

อุปทานการบริการการขนส่งอัญมณีและเครื่องประดับทางอากาศของไทย

ในบทนี้จะกล่าวถึงอุปทานการให้บริการการขนส่งสินค้าอัญมณีและเครื่องประดับทางอากาศของประเทศไทย โดยทำการศึกษาองค์ประกอบของการให้บริการ ประกอบด้วยจำนวนเที่ยวบินที่ให้บริการ พื้นที่ให้บริการในคลังสินค้า วิธีการคิดอัตราค่าระวาง การดำเนินการพิธีศุลกากร และขั้นตอนการขนส่งสินค้า ตลอดจนสถาบันหลักที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้าทางอากาศ ดังมีรายละเอียดตามหัวข้อต่อไปนี้

การให้บริการการส่งออกอัญมณีและเครื่องประดับ

บริษัทผู้ให้บริการการขนส่งสินค้าอัญมณีและเครื่องประดับ รวมทั้งสินค้าที่มีมูลค่าสูง โดยเฉพาะ ในประเทศไทยมีจำนวน 6 บริษัท ได้แก่

- บริษัทมัลคา-อามิท (ประเทศไทย) จำกัด
- บริษัทแองโกลอีสต์ซัวร์ตี (ประเทศไทย) จำกัด
- บริษัทเฟอร์รารี เอ็น.โอ.พี. (ประเทศไทย) จำกัด
- บริษัทวันเซอร์วิส โลจิสติกส์ จำกัด
- บริษัท กรู๊ปโพร ซีเคียวริตี้ อินเทอร์เน็ต เนชั่นแนล จำกัด
- บริษัทบริงคัส (ประเทศไทย) จำกัด

สามารถแบ่งการให้บริการการขนส่งสินค้าอัญมณีและเครื่องประดับทางอากาศได้ 3 ลักษณะ ด้วยกันคือ

1. การให้บริการแบบเป็นตัวแทนนำเข้าส่งออกของสายการบิน (Air freight) เป็นลักษณะการให้บริการโดยที่บริษัทที่ให้บริการขนส่งสินค้าอัญมณีและเครื่องประดับจะเป็นตัวแทนหรือนายหน้าในการขายพื้นที่ระวางของสายการบินต่างๆ ที่ได้ทำการตกลงกัน โดยบรรทุกสินค้าไปพร้อมกับผู้โดยสาร มีเที่ยวบินประจำจากต้นทางสู่ปลายทาง เหมาะสำหรับการขนส่งที่มีปริมาณและมูลค่าในการขนส่งแต่ละครั้งสูง

2. การให้บริการแบบเป็นตัวแทนนำเข้าสู่ออกของบริษัทจัดส่งพัสดุด่วน (Courier) เป็นลักษณะการให้บริการ โดยที่บริษัทที่ให้บริการขนส่งสินค้าอัญมณีและเครื่องประดับเป็นตัวแทนหรือนายหน้าของบริษัทรับจัดส่งพัสดุด่วน เช่น เฟดเอก (FEDEX), ดีเอชแอล (DHL) และ ยูพีเอส (UPS) ซึ่งจะทำการขนส่งพัสดุไปในเครื่องบินที่ขนส่งสินค้าเพียงอย่างเดียว มีเที่ยวบินประจำวันละ 1 เที่ยวบินจากต้นทางสู่ปลายทาง เหมาะสำหรับการขนส่งสินค้าที่มีปริมาณและมูลค่าในการขนส่งแต่ละครั้งต่ำ

3. การให้บริการขนส่งโดยใช้คนในการขนส่ง (Personal Carrier) โดยลูกค้าจะทำการว่าจ้างให้บริษัทที่ให้บริการขนส่งสินค้า ขนส่งสินค้าไปกับผู้รับขนส่งซึ่งสินค้าจะติดตัวผู้ขนส่งไปจนถึงปลายทาง เหมาะสำหรับสินค้าที่มีความเร่งด่วนมาก หรือเป็นสินค้าตัวอย่าง แต่มีความเสี่ยงสูงเพราะบริษัทประกัยกัไม่ยอมรับประกันภัยกับการขนส่งลักษณะนี้

การให้บริการทั้ง 3 ลักษณะข้างต้นจะมีการดำเนินการให้บริการการขนส่งโดยทั่วๆ ไปที่คล้ายคลึงกัน ทั้งนี้ ขึ้นอยู่กับข้อตกลง และความต้องการของผู้ส่งออก หรือลูกค้าผู้ใช้บริการการขนส่งสินค้าอัญมณีและเครื่องประดับ ได้แก่

1. การขอหนังสือรับรองแหล่งกำเนิดสินค้า (Certificate of Origin) ผู้ให้บริการการขนส่งหรือผู้ส่งออกจะทำการติดต่อเพื่อขอหนังสือก่อนการส่งออกกับกรมการค้าต่างประเทศ ล่วงหน้าอย่างน้อย 3 วันทำการ ซึ่งถ้าส่งออกไปยังประเทศที่ได้รับสิทธิพิเศษทางภาษีศุลกากร ต้องขอหนังสือสำคัญแหล่งกำเนิดเพื่อลดหย่อนภาษีตามข้อตกลง โดยหนังสือฟอร์มเอ (Form A) นั้นจะใช้สำหรับประเทศในกลุ่มสหภาพยุโรปและญี่ปุ่น, ฟอร์มดี (Form D) จะใช้กับกลุ่มประเทศอาเซียน (AFTA) ส่วน ฟอร์มจีเอสทีพี (Form GSTP) จะใช้กับกลุ่มประเทศกำลังพัฒนาด้วยกันที่เป็นกลุ่มสมาชิกตามข้อตกลง

2. การขอใบรับรองคุณภาพผลิตภัณฑ์ ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับข้อตกลงของผู้ส่งออกกับลูกค้าปลายทางว่าต้องการหนังสือรับรองคุณภาพสินค้าหรือไม่ ซึ่งหน่วยงานที่สามารถขอหนังสือรับรอง เช่น สถาบันวิจัยและพัฒนาอัญมณีและเครื่องประดับแห่งชาติซึ่งเป็นองค์กรอิสระ โดยผู้ส่งออกหรือผู้ให้บริการการขนส่งต้องนำตัวอย่างสินค้าไปให้ทางสถาบันตรวจสอบเพื่อรับรองคุณภาพก่อนทำการส่งออก

3. การบรรจุอัญมณีและเครื่องประดับ ตามข้อตกลงของสายการบินระบุว่าสินค้าที่มีมูลค่าตั้งแต่ 1,000 เหรียญสหรัฐต่อ 1 หน่วยกิโลกรัมขึ้นไปถือว่าเป็นสินค้ามูลค่าสูง จะต้องทำการบรรจุในภาชนะที่เป็นลังไม้ทึบ ไปด้วยถังกะติแล้วห่อหุ้มด้วยกระดาษสีน้ำตาลอีกชั้นหนึ่ง จากนั้นต้องมัดด้วยเชือกแล้วปิดปมด้วยครั่ง ซึ่งบรรจุภัณฑ์ที่ใช้ต้องมีขนาดไม่ต่ำกว่า 30 x 30 x 30 เซ็นติเมตร ทั้งนี้ผู้ส่งออกต้องทำการบรรจุเอง หรือส่งมอบให้ผู้ให้บริการการขนส่งบรรจุให้ ก่อนส่งมอบสินค้าให้กับสายการบิน

4. การขนส่งสินค้าไปยังสนามบิน การขนส่งสินค้าที่มีมูลค่าสูงนั้นผู้ส่งออกสามารถขนส่งได้ด้วยตัวเองเพื่อป้องกันการสูญหาย หรือให้ผู้ให้บริการการขนส่งสินค้าเป็นผู้รับขนส่งสินค้าตั้งแต่บริษัทของผู้ส่งออกจนถึงสนามบิน โดยค่าบริการจะคิดตามระยะทาง ใช้รถบรรทุกสินค้าที่มีความปลอดภัย คือ เป็นรถปิดที่ล้อมด้วยตะแกรงเหล็กทั้งคัน และมีตำรวจหรือเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยอยู่กับรถขนส่งสินค้าทุกคัน ซึ่งจะต้องทำการขนส่งไปยังสนามบินก่อนเวลาเครื่องบินออก

5. การดำเนินการพิธีศุลกากร ส่วนขั้นตอนการดำเนินการพิธีศุลกากรเหมือนดังที่แสดงไว้ในหัวข้อข้างต้น หลังจากนั้นต้องนำสินค้าเข้าไปเก็บไว้ในห้องมั่นคงของคลังสินค้าเท่านั้น ซึ่งผู้ให้บริการการขนส่ง หรือผู้ส่งออก ต้องลงบัญชีการใช้ห้องกับเจ้าหน้าที่คลังสินค้า เสร็จแล้วจึงนำสินค้าเข้าห้องเพื่อรอการบรรจุในคอนเทนเนอร์ ซึ่งจะทำการบรรจุในบริเวณด้านหน้าห้องมั่นคง หลังจากนั้นเจ้าหน้าที่สายการบินและเจ้าหน้าที่คลังสินค้าตรวจสอบสินค้าและนำสินค้าขึ้นเครื่อง ซึ่งมีพื้นที่ที่จัดไว้สำหรับสินค้ามีมูลค่าสูงโดยเฉพาะ

ค่าบริการการขนส่งอัญมณีและเครื่องประดับ

1. การให้บริการแบบเป็นตัวแทนนำเข้าสู่ส่งออกของสายการบิน (Air freight) การคิดค่าบริการการขนส่งอัญมณีและเครื่องประดับของผู้ให้บริการแบบตัวแทนนำเข้าสู่ส่งออกของสายการบิน (Air freight) จะมีค่าบริการที่สามารถคิดค่าบริการที่เกิดขึ้นต่อใบขนส่งสินค้าขาออก 1 ใบขนส่งสินค้า ได้แก่ ค่าดำเนินการพิธีการศุลกากรขาออก ค่าดวงเวลาของเจ้าหน้าที่ศุลกากร ค่ารักษาความปลอดภัยสำหรับสินค้าอัญมณีและเครื่องประดับ ค่าธรรมเนียมการใช้คลังสินค้า และค่าจัดทำเอกสารขาออก โดยมีค่าบริการรวมอยู่ระหว่าง 2,750 - 3,850 บาท ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับบริษัทของผู้ให้บริการสินค้า ส่วนค่าบริการที่ขึ้นอยู่กับมูลค่าของสินค้าที่ทำการขนส่งในแต่ละครั้ง ได้แก่ ค่า

ตารางที่ 4.1 ค่าบริการในการให้บริการการขนส่งอัญมณีและเครื่องประดับทางอากาศระหว่างประเทศต่อ 1 ไบขนสินค้าขาออก น้ำหนักไม่เกิน 2 กิโลกรัม

รายการค่าบริการ	การคิดค่าบริการ
ค่าเชื้อเพลิงของเครื่องบิน (น้ำมัน) Fuel Surcharge	ขึ้นอยู่กับสายการบิน
ค่าระวาง Freight Charge	ขึ้นอยู่กับปลายทางที่ทำการส่งออก
ค่าประกันภัยสินค้า Insurance Premium	ร้อยละ 0.1 – 3 ของมูลค่าสินค้าที่ขนส่ง
ค่าดำเนินการพิธีการศุลกากรขาออก Export Custom Clearance Fee	1,200 – 1,500 บาท
ค่าล่วงเวลาของเจ้าหน้าที่ศุลกากร Customs Overtime	150 บาท
ค่ารักษาความปลอดภัยสำหรับสินค้าอัญมณีและเครื่องประดับ Special Security Charge	200 – 500 บาท
ค่าธรรมเนียมการใช้คลังสินค้า Airline Security Charge	200 บาท
ค่าจัดทำเอกสารขาออก	1,000 – 1,500 บาท
ค่าธรรมเนียมสินค้า	ขึ้นอยู่กับระยะทางที่ขนส่งสินค้า

ที่มา: จากการสัมภาษณ์ผู้ประกอบการให้บริการขนส่งอัญมณีและเครื่องประดับ (2548)

ประกันภัยสินค้า โดยมีค่าบริการอยู่ระหว่าง ร้อยละ 0.1 – 3 ของมูลค่าสินค้าที่ทำการส่งออก ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับบริษัทประกันภัย ส่วนค่าเชื้อเพลิงของเครื่องบิน จะขึ้นอยู่กับสายการบินที่ทำการขนส่งว่าจะคิดราคาเท่าไร โดยประมาณไม่เกิน 500 บาทต่อ 1 ไบขนสินค้า ค่าระวางการขนส่งสินค้าจะขึ้นอยู่กับน้ำหนักของสินค้า และระยะทางปลายทาง ดูรายละเอียดการคิดค่าระวางได้ในหัวข้อถัดไป สุดท้ายคือค่าขนส่งสินค้าในประเทศ จะขึ้นอยู่กับระยะทางในการขนส่งจากสถานที่รับสินค้าไปสนามบิน อย่างไรก็ตามถ้าน้ำหนักสินค้าเกินกว่า 2 กิโลกรัมแต่ละบริษัทจะคิดค่าบริการเพิ่มขึ้นต่อน้ำหนักสินค้า 1 กิโลกรัม

2. การให้บริการแบบเป็นตัวแทนนำเข้าสู่ออกของบริษัทจัดส่งพัสดุด่วน (Courier)

การคิดค่าบริการการขนส่งอัญมณีและเครื่องประดับของผู้ให้บริการแบบตัวแทนนำเข้าสู่ออกของบริษัทจัดส่งพัสดุด่วน จะเริ่มคิดขั้นต่ำที่น้ำหนัก 1 กิโลกรัม โดยการคิดค่าบริการเป็นลักษณะเหมาจ่าย คือรวมค่าระวางสินค้าและค่าประกันภัยสินค้า ทั้งนี้ค่าบริการจะขึ้นอยู่กับมูลค่าของสินค้าที่ทำการส่งออกและโซนของประเทศปลายทางที่ทำการขนส่งสินค้าออก (ตารางที่ 4.2)

ส่วนค่าบริการด้านอื่นๆ เช่น ค่าดำเนินการพิธีการศุลกากรขาออก ค่าล่วงเวลาของเจ้าหน้าที่ศุลกากร จะคิดค่าบริการเหมือนกับตารางที่ 4.1 อย่างไรก็ตามถ้าน้ำหนักสินค้าเกินกว่าที่กำหนด จะคิดค่าบริการเพิ่มเติมต่อช่วงของน้ำหนัก เช่น 1.5- 5 กิโลกรัมจะมีค่าบริการเพิ่มที่เท่ากัน เป็นต้น

ตารางที่ 4.2 ค่าบริการในการให้บริการการขนส่งอัญมณีและเครื่องประดับทางอากาศระหว่างประเทศต่อ 1 ใบขนสินค้าขาออก น้ำหนักไม่เกิน 1 กิโลกรัม

(หน่วย: ดอลลาร์สหรัฐ)

มูลค่า สินค้า	ฮ่องกง มาเลเซีย สิงคโปร์	ออสเตรเลีย จีน ญี่ปุ่น	แคนาดา สหรัฐอเมริกา เม็กซิโก	ฝรั่งเศส เยอรมัน เนเธอร์แลนด์	เดนมาร์ก กรีก สเปน	อิสราเอล รัสเซีย แอฟริกา
100	31	36	37	48	65	72
500	36	41	43	53	70	78
1,000	42	47	49	57	76	84
10,000	76	81	87	98	98	126

หมายเหตุ: จากตาราง 4.2 เป็นมูลค่าการบริการบางส่วนของค่าบริการทั้งหมด

ที่มา: บริษัทวันเซอร์วิส โลจิสติกส์ จำกัด (2548)

พื้นที่คลังสินค้า ณ ท่าอากาศยานกรุงเทพ

บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) เป็นผู้บริหารงานท่าอากาศยานกรุงเทพ โดยการให้บริการทางด้านการขนส่งสินค้าทางอากาศ ได้จัดพื้นที่คลังสินค้าไว้รองรับสำหรับสินค้านำเข้าสินค้าส่งออก และสินค้าผ่านแดน โดยมีพื้นที่รวมทั้งหมด 110,740.8 ตารางเมตร สามารถรองรับสินค้าได้ทั้งหมดประมาณ 1 ล้านตันต่อปี

สำหรับการให้บริการคลังสินค้าผ่านทางบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ได้ให้บริษัทอื่นเป็นผู้เช่าพื้นที่และดำเนินการ มีด้วยกัน 2 บริษัทคือ บริษัทการบินไทย จำกัด (มหาชน) เริ่มดำเนินการให้บริการมาตั้งแต่ พ.ศ. 2528 และบริษัทไทย แอร์พอร์ต กราวด์ เซอวิสเชส จำกัด (TAGS) เปิดให้บริการเมื่อ พ.ศ. 2533 การบริการประกอบด้วยการตรวจรับสินค้า การขนถ่ายสินค้า การจัดเก็บสินค้า และการจัดเตรียมสินค้าขึ้นเครื่องบินให้กับสายการบินต่างๆ ที่ใช้ท่าอากาศยานกรุงเทพ เป็นศูนย์กลางการขนส่งสินค้าต่อไปยังประเทศต่างๆ โดยทั้งสองบริษัทได้ติดตั้งอุปกรณ์ขนถ่ายและจัดเก็บสินค้าที่ทันสมัย เพื่ออำนวยความสะดวกและการให้บริการที่ดี

พื้นที่ภายในคลังสินค้าสำหรับสินค้าส่งออกมีทั้งหมด 46,000 ตารางเมตร แบ่งเป็นของ บริษัทการบินไทย จำกัด (มหาชน) เท่ากับ 28,000 ตารางเมตร และของ บริษัทไทย แอร์พอร์ต กราวด์ เซอวิสเชส จำกัด มีพื้นที่เท่ากับ 18,000 ตารางเมตร อุปกรณ์และสิ่งอำนวยความสะดวกที่ให้บริการภายในคลังสินค้าของทั้ง 2 คลังสินค้าจะคล้ายคลึงกัน คือจะมีห้องเย็น ห้องมั่นคง ห้องเก็บสินค้าอันตราย ห้องเก็บสัตว์มีชีวิต ระบบคอมพิวเตอร์สำหรับการจัดทำบัญชีรายการสินค้า ซึ่งจะมีข้อมูลโดยละเอียดของสินค้านั้น เช่นประเภทสินค้า น้ำหนัก ชื่อผู้ส่ง ชื่อผู้รับ เที่ยวบินที่ขนส่ง วันที่ส่งของ ส่วนสิ่งที่แตกต่างกันนั้นเป็นอุปกรณ์เครื่องจักรที่ใช้ในการเก็บสินค้าที่มีระบบแตกต่างกันไปคือ ETV (Elevated Transfer Vehicles) เป็นระบบจัดเก็บสินค้าที่มีชั้นวางของและมีเครื่องจักรคอยขนของลงมา ซึ่งจะสามารถจัดเก็บสินค้าที่อยู่ใน คอนเทนเนอร์ หรือ พาเลท ได้ถึง 240 พาเลท หรือ 480 คอนเทนเนอร์ และระบบ Cargo Mechanization ที่อยู่ในคลังสินค้าบริษัทไทย แอร์พอร์ต กราวด์ เซอวิสเชส จำกัด เป็นพื้นที่จัดเก็บสินค้าในแนวระนาบเท่านั้น แต่ทั้งสองระบบมีวัตถุประสงค์เดียวกันคือเก็บสินค้าที่บรรจุใน คอนเทนเนอร์ หรือ พาเลทเพื่อรอรถลากมารับไป นอกจากนี้ในคลังสินค้าการบินไทยมีระบบ TV (Transfer Vehicle) ใช้สำหรับสินค้าที่เป็นของสดเท่านั้น คืออาหารสด ผัก ผลไม้ ดอกไม้ เพราะเป็นระบบที่สามารถบรรจุสินค้าเข้าคอนเทนเนอร์ หรือพาเลทได้ทันทีและมีเครื่องชั่งน้ำหนักในตัว ช่วยให้ขั้นตอนในการขนส่งสินค้าเร็วขึ้น

การขนส่งอัญมณีและเครื่องประดับนั้นจะใช้พื้นที่ในส่วนของห้องมั่นคง ซึ่งมีพื้นที่ภายในท่าอากาศยานกรุงเทพเท่ากับ 96 ตารางเมตร โดยห้องมั่นคงมีไว้เพื่อเก็บสินค้าที่มีมูลค่าสูง ซึ่งมีทั้งอัญมณีและเครื่องประดับ ทองคำแท่ง นาฬิกาที่มีมูลค่าสูง เป็นต้น ซึ่งสามารถรองรับน้ำหนักได้เท่ากับ 3,174 กิโลกรัม เมื่อดูจากปริมาณการส่งออกอัญมณีและเครื่องประดับ ดังตารางที่ 4.4 มีปริมาณการส่งออกเพิ่มสูงขึ้น โดยจากเดิมในปี 2542 มีปริมาณเท่ากับ 338,640.4 ลูกบาศก์เมตร

เพิ่มขึ้นเป็น 391,039.4 ลูกบาศก์เมตรในปี 2547 โดยจะมีการส่งออกปริมาณสูงสุดในไตรมาสที่ 4 ของทุกปี

ตารางที่ 4.3 พื้นที่ของคลังสินค้าและอุปกรณ์อำนวยความสะดวกในคลังสินค้า

สิ่งอำนวยความสะดวกในคลังสินค้า	พื้นที่ / จำนวน
1. พื้นที่คลังสินค้าขาออก	46,000 ตรม.
2. พื้นที่เก็บสินค้าขาออก	
2.1 ห้องเย็น อุณหภูมิ 2 - 15 องศาเซลเซียส	186 ตรม.
2.2 ห้องแช่แข็ง อุณหภูมิ 0 - ลบ 20 องศาเซลเซียส	36 ตรม.
2.3 ห้องมันคง	96 ตรม.
2.4 ห้องกัมมันตภาพรังสี	96 ตรม.
2.5 ห้องเก็บสินค้าอันตราย	288 ตรม.
3. เครื่องมือให้บริการ	
3.1 เครื่อง X-ray	5 เครื่อง
3.2 Floor Scale (10 tons)	5 เครื่อง
3.3 Dimensional Weighting Scale (100 kgs/pcs.)	1 เครื่อง
3.4 Loading Pit	10 เครื่อง
3.5 TV (Transfer Vehicle)	1 เครื่อง
บรรจุสินค้าได้	7 pallets / 14 container
น้ำหนักที่รับได้	6.8 ตัน
Truck Docks	10 จุด
3.6 ETV (Elevator Transfer Vehicle)	2 เครื่อง
จำนวนชั้นวาง (Level stack)	3 ชั้น
บรรจุสินค้าได้	200 pallets / 405 container
น้ำหนักที่รับได้	7 ตัน

ที่มา: บริษัทการบินไทย จำกัด (มหาชน) และบริษัท ไทยแอร์พอร์ตกราวด์เซอร์วิสเซส จำกัด

ตารางที่ 4.4 ปริมาณการส่งออกอัญมณีและเครื่องประดับ ณ ท่าอากาศยานกรุงเทพ จำแนกเป็นรายไตรมาส ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2542 - 2547

(หน่วย: ลูกบาศก์เมตร)

ไตรมาสที่	ปี พ.ศ.					
	2542	2543	2544	2545	2546	2547
1	74,663.4	66,647.6	68,783.5	66,941.9	79,299.4	83,834.6
2	73,841.9	75,617.9	62,267.5	75,692.8	59,115.2	85,510.9
3	93,350.2	87,843.9	87,772.2	83,701.0	95,104.6	104,671.7
4	96,784.9	91,203.5	82,841.1	85,856.1	107,475.3	117,022.2
รวม	338,640.4	321,312.9	301,664.3	312,191.8	340,994.6	391,039.4

ที่มา: กรมศุลกากร (2548)

ค่าระวางในการขนส่งอัญมณีและเครื่องประดับทางอากาศ

สินค้าที่ขนส่งทางอากาศจะเสียค่าใช้จ่ายที่เรียกว่า ค่าระวางสินค้า (Freight Charge) ซึ่งเก็บโดยบริษัทสายการบิน หรือตัวแทนของสายการบิน ทำการคิดค่าระวางสินค้าจากจุดต้นทางของสินค้าที่ส่ง ซึ่งจะลงบันทึกไว้ใน ใบบันทึกสินค้า (Air Waybill) เพื่อเป็นหลักฐานการจ่ายเงิน

การคิดค่าระวางสินค้าจะคำนวณจาก น้ำหนักสินค้าที่นำมาคำนวณ (Chargeable weight) คูณด้วย อัตราค่าระวางสินค้า (Application rate) โดยอัตราค่าระวางสินค้านั้นจะเป็นจำนวนเงินของประเทศต้นทาง และเป็นอัตราน้ำหนักต่อ 1 กิโลกรัม ซึ่งมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

1. อัตราค่าระวางทั่วไป (General Cargo Rates: GCR) เป็นค่าระวางสำหรับสินค้าทั่วไป คิดจากจุดเริ่มต้นของการขนส่งถึงปลายทางแตกต่างกันไปตามจำนวนน้ำหนักของสินค้า ดังนี้

1.1 อัตราปกติ (Normal Rate) หมายถึงค่าระวางสินค้าสำหรับสินค้าที่มีน้ำหนักน้อยกว่า 45 กิโลกรัม หรือ 100 กิโลกรัมขึ้นกับอัตราปลายทางที่กำหนด

1.2 อัตราตามจำนวนน้ำหนัก (Quantity Rate) หมายถึงค่าระวางสำหรับสินค้าที่มีน้ำหนักตั้งแต่ 45 กิโลกรัมขึ้นไป โดยน้ำหนักของสินค้าที่ส่งออกยิ่งมากอัตราค่าระวางก็จะถูกลง

2. อัตราค่าระวางแบบประเภทสินค้า (Commodity Classification Rates:CCR) สามารถแบ่งออกได้เป็น

2.1 แบบคิดเพิ่มเติม (Surcharge) เป็นการคิดค่าระวางสินค้าเพิ่มขึ้นเป็นเปอร์เซ็นต์จากอัตราค่าระวางปกติ เนื่องจากสินค้านี้มีการจัดการขนส่งที่ต้องได้รับการเอาใจใส่เป็นพิเศษ จึงมีอัตราค่าระวางที่สูงกว่าปกติ

2.2 แบบคิดลดลง (Reduction) คืออัตราค่าระวางสินค้าที่คิดลดเป็นเปอร์เซ็นต์จากอัตราปกติ ได้แก่ สินค้าจำพวก หนังสือพิมพ์ นิตยสารรายปักษ์ รายสัปดาห์ หนังสือและอุปกรณ์ที่ใช้สำหรับคนตาบอด นอกจากนี้ยังรวมถึงสำภาระของผู้โดยสารที่เกินจากที่กำหนด ซึ่งสินค้านี้เหล่านี้เป็นสินค้าที่มีความถี่สูงในการขนส่ง จึงทำให้อัตราค่าระวางถูกลง

3. การชำระค่าระวาง ผู้ส่งสินค้าสามารถชำระค่าระวางได้หลายวิธี คือ ชำระ ณ ต้นทาง (Prepaid) เป็นการชำระโดยผู้ส่ง หรือชำระ ณ เมืองปลายทาง (Collect) ชำระโดยผู้รับปลายทาง อย่างไรก็ตามการเลือกวิธีชำระเงินจะต้องดูระเบียบข้อบังคับของประเทศปลายทาง หรือของสายการบิน ว่ามีข้อห้ามสำหรับวิธีหนึ่งวิธีใดหรือไม่

4. การคิดอัตราค่าระวางในการขนส่งสินค้าอัญมณีและเครื่องประดับทางอากาศ คิดแบบอัตราค่าระวางประเภทสินค้า แบบคิดเพิ่มเติม (Surcharge) เนื่องจากจัดอยู่ในประเภทสินค้ามูลค่าสูง (Valuable Cargo) โดยคำนวณหาอัตราค่าระวางสินค้านั้นจะคำนวณจากน้ำหนัก โดยน้ำหนักที่ใช้คำนวณจะเลือกจากปริมาตรที่บรรจุสินค้า (Volume weight) เนื่องจากเป็นสินค้าที่มีน้ำหนักเบา วิธีการหาปริมาตร คือ

$$1 \text{ กิโลกรัม} = \frac{(\text{กว้าง} \times \text{ยาว} \times \text{สูง})}{6,000}$$

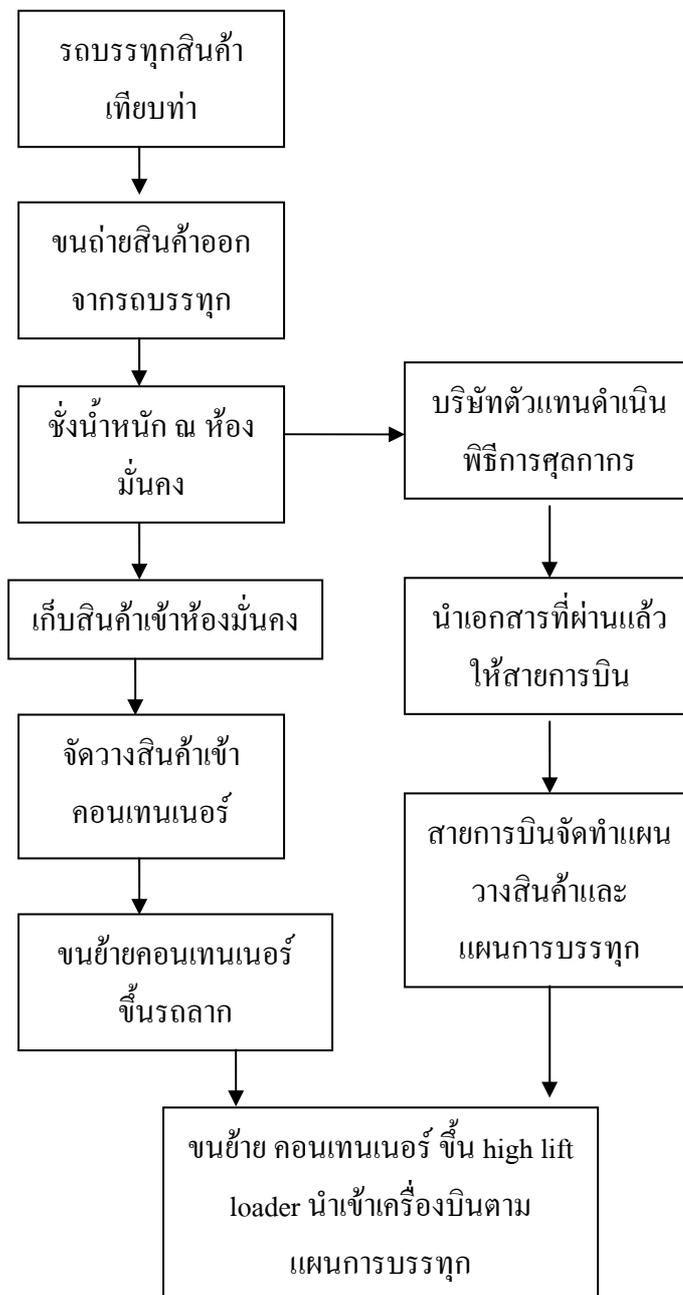
ปริมาตรเป็นน้ำหนักได้เท่ากับ กว้าง x ยาว x สูงหารด้วย 6,000 ถ้าหน่วยเป็นเซนติเมตร และหารด้วย 366 ถ้าหน่วยเป็นนิ้ว ซึ่งจะเท่ากับน้ำหนัก 1 กิโลกรัม เมื่อได้น้ำหนักแล้วนำมาทำการคำนวณอัตราค่าระวางต่อไป

การหาค่าระวางสินค้านั้นจะหาจากอัตราค่าระวางทั่วไป แล้วคิดเพิ่มอีกร้อยละ 200 จากอัตราค่าระวางทั่วไปที่มีอยู่ วิธีการดูค่าระวางจากเมืองต้นทาง ในที่นี้คือ กรุงเทพมหานคร (Bangkok) แล้วหาเมืองปลายทางที่จะทำการขนส่งสินค้าไป โดยเลือกอัตราค่าระวางแบบอัตราปกติ ถ้าน้ำหนักน้อยกว่า 45 กิโลกรัม หรือเลือกอัตราค่าระวางตามจำนวนน้ำหนัก ถ้าน้ำหนักเกินกว่า 45 กิโลกรัม สำหรับหนังสือที่ใช้ได้แก่ The Air Cargo Tariff (TACT) ที่ออกโดย สมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (IATA) ซึ่งเป็นอัตราค่าระวางที่กำหนดไว้เป็นพื้นฐานสำหรับการคิดค่าระวางของสายการบิน

นอกจากนี้สายการบินยังคิดค่าดูแลสินค้ามูลค่าสูง (Valuation Charge) เพิ่มเติมจากอัตราค่าระวางอีก 0.75% ของมูลค่าสินค้าส่งออก (FOB) ซึ่งเป็นค่าประกันภัยและค่าบริการขนถ่ายสินค้า

ขั้นตอนการขนถ่ายสินค้าอัญมณีและเครื่องประดับ

การขนถ่ายสินค้าอัญมณีและเครื่องประดับ ณ คลังสินค้า เริ่มต้นจากผู้ส่งออกหรือผู้ให้บริการการขนส่ง ทำการขนส่งจากสถานที่บรรจุสินค้าหรือสถานที่ผลิตสินค้าขนส่งด้วยรถขนส่ง เป็นรถนิรภัยเพื่อป้องกันการขโมยสินค้าระหว่างขนส่ง เมื่อรถขนส่งสินค้ามาถึงสนามบิน จะเข้าจอดเทียบท่า ณ จุดจอด (Truck Dock) หน้าอาคารคลังสินค้า เจ้าหน้าที่ที่ขนส่งจะจัดเตรียมสินค้าลงจากรถ นำกล่องสินค้าขึ้นที่วางสินค้า (rack) แล้วนำรถขนลากด้วยมือ (Hand Pallet) ขนสินค้าเพื่อไปยังห้องมั่นคง แล้วทำการชั่งน้ำหนัก เมื่อได้ใบชั่งน้ำหนักจากฝ่ายคลังสินค้า บริษัทผู้ให้บริการขนส่งจะนำเอกสารไปยังที่ศุลกากรเพื่อดำเนินพิธีการศุลกากร ซึ่งจะได้ออกใบในหัวข้อถัดไป เมื่อผ่านพิธีการศุลกากรเรียบร้อยแล้วนำใบชั่งน้ำหนัก และ ใบตราส่งสินค้า (Air Waybill) ให้กับเจ้าหน้าที่สายการบินเพื่อจัดทำแผนการจัดวางสินค้าในเครื่องบิน (manifest) จากนั้นนำสินค้าเข้าเก็บในห้องมั่นคงของคลังสินค้า เพื่อรอลำดับการจัดวางสินค้า (Build up) หลังจากทางสายการบินได้พื้นที่วางสินค้าแล้วจะนำสินค้าเข้าคอนเทนเนอร์ (Container) เพื่อรอเวลาขึ้นเครื่อง โดยยังอยู่ในพื้นที่ห้องมั่นคง เมื่อถึงเวลาจะมีรถลากขับเคลื่อน (Transporter) ที่นำคอนเทนเนอร์ขนย้ายออกจากคลังสินค้าไปยังเครื่องบิน และนำขึ้นเครื่องบินโดยใช้เครื่องมือที่เรียกว่า high lift loader ซึ่งมีพื้นที่ภายในเครื่องบินที่จัดไว้เฉพาะสำหรับสินค้ามีมูลค่าสูง การดำเนินการในส่วนนี้ทางฝ่ายคลังสินค้าเป็นผู้ให้บริการทั้งหมด ดูขั้นตอนจากภาพที่ 4



ภาพที่ 4 ขั้นตอนการขนย้ายอัญมณีและเครื่องประดับ ณ คลังสินค้า

ขั้นตอนพิธีการศุลกากรเพื่อการส่งออกอัญมณีและเครื่องประดับทางอากาศ

การผ่านพิธีการเพื่อส่งออกสินค้าทุกประเภทจะมีขั้นตอนในการดำเนินการที่เหมือนกัน ซึ่งจะต้องดำเนินการก่อนการส่งสินค้าออกนอกราชอาณาจักร โดยการผ่านพิธีการศุลกากรขาออกของสินค้าประเภทนี้ไม่ต้องเสียอากรขาออก จากภาพที่ 5 อธิบายขั้นตอนและพิธีการดังนี้

1. การทำใบขนสินค้าขาออก สามารถทำได้สองวิธี คือ แบบธรรมดา ที่เป็นการป้อนข้อมูลสินค้าที่ทำการส่งออกโดยเจ้าหน้าที่กรมศุลกากรซึ่งช้าและไม่นิยมทำกันในปัจจุบัน และแบบระบบ EDI ที่เป็นระบบคอมพิวเตอร์ออนไลน์ของกรมศุลกากร ใช้สำหรับการป้อนข้อมูลในใบขนสินค้าและบัญชีราคาสินค้า (Invoice) จากเครื่องผู้ส่งออกหรือบริษัทตัวแทน ผ่านบริษัทผู้ให้บริการระบบ EDI มายังกรมศุลกากร สามารถทำได้ล่วงหน้าก่อนการส่งออกโดยใช้เวลาดำเนินการข้อมูลประมาณ 10 นาที

2. การยื่นเอกสาร บริษัทผู้ให้บริการการขนส่งนำใบขนสินค้าขาออกที่ได้จากระบบมายื่นให้เจ้าหน้าที่ศุลกากรเพื่อตรวจสอบความถูกต้องของข้อมูล พร้อมด้วยเอกสารต่างๆ ดังต่อไปนี้

2.1 ใบตราส่งหรือใบกำกับสินค้า (Air Waybill) เป็นเอกสารหลักฐานในการขนส่งสินค้าที่สร้างขึ้นในลักษณะของสัญญาการขนส่งสินค้าระหว่างผู้ส่งออกกับผู้ทำการขนส่ง โดยสัญญาดังกล่าวจะครอบคลุมตั้งแต่จุดรับมอบสินค้า ณ สนามบินต้นทางจนถึงจุดมอบสินค้า ณ สนามบินปลายทาง ซึ่งกรอกข้อมูลหน้าหน้าเรียบร้อยแล้ว

2.2 บัญชีราคาสินค้า (Invoice) จัดทำโดยผู้ส่งออก ที่แสดงรายละเอียดของสินค้า

2.3 บัญชีบรรจุสินค้า (Packing list)

2.4 ใบชั่งน้ำหนัก (Weighing Slip)

3. การตรวจสอบใบขนสินค้าขาออก เพื่อทำการลงทะเบียนเลขที่ใบขนสินค้าและกำหนดชื่อเจ้าหน้าที่ศุลกากรผู้ตรวจปล่อย เริ่มโดยเจ้าหน้าที่ลงทะเบียน ฝ่ายตรวจสินค้าขาออก ตรวจสอบความถูกต้องครบถ้วนของเอกสารประกอบและการสำแดงใบขนฯ แล้วบันทึกหมายเลขใบกำกับ

สินค้า, มูลค่าสินค้า เพื่อตรวจสอบกับข้อมูลในเครื่องคอมพิวเตอร์ ถ้าข้อมูลไม่ตรงจะให้ผู้ส่งออก หรือตัวแทนกลับไปแก้ไข ถ้าข้อมูลตรงกันเครื่องจะพิมพ์เอกสารที่เรียกว่า Inspection Sheet ให้พร้อมกำหนดชื่อผู้ตรวจปล่อยโดยอัตโนมัติ ใช้เวลาในขั้นตอนนี้ไม่เกิน 20 นาที

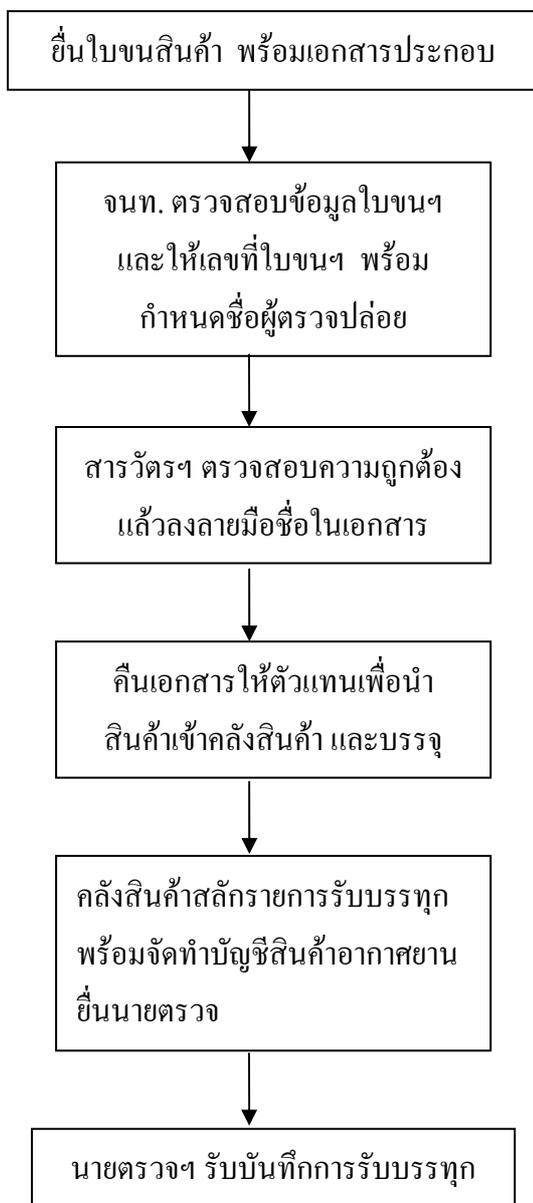
4. การตรวจของ ผู้ส่งออกหรือตัวแทนนำใบขนฯ พร้อมเอกสารประกอบยื่นต่อสารวัตรศุลกากรผู้ทำการตรวจปล่อย โดยจะตรวจสอบเอกสารใบขนฯ นำหน้า ใบขนสินค้าขาออก พร้อมเอกสารประกอบเพื่อดูความถูกต้องครบถ้วนสมบูรณ์ โดยไม่มีการเปิดตรวจจริงยกเว้นผู้ส่งออก ร้องขอ หรือเป็นใบขนสุทธินำกลับจะต้องทำการสุ่มเปิดตรวจ เมื่อตรวจสอบถูกต้องแล้วลงลายมือชื่อกำกับในใบขนสินค้าขาออกและในเอกสารประกอบ โดยนายตรวจจะมอบใบขนฯ นำหน้าให้ผู้ส่งออกหรือตัวแทนนำไปดำเนินการต่อไป ส่วนเอกสารที่เหลือจะอยู่ในความรับผิดชอบของฝ่ายตรวจสินค้าที่จะเก็บรักษา ใช้เวลาดำเนินการขั้นตอนนี้ 20 นาที

5. การรับบรรทุก เมื่อถึงเวลาก่อนเครื่องบินออก เจ้าหน้าที่บริษัทการบินจะจัดทำบัญชีสินค้าอากาศยาน (Manifest) ให้เรียบร้อย แล้วนำมายื่นต่อเจ้าหน้าที่ศุลกากรผู้รับบรรทุก พร้อมกับใบขนสินค้าขาออกและเอกสารประกอบ เพื่อตรวจสอบและลงลายมือชื่อรองรับการบรรทุกหลังใบขนสินค้าขาออก แล้วให้นายตรวจผู้รับบรรทุกบันทึกรายการรับบรรทุกในเครื่องคอมพิวเตอร์ให้เรียบร้อย

ตามคำสั่งของกรมศุลกากร ที่ 39/2548 แก้ไขเพิ่มเติมคำสั่ง ที่ 77/2546 การตรวจของส่งออกทางอากาศยานทั้งหมดได้รับการยกเว้นการตรวจ ทั้งนี้เพื่อเป็นการส่งเสริมการส่งออก ทำให้ในปัจจุบันขั้นตอนการดำเนินพิธีการศุลกากรทางอากาศสะดวกรวดเร็วขึ้นเป็นอันมาก ระยะเวลาในการดำเนินการจะใช้เวลาไม่เกิน 30 นาทีเป็นอย่างซ้ำ

นโยบายที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ

นโยบายและมาตรการต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้าทางอากาศระหว่างประเทศ จะส่งผลกระทบต่อการค้าขนส่งสินค้าอัญมณีและเครื่องประดับทางอากาศระหว่างประเทศด้วย เพราะเนื่องจากนโยบายที่เกิดขึ้นเป็นนโยบายการขนส่งสินค้าทางอากาศโดยรวมของประเทศไทย มีดังนี้



ภาพที่ 5 ขั้นตอนพิธีการศุลกากรส่งออกอัญมณีและเครื่องประดับทางอากาศ

1. กระทรวงคมนาคม มีนโยบายการดำเนินงานในภาพรวมที่เอื้อประโยชน์ต่อการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ สำหรับแผนงานการคมนาคมขนส่งสินค้าทางอากาศที่สำคัญ ในช่วงปี พ.ศ. 2542 - 2549 ได้แก่

1.1 โครงการก่อสร้างท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เพื่อเป็นการขยายขีดความสามารถการขนส่งระหว่างประเทศทางอากาศที่เพิ่มขึ้น กระทรวงคมนาคมกำหนดให้โครงการก่อสร้างสนามบินสุวรรณภูมิเป็นโครงการเร่งด่วนที่ต้องเร่งรัดการก่อสร้างให้แล้วเสร็จภายในเดือนธันวาคม 2547 และเปิดให้ใช้บริการได้ในวันที่ 29 กันยายน 2549 โดยสนามบินสุวรรณภูมิสามารถรองรับผู้โดยสารได้ 45 ล้านคน/ปี และรองรับการขนส่งสินค้าทางอากาศได้ 1.6 ล้านตัน/ปี

2. นโยบายการส่งเสริมให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางการบิน ในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ โดยรัฐบาลไทยได้หาทางส่งเสริมให้ไทยเป็นศูนย์กลางการบินในภูมิภาค ซึ่งแผนการกำหนดนโยบายการบิน มีดังนี้

2.1 กำหนดบทบาทท่าอากาศยาน โดยการส่งเสริมให้ประเทศไทยสามารถบรรลุเป้าหมาย การเป็นศูนย์กลางการขนส่งทางอากาศ ของภูมิภาคด้วยการมองระบบท่าอากาศยานในลักษณะโครงข่ายที่มีการเชื่อมโยงสนับสนุนกัน โดยมีท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเป็นท่าอากาศยานหลัก และมีท่าอากาศยานในภูมิภาคเป็นโครงข่ายเชื่อมโยงการเดินทางไปสู่พื้นที่ต่างๆ ทั้งภายในประเทศและระหว่างประเทศ ตลอดจนการพัฒนาท่าอากาศยานภูมิภาคให้เป็นไปในลักษณะสนับสนุนกัน

3. มาตรการในการนำระบบการแลกเปลี่ยนข้อมูลทางอิเล็กทรอนิกส์ (EDI: Electronic Data Interchange) เข้ามาใช้ในการจัดทำเอกสารในการส่งออกสินค้า การนำระบบ EDI มาใช้กับการจัดทำเอกสารในการส่งออกสินค้า กับหน่วยงานราชการที่เกี่ยวข้องกับการส่งออก เพื่อลดขั้นตอนและระยะเวลาในการจัดทำเอกสารให้กับผู้ส่งออก มีหน่วยงานราชการดังต่อไปนี้

3.1 กรมการค้าต่างประเทศ เข้ามาเกี่ยวข้องในด้านการส่งออกและนำเข้าในทางปฏิบัติที่สำคัญคือ เป็นผู้ออกใบอนุญาต และหนังสือรับรองสำหรับการส่งออกหรือนำเข้า อาทิเช่น ใบรับรองแหล่งกำเนิดสินค้า (ICO: Certificate of Origin) หนังสือรับรองแหล่งกำเนิดสินค้า (C/O) ซึ่งมีทั้งแบบ ฟอร์มเอ (Form A) ฟอร์มดี (Form D) และ ฟอร์มจีเอสทีพี (Form GSTP) โดยได้นำ

ระบบการแลกเปลี่ยนข้อมูลทางอิเล็กทรอนิกส์มาใช้ผ่านทางระบบอินเทอร์เน็ต ผู้ส่งออกจะต้องมาลงทะเบียนสมัครเป็นผู้ให้บริการในระบบดังกล่าวกับกรมการค้าต่างประเทศก่อน จากนั้นเข้ารับการทดลองส่งข้อมูลและรับรหัสผ่านเพื่อใช้ในการติดต่อขอรับบริการในระบบดังกล่าวต่อไป โดยเริ่มเปิดให้บริการตั้งแต่ปี พ.ศ. 2546 เป็นต้นมา และขยายการให้บริการจนครบทุกหน่วยงานของกรมในปลายปี พ.ศ. 2547

3.2 กรมศุลกากร วิธีการผ่านพิธีการศุลกากรในปัจจุบันมีการเปลี่ยนแปลงตั้งแต่ปี พ.ศ. 2543 กล่าวคือได้นำระบบ EDI เข้ามาดำเนินการ เหตุเพราะกรมศุลกากรได้เล็งเห็นถึงความจำเป็นที่จะต้องนำเอาระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ เข้ามาพัฒนาให้ระบบการบริการผ่านพิธีการนำเข้า และส่งออกสินค้าไทยเป็นไปอย่างมีระบบ และเพื่อย้อนกลับไปให้เกิดประสิทธิภาพอันสูงสุดแก่ธุรกิจของผู้ประกอบการเอง สามารถแบ่งประโยชน์ของระบบการแลกเปลี่ยนข้อมูลทางอิเล็กทรอนิกส์ได้ดังต่อไปนี้

3.2.1 สามารถออกของได้อย่างรวดเร็ว เนื่องจากข้อมูลในใบขนสินค้าจะผ่านการตรวจสอบด้วยระบบคอมพิวเตอร์ ซึ่งจะช่วยลดขั้นตอนการตรวจสอบพิธีการ และตรวจสอบสินค้าลดลง

3.2.2 ลดความผิดพลาดจากการบันทึกข้อมูลซ้ำซ้อน รวมถึงสามารถลดต้นทุนเกี่ยวกับการบริหารระบบสินค้าคงคลัง ซึ่งจะนำไปสู่การลดต้นทุนการผลิต

3.2.3 ลดค่าใช้จ่ายในการเดินทาง ติดต่อกับกรมศุลกากร และประหยัดเวลา

3.2.4 มีระบบข้อมูลข่าวสารที่ทันสมัย ผู้ประกอบการสามารถเปิดดูข้อมูลที่เป็นประโยชน์ได้จากระบบคอมพิวเตอร์ได้ทันที

3.2.5 ผู้ประกอบการจะได้เปรียบคู่แข่งขั้นที่อยู่นอกระบบ เนื่องจากผู้ประกอบการที่อยู่นอกระบบจะต้องมีค่าใช้จ่ายในการเดินทาง และอื่น ๆ อีกมากมาย

4. นโยบายการจัดทำระบบโลจิสติกส์ เกิดขึ้นจากการประชุมสัมมนาเชิงปฏิบัติการของคณะรัฐมนตรี เรื่อง ร่วมคิด ร่วมสานฝัน เพื่อพัฒนาประเทศไทย เมื่อวันที่ 20 มกราคม 2546 โดยสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ (สพข.) สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ(สศช.) ได้นำวิสัยทัศน์ดังกล่าวมาพัฒนาเป็นกรอบยุทธศาสตร์และขับเคลื่อนไปสู่การปฏิบัติ เพื่อยกระดับขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ โดยได้พิจารณาเห็นว่า ในการที่จะผลักดันให้อุตสาหกรรมบางสาขาของไทยมีความสามารถในการแข่งขันทั้งในระดับภูมิภาคและระดับโลก และสามารถเป็นผู้นำในตลาดเฉพาะของตน (World Leader in Niche Market) ได้นั้น นอกเหนือจากการสร้างคุณค่าให้กับตัวสินค้าและบริการเองและเพิ่มผลิตภาพในกระบวนการผลิตแล้ว ธุรกิจจะสามารถสร้างข้อได้เปรียบในการแข่งขัน (Competitive Advantage) ได้อีกมาก ด้วยการลดต้นทุนที่ไม่ก่อให้เกิดรายได้ (Non value Added Cost) หรือสร้างมูลค่าเพิ่มให้เกิดขึ้น ในระหว่างกระบวนการจัดส่งสินค้าไปสู่ผู้บริโภค หรือที่เรียกว่า การบริหารจัดการระบบโลจิสติกส์ ซึ่งครอบคลุมกิจกรรมตั้งแต่ การบริหารการขนส่ง การบริหารวัสดุคงคลัง การบริหารคลังสินค้า การบริหารคำสั่งซื้อ การบริหารข้อมูล การบริหารการเงิน การจัดการวัตถุดิบ จัดซื้อ บรรจุ และการบริหารอุปสงค์ เพื่อให้สามารถนำเสนอสินค้าหรือบริการที่มีคุณภาพ ไปถึงมือลูกค้าในเวลาที่ต้องการ บนพื้นฐานต้นทุนที่มีประสิทธิภาพที่สุด

ประโยชน์ของการจัดระบบโลจิสติกส์จะก่อให้เกิดผลดีต่อประเทศดังนี้

4.1 กระบวนการสร้างคุณค่า หรือมูลค่าเพิ่มที่เกิดขึ้นจากกิจกรรมโลจิสติกส์ ทั้งสินค้าและบริการที่ส่งผ่านในห่วงโซ่อุปทาน และโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์ไม่ว่าจะเป็นจุดรวบรวมและกระจายสินค้าท่าอากาศยานหรือท่าเรือ

4.2 การประหยัดจากขนาด และการประหยัดจากความรวดเร็ว คือ ความสามารถในการจัดการการเคลื่อนย้ายและกระจายสินค้าในปริมาณที่มากขึ้น ด้วยระยะเวลาตอบสนองที่ดีขึ้น ทำให้ต้นทุนโลจิสติกส์ต่อหน่วยสินค้าลดลง และบริการดีขึ้น ผลิตภาพการผลิตเพิ่มขึ้น ซึ่งเป็นปัจจัยหนึ่ง

ที่สำคัญในการช่วยสนับสนุนการดำเนินการของสาขาเศรษฐกิจต่างๆ ในประเทศให้มีศักยภาพในการแข่งขันมากขึ้น

4.3 ความสามารถในการดึงดูดการลงทุนจากต่างประเทศ ทั้งการลงทุนในธุรกิจโลจิสติกส์ และการลงทุนในอุตสาหกรรมเกี่ยวเนื่อง เช่น ด้านเทคโนโลยีสารสนเทศ ด้านการค้าและบริการ เป็นต้น ดังนั้น ผลประโยชน์ทางตรงที่ประเทศจะได้รับจะออกมาในรูปของรายได้ที่เกิดจากการประกอบการ และการจ้างงานที่เพิ่มขึ้น โดยเฉพาะการจ้างงานด้านโลจิสติกส์