



รายงานฉบับสมบูรณ์

โครงการ: การศึกษาสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้าที่ทำเรือระหว่าง
ประเทศของไทยเพื่อรองรับประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน

โดย

ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร. จิตติชัย รุจนกนกนาฏ
ภาควิชาวิศวกรรมโยธา คณะวิศวกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

นาง สุมาลี สุขदानนท์, นางสาววิรัช สุขสิริวรบุตร
สถาบันการขนส่ง จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

พฤษภาคม 2556
(แก้ไขเพิ่มเติม ธันวาคม 2556)

รายงานวิจัยฉบับสมบูรณ์

โครงการ: การศึกษาสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้าที่ทำเรือ
ระหว่างประเทศของไทยเพื่อรองรับประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน

ผู้วิจัย

สังกัด

1. ผศ.ดร.จิตติชัย รุจนกนกนาฏ

ภาควิชาวิศวกรรมโยธา

คณะวิศวกรรมศาสตร์

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

2. นาง สุมาลี สุขदानนท์

สถาบันการขนส่ง

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

3. นางสาว วิรชา สุขสิริวรบุตร

สถาบันการขนส่ง

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ชุดโครงการวิจัย: การบริหารจัดการโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งและ
โลจิสติกส์ ภายใต้บริบทประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน

สนับสนุนโดยสำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัยและสำนักงานคณะกรรมการวิจัยแห่งชาติ
(ความเห็นในรายงานนี้เป็นของผู้วิจัย สกว., วช. ไม่จำเป็นต้องเห็นด้วยเสมอไป)

บทคัดย่อภาษาไทย

ชื่อโครงการ: การศึกษาสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้าที่ทำเรือระหว่างประเทศของไทยเพื่อรองรับประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน

ชื่อผู้วิจัย: ผศ.ดร. จิตติชัย รุจนกนกนาฏ, สุมาลี สุขदानนท์ และ วิรัช สุขศิริวรบุตร

เดือนและปีที่ทำวิจัยเสร็จ: พฤษภาคม 2556 (ปรับปรุงครั้งที่ 1 - ธันวาคม 2556)

บทคัดย่อ

งานวิจัยนี้เป็นการศึกษาสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้าที่ทำเรือระหว่างประเทศของไทยเพื่อรองรับประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน เพื่อหาแนวทางการปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้าที่ทำเรือระหว่างประเทศให้มีประสิทธิภาพเพิ่มขึ้นซึ่งผู้มีส่วนเกี่ยวข้องสามารถนำไปใช้ได้จริง การศึกษานั้นประกอบไปด้วยการสำรวจภาคสนามที่ทำเรือไทย 9 แห่ง คือ ท่าเรือกรุงเทพ ท่าเรือบีเอ็มที แปซิฟิค ท่าเรือทีพีที ท่าเรือยูนิไทย ท่าเรือแหลมฉบัง ท่าเรือศรีราชา ท่าเรือเคอรี่สยามซีพอร์ต ท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด และท่าเรือน้ำลึกสงขลา โดยผู้วิจัยได้สัมภาษณ์ผู้ที่เกี่ยวข้องทั้งหมดรวม 39 ท่าน ทั้งผู้บริหารท่าเรือ และเจ้าหน้าที่ศุลกากร หน่วยงานภาครัฐและเอกชน เพื่อทราบถึงภาพรวมการดำเนินงาน ปัญหาที่พบ และแนวทางพัฒนาของท่าเรือ และได้ทำแบบสอบถามไปยังบริษัทผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ เพื่อทบทวนและประเมินปัญหาการดำเนินงาน และข้อคิดเห็นที่มีต่อการให้บริการท่าเรือต่าง ๆ รวมถึงได้สำรวจภาคสนามที่ทำเรือสิงคโปร์เพื่อใช้เป็นท่าเรือต้นแบบในการพัฒนาท่าเรือไทย โดยท้ายที่สุดได้มีการจัดประชุมระดมความคิดเห็นระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อหาแนวทางปรับปรุงท่าเรือไทย ผลจากงานวิจัยนี้ นำมาซึ่งข้อเสนอแนะการปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้าที่ทำเรือไทย ทั้งในภาพรวมและรายท่าเรือ ซึ่งหน่วยงานที่เกี่ยวข้องสามารถนำไปใช้ในการวางแผนงาน พัฒนาระบบที่มีอยู่ให้ดียิ่งขึ้นเพื่อรองรับประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนได้

คำสำคัญ: การขนส่งสินค้าทางทะเล, สิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้า, การบริหารจัดการท่าเรือ, การปฏิบัติงานศุลกากร, ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน

ABSTRACT

PROJECT TITLE: Study of Trade Facilitation at Thailand's International Ports according to ASEAN Economic Community

NAME OF INVESTIGATOR: Assistant Professor Dr. Jittichai Rudjanakanoknad, Sumalee Sukdanont, Wiracha Suksirivoraboot

MONTH AND YEAR: May 2013 (1st Revision - December 2013)

Abstract

This research investigates the existing trade facilitation at Thailand's international ports to understand obstacles and seek a practical development plan to improve and prepare them according to the ASEAN Economic Community. The study consists of field data collection at 9 international ports in Thailand, i.e., Bangkok (Klongtoey), BMT Pacific, TPT, Unithai, Laemchabang, Sriracha Harbour, Kerry Siam Seaport, Mabtaput Industrial, and Songkhla. 39 Stakeholders including port operators, customs officers, freight forwarders, shipping agents, ship liner, other government officials as well as importers/exporters were interviewed to understand existing situation, obstacles, and ways to improve the goods movement process. In addition, questionnaires were distributed to freight forwarder companies to review and evaluate port management, facilities and customs procedures. Next, Singapore port, as a good practice example, was surveyed to find the gaps between it and Thailand's ports and is used as a guideline to improve efficiency at Thailand's ports. Lastly, port stakeholders were invited in a focus group to gather their comments. The findings from this research lead to realistic suggestions of how to improve trade facilitation at Thailand ports, both in overall and individual ports, to prepare Thailand for ASEAN Economic Community.

Key Words: Maritime Transportation, Trade Facilitation, Port Management, Customs Procedures, ASEAN Economic Community.

บทสรุปสำหรับผู้บริหาร (EXECUTIVE SUMMARY)

1. บทนำ

โครงการนี้เป็นการศึกษาสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้าที่ทำเรือระหว่างประเทศของไทยเพื่อรองรับประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน สำหรับขั้นตอนการเก็บข้อมูลจะแบ่งออกเป็น 4 ส่วน ได้แก่ 1) สัมภาษณ์ภาคสนามที่ทำเรือขนส่งสินค้าระหว่างประเทศของไทยรวมจำนวน 9 แห่ง และทำการสัมภาษณ์ผู้จัดการจัดการท่าเรือ และเจ้าหน้าที่ศุลกากรประจำท่าเรือ ซึ่งกลุ่มท่าเรือที่ศึกษา ประกอบด้วย ท่าเรือกรุงเทพ, ท่าเรือบีเอ็มที แปซิฟิก, ท่าเรือทีพีที, ท่าเรือยูนิไทย, ท่าเรือแหลมฉบัง, ท่าเรือศรีราชาฮาร์เบอร์, ท่าเรือเคอรี่ สยามซีพอร์ต, ท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด และท่าเรือน้ำลึกสงขลา 2) สัมภาษณ์เชิงลึกหรือใช้แบบสอบถามแก่ผู้ใช้บริการท่าเรือ ประกอบด้วย สายเรือ บริษัทผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ และผู้ประกอบการนำเข้า – ส่งออก 3) สัมภาษณ์ภาคสนาม สัมภาษณ์ผู้จัดการท่าเรือ และผู้ใช้บริการ ท่าเรือสิงคโปร์ ซึ่งเป็นท่าเรือต้นแบบในงานวิจัย เพื่อทราบถึงภาพรวมการดำเนินงาน และปัจจัยความสำเร็จเพื่อหาแนวทางมาปรับใช้กับการพัฒนาท่าเรือไทย 4) จัดประชุมระดมความคิดเห็นระหว่างผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในกิจกรรมขนส่งสินค้าทางทะเล ประกอบด้วย ผู้บริหารจัดการท่าเรือ เจ้าหน้าที่ศุลกากร สายเรือ บริษัทผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ รวมถึงหน่วยงานภาครัฐและเอกชนอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง

หลังการดำเนินงานเก็บข้อมูลดังกล่าวข้างต้น จึงนำมาสรุปผลข้อเสนอแนะนโยบายหรือแนวทางในการพัฒนาปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้าที่ทำเรือไทยให้มีประสิทธิภาพ และเพื่อเตรียมความพร้อมในการรองรับการเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนในปีพ.ศ.2558

2. วิธีการศึกษา

สำหรับกลุ่มท่าเรือขนส่งสินค้าระหว่างประเทศที่ใช้ศึกษา ผู้วิจัยได้คัดเลือกท่าเรือที่มีการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศเป็นปริมาณสูงและมีความสำคัญต่อการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ ดังนี้

- 1) ท่าเรือกรุงเทพ (บริหารโดยการท่าเรือแห่งประเทศไทย)
- 2) ท่าเรือบีเอ็มที แปซิฟิก (บริหารโดยบริษัท บีเอ็มที แปซิฟิก จำกัด)
- 3) ท่าเรือทีพีที (บริหารโดยบริษัท ไทยพรอสเพอริตี เทอมินอล จำกัด)
- 4) ท่าเรือยูนิไทย (บริหารโดยบริษัท ยูนิเท็ดไทยชิปปิ้ง จำกัด)
- 5) ท่าเรือแหลมฉบัง (บริหารโดยการท่าเรือแห่งประเทศไทย) เนื่องจากการท่าเรือฯ ได้แยกพื้นที่ให้สัมปทานกับเอกชน คณะผู้วิจัยจึงได้สัมภาษณ์ท่าเทียบเรือย่อยจำนวน 2-3 ท่าแทน
- 6) ท่าเรือศรีราชาฮาร์เบอร์ (บริหารโดยบริษัท ศรีราชาฮาร์เบอร์ จำกัด(มหาชน))
- 7) ท่าเรือเคอรี่ สยามซีพอร์ต (บริหารโดยบริษัทเคอรี่ สยามซีพอร์ต จำกัด)
- 8) ท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด (บริหารโดยการนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย)
- 9) ท่าเรือน้ำลึกสงขลา (บริหารโดยบริษัท เจ้าพระยาท่าเรือสากล จำกัด)

สำหรับแต่ละท่าเรือที่เก็บข้อมูลนั้น ผู้วิจัยได้ดำเนินการ

- สังเกตการณ์เก็บข้อมูลขั้นตอน ระยะเวลาในการจัดการสินค้าประเภทต่างๆ และระบบศุลกากรที่ทำเรือ
- สัมภาษณ์เชิงลึกผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องเพื่อให้ทราบปัญหาและอุปสรรคในการปฏิบัติงาน ความพร้อมและแผนการพัฒนาปรับปรุงระบบการจัดการสินค้าระหว่างประเทศที่ทำเรือ เพื่อให้สอดคล้องกับบริบทของ AEC
 - ผู้บริหารพื้นที่ท่าเรือ (และ/หรือบริษัทที่ได้รับสัมปทานท่าเรือ)
 - ศุลกากร

สำหรับงานส่วนที่สอง ได้แก่ การสัมภาษณ์เชิงลึกหรือใช้แบบสอบถามแก่ผู้ใช้บริการท่าเรือฝ่ายต่างๆ เพื่อให้ทราบปัญหาและอุปสรรคในการปฏิบัติงาน รวมถึงข้อคิดเห็นต่างๆ ต่อท่าเรือ โดยกลุ่มผู้ใช้บริการที่ให้สัมภาษณ์ ประกอบด้วย

- สายเรือ
- ผู้ประกอบการนำเข้า – ส่งออก
- บริษัทผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ

สำหรับงานถัดมา คือ การสำรวจภาคสนามที่ทำเรือสิงคโปร์ ผู้วิจัยได้เดินทางไปเก็บข้อมูลที่ทำเรือสิงคโปร์ในประเด็นที่เกี่ยวข้องกับสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้าเพื่อนำมาปรับใช้กับประเทศไทย โดยดำเนินการ

- สังเกตการณ์การปฏิบัติงาน รวบรวมข้อมูลสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้า
- สัมภาษณ์เชิงลึกผู้บริหารจัดการท่าเรือ และผู้ใช้บริการ

สำหรับงานท้ายสุด ได้แก่ การจัดงานประชุมระดมความคิดเห็นผู้มีส่วนเกี่ยวข้อง ประกอบด้วยผู้บริหารจัดการท่าเรือ เจ้าหน้าที่ศุลกากร สายเรือ บริษัทผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ ผู้ประกอบการนำเข้า – ส่งออก รวมถึงหน่วยงานทั้งภาครัฐและเอกชนอื่นๆ ที่มีส่วนเกี่ยวข้อง เพื่อให้ผลสรุปข้อเสนอแนะการพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้าที่ทำเรือไทยสามารถนำไปใช้ได้เป็นอย่างดี

3. ข้อมูลการสำรวจท่าเรือขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ 9 แห่ง

1) ท่าเรือกรุงเทพ

ท่าเรือกรุงเทพบริหารจัดการโดยการท่าเรือแห่งประเทศไทย อยู่ภายใต้ความดูแลของสำนักงานศุลกากรท่าเรือกรุงเทพ ตั้งอยู่บริเวณฝั่งซ้ายแม่น้ำเจ้าพระยา จังหวัดกรุงเทพมหานคร ประกอบด้วยท่าเทียบเรือสองฝั่ง ฝั่งตะวันออกรองรับตู้สินค้า ส่วนฝั่งตะวันตกรองรับสินค้าทั่วไป ท่าเทียบเรือชายฝั่ง และเรือท่องเที่ยว สำหรับการปฏิบัติงานภายในท่าเรือประกอบด้วย Main Gate และ Sub Gate ซึ่งทั้งสองบริเวณมีทั้งเจ้าหน้าที่ท่าเรือและเจ้าหน้าที่ศุลกากรอยู่ประจำ ซึ่งในกระบวนการส่งออกตู้

สินค้า โดยทั่วไปผู้ประกอบการนำเข้า – ส่งออกต้องแจ้งให้ท่าเรือทราบก่อนตู้สินค้าจะถึง Main gate 1 ชั่วโมง ยกเว้นกรณีขนส่งสินค้าอันตราย ตู้สินค้าเย็น ตู้สินค้าที่บรรจุสินค้าเกินกำหนดจะสามารถขนถ่ายได้โดยตรง ส่วนการนำเข้า ท่าเรือกรุงเทพได้ใช้ระบบ First Come First Serve กล่าวคือ เรือที่มาถึงสันดอนเจ้าพระยาก่อนจะมีสิทธิ์เทียบท่าเป็นลำดับแรก และท่าเรือได้กำหนดระยะเวลาจัดเก็บสินค้าโดยไม่คิดค่าบริการ (Free Time) แก่ผู้ขนส่งสินค้าเป็นเวลา 3 วัน นอกจากนี้ ในด้านการประสานงานระหว่างท่าเรือและเจ้าหน้าที่ศุลกากร มีการประชุมร่วมกันบ้าง และท่าเรือได้จัดหาสิ่งอำนวยความสะดวกให้ตามที่ศุลกากรแจ้ง

สำหรับปัญหาการดำเนินงาน พบในเรื่องความแออัดบริเวณหน้าท่า เนื่องจากระบบ First Come First Serve ส่งผลให้ท่าเรือไม่สามารถกำหนดตารางเรือเข้าเทียบท่าได้ เรือสินค้าจึงต้องจอดรอเพื่อเข้าท่า และเนื่องจากมีพื้นที่ท่าเรือมีขนาดจำกัด เครื่องเอ็กซ์เรย์อยู่ภายในบริเวณ Sub Gate จึงก่อให้เกิดความแออัดในบริเวณดังกล่าว แต่อย่างไรก็ดี ท่าเรือได้มีแนวทางการพัฒนาโดยนำระบบอิเล็กทรอนิกส์ต่างๆ เช่น ส่งเสริมการเป็น e-Port, ระบบ CTMS เข้ามาช่วยในการดำเนินงานให้สะดวกรวดเร็วขึ้น

2) ท่าเรือบีเอ็มที แปซิฟิก

ท่าเรือบีเอ็มที แปซิฟิก ตั้งอยู่บริเวณฝั่งตะวันตกของแม่น้ำเจ้าพระยา บริหารจัดการโดยบริษัท บีเอ็มที แปซิฟิก จำกัด (BMT Pacific Ltd.) ซึ่งเกิดจากการร่วมทุนของ 3 บริษัท ได้แก่ บริษัท บางกอกโมเดิร์น เทอร์มินอล จำกัด (Bangkok Modern Terminal Ltd.: BMT), บริษัท อีสเทิร์นมาร์ไทม์ (ประเทศไทย) จำกัด (Eastern Maritime (Thailand) Ltd.: EML) และบริษัท แปซิฟิก อินเตอร์เนชันแนล ไลน์ (ไพรวาท) จำกัด (Pacific International Lines (Pte) Ltd.: PIL) ส่วนงานด้านศุลกากรได้อยู่ภายใต้ความดูแลของด่านศุลกากรพระสมุทรเจดีย์ ในการปฏิบัติงาน ท่าเรือได้ให้บริการรองรับสินค้าประเภทตู้สินค้า และเป็นท่าเรือแห่งแรกและแห่งเดียวที่ให้บริการขนส่งสินค้าตู้ทางน้ำ โดยใช้เรือสำเภาที่ให้บริการระหว่างท่าเรือบีเอ็มที แปซิฟิก และท่าเรือแหลมฉบัง ทั้งนี้ ท่าเรือได้เปิดให้บริการ 24 ชั่วโมง โดยกำหนดระยะเวลา Free Time เป็นเวลา 7 วัน และไม่มีกำหนด Closing Time และภายในท่าเรือประกอบด้วย Gate เดียว มีเจ้าหน้าที่ท่าเรือและศุลกากรอยู่ประจำ สำหรับการประสานงานร่วมระหว่างท่าเรือและศุลกากรเป็นไปด้วยดี แต่การประชุมยังมีไม่มาก

สำหรับปัญหาการดำเนินงาน พบในเรื่องขนาดพื้นที่ท่าเรือมีพื้นที่ไม่ใหญ่มาก ความสามารถในการรองรับสินค้าจึงค่อนข้างจำกัด และในอนาคตท่าเรือได้มุ่งเน้นทำหน้าที่เป็นผู้ให้บริการขนส่งสินค้าครบวงจร (Logistic Service Provider) รวมถึงกำหนดให้มีพื้นที่ปลอดภาษี (Free Zone) เพิ่มขึ้น

3) ท่าเรือทีพีที (สาขาท่าพระประแดง)

ท่าเรือทีพีทีตั้งอยู่บริเวณอำเภอบางพลี จังหวัดสมุทรปราการ มีขนาดพื้นที่ 80,000 ตร.ม. บริหารจัดการโดยบริษัท ไทยพรอสเพอริตี เทอร์มินอล จำกัด ซึ่งเกิดจากการร่วมทุนระหว่างบริษัท ปณณมิตรโฮลดิ้ง จำกัด และ บริษัท คำสากลซิเมนต์ไทย จำกัด อยู่ภายใต้ความดูแลของด่านศุลกากรสำโรงใต้ ในการปฏิบัติงาน ท่าเรือได้เปิดให้บริการ 24 ชั่วโมง รองรับสินค้าประเภทตู้สินค้า และภายใน

ท่าเรือได้อำนวยความสะดวกโดยจัดให้มี One Stop Service สำหรับบริการผู้ขนส่งสินค้า และมีเจ้าหน้าที่ประจำที่ทำเรือโดยรวมมีจำนวนมากกว่า 60 คน ประกอบด้วยเจ้าหน้าที่จากหลายฝ่าย เช่น เจ้าหน้าที่วิเคราะห์สินค้า ฝ่ายประเมินสินค้า นายตรวจ เป็นต้น นอกจากนี้ ท่าเรือที่ฟิฟตี้ถือเป็นท่าเรือเอกชนแห่งเดียวที่ทางสำนักงานอาหารและยา (Food and Drug Administration: FDA) ได้ส่งเจ้าหน้าที่มาประจำที่ทำเรือ ทั้งนี้ สำหรับด้านการประสานงานระหว่างท่าเรือและศุลกากรยังมีไม่บ่อย รวมถึงข้อมูลยังไม่สามารถเชื่อมโยงถึงกันได้

สำหรับปัญหาการดำเนินงาน พบในเรื่องการขาดเครื่องเอ็กซ์เรย์ตู้สินค้าภายในท่า และเนื่องจากวัตถุประสงค์แรกเริ่มต้องการสร้างท่าเรือเพื่อรองรับสินค้าเกษตรและปูนซีเมนต์ เครื่องมือภายในท่าเรือจึงยังขาดการปรับปรุงให้ทันสมัย รวมถึงสภาพแวดล้อมพื้นที่รอบท่าเรือเป็นพื้นที่แหล่งชุมชน ซึ่งเป็นข้อจำกัดสำหรับการพัฒนาขยายพื้นที่ของท่าเรือ ทั้งนี้ สำหรับแนวทางพัฒนาท่าเรือในช่วงที่ผ่านมา ท่าเรือได้เช่าท่าเทียบเรือเพิ่มเติมอีกหนึ่งแห่งเพื่อขยายขีดความสามารถในการให้บริการ รวมถึงได้เพิ่มประสิทธิภาพในการดำเนินงานโดยติดตั้งกล้อง CCTV 36 ตัว และ MCR 2 ตัว ครอบคลุมทั้งสองท่าเรือ เพื่อให้สามารถติดตามสถานะการปฏิบัติงานได้ทันตามความต้องการ และเพิ่มความปลอดภัยแก่สินค้าภายในท่า

4) ท่าเรือยูนิไทย

ท่าเรือยูนิไทย ตั้งอยู่ในเขตพื้นที่อุตสาหกรรม จังหวัดสมุทรปราการ บริหารและดำเนินงานโดยบริษัท ยูนิเทคไทยชิปปิง จำกัด อยู่ในเครือของบริษัท IMC Group ส่วนงานด้านศุลกากรอยู่ภายใต้ความดูแลของด่านศุลกากรสมุทรปราการ ให้บริการรองรับสินค้าประเภทตู้สินค้า สำหรับการปฏิบัติงาน ท่าเรือได้เปิดให้บริการตลอด 24 ชั่วโมง โดยถนนเส้นทางเข้าสู่ท่าเรือมีข้อบังคับเรื่องกำหนดเวลาห้ามรถบรรทุกวิ่งผ่านในช่วงเช้า 06:00-09:00 น. และในช่วงเย็นเวลา 16:00-19:00 น. สำหรับกระบวนการขนส่งสินค้า ท่าเรือสามารถรับเรือสินค้าเข้าเทียบท่าได้ครั้งละ 1 ลำ เนื่องจากถูกจำกัดด้วยเรื่องความยาวหน้าท่า โดยมีค่า Productivity ในการยกตู้สินค้าอยู่ที่ 26-28 ต่อครั้งต่อเครนสำหรับเรือ 1 ลำที่เข้าเทียบท่า และท่าเรือได้ใช้ระบบซอฟต์แวร์ Port Management System (PMS) ทั้งนี้ ท่าเรือไม่มีการกำหนด Closing time แก่ผู้ประกอบการ ซึ่งในกรณีส่งออกสินค้า หากผู้ประกอบการมีเอกสารครบถ้วนแล้วสามารถดำเนินการโดยใช้เวลาเฉลี่ยไม่เกิน 30 นาที ส่วนกรณีนำเข้านั้น ผู้ขนส่งสินค้าสามารถนำสินค้าออกจากท่าเรือได้โดยใช้ระยะเวลา 1 วัน นอกจากนี้ ในการดำเนินงานทางท่าเรือได้ส่งเสริมด้านความปลอดภัย โดยภายในท่าเรือมีเจ้าหน้าที่คอยดูแลรักษาความปลอดภัยตลอด 24 ชั่วโมง และได้ติดตั้งระบบ CCTV รวม 23 จุด บันทึกเทปเก็บไว้เป็นระยะเวลา 1 เดือน รวมถึงการปฏิบัติงานด้านความปลอดภัยเป็นไปตาม ISPS Code ว่าด้วยเรื่องมาตรฐานของระบบบริหารคุณภาพ และสำหรับการประสานระหว่างท่าเรือและศุลกากรยังมีไม่มาก และยังไม่สามารถเชื่อมโยงข้อมูลถึงกันได้

สำหรับปัญหาการดำเนินงาน พบในเรื่องความแออัดบริเวณลานจัดเก็บสินค้า และการขาดเครื่องเอ็กซ์เรย์ตู้สินค้าส่งผลให้การปฏิบัติงานยังพบความล่าช้าอยู่ ทั้งนี้ ในช่วงที่ผ่านมาทางท่าเรือได้

พัฒนาประสิทธิภาพการดำเนินงานของท่าเรือ โดยเพิ่มจำนวนเครนขนย้ายตู้สินค้า และเช่าพื้นที่เพิ่มเติม
อีก 8 ไร่ ใช้สำหรับเป็นลานจัดเก็บตู้เปล่า

5) ท่าเรือแหลมฉบัง

ท่าเรือแหลมฉบัง บริหารดูแลภาพรวมโดยหน่วยงานการท่าเรือแห่งประเทศไทย และมีเอกชน
เป็นผู้รับสัมปทานท่าเทียบเรือ สำหรับงานด้านศุลกากรอยู่ภายใต้ความดูแลของสำนักงานศุลกากรท่าเรือ
แหลมฉบัง รองรับสินค้าประเภท สินค้าตู้ สินค้าทั่วไป และสินค้าเทกอง สำหรับการปฏิบัติงานภายใน
ท่าเรือประกอบด้วย Main Gate เพียงแห่งเดียว มีเจ้าหน้าที่ท่าเรือและศุลกากรอยู่ประจำ Gate ทางท่าเรือ
ได้กำหนดระยะเวลา Free Time 3 วัน รวมถึงกำหนดเวลา Closing Time สำหรับตู้สินค้าทั่วไปไม่น้อย
กว่า 24 ชั่วโมง และสำหรับตู้สินค้าเย็นไม่น้อยกว่า 1 ชั่วโมง ทั้งนี้ สำหรับการประสานงานระหว่าง
ท่าเรือและศุลกากรยังมีไม่มาก โดยภาพรวมจะทำหน้าที่เป็นคนกลางในการประสานงานระหว่าง
ผู้ประกอบการท่าเรือและเจ้าหน้าที่ศุลกากร

สำหรับปัญหาการดำเนินงาน พบในเรื่องความแตกต่างของสัญญาสัมปทานท่าเทียบเรือแต่ละ
แห่ง ส่งผลให้ความสามารถในการแข่งขันไม่เท่ากัน จึงเกิดความแออัดในบางท่าเทียบเรือ และบางท่ายังมี
ผู้ใช้บริการไม่มาก รวมถึงพบปัญหาเรื่องความแออัดบริเวณทางเข้าท่าเรือ ทั้งนี้ ท่าเรือแหลมฉบังได้มี
แนวทางพัฒนาโครงการขยายแอ่งจอดเรือขั้นที่ 3 พัฒนาท่าเทียบเรือชายฝั่ง และระบบราง

6) ท่าเรือศรีราชาฮาร์เบอร์

ท่าเรือศรีราชาฮาร์เบอร์บริหารจัดการท่าโดยบริษัท ศรีราชาฮาร์เบอร์ จำกัด (มหาชน) และอยู่
ภายใต้ความดูแลของศุลกากรย่อย ซึ่งขึ้นกับสำนักงานศุลกากรท่าเรือแหลมฉบัง รองรับสินค้าทั่วไป สินค้า
เทกอง และตู้สินค้า สำหรับการปฏิบัติงาน ท่าเรือได้เปิดให้บริการตลอด 24 ชั่วโมง โดยกำหนดระยะเวลา
Free time เป็นเวลา 3 วัน และไม่มีกำหนด Closing time และช่วงถนนก่อนเข้าสู่ท่าเรือเป็นเส้นทาง
ของเทศบาลและได้มีการกำหนดห้ามรถบรรทุกวิ่งผ่านในช่วงสิบโมงเช้าถึงสี่ทุ่ม สำหรับด้านการ
ประสานงานร่วมระหว่างท่าเรือและศุลกากรเป็นไปด้วยดี และท่าเรือจัดหาสิ่งอำนวยความสะดวกให้ตามที่
ศุลกากรแจ้ง

สำหรับปัญหาการดำเนินงาน พบในเรื่องการขาดเครื่องเอ็กซ์เรย์ตู้สินค้า และจากการขยายตัว
ของชุมชนอย่างต่อเนื่อง ก่อให้เกิดปัญหาด้านสภาพจราจรและสิ่งแวดล้อม ซึ่งส่งผลให้ทางท่าเรือต้อง
จัดสรรงบประมาณเพื่อจัดการลดปัญหาที่จะเกิดขึ้น ทั้งนี้ ในช่วงที่ผ่านมา ทางท่าเรือได้ขยายพื้นที่หน้าท่า
และพื้นที่คลังสินค้าเพิ่มเติม เพื่อเพิ่มความสามารถในการรองรับสินค้า รวมถึงส่งเสริมการพัฒนาท่าเรือ
ควบคู่กับการรักษาสิ่งแวดล้อม

7) ท่าเรือเคอรี่ สยามซีพอร์ต

ท่าเรือเคอรี่ สยามซีพอร์ต บริหารจัดการโดยบริษัท เคอรี่ สยามซีพอร์ต จำกัด ซึ่งเป็นส่วน
หนึ่งของเคอรี่กรุ๊ป โดยในกลุ่มประกอบด้วย Kerry Logistic, Kerry Express, Kerry Freight และ Kerry
Siam Seaport โดยบริษัทหลักอยู่ที่ประเทศฮ่องกง รองรับสินค้าเทกอง และสินค้าตู้ สำหรับการปฏิบัติงาน

ท่าเรือได้เปิดให้บริการตลอด 24 ชั่วโมง โดยภายในท่าเรือมีเฉพาะ Sub Gate เท่านั้น ทำหน้าที่เก็บค่า
ภาระตางค์ ภาระผ่านท่า รวมถึงการตรวจสอบพัสดุ ตรวจรับของ และท่าเรือได้กำหนดเวลา Closing Time
24 ชั่วโมง ส่วนระบบซอฟต์แวร์ภายในท่าเรือได้ใช้ระบบ NAVIS ทั้งนี้ สำหรับด้านการประสานงาน
ระหว่างท่าเรือและศุลกากรเป็นไปด้วยดี แต่การประชุมร่วมกันยังมีไม่มาก

สำหรับปัญหาการดำเนินงาน พบในเรื่องการขาดเครื่องเอ็กซ์เรย์ภายในท่าเรือ ทั้งนี้ ในช่วงที่
ผ่านมา ทางท่าเรือได้เพิ่มความสามารถในการรองรับสินค้าโดยขยายพื้นที่ท่าเรือ และได้จ้างที่ปรึกษา
เพื่อวางแผนจัดระบบจราจรภายในท่าเรือเพื่อให้สามารถใช้พื้นที่ดำเนินกิจกรรมขนส่งสินค้าได้เกิด
ประสิทธิภาพสูงสุด

8) ท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด

ท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด มีตำแหน่งตั้งอยู่พื้นที่เลขที่ 1 ถนนไอ-หนึ่ง ตำบลมาบตาพุด
อำเภอเมือง จังหวัดระยอง ห่างจากกรุงเทพมหานครประมาณ 220 กิโลเมตร ซึ่งในด้านการบริหารจัดการท่าเรือ มี
การนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย (กนอ.) เป็นเจ้าของท่าเรือ และมีสำนักงานท่าเรืออุตสาหกรรมมา
บตาพุดเป็นผู้บริหารและจัดการท่าเรือ ซึ่งต่อมาการนิคมฯได้จ้างให้บริษัท โกลบอล พอร์ต แมนเนจเม้นท์
จำกัด เป็นผู้ดำเนินงานในท่าเรือมาบตาพุด ส่วนงานด้านศุลกากรจะอยู่ภายใต้ความดูแลของด่านศุลกากร
มาบตาพุด และสำหรับการบริหารท่าเรือฯ ได้แบ่งประเภทของท่าเทียบเรือตามลักษณะการลงทุน โดย
แบ่งเป็น 2 ประเภท ได้แก่ ท่าเทียบเรือสาธารณะ และท่าเรือเฉพาะกิจ รองรับสินค้าเหลว สินค้าตู้ และ
สินค้าทั่วไป โดยสินค้าที่ผ่านท่าเรือเกือบทั้งหมดเป็นสินค้าพวกน้ำมันและปิโตรเคมี สำหรับด้านการ
ประสานงานระหว่างท่าเรือและศุลกากรมีติดขัดบ้างเล็กน้อย และยังไม่สามารถเชื่อมข้อมูลถึงกันได้ ส่วน
แนวทางพัฒนาของท่าเรืออยู่ระหว่างดำเนินการระบบ RFID

9) ท่าเรื่อน้ำลึกสงขลา

ท่าเรื่อน้ำลึกสงขลา ตั้งอยู่บริเวณหมู่ที่ 7 ถนนสงขลา-ระโนด ตำบลหัวเขา อำเภอสิงหนคร
จังหวัดสงขลา อยู่ในความควบคุมดูแลของกรมธนารักษ์ โดยมีบริษัทเจ้าพระยาท่าเรือสากล จำกัด (C.T.
International Line Company., Ltd.: CTIC) เป็นผู้รับสัมปทานท่าเรือ โดยรูปแบบเงื่อนไขสัญญา คือ
สัญญาแรกมีอายุ 10 ปี และหลังจากนั้นจะต้องทำการต่อสัญญาทุกๆ 5 ปีและสำหรับงานด้านศุลกากร ได้
อยู่ภายใต้ความดูแลของด่านศุลกากรสงขลา สำหรับการปฏิบัติงานรองรับสินค้าทั่วไป และสินค้าตู้ โดยทาง
ท่าเรือได้กำหนดระยะเวลา Closing Time อยู่ที่ 3 ชั่วโมง สำหรับการประสานงานระหว่างท่าเรือและ
ศุลกากรเป็นไปด้วยดี แต่ยังไม่สามารถเชื่อมข้อมูลถึงกันได้

สำหรับปัญหาการดำเนินงาน พบในประเด็นสัญญาสัมปทานมีระยะเวลาที่ค่อนข้างสั้น ส่งผลให้
การลงทุนพัฒนาเครื่องมือต่างๆภายในท่าเรือมีความเสี่ยงจึงไม่สามารถพัฒนาได้มากนัก และการ
ออกแบบพื้นที่ภายในท่าเรือยังขาดความทันสมัยไม่เอื้อต่อการติดตั้งเครื่องมือประสิทธิภาพสูง รวมถึง
ประสบปัญหาการขาดแคลนบริเวณหน้าท่า ความลึกของน้ำน้อย แหล่งอุตสาหกรรมและสินค้าของภาคใต้มี
ไม่มาก รวมถึงพบปัญหาด้านมลพิษและสิ่งแวดล้อม ทั้งนี้ ท่าเรือได้มีแผนพัฒนาโดยมีนโยบายติดตั้ง
เครนเพิ่มเติม 3 ตำแหน่ง ซึ่งปัจจุบันอยู่ระหว่างการศึกษาค่า EIA

4. ข้อคิดเห็นจากการสัมภาษณ์เชิงลึก / แจกแบบสอบถามแก่ผู้ใช้บริการทำเรือ

1) สายเรือ

ปัญหาการดำเนินงาน

- การเชื่อมโยงข้อมูลระบบ National Single Window กับหน่วยงานอื่นๆยังไม่สมบูรณ์
- การทำเรื่องมีบทบาทยังไม่ชัดเจนเท่าที่ควร
- สำหรับท่าเรือกรุงเทพพบปัญหาความแออัดภายในท่าเรือ จากระบบ First come first serve ส่งผลให้หน้าท่ามีความแออัด รวมถึงประเด็นด้านบุคลากร
- สำหรับท่าเรือแหลมฉบังพบปัญหาประเด็นการคิดอัตราค่าภาระยังขึ้นกับสัญญาสัมปทาน รวมถึงกลุ่มผู้ใช้บริการหนาแน่นเป็นบางท่าเทียบเรือ
- การขาดแคลนเจ้าหน้าที่นำร่อง ก่อให้เกิดต้นทุนด้านเวลาในการรอคอยเจ้าหน้าที่
- สภาพเส้นทางก่อนเข้าท่าเรือขาดการปรับปรุงดูแล

ข้อเสนอแนะ

- ควรมีความยืดหยุ่น และลดความซับซ้อนในการดำเนินงานของระบบราชการ
- ควรปรับปรุงระบบการคิดอัตราค่าภาระให้มีความทันสมัย ใช้ระบบสากล
- ควรมีนโยบายหรือแผนแม่บทการพัฒนาท่าเรือที่ชัดเจนและเป็นไปทิศทางเดียวกัน
- ควรจัดให้มีการประชุมร่วมกันระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง รวมถึงส่งเสริมความรู้ธุรกิจพาณิชย์นาวีแก่ผู้ที่เกี่ยวข้อง เพื่อศึกษาหาแนวทางลดต้นทุนการขนส่งให้ดียิ่งขึ้น

2) ผู้ประกอบการนำเข้า – ส่งออก

ปัญหาการดำเนินงาน

- สินค้าส่วนใหญ่มาถึงท่าเรือก่อนเวลาเรือเข้าประมาณ 3-4 ชม. ส่งผลให้ท่าเรือเกิดความแออัดบางช่วงเวลา
- การถูกเรียกเก็บค่าใช้จ่ายในการตรวจสอบตู้สินค้าย้อนหลังจากศุลกากร ซึ่งไม่สามารถตรวจสอบได้ชัดเจนในบางกรณี
- การเชื่อมโยงระบบ NSW ของศุลกากร ยังไม่สามารถบูรณาการรวมกับหน่วยงานอื่นๆ
- การตีความกฎระเบียบยังขึ้นกับความรู้ ความเข้าใจของเจ้าหน้าที่
- เนื่องจากเจ้าหน้าที่ทำงานตามเวลาราชการ การยื่นเอกสารของสินค้าแต่ละประเภทจึงต้องใช้เวลา

ข้อเสนอแนะ

- ควรส่งเสริมให้ความรู้ด้านการขนส่งสินค้าแก่ผู้ประกอบการรายใหม่ เนื่องด้วยการนำเข้าสินค้า มีเอกสารที่เกี่ยวข้องหลายอย่าง
- ควรเร่งพัฒนาระบบ ASEAN Single Window การเชื่อมโยงข้อมูลระหว่างหน่วยงานและสนับสนุนกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องกับท่าเรือชายฝั่งเพิ่มมากขึ้น

- จัดทำ Bench mark จากการเข้าสู่ AEC ของประเทศต่างๆ เพื่อหาแนวทางพัฒนาท่าเรือไทย

3) บริษัทผู้บริหารจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ

ปัญหาการดำเนินงาน

- การตีความกฎระเบียบการปฏิบัติงาน และความเข้มงวดของเจ้าหน้าที่ที่มีความแตกต่างกัน
- เจ้าหน้าที่ภายในท่าเรือขาดความรู้ด้านเทคโนโลยีการปฏิบัติงาน
- สำหรับท่าเรือแหลมฉบังพบปัญหาท่าเทียบเรือบางท่ามีความแออัด ส่วนบางท่าขาดผู้ให้บริการ
- สำหรับท่าเรือกรุงเทพพบปัญหาสภาพจราจรแออัด และระบบ First come first serve ส่งผลให้เรือสินค้าต้องจอดรอหน้าท่า
- การเชื่อมโยงระบบ NSW ของศุลกากร ยังไม่สามารถบูรณาการรวมกับหน่วยงานอื่นๆ

ข้อเสนอแนะ

- ควรส่งเสริมความรู้ความเข้าใจด้านเทคโนโลยีแก่เจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติงานในท่าเรือ
- ควรมีนโยบายการพัฒนาท่าเรือที่ชัดเจน และสนับสนุนการดำเนินงานอย่างต่อเนื่อง
- ควรพัฒนาการเชื่อมโยงข้อมูลระหว่างหน่วยงาน และพัฒนาด้านโครงสร้างพื้นฐานการเชื่อมต่อระบบขนส่งอื่นไปยังท่าเรือ
- ควรจัดทำ Bench mark ของประเทศที่มีประสิทธิภาพการดำเนินงาน เพื่อหาแนวทางพัฒนาท่าเรือไทย

5. ข้อมูลการสำรวจท่าเรือสิงคโปร์

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

ทาง PSA ได้บริหารจัดการท่าเทียบเรือตู้สินค้าจำนวนรวม 5 ท่า ประกอบด้วย Brani, Keppel, Tanjong Pagar, Pasir Panjang 1 และ Pasir Panjang 2 ซึ่งประกอบด้วยท่าเทียบเรือยอยจำนวนรวม 54 ท่า มีความสามารถในการยกขนตู้สินค้า 35 ล้านที่อยู นอกจากนี้ PSA ได้บริหารท่าเทียบเรืออเนกประสงค์ ประกอบด้วย 1) ท่าเทียบเรือบางท่าใน Pasir Panjang กล่าวคือ Pasir Panjang Automobile terminal (PPAT) เป็นท่าเรือเฉพาะกิจสำหรับยานยนต์ และเป็นศูนย์กลางการขนส่งยานยนต์เปลี่ยนถ่ายเรือ (Transshipment Hub) 2) ท่าเทียบเรือ Sembawang เป็นท่าเรืออเนกประสงค์ รองรับสินค้าเทกอง และสินค้าที่มีลักษณะเฉพาะ

สำหรับปัญหาการดำเนินงาน สามารถสรุปได้ดังนี้

- สายเรือส่วนใหญ่มาไม่ตรงเวลา เนื่องจากปัญหาสภาพอากาศและทะเล
- การเป็นศูนย์กลางการเปลี่ยนถ่ายตู้สินค้ามีความเสี่ยงเรื่องสินค้าอันตรายสูงกว่าท่าเรือขนส่งสินค้าทั่วไป
- การพัฒนาด้านการเชื่อมโยงระบบขนส่งรูปแบบอื่นสู่ท่าเรือยังขึ้นกับภาครัฐ
- ผู้ประกอบการเสียค่า Demurrage Charges เนื่องจากเตรียมเอกสารไม่ทันเวลาที่กำหนด

สำหรับปัจจัยความสำเร็จของท่าเรือสิงคโปร์ สามารถสรุปได้ดังนี้

- โครงสร้างการบริหารจัดการท่าเรือเป็นโครงสร้างที่มีระบบการบริหารจัดการที่คล่องตัว
- ข้อได้เปรียบด้านทำเลที่ตั้งทางภูมิศาสตร์ของประเทศสิงคโปร์
- ระบบศุลกากรมีการดำเนินงานคล่องตัว
- เป็นท่าเรือแห่งเดียวในโลกที่มีระบบซอฟต์แวร์ที่พัฒนาขึ้นเอง สำหรับงานเปลี่ยนถ่ายตู้สินค้า
- ความโปร่งใสในการดำเนินงานขององค์กรบริหารจัดการ
- ศักยภาพในการขนส่งเชื่อมโยงระหว่างท่าเทียบเรือ
- เข้าใจถึงความต้องการของลูกค้าผู้ใช้บริการท่าเรือ

สำหรับข้อคิดเห็นต่อประเทศไทย ได้มองว่า จากประโยชน์ที่ไทยได้รับจากการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน ควรหันมาพิจารณาส่งเสริมงานขนส่งสินค้าข้ามแดนและผ่านแดนผ่านท่าเรือแหลมฉบัง จากข้อได้เปรียบด้านตำแหน่งภูมิศาสตร์ของท่าเรือซึ่งเชื่อมต่อกับระบบขนส่งทางน้ำของอาเซียน จะเป็นส่วนสำคัญที่ช่วยเพิ่มปริมาณการขนส่งสินค้าของประเทศได้เป็นอย่างดี

6. บทสรุปและข้อเสนอแนะ

จากการเก็บข้อมูลภาคสนามที่ทำเรือขนส่งสินค้าระหว่างประเทศของไทย การสัมภาษณ์เชิงลึก / แจกแบบสอบถามผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย การสำรวจท่าเรือต้นแบบ และการจัดประชุมระดมความคิดเห็นผู้มีส่วนเกี่ยวข้อง สามารถสรุปผลและข้อเสนอแนะ มีรายละเอียดดังนี้

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
- ควรพัฒนากระบวนการเชื่อมต่อการให้บริการไปพร้อมกับแผนพัฒนาท่าเรือ และปรับกระบวนการเชื่อมต่อการให้สนับสนุนท่าเรือในการเป็นประตูการค้าของประชาคมอาเซียน 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
- ควรส่งเสริมการให้ความรู้ด้านธุรกิจพาณิชย์นาวีแก่ผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้อง เพื่อเป็นส่วนสำคัญในการศึกษาและพัฒนาระบบโลจิสติกส์
- ในการรองรับประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน ท่าเรือไทยควรส่งเสริมการพัฒนาพื้นที่จุดเปลี่ยนถ่ายสินค้าบริเวณชายแดนต่างๆ เนื่องจากในการทำกิจกรรมขนส่งสินค้ามีความจำเป็นต้องมีจุดเปลี่ยนถ่าย และจุดพักสินค้า ซึ่งปัจจุบันไทยยังขาดความพร้อมของปัจจัยดังกล่าว
- ควรพัฒนาตัวชี้วัดประสิทธิภาพการดำเนินงานของท่าเรือ เพื่อใช้ในการตรวจสอบขั้นตอนการปฏิบัติงานที่เป็นสาเหตุความล่าช้า นำไปสู่การแก้ไขที่ตรงส่วน

2. การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของท่าเรือขนส่งสินค้าระหว่างประเทศของไทย

ท่าเรือกรุงเทพ

- สำหรับระบบการรับเรือสินค้าเข้าเทียบท่า การเปลี่ยนมาใช้ระบบกำหนดตารางเรือเข้าที่แน่นอน (Fixed Window) แทนระบบ First Come First Serve จะช่วยลดปัญหาความแออัดบริเวณพื้นที่หน้าท่า เนื่องจากผู้ขนส่งสินค้าสามารถวางแผนกำหนดเวลาและปริมาณเรือสินค้าเข้า – ออกท่าเรือได้ รวมถึง ลดความเสี่ยงการเกิดความผิดพลาดในการขนส่งสินค้าแก่ผู้ให้บริการขนส่งสินค้า
- ควรส่งเสริมให้ความรู้ด้านเทคโนโลยีแก่บุคลากรผู้ปฏิบัติงานมานาน เพื่อให้การดำเนินงานเป็นไปด้วยความรวดเร็ว รวมถึง สนับสนุนเทคโนโลยีที่ช่วยลดการพบเจอระหว่างผู้ใช้บริการและบุคลากร เพื่อลดช่องทางที่จะก่อให้เกิดการทุจริต
- ควรปรับแก้กระบวนการคิดอัตราค่าภาระเรือค้าชายฝั่ง โดยพิจารณาแยกกิจกรรมเรือค้าชายฝั่งโดยเฉพาะ เพื่อส่งเสริมให้ผู้ประกอบการหันมาใช้บริการเรือค้าชายฝั่งมากยิ่งขึ้น ซึ่งจะเป็นส่วนสำคัญที่ช่วยลดปัญหาการจราจรติดขัดได้เป็นอย่างดี

- ควรจัดทำตัวชี้วัด (KPI) และ Benchmark กับท่าเรือเอกชน เพื่อให้ทราบถึงสิ่งที่ควรพัฒนาเพิ่มเติม รวมถึงควรพัฒนาการเชื่อมโยงข้อมูลระหว่างผู้ใช้บริการให้เทียบเท่าท่าเรือแหลมฉบัง

ท่าเรือแหลมฉบัง

- เนื่องจากปัจจุบันพบปัญหาผู้ประกอบการส่วนใหญ่เลือกใช้บริการเฉพาะท่าเทียบเรือบางท่า เนื่องจากสัญญาสัมปทานท่าเทียบเรือแต่ละแห่งมีความแตกต่างกัน ความสามารถทางการแข่งขันด้านราคาของแต่ละท่าจึงไม่เท่ากัน 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 เพื่อให้สามารถดำเนินการพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกภายในท่าเรือได้ตรงตามการใช้งาน
- ควรส่งเสริมการเชื่อมต่อการขนส่งระหว่างท่าเรือมาบตาพุดและท่าเรือแหลมฉบัง โดยส่งเสริมการขนส่งระบบราง เพื่อกระจายปริมาณตู้สินค้าที่แออัดในบริเวณท่าเรือแหลมฉบัง

ท่าเรื่อน้ำลึกสงขลา

- ปัจจุบันท่าเรือประสบปัญหาการขาดแคลนเครื่องมือยกขนสินค้า เนื่องจากสัญญาสัมปทานท่าเรือมีอายุสั้นเพียง 5 ปี จึงมีความเสี่ยงสูงหากท่าเรือคิดจะลงทุนพัฒนาเครื่องมือภายในท่าเรือ ดังนั้นจึงควรปรับแก้สัญญาสัมปทานท่าเรือ โดยยืดอายุสัญญาสัมปทานให้นานขึ้น
- ควรส่งเสริมการขุดร่องน้ำให้มีความลึกมากเพียงพอสำหรับรองรับเรือสินค้าขนาดใหญ่ เนื่องจากปัจจุบันประสบปัญหาร่องน้ำลึกไม่เพียงพอ เรือใหญ่ไม่สามารถเข้าเทียบท่าได้ จึงส่งผลให้ต้นทุนผู้ประกอบการมีมูลค่าสูง
- ควรปรับปรุงและพัฒนาการออกแบบพื้นที่ภายในเขตท่าเรือให้มีความทันสมัย และเอื้อต่อการปฏิบัติงานขนส่งสินค้า

- จัดกิจกรรมประชาสัมพันธ์ หรือให้สิทธิพิเศษแก่สายเรือในระยะแรกเริ่ม เพื่อดึงดูดสายเรือให้เข้ามาใช้บริการท่าเรือน้ำลึกสงขลามากขึ้น เนื่องจากปัจจุบันพบอุปสรรคเรื่องสายเรือมีค่อนข้างน้อย ส่งผลให้ผู้ประกอบการหันไปเลือกใช้บริการท่าเรือปีนังมากกว่า
- สำหรับการพัฒนាយายพื้นที่ท่าเรือ ควรให้ความสำคัญกับการรักษาสิ่งแวดล้อมควบคู่กับการพัฒนาท่าเรือ 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 สิ่งแวดล้อม เป็นต้น
- ควรพยายามใช้ท่าเรือที่มีอยู่ให้เกิดประโยชน์สูงสุด หากต้องการพิจารณาก่อสร้างท่าเรือใหม่ ควรคำนึงถึงอุปสงค์ของตลาดเป็นปัจจัยหลักในการตัดสินใจลงทุนก่อสร้างท่าเรือใหม่
- ควรจัดตั้งพระราชบัญญัติสำหรับผู้ให้บริการโลจิสติกส์ ในการอำนวยความสะดวกและปรับแก้กฎหมายที่เป็นอุปสรรคต่อการปฏิบัติงาน มีมาตรการส่งเสริม BOI เพื่อส่งเสริมและสนับสนุนงานของผู้

ให้บริการงานโลจิสติกส์ ซึ่งจะส่งผลให้มีปริมาณสินค้าผ่านท่าและเกิดธุรกรรมมากยิ่งขึ้น ซึ่งเป็นส่วนสำคัญในการพัฒนาท่าเรือไปสู่การเป็นประตูทางการค้า

- ในด้านการเชื่อมโยงข้อมูลระบบของศุลกากร สำหรับหน่วยงานภาคเอกชนควรให้การสนับสนุน และให้ความร่วมมือในการใช้ระบบร่วมกัน เพื่อให้ข้อมูลจากทุกภาคส่วนสามารถเชื่อมโยงถึงกัน และก่อให้เกิดความรวดเร็วในการดำเนินงาน

กิตติกรรมประกาศ

งานวิจัยนี้สำเร็จได้ด้วยทุนสนับสนุนจากสำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัย และสำนักคณะกรรมการวิจัยแห่งชาติ ในชุดโครงการวิจัย การบริหารจัดการโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งและโลจิสติกส์ ภายใต้บริบทประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน สัญญาเลขที่ RDG5550042 ผู้วิจัยต้องขอขอบคุณคณะกรรมการพิจารณาทุน คณะกรรมการพิจารณาและประเมินคุณภาพผลงานวิจัยที่เป็นผู้สนับสนุนสำคัญให้งานวิจัยนี้สำเร็จ

ขอขอบคุณรศ.ดร. ดวงพรรณ กริชชาญชัย ศฤงคารินทร์ และทีมงานที่ช่วยอำนวยความสะดวกในการประสานงานระหว่างทีมผู้วิจัยกับหน่วยงานจากสำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัย และ สำนักคณะกรรมการวิจัยแห่งชาติ และขอขอบคุณ ดร. ณรงค์ ป้อมหลักทอง หัวหน้าชุดโครงการการบริหารจัดการโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งและโลจิสติกส์ ภายใต้บริบทประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน ที่ช่วยเหลือในการประสานงานระหว่างชุดโครงการย่อย ตลอดจนให้คำแนะนำที่เป็นประโยชน์ต่อการทำงานวิจัยนี้

ผู้วิจัยขอขอบคุณหน่วยงานผู้บริหารท่าเรือขนส่งสินค้าระหว่างประเทศทั้ง 9 แห่ง ได้แก่ ท่าเรือกรุงเทพ ท่าเรือบีเอ็มที แปซิฟิก ท่าเรือทีพีที ท่าเรือยูนิไทย ท่าเรือแหลมฉบัง ท่าเรือศรีราชาฮาร์เบอร์ ท่าเรือเคอรี่ สยามซีพอร์ต ท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด ท่าเรือน้ำลึกสงขลา และเจ้าหน้าที่ศุลกากรประจำท่าเรือ และสำนักงานศุลกากร รวมถึงผู้วิจัยขอขอบคุณบริษัทสายเดินเรือ บริษัทผู้ประกอบการธุรกิจขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ และบริษัทผู้ประกอบการนำเข้า-ส่งออกสินค้าสำหรับการให้สัมภาษณ์ข้อมูลการดำเนินงาน และข้อคิดเห็นต่างๆ

ผู้วิจัยขอขอบคุณหน่วยงานผู้บริหารท่าเรือ ผู้ประกอบการนำเข้า-ส่งออก และสายเรือ ณ ประเทศสิงคโปร์ สำหรับความกรุณาให้เข้าสัมภาษณ์การปฏิบัติงานต่างๆ และข้อคิดเห็นในด้านต่างๆ รวมถึงขอขอบคุณหน่วยงานผู้ที่เกี่ยวข้องที่เข้าร่วมงานสัมมนาระดมความคิดเห็น สำหรับข้อมูลข้อคิดเห็นที่เป็นส่วนสำคัญสำหรับจัดทำแผนการพัฒนา

คณะผู้วิจัย

ธันวาคม 2556

สารบัญ

หน้า

บทคัดย่อภาษาไทย	
บทคัดย่อภาษาอังกฤษ	
บทคัดย่อสำหรับผู้บริหาร (EXECUTIVE SUMMARY)	i
กิตติกรรมประกาศ	xiv
สารบัญ	xv
สารบัญภาพ	xviii
สารบัญตาราง	xxi
บทที่ 1 บทนำ	1-1
1.1 ที่มาและความสำคัญของปัญหา	1-1
1.2 วัตถุประสงค์ของการวิจัย	1-2
1.3 ขอบเขตของการวิจัย	1-2
1.4 ทฤษฎี สมมติฐาน และหรือกรอบแนวความคิดของการวิจัย	1-2
1.5 ประโยชน์ที่ได้รับจากการศึกษา	1-3
1.6 วิธีดำเนินการวิจัยและสถานที่ทำการทดลอง/เก็บข้อมูล	1-3
1.7 แผนการดำเนินงานวิจัย	1-4
1.8 นิยามศัพท์ที่เกี่ยวข้อง	1-5
บทที่ 2 ทบทวนวรรณกรรม	2-1
2.1 ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในกิจกรรมขนส่งสินค้าทางทะเล (Stakeholder)	2-1
2.2 ทำเรือขนส่งสินค้าระหว่างประเทศของประเทศไทย	2-7
2.3 กฎระเบียบบุคลากรที่เกี่ยวข้องกับท่าเรือในประเทศไทย	2-11
2.4 การพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกในท่าเรือในต่างประเทศ/กระบวนการจัดการสินค้า/ ระบบบุคลากรที่ทำเรือในต่างประเทศ	2-14
2.5 แผนงานของประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (ASEAN Economic Community) ต่อท่าเรือ	2-35
บทที่ 3 การสำรวจท่าเรือไทย	3-1
3.1 ท่าเรือกรุงเทพ (Bangkok Port: BKP)	3-1

สารบัญ (ต่อ)

	หน้า
3.2 ทำเรือบีเอ็มที แปซิฟิก (BMT Pacific Ltd.: BMTP)	3-7
3.3 ทำเรือทีพีที: สาขาท่าพระประแดง (Thai Prosperity Terminal Co.,Ltd.: TPT)	3-11
3.4 ทำเรือยูนิไทย (Unithai Container Terminal: UTCT)	3-16
3.5 ทำเรือแหลมฉบัง (Laemchabang Port: LCP)	3-22
3.6 ทำเรือศรีราชาฮาร์เบอร์ (Sriracha Harbour: SHB)	3-37
3.7 ทำเรือเคอรี่ สยามซีพอร์ต (Kerry Siam Seaport: KSSP)	3-41
3.8 ทำเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด (Maptaphut Port: MTP)	3-45
3.9 ทำเรือน้ำลึกสงขลา (Songkhla Port)	3-57
บทที่ 4 ข้อคิดเห็นผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย (Stakeholders)	4-1
4.1 สายการเงินเรือ	4-1
4.2 ผู้ประกอบการนำเข้า-ส่งออก	4-15
4.3 บริษัทบริหารจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ (Freight Forwarder)	4-25
4.4 กรมศุลกากร	4-34
4.5 บทวิเคราะห์ของผู้วิจัย	4-35
บทที่ 5 ความคิดเห็นของผู้บริหารจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศต่อท่าเรือไทย	5-1
5.1 แบบสอบถาม	5-1
5.2 ข้อมูลของกลุ่มตัวอย่าง	5-2
5.3 ความคิดเห็นเกี่ยวกับท่าเรือ (ในภาพรวม) และศุลกากรไทยในปัจจุบัน	5-6
5.4 ข้อเสนอแนะต่อการรองรับประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนสำหรับท่าเรือไทย	5-12
5.5 บทวิเคราะห์ของผู้วิจัย	5-13
บทที่ 6 ท่าเรือสิงคโปร์ (ท่าเรือต้นแบบ)	6-1
6.1 ข้อมูลทั่วไปท่าเรือสิงคโปร์	6-1
6.2 ศุลกากรท่าเรือสิงคโปร์	6-8
6.3 สรุปบทสัมภาษณ์ผู้ที่เกี่ยวข้องกับกิจกรรมขนส่งสินค้าที่ท่าเรือสิงคโปร์	6-9
6.4 บทวิเคราะห์ของผู้วิจัย	6-16

สารบัญ (ต่อ)

	หน้า
บทที่ 7 การประชุมกลุ่มย่อยระดมความคิดเห็นผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้อง	7-1
7.1 รายละเอียดงานประชุม	7-1
7.2 บทสรุปข้อคิดเห็นที่ได้จากงานประชุม	7-1
บทที่ 8 สรุปผลการศึกษาและข้อเสนอแนะ	8-1
8.1 สรุปผลการศึกษา	8-1
8.2 ข้อเสนอแนะเพื่อพัฒนาการอำนวยความสะดวกทางการค้าที่ทำเรือไทย	8-3
8.3 ข้อจำกัดในการศึกษา	8-7
8.4 แนวทางวิจัยขั้นต่อไป	8-7
เอกสารอ้างอิง	9-1
ภาคผนวก	
ก. รายชื่อผู้ให้ข้อมูลการสัมภาษณ์เชิงลึก	ก
ข. แบบสอบถามความคิดเห็นผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ	ข
ค. ตารางการเดินทางเก็บข้อมูลที่สิงคโปร์	ค
ง. การเผยแพร่ผลงานวิจัย	ง
จ. การสัมมนากลุ่มย่อย	จ

สารบัญภาพ

	หน้า
ภาพที่ 1-1 สถิติการค้าระหว่างประเทศไทย ช่วงปี พ.ศ.2535-2554	1-1
ภาพที่ 1-2 ปริมาณการขนส่งสินค้าเข้า(ขา)/ขาออก(ซ้าย) หน่วยพันตัน ในช่วงปี พ.ศ.2550-2554	1-1
ภาพที่ 2-1 การดำเนินการผ่านพิธีการศุลกากร	2-5
ภาพที่ 2-2 พิธีศุลกากรและกระบวนการออกของในระบบ TradeXchange®	2-17
ภาพที่ 2-3 โครงสร้างของ TradeXchange®	2-18
ภาพที่ 2-4 ระบบ Portnet®	2-20
ภาพที่ 2-5 ระบบ UNI-PASS	2-21
ภาพที่ 2-6 แผนผังการทำงานของระบบศุลกากรไร้เอกสารของเกาหลี	2-22
ภาพที่ 2-7 กระบวนการการค้าแบบไร้เอกสาร	2-23
ภาพที่ 2-8 เครือข่ายระบบ PORT MIS	2-25
ภาพที่ 2-9 แผนผังการแลกเปลี่ยนข้อมูลระหว่างหน่วยงานก่อนใช้ระบบ DNNT	2-28
ภาพที่ 2-10 แผนผังการแลกเปลี่ยนข้อมูลโดยผ่านระบบ DTTN	2-29
ภาพที่ 2-11 แผนผังของ Dubai Trade	2-34
ภาพที่ 3-1 บริเวณภายในท่าเรือกรุงเทพ	3-2
ภาพที่ 3-2 แผนผังภายในท่าเรือกรุงเทพ	3-2
ภาพที่ 3-3 บริเวณอาคารสำนักงาน (ซ้าย) และลานวางตู้สินค้า (ขวา) ท่าเรือบีเอ็มที แปซิฟิค	3-7
ภาพที่ 3-4 บริเวณ Gate ท่าเรือบีเอ็มที แปซิฟิค	3-8
ภาพที่ 3-5 บริเวณอาคารสำนักงานด่านศุลกากรพระสมุทรเจดีย์	3-10
ภาพที่ 3-6 บริเวณอาคารสำนักงานท่าเรือทีพีที (สาขาท่าพระประแดง)	3-12
ภาพที่ 3-7 ที่ทำการศุลกากรประจำท่าเรือ	3-12
ภาพที่ 3-8 บริเวณโรงพักสินค้าท่าเรือทีพีที	3-12
ภาพที่ 3-9 บริเวณอาคารสำนักงานท่าเรือยูนิไทย	3-17
ภาพที่ 3-10 บริเวณลานจัดเก็บสินค้า (ซ้าย) และคลังสินค้า CFS (ขวา) ภายในท่าเรือ	3-17
ภาพที่ 3-11 บริเวณ Gate ภายในท่าเรือ	3-17
ภาพที่ 3-12 ตำแหน่งที่ตั้งท่าเรือแหลมฉบัง จากภาพถ่ายทางอากาศ	3-22
ภาพที่ 3-13 ลักษณะแอ่งจอดเรือของท่าเรือแหลมฉบัง	3-23
ภาพที่ 3-14 อาคารสำนักงานและพื้นที่ภายในท่าเทียบเรือ B4	3-31
ภาพที่ 3-15 บริเวณพื้นที่ท่าเทียบเรือ C3	3-32

สารบัญภาพ (ต่อ)

	หน้า
ภาพที่ 3-16 อาคารสำนักงานศุลกากรท่าเรือแหลมฉบัง	3-35
ภาพที่ 3-17 บริเวณทางเข้าท่าเรือศรีราชาฮาร์เบอร์	3-38
ภาพที่ 3-18 บริเวณท่าเทียบเรือของท่าเรือศรีราชาฮาร์เบอร์	3-38
ภาพที่ 3-19 พื้นที่จัดเก็บสินค้าท่าเรือศรีราชาฮาร์เบอร์	3-39
ภาพที่ 3-20 พื้นที่ภายในท่าเรือเคอรี่ สยามซีพอร์ต	3-41
ภาพที่ 3-21 บริเวณท่าเทียบเรือของท่าเรือเคอรี่ สยามซีพอร์ต	3-42
ภาพที่ 3-22 ตำแหน่งที่ตั้งของท่าเรือแต่ละแห่งภายในท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด	3-48
ภาพที่ 3-23 บริเวณพื้นที่อาคารสำนักงานท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุดและด่านศุลกากร	3-48
ภาพที่ 3-24 บรรยากาศขณะสัมภาษณ์สำนักงานท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุดและด่านศุลกากร	3-49
ภาพที่ 3-25 บริเวณพื้นที่ภายในท่าเรือทีพีที (มาบตาพุด)	3-51
ภาพที่ 3-26 บริเวณพื้นที่ท่าเทียบเรือ TTT	3-53
ภาพที่ 3-27 ตำแหน่งที่ตั้งท่าเรือน้ำลึกสงขลา	3-58
ภาพที่ 3-28 บริเวณพื้นที่ภายในท่าเรือน้ำลึกสงขลา	3-59
ภาพที่ 4-1 อาคารสำนักงาน และบรรยากาศขณะสัมภาษณ์ บริษัท เอ็น วาย เค โกลด์ (ประเทศไทย) จำกัด	4-2
ภาพที่ 4-2 อาคารสำนักงาน และบรรยากาศขณะสัมภาษณ์บริษัท อาร์ ซี แอล จำกัด (มหาชน)	4-5
ภาพที่ 4-3 อาคารสำนักงาน และบรรยากาศขณะสัมภาษณ์บริษัท เจ. ซิปป์อิงเซอร์วิส จำกัด	4-8
ภาพที่ 4-4 บรรยากาศขณะสัมภาษณ์สมาคมเจ้าของเรือและตัวแทนเรือกรุงเทพ (BSAA)	4-11
ภาพที่ 4-5 บริเวณสำนักงานบริษัท สยามเกตรา อินเตอร์เนชั่นแนล จำกัด	4-13
ภาพที่ 4-6 บรรยากาศขณะสัมภาษณ์ทางบริษัท สยามเกตรา อินเตอร์เนชั่นแนล จำกัด	4-14
ภาพที่ 4-7 บริเวณสำนักงานบริษัท เวท ซูพรีเรีย คอนซัลแตนท์ จำกัด	4-17
ภาพที่ 4-8 บรรยากาศขณะสัมภาษณ์บริษัท เวท ซูพรีเรีย คอนซัลแตนท์ จำกัด	4-17
ภาพที่ 4-9 บริเวณอาคารสำนักงาน และบรรยากาศสัมภาษณ์ สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย	4-19
ภาพที่ 4-10 อาคารสำนักงาน และบรรยากาศขณะสัมภาษณ์สมาคมยางพาราไทย	4-21
ภาพที่ 4-11 อาคารสำนักงาน และบรรยากาศขณะสัมภาษณ์สมาคมผู้ส่งออกข้าวไทย	4-23
ภาพที่ 4-12 บริเวณสำนักงาน และบรรยากาศขณะสัมภาษณ์บริษัท แหลมฉบัง อิมเม็กซ์ จำกัด	4-26
ภาพที่ 4-13 บรรยากาศขณะสัมภาษณ์บริษัท เอ็นวายเอส โลจิสติกส์ จำกัด	4-27
ภาพที่ 4-14 บริเวณสำนักงาน และบรรยากาศขณะสัมภาษณ์บริษัท ซีทีไอ โลจิสติกส์ จำกัด	4-29
ภาพที่ 4-15 บริเวณสำนักงาน และบรรยากาศขณะสัมภาษณ์บริษัท เอเซียโลจิสติกส์ จำกัด	4-30

สารบัญภาพ (ต่อ)

	หน้า
ภาพที่ 4-16 บริเวณสำนักงาน และบรรยากาศขณะสัมภาษณ์ทางสมาคม TIFFA	4-32
ภาพที่ 4-17 บริเวณสำนักงาน และบรรยากาศขณะสัมภาษณ์กรมศุลกากร	4-34
ภาพที่ 6-1 แผนผังท่าเทียบเรือตู้สินค้าที่บริหารงานโดย PSA	6-3
ภาพที่ 6-2 แผนที่ตั้งท่าเทียบเรือ Sembawang	6-4
ภาพที่ 6-3 ตำแหน่งทอดสมอของท่าเรือสิงคโปร์	6-5
ภาพที่ 6-4 บริเวณอาคารสำนักงานและพื้นที่ภายในท่าเรือสิงคโปร์	6-6
ภาพที่ 6-5 โครงข่ายการดำเนินงานของระบบ CITOS®	6-8
ภาพที่ 6-6 บรรยากาศขณะสัมภาษณ์ PSA	6-10
ภาพที่ 6-7 บริเวณอาคารสำนักงาน และบรรยากาศขณะสัมภาษณ์บริษัท RCL Feeder Pte.,Ltd.	6-12
ภาพที่ 6-8 บรรยากาศขณะสัมภาษณ์บริษัท SCG Singapore Trading Pte.,Ltd.	6-15
ภาพที่ ข-1 แบบสอบถามที่ใช้ในงานวิจัย (หน้าที่ 1)	ข-1
ภาพที่ ข-2 แบบสอบถามที่ใช้ในงานวิจัย (หน้าที่ 2)	ข-2
ภาพที่ ข-3 แบบสอบถามที่ใช้ในงานวิจัย (หน้าที่ 3)	ข-3
ภาพที่ ข-4 แบบสอบถามที่ใช้ในงานวิจัย (หน้าที่ 4)	ข-4
ภาพที่ จ-1 บรรยากาศงานสัมมนากลุ่มย่อย	จ-7

สารบัญตาราง

	หน้า
ตารางที่ 1-1 แผนงานการดำเนินงานโครงการ	1-5
ตารางที่ 2-1 จำนวนท่าเรือของไทยในแต่ละพื้นที่	2-7
ตารางที่ 2-2 พัฒนาการของ TradeNet®	2-15
ตารางที่ 3-1 ปริมาณการขนส่งสินค้าตู้ผ่านท่าเรือกรุงเทพ ช่วงปี พ.ศ.2545-2554 (ม.ค.-ธ.ค.)	3-3
ตารางที่ 3-2 ระยะทางจากท่าเรือที่พีทีไปแหล่งพื้นที่อุตสาหกรรม	3-11
ตารางที่ 3-3 ข้อมูลท่าเทียบเรือย่อย บริเวณท่าเรือแหลมฉบัง	3-25
ตารางที่ 3-4 สถิติการขนส่งสินค้าของท่าเรือแหลมฉบัง ปีงบประมาณ 2549-2553	3-28
ตารางที่ 3-5 ข้อมูลท่าเทียบเรือเฉพาะกิจบริเวณท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด	3-45
ตารางที่ 5-1 ข้อมูลรายชื่อบริษัทผู้ตอบแบบสอบถาม และท่าเรือที่บริษัทฯ ประเมิน	5-3
ตารางที่ 5-2 ภาพรวมการประเมินศักยภาพท่าเรือกรุงเทพ	5-6
ตารางที่ 5-3 ภาพรวมการประเมินศักยภาพท่าเรือบีเอ็มที แปซิฟิค	5-7
ตารางที่ 5-4 ภาพรวมการประเมินศักยภาพท่าเรือที่พีที	5-7
ตารางที่ 5-5 ภาพรวมการประเมินศักยภาพท่าเรือยูนิไทย	5-8
ตารางที่ 5-6 ภาพรวมการประเมินศักยภาพท่าเรือแหลมฉบัง	5-9
ตารางที่ 5-7 ภาพรวมการประเมินศักยภาพท่าเรือเคอรี่ สยามซีพอร์ต	5-10
ตารางที่ 5-8 ข้อคิดเห็นการประเมินศักยภาพท่าเรือศรีราชาฮาร์เบอร์, ท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด และท่าเรือน้ำลึกสงขลา	5-11
ตารางที่ 5-9 ภาพรวมข้อคิดเห็นต่อนโยบายการรองรับประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน	5-12
ตารางที่ 6-1 รายชื่อท่าเทียบเรือและผู้ประกอบการท่าเรือสิงคโปร์	6-2
ตารางที่ 6-2 ลักษณะโครงสร้างพื้นฐานท่าเทียบเรือตู้สินค้าที่บริหารงานโดย PSA	6-2
ตารางที่ 6-3 ข้อมูลสถิติปริมาณสินค้าที่ขนส่งผ่านท่าเรือสิงคโปร์ ในช่วงปี 2004 - 2011	6-7
ตารางที่ ก-1 รายชื่อผู้ให้ข้อมูลการสัมภาษณ์เชิงลึก	ก-1
ตารางที่ ค-1 กำหนดการเดินทางเก็บข้อมูลที่ท่าเรือสิงคโปร์ของคณะผู้วิจัย	ค-1

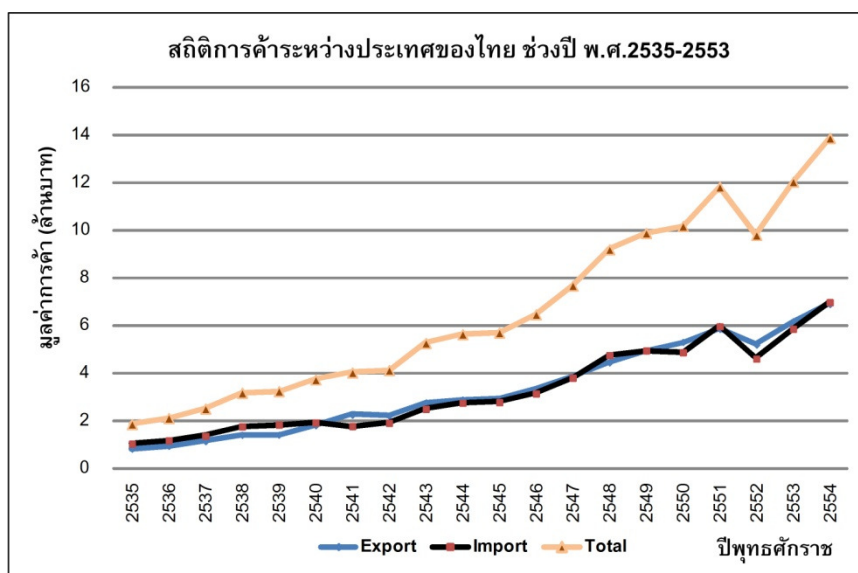
สารบัญตาราง

	หน้า
ตารางที่ จ-1 กำหนดการและสถานที่จัดประชุมระดมความคิดเห็น	จ-1
ตารางที่ จ-2 รายชื่อผู้เข้าร่วมการประชุมระดมความคิดเห็น	จ-3

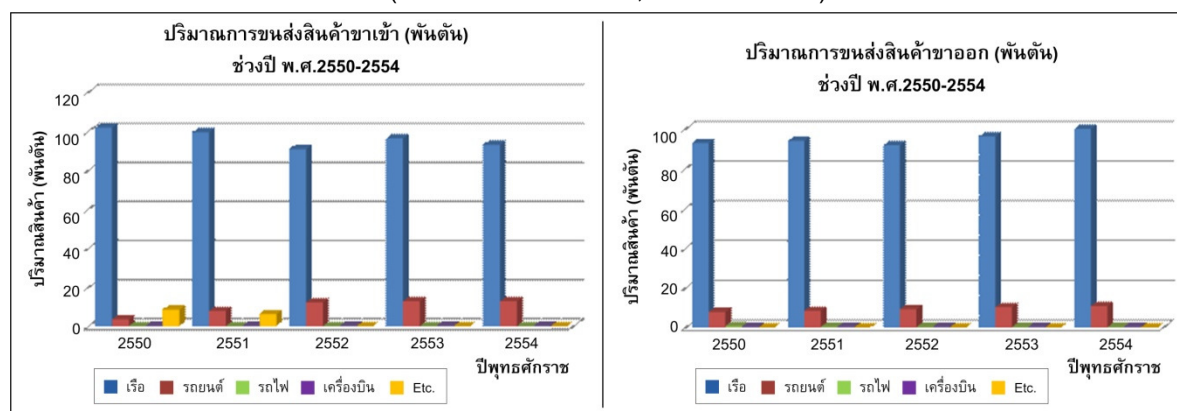
บทที่ 1 บทนำ

1.1 ที่มาและความสำคัญของปัญหา

จากการศึกษาสถิติการค้าระหว่างประเทศของไทยช่วงปี พ.ศ.2535-2554 แสดงข้อมูลดังภาพที่ 1-1 พบว่า มูลค่าการค้าทั้งการนำเข้า-ส่งออกมีแนวโน้มเพิ่มสูงขึ้น นอกจากนี้ เมื่อพิจารณาข้อมูลปริมาณการนำเข้า/ส่งออกสินค้าในแต่ละรูปแบบการขนส่งในช่วงปี พ.ศ.2550-2554 แสดงดังภาพที่ 1-2 จากข้อมูลจะเห็นว่า ปริมาณการขนส่งสินค้าทางทะเลมีสัดส่วนมากกว่าร้อยละ 80 ของปริมาณการขนส่งสินค้าทั้งหมด ซึ่งแสดงให้เห็นถึงความสำคัญของการขนส่งสินค้าทางทะเลที่มีต่อระบบเศรษฐกิจของประเทศเป็นอย่างมาก



ภาพที่ 1-1 สถิติการค้าระหว่างประเทศของไทย ช่วงปี พ.ศ.2535-2554
(ที่มา: กระทรวงพาณิชย์, 2554 : ออนไลน์)



ภาพที่ 1-2 ปริมาณการขนส่งสินค้าเข้า(ขาเข้า)/ขาออก (ซ้าย) หน่วยพันตัน ในช่วงปี พ.ศ.2550-2554
(ที่มา: กระทรวงคมนาคม : ออนไลน์)

ท่าเรือระหว่างประเทศจัดเป็นโครงสร้างพื้นฐานของประเทศที่เป็นจุดเชื่อมต่อ (Node) ที่สำคัญที่สุดสำหรับการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ ซึ่งกิจกรรมที่เกิดขึ้นบริเวณท่าเรือระหว่างประเทศนั้น นอกเหนือจากการให้บริการทางการขนส่งและโลจิสติกส์ดังเช่นท่าเรือขนส่งสินค้า คือ การให้บริการเรือและสินค้าโดยทั่วไปแล้ว ยังประกอบด้วย การดำเนินงานพิธีการทางศุลกากร การตรวจตราสินค้า กฎระเบียบและขั้นตอนปฏิบัติอื่นๆ เข้ามาเกี่ยวข้องด้วย ซึ่งกระบวนการเหล่านี้มีความสำคัญ และจะนำมาซึ่งการไหลของสินค้าอย่างเสรี (Free Flow of Goods) และการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure Development) ดังในหัวข้อ A1 และ B4 ของแผนสำหรับประชาคมอาเซียน (Roadmap for an ASEAN Community 2009-2015)

1.2 วัตถุประสงค์ของการวิจัย

1. เก็บข้อมูลสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้าที่ทำระหว่างประเทศที่สำคัญในประเทศไทยได้แก่

- ระบบการจัดการสินค้าและระบบศุลกากรที่ทำเรือ
- ปัญหาและอุปสรรคในการปฏิบัติงาน ความพึงพอใจของผู้ใช้บริการ (สายเรือ, ผู้นำเข้า/ส่งออก)
- ความพร้อมและแผนการพัฒนาปรับปรุงระบบการจัดการสินค้าระหว่างประเทศที่ทำเรือ เพื่อให้สอดคล้องกับบริบทของ AEC

2. ศึกษาสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้าของท่าเรือต้นแบบ เพื่อใช้เป็นแนวทางในการพัฒนาท่าเรือระหว่างประเทศของไทย

3. สรุปข้อเสนอแนะเกี่ยวกับการปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้าที่ทำเรือระหว่างประเทศ เพื่อให้ได้มาตรการปรับปรุงที่ผู้มีส่วนเกี่ยวข้องสามารถนำไปใช้ได้อย่างเป็นรูปธรรม

1.3 ขอบเขตของการวิจัย

1. ศึกษาสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้าของท่าเรือระหว่างประเทศที่สำคัญของไทยในชายฝั่งอ่าวไทยตอนใน อ่าวไทยฝั่งตะวันออก และอ่าวไทยฝั่งตะวันตก

2. ศึกษาสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้าของท่าเรือสิงคโปร์เพื่อเป็นท่าเรือต้นแบบในการกำหนดแนวทางในการพัฒนาท่าเรือไทย

1.4 ทฤษฎี สมมติฐาน และกรอบแนวคิดของการวิจัย

ต้นทุนที่เกิดจากปัญหาของสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้า จะทำให้ต้นทุนของสินค้าเพิ่มขึ้นจากปกติ หากไทยมีกฎระเบียบทางด้านศุลกากรที่เอื้ออำนวยต่อการนำเข้าและส่งออก และมีการปฏิบัติที่โปร่งใส ประกอบกับมีโครงสร้างพื้นฐานท่าเรือที่ดี และได้เตรียมพร้อมให้สอดคล้องกับประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (ASEAN Economic Community หรือ AEC) แล้ว การค้าระหว่างประเทศของไทยก็

จะดำเนินไปได้อย่างสมบูรณ์ในบริบทโซ่อุปทานของ AEC ในปี พ.ศ.2558 โดยปราศจากอุปสรรค และสามารถใช้ประโยชน์จากข้อตกลงดังกล่าวได้อย่างเต็มที่

1.5 ประโยชน์ที่ได้รับจากการศึกษา

1. ทราบสถานการณ์ปัจจุบันที่เกี่ยวข้องกับสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้าที่ทำเรือระหว่างประเทศที่สำคัญในประเทศไทย ตลอดจนความพร้อมต่อการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน
2. เข้าใจรูปแบบของสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้าของท่าเรือต้นแบบที่เอื้อประโยชน์ต่อการค้าระหว่างประเทศ
3. ได้ข้อเสนอแนะเกี่ยวกับการปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้าที่ทำเรือระหว่างประเทศ เพื่อให้ได้มาตรฐานการปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้าที่ผู้มีส่วนเกี่ยวข้องสามารถนำไปใช้ได้

1.6 วิธีดำเนินการวิจัยและสถานที่ทำการทดลอง/เก็บข้อมูล

ระเบียบวิธีการศึกษาของโครงการนี้ ประกอบไปด้วยขั้นตอนสำคัญ คือ

1. การสังเคราะห์องค์ความรู้ที่มีอยู่แล้ว โดยทำการรวบรวมข้อมูลดังนี้
 - เอกสารเกี่ยวกับท่าเรือระหว่างประเทศในไทย
 - เอกสารเกี่ยวกับกฎระเบียบและการปฏิบัติงานที่เกี่ยวข้องกับพิธีการศุลกากรที่ทำเรือ
 - เอกสารเกี่ยวกับการศึกษาการพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้าที่ทำเรือในต่างประเทศ
 - แผนงานของประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้าที่ทำเรือ

ทั้งนี้ คณะผู้วิจัยมีแผนสัมภาษณ์เชิงลึกเจ้าหน้าที่กรมศุลกากรเพื่อให้เข้าใจแผนงานของไทย ที่เกี่ยวกับการพัฒนาระบบศุลกากรที่ทำเรือให้สอดคล้องกับ AEC

2. การสำรวจภาคสนามที่ทำเรือไทย คณะผู้วิจัยทำการเก็บข้อมูลที่ทำเรือสาธารณะ (Common User Port) ในประเทศไทย รวม 9 แห่ง ซึ่งเป็นท่าที่มีการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศเป็นปริมาณสูง และมีความสำคัญต่อการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ ดังนี้

- 1) ท่าเรือกรุงเทพ (บริหารโดยการท่าเรือแห่งประเทศไทย)
- 2) ท่าเรือบีเอ็มที แปซิฟิค (บริหารโดยบริษัท บีเอ็มที แปซิฟิค จำกัด)
- 3) ท่าเรือทีพีที (บริหารโดยบริษัท ไทยพรอสเพอริตี เทอมินอล จำกัด)
- 4) ท่าเรือยูนิไทย (บริหารโดยบริษัท ยูไนเต็ดไทยชิปปิง จำกัด)
- 5) ท่าเรือแหลมฉบัง (บริหารโดยการท่าเรือแห่งประเทศไทย) เนื่องจากการท่าเรือฯได้แยกพื้นที่ให้สัมปทานกับเอกชน คณะผู้วิจัยจึงได้สัมภาษณ์ทำเทียบเรือย่อยจำนวน 2-3 ท่าแทน
- 6) ท่าเรือศรีราชาฮาร์เบอร์ (บริหารโดยบริษัท ศรีราชาฮาร์เบอร์ จำกัด(มหาชน))

- 7) ท่าเรือเคอรี่ สยามซีพอร์ต (บริหารโดยบริษัทเคอรี่ สยามซีพอร์ต จำกัด)
- 8) ท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด (บริหารโดยการนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย)
- 9) ท่าเรือน้ำลึกสงขลา (บริหารโดยบริษัท เจ้าพระยาท่าเรือสากล จำกัด)

สำหรับแต่ละท่าเรือที่เก็บข้อมูลนั้น ผู้วิจัยได้ดำเนินการ

- สังเกตการณ์ เก็บข้อมูลขั้นตอน ระยะเวลาในการจัดการสินค้าประเภทต่าง ๆ และระบบศุลกากรที่ทำเรือ
- สัมภาษณ์เชิงลึกผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องเพื่อให้ทราบปัญหาและอุปสรรคในการปฏิบัติงาน ความพร้อมและแผนการพัฒนาปรับปรุงระบบการจัดการสินค้าระหว่างประเทศที่ทำเรือ เพื่อให้สอดคล้องกับบริบทของ AEC
 - ผู้บริหารพื้นที่ท่าเรือ (และ/หรือบริษัทที่ได้รับสัมปทานท่าเรือ)
 - ศุลกากร
- สัมภาษณ์หรือใช้แบบสอบถามกับผู้ใช้บริการท่าเรือฝ่ายต่าง ๆ เพื่อให้ทราบปัญหาและอุปสรรคในการปฏิบัติงาน ข้อเสนอแนะ เช่น
 - สายเรือ (ไม่น้อยกว่า 5 บริษัท)
 - ผู้นำเข้า/ส่งออก (ไม่น้อยกว่า 5 บริษัท)
 - ตัวแทนบริหารจัดการขนส่งสินค้า (ไม่น้อยกว่า 30 บริษัท)

3. การสำรวจภาคสนามที่ทำเรือสิงคโปร์ คณะผู้วิจัยเดินทางไปเก็บข้อมูลที่ทำเรือสิงคโปร์ในประเด็นที่เกี่ยวข้องกับสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้าเพื่อนำมาปรับใช้กับประเทศไทย โดยจะดำเนินการ

- สังเกตการณ์การปฏิบัติงาน รวบรวมข้อมูลสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้า บันทึกขั้นตอนการปฏิบัติงานและระยะเวลาที่ใช้
- สัมภาษณ์เชิงลึกผู้บริหารจัดการท่าเรือ ศุลกากร และผู้ใช้บริการ

4. การจัดทำข้อเสนอแนะ เกี่ยวกับการปรับปรุงระบบการจัดการสินค้าที่ทำเรือระหว่างประเทศของประเทศไทยเพื่อให้ดียิ่งขึ้นและรองรับกับข้อตกลงของประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน

ทั้งนี้ จะดำเนินการจัดประชุมกลุ่มย่อยผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้อง จำนวน 2 ครั้ง แยกเป็นฝ่ายท่าเรือและศุลกากร โดยมีผู้เข้าร่วมประชุมรวม 8-12 ท่าน/ครั้ง เพื่อให้มั่นใจว่าข้อเสนอแนะสามารถนำมาใช้งานได้จริง

1.7 แผนการดำเนินงานวิจัย

โครงการนี้ใช้ระยะเวลาในการทำวิจัย 12 เดือน ดังแผนงานการดำเนินงานโครงการได้แสดงไว้ในตารางที่ 1 โดยเริ่มต้นเมื่อวันที่ 16 มิถุนายน พ.ศ. 2555

ตารางที่ 1-1 แผนงานการดำเนินงานโครงการ

กิจกรรม	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
เก็บข้อมูลทุกภูมิภาค รวบรวมกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง และสัมภาษณ์เจ้าหน้าที่ส่วนกลาง	←→											
เก็บข้อมูลภาคสนามท่าเรือในประเทศไทย	←→											
ทำแบบสอบถาม สัมภาษณ์ผู้ใช้บริการท่าเรือฝ่ายต่างๆ		←→										
เก็บข้อมูลที่ทำเรือในสิงคโปร์เพื่อใช้เป็นต้นแบบ					←→							
ร่างข้อเสนอแนะการพัฒนาท่าเรือ						←→						
จัดสัมมนาในกลุ่มย่อย เพื่อระดมความคิดเห็นเกี่ยวกับข้อเสนอแนะ							←→					
จัดทำ (ร่าง) รายงานฉบับสมบูรณ์								←→				
ปรับปรุงแก้ไขและจัดทำรายงานฉบับสมบูรณ์ และบทความวิชาการ										←→		

1.8 นิยามศัพท์ที่เกี่ยวข้อง

สำหรับศัพท์ที่เกี่ยวข้องกับกระบวนการขนส่งสินค้าทางทะเล บางคำอาจมีนิยามความหมายแตกต่างกันออกไป ซึ่งสำหรับงานวิจัยนี้ ได้ให้คำจำกัดความของคำศัพท์ที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้าทางทะเล ดังนี้

1. สิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้า (Trade Facilitations)

คำจำกัดความของ“สิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้า” ได้มีการให้นิยามที่ต่างกัน ตั้งแต่ความหมายแคบที่ระบุเฉพาะส่วนการปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานเพื่ออำนวยความสะดวกทางการค้า รวมไปถึงการพัฒนากระบวนการทางศุลกากรและกฎระเบียบต่างๆ การส่งเสริมพัฒนาโครงสร้างสถาบันภายในประเทศ เพื่อช่วยเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งมากขึ้น ซึ่งสามารถสรุปนิยามของการอำนวยความสะดวกทางการค้าพอสังเขปได้ดังนี้

- องค์การการค้าโลก (World Trade Organization: WTO) ได้ให้นิยามเป็นการลดขั้นตอนที่ยุงยากและก่อให้เกิดความกลมกลืนกันของการปฏิบัติพิธีการศุลกากรที่เกี่ยวกับการติดต่อสื่อสาร และกระบวนการจัดทำข้อมูลสำหรับการเคลื่อนย้ายสินค้านานาชาติ (World Trade Organization : online อ้างถึงใน ชมเพลิน สุวรรณภาณุ, 2548)
- คณะกรรมาธิการเศรษฐกิจและสังคมสำหรับเอเชียและแปซิฟิก (United Nations Economic and Social Commission for Asia and the Pacific: UNESCAP) ได้ให้นิยามการอำนวยความสะดวกทางการค้า หมายถึง การลดขั้นตอนที่ยุงยากและก่อให้เกิดความกลมกลืนของกิจกรรมทางการค้า เพื่อลดต้นทุนอันเกิดจากการขนส่งสินค้า (United

Nations Economic and Social Commission for Asia and the Pacific, 2008 :
ออนไลน์)

- การประชุมสหประชาชาติเพื่อการค้าและการพัฒนา (United Nations Conference on Trade and Development: UNCTAD) ได้ให้นิยามหมายถึง การลดขั้นตอนที่ยุงยาก การปรับมาตรฐานและก่อให้เกิดความกลมกลืนกันในการติดต่อและจัดส่งข้อมูลในกระบวนการขนส่งสินค้า (Hoffmann, 2009)
- ความร่วมมือทางเศรษฐกิจในเอเชีย-แปซิฟิก (Asia-Pacific Economic Cooperation: APEC) ได้กล่าวถึงว่า “การอำนวยความสะดวกทางการค้า หมายถึง การลดขั้นตอนที่ยุงยากและก่อให้เกิดความกลมกลืนกันรวมถึงการใช้เทคโนโลยีใหม่ๆ และกระบวนการอื่นๆ เพื่อลดการปฏิบัติที่เป็นการกีดขวางการค้า” (Asia-Pacific Economic Cooperation, 2002 อ้างถึงใน ชมเพลิน สุวรรณภาณุ, 2548)
- ชมเพลิน สุวรรณภาณุ (2548) ได้ให้คำจำกัดความ เป็นกิจกรรมเพื่ออำนวยความสะดวกทางการค้า อันประกอบด้วยการพัฒนากระบวนการทางศุลกากร ปรับมาตรฐานการดำเนินงานและความโปร่งใสของศุลกากร การปรับปรุงขั้นตอนการส่งข้อมูลและเอกสาร โดยนำเทคโนโลยีมาช่วยอำนวยความสะดวกทางการค้า

ทั้งนี้ ในงานวิจัยนี้ได้ให้คำจำกัดความของสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้า หมายถึง การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่ใช้ในการขนส่งและจัดการสินค้า การเชื่อมต่อระหว่างท่าเรือกับระบบการขนส่งอื่น การนำเทคโนโลยีสารสนเทศมาช่วยในขั้นตอนการดำเนินงาน ประสิทธิภาพของพิธีการศุลกากร รวมถึงกฎระเบียบต่างๆ ที่ช่วยส่งเสริมให้สามารถดำเนินงานขนส่งสินค้าได้อย่างมีประสิทธิภาพ และช่วยลดต้นทุนด้านเวลาและค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน

2. การขนส่งสินค้าทางทะเล

สถาบันวิจัยทรัพยากรทางน้ำ (2553) ได้ให้นิยามหมายถึง การขนส่งสินค้า/คนโดยสารโดยเรือจากประเทศไทยไปยังต่างประเทศ หรือจากต่างประเทศมายังประเทศไทย หรือจากที่หนึ่งไปยังอีกที่หนึ่งนอกราชอาณาจักร แต่ทั้งนี้ขอบเขตการศึกษาในงานวิจัยจะพิจารณาเฉพาะการขนส่งสินค้าทางทะเลเท่านั้น และเนื่องด้วยการขนส่งสินค้าทางทะเลได้มีส่วนเกี่ยวข้องกับการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Multimodal Transport) ดังนั้น ผู้วิจัยจึงกำหนดคำจำกัดความของการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบโดยพิจารณาตามมาตรา ๔ แห่งพระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พุทธศักราช ๒๕๔๘ โดยมีคำจำกัดความ คือ การรับขนของโดยมีรูปแบบการขนส่งที่แตกต่างกันตั้งแต่สองรูปแบบขึ้นไปภายใต้สัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบฉบับเดียว โดยขนส่งจากสถานที่ซึ่งผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องได้รับมอบของในประเทศหนึ่งไปยังสถานที่ซึ่งกำหนดให้เป็นสถานที่ส่งมอบของในอีกประเทศหนึ่ง

3. ระบบศุลกากร

คำศัพท์ที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงานของระบบศุลกากรมีดังนี้

- **พิธีการศุลกากร**

เป็นขั้นตอนการดำเนินงานเพื่อการนำสินค้าเข้าสู่อาณาจักร หรือส่งสินค้าออกนอกอาณาจักรให้ถูกต้อง โดยมีกรมศุลกากรเป็นหน่วยงานรับผิดชอบ ซึ่งทำหน้าที่ในการออกกฎระเบียบในรูปแบบกรมศุลกากร เพื่อให้ผู้ประกอบการทราบ และจะออกกฎระเบียบการปฏิบัติงานสำหรับข้าราชการพนักงานศุลกากรให้ยึดถือปฏิบัติตาม เพื่อให้บริการแก่ผู้มาติดต่อ (พิธีการศุลกากร: ออนไลน์)

- **มาตรการการกีดกันทางการค้าโดยใช้ภาษีศุลกากร (Tariff Barriers: TBs)**

เป็นรูปแบบการกำหนดพิกัดภาษีศุลกากรสำหรับสินค้านำเข้าที่มีมูลค่าสูงสำหรับธุรกิจที่ประเทศนั้นต้องการปกป้อง และกำหนดพิกัดภาษีส่งออกสำหรับสินค้าที่เป็นปัจจัยการผลิตที่สำคัญและเป็นทรัพยากรที่จำกัด (สุเมษ เลิศจริยพร, 2550)

- **มาตรการการกีดกันทางการค้าที่ไม่ใช่ภาษีศุลกากร (Non-Tariff Barriers: NTBs)**

เป็นกฎระเบียบข้อบังคับที่รัฐบาลประเทศต่างๆ กำหนดขึ้นเพื่อใช้เป็นอุปสรรคต่อการส่งออกของประเทศคู่ค้า หรือกำหนดขึ้นเพื่อกีดกันการนำเข้าที่ไม่สอดคล้องกับความตกลงระหว่างประเทศ รวมถึงการปฏิบัติงานด้านพิธีการศุลกากรที่ไม่เป็นธรรม ตัวอย่างเช่น การบริหารโควตาภาษี สวัสดิภาพสัตว์ มาตรฐานสิ่งแวดล้อมที่เกี่ยวกับการค้า การปิดฉลากสินค้าตัดแต่งสารพันธุกรรม การปิดฉลากเนื้อสัตว์จากฟาร์ม รวมถึงมาตรฐานแรงงาน (สุเมษ เลิศจริยพร, 2550)

บทที่ 2 ทบทวนวรรณกรรม

สำหรับเนื้อหาบทนี้จะนำเสนอถึงข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับกิจกรรมการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศผ่านทางท่าเรือ ซึ่งได้จากการทบทวนวรรณกรรมและเอกสารที่เกี่ยวข้อง ทั้งนี้ ได้แบ่งหัวข้อออกเป็น 5 ข้อ ได้แก่ 1. ผู้ที่มีส่วนได้ส่วนเสียในกิจกรรมขนส่งสินค้าทางทะเล 2. ท่าเรือระหว่างประเทศของประเทศไทย 3. กฎระเบียบศุลกากรที่เกี่ยวข้องกับท่าเรือในประเทศไทย 4. การพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกในท่าเรือในต่างประเทศ/ กระบวนการจัดการสินค้า/ ระบบศุลกากรที่ทำเรือในต่างประเทศ และ 5. แผนงานของประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนต่อท่าเรือ มีรายละเอียดดังนี้

2.1 ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในกิจกรรมขนส่งสินค้าทางทะเล (Stakeholder)

การดำเนินงานขนส่งสินค้าทางทะเล เป็นกิจกรรมที่เกิดจากการปฏิบัติงานร่วมกันหลายส่วน ซึ่งผู้วิจัยได้พิจารณาแบ่งออกเป็น 3 ส่วน ได้แก่ 1. ผู้ประกอบการนำเข้า/ส่งออกสินค้า 2. ผู้ให้บริการขนส่งสินค้าทางทะเล 3. หน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับท่าเรือ มีรายละเอียดดังนี้

1. ผู้ประกอบการนำเข้า/ส่งออกสินค้า

กลุ่มผู้ประกอบการผลิตที่มีความประสงค์จะนำเข้า/ส่งออกสินค้า ซึ่งคนกลุ่มนี้ถือว่ามีความสัมพันธ์กับท่าเรือเป็นอย่างยิ่ง เนื่องจากเป็นผู้ใช้บริการโดยตรง กล่าวคือ หากผู้ประกอบการเลือกขนส่งสินค้ากับท่าเรือที่มีประสิทธิภาพ ใช้ต้นทุนการขนส่งต่ำ ย่อมนำกำไรมาสู่ผู้ประกอบการโดยตรงนั่นเอง แต่เนื่องด้วยปัจจุบันการดำเนินการนำเข้า/ส่งออกสินค้านั้นมีขั้นตอนที่ค่อนข้างซับซ้อน ประกอบกับมีเอกสารจำนวนมาก ดังนั้นผู้ประกอบการส่วนใหญ่จึงมักติดต่อผ่านคนกลางให้ช่วยดำเนินการเรื่องในการขนส่งสินค้าผ่านท่าเรือแทน

2. ผู้ให้บริการขนส่งสินค้าทางทะเล

ในปัจจุบัน กลุ่มผู้ให้บริการขนส่งสินค้าทางทะเลได้มีบทบาทสำคัญต่อการดำเนินงานขนส่งสินค้าทางทะเลเป็นอย่างมาก เนื่องจากเป็นผู้ติดต่อดำเนินงาน แต่ทั้งนี้ ในกลุ่มผู้ให้บริการขนส่งสินค้าทางทะเลเองยังได้จำแนกย่อยลงไป โดยพิจารณาตามหน้าที่ของแต่ละฝ่าย ซึ่งสามารถสรุปได้ดังนี้

- ตัวแทนออกของ/ ชิปปิ้ง (Shipping)/ Customs Broker

เป็นกลุ่มบุคคลผู้มีหน้าที่ในการติดต่อกับกรมศุลกากรเพื่อดำเนินการผ่านพิธีการศุลกากรและตรวจปล่อยสินค้าแทนผู้ประกอบการนำเข้า/ส่งออก รวมถึงให้บริการอื่นๆ ที่เกี่ยวกับกรมศุลกากร เช่น กรณีขอคืนเงินอากรวัตถุดิบที่นำเข้ามาการผลิตเพื่อการส่งออก ตามมาตรา 19 ทวิ แห่งพระราชบัญญัติศุลกากร (ฉบับที่ ๙) พุทธศักราช ๒๕๕๒ เป็นต้น (วาโย โลจิสติกส์: ออนไลน์)

- **ตัวแทนสายเดินเรือ (Ship Agent)**

ตัวแทนสายเดินเรือเป็นผู้ที่ได้รับมอบอำนาจและให้ดำเนินการแทนเจ้าของเรือ ณ เมืองท่าต้นทางและเมืองท่าปลายทาง สำหรับหน้าที่ของตัวแทนสายเดินเรือสามารถสรุปได้ดังนี้ (มารีนเนอร์ไทย ดอทคอม: ออนไลน์)

- จัดหาระวางบรรทุกให้แก่ผู้นำเข้า/ส่งออกสินค้า
- ออกใบตราส่งสินค้าให้แก่ผู้ส่งออก และ ออกใบส่งปล่อยสินค้าให้แก่ผู้นำเข้า
- ดำเนินการตามกฎหมายและระเบียบข้อบังคับต่างๆ ของท่าเรือที่จะนำเรือเข้าเทียบท่า เพื่อทำการรับบรรทุก หรือขนถ่ายสินค้า
- ควบคุมดูแลการรับบรรทุกและขนถ่ายสินค้าให้เป็นไปตามสัญญาที่เจ้าของเรือตกลงไว้กับผู้เกี่ยวข้อง ภายใต้เงื่อนไขที่สะดวก รวดเร็วและประหยัดที่สุด
- กรณีมีปัญหาข้อพิพาทในระหว่างการรับบรรทุก หรือขนถ่ายสินค้า จะต้องรายงานข้อเท็จจริงทั้งหมดที่เกิดขึ้นแก่ผู้ที่เกี่ยวข้องทุกฝ่าย เพื่อนำไปสู่การยุติข้อพิพาทโดยเร็ว

- **ผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ (Freight Forwarder)**

ผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ ทำหน้าที่ในการติดต่อดำเนินการแทนผู้นำเข้า/ส่งออกสินค้า ในเรื่องตั้งแต่การจองระวางเรือ การบรรจุสินค้า การขนส่ง การดำเนินพิธีการขาเข้าและขาออก การจัดการเกี่ยวกับเอกสารนำเข้า/ส่งออก เป็นต้น ซึ่งสามารถให้บริการได้มากกว่าการผ่านพิธีการศุลกากร ทั้งนี้ สามารถสรุปภาพรวมการให้บริการของผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศได้ดังนี้ (สุพจน์ ชววิวรรณ อ้างถึงใน ธุรกิจรับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ, 2553 : ออนไลน์)

- ตัวแทนออกของให้กับผู้ส่งและผู้รับสินค้า (Customs Broker)
- ตัวแทนในการรับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศของผู้นำเข้า/ส่งออก (Forwarding Business)
- เป็นผู้ขนส่งสินค้าทั้งทางเครื่องบิน เรือ และรถไฟ (Transportation Provider)
- ให้บริการจัดการบรรจุสินค้า (Packing)
- ให้บริการโรงพักสินค้า อาจดำเนินการเองหรือร่วมกับผู้ประกอบการอื่นที่มีโรงพักสินค้าไว้บริการ (Warehouse)
- ให้บริการด้านแรงงานของคนงานในการบรรจุสินค้าเข้าตู้คอนเทนเนอร์ (Labor)
- ให้บริการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Multimodal Transport)
- ให้บริการในการบริหารโลจิสติกส์ หรือการกระจายสินค้า (Logistic Service)
- ให้บริการคำปรึกษาเกี่ยวกับการนำเข้า/ส่งออก (Business Consultant)

- **ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ (Logistic Provider)**

ทำหน้าที่คล้ายผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ แต่การให้บริการจะมีลักษณะที่ครบวงจร โดยจะรวมถึงการขนส่งภายในประเทศที่นำเข้า/ส่งออกด้วย ซึ่งการทำงานครอบคลุมกว่าผู้รับจัดการขนส่งสินค้า

3. หน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับท่าเรือ

ผู้วิจัยได้แบ่งประเภทของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับท่าเรือโดยพิจารณาจากหน้าที่การทำงาน โดยแบ่งออกเป็น 2 ส่วน ได้แก่ หน่วยงานที่เป็นผู้ออกกฎระเบียบ และ หน่วยงานผู้ดูแลรับผิดชอบ ท่าเรือ สรุปรายละเอียดดังนี้

- หน่วยงานผู้ออกกฎระเบียบ

การดำเนินงานขนส่งสินค้าภายในท่าเรืออยู่ภายใต้กฎเกณฑ์ที่หน่วยงานผู้ออกกฎระเบียบเป็นผู้กำหนดขึ้น เพื่อให้การปฏิบัติงานเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ ซึ่งรายละเอียดของหน่วยงานผู้ดูแลด้านระเบียบขั้นตอนต่างๆภายในท่าเรือระหว่างประเทศ มีดังนี้

- กรมศุลกากร

กรมศุลกากร เป็นหน่วยงานราชการ มีอำนาจตามพระราชบัญญัติศุลกากร พุทธศักราช 2469 มีหน้าที่ปฏิบัติตามกฎหมายศุลกากรและกฎหมายอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ การจัดเก็บภาษี ดำเนินการตรวจสอบสินค้านำเข้า เป็นต้น นอกจากนี้กรมศุลกากรยังมีหน้าที่ส่งเสริมการอำนวยความสะดวกทางการค้า รวมถึงช่วยป้องกันและปราบปรามการลักลอบขนของหนีภาษี (อินตรา คำหลอม, 2552: ออนไลน์)

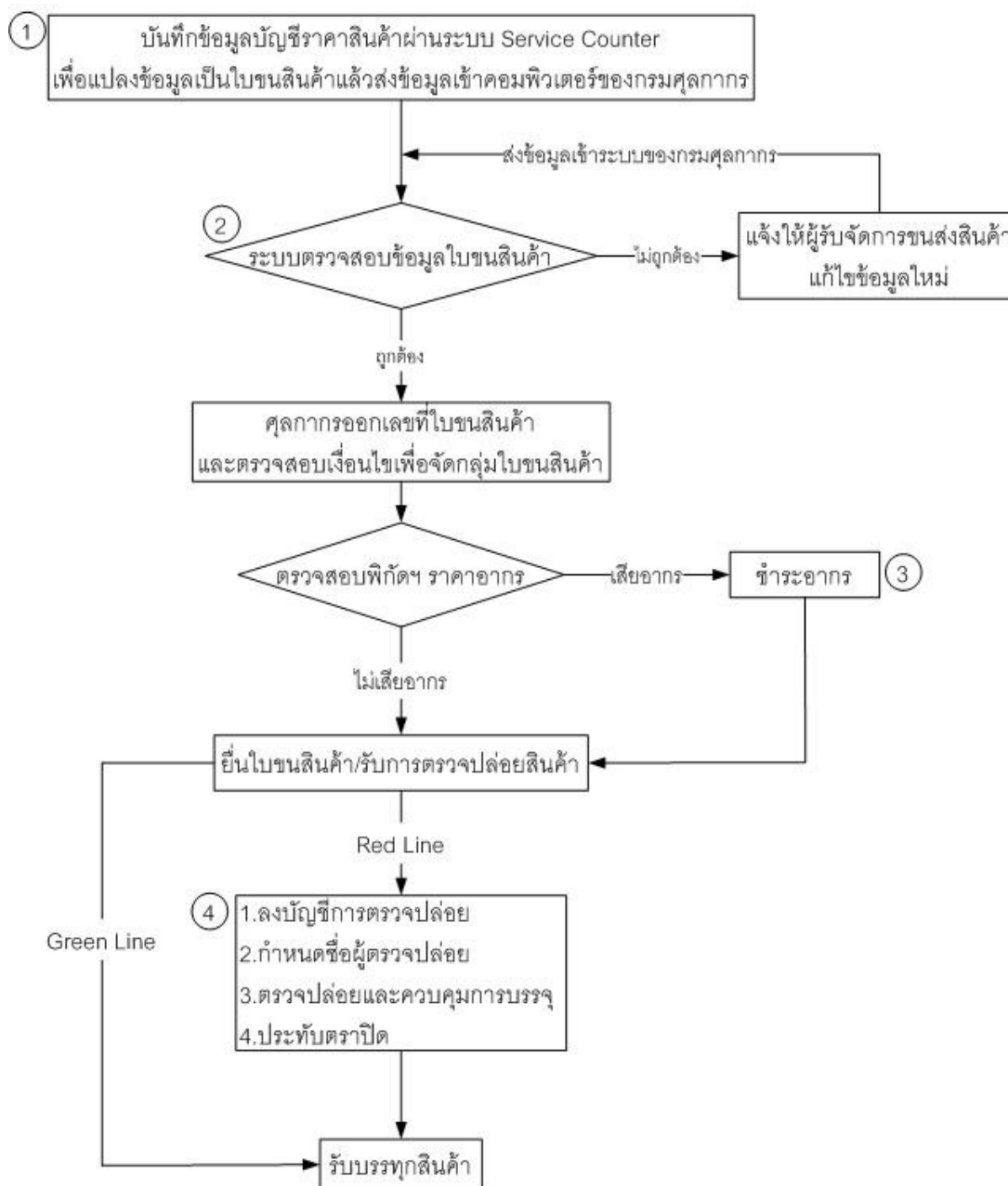
ในกระบวนการนำเข้า/ส่งออกสินค้านี้ระหว่างประเทศต้องดำเนินการพิธีการศุลกากร จึงจะสามารถขนย้ายสินค้าผ่านท่าเรือได้ ซึ่งเอกสารหลักที่ใช้ดำเนินการพิธีการศุลกากร ประกอบด้วย (สุเมษ เลิศจริยพร, 2550)

- 1) ใบขนสินค้า : เอกสารที่ใช้สำแดงรายละเอียดรายการสินค้าต่อเจ้าหน้าที่ศุลกากร เพื่อใช้เป็นหลักฐานในการตรวจสอบเรียกเก็บภาษีอากร และเป็นหลักฐานในการจัดทำสถิติของทางราชการ
- 2) บัญชีราคาสินค้า (Invoice) : เอกสารแสดงข้อมูลของผู้ซื้อ ผู้ขาย และรายละเอียดเกี่ยวกับรายการสินค้า จำนวนและน้ำหนักรวมของสินค้า ราคาต่อหน่วย เงื่อนไขการชำระเงินรวมถึงมูลค่าโดยรวมของสินค้า
- 3) ใบตราส่งสินค้า (Bill of lading หรือ B/L) : เอกสารสัญญาที่ผู้รับขนส่งสินค้ามอบให้แก่ผู้ส่งออกเพื่อแสดงเป็นหลักฐานว่าจะทำการขนส่งให้ นอกจากนี้ยังเป็นเอกสารแสดงถึงการรับสินค้าของผู้ขนส่ง และแสดงกรรมสิทธิ์ในตัวสินค้า
- 4) บัญชีรายการบรรจุหีบห่อ (Packing list) : เอกสารแสดงรายละเอียดการบรรจุหีบห่อของสินค้า รวมถึงน้ำหนักและปริมาตรโดยรวมของสินค้าแต่ละรายการ
- 5) เอกสารเพิ่มเติมอื่นๆ เช่น ใบอนุญาตหรือหนังสืออนุญาตสำหรับสินค้าควบคุมการนำเข้า/ส่งออก ใบรับรองแหล่งกำเนิดสินค้า เอกสารแสดงส่วนผสม เป็นต้น

ในกระบวนการผ่านพิธีการศุลกากร แสดงดังภาพที่ 2-1 ซึ่งมีขั้นตอนการดำเนินงานดังนี้ (กรมศุลกากร: ออนไลน์)

- 1) การยื่นข้อมูล : ผู้รับจัดการขนส่งสินค้าจะทำการบันทึกข้อมูลบัญชีราคาสินค้า (Invoice) ผ่านระบบ Service Counter โดยโปรแกรมจะแปลงข้อมูลให้เป็นใบขนสินค้าโดยอัตโนมัติ จากนั้นผู้รับจัดการขนส่งสินค้าจะส่งเฉพาะข้อมูลใบขนสินค้ามายังคอมพิวเตอร์ของกรมศุลกากร

- 2) การตรวจสอบพิสูจน์การสำแดงข้อมูล : เครื่องคอมพิวเตอร์ของกรมศุลกากรจะตรวจสอบข้อมูลในใบขนสินค้าที่ผู้รับจัดการขนส่งสินค้าส่งเข้ามา หากพบว่าข้อมูลไม่ถูกต้อง เครื่องคอมพิวเตอร์จะแจ้งกลับไปยังผู้รับจัดการขนส่งสินค้าให้แก้ไขข้อมูลส่งมาใหม่ แต่หากข้อมูลถูกต้องอยู่แล้ว เครื่องคอมพิวเตอร์จะออกเลขที่ใบขนสินค้า พร้อมกับตรวจสอบเงื่อนไขต่างๆ ที่กรมศุลกากรกำหนดไว้ เพื่อจัดกลุ่มใบขนสินค้า ซึ่งแบ่งออกเป็น 2 ประเภท ได้แก่ ใบขนสินค้าที่ต้องตรวจสอบพิธีการ (Red Line) และ ใบขนสินค้าที่ไม่ต้องตรวจสอบพิธีการ (Green Line) แล้วแจ้งกลับให้ผู้นำเข้าหรือตัวแทนขนส่ง เพื่อจัดพิมพ์ใบขนสินค้า
- 3) การชำระภาษีอากร : ในปัจจุบันชำระได้ 3 วิธี คือ ชำระที่กรมศุลกากร ชำระผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ และชำระที่ธนาคาร
- 4) การตรวจและการปล่อยสินค้า : มีลำดับขั้นตอนดำเนินงานดังนี้
 - 4.1) ลงบัญชีการตรวจปล่อย: ผู้รับจัดการขนส่งสินค้าทำการยื่นเอกสารเพื่อขอรับการตรวจปล่อยสินค้า
 - 4.2) กำหนดชื่อผู้ตรวจปล่อย: คอมพิวเตอร์ของกรมศุลกากรจะทำการกำหนดชื่อเจ้าหน้าที่ผู้ตรวจ ซึ่งระดับของเจ้าหน้าที่ผู้ตรวจจะขึ้นอยู่กับประเภทและปริมาณของสินค้า
 - 4.3) ดำเนินการตรวจปล่อยและควบคุมการบรรจุ: การตรวจสินค้าในทางปฏิบัติ เจ้าหน้าที่อาจเปิดดูตู้สินค้าและสุ่มเปิดบรรจุภัณฑ์ของสินค้าบางชิ้นเท่านั้นขึ้นอยู่กับมาตรการที่กรมศุลกากรกำหนดไว้ และเมื่อสินค้าผ่านการตรวจแล้วจะทำการบรรจุใหม่ โดยต้องอยู่ในการควบคุมของเจ้าหน้าที่ศุลกากร
 - 4.4) ประทับตรารับรองการตรวจสินค้า



ภาพที่ 2-1 การดำเนินการผ่านพิธีการศุลกากร

- กรมเจ้าท่า

กรมเจ้าท่า เป็นหน่วยงานภาครัฐ ก่อตั้งขึ้นในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว (รัชกาลที่ 5) ซึ่งยกฐานะมาจาก “กรมท่า” ในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว (รัชกาลที่ 4) มีหน้าที่ส่งเสริมพัฒนาเครือข่ายระบบการขนส่งทางน้ำและการพาณิชย์นาวีให้มีการเชื่อมต่อกับระบบการขนส่งอื่นๆ ซึ่งรวมทั้งการขนส่งผู้โดยสารและสินค้า นอกจากนี้ยังทำหน้าที่ในการจัดระเบียบและดำเนินการตามกฎหมายต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางน้ำและการพาณิชย์นาวี รวมถึงให้ความร่วมมือและประสานงานกับองค์กรหรือหน่วยงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้องทั้งในประเทศและต่างประเทศในด้านการขนส่งทางน้ำและในส่วนที่เกี่ยวข้องกับอนุสัญญา ความตกลงระหว่างประเทศ เพื่อให้

เกิดความสะดวกรวดเร็ว ปลอดภัย และเป็นการสนับสนุนภาคการส่งออกให้มีศักยภาพมากยิ่งขึ้น (กรม
เจ้าท่า : ออนไลน์)

- **หน่วยงานผู้ดูแลรับผิดชอบท่าเรือ**

ในส่วนหน่วยงานผู้ดูแลรับผิดชอบท่าเรือ สามารถแบ่งได้ดังนี้

- **การทำเรือแห่งประเทศไทย (กทท.)**

การทำเรือแห่งประเทศไทย (กทท.) เป็นรัฐวิสาหกิจสาธารณูปการในสังกัดกระทรวง
คมนาคม ก่อตั้งขึ้นตามพระราชบัญญัติการทำเรือแห่งประเทศไทย พุทธศักราช ๒๔๙๔ มีหน้าที่บริหาร
พัฒนาท่าเรือให้เป็นโครงสร้างพื้นฐานที่สำคัญ พัฒนาโครงข่ายการเชื่อมโยงระหว่างท่าเรือและเพิ่ม
ประสิทธิภาพการบริการให้อยู่ในระดับสากล เพื่อเป็นการส่งเสริมระบบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ
รวมถึงช่วยเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศอย่างยั่งยืน ทั้งนี้ ในปัจจุบัน การทำเรือแห่ง
ประเทศไทยรับผิดชอบบริหารท่าเรือสำคัญ 5 แห่ง ได้แก่ ท่าเรือกรุงเทพ ท่าเรือแหลมฉบัง ท่าเรือเชียง
แสน ท่าเรือเชียงของ และท่าเรือระนอง (การทำเรือแห่งประเทศไทย: ออนไลน์)

- **กรมธนารักษ์**

กรมธนารักษ์ เป็นกรมในสังกัดกระทรวงการคลัง ก่อตั้งขึ้นในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระ
พระปกเกล้าเจ้าอยู่หัว (รัชกาลที่ 7) มีหน้าที่ในการบริหารจัดการทรัพย์สินของรัฐ รวมถึงดูแล รักษาที่
ราชพัสดุ ซึ่งตามมาตรา ๕ แห่งพระราชบัญญัติที่ราชพัสดุ พุทธศักราช ๒๕๑๘ ได้ระบุให้
กระทรวงการคลังเป็นผู้ถือกรรมสิทธิ์ที่ราชพัสดุ จึงเป็นเหตุผลสำคัญที่ทำให้เรือของกรมธนารักษ์ส่วนใหญ่
แล้วก่อสร้างโดยกรมเจ้าท่า เนื่องจากท่าเรือเหล่านี้ก่อสร้างด้วยงบประมาณแผ่นดิน ที่ดินก่อสร้างจึงเป็น
ที่ราชพัสดุ ดังนั้นเมื่อกรมเจ้าท่าก่อสร้างเสร็จจะทำการส่งมอบให้กรมธนารักษ์ ในปัจจุบันกรมธนารักษ์
เป็นเจ้าของท่าเรือรวมทั้งสิ้น 62 ท่า ซึ่งประกอบไปด้วยท่าเรือแม่น้ำและท่าเรือทะเล โดยมีท่าเรือระหว่าง
ประเทศจำนวน 8 แห่ง ได้แก่ ท่าเรือท่าทอง ท่าเรือสงขลา ท่าเรือภูเก็ต ท่าเรือระนอง ท่าเรือกันตัง
ท่าเรือสตูล ท่าเรือเชียงแสน และท่าเรือเชียงของ (กรมธนารักษ์ : ออนไลน์ ; สุมาลี สุขदानนท์ และคณะ
, 2552: 18)

- **การนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย (กนอ.)**

การนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย (กนอ.) เป็นรัฐวิสาหกิจในสังกัดกระทรวง
อุตสาหกรรม จัดตั้งขึ้นตามพระราชบัญญัติ การนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย พุทธศักราช ๒๕๒๒
มีหน้าที่พัฒนาและจัดตั้งนิคมอุตสาหกรรม รวมถึงเป็นกลไกของภาครัฐในการกระจายการพัฒนา
อุตสาหกรรมไปสู่ภูมิภาค ทั้งนี้ ในปัจจุบันการนิคมฯ เป็นเจ้าของท่าเรือเพียงแห่งเดียว คือ ท่าเรือมาบตา
พุด ซึ่งตั้งอยู่ในนิคมอุตสาหกรรมมาบตาพุด (สุมาลี สุขदानนท์ และคณะ, 2552: 17)

- **บริษัทเอกชน เป็นผู้ดูแลท่าเรือ**

ท่าเรือที่เอกชนเป็นผู้ดูแลในประเทศไทยมีอยู่จำนวนมาก แต่ส่วนใหญ่จะเป็นท่าเรือที่มี
ขนาดเล็ก เนื่องจากการประกอบกิจการท่าเรือจำเป็นต้องใช้เงินลงทุนที่สูง ทั้งด้านสิ่งอำนวยความสะดวก
โครงสร้างพื้นฐาน โรงพักสินค้าและคลังสินค้า รวมถึงอุปกรณ์ที่ใช้ในการบรรทุกขนถ่ายสินค้า

ท่าเรือที่บริหารจัดการโดยบริษัทเอกชน ได้แก่ เคอรี่ สยามซีพอร์ต บีพีที เป็นต้น (สุมาลี สุขตานนท์ และคณะ, 2552: 26)

2.2 ท่าเรือขนส่งสินค้าระหว่างประเทศของประเทศไทย

การดำเนินธุรกิจการค้าและการขนส่งทางน้ำของประเทศไทย ตลอดชายฝั่งทะเลทั้งบริเวณอ่าวไทยและอันดามัน มีระยะทางประมาณ 2,600 กิโลเมตร ประกอบด้วยท่าเรือจำนวนมาก ซึ่งมีวัตถุประสงค์การดำเนินงานที่แตกต่างกัน และเมื่อพิจารณาข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับท่าเรือขนส่งสินค้าระหว่างประเทศของประเทศไทย จะสามารถสรุปรายละเอียดได้ดังนี้

1. ท่าเรือที่ตั้ง

จากข้อมูลกรมเจ้าท่า (ออนไลน์) ประเทศไทยประกอบด้วยท่าเรือรวมทั้งสิ้น 443 แห่ง ได้แก่ ท่าเรือสินค้า 147 แห่ง ท่าเรือประมง 222 แห่ง และท่าเรือโดยสารรวม 74 แห่ง ซึ่งเมื่อพิจารณาแบ่งตามพื้นที่ สามารถแบ่งได้เป็น 4 บริเวณ ได้แก่ บริเวณอ่าวไทยฝั่งตะวันออก อ่าวไทยตอนใน อ่าวไทยฝั่งตะวันตก และบริเวณชายฝั่งอันดามัน แสดงข้อมูลดังตารางที่ 2-1

ตารางที่ 2-1 จำนวนท่าเรือของไทยในแต่ละพื้นที่

ลำดับที่	จังหวัด	สินค้า	ประมง	โดยสาร	รวม
1	ตราด	1	11	5	17
2	จันทบุรี	0	7	0	7
3	ระยอง	12	22	9	43
4	ชลบุรี	17	12	2	31
5	ฉะเชิงเทรา	9	5	0	14
	รวมท่าเรือบริเวณอ่าวไทยฝั่งตะวันออก	39	57	16	112
6	กรุงเทพฯ	11	1	0	12
7	สมุทรปราการ	47	1	2	50
8	สมุทรสงคราม	3	0	5	8
9	สมุทรสาคร	2	10	4	16
	รวมท่าเรือบริเวณอ่าวไทยตอนใน	63	12	11	86
10	เพชรบุรี	2	7	0	9
11	ประจวบคีรีขันธ์	1	19	0	20
12	ชุมพร	2	14	2	18
13	สุราษฎร์ธานี	16	8	4	28
14	นครศรีธรรมราช	5	24	1	30
15	สงขลา	8	2	3	13
16	ปัตตานี	0	1	0	1

ลำดับที่	จังหวัด	สินค้า	ประมง	โดยสาร	รวม
17	นราธิวาส	0	1	0	1
	รวมท่าเรือบริเวณอ่าวไทยฝั่งตะวันตก	34	76	10	120
18	ระนอง	2	13	1	16
19	พังงา	0	20	7	27
20	ภูเก็ต	3	6	13	22
21	กระบี่	5	8	7	20
22	ตรัง	1	14	6	21
23	สตูล	0	16	3	19
	รวมท่าเรือบริเวณชายฝั่งอันดามัน	11	77	37	125
	รวมจำนวนท่าเรือทั้งสิ้น	147	222	74	443

(ที่มา: ประมวลจากข้อมูลของฝ่ายสถิติ กองวิชาการและวางแผน กรมเจ้าท่า: ออนไลน์)

สำหรับแต่ละพื้นที่มีรายละเอียดดังนี้ (สุมาลี สุขตานนท์ และคณะ, 2552)

- อ่าวไทยฝั่งตะวันออก หมายถึง ชายฝั่งทะเลในภาคตะวันออกของประเทศไทย ได้แก่ ฉะเชิงเทรา ชลบุรี ระยอง จันทบุรี และตราด ชายฝั่งด้านนี้มีท่าเรือที่ตั้งอยู่บนชายฝั่งนี้รวม 39 ท่าโดยส่วนใหญ่เป็นท่าเรือทะเลน้ำลึกซึ่งตั้งอยู่ในจังหวัดชลบุรีและระยอง

จังหวัดชลบุรี ท่าเรือส่วนใหญ่ตั้งอยู่บริเวณรอบเกาะสีชัง ทั้งนี้เพราะมีเกาะสีชังเป็นเขื่อนกั้นคลื่นลมธรรมชาติ ทำให้บรรทุกสินค้าผ่านได้ปลอดภัยตลอดปี อีกทั้งพื้นน้ำมีขนาดใหญ่ ระดับน้ำลึกตั้งแต่ 7 เมตร ถึง 17 เมตร ทำให้สามารถรองรับเรือได้ขนาด 120,000 dwt อีกทั้งไม่จำเป็นต้องขุดร่องน้ำตลอดเวลา เพราะร่องน้ำมีระยะสั้นในการเข้าถึงท่าเรือ รวมถึงไม่จำเป็นต้องรอกกระแสน้ำเหมือนท่าเรือแม่น้ำ ท่าเรือที่สำคัญในบริเวณนี้ ได้แก่ ท่าเรือแหลมฉบัง ซึ่งเป็นท่าเรือหลักแห่งใหม่ของประเทศ ท่าเรืออื่น ๆ เช่น ท่าเรือศรีราชาฮาเบอร์ ท่าเรือเคอรี่ เป็นต้น นอกจากนี้ยังมีเขตจอดเรือศรีราชาซึ่งอยู่บริเวณเกาะสีชัง นับเป็นอ่าวจอดเรือบรรทุกขนถ่ายสินค้ากลางน้ำที่ใหญ่ที่สุดของประเทศ

จังหวัดระยอง เป็นที่ตั้งของอุตสาหกรรมหนักของประเทศโดยเฉพาะอย่างยิ่งนิคมอุตสาหกรรมมาบตาพุด เป็นที่ตั้งของท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด ซึ่งมีวัตถุประสงค์เพื่อขนส่งสินค้าและวัตถุดิบของโรงงานอุตสาหกรรมในนิคมฯ ท่าเรือในบริเวณนี้เป็นท่าเรือน้ำลึกสามารถรองรับเรือขนาดไม่เกิน 100,000 dwt ซึ่งกินน้ำลึกไม่เกิน 15.5 เมตร นอกจากนี้ยังมีท่าเรือ IRPC ซึ่งสามารถรับเรือได้ถึง 250,000 dwt กินน้ำลึก 19 เมตร

- อ่าวไทยตอนใน หมายถึง ชายฝั่งทะเลส่วนที่เป็นปากอ่าวไทย ชายฝั่งทะเลช่วงนี้เป็นแหล่งรวมแม่น้ำสายสำคัญของประเทศไทยที่ไหลลงสู่ทะเล ได้แก่ แม่น้ำเจ้าพระยา และแม่น้ำแม่กลอง จังหวัดที่ตั้งอยู่บนอ่าวไทยตอนใน ได้แก่ กรุงเทพฯ สมุทรปราการ สมุทรสงคราม และสมุทรสาคร จังหวัดเหล่านี้เป็นที่ตั้งของแหล่งพาณิชย์กรรมและอุตสาหกรรมจำนวนมาก จึงทำให้ชายฝั่งด้านนี้แม้จะเป็นชายฝั่งที่สั้นที่สุดแต่เป็นที่ตั้งของท่าเรือถึง 63 ท่า ส่วนใหญ่ตั้งอยู่บนแม่น้ำเจ้าพระยาซึ่งเป็นแม่น้ำ

สายหลักของประเทศโดยเฉพาะอย่างยิ่งจังหวัดสมุทรปราการซึ่งเป็นช่วงที่แม่น้ำเจ้าพระยาไหลลงสู่ทะเลที่ปากอ่าวไทย ท่าเรือที่สำคัญ คือ ท่าเรือกรุงเทพ ซึ่งเป็นท่าเรือระหว่างประเทศแห่งแรกของประเทศ และปัจจุบันยังคงเป็นท่าเรือหลักของประเทศ นอกจากนี้ยังมีท่าเรืออื่น ๆ เช่น ท่าเรือ BMPT ท่าเรือ TPT ท่าเรือUnithai เป็นต้น เนื่องจากอ่าวไทยตอนในเป็นส่วนที่ลึกที่สุดของอ่าวไทยจึงได้รับผลกระทบจากคลื่นลมทะเลน้อยมากทำให้ปลอดภัยในการบรรทุกขนถ่ายสินค้า อีกทั้งแม่น้ำเจ้าพระยาเป็นแม่น้ำสายที่ใหญ่ที่สุดในประเทศ ทำให้สามารถรองรับเรือ และจอดเรือได้ปลอดภัย แต่อย่างไรก็ตามสภาพธรรมชาติทั่วไปของปากแม่น้ำมักจะมีตะกอนทับถมทำให้ต้องมีการขุดลอกร่องน้ำอยู่เป็นประจำเพื่อรักษาร่องนี้ให้สามารถรับเรือขนาดไม่เกิน 20,000 dwt และกินน้ำลึกไม่เกิน 8.5 เมตรที่ระดับน้ำทะเลปานกลาง

- อ่าวไทยฝั่งตะวันตก หมายถึง ชายฝั่งทะเลในภาคตะวันตกและภาคใต้ของประเทศไทย เป็นชายฝั่งที่มีความยาวที่สุด ประกอบไปด้วยจังหวัดเพชรบุรี ประจวบคีรีขันธ์ ชุมพร สุราษฎร์ธานี นครศรีธรรมราช สงขลา ปัตตานี และนราธิวาส มีท่าเรือตั้งอยู่ 34 ท่า มีทั้งท่าเรือทะเล ที่สำคัญได้แก่ ท่าเรือประจวบซึ่งสามารถรับเรือขนาด 100,000 dwt กินน้ำลึก 15 เมตร ท่าเรือแม่น้ำ เนื่องจากแม่น้ำในภาคใต้เป็นแม่น้ำสายสั้นๆ ร่องน้ำตื้น มีขนาดเล็ก และคดเคี้ยวไม่สามารถรับเรือขนาดใหญ่ นอกจากนี้ยังมีท่าเรือสงขลาซึ่งตั้งในทะเลสาบสงขลา แม้ว่าท่าเรือสงขลาจะมีวัตถุประสงค์ในการก่อสร้างเพื่อเป็นท่าเรือหลักของภาคใต้ แต่ประสบปัญหาร่องน้ำตื้นเขิน อีกทั้งไม่มีการขุดลอกทำให้ไม่สามารถรับเรือขนาดใหญ่ตามที่ได้ออกแบบก่อสร้างไว้

- ชายฝั่งอันดามัน หมายถึง ชายฝั่งทะเลอันดามันและส่วนบนของช่องแคบมะละกา ประกอบด้วยจังหวัดระนอง พังงา ภูเก็ต กระบี่ ตรังและสตูล มีท่าเรือสินค้าตั้งอยู่ 11 ท่า ซึ่งมีทั้งท่าเรือแม่น้ำและท่าเรือทะเล แต่ส่วนใหญ่เป็นท่าเรือขนาดเล็ก ท่าเรือสำคัญได้แก่ ท่าเรือภูเก็ต สามารถรับเรือขนาด 30,000 dwt กินน้ำลึก 9 เมตร

2. รูปแบบสินค้าที่ขนส่งผ่านท่าเรือ

ประเภทสินค้าที่ขนส่งผ่านท่าเรือ เป็นปัจจัยหลักในการกำหนดรูปแบบท่าเทียบเรือ อุปกรณ์ที่ใช้ในการบรรทุกขนถ่ายสินค้า การเคลื่อนย้ายสินค้า และการเก็บรักษา สินค้าที่ขนส่งผ่านท่าเรือจำแนกเป็นประเภทใหญ่ ๆ ได้ดังนี้ (สุมาลี สุขदानนท์ และคณะ, 2552)

● สินค้าเหลว (Tanker Cargo)

สินค้าเหลวที่สำคัญ ได้แก่ น้ำมันดิบและผลิตภัณฑ์น้ำมัน เคมีภัณฑ์ น้ำมันพืช โมลาส และกากขี้ เนื่องจากเรือที่ใช้ในการขนส่งสินค้าเหลวมักเป็นเรือขนาดใหญ่ โดยเฉพาะอย่างยิ่งเรือขนส่งน้ำมันดิบซึ่งมีบางลำมีขนาดเกิน 100,000 dwt ท่าเรือสินค้าเหลวที่สำคัญส่วนใหญ่จึงอยู่ในชายฝั่งอ่าวไทยฝั่งตะวันออก ในจังหวัดชลบุรีบริเวณเกาะสีชัง และจังหวัดระยอง ได้แก่ ท่าเรือมาบตาพุด ซึ่งนอกจากน้ำมันแล้วยังเป็นท่าเรือที่ขนส่งเคมีภัณฑ์ที่ใหญ่ที่สุดของประเทศ และท่าเรือ IRPC ซึ่งเป็นท่าเรือที่ขนถ่ายน้ำมันซึ่งมีขีดความสามารถรับเรือน้ำมันขนาด 150,000 dwt กินน้ำลึกได้ถึง 17 เมตร

- **สินค้าเทกอง (Bulk Cargo)**

สินค้าเทกองที่สำคัญ ได้แก่ ถ่านหิน ส่วนสินค้าเกษตร เช่น มันสำปะหลัง ไม้สับ น้ำตาล การขนส่งอยู่ในลักษณะคล้ายสินค้าเหลว กล่าวคือ ไม่มีการบรรจุหีบห่อ และเรือที่ใช้ในขนส่งมักเป็นเรือขนาดใหญ่ ทำเรือสินค้าเทกองที่สำคัญ ได้แก่ ทำเรือมาบตาพุด ให้บริการขนถ่ายถ่านหินนำเข้าเพื่อผลิตกระแสไฟฟ้า สำหรับสินค้าเกษตรส่วนใหญ่บรรทุกขนถ่ายกลางน้ำที่เขตจอดเรือศรีราชา นอกจากนี้ สินค้าเทกองที่สำคัญประเภทอื่น ได้แก่ ยิปซัม มีแหล่งผลิตอยู่บริเวณพื้นที่ภาคใต้ ซึ่งทำเรือที่ใช้ขนถ่าย เช่น ท่าทอง เข้าที่รันทพอร์ต เจียรวาณิช

- **สินค้าทั่วไป (General Cargo)**

เป็นสินค้าที่บรรจุหีบห่อมีรูปแบบหลากหลาย เช่น กระสอบ กล่อง ลัง หรือ ถัง บางประเภทที่ไม่ได้บรรจุหีบห่อ เช่น เหล็กเส้น ไม้ซุง เป็นต้น แต่ในระยะหลังการขนถ่ายสินค้าทั่วไปมีปริมาณลดลง เนื่องจากมีความนิยมขนถ่ายสินค้าด้วยตู้สินค้ามากขึ้น แต่อย่างไรก็ตามท่าเรือเอกชนส่วนใหญ่ยังให้บริการขนส่งสินค้าทั่วไป เนื่องจากเรือสินค้าทั่วไปมักมีอุปกรณ์ขนสินค้าภายในเรือสินค้า จึงทำให้ท่าเรือที่ให้บริการขนส่งสินค้าประเภทนี้ใช้เงินลงทุนน้อย ท่าเรือในอ่าวไทยตอนในส่วนใหญ่เป็นท่าเรือสินค้าทั่วไป มีท่าเรือสำคัญ เช่น ท่าเรือกรุงเทพ โดยสินค้าส่วนใหญ่จะขนส่งบรรทุกขนถ่ายกลางที่ท่า/หลักผูกเรือกลางน้ำ และท่าเรือบีเอ็มที แปซิฟิก นอกจากนี้ สำหรับท่าเรือสินค้าทั่วไปในชายฝั่งอื่น ๆ ได้แก่ ท่าเรือศรีราชาฮาร์เบอร์ ท่าเรื่อน้ำลึกสงขลา และท่าเรือภูเก็ต

นอกจากสินค้าที่กล่าวข้างต้น สินค้าทั่วไปที่สำคัญยังประกอบด้วยสินค้าประเภทรถยนต์ หรือสินค้าโร-โร (Ro-Ro หรือ Roll on-Roll off) เป็นสินค้าที่สามารถเคลื่อนขึ้นลงเรือได้เอง ซึ่งท่าเรือที่ขนส่งสินค้าประเภทนี้ที่สำคัญ ได้แก่ ท่าเทียบเรือ A5 ในท่าเรือแหลมฉบัง

- **สินค้าตู้ (Containerised Cargo)**

ความจริงแล้วสินค้าตู้จัดเป็นสินค้าทั่วไปประเภทหนึ่ง โดยบรรจุอยู่ในตู้เหล็กขนาดใหญ่ที่มีขนาดมาตรฐานเดียวกันทั่วโลก และได้รับความนิยมเนื่องจากเคลื่อนย้ายสะดวก และมีความปลอดภัย ทำเรือสินค้าตู้ของไทยที่สำคัญ ได้แก่ ท่าเรือกรุงเทพ และท่าเรือแหลมฉบัง

3. การบริหารจัดการท่าเรือ

การบริหารจัดการท่าเรืออาจแบ่งออกเป็น 2 กลุ่ม ท่าเรือของรัฐ (State Owned Port) และท่าเรือของเอกชน (Private Owned Port) สามารถสรุปข้อมูลได้ดังนี้ (สุมาลี สุขตานนท์ และคณะ, 2552)

- **ท่าเรือของรัฐ**

เนื่องจากท่าเรือเป็นสาธารณูปโภคขนาดใหญ่ของประเทศและมีความสำคัญต่อการค้าระหว่างประเทศและเศรษฐกิจของประเทศ ดังนั้นทางภาครัฐจึงเป็นผู้ลงทุนในการก่อสร้างท่าเรือ โดยมีวัตถุประสงค์หลักเพื่อให้บริการสาธารณะ (Common User Port) หน่วยงานของรัฐที่เป็นเจ้าของท่าเรือ ได้แก่ การท่าเรือแห่งประเทศไทย การนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย และกรมธนารักษ์

- ทำเรือเอกชน

สำหรับทำเรือเอกชนส่วนใหญ่เป็นทำเรือขนาดเล็ก ส่วนใหญ่มีวัตถุประสงค์ในการก่อตั้งเพื่อขนส่งสินค้าธุรกิจของตน แต่ต่อมาได้ขยายขอบเขตการให้บริการมาให้บริการสาธารณะ เจ้าของทำเรือเหล่านี้มีทั้งกลุ่มผู้ประกอบการนำเข้า/ส่งออก สายเดินเรือ และโรงงานอุตสาหกรรม

2.3 กฎระเบียบศุลกากรที่เกี่ยวข้องกับทำเรือในประเทศไทย

กิจการภาษี หรือศุลกากร เป็นหน่วยงานที่มีประวัติความเป็นมายาวนานตั้งแต่สมัยสุโขทัย เพราะภาษีที่มาจากการค้าขายเป็นแหล่งรายได้ของรัฐ ระบบการเก็บภาษีได้รับการพัฒนาอย่างต่อเนื่องเพื่อตอบสนองกับการค้าระหว่างประเทศที่เติบโตขึ้นและความเปลี่ยนแปลงไปตามยุคสมัย ยุคใหม่ของศุลกากรไทยเริ่มในปี พ.ศ. 2417 เมื่อรัชกาลที่ 5 ทรงจัดตั้งหอรัษฎากรพิพัฒน์เป็นสำนักงานกลางในการรวบรวมรายได้ของแผ่นดิน โดยมีศุลกากรทำหน้าที่จัดเก็บภาษีขาเข้า-ขาออกเป็นรายได้ของรัฐ ซึ่งเป็นรากฐานของศุลกากรในปัจจุบัน (กรมศุลกากร : ออนไลน์)

1. กฎระเบียบศุลกากรที่เกี่ยวข้องกับทำเรือในประเทศไทย

กฎระเบียบศุลกากรที่เกี่ยวข้องกับทำเรือในประเทศไทย แบ่งออกเป็น 3 ระดับ คือ พระราชบัญญัติ/พระราชกำหนด กฎกระทรวง และประกาศ

- พระราชบัญญัติ/พระราชกำหนด

พระราชบัญญัติและพระราชกำหนดที่เกี่ยวข้องกับศุลกากรและทำเรือ มี 2 ฉบับ ดังนี้

- พระราชบัญญัติศุลกากร พ.ศ.2469

พระราชบัญญัติศุลกากร พ.ศ.2469 เป็นกฎหมายที่กำหนดกฎเกณฑ์เกี่ยวกับศุลกากร เช่น นิยาม หน้าที่ความรับผิดชอบ วิธีการนำเข้าและส่งออก การปฏิบัติงานของศุลกากร เป็นต้น เนื้อหาสาระในกฎหมายฉบับนี้เกี่ยวข้องกับทำเรือโดยตรง เนื่องจากในอดีตการนำเข้า-ส่งออกสินค้าใช้เรือเป็นหลัก ต่อมาเมื่อการนำเข้า-ส่งออกสินค้าทางบกและทางอากาศ จึงมีการเปลี่ยนแปลงและเพิ่มเติมสาระให้ทันสมัยและเหมาะสมกับการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่รวม 20 ฉบับ ในช่วงปี พ.ศ.2471-2548 (ราชกิจจานุเบกษา : ออนไลน์)

- พระราชกำหนดพิกัตอัตราศุลกากร พ.ศ.2530

พระราชกำหนดพิกัตอัตราศุลกากรเป็นกฎหมายที่กำหนดขึ้นเพื่อจัดหมวดหมู่หรือพิกัตของสินค้า และกำหนดอัตราภาษีอากรในการนำเข้า/ส่งออก พัฒนาการกฎหมายพิกัตศุลกากรมีมายาวนาน โดยมีพิกัตอัตราศุลกากรฉบับแรก คือ พระราชบัญญัติพิกัตอัตราศุลกากร พ.ศ.2469 (สำนักงานศุลกากรตรวจสินค้าลาดกระบัง : ออนไลน์) ซึ่งกำหนดพิกัตศุลกากรแบบไทย เมื่อประเภทสินค้านำเข้า/ส่งออกมีมากขึ้น จึงต้องเพิ่มเติมพระราชบัญญัติฉบับนี้ให้ทันสมัยอยู่เสมอรวม 16 ฉบับ ตั้งแต่ปี พ.ศ.2478-2502 ต่อมาในปี พ.ศ.2503 มีกฎหมายพิกัตศุลกากรแบบใหม่ คือ พระราชกำหนดพิกัตอัตราศุลกากร พ.ศ.2503 เปลี่ยนแปลงระบบพิกัตศุลกากรจากการแบ่งหมวดหมู่แบบไทยมาใช้ระบบพิกัตศุลกากรที่เป็นมาตรฐานสากลแทน คือ ระบบการจำแนกประเภทสินค้าแบบคณะมนตรีความร่วมมือทางศุลกากร (Customs Cooperation Council Nomenclature : CCCN) พระราชกำหนดฉบับนี้

มีการเปลี่ยนแปลง แก๊วรวม 55 ฉบับ ในช่วงปีพ.ศ. 2504-2527 ส่วนใหญ่เป็นการเพิ่มเติมพิกัดสินค้าที่นำเข้า/ส่งออกและอัตราอากร

ในปี พ.ศ.2530 ประเทศไทยเข้าร่วมเป็นสมาชิกในภาคีอนุสัญญาาระบบฮาร์โมนิ (The International Convention on the Harmonized Commodity Description and Coding System : HS Convention) จึงได้ออกพระราชกำหนดพิกัดอัตราศุลกากร พ.ศ.2530 ซึ่งเปลี่ยนแปลงจากการใช้ระบบพิกัดศุลกากรแบบ CCCN เป็นระบบฮาร์โมนิ (Harmonized) โดยจำแนกประเภทและระบุสินค้าขององค์การศุลกากรโลก ประกอบด้วยประเภทย่อย 5,000 รายการ แต่ละรายการระบุด้วยรหัสพิกัด 6 หลัก (สำนักงานศุลกากรท่าเรือแหลมฉบัง : ออนไลน์) ระบบฮาร์โมนิเป็นระบบพิกัดศุลกากรที่ใช้ในปัจจุบันเนื่องจากระบบฮาร์โมนิมีการเพิ่มเติมและปรับปรุงอย่างต่อเนื่อง จึงมีการแก้ไขเพิ่มเติมพระราชกำหนดฉบับนี้ รวม 8 ฉบับ ระหว่างปี พ.ศ.2541-2545 ต่อมาในปี พ.ศ.2547 ประเทศไทยและประเทศอาเซียนได้ร่วมลงนามและรับพิธีสารว่าด้วยการนำพิกัดศุลกากรฮาร์โมนิอาเซียน (AHTN Protocol) ซึ่งเปลี่ยนแปลงพิกัดศุลกากรจาก 6 หลัก เป็น 8 หลัก (ราชกิจจานุเบกษา : ออนไลน์)

- กฎกระทรวงการคลัง

กฎกระทรวงการคลัง เป็นบทบัญญัติที่รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลังออกโดยอาศัยอำนาจตามพระราชบัญญัติหรือพระราชกำหนด กฎกระทรวงการคลังที่เกี่ยวข้องกับกรมศุลกากรมี 2 ฉบับ คือ

- กฎกระทรวงแบ่งส่วนราชการกรมศุลกากร กระทรวงการคลัง พ.ศ.2551

กฎกระทรวงฉบับนี้กำหนดขึ้นตามพระราชบัญญัติระเบียบบริหารราชการแผ่นดิน พ.ศ. 2534 มีเนื้อหาสาระสำคัญแบ่งออกเป็น 2 ส่วน คือ แบ่งส่วนราชการในกรมศุลกากร และกำหนดอำนาจหน้าที่ของหน่วยต่าง ๆ ในกรมศุลกากร ทั้งที่เกี่ยวข้องกับการนำเข้า-ส่งออกโดยตรง ได้แก่ สำนักงานศุลกากร ด่านศุลกากร ฝ่ายบริการศุลกากร และที่สนับสนุนการนำเข้า/ส่งออก (ราชกิจจานุเบกษา : ออนไลน์)

- กฎกระทรวง กำหนดทำหรือที่ สนามบินศุลกากร ทางอนุมัติ ด้านพรมแดน และด่านศุลกากร พ.ศ.2553

กฎกระทรวงฉบับนี้กำหนดขึ้นโดยอาศัยพระราชบัญญัติศุลกากร พ.ศ.2469 เพื่อกำหนดทำหรือที่ สนามบินศุลกากร ทางอนุมัติ เขตแดนทางบก ด้านพรมแดน และด่านศุลกากรในการนำเข้า/ส่งออก รวมถึงกำหนดประเภทของที่อนุญาตให้นำเข้า/ส่งออก ของที่ขออนุญาตนำเข้า หรือของที่มีทัศนียภาพ

- ประกาศศุลกากร

ประกาศศุลกากรกำหนดขึ้นโดยอาศัยพระราชบัญญัติหรือกฎกระทรวง เพื่อกำหนดรายละเอียดและข้อปฏิบัติสำหรับเจ้าหน้าที่และประชาชนที่เกี่ยวข้อง ให้สามารถดำเนินการพิธีการทางศุลกากรได้สะดวก ประกาศกรมศุลกากรที่เกี่ยวข้องกับการนำเข้า/ส่งออกแบ่งเป็นหมวดหมู่ที่สำคัญ ดังนี้

- หลักเกณฑ์พิธีการนำเข้า-ส่งออก

- การขอคืนอากร

- ทำเนียบท่าเรือ
- โรงพักสินค้าทั่วไปและโรงพักสินค้าเพื่อการตรวจปล่อยของขาเข้าและบรรจุของขาออกที่ส่งโดยระบบคอนเทนเนอร์นอกเขตทำเนียบท่าเรือ (รพท.)
- สถานที่ตรวจปล่อยและบรรจุสินค้าเข้าคอนเทนเนอร์เพื่อการส่งออก (สตส.)
- คลังสินค้าทัณฑ์บน
- เขตปลอดอากร
- ตัวแทนออกของ
- ผู้ที่ได้รับอนุญาตให้นำเข้า-ส่งออก

2. พัฒนาระบบศุลกากรในประเทศไทย

รายได้จากการนำเข้า/ส่งออกที่จัดเก็บโดยกรมศุลกากรนับเป็นแหล่งรายได้หลักแหล่งหนึ่งของรัฐ ดังนั้นรัฐบาลจึงให้ความสำคัญและสนับสนุนให้มีการพัฒนาระบบศุลกากรอย่างต่อเนื่อง เพื่อลดอุปสรรคในการดำเนินพิธีการศุลกากรนำเข้า/ส่งออกและสร้างระบบศุลกากรให้มีมาตรฐานสากล การพัฒนาระบบศุลกากรไทยมีดังนี้

● ระบบ Manual (อดีต-ปี พ.ศ.2544)

แรกเริ่มการดำเนินพิธีการทางศุลกากรใช้ระบบ Manual คือ ใช้คนเป็นผู้เดินเอกสารเพื่อขออนุญาตการนำเข้า/ส่งออกต่อเจ้าหน้าที่โดยตรง และต้องสำแดงเอกสารต่อเจ้าหน้าที่เพื่อตรวจปล่อยของ ซึ่งต้องใช้เวลาในการดำเนินพิธีการทางศุลกากรหลายวัน และตรวจสอบความถูกต้องได้ยาก ต่อมา มีการพัฒนาระบบศุลกากร โดยนำระบบ EDI มาใช้แทน

● ระบบ EDI (ปี พ.ศ.2544-2550)

EDI ย่อมาจากคำว่า Electronic Data Interchange หมายถึง การแลกเปลี่ยนข้อมูลทางอิเล็กทรอนิกส์ ซึ่งมีหลักการคล้ายกับการส่งโทรสาร แต่แทนที่จะใช้เครื่องโทรสารและระบบโทรศัพท์ในการรับ-ส่งข้อมูล ระบบ EDI ใช้คอมพิวเตอร์และระบบ Van (Value Added Network) ในการรับ-ส่งข้อมูล กรมศุลกากรเป็นหน่วยงานแรกในประเทศไทยที่นำระบบ EDI มาใช้อย่างเต็มรูปแบบ โดยเริ่มใช้ครั้งแรกเมื่อวันที่ 1 กันยายน 2544 (กรมศุลกากร, 2544) อย่างไรก็ตามระบบนี้มีจุดอ่อนหลายประการ เช่น ก่อให้เกิดความล่าช้าในการผ่านพิธีการศุลกากรขาเข้า/ขาออก เสียค่าใช้จ่ายในการผ่านพิธีการศุลกากรขาเข้า/ขาออกสูง เกิดความผิดพลาดของข้อมูลระหว่างผ่านพิธีการศุลกากร และไม่ได้รับการพิจารณาในการลดขั้นตอนการปฏิบัติพิธีการศุลกากร เป็นต้น จึงมีการพัฒนาระบบใหม่มาแทน และยกเลิกระบบ EDI อย่างเป็นทางการ เมื่อวันที่ 1 กันยายน 2550 (กรมศุลกากร, 2542)

● ระบบ Paperless (ปี พ.ศ.2550-ปัจจุบัน)

การผ่านพิธีการศุลกากรทางอิเล็กทรอนิกส์ (E-Custom) แบบไร้กระดาษ (Paperless Trade) ซึ่งมีเป้าหมายเพื่อลดและทดแทนการใช้เอกสารกระดาษ ทั้งธุรกรรมของภาครัฐและเอกชน โดยระบบนี้ไม่ต้องใช้เอกสารในส่วนที่ต้องสำแดงกับเจ้าหน้าที่ศุลกากรในเบื้องต้น กรมศุลกากรเป็นหน่วยงานแรกที่ใช้ระบบอิเล็กทรอนิกส์ไร้กระดาษ โดยเริ่มให้บริการอย่างเป็นทางการตั้งแต่เดือนกรกฎาคม 2550 โดยสำนักงานศุลกากรท่าเรือแหลมฉบังเริ่มระบบนี้เป็นที่แรก (กรมศุลกากร, 2551)

และขยายไปจนครบทุกสถานที่ตรวจปล่อยสินค้าเพื่อนำเข้า-ส่งออกสินค้า ข้อดีของระบบไร้เอกสาร คือ การผ่านพิธีการศุลกากรมีความสะดวกรวดเร็วขึ้น เพราะมีการลดขั้นตอนการให้บริการ เช่น ลดความซ้ำซ้อนการบันทึกข้อมูล และลดค่าใช้จ่ายในการจัดเก็บเอกสาร

- ระบบ National Single Window (NSW) (กรมศุลกากร : ออนไลน์)

แนวทางการพัฒนาระบบศุลกากรในอนาคต คือ การพัฒนาระบบ National Single Window และ ASEAN Single Window ภายใต้ร่วมมือของประชาคมอาเซียน (ASEAN Economic Community : AEC) โดยระบบ NSW เป็นระบบการบริการเชื่อมโยงข้อมูลการนำเข้า-ส่งออก และโลจิสติกส์ของหน่วยงานภาครัฐและภาคธุรกิจ ทั้งในประเทศและระหว่างประเทศสมาชิกอาเซียน และประเทศอื่น ๆ ระบบ NSW มีข้อดี คือ สามารถทำธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์กับหน่วยงานรัฐ และภาคเอกชนแบบไร้กระดาษได้ง่าย การส่งข้อมูลเพียงครั้งเดียว สามารถขอใบอนุญาต ใบรับรองพิธีการศุลกากร ใบขนสินค้า และชำระภาษีได้อัตโนมัติ นอกจากนี้ผู้ใช้บริการสามารถติดตามผลและตรวจสอบการดำเนินงานและการอนุมัติต่าง ๆ ผ่านทางอินเทอร์เน็ตได้ (e-Tracking) ตลอด 24 ชั่วโมง

เนื่องจากระบบ NSW เป็นการทำงานโดยบูรณาการหน่วยงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการนำเข้า-ส่งออก คณะรัฐมนตรีจึงมีมติในวันที่ 7 ธันวาคม 2548 ให้กรมศุลกากรเป็นหน่วยงานหลักในการดำเนินการจัดตั้ง NSW ต่อมาได้มีมติคณะรัฐมนตรีในวันที่ 20 ตุลาคม 2553 จัดตั้งคณะกรรมการกำกับการพัฒนาระบบ NSW ขึ้น โดยมีอธิบดีกรมศุลกากรเป็นประธานและกรรมการจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องรวม 60 คน โดยมีเป้าหมายให้สามารถดำเนิน NSW ได้ภายในปี 2558 เพื่อรองรับประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน

2.4 การพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกในท่าเรือในต่างประเทศ/ กระบวนการจัดการสินค้า/ ระบบศุลกากรที่ทำเรือในต่างประเทศ

ในหัวข้อนี้จะนำเสนอการพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกในท่าเรือต่างประเทศ/ กระบวนการจัดการสินค้า/ ระบบศุลกากรที่ทำเรือต่างประเทศ โดยได้สรุปข้อมูลของประเทศตัวอย่าง 5 ประเทศ ได้แก่ ประเทศสิงคโปร์ เกาหลีใต้ ฮองกง มาเลเซีย และประเทศดูไบ มีรายละเอียดดังนี้

1. ประเทศสิงคโปร์

ระบบศุลกากรของสิงคโปร์เกิดขึ้นตั้งแต่สมัยที่สิงคโปร์เป็นอาณานิคมของอังกฤษ โดยได้จัดตั้ง British Government Monopolies Department เพื่อควบคุมและจัดเก็บรายได้จากการค้าฝิ่นและสุรา ต่อมาหน่วยงานนี้ได้เปลี่ยนชื่อเป็น Department of Custom and Excise (CED) เดิมการขออนุญาตนำเข้า-ส่งออกและการดำเนินพิธีการศุลกากรใช้คนและเอกสาร จนกระทั่งในปี ค.ศ.1979 รัฐบาลสิงคโปร์ได้มีแนวคิดพัฒนาประเทศด้วยระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ (Information Technology : IT) จึงมีการศึกษาจุดแข็ง-จุดอ่อนของประเทศ และเตรียมความพร้อมระบบ IT เพื่อรองรับและสนับสนุนการค้าระหว่างประเทศ ต่อมาในปี ค.ศ.1986 รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการค้าและอุตสาหกรรมได้จัดตั้งคณะกรรมการเพื่าวางแผนและเตรียมระบบ National Single Window ชื่อว่า “TradeNet®” การพัฒนาระบบนี้เสร็จสมบูรณ์ และสามารถให้บริการอย่างเป็นทางการในวันที่ 1 มกราคม 1989 นับเป็นการ

แลกเปลี่ยนข้อมูลทางอิเล็กทรอนิกส์ของศุลกากรครั้งแรกของโลก (Electronic Data Interchange : EDI) (Singapore Customs : online) ซึ่งให้บริการแก่ผู้ประกอบการค้า ภาครัฐ และภาคเอกชน โดยมีเป้าหมายเพื่อลดเวลาและค่าใช้จ่ายในงานเอกสาร เพิ่มประสิทธิภาพการทำงานและความโปร่งใสของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง (United Nations Economic Commission for Europe : online)

● พัฒนาการของ TradeNet®

หลังจากให้บริการอย่างเป็นทางการ ระบบ TradeNet® ยังคงมีการพัฒนาและปรับปรุงอย่างต่อเนื่องตลอด 22 ปี (ปี ค.ศ.1989-2011) เพื่อให้ระบบมีประสิทธิภาพและประมวลผลรวดเร็วยิ่งขึ้น ระบบนี้เป็นสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้าที่ช่วยสนับสนุนและสร้างความสามารถในการแข่งขันทางการค้าของสิงคโปร์ และเป็นตัวอย่างสำหรับประเทศอื่น ๆ ที่ใช้หรือเตรียมนำระบบ Single Window มาใช้ เมื่อเปรียบเทียบประสิทธิภาพระหว่างการใช้ระบบ Manual กับระบบ TradeNet® พบว่า TradeNet® ช่วยลดเวลาการอนุมัติเอกสารและใบอนุญาตการนำเข้า-ส่งออก จาก 4 ชั่วโมง-2 วัน เป็นภายใน 10 นาที และลดจำนวนเอกสารที่ใช้ในการขออนุญาตเหลือเพียง 1 ชุด และเสียค่าธรรมเนียมการนำเข้า-ส่งออกต่อครั้ง จาก 10-20 ดอลลาร์สิงคโปร์ เหลือ 2.88 ดอลลาร์สิงคโปร์ นอกจากนี้ ยังช่วยเพิ่มประสิทธิภาพการทำงานและสร้างความโปร่งใสของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เนื่องจากขั้นตอนการดำเนินการสามารถตรวจสอบตลอดเวลาได้ (United Nations Economic Commission for Europe : online) โดยพัฒนาการที่สำคัญของ TradeNet® แสดงดังตารางที่ 2-2

ตารางที่ 2-2 พัฒนาการของ TradeNet®

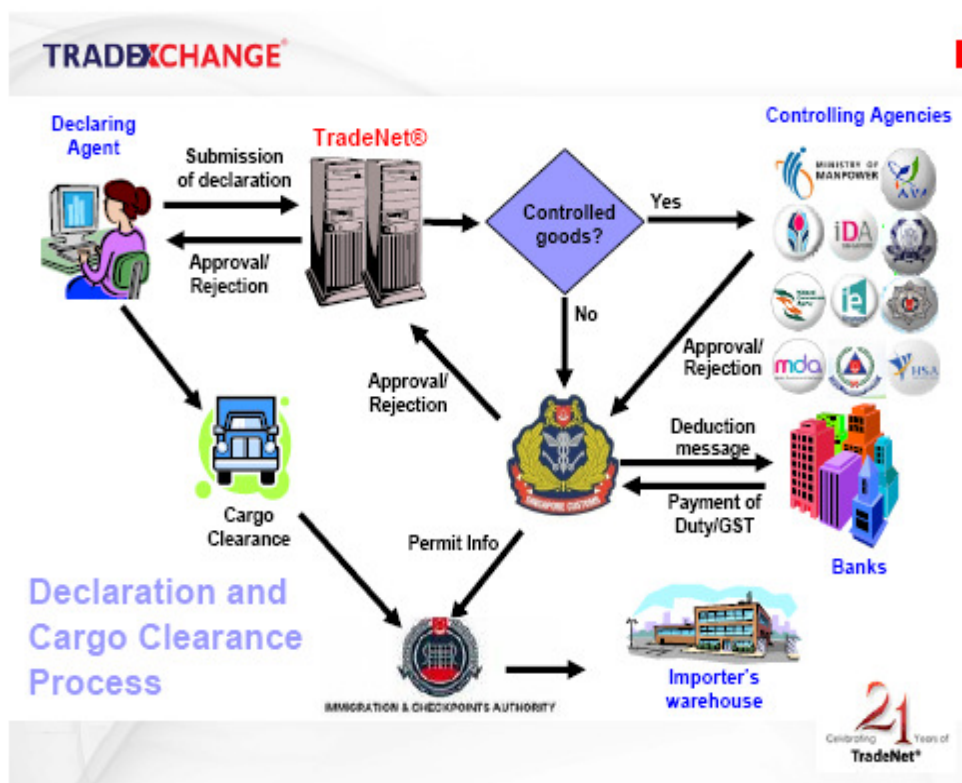
ปีที่ใช้	TradeNet®	ลักษณะพิเศษ	เวลาดำเนินการ
1989	Version 1	- ส่งข้อมูลทางอิเล็กทรอนิกส์ครั้งเดียว ระบบจะส่งข้อมูลไปยังหน่วยงานที่เกี่ยวข้องโดยอัตโนมัติ - ทำธุรกรรมการค้าทางอิเล็กทรอนิกส์ เพื่อการนำเข้า-ส่งออก และเปลี่ยนถ่ายเรือในขั้นตอนเดียว	2 วัน
1990	Version 1.4	- เพิ่มประเภทสินค้าที่สามารถดำเนินการผ่านระบบ - เพิ่มหน่วยงานภาครัฐที่ให้บริการในระบบ - ให้บริการสินค้าเปลี่ยนถ่ายเรือที่มีอัตราภาษีสูง	1 - 2 วัน
1991	Version 1.5	เพิ่มหน่วยงานภาครัฐที่ให้บริการในระบบ	1 - 2 วัน
1992	Version 1.6	- เพิ่มหน่วยงานภาครัฐที่ให้บริการในระบบ - ผนวกระบบเสียภาษี (Duty Payment System)	30 นาที-1 ชั่วโมง
1994	Version 1.7	- เพิ่มหน่วยงานภาครัฐที่ให้บริการในระบบ - เชื่อมโยงกับข้อมูลระบบภาษีอากร - เชื่อมข้อมูลกับธนาคาร เพื่อจ่ายภาษีศุลกากร	30 นาที-1 ชั่วโมง
1996	Version 1.8	ใช้ระบบพิกัดศุลกากรแบบฮาร์โมไนส์	2 – 5 นาที

ปีที่ใช้	TradeNet®	ลักษณะพิเศษ	เวลาดำเนินการ
		• ทำประกันสินค้ากับธนาคารได้ง่ายขึ้น • อนุญาตให้มีการคืนภาษีสุราและยาสูบ • ยกเลิกการขอใบอนุญาตสินค้าบางประเภทได้	
1999	Version 2.0	• ใช้มาตรฐานสากล UN/EDIFACT* • ใช้การประมวลผลแบบตอบโต้ (Interactive) แทนการประมวลผลแบบกลุ่ม (Batch Mode)	2 – 5 นาที
2003	Version 3.1	• พัฒนาระบบควบคุมและฝากขายสินค้าส่งออก (export control consignment system) • ใช้พิธีการศุลกากรอาเซียน (AHTN)	2 – 5 นาที
2007	Version 4.0	• ให้บริการขอใบอนุญาตและทำธุรกรรมการค้าแบบครบวงจร (แก้ไขข้อมูล ยกเลิกใบอนุญาตที่ไม่ต้องการขอคืนอากร ขออนุญาต re-export และ re-import) • เริ่มใช้ TradeXchange	2 – 5 นาที

หมายเหตุ: * UN/EDIFACT หรือ United Nations Directories for Electronic Data Interchange for Administration, Commerce and Transport คือ ระบบแลกเปลี่ยนข้อมูลทางอิเล็กทรอนิกส์ที่มีมาตรฐานสากลของสหประชาชาติ

(ที่มา: CrimsonLogic : online)

ตั้งแต่เดือนตุลาคม ค.ศ.2007 สิงคโปร์ใช้ระบบ TradeNet® Version 4.0 นอกจากผู้ให้บริการใช้ขอใบอนุญาตเพื่อนำเข้า/ส่งออกและดำเนินพิธีการศุลกากรแล้ว สามารถแก้ไขข้อมูลยกเลิกใบอนุญาตที่ไม่ต้องการ ขอคืนอากร ตลอดจนขออนุญาต re-export และ re-import และในปีเดียวกันศุลกากรสิงคโปร์ได้นำระบบ TradeXchange® มาใช้ ซึ่งเป็นระบบที่ขยายความสามารถของ Single Window สิงคโปร์ให้กว้างขึ้น โดยเชื่อมโยงระบบ TradeNet® เข้ากับบริการอื่น ๆ เช่น จัดเตรียมเอกสารสำหรับการให้บริการด้านโลจิสติกส์ การขนส่งสินค้า การเงิน และการประกันภัย รวมถึงเชื่อมโยงข้อมูลกับกับระบบการค้าและหน่วยงานในต่างประเทศ (United Nations Network of Experts for paperless Trade in Asia and Pacific : online)



ภาพที่ 2-2 พิธีศุลกากรและกระบวนการออกของในระบบ TradeXchange®

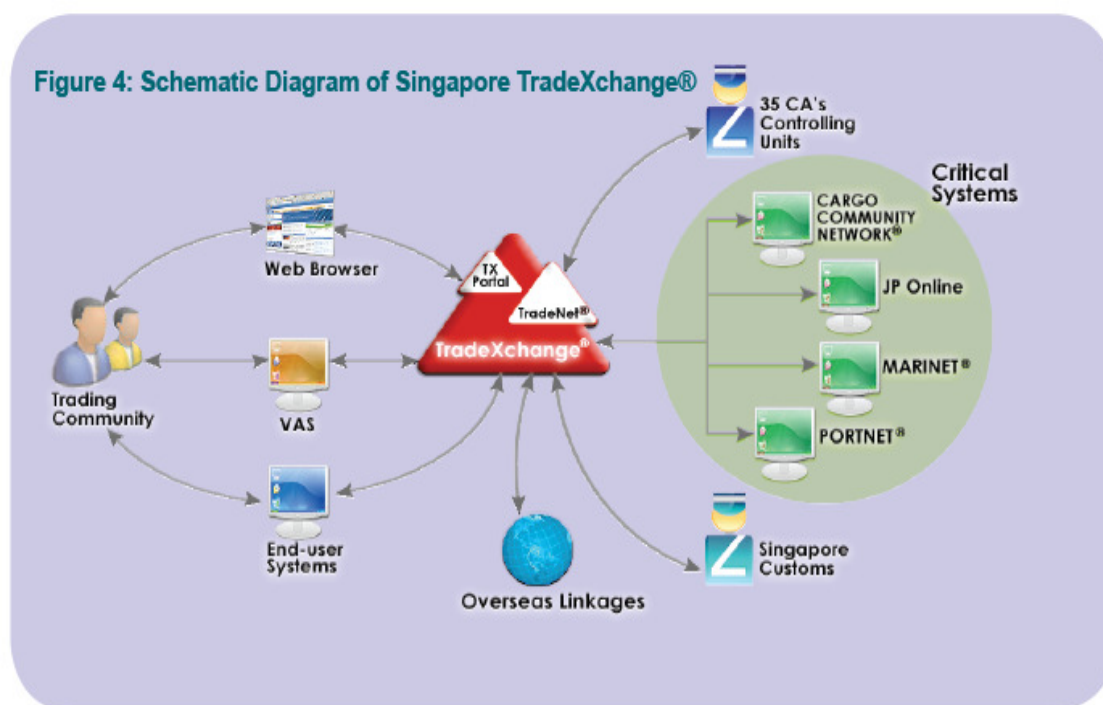
(ที่มา : Oscar Pagdanganan : online)

- หน่วยงานของรัฐและผู้ให้บริการ TradeNet®

TradeNet® เป็นระบบที่บูรณาการการทำงานของหน่วยงานภาครัฐและเอกชนที่เกี่ยวข้องกับการค้า เชื่อมและแลกเปลี่ยนข้อมูลร่วมกันเป็นเครือข่ายขนาดใหญ่ (ดังภาพที่ 2.2-2.3) สามารถแบ่งกลุ่มหน่วยงานของรัฐและผู้ให้บริการ TradeNet ดังนี้ (Wilfred Tan : online)

- ศุลกากรสิงคโปร์ เป็นหน่วยงานหลักและเป็นเจ้าของระบบ TradeNet®
- กลุ่มผู้ประกอบการค้า (Trade Community) ประกอบด้วย ผู้นำเข้า ผู้ส่งออก ผู้ขนส่งสินค้า ตัวแทนสายเรือ ผู้ปฏิบัติการในท่าเทียบเรือ (Terminal Operator) บริษัทผู้ให้บริการโลจิสติกส์ (3rd, 4th party Logistic Company) เป็นต้น
- หน่วยงานที่มีหน้าที่ให้บริการทางการค้า (Service Provider) มี 4 หน่วยงาน ได้แก่
 - 1) Port of Singapore Authority (PSA) ให้บริการการขนถ่ายสินค้า ณ ท่าเรือสิงคโปร์ ผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ที่เรียกว่า “Port Net®”
 - 2) Crimson Logic Pte Ltd ให้บริการ software ทางการค้าระหว่างผู้ทำการค้ากับหน่วยงานรัฐผ่านอินเทอร์เน็ต (Application Service Porvider) ซึ่งเดิมบริษัทมีชื่อว่า Singapore Network Provider (SNP) เนื่องจากหน่วยงานนี้เปลี่ยนโครงสร้างภายในและขยายการให้บริการในต่างประเทศ จึงเปลี่ยนชื่อเป็น Crimsom Logic ตั้งแต่ปี 2002 (Crimsom Logic Pte Ltd. : online))

- 3) IPAC Financial Planning Singapore Ltd. (IPAC) เป็นบริษัทที่ปรึกษาการเงิน (IPAC Financial Planning Singapore Ltd. : online)
 - 4) Cargo Community Network Pte Ltd (CCN) เป็นเครือข่ายให้บริการขนส่งสินค้าทางอากาศ (Cargo Community Network Pte Ltd. : online)
- หน่วยงานที่มีหน้าที่กำกับดูแลการค้าและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง (Controlling Agencies) มี 35 หน่วยงาน เช่น หอการค้าสิงคโปร์ กระทรวงสาธารณสุข กระทรวงกลาโหม กระทรวงแรงงาน กรมตำรวจ สำนักงานปราบปรามยาเสพติด สำนักงานสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ เป็นต้น



ภาพที่ 2-3 โครงสร้างของ TradeXchange®

(ที่มา: United Nations Network of Experts for paperless Trade in Asia and Pacific : online)

- การพัฒนา National Single Window ในอนาคต
ศุลกากรสิงคโปร์จะนำระบบ TradeNet® Verion 4.1 มาใช้แทน Version 4.0 ที่เริ่มใช้ตั้งแต่ปี ค.ศ.2007 โดยระบบ TradeNet® ใหม่นี้จะให้บริการอย่างเป็นทางการ ในวันที่ 1 มกราคม 2012 โดยมีเป้าหมายเพื่ออำนวยความสะดวกการค้าข้ามพรมแดน โดยศุลกากรสิงคโปร์จะปรับปรุงรูปแบบและโครงสร้างของข้อมูลให้สอดคล้องกับศุลกากรโลก (WCO) และปรับปรุงการจำแนกพิกัดสินค้า โดยใช้พิกัดศุลกากรฮาร์โมนิอาเซียน (AHTN) เพิ่มขึ้นร้อยละ 15 ของพิกัดสินค้าของศุลกากรโลกและอาเซียน (Singapore Customs : online)
- กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับ TradeNet®
เนื่องจาก TradeNet® เป็นระบบ Single Window ของสิงคโปร์ ที่ใช้การรับส่งข้อมูลและทำธุรกรรมการค้าผ่านทางอิเล็กทรอนิกส์ ภายใต้การรองรับของกฎหมายมีดังนี้ (United Nations Network of Experts for paperless Trade in Asia and Pacific : online)

- พระราชบัญญัติศุลกากร (Custom Act)

มาตรา 86 ของพระราชบัญญัติศุลกากร กำหนดให้ผู้ให้บริการศุลกากรต้องลงทะเบียนเพื่อเป็นฐานข้อมูลและเชื่อมต่อกับระบบคอมพิวเตอร์ของกรมศุลกากร และในหัวข้อที่ 1 ของมาตรานี้ให้อำนาจอธิบดีกรมศุลกากรจัดตั้งและให้บริการศุลกากรด้วยคอมพิวเตอร์ และกำหนดระเบียบวิธีปฏิบัติแก่ผู้ให้บริการให้ชัดเจน

- พระราชบัญญัติการทำธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ (Electronic Transactions Act : ETA)

ETA เป็นกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการทำธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์กำหนดขึ้นในปี ค.ศ. 1998 มีพื้นฐานมาจากกฎหมาย Model Law on Electronic Commerce (1996) ซึ่งเป็นกฎหมายสากลของคณะกรรมการสหประชาชาติว่าด้วยกฎเกณฑ์การค้าระหว่างประเทศ (UN Commission on International Trade Law หรือ UNCITRAL) สาระสำคัญของ ETA คือ ให้การยอมรับการทำการค้าและธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ตามกฎหมายเทียบเท่ากับเอกสารกระดาษ โดยมีมาตราที่สำคัญในกฎหมายฉบับนี้ คือ มาตรา 47 (1) ซึ่งกำหนดให้หน่วยงานในระดับกรมและกระทรวงยอมรับการยื่นเอกสารทางอิเล็กทรอนิกส์ โดยหน่วยงานที่เกี่ยวข้องต้องกำหนดวิธีการและรูปแบบการยื่นเอกสารทางอิเล็กทรอนิกส์ที่ชัดเจน มีการบันทึกข้อมูลและตัวตนของผู้ยื่นเอกสาร และต้องมีลายเซ็นดิจิทัลหรือลายมือชื่ออิเล็กทรอนิกส์ที่เชื่อถือได้ นอกจากนี้หน่วยงานต้องสามารถควบคุมและตรวจสอบเอกสารและรักษาความปลอดภัยแก่ผู้ยื่นข้อมูลและการชำระเงินได้

- พระราชบัญญัติการนำเข้า/ส่งออก (Regulation of Imports and Exports Act: RIEA)

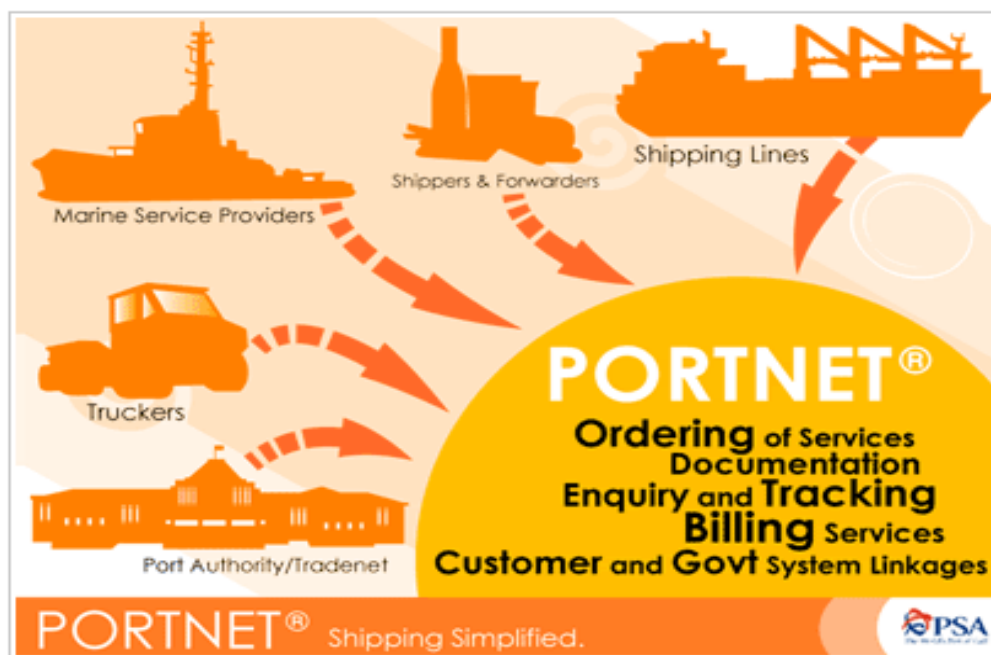
มาตรา 8(1) ของกฎหมายฉบับนี้ อนุญาตให้อธิบดีกรมศุลกากรจัดตั้งและดำเนินการให้บริการนำเข้า-ส่งออกทางอิเล็กทรอนิกส์ และกำหนดหลักเกณฑ์เอกสารที่จำเป็นต้องใช้ในการนำเข้า-ส่งออก

- พระราชบัญญัติภาษีสินค้าและบริการ (Goods and Services Tax Act)

มาตรา 42 ของกฎหมายฉบับนี้ อนุญาตให้เจ้าหน้าที่ตรวจสอบการเงินและการบัญชี (Comptroller) สามารถตรวจสอบภาษีสินค้าและบริการที่ยื่นเอกสารผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์

● Portnet®

Portnet® เป็นส่วนหนึ่งใน TradeNet® ซึ่งเป็นสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้าที่เกี่ยวข้องกับท่าเรือโดยตรง ในปี 2000 Portnet® ก่อตั้งโดย PSA โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการขนถ่ายสินค้าผ่านท่าเรือและลดค่าใช้จ่ายในการขนส่งสินค้า Portnet® เป็นระบบปฏิบัติการลิขสิทธิ์เฉพาะท่าเรือสิงคโปร์ มีช่องทางอิเล็กทรอนิกส์ คือ www.portnet.com เพื่อแลกเปลี่ยนและเชื่อมโยงข้อมูลระหว่างท่าเรือ สายเรือ เรือ และผู้ขนส่งสินค้า เพื่อใช้จัดการตู้สินค้าในท่าเรือสิงคโปร์ ระบบปฏิบัติการนี้ครอบคลุมการทำงานในท่าเรือ ได้แก่ การจองท่าเทียบเรือและบริการนำร่อง การส่งผ่านเอกสาร การติดตามและตรวจสอบตู้สินค้า ระบบรักษาการประสาณาน (Existing Systems) และระบบการชำระเงิน นอกจากนี้ผู้ให้บริการสามารถติดตามและตรวจสอบสินค้าได้ทุกขั้นตอน (Portnet® : online)



ภาพที่ 2-4 ระบบ Portnet®
(ที่มา: PSA Singapore : Online)

2. ประเทศเกาหลีใต้

ศุลกากรเกาหลีใต้ (Korea Customs Service : KSC) เกิดขึ้นในปี ค.ศ.1970 มีหน้าที่จัดการภาษีศุลกากร (Korea Customs Service : online) และสนับสนุนการนำเข้า/ส่งออก ซึ่งมีมูลค่าการค้าเพิ่มสูงขึ้นทุกปี จนกระทั่งในปี ค.ศ.1989 การนำเข้า/ส่งออกมีมูลค่ามากกว่า 1 แสนเหรียญสหรัฐ รัฐบาลเกาหลีใต้จึงเริ่มมีแนวคิดที่จะเปลี่ยนแปลงกระบวนการนำเข้า/ส่งออก จากพิธีการศุลกากรแบบใช้คนและเอกสาร มาใช้ระบบไร้เอกสารและระบบ National Single Window (United Nations Economic Commission for Europe : online)

- UNI-PASS (Korea Customs Service : online)

ในปี ค.ศ.1992 ศุลกากรเกาหลีใต้เริ่มให้บริการตรวจปล่อยสินค้าแบบไร้เอกสาร (e-Clearance System) หรือภายใต้ระบบที่เรียกว่า "UNI-PASS" โดยเริ่มใช้อย่างเป็นทางการตั้งแต่ปี ค.ศ. 1994 ต่อมาในปี ค.ศ.1998 ได้เพิ่มบริการการนำเข้า/ส่งออก การจัดการคลังสินค้าทัณฑ์บนทางอิเล็กทรอนิกส์ได้ และเมื่อปี ค.ศ.2004 เมื่อระบบเทคโนโลยีสารสนเทศในเกาหลีมีความก้าวหน้าขึ้น ทำให้ศุลกากรเกาหลีใต้สามารถให้บริการพิธีการศุลกากรผ่านทางอินเทอร์เน็ตได้อย่างสมบูรณ์ และเป็นเครือข่ายที่เชื่อมระหว่างหน่วยงานรัฐที่เกี่ยวข้องและเอกชนผู้ใช้บริการศุลกากร (cyber community) เช่น ผู้นำเข้า ผู้ส่งออก ผู้ขนส่งสินค้า ตัวแทนสายเรือ ตัวแทนสายการบิน และผู้ประกอบการคลังสินค้าทัณฑ์บน เป็นต้น โดยระบบนี้มีพื้นฐานมาจาก UN/EDIFACT ซึ่งเป็นระบบแลกเปลี่ยนข้อมูลทางอิเล็กทรอนิกส์ของสหประชาชาติ ศุลกากรเกาหลีใต้ตั้งหน่วยงานที่ชื่อว่า CUIPIA (Korea Customs UNI-PASS Internationalization Association) เพื่อควบคุมและดูแลระบบ UNI-PASS โดยระบบนี้เชื่อมต่อ

และแลกเปลี่ยนข้อมูลระหว่างหน่วยงานภายในศุลกากร บริการศุลกากรภายใต้ UNI-PASS ประกอบด้วย

- ระบบพิธีการศุลกากรนำเข้า (Import Clearance System)

ระบบพิธีการนำเข้าสินค้า ประกอบด้วย การตรวจสอบและคัดกรองใบออกของเครื่องหมายการค้า ใบกำกับประกัน และการบำรุงรักษาข้อมูล (Data Maintenance)



ภาพที่ 2-5 ระบบ UNI-PASS

(ที่มา: Korea Customs Service : online)

- ระบบพิธีการศุลกากรส่งออก (Export Clearance System)

ระบบพิธีการศุลกากรส่งออก ประกอบด้วยบริการ 3 ส่วน คือ ระบบพิธีการศุลกากรสินค้าส่งออก (การตรวจสอบและคัดกรองใบออกของ) การให้บริการข้อมูลพิธีการออกของจากศุลกากร และการให้ข้อมูลทางสถิติเกี่ยวกับการส่งออก

- ระบบติดตามสินค้า (Cargo Tracking System)

ระบบการติดตามสินค้าด้วยหมายเลขตามใบตราส่ง (B/L) ตลอดกระบวนการขนส่ง ตั้งแต่สินค้าเดินทางจนถึงการตรวจปล่อยสินค้า โดยเชื่อมข้อมูลระหว่างผู้นำเข้า-ส่งออกและผู้เกี่ยวข้อง และสามารถติดต่อสอบถามข้อมูลแบบ real – time จากอินเทอร์เน็ตหรือโทรศัพท์มือถือ

- ระบบการจัดการสินค้า (Cargo Management System)

ระบบการจัดการสินค้า คือ ระบบควบคุมและจัดการสินค้าตลอดกระบวนการค้าหรือการไหลของสินค้า ได้แก่ การรับสินค้า การขนถ่าย การขนส่ง การตรวจสอบรายการสินค้า การออกของ และการตรวจปล่อยสินค้า

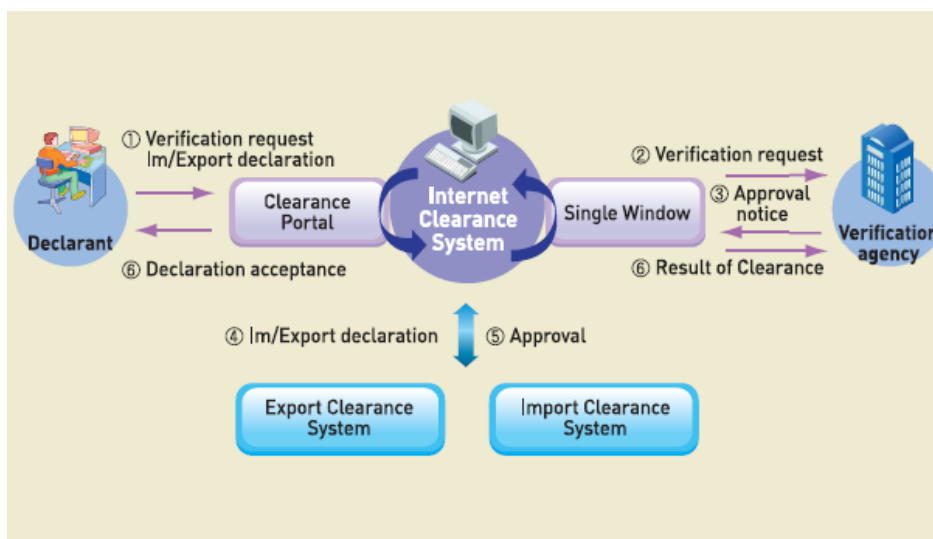
- ระบบการคืนภาษีอากร (Duty Drawback System)

ระบบการคืนภาษีอากรที่เชื่อมต่อไปกับผู้ประกอบการค้า ผู้ดำเนินพิธีศุลกากร และสถาบันการเงินในเครือข่ายศุลกากร โดยมีการตรวจสอบใบศุลกากรและประวัติการชำระเงินที่ถูกเก็บไว้ในระบบคอมพิวเตอร์ ก่อนที่จะคืนเงินและโอนไปที่ธนาคารตามบัญชีของบุคคลที่ร้องขอ

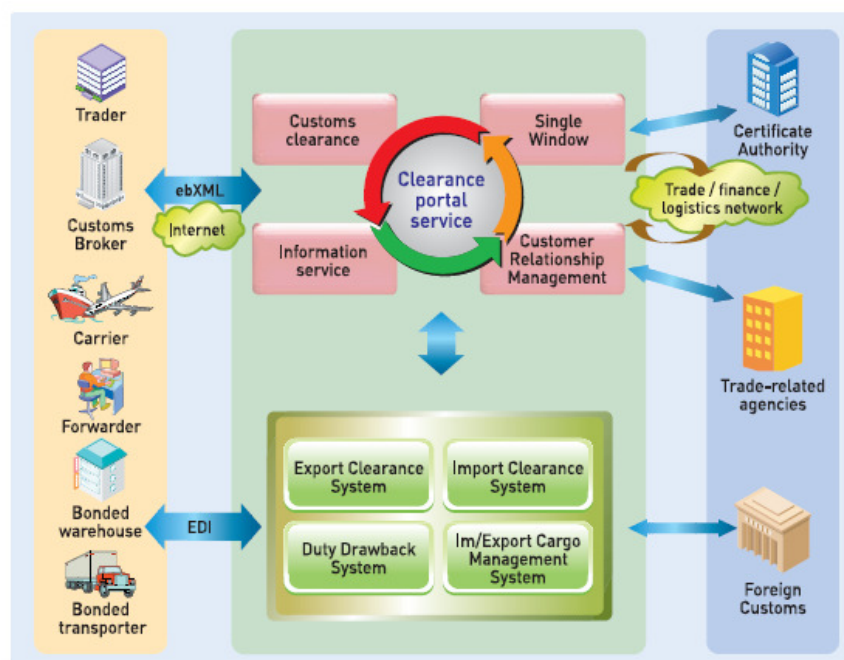
- ระบบ Single Window

ในปี ค.ศ.2005 ศุลกากรเกาหลีเริ่มให้บริการระบบ Single Window ร่วมกับหน่วยงานของรัฐ 8 หน่วยงาน เพื่อตรวจสอบการสินค้าที่มีการนำเข้า-ส่งออกที่เกี่ยวข้องของหน่วยงานต่าง ๆ เช่น การตรวจสอบอาหารขององค์กรอาหารและยา เป็นต้น (Korea Customs Service : online) และในปี ค.ศ.2011 มีหน่วยงานรัฐที่เชื่อมต่อกับระบบ UNI-PASS รวม 23 หน่วยงาน (So Young Yang : online) ทำให้ศุลกากรเกาหลีสามารถให้บริการเกี่ยวกับศุลกากรนำเข้า-ส่งออกและการขอใบอนุญาตต่าง ๆ มากขึ้น โดยหน่วยงานรัฐที่เกี่ยวข้องเช่น องค์กรอาหารและยา หน่วยงานตรวจสอบสินค้าประมงแห่งชาติ (National Fisheries Products Quality Inspection Service) หน่วยงานตรวจสอบพันธุ์พืชแห่งชาติ หน่วยงานวิจัยและตรวจสอบสัตว์แห่งชาติ องค์กรเภสัชกรรม สมาคมอุปกรณ์ทางการแพทย์ สถาบันสิ่งแวดล้อมและการทดสอบสินค้า เป็นต้น

ระบบ Single Window ช่วยอำนวยความสะดวกทางการค้าของเกาหลี เมื่อเปรียบเทียบกับประสิทธิภาพระหว่างก่อนและหลังการใช้ระบบ พบว่า สามารถลดเวลาการขออนุญาตนำเข้า-ส่งออก จากเดิมที่ใช้เวลาประมาณ 1 วัน เหลือ 1 ชั่วโมง 30 นาที และลดค่าใช้จ่ายในด้านโลจิสติกส์ และสร้างผลประโยชน์ให้แก่รัฐมากขึ้น โดยในปี ค.ศ.2010 ศุลกากรเกาหลีมีเอกสารผ่านระบบ Single Window จำนวน 864,366 ฉบับ โดยจัดเก็บค่าธรรมเนียมได้ 43,000 ล้านบาท ศุลกากรเกาหลีมีแนวทางการพัฒนาระบบ Single Window ในอนาคต คือ ประสานและเชื่อมต่อข้อมูลระหว่างหน่วยงานรัฐให้เพิ่มมากขึ้น และเชื่อมต่อข้อมูลกับระบบ Single Window ระหว่างประเทศให้มากขึ้น



ภาพที่ 2-6 แผนผังการทำงานของระบบศุลกากรไร้เอกสารของเกาหลี



ภาพที่ 2-7 กระบวนการการค้าแบบไร้เอกสาร
(ที่มา: Korea Customs Service : online)

- KTNET

นอกจากศุลกากรเกาหลีจะพัฒนาระบบ Single Window สำหรับการดำเนินพิธีการศุลกากรแบบไร้เอกสาร ศุลกากรเกาหลีมีบทบาทสำคัญในการพัฒนา National Single Window โดยร่วมกับหน่วยงานของรัฐ 2 หน่วยงานคือ กระทรวงพาณิชย์ อุตสาหกรรม และพลังงาน (Ministry of Commerce Industry and Energy : MOCIE) และองค์กรการค้าระหว่างประเทศเกาหลี (Korea International Trade Association : KITA) จัดตั้งเครือข่ายการค้าที่เรียกว่า “KTNET” (Korea Trade Network) เพื่อเป็นหน่วยงานกลางที่ให้บริการการค้าอิเล็กทรอนิกส์ และเป็นผู้แทนศุลกากรในการดำเนินพิธีการศุลกากรอย่างทางการ (Custom Process Automation Agency) ต่อมาปี ค.ศ.2003 รัฐบาลจัดตั้งคณะกรรมการการค้าทางอิเล็กทรอนิกส์แห่งชาติ (National e-Trade Committee) โดยมีนายกรัฐมนตรีเป็นประธาน มีจุดประสงค์เพื่อวางแผนและกำหนดยุทธศาสตร์ในการจัดการการค้าด้วยระบบอิเล็กทรอนิกส์ในระดับประเทศ โดยในปี ค.ศ.2005 ศุลกากรเกาหลี MOCIE และ KITA ร่วมกันจัดตั้งศูนย์อำนวยความสะดวกการค้าอิเล็กทรอนิกส์ (e-Trade Facilities Center) และสร้างระบบปฏิบัติการทางการค้า (platform) ชื่อว่า “UtradeHub” เป็นระบบที่บูรณาการการทำงานของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการค้าทั้งภาครัฐและเอกชน โดยมี KTNET เป็นผู้ดูแลระบบ UtradeHub เริ่มใช้อย่างเป็นทางการ ในปี ค.ศ.2007 โดยมีศุลกากรเกาหลีเป็นหน่วยงานหลักที่ให้การสนับสนุนระบบนี้

- กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับ Single Window

รัฐบาลเกาหลีให้ความสำคัญกับการพัฒนาระบบ Single Window โดยมีการเตรียมความพร้อมและสร้างสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้าต่าง ๆ ทั้งทางด้านศุลกากรและการขนส่ง รวมถึงการ

กำหนดกฎหมายเพื่อกำกับและรองรับการค้าในระบบอิเล็กทรอนิกส์ ดังนี้ (United Nations Network of Experts for paperless Trade in Asia and Pacific : online)

- พระราชบัญญัติสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้าอิเล็กทรอนิกส์ 2005
(E-Trade Facilities Act)

พระราชบัญญัติสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้าอิเล็กทรอนิกส์ ตราขึ้นในปี ค.ศ.2005 เป็นกฎหมายที่แก้ไขปรับปรุงมาจากพระราชบัญญัติการค้าอัตโนมัติ (Trade Automonation Act) ซึ่งเป็นกฎหมายสำหรับการค้าอิเล็กทรอนิกส์ฉบับแรกที่ตราขึ้นในปี ค.ศ.1991 สาเหตุของการปรับปรุงกฎหมายฉบับนี้ คือ พระราชบัญญัติการค้าอัตโนมัติเป็นกฎหมายที่ตราขึ้นเพื่อรองรับการค้าในระบบเครือข่าย (Trade Network) ซึ่งในขณะนั้นใช้ระบบ VAN และ EDI ต่อมามีการดำเนินการการค้าผ่านระบบอินเทอร์เน็ตแบบเปิด (Open Internet) นำมาสู่การปรับปรุงแก้ไขเป็นพระราชบัญญัติสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้าอิเล็กทรอนิกส์ สาระสำคัญของกฎหมายฉบับนี้ คือ กำหนดนิยาม โครงสร้าง และหน้าที่ของหน่วยงานในระบบการค้าแบบไร้เอกสาร

- พระราชบัญญัติลายมือชื่อดิจิทัล (Digital Signature Act)

กฎหมายฉบับนี้กำหนดขึ้นเพื่อกำหนดนิยามความหมายและให้การยอมรับทางกฎหมายของเอกสารอิเล็กทรอนิกส์และลายมือชื่อดิจิทัล

- พระราชบัญญัติการส่งเสริมและคุ้มครองการใช้ประโยชน์จากเครือข่ายข้อมูล
(Act on Promotion of Information Communications Network Utilization and Information Protection)

กฎหมายฉบับนี้เกิดขึ้นในปี ค.ศ.2001 เพื่อเป็นแนวทางสำหรับการสร้างและใช้เครือข่ายในการแลกเปลี่ยน และรักษาความปลอดภัยของข้อมูล

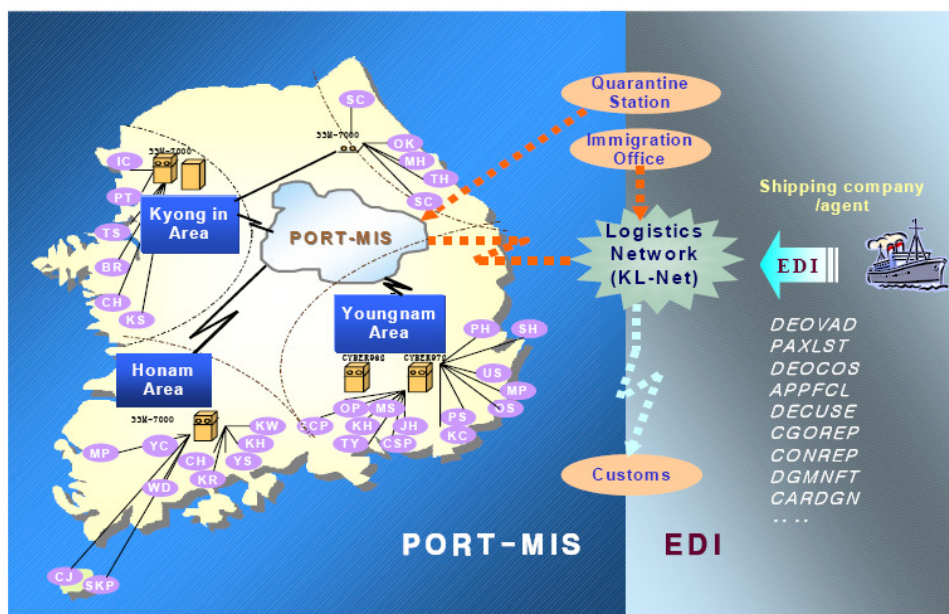
- บทบัญญัติว่าด้วยใบตราส่งอิเล็กทรอนิกส์ภายใต้พระราชบัญญัติการพาณิชย์
(Provision on electronic Bill of Lading in the Commercial Act)

กฎหมายฉบับนี้เป็นกฎหมายลูกของพระราชบัญญัติการพาณิชย์ กำหนดขึ้นในปี ค.ศ. 2008 เพื่อรับรองความถูกต้อง กำหนดแนวทางการดำเนินงาน และหน่วยงานที่กำกับดูแลใบตราส่งทางอิเล็กทรอนิกส์

- PORT MIS และ KL-NET

PORT MIS หรือ Port Management Information System คือ ระบบการจัดการข้อมูลท่าเรือในประเทศเกาหลี เกิดขึ้นในปี ค.ศ.1986 เมื่อกระทรวงกิจการทางทะเลและการประมง (Ministry of Maritime Affairs and Fisheries : MOMAF) มีแนวคิดในการสร้างเครือข่ายข้อมูลท่าเรือและปฏิบัติการในท่าเรือทั่วประเทศแบบไร้กระดาษ เพื่อเสริมสร้างประสิทธิภาพการนำเข้า-การส่งออกให้มากขึ้น โดยนำคอมพิวเตอร์และเทคโนโลยีการสื่อสารมาเชื่อมโยงข้อมูลท่าเรือ องค์ประกอบด้วยของเครือข่ายข้อมูล ประกอบด้วย 2 ส่วน คือ PORT MIS และ เครือข่ายการแลกเปลี่ยนข้อมูลทางอิเล็กทรอนิกส์ สำหรับจิสติกส์ (EDI Network for Logistics) ในเดือนธันวาคม 1997 ท่าเรือหลักในเกาหลีเข้าสู่ระบบ PORT MIS ระบบนี้มีหน้าที่จัดการเรือและสินค้าในท่าเรือ เช่น การควบคุมการเข้า

ออกของเรือ การควบคุมสินค้า การตรวจสอบเอกสารการขนส่งสินค้าทางเรือ และการจัดเก็บสถิติเรือ และสินค้าที่ผ่านท่าเรือ PORT MIS ไม่ได้เชื่อมข้อมูลกับศุลกากรเกาหลีโดยตรง แต่เชื่อมข้อมูลกับระบบ KL-NET ของ Korea Logistics Network Corporation ซึ่งจัดตั้งขึ้นโดยกระทรวงกิจการทางทะเลและการประมงในปี ค.ศ.1994 เพื่อจัดการระบบโลจิสติกส์ในประเทศและระหว่างประเทศ (Korea Logistics Network Corporation : online)



ภาพที่ 2-8 เครือข่ายระบบ PORT MIS
(ที่มา: Korea Logistics Network Corporation : online)

3. ประเทศฮ่องกง

ศุลกากรฮ่องกงเกิดจากการจัดตั้งกรมเจ้าท่า (Harbour Department) ในปี ค.ศ.1841 เพื่อจัดการท่าเทียบเรือพาณิชย์ที่เข้ามาในฮ่องกง ต่อมากรมเจ้าท่าขยายหน้าที่ความรับผิดชอบเพิ่มเติม เช่น การลงทะเบียนเรือ พิธีการศุลกากร ใบขนสินค้า การตรวจปล่อยสินค้า เป็นต้น ในปี ค.ศ.1887 กรมเจ้าท่าได้จัดตั้ง “สำนักนำเข้าและส่งออก” (Imports and Exports Office) เพื่อควบคุมและจัดการการนำเข้าและส่งออกสินค้าในฮ่องกง ศุลกากรฮ่องกงมีการเปลี่ยนแปลงโครงสร้างภายในหลายครั้ง จนกระทั่งในปี ค.ศ.1982 ได้มีการปรับโครงสร้างและเปลี่ยนชื่อเป็น “กรมศุลกากรและสรรพสามิต” (Customs and Excise Department) (Customs and Excise Department (Hong Kong) : online)

ในช่วงปี ค.ศ.2001 ศุลกากรฮ่องกงเริ่มพัฒนาพิธีศุลกากรแบบไร้เอกสาร เพื่ออำนวยความสะดวกทางการค้า โดยเฉพาะสินค้าที่ผ่านท่าเรือฮ่องกงที่มีปริมาณเพิ่มขึ้น แม้ว่าท่าเรือจะเป็นท่าเรือปลอดภาษี (free port) แต่ศุลกากรมีหน้าที่ควบคุมและตรวจสอบสินค้า โดยเป้าหมายหลักของศุลกากรแบบไร้เอกสาร คือ ป้องกันการลักลอบนำเข้าสินค้าหนีภาษี และสามารถตรวจสอบสิ่งผิดกฎหมาย เช่น ยาเสพติด สินค้าละเมิดลิขสิทธิ์ และสินค้าปลอม เป็นต้น เพื่อสร้างความมั่นใจว่าสินค้าที่นำเข้า ส่งออก

และเปลี่ยนถ่ายเรือเป็นสินค้าที่ได้รับอนุญาตถูกต้องตามกฎหมาย (K W Leung : online) ปัจจุบันบริการ
ศุลกากรทางอิเล็กทรอนิกส์ที่สำคัญ ได้แก่

- การตรวจปล่อยสินค้าที่ขนส่งทางทะเลทางอิเล็กทรอนิกส์ (E-Sea Customs Clearance Scheme) คือ การดำเนินพิธีการศุลกากรทางอิเล็กทรอนิกส์ของสินค้าที่ขนส่งทางทะเล

- การตรวจปล่อยสินค้าทางอิเล็กทรอนิกส์ (Electronic Cargo Clearance Platforms) คือ การดำเนินพิธีการศุลกากรทางอิเล็กทรอนิกส์สำหรับสินค้าที่ขนส่งทางอากาศและทางถนน ซึ่งจะช่วยอำนวยความสะดวกในการนำเข้า-ส่งออกสินค้า ประกอบด้วยบริการ 3 ประเภท คือ ระบบการตรวจปล่อยสินค้าที่ขนส่งทางอากาศ (Air Cargo Clearance System) ระบบการสำแดงสินค้าทางอิเล็กทรอนิกส์ (Electronic System for Cargo Manifests) และระบบการตรวจปล่อยสินค้าที่ขนส่งทางถนน (Road Cargo System) (Customs and Excise Department (Hong Kong) : online)

การดำเนินพิธีทางศุลกากรแบบไร้เอกสารมี 2 วิธี คือ การดำเนินการผ่านกรมศุลกากรฮ่องกงโดยตรง และการดำเนินการผ่านบริษัทผู้ให้บริการแทน (Service Provider) โดย Tradelink (หรือ Tradelink Electronic Commerce Limited จำกัด ก่อตั้งขึ้นในปี 1988 เป็นบริษัทร่วมทุนของภาคเอกชนในฮ่องกงประกอบด้วย ธนาคาร 2 แห่ง ผู้ประกอบการท่าเทียบเรือตู้สินค้า 2 บริษัท ผู้ประกอบการการขนส่งทางอากาศและสมาคมการค้า โดยมีจุดประสงค์เพื่อให้บริการการค้าทางอิเล็กทรอนิกส์ (Electronic Commerce หรือ E -Commerce)) เป็นตัวแทนของรัฐในการดำเนินงานและให้บริการด้านการค้า โดยการทำสัญญากับรัฐบาลทุก 7 ปี สัญญาฉบับแรกมีผลตั้งแต่ปี ค.ศ.1997-2003 ปัจจุบัน Tradelink ต่อสัญญาฉบับที่ 3 และเป็นตัวแทนของรัฐในการให้บริการทางการค้าจนถึงปี ค.ศ.2016 นอกจากนี้ Tradelink เป็นหน่วยงานหลักที่ได้รับการสนับสนุนจากรัฐบาลให้พัฒนาระบบ National Single Window โดยตั้งแต่ปี ค.ศ.1992 รัฐบาลฮ่องกงเข้ามาเป็นหุ้นส่วนใหญ่ บริการศุลกากรแบบไร้เอกสารของ Tradelink เช่น การขออนุญาตนำเข้า-ส่งออก หนังสือรับรองแหล่งกำเนิดสินค้า การเสียภาษีสินค้า การสำแดงสินค้าทางอิเล็กทรอนิกส์ การลงทะเบียนผู้ผลิตและผู้ค้าส่งทอ เป็นต้น (Tradelink Electronic Commerce Limited : online)

- กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการค้าอิเล็กทรอนิกส์

การดำเนินการการค้าอิเล็กทรอนิกส์จำเป็นต้องมีกฎหมายรับรองโดยเฉพาะ ดังนั้นรัฐบาลฮ่องกงจึงตรากฎหมาย เพื่อกำกับและรับรองการค้าและการเสียภาษีทางอิเล็กทรอนิกส์ ดังนี้

- กฎหมายธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ 2000

(Hong Kong The Electronic Transactions Ordinance 2000)

กฎหมายฉบับนี้ประกาศใช้เมื่อวันที่ 7 เมษายน 2000 เนื้อหาสาระสำคัญเกี่ยวกับการกำหนดนิยาม การรับรอง และการตรวจสอบธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ โดยเฉพาะลายมือชื่ออิเล็กทรอนิกส์และระเบียบอิเล็กทรอนิกส์ (electronic records) ซึ่งครอบคลุมข้อกำหนดสำหรับการทำสัญญาอิเล็กทรอนิกส์ ผลทางกฎหมาย และผู้มีอำนาจหรือหน่วยงานรับรองลายมือชื่ออิเล็กทรอนิกส์ (Certification Authority) (Information Technology and Broadcasting Bureau : online)

- การกำกับดูแลการให้บริการทางอินเทอร์เน็ตของธนาคาร

(Hong Kong Supervision of Internet Banking)

ตั้งแต่ปี ค.ศ.1997 ธนาคารกลางฮ่องกง (Hong Kong Monetary Authority: HKMA) ได้กำหนดแนวทางการกำกับดูแลการให้บริการทางอิเล็กทรอนิกส์ของธนาคาร (e-banking) และเพื่อให้หน่วยงานหรือสถาบันการเงินที่ได้รับอนุญาต สามารถให้บริการและบริหารความเสี่ยงสำหรับกิจกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ได้ โดยไม่จำเป็นต้องขอความเห็นชอบอย่างเป็นทางการจากธนาคารกลาง (Lowtax Network (BVI) Limited : online)

● การบริการทางอิเล็กทรอนิกส์ของท่าเรือ (Port Electronic Service)

ท่าเรือฮ่องกงเป็นท่าเรือหลักของเอเชีย ซึ่งมีปริมาณตู้สินค้าผ่านท่าติดอันดับ 1 ใน 3 ของโลก โดยมีกรมเจ้าท่าเป็นหน่วยงานที่กำกับดูแลท่าเรือและรับผิดชอบการเดินเรือทั้งหมดในฮ่องกง จึงมีการพัฒนาระบบการให้บริการทางอิเล็กทรอนิกส์ภายในท่าเรือ เพื่ออำนวยความสะดวกแก่ผู้ใช้ท่าเรือบริการทางอิเล็กทรอนิกส์ (Marine Department (Hong Kong) : online) ได้แก่

- การตรวจปล่อยสินค้าในท่าเรือ (Port Clearance and Multiple Entry and Clearance Permit Verification) ทั้งสินค้าระหว่างประเทศและสินค้าในประเทศที่ขนส่งมาทางทะเล ทางแม่น้ำ และทางบก

- การรับรองข้อมูลบุคคลที่เดินทางมากับเรือ (Seafarer's Certification Information Service)

- ระบบธุรกิจอิเล็กทรอนิกส์ (Electronic Business System : EBS) เป็นระบบ One Stop Service ที่ช่วยให้การยื่นเอกสารในท่าเรือให้เร็วขึ้น และขยายการให้บริการในกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้า และครอบคลุมพิธีการที่เกี่ยวข้องกับของกรมตรวจคนเข้าเมือง (Immigration Department) และกรมอนามัย (Department of Health)

- การสำแดงสินค้าอันตราย (Dangerous Goods Manifest)

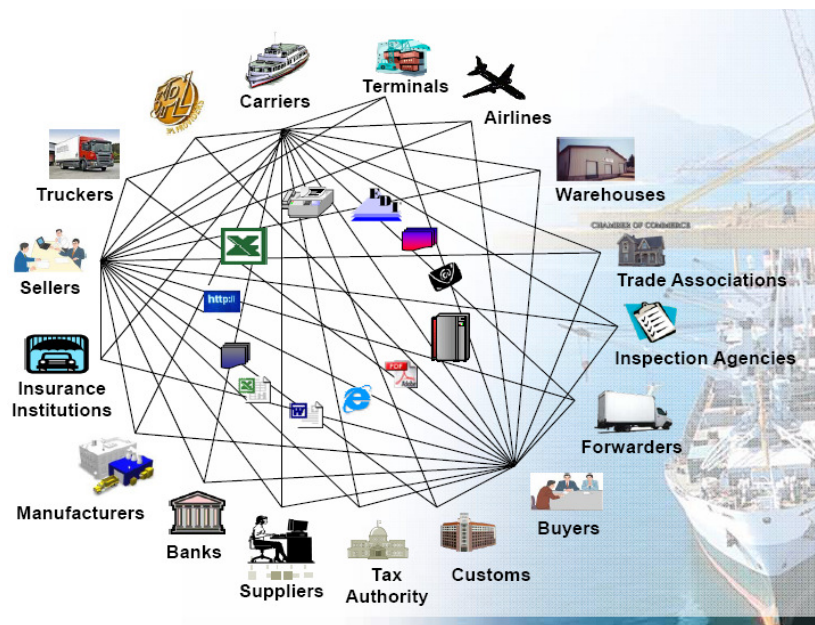
- การจองท่าเทียบเรือโดยสารระหว่างฮ่องกง-มาเก๊า และฮ่องกง-จีน

● แนวทางการพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้าของฮ่องกงในอนาคต

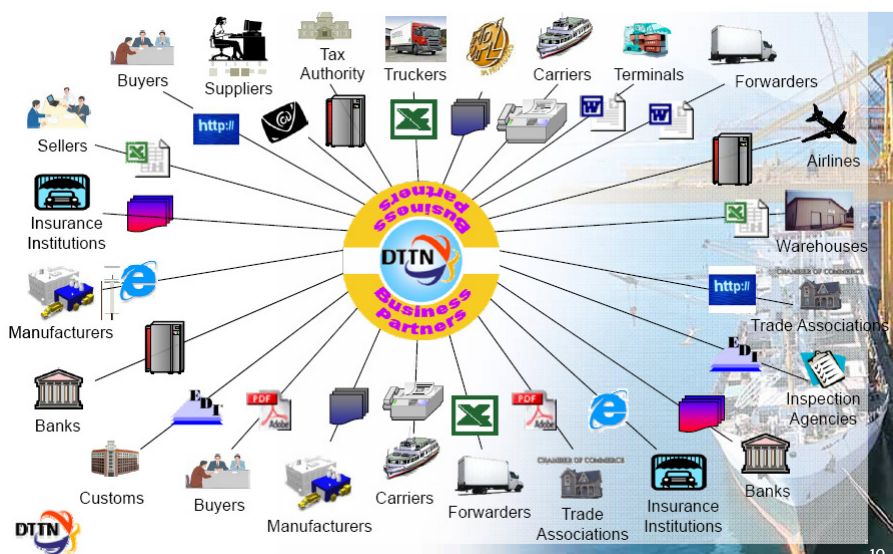
เนื่องจากรัฐบาลฮ่องกงมีแนวคิดที่จะพัฒนาให้ฮ่องกงเป็นศูนย์กลางการขนส่งและโลจิสติกส์ของภูมิภาค ในปี ค.ศ.2003 รัฐบาลฮ่องกงมีการจัดตั้ง Digital Trade and Transportation Network Limited (DTTN) (DTTN ได้จัดตั้งอย่างเป็นทางการในปี 2003 โดยมีผู้ถือหุ้น 3 ราย คือ Tradelink ร้อยละ 51 รัฐบาลฮ่องกง ร้อยละ 21 และองค์กรอุตสาหกรรม ร้อยละ 28 และในปี 2009 Tradelink เป็นผู้ถือหุ้นทั้งหมดของ DTTN) เพื่อเป็นโครงสร้างการค้าทางอิเล็กทรอนิกส์หลัก (E-platform) ในการพัฒนาระบบ National Single Window (Tradelink Electronic Commerce Limited : online) DTTN จะช่วยแก้ปัญหาและความซับซ้อนในการแลกเปลี่ยนข้อมูลการค้าระหว่างหน่วยงานองค์กร และคู่ค้า ที่ใช้ทรัพยากรและระบบคอมพิวเตอร์แตกต่างกัน (ภาพที่ 2-9) DTTN ทำหน้าที่เป็นตัวกลางที่ช่วยประสานงานและอำนวยความสะดวกในการแลกเปลี่ยนข้อมูล (ภาพที่ 2-10) ผู้ใช้ระบบ

DTTN แบ่งออกเป็น 9 กลุ่ม (United Nations Economic and Social Commission for Europe : online) คือ

- ผู้นำเข้า
- ผู้ส่งออก
- ผู้จัดการขนส่งสินค้า
- บริษัทที่ทำธุรกิจเกี่ยวกับการขนส่ง ทั้งทางทะเล แม่น้ำ ถนน รถไฟ และอากาศ
- ท่าเทียบเรือ
- รัฐบาลและหน่วยงานตัวแทนของรัฐ
- ธนาคารและสถาบันการเงิน
- บริษัทประกันภัย
- หน่วยงานตรวจสอบ



ภาพที่ 2-9 แผนผังการแลกเปลี่ยนข้อมูลระหว่างหน่วยงานก่อนใช้ระบบ DNNT
(ที่มา: Terry Chow : online)



ภาพที่ 2-10 แผนผังการแลกเปลี่ยนข้อมูลโดยผ่านระบบ DTTN
(ที่มา: Terry Chow : online)

4. ประเทศมาเลเซีย

พัฒนาการระบบภาษีศุลกากรของมาเลเซียมีประวัติความเป็นมายาวนาน และเปลี่ยนแปลงไปตามสภาพการปกครอง ศุลกากรมาเลเซียสมัยใหม่พัฒนาเกิดขึ้นอย่างเป็นทางการในปี ค.ศ.1826 เมื่ออังกฤษจัดตั้งอาณานิคมช่องแคบ (Strait Settlement) ซึ่งประกอบด้วยสิงคโปร์ ปีนัง มะละกา ลาบวน และดินดิง ระบบการเก็บภาษีขึ้นตรงกับรัฐบาลอังกฤษที่เมืองกัลกัตตา ประเทศอินเดีย ซึ่งดำเนินการโดยบริษัทอีสอินเดียตะวันออก อังกฤษจัดตั้งหน่วยงานเฉพาะที่มีหน้าที่ในการเก็บภาษีศุลกากรและภาษีสรรพสามิต เพื่อเก็บภาษีฝิ่น ยาสูบ และสุรา ต่อมาในปี ค.ศ.1948 เมื่อมาเลเซียจัดตั้งเป็นสหพันธรัฐมลายา (Federation of Malaya) รัฐบาลจึงจัดตั้งกรมศุลกากรและสรรพสามิตเพื่อทำหน้าที่ดูแลภาษีศุลกากรในคาบสมุทรมลายูและประกาศใช้กฎหมายศุลกากรขึ้นในปี ค.ศ.1952 (Royal Malaysian Customs Department : online)

● ระบบศุลกากรไร้เอกสารและ Dagang Net

ในช่วงปี ค.ศ.1990 รัฐบาลมาเลเซียมีแนวคิดที่จะเปลี่ยนแปลงพิธีศุลกากรเป็นแบบไร้เอกสาร ในปี ค.ศ.1994 ศุลกากรมาเลเซียกำหนดให้ทำเรือแกลงเป็นโครงการนำร่องในการดำเนินพิธีศุลกากรแบบไร้เอกสาร และเชื่อมข้อมูลเข้ากับ Dagang Net ซึ่งเป็นระบบเครือข่ายที่สร้างขึ้นเพื่อรองรับระบบ National Single Window ของมาเลเซียในอนาคต พิธีการศุลกากรที่สามารถดำเนินการแบบไร้เอกสาร ได้แก่ การขออนุญาตนำเข้า-ส่งออกและการตรวจปล่อยสินค้า นอกจากนี้มีบริการอิเล็กทรอนิกส์อื่น ๆ คือ ลายมือชื่อดิจิตอล Smartcard และการทำธุรกรรมทางการเงิน ต่อมาในปี ค.ศ. 1995 รัฐบาลมาเลเซียร่วมกับศุลกากรมาเลเซีย (Royal Malaysian Custom) ได้นำระบบแลกเปลี่ยนข้อมูลทางอิเล็กทรอนิกส์ (Electronic Data Interchange for Administration, Commerce and Transport : EDIFACT) มาใช้ในการดำเนินพิธีศุลกากรอย่างจริงจัง และสามารถให้บริการศุลกากรแบบไร้เอกสารอย่างสมบูรณ์ในปี ค.ศ.2003 ภายหลังจากการใช้การผ่านพิธีศุลกากรไร้เอกสารในท่าเรือแกลงพบว่า

- ลดเวลาการไหลเวียนของสินค้า (cargo turnaround time) จาก 4 วัน เหลือ 2 วัน
- ลดความผิดพลาดจากการดำเนินการจากร้อยละ 40 เหลือร้อยละ 5
- ยื่นเอกสารที่ใช้ในพิธีศุลกากรที่เกี่ยวข้องเพียง 1 ครั้ง
- ลดเวลาและทรัพยากรที่ใช้ในการดำเนินการ เดิมการดำเนินการพิธีศุลกากร 1 ครั้งจะใช้เจ้าหน้าที่ 2 คน และใช้เวลาดำเนินการประมาณ 12 ชั่วโมง หลังใช้ระบบไร้เอกสารใช้เจ้าหน้าที่ 1 คน และใช้เวลา 15 นาที

ปัจจุบันการดำเนินพิธีศุลกากรแบบไร้เอกสารผ่านระบบ Dagang Net ในท่าเรือคลองสามารถนำข้อมูลเหล่านี้ไปใช้ในการจัดการการเดินทางและการนำร่องในท่าเรือ และมีการขยายการให้บริการศุลกากรแบบไร้เอกสาร ไปยังสนามบินแห่งชาติกัวลาลัมเปอร์ และท่าเรือหลักรัฐต่าง ๆ ได้แก่ เมือง Butterworth และเมือง Bayan Lepas ในรัฐปีนัง รัฐยะโฮร์ เมือง Kota Kinabalu รัฐซาบา และเมือง Kuching รัฐซาราวัก พิธีการศุลกากรแบบไร้เอกสารที่ให้บริการมี 5 ประเภท ได้แก่ (United Nations Network of Experts for paperless Trade in Asia and Pacific : online)

- การขออนุญาตนำเข้า-ส่งออกสินค้าทางอิเล็กทรอนิกส์ (Electronic Declarations : eDeclare) เริ่มเปิดให้บริการตั้งแต่ปี 2002 มีวัตถุประสงค์เพื่ออำนวยความสะดวกแก่ผู้นำเข้า-และส่งออก ลดเวลา ลดค่าใช้จ่าย สร้างความปลอดภัยและถูกต้องในการดำเนินพิธีศุลกากร

- การรับรองแหล่งกำเนิดสินค้าทางอิเล็กทรอนิกส์ (Electronic Preferential Certificate of Origin : ePCO) เริ่มให้บริการบนเว็บ (web-base) ในเดือนมกราคม ปี 2009 มีวัตถุประสงค์เพื่อให้การขอและการอนุมัติ หนังสือรับรองแหล่งกำเนิดสินค้านั้นง่ายขึ้น ภายใต้ข้อตกลงทางการค้าระหว่างประเทศต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง เช่น ข้อตกลงในเขตการค้าเสรี (Free Trade Agreement : FTA) ข้อตกลงว่าด้วยการใช้อัตราภาษีพิเศษที่เท่ากัน (Common Effective Preferential Tariff : CEPT) สิทธิพิเศษทางศุลกากร (Generalised System of Preferences : GSP) เป็นต้น

- การชำระภาษีศุลกากรทางอิเล็กทรอนิกส์ (Electronic Customs Duty Payment : ePayment)

- การสำแดงสินค้าทางอิเล็กทรอนิกส์ (Electronic Manifest : eManifest) ซึ่งจะรับ-ส่งข้อมูลสินค้าและข้อมูลอื่น ๆ ที่จำเป็นจากผู้ใช้ท่าเรือและเรือไปยังหน่วยงานที่เกี่ยวข้องผ่านทางอินเทอร์เน็ต

- การขอใบอนุญาตนำเข้า-ส่งออกสินค้าทางอิเล็กทรอนิกส์ (Electronic Permit : ePermit) ผู้นำเข้า-ส่งออกหรือตัวแทนสามารถขอใบอนุญาตนำเข้า-ส่งออกสินค้าจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับสินค้า (Permit-issuing Agencies : PIAs) รวม 17 หน่วยงาน

- กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการค้าอิเล็กทรอนิกส์

เนื่องจากการค้าอิเล็กทรอนิกส์เป็นการติดต่อสื่อสารโดยใช้เครื่องคอมพิวเตอร์ จึงขาดหลักฐานทางเอกสาร ดังนั้นเพื่อให้การค้าดังกล่าวมีผลตามกฎหมาย รัฐบาลมาเลเซียจึงออกกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการค้าอิเล็กทรอนิกส์ (Electronic Commerce) ดังนี้

- พระราชบัญญัติลายมือชื่ออิเล็กทรอนิกส์ (Digital Signature Act 1997)

กฎหมายฉบับนี้ประกาศใช้ในปี ค.ศ.1997 เพื่อยืนยันความหมาย รับรอง และการควบคุมการใช้ของลายเซ็นอิเล็กทรอนิกส์ ต่อมา มีการปรับปรุงกฎหมายฉบับนี้ให้ทันสมัยขึ้นในปี ค.ศ. 2001 (Lexadin : online)

- พระราชบัญญัติพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ 2006 (Electronic Commerce Act 2006)

กฎหมายฉบับนี้ประกาศใช้ในเดือนสิงหาคม ปี 2006 มีเนื้อหาสาระสำคัญ คือ ยอมรับ และรับรองให้การทำธุรกรรมการค้าและพาณิชย์ทางอิเล็กทรอนิกส์มีผลตามกฎหมาย (Ministry Of Information Communications & Culture : online)

- Electronic Government Activities Act 2007

กฎหมายฉบับนี้ประกาศใช้ในปี ค.ศ.2007 มีเนื้อหาสาระสำคัญ คือ ยอมรับและรับรอง ข้อความที่ใช้สื่อสารระหว่างรัฐบาลและสาธารณะด้วยวิธีทางอิเล็กทรอนิกส์ โดยข้อความอิเล็กทรอนิกส์ที่ใช้มีผลตามกฎหมาย (Malaysian Administrative Modernisation and Management Planning Unit : online)

● แนวทางการพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้าของมาเลเซียในอนาคต

รัฐบาลมาเลเซียพัฒนาระบบเครือข่าย Dagang Net ให้เป็น National Single Window ทางการค้า โดย Dagang Net เป็นโครงสร้างหลักในการประสานงานระหว่างหน่วยงานและภาคส่วนที่เกี่ยวข้องกับการค้า เพื่อสามารถให้บริการทางการค้าแบบไร้เอกสาร โดยเฉพาะการดำเนินพิธีศุลกากร แแผนและยุทธศาสตร์การพัฒนาหลักของรัฐบาลที่เกี่ยวกับการสร้างสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้า ดังนี้

- แผนพัฒนาประเทศมาเลเซียฉบับที่ 10 (2011-2015)

แผนพัฒนาฉบับนี้เน้นการประสานงานและร่วมมือระหว่างภาครัฐและเอกชน เพื่อพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศ โดยแนวทางหนึ่ง คือ การสร้างระบบ National Single Window เพื่อสนับสนุน และส่งเสริมการค้าในและระหว่างประเทศ

- Government Transformation Programme (GTP)

GTP เป็นแผนงานของรัฐบาลที่กำหนดขึ้น เพื่อเปลี่ยนแปลงระบบการให้บริการของ หน่วยงานต่าง ๆ ของรัฐใหม่ให้สามารถเชื่อมต่อกัน

5. ประเทศดูไบ

ดูไบเป็นรัฐหนึ่งของสหรัฐอาหรับเอมิเรตส์ (The United Arab Emirates : UAE) ซึ่งเกิดจากการรวมกันของสหพันธรัฐ (Federal) 7 รัฐ ในปี ค.ศ.1971 แต่เป็นการรวมกันแบบหลวม ๆ จนกระทั่งในปี ค.ศ.1996 เริ่มใช้รัฐธรรมนูญฉบับถาวร และมีการจัดตั้งรัฐบาลกลาง (Federal Government) เพื่อดูแล นโยบายและกิจการที่สำคัญของประเทศ เช่น การต่างประเทศและความมั่นคง อย่างไรก็ตามในแต่ละรัฐ ยังคงมีระบบการปกครองภายในและมีผู้ครองนคร (Emirates) (กระทรวงการต่างประเทศ : ออนไลน์)

ปี ค.ศ.2001 รัฐบาลกลางได้จัดตั้ง Federal Customs Authority (FCA) เพื่อทำหน้าที่วาง นโยบายศุลกากรและกำหนดกฎระเบียบ เพื่อให้การดำเนินการศุลกากรของศุลกากรในแต่ละรัฐเป็นไป

ในทางเดียวกัน นอกจากนี้ FCA ยังทำหน้าที่เป็นตัวแทนของประเทศในการประสานงานกับศุลกากรอื่นๆ ในระดับประเทศ เช่น ศุลกากรของประเทศในกลุ่มประเทศอาหรับในอ่าวเปอร์เซีย หรือ GCC (The Cooperation Council For The Arab States of The Gulf) (GCC เป็นการรวมตัวกันของประเทศในอ่าวเปอร์เซียในปี 1981 เพื่อประสานความร่วมมือทางเศรษฐกิจและสังคมของประเทศสมาชิก ประกอบด้วยความร่วมมือในด้านต่าง ๆ เช่น การเงิน การค้า ศุลกากร การท่องเที่ยว การออกกฎหมาย เป็นต้น (The Cooperation Council For The Arab States of The Gulf : online)) ประกอบด้วย สหรัฐอาหรับเอมิเรตส์ บาเรน ซาอุดีอาระเบีย โอมาน กาตาร์ และคูเวต ส่วนการดำเนินพิธีศุลกากรดำเนินการผ่านศุลกากรของแต่ละรัฐ

ศุลกากรดูไบเป็นหน่วยงานราชการเก่าแก่ที่สุดแห่งหนึ่งของดูไบและเป็นต้นแบบแก่หน่วยงานราชการอื่น (Federal Customs Authority : online) โดยมีหน้าที่ดูแลและเก็บภาษีนำเข้า-ส่งออกที่ผ่านดูไบ ซึ่งเป็นประตูการค้าของสหรัฐอาหรับเอมิเรตส์ เนื่องจากสินค้าร้อยละ 75 ของสินค้านำเข้า-ส่งออกของสหรัฐอาหรับเอมิเรตส์ผ่านท่าเรือของรัฐบาลดูไบ (Dubai News and Links : online) ท่าเรือหลักของดูไบมี 2 ท่า คือ ท่าเรือ Rashid และท่าเรือ Jebel Ali เนื่องจากปริมาณการค้าที่เพิ่มมากขึ้นทุกปี ศุลกากรดูไบจึงมีแนวคิดที่จะใช้ระบบพิธีศุลกากรแบบไร้เอกสาร เพื่ออำนวยความสะดวกด้านการค้า

- Mirsal 2

ในปี ค.ศ.1995 ศุลกากรดูไบเริ่มการใช้ระบบสำแดงสินค้าผ่านระบบ EDI (Manifest submission through EDI : MDS) ต่อมาในปี ค.ศ.1999 ศุลกากรเริ่มใช้ระบบพิธีศุลกากรที่เรียกว่า Mirsal 1 เพื่อช่วยดำเนินการพิธีศุลกากรในการสำแดงสินค้า (Declaration Processing) และในปีถัดมา ศุลกากรดูไบเริ่มให้บริการ Mirsal แบบไร้เอกสาร (Electronic Customs System) เรียกว่า “eMirsal” และมีการพัฒนาระบบนี้อย่างต่อเนื่อง (Mohmood Al Bastaki : online)

ในปี ค.ศ.2010 ศุลกากรดูไบเริ่มใช้ระบบ Mirsal 2 ในการสำแดงสินค้าแบบออนไลน์ผ่านเว็บไซต์ศุลกากรดูไบตลอด 24 ชั่วโมง เนื่องจากดูไบเป็นประตูการค้าที่สำคัญของประเทศและกลุ่มประเทศ GCC สินค้าที่นำเข้า-ส่งออกผ่านดูไบจำแนกออกเป็น 3 ประเภท ได้แก่ สินค้าของดูไบและสินค้าของรัฐอื่นในสหรัฐอาหรับเอมิเรตส์ (Local) สินค้าของประเทศสมาชิก GCC และสินค้าของประเทศอื่น ๆ (Rest of the World : ROW) เพื่อช่วยให้ผู้นำเข้า-ส่งออก และตัวแทนนำเข้า-ส่งออก สามารถบริหารจัดการสินค้าได้ง่ายขึ้น ปัจจุบันบริการของ Mirsal 2 ประกอบด้วย (Dubai Customs : online)

- สินค้านำเข้า-ส่งออก แบ่งตามที่มาของสินค้าได้ 3 กลุ่ม คือ สินค้า Local สินค้า GCC และสินค้า ROW

- สินค้าผ่านแดน (Transit) มีบริการ 2 ประเภท คือ สินค้าที่ผ่านแดนจาก ROW ไป ROW และสินค้าที่ผ่านเขตปลอดอากร โดยการสินค้าที่ผ่านเขตปลอดอากร มี 2 แบบ คือ สินค้าที่เข้า-ออกจากเขตปลอดอากรของศุลกากรดูไบ เคลื่อนย้ายต่อไปใน-นอกเขตปลอดอากรของ Local และ GCC

- สินค้าโอนกรรมสิทธิ์ (Transfer) มีบริการ 2 ประเภท คือ การโอนกรรมสิทธิ์สินค้าในเขตปลอดภาษี และการโอนกรรมสิทธิ์สินค้านำเข้าระหว่างคลังสินค้า โดยการโอนกรรมสิทธิ์ระหว่างคลังสินค้ามี 2 แบบ คือ การโอนกรรมสิทธิ์ทั้งในคลังสินค้าเดียวกันและระหว่างคลังสินค้า

- สินค้าที่ขออนุญาตผ่านชั่วคราว (Temporary Admission) เช่น สินค้าสำหรับนิทรรศการ สินค้าที่ใช้ในการซ่อมและซ่อมบำรุง แบ่งเป็น 3 กลุ่ม คือ สินค้าจาก ROW เขตปลอดอากร และคลังสินค้า สินค้าเหล่านี้ขออนุญาตชั่วคราวไปตู้ไปหรือรัฐอื่น ๆ ในสหรัฐอเมริกาหรือมิเรตส์

- สินค้าส่งด่วนพิเศษ (Courier) ที่ขออนุญาตนำเข้า ส่งออก และผ่านแดน

- การตรวจปล่อยสินค้าทางอิเล็กทรอนิกส์ (E-Clearance)

ศุลกากรดูไบดำเนินการตรวจปล่อยสินค้าทางอิเล็กทรอนิกส์ โดยใช้ข้อมูลที่ส่งมาจากระบบ Mirsal 2 ซึ่งเชื่อมต่อและส่งต่อข้อมูลไปที่หน่วยงานรับผิดชอบตรวจสอบสินค้าและตรวจปล่อยสินค้า (Dubai Custom : online)

- Dubai Trade

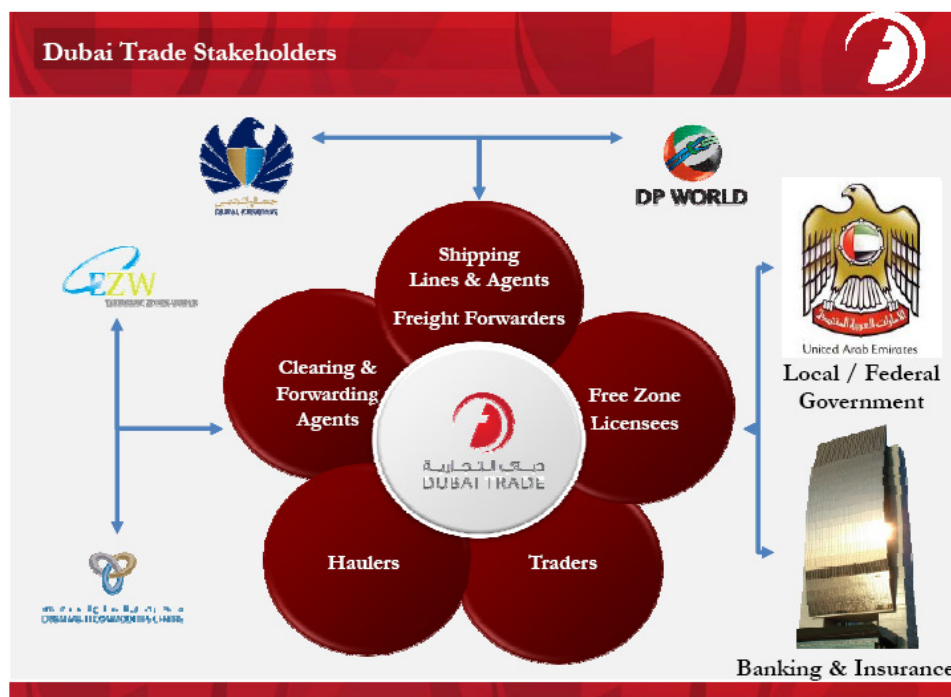
การดำเนินพิธีศุลกากรมี 2 วิธี คือ การดำเนินการผ่านศุลกากรดูไบโดยตรง และการดำเนินพิธีศุลกากรผ่านระบบ Dubai Trade ซึ่งเป็นระบบที่ช่วยอำนวยความสะดวกทางการค้า โดยเชื่อมต่อระบบและแลกเปลี่ยนข้อมูลระหว่างหน่วยงานทางการค้า รัฐบาลดูไบเริ่มสร้างระบบ Dubai Trade ให้เป็นระบบ Single Window ในปี 1995 โดยระบบนี้เกิดขึ้นพร้อม ๆ กับการใช้ระบบสำแดงสินค้าผ่านระบบ EDI ของศุลกากรดูไบ และมีการพัฒนาอย่างต่อเนื่อง จนกระทั่งในปี 2002 ระบบ Dubai Trade สามารถเชื่อมต่อกับศุลกากรดูไบ DP World และเขตปลอดภาษี Jebel Ali (JAFZA) (Dubai Custom : online) ปัจจุบันระบบ Dubai Trade มีการเชื่อมต่อทางอิเล็กทรอนิกส์กับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการค้า ดังนี้ (Mohmood Al Bastaki: online)

- ศุลกากรดูไบ มีระบบสำแดงสินค้าทางอิเล็กทรอนิกส์ Mirsal 2

- DP World มีระบบการดำเนินงานในท่าเรือทางอิเล็กทรอนิกส์ PROMIS

- Economic Zones World (EZW) เป็นบริษัทลูกของ DP World ซึ่งเป็นผู้ประกอบการและพัฒนาเขตเศรษฐกิจต่าง ๆ เช่น เขตปลอดอากร เขตอุตสาหกรรม ศูนย์กระจายสินค้า เป็นต้น นอกจากนี้ EZW เป็นผู้ประกอบการและบริการจัดการเขตปลอดภาษี Jebel Ali ซึ่งเป็นพื้นที่ทางเศรษฐกิจที่สำคัญของดูไบ (Economic Zones World : online) ครอบคลุมเนื้อที่ประมาณ 48 ตารางกิโลเมตรและมีบริษัทตั้งอยู่ 6,400 บริษัท (JAFZA :online)

- Dubai Multi Commodities Center Authority เป็นหน่วยงานของรัฐที่สร้างขึ้นเพื่อให้ออกใบอนุญาตและบริการทางธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับการค้าน้ำมัน อัญมณี ฝ้าย ชา อสังหาริมทรัพย์ รวมถึงเขตปลอดอากร Jumeirah Lakes Towers (JLT) ซึ่งเป็นเขตปลอดภาษีที่ใหญ่ที่สุดแห่งหนึ่งของดูไบ (Dubai Trade : online)



ภาพที่ 2-11 แผนผังของ Dubai Trade
(ที่มา: Mohmood Al Bastaki : online)

- PROMIS (DP World : online)

PROMIS เป็นระบบที่พัฒนาโดย DP World (เดิมคือ Dubai Port Authority) ซึ่งเป็นหน่วยงานที่เป็นเจ้าของท่าเรือ Rashid และท่าเรือ Jebel Ali ปัจจุบัน DP world เป็นผู้บริหารและประกอบการท่าเรือทั้งในดูไบ รัฐอื่นในสหรัฐอาหรับเอมิเรตส์ และต่างประเทศรวม 49 ท่า ใน 31 ประเทศทั่วโลก

ในปี ค.ศ.2002 DP World เริ่มใช้ระบบจัดการท่าเรือทางอิเล็กทรอนิกส์ คือ MyDPA (Mohmood Al Bastaki : online) ต่อมาในปี ค.ศ.2008 ได้พัฒนาเป็นระบบ PROMIS เพื่อเป็นระบบจัดการท่าเรือทางอิเล็กทรอนิกส์ในท่าเรือ Jebel Ali โดย PROMIS ทำหน้าที่ประสานงานระหว่างผู้นำเข้า-ส่งออก ผู้ใช้ท่าเรือ และฝ่ายปฏิบัติการในท่าเรือ (Marine Operations Department) ปัจจุบันระบบนี้สามารถจัดการการเข้า-ออกของเรือ การจองท่าเทียบเรือ และการติดตามตำแหน่งของเรือ นอกจากนี้ PROMIS เชื่อมต่อและแลกเปลี่ยนข้อมูลกับระบบ Dubai Trade ปัจจุบัน DP world กำลังพัฒนาระบบ PROMIS ในท่าเรือ Jebel Ali ให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น เพื่อใช้เป็นต้นแบบและนำไปใช้กับท่าเรืออื่น ๆ ของ DP World ในอนาคต

- กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการค้าอิเล็กทรอนิกส์

การค้าอิเล็กทรอนิกส์เป็นการค้าสมัยใหม่ที่ไม่ใช่เอกสารหรือลายลักษณ์อักษรที่ต้องได้รับการรับรองตามกฎหมาย ดังนั้นผู้ครองนครดูไบจึงตรากฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการค้าอิเล็กทรอนิกส์ คือ กฎหมายธุรกรรมและการพาณิชย์ (Electronic Transactions and Commerce Law) กฎหมายฉบับนี้ตราขึ้นในปี ค.ศ.2002 มีเนื้อหาสาระสำคัญเกี่ยวกับการกำหนดนิยาม การรับรอง การตรวจสอบธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ และลายมือชื่ออิเล็กทรอนิกส์ ครอบคลุมข้อกำหนดสำหรับการทำสัญญา

อิเล็กทรอนิกส์ ผลทางกฎหมายที่เกี่ยวข้องและเชื่อมโยงกับการพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ (Dubai Technology and Media Free Zone Authority : online)

2.5 แผนงานของประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (ASEAN Economic Community) ต่อทำเรือ

จากการศึกษาแผนงานของอาเซียนด้านการขนส่งทางน้ำ ผู้วิจัยจะขอก้าวถึงแผนงานซึ่งมีความสำคัญและอยู่ระหว่างการดำเนินงาน จำนวนรวม 4 ฉบับ มีรายละเอียดดังนี้

1. แผนพิมพ์เขียวเพื่อจัดตั้งประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC Blueprint)

เป็นแผนบูรณาการงานด้านเศรษฐกิจเพื่อมุ่งสู่การเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (ASEAN Economic Community: AEC) ภายในปี ค.ศ.2015 จากการลงนามแถลงการณ์เซบูในการประชุมสุดยอดอาเซียนครั้งที่ 12 ปี ค.ศ.2007 ซึ่งมีวัตถุประสงค์หลัก 4 ประการ ดังนี้

- มุ่งให้เกิดการเคลื่อนย้ายของสินค้าและการบริการอย่างเสรี ก่อให้เกิดการพัฒนาทางเศรษฐกิจ
- มุ่งจัดตั้งอาเซียนให้เป็นตลาดและฐานการผลิตเดียว (Single market and production base)
- ให้ความช่วยเหลือแก่ประเทศสมาชิกใหม่ของอาเซียน (ได้แก่ ประเทศกัมพูชา ลาว พม่า และเวียดนาม หรือที่เรียกว่า CLMV) เพื่อลดระดับช่องว่างการพัฒนาเศรษฐกิจ
- ส่งเสริมความร่วมมือเกี่ยวกับนโยบายการเงินและเศรษฐกิจในระดับมหภาค ในการเป็นตลาดการเงินและการลงทุน

ทั้งนี้ Association of Southeast Asian Nations (2009) ได้กล่าวถึงแนวทางดำเนินงานในช่วงระหว่างปี ค.ศ.2009-2015 เพื่อมุ่งสู่การเป็นประชาคมอาเซียน (Roadmap for an ASEAN Community 2009-2015) โดยกล่าวถึงแนวคิดการเป็นตลาดและฐานการผลิตเดียวกัน จะเป็นส่วนสำคัญที่ช่วยส่งเสริมพัฒนาเครือข่ายการผลิตในภูมิภาคและส่งเสริมขีดความสามารถของกลุ่มสมาชิกอาเซียนในการเป็นศูนย์กลางการผลิตของโลก ซึ่งแนวคิดนี้ประกอบด้วยองค์ประกอบสำคัญ 5 ประการ ได้แก่ การเคลื่อนย้ายสินค้าที่เสรี การเคลื่อนย้ายบริการที่เสรี การเคลื่อนย้ายการลงทุนที่เสรี การเคลื่อนย้ายเงินทุนที่เสรีมากขึ้น และการเคลื่อนย้ายแรงงานที่เสรี นอกจากนี้ ยังรวมองค์ประกอบสำคัญในเรื่องการรวมกลุ่มสาขาสำคัญของอาเซียน และความร่วมมือด้านอาหาร การเกษตรและป่าไม้

สำหรับองค์ประกอบด้านการเคลื่อนย้ายสินค้าอย่างเสรี จากการดำเนินงานภายใต้กรอบความร่วมมือเขตการค้าเสรีอาเซียน (ASEAN Free Trade Area: AFTA) ทำให้อาเซียนประสบความสำเร็จในการยกเลิกมาตรการกีดกันทางการค้าโดยใช้มาตรการทางภาษีศุลกากร (TBs) แต่ทั้งนี้ยังประกอบด้วยองค์ประกอบสำคัญอื่น ได้แก่ การยกเลิกมาตรการกีดกันทางการค้าที่ไม่ใช่ภาษีศุลกากร (NTBs) การบูรณาการด้านพิธีการศุลกากร การรวมกลุ่มทางศุลกากร การอำนวยความสะดวกด้านศุลกากรด้วยระบบอิเล็กทรอนิกส์ ณ จุดเดียวของอาเซียน (ASEAN Single Window) รวมถึงการส่งเสริมกฎว่าด้วยแหล่งกำเนิดสินค้า (Rules of Origin) นอกจากนี้ ในงานส่วนการพัฒนาโครงสร้าง

พื้นฐานสำหรับการขนส่งทางทะเล ได้มีเป้าหมายนำกรอบการดำเนินงานสำหรับตลาดการขนส่งทางทะเลร่วมอาเซียนมาใช้ ซึ่งได้แก่ การดำเนินงานตามอนุสัญญาขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO) และ การดำเนินงานตาม Roadmap towards an Integrated and Competitive Maritime Transport in ASEAN

2. แผนแม่บทว่าด้วยการเชื่อมโยงระหว่างกันในอาเซียน (Master Plan on ASEAN Connectivity) (Association of Southeast Asian Nations, 2011)

จากการประชุมสุดยอดอาเซียนครั้งที่ 16 ในปี ค.ศ.2010 ณ ประเทศเวียดนาม ผู้นำอาเซียนได้ย้ำความจำเป็นในการกำหนดมาตรการในแผนแม่บทว่าด้วยการเชื่อมโยงระหว่างกันในอาเซียน รวมถึงความจำเป็นในการพัฒนากลไกการระดมทุนสำหรับโครงการก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานที่ยั่งยืน ซึ่งการส่งเสริมความเชื่อมโยงภายในภูมิภาคอาเซียนและการรวมกลุ่มระดับอนุภูมิภาคจะเป็นประโยชน์ต่อประเทศสมาชิกอาเซียน โดยช่วยส่งเสริมการค้าและการลงทุน การท่องเที่ยว รวมถึงเป็นส่วนสำคัญในการลดช่องว่างในการพัฒนาภายในอาเซียนโดยทำให้ความเจริญสามารถเข้าถึงดินแดนห่างไกลและมีการพัฒนาแล้ว ทั้งนี้ สำหรับแนวทางการเชื่อมโยงของแผนแม่บทที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้าทางทะเล ได้แก่ การพัฒนาเครือข่ายระบบขนส่งทางน้ำในอาเซียนให้มีประสิทธิภาพ เสริมสร้างความแข็งแกร่งให้เส้นทางเดินเรือที่เชื่อมโยงกับเส้นทางหลักของโลก รวมถึงศึกษาความเป็นไปได้ในการจัดตั้งเครือข่ายระบบการเดินเรือของอาเซียน

3. แผนยุทธศาสตร์ว่าด้วยการขนส่งอาเซียน ค.ศ.2011-2015 (ASEAN Strategic Transport Plan 2011-2015 หรือ Brunei Action Plan)

จากการประชุมรัฐมนตรีขนส่งอาเซียนครั้งที่ 16 ณ ประเทศบรูไนดารุสซาลาม ปี ค.ศ.2010 ได้พิจารณารับรองแผนปฏิบัติการบรูไน โดยมีสาระสำคัญ 4 ส่วน ได้แก่ แผนปฏิบัติการด้านการขนส่งทางบก แผนปฏิบัติการด้านการขนส่งทางน้ำ แผนปฏิบัติการด้านการขนส่งทางอากาศ และแผนปฏิบัติการด้านการอำนวยความสะดวกในการขนส่ง ซึ่งแผนปฏิบัติการด้านการขนส่งทางน้ำ ประกอบด้วยเป้าหมายหลัก 3 ประการ ดังนี้ (กมลวรรณ กุหลาบวงศ์, 2555)

เป้าหมายที่ 1 : บูรณาการระบบการขนส่งทางน้ำให้มีประสิทธิภาพ และมีขีดความสามารถในการแข่งขัน

แผนปฏิบัติการ :

- ดำเนินงานรวมตัวเป็นตลาดการขนส่งเดียวของอาเซียนภายในปีค.ศ.2015
 - พัฒนารอบการปฏิบัติงานที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงานเป็นตลาดการขนส่งเดียวของอาเซียน
 - กำหนดยุทธศาสตร์สำหรับการดำเนินงานของตลาดแรงงานเดียวในอาเซียน ภายใน ค.ศ.2013 และดำเนินงานภายในค.ศ.2015
 - สนับสนุนการเปลี่ยนแปลงการดำเนินงานของท่าเรือ รวมถึงการปรับให้ระบบเอกสารท่าเรือมีความง่ายและมีความกลมกลืนกัน ภายในค.ศ.2014
- ดำเนินงานเสริมสร้างขีดความสามารถของโครงข่ายท่าเรือในอาเซียน 47 แห่ง

- สำรวจกลไกการระดมทุนเพื่อสนับสนุนการดำเนินงานโครงการ ภายในค.ศ.2012
- ตรวจสอบถึงประสิทธิภาพและขีดความสามารถของท่าเรือในอาเซียน 47 แห่ง
- สนับสนุนการส่งผ่านข้อมูลทางอิเล็กทรอนิกส์ภายในค.ศ.2014
- พัฒนาเทคโนโลยีของท่าเรือ ทั้งด้านงานก่อสร้างและการบำรุงรักษาสิ่งอำนวยความสะดวกในท่าเรือ
- กำหนดเส้นทางเดินเรือที่มีประสิทธิภาพและเชื่อถือได้ รวมถึงส่งเสริมเส้นทางเดินเรือท่องเที่ยว และสร้างความเข้มแข็งการเชื่อมโยงเส้นทางเดินเรือทั้งเส้นทางเดินเรือของโลก และเส้นทางเดินเรือภายในประเทศ ภายในปีค.ศ.2015
- ศึกษา Master Plan รวมถึงศึกษาความเป็นไปได้ด้านการขนส่งร่วมกัน ทั้งของโดยรวมทั้งหมดและภายในประเทศ พร้อมทั้งดำเนินงานตามที่เสนอไว้ในแผนงานภายในปี ค.ศ.2015

เป้าหมายที่ 2 : พัฒนาระบบการเดินเรือที่ปลอดภัยและจัดตั้งระบบการรักษาความปลอดภัยทางทะเลที่ทันสมัยและสอดคล้องกับมาตรฐานสากล

แผนปฏิบัติการ :

- ทบทวนเขตการเดินเรือใกล้ฝั่งอาเซียนตามข้อกำหนดอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยมาตรฐานการฝึกคนประจำเรือ ภายในปีค.ศ.2012
- พัฒนาบุคลากรเพื่อสร้างความแข็งแกร่งในการปฏิบัติการท่าเรือและเดินเรือ รวมถึงการใช้เทคโนโลยีสมัยใหม่เพื่อเพิ่มความปลอดภัยในการเดินเรือ การรักษาความปลอดภัยทางทะเล และการคุ้มครองสิ่งแวดล้อมทางทะเล
- กำหนดโปรแกรมฝึกเสริมความสามารถของบุคลากรท่าเรือภายในปีค.ศ.2012
- แลกเปลี่ยนข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับระบบการเดินเรือ
- เสริมสร้างขีดความสามารถในการช่วยเหลือเรือหรือบุคคลผู้ประสบภัยทางทะเล โดยจัดให้มีการฝึกซ้อมค้นหาและช่วยเหลือเรือและผู้ประสบภัยทางอากาศและทางทะเลร่วมกัน

เป้าหมายที่ 3 : มุ่งสู่การเป็นท่าเรือประหยัดพลังงานและการเดินเรือที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม

แผนปฏิบัติการ :

- ให้ความร่วมมือ รวมถึงส่งเสริมให้ลงนามและปฏิบัติตามอนุสัญญา IMO

4. แผนปฏิบัติการว่าด้วยการขนส่งทางน้ำที่มีการบูรณาการและมีขีดความสามารถในการแข่งขันในภูมิภาคอาเซียน (Roadmap towards an Integrated and Competitive Maritime Transport in ASEAN : Maritime Roadmap) (กมลวรรณ กุหลาบวงษ์, 2555)

สำหรับแผนปฏิบัติการนี้มีวัตถุประสงค์หลักเพื่อส่งเสริมให้มีการเปิดเสรีบริการขนส่งทางทะเลแบบก้าวหน้าเป็นลำดับ เพื่อสนับสนุนการจัดตั้งตลาดร่วมอาเซียน ภายในปี ค.ศ.2015 ทั้งนี้ มีแผนการดำเนินงานดังนี้

- กำหนดมาตรการในการยอมรับหลักการทั่วไปและกรอบสำหรับการกำหนดนโยบายด้านการขนส่งทางทะเลร่วมกัน การจัดตั้งกลไกเพื่อปรึกษาประสานงานเพื่อให้ได้ข้อสรุปของอาเซียนต่อประเด็นด้านการขนส่งทางทะเลที่อาจส่งผลกระทบต่อผลประโยชน์ของประเทศสมาชิก
- พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อส่งเสริมการให้บริการขนส่งทางทะเลที่มีประสิทธิภาพ โดยทบทวนจัดทำฐานข้อมูลท่าเรือโครงข่ายอาเซียนทั้ง 47 แห่งและฐานข้อมูลการค้าทางทะเลภายในอาเซียน รวมถึงจัดลำดับความสำคัญโครงการพัฒนาท่าเรือและหาเงินทุน เพื่อพัฒนาท่าเรือให้มีขีดความสามารถอยู่ในระดับที่สามารถยอมรับได้
- ดำเนินงานรับหลักการการเปิดตลาดการค้าทางทะเลระหว่างประเทศสมาชิก และจัดทำยุทธศาสตร์เพื่อจัดตั้งตลาดการขนส่งทางทะเลร่วม
- ประสานกฎระเบียบและแนวทางปฏิบัติทางการค้าเพื่อให้มีการแข่งขันในขอบเขตและเงื่อนไขเดียวกัน
- ส่งเสริมพัฒนาศักยภาพและขีดความสามารถของบุคลากรเพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการบริหารจัดการและใช้เทคโนโลยี เพื่อให้สามารถบริหารจัดการการประกอบการขนส่งทางทะเลและการประกอบการท่าเรือได้อย่างปลอดภัย มีประสิทธิภาพ และเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม

บทที่ 3 การสำรวจท่าเรือไทย

สำหรับบทนี้จะนำเสนอข้อมูลทั่วไป ภาพรวมการดำเนินงาน รวมถึงปัญหาในการปฏิบัติงานของท่าเรือขนส่งสินค้าระหว่างประเทศของไทยรวมทั้งสิ้น 9 แห่ง ได้แก่ 1.ท่าเรือกรุงเทพ 2.ท่าเรือบีเอ็มทีแปซิฟิก 3.ท่าเรือทีพีที 4.ท่าเรือยูนิไทย 5.ท่าเรือแหลมฉบัง 6.ท่าเรือศรีราชาฮาร์เบอร์ 7.ท่าเรือเคอร์สยามซีพอร์ต 8.ท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด และ 9.ท่าเรือน้ำลึกสงขลา ซึ่งผู้วิจัยได้สรุปรวมจากข้อมูลทุติยภูมิ จากการสำรวจภาคสนาม และจากการสัมภาษณ์ผู้ที่เกี่ยวข้องกับกิจกรรมขนส่งสินค้าบริเวณท่าเรือ ซึ่งในที่นี้ ได้แก่ ผู้บริหารพื้นที่ท่าเรือ (และ/หรือบริษัทผู้รับสัมปทานท่าเทียบเรือ) และเจ้าหน้าที่ศุลกากร มีรายละเอียดดังนี้

3.1 ท่าเรือกรุงเทพ (Bangkok Port: BKP)

1. ข้อมูลทั่วไป (การทำเรือแห่งประเทศไทย: ออนไลน์)

ท่าเรือกรุงเทพบริหารจัดการโดยการทำเรือแห่งประเทศไทย อยู่ภายใต้ความดูแลของสำนักงานศุลกากรท่าเรือกรุงเทพ ตั้งอยู่บริเวณฝั่งซ้ายแม่น้ำเจ้าพระยา จังหวัดกรุงเทพมหานคร มีขนาดพื้นที่ทางบก 2,353 ไร่ พื้นที่ทางน้ำมีระยะทาง 66 กิโลเมตร มีความลึกร่องน้ำ 8.5 เมตร และเนื่องด้วยท่าเรือกรุงเทพเป็นท่าเรือแม่น้ำ ความสามารถในการรองรับเรือเข้าเทียบท่าจึงมีขนาดไม่เกิน 12,000 เดทเวตัน ความยาวของเรือไม่เกิน 172 เมตร รวมทั้งกินน้ำลึกไม่เกิน 8.2 เมตร ทั้งนี้ ภาพที่ 3-1 ได้แสดงบริเวณพื้นที่ภายในท่าเรือกรุงเทพ



ภาพที่ 3-1 บริเวณภายในท่าเรือกรุงเทพ

บริเวณพื้นที่ท่าเทียบเรือของท่าเรือกรุงเทพจะแบ่งออกเป็น 2 ส่วน ได้แก่ พื้นที่เขื่อน
ตะวันออก และพื้นที่เขื่อนตะวันตก แสดงดังภาพที่ 3-2



ภาพที่ 3-2 แผนผังภายในท่าเรือกรุงเทพ
(ที่มา: การท่าเรือแห่งประเทศไทย, สไลด์)

สำหรับพื้นที่เขื่อนตะวันออกให้บริการรองรับสินค้าประเภทตู้สินค้า โดยมีกองท่าบริการตู้สินค้า 1 และ 2 เป็นหน่วยงานดูแลรับผิดชอบ ซึ่งในแต่ละส่วนมีข้อมูลดังนี้

- กองท่าบริการตู้สินค้า 1

ประกอบด้วยท่าเทียบเรือจำนวน 4 ท่า ความยาวหน้าท่ารวม 680 เมตร สมรรถวิสัยรับเรือสินค้า 4 ลำ ลานวางตู้สินค้ามีขนาดพื้นที่ 98,600 ตร.ม. สามารถรองรับตู้สินค้าได้ 2,812 Ground Slots ขนาดลานกองเก็บตู้สินค้านำเข้าได้ 7,030 ที่อู่ รวมถึง มีจำนวนปลั๊กสำหรับตู้สินค้าห้องเย็นรวม 460 จุด

- กองท่าบริการตู้สินค้า 2

ประกอบด้วยท่าเทียบเรือจำนวน 4 ท่า ความยาวหน้าท่ารวม 640.5 เมตร สมรรถวิสัยรับเรือสินค้า 4 ลำ ลานวางตู้สินค้ามีขนาดพื้นที่ 49,000 ตร.ม. สามารถรองรับตู้สินค้าได้ 1,554 Ground Slots ขนาดลานกองเก็บตู้สินค้านำเข้าได้ 4,446 ที่อู่ รวมถึง มีจำนวนปลั๊กสำหรับตู้สินค้าห้องเย็นรวม 180 จุด

สำหรับพื้นที่เขื่อนตะวันตก รองรับสินค้าประเภทสินค้าทั่วไป ท่าเทียบเรือชายฝั่ง และเรือท่องเที่ยว โดยหน่วยงานที่ดูแลรับผิดชอบ คือ กองปฏิบัติการสินค้า 1-3 และกองคลังสินค้า ซึ่งพื้นที่บริเวณนี้มีท่าเทียบเรือจำนวนรวม 10 ท่า ความยาวหน้าท่า 1,660 เมตร สมรรถวิสัยรับเรือสินค้าได้ 10 ลำ และมีพื้นที่เก็บวางสินค้ารวมประมาณ 130,000 ตร.ม. นอกจากนี้ ท่าเรือกรุงเทพยังประกอบด้วยหลักผูกเรือกลางน้ำคลองเตย หลักผูกเรือกลางน้ำบางหัวเสือ และทุ่นผูกเรือสาธิตประติมากรรม ซึ่งมีสมรรถวิสัยรับเรือสินค้าได้ 7, 8 และ 5 ลำ ตามลำดับ

จากข้อมูลปริมาณสินค้าตู้ที่ขนส่งผ่านท่าเรือกรุงเทพตั้งแต่ช่วงปี พ.ศ.2545-2554 (ม.ค.-ธ.ค.) แสดงดังตารางที่ 3-1

ตารางที่ 3-1 ปริมาณการขนส่งสินค้าตู้ผ่านท่าเรือกรุงเทพ ช่วงปี พ.ศ.2545-2554 (ม.ค.-ธ.ค.)

ปี	2545	2546	2547	2548	2549	2550	2551	2552	2553	2554
นำเข้า (TEUs)	526,578	553,320	654,031	662,805	721,869	783,413	719,751	679,740	806,386	737,553
ส่งออก (TEUs)	609,715	645,254	692,090	697,340	763,897	798,764	657,533	655,063	694,115	567,876
รวม (TEUs)	1,136,293	1,198,574	1,346,121	1,360,145	1,485,766	1,582,177	1,377,284	1,334,803	1,500,501	1,305,429

(ที่มา: การท่าเรือแห่งประเทศไทย : ออนไลน์)

2.สรุปบทสัมภาษณ์เจ้าหน้าที่ท่าเรือกรุงเทพ และเจ้าหน้าที่สำนักงานศุลกากรท่าเรือกรุงเทพ เจ้าหน้าที่ท่าเรือกรุงเทพ

- การดำเนินงานในปัจจุบัน

ท่าเรือกรุงเทพเปิดดำเนินการขนส่งสินค้าทุกวันตลอด 24 ชั่วโมง ภายในท่าเรือประกอบด้วย Main Gate และ Sub Gate ซึ่งทั้งสองบริเวณมีทั้งเจ้าหน้าที่ท่าเรือและเจ้าหน้าที่ศุลกากรอยู่ประจำ

สำหรับขั้นตอนการส่งออกตู้สินค้าโดยทั่วไปผู้ประกอบการต้องแจ้งให้ท่าเรือทราบก่อนที่ตู้สินค้าจะถึง Main Gate 1 ชั่วโมง ยกเว้นกรณีขนส่งสินค้าอันตราย ตู้สินค้าเย็น ตู้สินค้าที่บรรจุสินค้าเกินกำหนดจะสามารถขนถ่ายได้โดยตรง โดยสามารถนำสินค้าจากรถบรรทุกผ่านพิธีการศุลกากรและขนถ่ายขึ้นเรือโดยไม่ต้องนำสินค้ามารอที่ท่า สำหรับการนำเรือสินค้าเข้าเทียบท่า ท่าเรือกรุงเทพได้ใช้ระบบ First Come First Serve กล่าวคือ เรือที่มาถึงสันดอนเจ้าพระยาก่อนจะมีสิทธิ์เทียบท่าเป็นลำดับแรก ซึ่งเมื่อตู้สินค้าขนถ่ายลงจากเรือแล้ว จะถูกนำไปเก็บบริเวณใดขึ้นกับประเภทตู้สินค้า หากเป็นตู้ FCL จะขนส่งไปยัง Terminal ส่วนตู้สินค้า LCL ขนไปบริเวณโรงรับสินค้า ส่วนตู้เปล่าจะนำไปบริเวณที่เก็บตู้สินค้าเปล่า นอกจากนี้ ท่าเรือได้กำหนดระยะเวลาจัดเก็บสินค้าโดยไม่เสียค่าใช้จ่าย (Free time) แก่ผู้ประกอบการเป็นเวลา 3 วัน

สำหรับการขนส่งสินค้ามาท่าเรือกรุงเทพสามารถขนส่งได้ทั้งทางถนน ทางระบบรางรถไฟ และทางแม่น้ำ ซึ่งการขนส่งสินค้าทางน้ำมีด้านดีในเรื่องช่วยลดต้นทุนขนส่งแก่ผู้ประกอบการ

- การประสานงานร่วมกับทางเจ้าหน้าที่ศุลกากร

การประสานงานร่วมกันระหว่างเจ้าหน้าที่ท่าเรือและศุลกากรยังมีไม่มาก มีการประชุมร่วมกันบ้าง และท่าเรือได้จัดหาสิ่งอำนวยความสะดวกให้ตามที่ศุลกากรแจ้ง

- จุดเด่น/อุปสรรคในการดำเนินงาน

- จุดเด่นในการดำเนินงาน

เนื่องจากการส่งออกสินค้าในอดีตประสบปัญหาเรื่องพื้นที่สำหรับเก็บพักสินค้ามีไม่เพียงพอ ซึ่งกรณีตู้สินค้า LCL สินค้าจากหลายเจ้าของต้องนำมารวมกันก่อนบรรจุลงตู้สินค้า จึงถือเป็นอุปสรรคต่อการดำเนินงานของผู้ประกอบการธุรกิจระดับรายย่อยถึงระดับกลาง (SMEs) ดังนั้นท่าเรือจึงได้ปรับให้มีพื้นที่สำหรับพักสินค้ามากขึ้น นอกจากนี้ ท่าเรือได้อำนวยความสะดวกในด้านการลดค่าภาระสินค้าขาออกให้มีต้นทุนที่ต่ำกว่าสินค้าขาเข้า เพื่อส่งเสริมและสนับสนุนกิจกรรมการส่งออกสินค้าของประเทศ รวมถึงได้กำหนดให้สินค้าสามารถจัดเก็บภายในท่าเรือได้โดยไม่เสียค่าใช้จ่าย (Free time) เป็นระยะเวลา 3 วัน

- อุปสรรคในการดำเนินงาน

เนื่องจากวัตถุประสงค์แรกเริ่มท่าเรือกรุงเทพสร้างขึ้นเพื่อใช้สำหรับเป็นท่าเรือ Conventional แต่ต่อมาได้เปลี่ยนการใช้งานเป็นท่าเรือสำหรับตู้สินค้า ดังนั้น ท่าเรือกรุงเทพจึงมีประเด็นปัญหาเรื่องพื้นที่ท่าเรือมีขนาดไม่เพียงพอ นอกจากนี้ ในด้านการปฏิบัติงาน เนื่องด้วยท่าเรือไม่สามารถควบคุมตารางเรือเข้าเทียบท่าได้ และเรือสินค้าส่วนใหญ่จะเข้าเทียบท่าเรือในช่วงวันศุกร์ เสาร์ และอาทิตย์ ส่งผลให้เกิดความแออัดบริเวณภายในท่าเรือ เนื่องจากสินค้าเข้ามาท่าเรือในเวลาใกล้เคียงกัน

- แนวทางการพัฒนาเพื่อรองรับการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน

ท่าเรือกรุงเทพได้ส่งเสริมพัฒนาท่าเรือให้เป็นท่าเรืออิเล็กทรอนิกส์ (e-Port) โดยนำเทคโนโลยีต่าง ๆ มาช่วยเพิ่มประสิทธิภาพการดำเนินงานทั้งในด้านการบริการเรือ สินค้า และตู้

สินค้า เช่น ระบบบริหารท่าเทียบเรือตู้สินค้า (CTMS), โครงการติดตั้งระบบการแจ้งข้อมูลเรืออัตโนมัติ (AIS), โครงการติดตั้งระบบควบคุมการผ่านเข้า-ออกประตูตรวจสอบอัตโนมัติ (e-Gate), โครงการชำระเงินผ่านทางอินเทอร์เน็ต (e-Pay), การบริการข้อมูลและบริการอิเล็กทรอนิกส์ (e-Services) ผ่านทางเว็บไซต์ของการท่าเรือฯ รวมทั้งได้พัฒนาระบบสนับสนุนการบริหารจัดการต่างๆ เช่น ระบบวางแผนทรัพยากรองค์กร ระบบสำนักงานอัตโนมัติ เป็นต้น นอกจากนี้ ได้นำระบบการจัดการด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัยและสิ่งแวดล้อมมาใช้ในการดำเนินงานขนส่งสินค้าอันตราย และดำเนินการตามแผนรักษาความปลอดภัยตามข้อบังคับว่าด้วยการรักษาความปลอดภัยของเรือและท่าเรือระหว่างประเทศ (ISPS Code)

เจ้าหน้าที่สำนักงานศุลกากรท่าเรือกรุงเทพ

- การดำเนินงานในปัจจุบัน

ในการปฏิบัติงาน เจ้าหน้าที่ศุลกากรจะอยู่ประจำบริเวณ Main Gate เพื่อควบคุมตรวจสอบสินค้า และอยู่ที่บริเวณ Sub Gate ของท่าเรือ ทำหน้าที่ซึ่งนำหน้า ทดสอบภาพตู้สินค้า ตัดบัญชีสินค้า ก่อนนำสินค้าไปเตรียมขนถ่ายลงเรือ ซึ่งในกระบวนการตรวจสอบปล่อยสินค้าของทางศุลกากรได้นำระบบบริหารความเสี่ยงมาช่วยอำนวยความสะดวก โดยได้กำหนดสัดส่วนตู้สินค้าที่มีสถานะต้องตรวจสอบ (Red Line) อยู่ที่ร้อยละ 3 ของปริมาณตู้สินค้าทั้งหมด ซึ่งตู้สินค้าที่อยู่ในสถานะต้องตรวจสอบจะถูกนำไปยังเครื่องเอ็กซ์เรย์ ซึ่งอยู่ในพื้นที่ด้านในต่อจาก Sub Gate ทั้งนี้ ในขั้นตอนการเอ็กซ์เรย์ตู้สินค้าจะใช้เวลาโดยประมาณ 5 นาที ซึ่งหากเอ็กซ์เรย์แล้วไม่ผ่านต้องทำการเปิดตรวจ โดยกรณีเปิดตรวจสินค้า จะใช้เวลาไม่เกิน 30 นาที นอกจากนี้ สำหรับตู้สินค้าที่อยู่ในสถานะไม่ต้องตรวจสอบ (Green Line) ผู้ประกอบการไม่ต้องนำตู้สินค้าไปเอ็กซ์เรย์ แต่ทั้งนี้ เจ้าหน้าที่ศุลกากรจะทำการตรวจสอบเอกสารอีกครั้ง (Post Audit) หลังจากตู้สินค้าขนส่งออกจากท่าแล้ว เพื่อป้องกันการปลอมแปลงเอกสาร

- การประสานงานร่วมกับทางเจ้าหน้าที่ท่าเรือ

การประสานงานระหว่างกันยังมีไม่มาก ทั้งนี้ ทางท่าเรือจะทำหน้าที่บริหารจัดการพื้นที่ภายในท่า รวมถึงจัดหาสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ ให้ตามที่เจ้าหน้าที่ศุลกากรแจ้ง

- ปัญหา/อุปสรรคในการดำเนินงาน

เนื่องจากประเด็นปัญหาเรื่องเขตพื้นที่ท่าเรือมีขนาดค่อนข้างคับแคบ และตำแหน่งเครื่องเอ็กซ์เรย์ตู้สินค้าในปัจจุบันอยู่ภายใน Sub Gate ซึ่งรถบรรทุกสินค้าเมื่อนำตู้สินค้าไปเอ็กซ์เรย์แล้วต้องวนรถกลับมายัง Sub Gate อีกรอบ ส่งผลให้รถต้องวนกลับไปมา ก่อให้เกิดความแออัดบริเวณภายใน Sub Gate นอกจากนี้ เนื่องด้วยกรุงเทพมหานครมีการกำหนดระยะเวลาการวิ่งของรถบรรทุกสินค้า ดังนั้นเมื่อถึงเวลาปฏิบัติงาน รถบรรทุกสินค้าจากหลายผู้ประกอบการจะเข้ามาบริเวณท่าเรือในเวลาใกล้เคียงกันและเมื่อรวมกับปริมาณรถบรรทุกที่ขับวนมาจากเครื่องเอ็กซ์เรย์ จึงก่อให้เกิดสภาพจราจรแออัดในบริเวณหน้า Sub Gate มากยิ่งขึ้น

นอกจากนี้ ในการปฏิบัติงานกรณีตู้สินค้าประเภท LCL เมื่อทำการบรรจุสินค้าลงตู้เสร็จสิ้น และนำตู้สินค้าไปผ่านบริเวณ Sub Gate หากสถานะของตู้สินค้าต้องตรวจสอบแล้ว รถบรรทุกสินค้าต้อง

วนรถไปยังเครื่องเอ็กซ์เรย์เพื่อตรวจสอบเช่นเดียวกับกรณีตู้ FCL ซึ่งหากสินค้า 1 รายการภายในตู้มีปัญหา สินค้ารายการอื่นที่อยู่ในตู้เดียวกันจะติดปัญหาไปด้วย ซึ่งก่อให้เกิดความล่าช้าในการปฏิบัติงาน

- แนวทางพัฒนาเพื่อรองรับการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน

สำหรับสำนักงานศุลกากรท่าเรือกรุงเทพได้มีแนวทางพัฒนาระบบ National Single Window (NSW) ซึ่งช่วยให้สามารถเชื่อมโยงข้อมูลการขนส่งสินค้าระหว่างหน่วยงานราชการภายในประเทศทั้ง 36 แห่ง รวมถึงผู้ประกอบการ และผู้ขนส่งสินค้าได้ เพื่อเป็นฐานในการพัฒนาระบบการเชื่อมโยงข้อมูลขนส่งสินค้าระหว่างประเทศภายในอาเซียน หรือที่เรียกว่า Asean Single Window (ASW) ซึ่งการเชื่อมโยงข้อมูลต่างๆ เหล่านี้ จะเป็นส่วนสำคัญในการลดต้นทุนและเวลาที่ใช้ในกระบวนการขนส่งสินค้า

3.บทวิเคราะห์ของผู้วิจัย

- ประสิทธิภาพการดำเนินงาน

เนื่องด้วยท่าเรือกรุงเทพตั้งอยู่ในพื้นที่เศรษฐกิจและใกล้กลุ่มลูกค้า ดังนั้น การขนส่งสินค้าผ่านท่าเรือกรุงเทพจึงช่วยลดต้นทุนการขนส่งต่อผู้ประกอบการ สำหรับด้านการปฏิบัติงาน ท่าเรือได้เปิดให้บริการขนส่งสินค้าตลอด 24 ชั่วโมง ซึ่งสะดวกต่อการใช้บริการของผู้ขนส่งสินค้า รวมถึงภายในท่าเรือมีการติดตั้งเครื่องเอ็กซ์เรย์ตรวจสอบตู้สินค้าจึงช่วยลดต้นทุนเวลาที่ใช้ในการตรวจสอบสินค้า นอกจากนี้ เนื่องด้วยการท่าเรือเป็นผู้ควบคุมดูแลการขนส่งสินค้าทางทะเลและเป็นหน่วยงานบริหารท่าเรือกรุงเทพ ดังนั้น นโยบายและแนวทางการดำเนินงานจึงมีส่วนช่วยส่งเสริมการดำเนินงานของท่าเรือกรุงเทพ

- ปัญหา/อุปสรรคสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้าที่ทำเรือ

สำหรับปัญหาการดำเนินงาน พบในเรื่องสภาพจราจรที่หนาแน่นทั้งบริเวณทางเข้าและภายในท่าเรือ ซึ่งจากการสังเกตการณ์ที่บริเวณท่าเรือ พบว่า บริเวณทางเข้าท่าเรือมีพื้นที่ค่อนข้างจำกัด และบริเวณข้างเคียงเป็นแหล่งที่อยู่อาศัยของชุมชน ประกอบกับกรุงเทพมีการกำหนดระยะเวลาการวิ่งสำหรับรถบรรทุกสินค้า ส่งผลให้ปริมาณรถบรรทุกจะหนาแน่นเป็นพิเศษในบางช่วงเวลา นอกจากนี้ พบปัญหาในเรื่องตำแหน่งเครื่องเอ็กซ์เรย์ที่ติดตั้งอยู่ภายในบริเวณ Sub Gate ส่งผลให้การจราจรบริเวณ Sub Gate มีสภาพแออัด ทั้งจากรถบรรทุกสินค้าที่วนกลับจากเครื่องเอ็กซ์เรย์และรถบรรทุกสินค้าที่มาจาก Main Gate

ในการปฏิบัติงาน ท่าเรือกรุงเทพได้ใช้นโยบาย First Come First Serve ในการเข้าเทียบท่าของเรือสินค้า ดังนั้น เรือที่มาเข้าอาจต้องจอดรอเพื่อเข้าเทียบท่าในกรณีที่ท่าเทียบเรือไม่ว่าง และเนื่องจากพื้นที่รอบข้างเป็นพื้นที่แหล่งชุมชน จึงเป็นข้อจำกัดของท่าเรือกรุงเทพ สำหรับแผนพัฒนาขยายพื้นที่หน้าท่า รวมถึงข้อจำกัดเรื่องความลึกของน้ำทำให้ท่าเรือกรุงเทพไม่สามารถรับเรือขนาดใหญ่มากได้

- ความพร้อมต่อการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน

สำหรับท่าเรือกรุงเทพมีการเตรียมความพร้อมเพื่อรองรับการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนในหลายด้าน โดยได้ส่งเสริมพัฒนาท่าเรือให้เป็นท่าเรืออิเล็กทรอนิกส์ (e-Port) มีการนำ

เทคโนโลยีมาช่วยเพิ่มประสิทธิภาพการดำเนินงาน บริหารจัดการ รวมถึงงานด้านความปลอดภัย นอกจากนี้ ทางสำนักงานศุลกากรท่าเรือกรุงเทพได้ส่งเสริมพัฒนาการเชื่อมโยงข้อมูลระหว่างหน่วยงานต่างๆ ซึ่งเป็นส่วนสำคัญในการพัฒนาระบบเพื่อรองรับการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน

3.2 ท่าเรือบีเอ็มที แปซิฟิก (BMT Pacific Ltd.: BMTP)

1. ข้อมูลทั่วไป (BMT Pacific Ltd.: online)

ท่าเรือบีเอ็มที แปซิฟิก ตั้งอยู่บริเวณฝั่งตะวันตกของแม่น้ำเจ้าพระยา อยู่ห่างจากสะพานพระรามเก้า พื้นที่วงแหวนอุตสาหกรรม และวงแหวนด้านใต้เป็นระยะทาง 11.6, 9.4 และ 5.4 กิโลเมตร ตามลำดับ บริหารจัดการโดยบริษัท บีเอ็มที แปซิฟิก จำกัด (BMT Pacific Ltd.) ซึ่งเกิดจากการร่วมทุนของ 3 บริษัท ได้แก่ บริษัท บางกอกโมเดิร์น เทอร์มินอล จำกัด (Bangkok Modern Terminal Ltd.: BMT), บริษัท อีสเทิร์นมาเรียไทม์ (ประเทศไทย) จำกัด (Eastern Maritime (Thailand) Ltd.: EML) และบริษัท แปซิฟิก อินเตอร์เนชั่นแนล ไลน์ (ไพรเวท) พีทีอี จำกัด (Pacific International Lines (Pte) Ltd.: PIL) โดยใช้เงินทุนเริ่มต้น 100 ล้านบาท ทั้งนี้ งานด้านศุลกากรได้อยู่ภายใต้ความดูแลของด่านศุลกากรพระสมุทรเจดีย์

ท่าเรือบีเอ็มที แปซิฟิก ได้เปิดให้บริการในปีพ.ศ. 2549 โดยให้บริการท่าเทียบเรือสินค้าตู้เรือขนส่งแม่น้ำ โรงพักสินค้าและกระจายสินค้า โรงพักสินค้าทัณฑ์บน และการขนส่งทางบก ซึ่งท่าเรือบีเอ็มที แปซิฟิกเป็นท่าเรือแห่งแรกและแห่งเดียวที่ให้บริการขนส่งสินค้าตู้ทางน้ำ โดยใช้เรือลำเลียงที่ให้บริการระหว่างท่าเรือบีเอ็มที แปซิฟิก และท่าเรือแหลมฉบัง

สำหรับสิ่งอำนวยความสะดวกภายในท่าเรือ พื้นที่หน้าท่ามีความยาว 315 เมตร ความลึกร่องน้ำ 8 เมตร มีคลังสินค้าจำนวน 3 แห่งมีขนาดพื้นที่รวม 15,000 ตร.ม. พื้นที่ลานวางตู้สินค้า 112,000 ตร.ม. พื้นที่จัดเก็บสินค้านำเข้าและส่งออก (CFS) มีขนาดเท่ากับ 15,400 และ 4,850 ตร.ม. ตามลำดับ รองรับสินค้าประเภทตู้แช่เย็น 75 ปลั๊ก และสามารถรองรับตู้สินค้าได้สูงสุด 120,000 ที่อยู่ต่อปี ทั้งนี้ บริเวณอาคารสำนักงาน ลานวางตู้สินค้า และบริเวณ Gate ของท่าเรือ แสดงดังภาพที่ 3-3 และ 3-4 ตามลำดับ



ภาพที่ 3-3 บริเวณอาคารสำนักงาน (ซ้าย) และลานวางตู้สินค้า (ขวา) ท่าเรือบีเอ็มที แปซิฟิก



ภาพที่ 3-4 บริเวณ Gate ท่าเรือบีเอ็มที แปซิฟิก

2.สรุปบทสัมภาษณ์ผู้ให้บริการท่าเรือบีเอ็มที แปซิฟิก และเจ้าหน้าที่ศุลกากร ผู้ให้บริการท่าเรือบีเอ็มที แปซิฟิก

- ประเภทสินค้าและกลุ่มผู้ใช้บริการท่าเรือ

ประเภทสินค้าที่ขนส่งผ่านท่าเรือบีเอ็มที แปซิฟิก ส่วนใหญ่เป็นสินค้าจำพวกสารเคมี ปุ๋ย อาหารสัตว์ วัสดุก่อสร้าง นอกจากนี้ ทางท่าเรือได้ให้บริการขนส่งสินค้าอันตราย ซึ่งจะยกเว้นสินค้าอันตรายคลาส 1.1, 1.2 และ 6.2 ส่วนกลุ่มผู้ใช้บริการท่าเรือเมื่อพิจารณาตามพื้นที่แหล่งอุตสาหกรรมสามารถแบ่งออกเป็น 7 กลุ่ม ดังนี้

- เขตพื้นที่อุตสาหกรรมสุขสวัสดิ์
- บางขุนเทียน/บางบอน
- เขตพื้นที่อุตสาหกรรมสมุทรสาคร
- นครปฐม/ราชบุรี
- เพชรบุรี/ประจวบคีรีขันธ์
- เขตพื้นที่อุตสาหกรรมอยุธยา
- ลำโรง/ปทุมเจ้าสมิงพราย
- เขตพื้นที่อุตสาหกรรมบางปู

- การดำเนินงานในปัจจุบัน

ท่าเรือบีเอ็มที แปซิฟิกเปิดดำเนินงานขนส่งสินค้าทุกวัน ตลอด 24 ชั่วโมง ซึ่งทางท่าเรือได้กำหนดระยะเวลาจัดเก็บสินค้าภายในเขตท่าเรือโดยไม่คิดค่าใช้จ่าย (Free time) เป็นระยะเวลา 7 วัน และสำหรับระยะเวลา Closing time ทางท่าเรือไม่มีการกำหนดไว้

ภายในท่าเรือมี Gate เพียงแห่งเดียว เนื่องจากท่าเรือมีขนาดเล็ก ซึ่งพนักงานประจำท่ามีจำนวนรวมทั้งสิ้น 263 คน โดยบริเวณ Gate มีเจ้าหน้าที่ท่าเรือและศุลกากรอยู่ประจำจำนวน 2 คน ทั้งนี้ การปฏิบัติงานของท่าเรือเป็นไปตามข้อบังคับว่าด้วยการรักษาความปลอดภัยของเรือ และท่าเรือระหว่างประเทศ (ISPS Code) ขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO) และเป็นไปตามมาตรฐาน ISO 9001 : 2008 ว่าด้วยเรื่องมาตรฐานของระบบบริหารคุณภาพ

- การประสานงานร่วมกับทางเจ้าหน้าที่ศุลกากร
เจ้าหน้าที่ท่าเรือจัดหาสิ่งอำนวยความสะดวกให้ตามที่เจ้าหน้าที่ศุลกากรแจ้ง ส่วนด้านการปฏิบัติงานร่วมกันถือว่าเป็นไปด้วยดี
 - จุดเด่น/อุปสรรคในการดำเนินงาน
 - จุดเด่นในการดำเนินงาน
ท่าเรือบีเอ็มที แปซิฟิคให้บริการขนส่งสินค้าโดยให้ความสำคัญแก่ผู้ให้บริการอย่างเท่าเทียม ไม่เจาะจงเลือกให้บริการเฉพาะสายเรือหนึ่งสายเรือใด และการคิดค่าบริการขนส่งสินค้าเป็นไปอย่างมีระบบชัดเจน ไม่มีประเด็นเรื่องค่าใช้จ่ายนอกระบบ ซึ่งทำให้กลุ่มผู้ให้บริการสามารถควบคุมต้นทุนการขนส่งสินค้าได้ นอกจากนี้ เนื่องด้วยทางท่าเรือไม่มีการกำหนดระยะเวลา Closing time ส่งผลให้เมื่อนำสินค้ามายังบริเวณท่าเรือแล้ว สามารถดำเนินงานส่งออกสินค้าได้ทันที
 - อุปสรรคในการดำเนินงาน
การดำเนินงานของทางท่าเรือเป็นไปด้วยดี
 - แนวทางพัฒนาเพื่อรองรับการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน
ในอนาคตทางท่าเรือบีเอ็มที แปซิฟิคได้มุ่งเน้นพัฒนาให้ท่าเรือทำหน้าที่เป็นผู้ให้บริการขนส่งสินค้าครบวงจร (Logistic Service Provider) รวมถึงกำหนดให้มีพื้นที่ Free Zone เพิ่มมากขึ้น
 - ข้อคิดเห็นเพิ่มเติม
สำหรับการดำเนินงานในปัจจุบัน ยังพบอุปสรรคในประเด็นความไม่ชัดเจนของบทบาทหน้าที่การทำเรือ ซึ่งดำเนินงานเป็นผู้ควบคุมดูแลระเบียบการขนส่งสินค้าทางเรือ และเป็นผู้ให้บริการท่าเทียบเรือ รวมถึงเรื่องของกฎระเบียบศุลกากรซึ่งสนองความต้องการของภาคเอกชนได้ไม่เต็มที่ ซึ่งกฎระเบียบที่ใช้เป็นกฎที่ใช้มาเป็นระยะเวลาค่อนข้างยาวนาน ขาดการปรับปรุงเปลี่ยนแปลง นอกจากนี้สำหรับข้อคิดเห็นต่อการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน มองว่า ไม่ใช่เรื่องใหม่สำหรับประเทศไทยแต่อย่างใด ซึ่งหากเกิดการรวมตัวทางเศรษฐกิจขึ้นแล้ว ผลที่ตามมาจะไม่ต่างจากเดิมมากนัก
- เจ้าหน้าที่ด้านศุลกากรพระสมุทรเจดีย์
- การดำเนินงานในปัจจุบัน
ด้านศุลกากรพระสมุทรเจดีย์ทำหน้าที่ให้บริการดำเนินงานผ่านพิธีการศุลกากรแก่ผู้ขนส่งสินค้าผ่านท่าเรือบีเอ็มที แปซิฟิค มีเจ้าหน้าที่ศุลกากร 30 คน โดยขอเขตพื้นที่การทำงานภายในท่าเรือจะนับตั้งแต่บริเวณ Gate เป็นต้นไป ทั้งนี้ ภาพที่ 3-5 แสดงบริเวณอาคารสำนักงานด้านศุลกากรพระสมุทรเจดีย์



ภาพที่ 3-5 บริเวณอาคารสำนักงานด้านศุลกากรพระสมุทรเจดีย์

ในกระบวนการตรวจปล่อยสินค้า ทางศุลกากรได้นำระบบการบริหารความเสี่ยงมาช่วยอำนวยความสะดวก ซึ่งกรณีสินค้าที่ตรวจปล่อยอยู่ในสถานะไม่ต้องเปิดตรวจจะใช้เวลาดำเนินการเฉลี่ยไม่เกิน 5 นาที ส่วนกรณีเปิดตรวจสินค้าจะใช้เวลาโดยประมาณไม่เกิน 30 นาที นอกจากนี้ ข้อมูลระหว่างเจ้าหน้าที่ท่าเรือกับเจ้าหน้าที่ศุลกากรสามารถเชื่อมโยงถึงกัน

- การประสานงานร่วมกับทางเจ้าหน้าที่ท่าเรือ

การประชุมร่วมกันระหว่างเจ้าหน้าที่ด้านศุลกากรและเจ้าหน้าที่ท่าเรือมีไม่บ่อยครั้ง แต่ทางท่าเรือได้ดูแลจัดหาสิ่งอำนวยความสะดวกให้ศุลกากรเป็นอย่างดี ทั้งนี้ หากเปรียบเทียบการประสานงานร่วมกันระหว่างท่าเรือภาครัฐและภาคเอกชนแล้ว การดำเนินงานร่วมกันกับท่าเรือเอกชนจะมีความสะดวกมากกว่าภาครัฐ

- ปัญหา/อุปสรรคในการดำเนินงาน

การดำเนินงานเป็นไปด้วยดี

- แนวทางพัฒนาเพื่อรองรับการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน

พัฒนาระบบ Single window ซึ่งเป็นส่วนสำคัญที่ช่วยอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้า

3.บทวิเคราะห์ของผู้วิจัย

- ประสิทธิภาพการดำเนินงาน

การดำเนินงานขนส่งสินค้าสามารถทำได้สะดวกรวดเร็ว เนื่องจากท่าเรือไม่มีการกำหนดระยะเวลา Closing time กับผู้ประกอบการ ดังนั้นกรณีผู้ประกอบการดำเนินงานด้านเอกสารครบถ้วนเมื่อสินค้ามาถึงท่าเรือจะสามารถนำออกได้ทันที

- ปัญหา/อุปสรรคสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้าที่ทำเรือ

เนื่องจากท่าเรือบีเอ็มที แปซิฟิก มีขนาดพื้นที่ไม่ใหญ่มากเมื่อพิจารณาเปรียบเทียบกับท่าเรืออื่นๆ ความสามารถในการรองรับสินค้าจึงค่อนข้างจำกัดในระดับหนึ่ง นอกจากนี้ อุปสรรคสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้าที่มีในประเด็นด้านกฎระเบียบของศุลกากรขาดความทันสมัย ไม่เอื้ออำนวยต่อผู้ให้บริการท่าเทียบเรือเท่าที่ควร

- ความพร้อมต่อการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน
เนื่องจากแนวทางการพัฒนา และผลที่ตามมาจากการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนยังไม่ชัดเจน การเตรียมความพร้อมของท่าเรือเพื่อรองรับประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนจึงยังไม่มีพัฒนาที่เด่นชัดเป็นรูปธรรม

3.3 ท่าเรือที่พีที: สาขาท่าพระประแดง (Thai Prosperity Terminal Co.,Ltd.: TPT)

1. ข้อมูลทั่วไป (บริษัท ไทยพรอสเพริตี้ เทอร์มินอล จำกัด: ออนไลน์)

ท่าเรือที่พีที สาขาท่าพระประแดง ตั้งอยู่บริเวณอำเภอบางพลี จังหวัดสมุทรปราการ มีขนาดพื้นที่ 80,000 ตร.ม. บริหารจัดการโดยบริษัท ไทยพรอสเพริตี้ เทอร์มินอล จำกัด ซึ่งเกิดจากการร่วมทุนระหว่างบริษัท ปณณมิตรโฮลดิ้ง จำกัด และ บริษัท คำสากลซีเมนต์ไทย จำกัด อยู่ภายใต้ความดูแลของด้านศุลกากรสำโรงใต้ โดยในระยะแรกบริษัทได้เข้ามาบริหารท่าเรือหมายเลข 10 โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อรองรับตู้สินค้าของบริษัท ปณณมิตรโฮลดิ้ง จำกัด ซึ่งเป็นสายเรือให้ทางบริษัท อาร์ ซี แอล จำกัด (มหาชน) (Regional Container Lines: RCL) แต่ทั้งนี้ เนื่องจากต้นทุนการลงทุนที่มีมูลค่าสูง และตลาดโลกเกิดการแข่งขันด้านการค้า ทางท่าเรือจึงได้เปิดกว้างในการให้บริการขนส่งตู้สินค้าจากสายเรืออื่น และได้รับขนส่งสินค้าอันตราย รวมถึงให้บริการขนส่งสินค้าเทกองในกรณีทำเทียบเรือว่าง ทั้งนี้ ตำแหน่งที่ตั้งของท่าเรือได้อยู่ใกล้พื้นที่แหล่งอุตสาหกรรมสำคัญหลายแห่ง ซึ่งระยะทางจากท่าเรือที่พีทีไปยังแหล่งพื้นที่อุตสาหกรรมแสดงดังตารางที่ 3-2

ตารางที่ 3-2 ระยะทางจากท่าเรือที่พีทีไปแหล่งพื้นที่อุตสาหกรรม

แหล่งพื้นที่อุตสาหกรรม	ระยะทาง (กิโลเมตร)
1) นิคมอุตสาหกรรมบางปู	20
2) นิคมอุตสาหกรรมบางพลี	30
3) นิคมอุตสาหกรรมบางชัน	30
4) นิคมอุตสาหกรรมลาดกระบัง	40
5) นิคมอุตสาหกรรมสมุทรสาคร	40
6) นิคมอุตสาหกรรมนวนคร	50
7) นิคมอุตสาหกรรมบางปะกง	60
8) นิคมอุตสาหกรรมบางปะอิน	60
9) นิคมอุตสาหกรรมบางกะดี	60

(ที่มา: บริษัท ไทยพรอสเพริตี้ เทอร์มินอล จำกัด: ออนไลน์)

สำหรับบริเวณพื้นที่ทำเทียบเรือหมายเลข 10 มีความยาวหน้าท่า 150 เมตร กว้าง 50 เมตร มีความลึกร่องน้ำ 8.5 เมตร ซึ่งพื้นที่ภายในท่าประกอบด้วยโรงพักสินค้านำเข้าจำนวน 3 แห่ง มีขนาดพื้นที่รวม 10,000 ตร.ม. โรงพักสินค้าส่งออกขนาด 880 ตร.ม. ลานจัดเก็บตู้สินค้าขนาดพื้นที่ 40,000 ตร.ม. สามารถรองรับตู้สินค้าได้ 4,600 ที่อียู มีปลั๊กสำหรับตู้สินค้าเย็นจำนวน 40 ปลั๊ก และมี

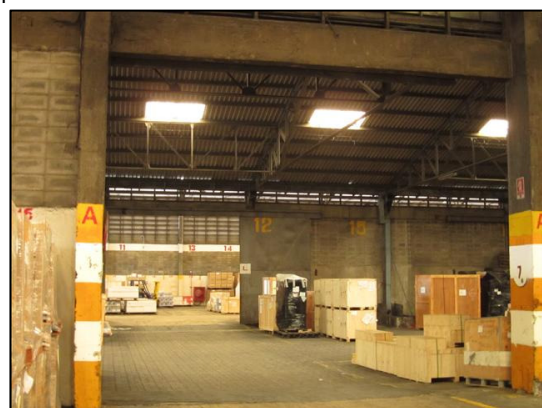
ความสามารถขนถ่ายตู้สินค้า 150,000 ทีอียูต่อปี ทั้งนี้ บริเวณอาคารสำนักงานของท่าเรือ ที่ทำการ
ศุลกากรประจำท่า และโรงพักสินค้า แสดงดังภาพที่ 3-6 ถึง 3-8 ตามลำดับ



ภาพที่ 3-6 บริเวณอาคารสำนักงานท่าเรือทีพีที (สาขาท่าพระประแดง)



ภาพที่ 3-7 ที่ทำการศุลกากรประจำท่าเรือ



ภาพที่ 3-8 บริเวณโรงพักสินค้าท่าเรือทีพีที

2. สรุปบทสัมภาษณ์ผู้ให้บริการท่าเรือที่ฟิที และเจ้าหน้าที่ศุลกากร ผู้ให้บริการท่าเรือที่ฟิที

- ประเภทสินค้าและกลุ่มผู้ใช้บริการท่าเรือ

สินค้าที่ขนส่งผ่านท่าเรือส่วนใหญ่ ได้แก่ สินค้าจำพวกข้าว แป้ง ไยมะพร้าว ขวด ไม้อัด เป็นต้น โดยปริมาณการนำเข้า/ส่งออกตู้สินค้ามีสัดส่วนที่ใกล้เคียงกัน และตู้สินค้าที่ขนส่งผ่านท่าเกือบทั้งหมดเป็นตู้สินค้าหนัก ส่วนกลุ่มผู้ใช้บริการท่าเรือมีจำนวนรายชื่อมากกว่า 3,000 ราย ซึ่งกลุ่มเรือที่เข้าเทียบท่าประจำตามตารางมีจำนวนรวม 4 ลำต่อสัปดาห์ ได้แก่ NANTA BHUM, XETHA BHUM, DANU BHUM, PANJA BHUM และ OTANA BHUM ซึ่งสำหรับเรือสองอันดับหลังจะเข้าเทียบท่าสลับอาทิตย์กัน

- การดำเนินงานในปัจจุบัน

ท่าเรือที่ฟิทีเปิดให้บริการทุกวันตลอด 24 ชั่วโมง โดยเส้นทางก่อนเข้าสู่ท่าเรือ คือ ถนนปู่เจ้าสมิงพรายอยู่ในความดูแลของเทศบาลตำบลสำโรงใต้ และสำหรับท่าเรือที่ฟิทีได้ให้บริการเฉพาะการดำเนินงานส่วนท่าเทียบเรือ ภายในท่าเรือได้อำนวยความสะดวกโดยจัดให้มี One Stop Service สำหรับบริการผู้ขนส่งสินค้า และมีเจ้าหน้าที่ประจำที่ท่าเรือโดยรวมมีจำนวนมากกว่า 60 คน ประกอบด้วยเจ้าหน้าที่จากหลายฝ่าย เช่น เจ้าหน้าที่วิเคราะห์สินค้า ฝ่ายประเมินสินค้า นายตรวจ เป็นต้น นอกจากนี้ท่าเรือที่ฟิทีถือเป็นท่าเรือเอกชนแห่งเดียวที่ทางสำนักงานอาหารและยา (Food and Drug Administration: FDA) ได้ส่งเจ้าหน้าที่มาประจำที่ท่าเรือ

ในช่วงเดือนตุลาคม ปี 2554 ทางท่าเรือได้เข้าพื้นที่ท่าเทียบเรือเพิ่มเติมอีกหนึ่งแห่ง คือ ท่าเรือหมายเลข 12 ซึ่งมีความยาวหน้าท่า 125 เมตร ความลึกร่องน้ำ 8.5 เมตร ลานจัดเก็บสินค้ามีขนาดพื้นที่ 20,000 ตร.ม. สามารถรองรับตู้สินค้าได้ 2,000 ตู้ และโรงพักสินค้ามีขนาดพื้นที่ 3,000 ตร.ม. ทั้งนี้ เนื่องด้วยท่าเรือหมายเลข 12 เพิ่งเปิดดำเนินงานไม่นานมาก การปฏิบัติงานระหว่างท่าเรือหมายเลข 10 และ 12 จึงยังสามารถสลับการใช้งานระหว่างกันได้

จากการศึกษาสถิติการขนส่งสินค้าผ่านท่าในปีพ.ศ.2553 และ 2554 พบว่าปริมาณตู้สินค้าผ่านท่าโดยประมาณ มีจำนวน 170,000 และ 200,000 ตู้ ตามลำดับ (บริษัท ไทยพรอสเพอริตีเทอมินอล, สไลด์) ซึ่งสำหรับท่าเรือที่ฟิที มีความสามารถรองรับปริมาณตู้สินค้าได้ 300,000 ตู้ นอกจากนี้ในขั้นตอนการนำเข้าสินค้าผ่านท่าเรือโดยทั่วไป ในกรณีเรือเข้าเทียบท่าเรือในช่วงเช้า กลุ่มผู้ประกอบการสามารถนำสินค้าออกจากเขตท่าเรือได้ในช่วงบ่าย

- การประสานงานร่วมกับทางเจ้าหน้าที่ศุลกากร

การประสานงานร่วมกันระหว่างเจ้าหน้าที่ท่าเรือและเจ้าหน้าที่ศุลกากรยังมีไม่มาก ซึ่งในกรณีที่ผู้ขนส่งสินค้าผ่านท่ามีปัญหา ทางท่าเรือจะเข้าไปช่วยแก้ไขหรือช่วยประสานงานให้เป็นครั้งคราว รวมถึงกรณีมีกฎระเบียบเพิ่มเติมทางท่าเรือและเจ้าหน้าที่ศุลกากรจะมีการประชุมร่วมกันเพื่อขอปฏิบัติให้เป็นแนวทางเดียวกัน แต่ทั้งนี้ ในด้านการเชื่อมโยงข้อมูลระหว่างกัน ณ ปัจจุบัน ข้อมูลของท่าเรือและศุลกากรยังไม่เชื่อมต่อกัน

- จุดเด่น/อุปสรรคในการดำเนินงาน

- จุดเด่นในการดำเนินงาน

ท่าเรือได้มุ่งเน้นให้เกิดความสะดวกรวดเร็วในการดำเนินงานต่อกลุ่มผู้ขนส่งสินค้า และจากปัจจัยตำแหน่งที่ตั้งของท่าเรืออยู่ใกล้แหล่งพื้นที่อุตสาหกรรมถึง 9 แห่ง จึงส่งผลช่วยลดต้นทุนการขนส่งแก่ผู้ประกอบการ ส่วนด้านการปฏิบัติงาน ทางท่าเรือมีความยืดหยุ่นในการดำเนินงาน กรณีที่ผู้ประกอบการมีปริมาณสินค้าจำนวนมาก สามารถเจรจาต่อรองขอขยายระยะเวลา Free time ได้ ส่วนด้านการตลาด ทางท่าเรือได้ให้ส่วนลดแก่ลูกค้าผู้ใช้บริการท่า ซึ่งส่งผลให้ค่าใช้จ่ายในการผ่านท่าเรือมีต้นทุนที่ต่ำกว่าท่าเรืออื่น นอกจากนี้ ในกรณีที่ลูกค้าต้องการตู้สินค้าเร่งด่วน ทางท่าเรือสามารถดำเนินงานขนถ่ายตู้สินค้าให้ได้ตามที่ลูกค้าต้องการ

ในด้านความปลอดภัยของสินค้า เนื่องด้วยท่าเรือได้อำนวยความสะดวกให้สามารถขนส่งสินค้าได้รวดเร็ว ส่งผลให้ช่วยเพิ่มความปลอดภัยต่อสินค้า รวมถึงภายในท่าเรือมีการติดตั้งกล้อง CCTV ถึง 36 เครื่อง จึงช่วยเพิ่มความปลอดภัยแก่สินค้ามากขึ้น

- อุปสรรคในการดำเนินงาน

เนื่องจากการจัดซื้อจัดหาพื้นที่ท่าเรือ ทางบริษัทเป็นผู้ลงทุนเอง รวมถึงการคิดค่าบริการของท่าเรือมีมูลค่าที่ค่อนข้างสูงกว่าท่าเรืออื่น ส่งผลให้ท่าเรือต้องเน้นให้บริการโดยมีปริมาณตู้สินค้ามากเพียงพอสำหรับความคุ้มค่า ดังนั้น ทางท่าเรือจึงได้สร้างท่าเรือหมายเลข 12 ขึ้นเพื่อรองรับตู้สินค้าให้มีปริมาณเพิ่มสูงขึ้น นอกจากนี้ ภายในท่าเรือยังไม่มีติดตั้งเครื่องเอ็กซ์เรย์สำหรับการดำเนินงานทางศุลกากรเพื่อตรวจปล่อยสินค้า

เนื่องด้วยท่าเรือที่พื้นที่มีการดำเนินงานมาเป็นเวลานาน โดยมีเป้าหมายสร้างขึ้นเพื่อรองรับสินค้าเกษตรและปูนซีเมนต์ ดังนั้น เครื่องมือที่ใช้สำหรับขนถ่ายสินค้าของทางท่าเรือจึงใช้แค่โมบายเครน รวมถึงสภาพแวดล้อมพื้นที่รอบท่าเรือเป็นพื้นที่แหล่งชุมชน ซึ่งเป็นข้อจำกัดสำหรับการพัฒนาขยายพื้นที่ของท่าเรือ

- แนวทางการพัฒนาเพื่อรองรับการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน

เนื่องจากการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนจะส่งผลให้มีปริมาณการขนส่งสินค้าที่เพิ่มมากขึ้น ดังนั้น ในช่วงที่ผ่านมาทางท่าเรือจึงได้ขยายขีดความสามารถในการรองรับสินค้าโดยสร้างท่าเรือหมายเลข 12 นอกจากนี้ ท่าเรือได้เพิ่มประสิทธิภาพในการดำเนินงานโดยติดตั้งกล้อง CCTV 36 ตัว และ MCR 2 ตัว ครอบคลุมทั้งสองท่าเรือ เพื่อให้สามารถติดตามสถานะการปฏิบัติงานได้ทันตามความต้องการ และเพิ่มความปลอดภัยแก่สินค้าภายในท่า ทั้งนี้ ในส่วนของเทคโนโลยี เช่น RFID ทางท่าเรือยังอยู่ในขั้นตอนการศึกษา ซึ่งมองว่ายังไม่มีมีความจำเป็นที่ต้องนำมาใช้ดำเนินงาน

- ข้อคิดเห็นเพิ่มเติม

สำหรับภาพรวมการดำเนินงานในปัจจุบัน ยังมีอุปสรรคในเชิงของกฎระเบียบภาครัฐยังไม่เอื้ออำนวยต่อการดำเนินงานขนส่งสินค้าเท่าที่ควร รวมถึงบทบาทของหน่วยงานภาครัฐยังไม่ชัดเจน

โดยได้ทำหน้าที่เป็นผู้ดูแลระเบียบและเป็นผู้ให้บริการท่าเรือ ดังนั้นนโยบายการดำเนินงานขนส่งสินค้าจึงสนับสนุนการดำเนินงานของภาคเอกชนได้ไม่เต็มที่

เจ้าหน้าที่ด่านศุลกากรสำโรงใต้

- การดำเนินงานในปัจจุบัน

ด่านศุลกากรสำโรงใต้ได้นำระบบบริหารความเสี่ยงมาช่วยอำนวยความสะดวกในกระบวนการตรวจปล่อยสินค้า ซึ่งในการดำเนินงานได้อยู่ภายใต้ความดูแลของสำนักงานศุลกากรกรุงเทพ ทั้งนี้ เนื่องด้วยเป็นท่าเรือแม่น้ำที่มีการขนส่งสินค้าปริมาณมาก ดังนั้น ภายในท่าเรือจึงมีเจ้าหน้าที่ศุลกากรอยู่ประจำมากถึง 40 คน โดยด่านศุลกากรสำโรงใต้เปิดดำเนินงานตลอด 24 ชั่วโมงในส่วนของผู้สินค้าขาออก แต่ทั้งนี้ สำหรับผู้สินค้าขาเข้า เนื่องด้วยท่าเรือปิดตามเวลาทำงานราชการ ทำให้ไม่สามารถขนถ่ายสินค้าออกจากท่าเรือได้ ดังนั้นแล้วการดำเนินงานของผู้สินค้าขาเข้าจะไม่สามารถให้บริการได้ตลอด 24 ชั่วโมง

ในกระบวนการตรวจปล่อยสินค้า ผู้สินค้าที่อยู่ในสถานะต้องเปิดตรวจ กรณีตัวแทนทั้ง 4 ฝ่ายอยู่ครบ ได้แก่ ผู้ขนส่ง ผู้แทนเจ้าของสินค้า สายเรือ และศุลกากร จะสามารถดำเนินงานเปิดตรวจสินค้าเสร็จสิ้นใช้เวลาประมาณ 30 นาที ซึ่งการเปิดตรวจสินค้าได้มีการกำหนดสัดส่วนการเปิดตรวจกล่าวคือ สำหรับผู้สินค้าขาออกได้กำหนดสัดส่วนอยู่ที่ร้อยละ 3 ส่วนผู้สินค้าขาเข้าสัดส่วนการเปิดตรวจอาจสูงถึงร้อยละ 20

- การประสานงานร่วมกับทางเจ้าหน้าที่ท่าเรือ

การประสานงานระหว่างท่าเรือและเจ้าหน้าที่ศุลกากรยังมีการประสานงานกันค่อนข้างน้อย และเนื่องด้วยปัจจัยต้นทุนการดำเนินงาน รวมถึงการพัฒนาอุปกรณ์ต่างๆของท่าเรือยังค่อนข้างล่าช้ากว่าทางศุลกากร ส่งผลให้ทางศุลกากรเป็นฝ่ายจัดหาคอมพิวเตอร์และพัฒนาระบบเอง ทั้งนี้ ในภาพรวมการประสานงานยังเป็นไปด้วยดี ไม่มีปัญหาใดๆ นอกจากนี้ ในแง่การเชื่อมโยงข้อมูลระหว่างกัน ณ ปัจจุบันยังไม่สามารถเชื่อมโยงข้อมูลได้

- ปัญหา/อุปสรรคในการดำเนินงาน

เนื่องจากท่าเรือที่พีที่เกิดจากการร่วมทุนระหว่าง 2 บริษัทรายใหญ่ การดำเนินงานต่างๆค่อนข้างเป็นระบบ ส่งผลให้การอนุมัติหรือการจัดการเกิดความล่าช้าไปบ้าง และสำหรับปัญหาที่พบบ่อยในการปฏิบัติงาน มีประเด็นมาตรฐานความเข้มงวดของเจ้าหน้าที่ผู้ตรวจสอบสินค้าแต่ละท่าเรือ ซึ่งมีความเข้าใจและความเข้มงวดที่ไม่เท่ากัน นอกจากนี้ ทางท่าเรือมีปัญหาด้านสภาพพื้นที่ท่ามีขนาดจำกัดและค่อนข้างคับแคบ ไม่เหมาะสำหรับการติดตั้งเครื่องเอ็กซเรย์ภายในท่าเรือ

- แนวทางพัฒนาเพื่อรองรับการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน

การดำเนินงานพัฒนาเพื่อรองรับการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนที่เห็นชัดเจน มีในเรื่องการพัฒนา National Single Window (NSW) ซึ่งต่อไปบทบาทของศุลกากรในกระบวนการขนส่งสินค้าทางทะเลจะมีความสำคัญลดน้อยลงและเปลี่ยนบทบาทการปฏิบัติงานเป็นเชิงการปราบปรามแทน

3. บทวิเคราะห์ของผู้วิจัย

- ประสิทธิภาพการดำเนินงาน

เนื่องด้วยที่ตั้งของท่าเรือที่ฟิที่อยู่ใกล้แหล่งอุตสาหกรรม ภายในท่าเรือมีเจ้าหน้าที่ปฏิบัติงานจากหลายฝ่าย ส่วนด้านการคิดค่าบริการของท่าเรือได้คิดในอัตราที่ค่อนข้างต่ำ และได้ขยายพื้นที่ท่าเรือเพิ่มเติมอีกหนึ่งแห่งจึงส่งผลช่วยลดต้นทุนแก่ผู้ประกอบการ รวมถึงช่วยให้สามารถดำเนินงานได้สะดวกรวดเร็ว และรองรับสินค้าในปริมาณที่เพิ่มสูงขึ้นได้ นอกจากนี้ การให้บริการของท่าเรือมีความยืดหยุ่น เช่น สามารถเจรจาขอเพิ่มระยะเวลา Free time ในกรณีที่จำเป็น และมีการติดตั้งกล้อง CCTV ในหลายบริเวณจึงช่วยเพิ่มความปลอดภัยแก่สินค้าภายในท่าเรือเพิ่มมากขึ้น

- ปัญหา/อุปสรรคสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้าที่ทำเรือ

เนื่องจากท่าเรือที่ฟิที่เปิดให้บริการมานาน เมื่อเทียบกับท่าเรืออื่นแล้วเครื่องมือในการขนถ่ายสินค้าจึงขาดความทันสมัยไปบ้าง และเนื่องด้วยท่าเรือเกิดจากการร่วมทุนของ 2 บริษัทส่งผลให้เกิดความล่าช้าจากการตัดสินใจที่ต้องเป็นไปตามระบบแบบแผน นอกจากนี้ พื้นที่รอบด้านเป็นพื้นที่แหล่งชุมชน ส่งผลให้เกิดข้อจำกัดในการขยายพื้นที่ท่าเรือ

ในด้านการประสานงานระหว่างท่าเรือและเจ้าหน้าที่ศุลกากรยังมีการประสานงานร่วมกันไม่มาก มีการประชุมร่วมกันเป็นบางครั้ง และยังขาดการพัฒนาเพื่อเชื่อมโยงข้อมูลระหว่างกัน ส่วนเจ้าหน้าที่ท่าเรือยังจัดหาสิ่งอำนวยความสะดวกให้แก่ศุลกากรได้ไม่เต็มที่ เนื่องด้วยการพัฒนาของศุลกากรมีการพัฒนาที่ค่อนข้างรวดเร็วกว่า นอกจากนี้ เนื่องด้วยภายในท่าเรือขาดเครื่องเอ็กซเรย์ ส่งผลให้กระบวนการเปิดตรวจสอบสินค้าต้องรอตัวแทนจาก 4 ฝ่าย จึงจะสามารถเปิดสินค้าได้ ส่งผลให้เสียเวลาในการดำเนินงาน

- ความพร้อมต่อการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน

ท่าเรือที่ฟิที่ได้เตรียมความพร้อมในการรองรับปริมาณสินค้าที่เพิ่มมากขึ้น จากการขยายพื้นที่ท่าเรือเพิ่มเติม แต่ทั้งนี้ นโยบายการพัฒนางานด้านอื่นยังไม่มียุทธศาสตร์ที่ชัดเจน รวมถึงแนวทางการพัฒนาของภาครัฐเพื่อรองรับประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนในบางประการ ทางท่าเรือยังไม่เห็นความจำเป็นเร่งด่วนในการพัฒนา

3.4 ท่าเรือยูนิไทย (Unithai Container Terminal: UTCT)

1. ข้อมูลทั่วไป (Unithai Group: online)

ท่าเรือยูนิไทย ตั้งอยู่ในเขตพื้นที่อุตสาหกรรม จังหวัดสมุทรปราการ บริหารและดำเนินงานโดยบริษัท ยูนิไทยไทยชิปปิ้ง จำกัด อยู่ในเครือของบริษัท IMC Group ซึ่งมีสำนักงานใหญ่อยู่ที่ประเทศสิงคโปร์ ทั้งนี้ ท่าเรือยูนิไทยได้เปิดดำเนินงานขนส่งสินค้าตั้งแต่ปีพ.ศ.2540 โดยอยู่ภายใต้ความดูแลของด่านศุลกากรสมุทรปราการ นอกจากงานด้านท่าเทียบเรือแล้ว บริษัท ยูนิไทยได้ให้บริการงานด้านชิปปิ้ง ธุรกิจโลจิสติกส์ บริการขนส่งนอกท่าไปยังแท่นขุดเจาะ อู่ต่อและซ่อมเรือ งานโครงสร้างต่อแท่นขุดเจาะน้ำมันติดตั้งที่อ่าวไทย

ภายในท่าเรือมีขนาดพื้นที่รวม 60,000 ตร.ม. มีความยาวหน้าท่า 202 เมตร ความลึกร่องน้ำ 8 เมตร พื้นที่ลานวางสินค้าสามารถรองรับตู้สินค้าได้ 3,600 ทีอียู พื้นที่คลังสินค้า CFS ในส่วนจัดเก็บสินค้านำเข้ามีขนาดพื้นที่ 4,000 ตร.ม. ส่วนบรรจุสินค้า 2,000 ตร.ม. รองรับสินค้าประเภทตู้เย็น 144 ปลีก และสามารถรองรับตู้สินค้าได้ 150,000 ทีอียูต่อปี ทั้งนี้ บริเวณอาคารสำนักงาน บริเวณลานจัดเก็บสินค้า และบริเวณ Gate ภายในท่าเรือ แสดงดังภาพที่ 3-9 ถึง 3-11 ตามลำดับ



ภาพที่ 3-9 บริเวณอาคารสำนักงานท่าเรือยูนิไทย



ภาพที่ 3-10 บริเวณลานจัดเก็บสินค้า (ซ้าย) และคลังสินค้า CFS (ขวา) ภายในท่าเรือ



ภาพที่ 3-11 บริเวณ Gate ภายในท่าเรือ

2. สรุปบทสัมภาษณ์ผู้ให้บริการท่าเรือในไทย และเจ้าหน้าที่ศุลกากร ผู้ให้บริการท่าเรือในไทย

- ประเภทสินค้าและกลุ่มผู้ใช้บริการท่าเรือ

ท่าเรือในไทยให้บริการขนส่งสินค้าเฉพาะสินค้าประเภทตู้ ซึ่งสินค้าหลักที่ขนส่ง ได้แก่ สินค้าจำพวกข้าว แป้ง น้ำตาล อาหารกระป๋อง และเครื่องใช้ไฟฟ้า ซึ่งเมื่อพิจารณาเปรียบเทียบสัดส่วนระหว่างตู้สินค้านำเข้าและส่งออก พบว่า ตู้สินค้านำเข้ามีสัดส่วนร้อยละ 55 ส่วนตู้สินค้าส่งออกมีสัดส่วนร้อยละ 45 และเมื่อพิจารณาเทียบสัดส่วนระหว่างตู้เปล่ากับตู้สินค้าหนักที่ขนส่งผ่านท่า พบว่า ตู้เปล่ามีสัดส่วนโดยประมาณคิดเป็น 1 ใน 5 ของตู้สินค้าหนัก นอกจากนี้ ทางท่าเรือได้ให้บริการขนส่งสินค้าครอบคลุมถึงสินค้าอันตรายด้วย แต่ทั้งนี้ ได้ยกเว้นการขนส่งสินค้าอันตรายในคลาส 1 และ 7 ซึ่งได้แก่วัตถุระเบิด และสารกัมมันตรังสี

สำหรับสายเรือหลักที่ขนส่งผ่านท่า ได้แก่ 1) สายเรือของ NTS ซึ่งเกิดจากการประกอบกิจการร่วม (Consortium) ของสายเรือ 4 สาย คือ KMTCL Line, STX Pan Ocean, Sinokor Merchant Marine Co.,Ltd. (SKR) และ Hanjin Shipping (HJN) ซึ่งเข้าใช้บริการท่าเรือในวันเสาร์ ผ่านท่าเรือสปลาดัลละ 1 ลำ เส้นทางเดินเรือผ่านประเทศไทย, เวียดนาม, เกาหลี, จีน และฮ่องกง 2) สายเรือของ MSC เข้าใช้บริการทุกวันอาทิตย์ ผ่านท่าเรือสปลาดัลละ 2 ลำ เส้นทางเดินเรือผ่านประเทศไทย และสิงคโปร์

- การดำเนินงานในปัจจุบัน

ท่าเรือในไทยเปิดให้บริการขนส่งสินค้าตลอด 24 ชั่วโมง โดยถนนเส้นทางเข้าสู่ท่าเรือมีข้อบังคับเรื่องกำหนดเวลาห้ามรถบรรทุกวิ่งผ่านในช่วงเช้า 06:00-09:00 น. และในช่วงเย็นเวลา 16:00-19:00 น.

ในกระบวนการขนส่งสินค้า ท่าเรือในไทยสามารถรับเรือสินค้าเข้าเทียบท่าได้ครั้งละ 1 ลำ เนื่องจากถูกจำกัดด้วยเรื่องความยาวหน้าท่า โดยมีค่า Productivity ในการยกตู้สินค้าน้ำหนัก 26-28 ต่อบรรจุต่อเครนสำหรับเรือ 1 ลำที่เข้าเทียบท่า ซึ่งจากการศึกษาสถิติการขนส่งสินค้าของท่าเรือ พบว่า มีแนวโน้มเพิ่มสูงขึ้นเรื่อยๆ โดยในปีพ.ศ.2551 ถึง 2553 ปริมาณตู้สินค้าที่ขนส่งผ่านท่ามีจำนวน 126,632 , 110,368 และ 132,204 ตู้ ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 84, 74 และ 88 เมื่อเทียบกับความสามารถในการรองรับตู้สินค้า ทั้งนี้ โปรแกรมซอฟต์แวร์ที่ใช้ภายในท่าเรือ ได้ใช้ระบบ Port Management System (PMS) ซึ่งเมื่อพิจารณาเปรียบเทียบกับโปรแกรม NAVIS ของท่าเรือแหลมฉบังแล้ว โปรแกรม PMS นี้มีความเหมาะสมสำหรับท่าเรือขนาดเล็กมากกว่า นอกจากนี้ ทางท่าเรือไม่มีการกำหนด Closing time แก่ผู้ประกอบการ ซึ่งในกรณีส่งออกสินค้า หากผู้ประกอบการมีเอกสารครบถ้วนแล้วสามารถดำเนินการโดยใช้เวลาเฉลี่ยไม่เกิน 30 นาที ส่วนกรณีนำเข้านั้น ผู้ขนส่งสินค้าสามารถนำสินค้าออกจากท่าเรือได้โดยใช้ระยะเวลา 1 วัน

สำหรับการดำเนินงานด้านความปลอดภัย ภายในท่าเรือมีเจ้าหน้าที่คอยดูแลรักษาความปลอดภัยตลอด 24 ชั่วโมง และได้ติดตั้งระบบ CCTV รวม 23 จุด บันทึกเทปเก็บไว้เป็นระยะเวลา 1

เดือน รวมถึงการปฏิบัติงานด้านความปลอดภัยเป็นไปตาม ISPS Code ว่าด้วยเรื่องมาตรฐานของระบบบริหารคุณภาพ

- การประสานงานร่วมกับทางเจ้าหน้าที่ศุลกากร

การประชุมร่วมกันระหว่างเจ้าหน้าที่ท่าเรือและเจ้าหน้าที่ด่านศุลกากรสมุทรปราการอย่างเป็นทางการมีไม่บ่อยครั้ง โดยส่วนใหญ่อยู่ในรูปแบบเชิงพูดคุยกัน ซึ่งทางท่าเรือได้จัดหาสำนักงานให้ส่วนระบบคอมพิวเตอร์ทางศุลกากรเป็นฝ่ายจัดหาเอง แต่ทั้งนี้ ในกรณีที่มูลค่าดำเนินงานมากเกินไปจนเกินกว่างบประมาณ เจ้าหน้าที่ศุลกากรอาจแจ้งขอต่อทางท่าเรือ

ในด้านการดำเนินงาน เจ้าหน้าที่ศุลกากรปฏิบัติงานได้เป็นอย่างดี ช่วยอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าได้รวดเร็ว ซึ่งทางศุลกากรมีกรณีขอความร่วมมือกับทางท่าเรือในการติดตั้งกล้อง CCTV ขออำนวยความสะดวกด้านสถานที่ นอกจากนี้ ทางท่าเรือได้ช่วยอำนวยความสะดวกแก่ศุลกากรในด้านแรงงาน ตัวอย่างเช่น ในกรณีที่มีการตรวจสินค้า รวมถึงกรณีผู้ให้บริการมีปัญหาติดขัด ทางท่าเรือจะสอบถามและช่วยดำเนินงานแก้ไขในกรณีที่สามารถช่วยเหลือได้ แต่ทั้งนี้ ในด้านการเชื่อมโยงระบบข้อมูลระหว่างท่าเรือกับศุลกากรยังไม่เชื่อมโยงกัน

- จุดเด่น/อุปสรรคในการดำเนินงาน

- จุดเด่นในการดำเนินงาน

ท่าเรือยูนิไทยเป็นท่าเรือที่อยู่ใกล้ปากอ่าวไทยมากที่สุด และมีพื้นที่อยู่ใกล้แหล่งอุตสาหกรรม รวมถึงศูนย์กระจายสินค้า ดังนั้น จึงช่วยให้ผู้ใช้บริการประหยัดค่าขนส่งและเวลาที่ใช้ในการขนส่งสินค้า นอกจากนี้ ทางท่าเรือมี Truck turnaround time โดยประมาณไม่เกิน 30 นาที ซึ่งถือว่าสะดวกรวดเร็ว รวมถึงท่าเรือมีความยืดหยุ่นต่อผู้ใช้บริการในด้านอัตราค่าภาระ โดยกรณีที่สินค้าปริมาณมากสามารถเจรจาขอขยายระยะเวลา Free time ได้ตามความเหมาะสม

ในด้านโครงสร้างพื้นฐานภายในท่าเรือยังมีส่วนช่วยอำนวยความสะดวกในกระบวนการขนส่งสินค้า เช่น พื้นที่คลังสินค้าทางท่าเรือได้สร้างโดยยกพื้นขึ้น เพื่อสะดวกสำหรับการบรรจุ หรือแกะสินค้า บริเวณคลังสินค้า CFS มีหลังคาปกคลุม ดังนั้นสินค้าจึงไม่ได้รับความเสียหายในกรณีฝนตกหรือแดดออก รวมถึงภายในท่าเรือมีเครื่องปั่นไฟฟ้าสำรอง ดังนั้นระบบไฟฟ้าจึงไม่เกิดปัญหาในกรณีที่ไฟฟ้าดับ

- อุปสรรคในการดำเนินงาน

ในการปฏิบัติงานขนถ่ายสินค้าของท่าเรือ อาจเกิดปัญหาเสียงดังรบกวนชุมชนผู้อยู่อาศัยละแวกใกล้เคียง ซึ่งทางท่าเรือได้ดำเนินงานแก้ไขโดยจัดตั้งคณะกรรมการไปพูดคุยร่วมกับชาวบ้านทุกสองอาทิตย์ ย้ายบริเวณพื้นที่จอดวางเครื่องมือให้อยู่ห่างจากแหล่งชุมชน รวมถึงดำเนินการจัดทำกำแพงกันลดเสียง นอกจากนี้ ปัญหาด้านความแออัดของท่าเรือ โดยภาพรวมจะแออัดในบริเวณลานจัดเก็บสินค้ามากกว่าบริเวณพื้นที่หน้าท่า เนื่องจากพื้นที่หน้าท่าได้มีการตกลงการเข้าเทียบท่าเรือไว้ก่อนแล้ว

สำหรับความสามารถในการแข่งขันของท่าเรือ เมื่อเปรียบเทียบกับท่าเรือภาคพื้นนั้น ท่าเรือเอกชนจะเสียเปรียบในเชิงสเกลการบริหารจัดการท่าเรือซึ่งทางท่าเรือเองมีสเกลที่ค่อนข้างเล็กกว่า ความคุ้นเคยของกลุ่มผู้ใช้บริการ รวมถึงเรื่องแหล่งที่ตั้งสำนักงานตัวแทนขนส่งสินค้า โดยส่วนใหญ่ สำนักงานจะอยู่บริเวณคลองเตย ซึ่งถือว่ามียุทธูปการต่อการเลือกใช้บริการท่าเรือ

- แนวทางการพัฒนาเพื่อรองรับการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน

เพื่อรองรับปริมาณสินค้าที่จะเพิ่มขึ้นเนื่องด้วยการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน ทางท่าเรือยูนิไทยได้เพิ่มจำนวนเครนขนย้ายตู้สินค้าภายในท่าเรือเพิ่มเติมอีก 2 เครื่อง จากเดิมมี 4 เครื่อง กลายเป็น 6 เครื่อง และได้พัฒนาประสิทธิภาพของเครนหน้าท่าให้ทำงานได้ดียิ่งขึ้น นอกจากนี้ ทางท่าเรือได้ขยายพื้นที่ท่า โดยเช่าพื้นที่เพิ่มเติมอีก 8 ไร่ ใช้เป็นลานจัดเก็บตู้เปล่า

นอกจากการพัฒนาด้านโครงสร้างพื้นฐานแล้ว ท่าเรือได้ส่งเสริมพัฒนาด้านระบบซอฟต์แวร์ในพื้นที่คลังจัดเก็บสินค้า และเพิ่มประสิทธิภาพให้สามารถส่งงานผ่านระบบออนไลน์

- ข้อคิดเห็นเพิ่มเติม

การดำเนินงานขนส่งสินค้าในปัจจุบัน ยังพบอุปสรรคในเรื่องของความไม่ชัดเจนของภาครัฐที่ เป็นผู้ดูแลและเป็นผู้ให้บริการขนส่งสินค้าทางท่าเรือ รวมถึงความไม่แน่นอนของนโยบายภาครัฐ ซึ่งเปลี่ยนแปลงตามยุคสมัย นอกจากนี้ สำหรับการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน ได้มองว่าไม่ใช่เรื่องใหม่แต่อย่างใด ซึ่งการพัฒนา NSW มีความเป็นไปได้ที่จะเกิดขึ้น แต่ต้องใช้เวลาในการพัฒนา

เจ้าหน้าที่ด้านศุลกากรสมุทรปราการ

- การดำเนินงานในปัจจุบัน

การดำเนินงานพิธีการศุลกากรสำหรับด้านศุลกากรสมุทรปราการได้ใช้ระบบ e-custom ซึ่งทางด้านศุลกากรได้นำระบบการบริหารความเสี่ยงมาช่วยในกระบวนการตรวจสอบสินค้า โดยมีสัดส่วนการตรวจสินค้าทั้งขาเข้า/ขาออกอยู่ที่ร้อยละ 6-10 ซึ่งโดยทั่วไปใช้เวลาตรวจสอบตู้สินค้าเฉลี่ยไม่เกิน 30 นาที และในกระบวนการตรวจสอบสินค้านำเข้าป้องกันและปราบปรามจะทำหน้าที่ในการตรวจสอบอีกครั้งหนึ่ง นอกจากนี้ ภายในท่าเรือจะมีเจ้าหน้าที่อยู่ประจำด้านศุลกากรจำนวนรวม 15 คน โดยได้แบ่งจัดเวรในการดำเนินงาน

- การประสานงานร่วมกับทางเจ้าหน้าที่ท่าเรือ

ท่าเรือจัดหาสิ่งอำนวยความสะดวกให้ตามที่ทางศุลกากรแจ้ง ส่วนด้านการปฏิบัติงานร่วมกัน เป็นไปด้วยดีไม่มีปัญหาใดๆ ส่วนข้อมูลการดำเนินงานของท่าเรือและศุลกากรยังไม่เชื่อมโยงถึงกัน

- ปัญหา/อุปสรรคในการดำเนินงาน

เนื่องจากปัจจุบันภายในท่าเรือยังไม่มีเครื่องเอ็กซ์เรย์ช่วยอำนวยความสะดวกในการตรวจสอบตู้สินค้า ดังนั้น ในการตรวจสอบตู้สินค้าจะใช้วิธีการเปิดตรวจ ซึ่งก่อให้เกิดต้นทุนด้านเวลาเพิ่มขึ้น และสำหรับงานด้านพิธีการศุลกากรยังมีความล่าช้าบ้าง ซึ่งส่วนใหญ่เกิดจากความไม่พร้อมของเอกสารของผู้ประกอบการ

- แนวทางพัฒนาเพื่อรองรับการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน

ศุลกากรได้มีแนวทางพัฒนาการเชื่อมโยงข้อมูลระหว่างกรมต่างๆเพื่อรองรับประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (NSW) แต่ทั้งนี้ เนื่องจากทางศุลกากรได้แบ่งประเภทสินค้าตามประเภทพิกัด ซึ่งกรมอื่นๆยังพัฒนาได้ไม่เจาะลึกถึงพิกัดสินค้า ดังนั้นจึงยังเป็นประเด็นปัญหาการพัฒนาอยู่บ้าง นอกจากนี้ กรมศุลกากรได้จัดให้มีการอบรมเจ้าหน้าที่ศุลกากรเกี่ยวกับการดำเนินงานเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน ทั้งนี้ ในอนาคตด้านศุลกากรสมุทรปราการซึ่งปัจจุบันขึ้นกับส่วนบริการศุลกากรจะดำเนินการพัฒนาปรับเปลี่ยนเป็นด่าน เพื่อให้การปฏิบัติงานครอบคลุมมากขึ้น

- ข้อคิดเห็นเพิ่มเติม

สำหรับแนวทางการอำนวยความสะดวกการดำเนินงาน ภาครัฐควรส่งเสริมและสนับสนุนให้มีการรวบรวมกฎหมายการดำเนินงานให้อยู่ในแหล่งข้อมูลเดียวกัน เพื่อความสะดวกของผู้ใช้งาน รวมถึงปรับปรุงกฎหมายให้สอดคล้องกับการดำเนินงานในปัจจุบัน

3. บทวิเคราะห์ของผู้วิจัย

- ประสิทธิภาพการดำเนินงาน

เมื่อพิจารณาสถิติการขนส่งสินค้าที่ผ่านมาของท่าเรือ พบว่า ปริมาณตู้สินค้าที่ผ่านท่ามีแนวโน้มเพิ่มสูงขึ้นเรื่อยๆ และเมื่อเทียบปริมาณตู้สินค้าที่ขนส่งจริงกับความสามารถในการรองรับตู้สินค้าของท่าเรือ ถือว่า ท่าเรือมีประสิทธิภาพการดำเนินงานที่ค่อนข้างสูง นอกจากนี้ ท่าเรือยูนิไทย ตั้งอยู่ใกล้แหล่งอุตสาหกรรมจึงช่วยลดต้นทุนและเวลาแก่ผู้ประกอบการในการขนส่งสินค้า รวมถึงการดำเนินงานของท่าเรือมีความยืดหยุ่น สามารถเจรจาขอเพิ่ม Free time ในกรณีที่ขนส่งสินค้าปริมาณมาก ไม่มีการกำหนด Closing time และใช้เวลาในการดำเนินงานผ่านท่าเรือเฉลี่ยไม่เกิน 30 นาที จึงมีความสะดวกรวดเร็ว รวมถึงทางท่าเรือได้ให้ความสำคัญในเรื่องความปลอดภัย และการลดมลพิษทางสิ่งแวดล้อมที่ส่งผลกระทบต่อชุมชนข้างเคียง

- ปัญหา/อุปสรรคสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้าที่ทำเรือ

หากพิจารณาเปรียบเทียบเชิงการแข่งขันกับท่าเรือของภาครัฐแล้ว ท่าเรือยูนิไทยยังคงมีอุปสรรคในการดำเนินงานเนื่องด้วยทางท่าเรือยูนิไทยบริหารจัดการโดยหน่วยงานเอกชน ขนาดสเกลของท่าเรือจึงมีขนาดค่อนข้างเล็กกว่า ผู้ใช้บริการมีความคุ้นเคยกับท่าเรือของหน่วยงานรัฐมากกว่าองค์กรที่ทำหน้าที่เป็นตัวแทนขนส่งสินค้าส่วนใหญ่มีที่ตั้งสำนักงานใกล้ท่าเรือภาครัฐ รวมถึงภายในท่าเรือยังไม่มีเครื่องเอ็กซ์เรย์ให้ใช้บริการ นอกจากนี้ มีอุปสรรคในประเด็นเรื่องการเชื่อมโยงข้อมูลระหว่างเจ้าหน้าที่ท่าเรือและศุลกากรซึ่ง ณ ปัจจุบันยังไม่เชื่อมโยงถึงกัน

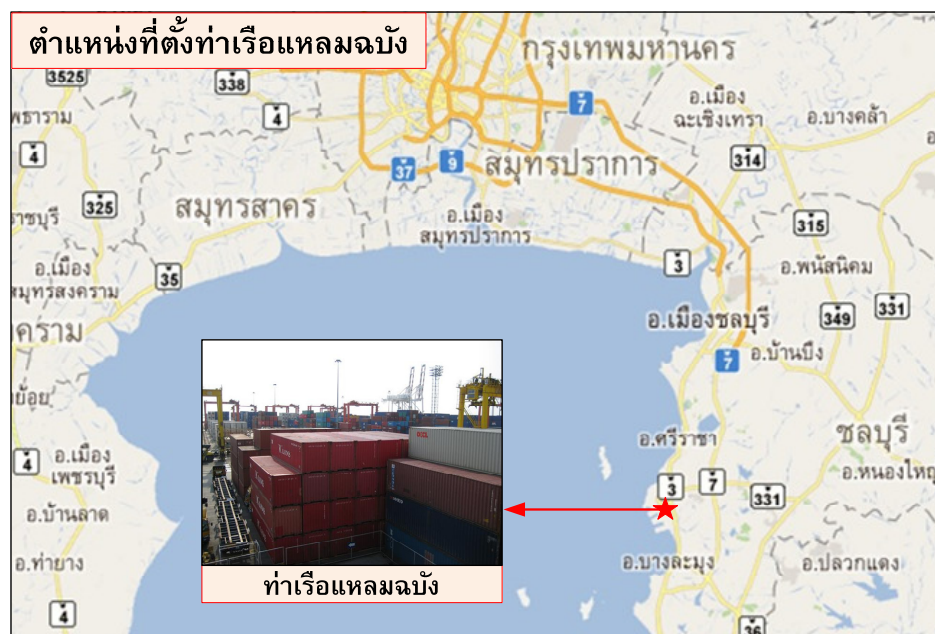
- ความพร้อมต่อการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน

ท่าเรือยูนิไทยได้เตรียมความพร้อมสำหรับการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนโดยได้เพิ่มจำนวนคอนเทนเนอร์ตู้สินค้าภายในท่าเรือ เพิ่มประสิทธิภาพของคอนเทนเนอร์ท่า พัฒนาระบบซอฟต์แวร์ รวมถึงเข้าพื้นที่ท่าเรือเพิ่มเติม เพื่อรองรับปริมาณการขนส่งสินค้าที่จะเพิ่มสูงขึ้น

3.5 ท่าเรือแหลมฉบัง (Laemchabang Port: LCP)

1. ข้อมูลทั่วไป (การทำเรือแห่งประเทศไทย: ออนไลน์)

ท่าเรือแหลมฉบังเป็นท่าเรือน้ำลึกหลักในการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศของไทย ก่อตั้งขึ้นโดยมีวัตถุประสงค์เพื่อรองรับเรือสินค้าขนาดใหญ่ที่ไม่สามารถเข้าเทียบท่าที่ท่าเรือกรุงเทพได้ และเป็นการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อส่งเสริมความสามารถในการส่งออกของไทย โดยมีการทำเรือท่าหน้าทีบริหารท่าเรือแหลมฉบังในภาพรวม และให้เอกชนรับสัมปทานประกอบการทำเทียบเรือ ท่าเรือแหลมฉบังเริ่มดำเนินงานครั้งแรกในปีพ.ศ. 2534 สำหรับงานด้านศุลกากรได้อยู่ภายใต้ความดูแลของสำนักงานศุลกากรท่าเรือแหลมฉบัง ทั้งนี้ ท่าเรือแหลมฉบังมีพื้นที่ตั้งอยู่บริเวณฝั่งตะวันออกในตำบลทุ่งสุขลา อำเภอศรีราชา จังหวัดชลบุรี มีพื้นที่โดยประมาณ 6,340 ไร่ ซึ่งตำแหน่งที่ตั้งของท่าเรือจากภาพถ่ายทางอากาศ แสดงดังภาพที่ 3-12



ภาพที่ 3-12 ตำแหน่งที่ตั้งท่าเรือแหลมฉบัง จากภาพถ่ายทางอากาศ

(ดัดแปลงจาก: Google Map, 2011 : online)

ลักษณะโครงสร้างทางกายภาพของท่าเรือแหลมฉบัง ประกอบด้วยแอ่งจอดเรือรวมทั้งสิ้น 3 แอ่ง แสดงดังภาพที่ 3-13 ในแต่ละแอ่งจอดเรือประกอบด้วยท่าเทียบเรือต่างๆ ซึ่งปัจจุบันท่าเรือแหลมฉบังได้เปิดให้เรือเข้าเทียบท่าบริเวณแอ่งจอดเรือที่ 1 และ 2 (Basin 1, Basin 2) ในส่วนของท่าเทียบเรือ A, B และ C ส่วนแอ่งจอดเรือที่ 3 (Basin 3) อยู่ในโครงการพัฒนาท่าเรือ ขั้น 3 (Phase 3) ซึ่งกำลังดำเนินการอยู่ในปัจจุบัน



ภาพที่ 3-13 ลักษณะแอ่งจอดเรือของท่าเรือแหลมฉบัง

(ดัดแปลงจาก: Google Earth, 2011: online)

จากที่กล่าวถึงโครงการพัฒนาของท่าเรือแหลมฉบังข้างต้น โครงการดังกล่าวแบ่งออกเป็น 3 ขั้น โดยโครงการขั้นที่ 1 (Phase 1) มีแนวทางในการพัฒนาท่าเทียบเรือ A0-A5 และ B1-B5 โดยมีขีดความสามารถรองรับตู้สินค้าได้รวม 4 ล้านที่อยู่ที่ต่อปี ซึ่งในช่วงเวลาต่อมา ตู้สินค้าที่ขนส่งผ่านท่าได้มีปริมาณเพิ่มสูงขึ้น ทางท่าเรือจึงได้ขยายขีดความสามารถในการรองรับสินค้า โดยได้พัฒนาท่าเรือในโครงการขั้นที่ 2 (Phase 2) ซึ่งพัฒนาในส่วนของท่าเทียบเรือ C0-C3 และ D1-D3 โดยมีขีดความสามารถในการรองรับตู้สินค้าอยู่ที่ 6.8 ล้านที่อยู่ที่ต่อปี

ต่อมา ทางท่าเรือได้ประเมินข้อมูลจากสถิติการขนส่งตู้สินค้าที่ผ่านมา และได้คาดการณ์ว่า นับจากปี 2558 เป็นต้นไป ตู้สินค้าที่ผ่านท่าจะมีปริมาณสูงกว่า 10 ล้านที่อยู่ที่ต่อปี ซึ่งมากกว่าความสามารถในการรองรับตู้สินค้าของโครงการ 1 รวมกับโครงการ 2 จึงนำมาสู่การพัฒนาโครงการขั้นที่ 3 (Phase 3) โดยในโครงการขั้นนี้มีแนวทางดำเนินงานสร้างแอ่งจอดเรือกว้าง 800 เมตร ยาว 2,000 เมตร (ในอนาคตจะขยายเป็น 3,000 เมตร) ความลึกร่องน้ำ 18 เมตร สมรรถวิสัยรับเรือ 100,000 เดท เวทตัน ประกอบด้วยท่าเทียบเรือรวมจำนวน 9 ท่า (ท่าเทียบเรือตู้สินค้า 7 ท่า, ท่าเทียบเรือสินค้าทั่วไป 1 ท่า และท่าเทียบเรือสินค้าโรโรอีก 1 ท่า) มีความสามารถในการรองรับตู้สินค้า 8 ล้านที่อยู่ที่ต่อปี ซึ่งเมื่อก่อสร้างเสร็จจะทำให้มีขีดความสามารถเป็น 18.8 ล้านที่อยู่ที่ต่อปี และในการพัฒนาโครงการขั้นที่ 3 ได้นำเครื่องจักรและเทคโนโลยีมาช่วยอำนวยความสะดวก เช่น เครนยกตู้หลังท่าแบบไร้คนขับ รถลำเลียงตู้สินค้าแบบไร้คนขับ เครนหน้าท่า เรือขุดลอกไฟฟ้า ระบบจ่ายไฟฟ้า ท่าเรืออิเล็กทรอนิกส์ ซึ่งสิ่งเหล่านี้จะช่วยเพิ่มความสะดวกรวดเร็วในการดำเนินงาน รวมถึงลดมลพิษทางสิ่งแวดล้อม นอกจากนี้ ได้มีโครงการพัฒนาท่าเทียบเรือชายฝั่งแห่งใหม่ในบริเวณพื้นที่ระหว่างท่าเทียบเรือ A0 และ A1 พร้อมพื้นที่สนับสนุนบนฝั่งประมาณ 43 ไร่ รวมถึงมีโครงการพัฒนาศูนย์การขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟ (Rail Transfer Terminal) ซึ่งแนวทางการพัฒนาในโครงการนี้ได้แก่ การก่อสร้างรางรถไฟ 6-8 track และทำการติดตั้ง

เครื่อมือยกขนตู้สินค้าชนิดพิเศษ (Rail Mounted Gantry Crane: RMG) ที่สามารถทำงานคร่อมรางรถไฟได้ทุก track เพื่อให้สามารถขนถ่ายตู้สินค้าได้คราวละหลายๆขบวน และจากการพัฒนาโครงการนี้ จะสามารถรองรับการให้บริการได้เพิ่มขึ้นถึง 2 ล้านตู้ต่อปี ทั้งนี้ ตำแหน่งพื้นที่ของโครงการพัฒนาชั้น 3 แสดงดังภาพที่ 4-5

นอกจากแผนพัฒนาดังกล่าวข้างต้น ท่าเรือแหลมฉบังได้มีแนวทางการรักษาความปลอดภัย โดยติดตั้งระบบโทรทัศน์วงจรปิด (CCTV) ภายในท่าเรือ และได้จัดทำแผนรักษาความปลอดภัยตามข้อบังคับว่าด้วยการรักษาความปลอดภัยของเรือและท่าเรือระหว่างประเทศ (ISPS Code) ทั้งนี้ ในข้อมูลส่วนของผู้รับสัมปทานท่าเทียบเรือแต่ละท่าจะประกอบด้วยหน่วยงานเอกชนหลายประเภททั้งผู้ส่งออก สายเรือ รวมถึงผู้ประกอบการท่าเรือ ซึ่งตารางที่ 3-3 ได้แสดงข้อมูลรายละเอียดของท่าเทียบเรือย่อย บริเวณท่าเรือแหลมฉบัง

ตารางที่ 3-3 ข้อมูลท่าเทียบเรือย่อย บริเวณท่าเรือแหลมฉบัง

ท่า เทียบ เรือ	ผู้ประกอบการท่า	ความยาว หน้าท่า (m.)	ความลึก ร่องน้ำ (m.)	สมรรถวิสัย การรับเรือ (dwt.)	ลักษณะการใช้งานท่าเทียบเรือ	ความสามารถในการรองรับ สินค้า
ท่าเทียบเรือ A						
A0	บริษัท แอล ซี เอ็ม ที จำกัด	590	14	1,000	ท่าเทียบเรือเนกประสงค์	สินค้าทั่วไป 750,000 ตัน/ปี และตู้สินค้า 0.3 ล้านที่อู่/ปี
A1	บริษัท เอ็น วาย เค ออโต้ โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด	365	14	70,000	ท่าเทียบเรือโดยสาร และ ท่าเทียบเรือรถยนต์ (Ro/Ro)	60,000 คัน/ปี
A2	บริษัท ไทยแหลมฉบัง เทอร์มินัล จำกัด	400	14	50,000	ท่าเทียบเรือเนกประสงค์	สินค้าทั่วไป 0.6 ล้าน เมตริกตัน/ปี และตู้สินค้า 0.4 ล้านที่อู่/ปี
A3	บริษัท ฮัทชีสัน แหลมฉบัง เทอร์มินัล จำกัด	350	14	65,000	ท่าเทียบเรือเนกประสงค์	ตู้สินค้า 0.4 ล้านที่อู่/ปี
A4	บริษัท อ่าวไทยคลังสินค้า จำกัด	350	14	40,000	ท่าเทียบเรือสินค้าทั่วไป ประเภทเทกอง (ขนส่งน้ำตาลและกากน้ำตาล)	0.7 ล้านเมตริกตัน/ปี
A5	บริษัท นามยง เทอร์มินัล จำกัด	450	14	70,000	ท่าเทียบเรือรถยนต์และ สินค้าทั่วไป	700,000 คัน/ปี

ท่าเทียบเรือ	ผู้ประกอบการท่า	ความยาวหน้าท่า (m.)	ความลึกร่องน้ำ (m.)	สมรรถวิสัยการรับเรือ (dwt.)	ลักษณะการใช้งานท่าเทียบเรือ	ความสามารถในการรองรับสินค้า
ท่าเทียบเรือ B						
B1	บริษัท แอลซีบี คอนเทนเนอร์ เทอร์มินัล 1 จำกัด	300	14	50,000	ท่าเทียบเรือตู้สินค้า	0.6 ล้านที่อู่/ปี
B2	บริษัท เอเวอร์กรีน คอนเทนเนอร์ เทอร์มินัล (ประเทศไทย) จำกัด	300	14	50,000	ท่าเทียบเรือตู้สินค้า	0.6 ล้านที่อู่/ปี
B3	บริษัท อีสเทิร์นซี แพลมบงก์ เทอร์มินัล จำกัด	300	14	50,000	ท่าเทียบเรือตู้สินค้า	0.6 ล้านที่อู่/ปี
B4	บริษัท ที ไอ พี เอส จำกัด	300	14	50,000	ท่าเทียบเรือตู้สินค้า	0.6 ล้านที่อู่/ปี
B5	บริษัท แพลมบงก์ อินเตอร์เนชั่นแนล เทอร์มินัล จำกัด	400	14	50,000	ท่าเทียบเรือตู้สินค้า	0.8 ล้านที่อู่/ปี
ท่าเทียบเรือ C						
C0	บริษัท ฮัทชีสัน โร-โร เทอร์มินัล (ประเทศไทย) จำกัด	500	16	80,000	ท่าเทียบเรือ Ro/Ro, สินค้าทั่วไป, ตู้สินค้า	สินค้าทั่วไป 1 ล้านตัน/ปี และ สินค้า Ro/Ro 1.1 ล้านตัน/ปี
C1	บริษัท ฮัทชีสัน แพลมบงก์ เทอร์มินัล จำกัด	700	16	80,000	ท่าเทียบเรือตู้สินค้า	1.4 ล้านที่อู่/ปี

ท่าเทียบเรือ	ผู้ประกอบการท่า	ความยาวหน้าท่า (m.)	ความลึกร่องน้ำ (m.)	สมรรถวิสัยการรับเรือ (dwt.)	ลักษณะการใช้งานท่าเทียบเรือ	ความสามารถในการรองรับสินค้า
C2	บริษัท ฮัทชีสัน แหลมฉบ้ง เทอร์มินัล จำกัด	500	16	80,000	ท่าเทียบเรือตู้สินค้า	1.0 ล้านที่อียู/ปี
C3	บริษัท แหลมฉบ้ง อินเตอร์เนชั่นแนล เทอร์มินัล จำกัด	500	16	80,000	ท่าเทียบเรือตู้สินค้า	1.0 ล้านที่อียู/ปี
ท่าเทียบเรือ D						
D1*	บริษัท ฮัทชีสัน แหลมฉบ้ง เทอร์มินัล จำกัด	700	-	-	ท่าเทียบเรือตู้สินค้า	1.4 ล้านที่อียู/ปี
D2*	บริษัท ฮัทชีสัน แหลมฉบ้ง เทอร์มินัล จำกัด	500	-	-	ท่าเทียบเรือตู้สินค้า	1.0 ล้านที่อียู/ปี
D3*	บริษัท ฮัทชีสัน แหลมฉบ้ง เทอร์มินัล จำกัด	500	-	-	ท่าเทียบเรือตู้สินค้า	1.0 ล้านที่อียู/ปี

หมายเหตุ: * ท่าเทียบเรือ D จะเริ่มประกอบการเมื่อมีตู้สินค้าผ่านท่าเทียบเรือ A3, C1, C2 รวมกันมากกว่า 75% หรือภายในไม่เกิน 7 ปี นับจากวันลงนามในสัญญา
(ที่มา: การท่าเรือแห่งประเทศไทย, 2548 : ออนไลน์)

จากตารางที่ 4-1 พบว่า ท่าเทียบเรือแต่ละแห่งมีลักษณะทางกายภาพ (ความยาวหน้าท่า, ความลึกร่องน้ำ) รวมถึงสมรรถนะการรับเรือ ลักษณะการใช้งานและความสามารถในการรองรับสินค้าที่แตกต่างกัน โดยท่าเทียบเรือ A และ B มีความลึกร่องน้ำที่เท่ากัน คือ 14 เมตร ส่วนท่าเทียบเรือ C มีความลึก 16 เมตร ซึ่งมากกว่าท่าเทียบเรือสองท่าแรก ทำให้ท่าเทียบเรือ C สามารถรับเรือสินค้าที่มีขนาดใหญ่ได้ และสามารถรองรับปริมาณสินค้าได้เพิ่มมากขึ้น นอกจากนี้ พบว่า สินค้าส่วนใหญ่ที่ขนส่งผ่านท่าเรือแหลมฉบังเป็นสินค้าประเภทตู้สินค้า

จากข้อมูลสถิติการขนส่งสินค้าผ่านท่าเรือแหลมฉบัง ช่วงปีงบประมาณ 2549 ถึง 2553 แสดงข้อมูลดังตารางที่ 3-4 ซึ่งได้จำแนกตามประเภทการขนถ่ายสินค้า และจากการสังเกต พบว่า ตู้สินค้าขาเข้าและขาออกมีสัดส่วนใกล้เคียงกัน โดยตู้สินค้าขาออกจะมีสัดส่วนที่สูงกว่าเล็กน้อย

ตารางที่ 3-4 สถิติการขนส่งสินค้าของท่าเรือแหลมฉบัง ปีงบประมาณ 2549-2553

ปีงบประมาณ (ม.ค.-ธ.ค.)	จำนวนตู้สินค้า (TEU)				
	ขาเข้า	ขาเข้าถ่ายลำ	ขาออก	ขาออกถ่ายลำ	รวม
2549	2,087,685	7,094	2,114,840	6,200	4,215,818
2550	2,402,150	17,302	2,419,945	9,083	4,848,479
2551	2,529,814	10,135	2,587,928	6,779	5,134,656
2552	2,280,982	7,549	2,344,732	4,284	4,637,547
2553 (ม.ค.-ก.ย.)	1,834,963	11,722	1,989,908	5,987	3,842,578

(ที่มา: การท่าเรือแห่งประเทศไทย: ออนไลน์)

2.สรุปบทสัมภาษณ์ผู้ที่เกี่ยวข้องกับกิจกรรมขนส่งสินค้าที่ทำเรือแหลมฉบัง การท่าเรือแห่งประเทศไทย

• การบริหารจัดการท่าเรือแหลมฉบัง

การท่าเรือฯทำหน้าที่เป็นผู้ดูแลท่าเรือในภาพรวมโดยให้พื้นที่สำหรับดำเนินกิจกรรมต่างๆแก่ผู้ประกอบการท่าเรือ ส่วนการบริหารท่าเทียบเรือ เอกชนผู้รับสัมปทานจะเป็นฝ่ายดำเนินการและจัดหาเครื่องมืออุปกรณ์ปฏิบัติงาน ซึ่งรูปแบบการให้สัมปทานท่าเทียบเรือมีหลายรูปแบบ ดังนี้

- แบบ Hiring Contract กล่าวคือ การท่าเรือฯว่าจ้างผู้ประกอบการท่าเรือให้ดำเนินกิจกรรมต่างๆภายในท่าเรือ โดยการท่าเรือฯจะกำหนดอัตราค่าภาระและทำหน้าที่เก็บแบ่งรายได้ ซึ่งอัตราค่าภาระนี้ได้ใช้มาจนถึงปัจจุบัน

- สัมปทานที่มีลักษณะให้ผู้ประกอบการท่าเรือเช่ารายปี โดยมีช่วงระยะเวลาการสัมปทานที่ยาวนาน ซึ่งอัตราค่าภาระที่ผู้ประกอบการท่าเรือเก็บจากผู้นำเข้า/ส่งออกต้องเป็นไปตามอัตราที่การท่าเรือฯกำหนด และสัดส่วนการแบ่งรายได้ของการท่าเรือฯจะเท่ากับร้อยละ 33 ส่วนที่เหลืออีกร้อยละ 67 เป็นของผู้ประกอบการท่าเรือ ทั้งนี้ ผู้ประกอบการท่าเรือต้องทำการคาดการณ์จำนวนตู้สินค้าที่ขนส่งล่วงหน้า ซึ่งหากปริมาณตู้สินค้าที่ขนส่งผ่านท่าเรือมากกว่าที่ได้แจ้งไว้ ผู้ประกอบการท่าเรือต้องจ่ายเงิน

เพิ่มให้แก่การทำเรือในส่วนต่างระหว่างจำนวนตู้สินค้าที่แจ้งไว้กับปริมาณสินค้าที่ขนส่งจริง ในทางกลับกัน หากขนส่งตู้สินค้าปริมาณน้อยกว่าที่ได้แจ้งไว้ ทางผู้ประกอบการจะต้องถูกปรับ

- สัมปทานโดยผู้ประกอบการที่ต้องแบ่งรายได้ให้การทำเรือตลอดช่วงอายุสัญญาสัมปทานด้วยอัตราคงที่ โดยมีเงื่อนไข คือ สิ่งปลูกสร้างสาธารณูปโภค (Infrastructure) ที่สร้างขึ้น รวมถึงเครื่องมือต่างๆ หากหมดอายุสัญญาสัมปทานจะตกเป็นของการทำเรือ

ส่วนการคิดอัตราค่าภาระของท่าเรือแหลมฉบัง จะเรียกเก็บจาก 3 ส่วน กล่าวคือ ค่าภาระที่เรียกเก็บจากเจ้าของเรือ, ค่าภาระที่เรียกเก็บจากผู้นำเข้า/ส่งออก และค่าภาระตู้สินค้า ทั้งนี้ สำหรับการให้บริการเทียบเรือของผู้ประกอบการท่า แบ่งออกเป็น 2 กลุ่ม ได้แก่

- 1) ผู้ประกอบการท่าที่มีสายเรือเป็นของตนเอง ให้บริการสายเรือของตนเข้าเทียบท่า และในกรณีที่พื้นที่หน้าท่าเต็มแต่มีเรือสินค้าจอดรอเข้าท่า กรณีนี้จะขอเข้าเทียบท่าบริเวณใกล้เคียงแทน
- 2) ผู้ประกอบการท่าที่ไม่มีสายเรือเป็นของตนเอง เปิดให้บริการแก่สายเรือทั่วไป ซึ่งโดยส่วนใหญ่สายเรือจะพิจารณาเลือกใช้บริการท่าเทียบเรือจากปัจจัยด้านความสะดวกรวดเร็ว และความปลอดภัยในการให้บริการของท่าเรือ

- การดำเนินงานในปัจจุบัน

เจ้าหน้าที่ท่าเรือและเจ้าหน้าที่ศุลกากรจะอยู่ประจำที่บริเวณ Main gate ของท่าเรือ (เดิมเจ้าหน้าที่ศุลกากรจะอยู่ประจำที่บริเวณ Sub Gate ด้วย แต่ปัจจุบัน Sub gate ได้ย้ายมาอยู่รวมกับ Main Gate แล้ว) โดยเจ้าหน้าที่ท่าเรือทำหน้าที่เก็บค่าธรรมเนียมต่างๆ ในการผ่านท่าของรถบรรทุกสินค้า ส่วนเจ้าหน้าที่ศุลกากรทำการแจ้งสถานะการตรวจปล่อยสินค้า ทั้งนี้ การทำเรือได้กำหนดระยะเวลา Free time ให้สินค้าที่นำเข้า/ส่งออกสามารถเก็บรักษาภายในพื้นที่ท่าเรือได้เป็นเวลา 3 วัน โดยไม่คิดค่าใช้จ่าย นับจากวันและเวลาที่สายเรือเข้าเทียบท่า รวมถึงได้กำหนด Closing time ซึ่งเป็นระยะเวลาที่ผู้ส่งออกต้องนำตู้สินค้ามาเตรียมพร้อมก่อนเรือเข้าเทียบท่า ซึ่งตามพระราชบัญญัติการทำเรือไทย พ.ศ.2494 ได้กำหนดระยะเวลาไม่น้อยกว่า 24 ชม.สำหรับตู้สินค้าทั่วไป และไม่น้อยกว่า 1 ชม.สำหรับตู้สินค้าที่เป็นห้องเย็น นอกจากนี้ จากการดำเนินงาน พบว่า ส่วนใหญ่ตู้สินค้านักหนาแน่นในช่วงวันพฤหัสบดี, ศุกร์ และเสาร์

สำหรับการเชื่อมต่อท่าเรือแหลมฉบังกับระบบขนส่งรูปแบบอื่น สามารถเชื่อมต่อได้ 3 รูปแบบ ได้แก่ ทางถนน, ทางน้ำ และทางราง

- การประสานงานร่วมกับทางเจ้าหน้าที่ศุลกากร

การประสานงานร่วมกันระหว่างการทำเรือกับทางศุลกากรโดยตรงยังมีไม่มาก โดยภาพรวมแล้วการทำเรือจะทำหน้าที่เป็นแกนกลางในการประสานงานระหว่างผู้ประกอบการท่ากับเจ้าหน้าที่ศุลกากร ในกรณีที่ผู้ประกอบการติดต่อผ่านการท่าเรือ

- จุดเด่น/อุปสรรคในการดำเนินงาน

- จุดเด่นในการดำเนินงาน

เมื่อพิจารณาเปรียบเทียบการดำเนินงานระหว่างท่าเรือแหลมฉบังกับท่าเรือกรุงเทพ ซึ่งมี การทำเรือเป็นเจ้าของเช่นเดียวกัน ท่าเรือแหลมฉบังจะมีความคล่องตัวกว่า ไม่ว่าด้านการลงทุนหรือ การปฏิบัติงาน รวมถึงด้านการตลาด เนื่องจากบริหารจัดการโดยหน่วยงานเอกชนทำให้การตัดสินใจ ต่างๆมีความคล่องตัวมากกว่า ในขณะที่ท่าเรือกรุงเทพต้องดำเนินการขออนุมัติและรองบประมาณ นอกจากนี้ กลุ่มผู้ใช้บริการของท่าเรือแหลมฉบัง บางส่วนเป็นกลุ่มสายเรือของผู้ประกอบการท่า ทำให้ สามารถเพิ่มศักยภาพได้ดีกว่า

หากเปรียบเทียบท่าเรือแหลมฉบังกับท่าเรือเอกชน เนื่องจากท่าเรือเอกชนต้องจัดซื้อที่ดิน บริหารจัดการ และดูแลสภาพท่าเรือรวมถึงพื้นที่โดยรอบด้วยตนเอง แตกต่างกับท่าเรือแหลมฉบังซึ่ง พื้นที่เป็นการทำเรือ มีงบประมาณในการดูแลปรับปรุงสภาพท่าเรือ ทำให้ต้นทุนการดำเนินงานของ ท่าเรือเอกชนมีมูลค่าสูงกว่า ส่งผลให้ท่าเรือเอกชนไม่สามารถแข่งขันด้านราคากับท่าเรือแหลมฉบังได้ แต่ทั้งนี้ เนื่องจากท่าเรือแหลมฉบังขึ้นกับหน่วยงานภาครัฐซึ่งเป็นเจ้าของท่าเรือ ดังนั้นการตัดสินใจ ขยายพื้นที่ท่าเรือนั้น ท่าเรือเอกชนสามารถทำได้สะดวกและคล่องตัวกว่า

- อุปสรรคในการดำเนินงาน

ท่าเรือแหลมฉบังมีข้อเสียเปรียบท่าเรืออื่นในเรื่องของสัญญาสัมปทานท่าเทียบเรือ เนื่องจากก่อนประกอบกิจการท่าเทียบเรือ ผู้ประกอบการท่าต้องทำสัญญาสัมปทานท่า ดังนั้น หาก ผู้ประกอบการท่าต้องการเปลี่ยนแปลงลักษณะการใช้งานท่าเทียบเรือแล้ว การดำเนินการเปลี่ยนแปลง ทำได้ค่อนข้างลำบาก นอกจากนี้ ปัญหาที่พบในการปฏิบัติงาน ส่วนใหญ่เป็นเรื่องความแออัดของ รถบรรทุกสินค้าบริเวณช่องทางเข้าสู่ศุลกากร

- แนวทางพัฒนาเพื่อรองรับการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน

ท่าเรือแหลมฉบังมีแนวทางในการพัฒนาด้านท่าเรือชายฝั่ง และการขนส่งระบบราง ซึ่งใน อนาคตหากระบบรางมีประสิทธิภาพสูงอาจสามารถรองรับสินค้าแทนการขนส่งด้วยรถบรรทุกได้ นอกจากนี้ ท่าเรือยังมีแผนพัฒนาด้านเครื่องมือที่ใช้ขนถ่ายสินค้า โดยการสร้าง Rail Mounted Crane ขยายในฝั่งของท่าเทียบเรือ C

ผู้บริหารท่าเทียบเรือ B4

- ข้อมูลทั่วไปบริษัท

บริษัท ที ไอ พี เอส จำกัด (TIPS Co.,Ltd.) ได้รับสัมปทานท่าเทียบเรือ B4 ในปีพ.ศ. 2537 มีอายุสัญญาสัมปทาน 30 ปี ถือเป็นท่าเทียบเรือเดียวในท่าเรือแหลมฉบังที่บริหารจัดการโดยบริษัทของ คนไทย ทั้งนี้ บริษัท TIPS ก่อตั้งขึ้นจากการร่วมทุนของ 3 บริษัท ได้แก่ NGOW HOCK Co.,Ltd 56%, N.Y.K. Line 22% และ Mitsui O.S.K. Lines 22% (TIPS Co., Ltd. : online) ซึ่งลักษณะการสัมปทาน ช่วงแรกของบริษัท TIPS อยู่ในรูปแบบ Hiring Contract กล่าวคือ การทำเรือว่าจ้างให้บริษัท ประกอบการกิจกรรมท่าเรือ โดยจัดเก็บอัตราค่าภาระตามที่การทำเรือกำหนด ต่อมาภายหลังได้เปลี่ยน รูปแบบการสัมปทานมาอยู่ในลักษณะผู้ประกอบการท่าจ่ายค่าเช่าให้แก่การทำเรือ พร้อมทั้งกำหนด

จำนวนตู้สินค้า ซึ่งหากจำนวนตู้เกินกว่าที่กำหนดต้องจ่ายให้การทำเรือเพิ่ม หากจำนวนตู้สินค้าน้อยกว่าที่แจ้งไว้ต้องเสียค่าปรับ ทั้งนี้ ภาพที่ 3-14 แสดงอาคารสำนักงานและพื้นที่ภายในท่าเทียบเรือ B4



ภาพที่ 3-14 อาคารสำนักงานและพื้นที่ภายในท่าเทียบเรือ B4

บริษัท TIPS มีจำนวนพนักงานรวมทั้งสิ้น 500 คน พื้นที่ภายในท่าเทียบเรือมีขนาดโดยรวม 105,000 ตร.ม.สามารถรองรับตู้สินค้าได้ 7,362 ตู้ ยี่สิบ ฟุต คลังสำหรับบรรจุสินค้า (CFS) มีพื้นที่ 4,620 ตร.ม. และพื้นที่ลานตู้เปล่าสามารถรองรับตู้สินค้า 12,960 ตู้ ยี่สิบ ฟุต ส่วนระบบซอฟต์แวร์ได้นำระบบของ NAVIS มาใช้ในการดำเนินงาน

- การดำเนินงานในปัจจุบัน

สถิติการดำเนินงานในปัจจุบันมีเรือเข้าเทียบท่าจำนวน 18-19 ลำต่อสัปดาห์ ซึ่งท่าเรือได้เปิดให้บริการขนส่งสินค้าตลอด 24 ชั่วโมง โดยกำหนดระยะเวลาที่สินค้านำเข้า/ส่งออกอยู่ภายในท่า (Free time) มีระยะเวลา 3 วัน นอกจากนี้ ในการปฏิบัติงาน เมื่อพิจารณาตั้งแต่รถบรรทุกสินค้ามาถึง Gate เพื่อรับ-ส่งตู้สินค้าจนกระทั่งรถบรรทุกขนรถออกมา (Truck turnaround time) จะใช้เวลาเฉลี่ยประมาณ 15.5 นาที

- จุดเด่น/อุปสรรคในการดำเนินงาน

- จุดเด่นในการดำเนินงาน

ในการดำเนินงานของท่าเทียบเรือจะเน้นในด้านการให้บริการลูกค้าเป็นสำคัญ โดยสามารถขอยืดหยุ่นเวลาได้และไม่คิดค่าบริการเพิ่มเติมในกรณีที่สินค้ามาไม่ทันเวลาตามที่ท่าเรือกำหนดไว้ และเนื่องจากท่าเรือดำเนินงานตลอด 24 ชั่วโมง จึงสามารถรองรับและให้บริการขนส่งสินค้าได้ทันเวลาตามความต้องการของกลุ่มลูกค้า

- อุปสรรคในการดำเนินงาน

สำหรับปัญหาการดำเนินงาน มีประเด็นเรื่องรถบรรทุกสินค้าหนาแน่นบริเวณ Sub gate ซึ่งแต่ละ Gate จะแบ่งตามประเภทรถบรรทุกขาเข้า/ขาออก ก่อให้เกิดความแออัด ซึ่งทางผู้ประกอบการมองว่า ควรแก้ไขโดยกำหนดให้แต่ละ Gate รถบรรทุกสินค้าสามารถขับผ่านได้ โดยไม่แบ่งประเภทของรถบรรทุกสินค้า

- การประสานงานร่วมกันระหว่างผู้ประกอบการท่ากับเจ้าหน้าที่ศุลกากร
เป็นไปด้วยดี ปัจจุบันการผ่านพิธีการศุลกากรได้นำระบบ EDI มาดำเนินงาน ซึ่งการพัฒนา
ของศุลกากรโดยนำระบบอิเล็กทรอนิกส์มาช่วย ส่งผลให้กระบวนการดำเนินงานมีความสะดวกรวดเร็ว
มากขึ้น

- ข้อคิดเห็นเพิ่มเติม

สำหรับปัญหาภาพรวมการดำเนินงานขนส่งสินค้าในปัจจุบัน ยังพบในเรื่องของนโยบาย
ภาครัฐที่สนับสนุนการดำเนินงานขนส่งสินค้าทางทะเลยังมีไม่มาก รวมถึงความไม่ชัดเจนในบทบาทของ
การทำเรือที่ทำหน้าที่ดูแลการขนส่งสินค้าทางเรือ และเป็นผู้ให้บริการท่าเรือขนส่งสินค้า

ผู้บริหารท่าเทียบเรือ B5 และ C3

- ข้อมูลทั่วไปบริษัท

บริษัท แหลมฉบัง อินเตอร์เนชั่นแนล เทอร์มินัล จำกัด (Laem Chabang International Terminal Co.,Ltd.: LCIT) ดำเนินธุรกิจท่าเทียบเรือในท่าเรือแหลมฉบังบริเวณท่าเทียบเรือ B5 และ C3
โดยบริษัท LCIT ก่อตั้งขึ้นจากการทำธุรกิจร่วมกันระหว่าง 4 บริษัทใหญ่ ได้แก่ STC Logistics Co.,Ltd.
, P. Thailand Machinery Co.,Ltd. , DP World. และ Neptune Orient Lines Ltd.(NOL) (บริษัท แหลม
ฉบัง อินเตอร์เนชั่นแนล เทอร์มินัล จำกัด: ออนไลน์) ซึ่งในระยะแรกบริษัท LCIT ได้สัมปทานท่าเทียบ
เรือบริเวณท่า B5 ในปีพ.ศ.2539 โดยอยู่ในรูปแบบ LCIT ลงทุนและบริหารเอง เมื่อสิ้นสุดสัญญาต้อง
โอนกิจการเป็นของการท่าเรือฯ มีอายุสัมปทาน 30 ปี ต่อมาในปีพ.ศ.2546 LCIT ได้ประมูลท่าเทียบเรือ
C3 อีกหนึ่งท่า ซึ่งมีอายุสัมปทานเท่ากันกับท่าเทียบเรือ B5

ภายในท่าเทียบเรือ B5 มีพื้นที่ลานวางตู้สินค้าขนาด 2,813 Ground slots โดยใช้สำหรับวาง
สินค้าตู้เย็นได้สูงสุด 268 Ground slots และมีพื้นที่คลังจัดเก็บสินค้านำเข้า 517 ตร.ม. ส่วนท่าเทียบเรือ
C3 มีพื้นที่ลานวางตู้สินค้าขนาด 3,552 Ground slots โดยใช้สำหรับวางสินค้าตู้เย็น 312 Ground slots
และมีพื้นที่คลังจัดเก็บสินค้านำเข้า/ส่งออก 1,639 ตร.ม. ซึ่งการดำเนินงานปัจจุบันเมื่อพิจารณาจาก 2
ท่า สามารถวางตู้สินค้าได้ประมาณ 30,000 ตู้/วัน ทั้งนี้ ภาพที่ 3-15 แสดงบริเวณพื้นที่ท่าเทียบเรือ C3



ภาพที่ 3-15 บริเวณพื้นที่ท่าเทียบเรือ C3

นอกจากนี้ ทาง LCIT ได้พัฒนาการปฏิบัติงานโดยเป็นไปตามมาตรฐาน ISO ซึ่งได้แก่ ISO14000 (ด้านสิ่งแวดล้อม), ISO18000 (ระบบการจัดการอาชีวอนามัยและความปลอดภัย), ISO28000 (ระบบการจัดการด้านการรักษาความปลอดภัยห่วงโซ่อุปทาน)

- ประเภทสินค้าและกลุ่มผู้ให้บริการท่าเทียบเรือ

ท่าเทียบเรือ B5 และ C3 ให้บริการขนส่งสินค้าประเภทตู้สินค้า ซึ่งสินค้าหลัก ได้แก่ ปิโตรเคมี เครื่องใช้ไฟฟ้า อะไหล่รถยนต์ รวมถึงสินค้าเกษตรจำพวกแป้ง น้ำตาล และยางพารา ทั้งนี้ จากการพิจารณาสถิติการขนส่งสินค้าในปีพ.ศ.2553 รวม 2 ท่า มีปริมาณตู้สินค้าประมาณ 1.16 ล้านที่อู่ ซึ่งค่าสัดส่วนการใช้งาน (Utilization) ของท่าเทียบเรือ B5 และ C3 อยู่ที่ประมาณร้อยละ 60 และ 50 ตามลำดับ

สายเรือผู้ให้บริการท่าเทียบเรือ B5 และ C3 โดยส่วนใหญ่จะตกลงทำสัญญาการใช้ท่าเทียบเรือในระยะยาวกับผู้ประกอบการท่า ทำให้ท่าเทียบเรือมีตารางการให้บริการของสายเรือที่แน่นอน ซึ่งปัจจุบันแต่ละสัปดาห์มีสายเรือให้บริการท่าเทียบเรือ 22 ลำต่อสัปดาห์ โดยสายเรือส่วนหนึ่งเป็นของบริษัท NOL (เนื่องจากบริษัท NOL เป็นหนึ่งในสี่ของบริษัทผู้ถือหุ้นในธุรกิจท่าเทียบเรือนี้ ทำให้สายเรือของบริษัท NOL เข้าเทียบท่าของ LCIT ทั้งหมด) ส่วนตัวอย่างสายเรือที่อื่นๆ เช่น China Shipping, Zim Line, Mitsui O.S.K. Lines (MOL) ซึ่งจากสถิติเรือเข้าเทียบท่า 22 ลำต่อสัปดาห์ เมื่อพิจารณาแบ่งสัดส่วนตามประเภทสินค้าขาเข้าและขาออก จะคิดเป็นร้อยละ 49 และ 51 ตามลำดับ

- การดำเนินงานในปัจจุบัน

สำหรับการส่งออกสินค้าผ่านท่าเทียบเรือ B5 และ C3 ทางผู้ประกอบการท่าได้กำหนดให้สินค้าต้องมาถึงก่อนเรือเทียบท่า 24 ชม.ตามที่การท่าเรือฯได้กำหนดไว้ ซึ่งในการปฏิบัติงานจริงบางครั้งสินค้ามาล่าช้ากว่าเวลาที่กำหนดไว้ ทางท่าเรือจะพิจารณาแล้วแต่กรณี (ล่าช้าสัปดาห์นั้น ทางท่าเรือพยายามให้อยู่ในช่วง 6-12 ชม.) รวมถึงได้กำหนด Truck turnaround time โดยพิจารณานับเวลาตั้งแต่รถบรรทุกสินค้าผ่าน Sub gate ไปวางสินค้าจนกระทั่งรถบรรทุกกลับมาจะใช้เวลาไม่เกิน 25 นาที นอกจากนี้ ทางท่าเรือได้กำหนด Free time 3 วัน สำหรับการนำเข้า/ส่งออกสินค้าผ่านท่า ซึ่งการดำเนินงานปัจจุบัน สำหรับสินค้าส่งออก (เวลาตั้งแต่สินค้าเข้าในเขตท่าเรือจนกระทั่งขนถ่ายลงเรือ) ใช้เวลาเฉลี่ย 3 วัน และสินค้านำเข้า (เวลาตั้งแต่สินค้าขนถ่ายจากเรือจนกระทั่งออกนอกเขตท่าเรือ) ใช้เวลาเฉลี่ยถึง 4-5 วัน ซึ่งเหตุที่ใช้เวลานานอาจเกิดเนื่องจากความไม่พร้อมที่จะรับสินค้าของผู้นำเข้า

การดำเนินงานระหว่างท่าเทียบเรือ 2 ท่า การปฏิบัติงานจะแยกจากกัน โดยการบันทึกข้อมูลสถิติการขนส่งสินค้าจะแยกเป็นของแต่ละท่า รวมถึงรถบรรทุกสินค้าไม่สามารถข้ามไปอีกท่าได้เนื่องจากถูกกำหนดด้วยเขตพิธีการศุลกากร

- การประสานงานร่วมกันระหว่างผู้ประกอบการท่ากับการท่าเรือฯ

การท่าเรือฯช่วยเหลือและอำนวยความสะดวกด้านโครงสร้างพื้นฐานต่างๆตามที่ผู้ประกอบการท่าแจ้ง และในทางกลับกัน ผู้ประกอบการท่าจะจัดส่งข้อมูลตามที่การท่าเรือฯแจ้งขอ ซึ่งได้แก่ เอกสารรายงานประจำเดือน และข้อมูลเชิงบริหารจัดการ รวมถึงข้อมูลเวลาเข้า/ออกบริเวณ Sub gateของรถบรรทุกสินค้า

- การประสานงานร่วมกันระหว่างผู้ประกอบการท่าเรือกับเจ้าหน้าที่ศุลกากร
ผู้ประกอบการท่าเรือได้รับความร่วมมืออย่างดีจากเจ้าหน้าที่ศุลกากร มีการประชุมร่วมกัน
ระหว่างสองฝ่ายบ่อยครั้ง

- จุดเด่น/อุปสรรคในการดำเนินงาน

- จุดเด่นในการดำเนินงาน

เมื่อพิจารณาเปรียบเทียบระหว่างท่าเทียบเรือในท่าเรือแหลมฉบังด้วยกัน เนื่องจาก
ตำแหน่งที่ตั้งของท่าเทียบเรือ B5 และ C3 อยู่บริเวณริมนอกสุดของแอ่งจอดเรือ ส่งผลให้ระยะเวลาที่เรือ
ใช้ในการเข้าเทียบท่ามีระยะเวลาน้อยกว่าท่าเทียบเรืออื่นที่อยู่ด้านในแอ่งจอดเรือ และในด้านการ
ปฏิบัติงาน ทางท่าเรือมีความยืดหยุ่นต่อกลุ่มลูกค้าสายเรือ เช่น กรณีรถบรรทุกนำสินค้าส่งออกมาถึง
ท่าเรือล่าช้า เนื่องจากเหตุจำเป็น กลุ่มลูกค้าสามารถเจรจากับทางท่าเรือเพื่อขอยืดหยุ่นเวลาได้ ซึ่งทาง
ท่าเรือจะพิจารณาแล้วแต่กรณี นอกจากนี้ เมื่อเทียบกับท่าเรือเอกชน จะเห็นว่า การประกอบการท่าเรือ
แหลมฉบังเป็นการลงทุนที่ค่อนข้างสูง การดำเนินงานขนส่งสินค้าอยู่ในสเกลขนาดใหญ่ ในขณะที่ท่าเรือ
เอกชนต้องลงทุนเอง ทำให้ท่าเรือแหลมฉบังมีความสามารถในการให้บริการที่คล่องตัว และรองรับสินค้า
ได้ปริมาณสูงกว่า

- อุปสรรคในการดำเนินงาน

เนื่องจากทาง LCIT ได้เข้ามารับสัมปทานท่าเทียบเรือในช่วงที่มีเรือสินค้าขนส่งผ่านท่าเรือ
แหลมฉบังจำนวนมาก ส่งผลให้ต้นทุนสัมปทานท่าเรือมีมูลค่าค่อนข้างสูงกว่าท่าเทียบเรืออื่น ดังนั้น หากจะ
แข่งขันด้านราคาการให้บริการแล้ว ทาง LCIT จะเสียเปรียบกว่าท่าเทียบเรืออื่น นอกจากนี้ ปัญหาใน
การดำเนินงานมีประเด็นเรื่องโครงสร้างราคาการให้บริการในหนังสือสัญญาสัมปทานที่ไม่ครอบคลุม
ตัวอย่างเช่น โครงสร้างราคาได้กำหนดค่าบริการในการยกตู้สินค้าจากเรือมายังลานเก็บสินค้า แต่ไม่ได้
ระบุผู้จ่ายค่าบริการในการขนตู้สินค้าจากลานเก็บสินค้ามายังท่าเทียบเรือ เป็นต้น

- แนวทางพัฒนาเพื่อรองรับการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน

เนื่องจากทางผู้ประกอบการท่าเรือไม่แน่ใจเรื่องผลจากการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน ว่า
จะส่งผลให้เกิดการเติบโตทางการค้ามากขึ้นเท่าไร และยังไม่มีหน่วยงานใดของภาครัฐที่ศึกษา
ผลกระทบโดยตรงจากการรวมกลุ่มของประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน ดังนั้นนโยบายการพัฒนาของทาง
ท่าเรือยังไม่ชัดเจน

สำนักงานศุลกากรท่าเรือแหลมฉบัง

- ข้อมูลทั่วไปสำนักงานศุลกากรท่าเรือแหลมฉบัง

สำนักงานศุลกากรท่าเรือแหลมฉบัง ทำหน้าที่ในการดำเนินงานจัดเก็บภาษีอากรสำหรับ
สินค้านำเข้า/ส่งออก ควบคุมสินค้าถ่ายลำ สินค้าผ่านแดน และดำเนินการเกี่ยวกับสิทธิประโยชน์ด้าน
คลังสินค้าทัณฑ์บน เขตปลอดอากร และเขตประกอบการเสรี (นิคมอุตสาหกรรม) ในเขตพื้นที่รับผิดชอบ
ซึ่งได้แก่ พื้นที่ในจังหวัดชลบุรี ยกเว้นอำเภอสัตหีบซึ่งอยู่ในความดูแลของด่านศุลกากรมาบตาพุด

(สำนักงานศุลกากรท่าเรือแหลมฉบัง: ออนไลน์) ทั้งนี้ ท่าเรือขนส่งสินค้าระหว่างประเทศที่อยู่ในความดูแล ได้แก่ ท่าเรือแหลมฉบัง ท่าเรือศรีราชาฮาร์เบอร์ และท่าเรือเคอรี สยามซีพอร์ต

โครงสร้างการบริหารแบ่งออกเป็น 3 ส่วน ได้แก่ 1) ส่วนบริการกลาง ทำหน้าที่อนุมัติการดำเนินงาน เช่น การใช้สิทธิพิเศษ การคืนอากร การพิจารณาการขออนุญาตถ่ายลำเรือสินค้า 2) ส่วนบริการศุลกากร ทำหน้าที่ตรวจปล่อยและควบคุมการเคลื่อนย้ายสินค้าตั้งแต่เรือเข้าเทียบท่า จนกระทั่งสินค้าเคลื่อนย้ายออกจากอาคารศุลกากร 3) ส่วนควบคุมทางศุลกากร ทำหน้าที่ปราบปรามการทุจริตในการดำเนินงานขนส่งสินค้า ทั้งนี้ อัตรากำลังของศุลกากรเป็นพนักงานข้าราชการโดยประมาณ 200 คน และลูกจ้าง 100 คน ซึ่งอัตรากำลังร้อยละ 90 อยู่ประจำที่ทำเรือแหลมฉบัง ส่วนที่เหลือจะแบ่งดำเนินงานในท่าเรืออื่น ซึ่งภาพที่ 3-16 แสดงอาคารสำนักงานศุลกากรท่าเรือแหลมฉบัง



ภาพที่ 3-16 อาคารสำนักงานศุลกากรท่าเรือแหลมฉบัง

- การดำเนินงานในปัจจุบัน

สำนักงานศุลกากรท่าเรือแหลมฉบังได้นำระบบ e-Custom มาช่วยอำนวยความสะดวกในการผ่านพิธีการศุลกากรและตรวจปล่อยสินค้า ปฏิบัติงานตลอด 24 ชั่วโมง โดยมีเจ้าหน้าที่ศุลกากรอยู่ประจำที่บริเวณ Main gate (เดิมอยู่ที่ Sub gate) เพื่อแจ้งสถานะการตรวจปล่อยแก่รถบรรทุกสินค้า ซึ่งทางศุลกากรได้นำระบบบริหารความเสี่ยง (Risk Management) มาช่วยอำนวยความสะดวกแก่ผู้ประกอบการ โดยระบบนี้จะพิจารณาจากโปรไฟล์ของผู้นำเข้า/ส่งออก เพื่อดูความเสี่ยงในการตรวจสอบสินค้า ทั้งนี้ ระบบโปรไฟล์จะดำเนินงานจาก 2 หน่วยงาน ได้แก่ Central Profile ดำเนินงานโดยกรมศุลกากร และ Local Profile ดำเนินการโดยสำนักงานศุลกากรตามภูมิภาคต่างๆ

ในทางปฏิบัติงาน สัดส่วนการตรวจปล่อยสินค้า กรณี Red line สำหรับสินค้าขาเข้า/ขาออกทางสำนักงานศุลกากรท่าเรือแหลมฉบังกำหนดให้ไม่เกินร้อยละ 10 และ 3 ตามลำดับ ตู้สินค้าที่ถูกกำหนด Red line จะถูกนำไปผ่านเครื่องเอ็กซ์เรย์ ซึ่งปัจจุบันท่าเรือแหลมฉบังมีเครื่องเอ็กซ์เรย์แบบฟิคจำนวน 2 เครื่อง ตั้งอยู่บริเวณระหว่าง Main gate และ Sub gate ทั้งนี้ ระยะเวลาที่ใช้ในกระบวนการเอ็กซ์เรย์จะใช้เวลาไม่เกิน 15 นาทีต่อหนึ่งตู้สินค้า และในกรณีมีเหตุอันต้องสงสัยหลังการเอ็กซ์เรย์จะทำการเปิดตรวจสินค้า ทั้งนี้ เนื่องจากท่าเรือศรีราชาฮาร์เบอร์ และท่าเรือเคอรี สยามซีพอร์ต ไม่มีเครื่องเอ็กซ์เรย์ดังนั้น ตู้สินค้า Red line ของทั้งสองท่าเรือจะถูกนำมาผ่านเครื่องเอ็กซ์เรย์ที่ท่าเรือแหลมฉบัง

ก่อนนำกลับไปขนส่งที่ทำเรือตามเดิม นอกจากนี้ สำหรับสินค้าประเภทสินค้าโรโรเจ้าหน้าที่ศุลกากรจะดำเนินการตรวจสอบสินค้าทั้งหมด

จากที่กล่าวมาข้างต้น ศุลกากรท่าเรือแหลมฉบังยังส่งเสริมการดำเนินงานเพื่ออำนวยความสะดวกแก่ผู้นำเข้า/ส่งออก โดยนำเทคโนโลยีต่างๆมาช่วย ได้แก่ การติดตั้งกล้องโทรทัศน์วงจรปิด (CCTV), การใช้ระบบ RFID และ Electronic Seal รวมถึงเทคโนโลยีเฉพาะด้านอื่นๆ เช่น เครื่องวัดความหนาแน่น เครื่องตรวจจับวิถีเลเซอร์ เป็นต้น นอกจากนี้ ด้านความร่วมมือระหว่างประเทศ ท่าเรือแหลมฉบังได้ดำเนินโครงการร่วมกับประเทศสหรัฐอเมริกาจำนวน 2 โครงการ ได้แก่ โครงการความปลอดภัยในการขนส่งสินค้าทางตู้คอนเทนเนอร์ (Container Security Initiative: CSI) มีวัตถุประสงค์เพื่อป้องกันการก่อการร้ายต่อสหรัฐฯ จากการขนส่งอาวุธและเคมีภัณฑ์ทางทะเล และโครงการ Megaports Initiative (MI) มีวัตถุประสงค์เพื่อป้องกันการก่อการร้ายที่จะใช้ท่าเรือขนส่งสิ่งของผิดกฎหมาย ซึ่งโครงการนี้ได้ดำเนินการติดตั้งเครื่องตรวจจับสารกัมมันตภาพรังสี (Radiation portal monitors: RPM) ซึ่งปัจจุบันได้ดำเนินการตรวจสอบรถบรรทุกสินค้าทุกคันที่ผ่านท่าเรือ

- การประสานงานร่วมกันระหว่างเจ้าหน้าที่ศุลกากรและผู้ประกอบการท่า

เจ้าหน้าที่ท่าเรือมีการประสานงานกับศุลกากรเป็นไปด้วยดี ซึ่งทางท่าเรือจัดหาสิ่งอำนวยความสะดวกตามที่ศุลกากรแจ้งไว้ แต่อาจมีล่าช้าบ้าง เนื่องจากการดำเนินงานของงบประมาณต้องเป็นไปตามระบบของทางราชการ

- ปัญหา/อุปสรรคในการดำเนินงาน

เนื่องจากผู้ประกอบการนำเข้า – ส่งออกขาดความรู้และความใส่ใจขั้นตอนการดำเนินงานขนส่งสินค้า กรณีสินค้านำเข้า/ส่งออกแล้ว แต่ข้อมูลเกิดข้อผิดพลาด ซึ่งผู้ประกอบการนำเข้า – ส่งออกไม่ติดตามดำเนินการแก้ไข เป็นการเพิ่มปริมาณงานให้กับทางเจ้าหน้าที่ศุลกากร

- แนวทางพัฒนาเพื่อรองรับการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน

ประเด็นการเชื่อมโยงข้อมูลระหว่างองค์กร ระบบของศุลกากรมีการพัฒนาอยู่ในระดับพร้อมเชื่อมโยงกับหน่วยงานอื่น ขึ้นกับความพร้อมของหน่วยงานอีกฝ่าย ส่วนงานพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานปัจจุบันทางศุลกากรได้ดำเนินการสร้างศูนย์เอ็กซ์เรย์ รถไฟขนส่งสินค้า โดยสร้างเป็นอุโมงค์ครอบรางรถไฟ นอกจากนี้ ได้สร้างเครื่องเอ็กซ์เรย์ตู้สินค้าเพิ่มอีกจำนวน 2 เครื่อง

3. บทวิเคราะห์ของผู้วิจัย

จากข้อมูลการดำเนินงานของผู้ที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้าผ่านท่าเรือแหลมฉบัง สามารถสรุปได้ดังนี้

- ประสิทธิภาพการดำเนินงาน

ท่าเรือแหลมฉบังมีการประสานร่วมกันระหว่างผู้ประกอบการท่าและเจ้าหน้าที่ศุลกากรในทิศทางที่ดี โดยมีการหารือทำหน้าที่เป็นคนกลางในการประสานงาน ซึ่งผู้ประกอบการได้จัดหาสิ่งอำนวยความสะดวกให้ตามที่เจ้าหน้าที่ศุลกากรแจ้ง ถึงแม้จะมีปัญหาล่าช้าบ้างเนื่องด้วยระบบราชการ

ในด้านประสิทธิภาพการดำเนินงาน ผู้ประกอบการนำเข้า – ส่งออกสินค้ามีความสะดวกในการขนส่งสินค้าไปยังท่าเรือแหลมฉบัง ซึ่งจากการสังเกตการณ์บริเวณสภาพทางเข้าหน้าท่าเรือพบว่า สภาพถนนทางเข้ามีพื้นที่กว้าง สภาพผิวถนนไม่มีหลุมบ่อ รวมถึงปัจจัยด้านพื้นที่หลังท่า (Hinter land) มีขนาดกว้างใหญ่ และสามารถเชื่อมต่อท่าเรือกับระบบขนส่งอื่นได้หลายรูปแบบ จึงช่วยอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าต่อผู้ประกอบการได้เป็นอย่างดี นอกจากนี้ ทางท่าเรือมีโครงการพัฒนาท่าเรืออย่างต่อเนื่อง ซึ่งสามารถรองรับเรือสินค้าขนาดใหญ่ (Post Panamax) เทียบท่าได้ รวมถึงสามารถรองรับปริมาณสินค้าได้เพิ่มอีกจำนวนมาก และเนื่องด้วยท่าเรือแหลมฉบังมีหน่วยงานภาครัฐเป็นเจ้าของท่า ทำให้มีงบประมาณสำหรับดูแลซ่อมแซมสภาพพื้นที่โดยรอบ รวมถึง เกิดตลาดการแข่งขันการให้บริการจากหน่วยงานเอกชนผู้รับสัมปทานท่า ซึ่งมีส่วนช่วยจำกัดราคาค่าให้บริการท่าเรือและเพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการได้ดียิ่งขึ้น

- ปัญหา/อุปสรรคสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้าที่ทำเรือ

เนื่องจากท่าเรือแหลมฉบังมีหน่วยงานภาครัฐเป็นเจ้าของท่า และการบริหารจัดการท่าเทียบเรือเป็นไปตามสัญญาสัมปทานของหน่วยงานเอกชน ส่งผลให้การขยายพื้นที่กิจการ และการเปลี่ยนแปลงลักษณะการดำเนินงานของท่าเรือเป็นไปได้ลำบาก รวมถึงแนวทางการพัฒนาท่าเรือจะขึ้นกับหน่วยงานภาครัฐเป็นหลัก

- ความพร้อมต่อการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน

เนื่องจากการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบังขึ้นกับหน่วยงานภาครัฐ และในส่วนภาครัฐยังขาดความชัดเจนเกี่ยวกับนโยบายการพัฒนาท่าเรือเพื่อรองรับการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน ส่งผลให้ท่าเรือยังไม่มีแนวทางในการพัฒนาที่เป็นรูปธรรมชัดเจน นอกจากนี้ ในเรื่องระบบการเชื่อมโยงข้อมูลระหว่างหน่วยงาน พบว่า หน่วยงานบางส่วนได้ดำเนินงานพัฒนาระบบเพื่อรองรับการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนแล้ว เช่น ศุลกากร แต่ในการดำเนินกิจกรรมขนส่งสินค้าต้องอาศัยความร่วมมือจากหน่วยงานหลายฝ่าย ซึ่งการพัฒนายังไม่ครอบคลุมถึงหน่วยงานทุกฝ่ายที่มีส่วนเกี่ยวข้อง

3.6 ท่าเรือศรีราชาฮาร์เบอร์ (Sriracha Harbour: SHB)

1. ข้อมูลทั่วไป (Sriracha Harbour Public Company Limited: online)

ท่าเรือศรีราชาฮาร์เบอร์เป็นท่าเรือน้ำลึกเอกชนแห่งแรกและใหญ่สุดในไทย บริหารจัดการท่าโดยบริษัท ศรีราชาฮาร์เบอร์ จำกัด (มหาชน) และอยู่ภายใต้ความดูแลของศุลกากรย่อย ซึ่งขึ้นกับสำนักงานศุลกากรท่าเรือแหลมฉบังเช่นเดียวกับท่าเรือเคอรี สยามซีพอร์ต ทั้งนี้ ท่าเรือศรีราชาฮาร์เบอร์ได้เริ่มดำเนินงานในปีพ.ศ.2535 โดยระยะแรกได้ให้บริการขนส่งสินค้าเฉพาะสินค้าของบริษัท ต่อมาสถานะเศรษฐกิจมีแนวโน้มการเติบโตที่ลดลง ทางท่าเรือจึงได้เปลี่ยนรูปแบบการให้บริการมาเป็นท่าเรือสาธารณะโดยรับขนส่งสินค้าจากบริษัทอื่นทั่วไป

ท่าเรือศรีราชาฮาร์เบอร์มีตำแหน่งที่ตั้งอยู่ใกล้ศูนย์กลางเขตพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งตะวันออก โดยมีระยะห่างประมาณ 35 กิโลเมตร มีระยะทางห่างจากกรุงเทพฯ และท่าเรือแหลมฉบังอยู่ 122 กิโลเมตร และ 6 กิโลเมตร ตามลำดับ โดยมีเกาะสีชังเป็นแหล่งกักเก็บธรรมชาติ ทั้งนี้ ท่าเรือสามารถ

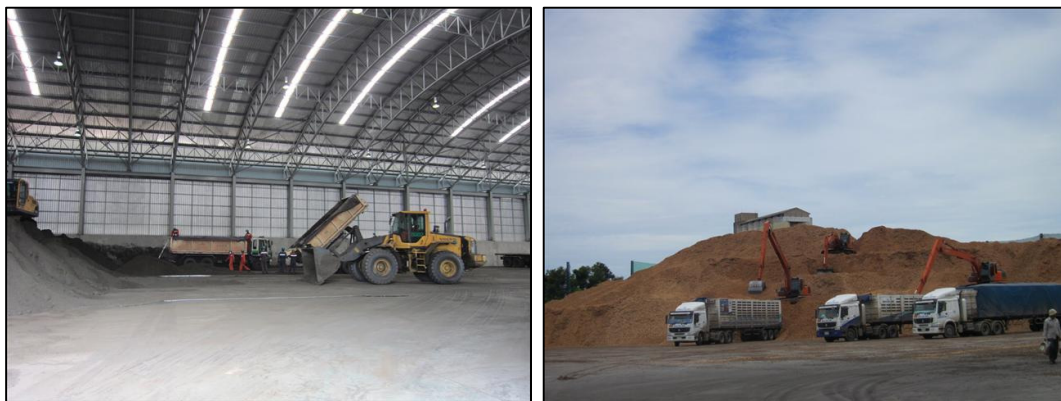
รองรับเรือสินค้าขนาดใหญ่สุด 124,000 เดทเวทตัน โดยมีเป้าหมายนำเข้า/ส่งออกสินค้าจำนวน 4 ล้านตันต่อปี ภายในท่าเรือมีพื้นที่ลานวางสินค้า 128,000 ตร.ม. คลังสินค้า 10,100 ตร.ม. และเขตพื้นที่ศุลกากรรวม 42,200 ตร.ม. นอกจากนี้ บริเวณท่าเทียบเรือประกอบด้วยท่าเทียบเรือรวมทั้งสิ้น 4 ท่า โดยสองท่าแรกมีความยาวหน้าท่า 450 เมตร กว้าง 40 เมตร ความลึกร่องน้ำ 14.5 เมตร สามารถรองรับเรือ 100,000 เดทเวทตัน ส่วนท่าเทียบเรืออีกสองท่า มีความยาวหน้าท่า 400 เมตร กว้าง 40 เมตร ความลึกร่องน้ำ 14 เมตร ความสามารถรองรับเรือ 60,000 เดทเวทตัน ทั้งนี้ ภาพที่ 3-17 ถึง 3-19 แสดงบริเวณทางเข้าท่าเรือ หน้าท่าเทียบเรือ และพื้นที่จัดเก็บสินค้า ตามลำดับ



ภาพที่ 3-17 บริเวณทางเข้าท่าเรือศรีราชาฮาร์เบอร์



ภาพที่ 3-18 บริเวณท่าเทียบเรือของท่าเรือศรีราชาฮาร์เบอร์



ภาพที่ 3-19 พื้นที่จัดเก็บสินค้าท่าเรือศรีราชาฮาร์เบอร์

2. สรุปบทสัมภาษณ์ผู้ให้บริการท่าเรือศรีราชาฮาร์เบอร์

● ประเภทสินค้าและกลุ่มผู้ใช้บริการท่าเรือ

ท่าเรือศรีราชาฮาร์เบอร์ให้บริการรับส่งสินค้า 3 ประเภท ได้แก่ 1) สินค้าเทกอง เช่น ซีเมนต์ ไม้สับ ปุ๋ย ถ่านหิน เศษเหล็ก แร่ต่างๆ 2) สินค้าทั่วไป จำพวกชิ้นส่วนเหล็ก เครื่องยนต์ และ 3) สินค้าตู้ ซึ่งสินค้ากลุ่มต่างๆดังกล่าวมีแนวโน้มการนำเข้า/ส่งออกที่ไม่แน่นอน ไม่ขึ้นกับฤดูกาล โดยส่วนใหญ่สินค้านำเข้า/ส่งออกจะเป็นกลุ่มสินค้าเทกองและสินค้าทั่วไป ส่วนปริมาณการขนส่งสินค้าตู้ทั้งนำเข้า/ส่งออก มีปริมาณอยู่ที่ 12,000 ตู้ต่อปี

สายเรือผู้ใช้บริการขนส่งสินค้าผ่านท่าเรือเป็นสายเรือกลุ่มประเทศนิวซีแลนด์ ออสเตรเลีย และกลุ่มประเทศโอเชียเนีย โดยรายชื่อสายเรือหลัก ได้แก่ Ben Line Agencies (Thailand) Ltd., Thai Commercial Line Co.,Ltd., Unithai Line Public Company Limited, Wallem Shipping (Thailand) Ltd. และ Moller Transportation Limited ซึ่งได้ให้บริการขนส่งสินค้าผ่านท่าเรือจำนวน 4 ลำต่อเดือน

● การดำเนินงานในปัจจุบัน

ท่าเรือศรีราชาฮาร์เบอร์เปิดให้บริการขนส่งสินค้าตลอด 24 ชั่วโมง มีเจ้าหน้าที่ประจำที่บริเวณท่าเรือจำนวน 100 คน และประจำที่ออฟฟิศประมาณ 25 คน ทั้งนี้ ทางท่าเรือได้กำหนดระยะเวลาที่สินค้าสามารถเก็บภายในท่าเรือได้โดยไม่เสียค่าใช้จ่าย (Free time) เป็นระยะเวลา 3 วัน แต่ไม่มีการกำหนด Closing time เนื่องจากท่าเรือมีท่าเทียบ 4 ท่า ซึ่งสามารถดำเนินงานสลับไปมาได้ รวมถึงปริมาณสินค้าที่ขนส่งยังไม่เกินความสามารถในการรองรับ นอกจากนี้ ช่วงถนนก่อนเข้าสู่ท่าเรือเป็นเส้นทางของเทศบาลและได้มีการกำหนดห้ามรถบรรทุกวิ่งผ่านในช่วงสัปดาห์เช้าถึงสี่ทุ่ม

● การประสานงานร่วมกับทางเจ้าหน้าที่ศุลกากร

เจ้าหน้าที่ท่าเรือมีการประสานงานกับเจ้าหน้าที่ศุลกากรตลอด ซึ่งทางท่าเรือได้จัดสิ่งอำนวยความสะดวกให้ตามที่ศุลกากรแจ้ง และทางศุลกากรให้ความร่วมมือการดำเนินงานด้านพิธีการศุลกากรเป็นอย่างดี นอกจากนี้ ทางศุลกากรจะมีเจ้าหน้าที่ศุลกากรประจำที่ท่าตลอด 24 ชั่วโมง

- จุดเด่น/อุปสรรคในการดำเนินงาน

- จุดเด่นในการดำเนินงาน

ในการแข่งขันเชิงการตลาด ท่าเรือศรีราชาฮาร์เบอร์ได้ให้ความสำคัญในด้านความสะดวกสบายในการขนส่งสินค้าผ่านท่า และความยืดหยุ่นสามารถเจรจาต่อรองกับทางท่าเรือในกรณีที่มีปัญหา นอกจากนี้ ท่าเรือยังมีความสามารถในการรองรับเรือเข้าเทียบท่า โดยที่ไม่เกิดการรอคอย และทางท่าเรือได้เพิ่มประสิทธิภาพทั้งกระบวนการบริเวณหน้าท่า และหลังท่าเรือ ทั้งนี้ ในการแข่งขันเชิงการตลาด นอกจากปัจจัยด้านความสะดวกและความยืดหยุ่นในการให้บริการแล้ว ทางท่าเรือได้แข่งขันด้านราคาค่าบริการซึ่งทางท่าเรือได้คิดค่าบริการในอัตราที่ต่ำกว่าเมื่อพิจารณาเปรียบเทียบกับท่าเรือแหลมฉบัง

- อุปสรรคในการดำเนินงาน

สำหรับอุปสรรคการดำเนินงานมีประเด็นเรื่องการขาดเครื่องเอ็กซ์เรย์ภายในท่าเรือ ทำให้รถบรรทุกสินค้าต้องขับรอนไปเอ็กซ์เรย์ที่บริเวณท่าเรือแหลมฉบังแล้วค่อยวนรถบรรทุกกลับมายังท่า ซึ่งก่อให้เกิดต้นทุนค่าขนส่งต่อผู้ประกอบการ นอกจากนี้ จากการขยายตัวของชุมชนอย่างต่อเนื่อง ก่อให้เกิดปัญหาด้านสภาพจราจรและสิ่งแวดล้อม ซึ่งส่งผลให้ทางท่าเรือต้องจัดสรรงบประมาณเพื่อจัดการลดปัญหาที่จะเกิดขึ้น

- แนวทางการพัฒนาเพื่อรองรับการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน

เนื่องด้วยการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนจะส่งผลให้มีปริมาณการขนส่งสินค้าเพิ่มสูงขึ้นในช่วงเดือนตุลาคม ปี 2554 ท่าเรือศรีราชาฮาร์เบอร์ได้ดำเนินการขยายพื้นที่หน้าท่าเพิ่มเติมอีก 160 เมตร ซึ่งเดิมสามารถรองรับเรือสินค้าได้ 4 ลำ เมื่อขยายพื้นที่หน้าท่าทำให้สามารถรองรับเรือสินค้าได้ 6 ลำพร้อมกัน และได้ขยายพื้นที่คลังสินค้าเพิ่มเติมกว่า 4,800 ตร.ม. รวมถึงส่งเสริมการพัฒนาท่าเรือควบคู่กับการรักษาสภาพแวดล้อม นอกจากนี้ ท่าเรือได้มีแผนพัฒนาพื้นที่ภายในท่าเรือเป็นคลังสินค้า Free Zone เพื่อรองรับสินค้าประเภทตู้สินค้าที่จะเพิ่มขึ้นจากการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนอีกด้วย

3. บทวิเคราะห์ของผู้วิจัย

- ประสิทธิภาพการดำเนินงาน

ท่าเรือศรีราชาฮาร์เบอร์มีความยืดหยุ่นในการดำเนินงาน สามารถเจรจาต่อรองกับทางท่าเรือได้ในกรณีที่เกิดปัญหา รวมถึงมีความคล่องตัวในการปฏิบัติงาน โดยให้บริการขนส่งสินค้าตลอด 24 ชั่วโมง ไม่มีการกำหนดระยะเวลา Closing time และบริเวณหน้าท่าสามารถสลับการใช้งานได้ นอกจากนี้ การประสานงานร่วมกับทางศุลกากรเป็นไปด้วยดี ท่าเรือจัดหาสิ่งอำนวยความสะดวกให้ตามที่ศุลกากรแจ้ง

- ปัญหา/อุปสรรคสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้าที่ทำเรือ

อุปสรรคการดำเนินงานมีประเด็นเรื่องการขาดเครื่องเอ็กซ์เรย์ภายในท่าเรือ เพื่อตรวจสอบสินค้าตู้ ส่งผลให้ผู้ประกอบการต้องวนรถบรรทุกสินค้าไปเอ็กซ์เรย์ที่ท่าเรือแหลมฉบังแล้วจึงวนรถกลับมาท่าเรือศรีราชาฮาร์เบอร์ ซึ่งหากสามารถติดตั้งเครื่องเอ็กซ์เรย์เพิ่มเติมภายในท่าเรือได้ จะมีส่วนสำคัญในการลดต้นทุนการขนส่งสินค้าแก่ผู้ประกอบการ นอกจากนี้ ยังมีอุปสรรคการดำเนินงานใน

ประเด็นเรื่องการเติบโตของพื้นที่แหล่งชุมชน ก่อให้เกิดปัญหาด้านการจราจรที่ติดขัดและปัญหาด้านสิ่งแวดล้อม ซึ่งภาครัฐควรให้ความสำคัญในการแก้ไขปัญหาต่างๆ เหล่านี้

- ความพร้อมต่อการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน

ท่าเรือศรีราชาฮาร์เบอร์ได้พัฒนาขยายพื้นที่หน้าท่า พื้นที่จัดเก็บสินค้า รวมถึงมีแผนส่งเสริมพัฒนาด้านสิ่งแวดล้อม ซึ่งช่วยเพิ่มศักยภาพในการดำเนินงาน และเพิ่มความสามารถในการรองรับปริมาณสินค้าที่จะเพิ่มขึ้นเนื่องด้วยการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน

3.7 ท่าเรือเคอรี่ สยามซีพอร์ท (Kerry Siam Seaport: KSSP)

1. ข้อมูลทั่วไป (Kerry Siam Seaport : online)

ท่าเรือเคอรี่ สยามซีพอร์ท (Kerry Siam Seaport) บริหารจัดการโดยบริษัท เคอรี่ สยามซีพอร์ท จำกัด ซึ่งบริษัทได้เปิดดำเนินงานมารวม 15 ปี ทั้งนี้ บริษัทเคอรี่ สยามซีพอร์ทถือเป็นส่วนหนึ่งของเคอรี่กรุ๊ป ซึ่งในกลุ่มประกอบด้วย Kerry Logistic, Kerry Express, Kerry Freight และ Kerry Siam Seaport โดยบริษัทหลักอยู่ที่ประเทศฮ่องกง

สำหรับตำแหน่งที่ตั้งท่าเรือเคอรี่ สยามซีพอร์ท มีตำแหน่งอยู่ห่างจากท่าเรือแหลมฉบังคิดระยะทางโดยประมาณ 7 กิโลเมตร มีความลึกร่องน้ำ 14.5 เมตร จากระดับน้ำทะเลปานกลาง สามารถรองรับเรือสินค้าขนาดใหญ่สุด 136,000 เดทเวทตัน และสามารถรองรับสินค้า 250,000 ตันต่อปี โดยบริเวณพื้นที่หน้าท่ามีระยะทางรวม 1.2 กิโลเมตร มีลักษณะเป็นรูปตัวที (T) สามารถรองรับเรือเข้าเทียบท่าได้ 8 ลำ ทั้งนี้ ท่าเทียบเรือฝั่งแรกใช้สำหรับรองรับสินค้าประเภทสินค้าเทกอง โดยใช้ระบบสายพานลำเลียง (Conveyor Belt) ส่วนท่าเทียบเรืออีกฝั่งใช้สำหรับรองรับสินค้าตู้ นอกจากนี้ ภายในท่าเรือมีคลังสินค้าจำนวนรวม 23 แห่ง มีขนาดพื้นที่ 88,000 ตร.ม. และสำหรับระบบซอฟต์แวร์ที่ใช้ภายในท่าเรือได้ใช้ระบบของ NAVIS ซึ่งในภาพรวมแล้วทางบริษัทได้ดำเนินกิจกรรมทั้งการเคลื่อนย้าย จัดเก็บรวบรวม และกระจายสินค้า ถือว่าเกือบครบระบบโลจิสติกส์ ขาดแต่งงานในส่วนของสายเรือและเครื่องบินเท่านั้น ทั้งนี้ ลักษณะพื้นที่ภายในท่าเรือ แสดงดังภาพที่ 3-20 โดยภาพซ้ายแสดงเครื่องชั่งน้ำหนักรถบรรทุกสินค้า ภาพขวาแสดงพื้นที่บริเวณ Gate เข้าลานตู้สินค้า และภาพที่ 3-21 แสดงบริเวณท่าเทียบเรือ



ภาพที่ 3-20 พื้นที่ภายในท่าเรือเคอรี่ สยามซีพอร์ท



ภาพที่ 3-21 บริเวณท่าเทียบเรือของท่าเรือเคอรี่ สยามซีพอร์ท

2. สรุปบทสัมภาษณ์ผู้ให้บริการท่าเรือเคอรี่ สยามซีพอร์ท

● ประเภทสินค้าและกลุ่มผู้ใช้บริการท่าเรือ

บริษัท เคอรี่ สยามซีพอร์ท ให้บริการขนส่งสินค้าประเภทสินค้าเทกองและสินค้าตู้ โดยมีสินค้าเทกองเป็นสินค้าหลัก ซึ่งสินค้าส่งออกหลัก ได้แก่ น้ำตาล (มีทั้งในรูปบรรจุกระสอบและตู้สินค้า) และไม้สับ ส่วนสินค้านำเข้าหลัก ได้แก่ เหล็กสตีลคอยล์ โดยจะนำมาเก็บในคลังสินค้าแล้วส่งมอบไปโรงงานบริษัทโตโยต้า เพื่อประกอบเป็นชิ้นส่วนรถยนต์ต่อไป ทั้งนี้ ในปัจจุบันมีการขนส่งสินค้าผ่านท่าเรือ 120,000 ตู้ต่อปี ซึ่งสัดส่วนการขนส่งถือเป็นครึ่งหนึ่งของความสามารถในการรองรับสินค้าของท่าเรือ

สายเรือรายหลักที่ขนส่งผ่านท่าเรือ ได้แก่ UASC และ Evergreen ซึ่งตารางเรือสินค้านำเข้าส่วนใหญ่จะตรงกับวันพฤหัสบดี ทั้งนี้ ข้อมูลสถิติการขนส่งสินค้านำเข้า/ส่งออก เมื่อพิจารณาตามประเภทสินค้า มีปริมาณการขนส่งดังนี้ น้ำตาล 5.66 ล้านตันต่อปี, น้ำตาลกระสอบ 0.73 ล้านตันต่อปี, ไม้สับ 4.02 ล้านตันต่อปี และ เหล็ก 1.10 ล้านตันต่อปี สำหรับข้อมูลสถิติเรือสินค้านำเข้าเฉลี่ยต่อเดือน กรณีเรือขนส่งสินค้าไม่มีจำนวน 5 ลำต่อเดือน, เรือขนส่งน้ำตาล 3 ลำต่อเดือน, เรือขนส่งเหล็ก 15 ลำต่อเดือน และ เรือขนส่งตู้สินค้า 2 ลำต่อเดือน นอกจากนี้ ยังมีสินค้านำเข้าจากเรือชายฝั่ง ซึ่งกลุ่มผู้ใช้บริการส่วนใหญ่ ได้แก่ บริษัทนายง บริษัทนามยีนยง และบริษัท SC

● การดำเนินงานในปัจจุบัน

ท่าเรือเคอรี่ สยามซีพอร์ทเปิดให้บริการขนส่งสินค้าตลอด 24 ชั่วโมง ซึ่งกระบวนการขนส่งผ่านท่าเรือ มีลักษณะการดำเนินงานคล้ายท่าเรือแหลมฉบัง ทั้งนี้ ในการดำเนินงานของท่าเรือเคอรี่ สยามซีพอร์ทจะมีเฉพาะ Sub gate เท่านั้น ทำหน้าที่เก็บค่าภาระตางั่ง ภาระผ่านท่า รวมถึงการตรวจสอบสภาพตู้ ตรวจจับของ ซึ่งกระบวนการตรวจสอบสภาพสินค้าจะใช้เวลาดำเนินงานโดยประมาณ 2.5 นาทีต่อคัน และใช้เวลาอีก 2 นาที ที่บริเวณศุลกากร

ทางท่าเรือได้กำหนด Closing time สำหรับการส่งออกสินค้า โดยให้ผู้ส่งออกนำตู้สินค้านำเข้าที่ท่าเรือก่อนเรือเข้าเทียบท่า 24 ชั่วโมง และสำหรับสินค้านำเข้า เมื่อพิจารณาตั้งแต่ขนถ่ายสินค้าลงจากเรือ จนกระทั่งสินค้าออกนอกเขตท่าเรือ ใช้เวลาดำเนินงานเฉลี่ย 5-7 วัน ซึ่งเนื่องจากส่วนใหญ่ผู้นำเข้าไม่มารับสินค้าที่ท่าเรือ เวลาที่สินค้าอยู่ภายในท่าจึงค่อนข้างมาก

ระบบพิธีการศุลกากรของท่าเรือได้นำระบบ EDI มาช่วยอำนวยความสะดวก และในการจัดเก็บค่าภาระการยกขนถ่ายสินค้าสำหรับท่าเรือเคอรี่ สยามซีพอร์ตได้ใช้อัตราค่าภาระเท่ากับของท่าเรือแหลมฉบังเพื่อการแข่งขันที่เป็นธรรม โดยนโยบายการตลาดของท่าเรือได้มุ่งเน้นการแข่งขันในเชิงการให้ส่วนลดและการให้บริการแก่ผู้ใช้บริการ โดยใช้เพดานราคาเท่าเทียมกัน

- การประสานงานร่วมกับทางเจ้าหน้าที่ศุลกากร

ศุลกากรของท่าเรือเคอรี่ สยามซีพอร์ต ถือเป็นศุลกากรย่อย ซึ่งขึ้นกับสำนักงานศุลกากรท่าเรือแหลมฉบัง โดยใช้กฎระเบียบเดียวกัน และในด้านการปฏิบัติงาน ทางท่าเรือได้กำหนดเขตพื้นที่สำหรับศุลกากรไว้ตั้งแต่ระยะที่เริ่มสร้างท่าเรือ การผ่านพิธีการศุลกากรในส่วนการดำเนินงานเอกสารเบื้องต้นจะดำเนินการที่สำนักงานศุลกากรท่าเรือแหลมฉบัง ส่วนการเคลียร์เอกสารจะดำเนินการที่ท่าเรือเคอรี่ สยามซีพอร์ต บริเวณ Gate ของศุลกากรมีจำนวน 3 ช่อง และมีเจ้าหน้าที่ศุลกากรรวมทั้งสิ้น 10 คน อยู่ประจำบริเวณ Gate 2-3 คน

การประสานงานร่วมกันระหว่างเจ้าหน้าที่ศุลกากรกับท่าเรือเป็นไปด้วยดี การประชุมส่วนใหญ่อยู่ในรูปแบบการนัดประชุมใหญ่ที่ท่าเรือแหลมฉบัง ส่วนการนัดประชุมย่อยยังมีไม่มาก

- จุดเด่น/อุปสรรคในการดำเนินงาน

- จุดเด่นในการดำเนินงาน

ท่าเรือเคอรี่ สยามซีพอร์ตมีความยืดหยุ่นในการดำเนินงาน ตัวอย่างเช่น เรื่องกฎระเบียบการกำหนดระยะเวลา Closing time ที่ได้กำหนดไว้ 24 ชั่วโมง ซึ่งหากผู้ส่งออกมีเหตุจำเป็นทำให้ไม่สามารถนำสินค้ามาได้ทันเวลา ผู้ส่งออกสามารถเจรจากับท่าเรือได้ นอกจากนี้ ท่าเรือเคอรี่ สยามซีพอร์ตไม่ต้องเสียค่าสัมปทานท่าเรือดังเช่นท่าเรือแหลมฉบังเนื่องจากเป็นพื้นที่ของท่าเรือเอง ทำให้ท่าเรือมีต้นทุนการดำเนินงานที่ต่ำกว่าท่าเรืออื่น ดังนั้น ท่าเรือจึงสามารถให้ส่วนลดราคาแก่ผู้ใช้บริการได้มากกว่า แต่ทั้งนี้ ต้นทุนส่วนอื่นๆ เช่น ค่าเครื่องมือ ต้นทุนค่าก่อสร้าง ค่าระวางสินค้ายังคงมีมูลค่าต้นทุนใกล้เคียงกันกับท่าเรืออื่น

นอกจากนี้ เนื่องด้วยท่าเรือเป็นของหน่วยงานเอกชน ทำให้การบริหารจัดการมีความคล่องตัวกว่าท่าเรือที่บริหารโดยภาครัฐ ดังนั้น ทางท่าเรือเองจึงไม่เสียเปรียบหากพิจารณาเปรียบเทียบเชิงการแข่งขันกับท่าเรือภาครัฐ ทั้งนี้ สำหรับรูปแบบการบริหารจัดการที่มีความเหมาะสม และก่อให้เกิดประสิทธิภาพสูงสุด ควรให้หน่วยงานเอกชนเข้ามาดำเนินงานบริหารท่าเรือ ในขณะที่หน่วยงานภาครัฐทำหน้าที่คุมเพดานราคา และควบคุมกฎระเบียบดำเนินงานขนส่งสินค้า

- อุปสรรคในการดำเนินงาน

เนื่องด้วยท่าเรือเคอรี่ สยามซีพอร์ตไม่มีเครื่องเอ็กซ์เรย์ในเขตท่าเรือ กรณีต้องการตรวจสอบตู้สินค้า ผู้ส่งออกต้องขับรถบรรทุกสินค้าไปยังท่าเรือแหลมฉบังเพื่อเอ็กซ์เรย์ตรวจสอบสินค้า จากนั้นจึงขับรถบรรทุกสินค้ากลับมายังท่าเรือ ซึ่งก่อให้เกิดต้นทุนการขนส่งเพิ่มขึ้น นอกจากนี้ หากพิจารณาเปรียบเทียบกับท่าเรือแหลมฉบังในประเด็นความคล่องตัวและอิสระในการเลือกใช้บริการท่าเทียบเรือของผู้ประกอบการแล้ว ท่าเรือแหลมฉบังจะได้เปรียบในเรื่องของการอยู่รวมเป็นกลุ่มของท่า

เทียบเรือ ซึ่งในกรณีมีเรือสินค้าที่ต้องการถ่ายลำจากสายเรือหนึ่งไปสายเรืออื่น หรือกรณีมีเรือสินค้าตก
ลำ สำหรับท่าเรือแหลมฉบัง ผู้ส่งออกสามารถเลือกขนส่งสินค้าไปกับสายเรืออื่นได้สะดวกกว่า

- แนวทางการพัฒนาเพื่อรองรับการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน

จากการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน จะส่งผลให้มีปริมาณการขนส่งสินค้าที่เพิ่มสูงขึ้น
ซึ่งทางท่าเรือได้ดำเนินงานพัฒนาท่าเรือเพื่อรองรับปริมาณสินค้า โดยได้ซื้อพื้นที่รอบข้างเพิ่มเติมเพื่อ
ขยายอาณาบริเวณของท่าเรือ และได้จ้างที่ปรึกษาศึกษาวางแผนระบบจราจรภายในท่าเรือเพื่อให้
สามารถใช้พื้นที่ดำเนินกิจกรรมขนส่งสินค้าได้เกิดประสิทธิภาพสูงสุด รวมถึงได้มีแผนขยายพื้นที่หน้าท่า
ในอนาคต โดยขยายพื้นที่เพิ่มอีก 400 เมตร เพื่อเพิ่มความสามารถในการรองรับสินค้าให้ดียิ่งขึ้น

3. บทวิเคราะห์ของผู้วิจัย

- ประสิทธิภาพการดำเนินงาน

เนื่องจากท่าเรือเคอรี่ สยามซีพอร์ตเป็นท่าเรือเอกชน จึงมีความคล่องตัวในการ
ดำเนินงาน ผู้ประกอบการนำเข้า – ส่งออกสามารถเจรจาทำทางท่าเรือได้ ในกรณีที่มีปัญหาติดขัด
รวมถึงท่าเรือได้เปิดให้บริการขนส่งสินค้าตลอด 24 ชั่วโมง ดังนั้น ผู้ประกอบการนำเข้า – ส่งออกจึงมี
ความสะดวกในการดำเนินงาน

การประสานงานร่วมกันระหว่างท่าเรือกับเจ้าหน้าที่ศุลกากรเป็นไปด้วยดี และเนื่องจาก
ทางท่าเรือไม่ติดปัญหาเรื่องระบบราชการ จึงสามารถจัดหาสิ่งอำนวยความสะดวกให้ศุลกากรตามที่ร้อง
ขอได้สะดวกรวดเร็ว นอกจากนี้ จากการพัฒนาระบบบริหารจัดการ และขยายพื้นที่ดำเนินกิจการท่าเรือ
อย่างต่อเนื่องเพื่อรองรับปริมาณสินค้าที่เพิ่มขึ้น แสดงให้เห็นถึงประสิทธิภาพการดำเนินงานของท่าเรือที่
เป็นไปในทิศทางที่ดี

- ปัญหา/อุปสรรคสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้าที่ทำเรือ

ท่าเรือเคอรี่ สยามซีพอร์ต มีอุปสรรคการดำเนินงานขนส่งสินค้าในประเด็นภายในท่าเรือ
ไม่มีเครื่องเอ็กซ์เรย์ในการตรวจสอบตู้สินค้า ดังนั้น ในกรณีที่ต้องการตรวจตู้สินค้า ผู้ส่งออกต้องวน
รถบรรทุกสินค้าไปเอ็กซ์เรย์ที่ท่าเรือแหลมฉบังแล้ววนรถกลับมาที่ท่าเรือ ซึ่งก่อให้เกิดต้นทุนการขนส่ง
เพิ่มขึ้น และเนื่องจากเป็นท่าเรือเอกชน การปรับปรุงซ่อมแซมโครงสร้างพื้นฐาน ระบบสาธารณูปโภค
ต่างๆ ท่าเรือต้องลงทุนเอง รวมถึงการดำเนินงานขยายพื้นที่ท่าเรือบางตำแหน่งอาจทำได้ไม่สะดวก
เนื่องจากพื้นที่ข้างเคียงเป็นแหล่งชุมชน

- ความพร้อมต่อการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน

สำหรับการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน ซึ่งจะส่งผลให้มีปริมาณสินค้าผ่านท่าเรือเพิ่ม
สูงขึ้น ซึ่งท่าเรือเคอรี่ สยามซีพอร์ตได้เตรียมความพร้อมทั้งด้านการพัฒนาการบริหารจัดการและระบบ
เส้นทางจราจรภายในท่าเรือ รวมถึงดำเนินการขยายพื้นที่ท่าเรือให้มีประสิทธิภาพการดำเนินงานดีขึ้น
และสามารถรองรับปริมาณสินค้าเพิ่มขึ้นได้

3.8 ท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด (Maptaphut Port: MTP)

1. ข้อมูลทั่วไป (สำนักงานท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด: ออนไลน์)

ท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด ได้ก่อตั้งขึ้นจากความสนับสนุนของโครงการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลตะวันออก (Eastern Seaboard) โดยเริ่มก่อสร้างในปี พ.ศ.2532 และเสร็จสิ้นในปี พ.ศ.2535 มีเรือเข้าเทียบท่าลำแรกเมื่อวันที่ 27 มีนาคม 2535 มีตำแหน่งตั้งอยู่พื้นที่เลขที่ 1 ถนนไอ-หนึ่ง ตำบลมาบตาพุด อำเภอเมือง จังหวัดระยอง ห่างจากกรุงเทพฯ ประมาณ 220 กิโลเมตร ซึ่งในด้านการบริหารจัดการท่าเรือ มีการนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย (กนอ.) เป็นเจ้าของท่าเรือ และมีสำนักงานท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุดเป็นผู้บริหารและจัดการท่าเรือ ซึ่งต่อมาการนิคมฯ ได้ว่าจ้างให้บริษัท โกลบอล พอร์ต แมนเนจเม้นท์ จำกัด เป็นผู้ดำเนินงานในท่าเรือมาบตาพุด (สมาธิ สุขदानนธ์: ออนไลน์) โดยขอบเขตการบริการประกอบด้วยงานสำคัญ 4 ส่วน ดังนี้ (บริษัท โกลบอล พอร์ต แมนเนจเม้นท์: ออนไลน์)

- งานบริหารจัดการระบบ Vessel Traffic Management System (VTMS)
- บำรุงรักษาร่องน้ำทางเรือที่มีอยู่ให้มีความลึกและกว้างตามที่กนอ.กำหนด รวมทั้งระบบสาธารณูปโภค และสิ่งอำนวยความสะดวกในน้ำ เช่น ท่าเรือ หลักไฟนำร่อง ฯลฯ
- บริหารจัดการระบบข้อมูลของท่าเรือฯ (Port Management Information System) และบริหารสัญญาพัฒนาและดำเนินการท่าเทียบเรือ
- ปฏิบัติการและบำรุงรักษาระบบสาธารณูปโภค และสิ่งอำนวยความสะดวกบนฝั่ง เช่น ระบบบำบัดน้ำเสีย ถนน รางระบายน้ำ อาคารต่างๆ เป็นต้น

ส่วนงานด้านศุลกากรจะอยู่ภายใต้ความดูแลของด่านศุลกากรมาบตาพุด และสำหรับการบริหารท่าเรือฯ ได้แบ่งประเภทของท่าเทียบเรือตามลักษณะการลงทุน โดยแบ่งเป็น 2 ประเภท ได้แก่

1) ท่าเทียบเรือสาธารณะ (Public Berths)

เป็นท่าเรือที่ไม่จำกัดจำนวนผู้ใช้บริการ โดยการนิคมฯจะเป็นผู้ลงทุนก่อสร้างสิ่งอำนวยความสะดวกพื้นฐาน รวมทั้งท่าเทียบเรือให้ ประกอบด้วย

- 1.1) ท่าเทียบเรือสินค้าทั่วไป: บริษัท ไทยพรอสเพอริตี เทอร์มินอล จำกัด (TPT) ได้รับสิทธิการบริหารจัดการท่าเรือเป็นระยะเวลา 30 ปี มีความยาวหน้าท่า 330 เมตร รองรับสินค้าได้ 20,000 ตัน/ลำเรือ และ 150 เมตร สำหรับเรือเล็ก
- 1.2) ท่าเทียบเรือสินค้าเหลว: บริษัท ไทยแทงค์เทอร์มินัล จำกัด (TTT) ได้รับสิทธิในการบริหารจัดการท่าเรือ เป็นระยะเวลา 30 ปี มีความยาวหน้าท่า 680 เมตร รองรับสินค้าได้ 45,000 ตัน/ลำเรือ

2) ท่าเรือเฉพาะกิจ (Specific Berth)

เป็นท่าเรือให้บริการเฉพาะในกลุ่มของผู้ประกอบการเท่านั้น โดยเอกชนหรือผู้ประกอบการจะเป็นผู้ลงทุนก่อสร้างท่าเทียบเรือ และสิ่งอำนวยความสะดวกพื้นฐานเองทั้งหมด ซึ่งผู้ลงทุนท่าเทียบเรือเฉพาะกิจมีจำนวนรวมทั้งสิ้น 10 ราย แสดงข้อมูลดังตารางที่ 3-5

ตารางที่ 3-5 ข้อมูลท่าเทียบเรือเฉพาะกิจบริเวณท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด

ลำดับ	ชื่อบริษัท	ชื่อท่าเทียบเรือ	ความยาวหน้าท่า (m)	ขนาดเรือสินค้าที่รองรับ (dwt)	ความลึกร่องน้ำ (m)	หมายเหตุ
1	บริษัท ปูเ็นเอนเอฟซี จำกัด (NFC)	NFC	240	60,000	11.9	
2	บริษัท ท่าเรือระยอง จำกัด (RBT)	RBT	240	60,000	11.9	
3	บริษัท สตาร์ ปิโตรเลียม รีไฟน์นิ่ง จำกัด (มหาชน) (SPRC)	SPRC 1	85	2,000	10.6	
		SPRC 2	180	20,000	8.4	
		SPRC 3	260	85,000	10.6	
		SPRC 4	150	14,000	10.6	
		SPRC 5	135	10,000	8.5	
		SPRC LPG (North)	125	3,000	7.4	
		SPRC LPG (South)	110	2,000	6.0	
4	บริษัท พีทีที โกลบอล เคมิคอล จำกัด (มหาชน) (PTTGC)	RC 1	260	85,000	11.0	
		RC 2	209	40,000	10.7	
		RC 3	110	6,000	7.5	
5	บริษัท มาบตาพุด แทงค์ เทอร์มินัล จำกัด (MTT)	MTT 1	260	115,000	15.0	ท่าเทียบเรือและคลังสินค้า (สารปิโตรเคมี)
		MTT 2	225	20,000	10.0	
		MTT 3	245	6,000	14.5	
		MTT 4	127	10,000	9.4	
6	บริษัท โกลว์ เอสพีพี3 จำกัด (GLOW SPP3)	GLOW (SPP)	225	58,000	12.5	ผลิตกระแสไฟฟ้าไอน้ำเพื่อการอุตสาหกรรม
7	บริษัท บีแอลซีพี เพาเวอร์ จำกัด (BLCP)	BLCP	260	120,000	15.0	ผลิตกระแสไฟฟ้าด้วยถ่านหิน

ลำดับ	ชื่อบริษัท	ชื่อท่าเทียบเรือ	ความยาวหน้าท่า (m)	ขนาดเรือสินค้าที่รองรับ (dwt)	ความลึกร่องน้ำ (m)	หมายเหตุ
						ขนาด 2x700
8	บริษัท พีทีที แอลเอ็นจี จำกัด (PTT LNG)	PTT LNG	345	125,000-264,000 m ³	12.0	ท่าเทียบเรือและสถานีรับ-จ่ายก๊าซธรรมชาติเหลว (LNG)
9	บริษัท พีทีที แทงค์ เทอร์มินัล จำกัด (PTT TANK)	PTT TANK	330	60,000	12.5	ท่าเทียบเรือและคลังผลิตภัณฑ์เหลว
10	บริษัท ระยองเทอร์มินัล จำกัด (RTC)	RTC	211	50,000	12.6	ท่าเทียบเรือและคลังสินค้าผลิตภัณฑ์ปิโตรเคมี

(ที่มา: สำนักงานท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด : ออนไลน์)

สำหรับตำแหน่งที่ตั้งของท่าเรือแต่ละแห่งภายในท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด แสดงดังภาพที่ 3-22 นอกจากนี้ สำหรับบริเวณพื้นที่อาคารสำนักงานท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุดและด้านบุคลากร รวมถึงบรรยากาศขณะสัมภาษณ์ แสดงดังภาพที่ 3-23 และ 3-24 ตามลำดับ



ภาพที่ 3-22 ตำแหน่งที่ตั้งของท่าเรือแต่ละแห่งภายในท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด
(ที่มา: สำนักงานท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด, สไลด์)



ภาพที่ 3-23 บริเวณพื้นที่อาคารสำนักงานท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุดและด่านศุลกากร



ภาพที่ 3-24 บรรยากาศขณะสัมภาษณ์สำนักงานท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุดและด่านศุลกากร

2. สรุปบทสัมภาษณ์ผู้ที่เกี่ยวข้องกับกิจกรรมขนส่งสินค้าที่ทำเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด สำนักงานท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด

• การดำเนินงานในปัจจุบัน

ในการบริหารจัดการทางบริษัท โกลบอล พอร์ต แมนเนจเม้นท์ จำกัด จะทำหน้าที่เสมือนเป็นตัวแทนของการนิคมฯทำหน้าที่โดยรวมเกือบทั้งหมด แต่จะยกเว้นเรื่องนโยบายและงบประมาณซึ่งการนิคมฯยังเป็นผู้ดูแล และในปัจจุบัน ท่าเรือได้ให้บริการขนส่งสินค้าทั้งภายในประเทศ และระหว่างประเทศ ซึ่งสำหรับสินค้าหลักที่ขนส่งผ่านท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด เกือบทั้งหมดเป็นกลุ่มสินค้าพวกน้ำมันและปิโตรเคมี การขนส่งภายในท่าเรือจึงเน้นขนส่งทางระบบท่อ ส่วนสินค้าตู้คอนเทนเนอร์มีปริมาณค่อนข้างน้อย จึงทำให้การดำเนินงานต่างๆภายในท่าเรือมีข้อกำหนดในทางปฏิบัติงานเยอะกว่าท่าเรือแห่งอื่น เนื่องจากหากเกิดความผิดพลาดจะก่อให้เกิดอันตรายมากกว่าสินค้าประเภทอื่น

สำหรับสถิติเรือสินค้าที่เข้าใช้บริการในปัจจุบัน มีประมาณ 6,000 ลำต่อปี ซึ่งท่าเทียบเรือบางท่ามีการดำเนินงานที่หนาแน่น ส่วนบางท่าเทียบเรือยังมีการขนส่งน้อย ซึ่งขนาดเรือสินค้าที่ให้บริการเฉลี่ยมีขนาดตั้งแต่ 20,000 GRT ขึ้นไป โดยสัดส่วนสินค้านำเข้าและส่งออกผ่านท่าเรือมีปริมาณที่ใกล้เคียงกัน และสำหรับในส่วนการปฏิบัติงาน ทางสายเรือยังต้องดำเนินงานติดต่อหน่วยงานแต่ละแห่งเอง ทั้งนี้ เนื่องจากสินค้าส่วนใหญ่ของท่าเรือเป็นสินค้าเหลว ดังนั้นในการตรวจสอบสินค้าจะพิจารณาจากขนาดและตรวจวัดปริมาตร ส่วนกิจกรรมซึ่งน้ำหนักสินค้าจะดำเนินงานบริเวณท่าเรือที่ฟิที่ซึ่งให้บริการรับขนส่งสินค้าทั่วไป

• การประสานงานร่วมกับหน่วยงานอื่นภายในท่าเรือ

การดำเนินงานในปัจจุบันยังไม่สามารถแชร์ข้อมูลระหว่างท่าเรือและศุลกากร ซึ่งในด้านการประสานงานอาจมีติดขัดบ้างเล็กน้อย แต่ทางท่าเรือได้จัดให้มีการประชุมร่วมกันระหว่างหน่วยงานภายในท่าเรือ ซึ่งประเด็นส่วนใหญ่เกี่ยวข้องกับด้านสิ่งแวดล้อมและความปลอดภัย

- จุดเด่น/อุปสรรคในการดำเนินงาน

- จุดเด่นในการดำเนินงาน

ในการดำเนินงานเนื่องจากได้เกี่ยวข้องกับระบบ ISPS Code ข้อกำหนดระหว่างประเทศทางท่าเรือจึงได้ส่งเสริมพัฒนาประสิทธิภาพท่าเรือในด้านอื่นๆประกอบด้วย นอกจากประเด็นด้านความปลอดภัย

- อุปสรรคในการดำเนินงาน

ทางท่าเรือได้จัดตั้งศูนย์ VTMS เป็นศูนย์อำนวยความสะดวกในการเดินเรือ ซึ่งเป็นหน่วยในการรองรับและช่วยแก้ไขปัญหา

- แนวทางพัฒนาเพื่อรองรับการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน

ทางกรมฯ ได้มีนโยบายนำระบบ RFID มาช่วยในการดำเนินงาน เพื่อควบคุมคนและรถบรรทุกสินค้า ซึ่งจะเป็นส่วนช่วยเพิ่มความมั่นใจแก่ผู้ประกอบการ แต่ทั้งนี้ ยังอยู่ในช่วงระหว่างการค้าดำเนินงานและของบประมาณ

ผู้บริหารท่าเทียบเรือที่พีที: สาขาท่ามาบตาพุด

- ข้อมูลทั่วไปบริษัท (บริษัท ไทยพรอสเพริตี้ เทอร์มินอล จำกัด: ออนไลน์)

บริษัท ไทยพรอสเพริตี้ เทอร์มินอล จำกัด (Thai Prosperity Terminal Co., Ltd.: TPT) เป็นท่าเรือสาธารณะ โดยร่วมทุนระหว่างบริษัท ปิโตรเคมีตรโฮลดิ้ง จำกัด และ บริษัท คำสากรลชีเมนต์ไทย จำกัด ซึ่งนอกจากท่าเรือ TPT ที่นิคมอุตสาหกรรมมาบตาพุดแล้ว ยังบริหารและประกอบการท่าเทียบเรืออีกแห่งที่ พระประแดง จังหวัดสมุทรปราการ ท่าเทียบเรือ TPT ประกอบด้วยท่าเทียบเรือย่อย 2 ท่า ได้แก่ ท่าเทียบเรือใหญ่ มีความยาวหน้าท่า 330 เมตร ระดับความลึกของร่องน้ำ 12.5 เมตร สามารถรับเรือขนาดใหญ่ 60,000 เดทเวทตัน และท่าเทียบเรือเล็ก 1 ท่า มีความยาวหน้าท่า 150 เมตร ระดับความลึกของร่องน้ำ 6.0 เมตรนอกจากนี้ ยังมีพื้นที่หลังท่าขนาด 80,000 ตารางเมตร ประกอบด้วยลานวางสินค้ากลางแจ้งขนาด 75,000 ตารางเมตร ซึ่งสามารถวางสินค้าทั่วไปและตู้สินค้า รวมถึงภายในท่าเรือมีโรงพักสินค้า 1 หลัง ขนาด 4,080 ตารางเมตร ไว้เก็บสินค้าประเภทต่างๆ ทั้งนี้ บริเวณพื้นที่ภายในท่าเรือแสดงดังภาพที่ 3-25



ภาพที่ 3-25 บริเวณพื้นที่ภายในท่าเรือทีพีที (มาบตาพุด)

- ประเภทสินค้าและกลุ่มผู้ใช้บริการ

สินค้าผ่านท่าส่วนใหญ่เป็นสินค้าทั่วไป สำหรับสินค้าตู้มีปริมาณไม่มากนัก สินค้าส่วนใหญ่เป็นสินค้าจำพวกวัตถุดิบนำเข้า/ส่งออกของโรงงานในนิคมอุตสาหกรรมมาบตาพุด ซึ่งสินค้านี้ร้อยละ 60 เป็นสินค้าประเภทเหล็ก สินค้าที่มีการขยายตัวมาก ได้แก่ ไม้ยูคาสับ เนื่องจากการขยายนิคมอุตสาหกรรมเพิ่มขึ้น ทั้งนี้ สำหรับสายเรือที่เข้าเทียบท่าเป็นประจำในปัจจุบัน ได้แก่ BENLINE Agency (Thailand), MITSUI O.S.K. Line, NKL Line (Thailand), SEALITE Shipping และ SEAGREEN Maritime

- การดำเนินงานในปัจจุบัน

ในปัจจุบันเนื่องจากปริมาณสินค้าอุตสาหกรรมมาบตาพุดเพิ่มขึ้น ทำให้ปริมาณการใช้ท่าเรือทีพีทีเพิ่มขึ้นตามลำดับ ซึ่งในปัจจุบันมีปริมาณการใช้ท่าเรือเกินกว่าร้อยละ 60 ส่งผลให้เกิดปัญหาบริเวณหน้าท่าเกิดความแออัดในบางช่วงเวลา

สำหรับท่าเทียบเรือใหญ่สามารถรับเรือสินค้าได้ 30 ลำต่อเดือน ส่วนท่าเทียบเรือเล็กให้บริการเรือสินค้าชายฝั่งที่มาจากจังหวัดประจวบคีรีขันธ์ และสมุทรปราการ ซึ่งสินค้าชายฝั่งมีปริมาณ

5,000 ตันต่อเดือน หรือคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 5 ของปริมาณสินค้าที่ผ่านท่าเรือ ทั้งนี้ สำหรับการบรรทุกขนถ่ายตู้สินค้านั้น ทางท่าเรือได้มีการกำหนด Closing Time แก่ผู้ประกอบการ แต่อย่างไรก็ดี การกำหนดระยะเวลานั้นมีความจำเป็นไม่มากนัก เนื่องด้วยปริมาณตู้สินค้านั้นที่ผ่านท่าเรือมีเพียงร้อยละ 5-10 เท่านั้น ซึ่งสินค้าส่วนใหญ่เป็นสินค้าจำพวกเม็ดพลาสติก

- จุดเด่น/อุปสรรคในการดำเนินงาน

- จุดเด่นในการดำเนินงาน

ท่าเทียบเรือที่พีทีเป็นท่าเรือสาธารณะ สามารถให้บริการแก่สายเรือได้หลากหลายกว่าเมื่อพิจารณาเทียบกับท่าเรือเฉพาะกิจ ซึ่งให้บริการเฉพาะสินค้าของบริษัทหรือบริษัทในเครือเท่านั้น และเนื่องด้วยความหลากหลายของสินค้าจึงส่งผลให้ปริมาณสินค้าที่ขนส่งผ่านท่าเรือที่พีทีมีปริมาณมาก นอกจากนี้ ในขั้นตอนการดำเนินงานยังมีความสะดวกรวดเร็วจากการที่เป็นท่าเรือของหน่วยงานภาคเอกชน

- อุปสรรคในการดำเนินงาน

ท่าเทียบเรือที่พีทีมีขนาดพื้นที่ในการรองรับปริมาณสินค้าที่จำกัด เนื่องจากไม่สามารถขยายพื้นที่หน้าท่าได้ ส่งผลให้บางช่วงเวลาที่เรือสินค้าเข้าใช้บริการจำนวนมาก มีสภาพที่แออัด รวมถึงส่งผลให้เรือสินค้าที่มาใช้บริการต้องจอดรอในบริเวณพื้นที่ท่าเรือ 1-4 วัน ซึ่งจะก่อให้เกิดต้นทุนแก่สายเรือ นอกจากนี้ เนื่องจากการนิคมฯเป็นเจ้าของท่า ในด้านการคิดอัตราค่าภาระของท่าเรือจึงขึ้นอยู่กับทางการนิคมฯ โดยทางท่าเรือไม่สามารถเก็บค่าภาระเกินหรือต่ำกว่าที่กำหนดไว้ได้ รวมถึงความยืดหยุ่นค่าภาระให้กับผู้มาใช้บริการท่าเรือ ต้องรอความเห็นชอบจากทางการนิคมฯ ในขณะที่ท่าเรือแหลมฉบังสามารถลดอัตราค่าภาระได้ตามความเหมาะสม ส่งผลให้ท่าเทียบเรือเอกชนของท่าเรือแหลมฉบังมีความสามารถในการแข่งขันที่สมบูรณ์

- การประสานงานร่วมกับทางศุลกากร

ระบบการตรวจปล่อยสินค้าของศุลกากรขึ้นอยู่กับลักษณะของสินค้า เนื่องจากท่าเทียบเรือที่พีทีได้ให้บริการสินค้าที่หลากหลาย รวมถึงการให้บริการขนส่งสินค้าภายในประเทศ หรือการขนส่งสินค้าชายฝั่ง ซึ่งในการขนส่งสินค้านี้ระหว่างประเทศจำเป็นต้องดำเนินเรื่องขออนุญาตกับทางศุลกากร โดยระบบเอกสารพิธีการศุลกากรในปัจจุบันได้ใช้ระบบ Paperless ที่ค่อนข้างสมบูรณ์ ผู้ประกอบการสามารถส่งข้อมูลใบขนสินค้าเข้าไปยังระบบของศุลกากรผ่านทางระบบอิเล็กทรอนิกส์ ซึ่งเป็นส่วนสำคัญที่ช่วยอำนวยความสะดวกในการดำเนินงาน

ผู้บริหารท่าเทียบเรือบริษัท ไทยแทงค์เทอร์มินัล จำกัด (TTT)

- ข้อมูลทั่วไปบริษัท (สุมาลี สุขตานนท์: ออนไลน์)

ท่าเทียบเรือ TTT เป็นท่าเทียบเรือสินค้าเหลว ซึ่งเป็นการร่วมทุนระหว่างบริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) และบริษัท Royal Vopak NV ประเทศเนเธอร์แลนด์ รับสัมปทานจากการนิคมฯเป็นเวลา 30 ปี และประกอบการโดยบริษัทไทยแทงค์เทอร์มินัล จำกัด (มหาชน) ทั้งนี้ ในส่วนของท่าเทียบเรือประกอบด้วยสะพานเทียบเรือ 3 แห่ง โดยสะพานเทียบเรือหมายเลข 1 และ 2 มีความยาว 280 เมตร ส่วนสะพานเทียบเรือหมายเลข 3 มีความยาว 120 เมตร ซึ่งท่าเทียบเรือทั้งหมดมีความลึกหน้าท่า 12.5

เมตร ซึ่งก่อสร้างโดยการนิคมฯ นอกจากนี้ ท่าเทียบเรือมีถังสำหรับเก็บสินค้าจำนวน 90 ใบ ซึ่งสามารถบรรจุน้ำมันได้ถึงละ 80,000 ตัน ทั้งนี้ สำหรับบริเวณพื้นที่ท่าเทียบเรือ TTT แสดงดังภาพที่ 3-26



ภาพที่ 3-26 บริเวณพื้นที่ท่าเทียบเรือ TTT

- ประเภทสินค้าและกลุ่มผู้ใช้บริการ

สินค้าเหลวที่ผ่านท่า ได้แก่ แก๊ส สารเคมีเหลว และน้ำมัน ซึ่งผู้ใช้บริการส่วนใหญ่ ได้แก่ บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) และบริษัท ไทยโอเลโอเคมี ซึ่งทั้งหมดตั้งอยู่ในนิคมอุตสาหกรรมมาบตาพุด โดยสะพานเทียบเรือหมายเลข 1 มีเรือเข้าเทียบท่าร้อยละ 73 สะพานเทียบเรือหมายเลข 2 ร้อยละ 70 และสะพานหมายเลข 3 มีสัดส่วนร้อยละ 30 ตามลำดับ สำหรับกระบวนการส่งสินค้าไปยังผู้ใช้บริการแบ่งออกเป็น 2 รูปแบบ กล่าวคือ การขนส่งทางท่อ และขนส่งทางรถบรรทุก ซึ่งท่าเทียบเรือ TTT ถือว่าเป็นท่าเทียบเรือสินค้าเหลวที่มีขนาดใหญ่เป็นอันดับ 6 ของโลก และเป็นอันดับ 2 ของเอเชีย รองจากประเทศสิงคโปร์

- การดำเนินงานในปัจจุบัน

ท่าเทียบเรือ TTT เป็นท่าเทียบเรือสาธารณะให้บริการขนส่งสินค้าเหลวไปยังแหล่งอุตสาหกรรมในบริเวณใกล้เคียง ซึ่งในกระบวนการขนส่งได้อาศัยการขนส่งทางท่อขนาดใหญ่เชื่อมต่อจากบริเวณหน้าท่าไปยังโรงงานอุตสาหกรรมได้ และสามารถส่งไปยังถังเก็บสินค้าเหลวที่ให้บริการเพื่ออำนวยความสะดวกแก่ผู้ใช้บริการ รวมถึงมีท่อแก๊สซึ่งสามารถส่งได้ตามท่อได้ทะเล

นอกจากการให้บริการขนส่งสินค้าแล้ว ทางบริษัทยังได้ให้บริการเก็บรักษาสินค้าภายในท่า เนื่องจากขนาดโรงงานอุตสาหกรรมของผู้ประกอบการมีพื้นที่จำกัด รวมถึงสินค้าเหลวเป็นสินค้าที่จำเป็นต้องใช้เพื่อประกอบธุรกิจอยู่ตลอดเวลา ดังนั้นทางท่าเรือจึงได้ให้บริการเช่าถังเก็บสินค้าภายในท่าเรือ ซึ่งวิธีนี้สามารถจัดเก็บสินค้าให้สามารถใช้ได้ตลอดเวลาและมีความปลอดภัย ประหยัดพื้นที่ของโรงงานอุตสาหกรรม ซึ่งการให้บริการเก็บรักษามี 2 ลักษณะ กล่าวคือ ผู้ประกอบการส่งถังเก็บสินค้าเพิ่มจากที่มีอยู่ และผู้ประกอบการทำการเช่าถังเก็บสินค้าที่ทางท่าเรือสร้างไว้แล้ว

- จุดเด่น/อุปสรรคในการดำเนินงาน

- จุดเด่นในการดำเนินงาน

เนื่องจากเรือขนส่งสินค้าเหลวมีความรวดเร็วในการดำเนินงาน ทำให้สามารถกำหนดเวลาการขนส่งได้อย่างแน่นอนและลดปัญหาสภาพความแออัดภายในท่าเรือ รวมถึงสินค้ามีการขนส่งจากต้นทางไปยังปลายทางมีความชัดเจน ดังนั้น จึงเป็นที่นิยมของโรงงานอุตสาหกรรมในบริเวณใกล้เคียง

- อุปสรรคในการดำเนินงาน

เนื่องจากการเทียบท่าเรือมีความจำเป็นต้องอาศัยเจ้าหน้าที่นำร่องของหน่วยงานภาครัฐ ซึ่งเจ้าหน้าที่นำร่องมีจำนวนค่อนข้างจำกัด จึงก่อให้เกิดความล่าช้าในการเข้าเทียบท่าเรือ ซึ่งเป็นการเพิ่มต้นทุนแก่สายเรือ นอกจากนี้ ยังพบปัญหาในประเด็นความห่างไกลของตัวถังเก็บสินค้ากับท่าเทียบเรือ ซึ่งทำให้เสียเวลาในการขนถ่ายสินค้ามาเก็บยังถังเก็บสินค้า

นอกจากประเด็นดังกล่าวข้างต้น ยังพบประเด็นเรื่องสัญญาสัมปทาน ซึ่งการดำเนินงานเพิ่มพื้นที่ของท่าเทียบเรือ เช่น การถมทะเล หากเป็นท่าเทียบเรือเฉพาะกิจจะสามารถทำได้ แต่ในกรณีท่าเทียบเรือ TTT ยังถูกจำกัดด้วยตัวสัญญาสัมปทาน ซึ่งหากจะดำเนินการดังกล่าว ต้องมีการเปิดประมูลพื้นที่ถมทะเล

- การประสานงานร่วมกับทางศุลกากร

เนื่องจากการตรวจสินค้าเหลวของศุลกากรไม่สามารถตรวจวัดเป็นปริมาณสินค้าเหมือนสินค้าตัวได้ จึงจำเป็นต้องวัดเป็นปริมาตร(หน่วยเป็นลูกบาศก์เมตร) หลังจากการสูบน้ำสินค้ามาเก็บยังถังเก็บสินค้าก่อนทำการวัด ซึ่งในขั้นตอนการวัดต้องเห็นพ้องต้องกันระหว่างท่าเรือ ศุลกากร และกรมสรรพสามิต และกำหนดเป็นตาราง (Tank Table) ซึ่งจัดทำโดยบุคคลที่สาม ที่ได้รับความไว้วางใจจากศุลกากร และตรวจสอบตารางทุก 5 ปี โดยมีรายละเอียดการตรวจดังนี้

- กระบวนการตรวจสอบ จำเป็นต้องรอให้สินค้าเหลวหยุดกระเพื่อม ซึ่งใช้เวลาประมาณ 6-12 ชั่วโมง แต่ทั้งนี้ เวลาดังกล่าวสามารถยืดหยุ่นได้ในกรณีเร่งด่วน

- สินค้าได้รับการตรวจสอบจากบุคคลที่สามเป็นผู้สำรวจ ซึ่งเป็นตัวแทนของเจ้าของสินค้า และเป็นผู้ที่ขึ้นทะเบียนกับทางศุลกากรมาตรวจสอบแทน โดยจะทำการตรวจสอบข้อมูลปริมาตรและชนิดสินค้าของท่าเรือว่าสอดคล้องกันหรือไม่ ซึ่งท่าเรือจะเป็นคนกลางในการตรวจสอบสินค้า เนื่องจากต้องรับผิดชอบสินค้า ซึ่งช่วยให้กระบวนการตรวจสอบสินค้ามีความโปร่งใส

ทั้งนี้ สำหรับการปฏิบัติงานในปัจจุบัน ทางท่าเรือและศุลกากรยังไม่สามารถใช้ข้อมูลสินค้าร่วมกันได้ เนื่องจากการตรวจวัดปริมาตรสินค้าของท่าเรือได้ใช้ระบบคอมพิวเตอร์ที่มีความละเอียดสูงถึงทศนิยมตำแหน่งที่สี่ และมีความเคร่งครัดในกฎระเบียบค่อนข้างมาก

- แนวทางพัฒนาเพื่อรองรับการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน

ท่าเทียบเรือ TTT ได้เตรียมถังเก็บสินค้า เพื่อรองรับปริมาณสินค้าที่จะเพิ่มสูงขึ้นจากการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน รวมถึงขอให้ทางศุลกากรพัฒนาระบบการเชื่อมโยงข้อมูลกับท่าเทียบเรือ เพื่อให้สามารถนำข้อมูลการตรวจวัดสินค้าไปใช้ประโยชน์ได้