



CIVIL AVIATION TRAINING CENTER

รูปแบบกระบวนการของตัวแทนควบคุมในการรักษาความปลอดภัย
การขนส่งสินค้าทางอากาศตามมาตรฐานสหภาพยุโรป

THE MODEL PROCEDURE OF REGULATED AGENT
IN AIR CARGO SECURITY ACCORDING TO EUROPEAN UNION
STANDARDS

ชนิดา สุภรังสรรค์

มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี

วิทยานิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญาการจัดการมหาบัณฑิต

สาขาวิชาการจัดการการบิน

สถาบันการบินพลเรือน สถาบันสมทบมหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี

ปีการศึกษา 2565

รูปแบบกระบวนการของตัวแทนควบคุมในการรักษาความปลอดภัย
การขนส่งสินค้าทางอากาศตามมาตรฐานสหภาพยุโรป



วิทยานิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญาการจัดการมหาบัณฑิต
สาขาวิชาการจัดการการบิน
สถาบันการบินพลเรือน สถาบันสมทบมหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี
ปีการศึกษา 2565

**THE MODEL PROCEDURE OF REGULATED AGENT
IN AIR CARGO SECURITY ACCORDING TO EUROPEAN UNION
STANDARDS**



TANIDA SUPPHARANGSAN

**THIS THESIS SUBMITTED IN PARTIAL FULFILLMENT OF THE
REQUIREMENTS FOR THE DEGREE OF MASTER OF MANAGEMENT
AVIATION MANAGEMENT
CIVIL AVIATION TRAINING CENTER THAILAND
ACADEMIC YEAR 2022**



รูปแบบกระบวนการของตัวแทนควบคุมในการรักษาความปลอดภัย
การขนส่งสินค้าทางอากาศตามมาตรฐานสหภาพยุโรป

สถาบันการบินพลเรือน สถาบันสมทบมหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี อนุมัติให้นับ
วิทยานิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญาโทบริหารธุรกิจ

คณะกรรมการสอบวิทยานิพนธ์

(อ. ดร.วราภรณ์ เต็มแก้ว)

ประธานกรรมการ

(อ. ดร.กงศักดิ์ ชุมชุม)

กรรมการ

(อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์)

(อ. ดร.อภิรดา นามแสง)

กรรมการ

(อ. สมยศ ปัดน้อย)

กรรมการ

(นายพันศักดิ์ เนินทราย)

รักษาการ รองผู้อำนวยการฝ่ายวิชาการ

สถาบันการบินพลเรือน

(อ. ดร.วราภรณ์ เต็มแก้ว)

ผู้อำนวยการกองวิชาบริหารการบิน

ธนิดา ศุภรังสรรค์ : รูปแบบกระบวนการของตัวแทนควบคุมในการรักษาความปลอดภัยการขนส่งสินค้าทางอากาศตามมาตรฐานสหภาพยุโรป (THE MODEL PROCEDURE OF REGULATED AGENT IN AIR CARGO SECURITY ACCORDING TO EUROPEAN UNION STANDARDS)

อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ : อ. ดร.คงศักดิ์ ชมชุม, 201 หน้า

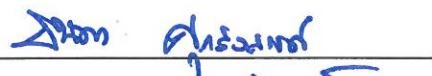
งานวิจัยนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อ 1) เปรียบเทียบมาตรฐานตัวแทนควบคุมประเทศที่ 3 สำหรับการขนส่งสินค้าไปยังสหภาพยุโรป และข้อกำหนดสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ฉบับที่ 33 หมวด 2 และ 2) เสนอรูปแบบกระบวนการของตัวแทนควบคุมในการรักษาความปลอดภัยการขนส่งสินค้าทางอากาศตามมาตรฐานสหภาพยุโรป โดยงานวิจัยนี้เป็นงานวิจัยเชิงคุณภาพ ผู้วิจัยได้ศึกษาข้อมูลที่ได้จากการค้นคว้าเอกสารต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง ทั้งศึกษาแนวคิด ทฤษฎี มาตรฐานตัวแทนควบคุมประเทศที่ 3 สำหรับการขนส่งสินค้าไปยังสหภาพยุโรป และข้อกำหนดสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ฉบับที่ 33 หมวด 2 ร่วมกับการสัมภาษณ์เชิงลึกจากผู้ให้ข้อมูลสำคัญทั้งหมด 8 ท่าน ซึ่งเป็นผู้เกี่ยวข้องกับกระบวนการของตัวแทนควบคุมในการรักษาความปลอดภัยการขนส่งสินค้าทางอากาศ จำนวน 6 ท่าน และผู้ที่เกี่ยวข้องในการออกนโยบาย ข้อกำหนด และการกำกับดูแลกระบวนการของตัวแทนควบคุมในการรักษาความปลอดภัยการขนส่งสินค้าทางอากาศ จำนวน 2 ท่าน

ผลการวิจัยพบว่า 1) มาตรฐานตัวแทนควบคุมประเทศที่ 3 สำหรับการขนส่งสินค้าไปยังสหภาพยุโรป และข้อกำหนดสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ฉบับที่ 33 หมวด 2 มีความสอดคล้องกัน 2) จากการวิเคราะห์ข้อมูลจากการสัมภาษณ์เชิงลึก ผู้วิจัยได้เสนอรูปแบบกระบวนการของตัวแทนควบคุมในการรักษาความปลอดภัยการขนส่งสินค้าทางอากาศตามมาตรฐานสหภาพยุโรป ประกอบด้วย 4 ขั้นตอน ได้แก่ 1) การเตรียมการ 2) การติดต่อประสานงานและเตรียมการด้านเอกสาร 3) การดำเนินการตรวจสอบจากหน่วยงานที่ให้การรับรอง และ 4) การรับรองตัวแทนควบคุมในการรักษาความปลอดภัยการขนส่งสินค้าทางอากาศ

คำสำคัญ : ตัวแทนควบคุม, การรักษาความปลอดภัยสินค้า, การขนส่งสินค้าทางอากาศ

สาขาวิชาการจัดการการบิน

ลายมือชื่อนักศึกษา



ปีการศึกษา 2565

ลายมือชื่ออาจารย์ที่ปรึกษา



ลายมือชื่ออาจารย์ที่ปรึกษาร่วม



TANIDA SUPPHARANGSAN : THE MODEL PROCEDURE OF REGULATED AGENT IN
AIR CARGO SECURITY ACCORDING TO EUROPEAN UNION STANDARDS

THESIS ADVISOR: KONGSAK CHOMCHUM, Ph.D., 201 PP

The objectives of this research are 1) To compare between the regulated agent for third country standard for shipping the air cargo shipment to the European Union and the Civil Aviation Authority of Thailand Regulations, No. 33, Section 2 and 2) To propose a model procedure of regulated agent in air cargo security accordance with European Union standards. This research is a qualitative research. The researcher studied the information from researching various related documents as the concepts, theories, standards of the for third country regulated agent for shipping the air cargo shipment to the European Union and the Civil Aviation Authority of Thailand Regulations, No. 33, Section 2 , together with in-depth interviews from all 8 key informants which 6 persons who are involved in air cargo security operations ; and 2 persons involved in issuing policies, regulations and supervising regulated agent operators of air cargo security regulations.

The results of the research found that 1) the third country regulated agent for shipping the air cargo shipment to the European Union were according to the Civil Aviation Authority of Thailand Regulations, No. 33, Section 2, and 2) Based on analysis of data through in-depth interviews with key informants. The researcher has proposed a model procedure of regulated agent in air cargo security accordance with European Union standards, consisting of 4 steps: 1) Preparation 2) Documentary Submit is coordinating with authority and preparing documents 3) Inspection from an aviation authority and 4) Regulated Agent Endorsement, which is a certification of regulated agent in air cargo security.

Keywords : Regulated Agent, Cargo Security, Air Cargo

Aviation Management

Academic Year 2022

Student's signature _____

Advisor's signature _____

Co-advisor's signature _____

กิตติกรรมประกาศ

การวิจัยนี้สำเร็จลุล่วงด้วยดี เนื่องจากได้รับความช่วยเหลือและการเอาใจใส่ด้วยความเต็มใจอย่างดียิ่ง ทั้งในด้านวิชาการและการดำเนินงานวิจัย จาก อ. ดร.คงศักดิ์ ชมชุม อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์หลัก และ อ. ดร.อภิรดา นามแสง อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ร่วม ที่ให้คำปรึกษา ช่วยแก้ไขปัญหา และให้กำลังใจแก่ผู้วิจัยมาโดยตลอด รวมทั้งช่วยตรวจทาน และแก้ไขการจนทำให้วิจัยฉบับนี้เสร็จสมบูรณ์

ผู้วิจัยขอกราบขอบพระคุณนาวาอากาศเอกหญิง โศรยา เอี่ยมสมุทร นาวาอากาศตรีหญิง บงกช เกษมโกสินทร์ และนาวาอากาศเอก ศักรินทร์ ไชยวาน แห่งกองทัพอากาศไทยที่กรุณาให้คำแนะนำปรึกษา รวมทั้งช่วยตรวจสอบเครื่องมือที่ใช้ใจการดำเนินการวิจัยและแก้ไขวิทยานิพนธ์นี้จนเสร็จสมบูรณ์ และ อ. สมยศ ปัดน้อย ที่กรุณาเสียสละเวลาอันมีค่าในการให้เกียรติเป็นผู้ทรงคุณวุฒิในการสอบโครงร่างและสอบป้องกันวิทยานิพนธ์จนสำเร็จลุล่วงไปด้วยดี

ในส่วนของข้อมูลเนื้อหาด้านวิชาการ ขอขอบพระคุณผู้ให้ข้อมูลเชิงลึกจากบริษัทตัวแทนควบคุมทั้ง 6 หน่วยงาน และอาจารย์สุรัตน์ ชุนงาม ที่กรุณาเสียสละเวลาอันมีค่าให้สัมภาษณ์ และให้ข้อมูลที่เป็นประโยชน์ต่อการศึกษายิ่ง รวมถึงนางสาวอาภาภรณ์ หาโสภา ที่ให้ความช่วยเหลือเป็นอย่างดีตลอดมา

ขอบคุณเพื่อน ๆ พี่ ๆ น้อง ๆ ร่วมเรียนระดับปริญญาโท อาจารย์ และเจ้าหน้าที่สถาบันการบินพลเรือนทุกท่านที่มอบมิตรภาพอันดี กำลังใจที่เต็มเปี่ยม และให้ความช่วยเหลือในทุก ๆ ด้านอย่างดียิ่ง

สุดท้ายนี้ขอขอบคุณครอบครัวที่ให้การเลี้ยงดูอบรม ส่งเสริมการศึกษา และให้กำลังใจเป็นอย่างดีมาโดยตลอด จนทำให้ผู้วิจัยประสบความสำเร็จในชีวิตตลอดมา และประสบความสำเร็จในการศึกษาระดับปริญญาโทของสถาบันการบินพลเรือน

ชนิดา สุกรังสรรค์

สารบัญ

	หน้า
บทคัดย่อ (ภาษาไทย)	ง
บทคัดย่อ (ภาษาอังกฤษ)	จ
กิตติกรรมประกาศ	ฉ
สารบัญ	ช
สารบัญตาราง	ฉ
สารบัญภาพ	ค
คำอธิบายสัญลักษณ์และคำย่อ	น
บทที่	
1. บทนำ	1
1.1 ความเป็นมาและความสำคัญ	1
1.2 วัตถุประสงค์การวิจัย	7
1.3 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	7
1.4 ขอบเขตของการวิจัย	7
1.5 คำอธิบายศัพท์	8
2. ทัศนวิสัยวรรณกรรมและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง	9
2.1 ข้อมูลทั่วไปของอุตสาหกรรมการบินขนส่งสินค้าทางอากาศ	9
2.1.1 แนวโน้มการเติบโตของอุตสาหกรรมการบินขนส่งสินค้าทางอากาศ	13
2.1.2 สถิติและแนวโน้มอุตสาหกรรมการบินขนส่งปี 2020 และ 2021 เกี่ยวกับส่วนแบ่งทางการตลาด และการวิเคราะห์ข้อมูล	15
2.2 กฎเกณฑ์การรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ	31
2.2.1 อนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ ค.ศ. 1944	31
2.2.2 แนวคิดตัวแทนควบคุมและห่วงโซ่อุปทานการรักษาความปลอดภัย	32

สารบัญ (ต่อ)

	หน้า	
2.3	มาตรฐานตัวแทนควบคุมประเทศที่ 3 สำหรับการส่งสินค้าไปยัง สหภาพยุโรป	35
2.3.1	ความเป็นมาของกระบวนการตรวจสอบตัวแทนควบคุม ประเทศที่ 3 ที่ได้รับการรับรองจากสหภาพยุโรป	35
2.3.2	องค์ประกอบในห่วงโซ่อุปทานการรักษาความปลอดภัย	37
2.3.3	ห่วงโซ่อุปทานการรักษาความปลอดภัยของสินค้าทางอากาศ ตามมาตรฐานองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ	37
2.3.4	ห่วงโซ่อุปทานการรักษาความปลอดภัยของสินค้าทางอากาศ ตามมาตรฐานสหภาพยุโรป	38
2.3.5	กระบวนการรับรองตัวแทนควบคุมประเทศที่ 3 ที่ได้รับการ รับรองจากสหภาพยุโรป	39
2.3.6	คุณลักษณะของตัวแทนควบคุมประเทศที่ 3 ที่ได้รับการ รับรองจากสหภาพยุโรป	40
2.3.7	ผู้ตรวจสอบอิสระของสหภาพยุโรป	42
2.3.8	ห่วงโซ่อุปทานการรักษาความปลอดภัยที่เข้มแข็ง	43
2.4	กฎเกณฑ์ตัวแทนควบคุม ตามข้อบังคับกำหนดของสำนักงานการบิน พลเรือนแห่งประเทศไทย	44
2.4.1	การรับรองการเป็นตัวแทนควบคุมหรือการไปรษณีย์ควบคุม	44
2.4.2	เอกสารหลักฐานที่แสดงคุณสมบัติในการรับรองการเป็น ตัวแทนควบคุมหรือการไปรษณีย์ควบคุม	45
2.4.3	กระบวนการในการรับรองการเป็นตัวแทนควบคุม	46
2.5	นโยบายรัฐบาลที่สนับสนุนการเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์	52
2.6	งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง	58
2.6.1	งานวิจัยภายในประเทศ	58
2.6.2	งานวิจัยต่างประเทศ	61
2.7	กรอบแนวคิดการวิจัย	64

สารบัญ (ต่อ)

	หน้า
3. วิธีการดำเนินการวิจัย	65
3.1 วิธีวิจัย	65
3.2 ขอบเขตของงานวิจัย	66
3.3 เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย	67
3.4 การเก็บรวบรวมข้อมูล	68
3.4.1 การเก็บข้อมูลปฐมภูมิ	68
3.4.2 การเก็บข้อมูลทุติยภูมิ	68
3.5 การวิเคราะห์ข้อมูล	69
4. ผลการวิเคราะห์ข้อมูล	70
4.1 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลจากกฎระเบียบมาตรฐาน และข้อกำหนดที่เกี่ยวข้องกับรูปแบบกระบวนการของตัวแทนควบคุมในการรักษาความปลอดภัยการขนส่งสินค้าทางอากาศ	70
4.2 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลจากการสัมภาษณ์หน่วยงานที่ได้รับการรับรองการเป็นตัวแทนควบคุมและการไปรษณีย์ควบคุม ผู้เชี่ยวชาญด้านการรักษาความปลอดภัยสินค้าในการขนส่งสินค้าทางอากาศ และเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยเกี่ยวกับรูปแบบกระบวนการของตัวแทนควบคุมในการรักษาความปลอดภัยการขนส่งสินค้าทางอากาศ	87
4.2.1 ข้อมูลทั่วไปของผู้ให้ข้อมูล	87
4.2.2 ข้อคิดเห็นเกี่ยวกับกระบวนการของตัวแทนควบคุมในการรักษาความปลอดภัยการขนส่งสินค้าทางอากาศในปัจจุบัน	88
4.2.3 ข้อเสนอแนะแนวทางการปรับปรุงสู่กระบวนการของปฏิบัติงานตัวแทนควบคุมประเทศที่ 3 มาตรฐานสหภาพยุโรป	138
4.2.4 ข้อมูลทั่วไปของผู้ให้ข้อมูล	144
4.2.5 ข้อคิดเห็นเกี่ยวกับกระบวนการของตัวแทนควบคุมในการรักษาความปลอดภัยการขนส่งสินค้าทางอากาศในปัจจุบัน	144

สารบัญ (ต่อ)

	หน้า
4.2.6 ข้อเสนอแนะแนวทางการปรับปรุงกระบวนการของตัวแทน ควบคุมประเทศที่ 3 ตามมาตรฐานสหภาพยุโรป	155
5. สรุปและอภิปรายผล	158
5.1 สรุปผลการวิจัย	159
5.1.1 วัตถุประสงค์ที่ 1 เพื่อเปรียบเทียบมาตรฐานตัวแทนควบคุม ประเทศที่ 3 สำหรับการขนส่งสินค้าไปยังสหภาพยุโรป และ ข้อกำหนดสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ฉบับที่ 33 หมวด 2	159
5.1.2 วัตถุประสงค์ที่ 2 เพื่อเสนอรูปแบบกระบวนการของตัวแทน ควบคุมในการรักษาความปลอดภัยการขนส่งสินค้าทางอากาศ ตามมาตรฐานสหภาพยุโรป	162
5.2 อภิปรายผล	177
5.3 ข้อเสนอแนะ	181
5.4 ข้อจำกัดของการวิจัย	182
5.5 การประยุกต์ผลการวิจัย	182
บรรณานุกรม	184
ภาคผนวก	188
ภาคผนวก ก รายชื่อผู้เชี่ยวชาญตรวจสอบคุณภาพเครื่องมือการศึกษา	189
ภาคผนวก ข การตรวจสอบคุณภาพเครื่องมือการศึกษา	191
ภาคผนวก ค ตัวอย่างแบบสัมภาษณ์เชิงลึก	196
ประวัติผู้จัดทำวิทยานิพนธ์	201

สารบัญตาราง

ตารางที่	หน้า
1.1 สถิติการขนส่งทางอากาศ จำแนกตามท่าอากาศยาน (ระหว่างประเทศ และภายในประเทศ) ปีงบประมาณ 2560 - 2563	1
2.1 อันดับของตลาดการขนส่งในปี 2020 ใน 5 อันดับแรก พิจารณาจากดัชนีการขนส่งรวม	18
4.1 ตารางเปรียบเทียบข้อมูลเชิงเนื้อหา กฎระเบียบมาตรฐาน และข้อกำหนดที่เกี่ยวข้องกับรูปแบบกระบวนการของตัวแทนควบคุมในการรักษาความปลอดภัยการขนส่งสินค้าทางอากาศของสหภาพยุโรป (EU) และสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (CAAT)	72
4.2 ข้อมูลที่เกี่ยวกับผู้ให้ข้อมูลสำคัญ กลุ่มที่ 1 หน่วยงานที่ได้รับการรับรองการเป็นตัวแทนควบคุมและการไปรษณีย์ควบคุม	88
4.3 ความคิดเห็นของผู้ให้ข้อมูลสำคัญจากการสัมภาษณ์ในประเด็นปัญหาและอุปสรรคขณะที่ยื่นขอรับรองตัวแทนควบคุมและการไปรษณีย์ควบคุมตามข้อกำหนดสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ฉบับที่ 33	88
4.4 ความคิดเห็นของผู้ให้ข้อมูลสำคัญจากการสัมภาษณ์ในประเด็นปัญหาอุปสรรค หรือข้อจำกัดภายหลังจากที่หน่วยงานได้รับการรับรองเป็นตัวแทนควบคุมและการไปรษณีย์ควบคุมแล้ว และวิธีการหรือแนวทางในการแก้ปัญหา	101
4.5 ความคิดเห็นของผู้ให้ข้อมูลสำคัญจากการสัมภาษณ์ในประเด็นอุปสรรคหรือข้อจำกัดในการที่ตัวแทนควบคุมในประเทศไทยจะพัฒนาเป็นปฏิบัติงานตัวแทนควบคุมประเทศที่ 3 มาตรฐานสหภาพยุโรป	114
4.6 ความคิดเห็นของผู้ให้ข้อมูลสำคัญจากการสัมภาษณ์ในประเด็นความต้องการของผู้ประกอบการตัวแทนควบคุมในประเทศไทยที่จะพัฒนา และยกระดับเป็นปฏิบัติงานตัวแทนควบคุมประเทศที่ 3 มาตรฐานสหภาพยุโรป	120

สารบัญตาราง (ต่อ)

ตารางที่	หน้า
4.7	126
4.8	133
4.9	138
4.10	144
4.11	144
4.12	146
4.13	148

สารบัญตาราง (ต่อ)

ตารางที่	หน้า
4.14	149
4.15	151
4.16	152
4.17	155
5.1	163

สารบัญภาพ

ภาพที่	หน้า
1.1 สถิติการขนส่งทางอากาศภาพรวมของประเทศปริมาณเที่ยวบิน	3
1.2 สถิติการขนส่งทางอากาศภาพรวมปริมาณการขนส่งสินค้าทางอากาศ	3
1.3 ภาพรวมสัดส่วนปริมาณการขนส่งสินค้าทางอากาศรายสายการบิน	4
1.4 กระบวนการขนส่งสินค้าทางอากาศระหว่างประเทศ	5
2.1 กระบวนการขนส่งสินค้าทางอากาศระหว่างประเทศ	11
2.2 สถิติอุตสาหกรรมการขนส่งที่ควรรู้	16
2.3 สถิติอุตสาหกรรมตัวแทนผู้ส่งสินค้า	20
2.4 สถิติอุตสาหกรรมการขนส่งในรูปแบบดิจิทัล	24
2.5 สถิติเทคโนโลยีเสมือนจริง	25
2.6 การปล่อยก๊าซเรือนกระจกของอุตสาหกรรมขนส่งของสหภาพยุโรป	30
2.7 ห่วงโซ่อุปทานการรักษาความปลอดภัยของการขนส่งสินค้าทางอากาศ	35
2.8 ห่วงโซ่อุปทานการรักษาความปลอดภัยตามมาตรฐาน ICAO	38
2.9 ห่วงโซ่อุปทานการรักษาความปลอดภัยตามมาตรฐานสหภาพยุโรป	39
2.10 กระบวนการรับรองตัวแทนควบคุมประเทศที่ 3 ที่ได้รับการรับรองจากสหภาพยุโรป	40
2.11 กระบวนการภายใต้มาตรการ ACC3 ที่ได้รับการรับรองจากสหภาพยุโรป	43
2.12 แผนผังแสดงขั้นตอนการยื่นขอเป็นตัวแทนควบคุมหรือการไปรษณีย์ควบคุม	52
2.13 กรอบแนวคิดการวิจัย	64
5.1 รูปแบบกระบวนการของตัวแทนควบคุมในการรักษาความปลอดภัยการขนส่งสินค้าทางอากาศตามมาตรฐานสหภาพยุโรป	171
5.2 กระบวนการของตัวแทนควบคุมในการรักษาความปลอดภัยการขนส่งสินค้าทางอากาศตามมาตรฐานสหภาพยุโรป	176

คำอธิบายสัญลักษณ์และคำย่อ

กพท.	สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย
กบร. 93	ข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือน ฉบับที่ 93
ปณท	บริษัท ไปรษณีย์ไทย จำกัด
ACC	Aircraft Carrier/Operator
ACC3	Aircraft Carrier/Operator Third Country
CAAT	สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย
CSD	Consignment Security Declaration
EDD	Explosive Detector Dog
EDS	Energy Dispersive Spectroscopy
ETD	Explosive Trace Detector
EU	European Union
EU Validator	ผู้ตรวจสอบอิสระสหภาพยุโรป
IATA	International Air Transport Association
ICAO	International Civil Aviation Organization
JIT	Just In Time
KC	Known Consignor
KC3	Known Consignor Third Country
NCASP	National Civil Aviation Security Programme
Prof	ผู้เชี่ยวชาญด้านการรักษาความปลอดภัยสินค้าในการขนส่งสินค้าทางอากาศ
RA	Regulated Agent
RA3	Regulated Agent Third Country
RPA	Regulated Postal Authority
TMO	Terminal Operators
UPU	Universal Postal Union
USOAP	Universal Safety Oversight Audit Programme
USAP	Universal Security Audit Programme

บทที่ 1

บทนำ

1.1 ความเป็นมาและความสำคัญ

ปัจจุบันการขนส่งสินค้าทางอากาศ นับว่าเป็นรูปแบบการขนส่งที่ได้รับความนิยมอย่างแพร่หลายทั่วโลก และเป็นเหมือนเส้นเลือดที่เชื่อมโยงปัจจัยการผลิต และผลผลิตไปยังที่ต่าง ๆ ทั่วทุกมุมโลก เพราะเป็นการขนส่งที่มีความสะดวกรวดเร็วและปลอดภัยกว่าการขนส่งรูปแบบอื่น เป็นการให้บริการขนส่งสินค้าจากที่หนึ่งไปยังที่หนึ่ง หรือจากภูมิภาคหนึ่งไปยังอีกภูมิภาคหนึ่งของโลกอย่างง่ายดาย อีกทั้งรัฐบาลโดย พล.อ.ประยุทธ์ จันทร์โอชา นายกรัฐมนตรี มีวิสัยทัศน์ในการขับเคลื่อนเศรษฐกิจด้วยนวัตกรรม ที่จะทำให้ประเทศไทยก้าวไปสู่การพัฒนาที่มั่นคง มั่งคั่ง และยั่งยืน หรือที่รู้จักกันในชื่อ ไทยแลนด์ 4.0 ทำให้องค์กรต่าง ๆ ต้องปรับตัวให้สอดคล้องกับนโยบายไทยแลนด์ 4.0 นี้ (สำนักงานคณะกรรมการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, 2560) ซึ่งเป็นการปรับตัวให้สามารถดำเนินธุรกิจได้อย่างคล่องตัว ได้รับการอำนวยความสะดวกจากหน่วยงานภาครัฐ เพื่อก้าวเข้าสู่สังคมยุคดิจิทัลที่มีการเปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็ว รวมถึงการรับมือกับสถานการณ์ที่ไม่อาจคาดเดาได้ เช่น การแพร่ระบาดของโรคระบาดโคโรนาไวรัส 2019 ที่ส่งผลกระทบต่อไปทั่วโลก เป็นต้น

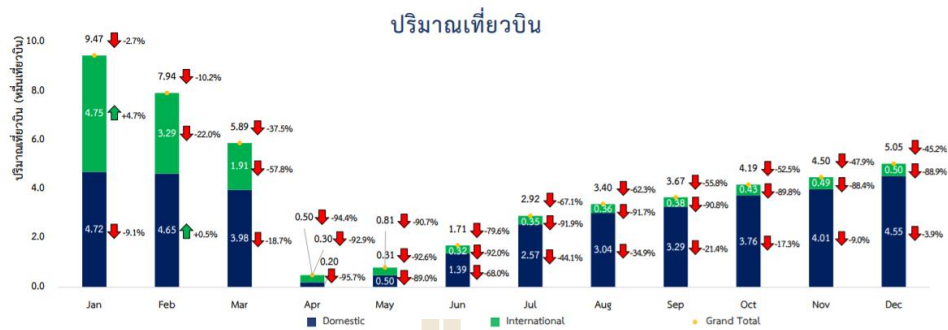
ตารางที่ 1.1 สถิติการขนส่งทางอากาศ จำแนกตามท่าอากาศยาน (ระหว่างประเทศ และภายในประเทศ) ปีงบประมาณ 2560 – 2563

ท่าอากาศยาน	เส้นทางจราจร	ประเภทการขนส่งทางอากาศ	2560	2561	2562	2563
ภาพรวม	รวม	จำนวนเที่ยวบิน	823,574	874,999	896,097	515,185
		การขนถ่ายสินค้า (ตัน)	1,606,388	1,690,072	1,506,040	
		การขนถ่ายทางไปรษณีย์ภัณฑ์ (ตัน)	17,694	4,108	6,505	
	ระหว่างประเทศ	จำนวนเที่ยวบิน	415,338	462,225	491,994	244,511
		การขนถ่ายสินค้า (ตัน)	1,503,586	1,597,433	1,432,982	
		การขนถ่ายทางไปรษณีย์ภัณฑ์ (ตัน)	1,887	4,088	6,494	
	ภายใน	จำนวนเที่ยวบิน	408,236	412,774	404,103	270,674

ท่าอากาศยาน	เส้นทางจราจร	ประเภทการขนส่งทางอากาศ	2560	2561	2562	2563
	ประเทศ	การขนถ่ายสินค้า (ตัน)	102,802	92,639	73,058	
		การขนถ่ายทางไปรษณีย์ภัณฑ์ (ตัน)	15,807	20	11	
ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ	รวม	จำนวนเที่ยวบิน	345,767	364,047	378,886	210,596
		การขนถ่ายสินค้า (ตัน)	1,464,747	1,541,456	1,386,081	
		การขนถ่ายทางไปรษณีย์ภัณฑ์ (ตัน)	1,269	1,907	2,309	
	ระหว่างประเทศ	จำนวนเที่ยวบิน	259,906	277,928	292,207	153,666
		การขนถ่ายสินค้า (ตัน)	1,418,488	1,500,372	1,353,096	
		การขนถ่ายทางไปรษณีย์ภัณฑ์ (ตัน)	1,269	1,906	2,303	
	ภายในประเทศ	จำนวนเที่ยวบิน	85,861	86,119	86,679	56,930
		การขนถ่ายสินค้า (ตัน)	46,259	41,084	32,985	
		การขนถ่ายทางไปรษณีย์ภัณฑ์ (ตัน)	-	1	6	
ท่าอากาศยานดอนเมือง	รวม	จำนวนเที่ยวบิน	253,544	269,964	273,594	166,184
		การขนถ่ายสินค้า (ตัน)	58,767	57,699	42,935	
		การขนถ่ายทางไปรษณีย์ภัณฑ์ (ตัน)	11,883	1	-	
	ระหว่างประเทศ	จำนวนเที่ยวบิน	83,263	96,160	106,121	48,013
		การขนถ่ายสินค้า (ตัน)	47,912	48,866	36,775	
		การขนถ่ายทางไปรษณีย์ภัณฑ์ (ตัน)	28	1	-	
	ภายในประเทศ	จำนวนเที่ยวบิน	170,281	173,804	167,473	118,171
		การขนถ่ายสินค้า (ตัน)	10,855	8,833	6,160	
		การขนถ่ายทางไปรษณีย์ภัณฑ์ (ตัน)	11,855	-	-	

หมายเหตุ จำนวนเที่ยวบินได้รวมจำนวนสายการบินราคาประหยัดไว้แล้วโดยสายการบินราคาประหยัด เปิดให้บริการครั้งแรก เดือน ธันวาคม พ.ศ. 2546 (หน่วย: เที่ยวบิน)

ที่มา บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) กระทรวงคมนาคม

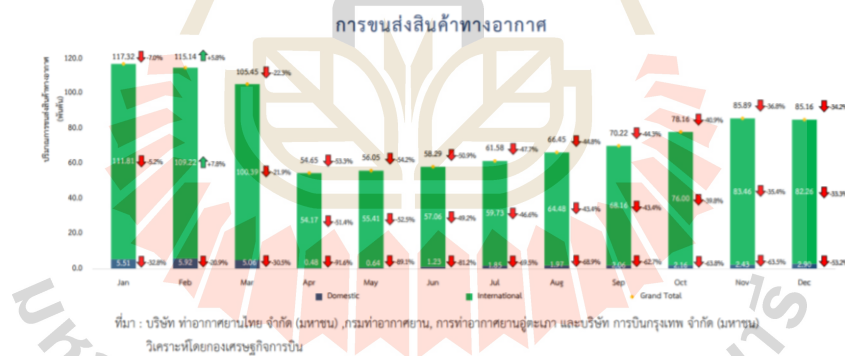


ที่มา : บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ,กรมท่าอากาศยาน, การท่าอากาศยานอุตะเภา และบริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)
วิเคราะห์โดยกองเศรษฐกิจการบิน

ปริมาณเที่ยวบินเปรียบเทียบปี 2019 และ 2020

Aircraft Movement	Year 2020				
	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1 - Q4
Domestic	-9.3%	-84.6%	-33.8%	-10.0%	-33.8%
International	-25.1%	-92.5%	-91.5%	-89.0%	-73.9%
Total	-16.8%	-88.4%	-61.9%	-48.5%	-53.1%

ภาพที่ 1.1 สถิติการขนส่งทางอากาศภาพรวมของประเทศปริมาณเที่ยวบิน
ที่มา รายงานสถิติการขนส่งทางอากาศไตรมาสที่ 4 ประจำปี 2563 กองเศรษฐกิจการบิน
สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

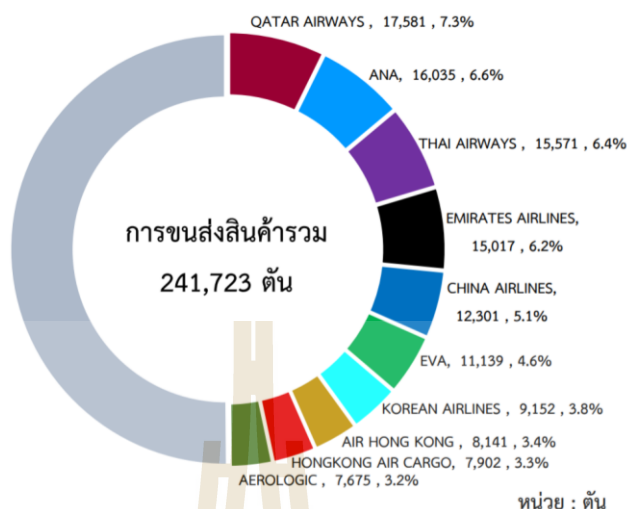


ที่มา : บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ,กรมท่าอากาศยาน, การท่าอากาศยานอุตะเภา และบริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)
วิเคราะห์โดยกองเศรษฐกิจการบิน

ปริมาณสินค้าทางอากาศเปรียบเทียบปี 2019 และ 2020

Cargo	Year 2020				
	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1 - Q4
Domestic	-28.2%	-87.0%	-67.2%	-60.2%	-58.6%
International	-7.6%	-51.0%	-44.4%	-36.2%	-34.7%
Total	-8.9%	-52.8%	-45.6%	-37.3%	-36.0%

ภาพที่ 1.2 สถิติการขนส่งทางอากาศภาพรวมปริมาณการขนส่งสินค้าทางอากาศ
ที่มา รายงานสถิติการขนส่งทางอากาศไตรมาสที่ 4 ประจำปี 2563 กองเศรษฐกิจการบิน
สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

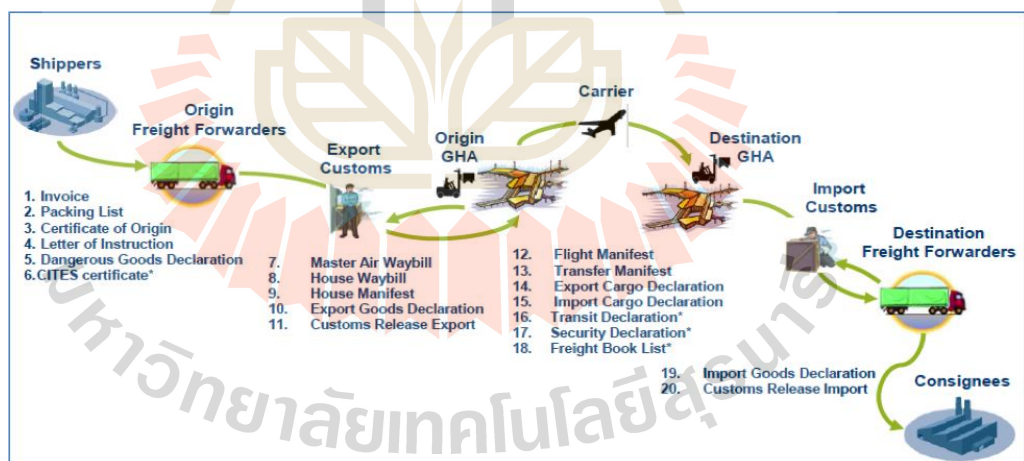


ภาพที่ 1.3 ภาพรวมสัดส่วนปริมาณการขนส่งสินค้าทางอากาศรายสายการบิน
ที่มา รายงานสถิติการขนส่งทางอากาศไตรมาสที่ 4 ประจำปี 2563 กองเศรษฐกิจการบิน
 สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

การนำเข้า – ส่งออกสินค้า จึงเป็นกิจกรรมทางเศรษฐกิจที่จำเป็นสำหรับการดำเนินธุรกิจ เป็นการให้บริการที่เชื่อมต่อห่วงโซ่มูลค่าทั้งผู้ผลิต (Supplier) และผู้บริโภค (End User) ซึ่งทั้งผู้นำเข้าและผู้ส่งออกสินค้าส่วนใหญ่มักใช้บริการบริษัทตัวแทนหรือผู้รับจัดการขนส่งสินค้า (Freight Forwarder) (กรมพัฒนาธุรกิจการค้า กระทรวงพาณิชย์, 2556) เป็นผู้ดำเนินการแทนในการนำเข้าและส่งออกสินค้าทุกกระบวนการ ตั้งแต่การจองระวางสินค้ากับสายการบิน เคลื่อนย้ายสินค้า ดำเนินพิธีการศุลกากร จนกระทั่งสินค้าถึงมือของลูกค้าปลายทาง เพื่อความสะดวกในการดำเนินธุรกิจของตน ด้วยเหตุนี้ทำให้บริษัทตัวแทนหรือผู้รับจัดการขนส่งสินค้าเข้ามามีบทบาทมากขึ้นในปัจจุบัน

เมื่อกล่าวถึงบริษัทตัวแทนหรือผู้รับจัดการขนส่งสินค้าจะเน้นเรื่องการรักษาความปลอดภัยของการขนส่งสินค้าทางอากาศ (Air Cargo Security) ซึ่งในสหภาพยุโรปได้มีการกำหนดมาตรฐานตัวแทนควบคุมประเทศที่ 3 (Regulated Agent third country - RA3) ไว้ในข้อบังคับสหภาพยุโรป (EU Regulations) (European Union, 2012) เพื่อให้เป็นมาตรฐานและดำเนินการไปในแนวทางเดียวกัน โดยผู้ที่ทำการขนส่งสินค้าทางอากาศเข้าไปยังสหภาพยุโรป แต่มีที่ตั้งอยู่นอกเขตสหภาพยุโรปต้องได้รับการรับรองให้เป็นตัวแทนควบคุมจากสหภาพยุโรป หรือได้รับการตรวจค้นจากผู้ขนส่งสินค้าทางอากาศที่ได้รับการรับรองเป็นผู้ขนส่งสินค้าทางอากาศ (Air Cargo Carrier for Third Country - ACC3) เพื่อให้สินค้าเหล่านั้นเป็นสินค้าที่มีความปลอดภัย (คงฤทธิ์ จันทริก, 2561)

เนื่องด้วยสภาพเศรษฐกิจและสังคมใน โลกปัจจุบัน ภาคธุรกิจจำเป็นต้องมีความพร้อมรับมือกับการเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้นอย่างรวดเร็ว และตลอดเวลา โดยเฉพาะอย่างยิ่ง การขนส่งสินค้าทางอากาศ นับว่าเป็นอุตสาหกรรมภาคบริการที่มีการเจริญเติบโตอย่างรวดเร็ว มีสภาพการณ์แข่งขันทางธุรกิจมีความรุนแรงขึ้นในเรื่องของมาตรฐานการบริการ การอำนวยความสะดวก รวมถึงความปลอดภัยในการใช้บริการด้วย ดังนั้น องค์กรต่าง ๆ ต้องมีการปรับกลยุทธ์ภายในองค์กร รวมถึงกลยุทธ์การแข่งขันทางการตลาดให้เหมาะสม และทันต่อการตอบสนองความต้องการของผู้บริโภคที่มีการเปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็วและตลอดเวลา เพื่อให้สามารถตอบสนองความต้องการของลูกค้า สร้างความพึงพอใจ และสร้างความภักดีต่อตราสินค้า ทำให้เกิดการใช้บริการซ้ำ ๆ เป็นระยะเวลาที่ยาวนาน ซึ่งจะเป็นวิธีการในการสร้างความสัมพันธ์ที่ดีระหว่างองค์กรและลูกค้า นับได้ว่าเป็นแนวทางในการสร้างความมั่นคงด้านรายได้ให้กับองค์กร อีกทั้งลูกค้าที่มาซื้อสินค้าหรือบริการยังจะมีการแนะนำองค์กรให้กับคนรอบข้าง โดยการบอกต่อแบบปากต่อปากในเรื่องคุณภาพของสินค้าหรือบริการ ราคา การบริการ ความรวดเร็ว รวมไปถึงปลอดภัยจากการใช้บริการ ซึ่งสามารถบ่งบอกได้ถึงประสิทธิภาพในการบริการจัดการขององค์กรได้เป็นอย่างดี และถือเป็นการประชาสัมพันธ์ที่มีประสิทธิภาพมากที่สุด และไม่เป็นการเพิ่มต้นทุนในส่วนของการทำการประชาสัมพันธ์อีกด้วย โดยมีกระบวนการขนส่งดังภาพที่ 4



ภาพที่ 1.4 กระบวนการขนส่งสินค้าทางอากาศระหว่างประเทศ

ที่มา ชิตพงษ์ อัยสานนท์ มอกรอบทศคิดอย่าง Supply Chain โลจิสติกส์และซัพพลายเชนของการขนส่งสินค้าพัสดุภัณฑ์ทางอากาศ (Air Freight Business)

นอกจากนี้รูปแบบการขนส่งยังตอบสนองกลุ่มผู้บริโภคที่เป็นผู้สูงวัย ประเทศไทยก้าวเข้าสู่สังคมสูงวัยอย่างสมบูรณ์ในปี 2565 มีจำนวนผู้สูงอายุราวร้อยละ 20-30 (สำนักงานกองทุน

สนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ, 2564) ประเทศไทย มีประชากรทั้งหมด 66,558,935 คน เป็นเพศชาย 32,605,100 คน เพศหญิง 33,953,835 คน โดยมีผู้สูงอายุ 11,136,059 คน (16.73%) คาดการณ์ในปี 2564 จะเพิ่มจำนวนผู้สูงอายุเป็น 13,311,787 คน (20.00%) กรุงเทพมหานคร เป็นจังหวัดที่มีจำนวนผู้สูงอายุมากที่สุดในประเทศไทย องค์การสหประชาชาติ คาดการณ์ว่า ช่วงปี 2001-2100 (พ.ศ. 2544-2643) จะเป็นศตวรรษแห่งผู้สูงอายุ โลกจะก้าวเข้าสู่สังคมผู้สูงอายุ แต่ละประเทศจะเข้าสู่สังคมผู้สูงอายุแตกต่างกันไป ตามสภาพแวดล้อม เช่น การพัฒนาด้านการแพทย์ ความเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจ และโภชนาการทางด้านอาหาร ฯลฯ ซึ่งกล่าวได้ว่าเป็นการเข้าสู่สังคมสูงวัยอย่างสมบูรณ์ ดังนั้น จากสัดส่วนประชากรสูงวัยที่เพิ่มขึ้น ก็นับได้ว่า ผู้บริโภคกลุ่มหลักที่ผู้ประกอบการต้องวางกลยุทธ์สร้างโอกาสขายสินค้าและบริการต่าง ๆ ซึ่งจะต้องนำเสนอให้มีความสะดวกสบาย และน่าเชื่อถือทุกช่องทาง

ปัญหาในระบบโลจิสติกส์ ได้แก่ 1. ความล่าช้าในกระบวนการขนส่ง เนื่องจากผู้ส่ง หรือตัวแทนออกของยังต้องรายงานผ่านกรมศุลกากร แต่ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศในส่วนของผู้ประกอบการยังขาดการบูรณาการระหว่างกัน อีกทั้งกฎระเบียบ และข้อปฏิบัติที่ขาดความยืดหยุ่น ส่งผลให้เกิดความล่าช้า แม้ในรัฐบาลปัจจุบันกำลังผลักดันให้เกิด Single Window ก็ตาม 2. ต้นทุนการดำเนินงานที่สูงขึ้นจากเดิม ได้แก่ ค่าน้ำมันที่สูงขึ้น เหตุการณ์ต่าง ๆ ที่ทำให้การขนส่งหยุดชะงัก อัตราการแลกเปลี่ยนเงินต่างประเทศผันผวน เป็นต้น ซึ่งผู้นำเข้าและผู้ส่งออกต้องแบกรับภาระ 3. ต้นทุนภาษีมูลค่าเพิ่ม (VAT 7%) ของบริษัทตัวแทนออกของต้องรับภาระ ในขณะที่ประเทศอื่น ไม่ต้องเสียค่าใช้จ่ายส่วนนี้ และ 4. ปัญหาหรือข้อจำกัดที่สำคัญ คือความไม่ต่อเนื่องของนโยบายภาครัฐ จากการเปลี่ยนรัฐบาลบ่อย และความจริงจังที่จะพัฒนาอย่างจริงจัง จากปัญหาดังกล่าวแสดงให้เห็นว่า การพัฒนาการขนส่งสินค้าทางอากาศของประเทศไทยให้ได้ผลนั้นจำเป็นต้องอย่างยิ่งที่จะต้องคำนึงถึงการแก้ปัญหาในทางโลจิสติกส์อย่างจริงจัง มิเช่นนั้นปัญหาที่เกิดขึ้นนั้นจะเป็นอุปสรรคในการเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ในอนาคต

จากการศึกษางานวิจัยเรื่อง การพัฒนากระบวนการรักษาความปลอดภัยในการขนส่งสินค้าทางอากาศของประเทศไทย (ดวงมณี ชัยวุฒิ, 2563) พบว่า 1 ใน 4 แนวทางการพัฒนากระบวนการรักษาความปลอดภัยในการขนส่งสินค้าทางอากาศของประเทศไทยนั้น ต้องมีการปรับปรุงการดำเนินงานของตัวแทนควบคุม จึงทำให้ผู้วิจัยจึงมีความสนใจในการค้นคว้าและศึกษาเปรียบเทียบมาตรฐานตัวแทนควบคุมประเทศไทย และตัวแทนควบคุมประเทศที่ 3 สำหรับการขนส่งสินค้าไปยังสหภาพยุโรป เพื่อเป็นการสนับสนุน ส่งเสริม พัฒนา และยกระดับตัวแทนควบคุมประเทศไทย ไปสู่การเป็นตัวแทนออกของตามมาตรฐานโลกอย่างจริงจัง และตอบสนองความต้องการของผู้บริโภคได้อย่างรวดเร็ว และรองรับการเปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็วนี้

1.2 วัตถุประสงค์การวิจัย

- 1) เพื่อเปรียบเทียบมาตรฐานตัวแทนควบคุมประเทศที่ 3 สำหรับการขนส่งสินค้าไปยังสหภาพยุโรป และข้อกำหนดสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ฉบับที่ 33 หมวด 2
- 2) เพื่อเสนอรูปแบบกระบวนการของตัวแทนควบคุมในการรักษาความปลอดภัยการขนส่งสินค้าทางอากาศตามมาตรฐานสหภาพยุโรป

1.3 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

- 1) ผู้ประกอบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าทางอากาศทราบถึงปัญหาและอุปสรรคในการรับรองมาตรฐานตัวแทนควบคุมประเทศที่ 3
- 2) ตัวแทนควบคุมประเทศไทยนำผลการวิจัยที่ได้ไปพัฒนาต่อยอด พัฒนาและยกระดับสู่การเป็นตัวแทนควบคุมตามมาตรฐานสหภาพยุโรป
- 3) ผลการวิจัยจะเป็นข้อมูลสนับสนุน และส่งเสริมการพัฒนาการส่งออกสินค้าของตัวแทนควบคุมไปยังสหภาพยุโรปสามารถดำเนินการได้อย่างสะดวก และรวดเร็ว สามารถรองรับการเติบโตของธุรกิจตัวแทนออกของ และการเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ของประเทศไทย

1.4 ขอบเขตของการวิจัย

1.4.1 ขอบเขตด้านเนื้อหา

การวิจัยครั้งนี้ เป็นการวิจัยเชิงคุณภาพ (Qualitative Research) เพื่อการวิเคราะห์และสังเคราะห์มาตรฐานตัวแทนควบคุม ประกอบด้วย กฎเกณฑ์การรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ มาตรฐานตัวแทนควบคุมประเทศที่ 3 สำหรับการขนส่งสินค้าไปยังสหภาพยุโรป กฎเกณฑ์ตัวแทนควบคุมตามข้อกำหนดสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย แนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับลำดับขั้นความต้องการ นโยบายรัฐบาลที่สนับสนุนการเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์

1.4.2 ขอบเขตด้านเวลา

การวิจัยในครั้งนี้มีช่วงระยะเวลาในการศึกษาวิจัยตั้งแต่เดือน มิถุนายน พ.ศ. 2564 ถึง เดือน มีนาคม พ.ศ. 2565

1.5 คำอธิบายศัพท์

1) ตัวแทนควบคุม (Regulated Agent) หมายถึง ผู้รับจัดการขนส่งสินค้า (Freight Forwarder) และองค์กรอื่น ซึ่งทำธุรกิจกับผู้ดำเนินการเดินอากาศ และได้จัดให้มีการควบคุมการรักษาความปลอดภัยสินค้าหรือไปรษณีย์ภัณฑ์ตามที่กำหนดในข้อบังคับนี้ ธุรกิจบริการซึ่งทำหน้าที่เป็นผู้ดำเนินการแทนผู้ส่งออกและผู้นำเข้า ตั้งแต่การจองระวางบรรทุก การบรรจุสินค้า การขนส่ง การดำเนินพิธีการศุลกากรขาเข้าและขาออก การจัดการเกี่ยวกับเอกสารส่งออกและนำเข้า ที่เป็นสมาชิกสมาคมตัวแทนขนส่งสินค้าทางอากาศไทย และได้รับการรับรองการเป็นตัวแทนควบคุมจากสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยตามข้อกำหนดสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ฉบับที่ 33 หมวด 2

2) ตัวแทนควบคุมประเทศที่ 3 (RA3 Regulated agents) หมายถึง สายการบิน หรือตัวแทนผู้ให้บริการขนส่งสินค้า (Freight Forwarder) รวมไปถึงผู้บริหารจัดการคลังสินค้า (Warehouse Operator) ที่ตั้งอยู่ในประเทศที่ 3 ที่ได้รับการตรวจสอบและรับรองมาตรฐานความปลอดภัยการบินของสหภาพยุโรป

3) การขนส่งสินค้าสินค้าทางอากาศ (Air Cargo) หมายถึง การขนส่งสินค้า พัสดุภัณฑ์ และจดหมายจากที่หนึ่งไปยังอีกที่หนึ่ง โดยใช้อากาศยานเป็นยานพาหนะ เป็นการขนส่งที่รวดเร็ว และปลอดภัย แต่มีค่าใช้จ่ายที่ค่อนข้างสูง

4) การตรวจสอบและรับรองมาตรฐานความปลอดภัยการบินของสหภาพยุโรป (Regulated Agent third country validation process) หมายถึง ตัวแทนออกของหรือตัวแทนให้บริการภาคพื้นต้องทำการติดต่อผู้ตรวจสอบการรักษาความปลอดภัยการบินของสหภาพยุโรป (EU Aviation Security Validator) เพื่อดำเนินการตรวจสอบพื้นที่ (On-site Validation) ตามรายการตรวจตามข้อบังคับสหภาพยุโรป โดยผู้ที่ได้รับการรับรองทั้งหมดจะได้รับการขึ้นทะเบียนไว้ในสหภาพยุโรป

5) กระบวนการขนส่งสินค้าทางอากาศ (Air Cargo Process) หมายถึง ขั้นตอนการขนส่งสินค้าจากผู้ส่งไปยังผู้รับปลายทางด้วยความปลอดภัย ผู้มีบทบาทเกี่ยวข้อง ได้แก่ ผู้ส่งสินค้า ตัวแทนออกของ กรมศุลกากร สายการบิน และผู้รับปลายทาง และรวมถึงการแลกเปลี่ยนข้อมูลที่เป็นสำเนาการขนส่งสินค้าทางอากาศระหว่างผู้บทบาทเกี่ยวข้อง โดยใช้เอกสารต่าง ๆ เช่น ใบตราส่งสินค้าทางอากาศ (Air Waybills) ใบสำแดงราคาสินค้า (Invoice) ใบสำแดงรายละเอียดสินค้า (Packing List) และใบขนสินค้าขาออก (Export Customs Entry) เป็นต้น

บทที่ 2

ปริทัศน์วรรณกรรมและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

การวิจัย เรื่อง รูปแบบกระบวนการของตัวแทนควบคุมในการรักษาความปลอดภัยการขนส่งสินค้าทางอากาศตามมาตรฐานสหภาพยุโรป ประกอบด้วย ข้อกำหนดของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ฉบับที่ 33 มาตรฐานตัวแทนควบคุมประเทศที่ 3 สำหรับการส่งสินค้าไปยังสหภาพยุโรป นโยบายรัฐบาลและปัจจัยที่สนับสนุนการเป็นศูนย์กลาง โลจิสติกส์ องค์ประกอบและกระบวนการส่งออกสินค้าผ่านตัวแทนออกของ ผู้วิจัยได้ศึกษาค้นคว้าและทบทวนแนวคิด ทฤษฎี เอกสาร บทความ วารสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้องทั้งภาษาไทยและภาษาต่างประเทศ ตลอดจนการค้นคว้าข้อมูลทางเว็บไซต์ที่ปรากฏอยู่ในอินเทอร์เน็ต เพื่อให้การศึกษาสัมพันธ์กับวัตถุประสงค์ของการวิจัย โดยมีรายละเอียดดังนี้

- 1) ข้อมูลทั่วไปของอุตสาหกรรมการขนส่งสินค้าทางอากาศ
- 2) กฎเกณฑ์การรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ
- 3) มาตรฐานตัวแทนควบคุมประเทศที่ 3 สำหรับการส่งสินค้าไปยังสหภาพยุโรป
- 4) กฎเกณฑ์ตัวแทนควบคุม ตามข้อบังคับกำหนดของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย
- 5) นโยบายรัฐบาลที่สนับสนุนการเป็นศูนย์กลาง โลจิสติกส์
- 6) งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง
- 7) กรอบแนวคิดการวิจัย

2.1 ข้อมูลทั่วไปของอุตสาหกรรมการขนส่งสินค้าทางอากาศ

การขนส่งสินค้าทางอากาศ นับว่าเป็นรูปแบบการขนส่งที่ได้รับความนิยมอย่างแพร่หลายทั่วโลก และเป็นเหมือนเส้นเลือดที่เชื่อมโยงปัจจัยการผลิต และผลผลิตไปยังที่ต่าง ๆ ทั่วทุกมุมโลก เพราะเป็นการขนส่งที่มีความสะดวกรวดเร็วและปลอดภัยกว่าการขนส่งรูปแบบอื่น เป็นการให้บริการขนส่งสินค้าจากที่หนึ่งไปยังที่หนึ่ง หรือจากภูมิภาคหนึ่งไปยังอีกภูมิภาคหนึ่งอย่างง่ายดาย และความก้าวหน้าทางเทคโนโลยีทำให้การขนส่งทางอากาศมีบทบาทสำคัญมากยิ่งขึ้น

ซึ่งมีคุณสมบัติเฉพาะตัวที่สำคัญคือ รวดเร็วและปลอดภัย มีตารางการบินที่แน่นอน ทำให้ผู้นำเข้าและส่งออก สามารถวางแผนการส่งสินค้า หรือสั่งวัตถุดิบมาผลิตสินค้าได้อย่างมีประสิทธิภาพ ลดต้นทุนในการจัดเก็บ ลดความเสียหายที่เกิดจากการขนส่งและการจัดเก็บได้เป็นอย่างดี

ธุรกิจต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องในอุตสาหกรรมการบินนั้นยังมีการพัฒนาให้ทันสมัยและเพียงพอต่อความต้องการมากยิ่งขึ้น ไม่ว่าจะเป็นธุรกิจอากาศยานที่มีการพัฒนาเทคโนโลยีอากาศยานให้สมรรถนะที่สูงขึ้น สามารถทำการบินได้ไกลขึ้นโดยไม่ต้องหยุดพัก บรรทุกสินค้าและผู้โดยสารได้มากขึ้น หรือธุรกิจท่าอากาศยานที่มีการพัฒนาสนามบินพาณิชย์ให้ สามารถรองรับอากาศยานที่มีขนาดใหญ่ มีเทคโนโลยีที่ทันสมัย ช่วยให้การขนส่งสินค้าทางอากาศมีความปลอดภัยมากขึ้น แม้แต่ธุรกิจสายการบินเองก็มีการพัฒนาระบบการบริหารจัดการเที่ยวบินให้มีเพียงพอต่อความต้องการของผู้ใช้บริการมากยิ่งขึ้น เป็นต้น

สิ่งเหล่านี้สนับสนุนให้ผู้นำเข้า และผู้ส่งออกเลือกใช้บริการขนส่งสินค้าทางอากาศมากขึ้น แม้ว่าจะมีค่าใช้จ่ายที่ค่อนข้างสูงก็ตาม อีกทั้งยังช่วยให้การติดต่อค้าขายระหว่างประเทศเป็นไปด้วยความสะดวก รวดเร็ว ลดค่าใช้จ่ายในการเก็บรักษา ทันต่อความต้องการของผู้บริโภคที่มีการเปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็ว และตลอดเวลาเป็น Dynamic

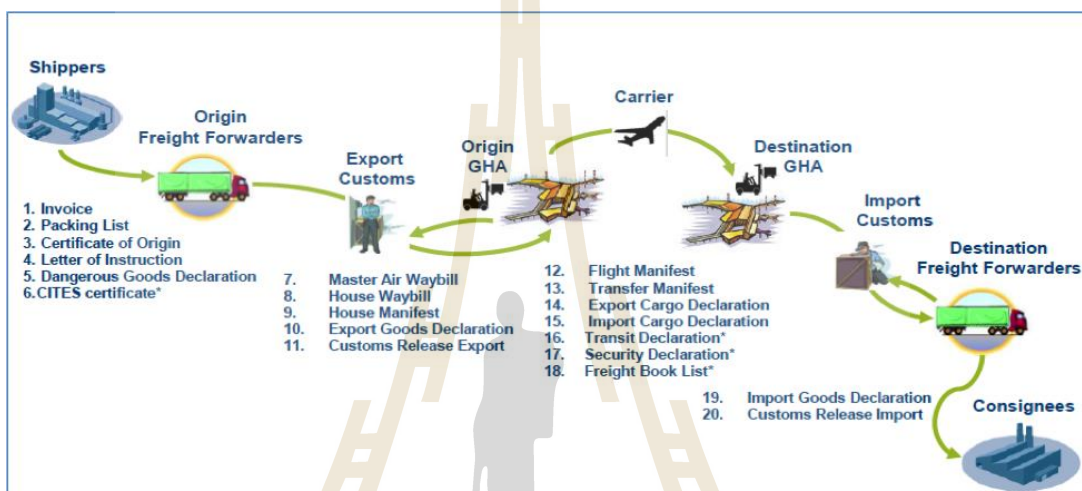
จากกระแสการเปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็วของสังคมในโลกปัจจุบันก่อให้เกิดการแข่งขันกันในด้านต่าง ๆ เพื่อพัฒนาประเทศของตนโดยเฉพาะอย่างยิ่งในด้านเศรษฐกิจ อีกทั้งการก้าวเข้าสู่ยุคโลกาภิวัตน์ย่อมทำให้เกิดความต้องการที่หลากหลายและซับซ้อนมากขึ้น การขนส่งจึงมีบทบาทสำคัญต่อการพัฒนาทางด้านเศรษฐกิจของไทยให้เท่าทันอารยะประเทศ ซึ่งไม่เพียงแต่เป็นสิ่งที่สร้างการตอบสนองให้สินค้านั้น สามารถเข้าถึงผู้บริโภคในพื้นที่ต่าง ๆ ได้ และสิ่งสำคัญทิศทางการแข่งขันทางการค้าในปัจจุบันมุ่งเน้นความรวดเร็ว ยืดหยุ่น และทันต่อสถานการณ์ เป็นสิ่งที่สร้างความได้เปรียบทางการแข่งขันในตลาดอีกด้วย (จิตพงษ์ อัยสานนท์, 2559)

การนำเข้า – ส่งออกสินค้า จึงเป็นกิจกรรมทางเศรษฐกิจที่จำเป็นสำหรับการดำเนินธุรกิจ เป็นการให้บริการที่เชื่อมต่อห่วงอุปทานทั้ง Supplier และผู้บริโภค (End User) ซึ่งทั้งผู้นำเข้าและผู้ส่งออกสินค้าส่วนใหญ่ มักใช้บริการ บริษัทตัวแทนออกของ (Freight Forwarder) เป็นผู้ดำเนินการแทนในการนำเข้า – ส่งออกสินค้าทุกระบวนการ ตั้งแต่การจองระวางสินค้ากับสายการบิน เคลื่อนย้ายสินค้า ดำเนินพิธีการศุลกากร จนกระทั่งสินค้าถึงลูกค้าปลายทาง เพื่อความสะดวกในการดำเนินธุรกิจของตน ด้วยเหตุนี้ทำให้บริษัทตัวแทนออกของเข้ามามีบทบาทมากขึ้นในปัจจุบัน

ปัจจัยที่ผู้นำเข้า และผู้ส่งออกสินค้าใช้ในการเลือกประเภทการขนส่ง ได้แก่ ลักษณะของสินค้า เช่น สินค้าที่เสื่อมสภาพหรือเสียหายง่าย สินค้าที่มีข้อจำกัดด้านเวลา สินค้ามีมูลค่าสูง

เป็นต้น ลักษณะความต้องการ เช่น ภาวะฉุกเฉิน ขาดวัคซีน สมัยนิยม เป็นต้น และลักษณะของตลาด เช่น ประเทศที่ไม่มีพื้นที่ที่สามารถออกสู่ทะเล พื้นที่ที่การขนส่งอื่นเข้าไม่ถึง เป็นต้น (การขนส่งทางอากาศ, www, 2558)

การดำเนินการขนส่งสินค้าทางอากาศ มีกระบวนการที่ซับซ้อนและเชื่อมโยงกับผู้เกี่ยวข้องอื่น ๆ ตลอดเส้นทางการขนส่ง ซึ่งเป็นทั้งผู้ให้บริการ และผู้ใช้บริการ ดังแสดงในภาพที่ 2.1



ภาพที่ 2.1 กระบวนการขนส่งสินค้าทางอากาศระหว่างประเทศ

ที่มา ชิตพงษ์ อัยสานนท์ (<https://www.yakit.com/sites/default/files/efreight.png>)

ผู้มีบทบาทเกี่ยวข้องในการขนส่งสินค้าทางอากาศ ได้แก่

- ผู้ส่ง (Shipper) หมายถึง ผู้ส่งหรือเจ้าของสินค้า ซึ่งเป็นผู้ที่ต้องการส่งสินค้าออกไปยังต่างประเทศ ซึ่งมีชื่อระบุเป็นผู้ส่งในใบตราส่งสินค้าทางอากาศ (Air Waybill : AWB)
- ตัวแทนออกของ (Freight forwarder / Agent) หมายถึง ผู้บริหารจัดการขนส่งสินค้า (Freight Forwarder) และองค์กรอื่นซึ่งทำธุรกิจกับผู้ดำเนินการเดินอากาศ เป็นผู้ดำเนินการแทนผู้ส่งออกและผู้นำเข้า ตั้งแต่การจองระวางบรรทุก การบรรจุสินค้า การขนส่ง การดำเนินพิธีการศุลกากรขาเข้าและขาออก การจัดการเกี่ยวกับเอกสารส่งออกและนำเข้า เป็นผู้ที่ได้รับการรับรองจากสมาคมการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (IATA) และได้รับการแต่งตั้งจากสายการบินให้ดำเนินการรับสินค้า และออกใบตราส่งสินค้าทางอากาศให้แก่ผู้ส่งสินค้า

- ผู้รับขนสินค้า (Airline หรือ Carrier) หมายถึง สายการบินหรือบริษัทต่าง ๆ ที่เป็นผู้ให้บริการขนส่งสินค้าทางอากาศ โดยใช้อากาศยานเป็นยานพาหนะ ซึ่งผู้ให้บริการประเภทนี้จะเป็นเจ้าของระวางสินค้า
- ผู้รับขนส่งพัสดุภัณฑ์ทางอากาศ (Air courier) หมายถึง การขนส่งสินค้าที่เน้นความสะดวกรวดเร็ว สินค้าที่ใช้บริการขนส่งเป็นสินค้าที่มีขนาดเล็กและเบา เป็นการให้บริการแบบรับ-ส่งของถึงที่ หรือเรียกว่า การขนส่งแบบ Door to Door โดยจะดำเนินพิธีการทางศุลกากรทั้งประเทศต้นทางและปลายทางให้ รวมทั้งส่งสินค้าให้กับผู้รับปลายทาง โดยจะมีการเก็บค่าบริการแบบเหมาจ่าย ซึ่งส่วนใหญ่จะเป็นการเก็บที่ต้นทาง โดยผู้รับปลายทางจะชำระเพียงค่าใช้จ่ายด้านภาษีอากร และค่าบริการทางเอกสารพิธีการศุลกากรเท่านั้น
- กรมศุลกากร (Customs) หมายถึง หน่วยงานที่ทำหน้าที่การตรวจสอบสินค้าที่มีการส่งออก และนำเข้ามายังราชอาณาจักรไทย ไม่ให้เป็นสินค้าที่ผิดกฎหมาย สินค้าต้องจำกัดสินค้านำเข้า หรือยาเสพติด
- ผู้รับขนส่งพัสดุไปรษณีย์ทางอากาศระหว่างประเทศ (Air parcel post) หมายถึง การขนส่ง สินค้าที่รับขนส่งจะต้องมีน้ำหนักต่อชิ้นไม่เกิน 10 กิโลกรัม และให้บริการโดยไปรษณีย์ของรัฐ
- ผู้นำเข้า (Consignee) คือ ผู้รับสินค้าปลายทางที่มีชื่อระบุเป็นผู้รับสินค้าในใบตราส่งสินค้าทางอากาศ

Mr. Thomas Crabtree นักวิเคราะห์ตลาดสายการบินประจำบริษัท Boeing ฝ่ายการตลาดด้านการขนส่งสินค้าและฝ่ายพัฒนาธุรกิจด้านเครื่องบินพาณิชย์ กล่าวว่า จากข้อมูลของสมาคมการขนส่งระหว่างประเทศ (IATA) ในปี 2015 สินค้าที่ได้รับการขนส่งทางอากาศมีสัดส่วนเพียงร้อยละ 3 ของสินค้าที่ได้รับการขนส่งด้วยผู้ส่งสินค้าทั้งหมด ในความเป็นจริงผู้ส่งสินค้าจะเลือกขนส่งสินค้าทางอากาศ ก็ต่อเมื่อเกิดเหตุไม่คาดฝัน ฉุกเฉิน หรือมีความเร่งด่วนในการขนส่งเท่านั้น ทำให้การขนส่งสินค้าทางอากาศเป็นเพียงทางเลือกสำรอง หากพิจารณาเปรียบเทียบประเภทของสินค้าที่ได้รับการขนส่งในแต่ละรูปแบบจะเห็นได้ว่า สินค้าที่ได้รับการขนส่งทางเรือส่วนมากเป็นสินค้า เทกองและเป็นสินค้าที่มีมูลค่าน้อย ในขณะที่สินค้าที่ได้รับการขนส่งทางอากาศเป็นสินค้าที่มีมูลค่าสูงที่ต้องการการขนส่งอย่างรวดเร็วและปลอดภัย

จากการคาดการณ์ว่าธุรกิจ E-Commerce ทั่วโลกจะมีการเติบโตเพิ่มขึ้น 2 เท่าในช่วง 5 ปีข้างหน้า ภูมิภาคเอเชีย-แปซิฟิกจะเป็นภาคที่มีการเติบโตสูงสุด โดยประเทศจีนจะมีบทบาทสำคัญในการขับเคลื่อน จะเห็นได้ว่าผู้มียบทบาทในอุตสาหกรรมส่วนใหญ่เชื่อมั่นในการปฏิบัติการขนส่งสินค้าทางอากาศ (Chatchaya, 2018)

2.1.1 แนวโน้มการเติบโตของอุตสาหกรรมการขนส่งสินค้าทางอากาศ

ทินกร ชูวงศ์ (2564) กล่าวว่า สถานการณ์ยังคงอยู่ภายใต้ผลกระทบจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19) ที่สร้างผลกระทบต่อเศรษฐกิจทั่วโลก โดยเฉพาะอย่างยิ่งธุรกิจการบินได้รับผลกระทบอย่างมาก เนื่องจากหลายประเทศต้องประกาศมาตรการปิดพื้นที่ (Lockdown) ส่งผลกระทบต่อระบบการขนส่งทางอากาศทั่วโลก ธุรกิจการบินประเทศไทยเริ่มได้รับผลกระทบตั้งแต่เดือนมีนาคม 2563 ส่งผลให้จำนวนผู้โดยสารและปริมาณเที่ยวบินทั้งภายในประเทศและระหว่างประเทศลดลง ในปี 2563 มีปริมาณเที่ยวบินลดลงจากปี 2562 คิดเป็นร้อยละ 55 ถ้าหากมีการนำวัคซีนขึ้นมาใช้ก็จะมีแนวโน้มดีขึ้น รวมถึงปัจจัยการกระตุ้นเศรษฐกิจจากนโยบายของรัฐบาล ซึ่งการคาดการณ์เที่ยวบินในภาพรวมจะมีการปรับตัวดีขึ้นจากปัจจัยบวกต่าง ๆ แต่อาจมีการชะลอตัวหากการระบาดระลอกใหม่มีความรุนแรง คาดว่า จะกระทบในระยะสั้น และค่อย ๆ กลับมาปรับตัวดีขึ้น

สมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (IATA) ได้ประเมินผลกระทบจากโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19) ต่อธุรกิจการบินทั่วโลกส่งผลให้ปริมาณการขนส่งสินค้าทางอากาศในครึ่งปีแรกของปี 2563 ประเทศไทยมีปริมาณสินค้าทั้งหมด 506,916 ตัน ลดลงจากปีที่ผ่านมาคิดเป็นร้อยละ 30.5 โดยการขนส่งสินค้าทางอากาศระหว่างประเทศมีจำนวน 488,070 ตัน ลดลงร้อยละ 29.1 และการขนส่งสินค้าทางอากาศ ภายในประเทศมีจำนวน 18,845 ตัน ลดลงร้อยละ 54.1 และไตรมาสที่ 3 ตัวเลขยังลดลงอยู่ที่ 45% โดย IATA คาดการณ์ว่าการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศจะฟื้นตัวกลับมาปริมาณการขนส่งทางอากาศใกล้เคียงกับปี 2562 ในปี 2567 และเที่ยวบินระยะสั้นจะมีการฟื้นตัวเร็วกว่าเที่ยวบินระยะไกล (LOGISTICS MAG, 2564)

การเติบโตอย่างก้าวกระโดดของตลาด E-Commerce มีการนำเทคโนโลยีมาช่วยในการทำธุรกิจมากขึ้น ส่งผลให้การขนส่งสินค้าทางอากาศเติบโตอย่างรวดเร็ว จึงจำเป็นต้องนำเทคโนโลยีและนวัตกรรมใหม่ ๆ เข้ามาช่วยในการให้บริการ เพื่อเพิ่มขีดความสามารถและความได้เปรียบทางการแข่งขัน เพื่อตอบสนองความต้องการของลูกค้าในตลาด E-Commerce ที่ต้องการความโปร่งใสในกระบวนการผลิตสินค้าหรือบริการ ข้อมูลสินค้า การจัดส่งที่รวดเร็ว รวมถึงสามารถติดตามความเคลื่อนไหวของสินค้าได้ตลอดทั้งกระบวนการ ในอนาคตข้อมูลรูปแบบดิจิทัลจะถูกให้ความสำคัญเป็นอันดับแรก นอกจากนี้ให้ภาครัฐและภาคเอกชนต้องให้ความสำคัญกับการปรับปรุงกระบวนการในอุตสาหกรรมให้ทันสมัย การบังคับใช้มาตรฐานสากล และการเปิดเขตแดนสำหรับการค้าและการเดินทางมากยิ่งขึ้น ตลอดจนการปรับปรุงถึงอำนวยความสะดวกด้านการขนส่งสินค้าทางอากาศให้ทันสมัย เป็นเรื่องยากในการขับเคลื่อนการเปลี่ยนแปลงในอุตสาหกรรมระดับโลกที่มีผู้มีส่วนได้ส่วนเสียจำนวนมาก โดยที่ยังเน้นความปลอดภัยเป็นเรื่อง

ที่สำคัญที่สุด ระบุว่าสัดส่วนประมาณร้อยละ 40 ของมูลค่าการส่งออกสินค้าอุตสาหกรรมของโลก พึ่งพาการขนส่งทางอากาศ (International Air Transport Association ; IATA, 2019)

จากข้อมูลของสมาคมตัวแทนขนส่งสินค้าทางอากาศไทย (TAFAT) เผยว่าในปีที่ผ่านมา ผู้ประกอบการหลายรายในอุตสาหกรรมการขนส่งสินค้าทางอากาศ มีการลงทุนนวัตกรรมและเทคโนโลยีใหม่ ๆ มาใช้งานกันมากขึ้น รวมถึงการร่วมมือกับพันธมิตรด้านอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง เพื่อยกระดับการขนส่งสินค้าทางอากาศให้มีความถูกต้อง แม่นยำ ปลอดภัย รวดเร็ว และการติดตามสถานะของสินค้าได้ตั้งแต่ต้นทางจนถึงปลายทาง โดยเฉพาะการให้บริการขนส่งสินค้าที่ต้องได้รับการดูแลเป็นพิเศษตลอดการขนส่ง อาทิ สินค้าเภสัชภัณฑ์ สินค้ามูลค่าสูง สินค้าอันตราย และสินค้าเน่าเสียง่าย ผู้ส่งออกสินค้าเหล่านี้ได้ปรับปรุงและพัฒนาขั้นตอนการเก็บรักษาสินค้าให้มีคุณภาพที่ดีตลอดการขนส่ง อีกทั้งยังเลือกใช้บริการจากบริษัทผู้ให้บริการบริหารจัดการขนส่งสินค้าที่มีมาตรฐาน นอกจากนี้สินค้าประเภทชิ้นส่วนอะไหล่รถยนต์ก็มีปริมาณส่งออกที่เติบโตขึ้นอย่างต่อเนื่อง เพราะประเทศไทยเป็นศูนย์กลางการผลิตอะไหล่รถยนต์ เพื่อส่งออกไปประกอบในประเทศอื่น ขณะเดียวกันสินค้าประเภทสมัณนิยม นับเป็นกลุ่มสินค้าที่มีปริมาณการส่งออกจำนวนมาก เพราะประเทศไทยมีความได้เปรียบด้านต้นทุนการขนส่งทางอากาศมีอัตราค่าระวางสินค้าที่ถูกลงกว่าประเทศเพื่อนบ้านถึงร้อยละ 20

ทางสมาคมตัวแทนขนส่งสินค้าทางอากาศไทย (TAFAT) ยังมีส่วนร่วมในการผลักดันเงื่อนไขในการใช้สิทธิประโยชน์ต่าง ๆ ในเขตปลอดอากร (Free zone) ที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และได้วางแผนที่จะนำเสนอภาครัฐให้มีการพัฒนาพื้นที่ Airport Logistics Park ที่ท่าอากาศยานอู่ตะเภา ที่ขณะนี้อยู่ในระหว่างการปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวก เพื่อรองรับการขนส่งสินค้าทางอากาศภายใต้โครงการระเบียงเขตเศรษฐกิจภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor; EEC) ในอีก 4 ปีข้างหน้าด้วย อุตสาหกรรมขนส่งสินค้าทางอากาศ มีการเติบโตเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง เป็นผลมาจากความร่วมมือของภาครัฐและภาคเอกชนที่ช่วยกันผลักดันนโยบายส่งเสริมทางเศรษฐกิจ รวมทั้งการปรับกฎหมายด้านการจัดการขนส่งสินค้าให้มีความยืดหยุ่นขึ้น เพื่อเพิ่มโอกาสในการแข่งขันในตลาดโลกมากยิ่งขึ้น (Airfreight Logistics, 2018)

ข้อมูลเชิงสถิติที่ได้มีการสำรวจอุตสาหกรรมขนส่งต่าง ๆ เพื่อให้เห็นภาพรวมของการเปลี่ยนแปลงในช่วงไม่กี่ปีที่ผ่านมา เป็นเครื่องยืนยันได้ว่า อุตสาหกรรมขนส่งจะมีการเติบโตขึ้นอย่างต่อเนื่อง ดังต่อไปนี้

- ส่วนแบ่งทางการตลาดของอุตสาหกรรมขนส่งและโลจิสติกส์ ได้แก่ การขนส่งสินค้า (ชิปปีง) 17% การขนส่งทางเครื่องบิน 14% และอีก 12% เป็นหุ้นของการครอบครองกิจการที่ขับเคลื่อนด้วยเทคโนโลยีในตลาดท่องเที่ยวและการขนส่ง (PwC, 2018)

- แบรินค์สากลที่ให้บริการขนส่งสินค้า มีรายได้สูงสุดต่อปี อันดับ 1 ได้แก่ DHL รายได้เฉลี่ย 13.30 พันล้านดอลลาร์/ปี อันดับ 2 UPS มีรายได้เฉลี่ยที่ 9.81 พันล้านดอลลาร์/ปี และ อันดับ 3 คือ FedEx 7.09 พันล้านดอลลาร์/ปี (Total Logistics Report)

- ความท้าทายที่ส่งผลให้ธุรกิจโลจิสติกส์เติบโตมากที่สุด มาจากปัจจัยต่าง ๆ ได้แก่ การแข่งขันทางธุรกิจ 26.9% การเติบโตที่ซบเซาทั่วโลก 21.2% กระบวนการผลิตสินค้า 19.2% ค่าแรงงาน 7.7% ความก้าวหน้าทางเทคโนโลยี 6.7% การควบรวมกิจการ 4.7% (JDA, Global Logistics Report, 2017)

- 50% ของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ใช้ระบบให้บริการที่มี Cloud เป็นพื้นฐาน ส่วนที่เหลืออีก 20% วางแผนที่จะทำในปีถัดไป (DHL, 2019)

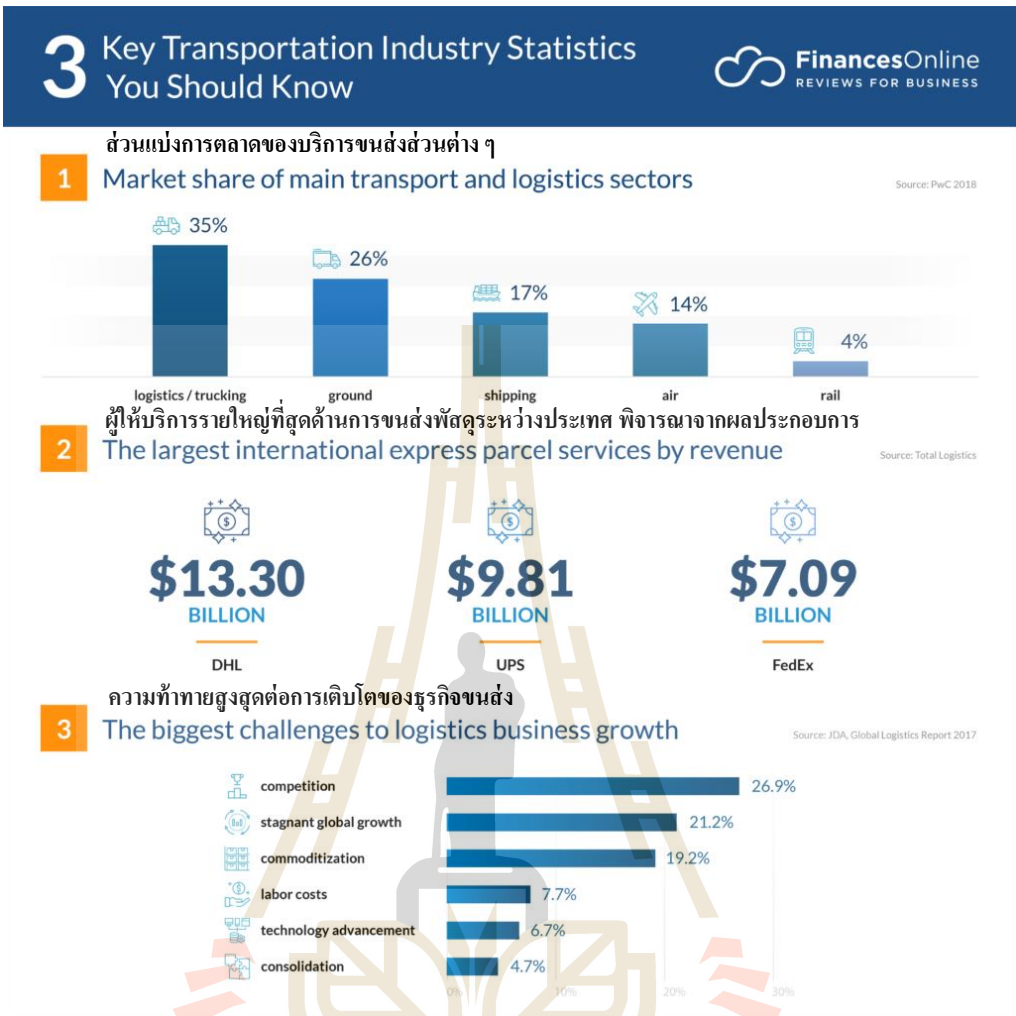
- สิ่งสำคัญที่สุด คือ ขนาดของตลาดโลจิสติกส์รวมอยู่ที่ 6.1 ล้านล้านดอลลาร์ ในปี 2561 และตลาดโลจิสติกส์ทั่วโลกคาดว่าจะเติบโตที่ 7.6% ซึ่งมามูลค่าถึง 27 ล้านล้านดอลลาร์ในปี 2566 หากธุรกิจขนส่งและโลจิสติกส์ สามารถควบคุมการใช้เทคโนโลยีดิจิทัลได้ มันจะช่วยเพิ่มรายได้ให้กับผู้ประกอบการได้มากถึง 13% (Accenture, 2016)

อย่างไรก็ตาม จากสถิติข้างต้นแสดงให้เห็นว่า อุตสาหกรรมการขนส่งสินค้ามีแนวโน้มสูงขึ้น และต้องคิดกลยุทธ์ที่ทันสมัย และทำความเข้าใจการเปลี่ยนแปลงของยุคดิจิทัล และก้าวไปข้างหน้าพร้อมกับเทคโนโลยีที่จะช่วยยกระดับการบริการให้ดียิ่งขึ้น

2.1.2 สถิติและแนวโน้มอุตสาหกรรมการขนส่งปี 2020 และ 2021 เกี่ยวกับส่วนแบ่งทางการตลาด และการวิเคราะห์ข้อมูล

การเปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็วของนวัตกรรมทางเทคโนโลยี, เศรษฐกิจที่มีอ่อนไหว และผลกระทบจากการระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19) ส่งผลให้อุตสาหกรรมการขนส่ง และโลจิสติกส์มีการเติบโตอย่างยากลำบาก อุตสาหกรรมการขนส่งเปลี่ยนแปลงอย่างซับซ้อน ไม่เพียงแต่ผู้ให้บริการขนส่งและผู้มีส่วนได้ส่วนเสียเท่านั้น แต่รวมถึงธุรกิจขนส่งโดยรวมด้วย เพราะเหตุนี้การเข้าใจอุตสาหกรรมขนส่งในเชิงสถิติและข้อมูลอย่างลึกซึ้งจึงสำคัญมากขึ้น

การขนส่งเป็นสิ่งจำเป็นและเป็นกิจกรรมที่ขาดไม่ได้ของทุก ๆ ธุรกิจ เพราะมันคือเครื่องมือในการเคลื่อนย้ายสินค้าต่าง ๆ จากคลังสินค้าไปสู่จุดหมายต่าง ๆ ที่ต้องการสินค้านั้น ๆ การขนส่งคือ การให้บริการที่เชื่อมต่อระหว่างผู้ซื้อและผู้ขาย ซึ่ง สามารถแสดงให้เห็นถึงข้อมูลและสถิติด้านอุตสาหกรรมการขนส่ง ข้อมูลสถิติเหล่านี้จะทำให้เข้าใจความท้าทายของอุตสาหกรรมขนส่ง และช่วยให้ สามารถแข่งขันและพัฒนาบริการให้ตอบสนองต่อความต้องการของลูกค้าดียิ่งขึ้น ดังภาพที่ 2.2



ภาพที่ 2.2 สถิติอุตสาหกรรมการขนส่งที่ควรรู้

ที่มา James Anthony, A senior FinancesOnline writer (2563)

1) สถิติทั่วไปของอุตสาหกรรมการขนส่ง

มีเทรนด์ใหม่ๆ มากมายในอุตสาหกรรมการขนส่ง เช่น อากาศยานไร้คนขับ (Unmanned Aerial Vehicles : UAVs), รถบรรทุกอัตโนมัติ (Autonomous Trucks), ปัญญาประดิษฐ์ (Artificial Intelligence : AI), และการจำลองเสมือนจริง (Augmented Reality : AR) ปัจจัยต่าง ๆ เหล่านี้รวมถึงปัจจัยด้านเศรษฐกิจ สังคมและการเมือง ต่างส่งผลกระทบต่ออุตสาหกรรมการขนส่ง อย่างไรก็ตามสถิติต่อไปนี้แสดงให้เห็นการเติบโตในส่วนต่าง ๆ ของอุตสาหกรรมการขนส่งซึ่งยังคงดำเนินอยู่ แท้จริงแล้วธุรกิจการขนส่งโดยรถบรรทุกนั้นมีส่วนแบ่งการตลาดสูงสุดในอุตสาหกรรมการขนส่ง พิจารณาจากมูลค่าธุรกิจ และธุรกิจการขนส่งโดยรถบรรทุกยังคงแข็งแกร่งขึ้นอย่างต่อเนื่องจากความสามารถในการแข่งขันในตลาดโลก

- ธุรกิจขนส่งโดยรถบรรทุกมีส่วนแบ่งการตลาดสูงสุด ตามมาด้วย การขนส่งทางบก (26%), การขนส่งทางเรือ (17%), การขนส่งทางอากาศ (14%), และการขนส่งทางรถไฟ (4%)
- ส่วนแบ่ง 12% เป็นการพัฒนาเทคโนโลยีด้านตลาดการท่องเที่ยวและขนส่ง
- ระบบการขนส่งทางรถไฟจะพัฒนาจนมีมูลค่ามากกว่า 72.3 ล้านดอลลาร์ในปี 2022
- ตลาดการขนส่งและคลังสินค้าในสหรัฐอเมริกาในปี 2019 จะมีมูลค่า 1.3 พันล้านดอลลาร์
- รายงานอุตสาหกรรมการขนส่งระบุว่า ตลาดการขนส่งและคลังสินค้าจะเติบโตด้วยอัตรา 2.6% ในปี 2019
- ตลาดการขนส่งและคลังสินค้ามีอัตราการเติบโตระหว่างปี 2014 - 2019 ถึง 1.7%
- อย่างไรก็ตามปัญหาการระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19) ส่งผลกระทบอย่างรุนแรงต่อตลาดการขนส่งระหว่างประเทศ ในอัตราการเติบโตในปี 2020 ลดลงถึง 7.5%
- ตลาดการขนส่งทางอากาศก็ได้รับผลกระทบ โดยอัตราการเติบโตลดลง 7.7% รวมไปถึงตลาดการขนส่งทางเรือลดลง 7.3% ซึ่งเป็นผลมาจากการระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19)
- การฟื้นฟูห่วงโซ่การผลิต 53% ของแผนการบริหารจะใช้ 2 แหล่งวัสดุ และ 47% ของแผนบริหารจะเพิ่มการผลิตสินค้าที่มีความเสี่ยง ในขณะที่ 40% จะพัฒนาและขยายฐานการผลิตระยะใกล้
- อุตสาหกรรมขนส่งผ่านระบบรางในสหรัฐอเมริกามีมูลค่าถึง 8 หมื่นล้านดอลลาร์สหรัฐ
- เป็นที่น่าสนใจที่ในปี 2018 ตลาดการขนส่งผ่านตู้คอนเทนเนอร์มีการเติบโตเพียง 4 - 4.5% พิจารณาจากปริมาณตู้คอนเทนเนอร์ ลดลงเมื่อเทียบกับ 5.8% ในปี 2017
- สิ่งสำคัญที่สุด คือ ขนาดตลาดการขนส่งโดยรวมมีมูลค่า 6.1 ล้านล้านดอลลาร์สหรัฐ ในปี 2018
- ตลาดการขนส่งโลกคาดหวังที่จะเติบโตที่ 3.48% เมื่อเทียบกับอัตราการเติบโตปีแบบทบต้น จากปี 2016 ถึงปี 2022

- จีนคือผู้นำตลาดการขนส่งของโลก พิจารณาจากดัชนีการขนส่งที่ 8.9 คะแนน ตามมาด้วยอินเดียที่ 7.39 คะแนน และสหรัฐอเมริกาที่ 6.36 คะแนน ดังแสดงในตารางที่ 2.1

ตารางที่ 2.1 อันดับของตลาดการขนส่งในปี 2020 ใน 5 อันดับแรก พิจารณาจากดัชนีการขนส่งรวม

ประเทศ	ดัชนีตลาดการขนส่ง
จีน	8.9
อินเดีย	7.39
สหรัฐอเมริกา	6.36
อินโดนีเซีย	6.14
มาเลเซีย	6.07

ที่มา Statista (2021)

โดยทั่วไปแล้วมีเหตุการณ์ต่าง ๆ เกิดขึ้นมากมายในอุตสาหกรรมขนส่ง ไม่ว่าจะเป็นเทคโนโลยีใหม่ที่มีการพัฒนาอย่างรวดเร็ว ผู้ให้บริการขนส่งรายใหม่ ความคาดหวังของผู้บริโภคที่เพิ่มสูงขึ้น และ โครงสร้างธุรกิจแบบใหม่ ซึ่งการเปลี่ยนแปลงต่าง ๆ เหล่านี้ ทำให้เกิดความเล็งและโอกาส รวมถึงทิศทางที่อุตสาหกรรมนี้จะดำเนินต่อไป

อย่างไรก็ตาม จากสถิติข้างต้นแสดงให้เห็นชัดเจนว่า อุตสาหกรรมขนส่งกำลังดีขึ้น ไม่มีความจำเป็นที่จะต้องตื่นตระหนก แต่ควรที่จะวางแผนกลยุทธ์ เพื่อให้องค์กรมีความสามารถในการแข่งขันในตลาด รวมถึงควรรำเทคโนโลยีสมัยใหม่มาเพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการ โดยอาจเริ่มต้นจากการใช้โปรแกรมการจัดการพาหนะ (Fleet Management Software) และต่อยอดไปสู่เทคโนโลยีใหม่ ๆ อื่น ๆ ต่อไป

2) สถิติอุตสาหกรรมตัวแทนผู้ส่งสินค้า

ตัวแทนผู้ส่งสินค้า (Freight) หมายถึง บริษัทซึ่งขนส่งผู้ส่งสินค้า เครือข่ายการขนส่ง สินค้า บริษัทขนส่งสินค้า รวมถึงบริษัทที่เป็นตัวแทนจัดหาบริษัทขนส่งสินค้าหนึ่งให้อีกบริษัทหนึ่ง เป็นอุตสาหกรรมที่มีการกระจายตัวสูง ส่วนธุรกิจตัวแทนผู้ส่งสินค้าในสหรัฐอเมริกาได้ประสบกับวิกฤตทางธุรกิจหลายต่อหลายครั้ง ทั้งการเพิ่มขึ้นของปริมาณการขนส่งสินค้า

ระหว่างประเทศไปจนถึงการนำตู้คอนเทนเนอร์อัจฉริยะมาใช้ในการขนส่ง การเปลี่ยนแปลงเกิดขึ้นอย่างต่อเนื่อง ต่อไปนี้เป็นตัวอย่างสถิติด้านตัวแทนผู้ส่งสินค้าที่ควรทราบ

- บริษัทขนส่งส่วนใหญ่เป็นบริษัทขนาดเล็ก ซึ่งมีรถบรรทุกขนส่งน้อยกว่า 20 คัน
- บริษัท FedEx มีศูนย์กระจายสินค้าหลักอยู่ที่สนามบินนานาชาติเมมฟิส ทำการขนส่งถึง 400 เที่ยวบินต่อหนึ่งคืน ซึ่งสนามบินนานาชาติเมมฟิส เป็นสนามบินทางการขนส่งทางอากาศที่หนาแน่นและยุ่งวุ่นวายที่สุดในสหรัฐอเมริกา และเป็นศูนย์ขนส่งทางอาหารที่ใหญ่ที่สุดเป็นอันดับ 2 ของโลก เป็นรองแค่สนามบินฮ่องกงเท่านั้น
- บริษัทขนส่งส่วนใหญ่ในยุโรปมีพนักงานน้อยกว่า 50 คน ซึ่งจำนวนบริษัทพวกนี้นับเป็นสัดส่วน 2 ใน 3 ของผลประกอบการทั้งหมดในยุโรป ในทางกลับกันบริษัทขนส่งซึ่งมีพนักงานมากกว่า 250 คน มีจำนวนแค่ 10% เท่านั้น
- จากผลการวิจัยล่าสุดในด้านตลาดอุตสาหกรรมการขนส่งพบว่าบริษัท DHL Express เป็นบริษัทด้านการขนส่งระหว่างประเทศที่ใหญ่ที่สุด เมื่อพิจารณาจากผลประกอบการ บริษัทรายงานผลประกอบการของปี 2017 ถึง 13.3 ล้านดอลลาร์สหรัฐ
- บริษัท UPS มีผลประกอบการมากที่สุดเป็นอันดับ 2 มูลค่า 9.81 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ตามมาด้วยบริษัท FedEx มีผลประกอบการ 7.09 ล้านดอลลาร์สหรัฐ
- ปริมาณการขนส่งทางรถบรรทุกคิดตัวขึ้นอีกครั้งในปี 2021 โดยเพิ่มขึ้นถึง 4.9% ในปีหน้า และคาดการณ์ว่าจะเพิ่มขึ้น 3.2% เมื่อเทียบกับอัตราการเติบโตต่อปีแบบทบต้น
- คอนเทนเนอร์อัจฉริยะจะเข้ามาแทนที่แบบเก่าถึง 60% ของการขนส่งในตัวเมือง
- การขนส่งเที่ยวเปล่าเพิ่มขึ้นจาก 16.6% เป็น 20.1% ในปี 2018
- การค้าทางทะเลทั่วโลกจะดิ่งตัวลดลง 4.1% ในปี 2020 เนื่องจากผลกระทบของวิกฤตการระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19) ถึงกระนั้นยังคงคาดการณ์ว่าจะมีการขยายตัวเพิ่มขึ้น 4.8% ในปี 2021
- จากการวิจัยการขนส่งภาคพื้นดินพบว่า การขนส่งทางถนนถือเป็นส่วนธุรกิจผู้นำด้านการขนส่งควบคุมตลาดถึง 1 ใน 3 ของการใช้จ่ายด้านการขนส่งทั่วโลก (1,972.9 ล้านดอลลาร์สหรัฐ)
- การขนส่งทางอากาศและการขนส่งระบบรางคาดการณ์ว่าจะเพิ่มขึ้น 2.2% และ 0.5% ในปี 2021 เนื่องมาจากการเจริญเติบโตอย่างสูงของธุรกิจขนส่งสินค้าออนไลน์ ความต้องการในการขนส่งทางอากาศจะมาจากขนส่งวัคซีนและอุปกรณ์ป้องกันต่าง ๆ

- หลังจากการหดตัวลง 4% ในปี 2020 คาดว่าการขนส่งโดยรถบรรทุกจะขยายตัวมากขึ้น 5% ในปี 2021
- ผู้เชี่ยวชาญคาดว่า การขนส่งโดยรถบรรทุกพื้นเรียบจะเพิ่มขึ้นถึง 6% ตามมาด้วยรถตู้ขนส่งแบบแห้ง, รถควบคุมอุณหภูมิ และรถบรรทุกขนส่งแบบพิเศษ (6%), ตู้และรถคัมพ์ (5%) และรถบรรทุกถัง (3%) ดังแสดงในภาพที่ 2.3



ภาพที่ 2.3 สถิติอุตสาหกรรมตัวแทนผู้ส่งสินค้า

ที่มา James Anthony, A senior FinancesOnline writer (2563)

การเปลี่ยนแปลงทางดิจิทัลอย่างแพร่หลายในอุตสาหกรรมขนส่งและโลจิสติกส์สร้างผลกระทบที่น่าสนใจ แทนที่จะมีการเปลี่ยนแปลงมากมายกลายเป็นว่าปริมาณการขนส่งขยายตัวมากขึ้นในส่วนธุรกิจที่แตกต่างกัน ในอัตราที่ไม่เท่ากัน

ในระยะยาว ธุรกิจการขนส่งทางอากาศจะค่อย ๆ ร้อนแรงมากขึ้น เนื่องมาจากแนวโน้มการซื้อปั้ง ซึ่งเอนเอียงมาใช้บริการขนส่งทางอากาศมากขึ้น โดยเฉพาะการขนส่งพัสดุค่วนที่เพิ่มขึ้นอย่างมาก นับได้ว่า เป็นปัจจัยหนึ่งที่ทำให้ธุรกิจการขนส่งเจริญเติบโตในอนาคต

อนาคตของอุตสาหกรรมนี้ไม่มีอะไรที่แน่นอน ในความเป็นจริงแล้วธุรกิจการขนส่งอยู่ภายใต้แรงกดดันมหาศาลจากสภาพแวดล้อมภายนอก อันได้แก่ กฎหมาย, การเปลี่ยนแปลงทางการขนส่งอย่างต่อเนื่อง การหยุดชะงักทางเทคโนโลยี และการเพิ่มขึ้นของต้นทุนการขนส่ง ซึ่งการหลีกเลี่ยงแรงกดดัน และลดจำนวนงานที่คั่งค้าง ถือเป็นความท้าทายที่แท้จริง

ของธุรกิจนี้ ในขณะที่ธุรกิจจำนวนมากทราบถึงจุดประสงค์ของการจัดการพาหนะ แต่บางธุรกิจก็ยังไม่นำเทคโนโลยีมาใช้ในการจัดการพาหนะ (Fleet Management)

3) สถิติอุตสาหกรรมโลจิสติกส์

การขนส่งและโลจิสติกส์มักถูกรวมเข้าด้วยกันเป็นอุตสาหกรรมเดียว การขนส่งมักหมายถึง การเคลื่อนย้ายสินค้าจากที่หนึ่งไปยังอีกที่หนึ่ง ในทางกลับกันโลจิสติกส์นั้นกว้างกว่าเพียงแค่การขนส่ง ในแง่ของขอบเขตการดำเนินงานที่กว้างขวางมากกว่า โลจิสติกส์จึงไม่ได้หมายความถึงแค่การขนส่งสินค้านั้น แต่ยังรวมถึงการบรรจุ การจัดเก็บ การส่งมอบ การจัดการ และอื่น ๆ อีกมากมาย ซึ่งคิดเป็นผลตอบแทนจากการจัดส่งออนไลน์โดยเฉลี่ย 25 - 50%

ในขณะที่ความคาดหวังของลูกค้ามีวิวัฒนาการ และการเปลี่ยนแปลงทางดิจิทัลเกิดขึ้น อุตสาหกรรมโลจิสติกส์ก็กำลังเผชิญกับยุคของการเปลี่ยนแปลงที่ไม่เคยเกิดขึ้นมาก่อน เราารู้เพียงว่า การเปลี่ยนแปลงจะเป็นสิ่งเดียวที่คงอยู่ในอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ อย่างไรก็ตาม เราไม่สามารถแน่ใจได้ว่าอุตสาหกรรมนี้จะเป็นอย่างไรในอีกไม่กี่ปีข้างหน้า สถิติด้านโลจิสติกส์ต่อไปนี้จะช่วยให้เราทราบว่า ควรคาดหวังอะไรจากตลาดที่มีการพัฒนาอย่างรวดเร็วนี้

- ความเสียหายจากการขนส่งคิดเป็น 20% ของผลตอบแทนทั้งหมด
- โดยเฉลี่ย ต้นทุนในการเปลี่ยนสินค้าที่เสียหายอาจสูงถึง 17 เท่าของต้นทุนเดิมในการจัดส่ง
- ในปี 2020 ผู้บริโภควออเมริกันมีการส่งคืนสินค้ามูลค่าสูงถึง 428 พันล้านดอลลาร์สหรัฐ
- การจัดส่งระยะสุดท้าย เป็นส่วนแบ่งที่ใหญ่ที่สุดในต้นทุนการจัดส่งทั้งหมด (53%) ตามด้วยการรับของ (37%) การจัดแยก (6%) และการขนส่ง (4%)
- สัญญาจ้างเหมาโลจิสติกส์ ทั้งภายในและภายนอกบริษัทมีมูลค่าถึง 1,855.2 พันล้านดอลลาร์สหรัฐ ของตลาดโลจิสติกส์ทั่วโลก
- ตลาดพัสดุทั่วโลกมีมูลค่า 349.89 พันล้านดอลลาร์ มีสัดส่วน 6% ของอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ทั่วโลก
- การใช้จ่ายด้านโลจิสติกส์ในยุโรป มีสัดส่วนมากกว่า 15% ของค่าใช้จ่ายด้านโลจิสติกส์ทั้งหมดทั่วโลก
- การใช้จ่ายด้านโลจิสติกส์ในอเมริกาเหนือ มีสัดส่วน 25.1% ของค่าใช้จ่ายด้านโลจิสติกส์ทั้งหมดทั่วโลก

- ความท้าทายที่ใหญ่ที่สุด 3 อันดับแรกสำหรับผู้ให้บริการด้านโลจิสติกส์ในการส่งมอบระยะสุดท้าย คือ การลดต้นทุนด้านโลจิสติกส์ (35%) ตามด้วยการส่งมอบให้ตรงเวลา (21%) และการตอบสนองต่อการเปลี่ยนแปลงในนาทีสุดท้าย (16%)
- ความท้าทายหลัก 3 ประการที่ผู้ให้บริการด้านโลจิสติกส์บุคคลที่ 3 เฝ้าจับตามองทั่วโลกในปี 2020 ได้แก่ การค้นหารักษาลูกค้า (67%) การหยุดชะงักของห่วงโซ่อุปทาน (63%) และการลงทุนด้านเทคโนโลยี (60%)
- การลงทุนร่วมทุนในบริษัทโลจิสติกส์ระดับโลกอยู่ที่ 4 พันล้านดอลลาร์ในปี 2017
- ในปี 2013 ธุรกิจห้างสรรพสินค้าวอลมาร์ท ขาดทุนถึง 3 พันล้านดอลลาร์สหรัฐ เนื่องมาจากการจัดการสินค้าคงคลังไม่ดี
- 80% ของคลังสินค้าในปัจจุบัน ดำเนินการด้วยตัวพนักงานเอง
- เนื่องจากสังคมเปลี่ยนจากการเป็นเจ้าของกิจการ ผู้การใช้สินทรัพย์ร่วมกัน การจู่โจมเข้าสู่ธุรกิจโลจิสติกส์จึงเกิดขึ้น อันที่จริงแล้ว 41% ของผู้บริหารในสหรัฐอเมริกาใช้บริการจัดส่งแบบตามความต้องการ จัดส่งแบบเร่งด่วน หรือแบบจัดส่งภายในวันเดียวกัน
- ในปัจจุบัน บริษัท E - Commerce กำลังลงทุนในด้านโลจิสติกส์ด้วยเช่นกัน ตัวอย่างเช่น Hermes Group วางแผนที่จะลงทุนสูงถึง 580 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ในการสร้างและขยายศูนย์โลจิสติกส์เทคโนโลยีขั้นสูง ร้านพัสดุ และคลังสินค้าที่ดี
- ความท้าทายที่ยิ่งใหญ่ที่สุดของการขนส่งระยะสุดท้าย ตามข้อมูลจากผู้บริหาร T&L ได้แก่ ต้นทุนโดยรวม (28%) การปรับตัวให้เข้ากับความต้องการของลูกค้า (26%) ประสิทธิภาพการส่งมอบ (20%) และความสม่ำเสมอ (8%)
- ผลกระทบโดยประมาณของการระบาดใหญ่ของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19) สำหรับอุตสาหกรรมทั่วโลก คือ มูลค่ารวมการเติบโตที่ลดลง 0.5% ถ้ามีการฟื้นตัวอย่างรวดเร็ว และมีมูลค่ารวมการเติบโตลดลง 1.3% ถ้ามีการฟื้นตัวที่ล่าช้า และการเติบโตติดลบ 6.1% ในกรณีที่เกิดภาวะถดถอยอย่างหนัก

ความท้าทายอันดับต้น ๆ สำหรับผู้ให้บริการขนส่งโลจิสติกส์ระยะสุดท้าย

บริษัทโลจิสติกส์ต่างมุ่งมั่นที่จะทำลายแบบแผนของอุตสาหกรรม และอ้างสิทธิ์ในส่วนแบ่งของอุตสาหกรรม ซึ่งมีมูลค่าถึง 4.6 ล้านล้านดอลลาร์สหรัฐ อย่างไรก็ตาม อุตสาหกรรมนี้ต้องพัวพันกับการหยุดชะงักและความไม่แน่นอนหลายประการ รวมถึงบริษัทต่าง

ๆ ที่เสี่ยงจะล้มสมัย และไม่เหมาะกับระบบดิจิทัลยุคใหม่ ไม่ว่าจะให้คุณจะให้บริการธุรกิจแบบ B2B หรือ B2C ถึงเวลาแล้วที่จะเปิดรับวัฒนธรรมดิจิทัล ศึกษาความคาดหวังของลูกค้าที่เปลี่ยนแปลงไป และคิดทบทวนการทำงานร่วมกันเพื่อเพิ่มโอกาสในการอยู่รอด การใช้โปรแกรมการจัดการยานพาหนะที่เชื่อถือได้ อาจเป็นการเริ่มต้นที่ดี มีระบบระบุตำแหน่งด้วยดาวเทียมที่ชัดเจน

4) สถิติอุตสาหกรรมการขนส่งในรูปแบบดิจิทัล

ทุกภาคส่วนของเศรษฐกิจต้องเผชิญกับการเปลี่ยนแปลงทางเทคโนโลยีในยุคต่าง ๆ มากมาย แต่ไม่มีใครรู้สึกถึงพลังแห่งการทำลายล้างของเทคโนโลยีมากไปกว่าอุตสาหกรรม การขนส่ง วิกฤตการณ์ที่เกิดขึ้นอย่างต่อเนื่องในด้านต่าง ๆ เช่น การเรียนรู้การทำงานของเครื่องจักร ปัญญาประดิษฐ์ และเทคโนโลยีเสมือนจริง ได้นำไปสู่นวัตกรรมในด้านการขนส่งใหม่ ๆ หลายด้าน

การเปลี่ยนแปลงด้านดิจิทัลกำลังเปลี่ยนแปลงทุก ๆ ด้านของอุตสาหกรรม การขนส่งธุรกิจจำนวนมาก กลุ่มอุตสาหกรรมต่าง ๆ กำลังเรียนรู้วิธีใช้ประโยชน์จากศักยภาพของเทคโนโลยีที่มากมาย การแข่งขันด้านนวัตกรรม เพื่อสร้างสรรค์สิ่งใหม่ ๆ อยู่ในระดับสูงเนื่องจาก ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียใช้เทคโนโลยีเพื่อแก้ปัญหาที่หน้าท้าทายต่าง ๆ ซึ่งเป็นการก่อกวนอุตสาหกรรม การขนส่งมาเป็นเวลานาน ในส่วนนี้รวบรวมสถิติทั้งหมดที่เกี่ยวข้องกับเทคโนโลยีเสมือนจริง, หุ่นยนต์ และระบบอัตโนมัติ, ปัญญาประดิษฐ์, เทคโนโลยีการจัดการธุรกรรมออนไลน์, อากาศยานไร้คนขับและโดรน, และระบบโลจิสติกส์อัตโนมัติ การค้นพบที่ผ่านมายัง สามารถให้ข้อมูลเชิงลึกในแง่ของการพัฒนาในหลายปีนี้

- จำนวนการค้นหาของ Google ที่เกี่ยวข้องกับการเดินทาง และการขนส่ง เพิ่มขึ้นจาก 8% ในปี 2014 เป็น 14% ในปี 2017

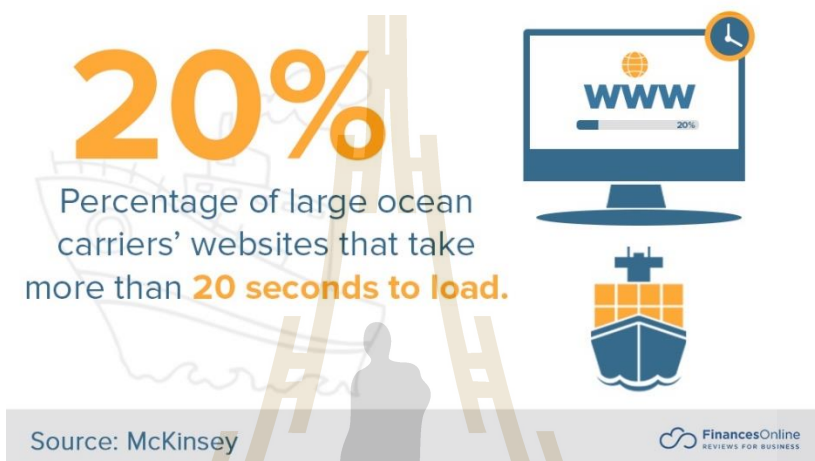
- การค้นหามือถือคิดเป็น 43% ของการค้นหาออนไลน์ทั้งหมดที่เกี่ยวข้องกับการเดินทางและการขนส่ง

- การค้นหามือถือในกลุ่มธุรกิจ โลจิสติกส์ในปี 2017 แจกแจงได้ดังนี้ รถบรรทุก (32%), ขนส่งสินค้า (25%), การขนส่งสินค้าทางทะเล (16%), การขนส่งสินค้าทางราง (37%), และการขนส่งสินค้าทางอากาศ (19%)

- มีเพียง 6% ของผู้ขนส่งสินค้าที่ใหญ่ที่สุดและผู้ให้บริการขนส่งทางทะเล ที่เสนอบริการจองการขนส่งแบบครบวงจรผ่านระบบออนไลน์

- การวิเคราะห์เว็บไซต์ของผู้ให้บริการขนส่งทางทะเลขนาดใหญ่เปิดเผยว่ามีมากกว่า 50% ที่ใช้เวลาในการโหลด 13 วินาที ในขณะที่อีก 20% ใช้เวลาในการโหลดมากกว่า 20 วินาที

- หากธุรกิจขนส่งสินค้าและโลจิสติกส์ใช้ประโยชน์จากเทคโนโลยีดิจิทัลที่สามารถเพิ่มรายได้ก่อนคิดดอกเบี้ยและภาษีได้ถึง 13%
- 34% ของบริษัทที่ย้ายเซิร์ฟเวอร์ของตนไปยังคลาวด์กล่าวว่า ข้อดีอย่างหนึ่ง คือ ทำให้ทุกคนเข้าถึงข้อมูลเดียวกันได้จากทุกที่ ดังภาพที่ 2.4



ภาพที่ 2.4 สถิติอุตสาหกรรมการขนส่งในรูปแบบดิจิทัล

ที่มา James Anthony, A senior FinancesOnline writer (2563)

อินเทอร์เน็ตของสรรพสิ่ง (Internet of Things : IoT)

- ภายในปี 2022 อินเทอร์เน็ตของสรรพสิ่งในตลาดโลจิสติกส์จะสูงถึง 1,050.95 พันล้านดอลลาร์สหรัฐ
- ตลาดโลจิสติกส์ที่เชื่อมต่อกันทั่วโลก คาดว่าจะมีมูลค่ามากกว่า 54 พันล้านดอลลาร์สหรัฐ ภายในปี 2022
- ตลาดบริการระดับมืออาชีพของอินเทอร์เน็ตของสรรพสิ่ง คาดว่าจะเพิ่มขึ้นที่ 19.1% เทียบกับอัตราการเติบโตต่อปีแบบทบต้น คิดเป็น 189.2 พันล้านดอลลาร์สหรัฐ ภายในปี 2023
- จากผลการวิจัย พบว่า บริการขนส่งสินค้า คิดเป็นเกือบ 30% ของรายได้จากการขนส่งทั้งหมดในสหรัฐอเมริกา
- อินเทอร์เน็ตของสรรพสิ่ง และบล็อกต่าง ๆ ช่วยให้เกิดสภาพแวดล้อมปิด ที่ทำให้ความพยายามในการปลอมแปลงในอุตสาหกรรมยาทำได้ยาก ตามสถิติขององค์การ

อนามัยโลก นวัตกรรมเหล่านี้ สามารถช่วยป้องกันผลิตภัณฑ์ประมาณ 100 แส่นล้านดอลลาร์สหรัฐ จากการปลอมแปลงทางออนไลน์ได้

- บริษัท 69% กล่าวว่า การลดต้นทุนเป็นตัวขับเคลื่อนหลักในการขับเคลื่อนความคิดริเริ่มเกี่ยวกับอินเทอร์เน็ตของสรรพสิ่งให้ก้าวหน้า

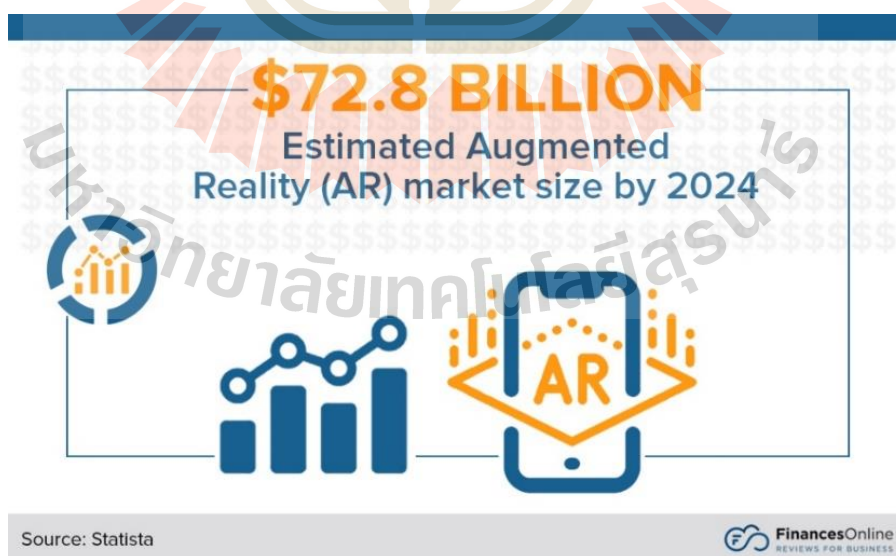
เทคโนโลยีเสมือนจริง

- เทคโนโลยีเสมือนจริงมีศักยภาพในการลดต้นทุนด้านโลจิสติกส์ ด้วยวิธีการปรับปรุงกระบวนการหยิบสินค้า ซึ่งคิดเป็น 55 - 65% ของต้นทุนการดำเนินงานคลังสินค้าทั้งหมด

- จากข้อมูลของบริษัท DHL คนขับใช้เวลาอยู่ห่างจากศูนย์กระจายสินค้ามากถึง 60% โดยไม่ขับรถ แต่ด้วยการใช้เทคโนโลยีเสมือนจริงที่ศูนย์กระจายสินค้าสามารถเพิ่มความเร็วในกระบวนการค้นหาได้อย่างมาก เช่นเดียวกับการโหลดและการส่งพัสดุ

- เทคโนโลยีเสมือนจริงยังมีส่วนช่วยในการวางแผนโลจิสติกส์, การปฏิบัติตามกระบวนการ, และการขนส่ง ตัวอย่างเช่น การใช้เทคโนโลยีเลือกซื้อสินค้าผ่านการมองเห็นเสมือนจริงครั้งแรก โดยบริษัท DHL ร่วมมือกับบริษัท Rico พบว่า ประสิทธิภาพการทำงานเพิ่มขึ้น 25% เมื่อใช้แว่นตาอัจฉริยะในการขนส่ง

- ดียิ่งกว่าคือ ตลาดเทคโนโลยีเสมือนจริง คาดว่าจะเพิ่มมูลค่าจนถึง 72.8 พันล้านดอลลาร์สหรัฐ ภายในปี 2024



ภาพที่ 2.5 สถิติเทคโนโลยีเสมือนจริง

ที่มา James Anthony, A senior FinancesOnline writer (2563)

หุ่นยนต์ขั้นสูงและระบบอัตโนมัติ

- 40% ของระยะทางที่ผู้คนขับขี่ในยุโรปในปัจจุบัน สามารถแทนที่ได้ด้วยยานยนต์ไร้คนขับในปี 2030
 - ยอดขายของหุ่นยนต์คลังสินค้าและโลจิสติกส์ทั่วโลกจะสูงถึง 18.58 พันล้านดอลลาร์สหรัฐในปี 2026
 - ในปี 2023 การจัดส่งสินค้าหุ่นยนต์โลจิสติกส์ คาดว่าจะมีจำนวนสูงถึง 259,000 หน่วย
 - สิ่งที่สำคัญที่สุดคือ ตามข้อมูลของสหพันธ์หุ่นยนต์นานาชาติ พบว่าระหว่างปี 2019 - 2021 คาดว่าจะขายหุ่นยนต์ได้ประมาณ 485,000 หน่วย
 - ในปี 2018 บริษัท Cainiao ซึ่งอาลีบาบาเป็นเจ้าของหุ้น 51% ได้เปิดคลังสินค้าอัตโนมัติพร้อมหุ่นยนต์ 700 ตัวที่ทำงานอยู่ในนั้น โรงงานแห่งนี้นับได้ว่าเป็นคลังสินค้าอัตโนมัติที่ใหญ่ที่สุดของจีน
 - ในปี 2018 บริษัท Amazon ได้เปิดตัวหุ่นยนต์ตัวใหม่สองตัวที่ศูนย์คัดแยกในเมืองเคนเนอวอร์ รัฐโคโลราโด หลังจากเปิดตัวได้เพียง 6 เดือน หุ่นยนต์ก็ทำการเดินทางแล้วกว่า 1.5 ล้านไมล์ โดยรวมแล้ว บริษัท Amazon ได้เปลี่ยนมาใช้หุ่นยนต์มากกว่า 100,000 ตัวในศูนย์ปฏิบัติงานกว่า 25 แห่งทั่วสหรัฐอเมริกา
 - แรงงานหุ่นยนต์ดิจิทัล สามารถเพิ่มระดับการทำงานอัตโนมัติได้เกือบ 100% ในการออกใบแจ้งหนี้ลูกค้าและการวางแผนการขนส่ง
 - ที่สำคัญที่สุดคือ ตลาดแรงงานหุ่นยนต์ดิจิทัล (RPA) ทั่วโลก จะมีมูลค่าถึง 1.2 พันล้านดอลลาร์สหรัฐภายในปี 2021
- ปัญญาประดิษฐ์และส่วนการเรียนรู้ของเครื่อง
- บริษัท ZenRobotics มีหุ่นยนต์ด้านโลจิสติกส์ที่รู้จักกันในชื่อ Fast Picker หุ่นยนต์ใช้อัลกอริทึมขั้นสูงที่ขับเคลื่อนด้วยปัญญาประดิษฐ์ เพื่อจัดเรียงสิ่งของรีไซเคิลบนสายพานลำเลียงในอัตรา 4,000 ครั้งต่อชั่วโมง
 - การใช้ “H”; ปัญญาประดิษฐ์ในแบบ Kaizen, บริษัท Hitachi มีผลผลิตเพิ่มขึ้น 8% เมื่อเทียบกับคลังสินค้าอื่นที่ไม่มีปัญญาประดิษฐ์
 - การใช้ส่วนการเรียนรู้ของเครื่องจักรช่วยให้บริษัท Danone ลดข้อผิดพลาดในการคาดการณ์ล่วงหน้าได้ถึง 20% และลดยอดขายที่สูญเสียไปได้ถึง 30%

เทคโนโลยีบล็อกเชน

- สมาพันธ์การขนส่งแบบบล็อกเชน (BiTA) ซึ่งก่อตั้งขึ้นในปี 2017 มีสมาชิกเกือบ 500 รายในกว่า 25 ประเทศทั่วโลก จนถึงปัจจุบัน สมาชิกของสมาพันธ์การขนส่งแบบบล็อกเชน BitA คิดเป็นประมาณ 85% ของธุรกรรมทั้งหมดที่เกี่ยวข้องกับรถบรรทุกในสหรัฐอเมริกา

- บริษัท Maersk และบริษัท IBM เชื่อว่าเทคโนโลยีบล็อกเชน สามารถจัดการทำธุรกรรมผ่านกระดาษออกไปได้มาก คิดเป็นกว่า 20% ของต้นทุนการขนส่งทั้งหมด

- ในปี 2018 บริษัท สกายเซลล์ เป็นบริษัทด้านเทคโนโลยีสัญชาติสวีเดนที่มีชื่อเสียงได้สร้างบล็อกเชนและคอนเทนเนอร์แช่เย็นที่เปิดใช้งานอินเทอร์เน็ตของสรรพสิ่ง ซึ่งทำให้อัตราการเบี่ยงเบนของอุณหภูมิลดลงเหลือน้อยกว่า 0.1%

- ด้วยเทคโนโลยีบล็อกเชน ห่วงโซ่อุปทานสำหรับรถบรรทุกและชิ้นส่วนรถบรรทุกใช้แล้ว สามารถแกะรอยและติดตามได้ง่าย ๆ บนบัญชีแยกประเภทดิจิทัลเป็นประเภท "CARFAX on steroids" สำหรับอุตสาหกรรมการขนส่งและโลจิสติกส์

ระบบโลจิสติกส์อัตโนมัติ

- สมาคมรถบรรทุกแห่งสหรัฐอเมริกา ประมาณการว่าภายในปี 2026 ปัญหาการขาดแคลนคนขับจะอยู่ที่ 174,000 คน

- การเปลี่ยนรูปแบบเป็นระบบดิจิทัล และการทำงานอัตโนมัติของยานพาหนะจัดส่ง สามารถลดต้นทุนด้านโลจิสติกส์สำหรับการขนส่งมาตรฐานได้ 47% ภายในปี 2030

- การควบคุมเทคโนโลยีที่เป็นระบบอัตโนมัติ ทำให้อุตสาหกรรมการขนส่งสินค้า สามารถประหยัดเงินได้ถึง 168 พันล้านดอลลาร์ต่อปี

- ยอดขายรถบรรทุกขับเคลื่อนอัตโนมัติประจำปี คาดว่าจะสูงถึง 600,000 คันต่อปีภายในปี 2035

- ภายในปี 2025 รถบรรทุกหนักคันใหม่ ๆ มากกว่า 30% จะใช้เทคโนโลยีระบบอัตโนมัติระดับสูง

- ตลาดรถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติทั่วโลกมีมูลค่า 818.6 พันล้านดอลลาร์สหรัฐในปี 2019 และคาดว่าจะแตะระดับที่ 1,191.8 พันล้านดอลลาร์สหรัฐในปี 2023

อากาศยานไร้คนขับและโดรน

- ตลาดโดรนและอากาศยานไร้คนขับสำหรับการใช้งานเชิงพาณิชย์ คาดว่าจะเติบโตอย่างทวีคูณถึง 1.2 พันล้านดอลลาร์สหรัฐในปี 2020

- การใช้โดรนในเชิงพาณิชย์ของสหรัฐอเมริกา จะขยายตัวเป็น 10 เท่า ภายในปี 2021 มีโดรนจำนวน 873,144 ลำที่จดทะเบียนในสหรัฐอเมริกา ซึ่งจำนวน 382,404 ลำ นั้นมีไว้สำหรับใช้ในเชิงพาณิชย์ ตลาดโดรนเพื่อการพาณิชย์ทั่วโลกคาดว่าจะสูงขึ้นไปถึง 8,527.4 ล้านดอลลาร์สหรัฐภายในปี 2027

- 42% ของผู้ให้บริการด้าน โลจิสติกส์ในโลก ได้มีการวางแผนที่จะใช้อากาศยานไร้คนขับประเภทต่าง ๆ สำหรับการส่งมอบสินค้าในอนาคต

- บริษัท PKP Cargo ซึ่งเป็นผู้ให้บริการขนส่งสินค้าของโปแลนด์ใช้โดรน เพื่อการรักษาความปลอดภัยของสินค้าระหว่างทางเคลื่อนย้าย การใช้โดรนลดจำนวนการโจรกรรมลงถึง 44% ในช่วงครึ่งแรกของปี 2015

- การสำรวจและการทำงานที่ทางอากาศ (37%) กำลังผลักดันให้มีการนำอากาศยานไร้คนขับมาใช้, อันดับที่สองเป็นการส่งมอบทางอากาศ (25%), ตามด้วยการตรวจสอบโครงสร้างพื้นฐานทางอากาศ (25%) เป็นอันดับที่ 3 และการเฝ้าระวังทางอากาศและความปลอดภัย (13%)

- Amazon Prime Air ส่งพัสดุที่มีน้ำหนักน้อยกว่า 5 ปอนด์ใน 30 นาที หรือน้อยกว่าโดยใช้โดรนขนาดเล็ก

- ภายในปี 2026 การใช้โดรนเชิงพาณิชย์จะมีผลกระทบต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมของสหรัฐอเมริกาสูงถึง 4.6 หมื่นล้านดอลลาร์สหรัฐต่อปี

- ประมาณ 25% ของผู้บริโภคในสหรัฐอเมริกาคงต้องจ่ายแพงขึ้น เพื่อให้ได้สิทธิพิเศษในบริการจัดส่งแบบทันทีหรือบริการจัดส่งในวันเดียวกัน

- ตลาดโลจิสติกส์และการขนส่งโดรน คาดว่าจะเติบโตจาก 11.2 พันล้านดอลลาร์สหรัฐในปี 2022 เป็น 29.6 พันล้านดอลลาร์สหรัฐในปี 2027

- ตลาดอากาศยานไร้คนขับเชิงพาณิชย์ในสหรัฐอเมริกามีปริมาณประมาณ 2.7 ล้านหน่วยในปี 2020 เทียบกับ 600,000 ล้านหน่วยในปี 2016

ปริมาณตลาดอากาศยานไร้คนขับเชิงพาณิชย์ของสหรัฐอเมริกา

ในสังคมดิจิทัลที่ยึดลูกค้าเป็นศูนย์กลาง อุตสาหกรรมการขนส่ง และ โลจิสติกส์อยู่ภายใต้แรงกดดันมหาศาลเพื่อให้บริการลูกค้าได้อย่างดีเลิศ และเพื่อคงไว้ซึ่งความสามารถในการแข่งขันธุรกิจต่างๆ ควรกำหนดวิธีการใหม่ ๆ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการดำเนินงาน และเพิ่มห่วงโซ่อุปทานให้ดียิ่งขึ้น

โชคดียังยิ่งที่ความก้าวหน้าทางเทคโนโลยีสมัยใหม่ เช่น ส่วนการเรียนรู้ของเครื่อง, ปัญญาประดิษฐ์, รถบรรทุกอัตโนมัติ, เทคโนโลยีเสมือนจริง, อากาศยานไร้คนขับ

และโดรน ซึ่งให้เห็นถึงอนาคตที่สดใส อย่างไรก็ตาม การนำเทคโนโลยีอัตโนมัติและการประดิษฐ์ใหม่ ๆ ไปใช้นั้นกำลังได้รับความนิยมอย่างช้า ๆ และเพื่อเร่งรัดการนำไปใช้ ธุรกิจจำเป็นต้องมีกรอบกลยุทธ์และการปรับตัวที่ชัดเจน

ซอฟต์แวร์การจัดการยานพาหนะยอดนิยม

- NexTraq เป็นแนวทางการจัดการยานพาหนะด้วยระบบระบุตำแหน่งด้วยดาวเทียม ที่สามารถใช้ได้โดยบริษัทที่มียานพาหนะตั้งแต่ 2 ขึ้นไป ถึงมากกว่า 2,000 คัน สามารถศึกษาว่ามันทำงานอย่างไรได้ในวีวี่ NexTraq

- Wialon เป็นระบบการจัดการยานพาหนะแบบมัลติฟังก์ชัน ใช้สำหรับการติดตามทรัพย์สินทั้งแบบเคลื่อนที่และแบบอยู่กับที่ สามารถศึกษาประโยชน์ได้ในวีวี่ของ Wialon

- GPSWOX ผู้ชนะรางวัล Expert's Choice เป็นแอปพลิเคชันการติดตามระบบระบุตำแหน่งด้วยดาวเทียม และการจัดการยานพาหนะชั้นนำในอุตสาหกรรมนี้ สามารถศึกษาคุณสมบัติหลักของ GPSWOX ได้ในวีวี่ของเรา

- GPS-Server เป็นเครื่องติดตามระบบระบุตำแหน่งด้วยดาวเทียมที่ใช้งานง่าย สามารถใช้ตรวจสอบสินค้าหลายพันรายการระหว่างทางได้แบบเรียลไทม์ สามารถศึกษารายละเอียดความสามารถของระบบได้ในวีวี่ GPS-Server ของเรา

- Fleetsmith คือ ระบบการจัดการอุปกรณ์เคลื่อนที่ (MDM) ซึ่งออกแบบมาเพื่อให้ทำงานและกระบวนการต่าง ๆ โดยอัตโนมัติ ใช้สำหรับอุปกรณ์ iOS และ Mac สามารถศึกษาความสามารถของระบบได้ในวีวี่ของ Fleetsmith

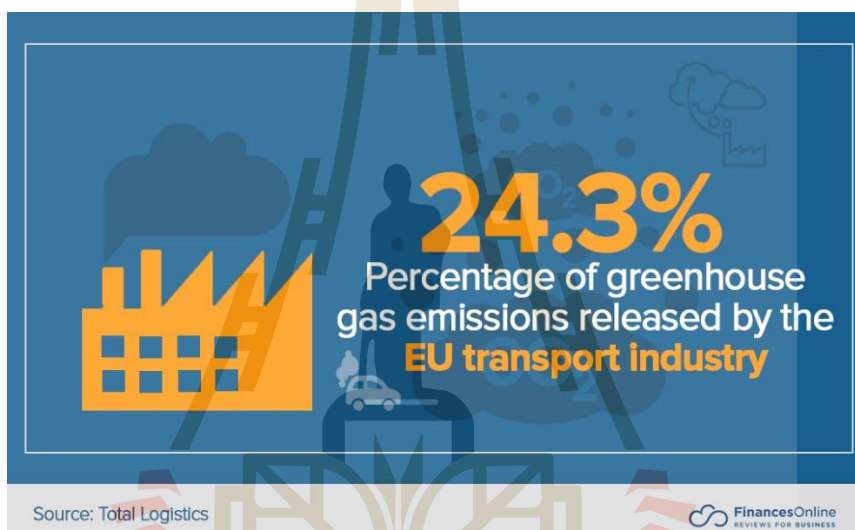
5) สถิติปัญหาสิ่งแวดล้อมของอุตสาหกรรมการขนส่ง

อุตสาหกรรมการขนส่งให้ประโยชน์ทางเศรษฐกิจและสังคมมากมาย แต่ในขณะเดียวกัน อุตสาหกรรมการขนส่งก็ส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม ทั้งเรือ, หักรถจักร, รถบรรทุก, และเครื่องบิน ล้วนเป็นต้นเหตุการใช้พลังงานหลัก ๆ ของโลก เป็นที่รู้กันดีว่าเป็นแหล่งมลพิษทางอากาศ ทั้งในแบบของฝุ่นละอองและการปล่อยก๊าซในอากาศ

ต่อไปนี้เป็นสถิติอุตสาหกรรมการขนส่งที่เกี่ยวข้องกับปัญหาสิ่งแวดล้อม

- โดยเฉลี่ยแล้ว อุตสาหกรรมการขนส่งของสหภาพยุโรปปล่อยก๊าซเรือนกระจกถึง 24.3% โดยมลพิษจากการขนส่งคิดเป็นเกือบ 2.1% ของการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ทั่วโลก

- ภาคธุรกิจขนส่งทางถนนคิดเป็น 72% ของการปล่อยมลพิษทั้งหมดในอุตสาหกรรมการขนส่งของสหภาพยุโรป โดยรถโดยสารและรถบรรทุกปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ถึง 25% จากการขนส่งทางถนน
- การปล่อยมลพิษระหว่างประเทศทั่วโลกจะสูงขึ้น 70% ภายในปี 2020 เมื่อเทียบกับปี 2005
- การปล่อยก๊าซเรือนกระจกโดยตรงจากการบินคิดเป็น 3% ของการปล่อยก๊าซเรือนกระจกของสหภาพยุโรป ดังแสดงในภาพที่ 2.6



ภาพที่ 2.6 การปล่อยก๊าซเรือนกระจกของอุตสาหกรรมการขนส่งของสหภาพยุโรป

ที่มา James Anthony, A senior FinancesOnline writer (2563)

การรวบรวมสถิติ ได้แสดงส่วนสำคัญของอุตสาหกรรมการขนส่ง ภาคส่วนสำคัญของอุตสาหกรรมการขนส่งมีแนวโน้มสูงขึ้น แม้ว่าจะมีความท้าทายมากมาย ทุกภาคส่วนกำลังเผชิญกับอุปสรรคที่คุกคามความก้าวหน้าทั้งธุรกิจโลจิสติกส์ไปจนถึงการขนส่ง การหยุดชะงักทางดิจิทัลที่เจาะอุตสาหกรรมการขนส่ง ตั้งแต่ยานยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติ, หุ่นยนต์ขั้นสูง, และเทคโนโลยีบล็อกเชน ไปจนถึงปัญญาประดิษฐ์, เทคโนโลยีเสมือนจริง และการเรียนรู้ของเครื่องจักร เทคโนโลยีเหล่านี้กำลังเปิดโอกาสอันไร้ขีดจำกัดสำหรับอุตสาหกรรมการขนส่ง อย่างไรก็ตาม สถิติแสดงให้เห็นชัดเจนแล้วว่า ผู้แข่งขันในอุตสาหกรรมนี้ได้เรียนรู้วิธีเอาชนะอุปสรรคต่าง ๆ จึงมองเห็นการเติบโต ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในอุตสาหกรรมนี้ต้องเลือกนวัตกรรมที่เป็นประโยชน์มาก

ที่สุดและนำไปใช้เพื่อปรับปรุงการให้บริการ การเปิดรับการเปลี่ยนแปลงทางดิจิทัลจะปลดล็อกโอกาสในการสร้างมูลค่าที่เชื่อถือได้ และช่วยให้ธุรกิจโดดเด่นในตลาดที่มีผู้คนหนาแน่นอยู่แล้ว

2.2 กฎเกณฑ์การรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ

2.2.1 อนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ ค.ศ. 1944

องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) เป็นองค์การที่ก่อตั้งขึ้นตามอนุสัญญาชิคาโก ค.ศ. 1944 เป็นองค์การชำนาญพิเศษของประชาชาติ ปัจจุบันมีประเทศสมาชิกทั้งหมด 192 ประเทศ มีวัตถุประสงค์เพื่อส่งเสริมและพัฒนาให้การบินพลเรือนระหว่างประเทศมีความปลอดภัย โดยวางมาตรฐานด้านการบินพลเรือน โดยมาตรฐานการบินพลเรือนนั้นถูกกำหนดรายละเอียดไว้ในรูปภาคผนวกแห่งอนุสัญญา (Annex) เพื่อให้ประเทศสมาชิกปฏิบัติการบินด้วยมาตรฐานเดียวกัน ซึ่งมาตรฐานการรักษาความปลอดภัยการขนส่งสินค้าทางอากาศระหว่างประเทศนั้น เป็นส่วนหนึ่งของภาคผนวก 17 (Annex 17) เป็นมาตรการด้านการรักษาความปลอดภัยในการขนส่งสินค้าทางอากาศระหว่างประเทศ และการป้องกันการบินพลเรือนระหว่างประเทศจากการกระทำอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมาย (Security-Safeguarding International Civil Aviation against Acts of Unlawful Interference) ซึ่งอยู่ในความรับผิดชอบของคณะกรรมการป้องกันการกระทำอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมาย

แม้ว่าเรื่องความปลอดภัยการบินจะมีความสำคัญอย่างมากนั้น ICAO มองว่าการรักษาความปลอดภัยด้านการบินไม่สามารถแยกออกจากเรื่องความมั่นคงของชาติได้ ยังมีความท้าทายอีกประการหนึ่งคือ ประสิทธิภาพของการขนส่งทางอากาศและความพึงพอใจของผู้โดยสาร ดังนั้น เรื่องการอำนวยความสะดวก (Facilitation) ก็เป็นสิ่งที่จะละเลยไม่ได้ ต้องพิจารณาควบคู่กันไปและให้ความสำคัญให้มีความสมดุลกัน (ดวงมณี ชัยวุฒิ, 2563)

แนวทางการปฏิบัติตามมาตรฐานและข้อปฏิบัติที่พึงแนะนำที่มีอยู่ในภาคผนวกจะมีคู่มือรักษาความปลอดภัยที่ให้ความสำคัญกับระบบตัวแทนควบคุม เพราะมีการนำมาตรการด้านการรักษาความปลอดภัยมาใช้ เพื่อลดค่าใช้จ่าย ประหยัดเวลาที่ต้องตรวจค้นสินค้าทั้งหมดที่สนามบิน ทั้งนี้ยังกล่าวถึงสินค้าที่ทราบที่มา ว่าเป็นสินค้าที่รับมาจากตัวแทนควบคุมหรือจากผู้ส่งทราบตัวตน หรือสินค้าไม่ทราบที่มา ซึ่งได้รับการตรวจสอบและควบคุมรักษาความปลอดภัยอย่างเหมาะสม ตัวแทนควบคุม (Regulated Agent : RA) หรือผู้ดำเนินการเดินอากาศ (Aircraft Carrier/Operator : ACC) สามารถแต่งตั้งลูกค้าของตนให้เป็นผู้ส่งทราบตัวตน (Known Consignor: KC) ได้และจัดให้มีทะเบียนรายชื่อ แม้ว่าตัวแทนควบคุมจะได้รับสิทธิในการแต่งตั้งผู้ส่งทราบตัวตนได้ ตัวแทนควบคุมยังต้องได้รับการตรวจสอบและพิสูจน์ว่าตัวแทนควบคุมได้

ปฏิบัติตามแผนรักษาความปลอดภัย ซึ่งคณะกรรมการการบินพลเรือน ได้บัญญัติแผนดังกล่าวขึ้น และรับรองโดยสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ซึ่งกำหนดว่าการเป็นตัวแทนควบคุม ต้องปฏิบัติตามรูปแบบและกฎเกณฑ์ที่ตั้งขึ้นสำหรับเป็นตัวแทนควบคุม

สำหรับการตรวจสอบการดูแลด้านความปลอดภัย ICAO ได้เริ่มทำการตรวจสอบ ทั้งระบบการกำกับดูแลความปลอดภัยการบินพลเรือน (Universal Safety Oversight Audit Programme : USOAP) แก่ทุกประเทศที่เป็นรัฐภาคี โดยทำการตรวจสอบทุก ๆ ภาคผนวกที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัย ยกเว้นภาคผนวกที่ 9 และภาคผนวกที่ 17 ซึ่งตรวจสอบโดยโครงการตรวจสอบด้านการรักษาความปลอดภัย (Universal Security Audit Programme : USAP)

2.2.2 แนวคิดตัวแทนควบคุมและห่วงโซ่อุปทานการรักษาความปลอดภัย

ตัวแทนควบคุม และห่วงโซ่อุปทานการรักษาความปลอดภัยของการขนส่งสินค้าทางอากาศ (Air Cargo Secure Supply Chain) เป็นการจัดการของกระบวนการรักษาความปลอดภัยที่เชื่อมโยงระหว่างกัน ในกระบวนการขนส่งสินค้าทางอากาศ แนวคิดนี้บัญญัติไว้ใน Annex 17 ซึ่งเป็นมาตรฐานและขอแนะนำอันพึงปฏิบัติ (Standards and Recommended Practices : SARPs) เกี่ยวกับการรักษาความปลอดภัย การป้องกันการบินพลเรือนระหว่างประเทศให้พ้นจากการกระทำอันเป็นการแทรกแซง โดยมีขอบข่ายกฎหมาย เป็นมาตรฐานขั้นต่ำที่รัฐภาคีต้องพึงปฏิบัติ เพื่อให้ระบบรักษาความปลอดภัยทุกรัฐภาคีมีมาตรฐานเดียวกัน และเป็นการรับประกันถึงความมีประสิทธิภาพของการดำเนินการรักษาความปลอดภัย โดยมาตรฐานดังกล่าวนี้เพื่อรักษาไว้ซึ่งความสมบูรณ์ของสินค้าจากจุดที่ถูกตรวจสอบ จนกระทั่งถึงจุดสุดท้าย รวมถึงการนำขึ้นอากาศยาน และการเคลื่อนย้ายระหว่างเที่ยวบินด้วย โดยการกำหนดให้มีมาตรการควบคุมรักษาความปลอดภัยสินค้า (Screen) เช่น การตรวจค้น การตรวจสอบสิทธิการเข้าพื้นที่ เป็นต้น ก่อนนำสินค้าและไปรษณียภัณฑ์ขึ้นบนอากาศยาน จนกระทั่งอากาศยานออกเดินทาง กระบวนการในห่วงโซ่อุปทานการรักษาความปลอดภัยรวมถึงการอนุมัติตัวแทนควบคุม และ/หรือผู้ส่งทราบตัวตน และการนำมาตรวจค้น การควบคุมความปลอดภัยอื่น ๆ มาใช้ เป็นแนวทางในการปฏิบัติการณ์ขนส่งสินค้า เพื่อการแก้ไขปัญหาได้อย่างมีประสิทธิภาพบนพื้นฐานของความเสี่ยง

วัตถุประสงค์ของห่วงโซ่อุปทานการรักษาความปลอดภัย

- 1) คงความน่าเชื่อถือ ความมีอยู่และหน้าที่ที่ต้องปฏิบัติของผู้ประกอบการในห่วงโซ่อุปทานของการขนส่งสินค้าทางอากาศ
- 2) การแบ่งส่วนค่าใช้จ่ายและความรับผิดชอบระหว่างผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย (stakeholder) ด้วยกัน
- 3) อำนวยความสะดวกให้มีการไหลลื่นของการขนส่งสินค้าทางอากาศ

- 4) ลดความล่าช้าที่เกิดขึ้นจากการนำมาตรการควบคุมมาใช้
 - 5) การนำมาตรการควบคุมที่เหมาะสมมาใช้กับสินค้าที่มีลักษณะเฉพาะ และไม่สามารถตรวจค้นได้
 - 6) ปกป้องหรือคงไว้ซึ่งประโยชน์พื้นฐานของการขนส่งสินค้าทางอากาศในเรื่องของความรวดเร็ว การป้องกันและการรักษาความปลอดภัย
 - ประโยชน์ของห่วงโซ่อุปทานการรักษาความปลอดภัย
 - 1) การแบ่งส่วนทั้งความรับผิดชอบ และการนำมาตรการควบคุมมาใช้ เป็นการลดภาระของผู้ดำเนินการอากาศ (Aircraft Carrier/Operator) และสนามบิน (Airport)
 - 2) มีความปลอดภัยในการเคลื่อนย้าย และขนถ่ายสินค้าจากบุคคลหนึ่งไปยังบุคคลอื่น ๆ ภายในห่วงโซ่อุปทาน
 - 3) เป็นการรับประกันว่ามาตรการควบคุมการรักษาความปลอดภัยที่เหมาะสมถูกนำมาใช้
- องค์ประกอบหลักห่วงโซ่อุปทานการรักษาความปลอดภัย ประกอบด้วย
- 1) การอำนวยความสะดวกและความปลอดภัย เป็นการนำมาตรการควบคุมการรักษาความปลอดภัยมาใช้ในการป้องกัน การตรวจสอบ และการจัดขบวนกาเข้าถึงสินค้าและไปรษณียภัณฑ์จากการกระทำอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมาย
 - 2) บุคลากรที่ปลอดภัย มีการตรวจสอบประวัติของผู้ที่ปฏิบัติหน้าที่ในกระบวนการขนส่งสินค้าและไปรษณียภัณฑ์ทางอากาศ เช่น ประวัติการทำงาน อาชญากรรม เป็นต้น
 - 3) การฝึกอบรมบุคลากรที่เกี่ยวข้อง บุคลากรต้องได้รับการฝึกอบรมตามแผนฝึกอบรมการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติตามหน้าที่ความรับผิดชอบ
 - 4) การตรวจค้น (Screen) ถูกนำมาใช้ทั้งก่อนและหลังการขนส่งสินค้า การเคลื่อนย้ายสินค้าจากเครื่องบินบรรทุกสินค้าไปยังเครื่องบินโดยสารพาณิชย์ หรือในกรณีสินค้าความเสี่ยงสูง เช่น สินค้าที่ส่งโดยผู้ส่งหรือหน่วยงานที่ไม่ทราบตัวตน สินค้ามีความผิดปกติจนน่าสงสัย สินค้าที่มีข้อมูลข่าวกรองจากภาครัฐว่ามีความเสี่ยงสูง เป็นต้น
 - 5) ห่วงโซ่แห่งการอารักขา (Chain of custody) ประกอบด้วย การเก็บรักษา การบรรจุหีบห่อ การขนส่งในภาคพื้นดิน การขนส่งและการบรรทุก การปฏิบัติต่อสินค้าที่ต้อง

สงสัย การยอมรับสินค้าที่ขนส่งโดยผู้ส่งทราบตัวตน หรือสินค้าทราบที่มา และการเคลื่อนย้ายสินค้าผ่านสนามบินหรือสินค้าถ่ายลำ

6) การควบคุมคุณภาพ การตรวจสอบสิ่งอำนวยความสะดวก ทั้งนี้รวมถึงมาตรการต่าง ๆ ฯลฯ

กลุ่มบุคคลหรือนิติบุคคล ที่เป็นหัวใจหลักในห่วงโซ่อุปทานการรักษาความปลอดภัย ได้แก่

1) ผู้ดำเนินการเดินอากาศ (Aircraft Carrier/Operator : ACC) หมายถึง สายการบินหรือบริษัทต่าง ๆ ที่ทำการขนส่งสินค้าทางอากาศ โดยใช้อากาศยานเป็นพาหนะ

2) ตัวแทนควบคุม (Regulated Agent : RA) หมายถึง ตัวแทนควบคุมอาจเป็นผู้รับจัดการขนส่งสินค้า (Freight forwarders) หรือ Handling Agents หรือ Aircraft Operator ซึ่งมีความสามารถในการรับและขนส่งสินค้าภายในห่วงโซ่อุปทานการรักษาความปลอดภัย ซึ่งบุคคลเหล่านี้จะได้รับการอนุมัติและลงทะเบียนเป็นตัวแทนควบคุมโดยสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

หน้าที่ความรับผิดชอบของตัวแทนควบคุม

- จัดให้มีการคัดเลือกลูกกลางกรและตรวจสอบประวัติการทำงาน ประวัติอาชญากรรม และมีแผนฝึกอบรมที่เหมาะสมตามหน้าที่ความรับผิดชอบ
- จัดให้มีกระบวนการควบคุมความปลอดภัยทางกายภาพ เพื่อป้องกันการเข้าถึงสินค้าจากการกระทำอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมาย
- การจัดเตรียมการเก็บรักษาสินค้าและไปรษณียภัณฑ์ในพื้นที่ที่ปลอดภัย และคงสภาพความสมบูรณ์ของสินค้าตลอดเส้นทางขนส่งจนถึงอากาศยาน
- มีมาตรการการควบคุมความปลอดภัยและการตรวจค้นทั้งก่อนและหลังการขนส่งสินค้า
- การขนส่งสินค้าไปสู่ตัวแทนควบคุมอื่น ๆ หรือ Aircraft operator ด้วยความปลอดภัย

3) ผู้ส่งทราบตัวตน (Known Consignor : KC) หมายถึง ผู้ส่งสินค้า ซึ่งเป็นต้นกำเนิดของสินค้าที่จะทำการขนส่งสินค้าทางอากาศ และมีขั้นตอนการดำเนินงานตามมาตรฐานการรักษาความปลอดภัยที่เพียงพอสำหรับการขนส่งสินค้าและไปรษณียภัณฑ์ขึ้นบนอากาศยาน ทั้งนี้ สามารถได้รับสถานะเป็น ผู้ส่งทราบตัวตน ได้ หากแผนการรักษาความปลอดภัยได้รับ

การอนุมัติ และได้รับการตรวจสอบกฎระเบียบและมาตรฐานความปลอดภัยจากเจ้าหน้าที่ของหน่วยงานที่เหมาะสม

ผลประโยชน์ที่ผู้ส่งมอบตัวจะได้รับ

- การดำเนินงานมีมาตรฐาน และมีประสิทธิภาพเพิ่มขึ้น
- การดำเนินธุรกิจง่าย และสะดวกยิ่งขึ้น
- ลดความแออัดที่สนามบิน
- ความล่าช้าลดลง
- เพิ่มความรวดเร็วในห่วงโซ่อุปทาน

สรุป กระบวนการห่วงโซ่อุปทานการรักษาความปลอดภัยของการขนส่งสินค้าทางอากาศ มีการเชื่อมโยงกันระหว่างนิติบุคคลอย่างเป็นระบบ ดังแสดงในภาพที่ 2.7



ภาพที่ 2.7 ห่วงโซ่อุปทานการรักษาความปลอดภัยของการขนส่งสินค้าทางอากาศ

2.3 มาตรฐานตัวแทนควบคุมประเทศที่ 3 สำหรับการส่งสินค้าไปยังสหภาพยุโรป

2.3.1 ความเป็นมาของกระบวนการตรวจสอบตัวแทนควบคุมประเทศที่ 3 ที่ได้รับการรับรองจากสหภาพยุโรป (Regulated Agent third country validation process : RA3)

มาตรการตรวจสอบความปลอดภัยในการขนส่งสินค้าทางอากาศของสหภาพยุโรป มีที่มาจากเหตุวินาศกรรม เมื่อวันที่ 11 กันยายน 2544 เหตุวินาศกรรม 11 กันยายน พ.ศ. 2544 หรือ 9/11 (ในนวันวัน) เป็นการการโจมตีพลีชีพที่ประสานกัน 4 ครั้งต่อสหรัฐ ในนครนิวยอร์กและพื้นที่วอชิงตัน ดี.ซี. เมื่อวันที่ 11 กันยายน 2544 ขณะที่ทุกคนกำลังไปทำงาน มีผู้ก่อการร้ายใช้เครื่องบิน 4 ลำ และบังคับให้เครื่องบิน 2 ลำ พุ่งชนตึกแฝด “เวิร์ลเทรดเซ็นเตอร์” และอาคาร “แพนดากอน” ในเมืองอาร์ลิงตัน รัฐเวอร์จิเนีย ซึ่งล้วนแล้วแต่เป็นอาคารที่สำคัญของสหรัฐ การพุ่งชนทั้ง 2 ด้านทำให้เกิดระเบิดขนาดใหญ่ และอาคารทั้ง 2 ถล่มลงมา ท่ามกลางประชาชนที่กำลังไปทำงานในย่านธุรกิจแห่งนี้ ซึ่ง โศกนาฏกรรมครั้งนี้ มีผู้เสียชีวิต 2,977 ราย และมีผู้บาดเจ็บ

อีกกว่า 6,000 ราย รวมทั้งเหยื่ออีก 1,000 รายที่สูญหายไม่พบแม้กระทั่งศพ หลังเกิดเหตุวินาศกรรม รัฐบาลสหรัฐที่นำโดย จอร์จ ดับเบิลยู บุชในขณะนั้น ได้พุ่งเป้าไปที่กลุ่มก่อการร้าย “อัลกออิดะห์” นำโดย นาย “อูซามะฮ์ บิน ลาดิน” ซึ่งได้ปฏิเสธความเกี่ยวข้องในตอนแรก และสุดท้ายได้อ้างความรับผิดชอบเหตุวินาศกรรมดังกล่าวใน พ.ศ.2547 โดยอ้างเหตุผลจงใจในการก่อเหตุว่า การสนับสนุนอิสราเอลของสหรัฐอเมริกา การคงไว้ซึ่งทหารสหรัฐประจำการไว้ในซาอุดีอาระเบีย และการลงโทษต่ออิรัก สหรัฐอเมริกาดำเนินมาตรการตอบโต้เหตุวินาศกรรม โดยการเริ่มสงครามต่อต้านการก่อการร้าย (War on Terror) การรุกรานอัฟกานิสถานเพื่อขับรัฐบาลตาลีบันที่ให้การที่พักพิงแก่สมาชิกอัลกออิดะห์ และหลายประเทศเพิ่มกฎหมายต่อต้านการก่อการร้าย และขยายอำนาจการบังคับใช้กฎหมายมากขึ้น

เหตุการณ์ต่อมาคือ เหตุการณ์อุบัติเหตุที่เยเมน เมื่อ 29 ตุลาคม 2553 มีการตรวจพบวัตถุระเบิดบนเครื่องบินขนส่งสินค้า โดยผู้ก่อการร้ายมีความพยายามที่จะก่อวินาศกรรมกับอากาศยานขนส่งสินค้า 2 ลำ โดยใช้อุปกรณ์ในการระเบิด จากทั้ง 2 เหตุการณ์ที่กล่าวมาได้นำมาซึ่งการหารือเกี่ยวกับการรักษาความปลอดภัยในการขนส่งสินค้าทางอากาศ และเป็นสิ่งที่แสดงให้เห็นว่า ความแข็งแกร่งในห่วงโซ่อุปทานมีการเชื่อมโยงกันที่อ่อนแอ การขนส่งสินค้าทางอากาศไปยังสหภาพยุโรปได้รับการยอมรับว่า เป็นสินค้าที่มีความปลอดภัย แต่หลังจากเหตุการณ์อุบัติเหตุที่เยเมนนั้น คณะกรรมการสหภาพยุโรปก็ได้ตัดสินใจว่า สินค้าที่จะทำการขนส่งเข้ามาในสหภาพยุโรปต้องเป็นไปตามเกณฑ์ที่กำหนด เพื่อให้เป็นที่ยอมรับในสหภาพยุโรป ส่งผลให้สหภาพยุโรปกำหนดมาตรการความปลอดภัยสำหรับการขนส่งสินค้าและไปรษณียภัณฑ์ทางอากาศ จากประเทศนอกเครือสหภาพยุโรป หรือ Air Cargo and Mail Carrier Operating into the Union from a Third Country Airport (ACC3) ซึ่งได้กลายเป็นเงื่อนไขพื้นฐานที่สำคัญ สำหรับผู้ส่งออกที่ต้องการจัดส่งสินค้าทางอากาศไปยังปลายทางในสหภาพยุโรป ซึ่งรวมถึงสินค้าถ่ายลำสินค้าที่ทำอากาศยานในสหภาพยุโรปด้วย

ในปี 2554 และ 2555 คณะกรรมการสหภาพยุโรปได้มีการเพิ่มกฎระเบียบ คือ EU859/2011 และ EU1082/2012 สำหรับสินค้าและไปรษณียภัณฑ์ที่มีความเสี่ยง และผู้ขนส่งสินค้าทางอากาศประเทศที่ 3 (ACC3) ในปี 2556 มีการใช้กฎระเบียบ 654/2013 สำหรับการตรวจสอบความถูกต้องของตัวแทนควบคุมประเทศที่ 3 ที่ได้รับการรับรองจากสหภาพยุโรป (RA3) และผู้ส่งทราบตัวตน (KC3) กฎเกณฑ์เหล่านี้ได้ถูกบังคับใช้ เมื่อ กุมภาพันธ์ 2559 โดยข้อบังคับเดียวของสหภาพยุโรป 2015/1998

ตั้งแต่วันที่ 1 กรกฎาคม 2014 สินค้าทางอากาศทั้งหมดที่จะขนส่งเข้าไปสหภาพยุโรป ต้องทำการขนส่งผ่านห่วงโซ่อุปทานที่ผ่านการตรวจสอบของสหภาพยุโรป ผู้ให้บริการ

ขนส่งสินค้าเข้าสู่สหภาพยุโรป ต้องเป็นผู้ที่ได้รับการรับรองให้เป็น ACC3 สำหรับจุดสุดท้ายที่ออกเดินทางมายังสหภาพยุโรป เกณฑ์ที่สำคัญที่สุดประการหนึ่ง คือ สินค้าทั้งหมดที่จะทำการขนส่งเข้าไปสหภาพยุโรปจะต้องได้รับการตรวจค้นโดย ACC3 หรือมาจากห่วงโซ่อุปทานที่ผ่านการตรวจสอบของสหภาพยุโรป

2.3.2 องค์ประกอบในห่วงโซ่อุปทานการรักษาความปลอดภัย

เพื่อสร้างห่วงโซ่อุปทานการรักษาความปลอดภัยโดยสมบูรณ์สำหรับการขนส่งสินค้าทางอากาศไปยังประเทศปลายทางในสหภาพยุโรป และช่วยยกระดับกระบวนการให้มีความถี่ถ้วน ลดความล่าช้าในขั้นตอนการตรวจสอบ ทางคณะกรรมการสหภาพยุโรปจึงเปิดโอกาสให้หน่วยธุรกิจห่วงโซ่อุปทานการรักษาความปลอดภัย สามารถขอรับการประเมินและตรวจรับรองจากผู้ตรวจสอบอิสระซึ่งได้รับการรับรองจากสหภาพยุโรป โดยแบ่งมาตรฐานการรับรองออกเป็น 3 ประเภท ได้แก่ ACC3, KC3 และ RA3

- 1) ACC3 กำหนดให้ทุกสายการบินที่ต้องการเดินทางเข้าสู่สหภาพยุโรป จะต้องได้รับการรับรองมาตรฐานด้านการรักษาความปลอดภัยของกระบวนการปฏิบัติการขนส่งสินค้า ณ ท่าอากาศยานที่เกี่ยวข้องของสายการบินนั้นทำการบินเป็นจุดสุดท้ายก่อนที่จะเข้าสู่สหภาพยุโรป (LPD)
- 2) KC3 (Known Consignor) หรือผู้ส่งทราบตัวตน คือผู้ส่งออกสินค้าที่ได้รับการรับรองมาตรฐาน
- 3) RA3 (Regulated Agent) หรือตัวแทนควบคุม คือ ตัวแทนผู้ให้บริการขนส่งสินค้า (Freight Forwarder) รวมไปถึงผู้บริหารจัดการคลังสินค้า (Warehouse Operator) ที่ได้รับการรับรองมาตรฐาน

2.3.3 ห่วงโซ่อุปทานการรักษาความปลอดภัยของสินค้าทางอากาศตามมาตรฐานองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) บังคับใช้จนถึงวันที่ 1 กรกฎาคม 2014

หลายประเทศนอกสหภาพยุโรป ยังคงใช้ห่วงโซ่อุปทานการรักษาความปลอดภัยตามมาตรฐานองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ ซึ่งหมายถึงบริษัทตัวแทนออกของและตัวแทนให้บริการภาคพื้น ได้รับการแต่งตั้งให้เป็นตัวแทนควบคุม จากหน่วยงานการบินพลเรือนของประเทศต่าง ๆ ผู้ส่งเองก็ต้องได้รับการรับรองสถานะให้เป็น ผู้ส่งทราบตัวตน แต่ไม่ใช่สิ่งที่จะเกิดขึ้นได้บ่อยครั้งนัก สินค้าที่มีต้นทางมาจากผู้ทราบตัวตน (KC) นั้น จะได้รับการยอมรับว่าเป็นสินค้าที่มีความปลอดภัย โดยตัวแทนควบคุม (RA) ถ้าหากไม่ใช่ผู้ส่งทราบตัวตน สินค้าทั้งหมดจะมีสถานะเป็น สินค้าที่ไม่ปลอดภัย และต้องได้รับการตรวจค้นจากตัวแทนออกของก่อนการตรวจค้น สามารถกระทำได้โดยใช้สุนัขดมกลิ่นตรวจจับวัตถุระเบิด, เครื่อง X-Ray, การ

ตรวจจับวัตถุระเบิด, ฯลฯ เมื่อตัวแทนออกของไม่ สามารถตรวจสอบสินค้าได้ สินค้าเหล่านั้นจะมีสถานะสินค้าที่ไม่ปลอดภัย และถูกส่งต่อไปยังตัวแทนให้บริการภาคพื้น เพื่อทำการตรวจค้นต่อไป ดังปรากฏในภาพที่ 2.8



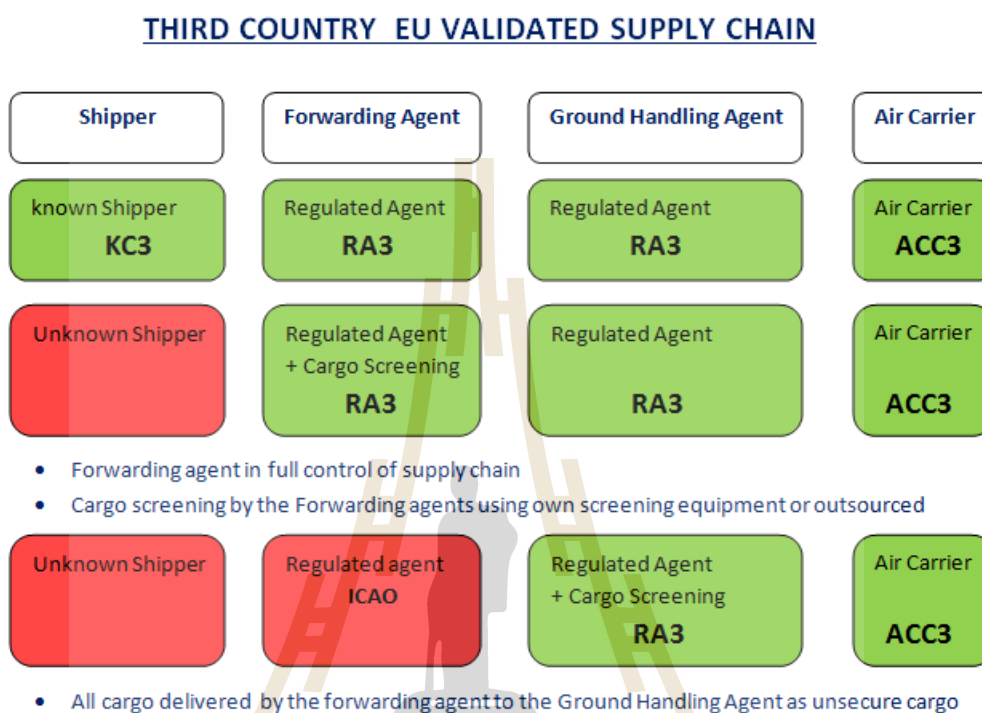
ภาพที่ 2.8 ห่วงโซ่อุปทานการรักษาความปลอดภัยตามมาตรฐาน ICAO
 ที่มา องค์การตรวจสอบการรักษาความปลอดภัยทางการบินของสหภาพยุโรป

2.3.4 ห่วงโซ่อุปทานการรักษาความปลอดภัยของสินค้าทางอากาศตามมาตรฐานสหภาพยุโรป เริ่มบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 1 กรกฎาคม 2014

ห่วงโซ่อุปทานการรักษาความปลอดภัยของสหภาพยุโรป เกิดขึ้นหลังจากที่บริษัท โลจิสติกส์หลายแห่งที่เป็นนิติบุคคล ได้รับการรับรองจากผู้ตรวจสอบการรักษาความปลอดภัย การบินของสหภาพยุโรป ทำให้ตัวแทนออกของได้รับการรับรองให้มีสถานะเป็นตัวแทนควบคุม ประเทศที่ 3 ที่ได้รับการรับรองจากสหภาพยุโรป (RA3) และผู้ส่งได้รับการแต่งตั้งเป็นผู้ส่งทราบ ตัวตนประเทศที่ 3 (KC3) ได้โดยตรงจาก RA3 ที่ได้รับการรับรอง ซึ่งตัวแทนออกของและผู้ส่งไม่จำเป็นต้องได้รับการรับรองจากหน่วยงานการบินพลเรือนของประเทศนั้น ๆ ตามมาตรฐาน องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ เพื่อที่จะเป็น KC3 และ RA3 ตามมาตรฐานสหภาพยุโรป

ถ้าหากไม่ใช่ตัวแทนออกของ (ตัวแทนควบคุมที่ได้รับการรับรองจากหน่วยงาน การบินพลเรือนท้องถิ่นตามมาตรฐาน ICAO) ไม่ต้องการเป็น RA3 สินค้าทั้งหมดที่จะขนส่งไป สหภาพยุโรปจะมีสถานะเป็น สินค้าที่ไม่ปลอดภัย โดยผู้ให้บริการภาคพื้นประเทศที่ 3 (RA3) แม้ว่าสินค้านั้นจะมาจาก KC3 หรือได้รับการตรวจค้นจากตัวแทนออกของก็ตาม หากตัวแทน

ออกของไม่ได้รับการรับรองให้เป็น RA3 ก็เท่ากับสินค้าที่จะขนส่งเข้าสหภาพยุโรปนั้นก็จะเป็นสินค้าที่ไม่ปลอดภัย ดังปรากฏในภาพที่ 2.9

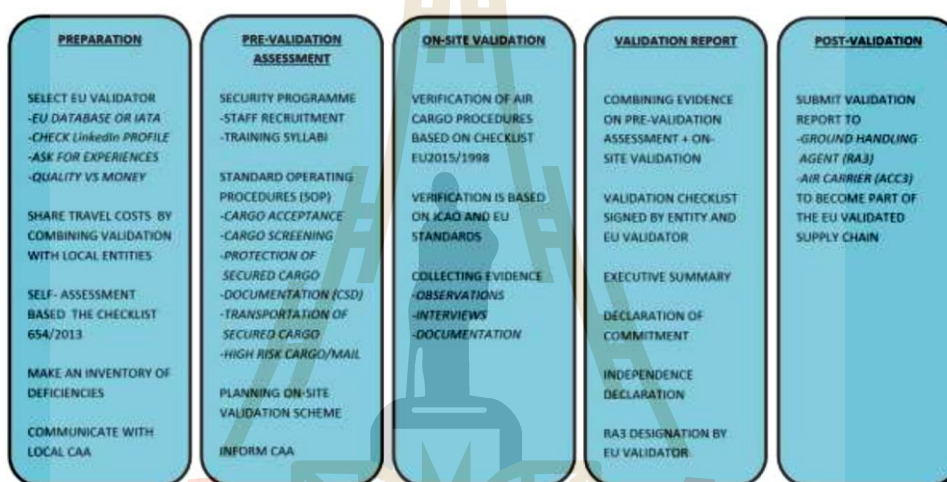


ภาพที่ 2.9 ห่วงโซ่อุปทานการรักษาความปลอดภัยตามมาตรฐานสหภาพยุโรป
ที่ 1 องค์การตรวจสอบการรักษาความปลอดภัยทางการบินของสหภาพยุโรป

2.3.5 กระบวนการรับรองตัวแทนควบคุมประเทศที่ 3 ที่ได้รับการรับรองจากสหภาพยุโรป

การจะได้รับการรับรองตัวแทนควบคุมประเทศที่ 3 ที่ได้รับการรับรองจากสหภาพยุโรป (RA3) ของตัวแทนออกของหรือตัวแทนให้บริการภาคพื้นต้องทำการติดต่อผู้ตรวจสอบการรักษาความปลอดภัยการบินของสหภาพยุโรป (EU Aviation Security Validator) เพื่อดำเนินการตรวจสอบพื้นที่ (On-site Validation) ผู้ที่ได้รับการรับรองทั้งหมดจะได้รับการขึ้นทะเบียนไว้ในสหภาพยุโรป สิ่งสำคัญในการเลือกผู้ตรวจสอบนั้นจะต้องเลือกจากความเหมาะสมและความเชี่ยวชาญ หลังจากที่ได้มีการตกลงกับผู้ตรวจสอบนั้น จะมีการแชร์เอกสารที่จำเป็นต่าง ๆ เพื่อเตรียมการตรวจสอบที่สมบูรณ์ต่อไป หลังจากนั้นจะมีการตรวจสอบพื้นที่ตามรายการตรวจตามข้อบังคับสหภาพยุโรป 2015/1998

ถ้าหากการตรวจสอบพื้นที่เสร็จสมบูรณ์ จากนั้นผู้ตรวจสอบจะเขียนรายงานการตรวจสอบ และมีการรับรองตัวแทนควบคุมประเทศที่ 3 ที่ได้รับการรับรองจากสหภาพยุโรป (RA3) เป็นเวลา 5 ปี ซึ่งรายงานการตรวจสอบของตัวแทนออกของจะถูกส่งไปยังตัวแทนให้บริการภาคพื้น (RA3) และรายงานการตรวจสอบของตัวแทนให้บริการภาคพื้นจะถูกส่งต่อไปยังผู้ขนส่งสินค้าทางอากาศประเทศที่ 3 (ACC3) ตามลำดับ เพื่อเป็นส่วนหนึ่งของห่วงโซ่อุปทานการรักษาความปลอดภัยของสหภาพยุโรป กระบวนการตรวจสอบการรับรองตัวแทนควบคุมประเทศที่ 3 ที่ได้รับการรับรองจากสหภาพยุโรป สามารถแบ่งได้เป็น 5 ส่วน ดังภาพที่ 2.10



ภาพที่ 2.10 กระบวนการรับรองตัวแทนควบคุมประเทศที่ 3 ที่ได้รับการรับรองจากสหภาพยุโรป

ที่มา องค์การตรวจสอบการรักษาความปลอดภัยทางการบินของสหภาพยุโรป

2.3.6 คุณลักษณะของตัวแทนควบคุมประเทศที่ 3 ที่ได้รับการรับรองจากสหภาพยุโรป

ตัวแทนควบคุมประเทศที่ 3 ที่ได้รับการรับรองจากสหภาพยุโรป (A third country EU aviation security validated Regulated Agent : RA3) อาจเป็นได้ทั้งผู้ขนส่งทางอากาศตัวแทนออกของ หรือนิติบุคคลอื่นใด เป็นผู้ซึ่งเกี่ยวข้องกับการควบคุมการรักษาความปลอดภัยของสินค้าหรือไปรษณีย์ภัณฑ์ เป็นส่วนหนึ่งของห่วงโซ่การรักษาความปลอดภัย

RA3 เป็นนิติบุคคลที่ดำเนินการขนส่งสินค้าซึ่งมีที่ตั้งอยู่ในประเทศที่ 3 ที่ได้รับการตรวจสอบและได้รับการรับรองจากองค์การตรวจสอบการรักษาความปลอดภัยทางการบินของสหภาพยุโรป และต้องแน่ใจว่ามีการควบคุมการรักษาความปลอดภัย รวมถึงการตรวจค้นที่เป็นไปตามข้อกำหนดของสหภาพยุโรป (EU) และเขตเศรษฐกิจยุโรป (European Economic

Area : EEA) เพื่อเป็นการป้องกันจากการคุกคามต่าง ๆ รวมถึงการแทรกแซงตั้งแต่มีการควบคุม การรักษาความปลอดภัย จนกระทั่งนำสินค้าและไปรษณียภัณฑ์ขึ้นบนอากาศยาน หรือได้ส่งมอบ ให้กับ ACC3 หรือ RA3 อื่น ๆ และมีข้อกำหนดเบื้องต้นสำหรับการขนส่งสินค้าทางอากาศหรือ ไปรษณีย์ทางอากาศเข้าสู่สหภาพยุโรป ไอซ์แลนด์ นอร์เวย์ และสวิตเซอร์แลนด์เป็นไปตาม ข้อบังคับ EU 185/2010 ลงนามวันที่ 4 มีนาคม 2010 ได้ระบุรายละเอียดเกี่ยวกับมาตรการสำหรับการ ปฏิบัติด้านความปลอดภัยทางการบิน

นิติบุคคลในประเทศที่ 3 มีทางเลือกที่จะมาเป็นส่วนหนึ่งของ ACC3 ในห่วงโซ่ อุปทานการรักษาความปลอดภัย (ผู้ให้บริการขนส่งทางอากาศที่ทำการขนส่งสินค้าหรือ ไปรษณียภัณฑ์จากสนามบินประเทศที่ 3 เข้าไปยังสหภาพยุโรป) โดยการแต่งตั้งให้เป็นตัวแทน ควบคุมประเทศที่ 3 ที่ได้รับการรับรองจากองค์การตรวจสอบการรักษาความปลอดภัยทาง การบินของสหภาพยุโรป

รายการตรวจสอบ (Checklist) เป็นเครื่องมือที่องค์การตรวจสอบการรักษา ความปลอดภัยทางการบินของสหภาพยุโรปใช้ในการประเมินระดับการรักษาความปลอดภัยของ EU และ EEA เกี่ยวกับการขนส่งสินค้าและไปรษณียภัณฑ์ทางอากาศ หรือภายใต้ความรับผิดชอบ ของนิติบุคคลที่ได้รับการรับรองให้เป็น RA3 ซึ่งจะใช้เฉพาะกรณีที่กำหนดไว้ใน 6.8.4.1(b) ของ EU 185/2010 ซึ่งได้ระบุไว้ว่า นิติบุคคลประเทศที่ 3 ต้องส่งรายงานกิจกรรมการขนส่งสินค้า ให้กับองค์การตรวจสอบการรักษาความปลอดภัยทางการบินของสหภาพยุโรปในช่วง ระยะเวลาไม่เกิน 5 ปี และส่งสำเนาไปยัง ACC3 ด้วย และในกรณี 6.8.4.1(a) ระบุไว้ว่า โปรแกรม การรักษาความปลอดภัยของ ACC3 จะกำหนดรายละเอียดของการควบคุมการรักษาความ ปลอดภัยที่ดำเนินการในนามของนิติบุคคลประเทศที่ 3 ซึ่งเป็นการรับสินค้าและไปรษณียภัณฑ์ โดยตรงจากการขนส่งเข้ายังสหภาพยุโรป ACC3 จะทำการตรวจสอบการควบคุมการรักษาความ ปลอดภัยที่ใช้โดยหน่วยงานเหล่านั้น โดยการใช้ ACC3 checklist ถ้าองค์การตรวจสอบ การรักษาความปลอดภัยทางการบินของสหภาพยุโรป

สรุปว่าการดำเนินการเป็นไปตามวัตถุประสงค์ของ Checklist รายงานการ ตรวจสอบจะถูกส่งมอบให้กับนิติบุคคลที่ได้รับการตรวจสอบแล้ว ซึ่งรายงานนั้นจะระบุว่า นิติบุคคลนั้นได้รับการกำหนดให้เป็นตัวแทนควบคุมประเทศที่ 3 ที่ได้รับการรับรองจากสหภาพ ยุโรป ทั้งนี้ RA3 จะ สามารถใช้รายงานการตรวจสอบนี้ในการดำเนินธุรกิจกับ ACC3 ภายใต้ ข้อกำหนด EU 185/2010

2.3.7 ผู้ตรวจสอบอิสระของสหภาพยุโรป

ผู้ตรวจสอบการรักษาความปลอดภัยทางการบินของสหภาพยุโรป สามารถทำได้โดยนิติบุคคลหรือนุคคลที่ได้รับการรับรองให้เป็นผู้ตรวจสอบการรักษาความปลอดภัยการบินของสหภาพยุโรป โดยหน่วยงานที่เหมาะสมจากประเทศสมาชิกสหภาพยุโรป และมีรายชื่ออยู่ในฐานข้อมูลของสหภาพยุโรป

ผู้ตรวจสอบอิสระของสหภาพยุโรป เป็นตัวแทนจากหน่วยงานระดับชาติของประเทศสมาชิกสหภาพยุโรป หรือนุคคลทางกฎหมายที่ได้รับการยอมรับจากประเทศสมาชิก หรือคณะกรรมการดำเนินการตรวจสอบการรักษาความปลอดภัยทางการบินของสหภาพยุโรป ซึ่งต้องมีคุณสมบัติ ดังต่อไปนี้

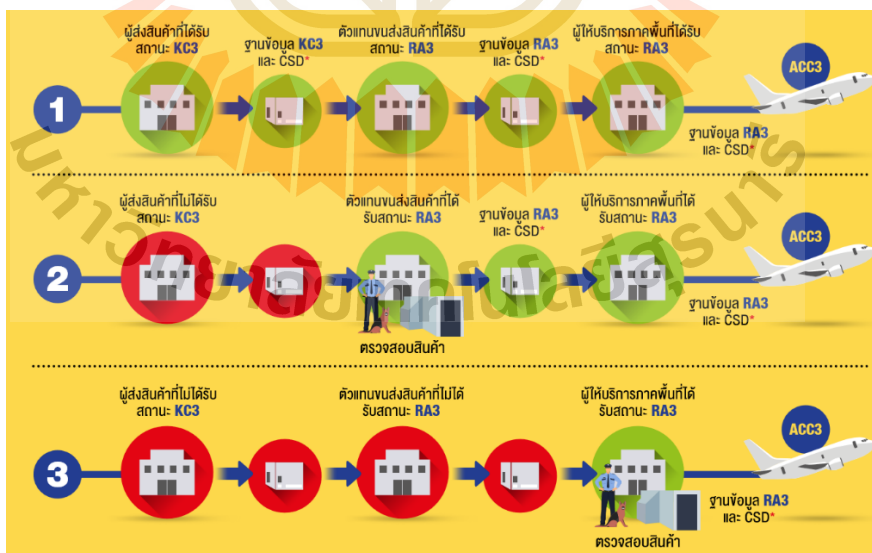
- ผ่านการฝึกอบรมโดยศูนย์ความเป็นเลิศสำหรับผู้ตรวจสอบอิสระ IATA
- ได้รับการมอบหมายและผ่านการตรวจสอบประวัติ
- ดำเนินการตรวจสอบอย่างยุติธรรมและเป็นกลาง เข้าใจความหมายของความอิสระ และประยุกต์ใช้วิธีการ เพื่อหลีกเลี่ยงสถานการณ์ความขัดแย้ง และผลประโยชน์ทับซ้อน
- มีความรู้ทางด้านทฤษฎี ประสบการณ์ทางการควบคุมการรักษาความปลอดภัย ตลอดจนทักษะ และคุณลักษณะส่วนบุคคลในการเก็บรวบรวม การบันทึก และการประเมินข้อค้นพบตาม Checklist
- มีการพิสูจน์ถึงสมรรถนะที่เหมาะสมตามการฝึกอบรม และประสบการณ์ทำงานในด้านการรักษาความปลอดภัยการบินทั่วไปของ EU และ ICAO
- หลักการที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้าและไปรษณีย์ภัณฑ์ทางอากาศและการนำไปใช้กับการปฏิบัติการ เทคโนโลยีการรักษาความปลอดภัย และเทคนิคที่เกี่ยวข้องกับกระบวนการตรวจสอบ
- ต้องมีการเข้ารับการฝึกอบรมอย่างสม่ำเสมอ

การตรวจสอบการรักษาความปลอดภัยทางการบินของสหภาพยุโรป เป็นกระบวนการที่เป็นมาตรฐาน มีการจัดทำเอกสาร มีความเป็นกลาง และมีกระบวนการเพื่อบรรลุมิติวัตถุประสงค์ และการประเมินหลักฐานเพื่อกำหนดระดับการปฏิบัติงานของหน่วยงานที่ได้รับการตรวจสอบและมีการนำไปปรับใช้ตามที่กำหนดไว้ในข้อบังคับ อีกทั้งยังมีการกำหนดระดับการปฏิบัติการตามวัตถุประสงค์ที่มีอยู่ใน Checklist และบันทึกข้อค้นพบในส่วนที่เหมาะสมของ Checklist

2.3.8 ห่วงโซ่อุปทานการรักษาความปลอดภัยที่เข้มแข็ง

สำหรับผู้ส่งสินค้า เพียงเลือกขนส่งสินค้าผ่านสายการบินที่ได้รับการรับรองให้เป็น ACC3 ก็จะ สามารถส่งออกสินค้าไปยังจุดหมายปลายทางในสหภาพยุโรปได้โดยตรง ทั้งนี้การตรวจสอบสินค้าจะตกอยู่กับผู้บริหารจัดการคลังสินค้า (RA3) ที่ทำหน้าที่เป็นตัวแทนของสายการบินในการตรวจสอบสินค้า เนื่องจากสินค้าที่จัดส่งไปยังปลายทางสหภาพยุโรปจะต้องผ่านการตรวจสอบเกี่ยวกับการรักษาความปลอดภัยสินค้าหรือไปรษณีย์ภัณฑ์อย่างเข้มงวด โดยสินค้าทุกชิ้นจะต้องผ่านการตรวจสอบเกี่ยวกับการรักษาความปลอดภัยด้วยเครื่อง X-Ray ในกรณีที่สินค้ามีความหนาที่บสูงจนไม่ สามารถระบุวัตถุได้ด้วยการ X-Ray จะต้องถูกตรวจสอบด้วยวิธีการอื่น ๆ เช่น อุปกรณ์ตรวจจ็บบร่องรอยของสารวัตถุระเบิด (Explosives Trace Detector) หรือการตรวจสอบทางกายภาพ (Physical Search) เป็นต้น เนื่องจากต้องเปิดตรวจถึงตัวสินค้า และบรรจุสินค้ากลับใส่บรรจุภัณฑ์ดั้งเดิม

การส่งสินค้าผ่านตัวแทนผู้ให้บริการขนส่งสินค้า รวมไปถึงผู้ให้บริการขนส่งสินค้าภาคพื้นที่ได้รับบริการรับรองสถานะ RA3 เช่น BFS และ Thai Cargo นั้น ก็จะช่วยให้กระบวนการขนส่งสินค้าไปยังสหภาพยุโรปมีความรวดเร็วยิ่งขึ้น ยิ่งไปกว่านั้น หากเป็นสินค้าที่จัดส่งโดยผู้ส่งออกสินค้าได้รับการรับรอง KC3 ผ่านตัวแทนผู้ให้บริการขนส่งสินค้าและผู้ให้บริการขนส่งสินค้าภาคพื้นที่ได้รับบริการรับรอง RA3 ด้วย ก็จะสามารถกระชับขั้นตอนการตรวจสอบที่ซับซ้อนดังกล่าว และดำเนินการขนส่งไปยังสหภาพยุโรปได้อย่างรวดเร็ว ดังภาพที่ 2.11



ภาพที่ 2.11 กระบวนการภายใต้มาตรฐาน ACC3 ที่ได้รับการรับรองจากสหภาพยุโรป
ที่มา องค์การตรวจสอบการรักษาความปลอดภัยทางการบินของสหภาพยุโรป

กระบวนการในการเปิดตรวจสินค้าหรือไปรษณีย์ภัณฑ์ จะเริ่มตั้งแต่การนำสินค้าออกจากบรรจุภัณฑ์เพื่อทำการตรวจสอบ จนถึงการบรรจุสินค้ากลับเข้าบรรจุภัณฑ์ให้เรียบร้อย ซึ่งเป็นกระบวนการที่ต้องใช้เวลานาน ด้วยเหตุนี้การส่งสินค้าผ่านตัวแทนผู้ให้บริการขนส่งสินค้า รวมไปถึงผู้ให้บริการขนส่งสินค้าภาคพื้นที่ได้รับบริการรับรองสถานะให้เป็น RA3 ก็จะช่วยให้กระบวนการขนส่งสินค้าไปยังสหภาพยุโรป มีความรวดเร็ว และสะดวกมากยิ่งขึ้น

หากเป็นสินค้าที่จัดส่งโดยผู้ส่งออกสินค้าได้รับการรับรอง KC3 ผ่านตัวแทนผู้ให้บริการขนส่งสินค้าและผู้ให้บริการขนส่งสินค้าภาคพื้นที่ได้รับบริการรับรอง RA3 ด้วย ก็จะสามารถกระชับขั้นตอนการตรวจสอบที่ซับซ้อน และดำเนินการขนส่งไปยังสหภาพยุโรปได้อย่างรวดเร็วยิ่งขึ้น

2.4 กฎเกณฑ์ตัวแทนควบคุมตามข้อกำหนดของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

หลักเกณฑ์ที่เกี่ยวข้อง โดยตรงกับตัวแทนควบคุมในการขนส่งสินค้าทางอากาศของไทย ปัจจุบันเป็นไปตามข้อกำหนดของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ฉบับที่ 33 ว่าด้วยการรักษาความปลอดภัยสินค้าและไปรษณีย์ภัณฑ์ทางอากาศ ซึ่งข้อกำหนดฉบับดังกล่าวกำหนดหลักเกณฑ์การกำกับดูแลตัวแทนควบคุมโดยสอดคล้องและเป็นไปตามมาตรฐานที่กำหนดไว้ในภาคผนวก 17 และบทแก้ไขเพิ่มเติมภาคผนวก 17 แห่งอนุสัญญาชิคาโก ว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ เกี่ยวกับเรื่องการรักษาความปลอดภัย ประกอบด้วย ผู้ดำเนินการเดินอากาศ ตัวแทนควบคุม ผู้ส่งทราบตัวตน การไปรษณีย์ควบคุม และผู้ดำเนินงานสนามบินสาธารณะ ปฏิบัติเกี่ยวกับการรักษาความปลอดภัยสินค้าและไปรษณีย์ภัณฑ์ทางอากาศ

ข้อกำหนดของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ฉบับที่ 33 กำหนดว่า บุคคลใดที่ดำเนินการโดยมีวัตถุประสงค์ในการบริหารจัดการขนส่งสินค้า ไปรษณีย์ภัณฑ์ สัมภาระ หรือสิ่งอื่น ๆ ทางอากาศ ต้องได้รับความเห็นชอบแผนรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนของตัวแทนควบคุมหรือการไปรษณีย์ควบคุม และได้รับใบรับรองการเป็นตัวแทนควบคุมหรือการไปรษณีย์ควบคุม

2.4.1 การรับรองการเป็นตัวแทนควบคุมหรือการไปรษณีย์ควบคุม ต้องมีคุณสมบัติดังต่อไปนี้

- 1) เป็นนิติบุคคลตามกฎหมายไทย
- 2) กรณีตัวแทนควบคุมต้องเป็นตัวแทน (Agent) ผู้ให้บริการจัดการขนส่งสินค้า (Freight Forwarder) หรือบุคคลอื่นใดซึ่งทำธุรกิจกับผู้ดำเนินการเดินอากาศ โดยมีวัตถุประสงค์ใน

การรับจัดการขนส่งสินค้า ไปรษณียภัณฑ์ สัมภาระ หรือสิ่งอื่น ๆ ทางอากาศ สำหรับกรณี การไปรษณีย์ควบคุมต้องเป็นหน่วยงานไปรษณีย์ที่ได้รับการแต่งตั้งจากรัฐบาล (Postal Authority)

- 3) มีบุคลากรที่มีความสามารถและมีจำนวนเพียงพอ
- 4) มีเครื่องมือรักษาความปลอดภัยที่เหมาะสม
- 5) มีสถานที่ในการจัดเก็บสินค้า ไปรษณียภัณฑ์ สัมภาระ หรือสิ่งอื่น ๆ ที่จะ

ขนส่งทางอากาศ

6) มีความสามารถในการดำเนินการรักษาความปลอดภัยสินค้า ไปรษณียภัณฑ์ สัมภาระ หรือสิ่งอื่น ๆ และการตรวจค้นตามแนวทางที่สำนักงานกำหนด

7) ไม่อยู่ระหว่างถูกพักใช้ใบรับรองการเป็นตัวแทนควบคุมหรือการไปรษณีย์ ควบคุม หรือเคยถูกเพิกถอนใบรับรองการเป็นตัวแทนควบคุมหรือการไปรษณีย์ควบคุม ยังไม่ครบ 1 ปี

2.4.2 เอกสารหลักฐานที่แสดงคุณสมบัติในการรับรองการเป็นตัวแทนควบคุมหรือการไปรษณีย์ควบคุม ให้ยื่นคำขอตามแบบที่กำหนด แนบท้ายข้อกำหนด หรือผ่านช่องทางสำนักงาน การบินพลเรือนแห่งประเทศไทยที่กำหนด ดังนี้

1) หนังสือรับรองหรือหลักฐานการเป็นนิติบุคคล ซึ่งแสดงรายการเกี่ยวกับชื่อ วัตถุประสงค์ ที่ตั้งสำนักงาน และผู้มีอำนาจลงนามผูกพันนิติบุคคลที่เป็นปัจจุบัน โดยมีคำรับรอง ของผู้มีอำนาจให้คำรับรองตามกฎหมาย ซึ่งออกให้ไว้ไม่เกิน 6 เดือน

2) สำเนาบัตรประชาชน หรือสำเนาหนังสือเดินทางของผู้มีอำนาจลงนามผูกพัน นิติบุคคลที่เป็นปัจจุบัน

3) ข้อมูลเกี่ยวกับความรู้ความสามารถและประสบการณ์ของบุคลากรและ จำนวนบุคลากรที่ปฏิบัติงาน

4) ข้อมูลเกี่ยวกับเครื่องมือรักษาความปลอดภัยสินค้า ไปรษณียภัณฑ์ สัมภาระ หรือสิ่งอื่น ๆ ที่รับจัดการขนส่งทางอากาศ

5) รายละเอียดเกี่ยวกับสถานที่ประกอบกิจการ พร้อมทั้งเอกสารแสดงถึงการมี กรรมสิทธิ์ สิทธิครอบครอง หรือสิทธิอื่นใดในการใช้สถานที่นั้น

6) รายละเอียดที่แสดงความสามารถในการดำเนินการรักษาความปลอดภัยสินค้า และไปรษณียภัณฑ์ สัมภาระ หรือสิ่งอื่น ๆ และการตรวจค้น โดยให้เป็นไปตามแนวทางปฏิบัติที่ สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยกำหนด

7) แผนรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนของตัวแทนควบคุมหรือการไปรษณีย์ควบคุมที่มีรูปแบบตามที่สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยกำหนด ซึ่งมีแผนการฝึกอบรมการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนอยู่ด้วย

8) เอกสารหลักฐานอื่นที่ผู้อำนวยการกำหนดเพิ่มเติม

2.4.3 กระบวนการในการรับรองการเป็นตัวแทนควบคุม มีรายละเอียดดังนี้

1) เมื่อผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยได้รับคำขอให้รับรองการเป็นตัวแทนควบคุมแล้ว

2) ผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยทำการตรวจสอบคำขอและเอกสารหลักฐานประกอบคำขอ ดังนี้

- ความถูกต้องครบถ้วนของคุณสมบัติของผู้ขอไปรับรองการเป็นตัวแทนควบคุมและความถูกต้องของเอกสารหลักฐาน

- ความเหมาะสมในการเป็นตัวแทนควบคุมหรือการไปรษณีย์ควบคุม โดยพิจารณาจาก

(ก) ความสามารถในการบริหารจัดการของผู้บริหาร ซึ่งต้องมีความรู้และประสบการณ์ในการประกอบกิจการรับจัดการขนส่งสินค้า ไปรษณีย์ภัณฑ์ สัมภาระ หรือสิ่งอื่น ๆ ที่จะขนส่งทางอากาศ

(ข) บุคลากรมีความรู้ ความสามารถเหมาะสม และมีจำนวนเพียงพอ

(ค) เครื่องมือรักษาความปลอดภัยสินค้า ไปรษณีย์ภัณฑ์ สัมภาระ หรือสิ่งอื่น ๆ ที่รับจัดการขนส่งทางอากาศมีความเหมาะสม

(ง) สถานที่ประกอบกิจการมีความเหมาะสม

(จ) ความสามารถในการดำเนินการรักษาความปลอดภัยสินค้า ไปรษณีย์ภัณฑ์ สัมภาระ หรือสิ่งอื่น ๆ และการตรวจค้นโดยให้เป็นไปตามแนวทางปฏิบัติที่สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยกำหนด ตลอดจนความพร้อมในการปฏิบัติตามกฎหมาย กฎ ระเบียบต่าง ๆ ของทางราชการทั้งในปัจจุบันและที่จะมีในอนาคต และเงื่อนไขแบบท้ายใบรับรอง

- แผนรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนที่ยื่นมีรูปแบบตามข้อกำหนดของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ซึ่งมีแผนฝึกอบรมการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนรวมอยู่ด้วย ตลอดจนความพร้อมในการปฏิบัติตามแผนรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนได้อย่างมีประสิทธิภาพ และเพียงพอแก่การรักษาความปลอดภัย

3) เมื่อผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย เห็นว่าผู้ขอรับใบรับรองตัวแทนควบคุมหรือการไปรษณีย์ควบคุม มีคุณสมบัติครบถ้วนและไม่มีลักษณะต้องห้าม แผนรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนของผู้ขอรับใบรับรองตัวแทนควบคุมหรือการไปรษณีย์ควบคุมสอดคล้องกับแผนรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ ซึ่งมีแผนฝึกอบรมการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนรวมอยู่ด้วย รวมทั้งบุคลากร เครื่องมือรักษาความปลอดภัยและสถานที่ประกอบกิจการมีความเหมาะสม ตลอดจนการปฏิบัติตามแผนรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนมีประสิทธิภาพเพียงพอแก่การรักษาความปลอดภัย ก็มีการจะให้ความเห็นชอบพร้อมประทับตราและลงลายมือชื่อในแผนรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนของผู้ขอใบรับรอง พร้อมทั้งออกใบรับรองการเป็นตัวแทนควบคุมหรือการไปรษณีย์ควบคุมแล้วแต่กรณีให้แก่ผู้ขอ

ทั้งนี้ ผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยจะกำหนดเงื่อนไขใด ๆ ตามที่เห็นว่าจำเป็น เพื่อความปลอดภัยในการขนส่งทางอากาศแนบท้ายใบรับรองด้วยก็ได้ ใบรับรองตัวแทนควบคุมหรือการไปรษณีย์ควบคุม มีอายุคราวละไม่เกิน 5 ปี นับแต่วันที่ออกให้

4) ผู้ได้รับใบรับรองการเป็นตัวแทนควบคุม หรือการไปรษณีย์ควบคุมที่ประสงค์จะขอต่ออายุใบรับรอง ให้ยื่นคำขอพร้อมเอกสารหลักฐานก่อนวันที่ใบรับรองหมดอายุไม่น้อยกว่า 90 วัน

เมื่อยื่นคำขอต่ออายุใบรับรองตัวแทนควบคุมหรือการไปรษณีย์ควบคุมภายในเวลาที่กำหนดแล้ว ให้ตัวแทนควบคุมหรือการไปรษณีย์ควบคุมนั้นสามารถดำเนินการเป็นตัวแทนควบคุมหรือการไปรษณีย์ควบคุมได้ต่อไป จนกว่าผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยจะแจ้งไม่ต่ออายุใบรับรองให้

ทั้งนี้ หากไม่ได้ยื่นคำขอต่ออายุใบรับรองภายในเวลาที่กำหนด ให้ใบรับรองนั้นเป็นอันใช้ไม่ได้และจะต้องยื่นขอใบรับรองใหม่ทั้งหมด โดยการพิจารณาคำขอต่ออายุใบรับรองตัวแทนควบคุมหรือการไปรษณีย์ควบคุม ให้คำนึงถึงประวัติการประกอบกิจการหรือการดำเนินงานที่ผ่านมาด้วย

5) ในกรณีที่ใบรับรองการเป็นตัวแทนควบคุมหรือการไปรษณีย์ควบคุมสูญหาย ถูกทำลาย หรือชำรุดในสาระสำคัญ ให้ผู้ได้ใบรับรองการเป็นตัวแทนควบคุมหรือการไปรษณีย์ควบคุมนั้น ยื่นคำขอรับใบแทนตามแบบที่กำหนดต่อผู้อำนวยการ หรือช่องทางที่สำนักงานกำหนด พร้อมด้วยเอกสาร และหลักฐานการรับแจ้งความ หรือใบรับรองฉบับเดิมที่ชำรุดแล้วแต่กรณี

การออกใบแทนใบรับรอง ให้เป็นไปตามใบรับรองฉบับเดิมโดยให้เขียน หรือประทับคำว่า “ใบแทน” ด้วยหมึกสีแดงไว้ที่ด้านหน้าของใบรับรองการเป็นตัวแทนควบคุม หรือการไปรษณีย์ควบคุมนั้น และให้ระบุวัน เดือน ปีที่ออกใบแทน พร้อมทั้งลงลายมือชื่อผู้ออกใบแทนกำกับไว้

6) ผู้ได้รับใบรับรองการเป็นตัวแทนควบคุม หรือการไปรษณีย์ควบคุมนั้น มีหน้าที่พัฒนาแผนการควบคุมการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนของตน ให้สอดคล้องกับแผนรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASP) ตลอดจนสภาพแวดล้อม เหตุการณ์ และระดับของภัยคุกคามที่เปลี่ยนแปลงไป

7) ผู้ได้รับใบรับรองการเป็นตัวแทนควบคุมหรือการไปรษณีย์ควบคุมที่ประสงค์จะแก้ไขเพิ่มเติม หรือเปลี่ยนแปลงแผนรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนที่มีนัยสำคัญให้แตกต่างไปจากที่ได้รับความเห็นชอบ หรือในกรณีที่ผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย มีคำสั่งให้ผู้ได้รับใบรับรองการเป็นตัวแทนควบคุม หรือการไปรษณีย์ควบคุมแก้ไขเพิ่มเติมแผนรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนเพื่อให้สอดคล้องกับแผนรักษาความปลอดภัยการบิน พลเรือนแห่งชาติ ตลอดจนสภาพแวดล้อม เหตุการณ์ และระดับของภัยคุกคามที่เปลี่ยนแปลงไป ให้ผู้ได้รับใบรับรองการเป็นตัวแทนควบคุมหรือการไปรษณีย์ควบคุมยื่นแผนที่ได้แก้ไขเพิ่มเติมหรือเปลี่ยนแปลงนั้น ต่อผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย เพื่อพิจารณาให้ความเห็นชอบ

ผู้อำนวยการจะตรวจสอบแผนรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนที่ผู้ได้รับใบรับรองการเป็นตัวแทนควบคุม หรือการไปรษณีย์ควบคุมยื่น เมื่อตรวจสอบแล้วเห็นว่าหน้าที่มีการแก้ไขเพิ่มเติม หรือเปลี่ยนแปลงนั้นถูกต้อง และเป็นไปตามหลักเกณฑ์หรือคำสั่งแล้ว ผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยจะให้ความเห็นชอบการแก้ไขเพิ่มเติมหรือเปลี่ยนแปลงนั้น และให้ผู้ได้รับใบรับรองการเป็นตัวแทนควบคุมหรือการไปรษณีย์ควบคุม นั้นบันทึกประวัติการแก้ไขเพิ่มเติมในแผนรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือน เพื่อใช้เป็นหลักฐานอ้างอิงต่อไป

8) ผู้ได้รับใบรับรองการเป็นตัวแทนควบคุมหรือการไปรษณีย์ควบคุมจะต้องมอบแผนการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนฉบับสมบูรณ์ และเป็นปัจจุบันให้กับผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนชุดหนึ่ง และเก็บไว้ ณ สำนักงานใหญ่ และสถานที่ดำเนินงานของผู้ได้รับใบรับรองการเป็นตัวแทนควบคุมหรือการไปรษณีย์ควบคุมอย่างน้อยอีกแห่งละหนึ่งชุด โดยต้องเก็บไว้ในที่ซึ่งผู้ปฏิบัติงานที่เกี่ยวข้องสามารถเข้าดูและใช้ได้ รวมถึงเพื่อให้ผู้อำนวยการ

สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย หรือผู้ซึ่งผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยมอบหมายสามารถตรวจสอบได้ตลอดเวลา

9) ห้ามมิให้ผู้ได้รับใบรับรองการเป็นตัวแทนควบคุมหรือการไปรษณีย์ควบคุม รับผิดชอบขนส่งสินค้า ไปรษณีย์ภัณฑ์ สัมภาระ หรือสิ่งอื่น ๆ ทางอากาศ หากไม่ได้ดำเนินการแก้ไขหรือปฏิบัติให้ถูกต้องภายในระยะเวลาที่กำหนดเมื่อได้รับคำสั่งจากผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย หรือแผนรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนของตนถูกเพิกถอนการให้ความเห็นชอบ หรือใบรับรองการเป็นตัวแทนควบคุมหรือการไปรษณีย์ควบคุมถูกพักใช้หรือเพิกถอน

10) ผู้ได้รับใบรับรองการเป็นตัวแทนควบคุมหรือการไปรษณีย์ควบคุมต้องบังคับใช้แผนการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนของตัวแทนควบคุม หรือการไปรษณีย์ควบคุม ที่ได้รับความเห็นชอบจากผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยแล้ว และต้องจัดให้มีการควบคุมการรักษาความปลอดภัยของสินค้า ไปรษณีย์ภัณฑ์ สัมภาระ หรือสิ่งอื่น ๆ ที่ตนรับผิดชอบขนส่งทางอากาศ เพื่อให้สินค้า ไปรษณีย์ภัณฑ์ สัมภาระ หรือสิ่งอื่น ๆ นั้น ปราศจากวัตถุต้องห้าม วัตถุระเบิด หรือสิ่งอื่นใดที่อาจใช้ในการกระทำอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมายต่อการบินพลเรือน เพื่อไม่ให้บุคคลที่ไม่มีส่วนเกี่ยวข้องเข้าถึงสินค้า ไปรษณีย์ภัณฑ์ สัมภาระ หรือสิ่งอื่น ๆ นั้น ได้ เริ่มตั้งแต่ขั้นตอนการตรวจพิสูจน์ผู้ส่งสินค้า ไปรษณีย์ภัณฑ์ สัมภาระ หรือสิ่งอื่น ๆ การตรวจสอบ การบรรจุหีบห่อ วิธีการเก็บรักษา และการขนส่งสินค้า และไปรษณีย์ภัณฑ์ในระหว่างที่อยู่ในความรับผิดชอบของตน

11) ผู้ได้รับใบรับรองการเป็นตัวแทนควบคุมหรือการไปรษณีย์ควบคุมจะรับผิดชอบขนส่งสินค้า ไปรษณีย์ภัณฑ์ สัมภาระ หรือสิ่งอื่น ๆ ทางอากาศได้ เมื่อสินค้า ไปรษณีย์ภัณฑ์ สัมภาระ หรือสิ่งอื่น ๆ นั้นอยู่ภายใต้การควบคุมการรักษาความปลอดภัยสินค้า และไปรษณีย์ภัณฑ์ตลอดเวลา ในระหว่างที่อยู่ในความรับผิดชอบของตนตามวิธีการ ดังต่อไปนี้

- กรณีรับสินค้า ไปรษณีย์ภัณฑ์ สัมภาระ หรือสิ่งอื่น ๆ จากผู้ส่งไม่ทราบตัวตน ซึ่งถือว่าเป็นสินค้าไม่ทราบที่มา ผู้ได้รับใบรับรองการเป็นตัวแทนควบคุมหรือการไปรษณีย์ควบคุมต้องดำเนินการตรวจค้นสินค้า ไปรษณีย์ภัณฑ์ สัมภาระ หรือสิ่งอื่น ๆ ทุกชิ้นที่ตนรับผิดชอบขนส่งทางอากาศ พร้อมทั้งออกเอกสารรับรองการรักษาความปลอดภัยสินค้า หรือไปรษณีย์ภัณฑ์

- ในกรณีที่ใช้เครื่องมือเอกซเรย์ในการตรวจค้นสินค้า ไปรษณีย์ภัณฑ์ สัมภาระ หรือสิ่งอื่น ๆ ผู้ได้รับใบรับรองการเป็นตัวแทนควบคุม หรือการไปรษณีย์ควบคุมต้องใช้เครื่องมือเอกซเรย์แบบสองมุมมอง (Dual View) เป็นอย่างน้อย

- ในกรณีที่พบว่า เป็นสินค้าและไปรษณียภัณฑ์ที่มีความเสี่ยงสูง ให้ผู้ได้รับใบรับรองการเป็นตัวแทนควบคุมหรือการไปรษณีย์ควบคุม ทำการตรวจค้นตามวิธีการตรวจค้นสำหรับสินค้า และไปรษณียภัณฑ์ที่มีความเสี่ยงสูงตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และแนวทางปฏิบัติที่สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยกำหนด

- กรณีรับสินค้า ไปรษณียภัณฑ์ สัมภาระ หรือสิ่งอื่น ๆ จากตัวแทนควบคุมหรือการไปรษณีย์ควบคุมรายอื่น หรือจากผู้ส่งทรมตัวตน ผู้ได้รับใบรับรองการเป็นตัวแทนควบคุมหรือการไปรษณีย์ควบคุม ต้องตรวจสอบและรับรองความถูกต้องของเอกสารรับรองการรักษาความปลอดภัยสินค้า หรือไปรษณียภัณฑ์ และตรวจพิสูจน์ถึงความผิดปกติของสินค้า (ถ้ามี)

- ให้ผู้ได้รับใบรับรองการเป็นตัวแทนควบคุมหรือการไปรษณีย์ควบคุม ดำเนินการสุ่มตรวจสินค้า และไปรษณียภัณฑ์ตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กำหนดไว้ในคู่มือการประเมินความเสี่ยงด้านการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

12) ในกรณีที่สินค้า ไปรษณียภัณฑ์ สัมภาระ หรือสิ่งอื่น ๆ ผ่านการตรวจค้นและรับรองจากผู้ได้รับใบรับรองการเป็นตัวแทนควบคุมหรือการไปรษณีย์ควบคุม หรือเป็นการตรวจค้นสินค้าและไปรษณียภัณฑ์ที่มีความเสี่ยงสูง หรือเป็นการสุ่มตรวจสินค้าและไปรษณียภัณฑ์ ให้ผู้ได้รับใบรับรองการเป็นตัวแทนควบคุมหรือการไปรษณีย์ควบคุมจัดทำเครื่องหมายหรือสัญลักษณ์ติดไว้กับสินค้า ไปรษณียภัณฑ์ สัมภาระ หรือสิ่งอื่น ๆ นั้น พร้อมทั้งออกเอกสารรับรองการรักษาความปลอดภัยสินค้าและไปรษณียภัณฑ์ที่ลงนามโดยพนักงานตรวจค้นที่ได้รับการรับรองจากสำนักงาน โดยต้องส่งหรือแสดงได้ว่า เอกสารดังกล่าวติดไปพร้อมกับสินค้า ไปรษณียภัณฑ์ สัมภาระ หรือสิ่งอื่น ๆ ตลอดการขนส่ง

13) เพื่อให้การรักษาความปลอดภัยสินค้า ไปรษณียภัณฑ์ สัมภาระ หรือสิ่งอื่น ๆ ที่ตนรับจัดการขนส่งทางอากาศเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ ให้ผู้ได้รับใบรับรองการเป็นตัวแทนควบคุมหรือการไปรษณีย์ควบคุม ดำเนินการรักษาความปลอดภัยสินค้า ไปรษณียภัณฑ์ สัมภาระ หรือสิ่งอื่น ๆ และตรวจค้นด้วยวิธีการที่เหมาะสม โดยคำนึงถึงลักษณะของสินค้าและไปรษณียภัณฑ์ (Nature of Consignment) นั้นตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และแนวทางปฏิบัติที่สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยกำหนด

14) ผู้ได้รับใบรับรองการเป็นตัวแทนควบคุมหรือการไปรษณีย์ควบคุมต้องปฏิบัติตามแผนรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนของตน หรือผู้ดำเนินการสนามบินอนุญาต (Airport Security Programme : ASP) ที่สถานประกอบการของตนได้ตั้งอยู่ ซึ่งเป็นแผนการรักษา

ความปลอดภัยที่ผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยได้ให้ความเห็นชอบแล้ว ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับตน ซึ่งได้รับการแจกจ่าย ตลอดจนปฏิบัติตามข้อกำหนด ระเบียบ หรือ กฎเกณฑ์เกี่ยวกับการรักษาความปลอดภัยสินค้าและไปรษณียภัณฑ์ทางอากาศที่ผู้ดำเนินการ สนามบินสาธารณะ โดยสอดคล้องตามแผนรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนของเจ้าของ หรือ ผู้ดำเนินการสนามบินอนุญาตนั้น

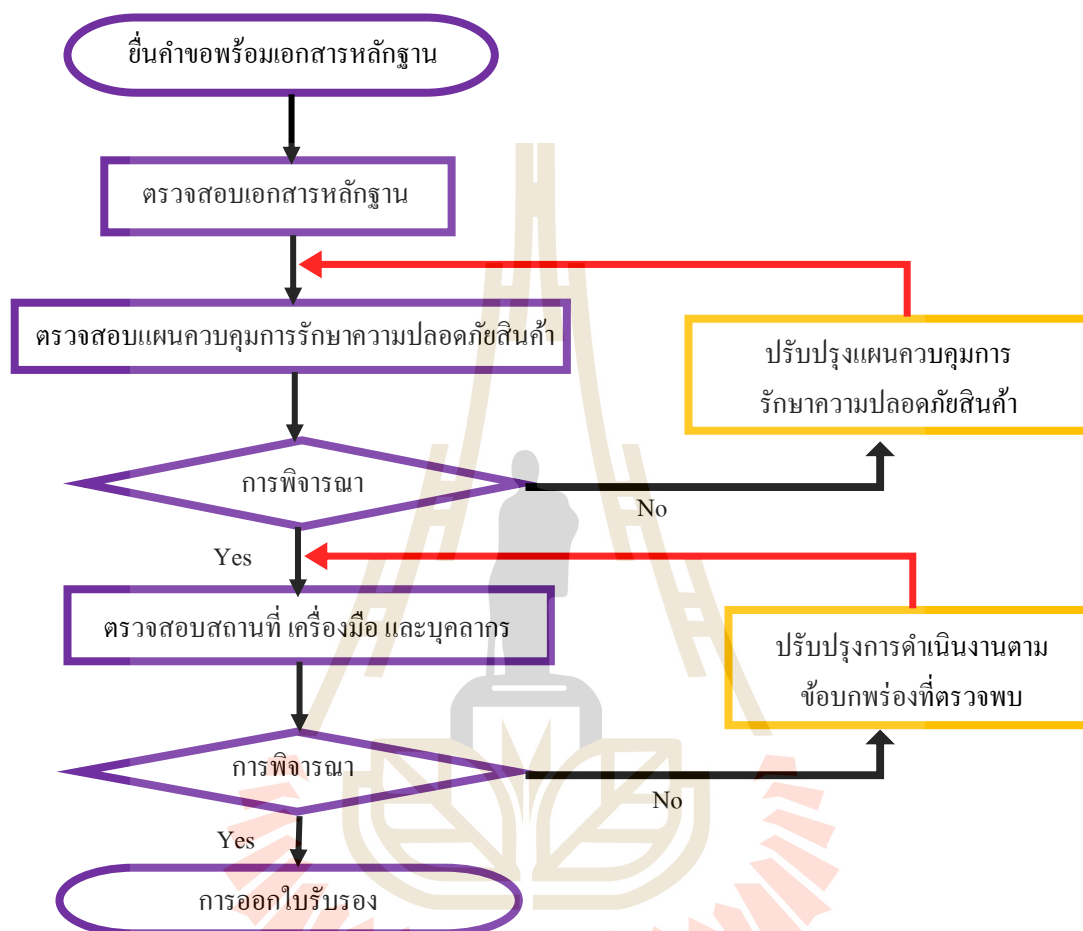
15) เมื่อปรากฏแก่ผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนว่า ผู้ได้รับใบรับรองการ เป็นตัวแทนควบคุมหรือการไปรษณีย์ควบคุม กระทำการดังต่อไปนี้ ผู้อำนวยการมีอำนาจสั่งให้ ผู้ได้รับใบรับรองการเป็นตัวแทนควบคุมหรือการไปรษณีย์ควบคุมดำเนินการแก้ไขปรับปรุง หรือ ปฏิบัติให้ถูกต้อง หรือดำเนินการใดภายในระยะเวลาที่กำหนด

- ไม่ปฏิบัติตามแผนรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนของตัวแทน ควบคุมหรือการไปรษณีย์ควบคุมที่ได้รับการเห็นชอบ
- ไม่พัฒนาแผนรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนของตัวแทนควบคุม หรือการไปรษณีย์ควบคุม
- ไม่แก้ไขเพิ่มเติม หรือเปลี่ยนแปลงแผนรักษาความปลอดภัยการบิน พลเรือนของตัวแทนควบคุม หรือการไปรษณีย์ควบคุมที่ผู้อำนวยการสำนักงานการบิน พลเรือนแห่งประเทศไทยสั่ง
- ฝ่ายอื่นไม่ปฏิบัติตามข้อกำหนดของสำนักงานการบินพลเรือนแห่ง ประเทศไทย

16) ผู้ได้รับใบรับรองการเป็นตัวแทนควบคุมหรือการไปรษณีย์ควบคุมที่ได้รับ คำสั่งจากผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยแล้ว ไม่จัดการแก้ไข ปรับปรุง หรือไม่ปฏิบัติให้ถูกต้อง หรือไม่ดำเนินการใด ๆ ภายในระยะเวลาที่กำหนด ผู้อำนวยการ สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยมีอำนาจเพิกถอนการให้ความเห็นชอบแผนรักษาความ ปลอดภัยการบินพลเรือนของผู้ได้รับใบรับรองการเป็นตัวแทนควบคุมหรือการไปรษณีย์ควบคุม และ/หรือ สั่งพักใช้ใบรับรองการเป็นตัวแทนควบคุม โดยพิจารณาตามความร้ายแรงแห่ง พฤติการณ์

ในกรณีที่ผู้ได้รับใบรับรองการเป็นตัวแทนควบคุมหรือการไปรษณีย์ควบคุม ถูกเพิกถอนการให้ความเห็นชอบแผนรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือน หรือถูกพักใช้ ใบรับรองเกิน 2 ครั้ง ภายในระยะเวลา 2 ปี หรือไม่ปฏิบัติตามแผนรักษาความปลอดภัยการบิน พลเรือนที่ได้รับการเห็นชอบ หรือฝ่ายอื่นไม่ปฏิบัติตามข้อกำหนด จนก่อหรืออาจก่อให้เกิด อันตรายต่อการรักษาความปลอดภัยในการขนส่งสินค้า และไปรษณียภัณฑ์ทางอากาศ หรือการ

กระทำอันเป็นกรแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมาย ผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยมีอำนาจสั่งเพิกถอนใบรับรองการเป็นตัวแทนควบคุมหรือการไปรษณีย์ควบคุมนั้น ดังแสดงในภาพที่ 2.12



ภาพที่ 2.12 แผนผังแสดงขั้นตอนการยื่นขอเป็นตัวแทนควบคุมหรือการไปรษณีย์ควบคุม
ที่มา คู่มือขั้นตอนการยื่นขอเป็นตัวแทนควบคุมและการไปรษณีย์ควบคุม (กพท., 2561)

2.5 นโยบายรัฐบาลที่สนับสนุนการเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์

2.5.1 แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย

ระบบโลจิสติกส์ เป็นส่วนสำคัญที่ช่วยผลักดันให้เศรษฐกิจของประเทศเติบโตอย่างมั่นคง มั่งคั่ง และยั่งยืน รัฐบาลจึงได้จัดทำแนวทางการขับเคลื่อนการพัฒนาโลจิสติกส์ภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี เพื่อเป็นการยกระดับโลจิสติกส์ของประเทศ สนับสนุนการเป็นศูนย์กลางทางการค้า การบริการในภูมิภาคอาเซียน และเป็นการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันกับอุตสาหกรรมการขนส่งของโลก จึงมีการจัดทำแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของ

ประเทศไทย ฉบับที่ 3 (พ.ศ.2560 - 2564) โดยสำนักงานคณะกรรมการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) ซึ่งมีการกิจหลักในการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ ได้ดำเนินงานร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งในภาครัฐ และภาคเอกชน เพื่อใช้เป็นกรอบนโยบายและยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศได้อย่างมีประสิทธิภาพและมีการบูรณาการระหว่างหน่วยงาน

การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ได้ถูกจัดทำเป็นแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทยภายใต้แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12 (พ.ศ.2560 - 2564) มีหน่วยงานหลักที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ 1) กระทรวงเกษตรและสหกรณ์ (ภาคเกษตรกรรม) 2) กระทรวงอุตสาหกรรม (ภาคอุตสาหกรรม) 3) กระทรวงพาณิชย์ 4) กระทรวงการคลัง 5) กระทรวงศึกษาธิการ 6) กระทรวงคมนาคม 7) กระทรวงมหาดไทย 8) กระทรวงดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม 9) กระทรวงวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี 10) สำนักนายกรัฐมนตรี 11) สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ฉบับที่ 3 (พ.ศ.2560 - 2564) มียุทธศาสตร์ที่ 7 ภายใต้แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12 (พ.ศ.2560 - 2564) เป็นยุทธศาสตร์หลักในการขับเคลื่อนการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ ว่าด้วยเรื่องการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์ ที่มุ่งเน้นการขยายขีดความสามารถ และพัฒนาคุณภาพการให้บริการ เพื่อรองรับการขยายตัวของเมืองและพื้นที่เศรษฐกิจใหม่ สนับสนุนให้เกิดการเชื่อมโยงอย่างเป็นระบบตามแนวระเบียงเศรษฐกิจ พัฒนาระบบการบริหารจัดการและการกำกับดูแลให้สอดคล้องกับมาตรฐานสากล เพิ่มประสิทธิภาพการดำเนินการ สร้างความเป็นธรรมในการเข้าถึงการบริการ การพัฒนาผู้ประกอบการสาขาโลจิสติกส์และหน่วยงานที่มีศักยภาพ เพื่อขยายการทำธุรกิจกับต่างประเทศประกอบด้วย 3 ยุทธศาสตร์หลัก ได้แก่

ยุทธศาสตร์ที่ 1 การพัฒนาเพิ่มมูลค่าระบบห่วงโซ่อุปทาน เพื่อพัฒนาและยกระดับมาตรฐานระบบการจัดการโลจิสติกส์และห่วงโซ่อุปทานให้ได้มาตรฐานสากล ตลอดทั้งห่วงโซ่อุปทาน แบ่งออกเป็น

- การยกระดับการบริหารจัดการโลจิสติกส์ และห่วงโซ่อุปทานในภาคเกษตรกรรม และภาคอุตสาหกรรมให้ได้มาตรฐาน สามารถแบ่ง KPI ดังนี้ ต้นทุนโลจิสติกส์ต่อยอดขายของสินค้าเกษตรสำคัญลดลงร้อยละ 3 - 5 ต่อปี ต้นทุนโลจิสติกส์ต่อยอดขายของกลุ่มอุตสาหกรรมสำคัญลดลงร้อยละ 3 - 5 ต่อปี และมูลค่าเพิ่มของธุรกิจให้บริการโลจิสติกส์ของประเทศ เพิ่มขึ้นเฉลี่ยร้อยละ 5 ต่อปี

- เชื่อมโยงการค้าสู่รูปแบบพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ (E-Commerce) สามารถแบ่ง KPI ดังนี้ จำนวนสถาบันเกษตรกรและผู้ประกอบการที่มีการเชื่อมโยงการค้าสู่รูปแบบ

พาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์เพิ่มขึ้นร้อยละ 10 ต่อปี และมูลค่าพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์สาขาการขนส่งและโลจิสติกส์ เพิ่มขึ้นเฉลี่ยร้อยละ 10 ต่อปี

- พัฒนาศักยภาพผู้ให้บริการโลจิสติกส์ให้ สามารถแข่งขันได้ สามารถแบ่ง KPI ดังนี้ มูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจของธุรกิจให้บริการโลจิสติกส์ของประเทศ เพิ่มขึ้นเฉลี่ยร้อยละ 5 ต่อปี มูลค่าการส่งออกภาคบริการ (Export service) ของธุรกิจด้าน โลจิสติกส์เพิ่มขึ้นร้อยละ 5 ต่อปี จำนวนผู้ประกอบการ โลจิสติกส์ที่ได้ Related logistics world-recognized certificate เพิ่มขึ้น ร้อยละ 10 ต่อปี และปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจกสาขาการขนส่งลดลงเฉลี่ยร้อยละ 5 - 10 ต่อปี

ยุทธศาสตร์ที่ 2 การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งและเครือข่ายโลจิสติกส์ให้เชื่อมโยงตั้งแต่ต้นทาง จนถึงปลายทาง สนับสนุนการเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งสู่รูปแบบการขนส่งหลายรูปแบบ (Multimodal Transportation) ที่ สามารถลดต้นทุน ประหยัดพลังงาน และเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม รวมทั้งการพัฒนาและยกระดับมาตรฐานให้สอดคล้องกับมาตรฐาน โลก แบ่งออกเป็น

- พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านขนส่งและเครือข่ายโลจิสติกส์ตามเส้นทางยุทธศาสตร์เพื่อเชื่อมโยงอนุภูมิภาค และเป็นประตูการค้า สามารถแบ่ง KPI ดังนี้ สัดส่วนการขนส่งสินค้าทางรางเพิ่มขึ้นเป็นร้อยละ 4 และสัดส่วนการขนส่งสินค้าทางน้ำ เพิ่มขึ้นเป็นร้อยละ 15 ต่อปริมาณการขนส่งสินค้าทั้งหมดภายในประเทศในปี 2564

- พัฒนาระบบ NSW ให้สมบูรณ์ สามารถแบ่ง KPI ดังนี้ จำนวนธุรกรรมการให้บริการนำเข้า - ส่งออกด้วยระบบอิเล็กทรอนิกส์เป็นร้อยละ 100 ในปี 2654 ปริมาณ/มูลค่าการขนส่งสินค้า ณ ประตูการค้าหลักและด่านชายแดนสำคัญเพิ่มขึ้นเฉลี่ย ร้อยละ 5 ต่อปี ระยะเวลาที่ใช้ในการขนส่งสินค้านำเข้า - ส่งออก ณ ประตูการค้าหลักและชายแดนสำคัญลดลงร้อยละ 5 และระยะเวลาที่ใช้ในการตรวจปล่อยสินค้า (Time release study) ประตูทางการค้าหลักลดลงร้อยละ 5

- พัฒนาระบบการโลจิสติกส์ในรูปแบบอิเล็กทรอนิกส์ รวมถึงเร่งแก้ไขอุปสรรคการค้าระหว่างประเทศ สามารถแบ่ง KPI ดังนี้ มูลค่า E-Commerce สาขาการขนส่งและโลจิสติกส์ เพิ่มขึ้นเฉลี่ยร้อยละ 10 ต่อปี

ยุทธศาสตร์ที่ 3 การพัฒนาปัจจัยสนับสนุนด้านโลจิสติกส์ เร่งรัดพัฒนาบุคลากร สร้างความเป็นมืออาชีพ และยกระดับมาตรฐานวิชาชีพด้านโลจิสติกส์ สร้างเครือข่ายความร่วมมือ ส่งเสริมการใช้เทคโนโลยีการบริหารจัดการระบบโลจิสติกส์ และพัฒนาระบบติดตามและประเมินผลการพัฒนาโลจิสติกส์ของประเทศ แบ่งออกเป็น

- พัฒนามาตรฐานวิชาชีพ โลจิสติกส์ และพัฒนาบุคลากรด้าน โลจิสติกส์ให้มีคุณภาพตามมาตรฐานสากล สามารถแบ่ง KPI ดังนี้ มีมาตรฐานอาชีพ และมาตรฐานฝีมือแรงงาน

ด้านโลจิสติกส์ครอบคลุมทุกสาขาอาชีพในปี 2564 อบรมบุคลากรด้านเทคโนโลยีโลจิสติกส์ โดยเฉพาะระดับหัวหน้างาน ระดับเจ้าหน้าที่เทคนิค และระดับปฏิบัติการตามหลักสูตรมาตรฐานเฉลี่ยปีละ 5,000 คน

- วิจัย พัฒนานวัตกรรม และเทคโนโลยีด้านโลจิสติกส์ สามารถแบ่ง KPI ดังนี้ มีสถาบันพัฒนาและฝึกอบรมบุคลากรด้านโลจิสติกส์ในปี 2564 มีระบบฐานข้อมูลสารสนเทศเพื่อบริหารจัดการบุคลากรด้านโลจิสติกส์ในปี 2564 จำนวนโครงการวิจัย และพัฒนานวัตกรรม และเทคโนโลยีด้านโลจิสติกส์เพิ่มขึ้นร้อยละ 5 - 10 ต่อปี

- ประเมิน/ติดตามข้อตกลงความร่วมมือระหว่างประเทศ และพัฒนาฐานข้อมูลเพื่อประเมินผลการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ สามารถแบ่ง KPI ดังนี้ มูลค่าเชิงพาณิชย์จากงานวิจัย และพัฒนานวัตกรรม และเทคโนโลยีด้านโลจิสติกส์เพิ่มขึ้นร้อยละ 5-10 ต่อปี มีระบบฐานข้อมูลด้านโลจิสติกส์ เพื่อการติดตามและประเมินผลการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศในปี 2564

นอกจากนี้ยังมียุทธศาสตร์อื่น ๆ ที่สนับสนุนการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ ได้แก่
ยุทธศาสตร์ที่ 1 การเสริมสร้างและพัฒนาศักยภาพมนุษย์ เป็นการส่งเสริมให้แรงงานมีความรู้ ทักษะ และมีมาตรฐาน ให้เป็นที่ต้องการของตลาดแรงงานในอนาคต

ยุทธศาสตร์ที่ 3 การสร้างความเข้มแข็งทางเศรษฐกิจ และแข่งขันได้อย่างยั่งยืน มีการพัฒนาขีดความสามารถในการแข่งขันในภาคการบริการ สร้างความเชื่อมโยงของห่วงโซ่มูลค่า (Value Chain) ระหว่างภาคเกษตร อุตสาหกรรม บริการ และการค้าการลงทุน

ยุทธศาสตร์ที่ 4 การเติบโตที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม เพื่อการพัฒนาที่ยั่งยืน ส่งเสริมการลงทุนภาคอุตสาหกรรม และการบริการที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม มาตรการลดก๊าซเรือนกระจกในภาคการขนส่ง เพื่อส่งเสริมระบบการคมนาคมขนส่งที่ยั่งยืน

ยุทธศาสตร์ที่ 8 การพัฒนาวิทยาศาสตร์ เทคโนโลยี วิจัย และนวัตกรรม ส่งเสริมการลงทุนวิจัยกลุ่มเทคโนโลยีที่ประเทศไทย สามารถพัฒนาได้เอง พร้อมถ่ายทอดให้กับผู้ประกอบการ ให้เป็นผู้ประกอบการที่สามารถประยุกต์ใช้เทคโนโลยีได้อย่างมีประสิทธิภาพ

ยุทธศาสตร์ที่ 9 การพัฒนาเมือง และพื้นที่เศรษฐกิจ กำหนดแนวทางพัฒนาเมือง และพื้นที่เศรษฐกิจให้มีศักยภาพในการเพิ่มมูลค่าสินค้าและบริการ พัฒนาระบบการขนส่งหลายรูปแบบ เพื่อการเชื่อมโยงระหว่างภูมิภาค ระหว่างเมือง และพื้นที่เศรษฐกิจให้เป็นประตูเศรษฐกิจเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน

ยุทธศาสตร์ที่ 10 ความร่วมมือระหว่างประเทศเพื่อการพัฒนา เป็นการพัฒนาความเชื่อมโยงด้านการคมนาคมขนส่งและระบบโลจิสติกส์ เพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งและ

ระบบอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าผ่านแดน และการข้ามแดนที่รวดเร็ว เพื่อให้สามารถลดต้นทุนโลจิสติกส์อย่างเป็นรูปธรรม

แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ฉบับที่ 3 (พ.ศ.2560 - 2564) แบ่งออกเป็น 3 ระยะ ได้แก่

ระยะที่ 1 คือ 5 ปีแรก เป็นการวางพื้นฐานพร้อมขับเคลื่อนการพัฒนาตามแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ฉบับที่ 3 (พ.ศ.2560 - 2564) โดยมีแนวทางการพัฒนาดังต่อไปนี้

- 1) การกำหนดตำแหน่งยุทธศาสตร์ เป็นประตูการค้า และยกระดับการบริหารจัดการห่วงโซ่อุปทาน
- 2) พัฒนาระบบ New Single Window (NSW) ให้เชื่อมโยงสมบูรณ์ และปรับปรุงกฎหมายให้รองรับการทำธุรกรรมอิเล็กทรอนิกส์
- 3) พัฒนามาตรฐานวิชาชีพ และบุคลากรด้านโลจิสติกส์ให้มีคุณภาพตามมาตรฐานสากล

ระยะที่ 2 คือ 5 - 10 ปี ผลักดันประเทศไทยสู่การเป็นศูนย์กลางการค้า เชื่อมโยงการค้ารูปแบบพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ (E-Commerce) พัฒนาระบบโลจิสติกส์ เข้าสู่การเชื่อมโยงข้อมูลทางอิเล็กทรอนิกส์ หรือ E-Logistics อย่างสมบูรณ์จัดอุปสรรคและอำนวยความสะดวกให้ผู้ประกอบการมีศักยภาพในการแข่งขันกับนานาประเทศ

ระยะที่ 3 คือ 11 - 20 ปี กำหนดให้ประเทศไทยพัฒนาสู่การเป็นประเทศรายได้สูงที่มีการกระจายรายได้อย่างเป็นธรรม เป็นศูนย์กลางการขนส่งและระบบโลจิสติกส์ของภูมิภาค แนวทางการพัฒนาระบบโลจิสติกส์สอดคล้องกับยุทธศาสตร์ ให้ผู้ประกอบการไทยมีความเข้มแข็ง สามารถแข่งขันได้บนเวทีโลก

ในขณะที่แผนยุทธศาสตร์ไทยแลนด์ 4.0 (พ.ศ. 2560 - 2579) มีการวางเป้าหมายสำคัญเพื่อการขับเคลื่อนเศรษฐกิจภาคอุตสาหกรรมด้วยเทคโนโลยีและนวัตกรรม ซึ่งเชื่อมโยงกับนโยบายการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษในรูปแบบ Super Cluster ซึ่งแบ่งเป็น 5 อุตสาหกรรมเดิมที่มีศักยภาพ (First S-Curve) และอีก 5 อุตสาหกรรมในอนาคต (New S-Curve) ที่เป็นอุตสาหกรรมที่ใช้นวัตกรรมและเทคโนโลยีขั้นสูง รวมไปถึงการคิดค้นนวัตกรรมเพื่อการพัฒนาประเทศ และลดต้นทุนในการผลิต การสร้างนวัตกรรมเพื่อการพัฒนาประเทศมาประยุกต์เป็นแผนยุทธศาสตร์คมนาคมดิจิทัล 2021 โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อให้เกิดนวัตกรรมที่ใช้ในการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งภายในประเทศได้อย่างยั่งยืน โดยสนับสนุนให้อุตสาหกรรมที่ใช้เทคโนโลยี และนวัตกรรมขั้นสูง หรือ Super cluster มีความเชื่อมโยงกันผ่านทางระบบโลจิสติกส์ ซึ่งส่งผลต่อ

ความสามารถในการแข่งขันของประเทศ ทั้งนี้ระบบโลจิสติกส์และการขนส่งมีส่วนสำคัญให้บรรลุเป้าหมายด้านการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศ

สำหรับกระทรวงคมนาคม จัดทำแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ ฉบับที่ 3 (พ.ศ. 2560 - 2564) มีเป้าประสงค์หลักเป็นการพัฒนาระบบ โลจิสติกส์ให้สมบูรณ์ต่อเนื่องเพื่อขจัดปัญหา Missing link รองรับนโยบายส่งเสริมการรวมกลุ่มอุตสาหกรรม Super cluster ที่รัฐบาลกำหนดให้เป็นกลไกขับเคลื่อนเศรษฐกิจของประเทศในอนาคต ในยุค Thailand 4.0 ซึ่งเป็นการยกระดับความสามารถการแข่งขันของประเทศพัฒนาสู่เศรษฐกิจดิจิทัล เพื่อให้บรรลุเป้าประสงค์หลักแผนได้ถูกออกแบบภายใต้ยุทธศาสตร์ 4 ด้าน ดังนี้

ยุทธศาสตร์ที่ 1 Domestic infrastructure สร้างความต่อเนื่องภายในประเทศ โดยการพัฒนาก่อสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่ง และสิ่งอำนวยความสะดวกทั้งด้านโครงสร้างพื้นฐาน และสิ่งอำนวยความสะดวก (Hard Side) และพัฒนากระบวนการ (Soft side) เพื่อให้สามารถรองรับเครือข่ายโลจิสติกส์ภายในประเทศ เพิ่มประสิทธิภาพของการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ รวมถึงการเชื่อมโยงการขนส่งกับประตูการค้าที่สำคัญของประเทศอย่างบูรณาการ

ยุทธศาสตร์ที่ 2 Gateway สร้างความเชื่อมโยงการพัฒนาประตูการค้า เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการรองรับการไหลของสินค้า พัฒนาโลกและสิ่งอำนวยความสะดวก รวมทั้งกระบวนการเพื่อสนับสนุนการขนส่งข้ามแดน และลดอุปสรรคทางการค้า

ยุทธศาสตร์ที่ 3 Area ขับเคลื่อนเศรษฐกิจ การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ เพื่อรองรับภาคการผลิตรวมทั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษของประเทศ โดยเฉพาะ Eastern Economic Corridor (EEC) โดยการส่งเสริมให้เป็นฐานอุตสาหกรรมการผลิตที่ใช้รูปแบบเทคโนโลยีขั้นสูง (Super cluster) เป็นกลไกขับเคลื่อนเศรษฐกิจของประเทศในอนาคต

ยุทธศาสตร์ที่ 4 Sustainable ส่งเสริมให้เกิดการพัฒนาผู้ประกอบการ และบุคลากรด้านโลจิสติกส์ในทุกกระดับให้มีมาตรฐานการปฏิบัติงานที่เป็นสากล พัฒนาสู่ความยั่งยืน รวมทั้งการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม ซึ่งเป็นจุดเริ่มต้นของ Green logistics และระบบโลจิสติกส์ที่ยั่งยืน (Sustainable logistic)

จากแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย สรุปได้ว่า รัฐบาลมีแนวทางในพัฒนาระบบ โลจิสติกส์อย่างยั่งยืน ซึ่งผู้เกี่ยวข้องทั้งภาครัฐและเอกชน เพื่อสนับสนุนการพัฒนาธุรกิจการขนส่ง และธุรกิจโลจิสติกส์ให้มีมาตรฐานระดับโลก และสามารถแข่งขันกับนานาประเทศได้อย่างมีประสิทธิภาพ โดยการใช้เทคโนโลยีและนวัตกรรมเข้ามาช่วยในการบริหารจัดการระบบโลจิสติกส์ เพื่อลดต้นทุนในการดำเนินงาน รวมถึงเป็นการขับเคลื่อน

เศรษฐกิจในยุค Thailand 4.0 ให้เติบโตตามไปด้วย ซึ่งรัฐบาลมีการสนับสนุนทั้งโครงสร้างพื้นฐาน การพัฒนาความร่วมมือ ระบบสารสนเทศ และการติดตามผลจากตัวชี้วัดที่สะท้อนผลการดำเนินงานที่เกี่ยวข้องอย่างมีประสิทธิภาพ

2.6 งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

เอกสาร บทความ และงานวิจัยที่ได้รับการเผยแพร่ในส่วนนี้จะเป็นการนำเสนอเกี่ยวกับตัวแทนควบคุม การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ แนวทางการพัฒนาการดำเนินงานของผู้มีส่วนเกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้า และการรักษาความปลอดภัยของการขนส่งสินค้าทางอากาศ รวมถึงบทวิจารณ์ และข้อเสนอแนะต่าง ๆ

2.6.1 งานวิจัยภายในประเทศ

ดวงมณี ชัยวุฒิ (2563) ได้ทำการศึกษา เรื่อง การพัฒนากระบวนการรักษาความปลอดภัยในการขนส่งสินค้าทางอากาศของประเทศไทย ผลการศึกษาพบว่า องค์ประกอบที่สำคัญในการดำเนินงานในปัจจุบันของตัวแทนควบคุม ได้แก่ 1) การมีมาตรการการอำนวยความสะดวกและการรักษาความปลอดภัย 2) การมีบุคลากรที่มีความรู้ มีการฝึกอบรมที่เหมาะสม 3) มีการใช้เครื่องมือที่ทันสมัยในการตรวจค้น (Screening) 4) มีองค์ประกอบที่เกี่ยวข้องในสายการผลิต อาทิ การเก็บรักษาสินค้า การเคลื่อนย้ายสินค้าหรือสินค้าเปลี่ยนลำ 5) มีการควบคุมคุณภาพและการกำกับดูแลจากเจ้าหน้าที่รัฐ องค์ประกอบเหล่านี้ล้วนมีความสำคัญในระบบห่วงโซ่อุปทานปลอดภัย นอกจากนี้ยังมีองค์ประกอบอื่นที่มีส่วนสำคัญในการดำเนินงาน เช่น การมีนโยบายด้านการรักษาความปลอดภัยที่ชัดเจน การได้รับการรับรองจากองค์กรที่เกี่ยวข้องกับระบบการรักษาความปลอดภัย ตลอดจนการได้รับความร่วมมือจากหน่วยงานภายนอก

แนวทางในการพัฒนากระบวนการรักษาความปลอดภัยในการขนส่งสินค้าทางอากาศของประเทศไทยมี 4 แนวทาง ได้แก่ 1) การพัฒนาผู้ส่งทราบตัวตน 2) การจัดทำฐานข้อมูลของผู้ที่เกี่ยวข้องในห่วงโซ่อุปทานปลอดภัย 3) การพัฒนาศักยภาพของเจ้าหน้าที่ภาครัฐ และ 4) การปรับปรุงการดำเนินงานของตัวแทนควบคุม โดยแนวทางส่วนใหญ่เป็นการดำเนินงานของภาครัฐ ทั้งการแก้ไขกฎหมาย การประชาสัมพันธ์ความรู้ด้านการรักษาความปลอดภัย และการประชุมรับฟังข้อคิดเห็นต่าง ๆ กับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

วรภาส เมืองจ้อย (2562) ได้ทำการวิจัยเรื่อง ทิศทางการขนส่งแบบประตูสู่ประตูในประเทศไทย พบว่า การขนส่งแบบประตูสู่ประตู เป็นการขนส่งรูปแบบหนึ่งที่ทำให้การจัดส่งไปถึงมือผู้รับที่ปลายทาง เน้นการตอบสนองความต้องการของผู้บริโภคเป็นหลัก ทันท่วงที ความต้องการ ถูกที่และถูกเวลา มีเครื่องมือที่ช่วยตรวจสอบติดตามผลของสินค้านำระหว่างทางได้

สอดคล้องกับสถานการณ์ธุรกิจในประเทศไทย พฤติกรรมผู้บริโภคที่มีการใช้ Application ผ่านมือถือมากขึ้น ทั้งนี้ ผู้บริโภคก็มีการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรม ส่งผลต่อการให้บริการการขนส่งใหม่ ๆ เช่น การบริการ โลจิสติกส์ เพื่ออำนวยความสะดวกให้ผู้ประกอบการ E-Commerce อย่างครบวงจร บริการการขนส่งสินค้าที่มีความรวดเร็ว และแม่นยำ จากการนำเทคโนโลยีเข้ามาช่วย ทั้งนี้ รัฐบาลเห็นความสำคัญจึงให้การส่งเสริมและพัฒนาให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางการให้บริการระบบโลจิสติกส์ แบบครบวงจรในภูมิภาคอาเซียน และประเทศไทยมีความได้เปรียบด้านภูมิศาสตร์ สามารถเป็นศูนย์กลางการขนส่งสินค้าทั้งทางถนน ทางรถไฟ ทางลำน้ำ และทางอากาศ จึงได้กำหนดแผนยุทธศาสตร์ ทำความร่วมมือ และกรอบความตกลงระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้องกับระบบโลจิสติกส์

ดังนั้น รัฐบาลและเอกชนควรบูรณาการการทำงาน และสนับสนุนส่งเสริมปัจจัยต่าง ๆ ที่รองรับการเติบโตในอนาคต ได้แก่ พัฒนาบุคลากรให้มีความเพียงพอ และมีทักษะในการปฏิบัติงาน ส่งเสริมงบประมาณสนับสนุน การวิจัยและพัฒนานวัตกรรมใหม่ ๆ เพื่อเพิ่มขีดความสามารถโครงสร้างพื้นฐานในการขนส่งสินค้า และโครงสร้างพื้นฐานด้านระบบเครือข่าย

คงฤทธิ จันทริก (2561) ได้เสนอบทความเรื่อง Air Cargo Security กับความพร้อมของประเทศไทย กล่าวว่า ประเด็นที่หารืออย่างเข้มข้น คือ การขนส่งทางอากาศ ที่พบว่าแม้ปริมาณการขนส่งสินค้าทางอากาศมีการขยายตัว แต่ทิศทางของสายการบินสำคัญกลับลดจำนวนอากาศยานสำหรับขนส่งสินค้า และหันไปขนส่งสินค้ากับอากาศยานขนส่งผู้โดยสารมากขึ้น รวมถึงข้อกำหนดของ IATA ระบุให้แต่ละสายการบินต้องทำ 80/20 Slot Allocation ทำให้ปริมาณระวางสำหรับการขนส่งสินค้าของสายการบินลดลง แต่ในส่วนของผู้ให้บริการขนส่งสินค้ารายใหญ่กลับเพิ่มอากาศยานสำหรับขนส่งสินค้ามากขึ้น และการเข้ามามีบทบาทมากขึ้นของ Amazon และ Alibaba ทั้งนี้การขยายตัวของทางอากาศ ทำให้เกิดความแออัด ณ ท่าอากาศยาน อุปกรณ์อำนวยความสะดวกไม่เพียงพอ และยังไม่สามารถแลกเปลี่ยนข้อมูลสินค้าระหว่างประเทศผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ได้อย่างสมบูรณ์ เป็นอุปสรรคของการทำ Digitalization ให้เชื่อมโยงตลอดห่วงโซ่อุปทาน

ประเด็นสำคัญ คือ ICAO ได้กำหนดนโยบายการรักษาความปลอดภัยในการขนส่งสินค้าทางอากาศ หรือ Air Cargo Security โดยให้ผู้ส่งสินค้า (Shipper) และผู้ขนส่งสินค้าทางอากาศ (Aircraft Operator/Carrier) ต้องจดทะเบียนกับหน่วยงานกำกับดูแล ภายใต้แนวคิด Known Consignor (KC) และ Regulated Agents (RA) เพื่อยืนยันความปลอดภัยของสินค้าที่ขนส่งตลอดเส้นทาง ซึ่งท่าอากาศยานแต่ละแห่ง ต้องจัดเตรียมอุปกรณ์และระบบ X-Ray Scanning สำหรับการตรวจสอบสินค้าแบบ 100% เป็นการเพิ่มความแออัดให้กับท่าอากาศยานมากยิ่งขึ้น

ในเรื่องนี้ สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทยได้เสนอที่ประชุมพิจารณา กรณีที่ประเทศใดมีการดำเนิน โครงการ AEO : Authorized Economic Operator ซึ่งมีรายละเอียด 80% สอดคล้องกับ KC และ RA ให้ใช้ทดแทนกัน โดยเปรียบเทียบมาตรฐานและกำหนดระเบียบรองรับการดำเนินงานภายในประเทศควบคู่ไปกับการพัฒนาระบบและอุปกรณ์ที่จำเป็นสำหรับการตรวจสอบสินค้าก่อนบรรทุกขึ้นอากาศยาน ประเทศไทยดำเนินการโดยกระทรวงคมนาคม และกรมศุลกากร

คชา วิฉิน (2560) ส่วนแผนงานขนส่งสินค้าทางอากาศ บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) กล่าวว่า แม้ประเทศไทยจะมีศักยภาพในการดึงดูดการลงทุนส่งสินค้าทางอากาศ จากปัจจัยด้านพื้นที่เขตปลอดอากรที่รองรับความต้องการได้เพียงพอ และค่าใช้จ่ายในการขนส่งสินค้าที่ไม่สูงนัก แต่ต้องอาศัยการพัฒนากระบวนการบริหารให้มีประสิทธิภาพ เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันระดับภูมิภาค โดยมีแนวทางการพัฒนา 3 ด้าน ได้แก่

1) Smart Access คือ ระบบอัจฉริยะควบคุมและบันทึกข้อมูลการเข้า-ออกของรถขนส่งสินค้า (Cargo) ภายในพื้นที่เขตปลอดอากร และพื้นที่สนับสนุนเขตปลอดอากรเพื่อลดระยะเวลาในการดำเนินการ และควบคุมความปลอดภัย โดยปัจจุบันมีคนเข้าออกพื้นที่กว่าหมื่นคน รถขนส่งสินค้าราว 7-8 พันคันต่อวัน จึงจำเป็นต้องอาศัยเทคโนโลยีในการบันทึก ตรวจสอบ ข้อมูล และควบคุมการเข้าออกของคน รถ และการเข้าคิว (Queuing system)

2) Certify Hub คือ การจัดตั้งศูนย์รับรองมาตรฐานสินค้าด้าน การเกษตรและยาในระดับนานาชาติ (Certify Hub) ในประเทศไทย เพื่อควบคุมคุณภาพมาตรฐานการส่งออก สินค้าเกษตรในระดับสากล ลดความเสี่ยงในการถูกปฏิเสธการนำเข้า และดึงดูดการใช้บริการของผู้ประกอบการในประเทศรอบข้าง

3) E- Commerce Hub คือ ประเทศไทยจำเป็นต้องพัฒนาสู่การเป็นศูนย์กลาง E-Commerce ในระดับภูมิภาคเพื่อเพิ่มศักยภาพในการแข่งขัน

จิรพร จารุกรสกุล (2559) ได้เสนอมุมมองเกี่ยวกับแนวทางการขับเคลื่อนนโยบายไทยแลนด์ 4.0 และ โลจิสติกส์ 4.0 กล่าวว่า ความเปลี่ยนแปลงของเทคโนโลยีและอุตสาหกรรม 4.0 ส่งผลให้ผู้ประกอบการไทยถูกท้าทายและต้องปรับตัวเพื่อรองรับความเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้น เพราะประเทศไทยมีกลุ่มมีกลุ่มผู้ประกอบการในอุตสาหกรรมที่เน้นการผลิต และมีศักยภาพเพียงพอต่อการปรับเปลี่ยน (Transform) กระบวนการผลิตไปเป็นผู้ประกอบการผลิตด้วยเทคโนโลยีขั้นสูง เพื่อรองรับการขยายตัวของอุตสาหกรรมในอนาคตได้ ภาครัฐจึงควรมีมาตรการและสิทธิประโยชน์ที่จูงใจสำหรับการลงทุนอย่างจริงจัง เป็นการกระตุ้นให้พร้อมที่จะเปลี่ยนแปลง รวมถึงความร่วมมือจากทุกภาคส่วน

อย่างไรก็ตาม ภาครัฐจำเป็นต้องเข้ามามีส่วนสนับสนุนอย่างเป็นรูปธรรม เพราะมีผลต่อความเชื่อมั่นจากการลงทุนของนักลงทุนต่างประเทศ ซึ่งมีความต้องการบุคลากรที่มีความรู้ความเชี่ยวชาญ หรือ Knowledgeable และในอีกไม่ช้าแรงงานฝีมือจะถูกแทนที่ด้วย Artificial Intelligence (AI) ดังนั้น แรงงานมนุษย์ต้องมีการพัฒนาไปเป็นผู้ใช้หรือผู้ควบคุมเทคโนโลยี เพื่อเร่งให้เกิดกระบวนการพัฒนาตามแนวทาง Thailand 4.0 ซึ่งจำเป็นต้องใช้ความร่วมมือจากทุกภาคส่วนที่จะร่วมกันพัฒนาองค์ความรู้ และร่วมพัฒนาศักยภาพของอุตสาหกรรมของประเทศไทยอย่างยั่งยืน

จิตพงษ์ อัยสานนท์ (2559) เผยแพร่บทความเรื่อง มองรอบทิศคิดอย่าง Supply Chain โลจิสติกส์และซัพพลายเชนของการขนส่งสินค้าพัสดุภัณฑ์ทางอากาศ (Air Freight Business) สรุปได้ว่า การพัฒนาระบบการขนส่งทางอากาศของประเทศไทยให้มีประสิทธิภาพและประสิทธิผลได้นั้น มีความจำเป็นต้องพิจารณาถึงปัญหาอุปสรรคในการพัฒนาอีกด้วย อาทิ การขาดความสามารถในการพัฒนาระบบการขนส่ง ซึ่งจะส่งผลในการลดต้นทุนระยะยาว และสามารถในการยกระดับการให้บริการที่เน้นความรวดเร็วและแม่นยำ ปัญหาในด้านของประสิทธิภาพของระบบโลจิสติกส์ที่ควรพิจารณา คือ

- 1) ความล่าช้าในกระบวนการขนส่ง เนื่องจากผู้ขนส่งหรือตัวแทนขนส่งยังต้องรายงานผ่านกรมศุลกากร แต่ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศการบูรณาการระหว่างกัน อีกทั้งกฎระเบียบ และข้อปฏิบัติที่ขาดความยืดหยุ่น ส่งผลให้เกิดความล่าช้า แม้รัฐบาลปัจจุบันกำลังผลักดันให้เกิด Single Window ก็ตาม
- 2) ต้นทุนทางโลจิสติกส์ที่สูงขึ้นจากเดิม เป็นเหตุทำให้เกิดค่าใช้จ่ายที่สูงขึ้น ซึ่งในส่วนนี้ผู้ประกอบการ และผู้นำเข้า ส่งออกต้องแบกรับภาระ
- 3) ต้นทุนภาษีมูลค่าเพิ่ม (VAT 7%) ของผู้ประกอบการขนส่งสินค้า ขณะที่ประเทศอื่น ๆ ไม่ต้องเสียค่าใช้จ่าย ด้วยเหตุนี้เองที่ทำให้ความน่าสนใจในการขนส่งสินค้าผ่านประเทศไทยลดต่ำลง
- 4) ความไม่ต่อเนื่องของนโยบายภาครัฐ อันเกิดขึ้นจากการเปลี่ยนแปลงรัฐบาลที่บ่อย และความจริงจังที่จะพัฒนาอย่างจริงจัง

2.6.2 งานวิจัยต่างประเทศ

Michael Steen (2011) เสนอให้ ICAO ร่วมมือกับองค์กรระหว่างประเทศอื่น ๆ เพื่อเป็นผู้นำในการปรับปรุงความปลอดภัยของห่วงโซ่อุปทานการขนส่งสินค้าทางอากาศทั่วโลก โดยเสนอแนวทางในการสร้างความปลอดภัยในห่วงโซ่อุปทานการขนส่งสินค้าทางอากาศ เพื่อพิจารณาแผนการรักษาความปลอดภัยของการขนส่งสินค้าทางอากาศแห่งชาติ ดังนี้

1) แผนการรักษาความปลอดภัยของห่วงโซ่อุปทานการขนส่งสินค้าทางอากาศ ต้องใช้คำจำกัดความของ ICAO เพื่อสะดวกในการประสานงานระหว่างประเทศ รวมถึงตัวแทน ความคุมและผู้ส่งทราบตัวตน

2) ระบบห่วงโซ่อุปทานการขนส่งสินค้าทางอากาศที่ปลอดภัยใด ๆ จะต้อง สอดคล้องกับมาตรฐานในภาคผนวก 17

3) การตรวจสอบและการลงทะเบียนของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางอากาศที่ เชื่อถือได้ ต้องดำเนินการโดยหน่วยงานกำกับดูแล หรือหน่วยงานอิสระที่ได้รับการยอมรับ

Steve Lawson (2013) กล่าวว่า การรักษาความปลอดภัยการขนส่งสินค้าทาง อากาศและมาตรการตรวจสอบของ ICAO ได้กำหนดกรอบความปลอดภัยด้านการขนส่งสินค้า ทางอากาศและมีมาตรฐานสำหรับการรักษาความปลอดภัยอยู่ในภาคผนวกที่ 17 โดยรัฐภาคีต้อง ตรวจสอบการควบคุมการรักษาความปลอดภัยที่เหมาะสม สร้างกระบวนการจัดหาห่วงโซ่อุปทาน การรักษาความปลอดภัย รวมถึงการอนุมัติตัวแทนควบคุมหรือผู้ส่งทราบตัวตน มีการตรวจสอบ เพื่อให้แน่ใจว่าสินค้าที่บรรทุกบนเครื่องบินโดยสารพาณิชย์ถูกปกป้องจากการกระทำอันเป็นการ แทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมาย และได้รับการยืนยันจากตัวแทนควบคุมที่มีการตรวจสอบหรือ การควบคุมการรักษาความปลอดภัยอื่น ๆ และมีการประเมินความเสี่ยงที่ดำเนินการโดยหน่วยงาน ของรัฐ

อย่างไรก็ตาม ไม่มีข้อตกลงที่แท้จริงเกี่ยวกับตัวแทนควบคุมว่า ธุรกิจจะกลายเป็น ตัวแทนควบคุมได้อย่างไร ตัวแทนควบคุมเป็นเพียงตัวแทนผู้จัดส่งสินค้าหรือนิติบุคคลที่ดำเนิน ธุรกิจกับผู้ดำเนินการเดินอากาศ และควบคุมการรักษาความปลอดภัย อันเป็นที่ยอมรับ โดย หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง นอกจากนี้การที่ตัวแทนควบคุม สามารถรับสินค้าจากธุรกิจอื่นที่เป็นเพียงผู้ ส่งทราบตัวตน โดยไม่มีการตรวจสอบใด ๆ จากรัฐบาล และสินค้านั้นส่งผ่านไปยังอากาศยานโดย ไม่มีการตรวจสอบความปลอดภัย เป็นความเสี่ยงที่อาจจะเกิดขึ้นในประเทศโลกที่ 3 และจำเป็นที่ จะต้องมีความมาตรฐานในด้านการรักษาความปลอดภัยให้กับสินค้าที่บรรทุกบนอากาศยานบรรทุก ผู้โดยสารที่เข้มงวดกว่าอากาศยานบรรทุกสินค้าด้วย

Sheng Teng Huang (2019) นำเสนอบทความว่า การปรับปรุงคุณภาพการบริการ ของผู้ให้บริการขนส่งระหว่างประเทศ และสำรวจทางเลือกในการดำเนินธุรกิจที่เป็นประโยชน์ เพื่อยกระดับคุณภาพการบริการลูกค้า ผู้ให้บริการขนส่งสินค้ามักจะทำหน้าที่เป็นตัวแทนในการ ให้บริการด้านโลจิสติกส์สำหรับผู้ส่งหรือเจ้าของสินค้า และทำงานอย่างใกล้ชิดกับผู้ให้บริการ เช่น สายการบินเร็ว และสายการบิน ธุรกิจนี้มีลักษณะการลงทุนที่ต่ำกว่า แต่พบอุปสรรคในการ เข้าหาผู้ให้บริการ และลูกค้ารายใหญ่มักเป็นผู้ผลิต หรือผู้ค้าขนาดกลาง การให้บริการที่มี

คุณภาพสูง เพื่อสร้างความพึงพอใจของลูกค้าเป็นภารกิจสำคัญ ผลจากการสำรวจเชิงประจักษ์ถึงผู้นำด้านการขนส่งสินค้า เพื่อค้นหาความต้องการของลูกค้าที่สำคัญในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ เช่น ญี่ปุ่นเกาหลี และไต้หวัน มีการปรับใช้รูปแบบการให้บริการที่มีคุณภาพ ไม่เพียงแต่ระบบมาตรการทางเทคนิคที่สำคัญ แต่ยังสำรวจทางเลือกในการดำเนินธุรกิจเผยให้เห็นทิศทางของการปรับปรุงคุณภาพ ความต้องการของลูกค้าที่สำคัญ คือ ค่าธรรมเนียมของตัวแทนที่ถูกลง มีการตอบสนองทันที และมีมาตรการทางเทคนิคในการจัดการความสัมพันธ์กับลูกค้า มีระบบข้อมูลแบบจุดเดียวเบ็ดเสร็จ และเครือข่าย

Hongli Zha และคณะ (2018) ได้ศึกษาเรื่อง รูปแบบการประเมินความปลอดภัยสำหรับการขนส่งสินค้าอันตรายโดยสายการบิน พบว่า ความปลอดภัยของการขนส่งสินค้าอันตรายทางอากาศเกี่ยวข้องกับสุขภาพของมนุษย์และมลภาวะต่อสิ่งแวดล้อม จึงได้ศึกษาแบบจำลอง เพื่อประเมินประสิทธิภาพความปลอดภัยของการขนส่งสินค้าอันตรายโดยสายการบิน มีการประเมินปัจจัยความพร้อมผู้ขับขี่ หน่วยงาน กฎระเบียบ อุปกรณ์/สิ่งอำนวยความสะดวก การปฏิบัติการ เหตุฉุกเฉิน และการฝึกอบรม วิธีการประเมินเป็นแบบผสมผสานของกระบวนการจัดลำดับความสำคัญแต่ละปัจจัย โดยปัจจัยเกี่ยวกับผู้ขับขี่มีผลต่อการปฏิบัติตามกฎระเบียบว่าด้วยการยอมรับสินค้าอันตราย อุปกรณ์อำนวยความสะดวกที่เพียงพอ และสภาพของอุปกรณ์หรือสิ่งอำนวยความสะดวก พบว่า แบบจำลองที่เสนอนั้นมีความเสถียรและเชื่อถือได้

ดังนั้น รูปแบบจำลองนี้ สามารถเป็นแนวทางในการจัดสรรทรัพยากรสำหรับผู้ให้บริการขนส่งสินค้าทางอากาศ เพื่อปรับปรุงการจัดการความปลอดภัยของการขนส่งสินค้าอันตราย

2.7 กรอบแนวคิดการวิจัย

การวิจัยครั้งนี้เป็นการวิจัยเชิงเอกสารเพื่อวิเคราะห์ และสังเคราะห์การพัฒนามาตรฐานตัวแทนควบคุมในประเทศไทยสู่มาตรฐานสากล ผู้วิจัยได้ศึกษาปริทัศน์วรรณกรรมและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง เพื่อนำมากำหนดกรอบแนวคิดการวิจัย ดังนี้



ภาพที่ 2.13 กรอบแนวคิดการวิจัย เรื่อง รูปแบบกระบวนการของตัวแทนควบคุมในการรักษาความปลอดภัยการขนส่งสินค้าทางอากาศตามมาตรฐานสหภาพยุโรป

บทที่ 3

วิธีการดำเนินการวิจัย

การวิจัย เรื่อง รูปแบบกระบวนการของตัวแทนควบคุมในการรักษาความปลอดภัยการขนส่งสินค้าทางอากาศตามมาตรฐานสหภาพยุโรป เป็นการศึกษาวิจัยเชิงคุณภาพ (Qualitative Research) โดยการศึกษาข้อมูลที่ได้จากการค้นคว้าเอกสารต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง (Documentary research) ร่วมกับการสัมภาษณ์เชิงลึก (In-depth interview) จากผู้ให้ข้อมูลสำคัญ (Key Informants) และนำข้อมูลที่ได้มาวิเคราะห์ สังเคราะห์เพื่อให้ได้ข้อสรุปที่มีความสมบูรณ์สอดคล้องกับวัตถุประสงค์ของการวิจัยในการวิจัยครั้งนี้มีวัตถุประสงค์ เพื่อเปรียบเทียบมาตรฐานตัวแทนควบคุมประเทศที่ 3 สำหรับการขนส่งสินค้าไปยังสหภาพยุโรป และข้อกำหนดสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ฉบับที่ 33 หมวด 2 และเพื่อเสนอรูปแบบกระบวนการของตัวแทนควบคุมในการรักษาความปลอดภัยการขนส่งสินค้าทางอากาศตามมาตรฐานสหภาพยุโรป โดยมีรายละเอียดการดำเนินการวิจัย ดังต่อไปนี้

- 1) วิธีวิจัย
- 2) ขอบเขตของงานวิจัย
- 3) เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย
- 4) การเก็บรวบรวมข้อมูล
- 5) การวิเคราะห์ข้อมูล

3.1 วิธีวิจัย

การวิจัยครั้งนี้เป็นการศึกษาวิจัยเชิงคุณภาพ (Qualitative Research) มีลำดับขั้นตอนดังนี้

3.1.1 ศึกษาแนวคิด หลักการและกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับตัวแทนควบคุมในการขนส่งสินค้าทางอากาศ โดยผู้วิจัยคัดเลือกเอกสารระดับทุติยภูมิ ได้แก่ ข้อบังคับ ระเบียบ บทความ งานวิจัย วารสาร วิทยานิพนธ์ เอกสารวิชาการ วรรณกรรมที่เกี่ยวข้องและสอดคล้องกับวัตถุประสงค์การวิจัยทั้งในและต่างประเทศ เพื่อเป็นกรอบแนวคิดเบื้องต้นในการวิจัย ประกอบด้วย

- 1) กฎเกณฑ์การรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ
- 2) มาตรฐานตัวแทนควบคุมประเทศที่ 3 สำหรับการขนส่งสินค้าไปยังสหภาพยุโรป
- 3) กฎเกณฑ์ตัวแทนควบคุมตามข้อกำหนดสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ฉบับที่ 33 หมวด 2

- 4) แนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับลำดับชั้นความต้องการ และ
- 5) นโยบายรัฐบาลที่สนับสนุนการเป็นศูนย์กลาง โลจิสติกส์

3.1.2 เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย เครื่องมือที่ใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูลในการทำงานวิจัยครั้งนี้ เป็นแบบศึกษาค้นคว้าข้อมูลทุติยภูมิ และแบบสัมภาษณ์เชิงลึกจากผู้ให้ข้อมูลสำคัญ เพื่อทำการวิเคราะห์ สังเคราะห์ เพื่อนำข้อมูลมาเปรียบเทียบ สรุปพร้อมอธิบายเชิงพรรณนาตามหลักการวิเคราะห์ข้อมูลเอกสาร นำเสนอเป็นหัวข้อที่เกี่ยวข้องตามวัตถุประสงค์การวิจัย

3.1.3 สร้างเครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย ผู้วิจัยสร้างแบบสอบถามแบบปลายปิดและปลายเปิด (Open-End Question) สำหรับการสัมภาษณ์เชิงลึก โดยกำหนดประเด็นคำถามจากกรอบแนวคิดการวิจัยให้ครอบคลุมวัตถุประสงค์

3.1.4 การตรวจสอบเครื่องมือที่ใช้วิจัย โดยการนำแบบสัมภาษณ์เชิงลึกให้ผู้เชี่ยวชาญตรวจสอบ และนำมาปรับแก้ตามคำแนะนำ

3.1.5 รวบรวมข้อมูลที่ได้จากการสัมภาษณ์เชิงลึกและข้อมูลทุติยภูมิ ผู้วิจัยนำข้อมูลที่ได้จากการสัมภาษณ์เชิงลึกจากผู้ให้ข้อมูลสำคัญ โดยการจดบันทึกและบันทึกเสียงขณะสัมภาษณ์ และศึกษาข้อมูลทุติยภูมิมาทำการวิเคราะห์ สังเคราะห์ เพื่อตอบวัตถุประสงค์ของการศึกษา

3.1.6 การวิเคราะห์ข้อมูลและสรุปผลการวิจัย วิเคราะห์ข้อมูล จัดแบ่งเนื้อหาออกเป็นหัวข้อและหมวดหมู่มาสรุปผลของการวิจัย ตลอดจนการนำเสนอรายงานตามหลักการวิเคราะห์ข้อมูลเอกสาร

3.2 ขอบเขตของงานวิจัย

3.2.1 ขอบเขตด้านเนื้อหา

การวิจัยในครั้งนี้มุ่งศึกษาข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับรูปแบบกระบวนการของตัวแทนควบคุมในการรักษาความปลอดภัยการขนส่งสินค้าทางอากาศตามมาตรฐานสหภาพยุโรป ประกอบด้วย กฎเกณฑ์การรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ มาตรฐานตัวแทนควบคุมประเทศที่ 3 สำหรับการขนส่งสินค้าไปยังสหภาพยุโรป และข้อกำหนดสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ฉบับที่ 33 หมวด 2 แนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับเกี่ยวกับบริษัทตัวแทนออกของ นโยบายรัฐบาลที่สนับสนุนการเป็นศูนย์กลาง โลจิสติกส์ จากข้อบังคับ ระเบียบ บทความ งานวิจัย วารสาร วิทยานิพนธ์ เอกสารวิชาการ วรรณกรรมที่เกี่ยวข้องและสอดคล้องกับวัตถุประสงค์การวิจัยทั้งในและต่างประเทศ เป็นต้น

3.2.2 ขอบเขตผู้ให้ข้อมูลสำคัญ

ขอบเขตผู้ให้ข้อมูลสำคัญในการวิจัยครั้งนี้ เป็นผู้เกี่ยวข้องกับกระบวนการของตัวแทนควบคุมในการรักษาความปลอดภัยการขนส่งสินค้าทางอากาศ และผู้ที่เกี่ยวข้องในการออกนโยบาย ข้อกำหนด และการกำกับดูแลกระบวนการของตัวแทนควบคุมในการรักษาความปลอดภัยการขนส่งสินค้าทางอากาศ ประกอบด้วยผู้ให้ข้อมูลสำคัญ 2 กลุ่ม ได้แก่ หน่วยงานที่ได้รับการรับรองการเป็นตัวแทนควบคุมและการไปรษณีย์ควบคุม ผู้เชี่ยวชาญด้านการรักษาความปลอดภัยสินค้าในการขนส่งสินค้าทางอากาศ และเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

3.3 เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

3.3.1 เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย เครื่องมือที่ใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูลในการทำงานวิจัยครั้งนี้ เป็นแบบสัมภาษณ์เชิงลึก และการศึกษาค้นคว้าข้อมูลทุติยภูมิ และทำการวิเคราะห์ สังเคราะห์ เพื่อนำข้อมูลมาสรุป พร้อมอธิบายเชิงพรรณนาตามหลักการวิเคราะห์ข้อมูลเอกสาร นำเสนอเป็นหัวข้อที่เกี่ยวข้องตามวัตถุประสงค์การวิจัย ซึ่งแบบสัมภาษณ์เชิงลึก แบ่งออกเป็น 3 ส่วน ได้แก่

ส่วนที่ 1 ข้อมูลที่เกี่ยวกับผู้ให้ข้อมูลสำคัญ

ส่วนที่ 2 ข้อคิดเห็นเกี่ยวกับกระบวนการของตัวแทนควบคุมในการรักษาความปลอดภัยการขนส่งสินค้าทางอากาศในปัจจุบัน

ส่วนที่ 3 ข้อเสนอแนะ / แนวทางการปรับปรุงสู่กระบวนการของตัวแทนควบคุมในการรักษาความปลอดภัยการขนส่งสินค้าทางอากาศตามมาตรฐานสหภาพยุโรป

3.3.2 การสร้างและการตรวจสอบเครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย โดยการศึกษาเอกสารข้อมูลต่าง ๆ ให้ครอบคลุมวัตถุประสงค์ในการวิจัยครั้งนี้ นำมาซึ่งการดำเนินการออกแบบโครงสร้างของแบบสัมภาษณ์เชิงลึก และนำไปปรึกษาอาจารย์ที่ปรึกษาเพื่อตรวจสอบและแก้ไข จากนั้นนำแบบสัมภาษณ์ให้ผู้เชี่ยวชาญตรวจสอบและนำมาปรับแก้ตามคำแนะนำ ผู้วิจัยนำไปปรับปรุงแก้ไขให้ถูกต้อง และผู้วิจัยนำแบบสัมภาษณ์ที่ผ่านการปรับปรุงแก้ไขแล้วไปใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูล โดยการสัมภาษณ์ผู้ให้ข้อมูลสำคัญต่อไป

3.4 การเก็บรวบรวมข้อมูล

3.4.1 การเก็บข้อมูลปฐมภูมิ (Primary Data) โดยการสัมภาษณ์เชิงลึกจากผู้ให้ข้อมูลสำคัญ 2 กลุ่ม ได้แก่

1) กลุ่มที่ 1 หน่วยงานที่ได้รับการรับรองการเป็นตัวแทนควบคุมและการไปรษณีย์ควบคุม ได้แก่ บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) จำนวน 1 ท่าน บริษัท ดับบลิวเอฟเอส พิจิตรโก้ จำกัด จำนวน 1 ท่าน บริษัท แพนไทย คาร์โก้ เอ็กซ์เพรส จำกัด จำนวน 1 ท่าน บริษัท บริการภาคพื้น ท่าอากาศยานไทย จำกัด จำนวน 1 ท่าน บริษัท ไปรษณีย์ไทย จำกัด จำนวน 1 ท่าน และผู้เชี่ยวชาญด้านการรักษาความปลอดภัยสินค้าในการขนส่งสินค้าทางอากาศ จำนวน 1 ท่าน

2) กลุ่มที่ 2 เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย จำนวน 2 ท่าน

3.4.2 การเก็บข้อมูลทุติยภูมิ (Secondary Data) โดยผู้วิจัยได้ดำเนินการด้วยวิธีการศึกษาค้นคว้าข้อมูลทุติยภูมิ จากเอกสารที่เกี่ยวข้องเป็นหลัก โดยเครื่องมือที่ใช้เป็นการวิเคราะห์ และเปรียบเทียบข้อมูล โดยมีขั้นตอนการดำเนินการเก็บรวบรวมข้อมูล ในประเด็นต่าง ๆ ดังนี้

1) ศึกษากฎเกณฑ์เกี่ยวกับมาตรฐานตัวแทนควบคุมประเทศที่ 3 สำหรับการส่งสินค้าไปยังสหภาพยุโรป

2) ศึกษากฎเกณฑ์เกี่ยวกับตัวแทนควบคุมในการขนส่งสินค้าทางอากาศของประเทศไทย จากข้อกำหนดสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ฉบับที่ 33 หมวด 2

3) การศึกษาแผนยุทธศาสตร์ในภาพรวมของประเทศไทย เพื่อสนับสนุนนโยบายการขับเคลื่อนระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย รวมถึงปัจจัยที่สนับสนุนการเป็นศูนย์กลางในการดำเนินการธุรกิจโลจิสติกส์ เป็นการส่งเสริม สนับสนุน ให้ระบบโลจิสติกส์มีการพัฒนาอย่างเป็นรูปธรรม

4) ศึกษารายงาน บทความ วิทยานิพนธ์ที่เกี่ยวข้องกับตัวแทนควบคุมในการขนส่งสินค้าทางอากาศทั้งในและต่างประเทศ รวมถึงองค์ประกอบและกระบวนการส่งออกสินค้าผ่านตัวแทนออกของ

5) ศึกษาเอกสารที่เกี่ยวข้องกับนโยบายรัฐบาลที่สนับสนุนการเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์

3.5 การวิเคราะห์ข้อมูล

การตรวจสอบความน่าเชื่อถือของข้อมูลการวิจัยเชิงคุณภาพในการศึกษานี้ ผู้วิจัยได้ใช้วิธีการบันทึกพรรณนาอย่างละเอียด (Leung, 2015; Noble & Smith, 2015; เอี่ยมพร หลินเจริญ, ม.ป.ป.) โดยทำการถอดเทปทุกคำพูดจากการสัมภาษณ์ผู้ให้ข้อมูลหลัก ซึ่งเป็นส่วนที่ไม่ได้มีการปรุงแต่งหรือใส่ความคิดเห็นของผู้วิจัยลงไป หลังจากที่ได้จัดทำเอกสารการบันทึกการสัมภาษณ์ (การบันทึกพรรณนาอย่างละเอียดจากการถอดเทปทุกคำพูดแล้ว) ผู้วิจัยนำเอกสารดังกล่าวไปให้ผู้ให้ข้อมูลหลักที่ได้ให้สัมภาษณ์อ่านข้อมูลการบันทึกดังกล่าวเพื่อตรวจสอบและรับรองความถูกต้องและหากได้รับการยอมรับและยืนยันว่าถูกต้องตรงตามที่ได้ให้สัมภาษณ์ไว้จะเป็นการสร้างความน่าเชื่อถือของข้อมูลได้ (Leung, 2015; Noble & Smith, 2015; เอี่ยมพร หลินเจริญ, ม.ป.ป.)

ทั้งนี้ ผู้วิจัยนำข้อมูลที่ได้จากทั้งการรวบรวมข้อมูลปฐมภูมิและข้อมูลทุติยภูมิมาพิจารณาควบคู่กัน เพื่อเสนอรูปแบบกระบวนการของตัวแทนควบคุมในการรักษาความปลอดภัยการขนส่งสินค้าทางอากาศตามมาตรฐานสหภาพยุโรป ซึ่งมีหลักเกณฑ์ในการคัดเลือกเอกสารที่เกี่ยวข้องประกอบด้วย

- 1) เอกสารมีความถูกต้อง (Authenticity) คือ เอกสารที่มาจากแหล่งที่น่าเชื่อถือได้ มีความถูกต้องครบถ้วนสมบูรณ์ สอดคล้องกับบริบทของสถานการณ์ที่เกิดขึ้นในช่วงระยะเวลาที่เผยแพร่
- 2) มีความน่าเชื่อถือ (Credibility) คือ เป็นเอกสารที่ปราศจากข้อผิดพลาดและการบิดเบือนข้อมูล
- 3) มีความเป็นตัวแทน (Representativeness) คือ เป็นเอกสารที่สามารถแสดงรายละเอียดแทนเอกสารประเภทเดียวกันได้
- 4) มีความหมายชัดเจน (Meaning) คือ เป็นเอกสารที่สามารถเข้าใจได้ง่าย ชัดเจน สอดคล้องกับวัตถุประสงค์ของการวิจัย (Mogalakwe, 2006)

บทที่ 4

ผลการวิเคราะห์ข้อมูล

ผู้วิจัยนำเสนอผลการวิเคราะห์ข้อมูลที่ได้จากการเก็บรวบรวมข้อมูล จากการศึกษาเอกสาร กฎระเบียบ ข้อบังคับจากมาตรฐานสหภาพยุโรปและการสัมภาษณ์เชิงลึก ซึ่งผู้วิจัยได้จัดแบ่งข้อมูล โดยเรียงลำดับตามวัตถุประสงค์ของการวิจัย ดังนี้ 1) เพื่อเปรียบเทียบมาตรฐานตัวแทนควบคุม ประเทศที่ 3 สำหรับการขนส่งสินค้าไปยังสหภาพยุโรป และข้อกำหนดสำนักงานการบินพลเรือน แห่งประเทศไทย ฉบับที่ 33 หมวด 2 และ 2) เพื่อเสนอรูปแบบกระบวนการของตัวแทนควบคุมใน การรักษาความปลอดภัยการขนส่งสินค้าทางอากาศตามมาตรฐานสหภาพยุโรป ซึ่งผู้วิจัยได้ วิเคราะห์ข้อมูลจากการเก็บข้อมูลสัมภาษณ์เรียงตามวัตถุประสงค์ของการวิจัย ดังนี้

1) ผลการวิเคราะห์ข้อมูลจากกฎระเบียบมาตรฐาน และข้อกำหนดที่เกี่ยวข้องกับรูปแบบ กระบวนการของตัวแทนควบคุมในการรักษาความปลอดภัยการขนส่งสินค้าทางอากาศ ได้แก่ สหภาพยุโรป (EU) และสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (CAAT)

2) ผลการวิเคราะห์ข้อมูลจากการสัมภาษณ์หน่วยงานที่ได้รับการรับรองการเป็นตัวแทน ควบคุมและการไปรษณีย์ควบคุม และเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องของสำนักงานการบินพลเรือนแห่ง ประเทศไทย โดยประกอบด้วย 3 ส่วนย่อย ได้แก่ 1) ข้อมูลเกี่ยวกับผู้ให้ข้อมูลสำคัญ 2) ข้อคิดเห็น เกี่ยวกับกระบวนการของตัวแทนควบคุมในการรักษาความปลอดภัยการขนส่งสินค้าทางอากาศใน ปัจจุบัน 3) ข้อเสนอแนะแนวทางการปรับปรุงสู่กระบวนการของตัวแทนควบคุมประเทศที่ 3 ตาม มาตรฐานสหภาพยุโรป

4.1 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลจากกฎระเบียบมาตรฐาน และข้อกำหนดที่เกี่ยวข้องกับ รูปแบบกระบวนการของตัวแทนควบคุมในการรักษาความปลอดภัยการขนส่งสินค้าทาง อากาศ

ผู้วิจัยได้ศึกษาและวิเคราะห์มาตรฐานเชิงเปรียบเทียบเนื้อหาของกฎระเบียบมาตรฐาน และ ข้อกำหนดที่เกี่ยวข้องกับรูปแบบกระบวนการของตัวแทนควบคุมในการรักษาความปลอดภัยการ ขนส่งสินค้าทางอากาศตามมาตรฐานสหภาพยุโรป (EU) และสำนักงานการบินพลเรือนแห่ง ประเทศไทย (CAAT) ในส่วนของคำนิยาม พบว่า

คำนิยามของของรูปแบบกระบวนการของตัวแทนควบคุมในการรักษาความปลอดภัยการขนส่งสินค้าทางอากาศตามมาตรฐานของสหภาพยุโรป (EU) ได้ให้คำนิยามไว้ว่า ตัวแทนผู้ให้บริการขนส่งสินค้า (Freight Forwarder) ตัวแทนออกของ รวมไปถึงผู้บริหารจัดการคลังสินค้า (Warehouse Operator) ซึ่งมีที่ตั้งอยู่ในประเทศที่ 3 และได้รับการรับรองจากผู้ตรวจสอบการรักษาความปลอดภัยการบินของสหภาพยุโรป มีสถานะเป็นตัวแทนควบคุมประเทศที่ 3 (RA3)

คำนิยามของรูปแบบกระบวนการของตัวแทนควบคุมในการรักษาความปลอดภัยการขนส่งสินค้าทางอากาศตามมาตรฐานของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (CAAT) ได้ให้คำนิยามไว้ว่า ตัวแทน (Agent) หมายถึง ผู้รับจัดการขนส่งสินค้า (Freight Forwarder) มีหน้าที่ทำธุรกิจกับผู้ดำเนินการเดินอากาศ การรับรองการเป็นตัวแทนควบคุมต้องมีคุณสมบัติ และเอกสารหลักฐานตามข้อกำหนดสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ฉบับที่ 33 ว่าด้วยเรื่องของการรักษาความปลอดภัยสินค้าและไปรษณียภัณฑ์ทางอากาศ

ทั้งนี้ ผู้วิจัยได้ทำการศึกษากฎระเบียบมาตรฐาน และข้อกำหนดที่เกี่ยวข้องกับรูปแบบกระบวนการของตัวแทนควบคุมในการรักษาความปลอดภัยการขนส่งสินค้าทางอากาศ โดยใช้ตารางเนื้อหาเชิงเปรียบเทียบ สามารถแบ่งออกเป็น 2 หัวข้อหลัก ดังนี้

1. คุณสมบัติในการรับรองการเป็นตัวแทนควบคุม ประกอบด้วย คุณสมบัติองค์กรที่ขอรับรองการเป็นตัวแทนควบคุม และคุณสมบัติของบุคลากรที่ปฏิบัติหน้าที่พื้นที่ที่มีการควบคุมการรักษาความปลอดภัย

2. กระบวนการในการรับรองเป็นตัวแทนควบคุม ประกอบด้วย ผู้ให้การรับรองการเป็นตัวแทนควบคุม การอนุมัติตัวแทนควบคุม เอกสารหลักฐานในการรับรองการเป็นตัวแทนควบคุม ระยะเวลาการรับรองการเป็นตัวแทนควบคุม การต่ออายุการรับรองการเป็นตัวแทนควบคุม การพักใช้ใบรับรองการเป็นตัวแทนควบคุม และการเพิกถอนใบรับรองการเป็นตัวแทนควบคุม

ผู้วิจัยได้ทำตารางเปรียบเทียบเชิงเนื้อหา ดังแสดงในตารางที่ 4.1

ตารางที่ 4.1 ตารางเปรียบเทียบข้อมูลเชิงเนื้อหา กฎระเบียบมาตรฐาน และข้อกำหนดที่เกี่ยวข้องกับรูปแบบกระบวนการของตัวแทนควบคุมในการรักษาความปลอดภัยการขนส่งสินค้าทางอากาศของสหภาพยุโรป (EU) และสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (CAAT)

หัวข้อ หน่วยงาน	สหภาพยุโรป (EU)	สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (CAAT)
1) คุณสมบัติในการรับรองการเป็นตัวแทนควบคุม		
1.1) คุณสมบัติองค์กรที่ขอรับรองการเป็นตัวแทนควบคุม		
	- ตัวแทนควบคุมจะต้องได้รับการอนุมัติจากผู้ตรวจสอบความปลอดภัยการบินของสหภาพยุโรป	- ตัวแทนควบคุมต้องได้รับการรับรองโดยสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย
	- ตัวแทนควบคุมจะต้องเป็นนิติบุคคล รวมถึงผู้ให้บริการด้าน โลจิสติกส์ที่รับผิดชอบด้านบริการคลังสินค้าและการขนส่งแบบบูรณาการ ผู้ขนส่งทางอากาศ และตัวแทนจัดการที่ดำเนินการขนส่งสินค้าซึ่งมีที่ตั้งอยู่ในประเทศที่ 3	- ตัวแทนควบคุมต้องเป็นนิติบุคคล ทำหน้าที่เป็นเป็นผู้ให้บริการจัดการขนส่งสินค้า ตัวแทนออกของ ตัวแทนผู้ให้บริการภาคพื้น หรือผู้ดำเนินการเดินอากาศ หรือนุคคลอื่นใดซึ่งทำธุรกิจกับผู้ดำเนินการเดินอากาศ
		- ตัวแทนควบคุมต้องทำธุรกิจการขนส่งสินค้าทางอากาศระหว่างกันเป็นเวลาไม่น้อยกว่า 6 เดือน
	- ตัวแทนควบคุมต้องเป็นผู้เกี่ยวข้องกับการควบคุมการรักษาความปลอดภัยของสินค้าหรือ ไปรษณีย์ภัณฑ์	- ตัวแทนควบคุมต้องเป็นผู้เกี่ยวข้องกับการควบคุมการรักษาความปลอดภัยของสินค้าหรือ ไปรษณีย์ภัณฑ์
	- ตัวแทนควบคุมจะต้องดำเนินงานในสถานที่ที่มีความเฉพาะเจาะจง	- ตัวแทนควบคุมต้องมีสถานที่ในการจัดเก็บสินค้าและ ไปรษณีย์ภัณฑ์ สัมภาระ หรือสิ่งอื่น ๆ ที่จะขนส่งทางอากาศ
	- ตัวแทนควบคุมต้องมีการควบคุมการรักษาความปลอดภัย รวมถึงการตรวจค้นที่เป็นไปตามข้อกำหนดของสหภาพยุโรป (EU) และเขตเศรษฐกิจยุโรป (European Economic Area ; EEA)	- ตัวแทนควบคุมต้องมีกระบวนการควบคุมการรักษาความปลอดภัยที่เหมาะสม และมีมาตรฐานที่สอดคล้องกับมาตรฐานที่กำหนดไว้ในภาคผนวก 17 แห่งอนุสัญญาชิคาโก ว่าด้วยเรื่องการรักษาความปลอดภัย

ตารางที่ 4.1 ตารางเปรียบเทียบข้อมูลเชิงเนื้อหา กฎระเบียบมาตรฐาน และข้อกำหนดที่เกี่ยวข้องกับรูปแบบกระบวนการของตัวแทนควบคุมในการรักษาความปลอดภัยการขนส่งสินค้าทางอากาศของสหภาพยุโรป (EU) และสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (CAAT) (ต่อ)

หัวข้อ หน่วยงาน	สหภาพยุโรป (EU)	สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (CAAT)
1.1) คุณสมบัติขององค์กรที่ขอรับรองการเป็นตัวแทนควบคุม (ต่อ)		
	- การขนส่งสินค้าและไปรษณีย์ต้องได้รับการตรวจสอบอย่างน้อยด้วยวิธีใดวิธีหนึ่ง เช่น ค้นหาด้วยมือ, อุปกรณ์เอกซเรย์, อุปกรณ์ตรวจจับสัญญาณเอกซเรย์ (EDS), สุนัขตรวจจับวัตถุระเบิด (EDD), อุปกรณ์เครื่องตรวจจับร่องรอยวัตถุระเบิด Explosive Trace Detection (ETD), ตรวจสอบด้วยสายตา เป็นต้น	- ตัวแทนควบคุมต้องมีเครื่องมือรักษาความปลอดภัยที่เหมาะสม เช่น เครื่องเอกซเรย์ เครื่องมือตรวจระเบิด เครื่องมือที่ใช้ในการควบคุมการเข้าพื้นที่ต่าง ๆ เครื่องโทรมัทศน์วงจรปิดและการสุ่มตรวจสินค้าทั้งในสถานการณ์ปกติและสถานการณ์ที่มีภัยคุกคาม
1.2) คุณสมบัติของบุคลากรที่ปฏิบัติหน้าที่พื้นที่ที่มีการควบคุมการรักษาความปลอดภัย (การสรรหาบุคลากรและการฝึกอบรม)		
	- พนักงานที่เกี่ยวข้องทุกคนได้รับการฝึกอบรมตามระเบียบข้อบังคับ (EU) 2015/1998 และตระหนักถึงความรับผิดชอบด้านความปลอดภัยภายใต้แผนการรักษาความปลอดภัยของตัวแทนควบคุม	- พนักงานที่เกี่ยวข้องทุกคนได้รับการฝึกอบรมตามแผนรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASP) และตระหนักถึงความรับผิดชอบด้านความปลอดภัยภายใต้แผนการรักษาความปลอดภัยของตัวแทนควบคุม
	- พนักงานที่เข้าถึงสินค้าทางอากาศที่ปลอดภัยต้องระบุตัวได้ มีความสามารถในการปฏิบัติหน้าที่และต้องได้รับการฝึกอบรมอย่างเหมาะสม	- บุคลากรต้องมีความสามารถในการดำเนินการดำเนินการรักษาความปลอดภัยสินค้า ไปรษณีย์ภัณฑ์ สัมภาระ มีจำนวนเพียงพอต่อการปฏิบัติการตรวจค้น
	- ตัวแทนควบคุมจะต้องตรวจสอบว่า พนักงานทุกคนที่ดำเนินการควบคุมความปลอดภัยนั้นได้รับการสรรหาและฝึกอบรมตามข้อกำหนด	- ตัวแทนควบคุมจัดให้มีการคัดเลือกบุคลากรและตรวจสอบประวัติการทำงาน ประวัติอาชญากรรม และมีแผนฝึกอบรมที่เหมาะสมตามหน้าที่ความรับผิดชอบ
	- การตรวจสอบก่อนการทำงานจะต้องระบุตัวตนของบุคคลบนพื้นฐานของหลักฐานเอกสาร ครอบคลุมการทำงาน การศึกษา และช่องว่างใด ๆ ในช่วงอย่างน้อย 5 ปีก่อนหน้า	- การตรวจสอบประวัติของบุคคล และตรวจสอบประวัติของพนักงานหลังจากเข้าปฏิบัติงานแล้ว ทุก ๆ 2 ปีเป็นอย่างน้อย

ตารางที่ 4.1 ตารางเปรียบเทียบข้อมูลเชิงเนื้อหา กฎระเบียบมาตรฐาน และข้อกำหนดที่เกี่ยวข้องกับรูปแบบกระบวนการของตัวแทนควบคุมในการรักษาความปลอดภัยการขนส่งสินค้าทางอากาศของสหภาพยุโรป (EU) และสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (CAAT) (ต่อ)

หัวข้อ หน่วยงาน	สหภาพยุโรป (EU)	สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (CAAT)
1.2) คุณสมบัติของบุคลากรที่ปฏิบัติหน้าที่พื้นที่ที่มีการควบคุมการรักษาความปลอดภัย (การสรรหาบุคลากรและการฝึกอบรม) (ต่อ)		
	- พนักงานต้องผ่านการฝึกอบรมด้านความปลอดภัยเบื้องต้นและมีการฝึกอบรมซ้ำตามความเหมาะสม เพื่อให้ตระหนักถึงความรับผิดชอบด้านการรักษาความปลอดภัยตามข้อกำหนดของหน่วยงานท้องถิ่นของสถานที่ RA3 ได้รับการตรวจสอบแล้ว	- บุคคลที่มีบทบาทหน้าที่ด้านการรักษาความปลอดภัยการบินรวมทั้งบุคลากรด้านการจัดการต้องได้รับการฝึกอบรมเบื้องต้น การฝึกอบรมทบทวน รวมไปถึงการฝึกซ้อมแผนเผชิญเหตุ และการฝึกซ้อมซึ่งเกี่ยวข้องกับการตอบโต้การกระทำแทรกแซง โดยมีขอบด้วยกฎหมาย
	- ตัวแทนควบคุมจะต้องกำหนดบุคคลอย่างน้อย 1 คนในแต่ละสถานที่ซึ่งจะรับผิดชอบในการดำเนินการตาม โปรแกรมการรักษาความปลอดภัย บุคคลนี้จะต้องเสร็จสิ้นการตรวจสอบภูมิหลังเรียบร้อยแล้ว	- ตัวแทนควบคุมต้องมีการแต่งตั้งหัวหน้าหน่วยรักษาความปลอดภัย และหน้าที่ความรับผิดชอบของหัวหน้าหน่วยรักษาความปลอดภัย
	- ตัวแทนควบคุมต้องมีขั้นตอนเพื่อให้แน่ใจว่าพนักงานทุกคน (พนักงานประจำชั่วคราว เจ้าหน้าที่ตัวแทน คนขับรถ ฯลฯ) สามารถเข้าถึงสินค้าทางอากาศหรือไปรษณีย์ทางอากาศโดยตรงและโดยไม่มีผู้ดูแล ในขณะที่มีการควบคุมการรักษาความปลอดภัยอยู่	- ตัวแทนควบคุมต้องแน่ใจว่าลูกจ้างของตนและตัวแทนต่าง ๆ ปฏิบัติตามข้อกำหนดของแผนรักษาความปลอดภัยของตัวแทนควบคุม
2) กระบวนการในการรับรองเป็นตัวแทนควบคุม		
2.1) ผู้ให้การรับรองการเป็นตัวแทนควบคุม		
	- ผู้ตรวจสอบอิสระซึ่งได้รับการรับรองจากสหภาพยุโรป	- สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย
	- หน่วยงานรักษาความปลอดภัยทางการบินสหภาพยุโรป	

ตารางที่ 4.1 ตารางเปรียบเทียบข้อมูลเชิงเนื้อหา กฎระเบียบมาตรฐาน และข้อกำหนดที่เกี่ยวข้องกับรูปแบบกระบวนการของตัวแทนควบคุมในการรักษาความปลอดภัยการขนส่งสินค้าทางอากาศของสหภาพยุโรป (EU) และสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (CAAT) (ต่อ)

หัวข้อ หน่วยงาน	สหภาพยุโรป (EU)	สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (CAAT)
2.2) การอนุมัติตัวแทนควบคุม (ต่อ)		
	- การรับรองเป็นตัวแทนควบคุม 1 ใบรับรอง / 1 บริษัท / 1 สถานี	- การรับรองเป็นตัวแทนควบคุม 1 ใบรับรอง / 1 บริษัท / 1 สถานี
	- ตัวแทนควบคุมจะต้องขอการรับรองการเป็นตัวแทนควบคุมจากผู้ตรวจสอบความปลอดภัยการบินสหภาพยุโรปของรัฐสมาชิกซึ่งเป็นที่ตั้งของสถานที่ที่อยู่ในคำร้อง	- ตัวแทนควบคุมต้องยื่นคำร้องขอการรับรองการเป็นตัวแทนควบคุมพร้อมเอกสารหลักฐานต่อสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย
	- ตัวแทนควบคุมต้องมีการคุ้มครองการขนส่งสินค้าไปยังผู้ขนส่งสินค้า และมีการควบคุมการรักษาความปลอดภัยสินค้าที่สอดคล้องกับภาคผนวก 17 แห่งอนุสัญญาชิคาโก และข้อบังคับสหภาพยุโรป EU 2015/1998	- ตัวแทนควบคุมต้องกำหนดให้ลูกจ้างของตนและตัวแทนต่าง ๆ ปฏิบัติตามข้อกำหนดของแผนการรักษาความปลอดภัยของตัวแทนควบคุมที่สอดคล้องกับภาคผนวก 17 แห่งอนุสัญญาชิคาโก และแผนรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ
	- ตัวแทนควบคุมอาจจ้างช่วง (Outsource) หรือตัวแทนควบคุมอื่น หรือหน่วยงานอื่น ซึ่งการควบคุมจะดำเนินการที่สถานที่ของตัวแทนควบคุมเอง หรือที่ท่าอากาศยาน หรือหน่วยงานอื่นซึ่งการควบคุมดำเนินการนอกเหนือจากที่สถานที่ของตัวแทนควบคุมเอง และหน่วยงานได้รับการรับรองหรืออนุมัติตามข้อกำหนด โดยผู้ตรวจสอบความปลอดภัยการบินของสหภาพยุโรป และครอบคลุมโดยแผนการรักษาความปลอดภัยของตัวแทนควบคุมหรือท่าอากาศยานนั้น ๆ	- ตัวแทนควบคุมกำหนดมาตรการการขนส่งสินค้าไปสู่ตัวแทนควบคุมอื่น ๆ หรือผู้ให้บริการเดินอากาศ (Aircraft Operator) ด้วยความปลอดภัย

ตารางที่ 4.1 ตารางเปรียบเทียบข้อมูลเชิงเนื้อหา กฎระเบียบมาตรฐาน และข้อกำหนดที่เกี่ยวข้องกับรูปแบบกระบวนการของตัวแทนความคุ้มครองในการรักษาความปลอดภัยการขนส่งสินค้าทางอากาศของสหภาพยุโรป (EU) และสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (CAAT) (ต่อ)

หัวข้อ หน่วยงาน	สหภาพยุโรป (EU)	สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (CAAT)
2.2) การอนุมัติตัวแทนความคุ้มครอง (ต่อ)		
	- ตัวแทนความคุ้มครองใช้มาตรการที่เข้มงวดและมีการตรวจสอบการเปลี่ยนแปลงต่าง ๆ โดยปราศจากอคติต่อสิทธิของแต่ละประเทศสมาชิก	
	- ตัวแทนความคุ้มครองจะต้องยื่นแผนการรักษาความปลอดภัย (Security Program) ซึ่งจะต้องอธิบายวิธีการและขั้นตอนที่ตัวแทนความคุ้มครองจะต้องปฏิบัติตาม	- ตัวแทนความคุ้มครองจะต้องยื่นแผนการรักษาความปลอดภัย (Security Program) ที่แสดงมาตรการรักษาความปลอดภัยที่ใช้ในทุกขั้นตอน และรายละเอียดเกี่ยวกับวิธีปฏิบัติ ทั้งในสถานการณ์ปกติและสถานการณ์ที่มีภัยคุกคาม รวมทั้งรายการตรวจสอบวัตถุอันตราย
		- ตัวแทนความคุ้มครองต้องจัดทำแผนเผชิญเหตุ (Contingency Plan) สำหรับจัดการภัยคุกคามและเมื่อมีเหตุเกิดขึ้นกับสินค้าและไปรษณียภัณฑ์ รวมทั้งวิธีการรายงานภัยคุกคาม หรือเหตุดังกล่าวให้สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย
	- ผู้ตรวจสอบความปลอดภัยการบินของสหภาพยุโรป จะต้องตรวจสอบแผนการรักษาความปลอดภัย เครื่องมือ และสถานที่ที่ระบุไว้	- ผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยได้รับคำขอรับรองเป็นตัวแทนความคุ้มครองและทำการตรวจสอบคำขอรับรองเป็นตัวแทนความคุ้มครอง
		- การตรวจสอบเอกสารหลักฐานต่าง ๆ ที่ยื่นประกอบคำขอรับรองเป็นตัวแทนความคุ้มครองหรือการไปรษณีย์ควบคุมครบถ้วนและถูกต้องของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.) จะออกไปรับคำขอให้แก่ผู้ยื่นคำขอ

ตารางที่ 4.1 ตารางเปรียบเทียบข้อมูลเชิงเนื้อหา กฎระเบียบมาตรฐาน และข้อกำหนดที่เกี่ยวข้องกับรูปแบบกระบวนการของตัวแทนควบคุมในการรักษาความปลอดภัยการขนส่งสินค้าทางอากาศของสหภาพยุโรป (EU) และสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (CAAT) (ต่อ)

หัวข้อ หน่วยงาน	สหภาพยุโรป (EU)	สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (CAAT)
2.2) การอนุมัติตัวแทนควบคุม (ต่อ)		
		- ตัวแทนควบคุมต้องรักษาไว้ซึ่งแผนรักษาการรักษาความปลอดภัยให้เป็นปัจจุบันและสมบูรณ์ และให้สำเนาแก่สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย
	- ตัวแทนควบคุมจะต้องยื่น คำประกาศข้อผูกพัน - ตัวแทนควบคุม (Declaration of Commitments - Regulated Agent) จะต้องลงนามโดยตัวแทนทางกฎหมายของตัวแทนควบคุมหรือโดยบุคคลที่รับผิดชอบด้านความปลอดภัย คำประกาศที่ลงนามจะต้องเก็บรักษาไว้โดยผู้ตรวจสอบความปลอดภัยการบินของสหภาพยุโรป	
2.3) เอกสารหลักฐานในการรับรองการเป็นตัวแทนควบคุม		
	- รายการตรวจสอบ (Checklist) ที่องค์กรการตรวจสอบการรักษาความปลอดภัยทางการบินของสหภาพยุโรปใช้ในการประเมินระดับการรักษาความปลอดภัยของ EU และ EEA ที่ลงนามโดยผู้ตรวจสอบความปลอดภัยด้านการบินของสหภาพยุโรป	
		- แบบฟอร์ม ใบคำขอใบรับรอง คำขอต่ออายุใบรับรอง หรือคำขอรับใบแทนตัวแทนควบคุม การไปรษณีย์ควบคุม
	- รูปแบบการรักษาความปลอดภัย (Security Program) ในเรื่องการสรรหาบุคลากรและการฝึกอบรม	

ตารางที่ 4.1 ตารางเปรียบเทียบข้อมูลเชิงเนื้อหา กฎระเบียบมาตรฐาน และข้อกำหนดที่เกี่ยวข้องกับรูปแบบกระบวนการของตัวแทนความคุ้มครองในการรักษาความปลอดภัยการขนส่งสินค้าทางอากาศของสหภาพยุโรป (EU) และสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (CAAT) (ต่อ)

หัวข้อ หน่วยงาน	สหภาพยุโรป (EU)	สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (CAAT)
2.3) เอกสารหลักฐานในการรับรองการเป็นตัวแทนความคุ้มครอง (ต่อ)		
		- หลักสูตรการฝึกอบรมการรักษาความปลอดภัย หรือแผนฝึกอบรมการรักษาความปลอดภัยด้านการบิน (Aviation Security Training Program)
	- แผนการรักษาความปลอดภัย (Security Program) ซึ่งจะต้องอธิบายวิธีการและขั้นตอนที่ตัวแทนความคุ้มครองจะต้องปฏิบัติตาม	- แผนรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนของตัวแทนความคุ้มครองที่สอดคล้องกับแผนรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASP)
		- แผนเผชิญเหตุ (Contingency Plan) ที่สอดคล้องกับแผนรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASP)
	- คู่มือมาตรฐานการปฏิบัติงาน (Standard Operating Procedures ; SOP)	- คู่มือที่แสดงวิธีดำเนินการรับ และตรวจสอบความปลอดภัยของสินค้าและไปรษณียภัณฑ์ ตลอดจนการตรวจพิสูจน์ผู้ส่งสินค้าจากผู้ส่งสินค้าโดยตรง ผู้ส่งทราบตัวตน หรือตัวแทนความคุ้มครองอื่น โดยแยกตามการรับสินค้าจากสินค้าและไปรษณียภัณฑ์ผ่านลำ (Transit Cargo and Mail) สินค้าและไปรษณียภัณฑ์เปลี่ยนลำ (Transfer Cargo and Mail) รวมถึงสินค้าหรือไปรษณียภัณฑ์ที่มีความเสี่ยงสูง (High Risk Cargo or Mail) ที่จะบรรจุขึ้นบนอากาศยาน
	- การประกาศภาวะผูกพัน (เอกสารแนบ 6-H2 ถึง Implementing Regulation (EU) 2015/1998) ที่ลงนามโดยนิติบุคคลที่ได้รับการตรวจสอบแล้ว	

ตารางที่ 4.1 ตารางเปรียบเทียบข้อมูลเชิงเนื้อหา กฎระเบียบมาตรฐาน และข้อกำหนดที่เกี่ยวข้องกับรูปแบบกระบวนการของตัวแทนความคุ้มครองในการรักษาความปลอดภัยการขนส่งสินค้าทางอากาศของสหภาพยุโรป (EU) และสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (CAAT) (ต่อ)

หัวข้อ หน่วยงาน	สหภาพยุโรป (EU)	สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (CAAT)
2.3) เอกสารหลักฐานในการรับรองการเป็นตัวแทนความคุ้มครอง (ต่อ)		
	- รายละเอียดของบริษัท และเลขทะเบียนบริษัท (ถ้ามี)	- หนังสือรับรองการจดทะเบียนเป็นนิติบุคคล หรือเอกสารแสดงความเป็นนิติบุคคลของผู้รับรอง หรือสำเนาหนังสือแสดงผู้มีอำนาจจัดการแทนนิติบุคคล หรือหนังสือบริคณห์สนธิ ซึ่งออกไว้ให้ไม่เกิน 6 เดือน
		- สำเนาบัตรประชาชน หรือสำเนาหนังสือเดินทางของผู้มีอำนาจลงนามนิติบุคคลที่เป็นปัจจุบัน
		- ข้อมูลเกี่ยวกับความรู้ความสามารถ ประสบการณ์ของบุคลากร และจำนวนบุคลากรที่ปฏิบัติงาน
		- ข้อมูลเกี่ยวกับเครื่องมือรักษาความปลอดภัยสินค้า ไปรษณีย์ภัณฑ์ สัมภาระ หรือสิ่งอื่น ๆ ที่รับจัดการขนส่งทางอากาศ
	- ที่อยู่ที่ใช้ในการดำเนินธุรกิจ	- รายละเอียดเกี่ยวกับสถานที่ประกอบกิจการพร้อมทั้งเอกสารแสดงถึงการมีกรรมสิทธิ์ สิทธิครอบครอง สิทธิประโยชน์ในสถานที่หรือเอกสารแสดงเจตจำนงการมีสิทธินั้น

ตารางที่ 4.1 ตารางเปรียบเทียบข้อมูลเชิงเนื้อหา กฎระเบียบมาตรฐาน และข้อกำหนดที่เกี่ยวข้องกับรูปแบบกระบวนการของตัวแทนควบคุมในการรักษาความปลอดภัยการขนส่งสินค้าทางอากาศของสหภาพยุโรป (EU) และสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (CAAT) (ต่อ)

หัวข้อ หน่วยงาน	สหภาพยุโรป (EU)	สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (CAAT)
2.3) เอกสารหลักฐานในการรับรองการเป็นตัวแทนควบคุม (ต่อ)		
	- ลักษณะของการประกอบธุรกิจ ยกเว้น ข้อมูลที่ละเอียดอ่อนทางธุรกิจหรือข้อมูลที่เป็นประโยชน์เชิงพาณิชย์ เป็นความลับที่มีความสำคัญกับกิจการ และมีมูลค่าทางเศรษฐกิจ เช่น ข้อมูลการขาย แผนการตลาด ราคาประมูลสินค้า รายชื่อลูกค้า เป็นต้น	- รายละเอียดที่แสดงความสามารถในการดำเนินการรักษาความปลอดภัยสินค้าและไปรษณียภัณฑ์ สัมภาระ หรือสิ่งอื่น ๆ และกระบวนการตรวจค้น
2.4) ระยะเวลาการรับรองการเป็นตัวแทนควบคุม		
	- ใบรับรองการเป็นตัวแทนควบคุมมีอายุคราวละ 3 ปี หรือจนกว่าจะมีการเปลี่ยนแปลงมาตรฐานการรักษาความปลอดภัยที่ระบุไว้	- ใบรับรองการเป็นตัวแทนควบคุมมีอายุคราวละ 5 ปี
2.5) การต่ออายุการรับรองการเป็นตัวแทนควบคุม		
	- สหภาพยุโรปไม่มีการกำหนดตารางการตรวจสอบเพิ่มเติมอีก หากผู้ให้บริการยังคงรักษามาตรฐานได้ตามแบบแผนรักษาความปลอดภัยที่ระบุไว้	- ตัวแทนควบคุมต้องยื่นคำขอพร้อมเอกสารก่อนหมดอายุไม่น้อยกว่า 90 วัน
		- ไม่อยู่ระหว่างถูกพักใช้ใบรับรองตัวแทนควบคุม หรือเคยถูกเพิกถอนใบรับรองตัวแทนควบคุมมายังไม่ครบ 1 ปี

ตารางที่ 4.1 ตารางเปรียบเทียบข้อมูลเชิงเนื้อหา กฎระเบียบมาตรฐาน และข้อกำหนดที่เกี่ยวข้องกับรูปแบบกระบวนการของตัวแทนควบคุมในการรักษาความปลอดภัยการขนส่งสินค้าทางอากาศของสหภาพยุโรป (EU) และสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (CAAT) (ต่อ)

หัวข้อ หน่วยงาน	สหภาพยุโรป (EU)	สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (CAAT)
2.6) การพักใช้ใบรับรองการเป็นตัวแทนควบคุม		
	- ตัวแทนควบคุม หรือนิติบุคคลใด ๆ ไม่ได้เป็นผู้ถือใบรับรอง AEO หรือหากใบรับรอง AEO นี้ถูกระงับเนื่องจากการไม่ปฏิบัติตามระเบียบศุลกากรนั้น	
		- ตัวแทนควบคุมที่ได้รับใบรับรองการเป็นตัวแทนควบคุม หรือไปรษณีย์ควบคุม แต่ไม่ประกอบธุรกิจภายใน 1 ปี นับตั้งแต่เมื่อได้รับใบรับรอง
	- หากรายงานระบุงการไม่ปฏิบัติตามมาตรการรักษาความปลอดภัย อาจนำไปสู่การถอนชื่อเป็น RA3 ที่ได้รับแล้ว ซึ่งจะทำให้ไม่สามารถส่งสินค้าทางอากาศที่ปลอดภัยได้ หรือส่งไปรษณีย์สำหรับปลายทาง EU/EEA ไปยัง ACC3 หรือ RA3 อื่น	- ตัวแทนควบคุมไม่ดำเนินการอย่างต่อเนื่อง หรือไม่ดำเนินการตามข้อกำหนดของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย
2.7) การเพิกถอนใบรับรองการเป็นตัวแทนควบคุม		
	- ใบรับรองการเป็นตัวแทนควบคุมมีอายุคราวละ 3 ปี หรือจนกว่าจะมีการเปลี่ยนแปลงมาตรฐานการรักษาความปลอดภัยที่ระบุไว้	- ใบรับรองการเป็นตัวแทนควบคุมมีอายุคราวละ 5 ปี
	- ตัวแทนควบคุมไม่ปฏิบัติตามข้อกำหนด หรือไม่เหมาะสมกับการเป็นตัวแทนควบคุมอีกต่อไป ผู้ตรวจสอบความปลอดภัยการบินของสหภาพยุโรปสามารถกำหนดให้ตัวแทนจะต้องถอนสถานะของตัวแทนควบคุมสำหรับสถานีที่ระบุ	- ตัวแทนควบคุมไม่จัดการปรับปรุงแก้ไข ปรับปรุง หรือไม่ปฏิบัติให้ถูกต้องในระยะเวลาที่สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยกำหนด
		- ตัวแทนควบคุมไม่ปฏิบัติตามแผนการรักษาความปลอดภัย จนก่อให้เกิดอันตรายต่อการรักษาความปลอดภัยสินค้าและไปรษณีย์ภัณฑ์ทางอากาศ
		- ตัวแทนควบคุมถูกพักใช้ใบรับรองเกิน 2 ครั้ง ภายในระยะเวลา 2 ปี

จากตารางที่ 4.1 ผู้วิจัยได้ดำเนินการด้วยวิธีการศึกษาและวิเคราะห์มาตรฐานเชิงเปรียบเทียบเนื้อหาของกฎระเบียบมาตรฐาน และข้อกำหนดที่เกี่ยวข้องกับรูปแบบกระบวนการของตัวแทนควบคุมในการรักษาความปลอดภัยการขนส่งสินค้าทางอากาศตามมาตรฐานสหภาพยุโรป (EU) และสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (CAAT) พร้อมทั้งเปรียบเทียบเนื้อหาโดยสามารถสรุปผลการวิเคราะห์กฎระเบียบมาตรฐาน และข้อกำหนดออกเป็น 2 หัวข้อหลัก ประกอบด้วย 1) คุณสมบัติในการรับรองการเป็นตัวแทนควบคุม และ 2) กระบวนการในการรับรองเป็นตัวแทนควบคุม ซึ่งมีรายละเอียด ดังนี้

1) คุณสมบัติในการรับรองการเป็นตัวแทนควบคุม ประกอบด้วย คุณสมบัติองค์กรที่ขอรับรองการเป็นตัวแทนควบคุม และคุณสมบัติของบุคลากรที่ปฏิบัติหน้าที่พื้นที่ที่มีการควบคุมการรักษาความปลอดภัย มีรายละเอียดดังนี้

- คุณสมบัติองค์กรที่ขอรับรองการเป็นตัวแทนควบคุมของสหภาพยุโรป (EU) และสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (CAAT) ที่สอดคล้องกัน มีรายละเอียดดังนี้

- ตัวแทนควบคุมจะต้องได้รับการอนุมัติจากหน่วยงานที่มีอำนาจด้านการรักษาความปลอดภัยสินค้า

- ตัวแทนควบคุมต้องเป็นนิติบุคคล ทำหน้าที่เป็นเป็นผู้ให้บริการจัดการขนส่งสินค้า ตัวแทนออกของ ตัวแทนผู้ให้บริการภาคพื้น หรือผู้ดำเนินการเดินอากาศ หรือบุคคลอื่นใดซึ่งทำธุรกิจกับผู้ดำเนินการเดินอากาศ

- ตัวแทนควบคุมต้องเป็นผู้เกี่ยวข้องกับการควบคุมการรักษาความปลอดภัยของสินค้าหรือไปรษณีย์ภัณฑ์

- ตัวแทนควบคุมจะต้องดำเนินงานในสถานที่ที่มีความเฉพาะเจาะจง

- การขนส่งสินค้าและไปรษณีย์ต้องได้รับการตรวจสอบอย่างน้อยด้วยวิธีใดวิธีหนึ่ง เช่น ก้นหาคด้วยมือ อุปกรณ์เอกซเรย์ อุปกรณ์ตรวจจับสัญญาณเอกซเรย์ (EDS) สุนัขตรวจจับวัตถุระเบิด (EDD) อุปกรณ์เครื่องตรวจจับร่องรอยวัตถุระเบิด (ETD) ตรวจสอบด้วยสายตา เป็นต้น

- ตัวแทนควบคุมต้องมีการควบคุมการรักษาความปลอดภัย รวมถึงการตรวจค้นที่เป็นไปตามข้อกำหนดของหน่วยงานที่มีอำนาจด้านการรักษาความปลอดภัยสินค้า

- พนักงานที่เกี่ยวข้องทุกคนได้รับการฝึกอบรมตามระเบียบข้อบังคับ และตระหนักถึงความรับผิดชอบด้านความปลอดภัยภายใต้แผนการรักษาความปลอดภัยของตัวแทนควบคุม

- คุณสมบัติองค์กรที่ขอรับรองการเป็นตัวแทนควบคุมสหภาพยุโรป (EU) และสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (CAAT) ที่ไม่สอดคล้องกัน คือ ในส่วนของสหภาพ

ยุโรปกำหนดว่า ตัวแทนจัดการขนส่งสินค้าต้องดำเนินการขนส่งสินค้าซึ่งมีที่ตั้งอยู่ในประเทศที่ 3 นอกเขตสหภาพยุโรป แต่สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยกำหนดที่ตั้งภายในราชอาณาจักรไทยเท่านั้น

- คุณสมบัติของบุคลากรที่ปฏิบัติหน้าที่พื้นที่ที่มีการควบคุมการรักษาความปลอดภัย (การสรรหาบุคลากรและการฝึกอบรม) ของตัวแทนควบคุมของสหภาพยุโรป (EU) และสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (CAAT) ที่สอดคล้องกัน มีรายละเอียดดังนี้

- ตัวแทนควบคุมจะต้องตรวจสอบว่า พนักงานทุกคนที่ดำเนินการควบคุมความปลอดภัยนั้น ได้รับการสรรหาและฝึกอบรมตามข้อกำหนด

- ตัวแทนควบคุมต้องมีการประวัติของบุคคลก่อนการจ้างงานจะต้องระบุตัวตนของบุคคลบนพื้นฐานของหลักฐานเอกสาร ครอบคลุมการจ้างงาน การศึกษา

- พนักงานที่เข้าถึงสินค้าทางอากาศที่ปลอดภัยต้องระบุตัวได้ มีความสามารถในการปฏิบัติหน้าที่และต้องได้รับการฝึกอบรมอย่างเหมาะสม

- ตัวแทนควบคุมต้องมีการแต่งตั้งหัวหน้าหน่วยรักษาความปลอดภัย และหน้าที่ความรับผิดชอบของหัวหน้าหน่วยรักษาความปลอดภัย

- บุคคลที่มีบทบาทหน้าที่ด้านการรักษาความปลอดภัยการบินรวมทั้งบุคลากรด้านการจัดการต้องได้รับการฝึกอบรมเบื้องต้น การฝึกอบรมทบทวน รวมไปถึงการฝึกซ้อมแผนเผชิญเหตุ เพื่อให้ตระหนักถึงความรับผิดชอบด้านการรักษาความปลอดภัยตามข้อกำหนดของหน่วยงานท้องถิ่น

- ตัวแทนควบคุมต้องมีขั้นตอนการปฏิบัติ เพื่อให้แน่ใจว่า พนักงานทุกคนปฏิบัติตามข้อกำหนดของแผนรักษาความปลอดภัยของตัวแทนควบคุม และสามารถเข้าถึงสินค้าทางอากาศหรือไปรษณีย์ทางอากาศโดยตรงและโดยไม่มีผู้ดูแล ในขณะที่มีการควบคุมการรักษาความปลอดภัยอยู่

- คุณสมบัติของบุคลากรที่ปฏิบัติหน้าที่พื้นที่ที่มีการควบคุมการรักษาความปลอดภัย (การสรรหาบุคลากรและการฝึกอบรม) ของตัวแทนควบคุมของสหภาพยุโรป (EU) และสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (CAAT) ไม่มีประเด็นใดที่ไม่สอดคล้องกัน

2) กระบวนการในการรับรองเป็นตัวแทนควบคุม ประกอบด้วย 1) ผู้ให้การรับรองการเป็นตัวแทนควบคุม 2) การอนุมัติตัวแทนควบคุม 3) เอกสารหลักฐานในการรับรองการเป็นตัวแทนควบคุม 4) ระยะเวลาการรับรองการเป็นตัวแทนควบคุม 5) การต่ออายุการรับรองการเป็นตัวแทนควบคุม 6) การพักใช้ใบรับรองการเป็นตัวแทนควบคุม และ 7) การเพิกถอนใบรับรองการเป็นตัวแทนควบคุม มีรายละเอียดดังนี้

2.1) ผู้ให้การรับรองการเป็นควบคุม

- ผู้ให้การรับรองการเป็นควบคุมของสหภาพยุโรป (EU) และสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (CAAT) ที่สอดคล้องกัน คือ หน่วยงานที่ให้การรับรองตัวแทนควบคุมต้องเป็นหน่วยงานที่มีอำนาจด้านการรักษาความปลอดภัยสินค้า

2.2) การอนุมัติตัวแทนควบคุม

- การอนุมัติตัวแทนควบคุมของสหภาพยุโรป (EU) และสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (CAAT) ที่สอดคล้องกัน มีรายละเอียดดังนี้

- การรับรองเป็นตัวแทนควบคุม 1 ใบรับรอง / 1 บริษัท / 1 สถานี
- ตัวแทนควบคุมต้องยื่นคำร้องขอการรับรองการเป็นตัวแทนควบคุมพร้อมเอกสารหลักฐานต่อหน่วยงานที่มีอำนาจด้านการรักษาความปลอดภัยสินค้า

- ตัวแทนควบคุมกำหนดมาตรการขนส่งสินค้าไปสู่ตัวแทนควบคุมอื่น ๆ ผู้รับจ้างช่วง (Outsource) หรือผู้ให้บริการเดินอากาศ (Aircraft Operator) ด้วยความปลอดภัย และครอบคลุมโดยแผนการรักษาความปลอดภัยของตัวแทนควบคุมหรือท่าอากาศยานนั้น ๆ

- ตัวแทนควบคุมต้องมีการคุ้มครองการขนส่งสินค้าไปยังผู้ขนส่งสินค้า และมีการควบคุมการรักษาความปลอดภัยสินค้าที่สอดคล้องกับภาคผนวก 17 แห่งอนุสัญญาชิคาโก

- ตัวแทนควบคุมจะต้องยื่นแผนการรักษาความปลอดภัย (Security Program) ซึ่งจะต้องอธิบายวิธีการและขั้นตอนที่ตัวแทนควบคุมจะต้องปฏิบัติตาม

- หน่วยงานที่มีอำนาจด้านการรักษาความปลอดภัยสินค้า จะต้องตรวจสอบแผนการรักษาความปลอดภัย เครื่องมือ และสถานที่ที่ระบุไว้

- การอนุมัติตัวแทนควบคุมสหภาพยุโรป (EU) และสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (CAAT) ที่ไม่สอดคล้องกัน มีรายละเอียดดังนี้

- สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย กำหนดให้ตัวแทนควบคุมต้องจัดทำแผนเผชิญเหตุ (Contingency Plan) สำหรับจัดการภัยคุกคามและเมื่อมีเหตุเกิดขึ้นกับสินค้าและไปรษณียภัณฑ์ รวมทั้งวิธีการรายงานภัยคุกคาม หรือเหตุดังกล่าวให้สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย แต่สหภาพยุโรปกำหนดให้จัดทำเพียง

- สหภาพยุโรป กำหนดให้ตัวแทนควบคุมจะต้องยื่น คำประกาศข้อผูกพันตัวแทนควบคุม (Declaration of Commitments - Regulated Agent) จะต้องลงนามโดยตัวแทนทางกฎหมายของตัวแทนควบคุมหรือโดยบุคคลที่รับผิดชอบด้านความปลอดภัย คำประกาศที่ลงนามจะต้องเก็บรักษาไว้โดยผู้ตรวจสอบความปลอดภัยการบินของสหภาพยุโรป

2.3) เอกสารหลักฐานในการรับรองการเป็นตัวแทนควบคุม

- เอกสารหลักฐานในการรับรองการเป็นตัวแทนควบคุมของสหภาพยุโรป (EU) และสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (CAAT) ที่สอดคล้องกัน มีรายละเอียดดังนี้

- เอกสารหลักฐานในการรับรองการเป็นตัวแทนควบคุม ประกอบด้วย 1) แผนฝึกอบรมการรักษาความปลอดภัยด้านการบิน (Aviation Security Training Program) 2) แผนรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนของตัวแทนควบคุม 3) คู่มือมาตรฐานการปฏิบัติงาน 4) หลักฐานรายละเอียดของบริษัทและเลขทะเบียนบริษัท 5) รายละเอียดเกี่ยวกับสถานที่ประกอบกิจการ 6) รายละเอียดที่แสดงความสามารถในการดำเนินการรักษาความปลอดภัยสินค้าและไปรษณียภัณฑ์ 7) รายละเอียดเกี่ยวกับสถานที่ และบุคคลที่ต้องติดต่อเมื่อมีเหตุฉุกเฉิน

- เอกสารหลักฐานในการรับรองการเป็นตัวแทนควบคุมสหภาพยุโรป (EU) และสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (CAAT) ที่ไม่สอดคล้องกัน มีรายละเอียดดังนี้

- สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย กำหนดให้ยื่นเอกสารที่แตกต่างจากสหภาพยุโรป ประกอบด้วย 1) แบบฟอร์มใบคำขอใบรับรอง คำขอต่ออายุใบรับรอง หรือคำขอรับใบแทน ตัวแทนควบคุม การไปรษณีย์ควบคุม 2) แผนเผชิญเหตุ (Contingency Plan) ที่สอดคล้องกับแผนรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASP) 3) สำเนาบัตรประชาชน หรือสำเนาหนังสือเดินทางของผู้มีอำนาจลงนามนิติบุคคลที่เป็นปัจจุบัน 4) ข้อมูลเกี่ยวกับความรู้ความสามารถ ประสบการณ์ของบุคลากร และจำนวนบุคลากรที่ปฏิบัติงาน 5) ข้อมูลเกี่ยวกับเครื่องมือรักษาความปลอดภัยสินค้า ไปรษณียภัณฑ์ สัมภาระ หรือสิ่งอื่น ๆ ที่บริหารจัดการขนส่งทางอากาศ

- สหภาพยุโรป กำหนดให้ยื่นเอกสารที่แตกต่างจากสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ประกอบด้วย 1. รายการตรวจสอบ (Checklist) ที่องค์กรตรวจสอบการรักษาความปลอดภัยทางการบินของสหภาพยุโรปใช้ในการประเมินระดับการรักษาความปลอดภัย 2. รูปแบบการรักษาความปลอดภัย (Security Program) ในเรื่องการสรรหาบุคลากร และการฝึกอบรม 3. การประกาศภาวะผูกพัน (เอกสารแนบ 6-H2 ถึง Implementing Regulation (EU) 2015/1998) ที่ลงนามโดยนิติบุคคลที่ได้รับการตรวจสอบแล้ว

2.4) ระยะเวลาการรับรองการเป็นตัวแทนควบคุม

- ระยะเวลาการรับรองการเป็นตัวแทนควบคุมสหภาพยุโรป (EU) และสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (CAAT) ที่ไม่สอดคล้องกัน คือ ใบรับรองการเป็นตัวแทนควบคุมสหภาพยุโรปมีอายุคราวละ 3 ปี แต่ใบรับรองการเป็นตัวแทนควบคุมของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยมีอายุคราวละ 5 ปี

2.5) การต่ออายุการรับรองการเป็นตัวแทนควบคุม

- การต่ออายุการรับรองการเป็นตัวแทนควบคุมของสหภาพยุโรป (EU) และสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (CAAT) ที่ไม่สอดคล้องกัน คือ
 - สหภาพยุโรปไม่มีการกำหนดตารางการตรวจสอบเพิ่มเติมอีก หากผู้ให้บริการยังคงรักษามาตรฐานได้ตามแบบแผนรักษาความปลอดภัยที่ระบุไว้
 - สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยกำหนดให้ตัวแทนควบคุมต้องยื่นคำขอพร้อมเอกสารก่อนหมดอายุไม่น้อยกว่า 90 วัน และไม่อยู่ระหว่างถูกพักใช้ใบรับรองตัวแทนควบคุม หรือเคยถูกเพิกถอนใบรับรองตัวแทนควบคุมมายังไม่ครบ 1 ปี

2.6) การพักใช้ใบรับรองการเป็นตัวแทนควบคุม

- การพักใช้ใบรับรองการเป็นตัวแทนควบคุมของสหภาพยุโรป (EU) และสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (CAAT) ที่สอดคล้องกัน คือ หากตัวแทนควบคุมไม่ดำเนินการอย่างต่อเนื่อง หรือไม่ดำเนินการตามข้อกำหนด ซึ่งจะทำให้ไม่สามารถส่งสินค้าทางอากาศที่ปลอดภัยได้จะถูกพักใช้ใบรับรองตัวแทนควบคุมจากหน่วยงานที่มีอำนาจด้านการรักษาความปลอดภัยสินค้า

2.7) การเพิกถอนใบรับรองการเป็นตัวแทนควบคุม

- การเพิกถอนใบรับรองการเป็นตัวแทนควบคุมของสหภาพยุโรป (EU) และสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (CAAT) ที่สอดคล้องกัน คือ ตัวแทนควบคุมไม่ปฏิบัติตามข้อกำหนด หรือไม่เหมาะสมกับการเป็นตัวแทนควบคุม ไม่จัดการปรับปรุงแก้ไข ปรับปรุงหรือไม่ปฏิบัติให้ถูกต้องในระยะเวลาที่กำหนด ตัวแทนควบคุมจะต้องถอนสถานะของตัวแทนควบคุมสำหรับสถานีที่ระบุ
- การเพิกถอนใบรับรองการเป็นตัวแทนควบคุมของสหภาพยุโรป (EU) และสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (CAAT) ที่ไม่สอดคล้องกัน คือ สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย กำหนดว่า หากตัวแทนควบคุมถูกพักใช้ใบรับรองเกิน 2 ครั้ง ภายในระยะเวลา 2 ปีจะต้องถูกเพิกถอนใบรับรองการเป็นตัวแทนควบคุม

4.2 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลจากการสัมภาษณ์หน่วยงานที่ได้รับการรับรองการเป็นตัวแทนควบคุมและการไปรษณีย์ควบคุม ผู้เชี่ยวชาญด้านการรักษาความปลอดภัยสินค้าในการขนส่งสินค้าทางอากาศ และเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย เกี่ยวกับรูปแบบกระบวนการของตัวแทนควบคุมในการรักษาความปลอดภัยการขนส่งสินค้าทางอากาศ

ผู้วิจัยได้ทำการสัมภาษณ์เชิงลึกผู้ให้ข้อมูลสำคัญที่เกี่ยวข้องกับรูปแบบกระบวนการของตัวแทนควบคุมในการรักษาความปลอดภัยการขนส่งสินค้าทางอากาศตามมาตรฐานสหภาพยุโรป และได้ทำการแบ่งการวิเคราะห์ข้อมูลจากการสัมภาษณ์ออกเป็น 3 ส่วน ดังนี้

ส่วนที่ 1 ข้อมูลเกี่ยวกับผู้ให้ข้อมูลสำคัญ

ส่วนที่ 2 ผลการสัมภาษณ์ข้อคิดเห็นเกี่ยวกับกระบวนการของตัวแทนควบคุมในการรักษาความปลอดภัยการขนส่งสินค้าทางอากาศในปัจจุบัน

ส่วนที่ 3 ผลการสัมภาษณ์ข้อเสนอแนะแนวทางการปรับปรุงผู้กระบวนการของปฏิบัติงานตัวแทนควบคุมประเทศที่ 3 มาตรฐานสหภาพยุโรป

4.2.1 ข้อมูลทั่วไปของผู้ให้ข้อมูล

การวิจัยเรื่องรูปแบบกระบวนการของตัวแทนควบคุมในการรักษาความปลอดภัยการขนส่งสินค้าทางอากาศตามมาตรฐานสหภาพยุโรป เป็นการวิจัยเชิงคุณภาพ (Qualitative Research) โดยใช้การสัมภาษณ์เชิงลึกจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง 2 กลุ่ม ได้แก่ กลุ่มที่ 1 หน่วยงานที่ได้รับการรับรองการเป็นตัวแทนควบคุมและการไปรษณีย์ควบคุม ได้แก่ บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) จำนวน 1 ท่าน บริษัท ดับบลิวเอฟเอส พีจีคาร์โก้ จำกัด จำนวน 1 ท่าน บริษัท แพนไทยคาร์โก้ เอ็กซ์เพรส จำกัด จำนวน 1 ท่าน บริษัท บริการภาคพื้น ทำอากาศยานไทย จำกัด จำนวน 1 ท่าน และบริษัท ไปรษณีย์ไทย จำกัด จำนวน 1 ท่าน และผู้เชี่ยวชาญด้านการรักษาความปลอดภัยสินค้าในการขนส่งสินค้าทางอากาศ จำนวน 1 ท่าน โดยคุณสมบัติของผู้แทนหน่วยงานที่ให้ข้อมูลเป็นบุคลากรระดับการบริหารที่มีประสบการณ์เกี่ยวกับตัวแทนควบคุมและการไปรษณีย์ควบคุมเป็นระยะเวลาไม่น้อยกว่า 2 ปี ซึ่งผู้ให้ข้อมูลจำนวนทั้งสิ้น 6 ท่าน มีรายละเอียดดังตารางที่ 4.2

ตารางที่ 4.2 ข้อมูลที่เกี่ยวกับผู้ให้ข้อมูลสำคัญ กลุ่มที่ 1 หน่วยงานที่ได้รับการรับรองการเป็นตัวแทนควบคุมและการไปรษณีย์ควบคุม และผู้เชี่ยวชาญด้านการรักษาความปลอดภัยสินค้าในการขนส่งสินค้าทางอากาศ

ลำดับที่	รหัส	ผู้ให้ข้อมูลสำคัญ
1	RA01	Security Manager
2	RA02	หัวหน้ากลุ่มงาน ฝ่ายบริการคลังสินค้าและไปรษณีย์ภัณฑ์
3	RA03	ผู้อำนวยการฝ่ายความมั่นคง
4	RA04	ผู้ตรวจสอบภายใน / หัวหน้าส่วนงานประกันคุณภาพ ฝ่ายความปลอดภัย รักษาความปลอดภัย และประกันคุณภาพ
5	RPA01	หัวหน้าส่วนวางแผนระบบงานรักษาความปลอดภัยของส่งทางไปรษณีย์
6	Prof01	ผู้เชี่ยวชาญด้านการรักษาความปลอดภัยสินค้าในการขนส่งสินค้าทางอากาศ

4.2.2 ข้อคิดเห็นเกี่ยวกับกระบวนการของตัวแทนควบคุมในการรักษาความปลอดภัยการขนส่งสินค้าทางอากาศในปัจจุบัน

คำถามที่ 1 ในขณะที่ท่านยื่นขอรับรองตัวแทนควบคุมและการไปรษณีย์ควบคุมตามข้อกำหนดสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ฉบับที่ 33 ท่านได้ประสบปัญหาอุปสรรค หรือข้อจำกัดอะไรบ้าง และท่านมีวิธีการแก้ปัญหาเหล่านั้นอย่างไร

ผู้ให้ข้อมูลหลักจำนวน 6 ท่าน ประกอบด้วย RA01, RA02, RA03, RA04, RPA01, Prof01

ตารางที่ 4.3 ความคิดเห็นของผู้ให้ข้อมูลสำคัญจากการสัมภาษณ์ในประเด็นปัญหาและอุปสรรคขณะที่ยื่นขอรับรองตัวแทนควบคุมและการไปรษณีย์ควบคุมตามข้อกำหนดสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ฉบับที่ 33

รหัส	ความคิดเห็น
	ด้านบุคลากร
RA01	<p>ปัญหาและอุปสรรค</p> <ul style="list-style-type: none"> - พนักงานขาดความรู้ และความเข้าใจในกระบวนการปฏิบัติงานทุกขั้นตอนอย่างถูกต้อง และขาดประสบการณ์ในการปฏิบัติงานด้านการรักษาความปลอดภัย เนื่องจากภาระงานของตัวแทนควบคุมมีส่วนงานที่เกี่ยวข้องกับการรักษาความปลอดภัย และมีการปฏิบัติงานสัมพันธ์กับหลายแผนกในบริษัท ทั้งนี้แผนกอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องอาจไม่มีความรู้ ความเข้าใจ และประสบการณ์ด้านการรักษาความปลอดภัย - เมื่อมีสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยมีข้อกำหนดใหม่ออกมาบังคับใช้ บริษัทจึงมีขั้นตอนการปฏิบัติงานที่เพิ่มขึ้น ทำให้การปฏิบัติงานมีความยุ่งยากมากขึ้น - บุคลากรที่มาพร้อมองค์ความรู้ด้านการรักษาความปลอดภัยสินค้านั้นหายาก

ตารางที่ 4.3 ความคิดเห็นของผู้ให้ข้อมูลสำคัญจากการสัมภาษณ์ในประเด็นปัญหาและอุปสรรค
ขณะที่ยื่นขอรับรองตัวแทนควบคุมและการไปรษณีย์ควบคุมตามข้อกำหนด
สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ฉบับที่ 33 (ต่อ)

รหัส	ความคิดเห็น
ด้านบุคลากร (ต่อ)	
RA01 (ต่อ)	<p>วิธีแก้ปัญหา</p> <ul style="list-style-type: none"> - ฝ่ายรักษาความปลอดภัยต้องสร้างความรู้ ความเข้าใจที่ถูกต้องให้พนักงาน เช่น การเขียนคู่มือหรือแผนต่าง ๆ การออกระเบียบข้อบังคับ พร้อมการเผยแพร่ให้ได้รับทราบอย่างทั่วถึง เป็นต้น - พนักงานก็จะต้องมีการปรับตัวอยู่เสมอ และต้องหาจุดลงตัวระหว่างกระบวนการปฏิบัติงานกับกฎระเบียบที่เปลี่ยนแปลงไป เพื่อให้สามารถปฏิบัติงานได้อย่างมีประสิทธิภาพ
RA02	<p>ปัญหาและอุปสรรค</p> <ul style="list-style-type: none"> - บุคลากรที่ปฏิบัติงานมีความรู้ ความเข้าใจไม่ครอบคลุม เกี่ยวกับข้อกำหนด และระเบียบปฏิบัติงานในการเป็นตัวแทนควบคุม - ผู้จัดทำระเบียบปฏิบัติเองยังมีความรู้ไม่ครอบคลุมในบริบทของข้อกำหนดตามที่แผนการรักษาความปลอดภัยแห่งชาติกำหนด จึงทำให้การเขียนแผนการรักษาความปลอดภัย หรือแผนการฝึกอบรมด้านการรักษาความปลอดภัยของบริษัทต้องมีการเปลี่ยนแปลงการดำเนินการ มีการปรับแผนต่าง ๆ ให้เป็นไปตามมาตรฐานข้อกำหนดของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย <p>วิธีแก้ปัญหา</p> <ul style="list-style-type: none"> - บริษัทมีการให้บริการคำแนะนำข้อมูลเกี่ยวกับระเบียบการปฏิบัติที่ถูกต้อง เพื่อสร้างความเข้าใจระหว่างผู้ปฏิบัติงานกับผู้ควบคุมกฎระเบียบ ทำให้ผู้ปฏิบัติงานสามารถปฏิบัติงานถูกต้องมากขึ้น อีกทั้งช่วยลดปัญหาความขัดแย้งในการปฏิบัติงานอีกด้วย
RA03	<p>ไม่พบปัญหาด้านบุคลากร เนื่องจากบริษัทได้รับการรับรองเป็นตัวแทนควบคุมจากสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยเรียบร้อยแล้ว</p>
RA04	<p>ปัญหาและอุปสรรค</p> <p>บุคลากรของบริษัทฯ ยังไม่มีประสบการณ์ตรงในการขอขึ้นเพื่อเป็นตัวแทนควบคุม</p> <p>วิธีแก้ปัญหา</p> <ul style="list-style-type: none"> - บริษัท บริการภาคพื้น ท่าอากาศยานไทย จำกัด ได้ร่วมหารือกับ ผู้อำนวยการท่าอากาศยานภูเก็ต และสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย เพื่อหาแนวทางในการปฏิบัติงานร่วมกัน
RPA01	<p>รวมถึงมีบุคลากรที่มีความรู้ ความเชี่ยวชาญและประสบการณ์ในการยื่นขอรับรองเป็นตัวแทนควบคุม (Regulated Agent: RA) จึงทำให้การขอรับรอง เป็นหน่วยงานการไปรษณีย์ควบคุม (Regulated Postal Authority: RPA) ของไปรษณีย์ไทย เป็นไปด้วยความเรียบร้อย</p>
Prof01	<p>ไม่พบปัญหาด้านบุคลากร</p>

ตารางที่ 4.3 ความคิดเห็นของผู้ให้ข้อมูลสำคัญจากการสัมภาษณ์ในประเด็นปัญหาและอุปสรรค
ขณะที่ยื่นขอรับรองตัวแทนควบคุมและการไปรษณีย์ควบคุมตามข้อกำหนด
สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ฉบับที่ 33 (ต่อ)

รหัส	ความคิดเห็น
ด้านอุปกรณ์	
RA01	<p>ปัญหาและอุปสรรค</p> <ul style="list-style-type: none"> - เครื่องเอกซเรย์ เป็นอุปกรณ์ที่แพงที่สุดของตัวแทนควบคุม และใช้เวลานานในการสั่งซื้อ เนื่องจากมีผู้ขายน้อยรายสำหรับอุปกรณ์ที่ได้รับรองมาตรฐานจากสหภาพยุโรป หรือ TSA (Transportation Security Administration) ซึ่งสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยยอมรับมาตรฐานของ TSA - อุปกรณ์ที่ใช้ในการรักษาความปลอดภัยสินค้ามีความเฉพาะด้านในการบำรุงรักษา (Preventive Maintenance) - ขนาดและลักษณะของอุปกรณ์ตรวจค้นที่ต้องมีความเหมาะสมกับขนาดของสินค้า และรุ่นของอากาศยาน - ตอนนี้บริษัทยังใช้เครื่องเอกซเรย์แบบทิศทางเดียว (Single View) ก่อน จนกว่าบริษัทจะเห็นถึงความแน่นอนในอนาคต หรือข้อกำหนด (Requirement) ของผู้ส่งออกสินค้า <p>วิธีแก้ปัญหา</p> <ul style="list-style-type: none"> - สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยยังมีการผ่อนปรนกฎเกณฑ์ บริษัทจึงยืดเวลาใช้อุปกรณ์ไปจนถึงวันสิ้นสุดการผ่อนปรน (deadline) ของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย - บริษัทรอคู่สถานการณ์ในอนาคต แล้วจึงตัดสินใจซื้อหรือเช่าอุปกรณ์ โดยคำนึงถึงความคุ้มค่าในการดำเนินธุรกิจ - บริษัทมีการเปรียบเทียบราคาและบริการหลังการขายของบริษัทตัวแทนจำหน่ายอุปกรณ์การรักษาความปลอดภัย
RA02	<p>ปัญหาและอุปสรรค</p> <ul style="list-style-type: none"> - อุปกรณ์ และเครื่องมือที่ใช้ในการรักษาความปลอดภัยที่มีอยู่ไม่เป็นไปตามข้อกำหนดของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย <p>วิธีแก้ปัญหา</p> <ul style="list-style-type: none"> - บริษัทได้จัดหาอุปกรณ์ และเครื่องมือที่ใช้ในการรักษาความปลอดภัยสินค้าที่มีเทคโนโลยีทันสมัยมากขึ้น และสามารถรองรับปริมาณสินค้าที่เพิ่มขึ้นได้
RA03	<p>ไม่พบปัญหาด้านอุปกรณ์ เนื่องจากบริษัทมีอุปกรณ์ที่ตรงตามข้อกำหนดของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยอยู่แล้ว ทำให้กระบวนการตรวจค้นสินค้ามีความครอบคลุมตามข้อกำหนดสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย</p>
RA04	<p>ปัญหาและอุปสรรค</p> <ul style="list-style-type: none"> - บริษัทประสบปัญหาในการจัดเตรียมสิ่งอำนวยความสะดวกคลังสินค้า

ตารางที่ 4.3 ความคิดเห็นของผู้ให้ข้อมูลสำคัญจากการสัมภาษณ์ในประเด็นปัญหาและอุปสรรค
ขณะที่ยื่นขอรับรองตัวแทนควบคุมและการไปรษณีย์ควบคุมตามข้อกำหนด
สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ฉบับที่ 33 (ต่อ)

รหัส	ความคิดเห็น
ด้านอุปกรณ์ (ต่อ)	
RA04 (ต่อ)	วิธีแก้ปัญหา - บริษัทต้องจัดเตรียมอุปกรณ์ที่เกี่ยวข้องทั้งหมดเพื่อให้สอดคล้องและเป็นไปตามข้อกำหนดของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย และท่าอากาศยานภูเก็ต
RPA01	ไม่พบปัญหาด้านอุปกรณ์ เนื่องจากหน่วยงาน มีอุปกรณ์ที่เพียงพอ และมีความพร้อมเป็นการไปรษณีย์ควบคุมอยู่แล้ว
Prof01	ปัญหาและอุปสรรค - ไม่มีผู้ทำการตรวจสอบเรื่องของอุปกรณ์ในการรักษาความปลอดภัยสินค้า วิธีแก้ปัญหา - หน่วยงานควรจัดผู้รับผิดชอบให้ชัดเจนในแต่ละหน่วยงาน เพื่อให้ไม่เกิดการเกี่ยงหน้าที่ในการทำงาน
ด้านสถานที่	
RA01	ปัญหาและอุปสรรค - ตามข้อกำหนดของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยเรื่องสถานที่ให้มีข้อจำกัดของคลังสินค้าว่า ต้องเป็นพื้นที่รอยต่อระหว่างภาคพื้นดิน (Landside) กับภาคอากาศ (Airside) แต่ถ้าหากไปดำเนินการตัวแทนควบคุมข้างนอกพื้นที่ท่าอากาศยานต้องลงทุนอีกมาก ซึ่งเป็นการลงทุนของท่าอากาศยานร้อยละ 30 และส่วนของบริษัทร้อยละ 70 ซึ่งบริษัทพึงพามาตรฐานของท่าอากาศยานในการรักษาความปลอดภัย วิธีแก้ปัญหา - บริษัทเลือกใช้บริการคลังสินค้าที่เป็นตัวแทนควบคุมให้ดำเนินการแทน
RA02	ปัญหาและอุปสรรค - สถานที่บางจุดในคลังสินค้ามีความเสี่ยงต่อการก่อการร้าย การก่อความไม่สงบ หรือการกระทำที่ไม่ปลอดภัย วิธีแก้ปัญหา - บริษัทมีการประเมินความเสี่ยง และดำเนินการปรับปรุงพื้นที่ให้บริการตัวแทนควบคุมอย่างปลอดภัย

ตารางที่ 4.3 ความคิดเห็นของผู้ให้ข้อมูลสำคัญจากการสัมภาษณ์ในประเด็นปัญหาและอุปสรรค
ขณะที่ยื่นขอรับรองตัวแทนควบคุมและการไปรษณีย์ควบคุมตามข้อกำหนด
สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ฉบับที่ 33 (ต่อ)

รหัส	ความคิดเห็น
ด้านสถานที่ (ต่อ)	
RA03	<p>ปัญหาและอุปสรรค</p> <ul style="list-style-type: none"> - พื้นที่ตรวจค้นไม่เพียงพอต่อการให้บริการ เมื่อมีการเปิดตรวจสินค้าที่เอกซเรย์ไม่ผ่าน ทำให้การตรวจค้นสินค้าต้องใช้เวลาเพิ่มขึ้น และเกิดความแออัดบริเวณคลังสินค้า <p>วิธีแก้ปัญหา</p> <ul style="list-style-type: none"> - เมื่อผู้ส่งออกหรือตัวแทนขนส่งทราบอยู่แล้วว่า สินค้าอาจมีการเอกซเรย์ไม่ผ่านนั้น ก่อนนำส่งสินค้าจะต้องมีการจองเวลาในการส่งสินค้าล่วงหน้าผ่านทางเว็บไซต์ที่เรียกว่า “Booking Slot Time” ของบริษัท - สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยต้องให้ความรู้ สร้างความเข้าใจ และโน้มน้าวให้ผู้ประกอบการรับจัดการขนส่งสินค้าเข้าสู่กระบวนการรับรองเป็นตัวแทนควบคุมและผู้ส่งทราบตัวตน
RA04	<p>ปัญหาและอุปสรรค</p> <ul style="list-style-type: none"> - พื้นที่ให้บริการคลังสินค้าเดิมเป็นของบริษัทฯ ที่ได้หมดสัญญาไป <p>วิธีแก้ปัญหา</p> <ul style="list-style-type: none"> - บริษัทติดต่อขอเช่าพื้นที่ให้บริการต่อท่าอากาศยานภูเก็ต โดยพื้นที่ให้บริการคลังสินค้าเดิมเป็นของบริษัทฯ ที่ได้หมดสัญญาไปแล้วจึงทำให้ไม่มีปัญหาในเรื่องของการจัดสรรพื้นที่แต่อย่างไร
RPA01	<p>ไม่พบปัญหาด้านสถานที่ เนื่องจากหน่วยงานใช้พื้นที่เดิมที่ได้รับการรับรอง และมีความพร้อมเป็นการไปรษณีย์ควบคุมอยู่แล้ว</p>
Prof01	<p>ปัญหาและอุปสรรค</p> <ul style="list-style-type: none"> - คลังสินค้าไม่มีการจัดการแยกพื้นที่ในการจัดเก็บสินค้าแต่ละประเภทอย่างชัดเจน <p>วิธีแก้ปัญหา</p> <ul style="list-style-type: none"> - การท่าอากาศยานมีการจัดแยกพื้นที่ในการจัดเก็บสินค้าแต่ละประเภทอย่างชัดเจน
ด้านการลงทุน	
RA01	<p>ปัญหาและอุปสรรค</p> <ul style="list-style-type: none"> - บริษัทที่มีค่าใช้จ่ายในการขอรับรองตัวแทนควบคุมค่อนข้างสูง - บริษัทอาจมีการลงทุนเพิ่มเติมทั้งในส่วนของอุปกรณ์ บุคลากรที่มาพร้อมองค์ความรู้ สถานที่ การฝึกอบรมที่มีราคาค่อนข้างสูง - คู่แข่งในการประมูลพื้นที่คลังสินค้าในท่าอากาศยาน

ตารางที่ 4.3 ความคิดเห็นของผู้ให้ข้อมูลสำคัญจากการสัมภาษณ์ในประเด็นปัญหาและอุปสรรค
ขณะที่ยื่นขอรับรองตัวแทนควบคุมและการไปรษณีย์ควบคุมตามข้อกำหนด
สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ฉบับที่ 33 (ต่อ)

รหัส	ความคิดเห็น
ด้านการลงทุน (ต่อ)	
RA01 (ต่อ)	วิธีแก้ปัญหา - ตัวแทนควบคุมต้องมีการวางแผนล่วงหน้าอย่างระมัดระวัง และรอบคอบ - บริษัทอาจมีการชะลอการลงทุนไว้ก่อนในอนาคต ทำให้การดำเนินการบางอย่างค่อนข้างที่จะยาก โดยบริษัทพิจารณาถึงปริมาณสินค้า จำนวนเที่ยวบิน และจำนวนผู้นำเข้า-ส่งออกสินค้าในพื้นที่ คลังสินค้าที่จะขอรับรองตัวแทนควบคุม
RA02	ปัญหาและอุปสรรค - เป็นผลสืบเนื่องมาจากการดำเนินการในส่วนต่าง ๆ ของระบบการรักษาความปลอดภัยสินค้าทั้ง บุคลากร อุปกรณ์ สถานที่ การฝึกอบรม และการบริหารจัดการ วิธีแก้ปัญหา - บริษัทมีการลงทุนเพิ่มเติมในส่วนของการจัดการรักษาความปลอดภัยสินค้าให้สอดคล้องกับ ข้อกำหนดของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย
RA03	ไม่พบปัญหาด้านการลงทุน เนื่องจากบริษัทมีความพร้อมเกี่ยวกับการลงทุนสำหรับการดำเนินงาน ด้านการรักษาความปลอดภัยอยู่แล้ว
RA04	ไม่พบปัญหาด้านการลงทุน บริษัทมีงบประมาณประจำปีที่ตั้งไว้แล้ว
RPA01	ไม่พบปัญหาด้านการลงทุน เนื่องจากหน่วยงาน ไม่มีการลงทุนเพิ่มเติม และมีความพร้อมเป็นการ ไปรษณีย์ควบคุมอยู่แล้ว
Prof01	ปัญหาและอุปสรรค - การทำอากาศยานมีความไม่แน่นอนในการตัดสินใจลงทุนในเรื่องของการรักษาความปลอดภัย สินค้า วิธีแก้ปัญหา - ขึ้นอยู่กับการจัดโครงสร้างองค์กรว่ามีการบริหารจัดการการลงทุนอย่างไร
ด้านการฝึกอบรม	
RA01	ปัญหาและอุปสรรค - บริษัทมีการจัดทำแผนการฝึกอบรมการรักษาความปลอดภัย แต่บริษัทยังไม่สามารถดำเนินการ ฝึกอบรมให้พนักงานในบางหัวข้อได้ครบตามข้อกำหนดของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย และแผนการรักษาความปลอดภัยแห่งชาติ เช่น การฝึกอบรมวินิจัยภาพเอกซเรย์ ยังจำเป็นต้อง ส่งพนักงานไปฝึกอบรมกับหน่วยงานที่ได้รับการรับรองจากสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยภายนอกอยู่ เป็นต้น - การฝึกอบรมมีราคาแพง และมีการฝึกอบรมทบทวนตามระยะเวลา (Recurrent) บ่อย ทำให้บริษัท ต้องมีค่าใช้จ่ายมากขึ้น

ตารางที่ 4.3 ความคิดเห็นของผู้ให้ข้อมูลสำคัญจากการสัมภาษณ์ในประเด็นปัญหาและอุปสรรค
ขณะที่ยื่นขอรับรองตัวแทนควบคุมและการไปรษณีย์ควบคุมตามข้อกำหนด
สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ฉบับที่ 33 (ต่อ)

รหัส	ความคิดเห็น
ด้านการฝึกอบรม (ต่อ)	
RA01 (ต่อ)	<p>วิธีแก้ปัญหา</p> <ul style="list-style-type: none"> - บริษัทมีการปรับปรุงแผนการฝึกอบรมการรักษาความปลอดภัย และแผนการรักษาความปลอดภัยของบริษัทให้สอดคล้องกับแผนการรักษาความปลอดภัยแห่งชาติที่มีการปรับปรุงให้เป็นปัจจุบัน - มีการใช้ผู้รับจ้างช่วง (Outsource) ให้ดำเนินการแทนการสร้างบุคลากรเอง เพื่อลดความเสี่ยงในลาออกของบุคลากร (Turn Over) และสามารถทดแทนการปฏิบัติงานของบุคลากรได้ทันที - มีการร่างสัญญาที่มีความละเอียด และครอบคลุมการปฏิบัติงานตามข้อกำหนดของบริษัทและสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย
RA02	<p>ปัญหาและอุปสรรค</p> <ul style="list-style-type: none"> - บุคลากรเข้ารับการอบรมไม่ครบทุกส่วนงานที่เกี่ยวข้องกับคลังสินค้า และการรักษาความปลอดภัยสินค้า - บริษัทมีการสร้างหลักสูตรที่ครอบคลุมตามข้อกำหนดของสำนักงานการบิน พลเรือนแห่งประเทศไทย แต่คลังสินค้าไม่ได้จัดบุคลากรเข้าอบรมครบทุกส่วนงาน <p>วิธีแก้ปัญหา</p> <ul style="list-style-type: none"> - คลังสินค้าจัดให้บุคลากรทุกส่วนงานที่เกี่ยวข้องกับกิจกรรมคลังสินค้าเข้ารับการฝึกอบรมอย่างต่อเนื่อง และครบถ้วน
RA03	<p>ไม่พบปัญหาด้านการฝึกอบรม เนื่องจากสาเหตุดังต่อไปนี้</p> <ul style="list-style-type: none"> - สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยมีการออกข้อกำหนดหลังจากที่ผู้ประกอบการได้มีการดำเนินการบางอย่างไปแล้ว อาทิ ผู้ตรวจสอบภายในต้องมีความรู้ด้านต่าง ๆ และต้องผ่านหลักสูตรผู้ตรวจสอบภายใน (Internal Auditor) แต่ช่วงที่ขอรับรองไม่ได้มีกฎหมายหรือข้อกำหนดมารองรับ จึงทำให้ไม่เกิดปัญหาด้านการฝึกอบรม - ครูผู้สอนด้านการรักษาความปลอดภัยที่สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยกำหนด ไม่ว่าจะ เป็นด้านการตระหนักถึงการรักษาความปลอดภัยทางการบิน (AVSEC) หรือด้านการตรวจค้นล้วน ได้รับการรับรองจากสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยเป็นที่เรียบร้อยแล้ว
RA04	<p>ไม่พบปัญหาด้านการฝึกอบรม บริษัทฯ ได้ดำเนินการจัดทำแผนฝึกอบรมเพื่อให้สอดคล้องกับมาตรฐานการฝึกอบรมด้านการรักษาความปลอดภัยการบิน ที่เห็นชอบโดยผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย</p>
RPA01	<p>ไม่พบปัญหาด้านการฝึกอบรม เนื่องจากบุคลากรทุกคนในสังกัดการไปรษณีย์ควบคุมมีการรับการฝึกอบรม และมีการทบทวนเป็นประจำสม่ำเสมอทุก 2 ปี</p>

ตารางที่ 4.3 ความคิดเห็นของผู้ให้ข้อมูลสำคัญจากการสัมภาษณ์ในประเด็นปัญหาและอุปสรรค ขณะที่ยื่นขอรับรองตัวแทนควบคุมและการไปรษณีย์ควบคุมตามข้อกำหนดสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ฉบับที่ 33 (ต่อ)

รหัส	ความคิดเห็น
ด้านการฝึกอบรม (ต่อ)	
Prof01	<p>ปัญหาและอุปสรรค</p> <ul style="list-style-type: none"> - ไม่มีการฝึกอบรมเกี่ยวกับการรักษาความปลอดภัยสินค้ามาก่อน - ไม่มีการอบรมเรื่องการตรวจค้นสินค้า <p>วิธีแก้ปัญหา</p> <ul style="list-style-type: none"> - ต้องได้รับการฝึกอบรมโดยเน้นไปที่สินค้าอันตรายทุก 2 ปี และต้องมีการฝึกอบรมแบบทบทวน ในทุกส่วนที่เกี่ยวข้องกับการรักษาความปลอดภัยสินค้า
ด้านการบริหารจัดการ	
RA01	<p>ปัญหาและอุปสรรค</p> <ul style="list-style-type: none"> - บริษัทมีนโยบายในการดำเนินการรักษาความปลอดภัย แต่เนื่องจากโครงสร้างของบริษัทมีหลายแผนก และไม่มีการจัดตั้งคณะกรรมการก่อนสร้างนโยบายการรักษาความปลอดภัย ทำให้การดำเนินการรักษาความปลอดภัย ไม่เป็นไปตามแผนที่วางไว้ - บริษัทมิได้ประกาศหรือทำความเข้าใจ เกี่ยวกับนโยบายการรักษาความปลอดภัยอย่างชัดเจน - เนื่องจากการบริษัทมีการแก้ไข และตรวจสอบคู่มือการปฏิบัติงานหรือแผนการรักษาความปลอดภัย ทำให้บริษัทใช้เวลาในการดำเนินการขอรับรองตัวแทนควบคุมนานขึ้น <p>วิธีแก้ปัญหา</p> <ul style="list-style-type: none"> - ผู้บริหารต้องให้การสนับสนุนอย่างจริงจังเริ่มต้นจากผู้บริหารสูงสุดของบริษัท โดยการกำหนดนโยบาย และออกประกาศ / คำสั่งเป็นลายลักษณ์อักษร หรือมีนโยบายเป็นสิ่งที่อ้างอิงให้กับผู้ปฏิบัติงานได้ยึดถือและปฏิบัติ ซึ่งมีคณะปฏิบัติงานที่มาจากกรบุคลากรทุกส่วนงาน ร่วมกันตัดสินใจ ดำเนินการเขียนคู่มือการปฏิบัติงานตามข้อกำหนด การเผยแพร่ให้ผู้ปฏิบัติงานทุกคนเข้าใจ และปฏิบัติงานไปในทิศทางเดียวกัน รวมถึงต้องมีการติดตามผลอยู่ตลอดเวลา เพื่อให้การบริหารงานดำเนินไปอย่างมีประสิทธิภาพ
RA02	<p>ปัญหาและอุปสรรค</p> <ul style="list-style-type: none"> - ผู้ส่งออกสินค้ามาส่งสินค้าในช่วงเวลาที่ใกล้ปิดการรับสินค้าในแต่ละเที่ยวบิน จึงมีปริมาณของสินค้าจำนวนมาก (Stuck) บริเวณหน้าคลังสินค้า และจะต้องมีการเอกซเรย์สินค้าทั้งหมดตามข้อกำหนดของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย - บริษัทตัวแทนผู้ส่งออกยังมีความเข้าใจในข้อกำหนดและกระบวนการตรวจค้นสินค้าไม่เพียงพอ ดังนั้น เมื่อสินค้าไม่สามารถผ่านการเอกซเรย์ คลังสินค้าจึงดำเนินการขออนุญาตตรวจค้นสินค้า ทำให้เกิดข้อโต้แย้งกับบริษัทตัวแทนส่งออก จึงทำให้เกิดความล่าช้าในการปฏิบัติงาน- เนื่องจากบริษัทเป็นคลังสินค้าซึ่งเป็นจุดสุดท้ายในการรับสินค้าก่อนที่สินค้าจะถูกลำเลียงขึ้นไปบนอากาศยาน จึงต้องมีการดำเนินการให้เป็นไปตามข้อกำหนด

ตารางที่ 4.3 ความคิดเห็นของผู้ให้ข้อมูลสำคัญจากการสัมภาษณ์ในประเด็นปัญหาและอุปสรรค
ขณะที่ยื่นขอรับรองตัวแทนควบคุมและการไปรษณีย์ควบคุมตามข้อกำหนด
สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ฉบับที่ 33 (ต่อ)

รหัส	ความคิดเห็น
ด้านการบริหารจัดการ (ต่อ)	
RA02 (ต่อ)	<p>วิธีแก้ปัญหา</p> <ul style="list-style-type: none"> - ผู้ประกอบการขนส่งสินค้าควรมีการขอรับรองตั้งแต่ผู้ส่งทราบตัวตน (KC) ที่เป็นจุดเริ่มต้นของห่วงโซ่การรักษาความปลอดภัย (Supply Chain Security) จะทำให้งานของคลังสินค้าจะน้อยลงและเป็นการลดภาระงานของคลังสินค้าได้ - สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยเชิญผู้ประกอบการขนส่งสินค้ามาประชุมทำความเข้าใจเกี่ยวกับข้อกำหนด รับฟังความคิดเห็นของผู้ประกอบการกลุ่มตัวแทนควบคุม
RA03	<p>ปัญหาและอุปสรรค</p> <ul style="list-style-type: none"> - ผู้ที่เป็นตัวแทนควบคุมควรจะเป็นตัวแทนขนส่งสินค้า (Freight Forwarder) แม้แต่ผู้ส่งทราบตัวตนก็ควรจะเป็นผู้ผลิต ไม่ควรเป็นผู้ให้บริการคลังสินค้า (Terminal Operator) แต่ในขณะที่บริษัทยื่นขอรับรองเป็นตัวแทนควบคุมนั้นไม่มีผู้ประกอบการที่มีความพร้อมต่อการขอรับรองเป็นตัวแทนควบคุม จึงต้องเป็นหน้าที่ของคลังสินค้าที่ท่าอากาศยานเป็นผู้ดำเนินการขอรับรองตัวแทนควบคุม - บริษัทได้รับการรับรองและการต่ออายุตัวแทนควบคุมในรูปแบบเอกสาร และรูปแบบ e-Service ซึ่งกระบวนการขอต่ออายุสามารถดำเนินการได้บนเว็บไซต์ของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย - สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยได้เปลี่ยนระบบการขอรับรองและการต่ออายุตัวแทนควบคุมและการไปรษณีย์ควบคุมเป็นระบบ EMPIC แล้ว ซึ่งทางบริษัทยังไม่มีประสบการณ์ของการยื่นขอรับรองตัวแทนควบคุมในระบบ EMPIC มากนัก - สินค้าที่มีความหนาแน่นมาก เช่น เครื่องจักร หรืออุปกรณ์ที่มีความหนาหรือทึบมาก ๆ ไม่สามารถเอกซเรย์ได้ - เนื่องจากข้อกำหนดระหว่างประเทศ (Requirements) ยังไม่มีความชัดเจนว่า “สินค้าทุกชิปเมนต์ (Shipment) จะต้องมีการตรวจค้น (Screening) โดยตัวแทนควบคุมเท่านั้น” ทำให้บริษัทตัวแทนขนส่งสินค้าไม่เห็นถึงความสำคัญและความจำเป็นในการขอรับรองการเป็นตัวแทนควบคุม เนื่องจากบริษัทตัวแทนขนส่งสินค้ายังเห็นว่า ผู้ให้บริการคลังสินค้า (Terminal Operator) ยังสามารถให้บริการในการตรวจค้นในการส่งสินค้าไปยังต่างประเทศได้อยู่ <p>วิธีแก้ปัญหา</p> <ul style="list-style-type: none"> - บริษัทจำเป็นต้องมีการตรวจค้นเพิ่มเติมด้วยวิธีการอื่น เช่น การเปิดตรวจ การใช้เครื่องตรวจจับร่องรอยวัตถุระเบิด (ETD) เป็นต้น - บริษัทต้องมีการอบรมให้ความรู้กับตัวแทนขนส่งสินค้า เกี่ยวกับความสำคัญและความจำเป็นในการเป็นตัวแทนควบคุมหรือผู้ส่งทราบตัวตนหรือเป็นส่วนหนึ่งในห่วงโซ่การรักษาความปลอดภัย

ตารางที่ 4.3 ความคิดเห็นของผู้ให้ข้อมูลสำคัญจากการสัมภาษณ์ในประเด็นปัญหาและอุปสรรค ขณะที่ยื่นขอรับรองตัวแทนควบคุมและการไปรษณีย์ควบคุมตามข้อกำหนดสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ฉบับที่ 33 (ต่อ)

รหัส	ความคิดเห็น
ด้านการบริหารจัดการ (ต่อ)	
RA04	ไม่พบปัญหาด้านการบริหารจัดการ บริษัทดำเนินการตามแผนที่ได้จัดเตรียมไว้ทั้งเรื่องเอกสารสถานที่ อุปกรณ์ และการฝึกอบรมพนักงาน
RPA01	ไม่พบปัญหาด้านการบริหารจัดการ เนื่องด้วยการไปรษณีย์ควบคุมของไทยเป็นหน่วยงานแรกที่พบ ได้รับการรับรองเป็นหน่วยงานแรกของโลก ทั้งระเบียบ ข้อปฏิบัติและกฎเกณฑ์เป็นแบบผสมระหว่างรูปแบบขนส่งสินค้า (Cargo) อยู่ในข้อบังคับของ ICAO และไปรษณีย์ (Mail) อยู่ในข้อบังคับของ UPU
Prof01	<p>ปัญหาและอุปสรรค</p> <ul style="list-style-type: none"> - มีเหตุการณ์หรือความเสียหายที่เกิดจากการทำการบิน เช่น การก่อการร้าย การคุกคาม หรือการกระทำที่เกิดจากการแทรกแซง โดยมีข้อขัดแย้งกฎหมายมากขึ้น <p>วิธีแก้ปัญหา</p> <ul style="list-style-type: none"> - ตัวแทนควบคุมต้องสร้างระเบียบและข้อกำหนดขึ้นมา เพื่อให้เกิดความปลอดภัยในการขนส่งสินค้า หลังจากที่เกิดอุบัติเหตุหรือการก่อการร้ายมากขึ้น - แต่ละหน่วยงานควรสร้างวิธีการในการรายงานความอันตรายต่าง ๆ

จากผลการสัมภาษณ์ในประเด็น ปัญหาและอุปสรรคขณะที่ยื่นขอรับรองตัวแทนควบคุมและการไปรษณีย์ควบคุมตามข้อกำหนดสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ฉบับที่ 33 สามารถสรุปสาระสำคัญได้ดังนี้

1) ด้านบุคลากร ผู้ให้ข้อมูลจากตัวแทนควบคุมลำดับที่ 1 และ 2 ได้ให้ความคิดเห็นว่า ปัญหาและอุปสรรคด้านบุคลากร คือ ผู้ปฏิบัติงานมีความรู้ ความเข้าใจเกี่ยวกับข้อกำหนดและระเบียบการปฏิบัติงานด้านการรักษาความปลอดภัยไม่เพียงพอ เมื่อมีสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยมีข้อกำหนดใหม่ออกมาบังคับใช้ บริษัทจึงมีขั้นตอนการปฏิบัติงานที่เพิ่มขึ้น ทำให้การปฏิบัติงานมีความยุ่งยากมากขึ้น และบริษัทต้องมีการเปลี่ยนแปลงการดำเนินการ มีการปรับแผนต่าง ๆ ให้เป็นไปตามมาตรฐานข้อกำหนดของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยอยู่เสมอ วิธีแก้ปัญหา คือ บริษัทต้องสร้างความรู้ ความเข้าใจที่ถูกต้องให้กับผู้ปฏิบัติงานเกี่ยวกับข้อกำหนด กระบวนการปฏิบัติงานที่เปลี่ยนแปลงไป ทำให้ผู้ปฏิบัติงานสามารถปฏิบัติงานถูกต้องมากขึ้น อีกทั้งช่วยลดปัญหาความขัดแย้งในการปฏิบัติงานอีกด้วย

ส่วนผู้ให้ข้อมูลจากตัวแทนควบคุมลำดับที่ 3 และ 5 ไม่พบปัญหาด้านบุคลากร เนื่องจากบริษัทได้รับการรับรองเป็นตัวแทนควบคุมจากสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยเรียบร้อยแล้ว

ผู้ให้ข้อมูลจากการไปรษณีย์ควบคุม ไม่พบปัญหาด้านบุคลากร สืบเนื่องจากหน่วยงาน มีการเตรียมความพร้อมด้านบุคลากรให้มีความรู้และความเข้าใจที่เกี่ยวกับ ข้อกำหนดสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ฉบับที่ 33 ว่าด้วยการรักษาความปลอดภัยสินค้าและไปรษณียภัณฑ์ทางอากาศอยู่แล้ว รวมถึงมีบุคลากรที่มีความรู้ ความเชี่ยวชาญและประสบการณ์ในการยื่นขอรับรองเป็นตัวแทนควบคุม (Regulated Agent: RA) จึงทำให้การขอรับรอง เป็นหน่วยงานการไปรษณีย์ควบคุม (Regulated Postal Authority: RPA) ของไปรษณีย์ไทย เป็นไปด้วยความเรียบร้อย

2) ด้านอุปกรณ์ ผู้ให้ข้อมูลจากตัวแทนควบคุมลำดับที่ 1 2 และ 4 ได้ให้ความคิดเห็นว่า ปัญหาและอุปสรรคด้านอุปกรณ์ คือ อุปกรณ์และเครื่องมือที่ใช้ในการรักษาความปลอดภัยที่มีอยู่ไม่เป็นไปตามข้อกำหนดของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย อีกทั้งการบำรุงรักษาอุปกรณ์ที่ใช้ในการรักษาความปลอดภัยสินค้ามีความเฉพาะตัว มีราคาแพง และใช้เวลานานในการสั่งซื้อ ซึ่งวิธีการแก้ปัญหา คือ บริษัทได้จัดหาอุปกรณ์ และเครื่องมือที่ใช้ในการรักษาความปลอดภัยสินค้าที่มีเทคโนโลยีทันสมัยมากขึ้น และสามารถรองรับปริมาณสินค้าที่เพิ่มขึ้นได้ แต่ทั้งนี้บริษัทคำนึงถึงสถานการณ์ในอนาคต และความคุ้มค่าในการดำเนินธุรกิจ แล้วจึงตัดสินใจว่าจะซื้อหรือเช่าอุปกรณ์ โดยบริษัทมีการเปรียบเทียบราคา และบริการหลังการขายของบริษัทตัวแทนจำหน่ายอุปกรณ์การรักษาความปลอดภัย ส่วนตัวแทนควบคุมลำดับที่ 5 ได้ให้ความคิดเห็นว่า ไม่มีผู้ที่ทำการตรวจสอบเรื่องของอุปกรณ์ในการรักษาความปลอดภัยสินค้า ซึ่งแต่ละหน่วยงานควรจัดผู้รับผิดชอบให้ชัดเจน

ส่วนผู้ให้ข้อมูลจากตัวแทนควบคุมลำดับที่ 3 ไม่พบปัญหาด้านอุปกรณ์ เนื่องจากบริษัทมีอุปกรณ์ที่ตรงตามข้อกำหนดของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยอยู่แล้ว ทำให้กระบวนการตรวจค้นสินค้ามีความครอบคลุมตามข้อกำหนดสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

ผู้ให้ข้อมูลจากการไปรษณีย์ควบคุม ได้ให้ความคิดเห็นว่า ไม่พบปัญหาด้านอุปกรณ์ เนื่องจากหน่วยงาน มีอุปกรณ์ที่เพียงพอ และมีความพร้อมเป็นการไปรษณีย์ควบคุมอยู่แล้ว

3) ด้านสถานที่ ผู้ให้ข้อมูลจากตัวแทนควบคุมลำดับที่ 1 ได้ให้ความคิดเห็นว่า คลังสินค้าที่ดำเนินการตัวแทนควบคุมนั้นต้องเป็นพื้นที่รอยต่อระหว่าง ภาวพื้นดิน กับภาวอากาศ

และบริษัทพึ่งพามาตรฐานของท่าอากาศยานในการรักษาความปลอดภัย บริษัทจึงแก้ปัญหาด้วยการเลือกใช้บริการคลังสินค้าที่เป็นตัวแทนควบคุมให้ดำเนินการแทน

ส่วนผู้ให้ข้อมูลจากตัวแทนควบคุมลำดับที่ 2 3 และ 5 ได้ให้ความคิดเห็นว่าการดำเนินการดำเนินการรักษาความปลอดภัยสินค้า อาจมีความเสี่ยงต่อการกระทำที่ไม่ปลอดภัย และพื้นที่ที่ตรวจค้นไม่เพียงพอต่อการให้บริการ ก่อให้เกิดความแออัดบริเวณคลังสินค้า รวมถึงคลังสินค้าไม่มีการจัดการแยกพื้นที่ในการจัดเก็บสินค้าแต่ละประเภทอย่างชัดเจน จึงแก้ปัญหาโดยทำการประเมินความเสี่ยง และดำเนินการปรับปรุงพื้นที่ให้บริการตัวแทนควบคุมอย่างปลอดภัย รวมถึงการนำเทคโนโลยีเข้ามาช่วยในการดำเนินการรักษาความปลอดภัยสินค้า

ส่วนผู้ให้ข้อมูลจากตัวแทนควบคุมลำดับที่ 4 ได้ให้ความคิดเห็นว่าการให้บริการคลังสินค้าเดิมเป็นของบริษัทฯ ที่ได้หมดสัญญาไป และได้แก้ปัญหาโดย คิดต่อขอเช่าพื้นที่ให้บริการต่อท่าอากาศยานภูเก็ต

ผู้ให้ข้อมูลจากการไปรษณีย์ควบคุม ได้ให้ความคิดเห็นว่าการไม่พบปัญหาด้านสถานที่ เนื่องจากหน่วยงาน ใช้พื้นที่เดิมที่ได้รับการรับรอง และมีความพร้อมเป็นการไปรษณีย์ควบคุมอยู่แล้ว

4) ด้านการลงทุน ผู้ให้ข้อมูลจากตัวแทนควบคุมลำดับที่ 1 2 และ 5 ได้ให้ความคิดเห็นว่าการลงทุน ปัญหาและอุปสรรคด้านการลงทุน เป็นผลสืบเนื่องมาจากการดำเนินการในส่วนต่างๆ ของระบบการรักษาความปลอดภัยสินค้าทั้งระบบ ไม่ว่าจะเป็นบุคลากร อุปกรณ์ สถานที่ การฝึกอบรม และการบริหารจัดการ รวมถึงการทำอากาศยานมีความไม่แน่นอนในการตัดสินใจลงทุนในเรื่องของการรักษาความปลอดภัยสินค้า ดังนั้น ตัวแทนควบคุมจึงต้องมีการวางแผนล่วงหน้าอย่างระมัดระวัง และรอบคอบ สอดคล้องกับข้อกำหนดของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย โดยพิจารณาจากปริมาณสินค้า จำนวนเที่ยวบิน และจำนวนผู้นำเข้า-ส่งออกสินค้าในพื้นที่คลังสินค้าที่จะขอรับรองตัวแทนควบคุม

ส่วนผู้ให้ข้อมูลจากตัวแทนควบคุมลำดับที่ 3 และ 4 ไม่พบปัญหาด้านการลงทุน เนื่องจากบริษัทมีความพร้อมเกี่ยวกับการลงทุนสำหรับการดำเนินงานด้านการรักษาความปลอดภัยอยู่แล้ว

ผู้ให้ข้อมูลจากการไปรษณีย์ควบคุม ไม่พบปัญหาด้านการลงทุน เนื่องจากหน่วยงาน ไม่มีการลงทุนเพิ่มเติม และมีความพร้อมเป็นการไปรษณีย์ควบคุมอยู่แล้ว

5) ด้านการฝึกอบรม ผู้ให้ข้อมูลจากตัวแทนควบคุมลำดับที่ 1 และ 2 ได้ให้ความคิดเห็นว่าการบุคลากรเข้ารับการอบรมไม่ครบทุกส่วนงาน และไม่ครบถ้วนทุกหัวข้อตามที่สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยกำหนด เนื่องจากบางหัวข้อในการฝึกอบรมมีราคาแพง และ

สถานการณ์แพร่ระบาดของโรคโควิด-19 อีกทั้งหน่วยงานไม่มีการฝึกอบรมที่เกี่ยวข้องกับการรักษาความปลอดภัยมาก่อน ซึ่งวิธีแก้ปัญหาคือ บริษัทมีการปรับปรุงแผนการฝึกอบรม และจัดให้บุคลากรทุกส่วนงานที่เกี่ยวข้องกับกิจกรรมคลังสินค้าเข้ารับการฝึกอบรมอย่างต่อเนื่อง และครบถ้วน รวมถึงการเลือกใช้ผู้รับจ้างช่วง (Outsource) ให้ดำเนินการแทนการสร้างบุคลากรเอง เพื่อลดความเสี่ยงในลาออกของบุคลากร (Turn Over) และสามารถทดแทนการปฏิบัติงานของบุคลากรได้ทันที

ส่วนผู้ให้ข้อมูลจากตัวแทนควบคุมลำดับที่ 3 และ 4 ไม่พบปัญหาด้านการฝึกอบรม เนื่องจากบริษัทมีครูผู้สอนด้านการรักษาความปลอดภัยที่ได้รับการรับรองจากสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยเป็นที่เรียบร้อยแล้ว

ผู้ให้ข้อมูลจากการไปรษณีย์ควบคุม ได้ให้ความคิดเห็นว่า ไม่พบปัญหาด้านการฝึกอบรม เนื่องจากบุคลากรทุกคนในสังกัดการไปรษณีย์ควบคุมมีการรับการฝึกอบรม และมีการทบทวนเป็นประจำสม่ำเสมอทุก 2 ปี

6) ด้านการบริหารจัดการ ผู้ให้ข้อมูลจากตัวแทนควบคุมลำดับที่ 1 2 3 และ 5 ได้ให้ความคิดเห็นว่า ปัญหาและอุปสรรคด้านการบริหารจัดการ คือ บริษัทตัวแทนผู้ส่งออกยังมีความเข้าใจในข้อกำหนดและกระบวนการตรวจค้นสินค้าไม่เพียงพอ เมื่อสินค้าไม่สามารถผ่านการเอกซเรย์ คลังสินค้าจึงดำเนินการขออนุญาตตรวจค้นสินค้า ทำให้เกิดข้อโต้แย้งกับบริษัทตัวแทนส่งออกส่งผลให้เกิดความล่าช้าในการปฏิบัติงาน และผู้ให้บริการคลังสินค้า (Terminal Operator) ยังสามารถให้บริการในการตรวจค้นในการส่งสินค้าไปยังต่างประเทศได้อยู่ ทำให้บริษัทตัวแทนผู้ส่งออกไม่เห็นถึงความสำคัญและความจำเป็นในการขอรับรองการเป็นตัวแทนควบคุม อีกทั้งการดำเนินการรักษาความปลอดภัยนั้นเกี่ยวข้องกับหลายส่วนงาน ทำให้การดำเนินการไม่เป็นไปตามแผนที่วางไว้ ซึ่งวิธีแก้ปัญหาคือ ผู้บริหารขององค์กรต้องให้การสนับสนุนอย่างจริงจัง โดยการกำหนดผู้รับผิดชอบในการดำเนินการและประกาศนโยบายที่ชัดเจน รวมถึงการให้ความรู้ สร้างความเข้าใจเกี่ยวกับข้อกำหนด ความสำคัญและความจำเป็นในการเป็นตัวแทนควบคุมหรือผู้ส่งทราบตัวตนหรือเป็นส่วนหนึ่งในห่วงโซ่การรักษาความปลอดภัย

ผู้ให้ข้อมูลจากตัวแทนควบคุมลำดับที่ 4 ไม่พบปัญหาด้านการบริหารจัดการ เนื่องจากดำเนินการตามแผนที่ได้จัดเตรียมไว้ทั้งเรื่องเอกสาร สถานที่ อุปกรณ์ และการฝึกอบรมพนักงาน

ผู้ให้ข้อมูลจากการไปรษณีย์ควบคุม ได้ให้ความคิดเห็นว่า ไม่พบปัญหาด้านการบริหารจัดการ เนื่องด้วยการไปรษณีย์ควบคุมของไทยเป็นหน่วยงานแรกที่ ปณท ได้รับการรับรอง

เป็นหน่วยงานแรกของโลก ทั้งระเบียบ ข้อปฏิบัติและกฎเกณฑ์เป็นแบบผสมระหว่างรูปแบบขนส่งสินค้า (Cargo) อยู่ภายในข้อบังคับของ ICAO และไปรษณีย์ (Mail) อยู่ภายในข้อบังคับของ UPU

คำถามที่ 2 ภายหลังจากที่ท่านได้รับการรับรองเป็นตัวแทนควบคุมและการไปรษณีย์ควบคุมแล้ว ท่านได้ประสบปัญหา อุปสรรค หรือข้อจำกัดอะไรบ้าง และท่านมีวิธีการหรือแนวทางในการแก้ปัญหาเหล่านั้นอย่างไร

ผู้ให้ข้อมูลหลักจำนวน 6 ท่าน ประกอบด้วย RA01, RA02, RA03, RA04, RPA01, Prof01

ตารางที่ 4.4 ความคิดเห็นของผู้ให้ข้อมูลสำคัญจากการสัมภาษณ์ในประเด็นปัญหา อุปสรรค หรือข้อจำกัดภายหลังจากที่หน่วยงานได้รับการรับรองเป็นตัวแทนควบคุม และการไปรษณีย์ควบคุมแล้ว และวิธีการหรือแนวทางในการแก้ปัญหา

รหัส	ความคิดเห็น
	ด้านบุคลากร
RA01	<p>ปัญหาและอุปสรรค</p> <ul style="list-style-type: none"> - การสรรหาคณาการในการปฏิบัติงานในส่วนงานของตัวแทนควบคุมค่อนข้างยาก เนื่องจากมีข้อกำหนดในส่วนมาตรฐานการรักษาความปลอดภัย - บุคลากรมีการเข้าปฏิบัติงานและลาออก (Turn Over) สูง ทำให้ต้องเสียเวลา และค่าใช้จ่ายในการสร้างบุคลากรให้พร้อมปฏิบัติงานค่อนข้างสูง - บริษัทขาดบุคลากรที่มีองค์ความรู้ด้านการรักษาความปลอดภัย - ผลสืบเนื่องมาจากการสัมภาษณ์ระหว่างพนักงาน กับ สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยที่อาจมีการใช้ภาษาไม่เหมาะสม หรือเข้าใจได้ยาก ทำให้พนักงานไม่สามารถตอบคำถามได้ หรือพนักงานอาจไม่ทราบข้อมูลในส่วนนั้นจริง ๆ อาจต้องมีการอบรมพนักงาน เพื่อให้พนักงานเข้าใจมากขึ้น หรืออาจตรวจสอบกับหลักฐานที่ระบุว่า บริษัทได้มีการฝึกอบรมให้กับพนักงานแล้ว <p>วิธีแก้ปัญหา</p> <ul style="list-style-type: none"> - บริษัทต้องเพิ่มช่องทางในการสรรหาคณาการ หรือจ้างผู้รับจ้างช่วง ให้ดำเนินการแทน และกำหนดรายละเอียดงาน (Job Description : JD) ให้ชัดเจน - บริษัทมีการกำหนดสวัสดิการพนักงานให้มากขึ้น รวมถึงการสร้างสภาพแวดล้อมที่ดีในการปฏิบัติงาน และมีการปลูกฝังความกตัญญูต่อองค์กรให้กับบุคลากร - บริษัทมีการสร้าง สนับสนุน และส่งเสริมให้บุคลากรภายในองค์กรให้มีความเชี่ยวชาญด้านการรักษาความปลอดภัย

ตารางที่ 4.4 ความคิดเห็นของผู้ให้ข้อมูลสำคัญจากการสัมภาษณ์ในประเด็นปัญหา อุปสรรค หรือข้อจำกัดภายหลังจากที่หน่วยงาน ได้รับการรับรองเป็นตัวแทนควบคุม และการไปรษณีย์ควบคุมแล้ว และวิธีการหรือแนวทางในการแก้ปัญหา (ต่อ)

รหัส	ความคิดเห็น
ด้านบุคลากร (ต่อ)	
RA02	<p>ปัญหาและอุปสรรค</p> <ul style="list-style-type: none"> - พนักงานไม่เข้าใจอย่างแท้จริงเกี่ยวกับระเบียบปฏิบัติของคลังสินค้าที่เพิ่มขึ้น ทำให้เกิดความขัดแย้งในการปฏิบัติงานระหว่างผู้ปฏิบัติงาน ซึ่งอาจมีการระงับบัตรเข้าคลังสินค้า <p>วิธีแก้ปัญหา</p> <ul style="list-style-type: none"> - บริษัทต้องสร้างความเข้าใจที่ถูกต้องเกี่ยวกับระเบียบปฏิบัติกับผู้ปฏิบัติงาน โดยการเชิญผู้ปฏิบัติงานที่มีปัญหามาพูดคุย ทำความเข้าใจ และหาแนวทางในการลดความขัดแย้งระหว่างผู้ปฏิบัติงาน รวมถึงการให้ผู้ปฏิบัติงานเหล่านั้นเข้ารับการฝึกอบรมใหม่
RA03	<p>ปัญหาและอุปสรรค</p> <ul style="list-style-type: none"> - บริษัทมีบุคลากรเพียงคนเดียวที่ทำหน้าที่ตรวจสอบคุณภาพภายในตามแผนกรักษาความปลอดภัย อันที่จริงผู้ตรวจสอบคุณภาพภายในควรเป็นบุคคลที่ปฏิบัติงานนอกแผนกรักษาความปลอดภัย <p>วิธีแก้ปัญหา</p> <ul style="list-style-type: none"> - บริษัทต้องมีครูผู้สอนด้านการรักษาความปลอดภัยที่ได้รับการรับรองมาทำการฝึกอบรมให้มีความรู้กับผู้ปฏิบัติงานนอกแผนกรักษาความปลอดภัย เพื่อให้มีผู้ตรวจสอบภายในเพิ่มเติมที่เป็นบุคคลที่ปฏิบัติงานนอกแผนก
RA04	<p>ปัญหาและอุปสรรค</p> <ul style="list-style-type: none"> - พนักงานตรวจค้น และพนักงานรักษาความปลอดภัยที่ปฏิบัติหน้าที่ ณ คลังสินค้า ท่าอากาศยานภูเก็ต ยังคงปฏิบัติงานภายใต้การกำกับดูแลของท่าอากาศยานภูเก็ต เนื่องจากตามพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 มาตรา 60/17 กำหนดให้การตรวจค้นสัมภาระหรือสิ่งของที่บรรจุบรรทุกไปกับอากาศยาน การตรวจค้นบุคคล ยานพาหนะ รวมทั้งสิ่งของที่เข้าไปในเขตหวงห้ามของท่าอากาศยานดำเนินการโดยผู้ได้รับการรับรองการดำเนินงานท่าอากาศยานสาธารณะ <p>วิธีแก้ปัญหา</p> <ul style="list-style-type: none"> - บริษัท บริการภาคพื้น ท่าอากาศยานไทย จำกัด ได้ร่วมหารือกับ ผู้อำนวยการท่าอากาศยานภูเก็ต และสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย เพื่อหาแนวทางในการปฏิบัติงานร่วมกันในด้านการตรวจค้นสินค้า บุคคล และยานพาหนะที่จะเข้าพื้นที่คลังสินค้า และรวมถึงการรายงานการพบเจออุบัติเหตุ อุบัติการณ์ และการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมายในพื้นที่คลังสินค้า
RPA01	<p>ปัญหาและอุปสรรค</p> <ul style="list-style-type: none"> - หน่วยงานประสบปัญหาด้านการปรับรูปแบบการปฏิบัติงานแบบผสมระหว่างระบบการขนส่งสินค้าและไปรษณีย์ที่มีความแตกต่างกัน

ตารางที่ 4.4 ความคิดเห็นของผู้ให้ข้อมูลสำคัญจากการสัมภาษณ์ในประเด็นปัญหา อุปสรรค หรือข้อจำกัดภายหลังจากที่หน่วยงานได้รับการรับรองเป็นตัวแทนควบคุม และการไปรษณีย์ควบคุมแล้ว และวิธีการหรือแนวทางในการแก้ปัญหา (ต่อ)

รหัส	ความคิดเห็น
ด้านบุคลากร (ต่อ)	
RPA01 (ต่อ)	<p>วิธีแก้ปัญหา</p> <ul style="list-style-type: none"> - หน่วยงาน จึงมีการฝึกอบรมผู้ปฏิบัติงานให้มีความรู้ เกี่ยวกับการขนส่งสินค้าและไปรษณีย์ และให้ความเข้าใจที่ถูกต้อง ทำให้สามารถปฏิบัติงานได้ราบรื่นขึ้น
Prof01	<p>ปัญหาและอุปสรรค</p> <ul style="list-style-type: none"> - ทักษะและความชำนาญของบุคลากร ในการตรวจค้นสินค้า - สภาพแวดล้อมในการทำงาน ทำให้เกิดความเครียดและความขัดแย้ง <p>วิธีแก้ปัญหา</p> <ul style="list-style-type: none"> - ให้ความรู้โดยการฝึกอบรมให้กับพนักงานมีทักษะและความชำนาญมากขึ้น และทราบถึงขั้นตอนในการรักษาความปลอดภัยสินค้า
ด้านอุปกรณ์	
RA01	<p>ปัญหาและอุปสรรค</p> <ul style="list-style-type: none"> - การบำรุงรักษาอุปกรณ์ เมื่อใช้งานระยะหนึ่งจะต้องมีการซ่อมแซม และมีการบำรุงรักษาซึ่งมีค่าใช้จ่ายที่ค่อนข้างสูง - อุปกรณ์ชำรุดขณะปฏิบัติงาน <p>วิธีแก้ปัญหา</p> <ul style="list-style-type: none"> - บริษัทจัดทำแผนบำรุงรักษาอุปกรณ์ (Preventive Maintenance) อย่างสม่ำเสมอ และสร้างคู่มือการใช้งาน และการดูแลรักษาอุปกรณ์ที่ถูกต้องให้กับพนักงาน - บริษัทกำหนดแผนรองรับสถานการณ์ฉุกเฉินคลังสินค้า เมื่อมีอุปกรณ์ชำรุดหรือเกิดเหตุขัดข้อง เพื่อให้สามารถแก้ไขได้ทันที่ - บริษัทจัดทำข้อตกลงกับผู้ให้บริการสำหรับบริการหลังการขายเครื่องมือและอุปกรณ์
RA02	<p>ปัญหาและอุปสรรค</p> <ul style="list-style-type: none"> - อุปกรณ์มีการใช้งานเป็นระยะเวลานาน จึงเกิดความชำรุด เสียหาย ซึ่งต้องมีการซ่อมแซมบำรุงรักษาอย่างต่อเนื่อง ทำให้เกิดค่าใช้จ่าย และไม่สามารถหาอะไหล่ทดแทนได้ <p>วิธีแก้ปัญหา</p> <ul style="list-style-type: none"> - บริษัทเพิ่มความถี่ในการบำรุงรักษาอุปกรณ์ (Preventive Maintenance) และมีการเปลี่ยนอุปกรณ์ใหม่มาทดแทน

ตารางที่ 4.4 ความคิดเห็นของผู้ให้ข้อมูลสำคัญจากการสัมภาษณ์ในประเด็นปัญหา อุปสรรค หรือข้อจำกัดภายหลังจากที่หน่วยงานได้รับการรับรองเป็นตัวแทนควบคุม และการไปรษณีย์ควบคุมแล้ว และวิธีการหรือแนวทางในการแก้ปัญหา(ต่อ)

รหัส	ความคิดเห็น
ด้านอุปกรณ์ (ต่อ)	
RA03	<p>ปัญหาและอุปสรรค</p> <ul style="list-style-type: none"> - ไม่พบปัญหาด้านอุปกรณ์ในปัจจุบัน แต่อาจจะเกิดปัญหาเรื่องของอายุการใช้งานของอุปกรณ์เป็นระยะเวลานานในอนาคต <p>วิธีแก้ปัญหา</p> <ul style="list-style-type: none"> - บริษัทมีการสั่งเปลี่ยนเครื่องมือและอุปกรณ์ใหม่ทดแทนของเก่าที่เริ่มมีการชำรุด
RA04	<p>ไม่พบปัญหาด้านอุปกรณ์ สำหรับการใช้งานอุปกรณ์ด้านการรักษาความปลอดภัย เนื่องจากเป็นพื้นที่ควบคุมการรักษาความปลอดภัยภายใต้การกำกับดูแลของท่าอากาศยานภูเก็ต</p>
RPA01	ไม่พบปัญหาด้านอุปกรณ์
Prof01	<p>ปัญหาและอุปสรรค</p> <ul style="list-style-type: none"> - อุปกรณ์ไม่ทันสมัยเท่าที่ควร มีเทคโนโลยีที่ล้าหลัง ซึ่งต้องมีการตรวจค้น โดยการสังเกตร่วมด้วย ซึ่งทำให้เกิดข้อผิดพลาด และความเสียหายตามมาภายหลังได้ <p>วิธีแก้ปัญหา</p> <ul style="list-style-type: none"> - หน่วยงานมีการลงทุนเกี่ยวกับอุปกรณ์ให้มีความทันสมัยมากขึ้น มีความแม่นยำในการตรวจค้นมากขึ้น เพื่อสร้างความปลอดภัยให้กับการขนส่งสินค้า
ด้านสถานที่	
RA01	<p>ปัญหาและอุปสรรค</p> <ul style="list-style-type: none"> - บริษัทใช้คลังสินค้าของท่าอากาศยาน เมื่อมีเหตุขัดข้องหรือชำรุดเสียหาย จะต้องรอต่าอากาศยานมาซ่อมแซมเป็นระยะเวลานาน <p>วิธีแก้ปัญหา</p> <ul style="list-style-type: none"> - บริษัทแจ้งท่าอากาศยานให้มาดำเนินการซ่อมแซมคลังสินค้าในส่วนที่ชำรุดเสียหาย - ในระหว่างรอคอยการซ่อมแซมนั้น บริษัทมีการจัดหาอุปกรณ์อื่น ๆ มาทดแทนส่วนที่ชำรุดก่อนในเบื้องต้น
RA02	<p>ปัญหาและอุปสรรค</p> <ul style="list-style-type: none"> - วิธีการก่อการร้ายที่เปลี่ยนแปลงไป ทำให้สถานที่เกิดความเสี่ยงต่อการคุกคาม หรือการก่อการร้ายมากยิ่งขึ้น - ในบางช่วงเวลา ผู้ส่งออกมีการขนส่งสินค้าในปริมาณที่มากขึ้น ทำให้เกิดความแออัด หรือไม่ความสะดวกในการให้บริการคลังสินค้า <p>วิธีแก้ปัญหา</p> <ul style="list-style-type: none"> - บริษัทมีการปรับปรุงพื้นที่ เพื่อลดความเสี่ยงให้ได้มากที่สุด - บริษัทมีการบริหารจัดการพื้นที่ให้มีความคล่องตัวมากขึ้น และมีการขนย้ายสินค้ารวดเร็วขึ้น

ตารางที่ 4.4 ความคิดเห็นของผู้ให้ข้อมูลสำคัญจากการสัมภาษณ์ในประเด็นปัญหา อุปสรรค หรือข้อจำกัดภายหลังจากที่หน่วยงาน ได้รับการรับรองเป็นตัวแทนควบคุม และการไปรษณีย์ควบคุมแล้ว และวิธีการหรือแนวทางในการแก้ปัญหา (ต่อ)

รหัส	ความคิดเห็น
ด้านสถานที่ (ต่อ)	
RA03 (ต่อ)	<p>ปัญหาและอุปสรรค</p> <ul style="list-style-type: none"> - บริษัทประสบปัญหาเกี่ยวกับอายุสัญญาการประกอบกิจการกับท่าอากาศยานที่เหลือน้อย (เหลือ 4ปี/ ปกติ 20 ปี) และหากไปเช่าพื้นที่ดำเนินการเพิ่มอาจไม่คุ้มการลงทุน <p>วิธีแก้ปัญหา</p> <ul style="list-style-type: none"> - ในอนาคตหากมีตัวแทนควบคุมมากขึ้น ปริมาณสินค้ามากขึ้น ทำให้มีความถี่ไหลของสินค้ามากขึ้น อาจมีการเช่าพื้นที่ให้กว้างขวางมากขึ้นและสามารถรองรับสินค้าที่เพิ่มมากขึ้นในอนาคตได้
RA04	ไม่พบปัญหาด้านสถานที่ เนื่องจากอยู่ในพื้นที่ปฏิบัติการของบริษัท และท่าอากาศยานภูเก็ต
RPA01	ไม่พบปัญหาด้านสถานที่
Prof01	ไม่พบปัญหาด้านสถานที่ เนื่องจากมีเรื่องของการรักษาความปลอดภัยมากขึ้น
ด้านการลงทุน	
RA01	<p>ปัญหาและอุปสรรค</p> <ul style="list-style-type: none"> - การขอรับรองตัวแทนควบคุมทุกขั้นตอนต้องมีการลงทุนค่อนข้างสูง สำหรับการสร้างระบบการรักษาความปลอดภัยตามมาตรฐานของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ทั้งในส่วนของอุปกรณ์ กล้อง CCTV บุคลากร การต่อบัตรหรือใบอนุญาตในการปฏิบัติงานของบุคลากร ค่าใช้จ่ายในการฝึกอบรมผู้ปฏิบัติงานที่ค่อนข้างสูง - บริษัทไม่ได้เป็นผู้ประกอบการรายใหญ่ และมีคู่แข่งจำนวนมาก <p>วิธีแก้ปัญหา</p> <ul style="list-style-type: none"> - บริษัทต้องพิจารณาถึงความคุ้มค่าในการลงทุนอย่างรอบคอบ ทั้งในส่วนของเครื่องเอกซเรย์ อุปกรณ์ต่าง ๆ สถานที่ การสร้างบุคลากร ฯลฯ - บริษัทมีการจัดทำแผนการปฏิบัติงานและงบประมาณประจำปี รวมถึงการจัดลำดับความสำคัญของการลงทุนในแต่ละส่วน - การพิจารณาจ้างผู้รับจ้างช่วง (Outsource) เพื่อลดต้นทุนในการดำเนินงาน
RA02	<p>ปัญหาและอุปสรรค</p> <ul style="list-style-type: none"> - บริษัทประสบปัญหาด้านเงินทุน ทำให้การจัดซื้ออุปกรณ์หรือสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ ค่อนข้างเป็นไปได้ยาก <p>วิธีแก้ปัญหา</p> <ul style="list-style-type: none"> - หน่วยงานมีการทำความเข้าใจกับผู้บริหารในหน่วยงานต่าง ๆ ถึงความจำเป็นและเหตุผลที่ต้องมีการลงทุนให้สอดคล้องกับข้อกำหนดของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

ตารางที่ 4.4 ความคิดเห็นของผู้ให้ข้อมูลสำคัญจากการสัมภาษณ์ในประเด็นปัญหา อุปสรรค หรือข้อจำกัดภายหลังจากที่หน่วยงานได้รับการรับรองเป็นตัวแทนควบคุม และการไปรษณีย์ควบคุมแล้ว และวิธีการหรือแนวทางในการแก้ปัญหา(ต่อ)

รหัส	ความคิดเห็น
ด้านการลงทุน (ต่อ)	
RA03	<p>ปัญหาและอุปสรรค</p> <ul style="list-style-type: none"> - ความไม่แน่นอนในการต่ออายุสัญญาการประกอบกิจการกับท่าอากาศยาน <p>วิธีแก้ปัญหา</p> <ul style="list-style-type: none"> - บริษัทรอความแน่นอนในการต่ออายุสัญญาการประกอบกิจการกับท่าอากาศยาน จากนั้นบริษัทจึงจะสามารถตัดสินใจลงทุนได้
RA04	ไม่พบปัญหาด้านการลงทุน เนื่องจากค่าใช้จ่ายในการลงทุนอยู่ภายใต้งบประมาณเพื่อดำเนินการ
RPA01	ไม่พบปัญหาด้านการลงทุน
Prof01	ไม่พบปัญหาด้านการลงทุน
ด้านการฝึกอบรม	
RA01	<p>ปัญหาและอุปสรรค</p> <ul style="list-style-type: none"> - มีความถี่ในการฝึกอบรมแบบทบทวน (Recurrent) บ่อย และมีค่าใช้จ่ายที่ค่อนข้างแพง - บริษัทมีบุคลากรที่สามารถเป็นครูผู้สอนด้านการรักษาความปลอดภัยไม่เพียงพอ <p>วิธีแก้ปัญหา</p> <ul style="list-style-type: none"> - บริษัทเสนอให้สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย มีการรับรองสถานบันการฝึกอบรมมากขึ้น และลดความถี่ในการฝึกอบรมให้น้อยลงในบางหัวข้อการฝึกอบรมตามความเหมาะสม - บริษัทมีการพิจารณา และวางแผนการฝึกอบรมสร้างครูผู้สอนด้านการรักษาความปลอดภัยให้กับบุคลากรภายในองค์กรเพิ่มมากขึ้น
RA02	<p>ปัญหาและอุปสรรค</p> <ul style="list-style-type: none"> - พนักงานที่สามารถปฏิบัติงานด้านการรักษาความปลอดภัยสินค้ามีจำนวนน้อยทำให้พนักงานเข้าอบรมได้ค่อนข้างลำบาก <p>วิธีแก้ปัญหา</p> <ul style="list-style-type: none"> - บริษัทจัดการฝึกอบรมแบบออนไลน์ทดแทน ทำให้พนักงานมีโอกาสในการเข้ารับการฝึกอบรมมากขึ้น
RA03	ไม่พบปัญหาด้านการฝึกอบรม เนื่องจากบริษัทมีครูผู้สอนด้านการรักษาความปลอดภัย และหลักสูตรที่ได้รับการรับรองจากสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย และมีสถาบันฝึกอบรมเป็นของตนเอง
RA04	ไม่พบปัญหาด้านการฝึกอบรม เนื่องจากจัดฝึกอบรมภายใต้มาตรฐานการฝึกอบรมสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

ตารางที่ 4.4 ความคิดเห็นของผู้ให้ข้อมูลสำคัญจากการสัมภาษณ์ในประเด็นปัญหา อุปสรรค หรือข้อจำกัดภายหลังจากที่หน่วยงานได้รับการรับรองเป็นตัวแทนควบคุม และการไปรษณีย์ควบคุมแล้ว และวิธีการหรือแนวทางในการแก้ปัญหา (ต่อ)

รหัส	ความคิดเห็น
ด้านการฝึกอบรม (ต่อ)	
RPA01	<p>ปัญหาและอุปสรรค</p> <ul style="list-style-type: none"> - การฝึกอบรมการไปรษณีย์ควบคุมมีการปรับหลักสูตรให้เป็นแบบเฉพาะของไปรษณีย์แต่อยู่ภายในข้อบังคับของการขนส่งสินค้าทางอากาศ <p>วิธีแก้ปัญหา</p> <ul style="list-style-type: none"> - หน่วยงาน สร้างหลักสูตรให้เป็นแบบเฉพาะของไปรษณีย์แต่อยู่ภายในข้อบังคับของการขนส่งสินค้าทางอากาศ รวมถึงครูผู้สอนด้านการรักษาความปลอดภัยที่ได้รับการรับรองจากสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย
Prof01	<p>ปัญหาและอุปสรรค</p> <ul style="list-style-type: none"> - ตัวแทนควบคุมจากผู้เชี่ยวชาญในการให้ความรู้ และฝึกอบรมเกี่ยวกับการรักษาความปลอดภัยอย่างแท้จริง - ประเทศไทยยังมีการตรวจสอบสถาบันการฝึกอบรมไม่เพียงพอ ทำให้การฝึกอบรมอาจมีประสิทธิภาพลดลง หรือหย่อนยานในเรื่องของการตระหนักถึงการรักษาความปลอดภัย <p>วิธีแก้ปัญหา</p> <ul style="list-style-type: none"> - ตัวแทนควบคุมควรรหาผู้ชำนาญการและผู้เชี่ยวชาญมาฝึกอบรมเกี่ยวกับการรักษาความปลอดภัยสินค้า
ด้านการบริหารจัดการ	
RA01	<p>ปัญหาและอุปสรรค</p> <ul style="list-style-type: none"> - เมื่อสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย หรือสายการบินเข้ามาตรวจสอบมาตรฐานในการดำเนินงานตามกำหนดเวลา และตรวจพบข้อบกพร่องในการดำเนินงานเกิดขึ้น ทำให้เกิดความขัดแย้งและหาผู้กระทำผิด ซึ่งอาจก่อให้เกิดการปกปิดข้อมูล <p>วิธีแก้ปัญหา</p> <ul style="list-style-type: none"> - บริษัทต้องมีการสอบสวนที่มีความยุติธรรมและทำให้เป็นวัฒนธรรม (Just Culture) คือ ไม่ได้เป็นการตำหนิพนักงานอย่างเดี๋ยว แต่จะสอบสวนให้ได้สิ่งที่เป็นสาเหตุที่แท้จริง (Root Cause) ก่อน และร่วมกันหาแนวทางการแก้ปัญหาต่อไป - ฝ่ายรักษาความปลอดภัยสร้างคู่มือการปฏิบัติงานให้ชัดเจนและครอบคลุม ที่ง่ายต่อการทำความเข้าใจ เพื่อให้บุคลากรสามารถปฏิบัติงานได้อย่างถูกต้องและต่อเนื่อง

ตารางที่ 4.4 ความคิดเห็นของผู้ให้ข้อมูลสำคัญจากการสัมภาษณ์ในประเด็นปัญหา อุปสรรค หรือข้อจำกัดภายหลังจากที่หน่วยงาน ได้รับการรับรองเป็นตัวแทนควบคุม และการไปรษณีย์ควบคุมแล้ว และวิธีการหรือแนวทางในการแก้ปัญหา (ต่อ)

รหัส	ความคิดเห็น
ด้านการบริหารจัดการ (ต่อ)	
RA02	<p>ปัญหาและอุปสรรค</p> <ul style="list-style-type: none"> - ผู้ก่อการร้ายมีวัตถุประสงค์ในการสร้างความเสียหาย โดยใช้วิธีการต่าง ๆ ที่หลากหลายมากขึ้น - สถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคโควิด-19 ทำให้การตรวจค้นบุคคลไม่ครอบคลุมตามกฎระเบียบของบริษัท <p>วิธีแก้ปัญหา</p> <ul style="list-style-type: none"> - องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศสร้างกฎระเบียบหรือต้องสร้างวิธีการมาป้องกัน ทำให้เกิดกระบวนการรักษาความปลอดภัยสินค้าทางอากาศขึ้นในภาคผนวก 17 (Annex 17) บริษัทจึงต้องออกระเบียบปฏิบัติเกี่ยวกับการรักษาความปลอดภัยในการขนส่งสินค้าให้สอดคล้องกัน และมีการบังคับใช้อย่างเคร่งครัด - ผู้ทำการตรวจค้นบุคคลต้องปรับเปลี่ยนวิธีการเพื่อป้องกันการแพร่ระบาดของโรคโควิด-19 โดยการสังเกตพฤติกรรมบุคคลที่เข้ามาในพื้นที่คลังสินค้าแทน
RA03	<p>ปัญหาและอุปสรรค</p> <ul style="list-style-type: none"> - มาตรฐานของปฏิบัติงานตัวแทนควบคุมประเทศที่ 3 มาตรฐานสหภาพยุโรป กับมาตรฐานตัวแทนควบคุมประเทศไทยยังมีความแตกต่างกัน - บริษัทมีเลขขึ้นทะเบียนทั้ง 2 เลข ทั้งเลขตัวแทนควบคุมในประเทศไทย และเลขตัวแทนควบคุมของสหภาพยุโรป เรียกว่า Unique Alpha Numeric Identification (UAI Number) และสายการบินเริ่มมีการร้องขอ CSD เป็นรูปแบบอิเล็กทรอนิกส์ ซึ่งต้องระบุเลข UAI Number ด้วย แต่สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยยังไม่ได้มีการกำหนดรูปแบบเอกสารใด ๆ ที่เป็น Electronic Version - สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยยังไม่ยอมรับการรับรองตัวแทนควบคุมประเทศที่ 3 ตามมาตรฐานสหภาพยุโรป ทำให้ผู้ประกอบการจัดการขนส่งสินค้าต้องมีการสุ่มตรวจสินค้าเพิ่มเติม ซึ่งสินค้าที่อยู่ในการควบคุมสภาพแวดล้อมตั้งแต่ต้นทางจนถึงปลายทาง ควรจะถูกแยกออกไป และไม่ควรจะถูกตรวจค้นอีก หากจะมีการสุ่มตรวจก็ต้องสุ่มตรวจสินค้าทั่วไปที่มีการรับ (Acceptance) บริเวณหน้าคลังสินค้าซึ่งไม่ได้อยู่ในห่วงโซ่การรักษาความปลอดภัย (Supply Chain Security) ตั้งแต่แรก - การออกเอกสารรับรองการรักษาความปลอดภัยของสินค้า (CSD) ควรจะถูกออกมาตั้งแต่ที่ผู้ส่งทราบตัวตนประเทศที่ 3 แล้ว หรืออย่างน้อยก็ปฏิบัติงานตัวแทนควบคุมประเทศที่ 3 มาตรฐานสหภาพยุโรป - เอกสารรับรองการรักษาความปลอดภัยของสินค้า (CSD) ต้องมีช่องให้เลือกว่า ตัวแทนควบคุมจะใช้เลข UAI Number เป็นของ RA หรือ RA3 จะทำให้ปัญหา UAI Number ซ้ำซ้อนไม่เป็นปัญหาอีก

ตารางที่ 4.4 ความคิดเห็นของผู้ให้ข้อมูลสำคัญจากการสัมภาษณ์ในประเด็นปัญหา อุปสรรค หรือข้อจำกัดภายหลังจากที่หน่วยงาน ได้รับการรับรองเป็นตัวแทนควบคุม และการไปรษณีย์ควบคุมแล้ว และวิธีการหรือแนวทางในการแก้ปัญหา (ต่อ)

รหัส	ความคิดเห็น
ด้านการบริหารจัดการ (ต่อ)	
RA03 (ต่อ)	<p>ปัญหาและอุปสรรค (ต่อ)</p> <ul style="list-style-type: none"> - การออกเอกสารรับรองการรักษาความปลอดภัยของสินค้า (CSD) ที่มีความซ้ำซ้อน เนื่องจากคลังสินค้าเองก็ไม่สามารถที่จะระบุได้ว่า สินค้านี้ถูกตรวจด้วยอุปกรณ์ตรวจจับร่องรอยวัตถุระเบิด (Explosive Trace Detection :ETD) ตามมาตรฐานสหภาพยุโรปได้ เพราะบริษัทต้องยึดตามมาตรฐานตามสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยก่อน ผู้ให้ข้อมูลกล่าวว่า “กพท. กำหนดวิธีการตรวจค้นไว้ว่า ต้องทำการตรวจค้นเฉพาะด้านนอกสินค้า คือแค่ ตัวหีบห่อภายใต้ Plastic Wrap และไม่ได้ตรวจค้นตามมาตรฐานสหภาพยุโรปที่กำหนดวิธีการตรวจค้นไว้ว่า ตัวแทนควบคุมจะต้องทำการตรวจค้นทั้งด้านนอก ด้านใน และตัวสินค้า” คือพนักงานตรวจค้นต้องเปิดกล่องหรือหีบห่อสินค้าออกมา ตรวจสอบกล่องหรือหีบห่อ ตรวจข้างในกล่องหรือหีบห่อ แล้วก็ตรวจลักษณะทางกายภาพของสินค้า เป็นผลทำให้เกิดความสับสนในการนำเอกสารไปใช้ <p>วิธีแก้ปัญหา</p> <ul style="list-style-type: none"> - สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยควรมีข้อกำหนดที่ชัดเจนว่า สินค้าจะไม่ถูกตรวจค้นอีก หากสินค้านั้นได้ขนส่งโดยผู้ประกอบการที่อยู่ในระบบห่วงโซ่การรักษาความปลอดภัย (Supply Chain Security) ตั้งแต่ต้นทางจนถึงปลายทาง
RA04	<p>ปัญหาและอุปสรรค</p> <ul style="list-style-type: none"> - การจัดทำแผนรักษาความปลอดภัยสินค้าและไปรษณีย์ภัณฑ์ การจัดเตรียมสิ่งอำนวยความสะดวกคลังสินค้า การฝึกอบรมพนักงานตรวจค้น รวมถึงการกำหนดกระบวนการ และจัดเตรียมเอกสารที่ใช้ในการดำเนินการทั้งหมด <p>วิธีแก้ปัญหา</p> <ul style="list-style-type: none"> - บริษัทได้กำหนดผู้รับผิดชอบในการดำเนินการ โดยแบ่งเป็นทีมจัดทำแผนรักษาความปลอดภัยสินค้า ทีมดำเนินการด้านเอกสาร และสิ่งอำนวยความสะดวกในคลังสินค้า ทีมจัดซื้อจัดจ้างอุปกรณ์รักษาความปลอดภัยที่สอดคล้องกับข้อกำหนดของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย รวมถึงทีมฝึกอบรม เพื่อจัดอบรมพร้อมการปฏิบัติงาน (OJT) ให้กับเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัย
RPA01	<p>ปัญหาและอุปสรรค</p> <ul style="list-style-type: none"> - การไปรษณีย์ควบคุม ณ ศูนย์การไปรษณีย์สุวรรณภูมิ ถือเป็นหน่วยงานหนึ่งของ ปณท ซึ่งอยู่ในสมาชิกของสหภาพสากลไปรษณีย์ (Universal Postal Union: UPU) จึงมีข้อบังคับพื้นฐานตามข้อกำหนด S58 และ S59 ซึ่งเป็นข้อกำหนดมาตรฐานทั้งด้านปฏิบัติการ และการรักษาความปลอดภัยของ UPU ไว้แล้วระดับหนึ่ง - ไปรษณีย์ไทยเป็นหน่วยงานรัฐวิสาหกิจที่มีระเบียบ/ข้อบังคับตามส่วนงานราชการกำหนดไว้ อาจทำให้บางขั้นตอนการดำเนินการมีความซับซ้อน อาจทำให้เกิดความล่าช้า

ตารางที่ 4.4 ความคิดเห็นของผู้ให้ข้อมูลสำคัญจากการสัมภาษณ์ในประเด็นปัญหา อุปสรรค หรือข้อจำกัดภายหลังจากที่หน่วยงานได้รับการรับรองเป็นตัวแทนควบคุม และการไปรษณีย์ควบคุมแล้ว และวิธีการหรือแนวทางในการแก้ปัญหา (ต่อ)

รหัส	ความคิดเห็น
ด้านการบริหารจัดการ (ต่อ)	
RPA01 (ต่อ)	<p>วิธีแก้ปัญหา</p> <ul style="list-style-type: none"> - ไปรษณีย์ไทยต้องมีการวางแผน / เตรียมความพร้อมไว้ล่วงหน้าอย่างน้อย 2 ปี (ซึ่งเป็นไปตามปีงบประมาณ) - ไปรษณีย์ไทยมีนโยบายในการว่าจ้างหน่วยงานภายนอก (Outsource) มาเป็นผู้ดำเนินการแทนภายใต้การกำกับดูแลของไปรษณีย์ไทย (RPA Outsource) ซึ่งจะช่วยให้ขั้นตอนการดำเนินงานต่าง ๆ มีความคล่องตัวมากขึ้นในการบริหารจัดการและสอดคล้องเป็นตามข้อกำหนดและมาตรฐานสากลด้านการขนส่งทางอากาศ - การไปรษณีย์ควบคุม ณ ศูนย์การไปรษณีย์สุวรรณภูมิ มีคุณสมบัติพื้นฐานตามข้อกำหนดข้างต้น เพียงแต่ต้องกำหนดขั้นตอนและวิธีปฏิบัติงานรวมถึงจัดทำเอกสารที่เกี่ยวข้องเพิ่มเติม เพื่อให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์ที่สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยกำหนด
Prof01	<p>ปัญหาและอุปสรรค</p> <ul style="list-style-type: none"> - ข้อกำหนดที่นำมาบังคับใช้ในปัจจุบันไม่ได้เกิดจากการคาดการณ์ล่วงหน้า แต่ต้องรอให้เกิดเหตุการณ์มาก่อนแล้วจึงหาวิธีป้องกัน - หน่วยงานยังไม่มีวิธีการจัดการ หรือข้อกำหนดที่ชัดเจนนักเกี่ยวกับการตรวจค้นตัวสินค้าที่เข้ามาในพื้นที่ ซึ่งอาจทำให้เกิดอันตรายของการขนส่งสินค้าก่อนนำขึ้นบนอากาศยานได้ <p>วิธีแก้ปัญหา</p> <ul style="list-style-type: none"> - หน่วยงานควรจัดระดับความน่าเชื่อถือในการแจ้งเมื่อเกิดเหตุฉุกเฉิน และสร้างรายงานการแก้ไข รวมถึงคู่มือในการปฏิบัติงาน - ผู้บริหารต้องคาดการณ์ล่วงหน้า หรือเรียนรู้จากรายงานอุบัติเหตุที่เคยเกิดขึ้น หรือเรียนรู้จากอดีตของคนอื่นก่อน แล้วนำสิ่งที่ได้เรียนรู้มาหาวิธีป้องกัน

จากผลการสัมภาษณ์ในประเด็น ปัญหา อุปสรรค หรือข้อจำกัดภายหลังจากที่หน่วยงานได้รับการรับรองเป็นตัวแทนควบคุมและการไปรษณีย์ควบคุมแล้ว และวิธีการหรือแนวทางในการแก้ปัญหา สามารถสรุปสาระสำคัญได้ดังนี้

1) ด้านบุคลากร ผู้ให้ข้อมูลจากตัวแทนควบคุม ได้ให้ความคิดเห็นว่า บริษัทมีบุคลากรที่มีองค์ความรู้ด้านการรักษาความปลอดภัยจำนวนน้อย การสรรหาบุคลากรที่มีพร้อมทั้งคุณสมบัติและองค์ความรู้ด้านการรักษาความปลอดภัยนั้นค่อนข้างยาก และการสร้างบุคลากรให้พร้อมปฏิบัติงานทำให้ต้องเสียเวลาและมีค่าใช้จ่ายค่อนข้างสูง รวมถึงบุคลากรไม่เข้าใจอย่างแท้จริง

เกี่ยวกับระเบียบปฏิบัติของคลังสินค้าที่เพิ่มขึ้น ทำให้เกิดความขัดแย้งในการปฏิบัติงานระหว่างผู้ปฏิบัติงาน จึงมีการแก้ปัญหาโดยบริษัทต้องสร้างความเข้าใจที่ถูกต้องเกี่ยวกับระเบียบปฏิบัติกับผู้ปฏิบัติงาน กำหนดรายละเอียดงานให้ชัดเจน มีเพิ่มช่องทางการสรรหาบุคลากรหรือจ้างผู้รับจ้างช่วงให้ดำเนินการแทน บริษัทมีการสร้าง สนับสนุน และส่งเสริมให้บุคลากรภายในองค์กร ให้มีความเชี่ยวชาญด้านการรักษาความปลอดภัย

ผู้ให้ข้อมูลจากการไปรษณีย์ควบคุม ได้ให้ความคิดเห็นว่า หน่วยงาน ประสบปัญหาด้านการปรับรูปแบบการปฏิบัติงานแบบผสมระหว่างระบบการขนส่งสินค้าและไปรษณีย์ที่มีความแตกต่างกัน และได้แก้ปัญหา โดยหน่วยงาน จัดให้มีการฝึกอบรมผู้ปฏิบัติงานให้มีความรู้เกี่ยวกับการขนส่งสินค้าและไปรษณีย์ และให้ความเข้าใจที่ถูกต้องในการปฏิบัติงาน

2) ด้านอุปกรณ์ ผู้ให้ข้อมูลจากตัวแทนควบคุมลำดับที่ 1 2 3 และ 5 ได้ให้ความคิดเห็นว่า อุปกรณ์มีการใช้งานเป็นระยะเวลานาน จึงเกิดความชำรุด เสียหาย ซึ่งต้องมีการซ่อมแซมบำรุงรักษาอย่างต่อเนื่อง อุปกรณ์ไม่ทันสมัยเท่าที่ควร มีเทคโนโลยีที่ล้าหลัง ซึ่งต้องมีการตรวจค้นโดยการสังเกตร่วมด้วย ซึ่งทำให้เกิดข้อผิดพลาด และความเสียหายตามมาภายหลังได้ วิธีการแก้ปัญหา คือ บริษัทมีการสั่งเปลี่ยนเครื่องมือและอุปกรณ์ใหม่ทดแทนของเก่าที่เริ่มมีการชำรุด มีการเพิ่มความถี่ในการบำรุงรักษาอุปกรณ์อย่างสม่ำเสมอ และสร้างคู่มือการใช้งาน และการดูแลรักษาอุปกรณ์ที่ถูกต้องให้กับพนักงาน

ผู้ให้ข้อมูลจากตัวแทนควบคุมลำดับที่ 4 ได้ให้ความคิดเห็นว่า ไม่พบปัญหาด้านอุปกรณ์ สำหรับการใช้งานอุปกรณ์ด้านการรักษาความปลอดภัย เนื่องจากเป็นพื้นที่ควบคุมการรักษาความปลอดภัยภายใต้การกำกับดูแลของท่าอากาศยานภูเก็ต

ผู้ให้ข้อมูลจากการไปรษณีย์ควบคุม ได้ให้ความคิดเห็นว่า ไม่พบปัญหาด้านอุปกรณ์

3) ด้านสถานที่ ผู้ให้ข้อมูลจากตัวแทนควบคุม ได้ให้ความคิดเห็นว่า ปัญหาและอุปสรรคด้านสถานที่ คือ เมื่อคลังสินค้าของท่าอากาศยานมีเหตุขัดข้องหรือชำรุดเสียหาย หรือพื้นที่คลังสินค้าเกิดความเสี่ยงต่อการคุกคาม หรือการก่อการร้ายมากยิ่งขึ้น รวมทั้งอายุสัญญาการประกอบกิจการกับท่าอากาศยานที่เหลือน้อย วิธีแก้ปัญหาคือ บริษัทแจ้งท่าอากาศยานให้มาดำเนินการซ่อมแซมคลังสินค้าในส่วนที่ชำรุดเสียหาย และทำการซ่อมแซมเบื้องต้นระหว่างการรอคอย มีการปรับปรุงพื้นที่ เพื่อลดความเสี่ยงให้ได้มากที่สุด โดยคำนึงถึงการต่ออายุสัญญาการประกอบกิจการกับท่าอากาศยานกับการลงทุนในอนาคต

ผู้ให้ข้อมูลจากตัวแทนควบคุมลำดับที่ 4 และ 5 ได้ให้ความคิดเห็นว่า ไม่พบปัญหาด้านสถานที่ ในเรื่องสถานที่เนื่องจากอยู่ในพื้นที่ปฏิบัติการของบริษัท และท่าอากาศยานภูเก็ต

ผู้ให้ข้อมูลจากการไปรษณีย์ควบคุม ได้ให้ความคิดเห็นว่า ไม่พบปัญหาด้านสถานที่

4) ด้านการลงทุน ผู้ให้ข้อมูลจากตัวแทนควบคุม ได้ให้ความคิดเห็นว่า การลงทุนสำหรับการขอรับรองตัวแทนควบคุมมีค่าใช้จ่ายค่อนข้างสูง ทั้งบุคลากร อุปกรณ์ สถานที่ การฝึกอบรม และการบริหารจัดการ รวมถึงความไม่แน่นอนในการต่ออายุสัญญาการประกอบกิจการกับท่าอากาศยาน ดังนั้น บริษัทจึงรอดูความแน่นอนในการต่ออายุสัญญาการประกอบกิจการกับท่าอากาศยาน จากนั้นบริษัทจึงจะสามารถตัดสินใจลงทุน ทำความเข้าใจกับผู้บริหารทุกส่วนงานและมีการจัดทำแผนการปฏิบัติงานและงบประมาณประจำปี รวมถึงการจัดลำดับความสำคัญของการลงทุนในแต่ละส่วน หรือการพิจารณาจัดจ้างผู้รับจ้างช่วง (Outsource) เพื่อลดต้นทุนในการดำเนินงาน

ผู้ให้ข้อมูลจากตัวแทนควบคุมลำดับที่ 4 และ 5 ได้ให้ความคิดเห็นว่า ไม่พบปัญหาด้านการลงทุน เนื่องจากค่าใช้จ่ายในการลงทุนอยู่ภายใต้งบประมาณเพื่อดำเนินการ

ผู้ให้ข้อมูลจากการไปรษณีย์ควบคุม ได้ให้ความคิดเห็นว่า ไม่พบปัญหาด้านการลงทุน

5) ด้านการฝึกอบรม ผู้ให้ข้อมูลจากตัวแทนควบคุมลำดับที่ 1 2 และ 5 ได้ให้ความคิดเห็นว่า พนักงานที่สามารถปฏิบัติงานด้านการรักษาความปลอดภัยสินค้ามีจำนวนน้อย ทำให้พนักงานเข้าอบรมได้ค่อนข้างลำบาก ความถี่ในการฝึกอบรมแบบทบทวน (Recurrent) บ่อย และมีค่าใช้จ่ายที่ค่อนข้างแพง วิธีแก้ปัญหา คือ บริษัทจัดการฝึกอบรมแบบออนไลน์ทดแทน ทำให้พนักงานมีโอกาสในการเข้ารับการฝึกอบรมมากขึ้น รวมถึงมีการพิจารณา และวางแผนการฝึกอบรมสร้างครูผู้สอนด้านการรักษาความปลอดภัยให้กับบุคลากรภายในองค์กรเพิ่มมากขึ้น

ส่วนผู้ให้ข้อมูลจากตัวแทนควบคุมลำดับที่ 3 และ 4 ไม่พบปัญหาด้านการฝึกอบรม เนื่องจากบริษัทมีครูผู้สอนด้านการรักษาความปลอดภัย และหลักสูตรที่ได้รับการรับรองจากสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย มีสถาบันฝึกอบรมเป็นของตนเอง และจัดฝึกอบรมภายใต้มาตรฐานการฝึกอบรมสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

ผู้ให้ข้อมูลจากการไปรษณีย์ควบคุม ได้ให้ความคิดเห็นว่า ปัญหาและอุปสรรค คือ การฝึกอบรมการไปรษณีย์ควบคุมมีการปรับหลักสูตรให้เป็นแบบเฉพาะของไปรษณีย์แต่อยู่ภายในข้อบังคับของการขนส่งสินค้าทางอากาศ ซึ่งวิธีแก้ปัญหา คือ หน่วยงาน สร้างหลักสูตรให้เป็นแบบเฉพาะของไปรษณีย์แต่อยู่ภายในข้อบังคับของการขนส่งสินค้าทางอากาศ รวมถึงครูผู้สอนด้านการรักษาความปลอดภัยที่ได้รับการรับรองจากสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

6) ด้านการบริหารจัดการ ผู้ให้ข้อมูลจากตัวแทนควบคุม ได้ให้ความคิดเห็นว่า ปัจจุบันผู้ก่อการร้ายมีวัตถุประสงค์ในการสร้างความเสียหายด้วยวิธีการต่าง ๆ ที่หลากหลายมากขึ้น อีกทั้งสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคโควิด-19 ทำให้การตรวจค้นบุคคลไม่ครอบคลุมตามกฎระเบียบของบริษัท การออกเอกสารรับรองการรักษาความปลอดภัยของสินค้า (CSD) ที่มีความซ้ำซ้อน ทำให้เกิดความสับสนในการออกเอกสาร รวมถึงข้อกำหนดที่นำมาบังคับใช้ในปัจจุบัน ไม่ได้เกิดจากการคาดการณ์ล่วงหน้า แต่ต้องรอให้เกิดเหตุการณ์มาก่อนแล้วจึงหาวิธีป้องกัน ซึ่งวิธีในการแก้ปัญหา คือ บริษัทจึงต้องออกระเบียบปฏิบัติเกี่ยวกับการรักษาความปลอดภัยในการขนส่งสินค้าให้สอดคล้องกับภาคผนวก 17 ขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ มีการบังคับใช้อย่างเคร่งครัด และผู้ทำการตรวจค้นบุคคลต้องปรับเปลี่ยนวิธีการเพื่อป้องกันการแพร่ระบาดของโรคโควิด-19 โดยการสังเกตพฤติกรรมบุคคลที่เข้ามาในพื้นที่คลังสินค้าแทน รวมถึงการสร้างตัวเลือกเพิ่มเติมในเอกสารเอกสารรับรองการรักษาความปลอดภัยของสินค้า เพื่อลดความสับสนในการออกเอกสาร

ผู้ให้ข้อมูลจากการไปรษณีย์ควบคุม ได้ให้ความคิดเห็นว่า ปัญหาและอุปสรรค คือ ไปรษณีย์ไทยเป็นหน่วยงานรัฐวิสาหกิจที่มีระเบียบ / ข้อบังคับตามส่วนงานราชการกำหนดไว้ อาจทำให้บางขั้นตอนการดำเนินการมีความซับซ้อน อาจทำให้เกิดความล่าช้า รวมถึงการไปรษณีย์ควบคุม ณ ศูนย์การไปรษณีย์สุวรรณภูมิ ถือเป็นหน่วยงานหนึ่งของ ปณท ซึ่งอยู่ในสมาชิกของสหภาพสากลไปรษณีย์ (Universal Postal Union: UPU) จึงมีข้อบังคับพื้นฐานตามข้อกำหนด S58 และ S59 ซึ่งเป็นข้อกำหนดมาตรฐานทั้งด้านปฏิบัติการ และการรักษาความปลอดภัยของ UPU ไว้แล้วระดับหนึ่ง ซึ่งวิธีแก้ปัญหา ดังต่อไปนี้

- ไปรษณีย์ไทยต้องมีการวางแผน / เตรียมความพร้อมไว้ล่วงหน้าอย่างน้อย 2 ปี (ซึ่งเป็นไปตามปีงบประมาณ)

- ไปรษณีย์ไทยมีนโยบายในการว่าจ้างหน่วยงานภายนอก (Outsource) มาเป็นผู้ดำเนินการแทนภายใต้การกำกับดูแลของไปรษณีย์ไทย (RPA Outsource) ซึ่งจะช่วยให้ขั้นตอนการดำเนินงานต่าง ๆ มีความคล่องตัวมากขึ้นในการบริหารจัดการและสอดคล้องเป็นตามข้อกำหนดและมาตรฐานสากลด้านการขนส่งทางอากาศ

- การไปรษณีย์ควบคุม ณ ศูนย์การไปรษณีย์สุวรรณภูมิ มีคุณสมบัติพื้นฐานตามข้อกำหนดข้างต้น เพียงแต่ต้องกำหนดขั้นตอนและวิธีปฏิบัติงานรวมถึงจัดทำเอกสารที่เกี่ยวข้องเพิ่มเติม เพื่อให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์ที่สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยกำหนด

คำถามที่ 3 ท่านคิดว่า การที่ตัวแทนควบคุมในประเทศไทยจะพัฒนาเป็น
ปฏิบัติงานตัวแทนควบคุมประเทศที่ 3 มาตรฐานสหภาพยุโรป มีอุปสรรคหรือข้อจำกัดอะไรบ้าง
ผู้ให้ข้อมูลหลักจำนวน 6 ท่าน ประกอบด้วย RA01, RA02, RA03, RA04, RPA01, Prof01

ตารางที่ 4.5 ความคิดเห็นของผู้ให้ข้อมูลสำคัญจากการสัมภาษณ์ในประเด็นอุปสรรคหรือ
ข้อจำกัดในการที่ตัวแทนควบคุมในประเทศไทยจะพัฒนาเป็นปฏิบัติงานตัวแทน
ควบคุมประเทศที่ 3 มาตรฐานสหภาพยุโรป

รหัส	ความคิดเห็น
ด้านบุคลากร	
RA01	- ผู้ปฏิบัติงานมีองค์ความรู้เกี่ยวกับปฏิบัติงานตัวแทนควบคุมประเทศที่ 3 มาตรฐานสหภาพยุโรปไม่เพียงพอ - ผู้ปฏิบัติงานมีทักษะภาษาอังกฤษไม่เพียงพอ สำหรับการตีความเกี่ยวกับระเบียบ ข้อบังคับให้ชัดเจน
RA02	- พนักงานลากสินค้าควรผ่านการตรวจสอบตรวจสอบประวัติ ผ่านการฝึกอบรม และปฏิบัติงานตามข้อกำหนดอย่างเคร่งครัด เช่น ถ้าพนักงานลากสินค้าแล้วนำออกไปวางที่อื่น หรือลากออกไปแล้วเวะขึ้นคุยกัน จะเกิดความไม่ปลอดภัยของสินค้า - พนักงานยังขาดความตระหนักถึงความสำคัญของการรักษาความปลอดภัยสินค้า ทำให้เกิดการละเลยปฏิบัติตามกฎระเบียบ - แนวทางแก้ไข หน่วยงานควรมีประกาศเกี่ยวกับนโยบายการรักษาความปลอดภัย (Security Bulletin) ให้ข้อมูลกับพนักงานมากขึ้น และจัดพนักงานเข้ารับการอบรมให้ครบทุกคน
RA03	- การสรรหาบุคลากร (Recruiting) การฝึกอบรม (Training) การตรวจสอบคุณภาพ กระบวนการตรวจรับสินค้า หรือแม้แต่การขนส่งสินค้านั้น ทั้ง 2 มาตรฐานจะมีความคล้ายคลึงกัน ซึ่งจะมีความแตกต่างกันในรายละเอียดไม่มากนัก
RA04	- เรียนรู้เพิ่มเติมเกี่ยวกับกฎ ระเบียบและข้อปฏิบัติด้านการขนส่งสินค้าไปยังประเทศยุโรป
RPA01	ไม่พบอุปสรรคด้านบุคลากร
Prof01	ปัญหาและอุปสรรค - ทักษะของบุคลากรอาจยังไม่พร้อมกับการเป็นตัวแทนควบคุมประเทศที่ 3 มาตรฐานสหภาพยุโรป - มนุษย์ไม่ค่อยยอมรับการเปลี่ยนแปลง หรือการทำงานที่เพิ่มขึ้น แม้จะรู้ว่าการเปลี่ยนแปลงแล้วทำให้มีความปลอดภัยมากกว่า วิธีแก้ปัญหา - หน่วยงานที่ยังไม่ได้ขอรับรองตัวแทนควบคุมประเทศที่ 3 มาตรฐานสหภาพยุโรป อาจหาตัวอย่างจากหน่วยงานที่ได้รับการรับรองแล้ว และสร้างบุคลากรให้พร้อมกับการเปลี่ยนแปลง

ตารางที่ 4.5 ความคิดเห็นของผู้ให้ข้อมูลสำคัญจากการสัมภาษณ์ในประเด็นอุปสรรคหรือข้อจำกัดในการที่ตัวแทนควบคุมในประเทศไทยจะพัฒนาเป็นปฏิบัติงานตัวแทนควบคุมประเทศที่ 3 มาตรฐานสหภาพยุโรป (ต่อ)

รหัส	ความคิดเห็น
ด้านอุปกรณ์	
RA01	- ความแตกต่างของข้อกำหนดระหว่างประเทศเกี่ยวกับอุปกรณ์ในกระบวนการรับสินค้า (Cargo Acceptance) และการตรวจค้นสินค้า (Screening)
RA02	ปัญหาและอุปสรรค - อุปกรณ์มีการใช้งานเป็นระยะเวลานาน จึงเกิดความชำรุด เสียหาย ทำให้ต้องมีการซ่อมแซม บำรุงรักษาอย่างต่อเนื่อง ทำให้เกิดค่าใช้จ่าย และไม่สามารถหาอะไหล่ทดแทนได้ - อุปกรณ์ค่อนข้างมีราคาสูงต้องใช้งบประมาณมากพอสมควร วิธีแก้ปัญหา - บริษัทเพิ่มความถี่ในการบำรุงรักษาอุปกรณ์ และมีการเปลี่ยนอุปกรณ์ใหม่มาทดแทน - บริษัทต้องหาอุปกรณ์ใหม่มาทดแทนของเก่าที่ชำรุดหรือเสื่อมสภาพ
RA03	- อุปกรณ์ที่ใช้ในการตรวจค้นสินค้า เช่น อุปกรณ์ตรวจจ็บบรรจุวัตถุระเบิด (ETD) เครื่องเอกซเรย์ (X-Ray) เป็นต้น อุปกรณ์จะต้องได้รับการรับรองโดย ECAC (European Civil Aviation Conference) หรือ TSA (Transportation Security Administration) ตามข้อกำหนดของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย มีความคล้ายคลึงกับมาตรฐานสหภาพยุโรป
RA04	ไม่พบอุปสรรคด้านอุปกรณ์
RPA01	- ผู้ประกอบการต้องมีการจัดเตรียมซื้อเครื่องตรวจจ็บบรรจุวัตถุระเบิด (ETD) ซึ่งเป็นอุปกรณ์ตรวจจ็บบรรจุวัตถุระเบิดที่สามารถตรวจจ็บบรรจุวัตถุระเบิดขนาดเล็กได้ การตรวจจ็บบรรจุวัตถุระเบิดทำได้โดยการสุ่มตัวอย่างปริมาณ "ร่องรอย" ที่มองไม่เห็น อุปกรณ์ที่คล้ายกับ ETD ยังใช้ในการตรวจหายาเสพติดอีกด้วย ในกรณีที่การตรวจสอบด้วยเครื่องเอกซเรย์ไม่เพียงพอ (ไม่สามารถจำแนกได้) และการจัดหาระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ (IT) ระบบปัญญาประดิษฐ์ (AI) ร่วมในการวิเคราะห์ เพื่อลดความผิดพลาด
Prof01	ไม่พบปัญหาและอุปสรรคด้านอุปกรณ์
ด้านสถานที่	
RA01	ไม่พบปัญหาและอุปสรรคด้านสถานที่
RA02	ไม่พบปัญหาและอุปสรรคด้านสถานที่
RA03	ไม่พบปัญหาและอุปสรรคด้านสถานที่
RA04	ไม่พบปัญหาและอุปสรรคด้านสถานที่
RPA01	ไม่พบปัญหาและอุปสรรคด้านสถานที่
Prof01	ไม่พบปัญหาและอุปสรรคด้านสถานที่

ตารางที่ 4.5 ความคิดเห็นของผู้ให้ข้อมูลสำคัญจากการสัมภาษณ์ในประเด็นอุปสรรคหรือข้อจำกัดในการที่ตัวแทนควบคุมในประเทศไทยจะพัฒนาเป็นปฏิบัติงานตัวแทนควบคุมประเทศที่ 3 มาตรฐานสหภาพยุโรป (ต่อ)

รหัส	ความคิดเห็น
ด้านการลงทุน	
RA01	- การเป็นตัวแทนควบคุมจะต้องลงทุนสูง หากผู้ประกอบการไม่ได้มีการให้บริการเส้นทางบินเข้าสหภาพยุโรปก็ไม่จำเป็นต้องของรับรองปฏิบัติงานตัวแทนควบคุมประเทศที่ 3 มาตรฐานสหภาพยุโรป
RA02	ไม่พบปัญหาและอุปสรรคด้านการลงทุน
RA03	- บริษัทจะขอรับรองเป็นตัวแทนควบคุมภายใต้การกำกับของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย มีค่าใช้จ่ายไม่ต่างกันเมื่อเปรียบเทียบกับการขอรับรองเป็นตัวแทนควบคุมมาตรฐานสหภาพยุโรป อีกทั้งภาคขนส่งก็สามารถเป็นส่วนหนึ่งของบริษัทขนส่งใหญ่ ๆ ได้ - ตัวแทนขนส่งสินค้าสามารถทำหน้าที่เป็นผู้รับจ้างช่วง (Subcontractor) ของตัวแทนควบคุมได้โดยทำให้ผู้รับจ้างช่วงนั้นไม่ต้องขอรับรองเป็นตัวแทนควบคุม แต่ต้องใช้แผนการรักษาความปลอดภัย (Security Program) ของตัวแทนควบคุม ต้องปฏิบัติตามตัวแทนควบคุม แต่ไม่ต้องเสียค่าใช้จ่ายในการขอรับรองตัวแทนควบคุม - ค่าบริการที่ได้จากการดำเนินการรักษาความปลอดภัยสินค้าค่านั้น มีกำไรไม่มากอยู่แล้ว เนื่องจากการลงทุนอุปกรณ์สำหรับการรักษาความปลอดภัยสินค้าค่อนข้างสูง หากสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยสามารถปรับลดค่าใช้จ่ายต่าง ๆ ลงได้ อาจทำให้ผู้ประกอบการหันมาให้ความสนใจขอรับรองการเป็นตัวแทนควบคุมมากขึ้น
RA04	ไม่พบปัญหาและอุปสรรคด้านการลงทุน
RPA01	- การพัฒนามาตรฐานด้านการรักษาความปลอดภัยการขนส่งสินค้าให้สูงขึ้นต้องมีการลงทุนเพิ่มขึ้น
Prof01	ไม่พบปัญหาและอุปสรรคด้านการลงทุน
ด้านการฝึกอบรม	
RA01	ไม่พบปัญหาและอุปสรรคด้านการฝึกอบรม
RA02	ไม่พบปัญหาและอุปสรรคด้านการฝึกอบรม เนื่องจากบริษัทมีการปรับเปลี่ยนรูปแบบการฝึกอบรมเป็นแบบออนไลน์ และมีระยะเวลาในการเข้าอบรมมากขึ้น
RA03	ไม่พบปัญหาและอุปสรรคด้านการฝึกอบรม เนื่องจากสหภาพยุโรปมีการตรวจสอบเพียงแค่การฝึกอบรมของตัวแทนควบคุมนั้นครบตามข้อกำหนดของหน่วยงานรัฐบาลของแต่ละประเทศหรือไม่
RA04	ไม่พบปัญหาและอุปสรรคด้านการฝึกอบรม เนื่องจากการฝึกอบรมเป็นไปตามมาตรฐานที่บริษัทฯ ได้ดำเนินการไว้แล้ว ไม่กระทบต่ออย่างไร
RPA01	ไม่พบปัญหาและอุปสรรคด้านการฝึกอบรม
Prof01	ไม่พบปัญหาและอุปสรรคด้านการฝึกอบรม

ตารางที่ 4.5 ความคิดเห็นของผู้ให้ข้อมูลสำคัญจากการสัมภาษณ์ในประเด็นอุปสรรคหรือข้อจำกัดในการที่ตัวแทนควบคุมในประเทศไทยจะพัฒนาเป็นปฏิบัติงานตัวแทนควบคุมประเทศที่ 3 มาตรฐานสหภาพยุโรป (ต่อ)

รหัส	ความคิดเห็น
ด้านการบริหารจัดการ	
RA01	- สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยมีหน้าที่ในการทำให้มาตรฐานของประเทศไทยสามารถเทียบกับปฏิบัติงานตัวแทนควบคุมประเทศที่ 3 มาตรฐานสหภาพยุโรป และทำให้ต่างชาติยอมรับว่าตัวแทนควบคุมของประเทศไทยมีมาตรฐานเทียบเท่ามาตรฐานสากล
RA02	- สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยจะดูในภาพรวมว่า เมื่อตัวแทนควบคุมลากสินค้าไปแล้ว สายการบินมีการรักษาความปลอดภัยอย่างไร แต่ไม่ได้มองกระบวนการของตัวแทนควบคุมอย่างแท้จริง แต่ละห่วงโซ่ในห่วงโซ่การรักษาความปลอดภัย (Supply Chain Security) กล่าวคือ การขนส่งสินค้าจะต้องมีการควบคุมการรักษาความปลอดภัยต่อไปเรื่อย ๆ ไม่ตัดความรับผิดชอบแค่ที่ใดที่หนึ่ง - บริษัทที่จะขอรับรองตัวแทนควบคุมประเทศไทยมาก่อนแล้วก็จะง่าย เนื่องจากผู้ตรวจสอบอิสระสหภาพยุโรป (EU Validator) เห็นว่า รัฐได้ให้การรับรองแล้วนั้น สหภาพยุโรปก็จะมีความเชื่อมั่นในระดับหนึ่ง เพราะมีพื้นฐานกฎระเบียบที่คล้ายคลึงกัน - สินค้าที่เข้าสหภาพยุโรปมีการตรวจค้นที่มีความเข้มข้นมากกว่า เช่น สหภาพยุโรปจะเริ่มค้นกระบวนการรักษาความปลอดภัยสินค้าตั้งแต่ต้นน้ำ เรื่อยไปจนกระทั่งสินค้าถูกลำเลียงขึ้น ไปบนอากาศยาน เป็นต้น แต่สำหรับตัวแทนควบคุมประเทศไทยนั้น ผู้ประกอบการขอรับรองพื้นที่ไหนทางสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยก็จะตรวจสอบหรือรับรองแค่พื้นที่นั้น เมื่อสินค้าออกถูกเคลื่อนย้ายจากคลังสินค้าไปก็จะหมดหน้าที่ความรับผิดชอบ ซึ่งแตกต่างจากสหภาพยุโรป - วิธีการในการกำหนดมาตรฐานหรือกระบวนการของแต่ละประเทศขึ้นอยู่กับกลุ่มประเทศที่สหภาพยุโรปกำหนดระดับเอาไว้ว่า ถ้าสินค้ามาจากกลุ่มประเทศเสี่ยงหรือมาจากกลุ่มประเทศที่มีก่อการร้ายต้องทำอะไร หรือถ้าสินค้ามาจากกลุ่มประเทศที่มีระดับมาตรฐานที่เทียบเท่ากับสหภาพยุโรปจะมีกระบวนการอีกแบบหนึ่ง ในแต่ละพื้นที่ก็จะมีทำให้เกี่ยรดึกกันว่า ตัวแทนขนส่งสินค้าผ่านการรับรองจากรัฐมาแล้ว คือ ผู้ประกอบการสามารถผ่านมาตรฐานมาแล้วระดับหนึ่ง แต่จะมีการปรับบางส่วนเท่านั้น
RA03	- การขอรับรองตัวแทนควบคุมประเทศที่ 3 มาตรฐานสหภาพยุโรป มีหัวข้อในการประเมินสำหรับการขอรับรองตัวแทนควบคุมที่ไม่แตกต่างจากตัวแทนควบคุมประเทศไทยมากนัก แต่มีรายละเอียดและวิธีการปฏิบัติที่อาจจะแตกต่างกัน

ตารางที่ 4.5 ความคิดเห็นของผู้ให้ข้อมูลสำคัญจากการสัมภาษณ์ในประเด็นอุปสรรคหรือข้อจำกัดในการที่ตัวแทนควบคุมในประเทศไทยจะพัฒนาเป็นปฏิบัติงานตัวแทนควบคุมประเทศที่ 3 มาตรฐานสหภาพยุโรป (ต่อ)

รหัส	ความคิดเห็น
ด้านการบริหารจัดการ (ต่อ)	
RA04	<ul style="list-style-type: none"> - อุปสรรคและข้อจำกัดระหว่าง ตัวแทนควบคุมประเทศไทย และตัวแทนควบคุมประเทศที่ 3 ไม่ค่อยจะแตกต่างกันมากนัก อาจมีความแตกต่างในเรื่องของการลงทะเบียนเพื่อขอรับรองเป็นตัวแทนควบคุมประเทศที่ 3 มากกว่า และการยื่นขอเป็นตัวแทนควบคุมประเทศที่ 3 ก่อนข้างจะยุ่งยากและซับซ้อน โดยตัวแทนควบคุมประเทศที่ 3 ตามมาตรฐานสหภาพยุโรป เป็นการควบคุมการรักษาความปลอดภัยสินค้าที่จะจัดส่งไปยังประเทศในทวีปยุโรป และประเทศอังกฤษ - บริษัทฯ มีกลุ่มลูกค้าที่บินในทวีปยุโรปอยู่แล้ว ขณะนี้อยู่ในระหว่างดำเนินการยื่นขอเป็นตัวแทนควบคุมประเทศที่ 3 กับทางสหภาพยุโรปอยู่
RPA01	<ul style="list-style-type: none"> - เนื่องจากมาตรฐานการเป็นตัวแทนควบคุมประเทศที่ 3 ตามมาตรฐานสหภาพยุโรป (RA3) เป็นมาตรฐานที่สูงกว่าข้อกำหนดของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย จึงถือเป็นมาตรฐานทางเลือกที่หน่วยงานที่เกี่ยวข้องอาจไม่จำเป็นต้องปฏิบัติตาม
Prof01	<p>ปัญหาและอุปสรรค</p> <ul style="list-style-type: none"> - ตัวแทนบริหารจัดการขนส่งสินค้าไม่พร้อมที่จะขอรับรองเป็นตัวแทนควบคุมประเทศที่ 3 ตามมาตรฐานสหภาพยุโรป <p>วิธีแก้ปัญหา</p> <ul style="list-style-type: none"> - ตัวแทนบริหารจัดการขนส่งสินค้าต้องเตรียมตัวให้มีความพร้อมในการขอรับรองตัวแทนควบคุมประเทศที่ 3 ตามมาตรฐานสหภาพยุโรป

จากผลการสัมภาษณ์ในประเด็น อุปสรรคหรือข้อจำกัดในการที่ตัวแทนควบคุมในประเทศไทยจะพัฒนาเป็นปฏิบัติงานตัวแทนควบคุมประเทศที่ 3 มาตรฐานสหภาพยุโรป สามารถสรุปสาระสำคัญได้ดังนี้

1) ด้านบุคลากร ผู้ให้ข้อมูลจากตัวแทนควบคุม ได้ให้ความคิดเห็นว่า ทักษะของบุคลากรอาจยังไม่พร้อมกับการเป็นตัวแทนควบคุมประเทศที่ 3 มาตรฐานสหภาพยุโรป พนักงานที่ปฏิบัติงานยังมีองค์ความรู้ และทักษะเกี่ยวกับการปฏิบัติงานตัวแทนควบคุมประเทศที่ 3 มาตรฐานสหภาพยุโรป ไม่เพียงพอ และยังขาดความตระหนักถึงความสำคัญของการรักษาความปลอดภัยสินค้า ซึ่งเป็นสาเหตุที่ทำให้เกิดการละเลยการปฏิบัติตามระเบียบอย่างเคร่งครัด

ผู้ให้ข้อมูลจากการไปรษณีย์ควบคุม ได้ให้ความคิดเห็นว่า ไม่พบอุปสรรคด้านบุคลากร

2) ด้านอุปกรณ์ ผู้ให้ข้อมูลจากตัวแทนควบคุม ได้ให้ความคิดเห็นว่า ข้อกำหนดเกี่ยวกับอุปกรณ์และเครื่องมือที่ใช้ในการรักษาความปลอดภัยสินค้าระหว่างสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย และสหภาพยุโรป มีความแตกต่างกันไม่มากนัก แต่อุปกรณ์และเครื่องมือที่ใช้ในการรักษาความปลอดภัยสินค้ามีราคาที่สูง และมีวิธีการในการบำรุงรักษาซ่อมแซมที่ค่อนข้างเฉพาะตัว จำเป็นต้องใช้ทักษะและความเชี่ยวชาญในการดำเนินการ

ผู้ให้ข้อมูลจากตัวแทนควบคุมลำดับที่ 4 และ 5 ไม่พบปัญหาด้านอุปกรณ์

ผู้ให้ข้อมูลจากการไปรษณีย์ควบคุม ได้ให้ความคิดเห็นว่า ผู้ประกอบการต้องมีการจัดเตรียมชื่อเครื่องตรวจจับร่องรอยวัตถุระเบิด (ETD) ซึ่งเป็นอุปกรณ์ตรวจจับวัตถุระเบิดที่สามารถตรวจจับวัตถุระเบิดขนาดเล็กได้ การตรวจจับทำได้โดยการสุ่มตัวอย่างปริมาณ "ร่องรอย" ที่มองไม่เห็น อุปกรณ์ที่คล้ายกับ ETD ยังใช้ในการตรวจหายาเสพติดอีกด้วย ในการกรณีที่การตรวจสอบด้วยเครื่องเอกซเรย์ไม่เพียงพอ (ไม่สามารถจำแนกได้) และการจัดหาระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ (IT) ระบบปัญญาประดิษฐ์ (AI) ร่วมในการวิเคราะห์ เพื่อลดความผิดพลาด

3) ด้านสถานที่ ผู้ให้ข้อมูลจากตัวแทนควบคุมและการไปรษณีย์ควบคุม ได้ให้ความคิดเห็นว่า ไม่พบอุปสรรคด้านสถานที่

4) ด้านการลงทุน ผู้ให้ข้อมูลจากตัวแทนควบคุม ได้ให้ความคิดเห็นว่า การขอรับรองเป็นตัวแทนควบคุมภายใต้การกำกับของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย มีค่าใช้จ่ายไม่แตกต่างกันเมื่อเปรียบเทียบกับการขอรับรองเป็นตัวแทนควบคุมประเทศที่ 3 มาตรฐานสหภาพยุโรป และมีสิ่งที่จะต้องลงทุนที่ค่อนข้างสูง จึงเป็นสาเหตุที่ทำให้ตัวแทนขนส่งสินค้าไม่ขอรับรองเป็นตัวแทนควบคุม แต่เลือกที่จะใช้ผู้รับจ้างช่วงของตัวแทนควบคุมให้ดำเนินการแทน ทั้งนี้ หากตัวแทนขนส่งสินค้าไม่มีการให้บริการหรือแนวโน้มจะขนส่งสินค้าเข้าสหภาพยุโรป ก็ไม่จำเป็นต้องขอรับรองเป็นตัวแทนควบคุมประเทศที่ 3 มาตรฐานสหภาพยุโรป

ผู้ให้ข้อมูลจากตัวแทนควบคุมลำดับที่ 4 และ 5 ไม่พบปัญหาด้านการลงทุน

ผู้ให้ข้อมูลจากการไปรษณีย์ควบคุม ได้ให้ความคิดเห็นว่า การพัฒนามาตรฐานด้านการรักษาความปลอดภัยการขนส่งสินค้าให้สูงขึ้นต้องมีการลงทุนเพิ่มขึ้น

5) ด้านการฝึกอบรม ผู้ให้ข้อมูลจากตัวแทนควบคุมและผู้ให้ข้อมูลจากการไปรษณีย์ควบคุม ได้ให้ความคิดเห็นว่า ไม่พบอุปสรรคด้านการฝึกอบรม เนื่องจากการตรวจรับรองตัวแทนควบคุมประเทศที่ 3 มาตรฐานสหภาพยุโรป จะตรวจสอบเพียงแค่การฝึกอบรมของหน่วยงานเป็นไปตามข้อกำหนดของหน่วยงานของรัฐบาลหรือไม่ อีกทั้งบริษัทมีการปรับรูปแบบการฝึกอบรมเป็นแบบตามความต้องการ (On Demand) ในรูปแบบออนไลน์ และเพิ่มระยะเวลาในการเข้าอบรมมากขึ้น

6) ด้านการบริหารจัดการ ผู้ให้ข้อมูลจากตัวแทนควบคุม ได้ให้ความคิดเห็นว่าการขอรับรองตัวแทนควบคุมประเทศที่ 3 มาตรฐานสหภาพยุโรป มีหัวข้อในการประเมินสำหรับการขอรับรองตัวแทนควบคุมที่ไม่แตกต่างจากตัวแทนควบคุมตามข้อกำหนดสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยมากนัก แต่อาจมีรายละเอียดและวิธีการปฏิบัติที่แตกต่างกัน และการขอรับรองตัวแทนควบคุมประเทศที่ 3 มาตรฐานสหภาพยุโรปจะมีความยุ่งยากและซับซ้อนกว่ารวมถึงตัวแทนบริหารจัดการขนส่งสินค้าไม่พร้อมที่จะขอรับรองเป็นตัวแทนควบคุมประเทศที่ 3 ตามมาตรฐานสหภาพยุโรป

ผู้ให้ข้อมูลจากการไปรษณีย์ควบคุม ได้ให้ความคิดเห็นเนื่องจากมาตรฐานการเป็นตัวแทนควบคุมประเทศที่ 3 ตามมาตรฐานสหภาพยุโรป (RA3) เป็นมาตรฐานที่สูงกว่าข้อกำหนดของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย จึงถือเป็นมาตรฐานทางเลือกที่หน่วยงานที่เกี่ยวข้องอาจไม่จำเป็นต้องปฏิบัติตาม

คำถามที่ 4 ท่านมีความต้องการที่จะเป็นตัวแทนควบคุมประเทศที่ 3 หรือไม่ และเพราะเหตุใด (ถ้าต้องการ ; ท่านเคยมีการจัดเตรียมสำหรับการขอรับรองหรือไม่ ท่านเคยลองยื่นขอรับรองหรือไม่ และท่านต้องการให้ช่วยเหลือด้านใดบ้าง อย่างไร)

ผู้ให้ข้อมูลหลักจำนวน 6 ท่าน ประกอบด้วย RA01, RA02, RA03, RA04, RPA01, Prof01

ตารางที่ 4.6 ความคิดเห็นของผู้ให้ข้อมูลสำคัญจากการสัมภาษณ์ในประเด็นความต้องการของผู้ประกอบการตัวแทนควบคุมในประเทศไทยที่จะพัฒนา และยกระดับเป็นปฏิบัติงานตัวแทนควบคุมประเทศที่ 3 มาตรฐานสหภาพยุโรป

รหัส	ความคิดเห็น
	ด้านบุคลากร
RA01	<ul style="list-style-type: none"> - บุคลากรมีความรู้ และทักษะไม่เพียงพอ เมื่อมีการตรวจสอบจากสำนักงาน การบินพลเรือนแห่งประเทศไทย พนักงานที่มีการหมุนเวียนเปลี่ยนอยู่เสมอ จึงไม่สามารถตอบคำถามได้ และในบางครั้งผู้ตรวจสอบ (Auditor) ใช้ภาษาที่เข้าใจยาก ทำให้พนักงานอาจตอบคำถามไม่ได้ - การตรวจค้นบุคคลจะต้องตรวจค้นอย่างละเอียด ในคลังสินค้าเมื่อมีบุคคลเข้า – ออก ควรมีการตรวจค้นบุคคลอย่างเคร่งครัดและไม่เลือกปฏิบัติ เช่น ถ้าเป็นพนักงานที่คุ้นหน้าการตรวจค้นอาจเริ่มหย่อนยาน บางทีก็ตรวจเร็วบ้าง ดูตัวแบบหลวม ๆ บ้าง บางครั้งก็ตรวจแค่ขอให้มันผ่าน แต่ถ้าเป็นบุคคลภายนอกบริษัทก็ตรวจค้นเข้ม

ตารางที่ 4.6 ความคิดเห็นของผู้ให้ข้อมูลสำคัญจากการสัมภาษณ์ในประเด็นความต้องการของผู้ประกอบการตัวแทนควบคุมในประเทศไทยที่จะพัฒนา และยกระดับเป็นปฏิบัติงานตัวแทนควบคุมประเทศที่ 3 มาตรฐานสหภาพยุโรป (ต่อ)

รหัส	ความคิดเห็น
ด้านบุคลากร (ต่อ)	
RA02	ตัวแทนควบคุมต้องสร้างความตระหนักให้พนักงานสำนึกและตระหนักถึงด้านการรักษาความปลอดภัยมากขึ้น และผู้บริหารต้องเป็นตัวอย่างที่ดีแก่พนักงาน
RA03	ไม่พบปัญหาและอุปสรรคด้านบุคลากร
RA04	ไม่พบปัญหาและอุปสรรคด้านบุคลากร
RPA01	ไม่พบปัญหาและอุปสรรคด้านบุคลากร
Prof01	ไม่พบปัญหาและอุปสรรคด้านบุคลากร
ด้านอุปกรณ์ (ต่อ)	
RA01	ตัวแทนควบคุมควรมีเครื่องเอกซเรย์ที่มีเทคโนโลยีทันสมัย เพื่อใช้ในการตรวจสอบสินค้า ตรวจสอบสิ่งแปลกปลอม ประหยัดเวลาในการเปิดสินค้าตรวจสอบ และลดขั้นตอนการเปิดสุ่มตรวจค้น
RA02	ตัวแทนควบคุมต้องจัดหาอุปกรณ์ทางการรักษาความปลอดภัยตามข้อกำหนดของสหภาพยุโรป
RA03	ไม่พบปัญหาและอุปสรรคด้านอุปกรณ์
RA04	ไม่พบปัญหาและอุปสรรคด้านอุปกรณ์
RPA01	ตัวแทนควบคุมควรจัดหาอุปกรณ์เพิ่มเติมให้สอดคล้องกับมาตรฐานปฏิบัติงานตัวแทนควบคุมประเทศที่ 3 มาตรฐานสหภาพยุโรป (RA3)
Prof01	ไม่พบปัญหาและอุปสรรคด้านอุปกรณ์
ด้านสถานที่	
RA01	ไม่พบปัญหาและอุปสรรคด้านสถานที่
RA02	ปัญหาและอุปสรรค - การจัดการพื้นที่เดิมโดยไม่ได้คำนึงถึงข้อกำหนดทางการรักษาความปลอดภัยสินค้า วิธีแก้ปัญหา ผู้ประกอบการต้องบริหาร / ปรับปรุงพื้นที่เพื่อให้เป็นไปตามข้อกำหนดของสหภาพยุโรป
RA03	ไม่พบปัญหาและอุปสรรคด้านสถานที่
RA04	ไม่พบปัญหาและอุปสรรคด้านสถานที่
RPA01	ไม่พบปัญหาและอุปสรรคด้านสถานที่
Prof01	ไม่พบปัญหาและอุปสรรคด้านสถานที่

ตารางที่ 4.6 ความคิดเห็นของผู้ให้ข้อมูลสำคัญจากการสัมภาษณ์ในประเด็นความต้องการของผู้ประกอบการตัวแทนควบคุมในประเทศไทยที่จะพัฒนา และยกระดับเป็นปฏิบัติงานตัวแทนควบคุมประเทศที่ 3 มาตรฐานสหภาพยุโรป (ต่อ)

รหัส	ความคิดเห็น
ด้านการลงทุน	
RA01	มาตรฐานที่สูงขึ้นก็มาพร้อมกับการลงทุนไม่ว่าจะเป็นการจ้างบุคคลภายนอกมาตรวจรับรอง การจ้างที่ปรึกษา การต่ออายุใบรับรอง ค่าใช้จ่าย รวมถึงค่าธรรมเนียมสมาชิก ทั้งนี้อยากให้สร้างตัวแทนควบคุมประเทศไทยให้ได้มีมาตรฐานเทียบเท่ากับปฏิบัติงานตัวแทนควบคุมประเทศที่ 3 มาตรฐานสหภาพยุโรป
RA02	การขอรับรองปฏิบัติงานตัวแทนควบคุมประเทศที่ 3 มาตรฐานสหภาพยุโรปก็ต้องใช้เงินทุนก้อนหนึ่ง โดยที่สหภาพยุโรปไม่ได้มาตรวจสอบด้วยตัวเอง แต่มีผู้ได้รับการรับรองเป็นผู้ตรวจสอบที่ได้ขึ้นทะเบียนจากสหภาพยุโรปมาทำการตรวจรับรองแทน ซึ่งค่าใช้จ่ายก็ขึ้นอยู่กับบริษัทที่รับตรวจรับรองว่า จะคิดค่าใช้จ่ายเท่าไร ซึ่งเมื่อเปรียบเทียบระหว่างค่าใช้จ่าย และรายได้ต่อปีที่ได้รับมา อาจไม่คุ้มการลงทุน
RA03	ไม่พบปัญหาและอุปสรรคด้านการลงทุน
RA04	ไม่พบปัญหาและอุปสรรคด้านการลงทุน
RPA01	มาตรฐานตัวแทนควบคุมประเทศที่ 3 (RA3) ตามมาตรฐานสหภาพยุโรป ถือเป็นช่องทางหนึ่งในการสร้างมาตรฐานและความเชื่อมั่นในระดับนานาชาติของหน่วยงานให้มีความแข็งแกร่ง และสร้างความได้เปรียบในการแข่งขันทางธุรกิจขนส่งโลจิสติกส์ทางอากาศในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ แต่มีปัญหาและอุปสรรคด้านการลงทุน เนื่องจากหน่วยงานเป็นหน่วยงานภาครัฐจำเป็นต้องใช้เวลาศึกษาและรวบรวมข้อมูลให้แน่ชัดก่อน
Prof01	ไม่พบปัญหาและอุปสรรคด้านการลงทุน
ด้านการฝึกอบรม	
RA01	สถานการณ์แพร่ระบาดของโรคโควิด – 19 ทำให้บริษัทไม่สามารถทำการฝึกอบรมพนักงานได้ตามแผนการฝึกอบรมที่วางไว้
RA02	หน่วยงานควรให้ความรู้แก่พนักงานเกี่ยวกับข้อกำหนดและมาตรฐานสหภาพยุโรปให้มากขึ้น
RA03	ไม่พบปัญหาและอุปสรรคด้านการฝึกอบรม
RA04	ไม่พบปัญหาและอุปสรรคด้านการฝึกอบรม
RPA01	ไม่พบปัญหาและอุปสรรคด้านการฝึกอบรม
Prof01	ไม่พบปัญหาและอุปสรรคด้านการฝึกอบรม
ด้านการบริหารจัดการ	
RA01	ไม่พบปัญหาและอุปสรรคด้านการบริหารจัดการ

ตารางที่ 4.6 ความคิดเห็นของผู้ให้ข้อมูลสำคัญจากการสัมภาษณ์ในประเด็นความต้องการของผู้ประกอบการตัวแทนควบคุมในประเทศไทยที่จะพัฒนา และยกระดับเป็นปฏิบัติงานตัวแทนควบคุมประเทศที่ 3 มาตรฐานสหภาพยุโรป (ต่อ)

รหัส	ความคิดเห็น
	ด้านการบริหารจัดการ
RA02	<p>- ปัจจุบันบริษัทตัวแทนขนส่งสินค้า (Freight Forwarder) หันมาให้ความสนใจปฏิบัติงานตัวแทนควบคุมประเทศที่ 3 มาตรฐานสหภาพยุโรปมากขึ้น แต่ไม่ขอรับรองตัวแทนควบคุมประเทศไทย เพราะสินค้าบางชนิดเปิดตรวจไม่ได้ หากมีการเปิดสินค้ามาแล้วจะมีความเสียหาย หรือผู้ส่งออกมีการพันพลาสติก (Plastic Wrap) มาดีแล้ว เมื่อเอกซเรย์แล้วภาพไม่ชัด คลังสินค้าก็ปล่อยสินค้าให้ลำเลียงไปยังอากาศยานได้ เพราะหากคลังสินค้ามีการปล่อยสินค้าให้ลำเลียงไปยังอากาศยานได้ และถูกคุมตรวจที่ปลายทาง บริษัทผู้ซึ่งเป็นผู้ให้บริการก็จะมีผลและถูกยึดใบรับรอง และถ้าไม่ขอรับรองปฏิบัติงานตัวแทนควบคุมประเทศที่ 3 มาตรฐานสหภาพยุโรป สินค้าก็จะถูกตีกลับ ทำให้ไม่สามารถส่งออกได้</p> <p>- ปัจจุบันนี้คลังสินค้ายังให้บริการได้อยู่ทั้ง 2 คลัง จึงทำให้ยังไม่คิดปัญหาในการส่งออกเหมือนปฏิบัติงานตัวแทนควบคุมประเทศที่ 3 มาตรฐานสหภาพยุโรป ทำให้บริษัทตัวแทนขนส่งสินค้าไม่ขอรับรองเป็นตัวแทนควบคุมประเทศไทยได้</p> <p>- เมื่อบริษัทตัวแทนขนส่งสินค้า (Freight Forwarder) ขอรับรองตัวแทนควบคุมประเทศที่ 3 มาตรฐานสหภาพยุโรปมากขึ้นก็จะมีผลดีต่อคลังสินค้า คือ ทำให้สินค้าลำเลียงออกจากคลังสินค้าได้เร็วขึ้น ลดความแออัดหน้าคลังสินค้า ทำให้ลดการปฏิบัติงานลง ทำให้คลังสินค้าสามารถนำพนักงานหรือนุคลากรที่เหลืออยู่ไปปฏิบัติงานส่วนอื่นได้</p> <p>- คลังสินค้ามีการให้บริการสายการบินลูกค้า จึงจำเป็นต้องเป็นตัวแทนควบคุม และปฏิบัติงานตัวแทนควบคุมประเทศที่ 3 มาตรฐานสหภาพยุโรปเช่นกัน ประกอบกับบริษัทตัวแทนขนส่งสินค้ายังคงมองข้ามการขอรับรองตัวแทนควบคุมประเทศไทย เนื่องจากบริษัทตัวแทนขนส่งสินค้ามองว่าคลังสินค้ายังสามารถให้บริการเกี่ยวกับการรักษาความปลอดภัยสินค้าได้อยู่ และปัญหาก็ยังไม่ค่อยมี</p>
RA03	ไม่พบปัญหาและอุปสรรคด้านการบริหารจัดการ
RA04	ไม่พบปัญหาและอุปสรรคด้านการบริหารจัดการ
RPA01	ไม่พบปัญหาและอุปสรรคด้านการบริหารจัดการ
Prof01	ไม่พบปัญหาและอุปสรรคด้านการบริหารจัดการ

จากผลการสัมภาษณ์ในประเด็น ความต้องการของผู้ประกอบการตัวแทนควบคุมในประเทศไทยที่จะพัฒนา และยกระดับเป็นปฏิบัติงานตัวแทนควบคุมประเทศที่ 3 มาตรฐานสหภาพยุโรป สามารถสรุปสาระสำคัญได้ดังนี้

ผู้ให้ข้อมูลจากตัวแทนควบคุมลำดับที่ 1 ไม่ต้องการขอรับรองเป็นตัวแทนควบคุมประเทศที่ 3 มาตรฐานสหภาพยุโรป เนื่องจากไม่มีการให้บริการเส้นทางบินไปยังสหภาพยุโรป

ผู้ให้ข้อมูลจากตัวแทนควบคุมลำดับที่ 2 3 และ 4 ได้รับตัวแทนควบคุมประเทศที่ 3 มาตรฐานสหภาพยุโรปเรียบร้อยแล้ว

ผู้ให้ข้อมูลจากการไปรษณีย์ควบคุม ไม่สามารถเป็นตัวแทนควบคุมประเทศที่ 3 มาตรฐานสหภาพยุโรปได้เนื่องจากเป็นหน่วยงานภายใต้การกำกับของรัฐ

1) ด้านบุคลากร ผู้ให้ข้อมูลจากตัวแทนควบคุมลำดับที่ 1 และ 2 ได้ให้ความคิดเห็นว่า พนักงานยังมีองค์ความรู้และทักษะในการปฏิบัติงานด้านการรักษาความปลอดภัยสินค้าไม่เพียงพอ และยังขาดความตระหนักถึงการรักษาความปลอดภัยสินค้า ดังนั้น บริษัทจึงควรสร้างความตระหนักให้พนักงานค้ำึงและตระหนักถึงการรักษาความปลอดภัยสินค้าอยู่เสมอ อีกทั้งผู้บริหารควรเป็นตัวอย่างที่ดีแก่พนักงาน

ผู้ให้ข้อมูลจากตัวแทนควบคุมลำดับที่ 3 4 5 และผู้ให้ข้อมูลจากการไปรษณีย์ควบคุม ไม่พบปัญหาและอุปสรรคด้านบุคลากร

2) ด้านอุปกรณ์ ผู้ให้ข้อมูลจากตัวแทนควบคุมลำดับที่ 1 2 และผู้ให้ข้อมูลจากการไปรษณีย์ควบคุม ได้ให้ความคิดเห็นว่า ตัวแทนควบคุมควรจัดหาอุปกรณ์และเครื่องมือที่ใช้ในการการรักษาความปลอดภัยสินค้าที่มีเทคโนโลยีที่ทันสมัย และเป็นไปตามข้อกำหนดของสหภาพยุโรป

ผู้ให้ข้อมูลจากตัวแทนควบคุมลำดับที่ 3 4 และ 5 ไม่พบปัญหาและอุปสรรคด้านอุปกรณ์

3) ด้านสถานที่ ผู้ให้ข้อมูลจากตัวแทนควบคุมลำดับที่ 2 ได้ให้ความคิดเห็นว่า การจัดการพื้นที่ให้บริการแบบเดิมไม่ได้คำนึงถึงข้อกำหนดทางด้านการรักษาความปลอดภัย อาจทำให้เกิดการก่อการร้าย การคุกคาม และเกิดความเสี่ยงในการกระทำที่ไม่ปลอดภัย

ผู้ให้ข้อมูลจากตัวแทนควบคุมลำดับที่ 1 3 4 5 และผู้ให้ข้อมูลจากการไปรษณีย์ควบคุม ไม่พบปัญหาและอุปสรรคด้านสถานที่

4) ด้านการลงทุน ผู้ให้ข้อมูลจากตัวแทนควบคุมลำดับที่ 2 ได้ให้ความคิดเห็นว่า การขอรับรองตัวแทนควบคุมประเทศที่ 3 (RA3) ตามมาตรฐานสหภาพยุโรป ต้องใช้เงินทุนที่ค่อนข้างสูง และหากเปรียบเทียบระหว่างค่าใช้จ่ายในการขอรับรองกับรายได้ต่อปีที่ได้รับ อาจไม่คุ้มค่ากับการลงทุน

ผู้ให้ข้อมูลจากตัวแทนควบคุมลำดับที่ 3 4 และ 5 ไม่พบปัญหาและอุปสรรคด้านการลงทุน

ผู้ให้ข้อมูลจากการไปรษณีย์ควบคุม ได้ให้ความคิดเห็นว่า มาตรฐานตัวแทนควบคุมประเทศที่ 3 (RA3) ตามมาตรฐานสหภาพยุโรป ถือเป็นช่องทางหนึ่งในการสร้างมาตรฐานและความเชื่อมั่นในระดับนานาชาติของหน่วยงานให้มีความแข็งแกร่ง และสร้างรายได้เปรียบในการแข่งขันทางธุรกิจขนส่ง โลจิสติกส์ทางอากาศในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ แต่มีปัญหาและอุปสรรคด้านการลงทุน เนื่องจากหน่วยงานเป็นหน่วยงานภาครัฐจำเป็นต้องใช้เวลาศึกษาและรวบรวมข้อมูลให้แน่ชัดก่อน

5) ด้านการฝึกอบรม ผู้ให้ข้อมูลจากตัวแทนควบคุม ได้ให้ความคิดเห็นว่า การฝึกอบรมเกี่ยวกับข้อกำหนดและมาตรฐานสหภาพยุโรปยังไม่เพียงพอ และเนื่องจากสถานการณ์แพร่ระบาดของโรคโควิด - 19 ทำให้บริษัทไม่สามารถดำเนินการฝึกอบรมได้ตามแผนการฝึกอบรมที่กำหนดไว้ หรืออาจต้องใช้เวลาในการฝึกอบรมที่นานขึ้น

ผู้ให้ข้อมูลจากตัวแทนควบคุมลำดับที่ 3 4 5 และผู้ให้ข้อมูลจากการไปรษณีย์ควบคุม ไม่พบปัญหาและอุปสรรคด้านการฝึกอบรม

6) ด้านการบริหารจัดการ ผู้ให้ข้อมูลจากตัวแทนควบคุมลำดับที่ 2 ได้ให้ความคิดเห็นว่า ปัจจุบันบริษัทตัวแทนขนส่งสินค้า (Freight Forwarder) หันมาให้ความสนใจปฏิบัติงานตัวแทนควบคุมประเทศที่ 3 มาตรฐานสหภาพยุโรปมากขึ้น แต่ไม่ขอรับรองตัวแทนควบคุมประเทศไทย เพราะสินค้าบางชนิดเปิดตรวจไม่ได้ หากมีการเปิดสินค้านำเข้าแล้วจะมีความเสียหาย และคลังสินค้ามีการปล่อยสินค้าให้ลำเลียงไปยังอากาศยานได้ เมื่อถูกสุ่มตรวจที่ปลายทาง บริษัทผู้ซึ่งเป็นผู้ให้บริการก็จะมีผลและถูกยึดใบรับรองตัวแทนควบคุม ทำให้ไม่สามารถทำการส่งออกสินค้าได้

คลังสินค้ามีการให้บริการสายการบินลูกค้า จึงจำเป็นต้องเป็นตัวแทนควบคุม และปฏิบัติงานตัวแทนควบคุมประเทศที่ 3 มาตรฐานสหภาพยุโรปเช่นกัน ประกอบกับบริษัทตัวแทนขนส่งสินค้าน่าจะยังคงมองข้ามการขอรับรองตัวแทนควบคุมประเทศไทย เนื่องจากบริษัทตัวแทนขนส่งสินค้าน่าจะมองว่าคลังสินค้าน่าจะสามารถให้บริการเกี่ยวกับการรักษาความปลอดภัยสินค้าได้อยู่ และปัญหาที่ยังน้อยอยู่

ผู้ให้ข้อมูลจากตัวแทนควบคุมลำดับที่ 1 3 4 5 และผู้ให้ข้อมูลจากการไปรษณีย์ควบคุม ไม่พบปัญหาและอุปสรรคด้านการบริหารจัดการ

คำถามที่ 5 ท่านคิดว่า มีสิ่งใดที่ควรพัฒนาในกระบวนการรับรองเป็นตัวแทนควบคุมและการไปรษณีย์ควบคุม เพื่อจะยกระดับสู่การเป็นการเป็นตัวแทนควบคุมประเทศที่ 3 มาตรฐานสหภาพยุโรป

ผู้ให้ข้อมูลหลักจำนวน 6 ท่าน ประกอบด้วย RA01, RA02, RA03, RA04, RPA01, Prof01

ตารางที่ 4.7 ความคิดเห็นของผู้ให้ข้อมูลสำคัญจากการสัมภาษณ์ในประเด็นสิ่งที่ควรพัฒนาในกระบวนการรับรองเป็นตัวแทนควบคุมและการไปรษณีย์ควบคุม เพื่อจะยกระดับผู้การเป็นตัวแทนควบคุมประเทศที่ 3 มาตรฐานสหภาพยุโรป

รหัส	ความคิดเห็น
ด้านบุคลากร	
RA01	- บุคลากรของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยควรเป็นผู้ตรวจสอบอิสระสหภาพยุโรป (EU Validator) - บุคลากรของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย จะต้องเป็นผู้มีความรู้เกี่ยวกับตัวแทนควบคุมประเทศที่ 3 มาตรฐานสหภาพยุโรป และร่างข้อกำหนดของตัวแทนควบคุมตามมาตรฐานสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ให้เทียบเท่ากับตัวแทนควบคุมประเทศที่ 3 มาตรฐานสหภาพยุโรป แต่มีความเข้มข้นในการตรวจสอบมากขึ้น
RA01 (ต่อ)	- บุคลากรของบริษัทต้องมีทักษะ และองค์ความรู้พร้อมสำหรับการเป็นตัวแทนควบคุมประเทศที่ 3 มาตรฐานสหภาพยุโรป
RA02	บริษัทที่เป็นตัวแทนควบคุมต้องสร้างความตระหนักให้พนักงานค้ำนึ่งด้านการรักษาความปลอดภัยสินค้าให้มากขึ้น และผู้บริหารต้องเป็นตัวอย่างที่ดีแก่พนักงาน
RA03	- บุคลากรหรือผู้ปฏิบัติงานในสถานประกอบการควรมีทักษะในการฟัง พูด อ่าน เขียนภาษาอังกฤษได้ - สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยควรส่งเสริมให้เจ้าหน้าที่ขึ้นทะเบียนเป็นผู้ตรวจสอบอิสระสหภาพยุโรป (EU Validator) ด้วย อีกทั้งเป็นการตรวจรับรอง 2 ใบรับรอง ด้วยราคาต่อ 1 ใบรับรอง
RA04	- บุคลากรควรมีทักษะ ความรู้ การติดตามกฎ ระเบียบ และข้อบังคับที่มีการปรับปรุงให้เป็นปัจจุบัน
RPA01	- หน่วยงานการไปรษณีย์ควบคุมมีความพร้อมและเป็นไปตามมาตรฐานตัวแทนควบคุมประเทศที่ 3 มาตรฐานสหภาพยุโรป (RA3) อยู่แล้ว
Prof01	- หน่วยงานควรพัฒนาบุคลากรให้มีความพร้อมในการปฏิบัติงาน ทั้งในส่วนของวิธีการทำงาน และอุปกรณ์ในการทำงาน - หน่วยงานต้องสร้างบุคลากรให้ยอมรับการเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้น ระหว่างระบบ เทคโนโลยีและทักษะการทำงานของบุคลากร
ด้านอุปกรณ์	
RA01	- ตัวแทนควบคุมควรบำรุงรักษาอุปกรณ์ และเปลี่ยนอุปกรณ์ในการรักษาความปลอดภัยสินค้าให้มีความทันสมัย และพร้อมใช้งานอยู่เสมอ
RA02	- ตัวแทนควบคุมต้องจัดหาอุปกรณ์ทางการรักษาความปลอดภัยตามข้อกำหนดของตัวแทนควบคุมประเทศที่ 3 มาตรฐานสหภาพยุโรป (RA3)
RA03	ไม่พบสิ่งที่ควรพัฒนาด้านอุปกรณ์
RA04	ไม่พบสิ่งที่ควรพัฒนาด้านอุปกรณ์

ตารางที่ 4.7 ความคิดเห็นของผู้ให้ข้อมูลสำคัญจากการสัมภาษณ์ในประเด็นสิ่งที่ควรพัฒนาในกระบวนการรับรองเป็นตัวแทนควบคุมและการไปรษณีย์ควบคุม เพื่อจะยกระดับผู้การเป็นตัวแทนควบคุมประเทศที่ 3 มาตรฐานสหภาพยุโรป (ต่อ)

รหัส	ความคิดเห็น
ด้านอุปกรณ์ (ต่อ)	
RPA01	- ผู้ประกอบการควรจัดหาอุปกรณ์เพิ่มเติมให้สอดคล้องกับมาตรฐานตัวแทนควบคุมประเทศที่ 3 มาตรฐานสหภาพยุโรป (RA3)
Prof01	- ผู้บริหารจัดการขนส่งสินค้าต้องพัฒนาให้อุปกรณ์มีเทคโนโลยีที่ทันสมัย ในการรักษาความปลอดภัยสินค้า
ด้านสถานที่	
RA01	- ตัวแทนควบคุมต้องมีการดูแล บำรุงรักษาอาคารสถานที่ให้มีความพร้อมในการให้บริการตัวแทนควบคุม - สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยต้องมีการประสานงานกับท่าอากาศยาน เพื่อร่างข้อกำหนดสำหรับการดูแล บำรุงรักษาสถานที่ และอุปกรณ์สำหรับการรองรับเหตุการณ์ฉุกเฉิน เช่น ไฟเตือนต่าง ๆ (Fire Alarm) อุปกรณ์ดับเพลิง อุปกรณ์ดักจับควัน (Smoke Detector) เป็นต้น
RA02	ตัวแทนควบคุมต้องบริหารจัดการ / ปรับปรุงพื้นที่ เพื่อให้เป็นไปตามข้อกำหนดของตัวแทนควบคุมประเทศที่ 3 มาตรฐานสหภาพยุโรป
RA03	ไม่พบสิ่งที่ควรพัฒนาด้านสถานที่
RA04	ไม่พบสิ่งที่ควรพัฒนาด้านสถานที่
RPA01	หน่วยงานการไปรษณีย์ควบคุมมีความพร้อมและเป็นไปตามมาตรฐานตัวแทนควบคุมประเทศที่ 3 มาตรฐานสหภาพยุโรป (RA3) อยู่แล้ว
Prof01	ผู้บริหารจัดการขนส่งสินค้าปรับสถานที่ให้มีความเหมาะสม และจัดพื้นที่ในการรับสินค้าและตรวจค้นสินค้าก่อนนำสินค้าไปยังอากาศยาน
ด้านการลงทุน	
RA01	- บริษัทต้องมีการเพิ่มการลงทุนเกี่ยวกับเทคโนโลยีของอุปกรณ์การตรวจค้น หรืออุปกรณ์การรักษาความปลอดภัยให้ได้มาตรฐานสหภาพยุโรป
RA02	- เรื่องค่าใช้จ่ายในการรับรองตัวแทนควบคุมที่ค่อนข้างสูงนั้น ยังเป็นปัญหากับผู้ประกอบการอยู่ในปัจจุบัน
RA03	- สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยควรพิจารณาลดค่าใช้จ่ายในการรับรองตัวแทนควบคุม โดยเมื่อประเทศไทยมีเจ้าหน้าที่เป็นผู้ที่ได้รับการรับรองเป็นผู้ตรวจสอบอิสระสหภาพยุโรป (EU Validator) จะสามารถรับรองตัวแทนควบคุมได้ถึง 2 ใบรับรองในคราวเดียว ทำให้ค่าใช้จ่ายลดลงได้อีกทั้งเป็นการส่งเสริมและจูงใจผู้ประกอบการจัดการขนส่งสินค้าให้ขอรับรองตัวแทนควบคุมได้อีกทางหนึ่ง
RA04	ไม่พบสิ่งที่ควรพัฒนาด้านการลงทุน

ตารางที่ 4.7 ความคิดเห็นของผู้ให้ข้อมูลสำคัญจากการสัมภาษณ์ในประเด็นสิ่งที่ควรพัฒนาในกระบวนการรับรองเป็นตัวแทนควบคุมและการไปรษณีย์ควบคุม เพื่อจะยกระดับผู้การเป็นตัวแทนควบคุมประเทศที่ 3 มาตรฐานสหภาพยุโรป (ต่อ)

รหัส	ความคิดเห็น
ด้านการลงทุน (ต่อ)	
RPA01	- ผู้ประกอบการต้องจัดสรรงบประมาณในการปรับปรุงมาตรฐานการดำเนินงานด้านการรักษาความปลอดภัยสินค้าให้สอดคล้องกับมาตรฐานสหภาพยุโรป
Prof01	- หน่วยงานต้องขอมลงทุน แม้ว่าจะไม่ได้กำไรจากการลงทุน แต่เน้นไปที่เรื่องของการรักษาความปลอดภัยในการขนส่งสินค้าทางอากาศ
ด้านการฝึกอบรม	
RA01	- การเพิ่มสถาบันการฝึกอบรมที่ได้รับการรับรองจากสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยให้มีจำนวนที่เพียงพอต่อความต้องการ
RA02	หน่วยงานควรให้ความรู้แก่พนักงานเกี่ยวกับข้อกำหนดและมาตรฐานสหภาพยุโรปให้มากขึ้น
RA03	- ในสถานการณ์แพร่ระบาดของโรคโควิด-19 ทำให้บริษัทไม่สามารถสนับสนุน หรือให้การฝึกอบรมพนักงานด้านการรักษาความปลอดภัยตามข้อกำหนดของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยได้ เนื่องจากกระบวนการฝึกอบรมใช้เวลานาน หากสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยพัฒนาให้ทำการฝึกอบรมเฉพาะในส่วนที่แตกต่างจากแผนการรักษาความปลอดภัยแห่งชาติหรือแผนการรักษาความปลอดภัยของหน่วยงาน เมื่อพนักงานมีการย้ายสังกัด ทำให้สามารถปฏิบัติงานต่อได้เสีย หรืออาจเสียเวลาในการฝึกอบรมส่วนที่แตกต่างกัน
RA04	ไม่พบสิ่งที่ควรพัฒนาด้านการฝึกอบรม
RPA01	หน่วยงานการไปรษณีย์ควบคุมมีความพร้อมและเป็นไปตามมาตรฐานตัวแทนควบคุมประเทศที่ 3 มาตรฐานสหภาพยุโรป (RA3) อยู่แล้ว
Prof01	ไม่พบสิ่งที่ควรพัฒนาด้านการฝึกอบรม
ด้านการบริหารจัดการ	
RA01	- หากสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยมีการอัปเดตข้อมูลเกี่ยวกับตัวแทนควบคุม บริษัทก็จะต้องมีการปรับปรุง เปลี่ยนแปลงระเบียบปฏิบัติให้สอดคล้องกับข้อกำหนดของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย - สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยควรเพิ่มจำนวนผู้ตรวจสอบ และลดความถี่ในการตรวจสอบ แต่มีความเข้มข้นในการตรวจสอบมากขึ้น - มาตรฐานในการตรวจสอบของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย สำหรับการตรวจสอบตัวแทนควบคุม กับการตรวจสอบผู้ให้บริการเดินอากาศ (Aircraft Operators) มีความแตกต่างกัน ทำให้กระบวนการในการดำเนินการรักษาความปลอดภัยมีความแตกต่างกันชัดเจน

ตารางที่ 4.7 ความคิดเห็นของผู้ให้ข้อมูลสำคัญจากการสัมภาษณ์ในประเด็นสิ่งที่ควรพัฒนาในกระบวนการรับรองเป็นตัวแทนควบคุมและการไปรษณีย์ควบคุม เพื่อจะยกระดับผู้การเป็นตัวแทนควบคุมประเทศที่ 3 มาตรฐานสหภาพยุโรป (ต่อ)

รหัส	ความคิดเห็น
ด้านการบริหารจัดการ (ต่อ)	
RA02	<ul style="list-style-type: none"> - ถ้าผู้ประกอบการรับจัดการขนส่งสินค้าขอรับรองปฏิบัติงานตัวแทนควบคุมประเทศที่ 3 มาตรฐานสหภาพยุโรปก่อนนั้นเป็นมาตรฐานที่สูงกว่า หากจะขอรับรองเป็นตัวแทนควบคุมประเทศไทย และมีการตรวจสอบการขอรับรองใหม่ก็ขอให้ปริมาณข้อบังคับที่น้อยลง หรือระยะเวลาในการตรวจสอบลดลง - ผู้ประกอบการรับจัดการขนส่งสินค้าควรจะได้รับการรับรองเป็นตัวแทนควบคุมจากรัฐของตนเองก่อน แล้วจึงขอรับรองเป็นตัวแทนควบคุมมาตรฐานอื่น อันที่จริงแล้วภาครัฐควรจะบังคับผู้ประกอบการให้ได้รับการรับรองเป็นตัวแทนควบคุมเป็นเบื้องต้น - สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยจะต้องมีการพัฒนาให้กฎระเบียบเทียบเท่ากับมาตรฐานของสหภาพยุโรป จะทำให้เกิดความสะดวกทั้งผู้ประกอบการรับจัดการขนส่งสินค้าและสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยเอง
RA03	<ul style="list-style-type: none"> - หากผู้ประกอบการขึ้นทะเบียนขอรับรองการเป็นปฏิบัติงานตัวแทนควบคุมประเทศที่ 3 มาตรฐานสหภาพยุโรปมากขึ้น ฝ่ายที่เกี่ยวข้องกับการรับรองตัวแทนควบคุมของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยจะต้องมีบุคลากรเพิ่มมากขึ้น เพราะเจ้าหน้าที่อาจจะสามารถไปตรวจมาตรฐานของต่างประเทศได้ด้วย เป็นการเพิ่มทักษะของบุคลากร และเพิ่มรายได้ให้กับสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยได้ - การยื่นขอรับรองการเป็นตัวแทนควบคุม ใช้เวลาประมาณ 120 วัน ผู้ให้ข้อมูลคิดเห็นว่าเป็นระยะเวลาที่นาน แต่สำหรับผู้ที่ต่ออายุการรับรองนั้นอาจจะเห็นว่ายังนานก็ยังคงดีก็ว่าได้ - ผู้ให้ข้อมูลอยากให้ประเทศไทยเป็นเหมือนประเทศสิงคโปร์ หรือฮ่องกงที่สหภาพยุโรปมองว่ามีมาตรฐานเดียวกันจึงไม่จำเป็นต้องมีการขอรับรองเป็นปฏิบัติงานตัวแทนควบคุมประเทศที่ 3 มาตรฐานสหภาพยุโรป และไม่ต้องมีเจ้าหน้าที่ของสหภาพยุโรปมาคอยตรวจตามรอบใบอนุญาตทั้งหมดอายุ ซึ่งองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศสนับสนุนให้มีความร่วมมือระหว่างประเทศ (International Corporation) เพื่อที่จะหลีกเลี่ยงการควบคุมการรักษาความปลอดภัยสินค้า หรือการตรวจค้นสินค้าซ้ำซ้อน - ตั้งแต่ปีพ.ศ. 2563 ประเทศอังกฤษออกจากสหภาพยุโรป และประเทศอังกฤษเองก็จะมีตัวแทนควบคุมประเทศที่ 3 หรือผู้ส่งทราบตัวตนประเทศที่ 3 ของประเทศอังกฤษเอง และทุกวันนี้อังกฤษก็ยังยอมรับมาตรฐานของสหภาพยุโรปด้วยเช่นกัน ซึ่งถ้าผู้ตรวจสอบของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยสามารถตรวจสอบได้ทั้งของประเทศไทยเอง สหภาพยุโรป และอังกฤษเองก็ยอมรับสหภาพยุโรป ก็จะขึ้นทะเบียนตัวแทนควบคุมของอังกฤษไปโดยอัตโนมัติ เป็นการสร้างความได้เปรียบทางการแข่งขันให้กับผู้ประกอบการ

ตารางที่ 4.7 ความคิดเห็นของผู้ให้ข้อมูลสำคัญจากการสัมภาษณ์ในประเด็นสิ่งที่ควรพัฒนาในกระบวนการรับรองเป็นตัวแทนควบคุมและการไปรษณีย์ควบคุม เพื่อจะยกระดับสู่การเป็นตัวแทนควบคุมประเทศที่ 3 มาตรฐานสหภาพยุโรป (ต่อ)

รหัส	ความคิดเห็น
ด้านการบริหารจัดการ (ต่อ)	
RA04	การเป็นปฏิบัติงานตัวแทนควบคุมประเทศที่ 3 มาตรฐานสหภาพยุโรปนั้นขึ้นอยู่กับว่าบริษัทมีกลุ่มลูกค้าที่อยู่ในประเทศในทวีปยุโรป และประเทศอังกฤษหรือไม่ ในกรณีที่มิใช่กลุ่มนี้เราจำเป็นต้องยื่นเป็นปฏิบัติงานตัวแทนควบคุมประเทศที่ 3 มาตรฐานสหภาพยุโรป เพื่อให้สามารถดำเนินการจัดการสินค้าไปยังประเทศในทวีปยุโรป และประเทศอังกฤษได้อย่างราบรื่น
RPA01	เนื่องมาตรฐานตัวแทนควบคุมประเทศที่ 3 มาตรฐานสหภาพยุโรป (RA3) ถือเป็นมาตรฐานที่สูงกว่ามาตรฐานตัวแทนควบคุมประเทศไทย ซึ่งในการขนส่งสินค้าและไปรษณีย์ภัณฑ์เข้าสู่ประเทศในกลุ่มสหภาพยุโรปเท่านั้น จึงยังไม่มีควมจำเป็นเร่งด่วนที่ต้องขอรับรองดังกล่าว
Prof01	สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยควรกำหนดกฎหมายหรือข้อบังคับให้หน่วยงานเข้าสู่กระบวนการตัวแทนควบคุมและการไปรษณีย์ควบคุม และบังคับใช้อย่างเคร่งครัด

จากผลการสัมภาษณ์ในประเด็น สิ่งที่ควรพัฒนาในกระบวนการรับรองเป็นตัวแทนควบคุมและการไปรษณีย์ควบคุม เพื่อจะยกระดับสู่การเป็นตัวแทนควบคุมประเทศที่ 3 มาตรฐานสหภาพยุโรป สามารถสรุปสาระสำคัญได้ดังนี้

1) ด้านบุคลากร ผู้ให้ข้อมูลจากตัวแทนควบคุม ได้ให้ความคิดเห็นว่า บุคลากรของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยควรขึ้นทะเบียนเป็นผู้ตรวจสอบอิสระสหภาพยุโรป และต้องเป็นผู้ที่มีความรู้เกี่ยวกับตัวแทนควบคุมประเทศที่ 3 มาตรฐานสหภาพยุโรป รวมถึงบุคลากรที่ปฏิบัติงานในหน่วยงานตัวแทนควบคุมนั้นควรมีความรู้ ทักษะ ความเข้าใจ และความตระหนักถึงการรักษาความปลอดภัยสินค้าอยู่เสมอ รวมถึงหน่วยงานต้องสร้างบุคลากรให้ยอมรับการเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้น ระหว่างระบบ เทคโนโลยีและทักษะการทำงานของบุคลากรให้มีความพร้อมในการปฏิบัติงาน

ผู้ให้ข้อมูลจากการไปรษณีย์ควบคุม ได้ให้ความคิดเห็นว่า หน่วยงานการไปรษณีย์ควบคุมมีความพร้อมและเป็นไปตามมาตรฐานตัวแทนควบคุมประเทศที่ 3 มาตรฐานสหภาพยุโรป (RA3) อยู่แล้ว

2) ด้านอุปกรณ์ ผู้ให้ข้อมูลจากตัวแทนควบคุมลำดับที่ 1 2 5 และผู้ให้ข้อมูลจากการไปรษณีย์ควบคุม ได้ให้ความคิดเห็นว่า ตัวแทนควบคุมควรจัดหาอุปกรณ์และเครื่องมือที่ใช้ในการรักษาความปลอดภัยสินค้าที่มีเทคโนโลยีที่ทันสมัย และเป็นไปตามข้อกำหนดของสหภาพยุโรป

ผู้ให้ข้อมูลจากตัวแทนควบคุมลำดับที่ 3 และ 4 ไม่พบสิ่งที่ควรพัฒนาด้านอุปกรณ์

3) ด้านสถานที่ ผู้ให้ข้อมูลจากตัวแทนควบคุมลำดับที่ 1 2 และ 5 ได้ให้ความคิดเห็นว่า ตัวแทนควบคุมต้องมีการดูแล บำรุงรักษาอาคารสถานที่ให้มีความพร้อมในการให้บริการ อยู่เสมอ และมีการบริหารจัดการพื้นที่ให้เป็นไปตามข้อกำหนดตัวแทนควบคุมประเทศที่ 3 มาตรฐานสหภาพยุโรป รวมถึงการปรับสถานที่ให้มีความเหมาะสม และจัดพื้นที่ในการรับสินค้า และตรวจค้นสินค้าก่อนนำสินค้าไปยังอากาศยาน

ผู้ให้ข้อมูลจากตัวแทนควบคุมลำดับที่ 3 และ 4 ไม่พบสิ่งที่ควรพัฒนาด้านสถานที่
ผู้ให้ข้อมูลจากการไปรษณีย์ควบคุม ได้ให้ความคิดเห็นว่า หน่วยงานการไปรษณีย์ ควบคุมมีความพร้อมและเป็นไปตามมาตรฐานตัวแทนควบคุมประเทศที่ 3 มาตรฐานสหภาพยุโรป (RA3) อยู่แล้ว

4) ด้านการลงทุน ผู้ให้ข้อมูลจากตัวแทนควบคุมลำดับที่ 1 2 3 และ 5 ได้ให้ความคิดเห็นว่า สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยควรพิจารณาลดค่าใช้จ่ายในการรับรอง ตัวแทนควบคุม เนื่องจากเรื่องค่าใช้จ่ายในการรับรองตัวแทนควบคุมที่ค่อนข้างสูง ยังคงเป็นสิ่งที่ เป็นปัญหาและอุปสรรคของผู้ที่ต้องการยื่นขอรับรองเป็นตัวแทนควบคุมอยู่ และส่วนผู้ให้ข้อมูล ตัวแทนควบคุมลำดับที่ 5 ได้ให้ความคิดเห็นว่า หน่วยงานต้องยอมลงทุน แม้ว่าจะไม่ได้กำไรจาก การลงทุน แต่เน้นไปที่เรื่องของการรักษาความปลอดภัยในการขนส่งสินค้าทางอากาศ

ผู้ให้ข้อมูลจากตัวแทนควบคุมลำดับที่ 4 ไม่พบสิ่งที่ควรพัฒนาด้านการลงทุน
ผู้ให้ข้อมูลจากการไปรษณีย์ควบคุม ได้ให้ความคิดเห็นว่า ผู้ประกอบการต้อง จัดสรรงบประมาณในการปรับปรุงมาตรฐานการดำเนินงานด้านการรักษาความปลอดภัยสินค้าให้ สอดคล้องกับมาตรฐานสหภาพยุโรป

5) ด้านการฝึกอบรม ผู้ให้ข้อมูลจากตัวแทนควบคุมลำดับที่ 1 2 และ 3 ได้ให้ ความคิดเห็นว่า หน่วยงานควรให้ความรู้แก่พนักงานเกี่ยวกับข้อกำหนดและมาตรฐานสหภาพยุโรป มากขึ้น และควรให้มีการเพิ่มจำนวนสถาบันการฝึกอบรมที่ได้รับการรับรองจากสำนักงานการบิน พลเรือนแห่งประเทศไทยให้มีจำนวนเพียงพอต่อความต้องการในการฝึกอบรม และสำนักงานการ บินพลเรือนแห่งประเทศไทยพัฒนา หรือกำหนดให้หน่วยงานตัวแทนควบคุมสามารถทำการ ฝึกอบรมเฉพาะส่วนที่แตกต่างจากแผนการรักษาความปลอดภัยแห่งชาติหรือแผนการรักษาความ ปลอดภัยของหน่วยงาน ก็จะเป็นการลดอุปสรรคด้านการฝึกอบรมภายใต้สถานการณ์แพร่ระบาดของ โควิด - 19 ได้อีกด้วย

ผู้ให้ข้อมูลจากตัวแทนควบคุมลำดับที่ 4 และ 5 ไม่พบสิ่งที่ควรพัฒนาด้านการ ฝึกอบรม

ผู้ให้ข้อมูลจากการไปรษณีย์ควบคุม ได้ให้ความคิดเห็นว่า หน่วยงานการไปรษณีย์ควบคุมมีความพร้อมและเป็นไปตามมาตรฐานตัวแทนควบคุมประเทศที่ 3 มาตรฐานสหภาพยุโรป (RA3) อยู่แล้ว

6) ด้านการบริหารจัดการ ผู้ให้ข้อมูลจากตัวแทนควบคุม ได้ให้ความคิดเห็นว่า หากสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยมีการอัพเดทข้อมูล บริษัทที่จะต้องมีการปรับปรุงเปลี่ยนแปลงระเบียบปฏิบัติให้สอดคล้องกับข้อกำหนดของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย อีกทั้งผู้ประกอบการรับจัดการขนส่งสินค้าควรได้รับการรับรองเป็นตัวแทนควบคุมจากรัฐตนเองก่อน แล้วจึงขอรับรองตัวแทนควบคุมมาตรฐานอื่น ๆ ต่อไป และสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยควรมีการพัฒนากฎระเบียบและมาตรฐานให้เทียบเท่ากับมาตรฐานของสหภาพยุโรป เพื่อให้ต่างชาติยอมรับมาตรฐานของประเทศไทย จะส่งผลให้ผู้ประกอบการรับจัดการขนส่งสินค้าในประเทศไทยสามารถส่งออกสินค้าไปได้ทั่วโลกโดยไม่ต้องขอรับรองตัวแทนควบคุมที่อื่นอีก ซึ่งอันที่จริงแล้ว ภาครัฐควรบังคับให้ผู้ประกอบการรับจัดการขนส่งสินค้าได้รับการรับรองเป็นตัวแทนควบคุมก่อนเป็นเบื้องต้น

ผู้ให้ข้อมูลจากการไปรษณีย์ควบคุม ได้ให้ความคิดเห็นว่า เนื่องมาตรฐานตัวแทนควบคุมประเทศที่ 3 มาตรฐานสหภาพยุโรป (RA3) ถือเป็นมาตรฐานที่สูงกว่ามาตรฐานตัวแทนควบคุมประเทศไทย ซึ่งในการขนส่งสินค้าและไปรษณีย์ภัณฑ์เข้าสู่ประเทศในกลุ่มสหภาพยุโรปเท่านั้น จึงยังไม่มีมีความจำเป็นเร่งด่วนที่ต้องขอรับรองดังกล่าว

คำถามที่ 6 ท่านคิดว่า หากประเทศไทยมีการจัดทำรายการตรวจสอบสำหรับกระบวนการของตัวแทนควบคุม (Regulated Agent Check List) ที่จะสามารถเป็นได้ทั้งตัวแทนควบคุมในประเทศไทยและปฏิบัติงานตัวแทนควบคุมประเทศที่ 3 มาตรฐานสหภาพยุโรปในเวลาเดียวกัน รายการตรวจสอบนั้นควรมีรูปแบบเป็นอย่างไร (ขณะที่ถามจะมีแบบฟอร์ม Regulated Agent รายการตรวจสอบ (Check List) ทั้งของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย และสหภาพยุโรปส่งผู้ให้ข้อมูลสำคัญด้วยประกอบการตอบคำถาม)

ผู้ให้ข้อมูลหลักจำนวน 6 ท่าน ประกอบด้วย RA01, RA02, RA03, RA04, RPA01, Prof01

ตารางที่ 4.8 ความคิดเห็นของผู้ให้ข้อมูลสำคัญจากการสัมภาษณ์ในประเด็นรูปแบบรายการตรวจสอบสำหรับกระบวนการของตัวแทนควบคุม (Regulated Agent Check List) ที่จะสามารถเป็นได้ทั้งตัวแทนควบคุมในประเทศไทยและปฏิบัติงานตัวแทนควบคุมประเทศที่ 3 มาตรฐานสหภาพยุโรปในเวลาเดียวกัน

รหัส	ความคิดเห็น
ด้านบุคลากร	
RA01	สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ควรสร้างบุคลากรให้เป็นผู้ตรวจสอบอิสระสหภาพยุโรป (EU Validator) และสามารถตรวจสอบรับรองตัวแทนควบคุมได้ทั้ง 2 มาตรฐาน
RA02	ผู้ที่เข้าไปดาวน์โหลดข้อมูลในเว็บไซต์ของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยได้นั้นต้องเป็นบุคคลที่ได้รับการตรวจสอบจากสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยแล้ว ซึ่งจะมีการตรวจสอบประวัติอาชญากรรม และกำหนดเป็นกลุ่ม Secure Portal ซึ่งเว็บไซต์จะมีการแจ้งให้ทราบถึงการอัปเดตหรือการเปลี่ยนแปลงข้อกำหนดหรือแผนการรักษาความปลอดภัยแห่งชาติ หรือเป็นส่วนหนึ่งของข้อมูลที่มีความละเอียดอ่อน (Sensitive Information) และตัวแทนควบคุมจะสามารถดาวน์โหลดเอกสารได้เกือบทั้งหมดเลย
RA03	ไม่มีการให้ความเห็น
RA04	ไม่มีการให้ความเห็น
RPA01	รายการตรวจสอบสำหรับกระบวนการของตัวแทนควบคุม (Regulated Agent Check List) สามารถใช้แบบฟอร์มเดียวกันได้ เพราะการขอรับรองเป็นปฏิบัติงานตัวแทนควบคุมประเทศที่ 3 มาตรฐานสหภาพยุโรป ควรผ่านการขอรับรองเป็นตัวแทนควบคุมก่อนเป็นพื้นฐาน
Prof01	ไม่มีการให้ความเห็น
ด้านอุปกรณ์	
RA01	ไม่มีการให้ความเห็นด้านอุปกรณ์
RA02	หน่วยงานตัวแทนควบคุมต้องจัดหาอุปกรณ์ทางการรักษาความปลอดภัยสินค้าตามข้อกำหนดของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย และสอดคล้องกับมาตรฐานสหภาพยุโรป
RA03	ไม่มีการให้ความเห็นด้านอุปกรณ์
RA04	ไม่มีการให้ความเห็นด้านอุปกรณ์
RPA01	รายการตรวจสอบสำหรับกระบวนการของตัวแทนควบคุม (Regulated Agent Check List) สามารถใช้แบบฟอร์มเดียวกันได้ เพราะการขอรับรองเป็นปฏิบัติงานตัวแทนควบคุมประเทศที่ 3 มาตรฐานสหภาพยุโรป ควรผ่านการขอรับรองเป็นตัวแทนควบคุมก่อนเป็นพื้นฐาน
Prof01	ไม่มีการให้ความเห็นด้านอุปกรณ์

ตารางที่ 4.8 ความคิดเห็นของผู้ให้ข้อมูลสำคัญจากการสัมภาษณ์ในประเด็นรูปแบบรายการตรวจสอบสำหรับกระบวนการของตัวแทนควบคุม (Regulated Agent Check List) ที่จะสามารถเป็นได้ทั้งตัวแทนควบคุมในประเทศไทยและปฏิบัติงานตัวแทนควบคุมประเทศที่ 3 มาตรฐานสหภาพยุโรปในเวลาเดียวกัน (ต่อ)

รหัส	ความคิดเห็น
ด้านสถานที่	
RA01	ไม่มีการให้ความเห็นด้านสถานที่
RA02	ตัวแทนควบคุมต้องบริหารจัดการ / ปรับปรุงพื้นที่ เพื่อให้เป็นไปตามข้อกำหนดของตัวแทนควบคุมประเทศที่ 3 มาตรฐานสหภาพยุโรป
RA03	ไม่มีการให้ความเห็นด้านสถานที่
RA04	ไม่มีการให้ความเห็นด้านสถานที่
RPA01	รายการตรวจสอบสำหรับกระบวนการของตัวแทนควบคุม (Regulated Agent Check List) สามารถใช้แบบฟอร์มเดียวกันได้ เพราะการขอรับรองเป็นปฏิบัติงานตัวแทนควบคุมประเทศที่ 3 มาตรฐานสหภาพยุโรป ควรผ่านการขอรับรองเป็นตัวแทนควบคุมก่อนเป็นพื้นฐาน
Prof01	ไม่มีการให้ความเห็นด้านสถานที่
ด้านการลงทุน	
RA01	ไม่มีการให้ความเห็นด้านการลงทุน
RA02	เรื่องค่าใช้จ่ายในการรับรองตัวแทนควบคุมที่ค่อนข้างสูงนั้น ยังเป็นปัญหากับผู้ประกอบการอยู่ในปัจจุบัน
RA03	เมื่อบุคลากรจากสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ได้รับการรับรองเป็นผู้ตรวจสอบอิสระสหภาพยุโรป (Approved EU Validator) จะเป็นการลดต้นทุนของผู้ประกอบการรับจัดขนส่งสินค้าที่ขอรับรองเป็นตัวแทนควบคุม
RA04	ไม่มีการให้ความเห็นด้านการลงทุน
RPA01	ไม่สามารถระบุได้ ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับประเมินความเสี่ยง
Prof01	ไม่มีการให้ความเห็นด้านการลงทุน
ด้านการฝึกอบรม	
RA01	ไม่มีการให้ความเห็นด้านการฝึกอบรม
RA02	หน่วยงานต้องให้พนักงานทุกคนตระหนักถึงความสำคัญของการฝึกอบรม และเนื้อหาที่จัดอบรมต้องเป็นไปตามข้อกำหนดของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย
RA03	- บริษัทต้องดำเนินการให้ตรงกันทั้ง 2 มาตรฐาน ซึ่งสอดคล้องกันทั้งมาตรฐานสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย และมาตรฐานสหภาพยุโรป โดยเฉพาะเรื่องการตระหนักถึงการรักษาความปลอดภัย (Security Awareness Training) ซึ่งการกำหนดเกณฑ์การตรวจสอบมีความแตกต่างกัน
RA04	ไม่มีการให้ความเห็นด้านการฝึกอบรม

ตารางที่ 4.8 ความคิดเห็นของผู้ให้ข้อมูลสำคัญจากการสัมภาษณ์ในประเด็นรูปแบบรายการตรวจสอบสำหรับกระบวนการของตัวแทนควบคุม (Regulated Agent Check List) ที่จะสามารถเป็นได้ทั้งตัวแทนควบคุมในประเทศไทยและปฏิบัติงานตัวแทนควบคุมประเทศที่ 3 มาตรฐานสหภาพยุโรปในเวลาเดียวกัน (ต่อ)

รหัส	ความคิดเห็น
ด้านการฝึกอบรม (ต่อ)	
RPA01	รายการตรวจสอบสำหรับกระบวนการของตัวแทนควบคุม (Regulated Agent Check List) สามารถใช้แบบฟอร์มเดียวกันได้ เพราะการขอรับรองเป็นปฏิบัติงานตัวแทนควบคุมประเทศที่ 3 มาตรฐานสหภาพยุโรป ควรผ่านการขอรับรองเป็นตัวแทนควบคุมก่อนเป็นพื้นฐาน
Prof01	ไม่มีกรให้ความเห็นด้านการฝึกอบรม
ด้านการบริหารจัดการ	
RA01	- รายการตรวจสอบที่จะทำให้สามารถขอรับรองได้ทั้งตัวแทนควบคุมในประเทศไทยและปฏิบัติงานตัวแทนควบคุมประเทศที่ 3 มาตรฐานสหภาพยุโรปในเวลาเดียวกันมันค่อนข้างลำบาก เนื่องจากมาตรฐานที่บังคับใช้นั้นไม่เหมือนกัน
RA02	- เนื่องจากตัวแทนควบคุมในประเทศไทยจะมีข้อมูลตามรายการตรวจสอบตามแผนการรักษาความปลอดภัยแห่งชาติที่กำหนดออกมา แต่ในส่วนปฏิบัติงานตัวแทนควบคุมประเทศที่ 3 มาตรฐานสหภาพยุโรป ก็จะมีรายการตรวจสอบที่จะแบ่งเป็นส่วน ๆ หากนำรายการตรวจสอบมาบูรณาการร่วมกันเป็นตัวเดียวกันน่าจะยาก แต่ยังมีส่วนที่คล้ายคลึงกัน - ถึงแม้ว่าประเทศไทยทำการปรับปรุงจนรายการตรวจสอบใช้ร่วมกันได้ก็ตาม เวลาที่ผู้ขอรับรองจะเลือกผู้ตรวจสอบ (Auditor) จะต้องดูรายชื่อประเทศที่อยากใช้สมาชิก (Member) ว่าเป็นประเทศไหน จากนั้นผู้ขอรับรองก็ต้องเลือกกลุ่มที่ขึ้นทะเบียนของสหภาพยุโรปตามรายชื่อที่ขึ้นทะเบียนนั้น แต่สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยเป็นสมาชิก (Member) ไม่ได้ เนื่องจาก สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยเป็นหน่วยงานของรัฐ
RA03	- หากสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยต้องการตรวจสอบรับรองได้ทั้ง 2 มาตรฐาน อย่างน้อยต้องมีบุคลากรเป็นผู้ตรวจสอบอิสระสหภาพยุโรป (EU Validator) ของสหภาพยุโรป - สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยต้องทำ คือ การนำ 2 มาตรฐานมาผสานรวมกันเป็น 1 มาตรฐาน ซึ่งต้องเขียนข้อกำหนดให้ครอบคลุม และต้องเพิ่มข้อกำหนด เพื่อให้สามารถประยุกต์ใช้กับมาตรฐานของสหภาพยุโรปได้
RA04	- ตัวแทนควบคุมประเทศไทยและตัวแทนควบคุมประเทศที่ 3 ตามมาตรฐานสหภาพยุโรปเป็นคนละมาตรฐาน และไม่ขึ้นตรงต่อกัน ทั้งนี้หากสามารถรวมเป็นมาตรฐานเดียวกันได้ ก็จะช่วยให้ผู้ประกอบการสามารถดำเนินการง่ายและสะดวกมากขึ้น การจัดทำรายการตรวจสอบดังกล่าวทางบริษัทฯ ไม่สามารถที่จะให้ข้อมูลได้ว่าต้องออกมาในรูปแบบไหน เพราะการจัดทำรายการตรวจสอบตามข้อบังคับต่าง ๆ จะถูกออกแบบมาจากหน่วยงานที่มีอำนาจนั้น ๆ

ตารางที่ 4.8 ความคิดเห็นของผู้ให้ข้อมูลสำคัญจากการสัมภาษณ์ในประเด็นรูปแบบรายการตรวจสอบสำหรับกระบวนการของตัวแทนควบคุม (Regulated Agent Check List) ที่จะสามารถเป็นได้ทั้งตัวแทนควบคุมในประเทศไทยและปฏิบัติงานตัวแทนควบคุมประเทศที่ 3 มาตรฐานสหภาพยุโรปในเวลาเดียวกัน (ต่อ)

รหัส	ความคิดเห็น
ด้านการบริหารจัดการ (ต่อ)	
RPA01	รายการตรวจสอบสำหรับกระบวนการของตัวแทนควบคุม (Regulated Agent Check List) สามารถใช้แบบฟอร์มเดียวกันได้ เพราะการขอรับรองเป็นปฏิบัติงานตัวแทนควบคุมประเทศที่ 3 มาตรฐานสหภาพยุโรป ควรผ่านการขอรับรองเป็นตัวแทนควบคุมก่อนเป็นพื้นฐาน
Prof01	- ผู้บริหารจัดการขนส่งสินค้าต้องศึกษาความน่าจะเป็นของเหตุการณ์ที่อาจเกิดขึ้นในประเทศไทย หรือในสหภาพยุโรป แล้วนำมาประเมินความเสี่ยงหรือความน่าจะเป็นที่อาจเกิดเหตุการณ์เหล่านั้น จากนั้นหน่วยงานจึงสร้างรายการตรวจสอบให้ครอบคลุม

จากผลการสัมภาษณ์ในประเด็น รูปแบบรายการตรวจสอบสำหรับกระบวนการของตัวแทนควบคุม (Regulated Agent Check List) ที่จะสามารถเป็นได้ทั้งตัวแทนควบคุมในประเทศไทยและปฏิบัติงานตัวแทนควบคุมประเทศที่ 3 มาตรฐานสหภาพยุโรปในเวลาเดียวกัน สามารถสรุปสาระสำคัญได้ดังนี้

1) ด้านบุคลากร ผู้ให้ข้อมูลจากตัวแทนควบคุมลำดับที่ 1 และ 2 ได้ให้ความคิดเห็นว่า สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ควรสร้างบุคลากรให้เป็นผู้ตรวจสอบอิสระสหภาพยุโรป (EU Validator) และผู้ประกอบการตัวแทนควบคุมสามารถเข้าถึงข้อมูลการเปลี่ยนแปลงข้อกำหนดหรือแผนการรักษาความปลอดภัยสะดวกยิ่งขึ้น

ส่วนผู้ให้ข้อมูลจากตัวแทนควบคุมลำดับที่ 3 4 และ 5 ไม่มีการให้ความเห็นด้านบุคลากร

2) ด้านอุปกรณ์ ผู้ให้ข้อมูลจากตัวแทนควบคุมลำดับที่ 2 ได้ให้ความคิดเห็นว่า หน่วยงานตัวแทนควบคุมต้องจัดหาอุปกรณ์ในการรักษาความปลอดภัยสินค้าตามข้อกำหนดสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย และมาตรฐานสหภาพยุโรป

ส่วนผู้ให้ข้อมูลจากตัวแทนควบคุมลำดับที่ 1 3 4 และ 5 ไม่มีการให้ความเห็นด้านอุปกรณ์

3) ด้านสถานที่ ผู้ให้ข้อมูลจากตัวแทนควบคุมลำดับที่ 2 ได้ให้ความคิดเห็นว่า ตัวแทนควบคุมต้องมีการบริหารจัดการพื้นที่ให้เป็นไปตามข้อกำหนดสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย และมาตรฐานสหภาพยุโรป

ส่วนผู้ให้ข้อมูลจากตัวแทนควบคุมลำดับที่ 1 3 4 และ 5 ไม่มีการให้ความเห็นด้านอุปกรณ์

4) ด้านการลงทุน ผู้ให้ข้อมูลจากตัวแทนควบคุมลำดับที่ 2 และ 3 ได้ให้ความคิดเห็นว่า บุคลากรจากสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยควรได้รับการรับรองเป็นผู้ตรวจสอบอิสระสหภาพยุโรป เพื่อลดต้นทุนในการขอรับรองตัวแทนควบคุมของผู้ประกอบการรับจัดการขนส่งสินค้า

ส่วนผู้ให้ข้อมูลจากตัวแทนควบคุมลำดับที่ 1 และ 4 ไม่มีการให้ความเห็นด้านการลงทุน

5) ด้านการฝึกอบรม ผู้ให้ข้อมูลจากตัวแทนควบคุมลำดับที่ 2 และ 3 ได้ให้ความคิดเห็นว่า หน่วยงานต้องสร้างความตระหนักถึงความสำคัญของการฝึกอบรม และเนื้อหาการฝึกอบรมต้องเป็นไปตามข้อกำหนดของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

ส่วนผู้ให้ข้อมูลจากตัวแทนควบคุมลำดับที่ 1 4 และ 5 ไม่มีการให้ความเห็นด้านการฝึกอบรม

6) ด้านการบริหารจัดการ ผู้ให้ข้อมูลจากตัวแทนควบคุม ได้ให้ความคิดเห็นว่า สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยต้องทำ คือ การนำ 2 มาตรฐานมาผสานรวมกันเป็น 1 มาตรฐาน ซึ่งต้องเขียนข้อกำหนดให้ครอบคลุม และต้องเพิ่มข้อกำหนด เพื่อให้สามารถประยุกต์ใช้กับมาตรฐานของสหภาพยุโรปได้ จะช่วยให้ผู้ประกอบการสามารถดำเนินการง่ายและสะดวกมากขึ้น โดยหน่วยงานต้องศึกษาความน่าจะเป็นของเหตุการณ์ที่อาจเกิดขึ้น จากนั้นหน่วยงานจึงสร้างรายการตรวจสอบให้ครอบคลุม

ผู้ให้ข้อมูลจากการไปรษณีย์ควบคุม ได้ให้ความคิดเห็นว่า รายการตรวจสอบสำหรับกระบวนการของตัวแทนควบคุม (Regulated Agent Check List) สามารถใช้แบบฟอร์มเดียวกันได้ เพราะการขอรับรองเป็นตัวแทนควบคุมประเทศที่ 3 มาตรฐานสหภาพยุโรป ควรผ่านการขอรับรองเป็นตัวแทนควบคุมก่อนเป็นพื้นฐาน

4.2.3 ข้อเสนอแนะแนวทางการปรับปรุงสู่กระบวนการของปฏิบัติงานตัวแทนควบคุมประเทศที่ 3 มาตรฐานสหภาพยุโรป (ถ้ามี) โปรดให้ข้อเสนอแนะเพิ่มเติมเกี่ยวกับประเด็นที่น่าสนใจ การวิจัยและพัฒนา หรือการศึกษาเพิ่มเติมในเรื่องที่เกี่ยวข้อง
 ผู้ให้ข้อมูลหลักจำนวน 6 ท่าน ประกอบด้วย RA01, RA02, RA03, RA04, RPA01, Prof01

ตารางที่ 4.9 ความคิดเห็นของผู้ให้ข้อมูลสำคัญจากการสัมภาษณ์ในประเด็นข้อเสนอแนะแนวทางการปรับปรุงสู่กระบวนการของปฏิบัติงานตัวแทนควบคุมประเทศที่ 3 มาตรฐานสหภาพยุโรป

รหัส	ความคิดเห็น
ด้านบุคลากร	
RA01	- การพัฒนาบุคลากรของบริษัทค่อนข้างลำบาก เนื่องจากบริษัทต้องหาแหล่งพัฒนาบุคลากรได้ยาก ทำให้การลงทุนกับบุคลากร (Human Capital) แต่ไม่ได้ใช้บุคลากรให้เหมาะสมได้ ซึ่งอาจมีสาเหตุจากการถูกจูงใจบุคลากรให้ไปอยู่บริษัทใหญ่ ๆ มากขึ้น
RA02	- บุคลากรต้องยอมรับและเข้าใจในกฎระเบียบของสหภาพยุโรปที่มีมากกว่าข้อกำหนดของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย
RA03	- สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยต้องได้รับการรับรองเป็นผู้ตรวจสอบอิสระสหภาพยุโรป (Approved EU Validator) - ผู้ประกอบการต้องมีความรู้เกี่ยวกับห่วงโซ่การรักษาความปลอดภัย (Security Supply Chain)
RA04	- พนักงานต้องฝึกฝนภาษาอังกฤษ เนื่องจากผู้ตรวจสอบอิสระสหภาพยุโรป (EU Validator) ที่มาตรวจจะใช้ภาษาอังกฤษเป็นหลัก และศึกษาเพิ่มเติมเกี่ยวกับข้อกำหนด กฎ ระเบียบ และข้อบังคับของประเทศที่จะจัดส่งสินค้า
RPA01	- บริษัท ไพรเมี่ยไทย จำกัด (ปณท) ยังไม่เห็นความจำเป็นเร่งด่วน เพราะหากไม่ได้ขนส่งสินค้าเข้าสู่กลุ่มสหภาพยุโรป จะทำให้มีค่าใช้จ่ายสูงขึ้น หรือหากมีความจำเป็นต้องขนส่งเข้าสหภาพยุโรปก็สามารถผ่านตัวแทนระหว่างประเทศได้ เนื่องจากปัจจุบันตะวันออกกลางบางประเทศได้ขอรับรองเป็นตัวแทนควบคุมประเทศที่ 3 มาตรฐานสหภาพยุโรป (RA3) ก่อนขนส่งเข้าสหภาพยุโรปอยู่แล้ว หรืออาจต้องมีการตรวจสอบซ้ำก่อนขนส่งทางอากาศเข้าสู่สหภาพยุโรป
Prof01	ไม่มีข้อเสนอแนะ
ด้านอุปกรณ์	
RA01	- บริษัทควรมีการนำอุปกรณ์และสิ่งอำนวยความสะดวกที่มีเทคโนโลยีทันสมัยมาใช้ในการปฏิบัติงาน และฝึกอบรมให้ความรู้เกี่ยวกับการใช้อุปกรณ์ที่ถูกต้อง และเหมาะสม
RA02	ไม่มีข้อเสนอแนะ
RA03	ไม่มีข้อเสนอแนะ
RA04	ไม่มีข้อเสนอแนะ

ตารางที่ 4.9 ความคิดเห็นของผู้ให้ข้อมูลสำคัญจากการสัมภาษณ์ในประเด็นข้อเสนอแนะแนวทางการปรับปรุงสู่กระบวนการของปฏิบัติงานตัวแทนควบคุมประเทศที่ 3 มาตรฐานสหภาพยุโรป (ต่อ)

รหัส	ความคิดเห็น
ด้านอุปกรณ์ (ต่อ)	
RPA01	- บริษัท ไปรษณีย์ไทย จำกัด (ปณท) ยังไม่เห็นความจำเป็นเร่งด่วน เพราะหากไม่ได้ขนส่งสินค้าเข้าสู่กลุ่มสหภาพยุโรป จะทำให้มีค่าใช้จ่ายสูงขึ้น หรือหากมีความจำเป็นต้องขนส่งเข้าสหภาพยุโรปก็สามารถผ่านตัวแทนระหว่างประเทศได้ เนื่องจากปัจจุบันตะวันออกกลางบางประเทศได้ขอรับรองเป็นตัวแทนควบคุมประเทศที่ 3 มาตรฐานสหภาพยุโรป (RA3) ก่อนขนส่งเข้าสหภาพยุโรปอยู่แล้ว หรืออาจต้องมีการตรวจสอบซ้ำก่อนขนส่งทางอากาศเข้าสู่สหภาพยุโรป
Prof01	ไม่มีข้อเสนอแนะ
ด้านสถานที่ (ต่อ)	
RA01	- ท่าอากาศยานต้องมีการดำเนินการของในส่วนของการดูแล บำรุงรักษาสถานที่ และสิ่งอำนวยความสะดวกภายในคลังสินค้า รวมถึงการรองรับสถานการณ์ฉุกเฉิน
RA02	ไม่มีข้อเสนอแนะ
RA03	ไม่มีข้อเสนอแนะ
RA04	ไม่มีข้อเสนอแนะ
RPA01	- บริษัท ไปรษณีย์ไทย จำกัด (ปณท) ยังไม่เห็นความจำเป็นเร่งด่วน เพราะหากไม่ได้ขนส่งสินค้าเข้าสู่กลุ่มสหภาพยุโรป จะทำให้มีค่าใช้จ่ายสูงขึ้น หรือหากมีความจำเป็นต้องขนส่งเข้าสหภาพยุโรปก็สามารถผ่านตัวแทนระหว่างประเทศได้ เนื่องจากปัจจุบันตะวันออกกลางบางประเทศได้ขอรับรองเป็นตัวแทนควบคุมประเทศที่ 3 มาตรฐานสหภาพยุโรป (RA3) ก่อนขนส่งเข้าสหภาพยุโรปอยู่แล้ว หรืออาจต้องมีการตรวจสอบซ้ำก่อนขนส่งทางอากาศเข้าสู่สหภาพยุโรป
Prof01	ไม่มีข้อเสนอแนะ
ด้านการลงทุน	
RA01	- ภาครัฐควรมีการสนับสนุนสำหรับผู้ประกอบการตัวแทนควบคุม เช่น ลดภาษีนำเข้าอุปกรณ์และสิ่งอำนวยความสะดวก หรือส่งเสริมการหาแหล่งเงินทุน เป็นต้น
RA02	ไม่มีข้อเสนอแนะ
RA03	- ผู้ประกอบการอาจปรับการลงทุนไปเป็นการเลือกจ้างผู้รับจ้างช่วง (Outsource) หรือผู้รับจ้างขนส่งสินค้า (Hauliers) - สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยควรลดค่าใช้จ่ายในการรับรองตัวแทนควบคุม โดยเจ้าหน้าที่ที่ทำการตรวจสอบรับรองตัวแทนควบคุมต้องได้รับการรับรองเป็นผู้ตรวจสอบอิสระสหภาพยุโรป (Approved EU Validator)
RA04	ไม่มีข้อเสนอแนะ

ตารางที่ 4.9 ความคิดเห็นของผู้ให้ข้อมูลสำคัญจากการสัมภาษณ์ในประเด็นข้อเสนอแนะแนวทางการปรับปรุงผู้กระบวนการของปฏิบัติงานตัวแทนควบคุมประเทศที่ 3 มาตรฐานสหภาพยุโรป (ต่อ)

รหัส	ความคิดเห็น
ด้านการลงทุน (ต่อ)	
RPA01	- หน่วยงาน ยังไม่เห็นความจำเป็นเร่งด่วน เพราะหากไม่ได้ขนส่งสินค้าเข้าสู่กลุ่มสหภาพยุโรป จะทำให้มีค่าใช้จ่ายสูงขึ้น หรือหากมีความจำเป็นต้องขนส่งเข้าสู่สหภาพยุโรปก็สามารถผ่านตัวแทนระหว่างประเทศได้ เนื่องจากปัจจุบันตะวันออกเฉียงกลางบางประเทศได้ขอรับรองเป็นตัวแทนควบคุมประเทศที่ 3 มาตรฐานสหภาพยุโรป (RA3) ก่อนขนส่งเข้าสู่สหภาพยุโรปอยู่แล้ว หรืออาจต้องมีการตรวจสอบซ้ำก่อนขนส่งทางอากาศเข้าสู่สหภาพยุโรป
Prof01	ไม่มีข้อเสนอแนะ
ด้านการฝึกอบรม	
RA01	- ผู้ตรวจสอบด้านการรักษาความปลอดภัยภายในองค์กร (Security Internal Auditor) ในประเทศไทย ต้องผ่านการอบรม และ ได้การรับรองจากสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ซึ่งสถาบันการฝึกอบรมที่ได้รับการรับรองจากสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยยังมีจำนวนไม่เพียงพอ - การจัดการหลักสูตรฝึกอบรมในประเทศไทยไม่ครอบคลุม สำนักงานการบิน พลเรือนแห่งประเทศไทยควรรับรองสถานฝึกอบรมให้มากขึ้น เพื่อรองรับการฝึกอบรมตามข้อกำหนด
RA02	- หน่วยงานต้องให้พนักงานทุกคนตระหนักถึงความสำคัญของการฝึกอบรม และเนื้อหาที่จัดอบรมต้องเป็นไปตามข้อกำหนดของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย
RA03	- หน่วยงานควรจัดให้มีการฝึกอบรมให้ความรู้ และตระหนักถึงความจำเป็นในการเป็นตัวแทนควบคุมหรือส่วนหนึ่งในห่วงโซ่การรักษาความปลอดภัย (Security Supply Chain)
RA04	ไม่มีข้อเสนอแนะ
RPA01	- หน่วยงาน ยังไม่เห็นความจำเป็นเร่งด่วน เพราะหากไม่ได้ขนส่งสินค้าเข้าสู่กลุ่มสหภาพยุโรป จะทำให้มีค่าใช้จ่ายสูงขึ้น หรือหากมีความจำเป็นต้องขนส่งเข้าสู่สหภาพยุโรปก็สามารถผ่านตัวแทนระหว่างประเทศได้ เนื่องจากปัจจุบันตะวันออกเฉียงกลางบางประเทศได้ขอรับรองเป็นตัวแทนควบคุมประเทศที่ 3 มาตรฐานสหภาพยุโรป (RA3) ก่อนขนส่งเข้าสู่สหภาพยุโรปอยู่แล้ว หรืออาจต้องมีการตรวจสอบซ้ำก่อนขนส่งทางอากาศเข้าสู่สหภาพยุโรป - ผู้ประกอบการควรจัดให้มีการฝึกอบรม และสร้างความรู้ ความเข้าใจในตัวแทนควบคุมประเทศที่ 3 (RA3) ตามมาตรฐานสหภาพยุโรปเพิ่มเติม
Prof01	ในส่วนของการฝึกอบรม ตัวแทนควบคุมควรดึงส่วนที่แต่ละหน่วยงานมีความแตกต่างกันมาเน้นย้ำ หรือสร้างความตระหนักถึงการรักษาความปลอดภัยสินค้า
ด้านการบริหารจัดการ	
RA01	การตรวจสอบของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยก็จะต้องมีความถี่ที่เหมาะสม ถ้ามีจำนวนตัวแทนควบคุมมาก แต่ห้อย่อนมาตรฐานหรือการตรวจสอบในการให้การรับรองมาตรฐานก็จะไม่มีประสิทธิภาพ ทำให้เกิดความอันตรายและไม่ปลอดภัยในการขนส่ง

ตารางที่ 4.9 ความคิดเห็นของผู้ให้ข้อมูลสำคัญจากการสัมภาษณ์ในประเด็นข้อเสนอแนะแนวทางการปรับปรุงสู่กระบวนการของปฏิบัติงานตัวแทนควบคุมประเทศที่ 3 มาตรฐานสหภาพยุโรป (ต่อ)

รหัส	ความคิดเห็น
ด้านการบริหารจัดการ (ต่อ)	
RA02	สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยมองในส่วนของข้อมูลที่เป็นความลับ (Confidential) ที่ผู้ประกอบการไม่สามารถหาได้ด้วยตัวเอง จาก Transportation Security Administration (TSA) สหภาพยุโรป หรือมาตรฐานสากลอื่น ๆ เพื่อให้ตัวแทนควบคุมอู่เคหข้อมูลจะสามารถขอข้อมูลจากสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยได้เลย
RA03	<p>- ข้อกำหนด (Requirement) ของสหภาพยุโรป หรือรายละเอียดของการตรวจค้นเป็นข้อมูลที่ไม่เปิดเผยต่อสาธารณชน ข้อจำกัดครั้งนี้ถ้าหากตัวแทนควบคุมที่จะสมัคร หรือผู้ยื่นขอรับรองใหม่แล้วมีกระบวนการตรวจค้นสินค้าด้วย ซึ่งอาจเป็นผู้ให้บริการคลังสินค้ารายที่ 3 นั้นหลีกเลี่ยงไม่ได้ที่จะต้องมีการตรวจค้น จะต้องมียุทธวิธีตรวจค้น ผู้ประกอบการเหล่านั้นจะไม่มีทางรู้เลยว่ารายละเอียดปลีกย่อยของสหภาพยุโรปจะต้องทำการตรวจค้นถึงระดับใด เพราะมันเป็นข้อมูลที่ไม่สามารถเผยแพร่ได้</p> <p>- สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยยังไม่ยอมรับการได้รับรองเป็นตัวแทนควบคุมของสหภาพยุโรป นั้นหมายถึง สินค้าที่จะออกไปจากประเทศไทยยังบังคับปฏิบัติตามข้อกำหนดของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย แต่ถ้ามีสินค้าจากสหภาพยุโรปบินผ่านประเทศไทยกำลังจะไปฮ่องกง หรือกัมพูชา สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยกลับยอมรับมาตรฐานของสหภาพยุโรป เพราะสินค้านั้นถือว่าได้รับการตรวจสอบมาแล้ว ซึ่งยังคงมีความขัดแย้งในตัวเองอยู่</p> <p>- สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยต้องตื่นตัว และพัฒนาไปเป็นผู้ตรวจสอบอิสระสหภาพยุโรป (EU Validator) เป็นอย่างน้อย หรือเป็นมาตรฐานเดียวกันจนกระทั่งไม่มีความจำเป็นที่จะต้องเป็นตัวแทนควบคุมของสหภาพยุโรป ตัวแทนควบคุมประเทศไทยที่จะสามารถขนส่งสินค้าไปได้ทั่วโลก</p>
RA04	- การยื่นขอรับรองเป็นตัวแทนควบคุมประเทศไทย และตัวแทนควบคุมประเทศที่ 3 สามารถยื่นขอเป็นตัวแทนใดก่อนก็ได้ หรือสามารถทำควบคู่กันได้ เนื่องจากกฎหมาย 2 ฉบับนี้แยกอิสระจากกัน การตรวจสอบและการอนุญาตอยู่ภายใต้หน่วยงานที่มีอำนาจของรัฐ (State Authority) นั้น ๆ
RPA01	- หน่วยงาน ยังไม่เห็นความจำเป็นเร่งด่วน เพราะหากไม่ได้ขนส่งสินค้าเข้าสู่กลุ่มสหภาพยุโรป จะทำให้มีค่าใช้จ่ายสูงขึ้น หรือหากมีความจำเป็นต้องขนส่งเข้าสหภาพยุโรปก็สามารถผ่านตัวแทนระหว่างประเทศได้ เนื่องจากปัจจุบันตะวันออกกลางบางประเทศได้ขอรับรองเป็นตัวแทนควบคุมประเทศที่ 3 มาตรฐานสหภาพยุโรป (RA3) ก่อนขนส่งเข้าสหภาพยุโรปอยู่แล้ว หรืออาจต้องมีการตรวจสอบซ้ำก่อนขนส่งทางอากาศเข้าสู่สหภาพยุโรป

ตารางที่ 4.9 ความคิดเห็นของผู้ให้ข้อมูลสำคัญจากการสัมภาษณ์ในประเด็นข้อเสนอแนะแนวทางการปรับปรุงสู่กระบวนการของปฏิบัติงานตัวแทนควบคุมประเทศที่ 3 มาตรฐานสหภาพยุโรป (ต่อ)

รหัส	ความคิดเห็น
ด้านการบริหารจัดการ (ต่อ)	
Prof01	<ul style="list-style-type: none"> - ผู้บริหารระดับสูงต้องให้การสนับสนุน และมีส่วนร่วมของกระบวนการรักษาความปลอดภัยสินค้า และร่วมกันตัดสินใจระหว่างผู้บริหารกับผู้ปฏิบัติงาน เพื่อให้การปฏิบัติงานเป็นไปในแนวทางเดียวกัน - การสนับสนุนจากภาครัฐเข้ามาเสริมความมั่นคงในการรักษาความปลอดภัยสินค้า

จากผลการสัมภาษณ์ในประเด็น ข้อเสนอแนะแนวทางการปรับปรุงสู่กระบวนการของปฏิบัติงานตัวแทนควบคุมประเทศที่ 3 มาตรฐานสหภาพยุโรป สามารถสรุปสาระสำคัญได้ดังนี้

1) ด้านบุคลากร ผู้ให้ข้อมูลจากตัวแทนควบคุม ได้ให้ความคิดเห็นว่า บุคลากรต้องยอมรับและเข้าใจในกฎระเบียบของสหภาพยุโรปที่มีมากกว่าข้อกำหนดของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย และผู้ประกอบการรับจัดการขนส่งสินค้าต้องมีความรู้ ความเข้าใจที่ถูกต้องเกี่ยวกับห่วงโซ่การรักษาความปลอดภัย การพัฒนาบุคลากรในหน่วยงานตัวแทนควบคุมนั้นค่อนข้างลำบาก ซึ่งอาจมีสาเหตุจากการถูกจูงใจจากบริษัทคู่แข่งหรือบริษัทใหญ่ ๆ ก็เป็นไปได้ รวมทั้งพนักงานต้องฝึกฝนภาษาอังกฤษ เนื่องจากผู้ตรวจสอบอิสระสหภาพยุโรป (EU Validator) ที่มาตรวจจะใช้ภาษาอังกฤษเป็นหลัก และศึกษาเพิ่มเติมเกี่ยวกับข้อกำหนด กฎ ระเบียบ และข้อบังคับของประเทศที่จะจัดส่งสินค้า

ส่วนตัวแทนควบคุมลำดับที่ 5 ไม่มีการให้ความเห็นด้านบุคลากร

2) ด้านอุปกรณ์ ผู้ให้ข้อมูลจากตัวแทนควบคุมลำดับที่ 1 ได้ให้ความคิดเห็นว่า บริษัทควรนำอุปกรณ์และสิ่งอำนวยความสะดวกที่มีเทคโนโลยีทันสมัยมาใช้ในการปฏิบัติงานและฝึกอบรมให้ความรู้เกี่ยวกับการใช้อุปกรณ์ที่ถูกต้องและเหมาะสม ส่วนผู้ให้ข้อมูลจากตัวแทนควบคุมลำดับที่ 2 3 4 และ 5 ไม่มีข้อเสนอแนะด้านอุปกรณ์

3) ด้านสถานที่ ผู้ให้ข้อมูลจากตัวแทนควบคุมลำดับที่ 1 ได้ให้ความคิดเห็นว่า ท่าอากาศยานต้องมีการดำเนินการของการในส่วนของการดูแล บำรุงรักษาสถานที่ และสิ่งอำนวยความสะดวกภายในคลังสินค้า รวมถึงการรองรับสถานการณ์ฉุกเฉิน ส่วนผู้ให้ข้อมูลจากตัวแทนควบคุมลำดับที่ 2 3 4 และ 5 ไม่มีข้อเสนอแนะด้านสถานที่

4) ด้านการลงทุน ผู้ให้ข้อมูลจากตัวแทนควบคุม ได้ให้ความคิดเห็นว่า ภาครัฐควรสนับสนุนผู้ประกอบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าในการขอรับรองเป็นตัวแทนควบคุม ไม่ว่าจะเป็นการลดค่าใช้จ่ายในการขอรับรองตัวแทนควบคุม การลดภาษีการนำเข้าอุปกรณ์ หรือหาแหล่งเงินทุน ฯลฯ หรือผู้ประกอบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าอาจปรับการลงทุน โดยเลือกใช้บริการผู้รับจ้างช่วงแทนการสร้างบุคลากรเอง ส่วนผู้ให้ข้อมูลจากตัวแทนควบคุมลำดับที่ 4 และ 5 ไม่มีข้อเสนอแนะด้านการลงทุน

5) ด้านการฝึกอบรม ผู้ให้ข้อมูลจากตัวแทนควบคุม ได้ให้ความคิดเห็นว่า หน่วยงานควรจัดการฝึกอบรมให้ความรู้ และตระหนักถึงความจำเป็นในการตัวแทนควบคุมหรือการเป็นส่วนหนึ่งของห่วงโซ่การรักษาความปลอดภัย ตัวแทนควบคุมควรดึงส่วนที่แต่ละหน่วยงานมีความแตกต่างกันมาเน้นย้ำ หรือสร้างความตระหนักถึงการรักษาความปลอดภัยสินค้า การจัดการฝึกอบรมด้านการรักษาความปลอดภัยให้เป็นไปตามข้อกำหนดของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย รวมถึงการสร้างบุคลากรให้เป็นผู้ตรวจสอบด้านการรักษาความปลอดภัยภายในองค์กร ส่วนผู้ให้ข้อมูลจากตัวแทนควบคุมลำดับที่ 4 ไม่มีข้อเสนอแนะด้านการฝึกอบรม

6) ด้านการบริหารจัดการ ผู้ให้ข้อมูลจากตัวแทนควบคุม ได้ให้ความคิดเห็นว่า สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยควรตื่นตัว พัฒนา และให้ความสนใจในส่วนของข้อมูลที่เป็นความลับที่ผู้ประกอบการไม่สามารถหาได้ด้วยตัวเอง จากมาตรฐานสากลอื่น ๆ เพื่อให้ตัวแทนควบคุมอัปเดตข้อมูลก็จะสามารถขอข้อมูลจากสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยได้เลย หรือจัดให้มีการเผยแพร่ข้อมูลที่จะเป็นประโยชน์ต่อการขอรับรองตัวแทนควบคุม และการยื่นขอรับรองเป็นตัวแทนควบคุมประเทศไทย และตัวแทนควบคุมประเทศที่ 3 สามารถยื่นขอเป็นตัวแทนใดก่อนก็ได้ หรือสามารถทำควบคู่กันได้ เนื่องจากกฎหมาย 2 ฉบับนี้แยกอิสระจากกัน รวมถึงผู้บริหารระดับสูงต้องให้การสนับสนุน และมีส่วนร่วมของกระบวนการรักษาความปลอดภัยสินค้า และร่วมกันตัดสินใจระหว่างผู้บริหารกับผู้ปฏิบัติงาน

ผู้ให้ข้อมูลจากการไปรษณีย์ควบคุม ได้ให้ความคิดเห็นว่า หน่วยงาน ยังไม่เห็นความจำเป็นเร่งด่วน เพราะหากไม่ได้ขนส่งสินค้าเข้าสู่กลุ่มสหภาพยุโรป จะทำให้มีค่าใช้จ่ายสูงขึ้น หรือหากมีความจำเป็นต้องขนส่งเข้าสหภาพยุโรปก็สามารถผ่านตัวแทนระหว่างประเทศได้ เนื่องจากปัจจุบันตะวันออกเฉียงใต้ของประเทศได้ขอรับรองเป็นตัวแทนควบคุมประเทศที่ 3 มาตรฐานสหภาพยุโรป (RA3) ก่อนขนส่งเข้าสหภาพยุโรปอยู่แล้ว หรืออาจต้องมีการตรวจสอบซ้ำก่อนขนส่งทางอากาศเข้าสู่สหภาพยุโรป

4.2.4 ข้อมูลทั่วไปของผู้ให้ข้อมูล ผู้วิจัยใช้การสัมภาษณ์เชิงลึกจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเป็นกลุ่มที่ 3 ได้แก่ เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย โดยคุณสมบัติของผู้แทนหน่วยงานที่ให้ข้อมูลเป็นบุคลากรระดับการบริหาร ซึ่งผู้ให้ข้อมูลจำนวนทั้งสิ้น 2 ท่าน มีรายละเอียดดังตารางที่ 4.10

ตารางที่ 4.10 ข้อมูลที่เกี่ยวกับผู้ให้ข้อมูลสำคัญ กลุ่มที่ 2 เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

ลำดับที่	รหัส	ผู้ให้ข้อมูลสำคัญ
กลุ่มที่ 2 เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย		
1	CAAT01	หัวหน้ากองกำกับมาตรฐานผู้ดำเนินการการบิน ฝ่ายมาตรฐานการรักษาความปลอดภัยและการอำนวยความสะดวกในการบินพลเรือน
2	CAAT02	พนักงานอาวุโส กองพัฒนามาตรฐานการรักษาความปลอดภัยและการอำนวยความสะดวกในการบินพลเรือน

4.2.5 ข้อคิดเห็นเกี่ยวกับกระบวนการของตัวแทนควบคุมในการรักษาความปลอดภัยการขนส่งสินค้าทางอากาศในปัจจุบัน

คำถามที่ 1 สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยมีบทบาทอย่างไร ต่อกระบวนการของตัวแทนควบคุมและการไปรษณีย์ควบคุมในการรักษาความปลอดภัยในการขนส่งสินค้าทางอากาศตามมาตรฐานในภาคผนวก 17 ขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ ผู้ให้ข้อมูลหลักจำนวน 2 คน ประกอบด้วย CAAT01, CAAT02

ตารางที่ 4.11 ความคิดเห็นของผู้ให้ข้อมูลสำคัญจากการสัมภาษณ์ในประเด็นบทบาทสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยต่อกระบวนการของตัวแทนควบคุม และการไปรษณีย์ควบคุมในการรักษาความปลอดภัยในการขนส่งสินค้าทางอากาศตามมาตรฐานในภาคผนวก 17 ขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ

รหัส	ความคิดเห็น
ด้านการบริหารจัดการ	
CAAT01	- สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยมีบทบาทในการกำกับดูแลด้านการบินพลเรือนให้เป็นไปตามมาตรฐานที่สอดคล้องกับ Annex 17 ดังนั้นบทบาทในการกำกับ ดูแล จะเริ่มตั้งแต่การออกกฎระเบียบ ข้อกำหนด การออกใบรับรองให้กับตัวแทนควบคุมและการไปรษณีย์ควบคุม และ

ตารางที่ 4.11 ความคิดเห็นของผู้ให้ข้อมูลสำคัญจากการสัมภาษณ์ในประเด็นบทบาทสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยต่อกระบวนการของตัวแทนควบคุม และการไปรษณีย์ควบคุมในการรักษาความปลอดภัยในการขนส่งสินค้าทางอากาศตามมาตรฐานในภาคผนวก 17 ขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ต่อ)

รหัส	ความคิดเห็น
ด้านการบริหารจัดการ (ต่อ)	
CAAT01 (ต่อ)	การตรวจสอบให้คงอยู่ในมาตรฐานที่สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยกำหนด ซึ่งจำนวนครั้งในการตรวจสอบในแต่ละปี ขึ้นอยู่กับการประเมินความเสี่ยงของกพท.
CAAT02	<p>- สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยมีบทบาทในการจัดให้มีกฎหมายในการกำกับดูแลกิจการการบินพลเรือนให้สอดคล้องกับมาตรฐานขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ รวมทั้งกำกับดูแลผู้ดำเนินการประเภทต่าง ๆ ให้เป็นไปตามมาตรฐานที่กฎหมายกำหนดไว้ โดยเฉพาะผู้ดำเนินการซึ่งเป็นตัวแทนควบคุมและการไปรษณีย์ควบคุมที่สำนักงานการบินพลเรือนได้กำกับดูแล โดยผ่านการพิจารณาการออกใบรับรองหรือใบอนุญาตให้กับผู้ยื่นคำขอรับรอง</p> <p>- หลังจากออกใบรับรองหรือใบอนุญาตแล้ว สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยจะเข้าไปกำกับดูแลตัวแทนควบคุมและการไปรษณีย์ควบคุมให้ปฏิบัติตามมาตรฐานของกฎหมายที่สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยกำหนดขึ้นตลอดเวลา โดยหากผู้ได้รับใบอนุญาตไม่ปฏิบัติตามกฎหมายที่กำหนด หรือปฏิบัติไม่เป็นไปตามมาตรฐานนั้น ทางสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยก็มีอำนาจในการบังคับใช้กฎหมาย (Sanction) ด้วยการออกคำสั่งไม่ว่าจะเป็นการยกเลิกการพักใช้ หรือเพิกถอนใบอนุญาตต่าง ๆ รวมทั้งการลงโทษอาญาตามที่พระราชบัญญัติการเดินอากาศฯ กำหนด</p>

จากผลการสัมภาษณ์ในประเด็น บทบาทสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยต่อกระบวนการของตัวแทนควบคุมและการไปรษณีย์ควบคุมในการรักษาความปลอดภัยในการขนส่งสินค้าทางอากาศตามมาตรฐานในภาคผนวก 17 ขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ สามารถสรุปสาระสำคัญได้ดังนี้

ผู้ให้สัมภาษณ์จากสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ได้ให้ความคิดเห็นว่า บทบาทของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยในกระบวนการของตัวแทนควบคุมและการไปรษณีย์ควบคุมในการรักษาความปลอดภัยในการขนส่งสินค้าทางอากาศ เป็นการกำกับดูแลให้เป็นไปตามมาตรฐานที่สอดคล้องกับภาคผนวก 17 ขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ บทบาทในการกำกับดูแล โดยเริ่มตั้งแต่การจัดให้มีกฎหมาย ออกกฎระเบียบ และมีการตรวจสอบให้เป็นไปตามมาตรฐานตามกฎระเบียบที่สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยกำหนด และมีการออกใบรับรองหรือใบอนุญาต รวมถึงมีสิทธิ์หรือมีอำนาจในการบังคับใช้ (Sanction) โดยการ

ออกคำสั่งไม่ว่าจะเป็นการยกเลิก การพักใช้ หรือเพิกถอนใบอนุญาตต่าง ๆ รวมทั้งการดำเนินการ เพื่อให้มีการลงโทษอาญา หากผู้ได้รับใบอนุญาตไม่ปฏิบัติตามกฎหมายที่กำหนด หรือปฏิบัติไม่เป็นไปตามมาตรฐานสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

คำถามที่ 2 ท่านคิดว่า ตัวแทนควบคุมในประเทศไทยเพียงพอต่อความต้องการ การรักษาความปลอดภัยการขนส่งสินค้าทางอากาศหรือไม่ (ถ้าไม่เพียงพอ ท่านมีแนวทางในการสนับสนุนอย่างไร)

ผู้ให้ข้อมูลหลักจำนวน 2 คน ประกอบด้วย CAAT01, CAAT02

ตารางที่ 4.12 ความคิดเห็นของผู้ให้ข้อมูลสำคัญจากการสัมภาษณ์ในประเด็นความเพียงพอของ จำนวนตัวแทนควบคุมในประเทศไทยต่อความต้องการการรักษาความปลอดภัย การขนส่งสินค้าทางอากาศ

รหัส	ความคิดเห็น
	ด้านการบริหารจัดการ
CAAT01	<p>ตัวแทนควบคุมและการไปรษณีย์ควบคุมยังมีจำนวนไม่เพียงพอต่อความต้องการการรักษาความปลอดภัยการขนส่งสินค้าทางอากาศ</p> <ul style="list-style-type: none"> - เนื่องจากตัวแทนควบคุมส่วนใหญ่ก็จะอยู่ในกรุงเทพฯ และท่าอากาศยานต่างจังหวัดส่วนใหญ่ยังไม่มีตัวแทนควบคุม อย่างไรก็ตาม สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยใช้วิธีการตรวจสอบมาตรฐานการรักษาความปลอดภัยสินค้าผ่านสายการบิน โดยจะมีการแจ้งสิ่งที่ตรวจพบข้อบกพร่อง (Finding) ผ่านสายการบิน ทำให้การสื่อสารในการที่จะแก้ไขปัญหาอาจจะไม่เชิงงวดเท่ากับที่สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยเข้าไปกำกับดูแลโดยตรง - สำหรับบางท่าอากาศยาน ผู้ที่ทำหน้าที่ในการตรวจค้นสินค้า คือ ท่าอากาศยานเอง ซึ่งสามารถทำได้ เนื่องจากท่าอากาศยานมีหน้าที่ในการตรวจค้นสินค้าตามกฎหมายอยู่แล้ว - แนวทางในสนับสนุนของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย คือสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยต้องเร่งผลักดันให้คลังสินค้า หรือผู้ประกอบการที่รับจัดการขนส่งสินค้าเข้ามาเป็นตัวแทนควบคุมที่อยู่ภายใต้การกำกับดูแลของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย
CAAT02	<p>ปัจจุบันประเทศไทยมีจำนวนตัวแทนควบคุมยังไม่เพียงพอต่อความต้องการในการรักษาความปลอดภัยการขนส่งสินค้าทางอากาศ</p> <ul style="list-style-type: none"> - เนื่องจากการขนส่งทางอากาศมีการเติบโตขึ้นอย่างต่อเนื่อง แม้จะอยู่ในสถานการณ์โรคระบาดก็ตาม โดยสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยไม่อาจเข้าไปส่งเสริมให้มีผู้ประกอบการรายใหม่ขึ้นในตลาดการแข่งขันโดยตรง เนื่องจากสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยมีหน้าที่เพียงการกำกับดูแลให้เป็นไปตามมาตรฐานและกฎหมายเท่านั้น

ตารางที่ 4.12 ความคิดเห็นของผู้ให้ข้อมูลสำคัญจากการสัมภาษณ์ในประเด็นความเพียงพอของจำนวนตัวแทนควบคุมในประเทศไทยต่อความต้องการการรักษาความปลอดภัยการขนส่งสินค้าทางอากาศ (ต่อ)

รหัส	ความคิดเห็น
ด้านการบริหารจัดการ (ต่อ)	
CAAT02 (ต่อ)	- แนวทางในสนับสนุนของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย คือ สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยมีการผลักดันหรือส่งเสริมให้ผู้ประกอบการที่มีลักษณะการประกอบธุรกิจในการรักษาความปลอดภัยการขนส่งสินค้าทางอากาศมากขึ้น คำขอรับรอง เพื่อเป็นตัวแทนควบคุมมากขึ้น ทั้งนี้การดำเนินการดังกล่าวนี้ เป็นตามพระราชบัญญัติการเดินอากาศที่กำหนดว่าห้ามมิให้บุคคลใดประกอบธุรกิจในการรับจัดการรักษาความปลอดภัยในการขนส่งสินค้าทางอากาศเว้นแต่จะได้รับใบรับรองการเป็นตัวแทนควบคุม ซึ่งสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยกำกับดูแลให้เป็นไปตามกฎหมายเท่านั้น และไม่ได้ส่งเสริมให้เกิดผู้ประกอบการรายใหม่โดยตรง

จากผลการสัมภาษณ์ในประเด็น ความเพียงพอของจำนวนตัวแทนควบคุมในประเทศไทยต่อความต้องการการรักษาความปลอดภัยการขนส่งสินค้าทางอากาศ สามารถสรุปสาระสำคัญได้ดังนี้

ผู้ให้สัมภาษณ์จากสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ได้ให้ความคิดเห็นว่า ตอนนี้อยู่มีจำนวนตัวแทนควบคุมไม่เพียงพอ เพราะว่าตัวแทนควบคุมส่วนใหญ่ก็จะอยู่ในกรุงเทพ และท่าอากาศยานที่ต่างจังหวัดส่วนใหญ่ยังไม่มีตัวแทนควบคุม ซึ่งต้องอาศัยการตรวจสอบผ่านสายการบิน โดยไม่ได้ตรวจสอบที่ตัวแทนควบคุมโดยตรง เพราะผู้ประกอบการยังไม่ได้เป็นตัวแทนควบคุม และเนื่องจากการขนส่งทางอากาศมีการเติบโตขึ้นอย่างต่อเนื่อง แม้จะอยู่ในสถานการณ์โรคระบาดก็ตาม และมีการแจ้งสิ่งที่ตรวจพบข้อบกพร่อง หรือ Finding ผ่านสายการบิน ทำให้การสื่อสารในการแก้ไขปัญหาอาจไม่เข้มงวดกับการที่สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยเข้าไปกำกับดูแลเองโดยตรง และต้องเร่งผลักดันเร่งให้กับผู้ประกอบการเดิมที่มีลักษณะการประกอบธุรกิจคล้ายกับการเป็นตัวแทนควบคุม หรือคลังสินค้าที่รับจัดการขนส่งสินค้าเข้ามาเป็นตัวแทนควบคุมที่อยู่ภายใต้การกำกับดูแลของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย โดยการส่งเสริมให้มีการจดทะเบียนตัวแทนควบคุมมากขึ้น อาจเป็นการบังคับใช้กฎหมาย หรือมีการตีความกฎหมายที่อาจจะเป็นการบังคับให้เข้าสู่ระบบกฎหมายมากขึ้น

คำถามที่ 3 สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยมีแนวทางในการเพิ่มจำนวนตัวแทนควบคุมในประเทศไทยอย่างไร

ผู้ให้ข้อมูลหลักจำนวน 2 คน ประกอบด้วย CAAT01, CAAT02

ตารางที่ 4.13 ความคิดเห็นของผู้ให้ข้อมูลสำคัญจากการสัมภาษณ์ในประเด็นแนวทางในการเพิ่มจำนวนตัวแทนควบคุมในประเทศไทยของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

รหัส	ความคิดเห็น
ด้านการฝึกอบรม	
CAAT01	สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยได้กำหนดให้ผู้ที่ประสงค์ขอใบรับรองตัวแทนควบคุมต้องมีบุคลากรที่ผ่านการฝึกอบรมตามที่กำหนดในแผนฝึกอบรมการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ และกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง
CAAT02	ไม่มีการให้ความเห็นด้านการฝึกอบรม
ด้านการบริหารจัดการ	
CAAT01	สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยพยายามผลักดันผู้ประกอบการที่บริหารจัดการขนส่งสินค้าให้มาเป็นตัวแทนควบคุมมากขึ้น โดยเป็นการผลักดันให้ปฏิบัติตามข้อกำหนดของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ซึ่งข้อกำหนดของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยได้ระบุไว้ว่าห้ามมิให้ผู้บริหารจัดการขนส่งสินค้า โดยมีได้นำส่งแผนรักษาความปลอดภัยให้ผู้อำนวยความสะดวกเห็นชอบและไม่ได้รับใบรับรองตัวแทนควบคุม ทั้งนี้สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยพยายามสื่อสารออกไปให้ผู้ประกอบการ ได้รับทราบ และขอรับใบรับรองตัวแทนควบคุมจากสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยมากขึ้น
CAAT02	สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยมีหน้าที่ในการบังคับใช้กฎหมาย - หากกฎหมายกำหนดให้ผู้ประกอบการในการบริหารจัดการรักษาความปลอดภัยในการขนส่งสินค้าทางอากาศต้องได้ใบรับรองตัวแทนควบคุม สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยก็ต้องกำกับดูแลผู้ประกอบการเหล่านั้นให้เป็นตัวแทนควบคุมโดยได้รับใบรับรองจากสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ซึ่งการดำเนินการตามกฎหมายดังกล่าวอาจส่งผลทั้งในทางเพิ่มผู้ประกอบการเป็นตัวแทนควบคุม หรืออาจลดจำนวนผู้ประกอบการก็ได้

จากผลการสัมภาษณ์ในประเด็นแนวทางในการเพิ่มจำนวนตัวแทนควบคุมในประเทศไทยของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย สามารถสรุปสาระสำคัญได้ดังนี้

ผู้ให้สัมภาษณ์จากสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ได้ให้ความคิดเห็นว่า สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยพยายามผลักดันให้มาเป็นตัวแทนควบคุมมากขึ้น กำหนดให้ปฏิบัติตามข้อกำหนดของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ซึ่งข้อกำหนดก็

ระบุไว้ว่า ห้ามมิให้ผู้ใดรับจัดการขนส่งสินค้า โดยมีได้นำส่งแผนรักษาความปลอดภัยให้ผู้อำนวยความสะดวกหรือไม่ได้รับการรับรองตัวแทนควบคุม พยายามสื่อสารออกไปให้ผู้ประกอบการรู้ตัว และเข้าสู่ระบบของตัวแทนควบคุมภายใต้การกำกับดูแลของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย มีการผลักดันให้ปฏิบัติตามมาตรฐาน ต้องเน้นที่การตีความกฎหมาย ถ้ามีการตีความกฎหมายว่า ทุกท่าอากาศยานในประเทศไทยจะต้องเป็นตัวแทนควบคุมหมด ก็จะต้องถูกบังคับไปโดยปริยาย

คำถามที่ 4 สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยมีรูปแบบหรือแนวทางอย่างไร ในการผลักดันให้ตัวแทนควบคุมในประเทศไทย พัฒนาสู่การเป็นตัวแทนควบคุมประเทศที่ 3 ตามมาตรฐานสหภาพยุโรป

ผู้ให้ข้อมูลหลักจำนวน 2 คน ประกอบด้วย CAAT01, CAAT02

ตารางที่ 4.14 ความคิดเห็นของผู้ให้ข้อมูลสำคัญจากการสัมภาษณ์ในประเด็นแนวทางของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ในการผลักดันให้ตัวแทนควบคุมในประเทศไทย พัฒนาสู่การเป็นตัวแทนควบคุมประเทศที่ 3 ตามมาตรฐานสหภาพยุโรป

รหัส	ความคิดเห็น
	ด้านการบริหารจัดการ
CAAT01	<p>- สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยไม่เคยมีการผลักดันให้ผู้ประกอบการได้รับการรับรองเป็นตัวแทนควบคุมประเทศที่ 3 ตามมาตรฐานสหภาพยุโรป หรือให้ไปได้รับการรับรองมาตรฐานอื่น ๆ แต่มุ่งเน้นการกำกับ ดูแล ให้สอดคล้องกับมาตรฐานขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (Annex 17) และต้องทำให้ถูกต้องตามมาตรฐานของประเทศไทยเท่านั้น คือเป็นข้อกำหนดขั้นพื้นฐาน (Base Line)</p> <p>- ผู้ประกอบการที่เป็นตัวแทนควบคุมประเทศที่ 3 เป็นผู้ประกอบการที่หาทางในการรับรองตามมาตรฐานสหภาพยุโรปด้วยตนเอง สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยไม่ได้มีการผลักดันอะไรให้เลย เนื่องจากอยู่นอกเหนืออำนาจหน้าที่สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ดังนั้น แนวทางการผลักดันหรือสนับสนุนให้ตัวแทนควบคุมประเทศไทยมีมากขึ้น หรือผู้ที่เป็นตัวแทนควบคุมอยู่แล้วพัฒนาไปเป็นตัวแทนควบคุมประเทศที่ 3 ตามมาตรฐานสหภาพยุโรป หรือมาตรฐานสากลใด ๆ ข้อกำหนดควรเอื้ออำนวยต่อการดำเนินการให้เป็นไปตามมาตรฐานสหภาพยุโรป หรือมาตรฐานสากลใด ๆ เพราะเป็นปัจจัยหนึ่งในการสร้างความได้เปรียบทางการแข่งขันในเชิงธุรกิจของผู้ประกอบการ</p> <p>วิธีตรวจสอบสำหรับการรับรองตัวแทนควบคุมของประเทศไทย</p> <p>- สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยจะต้องมีการตรวจสอบแผนต่าง ๆ และจะมีรายการตรวจสอบ (Check List) สำหรับการตรวจสอบแผนรักษาความปลอดภัย แผนฝึกอบรมด้านการรักษาความปลอดภัย และแผนเผชิญเหตุ (Contingency Plan)</p>

ตารางที่ 4.14 ความคิดเห็นของผู้ให้ข้อมูลสำคัญจากการสัมภาษณ์ในประเด็นแนวทางของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ในการผลักดันให้ตัวแทนควบคุมในประเทศไทย พัฒนาผู้การเป็นตัวแทนควบคุมประเทศที่ 3 ตามมาตรฐานสหภาพยุโรป (ต่อ)

รหัส	ความคิดเห็น
ด้านการบริหารจัดการ (ต่อ)	
CAAT01 (ต่อ)	<p>ซึ่งการตรวจสอบก็จะมีรายการตรวจสอบเป็นองค์ประกอบอยู่แล้ว เมื่อต้องไปตรวจสอบที่พื้นที่จริงก็จะมีรายการตรวจสอบอีกฉบับสำหรับการตรวจพื้นที่จริง (On Site) ซึ่งสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยจะส่งรายการตรวจสอบให้กับผู้ที่เป็นผู้แทนของผู้ประกอบการ (Focal Point) ซึ่งไม่ได้มีการเผยแพร่ออนไลน์ แต่ผู้ที่เป็นตัวแทนควบคุมแล้วจะสามารถเข้ามาดาวน์โหลดรายการตรวจสอบได้</p> <p>เนื่องจากเป็นผู้ที่อยู่ภายใต้การกำกับดูแลของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยอยู่แล้ว โดยมีช่องทางที่เรียกว่า AVSEC Secured Portal โดยผู้ที่ได้รับการรับรองให้เป็นตัวแทนควบคุมแล้วก็จะสามารถเข้ามาอัปเดตความรู้หรือข้อมูลใหม่ ๆ ได้ตลอด เพราะบุคคลเหล่านี้ได้ผ่านการตรวจสอบประวัติอาชญากรรมมาแล้ว แต่จะจำกัดการมองเห็นเฉพาะผู้ที่เกี่ยวข้องกับในส่วนของตนเอง และไม่ใช้บุคลากรของผู้ดำเนินการ ทุกคนจะมองเห็นข้อมูลเหล่านี้ได้ สามารถเห็นได้เฉพาะบุคคลที่ส่งข้อมูลเข้ามาให้สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย</p> <p>และแบบประวัติการตรวจสอบอาชญากรรมแล้วเท่านั้นถึงจะสามารถเข้าดูได้ ซึ่งจะมีตัวแทนควบคุมแห่งละ 1 คน เนื่องจากบุคคลเหล่านี้ได้รับการตรวจสอบจากทางสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยแล้ว</p>
CAAT02	<p>ในด้านมาตรฐาน สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยคงไม่ผลักดันให้เป็นไปตามมาตรฐานของสหภาพยุโรป เพราะประเทศไทยเป็นสมาชิกขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ ดังนั้น มาตรฐานที่กำหนดจะใช้มาตรฐานขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศเป็นหลัก โดยหากตัวแทนควบคุมที่ได้รับอนุญาตจากสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยรายใดประสงค์จะดำเนินการบริหารจัดการด้านการรักษาความปลอดภัยในการจัดส่งสินค้าไปสหภาพยุโรป ตัวแทนควบคุมรายนั้นก็ต้องไปดำเนินยื่นขอเป็นตัวแทนควบคุมประเทศที่ 3 เอง</p>

จากผลการสัมภาษณ์ในประเด็น แนวทางของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ในการผลักดันให้ตัวแทนควบคุมในประเทศไทย พัฒนาผู้การเป็นตัวแทนควบคุมประเทศที่ 3 ตามมาตรฐานสหภาพยุโรป สามารถสรุปสาระสำคัญได้ดังนี้

ผู้ให้สัมภาษณ์จากสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ได้ให้ความคิดเห็นว่า สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยไม่เคยผลักดันเป็นตัวแทนควบคุมประเทศที่ 3 หรือให้ไปได้มาตรฐานอื่น ๆ ขึ้นอยู่กับความสมัครใจของผู้ประกอบการ โดยสำนักงานการบินพลเรือน

แห่งประเทศไทยมุ่งเน้นการกำกับ ดูแลในส่วนที่เป็นมาตรฐานตามข้อกำหนดของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย มีการกำกับดูแลให้สอดคล้องกับมาตรฐานของ Annex 17 องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศเท่านั้น ประเทศไทยไม่อยู่ในฐานะที่จะปฏิบัติได้ ต้องปฏิบัติตามมาตรฐานขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ และยึดมาตรฐานขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศเป็นหลัก ซึ่งที่จริงแล้วภาครัฐควรสนับสนุนส่งเสริม เพราะเป็นการแข่งขันในเชิงธุรกิจ

คำถามที่ 5 ท่านมีนโยบายในการผลักดัน หรือสนับสนุนให้ตัวแทนควบคุมประเทศไทยสามารถยกระดับผู้การเป็นตัวแทนควบคุมประเทศที่ 3 ตามมาตรฐานสหภาพยุโรปอย่างไร

ผู้ให้ข้อมูลหลักจำนวน 2 คน ประกอบด้วย CAAT01, CAAT02

ตารางที่ 4.15 ความคิดเห็นของผู้ให้ข้อมูลสำคัญจากการสัมภาษณ์ในประเด็นนโยบายในการผลักดัน หรือสนับสนุนให้ตัวแทนควบคุมประเทศไทยสามารถยกระดับผู้การเป็นตัวแทนควบคุมประเทศที่ 3 ตามมาตรฐานสหภาพยุโรป

รหัส	ความคิดเห็น
ด้านการบริหารจัดการ	
CAAT01	<p>- ในอนาคต สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยอาจมีการพิจารณาการนำมาตรฐานสากลอื่น ๆ มาประกอบการจัดทำ หากสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยยังนิ่งอยู่กับที่ จะทำให้ผู้ประกอบการไม่สามารถแข่งขันกับต่างประเทศได้ แต่ต้องอยู่ที่นโยบายของผู้บริหารไม่ว่าจะเป็นผู้บริหารของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยเอง หรือในระดับกระทรวงก็ตาม</p> <p>- ผู้ประกอบการ ได้แจ้งสิ่งที่อยากให้ช่วยเหลือกับทางสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยมาตลอด แต่สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยยังสนับสนุนผู้ประกอบการเหล่านั้นได้ไม่เต็มที่ เนื่องจากสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย</p> <p>ไทยไม่ได้มองหรือปฏิบัติตามมาตรฐานของสหภาพยุโรป ทำให้ไม่มีข้อมูลเกี่ยวกับสหภาพยุโรป</p> <p>- สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยนั้นให้ความสำคัญที่องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศอย่างเดียวนั้น เป็นมาตรฐานขั้นต่ำ (Minimum Standard) ที่ปฏิบัติกันอยู่ในประเทศไทย ข้อกำหนด กฎหมาย กฎระเบียบต่าง ๆ ที่ออกมาก็จะยึดตามองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศเท่านั้น ซึ่งผู้ประกอบการมีข้อเสนอที่อยากให้ทางสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยช่วยผลักดันเรื่องตัวแทนควบคุมประเทศที่ 3 ให้เหมือนกัน</p>
CAAT02	<p>- การสนับสนุนของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย อาจเป็นการให้ความรู้ ให้ความเข้าใจที่ถูกต้อง หรือการตอบข้อหารือต่าง ๆ ไม่ว่าจะเป็นการกำกับดูแลด้านบุคลากรที่จะตรวจค้นสิ่งของ หรือสินค้า การกำกับดูแลในด้านของผู้ที่ขอการรับรองหรือขอใบอนุญาตต่าง ๆ</p>

จากผลการสัมภาษณ์ในประเด็น นโยบายในการผลักดัน หรือสนับสนุนให้ตัวแทนควบคุมประเทศไทยสามารถยกระดับสู่การเป็นตัวแทนควบคุมประเทศที่ 3 ตามมาตรฐานสหภาพยุโรป สามารถสรุปสาระสำคัญได้ดังนี้

ผู้ให้สัมภาษณ์จากสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ได้ให้ความคิดเห็นว่า สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยควรจะสนับสนุนในเรื่องของงบประมาณ ปัจจุบันสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยก็ไม่ได้มีข้อมูลเกี่ยวกับสหภาพยุโรป ไม่ได้มองหรือปฏิบัติตามมาตรฐานของสหภาพยุโรป สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยมององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศอย่างเดียวนั่น เป็นมาตรฐานขั้นต่ำ (Minimum Standard) ที่ปฏิบัติกันอยู่ในประเทศไทย ข้อกำหนด กฎหมาย กฎระเบียบต่าง ๆ ที่ออกมาที่ยึดตามองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศเท่านั้น และคิดว่าอนาคตจะมีการผลักดันไปสู่มาตรฐานสากลอื่น แต่ก็ต้องอยู่ที่นโยบายของผู้บริหารไม่ว่าจะเป็นผู้บริหารของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยเอง หรือในระดับกระทรวงก็ตาม สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยมีการสนับสนุนน่าจะเป็นการให้ความรู้ ความเข้าใจ ไม่ว่าจะเป็นการกำกับดูแลด้านบุคลากรที่จะตรวจค้นสิ่งของหรือสินค้า การกำกับดูแลในด้านของผู้ที่จะขอการรับรองขอใบอนุญาตต่าง ๆ ให้เป็นไปตามข้อกำหนดสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

คำถามที่ 6 ตัวแทนควบคุมควรพัฒนาด้านใดบ้าง เพื่อยกระดับสู่การเป็นตัวแทนควบคุมประเทศที่ 3 ตามมาตรฐานสหภาพยุโรป
ผู้ให้ข้อมูลหลักจำนวน 2 คน ประกอบด้วย CAAT01, CAAT02

ตารางที่ 4.16 ความคิดเห็นของผู้ให้ข้อมูลสำคัญจากการสัมภาษณ์ในประเด็น สิ่งที่ตัวแทนควบคุมควรพัฒนา เพื่อยกระดับสู่การเป็นตัวแทนควบคุมประเทศที่ 3 ตามมาตรฐานสหภาพยุโรป

รหัส	ความคิดเห็น
ด้านบุคลากร	
CAAT01	บุคลากรที่ปฏิบัติงานจะต้องมีความรู้ ความเข้าใจที่ถูกต้องเกี่ยวกับมาตรฐานขั้นต่ำ (Minimum Standard) องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ รวมถึงกฎระเบียบหลักเกณฑ์วิธีการตามมาตรฐานของสหภาพยุโรปด้วย ไม่ใช่เพียงแต่มาตรฐานขั้นต่ำ (Minimum Standard) ขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ เท่านั้น
CAAT02	ไม่มีการให้ความเห็นด้านบุคลากร

ตารางที่ 4.16 ความคิดเห็นของผู้ให้ข้อมูลสำคัญจากการสัมภาษณ์ในประเด็นสิ่งที่ตัวแทนควบคุมควรพัฒนา เพื่อยกระดับสู่การเป็นตัวแทนควบคุมประเทศที่ 3 ตามมาตรฐานสหภาพยุโรป (ต่อ)

รหัส	ความคิดเห็น
ด้านอุปกรณ์	
CAAT01	ตัวแทนควบคุมควรจัดเตรียมเครื่องมืออุปกรณ์ในการรักษาความปลอดภัยให้มีความพร้อม ตามข้อกำหนดของสหภาพยุโรป เพื่อให้การตรวจค้นมีมาตรฐาน และสามารถขอรับใบรับรอง RA3 ได้
CAAT02	ไม่มีการให้ความเห็นด้านอุปกรณ์
ด้านสถานที่	
CAAT01	สถานที่ให้บริการต้องมีความพร้อมกับการรักษาความปลอดภัยขนส่งสินค้าทางอากาศ
CAAT02	ไม่มีการให้ความเห็นด้านสถานที่
ด้านการลงทุน	
CAAT01	การที่ตัวแทนควบคุมจะยกระดับไปสู่ตัวแทนควบคุมประเทศที่ 3 ตามมาตรฐานสหภาพยุโรปได้นั้น ผู้ประกอบการจะต้องมีงบประมาณเพียงพอในการดำเนินการเกี่ยวกับการรักษาความปลอดภัยที่เพียงพอ
CAAT02	ไม่มีการให้ความเห็นด้านการลงทุน
ด้านการฝึกอบรม	
CAAT01	ตัวแทนควบคุมควรศึกษามาตรฐาน และดำเนินการฝึกอบรมให้เป็นไปตามข้อกำหนดของสหภาพยุโรป
CAAT02	ไม่มีการให้ความเห็นด้านการฝึกอบรม
ด้านการบริหารจัดการ	
CAAT01	ผู้ประกอบการที่ได้รับการรับรองตัวแทนควบคุมประเทศที่ 3 และจะขอรับรองการเป็นตัวแทนควบคุมของประเทศไทย จะต้องยื่นเอกสารหลักฐานเข้ามาตามกระบวนการขอรับรองการเป็นตัวแทนควบคุมของประเทศไทย โดยสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยก็จะตรวจแผนต่างๆ ตรวจสอบงาน และออกใบรับรองให้ตามกระบวนการของประเทศไทย แต่จะไม่มีการเอามาตรฐานตัวแทนควบคุมประเทศที่ 3 มาเทียบเคียง ซึ่งถ้าหากผู้ประกอบการไม่ได้รับใบรับรองตัวแทนควบคุมตามกฎหมายไทย นั้นหมายถึงผู้ประกอบการกำลังกระทำผิดพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 อยู่ เพราะพรบ.การเดินอากาศดังกล่าวไม่อนุญาตให้ผู้ใดรับจัดขนส่งสินค้า หากไม่ได้รับรับรองตัวแทนควบคุมจากสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

ตารางที่ 4.16 ความคิดเห็นของผู้ให้ข้อมูลสำคัญจากการสัมภาษณ์ในประเด็น สิ่งที่ตัวแทนควบคุมควรพัฒนา เพื่อยกระดับผู้การเป็นตัวแทนควบคุมประเทศที่ 3 ตามมาตรฐานสหภาพยุโรป (ต่อ)

รหัส	ความคิดเห็น
	ด้านการบริหารจัดการ (ต่อ)
CAAT02	<p>ในแง่ของกฎหมาย การจะทำให้มาตรฐานประเทศไทยสอดคล้องกับมาตรฐานของสหภาพยุโรปนั้น เป็นไปไม่ได้ ซึ่งเป็นเรื่องของอำนาจอธิปไตยของไทยที่ไม่จำเป็นต้องปฏิบัติตามกฎหมายของกลุ่มสหภาพยุโรป</p> <ul style="list-style-type: none"> - เป็นไปไม่ได้ที่จะบอกว่าประเทศไทยต้องยอมรับมาตรฐานของสหภาพยุโรป ส่วนประเทศไทยจำเป็นต้องอิงตามมาตรฐานขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ เพราะประเทศไทยเป็นรัฐภาคีสมาชิกขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ - สำหรับผู้ที่เป็ตัวแทนควบคุมอยู่แล้วจะต้องทำตามมาตรฐานองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ ซึ่งเป็นมาตรฐานที่ค่อนข้างสูงอยู่แล้ว เมื่อเทียบกับมาตรฐานของสหภาพยุโรป - ส่วนภาครัฐจะสนับสนุนหรือไม่นั้นยังไม่มียุบายที่ชัดเจนนัก ทั้งนี้ หากจะสนับสนุนคงเป็นเรื่องเกี่ยวกับเอกสาร เช่น อาจพิจารณาให้ผู้ประกอบการนำหลักฐานเอกสารที่ยื่นขอรับรองการเป็นตัวแทนควบคุมกับทางสหภาพยุโรปมายื่นขอรับรองเป็นตัวแทนควบคุมประเทศไทยได้ หรือสามารถใช้เอกสารชุดเดียวกันได้ - ตัวแทนควบคุมในประเทศไทยทั้งหมดที่ทำการตรวจค้นสินค้าเพื่อการขนส่งสินค้าทางอากาศทุกราย ตามกฎหมายจะต้องได้รับการรับรองตัวแทนควบคุมตามพระราชบัญญัติการเดินอากาศฯ ทั้งหมด - ตัวแทนควบคุมประเทศที่ 3 ตามมาตรฐานสหภาพยุโรปที่ได้มาเป็นส่วนที่เสริมความแข็งแกร่งให้ องค์การฯ ผู้ประกอบการสามารถส่งสินค้าสหภาพยุโรปก็เลยต้องได้รับการรับรองเป็นตัวแทนควบคุมประเทศที่ 3

จากผลการสัมภาษณ์ในประเด็น สิ่งที่ตัวแทนควบคุมควรพัฒนา เพื่อยกระดับผู้การเป็นตัวแทนควบคุมประเทศที่ 3 ตามมาตรฐานสหภาพยุโรป สามารถสรุปสาระสำคัญได้ดังนี้

ผู้ให้สัมภาษณ์จากสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ได้ให้ความคิดเห็น ว่า ตัวแทนควบคุมควรพัฒนาเรื่องของมาตรฐานการรักษาความปลอดภัย ไม่ว่าจะเป็นด้านบุคลากร ที่จะต้องมีความรู้ก่อน ความรู้ที่เกี่ยวกับมาตรฐานขั้นต่ำ (Minimum Standard) ขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ หรือหลักเกณฑ์วิธีการตามมาตรฐานของสหภาพยุโรป ด้านอุปกรณ์ เรื่องของการจัดเตรียมเครื่องมืออุปกรณ์ในการรักษาความปลอดภัยให้มีความพร้อม ด้านงบประมาณ เพราะการที่จะไปสู่มาตรฐานสหภาพยุโรปนั้น ผู้ประกอบการจะต้องมีงบประมาณเพียงพอในการ

จัดซื้ออุปกรณ์ที่ใช้ในการรักษาความปลอดภัยที่เพียงพอ และสถานที่ที่ให้บริการต้องมีความพร้อม ส่วนตัวแทนควบคุมประเทศที่ 3 ที่ได้มาเป็นส่วนที่เสริมความแข็งแกร่งให้องค์กรว่า เขาส่งสินค้า สหภาพยุโรปก็เลยต้องได้รับการรับรองเป็นตัวแทนควบคุมประเทศที่ 3 การจะนำมามาตรฐานผนวก หรือผสานรวมกัน เป็นสิ่งที่เป็นไปได้ในแง่ของกฎหมายมันเป็นเรื่องของอำนาจอธิปไตย ถ้า สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย จะสนับสนุนจริง ๆ ก็อาจจะเป็นการนำเอกสารชุด เดียวกันมาขึ้นขอรับรองการเป็นตัวแทนควบคุมในประเทศไทยได้

4.2.6 ข้อเสนอแนะแนวทางการปรับปรุงกระบวนการของตัวแทนควบคุมประเทศที่ 3 ตามมาตรฐานสหภาพยุโรป (ถ้ามี) โปรดให้ข้อเสนอแนะเพิ่มเติมเกี่ยวกับประเด็นที่น่าสนใจ การ วิจัย และพัฒนา หรือการศึกษาเพิ่มเติมในเรื่องที่เกี่ยวข้อง

ผู้ให้ข้อมูลหลักจำนวน 2 คน ประกอบด้วย CAAT01, CAAT02

ตารางที่ 4.17 ความคิดเห็นของผู้ให้ข้อมูลสำคัญจากการสัมภาษณ์ในประเด็นข้อเสนอแนะแนวทางการปรับปรุงกระบวนการของตัวแทนควบคุมประเทศที่ 3 ตามมาตรฐาน สหภาพยุโรป

รหัส	ความคิดเห็น
ด้านบุคลากร	
CAAT01	ผู้ประกอบการได้เสนอให้สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยจัดบุคลากรเพื่อขึ้นทะเบียนเป็น ผู้ตรวจสอบอิสระของสหภาพยุโรป (EU Validator) ให้มีการพัฒนา เพื่อจะไปสนับสนุน ผู้ประกอบการของไทยให้ได้รับการรับรองตัวแทนควบคุมประเทศที่ 3 ได้ง่ายขึ้น
CAAT02	ไม่มีการให้ความเห็นด้านบุคลากร
ด้านอุปกรณ์	
CAAT01	เนื่องจาก การขอใบรับรอง RA3 เป็นมาตรฐานของสหภาพยุโรป ดังนั้น จึงอยู่นอกเหนืออำนาจ หน้าที่ของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยผู้ประกอบการอาจศึกษาเรื่องอุปกรณ์รักษา ความปลอดภัยจาก website ของสหภาพยุโรป หรือ ECAC ซึ่งจะมี list รายการอุปกรณ์รักษาความ ปลอดภัยที่ได้รับการรับรองและสามารถนำมาใช้ได้ เพื่อให้เป็นไปตามมาตรฐานสหภาพยุโรป
CAAT02	ไม่มีการให้ความเห็นด้านอุปกรณ์
ด้านสถานที่	
CAAT01	เนื่องจาก การขอใบรับรอง RA3 เป็นมาตรฐานของสหภาพยุโรป ดังนั้น จึงอยู่นอกเหนืออำนาจ หน้าที่ของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยในเรื่องสถานที่ อย่างไรก็ตาม โดยพื้นฐานแล้ว เรื่องสถานที่ในการประกอบการ ในเชิงการรักษาความปลอดภัย (Security) ก็มีการกำหนดมาตรฐาน ไม่แตกต่างกันระหว่างกฎหมายของไทย กับต่างประเทศ
CAAT02	ไม่มีการให้ความเห็นด้านสถานที่

ตารางที่ 4.17 ความคิดเห็นของผู้ให้ข้อมูลสำคัญจากการสัมภาษณ์ในประเด็นข้อเสนอแนะแนวทางการปรับปรุงกระบวนการของตัวแทนควบคุมประเทศที่ 3 ตามมาตรฐานสหภาพยุโรป (ต่อ)

รหัส	ความคิดเห็น
ด้านการลงทุน	
CAAT01	เนื่องจาก การขอใบรับรอง RA3 เป็นมาตรฐานของสหภาพยุโรป ดังนั้น จึงอยู่นอกเหนืออำนาจหน้าที่ของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยในเรื่องการลงทุน อย่างไรก็ตาม สำหรับผู้ประกอบการที่มีความสนใจที่จะขอรับใบรับรอง RA3 ก็ควรมีการวางแผนในเรื่องงบประมาณไว้ล่วงหน้า
CAAT02	ไม่มีกรให้ความเห็นด้านการลงทุน
ด้านการฝึกอบรม	
CAAT01	สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยควรมีการนำแนวทางจากสหภาพยุโรปในการฝึกอบรมบุคลากรมาเป็นแนวทางสำหรับประเทศไทย
CAAT02	ไม่มีกรให้ความเห็นด้านการฝึกอบรม
ด้านการบริหารจัดการ	
CAAT01	สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ยังไม่ได้เริ่มนำมาตรฐานต่าง ๆ ของสหภาพยุโรปมาบูรณาการกับกฎหมายไทยมากนัก ซึ่งในอนาคตสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยอาจจะต้องพิจารณามาตรฐานของสหภาพยุโรปมาบูรณาการเกี่ยวกับข้อกำหนดของประเทศไทย ซึ่งจะเป็นการเพิ่มมาตรฐานให้กับประเทศไทย และนำมาปรับเป็นข้อกำหนดขั้นพื้นฐาน (Base Line) หรือออกกฎหมายประเทศไทยด้วย และไม่เป็นอุปสรรคกับผู้ประกอบการที่จะก้าวสู่มาตรฐานสากลต่อไป
CAAT02	ในแง่ของกฎหมาย การจะทำให้มาตรฐานประเทศไทยสอดคล้องกับมาตรฐานของสหภาพยุโรปนั้นเป็นไปได้ ซึ่งเป็นเรื่องของอำนาจอธิปไตยของไทยที่ไม่จำเป็นต้องปฏิบัติตามกฎหมายของกลุ่มสหภาพยุโรป <ul style="list-style-type: none"> - เป็นไปไม่ได้ที่จะบอกว่าประเทศไทยต้องยอมรับมาตรฐานของสหภาพยุโรป ส่วนประเทศไทยจำเป็นต้องอิงตามมาตรฐานขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ เพราะประเทศไทยเป็นรัฐภาคีสมาชิกขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ - ส่วนภาครัฐจะสนับสนุนหรือไม่สนับสนุนยังไม่แนบยังมีนโยบายที่ชัดเจนนัก ทั้งนี้ หากจะสนับสนุนเป็นเรื่องเกี่ยวกับเอกสาร เช่น อาจพิจารณาให้ผู้ประกอบการนำหลักฐานเอกสารที่ยื่นขอรับรองการเป็นตัวแทนควบคุมกับทางสหภาพยุโรปมาขึ้นขอรับรองเป็นตัวแทนควบคุมประเทศไทยหรือสามารถใช้เอกสารชุดเดียวกันได้ - สำหรับผู้ที่เป็ตัวแทนควบคุมอยู่แล้วจะต้องทำตามมาตรฐานองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ ซึ่งเป็นมาตรฐานที่ค่อนข้างสูงอยู่แล้ว เมื่อเทียบกับมาตรฐานของสหภาพยุโรป - ทั้งนี้ตัวแทนควบคุมในประเทศไทยทั้งหมดที่ทำการตรวจค้นสินค้าเพื่อการขนส่งสินค้าทางอากาศทุกราย ตามกฎหมายจะต้องได้รับการรับรองตัวแทนควบคุมตามพระราชบัญญัติการเดินอากาศฯ ทั้งหมด

ตารางที่ 4.17 ความคิดเห็นของผู้ให้ข้อมูลสำคัญจากการสัมภาษณ์ในประเด็นข้อเสนอแนะแนวทางการปรับปรุงกระบวนการของตัวแทนควบคุมประเทศที่ 3 ตามมาตรฐานสหภาพยุโรป (ต่อ)

รหัส	ความคิดเห็น
ด้านการบริหารจัดการ (ต่อ)	
CAAT02 (ต่อ)	- ตัวแทนควบคุมประเทศที่ 3 ตามมาตรฐานสหภาพยุโรปที่ได้มาเป็นส่วนที่เสริมความแข็งแกร่งให้องค์กรว่า ผู้ประกอบการสามารถส่งสินค้าสหภาพยุโรปก็เลยต้องได้รับการรับรองเป็นตัวแทนควบคุมประเทศที่ 3 เนื่องจาก การขอใบรับรอง RA3 เป็นมาตรฐานของสหภาพยุโรป ดังนั้น จึงอยู่นอกเหนืออำนาจหน้าที่ของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยในเรื่องการลงทุน อย่างไรก็ตาม สำหรับผู้ประกอบการที่มีความสนใจที่จะขอรับใบรับรอง RA3 ก็ควรมีการวางแผนในเรื่องงบประมาณไว้ล่วงหน้า

จากผลการสัมภาษณ์ในประเด็น ข้อเสนอแนะแนวทางการปรับปรุงกระบวนการของตัวแทนควบคุมประเทศที่ 3 ตามมาตรฐานสหภาพยุโรป สามารถสรุปสาระสำคัญได้ดังนี้

ผู้ให้สัมภาษณ์จากสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ได้ให้ความคิดเห็นว่า สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยก็เป็นเหมือนอุปสรรคกับผู้ประกอบการ (Operator) อนาคตอาจจะต้องพิจารณามาตรฐานที่สูงขึ้น จะมีการบูรณาการเกี่ยวกับข้อกำหนดของประเทศไทย ก็จะเป็นการเพิ่มมาตรฐานให้กับประเทศไทย และไม่เป็นอุปสรรคกับผู้ประกอบการที่จะก้าวสู่มาตรฐานสากล ส่วนเรื่องของการฝึกอบรม มีการแก้ไขข้อกำหนดเรื่องของหลักสูตรให้ครอบคลุมมากขึ้น ถ้าสถาบันฝึกอบรมไหนที่อยู่นอกเหนือจากที่สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย กำหนด ให้ผู้ประกอบการที่ขอรับรองเป็นตัวแทนควบคุมทำหนังสือเข้ามาถึงสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยเพื่อพิจารณาเป็นรายกรณี ส่วนในเชิงเนื้อหาของกฎหมาย อยากให้มีความชัดเจนมากขึ้นว่า ผู้ประกอบการธุรกิจแบบใดต้องขอรับรองการเป็นตัวแทนควบคุมบ้าง ให้มีความชัดเจนในการตีความกฎหมายมากขึ้น โดยมาตรการด้วยกฎหมายมันก็มีการป้องกันไว้อย่างครอบคลุม ถึงแม้ไม่มีตัวแทนควบคุมก็ไม่ได้หมายความว่าสินค้าจะถูกส่งขึ้นอากาศยานโดยไม่มี การตรวจค้น จะมีกฎหมายอีกส่วนหนึ่งที่กำหนดหน้าที่ไว้ให้ผู้ประกอบการส่วนอื่นที่ต้องทำการตรวจค้นอยู่แล้ว

บทที่ 5

สรุปและอภิปรายผล

การสรุปและอภิปรายผลการวิจัย เรื่อง รูปแบบกระบวนการของตัวแทนควบคุมในการรักษาความปลอดภัยการขนส่งสินค้าทางอากาศตามมาตรฐานสหภาพยุโรป เป็นการวิจัยเชิงคุณภาพ (Qualitative research) โดยมีวัตถุประสงค์ในการศึกษา ดังนี้

- 1) เพื่อเปรียบเทียบมาตรฐานตัวแทนควบคุมประเทศที่ 3 สำหรับการขนส่งสินค้าไปยังสหภาพยุโรป และข้อกำหนดสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ฉบับที่ 33 หมวด 2
- 2) เพื่อเสนอรูปแบบกระบวนการของตัวแทนควบคุมในการรักษาความปลอดภัยการขนส่งสินค้าทางอากาศตามมาตรฐานสหภาพยุโรป

ผู้วิจัยได้ใช้วิธีการศึกษาข้อมูลที่ได้จากการค้นคว้าเอกสารต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง (Documentary research) ทั้งศึกษาแนวคิด ทฤษฎี มาตรฐาน มาตรฐานตัวแทนควบคุมประเทศที่ 3 สำหรับการขนส่งสินค้าไปยังสหภาพยุโรป (European Union Regulation; EU) และข้อกำหนดสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ฉบับที่ 33 หมวด 2 (The Civil Aviation Authority of Thailand; CAAT) ร่วมกับการสัมภาษณ์เชิงลึก (In-Depth Interview) จากผู้ให้ข้อมูลสำคัญ (Key Informants) จำนวนทั้งหมด 8 ท่าน ประกอบด้วยผู้ให้ข้อมูลสำคัญ 2 กลุ่ม ได้แก่ 1) หน่วยงานที่ได้รับการรับรองการเป็นตัวแทนควบคุมและการไปรษณีย์ควบคุม จำนวน 5 ท่าน ผู้เชี่ยวชาญด้านการรักษาความปลอดภัยสินค้าในการขนส่งสินค้าทางอากาศ จำนวน 1 ท่าน และ 2) เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย จำนวน 2 ท่าน สามารถสรุปผลการวิจัยและอภิปรายผลการวิจัยตามลำดับได้ ดังนี้

- 1) สรุปผลการวิจัย
- 2) อภิปรายผลการวิจัย
- 3) ข้อเสนอแนะ
- 4) ข้อจำกัดการวิจัย
- 5) การประยุกต์ผลการวิจัย

5.1 สรุปผลการวิจัย

จากการรวบรวม และวิเคราะห์ข้อมูล สามารถสรุปผลการวิเคราะห์ข้อมูลเกี่ยวกับรูปแบบกระบวนการของตัวแทนควบคุมในการรักษาความปลอดภัยการขนส่งสินค้าทางอากาศตามมาตรฐานสหภาพยุโรป รวมทั้งจากการสัมภาษณ์เชิงลึกจากผู้ให้ข้อมูลสำคัญ สามารถสรุปผลการวิจัยตามวัตถุประสงค์ที่กำหนดได้ ดังนี้

5.1.1 วัตถุประสงค์ที่ 1 เพื่อเปรียบเทียบมาตรฐานตัวแทนควบคุมประเทศที่ 3 สำหรับการขนส่งสินค้าไปยังสหภาพยุโรป และข้อกำหนดสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ฉบับที่ 33 หมวด 2

จากการวิจัยในครั้งนี้ ผู้วิจัยได้ดำเนินการด้วยวิธีการศึกษาและวิเคราะห์มาตรฐานเชิงเปรียบเทียบเนื้อหาของกฎระเบียบมาตรฐาน และข้อกำหนดที่เกี่ยวข้องกับรูปแบบกระบวนการของตัวแทนควบคุมในการรักษาความปลอดภัยการขนส่งสินค้าทางอากาศตามมาตรฐานสหภาพยุโรป และสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย พร้อมทั้งเปรียบเทียบเนื้อหาโดยสามารถสรุปผลการวิเคราะห์กฎระเบียบมาตรฐาน และข้อกำหนดออกเป็น 2 หัวข้อหลัก ประกอบด้วย 1) คุณสมบัติในการรับรองการเป็นตัวแทนควบคุม และ 2) กระบวนการในการรับรองเป็นตัวแทนควบคุม ซึ่งมีรายละเอียด ดังนี้

1) คุณสมบัติในการรับรองการเป็นตัวแทนควบคุม ประกอบด้วย 1) คุณสมบัติองค์กรที่ขอรับรองการเป็นตัวแทนควบคุม และ 2) คุณสมบัติของบุคลากรที่ปฏิบัติหน้าที่พื้นที่ที่มีการควบคุมการรักษาความปลอดภัย มีรายละเอียดดังนี้

- คุณสมบัติองค์กรที่ขอรับรองการเป็นตัวแทนควบคุมของสหภาพยุโรป และสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย นั้นมีความสอดคล้องกัน ในส่วนของผู้ตรวจรับรองเป็นตัวแทนควบคุม ลักษณะการเป็นเจ้าของ อุปกรณ์ สถานที่ กระบวนการดำเนินงานเกี่ยวกับการรักษาความปลอดภัยสินค้า และในส่วนที่ไม่สอดคล้องกัน เป็นเรื่องของการกำหนดขอบเขตในการบังคับใช้ข้อกำหนดเกี่ยวกับตัวแทนควบคุม กล่าวคือ ข้อบังคับของสหภาพยุโรปกำหนดว่า ตัวแทนจัดการขนส่งสินค้าต้องดำเนินการขนส่งสินค้าซึ่งมีที่ตั้งอยู่ในประเทศที่ 3 นอกเขตสหภาพยุโรป แต่สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยกำหนดสถานที่ดำเนินการตัวแทนควบคุมต้องมีที่ตั้งอยู่ในราชอาณาจักรไทยเท่านั้น

- คุณสมบัติของบุคลากรที่ปฏิบัติหน้าที่พื้นที่ที่มีการควบคุมการรักษาความปลอดภัย (การสรรหาบุคลากรและการฝึกอบรม) ของตัวแทนควบคุมของสหภาพยุโรป และสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย นั้น ไม่มีประเด็นใดที่ไม่สอดคล้องกันเลย

2) กระบวนการในการรับรองเป็นตัวแทนควบคุม ประกอบด้วย 1) ผู้ให้การรับรองการเป็นตัวแทนควบคุม 2) การอนุมัติตัวแทนควบคุม 3) เอกสารหลักฐานในการรับรองการเป็นตัวแทนควบคุม 4) ระยะเวลาการรับรองการเป็นตัวแทนควบคุม 5) การต่ออายุการรับรองการเป็นตัวแทนควบคุม 6) การพักใช้ใบรับรองการเป็นตัวแทนควบคุม และ 7) การเพิกถอนใบรับรองการเป็นตัวแทนควบคุม มีรายละเอียดดังนี้

- ผู้ให้การรับรองการเป็นควบคุมของสหภาพยุโรป และสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ที่สอดคล้องกัน คือ หน่วยงานที่ให้การรับรองตัวแทนควบคุมต้องเป็นหน่วยงานที่มีอำนาจด้านการรักษาความปลอดภัยสินค้า

- การอนุมัติตัวแทนควบคุมของสหภาพยุโรป และสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ที่ไม่สอดคล้องกัน มีรายละเอียดดังนี้

- สหภาพยุโรป กำหนดให้ตัวแทนควบคุมจะต้องยื่น คำประกาศข้อผูกพันตัวแทนควบคุม (Declaration of Commitments - Regulated Agent) จะต้องลงนามโดยตัวแทนทางกฎหมายของตัวแทนควบคุมหรือ โดยบุคคลที่รับผิดชอบด้านความปลอดภัย คำประกาศที่ลงนามจะต้องเก็บรักษาไว้โดยผู้ตรวจสอบความปลอดภัยการบินของสหภาพยุโรป

- สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย กำหนดให้ตัวแทนควบคุมต้องจัดทำแผนเผชิญเหตุ (Contingency Plan) สำหรับจัดการภัยคุกคามและเมื่อมีเหตุเกิดขึ้นกับสินค้าและไปรษณียภัณฑ์ รวมทั้งวิธีการรายงานภัยคุกคาม หรือเหตุดังกล่าวให้สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย แต่สหภาพยุโรปกำหนดให้จัดทำเพียง

- เอกสารหลักฐานในการรับรองการเป็นตัวแทนควบคุมของสหภาพยุโรป และสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ที่ไม่สอดคล้องกัน มีรายละเอียดดังนี้

- สหภาพยุโรป กำหนดให้ยื่นเอกสารที่แตกต่างจากสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ประกอบด้วย 1) รายการตรวจสอบ (Checklist) ที่องค์การตรวจสอบการรักษาความปลอดภัยทางการบินของสหภาพยุโรปใช้ในการประเมินระดับการรักษาความปลอดภัย 2) รูปแบบการรักษาความปลอดภัย (Security Program) ในเรื่องการสรรหาบุคลากร และการฝึกอบรม 3) การประกาศภาวะผูกพัน (เอกสารแนบ 6-H2 ถึง Implementing Regulation 2015/1998) ที่ลงนามโดยนิติบุคคลที่ได้รับการตรวจสอบแล้ว

- สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย กำหนดให้ยื่นเอกสารที่แตกต่างจากสหภาพยุโรป ประกอบด้วย 1) แบบฟอร์มใบคำขอใบรับรอง คำขอต่ออายุใบรับรอง หรือคำขอรับใบแทน ตัวแทนควบคุม การไปรษณีย์ควบคุม 2) แผนเผชิญเหตุ (Contingency Plan) ที่สอดคล้องกับแผนรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASP) 3) สำเนาบัตร

ประชาชน หรือสำเนาหนังสือเดินทางของผู้มีอำนาจลงนามนิติบุคคลที่เป็นปัจจุบัน 4) ข้อมูลเกี่ยวกับความรู้ความสามารถ ประสบการณ์ของบุคลากร และจำนวนบุคลากรที่ปฏิบัติงาน 5) ข้อมูลเกี่ยวกับเครื่องมือรักษาความปลอดภัยสินค้า ไปรษณีย์ภัณฑ์ สัมภาระ หรือสิ่งอื่น ๆ ที่รับจัดการขนส่งทางอากาศ

- ระยะเวลาการรับรองการเป็นตัวแทนควบคุมของสหภาพยุโรป และสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ที่ไม่สอดคล้องกัน คือ ใบรับรองการเป็นตัวแทนควบคุมสหภาพยุโรปมีอายุคราวละ 3 ปี แต่ใบรับรองการเป็นตัวแทนควบคุมของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยมีอายุคราวละ 5 ปี
- การต่ออายุการรับรองการเป็นตัวแทนควบคุมของสหภาพยุโรป และสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ที่ไม่สอดคล้องกัน คือ
 - สหภาพยุโรปไม่มีการกำหนดตารางการตรวจสอบเพิ่มเติมอีก หากผู้ให้บริการยังคงรักษามาตรฐานได้ตามแบบแผนรักษาความปลอดภัยที่ระบุไว้
 - สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยกำหนดให้ตัวแทนควบคุมต้องยื่นคำขอพร้อมเอกสารก่อนหมดอายุไม่น้อยกว่า 90 วัน และไม่อยู่ระหว่างถูกพักใช้ใบรับรองตัวแทนควบคุม หรือเคยถูกเพิกถอนใบรับรองตัวแทนควบคุมมายังไม่ครบ 1 ปี
- การพักใช้ใบรับรองการเป็นตัวแทนควบคุมของสหภาพยุโรป และสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ที่สอดคล้องกัน คือ หากตัวแทนควบคุมไม่ดำเนินการอย่างต่อเนื่อง หรือไม่ดำเนินการตามข้อกำหนด ซึ่งจะทำให้ไม่สามารถส่งสินค้าทางอากาศที่ปลอดภัยได้จะถูกพักใช้ใบรับรองตัวแทนควบคุมจากหน่วยงานที่มีอำนาจด้านการรักษาความปลอดภัยสินค้า
- การเพิกถอนใบรับรองการเป็นตัวแทนควบคุมของสหภาพยุโรป และสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ที่ไม่สอดคล้องกัน คือ สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย กำหนดว่า หากตัวแทนควบคุมถูกพักใช้ใบรับรองเกิน 2 ครั้ง ภายในระยะเวลา 2 ปี จะต้องถูกเพิกถอนใบรับรองการเป็นตัวแทนควบคุม

5.1.2 วัตถุประสงค์ที่ 2 เพื่อเสนอรูปแบบกระบวนการของตัวแทนควบคุมในการรักษาความปลอดภัยการขนส่งสินค้าทางอากาศตามมาตรฐานสหภาพยุโรป

จากการสัมภาษณ์เชิงลึกผู้ให้ข้อมูลสำคัญที่เกี่ยวข้องกับรูปแบบกระบวนการของตัวแทนควบคุมในการรักษาความปลอดภัยการขนส่งสินค้าทางอากาศตามมาตรฐานสหภาพยุโรป จำนวนทั้งหมด 8 ท่าน โดยสามารถสรุปผลการวิเคราะห์ข้อมูลที่ได้จากการสัมภาษณ์เชิงลึก ดังนี้

ข้อมูลทั่วไปของผู้ให้สัมภาษณ์ สรุปผลการวิเคราะห์ได้ว่า ผู้ให้ข้อมูลในการสัมภาษณ์ทั้งหมด 8 ท่าน แบ่งเป็น 2 กลุ่ม ได้แก่ กลุ่มที่ 1 หน่วยงานที่ได้รับการรับรองการเป็นตัวแทนควบคุมและการไปรษณีย์ควบคุม จำนวน 5 ท่าน ผู้เชี่ยวชาญด้านการรักษาความปลอดภัยสินค้าในการขนส่งสินค้าทางอากาศ จำนวน 1 ท่าน และกลุ่มที่ 2 เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย จำนวน 2 ท่าน ซึ่งผู้ให้ข้อมูลทั้งหมดเป็นบุคลากรที่มีประสบการณ์ และมีหน้าที่รับผิดชอบเกี่ยวข้องกับกระบวนการของตัวแทนควบคุมในการรักษาความปลอดภัยการขนส่งสินค้าทางอากาศ รวมถึงเป็นผู้ที่เกี่ยวข้องในการออกนโยบาย ข้อกำหนด และการกำกับดูแลกระบวนการของตัวแทนควบคุมในการรักษาความปลอดภัยการขนส่งสินค้าทางอากาศ

สรุปผลการวิเคราะห์ข้อคิดเห็นเกี่ยวกับรูปแบบกระบวนการของตัวแทนควบคุมในการรักษาความปลอดภัยการขนส่งสินค้าทางอากาศตามมาตรฐานสหภาพยุโรป ประกอบด้วย 2 กลุ่ม คือ กลุ่มที่ 1 หน่วยงานที่ได้รับการรับรองการเป็นตัวแทนควบคุมและการไปรษณีย์ควบคุม ผู้เชี่ยวชาญด้านการรักษาความปลอดภัยสินค้าในการขนส่งสินค้าทางอากาศ และ กลุ่มที่ 2 เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย มีรายละเอียด ดังนี้

กลุ่มที่ 1 ข้อคิดเห็นเกี่ยวกับรูปแบบกระบวนการของตัวแทนควบคุมในการรักษาความปลอดภัยการขนส่งสินค้าทางอากาศตามมาตรฐานสหภาพยุโรปของหน่วยงานที่ได้รับการรับรองการเป็นตัวแทนควบคุมและการไปรษณีย์ควบคุม ผู้เชี่ยวชาญด้านการรักษาความปลอดภัยสินค้าในการขนส่งสินค้าทางอากาศ ดังแสดงในตารางที่ 5.1

ตารางที่ 5.1 ข้อคิดเห็นเกี่ยวกับรูปแบบกระบวนการของตัวแทนควบคุมในการรักษาความปลอดภัยการขนส่งสินค้าทางอากาศตามมาตรฐานสหภาพยุโรปของหน่วยงานที่ได้รับการรับรองการเป็นตัวแทนควบคุมและการไปรษณีย์ควบคุม ผู้เชี่ยวชาญด้านการรักษาความปลอดภัยสินค้าในการขนส่งสินค้าทางอากาศ

คำถาม ผู้ให้ ข้อมูล	ด้านบุคลากร						ด้านอุปกรณ์						ด้านสถานที่						ด้านการลงทุน						ด้านการฝึกอบรม						ด้านการบริหารจัดการ						
	1	2	3	4	5	6	1	2	3	4	5	6	1	2	3	4	5	6	1	2	3	4	5	6	1	2	3	4	5	6	1	2	3	4	5	6	
Q1	✓	✓	✓	✓	✗	✓	✓	✓	✗	✓	✗	✓	✓	✓	✓	✓	✗	✓	✓	✓	✗	✗	✗	✓	✓	✓	✓	✗	✓	✗	✓	✓	✓	✗	✓	✗	✓
Q2	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✗	✗	✓	✓	✓	✓	✗	✗	✗	✓	✓	✓	✗	✗	✗	✓	✓	✗	✗	✓	✓	✓	✓	✗	✗	✓	✓	
Q3	✓	✓	✓	✓	✗	✓	✓	✓	✓	✗	✓	✗	✗	✗	✗	✗	✗	✗	✓	✗	✓	✗	✓	✗	✗	✗	✗	✗	✗	✗	✗	✗	✗	✗	✗	✓	
Q4	✓	✓	✗	✗	✗	✗	✓	✓	✗	✗	✓	✗	✗	✓	✗	✗	✗	✗	✓	✓	✗	✗	✓	✗	✓	✓	✗	✗	✗	✗	✓	✓	✗	✗	✗	✗	
Q5	✓	✓	✓	✓	✗	✓	✓	✓	✗	✗	✓	✓	✓	✓	✗	✗	✗	✓	✓	✓	✓	✗	✓	✓	✓	✓	✓	✗	✗	✓	✓	✓	✓	✗	✗	✓	
Q6	✓	✓	✗	✗	✓	✗	✗	✓	✗	✗	✓	✗	✗	✓	✗	✗	✓	✗	✗	✓	✓	✗	✓	✗	✗	✓	✓	✗	✓	✗	✗	✓	✓	✗	✓	✓	
ข้อเสนอแนะ	✓	✓	✓	✓	✗	✗	✓	✗	✗	✗	✗	✗	✓	✗	✗	✗	✗	✗	✓	✗	✓	✗	✗	✗	✓	✓	✓	✗	✗	✓	✓	✓	✓	✗	✗	✓	

หมายเหตุ : เครื่องหมาย ✓ หมายถึงมีข้อคิดเห็นในแต่ละด้านของแต่ละคำถาม และเครื่องหมาย ✗ หมายถึงไม่มีข้อคิดเห็นในแต่ละด้านของแต่ละคำถาม

จากตารางที่ 5.1 ผู้วิจัยสามารถสรุปผลการวิเคราะห์ข้อมูลจากการสัมภาษณ์หน่วยงานที่ได้รับการรับรองการเป็นตัวแทนควบคุมและการไปรษณีย์ควบคุม และผู้เชี่ยวชาญด้านการรักษาความปลอดภัยสินค้าในการขนส่งสินค้าทางอากาศ ซึ่งแบ่งออกเป็น 2 กลุ่มย่อย จำนวนทั้งหมด 6 ท่าน ได้แก่ 1) หน่วยงานที่ได้รับการรับรองการเป็นตัวแทนควบคุม จำนวน 4 ท่าน และผู้เชี่ยวชาญด้านการรักษาความปลอดภัยสินค้าในการขนส่งสินค้าทางอากาศ จำนวน 1 ท่าน และ 2) การไปรษณีย์ควบคุม เกี่ยวกับรูปแบบกระบวนการของตัวแทนควบคุมในการรักษาความปลอดภัยในการขนส่งสินค้าทางอากาศตามมาตรฐานสหภาพยุโรป โดยแบ่งออกเป็น 6 ด้าน ดังนี้

- ด้านบุคลากร ผู้วิจัยสรุปประเด็นสำคัญที่ได้จากการสัมภาษณ์ตัวแทนควบคุมและการไปรษณีย์ควบคุม มีรายละเอียดดังนี้

ปัญหาและอุปสรรคในการดำเนินการตัวแทนควบคุมด้านบุคลากร ไม่ว่าจะเป็นช่วงที่หน่วยงานยื่นขอรับรองตัวแทนควบคุม หรือภายหลังจากที่หน่วยงานได้รับการรับรองเป็นตัวแทนควบคุมแล้ว พบว่า บุคลากรที่สามารถปฏิบัติงานด้านการรักษาความปลอดภัยสินค้ามีทักษะ ความรู้ ความเชี่ยวชาญ และมีประสบการณ์เกี่ยวกับข้อกำหนด และระเบียบปฏิบัติงานในการเป็นตัวแทนควบคุมไม่เพียงพอ บุคลากรที่มีองค์ความรู้ด้านการรักษาความปลอดภัยมีจำนวนน้อย การสรรหาบุคลากรที่มีพร้อมทั้งคุณสมบัติและองค์ความรู้ด้านการรักษาความปลอดภัยนั้นค่อนข้างยาก การสร้างบุคลากรให้พร้อมปฏิบัติงานต้องเสียเวลาและมีค่าใช้จ่ายค่อนข้างสูง ที่สำคัญคือ บุคลากรที่ปฏิบัติงานยังขาดความตระหนักถึงความรับผิดชอบและความสำคัญของการรักษาความปลอดภัยสินค้า ทำให้การละเลย หรือความหยาบคายในการปฏิบัติงานของบุคลากร ซึ่งอาจเกิดความเสี่ยงที่ก่อให้เกิดความอันตราย การคุกคาม และความไม่ปลอดภัยต่อสินค้าที่อยู่ในพื้นที่ของตัวแทนควบคุม

วิธีการแก้ปัญหาด้านบุคลากร คือ หน่วยงานต้องสร้างความรู้ ความเข้าใจที่ถูกต้องให้กับผู้ปฏิบัติงานเกี่ยวกับข้อกำหนด กระบวนการปฏิบัติงานที่เปลี่ยนแปลงไป หน่วยงานควรมีประกาศเกี่ยวกับนโยบายการรักษาความปลอดภัย (Security Bulletin) ให้ข้อมูลกับบุคลากรที่ปฏิบัติงานมากขึ้น หน่วยงานส่งเสริม สนับสนุนให้บุคลากรที่ปฏิบัติงานเข้ารับการอบรมให้ครบทุกคน เพื่อสร้างความตระหนักให้พนักงานค่านึงด้านการรักษาความปลอดภัยสินค้าให้มากขึ้น ทั้งนี้ผู้บริหารต้องเป็นตัวอย่างที่ดีแก่พนักงาน ซึ่งทำให้ผู้ปฏิบัติงานสามารถปฏิบัติงานถูกต้องและสินค้ามีความปลอดภัยมากขึ้น อีกทั้งช่วยลดปัญหาความขัดแย้งในการปฏิบัติงานอีกด้วย

สิ่งที่ควรพัฒนาในกระบวนการรับรองเป็นตัวแทนควบคุมและการไปรษณีย์ควบคุม เพื่อจะยกระดับสู่การเป็นการเป็นตัวแทนควบคุมประเทศที่ 3 มาตรฐานสหภาพยุโรป ด้านบุคลากรคือ บุคลากรของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยควรขึ้นทะเบียนเป็นผู้ตรวจสอบอิสระ

สหภาพยุโรป และต้องเป็นผู้ที่มีความรู้เกี่ยวกับตัวแทนควบคุมประเทศที่ 3 มาตรฐานสหภาพยุโรป อีกทั้ง บุคลากรที่ปฏิบัติงานในหน่วยงานตัวแทนควบคุมนั้นควรมีความรู้ ทักษะ ความเข้าใจ และความตระหนักถึงการรักษาความปลอดภัยสินค้าอยู่เสมอ

ส่วนของการไปรษณีย์ควบคุม ภายหลังจากที่ได้รับการรับรองเป็นการไปรษณีย์ควบคุมแล้ว หน่วยงานประสบปัญหาด้านการปรับปรุงแบบการปฏิบัติงานแบบผสมระหว่างระบบการขนส่งสินค้าและไปรษณีย์ที่มีความแตกต่างกัน และได้แก้ปัญหาโดยหน่วยงานจัดให้มีการฝึกอบรมผู้ปฏิบัติงานให้มีความรู้ เกี่ยวกับการขนส่งสินค้าและไปรษณีย์ และให้มีความเข้าใจที่ถูกต้องในการปฏิบัติงาน

- ด้านอุปกรณ์ ผู้วิจัยสรุปประเด็นสำคัญที่ได้จากการสัมภาษณ์ตัวแทนควบคุม และการไปรษณีย์ควบคุม มีรายละเอียดดังนี้

ปัญหาและอุปสรรคในการดำเนินการตัวแทนควบคุมด้านอุปกรณ์ ช่วงที่หน่วยงานยื่นขอรับรองตัวแทนควบคุม พบว่า อุปกรณ์และเครื่องมือที่ใช้ในการรักษาความปลอดภัยที่มีอยู่ไม่เป็นไปตามข้อกำหนดของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย และมีจำนวนไม่เพียงพอต่อการปฏิบัติงานด้านการรักษาความปลอดภัย

ปัญหาและอุปสรรคในการดำเนินการตัวแทนควบคุมด้านอุปกรณ์ ภายหลังจากหน่วยงานยื่นขอรับรองตัวแทนควบคุม พบว่า อุปกรณ์ที่ใช้ในการรักษาความปลอดภัยสินค้ามีการใช้งานมาเป็นระยะเวลานาน ทำให้อุปกรณ์เกิดการชำรุด เสียหาย ซึ่งต้องมีการซ่อมแซม มีการบำรุงรักษาอย่างต่อเนื่อง โดยช่างผู้เชี่ยวชาญและมีความรู้เฉพาะอุปกรณ์นั้น ๆ ซึ่งมีค่าใช้จ่ายในการดำเนินการที่ค่อนข้างสูง หออะไหล่ทดแทนค่อนข้างยาก

วิธีการแก้ปัญหาด้านอุปกรณ์ คือ หน่วยงานได้จัดหาอุปกรณ์ และเครื่องมือที่ใช้ในการรักษาความปลอดภัยสินค้าที่มีเทคโนโลยีทันสมัยมากขึ้น และสามารถรองรับปริมาณสินค้าที่เพิ่มขึ้นได้ มีการเพิ่มความถี่ในการบำรุงรักษาอุปกรณ์อย่างสม่ำเสมอ รวมถึงหน่วยงานสร้างคู่มือการใช้งานและการดูแลรักษาอุปกรณ์ที่ถูกต้องให้กับพนักงาน ทั้งนี้ หน่วยงานคำนึงถึงสถานการณ์ในอนาคต และความคุ้มค่าในการดำเนินธุรกิจ แล้วจึงตัดสินใจว่าจะซื้อหรือเช่าอุปกรณ์ โดยหน่วยงานมีการเปรียบเทียบราคา และบริการหลังการขายของบริษัทตัวแทนจำหน่ายอุปกรณ์การรักษาความปลอดภัย

สิ่งที่ควรพัฒนาในกระบวนการรับรองเป็นตัวแทนควบคุมและการไปรษณีย์ควบคุม เพื่อจะยกระดับสู่การเป็นการเป็นตัวแทนควบคุมประเทศที่ 3 มาตรฐานสหภาพยุโรป ด้านอุปกรณ์ คือ ตัวแทนควบคุมควรจัดหาอุปกรณ์และเครื่องมือที่ใช้ในการการรักษาความปลอดภัยสินค้าที่มีเทคโนโลยีที่ทันสมัย และเป็นไปตามข้อกำหนดของสหภาพยุโรป

ส่วนของการไปรษณีย์ควบคุม ได้ให้ความคิดเห็นว่า ผู้ประกอบการต้องมีการจัดเตรียมซื้อเครื่องตรวจจับร่องรอยวัตถุระเบิด (ETD) ซึ่งเป็นอุปกรณ์ตรวจจับวัตถุระเบิดที่สามารถตรวจจับวัตถุระเบิดขนาดเล็กได้ การตรวจจับทำได้โดยการสูมตัวอย่างปริมาณ "ร่องรอย" ที่มองไม่เห็น อุปกรณ์ที่คล้ายกับ ETD ยังใช้ในการตรวจหายาเสพติดอีกด้วย ในการกรณีที่การตรวจสอบด้วยเครื่องเอกซเรย์ไม่เพียงพอ (ไม่สามารถจำแนกได้) และการจัดหาระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ (IT) ระบบปัญญาประดิษฐ์ (AI) ร่วมในการวิเคราะห์ เพื่อลดความผิดพลาด ทั้งนี้หน่วยงานการไปรษณีย์ควบคุมมีความพร้อมและเป็นไปตามมาตรฐานตัวแทนควบคุมประเทศที่ 3 มาตรฐานสหภาพยุโรป (RA3) อยู่แล้ว

- ด้านสถานที่ ผู้วิจัยสรุปประเด็นสำคัญที่ได้จากการสัมภาษณ์ตัวแทนควบคุมและการไปรษณีย์ควบคุม มีรายละเอียดดังนี้

ปัญหาและอุปสรรคด้านสถานที่ ไม่ว่าจะเป็นช่วงที่หน่วยงานยื่นขอรับรองตัวแทนควบคุม หรือภายหลังจากที่หน่วยงานได้รับการรับรองเป็นตัวแทนควบคุมแล้ว พบว่า คลังสินค้าที่ดำเนินการตัวแทนควบคุมนั้นต้องเป็นพื้นที่รอยต่อระหว่างภาคพื้นดินและภาคอากาศ ซึ่งอาจมีความเสี่ยงต่อการกระทำที่ไม่ปลอดภัย ความเสี่ยงต่อการคุกคาม หรือการก่อการร้ายมากยิ่งขึ้น พื้นที่ตรวจค้นไม่เพียงพอต่อการให้บริการ ก่อให้เกิดความแออัดบริเวณคลังสินค้า รวมถึงคลังสินค้าของท่าอากาศยานมีเหตุขัดข้องหรือชำรุดเสียหาย และอายุสัญญาการประกอบกิจการกับท่าอากาศยานที่เหลือน้อย

วิธีการแก้ปัญหาด้านสถานที่ คือ หน่วยงานทำการประเมินความเสี่ยง และดำเนินการปรับปรุงพื้นที่ให้บริการตัวแทนควบคุมอย่างปลอดภัย เพื่อลดความเสี่ยงให้ได้มากที่สุด โดยคำนึงถึงการต่ออายุสัญญาการประกอบกิจการกับท่าอากาศยานกับการลงทุนในอนาคต หน่วยงานมีการนำเทคโนโลยีเข้ามาช่วยในการดำเนินการรักษาความปลอดภัยสินค้า เมื่อคลังสินค้าของท่าอากาศยานมีเหตุขัดข้องนั้น หน่วยงานแจ้งท่าอากาศยานให้มาดำเนินการซ่อมแซมคลังสินค้าในส่วนที่ชำรุดเสียหาย และทำการซ่อมแซมเบื้องต้นระหว่างการรอคอย

สิ่งที่ควรพัฒนาในกระบวนการรับรองเป็นตัวแทนควบคุมและการไปรษณีย์ควบคุม เพื่อจะยกระดับสู่การเป็นการเป็นตัวแทนควบคุมประเทศที่ 3 มาตรฐานสหภาพยุโรป ด้านสถานที่คือ ตัวแทนควบคุมต้องมีการดูแล บำรุงรักษาอาคารสถานที่ให้มีความพร้อมในการให้บริการอยู่เสมอ และมีการบริหารจัดการพื้นที่ให้เป็นไปตามข้อกำหนดตัวแทนควบคุมประเทศที่ 3 มาตรฐานสหภาพยุโรป

ส่วนของการไปรษณีย์ควบคุม ไม่พบปัญหาและอุปสรรคด้านสถานที่ เนื่องจากหน่วยงานใช้พื้นที่เดิมที่ได้รับการรับรอง และมีความพร้อมเป็นการไปรษณีย์ควบคุมอยู่แล้ว อีกทั้ง

หน่วยงานมีความพร้อมและเป็นไปตามมาตรฐานตัวแทนควบคุมประเทศที่ 3 มาตรฐานสหภาพยุโรป (RA3) อยู่แล้ว

- ด้านการลงทุน ผู้วิจัยสรุปประเด็นสำคัญที่ได้จากการสัมภาษณ์ตัวแทนควบคุม และการไปรษณีย์ควบคุม มีรายละเอียดดังนี้

ปัญหาและอุปสรรคในการดำเนินการตัวแทนควบคุมด้านการลงทุน ไม่ว่าจะในช่วงที่หน่วยงานยื่นขอรับรองตัวแทนควบคุม หรือภายหลังจากที่หน่วยงานได้รับการรับรองเป็นตัวแทนควบคุมแล้ว พบว่า การลงทุนเป็นผลสืบเนื่องมาจากการดำเนินการในส่วนต่าง ๆ ของระบบการรักษาความปลอดภัยสินค้าทั้งระบบ ไม่ว่าจะเป็นนุคลากร อุปกรณ์ สถานที่ การฝึกอบรม และการบริหารจัดการ ซึ่งมีค่าใช้จ่ายค่อนข้างสูง รวมถึงความไม่แน่นอนในการต่ออายุสัญญาการประกอบกิจการกับท่าอากาศยาน จึงเป็นสาเหตุที่ทำให้ตัวแทนขนส่งสินค้าไม่ขอรับรองเป็นตัวแทนควบคุม แต่เลือกที่จะใช้ผู้รับจ้างช่วงของตัวแทนควบคุมให้ดำเนินการแทน

วิธีการแก้ปัญหาด้านการลงทุน คือ ตัวแทนควบคุมจึงต้องมีการวางแผนล่วงหน้าอย่างระมัดระวัง รอบคอบ และสอดคล้องกับข้อกำหนดของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย หน่วยงานต้องทำความเข้าใจกับผู้บริหารทุกส่วนงาน และมีการจัดทำแผนการปฏิบัติงานและงบประมาณประจำปี รวมถึงการจัดลำดับความสำคัญของการลงทุนในแต่ละส่วน ซึ่งหน่วยงานอาจพิจารณาจัดจ้างผู้รับจ้างช่วง (Outsource) เพื่อลดต้นทุนในการดำเนินงาน หรือเลือกใช้ตัวแทนควบคุมอื่นทดแทนการขอรับรองเป็นตัวแทนควบคุมด้วยตนเอง รวมถึงหน่วยงานต้องคำนึงถึงความแน่นอนในการต่ออายุสัญญาการประกอบกิจการกับท่าอากาศยาน จากนั้นหน่วยงานจึงจะสามารถตัดสินใจลงทุนได้ ทั้งนี้ ในการตัดสินใจลงทุนของแต่ละหน่วยงาน ควรพิจารณาจากปริมาณสินค้า จำนวนเที่ยวบิน และจำนวนผู้นำเข้า-ส่งออกสินค้าในพื้นที่คลังสินค้าที่จะขอรับรองตัวแทนควบคุมด้วย

สิ่งที่ควรพัฒนาในกระบวนการรับรองเป็นตัวแทนควบคุมและการไปรษณีย์ควบคุม เพื่อจะยกระดับสู่การเป็นการเป็นตัวแทนควบคุมประเทศที่ 3 มาตรฐานสหภาพยุโรป ด้านการลงทุน คือ สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยควรพิจารณาลดค่าใช้จ่ายในการรับรองตัวแทนควบคุม เนื่องจากเรื่องค่าใช้จ่ายในการรับรองตัวแทนควบคุมที่ค่อนข้างสูง ยังคงเป็นสิ่งที่เป็ปัญหาและอุปสรรคของผู้ที่ต้องการยื่นขอรับรองเป็นตัวแทนควบคุม ในขณะเดียวกันผู้ประกอบการต้องจัดสรรงบประมาณในการปรับปรุงมาตรฐานการดำเนินงานด้านการรักษาความปลอดภัยสินค้าให้สอดคล้องกับมาตรฐานสหภาพยุโรป แต่หากตัวแทนขนส่งสินค้าไม่มีการให้บริการหรือแนวโน้มจะขนส่งสินค้าเข้าสหภาพยุโรป อาจไม่จำเป็นต้องขอรับรองเป็นตัวแทนควบคุมประเทศที่ 3 มาตรฐานสหภาพยุโรป

ส่วนของการไปรษณีย์ควบคุม หน่วยงานยังไม่เห็นความจำเป็นเร่งด่วน เพราะหากไม่ได้ขนส่งสินค้าเข้าสู่กลุ่มสหภาพยุโรป จะทำให้มีค่าใช้จ่ายสูงขึ้น หรือหากมีความจำเป็นต้องขนส่งเข้าสหภาพยุโรปก็สามารถผ่านตัวแทนระหว่างประเทศได้ เนื่องจากปัจจุบันตะวันออกกลางบางประเทศได้ขอรับรองเป็นตัวแทนควบคุมประเทศที่ 3 มาตรฐานสหภาพยุโรป (RA3) ก่อนขนส่งเข้าสหภาพยุโรปอยู่แล้ว หรืออาจต้องมีการตรวจสอบซ้ำก่อนขนส่งทางอากาศเข้าสู่สหภาพยุโรป

- ด้านการฝึกอบรม ผู้วิจัยสรุปประเด็นสำคัญที่ได้จากการสัมภาษณ์ตัวแทนควบคุมและการไปรษณีย์ควบคุม มีรายละเอียดดังนี้

ปัญหาและอุปสรรคด้านการฝึกอบรม ไม่ว่าจะเป็นช่วงที่หน่วยงานยื่นขอรับรองตัวแทนควบคุม หรือภายหลังจากที่หน่วยงานได้รับการรับรองเป็นตัวแทนควบคุมแล้ว พบว่าบุคลากรที่สามารถปฏิบัติงานด้านการรักษาความปลอดภัยสินค้ามีจำนวนน้อย และต้องเข้ารับการฝึกอบรมแบบทบทวน (Recurrent) บ่อย ทำให้บุคลากรที่ปฏิบัติงานเข้าอบรมได้ค่อนข้างลำบาก มีค่าใช้จ่ายที่ค่อนข้างแพง ทำให้บุคลากรเข้ารับการอบรมไม่ครบทุกส่วนงาน และไม่สามารถเข้ารับการฝึกอบรมให้ครบถ้วนทุกหัวข้อตามที่สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยกำหนด เนื่องจากบางหัวข้อในการฝึกอบรมมีราคาแพง อีกทั้งสถานการณ์แพร่ระบาดของโรคโควิด-19 ทำให้หน่วยงานไม่สามารถส่งบุคลากรเข้ารับการฝึกอบรมได้

วิธีการแก้ปัญหาด้านการฝึกอบรม คือ หน่วยงานมีการปรับปรุงแผนการฝึกอบรม และจัดให้บุคลากรทุกส่วนงานที่เกี่ยวข้องกับกิจกรรมคลังสินค้าเข้ารับการฝึกอบรมอย่างต่อเนื่อง และครบถ้วน โดยหน่วยงานมีการจัดการฝึกอบรมแบบออนไลน์ทดแทน รวมถึงพิจารณาเลือกใช้ผู้รับจ้างช่วง (Outsource) ให้ดำเนินการแทนการสร้างบุคลากรเอง อีกทั้งหน่วยงานมีการวางแผนการฝึกอบรมสร้างครูผู้สอนด้านการรักษาความปลอดภัยให้กับบุคลากรภายในองค์กรเพิ่มมากขึ้น

สิ่งที่ควรพัฒนาในกระบวนการรับรองเป็นตัวแทนควบคุมและการไปรษณีย์ควบคุม เพื่อจะยกระดับสู่การเป็นการเป็นตัวแทนควบคุมประเทศที่ 3 มาตรฐานสหภาพยุโรป ด้านการฝึกอบรม คือ หน่วยงานควรให้ความรู้แก่พนักงานเกี่ยวกับข้อกำหนดและมาตรฐานสหภาพยุโรปมากขึ้น และสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยควรจัดให้มีการเพิ่มจำนวนสถาบันการฝึกอบรมที่ได้รับการรับรองจากสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยให้เพียงพอต่อความต้องการในการฝึกอบรม รวมถึงสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยควรพัฒนา หรือ กำหนดให้หน่วยงานตัวแทนควบคุมสามารถทำการฝึกอบรมเฉพาะส่วนที่แตกต่างจากแผนการรักษาความปลอดภัยแห่งชาติ หรือแผนการรักษาความปลอดภัยของหน่วยงาน

ส่วนของการไปรษณีย์ควบคุม พบปัญหาและอุปสรรคด้านการฝึกอบรมหลังจากที่ได้รับการรับรองเป็นการไปรษณีย์ควบคุมแล้ว คือ การฝึกอบรมการไปรษณีย์ควบคุมมีการปรับ

หลักสูตรให้เป็นแบบเฉพาะของไप्रษณีย์ แต่อยู่ภายในข้อบังคับของการขนส่งสินค้าทางอากาศ ซึ่งหน่วยงานได้แก้ปัญหา โดยการสร้างหลักสูตรให้เป็นแบบเฉพาะของไप्रษณีย์แต่อยู่ภายในข้อบังคับของการขนส่งสินค้าทางอากาศ รวมถึงครูผู้สอนด้านการรักษาความปลอดภัยที่ได้รับการรับรองจากสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

- ด้านการบริหารจัดการ ผู้วิจัยสรุปประเด็นสำคัญที่ได้จากการสัมภาษณ์ตัวแทนควบคุมและการไप्रษณีย์ควบคุม มีรายละเอียดดังนี้

ปัญหาและอุปสรรคด้านการฝึกอบรม ช่วงที่หน่วยงานยื่นขอรับรองตัวแทนควบคุมพบว่า บริษัทตัวแทนผู้ส่งออกยังมีความเข้าใจในข้อกำหนดและกระบวนการตรวจค้นสินค้าไม่เพียงพอ เมื่อสินค้าไม่สามารถผ่านการเอกซเรย์ คลังสินค้าจึงดำเนินการขออนุญาตตรวจค้นสินค้าทำให้เกิดข้อโต้แย้งกับบริษัทตัวแทนส่งออกส่งผลให้เกิดความล่าช้าในการปฏิบัติงาน ซึ่งการดำเนินการรักษาความปลอดภัยนั้นเกี่ยวข้องกับหลายส่วนงาน ทำให้การดำเนินการไม่เป็นไปตามแผนที่วางไว้ และบริษัทตัวแทนผู้ส่งออกยังเห็นว่าผู้ให้บริการคลังสินค้า (Terminal Operator) ยังสามารถให้บริการในการตรวจค้นในการส่งสินค้าไปยังต่างประเทศได้อยู่ ทำให้บริษัทตัวแทนผู้ส่งออกไม่เห็นถึงความสำคัญ และความจำเป็นในการขอรับรองการเป็นตัวแทน เลือกที่จะใช้ผู้รับจ้างช่วงของตัวแทนควบคุมให้ดำเนินการแทน

ปัญหาและอุปสรรคด้านการฝึกอบรม ภายหลังจากที่หน่วยงานได้รับการรับรองเป็นตัวแทนควบคุมแล้ว พบว่า ผู้ก่อการร้ายมีวัตถุประสงค์ในการสร้างความเสียหายด้วยวิธีการต่าง ๆ ที่หลากหลายมากขึ้น และสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 ทำให้การตรวจค้นบุคคลไม่ครอบคลุมตามกฎระเบียบของหน่วยงาน อีกทั้งการออกเอกสารรับรองการรักษาความปลอดภัยของสินค้า (Consignment Security Declaration ; CSD) ที่มีความซ้ำซ้อน ทำให้เกิดความสับสนในการออกเอกสารรับรองการรักษาความปลอดภัยของสินค้า

วิธีการแก้ปัญหาด้านการบริหารจัดการ คือ หน่วยงานต้องออกระเบียบปฏิบัติเกี่ยวกับการรักษาความปลอดภัยในการขนส่งสินค้าให้สอดคล้องกับภาคผนวก 17 ขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ มีการบังคับใช้อย่างเคร่งครัด ทั้งนี้หน่วยงานหรือสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ต้องมีการให้ความรู้ สร้างความเข้าใจ เกี่ยวกับข้อกำหนด ความสำคัญ และความจำเป็นในการเป็นตัวแทนควบคุม หรือผู้ส่งทราบตัวตน หรือเป็นส่วนหนึ่งในห่วงโซ่การรักษาความปลอดภัย และเพื่อป้องกันการแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 ผู้ทำการตรวจค้นบุคคลจำเป็นต้องปรับเปลี่ยนวิธีการ โดยการสังเกตพฤติกรรมบุคคลที่เข้ามาในพื้นที่คลังสินค้าแทนการสัมผัสตัวบุคคล รวมถึงสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ควรมีการ

สร้างตัวเลือกเพิ่มเติมในเอกสารรับรองการรักษาความปลอดภัยของสินค้า เพื่อลดความสับสนในการออกเอกสาร

สิ่งที่ควรพัฒนาในกระบวนการรับรองเป็นตัวแทนควบคุมและการไปรษณีย์ควบคุม เพื่อจะยกระดับสู่การเป็นการเป็นตัวแทนควบคุมประเทศที่ 3 มาตรฐานสหภาพยุโรป ด้านการบริหารจัดการ คือ สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยต้องนำ 2 มาตรฐานมาผสมรวมกันเป็น 1 มาตรฐาน ซึ่งต้องเขียนข้อกำหนดให้ครอบคลุม และต้องเพิ่มข้อกำหนดบางส่วน เพื่อให้สามารถประยุกต์ใช้กับมาตรฐานของสหภาพยุโรปได้ จะช่วยให้ผู้ประกอบการสามารถดำเนินการง่ายและสะดวกมากขึ้น

ส่วนของการไปรษณีย์ควบคุม พบปัญหาและอุปสรรคด้านการบริหารจัดการ คือ หน่วยงานเป็นหน่วยงานรัฐวิสาหกิจที่มีระเบียบ / ข้อบังคับตามส่วนงานราชการกำหนดไว้ อาจทำให้บางขั้นตอนการดำเนินการมีความซับซ้อน อาจทำให้เกิดความล่าช้า อีกทั้งการไปรษณีย์ควบคุม ศูนย์การไปรษณีย์สุวรรณภูมิ ถือเป็นหน่วยงานซึ่งอยู่ในสมาชิกของสหภาพสากลไปรษณีย์ (Universal Postal Union: UPU) จึงมีข้อบังคับพื้นฐานตามข้อกำหนด S58 และ S59 ที่เป็นข้อกำหนดมาตรฐานทั้งด้านปฏิบัติการ และการรักษาความปลอดภัยของ UPU ไว้แล้วระดับหนึ่ง

วิธีแก้ไขปัญหาด้านการบริหารจัดการของการไปรษณีย์ควบคุม คือ ไปรษณีย์ไทย ต้องมีการวางแผน / เตรียมความพร้อมไว้ล่วงหน้าอย่างน้อย 2 ปี (ซึ่งเป็นไปตามปีงบประมาณ) โดยไปรษณีย์ไทยมีนโยบายในการว่าจ้างหน่วยงานภายนอก (Outsource) มาเป็นผู้ดำเนินการแทนภายใต้การกำกับดูแลของไปรษณีย์ไทย (RPA Outsource) ซึ่งจะช่วยให้ขั้นตอนการดำเนินงานต่าง ๆ มีความคล่องตัวมากขึ้นในการบริหารจัดการและสอดคล้องเป็นตามข้อกำหนดและมาตรฐานสากลด้านการขนส่งทางอากาศ และการไปรษณีย์ควบคุม ศูนย์การไปรษณีย์สุวรรณภูมิ มีคุณสมบัติพื้นฐานตามข้อกำหนด เพียงแต่ต้องกำหนดขั้นตอนและวิธีปฏิบัติงาน รวมถึงจัดทำเอกสารที่เกี่ยวข้องเพิ่มเติม เพื่อให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์ที่สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยกำหนด

ทั้งนี้ มาตรฐานการเป็นตัวแทนควบคุมประเทศที่ 3 ตามมาตรฐานสหภาพยุโรป (RA3) เป็นมาตรฐานที่สูงกว่าข้อกำหนดของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย จึงถือเป็นมาตรฐานทางเลือกที่หน่วยงานที่เกี่ยวข้องอาจไม่จำเป็นต้องปฏิบัติตาม แต่การขอรับรองเป็นตัวแทนควบคุมประเทศที่ 3 มาตรฐานสหภาพยุโรปควรผ่านการขอรับรองเป็นตัวแทนควบคุมของรัฐก่อนเป็นพื้นฐาน ซึ่งสามารถสรุปได้ดังภาพที่ 5.1

The Model Procedure of EU Regulated Agent

EU Inspection for Approval Regulated Agent

- ต้องได้รับการฝึกอบรมอย่างครบถ้วนตามข้อกำหนดของ CAAT และ EU
- ต้องผ่านการตรวจสอบประวัติ ก่อนการจ้างงาน
- สร้างการตระหนักถึงการรักษาความปลอดภัยสินค้า
- สามารถระบุตัวตนได้ เมื่อเข้าไปยังพื้นที่ที่มีการควบคุมการรักษาความปลอดภัย
- จัดพื้นที่ให้เป็นสัดส่วน และจัดให้มีกระบวนการตรวจค้นสินค้าก่อนการรับสินค้าเข้ามายังพื้นที่ควบคุม
- สร้างมาตรการการเข้าสู่พื้นที่ที่มีการควบคุมการรักษาความปลอดภัยสินค้า
- มีการบำรุงรักษา และดูแลสถานที่ให้พร้อมต่อการรักษาความปลอดภัย

- จัดการฝึกอบรมทักษะการปฏิบัติงาน มีความรู้ ความเข้าใจ ด้านการรักษาความปลอดภัยสินค้า
- สร้างความตระหนักถึงหน้าที่รับผิดชอบด้านการรักษาความปลอดภัย
- จัดรูปแบบการฝึกอบรมให้เหมาะสมกับสถานการณ์

Man

Media

Training

Management

Document

Machine

Money

6 Elements + 1 Document for EU Regulated Agent

- เลือกใช้ผู้รับจ้างช่วงของตัวแทนควบคุมให้ดำเนินการแทน เพื่อเป็นการลดค่าใช้จ่ายลง
- จัดการให้ความรู้ สร้างความเข้าใจ เกี่ยวกับข้อกำหนดที่สำคัญ และความจำเป็นในการเป็นตัวแทนควบคุม หรือเป็นส่วนหนึ่งในห่วงโซ่การรักษาความปลอดภัย

- รายการตรวจสอบ (Checklist)
- แผนการรักษาความปลอดภัย
- การประกาศการผูกพัน ที่ลงนามโดยนิติบุคคลที่ได้รับการตรวจสอบแล้ว
- คู่มือมาตรฐานการปฏิบัติงาน (SOP)
- รายละเอียดของบริษัท และเลขทะเบียนบริษัท
- รายละเอียดเกี่ยวกับสถานที่ประกอบกิจการ
- ลักษณะของการประกอบธุรกิจ ยกเว้น ข้อมูลที่ละเอียดอ่อนทางธุรกิจ

- กำหนดให้มีการดูแล บำรุงรักษาอุปกรณ์ตามระยะเวลา
- จัดเตรียมอุปกรณ์การรักษาความปลอดภัยให้เพียงพอ
- อุปกรณ์การรักษาความปลอดภัย ได้แก่ อุปกรณ์เอกซเรย์, อุปกรณ์ตรวจจับสัญญาณเอกซเรย์ (EDS), สุนัขตรวจจับวัตถุระเบิด (EDD), อุปกรณ์เครื่องตรวจจับร่องรอยวัตถุระเบิด (ETD)

- การลงทุนเป็นผลสืบเนื่องมาจากการดำเนินการในส่วนต่าง ๆ ของระบบการรักษาความปลอดภัยสินค้าทั้งระบบ ไม่ว่าจะเป็นบุคลากร อุปกรณ์ สถานที่ การฝึกอบรม และการบริหารจัดการ รวมถึงค่าธรรมเนียมในการขอรับรองเป็นตัวแทนควบคุม
- การวางแผนการดำเนินการและการลงทุนอย่างละเอียดและรอบคอบ

ภาพที่ 5.1 รูปแบบกระบวนการของตัวแทนควบคุมในการรักษาความปลอดภัยการขนส่งสินค้าทางอากาศตามมาตรฐานสหภาพยุโรป

กลุ่มที่ 2 ข้อคิดเห็นเกี่ยวกับรูปแบบกระบวนการของตัวแทนควบคุมในการรักษาความปลอดภัยการขนส่งสินค้าทางอากาศตามมาตรฐานสหภาพยุโรปของเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย จากการสัมภาษณ์เชิงลึกผู้ให้ข้อมูลสำคัญ โดยสามารถสรุปผลการวิเคราะห์ข้อมูลที่ได้จากการสัมภาษณ์เชิงลึก ดังนี้

ข้อมูลทั่วไปของผู้ให้สัมภาษณ์ สรุปผลการวิเคราะห์ได้ว่า ผู้ให้ข้อมูลในการสัมภาษณ์ทั้ง 2 ท่าน ซึ่งผู้ให้ข้อมูลทั้งหมดเป็นบุคลากรที่มีหน้าที่รับผิดชอบเกี่ยวข้องในการออกนโยบาย ข้อกำหนด และการกำกับดูแลกระบวนการของตัวแทนควบคุมในการรักษาความปลอดภัยการขนส่งสินค้าทางอากาศ

สรุปผลการสัมภาษณ์เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย เกี่ยวกับรูปแบบกระบวนการของตัวแทนควบคุมในการรักษาความปลอดภัยการขนส่งสินค้าทางอากาศ มีรายละเอียด ดังนี้

บทบาทสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ต่อกระบวนการของตัวแทนควบคุมและการไปรษณีย์ควบคุมในการรักษาความปลอดภัยในการขนส่งสินค้าทางอากาศตามมาตรฐานในภาคผนวก 17 ขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ เป็นหน่วยงานที่กำกับดูแลให้การดำเนินการตัวแทนควบคุมเป็นไปตามมาตรฐานที่สอดคล้องกับภาคผนวก 17 ขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ โดยบทบาทในการกำกับดูแล เริ่มตั้งแต่การจัดให้มีกฎหมาย ออกกฎระเบียบ และมีการตรวจสอบให้เป็นไปตามมาตรฐานตามกฎระเบียบที่สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยกำหนด และมีการออกใบรับรองหรือใบอนุญาต รวมถึงมีสิทธิ์หรือมีอำนาจในการบังคับใช้กฎหมาย (Sanction) โดยการออกคำสั่งไม่ว่าจะเป็นการยกเลิก การพักใช้ หรือเพิกถอนใบอนุญาตต่าง ๆ รวมทั้งการดำเนินการเพื่อให้มีการลงโทษอาญาตามที่พระราชบัญญัติการเดินอากาศฯ กำหนด หากผู้ได้รับใบอนุญาตไม่ปฏิบัติตามกฎหมายที่กำหนดหรือปฏิบัติไม่เป็นไปตามมาตรฐานสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

ปัจจุบัน ตัวแทนควบคุมในประเทศไทยยังมีไม่เพียงพอต่อความต้องการการรักษาความปลอดภัยการขนส่งสินค้าทางอากาศ เนื่องจากการขนส่งทางอากาศมีการเติบโตขึ้นอย่างต่อเนื่อง แม้จะอยู่ในสถานการณ์โรคระบาดก็ตาม ตัวแทนควบคุมส่วนใหญ่ก็จะอยู่ในกรุงเทพฯ และท่าอากาศยานต่างจังหวัดส่วนใหญ่ยังไม่มีตัวแทนควบคุม ซึ่งสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยใช้วิธีการตรวจสอบมาตรฐานการรักษาความปลอดภัยสินค้าผ่านสายการบิน โดยแนวทางในสนับสนุนของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย คือ ต้องเร่งผลักดันให้คลังสินค้า หรือผู้ประกอบการที่รับจัดการขนส่งสินค้าเข้ามาเป็นตัวแทนควบคุมที่อยู่ภายใต้การกำกับดูแลของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยมากขึ้น เป็นตามพระราชบัญญัติการ

เดินอากาศ (ฉบับที่ 14) พ.ศ. 2562 กำหนดว่า ห้ามมิให้บุคคลใดประกอบธุรกิจในการบริหารจัดการรักษาความปลอดภัยในการขนส่งสินค้าทางอากาศ เว้นแต่จะได้รับใบรับรองการเป็นตัวแทนควบคุม

สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยมีแนวทางในการเพิ่มจำนวนตัวแทนควบคุมในประเทศไทย โดยสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ซึ่งเป็นหน่วยงานมีหน้าที่ในการบังคับใช้กฎหมาย ได้พยายามผลักดันผู้ประกอบการที่บริหารจัดการขนส่งสินค้าให้มาเป็นตัวแทนควบคุมมากขึ้น โดยเป็นการผลักดันให้ปฏิบัติตามข้อกำหนดของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ซึ่งการดำเนินการตามกฎหมายดังกล่าวอาจส่งผลทั้งในทางเพิ่มผู้ประกอบการเป็นตัวแทนควบคุม หรืออาจลดจำนวนผู้ประกอบการก็ได้

สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยไม่เคยมีการผลักดันให้ผู้ประกอบการได้รับการรับรองเป็นตัวแทนควบคุมประเทศที่ 3 ตามมาตรฐานสหภาพยุโรป หรือผลักดันให้ไปได้รับการรับรองมาตรฐานอื่น ๆ เนื่องจากอยู่นอกเหนืออำนาจของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย และประเทศไทยเป็นสมาชิกขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ ดังนั้นมาตรฐานที่กำหนดจะใช้มาตรฐานขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศเป็นหลัก ขึ้นอยู่กับความสมัครใจของผู้ประกอบการ โดยสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยมุ่งเน้นการกำกับดูแลในส่วนที่เป็นมาตรฐานตามข้อกำหนดของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย มีการกำกับดูแลให้สอดคล้องกับมาตรฐานของ Annex 17 องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศเท่านั้น

ตัวแทนควบคุมควรพัฒนาเรื่องของมาตรฐานการรักษาความปลอดภัย เพื่อยกระดับสู่การเป็นตัวแทนควบคุมประเทศที่ 3 ตามมาตรฐานสหภาพยุโรป ซึ่งมีรายละเอียดแต่ละด้าน ดังนี้

- ด้านบุคลากร คือ บุคลากรที่ปฏิบัติงานด้านการรักษาความปลอดภัยจะต้องมีความรู้ก่อน ความรู้ที่เกี่ยวกับมาตรฐานขั้นต่ำ (Minimum Standard) ขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ หรือหลักเกณฑ์วิธีการตามมาตรฐานของสหภาพยุโรป

- ด้านอุปกรณ์ คือ ตัวแทนควบคุมควรจัดเตรียมเครื่องมืออุปกรณ์ในการรักษาความปลอดภัยให้มีความพร้อม ตามข้อกำหนดของสหภาพยุโรป เพื่อให้การตรวจค้นมีมาตรฐาน และสามารถขอรับใบรับรอง RA3 ได้

- ด้านสถานที่ คือ สถานที่ให้บริการต้องมีความพร้อมกับการรักษาความปลอดภัยขนส่งสินค้าทางอากาศ ส่วนตัวแทนควบคุมประเทศที่ 3 ที่ได้มาเป็นส่วนที่เสริมความแข็งแกร่งให้องค์กร

- ด้านการลงทุน คือ การที่ตัวแทนควบคุมจะยกระดับไปสู่ตัวแทนควบคุมประเทศที่ 3 ตามมาตรฐานสหภาพยุโรปได้นั้น ผู้ประกอบการจะต้องมีงบประมาณเพียงพอในการดำเนินการเกี่ยวกับการรักษาความปลอดภัยที่เพียงพอ
- ด้านการฝึกอบรม คือ ตัวแทนควบคุมควรศึกษามาตรฐาน และดำเนินการฝึกอบรมให้เป็นไปตามข้อกำหนดของสหภาพยุโรป
- ด้านการบริหารจัดการ คือ การจะทำให้มาตรฐานประเทศไทยสอดคล้องกับมาตรฐานของสหภาพยุโรปนั้นเป็นไปได้ ซึ่งเป็นเรื่องของอำนาจอธิปไตยของประเทศไทย ซึ่งจำเป็นต้องอิงตามมาตรฐานขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ เพราะประเทศไทยเป็นรัฐภาคีสมาชิกขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ สำหรับผู้ประกอบการที่ได้รับการรับรองตัวแทนควบคุมประเทศที่ 3 และจะขอรับรองการเป็นตัวแทนควบคุมของประเทศไทย จะต้องยื่นเอกสารหลักฐานเข้ามาตามกระบวนการขอรับรองการเป็นตัวแทนควบคุมของประเทศไทย โดยสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยก็จะตรวจแผนต่าง ๆ ตรวจหน้างาน และออกไปรับรองให้ตามกระบวนการของประเทศไทย แต่จะไม่มีมีการเอามาตรฐานตัวแทนควบคุมประเทศที่ 3 มาเทียบเคียง

จากการวิจัยครั้งนี้ ผู้วิจัยเสนอรูปแบบกระบวนการของตัวแทนควบคุมในการรักษาความปลอดภัยการขนส่งสินค้าทางอากาศตามมาตรฐานสหภาพยุโรป ประกอบด้วย 4 ขั้นตอน ซึ่งมีรายละเอียด ดังนี้

ขั้นตอนที่ 1 การเตรียมการ (Preparation) เป็นขั้นตอนการเตรียมความพร้อมสำหรับการขอรับรองตัวแทนควบคุม ทั้งการติดต่อขอรับคำแนะนำ ปรีกษา และการประสานงานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง รวมถึงการเตรียมเอกสารสำหรับการขอรับรองตัวแทนควบคุม เพื่อให้การดำเนินการขอรับรองตัวแทนควบคุมเป็นไปตามมาตรฐานสหภาพยุโรป และข้อกำหนดสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย และเข้าสู่ขั้นตอนของการดำเนินการขอรับรองตัวแทนควบคุม

ขั้นตอนที่ 2 การติดต่อประสานงานและการยื่นเอกสาร (Documentary Submit) เป็นขั้นตอนการยื่นเอกสารหลักฐานที่เกี่ยวข้องกับการรับรองตัวแทนควบคุมในการรักษาความปลอดภัยการขนส่งสินค้าทางอากาศไปยังหน่วยงานที่มีอำนาจด้านการรักษาความปลอดภัย

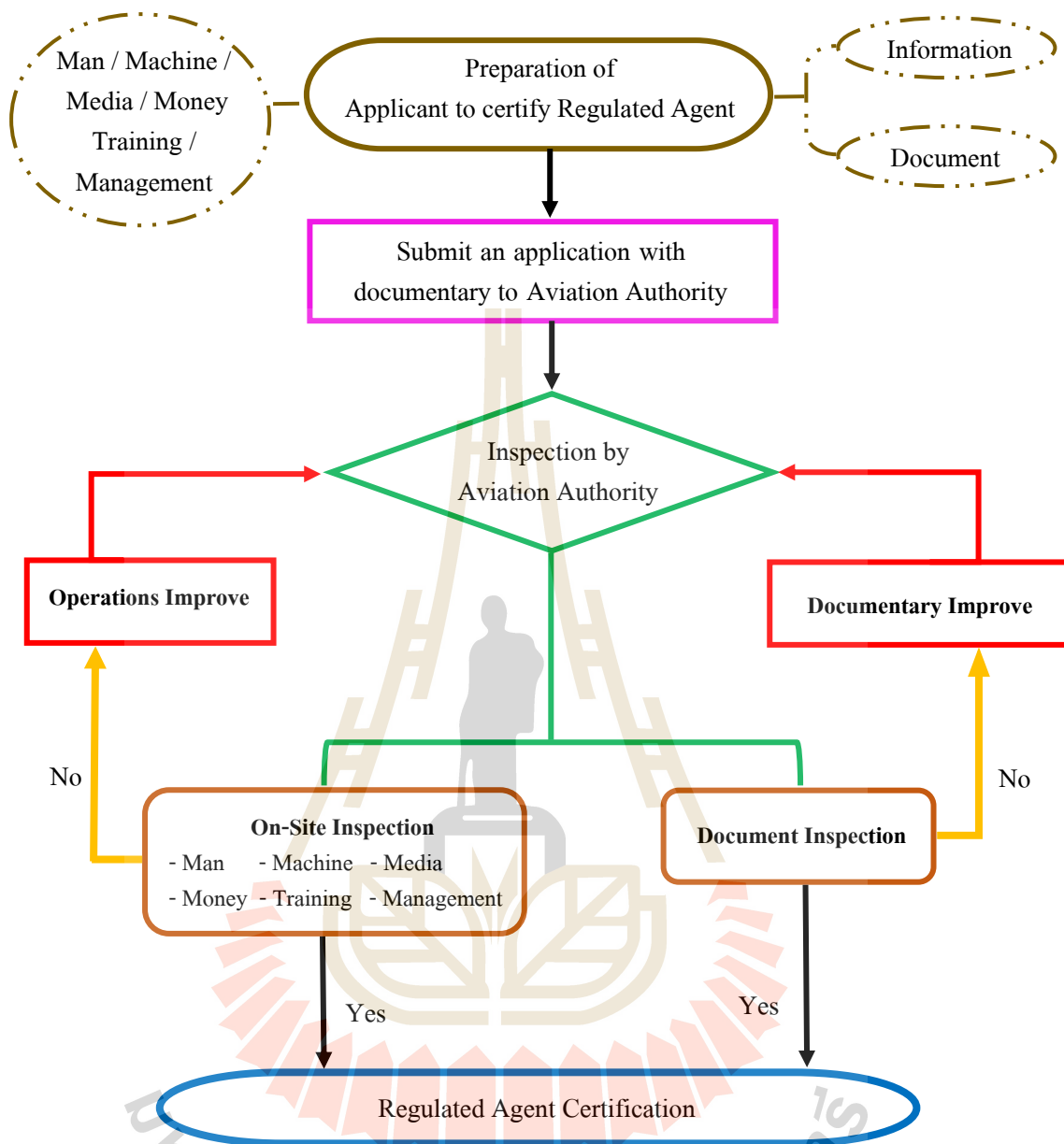
ขั้นตอนที่ 3 การดำเนินการตรวจสอบจากหน่วยงานที่ให้การรับรอง (Inspection) เป็นขั้นตอนของการตรวจสอบเพื่อรับรองเป็นตัวแทนควบคุม ซึ่งในขั้นตอนนี้ผู้ประกอบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าต้องได้รับการตรวจสอบจากหน่วยงานผู้ตรวจสอบอิสระสหภาพยุโรปหรือสำนักงานการบินพลเรือนระหว่างประเทศ ทั้งด้านเอกสารที่เกี่ยวข้องกับกระบวนการรักษาความ

ปลอดภัยสินค้าของตัวแทนควบคุม อาทิ แผนการรักษาความปลอดภัยของหน่วยงาน แผนการฝึกอบรม แผนการรับมือกับสถานการณ์ฉุกเฉิน รวมถึงการตรวจสอบบุคลากรที่ปฏิบัติงาน อุปกรณ์ และเครื่องมือที่ใช้ในการรักษาความปลอดภัย สินค้าที่ที่ขอรับรองตัวแทนควบคุม การฝึกอบรมด้านการรักษาความปลอดภัย และการบริหารจัดการในกระบวนการดำเนินการรักษาความปลอดภัยสินค้า

ขั้นตอนที่ 4 การรับรองตัวแทนควบคุม (Endorsement) ขั้นตอนนี้เป็นขั้นตอนสุดท้ายของกระบวนการของตัวแทนควบคุมในการรักษาความปลอดภัยการขนส่งสินค้าทางอากาศ หลังจากได้รับการตรวจสอบทั้งด้านเอกสาร บุคลากร อุปกรณ์ สถานที่ การฝึกอบรม และการบริหารจัดการแล้ว หน่วยงานที่ทำการตรวจสอบก็ให้การรับรองผู้ประกอบการรับจัดการขนส่งสินค้าเป็นตัวแทนควบคุม หากพบข้อบกพร่องหรือสิ่งที่ควรแก้ไข หน่วยงานที่ทำการตรวจสอบก็จะแจ้งให้ผู้ประกอบการที่ขอรับรองตัวแทนควบคุมได้รับทราบ เพื่อทำการแก้ไข ข้อบกพร่องนั้นตามระยะเวลาที่กำหนด และเมื่อผู้ประกอบการรับจัดการขนส่งสินค้าแก้ไขข้อบกพร่องเรียบร้อยแล้ว จากนั้นหน่วยงานที่ทำการตรวจสอบก็ให้การรับรองผู้ประกอบการรับจัดการขนส่งสินค้าเป็นตัวแทนควบคุม

กระบวนการดังกล่าว สามารถสรุปเป็นรูปแบบกระบวนการของตัวแทนควบคุมในการรักษาความปลอดภัยการขนส่งสินค้าทางอากาศตามมาตรฐานสหภาพยุโรป ได้ดังภาพที่ 5.2





ภาพที่ 5.2 รูปแบบกระบวนการของตัวแทนควบคุมในการรักษาความปลอดภัยการขนส่งสินค้าทางอากาศตามมาตรฐานสหภาพยุโรป

ที่มา ธนิตา สุภรังสรรค์, 2565

5.2 อภิปรายผลการวิจัย

จากผลการวิจัย เรื่อง รูปแบบกระบวนการของตัวแทนควบคุมในการรักษาความปลอดภัยการขนส่งสินค้าทางอากาศตามมาตรฐานสหภาพยุโรป ซึ่งมีรายละเอียดดังนี้

เพื่อเปรียบเทียบมาตรฐานตัวแทนควบคุมประเทศที่ 3 สำหรับการขนส่งสินค้าไปยังสหภาพยุโรป และข้อกำหนดสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ฉบับที่ 33 หมวด 2

ผลการวิจัยพบว่า มาตรฐานของสหภาพยุโรปมีความสอดคล้องกับข้อกำหนดของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย เนื่องจากทั้ง 2 มาตรฐาน มีพื้นฐานการกำหนดข้อบังคับมาจากภาคผนวก 17 แห่งอนุสัญญาชิคาโก ค.ศ. 1944 ขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) เหมือนกัน ซึ่งสอดคล้องกับผลการศึกษาของดวงมณี ชัยวุฒิ (2563) วิจัยเรื่อง กระบวนการการรักษาความปลอดภัยในการขนส่งสินค้าทางอากาศในประเทศไทย กล่าวว่า องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศให้ความสำคัญอย่างมากเกี่ยวกับการรักษาความปลอดภัย การบินพลเรือน และสนับสนุนให้ประเทศสมาชิกรับมาตรฐานกระบวนการห่วงโซ่อุปทานปลอดภัย (Secure Supply Chain) ซึ่งประเทศไทยได้มีการพัฒนากระบวนการรักษาความปลอดภัยในการขนส่งสินค้าทางอากาศ เพื่อป้องกันการกระทำอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมาย และสอดคล้องกับ Bartose Stolarek (2018) ได้กล่าวถึงองค์กรที่ได้นำระบบห่วงโซ่อุปทานปลอดภัยมาใช้ โดยมีกระบวนการควบคุมภายใน มีการอบรมและมีมาตรการตรวจคัดกรองความปลอดภัย เป็นการเพิ่มประสิทธิภาพของกระบวนการขนส่งสินค้าทางอากาศ และสอดคล้องกับการดำเนินงานของตัวแทนควบคุมของประเทศโปแลนด์

เพื่อเสนอรูปแบบกระบวนการของตัวแทนควบคุมในการรักษาความปลอดภัยการขนส่งสินค้าทางอากาศตามมาตรฐานสหภาพยุโรป

จากข้อมูลการสัมภาษณ์ผู้ให้ข้อมูลสำคัญที่เกี่ยวข้องกับรูปแบบกระบวนการของตัวแทนควบคุมในการรักษาความปลอดภัยการขนส่งสินค้าทางอากาศตามมาตรฐานสหภาพยุโรป พบว่าผู้ประกอบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าสามารถดำเนินการเกี่ยวกับตัวแทนควบคุมตามมาตรฐานสหภาพยุโรป และข้อกำหนดสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยอย่างครบถ้วน แต่ผู้ประกอบการก็ยังพบปัญหาและอุปสรรคในการดำเนินงานหลังจากได้รับการรับรองเป็นตัวแทนควบคุมอยู่ โดยแบ่งออกเป็น 6 ด้าน ได้แก่ 1) ด้านบุคลากร 2) ด้านอุปกรณ์ 3) ด้านสถานที่ 4) ด้านการลงทุน 5) ด้านการฝึกอบรม และ 6) ด้านการบริหารจัดการ ซึ่งสามารถอภิปรายผลการวิจัย มีรายละเอียด ดังนี้

1) ด้านบุคลากร ผลการวิจัยพบว่า บุคลากรขาดความรู้ ทักษะ ประสิทธิภาพ และการตระหนักถึงความรับผิดชอบเกี่ยวกับการรักษาความปลอดภัยสินค้า ทำให้เกิดการละเลย หรือความห่อนยานในการปฏิบัติงาน อาจเป็นสาเหตุที่ก่อให้เกิดความอันตราย การคุกคาม และความไม่ปลอดภัยต่อสินค้าที่อยู่ในพื้นที่ของตัวแทนควบคุม ทั้งนี้อาจเป็นเพราะว่า ธรรมชาติของมนุษย์จะไม่ยอมรับการเปลี่ยนแปลง (Johnson, Kast และ Rosenzweig (1967)) และมนุษย์ต้องการความปลอดภัยในการดำรงชีวิตตามทฤษฎีลำดับขั้นความต้องการ (Maslow 1970) อีกทั้งบุคลากรด้านการรักษาความปลอดภัยสินค้านั้นมีข้อกำหนดในส่วนมาตรฐานการรักษาความปลอดภัย ทำให้หน่วยงานมีการสรรหาบุคลากรค่อนข้างยาก ซึ่งสอดคล้องกับงานวิจัยของดวงมณี ชัยวุฒิ (2563) กล่าวว่า องค์ประกอบด้านบุคลากรและการฝึกอบรมมีศักยภาพที่ต่ำกว่าองค์ประกอบด้านอื่น กระบวนการคัดเลือกบุคลากรที่ยังไม่ครอบคลุมกับลักษณะงาน การตรวจสอบประวัติอาชญากรรมที่มีความล่าช้า อัตราการเข้า-ออกของพนักงานสูง เพราะบุคลากรเป็นกลไกสำคัญที่ทำให้องค์ประกอบอื่น ๆ มีศักยภาพที่ดีทั้งระบบในการรักษาความปลอดภัยสินค้า และสอดคล้องกับงานวิจัยของโชติ บดีรัฐ (2558: 27) กล่าวว่า พนักงานในองค์กรเป็นส่วนที่สำคัญมาก เพราะถ้าไม่มีพนักงานองค์กรก็ไม่สามารถเดินได้ เมื่อมีพนักงานจะต้องมีขวัญ และกำลังใจให้พนักงานในองค์กรได้เป็นอย่างดี ทั้งนี้ด้านบุคลากรจะมีความสัมพันธ์กับได้รับการฝึกอบรมและแผนการฝึกอบรมด้านการรักษาความปลอดภัยของแต่ละหน่วยงานอีกด้วย

2) ด้านอุปกรณ์ ผลการวิจัยพบว่า อุปกรณ์ที่ใช้ในการรักษาความปลอดภัยสินค้าของตัวแทนควบคุมประเทศไทยนั้นเป็นอุปกรณ์ที่ใช้งานมาเป็นระยะเวลาอันยาวนาน มีเทคโนโลยีที่ไม่ทันสมัยเพียงพอ และต้องมีการบำรุงรักษาอย่างต่อเนื่อง ซึ่งมีค่าใช้จ่ายที่ค่อนข้างแพง หาดอะไหล่ทดแทนยาก อีกทั้งจำเป็นต้องใช้ช่างที่มีความเชี่ยวชาญและความรู้เฉพาะ ทำให้การดำเนินการรักษาความปลอดภัยสินค้าอาจได้รับผลกระทบทั้งในความแม่นยำการตรวจค้นสินค้า เนื่องจากต้องมีการสังเกตหรือการตรวจค้น โดยบุคคลร่วมด้วย อาจทำให้เกิดข้อผิดพลาด และการรองรับปริมาณสินค้าที่มีปริมาณมากขึ้น ทั้งนี้อาจเป็นผลสืบเนื่องมาจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 และความไม่แน่นอนในการต่ออายุสัญญาการประกอบกิจการกับท่าอากาศยานที่ทำให้ตัวแทนควบคุมมีความไม่มั่นใจในการลงทุนเกี่ยวกับอุปกรณ์การรักษาความปลอดภัย ซึ่งสอดคล้องกับงานวิจัยของวุฒิวิษณุ ราชมณี และนงนภัส แก้วพลอย (2564) ซึ่งได้ศึกษาปัญหาและแนวทางแก้ไขปัญหาที่เกิดจากการส่งมอบงานล่าช้ากว่ากำหนดของบริษัท เดอะซัน คอนสตรัคชั่น จำกัด พบว่า ไม่มีการนำเทคโนโลยีที่ทันสมัยมาใช้ และอุปกรณ์มีไม่เพียงพอต่อการใช้งาน ทำให้เกิดความล่าช้าในการส่งมอบงาน ซึ่งสอดคล้องกับผลการศึกษาของวาสิฎฐ์ มณีโชติ (2560) ได้ทำการศึกษาเรื่อง แนวทางการพัฒนามาตรฐานการรักษาความปลอดภัยของกองทัพบกในอนาคต

กล่าวว่า เมื่อมีการนำเทคโนโลยีสมัยใหม่เข้ามาใช้ในการคุกคาม ทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงทั้งภาครัฐและเอกชน ซึ่งสร้างความยากลำบากให้กับหน่วยงานที่รับผิดชอบด้านการรักษาความปลอดภัย จึงต้องนำเทคโนโลยีสมัยใหม่มาใช้ร่วมกับการรักษาความปลอดภัยรูปแบบเดิม เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการรักษาความปลอดภัยและความมั่นคง และสอดคล้องกับผลการศึกษาของ จุฬามาศ สารีปา และจุฬามานี ตระกูลมุกดา (2563) ได้ศึกษาเรื่อง ปัญหาอุปสรรคในการปฏิบัติหน้าที่ของชุดรักษาความปลอดภัยหมู่บ้าน (ชรบ.) ในพื้นที่จังหวัดปัตตานี พบว่า ชุดชุดรักษาความปลอดภัยหมู่บ้าน มีจำนวนอุปกรณ์สำหรับรักษาความปลอดภัยไม่เพียงพอ ดังนั้น หน่วยงานควรควรสนับสนุนอุปกรณ์สำหรับการปฏิบัติหน้าที่ที่ทันสมัย มีมาตรฐาน และมีจำนวนอุปกรณ์เพียงพอต่อความต้องการในการปฏิบัติหน้าที่รักษาความปลอดภัย และร่วมกันดูแล บำรุงรักษาวัสดุอุปกรณ์ให้พร้อมใช้งานตลอดเวลา

3) ด้านสถานที่ ผลการวิจัยพบว่า ตัวแทนควบคุมมีการดำเนินงานในพื้นที่คลังสินค้าของท่าอากาศยาน ซึ่งเป็นพื้นที่รอยต่อระหว่างภาคพื้นและภาคอากาศ ซึ่งอยู่ภายใต้การบริหารจัดการพื้นที่ของท่าอากาศยาน อีกทั้งพื้นที่ถูกจำกัดทั้งขนาดและการจัดเก็บสินค้า อาจทำให้ไม่สามารถรองรับสินค้าที่มีปริมาณมาก มีขนาดใหญ่ได้ ทำให้เกิดความแออัดบริเวณหน้าคลังสินค้า และหากเป็นคลังสินค้าที่ใช้งานมาเป็นระยะเวลาอันยาวนานก็อาจเกิดความเสียหาย ชำรุด ทรุดโทรม ตามกาลเวลา และสภาพการใช้งาน ทั้งนี้อาจเป็นเพราะการดำเนินการตัวแทนควบคุม มีข้อกำหนดว่า บริเวณที่มีการควบคุมการรักษาความปลอดภัยสินค้านั้นต้องเป็นพื้นที่ที่มีรั้วรอบขอบชิด มีกระบวนการตรวจค้นสินค้า และบุคคลที่ผ่านเข้า – ออกอย่างเคร่งครัด จึงจำเป็นต้องเลือกใช้พื้นที่คลังสินค้าภายในท่าอากาศยาน

4) ด้านการลงทุน ผลการวิจัยพบว่า การลงทุนเป็นผลสืบเนื่องมาจากการดำเนินการในส่วนต่าง ๆ ของระบบการรักษาความปลอดภัยสินค้านั้นทั้งระบบ ไม่ว่าจะเป็นบุคลากร อุปกรณ์ สถานที่ การฝึกอบรม และการบริหารจัดการ รวมถึงค่าธรรมเนียมในการขอรับรองเป็นตัวแทนควบคุม ซึ่งอาจส่งผลให้เกิดการชะลอการลงทุน ทั้งนี้อาจเป็นเพราะว่าความไม่แน่นอนในการต่อสัญญาประกอบกิจการของท่าอากาศยาน และสถานการณ์แพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 จำเป็นต้องมีการวางแผนการดำเนินการและการลงทุนอย่างละเอียดและรอบคอบ หากแม้ว่าจะไม่มีกำไรแต่ก็ยังคงต้องลงทุนในเรื่องของความปลอดภัยอยู่ ซึ่งสอดคล้องกับงานวิจัยของ แนวคิดของ โรเบิร์ต (Reid Robert N.) ที่กล่าวไว้ว่าการวางแผนการ และการกำหนดวิธีปฏิบัติ เพื่อรักษาความปลอดภัยควรเป็นไป เพื่อรองรับตามระดับความสำคัญหน้าที่ความรับผิดชอบและกำลังงบประมาณของหน่วยงาน และสอดคล้องกับสิริวรรณ เสรีรัตน์ และคณะ (2546: 76) ว่า ทรัพยากรการบริหาร (Management Resources) ได้แก่ 4M's ประกอบด้วย คน (Man) เงิน (Money) วัสดุ (Material) และ

การจัดการ (Method/Management) ซึ่งเงิน (Money) คือ ปัจจัยสำคัญที่จะช่วยสนับสนุนให้กิจกรรมต่าง ๆ ขององค์กรดำเนินการต่อไปได้

5) ด้านการฝึกอบรม ผลการวิจัยพบว่า ตัวแทนควบคุมในประเทศไทยยังไม่อาจจัดการอบรมได้ด้วยตนเองทุกหัวข้อที่สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยกำหนด หลักสูตรที่มีอยู่มีความซ้ำซ้อนกันในการจัดฝึกอบรมในแต่ละหน่วยงาน สถาบันการฝึกอบรมมีจำนวนไม่เพียงพอต่อความต้องการของหน่วยงานที่ต้องเข้ารับการฝึกอบรม อีกทั้งผู้ที่สามารถเป็นครูผู้สอนด้านการรักษาความปลอดภัยยังมีจำนวนน้อย และไม่เพียงพอต่อความต้องการ ทั้งนี้อาจเป็นเพราะสถานการณ์แพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 ทำให้ไม่สามารถจัดการฝึกอบรมได้ครบและทันตามกำหนดระยะเวลา การฝึกอบรมแบบทบทวนมีความถี่สูงและมีค่าใช้จ่ายที่ค่อนข้างแพง บุคลากรไม่สามารถเข้าอบรมตามสถานที่จัดได้ ซึ่งสอดคล้องกับงานวิจัยของจุฑามาศ สารีปา และจุฑามาศี ตระกูลมุกดา (2563) ได้ศึกษาเรื่อง ปัญหาอุปสรรคในการปฏิบัติหน้าที่ของชุดรักษาความปลอดภัยหมู่บ้าน (ชรบ.) ในพื้นที่จังหวัดปัตตานี พบว่า หน่วยงานต้องจัดเตรียมแผนสำรองการรักษาความปลอดภัย และซักซ้อมแผนกรณีมีเหตุฉุกเฉิน และควรจัดการฝึกอบรมทักษะการปฏิบัติงาน มีความรู้ ความเข้าใจด้านกฎหมาย และระเบียบต่าง ๆ เพื่อส่งเสริมประสิทธิภาพในการปฏิบัติงานให้ดียิ่งขึ้น

6) ด้านการบริหารจัดการ ผลการวิจัยพบว่า บริษัทตัวแทนผู้ส่งออกยังมีความเข้าใจในข้อกำหนดและกระบวนการตรวจค้นสินค้าไม่เพียงพอ ทำให้เกิดข้อโต้แย้งและเกิดความล่าช้าในการปฏิบัติงาน อีกทั้งบริษัทตัวแทนส่งออกสินค้ายังเห็นว่าผู้ให้บริการคลังสินค้าสามารถให้บริการในการตรวจค้นในการส่งสินค้าไปยังต่างประเทศได้อยู่ ทำให้บริษัทตัวแทนผู้ส่งออกไม่เห็นถึงความสำคัญ และความจำเป็นในการขอรับรองการเป็นตัวแทน และเลือกที่จะใช้ผู้รับจ้างช่วงของตัวแทนควบคุมให้ดำเนินการแทน ทั้งนี้อาจเป็นเพราะว่า ประเทศไทยยังไม่ได้มีความชัดเจนในการตีความกฎหมายบังคับใช้ และยังประสบปัญหาด้านการติดต่อสื่อสารระหว่างหน่วยงาน ซึ่งสอดคล้องกับงานวิจัยของดวงมณี ชัยวุฒิ (2563) กล่าวว่า กระบวนการการรักษาความปลอดภัยทั้งระบบของประเทศไทยนั้น ยังไม่ชัดเจนและยังไม่มีมาตรฐานเพียงพอ ความไม่ชัดเจนในนโยบายด้านการรักษาความปลอดภัย ซึ่งสอดคล้องกับมัญญู ชื่นชมคุณ (2564) ได้ศึกษาแนวทางการบริหารจัดการศูนย์ประสานการค้นหา และช่วยเหลืออากาศยาน และเรือที่ประสบภัย พบว่าการดำเนินการค้นหา และช่วยเหลือ ผู้ประสบภัยทางทะเลในปัจจุบันของประเทศไทยยังไม่มีรูปแบบวิธีการที่ชัดเจน และยังคงมีปัญหา ในการดำเนินการในหลายด้าน เช่น การหวงกันอำนาจของหน่วยงานต่าง ๆ ปัญหาด้านการติดต่อสื่อสารระหว่างหน่วยงาน ปัญหาด้านงบประมาณ เป็นต้น และสอดคล้องกับงานวิจัยของณัฐกิตติ์ ทั้งทอง (2563) ได้ทำการวิจัยเรื่อง แนวทางการพัฒนา

ประสิทธิภาพการให้บริการของพนักงานในธุรกิจรักษาความปลอดภัย กล่าวว่าการบริหารกระบวนการเป็นปัจจัยที่สำคัญในการให้บริการกับลูกค้า โดยที่องค์กรจะต้องมีการออกแบบวิธีการขั้นตอนในการบริการลูกค้าใช้ระยะเวลาที่เหมาะสม ไม่ล่าช้าเกินไป สร้างการรอคอยอย่างสมเหตุสมผล

5.3 ข้อเสนอแนะ

5.3.1 ข้อเสนอแนะเชิงปฏิบัติการ

1) ผู้ประกอบการที่เกี่ยวข้องกับการบริหารจัดการขนส่งสินค้า ควรขอรับรองเป็นตัวแทนควบคุมภายใต้ข้อกำหนดของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย หรือเข้าเป็นส่วนหนึ่งของหน่วยงานรักษาความปลอดภัยสินค้า เพื่อให้การขนส่งสินค้าทางอากาศของประเทศไทยมีความปลอดภัย และเป็นที่ยอมรับมาตรฐานสากลมากยิ่งขึ้น

2) ฝ่ายรักษาความปลอดภัยสร้างคู่มือปฏิบัติงานและแผนปฏิบัติงานต่าง ๆ มาบังคับใช้ โดยกำหนดให้ผู้ปฏิบัติงานและผู้ควบคุมระบบการรักษาความปลอดภัยยึดถือปฏิบัติเป็นแนวทางเดียวกัน เพื่อให้พนักงานทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้อง มีความรู้ ความเข้าใจในการทำงานที่ถูกต้อง และระบบการรักษาความปลอดภัยมีความสอดคล้องกัน จากนั้นฝ่ายรักษาความปลอดภัยต้องดำเนินการติดตามผลตามแผนการปฏิบัติงานที่วางไว้เป็นระยะ ๆ เพื่อทราบผลการปฏิบัติงานและกระตุ้นให้พนักงานมีความตระหนักถึงความสำคัญของการรักษาความปลอดภัย

3) ผู้บริหารต้องให้การสนับสนุนอย่างจริงจัง โดยผู้บริหารสูงสุดของบริษัทต้องกำหนดนโยบาย และออกประกาศเป็นลายลักษณ์อักษรเป็นสิ่งที่อ้างอิงให้กับผู้ปฏิบัติงานได้ยึดถือและปฏิบัติ โดยมีคณะทำงานที่มาจากการบุคลากรทุกส่วนงาน ร่วมกันตัดสินใจ ดำเนินการเขียนคู่มือการปฏิบัติงานตามข้อกำหนด และให้ผู้ปฏิบัติงานทุกคนเข้าใจและปฏิบัติงานไปในทิศทางเดียวกัน รวมถึงต้องมีการติดตามผลอยู่ตลอดเวลา เพื่อให้การบริหารงานมีประสิทธิภาพ

5.3.2 ข้อเสนอแนะเพื่อการวิจัยครั้งต่อไป

จากการวิจัยครั้งนี้ ผู้วิจัยได้ศึกษาเรื่อง รูปแบบกระบวนการของตัวแทนควบคุมในการรักษาความปลอดภัยการขนส่งสินค้าทางอากาศตามมาตรฐานสหภาพยุโรป และเพื่อให้การวิจัยครั้งนี้เกิดประโยชน์มากยิ่งขึ้นต่อผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องในด้านกระบวนการรักษาความปลอดภัยในการขนส่งสินค้าทางอากาศ ผู้วิจัยจึงขอเสนอแนะเพื่อการทำวิจัยครั้งต่อไป ดังนี้

1) ควรมีการศึกษาต่อยอดเกี่ยวกับกระบวนการรักษาความปลอดภัยสินค้าภายใต้มาตรฐานสากลอื่น นอกเหนือจากสหภาพยุโรป ว่ามีกระบวนการอย่างไร และมีแนวทางอย่างไร

2) ควรมีการศึกษาการดำเนินงานของผู้ประกอบการอื่นที่เกี่ยวข้องกับห่วงโซ่การรักษาความปลอดภัยสินค้า

3) ควรมีการศึกษาต่อยอดเกี่ยวกับผลกระทบ และการปรับตัวของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางอากาศในช่วงสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 ในรูปแบบของการวิจัยเชิงปริมาณ หรือการวิจัยแบบผสมผสาน

5.4 ข้อจำกัดของการวิจัย

1) การเก็บข้อมูลในการสัมภาษณ์ ผู้ให้ข้อมูลจะต้องมีความระมัดระวังในการให้ข้อมูล เนื่องจากข้อมูลบางส่วนเป็นความลับขององค์กร ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อด้านการรักษาความปลอดภัยขององค์กร ทำให้ได้ข้อมูลไม่ครบทุกด้านของการรักษาความปลอดภัยสินค้า ประกอบสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 ที่รุนแรงในช่วงเก็บข้อมูล ทำให้การเข้าสัมภาษณ์เป็นไปได้ค่อนข้างยาก

2) ข้อมูลเกี่ยวกับตัวแทนควบคุมของประเทศไทยมีน้อยมาก จึงเป็นข้อจำกัดในการนำข้อมูลมาเปรียบเทียบหรืออ้างอิง

3) เอกสารบางอย่างในการวิจัย เป็นเอกสารที่มีข้อจำกัดในการเข้าถึงข้อมูล ทำให้ไม่สามารถเข้าถึงข้อมูลได้มากเท่าที่ควร

5.5 การประยุกต์ผลการวิจัย

1) ด้านนโยบาย หน่วยงานตัวแทนควบคุม และสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย สามารถนำข้อมูลที่ได้จากการวิจัยครั้งนี้ไปใช้ เพื่อเป็นแนวทางในการพัฒนา ปรับปรุงแก้ไขข้อกำหนด มาตรการ หรือระเบียบในการปฏิบัติงาน และสามารถประยุกต์ใช้ได้ตามบริบทของหน่วยงาน เพื่อส่งเสริมการรักษาความปลอดภัยในการขนส่งสินค้าทางอากาศให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น

2) ผู้ประกอบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าทางอากาศทราบถึงปัญหาและอุปสรรคในการรับรองมาตรฐานตัวแทนควบคุมประเทศที่ 3

3) ด้านการขอรับรองตัวแทนควบคุมของสถานประกอบการ สามารถนำผลการวิจัยไปเป็นแนวทางในการเตรียมการยื่นขอรับรองตัวแทนควบคุมตามข้อกำหนดสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย และมาตรฐานสหภาพยุโรปได้

4) ตัวแทนควบคุมประเทศไทยนำผลการวิจัยที่ได้ไปพัฒนาต่อยอด พัฒนาและยกระดับสู่การเป็นตัวแทนควบคุมตามมาตรฐานสหภาพยุโรป

5) ด้านการวิจัย ผู้สนใจสามารถนำข้อมูลที่ได้จากการวิจัยครั้งนี้ ไปต่อยอดในการวิจัยด้านการรักษาความปลอดภัยสินค้า เพื่อให้เกิดการพัฒนาด้านการรักษาความปลอดภัยทางการบินอย่างต่อเนื่องในอนาคต

6) ผลการวิจัยจะเป็นข้อมูลสนับสนุน และส่งเสริมการพัฒนาการส่งออกสินค้าของตัวแทนควบคุมไปยังสหภาพยุโรปสามารถดำเนินการได้อย่างสะดวก และรวดเร็ว สามารถรองรับการเติบโตของธุรกิจตัวแทนออกของ และการเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ของประเทศไทย



บรรณานุกรม

- กรมพัฒนาธุรกิจการค้า กระทรวงพาณิชย์. คู่มือการจัดประเภทธุรกิจนิติบุคคล. 2556.
- กรมศุลกากร. พิธีการศุลกากรส่งออกสินค้าทางอากาศ. [ออนไลน์]. แหล่งที่มา: <https://bit.ly/3RQnPsl>, 2560.
- กรมสุขภาพจิต. 93 วันสู่สังคม"คนชรา" 5 จังหวัด? คนแก่เยอะสุด-น้อยสุด. [ออนไลน์]. แหล่งที่มา: <https://www.dmh.go.th/news-dmh/view.asp?id=30453>, 2563.
- คงฤทธิ์ จันทริก. Air Cargo Security กับความพร้อมของประเทศไทย. หนังสือพิมพ์ฐานเศรษฐกิจ ปีที่ 38 ฉบับที่ 3,355 วันที่ 8-11 เม.ย. 2561 หน้า 08. 2561.
- คชา วิณิน. แนวทางการขับเคลื่อนสู่ การเป็นศูนย์กลางการขนส่งสินค้าทางอากาศ (Air Cargo) ในระดับ ภูมิภาค. เอกสารประกอบการสัมมนาวันที่ 24 ตุลาคม 2560. ห้องประชุม VIE Function 1 & 2 โรงแรม วี ราชเทวี กรุงเทพฯ. [ออนไลน์]. แหล่งที่มา: <https://bit.ly/3QxBILd>, 2560.
- คณะกรรมการการบินพลเรือน. ข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือน ฉบับที่ 93 ว่าด้วยการรักษาความปลอดภัยสินค้าและไปรษณีย์ภัณฑ์ทางอากาศ. ราชกิจจานุเบกษา 132, 12 มิถุนายน 2558: 24-36, 2558.
- จิรพร จารุกรสกุล. แนวทางการขับเคลื่อนนโยบายไทยแลนด์ 4.0 และ โลจิสติกส์ 4.0 ในมุมมองของนางสาวจิรพร จารุกรสกุล ผู้ประกอบการอุตสาหกรรมไทย. หลักสูตร วปอ. รุ่นที่ 60, 2559.
- จุฑามาศ สารีปา และจุฑามาศิ ตรีตระกูลมุกดา. ปัญหาอุปสรรคในการปฏิบัติหน้าที่ของชุดรักษาความปลอดภัยหมู่บ้าน (ชรบ.) ในพื้นที่จังหวัดปัตตานี. หลักสูตรรัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต. คลังปัญญา มหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์. [ออนไลน์]. แหล่งที่มา: <https://kb.psu.ac.th/psukb/handle/2016/17204>, 2563.
- จิตพงษ์ อัยสานนท์. มองรอบทิศคิดอย่าง Supply Chain โลจิสติกส์และซัพพลายเชนของการขนส่งสินค้าพัสดุภัณฑ์ทางอากาศ (Air Freight Business). [ออนไลน์]. แหล่งที่มา: <https://bit.ly/3BuDLey>, 2559.
- โชติ บดิรัฐ. เทคนิคการบริหาร. กรุงเทพฯ: โรงพิมพ์แห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2558.
- ณัฐกิตติ์ ทั้งทอง. แนวทางการพัฒนาประสิทธิภาพการให้บริการของพนักงานในธุรกิจรักษาความปลอดภัย. หลักสูตรการจัดการมหาบัณฑิต. วิทยาลัยการจัดการ มหาวิทยาลัยมหิดล, 2563.

บรรณานุกรม (ต่อ)

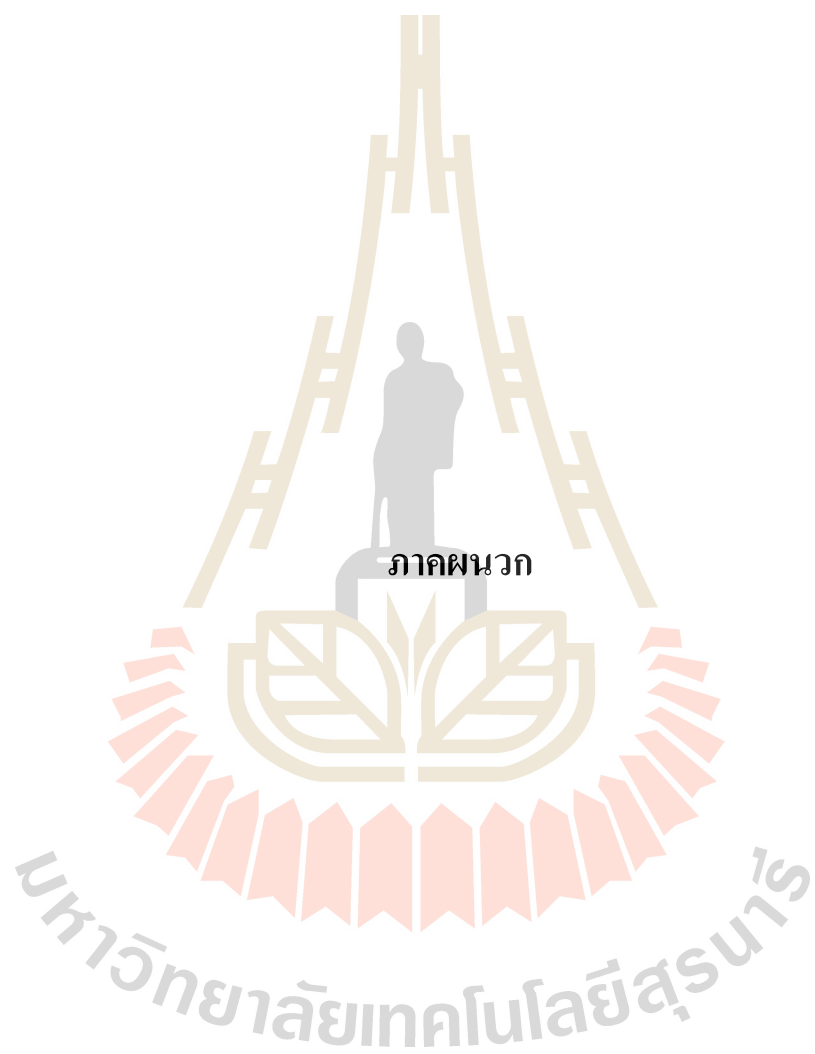
- ดวงมณี ชัยวุฒิ. การพัฒนากระบวนการรักษาความปลอดภัยในการขนส่งสินค้าทางอากาศของประเทศไทย. การค้นคว้าอิสระหลักสูตรปริญญาการจัดการมหาบัณฑิต สาขาการจัดการการบิน. สถาบันการบินพลเรือน สถาบันสมทบมหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี, 2563.
- บริษัท อัลติเมท โลจิสติกส์ จำกัด. การขนส่งสินค้าทางอากาศ, 2558.
- บ้านเมือง. บวท.คาดการณ์เที่ยวบินปี 2564. คอลัมน์เศรษฐกิจ. [ออนไลน์]. แหล่งที่มา: <https://www.banmuang.co.th/news/economy/218228>, 2564.
- มนูญ ชื่นชมคุณ. แนวทางการบริหารจัดการศูนย์ประสานการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย. วิทยานิพนธ์หลักสูตรปริญญาการจัดการมหาบัณฑิต สาขาการจัดการการบิน. สถาบันการบินพลเรือน สถาบันสมทบมหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี, 2564.
- วรภาส เมืองจ้อย. ทิศทางการขนส่งแบบประตูสู่ประตูในประเทศไทย. วิทยานิพนธ์หลักสูตรปริญญาการจัดการมหาบัณฑิต สาขาการจัดการการบิน. สถาบันการบินพลเรือน สถาบันสมทบมหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี, 2562.
- วาสิฎฐ์ มณี โชติ. แนวทางการพัฒนามาตรฐานการรักษาความปลอดภัยของกองทัพกในอนาคต. หลักสูตรการป้องกันราชอาณาจักร รุ่นที่ 59. วิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร, 2560.
- วุฒิวิษญ์ ราชมณี และนนงนภัส. ปัญหาและแนวทางแก้ไขปัญหาที่เกิดจากการส่งมอบงานล่าช้ากว่ากำหนด กรณีศึกษา บริษัท เดอะชัน คอนสตรัคชั่น จำกัด. วารสารบัณฑิตศึกษา มหาวิทยาลัยราชภัฏสวนสุนันทา. ปีที่ 14 ฉบับที่ 2 (2021): กรกฎาคม-ธันวาคม 2564.
- ศิริวรรณ เสรีรัตน์ และคณะ. การบริหารตลาดยุคใหม่. กรุงเทพฯ: ดวงกลมสมัย, 2546.
- สมชาย พิพุทธวัฒน์. คำอธิบายกฎหมายการเดินทางอากาศ. [ออนไลน์]. แหล่งที่มา: <https://bit.ly/2JBQ6kv>, 2554.
- สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย. ข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือน ฉบับที่ 93 ว่าด้วยการรักษาความปลอดภัยสินค้า และไปรษณีย์ภัณฑ์ทางอากาศ. ราชกิจจานุเบกษา 132, 12 มิถุนายน 2558: 24-36, 2558.
- สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย. คู่มือและขั้นตอนการยื่นขอรับรองเป็นตัวแทนควบคุมหรือการไปรษณีย์ควบคุม. [ออนไลน์]. แหล่งที่มา: <https://www.caat.or.th/th/archives/19973>, 26 มิถุนายน 2561.

บรรณานุกรม (ต่อ)

- สำนักงานคณะกรรมการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ. แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ฉบับที่ 3 (พ.ศ. 2560-2564). [ออนไลน์]. แหล่งที่มา: <https://www.nesdc.go.th/download/document/logistic/plan3.pdf>, 2560.
- สำนักงานประสานงานชุดโครงการอุตสาหกรรมการบินและโลจิสติกส์ สำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัย. แนวทางการขับเคลื่อนสู่ การเป็นศูนย์กลางการขนส่งสินค้าทางอากาศ (Air Cargo) ในระดับภูมิภาค. เอกสารประกอบการสัมมนา ห้องประชุม VIE Function 1 & 2 โรงแรม วี ราชเทวี กรุงเทพฯ. [ออนไลน์]. แหล่งที่มา: <https://bit.ly/3U0bUtM>, 2560.
- สำนักงานกองทุนสนับสนุนการส่งเสริมสุขภาพ (สสส.). การเผชิญหน้า ‘สังคมผู้สูงอายุ’ โจทย์ท้าทายภาระค่าใช้จ่ายที่เพิ่มขึ้น. [ออนไลน์]. แหล่งที่มา: <https://bit.ly/3xbwsGi>, 2564.
- เอี่ยมพร หลินเจริญ. การวิเคราะห์และนำเสนอผลในงานวิจัยเชิงคุณภาพ Data Analysis and presentation in qualitative research. คณะศึกษาศาสตร์ มหาวิทยาลัยนครสวรรค์. (ม.ป.ป.).
- Asia Airfreight Terminal Co., Ltd. AAT gains accreditation of "EU Regulated Agent (RA3)" after "AEO". [Online]. แหล่งที่มา: <https://bit.ly/3L22kmc>, 2017.
- Bartosz Stolarek. Air Cargo Day IATA Lecture, [Online]. แหล่งที่มา: <https://avsec.pl/en/blog/air-cargo-day-iata-lecture/>, 2018.
- EU Independent Validation Service. the EU Cargo Aviation Security. [Online]. แหล่งที่มา: <https://www.euiva.com/en/history>, 2020.
- European Commission. Information for cargo handling entities in non-EU countries. [Online]. แหล่งที่มา: https://ec.europa.eu/transport/modes/air/security/cargo-mail/entities_en, 2020.
- European Union. Checklists RA3 - European Commission. [Online]. แหล่งที่มา: https://webgate.ec.europa.eu/ksda/RA3_checklists_V2.doc, 2015.
- FinancesOnline. 104 Transportation Industry Statistics You Can't Ignore: 2020/2021 Market Share & Data Analysis. [Online]. แหล่งที่มา: <https://bit.ly/3eE0V9c>, 2021.
- Hongli Zha et al. Safety Assessment Model for Dangerous Goods Transport by Air Carrier [Online]. แหล่งที่มา: <https://bit.ly/3xc3CFL>, 2018.
- International Air Transport Association (IATA). Air Freight Market Analysis. December, 2019.

บรรณานุกรม (ต่อ)

- Johnson, Richard A., Kast, Fremont E., and Rosenzweig, James E, The Theory and Management of Systems, New York : McGraw - Hill Book Co., 1967.
- Leung, L. Validity, reliability, and generalizability in qualitative research. Journal of Family Medicine and Primary Care, 4(3), 324–327. 2015.
- Logistics Magazine. TAFA Joined AOT to Set up Perishable Premium Lane. [Online]. แหล่งที่มา: <https://bit.ly/3xaZbL8>, 2021.
- Maslow, A. Human needs theory: Maslow's hierarchy of human needs. In R.F. Craven & C. J. Hirnle (Eds.), Fundamental of Nursing: Human Health and Function. (3rd ed.) Philadelphia: Lippincott, 1970.
- Michael Steen. RA and Secure and efficient air cargo supply chain, ICAO should be local point for security Air Cargo world, 2011.
- Noble, H., & Smith, J. Issues of validity and reliability in qualitative research. Evid Based Nurs, 18(2015), 34–35, 2015.
- Reid, Robert N. Guards and Guard forces. Facility Manager's Guide to Security : Protecting Your Assets. The Fairmont Press, 2005.
- Sheng Teng Huang. Service quality evaluation of international freight forwarders: an empirical research in East Asia. Journal of Shipping and Trade, 2019.
- Shipping You. ชิปปี้ง สถิติอุตสาหกรรมการขนส่งที่คุณต้องรู้. [Online]. แหล่งที่มา: <https://bit.ly/3RNXXNO>, 2020.
- Statista.. Logistics industry worldwide. Statistics & Facts. Statista, 2021.
- Steve Lawson. Air Cargo Standardisation, 2013.
- Thanathas Akkhachotkawanich. ACC3 มาตรการตรวจสอบความปลอดภัยในการขนส่งสินค้าทางอากาศ ของสหภาพยุโรป. [Online]. แหล่งที่มา: <https://bit.ly/3RMhPkg>, 2020.
- Urbinner. ทฤษฎีลำดับขั้นความต้องการของมาสโลว์ (Maslow's Hierarchy of Needs). [Online]. แหล่งที่มา: <https://www.urbiner.com/post/maslow-hierarchy-of-needs>, 2021.



ภาคผนวก

มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี



รายนามผู้เชี่ยวชาญตรวจสอบคุณภาพเครื่องมือวิจัย

1. นาวาอากาศเอก ศักรินทร์ ไชยวาน ผู้อำนวยการกองวิทยาการ
สำนักงานการบินกองทัพอากาศ
2. นายปรัชญา จันท์คำภู นักวิชาการอิสระ
3. ผศ.ดร.ณัฐพงษ์ จันทขโlob อาจารย์ประจำสาขาวิชาการจัดการด้านธุรกิจการบิน
วิทยาลัยการท่องเที่ยวและการบริการ
มหาวิทยาลัยรังสิต



มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี



การตรวจสอบคุณภาพเครื่องมือการวิจัย (แบบการสัมภาษณ์)
หน่วยงานที่ได้รับการรับรองการเป็นตัวแทนควบคุมและการไปรษณีย์ควบคุม

รายการประเมิน	ผู้เชี่ยวชาญคนที่			รวม	รวม ค่า IOC	ผล
	1	2	3			
ส่วนที่ 1 ข้อมูลทั่วไป						
1) ชื่อ-นามสกุลผู้ให้สัมภาษณ์	1	1	1	3	1	ใช้ได้
2) หน่วยงานต้นสังกัด						
3) ตำแหน่งงาน						
4) ประสบการณ์การทำงาน.....						
5) วันที่เวลา.....						
6) สถานที่/ช่องทางในการสัมภาษณ์						
ส่วนที่ 2 ข้อคิดเห็นเกี่ยวกับกระบวนการของตัวแทนควบคุมในการรักษาความปลอดภัยการขนส่งสินค้าทางอากาศในปัจจุบัน						
1) ในขณะที่ท่านยื่นขอรับรองตัวแทนควบคุมและการไปรษณีย์ควบคุมตามข้อกำหนดสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ฉบับที่ 33 ท่านได้ประสบปัญหาอุปสรรค หรือข้อจำกัดอะไรบ้าง และท่านมีวิธีการแก้ปัญหาเหล่านั้นอย่างไร	1	1	1	3	1	ใช้ได้
2) ภายหลังจากที่ท่านได้รับการรับรองเป็นตัวแทนควบคุมและการไปรษณีย์ควบคุมแล้ว ท่านได้ประสบปัญหา อุปสรรค หรือข้อจำกัดอะไรบ้าง และท่านมีวิธีการหรือแนวทางในการแก้ปัญหาเหล่านั้นอย่างไร	1	1	1	3	1	ใช้ได้
3) ท่านคิดว่า การที่ตัวแทนควบคุมในประเทศไทยจะพัฒนาเป็นตัวแทนควบคุมประเทศที่ 3 ตามมาตรฐานสหภาพยุโรป มีอุปสรรคหรือข้อจำกัดของอะไรบ้าง	1	1	1	3	1	ใช้ได้
4) ท่านมีความต้องการที่จะเป็นตัวแทนควบคุมประเทศที่ 3 หรือไม่ และเพราะเหตุใด (ถ้าต้องการ ; ท่านเคยมีการจัดเตรียมสำหรับการขอรับรองหรือไม่ ท่านเคยลองยื่นขอรับรองหรือไม่ และท่านต้องการให้ช่วยเหลือด้านใดบ้าง อย่างไร)	1	1	1	3	1	ใช้ได้

รายการประเมิน	ผู้เชี่ยวชาญคนที่			รวม	รวม ค่า IOC	ผล
	1	2	3			
5) ท่านคิดว่า มีสิ่งใดที่ควรพัฒนาในกระบวนการรับรองเป็นตัวแทนควบคุมและการไปรษณีย์ควบคุม เพื่อจะยกระดับสู่การเป็นการเป็นตัวแทนควบคุมประเทศที่ 3 มาตรฐานสหภาพยุโรป	1	1	1	3	1	ใช้ได้
6) ท่านคิดว่า หากประเทศไทยมีการจัดทำรายการตรวจสอบสำหรับกระบวนการของตัวแทนควบคุม (Regulated Agent Check List) ที่จะสามารถเป็นได้ทั้งตัวแทนควบคุมในประเทศไทยและตัวแทนควบคุมประเทศที่ 3 ตามมาตรฐานสหภาพยุโรปในเวลาเดียวกัน รายการตรวจสอบนั้นควรมีรูปแบบเป็นอย่างไร (ขณะที่ถามจะมีแบบฟอร์ม Regulated Agent Check List ทั้งของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย และสหภาพยุโรปส่งผู้ให้ข้อมูลสำคัญด้วยประกอบการตอบคำถาม)	1	1	1	3	1	ใช้ได้
ส่วนที่ 3 ข้อเสนอแนะแนวทางการปรับปรุงสู่กระบวนการของตัวแทนควบคุมประเทศที่ 3 ตามมาตรฐานสหภาพยุโรป						
โปรดให้ข้อเสนอแนะเพิ่มเติมเกี่ยวกับประเด็นที่น่าสนใจ การวิจัยและพัฒนา หรือการศึกษาเพิ่มเติมในเรื่องที่เกี่ยวข้อง						ใช้ได้

การตรวจสอบคุณภาพเครื่องมือการวิจัย (แบบการสัมภาษณ์)
เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

รายการประเมิน	ผู้เชี่ยวชาญคนที่			รวม	รวม ค่า IOC	ผล
	1	2	3			
ส่วนที่ 1 ข้อมูลทั่วไป						
1) ชื่อ-นามสกุลผู้ให้สัมภาษณ์	1	1	1	3	1	ใช้ได้
2) หน่วยงานต้นสังกัด						
3) ตำแหน่งงาน						
4) ประสบการณ์การทำงาน.....						
5) วันที่เวลา.....						
6) สถานที่/ช่องทางในการสัมภาษณ์						
ส่วนที่ 2 ข้อคิดเห็นเกี่ยวกับกระบวนการของตัวแทนควบคุมในการรักษาความปลอดภัยการขนส่งสินค้าทางอากาศในปัจจุบัน						
1) สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยมีบทบาทอย่างไร ต่อกระบวนการของตัวแทนควบคุมและการไปรษณีย์ควบคุมในการรักษาความปลอดภัยในการขนส่งสินค้าทางอากาศตามมาตรฐานในภาคผนวก 17 ขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ	1	1	1	3	1	ใช้ได้
2) ท่านคิดว่า ตัวแทนควบคุมในประเทศไทยเพียงพอต่อความต้องการการรักษาความปลอดภัยการขนส่งสินค้าทางอากาศหรือไม่ (ถ้าไม่เพียงพอ ท่านมีแนวทางในการสนับสนุนอย่างไร)	1	1	1	3	1	ใช้ได้
3) สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยมีแนวทางในการเพิ่มจำนวนตัวแทนควบคุมในประเทศไทยอย่างไร	1	1	1	3	1	ใช้ได้
4) สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยมีรูปแบบหรือแนวทางอย่างไร ในการผลักดันให้ตัวแทนควบคุมในประเทศไทย พัฒนาสู่การเป็นตัวแทนควบคุมประเทศที่ 3 ตามมาตรฐานสหภาพยุโรป	1	1	1	3	1	ใช้ได้

รายการประเมิน	ผู้เชี่ยวชาญคนที่			รวม	รวม ค่า IOC	ผล
	1	2	3			
5) ท่านมีนโยบายในการผลักดัน หรือสนับสนุนให้ตัวแทนควบคุมประเทศไทยสามารถยกระดับสู่การเป็นตัวแทนควบคุมประเทศที่ 3 ตามมาตรฐานสหภาพยุโรปอย่างไร	1	1	1	3	1	ใช้ได้
ส่วนที่ 3 ข้อเสนอแนะแนวทางการปรับปรุงสู่กระบวนการของตัวแทนควบคุมประเทศที่ 3 ตามมาตรฐานสหภาพยุโรป						
โปรดให้ข้อเสนอแนะเพิ่มเติมเกี่ยวกับประเด็นที่น่าสนใจ การวิจัยและพัฒนา หรือการศึกษาเพิ่มเติมในเรื่องที่เกี่ยวข้อง						ใช้ได้



ภาคผนวก ค.

ตัวอย่างแบบสัมภาษณ์เชิงลึก

แบบสัมภาษณ์เชิงลึก (In-Depth Interview)

หน่วยงานที่ได้รับการรับรองการเป็นตัวแทนควบคุมและการไปรษณีย์ควบคุม

เรื่อง รูปแบบกระบวนการของตัวแทนควบคุมในการรักษาความปลอดภัยการขนส่งสินค้าทางอากาศตามมาตรฐานสหภาพยุโรป

คำชี้แจง

1. แบบสัมภาษณ์นี้เป็นแบบสัมภาษณ์สำหรับการวิจัยซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาหลักสูตรการจัดการมหาบัณฑิต สาขาวิชาการจัดการการบิน สถาบันการบินพลเรือน
2. แบบสัมภาษณ์ ประกอบด้วย 3 ส่วน
 - 2.1 ส่วนที่ 1 ข้อมูลเกี่ยวกับผู้ให้ข้อมูลสำคัญ
 - 2.2 ส่วนที่ 2 ข้อคิดเห็นเกี่ยวกับกระบวนการของตัวแทนควบคุมในการรักษาความปลอดภัยการขนส่งสินค้าทางอากาศในปัจจุบัน
 - 2.3 ส่วนที่ 3 ข้อเสนอแนะแนวทางการปรับปรุงกระบวนการของตัวแทนควบคุม
3. ข้อมูลต่าง ๆ นี้เป็นการศึกษาในเชิงวิชาการเท่านั้น จะไม่มีผลกระทบทางลบแก่ผู้ให้สัมภาษณ์แต่ประการใด ผู้วิจัยได้คำนึงถึงการรักษาความลับของผู้ให้ข้อมูล โดยไม่มีการเปิดเผยชื่อจริง แต่จะใช้นามแฝงหรือสัญลักษณ์ข้อความอื่นแทน เพื่อปกป้องความเป็นส่วนตัวของผู้ให้ข้อมูล
4. ผู้วิจัยจะทำการขออนุญาตผู้ให้ข้อมูลก่อนทำการบันทึกเสียง หรือจดบันทึกข้อความ ทั้งนี้การนำข้อมูลไปใช้อภิปรายหรือตีพิมพ์ จะทำการเผยแพร่ในภาพรวมเฉพาะในการนำเสนอเชิงวิชาการเท่านั้น ทั้งนี้หวังว่าคงจะได้รับความร่วมมือจากท่านเป็นอย่างดี

ขอขอบพระคุณเป็นอย่างสูงมา ณ โอกาสนี้

นางสาวธนิศา ศุภรังสรรค์ รหัสนักศึกษา 6313200090

นักศึกษาหลักสูตรการจัดการมหาบัณฑิต

สาขาวิชาการจัดการการบิน สถาบันการบินพลเรือน

ส่วนที่ 1 ข้อมูลเกี่ยวกับผู้ให้ข้อมูลสำคัญ

- 1.1 ชื่อ..... นามสกุล.....
- 1.2 หน่วยงานต้นสังกัด
- 1.3 ตำแหน่ง
- 1.4 ประสบการณ์การทำงาน
- 1.5 วันที่..... เวลา.....
- 1.6 สถานที่/ช่องทางในการสัมภาษณ์.....

ส่วนที่ 2 ข้อคิดเห็นเกี่ยวกับกระบวนการของตัวแทนควบคุมในการรักษาความปลอดภัยการขนส่งสินค้าทางอากาศในปัจจุบัน

2.1 ในขณะที่ท่านยื่นขอรับรองตัวแทนควบคุมและการไปรษณีย์ควบคุมตามข้อกำหนดสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ฉบับที่ 33 ท่านได้ประสบปัญหา อุปสรรค หรือข้อจำกัดอะไรบ้าง และท่านมีวิธีการแก้ปัญหาเหล่านั้นอย่างไร

2.2 ภายหลังจากที่ท่านได้รับการรับรองเป็นตัวแทนควบคุมและการไปรษณีย์ควบคุมแล้ว ท่านได้ประสบปัญหา อุปสรรค หรือข้อจำกัดอะไรบ้าง และท่านมีวิธีการหรือแนวทางในการแก้ปัญหาเหล่านั้นอย่างไร

2.3 ท่านคิดว่า การที่ตัวแทนควบคุมในประเทศไทยจะพัฒนาเป็นตัวแทนควบคุมประเทศที่ 3 ตามมาตรฐานสหภาพยุโรป มีอุปสรรคหรือข้อจำกัดของอะไรบ้าง

2.4 ท่านมีความต้องการที่จะเป็นตัวแทนควบคุมประเทศที่ 3 หรือไม่ และเพราะเหตุใด (ถ้าต้องการ ; ท่านเคยมีการจัดเตรียมสำหรับการขอรับรองหรือไม่ ท่านเคยลงยื่นขอรับรองหรือไม่ และท่านต้องการให้ช่วยเหลือด้านใดบ้าง อย่างไร)

2.5 ท่านคิดว่า มีสิ่งใดที่ควรพัฒนาในกระบวนการรับรองเป็นตัวแทนควบคุมและการไปรษณีย์ควบคุม เพื่อจะยกระดับสู่การเป็นการเป็นตัวแทนควบคุมประเทศที่ 3 มาตรฐานสหภาพยุโรป

2.6 ท่านคิดว่า หากประเทศไทยมีการจัดทำรายการตรวจสอบสำหรับกระบวนการของตัวแทนควบคุม (Regulated Agent Check List) ที่สามารถเป็นได้ทั้งตัวแทนควบคุมในประเทศไทยและตัวแทนควบคุมประเทศที่ 3 ตามมาตรฐานสหภาพยุโรปในเวลาเดียวกัน รายการตรวจสอบนั้นควรมีรูปแบบเป็นอย่างไร (ขณะที่ถามจะมีแบบฟอร์ม Regulated Agent Check List ทั้งของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย และสหภาพยุโรปส่งผู้ให้ข้อมูลสำคัญด้วยประกอบการตอบคำถาม)

ส่วนที่ 3 ข้อเสนอแนะแนวทางการปรับปรุงสู่กระบวนการของตัวแทนควบคุมประเทศที่ 3 ตามมาตรฐานสหภาพยุโรป (ถ้ามี) โปรดให้ข้อเสนอแนะเพิ่มเติมเกี่ยวกับประเด็นที่น่าสนใจ การวิจัยและพัฒนา หรือการศึกษาเพิ่มเติมในเรื่องที่เกี่ยวข้อง

แบบสัมภาษณ์เชิงลึก (In-Depth Interview)

เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

เรื่อง รูปแบบกระบวนการของตัวแทนควบคุมในการรักษาความปลอดภัยการขนส่งสินค้าทางอากาศตามมาตรฐานสหภาพยุโรป

คำชี้แจง

1. แบบสัมภาษณ์นี้เป็นแบบสัมภาษณ์สำหรับการวิจัยซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาหลักสูตรการจัดการมหาบัณฑิต สาขาวิชาการจัดการการบิน สถาบันการบินพลเรือน
2. แบบสัมภาษณ์ ประกอบด้วย 3 ส่วน
 - 2.1 ส่วนที่ 1 ข้อมูลเกี่ยวกับผู้ให้ข้อมูลสำคัญ
 - 2.2 ส่วนที่ 2 ข้อคิดเห็นเกี่ยวกับกระบวนการของตัวแทนควบคุมในการรักษาความปลอดภัยการขนส่งสินค้าทางอากาศในปัจจุบัน
 - 2.3 ส่วนที่ 3 ข้อเสนอแนะแนวทางการปรับปรุงสู่กระบวนการของตัวแทนควบคุม
3. ข้อมูลต่าง ๆ นี้เป็นการศึกษาในเชิงวิชาการเท่านั้น จะไม่มีผลกระทบทางลบแก่ผู้ให้สัมภาษณ์แต่ประการใด ผู้วิจัยได้คำนึงถึงการรักษาความลับของผู้ให้ข้อมูล โดยไม่มีการเปิดเผยชื่อจริง แต่จะใช้นามแฝงหรือสัญลักษณ์ข้อความอื่นแทน เพื่อปกป้องความเป็นส่วนตัวของผู้ให้ข้อมูล
4. ผู้วิจัยจะทำการขออนุญาตผู้ให้ข้อมูลก่อนทำการบันทึกเสียง หรือจดบันทึกข้อความ ทั้งนี้การนำข้อมูลไปใช้อภิปรายหรือตีพิมพ์ จะทำการเผยแพร่ในภาพรวมเฉพาะในการนำเสนอเชิงวิชาการเท่านั้น ทั้งนี้หวังว่าจะได้รับความร่วมมือจากท่านเป็นอย่างดี

ขอขอบพระคุณเป็นอย่างสูงมา ณ โอกาสนี้

นางสาวธนิศา ศุภรังสรรค์ รหัสนักศึกษา 6313200090

นักศึกษาหลักสูตรการจัดการมหาบัณฑิต

สาขาวิชาการจัดการการบิน สถาบันการบินพลเรือน

ส่วนที่ 1 ข้อมูลเกี่ยวกับผู้ให้ข้อมูลสำคัญ

- 1.1 ชื่อ..... นามสกุล.....
- 1.2 หน่วยงานต้นสังกัด
- 1.3 ตำแหน่ง
- 1.4 ประสบการณ์การทำงาน
- 1.5 วันที่..... เวลา.....
- 1.6 สถานที่/ช่องทางในการสัมภาษณ์.....

ส่วนที่ 2 ข้อคิดเห็นเกี่ยวกับกระบวนการของตัวแทนควบคุมในการรักษาความปลอดภัยการขนส่งสินค้าทางอากาศในปัจจุบัน

2.1 สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยมีบทบาทอย่างไร ต่อกระบวนการของตัวแทนควบคุมและการไปรษณีย์ควบคุมในการรักษาความปลอดภัยในการขนส่งสินค้าทางอากาศตามมาตรฐานในภาคผนวก 17 ขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ

2.2 ท่านคิดว่า ตัวแทนควบคุมในประเทศไทยเพียงพอต่อความต้องการการรักษาความปลอดภัยการขนส่งสินค้าทางอากาศหรือไม่ (ถ้าไม่เพียงพอ ท่านมีแนวทางในการสนับสนุนอย่างไร)

2.3 สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยมีแนวทางในการเพิ่มจำนวนตัวแทนควบคุมในประเทศไทยอย่างไร

2.4 สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยมีรูปแบบหรือแนวทางอย่างไร ในการผลักดันให้ตัวแทนควบคุมในประเทศไทย พัฒนาสู่การเป็นตัวแทนควบคุมประเทศที่ 3 ตามมาตรฐานสหภาพยุโรป

2.5 ท่านมีนโยบายในการผลักดัน หรือสนับสนุนให้ตัวแทนควบคุมประเทศไทยสามารถยกระดับสู่การเป็นตัวแทนควบคุมประเทศที่ 3 ตามมาตรฐานสหภาพยุโรปอย่างไร

ส่วนที่ 3 ข้อเสนอแนะแนวทางการปรับปรุงกระบวนการของตัวแทนควบคุมประเทศที่ 3 ตามมาตรฐานสหภาพยุโรป (ถ้ามี) โปรดให้ข้อเสนอแนะเพิ่มเติมเกี่ยวกับประเด็นที่น่าสนใจ การวิจัย และพัฒนา หรือการศึกษาเพิ่มเติมในเรื่องที่เกี่ยวข้อง

ประวัติผู้จัดทำวิทยานิพนธ์

นักศึกษา	นางสาวธนิศา สุภรังสรรค์ รหัส 6313200090
สาขาวิชา	การจัดการการบิน
วัน-เดือน-ปีเกิด	วันอาทิตย์ที่ 18 ตุลาคม พ.ศ. 2530
จังหวัดที่เกิด	กรุงเทพมหานคร
ที่อยู่ปัจจุบัน	666/148 ถนนลาดปลาเค้า แขวงจรเข้บัว เขตลาดพร้าว กรุงเทพมหานคร 10230
สถานที่ทำงาน	คณะวิทยาการจัดการ มหาวิทยาลัยราชภัฏพระนคร
ตำแหน่ง	อาจารย์ประจำสาขาวิชาการจัดการธุรกิจสายการบิน
ประวัติการศึกษา	ปริญญาตรี เทคโนโลยีการบินบัณฑิต สาขาการจัดการขนส่งสินค้าทางอากาศ สถาบันการบินพลเรือน พ.ศ. 2552 ปริญญาตรี รัฐศาสตรบัณฑิต สาขาบริหารรัฐกิจ มหาวิทยาลัยรามคำแหง พ.ศ. 2558 ปริญญาโท บริหารธุรกิจมหาบัณฑิต สาขาการตลาด มหาวิทยาลัยรามคำแหง พ.ศ. 2555

มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี