



การบริหารจัดการพื้นที่สำหรับเพิ่มมูลค่าสินค้าในเขตปลอดอากร
ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ
THE MANAGEMENT OF VALUE ADDED AREA IN FREEZONE
AT SUVARNABHUMI AIRPORT

สุดาร์ตน์ มานะศิลป์พันธ์
มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี

วิทยานิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญาการจัดการมหาบัณฑิต
สาขาวิชาการจัดการการบิน
สถาบันการบินพลเรือน สถาบันสมทบมหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี
ปีการศึกษา 2558

การบริหารจัดการพื้นที่สำหรับเพิ่มมูลค่าสินค้าในเขตปลอดอากร
ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ



วิทยานิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญาการจัดการมหาบัณฑิต
สาขาวิชาการจัดการการบิน
สถาบันการบินพลเรือน สถาบันสมทบมหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี
ปีการศึกษา 2558

**THE MANAGEMENT OF VALUE ADDED AREA IN FREEZONE
AT SUVARNABHUMI AIRPORT**

SUDARAT MANASILAPAPHAN



**THIS THESIS SUBMITTED IN PARTIAL FULFILLMENT OF THE
REQUIREMENT FOR THE DEGREE OF MASTER OF MANAGEMENT
AVIATION MANAGEMENT
CIVIL AVIATION TRAINING CENTER THAILAND
ACADEMIC YEAR 2015**



การบริหารจัดการพื้นที่สำหรับเพิ่มมูลค่าสินค้าในเขตปลอดอากร
ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

สถาบันการบินพลเรือน สถาบันสมทบมหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี อนุมัติให้นับ
วิทยานิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญาวิทยาศาสตรบัณฑิต

คณะกรรมการสอบวิทยานิพนธ์

(อ. น.ต. ดร. วัฒนา มานนท์)

ประธานกรรมการ

(อ. ดร. อาริรัตน์ เส้นสด)

กรรมการ

(อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์)

(อ. สุรัตน์ ชุนงาม)

กรรมการ

(อ. สุขชัย แก้วศิริ)

กรรมการ

(อ. พล อ.ต.หญิง ดร. จิราภรณ์ ศรีศิริ)

กรรมการ

(อ. น.ต. ดร. วัฒนา มานนท์)

รองผู้อำนวยการฝ่ายวิชาการ

สถาบันการบินพลเรือน

(อ. น.ต. ดร. วัฒนา มานนท์)

ผู้อำนวยการ

หลักสูตรการจัดการมหาบัณฑิต

สุครัตน์ มานะศิลปพันธ์: การบริหารจัดการพื้นที่สำหรับเพิ่มมูลค่าสินค้าในเขตปลอดอากร
ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (THE MANAGEMENT OF VALUE ADDED AREA IN
FREEZONE AT SUVARNABHUMI AIRPORT)
อาจารย์ที่ปรึกษา: อ. ดร.อารีรัตน์ เส้นสด, 185 หน้า

การวิจัยการบริหารจัดการพื้นที่สำหรับเพิ่มมูลค่าสินค้าในเขตปลอดอากร ณ ท่าอากาศยาน
สุวรรณภูมิ มีวัตถุประสงค์เพื่อวิเคราะห์ข้อมูลสภาพปัจจุบันของขีดความสามารถในการรองรับ
สินค้าภายในพื้นที่สำหรับเพิ่มมูลค่าสินค้าในเขตปลอดอากร ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิรวมถึง
วิเคราะห์ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการบริหารจัดการพื้นที่สำหรับเพิ่มมูลค่าสินค้าในเขตปลอดอากร
ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เพื่อเสนอแนวทางการพัฒนาระบบการบริหารจัดการพื้นที่สำหรับเพิ่ม
มูลค่าสินค้าในเขตปลอดอากร ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ กลุ่มตัวอย่างในการวิจัยครั้งนี้เป็น
พนักงานของบริษัทตัวแทนขนส่งสินค้าทางอากาศที่มาใช้บริการภายในพื้นที่สำหรับเพิ่มมูลค่า
สินค้าในเขตปลอดอากร ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จำนวน 220 ราย เครื่องมือที่ใช้ในการเก็บ
รวบรวมข้อมูล คือ แบบสอบถาม และทำการประมวลผลโดยใช้โปรแกรมสำเร็จรูปทางสถิติ
สำหรับสถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล ได้แก่ ความถี่ ร้อยละ ค่าเฉลี่ย และค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน

ผลการวิจัยพบว่า ปัจจัยที่มีผลกระทบต่อการบริหารจัดการพื้นที่สำหรับเพิ่มมูลค่าสินค้าใน
เขตปลอดอากร ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิในด้านบุคลากรพบว่า บริษัทตัวแทนขนส่งสินค้าทาง
อากาศมีความน่าเชื่อถือในฐานะที่เป็นผู้ให้บริการในการขนส่งสินค้าระหว่าง พื้นที่เพิ่มมูลค่าสินค้า
ในเขตปลอดอากรกับคลังสินค้า ทั้งในด้านความปลอดภัยของสินค้าและความรวดเร็วในระดับมาก
ส่วนด้านการให้บริการพบว่าบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) จำเป็นที่จะต้องมีส่วนเกี่ยวข้อง
ในการให้คำแนะนำสำหรับผู้ขนส่งสินค้านำเข้าใหม่ในระดับมาก สำหรับด้าน กฎ ระเบียบ ข้อบังคับนั้น
พบว่า มีความเหมาะสมในการดำเนินกิจกรรมต่าง ๆ ส่วนด้านกฎหมายในการนำเข้าและส่งออก
สินค้าภายในพื้นที่สำหรับเพิ่มมูลค่าสินค้าในเขตปลอดอากรในระดับปานกลาง และท้ายสุดด้าน
การเงินพบว่า อัตราค่าเช่าพื้นที่สำหรับเพิ่มมูลค่าสินค้าในเขตปลอดอากรในการดำเนินการเมื่อ
เทียบกับการบริการมีความเหมาะสมในระดับปานกลาง

สาขาวิชาการจัดการการบิน

ปีการศึกษา 2558

ลายมือชื่อนักศึกษา_____

ลายมือชื่ออาจารย์ที่ปรึกษา_____

ลายมือชื่ออาจารย์ที่ปรึกษาร่วม_____

SUDARAT MANASILAPAPHAN : THE MANAGEMENT OF VALUE ADDED AREA IN
FREEZONE AT SUVARNABHUMI AIRPORT

THESIS ADVISOR : AREERAT SENSOD, Ph.D.,185 PP

This thesis aims to investigate the current conditions of the value added area in free zone at Suvarnabhumi Airport and to study the factors that affect the management of the area, in order to provide guidelines to improve the management of the area. The data were gathered by using three sets of questionnaires filled by 220 employees working for freight forwarder companies who came to lease the space in the value added area in free zone at Suvarnabhumi Airport. This research used the statistics application software to analyze the frequencies, percentages, means and standard deviations.

The research results shows that there were various factors affecting the management of the value added area the free zone at Suvarnabhumi Airport. Regarding the personnel, the delivery agent companies were found to be highly reliable as a service provider of freight transport between the value added area and the cargo terminals in terms of product safety and speed. In regard to services, Airports of Thailand Public Company Limited was found to be in a high level of need to have an expert to make suggestions to a new service provider of freight forwarder. The rules and regulations to enforce the activities in the area were found to be appropriate. Importing and exporting laws within the value added area were found to be moderately appropriate. Finally, in term of operating costs, the rent of the value added area was also found to be moderately appropriate.

School of Aviation Management

Academic Year 2015

Student's Signature_____

Advisor's Signature_____

Co-Advisor's Signature_____

กิตติกรรมประกาศ

วิทยานิพนธ์นี้สำเร็จลุล่วงด้วยดี ผู้วิจัยขอกราบขอบพระคุณ คณาจารย์และคณะเจ้าหน้าที่ทุกท่านที่ได้กรุณาให้คำปรึกษา แนะนำ ช่วยเหลืออย่างยิ่ง ทั้งในด้านวิชาการ และด้านการดำเนินงานวิจัย อาทิเช่น การสนับสนุนและให้คำปรึกษาแนะนำจากที่ปรึกษา อ. ดร.อริรัตน์ เส้นสด อ.สุรัตน์ ชุนงาม และ อ.ศุภชัย แก้วศิริ อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ที่ได้กรุณาเสียสละเวลา ให้คำแนะนำ ข้อคิดเห็น ข้อเสนอแนะ ตลอดจนปรับปรุงข้อบกพร่องต่าง ๆ ด้วยความเอาใจใส่ ผู้วิจัยซาบซึ้งในความกรุณาที่ท่านอาจารย์ทุกท่านมอบให้มาโดยตลอด จึงขอกราบขอบพระคุณเป็นอย่างสูงไว้ ณ โอกาสนี้

ขอขอบพระคุณ อ. น.ต. ดร.วัฒนา มานนท์ ประธานคณะกรรมการสอบวิทยานิพนธ์ และ อ. พล. อ.ต.หญิง ดร.จิราภรณ์ ศรีศิริ ผู้ทรงคุณวุฒิ ซึ่งได้ให้ข้อเสนอแนะในการวิเคราะห์ผลการวิจัยอย่างดียิ่ง นอกจากนี้ ผู้วิจัยขอกราบขอบพระคุณ นายคชา วัฒน ที่ให้คำปรึกษาแนะนำข้อมูลต่าง ๆ และขอขอบคุณพี่ ๆ เพื่อน ๆ และน้อง ๆ ทุกท่านที่ให้ความช่วยเหลือและให้กำลังใจตลอดมา

สุดท้ายนี้ขอกราบขอบพระคุณบิดา มารดา ผู้ให้กำเนิดเลี้ยงดูอบรมสั่งสอนและให้กำลังใจเสมอมา ตลอดจนบูรพาจารย์และผู้มีพระคุณทุกท่าน จนทำให้วิทยานิพนธ์ฉบับนี้สำเร็จลุล่วงด้วยดี

สุภารัตน์ มานะศิลป์พันธ์

มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี

สารบัญ

	หน้า
บทคัดย่อ (ภาษาไทย)	ง
บทคัดย่อ (ภาษาอังกฤษ)	จ
กิตติกรรมประกาศ	ณ
สารบัญ	๗
สารบัญตาราง	ญ
สารบัญภาพ	ฉ
คำอธิบายสัญลักษณ์และคำย่อ	๓
บทที่	
1. บทนำ	1
1.1 ความเป็นมาและความสำคัญ	1
1.2 วัตถุประสงค์การวิจัย	9
1.3 ขอบเขตของการวิจัย	9
1.4 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	10
1.5 คำอธิบายศัพท์	10
2. ทัศนวิสัยวรรณกรรมและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง	13
2.1 การบริการของคลังสินค้า ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ	13
2.2 แนวคิดและทฤษฎีด้านการบริหารจัดการ	17
2.3 แนวคิดและทฤษฎีด้านระบบการบริหารการผลิตแบบทันเวลาพอดี	20
2.4 แนวคิดและทฤษฎีด้านการจัดโซนนิ่ง	25
2.5 แนวคิดและทฤษฎีด้านการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน	27
2.6 งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง	29
2.7 กรอบแนวคิดในการวิจัย	41

สารบัญ (ต่อ)

	หน้า
3. วิธีดำเนินการวิจัย	42
3.1 วิธีดำเนินการวิจัย	42
3.2 วิธีวิจัย	42
3.3 ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง	43
3.4 ตัวแปรที่ทำการวิจัย	44
3.5 เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย	45
3.6 การเก็บรวบรวมข้อมูล	46
3.7 การวิเคราะห์ข้อมูล	47
4. ผลการวิเคราะห์ข้อมูล	48
4.1 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลสภาพปัจจุบัน	49
4.2 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลความคิดเห็นต่อการบริหารจัดการพื้นที่สำหรับ เพิ่มมูลค่าสินค้าในเขตปลอดอากร ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ	63
4.3 ผลสรุปปัญหาและข้อเสนอแนะ เพื่อเป็นแนวทางในการบริหารจัดการพื้นที่ สำหรับเพิ่มมูลค่าสินค้าในเขตปลอดอากร ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จากการตอบแบบสอบถามเชิงพรรณนา ของผู้ตอบแบบสอบถาม สามารถ สรุปผลได้ดังนี้	78
5. สรุปและอภิปรายผล	82
5.1 สรุปผลการวิจัย	83
5.2 ข้อจำกัดของการวิจัย	91
5.3 ข้อเสนอแนะในการวิจัยต่อไป	91
บรรณานุกรม	92
ภาคผนวก	96
ภาคผนวก ก เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย	97
ภาคผนวก ข รายชื่อผู้ประกอบการในพื้นที่ VAA (Value Added Area)	110
ภาคผนวก ค ประกาศกรมศุลกากร	112
ประวัติผู้จัดทำวิทยานิพนธ์	185

สารบัญตาราง

ตารางที่	หน้า
1.1 ปริมาณการจราจรทางอากาศระหว่างประเทศปีงบประมาณ พ.ศ. 2556 ถึง พ.ศ. 2558	5
1.2 ปริมาณการจราจรทางอากาศภายในประเทศปีงบประมาณ พ.ศ. 2556 ถึง พ.ศ. 2558	6
1.3 ปริมาณการจราจรทางอากาศโดยภาพรวมปีงบประมาณ พ.ศ. 2556 ถึง พ.ศ. 2558	6
1.4 จำนวนเที่ยวบินแยกตามประเภทการบินและช่วงเวลา (ระหว่างประเทศ) ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ในปีงบประมาณ พ.ศ. 2556 ถึง พ.ศ. 2558	7
1.5 จำนวนเที่ยวบินแยกตามประเภทการบินและช่วงเวลา (ภายในประเทศ) ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ในปีงบประมาณ พ.ศ. 2556 ถึง พ.ศ. 2558	8
4.1 ข้อมูลทั่วไปที่เป็นปัจจัยในการพัฒนาพื้นที่ของบริษัทขนส่งสินค้าทางอากาศ	57
4.2 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลความคิดเห็นต่อการบริหารจัดการพื้นที่สำหรับเพิ่มมูลค่า สินค้าในเขตปลอดอากร ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ในด้านของบุคลากร	64
4.3 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลความคิดเห็นต่อการบริหารจัดการพื้นที่สำหรับเพิ่มมูลค่า สินค้าในเขตปลอดอากร ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ในด้านการให้บริการ	65
4.4 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลความคิดเห็นต่อการบริหารจัดการพื้นที่สำหรับเพิ่มมูลค่า สินค้าในเขตปลอดอากร ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ในด้านของกฎระเบียบ ข้อบังคับ	72
4.5 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลความคิดเห็นต่อการบริหารจัดการพื้นที่สำหรับเพิ่มมูลค่า	75
4.6 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลความคิดเห็นต่อการบริหารจัดการพื้นที่สำหรับเพิ่มมูลค่า สินค้าในเขตปลอดอากร ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ โดยสรุปทั้ง 4 ด้าน	76

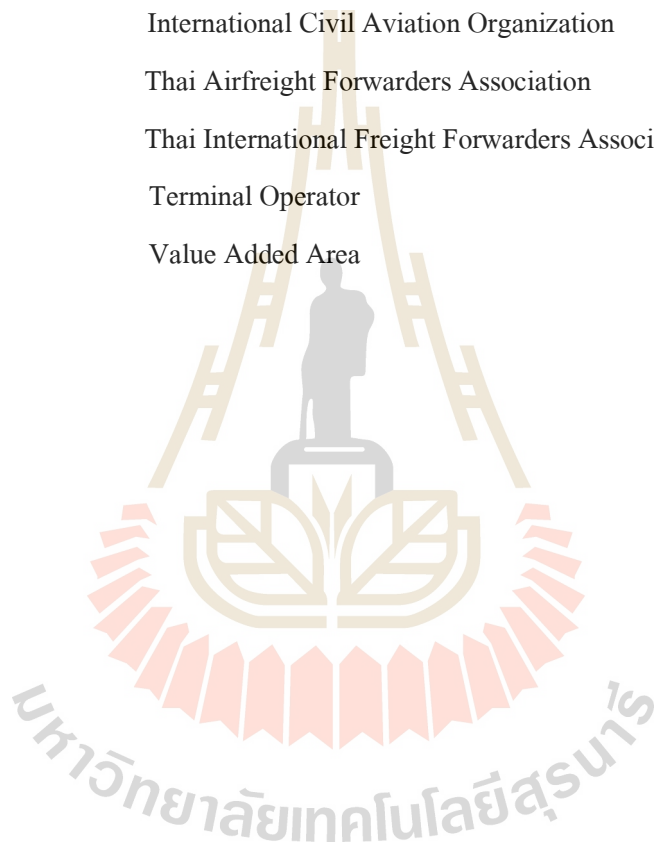
สารบัญภาพ

ภาพที่	หน้า
1.1 ปริมาณการขนส่งสินค้าทางอากาศ	1
1.2 ส่วนแบ่งรายได้ของการขนส่งสินค้าทางอากาศ	2
1.3 รายได้จากการเดินทางด้วยเครื่องบิน (พื้นที่ดอลลาร์สหรัฐ)	3
1.4 อาคารภายในเขตปลอดอากร ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ	4
1.5 กราฟแสดงปริมาณการขนส่ง ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ	8
2.1 หน้าที่ของนักบริหาร	18
2.2 ตัวอย่างของการปฏิบัติงานด้วยระบบ Kanban	23



คำอธิบายสัญลักษณ์และคำย่อ

ทอท.	บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)
CTAT	The Customs Broker and Transportation Association of Thailand
IATA	International Air Transport Association
ICAO	International Civil Aviation Organization
TAFA	Thai Airfreight Forwarders Association
TIFFA	Thai International Freight Forwarders Association
TMO	Terminal Operator
VAA	Value Added Area



บทที่ 1

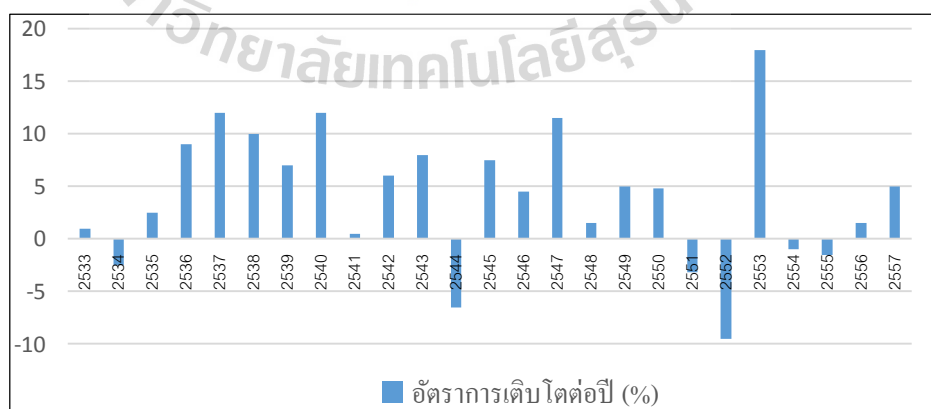
บทนำ

1.1 ความเป็นมาและความสำคัญ

จากรายงานสถิติด้านการพัฒนาระบบการขนส่งสินค้าทางอากาศของ บริษัทโบอิง ประเทศสหรัฐอเมริกา ระบุว่าอัตราการขนส่งสินค้าทางอากาศ ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2536 ถึง พ.ศ. 2551 นั้น มีอัตราการเติบโตเฉลี่ยอยู่ที่ร้อยละ 5.4 ต่อปี แต่ในปี พ.ศ. 2551 นั้นอัตราการเติบโตเริ่มช้าลงเนื่องจากภาวะเศรษฐกิจตกต่ำทั่วโลก ซึ่งได้มีการควบคุมการค้าและการขนส่งสินค้าทางอากาศแม้ว่าในบางเมืองจะมีนโยบายการป้องกันแต่ไม่อาจช่วยได้มาก ขาดโอกาสในการค้าขายแบบเสรี ดังแสดงในภาพที่ 1.1 โดยประเด็นนี้เป็นเพียงหลักฐานที่จะแสดงถึงการเข้าสู่ช่วงซบเซาของมูลค่าการค้าขายสินค้าจากการคาดการณ์นั้นจะเพิ่มขึ้นประมาณร้อยละ 5 ต่อปี จนกระทั่งปี พ.ศ. 2573 ด้วยการสนับสนุนที่ทวีขึ้นด้านการขนส่งสินค้าทางอากาศ และการจราจรทางอากาศที่เพิ่มมากขึ้นในไตรมาสที่ 4 ปี พ.ศ. 2556 และ ไตรมาสที่ 1 ปี พ.ศ. 2557

ธุรกิจและสภาพแวดล้อมของตลาด

การตอบสนองตลาดการขนส่งสินค้าทางอากาศนั้น เติบโตอย่างค่อยเป็นค่อยไป



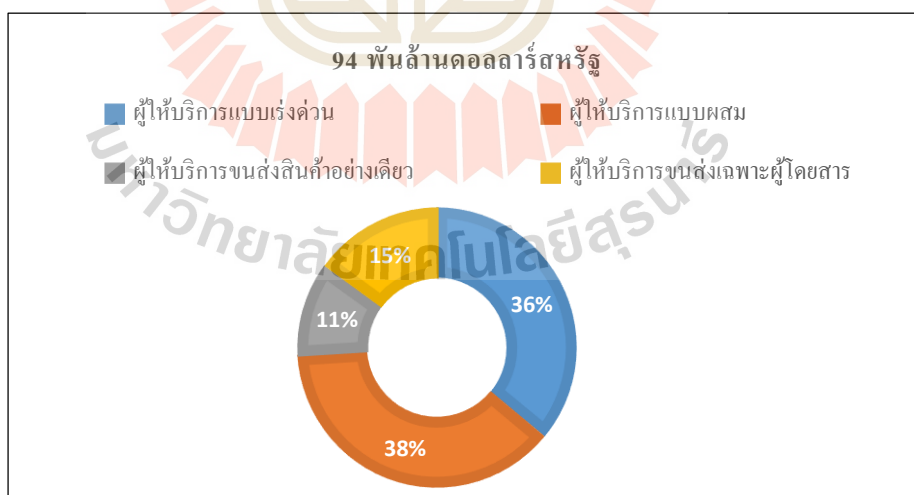
ภาพที่ 1.1 ปริมาณการขนส่งสินค้าทางอากาศ

ที่มา IATA/ICAO

สำหรับการขนส่งสินค้าและไปรษณียภัณฑ์ทางอากาศ ปัจจุบันมีรายได้มากขึ้น สาเหตุหลัก ๆ ที่เลือกขนส่งทางอากาศอันเนื่องมาจากประเภทของสินค้ามีราคาสูงกับสินค้าที่มีความอ่อนไหวกับเรื่องของเวลา อย่างเช่นสินค้าที่เน่าเสียง่าย สินค้าที่กล่าวมาจะไม่เหมาะสมที่จะทำการขนส่งทางอื่น ในการดำเนินการขนส่งทางอากาศหลายสายการบินจะมีการจัดการขนส่งสินค้าไปกับเครื่องบินประเภท Combination Aircraft ที่เป็นที่ยอมรับที่สุด กล่าวคือ ลำตัวเครื่องบินจะแบ่งเป็น 2 ส่วน ส่วนที่เรียกว่า Cabin อยู่ด้านบนของลำตัวเครื่องบิน จะเป็นที่นั่งของผู้โดยสาร อีกส่วนหนึ่งเรียกว่า Compartment อยู่ด้านล่างของลำตัวเครื่องบิน จะเป็นที่บรรจุทุกสินค้าและสัมภาระของผู้โดยสาร ส่วนเครื่องบินอีกประเภทหนึ่งจะบรรจุทุกสินค้าเพียงอย่างเดียว ซึ่งจะเรียกเครื่องบินประเภทนี้ว่า Freighter หรือ All Cargo Aircraft ดังนั้น กลยุทธ์ในการดำเนินการหาเส้นทางในการขนส่งสำหรับสินค้าและผู้โดยสารจะแตกต่างกันตรงที่ว่า การขนส่งสินค้าจะเป็น One Way คือ ส่งถึงที่หมายปลายทางอย่างเดียว ส่วนผู้โดยสารส่วนใหญ่จะเป็น Two Way คือ ผู้โดยสารจะเดินทางไปและกลับ ดังแสดงในภาพที่ 1.2

กลยุทธ์ของสายการบินและรูปแบบของธุรกิจ

ร้อยละ 85 ของรายได้ในการขนส่งสินค้าจากผู้ให้บริการขนส่งทางอากาศ

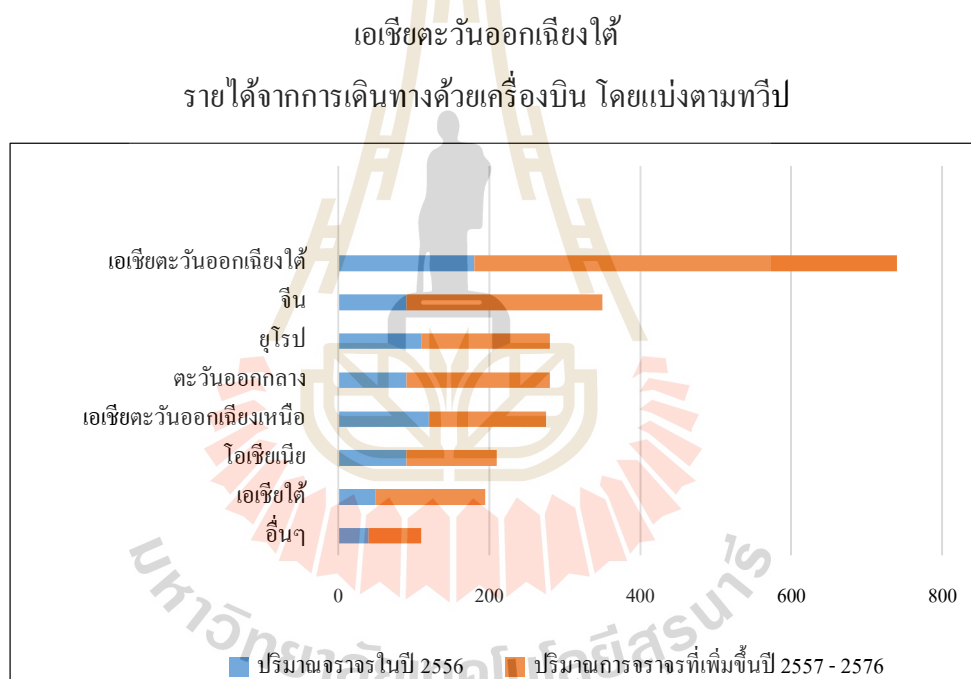


ภาพที่ 1.2 ส่วนแบ่งรายได้ของการขนส่งสินค้าทางอากาศ

ที่มา ATI, US DOT

จากภาพที่ 1.2 จะเห็นได้ว่า รายได้จากการขนส่งสินค้าทางอากาศนั้น ส่วนใหญ่แล้วจะใช้เครื่องบินแบบ Combination มากที่สุดถึงร้อยละ 38 รองลงมาเป็นการขนส่งสินค้าด้วยเครื่องบินแบบ Freighter ร้อยละ 36

ภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้นั้นมีรายได้จากการเดินทางด้วยเครื่องบินมากที่สุด ดังแสดงในภาพที่ 1.3 รายได้จากการเดินทางด้วยเครื่องบิน เมื่อมีการเดินทางด้วยเครื่องบินมากขึ้นนั้นแสดงว่ามีการขนส่งผู้โดยสารและสินค้าที่เพิ่มมากขึ้นด้วยเช่นกัน จึงเป็นข้อสนับสนุนหนึ่งในการที่ประเทศไทยต้องการที่จะเป็นศูนย์กลางการบินของภูมิภาคในอาเซียน หลังจากนโยบายการเปิดน่านฟ้าเสรีเมื่อวันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2558



ภาพที่ 1.3 รายได้จากการเดินทางด้วยเครื่องบิน (พันล้านดอลลาร์สหรัฐ)

ที่มา IATA/ICAO

การขนส่งทางอากาศ เป็นส่วนหนึ่งของระบบโลจิสติกส์ โดยอาศัยท่าอากาศยาน (Airport) อันเปรียบเสมือนว่าเป็นจุดศูนย์กลางการกระจายผู้โดยสารและสินค้าไปยังส่วนต่าง ๆ ของโลก จุดเด่นของการให้บริการขนส่งทางอากาศ คือ ความรวดเร็ว ตรงต่อเวลา ประหยัด และปลอดภัย ดังนั้น เพื่อรองรับการให้บริการ ท่าอากาศยานต้องมีการพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ ทั้งฝ่าย

โดยสารทางด้านอาคารผู้โดยสาร (Passenger Terminal) และฝ่ายสินค้า ทางด้านคลังสินค้า (Cargo Terminal) ภายใต้การกำกับดูแลของ บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) และสำนักงานศุลกากรคลังสินค้าทางอากาศยานสุวรรณภูมิ กำหนดพื้นที่คลังสินค้าเป็นพื้นที่เขตปลอดอากร (Free Zone) อันประกอบด้วย อาคารคลังสินค้า บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) อาคารคลังสินค้า บริษัท ดับบลิวเอฟเอสฟิสิกส์ จำกัด และอาคารคลังสินค้า 4 อาคาร อันเป็นพื้นที่บริหารจัดการโดย บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) มีลักษณะการให้บริการขนส่งสินค้าแบบเบ็ดเสร็จในจุดเดียว (One Stop Service) ได้แก่ กิจกรรมหลัก 6 อย่าง คือการซื้อขายแลกเปลี่ยน การคัดแยก การคัดประเภท การนำเข้าสินค้าหลายเที่ยว การรวมสินค้าและ การบรรจุหีบห่อและปิดฉลากใหม่



ภาพที่ 1.4 อาคารภายในเขตปลอดอากร ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) (ทอท.) ประกอบธุรกิจท่าอากาศยานของประเทศ ไทย รวมทั้งกิจการอื่นที่เกี่ยวข้องหรือต่อเนื่องกับการประกอบกิจการท่าอากาศยานโดยธุรกิจหลัก ประกอบด้วย การจัดการ การดำเนินงาน และการพัฒนาท่าอากาศยาน มุ่งเน้นตลาดการให้บริการไปที่ผู้ให้บริการสายการบินพาณิชย์ทั้งที่เที่ยวบินภายในประเทศและระหว่างประเทศ ผู้โดยสารและผู้ให้บริการท่าอากาศยาน ทั้งนี้ ทอท. ยังมีความมุ่งมั่นที่จะเป็นศูนย์กลางการบิน การท่องเที่ยว และการขนส่งสินค้าทางอากาศชั้นนำของเอเชียและของโลก โดยพัฒนาอาคารสถานที่และสิ่งอำนวยความสะดวกอย่างต่อเนื่องให้รองรับปริมาณการจราจรทางอากาศ และผู้โดยสารที่เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง ตลอดจนปฏิบัติงานร่วมกับหน่วยงานต่าง ๆ ทั้งภาครัฐและเอกชนที่เกี่ยวข้องกับกิจการท่าอากาศยานอย่างใกล้ชิด เพื่อให้สามารถพัฒนาการให้บริการและแก้ไขปัญหาข้อขัดข้องได้อย่างรวดเร็วทันทั่วถึง

ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เป็นท่าอากาศยานหลักของประเทศไทย เปิดให้บริการเมื่อวันที่ 28 กันยายน พ.ศ. 2549 ที่มาพร้อมด้วยระบบเทคโนโลยีที่ทันสมัยเพื่อรองรับการเติบโตของธุรกิจการขนส่งทางอากาศ ซึ่งศักยภาพของท่าอากาศยานสุวรรณภูมินั้น สามารถรองรับเที่ยวบินได้ 76 เที่ยวบินต่อชั่วโมง รองรับผู้โดยสารได้ 45 ล้านคนต่อปี และรองรับปริมาณสินค้าได้ 3 ล้านตันต่อปี โดยมีสายการบินที่มาใช้บริการแบบประจำ จำนวน 105 สายการบิน ซึ่งแบ่งเป็น สายการบินขนส่งผู้โดยสารและสินค้า จำนวน 96 สายการบิน และขนส่งสินค้าอย่างเดียว จำนวน 9 สายการบิน ในปีงบประมาณ พ.ศ. 2558 ปริมาณการขนส่งสินค้าและพัสดุไปรษณีย์ภัณฑ์ ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ มีจำนวนทั้งสิ้น 1,240,320 ตัน โดยแบ่งเป็น การขนส่งระหว่างประเทศ จำนวน 1,199,774 ตัน และการขนส่งภายในประเทศ จำนวน 40,546 ตัน ดังแสดงตามตารางที่ 1.1 ปริมาณการจราจรทางอากาศระหว่างประเทศปีงบประมาณ พ.ศ. 2556 ถึง พ.ศ. 2558 ถึง ตารางที่ 1.3 ปริมาณการจราจรทางอากาศโดยภาพรวมปีงบประมาณ พ.ศ. 2556 ถึง พ.ศ. 2558

ตารางที่ 1.1 ปริมาณการจราจรทางอากาศระหว่างประเทศปีงบประมาณ พ.ศ. 2556 ถึง พ.ศ. 2558

ท่าอากาศยาน สุวรรณภูมิ	ประเภทเที่ยวบิน				
	ระหว่างประเทศ				
	จำนวน เที่ยวบิน (เที่ยวบิน)	จำนวนผู้โดยสาร (คน)			ปริมาณการขนส่ง สินค้าและพัสดุ ไปรษณีย์ภัณฑ์ เข้าออก (ตัน)
		ขาเข้า	ขาออก	ผ่าน	
ปีงบประมาณ 2556	228,468	20,483,400	20,387,603	1,224,309	1,184,312
ปีงบประมาณ 2557	226,875	18,490,784	18,525,785	1,014,545	1,191,132
ปีงบประมาณ 2558	243,450	21,497,826	21,497,374	952,119	1,199,774

ตารางที่ 1.2 ปริมาณการจราจรทางอากาศภายในประเทศปีงบประมาณ พ.ศ. 2556 ถึง พ.ศ. 2558

ท่าอากาศยาน สุวรรณภูมิ	ประเภทเที่ยวบิน				
	ภายในประเทศ				
	จำนวน เที่ยวบิน (เที่ยวบิน)	จำนวนผู้โดยสาร (คน)			ปริมาณการขนส่ง สินค้าและพัสดุ ไปรษณีย์ภัณฑ์ เข้าออก (ตัน)
		ขาเข้า	ขาออก	ผ่าน	
ปีงบประมาณ 2556	59,536	4,456,812	4,336,664	11,909	47,600
ปีงบประมาณ 2557	66,057	4,289,201	4,161,044	15,898	39,749
ปีงบประมาณ 2558	76,420	4,243,576	4,183,503	9,819	40,546

ตารางที่ 1.3 ปริมาณการจราจรทางอากาศโดยภาพรวมปีงบประมาณ พ.ศ. 2556 ถึง พ.ศ. 2558

ท่าอากาศยาน สุวรรณภูมิ	รวม				
	จำนวน เที่ยวบิน (เที่ยวบิน)	จำนวนผู้โดยสาร (คน)			ปริมาณการขนส่ง สินค้าและพัสดุ ไปรษณีย์ภัณฑ์ เข้าออก (ตัน)
		ขาเข้า	ขาออก	ผ่าน	
ปีงบประมาณ 2556	288,004	24,940,212	24,724,267	1,236,218	1,232,002
ปีงบประมาณ 2557	292,932	22,779,985	22,686,829	1,030,443	1,230,881
ปีงบประมาณ 2558	310,870	25,741,402	25,680,877	961,938	1,240,320

จากตารางดังกล่าวข้างต้น เห็นได้ว่าปริมาณการขนส่งสินค้าและพัสดุไปรษณีย์ภัณฑ์เข้าออกระหว่างปีงบประมาณ พ.ศ. 2556 ถึง พ.ศ. 2558 นั้นมีปริมาณการขนส่งที่ใกล้เคียงกัน โดยในปี พ.ศ. 2558 มีปริมาณการขนส่งอยู่ที่ 1,240,320 ตัน ซึ่งเพิ่มขึ้นจากปี พ.ศ. 2557 ร้อยละ 0.77 และสามารถแบ่งรายละเอียดตามประเภทของเที่ยวบินคือ (1) ประเภทโดยสารพาณิชย์ หมายถึง เที่ยวบินระหว่างประเทศแบบประจำ เที่ยวบินระหว่างประเทศแบบเช่าเหมาลำ และเที่ยวบินภายในประเทศแบบไม่ประจำเฉพาะที่เป็นสายการบินที่ขนส่งผู้โดยสาร และสินค้า (2) ประเภทสินค้าพาณิชย์

หมายถึง เที่ยวบินขนส่งสินค้าอย่างเดียว และ (3) ประเภททั่วไป หมายถึง Business & Executive Flight, Technical Flight และเที่ยวบินภายในประเทศแบบไม่ประจำเฉพาะที่เป็นผู้ประกอบการ ซึ่งไม่ใช่สายการบิน ดังแสดงในตารางที่ 1.4 จำนวนเที่ยวบินแยกตามประเภทการบินและช่วงเวลา (ระหว่างประเทศ) ทำอากาศยานสุวรรณภูมิ ในปีงบประมาณ พ.ศ. 2556 ถึง พ.ศ. 2558 และตารางที่ 1.5 จำนวนเที่ยวบินแยกตามประเภทการบินและช่วงเวลา (ภายในประเทศ) ทำอากาศยานสุวรรณภูมิ ในปีงบประมาณ พ.ศ. 2556 ถึง พ.ศ. 2558

ตารางที่ 1.4 จำนวนเที่ยวบินแยกตามประเภทการบินและช่วงเวลา (ระหว่างประเทศ)
ทำอากาศยานสุวรรณภูมิ ในปีงบประมาณ พ.ศ. 2556 ถึง พ.ศ. 2558

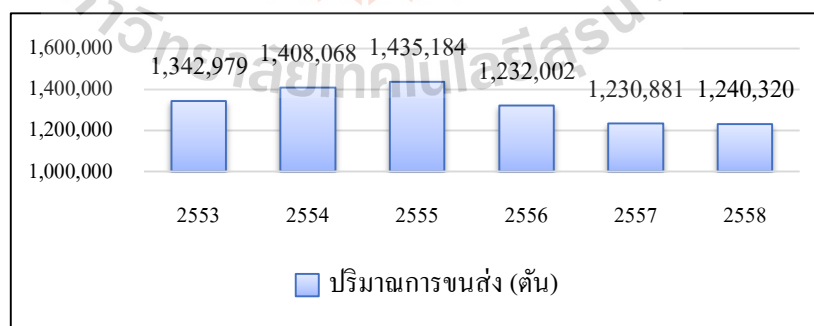
ประเภทเที่ยวบิน	ปีงบประมาณ	ระหว่างประเทศ					
		ช่วงเวลา 06.00 – 17.59 น.		ช่วงเวลา 18.00 – 05.59 น.		รวม	
		ขาเข้า	ขาออก	ขาเข้า	ขาออก	ขาเข้า	ขาออก
โดยสารพาณิชย์	2556	60,422	58,350	48,778	50,427	109,200	108,777
	2557	61,341	58,353	47,183	49,752	108,524	108,105
	2558	65,362	61,634	51,694	55,403	117,056	117,037
สินค้าพาณิชย์	2556	2,719	2,902	2,334	2,151	5,053	5,053
	2557	2,850	2,857	2,128	2,117	4,978	4,974
	2558	2,306	2,716	2,210	1,800	4,516	4,516
ทั่วไป	2556	88	103	116	78	204	181
	2557	89	62	73	70	162	132
	2558	70	87	102	66	172	153

ตารางที่ 1.5 จำนวนเที่ยวบินแยกตามประเภทการบินและช่วงเวลา (ภายในประเทศ)

ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ในปีงบประมาณ พ.ศ. 2556 ถึง พ.ศ. 2558

ประเภทเที่ยวบิน	ปีงบประมาณ	ภายในประเทศ					
		ช่วงเวลา 06.00 – 17.59 น.		ช่วงเวลา 18.00 – 05.59 น.		รวม	
		ขาเข้า	ขาออก	ขาเข้า	ขาออก	ขาเข้า	ขาออก
โดยสารพาณิชย์	2556	19,059	22,604	10,252	7,152	29,311	29,756
	2557	21,162	25,575	11,614	7,636	32,776	33,211
	2558	20,900	26,071	12,755	7,626	33,655	33,697
สินค้าพาณิชย์	2556	-	-	-	-	-	-
	2557	-	-	-	-	-	-
	2558	-	-	-	-	-	-
ทั่วไป	2556	167	182	68	52	235	234
	2557	28	18	9	15	37	33
	2558	22	20	12	14	34	34

จากตารางข้างต้น เห็นได้ว่าจำนวนเที่ยวบินสินค้าพาณิชย์ มีให้บริการในเส้นทางระหว่างประเทศเท่านั้น แต่เที่ยวบินโดยสารพาณิชย์นั้นจะให้บริการในเส้นทางระหว่างประเทศและภายในประเทศ



ภาพที่ 1.5 กราฟแสดงปริมาณการขนส่ง ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

จากกราฟแสดงปริมาณการขนส่ง ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ด้านบน สามารถประมวลจากสถิติปริมาณการขนส่งได้ว่า จำนวนสินค้าที่ผ่านเข้าออก ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ นั้น ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2553 เป็นต้นมา มีปริมาณน้อยกว่า ความสามารถในการรองรับปริมาณสินค้าที่คาดการณ์ไว้ที่ 3 ล้านตันต่อปี ดังนั้น จึงทำให้มีพื้นที่ว่างเปล่ามากถึงร้อยละ 49 ของพื้นที่ทั้งหมด ทำให้สูญเสียรายได้ไปอย่างเปล่าประโยชน์ จึงจำเป็นต้องมีแนวทางในการพัฒนาระบบการบริหารจัดการพื้นที่คลังสินค้าให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น เพื่อให้เกิดศักยภาพของใจลูกค้าให้เข้ามาใช้บริการขนส่งสินค้า ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ มากขึ้น

จากปัญหาที่เกิดขึ้น ทำให้ผู้วิจัยต้องการศึกษาถึงปัจจัยในการบริหารจัดการพื้นที่สำหรับเพิ่มมูลค่าสินค้าในเขตปลอดอากร ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เพื่อให้เกิดประโยชน์กับบริษัทตัวแทนขนส่งสินค้าทางอากาศ บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) และประเทศไทย เนื่องจากท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ได้เปรียบทางภูมิศาสตร์ด้านที่ตั้งของท่าอากาศยาน และสามารถแข่งขันกับประเทศที่อยู่ในภูมิภาคอาเซียนได้อีกทางหนึ่งด้วย

1.2 วัตถุประสงค์การวิจัย

- 1) เพื่อวิเคราะห์ข้อมูลสภาพปัจจุบันของขีดความสามารถในการรองรับสินค้าภายในพื้นที่สำหรับเพิ่มมูลค่าสินค้าในเขตปลอดอากร ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ
- 2) เพื่อวิเคราะห์ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการบริหารจัดการพื้นที่สำหรับเพิ่มมูลค่าสินค้าในเขตปลอดอากร ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ
- 3) เพื่อเสนอแนวทางการพัฒนาระบบการบริหารจัดการพื้นที่สำหรับเพิ่มมูลค่าสินค้าในเขตปลอดอากร ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

1.3 ขอบเขตของการวิจัย

- 1) ขอบเขตด้านพื้นที่

ผู้วิจัยทำการศึกษารายบริษัทตัวแทนขนส่งสินค้าทางอากาศที่มาใช้บริการภายในพื้นที่สำหรับเพิ่มมูลค่าสินค้าในเขตปลอดอากร ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จำนวน 15 บริษัท

- 2) ขอบเขตด้านประชากร

พนักงานของบริษัทตัวแทนขนส่งสินค้าทางอากาศที่มาใช้บริการภายในพื้นที่สำหรับเพิ่มมูลค่าสินค้าในเขตปลอดอากร ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ กลุ่มตัวอย่างจำนวน 220 คน จากจำนวน 488 คน

3) ขอบเขตด้านเนื้อหา

ตัวแปรต้น ได้แก่ ข้อมูลทั่วไปที่เป็นปัจจัยในการพัฒนาพื้นที่ และปัจจัยหลักในการบริหารจัดการด้านคลังสินค้า

ตัวแปรตาม ได้แก่ การบริหารจัดการพื้นที่สำหรับเพิ่มมูลค่าสินค้าในเขตปลอดอากร ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

4) ขอบเขตด้านระยะเวลา

เก็บข้อมูลระหว่างเดือนตุลาคม พ.ศ. 2558 ถึงเดือนมีนาคม พ.ศ. 2559

1.4 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

1) ทำให้ได้ข้อมูลสภาพปัจจุบันของขีดความสามารถในการรองรับสินค้าภายในพื้นที่สำหรับเพิ่มมูลค่าสินค้าในเขตปลอดอากร ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เพื่อประมวลเป็นข้อเสนอแนะ แนวทางการพัฒนาปรับปรุง

2) นำข้อมูลที่เป็นปัจจัยสำคัญในการบริหารจัดการพื้นที่สำหรับเพิ่มมูลค่าสินค้าในเขตปลอดอากร ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ตามผลการประมวลที่เป็นข้อเสนอแนะ

3) นำข้อเสนอจากผลการประมวลที่ได้ มาพัฒนาปรับปรุงระบบการบริหารจัดการพื้นที่สำหรับเพิ่มมูลค่าสินค้าในเขตปลอดอากร ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

1.5 คำอธิบายศัพท์

1) เขตปลอดอากร ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ หมายถึง เขตพื้นที่ที่อธิบดีอนุมัติให้จัดตั้งขึ้นเพื่อการประกอบกิจการเขตปลอดอากร ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เพื่อการพาณิชย์กรรมหรือกิจการอื่นใดที่เกี่ยวข้องกับการนำเข้าส่งออกการนำเข้าของผ่านประเทศและการเก็บของในคลังสินค้า โดยต้องเสียค่าธรรมเนียมประจำปีตามที่รัฐมนตรีกำหนดในกฎกระทรวงตั้งอยู่บริเวณด้านทิศเหนือของอาคารผู้โดยสารติดกับทางวิ่งอากาศยาน (Airsides) ฝั่งตะวันตกตามแบบแปลนแผนผังที่ได้รับอนุมัติจากกรมศุลกากร โดยแบ่งเป็น 3 พื้นที่ดังนี้

- พื้นที่คลังสินค้า (Zone 1) หมายถึง พื้นที่การประกอบกิจการ (Cargo Terminal Area) ของผู้ประกอบการคลังสินค้าซึ่งเป็นตัวแทนสายการบินตามมาตรา 6 (2) แห่งพระราชบัญญัติศุลกากร พ.ศ. 2469 เพิ่มเติมจากสิทธิประโยชน์ของเขตปลอดอากรตามกฎหมายว่าด้วยการศุลกากร

- พื้นที่สำหรับเพิ่มมูลค่าสินค้า (Zone 2) หมายถึงพื้นที่การประกอบกิจการ (Value Added Area; VAA) ของผู้ประกอบการพาณิชย์กรรมด้านการเพิ่มมูลค่าสินค้า ประกอบด้วย กิจกรรมดังต่อไปนี้

- การซื้อขายแลกเปลี่ยน (Trading) หมายถึง การนำสินค้า หรือผลิตภัณฑ์ สำเร็จรูป เข้ามาพักในเขต Free Zone เพื่อรอจำหน่ายไปยังประเทศอื่นหรือนำเข้ามาใน ราชอาณาจักรไทยเพื่อการจำหน่าย มีลักษณะเป็นเสมือน โกดังสินค้า หรือโชว์รูมสินค้านำจำหน่าย
- การคัดประเภท (Break Bulking) หมายถึง การนำสินค้าล็อตใหญ่ ๆ เข้ามา ในเขต Free Zone เพื่อแบ่งแยกก่อนกระจายส่งยังภูมิภาคต่าง ๆ ตามคำสั่งซื้อหรือบางส่วนอาจนำเข้า มาในราชอาณาจักรไทย
- การคัดแยก (Grading and Sorting) หมายถึง เป็นการนำสินค้ากลุ่มเดียวกัน จำนวนมาก ๆ โดยอาจมาจากหลายแหล่งนำเข้ามาพักในเขต Free Zone เพื่อทำการคัดแยกตาม หมวดหมู่ก่อนกระจายส่งยังเมืองปลายทางต่าง ๆ เช่น ตามคุณภาพ ตามกลุ่มความนิยม ตามเส้นทาง ขนส่ง เป็นต้น
- การบรรจุหีบห่อและการปิดฉลากใหม่ (Repackaging and Relabeling) หมายถึง การนำสินค้าจากหนึ่งแหล่ง หรือหลายแหล่งที่มา เข้ามาพักไว้ในเขต Free Zone เพื่อทำการบรรจุหีบ ห่อ หรือปิดฉลากใหม่ก่อนนำส่งยังเมืองปลายทางต่าง ๆ
- การนำเข้าสินค้าหลายเที่ยวบิน (Partial Clearance) หมายถึง การนำเข้าสินค้า (นำเข้าปกติ) ที่มีลักษณะนำเข้าบางส่วน of จำนวนทั้งหมดที่สั่งซื้อ (Partial) โดยแต่ละส่วนถูก นำเข้ามาไม่พร้อมกัน จึงนำส่วนที่มาก่อนไปพักไว้ในเขต Free Zone เพื่อรอส่วนที่เหลือจนครบ จำนวนแล้วจึงนำสินค้าทั้งหมดเข้ามาในราชอาณาจักรอีกครั้งหนึ่ง
- การรวมสินค้า (Combine Cargo) หมายถึง การนำสินค้าที่มีลักษณะเป็นชิ้นส่วน หรือส่วนประกอบของสินค้าอื่น จากแหล่งต่าง ๆ มาพักไว้ในเขต Free Zone เพื่อนำมาประกอบเป็น สินค้าอีกประเภทหนึ่ง ก่อนนำส่งกระจายยังเมืองปลายทางที่ต้องการ

- พื้นที่สำหรับการกระจายสินค้า (Zone 3) หมายถึง พื้นที่สำหรับประกอบกิจการ กระจายสินค้าภายใต้การขนส่งหลายรูปแบบที่นำเข้ามาทางท่าเรือหรือที่อื่น เพื่อมาปฏิบัติพิธีการศุลกากร ณ เขตปลอดอากรท่าอากาศยานสุวรรณภูมิหรือที่ปฏิบัติพิธีการศุลกากร ณ เขตปลอดอากรท่าอากาศยาน สุวรรณภูมิ เพื่อส่งออกทางท่าเรือหรือที่อื่น

2) คลังสินค้า (Terminal Operator; TMO) หมายถึง พื้นที่ประกอบกิจการของผู้ประกอบการคลังสินค้าซึ่งเป็นตัวแทนสายการบิน ได้แก่ บริษัท การบินไทยจำกัด (มหาชน) และบริษัท ดับบลิวเอฟเอสพีจีอาร์ จำกัด ณ เขตปลอดอากรท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

3) ผู้ให้บริการ หมายถึง บริษัทตัวแทนขนส่งสินค้าทางอากาศที่เช่าพื้นที่ของบริษัทท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ภายในพื้นที่สำหรับเพิ่มมูลค่าสินค้าในเขตปลอดอากรท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

4) ผู้ใช้บริการ หมายถึง บริษัทที่เข้ามาใช้บริการกับบริษัทตัวแทนขนส่งสินค้าทางอากาศที่เช่าพื้นที่ภายในพื้นที่สำหรับเพิ่มมูลค่าสินค้าในเขตปลอดอากร ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ



บทที่ 2

ปรัทัศน์วรรณกรรมและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

การศึกษาวิจัยเรื่อง การบริหารจัดการพื้นที่สำหรับเพิ่มมูลค่าสินค้าในเขตปลอดอากร ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ผู้วิจัยได้รวบรวมแนวคิด ทฤษฎีและงานวิจัยที่เกี่ยวข้องเพื่อเป็นพื้นฐานสำคัญและเป็นแนวทางในการประกอบการวิจัยดังนี้

- 1) การบริการคลังสินค้า ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ
- 2) แนวคิดและทฤษฎีด้านการบริหารจัดการ
- 3) แนวคิดและทฤษฎีด้านระบบการบริหารการผลิตแบบทันเวลาพอดี
- 4) แนวคิดและทฤษฎีด้านการจัดการโซนนิง
- 5) แนวคิดและทฤษฎีด้านการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน
- 6) งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง
- 7) กรอบแนวคิดในการวิจัย

2.1 การบริการคลังสินค้า ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) มีความเป็นมาที่ยาวนาน โดยเมื่อปี พ.ศ. 2454 ได้มีการเลือกพื้นที่ดอนเมืองเพื่อเป็นสนามบิน และเมื่อวันที่ 8 มีนาคม พ.ศ. 2457 มี เครื่องบินลงเป็นปฐมฤกษ์ ซึ่งในขณะนั้น กรมการบินทหารบกเป็นผู้ดูแลสนามบินดอนเมือง ในระยะต่อมาได้มีการปรับปรุงสนามบินดอนเมืองเป็นท่าอากาศยานสากล ใช้ชื่อว่า “ท่าอากาศยานดอนเมือง” และปี พ.ศ. 2498 ได้เปลี่ยนมาใช้ชื่ออย่างเป็นทางการว่า “ท่าอากาศยานกรุงเทพ” โดยอยู่ในความดูแลของ กองทัพอากาศ ต่อมารัฐสภาได้ตราพระราชบัญญัติว่าด้วยการท่าอากาศยานแห่งประเทศไทย ในปี พ.ศ. 2522 กำหนดให้จัดตั้งการท่าอากาศยานแห่งประเทศไทย หรือ ทอท. และใช้ชื่อภาษาอังกฤษว่า Airports Authority of Thailand ย่อว่า AAT ให้ ทอท. เป็นนิติบุคคล โดยมีวัตถุประสงค์ในการประกอบและส่งเสริมกิจการท่าอากาศยาน รวมทั้งการดำเนินกิจการอื่นที่เกี่ยวกับหรือต่อเนื่องกับการประกอบกิจการท่าอากาศยาน ซึ่งพนักงาน ทอท. ได้เข้าปฏิบัติงานตามพระราชบัญญัติ เมื่อวันที่ 1 กรกฎาคม พ.ศ. 2522 จากนั้น ทอท. ได้รับโอนท่าอากาศยานสากลในส่วนภูมิภาคอีก 4 แห่งจากกรมการบินพาณิชย์ ในขณะนั้นมาดำเนินการตามลำดับ ได้แก่ ท่าอากาศยานเชียงใหม่ (รับโอนเมื่อวันที่ 1 มีนาคม พ.ศ. 2531) ท่าอากาศยานหาดใหญ่ (รับโอนเมื่อวันที่ 26 สิงหาคม พ.ศ. 2531)

ท่าอากาศยานภูเก็ต (รับโอนเมื่อวันที่ 8 ตุลาคม พ.ศ. 2531) และท่าอากาศยานแม่ฟ้าหลวง เชียงราย (รับโอนเมื่อวันที่ 2 ตุลาคม พ.ศ. 2541) และเข้าบริหารท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ซึ่งต่อมาเปิดให้บริการเมื่อวันที่ 28 กันยายน พ.ศ. 2549 ทอท. ได้สร้างสรรค์และพัฒนาคำเนินงานมาอย่างต่อเนื่อง และแปลงสภาพเป็นบริษัทมหาชนจำกัด เมื่อปี พ.ศ. 2545 โดยใช้ชื่อบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) และยังคงเรียกชื่อย่อว่า ทอท. เช่นเดิม ส่วนภาษาอังกฤษให้ใช้ว่า Airports of Thailand Public Company Limited เรียกโดยย่อว่า AOT

ทอท. ได้คำนึงถึงการมุ่งสร้างองค์กรสู่ความเป็นเลิศ โดยมุ่งมั่นยกระดับการพัฒนาคุณภาพบริการการพัฒนาสมรรถนะบุคลากร การปรับปรุงระบบเทคโนโลยีสารสนเทศให้มีความพร้อมรองรับการเปลี่ยนแปลงที่ก้าวไปอย่างรวดเร็วรวมทั้งได้ให้ความสำคัญในเรื่องความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อมตามมาตรฐานสากลอันจะเป็นแนวทางที่นำไปสู่การพัฒนาอย่างยั่งยืนเพื่อสร้างความมั่นใจและความพึงพอใจให้กับผู้ให้บริการท่าอากาศยานภายใต้คำขวัญ “ปลอดภัย คือ มาตรฐาน บริการคือหัวใจ”

เขตปลอดอากร ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (Custom Free Zone; CFZ) ตั้งอยู่ด้านทิศตะวันตกเฉียงเหนือของท่าอากาศยาน มีพื้นที่ 660,572 ตารางเมตร หรือ 413 ไร่ โดยจัดตั้งขึ้นเมื่อปี พ.ศ. 2549 เพื่อเป็นส่วนหนึ่งในการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศไทย โดยเฉพาะอย่างยิ่งทางด้านพาณิชย์กรรม ส่งเสริมและสนับสนุนการนำเข้าและส่งออก เพิ่มประสิทธิภาพในการแข่งขันระหว่างประเทศ ด้วยสิทธิประโยชน์ทางภาษีอากร การให้บริการสิ่งอำนวยความสะดวกแบบครบวงจร (One Stop Service) และอาศัยความได้เปรียบของสถานที่ตั้งที่อยู่ภายในบริเวณท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ซึ่งถือเป็นเขตปลอดอากร ณ ท่าอากาศยานนานาชาติแห่งเดียวของประเทศไทย ภายในเขตปลอดอากรจะให้บริการขนส่งสินค้าและขนส่งสินค้าแบบเบ็ดเสร็จในจุดเดียว (One Stop Service) ดังนี้

- การซื้อขายแลกเปลี่ยน (Trading)
- การนำเข้าสินค้าหลายเที่ยว (Partial Clearance)
- การคัดแยก (Breaking Bulking)
- การรวมสินค้า (Combined Cargo)
- การคัดประเภท (Grading and Sorting)
- การบรรจุหีบห่อและปิดผนึกใหม่ (Repacking and Rebranding)

โดยแบ่งพื้นที่ภายในเขตปลอดอากร ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเป็น 2 ส่วน คือ

1. พื้นที่คลังสินค้า (Cargo Terminal Area) หมายถึง พื้นที่ประกอบกิจการของผู้ประกอบการตัวแทนสายการบิน (พื้นที่คลังสินค้าของ บมจ.การบินไทย และ บริษัทดิวบลิวเอฟ เอสพีจี คาร์โก้ จำกัด)

2. พื้นที่สำหรับเพิ่มมูลค่าสินค้า (Value Added Area) หมายถึง พื้นที่ประกอบกิจการของผู้ประกอบการของผู้ประกอบการพาณิชยกรรมด้านการเพิ่มมูลค่าสินค้า (พื้นที่คลังสินค้า 1-4) โดยพื้นที่สำหรับเพิ่มมูลค่าสินค้า เป็นพื้นที่ภายในเขตปลอดอากรท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ที่อนุญาตให้ผู้ประกอบการในพื้นที่สามารถประกอบกิจการทางพาณิชยกรรม ซึ่งเกี่ยวกับการเพิ่มมูลค่าที่กรมศุลกากรพิจารณาอนุญาต ได้แก่

- การค้า
- การแบ่งแยกกอง
- การจัดประเภท
- การคัดเลือก
- การบรรจุ
- การแบ่งบรรจุ
- การบรรจุใหม่
- การปิดฉลากหรือเครื่องหมายอื่นใด
- กิจกรรมอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง

การให้บริการศุลกากร ณ พื้นที่สำหรับเพิ่มมูลค่าสินค้า (Value Added Area; VAA) เขตปลอดอากรท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ สำนักงานศุลกากรตรวจสินค้า ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (ศสภ.) ได้อำนวยความสะดวกด้วยการจัดตั้ง ศูนย์บริการศุลกากรพื้นที่เพิ่มมูลค่าสินค้า (ศบพส.) ขึ้น ณ อาคารบริการกลาง (S1) ในบริเวณพื้นที่สำหรับเพิ่มมูลค่าสินค้า (Value Added Area; VAA) เพื่อให้บริการศุลกากรแบบเบ็ดเสร็จ ณ จุดเดียว สำหรับการนำสินค้าเข้าและออกจากพื้นที่

หน้าที่ของศูนย์บริการศุลกากรพื้นที่เพิ่มมูลค่าสินค้า ตามคำสั่งสำนักงานศุลกากรตรวจสินค้า ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ที่ 82/2551 ศูนย์บริการศุลกากรพื้นที่เพิ่มมูลค่าสินค้านี้มีหน้าที่ ดังนี้

- ดำเนินการเกี่ยวกับการปฏิบัติพิธีการศุลกากร ดำเนินการตามหลักเกณฑ์ปฏิบัติเกี่ยวกับการกำหนดราคาศุลกากร การจัดเก็บภาษีอากร ค่าธรรมเนียมและรายได้อื่น ๆ และ/หรือวางประกันสำหรับสินค้านำเข้าและนำออกจากพื้นที่เพิ่มมูลค่าสินค้า (Value Added Area; VAA)
- พิจารณาและอนุมัติคำขอกเว้นหรือลดหย่อนภาษีอากรขาเข้าและคำร้องเกี่ยวกับพิธีการศุลกากรในการนำสินค้าเข้า และ/หรือออกจากพื้นที่เพิ่มมูลค่าสินค้า เขตปลอดอากร ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ
- ควบคุม ตรวจสอบ กำกับดูแล รวมทั้งตรวจปล่อยสินค้านำเข้าในและนำออกจากพื้นที่เพิ่มมูลค่าสินค้า

- เรียกเก็บภาษีอากรเพิ่มเติม รวมทั้งคำนวณเงินเพิ่ม เบี้ยปรับ และดอกเบี้ย
- ให้คำปรึกษาเกี่ยวกับพิธีการศุลกากรทางอิเล็กทรอนิกส์แบบไร้เอกสาร
- บริการบันทึก และแก้ไขข้อมูลเข้าสู่ระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากร
- เอกสารและออกใบรับรองต่างๆที่เกี่ยวข้องกับพื้นที่เพิ่มมูลค่า

สิทธิประโยชน์ของเขตปลอดอากร

- ยกเว้นอากรขาเข้าสำหรับของที่ได้นำเข้ามาในราชอาณาจักรเพื่อนำเข้าไปในเขตปลอดอากรในกรณี ดังต่อไปนี้

- ของที่เป็นเครื่องจักร อุปกรณ์ เครื่องมือและเครื่องใช้ รวมทั้งส่วนประกอบของของดังกล่าวที่จำเป็นต้องใช้ในการประกอบอุตสาหกรรม พาณิชยกรรม หรือกิจการอื่นใดที่เป็นประโยชน์แก่การเศรษฐกิจของประเทศ ตามที่อธิบดีอนุมัติ

- ของที่นำเข้ามาในราชอาณาจักรและนำเข้าไปในเขตปลอดอากร สำหรับใช้ในการประกอบอุตสาหกรรม พาณิชยกรรม หรือกิจการอื่นใดที่เป็นประโยชน์แก่การเศรษฐกิจของประเทศ

- ของที่ปล่อยออกมาจากเขตปลอดอากรอื่น

- ยกเว้นอากรขาออก สำหรับของที่ปล่อยไปจากเขตปลอดอากร เพื่อส่งออกนอกราชอาณาจักร

- ยกเว้นภาษีมูลค่าเพิ่ม สำหรับการนำสินค้าจากต่างประเทศเข้าไปในเขตปลอดอากร

• ใช้อัตราภาษีร้อยละ 0 ในการคำนวณภาษีมูลค่าเพิ่มสำหรับการนำสินค้าในราชอาณาจักรเข้าไปในเขตปลอดอากรเฉพาะสินค้าที่ต้องเสียอากรขาออกหรือที่ได้รับยกเว้นอากรขาออกตามกฎหมายว่าด้วยศุลกากร

- ยกเว้นภาษีสรรพสามิต สำหรับการนำเข้าและการผลิตของที่กระทำในเขตปลอดอากร

• ยกเว้นภาษีสุรา การปิดแถมปีและค่าธรรมเนียมตามกฎหมายว่าด้วยสุรา กฎหมายยาสูบ และกฎหมายว่าด้วยไฟ สำหรับการนำเข้าและการผลิตที่กระทำในเขตปลอดอากร

• การนำของเข้ามาในราชอาณาจักรหรือการนำวัตถุดิบภายในราชอาณาจักรเข้าไปในเขตปลอดอากรเพื่อผลิต ผสม ประกอบบรรจุ หรือดำเนินการอื่นใดกับของนั้น โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อส่งออกไปนอกราชอาณาจักร ให้ของนั้นได้รับยกเว้นไม่อยู่ภายในบังคับกฎหมายในส่วนที่เกี่ยวกับการควบคุมมาตรฐานหรือคุณภาพการประทับตราหรือเครื่องหมายใด ๆ แก่ของนั้น

• ของใดที่มีกฎหมายบัญญัติให้ได้รับยกเว้นหรือคืนเงินอากรเมื่อส่งออกไปนอกราชอาณาจักร หากนำของนั้นเข้าไปในเขตปลอดอากรให้ได้รับยกเว้นหรือคืนเงินอากรโดยให้ถือว่าของนั้นได้ส่งออกไปนอกราชอาณาจักรในเวลาที่นำของเช่นนั้นเข้าไปในเขตปลอดอากร

- การนำของออกจากเขตปลอดอากรเพื่อใช้หรือจำหน่ายภายในราชอาณาจักร หรือเพื่อโอนเข้าไปในคลังสินค้าทัณฑ์บน หรือจำหน่ายให้แก่ผู้นำของเข้าตามมาตรา 19 ทวิ แห่งพระราชบัญญัติศุลกากร (ฉบับที่ 9) พ.ศ. 2482 หรือผู้มีสิทธิได้รับยกเว้นอากรตามกฎหมายว่าด้วย พิศัตว์ศุลกากรหรือกฎหมายอื่น ให้ถือว่าเป็นการนำเข้าภายในราชอาณาจักรหรือนำเข้าสำเร็จในเวลาที่นำของเช่นนั้นออกจากเขตปลอดอากร

- การนำของในเขตปลอดอากรไปใช้เพื่อการบริโภคหรือเพื่อประโยชน์อย่างอื่นนอกเหนือจากวัตถุประสงค์ในการจัดตั้งเขตปลอดอากร ให้ถือว่าเป็นการนำของออกจากเขตปลอดอากรเพื่อใช้หรือจำหน่ายภายในราชอาณาจักรดังกล่าวในข้อ (9) เว้นแต่จะเป็นการกำจัดหรือทำลายเศษวัสดุ ของที่เสียหาย ของที่ใช้ไม่ได้หรือของที่ไม่ได้ใช้ ซึ่งอยู่ภายในเขตปลอดอากร โดยได้รับอนุญาตจากอธิบดี

- ของที่ปล่อยจากเขตปลอดอากรเพื่อนำเข้ามาในราชอาณาจักร ให้คำนวณค่าภาษีตามสภาพของ ราคาของ และพิศัตว์ศุลกากร ที่เป็นอยู่ในเวลาซึ่งได้ปล่อยของเช่นนั้นออกไปจากเขตปลอดอากรแต่ในกรณีที่ได้นำของที่มีอยู่ในราชอาณาจักรเข้าไปในเขตปลอดอากร โดยของ ที่นำเข้าป็นนั้นไม่มีสิทธิได้รับคืนหรือยกเว้นอากร ไม่ต้องนำราคาของดังกล่าวมาคำนวณค่าภาษี

2.2 แนวคิดและทฤษฎีด้านการบริหารจัดการ

การบริหารจัดการ เป็นสิ่งสำคัญในการผลักดันให้บริษัทประสบความสำเร็จ ตามเป้าหมายที่วางไว้ โดยการที่บุคลากรในองค์กรให้ความร่วมมือกันอย่างเต็มที่ ซึ่งอาศัยทรัพยากรหลักในการบริหารจัดการ ดังนี้ 1. คน (Man) คือ หัวใจหลักขององค์กร ที่ทำให้ประสบผลสำเร็จ 2. เงิน (Money) คือ ปัจจัยหลักในการสนับสนุนกิจกรรมต่าง ๆ ภายในองค์กร 3. วัสดุ (Materials) คือ อีกปัจจัยหนึ่งที่สำคัญ ซึ่งต้องคัดสรรสิ่งที่มีคุณภาพดีและมีต้นทุนต่ำ 4. เครื่องจักร (Machine) หรืออุปกรณ์ที่จำเป็นต้องเลือกสิ่งที่มีประสิทธิภาพสูง เพื่อให้เกิดประโยชน์สูงสุด

สำหรับแนวคิดทฤษฎีที่เกี่ยวข้องกับการบริหารจัดการ ได้มีผู้ให้แนวคิด ไว้ดังนี้

สมคิด บางโม (2538) การจัดการ (Management) คือ การนำนโยบายที่กำหนดขึ้นไปปฏิบัติเพื่อให้บรรลุเป้าหมายที่กำหนดไว้ โดยการสร้างเครื่องมือเพื่อให้คนทำงาน ตั้งแต่การบริหารบุคคล การเงิน พัสดุ การกำหนดนโยบาย และการวางแผน ซึ่งเป็นกระบวนการบริหารงานขององค์กรที่ต้องการกำไร โดยผู้จัดการจะต้องทำให้องค์กรบรรลุเป้าหมายเพื่อให้องค์กรอยู่รอดในสภาพแวดล้อมที่ดำรงอยู่ ซึ่งอยู่ในระบบการแข่งขัน

ส่วนการบริหาร (Administration) เป็นเรื่องที่เกี่ยวข้องกับการกำหนดนโยบายขององค์กรหรือกระบวนการบริหารงานใดๆ ขององค์กรที่ไม่ต้องการผลกำไรหรือผลประโยชน์ขององค์กร

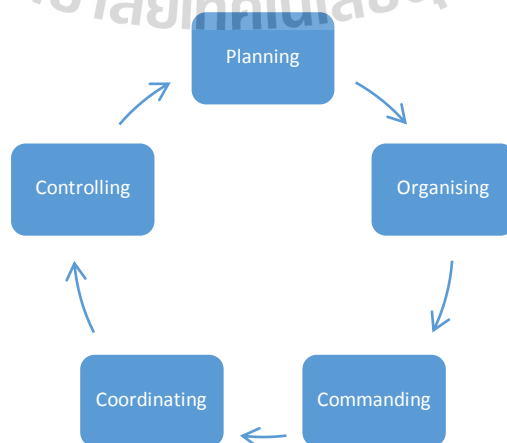
ผู้บริหารพยายามบริหารงานให้เป็นไปตามเป้าหมายขององค์กร ผลสำเร็จขององค์กรมิได้คำนึงถึงผลตอบแทนที่สมาชิกจะได้รับโดยการดำเนินการเพื่อให้บุคคลหลายคนเข้ามาร่วมมือกันทำงาน และเป็นการวางแผนการใช้ทรัพยากร

วิชัช นาคสิงห์ (2553) การจัดการ หมายถึง กระบวนการ กิจกรรมหรือการศึกษาเกี่ยวกับการปฏิบัติหน้าที่ในอันที่จะเชื่อมั่นได้ว่า กิจกรรมต่าง ๆ ดำเนินไปในแนวทางที่จะบรรลุผลสำเร็จตามวัตถุประสงค์ที่กำหนดไว้ โดยเฉพาะอย่างยิ่งหน้าที่อันที่จะสร้างและรักษาไว้ซึ่งสภาวะที่จะเอื้ออำนวยต่อการบรรลุวัตถุประสงค์ ด้วยความพยายามร่วมกันของกลุ่มบุคคล

Henri J. Fayol (1949) ได้สร้างผลงานทางแนวคิดเกี่ยวกับการบริหาร ซึ่งมุ่งเน้นที่ผู้บริหารระดับสูง โดยศึกษาเกณฑ์ที่เป็นสากลและได้เขียนหนังสือ Industrial General Management โดย Henri J. Fayol ได้เสนอแนวคิดและกำหนดหลักเกณฑ์ในการบริหารของผู้บริหารดังนี้

1. หน้าที่ของนักบริหาร (Management Functions) มีดังนี้

- การวางแผน (Planning) หมายถึง การที่ผู้บริหารจะต้องเตรียมการวางแผนการทำงานขององค์กรไว้ล่วงหน้า
- การจัดองค์กร (Organizing) หมายถึง การที่ผู้บริหารจะต้องเตรียมจัดโครงสร้างขององค์กรให้เหมาะสมกับทรัพยากรทางการบริหาร
- การสั่งการ (Commanding) หมายถึง การที่ผู้บริหารจะต้องมีการวินิจฉัยสั่งการที่ดี เพื่อให้การดำเนินงานขององค์กรดำเนินการไปตามเป้าหมาย
- การประสานงาน (Co-ordinating) หมายถึง การที่มีผู้บริหารมีหน้าที่เชื่อมโยงต่าง ๆ ขององค์กรให้ดำเนินไปอย่างสอดคล้องต้องกัน
- การควบคุม (Controlling) หมายถึง การที่ผู้บริหารคอยควบคุมและกำกับกิจกรรมต่าง ๆ ภายในองค์กรให้ดำเนินไปตามแผนที่วางไว้



ภาพที่ 2.1 หน้าที่ของนักบริหาร

2. หลักการบริหาร (Management Principle) Fayol ได้วางหลักพื้นฐานทางการบริหารไว้ 14 ประการ ดังนี้

- การแบ่งงานกันทำ (Division of work) การแบ่งงานกันทำจะทำให้คนเกิดความชำนาญเฉพาะอย่าง (Specialization) อันเป็นหลักการใช้ประโยชน์ของคนและกลุ่มคน ให้ทำงานเกิดประโยชน์สูงสุด
- อำนาจหน้าที่ (Authority) เป็นเครื่องมือที่จะทำให้ผู้บริหารมีสิทธิที่จะสั่งให้ผู้อื่นปฏิบัติงานที่ต้องการได้โดยจะมีความรับผิดชอบ (Responsibility) เกิดขึ้นตามมาด้วย ซึ่งจะมีความสมดุลซึ่งกันและกัน
- ความมีระเบียบวินัย (Discipline) บุคคลในองค์กรจะต้องเคารพเชื่อฟัง และปฏิบัติตามกฎเกณฑ์ กติกาและข้อบังคับต่าง ๆ ที่องค์กรกำหนดไว้ ความมีระเบียบวินัยจะมาจากความเป็นผู้นำที่ดี
- เอกภาพในการบังคับบัญชา (Unity of Command) ในการทำงานใต้บังคับบัญชาควรได้รับคำสั่งจากผู้บังคับบัญชาเพียงคนเดียวเท่านั้น ไม่เช่นนั้นจะเกิดการโต้แย้งสับสน
- เอกภาพในการสั่งการ (Unity of Direction) ควรอยู่ภายใต้การจัดการหรือการสั่งการโดยผู้บังคับบัญชาคนหนึ่งคนใด
- ผลประโยชน์ขององค์กรมาก่อนผลประโยชน์ส่วนบุคคล (Subordination of individual interest to the general interest) คำนึงถึงผลประโยชน์ขององค์กรเป็นอันดับแรก
- ผลตอบแทนที่ได้รับ (Remuneration of Personnel) ต้องยุติธรรม และเกิดความพึงพอใจทั้งสองฝ่าย
- การรวมอำนาจ (Centralization) ควรรวมอำนาจไว้ที่ศูนย์กลางเพื่อให้สามารถควบคุมได้
- สายการบังคับบัญชา (Scalar Chain) การติดต่อสื่อสารควรเป็นไปตามสายงาน
- ความมีระเบียบเรียบร้อย (Order) ผู้บริหารต้องกำหนดลักษณะและขอบเขตของงานเพื่อประสิทธิภาพในการจัดระเบียบการทำงาน
- ความเสมอภาค (Equity) ยุติธรรม และความเป็นกันเอง เพื่อให้เกิดความจงรักภักดี
- ความมั่นคงในการทำงาน (Stability of Tenure of Personnel) การหมุนเวียนคนงานตลอดจนการเรียนรู้ และความมั่นคงในการจ้างงาน
- ความคิดริเริ่ม (Initiative) เปิดโอกาสให้แสดงความคิดเห็น ให้แสดงออกถึงความคิดริเริ่ม
- ความสามัคคี (Esprit de Corps) หลีกเลี่ยงการแบ่งพรรคแบ่งพวกในองค์กร

จากแนวคิดดังกล่าวสรุปได้ว่าการบริหารจัดการ เป็นการกำหนดนโยบายที่ใช้ในการปฏิบัติงานภายในองค์กร เพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์ที่กำหนดไว้ ด้วยความร่วมมือกันของทุกฝ่าย โดยนักบริหารที่ดีจะมีการวางแผน การจัดองค์การ การสั่งการ การประสานงานและการควบคุม ตามหลักทฤษฎีของ Henri J. Fayol ซึ่งสอดคล้องการกับบริหารจัดการพื้นที่สำหรับเพิ่มมูลค่าสินค้าในเขตปลอดอากร ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

2.3 แนวคิดและทฤษฎีด้านระบบการบริหารการผลิตแบบทันเวลาพอดี

ระบบการบริหารการผลิตแบบทันเวลาพอดี เรียกอีกอย่างหนึ่งว่า Just in Time คือ การผลิตหรือการส่งมอบสินค้าที่ต้องการ ภายในระยะเวลาที่กำหนด โดยใช้ความต้องการของลูกค้าเป็นเครื่องกำหนดปริมาณการผลิตและการใช้วัตถุดิบ ซึ่งหมายรวมถึงบุคลากรในส่วนงานต่าง ๆ ที่ต้องการงานระหว่างทำ (Work In Process) หรือวัตถุดิบ (Raw Material) เพื่อให้เกิดการผลิตได้อย่างต่อเนื่อง ซึ่งจะทำให้วัสดุคงคลังที่ไม่จำเป็นในรูปของวัตถุดิบ (Raw Material) งานระหว่างทำ (Work In Process) และสินค้าสำเร็จรูป (Finished Goods) กลายเป็นศูนย์ โดยวัตถุประสงค์ของการผลิตแบบทันเวลาพอดี คือ 1. ต้องการควบคุมวัสดุคงคลังให้อยู่ในระดับที่น้อยที่สุดหรือเท่ากับศูนย์ (Zero Inventory) 2. ต้องการลดเวลานำหรือระยะเวลารอคอยในกระบวนการผลิตให้น้อยที่สุดหรือเท่ากับศูนย์ (Zero Lead Time) 3. ต้องการขจัดปัญหาของเสียที่เกิดขึ้นจากการผลิตให้เป็นศูนย์ (Zero Failures) และ 4. ต้องการขจัดความสูญเปล่าในการผลิต

สำหรับแนวคิดทฤษฎีที่เกี่ยวข้องกับการบริหารการผลิตแบบทันเวลาพอดี ได้มีผู้ให้แนวคิดไว้ดังนี้

Taiichi Ohno (1978) ได้ศึกษาระบบคัมบัง (Kanban System) ที่ใช้ในบริษัทโตโยต้าประเทศญี่ปุ่น โดยมีวัตถุประสงค์หลัก 4 ประการ คือ

- ลดต้นทุนค่าเสียโอกาส
- ออกแบบพื้นที่การทำงานให้ง่ายต่อการปฏิบัติงาน
- มีวิธีการอำนวยความสะดวกเพื่อให้ประสบความสำเร็จและอยู่ภายใต้การควบคุมคุณภาพ
- ให้พนักงานช่วยเหลือกันในการทำงาน เพื่อประโยชน์สูงสุด

ในพื้นที่สายการผลิตจะใช้บัตร 2 ใบ ได้แก่ 1. Conveyance Kanban แสดงความต้องการให้มีการส่งชิ้นส่วนเพิ่มเติม โดยบัตรใบนี้ได้รับการอนุมัติให้เคลื่อนย้ายชิ้นส่วนได้ 2. Production Kanban แสดงความต้องการให้ผลิตชิ้นส่วนเพิ่มขึ้น ซึ่งบัตรใบนี้จะติดไปกับภาชนะที่ใส่วัตถุดิบ

ตัวอย่างของระบบคัมบัง คือ “ระบบสามถัง” ซึ่งเป็นการดำเนินการที่ง่าย โดยให้ถังใบที่หนึ่งอยู่ที่หน่วยการผลิตผลิตภัณฑ์ ถังใบที่สองอยู่ที่แผนกคลังสินค้า และถังใบที่สามอยู่ที่ผู้จัดจำหน่ายที่

ได้รับการคัดเลือกในการส่งมอบวัสดุ โดยในถังแต่ละใบจะมีบัตรที่ระบุข้อมูลรายละเอียดที่แสดงจำนวนสินค้าและวันที่ที่ได้รับสินค้า ในกระบวนการทำงาน เริ่มจากหน่วยการผลิตใช้วัสดุจากถังใบที่หนึ่ง จึงทำให้บัตรในถังหมดลง คัมบังการ์ดจะถูกส่งกลับไปยังแผนกคลังสินค้า ทางแผนกคลังสินค้าก็จะเติมวัสดุให้เต็มตามความต้องการของผู้ขาย ในการกลับกัน แผนกคลังสินค้าจะส่งถังที่ว่างเปล่าให้กับผู้ขายเพื่อเติมวัสดุให้เต็ม และมีความพร้อมในการแลกเปลี่ยนสินค้าต่อไป โดยถังแต่ละใบนั้นจะแสดง Kanban Card ที่สร้างขึ้นมาเพื่อแสดงจำนวนวัสดุที่ต้องการใช้ในการผลิต จำนวน Kanban Card นั้น จะขึ้นกับจำนวนที่จะใช้ในแต่ละขั้นตอน การควบคุมการขึ้นส่วนต่างๆ นั้น จะถูกระบุโดย Kanban Card แต่ละใบที่ต้องการให้กระบวนการนั้นเสร็จสิ้น ดังนั้น ระบบคัมบังนี้ ถือเป็นเครื่องมือในการบริหารเวลาในคลังสินค้าได้อย่างมีประสิทธิภาพที่สุด ระบบสามถังนี้ไม่จำเป็นต้องมีการเก็บสินค้าในคลังสินค้าให้มากเกินไปจนเกิดความจำเป็น แต่ควรมีให้เพียงพอกับความต้องการที่จะใช้มากกว่า

นันทิ สุทธิกรณนัย (2556) ได้กล่าวว่า ระบบการผลิตแบบ Just In Time หรือระบบการผลิตแบบทันเวลาพอดีของ TOYOTA นั้น หมายถึง การผลิตหรือส่งมอบสิ่งที่ต้องการ ในเวลาที่ต้องการ ด้วยจำนวนที่ต้องการ โดยใช้ความต้องการของลูกค้าเป็นเครื่องกำหนดปริมาณการผลิต และการใช้วัตถุดิบ และใช้ Pull System ในการควบคุมวัสดุคงคลังและการผลิต ทำให้ไม่เกิดของเหลือหรือของส่วนเกินทั้งในส่วนของวัตถุดิบ งานระหว่างทำ และสินค้าสำเร็จรูป

ระบบการผลิตแบบ Just In Time จะเริ่มต้นจากขั้นตอนของปรับให้สายการผลิตมีความราบเรียบสม่ำเสมอในทุกขั้นตอน หรือที่เรียกว่าการทำงานแบบ Heijunka หรือในภาษาอังกฤษเรียกว่า Leveled Production ในขั้นตอนนี้ ระยะเวลาการผลิตในแต่ละกระบวนการจะถูกควบคุมด้วยระบบ Takt Time เพราะปัจจุบันนี้กระบวนการผลิตรถยนต์ในแต่ละสาย (Line) การผลิตได้เปลี่ยนแปลงจากเดิมมาก โดยสายการผลิตแต่ละสายอาจประกอบด้วย การผลิตรถยนต์หลาย ๆ รุ่นในเวลาเดียวกัน ซึ่งปัจจุบัน TOYOTA Thailand สามารถผลิตรถยนต์มากที่สุดถึง 5 รุ่นในสายการผลิตสายหนึ่ง ดังนั้น จะเห็นได้ว่าความต่อเนื่องของการผลิต (Continuous Flow Processing) ในแต่ละขั้นตอน มีส่วนสำคัญอย่างยิ่งการทำให้ระบบ Just In Time ประสบความสำเร็จ

ระบบคัมบัง (Kanban System) เป็นอีกระบบหนึ่งที่ถือได้ว่าเป็นส่วนหนึ่งของระบบ JIT ที่ได้รับการพัฒนาขึ้นมาเพื่อช่วยให้การทำงานมีการประสานงานที่ดีและมีประสิทธิภาพ ระบบคัมบังของโตโยต้าอาจเรียกได้ว่า “ระบบบัตรสองใบ” หรือ “Two-card System” จะใช้แผ่นกระดาษเพื่อเป็นสัญญาณแสดงความต้องการให้มีการ “ส่ง” ชิ้นส่วนเพิ่มเติม (Conveyance Kanban : C-card) และใช้แผ่นกระดาษเดียวกันหรือที่มีลักษณะเหมือนกันเพื่อเป็นสัญญาณแสดงความต้องการให้ “ผลิต” ชิ้นส่วนเพิ่มขึ้น (Production Kanban : P-card) ซึ่งบัตรนี้จะติดไปกับภาชนะ (Container)

ที่ใส่วัตถุดิบ ซึ่งหลักการดำเนินงานของระบบ Kanban นั้นจะต้องประกอบด้วยหลักการต่าง ๆ ที่สำคัญดังต่อไปนี้

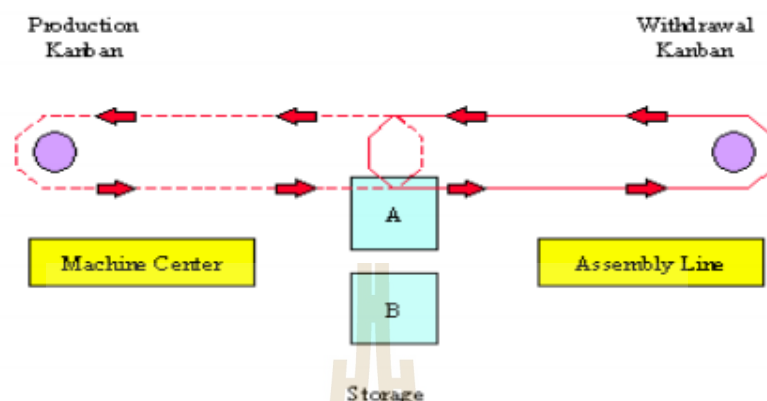
- ในแต่ละภาชนะจะต้องมีบัตรอยู่ด้วยเสมอ
- หน่วยงานประกอบจะเป็นผู้เบิกจ่ายชิ้นส่วนจากหน่วยผลิตโดยระบบดึง
- ถ้าไม่มีใบเบิกที่มีคำสั่งอนุมัติ จะไม่มีการเคลื่อนภาชนะออกจากที่เก็บ
- ภาชนะจะต้องบรรจุชิ้นส่วนในปริมาณที่ถูกต้องและมีคุณภาพที่ดีเท่านั้น
- ชิ้นส่วนที่ดีเท่านั้นที่จะถูกจัดส่งและใช้งานในสายการผลิต
- ผลผลิตรวมจะไม่มากเกินไปกว่าคำสั่งผลิตที่ได้บันทึกลงใน P-Card และวัตถุดิบที่

เบิกใช้จะต้องไม่มากกว่าจำนวนชิ้นส่วนที่บันทึกลงใน C-Card

ตัวอย่างของการปฏิบัติงานด้วยระบบ Kanban ในภาพที่ 2.2 แสดงถึงสายการประกอบหนึ่งมีชิ้นส่วน A และ B เป็นชิ้นส่วนหลักสำหรับการผลิต ชิ้นส่วน A และชิ้นส่วน B เมื่อถูกผลิตขึ้นแล้วจะเก็บไว้ที่คลังข้างหน่วยผลิต และคัมบังสั่งผลิตจะถูกติดไว้กับชิ้นส่วนที่ผลิตขึ้นนี้ พนักงานจะขนออกจากสายประกอบซึ่งกำลังประกอบผลิตภัณฑ์ A จะไปยังคลังของหน่วยผลิตเพื่อเบิกถอนชิ้นส่วน A เท่าที่จำเป็นโดยนำคัมบังเบิกถอนไปด้วย และที่คลังของชิ้นส่วน A เขาจะหยิบกล่องบรรจุชิ้นส่วน A ตามจำนวนของคัมบังเบิกถอน และจะปลดคัมบังสั่งผลิตที่ติดอยู่กับชิ้นส่วน A ออกจากกล่องเหล่านี้ไว้ที่คลัง จากนั้นเขาก็จะนำกล่องชิ้นส่วน A ไปยังสายประกอบพร้อมกับคัมบังเบิกถอน ในเวลาเดียวกันคัมบังสั่งผลิตที่โดนปลดไว้ที่คลังชิ้นส่วน A ของหน่วยผลิตจะแสดงถึงจำนวนหน่วยของชิ้นส่วนที่โดนเบิกถอนไป บัตรคัมบังเหล่านี้จะเป็นเสมือนคำสั่งผลิตให้แก่หน่วยผลิตในกระบวนการต่อไป ซึ่งชิ้นส่วน A ก็จะถูกผลิตขึ้นตามจำนวนบัตรคัมบังสั่งผลิต ตามปกติในหน่วยผลิตดังกล่าว ชิ้นส่วน A และชิ้นส่วน B จะถูกเบิกถอนไปทั้งคู่ แต่ชิ้นส่วนเหล่านี้จะถูกผลิตขึ้นตามลำดับการโดนปลดออกของคัมบังสั่งผลิต หรืออีกนัยหนึ่งคือตามลำดับการเบิกถอนของชิ้นส่วนโดยสายประกอบนั่นเอง

Minimizing Waste: *Kanban Production Control Systems*

Exhibit 8.6



ภาพที่ 2.2 ตัวอย่างของการปฏิบัติงานด้วยระบบ Kanban

วัตถุประสงค์หลักของระบบการผลิตแบบ Just In Time นั้นมีดังต่อไปนี้

- ให้มีวัสดุคงคลัง (stock) ประเภทต่าง ๆ อยู่ในระดับที่น้อยที่สุดหรือไม่มีอยู่เลยเพื่อไม่ให้เกิดต้นทุนการจัดเก็บ ต้นทุนค่าเสียโอกาส
- ให้ลดเวลานำหรือเวลารอคอยในกระบวนการต่าง ๆ ให้เหลือน้อยที่สุดหรือไม่ต้องรอคอยเลย เพื่อไม่ให้เกิดเวลาว่างเปล่าของพนักงานและอุปกรณ์และให้เกิดประสิทธิภาพเต็มที่
- ให้ขจัดของเสียที่เกิดขึ้นจากกระบวนการผลิต
- ให้ขจัดความสูญเปล่า 7 ประการในกระบวนการผลิต ได้แก่ ไม่ผลิตมากเกินไป ไม่เกิดการรอคอยระหว่างการผลิต ไม่เกิดการเคลื่อนย้ายวัสดุในระยะทางที่มากเกินไป ไม่เกิดการปฏิบัติงานที่ไม่จำเป็น ไม่มีวัตถุดิบหรือผลิตภัณฑ์สำเร็จรูปมากเกินไป ไม่มีการเคลื่อนไหวที่ไม่จำเป็นของผู้ปฏิบัติงาน และ ไม่มีการผลิตผลิตภัณฑ์ที่ไม่มีคุณภาพ

ซึ่งประโยชน์ของการใช้ระบบการผลิตแบบทันเวลาพอดีหรือ Just In Time นั้นมีมากมายหลายประการด้วยกัน นอกเหนือจากจะสามารถลดต้นทุนการจัดเก็บ และต้นทุนค่าเสียโอกาสแล้ว ยังเป็นการยกระดับคุณภาพสินค้าให้สูงขึ้น ลดของเสียจากการผลิตให้ลดน้อยลง ระบบการผลิตมีความคล่องตัวมากขึ้น ระยะเวลาในการผลิตรวมน้อยลง ระบบการพยากรณ์ในการผลิตแม่นยำมากขึ้น สามารถตอบสนองความต้องการของลูกค้าได้เร็วขึ้น คนงานมีส่วนร่วมในการทำงานและมีความรับผิดชอบในงานมากขึ้น และคนงานทำงานอย่างมีประสิทธิภาพมากขึ้น

ค่านาย อภิปรัชญาสกุล (2557) ได้กล่าวว่า ระบบการบริหารการผลิตแบบทันเวลาพอดี (Just-in-Time Production หรือ JIT) มีชื่อที่นิยมเรียกหลายชื่ออันได้แก่ สินค้าคงคลังเป็นศูนย์ (Zero Inventory) การร่วมมือกันผลิต (Synchronous Manufacturing) การผลิตแบบประหยัด (Lean Production) การผลิตแบบไม่มีสต็อก (Stockless Production) การผลิตแบบไหลต่อเนื่อง (Continuous Flow Manufacturing)

การบริหารการผลิตแบบทันเวลาพอดีเป็นการผลิตสินค้าและบริการที่ลูกค้าต้องการในปริมาณที่ถูกต้องในเวลาลูกค้าต้องการ โดยใช้วิธีการลดระดับสินค้าคงคลังเหลือเพียงปริมาณต่ำสุดแต่เพียงพอให้กับการผลิตดำเนินการได้อย่างราบรื่นไม่ติดขัด ประกอบกับการรักษาคุณภาพให้อยู่ในระดับสูงอย่างต่อเนื่องไม่มีของเสียในกระบวนการผลิต ช่วยลดเวลาการตั้งเครื่องใหม่และรอบเวลาให้เป็นศูนย์หรือเหลือน้อยที่สุด ให้ระบบการผลิตมีความยืดหยุ่น และการไหลผ่านของคำสั่งซื้อไปสู่คลังสินค้าไปสู่กระบวนการผลิตเป็นไปอย่างต่อเนื่องและคล่องตัวจะเห็นได้ว่ามีความแตกต่างจากระบบการบริหารการผลิตในอุตสาหกรรมแบบตะวันตกและแบบตะวันออกกล่าวคือ อุตสาหกรรมตะวันตกระบบการบริหารการผลิตแบบทันเวลาพอดีใช้หลักความต้องการของลูกค้าเป็นตัวดึง (Demand Pull) ให้เกิดการผลิตและการส่งสินค้าคงคลังจากผู้ขายตามลำดับตัวอย่างที่ดีในกรณีนี้คือการขายสินค้าในร้านค้าปลีก ซูเปอร์มาร์เก็ต ซึ่งจัดวางสินค้าไว้บนชั้นวางสินค้า เมื่อลูกค้าหยิบสินค้าไปจ่ายเงินซื้อ ชั้นวางสินค้าก็จะว่างลงและพนักงานจะต้องนำสินค้าจากคลังสินค้าของร้านมาเติมให้เต็ม เมื่อสินค้าถูกนำออกจากคลังสินค้าของร้าน ฝ่ายจัดซื้อของร้านก็จะต้องแจ้งโรงงานผู้ผลิตให้ส่งของมาเติมที่คลังสินค้าของร้าน เมื่อโรงงานผู้ผลิตได้รับคำสั่งซื้อจึงติดต่อผู้ขายเพื่อให้ผู้ขายส่งวัตถุดิบมาให้ทำการผลิตจะเห็นได้ว่า ความต้องการวัตถุดิบจากผู้ขายจะไม่เกิดขึ้น ถ้าไม่มีความต้องการ หรือความต้องการซื้อของลูกค้าในร้าน ความต้องการจะดังกันเป็นทอด ๆ อย่างต่อเนื่อง โดยไม่มีการเก็บรักษาสินค้าคงคลังไว้ล่วงหน้าและไม่ผลิตไว้รอลูกค้าเช่นกัน

แต่ระบบการบริหารการผลิตแบบอุตสาหกรรมตะวันออกจะใช้หลักการของต้นทุนเป็นตัวผลักดัน (Cost Push) ให้เกิดการผลิตกระบวนการจะเริ่มตั้งแต่การพยากรณ์ความต้องการของลูกค้าโดยสั่งซื้อวัตถุดิบเข้ามารอที่คลังสินค้าตามระบบสินค้าคงคลัง และพยายามผลิตในปริมาณมากเพื่อลดต้นทุนจากการผลิตที่ประหยัด (Economies of Scale) ดังนั้น ระดับสินค้าคงคลังจึงสูง ทำให้เกิดต้นทุนสูงตามมา และถ้าลูกค้าเปลี่ยนทัศนคติหรือกระแสมนิยม การปรับลักษณะของสินค้าให้เปลี่ยนแปลงตามความต้องการของลูกค้าจะทำให้ช้ากว่าการผลิตที่มีปริมาณน้อยนอกจากการไม่เก็บสินค้าคงคลังไว้นาน และมากเกินไปของระบบการบริหารการผลิตแบบทันเวลาพอดีจะช่วยลดต้นทุนสินค้าคงคลังได้แล้ว ยังช่วยขจัดปัญหาที่เกิดมีสินค้าคงคลังเกินความจำเป็น ซึ่งเมื่อลดระดับสินค้าคงคลังจะพบว่า ธุรกิจมีปัญหามากซ่อนอยู่ เช่น คุณภาพสินค้าไม่ดี มีสินค้าที่ลูกค้าส่งกลับ

คืนมาเป็นจำนวนมากกรณีมีสินค้าเสียการมีสินค้าคงคลังมากก็ส่งสินค้าใหม่ไปทดแทนให้โดยไม่มี การปรับปรุงแก้ไขกระบวนการผลิตที่ทำให้เกิดของเสีย หรือผู้ขายส่งสินค้ามาไม่ครบ หรือไม่ ทันเวลา หรือของที่ส่งมาไม่ได้มาตรฐาน ส่วนมากถ้าสินค้าคงคลังมีมากก็ใช้ผลิตไปก่อนได้โดยไม่ ขาดมือ โดยไม่มีการเจรจาแก้ไขปัญหากับผู้ขาย หรือผู้ขายรายใหม่ที่ดีกว่านี้เครื่องจักรเก่าต้องหยุด พักเครื่องนาน กรณีนี้ถ้าสินค้าคงคลังมีมากก็ส่งไปให้ลูกค้าก่อนได้โดยไม่มีการแก้ไขสมรรถนะการ ทำงานของเครื่องจักร ดังนั้น การใช้ระบบการบริหารการผลิตแบบทันเวลาพอดีจึงสามารถแก้ไข ปัญหาและพัฒนากระบวนการดำเนินงานได้หลายประการ

จากแนวคิดดังกล่าวสรุปได้ว่า การบริหารการผลิตแบบทันเวลาพอดีนั้น จะทำให้ลูกค้า ได้รับสินค้าภายในระยะเวลาอันสั้น โดยผ่านกระบวนการที่รอบคอบและเป็นระบบซึ่งเป็น ประโยชน์จากการนำระบบ Just in Time เข้ามาใช้ ทำให้เกิดการปรับปรุงการไหลเวียนวัตถุดิบ ระหว่างคลังสินค้าและหน่วยงานผลิต เพิ่มศักยภาพการควบคุมการไหลเวียนวัตถุดิบไปยัง หน่วยงานที่ใช้วัตถุดิบนั้นโดยตรง และลดปัญหาการส่งวัตถุดิบล่าช้า หรือขาดส่งวัตถุดิบ เพราะมี ระยะเวลาที่แน่นอนในการนำส่งวัตถุดิบ อีกทั้งยังลดจำนวนสินค้าคงคลังที่จัดเก็บ ไม่แบกรับภาระ จัดเก็บวัตถุดิบเกินความต้องการใช้ ซึ่งแนวคิดทฤษฎีนี้สามารถนำไปประยุกต์ใช้ในการบริหาร จัดการพื้นที่สำหรับเพิ่มมูลค่าสินค้าในเขตปลอดอากร ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ได้

2.4 แนวคิดและทฤษฎีด้านการจัดการโซนนิง

การจัดการ โซนนิง คือ การจัดสัดส่วนพื้นที่ในการใช้งานเพื่อให้เกิดประสิทธิภาพในการใช้ สอย การเคลื่อนย้ายสินค้าและวัตถุดิบ ประกอบกับการดำเนินการที่เป็นระบบ เพื่อให้สัมพันธ์กับการ ลงทุน การควบคุมคุณภาพของการเก็บ การหยิบสินค้า การป้องกัน ลดการสูญเสียจากการดำเนิน งานเพื่อให้ต้นทุนการดำเนินงานต่ำที่สุด และการใช้ประโยชน์ให้เต็มที่จากพื้นที่

สำหรับแนวคิดทฤษฎีเกี่ยวกับการจัดการโซนนิง ได้มีผู้ให้แนวคิด ไว้ดังนี้

คำนาย อภิปรัชญาสกุล (2553) กล่าวถึง การกำหนดตำแหน่งสินค้าไว้ว่าเกณฑ์พิจารณาใน การกำหนดตำแหน่งของสินค้าประเภทต่าง ๆ ในแผนผังพื้นที่เก็บรักษานั้น อาศัยหลักการพื้นฐาน เกี่ยวกับปัจจัยพิจารณาในการวางแผนและแบบต่าง ๆ ของการเก็บรักษา ที่ได้กล่าวมาแล้วเริ่มต้น จากการกำหนดตำแหน่งของสินค้าแต่ละประเภทลงในแผนผังพื้นที่เก็บรักษาและการกำหนด ตำแหน่งของสินค้าแต่ละรายการลงในพื้นที่ที่กำหนดสำหรับประเภทนั้น ให้เป็นไปตามอัตรา ความถี่ของการหมุนเวียนโดยไม่ต้องคำนึงถึงขนาดที่แตกต่างกันของแต่ละรายการในประเภท เดียวกัน ยกเว้นรายการที่มีขนาดใหญ่มากหรือมีน้ำหนักมากผิดปกติจริง ๆ ที่จะเป็นปัญหาเกี่ยวกับการ ยกขนและการเก็บที่ต้องแยกออกมากำหนดตำแหน่งเก็บที่เหมาะสมต่างหาก โดยไม่คำนึงถึง

อัตราความถี่ในการหมุนเวียนอย่างรายการทั่วไปแต่ถึงอย่างไรก็ควรให้อยู่ในพื้นที่เดียวกันกับสินค้าชนิดอื่น ๆ ที่เป็นประเภทเดียวกันนั่นเอง แต่อาจเลือกตำแหน่งที่ง่ายต่อการเข้าถึง ซึ่งอาจใช้เครื่องมือยกขนหรือวิธีการเก็บรักษาเป็นพิเศษโดยเฉพาะ แตกต่างไปจากสินค้ารายการอื่น ๆ ในประเภทเดียวกัน

ในระบบการจัดเก็บหรือการจัดโซนนิ่งที่ช่วยในการจัดเก็บสินค้าเพื่อให้ง่ายต่อการค้นหาและมีตำแหน่งในการจัดเก็บที่แน่นอนมีระบบการจัดเก็บสินค้าอยู่ 2 ระบบ คือ การจัดเก็บสินค้าแบบสุ่มและการจัดเก็บสินค้าแบบกำหนดพื้นที่

Goetschalchx and Radcliffe (1983) ได้ศึกษาระบบการจัดเก็บสินค้าแบบสุ่มเป็นระบบที่สามารถจัดเก็บสินค้าได้ทุกตำแหน่งภายในคลังสินค้า จากการศึกษาพบว่า สามารถช่วยลดการใช้เวลาในการจัดเก็บสินค้าลง 35% และช่วยเพิ่มการใช้พื้นที่ให้คุ้มค่าขึ้น 30% เมื่อเปรียบเทียบกับการจัดเก็บแบบกำหนดตำแหน่ง ระบบการจัดเก็บแบบกำหนดตำแหน่งจะเป็นการจัดการพื้นที่การจัดเก็บควรให้เหมาะสมกับสินค้าแต่ละ รายการนั้นมีปริมาณมากก็จัดสรรพื้นที่การจัดเก็บสินค้าไว้มาก ถ้าปริมาณน้อยก็จัดสรรพื้นที่น้อย

Tompkins and Smith (1998) ได้ศึกษาระบบการจัดเก็บสินค้าในการจัดเก็บสินค้าแต่ละที่แต่ละโซนพื้นที่นั้นสามารถแบ่งออกได้เป็น 2 ระบบคือ ระบบการจัดเก็บสินค้าแบบสุ่มและแบบกำหนดตำแหน่งหรือกำหนดพื้นที่ ระบบการจัดเก็บแบบสุ่มจะไม่มีกำหนดตำแหน่งในพื้นที่จัดเก็บแต่ละพิจารณาเก็บตามพื้นที่ที่วางภายในคลังสินค้า ระบบการจัดเก็บสินค้าแบบกำหนดตำแหน่งหรือการกำหนดพื้นที่เป็นระบบที่สินค้าทุกระบบจะต้องระบุตำแหน่งหรือเขตพื้นที่ในการจัดเก็บ

Footlik (2005) ได้ทำการศึกษาการปรับปรุงระบบการจัดเก็บคลังสินค้า โดยได้กล่าวถึงการพิจารณาสินค้า ได้แก่ การจัดเก็บคลังสินค้าที่มีคุณลักษณะคล้าย ๆ กันหรือมีความสัมพันธ์กันที่ต้องใช้ประกอบคู่กัน ให้จัดเก็บไว้บริเวณพื้นที่จัดเก็บเดียวกัน และกล่าวถึงการจัดเก็บสินค้า กลุ่ม A B C (ABC Groups) โดยสินค้ากลุ่ม A คือสินค้าที่มีความถี่ของการเคลื่อนย้ายสูงสุด เนื่องจากมีปริมาณความต้องการจากลูกค้ามาก สินค้ากลุ่ม B คือ สินค้าที่มีความถี่ของการเคลื่อนย้ายปานกลางและสินค้ากลุ่ม C คือ สินค้าที่มีความถี่ของการเคลื่อนย้ายต่ำสุด โดยวางแผนผังการจัดเก็บสินค้ากลุ่ม A ไว้ด้านหน้าซึ่งหมายถึงจัดเก็บใกล้ประตูทางเข้าออก ส่วนสินค้ากลุ่ม B และ C จะถูกจัดเก็บถัดเข้าไปจากสินค้ากลุ่ม A

จากแนวคิดดังกล่าวสรุปได้ว่า การจัดการโซนนิ่ง เป็นการกำหนดตำแหน่งสินค้าอย่างมีแบบแผน อาศัยหลักการพื้นฐานเกี่ยวกับปัจจัยพิจารณาในการวางแผนแบบต่างๆ ของการเก็บรักษา โดยคำนึงถึงอัตราความถี่ของการหมุนเวียนสินค้าแต่ไม่ต้องคำนึงถึงขนาดที่แตกต่างกันของสินค้า

แต่ละรายการในประเภทเดียวกัน ยกเว้นรายการที่มีขนาดใหญ่มากหรือมีน้ำหนักมากผิดปกติจริง ๆ ที่จะเป็นปัญหา ซึ่งสามารถปรับใช้กับการบริหารจัดการพื้นที่สำหรับเพิ่มมูลค่าสินค้าในเขตปลอดอากร ทำอาภาศยานสุวรรณภูมิ ได้

2.5 แนวคิดและทฤษฎีด้านการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน

การเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน บริษัทควรจะสร้างความแตกต่าง (Differentiation) ด้วยการให้บริการลูกค้าในสิ่งที่ลูกค้าพึงประสงค์ อีกทั้งต้องเป็นผู้นำทางต้นทุน (Cost Leadership) โดยการบริหารต้นทุนให้เกิดประสิทธิภาพสูงสุด พร้อมทั้งตอบสนองอย่างรวดเร็ว (Quick Response) ให้บริการลูกค้าด้วยความรวดเร็วกว่าคู่แข่ง และสุดท้ายต้องเจาะตลาดเฉพาะส่วน (Market Focus) ซึ่งเป็นการสร้างความแตกต่างและสามารถตอบสนองความต้องการของลูกค้าได้อย่างตรงใจ

สำหรับแนวคิดทฤษฎีเกี่ยวกับการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน ได้มีผู้ให้แนวคิดไว้ดังนี้

ทวิศักดิ์ เทพพิทักษ์ (2550) แนวความคิดในเชิงการจัดการจะเน้นการหาวิธีการกำหนดหรือการพัฒนากลยุทธ์ที่จะนำเสนอคุณค่า ซึ่งเหนือกว่าในสายตาของลูกค้าโดยเน้นศูนย์กลางอยู่ที่ความสำคัญของการแข่งขันในการสร้างความสำเร็จในตลาดความได้เปรียบในการแข่งขันจะได้มาจากวิธีที่ธุรกิจจัดการและปฏิบัติกิจกรรมต่าง ๆ โดยการเพิ่มประสิทธิภาพให้มากกว่าคู่แข่งหรือสร้างความแตกต่างจากคู่แข่งซึ่งคู่แข่งของบริษัทมีอิทธิพลต่อจำนวนคลังสินค้า ถ้านโยบายการบริหารลูกค้าของคู่แข่งอยู่ในระดับสูง ทำให้ลูกค้ามีความพึงพอใจ บริษัทคู่แข่งก็อาจแย่งลูกค้าของบริษัท หากจะแข่งขันได้ต้องเพิ่มการบริการให้อยู่ในระดับเดียวกันหรือสูงกว่าคู่แข่ง วิธีที่จะยกระดับความสามารถในการผลิตได้โดยการใช้ระบบโลจิสติกส์เพื่อเป็นการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน ประกอบด้วยการที่มีต้นทุนสินค้าต่ำ สินค้ามีคุณภาพ มีความรวดเร็วตรงต่อเวลาและมีการให้บริการแก่ลูกค้าให้ได้รับความพึงพอใจที่เหนือกว่าคู่แข่ง ซึ่งจะเป็นการรักษาฐานลูกค้าเดิมและเพิ่มฐานลูกค้าใหม่ การที่จะประสบความสำเร็จในตลาดต้องก่อให้เกิดความยืดหยุ่นและสามารถตอบสนองตลาดที่มีการเปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็วโดยจะมีประเด็นหลัก ๆ ดังนี้

- การตอบสนอง โดยมีช่วงเวลากำหนดที่สั้นมากกว่าเดิม รวดเร็วกว่าเดิม มีความยืดหยุ่นและมีวิธีการแก้ปัญหาเพิ่มขึ้น เพราะรูปแบบความต้องการในอนาคตเป็นสิ่งไม่แน่นอน

- ความน่าเชื่อถือโดยความต้องการในอนาคตคือความไม่แน่นอนเกี่ยวกับความสามารถของผู้จัดหาที่จะทำการส่งวัตถุดิบได้อย่างตรงเวลาหรือเกี่ยวกับคุณภาพของวัตถุดิบหรือส่วนประกอบต่าง ๆ ที่จะจัดส่งสินค้าให้กับลูกค้าได้อย่างถูกต้องและมีความน่าเชื่อถือ

- การสร้างความสัมพันธ์ โดยความสัมพันธ์ของผู้ซื้อและผู้จัดส่งสินค้าควรจะอยู่บนพื้นฐานของการเป็นหุ้นส่วนร่วมกัน ซึ่งจะมีการพึ่งพาซึ่งกันและกัน เป็นสิ่งที่ยากสำหรับคู่แข่งที่จะทำลายความสัมพันธ์ได้

พัชสิริ ชมภูคา (2552) สิ่งที่จะทำให้องค์กรสร้างความได้เปรียบในการแข่งขัน มักจะเกิดจากความสามารถขององค์กรในการทำให้ลูกค้ามีความรู้สึก ว่า สินค้าหรือบริการขององค์กรมีความแตกต่างจากองค์กรคู่แข่ง โดยการดำเนินงานที่มีต้นทุนที่ต่ำกว่าและมีความสามารถในการทำกำไรได้มากกว่าคู่แข่งอื่น ๆ ซึ่งสิ่งเหล่านี้จะทำให้องค์กรสามารถรักษาลูกค้าเดิมไว้ได้และเป็นการเพิ่มทางเลือกให้กับลูกค้ารายใหม่ที่น่าสนใจในสินค้า เป็นผลทำให้สามารถเอาชนะคู่แข่งและอยู่รอดได้ในธุรกิจองค์กรจะต้องสามารถสร้างสรรค์สิ่งที่มีคุณค่าให้กับลูกค้าได้ดีกว่าคู่แข่งการที่จะทำให้ดีกว่าในสายตาลูกค้าจะประกอบด้วยหลักการ 4 ประการคือ

- ความได้เปรียบในเรื่องของต้นทุน ในยุคที่ความเจริญก้าวหน้าทางเทคโนโลยีสารสนเทศก้าวหน้าไปอย่างรวดเร็ว สามารถเข้าถึงแหล่งข้อมูลหลากหลายได้ง่ายขึ้น ซึ่งไม่เป็นการยากสำหรับผู้บริโภคที่จะตรวจสอบข้อมูลเปรียบเทียบราคาของสินค้าและบริการก่อนตัดสินใจซื้อธุรกิจใดที่สามารถนำเสนอสินค้าได้ในราคาที่ต่ำ จึงมีความได้เปรียบในการแข่งขันมากกว่า วิธีการหนึ่งคือการใช้ทรัพยากรให้เกิดประโยชน์มากที่สุดและมีของเสียหรือความเสียหายให้น้อยที่สุด ซึ่งถึงแม้จะเป็นเรื่องเล็กน้อย หากธุรกิจไม่มองข้ามแล้วจะสามารถช่วยประหยัดต้นทุนและทำให้สามารถตั้งราคาสินค้าหรือบริการที่ดึงดูดใจลูกค้าได้

- คุณภาพ ปัจจุบันลูกค้ามีความต้องการมากขึ้น ไม่เพียงแต่ต้องการสินค้าและบริการที่มีราคาถูก แต่ยังต้องการสินค้าและบริการที่มีคุณภาพ คำว่า คุณภาพ จำกัดความโดยสถาบันเพิ่มผลผลิตแห่งชาติว่า หมายถึง คุณลักษณะและรูปร่างทั้งหมดของผลิตภัณฑ์หรือบริการซึ่งก่อให้เกิดความพึงพอใจตามที่ลูกค้าต้องการ การใช้ผลิตภัณฑ์สินค้าหรือบริการได้อย่างเหมาะสมพอดีมีคุณค่าต่อผู้บริโภคโดยลูกค้าเป็นผู้ตัดสินใจ นั่นคือคุณภาพอยู่ที่ความพอใจของลูกค้า ในอดีตที่ผ่านมาการควบคุมคุณภาพเกิดขึ้นเมื่อสินค้าผลิตเสร็จเรียบร้อยแล้วและได้รับการตรวจสอบข้อมูลตัวเลขจำนวนสินค้าที่ชำรุดเสียหายก่อนที่จะถึงมือลูกค้า แต่ในปัจจุบันการควบคุมคุณภาพจะเห็นตั้งแต่ในแนวทางป้องกันเพื่อไม่ให้ความเสียหายเกิดขึ้น โดยใช้แนวคิดของการพัฒนาอย่างต่อเนื่องในทุกด้านของการดำเนินงาน อย่างไรก็ตามไม่เพียงแต่ธุรกิจที่ผลิตสินค้าเท่านั้น ที่ให้ความสำคัญกับคุณภาพ ธุรกิจในส่วนของการบริการก็เน้นในเรื่องของคุณภาพของการบริการเช่นกัน มุ่งเน้นให้ความสำคัญกับการรักษาคุณภาพของการบริการให้เป็นหนึ่ง เพื่อสร้างความพึงพอใจกับลูกค้า อันจะนำมาซึ่งความเป็นหนึ่งของธุรกิจ

- ความรวดเร็วตรงต่อเวลา นอกจากราคาและคุณภาพแล้ว อีกสิ่งหนึ่งที่ลูกค้าต้องการคือ ความรวดเร็ว ถ้ากำหนดให้ทุกอย่างเท่ากัน ใครที่เร็วกว่าย่อมเป็นผู้ชนะไม่ว่าจะเป็นความเร็วในการคิดค้นพัฒนาผลิตภัณฑ์ใหม่ ความเร็วในการนำผลิตภัณฑ์ออกสู่ตลาด ความเร็วในการตอบสนองความต้องการของลูกค้า ความเร็วจะสามารถสร้างความได้เปรียบในการแข่งขันได้อย่างดีโดยเฉพาะเมื่อธุรกิจรวดเร็วกว่าคู่แข่ง บางธุรกิจใช้ความเร็วเป็นจุดขาย

- การให้บริการแก่ลูกค้าเป็นการสร้างความพึงพอใจเมื่อลูกค้าได้รับการส่งมอบสินค้าที่มีราคาถูก สินค้ามีคุณภาพดีไม่ชำรุดหรือได้รับความเสียหายระหว่างการส่งมอบและมีความรวดเร็วถูกต้องตรงต่อเวลา เนื่องจากลูกค้ามีความต้องการที่หลากหลายแตกต่างกันไปและมีการเปลี่ยนแปลงอยู่ตลอดเวลา การตอบสนองความต้องการจึงต้องครอบคลุม ครบถ้วนและมีความยืดหยุ่นเพื่อเป็นการรักษาสถานลูกค้าเดิมและเพิ่มฐานลูกค้าใหม่โดยที่การทำให้ลูกค้าเดิมมีความประทับใจและมีความพึงพอใจ ในขณะเดียวกันต้องสร้างความสนใจให้กับกลุ่มเป้าหมายใหม่ๆ เพราะจะเป็นหนทางในการทำให้เกิดการตัดสินใจเข้ามาอยู่ในฐานข้อมูลลูกค้า เนื่องจากจำนวนลูกค้าที่มีอยู่ส่งผลต่อยอดขายและผลประกอบการอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้ ดังนั้น การทำงานไม่ควรมุ่งเน้นเฉพาะการสร้างฐานลูกค้าใหม่เพียงอย่างเดียว แต่ต้องให้ความสำคัญต่อการรักษาสถานลูกค้าเดิมไปพร้อมกัน หากสามารถทำเช่นนี้ได้ก็จะทำให้ธุรกิจมีความเข้มแข็ง

จากแนวคิดดังกล่าวจะสรุปได้ว่า การเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน จะเน้นการหากลยุทธ์ที่จะนำเสนอคุณค่า โดยการเพิ่มประสิทธิภาพให้มากกว่าคู่แข่งหรือสร้างความแตกต่างจากคู่แข่ง และทำให้ลูกค้ามีความพึงพอใจ ซึ่งการบริหารจัดการพื้นที่สำหรับเพิ่มมูลค่าสินค้าในเขตปลอดอากร ท่าอากาศยานสุวรรณภูมินั้น สามารถนำมาประยุกต์ใช้ได้

2.6 งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

สำหรับงานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับเรื่อง การบริหารจัดการพื้นที่สำหรับเพิ่มมูลค่าสินค้าในเขตปลอดอากร ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ได้มีผู้ศึกษาไว้อย่างต่อเนื่อง อาทิ

เมธินี ศรีกาญจน์และชุมพล มณฑาทิพย์กุล (2556) ได้ศึกษาเรื่อง การปรับปรุงประสิทธิภาพตำแหน่งการจัดวางสินค้าในคลังสินค้า กรณีศึกษา บริษัท ศรีไทยซูเปอร์แวร์ จำกัด (มหาชน) สาขาสุขสวัสดิ์ มีวัตถุประสงค์เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพของพื้นที่การจัดวางสินค้าภายในคลังสินค้า จากการศึกษาบริษัทที่เป็นกรณีศึกษาพบว่า สภาพปัจจุบันคลังสินค้าของบริษัทดังกล่าวมีตำแหน่งการจัดวางสินค้าภายในคลังสินค้าไม่เหมาะสม ทำให้การใช้อรรถประโยชน์ของพื้นที่ไม่เต็มประสิทธิภาพ ซึ่งส่งผลให้การทำงานภายในคลังสินค้าเกิดความล่าช้า โดยงานวิจัยนี้ผู้วิจัยได้ทำการศึกษารูปแบบตำแหน่งการจัดวางสินค้าที่ส่งผลให้การดำเนินงานภายในคลังมีประสิทธิภาพ

มากขึ้นและผู้วิจัยได้วิเคราะห์ตำแหน่ง (Location) ใหม่ ในการวางจัดวางสินค้าโดยใช้หลักการตัวแบบโปรแกรมเชิงเส้น (Linear Programming Method) ตามทฤษฎีสินค้าเคลื่อนไหวนำไว้วางไว้ใกล้ประตู (Fast Mover Closest to the Door) ร่วมกับเครื่องมือ Solver ในโปรแกรม Microsoft Excel เพื่อช่วยในการหาคำตอบที่เหมาะสมที่สุดของการจัดวางสินค้า จากการจัดวางตำแหน่งสินค้าใหม่ส่งผลให้ประสิทธิภาพในการบริหารจัดการคลังสินค้าเพิ่มขึ้น ระยะเวลาเฉลี่ยในการหยิบสินค้าลดลง 35.71% ระยะเวลาในการจัดเก็บสินค้าลดลง 26.67% และระยะทางเฉลี่ยลดลง 8.61%

สายชล พิงจีน (2556) ศึกษาเรื่องแนวทางการแก้ปัญหาคลังสินค้า ด้วยระบบ WMS (Warehouse Management System) เข้ามาบริหารจัดการคลังสินค้า กรณีศึกษา บริษัท เป็นไมเออร์เคมีคอลส์ (ที) จำกัด เป็นการศึกษาถึงความเหมาะสมของระบบขั้นตอนการดำเนินงานเครื่องมือและอุปกรณ์ใช้งานและประมาณการต้นทุนและผลประโยชน์ที่ได้รับจากโครงการโดยใช้ชีวิตด้านการเพิ่มประสิทธิภาพของการบริหารการจัดการคลังสินค้าโดยศึกษาถึงการนำระบบ WMS (Warehouse Management System) มาใช้ในส่วนของการรับสินค้า การจ่ายสินค้าและการตัดสินค้าออกจากคลังสินค้า

ผลการศึกษายังพบว่าระบบ WMS (Warehouse Management System) ยังช่วยเพิ่มประสิทธิภาพในการจัดการคลังสินค้าในเรื่องการบันทึกการรับ-จ่ายวัตถุดิบออกจากคลังสินค้าได้สะดวกรวดเร็วแม่นยำ ช่วยให้สามารถประหยัดเวลาในการปฏิบัติงานและทำให้ข้อมูลสินค้าในคลังเป็นปัจจุบัน (Real Time) ทำให้การบริหารวัตถุดิบในคลังสินค้าเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ

ศุภันtha สิริเจริญวัฒน์ (2555) ได้ศึกษาเรื่อง “การเพิ่มประสิทธิภาพการจัดการคลังสินค้า กรณีศึกษา บริษัท ภูมิไทย คอมชีส จำกัด” ในการศึกษาเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการให้บริการของบริษัท ภูมิไทย คอมชีส จำกัด ผู้ศึกษาได้ทำการสำรวจและเก็บรวบรวมข้อมูลที่เกี่ยวข้องพบว่าสาเหตุที่ทำให้การดำเนินงานของบริษัท ฯ ขาดประสิทธิภาพคือ มีสินค้าคงคลังปริมาณสูง คลังสินค้ามีวิธีการจัดเก็บและจัดวางไม่เหมาะสม และกระบวนการเบิกจ่ายอะไหล่ให้ช่างใช้เวลาานและมีข้อผิดพลาดสูง วัตถุประสงค์ของการศึกษาค้นคว้าด้วยตนเองครั้งนี้ คือ การเพิ่มประสิทธิภาพการจัดการคลังสินค้าของบริษัท ภูมิไทย คอมชีส จำกัด ขั้นตอนเริ่มจากการปรับปรุงวิธีการดำเนินงานการรับสินค้า การเบิกจ่าย การปรับปรุงจำนวนรายการอะไหล่ จัดความสำคัญอะไหล่ด้วยวิธี ABC การตั้งรหัสสินค้า และการตั้งรหัสการจัดเก็บในคลังสินค้า การออกแบบแผนผังการจัดเก็บ ระบุตำแหน่งการจัดเก็บ จากนั้นทำการตรวจนับสินค้าทั้งหมด จากการศึกษาพบว่า ผลการปรับปรุงนั้นทำให้เพิ่มประสิทธิภาพในการจัดการคลังสินค้า คือสินค้ามีความเป็นระเบียบเรียบร้อยมากขึ้น เวลาเฉลี่ยในการเบิกจ่ายอะไหล่ให้ช่างลดลงจาก 24 นาทีเป็น 11 นาทีต่อครั้ง รวมเฉลี่ยต่อวันคิดเป็น 33 นาที และอัตราส่วนความผิดพลาดในการตรวจนับสินค้าลดลงจาก

46.14% เป็น 21.25%

ชนากร จินดาบรรเจิด (2554) ได้ศึกษาเรื่อง การเพิ่มประสิทธิภาพในการบริหารจัดการสินค้าคงคลังของ บริษัท ปอกล่า ออโต้ จำกัด เป็นการศึกษาเพื่อทำการเพิ่มประสิทธิภาพการจัดการสินค้าคงคลัง โดยให้ความสำคัญในเรื่องของการพยากรณ์ยอดขาย และการสั่งซื้อสินค้าให้เกิดความคลาดเคลื่อนน้อยที่สุด และให้มีปริมาณการสั่งซื้อที่เหมาะสม โดยคำนึงถึงต้นทุนของสินค้าในการสั่งซื้อในแต่ละรายการ ทำการหาจุดสั่งซื้อของแต่ละรายการ สินค้า รวมถึงการกำหนดระดับสินค้าคงคลังสำรองให้เพียงพอต่อความต้องการของลูกค้าได้อีกทั้งทำการจัดฟังก์ชันสินค้าใหม่เพื่ออำนวยความสะดวกในการรับ-ส่งสินค้า เพิ่มประสิทธิภาพในการตรวจนับสินค้า และอำนวยความสะดวกในการเก็บข้อมูลลดปัญหาความเสียหายที่เกิดขึ้นจากการวางฟังก์ชันสินค้าที่ไม่ดี

วิธีการศึกษา เริ่มจากการศึกษายอดขายในบริษัท เพื่อจะได้ทราบว่าสินค้าแต่ละชนิดมียอดขายเป็นเท่าไร และใช้เป็นแนวทางในวางแผนจัดกลุ่มสินค้าตามมูลค่าด้วยการใช้ทฤษฎี ABC Classification โดยทำการพยากรณ์ยอดขาย เมื่อได้ยอดขายในปีถัดไปแล้ว จึงทำการคำนวณปริมาณการสั่งซื้อที่เหมาะสมของแต่ละกลุ่มสินค้าตามเงื่อนไขการสั่งซื้อที่ต่างกัน โดยมุ่งเน้นต้นทุนในการสั่งซื้อที่ต่ำที่สุด ซึ่งเมื่อทำการเปรียบเทียบการพยากรณ์แบบเก่า และการพยากรณ์แบบใหม่พบว่า การพยากรณ์แบบใหม่มีความคลาดเคลื่อนน้อยกว่าการพยากรณ์แบบเก่าถึง 60.45% ถ้าเปรียบเทียบมูลค่าของการพยากรณ์ ทำให้ต้นทุนในการจัดเก็บสินค้าลดลงคิดเป็นมูลค่าได้ 4,661,284 บาท และลดค่าเสียโอกาสจากการไม่ได้ขายคิดเป็นมูลค่า 512,600 บาท และการจัดฟังก์ชันสินค้าใหม่โดยใช้ทฤษฎี ABC Classification ช่วยให้เกิดประสิทธิภาพการทำงาน ในการค้นหาหรือหยิบจับสินค้าดียิ่งขึ้น จากผลที่ได้คือการหยิบจับสินค้าทั้งสิ้น 30 รายการก่อนปรับฟังก์ชันสินค้าใช้เวลาทั้งสิ้น 22.22 นาที หลังปรับฟังก์ชันสินค้าใหม่แล้วใช้เวลาทั้งสิ้น 17.03 นาที มีประสิทธิภาพเพิ่มขึ้นจากเดิมถึง 23.36%

ว่าที่ร้อยตรีรัชดาธิ แจ่มจันทร์ (2554) ได้ศึกษาเรื่อง “ตัวแบบการพัฒนาการตลาดเขตปลอดอากร: กรณีศึกษาเขตปลอดอากร ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ” จากการศึกษาพบว่า ผู้บริหารเขตปลอดอากรขาดความรู้ความเข้าใจพื้นฐานเกี่ยวกับเขตปลอดอากรและการบริหารการตลาด ทำให้ไม่สนใจที่จะบริหารการตลาดของเขตปลอดอากรอย่างจริงจัง โดยเฉพาะอย่างยิ่งในการกำหนดนโยบายทางการตลาด ซึ่งถือเป็นขั้นตอนที่สำคัญมาก โดยไม่ได้ทำการแบ่งส่วนตลาด เลือกตลาดเป้าหมาย และวางตำแหน่งทางการตลาดอย่างชัดเจน ทำให้ส่งผลกระทบไปสู่การกำหนดนโยบายการตลาดและนำนโยบายไปปฏิบัติที่ไม่เหมาะสม ไม่มีประสิทธิภาพนั้น คือ การปฏิบัติผ่านส่วนประกอบทางการตลาด ได้แก่ ผลิตภัณฑ์ (สินค้าและบริการ) ราคา สถานที่ การส่งเสริมการตลาด อันนำไปสู่

ผลกระทบต่อคุณค่าที่ลูกค้าได้รับและผลเสียทางการตลาดในท้ายที่สุด นั่นคือ มีลูกค้าลดน้อยลง ลูกค้าย้ายไปใช้บริการที่อื่น และความพึงพอใจของลูกค้าที่ลดลง เป็นต้น

เขตปลอดอากรท่าอากาศยานที่ประสบผลสำเร็จและนำมาใช้ในการอธิบายให้เห็นภาพของความสำเร็จในการทำการตลาด คือ เขตปลอดอากรท่าอากาศยานดูไบ (Dubai Airport Free Zone) โดยจะบริหารการตลาดอย่างจริงจังและเป็นระบบ ไม่ว่าจะเป็นการแบ่งส่วนตลาด เลือกตลาดเป้าหมายและการวางตำแหน่งทางการตลาด การเอาใจใส่ต่อความเห็น ข้อเสนอแนะของลูกค้าและจริงใจที่จะรับฟังเพื่อนำไปปรับปรุงแก้ไข การมองลูกค้าและหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องกับเขตปลอดอากรเป็นหุ้นส่วนทางกลยุทธ์ (Strategic Partner) เพื่อร่วมกันพัฒนาเขตปลอดอากรให้พัฒนาการเอาใจใส่ในเรื่องการส่งเสริมการตลาด เป็นต้น

จากการศึกษาทั้งหมดผู้วิจัยได้สร้างตัวแบบในการพัฒนาการตลาดของเขตปลอดอากรท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ พร้อมเสนอแนะแนวทางในการพัฒนาประกอบตัวแบบ สรุปได้ดังนี้ ผู้บริหารทุกระดับของเขตปลอดอากร ต้องเพิ่มพูนความรู้ในเชิงสหวิทยาการ โดยเฉพาะในเรื่องการบริหารตลาดและเขตปลอดอากร ระดมความคิดเพื่อกำหนดนโยบายการตลาดและระบบการบริหารการตลาดที่เน้นการตลาดเชิงกลยุทธ์และการตลาดเชิงรุก โดยส่วนประสบการณ์การตลาดที่ผสมผสานอย่างเหมาะสม เพื่อประสิทธิภาพในการนำไปปฏิบัติ มีการประเมินผลของนโยบาย ที่จะออกมาทางผลลัพธ์ทางการตลาด (Marketing Outcomes) และวิเคราะห์ผลสะท้อนกลับ (Feedback Analysis) เพื่อนำจุดแข็งและจุดอ่อนไปปรับปรุงแก้ไขในส่วนของนโยบายและการนำไปปฏิบัติ

ธนิดา สุนารักษ์, ธนกฤต โชติภาวริศ, พัฒนพงษ์ แสงหัตถวัฒนา, อรณิชา อนุชิตชาชูชัย, นุชบา รื่นรมย์, ชุติมา บุณณกิจ, ญาณสรณ์ มุลทองจาดและแก้วตา ช่วยศรี (2552) ได้ศึกษาเรื่อง “การออกแบบแนวคิดเบื้องต้นสำหรับจำลองสถานการณ์ระบบจัดเก็บและระบบการหีบสินค้าในคลังสินค้า: กรณีศึกษาคลังสินค้าเอกชน” มีวัตถุประสงค์เพื่อออกแบบแนวคิดเบื้องต้น (Conceptual Design) สำหรับจำลองแบบสถานการณ์จริงให้กับคลังสินค้าบริษัทกรณีศึกษาแห่งหนึ่ง โดยพิจารณาทั้งบริเวณคลังสินค้าหมุนเวียนเร็ว และบริเวณคลังสินค้าหมุนเวียนช้า รวมทั้งนำเสนอแนวทางการปรับปรุงระบบจัดเก็บ และระบบการหีบสินค้ารูปแบบใหม่ที่มีความเหมาะสมมากขึ้น โดยทำการศึกษาและเก็บข้อมูลต่าง ๆ ที่จำเป็น อาทิเช่น กระบวนการปฏิบัติงานในคลังสินค้า ระบบการจัดเก็บ ระบบการหีบสินค้า และข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับการออกแบบแนวคิดเบื้องต้น ทั้ง เวลา ระยะทาง ทรัพยากรที่ใช้ เป็นต้น จากนั้นได้ทำการออกแบบแนวคิดเบื้องต้นโดยใช้หลักการจำลองแบบสถานการณ์จริง (Simulation) และวิเคราะห์หาแนวทางการปรับปรุงเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพให้กับระบบ โดยใช้หลักการการจัดการคลังสินค้า ซึ่งพบว่า บริเวณคลังสินค้าหมุนเวียนเร็ว ควรใช้ระบบการจัดเก็บสินค้าตามประเภทของสินค้า (Product type) และระบบการหีบสินค้าตามชนิด

ของการขนส่ง (Wave Picking) ส่วนบริเวณคลังสินค้าหมุนเวียนซ้ำ ควรใช้ระบบการจัดเก็บสินค้าตามประเภทของสินค้า (Product type) และระบบการหยิบสินค้าเป็นชุดหรือโหล (Batch Picking)

นิติวัดต์ จันทวิสุข (2552) ได้ศึกษาเรื่อง “การพัฒนาเขตปลอดอากรท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ” เน้นศึกษาแนวทางการพัฒนา และการปรับปรุงการให้บริการ ของผู้ให้บริการทั้งหมด 4 ราย ภายในเขตปลอดอากร ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ผู้ให้บริการประกอบด้วย เจ้าหน้าที่กรมศุลกากร เจ้าหน้าที่การบินไทย เจ้าหน้าที่ BFS และเจ้าหน้าที่ TAGS จากกลุ่มตัวอย่างทั้งหมด 304 ราย ซึ่งเป็นผู้ให้บริการ ประกอบด้วย ตัวแทนผู้นำเข้าและส่งออกสินค้าทางอากาศ ผู้ส่งออกสินค้าทางอากาศอย่างเดียว และผู้นำเข้าและส่งออกสินค้าทางอากาศ ประเมินความสำคัญ และความพึงพอใจของปัจจัย ประกอบด้วย 5 ปัจจัยหลัก แต่ละปัจจัยหลักจะประกอบด้วย ปัจจัยย่อยเพื่อความเข้าใจ และความถูกต้องในการประเมิน จากการศึกษาพบว่า ปัจจัยด้านความสามารถ ทางความรู้ที่จะให้บริการของเจ้าหน้าที่ศุลกากร ภายในเขตปลอดอากร จำเป็นต้องมีการปรับปรุงอย่างเร่งด่วน เนื่องจากเป็นจุดด้อยขององค์กรที่ควรจะต้องปรับปรุงภายในกำหนดระยะเวลาสั้น ส่วนด้านการเข้าถึงของกฎระเบียบ และการบริการด้านพิธีการศุลกากรอย่างมีประสิทธิภาพ ถือว่าเป็นจุดเด่นของเจ้าหน้าที่ศุลกากรที่ควรจะต้องรักษา หรือจะปรับปรุงระดับการให้บริการ ภายในกำหนดระยะเวลายาว

พระยา สาโมทย์ (2552) ได้ทำการศึกษาแนวทางการพัฒนาระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ ในกระบวนการนำเข้าและส่งออกสินค้าโดยระบบ RFID เขตปลอดอากร ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการนำเข้าและส่งออกสินค้าของท่าอากาศยานให้มีความทันสมัย สะดวก รวดเร็วและอำนวยความสะดวกให้กับผู้ประกอบการนำเข้าและส่งออกสินค้า รวมทั้งเพื่อเป็นการส่งเสริมการส่งออกทางอากาศ โดยวัตถุประสงค์เพื่อศึกษารูปแบบการพัฒนา ศักยภาพรวมทั้งการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน ด้านการบริหารการนำเข้า-ส่งออกสินค้า ศึกษาความเป็นไปได้ในการนำระบบเทคโนโลยีที่ทันสมัยเข้ามาพัฒนาการบริหารจัดการด้านการขนส่งสินค้าได้อย่างมีประสิทธิภาพ และเพื่อกำหนดแนวทางในการจัดตั้งศูนย์ศึกษาข้อมูลระบบ RFID ในการนำเข้า – ส่งออกสินค้านำเข้ารวมทั้งยังเป็นการแลกเปลี่ยนข้อมูลกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

จากการศึกษาพบว่า การนำระบบ RFID เข้ามาพัฒนาระบบของเทคโนโลยีสารสนเทศในกระบวนการนำเข้าและส่งออกสินค้า ปรากฏว่าช่วยเพิ่มประสิทธิภาพในการทำงานในระดับหนึ่ง โดยเฉพาะการพัฒนาการดำเนินงานในระบบเดิมได้เป็นอย่างดี เมื่อนำเทคโนโลยีสารสนเทศในระบบ RFID เข้ามาปรับใช้ ยกตัวอย่างเช่น การตรวจปล่อยสินค้าเกิดความรวดเร็วในเรื่องการติดต่อพิธีการต่าง ๆ เนื่องจากสามารถตรวจผ่านระบบอัตโนมัติ การเคลื่อนย้ายของสินค้าสามารถดำเนินการต่อเนื่องจากจุดหนึ่งไปยังอีกจุดหนึ่งได้ทันที ซึ่งข้อมูลของตัวสินค้าจะถูกเก็บอยู่ในรูปของฐานข้อมูลโดยไม่จำเป็นต้องเปิดตรวจในกรณี Green Line และ Red Line เนื่องจากกรณี Red

Line จะถูกตรวจสอบก่อนนำเข้าพื้นที่เขตปลอดอากร จากการเก็บรวบรวมข้อมูลเชิงสถิติเรื่องของระยะเวลาในการปฏิบัติงานพบว่า ระยะเวลาในการดำเนินการรับสินค้า (Import) กรณี Red Line ระยะเวลาการรับสินค้าลดลงจาก 30 นาทีเป็น 14 นาที เท่ากับระยะเวลาลดลง 16 นาที และกรณี Green Line ระยะเวลาการรับสินค้าลดลงจาก 22 นาทีเป็น 11 นาทีเท่ากับระยะเวลาลดลง 11 นาที ส่วนการดำเนินการส่งออกสินค้า (Export) กรณี Red Line ระยะเวลาการส่งออกสินค้าลดลงจาก 400 นาทีเป็น 100 นาทีเท่ากับระยะเวลาลดลง 300 นาที กรณี Green Line ระยะเวลาการส่งออกสินค้าลดลงจาก 64 นาทีเป็น 40 นาทีเท่ากับระยะเวลาลดลง 24 นาที กรณีสินค้าสูญหายมีจำนวนลดน้อยลงจากเดิมในปี 2551 จำนวนทั้งสิ้น 11,074,653 บาท และในปี 2552 เหลือเพียง 3,259,264 บาท ซึ่งสามารถลดได้มากกว่าครึ่งหนึ่งของปี 2551

การให้บริการการควบคุมสินค้าคงคลังที่ใช้ระบบที่ไม่เสถียร หลังจากนำระบบ RFID เข้ามาปรับใช้สามารถบริหารจัดการระบบได้ในระดับหนึ่ง เพราะจากการนำระบบเข้ามาพัฒนาควรปรับบุคลากรที่ปฏิบัติงานเกี่ยวกับระบบโดยตรง เนื่องจากบุคลากรยังไม่มีมีความชำนาญในการปฏิบัติงานด้านเทคนิคเท่าที่ควร จึงทำให้เกิดปัญหาขึ้นได้ในบางครั้ง แต่ถึงอย่างไรยังมีการปรับเปลี่ยนโครงสร้างการปฏิบัติงานของบุคลากรจากเดิม มีบุคลากรที่ปฏิบัติงานจำนวน 16 คน ปัจจุบันลดลงเหลือเพียง 9 คน ด้านการลงทุนในการศึกษา การนำระบบ RFID เข้ามาพัฒนาต้นแบบของเทคโนโลยีสารสนเทศในกระบวนการนำเข้าและส่งออกสินค้าครั้งนี้ พบว่าค่าใช้จ่ายส่วนใหญ่ที่นำมาใช้ในการพัฒนาเป็นค่าใช้จ่ายอุปกรณ์ที่ต้องใช้เพิ่มเติม และการออกแบบระบบให้เหมาะสมกับการใช้งาน จากการลงทุนในครั้งนี้เสียค่าใช้จ่ายทั้งสิ้น 5,168,273.50 บาท ซึ่งจากการลงทุนในครั้งนี้ จะคุ้มทุนประมาณ 1 ปี กับอีก 3 เดือนกว่า ดังนั้น นับว่างบประมาณที่ใช้ลงทุนไปในครั้งนี้ คุ้มค่าต่อการพัฒนาเทียบกับการลงทุนในระบบสารสนเทศอื่น

จุดเด่นของการพัฒนาเทคโนโลยีสารสนเทศของระบบ RFID ในกระบวนการนำเข้าและส่งออกสินค้าภายในเขตปลอดอากร คือ สามารถสร้างความพึงพอใจในการให้บริการกับลูกค้าได้อย่างเต็มประสิทธิภาพ ลดระยะเวลาในกระบวนการดำเนินงานหรือการติดต่อเอกสารเกี่ยวกับพิธีการต่าง ๆ และสิ่งสำคัญที่สุดก็เพื่อการตรวจสอบข้อมูลการเคลื่อนไหวของสินค้าเพื่อสามารถตอบสนองต่อความต้องการแบบทันเวลาในการขนถ่ายสินค้าภายในเขตปลอดอากร

จุดด้อยของการพัฒนาเทคโนโลยีสารสนเทศของระบบ RFID ในกระบวนการนำเข้าและส่งออกสินค้าภายในเขตปลอดอากร คือ งบประมาณการพัฒนาที่จำกัดเนื่องจากระบบที่ออกแบบขึ้นใหม่ในการปรับใช้จำเป็นต้องใช้ระบบที่สมบูรณ์แบบและสามารถเชื่อมโยงกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการเพิ่ม และตรวจสอบข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับระบบ RFID

ดังนั้นทำให้ไม่สามารถพัฒนาระบบที่มาปรับใช้กับเทคโนโลยีที่ทันสมัยได้เท่าที่ควรรวมทั้งขาดบุคลากรที่มีความชำนาญ และขาดการฝึกอบรมส่งผลให้ประสิทธิภาพในการให้บริการลดลง

กิริติ อัครกิตติพร, บุญชริก อินมั่ง และสรวุฒิ คงอยู่ (2551) ได้ศึกษาเรื่อง “การศึกษาความพึงพอใจของผู้ใช้บริการที่มีต่อการให้บริการเขตปลอดอากร ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ” เพื่อเสนอแนะแนวทางการให้บริการที่ได้รับการยอมรับจากผู้ให้บริการเขตปลอดอากร ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ พบว่า ประชากรเป้าหมายส่วนใหญ่ประกอบกิจการเป็นผู้ส่งออก ใช้บริการด้านสินค้าพาณิชยกรรม คือ ส่งสินค้าออก ประเภทของสินค้าส่วนใหญ่ คือ อุตสาหกรรมเบา ได้แก่ สิ่งทอ เครื่องประดับ และอัญมณี เป็นต้น ใช้ระยะเวลาในการดำเนินการพิธีการศุลกากร คือ 31 – 60 นาที และประชากรเป้าหมายส่วนใหญ่เห็นว่าเขตปลอดอากร มีสิ่งอำนวยความสะดวกครบครัน และปัญหาที่เกิดจากการใช้บริการเขตปลอดอากรพบว่า ประชากรเป้าหมายส่วนใหญ่เห็นว่าระยะเวลาที่ใช้ในการดำเนินการพิธีการศุลกากรไม่มีกำหนดเวลาที่แน่นอน การตรวจสินค้าที่อากรขาเข้าล่าช้า การตรวจสินค้าที่อากรขาออกเหมาะสม สถานที่นั่งรอการดำเนินพิธีการศุลกากรไม่เพียงพอ การดำเนินเอกสารผ่านพิธีการศุลกากรไม่มีกำหนดเวลาที่แน่นอน ค่าธรรมเนียมการจอดรถไม่เหมาะสม ที่จอดรถด้านหน้าอาคารสำนักงานตัวแทนผู้นำเข้าส่งออกไม่เพียงพอ ขาดความเอาใจใส่ต่อการให้บริการ และไม่มีจุดประชาสัมพันธ์คอยแนะนำสถานที่ และปัจจัยที่มีผลต่อความพึงพอใจของผู้ใช้บริการเขตปลอดอากรพบว่า ประชากรเป้าหมายส่วนใหญ่ให้ระดับความพึงพอใจปานกลางกับปัจจัยด้านกระบวนการให้บริการฝ่ายพิธีการ และให้ระดับความพึงพอใจน้อยกับปัจจัยอีก 3 ด้าน คือ ด้านนโยบาย ด้านการให้บริการ และด้านสถานที่

สมศักดิ์ ศรีบุญชัย (2550) ได้ศึกษาเรื่อง “การเพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการคลังสินค้า” ในปัจจุบันธุรกิจเกือบทุกอุตสาหกรรม ผู้ผลิตสินค้าจะต้องมีคลังสินค้าเพื่อที่จะใช้เป็นที่จัดเก็บสินค้าเพื่อลดความเสี่ยงในการจัดส่งสินค้าให้กับลูกค้า เพื่อป้องกันการถูกลักขโมย เป็นต้น เนื่องจากการมีคลังสินค้าจะทำให้มีกิจกรรมเกิดขึ้นอีกมากมาย เริ่มตั้งแต่การรับสินค้าจากหน่วยงานบรรจุนำเข้า การรวบรวม การจัดเก็บ การเคลื่อนย้าย และกระจายสินค้า กิจกรรมเหล่านี้ล้วนมีความเชื่อมโยงต่อเนื่องกัน และมีลูกค้าเป็นผู้รับสินค้าคนสุดท้าย กิจกรรมต่าง ๆ ล้วนมีค่าใช้จ่ายเกิดขึ้นทั้งสิ้น ซึ่งยังไม่รวมถึงค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นจากการปฏิบัติงานอันเนื่องมาจากสินค้าเกิดความเสียหายจากการเคลื่อนย้าย การส่งสินค้าให้ลูกค้าได้ไม่ตรงกับความต้องการ ไม่ตรงกับเวลา การตอบสนองต่อความต้องการของลูกค้าได้อย่างรวดเร็วและสร้างความพึงพอใจให้กับลูกค้า จึงเป็นสิ่งจำเป็นและทำให้เกิดการแข่งขันขึ้นอย่างมากมาย ผู้ประกอบการต่างพยายามหาแนวทางเพื่อทำให้ลูกค้าเกิดความประทับใจในสินค้าและบริการมากที่สุด ซึ่งเป็นปัจจัยที่สำคัญในปัจจุบันต่อการเพิ่ม

ส่วนแบ่งของตลาด นอกจากนี้ยังมองหาแนวทางในการช่วยเพิ่มประสิทธิภาพการทำงานให้มีความสะดวกรวดเร็วรวมทั้งสามารถช่วยลดเวลาและต้นทุนในการทำงานลงอีกด้วย

จากที่มาและความสำคัญดังกล่าว จึงทำให้เกิดแนวคิดในงานวิจัยนี้ขึ้น เพื่อต้องการพัฒนาปรับปรุงและเพิ่มประสิทธิภาพการปฏิบัติงานของคลังสินค้าที่จะส่งผลให้การดำเนินงานนั้นมีประสิทธิภาพและประสิทธิผลเพิ่มมากยิ่งขึ้น ซึ่งวิธีการที่ได้นำมาใช้ในงานวิจัยนี้มีหลายวิธีการด้วยกัน ได้แก่ การนำเทคโนโลยีระบบบาร์โค้ดมาใช้ การปรับปรุงอุปกรณ์ฮาร์ดแวร์เดิมให้ใช้งานอย่างเกิดประสิทธิภาพ การปรับปรุงขั้นตอนการปฏิบัติงาน การปรับปรุงพื้นที่การจัดเก็บแล้วนำหลักการของพาเลต หรือการวิเคราะห์แบบเอบีซี และรูปแบบการจัดเก็บสินค้าแบบระบบจัดเป็นกลุ่มก้อน ซึ่งเป็นวิธีการจัดเก็บสินค้าแบบสุ่มโดยจะแยกตามประเภทสินค้า ซึ่งจากการศึกษาพบว่า เป็นวิธีที่ใช้พื้นที่ในการจัดเก็บสินค้าได้อย่างคุ้มค่ามากที่สุดวิธีหนึ่ง การปรับปรุงขั้นตอนการปฏิบัติงานเพื่อลดปัญหาความผิดพลาดของการปฏิบัติงานให้ดีขึ้น เป็นต้น

จากการศึกษา การวิเคราะห์ปัญหา ดังกล่าวข้างต้น ทำให้ได้ผลการศึกษาและนำเสนอให้กับองค์กรปรับปรุงการปฏิบัติงานให้มีประสิทธิภาพการบริหารจัดการในการทำงานเพิ่มขึ้น โดยครอบคลุมทุกกระบวนการตั้งแต่กระบวนการรับสินค้า จนกระทั่งการจ่ายสินค้าออกไปให้กับลูกค้า การนำเทคโนโลยีสมัยใหม่มาใช้ การแก้ไขอุปกรณ์ฮาร์ดแวร์ต่าง ๆ การปรับปรุงขั้นตอนการปฏิบัติงานรวมทั้งการจัดแผนผังคลังสินค้าใหม่ ทำให้การปฏิบัติงานมีความถูกต้องมากขึ้น เกิดความผิดพลาดน้อยลง ลดเวลาการปฏิบัติงานลงได้มาก ทำให้บริษัทลดต้นทุนค่าใช้จ่ายด้านต่าง ๆ ลงได้ เช่น การสูญเสียเนื่องจากสินค้าแตกเสียหาย สามารถลดลงได้ประมาณ 30 เปอร์เซ็นต์ การลดขนาดความยาวของบรรจุภัณฑ์ ทำให้ได้ผลพลอยได้จากการส่งสินค้าต่อผู้คอนเทนเนอร์ได้มากขึ้น ค่าใช้จ่ายในการขนส่งสินค้าลดลง 5 เปอร์เซ็นต์ต่อหนึ่งตู้คอนเทนเนอร์ เป็นต้น นอกจากนี้การร้องเรียนจากลูกค้าลดน้อยลง เป็นการสร้างความพึงพอใจให้กับลูกค้า ทำให้องค์กรสามารถขายสินค้าได้และยังสามารถรักษาสวนแบ่งของตลาดได้ตามเป้าหมาย

สาว่ง มูลอินตะ (2548) ได้ศึกษาเรื่อง ความพึงพอใจของลูกค้าที่มีต่อปัจจัยส่วนประสมการตลาดบริการของคลังสินค้า บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ท่าอากาศยานเชียงใหม่ เพื่อศึกษาถึงความพึงพอใจของลูกค้าที่มีต่อส่วนประสมการบริการของคลังสินค้า บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ท่าอากาศยานเชียงใหม่ และศึกษาถึงปัญหา รวมทั้งข้อเสนอแนะของลูกค้าที่มาใช้บริการ กลุ่มประชากรที่ทำการศึกษานี้เป็นลูกค้าที่มาใช้บริการคลังสินค้าฯ โดยได้รวบรวมข้อมูลจากกลุ่มตัวอย่าง 140 ราย ด้วยวิธีการสุ่มตัวอย่างแบบตามสะดวก ใช้แบบสอบถาม และวิเคราะห์ข้อมูลใช้สถิติเชิงพรรณนา ได้แก่ ค่าความถี่ ร้อยละ และค่าเฉลี่ย

ผลการศึกษาระดับความพึงพอใจของลูกค้าต่อบัณฑิตส่วนประสบการณ์ตลาดบริการทั้ง 7 ด้าน พบว่า ความพึงพอใจของผู้ตอบแบบสอบถามที่อยู่ในระดับปานกลางเรียงตามลำดับ คือ ด้านราคา ด้านการสร้างและนำเสนอลักษณะทางกายภาพ ด้านกระบวนการ ด้านผลิตภัณฑ์ ด้านการจัดจำหน่าย และด้านการส่งเสริมการตลาด ส่วนด้านบุคคลหรือพนักงาน มีระดับความพึงพอใจในระดับน้อย โดยมีปัจจัยย่อยที่มีค่าเฉลี่ยสูงสุดในแต่ละด้านดังนี้ ด้านราคา คือ อัตราค่าระวางขนส่งสินค้าพิเศษ ด้านการสร้างและนำเสนอลักษณะทางกายภาพ คือ การเป็นสายการบินที่มีภาพลักษณ์ดี ด้านกระบวนการ คือ เอกสารที่ใช้ในการรับสินค้าเหมาะสม ด้านผลิตภัณฑ์ คือ จำนวนเที่ยวบินในแต่ละวันต่อสัปดาห์ ด้านการจัดจำหน่าย คือ ที่ตั้งของอาคารคลังสินค้า สะดวกต่อการเดินทางมาติดต่อ ด้านการส่งเสริมการตลาด คือ การให้เครดิตการชำระเงินแก่บริษัทตัวแทนฯ ด้านบุคคลหรือพนักงาน คือ ความเข้าใจของพนักงานในกฎระเบียบเกี่ยวกับมาตรฐานสากลของระบบการขนส่งทางอากาศ

เมืองมนต์ ปองมิตรอมรา (2545) ได้ศึกษาเรื่องการนำเทคโนโลยีสารสนเทศมาใช้ในการเพิ่มประสิทธิภาพของกระบวนการบริหารคลังสินค้ากรณีศึกษา บริษัท ไซลูเซียเคมีคัลส์ (ประเทศไทย) จำกัด โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาให้ทราบถึงกระบวนการบริหารคลังสินค้าก่อนและหลังนำเทคโนโลยีสารสนเทศเข้ามาใช้บริหารคลังสินค้าและแนวทางปรับปรุงในการบริหารคลังสินค้า โดยหลังนำเทคโนโลยีสารสนเทศมาใช้ในบริษัทผลการศึกษาพบว่า ก่อนการนำเทคโนโลยีสารสนเทศมาใช้ในการบันทึกข้อมูลภายในองค์กรไม่ตรงกันซึ่งเกิดจากเอกสารสูญหาย การลืมลงบันทึกของพนักงานคลังสินค้าหรือแม้แต่พิมพ์ตัวเลขผิดและเมื่อนำเทคโนโลยีสารสนเทศมาใช้บริหารคลังสินค้าโดยการเชื่อมโยงระบบเทคโนโลยีสารสนเทศของแผนกต่าง ๆ สามารถแก้ปัญหาทั้งหมดได้แต่เกิดปัญหาการนำเทคโนโลยีสารสนเทศมาใช้ไม่เต็มประสิทธิภาพหรือพนักงานยังขาดความเชี่ยวชาญในการใช้ แต่การใช้เทคโนโลยีสารสนเทศช่วยให้ประหยัดเวลาในการทำงานลดกิจกรรมการทำงานที่ซ้ำซ้อนและทำให้พนักงานทำงานง่ายสามารถตรวจสอบได้

สามารถ ศุภรัตน์อารมณ์ (2544) ได้ศึกษาเรื่อง ความผูกพันต่อองค์กร : ศึกษากรณีฝ่ายปฏิบัติการคลังสินค้า บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) มีวัตถุประสงค์เพื่อ 1) ศึกษาระดับความผูกพันต่อองค์กรของพนักงานฝ่ายปฏิบัติการคลังสินค้า บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) 2) เพื่อศึกษาปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อองค์กรของพนักงานฝ่ายปฏิบัติการคลังสินค้า บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) กลุ่มตัวอย่างคือ พนักงานฝ่ายปฏิบัติการคลังสินค้า บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) จำนวน 269 คน เก็บรวบรวมข้อมูลโดยใช้แบบสอบถาม ผลการศึกษาพบว่า 1) พนักงานฝ่ายปฏิบัติการคลังสินค้าบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) มีความผูกพันต่อองค์กรโดยรวมและรายด้านอยู่ในระดับสูง 2) ตัวแปรความสัมพันธ์กับเพื่อนร่วมงาน ความตระหนักว่าตนมีความสำคัญ

ต่อองค์การและอายุงานในองค์การ สามารถร่วมกันอธิบายการเปลี่ยนแปลงความผูกพันต่อองค์การ โดยรวม ได้ร้อยละ 17.50 อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ .001 3) ตัวแปรความสัมพันธ์กับเพื่อนร่วมงาน และโอกาสก้าวหน้าในงาน สามารถร่วมกันอธิบายการเปลี่ยนแปลงความผูกพันต่อองค์การด้านความรู้สึกรักของพนักงานฝ่ายปฏิบัติการคลังสินค้า บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ได้ร้อยละ 22 อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ .001 4) ตัวแปรความตระหนักว่าตนมีความสำคัญต่อองค์การ อายุงานในองค์การและความสัมพันธ์กับผู้บังคับบัญชา สามารถร่วมกันอธิบายการเปลี่ยนแปลงความผูกพันต่อองค์การด้านความต่อเนื่องของพนักงานฝ่ายปฏิบัติการคลังสินค้า บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ได้ร้อยละ 13 อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .001 5) ตัวแปรความสัมพันธ์กับเพื่อนร่วมงานและอายุงานในองค์การ สามารถร่วมกันอธิบายการเปลี่ยนแปลงความผูกพันต่อองค์การด้านบรรทัดฐานทางสังคมของพนักงานฝ่ายปฏิบัติการคลังสินค้า บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ได้ร้อยละ 9.60 อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.001

สุรัตน์ ชุนงาม (2544) ได้ศึกษาเรื่อง ปัญหาของผู้ส่งออกที่ประสบในการขนส่งสินค้าทางอากาศ ผลการศึกษาได้สรุปว่า ปัญหาของผู้ส่งออกที่ประสบ คือ ปัญหาด้านพื้นที่รองรับบรรทุกสินค้า และพื้นที่รองรับสินค้าบริเวณหน้าคลัง มิใช่เพียงพอต่อความต้องการ อันสืบเนื่องมาจากปัญหาด้านขั้นตอนในการขนถ่ายน้ำหนั และการให้บริการของเจ้าหน้าที่ในเรื่องการจัดหาภาชนะรองรับสินค้ามีความล่าช้า และเป็นปัญหาหลักในการขนส่งสินค้าทางอากาศ

การศึกษาสามารถให้ข้อเสนอแนะได้ว่า ควรปรับปรุงระบบการจัดการเกี่ยวกับคลังสินค้า โดยเสนอการแก้ไขไว้ 2 ทาง ดังนี้ (1) ควรกำหนดเวลาให้สินค้าเกษตรในช่วงฤดูกาลได้รับการขนถ่ายน้ำหนัาก่อน (2) ในเรื่องพื้นที่รองรับสินค้า เนื่องจากคลังสินค้าการบินไทยที่ใช้บริการอยู่ในปัจจุบันมี 2 คลัง ควรแยกพื้นที่สินค้าคลังหมายเลข 2 ให้รองรับสินค้าเกษตรเพียงอย่างเดียว และคลังหมายเลข 3 ให้รองรับสินค้าทั่ว ๆ ไป หรือใช้พื้นที่คลังหมายเลข 2 ให้รองรับสินค้าที่มาใช้บริการขนส่งกับสายการบินไทยเพียงอย่างเดียว ส่วนคลังหมายเลข 3 ให้รองรับสินค้าที่ใช้บริการขนส่งกับสายการบินอื่น แต่ทั้งสองแนวทางนี้จะต้องเสริมกำลังเจ้าหน้าที่สำหรับดูแลเพิ่มขึ้น

Jeffrey Clark Askey (2014) ได้ศึกษาเรื่องการดำเนินการด้านโลจิสติกส์โดยอัตโนมัติและหยุดการวิเคราะห์ระบบการเก็บเกี่ยวซึ่งข้าวโพดที่ส่งผ่านหลายระดับการค้ำ พบว่าระดับการค้ำบรรลุผลสำเร็จในการผลิตเอทานอลจากเซลลูโลส สิ่งสำคัญในการเพิ่มประสิทธิภาพของห่วงโซ่อุปทานเพื่อเก็บสำรองวัตถุดิบที่เป็นไปได้ในทางเศรษฐกิจ กระบวนการย่อยที่สำคัญคือการเก็บเกี่ยวของวัตถุดิบที่จะถูกแปลงเป็นเอทานอล ค่าใช้จ่ายในการเก็บเกี่ยวและการขนส่งข้าวโพดเป็นปัจจัยหลักของค่าใช้จ่ายทั้งหมดและอยู่ที่ประมาณ 82 เหรียญสหรัฐต่อมาตรตัน อย่างไรก็ตามวิธีนี้สามารถลดค่าใช้จ่ายลงได้ 47 เหรียญสหรัฐต่อตัน ขึ้นอยู่กับการพัฒนาระบบห่วงโซ่อุปทาน

สำหรับสิ่งอำนวยความสะดวกขนาดใหญ่ที่มีความสามารถในการผลิต 30 ล้านเกลลอนของเอทานอล คือ วัสดุแห้งจำนวน 375,000 ตันต่อปีที่ให้ความสะดวกในการทำงานได้อย่างเต็มประสิทธิภาพ วัสดุนี้จำเป็นนี้ต้องทำการเก็บเกี่ยวประมาณ 190,000 ไร่ ขึ้นอยู่กับ 2 ตันต่อ 1 ไร่ วิธีการเก็บเกี่ยวหลักคือหลายระบบที่ต้องผ่านงานเกษตรกรรมหลายที่ทำงานใน การประสานในการผลิตวัสดุที่หนาแน่นและการขนส่ง รถแทรกเตอร์มากกว่า 200 คัน จะต้องเพื่อให้บรรลุการเก็บเกี่ยวเต็มจำนวนภายในระยะเวลา 30 วัน

วัตถุประสงค์ของการวิจัยครั้งนี้ เพื่อให้การวิเคราะห์ระบบข้อมูลทางภูมิศาสตร์ ซึ่งเป็นข้อมูลในการสั่งซื้อเพื่อให้มีประสิทธิภาพเพียงพอเวลาจริงมากขึ้นของทีมงานและเครื่องจักรที่จะผลักดันการประเมินห่วงโซ่อุปทานที่สำคัญ ผลของการทำงานการวิเคราะห์การเก็บเกี่ยวขนาดการผลิตนี้ ข้อมูลช่วงฤดูใบไม้ร่วงของปี 2012 และปี 2013; ในช่วงปี 2012 เก็บเกี่ยวได้ 6,000 ไร่ ในขณะที่ 24,300 ไร่เก็บเกี่ยวในปี 2013 ผลการวิจัยนี้จะเป็นประโยชน์เก็บเกี่ยวข้าวเชลลูโลส จากข้อมูลโลจิสติกส์และห่วงโซ่อุปทาน เพื่อมาประมวลผลและทำการวิเคราะห์

Mehmet Emin Kavlak (2012) ได้ศึกษาถึงผลกระทบทางด้านเศรษฐกิจของเขตปลอดอากรในประเทศตุรกี ด้วยการเก็บแบบสอบถามจากบริษัทที่ให้บริการในเขตปลอดอากรของประเทศตุรกีในเรื่องของการรับรู้ถึงความสำเร็จที่ให้บริการในเขตปลอดอากร ประเทศตุรกีมีระบบการค้าเสรีการลงมติเมื่อวันที่ 24 มกราคม พ.ศ. 2523 ทำให้ประเทศตุรกีเริ่มต้นใช้กลยุทธ์การส่งออกสินค้า ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งในกฎหมายเขตปลอดอากรที่ประกาศไว้ในราชกิจจานุเบกษาในปี พ.ศ. 2528 ตามที่มีการแก้ไขเพิ่มเติมในกฎหมายได้นิยามเขตปลอดอากรว่า ส่งเสริมการส่งออก มุ่งเน้นที่การลงทุนและการผลิต กระตุ้นให้ต่างชาติมาลงทุน อีกทั้งยังนำเทคโนโลยีมาประยุกต์ใช้ในองค์กรเพื่อการพัฒนาการค้าระหว่างประเทศ

วัตถุประสงค์การวิจัยครั้งนี้คือ ผลกระทบด้านเศรษฐกิจของเขตปลอดอากร และการวิเคราะห์การรับรู้ถึงความสำเร็จของบริษัทที่ให้บริการในเขตปลอดอากร โดยการประเมินวัตถุประสงค์ของเขตปลอดอากรในประเทศตุรกีอย่างเป็นความจริง

Erdal Cakir (2009) ได้ศึกษาเรื่องการว่าจ้างบริษัทโลจิสติกส์และการคัดเลือกผู้ให้บริการด้านโลจิสติกส์ผ่านกระบวนการอย่างเป็นขั้นตอน พบว่า ในปัจจุบันการแข่งขันทางเศรษฐกิจของโลกนั้น เป็นสิ่งสำคัญต่อการตัดสินใจในการเข้าถึงปัจจัยในการสนับสนุนเช่น ความรวดเร็ว ความถูกต้อง หนึ่งใน การตัดสินใจเลือกผู้ให้บริการด้านโลจิสติกส์นั้น มีหลากหลายเกณฑ์การตัดสินใจขึ้นอยู่กับความเหมาะสมของวัตถุประสงค์ เช่น คุณภาพการให้บริการ ต้นทุนในการดำเนินงาน ระยะเวลาในการส่งมอบสินค้า ซึ่งถ้าไม่มีการสนับสนุนให้ดำเนินการอย่างเป็นระบบ จะทำให้การดำเนินงานใช้เวลานานในแต่ละขั้นตอน ทั้ง ๆ ที่ความจริง "การคัดเลือกผู้ให้

บริการด้าน โลจิสติกส์" เป็นที่นิยมใช้อยู่แล้ว แต่ก็ยังมีความพยายามในการพัฒนาระบบการคัดเลือกอยู่ในหลายๆ วิธี

ในการวิจัยครั้งนี้ ระบบการสนับสนุนการตัดสินใจคัดเลือกผู้ให้บริการด้านโลจิสติกส์ขึ้นอยู่กับ การวิเคราะห์ข้อมูลตามลำดับขั้น ซึ่งวิธีการนี้เป็นวิธีที่ได้รับความนิยมโดยทั่วไป และยังเชื่อว่า แนวความคิดนี้และการใช้ข้อมูลเชิงประจักษ์ขยายความสามารถในการสร้างแบบจำลองวิธีการรวมไว้ในรูปแบบที่จะนำไปสู่ระบบที่มีประสิทธิภาพมากขึ้น ในการตรวจสอบทางเลือกตามลำดับขั้นแล้ว ยังสามารถตรวจสอบการออกแบบแนวคิดของผู้ให้บริการด้านโลจิสติกส์ ประกอบกับ ระบบสนับสนุนการตัดสินใจเลือกก็จะดำเนินการเป็นกรณีศึกษาในตัวอย่างบริษัท

Tian Ran (2009) ทำการศึกษาเรื่อง โลจิสติกส์ภายในเป็นส่วนหนึ่งของห่วงโซ่อุปทาน กรณีศึกษา บริษัท โนเกีย จำกัด สาขางทกวน พบว่า โลจิสติกส์ภายในองค์กรเป็นส่วนสำคัญที่สุด โดยเฉพาะอย่างยิ่งใน บริษัท ผู้ผลิตขนาดใหญ่ ผู้จัดการมีการวางแผนและส่งมอบผลิตภัณฑ์สำเร็จรูป ซึ่งเป็นส่วนสำคัญของห่วงโซ่อุปทานที่เป็นการสะท้อนให้เห็นถึงกลยุทธ์การดำเนินงานของบริษัท ในการศึกษาครั้งนี้มุ่งเน้นไปที่การหาวิธีการที่เป็นไปได้ในการปรับปรุงกระบวนการดำเนินงานของโลจิสติกส์ ภายในของบริษัทโนเกีย จำกัด ประเทศจีน โดยเจาะลึกไปที่สาขางทกวน ในแผนกจัดหาโลจิสติกส์ บริษัท โนเกีย จำกัด เป็นบริษัทที่มีความแข็งแกร่งระหว่างประเทศและประสบความสำเร็จ สำหรับในแผนกนี้นำเสนอตัวอย่างในกระบวนการขนส่งโลจิสติกส์ภายในแผนก อย่างไรก็ตามทุกแผนกควรต้องมีการพัฒนาอย่างต่อเนื่องเพื่อให้เกิดประโยชน์สูงสุด

การวิจัยในครั้งนี้มีทฤษฎีที่เกี่ยวข้องกับโลจิสติกส์ ห่วงโซ่อุปทาน และการวัดประสิทธิภาพการทำงาน การวิเคราะห์สภาพแวดล้อมภายในของบริษัท โนเกีย จำกัด ประเทศจีน โดยใช้ SWOT มาวิเคราะห์สถานการณ์ปัจจุบันของบริษัท โนเกีย จำกัด ในประเทศจีน และมีการศึกษาเชิงลึกของทุกกิจกรรมในระบบของโลจิสติกส์ภายในบริษัทได้เป็นอย่างดี ผลที่ได้เป็นข้อเสนอแนะในการพัฒนาปรับปรุงประสิทธิภาพโลจิสติกส์ภายในองค์กรของบริษัท โนเกีย จำกัด ในประเทศจีน ซึ่งขึ้นอยู่กับคำตอบในการแลกเปลี่ยนข้อมูล การแลกเปลี่ยนข้อมูลกลยุทธ์ของบริษัท และการเพิ่มประสิทธิภาพความเป็นมืออาชีพของพนักงาน

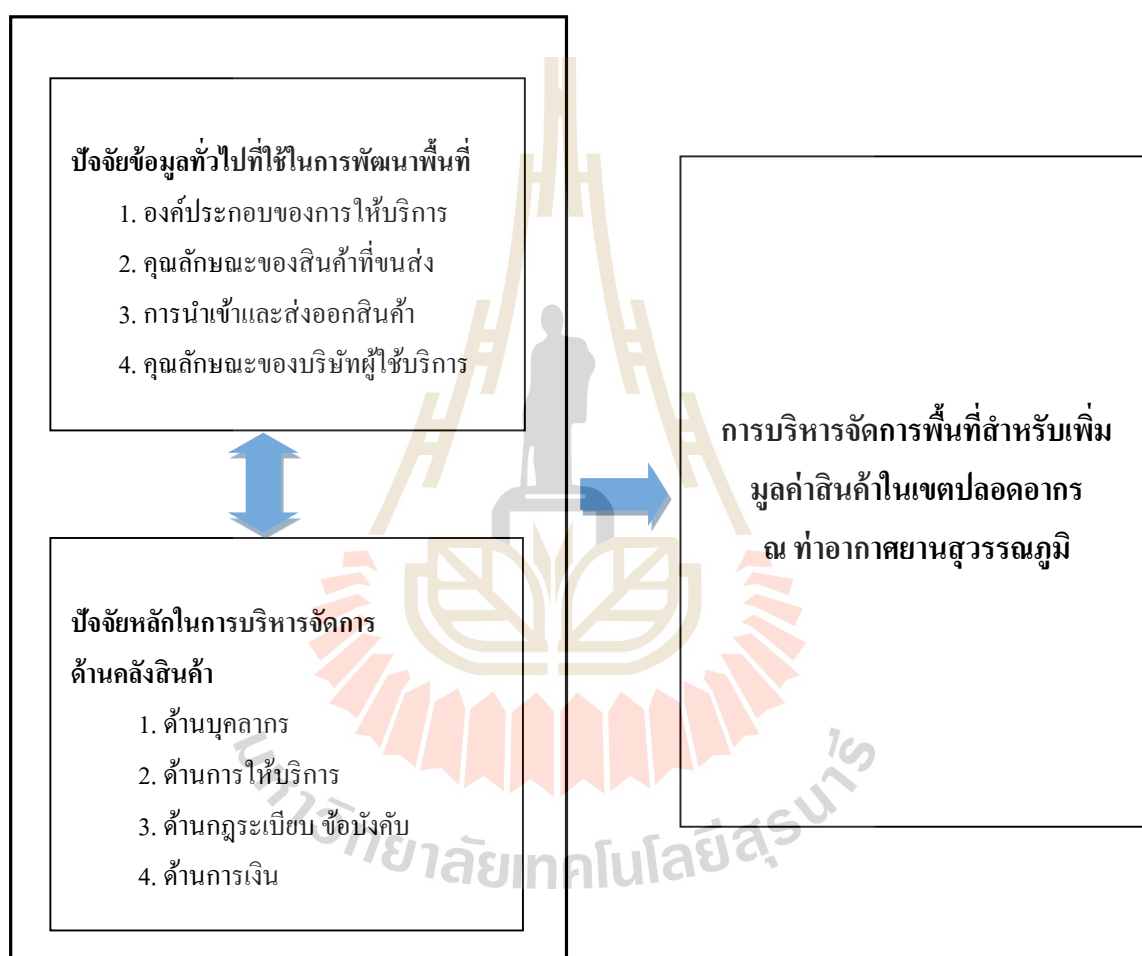
จากปริทัศน์วรรณกรรมและงานวิจัยที่เกี่ยวข้องข้างต้น ผู้วิจัยสามารถสรุปได้ว่า การบริหารจัดการพื้นที่สำหรับเพิ่มมูลค่าสินค้าในเขตปลอดอากร ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ สามารถทำให้สำเร็จได้ดังเป้าหมาย ด้วยการจัดสรรพื้นที่ในการใช้งานให้เกิดประโยชน์สูงสุด และให้บริการลูกค้าด้วยความเต็มใจ เพื่อเป็นแนวทางในการพัฒนาปรับปรุงการบริการจัดการพื้นที่สำหรับเพิ่มมูลค่าสินค้าในเขตปลอดอากร ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ซึ่งเป็นผลที่ดียิ่งสำหรับ บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ที่จะทำให้องค์กรมีประสิทธิภาพต่อไปในอนาคต

2.7 กรอบแนวคิดในการวิจัย

จากปรัทัศน์วรรณกรรมและงานวิจัยที่เกี่ยวข้องที่กล่าวมาข้างต้น ผู้วิจัยสามารถสรุปกรอบแนวคิดในการวิจัยครั้งนี้ แสดงได้ดังนี้

ตัวแปรอิสระ (Independent variable)

ตัวแปรตาม (Dependent variable)



บทที่ 3

วิธีการดำเนินการวิจัย

การศึกษาวิจัยเรื่อง การบริหารจัดการพื้นที่สำหรับเพิ่มมูลค่าสินค้าในเขตปลอดอากร ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ มีวัตถุประสงค์เพื่อวิเคราะห์ข้อมูลสภาพปัจจุบันของขีดความสามารถในการรองรับสินค้าภายในพื้นที่สำหรับเพิ่มมูลค่าสินค้าในเขตปลอดอากร ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เพื่อวิเคราะห์ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการบริหารจัดการพื้นที่สำหรับเพิ่มมูลค่าสินค้าในเขตปลอดอากร ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เพื่อเสนอแนวทางการพัฒนาระบบการบริหารจัดการพื้นที่สำหรับเพิ่มมูลค่าสินค้าในเขตปลอดอากร ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ โดยมีวิธีการวิจัย ดังนี้

3.1 วิธีดำเนินการวิจัย

การศึกษาในครั้งนี้ ได้ดำเนินงานวิจัยตามกระบวนการ ดังนี้

1. ศึกษาทฤษฎีและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ แนวคิดเกี่ยวกับการบริหารจัดการพื้นที่เพิ่มมูลค่าสินค้าในเขตปลอดอากร ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ
2. กำหนดประชากรที่ใช้ในการวิจัย ทำการออกแบบสอบถาม จัดทำแบบสอบถาม และดำเนินการเก็บรวบรวมข้อมูล
3. เก็บรวบรวมข้อมูลต่าง ๆ จากแหล่งข้อมูลประเภทเอกสาร วารสาร เอกสารเผยแพร่ บทความ รายงานประจำปี ข่าวสารจากสื่อสารสนเทศต่าง ๆ และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง
4. วิเคราะห์ข้อมูลที่ได้จากแบบสอบถาม มาวิเคราะห์ด้วยโปรแกรมสำเร็จรูป
5. สรุปผลการศึกษาและรายงานผลการศึกษา รวมถึงข้อเสนอแนะต่าง ๆ โดยเรียบเรียงจากข้อมูลที่ได้จากการศึกษาค้นคว้าเพิ่มเติมจากเอกสาร และผลจากแบบสอบถาม

3.2 วิธีวิจัย

ในการวิจัยครั้งนี้ ได้กำหนดแนวทางในการดำเนินการวิจัยตามลำดับขั้นตอนและระเบียบวิธีการวิจัยดังนี้

- 3.2.1 การศึกษาจากเอกสาร (Document Research) เป็นวิธีการศึกษาค้นหาข้อมูลจากแหล่งข้อมูลแบบทุติยภูมิ (Secondary Data) ประกอบไปด้วย แนวคิดเกี่ยวกับการบริหารจัดการ แนวคิด

และข้อมูลสภาพปัจจุบันของพื้นที่สำหรับเพิ่มมูลค่าสินค้าในเขตปลอดอากร ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ กฎหมายที่เกี่ยวข้องด้านคลังสินค้า การศึกษาทบทวนปรัทัศน์วรรณกรรม แนวคิด ทฤษฎีและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง รวมถึงเอกสาร รายงานประจำปี สถิติในด้านต่าง ๆ ของ บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)

3.2.2 ศึกษาจากกลุ่มตัวอย่าง (Field Research) เป็นวิธีศึกษาค้นคว้าข้อมูลจากแหล่งข้อมูลแบบปฐมภูมิ (Primary Data) ซึ่งเป็นการเก็บรวบรวมข้อมูลด้วยตัวผู้วิจัยเองจากกลุ่มตัวอย่างซึ่งเป็นพนักงานของบริษัทตัวแทนขนส่งสินค้าทางอากาศ ที่อยู่ภายในพื้นที่สำหรับเพิ่มมูลค่าสินค้าในเขตปลอดอากร ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ช่วงเดือนตุลาคม พ.ศ. 2558 ถึงเดือนมีนาคม พ.ศ. 2559 โดยให้กลุ่มตัวอย่างกรอกข้อมูลในแบบสอบถามด้วยตัวเอง (Self – Administered Questionnaire)

3.3 ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง

ประชากรที่ใช้ในการวิจัยครั้งนี้คือ พนักงานของบริษัทตัวแทนขนส่งสินค้าทางอากาศที่ใช้บริการภายในพื้นที่สำหรับเพิ่มมูลค่าสินค้าในเขตปลอดอากร ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จำนวน 488 คน ผู้วิจัยใช้ประชากรกลุ่มตัวอย่าง และกำหนดให้ความเชื่อมั่น 95% โดยใช้สูตรของ Taro, Yamane ในการคำนวณกลุ่มตัวอย่างมีสูตรดังนี้

$$\text{สูตร} \quad n = \frac{N}{(1 + Ne^2)}$$

เมื่อ n หมายถึง ขนาดของกลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการวิจัย
 N หมายถึง จำนวนประชากรที่ใช้ในการวิจัย
 e หมายถึง ค่าความคลาดเคลื่อนของการสุ่มตัวอย่าง

แทนค่าในสูตร

$$n = \frac{488}{1 + [488 \times (0.05)^2]}$$

$$n = 219.8198$$

ดังนั้น ขนาดของกลุ่มตัวอย่างเท่ากับ 220 คน

3.4 ตัวแปรที่ทำการวิจัย

การวิจัยครั้งนี้ ได้แบ่งตัวแปรที่ใช้ในการวิจัยออกเป็น 2 ประเภท คือ

3.4.1 ตัวแปรอิสระ (Independent variable)

- ข้อมูลทั่วไปที่เป็นปัจจัยในการพัฒนาพื้นที่ของบริษัทขนส่งสินค้าทางอากาศ ได้แก่
 - ด้านองค์ประกอบของการให้บริการ
 - รูปแบบการให้บริการ
 - ระยะเวลาที่มาใช้บริการภายในพื้นที่
 - จำนวนลูกค้าประจำ
 - ประเภทกิจกรรมที่มาใช้บริการ
 - ด้านคุณลักษณะของสินค้าที่ขนส่ง
 - ประเภทสินค้าที่ขนส่ง
 - ปริมาณสินค้าที่ขนส่งต่อเดือน
 - ด้านการนำเข้าและส่งออกสินค้า
 - อัตราการนำเข้าและส่งออก
 - ทวีปที่ทำการขนส่งสินค้าออกไปยังปลายทาง
 - สินค้าที่นำเข้าจากทวีปต่าง
 - ด้านคุณลักษณะของบริษัทผู้ให้บริการ
 - เป็นสมาชิก TAFA
 - เป็นสมาชิก TIFFA
 - เป็นสมาชิกองค์กรอื่น
 - จำนวนพนักงานในบริษัท
- ปัจจัยหลักในการบริหารจัดการด้านคลังสินค้า
 - ด้านบุคลากร
 - ด้านการให้บริการ
 - ด้านกฎระเบียบ ข้อบังคับ
 - ด้านการเงิน

3.4.2 ตัวแปรตาม (Dependent variable)

การบริหารจัดการพื้นที่สำหรับเพิ่มมูลค่าสินค้าในเขตปลอดอากร ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

3.5 เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย สำหรับเก็บรวบรวมข้อมูลเชิงปริมาณโดยใช้แบบสอบถาม (Questionnaire) ที่มีคำถามแบบตรวจสอบรายการของ Likert (Check List Question), มีคำถามแบบประเมินค่า (Rating Scale Question) และมีข้อความแบบปลายเปิด (Open-Ended Question) โดยคำถามทั้ง 3 รูปแบบมีรายละเอียดของเนื้อหาแบ่งเป็น 3 ส่วนซึ่งผู้วิจัยสร้างขึ้นมาจากการค้นคว้าแนวคิด ทฤษฎี และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง โดยผู้วิจัยแบ่งแบบสอบถามออกเป็น 3 ส่วน ดังนี้

ส่วนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปที่เป็นปัจจัยในการพัฒนาพื้นที่ของบริษัทขนส่งสินค้าทางอากาศเป็นคำถามแบบตรวจสอบรายการ (Check List Question) จำนวน 13 ข้อ

ส่วนที่ 2 คำถามเกี่ยวกับระดับความสำคัญของความคิดเห็นต่อปัจจัยที่มีผลต่อการบริหารจัดการพื้นที่สำหรับเพิ่มมูลค่าสินค้าในเขตปลอดอากร ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จำนวน 36 ข้อ

ส่วนที่ 3 คำถามปลายเปิดเพื่อให้ผู้ตอบแบบสอบถามแสดงความคิดเห็นเพิ่มเติม และให้ข้อเสนอแนะเกี่ยวกับการบริหารจัดการพื้นที่สำหรับเพิ่มมูลค่าสินค้าในเขตปลอดอากร ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จำนวน 5 ข้อ

ลักษณะคำถามในส่วนที่สอง จะใช้การวัดค่าตามระดับความสำคัญของ Likert's Scale (Likert R, 1961) ซึ่งมีเกณฑ์การให้คะแนน 5 ระดับ ได้แก่

ระดับคะแนน 5 หมายถึง มากที่สุด

ระดับคะแนน 4 หมายถึง มาก

ระดับคะแนน 3 หมายถึง ปานกลาง

ระดับคะแนน 2 หมายถึง น้อย

ระดับคะแนน 1 หมายถึง น้อยที่สุด

จากเกณฑ์การให้คะแนนดังกล่าว จะแบ่งเกณฑ์ในการแจกแจงเป็นระดับคะแนนค่าเฉลี่ย เพื่อแบ่งระดับความคิดเห็นออกเป็น 5 ระดับ คือ มากที่สุด มาก ปานกลาง น้อย และน้อยที่สุด โดยอาศัยเกณฑ์การหาความกว้างของอันตรภาคชั้น (ณรงค์ โพธิ์พฤษานันท์, 2551)

สูตร ความกว้างของอันตรภาคชั้น

$$\begin{aligned}
 &= \frac{\text{ข้อมูลที่มีค่าสูงสุด} - \text{ข้อมูลที่มีค่าต่ำสุด}}{\text{จำนวนชั้น}} \\
 &= \frac{5 - 1}{5} \approx 0.8
 \end{aligned}$$

แสดงเกณฑ์การแปลความหมายของคะแนนเฉลี่ยในแบบสอบถาม ดังต่อไปนี้

ค่าเฉลี่ยตั้งแต่ 4.21 – 5.00 หมายถึง	มีความเหมาะสม อยู่ในระดับมากที่สุด
ค่าเฉลี่ยตั้งแต่ 3.41 – 4.20 หมายถึง	มีความเหมาะสม อยู่ในระดับมาก
ค่าเฉลี่ยตั้งแต่ 2.61 – 3.40 หมายถึง	มีความเหมาะสม อยู่ในระดับปานกลาง
ค่าเฉลี่ยตั้งแต่ 1.81 – 2.60 หมายถึง	มีความเหมาะสม อยู่ในระดับน้อย
ค่าเฉลี่ยตั้งแต่ 1.00 – 1.80 หมายถึง	มีความเหมาะสม อยู่ในระดับน้อยที่สุด

3.5.1 วิธีการสร้างเครื่องมือ

ในการสร้างเครื่องมือที่ใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูลผู้วิจัยได้ดำเนินการตามขั้นตอนดังต่อไปนี้

ขั้นตอนที่ 1 ค้นหาเกี่ยวกับแนวคิด ทฤษฎี และงานวิจัยต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง

ขั้นตอนที่ 2 กำหนดประเด็นและขอบเขตของคำถามให้สอดคล้องกับวัตถุประสงค์และประโยชน์ของการวิจัย

ขั้นตอนที่ 3 สร้างแบบสอบถาม แล้วนำแบบสอบถามฉบับร่างที่สร้างขึ้นเสนออาจารย์ที่ปรึกษา เพื่อพิจารณาตรวจสอบความถูกต้องและครอบคลุมเนื้อหา หลังจากที่อาจารย์ที่ปรึกษาได้พิจารณาตรวจสอบแล้ว ผู้วิจัยนำจึงไปปรับปรุงแก้ไข

3.5.2 การตรวจสอบคุณภาพเครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

ผู้วิจัยนำแบบสอบถามที่ปรับปรุงแก้ไขแล้ว นำเสนอผู้เชี่ยวชาญเพื่อพิจารณาและวิเคราะห์หาความเที่ยงตรงตามเนื้อหา (Content Validity) ด้วยการหาดัชนีความสอดคล้องระหว่างข้อคำถามทั้งหมดและวัตถุประสงค์ (Index of Item Objective Congruence; IOC)

3.6 การเก็บรวบรวมข้อมูล

ผู้วิจัยดำเนินการเก็บรวบรวมข้อมูล ด้วยการแจกแบบสอบถามที่ได้รับการปรับปรุงแล้วให้กับพนักงานของบริษัทตัวแทนขนส่งสินค้าทางอากาศที่ใช้บริการภายในพื้นที่สำหรับเพิ่มมูลค่าสินค้าในเขตปลอดอากร ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ โดยผู้วิจัยเป็นผู้แจกและเก็บแบบสอบถามด้วยตนเอง ใช้ระยะเวลาในการดำเนินงานระหว่าง เดือนตุลาคม พ.ศ. 2558 ถึง เดือนมีนาคม พ.ศ. 2559 เพื่อนำไปบันทึกผลและวิเคราะห์ข้อมูลทางสถิติโดยใช้โปรแกรมคำนวณค่าทางสถิติสำเร็จรูป

3.7 การวิเคราะห์ข้อมูล

ข้อมูลเชิงปริมาณ ซึ่งได้มาจากแบบสอบถาม ผู้วิจัยวิเคราะห์ด้วยโปรแกรมสำเร็จรูปทางสังคมศาสตร์ นอกจากนี้ผู้วิจัยเลือกใช้สถิติในการวิเคราะห์เพื่อให้สอดคล้องกับลักษณะของข้อมูล และตรงตามวัตถุประสงค์ ดังนี้

1. ข้อมูลทั่วไปของบริษัทใช้ค่าสถิติบรรยายลักษณะของข้อมูล ได้แก่ วิเคราะห์โดยใช้ค่าความถี่ (Frequency) และค่าสถิติร้อยละ (Percentage) เพื่ออธิบายข้อมูลทั่วไปของบริษัทและนำเสนอในรูปแบบความเรียงประกอบตารางลักษณะข้อมูล
2. การเปรียบเทียบความคิดเห็นของกลุ่มตัวอย่าง แบ่งออกตามปัจจัยทั้ง 4 ด้าน ที่กำหนดไว้ และนำเสนอในรูปแบบค่าเฉลี่ย (Mean) และค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน (Standard Deviation; S.D.) ของกลุ่มตัวอย่าง และนำเสนอในรูปแบบความเรียงประกอบตารางลักษณะข้อมูล



บทที่ 4

ผลการวิเคราะห์ข้อมูล

การศึกษาวิจัย เรื่อง การบริหารจัดการพื้นที่สำหรับเพิ่มมูลค่าสินค้าในเขตปลอดอากร ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ โดยมีวัตถุประสงค์ของการวิจัยดังนี้ (1) เพื่อศึกษาข้อมูลสภาพปัจจุบันของขีดความสามารถในการรองรับสินค้าของคลังสินค้าสำหรับเพิ่มมูลค่าสินค้าในเขตปลอดอากร ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (2) เพื่อศึกษาปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการบริหารจัดการพื้นที่สำหรับเพิ่มมูลค่าสินค้าในเขตปลอดอากร ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (3) เพื่อศึกษาแนวทางการพัฒนาระบบการจัดการพื้นที่สำหรับเพิ่มมูลค่าสินค้าในเขตปลอดอากรให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น โดยใช้แบบสอบถามในการเก็บรวบรวมข้อมูลกับกลุ่มตัวอย่างเป็นจำนวน 220 ชุด ซึ่งใช้วิธีแจกแบบสอบถามและรอรับกลับหลังจากกลุ่มตัวอย่างกรอกข้อมูลครบถ้วนทันทีและใช้การวิเคราะห์ข้อมูลทั่วไปที่เป็นปัจจัยในการพัฒนาพื้นที่ของบริษัทขนส่งสินค้าทางอากาศและข้อมูลปัจจัยหลักในการบริหารจัดการด้านคลังสินค้าที่มีผลต่อการบริหารจัดการพื้นที่สำหรับการเพิ่มมูลค่าสินค้าในเขตปลอดอากร ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เพื่อนำผลการวิจัยทั้งหมดไปเป็นแนวทางในการปรับปรุงคุณภาพของการให้บริการภายในพื้นที่สำหรับเพิ่มมูลค่าสินค้าในเขตปลอดอากร ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ต่อไป ทั้งนี้ผลการวิเคราะห์ข้อมูลจะนำเสนอด้วยตารางแสดงผลการวิเคราะห์ของข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับเนื้อหาตรงตามวัตถุประสงค์ข้างต้น โดยผู้วิจัยขอนำเสนอรายละเอียดของผลการวิเคราะห์ข้อมูลตามลำดับดังต่อไปนี้

ส่วนที่ 1 สภาพปัจจุบันของขีดความสามารถในการรองรับสินค้าของคลังสินค้าสำหรับเพิ่มมูลค่าสินค้าในเขตปลอดอากร ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

ส่วนที่ 2 ข้อมูลทั่วไปที่เป็นปัจจัยในการพัฒนาพื้นที่ของบริษัทขนส่งสินค้าทางอากาศ ได้แก่ (1) ด้านองค์ประกอบของการให้บริการ ซึ่งประกอบด้วย รูปแบบการให้บริการ ระยะเวลาที่มาใช้บริการภายในพื้นที่เพิ่มมูลค่าสินค้า จำนวนลูกค้าประจำ และประเภทกิจกรรมที่มาใช้บริการ (2) ด้านคุณลักษณะของสินค้าที่ขนส่ง ซึ่งประกอบด้วย ประเภทสินค้าที่ขนส่งและปริมาณสินค้าที่ขนส่งต่อเดือน (3) ด้านการนำเข้าและส่งออกสินค้า ซึ่งประกอบด้วย อัตราการนำเข้าและส่งออก ทวีปที่ทำการขนส่งสินค้าออกไปยังปลายทาง และสินค้าที่นำเข้าจากทวีปต่าง ๆ และ (4) ด้านคุณลักษณะของบริษัทผู้ให้บริการ ซึ่งประกอบด้วย การเป็นสมาชิกของ TAFA การเป็นสมาชิกของ TIEFA การเป็นสมาชิกขององค์กรอื่น ๆ และจำนวนพนักงานในบริษัท

ส่วนที่ 3 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลความคิดเห็นต่อปัจจัยหลักในการบริหารจัดการด้านคลังสินค้าที่มีผลต่อการบริหารจัดการพื้นที่สำหรับการเพิ่มมูลค่าสินค้าในเขตปลอดอากร ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

รายละเอียดของผลการวิเคราะห์ข้อมูลจะนำเสนอด้วยตารางผลการวิเคราะห์และการตีความหมายของข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับเนื้อหา โดยรายละเอียดผลการวิเคราะห์ข้อมูลมีดังนี้

4.1 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลสภาพปัจจุบัน

รายละเอียดของผลการวิจัยในส่วนนี้จะนำเสนอข้อมูลด้วยการพรรณนา การใช้ตารางแสดงข้อมูล และการตีความหมายของข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับการวิจัยซึ่งสามารถสรุปผลการวิเคราะห์ข้อมูลได้ดังนี้

4.1.1 สภาพปัจจุบันของขีดความสามารถในการรองรับสินค้าของคลังสินค้าสำหรับเพิ่มมูลค่าสินค้าในเขตปลอดอากร ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ในปัจจุบันพื้นที่สำหรับเพิ่มมูลค่าสินค้าในเขตปลอดอากร ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ มีปริมาณการขนส่งสินค้าเพียงประมาณหนึ่งล้านกว่าตันเท่านั้น ซึ่งเมื่อเปรียบเทียบกับขีดความสามารถในการรองรับสินค้าของพื้นที่สำหรับเพิ่มมูลค่าสินค้าในเขตปลอดอากรที่สามารถใช้ได้เต็มปริมาณนั้น คิดเป็นสัดส่วนเพียงประมาณครึ่งหนึ่งของพื้นที่ทั้งหมดซึ่งจากการเก็บรวบรวมข้อมูลในการวิจัยครั้งนี้ ผู้วิจัยทำการศึกษาจากกลุ่มบริษัทตัวแทนขนส่งสินค้าทางอากาศ ที่มาขอเช่าพื้นที่ของ บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ภายในพื้นที่สำหรับเพิ่มมูลค่าสินค้าในเขตปลอดอากร ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จำนวน 15 บริษัท พบว่า ลูกค้าประจำของบริษัทตัวแทนขนส่งสินค้าทางอากาศเหล่านี้ สามารถแบ่งประเภทของการดำเนินงานได้เป็น 3 กลุ่มด้วยกัน กล่าวคือ กลุ่มแรกเป็นผู้ให้บริการโลจิสติกส์ (Logistics Provider) ที่มาใช้บริการจากบริษัทตัวแทนขนส่งสินค้าทางอากาศเหล่านี้ มีจำนวนทั้งหมด 124 ราย ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 31 กลุ่มที่สองเป็นผู้ส่งออก (Exporter) ที่มาใช้บริการจากบริษัทตัวแทนขนส่งสินค้าทางอากาศเหล่านี้มีจำนวนทั้งหมด 145 ราย ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 36 และกลุ่มสุดท้ายเป็นผู้นำเข้า (Importer) ที่มาใช้บริการจากบริษัทตัวแทนขนส่งสินค้าทางอากาศเหล่านี้ มีจำนวนทั้งหมด 131 ราย ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 33 ดังนั้นจะเห็นได้ว่า ผู้ส่งออกมาใช้บริการภายในพื้นที่เพิ่มมูลค่าสินค้าในเขตปลอดอากรในสัดส่วนที่มากที่สุดจะเห็นได้ว่าพื้นที่สำหรับเพิ่มมูลค่าสินค้าในเขตปลอดอากร ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ มีศักยภาพมากเพียงพอที่จะรองรับการขยายตัวทางด้านการขนส่งสินค้าทางอากาศในปัจจุบันและในอนาคต โดยสอดคล้องกับการขยายตัวทางธุรกิจการบินด้านอื่น ๆ ดังนั้นในเรื่องของการบริหารจัดการพื้นที่สำหรับเพิ่มมูลค่าสินค้าในเขตปลอดอากร ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จึงน่าจะเป็นเรื่องที่ บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) และทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้องควรให้ความสำคัญร่วมมือกัน ปรับปรุงและพัฒนาให้พื้นที่สำหรับเพิ่มมูลค่าสินค้า

ในเขตปลอดอากร ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ได้ถูกใช้งานอย่างเต็มขีดความสามารถ เกิดประโยชน์และประสิทธิภาพสูงสุด โดยจากสถิติการใช้งานพื้นที่สำหรับเพิ่มมูลค่าสินค้าในเขตปลอดอากรนี้ พบว่า จำนวนสินค้าที่ผ่านเข้าออก ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2553 เป็นต้นมา มีปริมาณสินค้าที่ผ่านเข้าออกน้อยกว่าขีดความสามารถในการรองรับปริมาณสินค้า โดยจากการคาดการณ์ขีดความสามารถในการรองรับปริมาณสินค้าเต็มจำนวนสามารถรองรับได้ถึง 3 ล้านตันต่อปี แต่ในทางปฏิบัติจริง ณ ปัจจุบันมีพื้นที่ว่างเปล่ามากถึงร้อยละ 49 ของพื้นที่ทั้งหมด จึงนับเป็นการสูญเสียรายได้ที่ควรจะได้รับไปอย่างเปล่าประโยชน์ จากการวิจัยในครั้งนี้ได้แนวทางในการดึงดูดลูกค้าให้เข้ามาใช้บริการขนส่งสินค้า ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เพิ่มมากขึ้น และได้แนวทางในการพัฒนาระบบการบริหารจัดการพื้นที่สำหรับเพิ่มมูลค่าสินค้าในเขตปลอดอากรนี้ให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น อันจะเกิดประโยชน์ต่อหลาย ๆ กลุ่ม อาทิเช่น บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ซึ่งเป็นเจ้าของพื้นที่จะได้รับประโยชน์โดยตรงในด้านรายได้จากการให้เช่าพื้นที่ดังกล่าวและความก้าวหน้าในการแข่งขันด้านธุรกิจการขนส่งสินค้าทางอากาศกับนานาชาติ ในส่วนของบริษัทตัวแทนขนส่งสินค้าทางอากาศนั้นก็มีความได้เพิ่มขึ้นอย่างแน่นอน เนื่องจากปริมาณการรับขนส่งสินค้าที่เพิ่มขึ้น ในส่วนของผู้มาใช้บริการจากบริษัทตัวแทนขนส่งสินค้าทางอากาศทั้งในส่วนที่เป็นผู้นำเข้า ผู้ส่งออก และผู้ให้บริการโลจิสติกส์ ย่อมได้รับประโยชน์อย่างแน่นอนในด้านรายได้จากการที่มีสินค้าผ่านเข้าออกในปริมาณที่เพิ่มขึ้น ส่วนของผู้บริโภคซึ่งเป็นส่วนที่ย่อยที่สุดแต่มีปริมาณความต้องการที่มากขึ้นเรื่อย ๆ ตามการพัฒนาและการเปลี่ยนแปลงของโลกในปัจจุบันยังได้รับประโยชน์แน่นอนที่สุดในการได้รับสินค้าที่รวดเร็วและถูกต้อง เนื่องจากมีผู้ให้บริการที่หลากหลายและสามารถเลือกใช้บริการได้ตามความต้องการ และในภาพรวมในระดับประเทศนั้นย่อมเกิดประโยชน์ต่อการพัฒนาประเทศอย่างแน่นอนในการนี้ผู้วิจัยได้ทำการศึกษาข้อมูลด้วยการค้นคว้าจากเอกสารถึงสภาพปัจจุบันของปัจจัยหลักในการดำเนินงานด้านคลังสินค้า โดยสามารถสรุปผลการศึกษาได้เป็น 4 ด้าน ดังต่อไปนี้

1. ด้านบุคลากร

พนักงานของบริษัทตัวแทนขนส่งสินค้าทางอากาศ ที่ให้บริการด้านการบริหารจัดการภายในพื้นที่สำหรับเพิ่มมูลค่าสินค้าในเขตปลอดอากร ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ส่วนใหญ่ให้บริการด้วยความรวดเร็วและส่งมอบสินค้าให้ลูกค้าได้ตรงตามเวลาที่ได้ตกลงกันไว้ โดยเรียงลำดับตามลำดับก่อน-หลัง โดยผู้ที่มาขอรับบริการเป็นลำดับแรก ย่อมได้รับการบริการก่อน ไม่มีการลัดคิว ซึ่งเป็นการเพิ่มความน่าเชื่อถือให้แก่ผู้ให้บริการ โดยพนักงานของบริษัทตัวแทนขนส่งสินค้าทางอากาศก็มีความรู้เฉพาะด้านนั้น ๆ จริงและถูกต้อง ทำให้การปฏิบัติงานมีความถูกต้องตามระเบียบ ข้อบังคับของ บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) และกรมศุลกากร

2. ด้านการให้บริการ

การให้บริการภายในพื้นที่สำหรับเพิ่มมูลค่าสินค้าในเขตปลอดอากร ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ มีการจัดสรรพื้นที่ในการให้บริการอย่างลงตัวเพื่อการดำเนินกิจกรรมต่าง ๆ ได้แก่ การซื้อขายแลกเปลี่ยนสินค้า การคัดแยกสินค้า การคัดประเภทสินค้า การนำเข้าสินค้าหลายเที่ยว การรวมสินค้าและการบรรจุหีบห่อและปิดผนึกใหม่ โดยมีเครื่องเอกซเรย์และอุปกรณ์ที่ใช้ในการจัดเตรียมหรือจัดเก็บสินค้าเพื่ออำนวยความสะดวกให้กับผู้ใช้บริการ พร้อมทั้งมีระบบรักษาความปลอดภัยของสินค้าและระบบรักษาความปลอดภัยในการจราจรและที่จอดรถภายในพื้นที่สำหรับเพิ่มมูลค่าสินค้าในเขตปลอดอากร อีกทั้งยังมีผู้เชี่ยวชาญในการให้คำปรึกษาสำหรับลูกค้ารายใหม่ที่มีความประสงค์จะเข้ามาเช่าพื้นที่นี้ และจะมีการนำระบบ National Single Window มาพัฒนาให้ทันสมัยเพื่อให้สอดคล้องกับการให้บริการ

3. ด้านกฎระเบียบ ข้อบังคับ

พนักงานของบริษัทตัวแทนขนส่งสินค้าทางอากาศที่มาใช้บริการภายในพื้นที่สำหรับเพิ่มมูลค่าสินค้าในเขตปลอดอากร ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จะปฏิบัติตามกฎระเบียบข้อบังคับของประกาศศุลกากร รวมถึงข้อปฏิบัติในการเชื่อมต่อกับระบบศุลกากร เพื่อออกไปขนสินค้าหรือใบส่งปล่อยสินค้า (Customs Permit) และกฎระเบียบของ บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)

4. ด้านการเงิน

อัตราค่าเช่าพื้นที่สำหรับเพิ่มมูลค่าสินค้าในเขตปลอดอากร ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เมื่อเทียบกับขนาดพื้นที่การให้บริการและสิ่งอำนวยความสะดวกแล้วยังถือว่าอยู่ในอัตราที่สูง

จากการศึกษาจากเอกสารและการรวบรวมข้อมูลในการวิจัยครั้งนี้ยังพบอีกว่าพื้นที่การขนส่งสินค้าของ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ มีการบริหารจัดการเป็นแบบเขตปลอดพิธีการศุลกากร (Custom Free Zone) มีขนาดพื้นที่ตามแผนแม่บททั้งสิ้นประมาณ 660,573 ตารางเมตร สามารถรองรับปริมาณสินค้าได้ประมาณ 3 ล้านตันต่อปี เมื่อทำการขยายเต็มพื้นที่โดยปัจจุบันพื้นที่เขตปลอดอากรของ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ มีการดำเนินกิจกรรมดังนี้

1. การดำเนินกิจกรรมการนำเข้า ส่งออกสินค้าตามปกติ (Direct Import and Export Transshipment Cargo and Transit Cargo) บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ได้ให้สิทธิในการบริหารจัดการคลังสินค้าแก่ บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) และบริษัท ดับบลิวเอฟเอสพีจีคาร์โก้ จำกัด (WFS-PG)

2. การดำเนินกิจกรรมในการเพิ่มมูลค่าของสินค้า (Value Added Area; VAA) บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ได้ก่อสร้างอาคารคลังสินค้าเพิ่มมูลค่าไว้รองรับผู้ประกอบการที่ประสงค์จะทำกิจกรรมเพิ่มมูลค่าจำนวน 3 หลังพื้นที่ประมาณ 9,250 ตารางเมตรต่อหลัง และจัดให้มีคลังสินค้าที่ผู้ประกอบการสามารถเข้ามาเช่าหรือใช้บริการเป็นรายวันหรือรายเดือน เพื่อตอบสนองการเป็นศูนย์กลางกระจายสินค้าแบบครบวงจรจำนวน 1 หลังอาคารคลังสินค้าอาคารขนถ่ายสินค้าของ บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) อาคารผู้บริหารจัดการ Free Zone อาคารขนถ่ายสินค้าของบริษัท ดับบลิวเอฟเอสพีจีอาร์โก้ จำกัด (WFS-PG) และอาคารตัวแทนขนส่งสินค้าทางอากาศ

นอกจากนี้จากการศึกษาและการรวบรวมข้อมูลยังสามารถนำมาทำการเปรียบเทียบขีดความสามารถและทำการคาดการณ์ปริมาณสินค้า ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ซึ่งพบว่า ในอดีตมีปริมาณการขนถ่ายสินค้าทางอากาศเข้า-ออก เมื่อปี พ.ศ. 2554 เป็นจำนวนทั้งสิ้น 1.35 ล้านตัน โดยในปัจจุบันขีดความสามารถในการรองรับสินค้ามีเพียง 1.7 ล้านตันต่อปี โดยสัดส่วนร้อยละ 97 นั้นเป็นการขนถ่ายสินค้าระหว่างประเทศแต่ในอนาคตเมื่อพัฒนาขยายส่วนต่าง ๆ เต็มพื้นที่จะมีขีดความสามารถในการรองรับสินค้าได้ถึง 3 ล้านตันต่อปี และมีพื้นที่สำรองรอการพัฒนาเพื่อขยายขีดความสามารถในการรองรับสินค้าอีกเป็นพื้นที่ประมาณ 124,203 ตารางเมตร เพื่อรองรับการขยายพื้นที่ของบริษัทต่าง ๆ โดยในปัจจุบันบริษัท ดับบลิวเอฟเอสพีจีอาร์โก้ จำกัด (WFS-PG) ได้แจ้งความประสงค์มายัง บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) เพื่อขอขยายพื้นที่ให้บริการแล้วโดยจากการศึกษาในภาพรวม พบว่า บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) มีพื้นที่จัดเก็บสินค้าน้ำหนักทั้งสิ้น 95,284 ตารางเมตร และมีขีดความสามารถในการรองรับสินค้าเป็นจำนวน 1.2 ล้านตันต่อปีและในส่วนของบริษัท ดับบลิวเอฟเอสพีจีอาร์โก้ จำกัด (WFS-PG) พบว่า มีพื้นที่จัดเก็บสินค้าน้ำหนักทั้งสิ้น 44,880 ตารางเมตร และมีขีดความสามารถในการรองรับสินค้าเป็นจำนวน 0.5 ล้านตันต่อปี

จากข้อมูลของสภาพปัจจุบันของขีดความสามารถในการรองรับสินค้าของคลังสินค้าสำหรับเพิ่มมูลค่าสินค้าในเขตปลอดอากร ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ที่บริหารจัดการโดย บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ผู้วิจัยได้ข้อสังเกตว่าเนื่องจากด้วยประเทศไทยมีความได้เปรียบทางทางด้านภูมิศาสตร์ และตั้งอยู่ในทำเลศูนย์กลางของประเทศคู่ค้าที่สำคัญ ไม่ว่าจะเป็นประเทศจีน ประเทศสหรัฐอเมริกา ประเทศในสหภาพยุโรป ประเทศญี่ปุ่น ประเทศออสเตรเลียและประเทศเกาหลีใต้ เป็นต้น ดังนั้นยุทธศาสตร์ในการพัฒนาประเทศไทยให้เป็นศูนย์กลางการขนส่งสินค้าทางอากาศจึงมีความสำคัญอย่างยิ่ง โดยเฉพาะการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อมารองรับยุทธศาสตร์ดังกล่าว เช่น เขตปลอดอากร การปฏิรูปกฎหมาย และการพัฒนาทรัพยากรบุคคล จากการศึกษาผู้วิจัยพบว่า เขตปลอดอากรมีความสำคัญในการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศมาก โดยเฉพาะอย่างยิ่ง

สินค้าประเภทชิ้นส่วนอิเล็กทรอนิกส์ เครื่องนุ่งห่ม ผักสด อาหารและกล้วยไม้ เป็นต้น เขตปลอดอากรนี้สามารถใช้เป็นแหล่งที่รวบรวมสินค้าที่นำเข้าจากต่างประเทศ เพื่อนำมาจัดเก็บหรือขึ้นส่วนผลิตภัณฑ์มาแปรรูป ผลิต โดยการแยกหรือประกอบขึ้นส่วน หรือ การเปลี่ยนบรรจุภัณฑ์ภายนอกเพื่อเพิ่มมูลค่าของสินค้าที่อยู่ในเขตปลอดอากร ก่อนที่จะนำส่งออกไปยังประเทศปลายทางต่อไป นอกจากนี้ยังสามารถสร้างอุตสาหกรรมต่อเนื่องที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางอากาศ เช่น สายการบิน ต่าง ๆ สามารถมาลงจอดเพื่อขนถ่ายสินค้าได้มากขึ้น ทำให้มีการไหลเวียนของสินค้ามากขึ้น และเก็บค่าบริการที่เกี่ยวข้องได้มากขึ้น ดังนั้นการสนับสนุนและส่งเสริมเขตปลอดอากรให้มีบริการที่สะดวก รวดเร็ว และมีประสิทธิภาพจะสามารถเพิ่มศักยภาพการแข่งขันของประเทศไทยได้อย่างรวดเร็วและเป็นระบบ เช่นเดียวกันกับในประเทศสิงคโปร์ ซึ่งถึงแม้ว่าเป็นประเทศที่มีข้อจำกัดด้านพื้นที่และไม่มีสินค้าหลักเป็นของตัวเองก็ตาม แต่สนามบินชางฮี ซึ่งเป็นสนามบินหลักของประเทศสิงคโปร์นั้น มีการเปิดใช้พื้นที่ในส่วนของเขตปลอดอากรรวมทั้งสิ้น 472,600 ตารางเมตร (47 เฮกเตอร์) โดยมีพื้นที่ในส่วนของคลังสินค้าและสำนักงาน 110,000 ตารางเมตร ซึ่งเป็นศูนย์กลางการขนถ่ายสินค้าที่สามารถรองรับปริมาณการขนถ่ายสินค้าได้ในปริมาณ 1.9 ล้านตัน ในปี พ.ศ. 2549 และมีความสามารถในการรองรับปริมาณการขนถ่ายสินค้าได้สูงสุดถึง 3 ล้านตันต่อปี

ในปัจจุบันทุกองค์กรที่เกี่ยวข้องกับด้านการขนส่งสินค้าทางอากาศได้ร่วมมือกันที่จะพัฒนาด้านการขนส่งสินค้าทางอากาศของไทยเพื่อรองรับการเปลี่ยนแปลงและการขยายตัวของธุรกิจด้านการบิน อาทิเช่น สมาคมตัวแทนขนส่งสินค้าทางอากาศไทย (TIFA) ให้การสนับสนุนรัฐบาลในการขับเคลื่อนเขตเศรษฐกิจพิเศษทางศุลกากร ปรับปรุงส่วนของคาร์โก ฟรี โซน ของสนามบินสุวรรณภูมิ ผลักดันให้ประเทศไทยก้าวสู่การเป็นประตูสู่ศูนย์กลางด้านการขนส่งสินค้าทางอากาศ (Air Cargo Hub Logistics Gateway) ในส่วนของ บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) นั้นให้ความร่วมมือกับกระทรวงคมนาคมในการที่กระทรวงจะเสนอให้กระทรวงการคลังแก้ไขปรับปรุงกฎหมายด้านศุลกากร เพิ่มหมวดว่าด้วยเขตเศรษฐกิจพิเศษทางศุลกากร โดยมุ่งไปที่ประเด็นหลักคือ หวังปลดล็อกปัญหาความไม่สะดวกในการทำธุรกรรมที่สนามบิน ในการนี้นายกสมาคมตัวแทนขนส่งสินค้าทางอากาศไทย (TIFA) นายอัมฤทธิ์ ปั่นศิริ เปิดเผยข้อมูลบางส่วนกับหนังสือพิมพ์ฐานเศรษฐกิจว่า TIFA มีนโยบายสนับสนุนแนวทางของบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ที่จะผลักดันให้เกิดเขตเศรษฐกิจพิเศษทางศุลกากรภายในสนามบินสุวรรณภูมิ และมองว่าเป็นเรื่องที่รัฐบาลควรสนับสนุนให้เกิดการแก้ไขปรับปรุงกฎหมายว่าด้วยศุลกากร โดยการจัดทำร่างพระราชบัญญัติศุลกากรและเพิ่มหมวดว่าด้วยเขตเศรษฐกิจพิเศษทางศุลกากรตามข้อเสนอของ บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) โดยเร่งด่วน เนื่องจากจะทำให้เกิดการใช้ประโยชน์ของการประกาศเป็นเขตเศรษฐกิจพิเศษเพื่อสร้างโอกาสให้คาร์โกฟรี โซนภายในสนามบินสุวรรณภูมิ

เกิดการใช้งานได้เต็มศักยภาพ เพราะเป็นการจัดระเบียบ แก้ไขปัญหาข้อขัดข้องด้านกฎหมาย ทำให้เกิดความสะดวกในการจัดการและกระจายสินค้า ซึ่ง TAFE คาดหวังในเรื่องนี้มากกว่า 10 ปีแล้ว และเชื่อว่าการแก้ไขกฎหมายนี้จะเกิดขึ้นภายในรัฐบาลชุดนี้ ทำให้ประเทศไทยสามารถพลิกบทบาทมาเป็นประตูศูนย์กลางด้านการขนส่งสินค้าทางอากาศของภูมิภาคนี้ได้ ประกอบกับสนามบินสุวรรณภูมิมีศักยภาพในการขนส่งสินค้าทางอากาศสูง คิด 1 ใน 3 ของสนามบินในอาเซียน (สนามบินชางฮีของประเทศสิงคโปร์ สนามบินกัวลาลัมเปอร์ ของประเทศมาเลเซีย และสนามบินสุวรรณภูมิ ของประเทศไทย) ดังนั้น แม้สินค้าอุตสาหกรรมหลายตัวจะย้ายฐานการผลิตไปยังประเทศเพื่อนบ้าน อันเนื่องมาจากเรื่องค่าแรงที่ถูกกว่า แต่การขนส่งสินค้าต่าง ๆ ไม่ว่าจะเป็นสินค้าผลิตที่ประเทศเวียดนามหรือประเทศเมียนมา ก็ต้องขนส่งหรือนำเข้าโดยผ่านสนามบินสุวรรณภูมิ ซึ่งการคาดหวังให้ประเทศไทยเป็นประตูศูนย์กลางด้านการขนส่งสินค้าทางอากาศของภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้นั้น ผู้วิจัยมีความเห็นว่ามันจะเป็นสิ่งที่เป็นไปได้อย่างแน่นอนอันเนื่องมาจากผลการศึกษาที่ได้ พบประเด็นที่เกี่ยวข้องกันและสนับสนุนให้ประเทศไทยเป็นประตูศูนย์กลางด้านการขนส่งสินค้าทางอากาศ ดังนี้

ประเด็นแรก ในด้านการขนส่งสินค้าหรือการนำเข้า-ส่งออกสินค้าจากประเทศเพื่อนบ้านต่าง ๆ ในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ มีอัตราที่เพิ่มสูงขึ้นและมีแนวโน้มที่จะเพิ่มขึ้นเรื่อย ๆ เมื่อมีการขยายตัวด้านการคมนาคมขนส่งและด้านโลจิสติกส์ทุกด้านในอนาคต ทำให้สนามบินสุวรรณภูมิ เกิดธุรกรรมใหม่เพิ่มขึ้นในพื้นที่คาร์โกฟรี โซน โดยสนามบินสุวรรณภูมิ ซึ่งมีการดำเนินการเรื่องของฐานภาษี 0 % ที่เกิดขึ้นในพื้นที่นี้ ซึ่งสอดคล้องกับสินค้าในหลายประเภท ที่ตามกรอบหลังการเปิดเสรีประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC) จะมีการยกเว้นภาษี ดังนั้นตลาดการผลิตในอาเซียนก็จะใหญ่ขึ้น และการประกาศเขตเศรษฐกิจพิเศษทางศุลกากรภายในพื้นที่สนามบินสุวรรณภูมิ ก็จะทำให้ภาคเอกชน สามารถทำตลาดผ่านเครือข่าย เพื่อให้ไทยเป็นศูนย์กลางการกระจายสินค้าทางอากาศของอาเซียนได้ไม่ว่าจะเป็นการผลิตให้ผลิตภัณฑ์ยา สินค้าไฮเทค อุปกรณ์รถยนต์ต่าง ๆ รวมทั้งอุปกรณ์คอมพิวเตอร์จากทั่วโลก ให้มาจัดเก็บและกระจายที่สนามบินสุวรรณภูมิ เพื่อให้สนามบินเป็นศูนย์กลางจัดเก็บและกระจายสินค้าของอาเซียน

ประเด็นที่สอง ข้อมูลที่ได้จากสมาคมตัวแทนขนส่งสินค้าทางอากาศไทย (TAFE) ซึ่งนายกสมาคม นายอัมฤทธิ์ ปั่นศิริ ได้ให้ข้อมูลว่า TAFE มั่นใจว่าหากเกิดเขตเศรษฐกิจพิเศษทางศุลกากรขึ้นในสนามบินสุวรรณภูมิ จะทำให้สนามบินสามารถรองรับปริมาณสินค้าได้เพิ่มขึ้นสูงสุดได้ถึง 3 ล้านตันต่อปีตามศักยภาพสูงสุดที่สนามบินเตรียมการ เพื่อรองรับปริมาณสินค้าจากศักยภาพปัจจุบันที่เปิดให้บริการรองรับปริมาณสินค้าได้เพียง 1.7 ล้านตันต่อปี ขณะเดียวกันยังจะทำให้มีปริมาณสินค้าที่ผ่านสนามบินสุวรรณภูมิ และผู้ที่มาใช้บริการสนามบินเพิ่มมากขึ้น

หลังจากกว่า 6 ปีที่ผ่านมาไม่มีการเติบโตขึ้นเลย ซึ่งมีปริมาณเฉลี่ยอยู่ที่ 1.2 ล้านตันต่อปี อันเนื่องมาจากสาเหตุของปัจจัยการชะลอตัวของเศรษฐกิจโลก รวมถึงความไม่สะดวกเรื่องของกระบวนการด้านภาษี ที่เกิดการจุกจิกเก็บในพื้นที่ฟรีโซน ทั้ง ๆ ที่เป็นสินค้าที่ไม่ได้นำมาใช้ภายในประเทศ

ประเด็นที่สาม ข้อมูลที่ได้จาก บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) โดยกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ดร.นิพนธ์ ศิริสมรรถการ ได้เปิดเผยข้อมูลในเรื่องเขตปลอดอากรว่า เนื่องจากการดำเนินงานของเขตปลอดอากร สนามบินสุวรรณภูมิ มีปัญหาอุปสรรคเกี่ยวกับกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการศุลกากรที่เป็นอุปสรรคด้านการค้า ทำให้ผู้ประกอบการกิจการในเขตปลอดอากรภายในสนามบินไม่สามารถประกอบธุรกรรมต่าง ๆ ได้อย่างคล่องตัวเป็นเหตุให้สนามบินสุวรรณภูมิ ไม่สามารถเป็นศูนย์กลางการกระจายสินค้าและศูนย์การค้าโลจิสติกส์ได้ตามวัตถุประสงค์ที่วางไว้ ดังนั้น บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) จึงได้มีการศึกษาปัญหาอุปสรรคดังกล่าว และมีการเสนอให้มีเขตเศรษฐกิจพิเศษทางศุลกากรภายในท่าอากาศยาน แต่เนื่องจากปัจจุบันยังไม่มีกฎหมายกลางว่าด้วยเขตเศรษฐกิจพิเศษ ทอท.จึงเสนอขอแก้ไขปรับปรุงกฎหมายว่าด้วยศุลกากร โดยจัดทำร่างพระราชบัญญัติศุลกากร เพิ่มหมวดว่าด้วยเขตเศรษฐกิจพิเศษทางศุลกากรโดยร่างพระราชบัญญัติศุลกากรดังกล่าวมีสาระสำคัญใน 4 เรื่อง คือ

1. ถ้าเห็นเป็นการสมควรกำหนดพื้นที่ใดเป็นเขตเศรษฐกิจพิเศษทางศุลกากร ให้ตราเป็นพระราชกฤษฎีกา
2. ของที่นำเข้าไปหรือปล่อยออกจากเขตเศรษฐกิจพิเศษทางศุลกากร จะได้รับยกเว้นไม่ต้องปฏิบัติตามกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้องกับการศุลกากรในส่วนที่เกี่ยวกับการควบคุมการนำเข้า การส่งออก การครอบครองเพื่อใช้ประโยชน์ของของดังกล่าว หรือการควบคุมมาตรฐานหรือคุณภาพการประทับตราหรือเครื่องหมายใด ๆ แก่ของนั้น
3. หากมีการนำของนั้นมาบริโภคภายในประเทศ ให้ดำเนินการตามกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้องกับศุลกากรเมื่อปล่อยออกจากเขตดังกล่าว
4. ของที่นำเข้าไปในเขตเศรษฐกิจพิเศษทางศุลกากรให้ได้รับสิทธิประโยชน์ทางอากรเช่นเดียวกับของที่นำเข้าไปในคลังสินค้าทัณฑ์บนตามกฎหมายว่าด้วยศุลกากร

นอกจากนั้นล่าสุดคณะกรรมการบริหารงานของ บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ได้เห็นชอบร่างพระราชบัญญัติศุลกากร เรื่องเขตเศรษฐกิจพิเศษทางศุลกากร ที่ได้ร่างขึ้นมานี้แล้ว และอนุมัติให้บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) นำเสนอกระทรวงคมนาคมเพื่อพิจารณา และเสนอกระทรวงการคลังเพื่อพิจารณาต่อไป อันเป็นผลสืบเนื่องมาจากที่ในปัจจุบันพื้นที่คาร์โก้ฟรีโซน สนามบินสุวรรณภูมิ นั้นยังไม่ถือว่าเป็นคาร์โก้ฟรีโซนที่แท้จริง เพราะการดำเนินธุรกิจใน

พื้นที่นี้ติดขัดกับข้อกฎหมายมากมาย ซึ่งประเทศไทยมีกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการนำเข้า-ส่งออกของหน่วยงานต่าง ๆ มากถึง 97 ฉบับขณะที่กฎหมายของกรมศุลกากรก็มีความซับซ้อนจึงเป็นอุปสรรคในการเพิ่มปริมาณการขนส่งสินค้าทางอากาศของ สนามบินสุวรรณภูมิจากปัญหาที่เกิดขึ้นจึงทำให้ไม่เกิดแรงจูงใจกับภาคเอกชนในการเข้ามาดำเนินธุรกิจในพื้นที่คาร์โก้ฟรีโซน ดังนั้นปัจจุบันผู้ประกอบการที่ดำเนินธุรกิจในพื้นที่หลัก ๆ จะเป็นการให้บริการเพื่อรองรับโดเร็กต์คาร์โก้หรือการส่งออกและนำเข้าสินค้าเท่านั้น โดยมีผู้ประกอบการคลังสินค้า 2 ราย ที่ได้รับสัมปทานจาก บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) คือ คลังสินค้าของ บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) และคลังสินค้าของ บริษัท ดับบลิวเอฟเอสพีจีอาร์โก้ จำกัด (WFS-PG) รวมถึงอาคารของบริษัทตัวแทนขนส่งสินค้าทางอากาศบ้างเท่านั้น แต่การดำเนินธุรกิจในลักษณะการเพิ่มมูลค่าสินค้า (Value Added) ยังมีน้อยมาก เพราะกฎหมายไม่เอื้ออำนวยให้เกิดความสะดวกในการเข้ามาลงทุน ดังนั้น บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) จึงได้เสนอแนวทางแก้ปัญหา โดยเสนอให้ผลักดันการประกาศเขตเศรษฐกิจพิเศษด้านศุลกากร เพื่อให้เกิดการทำธุรกรรมในเขตฟรีโซน สนามบินสุวรรณภูมิ ซึ่งในเรื่องนี้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม พล.อ.อ. ดร.ประจิน จั่นตอง ได้รับในหลักการแล้ว และมีการหารือกับกรมศุลกากร และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อเตรียมผลักดันให้เกิดขึ้นต่อไป

ผลของการศึกษาจากข้อมูลสภาพปัจจุบันของขีดความสามารถในการรองรับสินค้าของคลังสินค้าสำหรับเพิ่มมูลค่าสินค้าในเขตปลอดอากร ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ที่ผู้วิจัยค้นพบดังที่กล่าวมาข้างต้น จะเห็นได้ว่า ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ มีศักยภาพพอที่จะรองรับการขยายตัวของธุรกิจการบินทั้งในปัจจุบันและในอนาคตอันใกล้ เนื่องจากทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้องมีความคิดเห็นไปในทิศทางเดียวกันและร่วมมือร่วมใจกันพัฒนาและผลักดันให้มีการขยายขีดความสามารถของสนามบินสุวรรณภูมิ ในทุกด้าน ไม่ว่าจะเป็นด้านการขนส่งผู้โดยสารและด้านการขนส่งสินค้าให้เพียงพอและเกิดความสะดวก รวดเร็ว ปลอดภัย ทั้งในชีวิตและทรัพย์สิน โดยการพัฒนาขีดความสามารถในการรองรับสินค้าของคลังสินค้าสำหรับเพิ่มมูลค่าสินค้าในเขตปลอดอากร นั้นก็เป็นประเด็นหลักที่ทุกส่วนที่เกี่ยวข้องให้ความสำคัญและเร่งดำเนินการในการปรับเปลี่ยนและพัฒนาให้ดีที่สุด ณ ขณะนี้

4.1.2 ข้อมูลทั่วไปที่เป็นปัจจัยในการพัฒนาพื้นที่ของบริษัทขนส่งสินค้าทางอากาศในพื้นที่สำหรับเพิ่มมูลค่าสินค้าในเขตปลอดอากร ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ผลการศึกษาข้อมูลทั่วไปที่เป็นปัจจัยในการพัฒนาพื้นที่ของบริษัทขนส่งสินค้าทางอากาศซึ่งทำการศึกษาจากตัวอย่างซึ่งเป็นพนักงานของบริษัทตัวแทนขนส่งสินค้าทางอากาศ จำนวน 220 คน จากทั้งหมด 15 บริษัท เมื่อพิจารณาตามข้อมูลทั่วไปที่เป็นปัจจัยในการพัฒนาพื้นที่ของบริษัทขนส่งสินค้าทางอากาศ ได้แก่ (1) ด้านองค์ประกอบของการให้บริการ ซึ่งประกอบด้วยรูปแบบการให้บริการ ระยะเวลาที่มาใช้บริการภายในพื้นที่เพิ่มมูลค่าสินค้า จำนวนลูกค้าประจำ และประเภทกิจกรรมที่มาใช้บริการ (2) ด้านคุณลักษณะของสินค้าที่ขนส่ง ซึ่งประกอบด้วย ประเภทสินค้าที่ขนส่งและปริมาณสินค้าที่ขนส่งต่อเดือน (3) ด้านการนำเข้าและส่งออกสินค้า ซึ่งประกอบด้วย อัตราการนำเข้าและส่งออก ทวีปที่ทำการขนส่งสินค้าออกไปยังปลายทาง และสินค้าที่นำเข้าจากทวีปต่าง ๆ และ (4) ด้านคุณลักษณะของบริษัทผู้ให้บริการ ซึ่งประกอบด้วย การเป็นสมาชิกของ TIFA การเป็นสมาชิกของ TIFFA การเป็นสมาชิกขององค์กรอื่น ๆ และจำนวนพนักงานในบริษัทซึ่งทำการวิเคราะห์ข้อมูลโดยใช้การแจกแจงความถี่ (Frequency) และค่าร้อยละ (Percentage) มีรายละเอียดดังตารางที่ 4.1

ตารางที่ 4.1 ข้อมูลทั่วไปที่เป็นปัจจัยในการพัฒนาพื้นที่ของบริษัทขนส่งสินค้าทางอากาศ

ข้อมูลทั่วไปที่เป็นปัจจัยในการพัฒนาพื้นที่ ของบริษัทขนส่งสินค้าทางอากาศ	จำนวน	ร้อยละ
(1) ด้านองค์ประกอบของการให้บริการ		
1. รูปแบบการให้บริการ		
- ผู้ให้บริการ	88	40
- ผู้ใช้บริการ	132	60
รวม	220	100
2. ระยะเวลาที่มาใช้บริการภายในพื้นที่เพิ่มมูลค่าสินค้า		
- น้อยกว่า 1 ปี	32	14.5
- 1 – 2 ปี	36	16.4
- 3 – 5 ปี	36	16.4
- มากกว่า 5 ปี	116	52.7
รวม	220	100

ตารางที่ 4.1 ข้อมูลทั่วไปที่เป็นปัจจัยในการพัฒนาพื้นที่ของบริษัทขนส่งสินค้าทางอากาศ (ต่อ)

ข้อมูลทั่วไปที่เป็นปัจจัยในการพัฒนาพื้นที่ ของบริษัทขนส่งสินค้าทางอากาศ	จำนวน	ร้อยละ
3. จำนวนลูกค้าประจำ		
- มีลูกค้าประจำตั้งแต่ 1– 500 ราย	152	69.1
- มีลูกค้าประจำตั้งแต่ 500 รายขึ้นไป	6	2.7
- ไม่ตอบแบบสอบถาม	62	28.2
รวม	220	100
4. ประเภทกิจกรรมที่มาใช้บริการ (เลือกตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)		
- การซื้อขายแลกเปลี่ยน	103	46.8
- การคัดแยก	100	45.5
- การคัดประเภท	76	34.5
- การนำเข้าสินค้าเที่ยวเดียว	127	57.7
- การรวมสินค้า	95	43.2
- การบรรจุหีบห่อและปิดฉลากใหม่	106	48.2
(2) ด้านคุณลักษณะของสินค้าที่ขนส่ง		
5. ประเภทสินค้าที่ขนส่ง (เลือกตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)		
- ชิ้นส่วนและอุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์	146	66.4
- เสื้อผ้าสำเร็จรูปและสิ่งทอ	112	50.9
- เครื่องประดับและอัญมณี	72	32.7
- สินค้าสดหรือเน่าเสียง่าย	63	28.6
- อื่นๆ	28	12.7
6. ปริมาณสินค้าที่ขนส่งต่อเดือน		
- ปริมาณที่ขนส่งระหว่าง 1 – 500 ตันต่อเดือน	92	41.8
- ปริมาณที่ขนส่งตั้งแต่ 500 ตันขึ้นไปต่อเดือน	15	6.8
- ไม่ตอบแบบสอบถาม	113	51.4
รวม	220	100

ตารางที่ 4.1 ข้อมูลทั่วไปที่เป็นปัจจัยในการพัฒนาพื้นที่ของบริษัทขนส่งสินค้าทางอากาศ (ต่อ)

ข้อมูลทั่วไปที่เป็นปัจจัยในการพัฒนาพื้นที่ ของบริษัทขนส่งสินค้าทางอากาศ	จำนวน	ร้อยละ
(3) ด้านการนำเข้าและส่งออกสินค้า		
7. อัตราการนำเข้าและส่งออก		
- นำเข้า 25 % ส่งออก 75 %	63	28.6
- นำเข้า 50 % ส่งออก 50 %	96	43.6
- นำเข้า 75 % ส่งออก 25 %	46	20.9
- อื่น ๆ	7	3.2
- ไม่ตอบแบบสอบถาม	8	3.6
รวม	220	100
8. ทวีปที่ทำการขนส่งสินค้าออกไปยังปลายทาง (เลือกตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)		
- ทวีปอเมริกาเหนือ	47	21.4
- ทวีปอเมริกาใต้	45	20.5
- ทวีปยุโรป	87	39.5
- ทวีปออสเตรเลีย	40	18.2
- ทวีปเอเชีย	128	58.2
- ทวีปอื่น ๆ	3	1.4
9. สินค้าที่นำเข้าจากทวีปต่าง ๆ (เลือกตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)		
- ทวีปอเมริกาเหนือ	31	14.1
- ทวีปอเมริกาใต้	24	10.9
- ทวีปยุโรป	95	43.2
- ทวีปออสเตรเลีย	28	12.7
- ทวีปเอเชีย	117	53.2
- อื่น ๆ	-	-

ตารางที่ 4.1 ข้อมูลทั่วไปที่เป็นปัจจัยในการพัฒนาพื้นที่ของบริษัทขนส่งสินค้าทางอากาศ (ต่อ)

ข้อมูลทั่วไปที่เป็นปัจจัยในการพัฒนาพื้นที่ ของบริษัทขนส่งสินค้าทางอากาศ	จำนวน	ร้อยละ
(4) ด้านคุณลักษณะของบริษัทผู้ใช้บริการ		
10. ท่านเป็นสมาชิก TAFA หรือไม่		
- เป็น	157	71.4
- ไม่เป็น	58	26.3
- ไม่ตอบแบบสอบถาม	5	2.3
รวม	220	100
11. ท่านเป็นสมาชิก TIFFA หรือไม่		
- เป็น	158	71.8
- ไม่เป็น	53	24.1
- ไม่ตอบแบบสอบถาม	9	4.1
รวม	220	100
12. เป็นสมาชิกองค์กรอื่น	18	8.2
13. จำนวนพนักงานในบริษัทของท่าน		
- น้อยกว่า 21 คน	6	2.7
- 21 – 30 คน	30	13.6
- 31 – 40 คน	25	11.4
- 41 – 50 คน	36	16.4
- 51 – 60 คน	11	5.0
- มากกว่า 60 คน	108	49.1
- ไม่ตอบแบบสอบถาม	4	1.8
รวม	220	100

จากตารางที่ 4.1 พบประเด็นที่เกี่ยวข้องกับข้อมูลทั่วไปที่เป็นปัจจัยในการพัฒนาพื้นที่ของบริษัทขนส่งสินค้าทางอากาศ ในด้านต่าง ๆ ดังนี้

(1) ด้านองค์ประกอบของการให้บริการ พบว่า

รูปแบบการให้บริการจากกลุ่มตัวอย่างซึ่งเป็นพนักงานของบริษัทตัวแทนขนส่งสินค้าทางอากาศ จำนวน 220 คน จากทั้งหมด 15 บริษัท พบว่า บริษัทที่เข้ามามีส่วนร่วมในพื้นที่สำหรับเพิ่มมูลค่าสินค้าในเขตปลอดอากร ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ส่วนใหญ่เป็นผู้ให้บริการมากกว่าผู้ให้บริการ โดยมีพนักงานของบริษัทตัวแทนขนส่งสินค้าทางอากาศจำนวน 132 ราย คิดเป็นร้อยละ 60 ที่ทำงานในบริษัทที่เป็นลักษณะของผู้ให้บริการ และมีพนักงานของบริษัทตัวแทนขนส่งสินค้าทางอากาศ จำนวน 88 ราย คิดเป็นร้อยละ 40 ที่ทำงานในบริษัทที่เป็นลักษณะของผู้ให้บริการในพื้นที่สำหรับเพิ่มมูลค่าสินค้าในเขตปลอดอากร ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

ระยะเวลาที่มาใช้บริการในพื้นที่สำหรับเพิ่มมูลค่าสินค้า จากกลุ่มตัวอย่างซึ่งเป็นพนักงานของบริษัทตัวแทนขนส่งสินค้าทางอากาศ จำนวน 220 คน จากทั้งหมด 15 บริษัท พบว่า ระยะเวลาที่มาใช้บริการในพื้นที่สำหรับเพิ่มมูลค่าสินค้าในเขตปลอดอากร ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ บริษัทตัวแทนขนส่งสินค้าทางอากาศส่วนใหญ่มาใช้บริการมากกว่า 5 ปี มีจำนวน 116 ราย คิดเป็นร้อยละ 52.7 รองลงมา คือ บริษัทตัวแทนขนส่งสินค้าทางอากาศที่ใช้บริการในช่วงระยะเวลา 1 - 2 ปี จำนวน 36 ราย คิดเป็นร้อยละ 16.4 ซึ่งมีจำนวนเท่ากับบริษัทตัวแทนขนส่งสินค้าทางอากาศที่ใช้บริการในช่วง 3 - 5 ปี และบริษัทตัวแทนขนส่งสินค้าทางอากาศที่ใช้บริการน้อยกว่า 1 ปี มีจำนวน 32 ราย คิดเป็นร้อยละ 14.5

จำนวนลูกค้าประจำที่ใช้บริการในพื้นที่สำหรับเพิ่มมูลค่าสินค้า จากกลุ่มตัวอย่างซึ่งเป็นพนักงานของบริษัทตัวแทนขนส่งสินค้าทางอากาศ จำนวน 220 คน จากทั้งหมด 15 บริษัท พบว่า มีพนักงานของบริษัทตัวแทนขนส่งสินค้าทางอากาศจำนวน 152 ราย คิดเป็นร้อยละ 69.1 ที่ให้ข้อมูลว่าบริษัทที่ทำงานอยู่มีจำนวนลูกค้าประจำที่ใช้บริการตั้งแต่ 1 - 500 ราย และมีพนักงานของบริษัทตัวแทนขนส่งสินค้าทางอากาศจำนวน 6 ราย คิดเป็นร้อยละ 2.7 ที่ให้ข้อมูลว่าบริษัทที่ทำงานอยู่มีจำนวนลูกค้าประจำที่ใช้บริการตั้งแต่ 500 รายขึ้นไป

ประเภทกิจกรรมของบริษัทตัวแทนขนส่งสินค้าทางอากาศ ที่มาใช้บริการในพื้นที่สำหรับเพิ่มมูลค่าสินค้า ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จากกลุ่มตัวอย่างซึ่งเป็นพนักงานของบริษัทตัวแทนขนส่งสินค้าทางอากาศ จำนวน 220 คน จากทั้งหมด 15 บริษัท (ข้อคำถามนี้ให้ผู้ตอบสามารถเลือกตอบได้มากกว่า 1 ข้อ) พบว่า ประเภทกิจกรรมที่ใช้บริการส่วนใหญ่ คือ การนำเข้าสินค้าหลายเที่ยว จำนวน 127 ราย คิดเป็นร้อยละ 57.7 รองลงมาคือ การบรรจุหีบห่อและการปิดฉลากใหม่ จำนวน 106 ราย คิดเป็นร้อยละ 48.2 ถัดไปคือ การซื้อขายแลกเปลี่ยน จำนวน 103 ราย คิดเป็นร้อยละ 46.8 รองลงมาคือ การคัดแยก จำนวน 100 ราย คิดเป็นร้อยละ 45.5 ถัดไปคือ การรวม

สินค้า จำนวน 95 ราย คิดเป็นร้อยละ 43.2 และสุดท้ายคือ การคัดประเภท จำนวน 76 ราย คิดเป็นร้อยละ 34.5

(2) ด้านคุณลักษณะของสินค้าที่ขนส่ง พบว่า

ประเภทสินค้าที่ทำการขนส่ง ประเภทกิจกรรมของบริษัทตัวแทนขนส่งสินค้าทางอากาศ ที่มาให้บริการในพื้นที่สำหรับเพิ่มมูลค่าสินค้า ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จากกลุ่มตัวอย่างซึ่งเป็นพนักงานของบริษัทตัวแทนขนส่งสินค้าทางอากาศ จำนวน 220 คน จากทั้งหมด 15 บริษัท (ข้อคำถามนี้ให้ผู้ตอบสามารถเลือกตอบได้มากกว่า 1 ข้อ) พบว่า ประเภทสินค้าที่ทำการขนส่งสามารถเลือกตอบได้มากกว่า 1 ข้อ โดยประเภทสินค้าที่ทำการขนส่งเป็นส่วนใหญ่ คือ ชิ้นส่วนและอุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์ จำนวน 146 ราย คิดเป็นร้อยละ 66.4 รองลงมา คือ เสื้อผ้าสำเร็จรูปและสิ่งทอ จำนวน 112 ราย คิดเป็นร้อยละ 50.9 รองลงมา คือ เครื่องประดับและอัญมณี จำนวน 72 ราย คิดเป็นร้อยละ 32.7 ถัดไป คือ สินค้าสดหรือเน่าเสียง่าย จำนวน 63 ราย คิดเป็นร้อยละ 28.6 และอื่น ๆ จำนวน 28 ราย คิดเป็นร้อยละ 12.7

ปริมาณสินค้าที่ขนส่งต่อเดือนมีปริมาณตั้งแต่ 1 – 500 ดันต่อเดือน จำนวน 92 ราย คิดเป็นร้อยละ 41.8 และปริมาณตั้งแต่ 500 ดันขึ้นไปต่อเดือน จำนวน 15 ราย คิดเป็นร้อยละ 6.8

(3) ด้านการนำเข้าและส่งออกสินค้าพบว่า

อัตราการนำเข้าและส่งออกของผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่นำเข้าร้อยละ 50 และส่งออกร้อยละ 50 จำนวน 96 ราย คิดเป็นร้อยละ 43.6 รองลงมา คือ นำเข้าร้อยละ 25 และส่งออกร้อยละ 75 จำนวน 63 รายคิดเป็นร้อยละ 28.6 รองลงมา คือ นำเข้าร้อยละ 75 และส่งออกร้อยละ 25 จำนวน 46 ราย คิดเป็นร้อยละ 20.9 และอื่น ๆ จำนวน 7 ราย คิดเป็นร้อยละ 3.2

ทวีปที่ทำการขนส่งสินค้าออกไปยังทวีปปลายทางมากที่สุด คือ ทวีปเอเชีย จำนวน 128 ราย คิดเป็นร้อยละ 58.2 รองลงมาคือ ทวีปยุโรป จำนวน 87 ราย คิดเป็นร้อยละ 39.5 รองลงมา คือ ทวีปอเมริกาเหนือ จำนวน 47 ราย คิดเป็นร้อยละ 21.4 รองลงมาคือ ทวีปอเมริกาใต้ จำนวน 45 ราย คิดเป็นร้อยละ 20.5 รองลงมาคือ ทวีปออสเตรเลีย จำนวน 40 ราย คิดเป็นร้อยละ 18.2 และทวีปอื่น ๆ จำนวน 3 ราย คิดเป็นร้อยละ 1.4

สินค้าที่นำเข้าจากทวีปต่าง ๆ มีผู้ตอบแบบสอบถามดังนี้ ทวีปที่มีการนำเข้าสินค้ามากที่สุด คือ ทวีปเอเชีย จำนวน 117 ราย คิดเป็นร้อยละ 53.2 รองลงมาคือ ทวีปยุโรป จำนวน 95 ราย คิดเป็นร้อยละ 43.2 รองลงมาคือ ทวีปอเมริกาเหนือ จำนวน 31 ราย คิดเป็นร้อยละ 14.1 รองลงมา คือ ทวีปออสเตรเลีย จำนวน 28 ราย คิดเป็นร้อยละ 12.7 และทวีปอเมริกาใต้ จำนวน 24 ราย คิดเป็นร้อยละ 10.9

(4) ด้านคุณลักษณะของบริษัทผู้ใช้บริการพบว่า

ผู้ที่ตอบแบบสอบถามว่าบริษัทของท่านเป็นสมาชิกของสมาคมตัวแทนขนส่งสินค้าทางอากาศไทย (TAFA) จำนวน 157 ราย คิดเป็นร้อยละ 71.4 และไม่เป็นสมาชิกของสมาคมตัวแทนขนส่งสินค้าทางอากาศไทย (TAFA) จำนวน 58 ราย คิดเป็นร้อยละ 26.4

ผู้ที่ตอบแบบสอบถามว่าบริษัทของท่านเป็นสมาชิกของสมาคมผู้รับจัดการขนส่งระหว่างประเทศ (TIFFA) จำนวน 158 ราย คิดเป็นร้อยละ 71.8 และไม่เป็นสมาชิกของสมาคมผู้รับจัดการขนส่งระหว่างประเทศ (TIFFA) จำนวน 53 ราย คิดเป็นร้อยละ 24.1

ผู้ที่ตอบแบบสอบถามว่าเป็นสมาชิกองค์กรอื่น ๆ มีจำนวน 18 คน คิดเป็นร้อยละ 8.2 ได้แก่ สมาคมการขนส่งสินค้าทางอากาศระหว่างประเทศ (The International Air Transport Association; IATA) และสมาคมชิปปิ้งแห่งประเทศไทย (The Customs Broker and Transportation Association of Thailand)

จำนวนพนักงานในบริษัทของท่านที่มีพนักงานมากกว่า 60 คน มีจำนวน 108 ราย คิดเป็นร้อยละ 49.1 รองลงมา คือ มีพนักงานตั้งแต่ 41 – 50 คน จำนวน 36 ราย คิดเป็นร้อยละ 16.4 รองลงมาคือ มีพนักงานตั้งแต่ 21– 30 คน จำนวน 30 คน คิดเป็นร้อยละ 13.6 รองลงมาคือ มีพนักงานตั้งแต่ 31 – 40 คน จำนวน 25 ราย คิดเป็นร้อยละ 11.4 รองลงมาคือ มีพนักงานตั้งแต่ 51 – 60 คน จำนวน 11 ราย คิดเป็นร้อยละ 5 และ มีพนักงานน้อยกว่า 21 คน จำนวน 6 ราย คิดเป็นร้อยละ 2.7

4.2 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลความคิดเห็นต่อการบริหารจัดการพื้นที่สำหรับเพิ่มมูลค่าสินค้าในเขตปลอดอากร ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

รายละเอียดของผลการศึกษาข้อมูลนำเสนอด้วยการพรรณนา การใช้ตารางวิเคราะห์ข้อมูลและการตีความของข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับเนื้อหาของผลการวิจัย ซึ่งสามารถสรุปผลการวิเคราะห์ข้อมูลได้ดังนี้

ข้อมูลความคิดเห็นต่อการบริหารจัดการพื้นที่สำหรับเพิ่มมูลค่าเพิ่มสินค้าในเขตปลอดอากร ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จำนวน 220 ราย เมื่อพิจารณาตามการให้บริการภายในพื้นที่สำหรับเพิ่มมูลค่าสินค้าในเขตปลอดอากร ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ วิเคราะห์ข้อมูลโดยใช้ตารางแจกแจงความถี่ (Frequency) และค่าร้อยละ (Percentage) มีรายละเอียดดังนี้

ตารางที่ 4.2 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลความคิดเห็นต่อการบริหารจัดการพื้นที่สำหรับเพิ่มมูลค่าสินค้าในเขตปลอดอากร ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ในด้านของบุคลากร

ปัจจัยหลักในการบริหารจัดการด้านคลังสินค้า	$\bar{X}$	S.D.	ระดับความคิดเห็น
1. บริษัทที่ท่านทำงานอยู่ให้บริการลูกค้าด้วยความรวดเร็ว รับและส่งมอบสินค้าให้ลูกค้าตรงต่อเวลาตามที่ระบุไว้ในข้อกำหนด อยู่ในระดับใด	3.27	0.995	ปานกลาง
2. บริษัทที่ท่านทำงานอยู่นั้นมีความน่าเชื่อถือในฐานะที่เป็นผู้ให้บริการในการขนส่งสินค้าระหว่างพื้นที่เพิ่มมูลค่าสินค้าในเขตปลอดอากร (VAA) กับคลังสินค้า (TMO) ทั้งในด้านความปลอดภัยของสินค้าและความรวดเร็วอยู่ในระดับใด	3.44	1.027	มาก
3. บริษัทที่ท่านทำงานอยู่นั้นสามารถอำนวยความสะดวกแก่ลูกค้าของบริษัทในการติดต่อขอใช้บริการภายในพื้นที่เพิ่มมูลค่าสินค้าในเขตปลอดอากร (VAA) อยู่ในระดับใด	3.21	0.953	ปานกลาง
4. บริษัทที่ท่านทำงานอยู่นั้นมีความเหมาะสมของระยะเวลาที่ใช้ในการดำเนินการเรื่องเอกสารกับผู้ให้บริการอยู่ในระดับใด	3.19	1.072	ปานกลาง
รวม	3.27	1.011	ปานกลาง

จากตารางที่ 4.2 ระดับความคิดเห็นด้านบุคลากรที่มีผลกระทบต่อการบริหารจัดการพื้นที่สำหรับเพิ่มมูลค่าสินค้าในเขตปลอดอากร ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ในประเด็นนี้ผู้ตอบมีความคิดเห็นว่า บริษัทที่ท่านทำงานอยู่นั้นมีความน่าเชื่อถือในฐานะที่เป็นผู้ให้บริการในการขนส่งสินค้าระหว่าง พื้นที่เพิ่มมูลค่าสินค้าในเขตปลอดอากร (VAA) กับคลังสินค้า (TMO) ทั้งด้านความปลอดภัยและความรวดเร็วอยู่ในระดับมาก มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.44 และมีค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ 1.027 และหากพิจารณาโดยภาพรวมพบว่า มีค่าเฉลี่ยรวมของระดับความสำคัญของความคิดเห็นต่อการบริหารจัดการพื้นที่สำหรับเพิ่มมูลค่าสินค้าในเขตปลอดอากร ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

ในด้านบุคลากรเท่ากับ 3.27 และมีค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานรวมเท่ากับ 1.011 ซึ่งมีรายละเอียดดังปรากฏต่อไปนี้

ผู้ตอบแบบสอบถามให้ความคิดเห็นว่าบริษัทที่ท่านทำงานอยู่ให้บริการลูกค้าด้วยความรวดเร็ว รับและส่งมอบสินค้าให้ลูกค้าตรงต่อเวลาตามที่ระบุไว้ในข้อกำหนด อยู่ในระดับปานกลาง โดยมีค่าเฉลี่ยที่ 3.27

ผู้ตอบแบบสอบถามให้ความคิดเห็นว่าบริษัทที่ท่านทำงานอยู่นั้นมีความน่าเชื่อถือในฐานะที่เป็นผู้ให้บริการในการขนส่งสินค้าระหว่าง พื้นที่เพิ่มมูลค่าสินค้าในเขตปลอดอากร (VAA) กับคลังสินค้า (TMO) ทั้งในด้านความปลอดภัยของสินค้าและความรวดเร็วอยู่ในระดับมาก โดยมีค่าเฉลี่ยที่ 3.44

ผู้ตอบแบบสอบถามให้ความคิดเห็นว่าบริษัทที่ท่านทำงานอยู่นั้นสามารถอำนวยความสะดวกแก่ลูกค้าของบริษัทในการติดต่อขอใช้บริการภายในพื้นที่เพิ่มมูลค่าสินค้าในเขตปลอดอากร (VAA) อยู่ในระดับปานกลาง โดยมีค่าเฉลี่ยที่ 3.21

ผู้ตอบแบบสอบถามให้ความคิดเห็นว่าบริษัทที่ท่านทำงานอยู่นั้นมีความเหมาะสมของระยะเวลาที่ใช้ในการดำเนินการเรื่องเอกสารกับผู้ให้บริการอยู่ในระดับปานกลาง โดยมีค่าเฉลี่ยที่ 3.19

โดยสำหรับค่าของส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) ของการวิเคราะห์ข้อมูลความคิดเห็นต่อการบริหารจัดการพื้นที่สำหรับเพิ่มมูลค่าสินค้าในเขตปลอดอากร ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ในด้านของบุคลากร อยู่ในช่วงระหว่าง 0.953 ถึง 1.072 ซึ่งแปลความได้ว่า ค่าการกระจายอยู่ในเกณฑ์ปกติ

ตารางที่ 4.3 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลความคิดเห็นต่อการบริหารจัดการพื้นที่สำหรับเพิ่มมูลค่าสินค้าในเขตปลอดอากร ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ในด้านการให้บริการ

ปัจจัยหลักในการบริหารจัดการด้านคลังสินค้า	$\bar{X}$	S.D.	ระดับ ความคิดเห็น
1. ท่านมีความคิดเห็นว่า บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) มีการแจ้งข้อมูลข่าวสารสำคัญให้ลูกค้าทราบอยู่ในระดับใด	3.15	0.997	ปานกลาง

ตารางที่ 4.3 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลความคิดเห็นต่อการบริหารจัดการพื้นที่สำหรับเพิ่มมูลค่าสินค้าในเขตปลอดอากร ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ในด้านการให้บริการ (ต่อ)

ปัจจัยหลักในการบริหารจัดการด้านคลังสินค้า	$\bar{X}$	S.D.	ระดับ ความคิดเห็น
2. ท่านมีความคิดเห็นว่า บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) มีจำนวนของพนักงานเพียงพอต่อการให้บริการในการให้คำปรึกษา หรือคำแนะนำอยู่ในระดับใด	3.00	1.087	ปานกลาง
3. ท่านมีความคิดเห็นว่า บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ควรเพิ่มช่องทางการติดต่อระหว่างพนักงานของ บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) กับลูกค้าให้มากขึ้นในระดับใด ในกรณีที่ มีการแจ้งซ่อมสินค้า หรือมีข้อร้องเรียนต่าง ๆ	3.45	1.111	มาก
4. ท่านมีความคิดเห็นว่า บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ควรเพิ่มจำนวนผู้ประกอบการภายในพื้นที่สำหรับเพิ่มมูลค่าสินค้าในเขตปลอดอากร (VAA) ให้มีความหลากหลายด้านสัญชาติของผู้ใช้บริการมากขึ้นในระดับใด	3.33	1.059	ปานกลาง
5. ท่านมีความคิดเห็นว่า บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) มีการโฆษณาให้ลูกค้ามาใช้บริการผ่านสื่อสิ่งพิมพ์ เช่น หนังสือพิมพ์ วารสาร และแผ่นพับ ประชาสัมพันธ์อยู่ในระดับใด	3.08	1.084	ปานกลาง
6. ท่านมีความคิดเห็นว่า บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) มีการโฆษณาให้ลูกค้ามาใช้บริการด้วยการโฆษณาตามสื่อต่าง ๆ เช่น วิทยุและอินเทอร์เน็ต อยู่ในระดับใด	3.33	1.141	ปานกลาง

ตารางที่ 4.3 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลความคิดเห็นต่อการบริหารจัดการพื้นที่สำหรับเพิ่มมูลค่าสินค้าในเขตปลอดอากร ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ในด้านการให้บริการ (ต่อ)

ปัจจัยหลักในการบริหารจัดการด้านคลังสินค้า	$\bar{X}$	S.D.	ระดับความคิดเห็น
7. ท่านมีความคิดเห็นว่า บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) มีความจำเป็นที่จะต้องมีส่วนช่วยเหลือในการให้คำแนะนำสำหรับผู้ขนส่งสินค้ารายใหม่ในระดับใด	3.52	1.054	มาก
8. ท่านมีความคิดเห็นว่าที่ตั้งของอาคารคลังสินค้าสำหรับเพิ่มมูลค่าสินค้าในเขตปลอดอากร (VAA) สะดวกต่อการเดินทางมาติดต่อในระดับใด	3.17	1.122	ปานกลาง
9. ท่านมีความคิดเห็นว่า พื้นที่ให้บริการกิจกรรมต่าง ๆ มีความเหมาะสมในด้านของขนาดพื้นที่ ความสะอาด และความปลอดภัยของพื้นที่ในการรับสินค้าในระดับใด	3.20	0.961	ปานกลาง
10. ท่านมีความคิดเห็นว่า พื้นที่ให้บริการกิจกรรมต่าง ๆ มีความเหมาะสมในด้านของขนาดพื้นที่ ความสะอาด และความปลอดภัยของพื้นที่ในการคัดแยกสินค้าในระดับใด	3.12	1.012	ปานกลาง
11. ท่านมีความคิดเห็นว่า พื้นที่ให้บริการกิจกรรมต่าง ๆ มีความเหมาะสมในด้านของขนาดพื้นที่ ความสะอาด และความปลอดภัยของพื้นที่ในการจัดเก็บสินค้าในระดับใด	3.15	0.952	ปานกลาง
12. ท่านมีความคิดเห็นว่า พื้นที่ให้บริการกิจกรรมต่าง ๆ มีความเหมาะสมในด้านของขนาดพื้นที่ ความสะอาด และความปลอดภัยของพื้นที่ในการบรรจุหีบห่อสินค้าในระดับใด	3.05	1.048	ปานกลาง

ตารางที่ 4.3 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลความคิดเห็นต่อการบริหารจัดการพื้นที่สำหรับเพิ่มมูลค่าสินค้าในเขตปลอดอากร ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ในด้านการให้บริการ (ต่อ)

ปัจจัยหลักในการบริหารจัดการด้านคลังสินค้า	$\bar{X}$	S.D.	ระดับความคิดเห็น
13. ท่านมีความคิดเห็นว่าจำนวนเครื่องเอกซเรย์สินค้าที่คอยอำนวยความสะดวกในการให้บริการของบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) เพียงพออยู่ในระดับใด	3.13	1.152	ปานกลาง
14. ท่านมีความคิดเห็นว่าอุปกรณ์ที่ใช้ในการจัดเตรียมหรือจัดเก็บสินค้าของ บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) เพียงพอสำหรับอำนวยความสะดวกในการให้บริการในระดับใด	2.97	1.099	ปานกลาง
15. ท่านมีความคิดเห็นว่าการให้บริการสิ่งอำนวยความสะดวกอื่น ๆ เช่น รถเวียน ร้านอาหาร ห้องน้ำ การทำบัตรผ่านเข้า – ออก ของ บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) มีความเหมาะสมในระดับใด	3.17	1.171	ปานกลาง
16. ท่านมีความคิดเห็นว่า บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) มีระบบรักษาความปลอดภัยต่อสินค้าภายในคลังสินค้าเพิ่มมูลค่าสินค้าในเขตปลอดอากรที่เหมาะสมในระดับใด	3.30	1.107	ปานกลาง
17. ท่านมีความคิดเห็นว่า บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) มีระบบรักษาความปลอดภัยในการจราจรและที่จอดรถภายในคลังสินค้าเพิ่มมูลค่าสินค้าในเขตปลอดอากรที่เหมาะสมในระดับใด	2.97	1.145	ปานกลาง

ตารางที่ 4.3 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลความคิดเห็นต่อการบริหารจัดการพื้นที่สำหรับเพิ่มมูลค่าสินค้าในเขตปลอดอากร ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ในด้านการให้บริการ (ต่อ)

ปัจจัยหลักในการบริหารจัดการด้านคลังสินค้า	$\bar{X}$	S.D.	ระดับความคิดเห็น
18. ท่านมีความคิดเห็นว่า บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) อำนาจความสะดวกในการติดต่อกับหน่วยงานราชการที่เกี่ยวข้องในการนำเข้า-ส่งออกสินค้า (นอกเหนือจากกรมศุลกากร) ขั้นตอนในการขอใบอนุญาตที่เกี่ยวข้องกับการนำเข้า-ส่งออกสินค้าอยู่ในระดับใด	3.17	0.960	ปานกลาง
19. ท่านมีความคิดเห็นว่า บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) อำนาจความสะดวกในการติดต่อกับหน่วยงานราชการที่เกี่ยวข้องในการนำเข้า-ส่งออกสินค้า (นอกเหนือจากกรมศุลกากร) ในเรื่องของกระบวนการในการตรวจสินค้าอยู่ในระดับใด	3.30	0.939	ปานกลาง
20. ท่านมีความคิดเห็นว่า บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) มีความจำเป็นที่จะต้องนำระบบ National Single Window มาใช้ในการดำเนินการในระดับใด	3.44	1.020	มาก
รวม	3.20	1.061	ปานกลาง

จากตารางที่ 4.3 ระดับความคิดเห็นด้านการให้บริการที่มีผลกระทบต่อการบริหารจัดการพื้นที่สำหรับเพิ่มมูลค่าสินค้าในเขตปลอดอากร ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ในประเด็นนี้ผู้ตอบมีความคิดเห็นว่า บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) มีความจำเป็นที่จะต้องให้ผู้เชี่ยวชาญในการให้คำแนะนำสำหรับผู้ขนส่งสินค้ารายใหม่ในระดับมาก มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.52 และมีค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ 1.054 และหากพิจารณาโดยภาพรวมพบว่าค่าเฉลี่ยรวมของระดับความสำคัญของความคิดเห็นต่อการบริหารจัดการพื้นที่สำหรับเพิ่มมูลค่าสินค้า ในเขตปลอดอากร ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ในด้านการบริหารจัดการเท่ากับ 3.20 และมีค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานรวมเท่ากับ 1.061 ซึ่งมีรายละเอียดดังปรากฏต่อไปนี้

ผู้ตอบแบบสอบถามให้ความคิดเห็นว่า บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) มีการแจ้งข้อมูลข่าวสารสำคัญให้ลูกค้าทราบอยู่ในระดับปานกลาง โดยมีค่าเฉลี่ยที่ 3.15

ผู้ตอบแบบสอบถามให้ความคิดเห็นว่า บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) มีจำนวนของพนักงานเพียงพอต่อการให้บริการในการให้คำปรึกษา หรือคำแนะนำอยู่ในระดับปานกลาง โดยมีค่าเฉลี่ยที่ 3.00

ผู้ตอบแบบสอบถามให้ความคิดเห็นว่า บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ควรเพิ่มช่องทางการติดต่อระหว่างพนักงานของ บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) กับลูกค้าให้มากขึ้นในระดับปานกลาง ในกรณีที่มีการแจ้งซ่อมสินค้า หรือมีข้อร้องเรียนต่าง ๆ โดยมีค่าเฉลี่ยที่ 3.45

ผู้ตอบแบบสอบถามให้ความคิดเห็นว่า บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ควรเพิ่มจำนวนผู้ประกอบการภายในพื้นที่สำหรับเพิ่มมูลค่าสินค้าในเขตปลอดอากร (VAA) ให้มีความหลากหลายด้านสัญชาติของผู้ใช้บริการมากขึ้นในระดับปานกลาง โดยมีค่าเฉลี่ยที่ 3.33 ผู้ตอบแบบสอบถามให้ความคิดเห็นว่า บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) มีการโฆษณาให้ลูกค้ามาใช้บริการผ่านสื่อสิ่งพิมพ์ เช่น หนังสือพิมพ์ วารสาร และแผ่นพับ ประชาสัมพันธ์อยู่ในระดับปานกลาง โดยมีค่าเฉลี่ยที่ 3.08

ผู้ตอบแบบสอบถามให้ความคิดเห็นว่า บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) มีการโฆษณาให้ลูกค้ามาใช้บริการด้วยการโฆษณาตามสื่อต่าง ๆ เช่น วิทยุและอินเทอร์เน็ต อยู่ในระดับปานกลาง โดยมีค่าเฉลี่ยที่ 3.33

ผู้ตอบแบบสอบถามให้ความคิดเห็นว่า บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) มีความจำเป็นที่จะต้องมีการมีผู้เชี่ยวชาญในการให้คำแนะนำสำหรับผู้ขนส่งสินค้ารายใหม่ในระดับมาก โดยมีค่าเฉลี่ยที่ 3.52

ผู้ตอบแบบสอบถามให้ความคิดเห็นว่าที่ตั้งของอาคารคลังสินค้าสำหรับเพิ่มมูลค่าสินค้าในเขตปลอดอากร (VAA) สะดวกต่อการเดินทางมาติดต่อในระดับปานกลาง โดยมีค่าเฉลี่ยที่ 3.17

ผู้ตอบแบบสอบถามให้ความคิดเห็นว่าพื้นที่ที่ให้บริการกิจกรรมต่าง ๆ มีความเหมาะสมในด้านของขนาดพื้นที่ ความสะอาด และความปลอดภัยของพื้นที่ในการรับสินค้าในระดับปานกลาง โดยมีค่าเฉลี่ยที่ 3.20

ผู้ตอบแบบสอบถามให้ความคิดเห็นว่าพื้นที่ที่ให้บริการกิจกรรมต่าง ๆ มีความเหมาะสมในด้านของขนาดพื้นที่ ความสะอาด และความปลอดภัยของพื้นที่ในการคัดแยกสินค้าในระดับปานกลาง โดยมีค่าเฉลี่ยที่ 3.12

ผู้ตอบแบบสอบถามให้ความคิดเห็นว่าพื้นที่ที่ให้บริการกิจกรรมต่าง ๆ มีความเหมาะสมในด้านของขนาดพื้นที่ ความสะอาด และความปลอดภัยของพื้นที่ในการจัดเก็บสินค้าในระดับปานกลาง โดยมีค่าเฉลี่ยที่ 3.15

ผู้ตอบแบบสอบถามให้ความคิดเห็นว่าพื้นที่ที่ให้บริการกิจกรรมต่าง ๆ มีความเหมาะสมในด้านของขนาดพื้นที่ ความสะอาด และความปลอดภัยของพื้นที่ในการบรรจุหีบห่อสินค้าในระดับปานกลาง โดยมีค่าเฉลี่ยที่ 3.05

ผู้ตอบแบบสอบถามให้ความคิดเห็นว่าจำนวนเครื่องเอกซ์เรย์สินค้าที่คอยอำนวยความสะดวกในการให้บริการของ บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) เพียงพออยู่ในระดับปานกลาง โดยมีค่าเฉลี่ยที่ 3.13

ผู้ตอบแบบสอบถามให้ความคิดเห็นว่าอุปกรณ์ที่ใช้ในการจัดเตรียมหรือจัดเก็บสินค้าของบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) เพียงพอสำหรับอำนวยความสะดวกในการให้บริการในระดับปานกลาง โดยมีค่าเฉลี่ยที่ 2.97

ผู้ตอบแบบสอบถามให้ความคิดเห็นว่าการให้บริการสิ่งอำนวยความสะดวกอื่น ๆ เช่น รถเวียน ร้านอาหาร ห้องน้ำ การทำบัตรผ่านเข้า – ออก ของ บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) มีความเหมาะสมในระดับปานกลาง โดยมีค่าเฉลี่ยที่ 3.17

ผู้ตอบแบบสอบถามให้ความคิดเห็นว่า บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) มีระบบรักษาความปลอดภัยต่อสินค้าภายในคลังสินค้าเพิ่มมูลค่าสินค้าในเขตปลอดอากรที่เหมาะสมในระดับปานกลาง โดยมีค่าเฉลี่ยที่ 3.30

ผู้ตอบแบบสอบถามให้ความคิดเห็นว่า บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) มีระบบรักษาความปลอดภัยในการจราจรและที่จอดรถภายในคลังสินค้าเพิ่มมูลค่าสินค้าในเขตปลอดอากรที่เหมาะสมในระดับปานกลาง โดยมีค่าเฉลี่ยที่ 2.97

ผู้ตอบแบบสอบถามให้ความคิดเห็นว่า บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) อำนวยความสะดวกในการติดต่อกับหน่วยงานราชการที่เกี่ยวข้องในการนำเข้า-ส่งออกสินค้า (นอกเหนือจากกรมศุลกากร) ขั้นตอนในการขอใบอนุญาตที่เกี่ยวข้องกับการนำเข้า-ส่งออกสินค้าอยู่ในระดับปานกลาง โดยมีค่าเฉลี่ยที่ 3.17

ผู้ตอบแบบสอบถามให้ความคิดเห็นว่า บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) อำนวยความสะดวกในการติดต่อกับหน่วยงานราชการที่เกี่ยวข้องในการนำเข้า-ส่งออกสินค้า (นอกเหนือจากกรมศุลกากร) ในเรื่องของกระบวนการในการตรวจสินค้าอยู่ในระดับปานกลาง โดยมีค่าเฉลี่ยที่ 3.30

ผู้ตอบแบบสอบถามให้ความคิดเห็นว่ามี บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) มีความจำเป็นที่จะต้องนำระบบ National Single Window มาใช้ในการดำเนินการในระดับมาก โดยมีค่าเฉลี่ยที่ 3.44

โดยสำหรับค่าของส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) ของการวิเคราะห์ข้อมูลความคิดเห็นต่อการบริหารจัดการพื้นที่สำหรับเพิ่มมูลค่าสินค้าในเขตปลอดอากร ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ในด้านการให้บริการ อยู่ในช่วงระหว่าง 0.939 ถึง 1.171 ซึ่งแปลความได้ว่าค่าการกระจายอยู่ในเกณฑ์ปกติ

ตารางที่ 4.4 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลความคิดเห็นต่อการบริหารจัดการพื้นที่สำหรับเพิ่มมูลค่าสินค้าในเขตปลอดอากร ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ในด้านของกฎระเบียบ ข้อบังคับ

ปัจจัยหลักในการบริหารจัดการด้านคลังสินค้า	$\bar{X}$	S.D.	ระดับความคิดเห็น
1. ท่านมีความคิดเห็นว่าคุณ ระเบียบ ข้อบังคับ ในการดำเนินกิจกรรมต่าง ๆ ด้านกฎหมายในการนำเข้า – ส่งออก ภายในพื้นที่สำหรับเพิ่มมูลค่าสินค้าในเขตปลอดอากร มีความเหมาะสมในระดับใด	3.39	1.198	ปานกลาง
2. ท่านมีความคิดเห็นว่าคุณ ระเบียบ ข้อบังคับ ในการดำเนินกิจกรรมต่าง ๆ ด้านกฎหมายในการประกอบกิจการในพื้นที่สำหรับเพิ่มมูลค่าสินค้าในเขตปลอดอากร มีความเหมาะสมในระดับใด	3.30	0.939	ปานกลาง
3. ท่านมีความคิดเห็นว่าคุณ ระเบียบ ข้อบังคับ ในการดำเนินกิจกรรมต่าง ๆ ด้านกฎระเบียบของบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) มีความเหมาะสมในระดับใด	3.39	1.146	ปานกลาง
4. ท่านมีความคิดเห็นว่าคุณ ระเบียบการจราจรเคลื่อนย้ายสินค้าไปยังคลังสินค้า (Cargo Terminal) มีความเหมาะสมในระดับใด	3.10	0.994	ปานกลาง

ตารางที่ 4.4 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลความคิดเห็นต่อการบริหารจัดการพื้นที่สำหรับเพิ่มมูลค่าสินค้าในเขตปลอดอากร ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ในด้านของกฎระเบียบ ข้อบังคับ (ต่อ)

ปัจจัยหลักในการบริหารจัดการด้านคลังสินค้า	$\bar{X}$	S.D.	ระดับ ความคิดเห็น
5. ท่านมีความคิดเห็นว่ารระเบียบการจราจรในการนำสินค้าเข้าประเทศมีความเหมาะสมในระดับใด	3.17	1.079	ปานกลาง
6. ท่านมีความคิดเห็นว่ารระเบียบในการเชื่อมต่อกับระบบศุลกากรมีขั้นตอนการดำเนินการซับซ้อนมากน้อยในระดับใด	3.22	1.023	ปานกลาง
7. ท่านมีความคิดเห็นว่ารระเบียบในการเชื่อมต่อกับระบบศุลกากรเรื่องระบบการจัดทำใบขนสินค้า มีความเหมาะสมในระดับใด	3.23	0.900	ปานกลาง
8. ท่านมีความคิดเห็นว่ารระเบียบในการเชื่อมต่อกับระบบศุลกากรเรื่องการดำเนินการด้านเอกสาร เช่น การจ่ายภาษีอากร และ/หรือ การออกไปตั้งปล่อยสินค้า (Customs Permit) มีความเหมาะสมในระดับใด	3.25	0.960	ปานกลาง
9. ท่านมีความคิดเห็นว่ารระเบียบในการเชื่อมต่อกับระบบศุลกากรเรื่องการตรวจปล่อยสินค้าออกจากเขตปลอดอากร มีความเหมาะสมในระดับใด	3.26	1.024	ปานกลาง
รวม	3.25	1.029	ปานกลาง

จากตารางที่ 4.4 ระดับความคิดเห็นด้านกฎระเบียบ ข้อบังคับ ที่มีผลกระทบต่อการบริหารจัดการพื้นที่สำหรับเพิ่มมูลค่าสินค้าในเขตปลอดอากร ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ในประเด็นนี้ ผู้ตอบมีความคิดเห็นเรื่องความเหมาะสมของกฎ ระเบียบ ข้อบังคับ ในการดำเนินกิจกรรมต่าง ๆ ด้านกฎหมายในการนำเข้า – ส่งออก ภายในพื้นที่สำหรับเพิ่มมูลค่าสินค้าในเขตปลอดอากร และ ความเหมาะสมของกฎ ระเบียบ ข้อบังคับ ในการดำเนินกิจกรรมต่าง ๆ ด้านกฎระเบียบของบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) เท่ากัน โดยมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.39 และมีค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน

เท่ากับ 1.198 และ 1.146 ตามลำดับและหากพิจารณาโดยภาพรวมพบว่า มีค่าเฉลี่ยรวมของระดับความสำคัญของความคิดเห็นต่อการบริหารจัดการพื้นที่สำหรับเพิ่มมูลค่าสินค้าในเขตปลอดอากร ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ในด้านการกฎระเบียบ ข้อบังคับเท่ากับ 3.25 และมีค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานรวมเท่ากับ 1.029 ซึ่งมีรายละเอียดดังปรากฏต่อไปนี้

ผู้ตอบแบบสอบถามให้ความคิดเห็นว่ากฎ ระเบียบ ข้อบังคับ ในการดำเนินกิจกรรมต่าง ๆ ด้านกฎหมายในการนำเข้า – ส่งออก ภายในพื้นที่สำหรับเพิ่มมูลค่าสินค้าในเขตปลอดอากรมีความเหมาะสมในระดับปานกลาง โดยมีค่าเฉลี่ยที่ 3.39

ผู้ตอบแบบสอบถามให้ความคิดเห็นว่ากฎ ระเบียบ ข้อบังคับ ในการดำเนินกิจกรรมต่าง ๆ ด้านกฎหมายในการประกอบกิจการในพื้นที่สำหรับเพิ่มมูลค่าสินค้าในเขตปลอดอากร มีความเหมาะสมในระดับปานกลาง โดยมีค่าเฉลี่ยที่ 3.30

ผู้ตอบแบบสอบถามให้ความคิดเห็นว่ากฎ ระเบียบ ข้อบังคับ ในการดำเนินกิจกรรมต่าง ๆ ด้านกฎระเบียบของ บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) มีความเหมาะสมในระดับปานกลาง โดยมีค่าเฉลี่ยที่ 3.39

ผู้ตอบแบบสอบถามให้ความคิดเห็นว่าระเบียบการจราจรเคลื่อนย้ายสินค้าไปยังคลังสินค้า (Cargo Terminal) มีความเหมาะสมในระดับปานกลาง โดยมีค่าเฉลี่ยที่ 3.10

ผู้ตอบแบบสอบถามให้ความคิดเห็นว่าระเบียบการจราจรในการนำสินค้าเข้าประเทศมีความเหมาะสมในระดับปานกลาง โดยมีค่าเฉลี่ยที่ 3.17

ผู้ตอบแบบสอบถามให้ความคิดเห็นว่าระเบียบในการเชื่อมต่อกับระบบศุลกากรมีขั้นตอนการดำเนินการซับซ้อนมากน้อยในระดับปานกลาง โดยมีค่าเฉลี่ยที่ 3.22

ผู้ตอบแบบสอบถามให้ความคิดเห็นว่าระเบียบในการเชื่อมต่อกับระบบศุลกากรเรื่องระบบการจัดทำใบขนสินค้า มีความเหมาะสมในระดับปานกลาง โดยมีค่าเฉลี่ยที่ 3.23

ผู้ตอบแบบสอบถามให้ความคิดเห็นว่าระเบียบในการเชื่อมต่อกับระบบศุลกากรเรื่องการดำเนินการด้านเอกสาร เช่น การจ่ายภาษีอากร และ/หรือ การออกใบส่งปล่อยสินค้า (Customs Permit) มีความเหมาะสมในระดับปานกลาง โดยมีค่าเฉลี่ยที่ 3.25

ผู้ตอบแบบสอบถามให้ความคิดเห็นว่าระเบียบในการเชื่อมต่อกับระบบศุลกากรเรื่องการตรวจปล่อยสินค้าออกจากเขตปลอดอากร มีความเหมาะสมในระดับปานกลาง โดยมีค่าเฉลี่ยที่ 3.26

โดยสำหรับค่าของส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) ของการวิเคราะห์ข้อมูลความคิดเห็นต่อการบริหารจัดการพื้นที่สำหรับเพิ่มมูลค่าสินค้าในเขตปลอดอากร ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ในด้านการให้บริการ อยู่ในช่วงระหว่าง 0.900 ถึง 1.198 ซึ่งแปลความได้ว่าค่าการกระจายอยู่ในเกณฑ์ปกติ

ตารางที่ 4.5 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลความคิดเห็นต่อการบริหารจัดการพื้นที่สำหรับเพิ่มมูลค่าสินค้าในเขตปลอดอากร ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ในด้านการเงิน

ปัจจัยหลักในการบริหารจัดการด้านคลังสินค้า	$\bar{X}$	S.D.	ระดับความคิดเห็น
1. ท่านมีความคิดเห็นว่าอัตราค่าเช่าพื้นที่สำหรับเพิ่มมูลค่าสินค้าในเขตปลอดอากร ในการดำเนินการเมื่อเทียบกับสถานที่ มีความเหมาะสมในระดับใด	2.92	1.300	ปานกลาง
2. ท่านมีความคิดเห็นว่าอัตราค่าเช่าพื้นที่สำหรับเพิ่มมูลค่าสินค้าในเขตปลอดอากร ในการดำเนินการเมื่อเทียบกับการบริการ มีความเหมาะสมในระดับใด	3.17	1.171	ปานกลาง
3. ท่านมีความคิดเห็นว่าอัตราค่าเช่าพื้นที่สำหรับเพิ่มมูลค่าสินค้าในเขตปลอดอากร ในการดำเนินการเมื่อเทียบกับสิ่งอำนวยความสะดวก มีความเหมาะสมในระดับใด	3.10	0.994	ปานกลาง
รวม	3.06	1.155	ปานกลาง

จากตารางที่ 4.5 ระดับความคิดเห็นด้านการเงินที่มีผลกระทบต่อการบริหารจัดการพื้นที่สำหรับเพิ่มมูลค่าสินค้าในเขตปลอดอากร ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ในประเด็นนี้ผู้ตอบมีความคิดเห็นเรื่องความเหมาะสมของอัตราค่าเช่าพื้นที่สำหรับเพิ่มมูลค่าสินค้าในเขตปลอดอากร ในการดำเนินการเมื่อเทียบกับการบริการมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.17 และมีค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ 1.171 และหากพิจารณาโดยภาพรวมพบว่ามีค่าเฉลี่ยรวมของระดับความสำคัญของความคิดเห็นต่อการบริหารจัดการพื้นที่สำหรับเพิ่มมูลค่าสินค้าในเขตปลอดอากร ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ในด้านการเงินเท่ากับ 3.06 และมีค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานรวมเท่ากับ 1.155 ซึ่งมีรายละเอียดดังปรากฏต่อไปนี้

ผู้ตอบแบบสอบถามให้ความคิดเห็นว่ามีความเหมาะสมของอัตราค่าเช่าพื้นที่สำหรับเพิ่มมูลค่าสินค้าในเขตปลอดอากร ในการดำเนินการเมื่อเทียบกับสถานที่ที่อยู่ในระดับปานกลางโดยมีค่าเฉลี่ยที่ 2.92

ผู้ตอบแบบสอบถามให้ความคิดเห็นว่าความเหมาะสมของอัตราค่าเช่าพื้นที่สำหรับเพิ่มมูลค่าสินค้าในเขตปลอดอากร ในการดำเนินการเมื่อเทียบกับการบริการอยู่ในระดับปานกลาง

โดยมีค่าเฉลี่ยที่ 3.17

ผู้ตอบแบบสอบถามให้ความคิดเห็นว่าความเหมาะสมของอัตราค่าเช่าพื้นที่สำหรับเพิ่มมูลค่าสินค้าในเขตปลอดอากร ในการดำเนินการเมื่อเทียบกับสิ่งอำนวยความสะดวกอยู่ในระดับปานกลาง โดยมีค่าเฉลี่ยที่ 3.17

โดยสำหรับค่าของส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) ของการวิเคราะห์ข้อมูลความคิดเห็นต่อการบริหารจัดการพื้นที่สำหรับเพิ่มมูลค่าสินค้าในเขตปลอดอากร ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ในด้านการเงิน อยู่ในช่วงระหว่าง 0.994 ถึง 1.300 ซึ่งแปลความได้ว่าค่าการกระจายอยู่ในเกณฑ์ปกติ

ตารางที่ 4.6 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลความคิดเห็นต่อการบริหารจัดการพื้นที่สำหรับเพิ่มมูลค่าสินค้าในเขตปลอดอากร ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ โดยสรุปทั้ง 4 ด้าน

ปัจจัยหลักในการบริหารจัดการด้านคลังสินค้า	$\bar{X}$	S.D.	ระดับ ความคิดเห็น
ด้านของบุคลากร			
1. บริษัทที่ท่านทำงานอยู่นั้นมีความน่าเชื่อถือในฐานะที่เป็นผู้ให้บริการในการขนส่งสินค้าระหว่าง พื้นที่เพิ่มมูลค่าสินค้าในเขตปลอดอากร (VAA) กับคลังสินค้า (TMO) ทั้งในด้านความปลอดภัยของสินค้าและความรวดเร็วอยู่ในระดับใด	3.44	1.027	มาก
2. บริษัทที่ท่านทำงานอยู่นั้นมีความเหมาะสมของระยะเวลาที่ใช้ในการดำเนินการเรื่องเอกสารกับผู้ให้บริการอยู่ในระดับใด	3.19	1.072	ปานกลาง
ด้านการให้บริการ			
1. ท่านมีความคิดเห็นว่า บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ควรเพิ่มช่องทางการติดต่อระหว่างพนักงานของบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) กับลูกค้าให้มากขึ้นในระดับใด ในกรณีที่มีการแจ้งซ่อมสินค้า หรือมีข้อร้องเรียนต่าง ๆ	3.45	1.111	มาก

ตารางที่ 4.6 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลความคิดเห็นต่อการบริหารจัดการพื้นที่สำหรับเพิ่มมูลค่าสินค้าในเขตปลอดอากร ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ โดยสรุปทั้ง 4 ด้าน (ต่อ)

ปัจจัยหลักในการบริหารจัดการด้านคลังสินค้า	$\bar{X}$	S.D.	ระดับความคิดเห็น
ด้านการให้บริการ			
2. ท่านมีความคิดเห็นว่าอุปกรณ์ที่ใช้ในการจัดเตรียมหรือจัดเก็บสินค้าของ บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) เพียงพอสำหรับอำนวยความสะดวกในการให้บริการในระดับใด	2.97	1.099	ปานกลาง
ด้านกฎระเบียบ ข้อบังคับ			
1. ท่านมีความคิดเห็นว่า กฎ ระเบียบ ข้อบังคับ ในการดำเนินกิจกรรมต่าง ๆ ด้านกฎหมายในการนำเข้า – ส่งออก ภายในพื้นที่สำหรับเพิ่มมูลค่าสินค้าในเขตปลอดอากร (VAA) มีความเหมาะสมในระดับใด	3.39	1.198	ปานกลาง
2. ท่านมีความคิดเห็นว่าระเบียบการจราจรเคลื่อนย้ายสินค้าไปยังคลังสินค้า (Cargo Terminal) มีความเหมาะสมในระดับใด	3.10	0.994	ปานกลาง
ด้านการเงิน			
1. ท่านมีความคิดเห็นว่าอัตราค่าเช่าพื้นที่สำหรับเพิ่มมูลค่าสินค้าในเขตปลอดอากร (VAA) ในการดำเนินการเมื่อเทียบกับสถานที่ มีความเหมาะสมในระดับใด	2.92	1.300	ปานกลาง
2. ท่านมีความคิดเห็นว่าอัตราค่าเช่าพื้นที่สำหรับเพิ่มมูลค่าสินค้าในเขตปลอดอากร (VAA) ในการดำเนินการเมื่อเทียบกับการบริการ มีความเหมาะสมในระดับใด	3.17	1.171	ปานกลาง

จากตารางดังกล่าวข้างต้น เห็นได้ว่า ปัจจัยหลักในการบริหารจัดการคลังสินค้าในด้านของบุคลากร ด้านการให้บริการ ด้านกฎระเบียบ ข้อบังคับ และด้านการเงินนั้น มีผู้ให้ความคิดเห็นที่แตกต่างกันออกไป โดยสรุปเป็นค่าที่มากที่สุดและน้อยที่สุดในแต่ละหัวข้อ ดังรายละเอียดข้างต้น

4.3 ผลสรุปปัญหาและข้อเสนอแนะ เพื่อเป็นแนวทางในการบริหารจัดการพื้นที่สำหรับเพิ่มมูลค่าสินค้าในเขตปลอดอากร ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จากการตอบแบบสอบถามเชิงพรรณนา ของผู้ตอบแบบสอบถาม สามารถสรุปผลได้ดังนี้

1) ระยะเวลาภายใน 1 ปี สามารถเก็บข้อมูลและทำการบันทึกช่วงเวลาที่มีการดำเนินการขนส่งสินค้าในปริมาณที่มาก ๆ ดังนี้ คือ ช่วงแรก คือ ในช่วงเดือนมีนาคมและเดือนธันวาคม ในทุกไตรมาส ช่วงเวลา 16.00 น.- 18.00 น. ช่วงที่สอง คือ ก่อนสิ้นปี ช่วงก่อนปีใหม่และหลังปีใหม่ ช่วงที่ 3 คือ ทุกต้นเดือน โดยทุกเดือนส่วนใหญ่จะเป็นวันศุกร์และวันเสาร์

โดยมีวิธีการบริหารจัดการด้วยการจัดลำดับงานที่สำคัญจากมากไปน้อย ซึ่งในแต่ละช่วงเวลาก็จะมีวิธีการบริหารจัดการที่แตกต่างกัน ดังนี้ คือ ในช่วงปลายปี จะใช้วิธีการจัดการโดยต้องมีการวางแผนล่วงหน้าเพื่อจัดสรรคนให้เพียงพอ ช่วงก่อนวันหยุดยาว เช่น เทศกาลปีใหม่และสงกรานต์ จะใช้วิธีการจัดการโดยการตรวจสอบกับหน่วยงานภายในและภายนอก เพื่อเตรียมแผนรองรับงานที่มีมากขึ้นในช่วงก่อนถึงเทศกาล หากเป็นช่วงเวลากลางวันที่มีการขนส่งมากที่สุด จะใช้วิธีการจัดการโดยมีการจัดการด้านการขนส่งเพื่อให้การจัดส่งสินค้าเร็วขึ้น ส่วนในช่วงเดือนกุมภาพันธ์ ถึง เดือนมีนาคม และก่อนสิ้นปี เดือนพฤศจิกายน ถึง เดือนธันวาคม จะใช้วิธีการจัดการโดยการเตรียมงาน วางแผนงานของสินค้าเข้า-ออก เตรียมอุปกรณ์และประสานหน่วยงานในการอำนวยความสะดวกในการเร่งระบายสินค้าให้เร็วที่สุด ถ้าหากเป็นช่วงสิ้นปี เดือนธันวาคม จะใช้วิธีการจัดการโดยการระบายของให้ได้มากที่สุดและการเร่งทุกอย่างให้ทันเวลา ในช่วงปลายปีและต้นปีบางครั้งใช้วิธีการจัดการเพื่อให้ระบบการทำงานรวดเร็วขึ้น เนื่องจากในช่วงเดือนธันวาคมถึงเดือนมกราคม มีการขนส่งทางอากาศสูงสุดจะใช้วิธีการจัดการโดยการออกเอกสารและจัดการขนส่งให้รวดเร็วขึ้น เร่งทำเวลาในการนำสินค้าออก นอกจากนี้ในช่วงที่เป็นวันหยุดยาว หรือช่วงที่โรงงานแต่ละแห่งเร่งปิดยอด ทุกไตรมาส ทุกช่วงเวลา จะใช้วิธีการจัดการโดยการกระจายสินค้าส่งออกล่วงหน้า

2) ข้อร้องเรียน (Complain) จากลูกค้าที่พบบ่อย มีดังนี้

2.1 ข้อร้องเรียนจากลูกค้าส่วนใหญ่บอกว่าในส่วนการติดต่อกับคลังสินค้ามีขั้นตอนที่ซับซ้อนมีความยุ่งยาก การเข้าไปในคลังสินค้านายมากเนื่องจากมีหลายขั้นตอน ลำบากที่จะเข้าไปยังคลังสินค้า ควรปรับปรุงขั้นตอนให้กระชับกว่าเดิม

2.2 ขอร้องเรียนเรื่องของการให้บริการ โดยเฉพาะในเรื่องที่จอดรถ ควรจัดให้เพียงพอ

2.3 ขอร้องเรียนเรื่องของความสะอาดในพื้นที่รอบ ๆ อาคารคลังสินค้า ที่ควรปรับปรุงใหม่อย่างเร่งด่วนในบางพื้นที่

2.4 ขอร้องเรียนเรื่องของเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัย ควรจะให้บริการอำนวยความสะดวกแก่เข้า – ออก ดีกว่าการไล่คนขับรถให้ขับเร็ว ๆ และไม่ให้คำแนะนำเรื่องสถานที่จอดรถ

2.5 ขอร้องเรียนเรื่องของการจัดการจราจรที่วุ่นวาย และราคาค่าที่จอดรถที่แพง รวมไปถึงเรื่องระบบรักษาความปลอดภัย ระบบการจัดการจราจรทำบัตร เข้า – ออก เนื่องจากไม่มีความสะดวกสบายเจ้าหน้าที่ห้องทำบัตร Gate 1 ไม่ค่อยให้บริการ แม้แต่ปากกายังไม่ให้ยืม ส่วนช่องรับบัตรรถ เข้า-ออก สับสน วุ่นวาย ทำให้รถติดทุกเช้า ในด้านการให้บริการเรื่องลานจอดรถนั้นพบว่า ที่จอดรถชั้น 4 – 5 ของ บริษัท การบินไทย จำกัด มหาชน เป็นชั้นเฉพาะพนักงานการบินไทย แต่พนักงานการบินไทยไม่จอดชั้นของตัวเอง ทำให้ลูกค้าหรือพนักงานบริษัทอื่นต้องไปชั้น 6 – 8 ทำให้สมาชิกทั่วไปไม่มีที่จอดรถ และอีกสาเหตุหนึ่งคือพื้นที่จอดรถแออัด คับแคบ

2.6 ขอร้องเรียนเรื่องของการรอชั่งสินค้านาน และคลังสินค้าแน่น

2.7 ขอร้องเรียนเรื่องของการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ประจำช่องทางเดินบุคคล ไม่ค่อยสนใจตรวจสอบ พอผ่านไปและจะขอคู่มือย้อนหลัง ตอนแสดงบัตรไม่ค่อยดู เล่นโทรศัพท์ถ่ายรูป หรือเล่นเกม สุน่ นอกจากนั้นเจ้าหน้าที่ F2 บางคนพูดจาไม่สุภาพ

2.8 ขอร้องเรียนเรื่องของการพัสดุการ เนื่องจากลูกค้าไม่ทราบขั้นตอนในการทำพิธีการศุลกากรอย่างถูกต้อง ทำให้เกิดความล่าช้าในการทำงาน สินค้าส่งไม่ทันตามเวลาที่กำหนด บางครั้งสินค้าเสียหายเนื่องจากมีขั้นตอนหลายขั้นตอนในการดำเนินงานเพื่อเคลื่อนย้ายสินค้า การมอบสินค้ามีความล่าช้าอย่างมาก การนำสินค้าออกมาเพื่อส่งลูกค้าช้า สภาพสินค้าไม่เรียบร้อย และบางครั้งสภาพสินค้า เมื่อถึงมือลูกค้า ไม่สมบูรณ์ 100%

2.9 ขอร้องเรียนเรื่องของพื้นที่คลังสินค้าของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ทั้งด้านนอกและด้านใน สกปรกมาก

2.10 ขอร้องเรียนเรื่องของการรถที่ใช้เส้นทางในพื้นที่บริเวณคลังสินค้าที่ขับเร็วมาก

2.11 ขอร้องเรียนเรื่องของการขอจำกัดด้านศุลกากร ด้านเอกสารและความยุ่งยาก ขอจำกัดการนำสินค้าเข้า VAA ทำให้ผู้ประกอบการใช้พื้นที่ในคลังสินค้าได้ไม่เต็มประสิทธิภาพ ลูกค้าที่จะมาใช้บริการได้มีการ เข้า-ออก ลำบาก ไม่สะดวกในการติดต่อประสานงานต่าง ๆ และมีค่าใช้จ่ายสูงในการติดต่อแต่ละครั้ง

2.12 ข้อร้องเรียนเรื่องของการให้บริการภายในท่าอากาศยาน พบว่า รถบริการภายในท่าอากาศยานไม่สะอาด มีกลิ่นอับ และควรเพิ่มรถรับส่งให้มากขึ้นกว่านี้ รถเวียนมีน้อย ทางเดินเข้า VAA ไม่มีที่บังแดด ร้อน และพื้นผิวไม่เรียบ มีโอกาสสะดุดล้มได้ง่าย ไม่ค่อยมีที่จอดรถของผู้มาติดต่อ ตราซังและเครื่อง x-ray สินค้ามีจำนวนน้อย หน้าคลังสินค้ามีความหนาแน่นของสินค้าที่รอเพื่อกระจายสินค้าไปยังจุดต่าง ๆ ตราซังเปิดช่องให้บริการน้อย อุปกรณ์สนับสนุนไม่เพียงพอ เช่น รถ Forklift เครื่อง x-ray

3) สิ่งที่ต้องการให้ บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ปรับปรุงเพิ่มเติม มีดังนี้ คือ

3.1 การจราจรและที่จอดรถ ควรจัดให้มีที่จอดรถให้เพียงพอ และเลิกจัดการเขียนใบสั่งที่จอดรถโดยไม่มีบัตรติดหน้ารถ ควรเอาเจ้าหน้าที่ไปแก้ไขในส่วนการจราจรให้คล่องตัว รถไม่ติด หน้าทางออกเขตปลอดอากร และปรับปรุงการบริการด้านจราจรให้เป็นระเบียบ บริเวณคลังสินค้า การบินไทย สถานที่จอดรถไม่เพียงพอ เพิ่มที่จอดรถให้มากขึ้น นอกจากนั้นควรกำหนดความเร็ว หรือมีการตรวจจับความเร็วหากเกินให้มีการปรับ ควรเพิ่มหลังคาจอดรถตรงลานจอดรถ ควรหาวิธีอำนวยความสะดวกมากกว่าที่จะหาวิธีขึ้นค่าจอดรถรายเดือน ค่าใช้จ่าย ค่าบริหารจัดการรายเดือน ควรลดลงโดยการลดจำนวนพนักงานรักษาความปลอดภัยในแต่ละจุด แต่ละประตู มากกว่าจะมาเก็บค่าบริการเพิ่ม ดูแลความสะดวกในการเข้า-ออก พื้นที่ VAA บุคคลทั่วไปที่เป็นสมาชิกแล้วควรมีการอำนวยความสะดวกมากขึ้น เช่น สามารถนำรถเข้ามาจอดพื้นที่ด้านใน VAA ได้ เนื่องจากปริมาณที่จอดรถไม่เพียงพอ ความปลอดภัยในการนำรถยนต์เข้ามาจอดในพื้นที่ ควรมี รปภ. หรือเจ้าหน้าที่เฝ้าอำนวยความสะดวก เช่น มีการจอดรถซ้อนคัน และมีการเข็นรถชนกัน เกิดความเสียหายบ่อยครั้ง ในเรื่องของบัตรจอดรถ ควรขยายเวลาการต่อบัตรบ้าง ตามวันหยุด เช่นปีใหม่ ควรเพิ่มระยะเวลาของบัตรจอดรถออกไป

3.2 ความสะอาด ควรปรับปรุงทุกจุดอย่างเร่งด่วน โดยเฉพาะความสะอาดของห้องน้ำ

3.3 ด้านคลังสินค้า พบว่า ค่าเช่าที่ของคลังสินค้ามีราคาสูง ควรปรับราคาให้คุ้มค่ากับคุณภาพของการให้บริการ ควรขยายพื้นที่ในการวางสินค้า ควรปรับปรุงระบบงานใหม่ ปรับปรุงการให้บริการในคลังสินค้าของเจ้าหน้าที่ที่รับผิดชอบ ควรให้คำแนะนำที่ตรงกันทั้งหมด ควรเพิ่มความรู้ให้กับผู้ประกอบการหรือลูกค้า ควรขยายพื้นที่การลงสินค้า ควรดูแลความสะอาดบริเวณพื้นที่หน้าคลังสินค้าการบินไทย เพิ่ม RACK รองสินค้าให้เพียงพอ เพิ่มสถานที่รับส่งสินค้าให้เพียงพอ เพิ่มสถานที่โหลดสินค้า บริหารจัดการทางเข้า-ออก ให้เหมาะสมและเป็นทางการ จัดการช่องรับบัตรสมาชิกให้เป็นระบบ อีกทั้งช่องบัตร ในช่องเล็กให้แลกบัตรรายเดือน เสียเวลามาก เนื่องจากจำนวนคนใช้บริการกับผู้ให้บริการไม่เหมาะสม พนักงานห้องติดต่อบัตรพุดจาไม่สุภาพ ควรปรับปรุง เพิ่มเติมเรื่องรักษาความปลอดภัยในส่วนของพื้นที่ของสถานที่เก็บสินค้า โดยเฉพาะที่

เก็บสินค้ามีมูลค่าเพิ่มเติมเรื่องการดูแลรักษาสินค้า ไม่ให้เสียหายก่อนส่งถึงลูกค้า ควรลดขั้นตอนเอกสาร และควรหามาตรการในการนำเข้าพื้นที่สะดวกมากขึ้น เนื่องจากนโยบายรัฐบาลเปลี่ยนไป ทำให้การนำเข้า-ออก VAA ติดปัญหา ไม่มีลูกค้าอยากใช้บริการ และค่าใช้จ่ายในการเข้าโกดังแพงมาก เพิ่มรถรับส่งพนักงาน เพิ่มจำนวนรถเวียนในการรับส่งพนักงาน การดูแลสินค้าจากสายการบินต่าง ๆ ควรตรวจเช็ค ตรวจสอบ และ x-ray ให้เข้มงวดมากขึ้น

4) สิ่งที่ต้องการให้ บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) จัดบริการในเรื่องการสนับสนุนการขนส่งสินค้าทางอากาศเพิ่มเติม มีดังนี้ คือ เพิ่มรถเวียนในการให้บริการที่รวดเร็ว รถมียุคใหม่และประสิทธิภาพนี้ใช้งานได้ดี ไม่เสียซ่อมบ่อย จัดรถเวียนให้มากขึ้น นำเทคโนโลยีใหม่ๆ มาใช้บ้าง ควรจัดการเรื่องบัตรรถนำเข้ามาในพื้นที่ที่มีความความสะดวกและรวดเร็วกว่านี้ ลดค่าใช้จ่ายในการทำบัตรรถนำเข้ามาให้มีความเหมาะสม จัดการพื้นที่ให้เพียงพอต่อรถขนส่งภายในเขตปลอดอากร ลดวิธีขั้นตอน การเคลื่อนย้ายสินค้าผ่านเข้าออกพื้นที่สำหรับเพิ่มมูลค่าสินค้าในเขตปลอดอากร ขยายเวลาตรง Checking Post จาก 18.00 น. เป็น 20.00 น. ช่วยสนับสนุนทางด้านการจัดเตรียมสินค้าให้เร็วขึ้น เปิดคลังสินค้า VAA ปัจจุบัน ปรับเปลี่ยนเป็น คลังสินค้าแบบ Free Warehouse ให้เช่าเพื่อเพิ่มประโยชน์การใช้งานพื้นที่ได้เต็มประสิทธิภาพมากขึ้น และผู้ประกอบการสามารถเพิ่มรายได้มากขึ้น สอดคล้องกับปัญหาเศรษฐกิจปัจจุบัน ลดความซ้ำซ้อนในการตรวจสอบ หรือจัดการด้านเอกสารต่าง ๆ เพิ่มช่องทางและการจัดการรถให้รวดเร็ว เปิดช่องทางในการนำรถเข้า-ออก มาในเขต VAA ให้มากขึ้น ดูแลเพิ่มเติมในส่วนบริการ ทั้งคลังการบินไทย และคลัง BFS ให้สะดวกต่อ Agent ในการส่งออกและนำเข้า

5) ข้อเสนอแนะอื่น ๆ มีดังนี้ คือ ปรับปรุงพนักงานให้มีความสุภาพและอ่อนน้อม ผู้ที่เข้าพื้นที่เขตปลอดอากรคือลูกค้าที่ต้องให้บริการ ไม่ใช่คนที่มีความผิดหรือเป็นผู้ที่ต้องข่มขู่ให้เกิดความกลัว เปลี่ยนบริษัท ที่เข้ามาบริหารจัดการเขตปลอดอากรในนาม AOT ปรับปรุงการพูดของเจ้าหน้าที่ Checking Point ให้สุภาพ ห้องน้ำที่ห้องอาหารอาคาร P1 ควรปรับปรุงเนื่องจากสกปรกมาก การขนส่งหรือรถให้บริการสาย L ควรมีความแน่นหนาขึ้น เพื่อให้ผู้รับบริการสามารถกำหนดเวลาได้ และควรจำกัดความเร็วของรถให้มีความเร็วที่จำกัด

บทที่ 5

สรุปและอภิปรายผล

การศึกษการบริหารจัดการพื้นที่สำหรับเพิ่มมูลค่าสินค้าในเขตปลอดอากร ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ซึ่งเป็นการวิจัยแบบเชิงปริมาณ (Quantitative research) โดยใช้แบบสอบถามเป็นเครื่องมือในการวิจัยเชิงสำรวจ (Survey research) ที่สร้างขึ้นตามแนวคิด ทฤษฎีที่เกี่ยวข้อง และการวิเคราะห์จากเอกสารต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง (Documentary research) เป็นเครื่องมือในการเก็บข้อมูลโดยระเบียบวิธีวิจัย ซึ่งมุ่งเน้นให้ผู้ตอบแบบสอบถามได้ตอบตามความเป็นจริงและได้แสดงระดับความคิดเห็นต่อกลุ่มคำถามจากการศึกษา เรื่องการบริหารจัดการพื้นที่สำหรับเพิ่มมูลค่าสินค้าในเขตปลอดอากร ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ โดยมีวัตถุประสงค์ (1) เพื่อศึกษาข้อมูลสภาพปัจจุบันของขีดความสามารถในการรองรับสินค้าภายในพื้นที่สำหรับเพิ่มมูลค่าในเขตปลอดอากร ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (2) เพื่อศึกษาปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการบริหารจัดการพื้นที่สำหรับเพิ่มมูลค่าสินค้าในเขตปลอดอากร ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (3) เพื่อศึกษาแนวทางการพัฒนาระบบการจัดการพื้นที่สำหรับเพิ่มมูลค่าสินค้าในเขตปลอดอากร ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น

กลุ่มตัวอย่างได้แก่ พนักงานของบริษัทตัวแทนขนส่งสินค้าทางอากาศที่มาใช้บริการภายในพื้นที่สำหรับเพิ่มมูลค่าสินค้าในเขตปลอดอากร ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จำนวน 220 ราย โดยดำเนินการเก็บข้อมูลด้วยแบบสอบถามระหว่างเดือน พฤศจิกายน พ.ศ. 2558 ถึง เดือน มกราคม พ.ศ. 2559 โดยวิธีการเก็บตัวอย่างทั้งหมดแบบรอบกลับเมื่อผู้ตอบแบบสอบถามให้ข้อมูลครบถ้วน ในส่วนของแบบสอบถามประกอบด้วยแบบตรวจสอบรายการของ Likert (Check List) แบบประเมินค่า (Rating Scale Question) และแบบปลายเปิด (Open-Ended Question) โดยทั้ง 3 รูปแบบมีรายละเอียดของเนื้อหาแบ่งเป็น 3 ส่วน ดังนี้

ส่วนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปที่เป็นปัจจัยในการพัฒนาพื้นที่ของบริษัทขนส่งสินค้าทางอากาศ เป็นคำถามแบบตรวจสอบรายการ (Check List Question) จำนวน 13 ข้อ

ส่วนที่ 2 คำถามเกี่ยวกับระดับความสำคัญของความคิดเห็นต่อปัจจัยหลักในการบริหารจัดการด้านคลังสินค้าที่มีผลต่อการบริหารจัดการพื้นที่สำหรับการเพิ่มมูลค่าสินค้าในเขตปลอดอากร ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จำนวน 36 ข้อ

ส่วนที่ 3 คำถามปลายเปิดเพื่อให้ผู้ตอบแบบสอบถามแสดงความคิดเห็นเพิ่มเติมและข้อเสนอแนะเกี่ยวกับการบริหารจัดการพื้นที่สำหรับเพิ่มมูลค่าสินค้าในเขตปลอดอากร ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จำนวน 5 ข้อ

วิธีวิเคราะห์ข้อมูลด้วยการใช้โปรแกรมคำนวณค่าทางสถิติสำเร็จรูปเพื่อวิเคราะห์ค่าสถิติเชิงพรรณนา (Descriptive Statistics) ได้แก่ การแจกแจงความถี่ (Frequency) ร้อยละ (Percentage) ค่าเฉลี่ย (Mean) และค่าของส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (Standard Deviation : S.D.) เพื่อนำมาวิเคราะห์การบริหารจัดการพื้นที่สำหรับเพิ่มมูลค่าสินค้าในเขตปลอดอากร ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และนำเสนอผลงานการศึกษาในรูปแบบตารางประกอบคำบรรยายเชิงวิเคราะห์

5.1 สรุปผลการวิจัย

จากการวิเคราะห์แบบสอบถามของกลุ่มตัวอย่างและการวิเคราะห์เอกสารต่าง ๆ สามารถสรุปผลการวิจัยตามวัตถุประสงค์ที่กำหนด ได้ดังนี้

5.1.1 ผลการศึกษาข้อมูลสภาพปัจจุบันของขีดความสามารถในการรองรับสินค้าของคลังสินค้าสำหรับเพิ่มมูลค่าสินค้าในเขตปลอดอากร ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ การดำเนินงานด้านมาตรฐานการบริการท่าอากาศยานและการบินด้านการบริการสินค้าและสินค้าอื่น ๆ (Cargo and Other Articles) ทอท. ได้กำหนดให้ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เป็นท่าอากาศยานหลักในการให้บริการคลังสินค้าเพื่อรองรับระบบโลจิสติกส์ของประเทศ โดยได้มีการบริหารจัดการด้านการขนส่งสินค้าเป็นแบบเขตปลอดอากร (Free Zone) เพื่ออำนวยความสะดวกในการขนส่งและการบริหารจัดการสินค้าเป็นไปอย่างรวดเร็ว อย่างไรก็ตาม ในการขนถ่ายสินค้าปกติหรือสินค้าอันตรายสินค้านำเข้าหรือส่งออก อะไหล่ชิ้นส่วนอากาศยานหรือแม้แต่เอกสารต่าง ๆ จะต้องได้รับการจัดการ กำกับดูแล และปล่อยสินค้า (Clearance and Release) ตามกระบวนการที่กฎหมายกำหนดและเป็นที่ยอมรับตามมาตรฐานสากล

เขตปลอดอากร ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ตั้งอยู่ด้านทิศตะวันตกเฉียงเหนือของท่าอากาศยาน มีพื้นที่ 660,572 ตารางเมตร หรือ 413 ไร่ โดยจัดตั้งขึ้นเมื่อปี พ.ศ. 2549 เพื่อเป็นส่วน

หนึ่งในการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศไทย โดยเฉพาะอย่างยิ่งทางด้านพาณิชย์กรรม ส่งเสริมและสนับสนุนการนำเข้าและส่งออก เพิ่มประสิทธิภาพในการแข่งขันระหว่างประเทศ ด้วยสิทธิประโยชน์ทางภาษีอากร การให้บริการสิ่งอำนวยความสะดวกแบบครบวงจร (One Stop Service) และอาศัยความได้เปรียบของสถานที่ตั้งที่อยู่ภายในบริเวณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ซึ่งถือเป็นเขตปลอดอากร ณ ท่าอากาศยานนานาชาติ แห่งเดียวของประเทศไทย ภายในเขตปลอดอากรจะให้บริการขนส่งสินค้าและขนส่งสินค้าแบบเบ็ดเสร็จในจุดเดียว (One Stop Service) ดังนี้

1. การซื้อขายแลกเปลี่ยน (Trading)
2. การนำเข้าสินค้าหลายเที่ยว (Partial Clearance)
3. การคัดแยก (Breaking Bulking)
4. การรวมสินค้า (Combined Cargo)
5. การคัดประเภท (Grading and Sorting)
6. การบรรจุหีบห่อและการปิดฉลากใหม่ (Repackaging and Relabeling)

ในปี พ.ศ. 2558 ทอท. ให้บริการสายการบินแบบประจำ รวม 129 สายการบิน แบ่งเป็นสายการบินขนส่งผู้โดยสารผสมสินค้า จำนวน 120 สายการบิน และสายการบินที่ขนส่งสินค้าอย่างเดียว จำนวน 9 สายการบิน โดยมีปริมาณการขนส่งสินค้าและพัสดุไปรษณีย์ภัณฑ์เข้าออกจำนวน 1,354,210 ตัน เพิ่มขึ้นคิดเป็นร้อยละ 1.89 เมื่อเทียบกับปี พ.ศ. 2557 แบ่งออกเป็นการขนส่งระหว่างประเทศจำนวน 1,243,949 ตัน เพิ่มขึ้นร้อยละ 1.78 และในประเทศจำนวน 110,261 ตัน เพิ่มขึ้นคิดเป็นร้อยละ 3.22 เมื่อเทียบกับปี พ.ศ. 2557

รายงานข่าวจาก บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) หรือ ทอท. แจ้งว่า จากการดำเนินงานของเขตปลอดอากร ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ มีปัญหาอุปสรรคเกี่ยวกับกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการศุลกากรที่เป็นอุปสรรคด้านการค้า ทำให้ผู้ประกอบการในเขตปลอดอากร ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ไม่สามารถประกอบธุรกรรมต่าง ๆ ได้อย่างคล่องตัว ดังนั้น ในการประชุมคณะกรรมการทอท. ครั้งที่ 8/2558 เมื่อวันที่ 22 กรกฎาคม พ.ศ. 2558 ที่ประชุมมีมติเห็นชอบให้ ทอท. เสนอร่างพระราชบัญญัติศุลกากรว่าด้วยการจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษทางศุลกากรต่อกระทรวงคมนาคมเพื่อพิจารณาและเสนอกระทรวงการคลังพิจารณาดำเนินการ ต่อมา บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) หรือ ทอท. ได้มีหนังสือที่ 5309/2558 ลงวันที่ 18 สิงหาคม พ.ศ. 2558 เพื่อเสนอร่างพระราชบัญญัติศุลกากรว่าด้วยการจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษทางศุลกากรให้กระทรวงคมนาคมและกระทรวงการคลังเพื่อพิจารณาร่างกฎหมายดังกล่าวให้มีผลบังคับใช้ต่อไปซึ่ง ทอท. ได้

เชิญส่วนงานและบุคคลที่เกี่ยวข้องเข้าร่วมประชุมเพื่อพิจารณาเรื่องที่ ทอท. เสนอเมื่อวันที่ 10 พฤศจิกายน พ.ศ. 2558 ประกอบด้วยรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม ปลัดกระทรวงคมนาคม กรมศุลกากร กรมสรรพากร นายกสทคม ตัวแทนขนส่งทางอากาศ นายกสทคมการค้าธุรกิจการบินขนส่งสินค้า และผู้อำนวยการใหญ่ ทอท. โดย ทอท. ได้บรรยายสรุปภาพรวมของเขตปลอดอากร ปัญหาอุปสรรคในการขนส่งสินค้าทางอากาศของไทยในปัจจุบัน หลักการและเหตุผลความเป็นมาในการเสนอร่างพระราชบัญญัติเขตเศรษฐกิจพิเศษทางศุลกากร แนวทางการดำเนินงาน รวมถึงประโยชน์ที่จะได้รับโดยร่างกฎหมายฉบับนี้ มีวัตถุประสงค์เพื่อชะลอการขอใบอนุญาตของสินค้าที่มีวัตถุประสงค์เพื่อนำมาบริหารสินค้าคงคลังในประเทศไทยสำหรับการส่งออกเพื่อประโยชน์ในการเป็นศูนย์กลางการจัดเก็บสินค้าคงคลังของภูมิภาคและการบริหารต้นทุนด้านโลจิสติกส์ของผู้ประกอบการอาทิ ยาและเวชภัณฑ์ เครื่องมือทางการแพทย์ อาหารสด หรืออาหารสำเร็จรูป ซึ่งล้วนเป็นสินค้าที่ต้องการใบอนุญาตและมีต้นทุนโลจิสติกส์ที่สูงในการรักษาสภาพและเคลื่อนย้าย โดย ทอท. ได้เสนอพื้นที่สำหรับการจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษทางศุลกากร หากร่างพระราชบัญญัติศุลกากร มีผลบังคับใช้ โดยอาจใช้พื้นที่คลังสินค้าหลังที่ 1 เป็นโครงการนำร่อง และพื้นที่ข้างที่ทำการไปรษณีย์และพื้นที่ฝั่งตรงข้ามเขตปลอดอากร ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เตรียมไว้สำหรับการพัฒนาพื้นที่ดำเนินการด้านโลจิสติกส์ภายใต้กรอบเขตพัฒนาเศรษฐกิจท่าอากาศยานต่อไป

ทั้งนี้ ที่ประชุมพิจารณาแล้ว มีมติเห็นชอบในหลักการและรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมได้สั่งการให้ ทอท. จัดทำข้อมูลเพิ่มเติมเป็นแผนดำเนินงานจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษทางศุลกากร ณ ทสก. และส่งให้กระทรวงคมนาคมเพื่อนำเสนอคณะกรรมการนโยบายเขตเศรษฐกิจพิเศษพิจารณาต่อไป โดยไม่ต้องเสนอร่างกฎหมายให้กระทรวงการคลังพิจารณา เนื่องจากองค์ประกอบของคณะกรรมการนโยบายเขตเศรษฐกิจพิเศษประกอบด้วย หัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติ (คสช.) หรือรองหัวหน้า คสช. ที่หัวหน้า คสช. มอบหมาย เป็นประธานกรรมการ ปลัดกระทรวงต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องและเลขาธิการคณะกรรมการกฤษฎีการ่วมเป็นกรรมการอยู่แล้ว จึงมีความพร้อมที่จะพิจารณาทั้งร่างกฎหมายและการจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษทางศุลกากรตามที่ ทอท. เสนอ โดยให้ ทอท. จัดเตรียมข้อมูลเพื่อเสนอร่างรัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลังพิจารณาก่อนนำเสนอคณะกรรมการนโยบายเขตเศรษฐกิจพิเศษต่อไป กรมศุลกากรทบทวนเกณฑ์ตั้งเขตปลอดอากร คาดว่าจะประกาศใช้ในเดือน กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2559 นี้หลังของเก่าใช้มานาน 12 ปี พร้อมปรับสิทธิพิเศษทางศุลกากรเพื่อสนับสนุนนโยบายเขตเศรษฐกิจพิเศษของรัฐบาล พร้อมดัน 3 ด่านต้นแบบ ใช้ระบบไร้กระดาษ “มุกดาหาร-แม่สอด-สะเดา” ว่าปี พ.ศ. 2559 จะพัฒนาเดินหน้า

แผนอุดหนุนจัดเก็บรายได้ ทำพิกัดภาษี และอำนวยความสะดวกทางการค้า โดย นายกุลิศ สมบัติศิริ อธิบดีกรมศุลกากร ให้สัมภาษณ์พิเศษในหนังสือพิมพ์ฐานเศรษฐกิจว่า เพื่อให้สอดคล้องกับนโยบายการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษของรัฐบาล กรมศุลกากร ได้สั่งการให้มีการทบทวนปรับปรุงเกณฑ์การตั้งเขตปลอดอากร (Free Zone) แทนประกาศการจัดตั้งเขตปลอดอากรที่ปัจจุบันใช้นาน 12 ปีแล้ว (ใช้ตั้งแต่เดือนมกราคม พ.ศ. 2547) ซึ่งขณะนี้ผู้ก่อตั้งเขตปลอดอากร 86 เขตกระจายตัวอยู่ในหลายพื้นที่ (แยกเป็นผู้ประกอบการรายเดียว 46 เขต และผู้ประกอบการหลายราย 40 เขต) ไม่สอดคล้องกับนโยบายการรวมกลุ่ม (คลัสเตอร์) เพื่อดำเนินธุรกิจ คาดว่าจะประกาศใช้ได้เดือนกุมภาพันธ์ พ.ศ. 2559 นี้ การกระจายตัวของเขตปลอดอากรในหลายพื้นที่ ทำให้ยากแก่การควบคุม จึงได้มีการกำหนดหลักเกณฑ์ใหม่ เพื่อรองรับการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษและคลัสเตอร์ เป็นการปรับปรุงหลักเกณฑ์เพื่อส่งเสริมให้เป็นเขตปลอดอากรขนาดใหญ่

สำหรับการทบทวนปรับปรุงเกณฑ์การตั้งเขตปลอดอากรใหม่ ประกอบด้วย

1. ส่งเสริมการใช้สิทธิประโยชน์ทางภาษีอากรของเขตปลอดอากรในการผลิต การสร้างนวัตกรรมที่มีการวิจัยและพัฒนาเชิงสร้างสรรค์ การสร้างมูลค่าเพิ่มภาคอุตสาหกรรม/เกษตรกรรม/พาณิชยกรรม ส่งเสริมการรวมกลุ่มการค้าและการลงทุนในเขตพื้นที่ (Area Base) ที่มีการรวมกลุ่มตามคลัสเตอร์ที่รัฐบาลส่งเสริม ส่งเสริมกิจการที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม การลงทุนในพื้นที่จังหวัดชายแดนภาคใต้และชายแดนในเขตเศรษฐกิจพิเศษ 2. ปรับปรุงคุณสมบัติผู้ขอจัดตั้งเขตปลอดอากร ซึ่งจะต้องเป็นนิติบุคคลที่มีทุนจดทะเบียนชำระแล้วไม่น้อยกว่า 60 ล้านบาท (กรณีขอจัดตั้งในเขตเศรษฐกิจพิเศษหรือพื้นที่ชายแดนภาคใต้ให้เหลือ 10 ล้านบาท) นอกจากนี้ ผู้ขอจัดตั้งต้องทำข้อมูลการนำเข้า-ออก/การเคลื่อนย้ายสินค้าภายในเขตและภายในประเทศของผู้ประกอบการในเขตปลอดอากรทุกรายในรูปแบบระบบอิเล็กทรอนิกส์ ซึ่งเขตปลอดอากร หรือ Free Zone เป็นเขตพื้นที่ที่กรมศุลกากรอาศัยอำนาจตามมาตรา 97 ตรี แห่ง พ.ร.บ. กรมศุลกากร พ.ศ. 2469 จัดตั้งขึ้นเพื่ออำนวยความสะดวกการประกอบอุตสาหกรรม พาณิชยกรรม หรือกิจการที่เป็นประโยชน์ต่อการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศ โดยของ/สินค้าที่นำเข้ามาในเขตปลอดอากรจะได้รับสิทธิประโยชน์ทางอากร (อากรขาเข้า) โดยการผลิตต้องเป็นการผลิตเพื่อการส่งออก ซึ่งประกาศการให้จัดตั้งเขตปลอดอากรใช้มาตั้งแต่ต้นปี พ.ศ. 2557

นอกจากนี้ กรมศุลกากรอยู่ระหว่างพัฒนาประสิทธิภาพของด่านที่ตั้งตามเขตเศรษฐกิจพิเศษ โดยระยะแรกที่จะดำเนินการใน 6 พื้นที่ 7 ด่านศุลกากร ประกอบด้วย (1) พื้นที่อำเภอแม่สอด จังหวัดตาก (ด่านศุลกากรแม่สอด) (2) พื้นที่จังหวัดมุกดาหาร (ด่านศุลกากร

มุกดาหาร) (3) พื้นที่อำเภอรัฐประเทศ จังหวัดสระแก้ว (ด้านศุลกากรรัฐประเทศ) (4) พื้นที่อำเภอคลองใหญ่ จังหวัดตราด (ด้านศุลกากรคลองใหญ่) (5) พื้นที่อำเภอสะเดา จังหวัดสงขลา (ด้านศุลกากรสะเดาและด้านศุลกากรปาดังเบซาร์) โดยในส่วนด้านศุลกากรสะเดา มีพื้นที่ถึง 500 ไร่ และ (6) พื้นที่จังหวัดหนองคาย (ด้านศุลกากรหนองคาย) ทั้งนี้ กรมมีแผนทำด่านต้นแบบ 3 ด่าน ในรูปแบบอิเล็กทรอนิกส์ คือ ด้านศุลกากรมุกดาหาร ด้านแม่สอด และด้านสะเดา โดยขณะนี้อยู่ระหว่างดำเนินการส่วนระยะที่สอง 4 พื้นที่ 6 ด้านศุลกากร อันประกอบด้วย (1) พื้นที่ชายแดน จังหวัดเชียงราย (ด้านศุลกากรเชียงของ ด้านศุลกากรเชียงแสน ด้านศุลกากรแม่สาย) (2) พื้นที่ชายแดนจังหวัดกาญจนบุรี (ด้านศุลกากรสังขละบุรี : บ้านพุน้ำร้อน) (3) พื้นที่ชายแดน จังหวัดนครพนม (ด้านศุลกากรนครพนม) และ (4) พื้นที่ชายแดน จังหวัดนราธิวาส (ด้านศุลกากรสุไหงโกลก) ในเรื่องของการจัดเก็บรายได้ของกรมศุลกากรนั้น ในไตรมาสแรกของปีงบประมาณ พ.ศ. 2559 (เดือนตุลาคม - เดือนธันวาคม พ.ศ. 2558) และแนวโน้มอีก 3 ไตรมาสที่เหลือ ว่า ไตรมาสแรกปีนี้จัดเก็บรายได้ได้รวม 133,270 ล้านบาท เป็นรายได้ที่กรมศุลกากรจัดเก็บให้หน่วยงานอื่น 102,320 ล้านบาท เป็นรายได้ของกรมศุลกากร 30,949 ล้านบาท สูงกว่าประมาณการ 550 ล้านบาทหรือประมาณ 1.8 % เทียบกับไตรมาสเดียวกันของปีก่อนสูงกว่า 620 ล้านบาท ส่วนแนวโน้มการจัดเก็บ 3 ไตรมาสที่เหลือ (เดือนมกราคม - เดือนกันยายน พ.ศ. 2559) ต้องดูทิศทาง การนำเข้าว่าการคาดการณ์นำเข้าจะขยายตัว 5% จะทำอะไรได้บ้างอย่างไรก็ตาม ผลจากการดำเนินการตามเขตเศรษฐกิจพิเศษ การเจรจาเอฟทีเอ ประเทศไทย-ประเทศปากีสถาน ประเทศไทย-ประเทศตุรกี ที่จะมีผลบังคับส่งผลให้กรมศุลกากรจัดเก็บรายได้ได้ลดลง รวมถึงการปรับโครงสร้างภาษีระยะที่ 2 ที่จะลดลงอีกก็จะมีผลกระทบต่อการจัดเก็บรายได้ และการจัดเก็บรายได้เพิ่มขึ้นในช่วงที่ผ่านมาจากการที่ผู้นำเข้าเร่งรัดเรื่องภาษีรถยนต์ ชำระมากขึ้น และสินค้านำเข้าต่าง ๆ ทั้งรถยนต์ ส่วนประกอบ อุปกรณ์ประกอบ ที่เพิ่มขึ้นเกือบ 28% รองจากรถยนต์เป็นเครื่องใช้ไฟฟ้า อุปกรณ์ ผลิตภัณฑ์ทางเกษตรกรรมทำให้การจัดเก็บรายได้ของกรมศุลกากรเกินเป้า นโยบายของกรมศุลกากรในปี พ.ศ. 2559 แม้ว่าแนวโน้มการจัดเก็บรายได้อีก 3 ไตรมาสที่เหลืออาจเก็บไม่ได้ตามเป้า แต่สิ่งที่กรมศุลกากรต้องทำคือ อุดรั่วไหล เพิ่มประสิทธิภาพในการจัดเก็บ ปรับปรุงการลักลอบหลีกเลี่ยงสินค้าต่าง ๆ ทำฐานข้อมูล ทำพิกัดให้แน่ชัด ทำราคาที่เป็นราคาทดสอบ เป็นราคาอ้างอิงได้ถึงต้นทุนในการนำเข้า อาทิ ต้นทุนจากประเทศต้นทาง เช่น สินค้าเกษตรบางชนิด กิโลกรัมละ 30 บาท แต่เวลาสำแดงอาจสำแดง 10 บาทหรือ 5 บาท หากทางกรมมีพิกัดที่แน่นอน มีราคาที่แน่นอนเป็นราคา

ทดสอบว่าต้นทุนจากประเทศต้นทางอยู่ที่เท่าไรเพื่อให้เจ้าหน้าที่หน่วยงานได้ตรวจสอบ ก็จะช่วยอุดช่องโหว่ดังกล่าวได้

ในเรื่องการตรวจสอบจะใช้ไอทีเข้ามาดูมากขึ้น ระบบเอกซเรย์ ระบบซีซีทีวี ซึ่งจะเพิ่มจำนวนของซีซีทีวีที่มีอยู่ 1.5 พันตัว จะซื้อเพิ่มอีก 600 ตัวไปเพื่อติดตามด่านพรมแดน ชายแดนต่าง ๆ ซีซีทีวีจะได้ดูเรื่องการลักลอบ การตรวจสอบของเจ้าหน้าที่ จะได้ไม่มีข้อโต้แย้งเวลาเจ้าหน้าที่ตรวจสินค้า หรือนำของมาตรวจสอบก็จะมีซีซีทีวีจับอยู่ ทำให้การทำงานโปร่งใส และตรวจสอบกันได้ ลดเรื่องของการปล่อยสินค้าโดยมิชอบ รวมทั้งที่ทำอากาศยานด้วย ก็จะใช้ตรงนี้เข้ามาร่วมกับทางการทำ ๆ และตรวจคนเข้าเมือง อีกเรื่องคือการอำนวยความสะดวกทางการค้า ทางกรมเข้าไปดูแลเรื่องอันดับการค้าระหว่างประเทศในเรื่องการอำนวยความสะดวกทางการค้า ซึ่งธนาคารโลกจะเข้ามาทำ Doing Business ในการตรวจสอบสินค้าตั้งแต่เข้ามาจนถึงของออก ซึ่งกรมศุลกากรได้ร่วมมือกับกระทรวงเกษตรฯ กระทรวงพาณิชย์ การท่าเรือ ฯลฯ ตั้งแต่การกรอกเอกสาร อบรมผู้ประกอบการเรื่องวิธีการกรอกเพื่อให้เข้าใจและดำเนินการง่ายขึ้น ในส่วนของแผนปฏิรูปภาษี กรมศุลกากรส่งแผนให้กระทรวงการคลังเตรียมเสนอคณะรัฐมนตรีให้ปรับลดภาษีสินค้าอีก 56 ชนิด สินค้า จำนวน 1,100 รายการ คาดว่ากระทรวงการคลังเก็บรายได้ประมาณ 3 พันล้านบาท จากที่ก่อนหน้านี้ปรับลดภาษีสินค้าขึ้นต้นไปแล้วกว่า 1,532 รายการ สูญเสียอากรนำเข้าประมาณ 6 พันล้านบาท

5.1.2 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลความคิดเห็นต่อปัจจัยหลักในการบริหารจัดการด้านคลังสินค้าที่มีผลต่อการบริหารจัดการพื้นที่สำหรับการเพิ่มมูลค่าสินค้าในเขตปลอดอากร ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

1) ปัจจัยทั่วไปที่เป็นปัจจัยในการพัฒนาพื้นที่ของบริษัทขนส่งสินค้าทางอากาศในพื้นที่สำหรับเพิ่มมูลค่าสินค้าในเขตปลอดอากร ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ พบว่า ผู้ใช้บริการพื้นที่สำหรับเพิ่มมูลค่าสินค้าในเขตปลอดอากร ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ มีประสบการณ์ในการให้บริการด้านการขนส่งสินค้าทางอากาศมากกว่า 5 ปี และมีลูกค้าประจำของบริษัท ตั้งแต่ 1 - 500 ราย ประเภทของกิจกรรมที่มีดำเนินกิจกรรมมากที่สุดภายในพื้นที่เพิ่มมูลค่าสินค้าในเขตปลอดอากร ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ได้แก่ การนำเข้าสินค้าเที่ยวเดียว คือ การนำเข้าสินค้า (นำเข้าปกติ) ที่มีลักษณะนำเข้าบางส่วน ของ Lot (Partial) โดยแต่ละส่วนถูกนำเข้ามาไม่พร้อมกัน จึงนำส่วนที่มา ก่อนไปพักไว้ในเขต Free Zone เพื่อรอส่วนที่เหลือจนครบจำนวนแล้วจึงนำสินค้าทั้งหมดเข้ามาในราชอาณาจักรอีกต่อหนึ่ง โดยมีเสื้อผ้าสำเร็จรูปและสิ่งทอ เป็นประเภทสินค้าที่มีการขนส่งมากที่สุด

บริษัทที่มีผู้ตอบแบบสอบถามมีปริมาณการขนส่งสินค้าเฉลี่ยอยู่ที่ 1 - 500 ตันต่อเดือน และมีอัตราการนำเข้าและส่งออกในปริมาณที่เท่า ๆ กันที่ร้อยละ 50 โดยทวีปเอเชียเป็นทวีปที่มีการนำเข้าและส่งออกสินค้ามากที่สุด บริษัทที่ให้บริการภายในพื้นที่สำหรับเพิ่มมูลค่าสินค้าในเขตปลอดอากร ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ส่วนใหญ่เป็นสมาชิกของสมาคมตัวแทนขนส่งสินค้าทางอากาศไทย (TAFA) และสมาคมผู้รับจัดการขนส่งระหว่างประเทศ (TIFFA) แต่บางบริษัทยังเป็นสมาชิกขององค์กรอื่น ๆ ด้วย

2) ปัจจัยการบริหารจัดการที่มีอิทธิพลต่อการบริหารจัดการพื้นที่สำหรับเพิ่มมูลค่าสินค้าในเขตปลอดอากร ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ พบว่า ควรมีผู้เชี่ยวชาญในการให้คำแนะนำสำหรับผู้ขนส่งสินค้านำเข้าใหม่เพื่อให้เข้าใจกฎระเบียบและขั้นตอนในการดำเนินพิธีการศุลกากร อีกปัจจัยหนึ่งที่ผู้ตอบแบบสอบถามให้ความคิดเห็นในระดับมาก คือ การให้บริการมีความน่าเชื่อถือ ทั้งด้านความปลอดภัยของสินค้าและความรวดเร็ว ของผู้ให้บริการในการขนส่งสินค้านำเข้าพื้นที่สำหรับเพิ่มมูลค่าสินค้าในเขตปลอดอากร (VAA) กับคลังสินค้า (TMO) ส่วนในประเด็นของการเพิ่มช่องทางการติดต่อระหว่างเจ้าหน้าที่ บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) กับลูกค้า ควรเพิ่มให้มากขึ้น เช่น ช่องทางการแจ้งซ่อมสินค้า หรือ ข้อร้องเรียนต่าง ๆ อีกปัจจัยหนึ่งที่มีความสำคัญมากคือ ควรนำระบบ National Single Window (NSW) เพิ่มเติมในเรื่องนี้อีกเป็นระดับประเทศ มาใช้ในการดำเนินกิจกรรมภายในพื้นที่สำหรับเพิ่มมูลค่าสินค้าในเขตปลอดอากร ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เพราะ เป็นการเพิ่มความรวดเร็วในการนำเข้าและส่งออกสินค้านลดระยะเวลาในการติดต่อแต่ละหน่วยงาน ลดจำนวนเอกสาร เนื่องจากระบบนี้จะทำการเชื่อมต่อระหว่างองค์กรและหน่วยงานต่าง ๆ อีกทั้งยังสามารถติดตามสถานะของการขนถ่ายนำเข้าและส่งออกสินค้าได้อย่าง Real Time พร้อมทั้งมีระบบการชำระค่าธรรมเนียม สามารถชำระค่าธรรมเนียมผ่านธนาคาร โดยวิธีอิเล็กทรอนิกส์ (E-Payment) ได้ สามารถส่งข้อมูลได้ตลอด 24 ชั่วโมงจากทุกแห่งทั่วประเทศ

5.1.3 แนวทางการพัฒนาระบบการบริหารจัดการพื้นที่สำหรับเพิ่มมูลค่าสินค้าในเขตปลอดอากรให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น มีดังนี้

- 1) การปรับเปลี่ยนสิทธิประโยชน์จากศุลกากร
เนื่องจากศุลกากรให้สิทธิประโยชน์กับผู้ประกอบการขนส่งสินค้ามากมายหาก

เป็นระบบที่อำนวยความสะดวกได้เต็มประสิทธิภาพให้แก่ผู้มาใช้บริการ การปรับปรุงในเรื่องนี้จึงนับว่ามีประโยชน์อย่างยิ่ง ตัวอย่างเช่น บริษัท GSA ซึ่งเป็นบริษัทที่ทำงานเกี่ยวกับ Freight Forwarding ให้กับสายการบินประมาณ 3 - 4 สาย นั้น หากย้อนไปตอนที่อยู่ที่สนามบินดอนเมือง สถานที่นี้เป็นแค่ Bounded Warehouse ธรรมดาแต่เมื่อย้ายมาที่สนามบินสุวรรณภูมิ บริษัท การท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ขอปรับเปลี่ยนสิทธิประโยชน์จากศุลกากรใหม่ ว่าเป็นพื้นที่ที่กว้างใหญ่ขึ้น โดยตั้งชื่อใหม่ ว่า เขตปลอดอากร ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ช่วงจัดตั้งมีการทำหนังสือขออนุมัติที่กรมศุลกากรว่าบริษัทนี้มีพื้นที่ประมาณ 413 ไร่ โดยแบ่งเป็น Cargo Terminal, Value Added Area และเป็นส่วนของสถานที่ราชการไม่ว่าจะเป็น ศุลกากร Other Government Agency และมีการแบ่งพื้นที่กัน โดยโซนด้านหน้าเรียกว่า Public Area และมี Restrict Area โซนด้านใน ซึ่งเป็นพื้นที่ของเขตปลอดอากรเท่านั้น โดยด้านนอกไม่เกี่ยวข้องกัน ถัดจาก Checking Post เข้ามาทั้งหมด คือ พื้นที่ของ Restrict Area เป็นพื้นที่ที่ต้องห้าม ไม่ให้เข้าและออก โดยที่ไม่มีการอนุญาตทั้งสินค้าและคน เป็นสิทธิประโยชน์ที่ศุลกากรให้ โดยที่ บริษัท การท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ได้ทำหนังสือไปขออนุมัติว่า จะขอเป็นผู้จัดตั้งเขตปลอดอากร ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ในทางของกฎหมายจะเรียกว่าเป็นผู้ถือ กศก. 184 เป็นคณะผู้จัดตั้ง เสียค่าใช้จ่ายปีหนึ่ง 2 - 3 แสน ผู้จัดตั้งเป็นคนจ่ายค่าบำรุงรักษาให้กับกรมศุลกากร เสร็จแล้วสามารถจะมีลูกบ้านได้ ลูกบ้านจะให้คำจำกัดความว่า กศก. 185 คือบริษัทที่มาใช้พื้นที่ของ บริษัท การท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) โดยบริษัทที่ใช้บริการจะเสียรายปีและมีการต่อสัญญาทุก ๆ 3 ปี ซึ่ง บริษัท การท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) จะกำหนดอัตราค่าภาระ ค่าเช่า ค่าส่วนกลาง ค่าภาษีบำรุงท้องที่ โดยทุกปีจะมีผู้บริหารระดับสูงของบริษัท การท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ลงนามในประกาศของ บริษัท การท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) และประกาศให้ทุกหน่วยทราบ และเนื่องจากบริษัทนี้จะมีงาน 2 งานปนกันอยู่ โดยมีสินค้าอยู่ 2 ประเภท คือ (1) Direct Cargo คือ คนที่ส่งออกหรือนำเข้า โดยที่ไม่ต้องการสิทธิประโยชน์ทางศุลกากรคือไม่ต้องการเขตปลอดอากร ถึงเวลาเครื่องบินนำมาเสร็จก็เคลียร์พิธีการ เคลียร์ชิปปิ้ง เอารถขนออก (2) Indirect Cargo คือบริษัทตัวแทนขนส่งสินค้าทางอากาศที่ต้องการเขตปลอดอากร เพื่อใช้สิทธิประโยชน์ แต่บริษัทนี้ทำทั้ง 2 อย่าง ทุกวันนี้มีสินค้าเคลียร์ออกไป โดยที่ไม่ต้องเข้าเขตปลอดอากร แต่ตัวบริษัทอยู่ในเขตปลอดอากรโดยทำทั้ง 2 อย่าง

2) การปรับในส่วนของบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) เนื่องด้วย ทอท. เป็น Land lord คือ ผู้ให้เช่า มีหน้าที่บริหารจัดการ Facilities สิ่งอำนวยความสะดวกทั้งหมดที่อยู่ใน

เขตปลอดอากร ทำงานโดยใช้กฎระเบียบคู่กับศุลกากร เพราะนี้จัดตั้งโดยกรมศุลกากร โดย ทอท. เป็นผู้ขอจัดตั้ง ดังนั้นระเบียบ กฎหมายต่าง ๆ โดยทั้งสองฝ่ายนี้จะเป็นคนควบคุม ขณะเดียวกันพวกเขาย. ป่าไม้ พรรณพืช ปศุสัตว์ OGA : Other Government Agency ก็จะเป็นรองลงมา เพราะไม่ได้เป็นคนคุมพื้นที่ โดยที่ว่า บริษัท การท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) เอามาเกี่ยวข้องกับทุกกรม กอง ที่เกี่ยวข้องกับเรื่องการนำเข้าและส่งออก เพราะว่าต้องการจะให้เป็น One Stop Service โดย กรรมการมี 2 ส่วน คือ บริษัท การท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) กับ ศุลกากร

3) การปรับในส่วนผู้ประกอบการ เนื่องด้วยผู้ประกอบการหลักมี 2 กลุ่ม คือ (1) Terminal Operator; TMO ในที่นี้มี 2 บริษัท คือ TG และ BFS ทำหน้าที่ดูแลสินค้า และปฏิบัติตามกฎศุลกากร และ (2) VAA Operator พวกที่อยู่ในคลังสินค้าเพิ่มมูลค่าของ ทอท. แต่คนเช่าออฟฟิศที่อยู่ในนี้ไม่ถือเป็นผู้ประกอบการหลักในเขตปลอดอากร ผู้ประกอบการหลักในเขตปลอดอากรนั้นต้องอยู่หลัง Checking Point เข้ามา โดยสามารถเพิ่มมูลค่า ซื่อขาย ปรับเปลี่ยน ไอศยุบลูกค้า ซึ่งมีกิจกรรมมากมาย รวม 6 กิจกรรม

5.2 ข้อจำกัดของการวิจัย

เนื่องจากไม่มีงานวิจัยเรื่องการบริหารจัดการพื้นที่สำหรับเพิ่มมูลค่าสินค้าในเขตปลอดอากร ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ มาก่อนจึงขาดสถิติในเชิงเปรียบเทียบข้อมูล

5.3 ข้อเสนอแนะในการวิจัยต่อไป

การศึกษารั้งนี้เป็นการศึกษาปัจจัยที่มีผลต่อการบริหารจัดการพื้นที่สำหรับเพิ่มมูลค่าสินค้าในเขตปลอดอากร ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ โดยผู้สนใจสามารถทำการศึกษาต่อในอนาคต เพื่อให้ผลการวิจัยมีคุณภาพมากขึ้น จะต้องคำนึงถึงระยะเวลาในการศึกษาเป็นสำคัญ โดยสามารถเพิ่มขนาดของกลุ่มตัวอย่างให้ครอบคลุมทุกพื้นที่ภายใน ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เพื่อที่จะได้ทราบถึงปัจจัยต่างๆ ที่มีผลต่อการบริหารจัดการพื้นที่สำหรับเพิ่มมูลค่าสินค้าในเขตปลอดอากร ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เพื่อศึกษาข้อดีข้อเสียในการให้บริการ พร้อมทั้งวิธีปฏิบัติใหม่ ๆ ที่ยังไม่เคยใช้มาก่อน เพื่อประโยชน์ทั้งทางด้านวิชาการและการปฏิบัติ รวมทั้งช่วยเพิ่มการให้บริการให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น

บรรณานุกรม

- คำนาย อภิปรัชญาสกุล. การจัดการคลังสินค้า. กรุงเทพฯ: บริษัท โฟกัสมีเดีย แอนด์ พับลิชชิง จำกัด, 2553.
- คำนาย อภิปรัชญาสกุล. การบริหารการผลิต. กรุงเทพฯ: บริษัท โฟกัสมีเดีย แอนด์ พับลิชชิง จำกัด, 2557.
- ฐานเศรษฐกิจออนไลน์. ร้อยละที่ตั้งเขตปลอดอากร กรมศุลกากรเคาะแล้วใช้ก.พ.นี้. [ออนไลน์].
ที่มาได้จาก: <http://goo.gl/qeg5Ig>, 2559.
- ณรงค์ โพธิ์พุกยานันท์. ระเบียบวิธีวิจัย. ครั้งที่ 5. กรุงเทพฯ: เอ็กเปอร์เน็ท, 2551.
- ทวีศักดิ์ เทพพิทักษ์. การจัดการโลจิสติกส์และซัพพลายเชน. กรุงเทพฯ: เอ็กเปอร์เน็ท, 2550.
- ชนกฤต โชติภาววิศ, ธนิตา สุনারักษ์, พัฒนพงษ์ แสงหัตถวัฒนา, อรณิชา อนุชิตชาญชัย, ญาณสรณ์ มุลทองจาด และ แก้วดา ช่วยศรี. การออกแบบแนวคิดเบื้องต้นสำหรับจำลองสถานการณ์ระบบจัดเก็บและระบบการหีบสินค้าในคลังสินค้า: กรณีศึกษาบริเวณคลังสินค้าหมู่น้ำ.
วิศวกรรมอุตสาหกรรมและโลจิสติกส์ มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีมหานคร, 2552.
- ชนากร จินดาบรรเจิด. การเพิ่มประสิทธิภาพในการบริหารจัดการสินค้าคงคลังของบริษัท
ปอกล่าอโต้ จำกัด. บริหารธุรกิจมหาบัณฑิต, สาขาวิชาการจัดการโลจิสติกส์ มหาวิทยาลัย
หอการค้าไทย, 2554.
- นันท์ สิทธิกรณนัย. ระบบการผลิตแบบโตโยต้า. [ออนไลน์]. ที่มาได้จาก: <http://goo.gl/04NmQW>, 2556.
- บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน). บริการด้านคลังสินค้า. [ออนไลน์]. ที่มาได้จาก:
<http://goo.gl/uoGvBk>, 2554
- บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน). รายงานความรับผิดชอบต่อสังคม 2556
กรุงเทพมหานคร: บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน), 2556.
- บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน). รายงานประจำปี บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด
(มหาชน) 2558. กรุงเทพมหานคร: บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน), 2558.
- นิติวิทย์ จันทวิสุข. การพัฒนาเขตปลอดอากร ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ. วิทยาศาสตร์มหาบัณฑิต,
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2552.

บรรณานุกรม (ต่อ)

- พีระยา สาโมทย์. การศึกษาแนวทางการพัฒนาต้นแบบเทคโนโลยีสารสนเทศในกระบวนการนำเข้าและส่งออกสินค้าโดยระบบ RFID เขตปลอดอากรท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ. บริหารธุรกิจมหาบัณฑิต, สาขาวิชาการจัดการโลจิสติกส์ มหาวิทยาลัยหอการค้าไทย, 2552.
- พัชสิริ ชมภูคำ. องค์การและการจัดการ. กรุงเทพฯ: แมคกรอ-ฮิล, 2552.
- มติชนออนไลน์. เตรียมตั้งเขตศก.พิเศษในท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ-เลี่ยงยกเลิกเขตปลอดอากร. [ออนไลน์]. ที่มาได้จาก: <http://goo.gl/0uYKqj>, 2558.
- เมธินี ศรีกาญจน์และชุมพล มณฑาทิพย์กุล. การปรับปรุงประสิทธิภาพตำแหน่งการจัดวางสินค้าในคลังสินค้า กรณีศึกษา บริษัทศรีไทยซูเปอร์แวร์จำกัด (มหาชน) สาขาสุขสวัสดิ์. วารสารการจัดการ มหาวิทยาลัยวลัยลักษณ์ ปีที่ 2 ฉบับที่ 3 (2556): 8-20
- เมืองมนต์ ปองมิตรอมรา. การนำเทคโนโลยีสารสนเทศมาใช้ในการเพิ่มประสิทธิภาพของกระบวนการบริหารคลังสินค้า กรณีศึกษา บริษัท โซลูเซีย เคมีคัลส์ (ประเทศไทย) จำกัด. สาขาวิชาบริหารธุรกิจ มหาวิทยาลัยบูรพา, 2545.
- รักชาติ แจ่มจันทร์. ตัวแบบการพัฒนาการลดเขตปลอดอากร : กรณีศึกษา เขตปลอดอากรท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ. การจัดการภาครัฐและภาคเอกชนมหาบัณฑิต, คณะรัฐประศาสนศาสตร์ สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์, 2554.
- วิชัย นาคสิงห์. หลักการจัดการ. [ออนไลน์]. ที่มาได้จาก: <https://goo.gl/frRXjp>, 2553.
- สมคิด บางโม. องค์การและการจัดการ. พิมพ์ครั้งแรก. กรุงเทพฯ: วิทยพัฒน์, 2538.
- สมศักดิ์ ศรีบุญชัยดี. การเพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการคลังสินค้า. วิทยาศาสตรมหาบัณฑิต, การจัดการโลจิสติกส์ มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าธนบุรี, 2550.
- สามารถ ศุภรัตน์อาภรณ์. ความผูกพันต่อองค์กร : ศึกษากรณีฝ่ายปฏิบัติการคลังสินค้า บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน). วิทยาศาสตรมหาบัณฑิต, จิตวิทยาอุตสาหกรรม มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์, 2544.
- สายชล พิงจีน. ศึกษาเสนอแนวทางการแก้ปัญหาคลังสินค้าด้วยระบบ WMS (Warehouse Management System) เข้ามาบริหารจัดการคลังสินค้า กรณีศึกษา บริษัท เป็นไมเออร์ เคมีคอลล์ (ที) จำกัด. เทคโนโลยีโลจิสติกส์ มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีมหานคร, 2556.

บรรณานุกรม (ต่อ)

- สุนันทา ศิริเจริญวัฒน์. การเพิ่มประสิทธิภาพการจัดการคลังสินค้า กรณี ศึกษาไทย บริษัท ภูมิไทย คอมชีส จำกัด. บริหารธุรกิจมหาบัณฑิต, การจัดการโลจิสติกส์ มหาวิทยาลัยหอการค้าไทย, 2555.
- สุรัตน์ ชุนงาม. ปัญหาของผู้ส่งออกที่ประสบในการขนส่งสินค้าทางอากาศ. วิทยานิพนธ์ปริญญา มหาบัณฑิต, มหาวิทยาลัยคริสเตียน, 2544.
- สว่าง มูลอินต๊ะ. ความพึงพอใจของลูกค้าที่มีต่อปัจจัยส่วนประสมการตลาดบริการของคลังสินค้า บริษัทการบินไทย จำกัด (มหาชน) ท่าอากาศยานเชียงใหม่. บริหารธุรกิจมหาบัณฑิต, สาขาวิชาการบริหารธุรกิจ มหาวิทยาลัยเชียงใหม่, 2548.
- Andre Langevin and Diane Riopel. Logistics Systems Design and Optimization. United State of America: Springer Science ; Business Media, 2005.
- Boeing. Boeing Current Market Outlook 2014 – 2033 [ออนไลน์]. ที่มาได้จาก: <http://goo.gl/EtXXux>, 2014.
- David E. Mulcaahy and Joachim Sydow. A Supply Chain Logistics Program for Warehouse Management. United State of America, 2008.
- Erdal Çakir. Logistics Outsourcing and Selection of Third Party Logistics Service Provider (3PL) Via Fuzzy AHP. Master of Science, Institute of Science. Bahçeşehir University, 2009.
- Henri Fayol. Industrial and General Management. London: Pitman, 1949.
- Footlik R.B. Optimizing WMS performance, 2005.
- IATA. History [ออนไลน์]. ที่มาได้จาก: <http://goo.gl/6rgztx>, 2016.
- Jeffrey Clark Askey. Automated logistic processing and downtime analysis of commercial level multi-pass corn stover harvesting systems. Master of Science, Agricultural and Biosystems Engineering Iowa State University, 2014.
- Likert, R. The Human Organization : Its Management and Value. New York: McGraw-Hill, 1961.
- Mehmet Emin Kavlak. Economic Impacts of Free Zone in Turley: A Questionnaire Study Conducted with Firms Operating in Turkisk Free Zones Regrading The Perception of The Firms on The Success of Free Zones. The Graduate School of Social Sciences, Business Administration Middle East Technical University, 2012
- Taiichi Ohno. Toyota Production System Beyond Large – Scale Production. Japan: Diamond Inc, 1978.

บรรณานุกรม (ต่อ)

Tian Ran. Internal Logistics As A Part of Supply Chain Case: Nokia-China, Dongguang Branch.

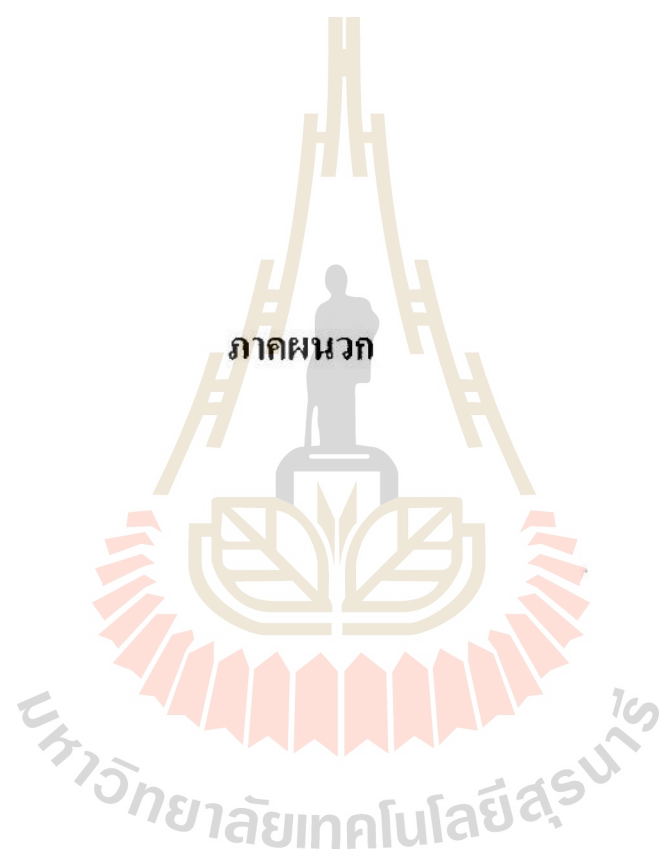
Faculty of Business Studies Lahti University of Applied Sciences, 2009.

Tompkins James A. and Smith, Jerry D. The Warehouse management handbook. North

Carolina: Edward Brothers, 1998.

Vinod V. Sople. Supply Chain Management. South Asia: Dorling Kindersley (India) Pvt. Ltd., 2005.





ภาคผนวก

ภาคผนวก ก
เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี

แบบสอบถาม

เรื่อง การบริหารจัดการพื้นที่สำหรับเพิ่มมูลค่าสินค้าในเขตปลอดอากร ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

คำชี้แจง

1. การวิจัยครั้งนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาการบริหารจัดการพื้นที่สำหรับเพิ่มมูลค่าสินค้าในเขตปลอดอากร ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ
แบบสอบถามนี้ประกอบไปด้วย 3 ส่วน คือ
ส่วนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปของบริษัท
ส่วนที่ 2 ข้อมูลเกี่ยวกับปัจจัยหลักในการดำเนินงานด้านคลังสินค้าเพื่อการบริหารจัดการพื้นที่สำหรับเพิ่มมูลค่าสินค้าในเขตปลอดอากร ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ
ส่วนที่ 3 ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะอื่นๆ
2. แบบสอบถามนี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาคามหลักสูตรปริญญาการจัดการมหาบัณฑิต สาขาการจัดการการบิน สถาบันการบินพลเรือน
3. ข้อมูลที่ได้จากการตอบแบบสอบถามของท่าน จะมีส่วนช่วยในการพัฒนาและปรับปรุงการบริหารจัดการพื้นที่สำหรับเพิ่มมูลค่าสินค้าในเขตปลอดอากร ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ
ผู้วิจัยจึงขอขอบพระคุณผู้ตอบแบบสอบถามทุกท่านมา ณ โอกาสนี้

มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี

นางสาวสุภารัตน์ มานะศิลป์พันธ์

ผู้วิจัย

ส่วนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปของบริษัท

กรุณาใส่เครื่องหมาย ☒ ลงในช่อง ☐ ที่ตรงกับความเป็นจริง

1. บริษัทที่ท่านทำงานอยู่เข้ามามีส่วนร่วมในพื้นที่สำหรับเพิ่มมูลค่าสินค้าในเขตปลอดอากร ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิในรูปแบบใด
 1. ☐ ผู้ให้บริการ
 2. ☐ ผู้ใช้บริการ
2. บริษัทที่ท่านทำงานอยู่เข้ามาใช้บริการพื้นที่สำหรับเพิ่มมูลค่าสินค้าในเขตปลอดอากร ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เป็นเวลานานเท่าใด
 1. ☐ น้อยกว่า 1 ปี
 2. ☐ 1 – 2 ปี
 3. ☐ 3 – 5 ปี
 4. ☐ มากกว่า 5 ปี
3. บริษัทที่ท่านทำงานอยู่มีลูกค้าประจำ.....ราย
 1. เป็นผู้ให้บริการ โลจิสติกส์(Logistic Provider)ที่มาใช้บริการจากบริษัทที่ท่านทำงานอยู่.....ราย
 2. เป็นผู้ส่งออก (Exporter) ที่มาใช้บริการจากบริษัทที่ท่านทำงานอยู่.....ราย
 3. เป็นผู้นำเข้า (Import) ที่มาใช้บริการจากบริษัทที่ท่านทำงานอยู่.....ราย
4. ประเภทกิจกรรมที่บริษัทที่ท่านทำงานอยู่มาใช้บริการในพื้นที่สำหรับเพิ่มมูลค่าสินค้าในเขตปลอดอากร ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)
 1. ☐ การซื้อขายแลกเปลี่ยน
 2. ☐ การคัดแยก
 3. ☐ การคัดประเภท
 4. ☐ การนำเข้าสินค้าหลายเที่ยว
 5. ☐ การรวมสินค้า
 6. ☐ การบรรจุหีบห่อและปิดฉลากใหม่

5. ประเภทสินค้าที่บริษัทที่ท่านทำงานอยู่ขนส่ง
 1. ☐ ชิ้นส่วนและอุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์
 2. ☐ เสื้อผ้าสำเร็จรูปและสิ่งทอ
 3. ☐ เครื่องประดับและอัญมณี
 4. ☐ สินค้าสดหรือนำเสิร์ฟง่าย
 5. ☐ อื่น ๆ.....
6. ปริมาณสินค้าที่บริษัทที่ท่านทำงานอยู่ขนส่งต่อเดือน โปรดระบุจำนวน.....ตัน
7. อัตราการนำเข้าและส่งออกของบริษัทที่ท่านทำงานอยู่
 1. ☐ นำเข้า 25% ส่งออก 75%
 2. ☐ นำเข้า 50% ส่งออก 50%
 3. ☐ นำเข้า 75% ส่งออก 25%
 4. ☐ อื่น ๆ.....
8. ทวีปที่บริษัทที่ท่านทำงานอยู่มีการขนส่งสินค้าออกไปยังปลายทางมากที่สุด
(สามารถตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)
 1. ☐ ทวีปอเมริกาเหนือ (จำนวน.....ประเทศ)
 2. ☐ ทวีปอเมริกาใต้ (จำนวน.....ประเทศ)
 3. ☐ ทวีปยุโรป (จำนวน.....ประเทศ)
 4. ☐ ทวีปออสเตรเลีย (จำนวน.....ประเทศ)
 5. ☐ ทวีปเอเชีย (จำนวน.....ประเทศ)
 6. ☐ อื่น ๆ.....
9. สินค้าที่บริษัทที่ท่านทำงานอยู่นำเข้าจากต่างประเทศ มาจากทวีปใดมากที่สุด
(สามารถตอบได้มากกว่า 1 ทวีป)
 1. ☐ ทวีปอเมริกาเหนือ (จำนวน.....ประเทศ)
 2. ☐ ทวีปอเมริกาใต้ (จำนวน.....ประเทศ)
 3. ☐ ทวีปยุโรป (จำนวน.....ประเทศ)
 4. ☐ ทวีปออสเตรเลีย (จำนวน.....ประเทศ)

5. ☐ ทวีปเอเชีย (จำนวน.....ประเทศ)
6. ☐ อื่น ๆ.....

10. บริษัทที่ท่านทำงานอยู่เป็นสมาชิกของสมาคมตัวแทนขนส่งสินค้าทางอากาศไทย (TAFA) หรือไม่

1. ☐ เป็น
2. ☐ ไม่เป็น

11. บริษัทที่ท่านทำงานอยู่เป็นสมาชิกของสมาคมผู้รับจัดการขนส่งระหว่างประเทศ (TIFFA) หรือไม่

1. ☐ เป็น
2. ☐ ไม่เป็น

12. บริษัทที่ท่านทำงานอยู่เป็นสมาชิกองค์กรอื่นหรือไม่
โปรดระบุ.....

13. จำนวนพนักงานในบริษัทที่ท่านทำงานอยู่มีจำนวนเท่าใด

1. ☐ น้อยกว่า 21 คน
2. ☐ 21 – 30 คน
3. ☐ 31 – 40 คน
4. ☐ 41 – 50 คน
5. ☐ 51 – 60 คน
6. ☐ มากกว่า 60 คน

ส่วนที่ 2 ข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับปัจจัยหลักในการดำเนินงานด้านคลังสินค้าเพื่อการบริหารจัดการพื้นที่สำหรับเพิ่มมูลค่าสินค้าในเขตปลอดอากร ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

กรุณาใส่เครื่องหมาย ✓ ลงในช่องที่ตรงกับความเป็นจริง

การบริหารจัดการ	ระดับคะแนน				
	มากที่สุด (5)	มาก (4)	ปานกลาง (3)	น้อย (2)	น้อยที่สุด (1)
ด้านบุคลากร					
1. บริษัทที่ท่านทำงานอยู่ให้บริการลูกค้าด้วยความรวดเร็ว รับและส่งมอบสินค้าให้ลูกค้าตรงต่อเวลาตามที่ระบุไว้ในข้อกำหนด อยู่ในระดับใด					
2. บริษัทที่ท่านทำงานอยู่นั้นมีความน่าเชื่อถือในฐานะที่เป็นผู้ให้บริการในการขนส่งสินค้าระหว่าง พื้นที่เพิ่มมูลค่าสินค้าในเขตปลอดอากร (VAA) กับคลังสินค้า (TMO) ทั้งในด้านความปลอดภัยของสินค้าและความรวดเร็วอยู่ในระดับใด					
3. บริษัทที่ท่านทำงานอยู่นั้นสามารถอำนวยความสะดวกแก่ลูกค้าของบริษัทในการติดต่อขอใช้บริการภายในพื้นที่เพิ่มมูลค่าสินค้าในเขตปลอดอากร (VAA) อยู่ในระดับใด					
4. บริษัทที่ท่านทำงานอยู่นั้นมีความเหมาะสมของระยะเวลาที่ใช้ในการดำเนินการเรื่องเอกสารกับผู้ให้บริการอยู่ในระดับใด					
ด้านการให้บริการ					
1. ท่านมีความคิดเห็นว่า บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) มีการแจ้งข้อมูลข่าวสารสำคัญให้ลูกค้าทราบอยู่ในระดับใด					

การบริหารจัดการ	ระดับคะแนน				
	มากที่สุด (5)	มาก (4)	ปานกลาง (3)	น้อย (2)	น้อยที่สุด (1)
2. ท่านมีความคิดเห็นว่า บริษัท ทำอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) มีจำนวนของพนักงานเพียงพอต่อการให้บริการในการให้คำปรึกษา หรือคำแนะนำอยู่ในระดับใด					
3. ท่านมีความคิดเห็นว่า บริษัท ทำอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ควรเพิ่มช่องทางการติดต่อระหว่างพนักงานของบริษัท ทำอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) กับลูกค้าให้มากขึ้นในระดับใด ในกรณีที่มีการแจ้งซ่อมสินค้า หรือมีข้อร้องเรียนต่าง ๆ					
4. ท่านมีความคิดเห็นว่า บริษัท ทำอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ควรเพิ่มจำนวนผู้ประกอบบริการภายในพื้นที่สำหรับเพิ่มมูลค่าสินค้าในเขตปลอดอากร (VAA) ให้มีความหลากหลายด้านสัญชาติของผู้ใช้บริการมากขึ้นในระดับใด					
5. ท่านมีความคิดเห็นว่าบริษัท ทำอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) มีการโฆษณาให้ลูกค้ามาใช้บริการผ่านสื่อสิ่งพิมพ์ เช่น หนังสือพิมพ์ วารสาร และแผ่นพับประชาสัมพันธ์อยู่ในระดับใด					
6. ท่านมีความคิดเห็นว่าบริษัท ทำอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) มีการโฆษณาให้ลูกค้ามาใช้บริการด้วยการโฆษณาตามสื่อต่างๆ เช่น วิทยุและอินเทอร์เน็ต อยู่ในระดับใด					
7. ท่านมีความคิดเห็นว่า บริษัท ทำอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) มีความจำเป็นที่จะต้องมีส่วนเกี่ยวข้องกับ การให้คำแนะนำสำหรับผู้ขนส่งสินค้ารายใหม่ในระดับใด					

การบริหารจัดการ	ระดับคะแนน				
	มากที่สุด (5)	มาก (4)	ปานกลาง (3)	น้อย (2)	น้อยที่สุด (1)
8. ท่านมีความคิดเห็นว่าการตั้งของอาคารคลังสินค้าสำหรับเพิ่มมูลค่าสินค้าในเขตปลอดอากร (VAA) สะดวกต่อการเดินทางมาติดต่อในระดับใด					
9. ท่านมีความคิดเห็นว่าการให้บริการกิจกรรมต่างๆ มีความเหมาะสมในด้านของขนาดพื้นที่ ความสะอาด และความปลอดภัยของพื้นที่ในการรับสินค้าในระดับใด					
10. ท่านมีความคิดเห็นว่าการให้บริการกิจกรรมต่างๆ มีความเหมาะสมในด้านของขนาดพื้นที่ ความสะอาด และความปลอดภัยของพื้นที่ในการคัดแยกสินค้าในระดับใด					
11. ท่านมีความคิดเห็นว่าการให้บริการกิจกรรมต่างๆ มีความเหมาะสมในด้านของขนาดพื้นที่ ความสะอาด และความปลอดภัยของพื้นที่ในการจัดเก็บสินค้าในระดับใด					
12. ท่านมีความคิดเห็นว่าการให้บริการกิจกรรมต่างๆ มีความเหมาะสมในด้านของขนาดพื้นที่ ความสะอาด และความปลอดภัยของพื้นที่ในการบรรจุหีบห่อสินค้าในระดับใด					
13. ท่านมีความคิดเห็นว่าการอำนวยความสะดวกในการให้บริการของบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) เพียงพออยู่ในระดับใด					
14. ท่านมีความคิดเห็นว่าการอุปกรณ์ที่ใช้ในการจัดเตรียมหรือจัดเก็บสินค้าของบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) เพียงพอสำหรับอำนวยความสะดวกในการให้บริการในระดับใด					

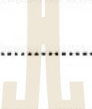
การบริหารจัดการ	ระดับคะแนน				
	มากที่สุด (5)	มาก (4)	ปานกลาง (3)	น้อย (2)	น้อยที่สุด (1)
15. ท่านมีความคิดเห็นว่าการให้บริการสิ่งอำนวยความสะดวกอื่น ๆ เช่น รถเวียน ร้านอาหาร ห้องน้ำ การทำบัตรผ่านเข้า – ออก ของบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) มีความเหมาะสมในระดับใด					
16. ท่านมีความคิดเห็นว่าเป็นที่ บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) มีระบบรักษาความปลอดภัยต่อสินค้าภายในคลังสินค้าเพิ่มมูลค่าสินค้าในเขตปลอดอากรที่เหมาะสมในระดับใด					
17. ท่านมีความคิดเห็นว่าเป็นที่ บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) มีระบบรักษาความปลอดภัยในการจราจรและที่จอดรถภายในคลังสินค้าเพิ่มมูลค่าสินค้าในเขตปลอดอากรที่เหมาะสมในระดับใด					
18. ท่านมีความคิดเห็นว่าเป็นที่ บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) อำนาจความสะดวกในการติดต่อกับหน่วยงานราชการที่เกี่ยวข้องในการนำเข้า-ส่งออกสินค้า (นอกเหนือจากกรมศุลกากร) ขั้นตอนในการขอใบอนุญาตที่เกี่ยวข้องกับการนำเข้า-ส่งออกสินค้าอยู่ในระดับใด					
19. ท่านมีความคิดเห็นว่าเป็นที่ บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) อำนาจความสะดวกในการติดต่อกับหน่วยงานราชการที่เกี่ยวข้องในการนำเข้า-ส่งออกสินค้า (นอกเหนือจากกรมศุลกากร) กระบวนการในการตรวจสอบสินค้าอยู่ในระดับใด					
20. ท่านมีความคิดเห็นว่าเป็นที่ บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) มีความจำเป็นที่จะต้องนำระบบ National Single Window มาใช้ในการดำเนินการในระดับใด					

การบริหารจัดการ	ระดับคะแนน				
	มากที่สุด (5)	มาก (4)	ปานกลาง (3)	น้อย (2)	น้อยที่สุด (1)
ด้านกฎระเบียบ ข้อบังคับ					
1. ท่านมีความคิดเห็นว่า กฎ ระเบียบ ข้อบังคับ ในการดำเนินกิจกรรมต่างๆด้านกฎหมายในการนำเข้า – ส่งออกภายในพื้นที่สำหรับเพิ่มมูลค่าสินค้าในเขตปลอดอากร (VAA)มีความเหมาะสมในระดับใด					
2. ท่านมีความคิดเห็นว่า กฎ ระเบียบ ข้อบังคับ ในการดำเนินกิจกรรมต่างๆด้านกฎหมายในการประกอบกิจการในพื้นที่สำหรับเพิ่มมูลค่าสินค้าในเขตปลอดอากร (VAA) มีความเหมาะสมในระดับใด					
3. ท่านมีความคิดเห็นว่า กฎ ระเบียบ ข้อบังคับ ในการดำเนินกิจกรรมต่างๆด้านกฎระเบียบของบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) มีความเหมาะสมในระดับใด					
4. ท่านมีความคิดเห็นว่าระเบียบการจราจรเคลื่อนย้ายสินค้าไปยังคลังสินค้า (Cargo Terminal)มีความเหมาะสมในระดับใด					
5. ท่านมีความคิดเห็นว่าระเบียบการจราจรในการนำสินค้าเข้าประเทศมีความเหมาะสมในระดับใด					
6. ท่านมีความคิดเห็นว่าระเบียบในการเชื่อมต่อกับระบบศุลกากรมีขั้นตอนการดำเนินการซับซ้อนมากน้อยในระดับใด					
7. ท่านมีความคิดเห็นว่าระเบียบในการเชื่อมต่อกับระบบศุลกากรเรื่องระบบการจัดทำใบขนสินค้า มีความเหมาะสมในระดับใด					

การบริหารจัดการ	ระดับคะแนน				
	มาก ที่สุด	มาก	ปาน กลาง	น้อย	น้อย ที่สุด
	(5)	(4)	(3)	(2)	(1)
8. ท่านมีความคิดเห็นว่าระเบียบในการเชื่อมต่อกับระบบศุลกากรเรื่องการดำเนินการด้านเอกสาร เช่น การจ่ายภาษีอากร และ/หรือ การออกไปตั้งปล่อยสินค้า (Customs Permit) มีความเหมาะสมในระดับใด					
9. ท่านมีความคิดเห็นว่าระเบียบในการเชื่อมต่อกับระบบศุลกากรเรื่องการตรวจปล่อยสินค้าออกจากเขตปลอดอากร มีความเหมาะสมในระดับใด					
ด้านการเงิน					
1. ท่านมีความคิดเห็นว่ายัตราค่าเช่าพื้นที่สำหรับเพิ่มมูลค่าสินค้าในเขตปลอดอากร (VAA) ในการดำเนินการเมื่อเทียบกับสถานที่ มีความเหมาะสมในระดับใด					
2. ท่านมีความคิดเห็นว่ายัตราค่าเช่าพื้นที่สำหรับเพิ่มมูลค่าสินค้าในเขตปลอดอากร (VAA) ในการดำเนินการเมื่อเทียบกับการบริการ มีความเหมาะสมในระดับใด					
3. ท่านมีความคิดเห็นว่ายัตราค่าเช่าพื้นที่สำหรับเพิ่มมูลค่าสินค้าในเขตปลอดอากร (VAA) ในการดำเนินการเมื่อเทียบกับสิ่งอำนวยความสะดวก มีความเหมาะสมในระดับใด					

ส่วนที่ 3 ปัญหาและข้อเสนอแนะในการให้บริการ

1. ระยะเวลาภายใน 1 ปี ช่วงเวลาใดที่มีการดำเนินการขนส่งมากที่สุด และมีวิธีการบริหารจัดการอย่างไร



2. มีข้อร้องเรียน (Complain) จากลูกค้า อย่างไรบ้าง

มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี

3. สิ่งที่ต้องการให้บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ปรับปรุงหรือเพิ่มเติมจากส่วนที่ 2 อย่างไรบ้าง

A stylized illustration of a person standing in front of a large, light brown letter 'A'. The person is a simple grey silhouette. The letter 'A' is composed of several vertical and diagonal bars of varying heights, creating a textured, blocky appearance. The entire scene is set against a background of horizontal dashed lines.

4. ควรให้บริษัท ทำอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) จัดบริการในเรื่องสนับสนุนการขนส่งสินค้าทางอากาศเพิ่มเติมอย่างไรบ้าง

มหาวิทยาลัยราชภัฏวไลยอลงกรณ์

5. ข้อเสนอแนะอื่นๆ

.....

.....

.....

.....

.....

ขอขอบคุณอย่างสูงที่ให้ความร่วมมือในการตอบแบบสอบถาม

ภาคผนวก ข
รายชื่อผู้ประกอบการในพื้นที่ VAA (Value Added Area)



รายชื่อผู้ประกอบการในพื้นที่ VAA (Value Added Area)

ลำดับที่	ชื่อผู้ประกอบการ
1	บริษัท เซ็งเกอร์ (ไทย) จำกัด
2	บริษัท ชีวา เฟรท (ประเทศไทย) จำกัด
3	บริษัท บริงค์ส (ประเทศไทย) จำกัด
4	บริษัท มัลคา-อามิท (ประเทศไทย) จำกัด
5	บริษัท จีโฟร์เอส อินเตอร์เนชั่นแนล โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด
6	บริษัท ไพโอเนียร์ แอร์คาร์โก้ จำกัด
7	บริษัท โกลบอล คิสทรีบิวชั่น อลิอันซ์ (ประเทศไทย) จำกัด
8	บริษัท ดี เอส แอล โกลเบิล ฟอร์เวิร์ดดิ้ง (ประเทศไทย) จำกัด
9	บริษัท ทรานแอร์ คาร์โก้ จำกัด
10	บริษัท ยูเซ็น แอร์ แอนด์ ซี เซอร์วิส (ประเทศไทย) จำกัด
11	บริษัท ฮันคิว ฮันชิน เอ็กซ์เพรส (ประเทศไทย) จำกัด
12	บริษัท นิปปอน เอ็กซ์เพรส (ประเทศไทย) จำกัด
13	บริษัท อีเกิ้ลส์ แอร์แอนด์ ซี (ประเทศไทย) จำกัด
14	บริษัท ดีเมอร์โก เอ็กซ์เพรส (ประเทศไทย) จำกัด
15	บริษัท เอ็กซ์ปรีดเคอร์ส (ประเทศไทย) จำกัด



ที่ กค ๐๕๐๗/ว ๕๖๖

เรียน หัวหน้าส่วนราชการระดับสำนัก สำนักงาน กลุ่ม และด่านศุลกากรทุกแห่ง เพื่อทราบ

๙ ธันวาคม ๒๕๕๔

นางศรีชา มงคลไชยสิทธิ์
(นางศรีชา มงคลไชยสิทธิ์)ผู้อำนวยการส่วนเลขานุการกรม ปฏิบัติราชการแทน
อธิบดีกรมศุลกากร

(สำเนา)

ประกาศกรมศุลกากร

ที่ ๗๙๔/๒๕๕๔

เรื่อง พิธีการศุลกากร ณ เขตปลอดอากรท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

เพื่อให้เขตปลอดอากร ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ มีระเบียบปฏิบัติที่ใช้โดยเฉพาะ เหมาะสมกับการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่และระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ สอดคล้องกับสถานการณ์ในปัจจุบันและสนองตอบความต้องการของประชาชน พัฒนาความสามารถในการแข่งขันทางการค้าระหว่างประเทศ ภายใต้หลักเกณฑ์การบริหารบ้านเมืองที่ดี จึงปรับปรุงพิธีการทางศุลกากรให้มีความเหมาะสมยิ่งขึ้น

อาศัยอำนาจตามความในมาตรา ๓ มาตรา ๙๗ จัตวา มาตรา ๙๗ นว มาตรา ๙๗ ทศ มาตรา ๙๘ แห่งพระราชบัญญัติศุลกากร พระพุทธศักราช ๒๔๖๙ มาตรา ๑๕ แห่งพระราชบัญญัติศุลกากร (ฉบับที่ ๘) พระพุทธศักราช ๒๔๘๐ อธิบดีกรมศุลกากรจึงมีประกาศดังต่อไปนี้

หมวด ๑ หลักการ

ข้อ ๑ ประกาศนี้กำหนดขึ้นเพื่อให้บังคับใช้ในการปฏิบัติพิธีการศุลกากรอิเล็กทรอนิกส์ ณ เขตปลอดอากรท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ การใดที่ประกาศนี้ไม่ได้บัญญัติไว้โดยเฉพาะ ให้ถือปฏิบัติตามคำสั่ง ประกาศหรือระเบียบข้อบังคับที่ว่าด้วยการนั้นโดยอนุโลม

(๑) คำว่า “อากาศยาน” “สนามบิน” “ผู้ควบคุม” และ “ผู้ประจำหน้าที่” ให้มีความหมายตามที่บัญญัติไว้ในกฎหมายว่าด้วยการเดินอากาศ เว้นแต่จะมีข้อความแสดงให้เห็นเป็นอย่างอื่น

(๒) คำว่า “สนามบินศุลกากร” หมายถึง สนามบินที่รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลัง ได้กำหนดให้เป็นสนามบินสำหรับการนำเข้า หรือการส่งออก หรือนำเข้าและส่งออกซึ่งของทางอากาศยาน

(๓) คำว่า “ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ” หมายถึง สนามบินศุลกากรที่รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลัง ได้กำหนดให้เป็นสนามบินสำหรับการนำเข้า หรือการส่งออก หรือนำเข้าและส่งออกซึ่งของทางอากาศยาน ตามกฎกระทรวง ลงวันที่ ๒๖ ธันวาคม ๒๕๕๔

(๔) เขตปลอดอากรท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ หมายถึง เขตพื้นที่ที่อธิบดีอนุมัติให้จัดตั้งขึ้นเพื่อการประกอบกิจการเขตปลอดอากร ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เพื่อการพาณิชย์กรรม หรือกิจการอื่นใดที่เกี่ยวข้องกับการนำเข้า ส่งออก การนำของผ่านประเทศและการเก็บของในคลังสินค้า โดยต้องเสียค่าธรรมเนียมประจำปีตามที่รัฐมนตรีกำหนดในกฎกระทรวง ตั้งอยู่บริเวณด้านทิศเหนือของอาคารผู้โดยสารติดกับทางวิ่งอากาศยาน (Airsides) ฝั่งตะวันตก ตามแบบแปลนแผนผังที่ได้รับอนุมัติจากกรมศุลกากร โดยแบ่งเป็น ๓ พื้นที่ ดังนี้

(๔.๑) พื้นที่คลังสินค้า (Zone 1) หมายถึง พื้นที่การประกอบกิจการ (Cargo Terminal Area) ของผู้ประกอบการคลังสินค้าซึ่งเป็นตัวแทนสายการบิน ตามมาตรา ๖ (๒) แห่งพระราชบัญญัติศุลกากร พระพุทธศักราช ๒๕๖๔ เพิ่มเติมจากสิทธิประโยชน์ของเขตปลอดอากร ตามกฎหมายว่าด้วยการศุลกากร

(๔.๒) พื้นที่สำหรับเพิ่มมูลค่าสินค้า (Zone 2) หมายถึง พื้นที่การประกอบกิจการ (Value Added Area : VAA) ของผู้ประกอบการพาณิชย์กรรมด้านการเพิ่มมูลค่าสินค้า

(๔.๓) พื้นที่สำหรับการกระจายสินค้า (Zone 3) หมายถึง พื้นที่สำหรับประกอบกิจการกระจายสินค้าภายใต้การขนส่งหลายรูปแบบ ที่นำเข้าทางท่าหรือที่อื่นเพื่อมาปฏิบัติพิธีการศุลกากร ณ เขตปลอดอากร ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ หรือที่ปฏิบัติพิธีการศุลกากร ณ เขตปลอดอากรท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเพื่อส่งออกทางท่าหรือที่อื่น

(๕) ผู้ได้รับอนุมัติให้จัดตั้งเขตปลอดอากรท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ หมายถึง บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)

(๖) ผู้บริหารเขตปลอดอากร หมายถึง ผู้ที่ได้รับมอบหมายจากบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ให้เป็นผู้รับผิดชอบในการกำกับดูแลผู้ประกอบการในเขตปลอดอากรท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ รวมทั้งเป็นผู้บริหารข้อมูลและรายงานการนำสินค้าเข้า-ออก การเคลื่อนย้ายสินค้า และการดำเนินการอื่นใดที่มีผลต่อการประกอบกิจการของเขตปลอดอากร

(๗) ระบบ Airport Cargo Community System - ACCS หมายถึง ระบบสารสนเทศที่พัฒนาขึ้นโดยผู้ได้รับอนุมัติให้จัดตั้งเขตปลอดอากรท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เพื่อการจัดการด้านโลจิสติกส์ (Logistic Support) และควบคุมการดำเนินกิจกรรมต่างๆ ที่เกิดขึ้นในเขตปลอดอากร

(๘) ผู้ประกอบการกิจการในเขตปลอดอากร หมายถึง ผู้ที่ได้รับอนุญาตให้ประกอบกิจการพาณิชย์กรรมหรือกิจการอื่นใดที่เกี่ยวข้องกับการนำเข้า ส่งออก การนำของผ่านประเทศและการเก็บของในคลังสินค้าในเขตปลอดอากรท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ โดยแบ่งออกเป็น ๒ ประเภท

(๘.๑) ผู้ประกอบการคลังสินค้า หมายถึง ผู้ประกอบการที่เป็นตัวแทนสายการบินและดำเนินกิจการโรงพักสินค้า หรือที่มั่นคงสำหรับเป็นที่ตรวจและเก็บสินค้า ที่ยังไม่ได้ตรวจมอบ ซึ่งได้แก่ พื้นที่คลังสินค้า บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) และพื้นที่คลังสินค้าบริษัท ดับบลิวเอฟเอเอสพีจี คาร์โก้ จำกัด และได้รับใบรับรองเป็นผู้ประกอบการกิจการในเขตปลอดอากร (แบบ กศก.๑๘๕) โดยให้มีหน้าที่และความรับผิดชอบตามมาตรา ๖(๒) แห่งพระราชบัญญัติศุลกากร พระพุทธศักราช ๒๕๖๔ โดยอนุโลม

(๘.๒) ผู้ประกอบการในเขตปลอดอากร หมายถึง ผู้ที่ได้รับอนุญาตให้ประกอบกิจการในเขตปลอดอากรท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และได้รับใบรับรองเป็นผู้ประกอบการกิจการในเขตปลอดอากร (แบบ กศก.๑๘๕)

(๙) การประกอบกิจการในเขตปลอดอากรท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ได้รับสิทธิประโยชน์ตามมาตรา ๑๐ ทวิ วรรค ๓ และหมวด ๑๐ ทวิ เขตปลอดอากร แห่งพระราชบัญญัติศุลกากร พระพุทธศักราช ๒๕๖๔ แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติศุลกากร (ฉบับที่ ๑๘) พุทธศักราช ๒๕๕๓

(๑๐) ของที่ไม่ได้รับสิทธิยกเว้นอากรขาเข้าสำหรับของที่ได้นำเข้ามาราชอาณาจักร เพื่อนำเข้าไปในเขตปลอดอากร ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ให้เป็นไปตามกฎหมายและระเบียบที่ใช้บังคับทำนองเดียวกับเขตปลอดอากรทุกแห่ง

ข้อ ๒ ผู้บริหารเขตปลอดอากรท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ มีหน้าที่และความรับผิดชอบ ดังนี้

(๑) กำกับดูแลการเคลื่อนย้ายสินค้าเข้ามาในหรือออกไปจากเขตปลอดอากรท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ
 (๒) กำกับดูแลการเคลื่อนย้ายของภายในเขตปลอดอากรท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ
 (๓) จัดให้มีเครื่องคอมพิวเตอร์และระบบบริหารจัดการเขตปลอดอากรในรูปแบบอิเล็กทรอนิกส์ เช่น ระบบ ACCS : Airport Cargo Community System) เพื่อบริหารข้อมูลรายงานอากาศยานเข้า-ออก บัญชีสินค้า สำหรับอากาศยาน การเคลื่อนย้ายสินค้าเข้า-ออก และภายในเขตปลอดอากร เป็นต้น โดยสามารถเชื่อมโยงกับระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากรตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขที่กรมศุลกากร หรือสำนักงานศุลกากร ตรวจสอบสินค้าท่าอากาศยานสุวรรณภูมิกำหนด

(๔) จัดทำรายงานการดำเนินการในเขตปลอดอากรท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ให้ศุลกากรทราบตามแบบ และระยะเวลาที่กรมศุลกากรหรือสำนักงานศุลกากรตรวจสอบสินค้าท่าอากาศยานสุวรรณภูมิประกาศกำหนด

ข้อ ๓ เพื่อประโยชน์ในการจัดทำรายงานการดำเนินการในเขตปลอดอากรท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ให้ผู้ประกอบการคลังสินค้าและผู้ประกอบการกิจการในเขตปลอดอากร จัดทำรายงานข้อมูลการเคลื่อนย้ายสินค้าตามแบบและระยะเวลาที่ผู้บริหารเขตปลอดอากรท่าอากาศยานสุวรรณภูมิกำหนดโดยความเห็นชอบจากกรมศุลกากรหรือสำนักงานศุลกากรตรวจสอบสินค้าท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

หมวด ๒ การนำของเข้า

ข้อ ๔ ความในหมวดนี้กำหนดขึ้นเพื่อให้บังคับใช้ในการปฏิบัติพิธีการศุลกากรนำเข้าทางอิเล็กทรอนิกส์ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

(๑) การนำของเข้า หมายถึง การนำของใด ๆ จากภายนอกราชอาณาจักรเข้ามาในราชอาณาจักร โดยการขนส่งทางอากาศยาน

(๒) คลังสินค้า หมายถึง พื้นที่การประกอบกิจการ (Cargo Terminal Area) ของผู้ประกอบการคลังสินค้าซึ่งเป็นตัวแทนสายการบิน ณ เขตปลอดอากรท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

(๓) ความรับผิดชอบในคำภาษีอากรขาเข้าเกิดขึ้น เมื่ออากาศยานที่นำของเข้าได้มาถึงสนามบินศุลกากรที่ขนถ่ายของลงหรือที่มีชื่อส่งของถึง

(๔) ในการผ่านพิธีการศุลกากรหรือดำเนินการในกระบวนการทางศุลกากรกับของที่นำเข้ามาในราชอาณาจักรนั้น ให้ดำเนินการโดยวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์ ณ สนามบินศุลกากรที่ระบุไว้ในบัญชีสินค้าว่ามีชื่อส่งของถึง

(๕) เพื่อประโยชน์ในการผ่านพิธีการหรือดำเนินการในกระบวนการทางศุลกากรกับของที่นำเข้ามาในราชอาณาจักรและจะขนเข้าเก็บในคลังสินค้าทัณฑ์บน หรือนำเข้าไปในเขตปลอดอากรและ/หรือนำเข้าไปในเขตประกอบการเสรี ให้ดำเนินการโดยวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์ ณ สนามบินศุลกากรที่ระบุไว้ในบัญชีสินค้าว่ามีชื่อส่งของถึง

(๖) ราคาศุลกากร หรือราคา แห่งของอย่างใดในการนำของเข้า หมายความว่า ราคาของของเพื่อ ความมุ่งหมายในการจัดเก็บอากรตามราคาอย่างใดอย่างหนึ่ง ดังต่อไปนี้

(๖.๑) ราคาซื้อขายของที่นำเข้า

(๖.๒) ราคาซื้อขายของที่เหมือนกัน

- (๖.๓) ราคาซื้อขายของที่คล้ายกัน
- (๖.๔) ราคาหักทอน
- (๖.๕) ราคาคำนวณ
- (๖.๖) ราคาย้อนกลับ

ส่วนที่ ๑

การรายงานอากาศยานและการยื่นบัญชีสินค้าสำหรับอากาศยาน

ข้อ ๕ ความในส่วนี้กำหนดขึ้นเพื่อใช้บังคับในการรายงานอากาศยานและการยื่นบัญชีสินค้าสำหรับอากาศยาน ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

ข้อ ๖ การลงทะเบียนเป็นผู้ยื่นรายงานอากาศยานเข้าและรายงานอากาศยานออกทางอิเล็กทรอนิกส์แบบไร้เอกสาร และการรับรายงานอากาศยาน ให้ปฏิบัติดังนี้

(๑) ให้ผู้ควบคุมอากาศยาน หรือตัวแทนผู้รับมอบอำนาจจากผู้ควบคุมอากาศยาน หรือตัวแทนอากาศยาน ยื่นแบบคำขอลงทะเบียนเป็นผู้รายงานอากาศยานเข้า-ออกทางอิเล็กทรอนิกส์แบบไร้เอกสาร เพื่อขออนุมัติเป็นผู้รับ-ส่งข้อมูลทางอิเล็กทรอนิกส์ ในการดำเนินการกระบวนการทางศุลกากรในการรายงานอากาศยานเข้ามาในราชอาณาจักร และออกไปนอกราชอาณาจักรทางอิเล็กทรอนิกส์แบบไร้เอกสาร (Paperless)

ในการส่งข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์เข้าสู่ระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากร เพื่อดำเนินกระบวนการทางศุลกากรอิเล็กทรอนิกส์แบบไร้เอกสารของตัวแทนผู้รับมอบอำนาจจากผู้ควบคุมอากาศยาน หรือตัวแทนอากาศยาน เมื่อกรมศุลกากรได้ตอบรับข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ในกระบวนการศุลกากรแล้ว ให้ถือว่าเป็นการยื่นเอกสารนั้นๆ ตามกฎหมายศุลกากร และกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้องกับการศุลกากร

(๒) การรายงานอากาศยานเข้า ขออนุมัติเปิดระวางอากาศยาน และการยื่นบัญชีสินค้าสำหรับอากาศยานทางอิเล็กทรอนิกส์ ให้ผู้ควบคุมอากาศยาน หรือผู้รับมอบอำนาจจากผู้ควบคุมอากาศยาน หรือตัวแทนอากาศยาน ปฏิบัติดังนี้

(๒.๑) ก่อนอากาศยานเข้ามาในราชอาณาจักร ให้จัดทำข้อมูลการรายงานอากาศยานเข้า และการขอเปิดระวางอากาศยาน (Vessel Schedule : VSED) ตามมาตรฐานที่ศุลกากรกำหนด และส่งข้อมูลทางอิเล็กทรอนิกส์เข้าสู่ระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากร โดยถือเป็นการยื่นรายงานอากาศยานเข้าต่อศุลกากรแล้ว

(๒.๒) เมื่อระบบคอมพิวเตอร์ของกรมศุลกากรรับข้อมูลรายงานอากาศยานเข้าแล้ว จะแจ้งกลับเลขที่รับรายงานอากาศยานเข้า (Receive Control Number) ให้ตัวแทนอากาศยานทราบ ถือเป็นการอนุญาตพิเศษให้เปิดระวางอากาศยานเพื่อขนถ่ายของได้ทันที โดยส่วนบริการศุลกากรจะกำหนดเจ้าหน้าที่ศุลกากรประจำอากาศยาน เพื่อควบคุมการขนถ่ายสินค้าภายใต้การบริหารความเสี่ยงทางศุลกากร

(๒.๓) เมื่อมีเหตุอันควรสงสัยในการกระทำผิดในทางศุลกากร พนักงานศุลกากรผู้มีอำนาจหน้าที่ หรือผู้ที่ได้รับมอบหมาย มีอำนาจในการตรวจค้นอากาศยานและเรียกตรวจสอบเอกสารหลักฐานต่างๆ ได้ตามความในมาตรา ๑๕ แห่งพระราชบัญญัติศุลกากร พระพุทธศักราช ๒๕๖๔

ข้อ ๗ การยื่นบัญชีสินค้าสำหรับอากาศยาน

ให้ผู้ควบคุมอากาศยาน หรือผู้รับมอบอำนาจจากผู้ควบคุมอากาศยาน หรือตัวแทนอากาศยานจัดทำข้อมูลบัญชีสินค้าสำหรับอากาศยาน ดังนี้

(๑) จัดทำข้อมูลบัญชีสินค้าสำหรับอากาศยาน (Master Air Cargo Manifest) และข้อมูลบัญชีสินค้าสำหรับอากาศยานรายใบตราส่งสินค้า (House Air Cargo Manifest) โดยแยกข้อมูลบัญชีสินค้าถ่ายลำ บัญชีสินค้าผ่านแดน บัญชีสินค้าขนขึ้นสนามบินที่นำเข้า บัญชีสินค้าติดอากาศยาน (Through Cargo) และบัญชีของที่ขนขึ้นสนามบินอื่นภายในราชอาณาจักร ตามมาตรฐานที่ศุลกากรกำหนด ทั้งนี้ ให้มีบัญชีสินค้าเสียงที่ส่งเข้ามาเพื่อใช้เป็นเสียงบนอากาศยานที่จะเดินทางออกไปต่างประเทศแยกมาต่างหากจากบัญชีสินค้าทั่วไปทางอากาศยาน

(๒) การใส่เครื่องหมายและเลขหมายหีบห่อ (Shipping Mark) ในข้อมูลบัญชีสินค้าสำหรับอากาศยาน ถ้าข้อมูลเป็นรูปภาพให้บันทึกเป็น Picture แต่ถ้าเป็นข้อความให้บันทึกเป็นข้อความตามจริง ตามมาตรฐานที่ศุลกากรกำหนด

(๓) การส่งข้อมูลบัญชีสินค้าสำหรับอากาศยานเข้าสู่ระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากร ให้สามารถส่งข้อมูลล่วงหน้า ก่อนอากาศยานเข้ามาในราชอาณาจักรได้ภายใต้เลขที่รับรายงานอากาศยานเข้า แต่ต้องจัดส่งให้ครบถ้วนภายใน ๒๔ ชั่วโมงนับแต่อากาศยานมาถึงสนามบินศุลกากรในราชอาณาจักร

(๔) ให้ผู้ควบคุมอากาศยาน หรือผู้รับมอบอำนาจจากผู้ควบคุมอากาศยาน หรือตัวแทนอากาศยาน จัดส่งข้อมูลบัญชี สินค้าสำหรับอากาศยานทางอิเล็กทรอนิกส์ที่ระบบคอมพิวเตอร์ของกรมศุลกากร ได้แจ้งกลับเลขที่รับรายงานอากาศยานเข้าแล้ว เข้าสู่ระบบบริหารจัดการเขตปลอดอากร (Airport Cargo Community System : ACCS) เพื่อผู้บริหารจัดการเขตปลอดอากรจะนำข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ดังกล่าว มาใช้ในการบริหารจัดการบัญชีสินค้า ตลอดจนข้อมูลการเคลื่อนย้ายสินค้าภายในเขตปลอดอากร ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิต่อไป

ข้อ ๘ การรายงานทะเบียนรับอากาศยานเข้า

(๑) ให้ผู้ควบคุมอากาศยาน หรือผู้รับมอบอำนาจจากผู้ควบคุมอากาศยาน หรือตัวแทนอากาศยาน จัดทำข้อมูลวันนำเข้าจริง (Arrival Date) ตามมาตรฐานที่ศุลกากรกำหนด แล้วส่งข้อมูลวันนำเข้าจริงเข้าสู่ระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากร ภายใต้เลขที่รับรายงานอากาศยานเข้า

(๒) เมื่อระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากรได้รับข้อมูลวันนำเข้าจริงภายใต้เลขที่รับรายงานอากาศยานเข้าแล้ว ระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากรจะตรวจสอบความถูกต้องของข้อมูลภายใต้เลขรับ รายงานอากาศยาน เข้ากับแฟ้มข้อมูลอ้างอิง หากพบข้อผิดพลาดระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากร จะตอบรหัสข้อผิดพลาด กลับไปให้ผู้ส่งข้อมูล

(๓) หากไม่พบข้อผิดพลาด ระบบจะตอบรับข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ภายใต้เลขรับรายงานอากาศยานเข้านั้น และให้ถือเป็นการลงรายละเอียดไว้ในทะเบียนรับอากาศยานเข้าจากต่างประเทศ ตามแบบที่กรมศุลกากร กำหนดแล้ว

ข้อ ๙ การเผยแพร่การรายงานอากาศยานเข้า

(๑) ระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากรจะนำข้อมูลเที่ยวบินของอากาศยาน วันอากาศยานเข้า ข้อมูลเลขที่ใบตราส่งตามบัญชีสินค้าสำหรับอากาศยานที่ได้ทำการยืนยันความถูกต้องแล้ว เผยแพร่ทางอินเทอร์เน็ต (e-Tracking) ให้ผู้นำของเข้าทราบเพื่อดำเนินการต่อไป

(๒) ให้ผู้ประกอบการคลังสินค้า จัดให้มีระบบการตรวจสอบข้อมูลเที่ยวบินของอากาศยาน วันอากาศยานเข้า ข้อมูลเลขที่ใบตราส่งบัญชีสินค้าสำหรับอากาศยานรายใบตราส่งสินค้า ซึ่งเป็นข้อมูลที่ระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากรได้ตอบกลับเลขรับรายงานอากาศยานเข้าแล้ว เพื่อให้ผู้นำของเข้าใช้เป็นข้อมูลในการจัดทำใบขนสินค้าขาเข้า

ข้อ ๑๐ การขอแก้ไขข้อมูลการรายงานอากาศยานเข้าและการยื่นบัญชีสินค้าสำหรับอากาศยาน ภายใน ๔๘ ชั่วโมง นับแต่อากาศยานมาถึงท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

(๑) การแก้ไขข้อมูลบัญชีสินค้าสำหรับอากาศยานทางอิเล็กทรอนิกส์ ข้อมูลวันนำเข้าจริง (Arrival Date) และการขอแก้ไขเพิ่มเติม หรือยกเลิกข้อมูลในกรณีอื่นใด

(๑.๑) ให้ผู้ส่งข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ภายใต้เลขที่รับรายงานอากาศยานเข้าสามารถส่งข้อมูลทางอิเล็กทรอนิกส์เข้าสู่ระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากรเพื่อแก้ไขเพิ่มเติมหรือยกเลิกข้อมูลบัญชีสินค้าสำหรับอากาศยาน และข้อมูลบัญชีสินค้าสำหรับอากาศยานรายใบตราส่งสินค้าได้โดยไม่ต้องพิจารณาความผิด

(๑.๒) หากระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากรได้ทำการตรวจสอบข้อมูลใบขนสินค้าขาเข้ากับบัญชีสินค้าสำหรับอากาศยาน และทำการตัดบัญชีสินค้าให้โดยอัตโนมัติแล้ว ระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากรจะไม่ยอมรับข้อมูลแก้ไขบัญชีสินค้าสำหรับอากาศยานรายการนั้นๆ

(๒) การขอรวมบัญชีสินค้าสำหรับอากาศยานที่ไม่อยู่ภายใต้เลขที่รับรายงานอากาศยานเข้าเดียวกันทางอิเล็กทรอนิกส์

(๒.๑) กรณีที่สายการบินได้ทำการบรรทุกสินค้าตามใบตราส่ง (Air Waybill) เข้ามาในราชอาณาจักรมากกว่า ๑ เที่ยวบิน (Partial Shipment) ทำให้สินค้าตามใบตราส่งมีการรายงานบัญชีสินค้าสำหรับอากาศยานภายใต้เลขรับรายงานอากาศยานมากกว่า ๑ เลขรับ นั้น

(๒.๒) หากผู้รับตราส่งที่มีการแยกเที่ยวบินที่ขนส่งดังกล่าว มีความประสงค์จะจัดทำข้อมูลใบขนสินค้าขาเข้าทางอิเล็กทรอนิกส์เพื่อส่งปล่อยสินค้าในครั้งเดียว ให้ยื่นคำร้องต่อตัวแทนอากาศยานเพื่อขอรวมบัญชีสินค้าสำหรับอากาศยานหลายเที่ยวบินดังกล่าวแล้วให้ตัวแทนอากาศยานจัดทำข้อมูลแก้ไขบัญชีสินค้าสำหรับอากาศยาน ดังนี้

(๒.๒.๑) จัดทำข้อมูลบัญชีสินค้าสำหรับอากาศยาน และข้อมูลบัญชีสินค้าสำหรับอากาศยานรายใบตราส่งสินค้าตามมาตรฐานที่ศุลกากรกำหนด โดยให้แสดงจำนวน น้ำหนัก ปริมาตรรวมของสินค้าทั้งหมดในใบตราส่งที่ขนส่งมาทุกเที่ยวบิน และให้ส่งข้อมูลบัญชีสินค้าสำหรับอากาศยานที่จัดทำเพิ่มเติมขึ้นเข้าสู่ระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากรภายใต้เลขที่รับรายงานอากาศยานเข้าเที่ยวบินสุดท้ายที่ขนส่งสินค้าตามใบตราส่งดังกล่าว ภายใน ๔๘ ชั่วโมง นับแต่อากาศยานมาถึงท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ โดยไม่ต้องพิจารณาความผิด

(๒.๒.๒) จัดทำข้อมูลยกเลิกบัญชีสินค้าสำหรับอากาศยานเดิมที่ได้นำมารวมรายงานเพิ่มเติมแล้ว และให้ส่งข้อมูลยกเลิกดังกล่าวเข้าสู่ระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากรภายใต้เลขที่รับรายงานอากาศยานเดิม ภายใน ๔๘ ชั่วโมง นับแต่อากาศยานมาถึงท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ โดยไม่ต้องพิจารณาความผิด

(๒.๓) ในการจัดทำข้อมูลใบขนสินค้าขาเข้าทางอิเล็กทรอนิกส์เพื่อส่งปล่อยสินค้าในครั้งเดียว โดยใช้ข้อมูลการรวมบัญชีสินค้าหลายเที่ยวบินนั้น ให้ผู้นำของเข้าตรวจสอบว่าข้อมูลดังกล่าวมีผลต่ออัตราแลกเปลี่ยน หรืออัตราภาษีศุลกากร หรือภาระภาษีอากรในกรณีอื่นใดหรือไม่ หากมีให้ใช้อัตราแลกเปลี่ยน หรืออัตราภาษีศุลกากร หรือภาระภาษีอื่นใดที่สูงกว่าเป็นเกณฑ์ในการคำนวณภาษีอากร

ข้อ ๑๑ การขอแก้ไขข้อมูลการรายงานอากาศยานเข้าและบัญชีสินค้าสำหรับอากาศยานภายหลัง ๔๘ ชั่วโมง นับแต่อากาศยานมาถึงท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

(๑) การแก้ไขข้อมูลบัญชีสินค้าสำหรับอากาศยานทางอิเล็กทรอนิกส์ ให้ผู้ควบคุมอากาศยาน หรือผู้รับมอบอำนาจจากผู้ควบคุมอากาศยาน หรือตัวแทนอากาศยาน จัดทำคำร้องเป็นหนังสือขอแก้ไขเพิ่มเติม หรือยกเลิก (Amend Should Be / Shortlanded / Overlanded) พร้อมเอกสารที่เกี่ยวข้อง ยื่นต่อหน่วยบริการศุลกากร สำนักงานศุลกากรตรวจสอบสินค้าท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เพื่อชี้แจงเหตุผลและข้อเท็จจริงประกอบการพิจารณาความผิดเป็นรายๆ ไป

(๒) การขอรวมบัญชีสินค้าสำหรับอากาศยานที่ไม่อยู่ภายใต้เลขที่รับรายงานอากาศยานเข้าเดียวกันทางอิเล็กทรอนิกส์ ให้ผู้ควบคุมอากาศยาน หรือผู้รับมอบอำนาจจากผู้ควบคุมอากาศยาน หรือตัวแทนอากาศยาน จัดทำคำร้องเป็นหนังสือขอยกเลิกข้อมูลบัญชีสินค้าสำหรับอากาศยาน ยื่นต่อหน่วยบริการศุลกากร สำนักงานศุลกากรตรวจสอบสินค้าท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ โดยไม่ต้องพิจารณาความผิด

(๓) การขอแก้ไขข้อมูลวันนำเข้าจริง (Arrival Date) ให้ผู้ควบคุมอากาศยาน หรือผู้รับมอบอำนาจจากผู้ควบคุมอากาศยาน หรือตัวแทนอากาศยาน จัดทำคำร้องเป็นหนังสือขอแก้ไขข้อมูลวันนำเข้าจริง ยื่นต่อหน่วยบริการศุลกากร สำนักงานศุลกากรตรวจสอบสินค้าท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เพื่อพิจารณาเหตุผลและข้อเท็จจริงเป็นรายๆ ไป โดยไม่ต้องพิจารณาความผิด

(๔) การขอแก้ไขเพิ่มเติม หรือยกเลิกข้อมูลในการอื่น ๆ เช่น การขอแยกบัญชีสินค้าสำหรับอากาศยานทางอิเล็กทรอนิกส์ เป็นต้น ให้ผู้ควบคุมอากาศยาน หรือผู้รับมอบอำนาจจากผู้ควบคุมอากาศยาน หรือตัวแทนอากาศยาน จัดทำคำร้องเป็นหนังสือขอแก้ไขเพิ่มเติม หรือยกเลิกข้อมูลยื่นต่อหน่วยบริการศุลกากร สำนักงานศุลกากรตรวจสอบสินค้าท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เพื่อชี้แจงเหตุผลและข้อเท็จจริงประกอบการพิจารณาความผิดเป็นรายๆ ไป

ข้อ ๑๒ การดำเนินการกับสินค้าสำหรับอากาศยานกรณีอื่น ๆ ที่ไม่อาจส่งข้อมูลทางอิเล็กทรอนิกส์ได้ ให้จัดทำรายงานบัญชีสินค้าสำหรับอากาศยาน ตามแบบที่กรมศุลกากรกำหนด ภายใน ๒๔ ชั่วโมง นับแต่อากาศยานมาถึงท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

(๑) ให้ผู้ควบคุมอากาศยาน หรือผู้รับมอบอำนาจจากผู้ควบคุมอากาศยาน หรือตัวแทนอากาศยาน แจ้งให้เจ้าหน้าที่ศุลกากรหน่วยบริการศุลกากร สำนักงานศุลกากรตรวจสอบสินค้าท่าอากาศยานสุวรรณภูมิทราบเพื่อควบคุมดูแลการนำของตามบัญชีสินค้าขึ้นสนามบินที่นำเข้า ที่เข้าเก็บในคลังสินค้า ภายใต้ระบบการบริหารความเสี่ยงของศุลกากร

(๒) ให้ผู้ประกอบการคลังสินค้าตรวจสอบจำนวนและเครื่องหมายหีบห่อของสินค้าตามบัญชีสินค้าสำหรับอากาศยาน ให้ถูกต้องครบถ้วนก่อนขนของจากอากาศยานนำเข้าเก็บในคลังสินค้าที่รับผิดชอบ

(๓) ของตามบัญชีสินค้าถ่ายลำ

(๓.๑) ให้ผู้ควบคุมอากาศยานหรือผู้รับมอบหรือตัวแทน จัดทำใบขนสินค้าถ่ายลำ (ใบแบบ ๙) กำกับไว้ เมื่อได้ตรวจสอบจำนวนและเครื่องหมายหีบห่อของสินค้าตามบัญชีสินค้าถ่ายลำถูกต้องเรียบร้อยแล้ว ให้นำส่งเจ้าหน้าที่ศุลกากร หน่วยบริการศุลกากร ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เพื่อตรวจสอบใบขนสินค้าถ่ายลำกับข้อมูลบัญชีสินค้าสำหรับอากาศยานในระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากร ก่อนการนำเข้าเก็บไว้ในพื้นที่คลังสินค้า โดยถือเป็นการลงบัญชีสินค้าถ่ายลำเข้า-ขาออก (แบบที่ ๔๘๙)

(๓.๒) ให้พนักงานของผู้ประกอบการคลังสินค้าแยกเก็บของดังกล่าวไว้ต่างหากจากของนำเข้าทางท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

(๔) สินค้าติดอากาศยาน (Through Cargo) ที่บรรทุกเข้ามาเพื่อผ่านราชอาณาจักรออกไปต่างประเทศ ถ้าจำเป็นต้องขนถ่ายลงรอไว้ที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เพื่อบรรทุกไปกับอากาศยานลำอื่น

(๔.๑) ให้ผู้ควบคุมอากาศยานหรือผู้รับมอบหรือตัวแทน ทำคำร้องขอเปลี่ยนแปลงบัญชีสินค้าสำหรับอากาศยานเป็นของถ่ายลำที่สนามบินศุลกากร ยื่นต่อหน่วยบริการศุลกากร ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ก่อนการขนของลงจากอากาศยาน เพื่อพิจารณาเหตุผล หากพบว่าถูกต้องตามคำร้อง ให้เจ้าหน้าที่ตามอำนาจหน้าที่หรือผู้ที่ได้รับมอบหมายพิจารณาอนุญาตเป็นการเฉพาะราย เจ้าหน้าที่ศุลกากรจะได้ทำการบันทึกแก้ไขข้อมูลบัญชีสินค้าสำหรับอากาศยานในระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากรต่อไป

(๔.๒) ให้ตัวแทนอากาศยานปฏิบัติตามของนั้นเช่นเดียวกับสินค้าถ่ายลำ

(๕) เสี่ยงที่ส่งเข้ามา เพื่อใช้เป็นเสี่ยงบนอากาศยานที่จะเดินทางออกไปต่างประเทศ

(๕.๑) ต้องนำเข้ามาโดยอากาศยานของบริษัทการบินเจ้าของเสี่ยงนั้น และเป็นของตามรายการที่ได้ตกลงกันไว้ในบัญชีแนบท้ายสัญญาประกันภัย

(๕.๒) ให้มีบัญชีสินค้าแยกมาต่างหากจากบัญชีสินค้าทั่วไปทางอากาศยาน

(๕.๓) การนำของเข้าเก็บ บริษัทการบินเจ้าของเสี่ยงจะต้องทำเอกสารการขนย้ายเสี่ยงยื่นต่อเจ้าหน้าที่ศุลกากร หน่วยบริการศุลกากร ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เพื่อตรวจสอบใบขนสินค้าถ่ายลำกับข้อมูลบัญชีสินค้าสำหรับอากาศยานในระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากร ก่อนควบคุมเข้าเก็บรักษายังคลังเสี่ยง ภัยของบริษัทการบินต่อไป โดยถือเป็นการลงบัญชีสินค้าถ่ายลำขาเข้า-ขาออก (แบบที่ ๔๘๙)

ข้อ ๑๓ การดำเนินการกับของค้างบัญชีสินค้าสำหรับอากาศยาน

(๑) เมื่อครบกำหนด ๒ เดือนนับจากวันอากาศยานเข้า ระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากรจะทำการปิดบัญชีสินค้าสำหรับอากาศยานที่มีได้มีการตัดบัญชีกับใบขนสินค้าขาเข้า โดยส่งข้อมูลดังกล่าวให้ผู้ควบคุมอากาศยานหรือผู้รับมอบหรือตัวแทนที่นำของเข้าตามบัญชีสินค้าสำหรับอากาศยานนั้นทราบ

(๒) ให้ผู้ควบคุมอากาศยานหรือผู้รับมอบหรือตัวแทนมีหน้าที่แจ้งให้ผู้รับใบตราส่งมาดำเนินการผ่านพิธีการศุลกากรภายในกำหนด ๑๕ วัน นับจากวันที่ตัวแทนอากาศยานได้รับแจ้งข้อมูล

(๓) เมื่อครบ ๑๕ วันนับจากวันที่ตัวแทนอากาศยานนำของเข้าได้รับแจ้งข้อมูลแล้วระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากรจะปรับข้อมูลบัญชีสินค้าสำหรับอากาศยานลงเหลือที่มีได้มีการตัดบัญชีกับใบขนสินค้าขาเข้าให้เป็นของค้างบัญชีสินค้าสำหรับอากาศยานต่อไป

ข้อ ๑๔ การดำเนินการกับของค้างบัญชีสินค้าสำหรับอากาศยานที่ไม่ใช่ของต้องห้ามต้องจำกัด

(๑) เมื่อผู้ประกอบการคลังสินค้าได้รับแจ้งจากส่วนบริการศุลกากรที่รับผิดชอบ ให้ดำเนินการกับของที่ค้างบัญชีสินค้าสำหรับอากาศยาน ให้ผู้ประกอบการคลังสินค้าแจ้งให้ผู้ควบคุมอากาศยานหรือผู้รับมอบหรือตัวแทนส่งของค้างบัญชีสินค้าสำหรับอากาศยานกลับออกไปนอกราชอาณาจักรภายใน ๑๕ วัน นับแต่วันที่ได้รับหนังสือแจ้ง เว้นแต่ผู้นำของเข้าได้แสดงเจตนาสละกรรมสิทธิ์หรือยินยอมเป็นลายลักษณ์อักษรให้กรมศุลกากรดำเนินการกับของดังกล่าวได้ ให้ส่วนบริการศุลกากรดำเนินการตามที่เห็นสมควร

การส่งของค้ำบัญชีสินค้าสำหรับอากาศยานที่ได้รับการสำรวจแล้ว กลับออกไปนอกราชอาณาจักรให้ผู้ควบคุมอากาศยานหรือผู้รับมอบหรือตัวแทน ยื่นคำร้องขอส่งของค้ำบัญชีสินค้าออกไปนอกราชอาณาจักรเป็นลายลักษณ์อักษรแก่หน่วยบริการศุลกากรที่ดูแลรับผิดชอบ พิจารณออนุมัติเป็นรายกรณี ก่อนดำเนินการส่งออก ทั้งนี้ ให้จัดส่งข้อมูลบัญชีสินค้าสำหรับอากาศยานขาออกเข้าสู่ระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากรตามปกติ ระบบจะทำการสมมูลบัญชีสินค้าสำหรับอากาศยานโดยอัตโนมัติ หากพบความผิดปกติเกี่ยวกับการปรับสมดุลหรือพบว่ามียาการของค้ำบัญชีสินค้าที่ยังมิได้ปรับสมดุล ให้แจ้งหน่วยบริการศุลกากรทราบโดยพลัน

(๒) กรณีเป็นของต้องห้ามต้องจำกัด หน่วยบริการศุลกากรที่รับผิดชอบจะบันทึกจับกุมและยึดไว้เป็นของกลาง พร้อมมีหนังสือแจ้งไปยังตัวแทนอากาศยานที่นำของเข้าฉบับหนึ่ง และแจ้งผู้นำของเข้าอีกฉบับหนึ่ง ถ้าไม่ทราบที่อยู่ของผู้นำของเข้าจะปิดหนังสือไว้ ณ ที่สำหรับการปิดประกาศของสำนักงานศุลกากร ตรวจสินค้าท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เมื่อครบ ๓๐ วัน นับแต่วันที่ยึด หากไม่มีผู้ใดมาแสดงตนเป็นเจ้าของหรือเป็นผู้มีสิทธิ์ ของที่ยึดไว้จะตกเป็นของแผ่นดินตามกฎหมายศุลกากร

(๓) กรณีของสด ของเสียที่เห็นได้ชัดว่าบูดเน่าแล้ว ให้ส่วนบริการศุลกากรที่รับผิดชอบพิจารณาอนุมัติให้ทำลายหรือจำหน่ายตามที่เห็นสมควร

(๔) กรณีนำของค้ำบัญชีสินค้าสำหรับอากาศยานออกขายทอดตลาดหรือจำหน่ายโดยวิธีอื่นและได้เงินจากการจำหน่ายของดังกล่าว ให้หักเงินที่ได้จากการจำหน่ายเป็นค่าอากรขาเข้า หากมีเงินคงเหลือให้ตกเป็นของแผ่นดิน

(๕) กรณีผู้นำของเข้าประสงค์ขอผ่านพิธีการศุลกากรสำหรับของค้ำบัญชีสินค้าอากาศยานที่อยู่ระหว่างการดำเนินการตามข้อ (๑) ให้ผู้นำเข้ายื่นคำขอต่อหน่วยบริการศุลกากรที่รับผิดชอบเพื่อผ่านพิธีการศุลกากรตามปกติ

ส่วนที่ ๒

พิธีการศุลกากรทางอิเล็กทรอนิกส์เฉพาะการนำเข้าทางท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

ข้อ ๑๕ การจัดทำข้อมูลใบขนสินค้าขาเข้า

(๑) ให้ผู้นำของเข้าจัดทำข้อมูลใบขนสินค้าขาเข้าสำหรับข้อมูลบัญชีสินค้าสำหรับอากาศยานรายใบตราส่งสินค้าเพียงข้อมูลเดียวเท่านั้น โดยมีข้อมูลใบขนสินค้าขาเข้าที่ใช้ตัดบัญชีอัตโนมัติกับข้อมูลบัญชีสินค้าอากาศยานรายใบตราส่งสินค้า ดังนี้

(๑.๑) เที่ยวบินของอากาศยาน

(๑.๒) รหัสสถานที่นำเข้า (Discharge Port)

(๑.๓) วันอากาศยานมาถึงสนามบินศุลกากร (Arrival Date)

(๑.๔) เลขที่ใบตราส่ง MAWB (Master Air Waybill)

(๑.๕) เลขที่ใบตราส่ง HAWB (House Air Waybill)

(๑.๖) ชื่อผู้นำของเข้าภาษาอังกฤษเพื่อใช้ตรวจสอบกับชื่อผู้รับสินค้า (Consignee Name or Notify Party Name)

(๑.๗) จำนวนหีบห่อรวม (Total Package Amount)

(๑.๘) ลักษณะหีบห่อรวม (Total Package Unit)

(๑.๙) น้ำหนักรวม (Gross Weight)

(๑.๑๐) หน่วยของน้ำหนักรวม (Gross Weight Unit)

(๒) ให้ผู้นำของเข้าตรวจสอบข้อมูลบัญชีสินค้าสำหรับอากาศยานที่เผยแพร่การรายงานอากาศยานเข้าแล้ว เพื่อใช้เป็นข้อมูลในการจัดทำใบขนสินค้าขาเข้า

(๓) ให้ผู้นำของเข้าจัดทำข้อมูลราคาศุลกากร สำหรับของที่นำเข้ามาทางอากาศยาน ในกรณีบัญชีราคาสินค้า (Invoice) ไม่มีค่าขนส่งของ หรือไม่มีเอกสารหลักฐานการจ่ายค่าขนส่งของ ให้บวกค่าระวางบรรทุกทางอากาศยาน (Air Freight) เข้ากับราคาของ (Cost) และค่าประกันภัย (Insurance) ดังนี้

(๓.๑) ค่าระวางบรรทุกทางอากาศยาน ที่ใช้ในการคำนวณเงินอากร ให้ใช้ราคาตามที่ปรากฏในใบตราส่งสินค้าฉบับ House Air Waybill (HAWB) จากสนามบินต้นทางบรรทุกซึ่งได้รับการรับรองจากบริษัทการบินผู้เป็นตัวแทนอากาศยาน นั้นๆ

(๓.๒) หากไม่ปรากฏค่าระวางบรรทุกในใบตราส่งสินค้า HAWB ให้ใช้ค่าระวางบรรทุกที่ปรากฏในใบตราส่งฉบับ Master Air Waybill (MAWB) เป็นเกณฑ์ในการคำนวณเงินอากร

(๓.๓) หากไม่ปรากฏค่าระวางบรรทุกในใบตราส่งฉบับ HAWB หรือไม่ปรากฏค่าระวางบรรทุกใน Master Air Waybill (MAWB) ให้ใช้อัตราเฉลี่ยค่าขนส่งของตาม Full IATA Rate ตามหนังสือ Thai Cargo Tariff

(๓.๔) ของที่นำเข้าทางอากาศยาน แต่มีบัญชีราคาสินค้าสำแดงราคารวมค่าขนส่งทางอากาศยาน เท่ากับราคารวมค่าขนส่งที่นำเข้าทางเรือ ในกรณีเช่นนี้การกำหนดราคาให้หักค่าขนส่งทางเรือออกเสียจากราคาดังกล่าว แล้วบวกค่าขนส่งทางอากาศยานที่ผู้ขายหรือผู้ส่งออกได้ชำระไป หากไม่ทราบราคาขนส่งทางเรือที่จะคำนวณหักออกได้ ให้หักค่าขนส่งของทางเรือออกในอัตราร้อยละ ๑๐ ของราคาของ

(๔) การจัดทำข้อมูลใบขนสินค้าขาเข้าในส่วนของรายละเอียดบัญชีสินค้า (Import Declaration Detail: Invoice) ให้ผู้นำของเข้าดำเนินการดังนี้

(๔.๑) บันทึกข้อมูลรายละเอียดใบขนสินค้าจัดกลุ่มรายการตามพิกัดศุลกากร (Tariff Code) และรหัสสถิติสินค้า (Statistical Code) เดียวกันรวมกันได้ภายใต้เงื่อนไข

(๔.๑.๑) มีรหัสสิทธิพิเศษ (Privilege Code) เดียวกัน และ

(๔.๑.๒) มีประเภทของข้อมูล (Nature of transaction) เดียวกัน เช่น ๑๑ = เป็นการค้า ๒๑ = เป็นของแถม/ไม่มีมูลค่าทางการค้า ๓๐ = ค่าจ้างทำของ เป็นต้น และ

(๔.๑.๓) ชนิดของภาษาอังกฤษ (English Description of Goods) และชนิดของภาษาไทย (Thai Description of Goods) เดียวกัน และ

(๔.๑.๔) ปีที่ผลิตสินค้า (Product Year) เดียวกัน และ

(๔.๑.๕) รหัสประเทศกำเนิด (Origin Country) ตามมาตรฐาน ISO เดียวกัน และ

(๔.๑.๖) รหัสสกุลเงินตรา (Currency) ตามมาตรฐาน ISO ของแต่ละรายการเหมือนกัน และ

(๔.๑.๗) ราคาต่อหน่วยเงินต่างประเทศ (Foreign Unit Price) และราคาต่อหน่วยเงินบาท (Unit Price Baht) เท่ากัน และ

(๔.๑.๘) พิกัดสรรพสามิต (Excise No) รวมถึงปริมาณที่ใช้ในการคำนวณภาษีสรรพสามิต (Excise Quantity) และหน่วยของปริมาณ (Excise Quantity Unit) ตามมาตรฐาน ISO เดียวกัน

(๔.๒) ในการจัดทำข้อมูลใบขนสินค้าขาเข้าให้แยกรายการของตามบัญชีราคาสินค้าออกเป็นรายการต่างหากจากกัน ในกรณี ดังนี้

- (๔.๒.๑) เป็นรายการใช้สิทธิใบสุทธิสำหรับนำกลับ (Re- Importation Certificate)
- (๔.๒.๒) เป็นรายการใช้สิทธิส่งเสริมการลงทุน (BOI)
- (๔.๒.๓) เป็นรายการใช้สิทธิคลังสินค้าทัณฑ์บน (Bonded Warehouse)
- (๔.๒.๔) เป็นรายการใช้สิทธิขอคืนอากรตามมาตรา ๑๔ ทวิ
- (๔.๒.๕) เป็นรายการใช้สิทธิส่งกลับไปยังต่างประเทศเพื่อขอคืนอากรตามมาตรา ๑๔ แห่งพระราชบัญญัติศุลกากร (ฉบับที่ ๙) พุทธศักราช ๒๕๔๒ (Re-Export)
- (๔.๒.๖) เป็นการใช้สิทธิเขตปลอดอากร (Free Zone : FZ)
- (๔.๒.๗) เป็นการใช้สิทธิเขตประกอบการเสรี
- (๔.๒.๘) เป็นรายการขออนุมัติใบขนสินค้าหลายเที่ยวเรือ
- (๔.๒.๙) การใช้สิทธิประโยชน์ การใช้สิทธิยกเว้นอากร ในกรณีอื่นๆ (ถ้ามี)
- (๔.๓) ให้แยกรายการข้อมูลใบขนสินค้าขาเข้า หากมีเลขที่ใบขนสินค้าขาออกที่อ้างถึง (Declaration No) และรายการในใบขนสินค้าขาออกที่อ้างถึงต่างกัน

ส่วนที่ ๓

การส่งข้อมูลใบขนสินค้าขาเข้า

ข้อ ๑๖ การส่งข้อมูลใบขนสินค้าขาเข้า

(๑) ให้ผู้นำของเข้าจัดทำข้อมูลใบขนสินค้าขาเข้าตามมาตรฐานที่ศุลกากรกำหนด และส่งข้อมูลทางอิเล็กทรอนิกส์เข้าสู่ระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากร

(๒) การส่งข้อมูลใบขนสินค้าขาเข้าล่วงหน้า

(๒.๑) กรณีผู้นำของเข้าเป็นผู้ส่งข้อมูลใบขนสินค้าขาเข้าทางอิเล็กทรอนิกส์เข้าสู่ระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากรล่วงหน้าก่อนที่อากาศยานมาถึงท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

(๒.๑.๑) ระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากรจะตรวจสอบความถูกต้องเบื้องต้นกับแฟ้มข้อมูลอ้างอิง ตรวจสอบกับข้อมูลการอนุมัติ/อนุญาตตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง เมื่อข้อมูลถูกต้องจะตอบกลับให้ผู้ส่งข้อมูลว่า “ยังไม่มีรายการรายงานอากาศยานเข้า” โดยยังไม่ออกเลขที่ใบขนสินค้าขาเข้าให้

(๒.๑.๒) เมื่อระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากรรับข้อมูลผู้นำเข้าจริง และข้อมูลบัญชีสินค้าสำหรับอากาศยาน และข้อมูลบัญชีสินค้าสำหรับอากาศยานรายใบตราส่งสินค้า จากตัวแทนอากาศยานแล้ว ระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากรจึงจะตอบกลับเลขที่ใบขนสินค้าขาเข้าจำนวน ๑๔ หลักให้ผู้ส่งข้อมูลโดยอัตโนมัติ

(๒.๒) ก่อนที่ระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากรจะออกเลขที่ใบขนสินค้าขาเข้าให้ ผู้นำของเข้าสามารถส่งข้อมูลทางอิเล็กทรอนิกส์เข้าสู่ระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากรเพื่อแก้ไขข้อมูลใบขนสินค้าขาเข้าได้โดยไม่ต้องพิจารณาความผิด

(๓) การตอบกลับเลขที่ใบขนสินค้าขาเข้าไปให้ผู้ส่งข้อมูลโดยอัตโนมัติ

(๓.๑) เมื่อระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากรรับข้อมูลวันนำเข้าจริงและข้อมูลบัญชีสินค้าสำหรับอากาศยานรายใบตราส่งสินค้าแล้ว ระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากรจะตรวจสอบข้อมูลบัญชีสินค้าสำหรับอากาศยาน หากถูกต้องตรงกันกับข้อมูลใบขนสินค้าขาเข้าระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากรจะตอบกลับเลขที่ใบขนสินค้าขาเข้าไปให้ผู้ส่งข้อมูลโดยอัตโนมัติ

(๓.๒) กรณีระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากรตรวจสอบ แต่ข้อมูลบัญชีสินค้าสำหรับอากาศยานไม่ถูกต้องตรงกันกับใบขนสินค้าขาเข้า

(๓.๒.๑) ระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากรจะตอบกลับให้ผู้ส่งข้อมูลว่า “ยังไม่พบข้อมูลบัญชีสินค้า” โดยระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากรจะไม่ออกเลขที่ใบขนสินค้าให้

(๓.๒.๒) ให้ผู้นำของเข้าทำการตรวจสอบ เพื่อแจ้งตัวแทนอากาศยานแก้ไขบัญชีสินค้าสำหรับอากาศยานรายใบตราส่ง หรือแก้ไขข้อมูลใบขนสินค้าขาเข้า

(๓.๒.๓) เมื่อระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากรตรวจสอบข้อมูลบัญชีสินค้าสำหรับอากาศยานที่ถูกต้องตรงกันกับใบขนสินค้าขาเข้าแล้ว ระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากรจึงจะตอบกลับเลขที่ใบขนสินค้าขาเข้าจำนวน ๑๔ หลักให้ผู้ส่งข้อมูลโดยอัตโนมัติ

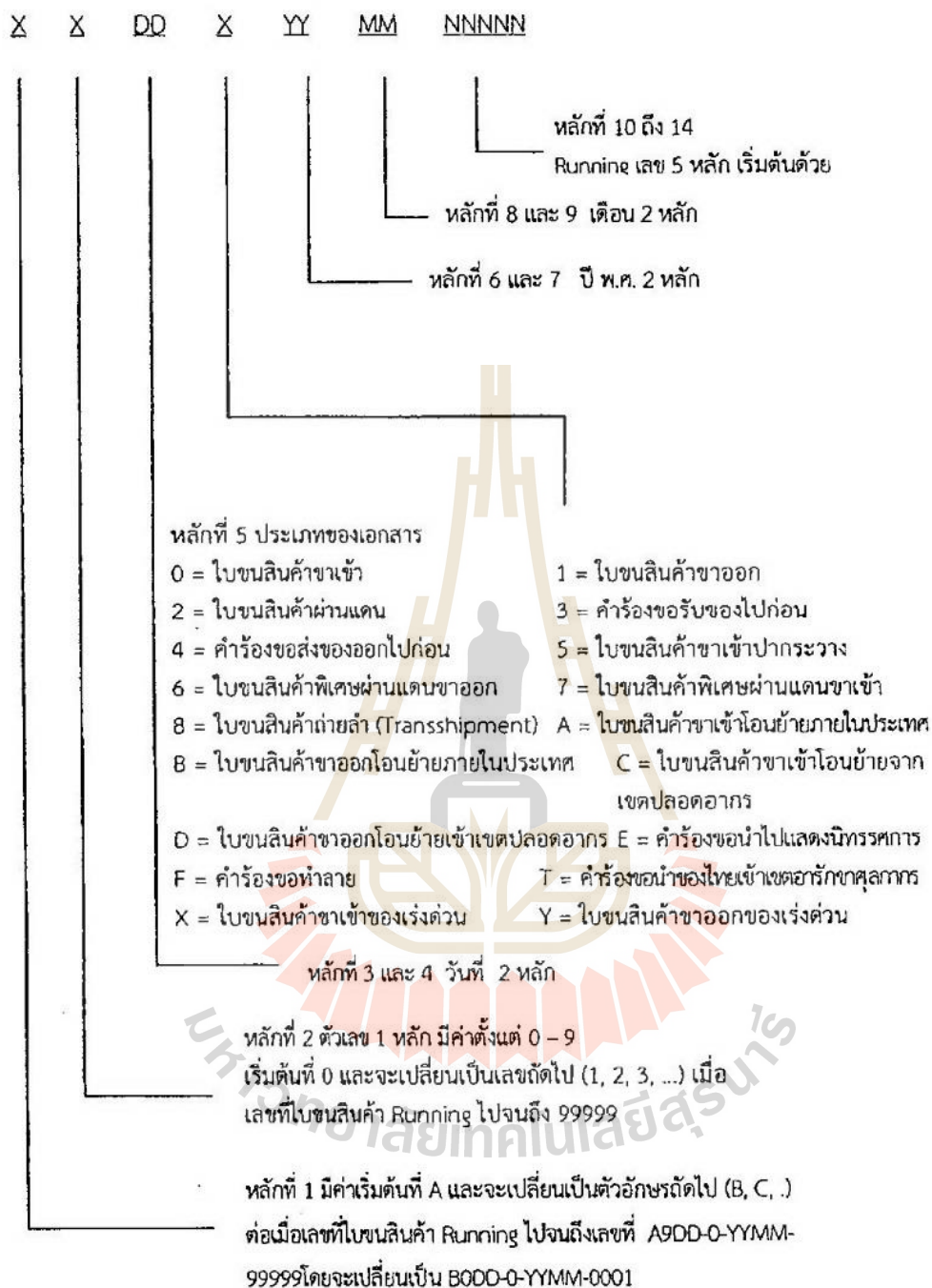
(๔) การส่งข้อมูลใบขนสินค้าขาเข้า เมื่อระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากรรับข้อมูลวันนำเข้าจริงและข้อมูลบัญชีสินค้าสำหรับอากาศยานรายใบตราส่งสินค้าแล้ว

(๔.๑) ระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากรจะตรวจสอบความถูกต้องเบื้องต้นกับแฟ้มข้อมูลอ้างอิงและแฟ้มข้อมูลการอนุมัติ/อนุญาตตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง และตรวจสอบกับข้อมูลบัญชีสินค้าสำหรับอากาศยาน

(๔.๒) ถ้าพบข้อผิดพลาดในการตรวจสอบความถูกต้องเบื้องต้นกับแฟ้มข้อมูลอ้างอิงระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากรจะตอบรหัสข้อผิดพลาดกลับไปให้ผู้ส่งข้อมูล ให้ผู้นำของเข้าทำการแก้ไขข้อมูลและส่งข้อมูลการแก้ไขข้อมูลใบขนสินค้าขาเข้าเข้าสู่ระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากร

(๔.๓) ในการตรวจสอบความถูกต้องเบื้องต้นกับแฟ้มข้อมูลการอนุมัติ/อนุญาตตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง หากพบข้อผิดพลาดระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากรจะตอบรหัสข้อผิดพลาดกลับไปให้ผู้ส่งข้อมูล ให้ผู้นำของเข้าทำการแก้ไขข้อมูลและส่งข้อมูลการแก้ไขข้อมูลใบขนสินค้าเข้าสู่ระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากร

(๔.๔) ถ้าไม่พบข้อผิดพลาดระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากรจะกำหนดเลขที่ใบขนสินค้าขาเข้าทางอิเล็กทรอนิกส์จำนวน ๑๔ หลัก ในสถานะพร้อมชำระค่าภาษีอากร (ถ้ามี) และแจ้งเลขที่ใบขนสินค้าขาเข้าทางระบบอิเล็กทรอนิกส์ตอบกลับไปยังผู้ส่งข้อมูล โดยมีประเภทของเอกสารหลัก (ตัวที่ ๕) มีค่าเป็น 0 = ใบขนสินค้าขาเข้าโดยถือเป็นการยื่นใบขนสินค้าขาเข้าโดยถูกต้องต่อศุลกากรแล้วดังมีรายละเอียด



ข้อ ๑๗ การร้องขอผ่านพิธีการในรูปแบบกระดาษ (Manual) ดังนี้

(๑) กรณีระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากรตอบรับข้อมูลวันนำเข้าจริงจากตัวแทนอากาศยานแล้วแต่ตัวแทนอากาศยานยังไม่ดำเนินการส่งข้อมูลบัญชีสินค้าสำหรับอากาศยานรายใบตราส่งสินค้าเข้าสู่ระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากร นับแต่อากาศยานมาถึงท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ แล้วเป็นเวลาเกินกว่า ๔ ชั่วโมง ให้ผู้นำของเข้าสามารถยื่นคำร้องขอพร้อมแนบเอกสาร

(๑.๑) ใบขนส่งสินค้าขาเข้าที่พิมพ์ออกจากระบบคอมพิวเตอร์ของผู้นำของเข้าหรือเคาน์เตอร์บริการซึ่งระบุเลขที่อ้างอิงการส่งข้อมูลไว้ จำนวน ๒ ชุด

(๑.๒) ข้อมูลรายละเอียดใบขนส่งสินค้าขาเข้าที่พิมพ์จากระบบคอมพิวเตอร์ที่บันทึกข้อมูลตามเลขที่อ้างอิงดังกล่าว จำนวน ๑ ชุด

(๑.๓) ต้นฉบับใบตราส่งสินค้าฉบับ House Air Waybill (HAWB)

(๒) กรณีทำการตรวจสอบข้อมูลในระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากรแล้ว พบว่าระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากรมีการตอบรับข้อมูลตามเลขที่อ้างอิงการส่งข้อมูลโดยกำหนดเลขที่ใบขนส่งสินค้าขาเข้าแล้ว เจ้าหน้าที่ศุลกากรจะแจ้งเลขที่ใบขนส่งสินค้าให้ผู้นำของเข้าทราบ เพื่อผ่านพิธีการ และตรวจปล่อยของในระบบพิธีการศุลกากรนำเข้าทางอิเล็กทรอนิกส์

(๓) กรณีทำการตรวจสอบข้อมูลในระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากรแล้ว พบว่าระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากรไม่มีการตอบรับข้อมูลตามเลขที่อ้างอิงการส่งข้อมูลโดยกำหนดเลขที่ใบขนส่งสินค้าขาเข้าดังกล่าว เนื่องจากตัวแทนอากาศยานยังไม่ดำเนินการส่งข้อมูลบัญชีสินค้าสำหรับอากาศยานรายใบตราส่งสินค้าเข้าสู่ระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากร หรือข้อมูลบัญชีสินค้าสำหรับอากาศยานมีความบกพร่องไม่ครบถ้วนถูกต้อง

(๓.๑) เจ้าหน้าที่ศุลกากรจะทำการบันทึกข้อมูลใบตราส่งสินค้าฉบับ House Air Waybill (HAWB) เข้าสู่ระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากร แทนการส่งข้อมูลบัญชีสินค้าสำหรับอากาศยานรายใบตราส่งของตัวแทนอากาศยาน หรือทำการแก้ไขข้อมูลบัญชีสินค้าสำหรับอากาศยานรายใบตราส่งของตัวแทนอากาศยาน

(๓.๒) เมื่อระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากรตรวจสอบข้อมูลที่เจ้าหน้าที่บันทึกดังกล่าวตรงกันกับข้อมูลใบขนส่งสินค้าขาเข้าที่อ้างอิงแล้ว ระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากรจึงจะตอบกลับเลขที่ใบขนส่งสินค้าขาเข้าไปให้ผู้ส่งข้อมูลโดยอัตโนมัติ

(๓.๓) เจ้าหน้าที่ศุลกากรจะทำการประทับหรือเขียนเลขที่ใบขนส่งสินค้าขาเข้าไว้ที่มุมบนด้านขวาของใบขนส่งสินค้าขาเข้า ทั้ง ๒ ฉบับ และลงชื่อพร้อมวัน เดือน ปีกำกับแล้วมอบใบขนส่งสินค้าขาเข้าในรูปแบบกระดาษ ๑ ชุด คืนให้ผู้ร้องเพื่อเป็นหลักฐานการผ่านพิธีการ และตรวจปล่อยของในระบบพิธีการศุลกากรนำเข้าทางอิเล็กทรอนิกส์ ต่อไป

(๓.๔) ภายใน ๓ วันทำการ นับแต่วันที่สินค้าดังกล่าวออกไปจากอารักขาศุลกากรแล้ว

(๓.๔.๑) เจ้าหน้าที่ศุลกากร หน่วยบริการศุลกากร จะรวบรวมสำเนาใบขนส่งสินค้าขาเข้าในรูปแบบกระดาษ ซึ่งเจ้าหน้าที่ศุลกากรดำเนินการบันทึกข้อมูลใบตราส่งสินค้าเข้าสู่ระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากรแทนข้อมูลบัญชีสินค้าสำหรับอากาศยานรายใบตราส่งของตัวแทนอากาศยาน หรือทำการแก้ไขข้อมูลบัญชีสินค้าสำหรับอากาศยานรายใบตราส่งของตัวแทนอากาศยาน นำส่งหน่วยควบคุมทางศุลกากร

(๓.๔.๒) หน่วยควบคุมทางศุลกากร จะทำการตรวจสอบการรายงานอากาศยานเข้าและการยื่นบัญชีสินค้าสำหรับอากาศยานเพื่อพิจารณาดำเนินการกับตัวแทนอากาศยานดังกล่าว

(๔) กรณีที่ระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากร หรือของผู้ให้บริการรับส่งข้อมูลทางอิเล็กทรอนิกส์เสีย ระบบเครือข่ายสื่อสารของศุลกากรขัดข้อง ระบบไฟฟ้าขัดข้อง อันเป็นเหตุให้ไม่สามารถผ่านพิธีการศุลกากรด้วยระบบอิเล็กทรอนิกส์ได้ ซึ่งสำนักเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร กรมศุลกากร ได้แจ้งมายังสำนักงานศุลกากรตรวจสอบสินค้าทำอากาศยานสุวรรณภูมิเพื่อทราบถึงกรณีขัดข้องและระยะเวลาการปรับปรุงระบบฯ ให้ใช้งานได้ตามปกติแล้ว แต่ผู้นำของเข้าประสงค์จะนำของออกจากอารักขาของศุลกากรโดยรีบด่วน ให้ขออนุมัติผ่านพิธีการศุลกากรในรูปแบบกระดาษ (Manual) ต่อผู้อำนวยการส่วนบริการศุลกากรที่รับผิดชอบเพื่อพิจารณาเป็นรายๆ ไป หากได้รับอนุมัติ ให้ผู้นำของเข้าหรือตัวแทน เป็นผู้จัดทำใบขนสินค้าในรูปแบบกระดาษ (Manual) ตามแบบที่ศุลกากรกำหนด (กศก.๔๔/๑) พร้อมเอกสารประกอบในรูปแบบกระดาษ และลงนามในใบขนสินค้าและเอกสารประกอบทุกฉบับ จำนวน ๒ ชุด ยื่นต่อหน่วยบริการศุลกากรสำนักงานศุลกากรตรวจสอบสินค้าทำอากาศยานสุวรรณภูมิ โดยมีให้เจ้าหน้าที่ศุลกากรตามอำนาจหน้าที่หรือผู้ที่ได้รับมอบหมาย จัดทำแทนด้วยประการใดๆ เว้นแต่กรณีการจัดทำใบขนสินค้าที่เป็นของส่วนบุคคล ของเอกสิทธิ์ของส่วนราชการหรือรัฐวิสาหกิจ

(๔.๑) เอกสารประกอบการในการจัดทำใบขนสินค้าเข้าในรูปแบบกระดาษ ได้แก่

- (๔.๑.๑) ใบขนสินค้าขาเข้า (กศก.๔๔/๑)
- (๔.๑.๒) ใบตราส่งสินค้าทางอากาศยาน (Air Waybill)
- (๔.๑.๓) บัญชีราคาสินค้า (Invoice)
- (๔.๑.๔) บัญชีรายละเอียดบรรจุหีบห่อ (Packing List) (ถ้ามี)
- (๔.๑.๕) ใบแจ้งยอดเบี้ยประกัน (Insurance Premium Invoice) (ถ้ามี)
- (๔.๑.๖) ใบอนุญาตหรือหนังสืออนุญาตสำหรับของควบคุมการนำเข้า (ถ้ามี)
- (๔.๑.๗) ใบรับรองแหล่งกำเนิดสินค้า (Certificate of Origin) (กรณีขอลดอัตราอากร)
- (๔.๑.๘) เอกสารอื่นๆที่จำเป็น เช่น แคตตาล็อกแสดงคุณลักษณะ การใช้งาน เป็นต้น

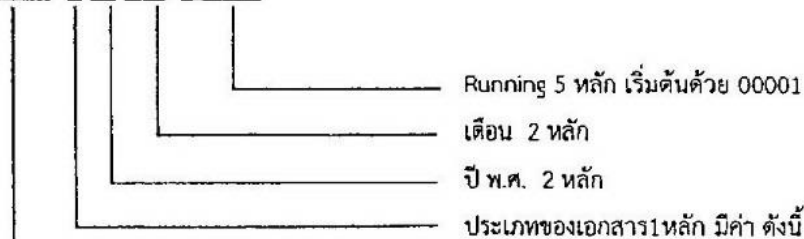
(๔.๒) เมื่อหน่วยบริการศุลกากร ตรวจสอบใบขนสินค้าและเอกสารประกอบครบถ้วนแล้ว จะออกเลขที่ใบขนสินค้าขาเข้าในรูปแบบกระดาษ โดยประทับหรือเขียนเลขที่ใบขนสินค้าขาเข้าไว้ที่มุมบนด้านขวาของใบขนสินค้าขาเข้า ทั้ง ๒ ฉบับ และลงชื่อพร้อมวันเดือนปีกำกับในใบขนสินค้าและมอบคืนให้ผู้นำของเข้าหรือตัวแทน ๑ ฉบับ เพื่อเป็นหลักฐานการผ่านพิธีการใบขนสินค้าขาเข้าในรูปแบบกระดาษ และใช้ในขั้นตอนการชำระภาษีอากร (ถ้ามี) และการตรวจปล่อยของที่นำเข้าต่อไป ทั้งนี้ การสั่งการตรวจกรณีการผ่านพิธีการศุลกากรในรูปแบบกระดาษ ให้สั่งการตรวจใบขนสินค้า “ตรวจสอบพิกัด ราคา และของ” (Red Line) เท่านั้น

(๔.๓) เมื่อระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากร กลับมาใช้งานได้ตามปกติ เจ้าหน้าที่ตามอำนาจหน้าที่หรือผู้ที่ได้รับมอบหมายของหน่วยบริการศุลกากร จะทำการบันทึกข้อมูลใบขนสินค้าในรูปแบบกระดาษดังกล่าวเข้าสู่ระบบฯ โดยใช้จอภาพเมนู Manual

(๔.๔) ภายใน ๓ วันทำการ นับแต่วันที่สินค้าดังกล่าวออกไปจากอารักขาศุลกากรแล้ว เจ้าหน้าที่ศุลกากร หน่วยบริการศุลกากร จะรวบรวมสำเนาใบขนสินค้าขาเข้าในรูปแบบกระดาษ ดำเนินการบันทึกข้อมูลใบตราส่งสินค้าเข้าสู่ระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากรแทนข้อมูลบัญชีสินค้าสำหรับอากาศยานรายใบตราส่งของตัวแทนอากาศยาน หรือทำการแก้ไขข้อมูลบัญชีสินค้าสำหรับอากาศยานรายใบตราส่งของตัวแทนอากาศยาน นำส่งหน่วยควบคุมทางศุลกากรหน่วยควบคุมทางศุลกากร เพื่อตรวจสอบการรายงานอากาศยานเข้า การยื่นบัญชีสินค้าสำหรับอากาศยานและดำเนินการกับตัวแทนอากาศยานดังกล่าว

รูปแบบเลขที่ใบขนสินค้าในรูปแบบกระดาษ (Manual) จำนวน ๑๔ หลัก ดังนี้

AAAA X YY MM NNNNN



0 = ใบขนสินค้าขาเข้า

1 = ใบขนสินค้าขาออก

3 = คำร้องขอรับของไปก่อน

5 = ใบขนสินค้าขาเข้าปากระวาง

7 = ใบขนสินค้าพิเศษผ่านแดนขาเข้า

A = ใบขนสินค้าขาเข้าโอนย้ายภายในประเทศ

C = ใบขนสินค้าขาเข้าโอนย้ายจากเขตปลอดอากร

E = คำร้องขอนำไปแสดงนิทรรศการ

G = คำร้องขอนำเข้าในเขตอารักขาศุลกากร

2 = ใบขนสินค้าผ่านแดน

4 = คำร้องขอส่งของออกไปก่อน

6 = ใบขนสินค้าผ่านแดนขาออก

8 = ใบขนสินค้าถ่ายลำ (Transshipment)

B = ใบขนสินค้าขาออกโอนย้ายภายในประเทศ

D = ใบขนสินค้าขาออกโอนย้ายเข้าเขตปลอดอากร

F = คำร้องขอทำลาย

H = คำร้องขอนำของออกนอกเขตอารักขาศุลกากร

รหัสสถานที่ผ่านพิธีการ

ส่วนที่ ๔

การชำระค่าภาษีอากร

ข้อ ๑๘ การชำระค่าภาษีอากร

(๑) ให้ผู้นำของเข้าดำเนินการตามมาตรฐานที่ศุลกากรกำหนด

(๑.๑) กรณีใบขนสินค้าขาเข้าที่ต้องมีการวางค้ำประกันของธนาคาร เมื่อผู้นำของเข้าดำเนินการตั้งภาระค้ำประกันตามมาตรฐานที่ศุลกากรกำหนดแล้ว ระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากรจะออกเลขที่รับประกันธนาคาร พร้อมกับเปลี่ยนสถานะใบขนสินค้าขาเข้าเป็น “ใบขนสินค้าที่ชำระค่าภาษีอากรแล้ว” โดยอัตโนมัติ

(๑.๒) กรณีใบขนสินค้าขาเข้าที่ต้องชำระค่าภาษีอากร เมื่อผู้นำของเข้าชำระค่าภาษีอากรแล้ว ระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากรจะออกเลขชำระค่าภาษีอากร พร้อมกับเปลี่ยนสถานะใบขนสินค้าขาเข้าเป็น “ใบขนสินค้าที่ชำระค่าภาษีอากรแล้ว” โดยอัตโนมัติ

(๑.๓) กรณีใบขนสินค้าขาเข้ายกเว้นอากร ระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากรจะออกเลขที่ยกเว้นอากร พร้อมกับเปลี่ยนสถานะใบขนสินค้าขาเข้าเป็น “ใบขนสินค้าที่ยกเว้นอากรแล้ว” โดยอัตโนมัติ

(๒) ระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากรจะตอบกลับเลขที่วางประกัน หรือเลขที่ชำระอากร หรือเลขที่ยกเว้นอากร แต่ละรายการในใบขนสินค้าขาเข้ากลับไปให้ผู้ส่งข้อมูล

ส่วนที่ ๕

การรับของนำเข้าจากอารักขาศุลกากร

ข้อ ๑๙ ของที่นำเข้ามาในราชอาณาจักรและได้ปล่อยออกจากอารักขาของศุลกากรแล้วให้ถือว่า มี ชนิด คุณภาพ ปริมาณ น้ำหนัก ราคา หรือเกี่ยวกับอัตราอากร ถูกต้องตรงตามที่ผู้นำของเข้าได้ส่งข้อมูลเข้าสู่ระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากร ดังนั้น ก่อนการรับมอบของไปจากคลังสินค้า ให้ผู้นำของเข้าดำเนินการในกระบวนการทางศุลกากรให้ครบถ้วน และต้องตรวจสอบของที่นำเข้าให้ตรงตามข้อมูลใบขนสินค้าขาเข้าที่ส่งเข้าสู่ระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากร

(๑) กรณีใบขนสินค้าขาเข้าที่มีคำสั่งยกเว้นการตรวจ

(๑.๑) ให้ผู้นำของเข้าติดต่อขอรับของจากคลังสินค้า

(๑.๒) กรณีของนำเข้าต้องมีการอนุมัติ/อนุญาต ตามกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้องกับการศุลกากร หรือเอกสารเพื่อประกอบการใช้สิทธิพิเศษทางภาษีอากร

(๑.๒.๑) ในกรณีหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องกับการศุลกากร ขอทำการตรวจสอบของก่อนการนำของออกจากเขตปลอดอากร ให้ผู้นำของเข้าติดต่อขอรับของดังกล่าวเพื่อนำของออกจากคลังสินค้ามาให้เจ้าหน้าที่ของหน่วยงานที่มีอำนาจตามกฎหมายอื่นตรวจสอบ ณ สถานที่ตรวจสินค้าก่อนการนำของออกจากเขตปลอดอากรท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

(๑.๒.๒) ให้ผู้นำของเข้า พิมพ์หรือเขียนเลขที่ใบขนสินค้าลงบนเอกสารการอนุมัติ/อนุญาต ตามกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้องกับการศุลกากร หรือเอกสารเพื่อประกอบการใช้สิทธิพิเศษทางภาษีอากร และยื่นเอกสารดังกล่าวต่อหน่วยบริการศุลกากร สำนักงานศุลกากรตรวจสินค้าท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ซึ่งกำกับดูแลของนำเข้าแยกแต่ละประเภท ก่อนการติดต่อขอรับของดังกล่าวเพื่อนำของออกจากคลังสินค้า

(๑.๓) การรับเอกสารการอนุมัติ/อนุญาต ตามกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้องกับการศุลกากรหรือเอกสารเพื่อประกอบการใช้สิทธิพิเศษทางภาษีอากร ต้องมีการส่งรับเอกสารไว้ตามระบบสารบรรณอิเล็กทรอนิกส์ และกรมศุลกากรมีอำนาจตรวจสอบเอกสารเบื้องต้นกับข้อมูลใบขนสินค้าขาเข้าในระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากร หากตรวจพบว่าเอกสารไม่ตรงกับข้อมูลใบขนสินค้าขาเข้าให้ดำเนินการ ดังนี้

(๑.๓.๒.๑) ให้แจ้งผู้ประกอบการคลังสินค้าว่าตรวจพบกรณีสินค้าไม่ครบถ้วนถูกต้อง

(๑.๓.๒.๒) ให้ผู้ประกอบการคลังสินค้านำการส่งมอบและแจ้งกลับข้อมูลเข้าสู่ระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากร

(๑.๓.๒.๓) ระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากรจะทำการกำหนดชื่อเจ้าหน้าที่ศุลกากรผู้ตรวจสอบข้อมูลใบขนสินค้าเพื่อดำเนินการกับของดังกล่าวโดยอัตโนมัติ

(๑.๔) ในกรณีหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องกับการศุลกากรสามารถรับ--ส่งข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์เกี่ยวกับการอนุมัติ/อนุญาต ตามกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้องกับการศุลกากร หรือข้อมูลเพื่อประกอบการใช้สิทธิพิเศษทางภาษีอากรกับระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากรได้แล้ว ผู้นำของเข้าไม่ต้องนำเอกสารการอนุมัติ/อนุญาตมายื่นต่อหน่วยบริการศุลกากรอีก

(๒) กรณีใบขนสินค้าขาเข้าที่มีคำสั่งให้ตรวจสอบพิกัด ราคา และของ

(๒.๑) ให้ผู้นำของเข้าติดต่อผู้ประกอบการคลังสินค้าเพื่อเตรียมของให้ตรวจสอบ

(๒.๒) ผู้นำของเข้าต้องจัดเตรียมเอกสารประกอบข้อมูลใบขนสินค้าขาเข้า เพื่อให้เจ้าหน้าที่ศุลกากรตามอำนาจหน้าที่หรือผู้ที่ได้รับมอบหมายตรวจสอบพิกัด ราคา และของตามหลักเกณฑ์ในเรื่องการกำหนดพิกัดอัตราศุลกากรและการกำหนดราคาศุลกากร

(๒.๓) กรณีต้องมีการอนุมัติ/อนุญาต ตามกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้องกับการศุลกากร หรือเอกสารเพื่อประกอบการใช้สิทธิพิเศษทางภาษีอากร

(๒.๓.๑) ให้ผู้นำของเข้าพิมพ์หรือเขียนเลขที่ใบขนสินค้าลงบนเอกสารการอนุมัติ/อนุญาต ตามกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้องกับการศุลกากร หรือเอกสารเพื่อประกอบการใช้สิทธิพิเศษทางภาษีอากร และ

(๒.๓.๒) ยื่นเอกสารดังกล่าวต่อเจ้าหน้าที่ศุลกากรผู้ได้รับมอบหมาย เพื่อใช้เป็นเอกสารประกอบข้อมูลใบขนสินค้าขาเข้า

(๒.๔) ในกรณีหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องกับการศุลกากร ขอทำการตรวจสอบของก่อนการตรวจปล่อยสินค้าออกจากเขตปลอดอากรท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ให้ผู้นำของเข้านำของมาให้เจ้าหน้าที่ของหน่วยงานที่มีอำนาจตามกฎหมายอื่นตรวจสอบให้แล้วเสร็จ เพื่อทำการบันทึกการตรวจในระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากร และตอบกลับให้ผู้ส่งข้อมูลทราบถึงการตรวจปล่อยสินค้าออกจากอารักขาศุลกากรแล้ว เพื่อติดต่อรับของกับผู้ประกอบการคลังสินค้าต่อไป

(๓) กรณีผู้นำของเข้าต้องดำเนินการกระบวนการทางศุลกากรอื่นๆ ก่อนการรับของไปจากอารักขาศุลกากร ทั้งกรณีที่มีคำสั่งยกเว้นการตรวจหรือมีคำสั่งให้ตรวจสอบพิกัด ราคา และของ เช่น การขอผ่อนผันใบสุทธินำกลับ การขอตรวจสอบสิทธิในการขอยกเว้นอากรตามภาค ๔ กฎหมายว่าด้วยพิกัดอัตราศุลกากร การขอชำระภาษีอากรขาเข้า การส่งของในอารักขาศุลกากรกลับออกไปยังต่างประเทศทางท่า ที่ สนามบินอื่นที่มีใช้สนามบินที่นำของเข้า เป็นต้น ให้ผู้นำของเข้ายื่นคำร้องขอเป็นหนังสือต่อหน่วยบริการศุลกากรเพื่อพิจารณาเหตุผลเป็นรายกรณีไป

ข้อ ๒๐ ให้ผู้ประกอบการคลังสินค้าท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ดำเนินกระบวนการทางศุลกากร ดังนี้

(๑) กรณียกเว้นการตรวจ

(๑.๑) เมื่อผู้นำของเข้าแจ้งเลขที่ใบตราส่งให้เจ้าหน้าที่ของผู้ประกอบการคลังสินค้าทราบ เพื่อติดต่อขอรับสินค้าให้ทำการตรวจสอบของที่จะทำการส่งมอบให้ตรงตามข้อมูลการส่งปล่อย

(๑.๒) ในกรณีของที่จะส่งมอบแก่ผู้นำของเข้าไม่ตรงตามข้อมูลการส่งปล่อย หรือกรณีมีเหตุอันควรสงสัยด้วยประการใดๆ ก็ตาม ให้เจ้าหน้าที่ของผู้ประกอบการคลังสินค้าแจ้งให้หน่วยบริการศุลกากร สำนักงานศุลกากรตรวจสินค้าท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ทราบเพื่อตรวจสอบโดยพลัน

(๑.๓) เมื่อผู้ประกอบการคลังสินค้าได้ส่งมอบของให้กับผู้นำของเข้าแล้ว ให้แจ้งข้อมูลการส่งมอบของกลับเข้าสู่ระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากร

(๒) กรณีต้องตรวจสอบพิกัด ราคา และของ

(๒.๑) เมื่อผู้นำของเข้าแจ้งเลขที่ใบตราส่งให้เจ้าหน้าที่คลังสินค้าทราบ เพื่อติดต่อรับสินค้า ให้ผู้ประกอบการคลังสินค้าทำการเตรียมของให้เจ้าหน้าที่ศุลกากรหน่วยบริการศุลกากรตรวจสอบ

(๒.๒) เมื่อผู้ประกอบการคลังสินค้าเตรียมของแล้วเสร็จ ให้แจ้งข้อมูลการเตรียมของพร้อมให้ตรวจสอบแล้วเข้าสู่ระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากร

(๒.๓) ระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากรจะกำหนดเจ้าหน้าที่หน่วยบริการศุลกากรผู้ทำการตรวจสอบพิกัด ราคา และของ โดยอัตโนมัติ

(๒.๔) เมื่อตรวจสอบพิกัด ราคา และของแล้วเสร็จเจ้าหน้าที่ศุลกากรจะทำการบันทึกการตรวจในระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากร และแจ้งข้อมูลการส่งปล่อยสินค้าให้คลังสินค้าทราบ เพื่อส่งมอบของให้แก่ผู้นำของเข้า

(๒.๕) เมื่อคลังสินค้าได้ส่งมอบของให้กับผู้นำของเข้าแล้ว ให้คลังสินค้าแจ้งข้อมูลการส่งมอบของกลับเข้าสู่ระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากร

(๓) กรณียกเว้นการตรวจแต่ผู้นำของเข้ามีความประสงค์จะขอให้เปิดตรวจหรือกรณีเจ้าหน้าที่ศุลกากรแจ้งขอให้ระงับการส่งปล่อย

(๓.๑) เมื่อผู้นำของเข้าแจ้งเลขที่ใบตราส่ง หรือเจ้าหน้าที่ศุลกากรแจ้งเลขที่ใบขนสินค้าให้ผู้ประกอบการคลังสินค้าทราบ

(๓.๒) ให้ผู้ประกอบการคลังสินค้าทำการเตรียมของให้เจ้าหน้าที่ศุลกากรตรวจสอบ และแจ้งข้อมูลการระงับการรับสินค้าดังกล่าวเข้าสู่ระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากร

(๓.๓) ระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากรจะกำหนดเจ้าหน้าที่หน่วยบริการศุลกากรผู้ทำการตรวจสอบพิกัด ราคา และของ โดยอัตโนมัติ เพื่อตรวจสอบพิกัด ราคา และของ รวมทั้งตรวจสอบเงื่อนไขการส่งการตรวจของใบขนสินค้าให้แล้วเสร็จและบันทึกผลการตรวจในระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากร และแจ้งข้อมูลการส่งปล่อยสินค้าให้ผู้ประกอบการคลังสินค้าทราบเพื่อส่งมอบของให้แก่ผู้นำของเข้า

(๓.๔) เมื่อผู้ประกอบการคลังสินค้าได้ส่งมอบของให้กับผู้นำของเข้าแล้ว ให้แจ้งข้อมูลการส่งมอบของกลับเข้าสู่ระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากร

(๔) กรณีผู้นำของเข้าแจ้งความประสงค์ขอย้ายสินค้าไปตรวจปล่อยนอกเขตท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ในขณะที่ส่งข้อมูลใบขนสินค้าเข้าเข้าสู่ระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากร

(๔.๑) กรณีใบขนสินค้าขาเข้าที่มีคำสั่งยกเว้นการตรวจ ให้ดำเนินการกระบวนการศุลกากรอื่นๆ ให้เสร็จสิ้นก่อนนำของออกจากอารักขาศุลกากร

(๔.๒) กรณีใบขนสินค้าขาเข้าที่มีคำสั่งให้ตรวจสอบพิกัด ราคา และของ

(๔.๒.๑) ระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากรจะทำการแจ้งกลับให้ผู้นำของเข้าทราบว่า “ให้ตรวจสอบพิกัด ราคา และของ” เพื่อมาติดต่อผู้ประกอบการคลังสินค้า และแจ้งข้อมูลไปยังผู้ประกอบการคลังสินค้าเพื่อทำการเตรียมของให้ดำเนินการ ต่อไป

(๔.๒.๒) ให้ผู้ประกอบการคลังสินค้าแจ้งข้อมูลการเตรียมของพร้อมให้หมดแล้วเข้าสู่ระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากร และระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากรจะกำหนดเจ้าหน้าที่ศุลกากรผู้ทำการมีตลาตรวจต่อไป

(๔.๒.๓) เมื่อผู้ประกอบการคลังสินค้าได้ส่งมอบของให้กับผู้นำของเข้าแล้ว ให้แจ้งข้อมูลการส่งมอบของกลับเข้าสู่ระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากร

(๔.๒.๔) ระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากรจะกำหนดเจ้าหน้าที่หน่วยบริการศุลกากร ณ สถานที่ขอให้ตรวจปล่อยนั้นเป็นผู้ทำการตรวจสอบพิกัด ราคา และของ ต่อไป

(๔.๒.๕) หากทำอากาศยานสุวรรณภูมิ มีการใช้ระบบตรวจสอบรหัสโดยใช้ความถี่วิทยุ (Radio Frequency Identification : RFID) ให้มีการติดอุปกรณ์ระบบตรวจสอบรหัสโดยใช้ความถี่วิทยุ ที่ประตูคอนเทนเนอร์หรือประตูตู้หีบของยานพาหนะที่ใช้ขนย้ายสินค้าที่สามารถสื่อสารกับเครื่องอ่านสัญญาณระบบตรวจสอบรหัสโดยใช้ความถี่วิทยุ (RFID Reader) ได้แทนการมีดลาดประทับตรา กศภ.

ส่วนที่ ๖

การขอแก้ไขข้อมูลการนำของเข้า

ข้อ ๒๑ การยกเลิกข้อมูลใบขนสินค้าขาเข้าที่กำหนดเลขที่ใบขนสินค้าขาเข้าทางอิเล็กทรอนิกส์

(๑) กรณีที่ต้องชำระภาษีอากร ก่อนการชำระค่าภาษีอากรผู้นำของเข้าสามารถส่งข้อมูลยกเลิกข้อมูลใบขนสินค้าขาเข้า เข้าสู่ระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากรทางอิเล็กทรอนิกส์ได้ โดยไม่ต้องพิจารณาความผิด

(๒) ใบขนสินค้าขาเข้าที่ได้ชำระภาษีอากรแล้ว หรือใบขนสินค้าขาเข้ายกเว้นอากรที่มีสถานะพร้อมตัดบัญชีสินค้าสำหรับอากาศยาน หากตรวจพบความผิดพลาดในข้อมูลใบขนสินค้าขาเข้าให้ผู้นำของเข้าจัดทำหนังสือแจ้งขอแก้ไขต่อหน่วยบริการศุลกากร ของสำนักงานศุลกากรตรวจสอบสินค้าทำอากาศยานสุวรรณภูมิ

ข้อ ๒๒ การขอแก้ไขข้อมูลโดยผู้นำของเข้า

(๑) กรณีก่อนรับของจากอารักขาศุลกากร พบว่าข้อมูลที่เข้าสู่ระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากรแล้วมีความผิดพลาด คลาดเคลื่อนไม่ตรงตามความจริง

(๑.๑) ให้ผู้นำของเข้าจัดทำหนังสือแจ้งขอแก้ไขต่อหน่วยบริการศุลกากร ของสำนักงานศุลกากรตรวจสอบสินค้าทำอากาศยานสุวรรณภูมิก่อนตรวจของเพื่อพิจารณาเป็นรายกรณีไป โดยให้ถือเป็นการตรวจพบความผิดเอง

(๑.๑.๑) กรณีใบขนสินค้าขาเข้าที่มีสถานะใบขนสินค้าขาเข้าเป็น “ใบขนสินค้าขาเข้าพร้อมส่งมอบของ” ให้ผู้นำของเข้ายื่นคำร้องต่อตัวแทนอากาศยาน แจ้งว่ายังไม่มีความประสงค์จะขอรับสินค้าดังกล่าว และขอให้แจ้งกลับมายังระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากรเพื่อทำการกำหนดชื่อเจ้าหน้าที่ศุลกากรตามอำนาจหน้าที่หรือผู้ที่ได้รับมอบหมายตรวจสอบของดังกล่าว

(๑.๑.๒) กรณีใบขนสินค้าขาเข้าที่ “ต้องตรวจสอบพิกัด ราคา และของ” (Red Line) ให้ผู้นำของเข้ายื่นคำร้องหน่วยบริการศุลกากรเพื่อขอแก้ไขข้อมูลใบขนสินค้าขาเข้า แล้วติดต่อผู้ประกอบการคลังสินค้าเพื่อเตรียมของให้เจ้าหน้าที่ศุลกากรตามอำนาจหน้าที่หรือผู้ที่ได้รับมอบหมายตรวจสอบของดังกล่าว

(๑.๒) กรณีเจ้าหน้าที่ศุลกากรตามอำนาจหน้าที่หรือผู้ที่ได้รับมอบหมายพิจารณาแล้วอนุญาตให้ทำการแก้ไขข้อมูลในระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากรได้

(๑.๒.๑) หากการแก้ไขนั้นไม่กระทบต่อค่าภาษีอากร และอยู่ในเกณฑ์การระงับคดีให้ผ่อนผันการปรับได้ ให้เจ้าหน้าที่ศุลกากรตามอำนาจหน้าที่หรือผู้ที่ได้รับมอบหมายของหน่วยบริการศุลกากรเป็นผู้พิจารณาความผิดและสั่งคดีไปก่อนโดยการผ่อนผันการปรับได้ แล้วจึงรวบรวมการสั่งคดีรายงานเป็นรายเดือน

(๑.๒.๒) หากการแก้ไขนั้นกระทบต่อค่าภาษีอากร ให้ส่งหน่วยงานคดีพิจารณาความผิดก่อนการส่งมอบของไปจากอารักขาศุลกากร

(๒) กรณีขอแก้ไขข้อมูลใบขนสินค้าขาเข้าในเรื่องใดๆ ภายหลังการตรวจปล่อยไปจากอารักขาศุลกากรแล้ว

(๒.๑) ให้ผู้นำเข้ายื่นคำร้องต่อหน่วยบริการศุลกากร ในเขตพื้นที่ที่ผู้นำของเข้าหรือตัวแทนออกของ ตามใบขนสินค้าขาเข้ามีภูมิลำเนาอยู่ หรือต่อสำนักงานศุลกากรตรวจสินค้าท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

(๒.๒) ให้หน่วยบริการศุลกากรผู้รับคำร้องจะพิจารณาดำเนินการเป็นรายกรณีไป

(๒.๒.๑) ให้ตรวจสอบข้อมูลใบขนสินค้าขาเข้าในระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากร

(๒.๒.๒) กรณีต้องการสอบถามข้อเท็จจริงจากหน่วยงานผู้ตรวจปล่อยให้ดำเนินการตาม ระบบสารบัญชีอิเล็กทรอนิกส์

(๒.๒.๓) ในการพิจารณาคำร้องให้พิจารณาความผิดและโทษให้เป็นไปตามเกณฑ์การสังคดี

ส่วนที่ ๗

การผ่านพิธีการนำเข้าในกรณีอื่น ๆ โดยมีได้ส่งข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์

ข้อ ๒๓ กรณีการผ่านพิธีการนำเข้าในกรณีอื่น ๆ โดยมีได้ส่งข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์เข้าสู่ระบบ คอมพิวเตอร์ของศุลกากร ให้ใช้ใบขนสินค้าขาเข้าพิเศษพร้อมแบบแสดงรายการภาษีสรรพสามิตและ ภาษีมูลค่าเพิ่ม (กศก.๑๐๒) ในการผ่านพิธีการ การตรวจปล่อย และการเรียกเก็บเงินอากร

(๑) สำหรับของนำเข้า ดังต่อไปนี้

(๑.๑) หนังสือพิมพ์รายวัน รายคาบ รายปักษ์ และภาพข่าว

(๑.๒) บัญชีสินค้าสำหรับเรือที่กรอกข้อความที่นำเข้าทางอากาศยาน

(๑.๓) ส่วนประกอบและสิ่งอุปกรณ์อากาศยาน ซึ่งนำเข้ามาเพื่อใช้แทนของเก่าหรือเพื่อใช้ซ่อม

(๑.๔) ของขวัญหรือของตัวอย่างที่ไม่มีลักษณะเป็นสินค้าในทางการค้า ซึ่งนำเข้ามาแต่ละครั้งมี ราคาพึงประเมินไม่เกิน ๒๐,๐๐๐.-บาท โดยไม่จำกัดว่าค่าอากรที่จะต้องชำระเป็นจำนวนเงินเท่าใด ทั้งนี้

(๑.๔.๑) ของนั้นต้องไม่เป็นของที่ได้รับการลดหย่อน หรือยกเว้นค่าภาษีอากรตามกฎหมาย ว่าด้วยการส่งเสริมการลงทุนหรือกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้องกับการศุลกากร หรือกฎหมายว่าด้วยพิกัดอัตรา ศุลกากร เว้นแต่การลดหย่อนเป็นการทั่วไปตามประกาศกระทรวงการคลัง

(๑.๔.๒) ต้องไม่เป็นของต้องห้ามต้องจำกัด ซึ่งต้องมีใบอนุญาตหรือใบรับรองประกอบการ ตรวจสอบพิธีการ เว้นแต่ของที่ได้รับการผ่อนผันใบอนุญาตหรือใบรับรองดังกล่าว

(๑.๕) สัตว์เลี้ยงมีชีวิตที่เจ้าของนำเข้ามาพร้อมกับตนซึ่งไม่มีลักษณะทางการค้า

(๒) ให้ผู้นำของเข้าจัดทำใบขนสินค้าขาเข้าพิเศษ ๑ ฉบับ พร้อมใบตราส่งสินค้าทางอากาศยาน (Air Waybill) ใบส่งปล่อยสินค้า (Customs Permit) และเอกสารอื่นที่เกี่ยวข้อง เช่น บัญชีราคาสินค้า (Invoice) เป็นต้น ยื่นต่อหน่วยบริการศุลกากร สำนักงานศุลกากรตรวจสินค้าท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เพื่อลงทะเบียนใบขนสินค้าขาเข้าพิเศษ

(๓) กรณีที่ผู้นำของเข้าทราบรายละเอียดแห่งของที่นำเข้าและ/หรือมีเอกสารในการนำเข้า เช่น Invoice Packing List

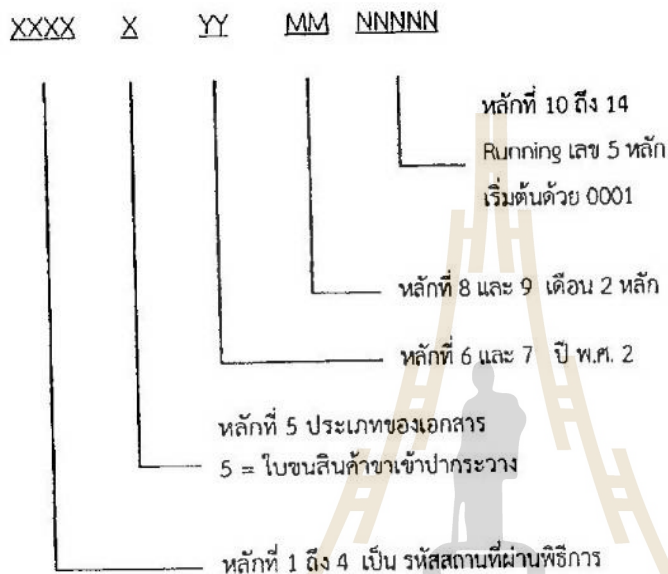
ให้ผู้นำของเข้าหรือตัวแทนสำแดง ราคา จำนวน น้ำหนัก ชนิด ขนาดเครื่องหมายการค้า (Model) (หากมี) และภาษีอากร

(๔) กรณีที่ผู้นำของเข้าไม่ทราบรายละเอียดแห่งของที่นำเข้า และไม่มีเอกสารเกี่ยวกับการนำเข้าอื่น นอกจาก Air Waybill

(๔.๑) ให้ผู้นำของเข้ายื่นใบขอเปิดตรวจ (Bill of Sight) เพื่อขอเปิดตรวจของโดยให้อยู่ในความ ควบคุมของหน่วยบริการศุลกากร สำนักงานศุลกากรตรวจสินค้าท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

(๔.๒) เมื่อได้มีการเปิดตรวจ และทราบรายการของที่นำเข้าแล้ว ผู้นำของเข้าต้องสำแดงรายละเอียดใบขนสินค้าขาเข้าพิเศษเช่นเดียวกับที่ต้องปฏิบัติในกรณีตามข้อ ๒๓ (๓)

(๕) ให้ตรวจสอบข้อมูลตามที่ผู้นำของเข้าได้สำแดงในใบขนสินค้าขาเข้าพิเศษ เช่น ชื่อผู้นำของเข้า ที่อยู่ เลขประจำตัวผู้เสียภาษีอากร หมายเลขใบตราส่งสินค้า เทียบวันที่นำเข้า วันนำเข้า ถ้าไม่พบข้อผิดพลาด เจ้าหน้าที่จะกำหนดเลขที่ใบขนสินค้าขาเข้าพิเศษ จำนวน ๑๔ หลัก ไว้ที่มุมบนด้านขวาของใบขนสินค้า โดยมีประเภทของเอกสารหลัก (ตัวที่ ๕) มีค่าเป็น 5 = ใบขนสินค้าขาเข้าปากระวาง โดยมีรายละเอียด ดังนี้



(๖) ในกรณีที่ผู้นำของเข้าขอใช้สิทธิยกเว้นอากร เมื่อได้รับเลขที่ใบขนสินค้าขาเข้าพิเศษแล้ว ให้ผู้นำของเข้านำใบขนสินค้าพร้อมเอกสารที่เกี่ยวข้อง ยื่นต่อเจ้าหน้าที่ศุลกากรผู้มีอำนาจหน้าที่หรือผู้ที่ได้รับมอบหมาย เพื่อพิจารณาอนุมัติการยกเว้นอากร เมื่อได้รับการอนุมัติแล้ว เจ้าหน้าที่จะกำหนดเลขที่ยกเว้นอากรลงในใบขนสินค้าขาเข้าพิเศษ

(๗) เจ้าหน้าที่ศุลกากรผู้มีอำนาจหน้าที่หรือผู้ที่ได้รับมอบหมาย จะทำการตรวจสอบของที่นำเข้า และประเมินเงินอากรขาเข้า (ถ้ามี) ให้ตรงตามใบขนสินค้าขาเข้าพิเศษ กรณีที่การสำแดงยังไม่ชัดเจนหรือไม่สมบูรณ์เพียงพอให้บันทึกเพิ่มเติมให้ครบถ้วนและลงลายมือชื่อกำกับไว้ด้วย

(๘) ให้ผู้นำของเข้านำใบขนสินค้าขาเข้าพิเศษที่ต้องชำระค่าภาษีอากร ไปชำระค่าภาษีอากรตามรายละเอียดที่เจ้าหน้าที่ได้ประเมินเงินอากรไว้แล้ว ณ หน่วยการเงินของสำนักงานศุลกากรตรวจสอบสินค้าท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

(๙) ให้ผู้นำของเข้านำใบขนสินค้าขาเข้าพิเศษพร้อมเอกสารที่เกี่ยวข้องและใบเสร็จรับเงินค่าภาษีอากร (กศก.๑๒๑) มาให้เจ้าหน้าที่ศุลกากรผู้มีอำนาจหน้าที่หรือผู้ที่ได้รับมอบหมาย ดำเนินการตัดข้อมูลบัญชีสินค้าสำหรับอากาศยานแก่ของที่นำเข้ารายนั้น และทำการตรวจปล่อยของออกจากอารักขาของศุลกากร ซึ่งเมื่อเปิดตรวจแล้วไม่พบความผิด ให้บันทึกผลการตรวจปล่อยในใบขนสินค้าขาเข้าพิเศษ พร้อมลงลายมือชื่อ วันเดือนปีกำกับไว้ และลงนามในใบส่งปล่อย (Customs Permit Form) พร้อมสำเนาซึ่งแนบมาพร้อมกับใบขนสินค้าขาเข้าพิเศษ เพื่อใช้เป็นหลักฐานในการกำกับของออกจากเขตปลอดอากร

(๑๐) ใบขนส่งสินค้าเข้าพิเศษ ที่ดำเนินการตามพิธีการเสร็จสิ้นแล้ว ให้จัดทำใบนำส่งเอกสาร (แบบ กศก.๔๔๔) เพื่อรวบรวมส่งสำนักงานตรวจสอบอากร เก็บรักษาไว้เพื่อตรวจสอบต่อไป

(๑๑) ของที่นำเข้าทางท่าอากาศยานที่ไม่เข้าเกณฑ์ที่จะใช้ใบขนส่งสินค้าเข้าพิเศษตามข้อนี้ให้ผ่านพิธีการศุลกากรนำเข้าทางอิเล็กทรอนิกส์

ข้อ ๒๔ กรณีการตรวจปล่อยซากศพหรืออัฐิของผู้เสียชีวิตในต่างประเทศและของบางอย่าง เช่น ทุ่งทูต (Diplomatic Mail) ที่ไม่ได้ลงทะเบียนทางไปรษณีย์ เป็นต้น ไม่ต้องทำใบขนส่งสินค้าเข้า หรือใบขนส่งสินค้าเข้าพิเศษ หน่วยบริการศุลกากร สำนักงานศุลกากรตรวจสอบสินค้าท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จะดำเนินการโดยตัดบัญชีสินค้าทางอากาศยานและตรวจปล่อยไปโดยให้ผู้นำเข้าของเข้าลงชื่อรับในเอกสารการรับสินค้าและจัดให้มีสมุดบัญชีลงทะเบียนควบคุมไว้เป็นหลักฐาน

ส่วนที่ ๘

การปฏิบัติพิธีการศุลกากรสำหรับสินค้าติดอากาศยาน สินค้าผ่านแดน และสินค้าถ่ายลำ

เขตปลอดอากรท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

ข้อ ๒๕ การปฏิบัติพิธีการศุลกากรสำหรับสินค้าติดอากาศยาน สินค้าผ่านแดน และสินค้าถ่ายลำที่นำเข้า ณ เขตปลอดอากรท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

(๑) การถ่ายลำทางอากาศยานต่ออากาศยาน ณ เขตปลอดอากรท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

ของที่นำเข้ามาในราชอาณาจักรเพื่อทำการถ่ายลำทางอากาศยานต่ออากาศยาน ต้องอยู่ในภายใต้เงื่อนไขดังต่อไปนี้

(๑.๑) เป็นของนำเข้าที่ระบุใบรับตราส่งเป็นชนิดนำผ่าน Through Air Waybill

(๑.๒) ใบบัญชีสินค้าสำหรับอากาศยาน จะต้องระบุท่าต้นทาง ทำถ่ายลำ และท่าปลายทางให้ตรงกับใบตราส่งสินค้า (Air Waybill)

(๑.๓) เป็นกรณีเมื่อปลายทางไม่มีอากาศยานของบริษัทสายการบินนานาชาติไปถึงโดยตรง เช่น ประเทศสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว ประเทศสาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม เป็นต้น โดยต้องนำของนั้นขนถ่ายลงที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

(๒) การปฏิบัติพิธีการศุลกากรสำหรับสินค้าถ่ายลำและสินค้าผ่านแดนในระบบอิเล็กทรอนิกส์แบบไร้เอกสาร กรณีการถ่ายลำทางอากาศยานต่ออากาศยาน ณ เขตปลอดอากรท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

(๒.๑) การส่งข้อมูลรายงานอากาศยานเข้า เข้าสู่ระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากร ให้ตัวแทนอากาศยานจัดทำข้อมูลบัญชีสินค้าผ่านแดน และบัญชีสินค้าถ่ายลำ แยกจากบัญชีสินค้าสำหรับอากาศยานที่นำเข้ามาในราชอาณาจักร และให้ถือว่าการส่งข้อมูลบัญชีสินค้าสำหรับอากาศยานเข้าดังกล่าว ถือเป็นที่ยื่นใบขนส่งสินค้าถ่ายลำ (ใบแนบ ๙) และใบขนส่งสินค้าผ่านแดน (ใบแนบ ๔๔๘) ตามที่กรมศุลกากรกำหนดหนึ่งฉบับต่อหนึ่งเที่ยวบิน

(๒.๒) ให้ผู้ประกอบการคลังสินค้าทำการคัดแยกสินค้าผ่านแดน และสินค้าถ่ายลำตามประเทศปลายทาง (Destination) ที่ระบุไว้ในใบตราส่งสินค้า รวมถึงการจองระวางบรรทุกสินค้ากับตัวแทนอากาศยาน

(๒.๓) ในกรณีที่ระบบการบริหารความเสี่ยงของศุลกากร หรือหน่วยงานผู้มีอำนาจตามกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้องกับการศุลกากร แจ้งความประสงค์ในการตรวจสอบของตามบัญชีสินค้าผ่านแดน และบัญชีสินค้าถ่ายลำ ให้ผู้ประกอบการคลังสินค้าเตรียมของในพื้นที่คลังสินค้าเพื่อให้ตรวจสอบตามกฎหมายก่อนการขนถ่ายสินค้าต่อไป

(๒.๔) ในการส่งข้อมูลรายงานอากาศยานออกเข้าสู่ระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากร ให้ผู้ประกอบการสายการบินหรือตัวแทนอากาศยานที่รับผิดชอบการขนของขึ้นอากาศยาน จัดทำข้อมูลบัญชีสินค้าสำหรับอากาศยานสำหรับสินค้าผ่านแดน และสินค้าถ่ายลำ แยกจากบัญชีสินค้าสำหรับอากาศยานที่ส่งออกไปนอกราชอาณาจักรเพื่อใช้ในการประมวลผลการปิดบัญชีอากาศยาน และให้ถือว่า การส่งข้อมูลบัญชีสินค้าสำหรับอากาศยานออกดังกล่าว เป็นการยื่นใบขนสินค้าถ่ายลำ (ใบแนบ ๙) และใบขนสินค้าผ่านแดน (ใบแนบ ๔๔๘) ตามที่กรมศุลกากรกำหนดหนึ่งฉบับต่อหนึ่งเที่ยวบิน

(๒.๕) การประมวลผลการปิดบัญชีอากาศยาน ระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากรจะนำข้อมูลบัญชีสินค้าผ่านแดน และสินค้าถ่ายลำ สำหรับอากาศยานเข้า มาเปรียบเทียบเพื่อตัดบัญชีว่าได้มีการนำของตามข้อมูลบัญชีสินค้าสำหรับอากาศยานเข้ารายใบตราส่งสินค้า (House Air Waybill) ออกไปนอกราชอาณาจักรแล้ว โดยทำการจับคู่กับข้อมูลบัญชีสินค้าผ่านแดน และสินค้าถ่ายลำ สำหรับอากาศยานออก ภายหลังการส่งข้อมูลบัญชีสินค้าสำหรับอากาศยานออกโดยอัตโนมัติ หากมีการส่งสินค้าถ่ายลำหรือสินค้าผ่านแดนออกไปหลัง ๗ วัน นับแต่วันอากาศยานออก (Departure Date ระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากรจะไม่ทำการปิดบัญชีสินค้าโดยอัตโนมัติ ให้ผู้ประกอบการสายการบินหรือตัวแทนอากาศยานที่รับผิดชอบจัดทำคำร้องยื่นต่อหน่วยบริการศุลกากร สำนักงานศุลกากรตรวจสอบสินค้าทำอากาศยานสุวรรณภูมิ เพื่อตรวจสอบข้อมูลก่อนการบันทึกปิดบัญชีสินค้าทางอากาศยานต่อไป

(๒.๖) กรณีระบบคอมพิวเตอร์ของกรมศุลกากร ไม่สามารถประมวลผลการปิดบัญชีอากาศยานโดยอัตโนมัติได้ ให้ปฏิบัติตามคำสั่งทั่วไปที่ ๕๒/๒๕๕๗ ลงวันที่ ๒๗ กันยายน ๒๕๕๗ ในส่วนที่เกี่ยวข้องโดยอนุโลม รวมถึงการดำเนินการเกี่ยวกับสิทธิประโยชน์แก่ผู้นำของเข้า และผู้ส่งออกออกเป็นการเฉพาะด้วย

(๓) การปฏิบัติพิธีการศุลกากรในรูปแบบกระดาษ (Manual) สำหรับกรณีการถ่ายลำทางอากาศยานต่ออากาศยาน ณ เขตปลอดอากรทำอากาศยานสุวรรณภูมิ

(๓.๑) กรณีการถ่ายลำทางอากาศยานต่ออากาศยาน เป็นรายเที่ยวบิน

(๓.๑.๑) ให้ผู้ขอทำการถ่ายลำ จัดทำใบขนสินค้าถ่ายลำ (ใบแนบ ๙) ตามแบบที่ศุลกากรกำหนดพร้อมสำเนา โดยให้มีข้อความตรงกันทั้งในต้นฉบับและในสำเนาฉบับได้แก่ ชื่อเที่ยวบินที่นำของเข้า วันนำเข้า เมืองท่าต้นทาง ตัวแทนผู้รับมอบอำนาจ เครื่องหมายเลขหมายทึบห่อ จำนวนทึบห่อ ชนิดของสินค้า ชื่อผู้ขอถ่ายลำ ชื่อเที่ยวบินที่จะส่งของออก วันส่งออก ประเทศปลายทางหรือเมืองท่าส่งของถึงนอกราชอาณาจักร เป็นต้น ยื่นต่อหน่วยบริการศุลกากร สำนักงานศุลกากรตรวจสอบสินค้าทำอากาศยานสุวรรณภูมิ

(๓.๑.๒) ให้ผู้ขอทำการถ่ายลำ จัดเตรียมเอกสารประกอบใบขนสินค้าถ่ายลำ เช่น ใบตราส่งสินค้า (Air Waybill) ใบสรุปรายละเอียดของสินค้าถ่ายลำเป็นรายเที่ยวบิน หรือเอกสารอื่นที่เกี่ยวข้องยื่นต่อหน่วยบริการศุลกากร สำนักงานศุลกากรตรวจสอบสินค้าทำอากาศยานสุวรรณภูมิ เพื่อพิจารณาและดำเนินการตามคำสั่งที่กรมศุลกากรกำหนด

(๓.๑.๓) เจ้าหน้าที่ศุลกากรผู้ทำการตรวจปล่อย จะดำเนินการตรวจสอบเครื่องหมายเลขหมายทึบห่อ จำนวน และลักษณะทึบห่อของของถ่ายลำ เมื่อถูกต้องแล้วให้สักรายการตรวจสอบพร้อมลงลายมือชื่อรับรองในใบขนสินค้าถ่ายลำ โดยให้จัดเก็บต้นฉบับไว้ ส่วนสำเนาใบขนสินค้าส่งคืนให้ตัวแทนอากาศยาน เพื่อใช้สำหรับกำกับการขนถ่ายสินค้าขึ้นอากาศยานภายในพื้นที่ที่กำหนด

(๓.๒) กรณีการถ่ายลำทางอากาศยานต่ออากาศยาน เป็นรายใบตราส่งสินค้า

(๓.๒.๑) ให้ผู้ขอทำการถ่ายลำ จัดทำใบขนสินค้าถ่ายลำ (ใบแนบ ๙) ตามแบบที่ศุลกากรกำหนดพร้อมสำเนาโดยให้มีข้อความตรงกันทั้งในต้นฉบับและในสำเนาคู่ฉบับ ได้แก่ ชื่อเที่ยวบินที่นำของเข้า วันนำเข้า เมืองท่าต้นทาง ตัวแทนผู้รับมอบอำนาจ เครื่องหมายเลขหมายทึบต่อ จำนวนทึบต่อ ชนิดของสินค้า ชื่อผู้ขอถ่ายลำ ชื่อเที่ยวบินที่จะส่งของออก วันส่งออก ประเทศปลายทางหรือเมืองท่าส่งของถึงนอกราชอาณาจักร เป็นต้น ยื่นต่อหน่วยบริการศุลกากร สำนักงานศุลกากรตรวจสอบสินค้าทางอากาศยานสุวรรณภูมิ เพื่อพิจารณาและดำเนินการตามคำสั่งที่กรมศุลกากรกำหนด

(๓.๒.๒) เอกสารประกอบการในการจัดทำใบขนสินค้าถ่ายลำในรูปแบบกระดาษ ได้แก่

(๓.๒.๒.๑) ใบขนสินค้าถ่ายลำ (ใบแนบ ๙) แบบ ๓๗๙

(๓.๒.๒.๒) หนังสือขออนุญาตดำเนินการพิธีการถ่ายลำ

(๓.๒.๒.๓) หนังสือจดทะเบียนเป็นผู้ถ่ายลำที่กรมศุลกากรออกให้

(๓.๒.๒.๔) ใบตราส่งสินค้า (Air Waybill)

(๓.๒.๒.๕) เอกสาร Delivery Order (D/O)

(๓.๒.๒.๖) บัญชีราคาสินค้า (Invoice)

(๓.๒.๒.๗) สัญญาประกันพันธบัตรผู้ขอถ่ายลำ

(๓.๒.๒.๘) หนังสือมอบอำนาจจากตัวแทนสายการบิน

(๓.๓) ให้ผู้นำของเข้าหรือตัวแทนยื่นใบขนสินค้าถ่ายลำแก่หน่วยบริการศุลกากรที่ทำหน้าที่ตรวจปล่อยเจ้าหน้าที่ศุลกากรผู้ตรวจปล่อย จะดำเนินการตรวจสอบเครื่องหมาย เลขหมาย จำนวน และ ลักษณะทึบต่อของของถ่ายลำ เมื่อถูกต้องตรงกันแล้ว ให้สลักการตรวจสอบพร้อมลงลายมือชื่อรับรองในใบขนสินค้าถ่ายลำ โดยให้จัดเก็บต้นฉบับไว้ ส่วนสำเนาใบขนสินค้าส่งคืนให้ตัวแทนอากาศยาน เพื่อใช้สำหรับ กำกับการขนถ่ายสินค้าขึ้นอากาศยานภายในพื้นที่ที่กำหนด (Transit Zone) ต่อไป

(๔) การปฏิบัติพิธีการศุลกากรในรูปแบบกระดาษ (Manual) สำหรับกรณีการถ่ายลำทางอากาศยานต่อทางเรือ หรือทางอากาศยานต่อทางบก

(๔.๑) ให้ผู้ขอทำการถ่ายลำ จัดทำใบขนสินค้าถ่ายลำ (ใบแนบ ๙) ตามแบบที่ศุลกากรกำหนดพร้อมสำเนาโดยให้มีข้อความตรงกันทั้งในต้นฉบับและในสำเนาคู่ฉบับ ได้แก่ ชื่อเที่ยวบินที่นำของเข้า วันนำเข้า เมืองท่าต้นทาง ตัวแทนผู้รับมอบอำนาจ เครื่องหมายเลขหมายทึบต่อ จำนวนทึบต่อ ชนิดของสินค้า ชื่อผู้ขอถ่ายลำ ชื่อเที่ยวบินที่จะส่งของออก วันส่งออก ประเทศปลายทางหรือเมืองท่าส่งของถึงนอกราชอาณาจักร เป็นต้น ยื่นต่อหน่วยบริการศุลกากร สำนักงานศุลกากรตรวจสอบสินค้าทางอากาศยานสุวรรณภูมิ เพื่อพิจารณาและดำเนินการตามคำสั่งที่กรมศุลกากรกำหนด

(๔.๒) เอกสารประกอบการในการจัดทำใบขนสินค้าถ่ายลำในรูปแบบกระดาษ ได้แก่

(๔.๒.๑) ใบขนสินค้าถ่ายลำ (ใบแนบ ๙) แบบ ๓๗๙ พร้อมสำเนา

(๔.๒.๒) หนังสือขออนุญาตดำเนินการพิธีการถ่ายลำ

(๔.๒.๓) หนังสือจดทะเบียนเป็นผู้ถ่ายลำที่กรมศุลกากรออกให้

(๔.๒.๔) ใบตราส่งสินค้า (Air Waybill)

(๔.๒.๕) เอกสาร Delivery Order (D/O)

(๔.๒.๖) บัญชีราคาสินค้า (Invoice)

(๔.๒.๗) สัญญาประกันพันธบัตรผู้ขอถ่ายลำ

(๔.๒.๘) หนังสือมอบอำนาจจากตัวแทนสายการบิน

(๔.๓) การปฏิบัติพิธีการดังกล่าวจะต้องได้รับการตรวจสอบรายละเอียดของใบขนสินค้าถ่ายลำ และเอกสารประกอบครบถ้วนตรงตามเงื่อนไขและหลักเกณฑ์ที่กรมศุลกากรกำหนดแล้ว จะออกเลขที่ใบขนสินค้าถ่ายลำในรูปแบบกระดาษ (ดังมีรูปแบบเดียวกับเลขที่ใบขนสินค้าขาเข้าในรูปแบบกระดาษ) และต้องได้รับการอนุมัติให้ทำการถ่ายลำก่อน

(๔.๔) เมื่อได้รับการตรวจสอบและอนุมัติแล้วให้เจ้าหน้าที่หน่วยบริการศุลกากร สำนักตรวจสินค้าท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ บันทึกข้อความลงในคำขออนุญาตดำเนินการพิธีการถ่ายลำว่า “สำนักงานศุลกากรตรวจสินค้าท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ อนุมัติให้ขนถ่ายลำได้ตามคำสั่ง ลงวันที่.....” พร้อมทั้งลงลายมือชื่อ วัน เดือน ปีกำกับ และบันทึกข้อมูลใบขนสินค้าถ่ายลำลงในระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากร เพื่อเป็นข้อมูลการปฏิบัติสำหรับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องต่อไป

(๔.๕) เมื่อบันทึกข้อมูลเสร็จให้มอบต้นฉบับใบขนสินค้าถ่ายลำคืนให้ผู้นำของเข้าหรือตัวแทน เพื่อเป็นหลักฐานในการผ่านพิธีการใบขนสินค้าถ่ายลำในรูปแบบกระดาษและการตรวจปล่อยของถ่ายลำ ส่วนฉบับใบขนสินค้าถ่ายลำ พร้อมเอกสารประกอบอื่น ๆ ให้เก็บไว้ที่หน่วยงาน เพื่อรอการล้างสัญญาประกันพันธบัตรต่อไป

(๔.๖) ให้ผู้ขอทำการถ่ายลำหรือตัวแทน นำของถ่ายลำจากคลังสินค้าที่เก็บรักษา มาให้เจ้าหน้าที่ศุลกากรตามอำนาจหน้าที่หรือผู้ที่ได้รับมอบหมายของหน่วยบริการศุลกากร ทำการตรวจสอบข้อมูลใบขนสินค้าถ่ายลำในระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากรกับต้นฉบับใบขนสินค้าถ่ายลำ พร้อมกำหนดชื่อเจ้าหน้าที่ศุลกากรผู้ทำการตรวจปล่อย

(๔.๗) เมื่อเจ้าหน้าที่ศุลกากรผู้ทำการตรวจปล่อย ตรวจสอบเครื่องหมาย เลขหมาย จำนวน และลักษณะหีบห่อของของถ่ายลำ เมื่อถูกต้องแล้วให้มัดตราประทับตรา กศก. หรือรอยแถบเหล็ก RTC ที่หีบห่อสินค้าหรือที่ยานพาหนะ สลักการตรวจ ลงลายมือชื่อรับรองในใบขนสินค้าถ่าย และบันทึกผลการตรวจในระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากร แล้วมอบใบขนสินค้าถ่ายลำ และเอกสารที่เกี่ยวข้องให้ผู้ขอทำการถ่ายลำหรือตัวแทน เพื่อนำไปมอบให้ด่านศุลกากรปลายทางพร้อมกับสินค้านั้น โดยให้แจ้งด่านศุลกากรปลายทางทราบทางโทรสาร (Fax) ด้วย

(๕) การปฏิบัติพิธีการศุลกากรในรูปแบบกระดาษ (Manual) กรณีส่งออกผ่านแดนทางบกจากเขตปลอดอากรท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

สินค้าผ่านแดนที่นำผ่านเข้า ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เพื่อจะขนส่งผ่านแดนต่อไป ผู้ขนส่งผ่านแดนหรือตัวแทน ต้องยื่นใบขนสินค้าผ่านแดนตามแบบที่กรมศุลกากรกำหนด (แบบที่ ๔๔๘) ประกอบด้วยต้นฉบับใบขนสินค้าผ่านแดน ๑ ฉบับพร้อมฉบับ ๔ ฉบับ ใบส่งปล่อย ๑ ฉบับ และเอกสารที่เกี่ยวข้องต่อหน่วยบริการศุลกากร สำนักงานศุลกากรตรวจสินค้าท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ดังนี้

(๕.๑) เอกสารที่เกี่ยวข้องในการตรวจสอบผ่านพิธีการใบขนสินค้าผ่านแดน

(๕.๑.๑) ใบขนสินค้าผ่านแดน (In-Transit Entry)

(๕.๑.๒) หนังสือมอบอำนาจเพื่อขนส่งสินค้าผ่านแดน

(๕.๑.๓) หนังสือมอบอำนาจให้กระทำการแทนจากต่างประเทศ

(๕.๑.๔) ใบตราส่งสินค้า (Air Waybill)

(๕.๑.๕) เอกสาร Delivery Order (D/O)

(๕.๑.๖) บัญชีราคาสินค้า (Invoice)

(๕.๑.๗) Packing List (ถ้ามี)

(๕.๒) ให้ถือปฏิบัติเช่นเดียวกับ การปฏิบัติพิธีการศุลกากรในรูปแบบกระดาษ (Manual) สำหรับกรณีการถ่ายลำทางอากาศยานต่อทางเรือ หรือทางอากาศยานต่อทางบก ในข้อ ๔ และประมวลระเบียบปฏิบัติของศุลกากรที่เกี่ยวข้องกับพิธีการศุลกากรผ่านแดน โดยอนุโลม

หมวด ๓

การส่งออก

ข้อ ๒๖ ความในหมวดนี้กำหนดขึ้นเพื่อให้บังคับใช้ในการปฏิบัติพิธีการศุลกากรส่งออกทางอิเล็กทรอนิกส์ ณ สนามบินศุลกากรท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

(๑) การส่งออก หมายถึง การส่งของใด ๆ ออกไปนอกราชอาณาจักรโดยทางอากาศยาน

(๒) คลังสินค้า หมายถึง พื้นที่การประกอบกิจการ (Cargo Terminal Area) ของผู้ประกอบการคลังสินค้าซึ่งเป็นตัวแทนสายการบิน และให้หมายความรวมถึง ลานตรวจสินค้าขาออกของอาคารตรวจสินค้าขาออก (CE)

(๓) ความรับผิดชอบในคำภาษีอากรขาออกเกิดขึ้นในเวลาอากาศยานที่ขนของนั้นออกไปนอกราชอาณาจักร แต่ในการคำนวณคำภาษีอากรขาออกให้ถือตาม สภาพของ ราคาของ และพิกัดอัตราศุลกากรในเวลาที่ส่งข้อมูลใบขนสินค้าขาออก

(๔) ในการผ่านพิธีการศุลกากรหรือดำเนินการในกระบวนการทางศุลกากรกับของที่ส่งออกไปนอกราชอาณาจักรนั้น ให้ดำเนินการโดยวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์ ณ สนามบินศุลกากร ที่จะทำการขนหรือย้ายของเพื่อส่งออกไปนอกราชอาณาจักร

(๕) ราคาศุลกากรสำหรับของส่งออก หมายความว่า ราคาขายส่งเงินสดซึ่งจะพึงขายของประเภทและชนิดเดียวกันได้โดยไม่ขาดทุน ณ สนามบินศุลกากรในเวลาส่งออกโดยไม่มีหักทอนหรือลดหย่อนราคาอย่างใด

ส่วนที่ ๑

การผ่านพิธีการศุลกากรขาออกทางอากาศยาน

ข้อ ๒๗ ในการส่งออกออกไปนอกราชอาณาจักรทางอากาศยาน

(๑) ให้ผู้ส่งออกจัดทำข้อมูลใบขนสินค้าขาออก พร้อมรายละเอียดการกำกับการขนย้ายสินค้าตามมาตรฐานที่ศุลกากรกำหนด เพื่อส่งข้อมูลเข้าสู่ระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากรก่อนการขนย้ายของส่งออกผ่านจุดที่กำหนด ณ สนามบินศุลกากร เพื่อการส่งออกนอกราชอาณาจักร

(๒) ในการจัดทำข้อมูลใบขนสินค้าขาออกพร้อมรายละเอียดการกำกับการขนย้ายสินค้า ให้ผู้ส่งออกสามารถส่งข้อมูลเข้าสู่ระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากร หรือยื่นเอกสารต่อหน่วยบริการศุลกากรได้ ๓ วิธี ดังนี้

(๒.๑) ให้ผู้ส่งออกหรือตัวแทนออกของรับอนุญาต (Customs Broker) จัดทำข้อมูลใบขนสินค้าขาออกพร้อมรายละเอียดการกำกับการขนย้ายสินค้าและส่งข้อมูลการผ่านพิธีการ พร้อมลงลายมือชื่ออิเล็กทรอนิกส์ตามมาตรฐานที่ศุลกากรกำหนด (ebXML/XML Format) ผ่านผู้ให้บริการรับส่งข้อมูลทางอิเล็กทรอนิกส์ (Value Added Network Services : VANS) เข้าสู่ระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากร

(๒.๑.๑) ระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากรจะทำการตรวจสอบความถูกต้องเบื้องต้นกับแฟ้มข้อมูลการอนุมัติ/อนุญาตตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง หากพบข้อผิดพลาดระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากรจะตอบรหัสข้อผิดพลาดกลับไปให้ผู้ส่งข้อมูล ให้ผู้ส่งออกหรือตัวแทนออกของรับอนุญาต (Customs Broker) ทำการแก้ไขข้อมูลและส่งข้อมูลการแก้ไขข้อมูลใบขนสินค้าขาออกสู่ระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากร

(๒.๑.๒) ถ้าไม่พบข้อผิดพลาดระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากรจะกำหนดเลขที่ใบขนสินค้าขาออกทางอิเล็กทรอนิกส์จำนวน ๑๔ หลัก ในสถานะพร้อมชำระค่าภาษีอากร (ถ้ามี) และแจ้งเลขที่ใบขนสินค้าขาออกทางระบบอิเล็กทรอนิกส์ตอบกลับไปยังผู้ส่งข้อมูล โดยมีประเภทของเอกสารหลักตัวที่ ๕ มีค่าเป็น 1 โดยถือเป็นการยื่นใบขนสินค้าขาออกโดยถูกต้องต่อศุลกากรแล้ว ซึ่งเลขที่ใบขนสินค้าขาออกดังกล่าวจะถือเป็นเลขที่ใบกำกับการขนย้ายสินค้าทางอากาศยานด้วย

(๒.๑.๓) กรณีผู้ส่งของออกใช้ระบบตรวจสอบรหัสโดยใช้ความถี่วิทยุ (Radio Frequency Identification : RFID) ในการควบคุมการเคลื่อนย้ายของ ให้ผู้ส่งของออกหรือผู้รับผิดชอบการบรรจุส่งข้อมูลการตรวจสอบรหัสโดยใช้ความถี่วิทยุ (e-seal) ตามมาตรฐานที่ศุลกากรกำหนดเข้าสู่ระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากร ก่อนขนย้ายสินค้าออกจากสถานประกอบการต้นทาง

(๒.๒) กรณีผู้ส่งของออกให้บริการเคาน์เตอร์บริการ (Service Counter) ในการส่งข้อมูลใบขนสินค้าขาออกพร้อมรายละเอียดการกำกับการณ์ขนย้ายสินค้า เข้าสู่ระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากร ให้ถือปฏิบัติดังนี้

(๒.๒.๑) ให้นำบัญชีราคาสินค้าและเอกสารประกอบใบขนสินค้าขาออกอื่น ๆ มายื่นต่อเคาน์เตอร์บริการ เพื่อให้เคาน์เตอร์บริการเป็นผู้บันทึกข้อมูลจากเอกสารดังกล่าว แล้วส่งข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ในการผ่านพิธีการศุลกากรพร้อมแนบลายมือชื่ออิเล็กทรอนิกส์ของเคาน์เตอร์บริการผ่านผู้ให้บริการรับส่งข้อมูลทางอิเล็กทรอนิกส์ เข้าสู่ระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากร

(๒.๒.๒) เมื่อได้รับตอบกลับเลขที่ใบขนสินค้าขาออกแล้ว ให้เคาน์เตอร์บริการจัดพิมพ์ใบขนสินค้าขาออก และใบกำกับการขนย้ายสินค้าทางอากาศยานในรูปแบบกระดาษอย่างละ ๒ ฉบับ ทั้งนี้ ใบกำกับการขนย้ายสินค้าทางอากาศยานจะใช้เลขที่เดียวกับเลขที่ของใบขนสินค้าขาออก

(๒.๒.๓) ให้ผู้ส่งของออกหรือผู้รับมอบอำนาจตรวจสอบพร้อมลงนามในใบขนสินค้าขาออก ใบกำกับการขนย้ายสินค้าทางอากาศยานและในเอกสารประกอบทุกฉบับ พร้อมทั้งรับมอบใบขนสินค้าขาออก กับใบกำกับการขนย้ายสินค้าทางอากาศยาน อย่างละ ๑ ฉบับ จากเคาน์เตอร์บริการ เพื่อดำเนินการในขั้นตอนการผ่านพิธีการต่อไป

(๒.๒.๔) ให้เคาน์เตอร์บริการเก็บรวบรวม ใบขนสินค้าขาออกใบกำกับการขนย้ายสินค้าทางอากาศยานและเอกสารประกอบอีก ๑ ชุด จัดส่งให้สำนักงานศุลกากรตรวจสอบสินค้าทำอากาศยานสุวรรณภูมิ เป็นรายเดือนภายในวันที่ ๑๐ ของเดือนถัดไป

(๒.๓) กรณีผู้ส่งของออกจัดทำข้อมูลใบขนสินค้าขาออกพร้อมรายละเอียดการกำกับการณ์ขนย้ายสินค้า ในรูปแบบกระดาษยื่นต่อหน่วยบริการศุลกากร ให้ปฏิบัติดังนี้

(๒.๓.๑) ยื่นใบขนสินค้าขาออก และใบกำกับการขนย้ายสินค้าทางอากาศยานในรูปแบบกระดาษจำนวน ๑ ชุด พร้อมแนบรายละเอียดข้อมูลใบขนสินค้าและรายละเอียดข้อมูลการกำกับการณ์ขนย้ายสินค้าจำนวน ๑ ชุด และลงลายมือชื่อของผู้ส่งของออก หรือผู้รับมอบอำนาจ ต่อเจ้าหน้าที่ของหน่วยบริการศุลกากรของสำนักงานศุลกากรหรือด่านศุลกากร ทั้งนี้ให้ยื่นก่อนตารางเวลา (Vessel Schedule) ที่อากาศยานจะออกไปนอกราชอาณาจักร ไม่น้อยกว่า ๖ ชั่วโมง

(๒.๓.๒) เจ้าหน้าที่ศุลกากรจะทำการบันทึกข้อมูลใบขนสินค้าขาออกพร้อมรายละเอียดการกำกับการณ์ขนย้ายสินค้า เข้าสู่ระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากร

(๒.๓.๓) ระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากรจะทำการตรวจสอบความถูกต้องเบื้องต้นกับแฟ้มข้อมูลการอนุมัติ/อนุญาตตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง หากพบข้อผิดพลาดระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากรจะตอบรหัสข้อผิดพลาดกลับไปให้ผู้ส่งข้อมูล ให้เจ้าหน้าที่ศุลกากรผู้บันทึกข้อมูลแจ้งผู้ส่งออกหรือตัวแทนทำการแก้ไขข้อมูลให้ถูกต้อง และส่งผลการแก้ไขข้อมูลไปขึ้นสินค้าขาออกสู่ระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากรต่อไป

(๒.๓.๔) ถ้าไม่พบข้อผิดพลาดระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากรจะกำหนดเลขที่ใบขนสินค้าขาออกทางอิเล็กทรอนิกส์จำนวน ๑๔ หลัก ในสถานะพร้อมชำระค่าภาษีอากร (ถ้ามี) และแจ้งเลขที่ใบขนสินค้าขาออกทางระบบอิเล็กทรอนิกส์ตอบกลับไปยังผู้ส่งข้อมูล โดยมีประเภทของเอกสารหลักตัวที่ ๕ มีค่าเป็น 1 โดยถือเป็นการยื่นใบขนสินค้าขาออกโดยถูกต้องต่อศุลกากรแล้ว ซึ่งเลขที่ใบขนสินค้าขาออกดังกล่าวจะถือเป็นเลขที่ใบกำกับการขนย้ายสินค้าทางอากาศยานด้วย

(๒.๓.๕) ให้เจ้าหน้าที่ศุลกากรทำการพิมพ์ใบขนสินค้าขาออกจำนวน ๒ ฉบับและใบกำกับการขนย้ายสินค้าทางอากาศยาน จำนวน ๒ ฉบับ มอบให้แก่ผู้ส่งออกหรือผู้รับมอบอำนาจ ลงลายมือชื่อวันเดือนปี เวลากำกับไว้ในเอกสารดังกล่าว พร้อมส่งมอบใบขนสินค้าขาออกและใบกำกับการขนย้ายสินค้าทางอากาศยานที่ลงลายมือชื่อแล้ว จำนวนอย่างละ ๑ ฉบับให้กับผู้ส่งออก เพื่อนำไปยื่นที่จุดที่กำหนดต่อไป

(๒.๓.๖.) สำหรับใบขนสินค้าขาออก และใบกำกับการขนย้ายสินค้าทางอากาศยานที่พิมพ์ออกจากระบบอีกอย่างละ ๑ ฉบับ พร้อมเอกสารประกอบคำร้องอื่นๆ ซึ่งได้ลงลายมือชื่อของผู้ส่งออกหรือผู้รับมอบอำนาจแล้ว ให้เจ้าหน้าที่ศุลกากรผู้มีอำนาจหน้าที่หรือผู้ที่ได้รับมอบหมายรวบรวมจัดเก็บไว้ที่สำนักงานศุลกากรหรือด่านศุลกากรของผู้ส่งข้อมูลเก็บไว้เป็นหลักฐานต่อไป

(๓) เมื่อผู้ส่งออก/ตัวแทน/ผู้รับผิดชอบการบรรจุมีความประสงค์จะขนย้ายของขาออกไปยังสนามบินสุวรรณภูมิ ให้ส่งพิมพ์ใบกำกับการขนย้ายสินค้าจากระบบคอมพิวเตอร์ หรือทำสำเนาภาพถ่ายใบกำกับการขนย้ายสินค้าทางอากาศยาน หรือแสดงเลขที่ใบกำกับการขนย้ายสินค้าทางอากาศยานที่ระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากรได้กำหนดไว้ในเอกสารอื่นใดมอบให้แก่พนักงานขับรถบรรทุกเพื่อกำกับสินค้าที่ทำการขนย้ายนั้น

(๔) กรณีผู้ส่งออกหรือผู้รับผิดชอบการบรรจุ ส่งข้อมูลการตรวจสอบรหัสโดยใช้ความถี่วิทยุ (Radio Frequency Identification : RFID) ตามมาตรฐานที่ศุลกากรกำหนดเข้าสู่ระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากร ให้ผนึกซีลอิเล็กทรอนิกส์ (e-seal) ที่ประตูตู้คอนเทนเนอร์ หรือที่บานประตูท้ายของรถตู้ที่ใช้ในการขนย้ายสินค้า ทั้งนี้ซีลอิเล็กทรอนิกส์ (e-seal) ต้องสามารถส่งสัญญาณสื่อสารกับเครื่องอ่านระบบตรวจสอบรหัสโดยใช้ความถี่วิทยุ (RFID Reader) ที่ติดตั้งอยู่ ณ สถานีตรวจสอบสินค้าของสนามบินสุวรรณภูมิได้

(๕) การกำหนดเลขที่ใบขนสินค้าขาออกและเลขที่ใบกำกับการขนย้ายสินค้าทางอากาศยาน ให้มีรูปแบบตามข้อ ๑๖ ของหมวด ๒ โดยตัวเลขหลักที่ ๕ มีค่าเป็น 1

ข้อ ๒๔ การผ่านพิธีการในรูปแบบกระดาษ (Manual) ต่อหน่วยบริการศุลกากร สำนักงานศุลกากรตรวจสอบสินค้าท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ก่อนตารางเวลาที่อากาศยานจะออกบินนอกราชอาณาจักร ไม่เกิน ๓ ชั่วโมง ให้กระทำได้กรณีดังต่อไปนี้

(๑) ผู้ส่งออกซึ่งได้ส่งข้อมูลใบขนสินค้าขาออกเข้าสู่ระบบคอมพิวเตอร์ศุลกากรแล้ว แต่ยังไม่ได้รับการตอบกลับเลขที่ใบขนสินค้าขาออก เนื่องจากเครื่องคอมพิวเตอร์ขัดข้อง ให้ปฏิบัติดังนี้

(๑.๑) ให้ผู้ส่งของออกยื่นคำร้องขอพร้อมแนบเอกสารประกอบ ที่ลงนามโดยผู้ส่งของออกหรือผู้รับมอบอำนาจ ดังต่อไปนี้

(๑.๑.๑) ใบขนส่งสินค้าขาออกที่พิมพ์ออกจากระบบคอมพิวเตอร์ของผู้ส่งของออกหรือเคาน์เตอร์บริการซึ่งระบุเลขที่อ้างอิงการส่งข้อมูลไว้ จำนวน ๒ ชุด

(๑.๑.๒) ข้อมูลรายละเอียดใบขนส่งสินค้าขาออกที่พิมพ์จากระบบคอมพิวเตอร์ที่บันทึกข้อมูลตามเลขที่อ้างอิงดังกล่าว จำนวน ๒ ชุด

(๑.๑.๓) ใบกำกับการขนย้ายสินค้าทางอากาศยานในรูปแบบกระดาษ พร้อมรายละเอียดการกำกับการขนย้ายสินค้าจำนวน ๒ ชุด

(๑.๒) การตรวจสอบข้อมูลในระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากร

(๑.๒.๑) กรณีพบว่าระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากรมีการตอบรับข้อมูลโดยกำหนดเลขที่ใบขนส่งสินค้าขาออกแล้ว เจ้าหน้าที่ศุลกากรจะทำการพิมพ์ใบกำกับการขนย้ายสินค้าทางอากาศยาน ๑ ชุด มอบให้ผู้ส่งของออกเพื่อดำเนินการผ่านพิธีการ ต่อไป

(๑.๒.๒) กรณีระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากรยังไม่ทำการตอบรับกำหนดเลขที่ใบขนส่งสินค้าขาออกให้เจ้าหน้าที่ศุลกากร

(๑.๒.๒.๑) ออกเลขที่ใบขนส่งสินค้าขาออกซึ่งใช้เป็นเลขที่ใบกำกับการขนย้ายสินค้าทางอากาศยานด้วยในรูปแบบกระดาษ และจะประทับหรือเขียนเลขที่ไว้ที่มุมบนด้านขวาของใบขนส่งสินค้าขาออก และใบกำกับการขนย้ายสินค้าทางอากาศยาน ทั้ง ๒ ฉบับ แล้วจึงลงชื่อพร้อมวัน เดือน ปีกำกับ

(๑.๒.๒.๒) มอบใบขนส่งสินค้าขาออกในรูปแบบกระดาษ ๑ ชุด และใบกำกับการขนย้ายสินค้าทางอากาศยาน ๑ ชุด คืนให้ผู้ร้องเพื่อเป็นหลักฐานการผ่านพิธีการในรูปแบบกระดาษต่อไป

(๑.๒.๒.๓) บันทึกข้อมูลใบขนส่งสินค้าขาออกพร้อมรายละเอียดการกำกับการขนย้ายสินค้าดังกล่าวลงในระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากรโดยพลัน

(๑.๒.๒.๔) สำหรับใบขนส่งสินค้าขาออกที่พิมพ์ออกจากระบบคอมพิวเตอร์ของผู้ส่งของออกหรือเคาน์เตอร์บริการซึ่งระบุเลขที่อ้างอิงการส่งข้อมูลไว้ อีก ๑ ชุด และใบกำกับการขนย้ายสินค้าทางอากาศยานในรูปแบบกระดาษที่ลงนามผู้ส่งของออกแล้ว อีก ๑ ชุด พร้อมเอกสารประกอบคำร้องอื่นๆ ให้รวบรวมจัดเก็บไว้ที่สำนักงานศุลกากรตรวจสอบสินค้าทำอากาศยานสุวรรณภูมิเพื่อเป็นหลักฐานต่อไป

(๒) ผู้ส่งของออกซึ่งได้จัดทำข้อมูลใบขนส่งสินค้าขาออกพร้อมรายละเอียดการกำกับการขนย้ายสินค้าในรูปแบบกระดาษยื่นต่อหน่วยบริการศุลกากรสำนักงานศุลกากรตรวจสอบสินค้าทำอากาศยานสุวรรณภูมิแล้วสามารถร้องขอผ่านพิธีการศุลกากรในรูปแบบกระดาษเช่นเดียวกับกรณีเครื่องคอมพิวเตอร์ขัดข้องได้ ดังนี้

(๒.๑) กรณีเจ้าหน้าที่ศุลกากรไม่สามารถบันทึกข้อมูลใบขนส่งสินค้าขาออกพร้อมรายละเอียดการกำกับการขนย้ายสินค้าเข้าสู่ระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากรแล้วเสร็จ ก่อนตารางเวลาที่อากาศยานจะออกไปนอกราชอาณาจักร ๓ ชั่วโมง

(๒.๒) ให้ผู้ส่งของออกร้องขอต่อเจ้าหน้าที่ศุลกากรตามอำนาจหน้าที่หรือที่ได้รับมอบหมาย ณ หน่วยบริการศุลกากร สำนักงานศุลกากรตรวจสอบสินค้าทำอากาศยานสุวรรณภูมิ เพื่อพิจารณาอนุญาตให้ผ่านพิธีการศุลกากรเพื่อการส่งของออกทางอากาศยานในรูปแบบกระดาษ

(๒.๓) เจ้าหน้าที่ศุลกากรจะทำการออกเลขที่ใบขนสินค้าขาออกซึ่งใช้เป็นเลขที่ใบกำกับการขนย้ายสินค้าทางอากาศยานด้วย ในรูปแบบกระดาษ และจะประทับหรือเขียนเลขที่ไว้ที่มุมบนด้านขวาของใบขนสินค้าขาออก และใบกำกับการขนย้ายสินค้าทางอากาศยานที่ยื่นไว้ ทั้ง ๒ ฉบับ แล้วจึงลงชื่อพร้อมวัน เดือน ปี กำกับ รูปแบบเลขที่ใบขนสินค้าขาออกในรูปแบบกระดาษ มีจำนวน ๑๔ หลัก ทำนองเดียวกับใบขนสินค้าขาเข้าในหมวด ๒

(๒.๔) มอบใบขนสินค้า ๑ ชุด และใบกำกับการขนย้ายสินค้าทางอากาศยาน ๑ ชุด คืนให้ผู้ร้องขอเพื่อเป็นหลักฐานการผ่านพิธีการในรูปแบบกระดาษ ต่อไป

(๒.๕) เจ้าหน้าที่จะทำการบันทึกข้อมูลใบขนสินค้าขาออก พร้อมรายละเอียดการกำกับการขนย้ายสินค้าดังกล่าว ลงในระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากรโดยพลัน

(๒.๖) ใบขนสินค้าขาออกอีก ๑ ชุด และใบกำกับการขนย้ายสินค้าทางอากาศยาน อีก ๑ ชุด พร้อมเอกสารประกอบคำร้องอื่นๆ ให้รวบรวมจัดเก็บไว้ที่สำนักศุลกากรตรวจสินค้าทำอากาศยานสุวรรณภูมิ เป็นรายเดือนภายในวันที่ ๑๐ ของเดือนถัดไป นับแต่ วันที่ทำการออกเลขที่ใบขนสินค้าขาออกในรูปแบบกระดาษ เช่นเดียวกับกรณีเครื่องคอมพิวเตอร์ขัดข้อง

ส่วนที่ ๒

การตรวจสอบ ณ สถานที่ตรวจปล่อยสินค้าหรือจุดรับบรรทุก

ข้อ ๒๙ การตรวจสอบและตัดบัญชีใบกำกับการขนย้ายสินค้าทางอากาศยาน ณ จุดที่กำหนดเพื่อการส่งออกทางทำอากาศยานสุวรรณภูมิ

(๑) ให้ผู้ส่งของออกนํายานพาหนะและของส่งออกมายัง หน่วยบริการศุลกากร ณ สนามบินที่เป็นจุดที่กำหนด พร้อมทั้งจะให้เจ้าหน้าที่ศุลกากรตรวจสอบจำนวนหีบห่อ เครื่องหมาย เลขหมายหรือตรวจปล่อยและแสดงใบกำกับการขนย้ายสินค้าทางอากาศยาน หรือแจ้งเลขที่ใบกำกับการขนย้ายสินค้าทางอากาศยานที่ระบบคอมพิวเตอร์ของกรมศุลกากรได้กำหนดให้ แก่เจ้าหน้าที่ศุลกากรที่ประจำสถานที่ตรวจปล่อยสินค้า

(๑.๑) ให้ผู้ส่งของออกบันทึกรหัสสถานที่ตรวจปล่อย (Release Port) ดังนี้ คลังสินค้า บริษัทการบินไทย จำกัด (มหาชน) รหัส 1191 หรือคลังสินค้า บริษัท ดับบลิวเอฟเอสพีจีคาร์โก้ จำกัด รหัส 1192 หรือคลังสินค้า ดับบลิวเอฟเอสพีจีคาร์โก้ จำกัด สำหรับส่งออกสินค้าเร่งด่วน รหัส 1193 หรือคลังสินค้า บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) สำหรับส่งออกสินค้าเร่งด่วน รหัส 1194

(๑.๒) ให้บันทึกรหัสสถานที่รับบรรทุก (Load Port) เป็นทำอากาศยานสุวรรณภูมิ รหัส 1190 กรณีที่รับบรรทุกที่ทำอากาศยานอื่นให้บันทึกรหัสสถานที่รับบรรทุก (Load Port) เป็นรหัสของทำอากาศยานนั้น

(๒) ในการนำของผ่านสถานที่ตรวจปล่อย (Release Port) ให้ผู้ส่งของออกแจ้งเลขที่ใบกำกับการขนย้ายสินค้าทางอากาศยาน หรือสำเนาภาพถ่ายใบกำกับการขนย้ายสินค้าทางอากาศยาน สำหรับกรณีที่ผ่านพิธีการศุลกากรในรูปแบบกระดาษ (Manual) ให้ยื่นเอกสารใบขนสินค้าขาออกพร้อมใบกำกับการขนย้ายสินค้าทางอากาศยาน ต่อหน่วยบริการศุลกากรขาออก พร้อมกับแจ้งเลขที่ใบตราส่งสินค้าทางอากาศยาน (Air WayBill) เพื่อทำการตรวจสอบสถานะของใบขนสินค้าขาออกและใบกำกับการขนย้ายสินค้าทางอากาศยาน

กรณีใบกำกับการขนย้ายสินค้าทางอากาศยานมีรหัสแบบแท่ง (Bar Code) ให้ใช้เครื่องอ่านรหัสแบบแท่ง (Bar Code Reader) อ่านแถบข้อมูล หรือใช้วิธีการบันทึกเลขที่ใบกำกับการขนย้ายสินค้าทางอากาศยาน เพื่อทำการตรวจสอบการตัดบัญชีใบขนสินค้าขาออกและใบกำกับการขนย้ายสินค้าทางอากาศยาน

(๓) การตรวจสอบตัดบัญชีใบกำกับการขนย้ายสินค้าทางอากาศยาน

(๓.๑) เจ้าหน้าที่ศุลกากรจะตรวจสอบข้อมูลใบขนสินค้าขาออกที่ระบุเลขที่ไว้ในใบกำกับการขนย้ายสินค้าทางอากาศยานว่าอยู่ในเงื่อนไขความเสี่ยงที่ระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากรกำหนดว่ารับได้ (Green Line) แล้วทำการตัดบัญชีใบกำกับการขนย้ายสินค้าทางอากาศยานดังกล่าว พร้อมกับทำเครื่องหมายในช่องตัดบัญชีใบกำกับฯ และลงลายมือชื่อ วันเดือนปีเวลา ในใบกำกับการขนย้ายสินค้าทางอากาศยาน และให้ผู้ส่งของออกหรือตัวแทนรับมอบใบกำกับการขนย้ายสินค้าทางอากาศยานและนำของที่ตรวจปล่อยแล้วเข้าไปในเขตปลอดอากรท่าอากาศยานเพื่อนำไปบรรทุกรถยังคลังสินค้า โดยแสดงใบกำกับการขนย้ายสินค้าทางอากาศยานที่เจ้าหน้าที่ศุลกากรลงนามต่อเจ้าหน้าที่ส่วนควบคุมทางศุลกากร ณ สถานีตรวจสอบศุลกากร เพื่อแสดงว่าเป็นของที่ได้ปฏิบัติพิธีการศุลกากรเรียบร้อยแล้ว

กรณีที่ระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากรกำหนดว่าติดเงื่อนไขความเสี่ยง (Red Line) ให้ดำเนินการเปิดตรวจตามระเบียบที่กำหนด

(๓.๒) กรณีที่ใช้ระบบตรวจสอบรหัสโดยใช้ความถี่วิทยุสำหรับติดตามยานพาหนะขนส่งตู้คอนเทนเนอร์หรือรถตู้ที่ทำการขนย้ายสินค้า เมื่อยานพาหนะดังกล่าว วิ่งผ่านสถานีตรวจสอบศุลกากร ตัวอ่านข้อมูล (RFID Reader) จะอ่านข้อมูลที่ติดมากับตู้คอนเทนเนอร์หรือยานพาหนะที่ทำการขนย้ายสินค้านั้นเข้าสู่ระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากร ถ้าข้อมูลถูกต้องตรงกันระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากรจะตัดบัญชีใบกำกับการขนย้ายสินค้าทางอากาศยานโดยอัตโนมัติ

กรณีที่ข้อมูลไม่ถูกอ่าน หรือระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากรกำหนดว่าติดเงื่อนไขความเสี่ยง (Red Line) ให้ดำเนินการเปิดตรวจตามระเบียบที่กำหนด

(๔) ระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากรจะตอบกลับข้อมูลการตัดบัญชีใบกำกับการขนย้ายสินค้าไปให้ผู้ส่งข้อมูลใบขนสินค้าขาออกที่ปรากฏเลขที่ใบขนสินค้าในใบกำกับการขนย้ายสินค้านั้น ทราบถึงการตัดบัญชีใบกำกับการขนย้ายสินค้าทางอากาศยานดังกล่าวโดยอัตโนมัติ

(๕) การตรวจของขาออก

(๕.๑) ของขาออกที่มีคำสั่ง “ให้เปิดตรวจ”

(๕.๑.๑) ของส่งออกที่ขนย้ายมายังสถานีตรวจปล่อยที่ติดเงื่อนไขความเสี่ยงซึ่งต้องตรวจสอบพิกัด ราคา และของ

(๕.๑.๒) กรณีผู้ส่งของออกมีความประสงค์ขอให้เปิดตรวจของที่ส่งออกไปให้จัดทำคำร้องขอยื่นต่อหัวหน้าหน่วยบริการศุลกากรขาออก เพื่อพิจารณาอนุมัติเป็นการเฉพาะราย

(๕.๒) การตรวจสอบพิกัด ราคา และของ ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์ในเรื่องการกำหนดพิกัดอัตราศุลกากรและการกำหนดราคาศุลกากร

(๕.๒.๑) ระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากรจะแจ้งให้เจ้าหน้าที่หน่วยบริการศุลกากรประจำจุดที่กำหนด (สถานที่ตัดบัญชี ใบกำกับการขนย้ายสินค้าทางอากาศยานและตรวจปล่อย) ทราบถึงเลขที่ใบขนสินค้าขาออกที่ติดเงื่อนไขความเสี่ยงและกำหนดชื่อเจ้าหน้าที่ศุลกากรที่จะทำการตรวจของโดยอัตโนมัติ

(๕.๒.๒) ระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากรจะตอบกลับข้อมูลการตัดบัญชีใบกำกับการขนย้ายสินค้าทางอากาศยานไปให้ผู้ส่งข้อมูลใบขนสินค้าขาออกทราบถึงการตัดบัญชีใบกำกับการขนย้ายสินค้าและการให้เปิดตรวจ เพื่อมาติดต่อหน่วยบริการศุลกากรขาออก

(๕.๒.๓) เจ้าหน้าที่ศุลกากรจะแจ้งให้ผู้ส่งของออกหรือตัวแทนทราบ เพื่อปฏิบัติตามคำสั่งการตรวจ ณ สถานที่ตรวจสินค้าของอาคารตรวจสินค้าขาออก (CE) หรือสถานที่ตรวจสินค้าขาออกของอาคารคลังสินค้า

(๕.๒.๔) กรณีที่ใช้ระบบตรวจสอบรหัสโดยใช้ความถี่วิทยุสำหรับติดตามยานพาหนะขนส่งคอนเทนเนอร์หรือรถตู้ที่ทำการขนย้ายสินค้า (RFID) ให้ยานพาหนะดังกล่าว วิ่งผ่านสถานีตรวจสอบศุลกากร (Checking Post) เพื่อให้เครื่องอ่านข้อมูล (RFID Reader) อ่านข้อมูลที่ติดมากับตู้คอนเทนเนอร์หรือยานพาหนะที่ขนย้ายสินค้านั้นเข้าสู่ระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากร ถ้าข้อมูลถูกต้องตรงกันระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากรจะตัดบัญชีใบกำกับการขนย้ายสินค้าทางอากาศยานโดยอัตโนมัติ

กรณีที่ข้อมูลไม่ถูกอ่าน หรือระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากรกำหนดว่าติดเงื่อนไขความเสี่ยง (Red Line) ให้ดำเนินการเปิดตรวจตามระเบียบที่กำหนด

(๕.๓) เมื่อตรวจสอบพิกัด ราคา และของแล้วเสร็จ เจ้าหน้าที่ศุลกากรจะทำการบันทึกการตรวจในระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากร พร้อมกับทำเครื่องหมายในช่องตรวจปล่อยสินค้าและลงลายมือชื่อวัน เดือน ปี เวลา ในใบกำกับการขนย้ายสินค้าทางอากาศยาน และให้ผู้ส่งของออกหรือตัวแทนมอบใบกำกับการขนย้ายสินค้าทางอากาศยานและนำของที่ตรวจปล่อยแล้วเข้าไปในเขตปลอดอากรทำอากาศยานเพื่อนำไปปรับบรรทุกยังคลังสินค้า โดยแสดงใบกำกับการขนย้ายสินค้าทางอากาศยานที่เจ้าหน้าที่ศุลกากรลงนามต่อเจ้าหน้าที่ส่วนควบคุมทางศุลกากร ณ สถานีตรวจสอบศุลกากร เพื่อแสดงว่าเป็นของที่ได้ปฏิบัติตามพิธีการศุลกากรเรียบร้อยแล้ว

(๖) การรับบรรทุกของส่งออก เจ้าหน้าที่ศุลกากรประจำจุดรับบรรทุกมีอำนาจตรวจสอบ ดังนี้

(๖.๑) กรณีใบขนสินค้าขาออกกระບุสถานที่ตรวจปล่อย (Release Port) และสถานที่รับบรรทุก (Load Port) อยู่ในพื้นที่เดียวกัน เช่น สถานีตรวจปล่อย (Release Port) 1191 หรือ 1192 สถานที่รับบรรทุก (Load Port) 1190 เป็นต้น ให้เจ้าหน้าที่ศุลกากรที่ทำหน้าที่ตัดบัญชีใบกำกับการขนย้ายสินค้าทางอากาศยานมีหน้าที่ตรวจสอบการรับบรรทุกของใบขนสินค้าขาออกที่ตนได้ทำหน้าที่ตัดใบกำกับการขนย้ายสินค้าทางอากาศยานและให้ตรวจสอบรายงานอากาศยานออกของผู้ควบคุมอากาศยาน หรือตัวแทนผู้รับมอบอำนาจจากผู้ควบคุมอากาศยาน หรือ ตัวแทนอากาศยานในระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากรให้ถูกต้องครบถ้วนและเป็นปัจจุบัน

(๖.๒) กรณีใบขนสินค้าขาออกกระบุสถานที่ตรวจปล่อย (Release Port) และสถานที่รับบรรทุก (Load Port) อยู่ในต่างพื้นที่ เช่น สถานีตรวจปล่อย (Release Port) 1191 หรือ 1192 สถานที่รับบรรทุก (Load Port) 7101 เป็นต้น ต้องได้รับการตรวจสอบการรับบรรทุกของใบขนสินค้าขาออกและให้ตรวจสอบรายงานอากาศยานออกของผู้ควบคุมอากาศยาน หรือตัวแทนผู้รับมอบอำนาจจากผู้ควบคุมอากาศยาน หรือ ตัวแทนอากาศยานในระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากรให้ถูกต้องครบถ้วนและเป็นปัจจุบัน เพื่อกำกับการรับบรรทุกของส่งออกภายใต้การบริหารความเสี่ยงทางศุลกากร

ข้อ ๓๐ การดำเนินการกรณีเปลี่ยนอากาศยาน

กรณีส่งของออกทางสนามบินศุลกากรโดยขนส่งอากาศยานหนึ่ง แต่ตัวแทนอากาศยานนำของส่งออกมาเปลี่ยนอากาศยานภายใต้การกำกับดูแลของผู้ควบคุมอากาศยาน หรือตัวแทนผู้รับมอบอำนาจจากผู้ควบคุมอากาศยาน หรือ ตัวแทนอากาศยาน ณ สนามบินศุลกากรอื่นภายในราชอาณาจักร เช่น เทียวบิน เชียงใหม่ – สุวรรณภูมิ เพื่อส่งออกป็นนกราชอาณาจักรให้ปฏิบัติ ดังนี้

(๑) ให้ผู้ส่งของออกบันทึกรหัสสถานที่ตรวจปล่อยเป็นสนามบินศุลกากรแรกที่เป็นจุดรับบรรทุกที่กำหนด เช่น ท่าอากาศยานเชียงใหม่ รหัส 4801 หรือท่าอากาศยานภูเก็ต รหัส 7101 หรือท่าอากาศยานหาดใหญ่ รหัส 6001 เป็นต้น

(๒) ให้บันทึกรหัสสถานที่รับบรรทุกเป็นสนามบินศุลกากรสุดท้ายที่เปลี่ยนอากาศยานออกไปนอกราชอาณาจักร เช่น ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ รหัส 1190 เป็นต้น

(๓) ให้บันทึกเที่ยวบิน (Flight No) และวันที่ส่งออก เป็นเที่ยวบินที่บรรทุกของออกไปนอกราชอาณาจักร เช่น เที่ยวบินที่บรรทุกของส่งออกจากท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

(๔) ให้นำของส่งออกผ่านจุดที่กำหนดเพื่อตัดบัญชีใบกำกับการขนย้ายสินค้าทางอากาศยาน หน่วยบริการศุลกากรที่กำกับดูแลสนามบินศุลกากรที่ผู้ส่งของออกนำไปส่งมอบให้อยู่ในความรับผิดชอบของผู้ควบคุมอากาศยาน หรือตัวแทนผู้รับมอบอำนาจจากผู้ควบคุมอากาศยาน หรือ ตัวแทนอากาศยานก่อนการขนส่งไปเปลี่ยนเที่ยวบินดังกล่าว เช่น ด้านศุลกากรท่าอากาศยานเชียงใหม่ เป็นต้น

ส่วนที่ ๓

การดำเนินการตามกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้องกับการส่งออก

ข้อ ๓๑ กรณีของส่งออกต้องมีการอนุมัติ/อนุญาต/รับรอง ตามกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้องกับการศุลกากรหรือเอกสารเพื่อประกอบการใช้สิทธิพิเศษทางภาษีอากร

(๑) ในกรณีหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องกับการศุลกากร ขอตรวจสอบของก่อนการนำเข้าของเข้าไปในคลังสินค้า ให้ผู้ส่งของออกนำของพร้อมใบกำกับการขนย้ายสินค้าทางอากาศยาน มาให้เจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจตามกฎหมายดังกล่าวตรวจสอบ ณ อาคารตรวจสินค้าขาออก (CE)

(๒) ให้ผู้ส่งของออกพิมพ์หรือเขียนเลขที่ใบขนสินค้าลงบนเอกสารการอนุมัติ/อนุญาต/รับรองตามกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้องกับการศุลกากร หรือเอกสารเพื่อประกอบการใช้สิทธิพิเศษทางภาษีอากร และ

(๓) การอนุมัติ/อนุญาต/รับรอง ตามกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้องกับการศุลกากร หรือเอกสารเพื่อประกอบการใช้สิทธิพิเศษทางภาษีอากรก่อนการส่งออกไปยังนอกราชอาณาจักร

(๓.๑) ให้ยื่นเอกสารต่อหน่วยบริการศุลกากรขาออก ณ จุดรับบรรทุกที่กำหนด ภายใน ๑๕ วัน นับแต่วันตัดบัญชีใบกำกับการขนย้ายสินค้า หรือ

(๓.๒) ส่งเอกสารดังกล่าวทางไปรษณีย์ลงทะเบียนตอบรับ ถึงหน่วยบริการศุลกากรขาออก ณ จุดรับบรรทุกที่กำหนดไว้ในใบกำกับการขนย้ายสินค้า โดยถือวันที่ประทับตราส่งไปรษณีย์เป็นวันยื่นเอกสาร

(๔) การรับเอกสารการอนุมัติ/อนุญาต/รับรอง ตามกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้องกับการศุลกากร หรือเอกสารเพื่อประกอบการใช้สิทธิพิเศษทางภาษีอากร

(๔.๑) ให้เจ้าหน้าที่ศุลกากร หน่วยบริการศุลกากร ลงรับเอกสารไว้ตามระเบียบสารบรรณหรือตามระบบสารบรรณอิเล็กทรอนิกส์ และ

(๔.๒) เจ้าหน้าที่ศุลกากรที่ได้รับมอบหมายจะทำการตรวจสอบเอกสารเบื้องต้นกับข้อมูลใบขนสินค้าขาออกในระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากร หากตรวจพบว่าเอกสารไม่ตรงกับข้อมูลใบขนสินค้าขาออก จะพิจารณาดำเนินการเป็นการเฉพาะรายทันที

(๕) ในกรณีหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องกับการศุลกากรสามารถรับ -- ส่ง ข้อมูลการอนุมัติ/อนุญาต/รับรอง ตามกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้องกับการศุลกากร หรือข้อมูลเพื่อประกอบการใช้สิทธิพิเศษทางภาษีอากรได้แล้ว ผู้ส่งของออกไม่ต้องนำเอกสารการอนุมัติ/อนุญาตมายื่นต่อหน่วยบริการศุลกากรอีก

(๖) การจัดเก็บเอกสารการอนุมัติ/อนุญาต/รับรอง ตามกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้องกับการศุลกากร หรือเอกสารเพื่อประกอบการใช้สิทธิพิเศษทางภาษีอากร

(๖.๑) ภายใน ๓ วันทำการ หน่วยบริการศุลกากรจะทำการรวบรวมเอกสารการอนุมัติ/อนุญาต/รับรอง ตามกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้องกับการศุลกากร หรือเอกสารเพื่อประกอบการใช้สิทธิพิเศษทางภาษีอากร ส่งให้ส่วนควบคุมทางศุลกากร

(๖.๒) ส่วนควบคุมทางศุลกากรจะพิจารณาทบทวนข้อมูลใบขนสินค้าขาออกในระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากรภายหลังการตรวจปล่อย ต่อไป

ส่วนที่ ๔

การขอแก้ไขข้อมูลการส่งออก

ข้อ ๓๒ กรณีของที่ส่งออกไปนอกราชอาณาจักรไม่ครบตามจำนวนที่ระบุไว้ตามข้อมูลใบขนสินค้าขาออก

(๑) ภายใน ๑๐ วัน นับแต่วันตัดบัญชีใบกำกับการขนย้ายสินค้า ให้ผู้ส่งของออกขอแก้ไขข้อมูลรายการของสินค้าที่ไม่ได้ส่งออก และยืนยันปริมาณหรือจำนวนหีบห่อสินค้าที่ส่งออกให้ถูกต้องตรงตามความเป็นจริงได้ โดยไม่ต้องพิจารณาความผิด ดังนี้

(๑.๑) ให้ผู้ส่งของออกส่งข้อมูลเข้าสู่ระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากร เพื่อแก้ไขข้อมูลรายการของสินค้าที่ไม่ได้ส่งออก (Short Declaration) และยืนยันปริมาณหรือจำนวนหีบห่อสินค้าที่ส่งออกให้ถูกต้องตรงตามความเป็นจริง หรือ

(๑.๒) ให้ผู้ส่งของออกยื่นแบบแสดงรายการสินค้าที่ส่งออกไม่ครบตามจำนวนที่แสดงไว้ในใบขนสินค้าขาออกในรูปแบบกระดาษ ต่อหน่วยบริการศุลกากรขาออก สำนักงานศุลกากรและด่านศุลกากรทุกแห่งทั่วราชอาณาจักร

(๒) ภายหลัง ๑๐ วัน นับแต่วันตัดบัญชีใบกำกับการขนย้ายสินค้า ให้ผู้ส่งของออกขอแก้ไขข้อมูลรายการของสินค้าที่ไม่ได้ส่งออก และยืนยันปริมาณหรือจำนวนหีบห่อสินค้าที่ส่งออกให้ถูกต้องตรงตามความเป็นจริง

(๒.๑) ให้ผู้ส่งของออก/ตัวแทนออกของจัดทำแบบแสดงรายการสินค้าที่ส่งออกไม่ครบตามจำนวนที่แสดงไว้ในใบขนสินค้าขาออกในรูปแบบกระดาษ จำนวน ๒ ชุด ยื่นต่อหน่วยบริการศุลกากรของสนามบินศุลกากรที่เป็นจุดตัดบัญชีใบกำกับการขนย้ายสินค้า

(๒.๒) เจ้าหน้าที่ศุลกากรตามอำนาจหน้าที่หรือที่ได้รับมอบหมายจะพิจารณาคำร้องพร้อมการพิจารณาความผิดเป็นรายกรณีไป กรณีที่พิจารณาอนุญาตให้ทำการแก้ไขข้อมูลได้ เจ้าหน้าที่ศุลกากรจะทำการบันทึกข้อมูลแก้ไขลงในระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากร ต่อไป

ข้อ ๓๓ กรณี การขอตรวจรับสินค้ากลับคืน และ/หรือการยกเลิกการส่งออก

(๑) กรณีการขอตรวจรับสินค้ากลับคืนบางส่วน เนื่องจากส่งออกไม่ครบจำนวน

(๑.๑) ให้ผู้ส่งของออกขอแก้ไขข้อมูลรายการของสินค้าที่ไม่ได้ส่งออก และยืนยันปริมาณหรือจำนวนที่ส่งออกให้ถูกต้องตรงตามความเป็นจริง

(๑.๒) ให้ผู้ส่งของออก/ตัวแทนออกของจัดทำแบบแสดงรายการขอตรวจรับสินค้ากลับคืน พร้อมแบบเอกสารที่เกี่ยวข้อง จำนวน ๒ ชุด ยื่นต่อหน่วยบริการศุลกากรของสนามบินศุลกากรที่เป็นจุดตัดบัญชีใบกำกับการขนย้ายสินค้า

(๑.๓) เจ้าหน้าที่ศุลกากรตามอำนาจหน้าที่หรือที่ได้รับมอบหมายตรวจสอบคำร้อง และพิจารณาอนุญาต โดยไม่ต้องมีการพิจารณาความผิด ดังนี้

(๑.๓.๑) โดยตรวจสอบว่ามีการบันทึกข้อมูลรายการของสินค้าที่ไม่ได้ส่งออกโดยยืนยันปริมาณที่ส่งออกจริงในข้อมูลใบขนสินค้าขาออกในระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากรแล้ว

(๑.๓.๒) จะพิจารณาอนุญาต พร้อมประทับหรือเขียนข้อความการอนุญาตให้ตรวจรับกลับคืนบางส่วน ไว้บนแบบแสดงรายการขอตรวจรับสินค้ากลับคืน ทั้ง ๒ ชุด แล้วจึงลงชื่อพร้อมวัน เดือน ปี กำกับ

(๑.๓.๓) แล้วมอบแบบแสดงรายการขอตรวจรับสินค้ากลับคืน ๑ ชุด คืนให้ผู้ร้องเพื่อเป็นหลักฐานการขอตรวจรับสินค้ากลับคืน ต่อไป

(๑.๓.๔) แบบแสดงรายการขอตรวจรับกลับคืน อีก ๑ ชุด พร้อมเอกสารแนบคำร้องอื่นๆ เจ้าหน้าที่ศุลกากรจะเก็บรวบรวมไว้ ณ หน่วยบริการศุลกากรที่พิจารณาคำร้องขอเพื่อใช้เป็นหลักฐานต่อไป

(๒) กรณีการตรวจรับสินค้ากลับคืนทั้งหมด เนื่องจากไม่มีการส่งของออก

(๒.๑) ให้ผู้ส่งของออก/ตัวแทนออกของจัดทำแบบแสดงรายการขอตรวจรับสินค้ากลับคืน/ยกเลิกการส่งออก พร้อมแบบเอกสารที่เกี่ยวข้อง จำนวน ๒ ชุด ยื่นต่อหน่วยบริการศุลกากรของสนามบินศุลกากรที่เป็นจุดตัดบัญชีใบกำกับการขนย้ายสินค้า

(๒.๒) เจ้าหน้าที่ศุลกากรตามอำนาจหน้าที่หรือที่ได้รับมอบหมายตรวจสอบคำร้อง และพิจารณาอนุญาต โดยไม่ต้องมีการพิจารณาความผิด ดังนี้

(๒.๒.๑) โดยบันทึกข้อมูลการยกเลิกใบขนสินค้าขาออกฉบับดังกล่าว ออกจากระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากร

(๒.๒.๒) กรณีพิจารณาอนุญาตเจ้าหน้าที่ศุลกากรจะประทับหรือเขียนข้อความการอนุญาตให้ตรวจรับกลับคืนทั้งหมด ไว้บนแบบแสดงรายการขอตรวจรับสินค้ากลับคืน/ยกเลิกการส่งออก ทั้ง ๒ ชุด แล้วจึงลงชื่อพร้อมวัน เดือน ปี กำกับ

(๒.๒.๓) แล้วมอบแบบแสดงรายการขอตรวจรับสินค้ากลับคืน/ขอยกเลิกการส่งออก ๑ ชุด คืนให้ผู้ร้องเพื่อเป็นหลักฐานการขอตรวจรับสินค้ากลับคืน ต่อไป

(๒.๒.๔) แบบแสดงรายการขอตรวจรับกลับคืน/ยกเลิกการส่งออก อีก ๑ ชุด พร้อมเอกสารแนบคำร้องอื่นๆ เจ้าหน้าที่ศุลกากรจะเก็บรวบรวมไว้ ณ หน่วยบริการศุลกากรที่พิจารณาคำร้องขอ เพื่อใช้เป็นหลักฐาน ต่อไป

ข้อ ๓๔ การร้องขอดำเนินการใดๆ หรือการร้องขอแก้ไขข้อมูลในระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากรภายหลังการส่งออก

(๑) ให้ผู้ส่งของออก/ตัวแทนออกของจัดทำคำร้องขอแก้ไขเปลี่ยนแปลง พร้อมแบบเอกสารที่เกี่ยวข้อง จำนวน ๒ ชุด ยื่นต่อหน่วยบริการศุลกากร ในเขตพื้นที่ที่ผู้นำของออกหรือตัวแทนออกของตามใบขนสินค้าขาออกมีภูมิลำเนาอยู่ หรือสนามบินศุลกากรที่ส่งของออกไปนอกราชอาณาจักร

(๒) หน่วยบริการศุลกากร ผู้รับคำร้องจะพิจารณาดำเนินการเป็นการเฉพาะราย โดยต้องพิจารณาความผิด ดังนี้

(๒.๑) หากการแก้ไขนั้นไม่กระทบต่อคำภาษีอากร และอยู่ในเกณฑ์การระงับคดีให้ผ่อนผันการปรับได้

(๒.๑.๑) เจ้าหน้าที่ศุลกากรตามอำนาจหน้าที่หรือผู้ที่ได้รับมอบหมายของหน่วยบริการศุลกากร จะเป็นผู้พิจารณาความผิดและสั่งการผ่อนผันการปรับได้ แล้วรวบรวมการสังคติดสรุปส่งให้หน่วยงานคดีเป็นรายเดือน

(๒.๑.๒) ส่วนควบคุมทางศุลกากรจะรวบรวมการสังคติดดังกล่าว เพื่อรายงานให้กรมศุลกากรทราบเป็นรายเดือน ต่อไป

(๒.๒) หากการแก้ไขนั้นกระทบต่อคำภาษีอากร หรือการคืนอากร หรือการชดเชยคำภาษีอากร หรือการยกเว้นอากร ให้ส่งหน่วยงานคดีเป็นผู้พิจารณาความผิด

(๓) กรณีพิจารณาอนุญาตให้ทำการแก้ไขข้อมูลในระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากร เจ้าหน้าที่หน่วยบริการศุลกากรจะบันทึกผลการพิจารณาพร้อมลงชื่อและวัน เดือน ปีกำกับในเอกสารและรวบรวมไว้กับชุดคำร้องขอดังกล่าว และเจ้าหน้าที่หน่วยบริการศุลกากรจะทำการบันทึกข้อมูลการแก้ไขเปลี่ยนแปลงดังกล่าวในระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากร

(๔) มอบคำร้องขอแก้ไขเปลี่ยนแปลงพร้อมหลักฐานแสดงการพิจารณาอนุญาตดังกล่าว ๑ ชุด คืนให้ผู้ร้องเพื่อเป็นหลักฐาน ต่อไป

ส่วนที่ ๕

การผ่านพิธีการส่งออกเฉพาะกรณีโดยมิได้ส่งข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์

ข้อ ๓๕ กรณีการส่งซากศพ อัฐิ และอุ้งทูต (Diplomatic Mail) ที่มิได้ลงทะเบียนทางไปรษณีย์ออกไปต่างประเทศโดยทางอากาศยานนั้น

(๑) ให้ร้องขอต่อหน่วยบริการศุลกากร โดยไม่ต้องทำใบขนสินค้าขาออก

(๒) เมื่อเจ้าหน้าที่ศุลกากรตามอำนาจหน้าที่หรือผู้ที่ได้รับมอบหมายทำการตรวจสอบแล้ว ให้ออกใบกำกับการขนย้ายสินค้าทางอากาศยานในรูปแบบกระดาษและลงชื่อรับรอง เพื่อให้เจ้าหน้าที่บริษัทการบินหรือตัวแทนบริษัทการบินรับไปบรรทุก โดยให้สำแดงรายการไว้ในบัญชีสินค้าทางอากาศยานขาออกด้วย

ส่วนที่ ๖

การรายงานอากาศยานออกและการยื่นบัญชีสินค้าสำหรับอากาศยาน

ข้อ ๓๖ ให้ผู้ควบคุมอากาศยาน หรือตัวแทนผู้รับมอบอำนาจจากผู้ควบคุมอากาศยาน หรือ ตัวแทนอากาศยานดำเนินการเกี่ยวกับการรายงานอากาศยานออก และการยื่นบัญชีสินค้าสำหรับอากาศยานทางอิเล็กทรอนิกส์ ดังต่อไปนี้

(๑) ก่อนอากาศยานลำใดที่บรรทุกของหรือมิได้บรรทุกของออกไปนอกราชอาณาจักร ให้รายงานอากาศยานออกไปนอกราชอาณาจักร ดังนี้

(๑.๑) ให้ผู้ควบคุมอากาศยาน หรือตัวแทนผู้รับมอบอำนาจจากผู้ควบคุมอากาศยาน หรือ ตัวแทนอากาศยานจัดทำข้อมูลการรายงานอากาศยานออก (Vessel Schedule : VSED) ตามมาตรฐานที่ศุลกากรกำหนด และส่งข้อมูลทางอิเล็กทรอนิกส์เข้าสู่ระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากร

(๑.๒) เมื่อระบบคอมพิวเตอร์ของกรมศุลกากรรับข้อมูลรายงานอากาศยานออกแล้วจะแจ้งกลับเลขที่รับรายงานอากาศยานออก (Receive Control Number) ให้ผู้ควบคุมอากาศยาน หรือตัวแทนผู้รับมอบอำนาจจากผู้ควบคุมอากาศยาน หรือ ตัวแทนอากาศยานทราบถึงการออกใบปล่อยอากาศยานออกเดินทางไปยังต่างประเทศได้

(๑.๓) ให้งดการเรียกเก็บค่าธรรมเนียมปล่อยอากาศยาน ตามอัตราที่รัฐมนตรีกำหนดไว้ในกฎกระทรวง (ใบแนบ ศ.๗)

(๒) เมื่ออากาศยานออกไปนอกราชอาณาจักรแล้ว

(๒.๑) ให้ผู้ควบคุมอากาศยาน หรือตัวแทนผู้รับมอบอำนาจจากผู้ควบคุมอากาศยาน หรือตัวแทนอากาศยานจัดทำข้อมูลบัญชีสินค้าสำหรับอากาศยาน (Master Air Cargo Manifest) และข้อมูลบัญชีสินค้าสำหรับอากาศยานรายใบตราส่งสินค้า (House Air Cargo Manifest) ตามมาตรฐานที่ศุลกากรกำหนด แล้วส่งข้อมูลทางอิเล็กทรอนิกส์เข้าสู่ระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากรภายใต้เลขที่รับรายงานอากาศยานออก ภายใน ๒๔ ชั่วโมงนับแต่อากาศยานออกจากสนามบินศุลกากรในราชอาณาจักร

(๒.๒) ให้ผู้ควบคุมอากาศยาน หรือตัวแทนผู้รับมอบอำนาจจากผู้ควบคุมอากาศยาน หรือตัวแทนอากาศยานจัดทำข้อมูลวันอากาศยานออกไปนอกราชอาณาจักรจริงและเวลาที่อากาศยานออกจากสนามบินศุลกากร (Actual Date Actual Time) ตามมาตรฐานที่ศุลกากรกำหนด และส่งข้อมูลทางอิเล็กทรอนิกส์เข้าสู่ระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากรภายใต้เลขที่รับรายงานอากาศยานออก ภายใน ๒๔ ชั่วโมง นับแต่อากาศยานออกจากสนามบินศุลกากรในราชอาณาจักรเพื่อยืนยันความถูกต้องของข้อมูลภายใต้เลขที่รับรายงานอากาศยานออกนั้น

(๓) เมื่อระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากรได้รับข้อมูลวันอากาศยานออกไปนอกราชอาณาจักรจริงภายใต้เลขที่รับรายงานอากาศยานออกแล้ว

(๓.๑) ระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากรจะตรวจสอบความถูกต้องของข้อมูลภายใต้เลขที่รับรายงานอากาศยานออกกับแฟ้มข้อมูลอ้างอิง หากพบข้อผิดพลาดระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากรจะตอบรหัสข้อผิดพลาดกลับไปให้ผู้ส่งข้อมูล

(๓.๒) หากไม่พบข้อผิดพลาดระบบจะตอบรับข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ภายใต้เลขที่รับรายงานอากาศยานออก และให้ถือเป็นการลงรายละเอียดไว้ในทะเบียนรับอากาศยานเข้า-ออก (แบบที่ ๔๓๘) แล้ว

(๓.๓) ระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากรจะนำข้อมูลเที่ยวบินของอากาศยาน วันที่อากาศยานออก ข้อมูลเลขที่ใบตราส่งตามบัญชีสินค้าสำหรับอากาศยานที่ได้ทำการยืนยันความถูกต้องแล้วไปใช้ในการประมวลผลการปิดบัญชีอากาศยานและ/หรือรับบรรทุกของขาออกทางอากาศยาน ต่อไป

(๔) การสำแดงเครื่องหมายและเลขหมายหีบห่อ (Shipping Mark) ในข้อมูลบัญชีสินค้าสำหรับอากาศยาน ถ้าข้อมูลเป็นรูปภาพให้บันทึกเป็น Picture แต่ถ้าเป็นข้อความให้บันทึกเป็นข้อความตามจริงตามมาตรฐานที่ศุลกากรกำหนด

ข้อ ๓๗ การขอแก้ไขเปลี่ยนแปลงข้อมูลการรายงานอากาศยานออก ในการประมวลผลการปิดบัญชีอากาศยานและ/หรือรับบรรทุกของขาออกทางอากาศยาน

(๑) กรณี ตัวแทนอากาศยานได้มีการเปลี่ยนแปลงเที่ยวบิน โดยไม่เปลี่ยนคลังสินค้าที่ขนถ่ายสินค้าขึ้นอากาศยาน

(๑.๑) เมื่อตัวแทนอากาศยานนำของส่งออกตามใบตราส่ง (Master Air Waybill / House Air Waybill) ไปในเที่ยวบินอื่น หรือเที่ยวบินเดิมในวันถัดไป

(๑.๒) ให้ตัวแทนอากาศยานมีหน้าที่จัดทำข้อมูลการเปลี่ยนแปลงแก้ไขเที่ยวบิน (Flight Maintenance Message) โดยระบุเลขที่ใบตราส่ง (Master Air Waybill + House Air Waybill) และแจ้งว่า เที่ยวบิน/วันที่เที่ยวบินเดิม (Flight NO / Departure Date) ได้ขอแก้ไขเป็น เที่ยวบิน/วันที่เที่ยวบินใด และเป็นผู้ส่งข้อมูลการเปลี่ยนแปลงดังกล่าว พร้อมลงลายมือชื่ออิเล็กทรอนิกส์เข้าสู่ระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากร

(๑.๓) ระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากรจะทำการตรวจสอบการแก้ไขเปลี่ยนแปลงเที่ยวบิน โดยนำข้อมูลใบตราส่ง ข้อมูลเที่ยวบิน และวันที่อากาศยานออกเดิม (Master Air Waybill + House Air Waybill + Flight No + Departure Date) ไปหาข้อมูลรายละเอียดการกักกับการขนย้ายสินค้าที่ผู้ส่งออกแจ้งคัดบัญชีใบกักกับการขนย้ายทางอากาศยานและขนส่งผ่านจุดรับบรรทุกที่กำหนดแล้วในระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากร

(๑.๔) ระบบจะทำการแก้ไขข้อมูลรายละเอียดการกักกับการขนย้ายสินค้านี้ให้ เป็นข้อมูลเที่ยวบินและ/หรือวันที่อากาศยานออกใหม่ ตามข้อมูลที่ผู้ควบคุมอากาศยาน หรือตัวแทนผู้รับมอบอำนาจจากผู้ควบคุมอากาศยาน หรือ ตัวแทนอากาศยานแจ้งขอแก้ไข

(๒) กรณีผู้ส่งออกมีความประสงค์จะทำการเปลี่ยนแปลงเที่ยวบินที่จะบรรทุกของส่งออกไปนอกราชอาณาจักร หรือประสงค์จะนำของออกจากคลังสินค้าหนึ่งไปยังอีกคลังสินค้าหนึ่งภายในสนามบินเดียวกัน เพื่อทำการเปลี่ยนแปลงเที่ยวบินที่จะบรรทุกของส่งออกไปนอกราชอาณาจักร

(๒.๑) ให้ผู้ส่งออกยื่นคำร้องขอเปลี่ยนอากาศยาน (เที่ยวบิน) ตามแบบที่กำหนดต่อหน่วยบริการศุลกากร ณ สนามบินศุลกากรที่ระบุรหัสสถานที่รับบรรทุกของดังกล่าว ก่อนทำการเปลี่ยนแปลงโดยให้ปฏิบัติ ดังนี้

(๒.๑.๑) แจ้งเลขที่ใบกักกับการขนย้ายสินค้าทางอากาศยานที่ต้องการให้แก้ไขเปลี่ยนแปลง และ

(๒.๑.๒) แจ้งขอยกเลิกเลขที่ใบตราส่ง (Master Air Waybill + House Air Waybill) และ เที่ยวบิน/วันที่เที่ยวบินเดิม (Flight NO / Departure Date) และ

(๒.๑.๓) แจ้งขอให้บันทึกข้อมูลแก้ไขเป็น เลขที่ใบตราส่ง (Master Air Waybill + House Air Waybill) เที่ยวบิน/วันที่เที่ยวบิน ใหม่

(๒.๒) ให้เจ้าหน้าที่ศุลกากรตามอำนาจหน้าที่หรือที่ได้รับมอบหมายตรวจสอบคำร้องและพิจารณาอนุญาต โดยไม่ต้องมีการพิจารณาความผิด

(๒.๓) ให้เจ้าหน้าที่ศุลกากรทำการบันทึกข้อมูลที่ขอแก้ไขเปลี่ยนแปลงรายละเอียดการกักกับการขนย้ายสินค้านี้ลงในระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากรได้

หมวด ๔

พิธีการศุลกากรอิเล็กทรอนิกส์แบบไร้เอกสารว่าด้วยการขนส่งทางศุลกากรเกี่ยวกับของเร่งด่วน

ข้อ ๓๘ ความในหมวดนี้กำหนดขึ้นเพื่อใช้บังคับในการผ่านพิธีการศุลกากรทางอิเล็กทรอนิกส์แบบไร้เอกสารของผู้ประกอบการของเร่งด่วนที่ได้รับอนุมัติจากกรมศุลกากร บรรดาประกาศหรือคำสั่งหรือระเบียบอื่นใดในส่วนที่ได้กำหนดไว้แล้วในประกาศนี้ ซึ่งขัดหรือแย้งกับประกาศนี้ให้ใช้ประกาศนี้บังคับ เว้นแต่กรณีที่ประกาศหรือคำสั่งหรือระเบียบใดที่กำหนดขึ้นเพื่อใช้บังคับหรือให้สิทธิประโยชน์แก่นำเข้าหรือผู้ส่งออกเป็นการเฉพาะก็ให้อุปบัติตามประกาศหรือคำสั่งหรือระเบียบที่กำหนดไว้สำหรับเรื่องนั้นๆ

ส่วนที่ ๑ หลักการทั่วไป

ข้อ ๓๙ นิยามศัพท์

- (๑) คำว่า “ของเร่งด่วน” หมายความว่า ของที่อนุญาตให้ปล่อยผ่านทันทีที่ของมาถึง
- (๒) คำว่า “ของเร่งด่วนขาเข้า” หมายความว่า ของที่ขนส่งเข้ามาในราชอาณาจักรโดยผู้ประกอบการของเร่งด่วน และขนส่งมาโดยชำระค่าในระวางบรรทุกประเภทของเร่งด่วน (Express Cargo)
- (๓) คำว่า “ของเร่งด่วนขาออก” หมายความว่า ของที่ขนส่งทางอากาศยานออกไปนอกราชอาณาจักรโดยผู้ประกอบการของเร่งด่วน และขนส่งออกไปนอกราชอาณาจักรโดยชำระค่าระวางบรรทุกประเภทของเร่งด่วน (Express Cargo)
- (๔) คำว่า “ผู้ประกอบการของเร่งด่วน” หมายความว่า ผู้ที่ได้รับอนุมัติให้เป็นผู้ประกอบการของเร่งด่วนโดยมีคุณสมบัติตามหลักเกณฑ์และเงื่อนไขที่กรมศุลกากรกำหนด
- (๕) คำว่า “ระบบพิธีการศุลกากรของเร่งด่วน” หมายความว่า ระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากรที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินการกระบวนการทางศุลกากรของเร่งด่วน ด้วยวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์ทั้งหมดหรือบางส่วน

ข้อ ๔๐ ความในหมวดนี้

- (๑) ระบบพิธีการศุลกากรของเร่งด่วน ให้ดำเนินการโดยวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์ตามมาตรฐานที่กรมศุลกากรกำหนด ณ สำนักงานศุลกากรตรวจสอบสินค้าท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ
- (๒) การส่งข้อมูลชนิดสินค้าสำหรับการผ่านพิธีการศุลกากรอิเล็กทรอนิกส์แบบไร้เอกสารว่าด้วยกระบวนการทางศุลกากรเกี่ยวกับของเร่งด่วน ให้สำแดงเป็นภาษาไทยหรือภาษาอังกฤษ
- (๓) การปล่อยของโดยรีบด่วนให้ดำเนินการภายใต้เงื่อนไข ดังต่อไปนี้
 - (๓.๑) ผู้ประกอบการของเร่งด่วน ส่งข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์บัญชีสินค้า (Pre-Arrival Manifest) ของเร่งด่วนที่จะนำเข้าหรือส่งออก ตามมาตรฐานที่กรมศุลกากรกำหนด ณ จุดนำเข้าหรือส่งออก
 - (๓.๒) ศุลกากรจะทำการตรวจสอบบัญชีสินค้าล่วงหน้า (Pre-Arrival Manifest) เพื่อเลือกตรวจของที่มีความเสี่ยงก่อนการปล่อยของ โดยใช้หลักการบริหารความเสี่ยง
- (๔) ผู้ประกอบการของเร่งด่วนต้องจัดเก็บและรักษาบัญชีเอกสาร หลักฐานและข้อมูล ไม่ว่าในสื่อรูปแบบใด ๆ ที่ผู้ประกอบการของเร่งด่วนได้ใช้อยู่ซึ่งเกี่ยวข้องกับของใดๆ ที่กำลังผ่าน หรือได้ผ่านศุลกากรไว้ ณ สถานที่ประกอบการ หรือสถานที่อื่นที่อธิบดีกำหนด เป็นเวลาไม่น้อยกว่า ๕ ปี นับแต่วันที่น่าจะนำเข้าหรือส่งออก
- ในกรณีที่ผู้ประกอบการของเร่งด่วนเลิกประกอบกิจการ ให้ผู้ประกอบการฯ หรือผู้ชำระบัญชีของผู้ประกอบการฯ นั้น เก็บและรักษาบัญชี เอกสาร หลักฐาน และข้อมูลดังกล่าว ณ สถานที่ที่อธิบดีกำหนดต่อไปอีก ๒ ปี นับแต่วันเลิกประกอบกิจการ

ส่วนที่ ๒

กระบวนการทางศุลกากรเกี่ยวกับของเร่งด่วนขาเข้าทางอากาศยาน

ข้อ ๔๑ ความใน ส่วนนี้

(๑) ความรับผิดชอบในอันจะต้องเสียค่าภาษี สำหรับของเร่งด่วนขาเข้าเกิดขึ้นในเวลาที่ยานพาหนะนำของเข้าได้มาถึงท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

(๒) ค่าขนส่งของที่ใช้กำหนดราคาศุลกากร ในการผ่านพิธีการศุลกากร สำหรับของเร่งด่วนขาเข้าทางอากาศยาน ให้ปฏิบัติตามลำดับ ดังนี้

(๒.๑) ใช้ค่าขนส่งของตามที่ปรากฏในบัญชีราคาสินค้า (Invoice) หรือตามที่ระบุไว้ในเงื่อนไขการส่งมอบของ (INCOTERM) ที่รวมค่าขนส่งของ หรือมีหลักฐานการจ่ายค่าขนส่งของดังกล่าว

(๒.๒) ในกรณีบัญชีราคาสินค้า (Invoice) ไม่มีค่าขนส่งของ หรือไม่มีเอกสารหลักฐานการจ่ายค่าขนส่งของ ให้ใช้อัตราเฉลี่ยค่าระวางบรรทุกตาม Zone ที่กรมศุลกากรอนุมัติให้ใช้สำหรับของเร่งด่วน เป็นเกณฑ์ในการกำหนดราคาศุลกากร

ส่วนที่ ๓

การแจ้งข้อมูลของเร่งด่วนขาเข้าล่วงหน้า

ข้อ ๔๒ การจัดประเภทของเร่งด่วนขาเข้า ให้จัดแบ่งประเภทของเร่งด่วนขาเข้า ออกเป็น ๔ ประเภท ดังนี้

(๑) ประเภทที่ ๑ เอกสารที่ไม่ต้องเสียอากร ตาม ภาค ๒ พิกัดอัตราอากรขาเข้า แห่งพระราชกำหนด พิกัดอัตราศุลกากร พ.ศ. ๒๕๓๐ และไม่เป็นของต้องห้ามต้องกักตุน

(๒) ประเภทที่ ๒ ของไม่ต้องเสียอากร หรือของที่ได้รับยกเว้นอากร โดยมีรายละเอียด ดังต่อไปนี้

(๒.๑) ของที่ต้องเสียอากร ตามภาค ๒ พิกัดอัตราอากรขาเข้า แห่งพระราชกำหนดพิกัดอัตราศุลกากร พ.ศ. ๒๕๓๐ และไม่เป็นของต้องห้ามต้องกักตุน

(๒.๒) ของที่นำเข้าทางสนามบินศุลกากรซึ่งแต่ละรายการมีราคาซีไอเอฟไม่เกินหนึ่งพันบาท ที่ได้รับยกเว้นอากร ตามภาค ๔ ประเภท ๑๒ แห่งพระราชกำหนดพิกัดอัตราศุลกากร พ.ศ. ๒๕๓๐ และไม่เป็นของต้องห้ามต้องกักตุน

(๒.๓) ตัวอย่างสินค้าที่ใช้ได้แต่เพียงเป็นตัวอย่างและไม่มีราคาในทางการค้า ที่ได้รับยกเว้นอากร ตามภาค ๔ ประเภท ๑๔ แห่งพระราชกำหนดพิกัดอัตราศุลกากร พ.ศ. ๒๕๓๐ และไม่เป็นของต้องห้ามต้องกักตุน

(๓) ประเภทที่ ๓ ของต้องเสียอากร ที่นำเข้าทางสนามบินศุลกากร โดยแต่ละใบตราส่งสินค้าทางอากาศยาน (Air Way Bill) มีราคา FOB (Free on Board) ไม่เกิน ๔๐,๐๐๐.-บาท และไม่เป็นของต้องห้ามต้องกักตุน หรือของที่ต้องส่งตัวอย่างวิเคราะห์สินค้าก่อนปล่อย

(๔) ประเภทที่ ๔ ของอื่นๆ นอกจากของตามประเภทที่ ๑ ประเภทที่ ๒ และประเภทที่ ๓

ข้อ ๔๓ การแจ้งข้อมูลรายละเอียดของเร่งด่วน เพื่อร้องขอให้ปล่อยของขาเข้าออกจากอารักขาศุลกากร โดยรีบด่วน

(๑) ของเร่งด่วนขาเข้าประเภทที่ ๑ และประเภทที่ ๒ ไม่ต้องแจ้งข้อมูลรายละเอียดของเร่งด่วนล่วงหน้า

(๒) ของเรงด่วนขาเข้าประเภทที่ ๓ ให้ถือปฏิบัติ ดังนี้

(๒.๑) ผู้ประกอบการของเรงด่วนจัดทำข้อมูลของเรงด่วนตามมาตรฐานที่กรมศุลกากรกำหนดล่วงหน้า เป็นรายเที่ยวบิน

(๒.๒) ส่งข้อมูลทางอิเล็กทรอนิกส์เข้าสู่ระบบคอมพิวเตอร์ของกรมศุลกากร เพื่อแจ้งให้ศุลกากรทราบล่วงหน้า ไม่น้อยกว่าสองชั่วโมง ก่อนอากาศยานมาถึงท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

(๒.๓) เมื่อระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากรได้รับข้อมูลของเรงด่วนขาเข้าล่วงหน้าแล้ว จะตรวจสอบข้อมูลเบื้องต้นตามเงื่อนไขที่กำหนด หากถูกต้องระบบจะแจ้งกลับเลขที่รับข้อมูลการขอล้อยของเรงด่วนขาเข้าออกจากอากรขาศุลกากร ให้ผู้ส่งข้อมูลทราบ

ข้อ ๔๔ ของเรงด่วนขาเข้าประเภทที่ ๓ ระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากรจะทำการตรวจสอบข้อมูลรายละเอียดของเรงด่วนล่วงหน้า เพื่อเลือกตรวจสอบของก่อนการปล่อยของเรงด่วนขาเข้าออกจากอากรขาศุลกากร โดยจะกำหนดให้ตรวจสอบของเรงด่วนขาเข้าเป็นสองกรณี คือ

กรณีที่หนึ่ง ของที่ได้รับยกเว้นการตรวจ

กรณีที่สอง ของที่ต้องตรวจสอบพิกัด ราคา และ ของ

ข้อ ๔๕ กรณีมีเหตุแห่งความสงสัยในรายการของเรงด่วนประเภทที่ ๓ เจ้าหน้าที่ศุลกากรจะเลือกตรวจสอบของเรงด่วนเพิ่มเติม

ข้อ ๔๖ ระบบพิธีการศุลกากรของเรงด่วนจะตอบกลับข้อมูลการเลือกตรวจสอบของเรงด่วนขาเข้าให้ผู้ส่งข้อมูลทราบโดยอัตโนมัติ เพื่อคัดแยกของเรงด่วนขาเข้าให้เจ้าหน้าที่ตรวจสอบก่อนการตรวจปล่อยต่อไป

ข้อ ๔๗ ของเรงด่วนขาเข้าประเภทที่ ๑ ประเภทที่ ๒ และประเภทที่ ๓ ให้ผู้ประกอบการของเรงด่วนทำการคัดแยกไว้ต่างหาก เพื่อรอการตรวจปล่อยจากเจ้าหน้าที่ ส่วนของเรงด่วนขาเข้าประเภทที่ ๔ ให้จัดเก็บไว้ในพื้นที่คลังสินค้าเพื่อรอการปฏิบัติพิธีการศุลกากรนำเข้าทางอิเล็กทรอนิกส์แบบไร้เอกสารตามหมวด ๒ การนำเข้าต่อไป

ส่วนที่ ๔

การจัดทำข้อมูลใบขนสินค้าขาเข้าเรงด่วน

ข้อ ๔๘ การจัดทำข้อมูลใบขนสินค้าขาเข้าเรงด่วนประเภทที่ ๑

(๑) ให้ผู้ประกอบการของเรงด่วนจัดทำข้อมูลใบขนสินค้าขาเข้าเรงด่วน โดยสามารถจัดรวมรายละเอียดชนิดของและสำแดงราคารวมทุกใบตราส่งในเที่ยวบินนั้น ส่วนประเภทพิกัดให้สำแดงตามชนิดของของที่มีมูลค่ารวมมากที่สุด

(๒) ให้ผู้ประกอบการของเรงด่วนส่งข้อมูลใบขนสินค้าขาเข้าเรงด่วนทางอิเล็กทรอนิกส์เข้าสู่ระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากร ในฐานะผู้นำของเข้า

(๓) ระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากร จะตรวจสอบความถูกต้องของลายมือชื่ออิเล็กทรอนิกส์ของผู้ประกอบการของเรงด่วนที่ส่งข้อมูลกับแฟ้มข้อมูลอ้างอิง โดยไม่ตรวจสอบข้อมูลผู้นำเข้ารายใบตราส่งในระบบทะเบียนของศุลกากร และระบบจะกำหนดให้ทำการตรวจสอบพิกัด ราคา และของ (Red Line) ก่อนการปล่อยของออกจากอากรขาของศุลกากร

(๓.๑) ถ้าพบข้อผิดพลาดระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากรจะตอบข้อผิดพลาดกลับไปให้ผู้ส่งข้อมูล เพื่อให้ผู้ประกอบการของเรงด่วนทำการแก้ไขข้อมูลใบขนสินค้าขาเข้าเรงด่วน แล้วส่งข้อมูลการแก้ไข เข้าสู่ระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากรเพื่อตรวจสอบข้อมูลต่อไป

(๓.๒) ถ้าไม่พบข้อผิดพลาด ระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากรจะกำหนดเลขที่ใบขนสินค้าขาเข้าเรงด่วน จำนวน ๑๔ หลัก ในสถานะพร้อมชำระค่าภาษีอากร (ถ้ามี) และแจ้งเลขที่ใบขนสินค้าขาเข้าเรงด่วนตอบกลับไปยังผู้ส่งข้อมูล โดยกำหนดประเภทของเอกสารหลักที่ ๕ มีค่าเป็น “X” และให้ถือเป็นการยื่นใบขนสินค้าขาเข้าเรงด่วนต่อศุลกากรแล้ว

ข้อ ๔๙ การจัดทำข้อมูลใบขนสินค้าขาเข้าเรงด่วนประเภทที่ ๒

(๑) ให้ผู้ประกอบการของเรงด่วนจัดทำข้อมูลใบขนสินค้าขาเข้าเรงด่วน โดยสามารถจัดรวมรายละเอียดชนิดของ และสำแดงราคารวมทุกใบตราส่งในเที่ยวบินนั้น ส่วนประเภทพิกัดให้สำแดงตามชนิดของของที่มีมูลค่ารวมมากที่สุด

(๒) ให้ผู้ประกอบการของเรงด่วนส่งข้อมูลใบขนสินค้าขาเข้าเรงด่วนทางอิเล็กทรอนิกส์เข้าสู่ระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากร ในฐานะผู้นำของเข้า

(๓) ระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากร จะตรวจสอบความถูกต้องของลายมือชื่ออิเล็กทรอนิกส์ของผู้ประกอบการของเรงด่วนที่ส่งข้อมูลกับแฟ้มข้อมูลอ้างอิง โดยไม่ตรวจสอบข้อมูลชื่อผู้นำเข้ารายใบตราส่งในระบบทะเบียนของศุลกากร และระบบจะกำหนดให้ทำการตรวจสอบพิกัด ราคา และของ (Red Line) ก่อนการปล่อยของออกจากอารักขาของศุลกากร

(๓.๑) ถ้าพบข้อผิดพลาดระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากรจะตอบข้อผิดพลาดกลับไปให้ผู้ส่งข้อมูล เพื่อให้ผู้ประกอบการของเรงด่วนทำการแก้ไขข้อมูลใบขนสินค้าขาเข้าเรงด่วน แล้วส่งข้อมูลการแก้ไข เข้าสู่ระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากรเพื่อตรวจสอบข้อมูลต่อไป

(๓.๒) ถ้าไม่พบข้อผิดพลาด ระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากรจะกำหนดเลขที่ใบขนสินค้าขาเข้าเรงด่วน จำนวน ๑๔ หลัก ในสถานะพร้อมชำระค่าภาษีอากร (ถ้ามี) และแจ้งเลขที่ใบขนสินค้าขาเข้าเรงด่วนตอบกลับไปยังผู้ส่งข้อมูล โดยกำหนดประเภทของเอกสารหลักที่ ๕ มีค่าเป็น “X” และให้ถือเป็นการยื่นใบขนสินค้าขาเข้าเรงด่วนต่อศุลกากรแล้ว

ข้อ ๕๐ การจัดทำข้อมูลใบขนสินค้าขาเข้าเรงด่วนประเภทที่ ๓

(๑) เมื่อระบบพิธีการศุลกากรของเรงด่วนตอบกลับข้อมูลการเลือกตรวจสอบของเรงด่วนขาเข้า ให้ผู้ประกอบการของเรงด่วนจัดทำข้อมูลใบขนสินค้าขาเข้าเรงด่วน ตามประเภทของการตอบกลับของข้อมูลให้ ยกเว้นการตรวจ (Green Line) หรือให้ตรวจสอบพิกัด ราคา และของ (Red Line) โดยสามารถรวมใบตราส่งสินค้า ในเที่ยวบินหนึ่ง ๆ ได้ไม่เกิน ๕๐ ฉบับต่อใบขนสินค้าขาเข้า ๑ ฉบับ และให้สำแดงเลขที่ใบตราส่งสินค้าเมืองกำเนิด ค่าระวางบรรทุก และค่าประกันภัย ไว้ในข้อมูลใบขนสินค้าในส่วนรายละเอียดใบขนสินค้าขาเข้าเรงด่วนด้วย

(๒) ในการสำแดงรายละเอียดชนิดของของเรงด่วนประเภทที่ ๓ ในข้อมูลใบขนสินค้าขาเข้าเรงด่วน ให้ผู้ประกอบการของเรงด่วนจัดรวมหมวดหมู่ของสินค้าตามบัญชีราคาสินค้า หรือเอกสารกำกับหีบห่อ โดยให้สำแดงชนิดและพิกัดของของเรงด่วนที่มีอัตราอากรสูงสุดในบัญชีราคาสินค้าหรือเอกสารกำกับหีบห่อแต่ละฉบับ เป็นชนิดและพิกัดของสินค้าในใบขนสินค้าขาเข้าเรงด่วนประเภทที่ ๓ เพื่อใช้ในการชำระค่าภาษีอากรต่อไป

(๓) ให้ผู้ประกอบการของเร่ร่อนส่งข้อมูลใบขนสินค้าขาเข้าเร่ร่อนทางอิเล็กทรอนิกส์ เข้าสู่ระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากร ในฐานะผู้นำของเข้า

(๔) ระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากร จะตรวจสอบความถูกต้องของลายมือชื่ออิเล็กทรอนิกส์ของผู้ประกอบการของเร่ร่อนที่ส่งข้อมูล และตรวจสอบความถูกต้องเบื้องต้นกับแฟ้มข้อมูลอ้างอิง โดยไม่ตรวจสอบข้อมูลชื่อผู้นำเข้ารายใบตราส่งในระบบทะเบียนของศุลกากร

(๔.๑) ถ้าพบข้อผิดพลาด ระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากรจะตอบข้อผิดพลาดกลับไป ให้ผู้ส่งข้อมูล เพื่อให้ผู้ประกอบการของเร่ร่อนทำการแก้ไขข้อมูล และส่งข้อมูลใบขนสินค้าขาเข้าเร่ร่อนที่แก้ไขแล้ว เข้าสู่ระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากร

(๔.๒) ถ้าไม่พบข้อผิดพลาด ระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากรจะกำหนดเลขที่ใบขนสินค้าขาเข้าเร่ร่อน จำนวน ๑๔ หลัก ในสถานะพร้อมชำระค่าภาษีอากร (ถ้ามี) และแจ้งเลขที่ใบขนสินค้าขาเข้าเร่ร่อนตอบกลับไปยังผู้ส่งข้อมูล โดยกำหนดประเภทของเอกสารหลักที่ ๕ มีค่าเป็น "X" และให้ถือเป็นที่ยืนยันใบขนสินค้าขาเข้าเร่ร่อนต่อศุลกากรแล้ว

ข้อ ๕๑ กรณีที่ผู้ประกอบการของเร่ร่อนได้จัดส่งข้อมูลใบขนสินค้าขาเข้าเร่ร่อนโดยรวมหมวดหมู่ชนิดสินค้าไว้ในข้อมูล และได้รับการตรวจสอบปล่อยของออกจากอารักขาศุลกากรแล้ว จะไม่สามารถร้องขอแก้ไขข้อมูลใบขนสินค้าขาเข้าเร่ร่อน เพื่อแยกรายละเอียดของชนิดสินค้าในภายหลังได้

ส่วนที่ ๕

การชำระค่าภาษีอากรของเร่ร่อนขาเข้า

ข้อ ๕๒ ใบขนสินค้าขาเข้าเร่ร่อนประเภทที่ ๑ และประเภทที่ ๒ เมื่อระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากรออกเลขที่ใบขนสินค้าแล้ว ระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากรจะเปลี่ยนสถานะ เป็น "ใบขนสินค้ายกเว้นอากร" โดยอัตโนมัติ และแจ้งให้ผู้ประกอบการของเร่ร่อนทราบ

ข้อ ๕๓ ใบขนสินค้าขาเข้าเร่ร่อนประเภทที่ ๓ ผู้ประกอบการของเร่ร่อน สามารถชำระค่าภาษีอากรได้ ดังนี้

(๑) การชำระค่าภาษีอากร ณ หน่วยการเงินของสำนักงานศุลกากรตรวจสินค้าท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

(๑.๑) ให้ผู้ประกอบการของเร่ร่อนแจ้งเลขที่ใบขนสินค้าขาเข้าเร่ร่อนและจำนวนค่าภาษีอากรที่ต้องชำระต่อเจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจหน้าที่หรือผู้ที่ได้รับมอบหมาย

(๑.๒) เมื่อเจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจหน้าที่หรือผู้ที่ได้รับมอบหมายได้รับชำระค่าภาษีแล้ว ระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากรจะออกเลขชำระค่าภาษีอากร พร้อมกับเปลี่ยนสถานะใบขนสินค้าขาเข้าเร่ร่อนประเภทที่ ๓ เป็น "ใบขนสินค้าชำระค่าภาษีอากรแล้ว" โดยอัตโนมัติ

(๑.๓) เจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจหน้าที่หรือผู้ที่ได้รับมอบหมายจะส่งพิมพ์ใบเสร็จรับเงินที่ปรากฏชื่อของเจ้าหน้าที่ และมอบให้ผู้ประกอบการของเร่ร่อนต่อไป

(๒) การชำระค่าภาษีโดยวิธีตัดบัญชีธนาคาร

(๒.๑) ผู้ประกอบการของเร่ร่อนต้องแจ้งความประสงค์ขอชำระค่าภาษี โดยระบุให้ตัดบัญชีเงินฝากจากธนาคารพาณิชย์ของผู้ชำระค่าภาษีและโอนเงินผ่านระบบของธนาคารศุลกากรเพื่อนำเข้าบัญชีเงินฝากของกรมศุลกากรในขณะส่งข้อมูลใบขนสินค้าขาเข้าเร่ร่อนเข้าสู่ระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากร

(๒.๒) เมื่อระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากรออกเลขที่ใบขนสินค้าขาเข้าเร่งด่วนให้แล้ว ระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากรจะส่งข้อมูลขอตัดบัญชีเงินฝากจากธนาคารพาณิชย์ที่ผู้ประกอบการของเร่งด่วนแจ้งไว้ไปยังธนาคารที่กรมศุลกากรเปิดบัญชีไว้ เพื่อให้ธนาคารตัดบัญชีเงินฝากจากธนาคารพาณิชย์ดังกล่าว และโอนเงินผ่านระบบของธนาคารเข้าบัญชีเงินฝากของกรมศุลกากร

(๒.๓) เมื่อธนาคารที่กรมศุลกากรเปิดบัญชีไว้ ตัดบัญชีรับชำระค่าภาษีและตอบกลับการนำเงินเข้าบัญชีเงินฝากของกรมศุลกากรแล้ว ระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากรจะออกเลขรับชำระค่าภาษีอากร และส่งกลับข้อมูลให้ผู้ประกอบการของเร่งด่วนทราบ พร้อมกับเปลี่ยนสถานะใบขนสินค้าเป็น "ใบขนสินค้าชำระค่าภาษีอากรแล้ว" โดยอัตโนมัติ

(๒.๔) ให้ผู้ประกอบการของเร่งด่วนแจ้งเลขที่ใบขนสินค้าขาเข้าเร่งด่วนต่อเจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจหน้าที่หรือผู้ที่ได้รับมอบหมาย เพื่อเรียกข้อมูลเลขที่ชำระอากร และวันที่รับชำระ แล้วส่งพิมพ์ใบเสร็จรับเงินที่ปรากฏชื่อของเจ้าหน้าที่ และมอบให้ผู้ประกอบการของเร่งด่วน

(๒.๕) กรณีไม่สามารถตัดบัญชีเงินฝากจากธนาคารพาณิชย์ที่ผู้ประกอบการของเร่งด่วนแจ้งไว้ได้ ให้ทำการชำระค่าภาษีอากร ณ หน่วยการเงินของสำนักงานศุลกากรตรวจสอบสินค้าทำอาภาศยานสุวรรณภูมิ

ข้อ ๕๔ ใบเสร็จรับเงินตามใบขนสินค้าขาเข้าเร่งด่วน

(๑) ให้ใช้ใบเสร็จรับเงินตามแบบที่กรมศุลกากรกำหนด (กศก.๑๒๒)

(๒) ระบบคอมพิวเตอร์จะพิมพ์ รายการต่าง ๆ ตามที่แสดงไว้ในข้อมูลใบขนสินค้าขาเข้าเร่งด่วน ได้แก่ เลขที่ชำระอากร วันที่รับชำระอากร เลขที่ใบขนสินค้า ชื่อผู้นำของเข้า (Consignee Name) และชื่อผู้ประกอบการของเร่งด่วน (Care of : C/O) เลขที่ใบตราส่งสินค้าฉบับ House Air Waybill และรายการภาษีที่ชำระ

ข้อ ๕๕ การแก้ไขใบเสร็จรับเงิน กรณีชื่อและ/หรือที่อยู่ของผู้นำของเข้าตามใบขนสินค้าขาเข้าเร่งด่วน ประเภทที่ ๓ คลาดเคลื่อนไม่ตรงตามความเป็นจริง ให้ดำเนินการดังนี้

(๑) ให้ผู้นำของเข้าหรือผู้ประกอบการของเร่งด่วน ยื่นคำร้องเป็นลายลักษณ์อักษรเพื่อขอแก้ไขข้อมูลใบเสร็จรับเงินต่อหน่วยงานผู้ออกใบเสร็จรับเงิน

(๒) เมื่อเจ้าหน้าที่ศุลกากรตามอำนาจหน้าที่หรือผู้ที่ได้รับมอบหมายของหน่วยงานผู้ออกใบเสร็จรับเงิน พิจารณาแล้วหากเห็นควรอนุญาตให้ทำการแก้ไข โดยพิจารณาความผิดและสิ่งผิดไปก่อน ตามเกณฑ์การระงับคดี แล้วแก้ไขข้อมูลในระบบและใบเสร็จรับเงินให้ถูกต้อง พร้อมลงลายมือชื่อประทับตราชื่อตำแหน่ง และวัน เดือน ปี กำกับ

ส่วนที่ ๖

การนำของเร่งด่วนขาเข้าออกจากอารักขาศุลกากร

ข้อ ๕๖ ของเร่งด่วนขาเข้าประเภทที่ ๑ และประเภทที่ ๒ ให้เจ้าหน้าที่ตรวจสอบด้วยระบบเอ็กซเรย์ (X-Ray) แล้วบันทึกผลการตรวจสอบในระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากร

ข้อ ๕๗ ของเร่งด่วนขาเข้าประเภทที่ ๓ ให้ปฏิบัติดังนี้

(๑) ของเร่งด่วนขาเข้าที่ระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากรตอบกลับข้อมูลให้ยกเว้นการตรวจ (Green Line) ให้ผู้ประกอบการของเร่งด่วนนำออกจากอารักขาศุลกากรได้ทันทีที่ของมาถึง โดยเจ้าหน้าที่ศุลกากรไม่ต้องตรวจสอบ

(๒) ของเรงด่วนขาเข้าที่ระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากรตอบกลับข้อมูลให้ตรวจสอบพิกัด ราคา และของ (Red Line) ให้เจ้าหน้าที่ทำการตรวจสอบพิกัด ราคา และของ ดังกล่าวแล้วบันทึกผลการตรวจสอบในระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากร

ข้อ ๕๘ กรณีของเรงด่วนขาเข้าที่ระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากรตอบกลับข้อมูลให้ตรวจสอบพิกัด ราคา และของ (Red Line) หากพบว่าของตามรายการใบตราส่ง (HAWB) รายการใดเป็นความผิด หรือมีเหตุสงสัยในความไม่ถูกต้อง จะดำเนินการตรวจปล่อยเฉพาะของส่วนที่ถูกต้องไปก่อน โดยให้ผู้ประกอบการคลังสินค้าออกใบอนุญาตให้นำสินค้าออกจากคลังสินค้า (Cargo Permit) ไว้เป็นหลักฐานให้เจ้าหน้าที่ศุลกากรตรวจปล่อยของออกจากอารักขาศุลกากรต่อไป สำหรับของส่วนที่เหลือจะได้มีการตรวจสอบและดำเนินการตามกฎหมายต่อไป

ข้อ ๕๙ ของเรงด่วนที่นำเข้ามาในราชอาณาจักรและได้ปล่อยออกจากอารักขาของศุลกากรแล้วให้ถือว่า มี ชนิด คุณภาพ ปริมาณ น้ำหนัก ราคา หรือเกี่ยวกับอัตราอากร ถูกต้องตรงตามที่ผู้ประกอบการของเรงด่วนได้ส่งข้อมูลเข้าสู่ระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากร ดังนั้น ก่อนการรับมอบของเรงด่วนไปจากคลังสินค้า ให้ผู้ประกอบการของเรงด่วนดำเนินการในกระบวนการทางศุลกากรให้ครบถ้วน และต้องตรวจสอบของเรงด่วนที่นำเข้าให้ถูกต้องตรงตามข้อมูลใบขนสินค้าขาเข้าเรงด่วนที่ส่งเข้าสู่ระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากร

ส่วนที่ ๗

การขอแก้ไขข้อมูลของเรงด่วนขาเข้า

ข้อ ๖๐ การยกเลิกข้อมูลใบขนสินค้าขาเข้าเรงด่วนที่กำหนดเลขที่ใบขนสินค้าขาเข้าเรงด่วนทางอิเล็กทรอนิกส์

(๑) กรณีที่ต้องชำระภาษีอากร ก่อนการชำระค่าภาษีอากรผู้ประกอบการของเรงด่วนสามารถส่งข้อมูลยกเลิกข้อมูลใบขนสินค้าขาเข้าเรงด่วน เข้าสู่ระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากรทางอิเล็กทรอนิกส์ได้โดยไม่ต้องพิจารณาความผิด

(๒) ใบขนสินค้าขาเข้าเรงด่วนที่ได้ชำระภาษีอากรแล้ว หรือใบขนสินค้าขาเข้าเรงด่วนยกเว้นอากรที่มีสถานะพร้อมตัดบัญชีสินค้าสำหรับอากาศยาน หากตรวจพบความผิดพลาดในข้อมูลใบขนสินค้าขาเข้าเรงด่วนให้ผู้ประกอบการของเรงด่วนจัดทำหนังสือแจ้งขอแก้ไขต่อหน่วยบริการศุลกากร สำนักงานศุลกากรตรวจสินค้าท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

ข้อ ๖๑ การขอแก้ไขข้อมูลโดยผู้ประกอบการของเรงด่วน

(๑) กรณีก่อนรับของเรงด่วนจากอารักขาศุลกากร หากพบว่าข้อมูลที่เข้าสู่ระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากรแล้วมีความผิดพลาด คลาดเคลื่อนไม่ตรงตามความจริง

(๑.๑) ให้ผู้ประกอบการของเรงด่วนทำหนังสือแจ้งขอแก้ไขต่อหน่วยบริการศุลกากร สำนักงานศุลกากรตรวจสินค้าท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ก่อนตรวจของเพื่อพิจารณาเป็นรายกรณีไป โดยให้ถือเป็นการตรวจพบความผิดเอง

(๑.๒) กรณีเจ้าหน้าที่ศุลกากรตามอำนาจหน้าที่หรือผู้ที่ได้รับมอบหมายพิจารณาแล้วอนุญาตให้ทำการแก้ไขข้อมูลในระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากรได้

(๑.๒.๑) หากการแก้ไขนั้นไม่กระทบต่อคำภาษีอากร และอยู่ในเกณฑ์การระงับคดีให้ผ่อนผันการปรับได้ ให้เจ้าหน้าที่ศุลกากรตามอำนาจหน้าที่หรือผู้ที่ได้รับมอบหมายของหน่วยบริการศุลกากร เป็นผู้พิจารณาความผิดและสั่งคดีไปก่อนโดยผ่อนผันการปรับได้ แล้วจึงรวบรวมการสั่งคดีรายงานเป็นรายเดือน

(๑.๒.๒) หากการแก้ไขกระทบต่อคำภาษีอากร ให้ส่งหน่วยคดีพิจารณาความผิดก่อนการส่งมอบของไปจากอารักขาศุลกากร

(๒) กรณีขอแก้ไขข้อมูลใบขนสินค้าขาเข้าเร่งด่วนในเรื่องใดๆ ภายหลังการตรวจปล่อยไปจากอารักขาศุลกากรแล้ว

(๒.๑) ให้ผู้ประกอบการของเร่งด่วนยื่นคำร้องต่อหน่วยบริการศุลกากร สำนักงานศุลกากรตรวจสินค้าท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

(๒.๒) หน่วยบริการศุลกากรผู้รับคำร้องจะพิจารณาดำเนินการเป็นรายกรณีไป

(๒.๒.๑) ให้ตรวจสอบข้อมูลใบขนสินค้าขาเข้าเร่งด่วนในระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากร

(๒.๒.๒) กรณีต้องการสอบถามข้อเท็จจริงจากหน่วยงานผู้ตรวจปล่อยให้ดำเนินการตามระบบสารบัญชีอิเล็กทรอนิกส์

(๒.๒.๓) การพิจารณาคำร้องให้พิจารณาความผิดและโทษให้เป็นไปตามเกณฑ์การสั่งคดี

ส่วนที่ ๘

การดำเนินการกับของเร่งด่วน ค้างบัญชีสินค้าสำหรับอากาศยาน

ข้อ ๖๒ การดำเนินการกับของเร่งด่วน ค้างบัญชีสินค้าสำหรับอากาศยาน หน่วยบริการศุลกากร จะดำเนินการเช่นเดียวกับของค้างบัญชีสำหรับอากาศยานในหมวด ๒ โดยอนุโลม

ส่วนที่ ๙

กระบวนการทางศุลกากรเกี่ยวกับของเร่งด่วนขาออกทางอากาศยาน

ข้อ ๖๓ ความในส่วนนี้

(๑) การร้องขอให้ปล่อยของเร่งด่วนขาออกทางอากาศยานออกนอกราชอาณาจักรโดยรีบด่วน ขณะที่ของมาถึงสำนักงานศุลกากรตรวจสินค้าท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ให้ผู้ประกอบการของเร่งด่วนดำเนินการเพื่อแจ้งข้อมูลการส่งออกของเร่งด่วนล่วงหน้า (Pre-Arrival Manifest) เป็นรายเที่ยวบิน

(๒) คำร้องขอส่งของเร่งด่วนออกโดยรีบด่วน หมายถึง การส่งข้อมูลทางอิเล็กทรอนิกส์ที่จัดทำขึ้นตามมาตรฐานที่กรมศุลกากรกำหนด เพื่อขออนุญาตส่งออกนอกราชอาณาจักรก่อนที่จะจัดทำใบขนสินค้าขาออกเร่งด่วนเนื่องจากมีความจำเป็นรีบด่วน

(๓) การจัดทำใบขนสินค้าขาออกเร่งด่วน ให้ถือสภาพของ ราคาของ และพิธีศุลกากรที่เป็นอยู่ในเวลาที่ยื่นคำร้องขอส่งของเร่งด่วนออกไปโดยรีบด่วน

ส่วนที่ ๑๐

การแจ้งข้อมูลของเร่งด่วนขาออกล่วงหน้า

ข้อ ๖๔ การจัดประเภทของเร่งด่วนขาออกให้จัดแบ่งออกเป็น ๓ ประเภท ดังนี้

(๑) ประเภทที่ ๑ เอกสารต่าง ๆ ที่ไม่ต้องเสียอากรตามภาค ๓ แห่งพระราชกำหนดพิธีศุลกากร พ.ศ. ๒๕๓๐ และไม่เป็นของต้องห้ามต้องกักตุน

(๒) ประเภทที่ ๒ ของส่งออกป้อนอกอาณาจักร ภายใต้เงื่อนไข ดังนี้

(๒.๑) ไม่ต้องเสียอากรหรือได้รับยกเว้นอากรตามภาค ๓ แห่งพระราชกำหนดพิกัดอัตราศุลกากร พ.ศ. ๒๕๓๐ ซึ่งมีราคาตามบัญชีราคาสินค้าไม่เกินฉบับละ ๕๐๐,๐๐๐.- บาท

(๒.๒) ไม่เป็นของต้องห้ามต้องจำกัด

(๒.๓) ไม่ขอใช้สิทธิประโยชน์หรือสิทธิพิเศษทางภาษีอากรอื่นๆ เช่น เขตปลอดอากร คลังสินค้าทัณฑ์บน การคืนอากรทั่วไป ตามพระราชบัญญัติศุลกากร พระพุทธศักราช ๒๔๖๙ การคืนอากรตามมาตรา ๑๙, มาตรา ๑๙ ทวิ แห่งพระราชบัญญัติศุลกากร (ฉบับที่ ๔) พุทธศักราช ๒๔๘๒ เขตประกอบการเสรี ตามพระราชบัญญัติการนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย (ฉบับที่ ๔) พ.ศ. ๒๕๕๐ การขดเขยค่าภาษีอากร ตามพระราชบัญญัติขดเขยค่าภาษีอากรของส่งออกที่ผลิตในราชอาณาจักร พ.ศ. ๒๕๒๔ การยกเว้นหรือลดหย่อนอากร ตามพระราชบัญญัติส่งเสริมการลงทุน พ.ศ. ๒๕๒๐ เป็นต้น

(๒.๔) ไม่ขอใช้สิทธิยกเว้นอากร ตามภาค ๔ แห่งพระราชกำหนดพิกัดอัตราศุลกากร พ.ศ. ๒๕๓๐

(๓) ประเภทที่ ๓ ของอื่นๆ นอกจากของตามประเภทที่ ๑ และ ๒

ข้อ ๖๕ การแจ้งข้อมูลรายละเอียดของเร่งด่วน เพื่อร้องขอให้ปล่อยของขาออกออกจากอารักขาศุลกากรโดยรีบด่วนก่อนการจัดทำข้อมูลใบขนสินค้าขาออกเร่งด่วน

(๑) ของเร่งด่วนขาออกประเภทที่ ๑ ไม่ต้องแจ้งข้อมูลรายละเอียดของเร่งด่วนล่วงหน้า

(๒) ของเร่งด่วนขาเข้าประเภทที่ ๒ ให้ถือปฏิบัติ ดังนี้

(๒.๑) ผู้ประกอบการของเร่งด่วนจัดทำข้อมูลของเร่งด่วนตามมาตรฐานที่กรมศุลกากรกำหนดล่วงหน้า ตามยานพาหนะที่ใช้ขนส่ง

(๒.๒) ส่งข้อมูลทางอิเล็กทรอนิกส์เข้าสู่ระบบคอมพิวเตอร์ของกรมศุลกากร เพื่อแจ้งให้ศุลกากรทราบล่วงหน้า ไม่น้อยกว่าสองชั่วโมง ก่อนอากาศยานออกไปนอกราชอาณาจักร

(๒.๓) เมื่อระบบพิธีการศุลกากรของเร่งด่วน ได้รับข้อมูลของเร่งด่วนขาออกดังกล่าวแล้วจะตรวจสอบข้อมูลเบื้องต้นตามเงื่อนไขที่กำหนด หากถูกต้องระบบจะแจ้งกลับเลขที่รับข้อมูลการขอส่งของเร่งด่วนออกไปนอกราชอาณาจักรโดยรีบด่วน ให้ผู้ส่งข้อมูลทราบ

ข้อ ๖๖ ของเร่งด่วนขาออกประเภทที่ ๒ ระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากรจะทำการตรวจสอบข้อมูลรายละเอียดของเร่งด่วนล่วงหน้า เพื่อเลือกตรวจสอบของก่อนการส่งของเร่งด่วนขาออกไปนอกราชอาณาจักรโดยจะกำหนดให้ตรวจสอบของเร่งด่วนขาออกเป็นสองกรณี คือ

กรณีที่หนึ่ง ของที่ได้รับยกเว้นการตรวจ

กรณีที่สอง ของที่ต้องตรวจสอบก่อนการส่งของออกนอกราชอาณาจักร

ข้อ ๖๗ กรณีมีเหตุแห่งความสงสัยในรายการของเร่งด่วนประเภทที่ ๒ เจ้าหน้าที่ศุลกากรผู้ตรวจสอบจะดำเนินการบันทึกข้อมูลเพื่อเลือกตรวจสอบของเร่งด่วนเพิ่มเติม

ข้อ ๖๘ ระบบพิธีการศุลกากร ของเร่งด่วนจะตอบกลับข้อมูลการเลือกตรวจสอบของเร่งด่วนขาออกให้ผู้ส่งข้อมูลทราบโดยอัตโนมัติ เพื่อคัดแยกของเร่งด่วนขาออกให้เจ้าหน้าที่ตรวจสอบก่อนการส่งของเร่งด่วนขาออกไปนอกราชอาณาจักร

ข้อ ๖๙ ของเร่งด่วนขาออกประเภทที่ ๓ ให้ปฏิบัติพิธีการศุลกากรส่งออกทางอิเล็กทรอนิกส์แบบไร้เอกสาร ในหมวด ๓ การส่งของออก

ส่วนที่ ๑๑

คำร้องขอส่งของเร่งด่วนออกโดยรีบด่วน

ข้อ ๗๐ การจัดทำข้อมูลคำร้องขอส่งของขาออกเร่งด่วนประเภทที่ ๑ ให้ดำเนินการ ดังนี้

(๑) ให้ผู้ประกอบการของเร่งด่วนจัดทำข้อมูลคำร้องขอส่งของออกโดยรีบด่วน โดยสามารถรวมรายละเอียดชนิดของและสำแดงราคารวม ทุกใบตราส่งในเที่ยวบินนั้น ส่วนประเภทพิกัดให้สำแดงตามพิกัดขาเข้าของของที่มีมูลค่ารวมมากที่สุด

(๒) ให้ผู้ประกอบการของเร่งด่วนส่งข้อมูลคำร้องขอส่งของขาออกเร่งด่วนทางอิเล็กทรอนิกส์เข้าสู่ระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากร ในฐานะผู้ส่งของออก

(๓) เมื่อระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากรได้รับข้อมูลคำร้องขอส่งของเร่งด่วนออกโดยรีบด่วน ระบบจะแจ้งกลับเลขที่รับข้อมูลคำร้องให้ผู้ส่งข้อมูลทราบ โดยถือเป็นการอนุมัติคำร้องขอส่งของออกโดยรีบด่วน และให้จัดทำข้อมูลใบขนสินค้าขาออกของเร่งด่วนในภายหลังต่อไป

ข้อ ๗๑ การจัดทำข้อมูลคำร้องขอส่งของขาออกเร่งด่วนประเภทที่ ๒ ให้ดำเนินการ ดังนี้

(๑) เมื่อระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากรตอบกลับข้อมูลการเลือกตรวจสอบของเร่งด่วนขาออก ให้ผู้ประกอบการของเร่งด่วนจัดทำข้อมูลคำร้องขอส่งของออกโดยรีบด่วนตามประเภทของการตอบกลับของข้อมูลการเลือกตรวจ (Green Line หรือ Red Line) โดยสามารถจัดรวมหมวดหมู่ของตามบัญชีราคาสินค้าและสำแดงชนิดของที่มีราคารวมสูงสุดตามบัญชีราคาสินค้าแต่ละฉบับเป็นชนิดของในคำร้องขอส่งของออกโดยรีบด่วน

(๒) ให้ผู้ประกอบการของเร่งด่วนส่งข้อมูลคำร้องขอส่งของขาออกเร่งด่วนทางอิเล็กทรอนิกส์เข้าสู่ระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากร ในฐานะผู้ส่งของออก

(๓) เมื่อระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากรได้รับข้อมูลคำร้องขอส่งของเร่งด่วนออกโดยรีบด่วน จะแจ้งกลับเลขที่รับข้อมูลคำร้องตามประเภทของข้อมูลการเลือกตรวจให้ผู้ส่งข้อมูลทราบ โดยถือเป็นการอนุมัติคำร้องขอส่งของออกโดยรีบด่วน และให้จัดทำข้อมูลใบขนสินค้าขาออกของเร่งด่วนในภายหลังต่อไป

ส่วนที่ ๑๒

การส่งของเร่งด่วนขาออกไปนอกราชอาณาจักร

ข้อ ๗๒ กรณีของเร่งด่วนขาออกประเภทที่ ๑ เจ้าหน้าที่จะตรวจสอบด้วยระบบเอ็กซเรย์ (X-Ray) และบันทึกผลการตรวจสอบข้อมูลคำร้องขอส่งของขาออกเร่งด่วนในระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากร

ข้อ ๗๓ กรณีของเร่งด่วนขาออกประเภทที่ ๒ ให้ปฏิบัติ ดังนี้

(๑) ของเร่งด่วนขาออกที่ระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากรตอบกลับข้อมูลให้ยกเว้นการตรวจ (Green Line) ให้ผู้ประกอบการของเร่งด่วนส่งของเร่งด่วนไปบรรจุทุกชั้นอากาศยานเพื่อส่งออกไปนอกราชอาณาจักรได้ทันที โดยเจ้าหน้าที่ศุลกากรไม่ต้องตรวจสอบ

(๒) ของเร่งด่วนขาออกที่ระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากรตอบกลับข้อมูลให้ตรวจสอบก่อนปล่อย (Red Line) ให้เจ้าหน้าที่ตรวจสอบพิกัด ราคา และของ ดังกล่าว แล้วบันทึกผลการตรวจสอบในระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากร

ข้อ ๗๔ กรณีของเรงด่วนขาออกที่ระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากรตอบกลับข้อมูลให้ตรวจสอบพิกัดราคา และของ (Red Line) หากพบว่าของตามรายการใบตราส่ง (HAWB) รายการใดเป็นความผิด หรือมีเหตุสงสัยในความไม่ถูกต้อง ให้เจ้าหน้าที่ศุลกากรตรวจสอบปล่อยของส่วนที่ถูกต้องไปก่อน และบันทึกในระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากร โดยหมายเหตุ รายการตามใบตราส่ง (HAWB) ดังกล่าวไว้

เมื่อดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องเสร็จแล้ว เจ้าหน้าที่จะบันทึกการตรวจสอบปล่อยไว้ในคำร้องเดิม และให้ผู้ประกอบการของเรงด่วนยื่นคำร้องขอเปลี่ยนเที่ยวบิน พร้อมจัดทำใบขนส่งสินค้าขาออกเรงด่วนแยกต่างหากจากของเรงด่วนขาออกที่ได้ตรวจสอบปล่อยไปบางส่วนแล้ว

ส่วนที่ ๑๓

การจัดทำใบขนส่งสินค้าขาออกของเรงด่วน และการรับรองการส่งออก

ข้อ ๗๕ การจัดทำข้อมูลใบขนส่งสินค้าขาออกของเรงด่วน ให้จัดทำเป็นภาษาไทยหรือภาษาอังกฤษ

(๑) ของเรงด่วนประเภทที่ ๑ ให้ผู้ประกอบการของเรงด่วนจัดทำข้อมูลใบขนส่งสินค้าขาออกของเรงด่วนดังนี้

(๑.๑) ใบขนส่งสินค้าขาออกเรงด่วน ๑ ฉบับ สามารถรวมใบตราส่งสินค้าทุกฉบับในเที่ยวบินนั้น

(๑.๒) ให้สำแดงราคารวมทุกใบตราส่งสินค้าในเที่ยวบินนั้น ส่วนประเภทพิกัดให้สำแดงตามชนิดของของที่มีราคารวมมากที่สุด

(๑.๓) ผู้ประกอบการของเรงด่วนส่งข้อมูลใบขนส่งสินค้าขาออกเรงด่วนทางอิเล็กทรอนิกส์ เข้าสู่ระบบคอมพิวเตอร์ของกรมศุลกากรในฐานะเป็นผู้ส่งของออก

(๒) ของเรงด่วนประเภทที่ ๒ ผู้ประกอบการของเรงด่วนจัดทำข้อมูลใบขนส่งสินค้าขาออกของเรงด่วนดังนี้

(๒.๑) ใบขนส่งสินค้าขาออกเรงด่วน ๑ ฉบับ สามารถรวมใบตราส่ง (HAWB) ในเที่ยวบินหนึ่งๆ ได้ไม่เกิน ๓๐ ฉบับ

(๒.๒) ให้ผู้ประกอบการของเรงด่วนสามารถจัดรวมหมวดหมู่ของตามบัญชีราคาสินค้า โดยใช้ชนิดของเรงด่วนที่มีราคารวมสูงสุด ในบัญชีราคาสินค้าแต่ละฉบับ เป็นชนิดของในใบขนส่งสินค้าเรงด่วนขาออก และใช้พิกัดอัตราศุลกากรตามชนิดของที่รวมรายการแล้ว รวมทั้งให้สำแดงหมายเลขใบตราส่ง (HAWB) แต่ละฉบับ และให้สำแดงรายชื่อผู้ส่งของเรงด่วน เมืองปลายทางในข้อมูลใบขนส่งสินค้าขาออกของเรงด่วนด้วย

(๒.๓) ให้ผู้ประกอบการของเรงด่วนส่งข้อมูลใบขนส่งสินค้าขาออกเรงด่วนทางอิเล็กทรอนิกส์ เข้าสู่ระบบคอมพิวเตอร์ของกรมศุลกากรในฐานะเป็นผู้ส่งของออก

ข้อ ๗๖ การส่งข้อมูลใบขนส่งสินค้าขาออกของเรงด่วนประเภทที่ ๑ และประเภทที่ ๒

(๑) ผู้ประกอบการของเรงด่วนจะต้องส่งข้อมูลใบขนส่งสินค้าขาออกของเรงด่วน เข้าสู่ระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากรตามมาตรฐานที่กรมศุลกากรกำหนด ภายใน ๔๘ ชั่วโมง นับจากเวลาที่อากาศยานออกไปนอกราชอาณาจักร

(๒) เมื่อระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากร ได้รับข้อมูลใบขนส่งสินค้าขาออกของเรงด่วนแล้ว จะตรวจสอบความถูกต้องของลายมือชื่ออิเล็กทรอนิกส์ของผู้ประกอบการของเรงด่วนที่ส่งข้อมูล และตรวจสอบความถูกต้องเบื้องต้นกับแฟ้มข้อมูลอ้างอิง โดยไม่ตรวจสอบข้อมูลชื่อผู้ส่งออกรายใบตราส่งในระบบทะเบียนของศุลกากร

(๓) ถ้าพบข้อผิดพลาด ระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากร จะตอบรหัสข้อผิดพลาดกลับไปให้ผู้ประกอบการของเร่งด่วนทำการแก้ไขข้อมูลและส่งข้อมูลใบขนสินค้าขาออกของเร่งด่วนที่แก้ไขแล้วเข้าสู่ระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากร

(๔) ถ้าไม่พบข้อผิดพลาด ระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากรจะกำหนดเลขที่ใบขนสินค้าขาออกของเร่งด่วนจำนวน ๑๔ หลัก และแจ้งเลขที่ใบขนสินค้าขาออกของเร่งด่วนตอบกลับไปยังผู้ส่งข้อมูล โดยกำหนดประเภทของเอกสารหลักที่ ๕ มีค่าเป็น "Y" และให้ถือเป็นการยื่นใบขนสินค้าขาออกของเร่งด่วนโดยถูกต้องต่อศุลกากรแล้ว

ข้อ ๗๗ เมื่ออากาศยานออกไปนอกราชอาณาจักรแล้ว ให้ตัวแทนอากาศยานจัดทำข้อมูลบัญชีสินค้าสำหรับอากาศยาน (Master Air Cargo Manifest) และข้อมูลบัญชีสินค้าสำหรับอากาศยานรายใบตราส่งสินค้า (House Air Cargo Manifest) ตามมาตรฐานที่ศุลกากรกำหนดแล้วส่งข้อมูลทางอิเล็กทรอนิกส์เข้าสู่ระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากรภายใต้เลขที่รับรายงานอากาศยานออก ภายใน ๒๔ ชั่วโมงนับแต่อากาศยานออกจากสนามบินศุลกากรในราชอาณาจักร

ข้อ ๗๘ การตรวจสอบและรับรองการส่งออก สำหรับใบขนสินค้าขาออกเร่งด่วนประเภทที่ ๑ หรือประเภทที่ ๒

(๑) เมื่อตัวแทนอากาศยานส่งข้อมูลบัญชีสินค้าสำหรับอากาศยานเข้าสู่ระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากรแล้ว ระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากรจะทำการตรวจสอบกับข้อมูลใบขนสินค้าขาออกเร่งด่วน

(๒) หากข้อมูลถูกต้อง ระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากรจะประมวลผลการรับบรรจุให้โดยอัตโนมัติ และถือเป็นใบขนสินค้าขาออกเร่งด่วนที่ได้รับรองการส่งออกแล้ว

ส่วนที่ ๑๔

พิธีการศุลกากรของเร่งด่วนถ่ายลำและผ่านแดน

ข้อ ๗๙ การปฏิบัติพิธีการศุลกากรสำหรับของเร่งด่วนถ่ายลำและผ่านแดน ให้ถือปฏิบัติตามหมวด ๒ ส่วนที่ ๘ ว่าด้วยการปฏิบัติพิธีการศุลกากรสำหรับสินค้าติดอากาศยาน สินค้าผ่านแดน และสินค้าถ่ายลำ เขตปลอดอากรท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ โดยอนุโลม

หมวด ๕

การเคลื่อนย้ายของภายในเขตปลอดอากรท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

ส่วนที่ ๑

การควบคุมการเคลื่อนย้ายของระหว่างพื้นที่คลังสินค้าและพื้นที่สำหรับเพิ่มมูลค่าสินค้า

ข้อ ๘๐ การควบคุมการเคลื่อนย้ายของในเขตปลอดอากรท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ระหว่างพื้นที่คลังสินค้า (Zone 1) กับพื้นที่สำหรับเพิ่มมูลค่าสินค้า (Zone 2) (Cargo Import to Value Added Area) หรือระหว่างพื้นที่สำหรับเพิ่มมูลค่าสินค้า (Zone 2) แห่งหนึ่งกับพื้นที่สำหรับเพิ่มมูลค่าสินค้า (Zone 2) อีกแห่งหนึ่ง (Transfer between Value Added Area) ให้ดำเนินการดังนี้

(๑) ให้ผู้บริหารเขตปลอดอากรมีหน้าที่ควบคุมการเคลื่อนย้ายของในเขตปลอดอากรท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ระหว่างพื้นที่คลังสินค้า (Zone 1) กับพื้นที่สำหรับเพิ่มมูลค่าสินค้า (Zone 2) โดยต้องจัดให้มีระบบคอมพิวเตอร์รายงานผลการควบคุมการเคลื่อนย้ายเชื่อมโยงกับระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากรเพื่อการตรวจสอบได้

(๒) ให้ผู้ประกอบการพาณิชย์กรมด้านการเพิ่มมูลค่าสินค้าส่งข้อมูลการขอเคลื่อนย้ายสินค้าเข้าสู่ระบบ ACCS เพื่อแจ้งสถานะของการเคลื่อนย้ายสินค้าต่อผู้บริหารเขตปลอดอากร ในกรณีดังต่อไปนี้

(๒.๑) การเคลื่อนย้ายสินค้าจากพื้นที่คลังสินค้า (Zone 1) เข้ามายังพื้นที่สำหรับเพิ่มมูลค่าสินค้า (Zone 2) ของตน

(๒.๒) การเคลื่อนย้ายสินค้าจากพื้นที่สำหรับเพิ่มมูลค่าสินค้า (Zone 2) ไปยังพื้นที่สำหรับเพิ่มมูลค่าสินค้า (Zone 2) อื่น

(๒.๓) การเคลื่อนย้ายสินค้าที่ปฏิบัติพิธีการส่งออกทางอากาศยานแล้ว มาพักไว้ ณ พื้นที่สำหรับเพิ่มมูลค่าสินค้า (Zone 2) เพื่อรอการส่งออก

(๓) ให้ผู้บริหารเขตปลอดอากรจัดทำข้อมูลของสินค้าในเขตปลอดอากร (Balance Inbound) ในระบบ ACCS เพื่อให้ศุลกากรตรวจสอบการเคลื่อนย้ายสินค้าภายในเขตปลอดอากรได้

(๓.๑) กรณีขอเคลื่อนย้ายสินค้าพื้นที่คลังสินค้า (Zone 1) ไปยังพื้นที่สำหรับเพิ่มมูลค่าสินค้า (Zone 2) ให้ผู้บริหารเขตปลอดอากรจัดทำข้อมูลการเคลื่อนย้ายสินค้าที่ใช้ตัดบัญชีอัตโนมัติกับข้อมูลบัญชีสินค้าสำหรับอากาศยานรายใบตราส่งสินค้า

(๓.๒) กรณีขอเคลื่อนย้ายสินค้าจากพื้นที่สำหรับเพิ่มมูลค่าสินค้า (Zone 2) ไปยังพื้นที่สำหรับเพิ่มมูลค่าสินค้า (Zone 2) อื่น ให้ผู้บริหารเขตปลอดอากรจัดทำข้อมูลการเคลื่อนย้ายสินค้าที่ใช้ตัดบัญชีอัตโนมัติกับข้อมูลบัญชีสินค้าในพื้นที่สำหรับเพิ่มมูลค่าสินค้า (Zone 2) เป็นรายครั้งที่ทำการเคลื่อนย้าย

(๓.๓) กรณีการเคลื่อนย้ายสินค้าพื้นที่คลังสินค้า (Zone 1) ไปยังพื้นที่สำหรับเพิ่มมูลค่าสินค้า (Zone 2) และไม่สามารถดำเนินการในระบบ ACCS ได้ ให้ผู้บริหารเขตปลอดอากรจัดทำคำร้องเป็นหนังสือยื่นต่อหน่วยบริการทางศุลกากร สำนักงานศุลกากรตรวจสอบสินค้าทำอากาศยานสุวรรณภูมิ เพื่อพิจารณาอนุญาตเป็นการเฉพาะราย และให้เจ้าหน้าที่ศุลกากรตามอำนาจหน้าที่หรือผู้ที่ได้รับมอบหมาย บันทึกตัดบัญชีกับข้อมูลบัญชีสินค้าขาเข้าสำหรับอากาศยานรายใบตราส่งสินค้าในระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากร และควบคุมการเคลื่อนย้ายของเป็นครั้งคราว

ส่วนที่ ๒

การนำของจากพื้นที่สำหรับเพิ่มมูลค่าสินค้าออกจากเขตปลอดอากรทำอากาศยานสุวรรณภูมิ
เพื่อบริโภคภายในประเทศ

ข้อ ๘๑ ความในส่วนนี้ กำหนดขึ้นเพื่อใช้ในการปฏิบัติพิธีการศุลกากรทางอิเล็กทรอนิกส์สำหรับการนำของจากพื้นที่สำหรับเพิ่มมูลค่าสินค้า (Zone 2) ออกจากเขตปลอดอากรทำอากาศยานสุวรรณภูมิ เพื่อบริโภคภายในประเทศ (Cargo Import form Value Added Area to Domestic)

(๑) การนำของ รวมทั้งเศษวัสดุ ของที่เสียหาย ของที่ใช้ไม่ได้ หรือของที่ไม่ได้ใช้ ซึ่งมีมูลค่าทางการค้าที่มีใช้เพื่อการกำจัดหรือทำลาย จากพื้นที่สำหรับเพิ่มมูลค่าสินค้า (Zone 2) ออกจากเขตปลอดอากรทำอากาศยานสุวรรณภูมิ ให้ถือเป็นการบริโภคภายในประเทศ

(๑.๑) การใช้หรือจำหน่ายภายในราชอาณาจักร หรือ

(๑.๒) การโอนไปยังเขตปลอดอากรอื่น หรือ

(๑.๓) การโอนไปยังเขตประกอบการเสรี ตามพระราชบัญญัติการนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๒๒ หรือ

(๑.๔) การโอนไปยังคลังสินค้าทัณฑ์บน หรือ

(๑.๕) การจำหน่ายให้แก่ผู้นำของเข้ามาตามมาตรา ๑๙ ทวิ แห่งพระราชบัญญัติศุลกากร (ฉบับที่ ๙) พุทธศักราช ๒๕๔๒ หรือ

(๑.๖) การจำหน่ายให้แก่ผู้มีสิทธิได้รับยกเว้นอากรตามกฎหมายว่าด้วยพิกัดอัตราศุลกากร หรือ

(๑.๗) การจำหน่ายให้แก่ผู้มีสิทธิได้รับยกเว้นอากรตามกฎหมายอื่น เช่น พระราชบัญญัติส่งเสริมการลงทุน พ.ศ. ๒๕๒๐ เป็นต้น

(๒) ให้เรียกเก็บค่าภาษีอากรแก่ของที่นำออกจากพื้นที่สำหรับเพิ่มมูลค่าสินค้า (Zone 2) เพื่อบริโภคภายในประเทศ ในเวลาที่นำของนั้นออกจากเขตปลอดอากรท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

(๓) ราคาที่ใช้ในการคำนวณค่าภาษีอากรแก่ของที่นำออกจากพื้นที่สำหรับเพิ่มมูลค่าสินค้า (Zone 2) เขตปลอดอากรท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เพื่อบริโภคภายในประเทศให้นำวิธีการกำหนดราคาศุลกากรสำหรับการนำของเข้าในราชอาณาจักรมาใช้บังคับ

ข้อ ๘๒ การจัดทำข้อมูลใบขนสินค้าขาเข้าโอนย้ายจากเขตปลอดอากร

(๑) ให้ผู้ที่นำของจากพื้นที่สำหรับเพิ่มมูลค่าสินค้า (Zone 2) ออกจากเขตปลอดอากรท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เพื่อบริโภคภายในประเทศ เป็นผู้จัดทำข้อมูลใบขนสินค้าขาเข้าโอนย้ายจากเขตปลอดอากรตามมาตรฐานที่ศุลกากรกำหนด

(๒) การคำนวณค่าภาษีศุลกากรตามใบขนสินค้าขาเข้าโอนย้ายจากเขตปลอดอากร

(๒.๑) ให้ใช้พิกัดอัตราศุลกากรของของในเวลาซึ่งได้ปล่อยของเช่นนั้นออกไปจากเขตปลอดอากรไม่ว่าจะปล่อยไปในสภาพเดิมที่นำเข้าไปในเขตปลอดอากรหรือในสภาพอื่น

(๒.๒) ให้ใช้ราคาตามสภาพของของในเวลาซึ่งได้ปล่อยของเช่นนั้นออกไปจากเขตปลอดอากร

(๒.๓) กรณีของที่นำออกจากเขตปลอดอากรท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ซึ่งได้ผลิต ผสม ประกอบ บรรจุหรือดำเนินการอื่นใดกับของในราชอาณาจักรที่นำเข้าไปในเขตปลอดอากรโดยไม่มีสิทธิได้รับการคืนหรือยกเว้นอากร ให้ปฏิบัติดังนี้

(๒.๓.๑) ในการคำนวณภาษีศุลกากรให้นำราคาของของในประเทศที่ผลิต ผสม ประกอบ บรรจุหรือดำเนินการอื่นใด ซึ่งสำแดงไว้ในคำร้องขอนำเข้าในเขตปลอดอากรท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ มาหักออกจากราคาของทั้งหมด

(๒.๓.๒) ในการคำนวณภาษีสรรพสามิต และภาษีมูลค่าเพิ่ม ให้ใช้ราคาของที่ไม่ได้หักราคาของในประเทศที่ผลิต ผสม ประกอบ บรรจุหรือดำเนินการอื่นใด เป็นราคาที่นำไปรวมกับค่าภาษีอากรศุลกากรที่ได้ชำระจริงเพื่อเป็นฐานการคำนวณภาษีสรรพสามิต และเพื่อการคำนวณภาษีมูลค่าเพิ่ม

(๒.๔) กรณีซื้อขายในสกุลเงินตราต่างประเทศให้ใช้อัตราแลกเปลี่ยนเงินตราที่ใช้อยู่ในวันที่น่าขของนั้นออกจากเขตปลอดอากร

(๓) การจัดทำข้อมูลใบขนสินค้าขาเข้าโอนย้ายจากเขตปลอดอากร ในส่วนรายละเอียดบัญชีราคาสินค้า ให้สำแดงประเภทของการบริโภคภายในประเทศตามข้อ ๘๑ ไว้ด้วย

ข้อ ๘๓ การส่งข้อมูลใบขนสินค้าขาเข้าโอนย้ายจากเขตปลอดอากร

(๑) ให้ผู้ที่นำของจากพื้นที่สำหรับเพิ่มมูลค่าสินค้า (Zone 2) ออกจากเขตปลอดอากรท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เพื่อบริโภคภายในประเทศ เป็นผู้ส่งข้อมูลทางอิเล็กทรอนิกส์เข้าสู่ระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากร

(๒) ระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากรจะตรวจสอบความถูกต้องเบื้องต้นกับแฟ้มข้อมูลอ้างอิง

(๒.๑) ถ้าพบข้อผิดพลาดระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากรจะตอบรหัสข้อผิดพลาดกลับไปให้ผู้ส่งข้อมูล เพื่อทำการแก้ไขข้อมูลและส่งข้อมูลไปขนส่งสินค้าเข้าโอนย้ายจากเขตปลอดอากรที่แก้ไขแล้วเข้าสู่ระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากร

(๒.๒) ถ้าไม่พบข้อผิดพลาดระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากรจะกำหนดเลขที่ใบขนสินค้าขาเข้าโอนย้ายจากเขตปลอดอากร จำนวน ๑๔ หลัก ในสถานะพร้อมชำระค่าภาษีอากร (ถ้ามี) และแจ้งเลขที่ใบขนสินค้าทางระบบอิเล็กทรอนิกส์ตอบกลับไปยังผู้ส่งข้อมูล โดยมีประเภทของเอกสารหลักตัวที่ ๕ มีค่าเป็น C โดยถือเป็นการยื่นใบขนสินค้าขาเข้าโอนย้ายจากเขตปลอดอากรโดยถูกต้องต่อศุลกากรแล้ว

ข้อ ๘๔ การตรวจสอบของตามใบขนสินค้าขาเข้าโอนย้ายจากเขตปลอดอากร

(๑) ระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากรจะทำการแจ้งตอบกลับให้ผู้ส่งข้อมูลใบขนสินค้าขาเข้าโอนย้ายออกจากเขตปลอดอากรทราบ เพื่อมาติดต่อรับเจ้าหน้าที่หน่วยบริการศุลกากรหรือผู้ที่ได้รับมอบหมายเป็นผู้ทำการตรวจสอบพิกัด ราคา และของ

(๒) เมื่อเจ้าหน้าที่ศุลกากรทำการตรวจสอบพิกัด ราคา และของแล้ว จะทำการบันทึกผลการตรวจพร้อมวันที่ทำการตรวจสอบสินค้าดังกล่าวในระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากร

(๓) ให้นำของที่ตรวจสอบแล้วออกจากเขตปลอดอากรนั้นได้ โดยถือเป็นการนำของเข้ามาในราชอาณาจักรในเวลาที่ได้รับอนุญาตตามใบขนสินค้าขาเข้าโอนย้ายจากเขตปลอดอากรออกจากเขตปลอดอากร

ข้อ ๘๕ การนำของจากพื้นที่สำหรับเพิ่มมูลค่าสินค้า (Zone 2) ออกจากเขตปลอดอากรท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เพื่อซ่อมแซม ดัดแปลง ปรับปรุง ผ่านกระบวนการ หรือเพื่อการอื่นเป็นการชั่วคราว ให้นำหลักเกณฑ์ วิธีการและเงื่อนไข ตามประกาศ ระเบียบ ข้อบังคับว่าด้วยเขตปลอดอากร มาใช้โดยอนุโลม

ส่วนที่ ๓

การนำของจากภายนอกเข้าสู่พื้นที่เขตปลอดอากรท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

เพื่อส่งออกไปยังพื้นที่สำหรับเพิ่มมูลค่าสินค้า

ข้อ ๘๖ ความในส่วนนี้ กำหนดขึ้นเพื่อใช้บังคับการปฏิบัติพิธีการศุลกากรทางอิเล็กทรอนิกส์สำหรับการนำของจากภายนอกนำเข้ามาในเขตปลอดอากรท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เพื่อส่งออกไปยังพื้นที่สำหรับเพิ่มมูลค่าสินค้า (Zone 2) (Export Cargo to Value Added Area)

(๑) ของจากภายนอก หมายถึง ของนำเข้ามาในราชอาณาจักรที่จะได้รับยกเว้นอากรขาเข้าหรือคืนอากรขาเข้าเมื่อส่งออกป้อนกราชอาณาจักร ได้แก่

(๑.๑) ของจากเขตปลอดอากรอื่น หรือ

(๑.๒) ของจากเขตประกอบการเสรี ตามพระราชบัญญัติการนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย

พ.ศ. ๒๕๒๒ หรือ

(๑.๓) ของจากคลังสินค้าทัณฑ์บน หรือ

(๑.๔) ของที่นำเข้ามาในราชอาณาจักร ตามมาตรา ๑๔ ทวิ แห่งพระราชบัญญัติศุลกากร (ฉบับที่ ๙) พุทธศักราช ๒๕๔๒ และนำเข้าสู่พื้นที่เขตปลอดอากร

(๑.๕) ของที่ได้รับยกเว้นอากร ตามภาค ๔ ของกฎหมายว่าด้วยพิกัดอัตราศุลกากร หรือ

(๑.๖) ของที่ได้รับยกเว้นอากรตามกฎหมายอื่น เช่นพระราชบัญญัติส่งเสริมการลงทุน พ.ศ. ๒๕๒๐

เป็นต้น

(๒) การส่งออกไปยังพื้นที่สำหรับเพิ่มมูลค่าสินค้า (Zone 2) หมายถึง การนำของจากภายนอกเข้าไปในเขตปลอดอากรท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เพื่อส่งไปยังพื้นที่สำหรับเพิ่มมูลค่าสินค้า (Zone 2)

(๓) ของจากภายนอกที่ขนหรือย้ายเข้าไปในเขตปลอดอากรท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเพื่อส่งไปยังพื้นที่สำหรับเพิ่มมูลค่าสินค้า (Zone 2) ถือว่าของจากภายนอกนั้นได้ส่งออกป้อนกราชอาณาจักรในเวลาที่ได้นำของนั้นเข้าไปในเขตปลอดอากร

(๔) ในการผ่านพิธีการศุลกากรหรือดำเนินการในกระบวนการทางศุลกากรกับของจากภายนอกที่ส่งออกไปยังพื้นที่สำหรับเพิ่มมูลค่าสินค้า (Zone 2) นั้น ให้ดำเนินการโดยวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์

ข้อ ๘๗ การจัดทำข้อมูลใบขนสินค้าขาออกโอนย้ายเข้าเขตปลอดอากร

(๑) ให้ผู้นำของจากภายนอกเข้าไปยังพื้นที่สำหรับเพิ่มมูลค่าสินค้า (Zone 2) เป็นผู้จัดทำข้อมูลใบขนสินค้าขาออกโอนย้ายเข้าเขตปลอดอากร ตามมาตรฐานที่ศุลกากรกำหนด

(๒) การคำนวณค่าภาษีศุลกากรตามใบขนสินค้าขาออกโอนย้ายเข้าเขตปลอดอากรให้ถือตามสภาพของราคาของ และพิกัดอัตราศุลกากร รวมถึงอัตราแลกเปลี่ยน (กรณีซื้อขายเป็นสกุลเงินตราต่างประเทศ) ที่เป็นอยู่ในวันที่จัดทำ ใบขนสินค้าขาออกโอนย้ายเข้าเขตปลอดอากร

(๓) ในส่วนของรายละเอียดบัญชีสินค้าของใบขนสินค้าขาออกโอนย้ายเข้าเขตปลอดอากรให้แสดงประเภทของการขอใช้สิทธิยกเว้นอากรขาเข้าหรือคืนอากรอากรของของจากภายนอกด้วย

ข้อ ๘๘ การส่งข้อมูลใบขนสินค้าขาออกโอนย้ายเข้าเขตปลอดอากร

(๑) ให้ผู้นำของจากภายนอกเข้าไปยังพื้นที่สำหรับเพิ่มมูลค่าสินค้า (Zone 2) เป็นผู้ส่งข้อมูลทางอิเล็กทรอนิกส์เข้าสู่ระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากร

(๒) ระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากรจะตรวจสอบความถูกต้องเบื้องต้นกับแฟ้มข้อมูลอ้างอิง

(๒.๑) ถ้าพบข้อผิดพลาดระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากรจะตอบรหัสข้อผิดพลาดกลับไปให้ผู้ส่งข้อมูล เพื่อทำการแก้ไขข้อมูลและส่งข้อมูลใบขนสินค้าขาออกโอนย้ายเข้าเขตปลอดอากรที่แก้ไขแล้วเข้าสู่ระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากร

(๒.๒) ถ้าไม่พบข้อผิดพลาดระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากรจะกำหนดเลขที่ใบขนสินค้าขาออกโอนย้ายเข้าเขตปลอดอากร จำนวน ๑๔ หลัก ในสถานะพร้อมชำระค่าภาษีอากร (ถ้ามี) และแจ้งเลขที่ใบขนสินค้าทางระบบอิเล็กทรอนิกส์ตอบกลับไปยังผู้ส่งข้อมูล โดยมีประเภทของเอกสารหลักตัวที่ ๕ มีค่าเป็น D โดยถือเป็นการยื่นใบขนสินค้าขาออกโอนย้ายเข้าเขตปลอดอากรโดยถูกต้องต่อศุลกากรแล้ว

ข้อ ๘๙ การตรวจสอบของตามใบขนสินค้าขาออกโอนย้ายเข้าเขตปลอดอากร

(๑) ในการนำของจากภายนอกผ่านเข้าไปในเขตปลอดอากร ให้ผู้ควบคุมยานพาหนะที่นำของผ่านสถานีตรวจสอบ เพื่อนำของจากภายนอกเข้าไปในเขตปลอดอากรแสดงเลขที่ใบขนสินค้าขาออกโอนย้ายเข้าเขตปลอดอากรที่กำกับของนั้น พร้อมเอกสารใบส่งสินค้าให้เจ้าหน้าที่หน่วยบริการศุลกากรตรวจสอบ

(๒) ให้เจ้าหน้าที่ศุลกากรหน่วยบริการศุลกากรหรือผู้ได้รับมอบหมายทำการตรวจสอบพิกัด ราคา และของ เช่นเดียวกับของส่งออกป้อนกราชอาณาจักร และบันทึกผลการตรวจ พร้อมวันที่ที่ทำการตรวจสอบสินค้าดังกล่าวในระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากร โดยให้ถือเป็นการนำของออกไปป้อนกราชอาณาจักร

(๓) ในกรณีที่ของจากภายนอกได้ผ่านการตรวจสอบเข้าสู่เขตปลอดอากรแล้ว ให้ผู้ควบคุมยานพาหนะที่จะนำของผ่านสถานีตรวจสอบนำของดังกล่าวไปยังพื้นที่สำหรับเพิ่มมูลค่าสินค้าทันที

ส่วนที่ ๔

การนำของภายในประเทศเข้าสู่พื้นที่เขตปลอดอากรท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ
เพื่อส่งออกไปยังพื้นที่สำหรับเพิ่มมูลค่าสินค้า

ข้อ ๔๐ ความในส่วนี้กำหนดขึ้นเพื่อใช้บังคับในการปฏิบัติพิธีการศุลกากรทางอิเล็กทรอนิกส์สำหรับ
การนำของจากภายในประเทศนำเข้ามาในเขตปลอดอากรท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เพื่อส่งออกไปยังพื้นที่
สำหรับเพิ่มมูลค่าสินค้า (Zone 2) (Export Cargo to Value Added Area)

(๑) ของภายในประเทศ หมายถึง ของที่ไม่ขอใช้สิทธิยกเว้นอากรขาเข้าหรือคืนอากรขาเข้าเมื่อ
ส่งออกไปนอกราชอาณาจักร ได้แก่ สินค้าที่ผลิตในราชอาณาจักร หรือของที่นำเข้าผ่านกระบวนการใน
เขตปลอดอากรและจะนำกลับออกมภายนอกเขตปลอดอากร เป็นต้น

(๒) การส่งของภายในประเทศไปยังพื้นที่สำหรับเพิ่มมูลค่าสินค้า (Zone 2) หมายถึง การนำของ
ภายในประเทศเข้าไปในเขตปลอดอากรท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เพื่อส่งไปยังพื้นที่สำหรับเพิ่มมูลค่าสินค้า
(Zone 2)

(๓) ของภายในประเทศที่ทำการขนหรือย้ายเข้าไปในเขตปลอดอากรท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเพื่อ
ส่งไปยังพื้นที่สำหรับเพิ่มมูลค่าสินค้า (Zone 2) ถือว่าของภายในประเทศนั้นได้ส่งออกไปนอกราชอาณาจักร
ในเวลาที่ได้นำของนั้นเข้าไปในเขตปลอดอากร

(๔) ในการผ่านพิธีการศุลกากรหรือดำเนินการในกระบวนการทางศุลกากรกับของภายในประเทศที่
ส่งออกไปยังพื้นที่สำหรับเพิ่มมูลค่าสินค้า (Zone 2) นั้น ให้ดำเนินการโดยวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์

(๕) ราคาของของภายในประเทศที่ส่งไปยังพื้นที่สำหรับเพิ่มมูลค่าสินค้านั้น หมายถึง ราคาที่แท้จริง
ของของขณะนำของเข้าไปในเขตปลอดอากรท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

ข้อ ๔๑ การจัดทำข้อมูลคำร้องขอนำเข้าไว้ในอารักขาศุลกากร และการส่งข้อมูลเข้าสู่ระบบคอมพิวเตอร์
ของศุลกากร

(๑) ให้ผู้ที่ส่งของภายในประเทศไปยังพื้นที่สำหรับเพิ่มมูลค่าสินค้า (Zone 2) เป็นผู้จัดทำข้อมูลคำร้อง
ขอนำเข้าไว้ในอารักขาศุลกากร ตามมาตรฐานที่ศุลกากรกำหนด

(๒) ให้ผู้ที่ส่งของภายในประเทศไปยังพื้นที่สำหรับเพิ่มมูลค่าสินค้า (Zone 2) เป็นผู้ส่งข้อมูลทาง
อิเล็กทรอนิกส์เข้าสู่ระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากร

(๓) ระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากรจะตรวจสอบความถูกต้องเบื้องต้นกับแฟ้มข้อมูลอ้างอิง

(๓.๑) ถ้าพบข้อผิดพลาดระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากรจะตอบรหัสข้อผิดพลาดกลับไปให้ผู้ส่ง
ข้อมูล เพื่อทำการแก้ไขข้อมูลและส่งข้อมูลคำร้องขอนำเข้าไว้ในอารักขาศุลกากรเข้าสู่ระบบคอมพิวเตอร์
ของศุลกากร

(๓.๒) ถ้าไม่พบข้อผิดพลาดระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากรจะกำหนดเลขที่คำร้องขอนำเข้า
ไว้ในอารักขาศุลกากร จำนวน ๑๔ หลัก และแจ้งเลขที่คำร้องขอนำเข้าไว้ในอารักขาศุลกากรตอบ
กลับไปยังผู้ส่งข้อมูล โดยมีประเภทของเอกสารหลักตัวที่ ๕ มีค่าเป็น T โดยถือเป็นการยื่นคำร้องขอนำเข้า
ไว้ในอารักขาศุลกากรโดยถูกต้องต่อศุลกากรแล้ว

ข้อ ๕๒ การตรวจสอบคำร้องขอนำเข้าในอารักขาศุลกากร

(๑) ในการนำของภายในประเทศผ่านเข้าไปในเขตปลอดอากร ให้ผู้ควบคุมยานพาหนะที่นำของผ่านสถานีตรวจสอบ เพื่อนำเข้าไปในเขตปลอดอากรแสดงเลขที่คำร้องขอนำเข้าในอารักขาศุลกากรที่กำกับของนั้น พร้อมเอกสารใบส่งสินค้าให้ผู้ประกอบการพื้นที่สำหรับเพิ่มมูลค่าสินค้า (Zone 2) เพื่อเป็นหลักฐานในการนำของมาให้เจ้าหน้าที่ตรวจสอบของผู้บริหารเขตปลอดอากรท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ณ สถานีตรวจสอบ

(๒) ในกรณีที่ของภายในประเทศได้รับอนุญาตให้ผ่านการตรวจสอบเข้าสู่เขตปลอดอากรแล้ว ให้ผู้ควบคุมยานพาหนะที่นำของผ่านสถานีตรวจสอบนำของดังกล่าวไปยังพื้นที่สำหรับเพิ่มมูลค่าสินค้า (Zone 2) ทันที

(๓) เจ้าหน้าที่ตามอำนาจหน้าที่หรือผู้ได้รับมอบหมายจะทำการตรวจสอบพิกัด ราคา และของเช่นเดียวกันของส่งออกป้อนกราชอาณาจักร

(๔) ให้ถือเป็นการนำของออกป้อนกราชอาณาจักรในเวลา que เจ้าหน้าที่ศุลกากรตามอำนาจหน้าที่หรือผู้ที่ได้รับมอบหมายทำการบันทึกข้อมูลผลการตรวจคำร้องขอนำเข้าในอารักขาศุลกากร พร้อมทั้งวันที่ทำการตรวจสอบสินค้าดังกล่าวในระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากร

ส่วนที่ ๕

การนำของออกจากพื้นที่สำหรับเพิ่มมูลค่าสินค้าเพื่อส่งออกป้อนกราชอาณาจักร

ข้อ ๕๓ ความใน ส่วนนี้ กำหนดขึ้นเพื่อใช้บังคับในการปฏิบัติพิธีการศุลกากรทางอิเล็กทรอนิกส์สำหรับการนำของออกจากพื้นที่สำหรับเพิ่มมูลค่าสินค้า (Zone 2) ไปยังพื้นที่คลังสินค้า (Zone 1) เพื่อส่งออกป้อนกราชอาณาจักรทางอากาศยาน (Export Cargo from Value Added Area to Foreign)

(๑) ความรับผิดชอบในค่าภาษีอากรขาออกเกิดขึ้นในเวลาอากาศยานที่ขนของนั้นออกป้อนกราชอาณาจักร แต่ในการคำนวณค่าภาษีอากรขาออกให้ถือตาม สภาพของ ราคาของ และพิกัดอัตราศุลกากร ในเวลาที่ส่งข้อมูลใบขนสินค้าขาออก

(๒) ในการผ่านพิธีการศุลกากรหรือดำเนินการในกระบวนการทางศุลกากรกับของที่นำออกจากพื้นที่สำหรับเพิ่มมูลค่าสินค้า (Zone 2) ไปยังพื้นที่คลังสินค้า (Zone 1) เพื่อส่งออกป้อนกราชอาณาจักรทางอากาศยานส่งออกป้อนกราชอาณาจักรนั้น ให้ดำเนินการโดยวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

(๓) ราคาศุลกากรสำหรับของส่งออก หมายความว่า ราคาขายส่งเงินสดซึ่งจะพึงขายของประเภทและชนิดเดียวกันได้โดยไม่ขาดทุน ณ สนามบินศุลกากรในเวลาส่งของออกโดยไม่มีหักทอนหรือลดหย่อนราคาอย่างใด (FOB)

ข้อ ๕๔ การนำของจากพื้นที่สำหรับเพิ่มมูลค่าสินค้า (Zone 2) ไปยังพื้นที่คลังสินค้า (Zone 1) เพื่อส่งออกป้อนกราชอาณาจักรทางท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ โดยการขนส่งทางอากาศยาน

(๑) ให้นำบทบัญญัติในหมวด ๓ พิธีการศุลกากรทางอิเล็กทรอนิกส์เฉพาะการส่งของออกทางอากาศยาน มาใช้บังคับกับการจัดทำข้อมูลใบขนสินค้าขาออกและการส่งข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์เข้าสู่ระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากร

- (๒) ให้ปฏิบัติพิธีการศุลกากรทางอิเล็กทรอนิกส์ในการนำของออกไปนอกราชอาณาจักรทางท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ โดยให้ใช้ใบขนสินค้าขาออกที่ระบุประเภทของเอกสารหลักตัวที่ ๕ มีค่าเป็น 1
- (๓) ให้เจ้าหน้าที่ศุลกากรหน่วยบริการศุลกากรหรือผู้ที่ได้รับมอบหมายเป็นผู้ตรวจสอบการผ่านพิธีการศุลกากรส่งออกทางอิเล็กทรอนิกส์ เช่น การตัดบัญชีใบกำกับการขนย้ายสินค้า การตรวจสอบพิกัด ราคา และของ เป็นต้น

ส่วนที่ ๖

การนำของที่นำเข้าไปใช้ประโยชน์อย่างอื่นภายในเขตปลอดอากร

ข้อ ๔๕ การนำของที่นำเข้าไปใช้เพื่อการบริโภค หรือเพื่อประโยชน์อย่างอื่นภายในเขตปลอดอากร นอกเหนือจากวัตถุประสงค์ของการจัดตั้งเขตปลอดอากร

(๑) ให้ถือเป็นการนำของออกจากเขตปลอดอากรเพื่อนำเข้าในราชอาณาจักร ในเวลาที่นำของนั้นไปบริโภคหรือนำไปใช้เพื่อประโยชน์อย่างอื่น

(๒) ให้ปฏิบัติพิธีการศุลกากรทางอิเล็กทรอนิกส์ โดยให้ใช้ใบขนสินค้าที่ระบุประเภทของเอกสารหลักตัวที่ ๕ มีค่าเป็น C และให้นำทบทวนในส่วนของ ๒ การนำของจากพื้นที่สำหรับเพิ่มมูลค่าสินค้าออกจากเขตปลอดอากรท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเพื่อบริโภคภายในประเทศ มาถือปฏิบัติ

ส่วนที่ ๗

การนำของออกจากเขตปลอดอากรท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเพื่อการอื่นเป็นการชั่วคราว

ข้อ ๔๖ การนำของออกจากเขตปลอดอากรท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เพื่อการอื่นเป็นการชั่วคราว

(๑) การนำของในเขตปลอดอากรท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ซึ่งได้รับยกเว้นหรือคืนอากร ตามมาตรา ๔๗ เบญจ มาตรา ๔๗ ฉ และมาตรา ๔๗ อวรรุ แห่งพระราชบัญญัติศุลกากร พ.ศ. ๒๕๖๔ แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติศุลกากร (ฉบับที่ ๑๘) พ.ศ. ๒๕๖๓ ออกจากเขตปลอดอากรเป็นการชั่วคราว เพื่อซ่อมแซม ดัดแปลง ปรับปรุง หรือเพื่อการอื่นเป็นการชั่วคราวให้นำหลักเกณฑ์ วิธีการและเงื่อนไข ตามประกาศ ระเบียบ ข้อบังคับว่าด้วยเขตปลอดอากร มาใช้โดยอนุโลม

(๒) การนำของที่ไม่ได้ใช้สิทธิประโยชน์ออกจากเขตปลอดอากรท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เพื่อการอื่นเป็นการชั่วคราว ให้ดำเนินการดังนี้

(๒.๑) ให้ผู้ประกอบการในเขตปลอดอากรท่าอากาศยานสุวรรณภูมิที่ประสงค์จะนำของออกจากเขตปลอดอากรเพื่อการอื่นเป็นการชั่วคราว จัดทำหนังสือขออนุญาตออกจากเขตปลอดอากร พร้อมสำเนา ๑ ชุด ยื่นต่อหน่วยบริการศุลกากรซึ่งกำกับดูแลพื้นที่ประกอบกิจการของผู้ประกอบการนั้นๆ เพื่อพิจารณาอนุญาตก่อนนำของออกจากเขตปลอดอากร และให้นำเอกสารต้นฉบับที่ได้รับอนุญาตแล้วกำกับของเพื่อนำออกจากเขตปลอดอากร

(๒.๒) ให้ผู้ประกอบการยื่นเอกสารต้นฉบับเมื่อจะขอนำของตามข้อ (๒.๑) กลับเข้าไปในเขตปลอดอากร ต่อหน่วยบริการศุลกากรซึ่งกำกับดูแลพื้นที่ประกอบกิจการของผู้ประกอบการนั้นๆ ตรวจสอบและพิจารณาอนุญาต ในเอกสารต้นฉบับและสำเนา และให้นำเอกสารต้นฉบับที่ได้รับอนุญาตแล้วกำกับของเพื่อนำกลับเข้าเขตปลอดอากร

ส่วนที่ ๘

การนำของภายในประเทศที่ไม่ได้ใช้สิทธิประโยชน์เข้าหรือออกจากเขตปลอดอากร ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

ข้อ ๔๗ การนำของภายในประเทศที่ไม่ได้ใช้สิทธิประโยชน์เข้ามาเพื่อใช้ภายในเขตปลอดอากร ให้ผู้ประกอบการในเขตปลอดอากรท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ที่ประสงค์จะนำของภายในประเทศที่ไม่ได้ใช้สิทธิประโยชน์เข้ามาเพื่อใช้ภายในเขตปลอดอากร เช่น อุปกรณ์สำนักงาน เครื่องมือเครื่องใช้ที่เหมาะสมกับประเภทของกิจการ เป็นต้นเข้าไปในเขตปลอดอากร จัดทำหนังสือขออนุญาตนำเข้าเขตปลอดอากร พร้อมเอกสารที่เกี่ยวข้อง พร้อมสำเนา ๑ ชุดยื่นต่อหน่วยบริการศุลกากรซึ่งกำกับดูแลพื้นที่ประกอบกิจการของผู้ประกอบการนั้นๆ เพื่อพิจารณาอนุญาตก่อนนำของเข้าเขตปลอดอากร และให้นำเอกสารต้นฉบับที่ได้รับอนุญาตแล้วกำกับของเพื่อนำเข้าเขตปลอดอากร

ข้อ ๔๘ การนำของภายในประเทศที่ไม่ได้ใช้สิทธิประโยชน์และเป็นของใช้หรือวัสดุสิ้นเปลืองเข้ามาเพื่อใช้หรือบริโภคภายในเขตปลอดอากรท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

ให้ผู้ประกอบการในเขตปลอดอากรท่าอากาศยานสุวรรณภูมิที่ประสงค์จะนำของภายในประเทศที่ไม่ได้ใช้สิทธิประโยชน์และเป็นของใช้หรือวัสดุสิ้นเปลือง เช่น กระดาษพิมพ์ น้ำดื่ม เป็นต้น เข้ามาเพื่อใช้หรือบริโภคภายในเขตปลอดอากร จัดทำหนังสือและยื่นต่อหน่วยบริการศุลกากรซึ่งกำกับดูแลพื้นที่ประกอบกิจการของผู้ประกอบการนั้นๆ เพื่อพิจารณาอนุญาตก่อนการนำของดังกล่าวเข้าไปในเขตปลอดอากรและให้นำเอกสารที่ได้รับอนุญาตแล้วกำกับของเพื่อนำเข้าเขตปลอดอากร

ข้อ ๔๙ การนำของและ/หรือเศษวัสดุ ที่ไม่ได้ใช้สิทธิประโยชน์ ออกจากเขตปลอดอากรเข้าในราชอาณาจักร เพื่อจำหน่ายหรือทำลาย ให้ดำเนินการดังนี้

(๑) ให้ผู้ประกอบการในเขตปลอดอากรท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จัดทำหนังสือขออนุญาตนำเข้าในเขตปลอดอากรที่ไม่ได้ใช้สิทธิประโยชน์ ออกจากเขตปลอดอากรเข้าในราชอาณาจักร เพื่อจำหน่ายหรือทำลาย ยื่นต่อหน่วยบริการศุลกากรซึ่งกำกับดูแลพื้นที่ประกอบกิจการของผู้ประกอบการนั้นๆ เพื่อพิจารณาอนุญาตก่อนการนำของดังกล่าวออกจากเขตปลอดอากร และให้นำเอกสารที่ได้รับอนุญาตแล้วกำกับของเพื่อนำออกจากเขตปลอดอากร

(๒) กรณีที่เจ้าหน้าที่ศุลกากรผู้รับผิดชอบ พิจารณาแล้วเห็นว่า ของและ/หรือเศษวัสดุ ที่ประสงค์จะจำหน่ายหรือทำลาย ดังกล่าว มีค่าภาระภาษีอากรที่ต้องชำระตามกฎหมายศุลกากรและ/หรือกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้อง หรือเป็นกรณีที่ไม่สามารถพิสูจน์ให้เป็นที่ยืนยันได้ว่าของดังกล่าวไม่มีภาระภาษีอากร เจ้าหน้าที่ศุลกากรผู้รับผิดชอบจะแจ้งให้ผู้ประกอบการทราบ เพื่อจัดทำใบขนสินค้าขาเข้าโอนย้ายจากเขตปลอดอากร โดยมีประเภทของเอกสารหลักตัวที่ ๕ มีค่าเป็น C และชำระค่าภาษีอากรสำหรับของนั้นก่อนนำออกจากเขตปลอดอากรต่อไป

หมวด ๖

การควบคุมทางศุลกากร ณ เขตปลอดอากรท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

ข้อ ๑๐๐ สำนักงานศุลกากรตรวจสินค้าท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ มีอำนาจหน้าที่ในการสืบสวนและปราบปราม การกระทำผิดตามกฎหมายศุลกากร และกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้อง ในเขตพื้นที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ แต่ไม่รวมถึงเขตพื้นที่ภายในอาคารผู้โดยสาร และอาคารเทียบเครื่องบิน

ส่วนที่ ๑

การตรวจสอบของที่มีความเสี่ยงหรือกรณีมีเหตุอันควรสงสัย

ข้อ ๑๐๑ ในกรณีที่พิจารณาเห็นว่า ของที่นำเข้าและส่งออกทางท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ รายใดมีความเสี่ยง หรือกรณีมีเหตุอันควรสงสัยว่า จะมีการสำแดงเท็จเพื่อหลีกเลี่ยงอากร หรือข้อห้ามข้อกีดกัน หรือลักลอบหนีศุลกากร ให้ดำเนินการตรวจสอบ ดังนี้

(๑) กรณีของตามใบขนสินค้าขาเข้าที่มีคำสั่งยกเว้นการตรวจ

(๑.๑) ให้เจ้าหน้าที่ศุลกากรฝ่ายสืบสวนและปราบปราม ส่วนควบคุมทางศุลกากร หรือเจ้าหน้าที่ศุลกากรของสำนักสืบสวนและปราบปราม ที่ได้รับมอบหมาย มีหนังสือแจ้งการอายัดของเพื่อทำการตรวจสอบต่อผู้ประกอบการคลังสินค้า และหน่วยบริการศุลกากรเพื่อทราบ โดยระบุรายละเอียด Master Air Waybill (MAWB.) House Air Waybill (HAWB.) เทียบวัน วันนำเข้า เลขที่ใบขนสินค้า เป็นต้น

(๑.๒) เมื่อผู้นำของเข้าหรือตัวแทน ไปติดต่อขอรับของให้ผู้ประกอบการคลังสินค้าแจ้งให้ทราบถึงการอายัดของ เพื่อตรวจสอบและไปพบเจ้าหน้าที่ศุลกากรฯ ผู้ออกหนังสือแจ้งการอายัด

(๑.๓) ให้เจ้าหน้าที่ศุลกากรฯ มีหนังสือแจ้งให้ผู้ประกอบการคลังสินค้าส่งมอบของให้แก่ผู้นำของเข้าหรือตัวแทน เพื่อนำมาให้เจ้าหน้าที่ศุลกากรที่ได้รับมอบหมายทำการตรวจสอบ

(๑.๔) การตรวจสอบของที่อายัดไว้

(๑.๔.๑) กรณีไม่พบความผิด ให้เจ้าหน้าที่ศุลกากรผู้ทำการตรวจสอบจัดทำบันทึกผลการตรวจสอบ โดยให้ผู้ที่เกี่ยวข้องลงลายมือชื่อไว้เป็นหลักฐาน และส่งมอบของให้แก่ผู้นำของเข้าหรือตัวแทนไปดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้อง แล้วแจ้งผลการตรวจสอบให้หน่วยบริการศุลกากรทราบ

(๑.๔.๒) กรณีพบความผิด ให้เจ้าหน้าที่ศุลกากรผู้ทำการตรวจสอบดำเนินการตามระเบียบปฏิบัติในเรื่องอื่นๆ ต่อไป

(๒) กรณีของตามใบขนสินค้าที่มีคำสั่งให้ตรวจสอบพิกัด ราคา และของ ให้ดำเนินการตรวจสอบ ดังนี้

(๒.๑) ของตามใบขนสินค้าที่มีคำสั่งให้ตรวจสอบพิกัด ราคา และของซึ่งถูกคัดเลือกด้วยระบบบริหารความเสี่ยงของสำนักงานศุลกากรตรวจสอบสินค้าท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (Local Profile) ระบบ Investigation Manifest โดยเจ้าหน้าที่ศุลกากรฝ่ายสืบสวนและปราบปราม ส่วนควบคุมทางศุลกากร

(๒.๑.๑) เจ้าหน้าที่ศุลกากรหน่วยบริการศุลกากรจะตรวจสอบเงื่อนไขการสั่งการตรวจของใบขนสินค้า โดยการคลิกไปที่อักษร R ในใบขนสินค้าในระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากร ซึ่งระบบจะแสดงให้เห็นว่ามีเงื่อนไขต้องตรวจสอบของร่วมกันกับเจ้าหน้าที่ศุลกากรฝ่ายสืบสวนและปราบปราม ส่วนควบคุมทางศุลกากร

(๒.๑.๒) เจ้าหน้าที่ศุลกากรหน่วยบริการศุลกากรที่ได้รับมอบหมายจะทำการตรวจสอบของตามใบขนสินค้าดังกล่าว ประสานกับเจ้าหน้าที่ศุลกากรฝ่ายสืบสวนและปราบปราม ส่วนควบคุมทางศุลกากร เพื่อทำการตรวจสอบของร่วมกัน

(๒.๒) ของตามใบขนสินค้าขาเข้าที่มีคำสั่งให้ตรวจสอบ พิกัด ราคา และของ ซึ่งเจ้าหน้าที่ศุลกากรฝ่ายสืบสวนและปราบปรามส่วนควบคุมทางศุลกากร หรือเจ้าหน้าที่ศุลกากรของสำนักสืบสวนและปราบปราม มีความประสงค์จะตรวจสอบร่วมกับเจ้าหน้าที่ศุลกากรหน่วยบริการศุลกากร

(๒.๒.๑) เจ้าหน้าที่ศุลกากรที่ได้รับมอบหมาย จะมีหนังสือแจ้งการอายัดของเพื่อทำการตรวจสอบ ต่อผู้ประกอบการคลังสินค้าและหน่วยบริการศุลกากร เพื่อประสานงานในการตรวจสอบของร่วมกัน โดยระบุรายละเอียด Master Air Waybill (MAWB) House Air Waybill (HAWB) เที่ยวบิน วันนำเข้า เลขที่ ใบขนสินค้า เป็นต้น

(๒.๒.๒) เมื่อผู้นำของเข้าหรือตัวแทนไปติดต่อขอรับของ ให้ผู้ประกอบการคลังสินค้าแจ้งให้ทราบถึงการอายัดของ เพื่อตรวจสอบและให้ไปพบเจ้าหน้าที่ศุลกากรฯ ผู้ออกหนังสือแจ้งอายัด

(๒.๒.๓) เจ้าหน้าที่ศุลกากรฯ จะมีหนังสือแจ้งให้ผู้ประกอบการคลังสินค้าส่งมอบของให้แก่ผู้นำของเข้าหรือตัวแทน เพื่อนำมาให้เจ้าหน้าที่ศุลกากรหน่วยบริการศุลกากร และเจ้าหน้าที่ศุลกากรฝ่ายสืบสวนและปราบปราม ส่วนควบคุมทางศุลกากร หรือเจ้าหน้าที่ศุลกากรของสำนักสืบสวนและปราบปราม ตรวจสอบของร่วมกัน

(๒.๓) เมื่อได้ทำการตรวจสอบของร่วมกัน ตามข้อ (๒.๑) (๒.๒) แล้ว

(๒.๓.๑) กรณีไม่พบความผิด เจ้าหน้าที่ศุลกากรหน่วยบริการศุลกากร จะทำการบันทึกผลการตรวจ ในระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากร โดยบันทึกรายละเอียดเพิ่มเติมด้วยว่า เป็นการตรวจสอบร่วมกันกับเจ้าหน้าที่ศุลกากรฝ่ายสืบสวนและปราบปรามส่วนควบคุมทางศุลกากร หรือเจ้าหน้าที่ศุลกากรของสำนักสืบสวนและปราบปราม (ระบุชื่อและนามสกุล) และส่งมอบของให้ผู้นำของเข้า หรือตัวแทนไปดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องต่อไป

(๒.๓.๒) กรณีพบความผิดให้เจ้าหน้าที่ศุลกากรผู้ตรวจสอบร่วมกันดำเนินการตามระเบียบปฏิบัติในเรื่องนั้นๆ ต่อไป

(๓) ใบขนสินค้าขาออกที่มีคำสั่งยกเว้นการตรวจ เจ้าหน้าที่ศุลกากรฝ่ายสืบสวนและปราบปราม ส่วนควบคุมทางศุลกากร หรือเจ้าหน้าที่ศุลกากรของสำนักสืบสวนและปราบปราม ที่ได้รับมอบหมาย จะมีหนังสือแจ้งหน่วยบริการศุลกากรเพื่อทราบ โดยระบุชื่อผู้ส่งของออก และเลขที่ใบขนสินค้าขาออก เมื่อทำการตรวจสอบแล้ว

(๓.๑) กรณีไม่พบความผิดให้แจ้งผลการตรวจสอบให้หน่วยบริการศุลกากรทราบ

(๓.๒) กรณีพบความผิดให้เจ้าหน้าที่ศุลกากรผู้ทำการตรวจสอบดำเนินการตามระเบียบปฏิบัติในเรื่องนั้นๆ ต่อไป และแจ้งให้หน่วยบริการศุลกากรทราบ

(๔) ใบขนสินค้าขาออกที่มีคำสั่งให้ตรวจสอบพิกิต ราคาและของ ให้เจ้าหน้าที่ศุลกากรฝ่ายสืบสวนและปราบปราม ส่วนควบคุมทางศุลกากร หรือเจ้าหน้าที่ศุลกากรของสำนักสืบสวนและปราบปราม ที่ได้รับมอบหมาย มีหนังสือแจ้งหน่วยบริการศุลกากรเพื่อขอทำการตรวจสอบของร่วมกับเจ้าหน้าที่ศุลกากรหน่วยบริการศุลกากร โดยระบุชื่อผู้ส่งของออก และเลขที่ใบขนสินค้าขาออก เมื่อทำการตรวจสอบแล้ว

(๔.๑) กรณีไม่พบความผิดให้เจ้าหน้าที่ศุลกากรหน่วยบริการศุลกากร บันทึกผลการตรวจปล่อย ในระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากร โดยบันทึกรายละเอียดเพิ่มเติมด้วยว่าเป็นการตรวจสอบร่วมกันกับเจ้าหน้าที่ศุลกากรฝ่ายสืบสวนและปราบปราม ส่วนควบคุมทางศุลกากร หรือเจ้าหน้าที่ศุลกากรของสำนักสืบสวนและปราบปราม (ระบุชื่อและนามสกุล) และส่งมอบของให้ผู้ส่งของออก หรือตัวแทนไปดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องต่อไป

(๔.๒) กรณีพบความผิดให้เจ้าหน้าที่ศุลกากรผู้ทำการตรวจสอบร่วมกันดำเนินการตามระเบียบปฏิบัติในเรื่องนั้นๆ ต่อไป

ส่วนที่ ๒

การกำกับ ตรวจสอบการนำของออกและเข้าเขตปลอดอากรทำอากาศยานสุวรรณภูมิ และการกำกับ การนำของภายในประเทศที่มีใช้สินค้าผ่านสถานีตรวจสอบเข้าไปในเขตปลอดอากรทำอากาศยานสุวรรณภูมิ

ข้อ ๑๐๒ การกำกับ ตรวจสอบการนำของออกจากเขตปลอดอากรทำอากาศยานสุวรรณภูมิ

เจ้าหน้าที่ศุลกากรฝ่ายควบคุมเขตปลอดอากร ส่วนควบคุมทางศุลกากร สำนักงานศุลกากรตรวจสินค้า ทำอากาศยานสุวรรณภูมิ ซึ่งปฏิบัติงาน ณ สถานีตรวจสอบ (Customs Checking Post) จะกำกับดูแลการ นำของออกจากเขตปลอดอากรทำอากาศยานสุวรรณภูมิ ภายใต้การบริหารความเสี่ยงทางศุลกากร

ข้อ ๑๐๓ การกำกับ ตรวจสอบการนำของเข้าเขตปลอดอากรทำอากาศยานสุวรรณภูมิ

เจ้าหน้าที่ศุลกากรฝ่ายควบคุมเขตปลอดอากร ส่วนควบคุมทางศุลกากร สำนักงานศุลกากรตรวจสินค้า ทำอากาศยานสุวรรณภูมิ ซึ่งปฏิบัติงาน ณ สถานีตรวจสอบ (Customs Checking Post) จะกำกับดูแลการ นำของเข้าไปในเขตปลอดอากรทำอากาศยานสุวรรณภูมิ ภายใต้การบริหารความเสี่ยงทางศุลกากร

ข้อ ๑๐๔ การกำกับ ตรวจสอบ ณ ช่องทางเข้า - ออกสำหรับบุคคล หรือช่องทางพิเศษอื่นของเขตปลอดอากร ทำอากาศยานสุวรรณภูมิ

เจ้าหน้าที่ศุลกากรฝ่ายควบคุมเขตปลอดอากร ส่วนควบคุมทางศุลกากร สำนักงานศุลกากรตรวจสินค้า ทำอากาศยานสุวรรณภูมิ จะกำกับดูแลการนำของเข้าและออก ทางช่องทางเข้า - ออกสำหรับบุคคล หรือ ช่องทางพิเศษอื่นของเขตปลอดอากรทำอากาศยานสุวรรณภูมิ ภายใต้การบริหารความเสี่ยงทางศุลกากร

ข้อ ๑๐๕ เจ้าหน้าที่ศุลกากรฝ่ายควบคุมเขตปลอดอากร ส่วนควบคุมทางศุลกากร สำนักงานศุลกากร ตรวจสินค้าทำอากาศยานสุวรรณภูมิ จะกำกับดูแลการปฏิบัติงานของผู้บริหารเขตปลอดอากร ในการ ควบคุมตรวจสอบ บุคคล ยานพาหนะ ที่ผ่านเข้า - ออกทาง สถานีตรวจสอบ (Customs Checking Post) ช่องทางเข้า - ออกสำหรับบุคคล หรือช่องทางพิเศษอื่นของเขตปลอดอากรทำอากาศยานสุวรรณภูมิให้ เป็นไปตามกฎหมาย

หมวด ๗

การปฏิบัติพิธีการศุลกากร ณ เขตปลอดอากรทำอากาศยานสุวรรณภูมิ สำหรับของที่ขนส่งหลายรูปแบบ (Multimodal Transportation)

ข้อ ๑๐๖ ความในหมวดนี้กำหนดขึ้นเพื่อใช้บังคับกับการปฏิบัติพิธีการศุลกากร ณ เขตปลอดอากร ทำอากาศยานสุวรรณภูมิ เพื่อรองรับการขนส่งหลายรูปแบบ (Multimodal Transportation)

(๑) การขนส่งหลายรูปแบบ หมายถึง การขนส่งของที่นำเข้าทางท่าหรือที่อื่น เพื่อมาปฏิบัติพิธีการ ศุลกากร ณ เขตปลอดอากรทำอากาศยานสุวรรณภูมิ หรือการขนส่งของที่ปฏิบัติพิธีการศุลกากร ณ เขตปลอดอากร ทำอากาศยานสุวรรณภูมิเพื่อส่งออก ทางท่าหรือที่อื่น

(๒) พื้นที่สำหรับประกอบกิจการของของที่ขนส่งภายใต้การขนส่งหลายรูปแบบ ได้แก่ พื้นที่การ ประกอบกิจการสำหรับการกระจายสินค้า (Zone 3) ที่เป็นบริการสาธารณะ โดยพื้นที่ดังกล่าวต้องตั้งอยู่ ภายในเขตปลอดอากรทำอากาศยานสุวรรณภูมิ สามารถเชื่อมโยงกับโครงข่ายการขนส่งภายในเขตปลอดอากร ที่มีอยู่แล้ว ตามที่กรมศุลกากรเห็นสมควร

(๓) ให้บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) เป็นผู้ประกอบกิจการสำหรับการกระจายสินค้า โดยต้องจัดให้มี

(๓.๑) สถานที่เก็บและตรวจปล่อยของขาเข้า ภายในต้องจัดให้มีที่เก็บของมีค่า ที่เก็บของแตกหัก เสียหาย แยกไว้เป็นสัดส่วน

(๓.๒) สถานที่ตรวจปล่อยของขาเข้า ซึ่งต้องรองรับปริมาณของขาเข้าได้อย่างเหมาะสม

(๓.๓) สถานที่เก็บ ตรวจปล่อยและบรรจุของขาออก และลานตรวจสินค้าขาออก ซึ่งต้องรองรับ ปริมาณของขาออกได้อย่างเหมาะสม

(๓.๔) ระบบคอมพิวเตอร์ในการควบคุมการเก็บรักษา การนำของเข้า การส่งของออก การทำลาย หรือกิจการอื่นใดที่มีผลกระทบต่อค่าภาระภาษีอากร ทั้งนี้ต้องเป็นระบบที่บุคลากรสามารถควบคุมและ ตรวจสอบได้ตลอดเวลา

(๓.๕) เครื่องมือและอุปกรณ์เกี่ยวกับการเคลื่อนย้ายของขาเข้า-ของขาออกที่มีประสิทธิภาพและ ทันสมัย เช่น รถยก รถลากจูง เครื่องจักรกลสำหรับยกและเคลื่อนย้ายของ เป็นต้น ให้เพียงพอในการ ปฏิบัติงาน

(๓.๖) สถานที่อันสมควรเป็นที่ทำการศุลกากร พร้อมทั้งจัดให้มีเครื่องมือเครื่องใช้ที่จำเป็นแก่การ ปฏิบัติราชการให้เหมาะสม

(๓.๗) และอื่น ๆ ตามที่สำนักงานศุลกากรตรวจสินค้าท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเห็นสมควร

(๔) ของนำเข้าและของส่งออกที่จะได้รับอนุญาตให้นำเข้าเก็บหรือบรรจุเพื่อส่งออกในพื้นที่การ ประกอบกิจการสำหรับการกระจายสินค้า (Zone 3) ต้องเป็นของนำเข้าหรือของส่งออกที่ขนส่งโดยคอนเทนเนอร์ ยานพาหนะแบบปิด คอนเทนเนอร์สำหรับอากาศยาน (ULD) หรือยานพาหนะอื่นที่ได้รับอนุญาตจากกรมศุลกากร

(๕) การผ่านพิธีการศุลกากร หมายถึง การผ่านพิธีการศุลกากรทางอิเล็กทรอนิกส์แบบไร้เอกสาร (e-Customs) และ/หรือ การผ่านพิธีการศุลกากรด้วยรูปแบบกระดาษ (Manual) ในกรณีที่กรมศุลกากรยัง มิได้พัฒนาระบบการผ่านพิธีการศุลกากรทางอิเล็กทรอนิกส์รองรับไว้

(๖) การกำกับเคลื่อนย้ายของภายใต้การขนส่งหลายรูปแบบดังกล่าว ผู้ประกอบการต้องใช้ อุปกรณ์เทคโนโลยีภายใต้ระบบติดตามทางศุลกากรที่กำหนด เช่น ระบบ RFID ระบบ GPS เป็นต้น

ส่วนที่ ๑

การปฏิบัติพิธีการศุลกากรสำหรับการนำของขาเข้าไปยังพื้นที่ประกอบกิจการสำหรับการกระจายสินค้า เขตปลอดอากรท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

ข้อ ๑๐๗ การปฏิบัติพิธีการศุลกากรสำหรับของนำเข้าทางท่าหรือที่อื่น ซึ่งมีใช้ทางท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และประสงค์จะขนย้ายไปยังพื้นที่ประกอบกิจการสำหรับการกระจายสินค้า (Zone 3) เขตปลอดอากร ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

(๑) ของขาเข้าทางท่าหรือที่อื่น ที่ประสงค์จะนำเข้าเก็บในพื้นที่ประกอบกิจการสำหรับการกระจาย สินค้า (Zone 3) เขตปลอดอากรท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ให้ดำเนินการดังนี้

(๑.๑) การรายงานเรือเข้าและการยื่นบัญชีสินค้าสำหรับเรือ

กรณีเป็นของที่นำเข้ามาทางเรือ ทางบก หรือทางท่าอากาศยานอื่น ให้ตัวแทนผู้รับมอบอำนาจจากนายเรือผู้รับผิดชอบการขนส่งสินค้าทางบก ตัวแทนผู้รับมอบอำนาจจากผู้ควบคุมอากาศยานหรือตัวแทนอากาศยานแล้วแต่กรณี ลงทะเบียนเป็นผู้ยื่นรายงานเรือเข้าทางอิเล็กทรอนิกส์ในระบบฐานข้อมูลของกรมศุลกากร เพื่อเป็นผู้ส่งข้อมูลการรายงานเรือเข้า ขออนุมัติเปิดระวางเรือ และการยื่นบัญชีสินค้าสำหรับเรือทางอิเล็กทรอนิกส์ เข้าสู่ระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากร ให้เป็นไปตามระเบียบและมาตรฐานที่ศุลกากรกำหนดแล้วแต่กรณี

(๑.๒) การแก้ไขข้อมูลบัญชีสินค้าทางอิเล็กทรอนิกส์

(๑) ภายในกำหนด ๔๘ ชั่วโมง นับแต่ได้รับเลขที่รายงานเรือเข้า หรือภายในกำหนด ๔๘ ชั่วโมง นับแต่ได้รับเลขที่รับรายงานอากาศยาน หรือก่อนนำยานพาหนะผ่านพรมแดนทางบกเข้ามาในราชอาณาจักร นายเรือ ตัวแทนผู้รับมอบอำนาจจากนายเรือ หรือตัวแทนผู้รับมอบอำนาจจากผู้ควบคุมอากาศยานหรือตัวแทนอากาศยาน หรือผู้ส่งข้อมูลแล้วแต่กรณี สามารถส่งข้อมูลทางอิเล็กทรอนิกส์เข้าสู่ระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากรเพื่อแก้ไขข้อมูลบัญชีสินค้าได้ โดยไม่ต้องพิจารณาความผิด

(๒) การขอแก้ไขข้อมูลบัญชีสินค้าภายหลัง ๔๘ ชั่วโมง นับแต่ได้รับเลขที่รายงานเรือเข้า หรือนับแต่ได้รับเลขที่รับรายงานอากาศยาน หรือภายหลังนำยานพาหนะผ่านพรมแดนทางบกเข้ามาในราชอาณาจักร ให้นายเรือ ตัวแทนผู้รับมอบอำนาจจากนายเรือ หรือตัวแทนผู้รับมอบอำนาจจากผู้ควบคุมอากาศยานหรือตัวแทนอากาศยาน หรือผู้ส่งข้อมูลแล้วแต่กรณี จัดทำคำร้องขอแก้ไข (Amend Should Be/Short landed/Over landed) ยื่นต่อหน่วยบริการศุลกากร ณ ท่าหรือที่ที่นำของเข้า เพื่อพิจารณาอนุญาตและพิจารณาความผิดเป็นการเฉพาะเป็นรายๆ ไป แล้วให้เจ้าหน้าที่ศุลกากรทำการบันทึกแก้ไขข้อมูลบัญชีสินค้าในระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากร

การขอแก้ไขข้อมูลบัญชีสินค้าภายหลังการเคลื่อนย้ายจากท่าหรือที่ที่นำเข้าและนำเข้าเก็บในพื้นที่ประกอบกิจการสำหรับการกระจายสินค้า (Zone 3) เขตปลอดอากรท่าอากาศยานสุวรรณภูมิแล้วให้นายเรือ ตัวแทนผู้รับมอบอำนาจจากนายเรือ หรือตัวแทนผู้รับมอบอำนาจจากผู้ควบคุมอากาศยานหรือตัวแทนอากาศยาน หรือผู้ส่งข้อมูลแล้วแต่กรณี จัดทำคำร้องขอแก้ไขยื่นต่อหน่วยบริการศุลกากรของพื้นที่ประกอบกิจการฯ เพื่อพิจารณาอนุญาตและพิจารณาความผิดเป็นการเฉพาะเป็นรายๆ แล้วให้เจ้าหน้าที่ศุลกากรทำการบันทึกแก้ไขข้อมูลบัญชีสินค้าในระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากร

(๓) กรณีที่ระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากรได้ทำการตรวจสอบข้อมูลใบขนสินค้าขาเข้ากับบัญชีสินค้าสำหรับเรือและทำการตัดบัญชีสินค้าให้โดยอัตโนมัติแล้ว ระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากรจะไม่ยอมรับข้อมูลการแก้ไขใบตราส่งดังกล่าวอีก

(๑.๓) การปฏิบัติพิธีการศุลกากรสำหรับการขนย้ายไปยังพื้นที่ประกอบกิจการสำหรับการกระจายสินค้า (Zone 3) เขตปลอดอากรท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

(๑.๓.๑) การแจ้งข้อมูลบัญชีสินค้าล่วงหน้า

ก่อนนำของเข้ามาในราชอาณาจักรไม่น้อยกว่า ๒ ชั่วโมง ให้ นายเรือ ตัวแทนผู้รับมอบอำนาจจากนายเรือ หรือตัวแทนผู้รับมอบอำนาจจากผู้ควบคุมอากาศยานหรือตัวแทนอากาศยาน หรือผู้ส่งข้อมูลแล้วแต่กรณี จัดทำข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ของบัญชีสินค้า (Car Manifest) แยกตามประเภทของที่นำเข้ามาตามมาตรฐานที่ศุลกากรกำหนด แล้วส่งข้อมูลเข้าสู่ระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากร เมื่อระบบตรวจสอบข้อมูลตามเงื่อนไขที่กำหนดจะตอบกลับเลขรับรายงานโดยอัตโนมัติ ทั้งนี้ สำหรับการนำของเข้าทางด่านศุลกากรทางบก การแจ้งข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ของบัญชีสินค้านี้เป็นการยื่นรายงานบัญชีสินค้าทางบก (ศบ. ๑) ตามระเบียบที่กำหนด

(๑.๓.๒) การอนุมัติให้ขนย้าย

ให้นายเรือ ตัวแทนผู้รับมอบอำนาจจากนายเรือ หรือตัวแทนผู้รับมอบอำนาจจากผู้ควบคุมอากาศยานหรือตัวแทนอากาศยาน หรือผู้ส่งข้อมูลแล้วแต่กรณี จัดทำข้อมูลคำร้องขอเคลื่อนย้ายของนำเข้า และข้อมูล e-seal ตามมาตรฐานที่กรมศุลกากรกำหนด แล้วส่งข้อมูลดังกล่าวเข้าสู่ระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากร เมื่อระบบตรวจสอบข้อมูลตามเงื่อนไขที่กำหนดจะตอบกลับเลขที่คำร้องขอเคลื่อนย้ายฯ ซึ่งให้ถือว่าเป็นการอนุญาตให้ทำการขนย้ายของที่นำเข้าได้ ทั้งนี้ สำหรับการนำเข้าทางเรือและทางบก ให้ทำการขนย้ายโดยคอนเทนเนอร์ หรือโดยยานพาหนะแบบปิดเท่านั้น

(๑.๓.๓) การดำเนินการ ณ พรมแดนทางบก ที่อยู่ภายใต้การกำกับของด่านศุลกากร

เมื่อยานพาหนะมาถึง ให้หน่วยงานประจำด่านพรมแดนเรียกให้หยุด เพื่อตรวจสอบว่ามีข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ (Car Manifest) ในระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากรหรือไม่ และตรวจสอบเอกสารอื่นที่เกี่ยวข้อง เช่น เอกสารใบขนสินค้าขาออก/ใบขนสินค้าถ่ายลำจากประเทศต้นทางบรรทุก เป็นต้น หากถูกต้องให้อนุญาตขนย้ายของมายังด่านศุลกากรเพื่อปฏิบัติพิธีการต่อไป

(๑.๓.๔) การปฏิบัติพิธีการศุลกากรในการกำกับการเคลื่อนย้ายของภายใต้ระบบติดตามทางศุลกากร (ระบบ RFID) ณ ท่า/หรือที่ที่นำของเข้า

(๑) ให้นายเรือ ตัวแทนผู้รับมอบอำนาจจากนายเรือ หรือตัวแทนผู้รับมอบอำนาจจากผู้ควบคุมอากาศยานหรือตัวแทนอากาศยาน หรือผู้ส่งข้อมูลแล้วแต่กรณี ยื่นคำร้องขอเคลื่อนย้ายของนำเข้ามาในราชอาณาจักรที่พิมพ์ออกจากระบบคอมพิวเตอร์ต่อหน่วยบริการศุลกากรของท่าหรือที่ที่นำของเข้า โดยนายเรือ ตัวแทนผู้รับมอบอำนาจจากนายเรือ หรือตัวแทนผู้รับมอบอำนาจจากผู้ควบคุมอากาศยานหรือตัวแทนอากาศยาน หรือผู้ส่งข้อมูลแล้วแต่กรณี ต้องเป็นผู้รับผิดชอบความเสียหายทั้งหมดต่อของนำเข้าที่ทำการเคลื่อนย้ายไม่ว่ากรณีใด ๆ

(๒) เมื่อเจ้าหน้าที่ประจำหน่วยบริการศุลกากร ตรวจสอบคำร้องขอเคลื่อนย้ายและข้อมูลบัญชีสินค้าในระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากร หากพบว่าข้อมูลถูกต้องครบถ้วน ให้ดำเนินการกำกับการเคลื่อนย้ายของภายใต้ระบบติดตามทางศุลกากร (เทคโนโลยี RFID) ต่อไป

(๓) ให้นายเรือ ตัวแทนผู้รับมอบอำนาจจากนายเรือ หรือตัวแทนผู้รับมอบอำนาจจากผู้ควบคุมอากาศยานหรือตัวแทนอากาศยาน หรือผู้ส่งข้อมูลแล้วแต่กรณี จัดหา RFID Seal ที่มีคุณสมบัติตามมาตรฐานที่กรมศุลกากรกำหนด และมีหมายเลขของ RFID Seal ตรงกับข้อมูล e-seal ที่จัดส่งเข้ามาในระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากรแล้ว นำมาปิดผนึกประตูคอนเทนเนอร์ทางเรือ คอนเทนเนอร์ทางอากาศยาน หรือประตูพาหนะแบบปิดที่ทำการเคลื่อนย้าย ภายใต้การกำกับของเจ้าหน้าที่ผู้รับผิดชอบ เมื่อปิดผนึกเสร็จสิ้นให้เจ้าหน้าที่ศุลกากรลงลายมือชื่อ วันเดือนปีกำกับในคำร้องขอเคลื่อนย้ายในรูปแบบกระดาษ ส่งมอบให้นายเรือ ตัวแทนผู้รับมอบอำนาจจากนายเรือ หรือตัวแทนผู้รับมอบอำนาจจากผู้ควบคุมอากาศยานหรือตัวแทนอากาศยาน หรือผู้ส่งข้อมูลแล้วแต่กรณี เก็บไว้เป็นหลักฐานในการเคลื่อนย้าย

(๔) ในระหว่างการเคลื่อนย้ายของที่นำเข้ามาในราชอาณาจักรเพื่อมาปฏิบัติพิธีการศุลกากร ณ พื้นที่ประกอบกิจการสำหรับการกระจายสินค้า เขตปลอดอากรท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จะได้ดำเนินการตรวจสอบและติดตามผลในระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากร หากพบความผิดปกติ จะดำเนินการตามที่เห็นสมควรต่อไป

(๑.๓.๕) กรณียานพาหนะที่ขนส่งถูกเรียกให้หยุดเพื่อตรวจสอบระหว่างการเคลื่อนย้าย

(๑) กรณีหน่วยงานของศุลกากรเป็นผู้สั่งให้หยุดเพื่อตรวจสอบ

ในกรณีที่มีเครื่องเอ็กซ์เรย์ประจำ ให้ตรวจสอบด้วยวิธีเอ็กซ์เรย์

หากไม่มีเครื่องเอ็กซ์เรย์ประจำ ให้เปิดคอนเทนเนอร์เพื่อตรวจสอบ หากไม่พบสิ่งผิดปกติ ให้เจ้าหน้าที่ศุลกากรผู้ตรวจสอบลงลายมือชื่อ วัน เดือน ปีกำกับในคำร้องขอเคลื่อนย้ายพร้อมบันทึกผลการตรวจสอบในระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากร และร้อยดวงตราตะกั่ว กศก. ปิดผนึกประตูตู้คอนเทนเนอร์ หรือประตูปาหนะแทน RFID Seal หากตรวจพบความผิดปกติดำเนินการตามกฎหมายศุลกากร และ/หรือ กฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้อง

(๒) กรณีหน่วยงานอื่นที่มีใช้ศุลกากรเป็นผู้สั่งให้หยุดเพื่อตรวจสอบ

ให้ผู้ขนส่งหรือผู้รับมอบอำนาจให้ทำแทน ยื่นคำร้องขอเคลื่อนย้ายในรูปแบบกระดาษและเอกสารอื่นที่เกี่ยวข้อง (ถ้ามี) แก่เจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติหน้าที่ตามกฎหมาย ในกรณีที่ต้องเปิดคอนเทนเนอร์เพื่อตรวจสอบ ให้ดำเนินการได้ภายใต้ขอบเขตของกฎหมาย ทั้งนี้เมื่อแล้วเสร็จให้ผู้ขนส่งหรือผู้รับมอบอำนาจ ปิดผนึกประตูคอนเทนเนอร์ด้วยซีลของตนเองแล้วนำยานพาหนะไปยังสถานีตำรวจที่ใกล้ที่สุด เพื่อลงบันทึกประจำวันไว้เป็นหลักฐาน พร้อมเก็บสำเนาบันทึกประจำวันดังกล่าวไว้เป็นหลักฐานเพื่อยื่นต่อหน่วยงานศุลกากรประจำเขตปลอดอากรท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

(๑.๓.๖) พิธีการศุลกากร ณ เขตปลอดอากรท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

(๑) เมื่อยานพาหนะเดินทางถึงสถานีตรวจสอบสินค้า (Checking Post) ของเขตปลอดอากรท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ให้เจ้าหน้าที่ศุลกากรผู้รับผิดชอบ ตรวจสอบสภาพและสถานะของ RFID Seal ในระบบว่าอยู่ในสภาพปกติและปรากฏข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ถูกต้อง

กรณี RFID Seal อยู่ในสภาพปกติ และไม่พบข้อมูลการรบกวน (Tampered) ในระบบ อนุญาตให้นายานพาหนะเข้าสู่เขตปลอดอากรไปยังพื้นที่ประกอบกิจการสำหรับการกระจายสินค้า (Zone 3) เขตปลอดอากรท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเพื่อขนถ่ายและเก็บรักษาไว้ในพื้นที่ที่กำหนดรอการปฏิบัติพิธีการศุลกากร

กรณี RFID Seal อยู่ในสภาพผิดปกติ (ชำรุด/เสียหาย) และ/หรือพบข้อมูลการรบกวน (Tampered) ในระบบ ให้สั่งผู้ควบคุมยานพาหนะนำยานพาหนะไปยังสถานที่ที่กำหนด และแจ้งให้หน่วยบริการศุลกากรของพื้นที่ประกอบกิจการสำหรับการกระจายสินค้า (Zone 3) ดำเนินการตรวจสอบ

(๒) เมื่อยานพาหนะมาถึงพื้นที่ประกอบกิจการสำหรับการกระจายสินค้า ให้ผู้ขนส่งหรือผู้รับมอบอำนาจ ยื่นคำร้องขอเคลื่อนย้ายในรูปแบบกระดาษแก่หน่วยบริการศุลกากรที่รับผิดชอบ เพื่ออนุญาตเปิด RFID Seal และตรวจสอบความถูกต้องของปริมาณ ขนาด น้ำหนักของของที่นำเข้าไปตรงกับที่ระบุในเอกสารคำร้องขอเคลื่อนย้ายและข้อมูลบัญชีสินค้าในระบบคอมพิวเตอร์

หากถูกต้องตรงกันให้เจ้าหน้าที่ศุลกากรผู้รับผิดชอบ ลงลายมือชื่อ วัน เดือน ปี กำกับในคำร้องขอเคลื่อนย้าย และบันทึกผลการตรวจรับรองบัญชีสินค้าสำหรับของที่นำเข้าไปในระบบคอมพิวเตอร์ เพื่อเป็นข้อมูลแจ้งด่านศุลกากรต้นทางได้รับทราบถึงผลการเคลื่อนย้าย และอนุญาตให้ผู้ประกอบการพื้นที่ประกอบกิจการสำหรับการกระจายสินค้า ดำเนินการขนถ่ายของเข้าเก็บรักษาในพื้นที่ แต่หากพบความคลาดเคลื่อนของการสำแดง ให้ดำเนินการตามระเบียบที่เกี่ยวข้อง

(๓) ให้จัดทำทะเบียนเพื่อเก็บรักษาคำร้องขอเคลื่อนย้ายไว้เป็นระเบียบเพื่อใช้เป็นหลักฐานตรวจสอบในภายหลัง

(๔) การนำของเข้าเก็บในพื้นที่ประกอบกิจการสำหรับการกระจายสินค้า ให้ปฏิบัติตามระเบียบและข้อบังคับว่าด้วยการขนของเข้าเก็บในโรงพักสินค้าโดยอนุโลม

ส่วนที่ ๒

การปฏิบัติพิธีการศุลกากรสำหรับการนำของจากพื้นที่ประกอบกิจการสำหรับการกระจายสินค้า
เขตปลอดอากรท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เข้าไปในราชอาณาจักร

ข้อ ๑๐๘ การปฏิบัติพิธีการศุลกากรนำเข้าสำหรับของที่เก็บรักษาไว้ในพื้นที่ประกอบกิจการสำหรับการกระจายสินค้า (Zone 3) เขตปลอดอากรท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

(๑) กรณีของนำเข้าปกติ (Normal Import Cargo)

ให้นำเรื่องพิธีการศุลกากรตามที่บัญญัติไว้ในหมวด ๒ การนำของเข้า มาใช้บังคับกับการปฏิบัติพิธีการศุลกากร การตรวจปล่อยของที่นำเข้า และอื่น ๆ โดยอนุโลม ทั้งนี้ ความรับผิดชอบในคำภาษีอากรสำหรับของนำเข้า เกิดขึ้นเมื่อเรือที่บรรทุกตู้คอนเทนเนอร์มาถึงเขตท่า หรือเมื่อยานพาหนะแบบปิดที่นำของเข้าได้ผ่านเขตแดนทางบกเข้ามาในราชอาณาจักรแล้วแต่กรณี โดยใบขนสินค้าขาเข้าจะมีประเภทของเอกสารหลักตัวที่ ๕ มีค่าเป็น 0 และให้สำแดงรหัสสถานที่นำเข้า (Discharge Port) เป็นท่าหรือที่ที่นำของเข้า และรหัสสถานที่ตรวจปล่อย (Release Port) เป็น พื้นที่ประกอบกิจการสำหรับกระจายสินค้า เขตปลอดอากรท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ “....”

(๒) กรณีของนำเข้าเร่งด่วน (Import Express Consignments)

ให้นำเรื่องพิธีการศุลกากรอิเล็กทรอนิกส์แบบไร้เอกสารว่าด้วยกระบวนการทางศุลกากรเกี่ยวกับของเร่งด่วนตามที่บัญญัติไว้ในหมวด ๔ มาใช้บังคับกับการปฏิบัติพิธีการและการตรวจปล่อยของเร่งด่วนสำหรับของนำเข้าเร่งด่วนที่เก็บรักษาไว้ในพื้นที่ประกอบกิจการสำหรับการกระจายสินค้าโดยอนุโลม และให้ดำเนินการดังนี้

(๒.๑) ในการร้องขอให้ปล่อยของเร่งด่วนขาเข้าออกจากอารักขาศุลกากร ให้ผู้ประกอบการของเร่งด่วนแจ้งข้อมูลการนำเข้าของเร่งด่วนล่วงหน้า (Pre-Arrival Manifest) เป็นรายคอนเทนเนอร์ หรือรายยานพาหนะแบบปิดที่บรรทุกของเร่งด่วนนำเข้าเข้ามาในราชอาณาจักร

(๒.๒) ความรับผิดชอบในคำภาษีอากรสำหรับของเร่งด่วนขาเข้า เกิดขึ้นเมื่อเรือที่บรรทุกตู้คอนเทนเนอร์มาถึงเขตท่า หรือเมื่อยานพาหนะแบบปิดที่นำของเข้าได้ผ่านเขตแดนทางบกเข้ามาในราชอาณาจักรแล้วแต่กรณี

(๒.๓) ค่าระวางบรรทุก ในการผ่านพิธีการศุลกากร สำหรับของเร่งด่วนขาเข้าที่นำเข้าทางท่าหรือที่อื่นนอกจากท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ให้ถือปฏิบัติ ดังนี้

(๒.๓.๑) ให้ใช้ค่าระวางบรรทุกตามที่ปรากฏในบัญชีราคาสินค้า หรือหลักฐานการจ่ายค่าขนส่งของดังกล่าว

(๒.๓.๒) หากไม่ปรากฏค่าระวางบรรทุกในบัญชีราคาสินค้าหรือหลักฐานการจ่ายค่าขนส่งของดังกล่าว ให้ใช้อัตราร้อยละสิบของราคาของ (FOB) เป็นเกณฑ์ในการคำนวณ

(๒.๔) เลขที่ใบขนสินค้าขาเข้าเร่งด่วนจะมีประเภทของเอกสารหลักตัวที่ ๕ มีค่าเป็น X และให้สำแดงรหัสสถานที่นำเข้า (Discharge Port) เป็นท่าหรือที่ที่นำของเข้า และรหัสสถานที่ตรวจปล่อย (Release Port) เป็น พื้นที่ประกอบกิจการสำหรับกระจายสินค้า เขตปลอดอากรท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ “....”

(๒.๕) เมื่อของนำเข้าเร่งด่วนมาถึงพื้นที่ประกอบกิจการสำหรับการกระจายสินค้าและเจ้าหน้าที่ผู้รับผิดชอบได้รับรองของนำเข้างดงกล่าวเป็นที่เรียบร้อย ให้ผู้ประกอบการของเร่งด่วนคัดแยกของตามบัญชีแสดงรายละเอียดแห่งของที่ได้ยื่นไว้ โดยคัดแยกออกเป็น ๔ ประเภท ดังนี้

ประเภทที่ ๑ เอกสารไม่ต้องเสียอากร ตามภาค ๒ พิกัดอัตราอากรขาเข้า พระราชกำหนดพิกัดอัตราศุลกากร พ.ศ. ๒๕๓๐ และไม่เป็นของต้องห้ามต้องกักต

ประเภทที่ ๒ ของไม่ต้องเสียอากรหรือของที่ได้รับยกเว้นอากร ดังนี้

(๑) ของไม่ต้องเสียอากร ตามภาค ๒ พิกัดอัตราอากรขาเข้า พระราชกำหนดพิกัดอัตราศุลกากร พ.ศ. ๒๕๓๐ และไม่เป็นของต้องห้ามต้องกักต

(๒) ของที่ได้รับยกเว้นอากรตามภาค ๔ ประเภท ๑๔ แห่งพระราชกำหนดพิกัดอัตราศุลกากร พ.ศ. ๒๕๓๐ ตัวอย่างสินค้าที่ใช้ได้แต่เพียงเป็นตัวอย่าง ไม่มีราคาในทางการค้า และไม่เป็นของต้องห้ามต้องกักต

ประเภทที่ ๓ ของต้องเสียอากร โดยแต่ละรายการที่ระบุในบัญชีสินค้าเร่งด่วนที่ได้รับการรับรองและมีราคา FOB ไม่เกิน ๔๐,๐๐๐ บาท และไม่เป็นของต้องห้ามต้องกักตหรือของที่ต้องส่งตัวอย่างวิเคราะห์สินค้าก่อนปล่อย

ประเภทที่ ๔ ของอื่นนอกจากของตามประเภทที่ ๑ ประเภทที่ ๒ ประเภทที่ ๓

(๒.๖) ให้หน่วยบริการศุลกากรที่รับผิดชอบ ตรวจสอบข้อมูลบัญชีสินค้านำเข้าเร่งด่วนทางบกในระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากร และสั่งการตรวจเพิ่มเติมจากที่ระบบได้สั่งการไว้แล้ว

(๒.๗) ให้ผู้ประกอบการของเร่งด่วน คัดแยกของนำเข้าเร่งด่วนตามข้อมูลการเลือกตรวจในระบบคอมพิวเตอร์ เป็นของที่ต้องตรวจด้วยวิธีเอ็กซ์เรย์ ของที่ต้องตรวจด้วยวิธีเปิดตรวจ ของที่ได้รับยกเว้นการตรวจ เพื่อรอปฏิบัติพิธีการศุลกากร ขำระค่าภาษีอากร (ถ้ามี)

(๒.๘) ของนำเข้าเร่งด่วนประเภทที่ ๔ ให้ผู้ประกอบการของเร่งด่วนส่งมอบให้กับผู้ประกอบการพื้นที่ประกอบกิจการสำหรับการกระจายสินค้าที่รับผิดชอบ เก็บรักษาไว้เพื่อรอการปฏิบัติพิธีการนำของออกจากอารักขาของศุลกากรต่อไป

ข้อ ๑๐๙ การปฏิบัติพิธีการและการตรวจปล่อย

การตรวจปล่อยของขาเข้าจากพื้นที่ประกอบกิจการสำหรับการกระจายสินค้า ให้เป็นอำนาจและหน้าที่ของหน่วยบริการศุลกากรที่รับผิดชอบพื้นที่ประกอบกิจการสำหรับการกระจายสินค้า (Zone 3) และให้กระทำในพื้นที่ประกอบกิจการเท่านั้น

ของรายได้ที่ต้องทำการตรวจวิเคราะห์ก่อนปล่อย ให้หน่วยงานวิเคราะห์สินค้าของสำนักงานศุลกากรตรวจสินค้าท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเป็นผู้ดำเนินการ

ข้อ ๑๑๐ การปฏิบัติพิธีการสำหรับของถ่ายลำ ของผ่านแดน ให้ปฏิบัติตามระเบียบและข้อบังคับว่าด้วยพิธีการถ่ายลำหรือผ่านแดนโดยอนุโลม

ส่วนที่ ๓

การปฏิบัติพิธีการศุลกากรสำหรับของที่ร่วมบรรจุเข้าคอนเทนเนอร์หรือยานพาหนะแบบปิด
ณ พื้นที่ประกอบกิจการสำหรับการกระจายสินค้า เพื่อส่งออกทางท่าหรือที่อื่น

ข้อ ๑๑๑ ความในส่วนนี้กำหนดขึ้นเพื่อใช้บังคับการปฏิบัติพิธีการศุลกากรสำหรับการนำของออกจากพื้นที่ประกอบกิจการสำหรับการกระจายสินค้า (Zone 3) เพื่อส่งออกนอกอาณาเขตทางท่าหรือที่อื่นที่อยู่ภายใต้ความรับผิดชอบของสำนักงานศุลกากร หรือด่านศุลกากรแล้วแต่กรณี

ข้อ ๑๑๒ การปฏิบัติพิธีการและการตรวจปล่อยของ ที่จะนำเข้าไปในพื้นที่ประกอบกิจการสำหรับการกระจายสินค้า (Zone 3) เพื่อร่วมบรรจุในคอนเทนเนอร์และส่งออกป้อนกราชอาณาจักรทางท่าหรือที่อื่นให้เป็นอำนาจและหน้าที่ของหน่วยบริการศุลกากรที่รับผิดชอบแล้วแต่กรณี

(๑) กรณีของส่งออกปกติ (Normal Export Cargo)

ให้นำเรื่องพิธีการศุลกากรตามที่บัญญัติไว้ในหมวด ๓ การส่งออก มาใช้บังคับกับการปฏิบัติพิธีการศุลกากร การตรวจปล่อยของส่งออกและอื่น ๆ โดยอนุโลม ทั้งนี้ การคำนวณค่าภาษีศุลกากรตามใบขนสินค้าขาออกให้ถือตามสภาพของ ราคาของ และพิกัดอัตราศุลกากร รวมถึงอัตราแลกเปลี่ยน (กรณีซื้อขายเป็นสกุลเงินตราต่างประเทศ) ที่เป็นอยู่ในวันที่จัดทำใบขนสินค้าขาออก โดยใบขนสินค้าขาออกจะมีประเภทของเอกสารหลักตัวที่ ๕ มีค่าเป็น 1 และให้สำแดงรหัสสถานที่ตรวจปล่อยเป็น พื้นที่ประกอบกิจการสำหรับการกระจายสินค้า เขตปลอดอากรท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ“.....” สถานที่รับบรรจุเป็นรหัสสถานที่ของท่าหรือที่ที่ส่งออก พร้อมทั้งระบุสิทธิประโยชน์ที่ใช้เข้าสู่ระบบคอมพิวเตอร์ศุลกากร (สถานะ 0309)

(๒) กรณีของส่งออกเร่งด่วน (Export Express Consignments)

ให้นำเรื่องพิธีการศุลกากรอิเล็กทรอนิกส์แบบไร้เอกสารว่าด้วยกระบวนการทางศุลกากรเกี่ยวกับของเร่งด่วนตามที่บัญญัติไว้ในหมวด ๔ มาใช้บังคับกับการปฏิบัติพิธีการและการตรวจปล่อยของเร่งด่วนสำหรับของส่งออกเร่งด่วน ที่จะนำเข้าไปในพื้นที่ประกอบกิจการสำหรับการกระจายสินค้า (Zone 3) เพื่อส่งออกป้อนกราชอาณาจักรทางท่าหรือที่อื่นที่อยู่ภายใต้ความรับผิดชอบของสำนักงานศุลกากร หรือด่านศุลกากร โดยอนุโลม โดยให้ดำเนินการ ดังนี้

(๒.๑) ในการร้องขอให้ปล่อยของเร่งด่วนขาออกจากพื้นที่ประกอบกิจการสำหรับการกระจายสินค้า (Zone 3) ออกไปนกราชอาณาจักร ให้ผู้ประกอบการของเร่งด่วนแจ้งข้อมูลการส่งออกของเร่งด่วนล่วงหน้าเป็นรายคอนเทนเนอร์ หรือรายยานพาหนะแบบปิดที่บรรจุของส่งออกเร่งด่วน

(๒.๒) การจัดประเภทของส่งออกเร่งด่วนที่ส่งออกทางท่าหรือที่อื่นที่อยู่ภายใต้ความรับผิดชอบของสำนักงานศุลกากร หรือด่านศุลกากร ให้แบ่งเป็น ๓ ประเภท เช่นเดียวกับของเร่งด่วนที่ส่งออกทางอากาศยาน ดังนี้

ประเภทที่ ๑ เอกสารต่าง ๆ ที่ไม่ต้องเสียอากรตามภาค ๓ แห่งพระราชกำหนดพิกัดอัตราศุลกากร พ.ศ. ๒๕๓๐ และไม่เป็นของต้องห้ามต้องกัก

ประเภทที่ ๒ ของส่งออกป้อนกราชอาณาจักร ภายใต้เงื่อนไข ดังนี้

(๑) ไม่ต้องเสียอากรหรือได้รับยกเว้นอากรตามภาค ๓ แห่งพระราชกำหนดพิกัดอัตราศุลกากร พ.ศ. ๒๕๓๐ ซึ่งมีราคาตามบัญชีราคาสินค้าไม่เกินฉบับละ ๕๐๐,๐๐๐.- บาท

(๒) ไม่เป็นของต้องห้ามต้องกัก

(๓) ไม่ขอใช้สิทธิประโยชน์หรือสิทธิพิเศษทางภาษีอากรอื่นๆ เช่น เขตปลอดอากร คลังสินค้าทัณฑ์บน การคืนอากรทั่วไป ตามพระราชบัญญัติศุลกากร พระพุทธศักราช ๒๔๖๙ การคืนอากรตามมาตรา ๑๙ มาตรา ๑๙ ทวิ แห่งพระราชบัญญัติศุลกากร (ฉบับที่ ๙) พ.ศ. ๒๕๔๒ เขตประกอบการเสรีตามพระราชบัญญัติการนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย (ฉบับที่ ๔) พ.ศ. ๒๕๕๐ การขดเขยค่าภาษีอากร ตามพระราชบัญญัติขดเขยค่าภาษีอากรของส่งออกที่ผลิตในราชอาณาจักร พ.ศ. ๒๕๒๔ การยกเว้นหรือลดหย่อนอากร ตามพระราชบัญญัติส่งเสริมการลงทุน พ.ศ. ๒๕๒๐ เป็นต้น

(๔) ไม่ขอใช้สิทธิยกเว้นอากร ตามภาค ๔ แห่งพระราชกำหนดพิธีศุลกากร พ.ศ. ๒๕๓๐ ประเภทที่ ๓ ของอื่นๆ นอกจากของตามประเภทที่ ๑ และ ๒

(๒.๓) ให้ผู้ประกอบการสำแดงหมายเลข e-seal ไว้ในข้อมูลคำร้องขอส่งของขาออกเร่งด่วน ประเภทที่ ๑ และของขาออกเร่งด่วนประเภทที่ ๒ แล้วแต่กรณีด้วย

(๓) กรณีของถ่ายลำ ของผ่านแดน

กรณีของถ่ายลำ ของผ่านแดนที่ประสงค์จะนำเข้ามาร่วมบรรจุในพื้นที่ประกอบกิจการสำหรับการกระจายสินค้า (Zone 3) เพื่อส่งออกไปนอกราชอาณาจักรทางท่าหรือที่อื่นที่อยู่ภายใต้ความรับผิดชอบของสำนักงานศุลกากร หรือด่านศุลกากรแล้วแต่กรณี ให้สำแดงหมายเลข e-seal ไว้ในข้อมูลใบขนสินค้าถ่ายลำ ใบขนสินค้าผ่านแดน ในขณะปฏิบัติพิธีการตามระเบียบที่กำหนดด้วย

ข้อ ๑๑๓ การปฏิบัติพิธีการศุลกากร ณ เขตปลอดอากรท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

(๑) เมื่อผู้ประกอบการได้ดำเนินพิธีการศุลกากรสำหรับของที่ส่งออก ของส่งออกเร่งด่วน ของถ่ายลำ ของผ่านแดน เป็นที่เรียบร้อยแล้ว ให้ผู้ประกอบการจัดทำและยื่นคำร้องขอนำเข้าสู่พื้นที่เขตปลอดอากรท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเพื่อร่วมบรรจุเข้าคอนเทนเนอร์หรือยานพาหนะแบบปิดและส่งออกไปยังท่าหรือที่อื่นตามแบบที่ศุลกากรกำหนด ต่อเจ้าหน้าที่ศุลกากรหรือผู้ที่ได้รับมอบหมายของหน่วยบริการศุลกากรต้นทาง เพื่อพิจารณาอนุญาต

(๒) เมื่อของขาออกมาถึงเขตปลอดอากรท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ให้ผู้ประกอบการยื่นคำร้องขอนำเข้าสู่พื้นที่เขตปลอดอากรท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเพื่อร่วมบรรจุ ณ สถานีตรวจสอบสินค้า (Checking Post) ของเขตปลอดอากรท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เพื่อนำของเข้าในเขตปลอดอากรท่าอากาศยานสุวรรณภูมิไปยังพื้นที่ประกอบกิจการฯ ต่อไป

(๓) ให้หน่วยบริการศุลกากรของพื้นที่ประกอบกิจการสำหรับการกระจายสินค้า ดำเนินการในขั้นตอนของการตรวจปล่อยตามหลักการบริหารความเสี่ยงในระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากร พร้อมทำการบันทึกผลการตรวจปล่อย และควบคุมการบรรจุของขาออกดังกล่าวเข้าคอนเทนเนอร์หรือยานพาหนะแบบปิดที่กำหนด ในกรณีของขาออกเร่งด่วน ให้ใช้คำร้องขอส่งของขาออกเร่งด่วนประเภทที่ ๑ และของขาออกเร่งด่วนประเภทที่ ๒ แล้วแต่กรณีเป็นเอกสารในการตรวจปล่อย

(๔) เมื่อผู้ประกอบการนำของส่งออกเข้าบรรจุในคอนเทนเนอร์เป็นที่เรียบร้อยแล้ว ในกรณีของส่งออกปกติ ให้ผู้รับผิดชอบการบรรจุจัดทำข้อมูลใบกำกับการขนย้ายสินค้า และข้อมูล e-seal ตามมาตรฐานที่กรมศุลกากรกำหนด และส่งเข้าสู่ระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากร

(๕) ให้ผู้รับผิดชอบการบรรจุจัดทำ RFID Seal ที่มีคุณสมบัติตามมาตรฐานที่กรมศุลกากรกำหนด และมีหมายเลขของ RFID Seal ตรงกับข้อมูล e-seal ที่จัดส่งเข้ามาในระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากรแล้ว นำมาปิดผนึกประตูคอนเทนเนอร์ทางเรือ คอนเทนเนอร์ทางอากาศยาน หรือประตูพาหนะแบบปิดที่ทำการเคลื่อนย้าย ภายใต้การกำกับของเจ้าหน้าที่ศุลกากรผู้รับผิดชอบ เมื่อปิดผนึกเสร็จสิ้นให้เจ้าหน้าที่ศุลกากรลงลายมือชื่อ วันเดือนปีกำกับใบกำกับการขนย้ายสินค้า และมอบใบกำกับการขนย้ายสินค้า และ/หรือคำร้องขอส่งของขาออกเร่งด่วนประเภทที่ ๑ และประเภทที่ ๒ และ/หรือใบขนสินค้าถ่ายลำ ใบขนสินค้าผ่านแดน ให้ผู้รับผิดชอบการบรรจุ หรือผู้ขนส่งแล้วแต่กรณี เพื่อเป็นหลักฐานในการเคลื่อนย้าย

(๖) เมื่อรถบรรทุกคอนเทนเนอร์ หรือยานพาหนะแบบปิด มาถึงสถานีตรวจสอบสินค้า (Checking Post) ของเขตปลอดอากรท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ให้ตรวจสอบข้อมูล e-seal ในระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากร ว่ามีข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ถูกต้อง จึงอนุญาตให้ผ่านได้

(๗) กรณีอุปกรณ์ระบบติดตามทางศุลกากรชำรุด หรือระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากรขัดข้อง ให้ใช้วิธีการมีตลาดประทับตราตะกั่ว กศก. และ/หรือร้อยแถบเหล็ก RTC ที่ประตูตู้คอนเทนเนอร์หรือยานพาหนะแบบปิดแทนการใช้ Seal RFID พร้อมทำการบันทึกเลขที่ใบกำกับการขนย้ายสินค้า และ/หรือ คำร้องขอส่งของขาออกเร่งด่วนประเภทที่ ๑ และประเภทที่ ๒ และ/หรือใบขนสินค้าถ่ายสำเนา ใบขนสินค้าผ่านแดน จำนวนหีบห่อ หมายเลขทะเบียนยานพาหนะวันและเวลาที่ขนย้ายลงในสมุดทะเบียน และแจ้งข้อมูลทางโทรสาร (Fax) หรือทาง e-mail หรือโทรศัพท์ ให้สำนักงานศุลกากร หรือด่านศุลกากรที่ส่งออกหรือรับทราบ

(๘) ระหว่างการขนส่งสินค้า หากยานพาหนะที่บรรทุกของมีเหตุขัดข้องหรือจำเป็นต้องเปลี่ยนยานพาหนะ ให้ผู้ขนส่งแจ้งหน่วยงานศุลกากรของสำนักงานศุลกากร หรือด่านศุลกากรที่ใกล้ที่สุดโดยพลัน เพื่อจะได้ดำเนินการตามกฎหมาย ระเบียบต่อไป

ข้อ ๑๑๔ กรณีการบรรจุสินค้าในคอนเทนเนอร์ หรือยานพาหนะแบบปิด และทำการขนส่งผ่านเขตแดนทางบก ให้ใช้ใบกำกับการขนย้ายสินค้าที่มีรายละเอียดบัญชีสินค้าเป็นรายยานพาหนะที่ใช้ในการเคลื่อนย้ายสินค้า เป็นบัญชีสินค้าขาออกทางบก (แบบ ศบ.3) แสดงในขณะนำยานพาหนะผ่านเขตแดนทางบกออกไปนอกราชอาณาจักร

ข้อ ๑๑๕ กรณียานพาหนะที่ขนส่งถูกเรียกให้หยุดเพื่อตรวจสอบระหว่างเส้นทาง

(๑) กรณีหน่วยงานของศุลกากรเป็นผู้สั่งให้หยุดเพื่อตรวจสอบ

ในกรณีที่มีเครื่องอิเล็กทรอนิกส์ประจำ ให้ตรวจสอบด้วยวิธีอิเล็กทรอนิกส์

หากไม่มีเครื่องอิเล็กทรอนิกส์ประจำ ให้เปิดคอนเทนเนอร์เพื่อตรวจสอบ หากไม่พบสิ่งผิดปกติ ให้เจ้าหน้าที่ศุลกากรผู้ตรวจสอบลงลายมือชื่อ วันเดือนปีกำกับในคำร้องขอเคลื่อนย้ายพร้อมบันทึกผลการตรวจสอบในระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากร และร้อยดวงตราตะกั่ว กศก. ปิดผนึกประตูคอนเทนเนอร์หรือประตูปาหนะแทน RFID Seal หากตรวจพบความผิดให้ดำเนินการตามกฎหมายศุลกากร และ/หรือกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้องต่อไป

(๒) กรณีหน่วยงานอื่นที่มีใช้ศุลกากรเป็นผู้สั่งให้หยุดเพื่อตรวจสอบ

ให้ผู้ขนส่งหรือผู้รับมอบอำนาจให้ทำแทน ยื่นใบกำกับการขนย้ายสินค้า คำร้องขอส่งของขาออกเร่งด่วนประเภทที่ ๑ และประเภทที่ ๒ และ/หรือใบขนสินค้าถ่ายสำเนา ใบขนสินค้าผ่านแดน และเอกสารอื่นที่เกี่ยวข้อง (ถ้ามี) แก่เจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติหน้าที่ตามกฎหมาย ในกรณีที่ต้องเปิดคอนเทนเนอร์เพื่อตรวจสอบ ให้ดำเนินการได้ตามกฎหมาย ทั้งนี้เมื่อแล้วเสร็จให้ผู้ขนส่งหรือผู้รับมอบอำนาจ ปิดผนึกประตูคอนเทนเนอร์ด้วยซีลของตนเองแล้วนำยานพาหนะไปยังสถานีตำรวจที่ใกล้ที่สุด เพื่อลงบันทึกประจำวันไว้เป็นหลักฐาน พร้อมเก็บสำเนาบันทึกประจำวันดังกล่าวไว้เป็นหลักฐานเพื่อยื่นต่อหน่วยงานศุลกากร

ข้อ ๑๑๖ การปฏิบัติพิธีการศุลกากร ณ ท่าหรือที่ ที่ส่งออกปลายทาง

(๑) เมื่อยานพาหนะขนส่งตู้คอนเทนเนอร์หรือยานพาหนะแบบปิด มาถึงสถานีตรวจสอบสินค้า (Checking Post) ของท่าหรือที่ที่ส่งออก ให้ตรวจสอบสภาพและสถานะของ RFID Seal ในระบบว่าอยู่ในสภาพปกติและมีข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ถูกต้อง จากนั้นเครื่องอ่านสัญญาณระบบ RFID ที่ติดตั้งไว้ ณ สถานที่ที่กำหนด จะอ่านสัญญาณของ RFID Seal พร้อมบันทึกข้อมูล e-seal เข้าสู่ระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากร

(๒) กรณีระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากรกำหนดว่าติดเงื่อนไขความเสี่ยง (Red Line) ให้เจ้าหน้าที่ศุลกากรผู้รับผิดชอบ ตรวจสอบข้อมูลผลการตรวจปล่อยในระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากร หากไม่มีข้อสงสัยอื่นใด ให้ปรับสถานะเป็นใบขนสินค้าตรวจปล่อยแล้ว โดยให้หมายเหตุว่า “เขตปลอดอากรท่าอากาศยานสุวรรณภูมิได้ตรวจปล่อยแล้ว” เว้นแต่กรณีเหตุอันควรสงสัยให้ทำการเปิดตรวจ

(๓) กรณีไม่มีข้อมูลในระบบคอมพิวเตอร์ หรือไม่สามารถอ่านข้อมูลของ e-seal หรือระบบคอมพิวเตอร์ ชัดชัด ให้ตรวจสอบสภาพซีลอิเล็กทรอนิกส์ (e-seal) ว่าอยู่ในสภาพเรียบร้อยหรือไม่ หากพบว่าถูกทำลายหรือมีเหตุสงสัยให้รายงานผู้บังคับบัญชาเพื่อพิจารณาสั่งการ แต่หากซีลอิเล็กทรอนิกส์ (e-seal) อยู่ในสภาพเรียบร้อย ให้ดำเนินการบันทึกตักตักบัญชีใบกำกับการขนย้ายสินค้าต่อไป

(๔) กรณีข้อมูลซีลอิเล็กทรอนิกส์ (e-seal) แสดงสถานะ Tamper ให้เจ้าหน้าที่ศุลกากรปลายทางทำการเปิดตรวจสินค้า เว้นแต่กรณีที่ท่าด่านทางแจ้งให้ทราบว่าตัวอ่านข้อมูล (RFID Reader) ท่าด่านทางไม่สามารถอ่านข้อมูลได้ ให้ตรวจสอบดวงตรา กศก. และ/หรือแถบเหล็ก RTC ว่าอยู่ในสภาพเรียบร้อยหรือไม่ เมื่อพบว่าอยู่ในสภาพเรียบร้อย ให้ปฏิบัติตามกรณีเครื่องคอมพิวเตอร์ชัดเจน หากพบว่าถูกทำลายหรือมีเหตุสงสัยเป็นกรณีพิเศษให้รายงานหัวหน้าสำนักงานศุลกากรหรือนายด่านศุลกากรนั้นๆ พิจารณา สั่งการทันที ทั้งนี้ให้แจ้งข้อมูลการตรวจสอบสภาพดวงตรา กศก. และ/หรือแถบเหล็ก RTC ให้แก่ท่าด่านทางทราบทางโทรสาร (Fax) หรือ e-mail หรือวิทยุ หรือโทรศัพท์ ด้วย

(๕) กรณีคำร้องขอส่งของขาออกเร่งด่วนประเภทที่ ๑ และประเภทที่ ๒ และ/หรือใบขนสินค้าถ่ายลำ ใบขนสินค้าผ่านแดน ให้ดำเนินการในขั้นตอนของการรับบรรจุทุกตามระเบียบที่กำหนด

(๖) คำร้องขอส่งของขาออกเร่งด่วนประเภทที่ ๑ และประเภทที่ ๒ ที่หน่วยงานทำหรือที่ที่ส่งออกได้ทำการบรรจุบรรจุแล้ว ให้ผู้ประกอบการของเร่งด่วนจัดทำและส่งข้อมูลใบขนสินค้าขาออกของเร่งด่วน เข้าสู่ระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากรตามมาตรฐานที่กรมศุลกากรกำหนด ภายใน ๔๘ ชั่วโมง นับจากเวลาที่เรือหรืออากาศยาน หรือยานพาหนะ ที่ขนส่งของขาออกเร่งด่วนออกไปออกกราชอาณาจักร และให้ตัวแทนผู้รับมอบอำนาจจากนายเรือ หรือตัวแทนผู้รับมอบอำนาจจากผู้ควบคุมอากาศยานหรือตัวแทนอากาศยาน หรือผู้ส่งข้อมูลแล้วแต่กรณี จัดทำและส่งข้อมูลบัญชีสินค้าขาออกทางอิเล็กทรอนิกส์ ตามมาตรฐานที่ศุลกากรกำหนดเข้าสู่ระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากรต่อไป

ส่วนที่ ๔

การดำเนินการกับของค้างบัญชีสินค้า และของที่ยื่นใบขอเปิดตรวจ
ที่เก็บรักษาไว้ในพื้นที่ประกอบกิจการสำหรับกระจายสินค้า

ข้อ ๑๑๗ การดำเนินการกับของค้างบัญชีสินค้า หน่วยบริการศุลกากรประจำพื้นที่ประกอบกิจการสำหรับการกระจายสินค้า เขตปลอดอากรท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จะดำเนินการเช่นเดียวกับของค้างบัญชีสินค้าสำหรับอากาศยานในหมวด ๒ โดยอนุโลม

ทั้งนี้ ประกาศนี้มีผลบังคับใช้เมื่อพ้น ๓๐ วัน นับแต่วันประกาศ

ประกาศ ณ วันที่ ๗ ธันวาคม ๒๕๕๔

ลงชื่อ นายสมชาย พูลสวัสดิ์
(นายสมชาย พูลสวัสดิ์)
อธิบดีกรมศุลกากร

รับรองสำเนาถูกต้อง

(นายไพโรจน์ อินทวุฒิ)

นิติกรชำนาญการ

ประวัติผู้จัดทำวิทยานิพนธ์

นักศึกษา	ศุภรัตน์ มานะศิลปพันธ์	รหัส 5613200010
สาขาวิชา	การจัดการการบิน	
วัน-เดือน-ปีเกิด	วันที่ 14 พฤศจิกายน พ.ศ. 2532	
จังหวัดที่เกิด	กรุงเทพมหานคร	
ที่อยู่ปัจจุบัน	30/60 หมู่บ้านสนทองนิเวศน์ ถนนพหลโยธิน เขตบางเขน กทม. 10220	
สถานที่ทำงาน	สถาบันการบินพลเรือน	
ตำแหน่ง	ครูวิชาภาคพื้น	
ประวัติการศึกษา	ปริญญาตรี เทคโนโลยีบัณฑิต สาขาวิชาการจัดการขนส่งสินค้าทางอากาศ สถาบันการบินพลเรือน สถาบันสมทบมหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี พ.ศ. 2555	

