



การศึกษาเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการดำเนินงานและเสริมความสามารถในการแข่งขัน  
ของเขตปลอดอากรท่าเรือกรุงเทพ



พัฒนพงศ์ เชื้อถ้อ

งานนิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรวิทยาศาสตรมหาบัณฑิต

สาขาวิชาการจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทาน

คณะโลจิสติกส์ มหาวิทยาลัยบูรพา

2568

ลิขสิทธิ์เป็นของมหาวิทยาลัยบูรพา

การศึกษาเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการดำเนินงานและเสริมความสามารถในการแข่งขัน  
ของเขตปลอดอากรท่าเรือกรุงเทพ



พัฒนพงศ์ เชื้อถื้อ

งานนิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรวิทยาศาสตรมหาบัณฑิต  
สาขาวิชาการจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทาน  
คณะโลจิสติกส์ มหาวิทยาลัยบูรพา  
2568  
ลิขสิทธิ์เป็นของมหาวิทยาลัยบูรพา

A STUDY ON ENHANCING OPERATIONAL EFFICIENCY AND STRENGTHENING  
COMPETITIVENESS OF THE BANGKOK PORT FREE ZONE



PHATTANAPONG CHUETUE

AN INDEPENDENT STUDY SUBMITTED IN PARTIAL FULFILLMENT OF  
THE REQUIREMENTS FOR MASTER DEGREE OF SCIENCE  
IN LOGISTICS AND SUPPLY CHAIN MANAGEMENT  
FACULTY OF LOGISTICS  
BURAPHA UNIVERSITY

2025

COPYRIGHT OF BURAPHA UNIVERSITY

คณะกรรมการควบคุมงานนิพนธ์และคณะกรรมการสอบงานนิพนธ์ได้พิจารณางาน  
นิพนธ์ของ พัฒพงษ์ เชื้อถือ ฉบับนี้แล้ว เห็นสมควรรับเป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรวิทยาศา  
ศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาการจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทาน ของมหาวิทยาลัยบูรพาได้

คณะกรรมการควบคุมงานนิพนธ์  
อาจารย์ที่ปรึกษาหลัก

คณะกรรมการสอบงานนิพนธ์

.....  
(รองศาสตราจารย์ ดร.ณกร อินทร์พุง)

..... ประธาน  
(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.ไพโรจน์ ไร่ธนชลกุล)

..... กรรมการ  
(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.มัชยะ ยุวมิตร)

..... กรรมการ  
(รองศาสตราจารย์ ดร.ณกร อินทร์พุง)

..... คณบดีคณะโลจิสติกส์  
(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร. ไพโรจน์ ไร่ธนชลกุล)

วันที่.....เดือน.....พ.ศ.....

บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยบูรพา อนุมัติให้รับงานนิพนธ์ฉบับนี้เป็นส่วนหนึ่งของ  
การศึกษาตามหลักสูตรวิทยาศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาการจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทาน ของ  
มหาวิทยาลัยบูรพา

..... คณบดีบัณฑิตวิทยาลัย  
(รองศาสตราจารย์ ดร.วิทวัส แจ่มเอียด)

วันที่.....เดือน.....พ.ศ.....

66920341: สาขาวิชา: การจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทาน; วท.ม. (การจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทาน)

คำสำคัญ: เขตปลอดอากรท่าเรือกรุงเทพ, การเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันและการเพิ่มศักยภาพในการดำเนินงานของเขตปลอดอากรท่าเรือกรุงเทพ, การปรับใช้สิทธิประโยชน์ทางศุลกากรและการบริหารจัดการโลจิสติกส์อย่างเหมาะสม  
 พัฒนพงศ์ เชื้อถือ : การศึกษาเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการดำเนินงานและเสริม

ความสามารถในการแข่งขัน ของเขตปลอดอากรท่าเรือกรุงเทพ . (A STUDY ON ENHANCING OPERATIONAL EFFICIENCY AND STRENGTHENING COMPETITIVENESS OF THE BANGKOK PORT FREE ZONE) คณะกรรมการควบคุมงานนิพนธ์: ฉกร อินทร์พยุง ปี พ.ศ. 2568.

การวิจัยครั้งนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาแนวทางในการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันและการเพิ่มศักยภาพในการดำเนินงานของเขตปลอดอากรท่าเรือกรุงเทพ โดยมุ่งเน้นการปรับใช้สิทธิประโยชน์ทางศุลกากรและการบริหารจัดการโลจิสติกส์อย่างเหมาะสม เพื่ออำนวยความสะดวกในการดำเนินงาน ลดต้นทุนและระยะเวลาในการให้บริการ ตลอดจนเพิ่มความคล่องตัวในการแข่งขันในระดับอุตสาหกรรม

ในการเก็บข้อมูลของงานวิจัยจะดำเนินการผสมผสานข้อมูลปฐมภูมิและข้อมูลทุติยภูมิ ซึ่งจะช่วยทำให้สามารถประเมินศักยภาพในการดำเนินงานของเขตปลอดอากรท่าเรือกรุงเทพได้อย่างครบถ้วน โดยประกอบด้วยส่วนที่ 1 ข้อมูลปฐมภูมิ (Primary Data) เป็นข้อมูลที่เก็บรวบรวมขึ้นโดยตรงสำหรับงานวิจัยเฉพาะเจาะจงตามจุดมุ่งหมายของการศึกษา ด้วยวิธีการสัมภาษณ์ผู้เชี่ยวชาญที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงานในเขตปลอดอากร รวมถึงการเก็บข้อมูลจากการสังเกตการณ์กระบวนการทำงานเพื่อศึกษาการปฏิบัติและประเมินประสิทธิภาพของกระบวนการ และส่วนที่ 2 ข้อมูลทุติยภูมิ (Secondary Data) เป็นข้อมูลที่มีการเก็บรวบรวมไว้แล้วหรือข้อมูลที่รวบรวมจากแหล่งข้อมูลอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง หลังจากได้ข้อมูลที่ครบถ้วนแล้วจะดำเนินการจัดหมวดหมู่ข้อมูลให้มีความสอดคล้องกับเป้าหมายการวิจัยให้สามารถเชื่อมโยงกับเป้าหมายของการวิจัยได้อย่างชัดเจน

ผู้วิจัยจะดำเนินการวิเคราะห์ TOWS Matrix analysis โดยการเชื่อมโยงข้อมูลจาก SWOT เข้ากับ TOWS Matrix เพื่อแสดงถึงการสร้างกลยุทธ์ในแต่ละด้าน ใช้จุดแข็ง จุดอ่อนและโอกาสในการสร้างกลยุทธ์เชิงรุกและเชิงรับ ซึ่งจะช่วยให้เห็นภาพรวมและสามารถปรับใช้ในการวางแผนกลยุทธ์ สำหรับเพิ่มประสิทธิภาพในการดำเนินงานและเสริมสร้างความสามารถในการแข่งขันของเขตปลอดอากรท่าเรือกรุงเทพได้อย่างมีประสิทธิภาพ แล้วจึงสรุปข้อมูลเป็นรายงานผลการศึกษาให้มีความครบถ้วนและความถูกต้องตามวัตถุประสงค์ของการวิจัย

ผลการศึกษาได้เสนอ 3 แนวทางที่สามารถนำไปสู่การบรรลุวัตถุประสงค์ของงานวิจัย

ที่ตั้งไว้ประกอบด้วยแนวทางที่ 1 การปรับปรุงขั้นตอนกระบวนการเพื่อให้บริการที่มีประสิทธิภาพ สามารถตอบสนองวัตถุประสงค์ของงานวิจัยที่ต้องการปรับปรุงประสิทธิภาพในการทำงานให้มีความ สะดวกรวดเร็ว เพิ่มความคล่องตัว และลดต้นทุนและระยะเวลาในการให้บริการ แนวทางที่ 2 การศึกษาข้อจำกัดเกี่ยวกับกฎ ระเบียบ ประกาศ และคำสั่ง ที่มีผลต่อการดำเนินงาน โดยมุ่งเน้นการ ใช้สิทธิประโยชน์ทางศุลกากรและการบริหารจัดการโลจิสติกส์อย่างเหมาะสม และนำเสนอแนวทางใน การปรับปรุงกฎระเบียบให้มีความเหมาะสมและเอื้อต่อการดำเนินงานมากยิ่งขึ้น โดยขั้นตอนการ พิจารณาแก้ไขปรับปรุงกฎระเบียบเป็นหน้าที่ความรับผิดชอบของหน่วยงานภาครัฐที่ควบคุมและ กำกับดูแล ซึ่งมีขั้นตอนและกระบวนการที่ต้องพิจารณาความเหมาะสมในประเด็นต่างๆ ต่อไป และ แนวทางที่ 3 การปรับปรุงการสื่อสารประชาสัมพันธ์โดยใช้ความเชี่ยวชาญในการนำเสนอผลิตภัณฑ์ และบริการ ซึ่งจะช่วยให้ผู้ประกอบการสามารถใช้สิทธิประโยชน์ได้อย่างเต็มที่ มีความสะดวกเร็ว และสามารถวางแผนการดำเนินงานได้อย่างมีประสิทธิภาพ

โดยสรุปแนวทางทั้ง 3 ประการนี้สามารถนำไปสู่การบรรลุวัตถุประสงค์ของการวิจัยที่ตั้งไว้ มีความสอดคล้องและสนับสนุนซึ่งกันและกันในการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันและ ประสิทธิภาพการดำเนินงานของเขตปลอดอากรท่าเรือกรุงเทพ ส่งผลดีต่อการเติบโตทางเศรษฐกิจ ของประเทศในภาพรวม

66920341: MAJOR: LOGISTICS AND SUPPLY CHAIN MANAGEMENT; M.Sc.  
(LOGISTICS AND SUPPLY CHAIN MANAGEMENT)

KEYWORDS: BANGKOK PORT, BANGKOK PORT FREE ZONE

PHATTANAPONG CHUETUE : A STUDY ON ENHANCING OPERATIONAL  
EFFICIENCY AND STRENGTHENING COMPETITIVENESS OF THE BANGKOK PORT FREE  
ZONE. ADVISORY COMMITTEE: NAKORN INDRA-PAYOONG, Ph.D. 2025.

This research aims to investigate approaches to enhance the competitiveness and operational efficiency of the Bangkok Port Free Zone. It focuses on the appropriate utilization of customs privileges and logistics management to facilitate operations, reduce costs and service time and ultimately increase competitive agility within the industry.

The data collection for this research employs a mixed-methods approach, integrating both primary and secondary data to enable a comprehensive evaluation of the Bangkok Port Free Zone's operational potential. The research comprises two parts: Part 1, Primary Data, involves the direct collection of information specifically for this study's objectives. This includes conducting interviews with experts involved in the Free Zone's operations and gathering observational data on work processes to examine practices and assess process efficiency. Part 2, Secondary Data, encompasses existing information or data collected from other relevant sources. Following data collection, the information will be systematically categorized to align with the research objectives, ensuring a clear connection to the study's goals.

The researcher will employ TOWS Matrix analysis, linking data from a SWOT analysis to the TOWS Matrix to illustrate the formulation of strategies across different dimensions. This involves leveraging strengths, addressing weaknesses, and capitalizing on opportunities to develop both proactive and reactive strategies. This analysis will provide an overview and facilitate strategic planning for enhancing operational efficiency and strengthening the competitiveness of the Bangkok Port free zone effectively. Subsequently, the findings will be synthesized into a

comprehensive and accurate research report that addresses the research objectives.

The study proposes three approaches that can lead to the achievement of the research objectives: Approach 1: Process Improvement for Efficient Service Delivery, which addresses the research objective of enhancing operational efficiency to ensure convenience, speed, agility, and reduced costs and service time. Approach 2: Examination of Limitations related to Laws, Regulations, Announcements, and Orders Affecting Operations, focusing on the appropriate utilization of customs privileges and logistics management, and proposing guidelines for regulatory adjustments to enhance operational suitability. The process of reviewing and revising regulations falls under the responsibility of relevant government agencies, which involves a multi-faceted consideration of appropriateness. Approach 3: Enhancement of Communication and Public Relations by leveraging expertise in presenting products and services, which will enable operators to fully utilize privileges, experience greater convenience and speed, and plan their operations effectively.

In conclusion, these three approaches are mutually consistent and supportive in achieving the research objectives of enhancing the competitiveness and operational efficiency of the Bangkok Port Free Zone, thereby positively impacting the overall economic growth of the country.

## กิตติกรรมประกาศ

งานนิพนธ์เล่มนี้สำเร็จลุล่วงได้ด้วยความกรุณาช่วยเหลือทั้งการให้ความรู้และคำแนะนำในการ  
ทำวิจัย ตลอดจนให้คำปรึกษาและให้กำลังใจในทุกเรื่องจากท่านอาจารย์ที่ปรึกษา รองศาสตราจารย์  
ดร. ผนกร อินทร์พยุง ซึ่งผู้วิจัยขอขอบพระคุณเป็นอย่างสูงไว้ ณ โอกาสนี้

ขอขอบพระคุณ ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร. ไพโรจน์ เจริญชลกุล และ ผู้ช่วยศาสตราจารย์  
ดร. มัธยะ ยุวมิตร คณะกรรมการสอบงานนิพนธ์ที่เมตตาให้คำแนะนำในการปรับปรุงและเพิ่มเติมเนื้อหา  
ข้อมูลเพื่อให้งานวิจัยมีความสมบูรณ์ยิ่งขึ้น

ผู้วิจัยขอขอบคุณผู้ให้ข้อมูลทั้งผู้ให้สัมภาษณ์และผู้ตอบแบบสอบถามทุกท่าน ที่เสียสละเวลา  
ในการอนุเคราะห์ข้อมูล ตลอดจนผู้ช่วยเหลือในการแจกแบบสอบถามทุกท่าน ซึ่งเป็นส่วนสำคัญที่ทำให้  
งานวิจัยนี้สำเร็จลุล่วงไปได้

สุดท้ายนี้ขอขอบพระคุณคณาจารย์ทุกท่านที่ถ่ายทอดความรู้และประสบการณ์ให้แก่ผู้วิจัย คน  
ในครอบครัวที่คอยเป็นกำลังใจสำคัญ เพื่อนพี่น้องการทำเรือแห่งประเทศไทยและกรมศุลกากรที่คอย  
สนับสนุนเสมอมา

หากมีสิ่งผิดพลาดประการใดผู้วิจัยขออภัยไว้ พร้อมยินดีรับคำแนะนำเพื่อปรับปรุง และขอ  
อภัยมา ณ ที่นี้

พัฒนพงศ์ เชื้อถื้อ

## สารบัญ

	หน้า
บทคัดย่อภาษาไทย.....	ง
บทคัดย่อภาษาอังกฤษ.....	ฉ
กิตติกรรมประกาศ.....	ช
สารบัญ.....	ฉ
สารบัญตาราง.....	ฉ
สารบัญรูปภาพ.....	ต
บทที่ 1 .....	1
บทนำ .....	1
ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา .....	1
วัตถุประสงค์ของการวิจัย.....	3
ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับการวิจัย .....	3
ผลที่คาดว่าจะได้รับ .....	3
นิยามศัพท์เฉพาะ .....	4
บทที่ 2 .....	7
เอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง .....	7
แนวคิดจัดเก็บภาษีและภาษีศุลกากร .....	7
ประเภทของภาษีอากร.....	7
ภาษีศุลกากร (Custom tariff) .....	8
วัตถุประสงค์ในการจัดเก็บภาษีอากร .....	8
กฎหมายศุลกากร.....	8
สิทธิประโยชน์ทางภาษีอากร.....	9

แนวคิดเกี่ยวกับเขตปลอดอากร.....	10
สิทธิประโยชน์ในเขตปลอดอากรตามกฎหมายศุลกากร .....	11
สิทธิประโยชน์ในเขตปลอดอากรประกาศกระทรวงการคลัง.....	11
คุณสมบัติของผู้ขอใบอนุญาต.....	13
ขั้นตอนและรายละเอียดการขอใบอนุญาตจัดตั้งเขตปลอดอากร .....	13
ขั้นตอนและรายละเอียดการขอใบอนุญาตประกอบกิจการในเขตปลอดอากร .....	16
หน้าที่ของผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบกิจการในเขตปลอดอากร.....	18
การแสดงใบอนุญาตหรือใบแทนใบอนุญาต.....	18
การเลิกการดำเนินการ.....	18
การพักใช้ใบอนุญาต .....	19
การเพิกถอนใบอนุญาต.....	19
พิธีการศุลกากรการนำเข้าของเข้าเก็บในเขตปลอดอากร .....	20
พิธีการศุลกากรการนำเข้าของออกจากเขตปลอดอากร .....	20
ระยะเวลาการเก็บของในเขตปลอดอากร .....	20
ประเภทของเขตปลอดอากรในประเทศไทย .....	21
จำนวนเขตปลอดอากรในประเทศไทย .....	21
รายละเอียดเกี่ยวกับการทำเรือแห่งประเทศไทย .....	22
ประวัติความเป็นมาของการทำเรือแห่งประเทศไทย.....	23
ความรับผิดชอบในการบริหารจัดการและควบคุมดูแล ทำเรือหลักของประเทศ 5 แห่ง.....	25
พันธกิจ (Mission) ของการทำเรือแห่งประเทศไทย .....	26
โครงสร้างเงินทุนของการทำเรือแห่งประเทศไทย .....	26
ข้อมูลรายละเอียดเกี่ยวกับทำเรือกรุงเทพ .....	27
พื้นที่ทางน้ำ.....	27
ทำเทียบเรือและหลักผูกเรือ.....	28

พื้นที่ทางบก .....	28
พื้นที่เขื่อนตะวันตก.....	29
พื้นที่อาคารโรงพักสินค้า/คลังสินค้า/ลานวางสินค้าตู้สินค้า.....	29
เครื่องมือทุ่นแรงส่วนกลางสำหรับการใช้งานฝั่งเขื่อนตะวันตก .....	30
พื้นที่เขื่อนตะวันออก .....	30
ท่าเทียบเรือตู้สินค้า .....	30
เครื่องมือทุ่นแรงและสิ่งอำนวยความสะดวกของท่าเทียบเรือตู้สินค้า.....	31
แนวทงนโยบายภาครัฐที่เกี่ยวข้อง.....	31
ยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี พ.ศ. (2561-2580).....	31
แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ (พ.ศ. 2566-2570) (ฉบับปรับปรุง).....	32
แผนการปฏิรูปประเทศ.....	32
แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 13 (พ.ศ. 2566-2570) .....	33
แผนปฏิบัติการด้านคมนาคม พ.ศ. 2566-2570.....	33
ยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. 2561-2580.....	34
แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย (พ.ศ. 2566-2570).....	35
ทฤษฎีการวิเคราะห์ด้วย SWOT Analysis.....	36
ประโยชน์ของการทำ SWOT .....	36
ข้อจำกัดของ SWOT.....	37
ขั้นตอน/ วิธีการดำเนินการทำ SWOT Analysis.....	37
ทฤษฎีการวิเคราะห์ด้วย TOW's Matrix model .....	40
ขั้นตอนการวิเคราะห์ TOW's Matrix ประกอบด้วย .....	40
ความแตกต่างระหว่าง SWOT Analysis และ TOWS Matrix.....	43
บทที่ 3 .....	45
วิธีการดำเนินการวิจัย .....	45

ประเภทของงานวิจัย .....	45
กรอบแนวคิดการวิจัย .....	46
ขั้นตอนการวิจัย .....	47
ประชากรที่ใช้ในการวิจัย กลุ่มตัวอย่าง และการเลือกตัวอย่าง .....	48
เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย .....	48
การเก็บรวบรวมข้อมูล .....	49
วิธีการเก็บรวบรวมข้อมูล .....	50
การตรวจสอบคุณภาพเครื่องมือ .....	53
การวิเคราะห์ข้อมูล .....	53
บทที่ 4 .....	58
ผลการศึกษา .....	58
ข้อมูลที่มีการเก็บรวบรวมไว้แล้วนำมาใช้ในงานวิจัย .....	58
ข้อมูลภาพรวมรายละเอียดเกี่ยวกับเขตปลอดอากรท่าเรือกรุงเทพ .....	58
การขอจัดตั้งเขตปลอดอากรท่าเรือกรุงเทพ .....	60
ประเภทของเขตปลอดอากรท่าเรือกรุงเทพ .....	62
ขั้นตอนการให้บริการกิจกรรมต่างๆ ในปัจจุบันของท่าเรือกรุงเทพ .....	64
การรับมอบตู้สินค้า FCL ขาเข้า .....	65
การส่งมอบตู้สินค้า FCL ขาเข้า .....	65
การเคลื่อนย้ายตู้สินค้า FCL ขาเข้ามายังเขตปลอดอากรท่าเรือกรุงเทพ .....	67
ขั้นตอนการให้บริการสินค้าจากนอกเขตรั้วศุลกากรท่าเรือกรุงเทพ .....	70
ข้อมูลสถิติปริมาณสินค้าของเขตปลอดอากรท่าเรือกรุงเทพ .....	74
ข้อมูลโดยตรงสำหรับงานวิจัยนี้เฉพาะเจาะจงตามจุดมุ่งหมายของการศึกษา .....	75
การเก็บรวบรวมข้อมูลเชิงคุณภาพที่ได้จากการประชุมและการเสวนาจากผู้เกี่ยวข้อง .....	75
การประชุมร่วมภาครัฐและเอกชน โดยสำนักงานศุลกากรท่าเรือกรุงเทพ .....	75

การประชุมระหว่างท่าเรือกรุงเทพกับผู้ใช้บริการที่เกี่ยวข้อง.....	77
การประชุมระหว่างหน่วยงานภายในที่เกี่ยวข้องของการท่าเรือแห่งประเทศไทย.....	77
การประชุมระหว่างท่าเรือกรุงเทพและกรมศุลกากร .....	78
การฝึกอบรมเกี่ยวกับเขตปลอดอากรและรับฟังข้อคิดเห็นจากภาคเอกชน .....	79
การเก็บรวบรวมข้อมูลเชิงคุณภาพที่ได้จากการสัมภาษณ์หรือการทำแบบสอบถาม .....	81
ข้อมูลที่ได้รับจากการสัมภาษณ์หรือการทำแบบสอบถาม .....	82
ส่วนที่ 1 ผู้ให้ข้อมูลโดยการสัมภาษณ์หรือการทำแบบสอบถาม .....	82
ส่วนที่ 2 เกี่ยวกับประสบการณ์ทั่วไปและการดำเนินงานในเขตปลอดอากร .....	83
ส่วนที่ 3 เกี่ยวกับปัญหาและความท้าทายในการดำเนินงาน .....	87
ส่วนที่ 4 เกี่ยวกับสิ่งอำนวยความสะดวก โครงสร้างพื้นฐาน และค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้น ภายในเขตปลอดอากรท่าเรือกรุงเทพ .....	90
ส่วนที่ 5 เกี่ยวกับการแข่งขันธุรกิจและโอกาสในการพัฒนา .....	93
ส่วนที่ 6 ข้อเสนอแนะและความคิดเห็นเพิ่มเติมที่เป็นประโยชน์ .....	95
การวิเคราะห์ข้อมูล .....	97
รวบรวมและจัดหมวดหมู่ข้อมูล (Data collection and categorization) .....	97
ประสิทธิภาพการดำเนินงาน (Operational efficiency) .....	97
ปัญหาและความท้าทาย (Challenges and obstacles) .....	97
สิ่งอำนวยความสะดวกและต้นทุน (Facilities and costs) .....	98
โอกาสในการพัฒนา (Growth opportunities) .....	98
ข้อเสนอแนะและความคิดเห็นเพิ่มเติม (Feedback and suggestions) .....	99
ข้อเสนอแนะและความคิดเห็นเพิ่มเติม (Feedback and suggestions) .....	99
การวิเคราะห์ SWOT analysis.....	99
วิเคราะห์ TOWS Matrix (TOWS matrix analysis).....	103
กลยุทธ์เชิงรุก (SO Strategies) ใช้จุดแข็งเพื่อใช้ประโยชน์จากโอกาส.....	105

กลยุทธ์เชิงป้องกัน (ST Strategies) ใช้จุดแข็งในการจัดการกับอุปสรรค .....	105
กลยุทธ์เชิงปรับตัว (WO Strategies) ใช้โอกาสในการพัฒนาจุดอ่อน.....	106
กลยุทธ์เชิงป้องกันแบบยืดหยุ่น (WT Strategies) ลดจุดอ่อนเพื่อลดผลกระทบจากอุปสรรค .....	106
แนวทางการเพิ่มประสิทธิภาพการดำเนินงานเขตปลอดอากรท่าเรือกรุงเทพ .....	107
แนวทางที่ 1 ปรับปรุงขั้นตอนกระบวนการเพื่อให้บริการอย่างมีประสิทธิภาพ.....	107
ขั้นตอนและวิธีการในการปรับปรุงกระบวนการ .....	108
กระบวนการในปัจจุบัน .....	109
กระบวนการหลังจากการปรับปรุง.....	110
การทดลองใช้กระบวนการที่ปรับปรุงแล้วกับกลุ่มตัวอย่าง .....	111
แนวทางที่ 2 ศึกษาข้อจำกัดเกี่ยวกับกฎ ระเบียบ ประกาศ คำสั่ง .....	113
1. ข้อเสนอเพื่อพิจารณายกเว้นการ X-RAY .....	114
2. ข้อเสนอเพื่อพิจารณาอนุญาตดำเนินกิจกรรมตู้สินค้าหลายเจ้าของ (LCL).....	115
3. ข้อเสนอเพื่อพิจารณายกเว้นใบอนุญาต LICENSE FREE .....	116
แนวทางที่ 3 ปรับปรุงการสื่อสารประชาสัมพันธ์โดยใช้ความเชี่ยวชาญ .....	117
บทที่ 5 .....	120
สรุปผลการวิจัย อภิปรายผล และข้อเสนอแนะ.....	120
ความเป็นมาและปัญหาอุปสรรคที่พบ.....	120
สรุปผลการรวบรวมข้อมูลที่ได้จากการสัมภาษณ์หรือแบบสอบถาม .....	120
ประสิทธิภาพการดำเนินงานของเขตปลอดอากรท่าเรือกรุงเทพ .....	120
ปัญหาและความท้าทายในการดำเนินงานของเขตปลอดอากรท่าเรือกรุงเทพ.....	121
สิ่งอำนวยความสะดวกและต้นทุนของเขตปลอดอากรท่าเรือกรุงเทพ.....	121
โอกาสในการพัฒนาของเขตปลอดอากรท่าเรือกรุงเทพ.....	122
อภิปรายผลสรุปการวิเคราะห์ด้วย SWOT Analysis.....	122

จุดแข็ง (Strengths) .....	122
โอกาส (Opportunities).....	123
จุดอ่อน (Weaknesses) .....	123
อุปสรรค (Threats).....	124
อภิปรายผลสรุปการวิเคราะห์ด้วย TOWS Matrix Analysis .....	124
กลยุทธ์เชิงรุก (SO Strategies).....	124
กลยุทธ์เชิงป้องกัน (ST Strategies).....	124
กลยุทธ์เชิงปรับตัว (WO Strategies).....	125
กลยุทธ์เชิงป้องกันแบบยืดหยุ่น (WT Strategies).....	125
ข้อเสนอแนะแนวทางการเพิ่มประสิทธิภาพการดำเนินงาน .....	125
แนวทางการปรับปรุงขั้นตอนกระบวนการเพื่อให้บริการอย่างมีประสิทธิภาพ .....	126
แนวการศึกษาข้อจำกัดเกี่ยวกับกฎ ระเบียบ ประกาศ และคำสั่ง .....	126
แนวทางการปรับปรุงการสื่อสารประชาสัมพันธ์เขตปลอดอากรท่าเรือกรุงเทพ .....	127
สรุปผลการศึกษา.....	128
ข้อเสนอแนะ.....	129
บรรณานุกรม.....	130
ประวัติย่อของผู้วิจัย.....	132

## สารบัญตาราง

	หน้า
ตารางที่ 1 คุณสมบัติของผู้ขอใบอนุญาต .....	13
ตารางที่ 2 ค่าธรรมเนียมใบอนุญาตและค่าธรรมเนียมรายปี .....	18
ตารางที่ 3 สถิติการจัดตั้งเขตปลอดอากรแยกรายจังหวัด .....	22
ตารางที่ 4 ทำเทียบเรือและหลักผูกเรือของท่าเรือกรุงเทพ.....	28
ตารางที่ 5 พื้นที่อาคารโรงพักสินค้า/คลังสินค้า/ลานวางตู้สินค้า.....	29
ตารางที่ 6 จำนวนและประเภทเครื่องมือทุ่นแรงสำหรับการใช้งานฝั่งเขื่อนตะวันตก .....	30
ตารางที่ 7 ทำเทียบเรือตู้สินค้าในพื้นที่เขื่อนตะวันออกของท่าเรือกรุงเทพ .....	30
ตารางที่ 8 เครื่องมือทุ่นแรงและสิ่งอำนวยความสะดวกในพื้นที่เขื่อนตะวันออกของท่าเรือกรุงเทพ..	31
ตารางที่ 9 ตัวอย่างตารางสำหรับวิเคราะห์ SWOT Analysis .....	39
ตารางที่ 10 การเปรียบเทียบเครื่องมือ SWOT Analysis และ TOWS Matrix .....	44
ตารางที่ 11 แบบสัมภาษณ์ส่วนที่ 2 .....	50
ตารางที่ 12 แบบสัมภาษณ์ส่วนที่ 3 .....	51
ตารางที่ 13 แบบสัมภาษณ์ส่วนที่ 4 .....	52
ตารางที่ 14 แบบสัมภาษณ์ส่วนที่ 5 .....	52
ตารางที่ 15 แบบสัมภาษณ์ส่วนที่ 6 .....	53
ตารางที่ 16 การรวบรวมและจัดหมวดหมู่ข้อมูล.....	54
ตารางที่ 17 แนวทางการวิเคราะห์ SWOT Analysis ของงานวิจัย .....	55
ตารางที่ 18 แนวทางการวิเคราะห์ TOWS Matrix ของงานวิจัย .....	56
ตารางที่ 19 อัตราค่าภาระที่เกี่ยวข้องกับกิจกรรมตู้สินค้า FCL ขาเข้า .....	70
ตารางที่ 20 ค่าภาระที่เกี่ยวข้องกับกิจกรรมการรับมอบตู้สินค้าจากนอกเขตท่าเรือกรุงเทพ .....	72
ตารางที่ 21 ค่าบริการกิจกรรมการส่งมอบตู้สินค้าออกจากเขตปลอดอากรท่าเรือกรุงเทพ.....	74

ตารางที่ 22 สถิติปริมาณผู้สินค้าของเขตปลอดอากรท่าเรือกรุงเทพ.....	74
ตารางที่ 23 สถิติปริมาณสินค้าของเขตปลอดอากรท่าเรือกรุงเทพ.....	75
ตารางที่ 24 การรวบรวมผลสำรวจความคิดเห็นคำถามที่ 1.....	83
ตารางที่ 25 การรวบรวมผลสำรวจความคิดเห็นคำถามที่ 2.....	84
ตารางที่ 26 การรวบรวมผลสำรวจความคิดเห็นคำถามที่ 3.....	85
ตารางที่ 27 การรวบรวมผลสำรวจความคิดเห็นคำถามที่ 4.....	86
ตารางที่ 28 การรวบรวมผลสำรวจความคิดเห็นคำถามที่ 5.....	87
ตารางที่ 29 การรวบรวมผลสำรวจความคิดเห็นคำถามที่ 6.....	88
ตารางที่ 30 การรวบรวมผลสำรวจความคิดเห็นคำถามที่ 7.....	89
ตารางที่ 31 การรวบรวมผลสำรวจความคิดเห็นคำถามที่ 8.....	90
ตารางที่ 32 การรวบรวมผลสำรวจความคิดเห็นคำถามที่ 9.....	91
ตารางที่ 33 การรวบรวมผลสำรวจความคิดเห็นคำถามที่ 10.....	92
ตารางที่ 34 การรวบรวมผลสำรวจความคิดเห็นคำถามที่ 11.....	93
ตารางที่ 35 การรวบรวมผลสำรวจความคิดเห็นคำถามที่ 12.....	94
ตารางที่ 36 การรวบรวมผลสำรวจความคิดเห็นคำถามที่ 13.....	95
ตารางที่ 37 การรวบรวมผลสำรวจความคิดเห็นคำถามที่ 14.....	96
ตารางที่ 38 การรวบรวมและจัดหมวดหมู่ข้อมูลที่ได้จากการสัมภาษณ์หรือแบบสอบถาม.....	97
ตารางที่ 39 การวิเคราะห์ SWOT Analysis เขตปลอดอากรท่าเรือกรุงเทพ.....	100
ตารางที่ 40 การวิเคราะห์ TOWS Matrix เขตปลอดอากรท่าเรือกรุงเทพ.....	104
ตารางที่ 41 เปรียบเทียบค่าใช้จ่ายการดำเนินงานก่อนและหลังปรับปรุงกระบวนการ.....	111

## สารบัญรูปภาพ

	หน้า
ภาพที่ 1 แสดงอาณาบริเวณทางน้ำของท่าเรือกรุงเทพ .....	27
ภาพที่ 2 แสดงการวิเคราะห์จุดอ่อน จุดแข็ง โอกาส และอุปสรรคในการการพัฒนา .....	42
ภาพที่ 3 กรอบแนวคิดงานวิจัย .....	46
ภาพที่ 4 แสดงพื้นที่ในเขตรั้วศุลกากรท่าเรือกรุงเทพ .....	59
ภาพที่ 5 แสดงพื้นที่เขตปลอดอากรท่าเรือกรุงเทพ .....	59
ภาพที่ 6 ภาพภายในเขตปลอดอากรท่าเรือกรุงเทพ .....	60
ภาพที่ 7 ผังแสดงการมอบสิทธิในพื้นที่ของท่าเรือกรุงเทพเพื่อใช้ในการดำเนินงานเขตปลอดอากร ..	61
ภาพที่ 8 พิธีเปิดให้บริการเขตปลอดอากรท่าเรือกรุงเทพเมื่อวันที่ 10 มกราคม 2567 .....	61
ภาพที่ 9 แสดงผังการใช้ประโยชน์พื้นที่เขตปลอดอากรท่าเรือกรุงเทพ .....	62
ภาพที่ 10 แสดงผังการใช้ประโยชน์ที่ดินในกรุงเทพมหานคร .....	63
ภาพที่ 11 แสดงพื้นที่หน้าท่าเทียบเรือตู้สินค้าและพื้นที่กองเก็บตู้สินค้าภายใน Terminal .....	64
ภาพที่ 12 แสดงการรับมอบตู้สินค้า FCL ขาเข้า .....	65
ภาพที่ 13 แสดงการส่งมอบตู้สินค้า FCL ขาเข้า .....	66
ภาพที่ 14 ขั้นตอนกระบวนการรับมอบ - ส่งมอบตู้สินค้า FCL ขาเข้า .....	66
ภาพที่ 15 แสดงการเคลื่อนย้ายตู้สินค้า FCL ขาเข้าไปยังเขตปลอดอากรท่าเรือกรุงเทพ .....	68
ภาพที่ 16 ขั้นตอนกระบวนการส่งมอบตู้สินค้า FCL ขาเข้าไปยังเขตปลอดอากรท่าเรือกรุงเทพ .....	69
ภาพที่ 17 เส้นทางการวิ่งรถระหว่าง Terminal มายังเขตปลอดอากรท่าเรือกรุงเทพ .....	70
ภาพที่ 18 แสดงการรับมอบตู้สินค้าจากนอกเขตรั้วศุลกากรท่าเรือกรุงเทพ .....	71
ภาพที่ 19 ขั้นตอนกระบวนการรับมอบตู้สินค้าจากนอกเขตรั้วศุลกากรท่าเรือกรุงเทพ .....	71
ภาพที่ 20 เส้นทางการวิ่งรถจากประตูตรวจสอบสินค้ามายังเขตปลอดอากรท่าเรือกรุงเทพ .....	72
ภาพที่ 21 แสดงการส่งมอบตู้สินค้าออกจากเขตปลอดอากรท่าเรือกรุงเทพ .....	73

ภาพที่ 22	ขั้นตอนกระบวนการส่งมอบตู้สินค้าออกจากเขตปลอดอากรท่าเรือกรุงเทพ .....	73
ภาพที่ 23	การประชุมร่วมภาครัฐและเอกชนกรุงเทพ.....	76
ภาพที่ 24	การประชุมระหว่างท่าเรือกรุงเทพกับผู้ใช้บริการที่เกี่ยวข้อง.....	77
ภาพที่ 25	การประชุมระหว่างหน่วยงานภายในของการท่าเรือแห่งประเทศไทย .....	78
ภาพที่ 26	การประชุมระหว่างท่าเรือกรุงเทพและกรมศุลกากร .....	79
ภาพที่ 27	การฝึกอบรมและรับฟังข้อคิดเห็นจากหน่วยงานภาคเอกชน .....	80
ภาพที่ 28	การสัมภาษณ์และการกรอกผลสำรวจความคิดเห็น.....	81
ภาพที่ 29	ตัวอย่างการรวบรวมข้อมูลด้วยด้วยเอกสารแบบสอบถาม.....	81
ภาพที่ 30	ตัวอย่างหน้าจอสำหรับบันทึกข้อมูลช่องทางผ่าน Google Form .....	82
ภาพที่ 31	คุณสมบัติทางการศึกษาและประสบการณ์ในการทำงานของผู้ให้ข้อมูล .....	83
ภาพที่ 32	การเคลื่อนย้ายตู้สินค้าจากท่าเทียบเรือตู้สินค้ามายังเขตปลอดอากรท่าเรือกรุงเทพในปัจจุบัน .....	109
ภาพที่ 33	การเคลื่อนย้ายตู้สินค้าจากท่าเทียบเรือตู้สินค้ามายังเขตปลอดอากรท่าเรือกรุงเทพหลังจากปรับปรุงกระบวนการ .....	110
ภาพที่ 34	ข้อจำกัดที่อาจเกิดขึ้นหลังจากปรับปรุงกระบวนการ .....	112
ภาพที่ 35	ข้อเสนอเพื่อพิจารณายกเว้นการ X-RAY .....	114
ภาพที่ 36	ข้อเสนอเพื่อพิจารณาอนุญาตดำเนินกิจกรรมตู้สินค้าหลายเจ้าของ .....	115
ภาพที่ 37	ข้อเสนอเพื่อพิจารณายกเว้นใบอนุญาต LICENSE FREE .....	116
ภาพที่ 38	กฎกระทรวงกำหนดพื้นที่ที่ได้รับยกเว้น .....	117

# บทที่ 1

## บทนำ

### ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

ตามที่ประเทศไทยจะต้องดำเนินการเปิดเสรีทางการค้า การบริการ การลงทุน การเงิน และแรงงานฝีมือกับอีก 9 ประเทศสมาชิกอาเซียน ตามพันธกรณีที่ได้ทำไว้ร่วมกันในการรวมกลุ่มความร่วมมือของเศรษฐกิจหลังจากเข้าสู่การเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (ASEAN Economic Community: AEC) ในปี พ.ศ. 2558 ด้วยระบบการค้าการลงทุนข้ามชาติในปัจจุบัน ทำให้เกิดเครื่องมือใหม่ ๆ เพื่ออำนวยความสะดวก และสิทธิประโยชน์ เอื้อต่อการดำเนินการทั้งในเชิงของการส่งเสริมการลงทุน เขตเศรษฐกิจพิเศษ เขตอุตสาหกรรมส่งออก เขตคลังสินค้าทัณฑ์บน เขตปลอดอากร หรือในเชิงของความร่วมมือในระดับทวิภาคี - พหุภาคี เช่น ความร่วมมือในกลุ่มอาเซียนในรูปของ AFTA (ASEAN Free Trade Area) หรือ AICO (ASEAN Industrial Cooperation Scheme) ความตกลงเขตการค้าเสรี (Free Trade Agreement - FTA) และองค์การการค้าโลก (World Trade Organization - WTO) โดยมีเป้าหมายให้อาเซียนเป็นตลาดและฐานการผลิตเดียวกัน แต่เมื่อพิจารณาถึงขีดความสามารถในการแข่งขันของอุตสาหกรรมด้านโลจิสติกส์ของไทย โดยเฉพาะประเทศสมาชิกในภูมิภาคเดียวกันอย่างเช่นประเทศสิงคโปร์ พบว่าประเทศไทยยังอยู่ในระดับต่ำกว่าเนื่องจากการบริหารจัดการระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทยเป็นแบบ TAX land ในขณะที่ประเทศสิงคโปร์เป็น Free tax จึงมีความท้าทายในข้อจำกัดเกี่ยวกับเรื่องระบบภาษีเมื่อเทียบกับประเทศสิงคโปร์ ดังนั้นประเทศไทยควรหาแนวทางปรับปรุงประสิทธิภาพในการบริหารจัดการระบบโลจิสติกส์ให้เทียบเท่ากับประเทศในภูมิภาค และเพิ่มขีดความสามารถในการบริหารจัดการโลจิสติกส์เพื่อให้สามารถแข่งขันกับประเทศในภูมิภาคได้

รัฐบาลจึงได้มีนโยบายให้การสนับสนุนการผลิตสินค้าเพื่อส่งเสริมการส่งออกในเขตประกอบการอุตสาหกรรม โดยการจัดตั้งเขตปลอดอากรโดยให้เขตปลอดอากรเป็นเสมือนดินแดนต่างประเทศที่ตั้งอยู่ในประเทศไทยในการนำสินค้าจากต่างประเทศเข้ามาในเขตปลอดอากร เพื่อผลิตผสม ประกอบ บรรจุหรือดำเนินการอื่นใดกับสินค้านั้น โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อส่งออกไปต่างประเทศให้สินค้านั้นได้รับการยกเว้นไม่อยู่ภายในบังคับของกฎหมายในส่วนที่เกี่ยวกับการควบคุมมาตรฐานหรือคุณภาพการประทับตราหรือเครื่องหมายใด ๆ แก่สินค้านั้น และการให้สิทธิประโยชน์แก่ผู้ประกอบการในเขตปลอดอากรโดยได้รับการยกเว้นค่าภาษีอากรภายใต้การกำกับดูแลโดยกรมศุลกากร ซึ่งมีหน้าที่รับผิดชอบกำหนดหลักเกณฑ์วิธีการและเงื่อนไขในการจัดตั้งเขตปลอดอากร การออกใบอนุญาตให้เป็นผู้ประกอบการในเขตปลอดอากร เป็นการส่งเสริมการส่งออกอีกวิธีหนึ่งที่มีความสำคัญเนื่องจากการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันกับประเทศต่าง ๆ

การทำเรือแห่งประเทศไทย (กทท.) เป็นรัฐวิสาหกิจในสังกัดกระทรวงคมนาคม จัดตั้งขึ้นตามพระราชบัญญัติการทำเรือแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2494 ภายใต้วัตถุประสงค์ด้านการดำเนินกิจการทำเรือ เพื่อประโยชน์แห่งรัฐและประชาชน รวมทั้งดำเนินกิจการอื่นที่เกี่ยวข้องหรือต่อเนื่องกับการประกอบกิจการทำเรือ โดยมีหน้าที่หลักในการรับเรือและสินค้า ขุดลอกบำรุงรักษาร่องน้ำทางเดินเรือและแอ่งจอดเรือ ควบคุม การขนถ่ายและบรรทุกสินค้า/ ตู้สินค้า ยกขน เคลื่อนย้าย รวมทั้ง

เก็บรักษาสินค้าเพื่อรอการส่งมอบแก่เจ้าของสินค้า มีสำนักงานใหญ่ตั้งอยู่ที่เขตคลองเตย กรุงเทพมหานคร ปัจจุบันรับผิดชอบบริหารจัดการและควบคุมดูแล 2 ท่าเรือหลักของประเทศ ประกอบด้วย 1) ท่าเรือกรุงเทพ (ทกท.) เป็นท่าเรือแม่น้ำระหว่างประเทศ (River port) ตั้งอยู่บริเวณพื้นที่เขตคลองเตย กรุงเทพมหานคร โดยหน่วยงานท่าเรือกรุงเทพเป็นผู้รับผิดชอบการบริหารจัดการ และให้บริการตาม ภารกิจหลักครบทุกประเภทการบริการภายใต้เป้าหมายการพัฒนาเพื่อ "เป็นท่าเรือแม่น้ำที่ได้มาตรฐานสากลสร้างมูลค่าเพิ่ม ส่งเสริมการค้า การลงทุน และสนับสนุนธุรกิจ SMEs" 2) ท่าเรือแหลมฉบัง (ทลฉ.) เป็นท่าเรือทะเลระหว่างประเทศ (Sea port) ตั้งอยู่ในพื้นที่อำเภอศรีราชา จังหวัดชลบุรี โดยหน่วยงานท่าเรือแหลมฉบังเป็นผู้บริหารจัดการพื้นที่ท่าเรือและให้สัมปทานแก่ผู้ประกอบการ เอกชนในการเข้าใช้พื้นที่ประกอบการท่าเทียบเรือ หรือคลังสินค้าประเภทต่าง ๆ ภายใต้เป้าหมายการพัฒนา เพื่อเป็นท่าเรือชั้นนำระดับโลก เชื่อมโยงโครงข่ายโลจิสติกส์สู่การค้าโลก แบบไร้รอยต่อ และรับผิดชอบบริหารจัดการท่าเรือภูมิภาค 3 แห่งประกอบด้วย ท่าเรือพาณิชย์ เชียงแสน ท่าเรือเชียงของ และท่าเรือระนอง

ท่าเรือกรุงเทพมีแนวคิดในการดำเนินโครงการพัฒนาเขตปลอดอากรในท่าเรือกรุงเทพ เพื่อให้ท่าเรือกรุงเทพเป็นศูนย์กลางของการขนส่งทางน้ำระดับภูมิภาคตั้งแต่ปี 2545 เป็นต้นมา ซึ่งที่ผ่านมาท่าเรือกรุงเทพมีความเชี่ยวชาญในด้านท่าเทียบเรือและการรับมอบ เก็บรักษา ส่งมอบ สินค้าเป็นหลัก จึงขาดความรู้ ความเชี่ยวชาญและประสบการณ์เกี่ยวกับเขตปลอดอากร รวมทั้งพบปัญหา อุปสรรคต่าง ๆ จึงไม่สามารถที่จะพัฒนาได้อย่างเป็นรูปธรรม จนกระทั่งในปี 2565 ท่าเรือกรุงเทพได้มีนโยบายในการพัฒนาเขตปลอดอากรในท่าเรือกรุงเทพอีกครั้งและได้รับการประสานความร่วมมือจากสำนักศุลกากรท่าเรือกรุงเทพ สำนักสิทธิประโยชน์ทางภาษีอากร กรมศุลกากร รวมถึงหน่วยงานภาครัฐและภาคเอกชนที่เกี่ยวข้อง ในการขับเคลื่อนโครงการ โดยมีเป้าหมายในการยกระดับการให้บริการ อำนวยความสะดวกให้ผู้ประกอบการในการปฏิบัติพิธีการนำเข้าหรือส่งออก จากพื้นที่ในเขตรั้วศุลกากรท่าเรือกรุงเทพ สำหรับเคลื่อนย้ายหรือส่งมอบสินค้าไปยังผู้ประกอบการในลำดับถัดไป รวมทั้งสามารถช่วยเพิ่มปริมาณตู้สินค้าให้กับท่าเรือกรุงเทพได้

ท่าเรือกรุงเทพได้เปิดให้บริการเขตปลอดอากรท่าเรือกรุงเทพ (Bangkok free zone) อย่างเป็นทางการตั้งแต่วันที่ 10 มกราคม 2567 โดยได้รับอนุญาตให้เป็นผู้จัดตั้งเขตปลอดอากรประเภท พาณิชยกรรมจากกรมศุลกากร หลังจากเปิดให้บริการได้รับผลตอบรับจากผู้ประกอบการเป็นอย่างมาก โดยเฉพาะกลุ่มผู้ให้บริการจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ (Freight forwarder) และผู้ประกอบการในพื้นที่กรุงเทพฯ และปริมณฑล อย่างไรก็ตามกิจกรรมภายในเขตปลอดอากรส่วนใหญ่ยังคงจำกัดอยู่เพียงการรับฝากและเก็บรักษาสินค้าเพื่ออำนวยความสะดวกในการเคลื่อนย้ายหรือชะลอการชำระภาษีอากร ซึ่งยังไม่ถือเป็นการใช้ประโยชน์จากศักยภาพของเขตปลอดอากรอย่างเต็มที่ งานวิจัยนี้จึงมุ่งเน้นการศึกษารูปแบบการใช้ประโยชน์จากเขตปลอดอากรท่าเรือกรุงเทพให้เกิดประสิทธิภาพสูงสุด ไม่ว่าจะเป็นการศึกษากิจกรรมทางธุรกิจประเภทศูนย์แสดงสินค้า (Showroom) งานแสดงสินค้า (Exhibition) ศูนย์กระจายสินค้า (Distribution center) รวมทั้งกิจกรรมเพิ่มมูลค่าสินค้า (Value added activity) ก่อนส่งออกไปยังประเทศที่ 3 เพื่อส่งเสริมให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางการค้าระหว่างประเทศ (Trading nation) สามารถตอบสนองความต้องการที่หลากหลายของผู้ประกอบการ รวมถึงการส่งเสริมการค้า การลงทุน และการลดต้นทุนทางธุรกิจ นอกจากนี้

ยังมุ่งนำเอาสิทธิประโยชน์ทางด้านบุคลากรที่มีอยู่มาประยุกต์ใช้อย่างเหมาะสม อันจะเป็นแรงจูงใจ และสนับสนุนให้เกิดการค้าและการลงทุนในภาคอุตสาหกรรมต่าง ๆ ตามแนวทางของนโยบายรัฐบาล

### วัตถุประสงค์ของการวิจัย

1. เพื่อศึกษาแนวทางการเพิ่มความสามารถในการดำเนินงานของเขตปลอดอากรท่าเรือกรุงเทพ โดยมุ่งเน้นการใช้สิทธิประโยชน์ทางศุลกากรและการบริหารจัดการโลจิสติกส์อย่างเหมาะสม
2. เพื่อศึกษาแนวทางการปรับปรุงประสิทธิภาพในการทำงานให้มีความสะดวกรวดเร็ว เพิ่มความคล่องตัว สามารถลดต้นทุนและระยะเวลาในการให้บริการ

### ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับการวิจัย

1. สามารถเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันให้เขตปลอดอากรท่าเรือกรุงเทพ สามารถปรับตัวและพัฒนาให้สอดคล้องกับแนวโน้มของอุตสาหกรรม และเพิ่มศักยภาพในการแข่งขันในระดับอุตสาหกรรมทั้งในและต่างประเทศ
2. สามารถปรับใช้สิทธิประโยชน์ทางศุลกากรอย่างเหมาะสมจะช่วยให้ผู้ประกอบการสามารถลดต้นทุนและเพิ่มความคล่องตัวในการดำเนินงาน โดยเฉพาะในด้านพิธีการศุลกากรและโลจิสติกส์
3. สามารถเสนอแนะแนวทางในการบริหารจัดการโลจิสติกส์ที่มีประสิทธิภาพจะช่วยให้การดำเนินงานของผู้ประกอบการในเขตปลอดอากรเป็นไปอย่างรวดเร็ว มีความสะดวก และลดต้นทุนในการให้บริการ
4. สามารถส่งเสริมความคล่องตัวในการดำเนินงาน ช่วยให้เกิดการพัฒนากระบวนการทำงานที่ลดอุปสรรค เพิ่มความคล่องตัวในการดำเนินงานของทั้งผู้ประกอบการและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
5. สามารถเสริมสร้างศักยภาพในการให้บริการทั้งในด้านสิทธิประโยชน์และโลจิสติกส์จะช่วยให้เขตปลอดอากรท่าเรือกรุงเทพมีความพร้อมในการรองรับการให้บริการที่มีคุณภาพสูง รองรับความต้องการของผู้ใช้บริการได้อย่างมีประสิทธิภาพ

### ผลที่คาดว่าจะได้รับ

1. งานวิจัยจะช่วยสรุปข้อมูลเชิงลึกเกี่ยวกับการปรับใช้สิทธิประโยชน์ทางศุลกากรว่า การใช้สิทธิประโยชน์ทางศุลกากรในเขตปลอดอากรท่าเรือกรุงเทพสามารถปรับปรุงในลักษณะใดได้บ้าง เพื่อให้การดำเนินงานมีประสิทธิภาพมากขึ้น
2. งานวิจัยจะเสนอแนวทางที่เหมาะสมในการบริหารจัดการโลจิสติกส์ เพื่อลดความซับซ้อน ลดระยะเวลาในการดำเนินงาน และช่วยให้การขนส่งสินค้าเป็นไปได้อย่างราบรื่น

3. งานวิจัยจะให้ข้อเสนอแนะในการลดต้นทุนและระยะเวลาว่ากระบวนการใดในเขตปลอดอากรที่สามารถปรับปรุงเพื่อลดต้นทุนและระยะเวลาในการดำเนินการได้อย่างมีประสิทธิภาพ

4. งานวิจัยจะช่วยระบุศักยภาพที่แท้จริงของเขตปลอดอากรท่าเรือกรุงเทพในบริบทของการแข่งขันกับเขตปลอดอากรอื่น ๆ และจะนำไปสู่ข้อเสนอแนะในการพัฒนาเพื่อเสริมสร้างความสามารถในการแข่งขัน

5. งานวิจัยจะสรุปถึงแนวโน้มในอุตสาหกรรมต่าง ๆ ที่ใช้เขตปลอดอากร รวมถึงความต้องการในการดำเนินงานในอนาคต ซึ่งจะเป็นข้อมูลที่สำคัญในการปรับปรุงการให้บริการ

## นิยามศัพท์เฉพาะ

**เขตปลอดอากร (Free zone)** หมายถึงเขตที่รัฐบาลจัดสรรให้เป็นพื้นที่พิเศษสำหรับการจัดเก็บและแปรรูปสินค้านำเข้าและส่งออก โดยยกเว้นภาษีและอากรศุลกากรในระหว่างที่สินค้าอยู่ในพื้นที่นี้ สินค้าสามารถนำเข้า เก็บรักษา แปรรูป หรือส่งออกได้โดยไม่ต้องชำระภาษีจนกว่าจะเข้าสู่ตลาดในประเทศ

**พิธีการศุลกากร (Customs procedures)** หมายถึงกระบวนการที่ควบคุมการนำเข้าส่งออกสินค้า ซึ่งรวมถึงการตรวจสอบ การประเมินภาษี การจัดทำเอกสาร และการปล่อยสินค้าผ่านด่านศุลกากร มีจุดประสงค์เพื่อปฏิบัติตามกฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้อง

**สิทธิประโยชน์ทางศุลกากร (Customs privileges)** หมายถึงสิทธิพิเศษที่เกี่ยวข้องกับการลดหย่อนหรือยกเว้นภาษีและค่าธรรมเนียมต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการนำเข้า ส่งออก หรือแปรรูปสินค้าในเขตปลอดอากร ทำให้ผู้ประกอบการได้รับการลดต้นทุนในการดำเนินงาน

**ผู้ได้รับอนุมัติจัดตั้งเขตปลอดอากร** หมายถึงผู้ซึ่งได้รับอนุมัติจากอธิบดีหรือผู้ที่ อธิบดีมอบหมายให้จัดตั้งและบริหารเขตปลอดอากร โดยต้องเสียค่าธรรมเนียมประจำปีตามที่รัฐมนตรีกำหนดในกฎกระทรวง

**ผู้ประกอบการในเขตปลอดอากร** หมายถึงผู้ที่ได้รับอนุญาตให้ประกอบ อุตสาหกรรม พาณิชยกรรม หรือกิจการอื่นใดที่เป็นประโยชน์แก่เศรษฐกิจของประเทศในเขตปลอดอากร

**โลจิสติกส์ (Logistics)** หมายถึงการบริหารจัดการกระบวนการขนส่ง การจัดเก็บสินค้า การกระจายสินค้า และการควบคุมข้อมูลและสินค้าจากต้นทางไปยังปลายทาง มีความสำคัญต่อการลดระยะเวลาและต้นทุนในกระบวนการดำเนินงาน

**ศักยภาพในการแข่งขัน (Competitiveness)** หมายถึงความสามารถของธุรกิจหรือพื้นที่หนึ่งในการคงหรือเพิ่มส่วนแบ่งตลาด ผ่านการปรับปรุงประสิทธิภาพ ลดต้นทุน และเพิ่มมูลค่าให้กับสินค้าหรือบริการ ส่งผลต่อความสำเร็จในตลาดที่แข่งขันสูง

**การลดต้นทุน (Cost reduction)** หมายถึงกลยุทธ์ในการลดค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน โดยการลดภาษี การปรับปรุงกระบวนการทางโลจิสติกส์ การบริหารทรัพยากรให้มีประสิทธิภาพสูงสุด ซึ่งมีผลโดยตรงต่อการเพิ่มกำไรและเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน

**ระยะเวลาในการดำเนินงาน (Operational time)** หมายถึงระยะเวลาที่ใช้ในการทำกระบวนการต่าง ๆ ตั้งแต่เริ่มจนถึงสิ้นสุด ไม่ว่าจะเป็นการนำเข้า การส่งออก หรือการดำเนินการทางศุลกากร การลดระยะเวลาในการดำเนินงานจะช่วยให้การจัดการเป็นไปได้อย่างรวดเร็วและมีประสิทธิภาพมากขึ้น

**การวิเคราะห์ศักยภาพ (Potential analysis)** หมายถึงกระบวนการประเมินขีดความสามารถของพื้นที่ องค์กร หรือธุรกิจในการพัฒนาและรองรับการขยายตัวในอนาคต เพื่อวางแผนกลยุทธ์การดำเนินงานที่เหมาะสมกับโอกาสและความท้าทายในตลาด

**การเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน (Competitiveness enhancement)** หมายถึงกระบวนการปรับปรุงและพัฒนากลยุทธ์ทางธุรกิจหรือการจัดการพื้นที่ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพลดต้นทุนและระยะเวลา รวมถึงสร้างมูลค่าเพิ่มให้กับบริการหรือสินค้าของพื้นที่นั้น ๆ เพื่อให้ธุรกิจมีความสามารถแข่งขันในตลาดสูงขึ้น

**อุตสาหกรรมเป้าหมาย (Target industry)** หมายถึงกลุ่มอุตสาหกรรมที่กำหนดเป็นเป้าหมายในการพัฒนาเขตปลอดอากร เช่น อุตสาหกรรมการผลิต อุตสาหกรรมแปรรูปสินค้าส่งออก การกำหนดอุตสาหกรรมเป้าหมายจะช่วยให้การพัฒนาบริการและสิทธิประโยชน์สอดคล้องกับความต้องการของกลุ่มธุรกิจที่ใช้บริการในเขตปลอดอากร

**การบริหารจัดการโซ่อุปทาน (Supply chain management)** หมายถึงกระบวนการบริหารจัดการความสัมพันธ์และกระแสข้อมูลระหว่างซัพพลายเออร์ ผู้ผลิต และลูกค้า รวมถึงการควบคุมการจัดหาวัตถุดิบ การผลิต และการขนส่งให้เกิดประสิทธิภาพสูงสุด เป็นปัจจัยสำคัญในการลดต้นทุนและเพิ่มประสิทธิภาพการดำเนินงาน

**การกระจายสินค้า (Distribution)** หมายถึงกระบวนการที่เกี่ยวข้องกับการจัดการและเคลื่อนย้ายสินค้าจากผู้ผลิตหรือคลังสินค้าไปยังผู้บริโภคหรือปลายทาง กระบวนการนี้มีผลต่อเวลาและต้นทุนในการขนส่งและการให้บริการ

**ศูนย์กระจายสินค้า (Distribution center)** หมายถึงสถานที่ที่ใช้ในการจัดเก็บสินค้าเป็นเวลาชั่วคราวก่อนที่จะส่งออกหรือส่งไปยังตลาดปลายทาง ศูนย์กระจายสินค้ามีบทบาทสำคัญในการควบคุมการจัดส่งและการกระจายสินค้าให้มีประสิทธิภาพ

**การขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ (International freight transportation)** หมายถึงการเคลื่อนย้ายสินค้าไปยังต่างประเทศผ่านเส้นทางขนส่งต่าง ๆ เช่น ทางบก ทางน้ำ หรือทางอากาศ โดยมีการควบคุมจากกฎหมายและข้อบังคับของศุลกากร การบริหารจัดการกระบวนการนี้ อย่างเหมาะสมจะช่วยลดเวลาและค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน

**ดัชนีความสามารถในการแข่งขัน (Competitiveness index)** หมายถึงเครื่องมือหรือมาตรวัดที่ใช้ในการประเมินและเปรียบเทียบความสามารถในการแข่งขันของธุรกิจหรือพื้นที่หนึ่ง ๆ วัดจากปัจจัยต่าง ๆ เช่น ประสิทธิภาพในการบริหารจัดการ การลดต้นทุน และการใช้ทรัพยากรอย่างคุ้มค่า

**กระบวนการแปรรูป (Processing)** หมายถึงกระบวนการที่วัตถุดิบหรือสินค้านำเข้าถูกเปลี่ยนแปลงหรือเพิ่มมูลค่าผ่านการผลิตหรือการปรับปรุง ก่อนที่จะถูกส่งออกหรือจำหน่ายในตลาด กระบวนการนี้มักจะเกิดขึ้นในเขตปลอดอากรที่มีสิทธิประโยชน์ทางภาษี

**ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ (Information technology system)** หมายถึงระบบที่ใช้ในการจัดการข้อมูล กระบวนการทางธุรกิจ และการเชื่อมโยงข้อมูลระหว่างผู้ประกอบการ ผู้ผลิต และลูกค้า การใช้เทคโนโลยีสารสนเทศช่วยเพิ่มประสิทธิภาพและความแม่นยำในการดำเนินงาน

**การบริหารความเสี่ยงทางโลจิสติกส์ (Logistics risk management)** หมายถึงการวางแผนและดำเนินการเพื่อลดความเสี่ยงที่อาจเกิดขึ้นในกระบวนการโลจิสติกส์ เช่น ความล่าช้าในการขนส่ง ความเสียหายของสินค้า หรือปัญหาการจัดเก็บสินค้าอย่างไม่เหมาะสม



## บทที่ 2

### เอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

การวิจัยนี้เป็นการศึกษาเพื่อวิเคราะห์โอกาสทางธุรกิจและแนวทางการใช้ประโยชน์จากเขตปลอดอากรท่าเรือกรุงเทพให้เกิดประสิทธิภาพสูงสุด โดยต้องสอดคล้องกับกฎหมายพระราชบัญญัติ พระราชกำหนด พระราชกฤษฎีกา กฎกระทรวง ระเบียบ ประกาศ ข้อบังคับหรือคำสั่งที่เกี่ยวข้องทั้งหมด ผู้วิจัยได้ทำการศึกษาแนวคิด ทฤษฎี และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง ดังนี้

#### แนวคิดจัดเก็บภาษีและภาษีศุลกากร

การเก็บภาษีอากร ถือเป็น การควบคุมการผูกขาดทางอ้อม (Indirect Control) โดยรัฐบาลจะปล่อยให้ผู้ผูกขาดกำหนดปริมาณการผลิตและราคาสินค้าโดยเสรี แต่รัฐบาลจะเข้าเก็บภาษีจากการจำหน่ายสินค้าดังกล่าว โดยการอาจะเก็บในรูปแบบของภาษีต่อหน่วยหรือภาษีเหมา ซึ่งถ้าเป็นกรณีการเก็บภาษีต่อหน่วย ก็อาจมีผลกระทบต่อราคาสินค้าสูงขึ้นได้จากการผลักภาระภาษีของผู้ผูกขาด แต่ถ้าเป็นกรณีภาษีเหมาซึ่งมีลักษณะเหมือนการเพิ่มสูงขึ้นของต้นทุนคงที่ของผู้ผูกขาด การเก็บภาษีดังกล่าวก็จะไม่ส่งผลกระทบต่อปริมาณการผลิตและราคาสินค้าแต่ประการใด ซึ่งผลของการควบคุมทางอ้อม ไม่ว่าจะป็นกรณีใด รัฐบาลก็จะมีรายได้ที่สามารถนำมาคืนให้กับผู้บริโภคที่ถูกเอาเปรียบจากการมีอำนาจของผู้ผูกขาดได้

#### ประเภทของภาษีอากร

ประเภทของภาษีอากรแบ่งออกได้เป็น 2 ประเภทใหญ่ ๆ คือ ภาษีทางตรง และภาษีทางอ้อม

**1. ภาษีทางตรง (Direct tax)** ภาษีทางตรง หมายถึงภาษีที่ผู้เสียภาษีต้องรับภาระชำระภาษีที่เสียไว้เอง โดยจะผลักภาระให้ผู้อื่นได้ยาก เช่น ภาษีเงินได้นิติบุคคลธรรมดา ซึ่งจัดเก็บจากรายได้ของบุคคล ภาษีเงินได้นิติบุคคลที่จัดเก็บยอดรายได้ของหน่วยธุรกิจ ภาษีที่จัดเก็บจากทรัพย์สิน เช่น ภาษีที่ดิน ภาษีมรดก เป็นต้น

**2. ภาษีทางอ้อม (Indirect tax)** ภาษีทางอ้อม หมายถึง ภาษีที่ผู้เสียภาษีสามารถผลักภาระภาษีไปให้กับผู้อื่นได้โดยง่าย ตัวอย่างภาษีทางอ้อม ได้แก่ ภาษีที่เก็บจากการบริโภคหรือการขาย เช่น ภาษีสินค้าขาเข้า ภาษีสินค้าขาออก ภาษีมูลค่าเพิ่ม ภาษีสรรพสามิต เป็นต้น ผู้ที่เสียภาษีเหล่านี้ ได้แก่ ผู้นำเข้า ผู้ส่งออก หรือ ผู้ผลิตสินค้า แต่ผู้เสียภาษีมักจะผลักภาษีไปให้แก่ผู้อื่น เช่น ผู้นำเข้าและผู้ผลิตผลักภาระภาษีให้แก่ผู้ซื้อสินค้าโดยบวกภาษีเข้าไปในราคาขาย หรือส่งออกผลักภาระภาษีให้แก่ผู้ผลิตสินค้าออกโดยจะกตราคารับซื้อ

## ภาษีศุลกากร (Custom tariff)

เป็นเงินภาษีซึ่งรัฐบาลเรียกเก็บจากสินค้าที่นำเข้ามาจากต่างประเทศหรือการส่งออก ไม่ว่าจะโดยทางอากาศ ทางน้ำ หรือทางบกก็ตาม ซึ่งถือเป็นภาษีทางอ้อมชนิดหนึ่ง หากเก็บจากการนำเข้าจากต่างประเทศ เรียกว่าอากรขาเข้า (Import duties) หรือเรียกเก็บจากสินค้าที่ส่งออก เรียกว่าอากรขาออก (Export duties) หรือเรียกเก็บจากสินค้าซึ่งอาศัยท่าเรือของประเทศเก็บภาษีเพื่อลำเลียงส่งต่อไปยังประเทศที่ 3 เรียกว่า ภาษีผ่านแดน (Transit duties) แต่โดยทั่วไปรัฐบาลสนับสนุนให้มีการส่งออก จึงไม่มีการเรียกเก็บภาษีศุลกากรสินค้าขาออก ยกเว้นกรณีพิเศษด้วยเหตุผลบางประการ แต่มีการเก็บจากสินค้าขาเข้า ภาษีศุลกากรในที่นี้จึงหมายถึงการเก็บอากรขาเข้า ปัจจุบันกรมศุลกากร มีหน้าที่ในการจัดเก็บภาษีศุลกากร พร้อมทั้งได้รับมอบหมายให้จัดเก็บภาษีบำรุงท้องถิ่น ภาษีมูลค่าเพิ่ม และภาษีสรรพสามิต แทนกรมสรรพากร กรมสรรพสามิตสำหรับการนำเข้าและส่งออก อีกด้วย

### วัตถุประสงค์ในการจัดเก็บภาษีอากร

1. เพื่อหารายได้ หรือเรียกว่า พิกัดเพื่อรายได้ (Revenue tariff) ภาษีศุลกากรถือเป็นแหล่งรายได้ที่สำคัญอย่างหนึ่งของรัฐบาล ที่นำมาใช้พัฒนาประเทศ
2. เพื่อคุ้มกันอุตสาหกรรมภายใน (Protection tariff) การเก็บอากรขาเข้าจะทำให้สินค้าที่นำเข้ามาในราชอาณาจักรมีราคาสูงกว่า สินค้าที่ผลิตขึ้นภายในประเทศ ถือว่าคุ้มกันอุตสาหกรรมภายในประเทศนั้น ๆ
3. เพื่อพัฒนาอุตสาหกรรมภายในประเทศหรือเรียกว่าพิกัดทดแทน (Compensatory tariff) หมายถึง การเก็บอากรขาเข้าจากสินค้านำเข้าในอัตราเดียวกับการเก็บภาษีสรรพสามิต สินค้าชนิดเดียวกันที่ผลิตภายในประเทศ ทำให้มีภาระภาษีเท่ากันก่อให้เกิดการแข่งขันกันระหว่างสินค้าที่นำเข้า กับสินค้าที่ผลิตภายในประเทศ ซึ่งนำไปสู่การพัฒนาอุตสาหกรรมภายในประเทศนั้น
4. เพื่อควบคุมหรือส่งเสริมการบริโภค การเป็นเก็บอากรสินค้าขาเข้าสินค้าฟุ่มเฟือยในอัตราสูง ทำให้ต้นทุนสินค้าสูง เป็นการควบคุมการบริโภคของประชาชนให้ลดลง ในทางตรงข้ามอาจส่งเสริมการบริโภคโดยการงด หรือลดการเก็บอากรขาเข้าสินค้าที่เป็นประโยชน์ ทางด้านการศึกษา กีฬา การเกษตรกรรมหรือยกเว้นอากรขาเข้าสำหรับวัตถุดิบ ที่นำเข้ามาในราชอาณาจักรเพื่อการผลิต ในกิจการที่ได้รับการส่งเสริมการลงทุน เป็นต้น

### กฎหมายศุลกากร

กฎหมายศุลกากร คือตัวบทกฎหมายที่กำหนดอำนาจหน้าที่ของศุลกากร และความรับผิดชอบของผู้นำเข้า ส่งออก ตลอดจนผู้เกี่ยวข้องรวมทั้งหลักปฏิบัติทั่วไป ได้แก่ พระราชบัญญัติศุลกากร พ.ศ. 2469 ได้มีการปรับปรุงแก้ไขเรื่อยมาให้สอดคล้องกับสถานการณ์ปัจจุบัน ประกอบกับการค้าและการขนส่งสินค้านี้ระหว่างประเทศได้พัฒนาและขยายตัวมากขึ้น จึงมีการปรับปรุงการดำเนินพิธีการศุลกากร และดำเนินการอื่นที่เกี่ยวข้อง ให้มีประสิทธิภาพและสอดคล้องกับมาตรฐานสากล อันเป็นการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ กฎหมายศุลกากรที่มีผลใช้บังคับใน

ปัจจุบันได้แก่ พระราชบัญญัติศุลกากร พ.ศ.2560 กำหนดให้ยกเลิกกฎหมายว่าด้วยศุลกากรที่ใช้บังคับอยู่ก่อนวันที่พระราชบัญญัตินี้มีผลใช้บังคับ ทั้งสิ้น 24 ฉบับ เริ่มมีผลใช้บังคับตั้งแต่วันที่ 13 พฤศจิกายน 2560 เป็นต้นไป ประกอบด้วยบทบัญญัติทั้งสิ้น 262 มาตรา โดยแบ่งออกเป็น 9 หมวด กับทั้งบทเฉพาะกาลโดยมีรายละเอียดสรุปประกอบด้วย

หมวด 1 บททั่วไป (มาตรา 6 - มาตรา 12)

หมวด 2 การจัดเก็บอากร (มาตรา 13 - มาตรา 49)

หมวด 3 การนำของเข้าและการส่งของออก (มาตรา 50 - มาตรา 101)

หมวด 4 การผ่านแดน การถ่ายลำ และของตกค้าง (มาตรา 102 - มาตรา 110)

หมวด 5 คลังสินค้าทัณฑ์บน โรงพักสินค้า ที่มั่นคง และท่าเรือรับอนุญาต (มาตรา 111 - มาตรา 135)

หมวด 6 เขตปลอดอากร (มาตรา 136 - มาตรา 156)

หมวด 7 พนักงานศุลกากร (มาตรา 157 - มาตรา 174)

หมวด 8 อำนาจทางศุลกากรในพื้นที่เฉพาะ (มาตรา 175 - มาตรา 201)

หมวด 9 บทกำหนดโทษ (มาตรา 202 ถึง มาตรา 257)

บทเฉพาะกาล (มาตรา 258 ถึง มาตรา 262)

## สิทธิประโยชน์ทางภาษีอากร

เป็นมาตรการทางภาษีอย่างหนึ่งซึ่งจูงใจให้มีการลงทุนและจูงใจให้มีการส่งออกโดยใช้ภาษีอากรเป็นเครื่องมือเพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันกับต่างประเทศ โดยสิทธิประโยชน์ทางภาษีอากร กองสิทธิประโยชน์ทางภาษีอากร กรมศุลกากร จะหมายความถึง 4 เรื่อง (กองสิทธิประโยชน์ทางภาษีอากร, 2565) ดังนี้

**1. การคืนอากรเพื่อการส่งออกตามมาตรา 29** เป็นการคืนสิทธิขอคืนอากรตามมาตรา 29 ได้แก่ อากรศุลกากร ภาษีสรรพสามิต ภาษีมหาดไทย อากรตอบโต้การทุ่มตลาดหรืออากรปกป้อง (ขึ้นอยู่กับประกาศกระทรวงพาณิชย์) แต่ไม่รวมถึงภาษีมูลค่าเพิ่ม (สโรชา สาตร์บำรุง, 2563) สำหรับวัตถุดิบที่นำเข้าที่ได้เสียอากรขาเข้าหรือวางประกันค่าภาษีอากรไว้ขณะนำเข้า โดยสามารถพิสูจน์ได้ว่า ได้นำวัตถุดิบนั้นไปผลิต ผสม ประกอบ บรรจุ หรือดำเนินการด้วยวิธีอื่นใดเป็นสินค้าส่งออกแล้วจะได้รับการคืนอากรและภาษีที่เกี่ยวข้อง ตามสูตรการผลิต โดยมีเงื่อนไขว่าจะต้องส่งออกภายใน 1 ปีนับแต่วันที่ได้นำเข้า และต้องขอคืนอากรภายใน 6 เดือน นับแต่วันที่ส่งของนั้นออกไป

**2. การชดเชยค่าภาษีอากร** ตามพระราชบัญญัติชดเชยค่าภาษีอากรสินค้าส่งออกที่ผลิตในราชอาณาจักร พ.ศ. 2524 เป็นมาตรการหนึ่งของรัฐบาลเพื่อพัฒนาศักยภาพในการผลิตสินค้าส่งออกและสนับสนุนการส่งสินค้าที่ผลิตในประเทศไทยออกไปจำหน่ายต่างประเทศให้มากขึ้น เพื่อให้สามารถแข่งขันในตลาดต่างประเทศได้ โดยคณะกรรมการพิจารณาชดเชยค่าภาษีอากรสินค้าส่งออกที่ผลิตในราชอาณาจักร จะกำหนดอัตราเงินชดเชยค่าภาษีอากรสำหรับสินค้าที่ส่งออกและมีการจ่ายเงินชดเชยค่าสินค้าส่งออกในรูปแบบของบัตรภาษี

### 3. คลังสินค้าทัณฑ์บน คือ พื้นที่ที่ได้รับอนุญาตให้จัดตั้งเป็นคลังสินค้าทัณฑ์บน

ตามกฎหมายว่าด้วยศุลกากรเพื่อเป็นคลังสินค้าสำหรับเก็บสินค้านำเข้าโดยได้รับสิทธิพิเศษทางภาษีอากรด้วย จึงมีความแตกต่างจากคลังสินค้าทั่วไปโดยสามารถเก็บสินค้านำเข้าได้นานกว่าและนำออกจากคลังสินค้าทัณฑ์บนได้ตามจำนวนที่ต้องการโดยไม่ต้องนำออกทั้งจำนวนที่นำเข้าและชำระภาษีอากรเฉพาะส่วนที่นำออกจากคลังสินค้าทัณฑ์บนนั้น หากมีความประสงค์หรือมีความจำเป็นต้องส่งกลับออกไปต่างประเทศจะได้รับสิทธิงดเว้นอากรขาเข้าและขาออกจึงเป็นการอำนวยความสะดวกให้กับผู้ค้า นอกจากนี้ยังสามารถประกอบการในคลังสินค้าทัณฑ์บน ทั้งนี้เป็นไปตามกฎหมายว่าด้วยศุลกากรและระเบียบปฏิบัติที่กรมศุลกากรกำหนด เช่น คลังสินค้าทัณฑ์บนประเภทโรงผลิตสินค้าและคลังสินค้าทัณฑ์บนทั่วไปสำหรับจัดแสดงสินค้าหรือนิทรรศการ (คสท.) เป็นต้น

4. เขตปลอดอากร คือ เขตพื้นที่ที่กำหนดไว้ เพื่อประโยชน์ทางอากรศุลกากรในการประกอบอุตสาหกรรม พาณิชยกรรม หรือกิจการอื่นที่เป็นประโยชน์แก่การเศรษฐกิจของประเทศ โดยผู้ที่ประสงค์จะจัดตั้งเขตปลอดอากรต้องได้รับใบอนุญาตจากอธิบดี

### แนวคิดเกี่ยวกับเขตปลอดอากร

เขตปลอดอากรในประเทศไทยเริ่มต้นจากนโยบายของรัฐบาลที่มุ่งส่งเสริมการค้าและการลงทุน โดยจัดตั้งพื้นที่พิเศษที่อนุญาตให้มีการนำเข้าสินค้าและวัตถุดิบโดยไม่ต้องเสียภาษีศุลกากรเพื่อใช้ในการผลิต แปรรูป หรือจัดเก็บก่อนการส่งออก (รักษาติ แจ่มจันทร์, 2554) แนวคิดนี้ได้รับการพัฒนาตั้งแต่ปี พ.ศ. 2469 ภายใต้กฎหมายศุลกากร และมีการออกพระราชกฤษฎีกาในปี พ.ศ. 2527 เพื่อกำหนดหลักเกณฑ์การจัดตั้งเขตปลอดอากรและสิทธิประโยชน์ที่เกี่ยวข้อง พื้นที่เขตปลอดอากรในช่วงแรกมักถูกใช้ในเขตท่าเรือและสนามบินเพื่อสนับสนุนการค้าระหว่างประเทศ ปัจจุบันประเทศไทยได้ขยายเขตปลอดอากรไปยังอุตสาหกรรมหลากหลาย เช่น อุตสาหกรรมการบิน ปิโตรเลียม และเทคโนโลยีขั้นสูง เพื่อดึงดูดการลงทุนจากต่างประเทศ และเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันทางเศรษฐกิจของประเทศ โดยกรมศุลกากรมีบทบาทสำคัญในการกำกับดูแลให้เป็นไปตามนโยบายกรมศุลกากรได้ให้คำนิยามและอธิบายถึงสิทธิประโยชน์เขตปลอดอากร (Free zone) ว่าเขตปลอดอากรเป็นหนึ่งในมาตรการทางภาษีศุลกากรในการส่งเสริมการส่งออก เพื่อพัฒนาการค้าให้เติบโตโดยเสรี และเกิดการขยายตัวทางการค้า ซึ่งเขตปลอดอากรเป็นดินแดนส่วนหนึ่งในราชอาณาจักรซึ่งถือเสมือนว่าอยู่นอกเขตทางศุลกากร และไม่อยู่ในความควบคุมทางศุลกากรตามปกติ การให้ถือว่าเขตปลอดอากรอยู่นอกอาณาเขตทางศุลกากร หมายถึงเป็นอาณาเขตที่ปลอดจากภาระทางภาษีอากร กล่าวคือ ของที่นำเข้าไปในอาณาเขตดังกล่าวจะถือเสมือนยังมีได้เข้ามาในราชอาณาจักร และของที่ออกจากอาณาเขตดังกล่าวจะถือเสมือนว่าออกจากนอกเขตศุลกากรเข้ามาในราชอาณาจักร

เขตปลอดอากร ตาม พรบ. ศุลกากร 2560 หมวด 6 มาตรา 136 และ 137 หมายถึงเขตพื้นที่ที่กำหนดไว้ เพื่อประโยชน์ทางอากรศุลกากรในการประกอบอุตสาหกรรม พาณิชยกรรม หรือกิจการอื่นที่เป็นประโยชน์แก่การเศรษฐกิจของประเทศ โดยของที่เข้าไปในเขตปลอดอากร จะได้รับการยกเว้นภาษีอากรตามที่กฎหมายบัญญัติไว้ โดยผู้ที่ประสงค์จะจัดตั้งเขตปลอดอากรต้องได้รับใบอนุญาตจากอธิบดี

**ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบกิจการในเขตปลอดอากร** หมายถึงผู้ที่ได้รับอนุญาตจากอธิบดีให้ประกอบอุตสาหกรรม พาณิชยกรรม หรือกิจการอื่นใดที่เป็นประโยชน์แก่การเศรษฐกิจของประเทศในเขตปลอดอากร

### สิทธิประโยชน์ในเขตปลอดอากรตามกฎหมายศุลกากร

**ได้รับยกเว้นอากรขาเข้า** สำหรับของที่นำเข้ามาในราชอาณาจักรเพื่อเข้าไปในเขตปลอดอากรในกรณี ดังนี้

- เครื่องจักร อุปกรณ์ เครื่องมือเครื่องใช้ รวมทั้งส่วนประกอบแห่งของดังกล่าวที่จำเป็นต่อการประกอบกิจการ โดยให้รวมถึงของที่ใช้ในการสร้าง ประกอบหรือติดตั้งโรงงานหรืออาคารในเขตปลอดอากร
- ของที่นำเข้ามาเพื่อใช้ในการประกอบอุตสาหกรรม พาณิชยกรรม หรือกิจการอื่นใดที่เป็นประโยชน์แก่การเศรษฐกิจของประเทศ
- ของที่ปล่อยออกมาจากเขตปลอดอากรอื่น

**ได้รับยกเว้นอากรขาออก** สำหรับของที่ปล่อยออกไปจากเขตปลอดอากรเพื่อส่งออกไปนอกราชอาณาจักร

**ยกเว้นหรือคืนอากร** แก่ของที่มีกฎหมายบัญญัติให้ยกเว้นหรือคืนอากรโดยให้ถือว่าของนั้นได้ส่งออกไปนอกราชอาณาจักรในเวลาที่ได้นำเข้าเข้าไปในเขตปลอดอากร

**ไม่อยู่ภายใต้บังคับของกฎหมายที่เกี่ยวกับการควบคุมคุณภาพ มาตรฐาน หรือเครื่องประทับตราต่างๆ** สำหรับของที่นำเข้ามาในราชอาณาจักร หรือวัตถุดิบภายในราชอาณาจักรที่นำเข้าไปในเขตปลอดอากร เพื่อผลิต ผสม บรรจุ หรือวิธีการอื่นใดโดยมีวัตถุประสงค์เพื่อส่งออกไปนอกราชอาณาจักร

**ไม่อยู่ภายในบังคับของกฎหมายที่ควบคุมการนำเข้า ส่งออก ครอบครอง หรือใช้ประโยชน์** สำหรับของที่นำเข้ามาในราชอาณาจักร หรือวัตถุดิบภายในราชอาณาจักรเพื่อผลิต บรรจุ ผสม ประกอบ เพื่อวัตถุประสงค์เพื่อการส่งออกไปเฉพาะในพื้นที่ต่อไปนี้เขตปลอดอากร ณ สนามบินดอนเมือง สนามบินสุวรรณภูมิสนามบินอู่ตะเภา เขตปลอดอากรที่จัดตั้งในพื้นที่เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ เขตปลอดอากรที่จัดตั้งในพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก EEC

### สิทธิประโยชน์ในเขตปลอดอากรประกาศกระทรวงการคลัง

**ลดอัตราอากรลงเหลือร้อยละ 0** สำหรับของที่ได้จากการนำวัตถุดิบเข้ามาผลิต ผสม ประกอบ บรรจุ หรือดำเนินการอื่นใด ในลักษณะอุตสาหกรรมในเขตปลอดอากร ซึ่งนำมาจำหน่ายหรือบริโภคภายในประเทศ มีหลักเกณฑ์และเงื่อนไขสำคัญ ดังนี้

- ของนั้นต้องมีผลรวมของมูลค่าวัตถุดิบที่ได้ถิ่นกำเนิดในประเทศไทยและ/ หรือรวมกับมูลค่าวัตถุดิบที่ได้ถิ่นกำเนิดจากประเทศสมาชิกสมาคมประชาชาติแห่งเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ต้นทุนค่าแรง ต้นทุนการผลิตอื่น ๆ ที่เกิดขึ้นจริงในประเทศไทยเพื่อให้ได้มาซึ่งของนั้น และ กำไรไม่น้อยกว่าร้อยละ 40 ของราคาของของหน้าโรงงาน (Ex - Factory)

- ของนั้นต้องผ่านกระบวนการผลิตที่เป็นสาระสำคัญในเขตปลอดอากร

**ลดอัตราอากรลงเหลือร้อยละ 5** สำหรับเศษ เศษตัด และของที่ใช้อย่างอื่นที่เป็นพลาสติก ตามประเภท 39.15 ที่เกิดจากการนำเข้ามาของ ไม่ว่าจะอยู่ในพิกัดประเภทใดมาผ่านกระบวนการผลิต ผสม หรือประกอบเพื่อส่งออกในเขตปลอดอากร ซึ่งมีได้ส่งออกไปนอกราชอาณาจักร แต่จำหน่ายหรือนำไปใช้ในการอื่น

**ยกเว้นอากร** สำหรับผลิตภัณฑ์ที่ได้จากการนำของภายในประเทศหรือของนำเข้าที่ได้ชำระอากรแล้ว ซึ่งไม่มีสิทธิ์ ได้รับการคืนหรือยกเว้นอากรตามกฎหมายว่าด้วยศุลกากรหรือกฎหมายอื่น เข้ามาผลิต ผสม ประกอบ บรรจุ หรือดำเนินการอื่นใดในเขตปลอดอากร โดยไม่มีส่วนของของในเขตปลอดอากร อยู่ในผลิตภัณฑ์นั้น และนำมาจำหน่ายหรือบริโภคภายในประเทศ

**ลดอัตราอากร/ยกเว้นอากรศุลกากรลงเท่ากับอัตราอากรที่ได้รับสิทธิพิเศษภายใต้สัญญาหรือความตกลงระหว่างประเทศ** ในขณะที่นำของนั้นเข้ามาในราชอาณาจักร สำหรับของที่ได้รับสิทธิพิเศษทางภาษีศุลกากรภายใต้สัญญาหรือความตกลงระหว่างประเทศ ที่นำเข้ามาในราชอาณาจักรและนำเข้าไปในเขตปลอดอากร เพื่อการดำเนินการในลักษณะ พาณิชยกรรม โดยไม่เปลี่ยนแปลงประเภทพิกัดอัตราศุลกากรและไม่มีส่วนของของอื่นใด ในเขตปลอดอากรอยู่ในของนั้น ซึ่งนำมาจำหน่ายหรือบริโภคภายในประเทศ

## คุณสมบัติของผู้ขอใบอนุญาต

ตารางที่ 1 คุณสมบัติของผู้ขอใบอนุญาต

คุณสมบัติและข้อกำหนด	ผู้ขอใบอนุญาตจัดตั้งเขตปลอดภัย	ผู้ขอใบอนุญาตประกอบกิจการในเขตปลอดภัย
ประเภทกิจการ	<ul style="list-style-type: none"> <li>รัฐวิสาหกิจ</li> <li>บริษัทจำกัด</li> <li>บริษัทมหาชนจำกัด</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>นิติบุคคล</li> </ul>
ทุนจดทะเบียนและฐานะทางการเงิน	<ul style="list-style-type: none"> <li>ทุนจดทะเบียนที่ชำระแล้วเป็นเงินไม่ต่ำกว่า 60 ล้านบาท</li> <li>ทุนจดทะเบียนที่ชำระแล้วเป็นเงินไม่ต่ำกว่า 10 ล้านบาท ในพื้นที่พัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ หรือพื้นที่โครงการเมืองต้นแบบ สามเหลี่ยมมั่นคง ยั่งยืน</li> <li>ฐานะทางการเงินมั่นคงไม่มีผลประกอบการเงินขาดทุนสะสมเกินกว่าร้อยละ 50 ของทุนจดทะเบียนที่ชำระแล้ว</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ทุนจดทะเบียนที่ชำระแล้วเป็นเงินไม่ต่ำกว่า 5 ล้านบาท</li> <li>ทุนจดทะเบียนที่ชำระแล้วเป็นเงินไม่ต่ำกว่า 1 ล้านบาท ในพื้นที่พัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ หรือพื้นที่โครงการเมืองต้นแบบ สามเหลี่ยมมั่นคง ยั่งยืน</li> <li>ฐานะทางการเงินมั่นคงไม่มีผลประกอบการเงินขาดทุนสะสมเกินกว่าร้อยละ 50 ของทุนจดทะเบียนที่ชำระแล้ว</li> </ul>
พื้นที่จัดตั้ง	มีกรรมสิทธิ หรือ สิทธิครอบครอง หรือ สิทธิบริหารจัดการในพื้นที่	มีกรรมสิทธิ หรือ สิทธิครอบครอง หรือ สิทธิบริหารจัดการในพื้นที่ ได้รับความยินยอมให้ประกอบกิจการจากผู้ได้รับใบอนุญาตจัดตั้งเขตปลอดภัย ดำเนินกิจการที่สอดคล้องกับวัตถุประสงค์ในการจัดตั้งเขตปลอดภัย
ลักษณะต้องห้าม	<ul style="list-style-type: none"> <li>ไม่ได้อยู่ระหว่างถูกพักใช้ใบอนุญาต</li> <li>ไม่เคยถูกเพิกถอนใบอนุญาต เว้นแต่ได้ถูกเพิกถอนใบอนุญาตมาแล้วเกิน 3 ปี ก่อนวันยื่นขอรับใบอนุญาต</li> </ul>	

### ขั้นตอนและรายละเอียดการขอใบอนุญาตจัดตั้งเขตปลอดภัย

1. ยื่นคำขออนุญาตจัดตั้งเขตปลอดภัย ตามแบบแนบท้ายประกาศกรมศุลกากร ที่ 22/2565 ลงวันที่ 14 กุมภาพันธ์ 2565 พร้อมด้วยเอกสารและหลักฐาน ต่อกองสิทธิประโยชน์ทางภาษีอากร กรมศุลกากร แต่กรณีการยื่นคำขออนุญาตจัดตั้งเขตปลอดภัยในพื้นที่เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษหรือพื้นที่โครงการเมืองต้นแบบ สามเหลี่ยมมั่นคง มั่งคั่ง ยั่งยืน สามารถยื่น ณ ด่านศุลกากร หรือสำนักงานศุลกากรที่กำกับดูแลพื้นที่ได้

**2. ตรวจสอบคุณสมบัติ/หลักเกณฑ์ เงื่อนไข/พื้นที่** ผู้ประสงค์จะขออนุญาตจัดตั้ง  
เขตปลอดอากร ต้องมีคุณสมบัติและไม่มีลักษณะต้องห้ามดังต่อไปนี้

- เป็นรัฐวิสาหกิจที่จัดตั้งขึ้นตามกฎหมายเฉพาะ หรือเป็นบริษัทจำกัด หรือเป็นบริษัท  
มหาชนจำกัด กรณีเป็นบริษัทจำกัดจะต้องมีทุนจดทะเบียนที่ชำระแล้วเป็นเงินไม่ต่ำกว่า  
หกสิบล้านบาท เว้นแต่ขอรับใบอนุญาตจัดตั้งเขตปลอดอากรในพื้นที่เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ หรือ  
พื้นที่โครงการเมืองต้นแบบ สามเหลี่ยมมั่นคง มั่งคั่ง ยั่งยืน ต้องมีทุนจดทะเบียนที่ชำระแล้วเป็นเงิน  
ไม่ต่ำกว่าสิบล้านบาท
- มีกรรมสิทธิ์หรือสิทธิครอบครอง หรือมีสิทธิบริหารจัดการในที่ดินหรือพื้นที่ที่ขอจัดตั้ง  
หรือมีหลักฐานแสดงการจะได้มาซึ่งกรรมสิทธิ์หรือสิทธิครอบครองในที่ดินหรือพื้นที่ ในกรณีที่ดิน ที่ขอ  
จัดตั้งมีการจดทะเบียนจำนอง จะต้องให้ผู้รับจำนองยินยอมให้ดำเนินการจัดตั้งเป็นเขตปลอดอากรได้
- เป็นกิจการที่มีฐานะการเงินที่มั่นคง โดยพิจารณาจากงบการเงินที่ผู้สอบบัญชีรับอนุญาต  
รับรอง ซึ่งต้องไม่มีผลการดำเนินงานขาดทุนสะสมเกินกว่าร้อยละห้าสิบของทุนจดทะเบียนที่ชำระ  
แล้ว สำหรับนิติบุคคลที่จดทะเบียนใหม่และยังไม่มีงบการเงินที่ผู้สอบบัญชีรับอนุญาตรับรอง ให้เสนอ  
รายงานการศึกษาความเป็นไปได้ของโครงการประกอบการพิจารณาแทน
- ลักษณะต้องห้าม ไม่เป็นผู้อยู่ในระหว่างถูกสั่งพักใช้ใบอนุญาตจัดตั้งเขตปลอดอากร  
ไม่เคยถูกเพิกถอนใบอนุญาต เว้นแต่ถูกเพิกถอนใบอนุญาตมาแล้วก่อนวันยื่นคำขออนุญาต เกินสามปี  
ในกรณีที่พนักงานศุลกากรตรวจสอบแล้วเห็นว่า รายละเอียดในคำขอ เอกสารและหลักฐานถูกต้อง  
และครบถ้วน จะรับคำขอไว้พิจารณา และตรวจสอบคุณสมบัติและลักษณะต้องห้ามของผู้ยื่นคำขอ  
และความเหมาะสมของพื้นที่ที่จะจัดตั้งเขตปลอดอากร แล้วเสนอความเห็นพร้อมคำขอ เอกสารหรือ  
หลักฐานที่เกี่ยวข้อง ต่ออธิบดีเพื่อพิจารณาภายในสามสิบวันทำการนับแต่วันที่ได้รับคำขอ เมื่ออธิบดี  
มีคำสั่งอนุญาต จะแจ้งคำสั่งดังกล่าวแก่ผู้ยื่นคำขอ

**3. ได้รับใบอนุญาตจัดตั้งเขตปลอดอากร** เมื่อผู้ยื่นคำขอได้รับหนังสือแจ้งคำสั่งอนุญาต  
แล้ว ต้องมาจัดทำสัญญาประกันและทัณฑ์บนเพื่อประกันความเสียหายที่อาจเกิดขึ้น พร้อมทั้งชำระ  
ค่าธรรมเนียมใบอนุญาตและค่าธรรมเนียมรายปี รวมทั้งวางหนังสือค้ำประกันของธนาคารจำนวน  
ห้าล้านบาท เว้นแต่การจัดตั้งเขตปลอดอากรในพื้นที่ที่ตั้งอยู่ในเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ และพื้นที่  
โครงการเมืองต้นแบบ สามเหลี่ยมมั่นคง มั่งคั่ง ยั่งยืน ผู้ยื่นคำขอต้องวางหนังสือค้ำประกันของ  
ธนาคารจำนวนสองล้านบาท ภายในสามสิบวันนับแต่วันที่ได้รับหนังสือแจ้ง กรณีไม่ดำเนินการหรือ  
ดำเนินการไม่ครบถ้วน ให้ถือว่าผู้ยื่นคำขอไม่ประสงค์ขอรับใบอนุญาต กรมศุลกากรจะจำหน่ายเรื่อง  
ออกจากสารบบ อธิบดีจะลงนามรับสัญญาประกันและทัณฑ์บนและออกใบอนุญาตภายใน  
สิบห้าวันทำการ นับแต่วันที่ผู้ยื่นคำขอได้ดำเนินการจัดทำสัญญาประกันและทัณฑ์บน ชำระ  
ค่าธรรมเนียมใบอนุญาตและค่าธรรมเนียมรายปี และวางหนังสือค้ำประกันของธนาคารแล้ว

**4. ดำเนินการก่อสร้าง/จัดตั้งเขตปลอดภัย** เมื่อได้รับใบอนุญาตแล้วให้ดำเนินการจัดตั้งเขตปลอดภัยภายในกำหนดเก้าสิบวัน นับแต่วันที่ได้รับใบอนุญาต โดยก่อนขอเปิดดำเนินการเขตปลอดภัย ผู้ได้รับใบอนุญาตจะต้องจัดให้มีระบบสาธารณูปโภค สิ่งอำนวยความสะดวก อาคารสถานที่ อุปกรณ์ ระบบคอมพิวเตอร์ ระบบควบคุมความปลอดภัย และระบบต่าง ๆ ที่จำเป็น ตามที่อธิบดีประกาศกำหนด

**5. ยื่นคำขอเปิดดำเนินการ** ยื่นคำขอในการจัดตั้งเขตปลอดภัย โดยผู้ประกอบการจะต้องระบุรายละเอียดของกิจการที่ต้องการดำเนินการในเขตปลอดภัย แผนที่และแผนผังการใช้พื้นที่ที่ต้องการจัดตั้ง

**6. ตรวจสอบความพร้อมก่อนเปิดดำเนินการ** โดยมีหลักเกณฑ์และเงื่อนไขการขอเปิดดำเนินการเขตปลอดภัยประกอบด้วย

- ระบบสาธารณูปโภค สิ่งอำนวยความสะดวก และบริการที่จำเป็นตามความเหมาะสมกับลักษณะและขนาดของกิจการ แต่ละประเภทบนพื้นฐานทั่วไป ได้แก่ ระบบถนนภายในและถนนเชื่อมต่อกับถนนหรือทางสาธารณะภายนอกเขตปลอดภัย ระบบระบายน้ำฝนหรือระบบป้องกันน้ำท่วม ระบบประปา ระบบบำบัดน้ำเสียและระบบควบคุมและกำจัดมลพิษ ระบบสื่อสารโทรคมนาคม ระบบไฟฟ้า ระบบดับเพลิงและระบบป้องกันอุบัติภัย ระบบกำจัดกากอุตสาหกรรม มูลฝอย และสิ่งปฏิกูล ระบบติดตามตรวจสอบมลพิษและคุณภาพสิ่งแวดล้อม ระบบรักษาความปลอดภัย

- ต้องเตรียมสถานที่ ให้มีอาคาร สิ่งก่อสร้าง เครื่องมือ เครื่องใช้อุปกรณ์สำนักงาน ได้แก่ ประตูเขตปลอดภัยขนาดความกว้างไม่น้อยกว่า 6 เมตร มีรั้วรอบขอบชิดที่เหมาะสมและมั่นคง แข็งแรงซึ่งฐานเป็นคอนกรีตเสริมเหล็กล้อมรอบเขตปลอดภัย อาคารสำนักงานบุคลากรที่มีพื้นที่ไม่น้อยกว่า 40 ตารางเมตร โดยมีอุปกรณ์เครื่องใช้สำนักงานที่จำเป็นและเพียงพอ ระบบคอมพิวเตอร์ที่เชื่อมโยงกับระบบบุคลากรอิเล็กทรอนิกส์ (TCES) ระบบควบคุมการรับมอบ-ส่งมอบ การขนย้าย การเก็บรักษา การควบคุมและตรวจปล่อยสินค้า ระบบโทรทัศน์วงจรปิด (CCTV) สถานที่ตรวจของเข้า-ออก สถานีตรวจสอบ (Checking Post) ที่พักอาศัยของพนักงานบุคลากร

- กรณีเขตปลอดภัยเพื่อการประกอบพาณิชย์กรรม ผู้ขอรับใบอนุญาตจัดตั้งเขตปลอดภัยหรือผู้ขอรับใบอนุญาตประกอบกิจการในเขตปลอดภัย ต้องจัดให้มีระบบการควบคุมสินค้าคงคลังให้เป็นไปตามประกาศกรมศุลกากรว่าด้วยการกำหนดมาตรฐานขั้นต่ำของระบบงานด้านการควบคุมทางศุลกากร เพื่อรองรับการปฏิบัติพิธีการศุลกากรทางอิเล็กทรอนิกส์ และระบบควบคุมทางศุลกากรสำหรับสินค้าประเภทรถยนต์ใหม่สำเร็จรูปตามประเภทพิกัดศุลกากร 8702 8703 และ 8704 หรือสินค้าประเภทสุรา ไวน์ บุหรี่ หรือของที่มีความเสี่ยงตามประกาศกำหนดประเภทหรือชนิดแห่งของที่จะนำเข้าไปในเขตปลอดภัยและการควบคุมของที่มีความเสี่ยง หรือของทั่วไป

- ต้องจัดให้มีป้ายชื่อสถานที่เขตปลอดอาคาร ทำด้วยวัสดุที่มั่นคง แข็งแรง ประกอบด้วยป้ายชื่อเขตปลอดอาคาร ป้ายชื่ออาคารสำนักงานบุคลากร ป้ายชื่อสถานีตรวจสอบ

**7. ประกาศเปิดเขตปลอดอาคาร** เมื่อผู้ได้รับใบอนุญาตได้ดำเนินการตามหลักเกณฑ์และเงื่อนไขการขอเปิดดำเนินการ เขตปลอดอาคารแล้ว ให้แจ้งพนักงานบุคลากร ณ สำนักงานบุคลากรที่ยื่นคำขออนุญาต เพื่อนัดหมายไปตรวจสอบความพร้อมของสถานที่พร้อมทั้งยื่นเอกสารและหลักฐานตามที่อธิบดีประกาศกำหนด เมื่อพนักงานบุคลากร ได้ตรวจสอบความพร้อมของสถานที่ว่าเป็นไปตามหลักเกณฑ์และเงื่อนไขแล้ว จะเสนอความเห็นต่ออธิบดีเพื่อพิจารณา กรณีที่อธิบดีเห็นว่าเปิดดำเนินการได้ จะมีหนังสือแจ้งเปิดดำเนินการเขตปลอดอาคาร พร้อมทั้งออกประกาศกรมบุคลากร และคืนหนังสือค้ำประกันของธนาคารให้แก่ผู้ได้รับใบอนุญาต โดยผู้ได้รับใบอนุญาตมีหน้าที่ต้องปฏิบัติตามข้อกำหนดในสัญญาประกันและทัณฑ์บน

## ขั้นตอนและรายละเอียดการขอใบอนุญาตประกอบกิจการในเขตปลอดอาคาร

**1. ยื่นคำขออนุญาตประกอบกิจการในเขตปลอดอาคาร** ยื่นคำขออนุญาตประกอบกิจการในเขตปลอดอาคารตามแบบแนบท้ายประกาศกรมบุคลากร ที่ 22/2565 ลงวันที่ 14 กุมภาพันธ์ 2565 พร้อมด้วยเอกสารและหลักฐาน ต่อกองสิทธิประโยชน์ทางภาษีอากร กรมบุคลากร แต่กรณีการยื่นคำขออนุญาตประกอบกิจการในเขตปลอดอาคารในพื้นที่เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษหรือพื้นที่โครงการเมืองต้นแบบ สามเหลี่ยมมั่นคง มั่งคั่ง ยั่งยืน สามารถยื่น ณ ด่านบุคลากร หรือสำนักงานบุคลากรที่กำกับดูแลพื้นที่ได้

**2. ตรวจสอบคุณสมบัติหลักเกณฑ์และเงื่อนไข** ผู้ประสงค์จะขออนุญาตประกอบกิจการในเขตปลอดอาคารต้องมีคุณสมบัติและไม่มีลักษณะต้องห้ามดังต่อไปนี้

- เป็นนิติบุคคล กรณีเป็นบริษัทจำกัดต้องมีทุนจดทะเบียนที่ชำระแล้วเป็นเงินไม่ต่ำกว่า 5 ล้านบาท เว้นแต่กรณีผู้ยื่นคำขอรับใบอนุญาตประกอบกิจการในเขตปลอดอาคารในพื้นที่เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษหรือพื้นที่โครงการเมืองต้นแบบ สามเหลี่ยมมั่นคง มั่งคั่ง ยั่งยืน ต้องมีทุนจดทะเบียนที่ชำระแล้วเป็นเงินไม่ต่ำกว่า 1 ล้านบาท

- ได้รับความยินยอมให้ประกอบกิจการจากผู้ได้รับใบอนุญาตจัดตั้งเขตปลอดอาคาร

- เป็นผู้มิกรรมสิทธิ์หรือสิทธิครอบครองในที่ดินหรือพื้นที่ที่ขอประกอบกิจการในเขตปลอดอาคาร

- เป็นกิจการที่มีฐานะการเงินที่มั่นคง โดยพิจารณาจากงบการเงินที่ผู้สอบบัญชีรับอนุญาตรับรอง ซึ่งต้องไม่มีผลการดำเนินงานขาดทุนสะสมเกินกว่าร้อยละห้าสิบของทุนจดทะเบียนที่ชำระแล้ว สำหรับนิติบุคคลที่จดทะเบียนใหม่ต้องเสนอรายงานการศึกษาความเป็นไปได้ของโครงการประกอบการพิจารณาด้วย

- ต้องดำเนินกิจการที่สอดคล้องกับวัตถุประสงค์ในการจัดตั้งเขตปลอดอาคาร
- ไม่เป็นผู้อยู่ในระหว่างถูกสั่งพักใช้ใบอนุญาต ไม่เคยถูกเพิกถอนใบอนุญาต เว้นแต่ถูกเพิกถอนใบอนุญาตมาแล้วเกิน 3 ปีก่อนวันยื่นคำขอรับใบอนุญาต
- จัดให้มีระบบการควบคุมสินค้าคงคลังที่เหมาะสมกับประเภทกิจการเกี่ยวกับการนำของเข้าการส่งของออกและของคงเหลือ และสามารถจัดทำรายงานตามแบบมาตรฐานหรือระบบควบคุมที่ทันสมัยอย่างอื่น กรณีเขตปลอดอาคารเพื่อการประกอบพาณิชย์กรรม ผู้ขอรับใบอนุญาตจัดตั้งเขตปลอดอาคารหรือผู้ขอรับใบอนุญาตประกอบกิจการในเขตปลอดอาคาร ต้องจัดให้มีระบบการควบคุมสินค้าคงคลังให้เป็นไปตามประกาศกรมศุลกากรว่าด้วยการกำหนดมาตรฐานขั้นต่ำของระบบงานด้านการควบคุมทางศุลกากร เพื่อรองรับการปฏิบัติพิธีการศุลกากรทางอิเล็กทรอนิกส์ และระบบควบคุมทางศุลกากรสำหรับสินค้าประเภทรถยนต์ใหม่สำเร็จรูปตามประเภทพิกัดศุลกากร 8702 8703 และ 8704 หรือสินค้าประเภทสุรา ไวน์ บุหรี่ หรือของที่มีความเสี่ยงตามประกาศกำหนดประเภทหรือชนิดแห่งของที่จะนำเข้าไปในเขตปลอดอาคารและการควบคุมของที่มีความเสี่ยงหรือของทั่วไป
  - จัดให้มีเครื่องมือ เครื่องใช้ และอุปกรณ์ที่ทันสมัย เพื่อให้พนักงานศุลกากร ใช้สนับสนุนการปฏิบัติงาน เช่น ระบบการเก็บเอกสารข้อมูลการนำเข้าและส่งออก การจำหน่ายในประเทศ การใช้สิทธิลดอัตราอากรและการยกเว้นอากร การทำลาย และระบบกล้องวงจรปิดที่มีประสิทธิภาพ
  - ในกรณีที่พนักงานศุลกากรตรวจสอบแล้วเห็นว่ารายละเอียดในคำขอเอกสารและหลักฐานถูกต้องและครบถ้วน จะรับคำขอไว้พิจารณา และตรวจสอบคุณสมบัติและลักษณะต้องห้ามของผู้ยื่นคำขอแล้วเสนอความเห็นพร้อมคำขอเอกสารหรือหลักฐานที่เกี่ยวข้องต่ออธิบดี เพื่อพิจารณาภายในสิบห้าวันทำการนับแต่วันที่ได้ตรวจสอบคุณสมบัติและลักษณะต้องห้ามของผู้ยื่นคำขอเมื่ออธิบดีมีคำสั่งอนุญาต จะแจ้งคำสั่งดังกล่าวแก่ผู้ยื่นคำขอ

**3. ได้รับใบอนุญาตประกอบกิจการในเขตปลอดอาคาร** เมื่อผู้ยื่นคำขอได้รับหนังสือแจ้งคำสั่งอนุญาตแล้ว ต้องมาจัดทำสัญญาประกันและทัณฑ์บนเพื่อประกันความเสียหายที่อาจเกิดขึ้น พร้อมทั้งชำระค่าธรรมเนียมใบอนุญาตและค่าธรรมเนียมรายปี ภายในสิบห้าวันนับแต่วันที่ได้รับหนังสือแจ้ง กรณีไม่ดำเนินการหรือดำเนินการไม่ครบถ้วน ให้ถือว่าผู้ยื่นคำขอไม่ประสงค์ขอรับใบอนุญาต กรมศุลกากรจะจำหน่ายเรื่องออกจากสารบบ เมื่อผู้ยื่นคำขอได้ดำเนินการจัดทำสัญญาประกันและทัณฑ์บน และชำระค่าธรรมเนียมใบอนุญาตและค่าธรรมเนียมรายปีถูกต้องครบถ้วนแล้ว อธิบดีจะลงนาม รับสัญญาประกันและทัณฑ์บนและออกใบอนุญาต

## หน้าที่ของผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบกิจการในเขตปลอดอากร

1. จัดทำรายงานประจำปี 6 เดือน ตามรูปแบบที่กรมศุลกากรกำหนด
2. อำนวยความสะดวก ให้พนักงานศุลกากรเข้าตรวจนับของคงเหลือประจำปีอย่างน้อย ปีละ 1 ครั้ง
3. การวางค้ำประกัน
  - ของที่มีความเสี่ยง รถยนต์นำเข้าสำเร็จรูปจากต่างประเทศ จำนวน 5 ล้านบาท , ของอื่น จำนวน 1 ล้านบาท
  - กรณีผลการดำเนินงานขาดทุน ขาดทุนเกินทุนจดทะเบียนให้วางค้ำประกันร้อยละ 3 ของมูลค่าของคงเหลือหรือขาดทุนเกินร้อยละ 50 ของทุนจดทะเบียนให้วางค้ำประกันร้อยละ 1 ของมูลค่าของคงเหลือ
4. ปฏิบัติตามกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับหรือประกาศกรมศุลกากร อย่างเคร่งครัด
5. ชำระเงินค่าธรรมเนียมใบอนุญาต และค่าธรรมเนียมรายปี การได้รับสิทธิประโยชน์ ในเขตปลอดอากรในฐานะผู้จัดตั้งเขตปลอดอากร หรือผู้ประกอบการในเขตปลอดอากร ต้องชำระเงินค่าธรรมเนียมใบอนุญาต และค่าธรรมเนียมรายปี ดังนี้

ตารางที่ 2 ค่าธรรมเนียมใบอนุญาตและค่าธรรมเนียมรายปี

ประเภท	ผู้ขอใบอนุญาตจัดตั้งเขตปลอดอากร	ผู้ขอใบอนุญาตประกอบกิจการในเขตปลอดอากร
ค่าธรรมเนียมใบอนุญาต	10,000 บาท	5,000 บาท
ค่าธรรมเนียมรายปี	300,000 บาท	15,000 บาท

## การแสดงใบอนุญาตหรือใบแทนใบอนุญาต

ผู้ได้รับใบอนุญาตจัดตั้งเขตปลอดอากร และผู้ได้รับใบอนุญาตให้ประกอบกิจการในเขตปลอดอากร ต้องแสดงใบอนุญาตหรือใบแทนใบอนุญาตแล้วแต่กรณี ไว้ในที่เปิดเผยเห็นได้ง่าย ณ สถานที่ทำการของผู้ได้รับใบอนุญาตนั้น (กรณีฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตาม มีโทษปรับไม่เกิน ห้าหมื่นบาท) ในกรณีที่ใบอนุญาตสูญหาย ถูกทำลาย หรือชำรุดในสาระสำคัญ ต้องยื่นคำขอรับใบแทนใบอนุญาตภายในกำหนดสิบห้าวันนับแต่วันที่ได้รับทราบถึงการสูญหาย ถูกทำลาย หรือชำรุดดังกล่าว

## การเลิกการดำเนินการ

ผู้ได้รับใบอนุญาตที่ประสงค์จะเลิกการดำเนินการให้แจ้งเป็นหนังสือให้อธิบดีทราบล่วงหน้าเป็นเวลาไม่น้อยกว่าเก้าสิบวันก่อนวันที่จะเลิกการดำเนินการ และเมื่อแจ้งการเลิกการดำเนินการแล้ว ต้องหยุดการดำเนินการตามที่ได้รับอนุญาต กรณีเป็นผู้ได้รับใบอนุญาตจัดตั้งเขตปลอดอากร ต้องแจ้ง

ให้ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบกิจการในเขตปลอดอากรของตน ดำเนินการอย่างใดอย่างหนึ่ง ดังต่อไปนี้ (กรณีฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตาม มีโทษปรับไม่เกินห้าหมื่นบาท)

- นำของออกจากเขตปลอดอากร พร้อมทั้งเสียอากรให้ครบถ้วนภายในระยะเวลาที่อธิบดีกำหนด หรือ

- ส่งของออกไปนอกราชอาณาจักร หรือนำของไปเก็บไว้ในคลังสินค้าทัณฑ์บน

เขตปลอดอากร หรือเขตประกอบการเสรีตามกฎหมายว่าด้วยการนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย หรือผู้มีสิทธิได้รับยกเว้นอากรตามกฎหมายว่าด้วยพิกัดอัตราศุลกากร หรือกฎหมายอื่น แล้วแต่กรณี

เมื่อได้มีการดำเนินการอย่างใดอย่างหนึ่งข้างต้นแล้ว อธิบดีจะอนุญาตให้ผู้ได้รับใบอนุญาต เลิกการดำเนินการได้ โดยใบอนุญาตสิ้นสุดลงนับแต่วันที่ได้รับอนุญาตให้เลิกการดำเนินการได้กรณีที่ ผู้ได้รับใบอนุญาตซึ่งได้แจ้งการเลิกการดำเนินการแล้ว แต่ไม่ดำเนินการอย่างใดอย่างหนึ่งข้างต้น อธิบดีมีอำนาจออกคำสั่งเพิกถอนใบอนุญาต และสิทธิประโยชน์สำหรับของที่อยู่ในเขตปลอดอากรนั้น ต้องสิ้นสุดลง และต้องเสียอากรนับแต่วันที่อธิบดีมีคำสั่งเพิกถอนใบอนุญาต โดยให้คำนวณอากร ตามสภาพแห่งของ ราคาศุลกากร และพิกัดอัตราศุลกากรที่เป็นอยู่ในวันที่สิทธิได้รับยกเว้นอากร สิ้นสุดลง

### การพักใช้ใบอนุญาต

กรณีที่ผู้ได้รับใบอนุญาตไม่ปฏิบัติหรือปฏิบัติไม่ถูกต้องตามพระราชบัญญัติศุลกากร พ.ศ.2560 กฎกระทรวง หรือประกาศที่ออกตามพระราชบัญญัติศุลกากร พ.ศ. 2560 หรือเงื่อนไข ในใบอนุญาต อธิบดีจะมีหนังสือเตือนให้ปฏิบัติหรือปฏิบัติให้ถูกต้องภายในระยะเวลาที่กำหนด ถ้าผู้นั้นไม่ปฏิบัติตาม อธิบดีมีอำนาจสั่งพักใช้ใบอนุญาต ซึ่งผู้ถูกพักใช้ใบอนุญาตต้องหยุดดำเนินการ ตามใบอนุญาตเป็นการชั่วคราวภายในระยะเวลาที่อธิบดีกำหนด และเมื่อผู้ถูกพักใช้ใบอนุญาตนั้น ได้ปฏิบัติถูกต้องแล้ว อธิบดีจึงจะสั่งยกเลิกคำสั่งพักใช้ใบอนุญาต

### การเพิกถอนใบอนุญาต

อธิบดีมีอำนาจสั่งเพิกถอนใบอนุญาต เมื่อผู้ได้รับใบอนุญาตกระทำการอย่างหนึ่งอย่างใด ดังต่อไปนี้

1. ไม่ดำเนินการภายในกำหนดเก้าสิบวันนับแต่วันที่ได้รับใบอนุญาต หรือหยุดดำเนินการ ติดต่อกันเกินกว่าหนึ่งร้อยแปดสิบวันโดยไม่ได้แจ้งให้อธิบดีทราบ ทั้งนี้ ตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และ เงื่อนไข ที่อธิบดีประกาศกำหนด

2. ถูกพักใช้ใบอนุญาตตั้งแต่สองครั้งขึ้นไป

3. ฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามคำสั่งพักใช้ใบอนุญาต

4. ไม่ชำระค่าธรรมเนียมรายปีภายในระยะเวลาที่อธิบดีกำหนด

ผลของการถูกเพิกถอนใบอนุญาต จะทำให้สิทธิประโยชน์สำหรับของที่อยู่ใน เขตปลอดอากรนั้น ต้องสิ้นสุดลงและต้องเสียอากรนับแต่วันที่อธิบดีมีคำสั่งเพิกถอนใบอนุญาต

โดยให้คำนวณอากรตามสภาพแห่งของ ราคาศุลกากร และพิกัดอัตราศุลกากรที่เป็นอยู่ในวันที่สิทธิได้รับยกเว้นอากรสิ้นสุดลง

### วิธีการศุลกากรการนำของเข้าเก็บในเขตปลอดอากร

- การนำของเข้าจากต่างประเทศ – ให้จัดทำใบขนสินค้า Type 0 และระบุงการใช้สิทธิประโยชน์ของเขตปลอดอากรในใบขนสินค้าด้วย (ธัญชนก คงเสมา, 2555)
- การรับโอนของจากสิทธิประโยชน์ทางภาษีอากรอื่น เช่นรับโอนของตามมาตรา 29 แห่งพระราชบัญญัติศุลกากร พ.ศ. 2560/คลังสินค้าทัณฑ์บน/เขตปลอดอากรอื่น/เขตประกอบการเสรี/ของที่ได้รับการส่งเสริมบีโอไอ – ให้จัดทำใบขนสินค้า Type D และระบุงการใช้สิทธิประโยชน์ของเขตปลอดอากรในใบขนสินค้าด้วย
- การนำของจากภายในประเทศ – ให้จัดทำคำร้องแบบกศก. 122 หรือใบขนสินค้า Type D โดยไม่ต้องระบุงการใช้สิทธิประโยชน์ของเขตปลอดอากรในใบขนสินค้า

### วิธีการศุลกากรการนำของออกจากเขตปลอดอากร

- การนำของออกไปต่างประเทศ - ให้จัดทำใบขนสินค้า Type 1
- การโอนของไปยังเขตปลอดอากรอื่น/เขตประกอบการเสรี ให้จัดทำใบขนสินค้า Type D
- การโอนของไปยังคลังสินค้าทัณฑ์บน/ของที่ได้รับการส่งเสริมบีโอไอ/ของตามมาตรา 29 ให้จัดทำใบขนสินค้า Type C
- การนำของเข้าภายในประเทศ – ให้จัดทำใบขนสินค้า Type P เพื่อชำระค่าภาษีอากรตามสภาพแห่งของ ราคาศุลกากร และพิกัดอัตราศุลกากรที่เป็นอยู่ในเวลาที่ปล่อยของนั้นออกไปจากเขตปลอดอากร
- การขออนุมัติทำลายของ – ให้จัดทำคำร้องเพื่อขออนุมัติทำลายของและนำไปตัดบัญชีของคลังต่อไป

### ระยะเวลาการเก็บของในเขตปลอดอากร

ของที่นำเข้ามาในราชอาณาจักรและเก็บในเขตปลอดอากร ได้รับสิทธิยกเว้นอากรตามกฎหมายว่าด้วยศุลกากรให้เก็บของในเขตปลอดอากรได้ไม่เกิน 2 ปี นับแต่วันที่น่าเข้าเก็บครั้งแรก และสามารถขยายระยะเวลาการเก็บของได้ตามหลักเกณฑ์และเงื่อนไขที่กรมศุลกากรกำหนดไว้ ทั้งนี้ ไม่นับระยะเวลาการเก็บของที่เป็นเครื่องจักร อุปกรณ์ เครื่องมือ และเครื่องใช้ รวมทั้งส่วนประกอบของของดังกล่าวที่จำเป็นต้องใช้ในการประกอบอุตสาหกรรมและ/ หรือพาณิชย์กรรม

## ประเภทของเขตปลอดอากรในประเทศไทย

**1. เขตปลอดอากรพาณิชย์กรรม (Commercial free zone)** เน้นการจัดเก็บและกระจายสินค้าระหว่างประเทศโดยไม่ต้องเสียภาษีทันที ช่วยลดต้นทุนในการจัดการสินค้า เหมาะสำหรับธุรกิจโลจิสติกส์ สามารถลดภาระภาษีการนำเข้าในช่วงการจัดเก็บสินค้า แต่ไม่สามารถใช้ในการผลิตหรือแปรรูปสินค้าได้

**2. เขตปลอดอากรอุตสาหกรรม (Industrial free zone)** เหมาะสำหรับโรงงานผลิตที่เน้นการนำเข้าวัตถุดิบเพื่อการผลิตและส่งออก ช่วยลดต้นทุนในการนำเข้าวัตถุดิบและอุปกรณ์ ส่งเสริมการผลิตและการส่งออกในอุตสาหกรรม ไม่เหมาะสำหรับธุรกิจที่ไม่ได้เกี่ยวข้องกับการผลิตหรือแปรรูปสินค้า

**3. เขตปลอดอากรอุตสาหกรรมและพาณิชย์กรรม (Industrial and commercial free zone)** ใช้ทั้งการผลิตและการจัดเก็บสินค้าได้ในพื้นที่เดียวกัน ช่วยเพิ่มความยืดหยุ่นให้ธุรกิจในการดำเนินการหลายกิจกรรมพร้อมกัน ข้อดีคือรวมข้อดีของทั้งสองประเภทเขต แต่มีการบริหารจัดการซับซ้อนและต้องการการลงทุนสูง

**4. เขตปลอดอากรครัวการบิน (Airport catering free zone)** สำหรับธุรกิจผลิตอาหารให้บริการบนเครื่องบิน ลดภาษีวัตถุดิบในการผลิตอาหารระหว่างประเทศ รองรับธุรกิจครัวการบินโดยเฉพาะไม่สามารถใช้ประโยชน์กับธุรกิจอื่นได้

**5. เขตปลอดอากรสุวรรณภูมิ (Suvarnabhumi free zone)** สำหรับธุรกิจขนส่งทางอากาศ ช่วยลดภาษีสินค้าและวัตถุดิบที่ขนส่งผ่านทางอากาศ เพิ่มความสะดวกในการขนส่งระหว่างประเทศ

**6. เขตปลอดอากรซ่อมสร้างอากาศยานหรือเรือ (Aircraft or ship repair and maintenance free zone)** สำหรับธุรกิจซ่อมบำรุงอากาศยานหรือเรือ ช่วยลดภาษีสำหรับอะไหล่และอุปกรณ์ สนับสนุนอุตสาหกรรมการซ่อมบำรุง

**7. เขตปลอดอากรปิโตรเลียม (Petroleum free zone)** เป็นเขตสำหรับการจัดเก็บและส่งออกผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียม ช่วยลดภาระภาษีในการจัดเก็บและขนส่งผลิตภัณฑ์พลังงาน

**8. เขตปลอดอากรพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ (E-Commerce free zone)** เพื่อสนับสนุนการจัดเก็บและกระจายสินค้าที่ขายผ่านช่องทางออนไลน์ระหว่างประเทศ ช่วยลดภาษีและเพิ่มความสะดวกในการจัดการสินค้า เหมาะสำหรับธุรกิจ E-Commerce ที่ต้องการขยายการค้าระหว่างประเทศ

## จำนวนเขตปลอดอากรในประเทศไทย

ประเทศไทยมีจำนวนเขตปลอดอากรทั้งสิ้น 198 เขต โดยมีสัดส่วนการจัดตั้งเขตปลอดอากรประเภทอุตสาหกรรมและพาณิชย์กรรมมากที่สุดจำนวน 101 เขต และมีจำนวนผู้ประกอบการในเขตปลอดอากรจำนวน 603 ราย มีสัดส่วนการจัดตั้งประเภทกิจการใน

เขตปลอดอากรประเภทอุตสาหกรรมและพาณิชย์กรรมมากที่สุดจำนวน 198 ราย โดยสถิติ  
เขตปลอดอากรแยกรายจังหวัด ดังนี้

ตารางที่ 3 สถิติการจัดตั้งเขตปลอดอากรแยกรายจังหวัด

5 จังหวัดที่มีการจัดตั้งเขตปลอดอากรมากที่สุด	5 จังหวัดที่มีผู้ประกอบการในเขตปลอดอากรมากที่สุด
1. ชลบุรี 72 เขต	1.สมุทรปราการ 185 ราย
2. ระยอง 32 เขต	2.ชลบุรี 146 ราย
3. สมุทรปราการ 21 เขต	3.ระยอง 118 ราย
4. ฉะเชิงเทรา 20 เขต	4.ฉะเชิงเทรา 57 ราย
5. กรุงเทพมหานคร 12 เขต	5.กรุงเทพมหานคร 28 ราย

### รายละเอียดเกี่ยวกับการท่าเรือแห่งประเทศไทย

การท่าเรือแห่งประเทศไทย หรือ กทท. (Port Authority of Thailand : PAT) เป็น  
รัฐวิสาหกิจสาธารณูปการภายใต้การกำกับดูแลของกระทรวงคมนาคม ก่อตั้งขึ้นโดยพระราชบัญญัติ  
การท่าเรือฯ พุทธศักราช 2494 (กองประชาสัมพันธ์, 2566) เพื่อเป็นหน่วยงานหลักด้านการขนส่ง  
ทางน้ำ มีหน้าที่หลักในการรับเรือและสินค้า ขุดลอกบำรุงรักษาร่องน้ำทางเดินเรือและแอ่งจอดเรือ  
ควบคุมการขนถ่ายสินค้าและบรรทุกสินค้า ยกขน เคลื่อนย้าย เก็บรักษา และส่งมอบสินค้าให้แก่  
เจ้าของสินค้า มีบทบาทในการสนับสนุนการพัฒนาเศรษฐกิจ การค้า และการเสริมสร้างศักยภาพ  
ด้านการแข่งขันของประเทศในเวทีการค้าโลก โดยมีวัตถุประสงค์ในการจัดตั้งการท่าเรือฯ ตาม  
พระราชบัญญัติการท่าเรือฯ พุทธศักราช 2494 มาตรา 6 ดังนี้

1. รับโอนกิจการการท่าเรือจากสำนักงานท่าเรือกรุงเทพ ในกรมการขนส่ง กระทรวง  
คมนาคม
2. ประกอบและส่งเสริมกิจการท่าเรือเพื่อประโยชน์แห่งรัฐและประชาชน
3. ดำเนินกิจการอื่นที่เกี่ยวข้องหรือต่อเนื่องกับการประกอบกิจการท่าเรือ  
นอกจากนี้การท่าเรือฯ มีอำนาจหน้าที่ภายใต้ขอบเขตแห่งวัตถุประสงค์ในการดำเนินงาน  
ประกอบด้วย
  1. สร้าง ซ่อม จัดหา จำหน่าย เช่า ให้เช่า และดำเนินงานเกี่ยวกับเครื่องใช้บริการและความ  
สะดวกต่าง ๆ ของกิจการท่าเรือ
  2. ซ่อม จัดหา เช่า ให้เช่า ถูกรวมสิทธิ์ ครอบครอง จำหน่าย หรือดำเนินงานเกี่ยวกับ  
สิ่งทอสิ่งพิมพ์ หรือสิ่งพิมพ์
  3. กำหนดอัตราค่าภาระการใช้ท่าเรือ บริการและความสะดวกต่าง ๆ ของกิจการท่าเรือ  
และออกระเบียบเกี่ยวกับวิธีชำระค่าภาระดังกล่าว
  4. จัดระเบียบว่าด้วยความปลอดภัย การใช้ท่าเรือ บริการและความสะดวกต่าง ๆ ของ  
กิจการท่าเรือ

5. กู้ยืมเงิน
6. ขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำภายในอาณาบริเวณ
7. ควบคุม ปรับปรุงและให้ความสะดวกและความปลอดภัยแก่กิจการท่าเรือและการเดินเรือภายในอาณาบริเวณ
8. กำหนดอัตราค่าภาระต่าง ๆ ภายในอาณาบริเวณ
9. ออกพันธบัตร หรือตราสารอื่นใดเพื่อการลงทุน
10. จัดตั้งบริษัทจำกัด หรือบริษัทมหาชนจำกัด เพื่อประกอบกิจการท่าเรือและกิจการอื่นภายใต้ขอบเขตแห่งวัตถุประสงค์ ของการทำเรือฯ ทั้งนี้ บริษัทจำกัดหรือบริษัทมหาชนจำกัดดังกล่าวของคนที่ต่างด้าวถือหุ้นเกินกว่าร้อยละสี่สิบเก้าของทุนจดทะเบียนของบริษัทนั้นไม่ได้ จะมีคนต่างด้าวตามกฎหมายว่าด้วยการประกอบธุรกิจ
11. เข้าร่วมกิจการกับบุคคลอื่น หรือถือหุ้นในบริษัทจำกัด หรือบริษัทมหาชนจำกัด เพื่อประโยชน์แก่กิจการของการท่าเรือฯ

### ประวัติความเป็นมาของการท่าเรือแห่งประเทศไทย

หลังจากประเทศไทยเปลี่ยนแปลงการปกครองจากระบอบสมบูรณาญาสิทธิราชย์มาเป็นระบอบประชาธิปไตย เมื่อปี พ.ศ. 2475 ความคิดริเริ่มที่จะก่อสร้างท่าเรือของรัฐให้ทันสมัย โดยพลเรือโท พระยาราชวังสัน ซึ่งดำรงตำแหน่งรัฐมนตรีว่าการกระทรวงกลาโหมขณะนั้น ได้เสนอโครงการขุดลอกสันดอนปากน้ำเจ้าพระยา เพื่อส่งเสริมกิจการด้านพาณิชย์นาวีให้เรือเดินสมุทรขนาดใหญ่สามารถผ่านร่องน้ำเข้ามาบรรทุกขนถ่ายสินค้าจากท่าเรือได้อย่างสะดวกและปลอดภัย แทนการลำเลียงสินค้าระหว่างกรุงเทพฯ ถึงเกาะสีชังที่เคยปฏิบัติกันมาแต่เดิมและปรับปรุงท่าเรือที่มีอยู่ให้เป็นท่าเรือ ที่ทันสมัย เพื่อส่งเสริมการค้ากับต่างประเทศแต่โครงการของพลเรือโท พระยาราชวังสัน ต้องประสบกับอุปสรรคนานัปการ ดังนั้น รัฐบาลไทยจึงได้ส่งเรื่องขอความช่วยเหลือไปยังสำนักงานใหญ่สันนิบาตชาติ ณ กรุงเจนีวา ประเทศสวิตเซอร์แลนด์ สองปีต่อมา สันนิบาตชาติได้ส่งผู้เชี่ยวชาญเดินทางมาสำรวจสภาพเศรษฐกิจการค้า ในกรุงเทพฯ และสำรวจสถานที่สร้างท่าเรือของรัฐบาลไทย ผู้เชี่ยวชาญทั้งสามได้เสนอให้มีการขุดลอกร่องน้ำในแม่น้ำเจ้าพระยาและเสนอบริเวณที่จะก่อสร้างท่าเรือให้รัฐบาลไทยเลือก 2 แห่ง คือ ที่ปากน้ำ สมุทรปราการ กับที่ตำบลคลองเตย รัฐบาลจึงเลือกที่ตำบลคลองเตยเป็นที่ก่อสร้างท่าเรือ ซึ่งก็คืออาณาบริเวณของการท่าเรือแห่งประเทศไทยในปัจจุบัน

**ปี พ.ศ. 2478** รัฐบาลจัดตั้ง คณะกรรมการจัดสร้างท่าเรือขึ้นมีพลเอก พระบริภัณฑ์ยุทธกิจ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงเศรษฐกิจ เป็นประธานกรรมการดำเนินการขุดลอกสันดอนปากแม่น้ำเจ้าพระยาและสร้างท่าเรือที่ทันสมัยที่ตำบลคลองเตย ตามข้อเสนอของสันนิบาตชาติ

**ปี พ.ศ. 2479** คณะกรรมการจัดสร้างท่าเรือดำเนินการประกวดการออกแบบก่อสร้างท่าเรือปรากฏว่า แบบก่อสร้างท่าเรือของศาสตราจารย์อากัทซ์ ชาวเยอรมัน ได้รับการคัดเลือก สำหรับการประกวดราคาค่าก่อสร้างท่าเรือ ปรากฏว่า บริษัท คริสเตียนนิแอนด์นีลเสน ได้รับเลือกให้เป็นผู้รับเหมา ก่อสร้างท่าเรือในวงเงิน 20 ล้านบาท

**ปี พ.ศ. 2481** รัฐบาลได้จัดตั้ง สำนักงานท่าเรือกรุงเทพ ให้ หลวงประเสริฐวิถีสถิต นายช่างจากกรมรถไฟมาดำรงตำแหน่งหัวหน้าสำนักงานท่าเรือกรุงเทพ (พ.ศ.2481 - 2486) และควบคุมการก่อสร้าง โดยมีนายโรเบิร์ต ซวาทเก เป็นนายช่างที่ปรึกษาขึ้นตรงต่อกระทรวงเศรษฐการ และเริ่มลงมือก่อสร้างท่าเรือที่คลองเตย

**ปี พ.ศ. 2483** รัฐบาลได้สั่งต่อเรือสันดอน 1 จากประเทศเนเธอร์แลนด์ และเริ่มขุดลอกร่องน้ำ แต่งาน ขุดลอกร่องน้ำและการก่อสร้าง ท่าเรือต้องหยุดชะงักไปเนื่องจากเกิดสงครามโลกครั้งที่ 2 ขึ้น ในขณะนั้น ท่าเรือกรุงเทพมีเพียง เขื่อนเทียบเรือยาว 1,500 เมตร มีโรงพักสินค้า 4 หลัง คลังสินค้า 3 ชั้น 1 หลัง (คลังสินค้าทันสมัยในปัจจุบัน) อาคาร OB (ตึกอำนวยการ)

**ปี พ.ศ. 2490** ได้เปิดดำเนินการท่าเรือ โดยมีหลวงยุกตเสวีวิวัฒน์ เป็นผู้อำนวยการ และคณะรัฐมนตรี ได้แต่งตั้งคณะกรรมการจัดวางนโยบายและควบคุมกิจการสำนักงานท่าเรือกรุงเทพมีรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมเป็นประธาน

**ปี พ.ศ. 2491** นาวาเอก หลวงสุภักุทธธาร (สุภิจันทมาล) ดำรงตำแหน่ง ผู้อำนวยการสำนักงานท่าเรือกรุงเทพ ดำเนินการซ่อมแซมอาคารต่างๆ ที่ได้รับความเสียหายจากสงคราม พร้อมกับก่อสร้างเพิ่มเติม

**ปี พ.ศ. 2494** รัฐบาลกู้เงินจาก ธนาคารโลกมาดำเนินการขุดลอก ร่องน้ำสันดอนทางเดินเรือ จาก ปากน้ำสมุทรปราการ-ในแม่น้ำเจ้าพระยา ถึงท่าเรือคลองเตย รวมระยะทางประมาณ 66 กม. และจัดซื้ออุปกรณ์การยกขนสินค้ามาพัฒนาท่าเรือกรุงเทพ ในเดือนพฤษภาคม 2494 รัฐบาลได้ตราพระราชบัญญัติการทำเรือแห่งประเทศไทย พุทธศักราช 2494 จัดตั้งการทำเรือแห่งประเทศไทย ขึ้นเป็นรัฐวิสาหกิจในสังกัดกระทรวงคมนาคม พร้อมรับโอนกิจการ ท่าเรือจากสำนักงานท่าเรือกรุงเทพมาดำเนินการ นับตั้งแต่ปี 2494 ที่การทำเรือแห่งประเทศไทยได้รับการก่อตั้งเป็นต้นมา กิจการด้านการขนส่งทางน้ำได้มีการพัฒนาเรื่อยมาเป็นลำดับจนถึงปัจจุบัน โดยในอดีตสินค้าที่ขนส่งทางทะเลเป็นเรือสินค้าทั่วไป และสินค้าเทกอง ทำเทียบเรือที่มีอยู่ในขณะนั้นได้แก่ ทำเทียบเรือ เขื่อนตะวันตก จำนวน 9 ท่า เป็นท่าสำหรับบรรทุก - ขนถ่ายสินค้าทั่วไป และสินค้าเทกอง จนกระทั่งการขนส่งสินค้าด้วยระบบคอนเทนเนอร์ ได้แพร่ขยายเข้ามาสู่ประเทศไทย ประมาณปี 2518 - 2520 การทำเรือฯ จึงได้ดำเนินการก่อสร้างท่าเทียบเรือเขื่อนตะวันออกเพื่อใช้เป็นท่าอเนกประสงค์และจัดให้รับตู้สินค้า โดยเปิดใช้งานได้ในปี 2520

**นับแต่ปี 2520 เป็นต้นมา** การบรรทุก - ขนถ่ายตู้สินค้าที่ท่าเรือ กรุงเทพมีจำนวนเพิ่มขึ้นทุกปี จนท่าเรือกรุงเทพเริ่มแออัด ประกอบกับ ท่าเรือกรุงเทพเป็นท่าเรือแม่น้ำ ทำให้มีข้อจำกัดในการรองรับเรือสินค้า ขนาดใหญ่ ประกอบกับความเจริญเติบโตทางด้านเศรษฐกิจจึงจำเป็นต้องมีการพัฒนาท่าเรือขนาดใหญ่ เพื่อรองรับเรือและสินค้าที่เพิ่มมากขึ้น

**ปี พ.ศ. 2534** รัฐบาลได้เร่งรัดให้มีการก่อสร้างท่าเรือแหลมฉบัง ซึ่งการก่อสร้างท่าเรือแหลมฉบังแล้วเสร็จสมบูรณ์จนปลายปี 2533 และเริ่มเปิด ให้บริการในเดือนมกราคม 2534

**ปี พ.ศ. 2546** ได้มีการขยายโครงข่ายคมนาคมสู่ภูมิภาค โดย สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ได้เสนอแนวทางพัฒนาท่าเทียบเรือ โดยมอบให้การทำเรือฯ เป็นผู้บริหาร และประกอบการทำเรือภูมิภาค เพื่อตอบสนองนโยบายรัฐบาลในการรองรับการขยายตัวทางเศรษฐกิจและเป็นประตูการค้าการลงทุน ระหว่างประเทศ และเพื่อให้การบริการท่าเรือ

สามารถเชื่อมโยงกับ ศูนย์กลางทางธุรกิจในภูมิภาคต่าง ๆ สร้างความสะดวกและช่วยลด ต้นทุน การขนส่งสำหรับสินค้าไทย การทำเรือฯ ได้ขยายกิจการเพื่อเปิดเส้นทางการค้าใหม่ ๆ ขึ้นโดยการเปิด ให้บริการท่าเรือภูมิภาค 2 แห่ง คือท่าเรือเชียงแสน เปิดให้บริการอย่างเป็นทางการ เมื่อวันที่ 1 ตุลาคม 2546 และท่าเรือเชียงของ เปิดให้บริการอย่างเป็นทางการ ในวันที่ 1 มกราคม 2547 ท่าเรือเชียงแสนเป็นศูนย์กลางหรือประตูการค้าภูมิภาคอินโดจีน และโครงการพัฒนาเศรษฐกิจใน อนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง ซึ่งเป็นโครงการความร่วมมือระหว่าง 6 ประเทศ ได้แก่ สาธารณรัฐประชาชนจีน สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว สาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมา ราชอาณาจักรกัมพูชา สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม และ ราชอาณาจักรไทย สำหรับท่าเรือเชียงของ เปิดดำเนินการ อย่างเป็นทางการ เมื่อวันที่ 1 มกราคม 2547 ท่าเรืออีกแห่งหนึ่งที่มุ่งเน้น ในกาบริการ นำเข้า-ส่งออกสินค้า และส่งเสริมการค้าชายระหว่าง ประเทศตามข้อตกลง 4 ฝ่าย ประกอบด้วย สปป.จีน สหภาพเมียนมา สปป.ลาว และไทย ในเดือนเมษายน 2555 รัฐบาลได้ก่อสร้างท่าเรือ เชียงแสนแห่งใหม่ขึ้น และได้ขยายบริการเป็นรูปแบบท่าเรือพาณิชย์สากลโดยใช้ชื่อ “ท่าเรือพาณิชย์ เชียงแสน” ในพื้นที่ประมาณ 387 ไร่ เพื่อให้ท่าเรือเชียงแสน สามารถรับปริมาณการค้าระหว่าง ไทย-จีนตอนใต้ที่เพิ่มมากขึ้น ท่าเรือเชียงแสนมีบริการท่าเทียบเรือและมีโรงพักสินค้าให้บริการ 2 หลัง เพื่อเป็นศูนย์กระจายสินค้า

**ปี พ.ศ. 2546** คณะรัฐมนตรีมีมติให้การทำเรือแห่งประเทศไทย บริหารประกอบการ ท่าเรือระนองเพื่อเป็นท่าเรือหลัก ในการขนส่งสินค้าทางทะเลฝั่งอันดามันของไทยเชื่อมโยงเส้นทาง การค้ากับประเทศในเอเชียใต้ แอฟริกาและยุโรป หลังการเปิดให้บริการ อย่างเป็นทางการ ท่าเรือ ระนองเริ่มเป็นที่รู้จักเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง ไม่เพียงแต่ในฐานะของท่าเรือที่สนับสนุนกิจกรรมด้าน การค้าระหว่าง ประเทศเท่านั้น ยังเป็นท่าเรือที่รองรับการเติบโตของอุตสาหกรรม การ ขุดเจาะและสำรวจก๊าซธรรมชาติ

### **ความรับผิดชอบในการบริหารจัดการและควบคุมดูแล ท่าเรือหลักของประเทศ 5 แห่ง**

**ท่าเรือกรุงเทพ (ทกท.)** เป็นท่าเรือแม่น้ำระหว่างประเทศ (River port) ตั้งอยู่บริเวณพื้นที่ เขตคลองเตย กรุงเทพมหานคร โดยหน่วยงานท่าเรือกรุงเทพเป็นผู้รับผิดชอบการบริหารจัดการและ ให้บริการตามภารกิจหลักครบทุกประเภทการบริการภายใต้เป้าหมายการพัฒนาเพื่อ "เป็นท่าเรือ แม่น้ำที่ได้มาตรฐานสากล สร้างมูลค่าเพิ่ม ส่งเสริมการค้า การลงทุน และสนับสนุนธุรกิจ SMEs"

**ท่าเรือแหลมฉบัง (ทลฉ.)** เป็นท่าเรือทะเลระหว่างประเทศ (Sea port) ตั้งอยู่ในพื้นที่ อำเภอสัตหีบ ชลบุรี โดยหน่วยงานท่าเรือแหลมฉบังเป็นผู้บริหารจัดการพื้นที่ท่าเรือ และให้ สัมปทานแก่ผู้ประกอบการ เอกชนในการเข้าใช้พื้นที่ประกอบการท่าเทียบเรือ หรือคลังสินค้าประเภท ต่าง ๆ ภายใต้เป้าหมายการพัฒนาเพื่อ "เป็นท่าเรือชั้นนำระดับโลก เชื่อมโยงโครงข่ายโลจิสติกส์สู่ การค้าโลกแบบไร้รอยต่อ"

**ท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน (ทชส.)** เป็นท่าเรือแม่น้ำระหว่างประเทศในแถบลุ่มแม่น้ำโขง ทางตอนเหนือ ของประเทศ โดยก่อตั้งขึ้นเพื่อส่งเสริมการขนส่ง การค้าระหว่างประเทศ ตามข้อตกลง

ว่าด้วยความร่วมมือเพื่อการเดินเรือพาณิชย์ในแม่น้ำล้านช้าง แม่น้ำโขง ระหว่าง 4 ประเทศ มีทำเลที่ตั้งอยู่บริเวณฝั่งขวาของแม่น้ำก๊ก ตำบลบ้านแซว อำเภอเชียงแสน จังหวัดเชียงราย โดยมีสำนักท่าเรือภูมิภาคเป็นผู้กำกับดูแล และมีสำนักงานท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน เป็นผู้บริหารจัดการท่าเทียบเรือ การบรรทุกขนถ่ายสินค้า และการบริหารจัดการพื้นที่

**ท่าเรือเชียงของ (ทชข.)** เป็นท่าเรือแม่น้ำระหว่างประเทศในแถบลุ่มแม่น้ำโขงทางตอนเหนือของ ประเทศ ตั้งอยู่ริมฝั่งของแม่น้ำโขง ตำบลเวียง อำเภอเชียงของ จังหวัดเชียงราย โดยมีท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน (ทชส.) เป็นผู้บริหารจัดการและกำกับดูแล และมีท่าเรือเชียงของ (ทชข.) เป็นผู้ควบคุมดูแลการบรรทุกขนถ่าย สินค้า ทั้งนี้ ท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน/ ท่าเรือเชียงของ จะดำเนินการภายใต้เป้าหมายการพัฒนาเพื่อ "เป็นท่าเรือ ที่สนับสนุนการเชื่อมโยงการค้าและการขนส่งในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง"

**ท่าเรือระนอง (ทรน.)** เป็นท่าเรือแม่น้ำสำหรับการขนส่งสินค้าทางทะเลฝั่งอันดามันของ ประเทศ ตั้งอยู่ทางฝั่งตะวันออกของแม่น้ำกระบุรี ตำบลปากน้ำ-ท่าเรือ อำเภอเมือง จังหวัดระนอง โดยมีสำนักท่าเรือ ภูมิภาคเป็นผู้กำกับดูแล และมีสำนักงานท่าเรือระนอง เป็นผู้บริหารจัดการท่าเทียบเรือ การบรรทุกขนถ่าย สินค้า และการบริหารจัดการพื้นที่ ภายใต้เป้าหมายการพัฒนาเพื่อ "เป็นท่าเรือที่สนับสนุนการเชื่อมโยงการค้า และการขนส่งทางฝั่งทะเลอันดามัน"

### พันธกิจ (Mission) ของการทำเรือแห่งประเทศไทย

1. พัฒนาบริการและโครงสร้างพื้นฐานท่าเรือให้มีมาตรฐานในระดับสากล เพื่อสนับสนุน และเป็น กลไกขับเคลื่อนระบบเศรษฐกิจ ส่งเสริมขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ
2. พัฒนาสู่การเป็นศูนย์กลางการเปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่ง (Intermodal transport) ที่เชื่อมโยง โครงข่ายการขนส่งสินค้าและระบบโลจิสติกส์ทั้งภายในประเทศและในภูมิภาค
3. พัฒนาการใช้ประโยชน์สินทรัพย์ในเชิงธุรกิจ เพื่อให้สามารถสร้างมูลค่าเพิ่ม ได้รับผลตอบแทนใน อัตราที่เหมาะสมและสนับสนุนการเติบโตขององค์กร
4. พัฒนาสู่องค์กรสมรรถนะสูง เพื่อสนับสนุนการบริการและการดำเนินงานที่เป็นเลิศ
5. สร้างความเชื่อมั่นและการยอมรับจากผู้มีส่วนได้ส่วนเสียและชุมชนโดยรอบต่อการดำเนินกิจการ ท่าเรือและบทบาทความสำคัญในการพัฒนาประเทศ เพื่อสร้างการเติบโตและความเป็นอยู่ร่วมกันอย่างยั่งยืน (การทำเรือแห่งประเทศไทย, 2567)

### โครงสร้างเงินทุนของการท่าเรือแห่งประเทศไทย

**ทุนและโครงสร้างผู้ถือหุ้น** การท่าเรือแห่งประเทศไทยมีทุนประเดิม ณ วันที่ 30 กันยายน 2566 จำนวน 7,234.54 ล้านบาท เท่ากันกับปีงบประมาณ 2565 และ 2564 โดยกระทรวงการคลังเป็นผู้ถือหุ้น ร้อยละ 100

**หนี้เงินกู้** การท่าเรือแห่งประเทศไทยไม่มีหนี้เงินกู้ในปีงบประมาณ 2564 – 2566

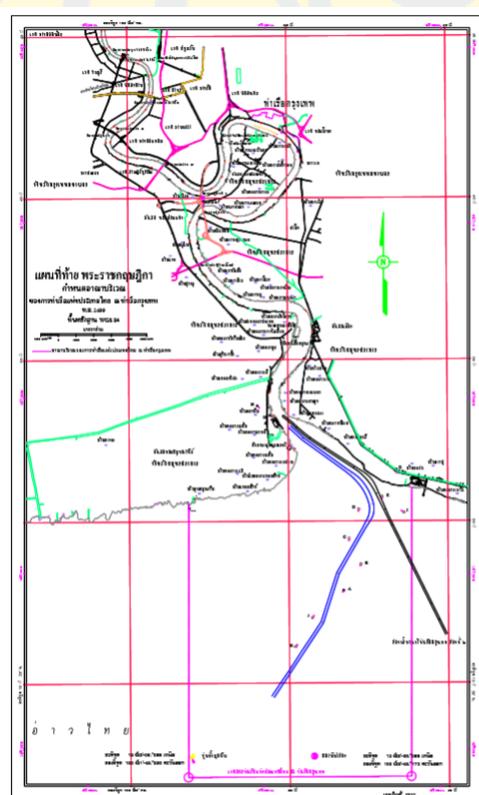
**เงินรายได้ส่งรัฐ** การท่าเรือแห่งประเทศไทยมีเงินรายได้นำส่งรัฐในปีงบประมาณ 2566 จำนวน 7,245 ล้านบาท , ปีงบประมาณ 2565 จำนวน 2,610 ล้านบาท และปีงบประมาณ 2564 จำนวน 4,183 ล้านบาท

### ข้อมูลรายละเอียดเกี่ยวกับท่าเรือกรุงเทพ

ท่าเรือกรุงเทพตั้งอยู่ทางทิศตะวันออกของแม่น้ำเจ้าพระยา อยู่ระหว่าง หลักกิโลเมตรที่ +26.5 ถึง +28.5 ปากคลองพระโขนง เขตคลองเตย กรุงเทพมหานคร

**พื้นที่ทางน้ำ** ร่องน้ำตื้นนอก จากปากร่องน้ำกิโลเมตรที่ 18 ถึง ป้อมพระจุลฑา กิโลเมตรที่ 0 ยาว 18 กิโลเมตร และร่องน้ำตื้นใน ตั้งแต่ป้อมพระจุลฑา ที่ 08 กิโลเมตรที่ 0 ถึงสะพานพระพุทธยอดฟ้าฯ กิโลเมตรที่ 48 ยาว 48 กิโลเมตร รวมระยะทาง 66 กิโลเมตร

**ร่องน้ำทางเข้า** ร่องน้ำสันดอนท่าเรือกรุงเทพมีความยาว 18 กิโลเมตร ความกว้าง ร่องน้ำในทางตรง 150 เมตร และความกว้างร่องน้ำในทางโค้ง 250 เมตร ร่องน้ำดังกล่าวได้รับการบำรุงรักษาให้คงความลึกที่ 8.5 เมตร จากระดับน้ำทะเลปานกลาง ในส่วนของแม่น้ำบริเวณ ท่าเรือกรุงเทพ จะมีความลึกระหว่าง 8.5 - 11 เมตร จากระดับน้ำทะเลปานกลาง



ภาพที่ 1 แสดงอาณาบริเวณทางน้ำของท่าเรือกรุงเทพ

### การขุดลอกบำรุงรักษาร่องน้ำ

ในปี 2566 ได้ดำเนินการขุดลอกบำรุงรักษาและสำรวจร่องน้ำ ในเขตท่าเรือกรุงเทพและท่าเรือแหลมฉบัง โดยดินขุดได้รวมทั้งสิ้น 1,466,326 ลูกบาศก์เมตร สำหรับท่าเอกชนได้ดำเนินการขุดลอกตามคำขอใช้บริการ เพื่อให้เรือผ่านเข้า - ออก ได้สะดวก และปลอดภัย ตลอดจนการสำรวจร่องน้ำในอาณาบริเวณท่าเรือ กรุงเทพและท่าเรือแหลมฉบัง พร้อมทั้งบำรุงรักษาเครื่องหมายทางเดินเรือ เพื่ออำนวยความสะดวกและความปลอดภัย ในการเดินเรือ

### ท่าเทียบเรือและหลักผูกเรือ

ตารางที่ 4 ท่าเทียบเรือและหลักผูกเรือของท่าเรือกรุงเทพ

ท่าเทียบเรือ/หลัก/ท่อน	ความยาว (เมตร)	จำนวน	ขนาดจำกัดของเรือ ความยาว/กินน้ำลึก (เมตร)	สมรรถวิสัย (ลำ)
ท่าเทียบเรือคอนเทนเนอร์ (20A - 20F)	1,240	7 ท่า	172/8.2	7
ท่าเทียบเรือชายฝั่งและเรือลำเลียง (20G)	250	1 ท่า	106/5	3
ท่าเทียบเรือสินค้าทั่วไป (22B - 22H)	1,179	7 ท่า	172/8.2	7
ท่าเทียบเรือชายฝั่งและเรือลำเลียง (22I - 22J)	348	2 ท่า	172/8.2	2
ท่าเทียบเรือท่องเที่ยว (22A)	133	1 ท่า	172/8.2	1
หลักผูกเรือกลางน้ำคลองเตย	1,360	34 หลัก	172/8.2	7
หลักผูกเรือกลางน้ำบางหัวเสือ	1,600	24 หลัก	172/8.2	5
ท่อนผูกเรือสาธุประดิษฐ์	1,580	5 ท่อน	137/7.6	3

### พื้นที่ทางบก

มีอาณาบริเวณพื้นที่ท่าเรือกรุงเทพและบริเวณโดยรอบรวมทั้งสิ้น 2,353.20 ไร่ ประกอบด้วยพื้นที่ในเขตรั้วศุลกากรท่าเรือกรุงเทพ อีกประมาณ 943.20 ไร่ ซึ่งเป็นพื้นที่ที่ใช้ประโยชน์เชิงพาณิชย์ แบ่งเป็นพื้นที่หน่วยงานรัฐเช่า 160.26 ไร่ และพื้นที่เอกชนเช่า 516.50 ไร่ ในส่วนของพื้นที่ที่ใช้ประโยชน์เชิงสังคม ได้แก่ พื้นที่ สร้างอาคารที่ทำการต่าง ๆ ของการท่าเรือฯ จำนวน 117.86 ไร่ พื้นที่ ที่หน่วยงานรัฐขอใช้ได้แก่ กรมศุลกากร ด่านกักพืชและสัตว์ ฯลฯ 217.92 ไร่ ชุมชนแออัด 197.93 ไร่ และทางสัญจร 199.54 ไร่ นอกจากนี้ ยังมีพื้นที่อาคารสำนักงานให้เช่าสำหรับบริษัท ผู้ให้บริการที่เกี่ยวข้อง กิจกรรมการให้บริการเรือ และสินค้า ในเขตรั้วศุลกากรท่าเรือกรุงเทพ คลังสินค้า เป็นต้น

**พื้นที่เขื่อนตะวันตก** จำนวน 567.20 ไร่ เป็นพื้นที่สำหรับปฏิบัติงานด้านสินค้า ให้บริการ  
ผู้สินค้าทั่วไป ทำเทียบเรือระหว่างประเทศ/ ภายในประเทศ หน่วยงานที่ปฏิบัติงานและรับผิดชอบ  
คือ กองปฏิบัติการสินค้า 1 - 3 และกองคลังสินค้า

### พื้นที่อาคารโรงพักสินค้า/คลังสินค้า/ลานวางสินค้าผู้สินค้า

ตารางที่ 5 พื้นที่อาคารโรงพักสินค้า/คลังสินค้า/ลานวางสินค้าผู้สินค้า

พื้นที่	ภายใน อาคาร (ตร.ม.)	ภายนอก อาคาร (ตร.ม.)	ชาน อาคาร (ตร.ม.)	ลานวางผู้สินค้า (ตร.ม.)	วางผู้สินค้าได้ (ที่อียู)
โรงพักสินค้า (1 -2)	10,400	7,200		7,200	460
โรงพักสินค้า (3 - 8)	26,670	9,476	2,400	22,269	1,700
โรงพักสินค้า (9, 11, 15 - 17)	35,000	56,206	5,280	57,562	1,964
โรงพักสินค้าเพื่อการส่งออก	5,569	17,376		6,380	588
โรงพักสินค้า 13	5,569	17,376		6,380	840
ลานบรรจุผู้สินค้า (90 ไร่)				148,194	8,036
ลานบรรจุผู้สินค้า (45 ไร่)				72,000	3,136
ลานเสา 5 - 8				45,050	4,252
ลาน C				61,998	3,250
ลานผู้สินค้าเปล่า				62,936	5,033
คลังสินค้าผ่านแดน	3,360	7,920		11,280	444
คลังสินค้าทัณฑ์บน	3,120				
คลังสินค้าตกค้าง	8,955			3,090	71
คลังสินค้ารถยนต์	1,890	1,890		5,120	210
คลังสินค้าอันตราย	1,200			14,976	280
หมวดสินค้าปอ ฝ้าย นุ่น	6,240			7,700	138
รวม	107,973	117,444	7,680	532,135	30,402

### เครื่องมือทุ่นแรงส่วนกลางสำหรับการใช้งานฝังเชื่อมตะวันตก

ตารางที่ 6 จำนวนและประเภทเครื่องมือทุ่นแรงสำหรับการใช้งานฝังเชื่อมตะวันตก

รายการ	ขนาด (เมตร/คัน)	จำนวน (คัน)
รถยกตู้สินค้าหนัก	40	35
รถยกตู้สินค้าเปล่า	7	25
รถปั้นจั่นเคลื่อนที่	10	4
รถปั้นจั่นเคลื่อนที่	50	2
รถหัวลากพ่วงตู้สินค้า	30	56
รถยกสินค้า	2.5 - 25	237
รถยนต์บรรทุก	5 - 7	36
รถหัวลากเอนกประสงค์	30	19

**พื้นที่เชื่อมตะวันออก** จำนวน 331 ไร่ เป็นพื้นที่สำหรับให้บริการสินค้าประเภทตู้สินค้า และท่าเทียบเรือตู้สินค้า รวมทั้งเครื่องมือทุ่นแรง หน่วยงาน ที่ปฏิบัติงานและรับผิดชอบ คือ กองท่าบริการตู้สินค้า 1 และ 2

### ท่าเทียบเรือตู้สินค้า

ตารางที่ 7 ท่าเทียบเรือตู้สินค้าในพื้นที่เชื่อมตะวันออกของท่าเรือกรุงเทพ

ท่าเทียบเรือ	ความยาว (เมตร)	ความลึก (เมตร)
ท่า 20A	162	8.2
ท่า 20AB	152	8.2
ท่า 20B	183	8.2
ท่า 20C	183	8.2
ท่า 20D	183	8.2
ท่า 20E	183	8.2
ท่า 20G	250	5
รวมความยาวหน้าท่า	1,296	เมตร

## เครื่องมือทุนแรงและสิ่งอำนวยความสะดวกของท่าเทียบเรือตู้สินค้า

ตารางที่ 8 เครื่องมือทุนแรงและสิ่งอำนวยความสะดวกในพื้นที่เขื่อนตะวันออกของท่าเรือกรุงเทพ

รายการ	จำนวน	หน่วย
ปั้นจั่นยกตู้สินค้าหน้าท่าชนิดเดินบนรางขนาด 40 ตัน	16	คัน
รถคานเคลื่อนที่ยกตู้สินค้าชนิดล้อขนาด 35 ตัน แบบ 4+1	28	คัน
รถคานเคลื่อนที่ยกตู้สินค้าชนิดล้อขนาด 35 ตัน แบบ 6+1	10	คัน
รถหัวลากพ่วงตู้สินค้า	109	คัน
ลานวางตู้สินค้า	147600	ตร.ม.
ความสามารถในการวางตู้สินค้า	12,637	ที่อู่
ปลั๊กเต้าเสียบตู้สินค้าห้องเย็น	780	จุด
ด่านตรวจสอบตู้สินค้าขาเข้า	9	ช่อง
ด่านตรวจสอบตู้สินค้าขาออก	6	ช่อง

### แนวทางนโยบายภาครัฐที่เกี่ยวข้อง

ยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี พ.ศ. (2561-2580) เป็นกรอบแผนการพัฒนาระยะยาวที่มุ่งเน้นให้ประเทศไทยมีการพัฒนาในทุกมิติ โดยประกอบด้วย 6 ด้านหลัก ดังนี้

1. **ยุทธศาสตร์ด้านความมั่นคง:** เพื่อสร้างความมั่นคงในทุกมิติทั้งด้านการเมือง เศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม การสร้างเสถียรภาพและความปลอดภัยในการดำเนินชีวิตและธุรกิจ
2. **ยุทธศาสตร์ด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน:** เน้นการพัฒนาเศรษฐกิจบนฐานของนวัตกรรมและความรู้ ส่งเสริมการลงทุนในเทคโนโลยีขั้นสูง รวมถึงการพัฒนาทักษะแรงงานให้สอดคล้องกับการเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจและเทคโนโลยี
3. **ยุทธศาสตร์ด้านการพัฒนาและเสริมสร้างศักยภาพทรัพยากรมนุษย์:** เน้นการพัฒนาการศึกษา สุขภาพ และความเป็นอยู่ของประชากรให้มีคุณภาพ เพื่อตอบสนองความต้องการในอนาคตของตลาดแรงงานและเศรษฐกิจ
4. **ยุทธศาสตร์ด้านการสร้างโอกาสและความเสมอภาคทางสังคม:** การสร้างโอกาสให้ทุกกลุ่มประชากรได้เข้าถึงทรัพยากร การศึกษา และบริการของรัฐอย่างเท่าเทียม
5. **ยุทธศาสตร์ด้านการเติบโตอย่างยั่งยืนบนฐานของการรักษาสิ่งแวดล้อม:** มุ่งเน้นการพัฒนาที่ยั่งยืน โดยมีการใช้ทรัพยากรธรรมชาติอย่างมีประสิทธิภาพ ลดมลภาวะ และรักษาสิ่งแวดล้อมเพื่อคนรุ่นต่อไป
6. **ยุทธศาสตร์ด้านการปรับสมดุลและพัฒนาระบบการบริหารจัดการภาครัฐ:** เน้นการพัฒนาระบบราชการให้มีความโปร่งใส มีประสิทธิภาพ และตอบสนองต่อความต้องการของประชาชนและภาคธุรกิจ

**แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ (พ.ศ. 2566-2570) (ฉบับปรับปรุง)** เป็นแผนระยะยาวที่ครอบคลุมถึง 23 แผนย่อย ซึ่งแต่ละแผนมีบทบาทสำคัญในการบรรลุเป้าหมายการพัฒนาประเทศ โดยแผนแม่บทเหล่านี้ต้องสอดคล้องและเชื่อมโยงกับยุทธศาสตร์ชาติเพื่อให้การพัฒนาเป็นไปในทิศทางเดียวกัน เช่น

- **แผนแม่บทด้านอุตสาหกรรมและการลงทุน:** เพื่อส่งเสริมการลงทุนในอุตสาหกรรมที่มีมูลค่าเพิ่มสูง อาทิ เทคโนโลยีขั้นสูงและการผลิตที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม เช่น เขตปลอดอากรหรือ Free zone ที่ส่งเสริมการลงทุนในภาคอุตสาหกรรม
- **แผนแม่บทด้านการพัฒนาทักษะแรงงาน:** มุ่งเน้นการฝึกอบรมและยกระดับทักษะแรงงานให้มีคุณภาพสูง รองรับการเปลี่ยนแปลงของเทคโนโลยี และสร้างศักยภาพในการแข่งขันกับต่างประเทศ
- **แผนแม่บทด้านการบริหารจัดการทรัพยากรธรรมชาติ:** มุ่งเน้นการพัฒนาที่ยั่งยืนและการอนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติ การส่งเสริมอุตสาหกรรมที่คำนึงถึงสิ่งแวดล้อม เช่น การผลิตที่ใช้พลังงานหมุนเวียน
- **สำหรับแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติที่เกี่ยวข้องกับงานวิจัยนี้โดยตรง คือ** แผนแม่บท ที่ 7 **โครงสร้างพื้นฐานระบบโลจิสติกส์ และดิจิทัล** โดยด้านโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ให้ความสำคัญกับการเชื่อมโยงการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบและไร้รอยต่อ บูรณาการการบริหารจัดการและการตลาดเพื่อสนับสนุนการพัฒนาและบริหารจัดการพื้นที่หลังท่าเรือ โดยสนับสนุนให้ผู้ประกอบการจัดหาเครื่องจักรและอุปกรณ์ รวมทั้งระบบเทคโนโลยีสารสนเทศที่ทันสมัยและสอดคล้องกับบริบทการค้าระหว่างประเทศ เพื่อยกระดับมาตรฐานการให้บริการที่ทัดเทียมกับ ท่าเรือชั้นนำในภูมิภาคและสอดคล้องกับสนธิสัญญาความร่วมมือระหว่างประเทศ ตลอดจนสนับสนุนให้เกิดการสร้างมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจ

**แผนการปฏิรูปประเทศ** สืบเนื่องจากรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย มาตรา 65 กำหนดให้รัฐจัดให้มี ยุทธศาสตร์ชาติ เพื่อเป็นเป้าหมายระยะยาวในการพัฒนาประเทศ ประกอบกับ มาตรา 257 และมาตรา 259 กำหนดให้ทำการปฏิรูปประเทศเพื่อวางรากฐานการพัฒนาไปสู่ประเทศที่มีความสามัคคีปรองดอง มีการพัฒนาอย่างยั่งยืน ตามหลักปรัชญาเศรษฐกิจพอเพียง และมีความสมดุล ประชาชนในสังคมมีโอกาสทัดเทียมกันและมีคุณภาพชีวิตที่ดี รวมทั้งมีส่วนร่วมในการพัฒนาประเทศและการปกครอง ในระบอบประชาธิปไตย อันมี พระมหากษัตริย์ทรงเป็นประมุข ทั้งนี้ รัฐธรรมนูญกำหนดให้เริ่มดำเนินการปฏิรูปในด้านต่าง ๆ ที่กำหนดไว้ในรัฐธรรมนูญและที่จะกำหนดเพิ่มเติมภายในหนึ่งปีนับแต่วันประกาศใช้รัฐธรรมนูญ โดยจะต้องดำเนินการปฏิรูป อย่างต่อเนื่อง ในช่วงห้าปีข้างหน้า เพื่อให้บรรลุเป้าหมายที่กำหนดไว้ในแผนการปฏิรูปแต่ละด้านการจัดทำแผนการปฏิรูปประเทศนั้น คณะกรรมการปฏิรูปประเทศในแต่ละด้านได้นำ ยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี (พ.ศ. 2561-2580) รวมทั้งรายงานผลการศึกษาและข้อเสนอแนะที่เกี่ยวข้องกับการ ปฏิรูปประเทศ ของคณะกรรมการความสงบแห่งชาติ สภานิติบัญญัติแห่งชาติ สภาปฏิรูปแห่งชาติ สภาขับเคลื่อน

การปฏิรูปประเทศ คณะกรรมการบริหารราชการแผ่นดินตามกรอบการปฏิรูปประเทศ ยุทธศาสตร์ชาติ และการสร้างความสามัคคีปรองดองมาประกอบการจัดทำแผนการปฏิรูปประเทศ โดยการดำเนินการตามแผนการปฏิรูปประเทศจะก่อให้เกิดประโยชน์ในภาพรวมของประเทศ ด้านเศรษฐกิจ ในประเด็น "ปฏิรูปที่ 9 : Connectivity พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานใน ประเทศ กิจกรรมที่ 5 ยกระดับท่าเรือต่าง ๆ ของไทย เช่น วางบทบาทท่าเรือแหลมฉบังให้เป็นประตูภูมิภาคอินโดจีน"

**แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 13 (พ.ศ. 2566-2570)** มีผลในการใช้เป็นกรอบเพื่อกำหนดแผนแม่บทภายใต้ ยุทธศาสตร์และแผนปฏิบัติการในช่วง 5 ปีที่สองของ ยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี โดยการกำหนดทิศทางการพัฒนา ประเทศในระยะของแผนพัฒนา ได้น้อมนำหลักปรัชญาของเศรษฐกิจพอเพียงมาเป็นหลักนำทางในการ ขับเคลื่อนและวางแผนการพัฒนา ประเทศ ไปสู่การบรรลุเป้าหมายในมิติต่าง ๆ ภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติอย่าง เป็นรูปธรรม การพัฒนา ประเทศในระยะแผนพัฒนา ฉบับที่ 12 จะมุ่งบรรลุเป้าหมายในระยะ 5 ปี ที่จะ สามารถต่อยอด ในระยะต่อไปเพื่อให้บรรลุเป้าหมายการพัฒนาระยะยาวตามยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี ซึ่งในแผนฯ ฉบับที่ 13 ประกอบด้วย 4 มิติ 13 หมุดหมายในการพัฒนา ทั้งนี้ หมุดหมายที่เกี่ยวข้องกับงานวิจัยนี้ โดยตรง คือ หมุดหมายที่ 5 ไทยเป็นประตูการค้าการลงทุนและยุทธศาสตร์ทางโลจิสติกส์ที่สำคัญของ ภูมิภาค โดยมีเป้าหมาย ตัวชี้วัด และค่าเป้าหมายของการพัฒนาระดับหมุดหมาย

#### **เป้าหมายที่ 1 ไทยเป็นประตูการค้าการลงทุนในภูมิภาค**

ตัวชี้วัดที่ 1.1 อันดับความสามารถในการแข่งขันด้านเศรษฐกิจมีอันดับดีขึ้น

ตัวชี้วัดที่ 1.2 อันดับความยากง่ายในการประกอบธุรกิจอยู่ในอันดับไม่ต่ำกว่า อันดับที่ 20 หรือ อันดับการค้ำระหว่างประเทศอยู่ในอันดับไม่ต่ำกว่าอันดับที่ 50

#### **เป้าหมายที่ 2 ไทยเป็นห่วงโซ่อุปทานของภูมิภาค**

ตัวชี้วัดที่ 2.1 มูลค่าการลงทุนรวมในประเทศขยายตัวเฉลี่ยไม่น้อยกว่าร้อยละ 6 ต่อปี หรือ สัดส่วนการลงทุนรวมต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศเฉลี่ยไม่น้อยกว่าร้อยละ 27 ต่อปี

ตัวชี้วัดที่ 2.2 มูลค่าการส่งออกของไทยกับประเทศทั่วโลกขยายตัวเฉลี่ยไม่น้อยกว่าร้อยละ 7 ต่อปี หรือ สัดส่วนการเติบโตของปริมาณการส่งออกสินค้าของไทยต่อการเติบโตของปริมาณ การส่งออกสินค้าของโลกเฉลี่ยไม่น้อยกว่าร้อยละ 1.5 ต่อปี

#### **เป้าหมายที่ 3 ไทยเป็นศูนย์กลางคมนาคมและโลจิสติกส์ของภูมิภาค**

ตัวชี้วัดที่ 3.1 ดัชนีประสิทธิภาพระบบโลจิสติกส์ระหว่างประเทศอยู่ในอันดับไม่ต่ำกว่า อันดับที่ 25

ตัวชี้วัดที่ 3.2 สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศลดลง เหลือร้อยละ 11 ต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ

**แผนปฏิบัติการด้านคมนาคม พ.ศ. 2566-2570** ได้กำหนดวิสัยทัศน์ "พัฒนาโครงข่ายและ บริการระบบขนส่ง เพื่อยกระดับคุณภาพชีวิต เสริมสร้างระบบเศรษฐกิจ และเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม" และกำหนดการดำเนินงานเป็น 4 ยุทธศาสตร์ เพื่อให้บรรลุวิสัยทัศน์และเป้าหมายของกระทรวง

คมนาคม (คค.) โดยแผนปฏิบัติการด้านคมนาคมฯ ส่วนที่เกี่ยวข้องกับงานวิจัยนี้คือ ยุทธศาสตร์ที่ 1 ยกระดับคุณภาพการให้บริการด้านการคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์ (Service quality enhancement) ในส่วนของเป้าประสงค์ที่ 1.3 ยกระดับการคมนาคมขนส่งทางน้ำและพาณิชย์นาวี เพื่อเพิ่มศักยภาพและลดต้นทุนการขนส่งของประเทศ และยุทธศาสตร์ที่ 2 พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งเพื่อสนับสนุนการพัฒนาประเทศ (Infrastructure development) ในส่วนของเป้าประสงค์ที่ 2.3 พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการคมนาคมขนส่งทางน้ำให้มีประสิทธิภาพ เพื่อสนับสนุนการเดินทาง การท่องเที่ยว และเป็นรูปแบบการขนส่ง ทางเลือกในการให้บริการและลดต้นทุนการขนส่งของประเทศ

### ยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. 2561-2580

กระทรวงคมนาคมได้ตระหนักถึงความสำคัญในการวางแผนพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งในระยะยาว จึงได้จัดทำยุทธศาสตร์การพัฒนาพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทย ระยะ 20 ปี โดยแบ่งเป็น 4 ช่วงเวลา ระยะละ 5 ปี ซึ่งการพัฒนาทั้ง 4 ระยะนั้น จะดำเนินการตามแนวคิดการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่ง เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการคมนาคมขนส่ง (Efficiency) ให้ประชาชนทุกคนสามารถเข้าถึงระบบคมนาคมขนส่งได้อย่างสะดวกทั่วถึง (Inclusive transport) และปลอดภัย เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม (Green and safe transport) ตลอดจนการนำนวัตกรรมเทคโนโลยี และการบริหารจัดการมาใช้เป็นเครื่องมือสำคัญในกระบวนการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งในทุกระยะของการพัฒนา

ระยะที่ 1 (พ.ศ. 2561-2565) มุ่งเน้นการแก้ไขปัญหาพื้นฐานเร่งด่วนด้านคมนาคมขนส่ง (Critical transport issues) และเร่งผลักดันการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งในส่วนที่ไม่สมบูรณ์ หรือเป็นคอขวด (Missing link/bottleneck) ตามแนวเส้นทางหลัก (Main transport corridor) โดยมุ่งเน้นการดำเนินการ แก้ไขปัญหาจราจรในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลและเมืองหลักในภูมิภาค แก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนน พัฒนาระบบคมนาคมขนส่งที่ส่งเสริมระบบโลจิสติกส์และการพัฒนาพื้นที่เฉพาะ เช่น เขตเศรษฐกิจ พิเศษและพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก ส่งเสริมการใช้รถยนต์ไฟฟ้า (Electric Vehicles: EV)

ระยะที่ 2 (พ.ศ. 2566-2570) การพัฒนาในระยะที่ 2 จะดำเนินการต่อเนื่องจากระยะที่ 1 มุ่งเน้นการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนน การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งที่ส่งเสริมระบบโลจิสติกส์ และการพัฒนาพื้นที่เฉพาะ เช่น เขตเศรษฐกิจพิเศษ และพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก การพัฒนาพื้นที่ตามแนวเส้นทางรถไฟและรถไฟฟ้า (TOD)

ระยะที่ 3 (พ.ศ. 2571-2575) การพัฒนาในระยะที่ 3 จะดำเนินการต่อเนื่องจากระยะที่ 2 โดยมุ่งเน้นการดำเนินการเร่งพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล รวมทั้งในเมืองหลัก การพัฒนาระบบรางระหว่างเมืองเพื่อการขนส่งสินค้าและผู้โดยสาร การพัฒนาพื้นที่ตามแนวเส้นทางรถไฟและรถไฟฟ้า (TOD) การพัฒนาระบบขนส่งที่ประหยัดพลังงานและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม

ระยะที่ 4 (พ.ศ. 2576-2580) การพัฒนาในระยะที่ 4 จะดำเนินการต่อเนื่องจากระยะที่ 3 โดยมุ่งเน้นการดำเนินการพัฒนาระบบรางระหว่างเมืองเพื่อการขนส่งสินค้าและผู้โดยสาร

การพัฒนา พื้นที่ตามแนวเส้นทางรถไฟและรถไฟฟ้า (TOD) การพัฒนาระบบขนส่งที่ประหยัดพลังงาน และเป็นมิตรต่อ สิ่งแวดล้อม

### แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย (พ.ศ. 2566-2570)

จัดทำขึ้นโดยมีเป้าหมายเพื่อให้ "ระบบโลจิสติกส์เป็นกลไกสำคัญในการผลักดันให้ประเทศไทยเป็นประตูการค้า ที่สำคัญในอนุภูมิภาคและภูมิภาค ที่สอดคล้องกับเป้าหมายของยุทธศาสตร์ชาติ แผนแม่บทที่เกี่ยวข้อง และ แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 13 โดยมีแนวทางที่เกี่ยวข้องกับงานวิจัย ดังนี้

1. การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกสร้างโครงข่ายการเชื่อมโยงการขนส่งและระบบโลจิสติกส์ระหว่างท่าเรือ รถไฟ ถนน และท่าอากาศยาน เพื่อเชื่อมโยงพื้นที่เศรษฐกิจ พื้นที่อุตสาหกรรม และด่านชายแดนที่สำคัญ เพื่อลด ต้นทุนการขนส่งสินค้าให้สามารถแข่งขันได้ทั้งภายในและระหว่างประเทศ รวมถึงพัฒนาศูนย์บริการโลจิสติกส์และปรับปรุงด่านชายแดนที่สำคัญ เพื่อรองรับ การรวบรวมและกระจายสินค้าในและนอกประเทศที่เชื่อมโยงเครือข่ายตลาดระดับต่าง ๆ ของภาครัฐและเอกชนในรูปแบบออฟไลน์และออนไลน์

2. การยกระดับมาตรฐานและเพิ่มมูลค่าโซ่อุปทาน ดำเนินการที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม เพื่อสนับสนุนให้ใช้พลังงานอย่างมีประสิทธิภาพ และลดปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจก

3. การพัฒนาพิธีศุลกากร กระบวนการนำเข้า-ส่งออกที่เกี่ยวข้องและการอำนวยความสะดวกในการขนส่งระหว่างประเทศ เชื่อมโยงข้อมูลและใช้ประโยชน์จากระบบ NSW เพื่ออำนวยความสะดวก ลดต้นทุนในการทำธุรกรรมนำเข้า-ส่งออก พัฒนาการกระบวนการโลจิสติกส์ในรูปแบบอิเล็กทรอนิกส์ เพื่อให้กระบวนการเคลื่อนย้ายสินค้าในการนำเข้าและส่งออกคล่องตัวมากขึ้น แก้ไขอุปสรรคการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ เพื่อให้การขนส่งสินค้ามีความสะดวกและประสิทธิภาพมากขึ้น รวมถึงปรับปรุงและพัฒนากฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งและโลจิสติกส์ ระหว่างประเทศเพื่อให้เป็นสากล

4. การพัฒนาศักยภาพผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทย (Logistics Service Providers : LSPS) เสริมสร้างศักยภาพผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทย เพื่อเพิ่มขีดความสามารถผู้ให้บริการโลจิสติกส์ให้สามารถแข่งขันและปรับตัวทันได้ต่อสถานการณ์ในเวทีสากล เพื่อเพิ่มส่วนแบ่งทางการตลาด การให้บริการโลจิสติกส์ของผู้ประกอบการไทย

5. การส่งเสริมการวิจัยและพัฒนานวัตกรรม การพัฒนาบุคลากร และการติดตามผล ด้านโลจิสติกส์เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการโลจิสติกส์ตลอดโซ่อุปทานและนำผลงานวิจัยไปต่อยอดในระดับอุตสาหกรรม พัฒนาบุคลากรด้านโลจิสติกส์ เพื่อรองรับความต้องการของตลาดแรงงานที่ต้องการบุคลากรด้านโลจิสติกส์ที่มีทักษะความเชี่ยวชาญเฉพาะและทักษะด้านเทคโนโลยีมากขึ้น

## ทฤษฎีการวิเคราะห์ด้วย SWOT Analysis

การวิเคราะห์ SWOT Analysis คือ เครื่องมือที่ใช้ในการประเมินสถานการณ์สำหรับบริษัท โครงการ หรือองค์กร ทั้งภายในและภายนอก เพื่อช่วยให้เข้าใจถึงจุดแข็ง จุดอ่อนหรือสิ่งที่อาจเป็น ปัญหาสำคัญในการดำเนินงานสู่สภาพที่ต้องการในอนาคตจากสภาพแวดล้อมภายใน และโอกาส อุปสรรคจากสภาพแวดล้อมภายนอก (ธนาวัฒน์ ปัทมฤทธิกุล, 2561) ตลอดจนผลกระทบที่มี ศักยภาพจากปัจจัยเหล่านี้ต่อการทำงานขององค์กร และช่วยให้เข้าใจได้ว่า มีอิทธิพลอะไรบ้างที่ส่งผล ต่ออุตสาหกรรมบ้าง SWOT เป็นตัวย่อที่มีความหมายดังนี้

**S - Strength จุดแข็ง** หมายถึง จุดที่ทำได้ดี จุดที่ได้เปรียบมากกว่าคู่แข่ง หรืออาจ หมายถึงความแตกต่างที่ก่อให้เกิดข้อได้เปรียบต่อสินค้า หรือบริการ เป็นปัจจัยภายในขององค์กรของเรา เช่น การบริการที่เข้าถึงลูกค้ามากกว่าคู่แข่ง คุณภาพสินค้าที่เป็นที่เป็นที่รู้จัก ทรัพยากรทางการเงิน และบุคลากรที่มีประสิทธิภาพ

**W - Weakness จุดอ่อน** หมายถึง ข้อด้อย ข้อเสียเปรียบที่ขัดขวางประสิทธิภาพการ ทำงานขององค์กร หรือจุดที่ยังพัฒนาได้ไม่เท่ากับคู่แข่ง ที่เป็นปัจจัยภายในขององค์กร เช่น แปรณต์ ไม่เป็นที่รู้จักในวงกว้าง ข้อจำกัดทางงบประมาณที่มีน้อย หรือความขาดแคลนพนักงานที่มี ความสามารถ

**O - Opportunity โอกาส** หมายถึง โอกาสที่ก่อให้เกิดประโยชน์ต่อองค์กร ที่นำไปสู่ การแก้ไขและและเพิ่มความได้เปรียบทางการแข่งขันได้ ซึ่งมักจะเป็นปัจจัยภายนอกที่ทั้งควบคุมได้ และควบคุมไม่ได้ เช่น นโยบายการลดภาษีของรัฐบาล เทรนด์สินค้าที่เกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรม ของเรา หรือ เทคโนโลยีและการแข่งขันในตลาด

**T - Threat อุปสรรค** หมายถึง อุปสรรค สิ่งที่จะเกิดขึ้นแล้วส่งผลเสียต่อองค์กรและ ธุรกิจได้ ที่เป็นปัจจัยภายนอกขององค์กรที่จะไม่สามารถควบคุมได้ เช่น สถานการณ์โควิดที่ยัง ไม่ดีขึ้น เศรษฐกิจเงินเฟ้อที่ทำให้ผู้บริโภคมีการใช้จ่ายลดลง หรือ อัตราดอกเบี้ยที่สูงขึ้นที่ทำให้ต้นทุน ขององค์กรสูงขึ้น

### ประโยชน์ของการทำ SWOT

การทำ Swot analysis มีประโยชน์ในการทำให้ธุรกิจตระหนักและเข้าใจถึงสภาพแวดล้อม ภายในและภายนอก ได้แก่ จุดแข็งและจุดอ่อนขององค์กร รวมถึงโอกาสและอุปสรรคที่บริษัทจะต้อง เจอ ซึ่งจะช่วยลดอุปสรรคจากภายนอกและใช้ความได้เปรียบที่เป็นไปได้ของโอกาสในการสร้างความ ได้เปรียบให้กับธุรกิจ นอกจากนี้ การวิเคราะห์ SWOT ยังสามารถนำไปเป็นแนวทางในการกำหนด กลยุทธ์ หรือเพิ่มความซับซ้อนให้มากขึ้นด้วยการใช้เป็นเครื่องมือในการวิเคราะห์กลยุทธ์ขององค์กร อย่างจริงจัง หรือจะใช้ SWOT เพื่อใช้วิเคราะห์ธุรกิจในอนาคตของคู่แข่งได้ โดยอาจจะนำเครื่องมือ อื่นๆ เช่น เครื่องมือด้านการวิเคราะห์ การตลาด และการวิเคราะห์ด้านการเงินมาช่วยสนับสนุน เพื่อ นำข้อมูลที่ได้จากเครื่องมือด้านการวิเคราะห์การตลาด และการวิเคราะห์ด้านการเงิน มาเปรียบเทียบกับจุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และอุปสรรคอีกครั้ง เพื่อให้ได้ผลลัพธ์ที่แม่นยำและเที่ยงตรงมากพอที่จะ นำไปใช้เป็นกลยุทธ์ขององค์กรต่อไป

## ข้อจำกัดของ SWOT

ข้อจำกัดของการวิเคราะห์ด้วย SWOT มีดังต่อไปนี้

- ไม่มีการจัดลำดับความสำคัญของปัญหา
- ไม่ได้เสนอวิธีการแก้ปัญหาหรือตัวช่วยอะไร
- อาจสร้างแนวคิดได้มากเกินไป แต่ไม่ได้ช่วยให้เลือกแนวคิดที่ดีที่สุดได้
- สามารถสร้างข้อมูลได้มาก แต่อาจจะใช้ประโยชน์ไม่ได้ทั้งหมด

ด้วยเหตุนี้ จึงเป็นเรื่องยากที่จะจัดการกับปัจจัยที่มีความคลุมเครือหรือเป็นทั้งสองปัจจัยในเรื่องเดียวกัน ตัวอย่างเช่น ปัจจัยที่เป็นทั้งจุดแข็งและจุดอ่อนได้ ดังนั้น จึงต้องทำการวิจัยและวิเคราะห์ในเชิงลึกมากยิ่งขึ้นไปอีกจึงจะทำให้การทำ SWOT มีประโยชน์มากขึ้น

## ขั้นตอน/ วิธีการดำเนินการทำ SWOT Analysis

การวิเคราะห์ SWOT จะครอบคลุมขอบเขตของปัจจัยที่กว้าง ด้วยการระบุจุดแข็ง จุดอ่อน โอกาสและอุปสรรค ขององค์กร ทำให้มีข้อมูลในการกำหนดทิศทางหรือเป้าหมายที่จะถูกสร้างขึ้นมาบนจุดแข็งขององค์กร และแสวงหาประโยชน์จากโอกาสทางสภาพแวดล้อม และสามารถกำหนดกลยุทธ์ที่มุ่งเอาชนะอุปสรรคทางสภาพแวดล้อมหรือลดจุดอ่อนขององค์กรให้มัน้อยที่สุดได้ ภายใต้การวิเคราะห์ SWOT นั้น จะต้องวิเคราะห์ทั้งสภาพแวดล้อมภายในและภายนอกองค์กร โดยมีขั้นตอนดังนี้

### 1. การเตรียมข้อมูลและการวิเคราะห์เบื้องต้น

- **ระบุเป้าหมายของการวิเคราะห์** เริ่มต้นด้วยการกำหนดว่าเป้าหมายของการทำ SWOT Analysis คืออะไร เช่น การวางแผนธุรกิจ การพัฒนาผลิตภัณฑ์ใหม่ การเข้าตลาดใหม่ หรือการปรับกลยุทธ์การตลาด

- **รวบรวมข้อมูลภายในและภายนอก** การวิเคราะห์ต้องการข้อมูลที่เป็นข้อเท็จจริงและครอบคลุมในหลายมิติ เช่น ข้อมูลทางการเงิน ข้อมูลการตลาด ข้อมูลทางกฎหมาย และเทคโนโลยี รวมถึงการประเมินคู่แข่ง การสำรวจตลาด และความคิดเห็นของลูกค้า

การประเมินสภาพแวดล้อมภายในองค์กร จะเกี่ยวกับการวิเคราะห์และพิจารณาทรัพยากรและความสามารถภายในองค์กรทุก ๆ ด้าน เพื่อที่จะระบุจุดแข็งและจุดอ่อนขององค์กร แหล่งที่มาเบื้องต้นของข้อมูลเพื่อการประเมินสภาพแวดล้อมภายใน คือระบบข้อมูลเพื่อการบริหาร ที่ครอบคลุมทุกด้าน ทั้งในด้านโครงสร้าง ระบบ ระเบียบ วิธีปฏิบัติงาน บรรยากาศในการทำงานและทรัพยากรในการบริหาร (คน เงิน วัสดุ การจัดการ) รวมถึงการพิจารณาผลการดำเนินงานที่ผ่านมาขององค์กร เพื่อที่จะเข้าใจสถานการณ์และผลกลยุทธ์ก่อนหน้านี้ด้วย

การประเมินสภาพแวดล้อมภายนอก สามารถค้นหาโอกาสและอุปสรรคทางการดำเนินงานขององค์กรที่ได้รับผลกระทบจากสภาพแวดล้อมทางเศรษฐกิจทั้งในและระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงานขององค์กร เช่น อัตราการขยายตัวทางเศรษฐกิจ นโยบาย การเงิน การงบประมาณ สภาพแวดล้อม ทางสังคม เช่น ระดับการศึกษาและอัตราการรู้หนังสือของประชาชน การตั้งถิ่นฐาน และการอพยพของประชาชน ลักษณะชุมชน ขนบธรรมเนียมประเพณี ค่านิยม ความเชื่อและวัฒนธรรม สภาพแวดล้อมทางการเมือง เช่น พระราชบัญญัติ พระราชกฤษฎีกา มติคณะรัฐมนตรี

และสภาพแวดล้อมทางเทคโนโลยี หมายถึงกรรมวิธีใหม่ๆ และพัฒนาการทางด้านเครื่องมืออุปกรณ์ ที่จะช่วยเพิ่มประสิทธิภาพในการผลิตและให้บริการ

## 2. การระบุองค์ประกอบของ SWOT (Strengths, Weaknesses, Opportunities, Threats)

**จุดแข็งขององค์กร (S-Strengths)** เป็นการวิเคราะห์ปัจจัยภายในจากมุมมองของผู้ที่อยู่ภายในองค์กร นั่นเอง ว่าปัจจัยใดภายในองค์กรที่เป็นข้อได้เปรียบหรือจุดเด่นขององค์กรที่องค์กรควรนำมาใช้ในการพัฒนา เช่น ทรัพยากรที่มีค่า ทีมงานที่มีความสามารถ แปรนด์ที่แข็งแกร่ง หรือความสามารถในการควบคุมต้นทุนองค์กรได้ และควรดำรงไว้เพื่อการเสริมสร้างความเข้มแข็งขององค์กร

**จุดอ่อนขององค์กร (W-Weaknesses)** เป็นการวิเคราะห์ ปัจจัยภายในจากมุมมองของผู้ที่อยู่ภายในองค์กรนั้น ๆ เองว่าปัจจัยภายในองค์กรที่เป็นจุดด้อย ข้อจำกัดหรือปัจจัยที่ธุรกิจยังทำไม่ได้ดีพอ ข้อเสียเปรียบขององค์กรที่ควรปรับปรุงให้ดีขึ้นหรือขจัดให้หมดไป อันจะเป็นประโยชน์ต่อองค์กร เช่น ระบบการจัดการที่ล่าช้า การขาดแคลนบุคลากรหรือเงินทุน การพึ่งพาลาดเดียวมากเกินไป ตัวอย่างคำถามในการระบุจุดอ่อน อะไรที่เรายังไม่สามารถทำได้ดี ลูกค้านหรือไม่พอใจในเรื่องใด ธุรกิจมีข้อจำกัดด้านใดในการเติบโต

**โอกาสทางสภาพแวดล้อม (O-Opportunities)** เป็นการวิเคราะห์ว่าปัจจัยภายนอกองค์กรปัจจัยใดที่อาจช่วยส่งเสริมการเติบโตของธุรกิจ สามารถส่งผลกระทบ/ ประโยชน์ทั้งทางตรงและทางอ้อมต่อการดำเนินการขององค์กรในระดับมหภาคและองค์กรสามารถขุดคว้าข้อดีเหล่านี้มาเสริมสร้างให้หน่วยงานเข้มแข็งขึ้นได้ เช่น การเปลี่ยนแปลงทางเทคโนโลยี การสนับสนุนจากภาครัฐ แนวโน้มตลาดใหม่ ๆ หรือพฤติกรรมผู้บริโภคที่เปลี่ยนแปลงไป ตัวอย่างคำถามในการระบุโอกาส มีแนวโน้มทางธุรกิจหรือเทคโนโลยีใหม่ ๆ ที่สามารถนำมาใช้ประโยชน์ได้หรือไม่ มีตลาดใดที่ยังไม่ได้เจาะหรือเติบโตอย่างรวดเร็ว มีนโยบายหรือกฎระเบียบใดที่เอื้อต่อธุรกิจเรา

**อุปสรรคทางสภาพแวดล้อม (T-Threats)** เป็นการวิเคราะห์ว่าปัจจัยภายนอกองค์กรปัจจัยใดที่สามารถส่งผลกระทบในระดับมหภาค ในทางที่จะก่อให้เกิดความเสียหายทั้งทางตรงและทางอ้อม ซึ่งองค์กรจำต้องหลีกเลี่ยงหรือปรับสภาพองค์กรให้มีความแข็งแกร่งพร้อมที่จะเผชิญแรงกระทบดังกล่าวได้ เช่น การแข่งขันที่เพิ่มขึ้น ภาวะเศรษฐกิจถดถอย กฎหมายและระเบียบใหม่ หรือปัญหาจากคู่แข่ง ตัวอย่างคำถามในการระบุอุปสรรค คู่แข่งใหม่เข้ามาในตลาดหรือไม่ มีการเปลี่ยนแปลงกฎหมายหรือข้อบังคับที่กระทบต่อธุรกิจหรือไม่ มีความเสี่ยงจากภาวะเศรษฐกิจหรือไม่

## 3. การรวบรวมข้อมูลและจัดทำตาราง SWOT

เมื่อระบุจุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และอุปสรรคได้แล้ว ให้นำข้อมูลมารวบรวมและจัดทำเป็นตาราง SWOT Analysis โดยแต่ละส่วนควรเขียนให้ชัดเจน กระชับ และสอดคล้องกับเป้าหมายของการวิเคราะห์

ตารางที่ 9 ตัวอย่างตารางสำหรับวิเคราะห์ SWOT Analysis

Strengths (จุดแข็ง)	Weaknesses (จุดอ่อน)
อะไรที่เราทำได้ดีกว่าคู่แข่ง	อะไรที่เรายังไม่สามารถทำได้ดี
อะไรที่ทำให้ลูกค้าเลือกใช้บริการของเรา	ลูกค้าบ่นหรือไม่พอใจในเรื่องใด
มีสินทรัพย์หรือทรัพยากรพิเศษอะไรบางอย่างที่เป็นข้อได้เปรียบ	ธุรกิจมีข้อจำกัดด้านใดในการเติบโต
Opportunities (โอกาส)	Threats (อุปสรรค)
มีแนวโน้มทางธุรกิจหรือเทคโนโลยีใหม่ๆ ที่สามารถนำมาใช้ประโยชน์ได้หรือไม่	คู่แข่งใหม่เข้ามาในตลาดหรือไม่
มีตลาดใดที่ยังไม่ได้เจาะหรือเติบโตอย่างรวดเร็ว	มีความเสี่ยงจากภาวะเศรษฐกิจหรือไม่
มีนโยบายหรือกฎระเบียบใดที่เอื้อต่อธุรกิจเรา	มีการเปลี่ยนแปลงกฎหมายหรือข้อบังคับที่กระทบต่อธุรกิจหรือไม่

#### 4. การวิเคราะห์และสังเคราะห์ข้อมูล

หลังจากจัดทำตาราง SWOT แล้ว สิ่งสำคัญคือการเชื่อมโยงข้อมูลในแต่ละส่วนเข้าด้วยกัน เพื่อให้เห็นภาพชัดเจนว่าจุดแข็งใดที่สามารถใช้เพื่อลดจุดอ่อนหรือใช้ประโยชน์จากโอกาสได้บ้าง รวมถึงวิธีการที่จะจัดการกับอุปสรรค จากภายนอกเพื่อดูว่าองค์กรกำลังเผชิญสถานการณ์เช่นใดและภายใต้สถานการณ์เช่นนั้น องค์กรควรจะทำอย่างไร โดยทั่วไปในการวิเคราะห์ SWOT ดังกล่าวนี้องค์กรจะอยู่ในสถานการณ์ 4 รูปแบบดังนี้

การใช้จุดแข็งเพิ่มโอกาส นำจุดแข็งที่มี เช่น แกรนด์ที่แข็งแกร่ง มาพัฒนาตลาดใหม่ สถานการณ์นี้เป็นสถานการณ์ที่พึงปรารถนาที่สุด เนื่องจากองค์กรค่อนข้างจะมีหลายอย่าง ดังนั้นผู้บริหารขององค์กรควรกำหนดกลยุทธ์ในเชิงรุก (Aggressive – Strategy) เพื่อดึงเอาจุดแข็งที่มีอยู่มาเสริมสร้างและปรับใช้และฉกฉวยโอกาสต่างๆ มาหาประโยชน์อย่างเต็มที่

การเตรียมการรับมือกับอุปสรรค เนื่องจากองค์กรกำลังเผชิญอยู่กับอุปสรรคจากภายนอก และมีปัญหาจุดอ่อนภายในหลายประการ ดังนั้น ทางเลือกที่ดีที่สุดคือกลยุทธ์การตั้งรับหรือป้องกันตัว (Defensive Strategy) เพื่อพยายามลดหรือหลบหลีกภัยอุปสรรคต่าง ๆ ที่คาดว่าจะเกิดขึ้น ตลอดจนหามาตรการที่จะทำให้องค์กรเกิดความสูญเสียที่น้อยที่สุด

การแก้จุดอ่อนเพื่อใช้ประโยชน์จากโอกาส พัฒนาทรัพยากรบุคคลเพื่อใช้ประโยชน์จากการเติบโตของตลาดใหม่ สถานการณ์องค์กรมีโอกาเป็นข้อได้เปรียบด้านการแข่งขันอยู่หลายประการ แต่ติดขัดอยู่ตรงที่มีปัญหาอุปสรรคที่เป็นจุดอ่อนอยู่หลายอย่างเช่นกัน ดังนั้นทางออกคือกลยุทธ์การพลิกตัว (Turnaround-oriented strategy) เพื่อจัดหรือแก้ไขจุดอ่อนภายในต่าง ๆ ให้พร้อมที่จะฉกฉวยโอกาสต่าง ๆ ที่เปิดให้

การใช้จุดแข็งจัดการอุปสรรค สถานการณ์นี้เกิดขึ้นจากการที่สภาพแวดล้อมไม่เอื้ออำนวยต่อการดำเนินงาน แต่ตัวองค์กรมีข้อได้เปรียบที่เป็นจุดแข็งหลายประการ ดังนั้น แทนที่จะรอจนกระทั่งสภาพแวดล้อมเปลี่ยนแปลงไป ก็สามารถที่จะเลือกกลยุทธ์การแตกตัวหรือขยายขอบข่าย

กิจการ (Diversification strategy) เพื่อใช้ประโยชน์จากจุดแข็งที่มีสร้างโอกาสในระยะยาวด้านอื่น ๆ แทน

### 5. การจัดทำแผนกลยุทธ์และการดำเนินการ

หลังจากการวิเคราะห์ SWOT แล้ว ให้ทำการพัฒนาแผนกลยุทธ์หรือแผนการดำเนินงานที่ชัดเจน โดยเน้นการใช้จุดแข็งและโอกาสเพื่อพัฒนาธุรกิจ ลดจุดอ่อน และป้องกันความเสี่ยงจากอุปสรรค โดยควรจัดทำแผนที่มีเป้าหมายและตัวชี้วัดความสำเร็จที่ชัดเจน เช่น การขยายตลาดใหม่ ในช่วงระยะเวลา 6-12 เดือน การพัฒนาผลิตภัณฑ์ใหม่เพื่อตอบสนองต่อแนวโน้มของตลาด การลงทุนในเทคโนโลยีเพื่อลดผลกระทบจากคู่แข่ง

### 6. การติดตามผลและประเมินความสำเร็จ

หลังจกดำเนินการตามแผนกลยุทธ์แล้ว สิ่งสำคัญคือต้องมีการติดตามผลและประเมินผลสำเร็จตามเป้าหมายที่วางไว้ เช่น การวัดยอดขายหรือส่วนแบ่งการตลาดที่เพิ่มขึ้น, การพัฒนาบุคลากรตามแผนที่วางไว้, การรับมือกับอุปสรรคที่เกิดขึ้นอย่างมีประสิทธิภาพ การติดตามผลและประเมินความสำเร็จจะช่วยให้องค์กรสามารถปรับปรุงแผนและกลยุทธ์ตามความเปลี่ยนแปลงของสภาพแวดล้อมทางธุรกิจได้อย่างต่อเนื่อง

ในการวิจัยครั้งนี้ สามารถนำทฤษฎีการวิเคราะห์ SWOT Analysis มาใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล จากการวิจัยที่ได้จากการสัมภาษณ์ผู้ให้ข้อมูล เพื่อนำเข้าสู่กระบวนการวิเคราะห์ให้ได้ข้อเท็จจริงที่เป็นประโยชน์ต่องานวิจัย และนำไปสู่การวางแผนการพัฒนาเขตปลอดอากรท่าเรือกรุงเทพต่อไป

### ทฤษฎีการวิเคราะห์ด้วย TOW's Matrix model

TOW's Matrix model (อภิญญา แสงสงวน, 2566) กล่าวว่า เป็นการวิเคราะห์ปัจจัยของเครื่องมือทางธุรกิจที่สอดคล้องกันด้วยเครื่องมือ SWOT และ TOWs เป็นตัวย่อของปัจจัยสำหรับการเตรียมการที่จะวิเคราะห์ความแตกต่างกันของจุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และภัยคุกคาม TOW's หรือ SWOT Analysis ช่วยให้คุณได้เข้าใจเกี่ยวกับวิธีการเลือกเชิงกลยุทธ์ที่ต้องเจอ “กลยุทธ์” TOW's เป็นการวิเคราะห์โดยมองจากคนภายนอกเข้ามาหาเรา เป็นการสำรวจถามความคิดเห็นจากคนอื่น ๆ เช่น อาจจะเป็นการสำรวจความต้องการของลูกค้าว่า เขามีความคาดหวังอะไรจากองค์กรของเรา แล้วจึงนำความคาดหวังที่ลูกค้าต้องการนั้น มาวางแผนเป็นกลยุทธ์วิธีการจัดทำ TOW's Matrix เป็นการจัดทำตาราง 9 ช่อง คือ ปัจจัยหลักสำคัญ 4 ช่อง ช่องกลยุทธ์ 4 ช่องกับอีก 1 ช่อง บอกที่มาของปัจจัยว่า เป็นปัจจัยภายนอก หรือปัจจัยภายใน ช่องกลยุทธ์ 4 ช่อง ให้ชื่อว่า กลยุทธ์ SO กลยุทธ์ WO กลยุทธ์ ST และกลยุทธ์ WT ซึ่งเกิดขึ้นหลังจากการใส่ปัจจัยหลักสำคัญทั้ง 4 ช่องแล้ว

### ขั้นตอนการวิเคราะห์ TOW's Matrix ประกอบด้วย

1. ปัจจัยภายนอกที่เป็นโอกาส (O) ที่สำคัญที่สุดของบริษัท หรือหน่วยธุรกิจ
2. ปัจจัยภายนอกที่เป็นอุปสรรค (T) ที่สำคัญที่สุดของบริษัท หรือหน่วยธุรกิจกำลังเผชิญอยู่ในปัจจุบันหรืออนาคต

3. ปัจจัยภายในที่เป็นจุดแข็ง (S) ที่สำคัญที่สุดของบริษัท หรือหน่วยธุรกิจ
4. ปัจจัยภายในที่เป็นจุดอ่อน (W) ที่สำคัญที่สุดของบริษัท หรือหน่วยธุรกิจ
5. จับคู่จุดแข็งภายใน (S) กับโอกาสภายนอก (O) เพื่อรวมตัวเป็นกลยุทธ์ SO
6. จับคู่จุดอ่อนภายใน (W) กับโอกาสภายนอก (O) เพื่อรวมตัวเป็นกลยุทธ์ WO
7. จับคู่จุดแข็งภายใน (S) กับอุปสรรค (T) เพื่อรวมตัวเป็นกลยุทธ์ ST
8. จับคู่จุดอ่อนภายใน (W) กับอุปสรรค (T) เพื่อรวมตัวเป็นกลยุทธ์ WT

หลังจากที่มีการประเมินสภาพแวดล้อมโดยการวิเคราะห์ให้เห็นถึงจุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และข้อจำกัดแล้ว ก็จะนำมาข้อมูลทั้งหมดมาวิเคราะห์ในรูปแบบความสัมพันธ์แบบเมตริกซ์ โดยใช้ตารางที่เรียกว่า TOW's Matrix เป็นตารางการวิเคราะห์ที่นำข้อมูลที่ได้จากการวิเคราะห์จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และข้อจำกัด มาวิเคราะห์เพื่อกำหนดออกมาเป็นยุทธศาสตร์หรือกลยุทธ์ประเภทต่าง ๆ การนำเทคนิคที่เรียกว่า TOW's Matrix มาใช้ในการวิเคราะห์เพื่อกำหนดยุทธศาสตร์และกลยุทธ์นั้น จะมีขั้นตอนการดำเนินการที่สำคัญ 2 ขั้นตอน ดังนี้

1. การระบุจุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และข้อจำกัด โดยที่การประเมินสภาพแวดล้อมที่เป็น การระบุให้เห็นถึงจุดแข็งและจุดอ่อน จะเป็นการประเมินภายในองค์กร ส่วนการประเมิน สภาพแวดล้อมที่เป็นโอกาสและข้อจำกัดจะเป็นการประเมินภายนอกองค์กร กล่าวได้ว่าประสิทธิผล ของการกำหนดกลยุทธ์ที่ใช้เทคนิค TOW's Matrix นี้ จะขึ้นอยู่กับความสามารถในการวิเคราะห์ จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และข้อจำกัด ที่ละเอียดในทุกแง่มุม เพราะถ้าวิเคราะห์ไม่ละเอียด หรือมอง ไม่ครบทุกแง่มุม จะส่งผลทำให้การกำหนดกลยุทธ์ที่ออกมาจะขาดความแหลมคม

2. การวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างจุดแข็งกับโอกาส จุดแข็งกับข้อจำกัด จุดอ่อน กับ โอกาส และจุดอ่อนกับข้อจำกัด ซึ่งผลของการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ในข้อมูลแต่ละคู่ดังกล่าว ทำให้ เกิดยุทธศาสตร์หรือกลยุทธ์สามารถแบ่งออกได้เป็น 4 ประเภท คือ

**กลยุทธ์เชิงรุก (SO Strategy)** ได้มาจากการนำข้อมูลการประเมินสภาพแวดล้อมที่เป็น จุดแข็งและโอกาส มาพิจารณาร่วมกัน เพื่อที่จะนำมากำหนดเป็นยุทธศาสตร์ หรือกลยุทธ์ในเชิงรุก ตัวอย่าง กรมธนารักษ์ มีจุดแข็ง คือ ความสามารถในการผลิตเหรียญและมีโรงกษาปณ์ ที่ทันสมัย มีโอกาส คือ สามารถหารายได้จากการผลิตเหรียญได้ ทั้งหมดสามารถนำมากำหนดยุทธศาสตร์ใน เชิงรุก คือ ยุทธศาสตร์การรับจ้างผลิตเหรียญทุกประเภททั้งในและต่างประเทศ

**กลยุทธ์เชิงป้องกัน (ST Strategy)** ได้มาจากการนำข้อมูลการประเมินสภาพแวดล้อมที่เป็น จุดแข็งและข้อจำกัดมาพิจารณาร่วมกัน เพื่อที่จะนำมากำหนดเป็นยุทธศาสตร์หรือกลยุทธ์ในเชิง ป้องกัน ทั้งนี้ เนื่องจากองค์กรมีจุดแข็ง ขณะเดียวกัน องค์กรก็เจอกับสภาพแวดล้อมที่เป็นข้อจำกัด จากภายนอกที่องค์กรควบคุมไม่ได้ แต่องค์กรสามารถใช้จุดแข็งที่มีอยู่ในการป้องกันข้อจำกัดที่มา จากภายนอกได้ ตัวอย่าง มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช มีจุดแข็ง คือ เป็นมหาวิทยาลัยที่เปิดโอกาส การศึกษาให้แก่ประชาชนทั่วประเทศ ขณะเดียวกันมีข้อจำกัดคืองบประมาณที่ได้รับการสนับสนุนจาก ภาครัฐไม่เพียงพอที่จะสามารถจัดตั้งหน่วยงานของตนเองอยู่ทุกจังหวัดทั่วประเทศได้ ทั้งหมด สามารถนำมากำหนดยุทธศาสตร์เชิงป้องกัน คือยุทธศาสตร์การสร้างร่วมมือกับโรงเรียนในพื้นที่ ทุกจังหวัดทั่วประเทศ

**กลยุทธ์เชิงแก้ไข (WO Strategy)** ได้มาจากการนำข้อมูลการประเมินสภาพแวดล้อมที่เป็นจุดอ่อนและโอกาสมาพิจารณาาร่วมกัน เพื่อที่จะนำมากำหนดเป็นยุทธศาสตร์ หรือกลยุทธ์ในเชิงแก้ไข ทั้งนี้เนื่องจากองค์กรมีโอกาสที่จะนำแนวคิด หรือวิธีใหม่ ๆ มาใช้ในการแก้ไขจุดอ่อนที่องค์กรมีอยู่ได้ ตัวอย่าง ระบบราชการมักมีจุดอ่อน คือ มีขั้นตอนการทำงานที่ยาว ใช้เวลามาก ขณะเดียวกันก็มีโอกาส คือ โอกาสของการนำเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสารมาใช้ ทั้งหมดสามารถนำมากำหนดยุทธศาสตร์เชิงแก้ไข คือ ยุทธศาสตร์การส่งเสริมให้มีการนำเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสารมาใช้ในการบริหารจัดการและในกระบวนการทำงานของราชการให้มากขึ้น (E-Administration)

**กลยุทธ์เชิงรับ (WT Strategy)** ได้มาจากการนำข้อมูลการประเมินสภาพแวดล้อมที่เป็นจุดอ่อนและข้อจำกัดมาพิจารณาาร่วมกัน เพื่อที่จะนำมากำหนดเป็นยุทธศาสตร์หรือกลยุทธ์ในเชิงรับ ทั้งนี้ เนื่องจากองค์กรเผชิญกับทั้งจุดอ่อนและข้อจำกัดภายนอกที่องค์กรไม่สามารถควบคุมได้ ตัวอย่าง ประเทศไทย จุดอ่อน คือ ต้องนำเข้าน้ำมันดิบจากต่างประเทศประกอบกับพบข้อจำกัด คือ ราคาน้ำมันในตลาดโลกเพิ่มขึ้นอย่างมาก ทั้งหมดนำมากำหนดยุทธศาสตร์ในเชิงรับ คือ ยุทธศาสตร์การรณรงค์ประหยัดพลังงานทั่วประเทศอย่างจริงจัง และยุทธศาสตร์การหาพลังงานทดแทนที่นำทรัพยากรธรรมชาติในประเทศที่มีอยู่มาใช้มากขึ้น

Flashideas.co ปัจจัยภายใน	จุดแข็ง (Strengths)	จุดอ่อน (Weakness)
	1. 2. 3.	1. 2. 3.
ปัจจัยภายนอก		
โอกาส (Opportunities)	<b>SO</b> ใช้จุดแข็งผลักดันโอกาส  กลยุทธ์เชิงรุก	<b>WO</b> ใช้โอกาสลดจุดอ่อน  กลยุทธ์เชิงแก้ไข
อุปสรรค (Treats)	<b>ST</b> ใช้จุดแข็งลดอุปสรรค  กลยุทธ์เชิงป้องกัน	<b>WT</b> จัดการกับจุดอ่อนและอุปสรรค  กลยุทธ์เชิงรับ
1. 2. 3.		

ภาพที่ 2 แสดงการวิเคราะห์จุดอ่อน จุดแข็ง โอกาส และอุปสรรคในการการพัฒนา

จุดแข็งและโอกาส (SO) วิธีที่สามารถใช้จุดแข็งของคุณเพื่อสร้างโอกาสเหล่านี้หรือไม่  
จุดแข็งและอุปสรรค (ST) วิธีที่สามารถใช้ประโยชน์จากจุดแข็งของคุณเพื่อหลีกเลี่ยงภัยคุกคามที่อาจเกิดขึ้นจริงได้หรือไม่  
จุดอ่อนและโอกาส (WO) วิธีที่ใช้โอกาสของคุณที่จะเอาชนะจุดอ่อนของคุณหรือไม่  
จุดอ่อนและอุปสรรค (WT) วิธีที่สามารถลดจุดอ่อนและหลีกเลี่ยงภัยคุกคามของคุณหรือไม่

ในการวิจัยครั้งนี้ สามารถแนวคิด TOW's Matrix มาวิเคราะห์ข้อมูลเชิงคุณภาพที่ได้จากการสัมภาษณ์ ผู้ให้ข้อมูลในการวิจัย และนำมาสรุปเป็นเนื้อหา เพื่อตอบสนองวัตถุประสงค์ของการวิจัยต่อไป

### ความแตกต่างระหว่าง SWOT Analysis และ TOWS Matrix

SWOT Analysis และ TOWS Matrix เป็นเครื่องมือวิเคราะห์เชิงกลยุทธ์ที่มีความสัมพันธ์กัน แต่มีวัตถุประสงค์และการใช้งานที่แตกต่างกันเล็กน้อยในแง่ของวิธีการนำข้อมูลมาวิเคราะห์ไปประยุกต์ใช้ เพื่อความเข้าใจที่ชัดเจน นี่คือการเปรียบเทียบของทั้งสองแนวคิด

#### 1. SWOT Analysis

**วัตถุประสงค์** ใช้ในการวิเคราะห์สถานการณ์ภายในและภายนอกของธุรกิจหรือองค์กร โดยช่วยให้เข้าใจจุดแข็ง (Strengths), จุดอ่อน (Weaknesses), โอกาส (Opportunities) และอุปสรรค (Threats)

##### การทำ

จุดแข็ง (Strengths) วิเคราะห์ปัจจัยภายในที่เป็นข้อได้เปรียบ เช่น ทรัพยากรหรือทักษะที่เหนือคู่แข่ง

จุดอ่อน (Weaknesses) วิเคราะห์ปัจจัยภายในที่เป็นข้อเสียหรืออุปสรรคในการพัฒนาธุรกิจ

โอกาส (Opportunities) วิเคราะห์ปัจจัยภายนอกที่เปิดโอกาสให้ธุรกิจเติบโต

อุปสรรค (Threats) วิเคราะห์ปัจจัยภายนอกที่เป็นภัยคุกคามหรือทำลายต่อความสำเร็จการนำไปใช้

SWOT มักจะใช้เป็นการวิเคราะห์เชิงสถานการณ์เพื่อทำความเข้าใจถึงภาพรวมขององค์กรหรือสถานการณ์ปัจจุบัน โดยแยกส่วนออกมาให้ชัดเจน จากนั้นนำผลลัพธ์ที่ได้ไปใช้ในการกำหนดกลยุทธ์หรือแผนการดำเนินงาน เช่น ใช้จุดแข็งเพื่อเพิ่มโอกาส หรือลดจุดอ่อนเพื่อลดผลกระทบจากอุปสรรค

##### ตัวอย่างการใช้งาน

การวิเคราะห์ SWOT ช่วยให้ผู้บริหารเห็นภาพรวมขององค์กร และสามารถนำไปใช้กำหนดทิศทางธุรกิจได้ เช่น การขยายธุรกิจในตลาดใหม่ การลดความเสี่ยงจากคู่แข่ง การปรับปรุงประสิทธิภาพภายในองค์กร

#### 2. TOWS Matrix

**วัตถุประสงค์** เป็นเครื่องมือที่นำผลลัพธ์จาก SWOT มาใช้ในการสร้างกลยุทธ์เชิงรุก โดยการจับคู่ระหว่างจุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และอุปสรรค เพื่อหากลยุทธ์ที่เหมาะสมที่สุดในการดำเนินธุรกิจ

##### การทำ

ใน TOWS Matrix จะต้องจับคู่กันระหว่างปัจจัยภายใน (จุดแข็ง จุดอ่อน) กับปัจจัยภายนอก (โอกาส อุปสรรค) เพื่อพัฒนากลยุทธ์ 4 ประเภท

SO (Strengths – Opportunities) ใช้จุดแข็งภายในเพื่อใช้ประโยชน์จากโอกาสภายนอก เช่น การใช้ทรัพยากรที่มีประสิทธิภาพเพื่อขยายตลาดใหม่

WO (Weaknesses – Opportunities) ใช้โอกาสภายนอกเพื่อจัดการกับจุดอ่อนภายใน เช่น ใช้โอกาสจากนโยบายสนับสนุนภาครัฐในการปรับปรุงกระบวนการภายใน

ST (Strengths – Threats) ใช้จุดแข็งภายในเพื่อป้องกันภัยคุกคามภายนอก เช่น การใช้ชื่อเสียงของแบรนด์เพื่อรับมือกับการแข่งขันที่รุนแรง

WT (Weaknesses – Threats) พัฒนากลยุทธ์เพื่อหลีกเลี่ยงจุดอ่อนและภัยคุกคาม เช่น การลดการพึ่งพิงตลาดเดียวที่มีความเสี่ยงสูง

**การนำไปใช้** TOWS Matrix เป็นขั้นตอนที่ทำหลังจาก SWOT Analysis โดยการนำข้อมูลจาก SWOT มาประยุกต์ใช้อย่างมีแบบแผนในการสร้างกลยุทธ์ที่สอดคล้องกับสถานการณ์ นำไปใช้ในการสร้างแผนปฏิบัติที่เฉพาะเจาะจงมากขึ้น โดยมุ่งเน้นการเชื่อมโยงปัจจัยภายในและภายนอกเพื่อพัฒนาแนวทางการดำเนินงานอย่างเป็นรูปธรรม

**ตัวอย่างการใช้งาน** TOWS Matrix ช่วยให้ธุรกิจสามารถปรับแผนกลยุทธ์ได้ละเอียดและมีแนวทางในการแก้ไขปัญหาที่ชัดเจน เช่น การจับคู่จุดแข็งกับโอกาสเพื่อขยายตลาด การแก้ไขจุดอ่อนเพื่อลดความเสี่ยงจากการแข่งขัน

ตารางที่ 10 การเปรียบเทียบเครื่องมือ SWOT Analysis และ TOWS Matrix

SWOT Analysis	TOWS Matrix
มุ่งเน้นการวิเคราะห์สถานการณ์ภายในและภายนอก	มุ่งเน้นการสร้างกลยุทธ์เชิงรุกจากข้อมูลของ SWOT
เน้นการระบุจุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และอุปสรรค	นำจุดแข็ง-โอกาสและจุดอ่อน-ภัยคุกคามมาจับคู่เพื่อสร้างกลยุทธ์
ให้ภาพรวมของสถานการณ์ปัจจุบัน	ให้แนวทางการดำเนินงานที่ชัดเจนตามข้อมูลจาก SWOT
เหมาะสำหรับการวิเคราะห์เชิงกว้าง	เหมาะสำหรับการวางแผนเชิงลึกและการกำหนดกลยุทธ์
<b>ข้อสรุป</b>	
ใช้เพื่อระบุสถานการณ์และปัจจัยสำคัญที่มีผลกระทบต่อองค์กรทั้งจากภายในและภายนอก ซึ่งช่วยให้ธุรกิจเข้าใจภาพรวมของสถานการณ์	เป็นขั้นตอนถัดมาจากการทำ SWOT ที่เน้นการประยุกต์ใช้ข้อมูลที่ได้มาจาก SWOT เพื่อสร้างกลยุทธ์ที่เหมาะสมกับสถานการณ์ โดยการจับคู่ปัจจัยต่างๆ เพื่อหาแนวทางการดำเนินงานที่เป็นไปได้

## บทที่ 3

### วิธีการดำเนินการวิจัย

ในการวิเคราะห์โอกาสทางธุรกิจและแนวทางการใช้ประโยชน์จากเขตปลอดอากรท่าเรือกรุงเทพให้เกิดประสิทธิภาพสูงสุด ผู้วิจัยได้ดำเนินการวิจัยโดยใช้ข้อมูลปฐมภูมิจากการสัมภาษณ์เชิงลึก (In -depth interview) และข้อมูลทุติยภูมิจากหนังสือหรือเอกสารที่เกี่ยวข้องอื่น ๆ ที่เผยแพร่ ซึ่งวิธีการวิจัยแบ่งออกเป็น 3 ส่วน คือ การเก็บรวบรวมข้อมูล การวิเคราะห์ข้อมูล และการนำผลจากการวิเคราะห์ข้อมูลไปจัดทำแผนการดำเนินงานเพื่อเสนอแนวทางในการจัดทำแผนธุรกิจของเขตปลอดอากรท่าเรือกรุงเทพให้สามารถตอบสนองความต้องการของผู้ใช้บริการมากที่สุด

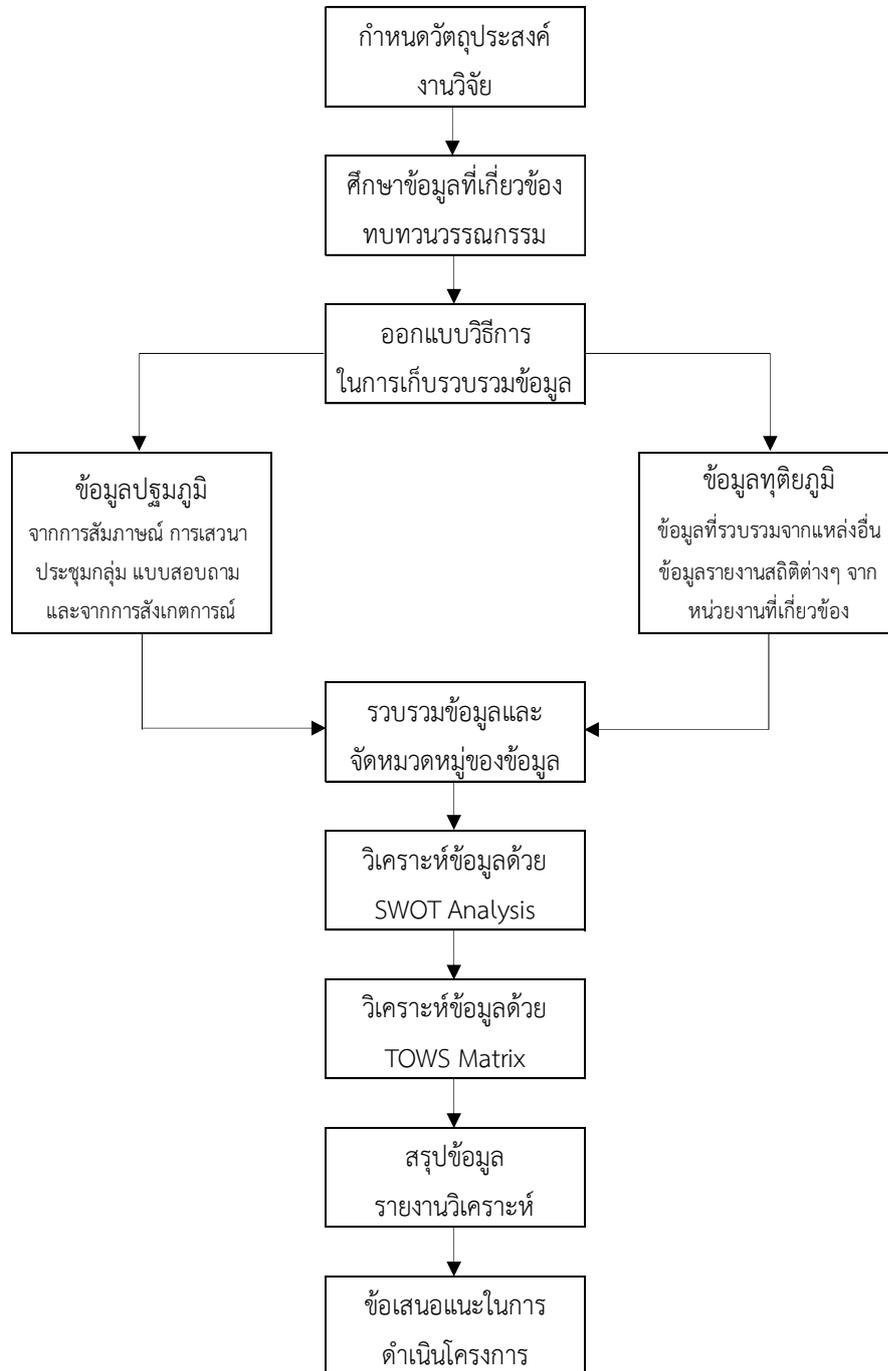
#### ประเภทของงานวิจัย

การวิจัยนี้เป็นการผสมผสานระหว่าง การวิจัยเชิงพรรณนาและการวิจัยเชิงสำรวจซึ่งมีลักษณะเฉพาะและวัตถุประสงค์ที่แตกต่างกันแต่สามารถเสริมสร้างความเข้าใจที่ครอบคลุมมากยิ่งขึ้นเมื่อใช้งานร่วมกัน การผสมผสานการวิจัยทั้งสองรูปแบบนี้ช่วยให้สามารถเก็บข้อมูลทั้งในแง่ของการอธิบายลักษณะพื้นฐานของสถานการณ์ปัจจุบันและการค้นหาความรู้ใหม่ ๆ ที่จะช่วยพัฒนาแนวทางในการแก้ปัญหาและเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของเขตปลอดอากรท่าเรือกรุงเทพ ข้อมูลจากการวิจัยเชิงพรรณนาจะให้ภาพรวมที่ชัดเจน ส่วนข้อมูลจากการวิจัยเชิงสำรวจจะช่วยเปิดมุมมองใหม่ ๆ และช่วยให้เข้าใจแนวโน้มที่อาจเกิดขึ้นในอนาคต

การวิจัยเชิงพรรณนา (Descriptive research) มุ่งเน้นการรวบรวมและบรรยายข้อมูลเพื่อลักษณะหรือพฤติกรรมของกลุ่มประชากร สถานการณ์ หรือเหตุการณ์ในเชิงลึก โดยไม่มีการควบคุมหรือปรับเปลี่ยนตัวแปร เพื่อให้เกิดความเข้าใจที่ชัดเจนในบริบทนั้น ๆ ข้อมูลจากการวิจัยเชิงพรรณนาช่วยให้สามารถระบุปัญหา โอกาส หรือความแตกต่างที่มีผลต่อการดำเนินงาน การวางแผนเชิงกลยุทธ์ และการตัดสินใจในอนาคต นอกจากนี้ ยังเป็นรากฐานสำคัญในการเก็บข้อมูลที่มีความถูกต้องและละเอียด เช่น การวิเคราะห์ข้อมูลทางประชากรศาสตร์ พฤติกรรมของผู้ใช้บริการ หรือการศึกษาแบบการจัดการโลจิสติกส์ในเขตปลอดอากร ซึ่งจะช่วยให้เห็นภาพรวมของการดำเนินงานในปัจจุบันอย่างครบถ้วน

การวิจัยเชิงสำรวจ (Exploratory research) มีเป้าหมายเพื่อทำความเข้าใจในปรากฏการณ์หรือแนวโน้มที่ยังไม่ถูกศึกษาอย่างละเอียด หรือยังไม่มีข้อมูลหรือทฤษฎีที่สนับสนุนอย่างชัดเจน ผู้วิจัยจะใช้การวิจัยเชิงสำรวจเพื่อเปิดมุมมองใหม่และค้นพบความรู้ใหม่ ๆ เช่น การสำรวจความต้องการใหม่ ๆ ของตลาด การศึกษาทิศทางของอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ที่เปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็ว หรือการวิเคราะห์ปัจจัยที่ส่งผลต่อการใช้สิทธิประโยชน์ทางศุลกากรในเขตปลอดอากร งานวิจัยจะช่วยสร้างฐานข้อมูลและตั้งสมมติฐานเบื้องต้น ซึ่งสามารถต่อยอดไปสู่การวิจัยเชิงปริมาณหรือการทดลองที่มีความซับซ้อนมากขึ้นในขั้นตอนถัดไป

## กรอบแนวคิดการวิจัย



ภาพที่ 3 กรอบแนวคิดงานวิจัย

## ขั้นตอนการวิจัย

การออกแบบขั้นตอนการวิจัยเพื่อใช้ข้อมูลเชิงคุณภาพในการวิเคราะห์สามารถแบ่งเป็นขั้นตอนดังนี้

**1. กำหนดวัตถุประสงค์ของงานวิจัย** ให้มีความชัดเจนเพื่อการวิเคราะห์โอกาสทางธุรกิจ และแนวทางการใช้เขตปลอดอากรให้เกิดประสิทธิภาพสูงสุด รวมถึงการเสนอแนะนโยบายหรือแนวทางการดำเนินการที่ช่วยปรับปรุงประสิทธิภาพการทำงานของเขตปลอดอากร

**2. ศึกษาทบทวนวรรณกรรมและเอกสารที่เกี่ยวข้อง** เช่น แนวคิดเกี่ยวกับการจัดเก็บภาษีอากร พรบ. ศุลกากรกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับเขตปลอดอากร นโยบายของรัฐบาล ข้อมูลเศรษฐกิจ ข้อมูลทั่วไปเกี่ยวกับการทำเรือแห่งประเทศไทยและท่าเรือกรุงเทพ ทฤษฎีที่เกี่ยวข้องกับการจัดการเชิงกลยุทธ์ การพัฒนาองค์กร และการวิเคราะห์ SWOT สำหรับการประยุกต์ใช้ในงานวิจัยเพื่อทำความเข้าใจสถานการณ์และแนวทางปฏิบัติที่เป็นไปได้ ซึ่งข้อมูลการศึกษาทบทวนวรรณกรรมผู้วิจัยได้รวบรวมไว้ในบทที่ 2 ของงานวิจัยนี้

### 3. กำหนดและออกแบบการเก็บรวบรวมข้อมูล

- เลือกวิธีการเก็บข้อมูลเชิงคุณภาพ ประกอบด้วย การสัมภาษณ์เชิงลึก, การสังเกตพฤติกรรม, การประชุมกลุ่มสนทนา (Focus Group) การเก็บข้อมูลจากกลุ่มผู้เชี่ยวชาญในด้านที่เกี่ยวข้องรวมถึงการศึกษาจากเอกสาร วิเคราะห์ข้อมูลจากรายงาน การวิจัย หรือเอกสารจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

- กำหนดกลุ่มเป้าหมายให้ชัดเจนและเกณฑ์การพิจารณากลุ่มตัวอย่างที่มีคุณสมบัติเหมาะสมแก่การให้ข้อมูลภายใต้กรอบของการศึกษาวิจัย

- กำหนดเครื่องมือ โดยใช้วิธีการออกแบบคำถามในการสัมภาษณ์หรือแนวทางการสนทนากลุ่มและใช้การวิเคราะห์ SWOT เป็นเครื่องมือ เพื่อประเมินสถานการณ์ปัจจุบันของเขตปลอดอากรท่าเรือกรุงเทพในด้านจุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และอุปสรรค (Strengths, Weaknesses, Opportunities, Threats)

**4. การวิเคราะห์ข้อมูลเชิงคุณภาพเพื่อสร้าง SWOT** ใช้ข้อมูลเชิงคุณภาพจากการสัมภาษณ์และการสนทนากลุ่ม มาวิเคราะห์จุดแข็ง (Strengths) จุดอ่อน (Weaknesses) โอกาส (Opportunities), ภัยคุกคาม (Threats) เพื่อประเมินกระบวนการและระบบการทำงานของเขตปลอดอากร และจัดทำ SWOT Matrix นำข้อมูลที่ได้มาจัดทำตาราง SWOT เพื่อสรุปภาพรวมของสถานการณ์

**5. จัดทำ TOWS Matrix** โดยนำ SWOT มาเชื่อมโยงเข้ากับ TOWS Matrix จะทำให้ได้แผนกลยุทธ์ที่เน้นการพัฒนาจุดแข็ง แก้ไขจุดอ่อน และใช้ประโยชน์จากโอกาส เพื่อพัฒนาเป็นกลยุทธ์ที่สามารถนำไปใช้ได้จริง โดยวิเคราะห์แนวทางในการดำเนินการต่อไปในรูปแบบ SO (Strengths-Opportunities) ใช้จุดแข็งในการคว้าโอกาส ST (Strengths-Threats) ใช้จุดแข็งเพื่อลดผลกระทบจากภัยคุกคาม WO (Weaknesses-Opportunities) ใช้โอกาสภายนอกในการแก้จุดอ่อน WT (Weaknesses-Threats) หาวิธีป้องกันหรือลดผลกระทบจากภัยคุกคามและจุดอ่อน

**6. วิเคราะห์ผลจาก TOWS Matrix** มาวิเคราะห์ในเชิงลึกเพื่อหาความสัมพันธ์และการแก้ไขปัญหาที่เป็นรูปธรรม โดยใช้ข้อมูลที่ได้จากการวิเคราะห์ SWOT เพื่อกำหนดทิศทางการพัฒนาเสนอแนวทางในการพัฒนา หรือมาตรการที่เหมาะสมในการดำเนินการให้สอดคล้องกับสภาพแวดล้อมภายในและภายนอกขององค์กร

**7. สรุปผลการวิจัย** ในรูปแบบของข้อเสนอแนะที่เป็นเชิงปฏิบัติ จัดทำรายงานการวิจัยที่สรุปผลการวิเคราะห์ทั้งหมด รวมถึงแนวทางการปฏิบัติที่สามารถนำไปใช้ในการพัฒนาเขตปลอดอากรท่าเรือกรุงเทพให้เกิดประสิทธิภาพสูงสุด

### ประชากรที่ใช้ในการวิจัย กลุ่มตัวอย่าง และการเลือกตัวอย่าง

การวิจัยครั้งนี้ต้องการข้อมูลที่ครอบคลุมทุกกลุ่มผู้ใช้งาน โดยประชากรที่ใช้ในการวิจัยคือผู้ที่เกี่ยวข้องหรือผู้มีส่วนได้เสียในเขตปลอดอากรท่าเรือกรุงเทพปัจจุบันและผู้ที่มีความสนใจที่จะเข้ามาใช้งานเขตปลอดอากรท่าเรือกรุงเทพในอนาคต ได้แก่

1. ผู้ที่เกี่ยวข้องหรือผู้มีส่วนได้เสียในเขตปลอดอากรท่าเรือกรุงเทพ พนักงานการทำเรือฯ สายงานปฏิบัติการ เจ้าหน้าที่ศุลกากร ผู้จัดตั้งเขตปลอดอากรท่าเรือกรุงเทพ ผู้ประกอบการในเขตปลอดอากรท่าเรือกรุงเทพ และผู้ใช้บริการในเขตปลอดอากรท่าเรือกรุงเทพปัจจุบัน ประเภทละ 1 – 2 คน รวมจำนวน 10 คน

2. ผู้ที่มีความสนใจจะเข้ามาใช้งานเขตปลอดอากรท่าเรือกรุงเทพในอนาคต โดยแบ่งเป็นกลุ่มตัวแทนผู้ให้บริการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ (Freight Forwarder) , ผู้นำเข้า – ส่งออกหรือตัวแทนผู้นำเข้า – ส่งออก , ผู้ประกอบการรถบรรทุกขนส่งสินค้า จำนวน 10 คน

วิธีการเลือกตัวอย่างเป็นแบบเน้นจุดมุ่งหมายของการศึกษาเป็นหลัก (Purposeful selection) เพื่อให้ได้กลุ่มตัวอย่างที่มีคุณสมบัติเหมาะสมแก่การให้ข้อมูลภายใต้กรอบของการศึกษาวิจัย ซึ่งกำหนดไว้ดังต่อไปนี้

- เป็นเจ้าหน้าที่รัฐหรือผู้ประกอบการเอกชนที่เกี่ยวข้องกับกิจกรรมเขตปลอดอากรท่าเรือกรุงเทพ
- เจ้าหน้าที่รัฐระดับหัวหน้างานขึ้นไปหรือผู้ประกอบการเอกชนระดับผู้จัดการขึ้นไป
- อายุไม่น้อยกว่า 35 ปีและมีประสบการณ์ในการทำงานตั้งแต่ 5 ปีขึ้นไป
- มีวุฒิการศึกษาไม่ต่ำกว่าระดับปริญญาตรี

### เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

1. ในการเก็บข้อมูลจะดำเนินการเก็บข้อมูลเชิงคุณภาพประกอบด้วย การสัมภาษณ์เชิงลึก (In-depth interview) ซึ่งเน้นการถามคำถามแบบเปิดเพื่อให้ได้คำตอบที่ละเอียดและอธิบายเหตุผลเชิงลึก การสนทนากลุ่ม (Focus group discussion) ที่ใช้เพื่อทำความเข้าใจความเห็นที่แตกต่างในกลุ่มคน และการสังเกต (Observation) พฤติกรรมในสถานการณ์จริง ข้อมูลเหล่านี้จะถูกระบุผ่านการตีความ เพื่อค้นหาความหมายและรูปแบบที่ซ่อนอยู่ในข้อมูล เช่น การวิเคราะห์เนื้อหา

(Content analysis) หรือ การวิเคราะห์เชิงตีความ (Thematic analysis) ซึ่งจะเหมาะสมกับการพัฒนาแนวทางทฤษฎีใหม่ ๆ การตอบคำถามวิจัยที่เกี่ยวข้องกับการสำรวจความคิด ความรู้สึก แรงจูงใจ และมุมมองที่ไม่สามารถวัดด้วยตัวเลขเพียงอย่างเดียว

2. SWOT Analysis ในการวิเคราะห์สถานการณ์ที่ใช้เพื่อประเมินปัจจัยภายในและภายนอกที่ส่งผลต่อองค์กรหรือโครงการ โดยแบ่งเป็น 4 ด้าน ได้แก่ จุดแข็ง (Strengths) คือ ปัจจัยภายในที่ช่วยเสริมความสำเร็จ จุดอ่อน (Weaknesses) คือ ปัจจัยภายในที่เป็นอุปสรรค โอกาส (Opportunities) คือ ปัจจัยภายนอกที่สามารถนำมาใช้ประโยชน์ได้ และอุปสรรค (Threats) คือ ปัจจัยภายนอกที่อาจเป็นภัยคุกคามต่อความสำเร็จขององค์กร การวิเคราะห์ SWOT ช่วยให้องค์กรเห็นภาพรวมของสถานการณ์ปัจจุบัน สามารถวางแผนกลยุทธ์และดำเนินการเพื่อต่อยอดจุดแข็ง แก้ไขจุดอ่อน ใช้โอกาส และป้องกันอุปสรรคที่อาจเกิดขึ้นได้อย่างมีประสิทธิภาพ

3. TOWS Matrix ในการวิเคราะห์ต่อยอดจาก SWOT Analysis โดยมุ่งเน้นการจับคู่ระหว่างปัจจัยภายใน (จุดแข็งและจุดอ่อน) กับปัจจัยภายนอก (โอกาสและอุปสรรค) เพื่อสร้างกลยุทธ์ที่ครอบคลุมและมีประสิทธิภาพสูงสุด กลยุทธ์ที่เกิดขึ้นจาก TOWS Matrix แบ่งออกเป็น 4 ประเภท คือ 1) กลยุทธ์ SO ที่เน้นใช้จุดแข็งขององค์กรในการใช้ประโยชน์จากโอกาสที่เกิดขึ้น 2) กลยุทธ์ ST ซึ่งใช้จุดแข็งในการป้องกันหรือบรรเทาผลกระทบจากอุปสรรคภายนอก 3) กลยุทธ์ WO ที่เน้นการปรับปรุงหรือแก้ไขจุดอ่อนขององค์กรโดยอาศัยโอกาสที่มีในตลาด และ 4) กลยุทธ์ WT ที่มุ่งหลีกเลี่ยงหรือลดผลกระทบจากทั้งจุดอ่อนภายในและอุปสรรคภายนอก เครื่องมือนี้ช่วยให้การวิเคราะห์กลยุทธ์เป็นไปอย่างเป็นระบบและครอบคลุมทุกมิติของการบริหารจัดการ โดยสามารถนำไปประยุกต์ใช้ในกระบวนการวางแผนระยะยาว การตัดสินใจเชิงกลยุทธ์ และการพัฒนาความสามารถในการแข่งขันขององค์กรในระยะยาว

## การเก็บรวบรวมข้อมูล

**ข้อมูลปฐมภูมิ (Primary Data)** ข้อมูลที่เก็บรวบรวมขึ้นโดยตรงสำหรับงานวิจัยนี้ เฉพาะเจาะจงตามจุดมุ่งหมายของการศึกษา ประกอบด้วย การสัมภาษณ์ผู้เชี่ยวชาญหรือผู้บริหารในเขตปลอดอากรหรือบริษัทที่เกี่ยวข้องกับการใช้บริการเขตปลอดอากร ผู้ประกอบการหรือเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงานในเขตปลอดอากร รวมถึงการเก็บข้อมูลจากการสังเกตการณ์ กระบวนการทำงานในเขตปลอดอากรที่เกี่ยวข้อง เพื่อดูการปฏิบัติจริงและประเมินประสิทธิภาพของกระบวนการ

**ข้อมูลทุติยภูมิ (Secondary Data)** ข้อมูลที่มีการเก็บรวบรวมไว้แล้วและนำมาใช้วิเคราะห์ในงานวิจัยนี้ต่อไป ข้อมูลเหล่านี้จะเป็นข้อมูลที่รวบรวมจากแหล่งข้อมูลอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง ประกอบด้วย รายงานและสถิติจากการทำเรื่องฯ กรมศุลกากร กรมพัฒนาธุรกิจการค้า หรือสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน (BOI) ที่เกี่ยวกับข้อมูลการค้าระหว่างประเทศ การส่งออก-นำเข้าในเขตปลอดอากร งานวิจัยหรือบทความทางวิชาการ ที่ศึกษาเกี่ยวกับการบริหารจัดการเขตปลอดอากร การใช้สิทธิประโยชน์ทางภาษี การแข่งขันในตลาดโลจิสติกส์ หรือแนวทางในการเพิ่มประสิทธิภาพในธุรกิจการขนส่ง การผสมผสานข้อมูลปฐมภูมิและข้อมูลทุติยภูมิในงานวิจัยนี้จะช่วยให้นักวิจัยสามารถวิเคราะห์และประเมินศักยภาพในการดำเนินงานของเขตปลอดอากรท่าเรือกรุงเทพได้อย่างครบถ้วน

## วิธีการเก็บรวบรวมข้อมูล

ในการวิจัยจะใช้ข้อมูลเชิงคุณภาพวิธีสัมภาษณ์แบบกึ่งโครงสร้าง (Semi-structured interview protocol) เป็นเครื่องมือในการเก็บข้อมูล โดยสร้างขึ้นจากการสังเคราะห์ข้อมูลที่ได้จากการทำแบบสอบถามเชิงคุณภาพเกี่ยวกับเขตปลอดอากรท่าเรือกรุงเทพ มุ่งเน้นไปที่การสำรวจความเข้าใจ ประสบการณ์ และความคิดเห็นของผู้ตอบเกี่ยวกับการดำเนินงานและผลกระทบต่าง ๆ ของเขตปลอดอากรท่าเรือกรุงเทพ เพื่อให้ได้ข้อมูลเชิงลึก คำถามเป็นลักษณะเปิดกว้างผู้ตอบสามารถแสดงความคิดเห็นได้อย่างอิสระ ซึ่งแบ่งแบบสอบถามออกเป็น 6 ส่วน คือ

### ส่วนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปของผู้ให้สัมภาษณ์

ชื่อผู้ให้สัมภาษณ์ ..... อายุ..... ปี

ตำแหน่งงาน.....

หน้าที่ความรับผิดชอบ.....

หน่วยงาน.....

วุฒิการศึกษา  น้อยกว่าอนุปริญญา  อนุปริญญา  ปริญญาตรี

ปริญญาโท  ปริญญาเอก

ประสบการณ์  1-5 ปี  6-10 ปี  10-15 ปี  16 ปีขึ้นไป

ความเกี่ยวข้องกับเขตปลอดอากรท่าเรือกรุงเทพ  เคยใช้บริการ  ไม่เคยใช้บริการ

พนักงานการทำเรือ  เจ้าหน้าที่ศุลกากร  ผู้จัดตั้งเขตปลอดอากร

ผู้ประกอบการในเขตปลอดอากร  ผู้ใช้บริการเขตปลอดอากร

ผู้นำเข้าหรือเจ้าของสินค้า

ผู้ให้บริการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ (Freight Forwarder)

ผู้ประกอบการรถบรรทุก  เจ้าของสินค้าหรือตัวแทนผู้นำเข้า (Shipping)

### ส่วนที่ 2 เกี่ยวกับประสบการณ์ทั่วไปและการดำเนินงานในเขตปลอดอากรท่าเรือกรุงเทพ

เพื่อสำรวจประสบการณ์ทั่วไปจากการใช้บริการเขตปลอดอากรรวมถึงการดำเนินธุรกิจในที่เกี่ยวข้อง

ตารางที่ 11 แบบสัมภาษณ์ส่วนที่ 2

คำถาม	วัตถุประสงค์ของคำถาม
1. โปรดอธิบายประสบการณ์ของท่านในการดำเนินกิจกรรมเกี่ยวกับเขตปลอดอากร (เขตปลอดอากรอื่น)	เพื่อให้ผู้ตอบได้เล่าถึงประสบการณ์โดยรวมเกี่ยวกับเขตปลอดอากรอย่างอิสระ

## ตารางที่ 11 (ต่อ)

2. โปรดอธิบายประสบการณ์ของท่านในการทำงานหรือดำเนินธุรกิจภายในเขตปลอดอากรท่าเรือกรุงเทพ	เพื่อให้ผู้ตอบได้เล่าถึงประสบการณ์เกี่ยวกับเขตปลอดอากรท่าเรือกรุงเทพ
3. ท่านคิดว่าการดำเนินงานของเขตปลอดอากรท่าเรือกรุงเทพมีผลกระทบต่อ การนำเข้า-ส่งออกสินค้าของท่านอย่างไร	เพื่อวิเคราะห์ผลกระทบต่อธุรกิจทั้งในแง่บวกและลบ
4. ในมุมมองของท่าน กระบวนการที่ใช้ในการจัดการเขตปลอดอากรท่าเรือกรุงเทพมีความสะดวกและมีประสิทธิภาพเพียงใด	เพื่อสำรวจความคิดเห็นเกี่ยวกับประสิทธิภาพการจัดการและความสะดวกในการใช้งาน

**ส่วนที่ 3 เกี่ยวกับปัญหาและความท้าทายในการดำเนินงานภายในเขตปลอดอากรท่าเรือกรุงเทพ**  
 เพื่อตรวจสอบปัญหาและอุปสรรคที่พบในเขตปลอดอากร รวมถึงข้อเสนอแนะในการแก้ไขปรับปรุง

## ตารางที่ 12 แบบสัมภาษณ์ส่วนที่ 3

คำถาม	วัตถุประสงค์ของคำถาม
5. ท่านพบปัญหาใดบ้างในกระบวนการดำเนินงานภายในเขตปลอดอากรท่าเรือกรุงเทพ และมีข้อเสนอแนะอย่างไรสำหรับการปรับปรุง	เพื่อค้นหาปัญหาที่อาจเกิดขึ้นในเชิงปฏิบัติและความคิดเห็นในการปรับปรุง
6. กระบวนการในการขออนุญาตหรือดำเนินการต่าง ๆ ภายในเขตปลอดอากรท่าเรือกรุงเทพมีความซับซ้อนหรือมีอุปสรรคอะไรบ้างที่ท่านต้องพบเจอ	สำรวจความซับซ้อนและความยากลำบากในกระบวนการทำงานในเขตปลอดอากร
7. ท่านเห็นความท้าทายหรือปัญหาใดบ้างในการปรับตัวเข้ากับข้อกำหนดและกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องกับเขตปลอดอากรท่าเรือกรุงเทพ	เพื่อระบุปัญหาจากการปฏิบัติตามข้อกำหนดและกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง

**ส่วนที่ 4 เกี่ยวกับสิ่งอำนวยความสะดวก โครงสร้างพื้นฐาน และค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นภายในเขตปลอดอากร**

เพื่อประเมินการใช้สิ่งอำนวยความสะดวก โครงสร้างพื้นฐาน และค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นภายในเขตปลอดอากร

ตารางที่ 13 แบบสัมภาษณ์ส่วนที่ 4

คำถาม	วัตถุประสงค์ของคำถาม
8. ท่านคิดเห็นอย่างไรเกี่ยวกับสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ ภายในเขตปลอดอากรท่าเรือกรุงเทพ เช่น โครงสร้างพื้นฐาน การขนส่ง หรือการจัดเก็บสินค้า	เพื่อสอบถามถึงความพึงพอใจต่อสิ่งอำนวยความสะดวกในพื้นที่
9. ท่านมีความคิดเห็นอย่างไรเกี่ยวกับอัตราค่าบริการภายในเขตปลอดอากรท่าเรือกรุงเทพ และส่งผลกระทบต่อธุรกิจของท่านอย่างไร	เพื่อสำรวจผลกระทบของอัตราค่าบริการต่อธุรกิจ
10. ท่านรู้สึกว่ามีมาตรการความปลอดภัยในเขตปลอดอากรท่าเรือกรุงเทพมีประสิทธิภาพเพียงพอหรือไม่ และท่านคิดว่าควรมีการพัฒนาในด้านใดเพิ่มเติมหรือไม่	เพื่อสอบถามความคิดเห็นเกี่ยวกับมาตรการความปลอดภัยในพื้นที่

#### ส่วนที่ 5 เกี่ยวกับการแข่งขันธุรกิจและโอกาสในการพัฒนา

เพื่อประเมินบทบาทของเขตปลอดอากรท่าเรือกรุงเทพในการส่งเสริมการแข่งขันทางธุรกิจและโอกาสในการพัฒนา

ตารางที่ 14 แบบสัมภาษณ์ส่วนที่ 5

คำถาม	วัตถุประสงค์ของคำถาม
11. ท่านคิดว่าเขตปลอดอากรท่าเรือกรุงเทพส่งผลต่อการแข่งขันทางการค้าของท่านอย่างไร เมื่อเปรียบเทียบกับพื้นที่อื่น ๆ	เพื่อสำรวจว่าผู้ตอบมองเห็นข้อได้เปรียบหรือข้อจำกัดในแง่การแข่งขันของเขตปลอดอากรท่าเรือกรุงเทพ
12. ท่านคิดว่าเขตปลอดอากรท่าเรือกรุงเทพมีบทบาทสำคัญต่อการเพิ่มขีดความสามารถทางการแข่งขันของธุรกิจท่านอย่างไร และมีบทบาทใดที่ควรพัฒนาเพิ่มเติมหรือไม่	เพื่อสำรวจบทบาทของเขตปลอดอากรในการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน และมุมมองต่อการพัฒนาในอนาคต
13. ท่านมองเห็นโอกาสในการขยายธุรกิจหรือเพิ่มประสิทธิภาพในการดำเนินงานของท่านในเขตปลอดอากรท่าเรือกรุงเทพอย่างไรบ้าง	เพื่อสำรวจโอกาสในการขยายธุรกิจและเพิ่มประสิทธิภาพในการดำเนินงานในเขตปลอดอากร

## ส่วนที่ 6 ข้อเสนอแนะและความคิดเห็นเพิ่มเติมที่เป็นประโยชน์ต่อการปรับปรุงการดำเนินงานในเขตปลอดอากรท่าเรือกรุงเทพ

เพื่อเปิดโอกาสให้ผู้ตอบได้แสดงความคิดเห็นและข้อเสนอแนะที่เป็นประโยชน์ต่อการปรับปรุงการดำเนินงานในเขตปลอดอากรท่าเรือกรุงเทพ

ตารางที่ 15 แบบสัมภาษณ์ส่วนที่ 6

คำถาม	วัตถุประสงค์ของคำถาม
14. ท่านมีข้อคิดเห็นหรือข้อเสนอแนะเพิ่มเติมเกี่ยวกับนโยบายหรือการดำเนินงานของเขตปลอดอากรท่าเรือกรุงเทพที่อยากให้พิจารณาหรือปรับปรุงหรือไม่	เพื่อเปิดโอกาสให้ผู้ตอบแสดงความคิดเห็นหรือข้อเสนอแนะเพิ่มเติม

คำถามเหล่านี้จะช่วยให้ผู้วิจัยได้รับข้อมูลเชิงลึกที่ละเอียดและครอบคลุมมากขึ้นจากผู้ตอบเกี่ยวกับการทำงาน การใช้งาน และมุมมองในด้านต่าง ๆ ของเขตปลอดอากรท่าเรือกรุงเทพ ซึ่งจะ เป็นประโยชน์ในการวิจัยและการวิเคราะห์ข้อมูลเกี่ยวกับเขตปลอดอากรท่าเรือกรุงเทพสามารถนำไปปรับปรุงและพัฒนาต่อไปได้

### การตรวจสอบคุณภาพเครื่องมือ

ผู้วิจัยได้สร้างแบบสัมภาษณ์เชิงลึก (In-depth interview) แบบกึ่งมีโครงสร้าง (Semi-structure) ที่ผู้วิจัยได้สร้างขึ้นจากการศึกษาแนวคิด ทฤษฎี เอกสาร บทความความวิชาการ และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง ทั้งนี้ ผู้วิจัยได้นำแบบสัมภาษณ์ที่สร้างเสร็จแล้วไปเสนอต่ออาจารย์ที่ปรึกษาเพื่อพิจารณาพร้อมนำคำแนะนำจากอาจารย์ที่ปรึกษาไปใช้ในการแก้ไขปรับปรุงแบบสัมภาษณ์ จนได้เครื่องมือการวิจัยเชิงคุณภาพที่มีความเที่ยงตรงและมีความครบถ้วนสมบูรณ์ยิ่งขึ้น สามารถตอบวัตถุประสงค์ของงานวิจัยได้อย่างครบถ้วน

### การวิเคราะห์ข้อมูล

ในการศึกษาวิจัยครั้งนี้ ผู้วิจัยนำข้อมูลปฐมภูมิจากการรวบรวมข้อมูลจากแบบสอบถามหรือการสัมภาษณ์ และข้อมูลทุติยภูมิจากการรวบรวมข้อมูลจากเอกสารแบบสอบถามที่ยังไม่ได้ตีความ หรือวิเคราะห์มาจัดระเบียบเรียงประเภท เพื่อนำมาวิเคราะห์ว่าข้อมูลต่าง ๆ มีความหมายอะไร น่าจะตรงกับประเด็นกับเรื่องที่ศึกษาวิจัย มาดำเนินการวิเคราะห์ข้อมูลด้วยเนื้อหา (Content analysis) ซึ่งดำเนินการตามขั้นตอนดังนี้

**1. รวบรวมและจัดหมวดหมู่ข้อมูล (Data collection and categorization)** เป็นการ จัดข้อมูลอย่างเป็นระบบอยู่ในสถานะที่พร้อมจะนำไปใช้งานได้ทันที ดำเนินการแบ่งข้อมูลออกเป็น หมวดหมู่ให้มีความสอดคล้องกับเป้าหมายการวิจัยโดยใช้แนวคิดจากคำถามหลัก เช่น การ ดำเนินงาน ความท้าทาย สิ่งอำนวยความสะดวก โอกาสในการพัฒนาและข้อเสนอแนะ เพื่อให้มั่นใจ ว่าข้อมูลที่ได้จากคำตอบสามารถเชื่อมโยงกับเป้าหมายของการวิจัยได้อย่างชัดเจน

ตารางที่ 16 การรวบรวมและจัดหมวดหมู่ข้อมูล

หมวดหมู่ข้อมูล	ข้อมูลจากการสัมภาษณ์
<ul style="list-style-type: none"> <li>ประสิทธิภาพการดำเนินงาน (Operational Efficiency)</li> </ul>	ความคิดเห็นของผู้ตอบเกี่ยวกับการดำเนินงานของเขต ปลอดภัย เช่น ผลกระทบต่อการนำเข้า-ส่งออก และ การดำเนินงานโดยรวม
<ul style="list-style-type: none"> <li>ปัญหาและความท้าทาย (Challenges and Obstacles)</li> </ul>	ปัญหาที่พบในการทำงานภายในเขตปลอดภัย เช่น ความซับซ้อนของกระบวนการ หรืออุปสรรคที่เกิดจาก กฎระเบียบต่าง ๆ
<ul style="list-style-type: none"> <li>สิ่งอำนวยความสะดวกและต้นทุน (Facilities and Costs)</li> </ul>	ความคิดเห็นเกี่ยวกับการใช้งานโครงสร้างพื้นฐาน, การ ขนส่ง, หรืออัตราค่าบริการภายในเขตปลอดภัย
<ul style="list-style-type: none"> <li>โอกาสในการพัฒนา (Growth Opportunities)</li> </ul>	มุมมองของผู้ตอบเกี่ยวกับโอกาสในการขยายธุรกิจหรือ เพิ่มประสิทธิภาพการดำเนินงานในเขตปลอดภัย
<ul style="list-style-type: none"> <li>ข้อเสนอแนะและความคิดเห็นเพิ่มเติม (Feedback and Suggestions)</li> </ul>	ข้อเสนอแนะที่เป็นประโยชน์ต่อการปรับปรุงนโยบาย หรือกระบวนการต่าง ๆ ภายในเขตปลอดภัย

**2. วิเคราะห์ SWOT และ TOWS Matrix** ข้อมูลที่รวบรวมได้จะต้องถูกจัดเรียงให้ตรงกับ กรอบการวิเคราะห์เชิงกลยุทธ์ โดยมีรายละเอียดดังนี้

**การวิเคราะห์ SWOT (SWOT Analysis)** การจัดเตรียมข้อมูลสำหรับการวิเคราะห์ SWOT จะต้องพิจารณาปัจจัยทั้ง 4 ด้าน

ตารางที่ 17 แนวทางการวิเคราะห์ SWOT Analysis ของงานวิจัย

<b>SWOT Analysis</b>	
<b>ปัจจัยเชิงบวก</b>	<b>ปัจจัยเชิงลบ</b>
<b>Strengths (จุดแข็ง)</b>	<b>Weaknesses (จุดอ่อน)</b>
<p>ข้อมูล que แสดงถึงความสามารถของเขตปลอดอากรที่สนับสนุนให้เกิดความได้เปรียบทางธุรกิจ เช่น ความสะดวกในการดำเนินงาน การจัดการที่มีประสิทธิภาพ และสิทธิประโยชน์ทางศุลกากร</p> <p>1. ....</p> <p>2. ....</p> <p>3. ....</p> <p>4. ....</p> <p>5. ....</p>	<p>ข้อมูล que สะท้อนปัญหาและข้อจำกัดในการดำเนินงาน เช่น ความซับซ้อนของกระบวนการขออนุญาต ความท้าทายในการปฏิบัติตามกฎระเบียบ หรือข้อจำกัดด้านสิ่งอำนวยความสะดวก</p> <p>1. ....</p> <p>2. ....</p> <p>3. ....</p> <p>4. ....</p> <p>5. ....</p>
<b>Opportunities (โอกาส)</b>	<b>Threats (อุปสรรค)</b>
<p>ข้อมูล que แสดงถึงโอกาสในการขยายธุรกิจหรือพัฒนาให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น เช่น โอกาสในการลดต้นทุน การขยายเครือข่ายการค้าระหว่างประเทศ หรือการปรับใช้เทคโนโลยี</p> <p>1. ....</p> <p>2. ....</p> <p>3. ....</p> <p>4. ....</p> <p>5. ....</p>	<p>ข้อมูล que ระบุถึงปัจจัยภายนอกที่เป็นความท้าทายในการดำเนินงาน เช่น การเปลี่ยนแปลงนโยบายภาครัฐ การแข่งขันในอุตสาหกรรม หรือข้อจำกัดด้านทรัพยากร</p> <p>1. ....</p> <p>2. ....</p> <p>3. ....</p> <p>4. ....</p> <p>5. ....</p>

การวิเคราะห์ SWOT นี้ช่วยให้เห็นภาพรวมของสถานการณ์และสามารถนำข้อมูลไปปรับใช้ในการวางแผนกลยุทธ์ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการดำเนินงานและเสริมสร้างความสามารถในการแข่งขันของเขตปลอดอากรท่าเรือกรุงเทพได้อย่างมีประสิทธิภาพ

**วิเคราะห์ TOWS Matrix (TOWS Matrix Analysis)** ข้อมูลสำหรับ TOWS Matrix จะใช้จุดแข็งและโอกาสในการสร้างกลยุทธ์เชิงรุกและเชิงรับ การเชื่อมโยงข้อมูลจาก SWOT เข้ากับ TOWS Matrix จึงใช้ข้อมูล que แสดงถึงการสร้างกลยุทธ์ในแต่ละด้าน

ตารางที่ 18 แนวทางการวิเคราะห์ TOWS Matrix ของงานวิจัย

TOWS Matrix		
<p>ปัจจัยภายใน</p> <p>ปัจจัยภายนอก</p>	<b>Strengths (จุดแข็ง)</b> 1. .... 2. .... 3. .... 4. .... 5. ....	<b>Weaknesses (จุดอ่อน)</b> 1. .... 2. .... 3. .... 4. .... 5. ....
<b>Opportunities (โอกาส)</b> 1. .... 2. .... 3. .... 4. .... 5. ....	<b>SO (Strength-Opportunities)</b> การใช้จุดแข็งของเขตปลอดอากรในการใช้ประโยชน์จากโอกาสที่มีอยู่ เช่น การใช้ประโยชน์จากสิทธิประโยชน์ทางศุลกากรในการขยายตลาด	<b>WO (Weakness-Opportunities)</b> การใช้โอกาสที่มีอยู่ในการแก้ไขจุดอ่อน เช่น การปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อลดความซับซ้อนของกระบวนการ
<b>Threats (อุปสรรค)</b> 1. .... 2. .... 3. .... 4. .... 5. ....	<b>ST (Strength-Threats)</b> การใช้จุดแข็งในการรับมือกับความท้าทายจากปัจจัยภายนอก เช่น การใช้สิทธิประโยชน์ในการลดต้นทุนเพื่อต่อสู้กับการแข่งขันจากพื้นที่อื่น	<b>WT (Weakness-Threats)</b> การแก้ไขจุดอ่อนและรับมือกับภัยคุกคาม เช่น การปรับตัวต่อการเปลี่ยนแปลงนโยบายภาครัฐโดยการเสริมสร้างความเข้าใจในกฎระเบียบ

3. สรุปข้อมูลเป็นรายงานวิเคราะห์ (Report synthesis and analysis) หลังจากที่ได้จัดเก็บและเตรียมข้อมูลเรียบร้อยแล้วทำการตรวจสอบความถูกต้องตามวัตถุประสงค์ของการวิจัยโดยบรรยายถึงข้อมูลที่ค้นพบแล้วจึงนำมาสรุป ตีความและตรวจสอบก่อนที่จะนำเสนอผลการศึกษาดำเนินไปเป็นกระบวนการที่ละเอียดอ่อนไม่มีขั้นตอนที่ชัดเจนเป็นการสร้างแนวความคิดสร้างทฤษฎีที่ใช้อธิบายขึ้นมาจากข้อมูลระดับรากฐาน แล้วจัดทำรายงานวิเคราะห์จะทำให้สามารถนำข้อมูลมาใช้ประโยชน์ในทางปฏิบัติ เช่น การปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกหรือกระบวนการดำเนินงานเพื่อให้เกิดความสะดวกและมีประสิทธิภาพมากขึ้น การพัฒนากฎระเบียบหรือนโยบายเพื่อให้รองรับการขยายธุรกิจและส่งเสริมความสามารถในการแข่งขัน การวางแผนการปรับตัวต่อความเปลี่ยนแปลงของตลาดและ

การแข่งขันภายในอุตสาหกรรม การสรุปข้อมูลในรูปแบบนี้จะช่วยให้ผู้ทำวิจัยสามารถนำข้อมูลไปใช้ประโยชน์ได้อย่างเป็นระบบและมีความชัดเจนในการสื่อสารผลการวิจัย



## บทที่ 4

### ผลการศึกษา

นำเสนอผลการศึกษาเกี่ยวกับการวิเคราะห์โอกาสทางธุรกิจและแนวทางการใช้ประโยชน์จากเขตปลอดอากรท่าเรือกรุงเทพ เพื่อให้เกิดประสิทธิภาพสูงสุดในการดำเนินงาน ข้อมูลที่ใช้ในการศึกษาได้มาจากการเก็บรวบรวมทั้งการสัมภาษณ์ผู้มีส่วนเกี่ยวข้อง และการวิเคราะห์เอกสารและข้อมูลทางวิชาการ ผลการศึกษาได้ครอบคลุมถึงโอกาสทางธุรกิจที่สำคัญที่สามารถเกิดขึ้นในเขตปลอดอากร ความสามารถในการดึงดูดนักลงทุนทั้งในและต่างประเทศผ่านสิทธิประโยชน์ทางศุลกากร และแนวทางการปรับปรุงการบริหารจัดการเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการดำเนินงานรวมถึงข้อเสนอแนะในการเพิ่มความคล่องตัวในการดำเนินงาน ซึ่งจะนำไปสู่การใช้ประโยชน์จากเขตปลอดอากรอย่างเต็มที่

#### ข้อมูลที่มีการเก็บรวบรวมไว้แล้วนำมาใช้ในงานวิจัย

การรวบรวมข้อมูลทุติยภูมิจากแหล่งข้อมูลอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง ประกอบด้วย รายงานและสถิติจากส่วนงานที่เกี่ยวข้อง รูปแบบและขั้นตอนในการนำเข้า - ส่งออกในเขตปลอดอากร อัตราค่าภาระ - ค่าบริการ งานวิจัยหรือบทความทางวิชาการที่ศึกษาเกี่ยวกับการบริหารจัดการเขตปลอดอากร การใช้สิทธิประโยชน์ทางภาษี การแข่งขันในตลาดโลจิสติกส์ โดยมีรายละเอียดประกอบด้วย

#### ข้อมูลภาพรวมรายละเอียดเกี่ยวกับเขตปลอดอากรท่าเรือกรุงเทพ

เขตปลอดอากรท่าเรือกรุงเทพ เป็นพื้นที่พิเศษภายใต้การกำกับดูแลของกรมศุลกากรที่จัดตั้งขึ้นเพื่อส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศและการลงทุนในอุตสาหกรรมต่าง ๆ โดยมีการให้สิทธิประโยชน์ทางภาษีศุลกากรและการอำนวยความสะดวกในการดำเนินงานแก่ผู้ประกอบการที่เข้ามาใช้บริการ พื้นที่ดังกล่าวตั้งอยู่ในเขตรั้วศุลกากรท่าเรือกรุงเทพ บริเวณฝั่งเขื่อนตะวันตกของท่าเรือกรุงเทพ มีพื้นที่ 24,332 ตารางเมตร ประกอบด้วยพื้นที่คลังสินค้า 7,557 ตารางเมตร และพื้นที่ลานวางตู้สินค้า 16,765 ตารางเมตร ซึ่งเป็นพื้นที่แห่งเดียวในประเทศไทยที่มีเขตปลอดอากรตั้งอยู่ในเขตท่าเรือหลักของประเทศไทย ซึ่งมีท่าเลอยู่ในพื้นที่เศรษฐกิจของกรุงเทพฯ อีกทั้งยังสามารถขนส่งสินค้าได้หลากหลายช่องทางทั้งทางรถ ทางเรือ และทางราง



ภาพที่ 4 แสดงพื้นที่ในเขตริ้วศุลกากรท่าเรือกรุงเทพ



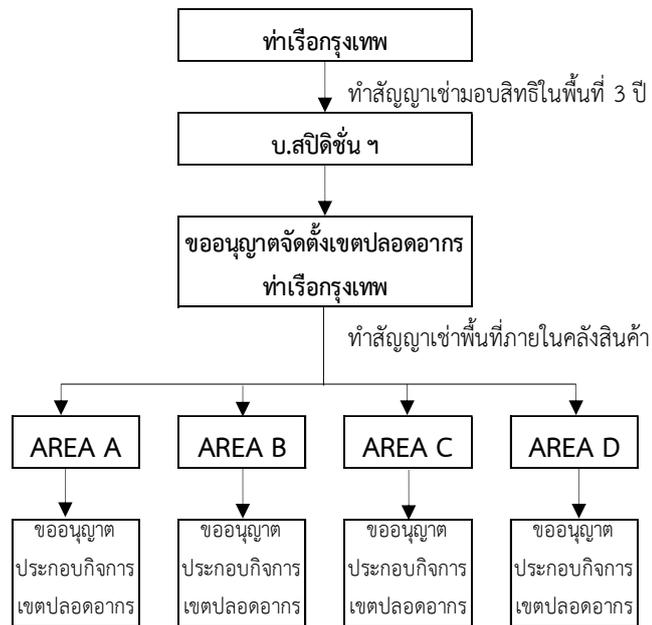
ภาพที่ 5 แสดงพื้นที่เขตปลอดอากรท่าเรือกรุงเทพ



ภาพที่ 6 ภาพภายในเขตปลอดอากรท่าเรือกรุงเทพ

### การขอจัดตั้งเขตปลอดอากรท่าเรือกรุงเทพ

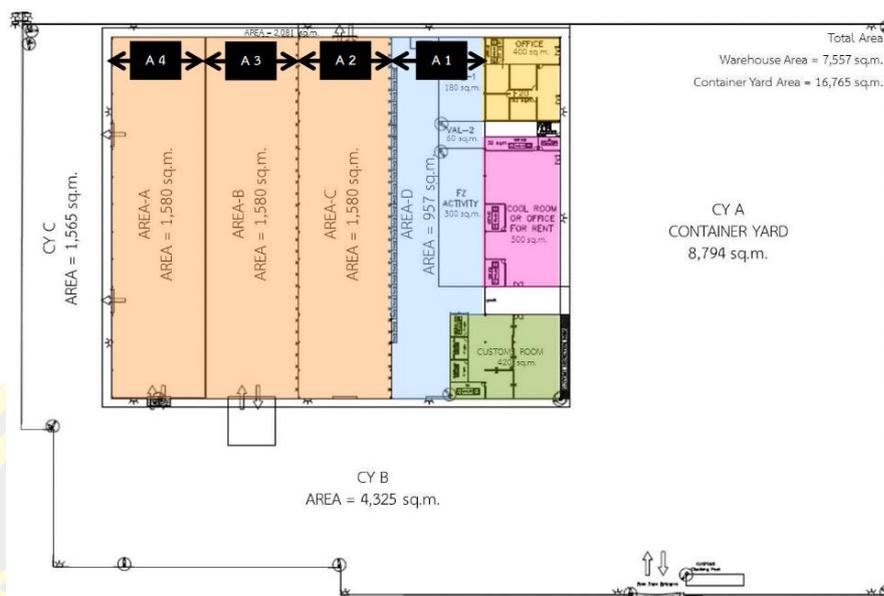
ท่าเรือกรุงเทพได้มอบสิทธิในพื้นที่ให้กับ บริษัท สปิดิชั่น ชิกม่า จำกัด เป็นระยะเวลา 3 ปี เพื่อจัดตั้งเขตปลอดอากรท่าเรือกรุงเทพ และได้รับอนุญาตจัดตั้งเขตปลอดอากรท่าเรือกรุงเทพจาก กรมศุลกากร เมื่อวันที่ 13 กันยายน 2566 โดยอาคารคลังสินค้าแบ่งพื้นที่ออกเป็น 4 ส่วน เพื่อให้ผู้ที่มีความสนใจเช่าพื้นที่และขออนุญาตประกอบกิจการในเขตปลอดอากร มีฝ่ายบริการศุลกากรที่ 1 ส่วนบริการศุลกากรที่ 1 สำนักศุลกากรท่าเรือกรุงเทพเป็นผู้รับผิดชอบในการให้บริการด้านการตรวจปล่อยสินค้า



ภาพที่ 7 ผังแสดงการมอสิทธิในพื้นที่ของท่าเรือกรุงเทพเพื่อใช้ในการดำเนินงานเขตปลอดอากร



ภาพที่ 8 พิธีเปิดให้บริการเขตปลอดอากรท่าเรือกรุงเทพเมื่อวันที่ 10 มกราคม 2567



ภาพที่ 9 แสดงผังการใช้ประโยชน์พื้นที่เขตปลอดอากรท่าเรือกรุงเทพ

### ประเภทของเขตปลอดอากรท่าเรือกรุงเทพ

เขตปลอดอากรท่าเรือกรุงเทพได้ยื่นขอและได้รับอนุญาตจัดตั้งเพื่อประกอบกิจการเขตปลอดอากรประเภทพาณิชย์กรรมจากกรมศุลกากร สามารถดำเนินกิจกรรมหลายประเภทโดยมุ่งเน้นการกระจายสินค้าและโลจิสติกส์ สนับสนุนการจัดเก็บ การบรรจุ การกระจาย และการขนส่งสินค้าทั้งในประเทศและระหว่างประเทศ ลดขั้นตอนทางศุลกากรการเคลื่อนย้ายสินค้าเข้าออกทำได้สะดวกและรวดเร็ว ลดต้นทุนการดำเนินการ รวมถึงลดข้อจำกัดทางด้านภาษีสำหรับการกระจายสินค้าสินค้านำเข้ามาจัดเก็บหรือกระจายในเขตปลอดอากรประเภทพาณิชย์กรรมมักได้รับสิทธิประโยชน์ทางภาษี เช่น ยกเว้นภาษีอากรขาเข้าและภาษีมูลค่าเพิ่ม (VAT) เขตปลอดอากรประเภทพาณิชย์กรรมไม่สามารถใช้สำหรับการผลิตหรือการแปรรูปสินค้าได้ ทำให้ไม่เหมาะสำหรับผู้ประกอบการที่ต้องการดำเนินธุรกิจอุตสาหกรรมการผลิต โดยมุ่งเน้นที่การบริการจัดเก็บและโลจิสติกส์เท่านั้น ไม่สามารถทำการผลิตหรือแปรรูปได้เต็มรูปแบบเช่นเขตปลอดอากรประเภทอุตสาหกรรม

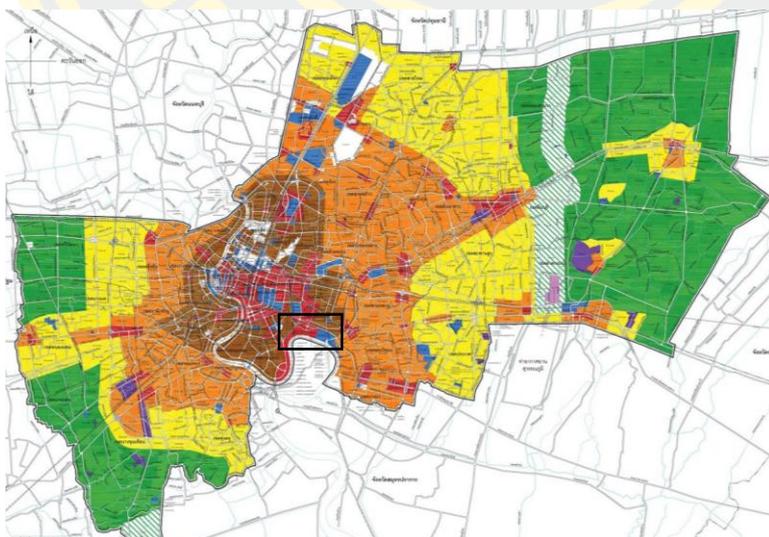
**ข้อจำกัดที่เขตปลอดอากรท่าเรือกรุงเทพไม่จัดตั้งเป็นเขตปลอดอากรประเภทอุตสาหกรรม** เนื่องจากลักษณะการใช้งานพื้นที่และความเหมาะสมด้านการดำเนินงาน แม้การขอจัดตั้งเป็นเขตอุตสาหกรรมจะเปิดโอกาสให้ทำการผลิตได้ แต่ข้อจำกัดด้านพื้นที่และเงื่อนไขการจัดตั้งอาจมีสาเหตุดังนี้

**ลักษณะการใช้งานของพื้นที่** เขตปลอดอากรท่าเรือกรุงเทพตั้งอยู่ในพื้นที่ท่าเรือที่เน้นการจัดเก็บและกระจายสินค้า มากกว่าการผลิตหรือแปรรูป ทำให้การจัดตั้งเป็นประเภทพาณิชย์กรรมเหมาะสมกว่า

**ข้อจำกัดด้านพื้นที่** การจัดตั้งเขตปลอดอากรประเภทอุตสาหกรรมต้องการพื้นที่ขนาดใหญ่ สำหรับการติดตั้งเครื่องจักร การดำเนินการผลิต และการบริหารจัดการวัตถุดิบ ซึ่งอาจไม่เหมาะสมกับพื้นที่ท่าเรือกรุงเทพ

**เงื่อนไขการจัดตั้ง** การขอจัดตั้งเขตปลอดอากรประเภทอุตสาหกรรมมีข้อกำหนดและเงื่อนไขที่เข้มงวด เช่น ต้องมีการตรวจสอบด้านสิ่งแวดล้อม ระบบโครงสร้างพื้นฐาน และการดำเนินงานด้านอุตสาหกรรมที่มีมาตรฐานสูง ซึ่งอาจเป็นอุปสรรคในการขออนุมัติพื้นที่เขตปลอดอากรท่าเรือกรุงเทพ ตั้งอยู่ภายใต้เขตรั้วศุลกากรท่าเรือกรุงเทพ ที่มีระเบียบต่าง ๆ ข้อกำหนดและขั้นตอนปฏิบัติที่ชัดเจน สินค้าที่ขนส่งหรือเคลื่อนย้ายเข้ามายังเขตปลอดอากรท่าเรือกรุงเทพนั้นเป็นกิจกรรมที่ต่อเนื่องจากกระบวนการปกติของท่าเรือกรุงเทพสามารถแบ่งออกเป็น 2 ประเภทหลัก ๆ ประกอบด้วย สินค้าต่างประเทศจากท่าเทียบเรือตู้สินค้าภายในเขตรั้วศุลกากรท่าเรือกรุงเทพ และจากสินค้าภายนอกเขตรั้วศุลกากรท่าเรือกรุงเทพซึ่งอาจรวมถึงสินค้า ภายในประเทศจากโรงงานผู้ผลิต สินค้าต่างประเทศจากท่าเรืออื่น เช่น ท่าเรือแหลมฉบัง ไอซีดี หรือท่าเรือเอกชนต่างๆ รวมถึงสินค้าจากเขตปลอดอากรอื่น จะเห็นได้ว่ากิจกรรมของเขตปลอดอากรท่าเรือกรุงเทพนั้นสามารถดำเนินการได้อย่างยืดหยุ่นมากกว่ากระบวนการปัจจุบันของท่าเรือกรุงเทพ

**ข้อกำหนดเกี่ยวกับแผนผังการใช้ประโยชน์ที่ดินในกรุงเทพฯ** ภายใต้พระราชบัญญัติการผังเมือง พ.ศ. 2562 โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อควบคุมการใช้ประโยชน์พื้นที่ให้เกิดประโยชน์สูงสุด ลดผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมและความแออัดของเมือง สนับสนุนการพัฒนาเศรษฐกิจและโครงสร้างพื้นฐาน ช่วยรักษาคุณภาพชีวิตของประชาชนในระยะยาว มีการวางแผนควบคุมการใช้ที่ดิน การพัฒนาเมือง และการจัดการพื้นที่ต่าง ๆ ให้มีประสิทธิภาพ สอดคล้องกับการเจริญเติบโตของเมือง รวมถึงการใช้ชีวิตของประชาชน แบ่งการใช้ประโยชน์ที่ดินออกเป็นสีต่าง ๆ ดังนี้



- สีแดง: เขตพาณิชยกรรม (พื้นที่การค้าและธุรกิจ เช่น ห้างสรรพสินค้า ออฟฟิศ)
- สีเหลือง: เขตที่อยู่อาศัยหนาแน่นน้อย
- สีส้ม: เขตที่อยู่อาศัยหนาแน่นปานกลาง
- สีน้ำตาล: เขตที่อยู่อาศัยหนาแน่นมาก
- สีม่วง: เขตอุตสาหกรรม
- สีเขียว: เขตเกษตรกรรมหรือเขตอนุรักษ์ชนบท
- สีขาว: มีกรอบเขียว: เขตอนุรักษ์เพื่อสิ่งแวดล้อม
- สีฟ้า: เขตสถาบันการศึกษาและสาธารณสุข
- สีเทา: เขตสถาบันราชการ สาธารณูปโภค และพื้นที่พิเศษ

ภาพที่ 10 แสดงผังการใช้ประโยชน์ที่ดินในกรุงเทพมหานคร

พื้นที่ในกรุงเทพฯ ถูกแบ่งออกเป็นหลายโซนเพื่อควบคุมกิจกรรมที่เหมาะสม เช่น โซนที่อยู่อาศัย โซนการค้า โซนอุตสาหกรรม และโซนการอนุรักษ์ธรรมชาติ เขตพาณิชย์กรรม เขตอุตสาหกรรม การพัฒนาพื้นที่เพื่อรองรับการเติบโตของประชากรและเศรษฐกิจ รวมถึงการจัดระบบขนส่งมวลชน เชื่อมต่อกับเขตปริมณฑล การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน ซึ่งมีข้อกำหนดในการใช้ที่ดินและข้อจำกัด เกี่ยวกับการสร้างอาคาร กรุงเทพมหานครปรับปรุงผังเมืองเป็นระยะ ๆ เพื่อให้ทันต่อการเปลี่ยนแปลง ของเมืองและปัญหาที่เกิดขึ้น เช่น ปัญหาการจราจร น้ำท่วม และมลพิษทางอากาศ บางพื้นที่ใน กรุงเทพฯ ถูกจัดให้เป็นเขตส่งเสริมเศรษฐกิจ เช่น เขตพัฒนา EEC ในบางนา-ตราด เพื่อลดข้อจำกัด ในการลงทุนและเพิ่มสิทธิประโยชน์

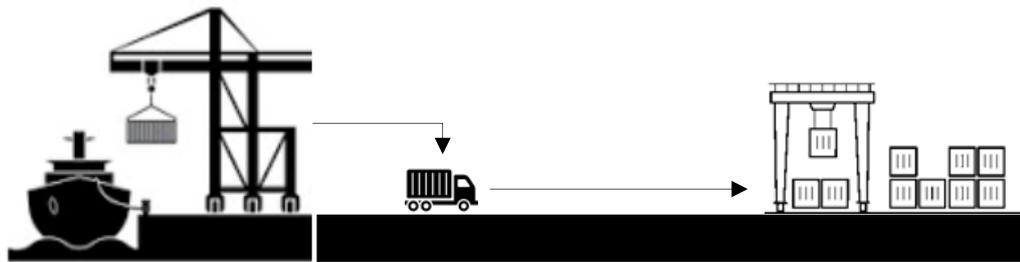
### ขั้นตอนการให้บริการกิจกรรมต่างๆ ในปัจจุบันของท่าเรือกรุงเทพ

การให้บริการสินค้าขาเข้าจากท่าเทียบเรือตู้สินค้าภายในเขตรั้วศุลกากรท่าเรือกรุงเทพ ท่าเรือกรุงเทพมีท่าเทียบเรือตู้สินค้า (Terminal) บริเวณฝั่งเขื่อนตะวันออกทั้งหมด 8 ท่า พร้อม บันจันยกตู้สินค้าหน้าท่า (Quay Crane) จำนวน 16 คัน เมื่อบันจันยกตู้สินค้าหน้าท่าได้ยกตู้สินค้า สถานภาพ FCL (Full Container Load) ลงจากเรือจะถูกเคลื่อนย้ายโดยรถเทรลเลอร์เพื่อจัดวางใน ลานกองเก็บตู้สินค้า CY (Container Yard) ภายใน Terminal ซึ่งท่าเรือกรุงเทพได้จัดเตรียมพื้นที่ ขนาด 147,600 ตารางเมตรและเครื่องมือทุ่นแรงประเภทรถคานเคลื่อนที่ยกตู้สินค้า (RTG : Rubber Tire Gantry Crane) จำนวน 38 คัน ซึ่งมีความสามารถในการกองเก็บตู้สินค้าภายใน Terminal ได้ 12,637 ทีอียู



ภาพที่ 11 แสดงพื้นที่หน้าท่าเทียบเรือตู้สินค้าและพื้นที่กองเก็บตู้สินค้าภายใน Terminal

**การรับมอบตู้สินค้า FCL ขาเข้า** เมื่อเรือตู้สินค้าเทียบท่าบริเวณท่าเทียบเรือตู้สินค้าฝั่งตะวันออกของท่าเรือกรุงเทพ เครื่องมือทุ่นแรงปั้นจั่นยกตู้สินค้าหน้าท่า (Quay Crane) ยกตู้สินค้าลงจากเรือวางลงรถแทรกเตอร์เพื่อเคลื่อนย้ายตู้สินค้าไปยังพื้นที่ที่ได้วางแผนไว้ เครื่องมือทุ่นแรงรถคานเคลื่อนที่ยกตู้สินค้า (RTG : Rubber Tire Gantry Crane) ยกตู้สินค้าจัดวางไว้ที่ลานกองเก็บตู้สินค้า (Container Yard) ภายใน Terminal



ปั้นจั่นยกตู้สินค้าหน้าท่า  
ยกตู้สินค้าลงจากเรือวางบนรถ

รถแทรกเตอร์เคลื่อนย้าย  
ตู้สินค้าไปลานกองเก็บ

RTG ยกตู้สินค้า FCL  
กองเก็บใน Container Yard

ภาพที่ 12 แสดงการรับมอบตู้สินค้า FCL ขาเข้า

#### การส่งมอบตู้สินค้า FCL ขาเข้า

ตัวแทนหรือเจ้าของสินค้าดำเนินการด้านเอกสารโดยยื่นเอกสาร Delivery order ที่ได้รับจากสายเรือเพื่อชำระค่าภาระให้กับการท่าเรือ หลังจากชำระค่าภาระแล้วจะได้รับ Wharf receive พร้อม Gate ticket และจัดทำใบขนสินค้าขาเข้าต่อกรมศุลกากร พร้อมดำเนินการพิธีการตรวจปล่อยทางศุลกากร หลังจากได้รับคำสั่งปล่อยแล้วนำเอกสาร Wharf receive ที่นายตรวจได้ลงนามแล้วติดต่อกับแผนกปฏิบัติการเพื่อตรวจสอบเอกสารต่างๆ ตรวจสอบการชำระค่าภาระ ตรวจสอบคำสั่งปล่อยเพื่อส่งมอบสินค้าต่อไป รถบรรทุกเอกชนจากภายนอกผ่านประตูตรวจสอบสินค้าเข้าสู่พื้นที่ท่าเรือกรุงเทพ โดยยื่นเอกสาร Gate ticket เพื่อวิ่งไปยังพื้นที่กองเก็บตู้สินค้าใน Terminal รถคานเคลื่อนที่ยกตู้สินค้า (RTG : Rubber Tire Gantry Crane) ยกตู้สินค้าวางลงบนรถบรรทุกเอกชนจากภายนอก และวิ่งผ่านประตูตรวจสอบสินค้าออกจากพื้นที่ท่าเรือกรุงเทพ



รถบรรทุกเอกชนจากภายนอก  
ผ่านเข้าประตูตรวจสอบสินค้า

RTG ยกตู้สินค้า FCL จากลาน  
กองเก็บใน Container Yard

รถบรรทุกเอกชนจากภายนอก  
ผ่านออกประตูตรวจสอบสินค้า

ภาพที่ 13 แสดงการส่งมอบตู้สินค้า FCL ขาเข้า

สายเรือ	เจ้าของสินค้า	กรมศุลกากร	การทำเรือฯ			เขตปลอดอากร	รถบรรทุก จากภายนอก
			การเงิน	Terminal	ปฏิบัติการ		
ยื่น Manifest		ระบบ NSW		รับข้อมูลจากNSW			
	ยื่นเอกสาร B/L				ยกตู้ลงจากเรือ		
ออกเอกสาร D/O					เคลื่อนย้ายตู้สินค้า		
	ยื่น B/L และ D/O				กองเก็บใน CY		
		จัดทำใบขนขาเข้า					ผ่าน Main Gate
			ชำระค่าภาระ				
	คำสั่งปล่อย			Wharf Receipt			Gate Ticket
				ตรวจสอบข้อมูล			
					ยกตู้จาก CY		รับตู้สินค้าขึ้นรถ
							ออกนอกเขต ททท.

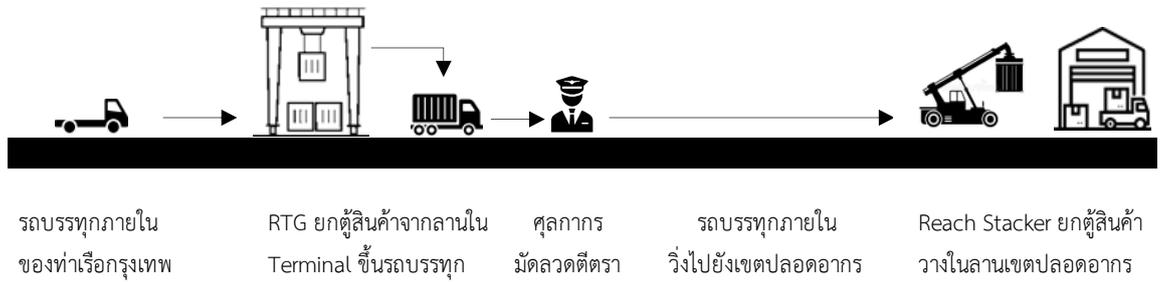
ภาพที่ 14 ขั้นตอนกระบวนการรับมอบ - ส่งมอบตู้สินค้า FCL ขาเข้า

### การเคลื่อนย้ายตู้สินค้า FCL ขาเข้ามายังเขตปลอดอากรท่าเรือกรุงเทพ

เป็นกิจกรรมที่เกี่ยวข้องเนื่องจากกิจกรรมในการส่งมอบตู้สินค้า FCL ขาเข้าของท่าเรือกรุงเทพ โดยจากเดิมในปัจจุบันสามารถทำได้เพียงส่งมอบตู้สินค้า FCL ให้กับตัวแทนหรือเจ้าของสินค้าเท่านั้น ภายหลังจากมีการให้บริการเขตปลอดอากรท่าเรือกรุงเทพนั้น เป็นการสร้างทางเลือกให้ตัวแทนหรือเจ้าของสินค้าสามารถเคลื่อนย้ายตู้สินค้า FCL เพื่อใช้ในการจัดเก็บ การกระจาย การขนส่งสินค้าทั้งในประเทศและระหว่างประเทศ โดยยังคงต้องดำเนินการด้านเอกสารให้ครบถ้วนโดยยื่นเอกสาร Delivery order ที่ได้รับจากสายเรือเพื่อชำระค่าภาระให้กับการท่าเรือ หลังจากชำระค่าภาระแล้วจะได้รับ Wharf receive พร้อม Gate ticket ในส่วนของการจัดทำใบขนสินค้าขาเข้า ใช้วิธีในการจัดทำใบขนสินค้าประเภท Type 0 ซึ่งเป็นใบขนสินค้าขาเข้าประเภทไม่มีการชำระภาษี (Exempt from duty) ใช้ในกรณีที่มีการนำเข้าสินค้าเข้ามาในประเทศ แต่ไม่มีการชำระภาษีศุลกากร เช่น การนำเข้าสินค้าเพื่อการแสดงในงานนิทรรศการ การทดสอบ การวิจัย หรือในกรณีที่มีการยกเว้นภาษีตามข้อตกลงหรือสิทธิประโยชน์พิเศษอื่นๆ พร้อมดำเนินการมัดลวดเพื่อควบคุมสินค้าในเขตศุลกากรที่ต้องส่งถึงปลายทางภายใต้การควบคุมของศุลกากร และตีตราประทับศุลกากรเป็นหลักฐานว่าสินค้าผ่านการตรวจสอบและได้รับอนุญาตให้ผ่านไปยังจุดต่อไปได้ตามระเบียบพิธีการศุลกากร หากตู้สินค้านั้นสถานะเป็น Red Line ต้องขนย้ายตู้สินค้านี้ดังกล่าวไปยังศูนย์เอกซเรย์และมีเอกสารยืนยันการเอกซเรย์ก่อนเคลื่อนย้ายตู้สินค้าเข้าสู่เขตปลอดอากรท่าเรือกรุงเทพต่อไป หลังจากได้รับคำสั่งปล่อยแล้วนำเอกสาร Wharf Receive ที่นายตรวจได้ลงนามแล้วติดต่อกับแผนกปฏิบัติการเพื่อตรวจสอบเอกสารต่างๆ ตรวจสอบการชำระค่าภาระ ตรวจสอบคำสั่งปล่อยเพื่อเคลื่อนย้ายตู้สินค้าไปยังเขตปลอดอากรท่าเรือกรุงเทพ ในขั้นตอนการเคลื่อนย้ายตู้สินค้าไปยังเขตปลอดอากรท่าเรือกรุงเทพสามารถดำเนินการได้ 2 วิธีประกอบด้วย

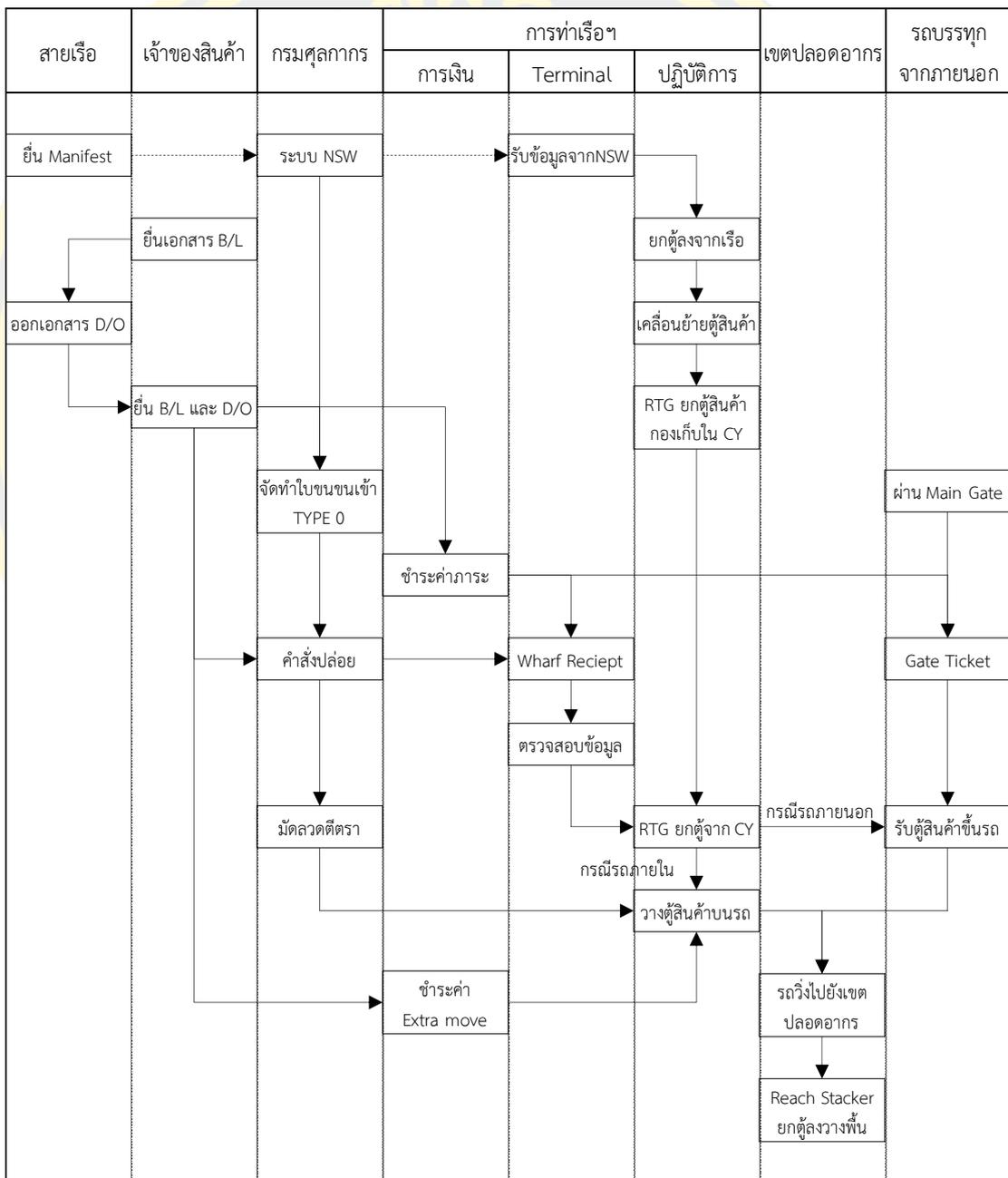
1) ใช้รถบรรทุกเอกชนจากภายนอกเข้ามารับตู้สินค้าแบบเดียวกับการขั้นตอนการส่งมอบตู้สินค้า FCL เพียงแต่เปลี่ยนจากการวิ่งออกประตูตรวจสอบสินค้าเป็นวิ่งไปยังเขตปลอดอากรท่าเรือกรุงเทพ ซึ่งวิธีนี้จะไม่มีค่าใช้จ่ายเพิ่มเติมในการเคลื่อนย้าย แต่เมื่อตู้สินค้าไปถึงยังปลายทางที่เขตปลอดอากรท่าเรือกรุงเทพจะต้องมีค่าใช้จ่ายในการยกตู้สินค้านอกจากรถบรรทุก

2) ใช้รถบรรทุกภายในของท่าเรือกรุงเทพในการเคลื่อนย้ายตู้สินค้า วิธีนี้จะมีค่าใช้จ่ายเพิ่มเติมเนื่องจากเป็นกิจกรรมที่ต่อเนื่องที่ภาระไม่ได้ครอบคลุมถึง เป็นการขอเคลื่อนย้ายตู้สินค้ากรณีพิเศษ (Extra move) ตามอัตราค่าภาระของท่าเรือกรุงเทพ โดยค่าใช้จ่ายในส่วนนี้จะครอบคลุมกิจกรรมยกตู้สินค้าที่ต้นทางในลานกองเก็บตู้สินค้า Container yard ภายใน Terminal กิจกรรมเคลื่อนย้ายตู้สินค้าโดยรถแทรกเตอร์ของท่าเรือกรุงเทพจาก Terminal บริเวณฝั่งตะวันออกของท่าเรือกรุงเทพไปยังเขตปลอดอากรท่าเรือกรุงเทพบริเวณฝั่งตะวันตกของท่าเรือกรุงเทพ มีระยะทางประมาณ 2 กิโลเมตร และกิจกรรมการยกตู้สินค้านำลงพื้นลานของเขตปลอดอากรท่าเรือกรุงเทพ



ภาพที่ 15 แสดงการเคลื่อนย้ายตู้สินค้า FCL ขาเข้าไปยังเขตปลอดอากรท่าเรือกรุงเทพ

หน่วยงานที่มีหน้าที่ในการรับผิดชอบตรวจสอบปล่อยสินค้าในพื้นที่คือศุลกากรประจำพื้นที่ เช่น Terminal 1 – 2 หน่วยงานที่รับผิดชอบในการตรวจสอบปล่อยสินค้าคือฝ่ายบริการศุลกากรที่ 1 และ 2 ส่วนบริการศุลกากรที่ 2 โดยหน่วยงานที่รับผิดชอบตรวจสอบปล่อยในเขตปลอดอากรท่าเรือกรุงเทพคือ ฝ่ายบริการศุลกากรที่ 1 ส่วนบริการศุลกากรที่ 1 จะเห็นได้ว่าหน่วยงานที่รับผิดชอบเป็นคนละส่วนงานกันจึงมีความจำเป็นที่จะต้องดำเนินการมัดลวดตีตราเพื่อควบคุมสินค้าที่ต้องส่งถึงปลายทางได้ตามระเบียบพิธีการศุลกากร



ภาพที่ 16 ขั้นตอนกระบวนการส่งมอบตู้สินค้า FCL ขาเข้าไปยังเขตปลอดอากรท่าเรือกรุงเทพ



ภาพที่ 17 เส้นทางการวิ่งรถระหว่าง Terminal มาয়งเขตปลอดอากรท่าเรือกรุงเทพ

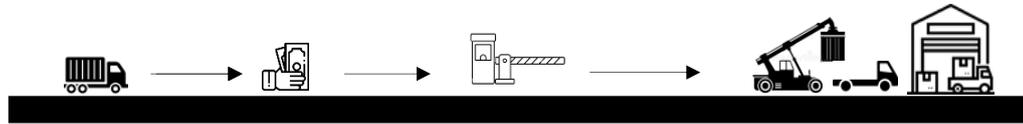
ตารางที่ 19 อัตราค่าภาระที่เกี่ยวข้องกับกิจกรรมตู้สินค้า FCL ขาเข้า

รายการ	ตู้ FCL ปกติ		ตู้ FCL Freezone		หมายเหตุ
	20 ฟุต	40 ฟุต	20 ฟุต	40 ฟุต	
1.Container Lifting Charge ค่าภาระยกตู้สินค้าลงจากเรือ	1,000	1,700	1,000	1,700	เรียกเก็บจากเจ้าของเรือ
2.Container Wharfage ค่าภาระการใช้ท่าของตู้สินค้า	370	630	370	630	
3.Lift on Charge ค่าภาระยกตู้สินค้าขึ้นรถบรรทุก	1,550	2,650	1,550	2,650	เรียกเก็บจากเจ้าของสินค้า
4.ค่าธรรมเนียมยานพาหนะผ่านท่าของตู้สินค้า	100	200	100	200	
5.ค่าเคลื่อนย้ายตู้สินค้ากรณีพิเศษ Extra Move			930	1,430	
รวมค่าภาระตู้สินค้า FCL	3,020	5,180	3,950	6,610	

### ขั้นตอนการให้บริการสินค้าจากนอกเขตรั้วศุลกากรท่าเรือกรุงเทพ

สินค้านอกเขตรั้วศุลกากรสามารถเข้ามาฝากเก็บภายในเขตปลอดอากรท่าเรือกรุงเทพได้ โดยจัดทำแบบคำร้องขอเคลื่อนย้ายสินค้าเข้าเขตปลอดอากรท่าเรือกรุงเทพ ชำระค่าภาระตามอัตราค่าภาระท่าเรือกรุงเทพครบด้วยประกอบด้วยค้ายานพาหนะผ่านท่าและค่าภาระยกตู้สินค้าลงจากยานพาหนะ ผ่านประตูตรวจสอบสินค้าของท่าเรือกรุงเทพ ในส่วนของพิธีการทางด้านศุลกากร ตู้สินค้าต่างประเทศจากท่าเรืออื่นสามารถขนย้ายเข้ามาจัดเก็บในเขตปลอดอากรท่าเรือกรุงเทพได้โดยการจัดทำใบขนสินค้าประเภท 0 ซึ่งทำการมัดลวดตีตราเรียบร้อยแล้ว หรือสินค้าภายในประเทศหรือสินค้าจากเขตปลอดอากรอื่นก็สามารถขนย้ายเข้ามาจัดเก็บในเขตปลอดอากรท่าเรือกรุงเทพได้โดย

จัดทำใบขนสินค้าประเภท Type D เมื่อผ่านประตูตรวจสอบสินค้าแล้วรถเครื่องมือพุ่มแรง Reach stacker ทำการยกตู้สินค้าวางลงพื้นในพื้นที่เขตปลอดอาคารท่าเรือกรุงเทพ



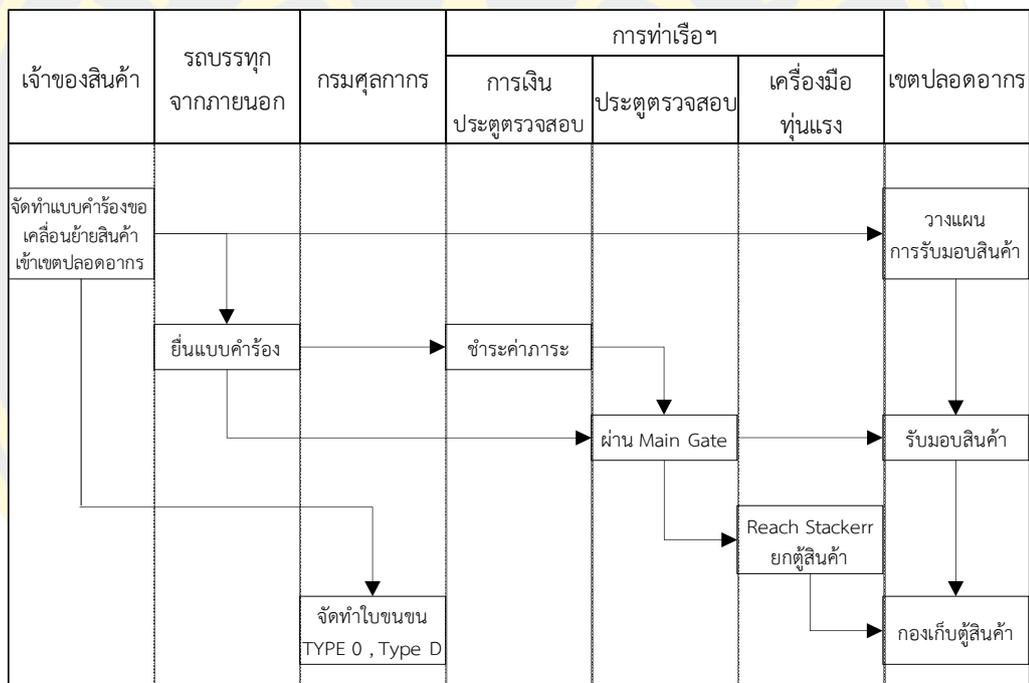
รถบรรทุกเอกชนจาก  
ภายนอก

ชำระค่าภาระ

รถบรรทุกผ่านเข้าประตู  
ตรวจสอบสินค้า  
ของท่าเรือกรุงเทพ

RTG ยกตู้สินค้าจากรถบรรทุก  
กองเก็บใน Container Yard  
ภายในเขตปลอดอาคาร

ภาพที่ 18 แสดงการรับมอบตู้สินค้าจากนอกเขตรั้วศุลกากรท่าเรือกรุงเทพ



ภาพที่ 19 ขั้นตอนกระบวนการรับมอบตู้สินค้าจากนอกเขตรั้วศุลกากรท่าเรือกรุงเทพ



ภาพที่ 20 เส้นทางการวิ่งรถจากประตูตรวจศุลกากรสินค้ามายังเขตปลอดอากรท่าเรือกรุงเทพ

ตารางที่ 20 ค่าภาระที่เกี่ยวข้องกับกิจกรรมการรับมอบตู้สินค้าจากนอกเขตท่าเรือกรุงเทพ

รายการ	ตู้สินค้า		ตู้เปล่า		หมายเหตุ
	20 ฟุต	40 ฟุต	20 ฟุต	40 ฟุต	
1. ค่าธรรมเนียมยานพาหนะผ่านท่าของตู้สินค้า	100	200	100	200	
2. Lift off Charge ค่าภาระยกตู้สินค้าลงจากรถบรรทุก	535	963	428	727	
3. ค่าบริการขนถ่ายตู้สินค้า	30	30			
รวมค่าภาระ	665	1,193	528	927	

### ขั้นตอนการให้บริการส่งมอบสินค้าออกจากเขตปลอดอากรท่าเรือกรุงเทพ

สินค้าที่จะออกจากเขตปลอดอากรท่าเรือกรุงเทพต้องจัดทำแบบคำร้องขอเคลื่อนย้ายสินค้าออกจากเขตปลอดอากรท่าเรือกรุงเทพ รถบรรทุกที่เข้ามารับสินค้าสามารถผ่านเข้าประตูตรวจศุลกากรสินค้าท่าเรือกรุงเทพได้ทั้งฝั่งตะวันตกและตะวันออกโดยชำระค่ายานพาหนะผ่านท่าของรถบรรทุก และค่าบริการยกตู้สินค้าในเขตปลอดอากรขึ้นรถบรรทุก ในส่วนของพิธีการทางด้านศุลกากรสามารถดำเนินการได้หลายกรณีประกอบด้วย

1) การนำของเข้าภายในประเทศ จัดทำใบขนประเภท P เพื่อชำระค่าภาษีอากรตามสภาพแห่งของ ราคาศุลกากรและพิกัดศุลกากรที่เป็นอยู่ในเวลาที่ปล่อยของนั้นออกออกไปจากเขตปลอดอากร

2) การโอนของไปยังคลังสินค้าทัณฑ์บน/ของที่ได้รับการส่งเสริมการลงทุนตามมาตรา 29 จัดทำใบขนประเภท C

3) การโอนของไปยังเขตปลอดอากรอื่นหรือเขตประกอบการเสรี จัดทำใบขนประเภท D

4) การนำของออกไปต่างประเทศจัดทำใบขนประเภท 1

และต้องได้รับคำสั่งปล่อยหรือคำสั่งอนุญาตจากเจ้าหน้าที่ศุลกากรฝ่ายบริการศุลกากรที่ 1 ส่วนบริการศุลกากรที่ 1 สำนักศุลกากรท่าเรือกรุงเทพ ที่เป็นผู้รับผิดชอบในการกำกับดูแลเขตปลอดอากรท่าเรือกรุงเทพ

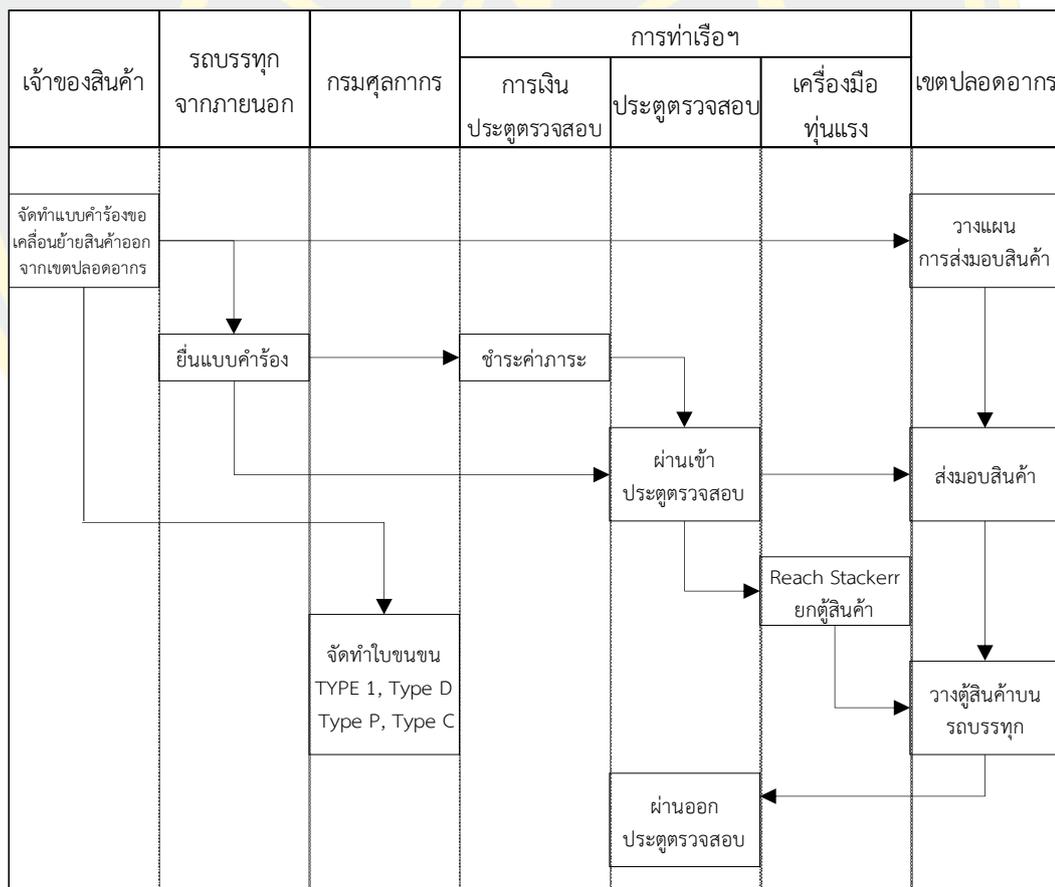


รถบรรทุกเอกชนจาก  
ภายนอกชำระค่า  
ยานพาหนะผ่านท่า

Reach Stacker ยกตู้สินค้าจาก  
ลานกองเก็บตู้สินค้าภายใน  
ภายในเขตปลอดอากรขึ้นรถบรรทุก

รถบรรทุกเอกชนจาก  
วิ่งออกจากท่าเรือกรุงเทพ

ภาพที่ 21 แสดงการส่งมอบตู้สินค้าออกจากเขตปลอดอากรท่าเรือกรุงเทพ



ภาพที่ 22 ขั้นตอนกระบวนการส่งมอบตู้สินค้าออกจากเขตปลอดอากรท่าเรือกรุงเทพ

ตารางที่ 21 ค่าบริการกิจกรรมการส่งมอบตู้สินค้าออกจากเขตปลอดอากรท่าเรือกรุงเทพ

รายการ	รถบรรทุกขนาด 4,6,10,18 ล้อ	ตู้สินค้า		ตู้เปล่า	
		20 ฟุต	40 ฟุต	20 ฟุต	40 ฟุต
1.ค่าธรรมเนียมยานพาหนะผ่านทางท่าของรถบรรทุก	107				
2.ค่าบริการยกตู้สินค้าในเขตปลอดอากรท่าเรือกรุงเทพ		465	930	372	743

ค่าธรรมเนียมยานพาหนะผ่านทางท่าเรียกเก็บในอัตรา 107 บาททุกขนาดของรถบรรทุกเปล่าที่มารับสินค้า ซึ่งจะมีความแตกต่างกับค่าธรรมเนียมยานพาหนะผ่านทางท่าที่เรียกเก็บตามขนาดของตู้สินค้า ในส่วนของค่าบริการยกตู้สินค้าในเขตปลอดอากรท่าเรือกรุงเทพ ถือเป็นกิจกรรมใหม่ที่ท่าเรือกรุงเทพไม่เคยมี จึงเทียบเคียงกิจกรรมเดิมรวมถึงอัตราค่าใช้บริการที่มีความใกล้เคียง และได้ออกประกาศการทำเรือแห่งประเทศไทยเรื่องการเรียกเก็บค่าบริการสำหรับกิจกรรมเขตปลอดอากรท่าเรือกรุงเทพ ใช้ร่วมกับค่าภาระที่ได้ประกาศก่อนหน้านี้และยังมีผลบังคับใช้อยู่ในปัจจุบัน

#### ข้อมูลสถิติปริมาณสินค้าของเขตปลอดอากรท่าเรือกรุงเทพ

จากการรวบรวมปริมาณสินค้าที่เข้ามาใช้บริการเขตปลอดอากรท่าเรือกรุงเทพตั้งแต่ช่วงเดือนมกราคม 2567 ที่เริ่มมีการให้บริการกิจกรรมเขตปลอดอากรท่าเรือกรุงเทพ โดยแบ่งตามลักษณะของการเคลื่อนย้ายสินค้าเข้ามายังพื้นที่เขตปลอดอากรท่าเรือกรุงเทพ มีรายละเอียดดังนี้

ตารางที่ 22 สถิติปริมาณตู้สินค้าของเขตปลอดอากรท่าเรือกรุงเทพ

การให้บริการเกี่ยวกับตู้สินค้า		ปี 2567								รวม	
		ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.		ก.ย.
A1	ตู้สินค้าสถานภาพ FCL จากในเขตวีศุลกากรท่าเรือกรุงเทพ	13	-	-	24	-	71	57	47	18	230
A2	ตู้สินค้าสถานภาพ FCL จากภายนอกท่าเรือกรุงเทพ	-	-	2	16	-	116	89	82	40	345
A3	ตู้สินค้าเปล่า EMPTY Container เข้า - ออก เขตปลอดอากร	25		4	52	40	130	272	166	53	742
รวมปริมาณตู้สินค้า		38	0	6	92	40	317	418	295	111	1,317

ตารางที่ 23 สถิติปริมาณสินค้าของเขตปลอดอากรท่าเรือกรุงเทพ

การให้บริการเกี่ยวกับสินค้า		ปี 2567								รวม	
		ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.		ก.ย.
B1	การรับมอบสินค้า (หีบห่อ)	19	-	-	143	-	-	6	-	-	168
	น้ำหนักสินค้า (ตัน)	1.09			5.62	-	-	1	-	-	7.71
B2	การเปิดตู้สินค้า นำสินค้าเข้าฝากเก็บในคลัง (หีบห่อ)										
	น้ำหนักสินค้า (ตัน)										
B3	จำนวนสินค้าประเภทรถยนต์ (คัน)	-	-	-	-	70	2	2	3	51	128
B4	จำนวนรถบรรทุกเปล่าเข้ามารับ - ส่ง สินค้า	-	1	-	19	7	9	6	47	119	208

### ข้อมูลโดยตรงสำหรับงานวิจัยนี้เฉพาะเจาะจงตามจุดมุ่งหมายของการศึกษา

เป็นข้อมูลที่รวบรวมขึ้นโดยตรงสำหรับงานวิจัยนี้เฉพาะเจาะจงตามจุดมุ่งหมายของการศึกษา ประกอบด้วยข้อมูลจากผู้เชี่ยวชาญหรือผู้บริหารในเขตปลอดอากรหรือบริษัทที่เกี่ยวข้องกับการใช้บริการเขตปลอดอากร ผู้ประกอบการหรือเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงานในเขตปลอดอากร การรวบรวมข้อมูลที่เกี่ยวข้องหรือผู้มีส่วนได้เสียในเขตปลอดอากรท่าเรือกรุงเทพ ปัจจุบันและผู้ที่มีความสนใจที่จะเข้ามาใช้งานเขตปลอดอากรท่าเรือกรุงเทพในอนาคต การรวบรวมข้อมูลโดยตรงประกอบด้วย 2 แนวทาง

### การเก็บรวบรวมข้อมูลเชิงคุณภาพที่ได้จากการประชุมและการเสวนาจากผู้เกี่ยวข้อง

ข้อมูลที่ได้จากการประชุมและการเสวนาจากภาคส่วนต่าง ๆ ร่วมกันทั้งภาครัฐและเอกชน รวมถึงผู้เกี่ยวข้องในสายงานอื่นๆ อาทิเช่น สายงานกลยุทธ์องค์กร สายงานสนับสนุนต่าง ๆ สายงานการเงินและการบัญชี สายงานบริหารความเสี่ยง เป็นต้น ที่ไม่ได้เกี่ยวข้องโดยตรงกับเขตปลอดอากรท่าเรือกรุงเทพโดยตรงซึ่งมีมุมมองและข้อคิดเห็นที่เป็นประโยชน์ในการศึกษาให้สามารถมีความครอบคลุมและครอบคลุมในทุกมิติ

### การประชุมร่วมภาครัฐและเอกชน โดยสำนักงานศุลกากรท่าเรือกรุงเทพ

สำนักงานศุลกากรท่าเรือกรุงเทพได้จัดประชุมเพื่อประชาสัมพันธ์และรับฟังความคิดเห็นจากภาคเอกชนอย่างต่อเนื่อง โดยผู้เข้าร่วมประชุมหรือเป็นตัวแทนสมาคม สมาพันธ์ต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการนำเข้าและส่งออกที่สำคัญ ซึ่งส่วนใหญ่ให้ความสนใจ แต่ยังไม่ทราบถึงรายละเอียดที่สำคัญ อาทิเช่น ที่ตั้งของเขตปลอดอากรฯ ขั้นตอนและพิธีการ ข้อจำกัดในรูปแบบต่าง ๆ สิทธิประโยชน์ที่ได้รับ อัตราค่าบริการ ฯลฯ



ภาพที่ 23 การประชุมร่วมภาครัฐและเอกชนกรุงเทพ



### การประชุมระหว่างท่าเรือกรุงเทพกับผู้ให้บริการที่เกี่ยวข้อง

ท่าเรือกรุงเทพได้จัดประชุมเพื่อประชาสัมพันธ์และรับฟังความคิดเห็นจากผู้ให้บริการ โดยแบ่งออกเป็นผู้ใช้บริการประเภทตัวแทนสายเรือและตัวแทนเจ้าของสินค้า ซึ่งเป็นการหารือเกี่ยวกับการดำเนินการขั้นตอนและพิธีการต่าง ๆ ในการให้บริการที่ต่อเนื่องจากกิจกรรมหลักของท่าเรือกรุงเทพไปยังเขตปลอดอากรท่าเรือกรุงเทพ



ภาพที่ 24 การประชุมระหว่างท่าเรือกรุงเทพกับผู้ให้บริการที่เกี่ยวข้อง

### การประชุมระหว่างหน่วยงานภายในที่เกี่ยวข้องของการท่าเรือแห่งประเทศไทย

ท่าเรือกรุงเทพได้จัดประชุมภายในระหว่างสายงานต่าง ๆ เพื่อรับฟังความคิดเห็นและจากสายงานสนับสนุนต่าง ๆ เนื่องจากการให้บริการเขตปลอดอากรท่าเรือกรุงเทพเป็นกิจกรรมใหม่ที่ยังไม่มีระเบียบ ประกาศต่าง ๆ ที่รองรับ ส่งผลให้เกิดความไม่ชัดเจนระหว่างหน่วยงานปฏิบัติการกับหน่วยงานสนับสนุนต่าง ๆ อาทิเช่น สายงานกลยุทธ์องค์กร สายงานการเงินและบัญชี สายงานกลยุทธ์องค์กร สายงานพัฒนาธุรกิจและการตลาด สายงานบริหารความเสี่ยง สายงานกฎหมาย ฯลฯ



ภาพที่ 25 การประชุมระหว่างหน่วยงานภายในของการท่าเรือแห่งประเทศไทย

#### การประชุมระหว่างท่าเรือกรุงเทพและกรมศุลกากร

ท่าเรือกรุงเทพได้จัดประชุมหารือเกี่ยวกับและลงสำรวจพื้นที่ เพื่อกำหนดแนวทางในการดำเนินพิธีการขั้นตอนต่าง ๆ ให้มีความชัดเจน โดยได้รับข้อมูลจาก 2 ส่วนงานของกรมศุลกากร ประกอบด้วย สำนักสิทธิประโยชน์ทางภาษีอากร ซึ่งรับผิดชอบเกี่ยวกับการอนุญาตรวมถึงพิจารณาสิทธิประโยชน์ทางภาษีอากร และสำนักศุลกากรท่าเรือกรุงเทพ ซึ่งรับผิดชอบเกี่ยวกับการตรวจปล่อยสินค้าในเขตปลอดอากรท่าเรือกรุงเทพ



ภาพที่ 26 การประชุมระหว่างท่าเรือกรุงเทพและกรมศุลกากร

### การฝึกอบรมเกี่ยวกับเขตปลอดอากรและรับฟังข้อคิดเห็นจากภาคเอกชน

ท่าเรือกรุงเทพร่วมกับกรมศุลกากรและผู้จัดตั้งเขตปลอดอากรท่าเรือกรุงเทพได้จัดฝึกอบรมเพื่อให้ความรู้เกี่ยวกับสิทธิประโยชน์ทางภาษีอากรและเกี่ยวกับเขตปลอดอากรท่าเรือกรุงเทพ และรับฟังข้อคิดเห็นรวมถึงข้อเสนอแนะต่าง ๆ โดยมีผู้เข้าร่วมเป็นบริษัทเอกชน กลุ่มตัวแทนเจ้าของสินค้า ผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ สายการบินเดินเรือ รวมถึงผู้ที่มีความสนใจที่จะเข้ามาให้บริการเขตปลอดอากรท่าเรือกรุงเทพ



ภาพที่ 27 การฝึกอบรมและรับฟังข้อคิดเห็นจากหน่วยงานภาคเอกชน



## การเก็บรวบรวมข้อมูลเชิงคุณภาพที่ได้จากการสัมภาษณ์หรือการทำ

### แบบสอบถาม

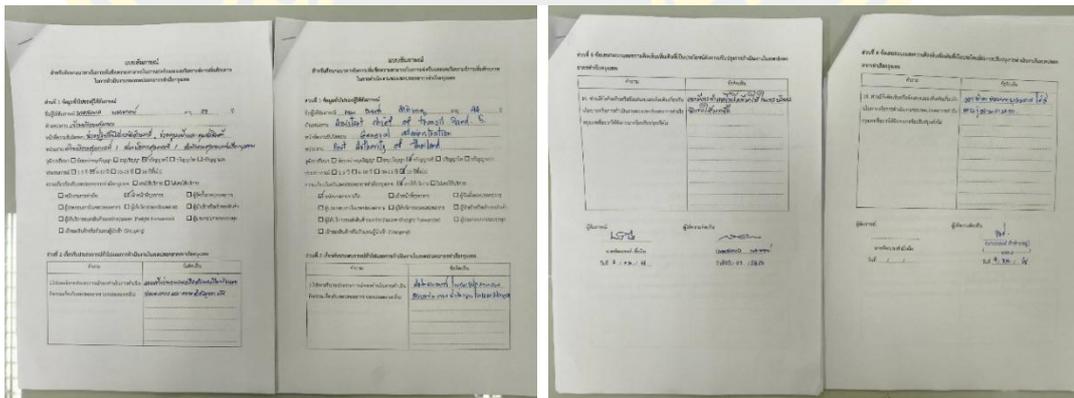
ในการวิจัยจะใช้การเก็บข้อมูลเชิงคุณภาพที่ได้จากการสัมภาษณ์หรือการทำแบบสอบถามเกี่ยวกับเขตปลอดอาคารท่าเรือกรุงเทพ มุ่งเน้นไปที่การสำรวจความเข้าใจ ประสิทธิภาพ และความคิดเห็นของผู้ตอบเกี่ยวกับการดำเนินงานและผลกระทบต่าง ๆ ของเขตปลอดอาคารท่าเรือกรุงเทพ เพื่อให้ได้ข้อมูลเชิงลึก คำถามเป็นลักษณะเปิดกว้างผู้ตอบสามารถแสดงความคิดเห็นได้อย่างอิสระ โดยการรวบรวมข้อมูลประกอบด้วย 3 ช่องทางได้แก่

#### 1. การสัมภาษณ์เพื่อสำรวจความคิดเห็น



ภาพที่ 28 การสัมภาษณ์และการกรอกผลสำรวจความคิดเห็น

#### 2. รวบรวมข้อมูลด้วยด้วยเอกสารแบบสอบถาม



ภาพที่ 29 ตัวอย่างการรวบรวมข้อมูลด้วยด้วยเอกสารแบบสอบถาม

### 3. รวบรวมข้อมูลด้วยช่องทางอิเล็กทรอนิกส์ผ่านแอปพลิเคชัน Google Form

<p><b>ส่วนที่ 2</b> เกี่ยวกับประสบการณ์ทั่วไปและการดำเนินงานในเขตปลอดอากรท่าเรือกรุงเทพ โปรดระบุรายละเอียดที่เกี่ยวข้อง (ถ้ามี)</p>	<p>12. ท่านคิดว่าเขตปลอดอากรท่าเรือกรุงเทพมีบทบาทสำคัญต่อการเพิ่มขีดความสามารถทางการแข่งขันของธุรกิจท่านอย่างไร และมีบทบาทใดที่ควรพัฒนาเพิ่มเติมหรือไม่</p> <p>คำตอบของคุณ _____</p>
<p>1. โปรดอธิบายประสบการณ์ของท่านในการดำเนินกิจกรรมเกี่ยวกับเขตปลอดอากร (เขตปลอดอากรอื่น)</p> <p>คำตอบของคุณ _____</p>	<p>13. ท่านมองเห็นโอกาสในการขยายธุรกิจหรือเพิ่มประสิทธิภาพในการดำเนินงานของท่านในเขตปลอดอากรท่าเรือกรุงเทพอย่างไรบ้าง</p> <p>คำตอบของคุณ _____</p>
<p>2. โปรดอธิบายประสบการณ์ของท่านในการทำงานหรือดำเนินธุรกิจภายในเขตปลอดอากรท่าเรือกรุงเทพ</p> <p>คำตอบของคุณ _____</p>	<p><b>ส่วนที่ 6</b> ข้อเสนอแนะและความคิดเห็นเพิ่มเติมที่เป็นประโยชน์ต่อการปรับปรุงการดำเนินงานในเขตปลอดอากรท่าเรือกรุงเทพ โปรดระบุรายละเอียดที่เกี่ยวข้อง</p>
<p>3. ท่านคิดว่าภาระดำเนินงานของเขตปลอดอากรท่าเรือกรุงเทพมีผลกระทบต่อภาระนำเข้า-ส่งออกสินค้าของท่านอย่างไร</p> <p>คำตอบของคุณ _____</p>	<p>14. ท่านมีข้อคิดเห็นหรือข้อเสนอแนะเพิ่มเติมเกี่ยวกับนโยบายหรือการดำเนินงานของเขตปลอดอากรท่าเรือกรุงเทพที่อยากให้พิจารณาหรือปรับปรุงหรือไม่</p> <p>คำตอบของคุณ _____</p>
<p>4. ในมุมมองของท่าน กระบวนการที่ใช้ในการจัดการเขตปลอดอากรท่าเรือกรุงเทพมีความ</p>	<p>ส่ง <span style="float: right;">กำลังแบบฟอร์ม</span></p>

ภาพที่ 30 ตัวอย่างหน้าจอสำหรับบันทึกข้อมูลช่องทางผ่าน Google Form

### ข้อมูลที่ได้รับจากการสัมภาษณ์หรือการทำแบบสอบถาม

ส่วนที่ 1 ผู้ให้ข้อมูลโดยการสัมภาษณ์หรือการทำแบบสอบถาม จำนวน 40 คน

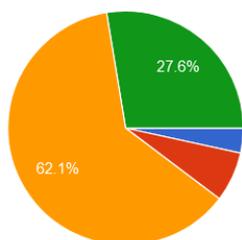
ประกอบด้วย

1. กลุ่มพนักงานของการท่าเรือแห่งประเทศไทย จำนวน 20 คน จากสายงานต่าง ๆ ดังนี้
  - ฝ่ายปฏิบัติการเรือและสินค้า จำนวน 10 คน
  - ฝ่ายบริหารงานสนับสนุน จำนวน 2 คน
  - ฝ่ายพัฒนาธุรกิจและการตลาด จำนวน 2 คน
  - ฝ่ายการเงินและการบัญชี จำนวน 2 คน
  - ฝ่ายกลยุทธ์องค์กร จำนวน 2 คน
  - สำนักบริหารความเสี่ยงและควบคุมภายใน จำนวน 1 คน
  - กองกฎหมาย ฝ่ายอำนวยการ จำนวน 1 คน
2. กลุ่มเจ้าหน้าที่ศุลกากร จำนวน 5 คน
3. กลุ่มผู้จัดตั้ง ผู้ประกอบการหรือผู้ให้บริการในเขตปลอดอากรท่าเรือกรุงเทพ จำนวน 4 คน
4. กลุ่มผู้ใช้บริการในเขตปลอดอากรท่าเรือกรุงเทพ จำนวน 3 คน
5. กลุ่มนำเข้า ส่งออก หรือตัวแทนจำนวน 2 คน
6. กลุ่มตัวแทนผู้ให้บริการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ (Freight forwarder) จำนวน 2 คน
7. กลุ่มสมาคมหรือสมาพันธ์ จำนวน 2 คน

8. กลุ่มตัวแทนสายการบินเรือ จำนวน 2 คน

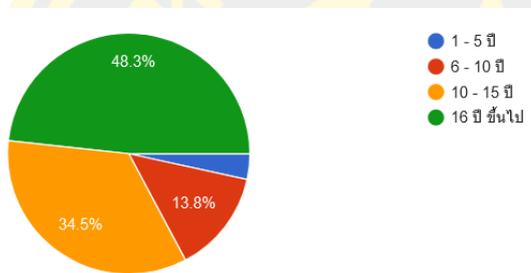
9. กลุ่มอื่น ๆ จำนวน 2 คน

คุณวุฒิทางการศึกษาและประสบการณ์ในการทำงานของผู้ให้ข้อมูล ประกอบด้วย



● น้อยกว่าอนุปริญญา  
● อนุปริญญา  
● ปริญญาตรี  
● ปริญญาโท  
● ปริญญาเอก

วุฒิการศึกษา	ร้อยละ
น้อยกว่าอนุปริญญา	3.4 %
อนุปริญญา	6.9 %
ปริญญาตรี	62.1 %
ปริญญาโท	27.6 %
ปริญญาเอก	-



● 1 - 5 ปี  
● 6 - 10 ปี  
● 10 - 15 ปี  
● 16 ปี ขึ้นไป

ประสบการณ์การทำงาน	ร้อยละ
1 - 5 ปี	3.4 %
6 - 10 ปี	13.8 %
11 - 15 ปี	34.5 %
16 ปี ขึ้นไป	48.3 %

ภาพที่ 31 คุณวุฒิทางการศึกษาและประสบการณ์ในการทำงานของผู้ให้ข้อมูล

## ส่วนที่ 2 เกี่ยวกับประสบการณ์ทั่วไปและการดำเนินงานในเขตปลอดอาคาร

วัตถุประสงค์ เพื่อสำรวจข้อมูลทั่วไปและประสบการณ์จากการใช้บริการเขตปลอดอาคาร รวมถึงการดำเนินธุรกิจที่เกี่ยวข้อง ประกอบด้วย 4 คำถาม

ตารางที่ 24 การรวบรวมผลสำรวจความคิดเห็นคำถามที่ 1

### คำถามที่ 1 ประสบการณ์ในการดำเนินกิจกรรมเกี่ยวกับเขตปลอดอาคาร

Q 1-1 กลุ่มที่ไม่มีประสบการณ์หรือไม่ได้ดำเนินกิจกรรมเกี่ยวกับเขตปลอดอาคารมาก่อน ส่วนมากเป็นกลุ่มพนักงานของการท่าเรือแห่งประเทศไทย ซึ่งจากประสบการณ์การปฏิบัติงานเป็นการให้บริการเกี่ยวกับเรือและสินค้าเท่านั้น ไม่เคยเกี่ยวข้องกับธุรกิจที่ต้องใช้เขตปลอดอาคาร

Q 1-2 กลุ่มที่มีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับกฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้องกับเขตปลอดอาคารในภาพรวม ส่วนมากเป็นกลุ่มเจ้าหน้าที่ศุลกากร มีความเข้าใจถึงสิทธิประโยชน์ของเขตปลอดอาคาร

Q 1-3 กลุ่มผู้จัดตั้ง ผู้ประกอบการ ผู้ให้บริการ ในเขตปลอดอาคารท่าเรือกรุงเทพ มีประสบการณ์ในการบริหารจัดการและดำเนินธุรกิจเขตปลอดอาคาร เช่น การให้บริการคลังสินค้า

การขนส่งสินค้า การแปรรูปสินค้า การให้บริการด้านโลจิสติกส์ และการให้เช่าพื้นที่ มีประสบการณ์ในการประสานงานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในเขตปลอดอากรต่างๆ มีประสบการณ์ในการจัดการเอกสารและข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับเขตปลอดอากร รวมถึงให้บริการคำปรึกษาและประสานงานแก่ผู้ประกอบการด้านโลจิสติกส์ที่เกี่ยวข้องกับเขตปลอดอากรผ่านงานด้านเขตปลอดอากร ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

**Q 1-4** กลุ่มผู้ใช้บริการที่มีประสบการณ์ในการใช้บริการต่างๆ ในเขตปลอดอากร เช่น การนำเข้า ส่งออกสินค้า การจัดเก็บสินค้า การแปรรูปสินค้า และการให้บริการด้านโลจิสติกส์ เคยใช้บริการเขตปลอดอากรในต่างประเทศ (เช่น สิงคโปร์, ฮองกง) เคยดำเนินกิจกรรมนำเข้า-ส่งออกสินค้าผ่านเขตปลอดอากรอื่นๆ มีประสบการณ์ที่หลากหลายและครอบคลุมเกี่ยวกับเขตปลอดอากร ทั้งในด้านการให้บริการ การประสานงาน การใช้บริการ และความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับกฎหมายและระเบียบ ซึ่งถือเป็นกลุ่มที่มีความเชี่ยวชาญเกี่ยวกับเขตปลอดอากร

**คำถามที่ 1** ผู้ตอบส่วนมากมีประสบการณ์และความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับเขตปลอดอากรในภาพรวม โดยผู้ตอบบางรายเคยใช้บริการเขตปลอดอากรอื่นทั้งในประเทศไทยและในต่างประเทศ ซึ่งอาจเป็นข้อมูลที่เป็นประโยชน์ในการเปรียบเทียบและนำมาปรับปรุงเขตปลอดอากรเขตปลอดอากรท่าเรือกรุงเทพได้

ตารางที่ 25 การรวบรวมผลสำรวจความคิดเห็นคำถามที่ 2

## **คำถามที่ 2 ประสบการณ์ในการดำเนินธุรกิจภายในเขตปลอดอากรท่าเรือกรุงเทพ**

**Q 2-1** กลุ่มที่มีประสบการณ์เกี่ยวกับกิจกรรมหลักของท่าเรือกรุงเทพ แต่ไม่มีประสบการณ์โดยตรงเกี่ยวกับเขตปลอดอากรท่าเรือกรุงเทพ ซึ่งได้เคยเข้าร่วมกิจกรรมหรือเคยศึกษารายละเอียดข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับเขตปลอดอากรท่าเรือกรุงเทพ

**Q 2-2** กลุ่มที่มีความเข้าใจในขั้นตอนการดำเนินงานต่าง ๆ ภายในเขตปลอดอากรท่าเรือกรุงเทพ ผู้ตอบกลุ่มนี้มีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับกระบวนการทำงานต่าง ๆ ในเขตปลอดอากร ซึ่งเป็นพื้นฐานสำคัญในการดำเนินธุรกิจ

**Q 2-3** กลุ่มผู้บริหาร ผู้จัดตั้ง ผู้ประกอบการ ผู้ให้บริการในเขตปลอดอากรท่าเรือกรุงเทพ ผู้ตอบกลุ่มนี้มีประสบการณ์ที่หลากหลายและครอบคลุมเกี่ยวกับเขตปลอดอากร ทั้งในด้านการบริหารจัดการ การให้บริการ และการใช้บริการ ซึ่งถือเป็นกลุ่มที่มีความเชี่ยวชาญเกี่ยวกับเขตปลอดอากร

**Q 2-4** กลุ่มผู้ดำเนินธุรกิจนำเข้า-ส่งออกสินค้าผ่านเขตปลอดอากรท่าเรือกรุงเทพเป็นประจำ เคยใช้บริการต่าง ๆ ของเขตปลอดอากรท่าเรือกรุงเทพ เช่น คลังสินค้า การขนส่ง และพิธีการศุลกากร ผู้ตอบกลุ่มนี้มีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับเขตปลอดอากรท่าเรือกรุงเทพ มีความสัมพันธ์ที่ดีกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียต่างๆ ซึ่งเป็นประโยชน์ต่อการดำเนินงาน

Q 2-5 กลุ่มผู้ที่เคยศึกษาข้อมูลและมีความสนใจเข้ามาใช้บริการเขตปลอดอากรท่าเรือกรุงเทพ ผู้ตอบกลุ่มนี้แสดงความสนใจที่จะใช้บริการเขตปลอดอากร ซึ่งอาจเป็นกลุ่มเป้าหมายที่มีศักยภาพในการพัฒนาเขตปลอดอากร

**คำถามที่ 2** ข้อมูลที่ได้มามีความหลากหลายและครอบคลุมประสบการณ์และความคิดเห็นที่แตกต่างกัน ซึ่งเป็นประโยชน์ต่อการศึกษาและพัฒนา ผู้ตอบบางรายยังไม่มีประสบการณ์โดยตรง แต่มีความสนใจหรือเกี่ยวข้องกับเขตปลอดอากร ซึ่งอาจเป็นกลุ่มเป้าหมายที่ควรให้ความสำคัญ

ตารางที่ 26 การรวบรวมผลสำรวจความคิดเห็นคำถามที่ 3

**คำถามที่ 3 การดำเนินงานของเขตปลอดอากรท่าเรือกรุงเทพมีผลกระทบต่อการนำเข้า - ส่งออกสินค้าอย่างไร**

Q 3-1 เขตปลอดอากรท่าเรือกรุงเทพ ช่วยลดต้นทุนการนำเข้า-ส่งออก ลดภาระด้านภาษีอากร ค่าธรรมเนียม และค่าใช้จ่ายอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการนำเข้าและส่งออกสินค้า ทำให้ผู้ประกอบการสามารถลดต้นทุนและเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันได้

Q 3-2 กระบวนการทางศุลกากรที่มีความสะดวกและรวดเร็วขึ้น ช่วยลดระยะเวลาและขั้นตอนที่ยุ่งยากในการนำเข้าและส่งออกสินค้า ทำให้ผู้ประกอบการสามารถดำเนินธุรกิจได้อย่างคล่องตัวยิ่งขึ้น

Q 3-3 ผู้ประกอบการสามารถบริหารจัดการสินค้าคงคลังได้อย่างมีประสิทธิภาพมากขึ้น โดยสามารถนำสินค้าเข้ามาพักไว้ในเขตปลอดอากรได้โดยไม่ต้องชำระภาษีอากร จนกว่าจะมีการนำสินค้าออกจากเขตปลอดอากรเพื่อจำหน่ายหรือใช้ประโยชน์ เพิ่มความคล่องตัวในการบริหารจัดการสินค้าคงคลัง

Q 3-4 การลดต้นทุนและเพิ่มความคล่องตัวในการดำเนินงาน ช่วยให้ผู้ประกอบการสามารถแข่งขันในตลาดต่างประเทศได้อย่างมีประสิทธิภาพมากขึ้น ส่งผลดีต่อการแข่งขันทางการค้า

Q 3-5 เขตปลอดอากรท่าเรือกรุงเทพสามารถเป็นประตูสู่ตลาดต่างประเทศ ช่วยให้ผู้ประกอบการสามารถนำสินค้าเข้ามาพักไว้ในเขตปลอดอากรเพื่อรอการส่งออกไปยังประเทศต่าง ๆ ได้อย่างสะดวกและรวดเร็ว สามารถเข้าถึงตลาดต่างประเทศได้ง่ายขึ้น ช่วยเพิ่มโอกาสให้ผู้ประกอบการสามารถขยายธุรกิจไปยังตลาดใหม่ ๆ และเพิ่มยอดขายได้

Q 3-6 เขตปลอดอากรช่วยลดขั้นตอนและอุปสรรคต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการนำเข้าและส่งออกสินค้า ทำให้ผู้ประกอบการสามารถดำเนินธุรกิจได้อย่างราบรื่นและมีประสิทธิภาพ สามารถวางแผนการนำเข้า-ส่งออกสินค้าได้อย่างมีประสิทธิภาพมากขึ้น

Q 3-7 สิทธิประโยชน์ต่าง ๆ ที่ได้รับจากเขตปลอดอากร สามารถการส่งเสริมการนำเข้าและส่งออกผ่านเขตปลอดอากร ช่วยกระตุ้นเศรษฐกิจของประเทศ สร้างงาน สร้างรายได้ และเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศในเวทีโลกส่งผลดีต่อภาพรวมเศรษฐกิจของประเทศ

**คำถามที่ 3** ข้อมูลที่ได้จากการสำรวจความคิดเห็นส่วนใหญ่เป็นไปในทิศทางบวก แสดงให้เห็นว่าผู้ประกอบการและผู้ที่เกี่ยวข้องส่วนใหญ่ได้รับประโยชน์จากการดำเนินงานของเขตปลอดอากรท่าเรือกรุงเทพ

ตารางที่ 27 การรวบรวมผลสำรวจความคิดเห็นคำถามที่ 4

**คำถามที่ 4 กระบวนการที่ใช้ในการจัดการเขตปลอดอากรท่าเรือกรุงเทพมีความสะดวกและมีประสิทธิภาพเพียงใด**

**Q 4-1** ผู้ตอบส่วนมากเห็นว่ากระบวนการโดยรวมมีความสะดวกและมีประสิทธิภาพ แต่ยังมีบางขั้นตอนที่สามารถปรับปรุงให้ดีขึ้นได้ เพื่อช่วยให้การนำเข้า-ส่งออกสินค้าเป็นไปอย่างราบรื่น สะดวกและมีประสิทธิภาพ

**Q 4-2** ผู้ตอบหลายรายเห็นว่ากระบวนการประสานงานระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้องยังต้องปรับปรุงให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น เพื่อลดความล่าช้าและอุปสรรคในการดำเนินงาน

**Q 4-3** ผู้ตอบส่วนมากเห็นว่าควรมีการลดขั้นตอนและเอกสารที่ไม่จำเป็น เพื่อลดความยุ่งยากและเพิ่มความรวดเร็วในการดำเนินงาน และเสนอแนะให้มีการประเมินผลและปรับปรุงกระบวนการอย่างสม่ำเสมอ เพื่อให้กระบวนการมีความทันสมัยและมีประสิทธิภาพอยู่เสมอ

**Q 4-4** ผู้ตอบเสนอแนะให้มีการปรับปรุงระบบการสื่อสารและประชาสัมพันธ์ให้ดีขึ้น เพื่อให้ข้อมูลที่ต้องการและเป็นประโยชน์แก่ผู้ประกอบการและผู้ที่เกี่ยวข้อง

**Q 4-5** ผู้ตอบเสนอแนะให้มีการนำเทคโนโลยีที่ทันสมัยมาใช้ในการบริหารจัดการเขตปลอดอากรให้มากขึ้น เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพและความรวดเร็วในการดำเนินงาน เช่น ระบบการจัดการเอกสารอิเล็กทรอนิกส์ เพื่อช่วยอำนวยความสะดวกและลดความยุ่งยากในการจัดการเอกสารที่เกี่ยวข้อง

**Q 4-6** ระบบการให้บริการยังไม่ครอบคลุมและเข้าถึงได้ยาก ควรมีการปรับปรุงระบบการให้บริการให้เข้าถึงได้ง่ายและครอบคลุมความต้องการของผู้ใช้บริการ ควรมีการรับฟังความคิดเห็นของผู้ประกอบการและผู้ที่เกี่ยวข้อง เพื่อนำไปปรับปรุงกระบวนการให้ตรงกับความต้องการของผู้ใช้บริการมากยิ่งขึ้น

**Q 4-7** ผู้ตอบบางรายเห็นว่าเจ้าหน้าที่บางส่วนยังขาดความรู้ความเข้าใจในกระบวนการ ควรมีการฝึกอบรมและพัฒนาเจ้าหน้าที่ให้มีความรู้ความเข้าใจในกระบวนการอย่างถ่องแท้

**คำถามที่ 4** ข้อมูลที่ได้จากการสำรวจความคิดเห็นแสดงให้เห็นว่าผู้ตอบส่วนใหญ่พึงพอใจกับความสะดวกและประสิทธิภาพของกระบวนการจัดการเขตปลอดอากรท่าเรือกรุงเทพ แต่ยังมีบางส่วนที่เห็นว่าควรมีการปรับปรุงในบางด้าน เพื่อให้กระบวนการมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น

### ส่วนที่ 3 เกี่ยวกับปัญหาและความท้าทายในการดำเนินงาน

วัตถุประสงค์ เพื่อตรวจสอบปัญหาและอุปสรรคที่พบในเขตปลอดอากร รวมถึงข้อเสนอแนะในการแก้ไขปรับปรุง ประกอบด้วย 3 คำถาม

ตารางที่ 28 การรวบรวมผลสำรวจความคิดเห็นคำถามที่ 5

#### คำถามที่ 5 ปัญหาที่พบในกระบวนการดำเนินงานภายในเขตปลอดอากรท่าเรือกรุงเทพ และมีข้อเสนอแนะอย่างไรสำหรับการปรับปรุง

**Q 5-1** ความไม่ชัดเจนของกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง ทั้งด้านศุลกากรและของการทำงานเอง ยังไม่ชัดเจนและยังไม่เอื้ออำนวยต่อการดำเนินงาน ทำให้เกิดความสับสนและอาจเป็นอุปสรรคต่อการดำเนินงาน ควรมีการทบทวนและปรับปรุงกฎระเบียบให้มีความชัดเจน เข้าใจง่าย และเป็นปัจจุบัน เพื่อให้ผู้ประกอบการสามารถปฏิบัติตามได้อย่างถูกต้องและมีประสิทธิภาพ

**Q 5-2** การจัดประตูเข้า-ออก ไม่มีการแบ่งแยกพื้นที่อย่างชัดเจนระหว่างการทำเรือและเขตปลอดอากรท่าเรือกรุงเทพอาจมีปัญหาในการดำเนินการ ควรมีการปรับปรุงกระบวนการจัดประตูเข้า-ออกให้มีความชัดเจน แบ่งแยกพื้นที่อย่างเป็นสัดส่วน และอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้า

**Q 5-3** ตามระเบียบของกรมศุลกากรกำหนดให้ทำการ X-ray ตู้สินค้าทุกตู้ก่อนเข้าเขตปลอดอากร อาจทำให้เกิดความล่าช้าในการดำเนินงาน ควรมีการพิจารณาปรับปรุงกระบวนการ X-ray ตู้สินค้า โดยอาจมีการนำเทคโนโลยีมาใช้ในการคัดกรองหรือตรวจสอบตู้สินค้าที่มีความเสี่ยงเพื่อลดระยะเวลาในการตรวจสอบ

**Q 5-4** การสื่อสารและการประสานงานระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง อาจทำให้เกิดความล่าช้าและอุปสรรคในการดำเนินงาน ควรมีการปรับปรุงระบบการสื่อสารและสร้างความเข้าใจอันดีระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น การจัดตั้งศูนย์ประสานงานร่วม หรือการใช้เทคโนโลยีในการสื่อสาร

**Q 5-5** ผู้ตอบบางรายเห็นว่าค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานภายในเขตปลอดอากรท่าเรือกรุงเทพยังสูงและมีความซ้ำซ้อน ควรมีการทบทวนและปรับปรุงค่าใช้จ่ายให้มีความเหมาะสมและเป็นธรรม

**Q 5-6** ปัญหาการขาดแคลนพื้นที่จอดรถและพื้นที่จัดเก็บสินค้า อาจทำให้เกิดความแออัดและไม่สะดวกในการดำเนินงาน ควรมีการขยายพื้นที่และเพิ่มจำนวนที่จอดรถและพื้นที่จัดเก็บสินค้าให้เพียงพอต่อความต้องการ

**Q 5-7** ปัญหาการจราจรติดขัดบริเวณภายนอกท่าเรือกรุงเทพ ทำให้เกิดความล่าช้าในการขนส่งสินค้าในเขตปลอดอากรท่าเรือกรุงเทพ ควรมีการบริหารจัดการการจราจรให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น เช่น การปรับปรุงถนน การเพิ่มช่องจราจร

**Q 5-8** การขาดแคลนข้อมูลและสถิติที่เกี่ยวข้อง อาจทำให้ผู้ประกอบการไม่สามารถวางแผนและตัดสินใจได้อย่างมีประสิทธิภาพ ควรมีการจัดเก็บและเผยแพร่ข้อมูลที่เป็นประโยชน์ต่อผู้ประกอบการ เช่น ข้อมูลการค้า ข้อมูลโลจิสติกส์ และข้อมูลกฎหมาย

---

**คำถามที่ 5** ปัญหาที่ผู้ตอบแบบสอบถามพบส่วนใหญ่เกี่ยวข้องกับกฎระเบียบ การประสานงาน พื้นที่ และการบริหารจัดการ ซึ่งเป็นประเด็นที่สามารถปรับปรุงและแก้ไขได้

---

ตารางที่ 29 การรวบรวมผลสำรวจความคิดเห็นคำถามที่ 6

---

**คำถามที่ 6** กระบวนการในการขออนุญาตหรือดำเนินการต่าง ๆ ภายในเขตปลอดอากรท่าเรือ กรุงเทพมหานครมีความซับซ้อนหรือมีอุปสรรคอะไรบ้างที่ท่านต้องพบเจอ

---

**Q 6-1** ขั้นตอนการขออนุญาตบางอย่างในส่วนของศุลกากรมีความซับซ้อนและใช้เวลานาน ทำให้เกิดความล่าช้าและเป็นอุปสรรคต่อการดำเนินงานโดยรวม ควรมีการปรับปรุงกระบวนการทำงานของศุลกากรให้มีความรวดเร็วและมีประสิทธิภาพมากขึ้น เช่น การลดขั้นตอนและเอกสารที่ไม่จำเป็น

**Q 6-2** การที่ผู้สินค้าที่จะมาบรรจุสินค้าในเขตปลอดอากรยังคงต้องเสียอัตราค่าภาระผ่านทางท่าเรือท่าเรือกรุงเทพ ทำให้ผู้ประกอบการมีค่าใช้จ่ายเพิ่มขึ้น ควรมีการพิจารณายกเว้นหรือลดหย่อนค่าภาระผ่านทางท่าเรือลดภาระค่าใช้จ่ายของผู้ประกอบการ

**Q 6-3** เอกสารที่ต้องใช้ในการขออนุญาตมีจำนวนมากและยุ่งยาก ทำให้เกิดความสับสนและเสียเวลาในการจัดเตรียม ควรมีการลดจำนวนเอกสารที่ต้องใช้ในการขออนุญาต และปรับปรุงรูปแบบเอกสารให้มีความเข้าใจง่ายและสะดวกในการจัดเตรียม รวมถึงควรมีการพัฒนาระบบการขออนุญาตออนไลน์ให้ครอบคลุมทุกขั้นตอน เพื่ออำนวยความสะดวกและลดระยะเวลาในการดำเนินการ

**Q 6-4** ขาดการประชาสัมพันธ์ข้อมูลเกี่ยวกับขั้นตอนและกระบวนการขออนุญาต ทำให้ผู้ประกอบการไม่ทราบข้อมูลที่ถูกต้องและครบถ้วน ควรมีการประชาสัมพันธ์ข้อมูลเกี่ยวกับขั้นตอนและกระบวนการขออนุญาตให้มีความชัดเจนและเข้าถึงได้ง่าย เช่น การเผยแพร่ข้อมูลผ่านเว็บไซต์หรือช่องทางออนไลน์ต่างๆ

**Q 6-5** การตีความกฎระเบียบที่แตกต่างกันระหว่างเจ้าหน้าที่ทั้งในส่วนของท่านท่าเรือกรุงเทพ และในส่วนของกรมศุลกากร ทำให้เกิดความสับสนและอาจเป็นอุปสรรคต่อการดำเนินงาน ควรมีการกำหนดแนวทางการตีความกฎระเบียบที่ชัดเจนและเป็นมาตรฐานเดียวกัน อีกทั้งเจ้าหน้าที่บางส่วนยังขาดความรู้ความเข้าใจในระเบียบและขั้นตอน ควรมีการฝึกอบรมและพัฒนาเจ้าหน้าที่ให้มีความรู้ความเข้าใจในระเบียบและขั้นตอนอย่างถ่องแท้

**Q 6-6** การขาดความยืดหยุ่นในด้านกฎระเบียบต่างๆ ของกรมศุลกากรในการดำเนินกิจกรรม ควรมีการทบทวนและปรับปรุงกฎระเบียบให้มีความยืดหยุ่นและเหมาะสมกับสถานการณ์ที่เปลี่ยนแปลงไป

**Q 6-7** การติดต่อประสานงานกับเจ้าหน้าที่บางครั้งไม่สะดวกและล่าช้าควรมีการปรับปรุงระบบการติดต่อประสานงานให้มีความสะดวกและรวดเร็วมากขึ้น เช่น การจัดตั้งศูนย์บริการข้อมูล

หรือการใช้ระบบออนไลน์ในการติดต่อประสานงาน และไม่มีช่องทางในการร้องเรียนหรือขอความช่วยเหลือ ทำให้ผู้ประกอบการไม่สามารถระบายปัญหาหรือข้อสงสัยได้ ควรมีการจัดตั้งช่องทางในการร้องเรียนหรือขอความช่วยเหลือที่เข้าถึงได้ง่ายและมีประสิทธิภาพ

**คำถามที่ 6** ปัญหาที่ผู้ตอบแบบสอบถามพบส่วนใหญ่เกี่ยวข้องกับกระบวนการทำงาน กฎระเบียบ การสื่อสาร และการบริการ เพื่อให้การดำเนินงานภายในเขตปลอดอากรท่าเรือกรุงเทพฯมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น ควรมีการนำประเด็นที่ได้จากการสำรวจความคิดเห็นไปพิจารณาและดำเนินการปรับปรุงอย่างจริงจัง โดยเฉพาะอย่างยิ่งในเรื่องของการปรับปรุงกระบวนการทำงาน การลดขั้นตอนและเอกสารที่ไม่จำเป็น การนำเทคโนโลยีมาใช้ และการพัฒนาบุคลากร

ตารางที่ 30 การรวบรวมผลสำรวจความคิดเห็นคำถามที่ 7

**คำถามที่ 7 ความท้าทายหรือปัญหาในการปรับตัวเข้ากับข้อกำหนดและกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องกับเขตปลอดอากรท่าเรือกรุงเทพฯ**

**Q 7-1** ผู้ตอบบางรายเห็นว่า การเชื่อมต่อข้อมูลระหว่างหน่วยงานภาครัฐและเอกชนยังไม่ราบรื่น ทำให้เกิดความล่าช้าและอุปสรรคในการดำเนินงาน ควรมีการพัฒนากระบวนการเชื่อมต่อข้อมูลที่ทันสมัยและมีประสิทธิภาพ เพื่อให้การแลกเปลี่ยนข้อมูลระหว่างหน่วยงานเป็นไปอย่างรวดเร็วและรวดเร็ว

**Q 7-2** กฎระเบียบที่เกี่ยวข้องกับเขตปลอดอากรมีความไม่สอดคล้องกัน ควรมีการปรับปรุงกฎระเบียบให้มีความสอดคล้องกันและเป็นไปในทิศทางเดียวกัน เพื่อให้ผู้ประกอบการสามารถปฏิบัติตามได้อย่างถูกต้องและมีประสิทธิภาพ

**Q 7-3** ผู้ตอบบางรายเสนอให้กรมศุลกากรพิจารณายกเว้นใบอนุญาตสำหรับสินค้าบางประเภทที่อยู่ในฟรีโซน เพื่อลดขั้นตอนและอำนวยความสะดวกในการดำเนินงาน

**Q 7-4** ผู้ตอบบางรายต้องการให้มีระบบการขนส่งแบบ Multimodal เหมือนกับการทำอากาศยานสุวรรณภูมิ เพื่อเพิ่มความสะดวกและประสิทธิภาพในการขนส่งสินค้า อีกทั้งผู้ประกอบการสามารถมีทางเลือกในการขนส่งสินค้าที่หลากหลายและเหมาะสมกับความต้องการ

**Q 7-5** ผู้ตอบบางรายเสนอให้พิจารณาปรับปรุงอัตราค่าบริการของท่าเรือกรุงเทพฯ สำหรับรถบรรทุกตู้สินค้าที่ผ่าน Main Gate เพื่อมาใช้บริการเขตปลอดอากร โดยให้มีการเรียกเก็บอัตราค่าบริการที่เป็นธรรมและสอดคล้องกับการใช้งานจริง โดยคำนึงถึงประเภทของสินค้าและวัตถุประสงค์ของการใช้บริการ

**Q 7-6** ผู้ตอบบางรายเห็นว่าควรมีการเปิดเวทีให้ผู้ประกอบการมีส่วนร่วมในการเสนอความคิดเห็นและข้อเสนอแนะในการกำหนดกฎระเบียบ เพื่อให้กฎระเบียบมีความเหมาะสมและสอดคล้องกับความต้องการของผู้ใช้บริการ

**Q 7-7** ค่าใช้จ่ายในการปฏิบัติตามกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องกับเขตปลอดอากรยังสูง ควรมีการทบทวนและปรับปรุงค่าใช้จ่ายในการปฏิบัติตามกฎระเบียบให้มีความเหมาะสมและเป็นธรรม

Q 7-8 ขั้นตอนและกระบวนการบางอย่างไม่ปรับตามสภาพการดำเนินธุรกิจในปัจจุบัน ทำให้เกิดความล่าช้าและเป็นอุปสรรคต่อการดำเนินงาน ควรมีการทบทวนและปรับปรุงขั้นตอนและกระบวนการให้มีความทันสมัยและสอดคล้องกับสภาพการดำเนินธุรกิจในปัจจุบัน

**คำถามที่ 7** ปัญหาที่ผู้ตอบแบบสอบถามพบส่วนใหญ่เกี่ยวข้องกับกฎระเบียบ การเข้าถึงข้อมูล การสื่อสาร และการสนับสนุนจากภาครัฐ ควรมีการนำประเด็นที่ได้จากการสำรวจความคิดเห็นไปพิจารณา และดำเนินการปรับปรุงอย่างจริงจัง นอกจากนี้ควรมีการเปิดโอกาสให้ผู้ประกอบการและผู้ที่เกี่ยวข้องมีส่วนร่วมในการเสนอความคิดเห็นและข้อเสนอแนะอย่างต่อเนื่อง เพื่อนำไปปรับปรุงกระบวนการให้ตรงกับความต้องการของผู้ใช้บริการมากยิ่งขึ้น

#### ส่วนที่ 4 เกี่ยวกับสิ่งอำนวยความสะดวก โครงสร้างพื้นฐาน และค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้น

ภายในเขตปลอดอากรท่าเรือกรุงเทพ

วัตถุประสงค์ เพื่อประเมินการใช้สิ่งอำนวยความสะดวก โครงสร้างพื้นฐาน และค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นภายในเขตปลอดอากร ประกอบด้วย 3 คำถาม

ตารางที่ 31 การรวบรวมผลสำรวจความคิดเห็นคำถามที่ 8

**คำถามที่ 8** ความคิดเห็นเกี่ยวกับสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ ภายในเขตปลอดอากรท่าเรือกรุงเทพ เช่น โครงสร้างพื้นฐาน, การขนส่ง, หรือการจัดเก็บสินค้า

Q 8-1 สิ่งอำนวยความสะดวกภายในเขตปลอดอากรมีความเพียงพอและพร้อมต่อการใช้งาน เช่น พื้นที่กว้างขวาง เครื่องมือครบครัน และการดูแลรักษาที่ดี ควรมีการดูแลรักษาและปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกให้คงอยู่ในสภาพดีและพร้อมใช้งานอยู่เสมอ เพื่อรองรับการใช้งานที่อาจเพิ่มขึ้นในอนาคต

Q 8-2 ผู้ตอบบางรายเสนอให้มีการพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกให้มีความหลากหลายและครบวงจรมากยิ่งขึ้น เช่น ร้านอาหาร ที่พักสำหรับผู้ปฏิบัติงาน และคลังสินค้าปรับอุณหภูมิสำหรับสินค้าพิเศษ ควรมีการสำรวจความต้องการของผู้ประกอบการและผู้ให้บริการ เพื่อนำไปพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกให้ตรงกับความต้องการและครอบคลุมการใช้งานที่หลากหลาย

Q 8-3 ควรมีการติดตั้งป้ายบอกทางและป้ายประชาสัมพันธ์ให้มีความชัดเจนและครอบคลุมทั่วพื้นที่ เพื่ออำนวยความสะดวกในการเดินทางและการค้นหาข้อมูล

Q 8-4 ผู้ตอบบางรายให้ความสำคัญกับความสะอาดและความเป็นระเบียบเรียบร้อยของพื้นที่ ควรมีการดูแลรักษาความสะอาดและความเป็นระเบียบเรียบร้อยของพื้นที่อย่างสม่ำเสมอ เพื่อสร้างสภาพแวดล้อมที่ดีและน่าใช้งาน

Q 8-5 ควรมีการจัดระบบรักษาความปลอดภัยให้มีประสิทธิภาพและครอบคลุมทั่วพื้นที่ เพื่อสร้างความมั่นใจและความปลอดภัยแก่ผู้ให้บริการ

Q 8-6 มีระบบสาธารณูปโภคพื้นฐานที่พร้อม เช่น ระบบไฟฟ้า ประปา ควรมีการตรวจสอบและบำรุงรักษาอย่างสม่ำเสมอ เพื่อให้ระบบมีความพร้อมใช้งานตลอดเวลา

Q 8-7 ควรมีการตรวจสอบและปรับปรุงระบบระบายน้ำให้มีประสิทธิภาพ เพื่อป้องกันปัญหาน้ำท่วมที่อาจเกิดขึ้น

---

**คำถามที่ 8** ความคิดเห็นของผู้ตอบส่วนใหญ่เป็นไปในทิศทางบวก แสดงให้เห็นว่าสิ่งอำนวยความสะดวกภายในเขตปลอดอากรท่าเรือกรุงเทพมีความพร้อมและเพียงพอต่อการใช้งานในระดับหนึ่ง แต่ยังมีบางส่วนที่เสนอให้มีการปรับปรุงและพัฒนาเพิ่มเติม เพื่อให้สิ่งอำนวยความสะดวกมีความหลากหลายและตอบสนองความต้องการของผู้ใช้บริการมากยิ่งขึ้น

---

ตารางที่ 32 การรวบรวมผลสำรวจความคิดเห็นคำถามที่ 9

---

**คำถามที่ 9** ความคิดเห็นอย่างไรเกี่ยวกับอัตราค่าบริการภายในเขตปลอดอากรท่าเรือกรุงเทพ และผลกระทบต่อธุรกิจ

---

Q 9-1 อัตราค่าบริการมีความเหมาะสมและยอมรับได้ แต่บางส่วนเสนอให้มีการปรับลดราคาลงอีกเล็กน้อย เพื่อช่วยลดภาระค่าใช้จ่ายของผู้ประกอบการและเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน

Q 9-2 อัตราค่าบริการมีความเหมาะสม แต่มีความละเอียดซับซ้อนมากเกินไป ทำให้ยากต่อการเข้าใจและคำนวณ ควรมีการปรับปรุงโครงสร้างอัตราค่าบริการให้มีความเรียบง่ายและเข้าใจง่ายขึ้น เพื่อลดความยุ่งยากในการคำนวณและวางแผนค่าใช้จ่าย

Q 9-3 ควรมีการเปรียบเทียบอัตราค่าบริการกับเขตปลอดอากรอื่น ๆ เพื่อนำมาปรับปรุงและพัฒนาอัตราค่าบริการให้มีความเหมาะสมและแข่งขันได้

Q 9-4 ควรมีการพิจารณาให้ส่วนลดหรือสิทธิประโยชน์สำหรับผู้ประกอบการรายย่อย เพื่อส่งเสริมและสนับสนุนการเติบโตของธุรกิจขนาดเล็ก

Q 9-5 ควรปรับปรุงระบบการเรียกเก็บเงินให้มีความสะดวกและรวดเร็วมากขึ้น และควรนำเทคโนโลยีมาใช้ในการปรับปรุงระบบการเรียกเก็บเงินให้มีความสะดวก รวดเร็ว และมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น

Q 9-6 ควรมีการเปิดโอกาสให้ผู้ประกอบการมีส่วนร่วมในการเสนอความคิดเห็นและข้อเสนอแนะของผู้ประกอบการในการกำหนดอัตราค่าบริการ เพื่อให้การกำหนดอัตราค่าบริการมีความเหมาะสมและเป็นธรรม

Q 9-7 ควรมีการพิจารณาผลกระทบของอัตราค่าบริการต่อต้นทุนการดำเนินงานของผู้ประกอบการอย่างรอบคอบ เพื่อให้การกำหนดอัตราค่าบริการมีความเหมาะสมและไม่เป็นภาระต่อผู้ประกอบการมากเกินไป ซึ่งผู้ตอบบางรายเห็นว่าอัตราค่าบริการที่สูงส่งผลกระทบต่อต้นทุนการดำเนินงานของธุรกิจ

Q 9-8 ควรมีการส่งเสริมการแข่งขันด้านราคาอย่างเป็นธรรม เพื่อเป็นประโยชน์ต่อผู้ประกอบการให้ผู้ประกอบการมีทางเลือกในการใช้บริการที่หลากหลายและมีราคาที่เหมาะสม

Q 9-9 ควรมีการพิจารณากำหนดอัตราค่าบริการที่สอดคล้องกับประเภทและขนาดของธุรกิจ เพื่อให้มีความเหมาะสมและเป็นธรรมต่อผู้ประกอบการแต่ละราย

---

**คำถามที่ 9** ความคิดเห็นของผู้ตอบส่วนใหญ่เกี่ยวกับอัตราค่าบริการภายในเขตปลอดอากรท่าเรือกรุงเทพมีความหลากหลายและครอบคลุมประเด็นต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง ทั้งในด้านความเหมาะสม ความโปร่งใส ความซับซ้อน และผลกระทบต่อธุรกิจ

---

ตารางที่ 33 การรวบรวมผลสำรวจความคิดเห็นคำถามที่ 10

---

**คำถามที่ 10** มาตรการความปลอดภัยในเขตปลอดอากรท่าเรือกรุงเทพมีประสิทธิภาพเพียงพอหรือไม่ และควรมีการพัฒนาในด้านใดเพิ่มเติมหรือไม่

---

Q 10-1 มาตรการความปลอดภัยในภาพรวมอยู่ในระดับที่น่าพอใจและเพียงพอต่อการรักษาความปลอดภัยในพื้นที่ ควรมีการรักษามาตรฐานและปรับปรุงมาตรการความปลอดภัยให้มีความทันสมัยและสอดคล้องกับสถานการณ์อยู่เสมอ

Q 10-2 ควรมีการนำเทคโนโลยีมาใช้ในการพัฒนาระบบอำนวยความสะดวกในการเข้า-ออกประตู เช่น ระบบการอ่านป้ายทะเบียนรถ หรือระบบการตรวจสอบบุคคลด้วยไบโอเมตริกซ์ให้มีความรวดเร็วและมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น

Q 10-3 ควรมีการจัดทำแผนฉุกเฉินและแผนการรับมือกับเหตุการณ์ต่าง ๆ และมีการฝึกซ้อมแผนอย่างสม่ำเสมอเพื่อเตรียมความพร้อมในการรับมือกับสถานการณ์ที่ไม่คาดฝัน

Q 10-4 ควรมีการติดตั้งกล้องวงจรปิดให้ครอบคลุมทุกพื้นที่ และมีการตรวจสอบและบำรุงรักษากล้องวงจรปิดอย่างสม่ำเสมอ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการเฝ้าระวังและติดตามเหตุการณ์ต่าง ๆ

Q 10-5 เพิ่มความเข้มงวดของ รปภ. ประจำจุดตรวจทางเข้า - ออก และจัดหาอุปกรณ์ที่ทันสมัย เช่น อุปกรณ์ตรวจจับวัตถุอันตราย หรืออุปกรณ์สื่อสารที่ทันสมัยเพิ่มประสิทธิภาพในการรักษาความปลอดภัย ควรมีการฝึกอบรมและพัฒนา รปภ. ให้มีความรู้ความสามารถและทักษะในการรักษาความปลอดภัยอย่างเข้มงวด

Q 10-6 ผู้ตอบบางรายเสนอให้มีการตรวจสอบสินค้าและวัตถุอันตรายอย่างเข้มงวด ควรมีการนำเทคโนโลยีมาใช้ในการตรวจสอบสินค้าและวัตถุอันตราย เช่น เครื่อง X-ray หรือเครื่องตรวจจับสารเคมี

Q 10-7 ควรมีการสร้างความร่วมมือและประสานงานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น ตำรวจดับเพลิง หรือหน่วยงานความมั่นคง เพื่อแลกเปลี่ยนข้อมูลและประสานงานในการรักษาความปลอดภัยอย่างใกล้ชิด

---

**คำถามที่ 10** ความคิดเห็นของผู้ตอบส่วนใหญ่เกี่ยวกับมาตรการความปลอดภัยในเขตปลอดอากรท่าเรือกรุงเทพเป็นไปในทิศทางบวก แสดงให้เห็นว่ามาตรการในปัจจุบันมีความเหมาะสมและมีประสิทธิภาพในระดับหนึ่ง แต่ยังมีบางส่วนที่เสนอให้มีการปรับปรุงและพัฒนาเพิ่มเติมในด้านต่าง ๆ

---

### ส่วนที่ 5 เกี่ยวกับการแข่งขันธุรกิจและโอกาสในการพัฒนา

วัตถุประสงค์ เพื่อประเมินบทบาทของเขตปลอดอากรท่าเรือกรุงเทพในการส่งเสริมการแข่งขันทางธุรกิจและโอกาสในการพัฒนา ประกอบด้วย 3 คำถาม

ตารางที่ 34 การรวบรวมผลสำรวจความคิดเห็นคำถามที่ 11

---

### คำถามที่ 11 เขตปลอดอากรท่าเรือกรุงเทพส่งผลต่อการแข่งขันทางการค้าของท่านอย่างไร เมื่อเปรียบเทียบกับพื้นที่อื่น ๆ

---

**Q 11-1** เขตปลอดอากรท่าเรือกรุงเทพช่วยลดต้นทุนทางธุรกิจ ทำให้สามารถแข่งขันกับผู้ประกอบการรายอื่นได้ดียิ่งขึ้น ควรมีการรักษาและปรับปรุงมาตรการที่ช่วยลดต้นทุนทางธุรกิจอย่างต่อเนื่อง เพื่อให้ผู้ประกอบการสามารถแข่งขันได้อย่างมีประสิทธิภาพ

**Q 11-2** เขตปลอดอากรท่าเรือกรุงเทพช่วยเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันทางการค้า ทำให้สามารถแข่งขันกับผู้ประกอบการรายอื่นได้อย่างมีประสิทธิภาพ ควรมีการส่งเสริมและสนับสนุนให้ผู้ประกอบการใช้ประโยชน์จากเขตปลอดอากรอย่างเต็มที่ เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน

**Q 11-3** เขตปลอดอากรท่าเรือกรุงเทพช่วยให้สามารถเข้าถึงตลาดต่างประเทศได้ง่ายขึ้น ควรมีการส่งเสริมและสนับสนุนให้ผู้ประกอบการใช้ประโยชน์จากเขตปลอดอากรในการขยายตลาดไปยังต่างประเทศ

**Q 11-4** เขตปลอดอากรท่าเรือกรุงเทพช่วยให้สามารถสร้างความแตกต่างและสร้างรายได้เปรียบในการแข่งขัน โดยใช้สิทธิประโยชน์จากเขตปลอดอากร

**Q 11-5** เขตปลอดอากรท่าเรือกรุงเทพช่วยสร้างความน่าเชื่อถือและความไว้วางใจให้กับลูกค้า

**Q 11-6** เขตปลอดอากรท่าเรือกรุงเทพช่วยให้สามารถปรับตัวเข้ากับการเปลี่ยนแปลงของตลาดได้อย่างรวดเร็ว

**Q 11-7** การที่เขตปลอดอากรตั้งอยู่ในเขตท่าเรือเป็นความได้เปรียบด้านพื้นที่ ทำให้สะดวกต่อการเคลื่อนย้ายสินค้า ควรมีการรักษาและใช้ประโยชน์จากความได้เปรียบด้านพื้นที่อย่างเต็มที่ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการดำเนินงาน

**Q 11-8** เขตปลอดอากรเป็นสิ่งจำเป็นเพื่อเสริมสร้างการแข่งขันและนำไปสู่ท่าเรือมาตรฐาน ควรมีการส่งเสริมและพัฒนาเขตปลอดอากรอย่างต่อเนื่อง เพื่อให้เป็นกลไกสำคัญในการเสริมสร้างการแข่งขันและพัฒนาท่าเรือให้มีมาตรฐานระดับสากล

Q 11-9 ควรมีการพิจารณาเพิ่มสิ่งอำนวยความสะดวกที่จำเป็นและตอบสนองความต้องการของผู้ประกอบการ เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน

---

**คำถามที่ 11** ความคิดเห็นของผู้ตอบส่วนใหญ่เป็นไปในทิศทางบวก แสดงให้เห็นว่าเขตปลอดอากรท่าเรือกรุงเทพมีส่วนช่วยในการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันทางการค้าของผู้ประกอบการ

---

ตารางที่ 35 การรวบรวมผลสำรวจความคิดเห็นคำถามที่ 12

---

**คำถามที่ 12** เขตปลอดอากรท่าเรือกรุงเทพมีบทบาทสำคัญต่อการเพิ่มขีดความสามารถทางการแข่งขันของธุรกิจอย่างไร และมีบทบาทใดที่ควรพัฒนาเพิ่มเติมหรือไม่

---

Q 12-1 เขตปลอดอากรท่าเรือกรุงเทพมีบทบาทสำคัญในการลดต้นทุนและเพิ่มประสิทธิภาพในการดำเนินงาน ทำให้ธุรกิจมีความสามารถในการแข่งขันมากยิ่งขึ้น

Q 12-2 เขตปลอดอากรท่าเรือกรุงเทพมีบทบาทในการอำนวยความสะดวกและรวดเร็วในการนำเข้า-ส่งออกสินค้า ทำให้ธุรกิจสามารถดำเนินงานได้อย่างคล่องตัว

Q 12-3 เขตปลอดอากรท่าเรือกรุงเทพมีบทบาทในสนับสนุนให้ผู้ประกอบการใช้ประโยชน์จากเขตปลอดอากรในการขยายตลาดและเพิ่มโอกาสทางการค้า ทำให้ธุรกิจสามารถเข้าถึงตลาดใหม่ๆ และเพิ่มยอดขายได้

Q 12-4 เขตปลอดอากรท่าเรือกรุงเทพมีบทบาทในการส่งเสริมการลงทุนและดึงดูดนักลงทุนต่างชาติให้มากขึ้น เพื่อกระตุ้นเศรษฐกิจและสร้างความเติบโตให้กับธุรกิจ

Q 12-5 ผู้ตอบบางรายเสนอให้เขตปลอดอากรมีบทบาทในการสนับสนุนและช่วยเหลือผู้ประกอบการ SMEs อย่างเป็นรูปธรรม เช่น การให้คำปรึกษา การฝึกอบรม หรือการเข้าถึงแหล่งเงินทุน

Q 12-5 เขตปลอดอากรท่าเรือกรุงเทพมีบทบาทในการสร้างเครือข่ายและความร่วมมือระหว่างผู้ประกอบการ เช่น การจัดงานสัมมนา การจับคู่ธุรกิจ หรือการสร้างแพลตฟอร์มออนไลน์สำหรับผู้ประกอบการ

Q 12-6 ผู้ตอบบางรายเสนอให้เขตปลอดอากรท่าเรือกรุงเทพมีบทบาทในการส่งเสริมการใช้เทคโนโลยีและนวัตกรรมในธุรกิจเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพและขีดความสามารถในการแข่งขัน

Q 12-7 ผู้ตอบบางรายเสนอให้เขตปลอดอากรท่าเรือกรุงเทพมีบทบาทในการให้ข้อมูลและคำปรึกษาแก่ผู้ประกอบการ เพื่อให้ข้อมูลที่ต้องการและเป็นประโยชน์ต่อการดำเนินธุรกิจ

Q 12-8 ผู้ตอบบางรายเสนอให้เขตปลอดอากรท่าเรือกรุงเทพมีบทบาทในการส่งเสริมการตลาดและการประชาสัมพันธ์ธุรกิจของผู้ประกอบการ เพื่อเพิ่มโอกาสทางการตลาดให้กับผู้ประกอบการ

Q 12-9 เขตปลอดอากรท่าเรือกรุงเทพมีบทบาทในการสร้างภาพลักษณ์และความน่าเชื่อถือให้กับผู้ประกอบการเป็นที่ยอมรับในระดับสากล เพิ่มความน่าสนใจและดึงดูดนักลงทุนและผู้ประกอบการจากทั่วโลก

---

**คำถามที่ 12** ความคิดเห็นของผู้ตอบส่วนใหญ่เป็นไปในทิศทางบวก แสดงให้เห็นว่าเขตปลอดอากรท่าเรือกรุงเทพมีบทบาทสำคัญในการเพิ่มขีดความสามารถทางการแข่งขันของธุรกิจ

---

ตารางที่ 36 การรวบรวมผลสำรวจความคิดเห็นคำถามที่ 13

---

**คำถามที่ 13** โอกาสในการขยายธุรกิจหรือเพิ่มประสิทธิภาพในการดำเนินงานในเขตปลอดอากรท่าเรือกรุงเทพอย่างไรบ้าง

---

**Q 13-1** เขตปลอดอากรท่าเรือกรุงเทพเป็นโอกาสในการขยายฐานลูกค้าและเพิ่มยอดขาย โดยเฉพาะอย่างยิ่งการเข้าถึงตลาดต่างประเทศได้ง่ายขึ้น ควรมีการส่งเสริมและสนับสนุนให้ผู้ประกอบการใช้ประโยชน์จากเขตปลอดอากรในการขยายฐานลูกค้าและเพิ่มยอดขาย เช่น การจัดกิจกรรมส่งเสริมการตลาด การเข้าร่วมงานแสดงสินค้า หรือการสร้างเครือข่ายกับพันธมิตรทางธุรกิจ

**Q 13-2** เขตปลอดอากรท่าเรือกรุงเทพเป็นโอกาสในการพัฒนาผลิตภัณฑ์และบริการใหม่ ๆ ที่ตอบสนองความต้องการของตลาด

**Q 13-3** เขตปลอดอากรท่าเรือกรุงเทพมีส่วนช่วยลดต้นทุนและเพิ่มกำไรให้กับธุรกิจควรมีการรักษาและปรับปรุงมาตรการที่ช่วยลดต้นทุนและเพิ่มกำไรอย่างต่อเนื่อง เพื่อให้ผู้ประกอบการสามารถแข่งขันได้อย่างมีประสิทธิภาพ

**Q 13-4** เขตปลอดอากรท่าเรือกรุงเทพเป็นโอกาสในการสร้างความร่วมมือกับพันธมิตรทางธุรกิจ เพื่อขยายเครือข่ายและเพิ่มโอกาสทางธุรกิจ

**Q 13-5** เขตปลอดอากรท่าเรือกรุงเทพมีสิทธิประโยชน์ต่าง ๆ ที่เป็นประโยชน์ต่อธุรกิจควรมีการประชาสัมพันธ์และให้ข้อมูลเกี่ยวกับสิทธิประโยชน์ต่าง ๆ ที่เขตปลอดอากรมีให้แก่ผู้ประกอบการอย่างชัดเจนและเข้าถึงได้ง่าย

---

**คำถามที่ 13** ความคิดเห็นของผู้ตอบส่วนใหญ่เป็นไปในทิศทางบวก แสดงให้เห็นว่าเขตปลอดอากรท่าเรือกรุงเทพมีศักยภาพในการสร้างโอกาสในการขยายธุรกิจและเพิ่มประสิทธิภาพในการดำเนินงานให้กับผู้ประกอบการ

---

**ส่วนที่ 6 ข้อเสนอแนะและความคิดเห็นเพิ่มเติมที่เป็นประโยชน์ต่อการปรับปรุงการดำเนินงานในเขตปลอดอากรท่าเรือกรุงเทพ**

วัตถุประสงค์ เพื่อเปิดโอกาสให้ผู้ตอบได้แสดงความคิดเห็นและข้อเสนอแนะที่เป็นประโยชน์ต่อการปรับปรุงการดำเนินงานในเขตปลอดอากรท่าเรือกรุงเทพ ประกอบด้วย 1 คำถาม

ตารางที่ 37 การรวบรวมผลสำรวจความคิดเห็นคำถามที่ 14

---

**คำถามที่ 14 ข้อคิดเห็นหรือข้อเสนอแนะเพิ่มเติมเกี่ยวกับนโยบายหรือการดำเนินงานของ  
เขตปลอดอากรท่าเรือกรุงเทพที่อยากให้พิจารณาหรือปรับปรุงหรือไม่**

---

Q 14-1 ผู้ตอบบางรายเสนอให้มีการขยายพื้นที่การให้บริการของเขตปลอดอากรเพิ่มเติม เพื่อรองรับการขยายตัวของกิจกรรมที่หลากหลายมากขึ้นในอนาคต

Q 14-2 ผู้ตอบหลายรายเสนอให้มีการปรับปรุงระเบียบวิธีการและลดขั้นตอนการดำเนินงานต่าง ๆ ให้มีความกระชับและรวดเร็วมากยิ่งขึ้น รวมถึงการนำเทคโนโลยีมาใช้ในการปรับปรุงกระบวนการทำงานและลดขั้นตอนที่ไม่จำเป็น เพื่ออำนวยความสะดวกแก่ผู้ประกอบการ

Q 14-3 การพิจารณาทบทวนและปรับปรุงอัตราค่าภาระต่าง ๆ ที่เหมาะสมและเป็นธรรม ต่อผู้ประกอบการสอดคล้องกับประเภทและขนาดของธุรกิจ

Q 14-4 การเพิ่มสิทธิประโยชน์ต่างๆ ที่เอื้อต่อการประกอบการมากยิ่งขึ้น เป็นประโยชน์ ต่อผู้ประกอบการ เช่น การลดหย่อนภาษี การสนับสนุนด้านการเงิน หรือการอำนวยความสะดวกในการดำเนินงาน

Q 14-5 ผู้ตอบบางรายเสนอให้ยกเว้นการ X-ray ตู้สินค้าที่มาทางเรือ เนื่องจากเห็นว่ามี มาตรฐานที่ดีอยู่แล้วโดยอาจมีการนำเทคโนโลยีมาใช้ในการคัดกรองหรือตรวจสอบตู้สินค้าที่มีความ เสี่ยง

Q 14-6 ผู้ตอบบางรายสนับสนุนให้มีการพัฒนาระบบ Multimodal ให้มีความทันสมัยและ ครอบคลุม เพื่อให้ผู้ประกอบการมีทางเลือกในการขนส่งสินค้าที่หลากหลาย เพิ่มความสะดวกและ ประสิทธิภาพในการขนส่งสินค้า

Q 14-7 การทบทวนและปรับปรุงกฎระเบียบให้มีความทันสมัยและสอดคล้องกับ สถานการณ์ปัจจุบันเพื่อให้มีความทันสมัยและเอื้อต่อการประกอบธุรกิจ

Q 14-8 การส่งเสริมการตลาดและประชาสัมพันธ์เขตปลอดอากรให้เป็นที่รู้จักมากยิ่งขึ้น เพื่อเผยแพร่ข้อมูลและดึงดูดนักลงทุนและผู้ประกอบการ

Q 14-9 การนำเทคโนโลยีที่ทันสมัยมาใช้ในการบริหารจัดการด้านต่างๆ เช่น การจัดการ เอกสาร การรักษาความปลอดภัย หรือการให้บริการข้อมูล

Q 14-10 ควรมีการฝึกอบรมและพัฒนาบุคลากรอย่างสม่ำเสมอ เพื่อให้มีความรู้ ความสามารถในการให้บริการแก่ผู้ประกอบการอย่างมีประสิทธิภาพ

---

**คำถามที่ 14 ข้อเสนอแนะของผู้ตอบส่วนใหญ่เกี่ยวข้องกับการปรับปรุงกระบวนการทำงาน กฎระเบียบ การให้บริการ และการบริหารจัดการ ซึ่งสามารถนำไปพิจารณาและปรับปรุงให้ดีขึ้นได้**

---

## การวิเคราะห์ข้อมูล

การรวบรวมข้อมูลจากแบบสอบถามหรือการสัมภาษณ์ และจากแหล่งข้อมูลอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องมาจัดระเบียบเรียงประเภท เพื่อนำมาวิเคราะห์ว่าข้อมูลต่าง ๆ มีความหมายอะไร น่าจะตรงกับประเด็นกับเรื่องที่ศึกษาวิจัย มาดำเนินการวิเคราะห์ข้อมูลด้วยเนื้อหา (Content analysis) ซึ่งดำเนินการตามขั้นตอนดังนี้

**รวบรวมและจัดหมวดหมู่ข้อมูล (Data collection and categorization)** เป็นการจัดข้อมูลจากแบบสอบถามหรือการสัมภาษณ์อย่างเป็นระบบอยู่ในสถานะที่พร้อมจะนำไปใช้งานได้ทันที ดำเนินการแบ่งข้อมูลออกเป็นหมวดหมู่ให้มีความสอดคล้องกับเป้าหมายการวิจัยโดยการใช้แนวคิดจากคำถามหลัก เช่น การดำเนินงาน ความท้าทาย สิ่งอำนวยความสะดวก โอกาสในการพัฒนา และข้อเสนอแนะ เพื่อให้มั่นใจว่าข้อมูลที่ได้จากคำตอบสามารถเชื่อมโยงกับเป้าหมายของการวิจัยได้อย่างชัดเจน

ตารางที่ 38 การรวบรวมและจัดหมวดหมู่ข้อมูลที่ได้จากการสัมภาษณ์หรือแบบสอบถาม

### ประสิทธิภาพการดำเนินงาน (Operational efficiency)

- **ลดขั้นตอนและเอกสาร** กระบวนการบางอย่างยังมีความซับซ้อนและใช้เอกสารจำนวนมาก ควรลดขั้นตอนที่ไม่จำเป็นและนำเทคโนโลยีมาใช้เพื่อความรวดเร็วและสะดวกยิ่งขึ้น โดยเฉพาะในส่วนของการขออนุญาตและการจัดการเอกสาร
- **การสื่อสารและประสานงาน** ระบบการสื่อสารทั้งภายในและภายนอกเขตปลอดอาคารควรปรับปรุงให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น เพื่อให้ข้อมูลถูกต้องและทันต่อเหตุการณ์ การประสานงานระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้องก็ควรราบรื่นยิ่งขึ้น
- **พัฒนาบุคลากร** เจ้าหน้าที่ควรมีความรู้ความเข้าใจในกระบวนการอย่างถ่องแท้ และได้รับการฝึกอบรมอย่างสม่ำเสมอ เพื่อให้บริการแก่ผู้ประกอบการได้อย่างมีประสิทธิภาพ
- **การประเมินผลและปรับปรุง** ควรมีการประเมินผลและปรับปรุงกระบวนการอย่างสม่ำเสมอ เพื่อให้มีความทันสมัยและมีประสิทธิภาพ

### ปัญหาและความท้าทาย (Challenges and obstacles)

- **กฎระเบียบ** กฎระเบียบที่เกี่ยวข้องมีความซับซ้อน ไม่ชัดเจน ไม่สอดคล้องกัน ไม่เอื้ออำนวยต่อการดำเนินงาน และไม่ยืดหยุ่น ทำให้ผู้ประกอบการเกิดความสับสนและเป็นอุปสรรคต่อการดำเนินงาน
- **การตีความและความยืดหยุ่นของกฎระเบียบ** การตีความกฎระเบียบที่แตกต่างกันระหว่างเจ้าหน้าที่ ทำให้เกิดความสับสน รวมถึงการขาดความยืดหยุ่นในกฎระเบียบต่าง ๆ ของกรมศุลกากร
- **พื้นที่และการจัดการ** ปัญหาการขาดแคลนพื้นที่จอดรถและจัดเก็บสินค้า รวมถึงการจัดประตูเข้า-ออกที่ไม่ชัดเจน ทำให้เกิดความแออัดและอาจมีปัญหาในการจัดการ

ตารางที่ 38 (ต่อ)

- **ต้นทุนและค่าใช้จ่าย** ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานยังสูงและมีความซ้ำซ้อน รวมถึงค่าภาระผ่านท่าสำหรับตู้สินค้าเปล่า ทำให้ผู้ประกอบการมีภาระต้นทุนเพิ่มขึ้น
- **การตรวจสอบสินค้า** การ X-ray ตู้สินค้าทุกตู้ก่อนเข้าเขตปลอดอากร อาจทำให้เกิดความล่าช้า ควรพิจารณาปรับปรุงกระบวนการ
- **โครงสร้างพื้นฐานและการจราจร** ปัญหาการจราจรติดขัดภายนอกท่าเรือ และความพร้อมของโครงสร้างพื้นฐานบางประการ ยังเป็นอุปสรรคต่อการขนส่งและดำเนินงาน
- **ข้อมูลและการเข้าถึง** การขาดแคลนข้อมูลและสถิติที่เกี่ยวข้อง ทำให้ผู้ประกอบการไม่สามารถวางแผนได้อย่างมีประสิทธิภาพ รวมถึงการเข้าถึงข้อมูลและขั้นตอนการขออนุญาตที่ยังไม่สะดวก
- **การเข้า-ออกและพื้นที่** การจัดประตูเข้า-ออกไม่ชัดเจน และปัญหาการขาดแคลนพื้นที่จอดรถและพื้นที่จัดเก็บสินค้า ทำให้เกิดความแออัดและอาจมีปัญหาในการดำเนินการ
- **การติดต่อประสานงานและร้องเรียน** การติดต่อประสานงานกับเจ้าหน้าที่บางครั้งไม่สะดวกและล่าช้า และไม่มีช่องทางในการร้องเรียนหรือขอความช่วยเหลือ
- **การเชื่อมต่อข้อมูล** การเชื่อมต่อข้อมูลระหว่างหน่วยงานภาครัฐและเอกชนยังไม่ราบรื่น

**สิ่งอำนวยความสะดวกและต้นทุน (Facilities and costs)**

- **สิ่งอำนวยความสะดวก** ควรปรับปรุงให้มีความหลากหลายและครบวงจรมากขึ้น เช่น ร้านอาหารที่พัก คลังสินค้าปรับอุณหภูมิ รวมถึงการดูแลรักษาความสะอาดและระบบสาธารณสุขปลอดภัยพื้นฐานให้พร้อมใช้งาน และติดตั้งป้ายบอกทางให้ชัดเจน
- **ระบบสาธารณสุขปลอดภัยพื้นฐาน** ไฟฟ้าและประปา ควรตรวจสอบและบำรุงรักษาอย่างสม่ำเสมอ รวมถึงปรับปรุงระบบระบายน้ำเพื่อป้องกันปัญหาน้ำท่วม
- **ความสะอาดและความปลอดภัย** ควรดูแลรักษาความสะอาดและความเป็นระเบียบเรียบร้อยของพื้นที่ และจัดระบบรักษาความปลอดภัยให้มีประสิทธิภาพอัตราค่าบริการ
- **อัตราค่าบริการโดยรวมมีความเหมาะสม** แต่ควรปรับปรุงให้มีความโปร่งใส เข้าใจง่าย และเป็นธรรม รวมถึงพิจารณาให้ส่วนลดหรือสิทธิประโยชน์สำหรับผู้ประกอบการรายย่อย

**โอกาสในการพัฒนา (Growth opportunities)**

- **การขยายธุรกิจ** เขตปลอดอากรเป็นโอกาสในการขยายฐานลูกค้า เพิ่มยอดขาย พัฒนาผลิตภัณฑ์และบริการใหม่ๆ และขยายธุรกิจไปสู่ตลาดต่างประเทศ
- **การลดต้นทุนและรายได้เปรียบในการแข่งขัน** ช่วยลดต้นทุน เพิ่มกำไร และสร้างความได้เปรียบในการแข่งขันให้กับธุรกิจ
- **ความร่วมมือและสิทธิประโยชน์** เป็นโอกาสในการสร้างความร่วมมือกับพันธมิตรทางธุรกิจ และใช้ประโยชน์จากสิทธิประโยชน์ต่าง ๆ ที่เขตปลอดอากรมีให้
- **การเข้าถึงแหล่งเงินทุนและแรงงาน** ช่วยให้เข้าถึงแหล่งเงินทุนและแหล่งความรู้ได้ง่ายขึ้น รวมถึงตลาดแรงงานที่มีคุณภาพ

ตารางที่ 38 (ต่อ)

---

**ข้อเสนอแนะและความคิดเห็นเพิ่มเติม (Feedback and suggestions)**

---

- **การปรับปรุงกระบวนการและลดขั้นตอน** ควรมีการปรับปรุงกระบวนการให้บริการให้มีความเหมาะสมลดขั้นตอนการดำเนินงานต่าง ๆ ให้มีความกระชับและรวดเร็ว ทั้งในเรื่องของกฎระเบียบ สิ่งอำนวยความสะดวก การบริการ และการบริหารจัดการ เพื่อให้เขตปลอดอากรมีความทันสมัย เอื้อต่อการประกอบธุรกิจ และสามารถแข่งขันได้ในระดับสากล
- **การมีส่วนร่วมของผู้ประกอบการ** ควรเปิดโอกาสให้ผู้ประกอบการมีส่วนร่วมในการเสนอความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ เพื่อนำไปปรับปรุงเขตปลอดอากรให้ตรงกับความต้องการของผู้ใช้บริการมากยิ่งขึ้น
- **การขยายพื้นที่การให้บริการ** ควรมีการขยายพื้นที่การให้บริการของเขตปลอดอากรเพิ่มเติมเพื่อรองรับกิจกรรมที่หลากหลายในอนาคต
- **อัตราค่าบริการและสิทธิประโยชน์** ควรพิจารณาจัดเก็บอัตราค่าภาระที่เหมาะสมและเป็นธรรม รวมถึงเพิ่มสิทธิประโยชน์ต่าง ๆ ที่เอื้อต่อการประกอบการ

---

**ข้อเสนอแนะและความคิดเห็นเพิ่มเติม (Feedback and suggestions)**

---

- **การยกเว้นและสนับสนุน** ควรพิจารณายกเว้นการ X-ray ตู้สินค้าที่มาทางเรือ และสนับสนุนระบบ Multimodal
- **การส่งเสริมการตลาด** ควรมีการส่งเสริมการตลาดและประชาสัมพันธ์เขตปลอดอากรให้เป็นที่รู้จักมากยิ่งขึ้น
- **เทคโนโลยี บุคลากร และความโปร่งใส** ควรนำเทคโนโลยีมาใช้ในการบริหารจัดการ พัฒนาบุคลากรให้มีความรู้ความสามารถ และสร้างความโปร่งใสและความเป็นธรรมในการบริหารจัดการ

**การวิเคราะห์ SWOT analysis**

ข้อมูลที่รวบรวมได้ทั้งจากการรวบรวมข้อมูลทุติยภูมิจากแหล่งข้อมูลอื่น ๆ และเป็นการเก็บรวบรวมข้อมูลข้อมูลปฐมภูมิ ที่รวบรวมขึ้นโดยตรงสำหรับงานวิจัยนี้ จะถูกจัดเรียงให้ตรงกับกรอบการวิเคราะห์เชิงกลยุทธ์ โดยจัดเตรียมข้อมูลสำหรับการวิเคราะห์ SWOT จากการพิจารณาปัจจัยทั้ง 4 ด้าน

ตารางที่ 39 การวิเคราะห์ SWOT Analysis เขตปลอดอากรท่าเรือกรุงเทพ

SWOT Analysis	
ปัจจัยเชิงบวก	ปัจจัยเชิงลบ
Strengths (จุดแข็ง)	Weaknesses (จุดอ่อน)
S1 ท่าเลที่ตั้ง S2 ประสิทธิภาพและความเชี่ยวชาญ S3 การจัดการและควบคุมสินค้าที่มีมาตรฐาน S4 โครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก S5 การให้บริการแบบจุดเดียวเบ็ดเสร็จ S6 การเชื่อมต่อกับระบบขนส่งระหว่างประเทศโดยตรง	W1 ขั้นตอนและกระบวนการที่ซับซ้อน W2 ข้อจำกัดด้านพื้นที่จัดเก็บ W3 ความไม่ชัดเจนของกฎระเบียบ W4 ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานสูงและมีความซ้ำซ้อน W5 การประชาสัมพันธ์และการสื่อสาร W6 สัญญาเช่าพื้นที่มีระยะเวลาจำกัด
Opportunities (โอกาส)	Threats (อุปสรรค)
O1 การขยายตลาด O2 การพัฒนาศักยภาพในลดต้นทุนและเพิ่มกำไร O3 การพัฒนาผลิตภัณฑ์และบริการใหม่ O4 ความร่วมมือกับพันธมิตรทางธุรกิจ O5 ส่งเสริมการพัฒนาเทคโนโลยีดิจิทัลและนวัตกรรม O6 การสนับสนุน SMEs	T1 การแข่งขันกับเขตปลอดอากรอื่น T2 ผลกระทบจากการขนส่งและจราจรที่หนาแน่น T3 นโยบายในการย้ายหรือลดขนาดท่าเรือกรุงเทพ T4 นโยบายด้านสิ่งแวดล้อมในภาพรวมของประเทศ T5 ขาดความยืดหยุ่นและคล่องตัวจากกฎระเบียบต่างๆ

### จุดแข็ง (Strengths)

**S1 ท่าเลที่ตั้ง** ความได้เปรียบด้านสถานที่ตั้งมีความเหมาะสมต่อการกระจายสินค้า เนื่องจากเขตปลอดอากรท่าเรือกรุงเทพมีท่าเลที่ตั้งอยู่ใจกลางกรุงเทพมหานคร ประกอบกับอยู่ภายในเขตรั้วศุลกากรท่าเรือกรุงเทพ ซึ่งเป็นจุดยุทธศาสตร์สำคัญในการขนส่งสินค้าทั้งทางน้ำและทางบก ใกล้กับแหล่งผลิตและตลาดสำคัญ ทำให้การขนย้ายสินค้าทำได้สะดวกและรวดเร็วขึ้น โดยเฉพาะในกรณีที่ต้องการความเร่งด่วนในการจัดส่ง รวมถึงมีโครงข่ายการขนส่งและกระจายสินค้าไปยังภูมิภาคต่าง ๆ สะดวกส่งผลให้มีต้นทุนต่ำกว่าพื้นที่อื่น

### S2 ประสิทธิภาพและความเชี่ยวชาญ

ผู้ประกอบการในเขตปลอดอากรท่าเรือกรุงเทพมีความรู้ความเข้าใจในกฎระเบียบ มีประสิทธิภาพและมีความเชี่ยวชาญในการบริหารจัดการและดำเนินธุรกิจในเขตปลอดอากร ทั้งในภาพรวมและในเชิงลึกทำให้มีความเข้าใจในสิทธิประโยชน์และกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง

**S3 การจัดการและควบคุมสินค้าที่มีมาตรฐาน** ท่าเรือกรุงเทพมีการจัดการท่าเรือเทียบท่ามาตรฐานสากล รวมถึงเขตปลอดอากรท่าเรือกรุงเทพก็มีมาตรฐานในการจัดการสินค้าที่มี

ประสิทธิภาพ ทั้งในด้านความปลอดภัยและการควบคุมคุณภาพสินค้า ทำให้เกิดความมั่นใจในสินค้าที่จัดเก็บและขนส่งออกจากพื้นที่

**S4 โครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก** เขตปลอดอากรท่าเรือกรุงเทพฯมีโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกที่ครบถ้วนสำหรับการขนส่งและจัดเก็บสินค้า เช่น พื้นที่คลังสินค้า เครื่องมือทุนแรงหนักระบบการขนถ่ายสินค้า และสิ่งอำนวยความสะดวกด้านสาธารณูปโภค

**S5 การให้บริการแบบจุดเดียวเบ็ดเสร็จ** มีเครือข่ายการสนับสนุนและประสานงานจากหน่วยงานราชการและเอกชนที่เกี่ยวข้อง เช่น กรมศุลกากร ด้านอาหารและยาและสำนักงานภาครัฐอื่น ๆ ทำให้การดำเนินงานในเขตปลอดอากรเป็นไปได้อย่างรวดเร็วและมีประสิทธิภาพ

**S6 การเชื่อมต่อกับระบบขนส่งระหว่างประเทศโดยตรง** ความหลากหลายของโครงข่ายเส้นทางการขนส่งทางบก ทางน้ำ ทางอากาศทำให้กระบวนการขนส่งสินค้าเป็นไปอย่างรวดเร็วและสะดวก

#### โอกาส (Opportunities)

**O1 การขยายตลาด** เขตปลอดอากรท่าเรือกรุงเทพฯเป็นโอกาสในการขยายตลาดไปยังต่างประเทศได้ง่ายขึ้น สามารถเป็นประตูสู่ตลาดต่างประเทศ ช่วยให้ผู้ประกอบการสามารถนำสินค้าเข้ามาพักไว้ในเขตปลอดอากรเพื่อรอการส่งออกไปยังประเทศต่าง ๆ ได้อย่างสะดวกและรวดเร็วสามารถเข้าถึงตลาดต่างประเทศได้ง่ายขึ้น ช่วยเพิ่มโอกาสให้ผู้ประกอบการสามารถขยายธุรกิจไปยังตลาดใหม่ ๆ และเพิ่มยอดขายได้

**O2 การพัฒนาศักยภาพในลดต้นทุนและเพิ่มกำไร** เขตปลอดอากรท่าเรือกรุงเทพฯมีศักยภาพในการบริหารสินค้าคงคลัง การเคลื่อนย้ายสินค้า ซึ่งสามารถลดต้นทุนและเพิ่มกำไรให้กับธุรกิจ ทั้งจากสิทธิประโยชน์ทางภาษีอากร ค่าธรรมเนียม และค่าใช้จ่ายอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกับ การนำเข้าและส่งออกสินค้า ทำให้สามารถแข่งขันกับผู้ประกอบการรายอื่นได้อย่างมีประสิทธิภาพ

**O3 การพัฒนาผลิตภัณฑ์และบริการใหม่** เขตปลอดอากรท่าเรือกรุงเทพฯเป็นโอกาสในการพัฒนาผลิตภัณฑ์และบริการใหม่ ๆ ที่ตอบสนองความต้องการของตลาด

**O4 ความร่วมมือกับพันธมิตรทางธุรกิจ** โอกาสใหม่ในการร่วมทุนกับพันธมิตรทั้งในประเทศและต่างประเทศการสนับสนุนและพัฒนากิจกรรมทางการค้า เช่น การจัดแสดงสินค้าและ กิจกรรมเครือข่ายธุรกิจสามารถดึงดูดนักลงทุนต่างชาติและช่วยขยายเครือข่ายการค้าระหว่างประเทศ

**O5 ส่งเสริมการพัฒนาเทคโนโลยีดิจิทัลและนวัตกรรมในธุรกิจ** การปรับตัวการให้บริการผ่าน Digital platform การพัฒนา Smart port การใช้เทคโนโลยีใหม่ในการดำเนินงาน เช่น ระบบการจัดการคลังสินค้าอัจฉริยะ (WMS) และระบบ IoT สามารถช่วยเพิ่มประสิทธิภาพการจัดการสินค้า การติดตามข้อมูล และเพิ่มความสะดวกในการเข้าถึงสินค้าสำหรับผู้ประกอบการ

**O6 การสนับสนุน SMEs** เขตปลอดอากรสามารถมีบทบาทในการสนับสนุนและช่วยเหลือผู้ประกอบการ SMEs สร้างเครือข่ายและความร่วมมือระหว่างผู้ประกอบการ

#### จุดอ่อน (Weaknesses)

**W1 ขั้นตอนและกระบวนการที่ซับซ้อน** ไม่ปรับตามสภาพการดำเนินงานในปัจจุบัน ทำให้เกิดความล่าช้าและเป็นอุปสรรคต่อการดำเนินงาน ควรมีการทบทวนและปรับปรุงขั้นตอนและกระบวนการให้มีความทันสมัยและสอดคล้องกับสภาพการดำเนินงานในปัจจุบัน

**W2 ข้อจำกัดด้านพื้นที่จัดเก็บ** พื้นที่จอดรถและพื้นที่จัดเก็บสินค้าในเขตปลอดอากรมีจำกัด ทำให้เกิดความแออัดและอาจมีปัญหาในการจัดการ โดยเฉพาะในช่วงที่มีความต้องการสูง ทำให้การจัดเก็บสินค้าไม่สามารถตอบสนองความต้องการของผู้ประกอบการได้เพียงพอ

**W3 ความไม่ชัดเจนของกฎระเบียบ** กฎระเบียบที่เกี่ยวข้องยังมีความซับซ้อน ไม่ชัดเจน ไม่สอดคล้องกัน และไม่ยืดหยุ่น ทำให้ผู้ประกอบการเกิดความสับสนและเป็นอุปสรรคต่อการดำเนินงาน

**W4 ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานสูงและมีความซ้ำซ้อน** แม้ว่าจะมีสิทธิประโยชน์ด้านภาษี แต่ต้นทุนค่าบริการและการเช่าพื้นที่ในเขตปลอดอากรท่าเรือกรุงเทพยังคงค่อนข้างสูง เมื่อเทียบกับเขตปลอดอากรบางแห่งในภูมิภาค

**W5 การประชาสัมพันธ์และการสื่อสาร** ขาดการประชาสัมพันธ์ข้อมูลเกี่ยวกับขั้นตอนและกระบวนการขออนุญาต ทำให้ผู้ประกอบการไม่ทราบข้อมูลที่ถูกต้องและครบถ้วน รวมถึงการประสานงานระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้องยังไม่ดีเท่าที่ควร ทำให้เกิดความล่าช้าและอุปสรรคในการดำเนินงาน

**W6 สัญญาเช่าพื้นที่มีระยะเวลาจำกัด** ระยะเวลาที่ท่าเรือกรุงเทพให้เช่าพื้นที่สำหรับดำเนินกิจการเขตปลอดอากรท่าเรือกรุงเทพ มีระยะเวลาตามสัญญาเช่า 3 ปี ส่งผลให้ผู้ประกอบการรายใหญ่โดยเฉพาะกลุ่มธุรกิจสินค้าพิเศษที่ต้องการควบคุมอุณหภูมิ ไม่คุ้มค่าต่อการลงทุนพัฒนาพื้นที่ในระยะยาว

#### อุปสรรค (Threats)

**T1 การแข่งขันกับเขตปลอดอากรอื่นทั้งในประเทศและต่างประเทศ** เขตปลอดอากรท่าเรือกรุงเทพเผชิญกับการแข่งขันจากเขตปลอดอากรในประเทศอื่น ๆ เช่น สิงคโปร์ มาเลเซีย และเวียดนาม ที่มีสิทธิประโยชน์และต้นทุนที่น่าสนใจมากขึ้นสำหรับนักลงทุน การแข่งขันของเขตปลอดอากรอื่นภายในประเทศ รวมถึงการแข่งขันจากการขนส่งรูปแบบอื่น อาทิ ทางบก ทางราง

**T2 ผลกระทบจากการขนส่งและจราจรที่หนาแน่น** การจราจรในกรุงเทพฯที่มีความหนาแน่น มีการจำกัดเวลาวิ่งของรถบรรทุกในช่วงเวลาเร่งด่วน มีผลกระทบต่อตารางแผนการขนส่งสินค้า รวมถึงระยะเวลาที่ต้องใช้ในการขนส่งสินค้านานขึ้น โดยเฉพาะในช่วงเวลาที่มีการนำเข้าและส่งออกปริมาณมาก

**T3 นโยบายในการย้ายหรือลดขนาดของท่าเรือกรุงเทพ** รัฐบาลมีนโยบายในการศึกษาความเหมาะสมในการพัฒนาท่าเรือที่มีประสิทธิภาพสูงเพื่อใช้พื้นที่ให้ลดลง และใช้พื้นที่ในส่วนที่เหลือในการพัฒนา อสังหาริมทรัพย์

**T4 นโยบายด้านสิ่งแวดล้อมในภาพรวมของประเทศ** การดำเนินกิจการอาจต้องให้ความสำคัญกับสิ่งแวดล้อมไม่ว่าจะเป็นการอนุรักษ์ประหยัดพลังงาน การใช้พลังงานสะอาด พลังงานทดแทน การลดการปล่อยมลพิษทางอากาศจากการเผาไหม้น้ำมันเชื้อเพลิงดีเซล

**T5 ขาดความยืดหยุ่นและความคล่องตัวจากกฎระเบียบต่าง ๆ** ข้อจำกัดในการดำเนินกิจกรรมภายในเขตปลอดอากรท่าเรือกรุงเทพ กฎระเบียบต่าง ๆ ของเขตปลอดอากรมีความซับซ้อนยังไม่เอื้อต่อการดำเนินธุรกิจ ทำให้อาจต้องใช้เวลาในการปรับแก้ไขรายละเอียดเพื่อความเหมาะสม และบางครั้งอาจเกิดความไม่แน่ใจในข้อกำหนด ทำให้เกิดการดำเนินงานที่ไม่ราบรื่น เช่น การ X-RAY ตู้สินค้าที่นำส่งเขตปลอดอากร การเคลื่อนย้ายตู้สินค้าหลายเจ้าของมาดำเนินการเปิดตู้สินค้าเข้าฝากเก็บ การยกเว้นใบอนุญาตมาตรา 152 ให้กับสินค้าที่ผ่านเขตปลอดอากรท่าเรือกรุงเทพ การเก็บค่าภาระสินค้าขาออกและค่านายหน้าผ่านทางกรณีนำสินค้าเข้าเขตปลอดอากรท่าเรือกรุงเทพโดยสินค้าไม่ได้เกี่ยวเนื่องกับกิจกรรมหลักของท่าเรือกรุงเทพ

### **วิเคราะห์ TOWS Matrix (TOWS matrix analysis)**

ใช้จุดแข็งและโอกาสในการสร้างกลยุทธ์เชิงรุกและเชิงรับวิเคราะห์กลยุทธ์การพัฒนาของเขตปลอดอากรท่าเรือกรุงเทพ โดยใช้จุดแข็งและโอกาสในการสร้างกลยุทธ์เชิงรุกและเชิงรับ การเชื่อมโยงข้อมูลจาก SWOT เข้ากับ TOWS matrix แสดงถึงการสร้างกลยุทธ์ในแต่ละด้าน

ตารางที่ 40 การวิเคราะห์ TOWS Matrix เขตปลอดอากรท่าเรือกรุงเทพ

TOWS Matrix Analysis		
<b>ปัจจัยภายใน</b>	<b>Strengths (จุดแข็ง)</b> S1 ท่าเรือที่ตั้ง S2 ประสิทธิภาพและความเชี่ยวชาญ S3 การจัดการและควบคุมสินค้าที่มีมาตรฐาน S4 โครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก S5 การให้บริการแบบจุดเดียวเบ็ดเสร็จ S6 การเชื่อมต่อกับระบบขนส่งระหว่างประเทศโดยตรง	<b>Weaknesses (จุดอ่อน)</b> W1 ขั้นตอนและกระบวนการที่ซับซ้อน W2 ข้อจำกัดด้านพื้นที่จัดเก็บ W3 ความไม่ชัดเจนของกฎระเบียบ W4 ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานสูงและมีความซ้ำซ้อน W5 การประชาสัมพันธ์และการสื่อสาร W6 สัญญาเช่าพื้นที่มีระยะเวลาจำกัด
<b>ปัจจัยภายนอก</b>	<b>SO : (Strength-Opportunities)</b>	<b>WO : (Weakness-Opportunities)</b>
O1 การขยายตลาด O2 การพัฒนาศักยภาพในลดต้นทุนและเพิ่มกำไร O3 การพัฒนาผลิตภัณฑ์และบริการใหม่ O4 ความร่วมมือกับพันธมิตรทางธุรกิจ O5 ส่งเสริมการพัฒนาเทคโนโลยีดิจิทัลและนวัตกรรม O6 การสนับสนุน SMEs	S1+O1 ใช้ท่าเรือที่ตั้งเป็นจุดแข็งในการพัฒนาเป็นศูนย์กลางกระจายสินค้า S2+O2 ใช้ประสิทธิภาพและความเชี่ยวชาญในการลดต้นทุนและเพิ่มประสิทธิภาพ S2+O3 ใช้ประสิทธิภาพและความเชี่ยวชาญพัฒนาบริการที่ตอบโจทย์ความต้องการ S3+O3 ใช้มาตรฐานการจัดการสินค้าพัฒนาบริการที่ตอบสนองความต้องการ S5+O5 พัฒนาการให้บริการเทคโนโลยีและนวัตกรรมเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพบริการ S6+O6 สนับสนุน SMEs ในการเข้าถึงตลาดต่างประเทศ	W1+O5 ปรับปรุงขั้นตอนกระบวนการต่างๆ โดยใช้เทคโนโลยีดิจิทัล W2+O2 วางแผนใช้พื้นที่อย่างมีประสิทธิภาพการจัดการพื้นที่แบบ Multi-storage เพื่อเพิ่มพื้นที่จัดเก็บสินค้า W4+O4 ทบทวนโครงสร้างค่าใช้จ่ายและหาแนวลดต้นทุนให้กับผู้ประกอบการ W5+O5 พัฒนาการประชาสัมพันธ์ที่หลากหลายเพื่อให้ข้อมูลแก่ผู้ประกอบการอย่างทั่วถึง W5+O1 จัดให้มีการฝึกอบรมให้ความรู้เกี่ยวกับเขตปลอดอากรเพื่อเป็นการประชาสัมพันธ์และขยายตลาด
<b>Threats (อุปสรรค)</b>	<b>ST : (Strength-Threats)</b>	<b>WT : (Weakness-Threats)</b>
T1 การแข่งขันกับเขตปลอดอากรอื่น T2 ผลกระทบจากการขนส่งและจราจรที่หนาแน่น T3 นโยบายในการย้ายหรือลดขนาดท่าเรือกรุงเทพ T4 นโยบายด้านสิ่งแวดล้อมของประเทศ T5 ขาดความยืดหยุ่นและคล่องตัวจากกฎระเบียบต่างๆ	S1+T1 ใช้ความได้เปรียบด้านท่าเรือที่ตั้งในการสร้างบริการที่มีประสิทธิภาพสูงเพื่อดึงดูดผู้ประกอบการจากที่อื่น S1+T2 พัฒนาระบบการขนส่งสินค้าที่เชื่อมโยงการขนส่งทางน้ำ ทางบก และทางรถไฟเพื่อลดผลกระทบจากการจราจร S2+T3 ใช้ประสิทธิภาพและความเชี่ยวชาญสื่อสารให้เห็นถึงความสำคัญของท่าเรือกรุงเทพที่มีผลต่อการพัฒนาเศรษฐกิจ S4+T4 พัฒนาเขตปลอดอากรให้มีมาตรฐานด้านสิ่งแวดล้อม เพื่อตอบสนองนโยบายและสร้างภาพลักษณ์ที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม S5+T5 สร้างการสื่อสารเชิงรุก เพื่อสร้างความเข้าใจให้ข้อมูลที่ถูกต้อง	W1+T1 ปรับปรุงกระบวนการให้สามารถลดขั้นตอน ลดต้นทุนในการดำเนินงานสามารถแข่งขันได้ W2+T2 ใช้ระบบนัดหมายและจองคิวสำหรับขนส่งสินค้าเพื่อรองรับปัญหาการจราจรและข้อจำกัดด้านพื้นที่ W2+T3 สร้างความร่วมมือกับภาครัฐและเอกชนในการพัฒนาพื้นที่จัดเก็บสินค้าให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น W4+T4 ใช้พลังงานทดแทนเพื่อลดต้นทุนจากการดำเนินงาน และยังเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม

### กลยุทธ์เชิงรุก (SO Strategies) ใช้จุดแข็งเพื่อใช้ประโยชน์จากโอกาส

**S1+O1** ใช้ทำเลที่ตั้งเป็นจุดแข็งในการพัฒนาเป็นศูนย์กลางกระจายสินค้า สำหรับผู้ประกอบการที่ต้องการขยายตลาดไปยังต่างประเทศ โดยเน้นการให้บริการที่รวดเร็วและมีประสิทธิภาพ ใช้ประโยชน์จากความเชื่อมโยงด้านการขนส่งทางน้ำและทางบกที่สะดวก

**S2+O3** ใช้ประสบการณ์และความเชี่ยวชาญ พัฒนาบริการที่ตอบโจทย์ความต้องการเฉพาะของอุตสาหกรรมเป้าหมาย เช่น อุตสาหกรรมเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ อุตสาหกรรมยานยนต์ หรืออุตสาหกรรมอาหารแปรรูป

**S2+O2** ใช้ประสบการณ์และความเชี่ยวชาญในการให้บริการที่ปรึกษาด้านโลจิสติกส์ และซัพพลายเชนแบบครบวงจร เพื่อช่วยผู้ประกอบการลดต้นทุนและเพิ่มประสิทธิภาพในการบริหารจัดการให้กับผู้ประกอบการ

**S3+O3** พัฒนาบริการที่ตอบสนองความต้องการของตลาดใหม่ๆ โดยใช้มาตรฐานการจัดการสินค้าที่มีอยู่เป็นพื้นฐาน

**S5+O5** พัฒนาระบบการให้บริการแบบดิจิทัลที่ครบวงจร เพื่ออำนวยความสะดวกให้กับผู้ประกอบการ พัฒนาระบบ Smart Warehouse Management System ที่เชื่อมโยงกับระบบอื่นๆ ในเขตปลอดอากร เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการบริหารจัดการคลังสินค้า

**S6+O6** สนับสนุน SMEs ในการเข้าถึงตลาดต่างประเทศ โดยการจัดทำโปรแกรมส่งเสริมการตลาด เช่น การเข้าร่วมงานแสดงสินค้าในต่างประเทศ หรือการจัดกิจกรรมจับคู่ธุรกิจ

### กลยุทธ์เชิงป้องกัน (ST Strategies) ใช้จุดแข็งในการจัดการกับอุปสรรค

**S1+T1** ใช้ความได้เปรียบด้านทำเลที่ตั้ง และ สร้างจุดเด่นในด้านบริการโลจิสติกส์ที่ครบวงจรและมีประสิทธิภาพสูง เพื่อดึงดูดผู้ประกอบการจากเขตปลอดอากรอื่น

**S1+T2** พัฒนาระบบการขนส่งสินค้าแบบ Multi-modal ที่เชื่อมโยงการขนส่งทางน้ำ ทางบก และทางรถไฟ เพื่อลดผลกระทบจากการจราจร เพื่อสามารถรองรับปัญหาการจราจรที่หนาแน่นได้

**S2+T3** ใช้ประสบการณ์และความเชี่ยวชาญ สร้างความสัมพันธ์ที่ดีกับภาครัฐ และสื่อสารให้เห็นถึงความสำคัญของท่าเรือกรุงเทพและศักยภาพของเขตปลอดอากรที่มีผลต่อการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศ

**S4+T4** พัฒนาเขตปลอดอากรให้เป็น Green free zone ที่มีมาตรฐานด้านสิ่งแวดล้อมสูง เพื่อตอบสนองต่อนโยบายของรัฐบาลที่ให้ความสำคัญกับสิ่งแวดล้อม สนับสนุนให้ผู้ประกอบการใช้เทคโนโลยีที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม และสร้างภาพลักษณ์เป็นเขตปลอดอากรที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม

**S5+T5** สร้างการสื่อสารเชิงรุก เพื่อสร้างความเข้าใจ ให้ข้อมูลที่ถูกต้องครบถ้วนแก่ผู้ประกอบการและสร้างความเข้าใจอันดีกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

**S5+T1** พัฒนาบริการที่แตกต่างและมีมูลค่า เพื่อดึงดูดผู้ประกอบการจากเขตปลอดอากรอื่น

### กลยุทธ์เชิงปรับตัว (WO Strategies) ใช้โอกาสในการพัฒนาจุดอ่อน

**W1+O5** ปรับปรุงขั้นตอนกระบวนการต่างๆ โดยใช้เทคโนโลยีดิจิทัลและนวัตกรรม เพื่อลดความซับซ้อน เพิ่มประสิทธิภาพ เพิ่มความคล่องตัว เช่น ระบบอัตโนมัติ ระบบ Paperless

**W2+O2** วางแผนใช้พื้นที่อย่างมีประสิทธิภาพใช้แนวทางการจัดการพื้นที่แบบ Multi-storage มาใช้ เพื่อเพิ่มพื้นที่จัดเก็บและรองรับปริมาณสินค้าที่เพิ่มขึ้นในอนาคต

**W4+O4** ทบทวนโครงสร้างค่าใช้จ่าย และหาแนวทางในการลดต้นทุนให้กับผู้ประกอบการ เช่น จัดทำโปรแกรมลดหย่อนค่าใช้จ่ายต่างๆ ให้กับผู้ประกอบการ เช่น ค่าเช่าพื้นที่ ค่าบริการ

**W5+O5** พัฒนาระบบการประชาสัมพันธ์และการสื่อสารที่หลากหลาย เพื่อให้ข้อมูลแก่ผู้ประกอบการอย่างทั่วถึง เช่น เว็บไซต์ โซเชียลมีเดีย อีเมล

**W5+O1** จัดให้มีการฝึกอบรมให้ความรู้เกี่ยวกับเขตปลอดอากร เพื่อเป็นการประชาสัมพันธ์เขตปลอดอากรท่าเรือกรุงเทพให้เป็นที่รู้จักมากยิ่งขึ้น อีกทั้งยังเป็นการขยายตลาดสร้างแนวทางในใช้สิทธิประโยชน์ทางภาษีอากร ไปปรับใช้การดำเนินธุรกิจ

### กลยุทธ์เชิงป้องกันแบบยืดหยุ่น (WT Strategies) ลดจุดอ่อนเพื่อลดผลกระทบจากอุปสรรค

**W1+T1** ปรับปรุงขั้นตอนและกระบวนการให้มีความคล่องตัว เพื่อให้สามารถลดขั้นตอนลดระยะเวลา ลดต้นทุนในการดำเนินงาน ทำให้สามารถแข่งขันได้กับเขตปลอดอากรอื่นได้อย่างมีประสิทธิภาพ

**W2+T2** วางแผนการใช้พื้นที่อย่างมีประสิทธิภาพ ใช้ระบบการนัดหมายและการจองคิวสำหรับขนส่งสินค้าล่วงหน้าเพื่อรองรับปัญหาการจราจรและข้อจำกัดด้านพื้นที่

**W3+T3** สร้างความร่วมมือกับภาครัฐและเอกชนในการพัฒนาพื้นที่ท่าเรือกรุงเทพ รวมถึงการพัฒนาเขตปลอดอากร การบริหารจัดการพื้นที่จัดเก็บสินค้าให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น

**W4+T4** ใช้พลังงานทดแทนเพื่อลดต้นทุนจากการดำเนินงาน ใช้ยานพาหนะและเครื่องมือทุนแรงในระบบพลังงานไฟฟ้า หรือระบบไฮบริด เพื่อการใช้ลดต้นทุนการใช้พลังงานและยังเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม

## แนวทางการเพิ่มประสิทธิภาพการดำเนินงานเขตปลอดอากรท่าเรือกรุงเทพ

การวิเคราะห์เชิงกลยุทธ์ SWOT analysis ที่ได้พิจารณาปัจจัยทั้ง 4 ด้าน รวมถึงการวิเคราะห์จัดการกลยุทธ์ TOWS matrix ช่วยให้เกิดการเชื่อมโยงระหว่างการวิเคราะห์ภายในและภายนอกในมุมมองต่าง ๆ ซึ่งสามารถนำมาปรับใช้ในการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันและประสิทธิภาพการดำเนินงานของเขตปลอดอากรท่าเรือกรุงเทพ เพิ่มประสิทธิภาพการทำงาน การลดค่าใช้จ่าย การสร้างความยืดหยุ่นในการบริหารจัดการ ช่วยให้สามารถแข่งขันในตลาดโลจิสติกส์ได้อย่างยั่งยืน

### แนวทางที่ 1 ปรับปรุงขั้นตอนกระบวนการเพื่อการให้บริการอย่างมีประสิทธิภาพ

จากการรวบรวมข้อมูลและความคิดเห็นที่ได้รับผ่านการประชุมร่วม การเสวนา การสัมภาษณ์และจากแบบสอบถามความคิดเห็น ข้อมูลที่ได้รับมากที่สุดเป็นไปในทิศทางเดียวกันคือ กระบวนการขั้นตอนหรือพิธีการต่างๆ ที่มีอยู่ในปัจจุบันของเขตปลอดอากรท่าเรือกรุงเทพมีความซับซ้อนและมีข้อจำกัดบางประการจากส่วนงานที่แตกต่างกันไป ไม่ว่าจะเป็นในส่วนของการท่าเรือแห่งประเทศไทยหรือในส่วนของกรมศุลกากร ซึ่งเป็นปัจจัยสำคัญที่ส่งผลต่อความสะดวก ประสิทธิภาพ ระยะเวลา ค่าใช้จ่าย ฯลฯ โดยสามารถปรับปรุงขั้นตอนกระบวนการให้มีความทันสมัย สะดวก รวดเร็ว ลดความซับซ้อน ส่งผลให้การดำเนินงานมีประสิทธิภาพ สามารถลดต้นทุนดำเนินงานตอบสนองความต้องการของลูกค้าได้มากขึ้น

**จุดอ่อน Weaknesses** ขั้นตอนและกระบวนการที่ซับซ้อนไม่ปรับตามสภาพการดำเนินธุรกิจในปัจจุบัน ทำให้เกิดความไม่สะดวกและไม่มีประสิทธิภาพเพียงพอ ส่งผลให้ต้นทุนค่าโดยรวมสูง เมื่อเทียบกับเขตปลอดอากรบางแห่งในภูมิภาคและเป็นอุปสรรคต่อการดำเนินงาน ต้องมีการทบทวนและปรับปรุงขั้นตอนและกระบวนการให้มีความทันสมัยและสอดคล้องกับสภาพการดำเนินธุรกิจในปัจจุบัน

**อุปสรรค Threats** ขาดความยืดหยุ่นและความคล่องตัวจากกฎระเบียบต่างๆ ข้อจำกัดในการดำเนินกิจกรรมภายในเขตปลอดอากรท่าเรือกรุงเทพ กฎระเบียบต่างๆ ของเขตปลอดอากรมีความซับซ้อน ยังไม่เอื้อต่อการดำเนินธุรกิจ ทำให้อาจต้องใช้เวลาในการปรับแก้ไขรายละเอียดเพื่อความเหมาะสม และบางครั้งอาจเกิดความไม่แน่ใจในข้อกำหนด ทำให้เกิดการดำเนินงานที่ไม่ราบรื่น

**จุดแข็ง Strengths** ท่าเรือกรุงเทพมีประสบการณ์ในการบริหารการจัดการท่าเรือเทียบท่ามาตรฐานสากล รวมถึงผู้ประกอบการในเขตปลอดอากรท่าเรือกรุงเทพมีประสบการณ์และความเชี่ยวชาญในกฎระเบียบ ทั้งในภาพรวมและในเชิงลึกทำให้มีความเข้าใจในสิทธิประโยชน์และกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง

**โอกาส Opportunities** การปรับปรุงการให้บริการผ่านเทคโนโลยีดิจิทัลและนวัตกรรมในธุรกิจ การใช้เทคโนโลยีใหม่ในการดำเนินงานสามารถช่วยเพิ่มประสิทธิภาพการจัดการสินค้า การติดตามข้อมูล และเพิ่มความสะดวกในการเข้าถึงสินค้าสำหรับผู้ประกอบการ

การวิเคราะห์และเชื่อมโยงข้อมูลจาก SWOT เข้ากับ TOWS Matrix ที่เกี่ยวข้องกับการปรับปรุงขั้นตอนกระบวนการ สามารถดำเนินงานเพื่อพัฒนาปรับปรุงขั้นตอนกระบวนการเพื่อสามารถตอบสนองความต้องการและข้อเสนอแนะต่าง ๆ ได้หลายประเด็นในคราวเดียวกัน โดยใช้จุดแข็งและโอกาสเพื่อลดจุดอ่อนและอุปสรรค

#### **S2+W1+O5+T1 ใช้ประสบการณ์ในการบริหารการจัดการท่าเรือเทียบท่า**

มาตรฐานสากลของท่าเรือกรุงเทพ ร่วมกับประสบการณ์และความเชี่ยวชาญในภาวะเป็ยบจากผู้ประกอบการในเขตปลอดอากรท่าเรือกรุงเทพในการปรับปรุงกระบวนการให้มีความคล่องตัวลดขั้นตอน ลดระยะเวลา ลดต้นทุนในการดำเนินงาน ทำให้สามารถแข่งขันได้กับเขตปลอดอากรอื่นได้อย่างมีประสิทธิภาพ โดยสามารถพัฒนาต่อยอดไปถึงการนำเทคโนโลยีดิจิทัลและนวัตกรรมเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการให้บริการในอนาคต

#### **ขั้นตอนและวิธีการในการปรับปรุงกระบวนการ**

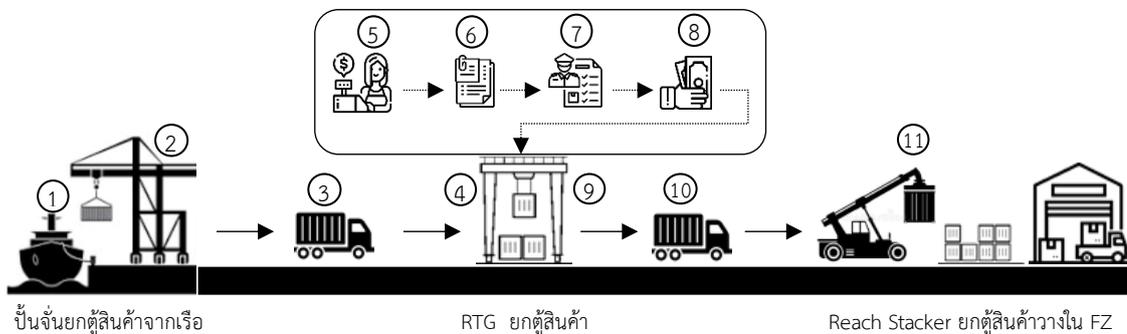
1. รวบรวมข้อมูลของกระบวนการปัจจุบัน ตั้งแต่ขั้นตอนเรือเทียบท่า การเคลื่อนย้ายสินค้า การรับมอบ ขนถ่ายสินค้า การเก็บรักษา การบันทึกข้อมูล การตรวจสอบสินค้า และการส่งมอบสินค้า
2. พิจารณาขั้นตอนที่ไม่จำเป็นที่มีอยู่ในกระบวนการ เช่น การบันทึกข้อมูล การตรวจเอกสาร ขั้นตอนที่ไม่ได้มีผลต่อกระบวนการ ขั้นตอนที่สามารถตัดออกหรือลดทอนเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพ
3. ออกแบบกระบวนการใหม่ที่ได้ปรับปรุงกระบวนการให้มีความคล่องตัว เหมาะสมกับสภาพการดำเนินธุรกิจในปัจจุบัน
4. ทดลองใช้กระบวนการที่ปรับปรุงแล้วกับกลุ่มตัวอย่างเพื่อตรวจสอบว่าสามารถดำเนินงานได้อย่างมีประสิทธิภาพตามที่คาดหวังและมีประสิทธิภาพในการดำเนินงานจริง
5. ประเมินผลและข้อเสนอแนะการปรับปรุงกระบวนการ

#### **กระบวนการการเคลื่อนย้ายตู้สินค้าจากท่าเทียบเรือตู้สินค้ามายังเขตปลอดอากรท่าเรือ**

#### **กรุงเทพ**

เป็นกระบวนการตั้งแต่กิจกรรมภายในท่าเทียบเรือตู้สินค้า (Terminal 1 – 2 ) ของท่าเรือกรุงเทพ ซึ่งประกอบด้วยกิจกรรมการยกตู้สินค้าลงจากเรือ การรับมอบตู้สินค้าจากเรือ เก็บรักษาตู้สินค้า ชำระค่าภาระและดำเนินพิธีการต่าง ๆ จนถึงการส่งมอบตู้สินค้าเพื่อเคลื่อนย้ายตู้สินค้ามายังเขตปลอดอากรท่าเรือกรุงเทพ มีขั้นตอนในกระบวนการดังนี้

## กระบวนการในปัจจุบัน



ภาพที่ 32 การเคลื่อนย้ายตู้สินค้าจากท่าเทียบเรือตู้สินค้ามายังเขตปลอดอากรท่าเรือกรุงเทพในปัจจุบัน

### ขั้นตอนการรับมอบตู้สินค้า FCL ขาเข้า

1. เรือตู้สินค้าเทียบท่าที่ท่า 20A – 20G ภายในกองท่าบริการตู้สินค้า 1 - 2 (Terminal 1 - 2)
2. ปั่นจั่นยกตู้สินค้าหน้าท่า (Quay Crane) ยกตู้สินค้าสถานภาพ FCL ลงจากเรือวางลงรถแทรกเลอร์
3. รถแทรกเลอร์เคลื่อนย้ายตู้สินค้าไปยังพื้นที่ลานกองเก็บตู้สินค้า
4. รถคานเคลื่อนที่ยกตู้สินค้า (RTG) ยกตู้สินค้าจัดวางไว้ที่ลานกองเก็บตู้สินค้าภายใน Terminal

### ขั้นตอนการดำเนินการด้านเอกสารและการขออนุญาต

5. เจ้าของสินค้าชำระค่าภาระให้กับการท่าเรือตามกระบวนการปกติของท่าเรือกรุงเทพ
6. เจ้าของสินค้าจัดทำใบขน 0 และขออนุญาตเจ้าหน้าที่ศุลกากรประจำ Terminal
7. เจ้าหน้าที่ศุลกากรมัตลวดตีตรา และอนุญาตให้เคลื่อนย้ายตู้สินค้ามายังเขตปลอดอากรท่าเรือกรุงเทพ

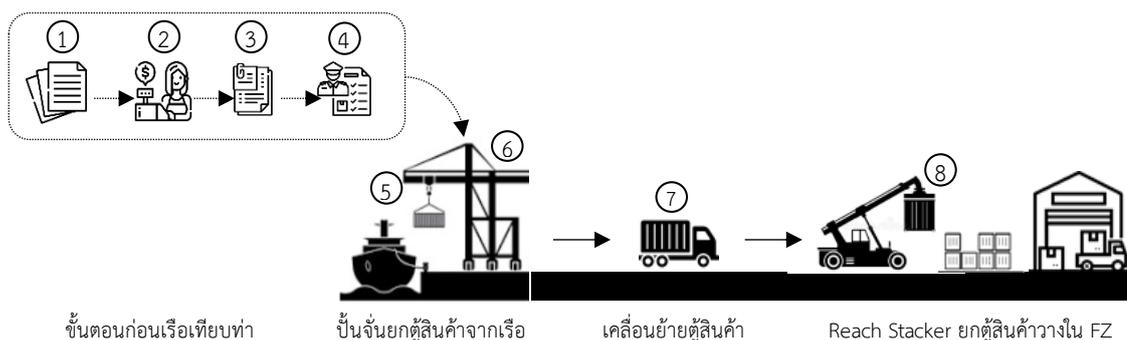
8. เจ้าของสินค้าชำระค่าเคลื่อนย้ายตู้สินค้ากรณีพิเศษ Extra Move ให้กับการท่าเรือ

### ขั้นตอนการเคลื่อนย้ายตู้สินค้า FCL ขาเข้ามายังเขตปลอดอากรท่าเรือกรุงเทพ

9. รถคานเคลื่อนที่ยกตู้สินค้า (RTG) ยกตู้สินค้าจากลานกองเก็บตู้สินค้า
10. รถแทรกเลอร์เคลื่อนย้ายตู้สินค้าไปยังเขตปลอดอากรท่าเรือกรุงเทพ
11. รถยกตู้สินค้าหนัก (Reach Stacker) ยกตู้สินค้าไว้ภายในเขตปลอดอากรท่าเรือกรุงเทพ

กระบวนการนี้เป็นเป็นกิจกรรมหลักที่มีความสำคัญ ซึ่งมีความเกี่ยวเนื่องจากกิจกรรมตู้สินค้า FCL ขาเข้าของท่าเรือกรุงเทพ โดยเจ้าของสินค้ายังคงต้องชำระค่าภาระและดำเนินการด้านเอกสารให้ครบถ้วนเช่นเดียวกับตู้สินค้า FCL ขาเข้าทั่วไป ในส่วนของพิธีการทางศุลกากรจะมีความแตกต่างโดยเป็นการจัดทำใบขนสินค้าขาเข้าประเภท Type 0 ซึ่งเป็นใบขนสินค้าขาเข้าประเภทไม่มีการชำระภาษี พร้อมดำเนินมาตรการเพื่อควบคุมสินค้าที่ต้องส่งถึงปลายทางภายใต้การควบคุมของศุลกากร และตีตราประทับศุลกากรเป็นหลักฐานว่าสินค้าผ่านการตรวจสอบและได้รับอนุญาตให้ผ่านไปยังจุดต่อไปได้ตามระเบียบพิธีการศุลกากร ในการเคลื่อนย้ายสินค้าไปยังเขตปลอดอากรท่าเรือกรุงเทพ เจ้าของสินค้าต้องการขอเคลื่อนย้ายตู้สินค้ากรณีพิเศษ (Extra move) ตามอัตราค่าภาระของท่าเรือกรุงเทพ โดยค่าใช้จ่ายในส่วนนี้จะครอบคลุมกิจกรรมยกตู้สินค้าที่ต้นทางในลานกองเก็บตู้สินค้าภายใน Terminal เคลื่อนย้ายตู้สินค้าไปยังเขตปลอดอากรท่าเรือกรุงเทพและการยกตู้สินค้าวางลงพื้นลานของเขตปลอดอากรท่าเรือกรุงเทพ

### กระบวนการหลังจากการปรับปรุง



ภาพที่ 33 การเคลื่อนย้ายตู้สินค้าจากท่าเทียบเรือตู้สินค้ามายังเขตปลอดอากรท่าเรือกรุงเทพหลังจากปรับปรุงกระบวนการ

#### ขั้นตอนเตรียมการก่อนการรับมอบตู้สินค้า FCL ขาเข้า

1. เจ้าของสินค้าส่งข้อมูลบัญชีย่อสินค้าสินค้าเขตปลอดอากรให้ท่าเรือกรุงเทพ (ขั้นตอนเพิ่มเติม)
2. เจ้าของสินค้าชำระค่าภาระให้กับท่าเรือตามกระบวนการปกติของท่าเรือกรุงเทพ
3. เจ้าของสินค้าจัดทำใบขน 0 และขออนุญาตเจ้าหน้าที่ศุลกากรประจำ Terminal
4. เจ้าหน้าที่ศุลกากรมัดตราประทับ และอนุญาตให้เคลื่อนย้ายตู้สินค้ามายังเขตปลอดอากรท่าเรือกรุงเทพ

ขั้นตอนการรับมอบและเคลื่อนย้ายตู้สินค้า FCL ขาเข้ามายังเขตปลอดอากรท่าเรือกรุงเทพ

5. เรือตู้สินค้าเทียบท่าที่ท่า 20A – 20G ภายในกองท่าบริการตู้สินค้า 1 - 2 (Terminal 1 – 2)
6. ปั่นจั่นยกตู้สินค้าหน้าท่า (Quay crane) ยกตู้สินค้าสถานภาพ FCL ลงจากเรือวางลงรถแทรกเลอร์
7. รถแทรกเลอร์เคลื่อนย้ายตู้สินค้าไปยังเขตปลอดอากรท่าเรือกรุงเทพ
8. รถยกตู้สินค้าหนัก (Reach stacker) ยกตู้สินค้าไว้ภายในเขตปลอดอากรท่าเรือกรุงเทพ

การปรับปรุงกระบวนการสามารถลดขั้นตอนในการรับมอบตู้สินค้าเพื่อเก็บรักษาไว้ภายใน Terminal และลดขั้นตอนในการเคลื่อนย้ายตู้สินค้าไปยังเขตปลอดอากรลงได้รวมทั้งสิ้น 3 ขั้นตอน มีประสิทธิภาพในกระบวนการที่เพิ่มขึ้น โดยสามารถลดค่าใช้จ่ายขอเคลื่อนย้ายตู้สินค้ากรณีพิเศษ (Extra move) ลดต้นทุนในการดำเนินงานลงได้ 33.41% สำหรับตู้สินค้าขนาด 20 ฟุต และ 36% สำหรับตู้สินค้าขนาด 40 ฟุต

ตารางที่ 41 เปรียบเทียบค่าใช้จ่ายการดำเนินงานก่อนและหลังปรับปรุงกระบวนการ

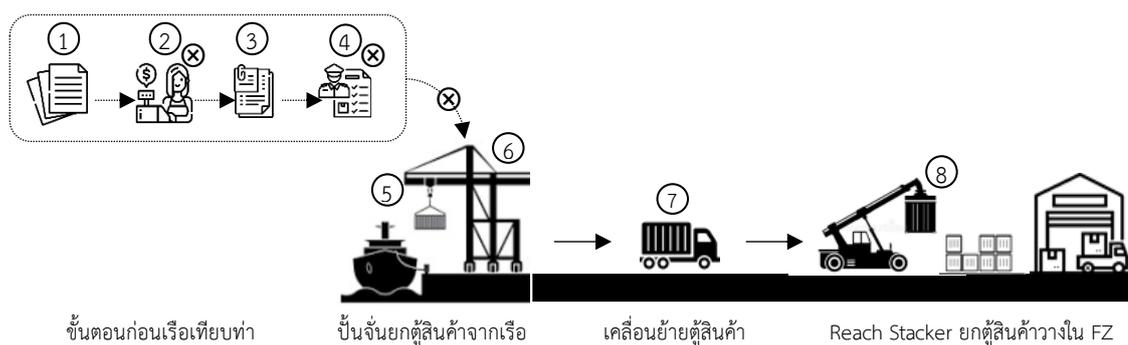
รายการ	ก่อนการปรับปรุง		หลังการปรับปรุง	
	20 ฟุต	40 ฟุต	20 ฟุต	40 ฟุต
ค่าภาระตู้สินค้าที่เจ้าของสินค้าต้องชำระให้การทำเรือ	1,610	2,850	1,610	2,850
ค่าเคลื่อนย้ายตู้สินค้ากรณีพิเศษ Extra Move	930	1,430		
รวมค่าภาระตู้สินค้า FCL	2,540	4,280	1,610	2,850
คิดเป็นค่าใช้จ่ายที่ลดลง			36.61 %	33.41 %

รวมถึงช่วยลดระยะเวลา Lead time ในการรับมอบตู้สินค้าเข้าเขตปลอดอากรลงได้ 1 วัน โดยปกติในการเคลื่อนย้ายตู้สินค้ากรณีพิเศษ (Extra move) ท่าเรือกรุงเทพใช้รถแทรกเลอร์ประจำ Terminal ที่ปฏิบัติงานขนถ่ายตู้สินค้าจากเรือเป็นหลักอยู่แล้วทำให้การเคลื่อนย้ายตู้สินค้ากรณีพิเศษจึงมีระยะเวลารอคอยที่นาน ซึ่งการได้รับตู้สินค้าสินค้าเข้าเขตปลอดอากรในเวลาที่รวดเร็วขึ้นนั้นส่งผลต่อระยะเวลาในการปฏิบัติงานขนถ่ายสินค้าออกจากตู้สินค้าเข้าเก็บรักษาในคลังสินค้า อีกทั้งยังสามารถส่งตู้สินค้าเปล่าไปคืนที่ลานตู้เปล่าได้ในกำหนดระยะเวลา Free time เป็นการลดความเสี่ยงที่จะต้องมียกเลิกเวลาที่ไม่ได้นำตู้คอนเทนเนอร์ออกจากท่าเรือตามเวลาที่กำหนด Demurrage charge ที่อาจเกิดขึ้นโดยไม่จำเป็น เป็นการบริหารจัดการสามารถสร้างขีดความสามารถในการแข่งขันให้ผู้ประกอบการได้มากขึ้น

#### การทดลองใช้กระบวนการที่ปรับปรุงแล้วกับกลุ่มตัวอย่าง

กระบวนการที่ได้ปรับปรุงแล้วสามารถแบ่งออกได้เป็น 2 กลุ่มกิจกรรมประกอบด้วยขั้นตอนเตรียมการก่อนการรับมอบตู้สินค้า FCL ขาเข้า และขั้นตอนการรับมอบและเคลื่อนย้ายตู้สินค้า FCL

ขาเข้ามายังเขตปลอดอากรท่าเรือกรุงเทพ โดยการปรับปรุงกระบวนการจะให้ความสำคัญกับการจัดเตรียมข้อมูลและเอกสารพิธีการล่วงหน้าให้เรียบร้อยก่อนที่เรือจะเทียบท่า เพื่อให้การปฏิบัติงานจริงเรียบร้อยตามที่ได้วางแผนไว้ซึ่งเป็นปัจจัยที่ทำให้ระยะเวลาในการดำเนินงานลดลง ส่งผลถึงต้นทุนค่าใช้จ่ายรวมในการดำเนินงานที่ลดลงตามไปด้วย จากการทดลองกระบวนการพบว่าสามารถลดระยะเวลาและลดค่าใช้จ่ายได้จริงตามที่คาดหวัง และพบว่าอาจมีข้อจำกัดที่ขึ้นจากการปฏิบัติงานจำนวน 2 เรื่องประกอบด้วย



ภาพที่ 34 ข้อจำกัดที่อาจเกิดขึ้นหลังจากปรับปรุงกระบวนการ

1. ขั้นตอนการชำระค่าภาระของการท่าเรือ ตามกระบวนการปกติของการท่าเรือกรุงเทพ เจ้าของสินค้าต้องชำระค่าภาระ ณ ศูนย์บริการจุดเดียวเบ็ดเสร็จ (One stop service) อาคาร B ชั้น 1 การท่าเรือแห่งประเทศไทย ภายหลังจากชำระค่าภาระแล้ว จะได้รับใบรับของ (Wharf receipt) ซึ่งเป็นเอกสารสำคัญสำหรับการรับตู้สินค้าจากท่าเรือกรุงเทพ อย่างไรก็ตาม ศูนย์บริการจุดเดียวเบ็ดเสร็จ (One stop service) เปิดทำการเฉพาะเวลาราชการ (08:30-16:30 น.) ซึ่งอาจเป็นข้อจำกัดสำหรับเจ้าของสินค้าที่ต้องการดำเนินพิธีการให้แล้วเสร็จก่อนเรือเทียบท่า กรณีดังกล่าวอาจส่งผลให้เจ้าของสินค้าไม่สามารถดำเนินการตามกระบวนการที่กำหนดได้ทันเวลา และอาจต้องดำเนินการตามกระบวนการเดิมควบคู่กันไปเพื่อให้เป็นไปตามระเบียบวิธีปฏิบัติ
2. ขั้นตอนการขออนุญาตศุลกากร ในส่วนของการขออนุญาตศุลกากรต้นทางที่ประจำ Terminal (รับผิดชอบโดยส่วนบริการศุลกากรที่ 2) สำหรับการเคลื่อนย้ายตู้สินค้าจากท่าเทียบเรือตู้สินค้า ไปยังเขตปลอดอากรท่าเรือกรุงเทพ (รับผิดชอบโดยส่วนบริการศุลกากรที่ 1) สินค้าขาเข้าจะได้รับการพิจารณาตามกระบวนการบริหารความเสี่ยง โดยประมาณ 80% ของสินค้าจะเป็น Green line (ยกเว้นการตรวจ) และ 20% จะเป็น Red line (ต้องตรวจสินค้า) สำหรับสินค้า Red line จะต้องเคลื่อนย้ายตู้สินค้าไปยังศูนย์เอกซเรย์เพื่อตรวจสอบ และต้องมีเอกสารยืนยันการเอกซเรย์ก่อนที่จะสามารถนำตู้สินค้าเข้าสู่เขตปลอดอากรได้ ขั้นตอนดังกล่าวถือเป็นขั้นตอนเพิ่มเติมที่ต้องใช้เวลาและมีค่าใช้จ่ายในการขนย้ายตู้สินค้าไปยังศูนย์เอกซเรย์ ซึ่งอาจเป็นข้อจำกัดสำหรับเจ้าของสินค้าที่ต้องการดำเนินพิธีการให้แล้วเสร็จก่อนเรือเทียบท่า กรณีดังกล่าวอาจส่งผลให้เจ้าของสินค้าไม่

สามารถดำเนินการตามกระบวนการที่กำหนดได้ทันเวลา และอาจต้องดำเนินงานตามกระบวนการเดิมควบคู่กันไปตามระเบียบวิธีปฏิบัติเช่นเดียวกัน

## แนวทางที่ 2 ศึกษาข้อจำกัดเกี่ยวกับกฎ ระเบียบ ประกาศ คำสั่ง

ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะที่ได้รับความนิยมรองลงมาจากการปรับปรุงกระบวนการงาน คือ ประเด็นเกี่ยวกับข้อจำกัดของกฎระเบียบ ประกาศ และคำสั่งที่เกี่ยวข้อง ทั้งในส่วนของการทำงานแห่งประเทศไทยและกรมศุลกากร ซึ่งส่งผลกระทบต่อความสามารถในการตอบสนองความต้องการของผู้ใช้บริการ อาทิ กระบวนการใหม่ที่อำนวยความสะดวกยิ่งขึ้น หรือกิจกรรมใหม่ที่สามารถสร้างมูลค่าเพิ่มและดึงดูดลูกค้าได้มากขึ้น อย่างไรก็ตาม การแก้ไขกฎระเบียบ ประกาศ และคำสั่งที่เกี่ยวข้องนั้น อยู่ภายใต้ความรับผิดชอบของหน่วยงานต้นสังกัดที่มีหน้าที่กำกับดูแล ดังนั้น แนวทางที่ 2 นี้จึงมุ่งเน้นการรวบรวมข้อจำกัดของแต่ละกิจกรรมที่ประสบปัญหาจากอุปสรรคทางกฎระเบียบ ประกาศ และคำสั่งที่เกี่ยวข้อง เพื่อเป็นข้อมูลประกอบการนำเสนอความจำเป็นในการแก้ไขปรับปรุงกฎระเบียบ ประกาศ และคำสั่ง ให้สอดคล้องกับสถานการณ์ปัจจุบัน

**จุดอ่อน Weaknesses** กฎระเบียบที่เกี่ยวข้องยังมีความซับซ้อน ไม่ชัดเจน และไม่สอดคล้องกับสภาพการดำเนินธุรกิจในปัจจุบัน ทำให้ผู้ประกอบการเกิดความสับสนและเป็นอุปสรรคต่อการดำเนินงาน ส่งผลให้เกิดความล่าช้า แม้จะมีสิทธิประโยชน์ด้านภาษี แต่ข้อจำกัดด้านกฎระเบียบอาจส่งผลกระทบต่อการทำงาน ทำให้ต้นทุนรวมสำหรับการใช้บริการเขตปลอดอากรท่าเรือกรุงเทพยังคงค่อนข้างสูงเมื่อเทียบกับเขตปลอดอากรบางแห่งในภูมิภาค

**อุปสรรค Threats** การพิจารณาแก้ไขปรับปรุงกฎระเบียบดังกล่าวเป็นหน้าที่ความรับผิดชอบของหน่วยงานภาครัฐที่ควบคุมและกำกับดูแล ซึ่งมีขั้นตอนและกระบวนการที่ต้องพิจารณาความเหมาะสมในประเด็นต่างๆ จึงไม่อาจดำเนินการแก้ไขได้อย่างรวดเร็ว หรือตรงตามความคาดหวังทั้งหมด

**จุดแข็ง Strengths** ผู้ประกอบกิจการในเขตปลอดอากรท่าเรือกรุงเทพมีความเชี่ยวชาญในกฎระเบียบทั้งในภาพรวมและเชิงลึก ทำให้มีความเข้าใจในสิทธิประโยชน์และกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องเป็นอย่างดี อีกทั้งยังมีความสัมพันธ์อันดีกับหน่วยงานภาครัฐที่มีหน้าที่กำกับดูแลกฎระเบียบเหล่านั้น ทำให้สามารถนำเสนอข้อได้เปรียบและข้อจำกัดต่าง ๆ ได้อย่างชัดเจนและมีประสิทธิภาพ

**โอกาส Opportunities** การปรับปรุงข้อจำกัดเกี่ยวกับกฎระเบียบในบางประการอาจเป็นโอกาสในการพัฒนาผลิตภัณฑ์และบริการใหม่ ๆ ที่ตอบสนองความต้องการของตลาด รวมถึงการขยายตลาดทั้งภายในประเทศและต่างประเทศ การลดข้อจำกัดของกฎระเบียบที่ไม่สอดคล้องกับสถานการณ์ปัจจุบัน จะช่วยให้ผู้ประกอบการมีความคล่องตัวในการดำเนินธุรกิจ และสามารถนำเสนอสินค้าและบริการที่ตรงกับความต้องการของตลาดได้มากยิ่งขึ้น นอกจากนี้ การปรับปรุงกฎระเบียบยังเป็นการเปิดโอกาสให้ผู้ประกอบการสามารถขยายธุรกิจไปยังตลาดใหม่ ๆ ได้ง่ายขึ้น โดยเฉพาะอย่างยิ่งการเข้าถึงตลาดต่างประเทศ ซึ่งจะช่วยเพิ่มโอกาสในการเติบโตและสร้างรายได้ให้กับธุรกิจ ดังนั้น การพิจารณาปรับปรุงกฎระเบียบที่ไม่เป็นอุปสรรคต่อการพัฒนา จะเป็นปัจจัยสำคัญในการส่งเสริมศักยภาพของเขตปลอดอากรท่าเรือกรุงเทพ และช่วยให้ผู้ประกอบการสามารถแข่งขันได้อย่างมีประสิทธิภาพ

ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะที่ได้รับสามารถจำแนกเป็นประเด็นได้ดังต่อไปนี้

### 1. ข้อเสนอเพื่อพิจารณายกเว้นการ X-RAY ตู้สินค้าในเขตปลอดอากรท่าเรือกรุงเทพ

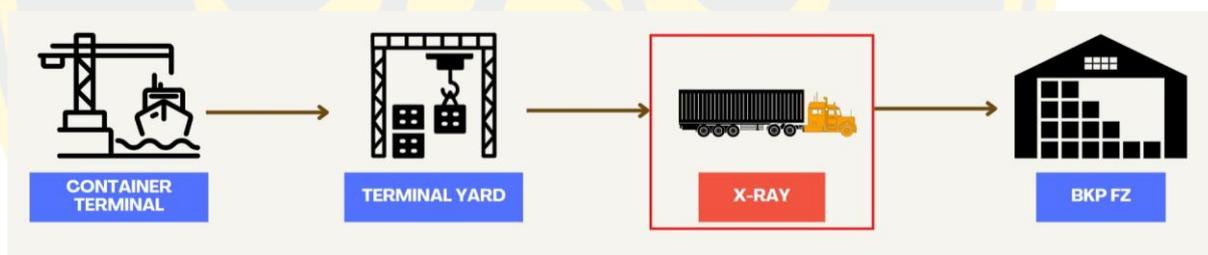
เนื่องจากผู้ประกอบการคิดเห็นว่าการ X-RAY ตู้สินค้าที่นำส่งเข้าเขตปลอดอากรท่าเรือกรุงเทพนั้น อาจมีความซ้ำซ้อนและไม่จำเป็นโดยมีเหตุผลดังนี้

- สินค้าที่เคลื่อนย้ายภายในเขตรั้วศุลกากรท่าเรือกรุงเทพนั้น อยู่ภายใต้การควบคุมด้วยการมัดลวดตีตราตั้งแต่ต้นทาง (ส่วนบริการศุลกากรที่ 2) จนถึงปลายทาง (ส่วนบริการศุลกากรที่ 1 เขตปลอดอากรท่าเรือกรุงเทพ)

- สินค้าทุกรายการจะได้รับการตรวจสอบโดยส่วนบริการศุลกากรที่ 1 ซึ่งรับผิดชอบการตรวจปล่อยสินค้าในเขตปลอดอากรท่าเรือกรุงเทพอยู่แล้ว

- ต้นทุนและเวลา: การ X-RAY ตู้สินค้าทำให้ผู้ประกอบการมีต้นทุนเพิ่มขึ้น ทั้งในส่วนของค่าขนส่ง (รถเทรเลอร์) และค่าใช้จ่ายในการ X-RAY ประมาณ 1,200 บาท/ตู้ นอกจากนี้ ยังเป็นการเพิ่มต้นทุนด้านเวลาให้แก่ผู้ประกอบการระหว่างรอการ X-RAY

จึงขอเสนอให้สำนักศุลกากรท่าเรือกรุงเทพและกองกฎหมาย กรมศุลกากร พิจารณายกเว้นการ X-RAY ตู้สินค้าที่นำส่งเข้าเขตปลอดอากรท่าเรือกรุงเทพ เพื่อลดภาระต้นทุนและเวลาของผู้ประกอบการ โดยยังคงรักษามาตรฐานการควบคุมและตรวจสอบสินค้าตามระเบียบที่กำหนดไว้



ภาพที่ 35 ข้อเสนอเพื่อพิจารณายกเว้นการ X-RAY

แนวทางการดำเนินการเพื่อยกเว้นการ X-RAY ตู้สินค้าในเขตปลอดอากรท่าเรือกรุงเทพมีวัตถุประสงค์เพื่อให้การยกเว้นการ X-RAY ตู้สินค้าในเขตปลอดอากรท่าเรือกรุงเทพเป็นไปอย่างราบรื่น โปร่งใส และเป็นประโยชน์ต่อทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้อง โดยยังคงรักษามาตรฐานการควบคุมและตรวจสอบสินค้าตามระเบียบที่กำหนดไว้ เพื่อให้การพิจารณายกเว้นการ X-RAY ตู้สินค้าในเขตปลอดอากรท่าเรือกรุงเทพเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพและเป็นประโยชน์ต่อทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้อง มีขั้นตอนในการดำเนินการดังนี้

- รวบรวมข้อมูลและข้อจำกัดที่เกี่ยวข้องกับการ X-RAY ตู้สินค้าในปัจจุบัน เพื่อนำเสนอต่อผู้อำนวยการส่วนบริการศุลกากรที่ 1 สำนักงานศุลกากรท่าเรือกรุงเทพ โดยข้อมูลดังกล่าวจะประกอบด้วย

- 1) ต้นทุนที่เพิ่มขึ้นของผู้ประกอบการ ทั้งในส่วนของค่าขนส่งและค่า X-RAY
- 2) ต้นทุนด้านเวลาที่ผู้ประกอบการต้องเสียไปกับการรอ X-RAY

3) ความซ้ำซ้อนของการตรวจสอบสินค้า เนื่องจากมีการควบคุมและตรวจสอบทั้งต้นทางและปลายทางอยู่แล้ว

4) ผลกระทบต่อประสิทธิภาพและความคล่องตัวในการดำเนินงานของผู้ประกอบการ

- นำเสนอตัวอย่างต้นแบบการยกเว้นการ X-RAY ในเขตปลอดอากรอื่น ๆ โดยเฉพาะอย่างยิ่งเขตปลอดอากรท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เพื่อนำมาเป็นแนวทางในการพิจารณาและปรับใช้ให้เหมาะสมกับบริบทของเขตปลอดอากรท่าเรือกรุงเทพ โดยอาจมีการกำหนดเงื่อนไขหรือมาตรการเพิ่มเติมเพื่อรักษามาตรฐานการควบคุมและตรวจสอบสินค้า

- ดำเนินการหารือและประสานงานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น สำนักงานศุลกากรท่าเรือกรุงเทพ กรมศุลกากร และหน่วยงานอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้ทุกฝ่ายมีความเข้าใจตรงกันและร่วมกันพิจารณาแนวทางการแก้ไขปัญหาที่เหมาะสม

- หากได้รับการอนุมัติ ต้องดำเนินการติดตามและประเมินผลอย่างต่อเนื่อง เพื่อให้มั่นใจว่าการยกเว้นการ X-RAY ไม่ส่งผลกระทบต่อประสิทธิภาพการดำเนินงานและความปลอดภัยของสินค้าในเขตปลอดอากร

## 2. ข้อเสนอเพื่อพิจารณาอนุญาตดำเนินกิจกรรมตู้สินค้าหลายเจ้าของ (LCL) เนื่องด้วย

ข้อจำกัดของตู้สินค้า LCL ที่ต้องเปิดตู้สินค้าฝากเก็บไว้ในโรงพักสินค้า ท่าเรือกรุงเทพไม่สามารถโอนย้ายตู้สินค้ามาเปิดตู้ในเขตปลอดอากรท่าเรือกรุงเทพ ที่มีการควบคุมการปฏิบัติพิธีศุลกากร เช่นเดียวกับโรงพักสินค้าของท่าเรือกรุงเทพได้ โดยมีผู้ใช้บริการบางรายเป็นผู้ประกอบการการขนส่งสินค้าแบบ LCL เป็นหลัก เมื่อทราบว่ามีบริการเขตปลอดอากรท่าเรือกรุงเทพ จึงคิดว่าจะสามารถใช้พื้นที่ดังกล่าวเพื่อรองรับการขนถ่ายหรือบรรจุสินค้า รวมทั้งฝากเก็บสินค้า ซึ่งจะช่วยให้ผู้ประกอบการมีความสะดวกและลดต้นทุนด้านโลจิสติกส์ได้ แต่ภายหลังจากการศึกษาถึงขั้นตอนการดำเนินงานอย่างละเอียดร่วมกับผู้จัดตั้งเขตปลอดอากรท่าเรือกรุงเทพพบว่าไม่สามารถทำได้ เนื่องจากยังคงติดข้อจำกัดในส่วนของพิธีการศุลกากร ซึ่งหากสามารถแก้ไขปัญหา/อุปสรรคในการเปิดตู้สินค้า LCL ภายในเขตปลอดอากรท่าเรือกรุงเทพได้ คาดว่าจะมีผู้ใช้บริการเป็นจำนวนมาก โดยเฉพาะอย่างยิ่งสินค้าผ่านแดน (Transit) เนื่องจากจะเป็นการช่วยให้ผู้ประกอบการสามารถบริหารต้นทุนด้านโลจิสติกส์และเวลาได้อย่างมีประสิทธิภาพ อีกทั้งยังเป็นข้อได้เปรียบหนึ่งของท่าเรือกรุงเทพ นอกเหนือจากการเป็นเขตปลอดอากรที่ตั้งอยู่ภายในท่าเรือกรุงเทพ



ภาพที่ 36 ข้อเสนอเพื่อพิจารณาอนุญาตดำเนินกิจกรรมตู้สินค้าหลายเจ้าของ

แนวทางการดำเนินการ นำเสนอปัญหาและข้อจำกัดต่อผู้อำนวยการส่วนบริการศุลกากรที่ 1 สำนักงานศุลกากรท่าเรือกรุงเทพ เพื่อพิจารณาการควบคุมการเคลื่อนย้ายสินค้าในเขตปลอดอากรท่าเรือกรุงเทพด้วยคำร้อง M (การเคลื่อนย้ายสินค้าหลายราย) และคำร้อง K (การเคลื่อนย้ายสินค้ารายเดียว) ซึ่งมีต้นแบบจากเขตปลอดอากรท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ระบุปัญหาและอุปสรรคที่เกิดขึ้นจากการใช้ระบบการควบคุมการเคลื่อนย้ายสินค้าในปัจจุบัน ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับจากการนำคำร้องทั้งสองประเภทมาใช้ เช่น ความคล่องตัวในการเคลื่อนย้ายสินค้า การลดต้นทุน และการเพิ่มประสิทธิภาพในการบริหารจัดการ ศึกษาตัวอย่างต้นแบบการใช้คำร้อง M และคำร้อง K ในเขตปลอดอากรอื่น ๆ โดยเฉพาะอย่างยิ่งเขตปลอดอากรท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เพื่อนำมาเป็นแนวทางในการพิจารณาและปรับใช้ให้เหมาะสมกับบริบทของเขตปลอดอากรท่าเรือกรุงเทพ โดยจะประสานงานกับเขตปลอดอากรท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเพื่อศึกษารายละเอียดและขั้นตอนการดำเนินงาน

### 3. ข้อเสนอเพื่อพิจารณายกเว้นใบอนุญาต LICENSE FREE ให้กับสินค้าที่ผ่านท่าเรือ

กรุงเทพ เนื่องจากท่าเรือกรุงเทพมีเขตปลอดอากรที่ตั้งอยู่ในพื้นที่ควบคุมของศุลกากรเช่นเดียวกับท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ แต่มีได้ถูกกำหนดให้อยู่ในพื้นที่ที่ได้รับยกเว้นไม่อยู่ภายใต้บังคับของกฎหมายในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการควบคุมการนำเข้า การส่งออกไปนอกราชอาณาจักร การครอบครองหรือการใช้ประโยชน์ซึ่งของในเขตปลอดอากร เป็นเหตุให้ผู้ประกอบกิจการในเขตปลอดอากรท่าเรือกรุงเทพ ยังคงต้องยื่นขอรับใบอนุญาตต่างๆ ตามกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้องกับศุลกากร แม้ว่าจะเป็นการนำเข้ามาเพื่อเพิ่มมูลค่าในพื้นที่ เพื่อรอการกระจายสินค้า ซึ่งสินค้านี้ดังกล่าวไม่ได้มีการนำเข้ามาเพื่อบริโภคภายในประเทศ แต่ยังคงต้องยื่นขอรับใบอนุญาตจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

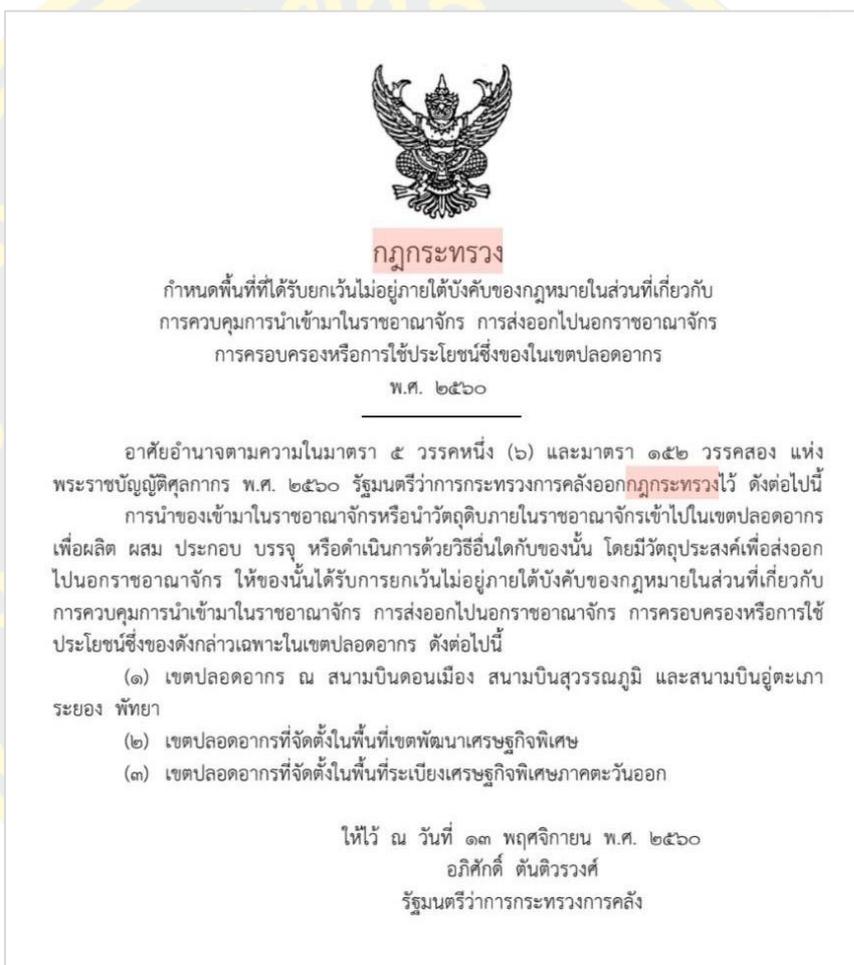


ภาพที่ 37 ข้อเสนอเพื่อพิจารณายกเว้นใบอนุญาต LICENSE FREE

แนวทางการดำเนินการ นำเสนอปัญหาและข้อจำกัดต่อ สำนักงานศุลกากรท่าเรือกรุงเทพ กรมศุลกากร เพื่อพิจารณาแก้ไขกฎกระทรวงให้รองรับกิจกรรมที่ทำเรือกรุงเทพด้วย เนื่องเขตปลอดอากรท่าเรือกรุงเทพควรได้รับสิทธิเช่นเดียวกับเขตปลอดอากรในพื้นที่ยุทธศาสตร์อื่นๆ ของประเทศที่กำหนดไว้ตามกฎหมายกระทรวงเพื่ออำนวยความสะดวกทางการค้า ลดต้นทุนด้านโลจิสติกส์เพื่อเพิ่มขีดความสามารถทางการค้าของประเทศได้ ทั้งนี้ในกรณีที่มีการนำของนั้นมาบริโภคภายในประเทศ จึงต้องขอใบอนุญาตจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งดำเนินการตามกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้องกับศุลกากร ซึ่งการมีเทคโนโลยีที่ทันสมัยมาใช้ในการบริหารจัดการรวมทั้งมีการควบคุมที่เหมาะสม ย่อมสามารถสร้างความเชื่อมั่นต่อหน่วยงานที่เกี่ยวข้องได้เช่นเดียวกับพื้นที่อื่น ๆ ตามกฎกระทรวงกำหนด โดยกฎกระทรวงได้กำหนดพื้นที่ที่ได้รับยกเว้นไม่อยู่ภายใต้บังคับของกฎหมายในส่วนที่

เกี่ยวกับการควบคุมการนำเข้ามาในราชอาณาจักร การส่งออกป็นอกราชอาณาจักร การครอบครอง หรือการใช้ประโยชน์ซึ่งของในเขตปลอดอากร พ.ศ. 2560 ได้กำหนดพื้นที่ยกเว้นดังต่อไปนี้

- (1) เขตปลอดอากร ณ สนามบินดอนเมือง สนามบินสุวรรณภูมิ และสนามบินอู่ตะเภา ระยอง พัทยา
- (2) เขตปลอดอากรที่จัดตั้งในพื้นที่เขตพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษ
- (3) เขตปลอดอากรที่จัดตั้งในพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก



ภาพที่ 38 กฎกระทรวงกำหนดพื้นที่ที่ได้รับยกเว้น

### แนวทางที่ 3 ปรับปรุงการสื่อสารประชาสัมพันธ์โดยใช้ความเชี่ยวชาญ

จากการสำรวจความคิดเห็น พบว่าการสื่อสารประชาสัมพันธ์ของเขตปลอดอากรท่าเรือ กรุงเทพฯไม่ดีเท่าที่ควร ซึ่งถือเป็นจุดอ่อนที่ต้องปรับปรุง อย่างไรก็ตาม เขตปลอดอากรท่าเรือ กรุงเทพฯมีจุดแข็งที่สามารถนำมาประยุกต์ใช้ในการปรับปรุงการสื่อสารประชาสัมพันธ์ได้ โดยเขตปลอดอากรท่าเรือกรุงเทพฯมีบุคลากรที่มีความรู้ความสามารถและประสบการณ์ในการดำเนินงาน

ซึ่งสามารถนำมาใช้ในการสื่อสารข้อมูลได้อย่างถูกต้องและมีประสิทธิภาพ มีหน่วยงานภาครัฐอย่าง การท่าเรือแห่งประเทศไทยและกรมศุลกากรให้การสนับสนุนเขตปลอดอากรอย่างเต็มที่ ซึ่งสามารถ ช่วยเสริมสร้างความน่าเชื่อถือและเพิ่มโอกาสในการประชาสัมพันธ์ให้ความรู้และความเข้าใจ

### แนวทางการปรับปรุงการสื่อสารประชาสัมพันธ์

- นำเสนอผ่านรูปแบบการให้ความรู้แบบไม่มีค่าใช้จ่าย โดยจัดฝึกอบรมและสัมมนาเชิง วิชาการเพื่อให้ความรู้และความเข้าใจเกี่ยวกับผลิตภัณฑ์และบริการแก่หน่วยงานภาคเอกชน โดยใช้ ประโยชน์จากจุดแข็งของเขตปลอดอากรจากการมีบุคลากรผู้เชี่ยวชาญ รวมถึงสนับสนุนหน่วยงาน ภาครัฐ ไม่ว่าจะเป็นด้านบุคลากร เช่นการเชิญวิทยากรจากการท่าเรือแห่งประเทศไทย สำนัก สหิทธิประโยชน์ทางภาษีอากร กรมศุลกากร ด้านอาคารสถานที่ในการฝึกอบรม ได้รับการสนับสนุนจาก การท่าเรือแห่งประเทศไทย ซึ่งในวิธีการนำเสนอจะเป็นเรื่องของการให้ความรู้แบบไม่มีผลประโยชน์ สิ่งตอบแทนใด ๆ มากกว่าการนำเสนอเพื่อขาย เป็นอิสระทางความคิดต่อผู้ประกอบการต่าง ๆ ส่งผล ให้สื่อหรือช่องทางประชาสัมพันธ์ต่าง ๆ เช่น เว็บไซต์ สื่อสังคมออนไลน์ และสื่อสิ่งพิมพ์ ยินดีที่จะมี ส่วนร่วมในการช่วยนำประชาสัมพันธ์ได้เป็นอย่างมาก อีกทั้งยังมีความน่าเชื่อถือมากขึ้น

- ใช้เป็นช่องทางเพิ่มเติมในการหาลูกค้า โดยตามปกติขายฝ่ายหรือฝ่ายการตลาดเป็นผู้หา ลูกค้าให้กับเขตปลอดอากรเพียงอย่างเดียว ซึ่งหากมีช่องทางในการให้ความรู้แบบไม่มีค่าใช้จ่ายแล้ว นอกจากเป็นการประชาสัมพันธ์ให้หน่วยงานภาคเอกชนอื่นได้รู้จักเขตปลอดอากรท่าเรือกรุงเทพแล้ว ยังสามารถเป็นการขายได้อีกทางหนึ่ง โดยช่องทางนี้อาจไม่จำเป็นต้องมีส่วนลดหรือโปรโมชั่นใดใน การจูงใจ เนื่องจากลูกค้าเป็นผู้ที่พิจารณาแล้วว่าผลิตภัณฑ์ การให้บริการเป็นประโยชน์กับตนเอง

- ตามสัญญาเช่าพื้นที่ระหว่างการทำเรือแห่งประเทศไทยและผู้ได้รับสิทธิในการจัดตั้งเขต ปลอดอากร มีส่วนสำคัญในเนื้อหาของสัญญาที่ต้องจัดให้มีการฝึกอบรม ให้ความรู้แก่พนักงานการ ท่าเรือเกี่ยวกับเขตปลอดอากรอยู่แล้ว จำนวน 10 – 12 ครั้ง ซึ่งการนำเสนอผ่านรูปแบบการให้ความรู้ แบบไม่มีค่าใช้จ่ายนี้ เขตปลอดอากรท่าเรือกรุงเทพสามารถนำหลักสูตรในการฝึกอบรมที่มีอยู่มา ประยุกต์ใช้เพิ่มเติมในส่วนที่ต้องการสื่อสารกับลูกค้าหรือผู้ประกอบการได้ โดยก่อนหน้านี้เขตปลอด อากรท่าเรือกรุงเทพเคยได้ดำเนินการในลักษณะนี้มาแล้วจำนวน 1 ครั้ง ซึ่งได้รับผลตอบรับจาก หน่วยงานภาคเอกชนเป็นอย่างมากและสามารถขยายตลาดฐานลูกค้าเพิ่มเติมได้จริงตามเป้าหมาย

- อีกทั้งยังสามารถเป็นสื่อกลางในการจับคู่ทางธุรกิจ (Business matching) ช่วยเชื่อมโยง ธุรกิจต่างๆ ของผู้ใช้บริการเขตปลอดอากรท่าเรือกรุงเทพเข้าด้วยกัน เช่น ตัวแทนสายเรือ ผู้ให้บริการ เรือลำเลียงชายฝั่ง ผู้ให้บริการขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟ ผู้นำเข้า ผู้รับจัดการการขนส่งระหว่างประเทศ ฯลฯ เพื่อสร้างโอกาสทางธุรกิจและความร่วมมือที่มีประสิทธิภาพ โดยมีจุดมุ่งหมายเพื่อจับคู่ธุรกิจที่มี ความสนใจหรือเป้าหมายที่สอดคล้องกัน เพื่อให้เกิดการแลกเปลี่ยนผลประโยชน์และสร้างความ เติบโตทางธุรกิจร่วมกัน

การศึกษาแนวทางการเพิ่มประสิทธิภาพการดำเนินงานของเขตปลอดอากรท่าเรือกรุงเทพ ให้สอดคล้องกับวัตถุประสงค์ของงานวิจัย สามารถทำได้โดยเน้นที่การเชื่อมโยงผลการวิเคราะห์ SWOT และ TOWS matrix เพื่อนำไปสู่แนวทางการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันและประสิทธิภาพการดำเนินงาน โดยแบ่งออกเป็นประเด็นสำคัญที่สอดคล้องกับวัตถุประสงค์ของการศึกษาดังนี้

1) การปรับปรุงประสิทธิภาพในการทำงานและการใช้สิทธิประโยชน์ทางศุลกากรอย่างเหมาะสม ลดต้นทุนและระยะเวลาในการให้บริการสามารถลดความซับซ้อนของขั้นตอนและพิธีการต่าง ๆ เพื่อให้การดำเนินงานเป็นไปอย่างราบรื่น รวดเร็ว และมีประสิทธิภาพมากขึ้น ซึ่งจะช่วยให้ผู้ประกอบการสามารถใช้สิทธิประโยชน์ทางศุลกากรได้อย่างเต็มที่ การศึกษาข้อจำกัดของกฎระเบียบประกาศ และคำสั่ง ที่มีผลต่อการใช้สิทธิประโยชน์ทางศุลกากรและการบริหารจัดการโลจิสติกส์ เพื่อนำไปสู่การปรับปรุงกฎระเบียบให้มีความเหมาะสมและเอื้อต่อการดำเนินงานมากยิ่งขึ้น การปรับปรุงการสื่อสารประชาสัมพันธ์ สื่อสารข้อมูลที่ถูกต้องและครบถ้วนเกี่ยวกับสิทธิประโยชน์ต่างๆ ของเขตปลอดอากร รวมถึงขั้นตอนและกระบวนการในการดำเนินงาน เพื่อให้ผู้ประกอบการสามารถใช้สิทธิประโยชน์ได้อย่างเต็มที่

2) การเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันและประสิทธิภาพการดำเนินงานของเขตปลอดอากรท่าเรือกรุงเทพ

ใช้การวิเคราะห์ SWOT และ TOWS matrix ในการกำหนดกลยุทธ์และแนวทางการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันและประสิทธิภาพการดำเนินงาน การปรับปรุงขั้นตอนกระบวนการ และนำเทคโนโลยีมาใช้ในการบริหารจัดการ การทบทวนโครงสร้างค่าใช้จ่ายในกิจกรรม และการหาแนวทางในการลดต้นทุนให้กับผู้ประกอบการ รวมถึงการสร้างความยืดหยุ่นในการบริหารจัดการ เพื่อให้เขตปลอดอากรสามารถปรับตัวเข้ากับสถานการณ์ที่เปลี่ยนแปลงไปได้อย่างรวดเร็ว

## บทที่ 5

### สรุปผลการวิจัย อภิปรายผล และข้อเสนอแนะ

#### ความเป็นมาและปัญหาอุปสรรคที่พบ

ท่าเรือกรุงเทพมีความเชี่ยวชาญในด้านท่าเทียบเรือและการรับมอบ เก็บรักษา ส่งมอบ สินค้าเป็นหลัก ไม่เคยให้บริการเกี่ยวกับเขตปลอดอากรมาก่อน จึงขาดความรู้ ความเชี่ยวชาญและ ประสบการณ์เกี่ยวกับเขตปลอดอากร เมื่อพบปัญหา อุปสรรคต่างๆ จึงไม่สามารถที่จะพัฒนาได้อย่าง เป็นรูปธรรม จนกระทั่งได้รับการประสานความร่วมมือจากสำนักศุลกากรท่าเรือกรุงเทพ สำนัก สิทธิประโยชน์ทางภาษีอากร กรมศุลกากร รวมถึงหน่วยงานภาครัฐและภาคเอกชนที่เกี่ยวข้อง ในการขับเคลื่อนโครงการ โดยมีเป้าหมายในการยกระดับการให้บริการ อำนวยความสะดวกให้ ผู้ประกอบการในการปฏิบัติพิธีการนำเข้าหรือส่งออกจากพื้นที่ในเขตรั้วศุลกากรท่าเรือกรุงเทพ จึงได้ เกิดการให้บริการเขตปลอดอากรท่าเรือกรุงเทพ (Bangkok free zone) อย่างเป็นทางการ โดยใช้วิธี ให้สัญญาเช่าพื้นที่กับบริษัทเอกชน เพื่อดำเนินการจัดตั้งเขตปลอดอากรประเภทพาณิชย์กรรม และได้ ใบอนุญาตจากกรมศุลกากร หลังจากเปิดให้บริการได้รับผลตอบรับจากผู้ประกอบการเป็นอย่างมาก อย่างไรก็ตามกิจกรรมภายในเขตปลอดอากรส่วนใหญ่ยังคงจำกัดอยู่เพียงการรับฝากและเก็บรักษา สินค้าเพื่ออำนวยความสะดวกในการเคลื่อนย้ายหรือชะลอการชำระภาษีอากร ซึ่งยังไม่ถือเป็นการใช้ ประโยชน์จากศักยภาพของเขตปลอดอากรอย่างเต็มที่ งานวิจัยนี้จึงมุ่งเน้นการศึกษารูปแบบการใช้ ประโยชน์จากเขตปลอดอากรท่าเรือกรุงเทพให้เกิดประสิทธิภาพสูงสุด สามารถตอบสนองความ ต้องการที่หลากหลายของผู้ประกอบการ รวมถึงการส่งเสริมการค้า การลงทุน และการลดต้นทุนทาง ธุรกิจ การวิจัยนี้จึงมุ่งเน้นศึกษาการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันและประสิทธิภาพในการ ดำเนินงานของเขตปลอดอากรท่าเรือกรุงเทพ โดยพิจารณาทั้งโอกาสทางธุรกิจ ข้อจำกัด และแนวทาง พัฒนาปรับปรุง

#### สรุปผลการรวบรวมข้อมูลที่ได้จากการสัมภาษณ์หรือแบบสอบถาม

จากการรวบรวมข้อมูลพบประเด็นสำคัญในด้านต่าง ๆ ดังต่อไปนี้

##### ประสิทธิภาพการดำเนินงานของเขตปลอดอากรท่าเรือกรุงเทพ

จำเป็นต้องมุ่งเน้นการจัดการประเด็นสำคัญที่เชื่อมโยงกันอย่างเป็นระบบและต่อเนื่อง โดย เริ่มจากการลดขั้นตอนและเอกสารที่ไม่จำเป็น ซึ่งถือเป็นอุปสรรคต่อความรวดเร็วและคล่องตัวในการ ดำเนินงาน การนำเทคโนโลยีเข้ามาใช้เพื่อความเร็วและสะดวก โดยเฉพาะอย่างยิ่งในส่วนของ การขออนุญาตและการจัดการเอกสาร จะช่วยลดภาระของผู้ประกอบการและเพิ่มประสิทธิภาพโดยรวม ของกระบวนการ นอกจากนี้ การปรับปรุงระบบการสื่อสารทั้งภายในและภายนอกเขตปลอดอากรให้ มีประสิทธิภาพมากขึ้น มีความสำคัญอย่างยิ่งต่อการส่งข้อมูลที่ถูกต้องและทันต่อเหตุการณ์ ซึ่งจะ ช่วยให้การตัดสินใจและการดำเนินงานเป็นไปอย่างราบรื่น การประสานงานระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ก็ควรได้รับการปรับปรุงให้ราบรื่นยิ่งขึ้น เพื่อลดความล่าช้าและข้อผิดพลาดที่อาจเกิดขึ้นจากการ สื่อสารที่ไม่ชัดเจน เพื่อให้บริการแก่ผู้ประกอบการได้อย่างมีประสิทธิภาพ เป็นอีกหนึ่งปัจจัยสำคัญที่

ช่วยสร้างความพึงพอใจให้กับผู้ใช้บริการและส่งผลดีต่อภาพลักษณ์ของเขตปลอดอากร การประเมินผลและปรับปรุงกระบวนการอย่างสม่ำเสมอ เพื่อให้มั่นใจว่ากระบวนการต่าง ๆ มีความทันสมัยและมีประสิทธิภาพ เป็นสิ่งจำเป็นเพื่อให้เขตปลอดอากรสามารถตอบสนองต่อความต้องการของผู้ใช้บริการที่เปลี่ยนแปลงไปได้อย่างรวดเร็วและมีประสิทธิภาพ

โดยสรุปแล้ว การเพิ่มประสิทธิภาพการดำเนินงานของเขตปลอดอากรท่าเรือกรุงเทพต้องอาศัยการจัดการในหลายด้านอย่างเป็นระบบและต่อเนื่อง การลดขั้นตอนและเอกสาร การปรับปรุงการสื่อสาร การพัฒนาบุคลากร และการประเมินผลและปรับปรุงกระบวนการอย่างสม่ำเสมอ ล้วนเป็นปัจจัยสำคัญที่จะช่วยให้เขตปลอดอากรสามารถแข่งขันได้อย่างมีประสิทธิภาพและตอบสนองความต้องการของผู้ใช้บริการได้อย่างดีที่สุด

### **ปัญหาและความท้าทายในการดำเนินงานของเขตปลอดอากรท่าเรือกรุงเทพ**

มีหลายประการที่ต้องได้รับการแก้ไขอย่างเร่งด่วน ประการแรก กฎระเบียบที่เกี่ยวข้องมีความซับซ้อน ไม่ชัดเจน ไม่สอดคล้องกัน และไม่ยืดหยุ่น ทำให้ผู้ประกอบการเกิดความสับสนและเป็นอุปสรรคต่อการดำเนินงาน การตีความกฎระเบียบที่แตกต่างกันระหว่างเจ้าหน้าที่ยังทำให้เกิดความสับสน รวมถึงการขาดความยืดหยุ่นในกฎระเบียบต่างๆ ของกรมศุลกากรเป็นอีกหนึ่งปัญหาสำคัญ ปัญหาการขาดแคลนพื้นที่จอดรถและจัดเก็บสินค้า รวมถึงการจัดประตูเข้า-ออกที่ไม่ชัดเจน ทำให้เกิดความแออัดและอาจมีปัญหาในการจัดการ เป็นอีกหนึ่งความท้าทายที่ต้องได้รับการแก้ไข นอกจากนี้ ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานที่ยังสูงและมีความซ้ำซ้อน รวมถึงค่าภาระผ่านท่าสำหรับตู้สินค้าเปล่า ทำให้ผู้ประกอบการมีภาระต้นทุนเพิ่มขึ้น ควรพิจารณาปรับปรุงกระบวนการให้มีความเหมาะสมและมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น ปัญหาการจราจรติดขัดภายนอกท่าเรือ และความพร้อมของโครงสร้างพื้นฐานบางประการ ยังเป็นอุปสรรคต่อการขนส่งและดำเนินงานที่ต้องได้รับการแก้ไขอย่างเร่งด่วน

โดยสรุปแล้ว ปัญหาและความท้าทายเหล่านี้ล้วนส่งผลกระทบต่อประสิทธิภาพการดำเนินงานของเขตปลอดอากรท่าเรือกรุงเทพ จำเป็นต้องมีการแก้ไขอย่างเป็นระบบและครบวงจร เพื่อให้เขตปลอดอากรสามารถแข่งขันได้อย่างมีประสิทธิภาพและตอบสนองความต้องการของผู้ใช้บริการได้อย่างดีที่สุด

### **สิ่งอำนวยความสะดวกและต้นทุนของเขตปลอดอากรท่าเรือกรุงเทพ**

การพัฒนาเขตปลอดอากรท่าเรือกรุงเทพให้มีประสิทธิภาพและสามารถแข่งขันได้ในระดับสากลนั้น จำเป็นต้องให้ความสำคัญกับการปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกและโครงสร้างพื้นฐานควบคู่ไปกับการบริหารจัดการต้นทุนอย่างเหมาะสม โดยในส่วนของสิ่งอำนวยความสะดวกนั้น ควรปรับปรุงให้มีความหลากหลายและครบวงจรมากขึ้น อาทิ การจัดสรรพื้นที่สำหรับร้านอาหาร ที่พัก และคลังสินค้าปรับอุณหภูมิ เพื่ออำนวยความสะดวกแก่ผู้ประกอบการและผู้ใช้บริการ นอกจากนี้ การดูแลรักษาความสะอาดและระบบสาธารณูปโภคพื้นฐานให้อยู่ในสภาพพร้อมใช้งานอยู่เสมอ รวมถึงการติดตั้งป้ายบอกทางที่ชัดเจนและเพียงพอต่อการใช้งาน ก็เป็นสิ่งสำคัญที่จะช่วยสร้างสภาพแวดล้อมที่เอื้อต่อการดำเนินธุรกิจ ในด้านระบบสาธารณูปโภคพื้นฐาน ควรมีการตรวจสอบและบำรุงรักษาอุปกรณ์และระบบต่าง ๆ อย่างสม่ำเสมอ โดยเฉพาะอย่างยิ่งระบบไฟฟ้าและประปา เพื่อ

ป้องกันปัญหาการหยุดชะงักของบริการที่อาจส่งผลกระทบต่อการทำงานของผู้ประกอบการ การปรับปรุงระบบระบายน้ำเพื่อป้องกันปัญหาน้ำท่วมก็เป็นสิ่งที่ไม่ควรมองข้าม เพื่อสร้างความมั่นใจในความปลอดภัยและเสถียรภาพของพื้นที่ ความสะอาดและความเป็นระเบียบเรียบร้อยของพื้นที่ รวมถึงการจัดระบบรักษาความปลอดภัยที่มีประสิทธิภาพ เป็นอีกหนึ่งปัจจัยสำคัญที่ผู้ประกอบการให้ความสำคัญ การสร้างสภาพแวดล้อมที่สะอาด ปลอดภัย และเป็นระเบียบ จะช่วยเสริมสร้างภาพลักษณ์ที่ดีของเขตปลอดอากรและดึงดูดนักลงทุนให้เข้ามาใช้บริการมากยิ่งขึ้น ในส่วนของอัตราค่าบริการ แม้ว่าโดยรวมแล้วจะมีความเหมาะสม แต่ก็ควรปรับปรุงให้มีความโปร่งใส เข้าใจง่าย และเป็นธรรม เพื่อสร้างความเชื่อมั่นให้กับผู้ประกอบการ การพิจารณาให้ส่วนลดหรือสิทธิประโยชน์สำหรับผู้ประกอบการรายย่อย ก็จะเป็นการช่วยส่งเสริมและสนับสนุนการเติบโตของธุรกิจขนาดเล็ก ซึ่งจะส่งผลดีต่อเศรษฐกิจในภาพรวม

โดยสรุปแล้ว การพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกและโครงสร้างพื้นฐาน การบริหารจัดการระบบสาธารณูปโภค การให้ความสำคัญกับความสะอาดและความปลอดภัย และการกำหนดอัตราค่าบริการที่เป็นธรรม ล้วนเป็นปัจจัยสำคัญที่จะช่วยยกระดับเขตปลอดอากรท่าเรือกรุงเทพให้มีความพร้อมในการแข่งขันและสามารถตอบสนองความต้องการของผู้ใช้บริการได้อย่างครบถ้วน

### โอกาสในการพัฒนาของเขตปลอดอากรท่าเรือกรุงเทพ

เขตปลอดอากรท่าเรือกรุงเทพเป็นพื้นที่ยุทธศาสตร์ที่เปิดโอกาสทางธุรกิจที่หลากหลายและน่าสนใจสำหรับผู้ประกอบการ การใช้ประโยชน์จากเขตปลอดอากรอย่างเต็มที่ที่จะช่วยส่งเสริมการขยายธุรกิจ ลดต้นทุน เพิ่มความได้เปรียบในการแข่งขัน สร้างความร่วมมือกับพันธมิตรทางธุรกิจ และเข้าถึงแหล่งเงินทุนและแรงงานได้อย่างมีประสิทธิภาพ เขตปลอดอากรท่าเรือกรุงเทพสามารถเป็นประตูสู่การขยายฐานลูกค้า เนื่องจากผู้ประกอบการสามารถเข้าถึงตลาดทั้งในประเทศและต่างประเทศได้ง่ายยิ่งขึ้น การเพิ่มยอดขาย พัฒนาผลิตภัณฑ์และบริการใหม่ ๆ และขยายธุรกิจไปสู่ตลาดต่างประเทศจึงเป็นสิ่งที่สามารถทำได้เมื่อเข้ามาใช้บริการในเขตปลอดอากร หนึ่งในปัจจัยสำคัญที่ดึงดูดผู้ประกอบการคือความสามารถในการลดต้นทุนและเพิ่มกำไร การใช้สิทธิประโยชน์ต่างๆ ที่เขตปลอดอากรมีให้ เช่น สิทธิประโยชน์ทางภาษีและศุลกากร จะช่วยลดต้นทุนการดำเนินงานและสร้างความได้เปรียบในการแข่งขันให้กับธุรกิจ เขตปลอดอากรเป็นแหล่งรวมของผู้ประกอบการจากหลากหลายสาขา ซึ่งเป็นโอกาสอันดีในการสร้างความร่วมมือกับพันธมิตรทางธุรกิจ การใช้ประโยชน์จากสิทธิประโยชน์ต่าง ๆ ที่เขตปลอดอากรมีให้ จะช่วยส่งเสริมและสนับสนุนการดำเนินงานของผู้ประกอบการให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น

### อภิปรายผลสรุปการวิเคราะห์ด้วย SWOT Analysis

อภิปรายผลสรุปการวิเคราะห์ด้วย SWOT Analysis ของเขตปลอดอากรท่าเรือกรุงเทพ โดยแบ่งตาม SWOT แต่ละด้าน

#### จุดแข็ง (Strengths)

เขตปลอดอากรท่าเรือกรุงเทพมีจุดแข็งที่สำคัญหลายประการ ได้แก่ ท่าเรือที่ตั้งที่ได้เปรียบต่อการกระจายสินค้า เนื่องจากตั้งอยู่ใจกลางกรุงเทพฯ ซึ่งเป็นจุดยุทธศาสตร์สำคัญในการขนส่งสินค้า

ทั้งทางน้ำและทางบก ใกล้กับแหล่งผลิตและตลาดสำคัญ ทำให้การขนย้ายสินค้าทำได้สะดวกและรวดเร็ว มีโครงข่ายการขนส่งและกระจายสินค้าไปยังภูมิภาคต่าง ๆ ได้อย่างสะดวก ส่งผลให้มีต้นทุนการขนส่งที่ต่ำกว่าพื้นที่อื่น นอกจากนี้ผู้ประกอบการในเขตปลอดอากรท่าเรือกรุงเทพฯยังมีประสบการณ์และความเชี่ยวชาญในการบริหารจัดการและดำเนินธุรกิจเขตปลอดอากร ทำให้มีความเข้าใจในสิทธิประโยชน์และกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง ท่าเรือกรุงเทพฯยังมีการจัดการและควบคุมสินค้าที่มีมาตรฐานเทียบเท่ามาตรฐานสากล มีโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกที่ครบถ้วนสำหรับการขนส่งและจัดเก็บสินค้า เช่น พื้นที่คลังสินค้า เครื่องมือทุ่นแรงหนัก ระบบการขนถ่ายสินค้า และสิ่งอำนวยความสะดวกด้านสาธารณูปโภค การให้บริการแบบจุดเดียวเบ็ดเสร็จ ทำให้เกิดความมั่นใจในสินค้าที่จัดเก็บและขนส่งออกจากพื้นที่ มีเครือข่ายการสนับสนุนและประสานงานจากหน่วยงานราชการและเอกชนที่เกี่ยวข้อง ทำให้การดำเนินงานในเขตปลอดอากรเป็นไปได้อย่างราบรื่นและมีประสิทธิภาพ และการเชื่อมต่อกับระบบขนส่งระหว่างประเทศโดยตรง ทำให้กระบวนการขนส่งสินค้าเป็นไปอย่างรวดเร็วและสะดวก

#### โอกาส (Opportunities)

เขตปลอดอากรท่าเรือกรุงเทพฯมีโอกาสมากมายในการพัฒนาศักยภาพเพื่อดึงดูดผู้ประกอบการและนักลงทุน โดยสามารถขยายตลาดได้ง่ายยิ่งขึ้นด้วยการเป็นประตูสู่ตลาดต่างประเทศ ช่วยให้ผู้ประกอบการส่งออกสินค้าได้สะดวกและรวดเร็ว นอกจากนี้ยังมีศักยภาพในการลดต้นทุนและเพิ่มกำไรจากการบริหารจัดการสินค้าคงคลังและการใช้สิทธิประโยชน์ทางภาษี โอกาสในการพัฒนาผลิตภัณฑ์และบริการใหม่ ๆ ที่ตอบโจทย์ความต้องการของตลาดก็เป็นอีกปัจจัยสำคัญ รวมถึงการสร้างความร่วมมือกับพันธมิตรทางธุรกิจทั้งในและต่างประเทศ การสนับสนุนและพัฒนากิจกรรมทางการค้าต่าง ๆ ตลอดจนการส่งเสริมเทคโนโลยีดิจิทัลและนวัตกรรม เช่น Digital platform และระบบ Smart port เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการจัดการสินค้า และการสนับสนุน SMEs ให้เติบโต โดยการสร้างเครือข่ายและความร่วมมือระหว่างผู้ประกอบการ

#### จุดอ่อน (Weaknesses)

แม้จะมีจุดแข็งและโอกาสหลายประการ แต่เขตปลอดอากรท่าเรือกรุงเทพฯก็มีจุดอ่อนที่ต้องได้รับการปรับปรุงแก้ไข ได้แก่ ขั้นตอนและกระบวนการที่ซับซ้อน ไม่ปรับตามสภาพการดำเนินธุรกิจในปัจจุบัน ทำให้เกิดความล่าช้าและเป็นอุปสรรคต่อการดำเนินงาน ควรมีการทบทวนและปรับปรุงขั้นตอนและกระบวนการให้มีความทันสมัยและสอดคล้องกับสภาพการดำเนินธุรกิจในปัจจุบัน ข้อจำกัดด้านพื้นที่จัดเก็บ พื้นที่จอดรถและพื้นที่จัดเก็บสินค้าในเขตปลอดอากรมีจำกัด ทำให้เกิดความแออัดและอาจมีปัญหาในการจัดการไม่สามารถตอบสนองความต้องการของผู้ประกอบการได้เพียงพอ ความไม่ชัดเจนของกฎระเบียบ กฎระเบียบที่เกี่ยวข้องยังมีความซับซ้อน ไม่ชัดเจน ไม่สอดคล้องกัน และไม่ยืดหยุ่น ทำให้ผู้ประกอบการเกิดความสับสนและเป็นอุปสรรคต่อการดำเนินงาน แม้ว่าจะมีสิทธิประโยชน์ด้านภาษีแต่ต้นทุนค่าบริการและการเช่าพื้นที่ในเขตปลอดอากรท่าเรือกรุงเทพฯยังค่อนข้างสูง เมื่อเทียบกับเขตปลอดอากรบางแห่งในภูมิภาค ขาดการสื่อสารและประชาสัมพันธ์รวมถึงการประสานงานระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้องยังไม่ดีเท่าที่ควร ทำให้เกิดความล่าช้าและอุปสรรคในการดำเนินงาน และ สัญญาเช่าพื้นที่มีระยะเวลาจำกัดส่งผลให้ผู้ประกอบการ

รายได้ใหญ่โดยเฉพาะกลุ่มธุรกิจสินค้าพิเศษที่ต้องมีการควบคุมอุณหภูมิ ไม่คุ้มค่าต่อการลงทุนพัฒนาพื้นที่ในระยะยาว

### อุปสรรค (Threats)

เขตปลอดอากรท่าเรือกรุงเทพฯยังเผชิญกับอุปสรรคและความท้าทายต่างๆ เช่น การแข่งขันกับเขตปลอดอากรอื่น ทั้งในประเทศและต่างประเทศที่มีสิทธิประโยชน์และต้นทุนที่น่าสนใจมากขึ้น สำหรับนักลงทุน รวมถึงการแข่งขันจากการขนส่งรูปแบบอื่น อาทิ ทางบก ทางราง ซึ่งเป็นผลกระทบจากจราจรในกรุงเทพฯที่มีความหนาแน่น มีการจำกัดเวลาวิ่งของรถบรรทุกในช่วงเวลาเร่งด่วน มีผลกระทบต่อการวางแผนการขนส่งสินค้าที่ต้องใช้ในการขนส่งสินค้านานขึ้น นโยบายในการศึกษาความเหมาะสมในการพัฒนาท่าเรือที่มีประสิทธิภาพสูงเพื่อใช้พื้นที่ให้ลดลง นโยบายด้านสิ่งแวดล้อมในภาพรวมของประเทศ การดำเนินกิจการต้องให้ความสำคัญกับสิ่งแวดล้อมไม่ว่าจะเป็นการอนุรักษ์ประหยัดพลังงาน การใช้พลังงานสะอาด พลังงานทดแทน การลดการปล่อยมลพิษทางอากาศจากการเผาไหม้น้ำมันเชื้อเพลิงดีเซล

## อภิปรายผลสรุปการวิเคราะห์ด้วย TOWS Matrix Analysis

### กลยุทธ์เชิงรุก (SO Strategies) ใช้จุดแข็งเพื่อใช้ประโยชน์จากโอกาส

เขตปลอดอากรท่าเรือกรุงเทพฯสามารถใช้ประโยชน์จากจุดแข็งที่มีเพื่อคว้าโอกาสในการพัฒนาและขยายธุรกิจได้หลากหลายแนวทาง อาทิ การใช้ทำเลที่ตั้งเป็นจุดแข็งในการพัฒนาเป็นศูนย์กลางกระจายสินค้าสำหรับผู้ประกอบการที่ต้องการขยายตลาดไปยังต่างประเทศ โดยเน้นการให้บริการที่รวดเร็วและมีประสิทธิภาพ ควบคู่ไปกับการใช้ประโยชน์จากความเชื่อมโยงด้านการขนส่งทางน้ำและทางบกที่สะดวก หรือการใช้ประสบการณ์และความเชี่ยวชาญในการพัฒนาบริการที่ตอบโจทย์ความต้องการเฉพาะของอุตสาหกรรมเป้าหมาย เช่น อุตสาหกรรมเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ อุตสาหกรรมยานยนต์ หรืออุตสาหกรรมอาหารแปรรูป ตลอดจนการให้บริการที่ปรึกษาด้านโลจิสติกส์ และซัพพลายเชนแบบครบวงจร เพื่อช่วยผู้ประกอบการลดต้นทุนและเพิ่มประสิทธิภาพในการบริหารจัดการ นอกจากนี้ การใช้มาตรฐานการจัดการสินค้าที่มีอยู่เป็นพื้นฐานในการพัฒนาบริการที่ตอบสนองความต้องการของตลาดใหม่ ๆ การพัฒนาระบบการให้บริการแบบดิจิทัลที่ครบวงจรเพื่ออำนวยความสะดวกให้กับผู้ประกอบการ รวมถึงการพัฒนาระบบ Smart Warehouse Management System ที่เชื่อมโยงกับระบบอื่น ๆ ในเขตปลอดอากรเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการบริหารจัดการคลังสินค้า และการสนับสนุน SMEs ในการเข้าถึงตลาดต่างประเทศโดยการจัดทำโปรแกรมส่งเสริมการตลาด เช่น การเข้าร่วมงานแสดงสินค้าในต่างประเทศ หรือการจัดกิจกรรมจับคู่ธุรกิจ ก็เป็นกลยุทธ์เชิงรุกที่น่าสนใจและสามารถนำไปปรับใช้ได้จริง

### กลยุทธ์เชิงป้องกัน (ST Strategies) ใช้จุดแข็งในการจัดการกับอุปสรรค

เขตปลอดอากรท่าเรือกรุงเทพฯสามารถใช้กลยุทธ์เชิงรุกเพื่อลดผลกระทบจากอุปสรรคและความท้าทายต่าง ๆ ได้อย่างมีประสิทธิภาพ โดยใช้ประโยชน์จากจุดแข็งที่มีอยู่เพื่อสร้างความได้เปรียบในการแข่งขัน ตัวอย่างเช่น การใช้ความได้เปรียบด้านทำเลที่ตั้งพัฒนาบริการโลจิสติกส์ที่ครบวงจรและมีประสิทธิภาพสูงเพื่อดึงดูดผู้ประกอบการจากเขตปลอดอากรอื่น การพัฒนาระบบการ

ขนส่งสินค้าแบบ Multi-modal ที่เชื่อมโยงการขนส่งทางน้ำ ทางบก และทางรถไฟ จะช่วยลดผลกระทบจากการจราจรที่หนาแน่น การพัฒนาเขตปลอดอากรให้มีมาตรฐานด้านสิ่งแวดล้อมสูง จะช่วยตอบสนองต่อนโยบายของรัฐบาลและสร้างภาพลักษณ์ที่ดีให้กับเขตปลอดอากร การสร้างการสื่อสารเชิงรุกเพื่อให้ข้อมูลที่ถูกต้องแก่ผู้ประกอบการและสร้างความเข้าใจอันดีกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ก็เป็นสิ่งที่ไม่ควรมองข้าม สุดท้าย การพัฒนาบริการที่แตกต่างและมีมูลค่าเพื่อดึงดูดผู้ประกอบการจากเขตปลอดอากรอื่น เป็นอีกหนึ่งกลยุทธ์ที่สามารถนำมาปรับใช้ได้

#### **กลยุทธ์เชิงปรับตัว (WO Strategies) ใช้โอกาสในการพัฒนาจุดอ่อน**

เขตปลอดอากรท่าเรือกรุงเทพสามารถใช้กลยุทธ์เชิงปรับตัวเพื่อพัฒนาจุดอ่อนและใช้ประโยชน์จากโอกาสที่มีอยู่ได้อย่างมีประสิทธิภาพ โดยเริ่มจากการปรับปรุงขั้นตอนและกระบวนการต่างๆ ให้มีความทันสมัยและคล่องตัวมากขึ้นด้วยการนำเทคโนโลยีดิจิทัลและนวัตกรรมมาใช้ เพื่อลดความซับซ้อนและเพิ่มประสิทธิภาพในการดำเนินงาน การทบทวนโครงสร้างค่าใช้จ่ายและหาแนวทางในการลดต้นทุนให้กับผู้ประกอบการ การพัฒนาระบบการประชาสัมพันธ์และการสื่อสารที่หลากหลายเพื่อให้ข้อมูลแก่ผู้ประกอบการอย่างทั่วถึง เช่น เว็บไซต์ โซเชียลมีเดีย และอีเมล รวมถึงการจัดให้มีการฝึกอบรมให้ความรู้เกี่ยวกับเขตปลอดอากรเพื่อเป็นการประชาสัมพันธ์และขยายตลาดสร้างแนวทางในการใช้สิทธิประโยชน์ทางภาษีอากรไปปรับใช้ในการดำเนินธุรกิจ ก็เป็นกลยุทธ์ที่สำคัญที่จะช่วยเสริมสร้างความแข็งแกร่งและเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของเขตปลอดอากรท่าเรือกรุงเทพ

#### **กลยุทธ์เชิงป้องกันแบบยืดหยุ่น (WT Strategies) ลดจุดอ่อนเพื่อลดผลกระทบจากอุปสรรค**

เขตปลอดอากรท่าเรือกรุงเทพสามารถใช้กลยุทธ์เชิงป้องกันเพื่อลดผลกระทบจากอุปสรรคและความท้าทายต่างๆ ได้อย่างมีประสิทธิภาพ โดยมุ่งเน้นการพัฒนาจุดแข็งที่มีอยู่เพื่อสร้างความได้เปรียบในการแข่งขัน ตัวอย่างเช่น การปรับปรุงขั้นตอนและกระบวนการให้มีความคล่องตัว เพื่อลดขั้นตอน ระยะเวลา และต้นทุนในการดำเนินงาน ทำให้สามารถแข่งขันได้กับเขตปลอดอากรอื่นได้อย่างมีประสิทธิภาพ ควบคู่ไปกับการวางแผนการใช้พื้นที่อย่างมีประสิทธิภาพ โดยใช้ระบบการนัดหมายและการจองคิวสำหรับขนส่งสินค้าล่วงหน้า เพื่อรองรับปัญหาการจราจรและข้อจำกัดด้านพื้นที่การใช้พลังงานทดแทนเพื่อลดต้นทุนจากการดำเนินงาน และการใช้ยานพาหนะและเครื่องมือทุ่นแรงในระบบพลังงานไฟฟ้า หรือระบบไฮบริด เพื่อลดต้นทุนการใช้พลังงานและยังเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม จะช่วยเสริมสร้างความแข็งแกร่งและเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของเขตปลอดอากรท่าเรือกรุงเทพ

#### **ข้อเสนอแนะแนวทางการเพิ่มประสิทธิภาพการดำเนินงาน**

จากผลการวิเคราะห์เชิงกลยุทธ์ SWOT analysis ที่ได้พิจารณาปัจจัยทั้ง 4 ด้าน รวมถึงการวิเคราะห์จัดการ กลยุทธ์ TOWS matrix ช่วยให้เกิดการเชื่อมโยงระหว่างการวิเคราะห์ภายในและภายนอกในมุมมองต่าง ๆ ซึ่งปรับใช้ในการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันและประสิทธิภาพการ

ดำเนินงานของเขตปลอดอากรท่าเรือกรุงเทพ ลดค่าใช้จ่าย สร้างความยืดหยุ่นในการบริหารจัดการ ช่วยให้ผู้ประกอบการแข่งขันในตลาดโลจิสติกส์ได้อย่างยั่งยืน 3 แนวทาง

### แนวทางการปรับปรุงขั้นตอนกระบวนการเพื่อให้บริการอย่างมีประสิทธิภาพ

ได้ใช้ประสบการณ์ในการบริหารการจัดการท่าเรือเทียบท่ามาตรฐานสากลของท่าเรือกรุงเทพ ร่วมกับประสบการณ์และความเชี่ยวชาญในกฎระเบียบจากผู้ประกอบการในเขตปลอดอากรท่าเรือกรุงเทพในการปรับปรุงกระบวนการให้มีความคล่องตัว ลดขั้นตอน ลดระยะเวลา ลดต้นทุนในการดำเนินงาน โดยพิจารณา ตัดออกหรือลดทอนขั้นตอนที่ไม่มีผลต่อกระบวนการ เพื่อออกแบบกระบวนการใหม่ให้มีความคล่องตัว เหมาะสมกับสภาพการดำเนินธุรกิจในปัจจุบัน และทดลองใช้กระบวนการที่ปรับปรุงแล้วกับกลุ่มตัวอย่างเพื่อตรวจสอบว่าสามารถดำเนินงานได้อย่างมีประสิทธิภาพตามที่คาดหวังและมีประสิทธิภาพในการดำเนินงานจริง

ผลการปรับปรุงกระบวนการสามารถปรับลดขั้นตอนในการเคลื่อนย้ายตู้สินค้าไปยังเขตปลอดอากรลงได้รวมทั้งสิ้น 3 ขั้นตอน มีประสิทธิภาพในกระบวนการที่เพิ่มขึ้น โดยสามารถลดต้นทุนค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานลงได้ 33.41% สำหรับตู้สินค้าขนาด 20 ฟุต และ 36% สำหรับตู้สินค้าขนาด 40 ฟุต รวมถึงช่วยลดระยะเวลา Lead time ในการรับมอบตู้สินค้าเข้าเขตปลอดอากรลงได้ 1 วัน ซึ่งการได้รับตู้สินค้าสินค้าเข้าเขตปลอดอากรในเวลาที่รวดเร็วขึ้นนั้นยังส่งผลต่อการลดความเสี่ยงที่จะต้องมีความเสียหายที่ไม่ได้นำตู้คอนเทนเนอร์ออกจาก ท่าเรือตามเวลาที่กำหนด (Demurrage charge) ที่อาจเกิดขึ้นโดยไม่จำเป็น เป็นการบริหารจัดการสามารถ สร้างขีดความสามารถในการแข่งขันให้ผู้ประกอบการได้มากขึ้น

### แนวการศึกษาข้อจำกัดเกี่ยวกับกฎ ระเบียบ ประกาศ และคำสั่ง

เป็นการรวบรวมข้อจำกัด อุปสรรคจากการดำเนินงาน เพื่อนำเสนอต่อหน่วยงานภาครัฐที่ควบคุมและกำกับดูแลเกี่ยวกับกฎ ระเบียบ ประกาศ และคำสั่งที่มีผลต่อการดำเนินงานโดยตรง เนื่องจากการพิจารณาแก้ไขปรับปรุงกฎระเบียบดังกล่าวเป็นหน้าที่ความรับผิดชอบของหน่วยงานภาครัฐที่ควบคุมและกำกับดูแลตามอำนาจหน้าที่ ซึ่งมีขั้นตอนและกระบวนการที่ต้องพิจารณาความเหมาะสมในประเด็นในมุมมองต่าง ๆ ต่อไปซึ่งหากได้มีการแก้ไข ปรับปรุงข้อจำกัดของกฎระเบียบต่างๆ จะช่วยให้กฎระเบียบให้มีความเหมาะสมและเอื้อต่อการดำเนินงานมากยิ่งขึ้น โดยการศึกษานี้ได้นำเสนอข้อจำกัดและอุปสรรค 3 ประการประกอบด้วย

1) ข้อเสนอเพื่อพิจารณายกเว้นการ X-RAY ตู้สินค้าในเขตปลอดอากรท่าเรือกรุงเทพ เนื่องจากผู้ประกอบการคิดเห็นว่าการ X-RAY ตู้สินค้าที่นำส่งเข้าเขตปลอดอากรท่าเรือกรุงเทพนั้น อาจมีความซ้ำซ้อนและไม่จำเป็นเนื่องจากการเคลื่อนย้ายภายในเขตรั้วศุลกากรท่าเรือกรุงเทพซึ่งอยู่ภายใต้การควบคุมด้วยการมัตลวดตีตรา และสินค้าทุกรายการจะได้รับการตรวจสอบโดยส่วนบริการศุลกากรที่ 1 ซึ่งรับผิดชอบการตรวจปล่อยสินค้าในเขตปลอดอากรท่าเรือกรุงเทพอยู่แล้ว เป็นการเพิ่มกระบวนการทำให้ผู้ประกอบการมีต้นทุนในการดำเนินงานเพิ่มขึ้น ประมาณ 1,200 บาท/ตู้ และยังเป็นการเพิ่มต้นทุนด้านเวลาให้แก่ผู้ประกอบการ จึงขอเสนอให้ พิจารณายกเว้นการ X-RAY ตู้สินค้าที่นำส่งเข้าเขตปลอดอากรท่าเรือกรุงเทพ เพื่อลดภาระต้นทุนและเวลาของผู้ประกอบการ โดยยังคงรักษามาตรฐานการควบคุมและตรวจสอบสินค้าตามระเบียบที่กำหนดไว้

2) ข้อเสนอเพื่อพิจารณาอนุญาตดำเนินกิจกรรมผู้สินค้าหลายเจ้าของ LCL เนื่องด้วย ผู้ใช้บริการบางรายเป็นผู้ประกอบการการขนส่งสินค้าแบบ LCL เป็นหลัก ประสงค์ใช้บริการเขต ปลอดอากรท่าเรือกรุงเทพ แต่ยังคงติดข้อจำกัดในส่วนของพิธีการศุลกากร ซึ่งหากสามารถแก้ไข ปัญหา/อุปสรรคในการเปิดตู้สินค้า LCL ภายในเขตปลอดอากรท่าเรือกรุงเทพได้ คาดว่าจะมี ผู้ใช้บริการเพิ่มขึ้น เนื่องจากจะเป็นการช่วยให้ผู้ประกอบการสามารถบริหารต้นทุนด้านโลจิสติกส์และ เวลาได้อย่างมีประสิทธิภาพ

3) ข้อเสนอเพื่อพิจารณาขบวนใบอนุญาต LICENSE FREE ให้กับสินค้าที่ผ่านท่าเรือ กรุงเทพ เนื่องจากท่าเรือกรุงเทพมีเขตปลอดอากรที่ตั้งอยู่ในพื้นที่ควบคุมของศุลกากรเช่นเดียวกับ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ แต่มีได้ถูกกำหนดให้อยู่ในพื้นที่ที่ได้รับยกเว้นไม่อยู่ภายใต้บังคับของ กฎหมายในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการควบคุมการนำเข้า การส่งออกใบอนุญาตอาณัติ การ ครอบครองหรือการใช้ประโยชน์ซึ่งของในเขตปลอดอากร เป็นเหตุให้ผู้ประกอบกิจการในเขตปลอด อากรท่าเรือกรุงเทพ ยังคงต้องยื่นขอรับใบอนุญาตต่างๆ ตามกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้องกับศุลกากร แม้ว่าจะเป็นการนำเข้ามาเพื่อเพิ่มมูลค่าในพื้นที่ เพื่อรอการกระจายสินค้า ซึ่งสินค้านี้ดังกล่าวไม่ได้มี การนำเข้ามาเพื่อบริโภคภายในประเทศ แต่ยังคงต้องยื่นขอรับใบอนุญาตจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

### แนวทางการปรับปรุงการสื่อสารประชาสัมพันธ์เขตปลอดอากรท่าเรือกรุงเทพ

การปรับปรุงการสื่อสารประชาสัมพันธ์เขตปลอดอากรท่าเรือกรุงเทพสามารถทำได้โดยเน้น การให้ความรู้แก่หน่วยงานภาคเอกชนผ่านรูปแบบการให้ความรู้แบบไม่มีค่าใช้จ่าย เช่น การจัด ฝึกอบรมและสัมมนาเชิงวิชาการ โดยใช้ประโยชน์จากจุดแข็งของเขตปลอดอากรที่มีบุคลากร ผู้เชี่ยวชาญ และได้รับการสนับสนุนด้านบุคลากรและสถานที่จากหน่วยงานภาครัฐ เช่น การท่าเรือ แห่งประเทศไทย กรมศุลกากร และสำนักสิทธิประโยชน์ทางภาษีอากร การนำเสนอเนื้อหาควรเน้น การให้ความรู้แบบไม่มีผลประโยชน์สิ่งตอบแทน เพื่อสร้างความเป็นอิสระทางความคิดแก่ ผู้ประกอบการ และส่งผลให้สื่อต่างๆ เช่น เว็บไซต์ สื่อสังคมออนไลน์ และสื่อสิ่งพิมพ์ ยินดีร่วม ประชาสัมพันธ์อย่างน่าเชื่อถือ การให้ความรู้แบบไม่มีค่าใช้จ่ายนี้ยังเป็นช่องทางเพิ่มเติมในการหา ลูกค้า นอกเหนือจากการขายโดยฝ่ายขายและการตลาด เนื่องจากลูกค้าจะพิจารณาถึงประโยชน์ของ ผลิตภัณฑ์และการให้บริการด้วยตนเอง นอกจากนี้ การดำเนินการดังกล่าวเป็นไปตามสัญญาเช่าพื้นที่ ระหว่างการท่าเรือแห่งประเทศไทยและผู้ได้รับสิทธิในการจัดตั้งเขตปลอดอากร ที่กำหนดให้มีการ ฝึกอบรมให้ความรู้แก่พนักงานการท่าเรือเกี่ยวกับเขตปลอดอากร ซึ่งเขตปลอดอากรสามารถนำ หลักสูตรที่มีอยู่มาประยุกต์ใช้เพิ่มเติมได้ โดยเคยดำเนินการในลักษณะนี้มาแล้วและได้รับผลตอบแทนที่ ดี อีกทั้งยังสามารถเป็นสื่อกลางในการจับคู่ทางธุรกิจ (Business matching) ช่วยเชื่อมโยงธุรกิจต่างๆ ของผู้ให้บริการเขตปลอดอากร เพื่อสร้างโอกาสทางธุรกิจและความร่วมมือที่มีประสิทธิภาพ

## สรุปผลการศึกษา

ผลการศึกษาพบว่าแนวทางที่เสนอนั้นสามารถนำไปสู่การบรรลุวัตถุประสงค์ของงานวิจัยที่ตั้งไว้ได้ เนื่องจากแต่ละแนวทางมีความสอดคล้องและสนับสนุนซึ่งกันและกันในการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันและประสิทธิภาพการดำเนินงานของเขตปลอดอากรท่าเรือกรุงเทพ ส่งผลดีต่อการเติบโตทางเศรษฐกิจของประเทศในภาพรวม

**ผลสรุปแนวทางที่ 1** การปรับปรุงขั้นตอนกระบวนการเพื่อการให้บริการที่มีประสิทธิภาพสามารถตอบสนองวัตถุประสงค์ของงานวิจัยที่ต้องการปรับปรุงประสิทธิภาพในการทำงานให้มีความสะดวกรวดเร็ว เพิ่มความคล่องตัว และลดต้นทุนและระยะเวลาในการให้บริการ โดยการลดความซับซ้อนของขั้นตอนและพิธีการต่าง ๆ จะช่วยให้การดำเนินงานเป็นไปอย่างรวดเร็ว และมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น ซึ่งจะส่งผลให้ผู้ประกอบการสามารถลดต้นทุนและประหยัดเวลาในการดำเนินงานได้

**ผลสรุปแนวทางที่ 2** การศึกษาข้อจำกัดเกี่ยวกับกฎ ระเบียบ ประกาศ และคำสั่ง ที่มีผลต่อการดำเนินงาน แนวทางนี้สามารถตอบสนองวัตถุประสงค์ที่ต้องการศึกษาแนวทางการเพิ่มศักยภาพและขีดความสามารถในการดำเนินงานของเขตปลอดอากรท่าเรือกรุงเทพ โดยมุ่งเน้นการใช้สิทธิประโยชน์ทางศุลกากรและการบริหารจัดการโลจิสติกส์อย่างเหมาะสม ในประเด็นของการใช้สิทธิประโยชน์ทางศุลกากร เนื่องจากกฎระเบียบต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงานในเขตปลอดอากรนั้น มีผลต่อการใช้สิทธิประโยชน์ทางศุลกากรและการบริหารจัดการโลจิสติกส์ หากกฎระเบียบมีความซับซ้อน ไม่ชัดเจน หรือไม่สอดคล้องกับสถานการณ์ปัจจุบัน ก็อาจทำให้ผู้ประกอบการไม่สามารถใช้สิทธิประโยชน์ได้อย่างเต็มที่ หรือเกิดความล่าช้าในการดำเนินงานได้ ดังนั้น การศึกษาข้อจำกัดของกฎระเบียบต่าง ๆ จะช่วยให้สามารถปรับปรุงกฎระเบียบให้มีความเหมาะสมและเอื้อต่อการดำเนินงานมากยิ่งขึ้น การศึกษานี้เป็นเพียงการนำเสนอแนวทางเท่านั้น โดยในส่วนขั้นตอนการพิจารณาแก้ไขปรับปรุงกฎระเบียบดังกล่าวเป็นหน้าที่ความรับผิดชอบของหน่วยงานภาครัฐที่ควบคุมและกำกับดูแล ซึ่งมีขั้นตอนและกระบวนการที่ต้องพิจารณาความเหมาะสมในประเด็นต่าง ๆ ต่อไป

**ผลสรุปแนวทางที่ 3** การปรับปรุงการสื่อสารประชาสัมพันธ์ สามารถตอบสนองวัตถุประสงค์ทั้งสองประการ โดยการสื่อสารประชาสัมพันธ์ที่มีประสิทธิภาพโดยใช้ความเชี่ยวชาญในการนำเสนอผลิตภัณฑ์และบริการของเขตปลอดอากรท่าเรือกรุงเทพจะช่วยให้ผู้ประกอบการได้รับข้อมูลที่ถูกต้องและครบถ้วนเกี่ยวกับสิทธิประโยชน์ต่าง ๆ ของเขตปลอดอากร รวมถึงขั้นตอนและกระบวนการในการดำเนินงาน ซึ่งจะช่วยให้ผู้ประกอบการสามารถใช้สิทธิประโยชน์ได้อย่างเต็มที่ เพิ่มความสะดวกรวดเร็วในการดำเนินงาน และสามารถวางแผนการดำเนินงานได้อย่างมีประสิทธิภาพ โดยเป็นการตอบโจทย์ในประเด็นของการใช้สิทธิประโยชน์ทางศุลกากร ซึ่งจะช่วยสร้างความน่าเชื่อถือและเพิ่มโอกาสในการประชาสัมพันธ์ให้ความรู้และความเข้าใจแก่หน่วยงานภาคเอกชน โดยนำเสนอผ่านรูปแบบการให้ความรู้แบบไม่มีค่าใช้จ่าย เช่น การจัดฝึกอบรมและสัมมนาเชิงวิชาการ ซึ่งจะช่วยให้ผู้ถูกค้าและสร้างความสัมพันธ์ที่ดีกับผู้ประกอบการ นอกจากนี้ การสื่อสารประชาสัมพันธ์ที่ดี ยังช่วย

สร้างความน่าเชื่อถือและภาพลักษณ์ที่ดีให้กับเขตปลอดอากร ซึ่งจะส่งผลดีต่อการดึงดูดนักลงทุนและผู้ประกอบการให้เข้ามาใช้บริการมากยิ่งขึ้น

โดยรวมแล้วแนวทางทั้ง 3 ประการนี้สามารถนำไปสู่การบรรลุวัตถุประสงค์ของการวิจัยที่ตั้งไว้ มีความสอดคล้องและสนับสนุนซึ่งกันและกันในการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันและประสิทธิภาพการดำเนินงานของเขตปลอดอากรท่าเรือกรุงเทพ ส่งผลดีต่อการเติบโตทางเศรษฐกิจของประเทศในภาพรวม

### ข้อเสนอแนะ

การดำเนินการตามข้อเสนอทั้ง 3 แนวทางควรมีการทดลองใช้ให้มีความมั่นใจก่อนดำเนินการใช้จริงเพื่อความเชื่อมั่นและปลอดภัย เช่น การออกแบบกระบวนการใหม่ โดยการลดขั้นตอนนั้นต้องมีการทดลองกระบวนการที่ปรับปรุงแล้วกับกลุ่มตัวอย่างเพื่อตรวจสอบและหาข้อจำกัดจากการดำเนินงานใหม่อย่างละเอียดครบถ้วน พร้อมทั้งความเสี่ยงอุปสรรคต่าง ๆ ที่อาจเกิดขึ้นได้ เสนอแนะวิธีการในการบริหารจัดการและแก้ไข โดยกระบวนการที่ออกแบบใหม่ควรมุ่งเน้นการดำเนินงานภายใต้ระเบียบปฏิบัติเดิมที่มีอยู่ แต่ยังคงรักษามาตรฐานการควบคุมและตรวจสอบสินค้าตามระเบียบที่กำหนดไว้ เนื่องจากเป็นกระบวนการที่สามารถดำเนินการได้เลย ไม่ต้องรอการพิจารณาแก้ไขระเบียบต่างๆ จากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องซึ่งมีขั้นตอนในการดำเนินงานที่อาจต้องใช้ระยะเวลาที่ยาวนาน โดยอาจนำเทคโนโลยีเข้ามาใช้งานในอนาคต ซึ่งสามารถมีช่วยให้กระบวนการให้มีประสิทธิภาพที่เพิ่มมากขึ้น รวมถึงความปลอดภัย และการบริหารจัดการต่าง ๆ การดำเนินงานทั้ง 3 แนวทางควรพิจารณาถึงต้นทุนที่ต้องดำเนินการ อาทิเช่น ต้นทุนด้านเวลา ต้นทุนด้านบุคลากรที่อาจต้องเพิ่มขึ้นจากภาระงานที่เปลี่ยนแปลงไป ต้นทุนด้านระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ หรือต้นทุนอื่น ๆ จากการดำเนินงาน

## บรรณานุกรม

กองประชาสัมพันธ์. (2566). รายงานประจำปีการทำเรือแห่งประเทศไทย ปีงบประมาณ 2566.

กรุงเทพฯ: การทำเรือแห่งประเทศไทย. (226 หน้า)

กองสิทธิประโยชน์ทางภาษีอากร. (2565). คู่มือสิทธิประโยชน์ทางภาษีอากร. กรุงเทพฯ: กรมศุลกากร (37 หน้า)

การทำเรือแห่งประเทศไทย. (2567). แผนวิสาหกิจการทำเรือแห่งประเทศไทยปีงบประมาณ 2566-2570. กรุงเทพฯ: การทำเรือแห่งประเทศไทย. (50 หน้า)

ธนาวัฒน์ ปัทมฤทธิกุล. (2561). แนวทางการพัฒนาศักยภาพการท่องเที่ยวเมืองชายแดนเพื่อเชื่อมโยงการท่องเที่ยวในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง : มุกดาหาร-สะหวันนะเขต-กวางตรี. พะเยา: มหาวิทยาลัยพะเยา. (272 หน้า)

ธัญชนก คงเสมา. (2555). แผนการตลาดเขตปลอดอากรและคลังสินค้าท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ กรณีศึกษา : บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) พ.ศ. 2555. กรุงเทพฯ: สถาบันเทคโนโลยีไทย - ญี่ปุ่น. (76 หน้า)

รักษาติ แจ่มจันทร์. (2554). ตัวแบบการพัฒนาการตลาดเขตปลอดอากร : กรณีศึกษาเขตปลอดอากรท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ. กรุงเทพฯ: สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์. (150 หน้า)

สโรชา สาตร์บำรุง. (2563). ปัจจัยที่มีผลต่อการยอมรับระบบบริการอิเล็กทรอนิกส์ภาครัฐ กรณีศึกษา งานสิทธิประโยชน์ทางภาษีอากร กรมศุลกากร. กรุงเทพฯ: จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย. (117 หน้า)

อภิญาญา แสงสงวน. (2566). การพัฒนาเส้นทางจักรยานเพื่อการท่องเที่ยวเชิงเกษตรโดยการมีส่วนร่วมของชุมชนคลองแขวงกลัน ตำบลบางเตย อำเภอเมือง จังหวัดฉะเชิงเทรา. กรุงเทพฯ: สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง. (160 หน้า)



## ประวัติย่อของผู้วิจัย

ชื่อ-สกุล	นายพัฒนพงศ์ เชื้อถื่อ
วัน เดือน ปี เกิด	19 ตุลาคม 2526
สถานที่เกิด	กรุงเทพมหานคร
สถานที่อยู่ปัจจุบัน	บ้านเลขที่ 14/67 แขวงคลองเตย เขตคลองเตย กทม. 10110
ตำแหน่งและประวัติการ ทำงาน	พ.ศ. 2564 หัวหน้าแผนกโรงพักสินค้า 6 กองปฏิบัติการสินค้า 1 ฝ่ายปฏิบัติการเรือและสินค้า ท่าเรือกรุงเทพ พ.ศ. 2566 ผู้ช่วยผู้อำนวยการกองท่าบริการตู้สินค้า 2 ฝ่ายปฏิบัติการเรือและสินค้า ท่าเรือกรุงเทพ
ประวัติการศึกษา	พ.ศ. 2549 วิทยาศาสตร์บัณฑิต (วิทยาการคอมพิวเตอร์) มหาวิทยาลัยราชภัฏบ้านสมเด็จเจ้าพระยา พ.ศ. 2567 วิทยาศาสตรมหาบัณฑิต (การจัดการโลจิสติกส์ และโซ่อุปทาน) มหาวิทยาลัยบูรพา