

ด้านศุลกากรมาบตาพุด

- ข้อมูลทั่วไปด้านศุลกากรมาบตาพุด

ด้านศุลกากรมาบตาพุดได้รับมอบอำนาจดูแลพื้นที่ในจังหวัดระยองทั้งหมด และพื้นที่บางส่วนของจังหวัดชลบุรี ได้แก่ สนามบินนานาชาติอู่ตะเภา และท่าเรือจุลเสม็ด ซึ่งโดยสรุปแล้วมีจำนวนท่าเทียบเรือในความดูแลรวม 15 แห่ง ซึ่งประกอบด้วยท่าเทียบเรือของเอกชน 14 ท่า และมีท่าเรือที่เป็นท่าเทียบท่าเรือศุลกากรอีก 1 ท่า ได้แก่ ท่าเทียบเรือ TPT ทั้งนี้ สำหรับการบริหารของด้านศุลกากรจะแบ่งออกเป็นสองฝ่าย ได้แก่ ฝ่ายบริการศุลกากร กับ ฝ่ายควบคุมและสิทธิประโยชน์ ซึ่งภายในฝ่ายบริการศุลกากรยังได้แบ่งย่อยลงมาตามลักษณะงาน เช่น 1)งานบริการสินค้าเข้า/ออก (General Cargo) สินค้าประเภทนี้ ได้แก่ พวุกอุตสาหกรรม โครงสร้างพื้นฐาน รวมถึงพวก Project Cargo ที่จะนำมาก่อสร้างโรงงานปิโตรเคมี โรงงานเหล็กโครงสร้าง ซึ่งส่วนใหญ่จะเป็นสินค้าประเภทสินค้าเทกองหรือ Bulk Cargo มากกว่าสินค้าตู้ 2)งานบริการด้านปิโตรเลียม มีสัดส่วนปริมาณงานร้อยละ 90 ของปริมาณงานทั้งหมด ซึ่งทางศุลกากรได้ให้บริการด้านการตรวจปล่อยสินค้าปิโตรเลียมและของเหลว 3)งานบริการไปรษณีย์ ซึ่งส่งมาถึงผู้รับในเขตจังหวัดระยอง โดยเป็นสินค้าจำพวกชิ้นส่วนต่างๆที่มีความสำคัญและจำเป็นเร่งด่วนต่อโรงงานเป็นอย่างมาก โดยทางไปรษณีย์กลางที่กรุงเทพฯจะพิจารณาตามพื้นที่ตั้งของโรงงานว่าอยู่ใกล้พื้นที่ด้านศุลกากรใด จึงจะมอบหมายให้ทำหน้าที่ดำเนินงานพิธีการศุลกากรให้

ด้านการให้บริการของด้านศุลกากรจะบริการแบบเบ็ดเสร็จ กล่าวคือ ให้บริการงานการผ่านพิธีการศุลกากร การชำระอากร การตรวจสินค้า การคืนอากร และจะรวมถึงกระบวนการอื่นๆที่เกี่ยวข้องเพื่อช่วยอำนวยความสะดวกแก่ผู้ประกอบการในพื้นที่มากขึ้น ทั้งนี้ ในการประกอบกิจการของท่าเทียบเรือแต่ละท่าในท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด จะมีศักยภาพที่แตกต่างกันขึ้นกับแต่ละธุรกิจ ซึ่งสินค้านำเข้าหลักบริเวณนี้ ได้แก่ น้ำมันเชื้อเพลิง พวกเคมีอินทรีย์ เหล็กกล้า เครื่องปฏิกิริยาคีเลียร์ รวมถึงของที่ทำจากเหล็กและเหล็กกล้า ส่วนสินค้าส่งออกเป็นสินค้าจำพวกเชื้อเพลิงน้ำมันดิบ สารเคมีอินทรีย์พวกโพลิฟิน รวมถึงของที่ทำจากเหล็กและเหล็กกล้า

- การดำเนินงานในปัจจุบัน

สำหรับการดำเนินงานของศุลกากร เนื่องจากสินค้าที่ขนส่งผ่านท่าเรือส่วนใหญ่เป็นสินค้าเหลว ซึ่งเจ้าหน้าที่ศุลกากรจำเป็นต้องตรวจวัดทุกครั้ง ไม่สามารถยกเว้นการตรวจได้ เนื่องจากต้องนำผลการคำนวณปริมาตรสินค้าที่ขนส่งจริงมาเป็นเกณฑ์พิจารณาคำนวณภาษีอากร ซึ่งสำหรับการนำเข้านั้น ทางศุลกากรจะสุบถ่ายสินค้าเหลวจากเรือมาเก็บยังถังเก็บสินค้า จากนั้นทำการวัดปริมาตรแล้วจึงทำการปล่อยสินค้า ส่วนกรณีส่งออกในปัจจุบันไม่มีการเก็บค่าภาษีอากร ซึ่งในขั้นตอนการตรวจสินค้าขาออก ทางเจ้าหน้าที่ศุลกากรไม่ต้องทำการวัดแต่อาศัยมิเตอร์ในการคำนวณปริมาตรการขนส่งแทน ซึ่งทางศุลกากรได้จัดหานักวิทยาศาสตร์อยู่ประจำที่บริเวณด่าน 1 ท่าน เพื่อช่วยอำนวยความสะดวกในการดำเนินงาน นอกจากนี้ ในกรณีเป็นสินค้าตู้และอยู่ในสถานะต้องตรวจสอบสินค้านั้น รถบรรทุกสินค้าจะนำตู้สินค้าเข้าไปยังท่าเทียบเรือที่พี่ที่ก่อน และเจ้าหน้าที่จะเข้าไปตรวจสินค้าบริเวณภายในลานตรวจ ซึ่งขั้นตอนนี้ต้องประกอบด้วยสายเรือ และสก็ฟยาน ได้แก่ ท่าเรือและตัวแทนผู้ส่งออกร่วมกันตรวจ

ในการปฏิบัติงานของศุลกากรในปัจจุบันได้ใช้ระบบ Paperless ซึ่งเป็นส่วนสำคัญที่ช่วยลดต้นทุนเอกสารที่ต้องใช้ และนอกเหนือจากการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ ทางท่าเรือได้ให้บริการแก่เรือค้าชายฝั่งด้วย แต่ทั้งนี้ จะเป็นสินค้าประเภทของเหลวเช่นเดียวกัน นอกจากนี้ เมื่อพิจารณาเทียบความหลากหลายของสินค้ากับท่าเรือแหลมฉบัง จะเห็นว่าท่าเรือแหลมฉบังมีความหลากหลายของสินค้านอกจากนี้เนื่องด้วยสินค้าหลักของท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุดเป็นสินค้าเหลว และอุตสาหกรรมหลักมีไม่กี่ราย

ในการดำเนินงานนำเข้า/ส่งออกสินค้า ท่าเรือทั้ง 15 แห่งจะต้องดำเนินงานแจ้งต่อศุลกากรทุกครั้ง แม้ว่าเป็นเรือค้าชายฝั่ง โดยทางศุลกากรมีเจ้าหน้าที่อยู่ประจำด่านรวมทั้งสิ้น 60 คน ซึ่งจะแยกตามการดำเนินงานออกเป็นสองฝ่ายดังที่กล่าวข้างต้น ให้บริการตลอด 24 ชั่วโมง

- การประสานงานร่วมกับหน่วยงานอื่นภายในท่าเรือ

ทางศุลกากรและการนิคมฯได้มีการประสานงานกันตลอด ส่วนใหญ่เป็นประเด็นด้านความปลอดภัยและมีการประชุมร่วมกัน แต่ทั้งนี้ ยังไม่มีการส่งข้อมูลร่วมกันอย่างเป็นทางการ และเนื่องด้วยการส่งออกไม่มีการจัดเก็บภาษีศุลกากร แต่จะมีค่าภาษีสรรพสามิต ซึ่งการประสานงานร่วมกันระหว่างฝ่ายสรรพสามิตและศุลกากรยังไม่พบปัญหาใด

- ปัญหา/อุปสรรคในการดำเนินงาน

สำหรับปัญหาที่พบบ่อย ได้แก่ เรื่องการเก็บค่า Demurrage Charge ของท่าเรือ ในกรณีที่ไม่สามารถนำเรือสินค้าออกจากท่าเรือได้ตามเวลาที่กำหนด ซึ่งมีค่าใช้จ่ายที่ค่อนข้างสูง นอกจากนี้ เนื่องด้วยเทคโนโลยีในปัจจุบันสามารถติดตามตำแหน่งเรือสินค้าได้ ทางท่าเทียบเรือจึงได้จัดให้มี Contact Point ซึ่งช่วยประสานงานระหว่างท่าเทียบเรือและผู้ประกอบการ เพื่อร่วมกันเตรียมวิธีแก้ปัญหา ในกรณีที่การขนส่งสินค้าประสบปัญหาต่างๆ ซึ่งเมื่อเรือสินค้ามาถึงจะสามารถแก้ไขปัญหาได้รวดเร็ว

- แนวทางพัฒนาเพื่อรองรับการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน

สำหรับการดำเนินงานสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนจะเป็นส่วนสนับสนุนงานของฝ่ายควบคุมและสิทธิประโยชน์มากกว่างานของฝ่ายบริการศุลกากร โดยเฉพาะอุตสาหกรรมรถยนต์ ซึ่งได้สิทธิพิเศษทางภาษีอากร ส่วนงานด้านปิโตรเลียมอาจไม่แตกต่างจากเดิมมาก เนื่องจากยังคงต้องตรวจวัดปริมาณสินค้า ทั้งนี้ สำหรับศุลกากรได้จัดให้มีการอบรมเจ้าหน้าที่ถึงการพิสูจน์แหล่งกำเนิดสินค้า เพื่อลดช่องว่างที่จะก่อให้เกิดการทุจริตในการดำเนินงานขนส่งสินค้า

3. บทวิเคราะห์ของผู้วิจัย

- ประสิทธิภาพการดำเนินงาน

เนื่องด้วยการบริหารจัดการท่าเทียบเรือภายในท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด ได้บริหารโดยหน่วยงานภาคเอกชน ส่งผลให้การดำเนินงานต่างๆ มีความสะดวกรวดเร็ว และเนื่องด้วยสินค้าเกือบทั้งหมดเป็นสินค้าเหลว ดังนั้นการขนส่งภายในท่าเรือจึงใช้ระบบการขนส่งทางท่อ ซึ่งมีข้อดีในเรื่องความเป็นระเบียบ รวมถึงสามารถขนส่งสินค้าได้สะดวก

- ปัญหา/อุปสรรคสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้าที่ทำเรือ
เนื่องจากสินค้าที่ขนส่งภายในท่าเรือเกือบทั้งหมดเป็นสินค้าเหลว ทำให้ไม่สามารถยกเว้นการตรวจสินค้าได้ เนื่องด้วยต้องใช้ค่าปริมาตรในการคำนวณค่าภาษี จึงก่อให้เกิดต้นทุนด้านเวลาในการดำเนินงาน และในขั้นตอนตรวจสอบสินค้าจำเป็นต้องมีหน่วยงานหลายฝ่ายเข้ามาเกี่ยวข้อง ทำให้ต้องใช้เวลาในการรวมกลุ่มผู้ดำเนินงาน ซึ่งในปัจจุบันได้ประสบปัญหาค่าบริการเพิ่มเติมจากการที่เรือสินค้าจอดภายในท่าเรือเกินกว่าที่กำหนดไว้ นอกจากนี้ สำหรับการประสานงานร่วมกันระหว่างท่าเรือและศุลกากร ณ ปัจจุบันยังไม่มี การแชร์ข้อมูลระหว่างกันอย่างเป็นทางการ

นอกจากประเด็นที่กล่าวข้างต้น เนื่องด้วยท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุดอยู่ภายใต้ความดูแลของการนิคมฯ ซึ่งการคิดค่าภาระต่างๆจะขึ้นกับการนิคมฯ ส่งผลให้ทางท่าเทียบเรือไม่สามารถยืดหยุ่นค่าภาระให้แก่ผู้ใช้บริการได้อย่างเต็มที่ รวมถึงบางท่าเทียบเรือยังติดข้อจำกัดเรื่องสัญญาสัมปทาน ส่งผลให้ไม่สามารถดำเนินงานขยายพื้นที่หน้าท่าได้โดยสะดวก

- ความพร้อมต่อการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน
สำหรับการดำเนินงานรองรับการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน ทางท่าเรือได้พิจารณาแนวทางพัฒนาระบบ RFID มาช่วยในการดำเนินงาน รวมถึงส่งเสริมพัฒนาศักยภาพของเจ้าหน้าที่ศุลกากร

3.9 ท่าเรือน้ำลึกสงขลา (Songkhla Port)

1. ข้อมูลทั่วไป (สุมาลี สุขตานนท์ และคณะ, 2552)

ท่าเรือน้ำลึกสงขลา ตั้งอยู่บริเวณหมู่ที่ 7 ถนนสงขลา-ระโนด ตำบลหัวเขา อำเภอสิงหนคร จังหวัดสงขลา อยู่ห่างจากอำเภอหาดใหญ่ประมาณ 50 กิโลเมตร และห่างจากชายแดนไทย-มาเลเซียประมาณ 100 กิโลเมตร ในส่วนของท่าเรือฯ สร้างเสร็จในปี พ.ศ.2529 อยู่ในความดูแลของกระทรวงการคลัง และทางกระทรวงฯ ได้มอบหมายให้อธิบดีกรมธนารักษ์ทำหน้าที่ควบคุมและพิจารณาการต่อสัญญาการรับสัมปทาน ซึ่ง ณ ตอนนั้นทางรัฐบาลได้มีนโยบายที่จะให้เอกชนเข้ามาบริหารเพื่อให้กิจการของท่าเรือสามารถดำเนินงานอย่างมีประสิทธิภาพสูงสุด ซึ่งทางบริษัทเจ้าพระยาท่าเรือสากล จำกัด (C.T. International Line Company., Ltd.: CTIC) ได้ชนะการประมูลและได้เข้ามาบริหารท่าเรือน้ำลึกสงขลาตั้งแต่ปี พ.ศ.2531 เป็นต้นมา โดยที่รูปแบบเงื่อนไขของสัญญาสัมปทาน คือ สัญญาแรกมีอายุ 10 ปี และหลังจากนั้นจะต้องทำการต่อสัญญาทุกๆ 5 ปีและสำหรับงานด้านศุลกากร ได้อยู่ในความดูแลของด่านศุลกากรสงขลา ทั้งนี้ สำหรับแผนที่ตั้งท่าเรือน้ำลึกสงขลา แสดงดังภาพที่ 3-27



ภาพที่ 3-27 ตำแหน่งที่ตั้งท่าเรือน้ำลึกสงขลา
(ที่มา: บริษัทเจ้าพระยาท่าเรือสากลจำกัด, สไลด์)

ท่าเรือน้ำลึกสงขลา มีขนาดพื้นที่ท่าเรือทั้งหมดประมาณ 72 ไร่ แบ่งเป็นพื้นที่ท่าบก 12 ไร่ และพื้นที่ถมทะเล 60 ไร่ มีท่าเทียบเรือจำนวนรวม 3 ท่า มีความยาวรวม 510 เมตร โดยเป็นท่าเทียบเรือสินค้าทั่วไป 2 ท่า มีขนาดความยาว 180 และ 175 เมตร และท่าเทียบเรือสินค้าตู้คอนเทนเนอร์จำนวน 1 ท่า มีขนาดความยาวหน้าท่า 155 เมตร มีความลึกร่องน้ำ 9 เมตร ยาว 4 กิโลเมตร กว้าง 120 เมตร และบริเวณแอ่งกลับลำเรือกว้าง 300 เมตร ซึ่งท่าเรือสามารถรับเรือสินค้าขนาด 9,000-20,000 เดทเวทตัน มีความยาวไม่เกิน 173 เมตร กว้างไม่เกิน 25 เมตร และกินน้ำลึกไม่เกิน 8.23 เมตร ส่วนภายในท่าเรือมีขนาดลานตู้คอนเทนเนอร์รวม 50,000 ตร.ม. สามารถวางตู้สินค้าได้ 5,400 ที่อยู่ ขนาดลานบรรจุตู้สินค้า 440 ตร.ม. ขนาดพื้นที่โรงพักสินค้า 6,700 ตร.ม. และพื้นที่วางสินค้าทั่วไป 9,300 ตร.ม. และมีห้วจ่ายไฟฟ้าสำหรับตู้สินค้าเย็น 340 จุด ซึ่งท่าเรือมีกำลังความสามารถรับสินค้าทั่วไปได้ 1.5 ล้านตันต่อปี และสินค้าตู้คอนเทนเนอร์ 150,000 ที่อยู่ต่อปี นอกจากนี้ ยังมีพื้นที่ให้บริการท่าเรือสำหรับกิจกรรมบนแท่นขุดเจาะน้ำมันอีกด้วย และในส่วนการให้บริการขนส่งสินค้าของท่าเรือไปยังปลายทางที่สาม ส่วนใหญ่ได้ส่งออกไปยังประเทศจีนและฮ่องกง คิดเป็นร้อยละ 33 ในทวีปยุโรปร้อยละ 15 ทางฝั่งสหรัฐอเมริการ้อยละ 14 ประเทศญี่ปุ่นร้อยละ 10 ออสเตรเลียร้อยละ 4 และประเทศอื่นๆอีกร้อยละ 22 ทั้งนี้ บริเวณพื้นที่ภายในท่าเรือน้ำลึกสงขลา แสดงดังภาพที่ 3-28



ภาพที่ 3-28 บริเวณพื้นที่ภายในท่าเรือน้ำลึกสงขลา

2.สรุปบทสัมภาษณ์เจ้าหน้าที่ท่าเรือกรุงเทพ และเจ้าหน้าที่สำนักงานศุลกากรท่าเรือกรุงเทพ เจ้าหน้าที่ท่าเรือน้ำลึกสงขลา

- ประเภทสินค้าและกลุ่มผู้ใช้บริการท่าเรือ

สำหรับสินค้าที่ขนส่งผ่านท่าเรือน้ำลึกสงขลา โดยพิจารณาตามสัดส่วนแล้ว มีสินค้าตู้คอนเทนเนอร์คิดเป็นร้อยละ 70-80 ส่วนสินค้าที่เหลือจะเป็นสินค้าทั่วไป นอกจากนี้ เมื่อพิจารณาประเภทสินค้า สินค้าส่งออกหลัก ได้แก่ ยางพารา ไม้ยาง น้ำมันยาง ถั่วมียาง และกุ้ง ส่วนสินค้านำเข้าหลัก ได้แก่ ปลาทูน่า โดยจะนำเข้ามาเพื่อแปรรูปเป็นปลาทูน่ากระป๋องเป็นการเพิ่มมูลค่าให้แก่สินค้า

สำหรับเรือสินค้าที่ขนส่งผ่านท่าเรือประจำจะเป็นเรือ Feeder วิ่งไปส่งเรือใหญ่ และกลุ่มลูกค้าผู้ใช้บริการท่าเรือ ที่จะขนส่งสินค้าไปทางฝั่งตะวันออก จะไปยังประเทศฮ่องกง เวียดนาม และไต้หวัน ส่วนกลุ่มที่ไปทางฝั่งตะวันตก โดยภาพรวมแล้วจะขนส่งผ่านท่าเรือน้ำลึกสงขลา แล้วไปถ่ายลำที่ประเทศสิงคโปร์ทั้งหมด ซึ่งเรือสินค้าที่ขนส่งไปยังประเทศฮ่องกงและเวียดนามจะเป็นเรือสินค้าขนาดเล็ก มีความจุประมาณ 800 ทีอียู แต่ทั้งนี้ ในการปฏิบัติงานจริงนั้น ทางท่าเรือน้ำลึกสงขลาจะไม่สามารถจุได้ถึง 800 ทีอียู เนื่องจากเรือสินค้าต้องแบ่งพื้นที่เก็บตู้สินค้าส่วนหนึ่งให้แก่สินค้าที่ทำเรือประเทศกัมพูชา รวมถึงสินค้าของท่าเรือน้ำลึกสงขลาส่วนใหญ่เป็นสินค้าหนัก ส่งผลให้โดยรวมสามารถรับได้แค่ 600 ทีอียูเท่านั้น

- การดำเนินงานในปัจจุบัน

ปัจจุบันทางบริษัทได้ให้บริการเฉพาะงานท่าเรือเพียงอย่างเดียว ส่วนงานด้านการขนส่งสินค้า การดำเนินเอกสารพิธีการศุลกากร ทางผู้นำเข้า/ส่งออกจะติดต่อผ่านบริษัทผู้บริหารจัดการขนส่งสินค้า/ชิปปิ้ง เพื่อให้ดำเนินการแทน และในส่วนพื้นที่ถนนทางเข้า ทางบริษัทจะเป็นผู้ดูแลปรับปรุงเอง ทั้งนี้ ในการให้บริการของท่าเรือในหนึ่งสัปดาห์มีเรือขนส่งสินค้าตู้คอนเทนเนอร์จำนวน 6 ลำ และขนส่งสินค้าทั่วไปจำนวน 2 ลำ รวมเป็น 8 ลำ ซึ่งสถิติการขนส่งสินค้าตู้ของท่าเรืออยู่ที่ 130,000 ตู้ต่อปี (รวมทั้งขาเข้า/ขาออก) ส่วนสายเรือที่มายังท่าเรือสงขลา ปัจจุบันมีประมาณ 10-20 ราย และในการปฏิบัติงานขนส่งสินค้า ทางท่าเรือได้มีการกำหนด Closing time ซึ่งปัจจุบันการให้บริการได้มีความยืดหยุ่นต่อผู้ใช้บริการ โดยปัจจุบันมี Closing time เหลือ 3 ชั่วโมงก่อนเรือเข้า (ไม่รวมศุลกากร)

สำหรับด้านสัญญาสัมปทานนั้น จะเกี่ยวข้องในประเด็นการดูแลจัดการทรัพย์สินและการจ่ายค่าเช่า ซึ่งการดำเนินงานต่างๆของท่าเรือ ทางกรมธนารักษ์จะไม่ยุ่งเกี่ยว ในขณะที่หากมีการปลูกสร้างหรือตัดแปลง เปลี่ยนแปลงทรัพย์สินแล้ว ทางท่าเรือต้องแจ้งให้แก่ทางกรมธนารักษ์รับทราบ

- การประสานงานร่วมกับทางเจ้าหน้าที่ศุลกากร

สำหรับการประสานงานระหว่างเจ้าหน้าที่ท่าเรือและศุลกากร ณ ปัจจุบันยังไม่สามารถเชื่อมโยงข้อมูลถึงกันได้ แต่ทั้งนี้ ทางท่าเรือจะจัดส่งข้อมูลด้านการปฏิบัติงาน เช่น สถิติตู้สินค้าเข้า-ออกให้แก่ศุลกากรตลอด เพื่อใช้ดำเนินงานต่อไป ซึ่งในภาพโดยรวมการประสานงานยังไม่พบปัญหาใด

- จุดเด่น/อุปสรรคในการดำเนินงาน

- จุดเด่นในการดำเนินงาน

การให้บริการของท่าเรื่อน้ำลึกสงขลามีความคล่องตัว และมีความยืดหยุ่นในการทำงานสามารถเจรจาได้ ในกรณีผู้นำเข้า/ส่งออกมีปัญหาข้อจำกัดใดๆ นอกจากนี้ สำหรับจุดเด่นของท่าเรื่อน้ำลึกสงขลาที่ทำให้ผู้นำเข้า/ส่งออกบางกลุ่มใช้บริการท่าเรื่อน้ำลึกสงขลาแทนการขนส่งผ่านท่าเรือปักษ์ซึ่งมีต้นทุนถูกกว่าหรือใกล้เคียงกัน เนื่องจากท่าเรื่อน้ำลึกสงขลาอยู่ภายในประเทศจะมีความสะดวกมากกว่า การติดต่อสื่อสารทำได้ง่ายกว่า รวมถึงความเสี่ยงในการขนส่งสินค้าน้อยกว่า เนื่องด้วยขนส่งทางท่าเรื่อน้ำลึกสงขลา สินค้าสามารถขนถ่ายลงเรือสินค้าได้ทันที

- อุปสรรคในการดำเนินงาน

สำหรับอุปสรรคการดำเนินงานของท่าเรื่อน้ำลึกสงขลา พบในประเด็นสัญญาสัมปทานมีระยะเวลาที่ค่อนข้างสั้น (ครั้งแรกอายุสัญญาสัมปทานนาน 10 ปี หลังจากนั้นต่อสัญญาทุก 5 ปี) ส่งผลให้การลงทุนพัฒนาเครื่องมือต่างๆภายในท่าเรือมีความเสี่ยงจึงไม่สามารถพัฒนาได้มากนัก และลักษณะการออกแบบพื้นที่ภายในท่าเรือยังเป็นแบบสมัยเดิม พื้นที่ลานภายในท่าเรือมีแต่ลานขนาดเล็ก ซึ่งไม่อำนวยในการติดตั้งเครื่องมือยกขนตู้สินค้าที่มีประสิทธิภาพสูงขึ้น นอกจากนี้ บริเวณหน้าท่าไม่มีเครนสำหรับยกขนถ่ายตู้สินค้า ส่งผลให้เรือสินค้าที่จะเข้ามาใช้บริการต้องเป็นเรือที่มีเครน ซึ่งในปัจจุบันเรือที่มีเครนมีค่อนข้างน้อยในตลาดการขนส่ง รวมถึงความลึกร่องน้ำของท่าเรือมีความลึกน้อยกว่าที่ออกแบบไว้ ส่งผลให้ไม่สามารถไปตั้งเครนในร่องน้ำได้

นอกจากประเด็นที่กล่าวข้างต้น ยังพบอุปสรรคในเรื่องแหล่งอุตสาหกรรม และสินค้าของ
ภายใต้มีไม่เยอะ รวมถึงการขนส่งสินค้าไปยังประเทศฝั่งตะวันออก เช่น จีน ญี่ปุ่น เกาหลี กรณีเลือกขน
ส่งผ่านท่าเรือปีนังจะมีต้นทุนดำเนินงานขนส่งที่ต่ำกว่า เนื่องจากท่าเรือน้ำลึกสงขลาต้องไปขนถ่ายลำที่
สิงคโปร์ นอกจากนี้ การปฏิบัติงานของท่าเรือน้ำลึกสงขลายังพบปัญหาเรื่องมลพิษ ซึ่งทำให้การ
ดำเนินงานพัฒนาต่างๆเป็นไปได้ลำบาก รวมถึงเส้นทางที่เข้าสู่ท่าเรือน้ำลึกสงขลาในปัจจุบัน รถบรรทุก
จำเป็นต้องใช้เส้นทางผ่านสะพานติณสูลานนท์ ซึ่งหากเกิดกรณีทางการเมือง เกิดการประท้วงปิดสะพาน
ฯแล้ว จะส่งผลกระทบต่อท่าเรือฯโดยตรง

- แนวทางการพัฒนาเพื่อรองรับการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน

สำหรับแผนพัฒนาท่าเรือน้ำลึกสงขลาได้มีนโยบายติดตั้งเครนเพิ่มเติม 3 จุด โดยระยะแรก
เริ่มจะติดตั้ง 2 จุดก่อน ซึ่งปัจจุบันอยู่ระหว่างการศึกษ EIA และหากติดตั้งเสร็จสิ้นทั้งสามจุดจะช่วย
เพิ่มความสามารถในการรองรับตู้สินค้าเป็น 420,000 ทีอียู แต่ทั้งนี้ ในส่วนของแผนงานด้านการขนส่ง
ทางน้ำ ของการดำเนินงานเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน ทางท่าเรือเองยังไม่เห็นภาพที่ชัดเจน

เจ้าหน้าที่ด้านศุลกากรสงขลา

- การดำเนินงานในปัจจุบัน

ด้านศุลกากรสงขลา เป็นด้านศุลกากรทางทะเลด้านอ่าวไทย แต่เดิมตั้งอยู่ที่ถนนนครใน
ตำบลบ่อยาง อำเภอเมือง จังหวัดสงขลา ซึ่งต่อมาหลังจากมีการก่อสร้างท่าเรือน้ำลึกสงขลา จึงได้สร้าง
อาคารด้านศุลกากรแห่งใหม่อยู่บริเวณปากทางเข้าท่าเรือน้ำลึก ถนนสงขลา-นครศรีธรรมราช ตำบลหัว
เขา อำเภอสิงหนคร จังหวัดสงขลา เปิดดำเนินการอย่างเป็นทางการในปี พ.ศ.2532 มีพื้นที่รับผิดชอบใน
เขตพื้นที่จังหวัดพัทลุง และสงขลา ยกเว้นเขตรับผิดชอบของด้านศุลกากรสะเดา ด้านศุลกากรปาดังเบ
ซาร์ และด้านศุลกากรท่าอากาศยานหาดใหญ่

การดำเนินงานของเจ้าหน้าที่ศุลกากร จะนั่งประจำที่บริเวณเครื่องชั่งน้ำหนักเพื่อควบคุม
สินค้าเข้า-ออกผ่านท่าเรือน้ำลึกสงขลา โดยทางศุลกากรได้จัดเวรเจ้าหน้าที่ในการให้บริการผู้มาติดต่อไว้
พร้อม สำหรับขั้นตอนการตรวจปล่อยตู้สินค้า มีสัดส่วนการตรวจตู้สินค้าขาเข้าประมาณร้อยละ 10-20
และตู้สินค้าขาออกประมาณร้อยละ 10 โดยความผิดในการตรวจสอบตู้ที่เคยพบ มีในเรื่องสินค้าขาดหรือ
สินค้าเกิน ทั้งนี้ สำหรับการปฏิบัติงานในกรณีตู้สินค้าอยู่ในสถานะไม่ต้องตรวจสอบ (Green line) ตู้
สินค้าสามารถผ่านไปตามระบบได้ทันที ส่วนกรณีที่ตู้สินค้าอยู่ในสถานะต้องตรวจสอบ (Red line) จะใช้
ระยะเวลาในการดำเนินงานไม่เกินครึ่งชั่วโมงต่อหนึ่งใบขน ยกเว้น ในกรณีที่มีความสงสัยเกี่ยวกับข้อมูล
เอกสารหรือสินค้า ซึ่งจะมีขั้นตอนการตรวจสอบเพิ่มมากขึ้น ระยะเวลาดำเนินงานอาจเกินครึ่งชั่วโมง

สำหรับสิ่งอำนวยความสะดวกในงานพิธีการศุลกากรนั้น ภายในท่าเรือน้ำลึกสงขลา มีเครื่อง
เอ็กซเรย์คอยช่วยอำนวยความสะดวกในขั้นตอนการตรวจตู้สินค้า ซึ่งนอกจากท่าเรือน้ำลึกสงขลาแล้ว ที่
บริเวณด้านศุลกากรสะเดาและด้านศุลกากรปาดังเบซาร์จะมีเครื่องเอ็กซเรย์อีกแห่งละเครื่อง เนื่องจาก
สินค้าที่ขนส่งผ่านนั้นมีมูลค่าสูง โดยในขั้นตอนการเอ็กซเรย์ของท่าเรือน้ำลึกสงขลาจะใช้ระยะเวลา 7-8
นาทีต่อหนึ่งตู้สินค้า

- การประสานงานร่วมกับทางเจ้าหน้าที่ท่าเรือ

เจ้าหน้าที่ท่าเรือและศุลกากรมีการประสานงานในด้านเอกสารการปฏิบัติงานต่างๆ โดยทางท่าเรือจะส่งสถิติการนำเข้า/ส่งออก ความเคลื่อนไหวของตู้สินค้าที่ผ่านเข้า-ออกรายเดือนให้แก่ศุลกากร

- ปัญหาอุปสรรคในการดำเนินงาน

เนื่องจากท่าเรื่อน้ำลึกสงขลาที่มีขนาดพื้นที่ค่อนข้างคับแคบ ความลึกร่องน้ำน้อย เรือสินค้าเข้ามาได้จำกัด รวมถึงบริเวณหน้าท่ายังไม่มีความพร้อมในการยกขนตู้สินค้า ส่งผลให้ในปัจจุบันยังประสบปัญหาเรือสินค้าจอดรอคิวหน้าท่า เช่น กรณีเรือสินค้าเทกองจอดเทียบท่า และอยู่ในขั้นตอนขนถ่ายสินค้า ซึ่งต้องใช้แรงงานคนขน จึงทำให้ต้องใช้เวลาหลายวันถึงจะขนถ่ายเสร็จหนึ่งลำ แต่หากเรือตู้สินค้าเข้ามาในขณะนั้น เรือสินค้าเทกองจะต้องถอยให้เรือสินค้าตู้เข้ามาก่อน แล้วเรือสินค้าเทกองค่อยถอยกลับเข้ามาใหม่ เกิดความไม่สะดวก นอกจากนี้ ปัจจุบันกิจกรรมภายในบริเวณท่าเรือมีทั้งการนำเข้า/ส่งออก รวมถึงสินค้าถ่ายลำ ซึ่งเนื่องด้วยติดปัญหาพื้นที่จัดเก็บตู้สินค้ามีความแออัด จึงไม่สามารถอำนวยความสะดวกให้แก่ผู้ใช้บริการที่ต้องการดำเนินกิจกรรมเกี่ยวกับการค้าชายฝั่งได้

สำหรับปัญหาด้านเอกสาร ปัจจุบันตู้สินค้าที่ต้องตรวจสอบและไม่ต้องตรวจสอบสามารถดำเนินงานเสร็จสิ้นภายในหนึ่งวัน แต่จะยกเว้นในกรณีที่มีเอกสารที่เกี่ยวข้องกับหน่วยงานอื่น เช่น ต้องมีใบอนุญาตจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ซึ่งอาจต้องใช้เวลาในการติดต่อดำเนินเรื่องเอกสาร ทั้งนี้ นอกเหนือจากปัญหาดังที่กล่าวข้างต้น ทางท่าเรือยังประสบปัญหาในเรื่องของมลพิษ

- แนวทางการพัฒนาเพื่อรองรับการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน

ทางศุลกากรได้พัฒนาระบบ National Single Window (NSW) เพื่อช่วยเชื่อมโยงข้อมูลเอกสารระหว่างหน่วยงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง ซึ่งในปัจจุบันศุลกากรได้พัฒนาระบบค่อนข้างพร้อม แต่ทั้งนี้ยังพบปัญหาในเรื่องหน่วยงานที่เกี่ยวข้องยังมีระบบที่ไม่สมบูรณ์ ส่งผลให้ยังมีความล่าช้าอยู่

หอการค้าจังหวัดสงขลา

- ข้อมูลทั่วไปหอการค้าจังหวัดสงขลา (หอการค้าจังหวัดสงขลา, 2552)

หอการค้าจังหวัดสงขลา จัดตั้งขึ้นตามพระราชบัญญัติหอการค้า พ.ศ.2509 เพื่อส่งเสริมการค้า อุตสาหกรรม เกษตรกรรม การเงินหรือเศรษฐกิจ อันมิใช่เป็นการแสวงหาผลกำไร หรือรายได้แบ่งปันกัน เริ่มก่อตั้งเมื่อปี พ.ศ.2526 เป็นหอการค้าลำดับที่ 15 ของประเทศไทย มีตำแหน่งตั้งอยู่ ถนนเลขที่ 29 ถนนโชติวิถีระยะกุด 4 อำเภอหาดใหญ่ จังหวัดสงขลา โดยในการก่อตั้งมีวัตถุประสงค์ดังนี้

- ส่งเสริมวิสาหกิจต่างๆ เพื่อประโยชน์ในทางการค้าอุตสาหกรรม เกษตรกรรม การเงิน และเศรษฐกิจในเขตจังหวัดสงขลา เช่น รวบรวมสถิติเผยแพร่ข่าวสารการค้า วิจัยเกี่ยวกับการค้าและเศรษฐกิจส่งเสริมการท่องเที่ยว การรับรองแหล่งกำเนิดสินค้า การวางมาตรฐานแห่งคุณภาพของสินค้า การตรวจสอบมาตรฐานสินค้า จัดตั้งและดำเนินการสถานการศึกษาที่เกี่ยวกับการค้า และเศรษฐกิจ พิพิธภัณฑสถานการค้า การจัดงานแสดงสินค้าการเป็นอนุญาโตตุลาการชี้ขาดข้อพิพาททางการค้า

- ปรึกษา และให้คำแนะนำแก่สมาชิกเกี่ยวกับการค้าอุตสาหกรรมเกษตรกรรม การเงินหรือเศรษฐกิจ และช่วยอำนวยความสะดวกต่างๆ ในการดำเนินธุรกิจของสมาชิก

- ให้คำปรึกษา และเสนอข้อแนะนำแก่หอการค้าไทย และรัฐบาลเพื่อพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศ

- ประสานงานในทางการค้าระหว่างผู้ประกอบการค้ากับทางราชการ
- เพื่อช่วยเหลือ และส่งเสริมการกุศล และสาธารณะสงเคราะห์
- ปฏิบัติกิจกรรมอื่นๆตามแต่จะมีกฎหมาย ระบุให้เป็นหน้าที่ของหอการค้าหรือตามที่ทางราชการมอบหมาย

- ไม่ประกอบกิจการค้า หรือไม่ดำเนินการทางการเมืองอย่างใดทั้งสิ้น

สำหรับสมาชิกของหอการค้าฯ จะแบ่งออกเป็น 4 ประเภท ได้แก่ สมาชิกสามัญ, สมาชิกวิสามัญ, สมาชิกสมทบ และสมาชิกกิตติมศักดิ์ ซึ่งสำหรับงานบริการที่จะได้รับการเป็นสมาชิก ได้แก่ การรับรองแหล่งกำเนิดสินค้า (Certificate of origin: C/O), การรับรองใบกำกับรายการสินค้า (Invoice), รับรองการเป็นสมาชิกเพื่อผลประโยชน์ในการติดต่อธุรกิจระหว่างประเทศ เปรียบเสมือนใบเบิกทางสู่ความสำเร็จทางการค้าต่อไป และให้สิทธิพิเศษแก่บุตรหลานของสมาชิก เพื่อเข้าศึกษาต่อในระดับอุดมศึกษา ณ มหาวิทยาลัยหอการค้าไทย ฯลฯ

- เปรียบเทียบการดำเนินงานขนส่งสินค้าระหว่างท่าเรือน้ำลึกสงขลาและท่าเรือปีนัง

ท่าเรือปีนังตั้งอยู่ใกล้ท่าเรือน้ำลึกสงขลา มีเรือและปริมาณการขนส่งตู้สินค้าที่สูง ซึ่งถือเป็นทางเลือกของผู้นำเข้า/ส่งออก ดังนั้น เมื่อพิจารณาระหว่างท่าเรือทั้งสองแห่ง ในด้านสิ่งอำนวยความสะดวกภายในท่าเรือ สำหรับบริเวณหน้าท่าของท่าเรือปีนังจะมีเครนคอยช่วยอำนวยความสะดวกในการขนถ่ายตู้สินค้า ในขณะที่ท่าเรือน้ำลึกสงขลาไม่มีเครนบริเวณหน้าท่า ทำให้ในการขนถ่ายสินค้าขึ้น-ลงจากเรือ ต้องอาศัยเครนที่มากับเรือบรรทุกสินค้าซึ่งขนาดของเครนยกขนจะขึ้นกับขนาดของเรือสินค้าได้ระวางมากแค่ไหน ถ้ามีพื้นที่มากจะได้เครนตัวใหญ่ ความเสี่ยงที่สินค้าจะได้รับความเสียหายจึงมีน้อย แต่ถ้าในกรณีที่มีพื้นที่สำหรับการใช้เครนตัวเล็ก โอกาสที่เครนจะเกิดความเสียหายจึงมีมาก ดังนั้น ทางท่าเรือน้ำลึกสงขลาจึงไม่รับขนถ่ายตู้สินค้าที่มีน้ำหนักเกิน เพราะฉะนั้น ตู้สินค้าที่มีน้ำหนักเกิน ซึ่งผู้นำเข้า/ส่งออกพยายามบรรจตู้สินค้า เพื่อลดต้นทุนนั้น ส่วนใหญ่จะไปออกทางฝั่งมาเลเซีย นอกจากนี้เมื่อเปรียบเทียบในด้านต้นทุนดำเนินงานแล้ว ทางท่าเรือปีนังจะมีต้นทุนที่ต่ำกว่า แต่ทั้งนี้ สำหรับผู้ใช้บริการจะคำนึงในด้านความปลอดภัยของสินค้าประกอบด้วย เนื่องจากการขนส่งผ่านท่าเรือปีนังต้องขนส่งทางถนนไปทางด่านสะเดาก่อน ความปลอดภัยของสินค้าจึงต่ำกว่าการขนส่งทางเรือโดยตรง

- ปัญหา/อุปสรรคในการดำเนินงาน

สำหรับปัญหาการดำเนินงานของท่าเรือน้ำลึกสงขลาในปัจจุบัน พบในเรื่องสัญญาสัมปทานมีอายุสั้นเกินไป (สัญญาแรก มีอายุสัญญา 10 ปี หลังจากนั้นต่อสัญญาทุก 5 ปี) ส่งผลให้ทางท่าเรือไม่เสี่ยงที่จะลงทุนเครื่องมือใหญ่ที่ช่วยอำนวยความสะดวก และท่าเรือมีความลึกร่องน้ำค่อนข้างน้อย และยังขาดด้านโครงสร้างพื้นฐาน จึงทำให้บางช่วงมีสภาพจราจรที่ติดขัดเป็นอย่างมาก ซึ่งขึ้นกับฤดูกาลผลิตสินค้า สภาพอากาศ นอกจากนี้ ยังประสบปัญหาเรื่องมลพิษ และปัญหาระบบนิเวศสิ่งแวดล้อม ซึ่งการดำเนินการขยายหรือปรับปรุงท่าเรือสงขลา ชาวบ้านได้มองคำนึงถึงประเด็น หากน้ำเกิดเป็นตะกอนขุ่น จะส่งผลต่อปลาที่เลี้ยงไว้ รวมถึงอาจทำให้กระแสน้ำเปลี่ยน หรือการฟักไข่ของสัตว์น้ำเปลี่ยน

- ข้อคิดเห็นต่อแนวทางการพัฒนาเพื่อรองรับการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน

จากการดำเนินงานเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน จะส่งผลกระทบในเรื่องของการโยกย้ายทุนของผู้ประกอบการโลจิสติกส์ ซึ่งในส่วนการพัฒนาของระบบศุลกากรที่เปลี่ยนมาใช้ระบบ paperless ได้มีส่วนช่วยลดต้นทุนการดำเนินงาน รวมถึงปัญหาการทุจริตได้ดี และสำหรับแผนการเชื่อมโยงข้อมูลระหว่างประเทศสมาชิกอาเซียน (ASW) มีทิศทางการพัฒนาที่ดี แต่ทั้งนี้ ควรดำเนินการประชาสัมพันธ์ให้ความรู้แก่ผู้ประกอบการหรือผู้ที่เกี่ยวข้องเพิ่มขึ้น นอกจากนี้ ในส่วนแนวทางการพัฒนาของท่าเรือน้ำลึกสงขลาได้มีนโยบายก่อสร้างท่าเรือสงขลา 2 ซึ่ง ณ ปัจจุบันตำแหน่งที่กำหนดไว้ยังคงไม่แน่นอน

- ข้อคิดเห็นเพิ่มเติม

ในปัจจุบัน ยังพบปัญหาด้านโครงสร้างพื้นฐาน ซึ่งหากท่าเรือยังขาดการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานแล้ว ในอนาคตการดำเนินงานอาจพบปัญหาสภาพจราจรที่แออัด

3. บทวิเคราะห์ของผู้วิจัย

- ประสิทธิภาพการดำเนินงาน

ท่าเรือน้ำลึกสงขลาได้เน้นความคล่องตัว และยืดหยุ่นต่อกลุ่มผู้ใช้บริการ ทั้งเรื่อง Closing time รวมถึงในกรณีที่ผู้ใช้บริการมีปัญหาข้อจำกัดต่างๆ จะสามารถเจรจากับท่าเรือได้ ส่วนด้านพิธีการศุลกากรได้มีเครื่องเอกซเรย์ในการตรวจสอบตู้สินค้า โดยเจ้าหน้าที่ท่าเรือและเจ้าหน้าที่ศุลกากรยังไม่พบปัญหาในการดำเนินงานร่วมกัน ทั้งนี้ หากเปรียบเทียบกับท่าเรือปีนัง ท่าเรือน้ำลึกสงขลาจะมีจุดเด่นในเรื่องการเป็นท่าเรือภายในประเทศ ซึ่งสะดวกในการติดต่อประสานงาน รวมถึงสินค้าสามารถขนถ่ายลงเรือได้ทันที การขนส่งสินค้าจึงมีความเสี่ยงที่สินค้าจะไม่ปลอดภัยต่ำกว่าการขนส่งผ่านท่าเรือปีนัง

- ปัญหา/อุปสรรคสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้าที่ทำเรือ

ท่าเรือน้ำลึกสงขลาเมื่ออุปสรรคในเรื่องสัญญาสัมปทานอายุค่อนข้างสั้น ส่งผลให้การจัดหาเครื่องมืออำนวยความสะดวกภายในท่าเรือทำได้ไม่เต็มที่ เนื่องจากมีความเสี่ยงต่อการลงทุน สำหรับประเด็นโครงสร้างพื้นฐาน พบอุปสรรคเรื่องการออกแบบพื้นที่ภายในท่าเรือเป็นแบบดั้งเดิมทำให้ไม่อำนวยในการติดตั้งเครื่องมือที่มีประสิทธิภาพสูงขึ้น ปัญหาความลึกร่องน้ำของท่าเรือมีความลึกไม่มากและบริเวณหน้าท่าไม่มีเขื่อนสำหรับยกขนตู้สินค้า ต้องอาศัยเครนจากเรือสินค้าที่เข้ามาเทียบท่า ส่วนการดำเนินงานประสานงานระหว่างท่าเรือและศุลกากร ณ ปัจจุบันยังไม่สามารถเชื่อมโยงข้อมูลถึงกันได้ นอกจากนี้ ทางท่าเรือยังประสบปัญหาด้านมวลชนซึ่งส่งผลต่อการดำเนินงานพัฒนาท่าเรือ และกรณีมีปัญหาทางการเมือง ได้ส่งผลกระทบต่อการปฏิบัติงานของท่าเรืออีกด้วย

- ความพร้อมต่อการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน

ผลจากแผนดำเนินงานเพื่อเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนที่มีต่อกิจกรรมการขนส่งสินค้าทางทะเล ในมุมมองของท่าเรือเองยังไม่เห็นภาพชัดเจน แต่ทั้งนี้ ทางท่าเรือได้มีแผนพัฒนาท่าเรือเรื่องการติดตั้งเครนเพิ่มเติม 3 จุด ซึ่งส่งผลให้สามารถรองรับปริมาณสินค้าที่จะเพิ่มขึ้นจากการเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนได้

บทที่ 4 ข้อคิดเห็นผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย (Stakeholders)

เนื่องด้วยการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศเป็นกิจกรรมที่ประกอบด้วยหลายฝ่าย ซึ่งนอกเหนือจากการสัมภาษณ์ผู้ประกอบการท่าเรือและศุลกากรดังที่ได้นำเสนอในบทที่ 3 แล้ว สำหรับเนื้อหาบทนี้ผู้วิจัยจะสรุปข้อคิดเห็นจากการสัมภาษณ์ผู้ที่มีส่วนได้ส่วนเสีย (Stakeholders) ในกิจกรรมขนส่งสินค้า โดยมีลำดับนำเสนอประกอบด้วย 1.สายเดินเรือ 2.ผู้ประกอบการนำเข้า-ส่งออก 3.บริษัทรับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ 4.กรมศุลกากร และในหัวข้อลำดับสุดท้ายจะนำเสนอถึงบทวิเคราะห์ของผู้วิจัย มีรายละเอียดดังนี้

4.1 สายการเดินเรือ

จากการสัมภาษณ์ข้อคิดเห็นของบริษัทสายการเดินเรือ จำนวนรวม 5 แห่ง ซึ่งได้แก่ 1.บริษัท เอ็น วาย เค ไลน์ (ประเทศไทย) จำกัด (NYK Line (Thailand) Co.,Ltd.) 2.บริษัท อาร์ ซี แอล จำกัด (มหาชน) (Regional Container Lines: RCL) 3.บริษัท เจ.ชิปปิงเซอร์วิส จำกัด (J Shipping Service Co.,Ltd.) 4.สมาคมเจ้าของเรือและตัวแทนเรือกรุงเทพฯ (Bangkok Shipowners and Agents Association: BSAA) 5.บริษัท สยามเกตรา อินเตอร์เนชั่นแนล จำกัด (Siam Paetra International Co., Ltd.: SPIC) สามารถสรุปรายละเอียดได้ดังนี้

1. บริษัท เอ็น วาย เค ไลน์ (ประเทศไทย) จำกัด (NYK Line (Thailand) Co.,Ltd.)

ข้อมูลทั่วไปบริษัท

บริษัท เอ็น วาย เค ไลน์ (ประเทศไทย) จำกัด ได้ก่อตั้งขึ้นในปี ค.ศ.2007 ซึ่งเริ่มแรกจะรู้จักบริษัทในนาม NYK Shipping Service (Thailand) เปิดให้บริการตั้งแต่ปี ค.ศ.1988 โดยบริษัทฯ เป็น 1 ใน 6 บริษัทในเครือ NYK Group ประกอบด้วย NYK Line (Thailand) Co.,Ltd., NYK Logistics (Thailand) Co.,Ltd., NYK RORO (Thailand) Co.,Ltd., Yusen Air & Sea Service (Thailand) Co.,Ltd., Laem Chabang Cruise Center Co.,Ltd., Nippon Cargo Airline Co.,Ltd. มีอาคารสำนักงานตั้งอยู่บริเวณ 163 อาคารไทยสมุทร ชั้นจี, 9-11 ถนนสุขุมวิท แขวงสุริยวงศ์ เขตบางรัก กรุงเทพฯ 10500 (NYK Line (Thailand) Co.,Ltd. : online) บริษัทฯ เป็นสายการเดินเรือของประเทศญี่ปุ่น และประกอบธุรกิจอื่นๆ ร่วมด้วย เช่น การบริการขนส่งสินค้า, งานบริการของ Custom Broker, Engineer Consult เป็นต้น สำหรับงานด้านการบริการสายการเดินเรือได้ขนส่งสินค้าประเภทสินค้าตู้ และสินค้าเทกอง สินค้าส่วนใหญ่ ได้แก่ ไม้สับ และน้ำมัน โดยมีเส้นทางเดินเรือ คือ เอเชียตะวันออกเฉียงใต้ อเมริกาเหนือ ญี่ปุ่น ยุโรป เอเชียตะวันตก ออสเตรเลีย นิวซีแลนด์ อเมริกาใต้ และแอฟริกา ซึ่งได้ขนส่งผ่านท่าเรือแหลมฉบัง ท่าเรือกรุงเทพ ท่าเรือสงขลา และ รพท. ลาดกระบัง (Lat Krabang Inland Container Depot: LICD) บริเวณโมดูลที่ 6 ทั้งนี้ บริเวณอาคารสำนักงานและบรรยากาศขณะสัมภาษณ์ แสดงดังภาพที่ 4-1



ภาพที่ 4-1 อาคารสำนักงาน และบรรยากาศขณะสัมภาษณ์
บริษัท เอ็น วาย เค ไลน์ (ประเทศไทย) จำกัด

การดำเนินงานในปัจจุบัน

สำหรับการดำเนินงานขนส่งสินค้า ระยะเวลาที่ใช้โดยหลักการแล้วจะขึ้นกับประสิทธิภาพของเครื่องมือภายในท่าเรือ รวมถึงการดำเนินงานพิธีการต่างๆ ที่เกี่ยวกับสินค้าซึ่งได้ขึ้นกับหน่วยงานของภาครัฐ สำหรับการดำเนินงานของศุลกากรในปัจจุบันได้มีพัฒนาการจากเดิมขึ้นมาก และได้ลดขั้นตอนในการทำพิธีการศุลกากรให้มีความสะดวกรวดเร็วขึ้น แต่ทั้งนี้ สำหรับการพัฒนาของระบบศุลกากรในเรื่องการเชื่อมโยงข้อมูลระบบ National Single Window (NSW) ในปัจจุบันพบว่ายังไม่สมบูรณ์ทั้งหมดเนื่องจากในการปฏิบัติงานจริง เมื่อเรือสินค้าเข้าเทียบท่าแล้ว ยังต้องส่งข้อมูลที่เหมือนกันให้ทั้งฝ่ายท่าเรือ และศุลกากร โดยใช้ระบบการรับข้อมูลคนละส่วน ซึ่งแตกต่างจากการดำเนินงานของประเทศสิงคโปร์ กล่าวคือ เมื่อเรือสินค้าเข้าเทียบท่า ทางสายเรือจะดำเนินการส่งข้อมูลไปยังระบบ Port Net ซึ่งหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการนำเข้า/ส่งออกสินค้าจะสามารถนำข้อมูลดังกล่าวไปใช้ได้ในเวลาอันรวดเร็ว จึงเป็นส่วนสำคัญที่ช่วยให้ท่าเรือสิงคโปร์ดำเนินงานได้อย่างมีประสิทธิภาพ

สำหรับปัญหาที่พบบ่อยในการดำเนินงานปัจจุบัน มีในประเด็นการนำเรือสินค้าเข้าเทียบท่าเรือของไทย ซึ่งต้องอาศัยการนำร่องจากเจ้าหน้าที่ของกรมเจ้าท่า ซึ่งปัจจุบันกรมเจ้าท่ายังมีบุคลากรด้านนี้ค่อนข้างน้อยส่งผลให้ในการดำเนินงานต้องใช้เวลาในการรอเจ้าหน้าที่เพื่อนำร่องเรือสินค้า

ความแตกต่างของท่าเรือในการอำนวยความสะดวกแก่สายเรือ

สำหรับการดำเนินงานของท่าเรือไทยในปัจจุบัน พบว่ายังขาดแนวทางพัฒนาที่เป็นไปในทิศทางเดียวกัน รวมถึงการวางแผนพัฒนายังขาดความชัดเจน ซึ่งก่อให้เกิดการแข่งขันระหว่างท่าเรือของภาครัฐด้วยกันเอง และเป็นอุปสรรคต่อการพัฒนาท่าเรือในการก้าวสู่ระดับสากล สำหรับปัญหาและอุปสรรคของท่าเรือสามารถสรุปภาพรวมได้ดังนี้

- ท่าเรือกรุงเทพ

เนื่องจากนโยบายการบริหารจัดการของหน่วยงานผู้ดูแล กล่าวคือ การท่าเรือแห่งประเทศไทยยังไม่ชัดเจนเท่าที่ควร ส่งผลให้การดำเนินงานประสบปัญหาสภาพจราจรแออัดภายในพื้นที่ท่าเรือ นอกจากนี้ ยังเคยประสบปัญหาเรื่องเครื่องมือขนถ่ายสินค้าบริเวณท่าเรือมีสภาพชำรุด ซึ่งก่อให้เกิดปัญหาในการปฏิบัติงานเป็นอย่างมาก

- ท่าเรือแหลมฉบัง

สำหรับด้านการปฏิบัติงานถือว่าเป็นท่าเรือที่มีประสิทธิภาพในระดับสากล เครื่องมือหรืออุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าภายในท่าช่วยส่งเสริมความสามารถในการแข่งขันระดับโลก แต่อย่างไรก็ดี ถึงแม้ว่าท่าเรือแหลมฉบังได้ให้หน่วยงานภาคเอกชนสัมปทานท่าเทียบเรือเพื่อการแข่งขันโดยเสรี แต่ในเรื่องการคิดค่าภาระของท่าเรือยังต้องคำนึงถึงฐานค่าภาระที่ถูกกำหนดโดยการท่าเรือแห่งประเทศไทย ซึ่งเป็นค่าภาระที่สูงและขาดความทันสมัย จึงถือเป็นอุปสรรคต่อการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบังอย่างมาก

- ท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด

เนื่องจากท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุดเป็นท่าเรือรองรับสินค้าเหลว และสินค้าเทกอง ซึ่งลักษณะโดยรวมไม่ได้ออกแบบเพื่อรองรับตู้สินค้า ดังนั้น จึงถือเป็นอุปสรรคสำคัญในกรณีดำเนินงานพัฒนาท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุดเพื่อใช้รองรับสินค้าตู้

- ท่าเรือน้ำลึกสงขลา

เนื่องจากท่าเรือน้ำลึกสงขลามีปัญหาในประเด็นด้านโครงสร้างพื้นฐาน การขาดแคลนเครนยกขนสินค้าบริเวณพื้นที่หน้าท่า การดำเนินงานขยายพื้นที่ท่าเรือทำได้ลำบากเนื่องด้วยติดปัญหาสิ่งแวดล้อม รวมถึงการคิดค่าภาระของท่าเรือน้ำลึกสงขลา มีราคาที่สูงกว่าท่าเรือปีนังของประเทศมาเลเซียจึงส่งผลให้ผู้ประกอบการส่วนใหญ่เลือกขนส่งผ่านทางท่าเรือปีนังมากกว่าท่าเรือน้ำลึกสงขลา

- ท่าเรือเอกชน

ในการปฏิบัติงานของท่าเรือเอกชนมีความยืดหยุ่นต่อผู้ใช้บริการ และมีประสิทธิภาพในการกระจายสินค้า ทั้งนี้ ในความคิดเห็นส่วนบุคคลมองว่าท่าเรือแม่น้ำที่ดูแลโดยหน่วยงานเอกชนที่มีการบริการดีเยี่ยม ได้แก่ ท่าเรือบีเอ็มที แปซิฟิก (BMTP)

ความพร้อมของท่าเรือไทย และแผนพัฒนาของสายเรือเพื่อรองรับประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน

สำหรับความพร้อมของท่าเรือไทยในปัจจุบันยังไม่ได้เท่าที่ควร เนื่องจากยังประสบปัญหาเรื่องนโยบายการบริหารจัดการท่าเรือยังคงขาดความชัดเจน รวมถึงเรื่องการให้สัมปทานท่าเทียบเรือของ

ท่าเรือแหลมฉบังที่มีอัตราค่อนข้างสูงส่งผลให้มูลค่าโดยรวมของค่าภาระของประเทศไทยมีมูลค่าสูงกว่าท่าเรือเวียดนาม นอกจากนี้ สำหรับด้านอุปกรณ์การยกขนสินค้า ในประเทศสิงคโปร์ได้มีการปรับเปลี่ยนอุปกรณ์ให้มีความทันสมัยและมีประสิทธิภาพอยู่ตลอดเวลา ซึ่งช่วยให้การปฏิบัติงานเป็นไปอย่างราบรื่นและได้รับความน่าเชื่อถือมาจนถึงปัจจุบัน ในขณะที่ประเทศไทยประสบปัญหาอุปกรณ์ยกขนสินค้าบริเวณท่าเรือชำรุด ซึ่งส่งผลให้เกิดความเสียหายต่อธุรกิจผู้ให้บริการ

ในส่วนของสายเรือเองซึ่งถือเป็นหน่วยงานภาคเอกชนได้มีการเตรียมความพร้อมตั้งแต่แรกแล้วเนื่องด้วยการดำเนินงานของสายเรือได้มีการแข่งขันกันอยู่ตลอดเวลา โดยทางสายเรือได้ดำเนินงานขยายกองเรือ ขยายขนาดของลำเรือสินค้าเพื่อรองรับปริมาณสินค้าที่เพิ่มสูงขึ้น ดังนั้นสำหรับสายเรือเองจึงถือว่ามีความพร้อมในระดับหนึ่งหากเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน

ข้อคิดเห็นเพิ่มเติม

สำหรับแนวทางพัฒนาท่าเรือและระบบการขนส่งสินค้าทางทะเลของประเทศไทย สามารถสรุปได้ดังนี้

- ระบบราชการควรมีความยืดหยุ่นในการดำเนินงาน รวมถึงลดความซับซ้อน ซึ่งถือเป็นอุปสรรคสำคัญต่อการแข่งขันในระดับสากล
- ควรปรับปรุงพัฒนาเรื่องระบบค่าภาระท่าเรือของประเทศไทยให้มีความทันสมัย โดยใช้ระบบที่เป็นสากล
- สำหรับท่าเรือกรุงเทพ หากเปลี่ยนระบบการบริหารจัดการใหม่โดยให้หน่วยงานเอกชนทำหน้าที่เป็นผู้ดำเนินการแทน จะช่วยให้การดำเนินงานมีความสะดวกรวดเร็วมากขึ้น รวมถึงยังช่วยลดความซ้ำซ้อนของระบบราชการ
- ควรมีนโยบายหรือแผนแม่บทในการพัฒนาท่าเรือขนส่งสินค้าที่ชัดเจนและเป็นไปในทิศทางเดียวกัน
- ควรจัดให้มีการประชุมปรึกษาร่วมกันระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับงานการขนส่งสินค้าทางทะเลมากขึ้น เพื่อให้การดำเนินงานต่างๆ มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น
- ควรตระหนักถึงศักยภาพการขนส่งสินค้าของท่าเรือไทยในการแข่งขันกับประเทศเพื่อนบ้านให้มากขึ้น เนื่องจากท่าเรือประเทศข้างเคียง เช่น ท่าเรือของประเทศเวียดนามในปัจจุบันมีเรือสินค้าขนาดใหญ่เข้าเทียบท่าจำนวนมาก หากหน่วยงานภาครัฐและหน่วยงานอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องในประเทศไทยยังไม่ให้ความสำคัญในการพัฒนาปรับปรุงประสิทธิภาพท่าเรือไทยแล้ว จะไม่สามารถแข่งขันกับตลาดโลกได้ รวมถึงส่งผลต่อระบบเศรษฐกิจของประเทศ

2. บริษัท อาร์ ซี แอล จำกัด (มหาชน) (Regional Container Lines: RCL)

ข้อมูลทั่วไปบริษัท

บริษัท อาร์ ซี แอล จำกัด (มหาชน) เป็นสายการเดินเรือของคนไทยภายใต้บริษัทในกลุ่ม อาร์ ซี แอล ซึ่งเป็นผู้ดำเนินการธุรกิจขนส่งสินค้านำเข้าระหว่างประเทศ ทั้งนี้ บริษัท RCL ได้เริ่มก่อตั้งในปี พ.ศ.2523 โดยบริษัทไววอก จำกัด มีอาคารสำนักงานอยู่ที่ชั้น 9 อาคารปัญญาธานีทาวเวอร์ 127/35 ถนนรัชดาภิเษก

แขวงช่องนนทรี เขตยานนาวา กรุงเทพฯ 10120 สำหรับบริเวณสำนักงานและบรรยากาศขณะสัมภาษณ์
แสดงดังภาพที่ 4-2



ภาพที่ 4-2 อาคารสำนักงาน และบรรยากาศขณะสัมภาษณ์บริษัท อาร์ ซี แอล จำกัด (มหาชน)

ในปัจจุบันกลุ่มบริษัท อาร์ ซี แอล จำกัด (มหาชน) มีบริษัทในเครือทั้งที่จดทะเบียนในประเทศไทยและต่างประเทศ รวมทั้งสิ้น 26 บริษัท ซึ่งบริษัททั้งหมดได้ประกอบกิจการด้านการขนส่งสินค้าทางทะเลหรือกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกันทั้งสิ้น (บริษัท โนวาส จำกัด : ออนไลน์) สำหรับด้านการให้บริการของบริษัท มีทั้งการให้บริการเรือสินค้าแบบเส้นทางประจำหรือ Liner และรูปแบบที่เป็นการให้บริการระยะสั้น กล่าวคือ ได้รวมกลุ่มกับ Strategic Alliance เพื่อลดมูลค่าการลงทุนและเพื่อก่อให้เกิดผลประโยชน์ที่เพิ่มสูงขึ้น ทั้งนี้ สำหรับสินค้าที่ได้ให้บริการขนส่ง ได้แก่ สินค้าประเภทสินค้าตู้ สินค้าอันตราย และสินค้าเครื่องจักร โดยรับขนส่งสินค้าตู้เป็นหลัก เรือที่ให้บริการเป็นเรือ Feeder เส้นทางขนส่งในปัจจุบันประกอบด้วยเอเชียตอนเหนือ (ประเทศจีน เกาหลี และฮ่องกง) เอเชียตะวันออกเฉียงใต้ เอเชียตะวันตก (กลุ่มประเทศอิหร่าน คูเวต และอาหรับเอมิเรต) และออสเตรเลีย แต่ทั้งนี้ ยังไม่มีการให้บริการเส้นทางไปยังประเทศในทวีปยุโรป และปัจจุบัน RCL เป็นเจ้าของดำเนินการเรือคอนเทนเนอร์มากกว่า 40 ลำ และครอบคลุมมากกว่า 60 เมืองในเอเชีย ออสเตรเลียและตะวันออกเฉียงใต้

การดำเนินงานในปัจจุบัน

ท่าเทียบเรือของประเทศไทยที่ RCL ได้ให้บริการขนส่งสินค้า ได้แก่ ท่าเรือแหลมฉบัง ท่าเรือกรุงเทพ ท่าเรือที่พีทีในแม่น้ำเจ้าพระยา และท่าเรือที่พีทีในท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด ขั้นตอนนำเรือสินค้าเข้าเทียบท่าในกรณีท่าเรือแหลมฉบัง เมื่อเรือสินค้าเข้าเทียบท่าเรือ สายเรือจะทำการแจ้งแก่การท่าเรือฯ เพื่อแจ้งชื่อเรือ ปริมาณสินค้า และชนิดสินค้า จากนั้นจึงแจ้งไปยังกรมเจ้าท่าเพื่อทำการนำร่องเรือเพื่อเข้าไปเทียบท่า หลังจากนั้นจึงดำเนินการพิธีการศุลกากรเพื่อตรวจปล่อยสินค้า

สำหรับระยะเวลาที่ใช้ในการขนถ่ายสินค้าขึ้น-ลงเรือ จะขึ้นกับประสิทธิภาพของสิ่งอำนวยความสะดวกบริเวณท่าเรือ เมื่อเรือสินค้าเข้าเทียบท่าจะแบ่งการดำเนินงานออกเป็นสองส่วน กล่าวคือ ส่วนที่เป็นตัวสินค้า และส่วนที่เกี่ยวข้องกับบุคลากรที่มากับเรือสินค้า โดยในส่วนบุคลากรมีเจ้าหน้าที่ตรวจคนเข้าเมืองมาทำการตรวจบนเรือ ส่วนสินค้าเป็นหน้าที่ของฝ่ายที่ดูแลอุปกรณ์ยกขนถ่ายสินค้า ซึ่งใช้เวลาดำเนินงานไม่เกิน 30 นาที

ความแตกต่างของท่าเรือในการอำนวยความสะดวกแก่สายเรือ

สำหรับประสิทธิภาพการดำเนินงาน และปัญหาของท่าเรือในปัจจุบัน สามารถสรุปภาพรวมของท่าเรือขนส่งสินค้าแต่ละแห่ง ได้ดังนี้

- ท่าเรือกรุงเทพ

ปัจจุบันยังประสบปัญหาสภาพจราจรภายในท่าเรือมีความแออัด ส่วนด้านการบริหารจัดการได้ดูแลโดยหน่วยงานภาครัฐ ซึ่งการดำเนินงานยังต้องเป็นไปตามระบบก่อให้เกิดความล่าช้า รวมถึงการพัฒนาเทคโนโลยีต่างๆยังเป็นไปด้วยความล่าช้าเนื่องจากด้วยบุคลากรผู้ปฏิบัติงานส่วนใหญ่เป็นบุคลากรซึ่งทำงานมานาน

- ท่าเรือแหลมฉบัง

ในด้านการดำเนินงาน ท่าเรือแหลมฉบังมีเครื่องมืออุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าที่มีประสิทธิภาพ รวมถึงมีหน่วยงานเอกชนทำหน้าที่ในการบริหารจัดการท่าเรือ ซึ่งส่งผลให้การดำเนินงานมีความสะดวกรวดเร็ว แต่อย่างไรก็ดี การบริหารจัดการท่าเรือบางส่วนยังคงขึ้นกับการท่าเรือฯ เช่น โครงสร้างพื้นฐานในพื้นที่หลังท่า ถนน ซึ่งควรดำเนินงานพัฒนาเพื่อช่วยให้การขนส่งสินค้ามีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น

- ท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด

เรือสินค้าของทาง RCL ที่เข้าเทียบท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุดมีปริมาณไม่มากนัก เนื่องจากท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุดเป็นท่าเรือรองรับสินค้าเทกอง และมีการให้บริการเรือสินค้าตู้คอนเทนเนอร์น้อยมาก ทั้งนี้ สำหรับการดำเนินงานของท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุดควรส่งเสริมงานด้านการรองรับสินค้าตู้เพื่อช่วยลดปัญหาสิ่งแวดล้อมอันเกิดจากการขนย้ายตู้สินค้าจากอุตสาหกรรมมาบตาพุดไปยังท่าเรือแหลมฉบัง ซึ่งจะส่งผลกระทบต่อสภาพผิวทางและสิ่งแวดล้อมรอบข้าง

- ท่าเรือน้ำลึกสงขลา

ท่าเรือน้ำลึกสงขลายังมีการลงทุนน้อย เนื่องจากยังไม่มีอุปกรณ์ในการยกขนสินค้าบริเวณหน้าท่า ซึ่ง ณ ปัจจุบันการขนถ่ายตู้สินค้าต้องอาศัยเครื่องมือของเรือสินค้าเป็นหลัก ทำให้เสียโอกาสในการรับเรือสินค้าที่มีจำนวนมาก ก่อให้เกิดการสูญเสียรายได้

- ท่าเรือเอกชนในประเทศไทย

การดำเนินงานของท่าเรือเอกชนของไทยมีการบริหารจัดการที่สะดวกรวดเร็ว รวมถึงมีความยืดหยุ่นทั้งด้านการลดค่าภาระท่าเรือ และเวลาในการขนย้ายสินค้าบริเวณท่าเรือ

- ท่าเรือต่างประเทศ

หากพิจารณาเปรียบเทียบท่าเรือต่างประเทศ ตัวอย่างเช่น ท่าเรือของประเทศจีน และญี่ปุ่น มีการบริหารจัดการบริเวณท่าเรือได้ดี โดยเฉพาะบริเวณทางเข้าออกของท่าเรือยังมีความคล่องตัว ในขณะที่ท่าเรือแหลมฉบังประสบปัญหาสภาพจราจรแออัดบริเวณประตูทางเข้าออกท่าเรือเป็นอย่างมาก เนื่องด้วยมีประตูปะเพียงแห่งเดียว

ความพร้อมของท่าเรือไทย และแผนพัฒนาของสายเรือเพื่อรองรับประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน

ท่าเรือไทยมีการเตรียมความพร้อมเป็นอย่างดี สังเกตได้จากประสิทธิภาพของอุปกรณ์ขนถ่ายบริเวณหน้าท่า อย่างไรก็ดี สำหรับด้านโครงสร้างพื้นฐานบริเวณพื้นที่หลังท่าเรือควรดำเนินการส่งเสริมปรับปรุงให้มากขึ้น เพื่อช่วยให้สามารถรองรับประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนได้

สำหรับการเตรียมความพร้อมของสายการเดินเรือ เนื่องด้วยธุรกิจของสายการเดินเรือมีการแข่งขันอยู่ตลอดเวลา ส่งผลให้สายเรือต่างพัฒนาส่งเสริมการขยายบริการให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น ดังนั้น สำหรับการเตรียมความพร้อมเพื่อรองรับประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนของสายการเดินเรือจึงไม่น่ากังวลเท่าไรนัก ทั้งนี้ ในส่วนของสายเรือ RCL เองเนื่องจากเป็นสายการเดินเรือที่ถือว่ามีค่าบริการค่อนข้างถูก แต่เมื่อตลาดการแข่งขันส่งผลให้ต้องมีการปรับตัวอยู่ตลอดเวลา ทาง RCL จึงต้องเร่งพัฒนาสายเรือให้สามารถแข่งขันได้ในระดับสากล

ข้อคิดเห็นเพิ่มเติม

สำหรับข้อเสนอแนะต่อการดำเนินงานของท่าเรือไทย สรุปได้ดังนี้

- สำหรับท่าเรือแหลมฉบัง ควรส่งเสริมให้มีการพัฒนา ปรับปรุง ปัจจัยด้านโครงสร้างพื้นฐานบริเวณพื้นที่หลังท่า รวมถึงขยายเส้นทางให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น เพื่อเพิ่มศักยภาพการแข่งขันของท่าเรือ
- การตรวจสินค้าบนเรือของเจ้าหน้าที่ศุลกากร ควรมีวัตถุประสงค์ที่ชัดเจน เพื่อช่วยให้สามารถลดจำนวนบุคลากร และลดขั้นตอนการทำงานของหน่วยงานภาครัฐ ซึ่งยังส่งผลให้ลดความแออัดในพื้นที่ท่าเรือ และช่วยลดเวลาการจอดเทียบท่าของเรือได้
- ควรปรับปรุงและพัฒนาการคิดค่าธรรมเนียมเรือให้อยู่ในระดับสากล เพื่อลดปัญหาการคิดค่าใช้จ่ายซ้ำซ้อน
- เนื่องด้วยการขนส่งสินค้าทางทะเลได้ช่วยลดต้นทุนการดำเนินงานแก่ผู้ประกอบการได้ดี ดังนั้น จึงเป็นรูปแบบการขนส่งที่ได้รับความนิยม รวมถึงลักษณะภูมิประเทศของไทยอยู่ติดกับประเทศเพื่อนบ้านมากกว่าประเทศอื่นๆ ในภูมิภาคเดียวกัน จึงมีข้อได้เปรียบในเรื่องพื้นที่หลังท่า ซึ่งจากข้อได้เปรียบดังกล่าว หน่วยงานภาครัฐควรให้การส่งเสริมและสนับสนุนกิจกรรมการขนส่งรูปแบบนี้เพื่อผลประโยชน์ที่จะได้รับของประเทศ

3. บริษัท เจ. ชิปปิงเซอร์วิส จำกัด (J Shipping Service Co.,Ltd.)

ข้อมูลทั่วไปบริษัท (บริษัท จุฑานาวี จำกัด (มหาชน) : ออนไลน์)

บริษัท เจ. ชิปปิงเซอร์วิส จำกัด เป็นบริษัทร่วมของบริษัท จุฑานาวี จำกัด (มหาชน) ซึ่งสำหรับบริษัท จุฑานาวี จำกัด (มหาชน) ได้เริ่มก่อตั้งขึ้นเมื่อปี พ.ศ.2519 โดยมีคนไทยบริหารจัดการทั้งหมด มีอาคารสำนักงานอยู่ที่อาคารมาโนทาวเวอร์ 153 สุขุมวิท ซอย 39 ถนนสุขุมวิท แขวงคลองตันเหนือ เขตวัฒนา กรุงเทพฯ 10110 แสดงบริเวณสำนักงานและบรรยากาศขณะสัมภาษณ์ดังภาพที่ 4-3



ภาพที่ 4-3 อาคารสำนักงาน และบรรยากาศขณะสัมภาษณ์บริษัท เจ. ชิปปิงเซอร์วิส จำกัด
สำหรับภาพรวมธุรกิจประกอบด้วย

- บริการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ โดยเรือเดินทะเลของบริษัทในเส้นทางประจำ ได้แก่ เส้นทางกรุงเทพฯ-ญี่ปุ่น-เกาหลี-กรุงเทพฯ และ กรุงเทพฯ-มาเลเซีย-ญี่ปุ่น-เกาหลี-กรุงเทพฯ
- บริการให้เช่าเรือเป็นรายเที่ยว และเป็นระยะเวลา
- บริการรับจ้างบริหารเรือ
- บริการขนของขึ้นลงในเรือเดินทะเล
- บริการซ่อมบำรุงและรักษาตัวเรือ
- บริการนายหน้าซื้อขายเรือ
- รับเป็นตัวแทนเรือที่เข้ามาจอดเทียบท่าในประเทศไทย

นอกจากนี้ ทางบริษัทได้ลงทุนในบริษัทย่อย ได้แก่ บริษัท จุฬากการอง ชิปปิง ไพรวาท จำกัด ประกอบธุรกิจขนส่งสินค้าทางเรือระหว่างประเทศ โดยทางบริษัทถือหุ้น 100% และลงทุนในบริษัทร่วม ได้แก่ บริษัท เจ.ชิปปิงเซอร์วิส จำกัด ประกอบธุรกิจขนถ่ายสินค้าซ่อมบำรุง ขนส่งสินค้าทางบก รับเป็นตัวแทนเรือ โดยบริษัทได้เข้าถือหุ้นร้อยละ 33.33 ของทุนจดทะเบียน

ปัจจุบัน ทางบริษัทมีเรือสินค้าจำนวน 5 ลำ เป็นเรือสินค้าเอนกประสงค์ ได้แก่ จุฬามาลี, จุฬาวาสนา, จุฬาพุทธชาติ, จุฬาปัทมา และจุฬาธรรมรักษา มีขนาดเรือสินค้า 8,000-12,000 dwt ซึ่งสินค้าที่

ขนส่งส่วนใหญ่ เป็นสินค้าจำพวกเหล็กม้วน เหล็กเพลลา และวัตถุดิบส่งโรงงาน โดยท่าเรือที่ใช้บริการ ได้แก่ ท่าเรือแหลมฉบัง ท่าเรือกรุงเทพ ท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด รวมถึงท่าเรือเอกชนบางท่า

การดำเนินงานในปัจจุบัน

สำหรับตัวแทนสายการเดินเรือมีหน้าที่หลักในการติดต่อประสานงานหน่วยงานต่างๆบริเวณท่าเรือ ซึ่งขั้นตอนการดำเนินงาน ได้แก่

1) ตัวแทนสายการเดินเรือดำเนินการเตรียมเอกสารเพื่อส่งไปยังหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ซึ่งต้องทำการแจ้งล่วงหน้า 24 ชม.ก่อนเรือสินค้าเข้าเทียบท่า โดยเอกสารที่เตรียมประกอบด้วยบัญชีรายชื่อสินค้า เพื่อส่งให้ท่าเรือและศุลกากร และส่วนของรายชื่อลูกเรือซึ่งเตรียมให้แก่เจ้าหน้าที่ตรวจคนเข้าเมือง

2) เมื่อเรือเข้ามาบริเวณท่าเรือจะติดต่อกรมเจ้าท่า เพื่อจัดหาเจ้าหน้าที่นำร่องช่วยนำเรือเข้ามาเทียบยังบริเวณท่าเรือ ซึ่งกรณีขนส่งผ่านท่าเรือกรุงเทพ เรือของบริษัทส่วนใหญ่จะเข้าเทียบท่าในฝั่งตะวันตกเนื่องจากเป็นเรือสินค้าใหญ่

3) หลังจากเรือสินค้าเข้าเทียบท่า เจ้าหน้าที่ตรวจคนเข้าเมืองจะเข้ามาดำเนินการตรวจสอบบุคลากรที่มากับเรือสินค้า

4) สำหรับเจ้าหน้าที่ศุลกากรทำหน้าที่ดำเนินการตรวจปล่อยสินค้าหลังจากขนถ่ายสินค้าลงจากเรือ

จากขั้นตอนการดำเนินงานข้างต้น จะเห็นว่ายังคงมีความจำเป็นต้องใช้เอกสารในการดำเนินพิธีการต่างๆ แต่ทั้งนี้ ในปัจจุบันหน่วยงานราชการได้ดำเนินงานพัฒนาลดขั้นตอนการนำเข้า/ส่งออกซึ่งมีส่วนช่วยให้จำนวนเอกสารที่ไหลลดน้อยลง

ความแตกต่างของท่าเรือในการอำนวยความสะดวกแก่สายเรือ

การบริหารจัดการของท่าเรือเอกชนในปัจจุบันถือว่ามีประสิทธิภาพค่อนข้างสูง และมีความยืดหยุ่นในด้านราคาและการดำเนินงานมากกว่าท่าเรือของหน่วยงานภาครัฐ แต่ทั้งนี้ สำหรับท่าเรือเอกชนบางแห่งยังคงพบอุปสรรคในการดำเนินงาน เช่น ท่าเรือศรีราชาฮาร์เบอร์ เป็นท่าเรือที่มีโครงสร้างพื้นฐานท่าเทียบเรือยื่นไกลออกจากพื้นที่ท่า ก่อให้เกิดต้นทุนค่าใช้จ่ายที่ใช้ในการขนส่งสินค้าระหว่างหน้าท่าและพื้นที่ท่าเรือซึ่งเป็นข้อเสียเปรียบในการดำเนินงาน

ความพร้อมของท่าเรือไทย และแผนพัฒนาของสายเรือเพื่อรองรับประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน

สำหรับความพร้อมของท่าเรือไทยในปัจจุบันยังมีค่อนข้างน้อย เนื่องด้วยกฎระเบียบของภาครัฐมีมาก และเทคโนโลยีการดำเนินงานและเจ้าหน้าที่ปฏิบัติงานยังพัฒนาไปไม่พร้อมกัน จึงเป็นอุปสรรคต่อการพัฒนาท่าเรือ ทั้งนี้ สำหรับงานส่วนของศุลกากรได้มีการพัฒนาระบบ Paperless ซึ่งช่วยลดขั้นตอนการดำเนินงานได้ แต่ปัจจุบันยังคงไม่สมบูรณ์เนื่องจากการเชื่อมโยงข้อมูลยังไม่ครอบคลุมทุกหน่วยงาน และสำหรับสายการเดินเรือได้มีการพัฒนาอยู่ตลอดเวลา เนื่องด้วยเป็นธุรกิจที่มีการแข่งขันอยู่เสมอ สายการเดินเรือได้ดำเนินการขยายกองเรือ โดยขยายขนาดเรือสินค้าให้มีขนาดใหญ่ขึ้น รวมถึงขยายขอบเขตงานจากการเป็นสายการเดินเรือ เพิ่มเป็นการให้เช่าเรือ และในอนาคตอาจพัฒนาจากสายเรือที่รองรับสินค้าเทกองเป็นรองรับสินค้าตู้

ข้อคิดเห็นเพิ่มเติม

สำหรับข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะเพิ่มเติม มีดังนี้

- ประเทศไทยควรเร่งพัฒนาระบบการจัดเก็บเอกสารและการกระจายข้อมูลให้เป็นระบบเดียวกัน เพื่อลดขั้นตอนการดำเนินงานที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจการนำเข้า/ส่งออกสินค้าระหว่างประเทศ
- งานด้านการนำร่อง ควรปรับให้มีการกำหนดเวลาการนำร่องที่ชัดเจนเพื่อให้ผู้ที่เกี่ยวข้องสามารถวางแผนดำเนินงานได้อย่างเป็นระบบ เพื่อลดปัญหาการจอตรอของเรือสินค้า และเป็นส่วนสำคัญที่ช่วยลดต้นทุนค่าใช้จ่ายเป็นอย่างมาก

4. สมาคมเจ้าของเรือและตัวแทนเรือกรุงเทพฯ

(Bangkok Shipowners and Agents Association: BSAA)

ข้อมูลทั่วไปและการดำเนินงานของสมาคมฯ

สมาคมเจ้าของเรือและตัวแทนเรือกรุงเทพฯ ก่อตั้งขึ้นเมื่อปี พ.ศ.2511 มีสำนักงานอยู่บริเวณ 138 อาคารบุญมิตร ชั้น 12 แขวงสุริยวงศ์ เขตบางรัก กรุงเทพฯ 10500 ทำหน้าที่เป็นองค์กรกลางระหว่างหน่วยงานภาครัฐและเอกชนที่เกี่ยวข้องกับกิจกรรมการขนส่งสินค้าทางทะเล โดยสมาชิกสมาคมฯประกอบด้วยสายการเดินเรือ ชิปปิ้ง ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ ผู้ประกอบการท่าเรือ บริษัทขนส่งสินค้า บริษัทกฎหมายที่สนใจกฎหมายพาณิชย์นาวี บริษัทบริหารจัดการการขนส่ง รวมถึงองค์กรที่เกี่ยวข้องกับพาณิชย์นาวีอื่นๆ โดยการทำงานมีวัตถุประสงค์หลักดังนี้ (Bangkok Shipowners and Agents Association : online)

- ส่งเสริมผลประโยชน์ด้านการขนส่งทางทะเล โดยมุ่งแก้ไขปัญหาผลประโยชน์การขนส่งทางทะเลที่เกิดขึ้นในประเทศไทยและน่านน้ำอาณาเขต
- ให้คำปรึกษาและแนะนำสมาชิกในประเด็นปัญหาการขนส่งทางทะเลและให้ความช่วยเหลือ
- ประสานงานการบริการและการปฏิบัติการขนส่งทางทะเลในกลุ่มเจ้าของเรือ หน่วยงานราชการและเอกชนที่เกี่ยวข้อง
- นำเสนอและส่งเสริมมุมมองและนโยบายของสมาคมต่อรัฐบาลไทยและหน่วยงานราชการอื่นๆ
- ส่งเสริมการกุศลและช่วยเหลือสวัสดิการสาธารณะ
- สมาคมจะไม่ยุ่งเกี่ยวกับค่าระวางและข้อตกลงเกี่ยวกับค่าระวางต่างๆ
- สมาคมจะไม่ยุ่งเกี่ยวกับกิจกรรมการเมืองต่างๆ

สำหรับสมาชิกสายการเดินเรือของ BSAA ส่วนใหญ่เป็นสายเรือต่างชาติคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 90 ส่วนสัดส่วนสายการเดินเรือไทยคิดเป็นร้อยละ 5 ซึ่งส่วนใหญ่เป็นเรือสินค้ารองรับสินค้าตู้ และส่วนน้อยรองรับสินค้าเทกอง สัดส่วนที่เหลือประกอบด้วยสมาชิกผู้นำเข้า/ส่งออก ทั้งนี้ จากการที่ BSAA เป็นองค์กรกลางในการเจรจาเรื่องปัญหาของเหล่าสมาชิกต่อหน่วยงานราชการ ซึ่งปัญหาส่วนใหญ่ที่ได้รับร้องเรียนจากสายการเดินเรือพบในประเด็นความซ้ำซ้อนของกฎระเบียบหน่วยงานภาครัฐ และมีความล้าสมัย รวมถึงการตีความยังไม่ชัดเจน และสำหรับบรรยากาศการสัมภาษณ์แสดงดังภาพที่ 4-4



ภาพที่ 4-4 บรรยายภาพขณะสัมภาษณ์สมาคมเจ้าของเรือและตัวแทนเรือกรุงเทพ (BSAA)
ความแตกต่างของท่าเรือในการอำนวยความสะดวกแก่สายเรือ

การพิจารณาเลือกใช้บริการท่าเรือขนส่งสินค้า สำหรับสายการเดินเรือจะพิจารณาจากประสิทธิภาพการดำเนินงาน โดยประเมินจากระยะเวลาที่ใช้ในการขนส่งสินค้า ประสิทธิภาพของสิ่งอำนวยความสะดวกภายในท่าเรือ รวมถึงด้านราคาค่าบริการ สำหรับประสิทธิภาพและอุปสรรคของท่าเรือแต่ละแห่งสามารถสรุปได้ดังนี้

- ท่าเรือกรุงเทพ

เนื่องจากการบริหารจัดการดูแลโดยการทำเรือซึ่งทำให้การดำเนินงานต่างๆยังต้องเป็นไปตามระบบราชการ การคิดค่าภาระของท่าเรือยังมีราคาค่อนข้างสูงและขาดการปรับปรุงให้ทันสมัย รวมถึงการดำเนินงานในปัจจุบันได้ใช้ระบบเรือสินค้าใดถึงก่อนจะได้รับบริการก่อน (first come first serve) ส่งผลให้บริเวณหน้าท่ามีสภาพจราจรแออัด และเรือแม่ต้องเสียเวลารอเรือ Feeder ซึ่งเข้าไปเทียบท่ายังท่าเรือกรุงเทพ ดังนั้น ในกรณีเปลี่ยนเป็นการบริการในรูปแบบการจองท่าเทียบเรือล่วงหน้า (Fixed window) จะช่วยให้สายการเดินเรือสามารถวางแผนและกำหนดเวลาในการเข้า-ออกท่าเรือได้อย่างชัดเจน ลดความแออัดบริเวณภายในท่าและลดต้นทุนการดำเนินงาน รวมถึงลดความเสี่ยงที่เรือ Feeder จะตกรเรือแม่ให้ลดน้อยลง

- ท่าเรือแหลมฉบัง

สำหรับความสามารถทางการแข่งขันของท่าเรือแหลมฉบังถือว่าอยู่ในระดับสากล เนื่องด้วยมาตรฐานของสิ่งอำนวยความสะดวกภายในท่าเรือ ประกอบกับมีหน่วยงานเอกชนทำหน้าที่บริหารจัดการ ซึ่งมีความยืดหยุ่นในด้านราคาค่าภาระท่าเรือ กล่าวคือ สามารถยืดหยุ่นลดค่าภาระได้ถึงร้อยละ 10-20 ซึ่งมีส่วนช่วยดึงดูดสายการเดินเรือเข้ามาใช้บริการเป็นจำนวนมาก แต่ทั้งนี้ สำหรับอุปสรรคการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง พบในเรื่องความแออัดของท่าเรือ เนื่องจากไม่สามารถกระจายกลุ่มผู้ใช้บริการได้ทั่วถึงทุกท่าเทียบเรือ ซึ่งกลุ่มผู้ใช้บริการส่วนใหญ่ได้เลือกใช้ท่าเทียบเรือเฉพาะบริเวณท่าเทียบเรือชุด B เนื่องจากท่าเทียบเรือชุดอื่นติดปัญหาด้านโครงสร้างราคาค่าสัมปทานของรัฐ

- ทำเรือเคอรี่ สยามซีพอร์ต

ทำเรือเคอรี่ สยามซีพอร์ตมีการให้บริการที่ดี และเนื่องจากดำเนินงานโดยหน่วยงานเอกชนซึ่งไม่ติดปัญหาเรื่องสัญญาสัมปทานดังเช่นท่าเรือของภาครัฐ ดังนั้นทางท่าเรือจึงมีความยืดหยุ่นด้านการคิดค่าภาระท่าเรือต่อกลุ่มผู้ใช้บริการ ทั้งนี้ สำหรับอุปสรรคของท่าเรือยังพบเรื่องบริเวณพื้นที่หน้าท่ามีระยะทางที่ห่างไกลจากพื้นที่ท่าเรือซึ่งก่อให้เกิดต้นทุนด้านเวลาและค่าใช้จ่ายในการขนส่งสินค้าระหว่างกัน

- ทำเรือศรีราชาฮาร์เบอร์

สำหรับอุปสรรคของท่าเรือศรีราชาฮาร์เบอร์พบในเรื่องขนาดพื้นที่ค่อนข้างจำกัด ด้านการบริการส่วนใหญ่รับขนส่งสินค้าเทกอง ส่วนสินค้าตู้ยังมีการให้บริการน้อย รวมถึงการจัดตารางเรือยังมีตารางที่ไม่แน่นอน ส่งผลให้สายการเดินเรือไม่สามารถวางแผนกำหนดต้นทุนเวลาได้ชัดเจน

ความพร้อมของท่าเรือไทย และแผนพัฒนาของสายเรือเพื่อรองรับประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน

จากการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน จะส่งผลให้มีปริมาณการขนส่งสินค้าเพิ่มมากขึ้น ระบบเศรษฐกิจเติบโต รวมถึงเกิดตลาดการแข่งขันทางการค้าและการขนส่งเพิ่มมากขึ้น ดังนั้น ท่าเรือไทยจึงควรตระหนักถึงตลาดการแข่งขันการขนส่งสินค้าในรูปแบบอื่นด้วย โดยเฉพาะการขนส่งทางบก เนื่องจากการเปิดประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนได้ส่งผลให้เกิดการค้าบริเวณชายแดนเพิ่มมากขึ้นซึ่งไม่มีการเสียภาษี ดังนั้น ประเทศไทยจึงควรหาแนวทางพัฒนาศักยภาพของท่าเรือไทยเพื่อให้สามารถแข่งขันทั้งจากการขนส่งรูปแบบอื่น และท่าเรือต่างชาติ โดยเฉพาะท่าเรือของประเทศเวียดนาม ซึ่งเป็นท่าเรือนำลิกทางตอนใต้ที่มีการพัฒนาค่อนข้างเร็ว โดยการเก็บค่าภาระท่าเรือมีมูลค่าใกล้เคียงกับท่าเรือแหลมฉบังของไทย และการบริหารจัดการท่าเทียบเรือได้ให้เอกชนเป็นผู้ดำเนินงานจึงทำให้การขนส่งสินค้ามีความสะดวกรวดเร็ว

สำหรับความพร้อมของท่าเรือไทย พบว่า นโยบายการพัฒนาท่าเรือของภาครัฐยังมีความไม่ชัดเจน ส่วนงานด้านศุลกากรได้มีการเตรียมความพร้อมโดยพัฒนาระบบการเชื่อมโยงข้อมูล National Single Window (NSW) เพื่อช่วยลดขั้นตอนการดำเนินงานและสามารถประสานงานเชื่อมโยงข้อมูลผ่านระบบเดียวกัน แต่ทั้งนี้ ระบบดังกล่าว ณ ปัจจุบันยังไม่สมบูรณ์ เนื่องด้วยระบบคอมพิวเตอร์ในแต่ละหน่วยงานได้มีการพัฒนาคนละระบบทำให้ไม่สามารถประสานงานร่วมกันได้

สำหรับความพร้อมของสายการเดินเรืออยู่ในสถานะไม่น่าเป็นกังวล เนื่องด้วยเป็นองค์กรของภาคเอกชนซึ่งมีการแข่งขันกันตลอดเวลา ทำให้องค์กรต้องดำเนินงานพัฒนาอยู่เสมอ ดังนั้นแล้วสำหรับสายการเดินเรือจึงมีความสามารถเพียงพอในการรองรับสินค้าจากการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนได้

ข้อคิดเห็นเพิ่มเติม

สำหรับข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะเพิ่มเติม มีดังนี้

- หน่วยงานภาครัฐควรส่งเสริมสินค้าเกษตรกรรมภายในประเทศ เพื่อเพิ่มปริมาณการนำเข้า/ส่งออกสินค้าของท่าเรือไทย

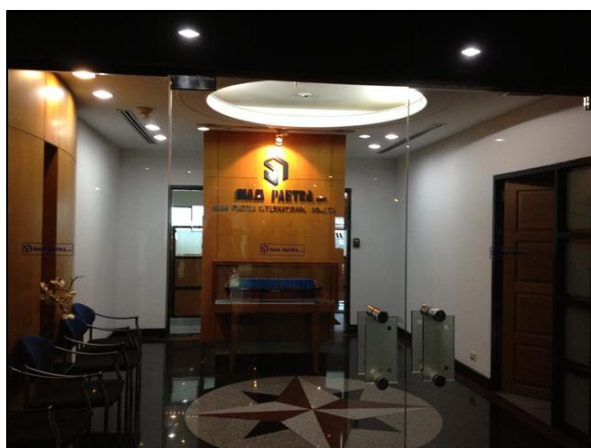
- ควรจัดให้มีการนำร่องโดยหน่วยงานภาคเอกชน เพื่อให้เกิดการแข่งขันทางด้านราคา และพัฒนาคุณภาพการดำเนินงาน โดยเฉพาะในพื้นที่บริเวณท่าเรือแหลมฉบังซึ่งเป็นท่าเรือสินค้าขนาดใหญ่ และมีปริมาณการขนส่งสินค้าจำนวนมาก

- ควรดำเนินงานปรับปรุงกฎระเบียบราชการ เพื่อลดขั้นตอนการดำเนินงาน และลดปัญหาความซ้ำซ้อน ตัวอย่างเช่น กฎระเบียบห้ามการนำเรือสินค้าที่มีความยาวเกิน 300 เมตรเข้าเทียบท่าเรือ ซึ่งปัจจุบันเรือขนส่งสินค้ามีแนวโน้มที่ขนาดจะใหญ่ขึ้น ถือเป็นค่าเสียโอกาสในการรองรับเรือสินค้าสำหรับท่าเรือแหลมฉบังซึ่งมีศักยภาพเพียงพอในการรองรับเรือสินค้า เป็นต้น

- ควรส่งเสริมการประสานงานระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกิจกรรมนำเข้า-ส่งออกเพิ่มมากขึ้น เนื่องจากการดำเนินงานในปัจจุบัน เจ้าหน้าที่ท่าเรือและศุลกากรยังมีการประสานงานร่วมกันได้ไม่ดีเท่าที่ควร ในขั้นตอนการปฏิบัติงานสายการเดินเรือยังต้องส่งข้อมูลที่มีลักษณะเหมือนกันให้แต่ละหน่วยงาน ซึ่งส่งผลให้การดำเนินงานเกิดความล่าช้า รวมถึงการรับ-ส่งข้อมูลยังมีค่าบริการเพิ่มเติมจากหน่วยงานกลางซึ่งการทำเรือได้แต่งตั้งขึ้น จึงนำมาซึ่งต้นทุนที่เพิ่มมากขึ้น ในขณะที่การรับ-ส่งข้อมูลของท่าเรือของประเทศไทยและสิงคโปร์ ไม่มีค่าบริการ รวมถึงมีความสะดวกรวดเร็วเนื่องจากความสมบูรณ์ของระบบการจัดการ

5. บริษัท สยามเกตรา อินเตอร์เนชั่นแนล จำกัด (Siam Paetra International Co., Ltd.: SPIC) ข้อมูลทั่วไปบริษัท

บริษัท สยามเกตรา อินเตอร์เนชั่นแนล จำกัด เป็นบริษัทในเครือโจวฮก กรุ๊ป โดยอาคารสำนักงานตั้งอยู่ที่ชั้น 29 อาคารปัญญาทิพวอเตอร์ อาคารเลขที่ 127/34 ถนนรัชดาภิเษก แขวงช่องนนทรี เขตยานนาวา กรุงเทพมหานคร ก่อตั้งขึ้นเมื่อเดือนตุลาคม พ.ศ.2530 (บริษัท โจวฮก จำกัด: ออนไลน์) ซึ่งแรกเริ่มได้เปิดให้บริการจากการร่วมทุนระหว่างบริษัท โจวฮก จำกัด และเครือซีเมนต์ไทย ซึ่งภายหลังได้มีการปรับเปลี่ยนจนปัจจุบันบริษัทได้ถือหุ้นโดยคนไทยทั้งหมด ทั้งนี้ บริเวณสำนักงานบริษัท และบรรยากาศขณะสัมภาษณ์ แสดงดังภาพที่ 4-5 และ 4-6 ตามลำดับ



ภาพที่ 4-5 บริเวณสำนักงานบริษัท สยามเกตรา อินเตอร์เนชั่นแนล จำกัด



ภาพที่ 4-6 บรรยากาศขณะสัมภาษณ์ทางบริษัท สยามเกตรา อินเตอร์เนชั่นแนล จำกัด
การดำเนินงานในปัจจุบัน

การดำเนินงานปัจจุบันได้มี Consortium ระหว่างบริษัทสายเรือ 3 แห่ง ได้แก่ Hyundai Merchant Marine (HMM), NYK Line และ SPIC Line มีเส้นทางครอบคลุมประเทศไทย เวียดนาม ญี่ปุ่น เกาหลี และจีน โดยทางบริษัทจะดำเนินงานในฐานะ Slot Charterer ส่วนเจ้าของเรือสินค้าเป็นของบริษัท HMM และ NYK Line ทั้งนี้ บริษัทฯได้ให้บริการเฉพาะงานสายการเดินเรือเท่านั้น โดยขนส่งในส่วนสินค้าประเภทตู้คอนเทนเนอร์ ผ่านทางท่าเรือกรุงเทพ และท่าเรือแหลมฉบัง (ท่าเทียบเรือ B4)

ในการปฏิบัติงานทางท่าเรือจะเป็นคนกำหนดระยะเวลา Closing time แก่สายการเดินเรือ ซึ่งสามารถยืดหยุ่นได้ แต่อย่างไรก็ดี ในการดำเนินงานยังพบปัญหาในประเด็นด้านโครงสร้างพื้นฐาน ซึ่งเส้นทางการเชื่อมต่อท่าเรือยังขาดการพัฒนา และมีความแออัด ทำให้การขนส่งด้วยรถบรรทุกสินค้าต้องใช้เวลาค่อนข้างนาน ส่งผลให้ต้นทุนการดำเนินงานเพิ่มสูงขึ้น ส่วนระบบราง ณ ปัจจุบันยังไม่สามารถรองรับปริมาณสินค้าได้เพียงพอ สินค้าที่เหลือจึงต้องขนส่งทางถนนแทน และในการขนส่งโดยเรือชายฝั่งจำเป็นต้องดำเนินการยกขนตู้สินค้าขึ้น-ลงจากเรือ ส่งผลให้มีต้นทุนในการดำเนินงานสูงกว่าการขนส่งด้วยรถบรรทุก นอกจากนี้ สำหรับงานด้านศุลกากร การพัฒนาระบบเป็นไปด้วยดี แต่ยังพบปัญหาอยู่บ้างในเรื่องบุคลากร

ความแตกต่างของท่าเรือในการอำนวยความสะดวกแก่สายเรือ

กรณีพิจารณาเทียบระหว่างท่าเรือกรุงเทพ และท่าเรือแหลมฉบังในส่วนท่าเทียบเรือ B4 เนื่องจากทางท่าเรือแหลมฉบังมี Productivity สูงกว่าท่าเรือกรุงเทพ และใช้บุคลากรที่น้อยกว่า ดังนั้นจึงมีต้นทุนต่อหน่วยต่ำกว่า จึงสามารถให้ส่วนลดแก่สายการเดินเรือได้มากกว่าท่าเรือกรุงเทพ รวมถึงท่าเรือแหลมฉบังมีอุปกรณ์อำนวยความสะดวกที่ทันสมัย และการบริหารจัดการหน้าท่าดี การดำเนินงานขนส่งสินค้าจึงมีประสิทธิภาพสูง นอกจากนี้ หากพิจารณาเทียบระหว่างท่าเรือแหลมฉบังกับท่าเรือสิงคโปร์ในแง่ประสิทธิภาพการดำเนินงานนั้น ถือได้ว่ามีความสามารถที่ใกล้เคียงกัน รวมถึงค่าบริการไม่แตกต่างกันมาก

ทั้งนี้ สำหรับภาพรวมการดำเนินงานระหว่างท่าเรือไทยและสิงคโปร์ แม้ว่าการดำเนินงานของท่าเรือไทยจะมีศักยภาพที่ไม่แตกต่างกัน แต่ยังคงมีอุปสรรคในเรื่องของเงินทุน เนื่องจากประสิทธิภาพการบริหารท่าเรือได้ขึ้นกับระบบซอฟต์แวร์ อุปกรณ์ภายในท่าเรือ และบุคลากร ซึ่งในส่วนของระบบซอฟต์แวร์มีการพัฒนาที่ค่อนข้างเร็ว ซึ่งท่าเรืออาจมีอุปสรรคในการพัฒนาระบบซอฟต์แวร์จากข้อจำกัดเงินทุนดำเนินงาน

ความพร้อมของท่าเรือไทย และแผนพัฒนาของสายเรือเพื่อรองรับประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน

จากการดำเนินงานเพื่อเข้าสู่การเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนจะส่งผลโดยตรงต่อประเทศเพื่อนบ้านที่ไม่มีพื้นที่ติดทะเล เช่น มณฑลตอนใต้ของจีน ซึ่งหากเปิดเสรีแล้วจะเกิดการไหลของสินค้าจำนวนมากผ่านบริเวณประเทศไทย ซึ่งผลกระทบต่อไทยส่วนใหญ่จะเป็นการขนส่งทางบก ซึ่งปัจจุบันระเบียบการขนส่งข้ามแดนระหว่าง 3 ประเทศยังไม่ชัดเจนเท่าที่ควร

ข้อคิดเห็นเพิ่มเติม

ภาครัฐควรเร่งดำเนินงานพัฒนาด้านโครงสร้างพื้นฐานในการขนส่งสินค้า เพื่อรองรับปริมาณสินค้าที่จะเพิ่มขึ้นจากการเปิดเสรีอาเซียน รวมถึงส่งเสริมความรู้ด้านธุรกิจพาณิชย์แก่ผู้ที่เกี่ยวข้อง เพื่อเป็นส่วนสำคัญในการศึกษาระบบโลจิสติกส์ และหาแนวทางลดต้นทุนการดำเนินงานขนส่งสินค้าให้ดียิ่งขึ้น

4.2 ผู้ประกอบการนำเข้า-ส่งออก

จากการสัมภาษณ์ข้อคิดเห็นของผู้ประกอบการนำเข้า-ส่งออกสินค้าผ่านท่าเรือขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ จำนวนรวม 5 แห่ง ซึ่งได้แก่ 1.บริษัท เมเยอร์ อินดัสตรีส์ จำกัด (Meyer Industries Limited) 2.บริษัท เวท ซุปพีเรีย คอนซัลแตนท์ จำกัด (Vet Superior Consultant Co., Ltd.) 3.สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย (Thai National Shippers' Council : TNSC) 4.สมาคมยางพาราไทย (The Thai Rubber Association) 5.สมาคมผู้ส่งออกข้าวไทย (Thai Rice Exporters Association) สามารถสรุปรายละเอียดได้ดังนี้

1. บริษัท เมเยอร์ อินดัสตรีส์ จำกัด (Meyer Industries Limited)

ข้อมูลทั่วไปบริษัท

บริษัท เมเยอร์ อินดัสตรีส์ จำกัด ตั้งอยู่บริเวณนิคมแหลมฉบัง 38/9 หมู่ 5 ตำบลแหลมฉบัง อำเภอสัตหีบ จังหวัดชลบุรี 20230 เริ่มก่อตั้งขึ้นในปี พ.ศ.2494 โดยทางบริษัทได้ประกอบธุรกิจผลิตและส่งออกเครื่องครัวชั้นนำของโลก โดยมีเครือข่ายหน่วยงานกระจายอยู่หลายแห่ง ได้แก่ ประเทศแคนาดา จีน ญี่ปุ่น สหรัฐอเมริกา ไต้หวัน อังกฤษ ฮองกง อิตาลี และไทย ซึ่งสำหรับที่ตั้งบริเวณนิคมแหลมฉบังจะประกอบด้วยโรงงาน 5 แห่ง มีจำนวนบุคลากรดำเนินงานราว 4,000 คนและสามารถผลิตสินค้าได้สูงถึง 150,000 ชิ้นต่อวัน (Meyer Industries Limited : online) ทั้งนี้ สำหรับการขนส่งสินค้าผ่านท่าเรือไทย ทางบริษัทได้ใช้บริการท่าเรือเกือบทุกท่า ซึ่งจะขึ้นกับสายการบินเรือที่เลือกใช้ท่าเรือใด โดยทางบริษัทจะพิจารณาจากปัจจัยตำแหน่งที่ตั้งของปลายทาง และระยะเวลาที่ใช้ในการขนส่งสินค้า

การดำเนินงานในปัจจุบัน

สำหรับขั้นตอนการส่งออกสินค้า จะเริ่มจาก Custom Broker แจ้งข้อมูลสายเรือที่ไปยังสถานที่ปลายทางให้ผู้ส่งออกเป็นผู้เลือก และแจ้งวันเวลา สถานที่รับตู้เปล่า ซึ่งเมื่อปิดการขายกับคู่ขาย ผู้ส่งออกจะได้เอกสาร Invoice และ Packing List เพื่อบรรจุของเข้าตู้ จากนั้นผู้ส่งออกนำ Invoice, Packing List และ Booking สายเรือให้แก่ Custom Broker เพื่อส่งข้อมูลไปยังระบบศุลกากร เพื่อให้ได้เลขที่ใบขน หลังจากนั้น เมื่อผู้ส่งออกบรรจุสินค้าเข้าตู้และ Seal เสร็จ จะทำการแจ้งหมายเลขตู้แก่ Custom Broker เพื่อนำไปแจ้งศุลกากร หลังจากนั้น ขนตู้สินค้าไปยังท่าเรือพร้อมเลขที่ใบกำกับตู้

ในการขนส่งสินค้าผ่านท่าเรือแหลมฉบัง ที่บริเวณ Main Gate หน่วยงานผู้ดูแลได้แก่ การท่าเรือฯ และศุลกากร ซึ่งบริเวณนี้มีการเก็บค่าผ่านทาง (โดยการท่าเรือฯ) และศุลกากรทำหน้าที่ตรวจเช็คน้ำหนักสินค้าเพื่อเทียบกับน้ำหนักสินค้าที่ผู้ขนส่งแจ้งมา โดยหน้าที่ของศุลกากรจะเน้นงานด้านขาเข้าเป็นสำคัญ

ปัญหา/อุปสรรคในการดำเนินงาน

ในการดำเนินงานพบปัญหาเรื่องสิ่งอำนวยความสะดวกในการขนย้ายตู้สินค้าไปยังจุดตรวจสอบของผู้รับสัมปทานท่าเรือในปัจจุบันยังขาดความพร้อม และสำหรับการดำเนินงานส่งออกสินค้า สายการเดินเรือได้กำหนดระยะเวลา Closing time โดยสินค้าสามารถมาถึงท่าเรือก่อนเวลาได้ ภายใน 3 วัน แต่ปัญหาที่พบ ได้แก่ ผู้ส่งออกส่วนใหญ่มักขนส่งสินค้ามายังท่าเรือก่อนหมดเวลา 3-4 ชม. ส่งผลให้การดำเนินงานพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกภายในท่าเรือ เพื่อแก้ไขปัญหาความแออัด อาจไม่ก่อให้เกิดประโยชน์มากนัก เนื่องจากท่าเรือไม่ได้แออัดตลอดเวลา และมีปริมาณสินค้าหนาแน่นเฉพาะช่วงก่อนหมดเวลา Closing time

2. บริษัท เวท ซุปไฟเรีย คอนซัลแตนท์ จำกัด (Vet Superior Consultant Co., Ltd.)

ข้อมูลทั่วไปบริษัท (Vet Superior Consultant Co., Ltd. : online)

บริษัท เวท ซุปไฟเรีย คอนซัลแตนท์ จำกัด ตั้งอยู่ที่บริเวณอาคารเลขที่ 267/20-21 สาธุประดิษฐ์ 15 ถนนสาธุประดิษฐ์ แขวงช่องนนทรี เขตยานนาวา จังหวัดกรุงเทพ 10120 เป็นบริษัทในเครือของ Vet Superior Group ซึ่งประกอบด้วยบริษัทย่อย 4 บริษัท ได้แก่ 1) Vet Superior Consultant Co., Ltd. 2) Vet Superior Aquaculture Co., Ltd. 3) Vet Superior Agriculture Co., Ltd. 4) WELLTECH Biotechnology Products Co., Ltd. ทั้งนี้ ทางบริษัทฯ ได้เริ่มก่อตั้งเมื่อปี พ.ศ.2535 โดยได้ดำเนินงานนำเข้า/ส่งออกสินค้าระหว่างประเทศ ซึ่งในปัจจุบันมีบริษัทในเครือประมาณเกือบ 10 บริษัท และมีโรงงานตั้งอยู่ที่จังหวัดสมุทรสาคร รวมถึงพนักงานของบริษัทฯ มีจำนวนรวมเกือบ 200 คน

สำหรับสินค้าที่ส่งออก ได้แก่ อาหารสำหรับสัตว์บก สัตว์น้ำ และพืช โดยส่งออกไปยังกลุ่มประเทศในเอเชีย เช่น ประเทศเวียดนาม บังคลาเทศ ฟิลิปปินส์ อินโดนีเซีย มาเลเซีย ส่วนสินค้านำเข้า จะเป็นสินค้าจำพวกวัตถุดิบ วัคซีนต่าง ๆ โดยนำเข้าจากประเทศสหรัฐอเมริกา แต่ทั้งนี้ ในปัจจุบันมีอัตราการนำเข้าสินค้าที่ลดน้อยลง เนื่องจากทางบริษัทฯ สามารถผลิตสินค้าเองได้ ทั้งนี้ บริเวณพื้นที่ตั้งบริษัท และบรรยากาศขณะสัมภาษณ์ แสดงดังภาพที่ 4-7 และ 4-8 ตามลำดับ



ภาพที่ 4-7 บริเวณสำนักงานบริษัท เวท ซูพรีเรีย คอนซัลแตนท์ จำกัด



ภาพที่ 4-8 บรรยากาศขณะสัมภาษณ์บริษัท เวท ซูพรีเรีย คอนซัลแตนท์ จำกัด

การดำเนินงานในปัจจุบัน

ในการขนส่งตู้สินค้าของบริษัทฯ ส่วนใหญ่ใช้บริการขนส่งผ่านท่าเรือกรุงเทพ และท่าเรือแหลมฉบัง (บริษัทนำสินค้าไปยังลาน ICD ลาดกระบัง แล้วจึงส่งต่อด้วยรถไฟมายังท่าเรือ) ซึ่งปริมาณสินค้าที่ขนส่งจะขึ้นกับฤดูกาล เช่น สินค้าประเภทกุ้ง ในช่วงต้นปีจะมีปริมาณค่อนข้างมาก ในขณะที่ปลายปีสินค้านี้น้อย และสำหรับขั้นตอนการขนส่งสินค้า ทางบริษัทฯ ไม่ได้ไปท่าเรือเอง แต่ดำเนินการผ่านทาง Freight Forwarder เนื่องจากมีความสะดวกกว่าการที่บริษัทฯ ติดต่อผ่านสายเรือเอง โดยบริษัท Freight Forwarder ที่ใช้บริการหลักๆ ได้แก่ บริษัท อินติเมท โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด ซึ่งในการส่งออกสินค้า Freight Forwarder จะดำเนินงานในชิปปิ้งให้แก่บริษัทฯ ด้วย ในขณะที่การนำเข้าสินค้านั้น มีความยุ่งยากมากกว่าการส่งออก เนื่องจากต้องติดต่อกรมศุลกากรด้วย รวมถึงสินค้านำเข้าบางรายการมี

รายละเอียดข้อจำกัดที่แตกต่างกัน ดังนั้น ทางบริษัทจึงได้จ้างชิปปิงที่มีความรู้โดยตรง เข้ามาดูแลจัดการในส่วนนี้

ในการปฏิบัติงาน ทาง Freight Forwarder จะแจ้งข้อมูลตารางเรือสินค้าที่จะออกจากท่าเรือแก่ผู้ประกอบการ ซึ่ง Closing Time สำหรับตู้สินค้าประเภทเต็มตู้ มีเวลาเฉลี่ยอย่างน้อย 2 วัน ซึ่งทางบริษัทจะเป็นผู้เลือกสายเรือเอง โดยพิจารณาจากราคาและการบริการ ทั้งนี้ ในการดำเนินงานส่งออกสินค้าจะใช้เวลาประมาณ 2 วัน ส่วนกรณีนำเข้าสินค้าจะใช้เวลาไม่เกิน 3 วัน ซึ่งการดำเนินงานนำเข้าจะมีค่าใช้จ่ายที่สูงกว่าส่งออก เนื่องด้วยต้องติดต่อเจ้าหน้าที่ซึ่งมีค่าบริการเพิ่มขึ้นมา และในกรณีเปรียบเทียบการดำเนินงานระหว่างขนส่งผ่านท่าเรือกรุงเทพและท่าเรือแหลมฉบังการให้บริการไม่แตกต่างกัน

ปัญหา/อุปสรรคในการส่งสินค้าผ่านท่าเรือ

ในการดำเนินงานพบปัญหาในด้านศุลกากร โดยได้เรียกเก็บค่าใช้จ่ายในการตรวจสอบตู้สินค้าของเจ้าหน้าที่ ซึ่งเรียกเก็บย้อนหลัง และไม่สามารถตรวจสอบได้ชัดเจน

ข้อคิดเห็นต่อแนวทางการพัฒนาเพื่อรองรับการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน

จากการเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน จะส่งผลเชิงบวกต่อการดำเนินงานในเรื่องการลดภาษีสินค้านำเข้า ซึ่งในปัจจุบัน สินค้าบางรายการยังคงเสียภาษีนำเข้าอยู่

ข้อเสนอแนะเพิ่มเติม

เนื่องจากการดำเนินงานนำเข้าสินค้าต้องใช้เอกสารที่หลากหลาย ซึ่งลูกค้ารายใหม่อาจไม่คุ้นเคยและต้องใช้ระยะเวลาในการเตรียมเอกสาร ดังนั้นการส่งเสริมการอำนวยความสะดวกในด้านเอกสารต่างๆ จะมีส่วนช่วยให้การขนส่งสินค้ามีความสะดวกรวดเร็วขึ้น

3. สมาคมผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย (Thai National Shippers' Council : TNSC)

ข้อมูลทั่วไปสมาคม (สมาคมผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย : ออนไลน์)

สมาคมผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย หรือ สรท. ได้ก่อตั้งขึ้นเมื่อปี พ.ศ.2537 มีอาคารสำนักงานอยู่อาคารลุมพินีทาวเวอร์ ชั้น 32 โซนซี ถนนพระราม 4 แขวงทุ่งมหาเมฆ เขตสาทร โดยทางสมาคมถือเป็นสถาบันภาคเอกชนด้านการส่งออกที่ไม่แสวงหาผลกำไร มีอำนาจหน้าที่ตามพระราชบัญญัติสมาคมผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย พ.ศ.2537 ดังนี้

- ส่งเสริมและคุ้มครองผลประโยชน์ของผู้ส่งสินค้าทางเรือ
- ให้ความร่วมมือและประสานงานกับหน่วยงานรัฐ และเอกชนเกี่ยวกับการส่งสินค้าทางเรือ
- เป็นผู้แทนผู้ส่งสินค้าทางเรือในการปรึกษา เปรียบเทียบหรือทำความตกลงกับผู้ส่งสินค้าทางเรือ ทั้งหน่วยงานของรัฐและเอกชนที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้าทางเรือ ในเรื่องอัตราค่าระวาง ค่าบริการ ค่าใช้จ่าย ข้อกำหนดหรือเงื่อนไขต่างๆ ในการขนส่งสินค้าทางเรือ
- สนับสนุนให้มีการขนส่งสินค้าทางเรือที่มีประสิทธิภาพ และเพียงพอ
- จัดหา รวบรวม เก็บรักษาและเผยแพร่ข้อมูลข่าวสาร และความรู้เกี่ยวกับการส่งสินค้าทางเรือ

- ปรึกษาและให้ข้อคิดเห็นหรือคำแนะนำแก่สมาชิกหรือบุคคลอื่น ในเรื่องเกี่ยวกับการส่งสินค้าทางเรือและช่วยเหลืออำนวยความสะดวกต่าง ๆ แก่สมาชิกในการส่งสินค้าทางเรือ
- ให้คำปรึกษาและข้อเสนอแนะแก่รัฐบาลเพื่อพัฒนาการส่งสินค้าทางเรือ
- ประสานงานและร่วมมือกับองค์กรที่เกี่ยวข้องกับผู้ส่งสินค้าทางเรือของต่างประเทศ สำหรับบริเวณอาคารสำนักงานของสภาฯ และบรรยากาศขณะสัมภาษณ์ แสดงดังภาพที่ 4-9



ภาพที่ 4-9 บริเวณอาคารสำนักงาน และบรรยากาศสัมภาษณ์สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย การดำเนินงานในปัจจุบัน

สำหรับสภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทยได้ก่อตั้งขึ้นประมาณ 18 ปี ทำหน้าที่เป็นตัวแทนผู้ส่งออก ซึ่งได้มีการจัดประชุมร่วมกันกับตัวแทนผู้ส่งออกประเทศสิงคโปร์ ยุโรป และสหรัฐอเมริกาอยู่เป็นประจำ เพื่อปรึกษาหารือและเป็นการกระตุ้นการดำเนินงานส่งออกของแต่ละประเทศ โดยทางสภาฯ ทำหน้าที่เป็นองค์กรกลางสื่อสารระหว่างภาครัฐและผู้ส่งออก พิจารณาปัญหา/อุปสรรคของผู้ส่งออกในเรื่องสิ่งอำนวยความสะดวกในการส่งออกสินค้า รวมถึงกฎระเบียบต่างๆ ซึ่งได้รับการร้องเรียนจากทางสมาชิก และทำเรื่องเสนอต่อภาครัฐหรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อผลักดันมาตรการให้แก่ผู้ส่งออกสินค้า นอกจากนี้การดำเนินงานดังกล่าว ทางสภาฯ ยังมีบทบาทสำคัญในเรื่องการสร้างองค์ความรู้ในเรื่องโลจิสติกส์ให้กับประเทศไทย เพื่อให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องตระหนักถึงความสำคัญของระบบ

ปัญหา/อุปสรรคในการส่งสินค้าผ่านท่าเรือ

ปัญหาสำหรับผู้ส่งออกสินค้า พบในประเด็นความล่าช้าของกฎหมายซึ่งขาดการปรับปรุงให้ทันสมัย การเชื่อมโยงข้อมูลระหว่างกระทรวงที่เกี่ยวข้องกับระบบเศรษฐกิจยังขาดประสิทธิภาพ รวมถึงภาครัฐยังสนับสนุนภาคธุรกิจการส่งออกได้ไม่เต็มที่ แม้ว่าในส่วนของระบบกรมศุลกากรได้พัฒนาการดำเนินงานอย่างต่อเนื่อง แต่อย่างไรก็ดี ยังไม่สามารถบูรณาการรวมเข้ากับหน่วยงานอื่น เพื่อเชื่อมโยงเป็นระบบใหญ่ได้ นอกจากนี้ การปฏิบัติงานขนส่งสินค้าในปัจจุบัน การรับ-ส่งเอกสารข้อมูลยังต้องอาศัยบุคลากรเป็นหลัก ซึ่งก่อให้เกิดต้นทุนแก่ผู้ประกอบการ

สำหรับอุปสรรคการขนส่งสินค้ากรณีผ่านท่าเรือแหลมฉบัง พบเรื่องสภาพจราจรหนาแน่นบริเวณเส้นทางจากแหล่งอุตสาหกรรมไปท่าเรือแหลมฉบัง โดยเฉพาะในช่วงวันหยุดเทศกาล รถบรรทุกสัญจรได้ไม่สะดวก ส่วนงานด้านพิธีการศุลกากรมีอุปสรรคในเรื่องการตรวจสอบเอกสารหลังจากสินค้า

ขนส่งผ่านท่าเรือไปแล้ว (Post Audit) ซึ่งได้ตรวจสอบย้อนหลังเป็นระยะเวลานาน ซึ่งข้อมูลหรือเจ้าหน้าที่ผู้รับผิดชอบอาจไม่อยู่ในสถานะตรวจสอบได้ รวมถึงประเด็นเรื่องการตีความซึ่งขึ้นกับความรู้ความเข้าใจของเจ้าหน้าที่ศุลกากร

นอกจากปัญหาที่กล่าวข้างต้น ยังมีอุปสรรคในเรื่องของการตีความคำว่า "โลจิสติกส์" มีความหมายไปโดยเข้าใจว่าโลจิสติกส์เกี่ยวข้องเฉพาะการขนส่งเท่านั้น ทำให้แนวทางการพัฒนาได้มุ่งเน้นเฉพาะการก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานในการขนส่ง ซึ่งส่งผลให้การพัฒนา ระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทยล้าหลังกว่าประเทศเพื่อนบ้านอย่างประเทศสิงคโปร์ และประเทศจีนที่ได้เริ่มพัฒนาโลจิสติกส์ในช่วงเวลาใกล้เคียงกับประเทศไทยแต่มีการพัฒนาที่มากกว่าประเทศไทยมาก

ข้อคิดเห็นต่อแนวทางการพัฒนาเพื่อรองรับการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน

การเตรียมความพร้อมเพื่อรองรับการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนโดยหลักการแล้วจะขึ้นอยู่กับนโยบายภาครัฐ ซึ่งได้มีการเตรียมความพร้อมในงานส่วนของศุลกากรเรื่องการพัฒนาระบบ National Single Window (NSW) ซึ่งจะทำให้สามารถตรวจสอบสินค้าได้รวดเร็วมากขึ้น แต่ทั้งนี้ ในปัจจุบันยังไม่สมบูรณ์เนื่องจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับกิจกรรมนำเข้า-ส่งออกสินค้ายังไม่สามารถร่วมมือกันได้อย่างชัดเจน จากเหตุที่ระบบของหน่วยงานต่างๆ ไม่สามารถเชื่อมโยงข้อมูลระหว่างกันได้ รวมถึงติดปัญหาเรื่องข้อมูลบางส่วนเป็นความลับของหน่วยงาน ทำให้หน่วยงานที่มีการพัฒนาอย่างเห็นได้ชัดชัดเจน มีเฉพาะศุลกากรเพียงหน่วยงานเดียว ซึ่งแตกต่างจากประเทศสิงคโปร์ และฮ่องกงที่สามารถพัฒนาระบบ NSW ได้อย่างมีประสิทธิภาพ รวมถึงการประสานงานร่วมกันระหว่างหน่วยงานภาครัฐและเอกชน เป็นไปอย่างเข้มแข็ง นโยบายการพัฒนาท่าเรือมีความชัดเจน รวมถึงได้ส่งเสริมความสามารถในการส่งออกสินค้าของภาคเอกชนอย่างเต็มที่

ข้อเสนอแนะเพิ่มเติม

สำหรับแนวทางพัฒนาที่เห็นชัดเจนและควรเร่งดำเนินงาน เพื่อช่วยส่งเสริมการส่งออก ได้แก่ การพัฒนา ASEAN Single Window (ASW) ซึ่งทางศุลกากรควรส่งเสริมการบูรณาการร่วมกันกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง รวมถึงภาครัฐควรส่งเสริมและสนับสนุนกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องกับท่าเรือชายฝั่งเพิ่มมากขึ้น เนื่องด้วยการขนส่งสินค้าทางเรือชายฝั่งมีต้นทุนที่ต่ำ แต่ในปัจจุบันการให้บริการขนส่งสินค้าด้วยเรือชายฝั่งยังไม่มาก นอกจากนี้ ภาครัฐอาจส่งเสริมกิจกรรมการส่งออกโดยสร้างท่าเรือในบริเวณพื้นที่ภาคใต้ฝั่งตะวันออก เพื่อเชื่อมการขนส่งสินค้าข้ามฟากจากท่าเรือแหลมฉบังมายังพื้นที่ภาคใต้ โดยทางภาครัฐควรจัดระบบแก้ไขการยกขนตู้สินค้าหลายรอบ (Double Handling) รวมถึงลงทุนการประกอบกิจการท่าเรืออย่างจริงจัง

4. สมาคมยางพาราไทย (The Thai Rubber Association)

ข้อมูลทั่วไปสมาคมยางพาราไทย (สมาคมยางพาราไทย: ออนไลน์)

สมาคมยางพาราไทย (The Thai Rubber Association) ตั้งอยู่บริเวณเลขที่ 45-47 ถนนโชติวิถี ะกุล 3 อำเภอหาดใหญ่ จังหวัดสงขลา 90110 โดยเริ่มก่อตั้งเมื่อวันที่ 5 มีนาคม พ.ศ.2494 ด้วยความร่วมมือของบริษัทผู้ผลิตและผู้ค้ายางพารา ทำหน้าที่เป็นองค์กรกลางของผู้ประกอบการธุรกิจการผลิตและการค้ายางพารา เป็นศูนย์กลางที่ทางราชการสามารถติดต่อและประสานความร่วมมือ รวมทั้งเป็นกลไก

ที่จะช่วยผลักดันให้เกิดกิจกรรมสร้างสรรค์ ทั้งในด้านการพัฒนาวิชาชีพและยกระดับมาตรฐานการดำเนินการของบริษัทสมาชิกให้อยู่ในระดับที่มีคุณภาพทัดเทียมกัน

ในการก่อตั้งของสมาคมฯ ได้มีวัตถุประสงค์หลักเพื่อแก้ไขปัญหาอันเนื่องจากการประกอบธุรกิจที่ยังขาดกฎและข้อบังคับ ซึ่งก่อให้เกิดการพิพาทส่งผลเสียต่อธุรกิจ และเพื่อจัดการค้าที่ไม่เป็นธรรม โดยเหล่าสมาชิกสมาคมฯ ในปัจจุบันมีสมาชิกรวมทั้งสิ้น 48 บริษัท ประกอบด้วยทั้งผู้ผลิตและผู้ค้าอย่างทั้งนี้ อาคารสำนักงาน และบรรยากาศขณะสัมภาษณ์สมาคมฯ แสดงดังภาพที่ 4-10



ภาพที่ 4-10 อาคารสำนักงาน และบรรยากาศขณะสัมภาษณ์สมาคมยางพาราไทย
ข้อมูลทั่วไปบริษัท ศรีตรังแอโกรอินดัสทรี จำกัด (มหาชน) หนึ่งในสมาชิกสมาคมยางพาราไทยผู้ให้
ข้อมูล (บริษัท ศรีตรังแอโกรอินดัสทรี จำกัด (มหาชน) : ออนไลน์)

บริษัท ศรีตรังแอโกรอินดัสทรี จำกัด (มหาชน) ก่อตั้งขึ้นเมื่อปี พ.ศ.2530 ในฐานะเป็นบริษัทผู้ผลิตและผู้ส่งออกผลิตภัณฑ์ยางพารารายใหญ่ โดยสินค้าอุตสาหกรรมยางพาราที่ผลิต ได้แก่ ยางแผ่นรมควัน น้ำยางข้น ยางแท่ง STR ซึ่งกลุ่มบริษัทมีกำลังการผลิตรวมประมาณ 590,000 ตันต่อปี แบ่งเป็นยางแผ่นรมควัน 198,000 ตัน ยางแท่ง STR 218,000 ตัน และน้ำยางข้น 174,000 ตัน นอกจากนี้ ทางบริษัทฯ ได้ขยายธุรกิจเข้าสู่อุตสาหกรรมสำเร็จรูป เพื่อเพิ่มมูลค่าผลิตภัณฑ์ยาง โดยได้เข้าร่วมกับผู้ร่วมทุนทั้งในประเทศและต่างประเทศ ทั้งนี้ ในปัจจุบัน ทางบริษัทฯ ได้มีบริษัทในเครือทั้งสิ้น 18 บริษัท 20 โรงงาน ถือเป็นผู้ดำเนินการผลิต ส่งออก และจัดจำหน่ายยางพารารายใหญ่ที่ครบวงจรในประเทศไทย

การดำเนินงานในปัจจุบัน

สำหรับสินค้าส่งออกหลักของภาคใต้ ได้แก่ ถู่มือ และไม้ ซึ่งส่วนใหญ่การส่งออกสินค้าของภาคใต้ได้เน้นส่งออกทางท่าเรือปีนังเป็นหลัก โดยขนส่งผ่านทางด่านปาดังเบซาร์ และอันดับถัดมา จะส่งออกสินค้าผ่านทางท่าเรื่อน้ำลึกสงขลา เนื่องจากทางท่าเรือปีนังมีสายเรือให้เลือกมากกว่ามาก ซึ่งในการเลือกใช้บริการท่าเรือไหนจะขึ้นกับกลุ่มลูกค้าเป็นหลัก และสำหรับตำแหน่งปลายทางของสินค้า อย่าง

สินค้าจำพวกยางจะส่งออกไปยังประเทศญี่ปุ่น เกาหลี จีน ไต้หวัน ส่วนสินค้าประเภทถั่วจะส่งไปทางยุโรปเป็นส่วนใหญ่ และสินค้าน้ำยางข้นจะส่งออกไปยังประเทศมาเลเซีย เพื่อนำไปแปรรูปเป็นถั่วมื่อ

ในการส่งออกสินค้ายาง โดยทั่วไปผู้ประกอบการจะนำสินค้ามาถึงท่าเรือก่อนเรือสินค้าเทียบท่าประมาณ 1 สัปดาห์ (อย่างรวดเร็วสุด 4 วัน) ซึ่งทางท่าเรือได้กำหนด Free time แก่ผู้ใช้บริการให้ระยะเวลา 7 วัน และสำหรับการขนส่งสินค้าไปยังท่าเรือนั้น แต่เดิมจะนิยมใช้การขนส่งทางรถหัวลาก ซึ่งในปัจจุบันจะเน้นการขนส่งทางเรือชายฝั่ง และรถไฟควบคู่กันไป

สำหรับการอำนวยความสะดวกการขนส่งสินค้าในปัจจุบัน มีเรื่องการเชื่อมโยงข้อมูลบางส่วน เช่น การส่งออกยางธรรมชาติ โดยปกติต้องชำระค่าผ่านด่านที่บริเวณด่าน ซึ่งในปัจจุบันสามารถชำระที่ศูนย์วิจัยได้ล่วงหน้า ทำให้เมื่อไปถึงบริเวณด่าน สามารถผ่านได้ทันที หรือกรณีการมียาตู้สินค้า แต่เดิมต้องไปมียาที่บริเวณด่าน ในขณะที่ปัจจุบัน ได้มีเจ้าหน้าที่ของด่านมาสอนวิธีการมียาให้แก่ผู้ประกอบการ มียาเสร็จจะสามารถปิดตู้สินค้าได้ ซึ่งทางผู้ประกอบการสามารถขอเบิกสารเคมีที่ด่านศุลกากรเพื่อมียาได้

ปัญหา/อุปสรรคในการส่งสินค้าผ่านท่าเรือ

การขนส่งสินค้าไปยังท่าเรือปีนังนั้นจำเป็นต้องขนส่งผ่านด่านปาดังเบซาร์ ซึ่งจากการดำเนินงานส่งออกสินค้าพบปัญหาในเรื่องสภาพการจราจรแออัดในบางเวลา เนื่องด้วยช่องทางเข้ามีลักษณะค่อนข้างคับแคบ ซึ่งหากเกิดกรณีเครนชำรุด หรือช่องทางถูกปิดจะส่งผลให้ไม่สามารถดำเนินงานต่อได้ ดังนั้น ในช่วงถัดมาจึงได้มีการกระจายการขนส่งสินค้าไปทางด้านเรือชายฝั่ง หรือท่าเรื่อน้ำลึกสงขลา

สำหรับปัญหาการดำเนินงานขนส่งสินค้าของท่าเรื่อน้ำลึกสงขลา พบปัญหาเรื่องความลึกของน้ำไม่เพียงพอ ส่งผลให้เรือสินค้าไม่สามารถเข้าเทียบท่าได้ และเมื่อเปรียบเทียบต้นทุนการขนส่งสินค้านี้ระหว่างท่าเรือปีนังและท่าเรื่อน้ำลึกสงขลา พบว่า ค่าขนส่งไปท่าเรือปีนังมีมูลค่าสูงกว่าท่าเรื่อน้ำลึกสงขลา แต่ค่าบริการภายในท่าเรือของท่าเรื่อน้ำลึกสงขลาจะมีมูลค่าสูงกว่าท่าเรือปีนัง ซึ่งเมื่อคิดสุทธิแล้วต้นทุนมีมูลค่าที่ใกล้เคียงกัน แต่ทั้งนี้ กลุ่มผู้ใช้บริการจะหันไปเลือกใช้บริการท่าเรือปีนังมากกว่าเนื่องจากบริเวณท่าเรือปีนังมีสายเรือให้เลือกใช้บริการมากกว่าท่าเรื่อน้ำลึกสงขลา ทั้งนี้ นอกเหนือจากปัญหาที่กล่าวข้างต้น การขนส่งสินค้านี้ระหว่างประเทศยังพบปัญหาเรื่องการผ่านพิธีการกรณีสั่งสินค้าผ่าน 3 ประเทศ ซึ่งแต่ละประเทศได้มีกฎระเบียบพิธีการที่แตกต่างกัน

ข้อคิดเห็นต่อแนวทางการพัฒนาเพื่อรองรับการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน

จากการดำเนินงานเพื่อเข้าสู่การเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน สำหรับภาคใต้ไม่น่ามีผลการเปลี่ยนแปลงใดๆ และน่าจะมีผลสำหรับการขนส่งในภาคเหนือและภาคตะวันออกเฉียงเหนือมากกว่า เนื่องจากการเดินทางไปยังประเทศจีนมีความสะดวกมากขึ้น และจากแผนพัฒนาด้านการเชื่อมโยงข้อมูลระหว่างหน่วยงาน (NSW) ซึ่งการดำเนินงานในปัจจุบันยังพบว่า บางหน่วยงานยังไม่สามารถเชื่อมโยงข้อมูลได้

ข้อเสนอแนะเพิ่มเติม

จากข้อได้เปรียบของท่าเรือน้ำลึกสงขลาในเรื่องการเป็นท่าเรือภายในประเทศ และการปฏิบัติงานหรือการแก้ไขปัญหาสามารถเจรจาระหว่างคนไทยด้วยกันมีความสะดวกกว่า เมื่อพิจารณาเทียบกับการขนส่งสินค้าผ่านท่าเรือปีนัง ดังนั้น หากท่าเรือน้ำลึกสงขลาดำเนินงานพัฒนาขยายพื้นที่บริเวณท่าเรือ พัฒนาประสิทธิภาพเครื่องขนตู้สินค้าบริเวณหน้าท่า รวมถึงส่งเสริมดึงดูดให้สายเรือเข้ามาใช้บริการที่ท่าเรือหลายสายมากขึ้น ซึ่งสิ่งต่างๆ เหล่านี้จะเป็นส่วนสำคัญที่ช่วยให้มีผู้ใช้บริการท่าเรือน้ำลึกสงขลามากยิ่งขึ้น

5. สมาคมผู้ส่งออกข้าวไทย (Thai Rice Exporters Association)

ข้อมูลทั่วไปบริษัท (สมาคมผู้ส่งออกข้าวไทย: ออนไลน์)

สมาคมผู้ส่งออกข้าวไทย (Thai Rice Exporters Association) ตั้งอยู่บริเวณอาคารเลขที่ 37 ซอยงามดูพลี ถนนพระราม 4 แขวงทุ่งมหาเมฆ เขตสาทร จังหวัดกรุงเทพฯ ก่อตั้งขึ้นเมื่อปี พ.ศ.2461 ซึ่งสมาคมฯ ถือเป็นองค์กรกลางในการสื่อสารระหว่างสมาชิกกับหน่วยงานภาครัฐ รวมถึงมีบทบาทสำคัญในการพัฒนาอุตสาหกรรมการค้าข้าว ทั้งในและนอกประเทศ โดยในปัจจุบันทางสมาคมฯ มีบริษัทผู้ประกอบการที่เป็นสมาชิกรวม 192 บริษัท ทั้งนี้ สำหรับวัตถุประสงค์ตามข้อบังคับของสมาคม มีดังนี้

- เพื่อส่งเสริมกิจการค้าข้าว
- เพื่อเชื่อมมิตรภาพและแลกเปลี่ยนความรู้และข่าวสารข้อมูลระหว่างสมาชิก
- เพื่อส่งเสริมความสัมพันธ์และการทำงานร่วมกันกับสมาคมโรงสีข้าวไทย สมาคมชาวนาไทย และสมาคมค้าข้าวไทย
- ให้ความร่วมมือและสนับสนุนนโยบายของรัฐบาลเกี่ยวกับการค้าข้าว
- เพื่อผดุงผลประโยชน์แห่งกิจการค้าของประเภทข้าวของสมาชิก และส่งเสริมการแข่งขันทางการค้าข้าวอย่างเป็นธรรม
- ให้ความร่วมมือกับสภาหอการค้าแห่งประเทศไทย สมาคมการค้าและส่วนราชการในการส่งเสริมและจัดระเบียบธุรกิจการเกษตรและอาหาร ตลอดจนระบบโลจิสติกส์และธุรกิจอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องสำหรับอาคารสำนักงาน และบรรยากาศขณะสัมภาษณ์สมาคมฯ แสดงดังภาพที่ 4-11



ภาพที่ 4-11 อาคารสำนักงาน และบรรยากาศขณะสัมภาษณ์สมาคมผู้ส่งออกข้าวไทย

การดำเนินงานในปัจจุบัน

สำหรับรูปแบบการส่งออกข้าวจะแบ่งออกเป็น 2 ประเภท ได้แก่ การส่งในรูปแบบสินค้า Break bulk และ ส่งโดยบรรจุในตู้คอนเทนเนอร์ ซึ่งการส่งแบบ Break bulk ผู้ประกอบการจะโหลดสินค้าข้าวลงในเรือโอป๊ะ จากนั้นจึงขนส่งเรือโอป๊ะผ่านแม่น้ำไปเกาะสีชัง เพื่อไปขนถ่ายลงเรือใหญ่อีกทีหนึ่ง ส่วนกรณีขนส่งด้วยสินค้าตู้คอนเทนเนอร์ ส่วนใหญ่ได้ขนส่งผ่านท่าเรือแหลมฉบัง และท่าเรือกรุงเทพ หรือขนส่งผ่านท่าเรือเอกชน เช่น ท่าเรือยูนิไทย และท่าเรือบีเอ็มที แปซิฟิก แล้วขนส่งต่อไปยังท่าเรือแหลมฉบังเพื่อขึ้นเรือใหญ่อีกทีหนึ่ง ซึ่งเมื่อเปรียบเทียบสัดส่วนปริมาณสินค้า พบว่า การส่งสินค้าในรูปแบบตู้คอนเทนเนอร์มีสัดส่วนโดยประมาณเพียงร้อยละ 20 เท่านั้น เนื่องจากการส่งออกสินค้าข้าวแต่ละครั้ง มีปริมาณถึง 20,000-30,000 ตัน ซึ่งตู้คอนเทนเนอร์ไม่สามารถรองรับปริมาณในส่วนนี้ได้เพียงพอ แต่ทั้งนี้ หากพิจารณาในด้านคุณภาพความปลอดภัยของสินค้า การขนส่งในรูปแบบ Break bulk จะพบปัญหาเรื่องน้ำทะเลซึมไปโดนสินค้ามากกว่าการขนส่งด้วยตู้คอนเทนเนอร์ ทั้งนี้ ในส่วนงานด้านพิธีการศุลกากรนั้น การส่งออกสินค้าข้าวไม่มีการจัดเก็บภาษีสินค้า

สำหรับกลุ่มประเทศลูกค้า การส่งออกสินค้าส่วนใหญ่ได้ขนส่งไปยังแถบทวีปแอฟริกา หรือแถบตะวันออกกลาง ซึ่งการขนส่งสินค้าลูกค้ากลุ่มนี้จะส่งในรูปแบบ Break bulk เท่านั้น นอกจากนี้ สำหรับการส่งออกข้าวของไทย ได้ส่งออกข้าวทุกชนิด โดยเฉพาะข้าวขาวมีปริมาณการส่งออกเยอะสุด ซึ่งปลูกในพื้นที่บริเวณภาคกลาง และภาคเหนือตอนล่าง และในส่วนของโรงสีข้าวในไทยมีจำนวนรวม 2,000 ถึง 3,000 แห่ง กระจายกัน แต่โรงงานที่ใหญ่ส่วนมากจะอยู่รอบ ๆ กรุงเทพฯ เช่น จังหวัดนครปฐม สุพรรณบุรี พิษณุโลก

ปัญหา/อุปสรรคในการส่งสินค้าผ่านท่าเรือ

สำหรับปัญหาการดำเนินงานด้านเอกสารพบประเด็นเวลาการทำงานของไทยยังทำงานตามเวลาราชการ ในขณะที่ท่าเรือของประเทศมาเลเซียหรือสิงคโปร์ได้ให้บริการตลอด 24 ชั่วโมง ดังนั้น จึงส่งผลให้การยื่นเรื่องเอกสารของสินค้าแต่ละประเภทต้องใช้ระยะเวลาในการดำเนินงาน และในการขนส่งสินค้ายังพบปัญหาเรื่องการขาดแคลนตู้สินค้าเปล่า เนื่องจากได้เน้นการส่งออกเป็นส่วนใหญ่ และมีการนำเข้าปริมาณน้อย ส่งผลให้ตู้เปล่าไม่เพียงพอต่อความต้องการ และในการขนส่งเส้นทางไปยุโรปหรือประเทศแถบตะวันออกกลาง ประเทศไทยยังคงต้องอาศัยพึ่งพาประเทศสิงคโปร์ค่อนข้างมาก

สำหรับอุปสรรคในการดำเนินงานของท่าเรือ พบในประเด็นการเข้าเทียบท่าของท่าเรือกรุงเทพ ซึ่งในปัจจุบันได้ใช้ระบบเรือสินค้าลำใดมาถึงก่อนได้เข้าจอดก่อน ระบบยังไม่เป็นสากลเท่าที่ควร ซึ่งก่อให้เกิดปัญหาความแออัดของเรือสินค้าที่จอดรอเข้าเทียบท่า นอกจากนี้ ปัญหาในการขนส่งสินค้าที่ประสบในปัจจุบันยังพบในเรื่องการถูกโจรกรรมขณะขนส่งสินค้าไปยังท่าเรือเกาะสีชัง (กรณีสินค้า Break bulk)

ข้อคิดเห็นต่อแนวทางการพัฒนาเพื่อรองรับการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน

จากการดำเนินงานเพื่อเข้าสู่การเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน ได้ส่งผลก่อให้เกิดประโยชน์ต่อกิจกรรมการส่งออกข้าวเป็นอย่างมาก เนื่องจากโรงสีข้าวของไทยมีอัตราการผลิตเกินกว่าที่ผลิตในปัจจุบันถึง 3 เท่า ซึ่งเพียงพอต่อความต้องการของตลาด แต่ทั้งนี้ จากการเป็นประชาคมอาเซียนอาจ

ได้รับผลกระทบในเรื่องผู้บริโภคภายในประเทศหันไปบริโภคสินค้าจากประเทศเพื่อนบ้าน เนื่องจากมีราคาถูกกว่า รวมถึงราคาสินค้าข้าวของไทยอาจได้รับผลกระทบ นอกจากนี้ จากแผนดำเนินงานพัฒนาระบบของศุลกากรได้ส่งผลให้การดำเนินงานมีความสะดวกมากขึ้น แต่ทั้งนี้ พบว่ายังไม่สามารถพัฒนาเชื่อมโยงข้อมูลของแต่ละหน่วยงานได้เต็มที่ เนื่องด้วยหน่วยงานมีหลายส่วนที่เกี่ยวข้องและเอกสารต่างๆ มีความหลากหลาย

ข้อเสนอแนะเพิ่มเติม

สำหรับข้อคิดเห็นเพิ่มเติม อยากเสนอให้หน่วยงานภาครัฐลองทำ Bench mark จากการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนของประเทศต่างๆ โดยพิจารณาแยกแต่ละด้าน เช่น ความสะดวก ความคล่องตัว ต้นทุนการดำเนินงานขนส่งสินค้าของแต่ละประเทศ แล้วเปรียบเทียบข้อมูลระหว่างของประเทศไทยและประเทศอื่น เพื่อนำผลที่ได้มาพิจารณาหาแนวทางพัฒนาต่อไป

4.3 บริษัทบริหารจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ (Freight Forwarder)

จากการสัมภาษณ์ข้อคิดเห็นของบริษัทบริหารจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ จำนวนรวม 5 แห่ง ซึ่งได้แก่ 1.บริษัท แลมฉบบัง อิมเม็กซ์ จำกัด (Laemchabang Imex Co.,Ltd.) 2.บริษัท เอ็นวายเอส โลจิสติกส์ จำกัด (NYS Logistics Co., Ltd.) 3.บริษัท ซีทีไอ โลจิสติกส์ จำกัด (CTI Logistics Co., Ltd.) 4.บริษัท เอเชียโลจิสติกส์ จำกัด (Asia Logistic Co.,Ltd.) 5.สมาคมผู้บริหารจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ (Thai International Freight Forwarders Association : TIFFA) สามารถสรุปรายละเอียดได้ดังนี้

1. บริษัท แลมฉบบัง อิมเม็กซ์ จำกัด (Laemchabang Imex Co.,Ltd.)

ข้อมูลทั่วไปบริษัท (บริษัท แลมฉบบัง อิมเม็กซ์ จำกัด : ออนไลน์)

บริษัท แลมฉบบัง อิมเม็กซ์ จำกัด ก่อตั้งขึ้นเมื่อ 28 กุมภาพันธ์ พ.ศ.2545 มีอาคารสำนักงานตั้งอยู่ที่ 31/18-19 หมู่ 9 ถนนสุขุมวิท ตำบลทุ่งสุขลา อำเภอศรีราชา จังหวัดชลบุรี อยู่ห่างจากท่าเรือแหลมฉบังเป็นระยะทาง 1 กิโลเมตร และมีบริษัทในเครืออีก 2 แห่ง ตั้งอยู่ที่บางมด และบริเวณท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ปัจจุบันได้ให้บริการงานด้านพิธีการศุลกากรทั้งนำเข้า/ส่งออก บริการขนส่งสินค้าภายในประเทศ บริการบรรจุหีบห่อ บริการบรรจุหีบห่อและขนส่งระหว่างประเทศ รวมถึงงานบริการผลิตหีบห่อสำหรับงานขนส่ง เช่น พาเลทไม้ สายรัดเหล็ก และเครื่องมือสำหรับใช้กับสายรัดเหล็ก นอกจากนี้ทางบริษัทได้มีแผนการขยายงานด้านการเป็นผู้บริหารจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ และงานบริการคลังสินค้า โดยบริเวณสำนักงาน และบรรยากาศขณะสัมภาษณ์ แสดงดังภาพที่ 4-12



ภาพที่ 4-12 บริเวณสำนักงาน และบรรยากาศขณะสัมภาษณ์บริษัท แหลมฉบัง อิมเม็กซ์ จำกัด
การดำเนินงานในปัจจุบัน

สำหรับกลุ่มลูกค้าในปัจจุบันส่วนใหญ่ได้ติดต่อใช้บริการขนส่งสินค้าผ่านท่าเรือกรุงเทพ ท่าเรือแหลมฉบัง ท่าเรือเคอร์รี่ สยามซีพอร์ต และท่าเรือศรีราชาฮาร์เบอร์ สำหรับการดำเนินงานของบริษัท แหลมฉบัง อิมเม็กซ์ จำกัด ได้ให้บริการงานด้านศุลกากรในฐานะตัวแทนออกของ ส่วนในฐานะผู้รับจัดการขนส่งสินค้าซึ่งทำหน้าที่เป็นผู้ชำระวางเรือ ทางบริษัทฯ ให้บริการเฉพาะลูกค้าบางรายที่ต้องการให้จองเรือให้ ซึ่งทางบริษัทฯ จะติดต่อผ่านกลุ่มบริษัทผู้รับจัดการขนส่งสินค้าอีกต่อหนึ่ง นอกจากนี้ ทางบริษัทได้เน้นให้บริการขนส่งสินค้าภายในประเทศ โดยจดทะเบียนนามบริษัทชื่อ แหลมฉบัง ทราเนสปอร์ต จำกัด

สำหรับการแนะนำแก่กลุ่มลูกค้ารายย่อยกรณีนำเข้าสินค้า ทางบริษัทฯ จะพิจารณาจากประเภทของตู้สินค้า กรณีตู้ FCL ขนส่งผ่านท่าเรือแหลมฉบังจะสะดวกในเรื่องสามารถหาเรือได้ง่าย และค่าใช้จ่ายในการผ่านท่าเรือต่ำกว่าท่าเรือกรุงเทพ แต่ทั้งนี้ จะมีค่าใช้จ่ายเพิ่มเติมในส่วนค่าขนส่ง ส่วนตู้สินค้า LCL ใช้บริการท่าเรือกรุงเทพจะสะดวกกว่า ในเรื่องการหาเรือขนส่งสินค้าเนื่องด้วยปริมาณสินค้ามีไม่มาก ส่วนการเลือกใช้บริการขนส่งสินค้าผ่านท่าเรือเคอร์รี่ สยามซีพอร์ต และท่าเรือศรีราชาฮาร์เบอร์ จะขึ้นอยู่กับประเภทสินค้าที่ขนส่ง

การดำเนินงานขนส่งสินค้า สำหรับท่าเรือแหลมฉบัง และท่าเรือเคอร์รี่ สยามซีพอร์ต โดยภาพรวมใช้เวลาเฉลี่ย 1 วัน ในการนำสินค้าออกจากท่าเรือ นับตั้งแต่เรือสินค้าเข้าเทียบท่า ซึ่งเวลาที่ใช้ขึ้นอยู่กับความสามารถในการขนถ่ายตู้สินค้าลงจากเรือ และความพร้อมของเอกสาร แต่ทั้งนี้ สำหรับท่าเรือกรุงเทพจะใช้เวลาโดยประมาณ 2 วัน ในการนำสินค้าออก เนื่องจากติดประเด็นขั้นตอนการขนถ่ายตู้สินค้า ที่ต้องขนถ่ายจากเรือและนำตู้สินค้าไปจัดเก็บ

ในอนาคตทางบริษัทฯ ได้มีแผนขยายกิจกรรมขนส่งสินค้า โดยให้บริการกลุ่มลูกค้าในฐานะผู้รับจัดการขนส่งสินค้านระหว่างประเทศ รวมถึงจัดสร้างคลังเก็บสินค้าเพิ่มเติม ขนาดโดยประมาณ 5,000 ตารางเมตร อยู่ห่างออกไประยะทางโดยประมาณ 6-7 กิโลเมตร

ปัญหา/อุปสรรคในการดำเนินงาน

การดำเนินงานขนส่งสินค้ามีอุปสรรคในเรื่องการตีความกฎระเบียบการปฏิบัติงานที่แตกต่างกัน ความเข้มงวดของเจ้าหน้าที่ รวมถึงปัญหาด้านผลประโยชน์ที่มีต่อบุคลากรบางราย

ข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะเพิ่มเติมเกี่ยวกับการดำเนินงานเพื่อรองรับการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน

จากการพัฒนาระบบศุลกากรจาก EDI เป็นระบบ Paperless และการนำระบบการบริหารความเสี่ยงมาช่วยในกระบวนการทางศุลกากร ได้ส่งผลช่วยลดต้นทุนการดำเนินงานต่อองค์กรได้เป็นอย่างดี รวมถึง การลดขั้นตอนปฏิบัติงานซึ่งเจ้าหน้าที่ต้องพบเจอกับผู้ขนส่งสินค้าจะเป็นส่วนสำคัญที่ช่วยลดปัญหาการจ่ายเงินนอกระบบได้ แต่ทั้งนี้ ในประเด็นการพัฒนาเชื่อมโยงข้อมูลระหว่างประเทศ หรือ ASEAN Single Window (ASW) ยังคงเป็นไปได้ลำบากและต้องใช้เวลาในการพัฒนาอีกระยะหนึ่ง เนื่องจากกฎระเบียบของแต่ละประเทศมีความแตกต่างกัน

จากการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน จะส่งผลต่อตัวแทนออกของในด่านงานศุลกากรลดน้อยลง และบทบาทหน้าที่จะเปลี่ยนไปเน้นงานด้านที่ปรึกษามากขึ้น ซึ่งปัจจุบันปัจจัยสำคัญที่การทำเรือควรเร่งพัฒนา ได้แก่ ด้านบุคลากร ซึ่งยังขาดความรู้ความเข้าใจในเทคโนโลยี รวมถึงปัจจัยโครงสร้างพื้นฐานที่ควรส่งเสริมและปรับปรุงให้ดีขึ้น

2. บริษัท เอ็นวายเอส โลจิสติกส์ จำกัด (NYS Logistics Co., Ltd.)

ข้อมูลทั่วไปบริษัท

บริษัท เอ็นวายเอส โลจิสติกส์ จำกัด มีอาคารสำนักงานอยู่บริเวณ 334/16-17 ถนนพระราม 4 แขวงมหาพฤฒาราม เขตบางรัก กรุงเทพฯ จัดทะเบียนบริษัทในปี พ.ศ.2549 เปิดให้บริการขนส่งสินค้าผ่านทางเรือชายฝั่งเป็นรายแรก และได้เน้นงานการขนส่งภายในประเทศ โดยมีเส้นทางขนส่งสินค้าผ่านทางเรือกรุงเทพ ท่าเรือแหลมฉบัง รวมถึงได้ให้บริการการขนส่งแบบต่อเนื่อง (Multimodal Transport) ทั้งนี้ บรรยากาศขณะสัมภาษณ์ทางบริษัท แสดงดังภาพที่ 4-13



ภาพที่ 4-13 บรรยากาศขณะสัมภาษณ์บริษัท เอ็นวายเอส โลจิสติกส์ จำกัด

การดำเนินงานในปัจจุบัน

การดำเนินงานในปัจจุบัน กรณีขนส่งสินค้าผ่านทางเรือกรุงเทพ บริเวณหน้าท่ามีสภาพที่แออัดมากส่งผลให้เรือสินค้าที่เข้าเทียบท่าต้องใช้เวลาถึง 12-20 ชั่วโมงต่อลำ ในขณะที่การเข้าเทียบท่าของ

ท่าเรือแหลมฉบังใช้เวลาโดยเฉลี่ย 3-5 ชั่วโมงต่อลำ ซึ่งแตกต่างกันเนื่องด้วยหน่วยงานบริหารจัดการท่าเรือแหลมฉบังเป็นหน่วยงานเอกชนทำให้การปฏิบัติงานมีความสะดวกรวดเร็ว ส่วนงานการตรวจปล่อยสินค้าของศุลกากรยังขึ้นกับดุลพินิจของเจ้าหน้าที่ ซึ่งทำให้ท่าเรือแต่ละแห่งมีความเข้มงวดในการตรวจปล่อยสินค้าที่แตกต่างกัน ซึ่งถือเป็นอุปสรรคต่อการพัฒนาท่าเรือ แต่อย่างไรก็ดี สำหรับงานศุลกากรได้มีการพัฒนาระบบ Paperless เข้ามาช่วยในการดำเนินงาน แม้ว่าจะยังไม่สามารถใช้งานได้อย่างสมบูรณ์ แต่ได้มีส่วนช่วยลดขั้นตอนการดำเนินงานค่อนข้างมากหากพิจารณาเทียบกับระบบเดิม

ปัญหา/อุปสรรคในการดำเนินงาน

สำหรับอุปสรรคการดำเนินงานขนส่งสินค้าผ่านท่าเรือ โดยพิจารณาท่าเรือแต่ละแห่งสามารถสรุปภาพรวมได้ดังนี้

- ท่าเรือกรุงเทพ

เนื่องด้วยบุคลากรผู้มีความรู้ด้านเทคโนโลยียังมีค่อนข้างน้อย ทำให้การดำเนินงานยังเป็นระบบ Manual จึงเกิดความล่าช้าในการปฏิบัติงาน รวมถึงบริเวณภายในท่าเรือยังประสบปัญหาสภาพจราจรที่แออัด

- ท่าเรือแหลมฉบัง

แม้ว่าสิ่งอำนวยความสะดวกภายในท่าเรือแหลมฉบังถือว่ามีประสิทธิภาพที่สูง แต่ทั้งนี้ ในการดำเนินงานยังพบอุปสรรคในเรื่องความหนาแน่นของผู้ใช้บริการเฉพาะบางท่าเทียบเรือ กล่าวคือกลุ่มผู้ใช้บริการส่วนใหญ่ได้เลือกขนส่งสินค้าผ่านเฉพาะท่าเทียบเรือชุด B เนื่องจากเป็นพื้นที่เปิดทำการในช่วงระยะแรก

- ท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด

ท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุดเป็นท่าเรือที่สามารถพัฒนา และรองรับสินค้าได้อีกจำนวนมาก แต่เนื่องจากปัจจุบันยังไม่มีบริการส่งเสริมการรองรับสินค้าตู้ ทำให้เกิดปัญหาสภาพผิวทางได้รับความเสียหายและชำรุด จากการเคลื่อนย้ายตู้สินค้าจากโรงงานอุตสาหกรรมมาบตาพุดไปยังท่าเรือแหลมฉบัง

- ท่าเรือน้ำลึกสงขลา

อุปสรรคสำคัญในการดำเนินงานของท่าเรือน้ำลึกสงขลา มีในเรื่องการขาดอุปกรณ์ยกขนตู้สินค้าบริเวณหน้าท่า ซึ่งปัจจุบันยังต้องอาศัยเครื่องมือจากเรือสินค้า ทำให้ทางท่าเรือเสียโอกาสในการขนส่งตู้สินค้าเป็นจำนวนมาก

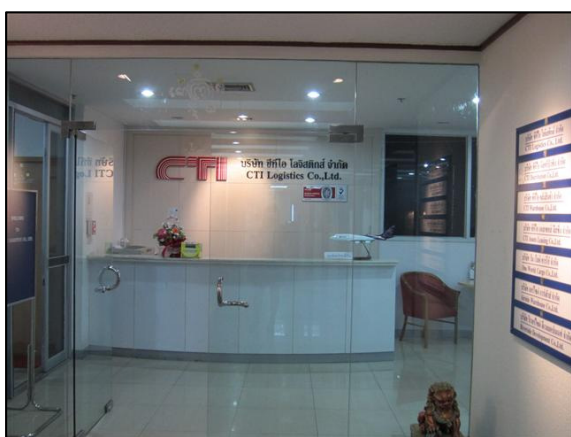
ข้อคิดเห็นข้อเสนอแนะเพิ่มเติมเกี่ยวกับการดำเนินงานเพื่อรองรับการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน

จากการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน จะส่งผลให้มีปริมาณการขนส่งสินค้าจำนวนเพิ่มสูงขึ้น รวมถึงเรือขนส่งสินค้ามีแนวโน้มที่จะมีขนาดใหญ่ขึ้น ดังนั้นทางภาครัฐควรมีนโยบายการพัฒนาท่าเรือที่ชัดเจน สนับสนุนการดำเนินงานอย่างต่อเนื่อง รวมถึงมีแนวทางการพัฒนาให้สามารถรองรับกรณีดังกล่าว นอกจากนี้ ควรจัดให้มีหน่วยงานกลางในการเชื่อมโยงข้อมูลและนโยบายการบริหารของท่าเรือในทุกด้าน

3. บริษัท ซีทีไอ โลจิสติกส์ จำกัด (CTI Logistics Co., Ltd.)

ข้อมูลทั่วไปบริษัท (บริษัท ซีทีไอ โลจิสติกส์ จำกัด : ออนไลน์)

บริษัท ซีทีไอ โลจิสติกส์ จำกัด ตั้งอยู่บริเวณอาคารซีทีไอ ทาวเวอร์ เขตคลองเตย จังหวัด กรุงเทพมหานคร ซึ่งภาพที่ 4-14 แสดงบริเวณสำนักงานและบรรยากาศขณะสัมภาษณ์ ทั้งนี้ สำหรับบริษัทฯ ได้ก่อตั้งขึ้นเมื่อปี พ.ศ.2520 ซึ่งเดิมใช้ชื่อว่า บริษัท คอมเมอร์เชียล ทรานสปอร์ต อินเตอร์เนชั่นแนล จำกัด หรือ ซีทีไอ (Commercial Transport International Co., Ltd.: CTI) ต่อมาได้พัฒนาเข้าสู่ ISO 9001:2000 และในปี พ.ศ.2545 ได้เปลี่ยนชื่อมาเป็น บริษัท ซีทีไอ โลจิสติกส์ จำกัด ทั้งนี้ การดำเนินงานในปัจจุบันทาง CTI ได้ให้บริการงานด้านพิธีการศุลกากร งานขนส่งสินค้าทางบก ทางน้ำและทางอากาศ รวมถึงการบริการเช่าคลังสินค้าทัณฑ์บน และคลังสินค้าทั่วไป ซึ่งกลุ่มบริษัทในเครือของ CTI มี 3 บริษัท ได้แก่ บริษัท แอร์ ซี ทรานสปอร์ต จำกัด, บริษัท คอมเมอร์เชียล คัสตอมเมอร์ เซอร์วิส เซส จำกัด และบริษัท มารีน สกาย คัสตอมส์ เซอร์วิสเซส จำกัด



ภาพที่ 4-14 บริเวณสำนักงาน และบรรยากาศขณะสัมภาษณ์บริษัท ซีทีไอ โลจิสติกส์ จำกัด
การดำเนินงานในปัจจุบัน

สำหรับกลุ่มผู้ใช้บริการส่วนใหญ่เป็นกลุ่มผู้ประกอบการโรงงานรายใหญ่ สินค้าที่ขนส่งส่วนมากเป็นสินค้าประเภทสินค้าอิเล็กทรอนิกส์ นอกจากนี้ ทางบริษัทฯ ได้รับขนส่งสินค้าอันตรายหลายคลาส เช่น สารกัมมันตรังสี และอาวุธ โดยในการดำเนินงานทางบริษัทฯ ได้ให้บริการขนส่งผ่านท่าเรือกรุงเทพ ขนถ่ายตู้สินค้าไปลาน ICD เพื่อนำไปท่าเรือแหลมฉบัง รวมถึงให้บริการผ่านท่าเรือบีเอ็มที แปซิฟิก และมีสินค้าบางส่วนขนส่งผ่านท่าเรือที่พีที

ปัจจุบันทางบริษัทฯ ได้ให้บริการครบวงจรเป็น Logistic Service Provider โดยได้ให้บริการขนส่งสินค้าทางเรือ ดำเนินงานพิธีการศุลกากร คลังจัดเก็บสินค้า รวมถึงการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ โดยขนส่งผ่านทางถนน และทางอากาศ ทั้งนี้ ในกระบวนการนำเข้า โดยส่วนใหญ่หลังจากสินค้าขนถ่ายลงจากเรือจะใช้ระยะเวลาเฉลี่ย 6 ชั่วโมงในการนำสินค้าออกจากท่า ซึ่งขึ้นกับประสิทธิภาพของเครนยกตู้ด้วย

ปัญหา/อุปสรรคในการดำเนินงาน

สำหรับท่าเรือกรุงเทพ ปัญหาส่วนใหญ่พบในขั้นตอนการนำเข้าสินค้า เนื่องจากบริเวณหน้าท่าไม่กว้างให้เรือเข้าเทียบท่า ส่งผลให้เรือสินค้าต้องจอดรอด้านนอก ก่อให้เกิดต้นทุนเพิ่มเติม นอกจากนี้

บริเวณภายในท่าเรือมีความแออัดโดยเฉพาะช่วงวันศุกร์ถึงวันเสาร์ ซึ่งทางท่าเรือได้เรียกเก็บค่า Port Congestion จากผู้ขนส่งสินค้า แต่อย่างไรก็ดี ความแออัดภายในท่าเรือไม่ได้ลดน้อยลง และในการขนส่งสินค้าพบปัญหาเรื่องสินค้าได้รับความเสียหายในขั้นตอนการขนส่งสินค้า

ข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะเพิ่มเติมเกี่ยวกับการดำเนินงานเพื่อรองรับการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน

สำหรับท่าเรือไทยควรเร่งพัฒนาทั้งด้านโครงสร้างพื้นฐาน เทคโนโลยีการเชื่อมโยงข้อมูล เครื่องมือขนถ่ายสินค้า บุคลากร รวมถึงพัฒนาระบบขนส่งทางถนน และทางรางประกอบด้วย เพื่อเตรียมความพร้อมในการรองรับการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนให้สามารถขับเคลื่อนการดำเนินงานได้เต็มรูปแบบ นอกจากนี้ ทางภาครัฐควรกำหนดนโยบายที่ชัดเจนในการวางแผนพัฒนาให้สามารถมองเห็นเป็นรูปธรรมได้

4. บริษัท เอเชียโลจิสติกส์ จำกัด (Asia Logistic Co.,Ltd.)

ข้อมูลทั่วไปบริษัท (บริษัท เอเชียโลจิสติกส์ จำกัด : ออนไลน์)

บริษัท เอเชียโลจิสติกส์ จำกัด ตั้งอยู่ที่ 638/3-4 ถนนเพชรเกษม ตำบลหาดใหญ่ อำเภอหาดใหญ่ จังหวัดสงขลา 90250 ได้ก่อตั้งขึ้นเมื่อวันที่ 29 มิถุนายน ปี พ.ศ.2536 เปิดให้บริการงาน Freight Forwarder ดำเนินกิจการเกี่ยวกับการขนส่งสินค้านำเข้า/ส่งออก ผ่านท่าเรือทั้งในประเทศและต่างประเทศ นอกจากนี้ยังได้ให้บริการแก่กลุ่มลูกค้าแบบครบวงจร (One Stop Service) ได้แก่

- ให้บริการงานด้านเอกสารพิธีการศุลกากรทั้งนำเข้า/ส่งออก ทั้งไทยและมาเลเซีย
- บริการขนส่งสินค้าทางบก ทั้งภายในประเทศ/ต่างประเทศ
- บริการขนส่งทางรถไฟทั้งภายในประเทศ/ต่างประเทศ

ปัจจุบันทางบริษัทมีปริมาณการส่งออก 300 ถึง 500 ตู้ต่อเดือน ทั้งนี้ สำหรับบริเวณสำนักงานและบรรยากาศขณะสัมภาษณ์บริษัท แสดงดังภาพที่ 4-15



ภาพที่ 4-15 บริเวณสำนักงาน และบรรยากาศขณะสัมภาษณ์บริษัท เอเชียโลจิสติกส์ จำกัด
การดำเนินงานในปัจจุบัน

บริษัท เอเชียโลจิสติกส์ จำกัด ได้ให้บริการรับขนส่งสินค้านำเข้า/ส่งออก โดยมีการขนส่งสินค้าเป็นของตนเอง (จำนวนประมาณ 40 คัน) ซึ่งปัจจุบันสินค้าที่ส่งออก ได้แก่ สินค้าประเภทยาง และไม้ยางพารา ส่วนสินค้านำเข้า เช่น เครื่องจักร กาว สารเคมี โดยกลุ่มลูกค้าที่ส่งออกสินค้าส่วนใหญ่มี

ตำแหน่งปลายทางขนไปยังประเทศจีน และเส้นทางการขนส่งส่วนมากได้เลือกผ่านทางด่านพรมแดน สะเดา และปาดังเบซาร์ ส่วนท่าเรือสงขลา กลุ่มลูกค้ายังใช้บริการไม่มากนัก

สำหรับการตัดสินใจเลือกการขนส่งผ่านเส้นทางไหน ส่วนใหญ่กลุ่มลูกค้าจะเป็นผู้ตัดสินใจ ในขณะที่ทางบริษัททำหน้าที่ในการให้คำแนะนำ ซึ่งหากกลุ่มลูกค้าไม่ได้ระบุชัดเจนว่าจะเลือกขนส่งผ่านเส้นทางไหน โดยส่วนมากบริษัทจะเสนอเส้นทางท่าเรือปีนัง เนื่องด้วยท่าเรือปีนังมีการชัฟพอร์ตเรือตู้สินค้าให้มากกว่าท่าเรือสงขลา สำหรับในการปฏิบัติงานรถบรรทุกสินค้าของไทยยังไม่สามารถขับไปถึงท่าเรือปีนัง เนื่องด้วยติดระบบกฎหมาย (สามารถขับได้ระยะทาง 5 กิโลเมตรในฝั่งประเทศมาเลเซีย) ดังนั้นในกรณีขนส่งผ่านด่านพรมแดนปะดังเบซาร์ ตู้สินค้าจะถูกขนส่งต่อด้วยรถไฟไปยังฝั่งมาเลเซีย จากนั้นจะถูกขนส่งต่อทางรถบรรทุกอีกครั้งเพื่อไปยังท่าเรือปีนัง ซึ่งทางบริษัทจะต้องคืนตู้สินค้าก่อนเรือออกเป็นเวลา 3 วัน ส่วนกรณีขนส่งผ่านทางด่านสะเดาจะมีความสะดวกน้อยกว่า เนื่องจากขั้นตอนการตรวจสอบตู้สินค้าต้องตรวจสอบปล่อยรถบรรทุกที่ละคัน และเมื่อตู้สินค้ามาถึงด่านจะใช้เวลาประมาณ 2 ชม. ในการนำตู้สินค้าผ่านไปถึงด่านมาเลเซีย ส่วนการคืนตู้สินค้าไม่กำหนดระยะเวลา (ส่วนใหญ่ทางบริษัทคืนตู้สินค้าภายใน 1-2 วัน) ทั้งนี้ ในขั้นตอนการตรวจสอบปล่อยตู้สินค้าจะมีเจ้าหน้าที่ของบริษัทมาดำเนินการร่วมด้วย นอกจากนี้ หากพิจารณาเทียบระหว่างท่าเรือปีนังและท่าเรือสงขลา ท่าเรือปีนังจะมีข้อดีในเรื่องมีสายเรือให้เลือกใช้บริการที่มากกว่า งานด้านศุลกากรระหว่างสองท่าเรือไม่แตกต่างกัน ส่วนประเด็นค่าใช้จ่ายโดยรวมแล้วค่าใช้จ่ายในการขนส่งทั้งสองท่าเรือมีค่าใกล้เคียงกัน โดยค่าขนส่งไปยังท่าเรือสงขลาจะมีมูลค่าต่ำกว่า แต่ค่าบริการของท่าเรือสงขลาจะสูงกว่า เนื่องจากการขนส่งผ่านท่าเรือน้ำลึกสงขลา จะต้องขนส่งไปถ่ายลำที่ประเทศสิงคโปร์ก่อนไปยังประเทศจีน

นอกจากสถานที่ตั้งบริษัทในปัจจุบัน ทางบริษัทได้มีลานสำหรับพักรถบรรทุกสินค้าที่บริเวณด่านสะเดา ซึ่งในกรณีที่คืนตู้สินค้าไม่ทัน ทางบริษัทจะนำสินค้าพักในพื้นที่ดังกล่าว โดยมีระบบรักษาความปลอดภัยคอยดูแลสินค้าเป็นอย่างดี

ปัญหา/อุปสรรคในการดำเนินงาน

เนื่องด้วยท่าเรือน้ำลึกสงขลาได้เข้มงวดเรื่องการตรวจน้ำหนักตู้สินค้า รวมถึงการให้บริการตู้สินค้ายังมีค่อนข้างน้อยและคุณภาพตู้มีสภาพแย่กว่าที่ด่านสะเดาและด่านปะดังเบซาร์ ทำให้ผู้ขนส่งสินค้าหันไปเน้นขนส่งทางท่าเรือปีนังมากกว่า และสำหรับการขนส่งไปท่าเรือปีนังโดยใช้เส้นทางผ่านทางด่านสะเดายังประสบปัญหาสภาพจราจรแออัด โดยเฉพาะในช่วงเทศกาลท่องเที่ยว เนื่องจากใช้เส้นทางออกทางเดียวกัน

นอกจากนี้ เนื่องจากทางฝั่งประเทศมาเลเซียประชาชนส่วนใหญ่เป็นชาวมุสลิม จึงมีการทำพิธีกรรมทางศาสนาทุกวันศุกร์ บริเวณด่านพรมแดนฝั่งมาเลเซียจึงปิดให้บริการในบางช่วงเวลา ดังนั้นการขนส่งสินค้าในวันศุกร์จึงมีสภาพจราจรที่ค่อนข้างแออัด และสำหรับด้านการปฏิบัติงานความสัมพันธ์ส่วนตัวกับเจ้าหน้าที่ได้มีผลต่อความรวดเร็วในการดำเนินงาน

ข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะเพิ่มเติมเกี่ยวกับการดำเนินงานเพื่อรองรับการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน

จากแนวทางพัฒนาของระบบศุลกากรได้ช่วยให้การขนส่งสินค้ามีความสะดวกรวดเร็ว และลดต้นทุนในการดำเนินงานได้เป็นอย่างมาก ซึ่งผลจากการเข้าสู่ AEC จะทำให้เกิดตลาดการแข่งขันของ Freight Forwarder มากขึ้น ซึ่งสำหรับศักยภาพของไทยน่าจะแข่งขันกับต่างชาติได้ นอกจากนี้ สำหรับแผนพัฒนาของ Freight Forwarder ในภาคใต้ อาจต้องหาพาร์ทเนอร์ในฝั่งมาเลเซีย เพื่อรองรับการเข้าสู่ AEC

สำหรับด้านสะเดาได้มีโครงการปรับปรุงผิวทางให้สามารถไปถึงด่านได้โดยตรง ซึ่งหากโครงการสำเร็จ คาดว่าจะช่วยแก้ปัญหาการจราจรติดขัดได้เป็นอย่างดี ส่วนด่านปะดังเบซาร์ยังไม่พบปัญหาใด นอกจากนี้ สำหรับท่าเรือน้ำลึกสงขลา หากสามารถลดค่าบริการ และสามารถให้บริการในเรื่องตู้สินค้าและสายเรือได้อย่างเพียงพอ จะช่วยให้กลุ่มลูกค้าหันไปใช้บริการมากขึ้น

5. สมาคมผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ

(Thai International Freight Forwarders Association : TIFFA)

ข้อมูลทั่วไปสมาคมฯ

สมาคมผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ ได้เริ่มก่อตั้งในปี พ.ศ.2530 มีอาคารสำนักงานอยู่บริเวณเลขที่ 3388/78 ชั้น 22 อาคารสิรินรัตน์ ถนนพระราม 4 แขวงคลองตัน เขตคลองเตย กรุงเทพฯ 10110 (Thai International Freight Forwarders Association : online) เป็นหน่วยงานภาคเอกชนซึ่งสมาชิกประกอบด้วยกลุ่มบริษัทผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศทั้งระดับรายใหญ่จนถึงบริษัทรายย่อย โดยทางสมาคมฯได้ทำหน้าที่เป็นตัวแทนภาคเอกชนในการเจรจากับภาครัฐและหน่วยงานอิสระอื่น รวมถึงช่วยผลักดันนโยบายต่างๆที่ส่งเสริมการดำเนินงานของผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ ทั้งนี้ บรรยายภาพขณะสัมภาษณ์ แสดงดังภาพที่ 4-16



ภาพที่ 4-16 บริเวณสำนักงาน และบรรยากาศขณะสัมภาษณ์ทางสมาคม Tiffa

การดำเนินงานในปัจจุบัน

หัวใจสำคัญในการดำเนินงานของผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ คือ การดูแลผู้ประกอบการนำเข้า-ส่งออกให้ดีที่สุด ซึ่งจะครอบคลุมปัจจัยพื้นฐานสำคัญ 3 อย่าง ได้แก่ เรื่องต้นทุน

ราคา ต้นทุนด้านเวลา และเรื่องความปลอดภัยในการขนส่งสินค้า โดยลักษณะงานที่ให้บริการแก่ผู้ประกอบการ ทางผู้บริหารจัดการขนส่งสินค้านี้ระหว่างประเทศจะให้บริการครอบคลุมทั้งด้านพิธีการศุลกากร การขนส่งภายในประเทศ การขนส่งทางทะเลและอากาศ การจัดเก็บสินค้า ซึ่งจะให้บริการได้ทุกรูปแบบ ซึ่งทางผู้บริหารจัดการขนส่งสินค้านี้ระหว่างประเทศอาจดำเนินการเองหรือจ้าง Outsource ในการดำเนินงาน อีกทั้ง นอกจากนี้ หากพิจารณาในบทบาทการเป็นผู้ให้บริการโลจิสติกส์ (Logistic Provider) จำเป็นต้องรู้ข้อมูลรายละเอียดการทำงาน เช่น ตารางเรือสินค้ามีเรืออะไรบ้าง เวลาเข้า-ออกเมื่อไหร่ บริเวณหน้าท่า และพื้นที่จัดเก็บสินค้ามีการบริหารจัดการอย่างไร จากนั้นจึงค่อยไปเจรจาทางผู้ประกอบการนำเข้า-ส่งออก

หากพิจารณาเทียบระหว่างท่าเรือภาครัฐและเอกชนในด้านการให้บริการ ท่าเรือเอกชนจะมีการดำเนินงานที่คล่องตัวกว่า รวมถึงมีหลักประกันที่ดีกว่า ตัวอย่างเช่น ความปลอดภัยของสินค้า มีประกันภัยคุ้มครองและสามารถเคลมได้ นอกจากนี้ ท่าเรือเอกชนยังมีการพัฒนาท่าเรือไปได้ไกลกว่าท่าเรือของภาครัฐ

ปัญหา/อุปสรรคในการดำเนินงาน

การดำเนินงานในปัจจุบันพบว่ายังไม่สามารถเชื่อมโยงข้อมูลระหว่างท่าเรือและศุลกากรได้ ผู้ประกอบการยังต้องส่งข้อมูลที่มีลักษณะเหมือนกันให้หน่วยงานทั้งสองฝ่าย ซึ่งก่อให้เกิดต้นทุนทั้งด้านเวลาและค่าใช้จ่าย รวมถึงมีอุปสรรคด้านบุคลากร โดยเจ้าหน้าที่ส่วนใหญ่ได้ดำเนินงานมานาน จึงทำให้เกิดการไม่ยอมรับหรือพัฒนาตนเองตามการพัฒนาของระบบไอทีไม่ทัน นอกจากนี้ สำหรับงานส่วนของศุลกากร การพัฒนาระบบ NSW ยังไม่สมบูรณ์เนื่องด้วยยังไม่สามารถเชื่อมโยงหน่วยงานอื่นได้ทั้งหมด

การขนส่งสินค้าผ่านท่าเรือกรุงเทพ ยังพบปัญหาเรื่องสภาพจราจรแออัดบริเวณหน้าท่า ทำให้เรือสินค้าไม่สามารถเข้าเทียบท่าได้ ส่วนกรณีท่าเรือแหลมฉบังมีปัญหาด้านโครงสร้างพื้นฐานซึ่งยังมีสภาพการจราจรติดขัดในบางส่วน รวมถึงจากข้อจำกัดที่อยู่ในความดูแลของหน่วยงานภาครัฐ ทำให้ความยืดหยุ่นในการให้ส่วนลดค่าภาระท่าเรือมีน้อยกว่าท่าเรือเอกชน แต่อย่างไรก็ดี สำหรับท่าเรือเอกชนยังพบอุปสรรคในเรื่องข้อจำกัดของพื้นที่เช่นกัน

ข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะเพิ่มเติมเกี่ยวกับการดำเนินงานเพื่อรองรับการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน

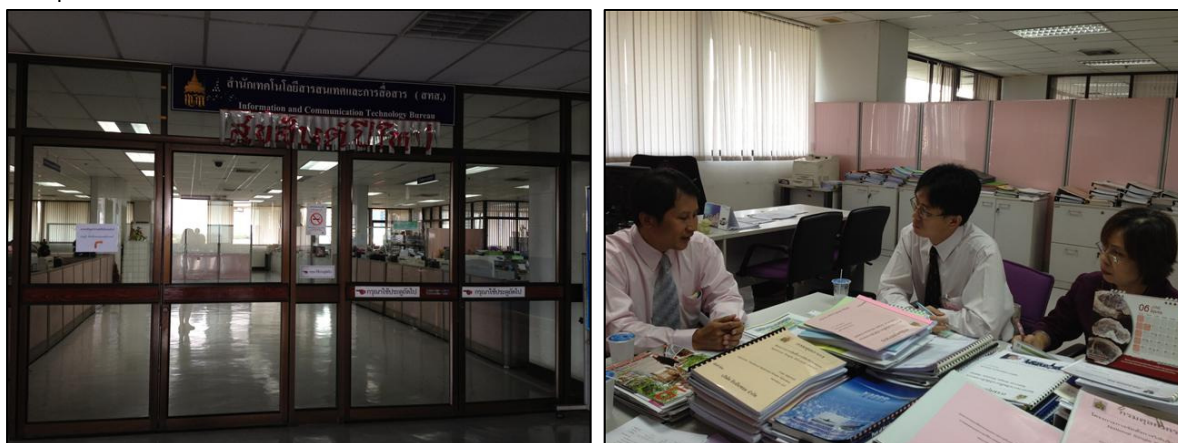
สำหรับการพัฒนาท่าเรือไทยในปัจจุบันถือว่ามีความพร้อมในระดับหนึ่ง แต่ยังไม่เป็นระดับสากล จากการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนจะส่งผลให้มีปริมาณสินค้าเพิ่มสูงขึ้น รวมถึงแหล่งอุตสาหกรรมอาจเคลื่อนย้ายไปตั้งฐานในประเทศอื่นๆในกลุ่มอาเซียน ทำให้ประเทศไทยถูกใช้เป็นเส้นทางผ่านไปยังประเทศที่สามเพิ่มมากขึ้น ดังนั้น ท่าเรือจึงต้องปรับบทบาทการให้บริการให้สามารถรองรับในส่วนนี้

หลังการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน ภาครัฐควรที่จะวิเคราะห์จัดทำตัวชี้วัดการดำเนินงานของท่าเรือไทย โดยพิจารณาจากปัจจัยต่างๆ เช่น ปัจจัยด้านเวลา หรือจัดทำ Benchmark ประเทศที่มีประสิทธิภาพในการดำเนินงาน เช่น ประเทศสิงคโปร์ ฮองกง เพื่อหาแนวทางการพัฒนาท่าเรือไทยให้มีศักยภาพยิ่งขึ้น

4.4 กรมศุลกากร

ข้อมูลทั่วไปกรมศุลกากร

กรมศุลกากร มีตำแหน่งตั้งอยู่บริเวณอาคารเลขที่ 1 ถนนสุนทรโกษา เขตคลองเตย กรุงเทพฯ 10110 อยู่ในสังกัดกระทรวงการคลัง ซึ่งแต่เดิมกรมศุลกากรได้มีบทบาทหน้าที่ในการเป็นหน่วยงานอำนวยความสะดวกทางการค้า ปกป้องความปลอดภัยทางสังคมในส่วนของสินค้าข้ามพรมแดน ดำเนินงานจัดเก็บภาษีตามนโยบายของภาครัฐซึ่งเป็นบทบาทหลักโดยทั่วไปของศุลกากร ทั้งนี้ ในปัจจุบันภาครัฐได้มอบหมายให้กรมศุลกากรรับบทบาทสำคัญอีกประการหนึ่ง นั่นคือ การเป็นเจ้าภาพในการจัดตั้ง National Single Window (NSW) ของประเทศ ตามความตกลงอาเซียน สำหรับการจัดตั้ง ASEAN Single Window (ASW) ภายใต้ความร่วมมือและการสนับสนุนจากทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้อง เพื่อนำไปสู่การเชื่อมโยง ASEAN Single Window ระหว่างประเทศสมาชิกอาเซียน สำหรับรองรับการเปิดเสรีประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนในปี พ.ศ.2558 ทั้งนี้ บริเวณสำนักงานและบรรยากาศขณะสัมภาษณ์กรมศุลกากร แสดงดังภาพที่ 4-17



ภาพที่ 4-17 บริเวณสำนักงาน และบรรยากาศขณะสัมภาษณ์กรมศุลกากร
แผนดำเนินงานพัฒนาของศุลกากรในการรองรับการเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน

สำหรับแผนพัฒนาของศุลกากร ได้แก่ การจัดตั้งระบบ NSW ของประเทศ ถือเป็นภารกิจสำคัญ และเป็นส่วนหนึ่งของแผนพัฒนาโลจิสติกส์ของประเทศไทย ทำหน้าที่เป็นระบบกลางการเชื่อมโยงข้อมูลของประเทศ โดยบูรณาการ 36 หน่วยงานภาครัฐและภาคธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับการนำเข้า/ส่งออก และโลจิสติกส์ ซึ่งในปัจจุบันได้มีการเชื่อมโยงข้อมูลใบอนุญาตและใบรับรองต่างๆ ระหว่างหน่วยงานภาครัฐอย่างเป็นทางการ 9 หน่วยงาน (จาก 36 หน่วยงาน) ได้แก่ กรมศุลกากร กรมการค้าต่างประเทศ กรมโรงงานอุตสาหกรรม การนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย กรมปศุสัตว์ กรมประมง กรมสรรพสามิต สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน และสำนักงานคณะกรรมการอ้อยและน้ำตาลทราย นอกจากนี้ยังได้ดำเนินงานโครงการนำร่อง ASW เชื่อมโยงข้อมูลในส่วนของใบรับรองแหล่งกำเนิดสินค้าของอาเซียน (ATIGA Form D) และใบขนสินค้าของอาเซียน (ASEAN Customs Declaration Document: ACDD) โดยมีประเทศเข้าร่วมโครงการนำร่องในปี พ.ศ.2555 รวม 7 ประเทศ ประกอบด้วย ไทย อินโดนีเซีย มาเลเซีย ฟิลิปปินส์ สิงคโปร์ เวียดนาม และบรูไน ส่วนประเทศลาว พม่า และกัมพูชา คาด

ว่าจะทยอยเชื่อมโยงตั้งแต่ปี พ.ศ.2556 เป็นต้นไป ซึ่งโครงการนำร่องทั้ง 7 ประเทศดังกล่าวข้างต้น ได้เริ่มเชื่อมโยงข้อมูลจริงในช่วงเดือนกันยายน ปี พ.ศ.2555 และจะประเมินผลในช่วงปลายปี หรือต้นปี พ.ศ.2556 นอกจากนี้ ศุลกากรยังได้ดำเนินโครงการนำร่องระหว่างประเทศไทย-ไต้หวัน ในเรื่องของใบรับรองแหล่งกำเนิดสินค้า รวมถึงได้สนับสนุนจัดงานสัมมนา Innovation Workshop โดยมีประเทศต่างๆ เข้าประชุมร่วมกัน จำนวนรวม 4 ประเทศ ได้แก่ ไทย อินโดนีเซีย มาเลเซีย และฟิลิปปินส์ เพื่อให้ความรู้แก่ตัวแทนภาครัฐ/ภาคธุรกิจ รับฟังความคิดเห็น และประเมินการรับรู้ข้อมูล NSW ของหน่วยงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง

ในส่วนการปฏิบัติงานของศุลกากร สำหรับกระบวนการนำเข้าสินค้าจะมีขั้นตอนดำเนินงานที่ซับซ้อนและใช้เวลานานกว่าการส่งออก เนื่องจากมีขั้นตอนตรวจตรามากกว่า และมีการดำเนินงานจัดเก็บภาษี ซึ่งสัดส่วนร้อยละการตรวจสอบตู้สินค้า กรณีส่งออกจะอยู่ที่ร้อยละ 3 ในขณะที่การนำเข้าสินค้านั้นสัดส่วนตรวจตู้สินค้าอยู่ที่ร้อยละ 10 ถึง 30

ปัญหา/อุปสรรคในการดำเนินงาน

เนื่องจากนโยบายการพัฒนาการเชื่อมโยงข้อมูลระหว่างประเทศในอาเซียนยังเป็นภาพขนาดใหญ่ ซึ่งไม่ได้ระบุแนวทางปฏิบัติงานที่ชัดเจน ดังนั้นในการดำเนินงานจึงมีทิศทางที่ยังไม่แน่นอน ทั้งนี้สำหรับงานการพัฒนาระบบ NSW ของศุลกากรในปัจจุบันได้ดำเนินการพัฒนาเสร็จสมบูรณ์แล้ว แต่ยังประสบปัญหามีกลุ่มผู้ใช้บริการค่อนข้างน้อย ซึ่งการปฏิบัติในปัจจุบันยังพบปัญหาการเชื่อมโยงข้อมูลระหว่างหน่วยงานภาคเอกชนด้วยกัน เนื่องจากหน่วยงานเอกชนบางแห่งยังคงใช้ระบบกระดาษในการดำเนินงาน ซึ่งแม้ว่าศุลกากรจะสามารถดำเนินงานได้รวดเร็ว แต่กิจกรรมขนส่งสินค้ายังเกี่ยวข้องกับหน่วยงานอื่นๆ ดังนั้นจึงยังมีพบปัญหาความล่าช้าในการปฏิบัติงาน

แม้ว่าการส่งเสริมพัฒนาการเชื่อมโยงข้อมูลระหว่างหน่วยงานจะช่วยอำนวยความสะดวกในการดำเนินงานได้เป็นอย่างดี แต่หากผู้ประกอบการหรือหน่วยงานใดไม่พยายามปรับตัวให้พัฒนาตามระบบไปด้วยย่อมได้รับผลกระทบโดยตรง และจากการลดการพบเจอของผู้ปฏิบัติงาน ยังส่งผลกระทบทางอ้อมต่ออัตราการเกิดของประชากรในประเทศโดยส่งผลให้มีแนวโน้มลดต่ำลง

4.5 บทวิเคราะห์ของผู้วิจัย

จากข้อคิดเห็นของกลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในกิจกรรมการขนส่งสินค้าทางทะเล อันได้แก่ สายการบินเรือ, ผู้ประกอบการนำเข้า – ส่งออก, ผู้บริหารจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ และกรมศุลกากร ซึ่งสังเกตได้ว่า ในแต่ละกลุ่มได้แสดงความคิดเห็นว่าท่าเรือไทยมีความพร้อมในระดับหนึ่ง แต่ยังก้าวไปไม่ถึงขั้นการแข่งขันระดับสากล

แม้ว่ากลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในกิจกรรมการขนส่งสินค้าจะมีบทบาทการดำเนินงานที่แตกต่างกัน แต่ได้สรุปประเด็นที่ถือเป็นอุปสรรคต่อการดำเนินงานในลักษณะใกล้เคียงกัน ซึ่งได้แก่ อุปสรรคเรื่องการขาดความชัดเจนของนโยบายภาครัฐ การเชื่อมโยงข้อมูลระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้องยังไม่สามารถเชื่อมโยงได้ กฎระเบียบขาดการปรับปรุงให้ทันสมัย รวมถึงการตีความหมายด้านโลจิสติกส์ที่มีความคลาดเคลื่อนซึ่งส่งผลให้นโยบายการพัฒนายังขาดประสิทธิภาพ นอกจากนี้ ยังมีอุปสรรคย่อยในแต่ละ

ท่าเรือซึ่งเกี่ยวข้องกับสิ่งอำนวยความสะดวกภายในท่าเรือ ได้แก่ ด้านโครงสร้างพื้นฐาน ระบบการบริหารจัดการภายในท่าเรือ ประสิทธิภาพของอุปกรณ์ขนถ่าย รวมถึงปัญหาด้านบุคลากรท่าเรือ ซึ่งได้สรุปบทวิเคราะห์แนวทางการพัฒนาของท่าเรือแต่ละแห่งแสดงในหัวข้อ 5.5 โดยพิจารณาร่วมกับคะแนนที่ได้จากการแจกแบบสอบถามแก่ผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ

บทที่ 5 ความคิดเห็นของผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศต่อท่าเรือไทย

นอกจากการสัมภาษณ์เชิงลึกผู้ที่เกี่ยวข้องกับกิจกรรมการขนส่งสินค้าทางทะเลดังแสดงในบทที่ 3 และ 4 แล้ว คณะผู้วิจัยยังได้แจกแบบสอบถามแก่บริษัทผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศเพื่อสำรวจข้อคิดเห็นที่มีต่อท่าเรือไทยในปัจจุบัน สำหรับเนื้อหาบทนี้มีลำดับหัวข้อนำเสนอ ได้แก่ 1. รายละเอียดของแบบสอบถาม 2. ข้อมูลของกลุ่มตัวอย่าง 3. ความคิดเห็นเกี่ยวกับท่าเรือ (ในภาพรวม) และศุลกากรไทยในปัจจุบัน 4. ข้อเสนอแนะต่อการรองรับประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนสำหรับท่าเรือไทย 5. บทวิเคราะห์ของผู้วิจัย ซึ่งมีรายละเอียดดังนี้

5.1 แบบสอบถาม

สำหรับแบบสอบถามที่ใช้สำรวจข้อคิดเห็นของบริษัทผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ มีรายละเอียดดังนี้

โครงสร้างแบบสอบถาม

สำหรับโครงสร้างแบบสอบถามจะแบ่งออกเป็น 2 ส่วน ได้แก่ 1. ประเมินศักยภาพของท่าเรือ 2. ประเมินความสำคัญของนโยบายเพื่อรองรับประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนในปี พ.ศ.2558 ซึ่งตัวอย่างแบบสอบถามแสดงดังในภาคผนวก มีรายละเอียดดังนี้

1. ประเมินศักยภาพของท่าเรือ

สอบถามความคิดเห็นกลุ่มบริษัทผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศเกี่ยวกับประสิทธิภาพการอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าบริเวณท่าเรือ (พิจารณาทั้งนำเข้าและส่งออกสินค้า) โดยมีประเด็นเกี่ยวข้องกับปัจจัยด้านโครงสร้างพื้นฐาน การบริหารจัดการท่าเรือ ระบบพิธีการศุลกากร กฎระเบียบของภาครัฐ รวมถึงศักยภาพในการรองรับประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน ทั้งนี้ ในตัวแบบสอบถามได้กำหนดพื้นที่สำหรับประเมินท่าเรือจำนวน 3 แห่ง ได้แก่ ท่าเรือกรุงเทพ ท่าเรือแหลมฉบัง และท่าเรือเอกชน เพื่อให้กลุ่มตัวอย่างสามารถเลือกประเมินท่าเรือที่ได้ใช้บริการ ซึ่งเกณฑ์การประเมินจะแบ่งระดับความคิดเห็นออกเป็น 5 ระดับ เรียงจาก 1=ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง, 2=ไม่เห็นด้วย, 3=เฉยๆ, 4=เห็นด้วย, 5=เห็นด้วยอย่างยิ่ง

2. ประเมินความสำคัญของนโยบายเพื่อรองรับประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนในปี พ.ศ.2558

สอบถามความคิดเห็นกลุ่มบริษัทผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศเกี่ยวกับความจำเป็นของการดำเนินงานต่างๆ เพื่อรองรับประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนในปี พ.ศ.2558 ซึ่งเกณฑ์การประเมินจะแบ่งระดับความคิดเห็นออกเป็น 5 ระดับ เรียงจาก 1=ไม่จำเป็นอย่างยิ่ง, 2=ไม่จำเป็น, 3=เฉยๆ, 4=จำเป็น, 5=จำเป็นอย่างยิ่ง

การคำนวณผลคะแนนจากแบบสอบถาม

หลังจากรวบรวมข้อมูลแบบสอบถามแล้ว ผู้วิจัยได้นำข้อมูลการประเมินส่วนที่ 1 มาคำนวณด้วยหลักการจัดทำดัชนีการกระจาย (Diffusion Index) ตามแนวทางงานวิจัยของศูนย์ศึกษาการค้าระหว่าง

ประเทศ มหาวิทยาลัยหอการค้าไทย (2549) โดยจากการกำหนดระดับความคิดเห็น 5 ระดับ จะทำการแปลงค่าจากข้อมูลเชิงคุณภาพเป็นข้อมูลเชิงปริมาณดังนี้

- | | |
|------------------------------------|--|
| ถ้าตอบว่า (i) เห็นด้วยอย่างยิ่ง | จะให้คะแนนเท่ากับ 5.00 ถือว่าด้านนั้นมีคุณภาพสูงมาก |
| ถ้าตอบว่า (ii) เห็นด้วย | จะให้คะแนนเท่ากับ 4.00 ถือว่าด้านนั้นมีคุณภาพสูง |
| ถ้าตอบว่า (iii) เฉยๆ | จะให้คะแนนเท่ากับ 3.00 ถือว่าด้านนั้นมีคุณภาพปานกลาง |
| ถ้าตอบว่า (iv) ไม่เห็นด้วย | จะให้คะแนนเท่ากับ 2.00 ถือว่าด้านนั้นมีคุณภาพต่ำ |
| ถ้าตอบว่า (v) ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง | จะให้คะแนนเท่ากับ 1.00 ถือว่าด้านนั้นมีคุณภาพต่ำมาก |

จากนั้นนำคะแนนที่ได้มาหาค่าเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักด้วยจำนวนกลุ่มตัวอย่างในแต่ละระดับความคิดเห็น จะได้ว่า

$$Score = \frac{1.00 * N_i + 2.00 * N_{ii} + 3.00 * N_{iii} + 4.00 * N_{iv} + 5.00 * N_v}{N_i + N_{ii} + N_{iii} + N_{iv} + N_v}$$

(สมการที่ 5-1)

โดยกำหนดให้ N_x = จำนวนกลุ่มตัวอย่างในแต่ละระดับความคิดเห็น
 x = แสดงระดับความคิดเห็น มีค่าตั้งแต่ i ถึง v

จากคะแนนที่คำนวณได้ จะแสดงให้เห็นถึงมุมมองของกลุ่มตัวอย่างที่มีต่อการดำเนินงานของท่าเรือ และสำหรับแบบสอบถามในส่วนที่ 3 ได้ใช้หลักการคำนวณเช่นเดียวกันกับส่วนที่ 1

5.2 ข้อมูลของกลุ่มตัวอย่าง

ผู้วิจัยได้แจกแบบสอบถามแก่บริษัทผู้บริหารจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ โดยติดต่อผ่านทางสมาคมผู้บริหารจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ (TIFFA) ซึ่งจากการติดต่อขอความร่วมมือตอบแบบสอบถามจากบริษัทรวม 200 แห่ง พบว่า ได้รับการตอบรับมาจำนวนรวมทั้งสิ้น 42 แห่ง โดยข้อมูลรายชื่อบริษัทผู้ตอบแบบสอบถาม และท่าเรือขนส่งสินค้าระหว่างประเทศที่ทางบริษัทได้ประเมินในแบบสอบถาม แสดงดังตารางที่ 5-1

ตารางที่ 5-1 ข้อมูลรายชื่อบริษัทผู้ตอบแบบสอบถาม และท่าเรือที่บริษัทฯ ประเมิน

ลำดับ	รายชื่อบริษัท	BKP	LCP	TPT	BMP	UTCT	KSSP	SHB	MTP	SKP
1	J. Shipping Services Co., Ltd.	√	√				√			
2	NYS Logistics Co., Ltd.	√	√	√		√				
3	Alpine Logistics Co., Ltd.	√	√							√
4	Falcon Logistics Solution Co., Ltd.	√	√	√						
5	Crystal Shipping (Thailand) Ltd.	√	√		√					
6*	Ever Concord Logistics (Thailand) Co., Ltd.	√	√							
7	Alpha Network Logistics Co., Ltd.	√								
8	Sun Express (Thailand) Co., Ltd.	√	√	√						
9	Centran International Corp (Thailand) Ltd.	√	√				√			
10	Triple I Interfreight Co., Ltd.	√	√		√					
11	Siam Nistrans Co., Ltd.	√	√		√					
12	Shipco Transport (Thailand) Ltd.	√	√	√						
13	Pilot Air Cargo Co., Ltd.	√	√	√						
14	Cargoweb Worldwide Limited	√	√	√						
15	Transport & Freight Forwarding International Co., Ltd.	√	√		√					
16	East-West Logistics Co., Ltd.	√	√	√						
17	Sony Supply Chain Solutions (Thailand) Ltd.	√	√	√	√	√	√			
18	Yamato Unyu (Thailand) Co., Ltd.	√	√	√						
19	Freight Links Express (Thailand) Co., Ltd.	√								

ลำดับ	รายชื่อบริษัท	BKP	LCP	TPT	BMP	UTCT	KSSP	SHB	MTP	SKP
20	CTI Logistics Co., Ltd.	√	√		√					
21	Fast Total Logistics Co., Ltd.	√	√			√				
22	Agility Co., Ltd.	√	√	√						
23	Sea & Aero Logistics Co., Ltd.	√	√	√	√					
24	OOCL Logistics Ltd.	√	√	√						
25	Dimerco Express (Thailand) Co., Ltd.	√	√		√	√				
26	Enterprise Transport International Co., Ltd.	√	√	√						
27	Awards Freight Services (Thailand) Co., Ltd.	√	√	√						
28	Uni-Inter Transport Co., Ltd.	√	√		√					
29	Dragonstar Maritime Co., Ltd.	√	√	√						
30	MIQ Logistics (Thailand) Co., Ltd.	√	√			√				
31	Loyal Interfreight Co., Ltd.	√		√						
32	Fujitrans (Thailand) Co., Ltd.	√	√	√						
33	Mass Transport Express Co., Ltd.	√	√	√						
34	Yusen Logistics Co., Ltd.	√	√				√			
35	UIF Marine Agency Co., Ltd.	√	√	√	√					
36	CPO Express Co., Ltd.	√	√	√	√					
37	Cross World International Co., Ltd.	√		√						
38	Combined Transport Agencies Co., Ltd.	√	√	√						
39*	V.Cargo Co., Ltd.	√	√							

ลำดับ	รายชื่อบริษัท	BKP	LCP	TPT	BMTP	UTCT	KSSP	SHB	MTP	SKP
40	Mammoet (Thailand) Ltd.		√						√	
41*	Indigo Line Co., Ltd.	√	√							
42	Laemchabang Imex Co., Ltd.	√	√				√	√		
รวม		41	38	22	11	5	5	1	1	1

หมายเหตุ: * ทางบริษัทฯ ไม่ได้ระบุรายชื่อท่าเรือเอกชนที่ประเมินในแบบสอบถาม

BKP = Bangkok Port

LCP = Laemchabang Port

TPT = Thai Prosperity Terminal Co.,Ltd.

BMTP = BMT Pacific Ltd.

UTCT = Unithai Container Terminal

KSSP = Kerry Siam Seaport

SHB = Sriracha Harbour

MTP = Maptaphut Port

SKP = Songkhla Port

5.3 ความคิดเห็นเกี่ยวกับท่าเรือ (ในภาพรวม) และศุลกากรไทยในปัจจุบัน

จากผลการประเมินที่ได้จากแบบสอบถาม สำหรับข้อมูลส่วนที่ 1 สามารถสรุปร้อยละของกลุ่มตัวอย่างในแต่ละระดับความคิดเห็น รวมถึงคะแนนเฉลี่ย โดยพิจารณาในแต่ละท่าเรือได้ดังนี้

1.ท่าเรือกรุงเทพ

ตารางที่ 5-2 ภาพรวมการประเมินศักยภาพท่าเรือกรุงเทพ

รายการ	ร้อยละในแต่ละระดับความคิดเห็น (%) (1=ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง → 5=เห็นด้วยอย่างยิ่ง)					คะแนนเฉลี่ย
	1	2	3	4	5	
พื้นที่จัดเก็บสินค้าที่ทำเรือมีเพียงพอ	7	32	39	22	0	2.76
หน้าท่าสำหรับขนถ่ายสินค้ามีความยาวเพียงพอ	15	29	39	17	0	2.59
ถนนทางเข้าสู่ท่าเรืออยู่ในสภาพดี	15	39	39	7	0	2.39
พนักงานท่าเรือมีทักษะและปฏิบัติงานได้ดี	10	27	46	12	5	2.76
สินค้าที่อยู่ในเขตท่าเรือมีความปลอดภัยสูง	12	37	39	10	2	2.54
สภาพการจราจรภายในท่าเรือมีความคล่องตัว ไม่แออัด	39	15	32	12	2	2.24
การขนส่งสินค้าส่งออกผ่านท่าเรือสะดวกรวดเร็ว (ไม่รวมศุลกากร)	5	24	41	22	7	3.02
การขนส่งสินค้านำเข้าผ่านท่าเรือสะดวกรวดเร็ว (ไม่รวมศุลกากร)	7	29	37	24	2	2.85
เจ้าหน้าที่ศุลกากรมีทักษะการปฏิบัติงานดี	2	20	41	29	7	3.20
ศุลกากรประสานความร่วมมือกับท่าเรือเป็นอย่างดี	0	22	46	20	12	3.22
ระบบเอกสารพิธีการศุลกากรส่งออกเข้าใจง่าย ไม่ซับซ้อน	0	2	54	34	10	3.51
การผ่านขั้นตอนศุลกากรส่งออกมีความสะดวกรวดเร็ว	0	7	41	37	15	3.59
ระบบเอกสารพิธีการศุลกากรนำเข้าเข้าใจง่าย ไม่ซับซ้อน	2	15	46	32	5	3.22
การผ่านขั้นตอนศุลกากรนำเข้ามีความสะดวกรวดเร็ว	5	24	37	29	5	3.05
การบังคับใช้กฎหมายศุลกากรที่ทำเรือเป็นธรรม/เหมาะสม	7	15	49	24	5	3.05
ท่าเรือมีการพัฒนาทางอิเล็กทรอนิกส์ มีความทันสมัย	5	15	49	20	12	3.20
ท่าเรือมีศักยภาพในการรองรับ AEC	15	20	44	15	7	2.80

2.ท่าเรือบีเอ็มที แปซิฟิก

ตารางที่ 5-3 ภาพรวมการประเมินศักยภาพท่าเรือบีเอ็มที แปซิฟิก

รายการ	ร้อยละในแต่ละระดับความคิดเห็น (%) (1=ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง → 5=เห็นด้วยอย่างยิ่ง)					คะแนนเฉลี่ย
	1	2	3	4	5	
พื้นที่จัดเก็บสินค้าที่ทำเรือมีเพียงพอ	0	9	55	27	9	3.36
หน้าท่าสำหรับขนถ่ายสินค้ามีความยาวเพียงพอ	0	9	55	36	0	3.27
ถนนทางเข้าสู่ท่าเรืออยู่ในสภาพดี	0	18	55	27	0	3.09
พนักงานท่าเรือมีทักษะและปฏิบัติงานได้ดี	9	0	27	55	9	3.55
สินค้าที่อยู่ในเขตท่าเรือมีความปลอดภัยสูง	0	27	27	36	9	3.27
สภาพการจราจรภายในท่าเรือมีความคล่องตัว ไม่แออัด	0	0	45	27	27	3.82
การขนส่งสินค้าส่งออกผ่านท่าเรือสะดวกรวดเร็ว (ไม่รวมศุลกากร)	0	9	36	45	9	3.55
การขนส่งสินค้านำเข้าผ่านท่าเรือสะดวกรวดเร็ว (ไม่รวมศุลกากร)	0	9	27	45	18	3.73
เจ้าหน้าที่ศุลกากรมีทักษะการปฏิบัติงานดี	0	9	36	45	9	3.55
ศุลกากรประสานความร่วมมือกับท่าเรือเป็นอย่างดี	0	9	45	27	18	3.55
ระบบเอกสารพิธีการศุลกากรส่งออกเข้าใจง่าย ไม่ซับซ้อน	0	0	45	45	9	3.64
การผ่านขั้นตอนศุลกากรส่งออกมีความสะดวกรวดเร็ว	0	18	27	36	18	3.55
ระบบเอกสารพิธีการศุลกากรนำเข้าเข้าใจง่าย ไม่ซับซ้อน	0	0	45	36	18	3.73
การผ่านขั้นตอนศุลกากรนำเข้ามีความสะดวกรวดเร็ว	9	9	27	27	27	3.55
การบังคับใช้กฎหมายศุลกากรที่ทำเรือเป็นธรรม/เหมาะสม	9	0	36	45	9	3.45
ท่าเรือมีการพัฒนาทางอิเล็กทรอนิกส์ มีความทันสมัย	0	9	36	45	9	3.55
ท่าเรือมีศักยภาพในการรองรับ AEC	0	0	73	9	18	3.45

3.ท่าเรือทีพีที

ตารางที่ 5-4 ภาพรวมการประเมินศักยภาพท่าเรือทีพีที

รายการ	ร้อยละในแต่ละระดับความคิดเห็น (%) (1=ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง → 5=เห็นด้วยอย่างยิ่ง)					คะแนนเฉลี่ย
	1	2	3	4	5	
พื้นที่จัดเก็บสินค้าที่ทำเรือมีเพียงพอ	0	14	59	23	5	3.18
หน้าท่าสำหรับขนถ่ายสินค้ามีความยาวเพียงพอ	9	14	55	18	5	2.95
ถนนทางเข้าสู่ท่าเรืออยู่ในสภาพดี	5	18	59	14	5	2.95
พนักงานท่าเรือมีทักษะและปฏิบัติงานได้ดี	5	0	68	23	5	3.23

รายการ	ร้อยละในแต่ละระดับความคิดเห็น (%) (1=ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง → 5=เห็นด้วยอย่างยิ่ง)					คะแนนเฉลี่ย
	1	2	3	4	5	
สินค้าที่อยู่ในเขตท่าเรือมีความปลอดภัยสูง	0	23	45	27	5	3.14
สภาพการจราจรภายในท่าเรือมีความคล่องตัว ไม่แออัด	0	18	68	9	5	3.00
การขนส่งสินค้าส่งออกผ่านท่าเรือสะดวกรวดเร็ว (ไม่รวมศุลกากร)	0	5	59	32	5	3.36
การขนส่งสินค้านำเข้าผ่านท่าเรือสะดวกรวดเร็ว (ไม่รวมศุลกากร)	0	9	59	27	5	3.27
เจ้าหน้าที่ศุลกากรมีทักษะการปฏิบัติงานดี	0	9	55	32	5	3.32
ศุลกากรประสานความร่วมมือกับท่าเรือเป็นอย่างดี	0	9	50	36	5	3.36
ระบบเอกสารพิธีการศุลกากรส่งออกเข้าใจง่าย ไม่ซับซ้อน	0	0	59	36	5	3.45
การผ่านขั้นตอนศุลกากรส่งออกมีความสะดวกรวดเร็ว	0	5	64	27	5	3.32
ระบบเอกสารพิธีการศุลกากรนำเข้าเข้าใจง่าย ไม่ซับซ้อน	0	5	59	32	5	3.36
การผ่านขั้นตอนศุลกากรนำเข้ามีความสะดวกรวดเร็ว	0	14	55	27	5	3.23
การบังคับใช้กฎหมายศุลกากรที่ทำเรือเป็นธรรม/เหมาะสม	5	5	59	27	5	3.23
ท่าเรือมีการพัฒนาทางอิเล็กทรอนิกส์ มีความทันสมัย	0	14	55	27	5	3.23
ท่าเรือมีศักยภาพในการรองรับ AEC	5	18	55	18	5	3.00

4.ท่าเรือยูนิไทย

ตารางที่ 5-5 ภาพรวมการประเมินศักยภาพท่าเรือยูนิไทย

รายการ	ร้อยละในแต่ละระดับความคิดเห็น (%) (1=ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง → 5=เห็นด้วยอย่างยิ่ง)					คะแนนเฉลี่ย
	1	2	3	4	5	
พื้นที่จัดเก็บสินค้าที่ทำเรือมีเพียงพอ	0	20	60	20	0	3.00
หน้าท่าสำหรับขนถ่ายสินค้ามีความยาวเพียงพอ	0	20	40	40	0	3.20
ถนนทางเข้าสู่ท่าเรืออยู่ในสภาพดี	0	0	100	0	0	3.00
พนักงานท่าเรือมีทักษะและปฏิบัติงานได้ดี	0	20	60	20	0	3.00
สินค้าที่อยู่ในเขตท่าเรือมีความปลอดภัยสูง	0	40	40	20	0	2.80
สภาพการจราจรภายในท่าเรือมีความคล่องตัว ไม่แออัด	0	0	100	0	0	3.00
การขนส่งสินค้าส่งออกผ่านท่าเรือสะดวกรวดเร็ว (ไม่รวมศุลกากร)	0	0	80	20	0	3.20
การขนส่งสินค้านำเข้าผ่านท่าเรือสะดวกรวดเร็ว (ไม่รวมศุลกากร)	0	0	60	40	0	3.40
เจ้าหน้าที่ศุลกากรมีทักษะการปฏิบัติงานดี	0	0	60	40	0	3.40

รายการ	ร้อยละในแต่ละระดับความคิดเห็น (%) (1=ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง → 5=เห็นด้วยอย่างยิ่ง)					คะแนนเฉลี่ย
	1	2	3	4	5	
ศุลกากรประสานความร่วมมือกับท่าเรือเป็นอย่างดี	0	0	60	40	0	3.40
ระบบเอกสารพิธีการศุลกากรส่งออกเข้าใจง่าย ไม่ซับซ้อน	0	0	80	20	0	3.20
การผ่านขั้นตอนศุลกากรส่งออกมีความสะดวกรวดเร็ว	0	0	80	20	0	3.20
ระบบเอกสารพิธีการศุลกากรนำเข้าเข้าใจง่าย ไม่ซับซ้อน	0	0	60	40	0	3.40
การผ่านขั้นตอนศุลกากรนำเข้ามีความสะดวกรวดเร็ว	0	0	80	20	0	3.20
การบังคับใช้กฎหมายศุลกากรที่ทำเรือเป็นธรรม/เหมาะสม	0	0	40	60	0	3.60
ท่าเรือมีการพัฒนาทางอิเล็กทรอนิกส์ มีความทันสมัย	0	0	80	20	0	3.20
ท่าเรือมีศักยภาพในการรองรับ AEC	0	20	60	20	0	3.00

5.ท่าเรือแหลมฉบัง

ตารางที่ 5-6 ภาพรวมการประเมินศักยภาพท่าเรือแหลมฉบัง

รายการ	ร้อยละในแต่ละระดับความคิดเห็น (%) (1=ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง → 5=เห็นด้วยอย่างยิ่ง)					คะแนนเฉลี่ย
	1	2	3	4	5	
พื้นที่จัดเก็บสินค้าที่ท่าเรือมีเพียงพอ	8	8	18	50	16	3.58
หน้าท่าสำหรับขนถ่ายสินค้ามีความยาวเพียงพอ	5	8	24	47	16	3.61
ถนนทางเข้าสู่ท่าเรืออยู่ในสภาพดี	5	5	34	47	8	3.47
พนักงานท่าเรือมีทักษะและปฏิบัติงานได้ดี	0	8	39	39	13	3.58
สินค้าที่อยู่ในเขตท่าเรือมีความปลอดภัยสูง	3	5	37	39	16	3.61
สภาพการจราจรภายในท่าเรือมีความคล่องตัว ไม่แออัด	5	16	42	24	13	3.24
การขนส่งสินค้าส่งออกผ่านท่าเรือสะดวกรวดเร็ว (ไม่รวมศุลกากร)	0	11	34	42	13	3.58
การขนส่งสินค้านำเข้าผ่านท่าเรือสะดวกรวดเร็ว (ไม่รวมศุลกากร)	0	13	37	42	8	3.45
เจ้าหน้าที่ศุลกากรมีทักษะการปฏิบัติงานดี	0	5	53	34	8	3.45
ศุลกากรประสานความร่วมมือกับท่าเรือเป็นอย่างดี	0	11	45	34	11	3.45
ระบบเอกสารพิธีการศุลกากรส่งออกเข้าใจง่าย ไม่ซับซ้อน	3	0	39	45	13	3.66
การผ่านขั้นตอนศุลกากรส่งออกมีความสะดวกรวดเร็ว	0	8	39	34	18	3.63
ระบบเอกสารพิธีการศุลกากรนำเข้าเข้าใจง่าย ไม่ซับซ้อน	0	5	39	42	13	3.63
การผ่านขั้นตอนศุลกากรนำเข้ามีความสะดวกรวดเร็ว	3	11	39	34	13	3.45

รายการ	ร้อยละในแต่ละระดับความคิดเห็น (%) (1=ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง → 5=เห็นด้วยอย่างยิ่ง)					คะแนนเฉลี่ย
	1	2	3	4	5	
การบังคับใช้กฎหมายศุลกากรที่ทำเรือเป็นธรรม/เหมาะสม	3	5	50	37	5	3.37
ท่าเรือมีการพัฒนาทางอิเล็กทรอนิกส์ มีความทันสมัย	3	3	39	39	16	3.63
ท่าเรือมีศักยภาพในการรองรับ AEC	3	13	18	53	13	3.61

6.ท่าเรือเคอรี่ สยามซีพอร์ท

ตารางที่ 5-7 ภาพรวมการประเมินศักยภาพท่าเรือเคอรี่ สยามซีพอร์ท

รายการ	ร้อยละในแต่ละระดับความคิดเห็น (%) (1=ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง → 5=เห็นด้วยอย่างยิ่ง)					คะแนนเฉลี่ย
	1	2	3	4	5	
พื้นที่จัดเก็บสินค้าที่ทำเรือมีเพียงพอ	0	40	20	40	0	3.00
หน้าท่าสำหรับขนถ่ายสินค้ามีความยาวเพียงพอ	0	20	40	40	0	3.20
ถนนทางเข้าสู่ท่าเรืออยู่ในสภาพดี	20	20	60	0	0	2.40
พนักงานท่าเรือมีทักษะและปฏิบัติงานได้ดี	0	0	60	40	0	3.40
สินค้าที่อยู่ในเขตท่าเรือมีความปลอดภัยสูง	0	20	80	0	0	2.80
สภาพการจราจรภายในท่าเรือมีความคล่องตัว ไม่แออัด	20	20	60	0	0	2.40
การขนส่งสินค้าส่งออกผ่านท่าเรือสะดวกรวดเร็ว (ไม่รวมศุลกากร)	0	20	40	40	0	3.20
การขนส่งสินค้านำเข้าผ่านท่าเรือสะดวกรวดเร็ว (ไม่รวมศุลกากร)	0	20	20	60	0	3.40
เจ้าหน้าที่ศุลกากรมีทักษะการปฏิบัติงานดี	0	20	40	40	0	3.20
ศุลกากรประสานความร่วมมือกับท่าเรือเป็นอย่างดี	0	20	40	40	0	3.20
ระบบเอกสารพิธีการศุลกากรส่งออกเข้าใจง่าย ไม่ซับซ้อน	0	0	60	40	0	3.40
การผ่านขั้นตอนศุลกากรส่งออกมีความสะดวกรวดเร็ว	0	20	40	40	0	3.20
ระบบเอกสารพิธีการศุลกากรนำเข้าเข้าใจง่าย ไม่ซับซ้อน	0	20	40	40	0	3.20
การผ่านขั้นตอนศุลกากรนำเข้ามีความสะดวกรวดเร็ว	0	20	40	40	0	3.20
การบังคับใช้กฎหมายศุลกากรที่ทำเรือเป็นธรรม/เหมาะสม	0	20	40	40	0	3.20
ท่าเรือมีการพัฒนาทางอิเล็กทรอนิกส์ มีความทันสมัย	0	20	60	20	0	3.00
ท่าเรือมีศักยภาพในการรองรับ AEC	0	40	40	20	0	2.80

เนื่องจากข้อมูลการประเมินท่าเรือศรีราชาฮาร์เบอร์ ท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด และท่าเรือน้ำลึกสงขลาจากแบบสอบถาม มีจำนวนผู้ตอบแบบสอบถามที่น้อย เนื่องด้วยข้อจำกัดในการแจกแบบสอบถาม จึงอาจไม่สามารถนำมาวิเคราะห์เชิงสถิติได้ ทั้งนี้ ในตารางที่ 5-8 ได้แสดงข้อมูลการประเมินของท่าเรือทั้งสามแห่งจากแบบสอบถามที่ได้รับ

ตารางที่ 5-8 ข้อคิดเห็นการประเมินศักยภาพท่าเรือศรีราชาฮาร์เบอร์, ท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด และท่าเรือน้ำลึกสงขลา

รายการ	ระดับความคิดเห็น (1=ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง → 5=เห็นด้วยอย่างยิ่ง)		
	SHB	MTP	Songkhla Port
พื้นที่จัดเก็บสินค้าที่ทำเรือมีเพียงพอ	2	4	3
หน้าท่าสำหรับขนถ่ายสินค้ามีความยาวเพียงพอ	2	4	2
ถนนทางเข้าสู่ท่าเรืออยู่ในสภาพดี	1	4	2
พนักงานท่าเรือมีทักษะและปฏิบัติงานได้ดี	2	4	3
สินค้าที่อยู่ในเขตท่าเรือมีความปลอดภัยสูง	2	4	3
สภาพการจราจรภายในท่าเรือมีความคล่องตัว ไม่แออัด	3	4	3
การขนส่งสินค้าส่งออกผ่านท่าเรือสะดวกรวดเร็ว (ไม่รวมศุลกากร)	3	3	2
การขนส่งสินค้านำเข้าผ่านท่าเรือสะดวกรวดเร็ว (ไม่รวมศุลกากร)	4	4	3
เจ้าหน้าที่ศุลกากรมีทักษะการปฏิบัติงานดี	3	4	2
ศุลกากรประสานความร่วมมือกับท่าเรือเป็นอย่างดี	3	4	2
ระบบเอกสารพิธีการศุลกากรส่งออกเข้าใจง่าย ไม่ซับซ้อน	4	4	2
การผ่านขั้นตอนศุลกากรส่งออกมีความสะดวกรวดเร็ว	3	4	2
ระบบเอกสารพิธีการศุลกากรนำเข้าเข้าใจง่าย ไม่ซับซ้อน	4	4	3
การผ่านขั้นตอนศุลกากรนำเข้ามีความสะดวกรวดเร็ว	4	4	3
การบังคับใช้กฎหมายศุลกากรที่ทำเรือเป็นธรรม/เหมาะสม	4	4	3
ท่าเรือมีการพัฒนาทางอิเล็กทรอนิกส์ มีความทันสมัย	3	4	3
ท่าเรือมีศักยภาพในการรองรับ AEC	2	4	3

จากข้อมูลในตารางที่ 5-2 ถึง 5-8 แสดงข้อมูลสัดส่วนของกลุ่มตัวอย่างที่ประเมินศักยภาพท่าเรือในแต่ละระดับความคิดเห็น และค่าคะแนนเฉลี่ยการดำเนินงานแต่ละส่วน ซึ่งแสดงให้เห็นถึงประสิทธิภาพการปฏิบัติงานในแต่ละด้านของท่าเรือ รวมถึงสามารถเปรียบเทียบการให้บริการขนส่งสินค้าของแต่ละท่าเรือในลักษณะภาพกว้าง นอกจากนี้ จากข้อมูลส่วนที่ 2 ในแบบสอบถาม สามารถสรุปภาพรวมข้อคิดเห็นของกลุ่มตัวอย่างที่มีต่อนโยบายการรองรับประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน แสดงดังตารางที่ 5-9

ตารางที่ 5-9 ภาพรวมข้อคิดเห็นต่อนโยบายการรองรับประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน

รายการ	ร้อยละในแต่ละระดับความคิดเห็น (%) (1=ไม่จำเป็นอย่างยิ่ง → 5=จำเป็นอย่างยิ่ง)					คะแนนเฉลี่ย
	1	2	3	4	5	
การยกเลิกภาษีสินค้านำเข้า	2	7	32	27	32	3.18
การปรับปรุงเอกสารพิธีการแสดงแหล่งกำเนิดสินค้า	7	7	24	39	22	2.95
การดำเนินงาน ASEAN Single Window	2	10	20	37	32	2.95
การพัฒนาท่าเรืออิเล็กทรอนิกส์	0	10	12	49	29	3.23

จากข้อมูลในตารางที่ 5-9 ได้แสดงสัดส่วนร้อยละผู้ประเมินความคิดเห็นในแต่ละระดับความคิดเห็น รวมถึงค่าเฉลี่ยคะแนนความคิดเห็นต่อนโยบายเพื่อรองรับประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน ซึ่งพบว่านโยบายที่มีคะแนนเฉลี่ยสูงสุด ได้แก่ การพัฒนาท่าเรืออิเล็กทรอนิกส์ มีคะแนนเฉลี่ยเท่ากับ 3.23 ส่วนนโยบายที่มีคะแนนเฉลี่ยรองลงมา ได้แก่ การยกเลิกภาษีสินค้านำเข้า มีคะแนนเท่ากับ 3.18 ส่วนนโยบายการปรับปรุงเอกสารพิธีการในการแสดงแหล่งกำเนิดสินค้า และนโยบายการดำเนินงาน ASW มีคะแนนเท่ากัน คือ 2.95

จากคะแนนข้างต้น เห็นได้ว่า ผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศให้ความสำคัญกับนโยบายการพัฒนาท่าเรืออิเล็กทรอนิกส์มากที่สุด เนื่องด้วยเป็นส่วนสำคัญในการอำนวยความสะดวกในกระบวนการขนส่งสินค้าบริเวณท่าเรือ แต่อย่างไรก็ดี จากผลที่ได้จะเห็นว่าคะแนนความสำคัญของการดำเนินงานต่าง ๆ นั้นมีค่าแตกต่างกันไม่มากนัก

นอกจากข้อมูลการประเมินท่าเรือดังแสดงข้างต้น บริษัทผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศได้เสนอข้อคิดเห็นในด้านความพร้อมของท่าเรือ/ศุลกากรไทยในปัจจุบัน ซึ่งสำหรับท่าเรือไทยถือว่ามีความพร้อมในการรองรับปริมาณสินค้าที่จะเพิ่มขึ้นในอนาคต แต่ทั้งนี้ ยังมีประเด็นที่ควรดำเนินการปรับปรุงและพัฒนา ได้แก่ การให้บริการจัดพื้นที่รับฝากสินค้าชั่วคราวอย่างเป็นระบบ ซึ่งปัจจุบันมีปัญหากรณีสินค้ามาถึงก่อนเวลาขาดพื้นที่สำหรับจัดเก็บ และการบรรจุขนถ่ายสินค้าทำในบริเวณพื้นที่กลางแจ้ง ซึ่งเกิดความไม่สะดวกในการปฏิบัติงานในช่วงฤดูฝน นอกจากนี้ ประเด็นเรื่องค่าบริการในการตรวจสอบตู้สินค้า บริษัทผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศมีแนวคิดในเชิงควรเก็บจากผู้ส่งออกทุกรายในอัตราเฉลี่ยที่ต่ำเท่ากัน เพื่อป้องกันไม่ให้เกิดภาระในการตรวจสอบตู้ไปเพิ่มเฉพาะผู้ส่งออกรายใดรายหนึ่งที่โดนสุ่มตรวจสอบตู้สินค้า และประเด็นการพัฒนายังมีเรื่องระบบสุขนามัย และระบบรองรับภาวะฉุกเฉิน กรณีเกิดเหตุฉุกเฉินหรือสารเคมีรั่วไหล ทั้งนี้ ในส่วนของระบบศุลกากรยังขาดความรวดเร็วในการดำเนินเอกสารพิธีการ รวมถึงในด้านการติดตามเอกสารไม่สามารถติดตามได้ในบางกรณี

5.4 ข้อเสนอแนะต่อการรองรับประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนสำหรับท่าเรือไทย

เพื่อรองรับการขยายตัวของปริมาณสินค้าที่จะมีการขนส่งเพิ่มสูงขึ้นจากการเข้าสู่ประชาคมอาเซียน ท่าเรือไทยควรเพิ่มศักยภาพของบุคลากรทางด้านโลจิสติกส์ เพิ่มประสิทธิภาพเครื่องมือหรือสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ ภายในท่าเรือ และในด้านกฎหมายควรมีแนวทางส่งเสริมการดำเนินงานขนส่งสินค้า โดยลดเงื่อนไขที่จะกลายเป็นช่องทางก่อให้เกิดการทุจริต รวมถึงพัฒนาการเชื่อมโยงระบบ

เอกสารระหว่างหน่วยงานเข้าด้วยกัน นอกจากนี้ ภาครัฐควรจัดให้มีเวทีประชาสัมพันธ์ข้อมูลให้กับภาคส่วนต่างๆ และมีหน่วยงานกลางสำหรับรับฟังข้อคิดเห็นจากหน่วยงานเอกชน รวมถึงจัดให้มีการแลกเปลี่ยนข้อมูลระหว่างประเทศในอาเซียนด้วยกัน

5.5 บทวิเคราะห์ของผู้วิจัย

ผลการประเมินศักยภาพการขนส่งสินค้าผ่านท่าเรือ และนโยบายการรองรับประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนที่ได้จากแบบสอบถาม ทำให้ทราบถึงมุมมองของบริษัทผู้บริหารจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศที่มีต่อกิจกรรมขนส่งสินค้าทางทะเล ซึ่งจากผลคะแนนดังกล่าวสามารถสรุปประเด็นแนวทางการพัฒนาปรับปรุงสำหรับท่าเรือขนส่งสินค้าแต่ละแห่งจากปัจจัยที่มีคะแนนเฉลี่ยต่ำสุด 3 อันดับหรือปัจจัยที่มีคะแนนต่ำกว่าค่าเกณฑ์ระดับปานกลาง และพิจารณาร่วมกับข้อคิดเห็นของผู้บริหารท่าเรือและศุลกากรในบทที่ 3 มีรายละเอียดดังนี้

- ท่าเรือกรุงเทพ

เนื่องจากสภาพจราจรภายในท่าเรือค่อนข้างแออัด ดังนั้น จึงควรเร่งดำเนินงานจัดระบบเส้นทางจราจรภายในท่าเรือให้ชัดเจนเป็นระเบียบ พร้อมทั้งควรเร่งปรับปรุงสภาพผิวจราจรและเพิ่มความกว้างช่องทางบริเวณทางเข้าสู่ท่าเรือ เพื่อป้องกันสินค้าได้รับความเสียหายขณะขนส่งสินค้าและบรรเทาความแออัดของรถบรรทุกสินค้า รวมถึงส่งเสริมงานด้านความปลอดภัยของสินค้าที่อยู่ภายในเขตท่าเรือ แต่ทั้งนี้ ท่าเรือกรุงเทพมีข้อจำกัดในเรื่องขนาดพื้นที่ของท่าเรือ ส่งผลให้ไม่สามารถย้ายตำแหน่งเครื่องเอ็กซ์เรย์ไปอยู่นอกบริเวณ Sub Gate ได้ (ปัจจุบันเครื่องเอ็กซ์เรย์อยู่ภายใน Sub Gate) และได้ส่งผลให้พื้นที่บริเวณนี้ มีปริมาณรถบรรทุกสินค้าหนาแน่น ทั้งจากรถบรรทุกที่ผ่าน Sub Gate แล้วขับไปตรวจสอบตู้สินค้าที่เครื่องเอ็กซ์เรย์ และรถบรรทุกสินค้าที่ตรวจสอบเสร็จสิ้น แล้วต้องกลับมาผ่านที่ Sub Gate อีกครั้ง นอกจากนี้ เนื่องจากพื้นที่รอบข้างของท่าเรือกรุงเทพเป็นแหล่งพื้นที่ชุมชน ดังนั้น การดำเนินงานขยายพื้นที่ท่าเรือจึงยาก

- ท่าเรือบีเอ็มที แปซิฟิก

เนื่องจากภายในท่าเรือไม่มีเครื่องเอ็กซ์เรย์ในการอำนวยความสะดวกตรวจสอบตู้สินค้า ดังนั้น การติดตั้งเครื่องเอ็กซ์เรย์ภายในท่าเรือ จะช่วยลดระยะเวลาการตรวจสอบตู้สินค้า นอกจากนี้ ทางท่าเรือควรดำเนินงานปรับปรุงสภาพพื้นผิวถนน รวมถึงปรับความกว้างของช่วงถนนในบริเวณทางเข้าสู่ท่าเรือ เพื่อช่วยลดความแออัดของรถบรรทุกสินค้าในบริเวณทางเข้า และเพิ่มประสิทธิภาพการรองรับสินค้า โดยเพิ่มความยาวหน้า และเพิ่มขนาดพื้นที่สำหรับจัดเก็บสินค้าภายในท่าเรือ รวมถึงส่งเสริมงานด้านความปลอดภัยของสินค้าภายในท่าเรือ

- ท่าเรือทีพีที (สาขาท่าพระประแดง)

เพิ่มขีดความสามารถในการรองรับสินค้าของท่าเรือโดยเพิ่มความยาวหน้าท่า พัฒนาเครื่องมือในการขนถ่ายสินค้า รวมถึงดำเนินงานปรับปรุงสภาพพื้นผิวถนนบริเวณทางเข้าสู่ท่าเรือ และเพิ่มความกว้างของช่วงถนนทางเข้าเพื่อป้องกันสภาพจราจรหนาแน่นในบริเวณทางเข้าท่าเรือ รวมถึงท่าเรือควรส่งเสริมงานพัฒนาระบบการเชื่อมโยงข้อมูลระหว่างท่าเรือและศุลกากร เพื่อช่วยอำนวยความสะดวก

สะดวกในการขนส่งสินค้า นอกจากนี้ เนื่องด้วยระบบการบริหารท่าเรือเกิดจากการร่วมทุนของ 2 บริษัท การตัดสินใจต่าง ๆ ต้องเป็นไปตามขั้นตอนของระบบบริษัท ก่อให้เกิดความล่าช้าในการดำเนินงาน และสำหรับข้อเสนอแนะ ท่าเรือควรปรับระบบการบริหารจัดการภายในขององค์กร เพื่อให้สามารถตัดสินใจดำเนินงานต่าง ๆ ได้รวดเร็วขึ้น

สำหรับการดำเนินงานพัฒนาท่าเรือที่พีที พบว่า มีข้อจำกัดในเรื่องความคับแคบของพื้นที่ ท่าเรือ ซึ่งไม่เอื้อต่อการติดตั้งเครื่องเอ็กซ์เรย์เพื่อช่วยในงานตรวจสอบตู้สินค้า รวมถึงพื้นที่ข้างเคียงของท่าเรือเป็นแหล่งชุมชน ดังนั้นการขยายพื้นที่จึงยังทำได้ลำบาก

- ท่าเรือยูนิไทย

เนื่องด้วยภายในพื้นที่ท่าเรือยังไม่มีเครื่องเอ็กซ์เรย์ช่วยในการดำเนินงานด้านการตรวจสอบตู้สินค้า ดังนั้น การติดตั้งเครื่องเอ็กซ์เรย์ภายในท่าเรือ จะช่วยลดระยะเวลาการตรวจสอบตู้สินค้าได้ และภายในท่าเรือยังพบปัญหาสภาพจราจรที่แออัด ดังนั้นจึงควรมีการวางระบบเส้นทางจราจรให้ชัดเจน และเป็นระเบียบ นอกจากนี้ ท่าเรือควรดำเนินการส่งเสริมงานด้านความปลอดภัยของสินค้าที่อยู่ภายในท่าเรือ และพัฒนาปรับปรุงสภาพพื้นผิวถนน รวมถึงปรับความกว้างของช่วงถนนในบริเวณทางเข้าสู่ท่าเรือ เพื่อป้องกันความแออัดของรถบรรทุกสินค้าในบริเวณทางเข้าท่าเรือ รวมถึงดำเนินการพัฒนาระบบการเชื่อมโยงข้อมูลระหว่างท่าเรือและศุลกากร เพื่อช่วยอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้า

- ท่าเรือแหลมฉบัง

เนื่องด้วยบริเวณตำแหน่งช่องทางเข้าของศุลกากรมีสภาพการจราจรที่แออัด ดังนั้น จึงควรเพิ่มจำนวนช่องทางเข้าสำหรับดำเนินการพิธีการศุลกากร นอกจากนี้ เนื่องจากแต่ละ Gate ของบริเวณ Sub Gate ได้แบ่งประเภทรถบรรทุกสินค้าเข้า/ขาออก ที่จะอนุญาตให้ขับผ่าน ซึ่งก่อให้เกิดปัญหาสภาพจราจรหนาแน่นบริเวณหน้า Gate ดังนั้น สำหรับแนวทางแก้ไขอาจกำหนดช่วงเวลาที่มียรถบรรทุกขาเข้าปริมาณมาก ให้สามารถใช้ช่องทางอื่นได้ และในทางกลับกัน ช่วงเวลาที่มียรถบรรทุกขาออกจำนวนมาก อาจใช้ช่องทางอื่นเพิ่มเติม ส่วนช่วงเวลาที่กำหนดให้กำหนดใช้ช่องทางเดินรถบรรทุกตามปกติ

- ท่าเรือเคอรี่ สยามซีพอร์ต

เนื่องจากไม่มีเครื่องเอ็กซ์เรย์ในเขตพื้นที่ท่าเรือ สำหรับตู้สินค้าที่อยู่ในสถานะต้องตรวจสอบ จะต้องนำไปผ่านเครื่องเอ็กซ์เรย์ที่บริเวณท่าเรือแหลมฉบังแล้วจึงนำกลับมายังท่าเรือเคอรี่ สยามซีพอร์ต ซึ่งก่อให้เกิดต้นทุนด้านเวลาและค่าใช้จ่าย ดังนั้น การติดตั้งเครื่องเอ็กซ์เรย์ภายในท่าเรือ จะช่วยลดต้นทุนการดำเนินงาน นอกจากนี้ ท่าเรือควรเร่งปรับปรุงสภาพพื้นผิวถนน รวมถึงปรับความกว้างของช่วงถนนในบริเวณทางเข้าสู่ท่าเรือ เพื่อลดความเสียหายที่จะเกิดขึ้นในขณะขนส่งสินค้า และลดความแออัดของรถบรรทุกสินค้าในบริเวณทางเข้าท่าเรือ รวมถึงส่งเสริมงานด้านความปลอดภัยของสินค้าที่อยู่ภายในท่าเรือ

- ท่าเรือศรีราชาฮาร์เบอร์

เนื่องจากไม่มีเครื่องเอ็กซ์เรย์ในเขตพื้นที่ท่าเรือ สำหรับตู้สินค้าที่อยู่ในสถานะต้องตรวจสอบ จะต้องนำไปผ่านเครื่องเอ็กซ์เรย์ที่บริเวณท่าเรือแหลมฉบังแล้วจึงนำกลับมายังท่าเรือศรีราชาฮาร์เบอร์

ซึ่งก่อให้เกิดต้นทุนด้านเวลาและค่าใช้จ่าย ดังนั้น การติดตั้งเครื่องเอ็กซเรย์ภายในท่าเรือ จะช่วยลดต้นทุนการดำเนินงาน นอกจากนี้ ท่าเรือควรดำเนินงานจัดหาพื้นที่สำหรับจัดเก็บสินค้าเพิ่มเติม และเร่งปรับปรุงสภาพพื้นผิวถนน รวมถึงปรับความกว้างของช่วงถนนบริเวณทางเข้าสู่ท่าเรือ เพื่อลดความเสียหายที่จะเกิดขึ้นในขณะขนส่งสินค้า และลดความแออัดของรถบรรทุกสินค้าในบริเวณทางเข้าท่าเรือ รวมถึงดำเนินงานพัฒนาทักษะของบุคลากรที่ดำเนินกิจกรรมขนส่งสินค้าภายในท่าเรือ และส่งเสริมงานด้านความปลอดภัยของสินค้าที่อยู่ภายในท่าเรือ

- ท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด

เนื่องจากท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุดบริหารในรูปแบบการนิคมฯเป็นเจ้าของ โดยมีหน่วยงานเอกชนรับสัมปทานท่าเทียบเรือ ส่งผลให้การคิดค่าภาระท่าเรือยังขึ้นกับการนิคมฯ รวมถึงการตัดสินใจแผนงานต่างๆต้องใช้เวลาในการดำเนินงาน ก่อให้เกิดความล่าช้า และท่าเทียบเรือบางแห่งได้ติดข้อจำกัดเรื่องสัญญาสัมปทานทำให้ไม่สามารถดำเนินงานขยายพื้นที่หน้าท่าได้โดยสะดวก นอกจากนี้ เนื่องด้วยท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุดให้บริการขนส่งสินค้าปิโตรเคมี สินค้าเหลว และให้บริการขนส่งสินค้าตู้ส่งผลให้การปฏิบัติงานของท่าเทียบเรือแต่ละท่ามีขั้นตอนการดำเนินงานที่แตกต่างกัน

สำหรับด้านการปฏิบัติงาน กรณีท่าเรือให้บริการขนส่งสินค้าปิโตรเคมีและสินค้าเหลว ซึ่งในขั้นตอนการขนส่งจะต้องให้ความสำคัญปัจจัยด้านเวลาค่อนข้างมาก เรือที่ขนส่งสินค้าส่วนใหญ่เป็นเรือเช่า หากเรืออยู่ในเขตท่าเรือเกินที่กำหนดเวลาเช่าเรือ จะโดนปรับค่า Demurrage Charge ซึ่งค่าปรับดังกล่าวมีมูลค่าค่อนข้างสูง และในส่วนของประสานงานระหว่างท่าเรือและศุลกากรปัจจุบันยังไม่สามารถเชื่อมโยงข้อมูลถึงกันได้

สำหรับกรณีขนส่งสินค้าตู้ เนื่องด้วยท่าเรือได้ให้บริการขนส่งสินค้าค่อนข้างน้อย ซึ่งปริมาณการขนส่งสินค้าตู้ในปัจจุบันมีแนวโน้มเพิ่มสูงขึ้น ดังนั้นจึงควรส่งเสริมการขนส่งสินค้าตู้เพื่อไม่ให้เสียโอกาสในการดำเนินงาน

- ท่าเรื่อน้ำลึกสงขลา

เนื่องด้วยสัญญาสัมปทานท่าเรือมีระยะเวลาที่ค่อนข้างสั้น ส่งผลให้หน่วยงานเอกชนผู้รับสัมปทานมีความเสี่ยงหากลงทุนพัฒนาเครื่องมือภายในท่าเรือโดยเฉพาะอย่างยิ่ง เครื่องหน้าท่าเพื่อยกขนสินค้า ในปัจจุบันการยกขนตู้สินค้ายังอาศัยอุปกรณ์ของเรือสินค้า และการออกแบบพื้นที่ภายในท่าเรือมีความล่าช้า ไม่อำนวยความสะดวกพัฒนาท่าเรือ รวมถึงความลึกร่องน้ำของท่าเรือไม่ได้รับการขุดลอกให้มีระดับความลึกตามที่กำหนด ทำให้เรือขนาดใหญ่ไม่สามารถเข้าเทียบท่าได้

ในด้านการปฏิบัติงานยังมีอุปสรรคอยู่บ้างสำหรับงานส่วนของศุลกากรในการส่งออกสินค้า ส่วนการดำเนินงานพัฒนาท่าเรือยังประสบปัญหาด้านมลพิษ รวมถึงได้รับผลกระทบจากการเมืองบ้างในบางกรณี

นอกจากข้อเสนอแนะการปรับปรุงและพัฒนาของท่าเรือตัวอย่างดังที่กล่าวข้างต้น สำหรับข้อมูลส่วนที่ 2 ในแบบสอบถาม ได้ให้ผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศประเมินข้อคิดเห็นต่ोनโยบายเพื่อรองรับประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนใน 3 ปีข้างหน้า ซึ่งพบว่า กลุ่มตัวอย่างให้ความสำคัญต่อ

นโยบายด้านการพัฒนาท่าเรืออิเล็กทรอนิกส์ โดยมีคะแนนเฉลี่ยสูงสุด ส่วนนโยบายอันดับรองลงมา ได้แก่ การยกเลิกภาษีสินค้านำเข้า การปรับปรุงเอกสารพิธีการในการแสดงแหล่งกำเนิดสินค้า และการดำเนินงาน ASW นอกจากนี้ กลุ่มตัวอย่างได้เสนอข้อคิดเห็นเพิ่มเติมต่อท่าเรือ/ศุลกากรไทย โดยมีแนวคิดให้ท่าเรือพัฒนาปัจจัยด้านการจัดพื้นที่สำหรับรับฝากสินค้าที่มาบริเวณท่าเรืออย่างเป็นระบบ ระเบียบ การเก็บค่าการเปิดตรวจตู้สินค้าจากผู้ส่งออกทุกรายอย่างเท่าเทียม การพัฒนาด้านสุขอนามัย และการรองรับสภาวะฉุกเฉินในการปฏิบัติงาน ส่วนระบบศุลกากรควรพัฒนาด้านระบบเอกสาร และการติดตามเอกสาร

สำหรับข้อคิดเห็นในการรองรับประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนของท่าเรือไทยจากมุมมอง ผู้ใช้บริการ ได้เสนอแนวทางควรเพิ่มศักยภาพทางด้านบุคลากร เพิ่มประสิทธิภาพสิ่งอำนวยความสะดวกภายในท่าเรือ ปรับปรุงกฎหมายเพื่อลดช่องทางที่อาจก่อให้เกิดการทุจริต เชื่อมโยงระบบเอกสาร ระหว่างหน่วยงานต่าง ๆ รวมถึงภาครัฐควรจัดให้มีการนำเสนอข้อมูล/รับฟังข้อคิดเห็นจากหน่วยงาน ภาคเอกชน และจัดให้มีการแลกเปลี่ยนข้อมูลระหว่างประเทศภายในกลุ่มอาเซียนด้วยกัน

บทที่ 6 ท่าเรือสิงคโปร์ (ท่าเรือต้นแบบ)

เนื่องด้วยท่าเรือสิงคโปร์เป็นท่าเรือขนส่งสินค้าระหว่างประเทศที่มีประสิทธิภาพการดำเนินงานอันดับต้นของโลก เป็นศูนย์เปลี่ยนถ่ายตู้สินค้าอันดับหนึ่งในเอเชีย รวมถึงมีระบบเทคโนโลยีการจัดการท่าเรือที่ทันสมัย ส่งผลให้มีปริมาณการขนถ่ายตู้สินค้าผ่านท่าเรือจำนวนมาก ดังนั้น การศึกษาเรียนรู้ถึงรูปแบบการดำเนินงาน และแลกเปลี่ยนข้อคิดเห็นจากผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับกิจกรรมขนส่งสินค้าบริเวณท่าเรือสิงคโปร์ จะนำมาซึ่งแนวทางการพัฒนาท่าเรือไทยให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น สำหรับเนื้อหาบทนี้จะนำเสนอถึงข้อมูล และข้อคิดเห็นจากผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับกิจกรรมขนถ่ายตู้สินค้าที่ท่าเรือสิงคโปร์ ซึ่งในที่นี้ ได้แก่ บริษัทผู้บริหารจัดการท่าเรือสิงคโปร์ สายเรือ และผู้ประกอบการนำเข้า-ส่งออก ซึ่งรวบรวมและสรุปข้อมูลจากการสัมภาษณ์เชิงลึกของคณะผู้วิจัยที่ได้ไปสำรวจภาคสนาม ณ ประเทศสิงคโปร์ ในช่วงระหว่างวันที่ 14-17 ตุลาคม พ.ศ.2555 สามารถสรุปรายละเอียดได้ดังนี้

6.1 ข้อมูลทั่วไปท่าเรือสิงคโปร์

ท่าเรือสิงคโปร์ (Port of Singapore) ตั้งอยู่ทางตอนใต้ของคาบสมุทรลายูในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ที่ละติจูด $1^{\circ}17'34''$ เหนือ ลองจิจูด $103^{\circ}43'31''$ ตะวันออก อยู่ห่างจากท่าเรือยะโฮร์ (Port of Johor) ของประเทศมาเลเซีย และห่างจากท่าเรือปาเลมบัง (Port of Palembang) ของประเทศอินโดนีเซียประมาณ 250 ไมล์ทะเลทางทิศตะวันตกเฉียงเหนือ สำหรับการดำเนินงานของท่าเรือสิงคโปร์อยู่ในความดูแลของ The Maritime and Port Authority of Singapore (MPA) โดยมีหน่วยงานบริหารและประกอบการ ได้แก่ Port of Singapore Authority (PSA)

สำหรับ PSA ได้เริ่มก่อตั้งขึ้นในปี ค.ศ.1964 ซึ่งภายหลังได้ปรับเปลี่ยนโครงสร้างองค์กรและได้เปลี่ยนมาใช้ชื่อ PSA International Pte.,Ltd.ในปี ค.ศ.2003 โดยมีกองทุนเทมาเส็กเป็นผู้ถือหุ้นทั้งหมด ทั้งนี้ การดำเนินงานของ PSA สามารถแบ่งออกเป็น 4 ส่วน ดังนี้ (สุมาลี สุขदानนท์, 2553)

- เป็นผู้ประกอบการท่าเรือสิงคโปร์ ดูแลท่าเทียบเรือ Brani, Keppel, Tanjong Pagar, Pasir Panjang และ Sembawang
 - เป็นผู้ร่วมทุน (Joint Venture) กับบริษัทต่างๆ ได้แก่ Pacific International Lines (PIL), COSCO Pacific Company Limited, Mediterranean Shipping Company (MSC), Kawasaki Kisen Kaisha (K-Line) และ Nippon Yusen Kaisha (NYK) เพื่อประกอบการท่าเทียบเรือในท่าเรือสิงคโปร์
- แสดงข้อมูลดังตารางที่ 6-1

ตารางที่ 6-1 รายชื่อท่าเทียบเรือและผู้ประกอบการท่าเรือสิงคโปร์

ลำดับ	ท่าเทียบเรือ	ผู้ประกอบการ	ประเภทสินค้า
1	Brani	PSA	สินค้าตู้
2	Keppel	PSA	สินค้าตู้
3	Keppel PIL – PSA Singapore	PIL - PSA	โร-โร
4	Tanjong Pagar	PSA	สินค้าตู้
5	Pasir Panjang	PSA	สินค้าตู้
6	Pasir Panjang Cosco – PSA	COSCO - PSA	สินค้าตู้
7	Pasir Panjang MSC – PSA Asia	MSC – PSA	สินค้าตู้
8	Pasir Panjang Asia Automobile	PSA NYK K-Line	โร-โร
9	Sembawang	PSA	สินค้าทั่วไป

(ที่มา: สุมาลี สุขดานนท์, 2553)

- เป็นผู้ลงทุนและประกอบการท่าเรือในประเทศต่างๆ ในนาม PSA International Pte.,Ltd. ซึ่งได้ประกอบกิจการรวมทั้งสิ้น 29 ท่า ใน 17 ประเทศ ได้แก่ ประเทศอาร์เจนตินา เบลเยียม สาธารณรัฐประชาชนจีน อินเดีย อิตาลี ญี่ปุ่น เกาหลีใต้ เนเธอร์แลนด์ ปานามา ปากีสถาน โปรตุเกส ราชอาณาจักรบราซิล สิงคโปร์ ไทย ตุรกี สหราชอาณาจักร และเวียดนาม (Port of Singapore Authority : online)

- เป็น Holding Company ของกลุ่มบริษัท PSA ประกอบกิจการด้านการนำร่อง การลากจูงเรือ และการกู้เรือ ทั้งในประเทศสิงคโปร์และในต่างประเทศ

ทั้งนี้ สำหรับในส่วนท่าเรือสิงคโปร์ ทาง PSA ได้บริหารจัดการท่าเทียบเรือตู้สินค้าจำนวนรวม 5 ท่า ประกอบด้วย Brani, Keppel, Tanjong Pagar, Pasir Panjang 1 และ Pasir Panjang 2 ซึ่งประกอบด้วยท่าเทียบเรือย่อยจำนวนรวม 54 ท่า มีความสามารถในการยกขนตู้สินค้า 35 ล้านที่อู่ ซึ่งลักษณะโครงสร้างพื้นฐาน และแผนผังท่าเทียบเรือ แสดงดังตารางที่ 6-2 และภาพที่ 6-1 ตามลำดับ

ตารางที่ 6-2 ลักษณะโครงสร้างพื้นฐานท่าเทียบเรือตู้สินค้าที่บริหารงานโดย PSA

ท่าเทียบเรือ	จำนวนท่าเทียบเรือย่อย	พื้นที่ (เฮกเตอร์)	ความยาวหน้าท่า (ม.)	ความลึกหน้าท่า (ม.)	จำนวนปั้นจั่น
Brani	9	80	2,600	15	32
Keppel	14	100	3,200	15.5	42
Tanjong Pagar	8	85	2,300	14.8	29
Pasir Panjang 1&2	23	335	7,900	16	87
รวม	54	600	16,000	14.8-16.0	190

(ที่มา: Port of Singapore Authority : online)



ภาพที่ 6-1 แผนผังท่าเทียบเรือตู้สินค้าที่บริหารงานโดย PSA

(ที่มา: Port of Singapore Authority : online)

นอกจากท่าเทียบเรือตู้สินค้าดังกล่าวข้างต้น ทาง PSA ได้บริหารท่าเทียบเรือเนกประสงค์ (Multi-Purpose) ประกอบด้วย

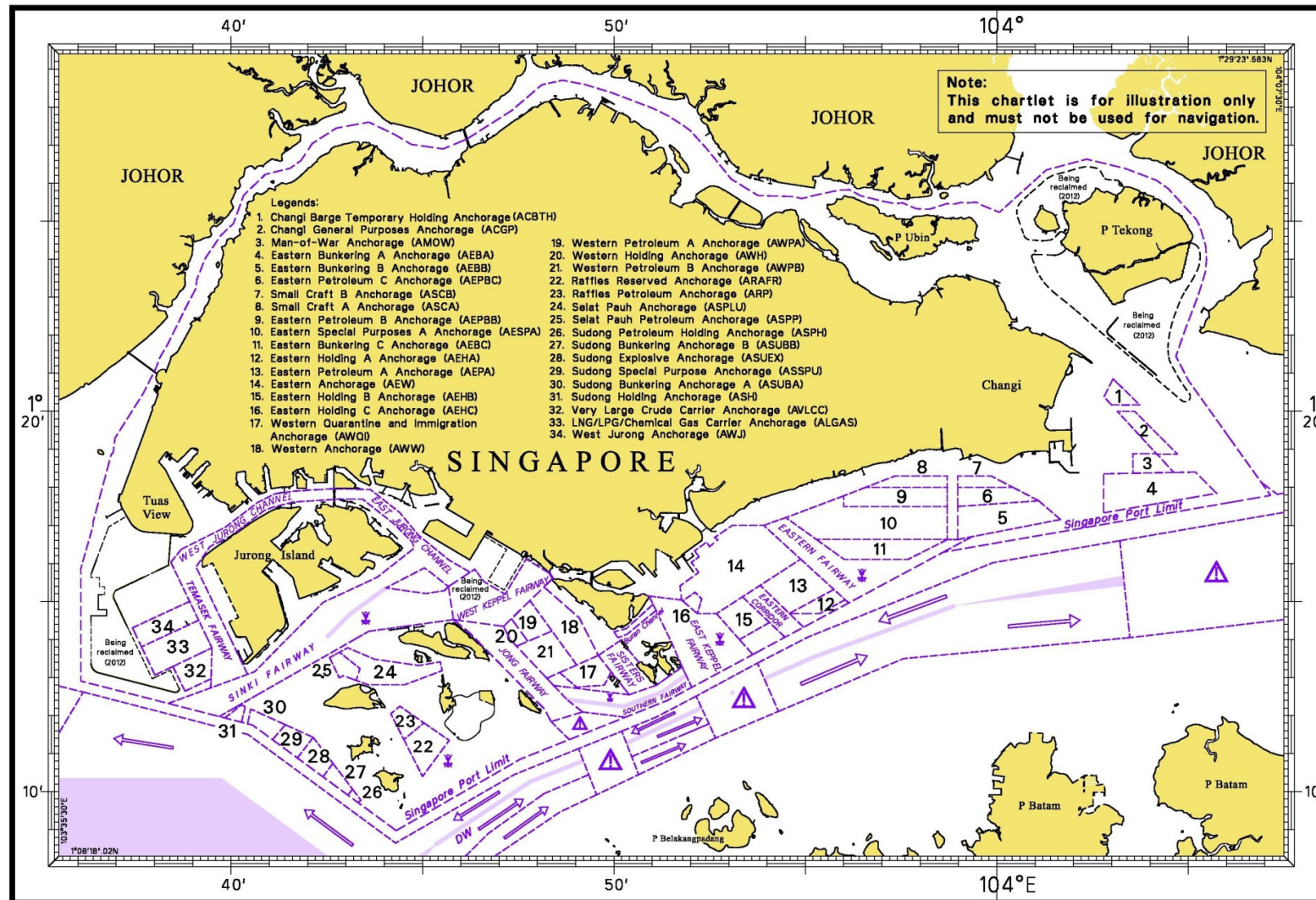
- ท่าเทียบเรือบางท่าใน Pasir Panjang กล่าวคือ Pasir Panjang Automobile terminal (PPAT) เป็นท่าเรือเฉพาะกิจสำหรับยานยนต์ และเป็นศูนย์กลางการขนส่งยานยนต์เปลี่ยนถ่ายเรือ (Transshipment Hub) ประกอบด้วยท่าเทียบเรือย่อยจำนวน 3 ท่า ลานจอดรถกลางแจ้ง/ในร่ม ซึ่งมีความสามารถรองรับรถได้ 20,000 ช่อง (car park slots)
- ท่าเทียบเรือ Sembawang ตั้งอยู่บริเวณเมือง Sembawang แผนที่แสดงดังภาพที่ 6-2 เป็นท่าเรือเนกประสงค์ รองรับสินค้า break bulk และสินค้าที่มีลักษณะเฉพาะ เช่น อุปกรณ์น้ำหนักสูง เหล็ก เครื่องจักร ซึ่งบริเวณท่าเทียบเรือมีสิ่งช่วยอำนวยความสะดวก ได้แก่ คลังเก็บสินค้า



ภาพที่ 6-2 แผนที่ตั้งท่าเทียบเรือ Sembawang

(ที่มา: Port of Singapore Authority : online)

นอกจากท่าเทียบเรือ ภายในพื้นที่ท่าเรือสิงคโปร์ยังมีตำแหน่งสำหรับทอดสมอ แบ่งออกเป็น 3 จุด กล่าวคือ Eastern sector, Western sector และ Jurong sector ซึ่งมีจำนวนรวม 34 แห่ง แสดงแผนที่ดังภาพที่ 6-3



ภาพที่ 6-3 ตำแหน่งทอดสมอของท่าเรือสิงคโปร์
(ที่มา: Maritime and Port Authority of Singapore : online)

นอกจากบริเวณพื้นที่ท่าเทียบเรือ ภายในท่าเรือยังประกอบด้วยสิ่งอำนวยความสะดวกด้านโครงสร้างพื้นฐาน ซึ่งได้แก่ ศูนย์รวบรวมและกระจายสินค้า มีจำนวน 4 แห่ง ได้แก่ (สุมาลี สุขदानนท์, 2553)

- Alexandra Distripark มีพื้นที่ตั้งห่างจากตึก PSA ประมาณ 300 เมตร ประกอบด้วย อาคารสำนักงาน และคลังสินค้าขนาด 210,000 ตารางเมตร
- Pasir Panjang Distripark ตั้งอยู่บริเวณใกล้ท่าเทียบเรือ Pasir Panjang มีขนาดพื้นที่รวม 250,000 ตารางเมตร ประกอบด้วยพื้นที่จัดเก็บสินค้าขนาด 144,000 ตารางเมตร และคลังสินค้าจำนวน 9 แห่ง
- Tanjong Pagar Distripark ตั้งอยู่ใกล้ท่าเทียบเรือ Tanjong Pagar ประกอบด้วย พื้นที่จัดเก็บสินค้าขนาด 65,000 ตารางเมตร
- Keppel Distripark ประกอบด้วยคลังสินค้าจำนวน 41 แห่ง ซึ่งมีพื้นที่รวม 113,000 ตารางเมตร

สำหรับบริเวณอาคารสำนักงานและพื้นที่ภายในท่าเรือสิงคโปร์ แสดงดังภาพที่ 6-4



ภาพที่ 6-4 บริเวณอาคารสำนักงานและพื้นที่ภายในท่าเรือสิงคโปร์

จากการศึกษาข้อมูลสถิติปริมาณสินค้าที่ขนส่งผ่านท่าเรือสิงคโปร์ ในช่วงระหว่างปี 2004-2011 ซึ่งพิจารณาแยกตามประเภทสินค้า สามารถสรุปข้อมูลดังตารางที่ 6-3
ตารางที่ 6-3 ข้อมูลสถิติปริมาณสินค้าที่ขนส่งผ่านท่าเรือสิงคโปร์ ในช่วงปี 2004 - 2011

Year	TOTAL CARGO (in '000 tonnes)					TOTAL CONTAINER THROUGHPUT (in '000 TEUs)
	General Cargo		Bulk Cargo		Total Cargo	
	Containerised	Conventional	Oil	Non- Oil Bulk		
2004	223,503.30	17,378.20	129,328.20	23,207.90	393,417.60	21,329.10
2005	241,973.00	20,292.10	137,826.20	23,176.30	423,267.60	23,192.20
2006	258,553.00	22,840.30	153,029.50	14,081.20	448,503.90	24,792.40
2007	289,094.20	25,823.20	157,382.30	11,316.40	483,616.10	27,935.50
2008	308,489.70	27,934.90	167,318.90	11,671.80	515,415.30	29,918.20
2009	262,896.80	17,452.10	177,323.70	14,627.70	472,300.30	25,866.60
2010	289,693.50	23,989.70	177,070.20	12,588.70	503,342.10	28,431.10
2011	309,379.90	26,130.60	183,843.30	11,821.80	531,175.60	29,937.70

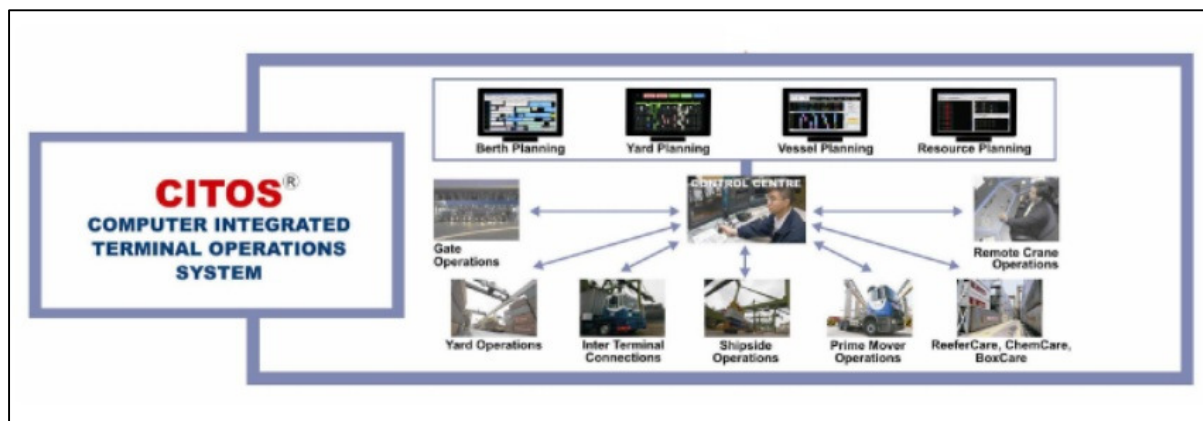
(ที่มา: Maritime and Port Authority of Singapore: online)

สำหรับด้านเทคโนโลยีการดำเนินงาน ทาง PSA ได้พัฒนาระบบปฏิบัติการอัตโนมัติต่างๆขึ้น เพื่อช่วยอำนวยความสะดวกแก่กลุ่มลูกค้า เพิ่มประสิทธิภาพการดำเนินงาน และเพิ่มความสามารถทางการแข่งขัน ซึ่งระบบปฏิบัติการที่ใช้ ได้แก่ Computer Integrated Terminal Operations System (CITOS®) และ PORTNET® มีรายละเอียดดังนี้ (Port of Singapore Authority : online)

- Computer Integrated Terminal Operations System (CITOS®)

ท่าเรือสิงคโปร์ได้ขยายความสามารถในการเชื่อมโยงข้อมูลด้วยระบบ Computer Integrated Terminal Operations System (CITOS®) โดยระบบดังกล่าวได้ถูกพัฒนาในปี 1988 เป็นระบบวางแผนวิธีการปฏิบัติงาน ซึ่งรวมงานด้านการเคลื่อนย้ายตู้สินค้า งานเครนบริเวณลานและบริเวณหน้าท่า

ระบบ CITOS® ถือเป็นเครื่องมือที่มีประสิทธิภาพสูง ช่วยให้สามารถวางแผนจัดการอุปกรณ์ต่างๆภายในท่าเรือ รวมถึงด้านบุคลากรได้อย่างต่อเนื่อง มีความยืดหยุ่น และทันสมัยการณ นอกจากนี้ ระบบดังกล่าวได้ช่วยเพิ่มประสิทธิภาพการใช้พื้นที่ในการจัดเก็บตู้สินค้า ติดตามพิกัดตำแหน่งตู้สินค้า รวมถึงเพิ่มประสิทธิภาพการดำเนินงานโดยการวางแผนล่วงหน้า ทั้งนี้ สำหรับตัวอย่างระบบการดำเนินงานภายในท่าเรือที่ CITOS® ได้บริหารจัดการ ได้แก่ Berthing System, Ship Planning System, Yard Planning System, Resource Allocation System, Flow-through gate และ Reefer monitoring ซึ่งภาพที่ 6-5 แสดงถึงโครงข่ายการดำเนินงานของระบบ CITOS®



ภาพที่ 6-5 โครงข่ายการดำเนินงานของระบบ CITOS®

- **PORTNET®**

ระบบ PORTNET® ถูกพัฒนาขึ้นโดย PSA ในปี 2000 เป็นระบบปฏิบัติการลิขสิทธิ์เฉพาะท่าเรือสิงคโปร์ โดยระบบดังกล่าวช่วยอำนวยความสะดวกในด้านการแลกเปลี่ยนและเชื่อมโยงข้อมูลระหว่างท่าเรือ สายเรือ เรือ และผู้ขนส่งสินค้า เพื่อใช้จัดการตู้สินค้าในท่าเรือสิงคโปร์ ระบบปฏิบัติการนี้ครอบคลุมการทำงานในท่าเรือ ได้แก่ การจองท่าเทียบเรือและบริการนำร่อง การส่งผ่านเอกสาร การติดตามและตรวจสอบตู้สินค้า ระบบรักษาการประสานงาน (Existing Systems) และระบบการชำระเงิน นอกจากนี้ผู้ใช้บริการสามารถติดตามและตรวจสอบสินค้าได้ทุกขั้นตอน

6.2 ศุลกากรท่าเรือสิงคโปร์

ศุลกากรสิงคโปร์ (Singapore Customs) เริ่มก่อตั้งในปี ค.ศ.1910 ทำหน้าที่ในการจัดเก็บภาษีการขนส่งสินค้าของประเทศสิงคโปร์ ซึ่งศุลกากรได้เปลี่ยนแปลงและพัฒนาการบริหารเรื่อยมา จนกระทั่งปี ค.ศ.2003 ศุลกากรได้ปรับเปลี่ยนองค์กรตามกฎหมายใหม่ต่อจาก Customs and Excise Department (CED) โดยอยู่ภายใต้สังกัดกระทรวงการคลัง มีบทบาทหน้าที่ในการเก็บรายได้ และอำนวยความสะดวกด้านเอกสารตลอดจนประสานงานร่วมกับ Trade Facilitation Division (TFD), Statistical Audit Unit (SAU) of IE Singapore และ Immigration & Checkpoints Authority (ICA) ซึ่งอยู่ภายใต้กระทรวง Home Affairs ทั้งนี้ สำหรับหน้าที่หลักของหน่วยงานศุลกากรสิงคโปร์สามารถแบ่งได้เป็น 3 ส่วน ดังนี้ (Singapore Customs : online)

- **Trade Facilitation** คือ การอำนวยความสะดวกทางการค้า โดยศุลกากรเป็นผู้ควบคุมระบบ TradeNet® (กล่าวรายละเอียดในบท 2) เป็นระบบ National Single Window แห่งแรกของโลก ซึ่งระบบดังกล่าวเป็นส่วนสำคัญที่ช่วยอำนวยความสะดวกการจัดการเอกสารทางการค้า โดยมีนโยบายเพื่อลดต้นทุนการดำเนินงาน เพิ่มประสิทธิภาพ และสนับสนุนงานธุรกิจในประเทศสิงคโปร์ให้เติบโต
- **Trade Regulation** คือ การกำหนดกฎเกณฑ์ทางการค้า และเก็บรายได้เข้าสู่รัฐบาล โดยมีเป้าหมายก่อให้เกิดความยุติธรรมต่อทุกภาคส่วน

- Trade Security เป็นการทำให้เกิดความมั่นคงทางการค้าในระบบโซ่อุปทาน โดยมีการก่อตั้ง Secure Trade Partnership (STP) ในปี ค.ศ.2007 และมีการสร้างระบบการตรวจสอบให้เป็นไปตามมาตรฐานสากล

6.3 สรุปบทสัมภาษณ์ผู้ที่เกี่ยวข้องกิจกรรมขนส่งสินค้าที่ทำเรือสิงคโปร์

PSA

- ข้อมูลทั่วไป

Port of Singapore Authority หรือที่เรียกโดยย่อ PSA เป็นหน่วยงานบริหารจัดการท่าเรือสิงคโปร์ ซึ่งเดิมเป็นรัฐวิสาหกิจ ต่อมาในปี 1997 ได้ปรับเปลี่ยนระบบการบริหารใหม่ โดยมี Temasek Holdings เป็นเจ้าของ สำหรับท่าเรือสิงคโปร์ถือเป็นท่าเรือขนส่งตู้สินค้าแห่งแรกในเอเชีย และต่อมาได้พัฒนาการให้บริการอยู่ในรูปของศูนย์เปลี่ยนถ่ายตู้สินค้า (Transshipment hub) ที่ใหญ่ติดอันดับ 1 ใน 5 ของโลก ปัจจุบัน PSA ยังเป็นผู้ประกอบการในท่าเรือหลักของประเทศต่างๆ ดังนี้ประเทศเบลเยียม (ท่าเรือ: Antwerp, Zeebrugge), สหราชอาณาจักร (ท่าเรือ Great Yarmouth), ประเทศฮอลแลนด์ (ท่าเรือ Rotterdam), ประเทศโปรตุเกส (ท่าเรือ Sines), ประเทศจีน (ท่าเรือ: Dalian, Tianjin, Fuzhou, Guangzhou, Dongguan), ประเทศญี่ปุ่น (ท่าเรือ Kitakyushu), ประเทศเกาหลีใต้ (ท่าเรือ: Incheon, Busan), ประเทศไทย (ท่าเรือแหลมฉบัง), ประเทศเวียดนาม (ท่าเรือ Vung Tau), ประเทศอิตาลี (ท่าเรือ: Venice, Genoa), ประเทศตุรกี (ท่าเรือ Mersin), ประเทศอินเดีย (ท่าเรือ: Tuticorin, Chennai, Kolkata, Kandla), ประเทศปากีสถาน (ท่าเรือ Gwadar), ประเทศอาร์เจนตินา (ท่าเรือ Buenos Aires) และประเทศปานามา

ท่าเรือสิงคโปร์ให้บริการขนถ่ายตู้สินค้าและสินค้าทั่วไป ท่าเทียบเรือตู้สินค้าจะแบ่งออกเป็น 2 ฝั่ง ฝั่งแรกเรียกโดยรวมว่า City Terminal ประกอบด้วยท่าเทียบเรือ 3 แห่ง คือ Brani Terminal, Keppel Terminal และ Tanjong Pagar Terminal ส่วนอีกฝั่งประกอบด้วยท่าเทียบเรือ 2 แห่ง คือ Pasir Panjang 1 และ Pasir Panjang 2 รวมมี Terminal จำนวน 5 แห่ง และปัจจุบันได้มีแผนขยาย Pasir Panjang 3 และ Pasir Panjang 4 ซึ่งน่าจะแล้วเสร็จในช่วงปี 2018-2020 และสำหรับสินค้าทั่วไป ส่วนใหญ่เป็นสินค้าประเภทวัตถุดิบ จะขนส่งผ่านท่าเทียบเรือ Sembawang

เนื่องจากภาครัฐไม่ได้ให้การสนับสนุนเรื่องที่ดินในการประกอบธุรกิจท่าเรือ ทาง PSA ได้ทำสัญญาเช่าพื้นที่กับภาครัฐ โดยท่าเทียบเรือฝั่ง City Terminal จะหมดสัญญาเช่าในปี 2027 หลังจากนั้นทาง PSA มีแผนจะย้ายไปดำเนินงานที่บริเวณ Tuas แทน ทั้งนี้ บรรยายกาศขณะสัมภาษณ์ PSA แสดงดังภาพที่ 6-6



ภาพที่ 6-6 บรรยากาศขณะสัมภาษณ์ PSA

- การดำเนินงานในปัจจุบัน

สำหรับ PSA ได้ให้บริการในงานส่วนของท่าเรือ สำหรับสถิติตู้สินค้าผ่านท่าเรือในปีนี้อัตราว่ามีปริมาณถึง 30 ล้านที่อียู โดยเป็นสินค้าเปลี่ยนถ่ายเรือประมาณร้อยละ 80-85 เนื่องจากสิงคโปร์เป็นประเทศที่มีขนาดเล็ก สินค้าบริโภคของคนในประเทศมีไม่มาก ดังนั้นการขนส่งหลักจึงเป็นการเปลี่ยนถ่ายเรือ

การดำเนินงานของท่าเรือสิงคโปร์ได้ใช้ระบบ Berthing Window ในการเข้าเทียบท่าของเรือสินค้า และเนื่องจากตู้สินค้าผ่านท่าเรือส่วนใหญ่เป็นตู้สินค้าเปลี่ยนถ่ายเรือ จึงมีการเคลื่อนย้ายภายในท่าเรือจำนวนมาก ท่าเรือจึงได้พัฒนาระบบปฏิบัติการ CITOS® (Computer Integrated Terminal Operations System) เพื่อจัดการการบรรทุกขนถ่ายสินค้าในท่าเรือ และระบบ Portnet® เพื่อแลกเปลี่ยนและเชื่อมโยงข้อมูลระหว่างท่าเรือ สายเรือ และผู้ขนส่งสินค้า เพื่อใช้จัดการตู้สินค้าในท่าเรือสิงคโปร์ โดยระบบนี้ได้เชื่อมต่อกับระบบ Trade Net® ของศุลกากร นอกจากนี้ สำหรับงานการตรวจสอบตู้สินค้า ศุลกากรได้ใช้ระบบการสุ่มตรวจ (random) โดยภายในท่าเรือมีเครื่องเอ็กซเรย์ช่วยอำนวยความสะดวกในการตรวจสอบตู้สินค้า แต่อย่างไรก็ดี การดำเนินงานในปัจจุบันยังไม่มี การเชื่อมต่อระบบราง และในการขนส่งตู้สินค้านี้ระหว่างท่าเทียบเรือซึ่งมีระยะทางห่างหลายกิโลเมตร ท่าเรือจะใช้รถบรรทุกหรือเรือลำเลียงในการเคลื่อนย้ายตู้สินค้า และสำหรับการคิดค่าภาระท่าเรือ ทางท่าเรือได้มีการให้ส่วนลดแก่กลุ่มผู้ใช้บริการ

- ปัจจัยความสำเร็จของท่าเรือสิงคโปร์

ปัจจัยสำคัญของความสำเร็จของท่าเรือสิงคโปร์สามารถแบ่งได้เป็น 2 ส่วนหลัก ประกอบด้วย Hard Factor และ Soft factor โดยปัจจัยแรก Hard Factor หมายถึง ตัวโครงสร้างท่าเรือ ท่าเรือสิงคโปร์มีข้อได้เปรียบในเรื่องทำเลที่ตั้ง และท่าเรือได้รับการออกแบบก่อสร้างอย่างเหมาะสม ซึ่งเป็นสิ่งที่ทำได้ไม่ยาก ส่วนปัจจัย Soft factor หมายถึง บุคลากร เป็นปัจจัยที่สำคัญที่สุดและยากในการดำเนินงาน ต้องมีการพัฒนาอย่างจริงจังและต่อเนื่องจึงจะสามารถนำพาให้องค์กรประสบความสำเร็จได้ นอกจากนี้ จากการปรับเปลี่ยนรูปแบบการบริหารจากภาครัฐมาเป็นเอกชนได้ช่วยสร้างความคล่องตัวในการดำเนินงานเป็นอย่างมาก

- ปัญหาการดำเนินงาน

ในการดำเนินงานพบปัญหาสายเรือมากกว่าร้อยละ 50 มาไม่ตรงเวลา เนื่องด้วยสภาพอากาศและทะเลเป็นปัจจัยสำคัญในการขนส่งสินค้าทางเรือ และเนื่องด้วยสินค้าที่ขนส่งผ่านท่าเรือเกือบทั้งหมดเป็นสินค้าเปลี่ยนถ่ายเรือ การให้บริการของท่าเรือในฐานะศูนย์กลางการเปลี่ยนถ่ายเรือจึงมีความเสี่ยงเรื่องสินค้าอันตรายสูงกว่าท่าเรือขนส่งสินค้าทั่วไปค่อนข้างมาก นอกจากนี้ ยังพบปัญหาในประเด็นด้านการลงทุนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน การเชื่อมโยงระบบขนส่งต่างๆ ของท่าเรือสิงคโปร์ในปัจจุบันยังคงขึ้นกับภาครัฐเป็นหลัก

- ผลจากการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน

จากการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนจะส่งผลให้ปริมาณการขนส่งสินค้าของประเทศในอาเซียนเพิ่มสูงขึ้น แต่จะส่งผลกระทบต่อ การขนส่งตู้สินค้าเปลี่ยนถ่ายเรือของสิงคโปร์ มีแนวโน้มลดน้อยลง เนื่องด้วยการเคลื่อนย้ายสินค้าอย่างเสรีทำให้ผู้ใช้บริการสามารถขนส่งโดยตรง (Direct call) ได้สะดวกขึ้น

- ข้อคิดเห็นเพิ่มเติมต่อท่าเรือไทย

กรณีพิจารณาท่าเรือแหลมฉบังในด้านการดำเนินงานถือว่าอยู่ในระดับที่ดีและมีคุณภาพ ส่วนท่าเรือกรุงเทพเมื่อพิจารณา Productivity ของท่าเรือ พบว่ายังอยู่ในเกณฑ์ที่ไม่ดีเท่าที่ควร สำหรับงานด้านศุลกากรถือว่ามีความสามารถเทียบเท่ากับประเทศอื่นๆ ภายในอาเซียน เช่น มาเลเซีย

สำหรับข้อเสนอแนะการพัฒนาท่าเรือไทย มองว่าปัจจัยที่ควรให้ความสำคัญมากที่สุด คือ เรื่องนโยบายของภาครัฐ และหากท่าเรือไทยต้องการพัฒนาเป็นศูนย์เปลี่ยนถ่ายตู้สินค้า (Transshipment Hub) ควรคำนึงเรื่องการไม่เพิ่มต้นทุนแก่ผู้ขนส่งสินค้า แต่เนื่องด้วยปัจจัยตำแหน่งที่ตั้งและบุคลากร ทำให้การพัฒนาท่าเรือไทยไปสู่การเป็นศูนย์เปลี่ยนถ่ายตู้สินค้าทำได้ค่อนข้างลำบาก

สายเรือบริษัท RCL Feeder Pte.,Ltd.

- ข้อมูลทั่วไป (Regional Container Lines : online)

RCL Feeder Pte.,Ltd. มีสำนักงานใหญ่ตั้งอยู่บริเวณชั้น 8 อาคาร ABI Plaza เลขที่ 11 ถนน Keppel ประเทศสิงคโปร์ เป็นบริษัทสาขาของกลุ่มบริษัท Regional Container Lines (RCL) ซึ่งอยู่ในเครือของบริษัท ไวกง จำกัดอีกต่อหนึ่ง มีคนไทยเป็นผู้ถือหุ้นทั้งหมด โดยทางไวกงได้เข้าถือหุ้นใน RCL รวมถึงประกอบธุรกิจทั้งด้าน Depot งานบริการรถหัวลาก งานโลจิสติกส์ งานตัวแทนเรือและเข้าเรือ งานบริหารท่าเรือ ได้แก่ ท่าเรือที่พีที และท่าเรือแหลมฉบัง (ท่าเทียบเรือ B4) สำหรับ RCL เริ่มก่อตั้งขึ้นในปี 1979 โดยโครงสร้างบริษัทแบ่งออกเป็นสองส่วน คือ 1) Owner: R.C.L. Public Co.,Ltd. 2) Operator: RCL Feeder Pte.Ltd. โดยในช่วงแรก RCL Feeder Pte.Ltd. ได้ให้บริการเรือลำเลียงสินค้าระหว่างประเทศไทยและสิงคโปร์ ต่อมาได้ขยายกิจการจนกระทั่งปัจจุบันมีพนักงานประจำสำนักงานจำนวน 200 คน มีเรือขนส่งตู้สินค้าให้บริการจำนวน 40 ลำ มีขนาดตั้งแต่ 500 ทีอียูถึง 2,732 ทีอียู สายเรือ RCL เป็นสายเรือขนส่งตู้สินค้าประเภท Feeder ให้บริการแบบประจำเส้นทาง โดยมีเส้นทางครอบคลุมทั้งในเอเชีย ออสเตรเลีย และพื้นที่ฝั่งตะวันออกกลาง ทั้งนี้ สำหรับบริเวณอาคารสำนักงาน และบรรยากาศขณะสัมภาษณ์ แสดงดังภาพที่ 6-7



ภาพที่ 6-7 บริเวณอาคารสำนักงาน และบรรยากาศขณะสัมภาษณ์บริษัท RCL Feeder Pte.,Ltd.

- การดำเนินงานในปัจจุบัน

RCL Feeder Pte.Ltd.ได้ให้บริการเดินเรือ Feeder ระหว่างประเทศ รับและรวบรวมสินค้าจากผู้ประกอบการ โดยทั่วไปรับขนส่งเฉพาะตู้สินค้า ซึ่งสามารถแบ่งได้เป็น 2 ส่วน ได้แก่ 1) Carrier Own Container (COC) 2) Shipper's Own Container (SOC) สำหรับการขนส่งสินค้าผ่านท่าเรือสิงคโปร์ บริษัทฯได้ให้บริการท่าเทียบเรือ Tanjong Pagar เป็นหลัก รวมถึงท่าเทียบเรืออื่นในฝั่ง City Terminal สำหรับการขนส่งสินค้าผ่านท่าเรือไทย บริษัทฯได้ขนส่งผ่านท่าเรือแหลมฉบัง (ท่าเทียบเรือ B3, B4) ท่าเรือกรุงเทพ และท่าเรือที่พีที (สาขาท่าพระประแดง) ซึ่งการเลือกใช้บริการท่าเรือทางบริษัทไม่ได้เข้มงวดเรื่องการบังคับใช้ท่าเรือของกลุ่มบริษัทฯเท่านั้น แต่ขึ้นกับความสะดวกของลูกค้าเป็นหลัก โดยเส้นทางการให้บริการจะครอบคลุมประเทศทางด้านตอนเหนือ ได้แก่ ประเทศจีน ญี่ปุ่น ประเทศด้านใต้ ได้แก่ ออสเตรเลีย และประเทศในเอเชีย รวมถึงพื้นที่ฝั่งตะวันออกกลาง (ไม่รวมประเทศในยุโรป) นอกจากนี้ บริษัทฯมีเรือ Feeder ให้บริการจำนวนรวม 41 ลำ ซึ่งเป็นเรือที่วิ่งตามตารางเรือจำนวน 31 ลำ โดยเรือลำใหญ่สุดมีขนาดประมาณ 2,500 ทีอียู ส่วนเรือของบริษัทฯที่ทำเรือแหลมฉบังมีขนาดอยู่ที่ 1,300 ทีอียู ทั้งนี้ ในปัจจุบันบริษัทต่าง ๆ ได้เริ่มให้ความสำคัญและเปิดธุรกิจการให้บริการเรือ Feeder เพิ่มมากขึ้น สำหรับตัวอย่างบริษัทอื่นที่ประกอบธุรกิจคล้ายกัน เช่น K-Line, Wanhai, Maersk เป็นต้น

การดำเนินงานเมื่อสินค้าเข้ามายังท่าเรือสิงคโปร์จะใช้เวลาไม่เกิน 14 วัน ในการนำสินค้าออกจากท่า โดยส่วนใหญ่จะใช้เวลาประมาณ 7 วันในการปฏิบัติงาน และเนื่องด้วยสินค้าที่ขนส่งผ่านท่าเรือสิงคโปร์เกือบทั้งหมดเป็นสินค้าเปลี่ยนถ่ายเรือ ดังนั้นคลังสินค้าจึงไม่จำเป็นต้องดำเนินการสำหรับสินค้าที่ต้องอาศัยคลังสินค้านั้นส่วนใหญ่มีวัตถุประสงค์หลักเพื่อการกระจายสินค้าแก่ลูกค้า นอกจากนี้ ท่าเรือสิงคโปร์ได้มีแผนย้ายท่าเรือจากพื้นที่เดิมไปอยู่ที่บริเวณ Tuas ซึ่งจะสร้างแล้วเสร็จในปี 2020 และได้คาดการณ์ผลจากแผนการย้ายท่าเรือ จะช่วยเพิ่มปริมาณการขนส่งตู้สินค้าของท่าเรือจากเดิมมีสถิติขนส่ง 30 ล้านที่อยู่ที่ปี เพิ่มขึ้นเป็น 60 ล้านที่อยู่ที่ปี

- ปัจจัยความสำเร็จของท่าเรือสิงคโปร์

สำหรับปัจจัยสำคัญที่มีส่วนช่วยให้การดำเนินงานของท่าเรือสิงคโปร์ให้ประสบความสำเร็จสามารถสรุปได้ดังนี้

- ข้อได้เปรียบเรื่องตำแหน่งทางภูมิศาสตร์ของประเทศสิงคโปร์
- กฎระเบียบที่ใช้
- เข้าใจถึงความต้องการของลูกค้าผู้ใช้บริการท่าเรือ
- ระบบศุลกากรที่มีความคล่องตัว ซึ่งเอื้อต่อการเป็นท่าเรือปลอดอากร (Free Port)
- ท่าเรือมีการวางแผนระยะยาว โดยคำนึงถึงความต้องการในอนาคต จึงมีการเตรียมความพร้อมล่วงหน้า
- เป็นท่าเรือแห่งเดียวในโลกที่มีระบบซอฟต์แวร์ที่พัฒนาขึ้นเอง สำหรับงานการขนส่งแบบเปลี่ยนถ่ายเรือโดยเฉพาะ
- ความโปร่งใสในการดำเนินงานขององค์กรบริหารจัดการ

นอกจากปัจจัยดังกล่าวข้างต้น ท่าเรือสิงคโปร์ยังมีศักยภาพในการขนส่งสินค้าเชื่อมโยงระหว่างท่าเทียบเรือด้วยกันซึ่งมีระยะห่างกันได้เป็นอย่างดี รวมถึงระบบการบริหารท่าเรือสิงคโปร์ มีหน่วยงานภาครัฐ คือ Maritime and Port Authority of Singapore (MPA) เป็นผู้วางกฎระเบียบ ซึ่ง MPA เป็นหน่วยงานที่มีความรู้ด้านการทำธุรกิจเป็นอย่างดี และมี PSA ซึ่งเป็นหน่วยงานเอกชนเป็นผู้ปฏิบัติงาน ดังนั้น การดำเนินงานจึงมีประสิทธิภาพ

- ปัญหาการดำเนินงาน

สำหรับส่วนของท่าเรือไม่มีปัญหาใด และเนื่องจากสินค้าน้อยละ 90 ที่ขนส่งผ่านท่าเรือสิงคโปร์เป็นสินค้าเปลี่ยนถ่ายเรือ ดังนั้น จึงไม่เกิดปัญหาสภาพจราจรแออัดเนื่องจากสินค้าไม่ได้ถูกขนส่งออกจากท่าเรือ

- ผลจากการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน

จากการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน ทำให้ประเทศต่างๆในอาเซียนสามารถขนส่งสินค้าได้โดยตรง ซึ่งจะส่งผลให้ปริมาณสินค้าผ่านท่าเรือสิงคโปร์มีปริมาณลดลง

- ข้อคิดเห็นการใช้บริการท่าเรือสิงคโปร์ และท่าเรือประเทศอื่น

จากการดำเนินงานท่าเรือในหลายประเทศ ท่าเรือสิงคโปร์มีการอำนวยความสะดวกได้ดีที่สุด เนื่องจากได้รับการส่งเสริมจากภาครัฐ และไม่ค่อยพบปัญหาในการดำเนินงาน ซึ่งหากพิจารณาท่าเรือ

ต่างประเทศโดยเกณฑ์การพิจารณา คือ ได้รับการส่งเสริมจากภาครัฐเช่นเดียวกัน และมีประสิทธิภาพการดำเนินงานเทียบเท่าท่าเรือสิงคโปร์นั้น ได้แก่ ท่าเรือเซินเจิ้นในประเทศจีน โดยมีขนาดใหญ่เป็นอันดับ 3 ของโลก

สำหรับการเป็น Gateway ของท่าเรือ ท่าเรือของจีนในปัจจุบันยังไม่ดีเท่าที่ควร ตัวอย่างเช่น การขนส่งสินค้าทางบกจากชายฝั่งด้านตะวันตกของจีนไปยังชายฝั่งด้านตะวันออกมีต้นทุนที่สูงกว่าการขนส่งมายังท่าเรือแหลมฉบังของไทย และสำหรับท่าเรือที่ดำเนินงานเป็น Gateway ได้ดี ได้แก่ ท่าเรือของประเทศสหรัฐอเมริกา มีระบบการขนส่งที่มีประสิทธิภาพค่อนข้างสูง

- ข้อคิดเห็นเพิ่มเติมต่อท่าเรือไทย

เนื่องจากการดำเนินงานของท่าเรือไทยในปัจจุบันยังประสบปัญหา ดังกรณีท่าเรือกรุงเทพได้ใช้ระบบ First come First serve ในการรองรับเรือเข้าเทียบท่า ส่งผลให้ผู้ขนส่งสินค้าไม่สามารถคำนวณคาดการณ์เรือสินค้าที่จะสามารถขนส่งได้ รวมถึงปัจจัยด้านบุคลากรภายในท่าเรือ แม้ว่าพนักงานชาวไทยจะมีประสิทธิภาพการดำเนินงานดีกว่าประเทศอื่น แต่ยังพบปัญหาการจ่ายค่าบริการเพิ่มเติมในการดำเนินงาน สำหรับท่าเรือแหลมฉบังประสบปัญหาสภาพจราจรบริเวณท่าเรือมีความแออัด รวมถึงท่าเทียบเรือบางแห่งมีการใช้งานค่อนข้างหนาแน่น ในขณะที่บางท่ายังใช้งานได้ไม่เต็มที่ ซึ่งเกิดจากการขาดระบบการบริหารที่มีประสิทธิภาพ แต่อย่างไรก็ดี การดำเนินงานของท่าเรือไทยยังมีข้อได้เปรียบในเรื่องอัตราค่าภาระท่าเรือ เนื่องจากมีอัตราที่ค่อนข้างถูกเมื่อพิจารณาเทียบกับประเทศอื่น จึงเป็นส่วนสำคัญที่ช่วยดึงดูดสินค้าให้เข้ามามากขึ้น รวมถึงระบบศุลกากรไทยถือว่ามี การดำเนินงานที่มีประสิทธิภาพ

สำหรับแนวทางพัฒนาท่าเรือไทยเพื่อรองรับการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน ไทยควรพัฒนาการเชื่อมต่อท่าเรือกับระบบขนส่งรูปแบบอื่น การพัฒนาระบบศุลกากรให้สนับสนุนท่าเรือไทยในการเป็น Gateway ของประชาคมอาเซียน รวมถึงจากข้อได้เปรียบเรื่องตำแหน่งทางภูมิศาสตร์ของท่าเรือแหลมฉบังที่เชื่อมต่อกับเส้นทางขนส่งทางน้ำของอาเซียน ดังนั้นแล้วภาครัฐจึงควรส่งเสริมงานการขนส่งสินค้าเปลี่ยนถ่ายเรือ ซึ่งจะเป็นส่วนสำคัญที่ช่วยเพิ่มปริมาณการขนส่งสินค้าของประเทศเป็นอย่างมาก

ผู้ประกอบการบริษัท SCG Singapore Trading Pte.Ltd.

- ข้อมูลทั่วไป (SCG Trading Company Limited : online)

บริษัท SCG Trading เป็นบริษัทผู้ประกอบการค้าไทย เดิมชื่อว่า Siam Cement Trading หรือเรียกว่า SCT ก่อตั้งขึ้นในปี 1978 โดยบริษัท Siam Cement Public Co., Ltd. ถือหุ้นร้อยละ 70 ส่วนอีก 30 เป็นของธนาคารหลักในประเทศไทย 3 แห่ง ต่อมาในปี 2010 ได้เปลี่ยนชื่อบริษัทใหม่เป็น SCG Trading หรือ SCG ซึ่งสำหรับ SCG Singapore Trading Pte.Ltd. เป็นบริษัทสาขาในเครือ SCG ของไทย

สำหรับการดำเนินงานของ SCG Trading เกี่ยวข้องกับธุรกิจ 4 ด้าน ได้แก่ พลังงาน การนำวัสดุกลับมาใช้ประโยชน์ใหม่ วัสดุก่อสร้าง และวัสดุอุตสาหกรรม สำหรับผลิตภัณฑ์ของบริษัทฯ ได้ครอบคลุมสินค้า 16 ประเภท ได้แก่ ผลิตภัณฑ์ซีเมนต์ ผลิตภัณฑ์กระดาษ วัสดุก่อสร้าง หลั

เหล็ก อุปกรณ์ตกแต่งบ้าน ผลิตภัณฑ์ด้านพลังงาน พลาสติกและสารเคมี อลูมิเนียม เครื่องจักรและแร่ธาตุ อุตสาหกรรมเกษตร เศษกระดาษ เศษเหล็ก กระดาษและเยื่อกระดาษ เศษโลหะและพลาสติก อาหารและเครื่องดื่ม รวมถึงบริษัทได้มองการเปิดตลาดใหม่ในด้านการใช้พลังงานทดแทน น้ำมันและก๊าซ นอกจากนี้ ธุรกิจของบริษัทได้ครอบคลุมถึงงานด้านโลจิสติกส์ โดยให้บริการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศทั้งทางทะเลและทางอากาศ ดำเนินงานเอกสารพิธีการศุลกากร รวมถึงบริการขนส่งสินค้าภายในประเทศ

ปัจจุบัน SCG Trading ได้ขยายสาขาการให้บริการธุรกิจออกเป็น 36 สาขา ในประเทศต่างๆ รวม 22 ประเทศ ได้แก่ ประเทศบังคลาเทศ กัมพูชา จีน ฮองกง อินเดีย อินโดนีเซีย ลาว มาเลเซีย พม่า ฟิลิปปินส์ สิงคโปร์ ไต้หวัน เวียดนาม แคนาดา สหรัฐอเมริกา อังกฤษ รัสเซีย แทนซาเนีย แอฟริกาใต้ บราซิล ออสเตรเลีย และดูไบ ทั้งนี้ บรรยากาศขณะสัมภาษณ์ แสดงดังภาพที่ 6-8



ภาพที่ 6-8 บรรยากาศขณะสัมภาษณ์บริษัท SCG Singapore Trading Pte.,Ltd.

- การดำเนินงานของบริษัท

SCG Singapore Trading Pte.Ltd. ได้ให้บริการงานขนส่งสินค้าของบริษัท SCG ในส่วนของ Freight Forwarder และ Local Logistic ส่วนงานด้านอื่น เช่น งานด้านเอกสารศุลกากร การจองระวางเรือ บริษัทได้จ้าง Subcontractor ดำเนินงานแทน สำหรับสินค้าส่งออกหลัก ได้แก่ กระดาษรีไซเคิล พลาสติก และกระป๋อง ส่วนสินค้านำเข้า ได้แก่ วัสดุก่อสร้าง แบริ่ง (นำเข้าจากไทย) และคอนกรีตอัดแรง (นำเข้าจากจีน) ทั้งนี้ ในการตัดสินใจเลือกใช้บริการท่าเรือขนส่งสินค้า บริษัทจะพิจารณาจากประเภทสินค้า กล่าวคือ ถ้าเป็นสินค้าประเภทสินค้าที่จะเลือกขนส่งผ่านท่าเรือ PSA ส่วนสินค้า Bulk จะขนส่งผ่าน Jurong Port แทน สำหรับการใช้บริการท่าเรือไทย บริษัทได้ขนส่งสินค้าผ่านท่าเรือที่พีที (สาขาท่าพระประแดง) และท่าเรือแหลมฉบัง (ขนส่งสินค้าผ่านรพท. ลาดกระบัง) ซึ่งจากข้อดีเรื่องตำแหน่งที่ตั้งของท่าเรืออยู่ใกล้โรงงานจึงช่วยให้การขนส่งสินค้ามีความสะดวกรวดเร็ว และสำหรับข้อมูลสถิติการขนส่งสินค้าปี 2554 มีปริมาณตู้สินค้าอยู่ที่ 720-960 ตู้ (สถิติจากตู้ขนาด 40") และสำหรับสถิติปีนี้คาดว่าจะลดน้อยลง เนื่องด้วยขาดวัตถุดิบจากในประเทศสิงคโปร์

การดำเนินงานของบริษัทจะเกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้าเท่านั้น เนื่องจากทางบริษัทไม่มีโรงงานผลิตสินค้าในประเทศสิงคโปร์ รวมถึงบริษัทไม่มีคลังสินค้า ดังนั้นการจัดเก็บสินค้าจะนำสินค้าไปเก็บยังคลังสินค้าของลูกค้า ทั้งนี้ ในขั้นตอนการดำเนินงานกรณีนำเข้าสินค้าจากไทย สินค้าที่ผลิตจาก

โรงงานจะใช้เวลาโดยเฉลี่ย 10 วัน ในการเตรียมสินค้าและขนถ่ายมายังท่าเรือในประเทศ ใช้เวลาอีก 3 วัน ในการลำเลียงมายังสิงคโปร์ และเมื่อเรือสินค้าเทียบท่าจะใช้เวลานานำสินค้าออกจากท่าเรือสิงคโปร์ ได้ภายใน 3 วัน ซึ่งหากผู้ขนส่งดำเนินการเอกสารพร้อมจะสามารถนำสินค้าออกจากท่าเรือได้ก่อนเวลาที่กำหนด แต่ในกรณีไม่สามารถนำสินค้าออกได้ทันเวลาที่กำหนดจะเสียค่าเช่า Demurrage Charge แก่เจ้าของเรือ ซึ่งคิดค่าบริการเป็นรายวันขึ้นกับขนาดตู้สินค้า นอกจากนี้ ท่าเรือสิงคโปร์ได้กำหนดระยะเวลา Free time แก่ผู้ส่งออกสินค้า มีระยะเวลา 3 วัน

สำหรับการขนส่งสินค้านี้ระหว่างประเทศ กรณีนำเข้าจากไทยมาสิงคโปร์จะไม่ขนส่งด้วยรถบรรทุก เนื่องด้วยต้นทุนค่าใช้จ่ายที่สูงกว่า และใช้ระยะเวลานานกว่าขนส่งทางทะเล แต่กรณีนำเข้าสินค้าจากกลุ่มลูกค้าในมาเลเซียมาสิงคโปร์ โดยทั่วไปแล้วจะขนส่งด้วยรถบรรทุกสินค้า สำหรับการคิดค่าภาระในการขนส่งสินค้าผ่านท่าเรือนั้นจะขึ้นกับสายเรือเป็นหลัก ตัวอย่างสายเรือที่บริษัทได้ใช้บริการ เช่น สายเรือ OCL, RCL และ NYK ซึ่งแต่ละแห่งมีอัตราค่าภาระที่แตกต่างกัน โดยมีอัตราอยู่ในช่วง 200US\$-500US\$ ทั้งนี้ ในการขนส่งสินค้า ผู้ขนส่งจะต้องเสียค่าภาษีมูลค่าเพิ่มหรือที่เรียกว่า GST ซึ่งได้เรียกเก็บในอัตราร้อยละ 7

- ปัญหาในการดำเนินงาน

สำหรับส่วนของท่าเรือไม่มีปัญหาใด ความล่าช้าสูงสุดที่พบของท่าเรือสิงคโปร์ใช้เวลาไม่เกิน 1 วัน (รวมกรณีเกิดพายุในทะเล) ปัญหาที่พบส่วนใหญ่มาจากผู้ประกอบการเนื่องจากไม่สามารถเตรียมเอกสารได้ทันเวลาที่กำหนด ซึ่งหากใช้เวลาเกินกำหนดจะถูกปรับค่า Demurrage Charges

- ข้อคิดเห็นการขนส่งสินค้าผ่านท่าเรือสิงคโปร์

สำหรับการขนส่งสินค้าผ่านท่าเรือสิงคโปร์มีความสะดวกสบาย งานด้านศุลกากรมีระบบ Port Net® ช่วยอำนวยความสะดวกเป็นอย่างดี ซึ่งหากผู้ขนส่งสินค้ามีความพร้อมในด้านเอกสาร ย่อมไม่น่าพบปัญหาในด้านอื่น

- ผลจากการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน

จากการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนจะก่อให้เกิดประโยชน์ต่อประเทศต่างๆ ในอาเซียนมากกว่าสิงคโปร์ เนื่องจากปัจจุบันไม่มีการเก็บภาษีนำเข้าสินค้า

- ข้อคิดเห็นเพิ่มเติมต่อท่าเรือไทย

ควรส่งเสริมพัฒนาเรื่องการใช้ Web base ซึ่งจะช่วยอำนวยความสะดวกให้รวดเร็วมากขึ้น

6.4 บทวิเคราะห์ของผู้วิจัย

จากการศึกษาข้อมูลท่าเรือสิงคโปร์และสัมภาษณ์ผู้ที่เกี่ยวข้องกิจกรรมขนส่งสินค้าที่บริเวณท่าซึ่งในที่นี้ หมายถึง หน่วยงานผู้บริหารท่าเรือ ได้แก่ Port of Singapore Authority (PSA) และผู้ให้บริการท่าเรือ ได้แก่ บริษัทสายเรือ RCL Feeder Pte.,Ltd. และบริษัทผู้ประกอบการนำเข้า-ส่งออก SCG Singapore Trading Pte.Ltd. จะเห็นว่า ท่าเรือสิงคโปร์เป็นท่าเรือขนส่งสินค้านี้ระหว่างประเทศที่มีประสิทธิภาพการดำเนินงานสูง สำหรับตัวโครงสร้างพื้นฐานของท่าเรือประกอบด้วยท่าเทียบเรือ Brani,

Keppel, Tanjong Pagar, Pasir Panjang และ Sembawang ให้บริการขนส่งสินค้าประเภทตู้สินค้าสินค้าทั่วไป และสินค้าน้ำมัน จากสถิติการขนส่งสินค้าที่ผ่านมามีปริมาณสินค้าผ่านท่าสูงถึง 30 ล้าน ตี้อยู่ ซึ่งสินค้าเกือบทั้งหมดเป็นสินค้าเปลี่ยนถ่ายเรือ ดังนั้น ท่าเรือสิงคโปร์จึงถือได้ว่าเป็นศูนย์กลางตู้สินค้าเปลี่ยนถ่ายเรืออันดับหนึ่งของโลก และมีปริมาณตู้สินค้าผ่านท่าเรือใหญ่ติดอันดับ 1 ใน 5 ของโลก

สำหรับปัจจัยความสำเร็จของท่าเรือสิงคโปร์ประกอบด้วยหลายส่วน เริ่มตั้งแต่ปัจจัยโครงสร้างการบริหารจัดการท่าเรือเป็นโครงสร้างที่มีระบบการบริหารจัดการที่คล่องตัว (หน่วยงาน The Maritime and Port Authority of Singapore (MPA) เป็นผู้ดูแล และหน่วยงาน Port of Singapore Authority (PSA) เป็นผู้บริหารจัดการท่าเรือ) ปัจจัยตำแหน่งทางภูมิศาสตร์ของประเทศสิงคโปร์ซึ่งเป็นข้อได้เปรียบมากกว่าประเทศอื่น ปัจจัยระบบเทคโนโลยีที่ใช้ภายในท่าเรือ เช่น Port Net® และ TradeNet® มีประสิทธิภาพช่วยอำนวยความสะดวกในการเชื่อมโยงข้อมูลระหว่างท่าเรือ ศุลกากร สายการบินและผู้ประกอบการได้เป็นอย่างดี ระบบศุลกากรมีการดำเนินงานคล่องตัว การเชื่อมโยงระบบขนส่งระหว่างท่าเทียบเรือสามารถทำได้รวดเร็ว รวมถึงหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการบริหารจัดการมีความโปร่งใส และภาครัฐให้การส่งเสริมสนับสนุนงานท่าเรืออย่างเต็มที่

จากการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน จะส่งผลให้ประเทศต่างๆในอาเซียนมีปริมาณการขนส่งสินค้าที่เพิ่มสูงขึ้น แต่อย่างไรก็ดี จากนโยบายพัฒนาทำให้เกิดการเคลื่อนย้ายสินค้าอย่างเสรี ผู้ขนส่งสินค้าสามารถขนส่งได้โดยตรง (Direct call) ดังนั้น สำหรับประเทศสิงคโปร์ซึ่งมีสินค้าผ่านท่าเรือเป็นการเปลี่ยนถ่ายเรือเป็นหลัก จึงมีแนวโน้มที่ปริมาณการขนส่งสินค้าจะลดน้อยลง นอกจากนี้ สำหรับประเทศไทยซึ่งได้รับประโยชน์จากการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน ควรหันมาพิจารณาส่งเสริมงานขนส่งสินค้าข้ามแดนและผ่านแดนผ่านท่าเรือแหลมฉบัง จากข้อได้เปรียบด้านตำแหน่งภูมิศาสตร์ของท่าเรือซึ่งเชื่อมต่อกับระบบขนส่งทางน้ำของอาเซียน จะเป็นส่วนสำคัญที่ช่วยเพิ่มปริมาณการขนส่งสินค้าของประเทศได้เป็นอย่างดี

บทที่ 7 การประชุมกลุ่มย่อยระดมความคิดเห็นผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้อง

นอกจากการศึกษาข้อมูลทุติยภูมิ การสำรวจท่าเรือไทยและท่าเรือต้นแบบ รวมถึงการสัมภาษณ์เชิงลึกผู้มีส่วนได้ส่วนเสียดังแสดงในบทต่างๆที่ผ่านมา ทางผู้วิจัยได้จัดงานประชุมระดมความคิดเห็น (Focus Group) ในวันพุธที่ 19 ธันวาคม พ.ศ.2555 เวลา 8.45–13.00 น. ณ ห้องประชุมดวงกมล เดอะสไปรท์ไฮเทล โดยมีวัตถุประสงค์หลักเพื่อเป็นการนำเสนอผลการสำรวจของโครงการ และระดมความคิดเห็นจากผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้อง เพื่อสรุปแนวทางข้อเสนอแนะเกี่ยวกับการปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้าที่ทำเรือระหว่างประเทศที่ได้จากงานวิจัยสามารถนำไปใช้จริง สำหรับรายละเอียดและข้อมูลข้อเสนอแนะที่ได้สรุปจากงานสัมมนา ระดมความคิดเห็น มีรายละเอียดดังนี้

7.1 รายละเอียดงานประชุม

เพื่อให้ผลสรุปข้อเสนอแนะที่ได้จากการประชุมมีความครอบคลุมการดำเนินงาน มีประสิทธิภาพ และสามารถนำไปประยุกต์ใช้ได้จริง คณะผู้วิจัยได้เชิญหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับกิจกรรมขนส่งสินค้าระหว่างประเทศจากหลายภาคส่วน ประกอบด้วย ผู้บริหารจัดการท่าเรือและท่าเทียบเรือ, บริษัทผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ, เจ้าหน้าที่ศุลกากรและหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้อง, บริษัทสายเรือ, สมาคมผู้นำเข้า-ส่งออกสินค้าระหว่างประเทศ รวมถึงนักวิชาการที่เกี่ยวข้องเข้าร่วมกัน โดยมีผู้เข้าร่วมงานประชุมจำนวนรวม 37 คน ทั้งนี้ สำหรับรายชื่อผู้เข้าร่วมงาน กำหนดการประชุม และประเด็นในการประชุมระดมความคิดเห็น แสดงดังภาคผนวก จ

7.2 บทสรุปข้อคิดเห็นที่ได้จากงานประชุม

จากประเด็นการประชุมระดมความคิดเห็นแสดงดังภาคผนวก จ สามารถสรุปข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะที่ได้ โดยเรียงลำดับตามหัวข้อประเด็น มีรายละเอียดดังนี้

1. ข้อเสนอแนะในภาพรวม

- เนื่องจากแผนพัฒนาที่มีอยู่ได้พิจารณาในเชิงภาพรวมเรื่องโครงข่ายคมนาคมเป็นหลัก โดยครอบคลุมงานขนส่งทั้งทางบก ทางน้ำ อากาศ และระบบราง ดังนั้นจึงควรมีแผนพัฒนาที่เฉพาะเจาะจงของท่าเรือ โดยจัดตั้งองค์กรกลางเข้ามาดูแลภาพรวมของท่าเรือ ทั้งด้านกฎหมาย มาตรการสนับสนุนท่าเรือ สิ่งอำนวยความสะดวกภายในท่าเรือ และการเชื่อมโยงการขนส่ง
- สำหรับการจัดตั้งองค์กรกลาง ควรจัดให้มีคณะกรรมการร่วมระหว่างภาครัฐและเอกชน โดยเชิญผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย (Stakeholders) เข้าร่วมในการพัฒนายุทธศาสตร์ท่าเรือ เพื่อให้เกิดความชัดเจนในอำนาจหน้าที่การกำกับดูแลโครงสร้างพื้นฐานที่รองรับระบบการขนส่งทางน้ำ เนื่องจากแผนยุทธศาสตร์ในปัจจุบันได้ผสมผสานกับแผนยุทธศาสตร์โลจิสติกส์ ซึ่งแผนงานทางด้านโลจิสติกส์มีลักษณะเป็นภาพใหญ่และค่อนข้างกว้าง แนวทางพัฒนาท่าเรือจึงยังขาดความชัดเจน

- สำหรับแผนแม่บทพัฒนาท่าเรือ นอกเหนือจากส่งเสริมงานด้านเศรษฐกิจ ควรส่งเสริมการเชื่อมโยงการใช้ประโยชน์ระหว่างท่าเรือของรัฐและท่าเรือของเอกชน รวมถึงเชื่อมโยงกับงานภาคส่วนอื่นๆ ซึ่งได้รับผลกระทบจากการจัดการท่าเรือ เช่น การท่องเที่ยว, การประมง และสิ่งแวดล้อม
- ควรพัฒนากฎระเบียบศุลกากรให้บูรณาการไปพร้อมกับแผนพัฒนาท่าเรือ และปรับปรุงระเบียบศุลกากรให้สนับสนุนท่าเรือในการเป็นประตูการค้าของประชาคมอาเซียน รวมถึงส่งเสริมการเชื่อมโยงระบบข้อมูลระหว่างศุลกากรกับหน่วยงานอื่น เช่น สายเรือ ผู้นำเข้า-ส่งออก ให้มีความสมบูรณ์
- ในการพัฒนาท่าเรือเป็นประตูการค้าหรือศูนย์เปลี่ยนถ่ายสินค้า ภาครัฐควรบูรณาการแผนพัฒนาท่าเรือ และการขนส่งทางน้ำและการขนส่งอื่น ๆ ให้เป็น Multimodal Transport ครอบคลุมการขนส่งทุกรูปแบบในห่วงโซ่อุปทาน (Supply Chain)
- ในการรองรับประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน ท่าเรือไทยควรส่งเสริมการพัฒนาพื้นที่จุดเปลี่ยนถ่ายสินค้าบริเวณชายแดนต่างๆ เนื่องจากในการทำกิจกรรมขนส่งสินค้ามีความจำเป็นต้องมีจุดเปลี่ยนถ่าย และจุดพักสินค้า ซึ่งปัจจุบันไทยยังขาดความพร้อมของปัจจัยดังกล่าว
- พัฒนาตัวชี้วัดประสิทธิภาพการดำเนินงานของท่าเรือ เพื่อใช้ในการตรวจสอบขั้นตอนการปฏิบัติงานที่เป็นสาเหตุความล่าช้า นำไปสู่การแก้ไขที่ตรงส่วน

2. การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของท่าเรือไทย

ท่าเรือในความรับผิดชอบของการท่าเรือแห่งประเทศไทย

● ท่าเรือกรุงเทพ

สำหรับปัญหาปัจจุบันของท่าเรือกรุงเทพ ประเด็นแรก คือ เรื่องเรือสินค้าคอยท่าซึ่งเป็นปัญหาตั้งแต่ปี 2553 เนื่องจากช่วงนั้นทางท่าเรือกรุงเทพได้ปรับเปลี่ยนปั้นจั่นยกขนสินค้า และซ่อมรางปั้นจั่นทำให้ต้องปิดท่าเทียบเรือ รวมถึงซ่อมบำรุงบริเวณพื้นที่หลังท่า ซึ่งในปี 2554 ปัญหาเรือสินค้าคอยท่าได้ลดน้อยลง ปริมาณสินค้าผ่านท่ามีแนวโน้มเพิ่มขึ้น แต่อย่างไรก็ดี ปริมาณสินค้าที่ผ่านท่ายังถูกควบคุมโดยนโยบายของภาครัฐเป็นหลัก ประเด็นที่สอง เรื่องการทับซ้อนกันของกลุ่มผู้ให้บริการระหว่างท่าเรือกรุงเทพและท่าเรือแหลมฉบัง เนื่องจากค่าขนส่งตู้สินค้าเป็นตัวกำหนดแยกกลุ่มผู้ให้บริการอย่างชัดเจน ดังนั้น โดยรวมแล้วจึงไม่พบปัญหาการทับซ้อนของผู้ให้บริการ ประเด็นที่สาม เรื่องบุคลากร ท่าเรือกรุงเทพได้ใช้มาตรการนำตัวชี้วัดประสิทธิภาพ หรือ KPI เข้ามาควบคุมการดำเนินงานของบุคลากร รวมถึงรับเจ้าหน้าที่เพิ่มเติม พร้อมจัดอบรมแก่บุคลากรที่เข้าใหม่

ปัจจุบันของท่าเรือกรุงเทพอยู่ระหว่างการจัดทำ Master Plan ซึ่งจะแล้วเสร็จในเดือนกันยายน 2556 ซึ่งแผนงานดังกล่าวจะเป็นตัวกำหนดทิศทางการปรับปรุงพื้นที่หรือกิจกรรมทั้งหมดในเขตรั่วท่าเรือ โดยทิศทางของแผนงานจะปรับเปลี่ยนลดพื้นที่การทำกิจกรรมของท่าเรือให้เป็นพื้นที่เกี่ยวกับทางราชการเพิ่มมากขึ้น รวมถึงพัฒนาพื้นที่ชุมชนรอบข้าง นอกจากนี้ ทางท่าเรือยังมีจุดแข็งในเรื่องการให้บริการ CFS ซึ่งสามารถรองรับสินค้าได้เป็นอย่างดี

การเตรียมความพร้อมในการรองรับประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน ท่าเรือกรุงเทพได้ดำเนินการดังนี้

- ปรับเปลี่ยนเครื่องมือภายในท่าเรือ รวมถึงปั้นจั่นหน้าท่า
- รับบุคลากรใหม่จำนวนรวม 1,000 คน โดยมีการจัดเทรนนิ่งทั้งด้านการปฏิบัติงานและด้านภาษา

- ส่งเสริมให้มีความสำคัญเกี่ยวกับ e-Port เนื่องจากปัจจุบัน e-Gate และระบบ CTMS ยังไม่สมบูรณ์ ซึ่งคาดว่าจะดำเนินการเสร็จสิ้นในปี 2556

สำหรับแนวทางปฏิบัติที่ทำเรือกรุงเทพควรพัฒนาเพิ่มเติม มีดังนี้

- ควรจัดทำตัวชี้วัด KPI และ Benchmark กับท่าเรือเอกชน เพื่อให้ทราบถึงสิ่งที่ควรพัฒนาเพิ่มเติม รวมถึงควรพัฒนาการเชื่อมโยงข้อมูลระหว่างผู้ให้บริการให้เทียบท่าท่าเรือแหลมฉบัง
- ควรปรับแก้กฎระเบียบการคิดอัตราค่าภาระเรือค้าชายฝั่ง โดยพิจารณาแยกกิจกรรมเรือค้าชายฝั่งโดยเฉพาะ เพื่อส่งเสริมให้ผู้ประกอบการหันมาใช้บริการเรือค้าชายฝั่งมากยิ่งขึ้น ซึ่งจะเป็นส่วนสำคัญที่ช่วยลดปัญหาการจราจรติดขัดได้เป็นอย่างดี

● ท่าเรือแหลมฉบัง

สำหรับปัญหาในปัจจุบันของท่าเรือแหลมฉบัง ได้แก่ เรื่องปัญหาการจราจรติดขัด เกิดคอขวดตรงบริเวณประตูทางเข้า ก่อให้เกิดต้นทุนค่าขนส่งเพิ่มขึ้นแก่ผู้ประกอบการ ซึ่งสาเหตุหลักเกิดจาก 1) ความแตกต่างของสัญญาสัมปทานท่าเทียบเรือ ส่งผลให้ผู้ประกอบการส่วนใหญ่เลือกใช้บริการเฉพาะท่าเทียบเรือในชั้นที่ 1 ซึ่งคิดค่าภาระต่ำกว่าท่าเทียบเรือในชั้นที่ 2 ซึ่งการแก้ไขปัญหาค่าขนส่งนี้ เนื่องจากใกล้ครบกำหนดอายุสัญญาสัมปทาน ทางท่าเรือจะดำเนินการแก้ไขในตัวสัญญาสัมปทานท่าในครั้งถัดไป 2) เนื่องจากเดิมศุลกากรอยู่บริเวณท่าเทียบเรือแต่ละท่า แต่ปัจจุบันได้ย้ายออกมาอยู่บริเวณประตูทางเข้าท่าเรือ (Gate ที่ 3) ส่งผลให้รถขนส่งสินค้าแต่ละคนต้องใช้เวลาในการดำเนินการบริเวณประตูทางเข้าเพิ่มขึ้น รวมถึงช่วงวันที่เรือใหญ่เข้า จะมีรถบรรทุกสินค้าเข้าท่าเรือจำนวนมากซึ่งมากเกินขีดความสามารถของถนนในการรองรับรถสินค้า ในส่วนนี้ท่าเรือได้วางแผนทางแก้ไข ได้แก่ การสร้าง Gate 4 ขึ้นอีกหนึ่งประตู โดยคาดว่าจะแล้วเสร็จในช่วงเดือน ก.พ.-มี.ค. 2556 และทางผู้บริการได้เร่งให้มีการก่อสร้างขยายถนนภายในท่าเรือแหลมฉบังเพิ่มขึ้น ซึ่งปัจจุบันยังอยู่ในช่วงร่าง TOR

สำหรับแผนพัฒนาท่าเรือแหลมฉบังในปัจจุบัน มีข้อมูลหรือความคืบหน้าดังนี้

- แผนพัฒนาท่าเทียบเรือระยะที่ 3 ปัจจุบันยังไม่คืบหน้ามากนัก เนื่องจากประสบปัญหาการต่อต้านจากชุมชนในพื้นที่ ส่งผลให้ที่ปรึกษายังไม่สามารถเข้าไปสำรวจได้
- แผนท่าเรือชายฝั่ง และแผนพัฒนาโครงการรถไฟ (SRTO) ปัจจุบันท่าเรือได้ส่งเรื่องไปยังสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจแล้วและอยู่ในระหว่างรอเสนอเข้าคณะรัฐมนตรีต่อไป
- กรมทางหลวงได้มีแผนดำเนินการปรับปรุงทางแยกและซ่อมบำรุงผิวทางที่ชำรุดบนทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองสาย 7 ในช่วงปี 2556-2559
- สำหรับงานศุลกากรในช่วงต้นปี 2556 จะมีเครื่องเอ็กซ์เรย์ตู้สินค้าเพิ่มอีก 2 เครื่อง ซึ่งจะช่วยอำนวยความสะดวกในการตรวจตู้สินค้าให้เร็วยิ่งขึ้น รวมถึงศุลกากรได้จัดทำระบบอุโมงค์เอ็กซ์เรย์รถไฟ สำหรับตู้สินค้าที่ผ่านเข้า-ออกลาดกระบังจะถูกนำผ่านเครื่องเอ็กซ์เรย์ทุกตู้

สำหรับแนวทางปฏิบัติที่ทำเรือแหลมฉบังควรพัฒนาเพิ่มเติม มีดังนี้

- สำหรับการแก้ไขปัญหาจราจรแออัดบริเวณท่าเรือแหลมฉบังในระยะยาว ทางท่าเรือควรส่งเสริมการขนส่งระบบราง โดยเพิ่มรางคู่และเพิ่มจำนวนหัวรถจักร รวมถึงส่งเสริมระบบเรือค้าขายฝั่ง เพื่อลดความแออัดของรถบรรทุกสินค้าภายในท่าเรือ
- ควรส่งเสริมพัฒนาท่าเทียบเรือชั้นที่ 3 เพื่อกระจายปริมาณตู้สินค้าจากท่าเทียบเรือชั้นที่ 1 และ 2 ที่มีแนวโน้มเพิ่มสูงขึ้น โดยอาจใช้แนวทางเปิดประมูลท่าเทียบเรือใหม่ หรือให้สัมปทานแก่ผู้ให้บริการรายเดิม
- ท่าเรือควรพิจารณาความสำคัญโครงการการสร้างร่องน้ำเข้า-ออก เนื่องจากท่าเรือแหลมฉบังมีร่องน้ำเข้า-ออกเพียงร่องน้ำเดียว ซึ่งหากมีอุบัติเหตุหรือกรณีเกิดเหตุขัดข้องบริเวณร่องน้ำจะส่งผลให้เรือสินค้าไม่สามารถเข้า-ออกท่าเรือแหลมฉบังได้ ทั้งนี้ ปัจจุบันโครงการได้อยู่ในแผนพัฒนาท่าเทียบเรือชั้นที่ 3 แต่เนื่องจากการก่อสร้างท่าเทียบเรือชั้นที่ 3 ยังไม่มีความคืบหน้าจึงส่งผลให้การก่อสร้างร่องน้ำใหม่ต้องชะงักไปด้วย จึงควรแยกเรื่องร่องน้ำมาดำเนินการ

ท่าเรือในความรับผิดชอบของหน่วยงานอื่น

● ท่าเรือมาบตาพุด

จากแนวคิดส่งเสริมท่าเรือมาบตาพุดเป็นท่าเรือคอนเทนเนอร์ ปัจจุบันได้เริ่มดำเนินการไปบ้างแล้ว โดยเบื้องต้นมีการเซ็นสัญญา MOU ร่วมกันระหว่าง 6 หน่วยงาน ได้แก่ กลุ่มอุตสาหกรรมปิโตรเคมี สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย, สถาบันปิโตรเลียมแห่งประเทศไทย, บริษัท อาร์ซีแอล ฟิตเตอร์ ฟิฟตี จำกัด, บริษัท ไทยพรอสเพอริตี เทอมินอล จำกัด และผู้ส่งออก ได้แก่ บริษัท เอสซีจี เคมิคอลส์ จำกัด และ บริษัท พีทีที โพลีเมอร์ โลจิสติกส์ จำกัด รวมถึงมีเรือคอนเทนเนอร์ให้บริการแล้ว ซึ่งการให้บริการดังกล่าวได้ส่งผลช่วยลดความคับคั่งของการจราจรบริเวณท่าเรือแหลมฉบัง รวมถึงลดมลพิษต่อสิ่งแวดล้อม ทั้งนี้ ก่อนหน้าที่จะให้บริการทางท่าเรือได้ให้ข้อมูลและทำความเข้าใจกับกลุ่มชุมชนย่านมาบตาพุด จึงช่วยลดปัญหาการต่อต้านจากชุมชน สำหรับระยะต่อไปหลังโครงการนำร่องประสบความสำเร็จ (ในเบื้องต้นได้กำหนดระยะเวลาโครงการไว้ 1 ปี) จะขยายผลต่อไป ซึ่งหากมีปริมาณสินค้าเข้ามาที่ท่าเรือมาบตาพุดเพิ่มสูงขึ้นจนเกินขีดความสามารถของโครงสร้างพื้นฐานของท่าเรือมาบตาพุด การนิคมฯ จะพิจารณาท่าเรืออื่นๆ ของการนิคมฯเองที่ปัจจุบันยังใช้ประโยชน์ได้ไม่เต็มที่มารองรับปริมาณสินค้าในส่วนนี้

สำหรับแนวทางปฏิบัติที่ทำเรือมาบตาพุดควรพิจารณา มีดังนี้

- การนิคมฯควรแสดงจุดยืนที่ชัดเจนสำหรับการให้บริการรองรับสินค้าของท่าเรือมาบตาพุด เพื่อสามารถพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกได้ตรงประเด็น
- ควรส่งเสริมการเชื่อมต่อการขนส่งระหว่างท่าเรือมาบตาพุดและท่าเรือแหลมฉบัง โดยเร่งการสร้าง/ ปรับปรุงระบบราง เพื่อกระจายปริมาณตู้สินค้าที่แออัดบริเวณท่าเรือแหลมฉบัง

● ท่าเรือสงขลา

เนื่องจากปัจจุบันท่าเรือสงขลาประสบปัญหาในหลายด้าน เรือสินค้าเข้าได้เฉพาะเรือสินค้าขนาดเล็ก ส่งผลให้มีต้นทุนค่าขนส่งสูง ดังนั้นผู้ประกอบการส่วนใหญ่จึงเลือกใช้บริการท่าเรือปีนัง

ซึ่งสามารถรับเรือสินค้าขนาดใหญ่ได้ ส่งผลให้ต้นทุนการขนส่งสินค้ามีมูลค่าต่ำกว่า ดังนั้น ภาครัฐควรส่งเสริมงานสร้างท่าเรือสงขลาแห่งที่ 2 ให้มีความลึกร่องน้ำที่มากกว่าเดิม สามารถรับเรือสินค้าขนาดใหญ่ได้ เพื่อลดต้นทุนแก่ผู้ประกอบการ และเนื่องด้วยสินค้าหลักของภาคใต้ ได้แก่ ยางพารา ซึ่งประเทศจีนถือเป็นผู้ซื้อสินค้าหลัก การขนส่งไปยังจีนจะอาศัยเส้นทางฝั่งตะวันออก ดังนั้นการส่งเสริมท่าเรือสงขลาแห่งที่ 2 จึงถือเป็นโอกาสดีที่จะรองรับสินค้าในส่วนนี้

ท่าเรือเอกชน

ทางภาครัฐควรส่งเสริมการเชื่อมโยงระหว่างท่าเรือภาครัฐและท่าเรือเอกชนในแต่ละพื้นที่ โดยอาจประสานงานร่วมกับหน่วยงานท้องถิ่น รวมถึงพิจารณาการใช้ประโยชน์ท่าเรือเอกชนให้มากขึ้น มากกว่าการเริ่มสร้างท่าเรือแห่งใหม่

3. การพัฒนาระบบศุลกากรเพื่อรองรับประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน

ในการจัดตั้ง National Single Window (NSW) ไม่ใช่เฉพาะเรื่องไอทีเพียงอย่างเดียว การสร้าง NSW ให้บูรณาการจริงๆประกอบด้วย 5 ปัจจัยหลัก ได้แก่ 1) เชิงนโยบาย เป้าหมาย ขอบเขต โดยปัจจุบันได้มุ่งเน้นในส่วนระหว่างหน่วยงานภาครัฐ (G to G) และหน่วยงานภาครัฐกับเอกชน (G to B) เป็นอันดับแรก ส่วนเอกชนกับเอกชน (B to B) เป็นอันดับรองลงมา ซึ่งประเทศสมาชิกอื่นในอาเซียนมีรูปแบบเช่นเดียวกัน 2) การลงทุน ในแง่ของกำลังคน งบประมาณ และเครื่องมือ ซึ่งปัจจุบันยังประสบปัญหาการขาดกำลังคนและเงินลงทุน 3) การปรับปรุงกระบวนการทำงานแบบบูรณาการ คือ การลดขั้นตอน (Reform) ซึ่งเข้าไปเกี่ยวข้องกับหน่วยงานปฏิบัติ 4) โครงสร้างพื้นฐานด้านเทคโนโลยี 5) กรอบกฎหมาย กฎระเบียบต่างๆ

สำหรับระบบ NSW ทางด้านไอที ปัจจุบันมีส่วนราชการเชื่อมโยงแล้วทั้งหมด 12 ส่วนราชการ และ 8 ส่วนราชการอยู่ระหว่างการทดสอบ อีก 16 ส่วนราชการอยู่ในระหว่างการพัฒนาและของบประมาณ ซึ่งนอกจากการเชื่อมโยงข้อมูลระหว่าง 36 ส่วนราชการแล้ว ยังครอบคลุมเรื่องการเชื่อมโยงข้อมูลระหว่างเอกชน (B2B) ด้วย นอกจากนี้ ปัจจุบันระบบศุลกากรได้เชื่อมโยงข้อมูลระหว่าง 7 ประเทศในอาเซียน ได้แก่ บรูไน อินโดนีเซีย มาเลเซีย ฟิลิปปินส์ สิงคโปร์ ไทย และเวียดนาม รวมถึงได้ดำเนินโครงการนำร่องการเชื่อมโยงข้อมูลใบรับรองแหล่งกำเนิดสินค้าระหว่างไทย-ไต้หวัน และจัดทำ KPI ทั้งนี้ สำหรับแนวทางดำเนินการในปี 2556 ศุลกากรจะมีการพัฒนาการบริการเพิ่มเติม สำหรับการปฏิบัติพิธีการศุลกากรนำเข้า-ขาออก รวมถึงการชำระเงินบน NSW ในลักษณะ Direct Trader Input กล่าวคือ ผู้ประกอบการสามารถที่จะกรอกข้อมูลใบขนสินค้าขาเข้า-ขาออกพร้อมชำระเงินบน NSW โดยตรง สำหรับปี 2557 ศุลกากรจะดำเนินการทำ NSW Trade Repository (ATR) เป็นฐานข้อมูลการค้าของประเทศ

สำหรับแนวทางปฏิบัติที่ศุลกากรควรพัฒนาเพิ่มเติม มีดังนี้

- ควรแยกกฎระเบียบระหว่างสินค้าผ่านแดนและสินค้าถ่ายลำออกจากกัน เนื่องจากสินค้าถ่ายลำนั้นไม่มีการนำสินค้าออกนอกเขตท่าเรือ ดังนั้นจึงควรปรับเปลี่ยนกฎระเบียบให้มีความสะดวก รวดเร็วกว่าสินค้าผ่านแดน ตัวอย่างเช่น ลดจำนวนเอกสารในการสำแดงประเภทสินค้า เป็นต้น

- ควรส่งเสริมการเชื่อมโยงข้อมูลระหว่างกรมศุลกากร และหน่วยราชการอื่นๆ รวมถึงการเชื่อมโยงข้อมูลกับสายเรือ ผู้นำเข้า-ส่งออก และท่าเรือ

4. สิ่งที่หน่วยงานที่เกี่ยวข้องควรร่วมมือกันผลักดัน

- ควรจัดตั้งองค์กรกลาง ซึ่งเกิดจากความร่วมมือระหว่างหน่วยงานภาครัฐและเอกชน เพื่อเป็นหน่วยงานกลางในการกำหนดแผนแม่บทท่าเรือไทย โดยจัดตั้งคณะกรรมการที่ปรึกษาาร่วมขึ้น โดยให้ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้องมาอยู่ในคณะกรรมการดังกล่าว พร้อมทั้งจัดประชุม ให้คำปรึกษาทำ workshop และ Roadmap เพื่อหาทิศทางของแผนการพัฒนาท่าเรือในอีก 5-10 ปี ข้างหน้า รวมถึงกำหนดบทบาทท่าเรือของประเทศไทย กำหนดมาตรฐานการให้บริการต่างๆ ของงานขนส่งสินค้าทางน้ำตามหลักสากล กำหนดกรอบขอบเขตระยะเวลาการดำเนินงาน รวมทั้งเป็นศูนย์กลางในการบูรณาการให้องค์กรต่างๆ แบ่งปันและใช้ประโยชน์ข้อมูลร่วมกัน
- จัดทำแผนแม่บทท่าเรือไทย ที่สอดคล้องกับแผนพัฒนาอื่นๆ ที่เชื่อมโยงกันทั้งด้านโลจิสติกส์ รวมถึงงานภาคส่วนอื่นๆ ซึ่งได้ใช้ทรัพยากรร่วมกัน เช่น ประมง สิ่งแวดล้อม เป็นต้น
- ควรพยายามใช้ท่าเรือที่มีอยู่ให้เกิดประโยชน์สูงสุด หากต้องการพิจารณาก่อสร้างท่าเรือใหม่ ควรคำนึงถึงอุปสงค์ของตลาดเป็นปัจจัยหลักในการตัดสินใจลงทุนก่อสร้างท่าเรือใหม่
- ควรจัดตั้งพระราชบัญญัติสำหรับผู้ให้บริการโลจิสติกส์ ในการอำนวยความสะดวกและปรับแก้กฎหมายที่เป็นอุปสรรคต่อการปฏิบัติงาน มีมาตรการส่งเสริม BOI เพื่อส่งเสริมและสนับสนุนงานของผู้ให้บริการงานโลจิสติกส์ ซึ่งจะส่งผลให้มีปริมาณสินค้าผ่านท่าและเกิดธุรกรรมมากยิ่งขึ้น ซึ่งเป็นส่วนสำคัญในการพัฒนาท่าเรือไปสู่การเป็นประตูทางการค้า

5. ข้อเสนอแนะอื่นๆ

ภาครัฐและภาคเอกชนควรร่วมมือกันในการพัฒนาพื้นที่รอบด้าน โดยภาครัฐควรให้การสนับสนุนเรื่องการจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษ, เทศบาลท่าเรือให้มีกิจกรรมต่อเนื่องมากขึ้น ก่อให้เกิดรายได้แก่พื้นที่ชุมชน และเป็นการกระจายความเจริญมากขึ้น ทั้งนี้ ต้องคำนึงถึงด้านสิ่งแวดล้อมควบคู่ไปด้วย

บทที่ 8

สรุปผลการศึกษาและข้อเสนอแนะ

จากการทบทวนเอกสารที่เกี่ยวข้อง การสำรวจท่าเรือไทยและท่าเรือต้นแบบ การสัมภาษณ์เชิงลึกผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับกิจกรรมขนส่งสินค้าทางเรือ รวมถึงการแจกแบบสอบถามแก่บริษัทผู้บริหารจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ และการจัดสัมมนาระดมความคิดเห็น ทำให้ทราบถึงภาพรวมการดำเนินงานขนส่งสินค้าทางทะเล ปัญหา และข้อคิดเห็นต่างๆ ในการปฏิบัติงาน ซึ่งสำหรับข้อสรุปผลการศึกษา ข้อเสนอแนะการพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้า ข้อจำกัดการศึกษา และแนวทางวิจัยขั้นต่อไป สามารถสรุปรายละเอียดได้ดังนี้

8.1 สรุปผลการศึกษา

จากการศึกษาในงานวิจัย พบภาพรวมปัญหาการดำเนินงานของท่าเรือขนส่งสินค้า ดังนี้
ท่าเรือกรุงเทพ

สำหรับด้านโครงสร้างพื้นฐาน เนื่องจากวัตถุประสงค์แรกเริ่มท่าเรือกรุงเทพสร้างขึ้นเพื่อใช้สำหรับรองรับสินค้าทั่วไป ต่อมาได้เปลี่ยนการใช้งานเพื่อรองรับตู้สินค้า ดังนั้น จึงประสบปัญหาเรื่องพื้นที่ท่าเรือมีขนาดไม่เพียงพอ ส่วนด้านการปฏิบัติงาน พบปัญหาความแออัดบริเวณภายใน Sub Gate เนื่องจากเครื่องเอ็กซ์เรย์ตู้สินค้าได้ติดตั้งอยู่ภายใน Sub Gate ส่งผลให้รถบรรทุกตู้สินค้าหลังทำการเอ็กซ์เรย์ตู้สินค้าแล้วต้องวนรถกลับมาบริเวณ Sub Gate อีกรอบ รวมถึง ท่าเรือกรุงเทพได้กำหนดช่วงเวลาการวิ่งของรถบรรทุกตู้สินค้า ดังนั้นเมื่อถึงเวลาปฏิบัติงาน รถบรรทุกตู้สินค้าจากหลายผู้ประกอบการจะเข้ามาบริเวณท่าเรือในเวลาใกล้เคียงกันและเมื่อรวมกับกลุ่มรถบรรทุกที่ขับวนจากเครื่องเอ็กซ์เรย์ จึงก่อให้เกิดสภาพจราจรแออัดบริเวณ Sub Gate มากยิ่งขึ้น นอกจากนี้ จากการใช้ระบบ First Come First Serve ของท่าเรือกรุงเทพ ส่งผลให้ผู้ขนส่งสินค้าไม่สามารถคำนวณคาดการณ์เวลาเข้า-ออก และปริมาณเรือสินค้าที่สามารถดำเนินงานได้ ก่อให้เกิดปัญหาสภาพจราจรแออัดบริเวณหน้าท่า เนื่องจากเรือสินค้าต้องจอดรอเข้าเทียบท่า

นอกจากปัญหาที่กล่าวข้างต้น ยังพบปัญหาเรื่องการชำระค่าบริการเพิ่มเติมในบางกรณี และการพัฒนาเทคโนโลยีต่างๆ เป็นไปด้วยความล่าช้า เนื่องจากบุคลากรส่วนใหญ่เป็นผู้ปฏิบัติงานมานาน
ท่าเรือแหลมฉบัง

สำหรับการดำเนินงานของท่าเรือแหลมฉบัง พบปัญหาด้านสภาพจราจรติดขัดบริเวณประตูทางเข้าท่าเรือ ก่อให้เกิดต้นทุนค่าขนส่งเพิ่มขึ้นแก่ผู้ประกอบการ ซึ่งสาเหตุสำคัญมาจากความแตกต่างของสัญญาสัมปทานท่าเทียบเรือ ทำให้ท่าเทียบเรือในชั้นที่ 1 สามารถคิดอัตราค่าภาระได้มีมูลค่าต่ำกว่าท่าเทียบเรือชั้นที่ 2 ส่งผลให้ผู้ประกอบการส่วนใหญ่เลือกใช้บริการเฉพาะท่าเทียบเรือในชั้นที่ 1 ก่อให้เกิดความแออัดเฉพาะบางท่าเทียบเรือ สำหรับสาเหตุสำคัญอีกประการ เนื่องจากเดิมฤดูกาลมีตำแหน่งอยู่บริเวณท่าเทียบเรือแต่ละท่า แต่ปัจจุบันได้ย้ายออกมาอยู่บริเวณประตูทางเข้าท่าเรือ ส่งผลให้รถบรรทุกตู้สินค้าแต่ละคันต้องใช้เวลาในการดำเนินการ ณ บริเวณประตูทางเข้าเพิ่มขึ้น รวมถึงช่วง

วันที่เรือแม่เข้า จะมีรถบรรทุกสินค้าเข้าท่าเรือจำนวนมากซึ่งมากเกินขีดความสามารถของถนนในการรองรับรถบรรทุกสินค้า ทั้งนี้ นอกจากความแออัดบริเวณทางเข้าท่าเรือแล้ว ยังพบปัญหาสภาพจราจรหนาแน่นในบริเวณเส้นทางระหว่างจากอุตสาหกรรมมายังท่าเรือแหลมฉบังโดยเฉพาะอย่างยิ่งในช่วงเทศกาล รวมถึงด้านอัตราค่าภาระของท่าเรือแหลมฉบังยังมีมูลค่าที่ค่อนข้างสูง เนื่องจากมีฐานการคิดค่าอัตราภาระขึ้นกับหน่วยงานการทำเรือแห่งประเทศไทย

ท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด

เนื่องจากวัตถุประสงค์แรกเริ่มในการสร้างท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด เพื่อใช้รองรับสินค้าเหลว และสินค้าเทกอง ซึ่งลักษณะโดยรวมไม่ได้ออกแบบเพื่อรองรับตู้สินค้า ดังนั้น สำหรับโครงสร้างพื้นฐานต่างๆ ของท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุดจึงยังไม่เอื้อต่อการใช้งานขนส่งสินค้าตู้เท่าที่ควร นอกจากนี้ ปัจจุบันยังพบปัญหาสภาพผิวถนนได้รับความเสียหายและชำรุด จากการขนย้ายตู้สินค้าจากโรงงานอุตสาหกรรมมาบตาพุดไปยังท่าเรือแหลมฉบัง

ท่าเรือน้ำลึกสงขลา

สำหรับด้านโครงสร้างพื้นฐาน ท่าเรือน้ำลึกสงขลาประสบปัญหาความลึกร่องน้ำไม่เพียงพอ เรือสินค้าขนาดใหญ่ไม่สามารถเข้าเทียบท่าได้ ส่งผลให้ต้นทุนค่าขนส่งของผู้ประกอบการมีมูลค่าสูง ส่วนการออกแบบพื้นที่ภายในท่าเรือยังมีความล้าหลัง ซึ่งไม่เอื้อต่อการพัฒนาท่าเรือ และเนื่องด้วยสัญญาสัมปทานท่าเรือมีระยะเวลาที่ค่อนข้างสั้น หน่วยงานเอกชนผู้รับสัมปทานจึงมีความเสี่ยงหากลงทุนพัฒนาเครื่องมือภายในท่าเรือ ส่งผลให้ปัจจุบันท่าเรือน้ำลึกสงขลาประสบปัญหาการขาดแคลนเครื่องมือยกขนสินค้าบริเวณพื้นที่หน้าท่า ต้องอาศัยเครื่องมือของเรือสินค้าเป็นหลัก นอกจากนี้ สำหรับการดำเนินงานยังพบปัญหาสภาพจราจรค่อนข้างแออัดในช่วงวันศุกร์ เนื่องจากประชากรส่วนใหญ่ของประเทศมาเลเซียเป็นชาวมุสลิม จึงมีการทำพิธีกรรมทางศาสนาทุกวันศุกร์ บริเวณด้านพรหมแดนฝั่งมาเลเซียจึงปิดให้บริการในบางช่วงเวลา และทั้งนี้ การดำเนินงานขยายพื้นที่ของท่าเรือยังประสบปัญหาด้านสิ่งแวดล้อมร่วมด้วย

นอกจากปัญหาที่กล่าวข้างต้น ท่าเรือน้ำลึกสงขลายังประสบปัญหาผู้ประกอบการส่วนใหญ่หันไปใช้บริการขนส่งสินค้าผ่านท่าเรือปีนัง เนื่องจากท่าเรือปีนังมีสายเรือให้เลือกใช้บริการมากกว่า

ท่าเรือเอกชนอื่นๆ

นอกเหนือจากท่าเรือที่กล่าวข้างต้น สำหรับท่าเรือเอกชนอื่นๆ (เฉพาะที่ศึกษาในโครงการ) โดยส่วนใหญ่พบปัญหาในลักษณะใกล้เคียงกัน กล่าวคือ การขาดแคลนเครื่องเอ็กส์เรย์ เนื่องจากข้อจำกัดเรื่องความคับแคบของพื้นที่ท่าเรือ ซึ่งไม่เอื้อต่อการติดตั้งเครื่องเอ็กส์เรย์ภายในท่า รวมถึงพื้นที่ข้างเคียงเป็นแหล่งที่อยู่อาศัยของชุมชน ดังนั้นการดำเนินการขยายพื้นที่ท่าเรือจึงทำได้ลำบาก นอกจากนี้ ยังประสบปัญหาระบบสาธารณูปโภคต่างๆ ภายในท่าเรือไม่ได้รับการดูแลจากหน่วยงานภาครัฐเท่าที่ควร รวมถึงสภาพผิวถนนทางเข้าท่าเรือยังขาดการบำรุงรักษา

สำหรับการดำเนินงานส่วนของศุลกากรยังประสบปัญหาที่มีกลุ่มผู้ใช้บริการระบบ National Single Window ค่อนข้างน้อย แม้ว่าระบบได้ถูกพัฒนาเสร็จสมบูรณ์แล้วก็ตาม ซึ่งการปฏิบัติงานในปัจจุบันยังพบปัญหาการเชื่อมโยงข้อมูลระหว่างหน่วยงานภาคเอกชนร่วมกัน

นอกจากปัญหาการดำเนินงานของท่าเรือขนส่งสินค้าและศุลกากรดังกล่าวข้างต้น จากการไปสัมภาษณ์กลุ่มผู้บริหารจัดการท่าเรือสิงคโปร์ สายเรือ และผู้ประกอบการนำเข้า – ส่งออก ทำให้เล็งเห็นถึงปัจจัยความสำเร็จของท่าเรือต้นแบบซึ่งประกอบด้วยหลายส่วน เริ่มตั้งแต่ปัจจัยโครงสร้างการบริหารจัดการท่าเรือเป็นโครงสร้างที่มีระบบการจัดการที่คล่องตัว (หน่วยงาน The Maritime and Port Authority of Singapore (MPA) เป็นผู้ดูแล และหน่วยงาน Port of Singapore Authority (PSA) เป็นผู้บริหารจัดการท่าเรือ) ปัจจัยตำแหน่งทางภูมิศาสตร์ของประเทศสิงคโปร์ซึ่งเป็นข้อได้เปรียบมากกว่าประเทศอื่น ปัจจัยระบบเทคโนโลยีที่ใช้ภายในท่าเรือ เช่น Port Net® และ TradeNet® มีประสิทธิภาพช่วยอำนวยความสะดวกในการเชื่อมโยงข้อมูลระหว่างท่าเรือ ศุลกากร สายเรือและผู้ประกอบการได้เป็นอย่างดี ระบบศุลกากรมีการดำเนินงานคล่องตัว การเชื่อมโยงระบบขนส่งระหว่างท่าเทียบเรือสามารถทำได้รวดเร็ว รวมถึงหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการบริหารจัดการมีความโปร่งใส และภาครัฐให้การส่งเสริมสนับสนุนงานท่าเรืออย่างเต็มที่

8.2 ข้อเสนอแนะเพื่อพัฒนาการอำนวยความสะดวกทางการค้าที่ทำเรือไทย

1. ข้อเสนอแนะในภาพรวม

- ควรจัดตั้งองค์กรกลางเข้ามาดูแลภาพรวมของงานท่าเรือ ทั้งด้านกฎหมาย มาตรการสนับสนุนท่าเรือ สิ่งอำนวยความสะดวกภายในท่าเรือ และการเชื่อมโยงการขนส่ง รวมถึงจัดทำแผนพัฒนาที่เฉพาะเจาะจงงานของด้านท่าเรือ เนื่องจากแผนพัฒนาที่มีอยู่ได้พิจารณาในเชิงภาพรวมเรื่องโครงข่ายคมนาคมเป็นหลัก ซึ่งครอบคลุมงานขนส่งทั้งทางบก ทางน้ำ อากาศ และระบบราง
- สำหรับการจัดตั้งองค์กรกลาง ควรจัดให้มีคณะกรรมการร่วมระหว่างภาครัฐและเอกชน โดยเชิญผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย (Stakeholders) เข้าร่วมในการพัฒนายุทธศาสตร์ท่าเรือ เพื่อให้เกิดความชัดเจนในอำนาจหน้าที่การกำกับดูแลโครงสร้างพื้นฐานที่รองรับระบบการขนส่งทางน้ำ เนื่องจากแผนยุทธศาสตร์ในปัจจุบันได้ผสมผสานกับแผนยุทธศาสตร์โลจิสติกส์ ซึ่งแผนงานทางด้านโลจิสติกส์มีลักษณะเป็นภาพใหญ่และค่อนข้างกว้าง แนวทางพัฒนาท่าเรือจึงยังขาดความชัดเจน
- สำหรับแผนแม่บทพัฒนาท่าเรือ นอกเหนือจากส่งเสริมงานด้านเศรษฐกิจ ควรส่งเสริมการเชื่อมโยงการใช้ประโยชน์ระหว่างท่าเรือของรัฐและท่าเรือของเอกชน รวมถึงเชื่อมโยงกับงานภาคส่วนอื่นๆ ซึ่งได้รับผลกระทบจากการจัดการท่าเรือ เช่น การท่องเที่ยว, การประมง และสิ่งแวดล้อม
- ควรพัฒนากฎระเบียบศุลกากรให้บูรณาการไปพร้อมกับแผนพัฒนาท่าเรือ และปรับปรุงระเบียบศุลกากรให้สนับสนุนท่าเรือในการเป็นประตูการค้าของประชาคมอาเซียน รวมถึงส่งเสริมการเชื่อมโยงระบบข้อมูลระหว่างศุลกากรกับหน่วยงานอื่น เช่น สายเรือ ผู้นำเข้า-ส่งออก ให้มีความสมบูรณ์

- ในการพัฒนาท่าเรือเป็นประตูการค้าหรือศูนย์เปลี่ยนถ่ายสินค้า ภาครัฐควรบูรณาการแผนพัฒนาท่าเรือ และการขนส่งทางน้ำและการขนส่งอื่น ๆ ให้เป็น Multimodal Transport ครอบคลุมการขนส่งทุกรูปแบบในห่วงโซ่อุปทาน (Supply Chain)
- ควรส่งเสริมให้มีการพัฒนาและปรับปรุงด้านโครงสร้างพื้นฐานบริเวณพื้นที่หลังท่า รวมถึงขยายเส้นทางให้สามารถรองรับปริมาณรถสินค้าได้มากขึ้น เพื่อเพิ่มศักยภาพการแข่งขันของท่าเรือไทย
- สำหรับงานการนำร่อง ควรส่งเสริมให้หน่วยงานภาคเอกชนมีบทบาทในการเป็นผู้ให้บริการ เพื่อให้เกิดการแข่งขันทางด้านราคา และพัฒนาคุณภาพการดำเนินงาน โดยเฉพาะอย่างยิ่งบริเวณท่าเรือแหลมฉบัง ซึ่งเป็นท่าเรือสินค้าขนาดใหญ่ และมีปริมาณการขนส่งสินค้าจำนวนมาก
- ควรส่งเสริมการให้ความรู้ด้านธุรกิจพาณิชย์แก่ผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้อง เพื่อเป็นส่วนสำคัญในการศึกษาและพัฒนาระบบโลจิสติกส์
- ในการรองรับประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน ท่าเรือไทยควรส่งเสริมการพัฒนาพื้นที่จุดเปลี่ยนถ่ายสินค้าบริเวณชายแดนต่าง ๆ เนื่องจากในการทำกิจกรรมขนส่งสินค้ามีความจำเป็นต้องมีจุดเปลี่ยนถ่าย และจุดพักสินค้า ซึ่งปัจจุบันไทยยังขาดความพร้อมของปัจจัยดังกล่าว
- ควรพัฒนาตัวชี้วัดประสิทธิภาพการดำเนินงานของท่าเรือ เพื่อใช้ในการตรวจสอบขั้นตอนการปฏิบัติงานที่เป็นสาเหตุความล่าช้า นำไปสู่การแก้ไขที่ตรงส่วน

2. การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของท่าเรือขนส่งสินค้าระหว่างประเทศไทย ท่าเรือกรุงเทพ

- สำหรับระบบการรับเรือสินค้าเข้าเทียบท่า การเปลี่ยนมาใช้ระบบกำหนดตารางเรือเข้าที่แน่นอน (Fixed Window) แทนระบบ First Come First Serve จะช่วยลดปัญหาความแออัดบริเวณพื้นที่หน้าท่า เนื่องด้วยผู้ขนส่งสินค้าสามารถวางแผนกำหนดเวลาและปริมาณเรือสินค้าเข้า – ออกท่าเรือได้ รวมถึง ลดความเสี่ยงการเกิดความผิดพลาดในการขนส่งสินค้าแก่ผู้ให้บริการขนส่งสินค้า
- ควรส่งเสริมให้ความรู้ด้านเทคโนโลยีแก่บุคลากรผู้ปฏิบัติงานมานาน เพื่อให้การดำเนินงานเป็นไปด้วยความรวดเร็ว รวมถึง สนับสนุนเทคโนโลยีที่ช่วยลดการพบเจอระหว่างผู้ใช้บริการและบุคลากร เพื่อลดช่องทางที่จะก่อให้เกิดการทุจริต
- ควรปรับแก้กฎระเบียบการคิดค่าบริการเรือค้าชายฝั่ง โดยพิจารณาแยกกิจกรรมเรือค้าชายฝั่งโดยเฉพาะ เพื่อส่งเสริมให้ผู้ประกอบการหันมาใช้บริการเรือค้าชายฝั่งมากยิ่งขึ้น ซึ่งจะเป็นส่วนสำคัญที่ช่วยลดปัญหาการจราจรติดขัดได้เป็นอย่างดี
- ควรจัดทำตัวชี้วัด (KPI) และ Benchmark กับท่าเรือเอกชน เพื่อให้ทราบถึงสิ่งที่ควรพัฒนาเพิ่มเติม รวมถึงควรพัฒนาการเชื่อมโยงข้อมูลระหว่างผู้ใช้บริการให้เทียบเท่าท่าเรือแหลมฉบัง

ท่าเรือแหลมฉบัง

- เนื่องจากปัจจุบันพบปัญหาผู้ประกอบการส่วนใหญ่เลือกใช้บริการเฉพาะท่าเทียบเรือบางท่า เนื่องด้วยสัญญาสัมปทานท่าเทียบเรือแต่ละแห่งมีความแตกต่างกัน ความสามารถทางการแข่งขันด้าน

ราคาของแต่ละท่าจึงไม่เท่ากัน ดังนั้น จึงควรปรับแก้ให้มีความเท่าเทียมเพื่อกระจายกลุ่มผู้ใช้บริการท่าเรือ

- ควรส่งเสริมการขนส่งระบบราง เช่น การเพิ่มรางคู่และเพิ่มจำนวนหัวรถจักร รวมถึงส่งเสริมระบบขนส่งเรือค้าชายฝั่ง เพื่อลดความแออัดของรถบรรทุกสินค้าภายในท่าเรือ
- ควรส่งเสริมพัฒนาท่าเทียบเรือขั้นที่ 3 เพื่อกระจายปริมาณตู้สินค้าจากท่าเทียบเรือขั้นที่ 1 และ 2 ที่มีแนวโน้มเพิ่มสูงขึ้น โดยอาจใช้แนวทางเปิดประมูลท่าเทียบเรือใหม่ หรือให้สัมปทานแก่ผู้ให้บริการรายเดิม
- ควรพิจารณาถึงความสำคัญโครงการการสร้างร่องน้ำเข้า-ออก เนื่องจากท่าเรือแหลมฉบังมีร่องน้ำเข้า-ออกเพียงร่องน้ำเดียว ซึ่งหากมีอุบัติเหตุหรือกรณีเกิดเหตุขัดข้องบริเวณร่องน้ำ จะส่งผลให้เรือสินค้าไม่สามารถเข้า-ออกท่าเรือแหลมฉบังได้ (ปัจจุบันโครงการได้อยู่ในแผนพัฒนาท่าเทียบเรือขั้นที่ 3 แต่เนื่องจากการก่อสร้างท่าเทียบเรือขั้นที่ 3 ยังไม่มีความคืบหน้าจึงส่งผลให้การก่อสร้างร่องน้ำใหม่ต้องชะงักไปด้วย)
- ควรส่งเสริมการพัฒนาพื้นที่หลังท่า รวมถึงขยายเส้นทางระหว่างแหล่งอุตสาหกรรมมายังท่าเรือแหลมฉบัง เพื่อลดความแออัดของรถบรรทุกสินค้า

ท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด

- ท่าเรือควรมีจุดยืนที่ชัดเจนสำหรับการให้บริการรองรับสินค้าของท่าเรือมาบตาพุด เพื่อให้สามารถดำเนินการพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกภายในท่าเรือได้ตรงความต้องการใช้งาน
- ควรส่งเสริมการเชื่อมต่อการขนส่งระหว่างท่าเรือมาบตาพุดและท่าเรือแหลมฉบัง โดยส่งเสริมการขนส่งระบบราง เพื่อกระจายปริมาณตู้สินค้าที่แออัดในบริเวณท่าเรือแหลมฉบัง

ท่าเรื่อน้ำลึกสงขลา

- ปัจจุบันท่าเรือประสบปัญหาการขาดแคลนเครื่องมือยกขนสินค้า เนื่องจากสัญญาสัมปทานท่าเรือมีอายุสั้นเพียง 5 ปี จึงมีความเสี่ยงสูงหากท่าเรือคิดจะลงทุนพัฒนาเครื่องมือภายในท่าเรือ ดังนั้นจึงควรปรับแก้สัญญาสัมปทานท่าเรือ โดยยืดอายุสัญญาสัมปทานให้นานขึ้น
- ควรส่งเสริมการขุดร่องน้ำให้มีความลึกมากเพียงพอสำหรับรองรับเรือสินค้าขนาดใหญ่ เนื่องจากปัจจุบันประสบปัญหาร่องน้ำลึกไม่เพียงพอ เรือใหญ่ไม่สามารถเข้าเทียบท่าได้ จึงส่งผลให้ต้นทุนผู้ประกอบการมีมูลค่าสูง
- ควรปรับปรุงและพัฒนาการออกแบบพื้นที่ภายในเขตท่าเรือให้มีความทันสมัย และเอื้อต่อการปฏิบัติงานขนส่งสินค้า
- จัดกิจกรรมประชาสัมพันธ์ หรือให้สิทธิพิเศษแก่สายเรือในระยะแรกเริ่ม เพื่อดึงดูดสายเรือให้เข้ามาใช้บริการท่าเรื่อน้ำลึกสงขลามากขึ้น เนื่องจากปัจจุบันพบอุปสรรคเรื่องสายเรือมีค่อนข้างน้อย ส่งผลให้ผู้ประกอบการหันไปเลือกใช้บริการท่าเรือปีนังมากกว่า
- สำหรับการพัฒนาย่านพื้นที่ท่าเรือ ควรให้ความสำคัญกับการรักษาสีเขียวแวดล้อมควบคู่กับการพัฒนาท่าเรือ พร้อมทั้งให้ความรู้และทำความเข้าใจแก่ชุมชนในพื้นที่ เพื่อลดปัญหาการต่อต้านจากชุมชน

ท่าเรือเอกชนอื่นๆที่ศึกษาภายในโครงการฯ

- ภาครัฐควรให้การสนับสนุนการดูแลระบบสาธารณูปโภคต่างๆของท่าเรือ รวมถึงบำรุงรักษาสภาพผิวทางในบริเวณพื้นที่ทางเข้าท่าเรือ
- ควรส่งเสริมการเชื่อมโยงระหว่างท่าเรือภาครัฐและท่าเรือเอกชนในแต่ละพื้นที่ โดยอาจประสานงานร่วมกับหน่วยงานท้องถิ่น
- ในกรณีที่มีสินค้าผ่านท่าเรือของรัฐมากเกินไปจนความสามารถที่จะรองรับได้ รัฐควรพิจารณาการเลือกใช้บริการจากท่าเรือเอกชนให้มากขึ้น มากกว่าการเริ่มสร้างท่าเรือแห่งใหม่

3. แนวทางพัฒนาของกรมศุลกากร

- ควรเร่งส่งเสริมการเชื่อมโยงข้อมูลระหว่างกรมศุลกากร และหน่วยงานราชการอื่นๆ รวมถึงการเชื่อมโยงข้อมูลกับสายเรือ ผู้ประกอบการนำเข้า – ส่งออก และท่าเรือขนส่งสินค้า
- ควรปรับแก้กฎระเบียบ โดยพิจารณาแยกกฎระเบียบระหว่างสินค้าผ่านแดนและสินค้าถ่ายลำออกจากกัน เนื่องจากสินค้าถ่ายลำไม่มีการนำสินค้าออกนอกเขตท่าเรือ ดังนั้น จึงควรปรับเปลี่ยนกฎระเบียบให้มีความสะดวกรวดเร็วมากกว่าสินค้าผ่านแดน ตัวอย่างเช่น ลดจำนวนเอกสารในการสำแดงประเภทสินค้า เป็นต้น

4. สิ่งที่หน่วยงานภาคเอกชนและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องควรร่วมมือกันผลักดัน

- ทั้งหน่วยงานภาครัฐและเอกชนควรร่วมกันจัดตั้งองค์กรกลาง เพื่อเป็นหน่วยงานกลางในการกำหนดแผนแม่บทท่าเรือไทย โดยจัดตั้งคณะกรรมการที่ปรึกษาาร่วมขึ้น ประกอบด้วยผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกฝ่าย พร้อมทั้งจัดประชุมร่วมกันเพื่อหาแนวทางและทิศทางของแผนพัฒนาท่าเรือในอีก 5 – 10 ปี ข้างหน้า รวมถึงกำหนดบทบาทท่าเรือของไทย กำหนดมาตรฐานการให้บริการให้เป็นไปตามหลักสากล กำหนดขอบเขตเวลาในการปฏิบัติงานเพื่อให้บรรลุตามเป้าหมาย รวมทั้งเป็นศูนย์กลางในการบูรณาการให้องค์กรต่างๆแบ่งปันข้อมูลและใช้ประโยชน์ร่วมกัน
- จัดทำแผนแม่บทท่าเรือไทยที่สอดคล้องกับแผนพัฒนาอื่นๆ ที่เชื่อมโยงกันทั้งด้านโลจิสติกส์ รวมถึงงานภาคส่วนอื่นๆ ซึ่งได้ใช้ทรัพยากรร่วมกัน เช่น งานด้านประมง การควบคุมสิ่งแวดล้อม เป็นต้น
- ควรพยายามใช้ท่าเรือที่มีอยู่ให้เกิดประโยชน์สูงสุด หากต้องการพิจารณาก่อสร้างท่าเรือใหม่ ควรคำนึงถึงอุปสงค์ของตลาดเป็นปัจจัยหลักในการตัดสินใจลงทุนก่อสร้างท่าเรือใหม่
- ควรจัดตั้งพระราชบัญญัติสำหรับผู้ให้บริการโลจิสติกส์ ในการอำนวยความสะดวกและปรับแก้กฎหมายที่เป็นอุปสรรคต่อการปฏิบัติงาน มีมาตรการส่งเสริม BOI เพื่อส่งเสริมและสนับสนุนงานของผู้ให้บริการงานโลจิสติกส์ ซึ่งจะส่งผลให้มีปริมาณสินค้าผ่านท่าและเกิดธุรกรรมมากยิ่งขึ้น ซึ่งเป็นส่วนสำคัญในการพัฒนาท่าเรือไปสู่การเป็นประตูทางการค้า

- ในด้านการเชื่อมโยงข้อมูลระบบของศุลกากร สำหรับหน่วยงานภาคเอกชนควรให้การสนับสนุน และให้ความร่วมมือในการใช้ระบบร่วมกัน เพื่อให้ข้อมูลจากทุกภาคส่วนสามารถเชื่อมโยงถึงกัน และก่อให้เกิดความรวดเร็วในการดำเนินงาน

8.3 ข้อจำกัดในการศึกษา

สำหรับงานวิจัยนี้ได้ศึกษาท่าเรือขนส่งสินค้าระหว่างประเทศของไทยครอบคลุมเฉพาะท่าเรือหลักๆ เท่านั้น ยังขาดการศึกษาท่าเรือเอกชนรายย่อย กลุ่มท่าเรือบริเวณแม่น้ำเจ้าพระยา และไม่ครอบคลุมการศึกษาท่าเรือทวาย รวมถึงท่าเรืออื่น ๆ ในประเทศมาเลเซีย ประเทศเวียดนาม นอกจากนี้ยังพบข้อจำกัดสำหรับการเก็บข้อมูลในงานวิจัยที่ได้รับการตอบสนองจากผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องในบางส่วนเท่านั้น ทั้งในส่วนของการแจกแบบสอบถาม การสัมภาษณ์เชิงลึก และการจัดสัมมนาระดมความคิดเห็น ข้อมูลที่ได้รับเป็นความคิดเห็นเฉพาะรายบุคคลเท่านั้น รวมถึงงานวิจัยนี้มีวัตถุประสงค์เน้นเป็นงานวิจัยเชิงคุณภาพมากกว่างานวิจัยเชิงปริมาณ ดังนั้น การเปรียบเทียบมูลค่าตัวเลขต่างๆ หรือจำนวนกลุ่มตัวอย่างที่ศึกษาในงานวิจัยจึงมีไม่มากนัก

8.4 แนวทางวิจัยต่อไป

คณะผู้วิจัยขอแสดงแนวทางการวิจัยในอนาคตเพื่อให้นักศึกษานี้ได้ใช้ประโยชน์อย่างสูงสุดหรือเป็นการต่อยอดศึกษาในขั้นต่อไป ดังนี้

- ควรมีการตรวจสอบ ติดตามผลการจัดตั้งคณะกรรมการ รวมถึงผลจากการนำข้อเสนอแนะต่างๆ ไปใช้จริง เช่น ศึกษาผลที่เกิดขึ้นจากการจัดทำแผนแม่บทท่าเรือไทยว่าจะส่งผลดีต่อการพัฒนาการขนส่งทางทะเลไทยหรือไม่อย่างไร หรือศึกษาผลที่เกิดขึ้นจากการปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานที่ท่าเรือ หรือการปรับปรุงระบบ National Single Windows ของกรมศุลกากรว่าจะอำนวยความสะดวกให้กับผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องฝ่ายต่าง ๆ มากน้อยเพียงใด เป็นไปตามวัตถุประสงค์ที่ตั้งไว้แต่เดิมหรือไม่
- ควรศึกษาข้อมูลท่าเรืออื่นๆ เพิ่มเติม เช่น กลุ่มท่าเรือเอกชนรายย่อยอื่นๆ หรือกลุ่มท่าเรือบริเวณแม่น้ำเจ้าพระยา ซึ่งกลุ่มที่ขาดไปในการศึกษานี้คือกลุ่มท่าเรือที่ให้บริการเฉพาะผู้ค้าเพียงรายเดียว รวมถึงเพิ่มจำนวนกลุ่มผู้ให้สัมภาษณ์เชิงลึก ซึ่งได้แก่ บริษัทสายเรือ บริษัทรับขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ และบริษัทผู้ประกอบการนำเข้า – ส่งออก เพื่อให้ข้อมูลที่มีความครอบคลุมมากยิ่งขึ้นกว่าที่เป็นอยู่
- ควรมีการนำท่าเรือของประเทศอื่นๆ ของสมาชิกอาเซียนที่มีศักยภาพ เช่น ท่าเรือประเทศมาเลเซีย มาศึกษาเป็นท่าเรือต้นแบบ เพื่อหาแนวทางการพัฒนาท่าเรือไทยต่อไป นอกจากนี้ควรมีการติดตามสถานภาพและโครงการท่าเรือในประเทศเพื่อนบ้าน เช่น ท่าเรือทวายของสหภาพพม่า และท่าเรือในประเทศเวียดนามเพิ่มเติม เพื่อหาแนวทางในการเชื่อมโยงการขนส่งสินค้าทางทะเลที่มีประสิทธิภาพ

- หลังจากการเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนแล้ว ควรมีการศึกษาวิจัยและสำรวจข้อมูล
ทบทวนอีกครั้งหนึ่ง เพื่ออัปเดตข้อมูลให้มีความทันสมัย ตลอดจนตรวจสอบว่ายังมี
องค์ประกอบใดของสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้าที่ยังบกพร่องไม่สมบูรณ์ เพื่อหา
แนวทางในการแก้ไขปัญหาต่อไป

เอกสารอ้างอิง

ภาษาไทย

กมลวรรณ กุหลาบวงษ์. (ผู้เชี่ยวชาญเฉพาะด้านเศรษฐกิจการพาณิชย์). แผนงานด้านการขนส่งทาง
น้ำภายใต้กรอบความร่วมมืออาเซียน [เอกสารประกอบการสัมมนาวิชาการ
๑๐๐ ปีคมนาคมทางน้ำกับความท้าทายในอนาคต]. กรมเจ้าท่า. 2555.

การคลัง, กระทรวง. กรมธนารักษ์. ภารกิจของกรมธนารักษ์. [ออนไลน์]. แหล่งที่มา:

http://www.treasury.go.th/internet/about/mission_text.htm [2555, กันยายน 17].

การคลัง, กระทรวง. กรมศุลกากร. ประกาศกรมศุลกากร ที่ 47/2544, 16 กุมภาพันธ์ 2544.

การคลัง, กระทรวง. กรมศุลกากร. ประวัติกรมศุลกากร. [ออนไลน์]. แหล่งที่มา:

<http://www.customs.go.th/AboutCustoms/Historical.jsp> [2554, ตุลาคม 28].

การคลัง, กระทรวง. กรมศุลกากร. ผลการปฏิบัติงานของกรมศุลกากรในรอบ 7 เดือน. จุลสารศุลกากร
ปีที่ 16 ฉบับที่ 8 (พฤษภาคม 2551): 13.

การคลัง, กระทรวง. กรมศุลกากร. ภาพรวม-นโยบาย-ความเป็นมา. [ออนไลน์]. แหล่งที่มา:

<http://www.thainsw.net/INSW/index.jsp?nswLang=T> [2554, พฤศจิกายน 3].

การคลัง, กระทรวง. กรมศุลกากร. ระบบอีดีไอ. วารสารศุลกากร ปีที่ 12 ฉบับที่ 72 (พฤษภาคม-
มิถุนายน 2542): 33-36.

การคลัง, กระทรวง. กรมศุลกากร. สำนักงานศุลกากรท่าเรือแหลมฉบัง. ประวัติความเป็นมา สำนักงาน
ศุลกากรท่าเรือแหลมฉบัง. [ออนไลน์]. แหล่งที่มา:

http://www.lcbcustoms.net/home/index.php?option=com_content&view=article&id=1814&Itemid=556&lang=th [2554, พฤศจิกายน 27].

การคลัง, กระทรวง. กรมศุลกากร. Stakeholder-คณะกรรมการ/คณะทำงาน-คณะกรรมการกำกับและ
พัฒนาระบบ National Single Window-คำสั่งศุลกากร เรื่อง แต่งตั้งคณะกรรมการกำกับและ
พัฒนาระบบ National Single Window. [ออนไลน์]. แหล่งที่มา:

<http://www.thainsw.net/INSW/index.jsp?nswLang=T> [2554, พฤศจิกายน 3].

การคลัง, กระทรวง. สำนักงานศุลกากรตรวจสินค้าลาดกระบ้ง. ประวัติกรมศุลกากร. [ออนไลน์].

แหล่งที่มา:

<http://www.ladkrabangcustoms.com/index.php?lay=show&ac=article&Id=415728&Ntype=2> [2554, พฤศจิกายน 2].

การคลัง, กระทรวง. สำนักงานศุลกากรท่าเรือแหลมฉบัง. พิกัดศุลกากรระบบฮาร์โมนাইซ์. [ออนไลน์].

แหล่งที่มา:

http://www.lcbcustoms.net/home/index.php?option=com_content&view=article&id=1556&Itemid=486&lang=th [2554, พฤศจิกายน 2].

การต่างประเทศ, กระทรวง. สหรัฐอเมริกาบริบทเอมิเรตส์ [ออนไลน์]. แหล่งที่มา:

<http://www.mfa.go.th/web/2386.php?id=370> [2554, ธันวาคม 9].

คมนาคม, กระทรวง. กรมเจ้าท่า. การขนส่งทางทะเล. [ออนไลน์]. 2553. แหล่งที่มา:

http://www.mkh.in.th/index.php?option=com_content&view=article&id=66&Itemid=71
[2555, กันยายน 18].

คมนาคม, กระทรวง. กรมเจ้าท่า. วิสัยทัศน์ พันธกิจ กลยุทธ์และเป้าหมาย. [ออนไลน์]. แหล่งที่มา:

http://www.md.go.th/intro_department/vision.php [2555, กันยายน 17].

คมนาคม, กระทรวง. การขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ [ออนไลน์]. แหล่งที่มา:

<http://vigportal.mot.go.th/portal/site/PortalMOT/stat/index2URL/> [2555, กันยายน 17].

คมนาคม, กระทรวง. การท่าเรือแห่งประเทศไทย. ข้อมูลท่าเรือกรุงเทพ. [ออนไลน์]. 2549. แหล่งที่มา:

<http://www.bkp.port.co.th/bkp2007/datathai/generalinfo.html#point5> [2555, มกราคม 28].

คมนาคม, กระทรวง. การท่าเรือแห่งประเทศไทย. ข้อมูลท่าเรือแหลมฉบัง. [ออนไลน์]. 2548.

แหล่งที่มา: http://www.laemchabangport.com/lcp/Internet/TH/lcp_general1.php [2554,
พฤศจิกายน 1].

คมนาคม, กระทรวง. การท่าเรือแห่งประเทศไทย. ประวัติความเป็นมา. [ออนไลน์]. แหล่งที่มา:

http://www.port.co.th/pat/topic1/know_01.html [2555, กันยายน 17].

คมนาคม, กระทรวง. การท่าเรือแห่งประเทศไทย. ปริมาณเรือ สินค้า และตู้สินค้าผ่านท่ารายปี.

[ออนไลน์]. 2554. แหล่งที่มา: <http://www.port.co.th/sitenew/sathiti2.php> [2555, กันยายน
17].

คมนาคม, กระทรวง. การท่าเรือแห่งประเทศไทย. ฝั่งท่าเรือกรุงเทพ [สไลด์]. 2549.

คมนาคม, กระทรวง. การท่าเรือแห่งประเทศไทย. วิสัยทัศน์/ภารกิจ/นโยบาย. [ออนไลน์]. แหล่งที่มา:

http://www.port.co.th/pat/topic1/know_02.html [2555, กันยายน 17].

คมนาคม, กระทรวง. การท่าเรือแห่งประเทศไทย. สรุปผลการดำเนินงานของท่าเรือแหลมฉบัง

ปีงบประมาณ 2549-2553. [ออนไลน์]. แหล่งที่มา:

<http://www.laemchabangport.com/lcp/Internet/TH/ystat.php> [2554, พฤศจิกายน 1].

ชมเพลิน สุวรรณภาณุ. การอำนวยความสะดวกทางการค้า Trade Facilitation. พิมพ์ครั้งที่ 1. โรงพิมพ์
มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2548.

บริษัท โกลบอล พอร์ท แมนเนจเม้นท์ จำกัด. ประวัติความเป็นมา. [ออนไลน์]. แหล่งที่มา:

<http://www.gpm.co.th/modules.php?name=Content&pa=showpage&pid=1> [2555, กันยายน
20].

บริษัท ไงวฮก จำกัด. Profile. [ออนไลน์]. แหล่งที่มา: http://www.ngowhock.co.th/rcl_profile.htm

[2555, กันยายน 24].

บริษัท ไงวฮก จำกัด. Profile. [ออนไลน์]. แหล่งที่มา: http://www.ngowhock.co.th/spic_profile.htm

[2555, กันยายน 14].

- บริษัท จูธานาวี จำกัด (มหาชน). ประวัติความเป็นมา. [ออนไลน์]. แหล่งที่มา:
http://www.jutha.co.th/jutha_ver2/thai_home/home/profile.asp [2555, กันยายน 25].
- บริษัท เจ้าพระยาทำเรือสากล จำกัด. ทำเรือน้ำลึกสงขลา [สไลด์]. 25 กรกฎาคม 2555.
- บริษัท ซีทีไอ โลจิสติกส์ จำกัด. CTI History. [ออนไลน์]. แหล่งที่มา:
<http://www.cti.co.th/index.php/th/about-us/history.html> [2555, กันยายน 26].
- บริษัท ไทยพรอสเพอริตี เทอร์มินอล จำกัด. เกี่ยวกับเรา. [ออนไลน์]. แหล่งที่มา:
<http://www.tptport.com/mtp/th/mtp.html> [2555, กันยายน 21].
- บริษัท ไทยพรอสเพอริตี เทอร์มินอล จำกัด. เกี่ยวกับเรา. [ออนไลน์]. 2545. แหล่งที่มา:
<http://www.tptport.com/th/ppd.html> [2554, พฤศจิกายน 25].
- บริษัท ไทยพรอสเพอริตี เทอร์มินอล จำกัด. [สไลด์แนะนำท่าเรือที่พีที]. 4 ตุลาคม 2554.
- บริษัท ศรีตรัง แอโกรอินดัสทรี จำกัด (มหาชน). ประวัติ. [ออนไลน์]. 2551. แหล่งที่มา:
http://www.sritranggroup.com/th/page/10_corporate.php [2555, กันยายน 10].
- บริษัท แหลมมบัง อินเตอร์ เนชั่นแนล เทอร์มินัล จำกัด. Company Profile. [ออนไลน์]. แหล่งที่มา:
<http://www.lcit.com/profile/company.html> [2554, พฤศจิกายน 18].
- บริษัท แหลมมบัง อิมเม็กซ์ จำกัด. เกี่ยวกับเรา. [ออนไลน์]. แหล่งที่มา:
http://www.laemchabangimex.com/about_us.htm [2555, กันยายน 26].
- บริษัท เอเชียโลจิสติกส์ จำกัด. Company Profile. [ออนไลน์]. แหล่งที่มา:
<http://www.asialogistics.co.th/company.php> [2555, กันยายน 13].
- พาณิชย์, กระทรวง. มูลค่าการส่งออก การนำเข้า และดุลการค้าของไทย (รายปี) [ออนไลน์]. 2554.
แหล่งที่มา: http://www.ops3.moc.go.th/infor/thtrade/yearly_bal/default.asp# [2555,
กันยายน 17].
- พิธีการศุลกากร. [ออนไลน์]. แหล่งที่มา: <http://www.thailog.org/wikilog/2011-01-28-08-48-24/itemlist/category/5-customs-formalities.html> [2555, กันยายน 18].
- มหาวิทยาลัยหอการค้าไทย ศูนย์ศึกษาการค้าระหว่างประเทศ. การจัดทำดัชนีการอำนวยความสะดวก
ทางการค้าของไทยประจำปี 2/2549 (Trade Facilitation Index: TFI). [ออนไลน์]. 2549.
แหล่งที่มา:
http://www.citsonline.utcc.ac.th/index.php?option=com_content&view=article&id=98%3A-22549&catid=50%3A2549&Itemid=159&lang=en [2554, เมษายน 27].
- มารีนเนอร์ไทยดอทคอม. ผู้ให้บริการขนส่งสินค้าทางทะเล และบทบาทหน้าที่ของผู้ให้บริการ.
[ออนไลน์]. แหล่งที่มา: <http://www.marinerthai.com/sara/view.php?No=1003> [2555,
กันยายน 18].
- วาโย โลจิสติก. SHIPPING คืออะไร. [ออนไลน์]. แหล่งที่มา:
http://www.vayologistic.com/index.php?page=view_page_detail&group_id=1513 [2554,
มิถุนายน 4].

สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย. ความเป็นมา. [ออนไลน์]. แหล่งที่มา:

<http://www.tnsc.com/html/content/view/1/3/> [2555, กันยายน 26].

สมาคมผู้ส่งออกข้าวไทย. ประวัติสมาคม. [ออนไลน์]. แหล่งที่มา:

http://www.thairiceexporters.or.th/background_th.htm [2555, กันยายน 10].

สมาคมยางพาราไทย. ประวัติสมาคมยางพาราไทย. [ออนไลน์]. แหล่งที่มา:

<http://www.thainr.com/th/index.php?detail=history> [2555, กันยายน 9].

สำนักงานทำเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด. ทำเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด [สไลด์]. 6 ตุลาคม 2554.

สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี. ราชกิจจานุเบกษา. กฎกระทรวงแบ่งส่วนราชการกรมศุลกากร

กระทรวงการคลัง พ.ศ.2551. [ออนไลน์]. 2551. แหล่งที่มา:

<http://www.ratchakitcha.soc.go.th/DATA/PDF/2551/A/022/109.PDF> [2554, ตุลาคม 2].

สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี. ราชกิจจานุเบกษา. คั่นหาราชกิจจานุเบกษา-พระราชบัญญัติศุลกากร.

[ออนไลน์]. แหล่งที่มา:

http://www.ratchakitcha.soc.go.th/RKJ/announce/search_result.jsp?SID=679FE5EB5A1EA7C5368EB8586AC655F6 [2554, ตุลาคม 28].

สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี. ราชกิจจานุเบกษา. พระราชกำหนดพิกัตอัตราศุลกากร (ฉบับที่ 3)

พ.ศ.2547. [ออนไลน์]. 2547. แหล่งที่มา:

<http://www.ratchakitcha.soc.go.th/DATA/PDF/00137065.PDF> [2554, ตุลาคม 2].

สุมาลี สุขตานนท์. ท่าเรือมาบตาพุด. [ออนไลน์]. 2554. แหล่งที่มา:

<http://www.tri.chula.ac.th/triresearch/mabtaput/mabtaput.html> [2555, กันยายน 20].

สุมาลี สุขตานนท์. รายงานการศึกษาปัจจัยสู่ความสำเร็จของท่าเรือที่ตัดสินใจเปลี่ยนถ่ายเรือในเอเชีย.

2553.

สุมาลี สุขตานนท์ และคณะ. การศึกษาประเมินสถานภาพการใช้ท่าเรือไทย. รายงานวิจัยฉบับสมบูรณ์,

สถาบันการขนส่ง จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2552.

สุเมธ เลิศจริยพร. การเรียนรู้วิธีดำเนินธุรกิจนำเข้า-ส่งออกครบวงจร. พิมพ์ครั้งที่ 1. กรุงเทพมหานคร :

สำนักพิมพ์แห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2550.

หอการค้าจังหวัดสงขลา. คู่มือหอการค้าจังหวัดสงขลา วิสัยทัศน์ พันธกิจ นโยบาย แนวทางและแผนการ

ประจำปีบริหาร 2552-2553. พิมพ์ครั้งที่ 2. 2552.

อินตรา คำหลอม. อำนาจหน้าที่ของกรมศุลกากร. [ออนไลน์]. 2552. แหล่งที่มา:

<http://www.learners.in.th/blog/intra-law/268848> [2555, กันยายน 17].

อุตสาหกรรม, กระทรวง. การนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย. เกี่ยวกับท่าเรืออุตสาหกรรม.

[ออนไลน์]. แหล่งที่มา:

http://www.ieat.go.th/ieat/index.php?option=com_content&view=article&id=93&Itemid=122&lang=th [2555, กันยายน 19].

อุตสาหกรรม, กระทรวง. สำนักงานท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด. ท่าเรือเฉพาะกิจ. [ออนไลน์].

แหล่งที่มา:

http://www.maptaphutport.com/maptaphut/index.php?option=com_content&view=article&id=62&Itemid=84 [2555, กันยายน 20].

อุตสาหกรรม, กระทรวง. สำนักงานท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด. ท่าเรือสาธารณะ. [ออนไลน์].

แหล่งที่มา:

http://www.maptaphutport.com/maptaphut/index.php?option=com_content&view=article&id=61&Itemid=83 [2555, กันยายน 20].

อุตสาหกรรม, กระทรวง. สำนักงานท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด. ประวัติสห. [ออนไลน์]. แหล่งที่มา:

http://www.maptaphutport.com/maptaphut/index.php?option=com_content&view=article&id=60&Itemid=78 [2555, กันยายน 20].

ภาษาอังกฤษ

Association of Southeast Asian Nations. Master Plan on ASEAN Connectivity. Jakarta, 2011.

Association of Southeast Asian Nations. Roadmap for an ASEAN Community 2009-2015.

Jakarta, 2009.

Bangkok Shipowners and Agents Association. BSAA Profile [Online]. Available from :

<http://www.thaibsaa.com/about-bsaa.html> [2012, November 25].

BMT Pacific Ltd. About us [Online]. Available from: <http://www.bmtp.co.th/profile.html> [2011,

December 4].

Cargo Community Network Pte Ltd. About CCN - Overview [Online]. Available from :

<http://www.ccn.com.sg/> [2011, November 12].

CrimsonLogic. Building eGovernment success for sustained development in Africa [Online].

Available from : <http://siteresources.worldbank.org/EDUCATION/Resources/278200-1121703274255/1439264-1242337549970/CrimsonLogic.pdf> [2011, November 15].

Crimson Logic Pte Ltd. 2002 Press Release - NS Changes Name to CrimsonLogic Pte Ltd

[Online]. Available from : <http://www.crimsonlogic.ca/MEDIA/Media-News-14-AUG-2002.htm> [2011, November 12].

Customs and Excise Department (Hong Kong). About us – Historical Highlight – Milestones in

The Past Hundred Years - Progenitors of Customs and Excise Department (1840 - 1909) [Online]. Available from :

http://www.customs.gov.hk/en/about_us/historical_highlights/1840_1909/index.html [2011, November 24].

- Customs and Excise Department (Hong Kong). About us – Historical Highlight – Significant Organizational Development Amid Take-off of the China-Hong Kong Economy (1977 - 1997) [Online]. Available from :
http://www.customs.gov.hk/en/about_us/historical_highlights/1977_1997/index.html
[2011, November 24].
- Customs and Excise Department (Hong Kong). Trade Facilitation - Electronic Cargo Clearance Platforms [Online]. Available from :
http://www.customs.gov.hk/en/trade_facilitation/ecargo/index.html [2011, November 24].
- DP World. Home – Communication – Press Release - DP World's UAE region launches 1st phase of 'Promis' – the new port management system at Jebel Ali Port [Online].
Available from :
<http://www.dpworld.ae/Communication/PressRelease/systematJebelAliPort.html> [2011, December 8].
- DP World. Media Centre - DP World Brochure – Global Portfolio Map [Online]. Available from :
http://webapps.dpworld.com/portal/page/portal/DP_WORLD_WEBSITE/Media-Centre/DP-World-Brochure/DPWorldNewMapv8.jpg [2011, December 12].
- Dubai Custom. Custom Procedure – Declaration and Clearance - E Clearance [Online].
Available from :
<http://www.dxbcustoms.gov.ae/Content/Procedures/CustomsDeclaration/E-Clearance/>
[2011, December 9].
- Dubai Custom. E-service – List of service [Online]. Available from :
<http://www.dxbcustoms.gov.ae/Content/E-Services/ListOfServices/> [2011, December 8].
- Dubai Custom. Mirsal 2 Declaration Services - Mirsal 2 Frequently Asked Questions (FAQ)
[Online]. Available from : <http://www.dubaitrade.ae/en/knowledge-centre/learning/146-mirsal-2> [2011, December 8].
- Dubai News and Links. Dubai Trade launches new digital edition of Dubai External Trade Statistics [Online]. Available from : <http://www.dubaidirecttrade.com/dubai-trade-launches-new-digital-edition-of-dubai-external-trade-statistics/> [2011, December 9].
- Dubai Trade. About-About Dubai Tradeut Us [Online]. Available from :
<http://www.dubaitrade.ae/en/info-centre/about-dubai-trade> [2011, December 9].
- Dubai Technology and Media Free Zone Authority. Electronic Transactions and Commerce Law
[Online]. Available from : www.tecom.ae/law/law_2 [2011, December 8].

- Economic Zones World. About Us - Welcome to Economic Zones World [Online]. Available from : <http://www.ezw.ae/en/about-us/welcome-to-economic-zones-world-2.html> [2011, December 9].
- Federal Customs Authority. Legislation and Conventions - F.C.A Establishment Law [Online]. Available from : http://www.customs.ae/establishment_en.aspx [2011, December 9].
- Federal Customs Authority. UAE Customs - Customs in the United Arab Emirates [Online]. Available from : http://www.customs.ae/uaecustoms_en.aspx [2011, December 9].
- Hoffmann, J. Trade Facilitation: An Introduction. UNCTAD Virtual Institute. May 2009.
- Information Technology and Broadcasting Bureau. Consultation Paper on the Review of the Electronic Transactions Ordinance [Online]. Available from : [www.ogcio.gov.hk/eng/eto/download/ETOreview-Consultation\(E\).doc](http://www.ogcio.gov.hk/eng/eto/download/ETOreview-Consultation(E).doc) [2011, November 29].
- IPAC Financial Planning Singapore Ltd. Our Story [Online]. Available from : <http://www.ipac.com.sg/about-ipac/our-story> [2011, November 12].
- JAFZA. About Us – Jafza Fact at a Glance [Online]. Available from : <http://www.jafza.ae/en/about-us/jafza-facts-at-a-glance.html> [2011, December 13].
- Kerry Siam Seaport. About us [Online]. Available from : <http://www.kerrysiamseaport.com/aboutus.htm> [2011, December 2].
- Korea Customs Service. E-customs [Online]. Available from : <http://www.korea.go.kr/html/files/intro/008.pdf> [2011, November 21].
- Korea Customs Service. Republic of Korea Single Window Case [Online]. Available from : http://www.unece.org/fileadmin/DAM/cefact/single_window/sw_cases/Download/Korea_Customs.pdf [2011, November 22].
- Korea Customs Service. UNI-PASS [Online]. Available from : http://www.witsa.org/awards08/nominees/public/FKII-Korea_Customs_Service_UNI-PASS.pdf [2011, November 22].
- Korea Logistics Network Corporation. KL-NET [Online]. Available from : www.klnet.co.kr/english/kl-net_brochure_email_eng.pdf [2011, November 22].
- Korea Logistics Network Corporation. Port Management Information System [Online]. Available from : www.aplf.net/files/down/B1m.pdf [2011, November 22].
- K W Leung. Paperless Customs Clearance Initiatives [Online]. Available from : <http://www.ogcio.gov.hk/eng/about/download/PaperlessCustomsClearance-WG-2.ppt> [2011, December 6].

- Lexadin. Digital Signature Act 1997 [Online]. Available from :
<http://www.agc.gov.my/Akta/Vol.2012/Act20562.pdf> [2011, December 5].
- Lexadin. Digital Signature Act 2001 (amendment) [Online]. Available from :
http://www.skmm.gov.my/link_file/the_law/NewAct/Act20562/Act20562/a0562.htm [2011, December 5].
- Lowtax Network (BVI) Limited. Hong Kong: The Legislation [Online]. Available from :
<http://www.lowtax.net/lowtax/html/hongkong/jhkeleg.html> [2011, November 30].
- Malaysian Administrative Modernisation and Management Planning Unit. Electronic Government Activities Act 2007 [Online]. Available from :
<http://www.mampu.gov.my/pdf/GPanduan/aktaegaabi.pdf> [2011, December 5].
- Marine Department (Hong Kong). About eBS [Online]. Available from :
http://ebs.mardep.gov.hk/text_only/en/about.php [2011, November 30].
- Marine Department (Hong Kong). Electronic Services [Online]. Available from :
http://www.mardep.gov.hk/en/e_e_services/pcp.html [2011, November 30].
- Maritime and Port Authority of Singapore. Anchorage [Online]. Available from:
http://www.mpa.gov.sg/sites/images/pdf_capture/anchorage12.jpg [2012, October 9].
- Maritime and Port Authority of Singapore. Port statistics [Online]. Available from:
[http://www.mpa.gov.sg/sites/global_navigation/publications/port_statistics/port_statistics.p age](http://www.mpa.gov.sg/sites/global_navigation/publications/port_statistics/port_statistics.page) [2012, November 9].
- Meyer Industries Limited. Company Profile [Online]. Available from: https://www.meyer-mil.com/meyer-mil/MIL/Pub/About_MIL.aspx [2012, September 26].
- Ministry Of Information Communications & Culture. Electronic Commerce Act 2006 [Online]. Available from : http://www.kpkk.gov.my/akta_kpkk/Electronic%20Commerce.pdf [2011, December 5].
- Mohmood Al Bastaki. Dubai Trade role in the Paperless Export Process [Online]. Available from : www.dedc.gov.ae/attachments/ExporterForum/Dubai-Trade.pdf [2011, December 8].
- NYK Line (Thailand) Co.,Ltd. Profile [Online]. Available from:
http://www.nykline.co.th/main/subdata_view.php?data_id=6&data_cat=2&subdata_data=6&subdata_id=2 [2012, September 23].
- Oscar Pagdanganan. Singapore's Single Electronic Window : TradeNet® [Online]. Available from :
http://www.logius.nl/fileadmin/logius/presentaties/20101110_wco_data_model/PresentationTradeNet.pdf [2011, November 14].

Port of Singapore Authority. 29 Ports 17 Countries [Online]. Available from:

<http://www.internationalpsa.com/factsheet/map.html> [2012, October 20].

Port of Singapore Authority. CITOS® [Online]. Available from :

<http://www.singaporepsa.com/citos.php> [2012, November 9].

Port of Singapore Authority. Portnet® [Online]. Available from :

<http://www.singaporepsa.com/portnet.php> [2012, November 9].

Port of Singapore Authority. Terminals [Online]. Available from:

<http://www.singaporepsa.com/terminal.php> [2012, October 9].

Portnet®. Product - Portnet® [Online]. Available from :

http://www.portnet.com/WWPublic/pdt_portnet.html [2011, November 16].

Regional Container Lines. About us [Online]. Available from: <http://www.rclgroup.com/aboutus-overview.aspx> [2012, November 4].

Royal Malaysian Customs Department. About JKDM - History [Online]. Available from :

<http://www.customs.gov.my/index.php/en/about-us/history> [2011, December 2].

SCG Trading Company Limited. About us [Online]. Available from:

<http://www.scttrading.com/about.aspx> [2012, November 1].

Singapore Customs. 1910-2010 Highway for Trade Celebrating 100 years of Singapore Customs [Online]. Available from : <http://www.customs.gov.sg/NR/rdonlyres/38891438-4A5F-4E92-977A-DA179C314F00/0/SingaporeCustom32PPLores.pdf> [2011, November 12].

Singapore Customs. About us [Online]. Available from: <http://www.customs.gov.sg/topNav/abo/> [2012, November 6].

Singapore Customs. Circular – TradeNet Version 4.1 [Online]. 2011. Available from :

http://www.customs.gov.sg/NR/rdonlyres/943895AB-1FA4-4934-AC37-64255D21F93A/27862/CircularonTradeNetUpgradever41_Cir062011_.pdf [2011, November 16].

So Young Yang. Case Study on Single Window implementation Korea [Online]. Available from : www.wto.org/english/tratop_e/tradfa_e/symp_nov11_e/single_window_kor_e.doc [2011, November 22].

Sriracha Harbour Public Company Limited. Feature [Online]. Available from:

<http://www.srirachaport.com> [2011, December 3].

Terry Chow. Driving Cost & Efficiency with the Trade & Transportation Network (DTTN) [Online]. Available from : www.hkpc.org/logistics-events/download/forum/DTTN [2011, November 29].

Thai International Freight Forwarders Association. TIFFA Background and Origin [Online].

Available from: <http://www.tiffathai.org/about/index.php> [2012, September 27].

The Cooperation Council For The Arab States of The Gulf. Foundations and Objectives

[Online]. Available from : <http://www.gcc-sg.org/eng/index895b.html?action=Sec-Show&ID=3> [2011, December 9].

TIPS Co., Ltd. Profile [Online]. 2009. Available from:

<http://www.tips.co.th/V2/company/profile.php> [2011, November 2].

Tradelink Electronic Commerce Limited. Tradelink [Online]. Available from :

http://www.tradelink.com.hk/pdf/Corporate_Brochure_tc_2010.pdf [2011, November 25].

United Nations Economic and Social Commission for Asia and the Pacific. Trade Facilitation.

[Online]. 2008. Available from: <http://www.unescap.org/tid/trprom.asp> [2012, September 17].

United Nations Economic and Social Commission for Europe. Trade - Areas of Work - UN

Centre for Trade Facilitation and E-business (UN/CEFACT) - Outputs - List of Trade Facilitation Recommendations - Single Window Repository [Online]. 2008. Available from:

http://www.unece.org/fileadmin/DAM/cefact/single_window/sw_cases/Download/HongKongSAR.pdf [2011, November 24].

United Nations Economic Commission for Europe. Single Windows – Single Window Case – Republic of Korea [Online]. Available from :

http://www.unece.org/fileadmin/DAM/cefact/single_window/sw_cases/Download/Republic ofKNET.pdf [2011, November 22].

United Nations Economic Commission for Europe. Single Windows-Single Window Case-Singapore [Online]. Available from :

http://www.unece.org/fileadmin/DAM/cefact/single_window/sw_cases/Download/Singapore.pdf [2011, November 14].

United Nations Network of Experts for paperless Trade in Asia and Pacific. Towards a Single Window Trading Environment Best practice in Single Window Implement : Case of Singapore's Tradenet [Online]. 2010. Available from :

www.unescap.org/unnex/publications/brief2.pdf [2011, November 12].

United Nations Network of Experts for paperless Trade in Asia and Pacific. Towards a Single Window Trading Environment : Case of Korea's National Paperless Trade Platform – uTradeHub [Online]. 2010. Available from :

<http://www.unescap.org/unnex/publications/brief3.pdf> [2011, November 22].

United Nations Network of Experts for paperless Trade in Asia and Pacific. Towards a Single Window Trading Environment Case of Malaysia's National Single Window [Online].

2010. Available from : <http://www.unescap.org/unnext/pub/brief4.pdf> [2011, December 1].

Unithai Group. Terminal Facilities [Online]. Available from:

<http://www.unithai.com/Template01.aspx?PageID=74> [2011, December 7].

Vet Superior Consultant Co., Ltd. Vet Superior Group Profile [Online]. Available from:

<http://www.vetsuperior.com/node/3> [2012, September 26].

Wilfred Tan. Single Window Development and Implementation [Online]. Available from :

http://siteresources.worldbank.org/INTRANETTRADE/Resources/WBI-Training/288464-1102456568229/WilfredTan_Nov5_S10.pdf [2011, November 15].

ภาคผนวก

ภาคผนวก ก
รายชื่อผู้ให้ข้อมูลการสัมภาษณ์เชิงลึก

ตารางที่ ก-1 รายชื่อผู้ให้ข้อมูลการสัมภาษณ์เชิงลึก

ลำดับ	รายชื่อ	ตำแหน่ง	หน่วยงาน
1	สุวิชัย ศรีสุทธิพงศ์	ผู้อำนวยการฝ่ายปฏิบัติการเรือและสินค้า	ท่าเรือกรุงเทพ
2	สมชาย สันชัยศิริกุล	นักวิชาการศุลกากร ชำนาญการ	สำนักงานศุลกากรท่าเรือกรุงเทพ
3	โสรัจ ช่อขวงค์	ผู้จัดการทั่วไป	ท่าเรือบีเอ็มที แปซิฟิค
4	ฐานิสร เอี่ยมไพศาล	หัวหน้าฝ่ายบริการศุลกากรพระสมุทร เจดีย์	ด่านศุลกากรพระสมุทรเจดีย์
5	อริวัจน์ อัสรางชัย	ผู้จัดการทั่วไป	ท่าเรือทีพีที
6	สิทธิพร ไตรพิทักษ์	หัวหน้าฝ่ายบริการศุลกากรสำโรงใต้	ด่านศุลกากรสำโรงใต้
7	สมภฏ จันทรพิทักษ์/ ยุพดี มงคลรัตนกาล	ผู้จัดการฝ่ายปฏิบัติการ/ ผู้จัดการฝ่ายการตลาดและลูกค้าสัมพันธ์	ท่าเรือยูนิไทย
8	เสกสรรค์ จิตต์ตรง	นักวิชาการศุลกากร ชำนาญการ	ด่านศุลกากรสมุทรปราการ
9		ฝ่ายปฏิบัติการ	ท่าเรือแหลมฉบัง
10	อาภรณ์ สุนทรวิภาต	ฝ่ายบริหารการตลาด	บริษัท ที ไอ พี เอส จำกัด
11	สุชาติ เพชรรัตน์	ผู้จัดการฝ่ายปฏิบัติการอาวุโส	บริษัท แหลมฉบัง อินเตอร์ เนชั่น แนล เทอร์มินัล จำกัด
12	ยุทธนา พูลพิพัฒน์	ผู้อำนวยการส่วนบริการศุลกากร	สำนักงานศุลกากรท่าเรือแหลมฉบัง
13	สุทธิชัย สิทธิชัยจารุ/ พงษ์ศิลป์ สุวรรณพิมล/ ประพันธ์ ปัทวันวิเวก	ผู้จัดการทั่วไป/ ผู้จัดการฝ่ายปฏิบัติการ/ ผู้จัดการฝ่ายการตลาดและการขาย	ท่าเรือศรีราชาฮาร์เบอร์
14	วิโชติ สัมพันธ์รัตน์	ผู้จัดการฝ่ายท่าเรือคอนเทนเนอร์	ท่าเรือเคอรี่ สยามซีพอร์ต
15	ไม่ประสงค์ให้ระบุชื่อ	-	สำนักงานท่าเรืออุตสาหกรรม มาบตาพุด
16	สมเกียรติ คุณเลิศกิจ	ผู้จัดการท่าเทียบเรือ	บริษัท ไทยแทงค์เทอร์มินัล จำกัด
17	ทวีวัฒน์ เมฆราชชัยกุล	นักวิชาการศุลกากรชำนาญการ	ด่านศุลกากรมาบตาพุด
18	วิฒนชัย เรืองเลิศปัญญากุล/ พงศ์ศักดิ์ จันทรมณี	ผู้อำนวยการท่าเรือ/ รองผู้อำนวยการท่าเรือ	บริษัท เจ้าพระยาท่าเรือสากล จำกัด
19	ประสิทธิ์ ศิริบุษซา	นักวิชาการศุลกากร ชำนาญการ	ด่านศุลกากรสงขลา
20	สมมาตร จุลิกพงศ์/ ดร.มาลิน สว่างอารมณ์	กรรมการประธานฝ่ายพัฒนาเศรษฐกิจ พื้นที่และระหว่างประเทศ/ กรรมการประธานฝ่ายการค้าระหว่าง ประเทศและ FTA (Foreign Affairs) และ ผู้จัดการบริษัท เอ็น แอนด์ เอ็น หาดใหญ่ ทรานสปอร์ต จำกัด, บริษัท เอ็น แอนด์ เอ็น พอร์เวิร์ดดิ้ง เซอร์วิสเชส จำกัด	หอการค้าจังหวัดสงขลา
21	สุรศักดิ์ เทียรบุญเลิศรัตน์	กรรมการ	บริษัท เอ็น วาย เค ไลน์ (ประเทศ ไทย) จำกัด
22	ราชัย เด่นไพบูลย์	รองประธาน ฝ่ายปฏิบัติการเรือ	บริษัท อาร์ ซี แอล จำกัด (มหาชน)

ลำดับ	รายชื่อ	ตำแหน่ง	หน่วยงาน
23	วิโรจน์ องค์กรพัฒนา	กรรมการผู้จัดการ	บริษัท เจ. ซิปป์เซอริวิส จำกัด
24	สุวัฒน์ อิศวทองกุล/ สุพจน์ มงคลศิริเกียรติ	กรรมการผู้จัดการ/ รองผู้จัดการทั่วไป	สมาคมเจ้าของเรือและตัวแทนเรือ กรุงเทพฯ
25	พงษ์เทพ บุรีทาน	ผู้จัดการฝ่ายปฏิบัติการ	บริษัท สยามเกตรา อินเตอร์เนชั่น แนล จำกัด
26	ไม่ประสงค์ให้ระบุชื่อ	-	บริษัท เมเยอร์ อินดัสตรีส์ จำกัด
27	ปาริชาติ กระสาทอง	เจ้าหน้าที่ฝ่ายโลจิสติกส์	บริษัท เวท ซุปไฟเรีย คอนซัลแตนท์ จำกัด
28	ไพบูรณ์ พลสุวรรณ/ รุโณทัย มหัทธนานนท์	ประธานสภา/ กรรมการบริหาร	สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย
29	ธีรพงศ์ ศิวาโมทย์/ ปิยภรณ์ แซ่ลี้	บริษัท ศรีตรัง แอโกรอินดัสทรี จำกัด (มหาชน) หนึ่งในสมาชิกสมาคม/ ผู้จัดการสมาคมฯ	สมาคมยางพาราไทย
30	เสริมศักดิ์ ควทรทงธรรม	อุปนายกสมาคมฯ	สมาคมผู้ส่งออกข้าวไทย
31	เอกศักดิ์ เอื้ออารีมิตร	ผู้จัดการฝ่ายขาย	บริษัท แหลมณบัง อิมเม็กซ์ จำกัด
32	สมชาย ตันติจินดา	ผู้จัดการฝ่ายการตลาด	บริษัท เอ็นวายเอส โลจิสติกส์ จำกัด
33	จุมพล จันทรจิระ/ พงษ์เผด็จ องค์กรบริหารกุล/ พสุ จิระมิตร	รองผู้จัดการทั่วไป/ รองผู้อำนวยการฝ่ายเรือ/ ผู้จัดการทั่วไป	บริษัท ซีทีไอ โลจิสติกส์ จำกัด
34	ศิริวรรณ จารุงศา	ผู้จัดการทั่วไป	บริษัท เอเชียโลจิสติกส์ จำกัด
35	สมชาย บรรลือเสนาะ	กรรมการสมาคมฯ	สมาคมผู้รับจัดการขนส่งสินค้า ระหว่างประเทศ
36	สินมหัต เกียรติจันทน์	ผู้อำนวยการส่วนแผนงานและมาตรฐาน	กรมศุลกากร
37	Goh Seng Lee/ Lie Sek Guan	Deputy Manager (Commercial)/ Research & Statistics Manager	Port of Singapore Authority (PSA)
38	สุเมธ ตันฐานันท์/ Charlie Chu/ Jutharat Chantarasamutr	กรรมการผู้จัดการ และประธานบริษัท RCL จำกัด (มหาชน)/ Executive Vice President (Business)/ Senior Manager (Product Planning)	RCL Feeder Pte.,Ltd.
39	Sai Noam Kyauk/ Don Tan	Deputy General Manager/ Sales & Marketing Executive	SCG Singapore Trading Pte.,Ltd.

ภาคผนวก ข

แบบสอบถามความคิดเห็นผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ

ส่วนที่ 1: ประเมินศักยภาพท่าเรือ โปรดทำเครื่องหมาย/ ในช่องว่าง ตามความคิดเห็นของท่าน

สำหรับท่าเรือกรุงเทพ (ท่าเรือคลองเตย) เท่านั้น

รายการ	ระดับความคิดเห็น (1=ไม่เห็นด้วย อย่างยิ่ง → 5=เห็นด้วยอย่างยิ่ง)					ความคิดเห็นเพิ่มเติม (ถ้ามี)
	1	2	3	4	5	
พื้นที่สำหรับจัดเก็บสินค้าที่ทำเรือมีเพียงพอ						
หน้าท่าสำหรับการขนถ่ายสินค้ามีความยาวเพียงพอ						
สภาพถนนทางเข้าสู่ท่าเรือดี (กว้างและไม่เป็นหลุมบ่อ)						
พนักงานท่าเรือมีทักษะและสามารถปฏิบัติงานได้ดี						
สินค้าที่อยู่ภายในเขตท่าเรือ มีความปลอดภัยสูง						
สภาพการจราจรภายในท่าเรือมีความคล่องตัว ไม่แออัด						
เจ้าหน้าที่ศุลกากรมีทักษะในการปฏิบัติงานดี						
ศุลกากรมีการประสานความร่วมมือกับท่าเรือเป็นอย่างดี						
การบังคับใช้กฎหมายศุลกากรที่ทำเรือเป็นธรรม/เหมาะสม						
ท่าเรือมีการพัฒนาทางอิเล็กทรอนิกส์ มีความทันสมัย						
ท่าเรือมีศักยภาพในการรองรับประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน						

■ **สำหรับกระบวนการส่งออกสินค้า**

รายการ	ระดับความคิดเห็น (1=ไม่เห็นด้วย อย่างยิ่ง → 5=เห็นด้วยอย่างยิ่ง)					ความคิดเห็นเพิ่มเติม (ถ้ามี)
	1	2	3	4	5	
การขนส่งสินค้าส่งออกผ่านท่าเรือสะดวกรวดเร็ว(ไม่รวมศุลกากร)						
ระบบเอกสารพิธีการศุลกากรส่งออก เข้าใจง่าย ไม่ซับซ้อน						
การผ่านขั้นตอนศุลกากรส่งออกมีความสะดวก รวดเร็ว						

■ **สำหรับกระบวนการนำเข้าสินค้า**

รายการ	ระดับความคิดเห็น (1=ไม่เห็นด้วย อย่างยิ่ง → 5=เห็นด้วยอย่างยิ่ง)					ความคิดเห็นเพิ่มเติม (ถ้ามี)
	1	2	3	4	5	
การขนส่งสินค้านำเข้าผ่านท่าเรือสะดวกรวดเร็ว(ไม่รวมศุลกากร)						
ระบบเอกสารพิธีการศุลกากรนำเข้า เข้าใจง่าย ไม่ซับซ้อน						
การผ่านขั้นตอนศุลกากรนำเข้ามีความสะดวก รวดเร็ว						

ภาพที่ ข-1 แบบสอบถามที่ใช้ในงานวิจัย (หน้าที่ 1)

สำหรับท่าเรือแหลมฉบังเท่านั้น						
ทำเทียบเรือที่ท่านใช้บ่อยที่สุดในแหลมฉบังคือ _____ (ตัวอย่างเช่น A0-A5, B1-B5, C0-C3, D1-D3)						
รายการ	ระดับความคิดเห็น (1=ไม่เห็นด้วย อย่างยิ่ง → 5=เห็นด้วยอย่างยิ่ง)					ความคิดเห็นเพิ่มเติม (ถ้ามี)
	1	2	3	4	5	
พื้นที่สำหรับจัดเก็บสินค้าที่ทำเรือมีเพียงพอ						
หน้าท่าสำหรับขนถ่ายสินค้ามีความยาวเพียงพอ						
สภาพถนนทางเข้าสู่ท่าเรือดี (กว้างและไม่เป็นหลุมบ่อ)						
พนักงานท่าเรือมีทักษะและสามารถปฏิบัติงานได้ดี						
สินค้าที่อยู่ภายในเขตท่าเรือ มีความปลอดภัยสูง						
สภาพการจราจรภายในท่าเรือมีความคล่องตัว ไม่แออัด						
เจ้าหน้าที่ศุลกากรมีทักษะในการปฏิบัติงานดี						
ศุลกากรมีการประสานความร่วมมือกับท่าเรือเป็นอย่างดี						
การบังคับใช้กฎหมายศุลกากรที่ทำเรือเป็นธรรมเหมาะสม						
ท่าเรือมีการพัฒนาทางอิเล็กทรอนิกส์ มีความทันสมัย						
ท่าเรือมีศักยภาพในการรองรับประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน						
■ สำหรับกระบวนการ <u>ส่งออก</u> สินค้า						
รายการ	ระดับความคิดเห็น (1=ไม่เห็นด้วย อย่างยิ่ง → 5=เห็นด้วยอย่างยิ่ง)					ความคิดเห็นเพิ่มเติม (ถ้ามี)
	1	2	3	4	5	
การขนส่งสินค้า <u>ส่งออก</u> ผ่านท่าเรือสะดวกรวดเร็ว(ไม่รวมศุลกากร)						
ระบบเอกสารพิธีการศุลกากร <u>ส่งออก</u> เข้าใจง่าย ไม่ซับซ้อน						
การผ่านขั้นตอนศุลกากร <u>ส่งออก</u> มีความสะดวก รวดเร็ว						
■ สำหรับกระบวนการ <u>นำเข้า</u> สินค้า						
รายการ	ระดับความคิดเห็น (1=ไม่เห็นด้วย อย่างยิ่ง → 5=เห็นด้วยอย่างยิ่ง)					ความคิดเห็นเพิ่มเติม (ถ้ามี)
	1	2	3	4	5	
การขนส่งสินค้านำเข้าผ่านท่าเรือสะดวกรวดเร็ว(ไม่รวมศุลกากร)						
ระบบเอกสารพิธีการศุลกากร <u>นำเข้า</u> เข้าใจง่าย ไม่ซับซ้อน						
การผ่านขั้นตอนศุลกากร <u>นำเข้า</u> มีความสะดวก รวดเร็ว						

ภาพที่ ข-2 แบบสอบถามที่ใช้ในงานวิจัย (หน้าที่ 2)

สำหรับท่าเรือสาธารณะอื่น ๆ (มาบตาพุด, Unithai, BMT Pacific, TPT, ศรีราชา, Kerry, สงขลา)						
ทำเรืออื่น (เลือกจากรายการข้างบน 1 ท่า) ที่ท่านใช้มากที่สุดและจะแสดงความคิดเห็น คือ _____						
รายการ	ระดับความคิดเห็น (1=ไม่เห็นด้วย อย่างยิ่ง → 5=เห็นด้วยอย่างยิ่ง)					ความคิดเห็นเพิ่มเติม
	1	2	3	4	5	
พื้นที่สำหรับจัดเก็บสินค้าที่ทำเรือมีเพียงพอ						
หน้าท่าสำหรับการขนถ่ายสินค้ามีความยาวเพียงพอ						
สภาพถนนทางเข้าสู่ท่าเรือดี (กว้างและไม่เป็นหลุมบ่อ)						
พนักงานท่าเรือมีทักษะและสามารถปฏิบัติงานได้ดี						
สินค้าที่อยู่ภายในเขตท่าเรือ มีความปลอดภัยสูง						
สภาพการจราจรภายในท่าเรือมีความคล่องตัว ไม่แออัด						
เจ้าหน้าที่ศุลกากรมีทักษะในการปฏิบัติงานดี						
ศุลกากรมีการประสานความร่วมมือกับท่าเรือเป็นอย่างดี						
การบังคับใช้กฎหมายศุลกากรที่ทำเรือเป็นธรรม/เหมาะสม						
ท่าเรือมีการพัฒนาทางอิเล็กทรอนิกส์ มีความทันสมัย						
ท่าเรือมีศักยภาพในการรองรับประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน						
■ สำหรับกระบวนการ <u>ส่งออก</u> สินค้า						
รายการ	ระดับความคิดเห็น (1=ไม่เห็นด้วย อย่างยิ่ง → 5=เห็นด้วยอย่างยิ่ง)					ความคิดเห็นเพิ่มเติม
	1	2	3	4	5	
การขนส่งสินค้า <u>ส่งออก</u> ผ่านท่าเรือสะดวกรวดเร็ว(ไม่รวมศุลกากร)						
ระบบเอกสารพิธีการศุลกากร <u>ส่งออก</u> เข้าใจง่าย ไม่ซับซ้อน						
การผ่านขั้นตอนศุลกากร <u>ส่งออก</u> มีความสะดวก รวดเร็ว						
■ สำหรับกระบวนการ <u>นำเข้า</u> สินค้า						
รายการ	ระดับความคิดเห็น (1=ไม่เห็นด้วย อย่างยิ่ง → 5=เห็นด้วยอย่างยิ่ง)					ความคิดเห็นเพิ่มเติม
	1	2	3	4	5	
การขนส่งสินค้านำเข้าผ่านท่าเรือสะดวกรวดเร็ว(ไม่รวมศุลกากร)						
ระบบเอกสารพิธีการศุลกากร <u>นำเข้า</u> เข้าใจง่าย ไม่ซับซ้อน						
การผ่านขั้นตอนศุลกากร <u>นำเข้า</u> มีความสะดวก รวดเร็ว						
ความเห็นของท่านเกี่ยวกับท่าเรือ (ในภาพรวม) และศุลกากรไทยในปัจจุบัน						

ภาพที่ ข-3 แบบสอบถามที่ใช้ในงานวิจัย (หน้าที่ 3)

ส่วนที่ 2: ความคิดเห็นต่อนโยบายเพื่อรองรับประชาคมอาเซียนใน 3 ปีข้างหน้า

รายการ	ระดับความคิดเห็น (1=ไม่จำเป็น อย่างยิ่ง → 5=จำเป็นอย่างยิ่ง)					ความคิดเห็นคำอธิบายเพิ่มเติม
	1	2	3	4	5	
การยกเลิกภาษีสำหรับสินค้านำเข้า						
การปรับปรุงเอกสารพิธีการในการแสดงแหล่งกำเนิดสินค้า						
การดำเนินงานระบบ ASEAN Single Window ระหว่างประเทศ						
การพัฒนาท่าเรืออิเล็กทรอนิกส์ (e-Port) เช่น ใช้ RFID มาช่วย						

ข้อเสนอแนะอื่น ๆ ต่อการรองรับประชาคมอาเซียนสำหรับท่าเรือไทย

ภาพที่ ข-4 แบบสอบถามที่ใช้ในงานวิจัย (หน้าที่ 4)

ภาคผนวก ค
กำหนดการเดินทางเก็บข้อมูลที่สิงคโปร์

สำหรับคณะผู้ร่วมเดินทางเก็บข้อมูลที่ประเทศสิงคโปร์ จะแบ่งออกเป็น 3 กลุ่ม โดยกลุ่มที่ 1 จะเดินทางไปสำรวจเส้นทางคมนาคมที่เชื่อมโยงไปยังท่าเรือปีนัง และท่าเรือสิงคโปร์ด้วย ส่วนกลุ่มที่ 2 และ 3 จะเดินทางไปสำรวจเฉพาะสิงคโปร์ มีกำหนดการออกเดินทางดังนี้

กลุ่มที่ 1	1. ผศ.ดร. จิตติชัย	รจนกนกนาฏ	(หัวหน้าโครงการ)
	2. นางสาว วราณี	ชินประพินพร	(ผู้ช่วย 1)
	3. นางสาว สิตานัน	ธัญญสกุลกิจ	(ผู้ช่วย 2)

ออกเดินทางตั้งแต่วันที่ 10 ตุลาคม – 17 ตุลาคม พ.ศ. 2555

กลุ่มที่ 2	4. นางสาว วิรชา	สุขสิริวรบุตร	(ผู้ช่วย 3)
	5. นางสาว พิษญา	ศรีทองทิม	(ผู้ช่วย 4)

ออกเดินทางตั้งแต่วันที่ 14 ตุลาคม – 17 ตุลาคม พ.ศ. 2555

กลุ่มที่ 3	6. นาง สุมาลี	สุขदानนท์	(นักวิจัยหลัก)
	7. นางสาว ปิยพร	สุขदानนท์	(ผู้ช่วย 5)

ออกเดินทางตั้งแต่วันที่ 15 ตุลาคม – 17 ตุลาคม พ.ศ. 2555

แต่ละกลุ่มจะออกเดินทางต่างวันกัน แต่จะไปพบกันที่สิงคโปร์และกลับพร้อมกัน แสดง
กำหนดการเดินทางเก็บข้อมูลดังตารางที่ ค-1

วัตถุประสงค์หลักของการเดินทาง (ตามวัตถุประสงค์ของโครงการข้อที่ 1, 2)

1. เก็บข้อมูลสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้าที่ทำเรือระหว่างประเทศที่สำคัญในประเทศไทย ได้แก่ ปัญหาและอุปสรรคในการปฏิบัติงาน ความพึงพอใจของผู้ใช้บริการ
2. ศึกษาสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้าของท่าเรือต้นแบบ (ท่าเรือสิงคโปร์) เพื่อเป็นแนวทางในการพัฒนาท่าเรือระหว่างประเทศของไทย

ตารางที่ ค-1 กำหนดการเดินทางเก็บข้อมูลที่ประเทศสิงคโปร์ ของคณะผู้วิจัย

	กลุ่มที่ 1	กลุ่มที่ 2	กลุ่มที่ 3
พุธ 10 ต.ค. 55	กรุงเทพฯ-หาดใหญ่		
16:00 น.	พร้อมกันที่ท่าอากาศยานดอนเมือง		
17.30 น.	เดินทางสู่หาดใหญ่ ด้วยเที่ยวบิน FD3139		
18.55 น.	ถึงสนามบินหาดใหญ่ เดินทางเข้าเมือง		
19.30 น.	สัมภาษณ์บริษัทขนส่งสินค้าใน อ.หาดใหญ่ จ. สงขลา		
	พักที่ อ.หาดใหญ่ จ.สงขลา		
พฤหัสบดี 11 ต.ค. 55	หาดใหญ่-ด่านสะเดา-ด่านบูกิตคายูอิตัม- ปีนัง		
8.00 น.	สัมภาษณ์ผู้ประกอบการขนส่งสินค้าในภาคใต้		
9.30 น.	เดินทางไปยังเกาะปีนัง		
10.00 น.	ผ่านด่านตรวจคนเข้าเมืองสะเดา		
10.30 น.	ผ่านด่านตรวจคนเข้าเมืองบูกิตคายูอิตัม		
13.30 น.	ถึงปีนัง สัมภาษณ์เจ้าเรือปีนัง, สัมภาษณ์ผู้ที่เกี่ยวข้อง		
	พักที่ เมืองจอร์จทาวน์ รัฐปีนัง ประเทศมาเลเซีย		
ศุกร์ 12 ต.ค. 55	ปีนัง-มะละกา		
9.00 น.	ออกเดินทางสู่เมืองมะละกา ผ่านเมืองแกลง และ เมืองสำคัญต่าง ๆ		
20.00 น.	ถึงเมืองมะละกา		
	พักที่ เมืองมะละกา ประเทศมาเลเซีย		
เสาร์ 13 ต.ค. 55	มะละกา-ยะโฮบารูห์		
9:00 น.	สำรวจท่าเรือและถนนในเมืองมะละกา		
14.00 น.	ออกเดินทางสู่ยะโฮบารูห์		
18:00 น.	เดินทางถึงเมืองยะโฮบารูห์		
20.00 น.	พักที่ เมืองยะโฮบารูห์ ประเทศมาเลเซีย		
อาทิตย์ 14 ต.ค. 55	ยะโฮบารูห์-ด่านมาเลเซีย-ด่านสิงคโปร์- สิงคโปร์		
8.30 น.	เดินทางข้ามแดนไปสิงคโปร์		
9.00 น.	ผ่านด่านตรวจคนเข้าเมืองยะโฮบารูห์-ด่าน สิงคโปร์ สัมภาษณ์ด่านพรมแดนทางบก	ถึงสนามบินสุวรรณภูมิ	

12.00 น.	เดินทางเข้าที่พัก	เดินทางด้วย 3K512	
13.00 น.	สำรวจเส้นทางคมนาคมและระบบขนส่ง		
	พักที่ สิงคโปร์		
จันทร์ 15 ต.ค. 55	สิงคโปร์		
9.00 น.	สำรวจสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้าบริเวณท่าเรือ		ถึงสนามบินสุวรรณภูมิ
10.30 น.			เดินทางด้วย 3K512
13.00 น.	สำรวจสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้าบริเวณท่าเรือ (ต่อ)		
	พักที่ สิงคโปร์		
อังคาร 16 ต.ค. 55	ท่าเรือสิงคโปร์		
08.30 น.	สำรวจท่าเรือสิงคโปร์ และสัมภาษณ์หน่วยงาน PSA		
14.30 น.	สัมภาษณ์ผู้ประกอบการบริษัท SCG Singapore Trading Pte.,Ltd.		
	พักที่ สิงคโปร์		
พุธ 17 ต.ค. 55	สิงคโปร์-กรุงเทพฯ		
10.00 น.	สัมภาษณ์ผู้ให้บริการสายเรือบริษัท RCL Feeder Pte.Ltd.		
14:00 น.	ประชุมสรุปงาน		
20.00 น.	เดินทางถึงสนามบินสิงคโปร์		
22.00 น.	ขึ้นเครื่องบิน FD3506 เดินทางสิงคโปร์-กรุงเทพฯ		
23.00 น.	เดินทางถึงท่าอากาศยานดอนเมืองโดยสวัสดิภาพ		

ภาคผนวก ง
การเผยแพร่ผลงานวิจัย

1.งานเผยแพร่บทความวิจัยหนังสือพิมพ์กรุงเทพธุรกิจ วันที่ 7 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2556

สิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้าที่ทำเรือไทยกับการปรับตัวเพื่อรองรับ AEC

(จิตติชัย รุจนกนกนาฏ, สุมาลี สุขदानนท์ และ วิรัช สุขสิริวัตร สถาบันการขนส่ง จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย)

สืบเนื่องจากการเข้าสู่การเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (ASEAN Economic Community: AEC) ในปี พ.ศ. 2558 เหล่าผู้นำอาเซียนได้จัดทำกรอบแผนงาน หรือที่เรียกว่า AEC Blueprint เพื่อกำหนดทิศทางการดำเนินงานให้สอดคล้องตามวัตถุประสงค์การรวมกลุ่มประเทศในภูมิภาคอาเซียน แผนงานนี้ได้ก่อให้เกิดการเคลื่อนย้ายสินค้าอย่างเสรี (Free Flow of Goods) จะส่งผลให้การประกอบธุรกิจการค้า การลงทุนระหว่างประเทศมีอัตราการเติบโตที่ก้าวหน้าและรวดเร็ว รวมถึงมีสินค้าหมุนเวียนในประเทศต่างๆ เพิ่มขึ้น ดังนั้น ประเทศสมาชิกอาเซียนทั้ง 10 ประเทศ จึงมีความจำเป็นที่ต้องเร่งพัฒนาปัจจัยทั้งด้านโครงสร้างพื้นฐาน รวมถึงการบริหารจัดการระบบโลจิสติกส์ของประเทศ ให้มีศักยภาพในการรองรับปริมาณสินค้าที่มีแนวโน้มเพิ่มสูงขึ้นได้

จากการศึกษาข้อมูลสถิติการค้าระหว่างประเทศของไทยในช่วง 10 ปีที่ผ่านมา โดยพิจารณาแบ่งตามรูปแบบการขนส่งสินค้า จะเห็นได้อย่างชัดเจนว่าปริมาณการขนส่งสินค้าทางทะเลคิดเป็นสัดส่วนมากกว่าร้อยละ 80 ของปริมาณการขนส่งสินค้าทั้งหมด ซึ่งแสดงให้เห็นว่า การขนส่งสินค้าทางทะเลมีความสำคัญต่อระบบเศรษฐกิจไทยเป็นอย่างมาก ดังนั้น การมุ่งเน้นศึกษาพัฒนาระบบการขนส่งทางทะเลจึงมีความสำคัญและจำเป็นอย่างยิ่ง เพื่อให้สามารถรองรับการเปลี่ยนแปลงอันเป็นผลมาจากการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนได้ ทั้งนี้ เมื่อพิจารณาในส่วนของการขนส่งสินค้าทางทะเล จะเห็นว่า ท่าเรือขนส่งสินค้าระหว่างประเทศนั้นถือเป็นองค์ประกอบหลักในระบบการขนส่งทางทะเล ใช้สำหรับรองรับสินค้านำเข้า/ส่งออก โดยเปรียบเสมือนเป็นประตูทางการค้าที่เชื่อมต่อกับประเทศอื่นทั้งในและนอกภูมิภาคอาเซียน และสำหรับประเทศไทยนั้น มีท่าเรือสินค้าถึง 147 แห่ง แต่มีท่าเรือสินค้าเพียง 10 กว่าแห่งเท่านั้นที่มีกิจกรรมการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ ซึ่งมีหน่วยงานที่บริหารจัดการท่าเรือต่างกันไปได้แก่ การท่าเรือแห่งประเทศไทย การนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย และบริษัทเอกชน และมีวัตถุประสงค์ในการสร้างต่างกันไปตามประเภทสินค้าและผู้ให้บริการ

ในการขนส่งสินค้าผ่านท่าเรือ นอกเหนือจากการให้บริการด้านการขนส่งและโลจิสติกส์ ซึ่งได้แก่ การให้บริการเรือและการขนส่งสินค้าโดยทั่วไปแล้ว ยังประกอบด้วยงานพิธีการศุลกากร การตรวจตราสินค้า กฎระเบียบ และขั้นตอนการดำเนินงานอื่นๆ เข้ามาเกี่ยวข้อง ซึ่งในที่นี้จะใช้ศัพท์ทางเศรษฐศาสตร์เรียกรวมเรียกสิ่งเหล่านี้ว่า สิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้า (Trade Facilitation) การปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้าที่ทำเรือ ได้แก่ การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทั้งตัวท่าเรือเอง ระบบคมนาคมขนส่งที่เข้าสู่ท่าเรือ กฎระเบียบทางด้านศุลกากรที่เอื้ออำนวยต่อการนำเข้า/ส่งออกสินค้า การปฏิบัติงานที่โปร่งใส และสอดคล้องกับข้อตกลงของประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน จะเป็นส่วนสำคัญที่ช่วยเพิ่มประสิทธิภาพการดำเนินงานขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ ช่วยลดต้นทุนทั้งด้านเวลาและค่าใช้จ่าย รวมถึงส่งผลให้การค้าระหว่างประเทศของไทยสามารถดำเนินไปได้อย่างสมบูรณ์

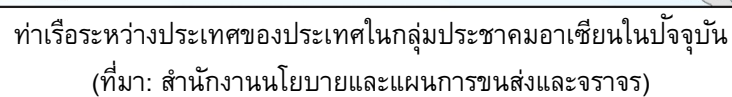
ทางสำนักงานคณะกรรมการวิจัยแห่งชาติ (วช.) และสำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัย (สกว.) ได้ให้การสนับสนุนสถาบันการขนส่งแห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย ในการศึกษาสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้าที่ทำเรือระหว่างประเทศของไทยเพื่อรองรับประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน ซึ่งคณะผู้วิจัยได้ทำการสำรวจท่าเรือขนส่งสินค้าระหว่างประเทศที่สำคัญ รวม 9 แห่ง โดยพิจารณาท่าเรือที่มีการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศปริมาณสูง ได้แก่ ท่าเรือแหลมฉบัง, ท่าเรือกรุงเทพ, ท่าเรือ BMTP, ท่าเรือ TPT, ท่าเรือ UNITHAI, ท่าเรือศรีราชาฮาร์เบอร์, ท่าเรือเคอรี่ สยามซีพอร์ต, ท่าเรือมาบตาพุด และท่าเรือน้ำลึกสงขลา รวมถึงสัมภาษณ์เชิงลึกผู้ที่เกี่ยวข้องกับกิจกรรมการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ ได้แก่ ผู้บริหารท่าเรือ/ศุลกากร สายเรือ ผู้ประกอบการนำเข้า/ส่งออก และบริษัทผู้บริหารจัดการขนส่ง

สินค้าระหว่างประเทศ รวมกว่า 60 หน่วยงาน นอกจากนี้ คณะผู้วิจัยจะเก็บข้อมูลที่ทำเรือสิงคโปร์ ซึ่งเป็นท่าเรือต้นแบบ มีปริมาณการขนส่งสินค้าสูงและมีศักยภาพในการดำเนินงานอันดับต้นในภูมิภาคอาเซียน มาเปรียบเทียบกับ

คณะผู้วิจัยพบว่า ท่าเรือที่อยู่ภายใต้การดูแลของการท่าเรือฯ ซึ่งได้รับการสนับสนุนโดยตรงจากรัฐบาลในด้านงบประมาณในการก่อสร้างตัวท่าเรือเอง หรือระบบสาธารณูปโภค (เช่น ถนน ทางรถไฟ ไฟฟ้าต่าง ๆ) สำหรับการใช้งานท่าเรือ จะเป็นท่าเรือที่สำคัญ มีปริมาณสินค้าผ่านท่าจำนวนมาก มีการติดตั้งอุปกรณ์ที่จำเป็น เช่น เครื่อง X-ray ตู้สินค้า ภายในท่าเรือ แต่ก็ยังจุดอ่อนในการประสานงานร่วมกับศุลกากรที่ไม่ดีเท่ากับท่าเรือเอกชน เนื่องจากติดปัญหาการจัดซื้อจัดจ้างในระบบราชการ ทำให้การปรับปรุงสถานที่เพื่ออำนวยความสะดวกในการขนส่งนั้นใช้เวลานาน นอกจากนี้ การพัฒนาต่าง ๆ ก็ยังขึ้นกับนโยบายของภาครัฐซึ่งขาดความชัดเจน สำหรับท่าเรือเอกชนนั้น เนื่องจากต้องลงทุนหาพื้นที่เอง ไม่สามารถเวนคืนที่ดินได้ จึงมีขนาดเล็กและมีปริมาณการขนส่งสินค้าที่น้อยกว่า การพัฒนาปรับปรุงระบบสาธารณูปโภค (ถนนสาธารณะ ทางแยกต่าง ๆ ไฟฟ้า) สำหรับท่าเรือเอกชนก็ต้องใช้งบลงทุนของบริษัทเองทั้งหมด ในด้านศุลกากรนั้น ท่าเรือเอกชนยังไม่มีเครื่อง X-ray ตู้สินค้าในท่าเรือ ทำให้เสียเวลาและเพิ่มต้นทุนขนส่ง หากต้องเปิดตรวจตู้สินค้า อย่างไรก็ตาม ท่าเรือเอกชนมีความยืดหยุ่นต่อผู้ใช้บริการมากกว่าทั้งด้านราคาและบริการที่ครบวงจร และมีการประสานงานร่วมกับศุลกากรดีกว่า โดยพบว่าท่าเรือเอกชนจะดูแลเจ้าหน้าที่ศุลกากรประจำท่าเป็นอย่างดี และมีความรวดเร็วในการดำเนินการ ตามที่ศุลกากรร้องขอ นอกจากนี้ยังพบว่านโยบายภาครัฐเกี่ยวกับท่าเรือจากการที่ไทยเข้าสู่ AEC นั้นยังไม่ชัดเจนเท่าที่ควร และยังไม่มีการเตรียมความพร้อมมากนัก

เพื่อให้ไทยได้ประโยชน์จากการเข้าสู่ AEC อย่างเต็มที่ ภาครัฐควรมีนโยบายที่ชัดเจนเกี่ยวกับท่าเรือและกระตุ้นให้ทุกฝ่ายปรับปรุงพัฒนา ในส่วนท่าเรือของการท่าเรือฯ นั้นควรเพิ่มความยืดหยุ่นในการทำงานและการคิดค่าใช้จ่าย ให้สอดคล้องกับธุรกิจในปัจจุบัน ส่วนท่าเรือเอกชนนั้น ภาครัฐควรสนับสนุนพัฒนาสาธารณูปโภครวมถึงเครื่องมือในการปฏิบัติงานศุลกากร ในส่วนการเข้าสู่ AEC นั้น ภาครัฐควรวางแผนให้เกิดการแลกเปลี่ยนข้อมูลระหว่างท่าเรือศุลกากร และท่าเรือในอาเซียนด้วยกัน เพื่ออำนวยความสะดวกต่อผู้ขนส่งสินค้าในภูมิภาค

ผลที่ได้จากการศึกษานี้จะนำมาซึ่งนโยบายเสนอต่อภาครัฐและภาคส่วนที่เกี่ยวข้องเพื่อช่วยเพิ่มประสิทธิภาพการดำเนินงานขนส่งสินค้าที่ท่าเรือให้มีความสะดวกรวดเร็ว ลดต้นทุนการดำเนินงาน รวมถึงเพิ่มศักยภาพของท่าเรือในการรองรับสินค้า เพื่อให้ท่าเรือไทยมีความพร้อมในการรองรับการเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนในปีพ.ศ. 2558 ได้





ท่าเรือแหลมฉบัง ท่าเรือน้ำลึกขนาดใหญ่ที่สุดของประเทศไทย



ท่าเรือเคอรี สยามซีพอร์ต ท่าเรือเอกชนในอ.ศรีราชา จ.ชลบุรี

2. งานเผยแพร่บทความงานประชุมวิชาการ The 13th Asia Pacific Industrial Engineering and Management Systems Conference (APIEMS 2012) ช่วงระหว่างวันที่ 2-5 ธันวาคม พ.ศ.2555 ณ หาดป่าตอง จังหวัดภูเก็ต

Development of Trade Facilitation Indices for International Ports in Thailand

Wiracha Suksirivoraboot

Transportation Institute
Chulalongkorn University, Bangkok, Thailand
Tel: (+66) 02- 218-7448 Fax: (+66) 02-218-7446
Email: wiracha.sb@hotmail.com

Jittichai Rudjanakanoknad[†]

Department of Civil Engineering, Faculty of Engineering
Chulalongkorn University, Bangkok, Thailand
Tel: (+66) 02-218-6417 Fax: (+66) 02-251-7304
Email: jittichai@hotmail.com

Sumalee Sukdanont

Transportation Institute
Chulalongkorn University, Bangkok, Thailand
Tel: (+66) 02- 218-7448 Fax: (+66) 02-218-7446
Email: sumalee.s@chula.ac.th

Abstract. This research is the development of trade facilitation indices for both imports and exports at 7 international ports in Thailand by applying the Analytic Hierarchy Process (AHP). The indices consist of four elements, i.e., 1) port infrastructure, 2) port management, 3) customs procedures, and 4) equity in customs law enforcement. The data in this study are from questionnaires, which were distributed to freight forwarders to ask for their comments regarding ports and customs operations and to use for calculating indices' subcomponent scores. The indices show that most ports just passed current expectation of freight forwarders and need some improvements to facilitate the future demand according to ASEAN Economic Community in 2015. Next, the estimated future scenarios indices for predicting how ports can facilitate trade according to port's and customs' development plan and AEC scenarios are shown. Lastly, the indices can point out components that would be improved and lead to recommendations for port development for better trade facilitation to serve the ASEAN Economic Community.

Keywords: Trade Facilitation, Analytic Hierarchy Process, Port Management, Customs, Maritime Transport.

1. INTRODUCTION

Since Thailand is a member of ASEAN agreement to be a part of ASEAN Economic Community (AEC) by 2015, the country has been adapted for incoming changes and must prepare port infrastructure and management to operate more efficiently.

Thailand's economy has depended on international trade. Fig. 1 shows the export and import trade values. It shows that trade values have increased almost ten times from 1992 to 2011.

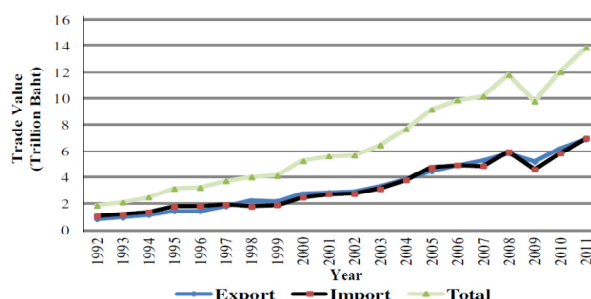


Figure 1: Foreign Trade Statistics of Thailand 1992-2011
(Ministry of Commerce of Thailand, 2012: online)

[†]: Corresponding Author

Maritime transportation plays an important role to Thailand's trade, i.e., about 80% of all export and import volumes are transported by sea. Evidently, Fig. 2 shows the volumes of imported and exported goods separated by transport modes, i.e., blue, red, green, purple and yellow shades represent sea, road, rail, air, and others, respectively.

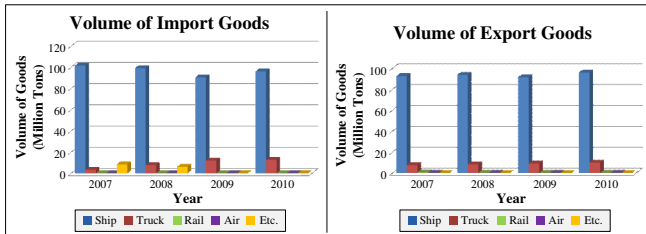


Figure 2: Volume of Import Goods (Left) and Export Goods (Right) (Ministry of Transport, 2012: online)

A port is a nodal infrastructure for international transportation. Transport and logistics related activities, customs regulations and checking procedures occur at the port. These are called “trade facilitation” in this study context, which we are concerned about the reduction of complicate steps especially for customs processes and harmonization to reduce transportation time and costs at ports.

Past literature has studied only some particular aspects of port. For examples, Suwanpanu (2005) and Sukdanont, *et al.* (2009) focus only on customs procedures and infrastructure usage, respectively. This study herein has developed trade facilitation indices (export and import indices) for Thailand's international ports as a tool for evaluating port's trade facilitation. In addition, they can be used for comparison among themselves, among different time periods once any development plan was implemented. They can also assist policymakers to improve trade facilitation at the ports according to the AEC.

2. LITERATURE REVIEW

2.1 Trade Facilitation

“Trade facilitation” was defined by several organizations in similar meaning and scopes. Suwanpanu (2005) collected the definition from many sources: WTO defined it as the reduction of complicate steps and harmonization of transport and trade activities, which include customs process and trade information sharing. United Nations Economic and Social Commission for Asia and the Pacific (UNESCAP, 2012: online) defines it as the promotion of simplification, harmonization, and standardization of trade procedures to reduce the cost as

well as the time of the transactions. However, this paper will study “trade facilitation at international port” meaning that we are only concerned about the reduction of complicate steps especially for customs processes and harmonization to reduce transportation time and costs at ports.

2.2 Components for Port Transportation

Four components for port transportation are goods, infrastructure, stakeholders, and goods transportation procedures. The details for each component are as follows.

2.2.1 Goods

Types of goods lead to the selection of ports for shipment. Generally, sea transport goods can be divided into four types, i.e., bulk cargos, general cargos, liquid cargos and container cargos.

2.2.2 Port Infrastructure

Port infrastructure includes all port buildings involving goods transport activities as well as the connection between the port and transport modes of goods (either by rail, by road, or by coast). Fig. 3 shows the general layout of ports in Thailand. The first one is the transport way to the port (mostly by road). The second is the main gate for weight check and fee payment. The third is the sub gate for customs check. The last is the seaport berth and container yard area. For small ports, main gate and sub gate might be combined.

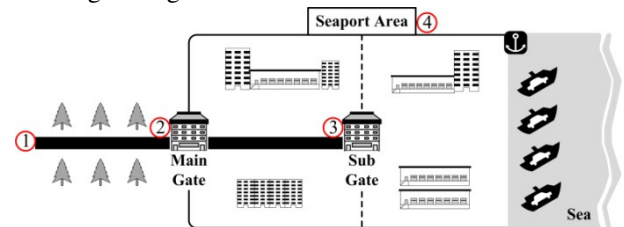


Figure 3: Port Infrastructure

2.2.3 Stakeholders

Persons involved in sea transportation can be divided into three parties. The first group is the exporter and importer party, which is considered to be main port customers who induce goods shipment. The second group is the transport and logistics operators managing the shipment for importers and exporters. These include custom brokers, ship agents, freight forwarders, and logistics providers. The last group is the regulators and port operators who control goods movements according to customs and transport laws. They are Marine Department,

Customs Department, Port Authority of Thailand (PAT), Treasury Department, Industrial Estate Authority of Thailand, and private companies who own ports.

2.2.4 Goods Transportation Procedures

Fig. 4 shows general procedures for importing goods at a port. For full-container-load (FCL) shipment, once ship arrives, FCL containers are brought to a container yard. After that, customs brokers will pay customs tax and other fees. Sometimes in case of Red Line, high risk shipment according to customs designation, customs staff might check the container by either X-ray machines or opening it. On the other hand, for Green Line, less risk shipment, goods can be brought out of the sub gate after paying customs fee. At the sub gate, paperwork will be handed to the drivers for submitting at the main gate. For less-than-container-load (LCL) shipment, the LCL container will be brought out of the sub gate and stored at the container freight station. Once the customs broker submits the paperwork and pays custom tax. Goods can be brought out of the main gate and the container will be stored at the container freight station.

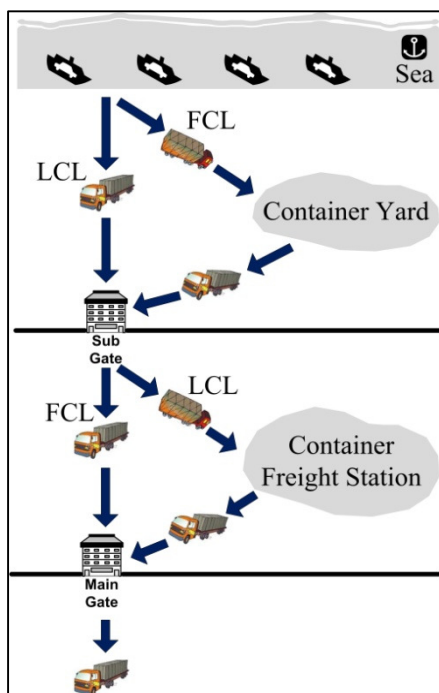


Figure 4: Procedure for Importing Goods

Fig. 5 shows general procedures for importing goods at a port. For full-container-load (FCL) shipment, the exporters (or customs brokers) needs to key in the information online to e-customs website before truck arrives at the port. At the port's main gate, the truck is

weighed and the port and tariff fees are paid. Afterward, the FCL containers will be checked at the sub gate to determine whether it is a high or low risk shipment (Red or Green Line). In case of red line, the container will be X-ray or manually checked. After that it will be stored at the berth yard area for being lifted to a ship.

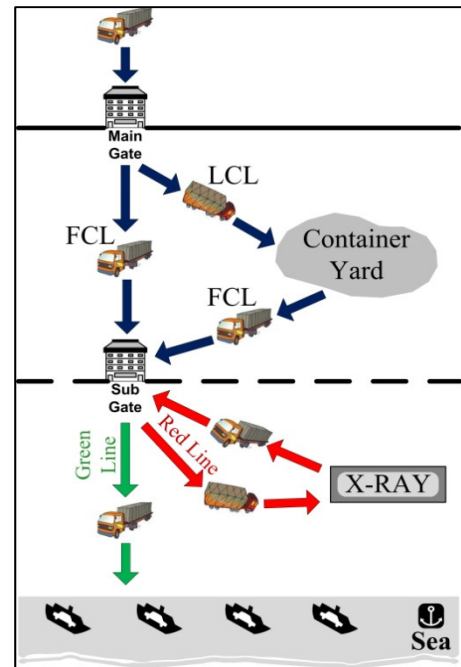


Figure 5: Procedure for Exporting Goods

It is noted that any container that is determined to be manually opened must be opened in front of four parties: port operator, ship operator, goods owner, and customs official.

2.3 AEC Plan for Improving Transport Facilitation

There are four plans according to AEC regarding the sea transport as follows.

2.3.1 Roadmap for an ASEAN Community 2009-2015

This road map covers four broad objectives, i.e., 1) an ASEAN single market and production base; 2) a highly competitive economic region; 3) a region of equitable economic development; and 4) a region fully integrated into the global economy.

The implementation plans that might affect sea transportation are elimination of tariffs, elimination of non-tariffs barriers, rules of origin, trade facilitation, customs integration, ASEAN Single Window, and the implementation according to International Maritime

Organization (IMO) and the Roadmap towards an Integrated and Competitive Maritime Transport in ASEAN (The Association of Southeast Asian Nations, 2009)

2.3.2 Master Plan on ASEAN Connectivity

This master plan promotes the connectivity among ASEAN countries and trading partners to support trade, investment, tourism and narrow the development gap within the region. The plans involved sea transport are improvement of water transport network efficiency, strengthening of world's sea routes connecting the region, and feasibility study of ASEAN navigation system network. (The Association of Southeast Asian Nations, 2011)

2.3.3 ASEAN Strategic Transport Plan 2011-2015 (ASTP 2011-2015) or Brunei Action Plan

Brunei Action Plan on water transport has main objectives to establish an integrated, competitive and seamless maritime transport network, paying explicit attention to promote maritime safety and security, and environment and user-friendly ports. Three objectives are 1) Accomplish an integrated, efficient, and competitive maritime transport system; 2) Develop safety navigation system and establish advanced maritime security system in line with international standards; and 3) Accomplish the Eco-Port and environmental-friendly shipping. (The Association of Southeast Asian Nations, 2010)

2.3.4 Roadmap towards an Integrated and Competitive Maritime Transport in ASEAN

This roadmap has a main objective to promote the progressive liberalization of maritime transport services in ASEAN and to develop ASEAN as a single market and production base. (The Association of Southeast Asian Nations, 2007)

2.4 Index Development by Analytic Hierarchy Process (AHP)

2.4.1 Trade Facilitation Index

University of the Thai Chamber of Commerce (2006) developed a "Trade Facilitation Index" for evaluating the overview of Thailand's trade facilitation by quantitative index. This index was created by using a questionnaire to stakeholders. Then, the survey data were analyzed by using diffusion index – interpreting the efficiency ranking into scores from 0=low, 0.5=medium, and 1=high. Afterward, the index can be calculated by Equation 1 below.

$$Index = \%High + 0.5(\%Medium) \quad (1)$$

The closer index score to 100%, higher efficiency of trade facilitation can be interpreted.

2.4.2 Analysis Hierarchy Process (AHP)

Saaty (1980) developed the Analytic Hierarchy Process (AHP) to be a tool for decision making process. Four steps in AHP are 1) determine the problem; 2) draw the hierarchy diagram by setting goal, component, and alternatives as shown in Fig. 6; 3) Use comparison matrix for pair-wise comparison; and 4) calculate eigenvector and priority vector for important scores. The importance scores must be checked for consistency by using the consistency ratio (CR), and if the CR is lower than or equal 10%, the respective comparison matrix is acceptable.

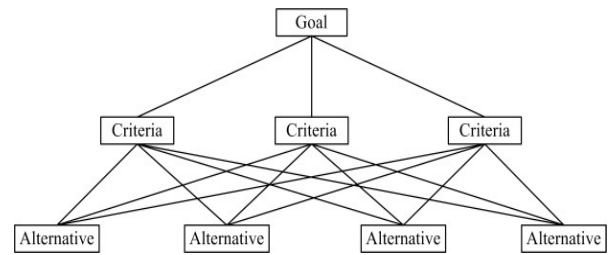


Figure 6: Structure of Analytic Hierarchy Process

Note that CR is the ratio of consistency index (CI) to random consistency index (RI), where CI can be calculated in Equation 2 and RI can be determined from Table 1.

$$CI = \frac{\lambda_{max} - n}{n - 1} \quad (2)$$

Where λ_{max} = maximum eigenvalue in the comparison matrix and n = Size of comparison matrix.

Table 1: Random Consistency Index by Saaty (1980)

n	1	2	3	4	5
RI	0	0	0.58	0.90	1.12
n	6	7	8	9	10
RI	1.24	1.32	1.41	1.45	1.49

2.5 Past Literature on Port Index

Clark, *et al.* (2004) studied the factors affecting sea transport cost, import volumes and characteristics from U.S. Import Waterborne Databank by using index and found that factors affecting transport costs are distance between trading partners, transport insurance, backhaul

problem, coastal and port geography. This also pointed out how to import U.S. port efficiency.

The Faculty of Economics, Chulalongkorn University (2011) studied the effects of trade facilitation at Bangkok Port and Laemchabang Port in Thailand by in-depth interviews of port operators, customs officers and exporters. This study also created the port efficiency index to compare among port operators in different timeline. However, it covers only two ports and did not consider the effect from the AEC.

3. METHODOLOGY

Seven multi-user ports selected in this study are the most important ports in terms of high transport volumes in the central and eastern regions of Thailand. These are Bangkok Port (BKP), Laemchabang Port (LCP), Thai Prosperity Terminal (TPT), BMT Pacific (BMTP), Unithai Container (UTCT), Kerry Siam Seaport (KSSP), and Sriracha Harbour (SHB). In Jan-Feb 2012, through the assistance of Thai International Freight Forwarders Association (TIFFA), the questionnaires were submitted to all freight forwarder companies in central Thailand and 42 companies (25% of total) returned the questionnaires.

In the questionnaire, we asked them to determine important scores for each subcomponent subcomponents involving trade facilitation at the ports (shown in Table 2). These important scores will be used for weighing the subcomponents in the final index by using AHP. Also, they were asked to evaluate each subcomponent, for imports and exports separately, by giving a score from 1= Very unsatisfied to 5 = Very satisfied.

Table 2: List of Component and Subcomponents

Component	Subcomponent
1.Infrastructure	Yard storage area
	Berth length
	Highway access
	Coastal and rail access
2.Port management (by port operator)	Port labor skill
	Safety
	Handling capacity
	Traffic management
3. Customs process (by Customs Dept.)	Customs officer's skill
	Paperwork system
	Customs efficiency
	Port coordination
4. Equity in customs law enforcement	-

Note that the “coastal and rail access” subcomponent score for each port was determined by the sum of two scores in Table 3.

Table 3: Criteria to determine coastal and rail access score

Component	Score	Description
Coastal shipment to port	3	Have coastal transport service with coastal dedicated port
	2	Have coastal transport service without coastal dedicated port
	1	No coastal transport service
Rail shipment to port	2	Can efficiently access by rail
	1	Rail access with insufficient, restricted capacity

4. RESULTS

4.1 Weights of Components and Subcomponents

By AHP, weights of components and subcomponents for imports and exports can be calculated. They are shown in Tables. 4 and 5 for imports and exports, respectively.

Table 4: Weights of subcomponents in case of imports

Component	Subcomponent
1. Infrastructure (21.9%)	Yard storage area (32.4%)
	Berth length (20.2%)
	Highway access (21.5%)
	Coastal and rail access (25.9%)
2. Port management (26.3%)	Port labor skill (24.8%)
	Safety (23.3%)
	Handling capacity (30.5%)
	Traffic management (21.4%)
3. Customs process (29.9%)	Customs officer's skill (24.2%)
	Paperwork system (28.1%)
	Customs efficiency (27.5%)
	Port coordination (20.2%)
4. Equity in customs law enforcement (21.8%)	-

Table 5: Weights of subcomponents in case of imports

Component	Subcomponent
1. Infrastructure (23.8%)	Yard storage area (32.2%)
	Berth length (20.5%)
	Highway access (22.7%)
	Coastal and rail access (24.6%)
2. Port management (29.1%)	Port labor skill (22.7%)
	Safety (23.5%)
	Handling capacity (30.8%)
	Traffic management (23.1%)
3. Customs process (25.1%)	Customs officer's skill (24.1%)
	Paperwork system (29.1%)
	Customs efficiency (28.3%)
	Port coordination (18.5%)
4. Equity in customs law enforcement (22.0%)	-

Tables 4 and 5 show that the highest weight of port's trade facilitation for imports is customs process since Thai customs concentrates much more on import goods check but exports rely more on port management since export goods are less checked from customs officers nowadays. For both, the highest weights among infrastructure, port management, customs process subcomponents go to yard storage area, handling capacity, and paperwork system, respectively.

4.2 Current Port's Trade Facilitation Index

Tables 6 and 7 show port's trade facilitation indices for imports and exports, respectively. The numbers of survey respondents for each port are varied due to different

port size. Note that LCP, the largest port in Thailand, have the highest rank and the lower ranks go to BKP (old port), and private ports such as KSSP and SHB. Nevertheless, indices fall in the range between 2.51 to 3.50, considered to be neutral according to freight forwarders' opinions.

4.3 Port's Readiness for AEC

We ask freight forwarders to express their opinions whether Thailand's ports are ready for AEC. Most of them state that Thailand ports can accommodate higher trade volumes well; however, they would improve in some areas such as larger temporary storage area, equity in container checks, port sanitary and emergency response.

Regarding the improvement measures, freight forwards support the implementation of e-ports, waive some import customs, revision of Form D (certification of origin) acquisition, and ASEAN Single Windows. In addition, they expect ports to better train their staff, use higher handling equipment, exchange data with customs directly, and collaborate with government agencies and other ASEAN ports more.

4.4 Estimated Future Index Values due to Development Plans

Since the indices in Tables 6 and 7 are the evaluation of port's trade facilitation in current period, they could be improved in 2013-2014 due to each port's development plan as well as customs improvement according to the AEC agreement in 2015. The changes due to port's development plans and short-term customs improvement plan for all ports that would likely be done in 2013-2014 are shown in Tables 8 and 9, respectively, while the changes due to AEC agreement that will happen in 2015 are shown in Table 10.

Table 6: Average subcomponent scores and weighted indices for 7 Ports in Thailand (Imports)

Component (weight)	Subcomponent (weight)	Average scores for each port						
		BKP	LCP	TPT	BMTP	UTCT	KSSP	SHB
1. Infrastructure (21.9%)	Yard storage area (32.4%)	2.76	3.58	3.18	3.36	3.00	3.00	2
	Berth length (20.2%)	2.59	3.61	2.95	3.27	3.20	3.20	2
	Highway access (21.5%)	2.39	3.47	2.95	3.09	3.00	2.40	1
	Coastal and rail access(25.9%)	4	3	1	2	3	1	1
2. Port management (26.3%)	Port labor skill (24.8%)	2.76	3.58	3.23	3.55	3.00	3.40	2
	Safety (23.3%)	2.54	3.61	3.14	3.27	2.80	2.80	2
	Handling capacity (30.5%)	2.85	3.45	3.27	3.73	3.40	3.40	4
	Traffic management (21.4%)	2.24	3.24	3.00	3.82	3.00	2.40	3
3. Customs process (29.9%)	Customs officer's skill(24.2%)	3.20	3.45	3.32	3.55	3.40	3.20	3
	Paperwork system (28.1%)	3.22	3.63	3.36	3.73	3.40	3.20	4
	Customs efficiency (27.5%)	3.05	3.45	3.23	3.55	3.20	3.20	4
	Port coordination (20.2%)	3.22	3.45	3.36	3.55	3.40	3.20	3

Component (weight)	Subcomponent (weight)	Average scores for each port						
		BKP	LCP	TPT	BMTP	UTCT	KSSP	SHB
4. Equity in customs law enforcement (21.8%)		3.05	3.37	3.23	3.45	3.60	3.20	4
No. of freight forwarder respondents		41	38	22	11	5	5	1
Port's Trade Facilitation Index		2.95	3.44	3.07	3.41	3.25	2.97	3.01

Note: Very satisfied (>4.50), Satisfied (3.51-4.50), Neutral (2.51-3.50), Unsatisfied (1.51-2.50), Very unsatisfied (≤1.50)

Table 7: Average subcomponent scores and weighted indices for 7 Ports in Thailand (Exports)

Component (weight)	Subcomponent (weight)	Average scores for each port						
		BKP	LCP	TPT	BMTP	UTCT	KSSP	SHB
1. Infrastructure (23.8%)	Yard storage area (32.2%)	2.76	3.58	3.18	3.36	3.00	3.00	2
	Berth length (20.5%)	2.59	3.61	2.95	3.27	3.20	3.20	2
	Highway access (22.7%)	2.39	3.47	2.95	3.09	3.00	2.40	1
	Coastal and rail access (24.6%)	4	3	1	2	3	1	1
2. Port management (29.1%)	Port labor skill (22.7%)	2.76	3.58	3.23	3.55	3.00	3.40	2
	Safety (23.5%)	2.54	3.61	3.14	3.27	2.80	2.80	2
	Handling capacity (30.8%)	3.02	3.58	3.36	3.55	3.20	3.20	3
	Traffic management (23.1%)	2.24	3.24	3.00	3.82	3.00	2.40	3
3. Customs process (25.1%)	Customs officer's skill (24.1%)	3.20	3.45	3.32	3.55	3.40	3.20	3
	Paperwork system (29.1%)	3.51	3.66	3.45	3.64	3.20	3.40	4
	Customs efficiency (28.3%)	3.59	3.63	3.32	3.55	3.20	3.20	3
	Port coordination (18.5%)	3.22	3.45	3.36	3.55	3.40	3.20	3
4. Equity in customs law enforcement (22.0%)		3.05	3.37	3.23	3.45	3.60	3.20	4
No. of freight forwarder respondents		41	41	38	22	22	5	5
Port's Trade Facilitation Index		3.01	3.47	3.10	3.39	3.22	2.96	2.81

Note: Very satisfied (>4.50), Satisfied (3.51-4.50), Neutral (2.51-3.50), Unsatisfied (1.51-2.50), Very unsatisfied (≤1.50)

Table 8: Port development plan and affected component

Port	Development Plan	Affected subcomponent
BKP	e-Gate Phase 2	Handling capacity
LCP	Phase 3 expansion	Yard storage area
		Berth length
	Single Rail Transfer Operator(SRTO)	Coastal and rail access
		Traffic management
	Coastal Berth	Coastal and rail access
	e-Gate Phase 2	Handling capacity
TPT	Berth expansion	Yard storage area
		Berth length
SHB	Berth expansion	Berth length

Table 9: Short-term customs plan and affected component

Customs	Affected subcomponent
Data connectivity (e-Customs, e-Licensing, e-Certificate)	Paperwork system (Import and Export)
ASEAN Single Window (pilot project)	Customs efficiency (Import only)

Table 10: AEC Agreements and affected component

AEC Agreement	Affected subcomponent
Roadmap for an ASEAN Community 2009-2015	Paperwork system
	Customs efficiency
	Equity in customs law enforcement
ASTP 2011-2015 or Brunei Action Plan	Port labor skill
	Equity in customs law enforcement
Roadmap towards an Integrated and Competitive Maritime Transport in ASEAN	Port labor skill
	Equity in customs law enforcement

From Tables 8 to 10, if these plans are successfully implemented on schedule, port's future trade facilitation might be estimated and recalculated as shown in Table 11. It shows that in 2013-2014, only LCP and BMTP can be up one level to "Satisfied" (3.51-4.50), while the rest remain the same. However, SHB will not change much since it focuses on bulk goods not container goods and has no plan in the short run.

In 2015, if AEC agreements are fully implemented, all ports would be in "Satisfied" level (3.51-4.50). Note that LCP still ranks the first among all as in the current scenario and will be close to "Very satisfied" level (> 4.51).

Table 11: Port's trade facilitation Index for future scenarios

Port	Import TF Index			Export TF Index		
	Current	2013-2014	AEC (2015)	Current	2013-2014	AEC (2015)
BKP	2.95	3.27	3.94	3.01	3.17	3.90
LCP	3.44	3.96	4.46	3.47	3.92	4.47
TPT	3.07	3.30	3.91	3.10	3.20	3.89
BMTP	3.41	3.55	4.03	3.39	3.46	4.00
UTCT	3.25	3.45	3.82	3.22	3.32	3.77
KSSP	2.97	3.19	3.79	2.96	3.04	3.74
SHB	3.01	3.13	3.65	2.81	2.90	3.52

5. CONCLUDING REMARKS

This research develops trade facilitation indices for both imports and exports at 7 international ports in Thailand by applying the Analytic Hierarchy Process (AHP). The indices consist of four elements, i.e., 1) port infrastructure, 2) port management, 3) customs procedures and 4) customs law enforcement efficiency. The data in this study are from 42 freight forwarders respondents. The indices show that most ports just passed current expectation of freight forwarders and will need some improvements to facilitate the future demand according to AEC in 2015.

In summary, the indices present here show port's trade facilitation that could be much improved if port operators or customs have done some development plans or follow the AEC agreements as shown in the future estimated index values. These indices can be used for relevant agencies to evaluate themselves or prioritize components to be improved. In addition, they can be benchmarks for comparison among themselves.

This research has some limitation. First, some small ports in this study have very few users (KSSP and SHB), then have few survey respondents. Therefore, results from these ports could be inconclusive. Next, future indices were estimated given the current freight forwarder expectation. Hence, these values are too rough if the plans are not fully implemented or freight forwarders might have higher expectation in the future. Lastly, each port was built for different functions and might serve different user type, the comparison among them by using an index with the same weight might not be technically appropriate.

For future research direction, more ports in Thailand and others would be studied to understand the level of trade facilitation for Thailand ports among trading partners. Also, in 2013 and 2015, the surveys would be done again to see if port and customs improvements can really increase port's trade facilitation index as estimated.

ACKNOWLEDGEMENTS

This research is jointly funded by the National Research Council of Thailand and Thailand Research Fund (Div 5). The views expressed herein are those of the authors and are not necessarily approved by the funders. Also, the authors would like to thank Associate Professor Dr. Sorawit Narupiti and Dr. Watcharas Leelawach that provided helpful suggestions for this study.

REFERENCES

- Chomplern Suwanpanu (2005) *Trade Facilitation*, The Faculty of Economics, Thammasat University.
- Clark, X., Dollar, D., and Micco, A. (2004) Port efficiency, maritime transport costs, and bilateral trade, *Journal of Development Economics*, 75, 417-450.
- Ministry of Commerce, Thailand. (2012) Foreign trade statistics of Thailand. <http://www2.ops3.moc.go.th/>
- Ministry of Transport, Thailand. (2012) Foreign trade statistics of Thailand. <http://vigportal.mot.go.th/>
- Saaty, T. L. (1980) *The Analytic Hierarchy Process*, McGraw-Hill International, New York, NY, U.S.A.
- Sumalee Sukdanont, *et al.* (2009) Evaluation of Thailand's Port Usage, *Final Report*, Transportation Institute, Chulalongkorn University, Bangkok.
- The Association of Southeast Asian Nations. (2007) *Roadmap towards an Integrated and Competitive Maritime Transport in ASEAN*, Singapore.
- The Association of Southeast Asian Nations. (2009) *Roadmap for an ASEAN Community 2009-2015*, Jakarta, Indonesia.
- The Association of Southeast Asian Nations. (2010) *Brunei Action Plan 2011-2015*, Jakarta, Indonesia.
- The Association of Southeast Asian Nations. (2011) *Master Plan on ASEAN Connectivity*, Jakarta, Indonesia.
- The Faculty of Economics, Chulalongkorn University. (2011) Study of Trade Facilitation for Thailand's International Trade: the Case of Seaports, *Final Report*.
- United Nations Economic and Social Commission for Asia and the Pacific: UNESCAP. (2012) Trade facilitation. <http://www.unescap.org/tid/trprom.asp>
- University of the Thai Chamber of Commerce (2006) *Trade Facilitation Index*. Bangkok.

AUTHOR BIOGRAPHIES

Wiracha Suksirivoraboot is a research assistant at Transportation Institute, Chulalongkorn University. She received a Master Degree in Civil Engineering – Transportation from Chulalongkorn University. Her research

interests include maritime transport and ASEAN Economic Community. <wiracha.sb@hotmail.com>

Jittichai Rudjanakanoknad is an assistant professor in Civil Engineering – Transportation at Chulalongkorn University. He got a Ph.D. in Transportation from the University of California at Berkeley, USA. His research interests include transportation and logistics policy and traffic and highway engineering. <jittichai@hotmail.com>

Sumalee Sukdanont is a senior researcher at Transportation Institute, Chulalongkorn University. She received a Master Degree in Port Management and Harbour Administration, University of Antwerp, Belgium. Her research interests include port and cross-border transportation. <sumalee.s@chula.ac.th>

ภาคผนวก จ
การสัมมนากลุ่มย่อย

โครงการฯ ได้จัดงานประชุมระดมความคิดเห็น (Focus Group) โดยมีวัตถุประสงค์หลักเพื่อเป็นการนำเสนอผลการสำรวจของโครงการ และระดมความคิดเห็นจากผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้อง เพื่อสรุปแนวทางข้อเสนอแนะเกี่ยวกับการปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้าที่ทำเรือระหว่างประเทศที่ภาครัฐและภาคส่วนที่เกี่ยวข้องสามารถนำไปใช้ได้จริง

ผู้ที่ได้รับเชิญเข้าร่วมการประชุมระดมความคิดเห็น (รวมประมาณ 30 หน่วยงาน)

1. ผู้บริหารจัดการท่าเรือและท่าเทียบเรือ จำนวน 9 ท่าเรือ
2. บริษัทผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ จำนวน 5 บริษัท
3. เจ้าหน้าที่ศุลกากรและหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้อง จำนวน 6 หน่วยงาน
4. บริษัทสายเรือ จำนวน 6 บริษัท
5. สมาคมผู้นำเข้า/ส่งออกสินค้าระหว่างประเทศ จำนวน 2 สมาคม
6. นักวิชาการที่เกี่ยวข้อง จำนวน 5 ท่าน

รวมจำนวนผู้เข้าร่วมระดมความคิดเห็นทั้งสิ้น ประมาณ 30-40 ท่าน

กำหนดการและสถานที่จัดประชุม

วันพุธที่ 19 ธันวาคม พ.ศ. 2555 เวลา 8:45-13:00 น. ณ ห้องประชุมดวงกมล เดอะสุมโกศล
ไฮเทล (ชื่อเดิมสยามซิตีไฮเทล) 477 ถ.ศรีอยุธยา พญาไท กรุงเทพฯ

ตารางที่ จ-1 กำหนดการและสถานที่จัดประชุมระดมความคิดเห็น

08:45 – 09:00 น.	ลงทะเบียนเข้าร่วมการประชุม
09:00 – 09:30 น.	บรรยายสรุปผลการศึกษาขั้นต้น และข้อเสนอแนะทางนโยบาย
09:30 – 12:00 น.	การประชุมเพื่อระดมความคิดเห็นจากผู้เข้าร่วมประชุม (รับประทานอาหารว่างในห้องประชุม)
12:00 – 13:00 น.	รับประทานอาหารกลางวัน

ประเด็นสำคัญในการประชุมระดมความคิดเห็น

1. ข้อเสนอแนะในภาพรวม

- แผนพัฒนาท่าเรือที่ชัดเจน และเป็นไปในทิศทางเดียวกันทั้งท่าเรือของรัฐและท่าเรือเอกชน
- แผนพัฒนาท่าเรือเพื่อเป็น Gateway/ Transshipment Hub
 - โครงข่ายคมนาคม
 - กฎระเบียบศุลกากร
 - เอกสารที่ใช้ในการขนส่ง

2. การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของท่าเรือไทย

- ท่าเรือในความรับผิดชอบของการท่าเรือแห่งประเทศไทย
 - ท่าเรือกรุงเทพ : การพัฒนาพื้นที่และจัดหาอุปกรณ์ให้เพียงพอและเหมาะสม รวมทั้งการพัฒนาบุคลากร และการตอบสนองต่อความต้องการของผู้ใช้งาน
 - ท่าเรือแหลมฉบัง : แผนการพัฒนาเฟส 3 ที่ไม่แน่นอนและกลยุทธ์ที่ไม่ชัดเจน, ปัญหาระบบโครงข่ายคมนาคม (ทางบก, ทางราง, ท่าเรือชายฝั่ง), การสร้างความร่วมมือกันระหว่างผู้รับสัมปทานท่าเทียบเรือ
- ท่าเรือในความรับผิดชอบของหน่วยงานอื่น
 - ท่าเรือมาบตาพุด : ควรพัฒนาให้เป็นท่าเรือตู้สินค้าหรือไม่
 - ท่าเรือสงขลา : ผู้ให้บริการยังมีอยู่น้อย มีปัญหาด้านร่องน้ำลึกไม่เพียงพอ การแข่งขันกับปีนัง
- ท่าเรือเอกชน
 - หน่วยงานรัฐควรสนับสนุนพัฒนาโครงข่ายคมนาคมและสาธารณูปโภคที่เชื่อมต่อกับท่าเรือ

3. การพัฒนาระบบศุลกากรเพื่อรองรับประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน

- การเชื่อมต่อข้อมูลกับท่าเรือ สายเรือ ผู้นำเข้า – ส่งออก
- การพัฒนาระบบ NSW และการที่ผู้นำเข้า – ส่งออกยังไม่มาใช้ระบบเท่าที่ควร
- กฎระเบียบเพื่อรองรับสินค้าถ่ายลำ/ สินค้าผ่านแดน (Transshipment/ Transit Cargo)

4. สิ่งที่หน่วยงานที่เกี่ยวข้องควรร่วมมือกันผลักดัน

- การจัดตั้งองค์กรเฉพาะเพื่อดูแลท่าเรือไทย
- การจัดทำแผนแม่บทท่าเรือไทย
- ผู้นำเข้า-ส่งออก, สายเรือ, ผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ ควรมีบทบาทผลักดันอย่างไร

5. ข้อเสนอแนะอื่นๆ

ตารางที่ จ-2 รายชื่อผู้เข้าร่วมการประชุมระดมความคิดเห็น

ลำดับ	รายชื่อ	ตำแหน่ง	หน่วยงาน
1	คุณโกมล ศรีบางพลีน้อย	ผอ.ฝ่ายปฏิบัติการเรือและสินค้า	สำนักงานท่าเรือกรุงเทพ
2	เรือเอกอดิเทพ ทังทอง	ผู้อำนวยการกองการทำ	สำนักงานท่าเรือแหลมฉบัง
3	คุณสุรวุฒิ ปุตุติภักดิ์	ผู้จัดการฝ่ายปฏิบัติการ	บริษัท ที ไอ พี เอส จำกัด
4	คุณอริวัจน์ อัสรางชัย	ผู้จัดการทั่วไป	บจก.ไทยพรอสเพอริตีเทอมินอล
5	คุณสมชาย บรรลือเสนาะ	ผู้จัดการสมาคมฯ	สมาคมผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ
6	คุณสมชาย ตันติจินดา	ผู้จัดการฝ่ายการตลาด	บริษัท เอ็นวายเอส โลจิสติกส์ จำกัด
7	คุณสิทธิเดช สุปัญญาพาณิชย์	ผู้จัดการพิเศษ	บริษัท บทด จำกัด
8	คุณสุวัฒน์ อัสวาทองกุล	นายกสมาคมฯ	สมาคมเจ้าของเรือและตัวแทนเรือ กรุงเทพฯ
9	คุณสุพจน์ มงคลศิริเกียรติ	กรรมการ	
10	คุณเหรียญ วรวิวัฒน์กำธร	ผู้จัดการ	
11	คุณทวีศักดิ์ เชาว์ชาญกิจ	ที่ปรึกษา	สมาคมเจ้าของเรือไทย
12	คุณศักดิ์ดา หวานแก้ว	ผู้แทนสมาคมฯ	
13	คุณวิโรจน์ องค์กรพัฒน์	กรรมการผู้จัดการ	บริษัท เจ. ซิปป์เซอร์วิส จำกัด
14	คุณคงฤทธิ์ จันทริก	รองผู้อำนวยการสภาฯ	สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย
15	คุณสมศักดิ์ สมบูรณ์ธรรม	อุปนายก	สมาคมตัวแทนออกของรับอนุญาตไทย
16	คุณจิรพัฒน์ พฤทธิสืบ	จนท.ส่งเสริมและพัฒนาเศรษฐกิจ	สภาหอการค้าฯ
17	คุณสินมหัต เกียรติจานนท์	ผู้เชี่ยวชาญด้านนวัตกรรมเทคโนโลยีสารสนเทศ	กรมศุลกากร
18	คุณศุภลักษณ์ เอี่ยมวงศ์ตานต์	ผู้เชี่ยวชาญเฉพาะด้านเครื่องคอมพิวเตอร์และระบบสื่อ	
19	คุณพีรกานต์ บุรณากาญจน์	นักวิชาการศุลกากรชำนาญการ	สำนักงานศุลกากรท่าเรือแหลมฉบัง
20	คุณบุศรินทร์ อินทสิทธิ์	นักวิชาการศุลกากรชำนาญการ	สำนักงานศุลกากรท่าเรือกรุงเทพ
21	คุณสิทธิพร ไตรพิทักษ์	หัวหน้าฝ่ายบริการศุลกากรสำโรงใต้	ฝ่ายบริการศุลกากรสำโรงใต้
22	คุณเจริญ นาวารัตน์	หัวหน้าส่วนส่งเสริมท่าเรือ	กรมเจ้าท่า
23	คุณนริศ วังษ์สุข	นักวิชาการขนส่งปฏิบัติการ	
24	คุณกันต์กนิษฐ์ เสียมไหม	นักวิเคราะห์นโยบายและแผนชำนาญการพิเศษ	สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร
25	คุณศศิวิมล ไชยณรงค์	นักวิเคราะห์นโยบายและแผนปฏิบัติการ	
26	คุณภัทรพร เล่าวงศ์		สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ
27	คุณนพจิตร เหลืองซอสิริ	นวด.ชก.	
28	ดร.พัทธนาฐ ศรประสิทธิ์	นักวิชาการ	สถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย
29	คุณดำรงศักดิ์ วัชรเวชศฤงคาร	นักวิจัย	วิทยาลัยโลจิสติกส์และซัพพลายเชน ม.นเรศวร
30	คุณศุภลักษณ์ มะลิตอง	นักวิจัย	ม.เกษตรศาสตร์

ลำดับ	รายชื่อ	ตำแหน่ง	หน่วยงาน
31	คุณนัฐยา โสทัยัม	นักวิจัย	ม.เกษตรศาสตร์
32	รศ.ดร.สมยศ เชื้ออักษร	ผู้ประสานงานชุดโครงการฯ	สำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัย
33	คุณวรรณวิสา อุ้นคำ	นักวิจัย	
34	คุณพัชรภา ตันตราจิน	นักวิจัย	
35	คุณอภาววรรณ อังวัชรปราการ	นักศึกษา	ม.ธรรมศาสตร์
36	คุณหนึ่งฤทัย พิตรพิบูลย์วงศ์	นักศึกษา	
37	คุณปารณ บุญประสม	นักวิจัย	จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ภาพบรรยากาศงานสัมมนากลุ่มย่อย







ภาพที่ จ-1 บรรยากาศงานสัมมนากลุ่มย่อย

