย์อิเล็กทรอนิกส์ที่ให้ไว้ขณะกรอกข้อมูลเพื่อยื่นคำร้องขอคัดแยกและบรรจุในระบบ e-Import หรือ e-Transit สำหรับใช้ในการปฏิบัติพิธีการศุลกากรต่อไป ทั้งนี้ การอนุญาตให้ยื่นข้อมูลและเอกสารผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ของกรมศุลกากร (Thai Customs Electronic System: TCES) และการใช้ระบบคิวอาร์โค้ด (QR Code System) ดังกล่าวจำเป็นต้องมีการแก้ไขเพิ่มเติมประกาศกรมศุลกากร ที่ 115/2564 ลงวันที่ 27 กรกฎาคม 2564 เช่นกัน เพื่อให้ผู้ส่งออกหรือตัวแทนผู้ส่งออกสามารถส่งข้อมูลคำร้องขอนำเข้าพื้นที่ศุลกากรศุลกากรเพื่อกระจายสินค้าผ่านระบบดังกล่าวได้เช่นกัน

3. ข้อเสนอแนะในการทำวิจัยครั้งต่อไป

ขอบเขตของการวิจัยในครั้งนี้ ครอบคลุมเฉพาะการศึกษาปัญหาและอุปสรรคที่เกิดขึ้นในการปฏิบัติพิธีการศุลกากร ณ พื้นที่สำหรับการกระจายสินค้า (Zone 3) เขตปลอดอากรท่าอากาศยานสุวรรณภูมิภายหลังการปรับปรุงกระบวนการ ซึ่งเป็นการปฏิบัติพิธีการศุลกากรเพื่อรองรับการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Multimodal Transportation) แต่เพียงเท่านั้น อย่างไรก็ตาม ก็ดี สำหรับการวิจัยครั้งถัดไป ผู้วิจัยเห็นว่า การศึกษาเปรียบเทียบกระบวนการปฏิบัติพิธีการศุลกากร เพื่อรองรับการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบในพื้นที่สำหรับการกระจายสินค้าของประเทศไทยกับต่างประเทศ อาจช่วยให้การปรับปรุงกระบวนการปฏิบัติพิธีการศุลกากรดังกล่าวของประเทศไทยมีประสิทธิภาพ และรองรับกับการนำเข้า-ส่งออกข้ามพรมแดนและการเติบโตของพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ได้ดียิ่งขึ้น