

ต้นทุนโลจิสติกส์ภาคพื้นดินของสินค้าบรรจุตู้ที่ขนส่งทางทะเล



นายธาดา อภาธณานูวัตติ

สถาบันวิทยบริการ

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

วิทยานิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญาวิศวกรรมศาสตรมหาบัณฑิต

สาขาวิชาวิศวกรรมโยธา ภาควิชาวิศวกรรมโยธา

คณะวิศวกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ปีการศึกษา 2546

ISBN 974-17-3706-8

ลิขสิทธิ์ของจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

INLAND LOGISTICS COSTS OF SEA-BORNE CONTAINERIZED CARGO



Mr. Tada Arphatananuwat

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

A Thesis Submitted in Partial Fulfillment of the Requirements
for the Degree of Master of Engineering in Civil Engineering

Department of Civil Engineering

Faculty of Engineering

Chulalongkorn University

Academic Year 2003

ISBN 974-17-3706-8

หัวข้อวิทยานิพนธ์ ต้นทุนโลจิสติกส์ภาคพื้นดินของสินค้าบรรจุตู้ที่ขนส่งทางทะเล
โดย นายธาดา อาภาธนานุวัติ
สาขาวิชา วิศวกรรมโยธา
อาจารย์ที่ปรึกษา ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.สมพงษ์ ศิริโสภณศิลป์

คณะวิศวกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย อนุมัติให้บัณฑิตวิทยาลัยเป็นส่วน
หนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญามหาบัณฑิต

..... คณบดี คณะวิศวกรรมศาสตร์
(ศาสตราจารย์ ดร.สมศักดิ์ ปัญญาแก้ว)

คณะกรรมการสอบวิทยานิพนธ์

..... ประธานกรรมการสอบ
(รองศาสตราจารย์ อนุศักดิ์ อิศรเสนา ณ อยุธยา)

..... อาจารย์ที่ปรึกษา
(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.สมพงษ์ ศิริโสภณศิลป์)

..... กรรมการ
(นายโกวิท กุวานนท์)

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ธาดา อภาณณานูวัตติ : ต้นทุนโลจิสติกส์ภาคพื้นดินของสินค้าบรรจุตู้ที่ขนส่งทางทะเล
(INLAND LOGISTICS COSTS OF SEA-BORNE CONTAINERIZED CARGO)
อ. ที่ปรึกษา : ผศ.ดร.สมพงษ์ ศิริโสภณศิลป์, 338 หน้า. ISBN 974-17-3706-8.

วิทยานิพนธ์ฉบับนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษากระบวนการ ต้นทุนโลจิสติกส์ภาคพื้นดิน และประสิทธิภาพของการนำเข้าและส่งออกสินค้าด้วยคอนเทนเนอร์ทางทะเล โดยมุ่งเน้นเฉพาะในสินค้าประเภทสิ่งทอและเครื่องนุ่งห่ม จากการพิจารณาค่าใช้จ่ายที่เกิดกับผู้นำเข้าและผู้ส่งออก และเวลาของแต่ละกิจกรรมตลอดกระบวนการ ทั้งการนำเข้าและส่งออกสินค้าด้วยคอนเทนเนอร์ทางทะเลของแต่ละกรณีศึกษาแล้ว พบว่าค่าขนส่งสินค้า/ตู้สินค้า มีค่ามากที่สุดคิดเป็นสัดส่วนประมาณร้อยละ 20.7-41.6 ของค่าใช้จ่ายทั้งหมด สำหรับกรณีนำเข้า และ ประมาณร้อยละ 28.0-35.5 ของค่าใช้จ่ายทั้งหมด สำหรับกรณีส่งออก และ พบว่ามีกิจกรรมที่มีสัดส่วนเวลาดำเนินงานค่อนข้างมากเมื่อเทียบกับเวลารวมทั้งหมดแล้วอยู่หลายกิจกรรมด้วยกัน ได้แก่ ในส่วนของการขนส่งสินค้า/ตู้สินค้า การผ่านพิธีการศุลกากร การปฏิบัติที่ทำเรือ หรือ รพท. และ การจัดเตรียมเอกสาร การนำเข้าและส่งออกสินค้าด้วยคอนเทนเนอร์ทางทะเลของประเทศไทยยังมีปัญหาในอีกหลายด้าน ทั้งในส่วนของ บุคลากร กระบวนการ และ ระบบการให้บริการของหน่วยงานทั้งภาครัฐและภาคเอกชนที่เกี่ยวข้อง ซึ่งการแก้ไขปัญหาล่าช้าจะต้องอาศัยความร่วมมือจากหลายฝ่ายทั้งภาครัฐและภาคเอกชน

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ภาควิชา..... วิศวกรรมโยธา.....ลายมือชื่อนิสิต.....
สาขาวิชา..... วิศวกรรมโยธา.....ลายมือชื่ออาจารย์ที่ปรึกษา.....
ปีการศึกษา...2546.....

4370338021 : MAJOR CIVIL ENGINEERING

KEY WORD: IMPORT-EXPORT / CONTAINERIZED CARGO / INLAND LOGISTICS COSTS

TADA ARPHATANANUWAT : INLAND LOGISTICS COSTS OF SEA-BORNE

CONTAINERIZED CARGO. THESIS ADVISOR : ASST. PROF. SOMPONG

SIRISOPONSILP, Ph.D., 338 pp. ISBN 974-17-3706-8.

The purpose of this thesis is to explore the procedures, costs, and corresponding lead times in inland logistics operation associated with the importing and exporting of sea-borne containerized cargo with the emphasis on textile/garment products. Considering the total expenses incurred by importers and exporters and total time of all activities related to the importing and exporting of sea-borne containerized cargo, the study finds that the inland transportation charge is the highest cost component, representing about 20.7%-41.6% of total expense in the case of import and about 28.0%-35.5% of total expense in the case of export. The activities that have taken up relatively large share of total time include inland transportation, customs clearance, operation at port or at ICD, and document preparation. The importing and exporting of sea-borne containerized cargo in Thailand still encounters several inherent problems concerning personnels, established practices, and service quality as rendered by private service providers and public agencies. Any attempt to successfully solve these problems would definitely require cooperation between all relevant actors in both public and private sectors.

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

Department.....Civil Engineering... Student's signature.....

Field of study.....Civil Engineering... Advisor's signature.....

Academic year...2003.....

กิตติกรรมประกาศ

ผู้เขียนใคร่ขอกราบขอบพระคุณเป็นอย่างสูงต่อ ผศ.ดร.สมพงษ์ ศิริโสภณศิลป์ ซึ่งเป็นอาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ ที่กรุณาให้ความรู้ คำแนะนำและเสนอแนะแนวทางในศึกษา ตลอดจนตรวจสอบแก้ไขวิทยานิพนธ์ฉบับนี้จนกระทั่งสำเร็จลุล่วงด้วยดี และขอกราบขอบพระคุณคณะกรรมการสอบวิทยานิพนธ์ ซึ่งประกอบด้วย รองศาสตราจารย์ อนุศักดิ์ อิศรเสนา ณ อยุธยา และคุณโกวิท กุวานนท์ ที่ได้กรุณาตรวจสอบวิทยานิพนธ์ฉบับนี้จนสมบูรณ์

งานศึกษาวิจัยนี้จะสำเร็จลุล่วงลงไปไม่ได้ หากผู้เขียนไม่ได้รับความกรุณาให้เข้าทำการศึกษา สืบค้นและเก็บรวบรวมข้อมูลการดำเนินงานจากกลุ่มบริษัทผู้นำเข้าและผู้ส่งออก เจ้าหน้าที่ท่าเรือ เจ้าหน้าที่ รพท. เจ้าหน้าที่ศุลกากร ผู้รับจัดการขนส่งสินค้า ตัวแทนออกของ ผู้ให้บริการขนส่งสินค้า รวมถึงเจ้าหน้าที่หน่วยงานทั้งภาครัฐและเอกชนอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง ที่ได้ให้ความร่วมมืออย่างดียิ่ง และเนื่องจากการเก็บรวบรวมข้อมูลส่วนใหญ่ได้จากการสัมภาษณ์ ข้อมูลที่ได้นำมาวิเคราะห์และสรุปผลโดยผู้เขียน ดังนั้นหากวิทยานิพนธ์ฉบับนี้มีข้อผิดพลาดหรือมีส่วนพาดพิงถึงบุคคล และ หน่วยงานใด ผู้เขียนต้องขออภัยมา ณ ที่นี้ด้วย

ท้ายสุดนี้ ผู้เขียนขอสำนึกในพระคุณของบิดา มารดา ญาติพี่น้อง และ คณาจารย์ที่ประสิทธิ์ประสาทวิชาความรู้ให้แก่ผู้เขียนทุกท่าน รวมถึงเพื่อนๆ พี่ๆ และ น้องๆ นิสิตปริญญาโท สาขาวิศวกรรมขนส่งและการจราจร จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย ที่ได้ให้การสนับสนุนในด้านต่างๆ รวมถึงเป็นกำลังใจให้แก่ผู้เขียนจนกระทั่งสำเร็จการศึกษา

ธาดา อาภาธนาภูวดี

สิงหาคม 2546

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

สารบัญ

	หน้า
บทคัดย่อภาษาไทย.....	ง
บทคัดย่อภาษาอังกฤษ.....	จ
กิตติกรรมประกาศ.....	ฉ
สารบัญ.....	ช
สารบัญตาราง.....	ฉ
สารบัญภาพ.....	ฎ
คำอธิบายสัญลักษณ์และคำย่อ.....	ฐ
บทที่ 1 บทนำ.....	1
1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา.....	1
1.2 วัตถุประสงค์ของการวิจัย.....	3
1.3 ขอบเขตของการวิจัย.....	3
1.4 ขั้นตอนการวิจัย.....	4
1.5 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ.....	5
บทที่ 2 เอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง.....	6
2.1 ส่วนประกอบของระบบการขนส่งสินค้าทางทะเล.....	7
2.2 การขนส่งสินค้าโดยระบบคอนเทนเนอร์.....	15
2.3 เงื่อนไขทางการพาณิชย์ระหว่างประเทศ.....	18
2.4 ผลงานวิจัยที่ผ่านมา.....	20
บทที่ 3 อุตสาหกรรมสิ่งทอและเครื่องนุ่งห่ม.....	38
3.1 บทนำ.....	38
3.2 โครงสร้างการผลิตของอุตสาหกรรมสิ่งทอและเครื่องนุ่งห่มในประเทศไทย.....	39
3.3 การส่งออกสินค้าประเภทสิ่งทอของไทย.....	41
3.4 การนำเข้าสินค้าประเภทสิ่งทอของไทย.....	42
3.5 ภาครัฐบาลกับการพัฒนาอุตสาหกรรมสิ่งทอ.....	47
บทที่ 4 การสำรวจและเก็บรวบรวมข้อมูล.....	53
4.1 กำหนดสมมุติฐานและกรณีศึกษาในเบื้องต้น.....	53
4.2 พิจารณาข้อมูล แหล่งข้อมูล และ วิธีการเก็บรวบรวมข้อมูล.....	55
4.3 การเก็บรวบรวมและสรุปข้อมูลในเบื้องต้น.....	60

	หน้า
4.4 การเก็บรวบรวมข้อมูลจากการดำเนินงานจริงในเบื้องต้น.....	60
4.5 สรุปข้อมูลลักษณะการดำเนินงานของบริษัทตัวอย่างในเบื้องต้น.....	64
4.6 กำหนดสมมุติฐานและกรณีศึกษาในส่วนเพิ่มเติม.....	66
4.7 การเก็บรวบรวมข้อมูลจากการดำเนินงานจริงในส่วนเพิ่มเติม.....	69
บทที่ 5 ผลการวิเคราะห์ข้อมูล.....	70
5.1 ผลการศึกษาเปรียบเทียบการผ่านพิธีการศุลกากรนำเข้าและส่งออกสินค้าโดย ระบบ Manual กับ ระบบ EDI.....	70
5.2 ผลการศึกษาค่าใช้จ่ายและเวลาในการนำเข้าและส่งออกสินค้าด้วย คอนเทนเนอร์ทางทะเล.....	74
5.3 ผลการศึกษาค่าใช้จ่ายและเวลาในการนำเข้าและส่งออกสินค้าด้วยคอนเทนเนอร์ทางทะเล	134
5.4 ผลการศึกษานโยบายเบื้องต้นในการปรับปรุงประสิทธิภาพการนำเข้าและ ส่งออกสินค้าด้วยคอนเทนเนอร์ทางทะเล.....	151
บทที่ 6 สรุปผลการวิจัยและข้อเสนอแนะ.....	159
6.1 สรุปผลการวิจัย.....	160
6.2 ข้อเสนอแนะ.....	173
รายการอ้างอิง.....	175
ภาคผนวก.....	179
ภาคผนวก ก. แบบจำลองกระบวนการนำเข้าและส่งออกสินค้าด้วยคอนเทนเนอร์ ทางทะเล.....	180
ภาคผนวก ข. กระบวนการนำเข้าและส่งออกสินค้าด้วยคอนเทนเนอร์ทางทะเล.....	222
ภาคผนวก ค. รายการและอัตราค่าใช้จ่ายในการนำเข้าและส่งออกสินค้าด้วย คอนเทนเนอร์ทางทะเล.....	256
ภาคผนวก ง. ค่าใช้จ่ายและเวลาในการดำเนินงานตามกรณีศึกษาที่ 2.....	291
ประวัติผู้เขียนวิทยานิพนธ์.....	322

สารบัญตาราง

ตาราง	หน้า	
1.1	สัดส่วนปริมาณต้นสินค้าจำแนกตามประเภทเรือ (ของเรือไทย).....	2
1.2	ปริมาณตู้สินค้าผ่านท่าเรือกรุงเทพและท่าเรือแหลมฉบัง ปี พ.ศ. 2540-2545.....	2
2.1	รายชื่อท่าเรือ ผู้จัดสร้าง การบริหาร และ การจัดการท่าเรือระหว่างประเทศของรัฐ ณ ปัจจุบัน.....	12
2.2	ความสัมพันธ์ระหว่าง Berth Occupancy Rate กับ สภาพการใช้งานของท่าเรือ....	22
2.3	ค่าใช้จ่ายในส่วนที่เกี่ยวข้องกับขั้นตอนของการขนถ่ายตู้สินค้าจนถึงลูกค้า และขั้นตอนของการบรรจุตู้สินค้านั้นกลับขึ้นเรือ.....	24
2.4	สรุปค่าใช้จ่ายโดยประมาณเกี่ยวกับการใช้ตู้สินค้า 1 ตู้ใน 1 วงจร (นำเข้าและส่งออก โดยสมมติระยะเวลาโดยประมาณ 10 วัน).....	24
2.5	โครงสร้างค่าใช้จ่ายในการขนส่งตู้สินค้าทางถนนและทางรถไฟ.....	32
2.6	มาตรการหลักในการแก้ไขปัญหาของผู้ส่งสินค้าไทย.....	36
2.7	มาตรการเสริมในการแก้ไขปัญหาของผู้ส่งสินค้าไทย.....	36
3.1	สินค้าส่งออกสำคัญ 10 อันดับแรกของไทย.....	43
3.2	สถิติการส่งออกสิ่งทอแยกรายประเภทของไทย.....	44
3.3	สถิติการส่งออกสิ่งทอไปตลาดสำคัญ 10 อันดับแรกของไทย.....	46
3.4	สถิติการนำเข้าสิ่งทอแยกรายประเภทของไทย.....	48
3.5	สถิติแหล่งนำเข้าผ้าฝ้าย ด้ายและเส้นใย 10 อันดับแรกของไทย.....	49
3.6	สถิติแหล่งนำเข้าเสื้อผ้า รองเท้า และ ผลิตภัณฑ์สิ่งทออื่นๆ 10 อันดับแรกของไทย..	50
4.1	สมมติฐานการสำรวจและเก็บรวบรวมข้อมูลในเบื้องต้น.....	54
4.2	กรณีศึกษาการนำเข้าและส่งออกสินค้าด้วยคอนเทนเนอร์ทางทะเลในเบื้องต้น.....	55
4.3	รายชื่อหน่วยงานภาครัฐและเอกชนที่ได้เข้าไปศึกษาถึงรายละเอียด พร้อมทั้งเก็บรวบรวมข้อมูลจากการดำเนินงานจริง.....	62
4.4	สรุปข้อมูลลักษณะการดำเนินงานของบริษัทตัวอย่างในเบื้องต้น.....	64
4.5	สมมติฐานการสำรวจและเก็บรวบรวมข้อมูลในส่วนเพิ่มเติม.....	67
4.6	กรณีศึกษาการนำเข้าและส่งออกสินค้าด้วยคอนเทนเนอร์ทางทะเลในส่วนเพิ่มเติม	68
5.1	เปรียบเทียบการผ่านพิธีการศุลกากรโดยระบบ Manual กับ ระบบ EDI ในด้านต่างๆ	75
5.2	รายละเอียดของตู้สินค้า.....	82
5.3	รายละเอียดของสินค้า (กรณีศึกษา).....	83

สารบัญตาราง (ต่อ)

ญ

ตาราง	หน้า
5.4 อัตราค่าบริการผ่านพิธีการศุลกากรที่เรียกเก็บโดยตัวแทนออกของ.....	86
5.5 เวลาในการตรวจสอบสินค้า (กรณีศึกษา).....	87
5.6 เวลาในการขนย้ายสินค้าขึ้น/ลงรถบรรทุก และ บรรจุ/ขนถ่ายสินค้าจากผู้สินค้า (กรณีศึกษา).....	87
5.7 ประเภท ขนาด และ จำนวนรถที่ใช้ในการขนส่งสินค้า/ผู้สินค้า.....	89
5.8 ประเภท ขนาด และ จำนวนรถที่ใช้ในการขนส่งสินค้า/ผู้สินค้าระหว่าง โรงงาน กับ รถพ. และ ท่าเรือ (กรณีศึกษา).....	89
5.9 น้ำหนักบรรทุกสินค้าตามกฎหมายกำหนดสำหรับรถบรรทุก 6 ล้อ และ 10 ล้อ.....	90
5.10 น้ำหนักบรรทุกสินค้าตามกฎหมายกำหนดสำหรับรถกึ่งพ่วง 18 ล้อ.....	90
5.11 ระยะเวลา และ อัตราค่าบริการในส่วนของการขนส่งสินค้า/ผู้สินค้า.....	91
5.12 อัตราค่าธรรมเนียมยานพาหนะผ่านทางที่เรียกเก็บโดยท่าเรือ หรือ รถพ.....	92
5.13 อัตราค่าภาระยกขนสินค้า/ผู้สินค้าที่เรียกเก็บโดยท่าเรือ หรือ รถพ.....	92
5.14 ประสิทธิภาพการทำงานของเครื่องมือหรืออุปกรณ์บางส่วนของท่าเรือ และ รถพ.....	93
5.15 เวลาในการเดินทางบางส่วนภายในของท่าเรือ และ รถพ.....	93
5.16 สรุปค่าใช้จ่ายในการนำเข้าและส่งออกสินค้าตามแต่ละกรณีศึกษา.....	102
5.17 สรุปค่าใช้จ่ายและสัดส่วนค่าใช้จ่ายในการนำเข้าสินค้าตามแต่ละกรณีศึกษา.....	105
5.18 สรุปค่าใช้จ่ายและสัดส่วนค่าใช้จ่ายในการส่งออกสินค้าตามแต่ละกรณีศึกษา.....	106
5.19 เปรียบเทียบค่าบริการผ่านพิธีการศุลกากรที่เรียกเก็บโดยตัวแทนออกของกับ ค่าใช้จ่ายกรณีที่ทางผู้นำเข้าหรือผู้ส่งออกดำเนินงานผ่านพิธีการศุลกากรด้วยตนเอง.....	107
5.20 ค่าใช้จ่ายกรณีที่ทางผู้นำเข้าหรือผู้ส่งออกดำเนินงานที่ท่าเรือด้วยตนเอง.....	108
5.21 เปรียบเทียบค่าใช้จ่ายที่ทางบริษัทเรือเรียกเก็บเป็นค่า THC กับ ค่าใช้จ่ายกรณีที่ทางผู้นำเข้าหรือผู้ส่งออกดำเนินงานที่ท่าเรือด้วยตนเอง.....	108
5.22 สรุปสัดส่วนค่าใช้จ่ายในการนำเข้าและส่งออกสินค้าต่อมูลค่าสินค้าตามแต่ละกรณีศึกษา.....	109
5.23 สรุปค่าใช้จ่ายและสัดส่วนค่าใช้จ่ายภายในบริษัทกับภายนอกบริษัทในการนำเข้า สินค้าตามแต่ละกรณีศึกษา.....	112
5.24 สรุปค่าใช้จ่ายและสัดส่วนค่าใช้จ่ายภายในบริษัทกับภายนอกบริษัทในการส่งออก สินค้าตามแต่ละกรณีศึกษา.....	112

สารบัญตาราง (ต่อ)

ฎ

ตาราง	หน้า
5.25 ค่าใช้จ่ายและเวลาในการนำเข้าสินค้า นอกเหนือขอบเขตของการวิจัย (ก่อนเรือเข้าเทียบท่า).....	113
5.26 ค่าใช้จ่ายและเวลาในการส่งออกสินค้า นอกเหนือขอบเขตของการวิจัย (ก่อนการขนส่งหรือผ่านพิธีการศุลกากร).....	113
5.27 ค่าใช้จ่ายและเวลาในการส่งออกสินค้า นอกเหนือขอบเขตของการวิจัย (ภายหลังบรรทุกตู้สินค้าลงเรือ).....	114
5.28 สรุปเวลาและสัดส่วนเวลาในการนำเข้าสินค้าตามแต่ละกรณีศึกษา.....	118
5.29 สรุปเวลาและสัดส่วนเวลาในการส่งออกสินค้าตามแต่ละกรณีศึกษา.....	119
5.30 ค่า THC ที่เรียกเก็บโดยบริษัทเรือของประเทศต่างๆ.....	150
6.1 สมมติฐานการสำรวจและเก็บรวบรวมข้อมูล.....	159
6.2 กรณีศึกษา.....	159
6.3 กระบวนการนำเข้าและส่งออกสินค้าด้วยคอนเทนเนอร์ทางทะเล.....	160
6.4 กระบวนการและรายการค่าใช้จ่ายในการนำเข้าสินค้าด้วยคอนเทนเนอร์ทางทะเล.....	161
6.5 กระบวนการและรายการค่าใช้จ่ายในการส่งออกสินค้าด้วยคอนเทนเนอร์ทางทะเล.....	162
6.6 รายการค่าใช้จ่ายในการนำเข้าและส่งออกสินค้าด้วยคอนเทนเนอร์ทางทะเล.....	164
6.7 เปรียบเทียบการผ่านพิธีการศุลกากรโดยระบบ Manual กับ ระบบ EDI ในด้านต่างๆ.....	166
6.8 ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน.....	169
6.9 ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับเวลาในการดำเนินงาน.....	170

สารบัญภาพ

ภาพประกอบ	หน้า
2.1 ขั้นตอนการบันทึบบนแบบขั้น (Step Method) ของต้นทุนการดำเนินงานการเคลื่อนย้ายตู้สินค้า.....	27



สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

คำอธิบายสัญลักษณ์และคำย่อ

สัญลักษณ์/คำย่อ	ความหมาย
กทท.	การทำเรือแห่งประเทศไทย
กนอ.	การนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย
กศก.101	แบบใบขนสินค้าขาออก
กศก.99	แบบใบขนสินค้าขาเข้า
กสท.	การสื่อสารแห่งประเทศไทย
ขน.	กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี
ทกท.	ท่าเรือกรุงเทพ
ทพฉ.	ท่าเรือพาณิชย์แหลมฉบัง
ธสน.	ธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย
ร.ส.พ.	องค์การรับส่งสินค้าและพัสดุภัณฑ์
รพท.	โรงพักสินค้าสำหรับตรวจของขาเข้าและบรรจุของขาออกที่ขนส่งด้วย คอนเทนเนอร์นอกเขตท่าทำเนียบท่าเรือ
รพท.	การรถไฟแห่งประเทศไทย
สตส.	สถานีตรวจและบรรจุสินค้าเพื่อการส่งออก
ATC	Agreement on Textiles and Clothing (ความตกลงทางการค้าสิ่งทอและเครื่องนุ่งห่ม)
B/L	Bill of Lading (ใบตราส่งสินค้า)
BAF	Bunker Adjustment Factor (ค่าปรับอัตราน้ำมัน)
BOI	Board of Investment (สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน)
C&F	Cost and Freight
C.I.F.	Cost, Insurance and Freight
CAF	Currency Adjustment Factor (ค่าปรับอัตราเงิน)
CFS	Container Freight Station (สตส.)
CSI	Container Security Initiatives
C-TPAT	Customs Trade Partnerships Against Terrorism
CY	Container Yard (ลานตู้สินค้า)
D/A	Document Against Acceptance

คำอธิบายสัญลักษณ์และคำย่อ (ต่อ)

๗

สัญลักษณ์/คำย่อ	ความหมาย
D/O	Delivery Order (ใบสั่งปล่อยสินค้า)
D/P	Document Against Payment
E/C	Export Certificate
E/L	Export License
EDI	Electronic Data Interchange (การแลกเปลี่ยนเอกสารธุรกิจด้วยวิธีการสื่อสารทางอิเล็กทรอนิกส์)
EFT	Electronic Funds Transfer (บริการชำระเงินผ่านธนาคาร)
EIR	Equipment Interchange Trust Receipt (ใบตรวจรับสภาพตู้สินค้า)
EPZ	Export Promotion Zone (เขตอุตสาหกรรมส่งออก)
F.O.B.	Free On Board
FCL	Full Container Load (ระบบการขนส่งสินค้ากรณีสินค้าที่บรรจุอยู่ในตู้สินค้ามีผู้ส่งสินค้ารายเดียวและ/หรือผู้สั่งซื้อสินค้ารายเดียวในตู้เดียวกัน)
ICAM	Integrated Computer Aided Manufacturing
ICD	Inland Container Depot (รพท.)
IDEF	Integration Definition for Function Modeling (มาตรฐานที่ใช้ในการเขียนแบบจำลองโครงสร้างของพื้นที่หรือระบบที่พิจารณา)
ISO	International Organization for Standardization (องค์การระหว่างประเทศว่าด้วยการมาตรฐาน)
L/C	Letter of credit (เลตเตอร์ออฟเครดิต)
LCL	Less-than Container Load (ระบบการขนส่งสินค้ากรณีสินค้าที่บรรจุอยู่ในตู้สินค้ามีผู้ส่งสินค้าหลายรายและ/หรือผู้สั่งซื้อสินค้าหลายรายในตู้เดียวกัน)
NVOCC	Non-Vessel Operating Common Carrier (ผู้ประกอบการขนส่งสาธารณะที่มีใช้ผู้ประกอบการเรือ)
NVO-MTOs	Non-Vessel Operating Multimodal Transport Operation (ผู้ประกอบการขนส่งสินค้าหลายรูปแบบที่มีใช้ผู้ประกอบการเรือ)
R.T.C.	การมัดลวดประทับดวงตราศุลกากร หรือ ดวงตราตะกั่ว กศก.

คำอธิบายสัญลักษณ์และคำย่อ (ต่อ)

ฅ

สัญลักษณ์/คำย่อ	ความหมาย
RMTS	Raw Material Tracking System (บริการส่งปล่อยและตัดยอดบัญชีวัสดุกับด้วยระบบคอมพิวเตอร์)
RTG	Rubber Tyred Gantry Crane
S.W.I.F.T.	Society for Worldwide Interbank Financial Telecommunication
S/G	Shipping Guarantee (หนังสือค้ำประกันสำหรับนำสินค้าออกจากท่าเรือ)
S/O	Shipping Order (ใบสั่งสินค้าลงเรือ)
T/R	Trust Receipt (ใบรับรองตัวแลกเงิน)
TEU	Twenty Foot Equivalent Unit (ตู้สินค้าขนาดความยาว 20 ฟุต)
THC	Terminal Handling Charge (ค่าภาระหน้าท่า)
TIFFA	Thailand International Freight Forwarders Association (สมาคมผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ)
UCP 500	Uniform Customs and Practice for Documentary Credits No. 500 (ประเพณีและวิธีปฏิบัติเกี่ยวกับเครดิตชนิดต้องมีเอกสารประกอบ จัดทำโดยสภาหอการค้านานาชาติ เพื่อใช้เป็นพื้นฐานในการพิจารณารับข้อพิพาททางการค้าที่เกิดขึ้น ซึ่งใช้กับเงื่อนไขการชำระเงินแบบเลตเตอร์ออฟเครดิต)
UN/EDIFACT	United Nation/Electronic Data Interchange for Administration, Commerce and Transportation (มาตรฐาน EDI ที่รับรองโดยองค์การสหประชาชาติให้ใช้สำหรับการบริการ การค้า และการขนส่ง)
VAN	Value Added Network (ผู้ให้บริการ EDI)
VOCC	Vessel Operating Common Carrier (ผู้ประกอบการขนส่งสาธารณะที่เป็นผู้ประกอบการเรือ)
VO-MTOs	Vessel Operating Multimodal Transport Operation (ผู้ประกอบการขนส่งสินค้าหลายรูปแบบที่เป็นผู้ประกอบการเรือ)
WTO	World Trade Organization (องค์การการค้าโลก)

ความหมายของคำศัพท์ที่ควรทราบ

ผู้ขายสินค้า	(Exporter) หมายถึง ผู้ส่งออกสินค้าไปต่างประเทศ
ผู้ซื้อสินค้า	(Importer) หมายถึง ผู้นำเข้าสินค้าจากต่างประเทศ
ตัวแทนออกของ	(Customs Broker, Customs House Broker หรือ Customs Clearance Broker) หมายถึง คนกลางระหว่างผู้นำเข้าหรือผู้ส่งออกกับกรมศุลกากร หรือ คนที่ทำงานด้านการผ่านพิธีการศุลกากร โดยการจดทะเบียนเอกสารเพื่อนำสินค้าเข้าหรือออกจากอารักขาของกรมศุลกากร
ตัวแทนออกของรับอนุญาต	(License Customs Broker) หมายถึง บริษัทตัวแทนออกของที่ได้รับอนุญาตและจดทะเบียนตามระเบียบของกรมศุลกากร โดยได้รับสิทธิพิเศษตามที่กรมศุลกากรกำหนดไว้
การผ่านพิธีการศุลกากรส่งออก	หมายถึง การดำเนินการตามกฎหมายระเบียบข้อบังคับของกรมศุลกากรที่กำหนดไว้ เพื่อส่งออกสินค้าไปยังต่างประเทศ
การผ่านพิธีการศุลกากรนำเข้า	หมายถึง การดำเนินการตามกฎหมายระเบียบข้อบังคับของกรมศุลกากรที่กำหนดไว้ เพื่อนำเข้าสินค้าจากต่างประเทศ
ความหมายของตู้สินค้าในมุมมองของท่าเรือ	
ตู้สินค้า FCL	หมายถึง ตู้สินค้าที่ไม่มีการเปิดตู้ นำสินค้าออกจากตู้สินค้า หรือ บรรจุเข้าตู้สินค้าในเขตศุลกากร (ท่าเรือ)
ตู้สินค้า LCL	หมายถึง ตู้สินค้าที่มีการเปิดตู้ นำสินค้าออกจากตู้สินค้า หรือ บรรจุเข้าตู้สินค้าในเขตศุลกากร (ท่าเรือ)
ความหมายของตู้สินค้าในมุมมองของผู้นำเข้า ผู้ส่งออก และ ศุลกากร	
ตู้สินค้า FCL	หมายถึง ตู้สินค้าที่มีการเปิดตู้ นำสินค้าออกจากตู้สินค้า หรือ บรรจุสินค้าเข้าตู้สินค้าตู้เดียวหรือหลายตู้ เพื่อการนำเข้าหรือส่งออกตามใบขนสินค้าฉบับเดียว
ตู้สินค้า LCL	หมายถึง ตู้สินค้าที่มีการเปิดตู้ นำสินค้าออกจากตู้สินค้า หรือ บรรจุสินค้าเข้าตู้สินค้าตู้เดียว เพื่อการนำเข้าหรือส่งออกตามใบขนสินค้าตั้งแต่ 2 ฉบับขึ้นไป

บทที่ 1

บทนำ

1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

การดำเนินธุรกิจการค้าไม่ว่าจะเป็นในระดับท้องถิ่นหรือในระดับโลกจำเป็นต้องมีการขนส่งเข้ามาเกี่ยวข้องกับการซื้อขายแลกเปลี่ยนสินค้า ทั้งนี้เพราะจุดกำเนิดของสินค้ามักจะได้ไม่ได้เป็นจุดเดียวกันกับการบริโภคสินค้า กิจกรรมการขนส่งสินค้าจึงเป็นกิจกรรมที่ไม่อาจหลีกเลี่ยงได้ในการดำเนินธุรกิจการค้า ดังที่มีการกล่าวไว้ว่า “ ไม่มีการค้าใดปราศจากการขนส่ง ” (There is no trade without transportation.)

ปัจจุบันการค้าระหว่างประเทศในประเทศไทยมีบทบาทเพิ่มขึ้นเป็นอย่างมาก โดยจะเห็นได้จากในปี พ.ศ. 2545 ทั้งการนำเข้าและส่งออกสินค้ามีมูลค่ามากกว่า 5.71 ล้านล้านบาท ซึ่งมูลค่าของการนำเข้าเพิ่มขึ้นร้อยละ 0.68 และ มูลค่าของการส่งออกเพิ่มขึ้นร้อยละ 2.17 จากปี พ.ศ. 2544 สำหรับประเทศไทยปริมาณสินค้าทั้งนำเข้าและส่งออกที่ขนส่งทางทะเลระหว่างประเทศมีปริมาณ 152.85 ล้านตัน คิดเป็นร้อยละ 94.25 ของปริมาณสินค้าทั้งนำเข้าและส่งออกระหว่างประเทศทั้งหมด หรือ มีมูลค่า 3.69 ล้านล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 64.75 ของมูลค่าการค้าระหว่างประเทศทั้งหมด (ประมาณการโดย สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม, 2546)

การขนส่งสินค้าทางทะเลระหว่างประเทศมีความสำคัญต่อระบบเศรษฐกิจและการค้าของประเทศไทยเป็นอย่างยิ่ง ทั้งนี้เนื่องจากการขนส่งทางทะเลเป็นวิธีการขนส่งที่สามารถขนส่งสินค้าจากผู้ขายในประเทศหนึ่งไปยังผู้ซื้อในอีกประเทศหนึ่งได้ครั้งละมากๆ ทำให้เสียค่าใช้จ่ายในการขนส่งต่ำกว่าการขนส่งวิธีอื่น โดยเฉพาะการขนส่งสินค้าที่มีน้ำหนักมาก ใช้น้ำมันบรรทุกมากและมีมูลค่าต่ำ เช่น สินค้าเกษตรกรรม ซึ่งเป็นสินค้าหลักในการส่งออกของไทย การขนส่งสินค้าทางทะเลจึงมีส่วนสำคัญในการเสริมสร้างฐานะและโครงสร้างทางเศรษฐกิจของประเทศให้มีเสถียรภาพที่มั่นคง ดังนั้นการขนส่งสินค้าทางทะเลจึงสมควรที่จะได้รับการพัฒนาให้มีประสิทธิภาพเพิ่มมากขึ้น กล่าวคือ พัฒนาให้มีความสะดวก รวดเร็ว ปลอดภัย และ ประหยัด มากขึ้น ควบคู่ไปกับการพัฒนาประเทศในด้านอื่นๆ

การขนส่งสินค้าทางทะเลในประเทศไทยมีหลายประเภทและหลายลักษณะ เช่น บริการขนส่งสินค้าแบบเรือจรซึ่งมีลักษณะเป็นการขนส่งแบบเช่าเหมาลำ และ บริการขนส่งสินค้าแบบเรือประจำเส้นทางซึ่งส่วนใหญ่จะใช้เรือประเภทรบรรทุกสินค้าคอนเทนเนอร์ เนื่องจากการขนส่งสินค้า

ด้วยคอนเทนเนอร์เป็นระบบการขนส่งที่สะดวก รวดเร็ว ปลอดภัย ประหยัดค่าใช้จ่ายในการบรรจุ หนีบท่อ และสามารถขนส่งสินค้าได้ในปริมาณมาก ทำให้การขนส่งสินค้าด้วยคอนเทนเนอร์นั้นเป็น รูปแบบการขนส่งสินค้าทางทะเลที่นิยมกันอย่างกว้างขวาง และปริมาณการขนส่งสินค้าด้วยคอน เทนเนอร์มีแนวโน้มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่องเมื่อเทียบกับการขนส่งทางทะเลรูปแบบอื่น พิจารณาได้จาก สัดส่วนปริมาณตันสินค้าจำแนกตามประเภทเรือ (ของเรือไทย) ดังแสดงในตารางที่ 1.1 และ ปริมาณตู้สินค้าผ่านท่าเรือกรุงเทพและท่าเรือแหลมฉบัง ปี พ.ศ. 2540–2545 ดังแสดงในตารางที่ 1.2

ตารางที่ 1.1 สัดส่วนปริมาณตันสินค้าจำแนกตามประเภทเรือ (ของเรือไทย)

หน่วย : เปอร์เซ็นต์

ประเภทเรือ	ปี				
	2540	2541	2542	2543	2544
เรือสินค้าเหลว	7.5	8.8	10.1	11.3	8.3
เรือสินค้าเทกอง	19.3	18.1	10.7	11.7	10.8
เรือคอนเทนเนอร์	15.7	16.7	19.6	20.6	14.8
เรือกึ่งคอนเทนเนอร์	5.9	17.5	1.3	1.7	
เรือ โร-โร					
เรือคอนเวนชันนอล	8.9	8.5	6.0	6.6	6.2
เรืออื่นๆ	3.0	3.7	3.0	10.1	6.9

ที่มา : สารสนเทศการพาณิชย์นาวี ปี พ.ศ. 2544

แหล่งข้อมูล : กรมเจ้าท่า

จัดทำโดย : ฝ่ายสารสนเทศ กองวิจัยและวางแผน สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชย์นาวี

ตารางที่ 1.2 ปริมาณตู้สินค้าผ่านท่าเรือกรุงเทพและท่าเรือแหลมฉบัง ปี พ.ศ. 2540–2545

หน่วย : TEUs

ปี	ท่าเรือกรุงเทพ			ท่าเรือแหลมฉบัง		
	สินค้าเข้า	สินค้าออก	ผลรวม	สินค้าเข้า	สินค้าออก	ผลรวม
2540	547,666	551,339	1,099,005	483,195	540,476	1,023,671
2541	531,693	582,063	1,113,256	698,071	726,631	1,424,702
2542	498,867	553,699	1,052,566	850,661	905,206	1,755,867
2543	512,414	561,103	1,073,517	1,036,069	1,074,939	2,111,008
2544	508,030	561,530	1,069,560	1,146,194	1,160,839	2,307,033
2545	516,690	593,870	1,110,561	1,317,910	1,338,741	2,656,651

ที่มา : ฝ่ายโครงการและแผนงาน การท่าเรือแห่งประเทศไทย

จากการที่การขนส่งสินค้าด้วยคอนเทนเนอร์ทางทะเลมีการขยายตัวขึ้นอย่างต่อเนื่องเนื่องจากได้รับความนิยมเพิ่มขึ้นเรื่อยๆ ในการนำเข้าและส่งออกสินค้าจากภาคอุตสาหกรรมและการค้า จึงจำเป็นที่รัฐบาลจะต้องตระหนักถึงความสำคัญของการขนส่งสินค้าด้วยคอนเทนเนอร์ทางทะเลที่มีต่อศักยภาพของธุรกิจในการแข่งขันทางการค้าระหว่างประเทศ และมุ่งหาทางยกระดับประสิทธิภาพของกระบวนการนำเข้าและส่งออกสินค้าด้วยคอนเทนเนอร์ทางทะเล เพื่อเพิ่มศักยภาพการค้าระหว่างประเทศของไทยให้สามารถแข่งขันกับนานาประเทศได้ ซึ่งการที่รัฐบาลจะสามารถวางแผน กำหนดแนวทางการพัฒนา และ สนับสนุนให้เป็นไปอย่างเหมาะสมได้นั้น จำเป็นต้องมีข้อมูลเกี่ยวกับโครงสร้างต้นทุนในการนำเข้าและส่งออกสินค้าด้วยคอนเทนเนอร์ทางทะเล เนื่องจากทำให้เกิดความชัดเจนในการกำหนดปัญหาและสาเหตุของความไม่มีประสิทธิภาพในการขนส่ง ซึ่งจะทำให้หน่วยงานของภาครัฐสามารถกำหนดมาตรการต่างๆ ที่จะมาแก้ไขปัญหาเหล่านี้ได้อย่างถูกต้องและเกิดประสิทธิผลในการแก้ไขปัญหาอย่างแท้จริง

ดังนั้นวิทยานิพนธ์ฉบับนี้จึงได้ทำการศึกษากระบวนการรวมถึงต้นทุนและประสิทธิภาพการนำเข้าและส่งออกสินค้าด้วยคอนเทนเนอร์ทางทะเล

1.2 วัตถุประสงค์ของการวิจัย

วัตถุประสงค์ของการวิจัยสามารถสรุปได้ ดังนี้

1. ศึกษากระบวนการการนำเข้าและส่งออกสินค้าด้วยคอนเทนเนอร์
2. ศึกษาต้นทุนและประสิทธิภาพในการนำเข้าและส่งออกสินค้าด้วยคอนเทนเนอร์
3. เพื่อวิเคราะห์หาโครงสร้างต้นทุนและแนวทางเบื้องต้นในการปรับปรุงประสิทธิภาพการนำเข้าและส่งออกสินค้าด้วยคอนเทนเนอร์

1.3 ขอบเขตของการวิจัย

ขอบเขตของการวิจัยสามารถสรุปได้ ดังนี้

ทำการศึกษากระบวนการรวมถึงต้นทุนและประสิทธิภาพการนำเข้าและส่งออกสินค้าด้วยคอนเทนเนอร์ทางทะเล โดยกระบวนการส่งออกสินค้าจะครอบคลุมตั้งแต่จุดส่งออกไปยังท่าเรือในประเทศจนเรือเดินทางออกจากท่าเทียบเรือ และ กระบวนการนำเข้าสินค้าจะครอบคลุมตั้งแต่จุดที่เรือเข้าเทียบท่าเพื่อทำการขนย้ายสินค้าลงจากเรือจนไปถึงจุดหมายปลายทางภายในประเทศ โดยจะพิจารณาให้ความสำคัญในส่วนของการรวมถึงต้นทุนและประสิทธิภาพการนำเข้าและส่งออกสินค้าด้วยคอนเทนเนอร์ทางทะเล ที่เกิดกับผู้นำเข้าและผู้ส่งออกซึ่งมีผลต่อต้นทุนสินค้าเป็นหลัก

ในการศึกษากระบวนการรวมถึงต้นทุนและประสิทธิภาพการนำเข้าและส่งออกสินค้าด้วยคอนเทนเนอร์ทางทะเล ได้พิจารณาเลือกสินค้าที่มีแนวโน้มของมูลค่าการนำเข้าและส่งออกมากที่สุดของประเทศไทยมา 1 ประเภท คือ สินค้าประเภทสิ่งทอและเครื่องนุ่งห่ม ทั้งนี้การนำเข้าและส่งออกสินค้านี้มีทั้งกรณีที่ใช้และ/หรือไม่ใช้เส้นทางขนส่งสินค้า/ตู้สินค้าผ่านทางโรงพักสินค้าสำหรับตรวจของขาเข้าและบรรจุของขาออกที่ขนส่งด้วยคอนเทนเนอร์นอกเขตท่าทำเนียบท่าเรือ (รพท. การรถไฟฯ ลาดกระบัง) ไปยังท่าเรือ ทั้งทางถนนและทางรถไฟ ทำให้สามารถศึกษากระบวนการรวมถึงต้นทุนและประสิทธิภาพการนำเข้าและส่งออกสินค้าด้วยคอนเทนเนอร์ทางทะเลได้อย่างครบถ้วนและครอบคลุมลักษณะรูปแบบการขนส่งสินค้าโดยระบบคอนเทนเนอร์ โดยแบ่งกรณีสำหรับการศึกษากระบวนการรวมถึงต้นทุนและประสิทธิภาพการนำเข้าและส่งออกสินค้าด้วยคอนเทนเนอร์ทางทะเล ออกเป็น 4 กรณี ได้แก่

1. ศึกษาเปรียบเทียบการผ่านพิธีการศุลกากรนำเข้าและส่งออกสินค้า โดยระบบทั่วไป (Manual) กับ ระบบแลกเปลี่ยนข้อมูลทางอิเล็กทรอนิกส์ (Electronic Data Interchange : EDI)
2. ศึกษาค่าใช้จ่ายและเวลาในการนำเข้าและส่งออกสินค้าด้วยคอนเทนเนอร์ทางทะเลที่ทำเรือกรุงเทพและท่าเรือแหลมฉบัง ซึ่งเป็นท่าเรือหลักในการนำเข้าและส่งออกสินค้าทางทะเลระหว่างประเทศของประเทศไทย รวมถึงกรณีที่ใช้และ/หรือไม่ใช้เส้นทางขนส่งสินค้า/ตู้สินค้าผ่านทาง รพท. การรถไฟฯ ลาดกระบัง
3. ศึกษาปัญหาในการนำเข้าและส่งออกสินค้าด้วยคอนเทนเนอร์ทางทะเล
4. ศึกษาแนวทางเบื้องต้นในการปรับปรุงประสิทธิภาพการนำเข้าและส่งออกสินค้าด้วยคอนเทนเนอร์ทางทะเล

1.4 ขั้นตอนการวิจัย

ขั้นตอนการวิจัยสามารถสรุปได้ ดังนี้

1. ทบทวนเอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง
 - 1.1 ศึกษากระบวนการนำเข้าและส่งออกสินค้าด้วยคอนเทนเนอร์
 - 1.2 ศึกษาต้นทุนตลอดกระบวนการนำเข้าและส่งออกสินค้าด้วยคอนเทนเนอร์
 - ต้นทุนการดำเนินงานด้านเอกสาร
 - การแลกเปลี่ยนเอกสารธุรกิจแบบทั่วไป (Manual)
 - การแลกเปลี่ยนเอกสารธุรกิจทางอิเล็กทรอนิกส์ (EDI)

- ต้นทุนการดำเนินงานด้านการขนส่งสินค้าด้วยคอนเทนเนอร์
 - กรณีสินค้าที่บรรจุอยู่ในตู้สินค้ามีผู้ส่งสินค้ารายเดียวและ/หรือผู้สั่งซื้อสินค้ารายเดียวในตู้เดียวกัน (Full Container Load : FCL)
 - กรณีสินค้าที่บรรจุอยู่ในตู้สินค้ามีผู้ส่งสินค้าหลายรายและ/หรือผู้สั่งซื้อสินค้าหลายรายในตู้เดียวกัน (Less-than Container Load : LCL)

1.3 ทบทวนเอกสารและงานวิจัยทั้งของในและต่างประเทศที่มีเนื้อหาเกี่ยวข้องกับการวิเคราะห์ต้นทุนในการนำเข้าและส่งออกด้วยคอนเทนเนอร์

2. ศึกษากระบวนการดำเนินงานจากสภาพจริง พร้อมทั้งสำรวจและเก็บรวบรวมข้อมูล
3. นำข้อมูลที่ได้มาทำการวิเคราะห์กระบวนการรวมถึงต้นทุนและประสิทธิภาพการนำเข้าและส่งออกสินค้าด้วยคอนเทนเนอร์ตามสมมติฐานและกรณีศึกษาที่กำหนดไว้
4. สรุปและนำเสนอผลการศึกษาและยุทธศาสตร์เบื้องต้นในการยกระดับประสิทธิภาพการนำเข้าและส่งออกสินค้าด้วยคอนเทนเนอร์
5. จัดทำวิทยานิพนธ์

1.5 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับมีดังนี้

1. ทำให้ทราบถึงรายละเอียดของกระบวนการนำเข้าและส่งออกสินค้าด้วยคอนเทนเนอร์
2. ทำให้ทราบถึงต้นทุนตลอดกระบวนการนำเข้าและส่งออกสินค้าด้วยคอนเทนเนอร์
3. เพื่อใช้กำหนดแนวทางเบื้องต้นในการปรับปรุงประสิทธิภาพการนำเข้าและส่งออกสินค้าด้วยคอนเทนเนอร์
4. เพื่อใช้เป็นข้อมูลสำหรับหน่วยงานทั้งภาครัฐและภาคเอกชนที่เกี่ยวข้องในการปรับปรุงประสิทธิภาพการทำงาน
5. เพื่อใช้เป็นข้อมูลสำหรับภาครัฐในการกำหนดนโยบายเพื่อส่งเสริมการพาณิชย์นาวี

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

บทที่ 2

เอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

ระบบการขนส่งสินค้าทางทะเลได้มีการวิวัฒนาการไปอย่างมาก จากระบบการขนส่งแบบท่าเรือถึงท่าเรือ (ระบบ Port to Port) ซึ่งเป็นการขนส่งสินค้าลงเรือที่ผ่านท่าเรือต้นทางและนำไปส่งท่าเรือปลายทาง วิวัฒนาการมาเป็นระบบการขนส่งแบบประตูถึงประตู (ระบบ Door to Door) ซึ่งเป็นการขนส่งสินค้าจากโรงงานหรือสถานประกอบการของผู้ส่งสินค้าไปจนถึงโรงพักสินค้าของผู้สั่งซื้อสินค้าในต่างประเทศ ในขณะที่เดียวกับอุปกรณ์การขนส่งและสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ ที่เกี่ยวกับการขนส่งดังกล่าวก็ได้รับการปรับปรุงและพัฒนาให้ก้าวหน้าไปเช่นเดียวกัน

การขนส่งสินค้าโดยระบบคอนเทนเนอร์ (Containerization) เป็นการพัฒนาระบบขนส่งขั้นหนึ่งในระบบการขนส่ง แนวความคิดพื้นฐานก็คือ เพื่อให้สามารถบรรจุสินค้าเข้าตู้สินค้าที่โรงงานหรือสถานประกอบการของผู้ส่งสินค้าแล้วขนส่งไปจนถึงโรงพักสินค้าของผู้สั่งซื้อสินค้าในต่างประเทศ โดยไม่มีการขนย้ายสินค้าออกจากตู้สินค้าในระหว่างทางเลย วิธีนี้เหมาะสมอย่างยิ่งสำหรับการขนส่งสินค้าที่เป็น Multimodal Transport คือ การขนส่งที่ต้องอาศัยวิธีการขนส่ง (Mode of Transportation) มากกว่า 1 วิธี เพราะจะเกิดการประหยัดในทางเศรษฐกิจและมีผลให้การขนส่งรวดเร็วและปลอดภัยมากยิ่งขึ้น ดังนั้นประเทศที่พัฒนาแล้วส่วนใหญ่จึงนิยมใช้ระบบคอนเทนเนอร์ในการขนส่งสินค้ากันมาก อันเป็นผลให้ประเทศกำลังพัฒนาซึ่งแม้ยังไม่พร้อมที่จะใช้การขนส่งสินค้าโดยระบบคอนเทนเนอร์นี้ก็ถูกบังคับให้ใช้ในทางอ้อม ประเทศไทยก็เป็นประเทศหนึ่งที่กำลังพัฒนาระบบการขนส่งสินค้าโดยระบบคอนเทนเนอร์ จึงควรจะได้ศึกษาถึงเรื่องนี้อย่างจริงจัง เพื่อหาแนวทางปฏิบัติที่ถูกต้องและเหมาะสมกับสินค้าที่นำเข้าและส่งออกของประเทศ

ในการศึกษากระบวนการรวมถึงต้นทุนและประสิทธิภาพการนำเข้าและส่งออกสินค้าด้วยคอนเทนเนอร์ทางทะเล เพื่อวิเคราะห์หาโครงสร้างต้นทุนและแนวทางเบื้องต้นในการปรับปรุงประสิทธิภาพการนำเข้าและส่งออกสินค้าด้วยคอนเทนเนอร์ทางทะเลนั้น ควรที่จะต้องศึกษาและทำความเข้าใจถึงภาพรวมของการขนส่งสินค้าด้วยคอนเทนเนอร์ทางทะเลเสียก่อน เพื่อที่จะได้ไม่ทำให้เกิดความสับสนในขั้นตอนของการศึกษารายละเอียด วิเคราะห์ และ สรุปผล ในส่วนต่างๆ ซึ่งจะได้กล่าวถึงในบทต่อไป ดังนั้นเนื้อหาในบทนี้จะกล่าวถึง ความรู้เกี่ยวกับการขนส่งสินค้าทางทะเล ได้แก่ ส่วนประกอบของระบบการขนส่งสินค้าทางทะเล การขนส่งสินค้าโดยระบบคอนเทนเนอร์ เงื่อนไขทางการพาณิชย์ระหว่างประเทศ และ ผลงานวิจัยที่ผ่านมา โดยมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

2.1 ส่วนประกอบของระบบการขนส่งสินค้าทางทะเล

ส่วนประกอบที่สำคัญของระบบการขนส่งสินค้าทางทะเลมี 5 ส่วน ได้แก่

1. ผู้ประกอบการขนส่งทางทะเล แบ่งออกเป็น 2 กลุ่ม ได้แก่
 - ผู้ประกอบการขนส่งสาธารณะที่เป็นผู้ประกอบการเรือ (Vessel Operating Common Carrier : VOCC)
 - ผู้ประกอบการขนส่งสาธารณะที่มีใช้ผู้ประกอบการเรือ (Non-Vessel Operating Common Carrier : NVOCC)
2. ผู้ให้บริการสนับสนุน แบ่งออกเป็น 4 กลุ่ม ได้แก่
 - ตัวแทนบริษัทเรือ (Shipping Agent)
 - ผู้รับจัดการขนส่งสินค้า (Freight Forwarder)
 - ผู้ประกอบการขนส่งสินค้าหลายรูปแบบ (Multimodal Transport Operator)
 - ผู้ประกอบการด้านโลจิสติกส์ (Logistics Operator)
3. ท่าเรือ
4. บริการนอกท่า
5. เส้นทางเดินเรือ

โดยมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

2.1.1 ผู้ประกอบการขนส่งทางทะเล

การขนส่งสินค้าทางทะเลของผู้ส่งสินค้าในกรณีที่ไม่มีเรือเป็นของตนเองก็ต้องติดต่อขอใช้บริการการขนส่งทางทะเลจากผู้ประกอบการขนส่งทางทะเล เช่น บริษัทเรือ นอกจากจะใช้บริการโดยตรงกับบริษัทเรือแล้ว ผู้ส่งสินค้าอาจจะเลือกใช้บริการจากผู้ประกอบการประเภทอื่นซึ่งมิใช่บริษัทเรือ ผู้ประกอบการเหล่านั้นบางรายอาจจะทำหน้าที่ในฐานะตัวกลางหรือตัวแทนของผู้ส่งสินค้าในการจัดการการขนส่งทางทะเลให้ เช่น ผู้รับจัดการขนส่งสินค้า (Freight Forwarder)

อย่างไรก็ตามการจัดการขนส่งสินค้าแต่ละประเภทให้มีประสิทธิภาพและเหมาะสมตรงกับความต้องการของผู้ใช้บริการ อาจทำได้โดยการเลือกใช้รูปแบบของการขนส่งที่แตกต่างกันออกไป และแม้แต่การว่าจ้างการขนส่งสินค้าในลักษณะเดียวกันก็อาจจะมี ความแตกต่างกันในรายละเอียดของการให้บริการ ดังนั้นความเข้าใจในลักษณะของการว่าจ้างผู้ประกอบการขนส่งและรายละเอียดของบริการที่มีอยู่ จึงเป็นสิ่งจำเป็นที่ผู้ใช้บริการจะต้องมีความเข้าใจ เพื่อที่จะเลือกใช้ บริการได้อย่างมีประสิทธิภาพและเหมาะสม โดยผู้ประกอบการขนส่งทางทะเลแบ่งเป็นสามารบ แบ่งออกได้ 2 กลุ่ม ได้แก่

2.1.1.1 ผู้ประกอบการขนส่งสาธารณะที่เป็นผู้ประกอบการเรือ (Vessel Operating Common Carrier : VOCC)

ผู้ประกอบการขนส่งสาธารณะที่เป็นผู้ประกอบการเรือ หรือ ผู้ประกอบการธุรกิจขนส่งสินค้าทางเรือหรือบริษัทเรือ (Shipping Companies) แบ่งออกเป็น 2 ประเภท ได้แก่

1. บริษัทเรือสายประจำเส้นทาง (Liner Companies)

บริษัทเรือประเภทนี้มีตารางเวลากำหนดการเดินทางและเมืองท่าที่จะเทียบท่า (Port of Call) รวมทั้งอัตราค่าระวาง (Freight) กำหนดไว้แน่นอนไม่ว่าจะมีสินค้าเต็มลำเรือในเที่ยวนั้นๆ หรือไม่ก็ตาม เรือของบริษัทเรือสายประจำเส้นทางจะวิ่งประจำเส้นทางใดเส้นทางหนึ่งโดยมีกำหนดการเรือออกและกำหนดการเรือจะถึงท่าเรือต่างๆ ไว้ล่วงหน้า ทำการรับส่งสินค้าด้วยค่าตอบแทนเป็นค่าระวางเรือ โดยปกติบริษัทเรือสายประจำเส้นทางจะมีเรือหลายลำให้บริการ ซึ่งมักจะใช้เรือที่ตนเองเป็นเจ้าของอยู่ แต่ในบางครั้งก็อาจจะใช้เรือที่เช่ามาทำการวิ่งเป็นสายประจำ เพื่อให้ความถี่ของการบริการสอดคล้องกับความต้องการของตลาดมากที่สุด บางกรณีบริษัทเรือสายประจำเส้นทางบางรายยังให้บริการเรือจรด้วย นอกจากนี้ยังมีความร่วมมือกันทางธุรกิจของบริษัทเรือสายประจำเส้นทาง ซึ่งแบ่งออกเป็น 3 รูปแบบ ได้แก่

(1) ชมรมเรือ (Shipping Conference) หมายถึง การรวมตัวกันของบริษัทเรือสายประจำเส้นทางในเส้นทางที่เรือเหล่านี้วิ่งกันอยู่เป็นประจำ ชมรมมีจุดประสงค์ที่จะควบคุมการแข่งขันระหว่างสมาชิกด้วยกันเอง และ ร่วมมือกันต่อสู้กับการแข่งขันจากสายการเดินทางนอกชมรม (Non-Conference) ที่เข้ามาดำเนินกิจการในเส้นทางที่ชมรมดำเนินการอยู่ การที่ชมรมสามารถผนึกกำลัง และ กำหนดข้อบังคับและเงื่อนไข ทำให้เรือที่เป็นสมาชิกให้บริการแก่ลูกค้าได้อย่างมีประสิทธิภาพ ชมรมเรือแบ่งออกเป็น 2 ประเภท ได้แก่

- ชมรมเปิด (Open Conference) หมายถึง การเข้าเป็นสมาชิกเปิดกว้างให้สายการเดินทางเรือสมัครเป็นสมาชิกได้เมื่อมีความประสงค์ ชมรมเรือประเภทนี้จะขาดความแข็งแกร่งเนื่องจากการมีสมาชิกมากจะทำให้มีการแข่งขันภายในชมรมและนอกชมรมสูง
- ชมรมปิด (Closed Conference) หมายถึง การรับสมาชิกจะจำกัดจำนวน ก็เพื่อจะจำกัดไม่ให้มีระวางเรือที่ไม่ก่อให้เกิดรายได้มากไป

(2) พันธมิตรทางธุรกิจ (Alliance) หมายถึง ความร่วมมือกันระหว่างบริษัทเรือเพื่อให้สามารถใช้ทรัพยากร (ไม่ว่าจะเป็น ระวางเรือ เครื่องมือยกขน และ อุปกรณ์การขนส่ง เป็นต้น) ของตนให้เกิดประโยชน์สูงสุด ซึ่งจะช่วยลดต้นทุน

ในการดำเนินงานส่วนต่างๆ ได้ การพันธมิตรทางธุรกิจไม่ได้มีการผูกมัด ดังนั้นสมาชิกของพันธมิตรอาจออกจากกลุ่มหรืออาจมีบริษัทใหม่เข้ามาร่วมก็ได้ กลุ่มพันธมิตรทางธุรกิจ เช่น Maersk/Sea-Land Group, K-Line/Cosco Group และ Evergreen เป็นต้น

- (3) ความตกลงกลุ่มสายการเดินเรือประจำเส้นทาง (Liner's Agreement) หมายถึง ความร่วมมือกันระหว่างบริษัทเรือโดยไม่มีข้อผูกมัดระหว่างกันในการรวมกลุ่ม มีจุดประสงค์ในการที่จะจัดการกับระวางเรือในเส้นทางการค้าที่ทำกันอยู่ให้มีความเหมาะสมกับปริมาณสินค้า รวมทั้งอาจตกลงในการกำหนดอัตราค่าระวางและค่าธรรมเนียมต่างๆ ร่วมกัน การรวมกลุ่มในลักษณะนี้ยังมีไม่มากนัก ซึ่งเป็นการรวมกลุ่มกันอีกรูปแบบนอกเหนือจากชมรมเรือ และ พันธมิตรทางธุรกิจ

2. บริษัทเรือจร (Tramp Companies)

บริษัทเรือซึ่งเรือที่มีอยู่ไม่ได้วิ่งเป็นประจำเหมือนเรือสายประจำเส้นทาง ส่วนใหญ่จะเป็นเรือเช่า (Chartered) สำหรับบรรทุกสินค้าชนิดเดียวกันเป็นจำนวนมากๆ เต็มลำ การเช่าเรือมีอยู่หลักๆ 4 ลักษณะ ได้แก่ 1. การเช่าเป็นเที่ยว (Voyage Charter) 2. การเช่าเป็นระยะเวลา (Time Charter) 3. การเช่าเรือเปล่าโดยไม่มีลูกเรือ (Bareboat หรือ Demise Charter) และ 4. การเช่าเหมาเรือแบบผสม (Hybrid Charter) เงื่อนไขของการเช่าเรือจะระบุไว้ในสัญญาเช่า (Charter Party) ที่ทำขึ้นระหว่างเจ้าของเรือและผู้เช่าเรือ ซึ่งตามปกติจะบ่งบอกถึงจำนวนสินค้าจากเมืองท่าหนึ่งถึงอีกเมืองหนึ่งหรือในบางครั้งจะบ่งบอกถึงขนาดความสามารถบรรทุกของเรือ อัตราค่าระวางเรือ วิธีปฏิบัติงานขนถ่ายสินค้าและอื่นๆ

2.1.1.2 ผู้ประกอบการขนส่งสาธารณะที่มีไม่ใช่ผู้ประกอบการเรือ (Non-Vessel Operating Common Carrier : NVOCC)

ผู้ประกอบการขนส่งสาธารณะที่มีไม่ใช่ผู้ประกอบการเรือ หมายถึง ผู้ให้บริการการขนส่งสินค้าทางทะเลที่ไม่ได้เป็นทั้งเจ้าของเรือและไม่ได้เป็นผู้ประกอบการธุรกิจขนส่งสินค้าทางเรือเอง ให้บริการขนส่งเหมือนบริษัทเรือทุกอย่างเพียงแต่ไม่มีเรือเป็นของตนเอง ซึ่งจะทำการว่าจ้างหรือเช่าเรือจากผู้อื่น (ใช้บริการของเรือ ทั้งเรือในและนอกชมรม) มาจัดการให้บริการขนส่ง

เมื่อเปรียบเทียบความสัมพันธ์ระหว่าง NVOCC กับผู้ส่งสินค้า (Shipper) NVOCC จะมีฐานะเป็นผู้ขนส่ง (Carrier) แต่เมื่อเปรียบเทียบความสัมพันธ์ระหว่าง NVOCC กับผู้ขนส่ง (หมายถึงผู้ถูกว่าจ้างหรือให้เช่าเรือ) NVOCC จะมีฐานะเป็นผู้ส่งสินค้า

2.1.2 ผู้ให้บริการสนับสนุน

2.1.2.1 ตัวแทนบริษัทเรือ (Shipping Agent)

การเป็นตัวแทนบริษัทเรือเป็นธุรกิจแขนงหนึ่งที่ให้บริการแก่เจ้าของเรือหรือบริษัทเรือจากต่างประเทศที่มาดำเนินธุรกิจในประเทศไทย ทำหน้าที่เป็นตัวแทนติดต่อกับเจ้าของสินค้า ทั้งผู้ส่งสินค้าและผู้สั่งซื้อสินค้าและยังเป็นผู้ดำเนินพิธีการกับหน่วยราชการ

บริษัทเรือมักจะเห็นความจำเป็นในการแต่งตั้งตัวแทนในเมืองท่าต่างประเทศที่เรือของตนแวะผ่าน ทั้งนี้อาจเป็นเพราะต้องอาศัยความชำนาญของตัวแทนเรือซึ่งมักจะเป็นคนท้องถิ่นหรือผู้ประกอบการอาชีพนี้มาเป็นเวลานาน ณ เมืองท่าต่างๆ เหตุผลอื่นอาจจะได้แก่ ความยุ่งยากในด้านพิธีการของทางราชการ เช่น พิธีการศุลกากร ซึ่งจำเป็นต้องอาศัยผู้เชี่ยวชาญ

2.1.2.2 ผู้รับจัดการขนส่งสินค้า (Freight Forwarder)

ผู้รับจัดการขนส่งสินค้า หมายถึง บุคคลที่จัดหาบริการการขนส่งสินค้าในนามของลูกค้า ที่ต้องการส่งสินค้าทุกรูปแบบการขนส่ง ไม่ว่าจะเพียงช่วงใดช่วงหนึ่งหรือตลอดทางของการขนส่ง โดยมีได้ทำหน้าที่ในฐานะของผู้ขนส่ง บทบาทที่สำคัญของผู้รับจัดการขนส่งสินค้าก็คือ การทำตัวเป็นคนกลาง (Cargo Intermediary) ระหว่างผู้ส่งสินค้ากับผู้ขนส่ง มีความรู้ความเข้าใจในเรื่องการขนส่งเอกสาร พิธีการ และ อื่นๆ ทั้งในประเทศและต่างประเทศ

2.1.2.3 ผู้ประกอบการขนส่งสินค้าหลายรูปแบบ (Multimodal Transport Operator หรือ Intermodal Transport Operator)

การขนส่งสินค้านานาชาติจำเป็นต้องใช้รูปแบบการขนส่งสินค้าหลายรูปแบบเชื่อมต่อกัน ทั้งนี้เพราะไม่มีรูปแบบของการขนส่งใดที่จะมีศักยภาพและประสิทธิภาพในการเชื่อมต่อแหล่งกำเนิดสินค้ากับแหล่งบริโภคสินค้าได้โดยไม่ต้องอาศัยรูปแบบของการขนส่งอื่น

ผู้ประกอบการขนส่งสินค้าหลายรูปแบบจะกระทำการจัดการขนส่งรูปแบบต่างๆ และ บริการอื่นที่จำเป็นต่อการขนส่งสินค้าจากสถานที่รับสินค้าเข้าไปในความรับผิดชอบของตนไปยังสถานที่ที่ตกลงว่าจะส่งมอบสินค้าให้แก่ผู้รับสินค้าปลายทางอย่างรวดเร็วและมีประสิทธิภาพ ภายใต้เอกสารขนส่งใบเดียวกัน ในการดำเนินการให้บริการตามสัญญาผู้ประกอบการขนส่งสินค้าหลายรูปแบบจำเป็นต้องทำการจัดหาและทำสัญญาบริการการขนส่งกับผู้ประกอบการขนส่งแต่ละรูปแบบ เช่น ผู้ประกอบการรถบรรทุก ผู้ประกอบการรถไฟ ผู้ประกอบการสายเดินเรือ รวมทั้งผู้ประกอบการซึ่งมิใช่ผู้ขนส่ง เช่น ผู้ประกอบการสถานีขนส่ง ท่าเรือ คลังสินค้า บริษัทให้เช่าตู้สินค้า เป็นต้น

ผู้ประกอบการขนส่งสินค้าหลายรูปแบบสามารถแบ่งออกได้เป็น 2 กลุ่ม คือ ผู้ประกอบการขนส่งสินค้าหลายรูปแบบที่เป็นผู้ประกอบการเรือ (Vessel Operating Multimodal Transport Operation : VO-MTOs) และ ผู้ประกอบการขนส่งสินค้าหลายรูปแบบที่มีใช้ผู้ประกอบการเรือ (Non-Vessel Operating Multimodal Transport Operation : NVO-MTOs)

2.1.2.4 ผู้ประกอบการด้านโลจิสติกส์ (Logistics Operator)

ผู้ประกอบการด้านโลจิสติกส์ หมายถึง ผู้ให้บริการจัดการด้านโลจิสติกส์ ได้แก่ การวางแผนดำเนินการและควบคุมประสิทธิภาพและประสิทธิผลในการกระจายสินค้า การจัดหาช่องทางการจัดจำหน่าย การจัดเก็บสินค้า การจัดการสินค้าคงคลัง บรรจุกฎภัณฑ์ การขนส่งสินค้า การจัดซื้อวัสดุ การสื่อสาร รวมถึงข้อมูลข่าวสาร สารสนเทศจากจุดเริ่มต้นไปยังจุดที่มีการใช้งานที่เกี่ยวข้องทั้งหมด โดยมีเป้าหมายสอดคล้องกับความต้องการของผู้ใช้บริการ

2.1.3 ท่าเรือ

2.1.3.1 ความหมายและขอบเขตของท่าเรือ

ท่าเรือ (Port) คือ สถานที่ระบบการขนส่งสองระบบมาพบกัน มีการปรับเปลี่ยนและขนถ่ายสินค้าให้เหมาะสมตามระบบขนส่งที่จะถูกนำส่งต่อไป โดยการขนส่งระบบหนึ่งคือการขนส่งทางน้ำอันเป็นการขนส่งมาจาก/ออกไปต่างพื้นที่ ส่วนการขนส่งอีกระบบหนึ่งเป็นการขนส่งมาจาก/ออกไปยังพื้นที่ภายใน ซึ่งไม่ได้จำกัดว่าจะเป็นทางบกเพราะอาจเป็นทางน้ำหรืออื่นๆ ก็ได้ นอกจากนี้จะรวมบริเวณที่เป็นผืนดินแล้วยังรวมถึงบริเวณที่เป็นผืนน้ำ ซึ่งเรือมาจอดทอดสมอและมีการบังคับควบคุมการสัญจรของเรือด้วย ในแต่ละท่าเรืออาจจะมีท่าเทียบเรือมากกว่าหนึ่งท่า ขนาดท่าเทียบเรือมีหลายขนาด อาจจอดเทียบเรือได้จำนวนลำแตกต่างกัน และ เรียกเป็นภาษาอังกฤษแตกต่างกัน เช่น Terminal, Pier, Jetty, Wharf, Quay และ Dock เป็นต้น ขึ้นอยู่กับลักษณะทางกายภาพ

ท่าเรือจึงเป็นจุดรวบรวม (Consolidate) สินค้าจุดสุดท้ายของพื้นที่ภายในก่อนถูกนำส่งออกไปและ/หรือเป็นจุดกระจาย (Distribute) สินค้าจุดแรกของพื้นที่ภายในเมื่อสินค้าถูกนำส่งเข้ามา

2.1.3.2 ประเภทของท่าเรือ สามารถแบ่งออกเป็น 2 ประเภท ได้แก่

- ท่าเรือระหว่างประเทศ (International Port)
- ท่าเรือภายในประเทศ (Domestic Port)

2.1.3.3 ส่วนประกอบของท่าเรือ

ท่าเรือเป็นที่จอดเรือและอำนวยความสะดวกให้กับเรือ ท่าเรือที่สมบูรณ์ควรต้องประกอบด้วยสิ่งต่างๆ ได้แก่ ท่าเทียบเรือ อาณาเขตที่จอดทอดเรือ บริการนำร่อง โรงพักสินค้า และคลังสินค้า เครื่องทุ่นแรงในการยกขนสินค้า ถนนและรางรถไฟที่จะนำสินค้าเข้าออกท่าเรือ บริการน้ำจืด อาคารผู้โดยสาร การศุลกากรและตรวจคนเข้าเมือง บริการ และ ความสะดวกอื่นๆ ที่จะจูงใจให้เรือเข้าแวะใช้ท่าเรือ

2.1.3.4 หน้าที่ที่สำคัญของท่าเรือแบ่งออกเป็น 2 ส่วนใหญ่ๆ ได้แก่

- งานบริการแก่เรือ ได้แก่ บริการนำร่อง บริการเรือลากจูง บริการผูกเรือ บริการน้ำประปา เป็นต้น
- งานบริการแก่สินค้าและผู้โดยสาร ได้แก่ บริการยกขนสินค้าในเรือ บริการขนสินค้า บริการเก็บรักษาสินค้า และ การศุลกากร เป็นต้น

2.1.3.5 ท่าเรือที่สำคัญในประเทศไทย แสดงไว้ในตารางที่ 2.1

ตารางที่ 2.1 รายชื่อท่าเรือ ผู้จัดสร้าง การบริหาร และ การจัดการท่าเรือระหว่างประเทศของรัฐ ณ ปัจจุบัน

ชื่อท่าเรือ	ผู้จัดสร้าง	การบริหาร	การจัดการ/ประกอบการท่า
ท่าเรือกรุงเทพ	กทท. ¹	กทท.	กทท.
ท่าเรือแหลมฉบัง	กทท.	กทท.	เอกชน
ท่าเรือมาบตาพุด	กนอ. ²	เอกชน	เอกชน
ท่าเรือสงขลา	ชน. ³	เอกชน	เอกชน
ท่าเรือภูเก็ต	ชน.	เอกชน	เอกชน

หมายเหตุ :

1. การท่าเรือแห่งประเทศไทย (กทท.)
2. การนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย (กนอ.)
3. กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี (ชน.)

2.1.4 บริการนอกท่า

2.1.4.1 ความหมายและขอบเขตของบริการนอกท่า

บริการนอกท่าในที่นี้ หมายถึง บริการที่ให้แก่เรือและสินค้านอกท่าเรือ (Off-Dock) ซึ่งเป็นวิวัฒนาการของการขนส่งสินค้าโดยระบบคอนเทนเนอร์ เนื่องจากกระบวนการบรรจุสินค้า

เข้าตู้สินค้าและนำสินค้าออกจากตู้สินค้านี้ มีขั้นตอนและวิธีการที่เกี่ยวข้องทั้งทางด้านศุลกากรและท่าเรือ ซึ่งต้องใช้เวลาและสถานที่ในการประกอบกิจกรรม หากปล่อยให้ดำเนินการกิจกรรมดังกล่าวในท่าเรือจะทำให้ท่าเรือสูญเสียพื้นที่ในการปฏิบัติงานในส่วนของท่าเรือ คือ การขนถ่ายสินค้าระหว่างเรือกับท่าและทำให้เกิดความแออัดคับคั่งในบริเวณท่าเรือได้ ซึ่งกิจกรรมดังกล่าวสามารถดำเนินการได้ภายนอกท่าเรือ โดยสินค้าสามารถบรรจุเข้าตู้สินค้าหรือนำออกจากตู้สินค้าในสถานที่ที่กำหนดและเมื่อตู้สินค้าได้รับการบรรจุสินค้าเรียบร้อยแล้วหรือได้รับการนำสินค้าออกจากตู้เรียบร้อยแล้ว ก็จะถูกนำส่งต่อไปยังท่าเรือเพื่อส่งลงเรือต่อไป สถานที่ที่กำหนดนี้เรียกว่าบริการนอกท่า (Off-Dock Service) ซึ่งแบ่งออกได้เป็น 2 ลักษณะ ได้แก่ 1. สถานีตรวจและบรรจุสินค้าเพื่อการส่งออก หรือ สตส. และ 2. โรงพักสินค้าเพื่อตรวจปล่อยของขาเข้าและบรรจุของขาออกที่ขนส่งโดยระบบคอนเทนเนอร์นอกเขตท่าเทียบเรือ หรือ รพท. โดยมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

2.1.4.2 สถานีตรวจและบรรจุสินค้าเพื่อการส่งออก (Off-Dock CFS)

สถานีตรวจและบรรจุสินค้าเพื่อการส่งออก หรือ สตส. คือ บริการนอกท่าประเภทหนึ่ง ซึ่งให้บริการแก่สินค้าบรรจุตู้ที่มีผู้ส่งสินค้าหลายรายและ/หรือผู้ส่งซื้อสินค้าหลายรายในตู้เดียวกัน (Less-than Container Load : LCL) และ เพื่อการส่งออกเท่านั้น

สตส. จะให้บริการทั้งแก่สายการเดินเรือเฉพาะรายและสายการเดินเรือโดยทั่วไป รวมทั้งตัวแทนเรือและผู้ส่งสินค้าและผู้ส่งซื้อสินค้า โดยเป็นสถานที่ซึ่งมีอุปกรณ์อำนวยความสะดวกในการเก็บรักษาและกระจายสินค้า มีบริการขนส่งและขนถ่ายสินค้าเข้าตู้สินค้า และบริการเก็บรักษาตู้สินค้าเปล่า เพื่อรอการบรรจุสินค้าและบริการซ่อมแซมตู้สินค้า เป็นต้น

สตส. กำเนิดขึ้นเป็นครั้งแรกในประเทศไทยเมื่อปี พ.ศ. 2532 โดยกรมศุลกากรเป็นหน่วยงานที่อนุมัติการจัดตั้งและดำเนินการ เพื่ออำนวยความสะดวกแก่สินค้าบรรจุตู้ภายนอกท่าเรือและลดความแออัดภายในท่าเรือให้ลดน้อยลง

2.1.4.3 โรงพักสินค้าเพื่อตรวจปล่อยของขาเข้าและบรรจุของขาออกที่ขนส่งโดยระบบคอนเทนเนอร์นอกเขตเทียบท่าเรือ หรือ รพท. (Inland Container Depot หรือ Inland Clearance Depot : ICD)

โรงพักสินค้าเพื่อตรวจปล่อยของขาเข้าและบรรจุของขาออกที่ขนส่งโดยระบบคอนเทนเนอร์นอกเขตท่าเทียบเรือหรือ รพท. คือ บริการนอกท่าอีกประเภทหนึ่ง ซึ่งให้บริการแก่สินค้าบรรจุตู้ที่มีผู้ส่งสินค้านรายเดียวและ/หรือผู้ส่งซื้อสินค้านรายเดียวในตู้เดียวกัน (Full Container Load : FCL) และ สินค้าบรรจุตู้ที่มีผู้ส่งสินค้านหลายรายและ/หรือผู้ส่งซื้อสินค้านหลายรายในตู้เดียวกัน (Less-than Container Load : LCL) เพื่อนำเข้าและส่งออก

บริการของ รพท. จะมีลักษณะเช่นเดียวกับบริการของ สตส. แต่มีขอบเขตการดำเนินงานและให้บริการที่กว้างขวางกว่ามาก คือ บริการในกรณีที่เป็นตู้ FCL ซึ่งเกี่ยวข้องกับการเก็บรักษาตู้ FCL เพื่อรอการส่งมอบให้กับลูกค้าในกรณีการนำเข้าและบริการเก็บรักษาตู้ FCL จากลูกค้าเพื่อรอการส่งลงเรือในกรณีการส่งออก เป็นต้น

รพท. กำเนิดขึ้นในประเทศไทยหลังจากการกำเนิดของ สตส. ในปี พ.ศ. 2533 โดยกรมศุลกากร เป็นหน่วยงานที่อนุมัติการจัดตั้งและประกอบกิจการ

สามารถสรุปได้ว่าบริการนอกท่าแบ่งออกได้เป็น 2 ลักษณะ คือ ลักษณะแรกเป็นการบริการเฉพาะการส่งออกเท่านั้น ในขณะที่ลักษณะหลังเป็นบริการที่ให้ทั้งการส่งออกและนำเข้า ซึ่งทั้ง 2 กรณี คือ สถานที่ให้บริการทำกิจกรรม การเปิดตู้สินค้าเพื่อบรรจุสินค้าและหรือเปิดตู้เพื่อนำสินค้าออกจากตู้สินค้า รวมทั้งเก็บรักษาตู้สินค้าทั้งตู้ที่เปิดแล้วและตู้ที่รอการบรรจุและตู้สินค้าเปล่า อาจกล่าวได้ว่าบทบาทที่สำคัญของบริการนอกท่า คือ การสนับสนุนกิจกรรมของท่าเรือ ทำให้ท่าเรือสามารถเพิ่มขีดความสามารถในการให้บริการแก่สินค้าและเรือได้เพิ่มสูงขึ้นโดยใช้พื้นที่ท่าเดิม ด้วยการผลัดภาระในการดำเนินกิจกรรมเกี่ยวกับสินค้าออกไปภายนอกบริเวณท่าเรือ ซึ่งจะส่งผลให้เวลาที่เรือใช้ไปในท่าเรือลดน้อยลงและทำให้ต้นทุนท่าเรือลดลงด้วย

ต้นทุนที่ลดลงนี้เกิดจากการทำกิจกรรมของบริการนอกท่า ซึ่งต้องมีต้นทุนส่วนหนึ่งเพิ่มขึ้นไม่ว่าจะเป็นต้นทุนของการเก็บรักษาสินค้าระหว่างรอการบรรจุหรือระหว่างมารับของเจ้าของสินค้า ต้นทุนในการยกขนสินค้า ต้นทุนด้านสถานที่ในการประกอบกิจกรรมและต้นทุนในการขนส่งหรือลากจูงตู้สินค้าไปยังท่าเรือ หรือ มาจากท่าเรือ เป็นต้น ซึ่งต้นทุนทั้งหมดนี้เจ้าของสินค้าต้องเป็นผู้รับภาระ อย่างไรก็ตาม หากพิจารณาถึงต้นทุนรวมของการขนส่งทั้งหมดที่เกิดขึ้น ทั้งในส่วนของท่าเรือและผู้ให้บริการแล้วจะพบว่าต้นทุนรวมจะต่ำลง ทั้งนี้เพราะต้นทุนในส่วนของท่าเรือเป็นต้นทุนที่สูงมากเมื่อเปรียบเทียบกับต้นทุนในส่วนของการบริการนอกท่า เพราะท่าเรือต้องอยู่ติดกับทะเลและต้องมีการปรับพื้นที่และการก่อสร้างท่าเรือต้องสามารถรองรับเรือขนาดใหญ่ได้ ในขณะที่การก่อสร้างบริการนอกท่ามีขนาดที่เล็กกว่ามากและไม่จำเป็นต้องอยู่ติดทะเล

2.1.5 เส้นทางเดินเรือ

เส้นทางเดินเรือแบ่งออกเป็น 3 เส้นทาง ได้แก่ 1. เส้นทางเดินเรือภายในประเทศ 2. เส้นทางเดินเรือทะเลชายฝั่ง และ 3. เส้นทางเดินเรือระหว่างประเทศ โดยมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

2.1.5.1 เส้นทางเดินเรือภายในประเทศ

ประเทศต่างๆ ย่อมมีเส้นทางน้ำภายในประเทศเพื่อใช้การคมนาคมหรือขนส่งสินค้า ในประเทศไทยก็มีแม่น้ำสำคัญๆ หลายสาย เช่น แม่น้ำเจ้าพระยา แม่น้ำท่าจีน เป็นต้น นอกจากแม่น้ำแล้วยังมีลำคลอง ทะเลสาบ ฯลฯ ซึ่งใช้ในการคมนาคมหรือขนส่งสินค้าได้เช่นกัน

2.1.5.2 เส้นทางเดินเรือชายฝั่งทะเล

ประเทศที่มีชายฝั่งทะเลก็สามารถเดินเรือตามชายฝั่งทะเล เช่น ประเทศไทยมีเขตชายฝั่งทะเล 2 เขต คือ เขตชายฝั่งทะเลในอ่าวไทย และ เขตชายฝั่งทะเลด้านมหาสมุทรอินเดีย

2.1.5.3 เส้นทางเดินเรือระหว่างประเทศ

เป็นเส้นทางการค้าทางทะเลของโลกซึ่งมีเส้นทางใหญ่ เส้นทางเดินเรือส่วนใหญ่จะอาศัยคลองที่สำคัญอยู่ 2 คลอง ได้แก่ คลองปานามา และ คลองสุเอซ เป็นเส้นทางที่ช่วยย่นระยะเวลาของเรือในการเดินทาง โดยผ่านคลองปานามาจะช่วยย่นระยะทางระหว่างอเมริกาเหนือฝั่งตะวันออกกับทวีปเอเชีย รวมทั้งออสเตรเลียและนิวซีแลนด์ด้วย ส่วนคลองสุเอซเป็นเส้นทางที่ช่วยย่นระยะทางระหว่างยุโรปกับตะวันออกไกลรวมทั้งออสเตรเลียและนิวซีแลนด์ เส้นทางที่ไม่ต้องอาศัยคลองช่วยย่นระยะทาง คือ ยุโรปกับอเมริกาเหนือและยุโรปกับอเมริกาใต้ฝั่งตะวันออก

2.2 การขนส่งสินค้าโดยระบบคอนเทนเนอร์ (Containerization)

ตู้สินค้า หรือ ตู้คอนเทนเนอร์ (Container) คือ ภาชนะสำหรับบรรจุสินค้าที่มีขนาดมาตรฐาน สามารถอำนวยความสะดวกและรวดเร็วในการขนส่งสินค้า โดยเฉพาะทางเรือระหว่างประเทศ

การขนส่งสินค้าทั่วไปโดยวิธีธรรมดา (Conventional Break Bulk Transportation) คือ การขนส่งสินค้าทั่วไป (General Cargoes) ที่หีบห่อในลักษณะต่างๆ ตามแต่ชนิดของสินค้านั้น แล้วขนส่งตามลักษณะที่ได้หีบห่อไว้หรืออาจใช้วิธีทำสินค้าให้เป็นหน่วยใหญ่ (Unitization) โดยใช้แท่นรองรับสินค้า (Pallet) แล้วขนส่งโดยใช้เรือสินค้าทั่วไป (Conventional Ship) ไปยังจุดหมายปลายทาง การขนส่งโดยวิธีนี้ต้องอาศัยการขนส่งหลายขั้นตอนกว่าจะขนย้ายสินค้าจากแหล่งผลิตไปจนถึงผู้สั่งซื้อสินค้า ซึ่งในแต่ละขั้นตอนของการขนส่ง สินค้าจะถูกขนย้ายเป็นชิ้นๆ (Piece by Piece) ตามลักษณะที่ได้หีบห่อไว้ จากผู้ขนส่งรายหนึ่งไปยังอีกรายหนึ่ง ซึ่งผู้ขนส่งแต่ละรายก็จะมี การดำเนินการแยกจากกัน ทำให้เกิดความไม่มีประสิทธิภาพในระบบการขนส่ง กล่าวคือ มีกิจการหลายแห่งที่จะต้องเกี่ยวข้องกับ การขนส่งสินค้าแต่ละครั้ง มีการประสานงานกันน้อยมากในแต่ละ

รูปแบบของการขนส่ง ยากที่จะเกิดการร่วมมือกันของกิจการขนส่งต่างรูปแบบ และ การขนส่งสินค้าทำได้ล่าช้าและเสียค่าใช้จ่ายสูง เป็นต้น ดังนั้นจึงเกิดความพยายามที่จะพัฒนาระบบการขนส่งให้ดีขึ้นและความพยายามดังกล่าวทำให้เกิดการขนส่งสินค้าโดยระบบคอนเทนเนอร์

การขนส่งสินค้าโดยระบบคอนเทนเนอร์ (Containerization) คือ การขนส่งสินค้าโดยวิธีบรรจุสินค้าที่จะขนส่งลงในตู้ขนาดใหญ่ที่เรียกว่าคอนเทนเนอร์แล้วขนส่งโดยรถบรรทุก รถไฟ เรือ หรือ เครื่องบิน ไปยังจุดหมายปลายทาง โดยไม่มีการขนถ่ายสินค้าออกจากตู้ในระหว่างการขนส่งเทียวนั้นๆ เลย ซึ่งปัจจุบันเป็นที่นิยมแพร่หลายทั่วไป โดยเฉพาะในประเทศที่พัฒนาแล้วทั้งหลาย การขนส่งสินค้าโดยระบบคอนเทนเนอร์จึงอาจใช้สำหรับการขนส่งภายในประเทศหรือการขนส่งระหว่างประเทศทั้งในระบบการขนส่งแบบท่าเรือถึงท่าเรือ หรือ ระบบการขนส่งแบบประตูถึงประตู ดังนั้นการขนส่งสินค้าลักษณะนี้จำเป็นต้องอาศัยการประสานงานของหลายๆ ฝ่ายและต้องมีปัจจัยสนับสนุนในด้านสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อให้เป็นระบบคอนเทนเนอร์สมบูรณ์แบบขึ้น

สำหรับการขนส่งสินค้าโดยระบบคอนเทนเนอร์สามารถทำการขนถ่ายสินค้าได้ 2 ระบบ คือ กรณีสินค้าที่บรรจุอยู่ในตู้สินค้ามีผู้ส่งสินค้ารายเดียวและ/หรือผู้สั่งซื้อสินค้ารายเดียวในตู้เดียวกัน (Full Container Load : FCL) และ กรณีสินค้าที่บรรจุอยู่ในตู้สินค้ามีผู้ส่งสินค้าหลายรายและ/หรือผู้สั่งซื้อสินค้าหลายรายในตู้เดียวกัน (Less-than Container Load : LCL)

การขนส่งสินค้าโดยระบบคอนเทนเนอร์จึงสามารถทำได้ 4 แบบ ได้แก่

1. FCL/FCL คือ ผู้ส่งสินค้าจะทำการบรรจุสินค้าเข้าไปในตู้สินค้าด้วยตนเอง โดยรับตู้สินค้าจากลานตู้สินค้า (Container Yard : CY) ไปทำการบรรจุที่โรงงานหรือสถานประกอบการของผู้ส่งสินค้า และเมื่อตู้สินค้าถึงเมืองท่าปลายทางแล้ว ผู้สั่งซื้อสินค้าจะรับตู้สินค้านั้นไปทำการเปิดที่โรงพักสินค้าของผู้สั่งซื้อสินค้าแล้วนำตู้สินค้าเปล่ามาคืนไว้ที่ลานตู้สินค้าของบริษัทเรือ
2. FCL/LCL คือ ผู้ส่งสินค้าจะทำการบรรจุสินค้าเข้าไปในตู้สินค้าด้วยตนเอง โดยรับตู้สินค้าจากลานตู้สินค้า ไปทำการบรรจุที่โรงงานหรือสถานประกอบการของผู้ส่งสินค้า และเมื่อตู้สินค้าถึงเมืองท่าปลายทางแล้ว ผู้สั่งซื้อสินค้าจะรับสินค้าที่โรงพักสินค้า (Container Freight Station : CFS)
3. LCL/FCL คือ ผู้ส่งสินค้านำสิน้ามอบให้บริษัทเรือเป็นผู้บรรจุสินค้าเข้าตู้ที่ลานตู้สินค้าของบริษัทเรือเอง และเมื่อตู้สินค้าถึงเมืองท่าปลายทางแล้ว ผู้สั่งซื้อสินค้าจะรับตู้สินค้านั้นไปทำการเปิดที่โรงพักสินค้าของผู้สั่งซื้อสินค้าแล้วนำตู้สินค้าเปล่ามาคืนไว้ที่ลานตู้สินค้าของบริษัทเรือ

4. LCL/LCL คือ ผู้ส่งสินค้านำสินค้ามามอบให้บริษัทเรือเป็นผู้บรรจุสินค้าเข้าตู้ที่ลานตู้สินค้าของบริษัทเรือเอง และเมื่อตู้สินค้าถึงเมืองท่าปลายทางแล้ว ผู้สั่งซื้อสินค้าจะรับสินค้าที่โรงพักสินค้า

ในระบบ FCL ตู้สินค้าจะถูกส่งไปเก็บไว้ที่ลานตู้สินค้า เพื่อรอให้ผู้ส่งสินค้ามารับตู้สินค้านั้นไปบรรจุสินค้า (กรณีส่งออก) หรือ เปิดตู้ (กรณีนำเข้า) ที่โรงงานหรือสถานประกอบการของผู้ส่งสินค้า หลังจากลูกค้าบรรจุสินค้า (กรณีส่งออก) หรือ เปิดตู้ (กรณีนำเข้า) เรียบร้อยแล้วจะส่งตู้สินค้าที่บรรจุสินค้าเต็มตู้ (กรณีส่งออก) หรือ ตู้สินค้าเปล่า (กรณีนำเข้า) นั้นกลับคืนมาที่ลานตู้สินค้าของแต่ละบริษัทเรือ

ในระบบ LCL ซึ่งผู้ส่งสินค้ามีจำนวนสินค้าไม่มากพอที่จะบรรจุได้เต็มตู้สินค้า (กรณีส่งออก) หรือ ในบางกรณี ถึงแม้จะสามารถบรรจุเต็มตู้สินค้าได้ แต่มีเหตุขัดข้องบางประการที่ไม่สามารถจะลากตู้สินค้าไปบรรจุที่โรงงานหรือสถานประกอบการของผู้ส่งสินค้าได้ ก็อาจขอทำการบรรจุสินค้าที่ลานตู้สินค้าของบริษัทเรือได้ หลังจากบรรจุสินค้าเสร็จเรียบร้อยแล้ว ตู้สินค้าก็จะถูกส่งมาพักที่ลานตู้สินค้าเพื่อรอขึ้นเรือต่อไป ซึ่งกรณีนำเข้าเมื่อตู้สินค้าถึงเมืองท่าปลายทางแล้ว บริษัทเรือจะทำการเปิดตู้นำเข้าสินค้าเข้าจัดเก็บในโรงพักสินค้าเพื่อรอผู้มารับสินค้าต่อไป

ระบบการขนย้ายตู้สินค้าที่นิยมใช้กันมีอยู่ 4 ระบบ ได้แก่

1. Trailer Storage System

เป็นระบบที่ใช้รถหัวลาก (Tractor for Trailer) และ หางลาก (Container Chassis) หรือ รถพ่วง (Trailer) ในการขนย้ายตู้สินค้า โดยเมื่อป็นจันหน้าท่ายกตู้ขึ้นจากเรือและวางลงบนรถพ่วงบริเวณหน้าท่าแล้ว ก็จะถูกลากจากบริเวณหน้าท่าไปยังบริเวณลานตู้สินค้า ในขณะเดียวกันรถพ่วงจะลากตู้สินค้าขาออกซึ่งวางเรียงอยู่บริเวณลานตู้สินค้ามาไว้บริเวณหน้าท่าเพื่อการบรรทุกลงเรือ ในระบบนี้ตู้สินค้าจะไม่สามารถวางซ้อนกันได้ จึงต้องใช้พื้นที่ที่มาก

2. Forklift Truck Top Loader หรือ Reach Stacker System

เป็นระบบที่ใช้ Forklift Truck Top Loader หรือ Reach Stacker ในการขนย้ายตู้สินค้า รถยกแบบนี้สามารถขนย้ายตู้สินค้าที่วางอยู่บริเวณหน้าท่าไปยังบริเวณลานตู้สินค้าได้ สามารถยกตู้สินค้าขนาด 40 ฟุต ซึ่งบรรจุสินค้าเต็มตู้ขึ้นไปวางซ้อนกันได้ 2-3 ตู้ สำหรับตู้สินค้าเปล่าแล้วสามารถวางซ้อนกันได้ 4 ตู้

3. Van Carrier หรือ Straddle Carrier System

เป็นระบบที่ใช้ Van Carrier หรือ Straddle Carrier ในการขนย้ายตู้สินค้า โดยเมื่อป็นจันหน้าท่ายกตู้สินค้าขึ้นจากเรือและวางลงบนแคร่หัวลากบริเวณหน้าท่าแล้ว ก็จะถูกลากจาก

บริเวณหน้าท่าไปยังบริเวณลานตู้สินค้า และ ใช้ Van Carrier หรือ Straddle Carrier เฉพาะในบริเวณลานตู้สินค้าเท่านั้น โดยปกติปั้นจั่นหน้าท่า 1 ตัว จะต้องใช้ Straddle Carrier ประมาณ 6 ตัวในการทำงาน สามารถยกตู้สินค้าขนาด 40 ฟุต ซึ่งบรรจุสินค้าเต็มตู้ขึ้นไปวางซ้อนกันได้ 2-3 ตู้ มีความคล่องตัวและใช้ยกตู้ได้ทุกขนาด

4. Rubber Tyred Gantry Crane (RTG) หรือ Transtainer System

เป็นระบบที่ใช้ Rubber Tyred Gantry Crane หรือ Transtainer ในการขนย้ายตู้สินค้าในบริเวณลานตู้สินค้า ปัจจุบันระบบเป็นระบบที่นิยมใช้กันมากที่สุด โดยการขนย้ายตู้สินค้าจากบริเวณหน้าท่าไปยังบริเวณลานตู้สินค้ากระทำโดยใช้หัวลาก ระบบนี้ตู้สินค้าจะถูกขนย้ายและวางเรียงในบริเวณลานตู้สินค้า โดย Crane ซึ่งเคลื่อนที่ไปบนล้อยาง สามารถยกตู้สินค้าขนาด 40 ฟุต ซึ่งบรรจุสินค้าเต็มตู้ขึ้นไปวางซ้อนกันได้ 5 ตู้

5. ระบบผสม (Mixed System)

เป็นระบบที่สามารถเลือกใช้อุปกรณ์ยกขนได้เหมาะสมกับการปฏิบัติงานได้มากที่สุด อย่างไรก็ตาม ระบบดังกล่าวจะใช้ได้ผลเมื่อมีระบบข้อมูลที่มีประสิทธิภาพ นโยบายการปฏิบัติงานที่แน่นอนและการจัดการที่ดี ตัวอย่างเช่น ใช้ Straddle Carrier ในการค้นหาตู้สินค้าเข้าที่วางเรียงซ้อนกันในลานตู้สินค้าและยกวางตู้บนรถพ่วง และ ใช้ Transtainer ยกขนตู้สินค้าออกระหว่างลานตู้สินค้ากับเรือ หรือ ใช้ Straddle Carrier สำหรับยกเรียงตู้ที่บรรจุสินค้า และ ใช้รถยกกับตู้สินค้าเปล่า

2.3 เงื่อนไขทางการพาณิชย์ระหว่างประเทศ (International Commercial Terms : INCOTERMS)

เมื่อมีการตกลงการซื้อขายก็จะเกิดสัญญาการค้าขึ้น สัญญาการค้าระหว่างประเทศเป็นสัญญาที่ประกอบด้วยสัญญาหลายประเภท กล่าวคือ สัญญาการค้าระหว่างประเทศมีสัญญาซื้อขายเป็นหลักและมีสัญญาอื่นๆ เช่น สัญญาการประกันภัย และ มีการชำระเงินระหว่างประเทศเข้ามาเกี่ยวข้องด้วย

ในทางปฏิบัติสัญญาการค้าระหว่างประเทศที่จัดทำขึ้นระหว่างผู้ส่งสินค้ากับผู้สั่งซื้อสินค้า อาจก่อให้เกิดความขัดแย้งขึ้นได้ เนื่องจากปัญหาการขัดกันของกฎหมายหรือการตีความเงื่อนไขทางการค้าที่ตกลงกันไว้แตกต่างกัน จึงได้มีการสร้างประเพณีทางการค้าขึ้นเพื่อใช้เป็นบรรทัดฐาน ซึ่งก็คือ เงื่อนไขทางการพาณิชย์ระหว่างประเทศ (International Commercial Terms : INCOTERMS) หรือ เงื่อนไขการขนส่งสินค้า (Term of Shipment) หรือ เงื่อนไขการเสนอราคา (Quotation Term) ของสภาหอการค้านานาชาติ (International Chamber of Commerce) เงื่อนไขของ INCOTERMS แต่ละแบบจะระบุถึงค่าใช้จ่าย ความเสี่ยง และ ความรับผิดชอบที่ผู้ส่งสินค้า

กับผู้สั่งซื้อสินค้าแต่ละรายจะต้องกระทำเมื่อใช้เงื่อนไขนั้นๆ ใน INCOTERMS ประกอบด้วยเงื่อนไข 13 แบบด้วยกัน แต่สัญญาการค้าระหว่างประเทศที่นิยมทำกันแพร่หลายมี 3 แบบ ได้แก่ 1. C.I.F. (Cost, Insurance and Freight) 2. F.O.B. (Free on Board) และ 3. C&F (Cost and Freight)

โดยประมาณร้อยละ 80 ของการส่งออกทั้งหมดเป็นการส่งออกในราคา F.O.B. ผู้สั่งซื้อสินค้าเป็นฝ่ายจัดหาเรือและชำระค่าระวางเรือเอง ผู้ส่งสินค้ามีหน้าที่ต้องส่งมอบสินค้าลงเรือตามที่ผู้สั่งซื้อสินค้าแจ้งมาและชำระค่า THC ตามที่บริษัทเรือเรียกเก็บ ส่วนในด้านการนำเข้าก็เช่นกัน ผู้สั่งซื้อสินค้าของไทยส่วนมากซื้อสินค้าเป็นราคารวมระวางเรือ คือ เป็นราคา C&F หรือ C.I.F. เมื่อเรือมาถึงท่า บริษัทเรือก็จะแจ้งให้ผู้สั่งซื้อสินค้า นั้นทราบพร้อมทั้งเรียกค่า THC จากผู้สั่งซื้อสินค้า นอกเหนือจากการเรียกเก็บค่า THC แล้วบริษัทเดินเรือยังเก็บค่าจัดทำใบรับ/ส่งสินค้า Bill of Landing (B/L) และ Delivery Order (D/O) ด้วย ทำให้ดูเหมือนว่านอกเหนือจากต้องจ่ายค่าบริการ ผู้ใช้บริการต้องเสียเงินค่าใบเสร็จรับเงินด้วย โดยมีรายละเอียดของสัญญาการค้าระหว่างประเทศดังนี้

2.3.1 สัญญาแบบ C.I.F.

ผู้ส่งสินค้าจะต้องปฏิบัติดังนี้ จัดหาสินค้าตามที่ตกลงกับผู้สั่งซื้อสินค้า จัดหาเรือเพื่อบรรทุกสินค้าไปเมืองท่าปลายทางและผู้ส่งสินค้าจะต้องเป็นผู้ออกค่าใช้จ่ายในการขนส่งต้นทางไปจนถึงเมืองท่าปลายทาง รับผิดชอบในสินค้าจนกว่าจะขนสินค้าขึ้นเรือ ณ เมืองท่าต้นทาง แจ้งให้ผู้สั่งซื้อสินค้าทราบว่าได้ส่งสินค้าลงเรือ จัดหาการประกันภัยทางทะเลและจ่ายค่าเบี้ยประกันภัยเพื่อคุ้มครองสินค้าเริ่มตั้งแต่ต้นทางจนถึงปลายทาง แล้วจะต้องนำเอกสารที่แสดงว่าได้มีการนำสินค้าบรรทุกลงเรือเรียบร้อยแล้วส่งมอบเอกสารดังกล่าวให้ผู้สั่งซื้อสินค้าเซ็นรับต่อไป

ผู้สั่งซื้อสินค้าจะต้องปฏิบัติดังนี้ ลงนามรับเอกสารทั้งหมด ถ้าเอกสารถูกต้องครบถ้วนตามที่ระบุไว้ใน L/C ผู้สั่งซื้อสินค้าจะต้องชำระเงินตามจำนวนที่ตกลงกันในสัญญา รับสินค้าที่เมืองท่าปลายทางและเป็นผู้ออกค่าใช้จ่ายในการขนถ่ายสินค้าลงจากเรือ ค่าภาษีอากรขาเข้ารวมทั้งค่าขนส่งสินค้าตั้งแต่ขนลงจากเรือจนกระทั่งสินค้าส่งถึงคลังสินค้าของตน

2.3.2 สัญญาแบบ F.O.B.

ผู้ส่งสินค้าจะต้องปฏิบัติดังนี้ จัดหาสินค้าตามที่ตกลงกับผู้สั่งซื้อสินค้า ส่งสินค้าไปขึ้นเรือ ณ เมืองท่าต้นทางรับผิดชอบในสินค้าจนกว่าจะขนสินค้าขึ้นเรือ ณ เมืองท่าต้นทาง แจ้งให้ผู้สั่งซื้อ

สินค้าทราบว่าได้ส่งสินค้าลงเรือ แล้วจะต้องนำเอกสารที่แสดงว่าได้มีการนำสินค้าบรรทุกลงเรือ เรียบร้อยแล้วส่งมอบเอกสารดังกล่าวให้ผู้สั่งซื้อสินค้าเซ็นรับต่อไป

ผู้สั่งซื้อสินค้าจะต้องปฏิบัติดังนี้ จัดหาเรือเพื่อบรรทุกสินค้าไปเมืองท่าปลายทางตามที่ระบุไว้ในใบกำกับสินค้าและผู้สั่งซื้อสินค้าจะต้องเป็นผู้ออกค่าใช้จ่ายในการขนส่งทางทะเล ไปจนถึงเมืองท่าปลายทาง จัดหาการประกันภัยทางทะเลและจ่ายค่าเบี้ยประกันภัยเพื่อคุ้มครองสินค้า เริ่มตั้งแต่สินค้าได้รับการบรรทุกลงเรือ ณ เมืองท่าต้นทางจนถึงปลายทาง ลงนามรับเอกสารทั้งหมด ถ้าเอกสารถูกต้องครบถ้วนตามที่ระบุไว้ใน L/C ผู้สั่งซื้อสินค้าจะต้องชำระเงินตามจำนวนที่ตกลงกันในสัญญา รับสินค้าที่เมืองท่าปลายทางและเป็นผู้ออกค่าใช้จ่ายในการขนถ่ายสินค้าลงจากเรือ ค่าภาษีอากรขาเข้ารวมทั้งค่าขนส่งสินค้าตั้งแต่ขนลงจากเรือจนกระทั่งสินค้าส่งถึงคลังสินค้าของตน

2.3.3 สัญญาแบบ C&F

ในสัญญาซื้อขายแบบ C&F นั้น หน้าที่ของผู้สั่งซื้อสินค้าจะคล้ายคลึงกับสัญญาแบบ C.I.F. จะต่างกันตรงที่ว่า ผู้สั่งซื้อสินค้าจะต้องจัดทำประกันภัยเอง โดยกรรมธรรมที่ผู้สั่งซื้อสินค้าจัดทำนั้น การคุ้มครองจะเริ่มตั้งแต่สินค้าได้รับการบรรทุกลงเรือ ณ เมืองท่าต้นทางในลักษณะเดียวกันกับเงื่อนไขแบบ F.O.B.

จะเห็นว่าสัญญาซื้อขายแบบต่างๆ จะมีความสัมพันธ์กับการจัดทำประกันภัยการขนส่งสินค้าทางทะเลโดยตรง เพราะเงื่อนไขการซื้อขายที่ตกลงกัน จะเป็นตัวกำหนดหน้าที่และความรับผิดชอบของผู้สั่งซื้อสินค้าและผู้ส่งสินค้า ว่าความรับผิดชอบของแต่ละฝ่ายเริ่มต้นและสิ้นสุดลงเมื่อใด ทั้งนี้เพื่อที่คู่สัญญาจะได้จัดหรือเตรียมซื้อประกันภัยเพื่อคุ้มครองในขณะที่สินค้าอยู่ในความรับผิดชอบของตน เพื่อมิให้เกิดช่องว่างที่จะมีช่วงใดช่วงหนึ่งของการขนส่งที่ขาดการคุ้มครองและขณะเดียวกันก็มิให้เกิดกรณีของความคุ้มครองซ้ำซ้อนโดยไม่จำเป็น

2.4 ผลงานวิจัยที่ผ่านมา

2.4.1 กรณีศึกษา “ รายงานการวิจัยเรื่องการวิเคราะห์ต้นทุนการใช้ตู้บรรจุสินค้า เพื่อการตั้งราคาสำหรับกิจการเดินเรือสินค้า ” (วันเพ็ญ กฤตผล และคณะ, 2530)

เนื่องมาจากท่าเรือกรุงเทพ มีลักษณะการทำงานในรูปแบบของท่าเทียบเรือ Conventional และ ก่อสร้างมานาน มีการปรับปรุงเปลี่ยนแปลงเล็กน้อย ซึ่งย่อมต้องมีผลกระทบมาถึงการขนส่งโดยระบบคอนเทนเนอร์ที่ต้องการให้ความสะดวกรวดเร็วและมีประสิทธิภาพ จาก

ปัจจัยในหลายๆ ด้าน ทำให้เกิดต้นทุนในการใช้ตู้สินค้าเกินกว่าที่ควรจะเป็นอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้ ดังนั้นจึงทำการศึกษาถึงปัญหาและค่าใช้จ่ายของการใช้ตู้สินค้าที่เกิดขึ้นที่ท่าเรือกรุงเทพ เพื่อเป็นแนวทางในการตั้งราคาสำหรับกิจการเดินเรือสินค้าและเพื่อหาวิธีการลดต้นทุนที่เกี่ยวข้องต่อไป

ในรายงานการวิจัยฉบับนี้มีวัตถุประสงค์ของการศึกษาที่สำคัญ 4 ประการ ได้แก่

1. ศึกษาลักษณะการดำเนินงานของธุรกิจเดินเรือในเรื่องการบรรจุสินค้าที่ทำเรือทั้งขาเข้าและขาออก และการเคลื่อนย้ายสินค้าที่ทำเรือ
2. ศึกษาลักษณะทั่วไปของตู้สินค้า
3. ศึกษาต้นทุนต่างๆ ที่เกิดขึ้นเนื่องจากการดำเนินงานของท่าเรือ
4. เพื่อให้สามารถนำต้นทุนที่ศึกษาได้มาเป็นแนวทางในการกำหนดราคา และ พิจารณาจัดตั้งสถานีบรรจุสินค้าของเอกชน

วิธีการศึกษาของรายงานการวิจัยฉบับนี้แบ่งออกได้เป็น 4 ส่วน ได้แก่

1. ศึกษาข้อมูลปฐมภูมิ โดยการสัมภาษณ์ผู้ประกอบการ บริษัทเรือ ผู้นำเข้า และ ผู้ส่งออก
2. ศึกษาข้อมูลทุติยภูมิ จากเอกสาร รายงานของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น การท่าเรือแห่งประเทศไทย บริษัทเรือ และ ตัวแทนบริษัทเรือ
3. วิเคราะห์ต้นทุนที่ได้จากการสัมภาษณ์
4. ออกแบบสอบถามทั้งบริษัทเรือ ผู้นำเข้า และ ผู้ส่งออก เพื่อยืนยันการสัมภาษณ์

คณะผู้วิจัยได้เริ่มทำการศึกษาจากโครงสร้างค่าใช้จ่ายในการใช้ตู้สินค้าส่วนที่ต้องจ่ายให้แก่การทำเรือ ก่อนที่จะทำการวิเคราะห์ค่าใช้จ่ายในการใช้ตู้สินค้า ซึ่งโครงสร้างค่าใช้จ่ายดังกล่าวประกอบด้วย

1. ค่าภาระที่เรียกเก็บจากเจ้าของเรือหรือตัวแทนเรือ
2. ค่าภาระที่เรียกเก็บจากเจ้าของสินค้าหรือผู้นำเข้าหรือผู้ขออนุญาต

หมายเหตุ : ค่าภาระที่ใช้ในรายงานการวิจัยนี้ได้อ้างอิงค่าภาระจากบัญชีแนบท้ายประกาศการทำเรือแห่งประเทศไทย ลงวันที่ 6 มิถุนายน พ.ศ. 2531

นอกจากค่าใช้จ่ายดังกล่าวข้างต้น ยังมีค่าใช้จ่ายส่วนที่เกิดขึ้นโดยตรงกับตู้บรรจุสินค้าที่การทำเรือฯ เรียกเก็บจากการเคลื่อนย้ายตู้สินค้าผ่านจุดต่างๆ นับจากเรือเข้าสู่ท่าและกลับออกไปอีกครั้ง

หลังจากการศึกษาข้อมูลปฐมภูมิและข้อมูลทุติยภูมิ โดยการศึกษาเอกสารที่เกี่ยวข้อง ทำการรวบรวมข้อมูล โดยการสัมภาษณ์ผู้ประกอบการ บริษัทเรือ ผู้นำเข้า และ ผู้ส่งออก อีกทั้งออกแบบสอบถามเพื่อยืนยันข้อสัมภาษณ์ และ นำข้อมูลมาทำการวิเคราะห์ต้นทุน คณะผู้วิจัย พบว่า

1. ปัจจัยที่มีผลต่อต้นทุนในการใช้ตู้สินค้า แบ่งออกได้เป็น 2 ส่วน ได้แก่

1.1 ประสิทธิภาพของท่าเรือ

การศึกษาเรื่องนี้ใช้การคำนวณ Berth Occupancy Rate เพื่อศึกษาสภาพการใช้งานของท่าเรือ ดังแสดงในตารางที่ 2.2 โดย Berth Occupancy Rate คือ อัตราของการใช้ท่าเรือ โดยคำนวณได้จากจำนวนวันที่มีการใช้ท่าเรือหารด้วยจำนวนวันทำงานทั้งหมดใน 1 ปี

$$\text{Berth Occupancy Rate} = \frac{\text{Days Berth in Occupied} \times 100}{\text{Total Possible Days}}$$

ตารางที่ 2.2 ความสัมพันธ์ระหว่าง Berth Occupancy Rate กับ สภาพการใช้งานของท่าเรือ

Berth Occupancy Rate	สภาพการใช้งานของท่าเรือ
สูงกว่าร้อยละ 70	จะจัดว่าท่าเรือมีสภาพแออัด
ตั้งแต่ร้อยละ 60-70	จะจัดว่าท่าเรือมีสภาพเหมาะสม
ต่ำกว่าร้อยละ 60	จะจัดว่าท่าเรือมีสภาพการใช้งานน้อยไป

จากการศึกษา Berth Occupancy Rate ของท่าเรือกรุงเทพ ในระหว่างปี พ.ศ. 2530 และ พ.ศ. 2531 สรุปได้ว่าท่าเรือกรุงเทพ จัดเป็นท่าเรือที่มีสภาพแออัด ความแออัดเพิ่มขึ้นจากช่วงร้อยละ 59.66-75.35 ในปี พ.ศ. 2530 เป็นร้อยละ 89.19-92.88 ในปี พ.ศ. 2531

1.2 ปัญหาด้านการจราจร

สินค้าที่นำเข้ามาจะต้องขนออกจากท่าเรือโดยองค์การรับส่งสินค้าและพัสดุภัณฑ์ (ร.ส.พ.) ซึ่งมีรถไม่เพียงพอและมีการแย่งรถกัน เป็นสาเหตุให้เกิดค่าขนส่งพิเศษเกินจากอัตราที่กำหนดไว้ใน Tariff Rate และ การให้บริการบรรจุสินค้าลงตู้สินค้าที่โรงงานไม่สะดวกเนื่องจากการจราจรและรถลาก ต้องอาศัยท่าเรือกรุงเทพเป็นที่บรรจุสินค้า ยิ่งทำให้เพิ่มความแออัด

2. ต้นทุนในการใช้ตู้สินค้า

จากการศึกษาของรายงานการวิจัยฉบับนี้วิเคราะห์ได้ว่า ค่าใช้จ่ายในการใช้ตู้สินค้า แบ่งออกได้เป็น 3 ส่วน ได้แก่ 1. ค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้องกับตัวเรือโดยตรง 2. ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการใช้ตู้สินค้าในการนำเข้า และ 3. ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการใช้ตู้สินค้าในการส่งออกโดยมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

2.1 ต้นทุนหรือค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้องกับตัวเรือโดยตรง

ซึ่งคำนวณได้จากค่าใช้จ่ายส่วนที่จ่ายให้ทางท่าเรือ รวมกับ ค่าใช้จ่ายส่วนที่เกี่ยวกับการปฏิบัติการบนเรือที่ท่าเรือ

ส่วนที่จ่ายให้ทางท่าเรือ

- ค่าภาระเรือนำร่อง พิจารณาตามขนาดตามตันจดทะเบียนสุทธิของเรือ (Net Registered Tonnage, N.R.T)
- ค่าภาระใช้ท่า พิจารณาตามจำนวนวันที่เรือจอดเทียบท่า
- ค่าภาระตู้สินค้า (1 วงจรตั้งแต่เทียบท่าจนออก แบ่งออกตามขนาดตู้สินค้าขนาด 20 ฟุต และ 40 ฟุต)

ค่าใช้จ่ายส่วนที่เกี่ยวกับการปฏิบัติการบนเรือที่ท่าเรือกรุงเทพ

- ค่าน้ำมัน คำนวณจาก การเผาผลาญน้ำมันต่อวันของเรือ x จำนวนวันที่อยู่ที่ท่าเรือกรุงเทพ x ราคาน้ำมัน
- ค่าเช่าเรือ คำนวณจาก จำนวนวันเฉพาะที่อยู่ที่ท่าเรือกรุงเทพ x ค่าเช่าต่อวัน
- ค่าใช้จ่ายการบริหารบนเรือ โดยเฉลี่ยประมาณ 14% ของค่าใช้จ่ายทั้งหมดของบริษัทเรือ และ ประมาณ 50% ของค่าใช้จ่ายส่วนที่เกี่ยวกับการปฏิบัติการบนเรือที่ท่าเรือกรุงเทพ

รายละเอียดส่วนที่ 2 และ 3 หมายถึง ค่าใช้จ่ายในส่วนที่เกี่ยวข้องกับขั้นตอนของการขนถ่ายตู้บรรจุสินค้าจนสินค้าถึงลูกค้าและขั้นตอนของการบรรจุตู้สินค้านั้นกลับขึ้นเรือ ได้แสดงในตารางที่ 2.3 เพื่อเปรียบเทียบค่าใช้จ่ายบางส่วนที่เหมือนและแตกต่างกัน

นอกจากค่าใช้จ่ายดังกล่าวทั้งหมดแล้ว การใช้ตู้สินค้ายังมีค่าใช้จ่ายเพิ่มอีกส่วนหนึ่งเนื่องมาจากความแออัดหน้าท่าดังนี้

- การย้ายตู้ที่ CY เพื่อให้เรือสามารถ Discharge ได้จะต้องจ่ายค่าใช้จ่ายอีกประมาณ 30,000–40,000 บาท ต่อลำเรือ (โดยเฉลี่ย 590 ตู้)
- การยกตู้จัดเรียงซ้อนกันเสียค่าใช้จ่ายอีกตู้ละ 200 บาท
- Forklift ตักสินค้าเข้าตู้ครั้งละ 10–20 บาท
- ค่าเช่ารถบรรทุกเล็กของการท่าเรือ 200 บาทต่อชั่วโมง นอกจากนี้ยังต้องมีค่าทิปอีกครั้งละ 200 บาท

รายงานการวิจัยฉบับนี้ได้ทำการสำรวจและเก็บข้อมูลเกี่ยวกับค่าใช้จ่ายตามโครงสร้างค่าใช้จ่ายดังกล่าวข้างต้นโดยใช้แบบสอบถามและทำการพิจารณาค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นจากการใช้ตู้สินค้าขนาด 20 ฟุต และ 40 ฟุต และ ยังแบ่งออกเป็นกรณีที่เป็น FCL และ กรณีที่เป็นตู้ LCL แล้วนำข้อมูลที่ได้มาทำการวิเคราะห์และคำนวณค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้น ซึ่งสรุปเป็นค่าใช้จ่ายโดยประมาณเกี่ยวกับการใช้ตู้สินค้า 1 ตู้ใน 1 วงจร (นำเข้าและส่งออก โดยสมมติระยะเวลาโดยประมาณ 10 วัน) ดังแสดงในตารางที่ 2.4

ตารางที่ 2.3 ค่าใช้จ่ายในส่วนที่เกี่ยวข้องกับขั้นตอนของการขนถ่ายตู้สินค้าจนถึงลูกค้าและ
ขั้นตอนของการบรรจุตู้สินค้านั้นกลับขึ้นเรือ

2.2 ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการใช้ตู้สินค้าในการนำเข้า	2.3 ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการใช้ตู้สินค้าในการส่งออก
<ul style="list-style-type: none"> ▪ ค่าภาระตู้สินค้าขึ้นท่า (Loading Charges for Import Container) ▪ ค่าภาระยกขนตู้บรรจุสินค้า (Handling Charges for Import Container) ▪ ค่าเช่าที่ (กรณีบรรจุสินค้าได้ทันที) = 50 x จำนวนวันนับจากสินค้าขึ้นท่าจนตู้ clear ▪ ส่วนแบ่งค่าเช่าที่เพิ่มเติม (กรณีต้องเก็บรถในโกดัง)* = 25 x จำนวนวันที่รถเก็บ ▪ ค่ารถลากสินค้า ▪ ค่าจ้างแรงงาน ▪ ค่าเช่าตู้บรรจุสินค้า = 62.5** x จำนวนวันทั้งวงจร/2 ▪ ค่าครนยกลงจากรถลาก ▪ ค่าจ้างแรงงานแกะตู้เข้าโกดัง <ul style="list-style-type: none"> ▪ ถ้าสามารถเอาตู้จาก CFS ขาเข้ามา CFS ขาออกได้เลย ▪ ถ้าไม่ได้ต้องไปไว้ CY Liner 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ ค่าภาระตู้บรรจุสินค้าผ่านท่า ▪ ค่าภาระตู้บรรจุสินค้าลงท่า ▪ ค่ารถลากสินค้าไป CY ▪ ค่าลากตู้จาก CY Liner ไป C.F.S ▪ ค่าจ้างแรงงาน ▪ ค่าครนยกขึ้น ▪ ค่าลากตู้จาก C.F.S ไป CY ▪ ค่าเช่าสถานที่ = 50 x จำนวนวันจน Stuff สินค้าเสร็จ ▪ ส่วนแบ่งค่าเช่าสถานที่เพิ่มเติม (กรณีต้องเก็บรถในโกดัง)* = 25 x จำนวนวันที่รถเก็บ ▪ ค่าเช่าตู้บรรจุสินค้า = 62.5** x จำนวนวันทั้งวงจร/2
<p>หมายเหตุ :</p> <p>* 50 บาทต่อ 1 วัน แต่เฉลี่ยเป็นค่าใช้จ่ายด้านการนำเข้า และ ด้านการส่งออกอย่างละครึ่ง</p> <p>** \$2.5 ต่อวัน และ คิดอัตราแลกเปลี่ยน \$1 = 25 บาท</p>	

ตารางที่ 2.4 สรุปค่าใช้จ่ายโดยประมาณเกี่ยวกับการใช้ตู้สินค้า 1 ตู้ใน 1 วงจร
(นำเข้าและส่งออก โดยสมมติระยะเวลาโดยประมาณ 10 วัน)

1. ตู้สินค้าขนาด 20 ฟุต	กรณีที่เป็นตู้ FCL	กรณีที่เป็นตู้ LCL
กรณีไว้ที่ CY Liner	352.72 บาท/ตัน	330.22 บาท/ตัน
กรณี CFS ขาเข้ามา CFS ขาออกเลย	359.24 บาท/ตัน	323.70 บาท/ตัน
2. ตู้สินค้าขนาด 40 ฟุต	กรณีที่เป็นตู้ FCL	กรณีที่เป็นตู้ LCL
กรณีไว้ที่ CY Liner	434.15 บาท/ตัน	498.48 บาท/ตัน
กรณี CFS ขาเข้ามา CFS ขาออกเลย	423.28 บาท/ตัน	487.61 บาท/ตัน

จากการศึกษาต้นทุนที่เกิดขึ้นเนื่องจากการดำเนินงานของทางท่าเรือ คณะผู้วิจัยได้เสนอ
แนวทางในการดำเนินงานเพื่อลดต้นทุนการใช้ตู้สินค้าและ/หรือสามารถควบคุมต้นทุนได้แน่นอน
ไว้ 3 ประการ ได้แก่

1. ให้บริษัทเรือมีสถานที่บรรจุสินค้าของตนเอง
2. ใช้ระบบคอมพิวเตอร์ควบคุมตู้สินค้า
3. ควบคุมระบบการจ่ายเงินที่ไม่ใช้อัตราทางการหรืออัตราได้โต๊ะ

2.4.2 กรณีศึกษา “ การวิเคราะห์ต้นทุนการเคลื่อนย้ายตู้สินค้าของการท่าเรือแห่งประเทศไทย ” (เกียรติศักดิ์ ตูลาธรรมกุล, 2534)

โดยปกติของธุรกิจต่างๆ ไปการกำหนดราคาต้องกำหนดในอัตราที่ทำให้ธุรกิจอยู่รอดและต้องคุ้มกับต้นทุนที่เสียไป แต่อัตราค่าบริการเกี่ยวกับตู้สินค้าของการท่าเรือฯ ที่ใช้อยู่ในปัจจุบัน (ปี พ.ศ. 2531-2532) ซึ่งกำหนดนโยบายของผู้บริหารระดับสูงนั้น มิได้คำนึงถึงต้นทุนรวมในการให้บริการเกี่ยวกับตู้สินค้าแต่อย่างใด การศึกษานี้ก็เพื่อจะให้อัตราค่าบริการถูกต้องและสัมพันธ์กับต้นทุนที่เกี่ยวข้อง อัตราค่าบริการที่เสนอแนะจะพิจารณาจากต้นทุนรวมโดยมีการปันส่วนต้นทุนที่เกี่ยวข้องซึ่งจะใช้เป็นเกณฑ์กำหนดอัตราค่าบริการใหม่ที่เหมาะสม สามารถนำไปใช้ประโยชน์ในการวางแผนควบคุมและใช้เป็นข้อมูลทางการเงินอื่นๆ ที่จะช่วยในการตัดสินใจได้

ในวิทยานิพนธ์ฉบับนี้มีวัตถุประสงค์ของการศึกษาที่สำคัญ 3 ประการ ได้แก่

1. วิเคราะห์ต้นทุนในการให้บริการเกี่ยวกับตู้สินค้าของการท่าเรือฯ เพื่อเป็นแนวทางในการวางแผนและควบคุมต้นทุนค่าบริการเกี่ยวกับตู้สินค้า
2. ศึกษาอัตราค่าบริการเกี่ยวกับตู้สินค้าที่ใช้ในปัจจุบัน ของการท่าเรือฯ เปรียบเทียบกับต้นทุนที่เกิดขึ้น
3. รวบรวมปัญหาและอุปสรรคในการวิเคราะห์ วางแผน และ ควบคุมต้นทุน เพื่อเป็นแนวทางในการกำหนดอัตราค่าบริการเกี่ยวกับตู้สินค้าที่เหมาะสม

วิทยานิพนธ์ฉบับนี้ได้วิเคราะห์ต้นทุนการดำเนินงานเกี่ยวกับการเคลื่อนย้ายตู้สินค้าซึ่งต้นทุนการเคลื่อนย้ายตู้สินค้านี้ ในส่วนของสินค้าขาเข้าเริ่มพิจารณาจากการเคลื่อนย้ายตู้สินค้าที่วางพักหน้าท่าไปจนถึงการเก็บที่ลานตู้สินค้า ส่วนของสินค้าขาออกเริ่มพิจารณาจากการเคลื่อนย้ายตู้สินค้าจากลานตู้สิน้ามาวางพักบริเวณหน้าท่า การวิเคราะห์จะทำเฉพาะปีงบประมาณ 2531-2532 สำหรับการคำนวณต้นทุนนั้นใช้วิธีการปันส่วนต้นทุนแบบขั้นโดยไม่คำนึงถึงการให้บริการระหว่างกันของหน่วยงาน โดยอาศัยการเก็บรวบรวมข้อมูล ดังนี้

1. ข้อมูลปฐมภูมิ ได้จากการสัมภาษณ์เจ้าหน้าที่ของการท่าเรือฯ
2. ข้อมูลทุติยภูมิ ได้จากข้อมูลที่การท่าเรือฯ และ ธุรกิจอื่นทำการเก็บรวบรวมไว้ ส่วนใหญ่จะเป็นข้อมูลที่เก็บไว้เพื่อประโยชน์ในการบริหารหรือเก็บไว้เป็นหลักฐาน เช่น ข้อมูลงบการเงิน รายงานสถิติ ระเบียบ คำสั่ง กฎ และ ข้อบังคับต่างๆ

วิทยานิพนธ์ฉบับนี้ได้วางแนวทางขั้นตอนและวิธีการดำเนินการวิจัยไว้ดังนี้

1. ศึกษาและรวบรวมข้อมูลต้นทุนในการให้บริการเกี่ยวกับผู้สินค้า
2. กำหนดวิธีการปันส่วนต้นทุนที่เหมาะสม เพื่อกำหนดต้นทุนรวมในการให้บริการเกี่ยวกับผู้สินค้า
3. ศึกษารวบรวมข้อมูลเกี่ยวกับรายได้ค่าบริการผู้สินค้าจากข้อมูลในงบการเงิน รายงานสถิติ ระเบียบ คำสั่ง กฎ ข้อบังคับ และ เอกสารของการท่าเรือฯ
4. รวบรวมปัญหาและอุปสรรคเกี่ยวกับการวิเคราะห์ต้นทุนและอัตราค่าบริการเกี่ยวกับผู้สินค้า โดยสอบถามหรือสัมภาษณ์เจ้าหน้าที่ปฏิบัติงาน
5. ศึกษารวบรวมต้นทุนการเคลื่อนย้ายผู้สินค้า
6. สรุปและเสนอแนะวิธีการวิเคราะห์ต้นทุนเพื่อกำหนดอัตราค่าบริการเกี่ยวกับผู้สินค้าของการท่าเรือฯ

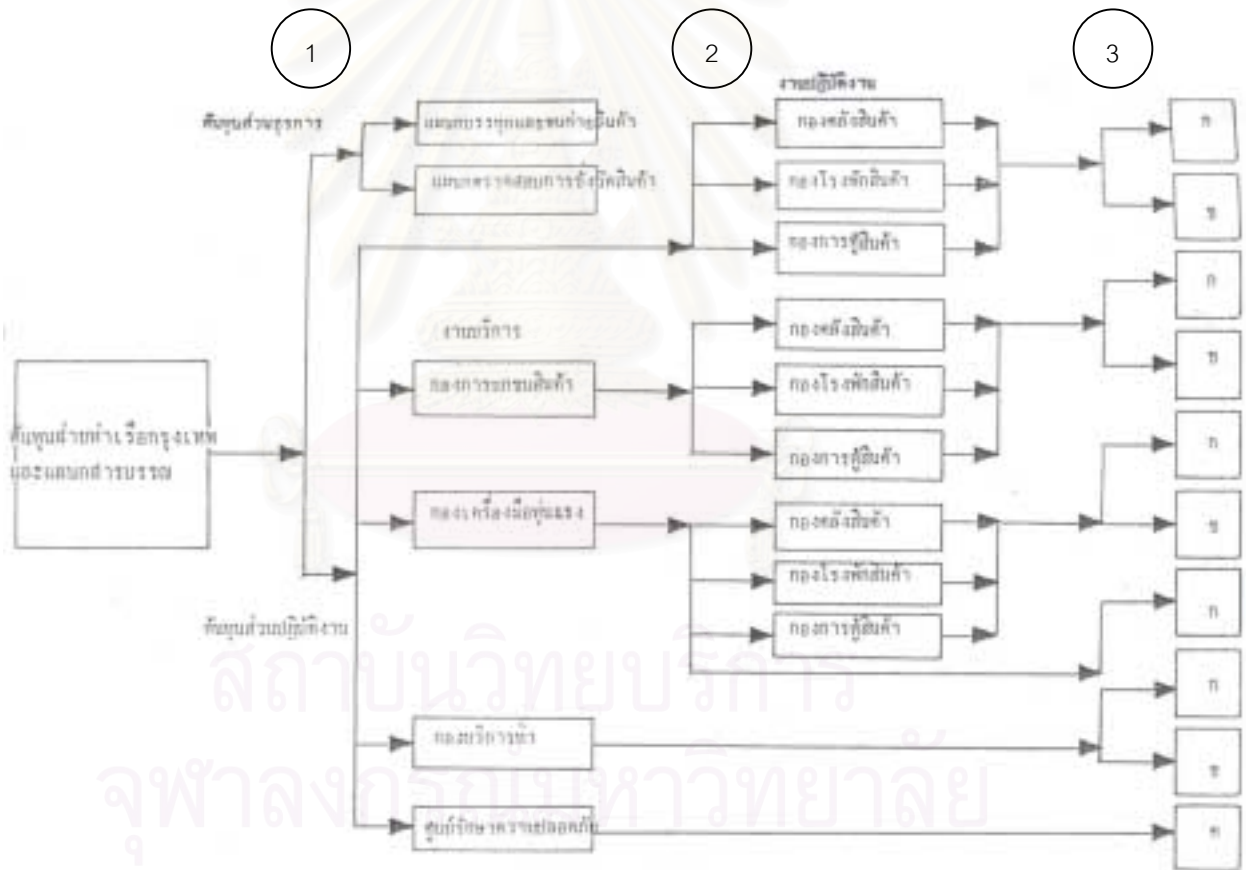
ส่วนนี้จะกล่าวถึงรายละเอียดจากการศึกษาต้นทุนของวิทยานิพนธ์ฉบับนี้และรายได้จากการดำเนินงานของการท่าเรือแห่งประเทศไทยในการดำเนินงานเกี่ยวกับผู้สินค้า

ต้นทุนการดำเนินงานเกี่ยวกับผู้สินค้าประกอบด้วย ค่าใช้จ่ายหลายประเภทซึ่งมีลักษณะที่แตกต่างกันออกไป ในความหมายของต้นทุนการดำเนินงานนี้ จะกล่าวถึงเฉพาะต้นทุนการดำเนินงานที่เป็นค่าใช้จ่ายของฝ่ายท่าเรือกรุงเทพ เท่านั้น เพราะเป็นค่าใช้จ่ายที่มีผลโดยตรงกับอัตราค่าภาระการเคลื่อนย้ายผู้สินค้า ซึ่งต้นทุนการดำเนินงานที่เกี่ยวข้องกับการเคลื่อนย้ายผู้สินค้าแบ่งออกเป็น 3 ประเภทใหญ่ๆ ได้แก่ 1. ต้นทุนการเคลื่อนย้ายผู้สินค้า 2. ต้นทุนการบริหาร และ 3. ค่าใช้จ่ายดำเนินงานส่วนกลาง การคำนวณต้นทุนการดำเนินงานการเคลื่อนย้ายผู้สินค้าจะแยกตามแผนกและกองในฝ่ายท่าเรือกรุงเทพ โดยระบุให้เห็นว่าแผนกและกองใดจัดเป็นแผนกบริการ เพื่อประโยชน์ในการปันส่วนต่อไป เนื่องจากบางแผนกและบางกองประกอบกิจกรรมทั้งในส่วนของ การเคลื่อนย้ายผู้สินค้าและเคลื่อนย้ายสินค้าทั่วไป ทำให้ส่วนของต้นทุนการเคลื่อนย้ายผู้สินค้าแยกเป็น 2 ส่วน ได้แก่

1. ต้นทุนโดยตรงในการเคลื่อนย้ายผู้สินค้า (Direct Costs) หมายถึง ต้นทุนที่สามารถระบุแจ้งว่าเป็นต้นทุนในการเคลื่อนย้ายผู้สินค้าโดยไม่ต้องอาศัยการปันส่วน
2. ต้นทุนทางอ้อมในการเคลื่อนย้ายผู้สินค้าทางอ้อม (Indirect Costs) หมายถึง ต้นทุนที่ให้บริการ ทั้งในส่วนของ การเคลื่อนย้ายผู้สินค้าและการเคลื่อนย้ายสินค้าทั่วไป จึงจำเป็นต้องมีการปันส่วนต้นทุนที่เกิดขึ้นในแต่ละแผนก เพื่อให้ทราบต้นทุนเฉพาะส่วนของการเคลื่อนย้ายผู้สินค้าเท่านั้น

การปันส่วนต้นทุนการดำเนินงานการเคลื่อนย้ายตู้สินค้าใช้วิธีการปันส่วนแบบขั้น (Step Method) เพื่อที่จะให้ทราบข้อมูลต้นทุนที่ถูกต้องครบถ้วน โดยไม่คำนึงถึงว่าแผนกหรือกองต่างๆ มีการให้บริการระหว่างกันด้วย โดยแบ่งการปันส่วนเป็น 3 ขั้น ดังแสดงรายละเอียดในรูปที่ 3.7

1. การปันส่วนต้นทุนฝ่ายท่าเรือกรุงเทพและแผนกสารบรรณให้กับ ส่วนธุรกิจ และ ส่วนปฏิบัติงาน
2. การปันส่วนงานบริการของต้นทุนส่วนปฏิบัติงานให้กับ งานปฏิบัติงานของส่วนปฏิบัติงาน งานปฏิบัติงาน สำหรับในกองเครื่องมือทุนแรงนั้นบางแผนกสามารถปันส่วนให้กับต้นทุนการดำเนินงานในการเคลื่อนย้ายตู้สินค้าได้โดยตรง
3. การปันส่วนต้นทุนงานปฏิบัติงาน โดยแบ่งต้นทุนออกเป็น 2 ส่วน คือ ต้นทุนดำเนินงานการเคลื่อนย้ายตู้สินค้าและต้นทุนดำเนินงานการเคลื่อนย้ายสินค้าทั่วไป



รูปที่ 2.1 ขั้นตอนการปันส่วนแบบขั้น (Step Method) ของ ต้นทุนการดำเนินงานการเคลื่อนย้ายตู้สินค้า

หมายเหตุ :

1. ก หมายถึง ต้นทุนการดำเนินงานการเคลื่อนย้ายตู้สินค้า
2. ข หมายถึง ต้นทุนการดำเนินงานการเคลื่อนย้ายสินค้าทั่วไป
3. ค หมายถึง ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานส่วนกลาง

รายได้ของการท่าเรือแห่งประเทศไทย แบ่งออกเป็น 2 ประเภท ได้แก่

1. รายได้จากกิจการดำเนินงาน

1.1 รายได้จากการดำเนินงานเกี่ยวกับเรือเป็นรายได้เกี่ยวกับสินค้าที่เข้ามาใช้บริการของการท่าเรือฯ โดยนำเรือเข้ามาเทียบท่าเพื่อขนถ่ายสินค้านำเข้าและส่งออก

1.2 รายได้จากการดำเนินงานเกี่ยวกับสินค้าเป็นรายได้ที่เกี่ยวกับการเคลื่อนย้ายสินค้าเพื่อการส่งมอบให้ผู้นำเข้าหรือบรรทุกลงเรือเพื่อรอการส่งออก รายได้ประเภทนี้จะนำมาวิเคราะห์ผลการดำเนินงานการเคลื่อนย้ายตู้สินค้า แบ่งออกเป็น 2 ประเภท ได้แก่ ค่าภาระการยกขนสินค้า และ รายได้จากสิ่งก่อสร้าง

1.3 รายได้จากการดำเนินงานเกี่ยวกับการบริการเป็นรายได้ที่การท่าเรือฯ ให้บริการหรืออำนวยความสะดวกแก่เรือบรรทุกสินค้า

2. รายได้ที่ไม่เกี่ยวกับการดำเนินงานหรือรายได้อื่นๆ

เป็นรายได้ที่ไม่เกี่ยวกับการดำเนินการหลัก แต่เกิดจากการทำประโยชน์บนที่ดินของการท่าเรือฯ หรือรายได้เบ็ดเตล็ดอื่นๆ ที่ไม่ใช่รายได้ในประเภทแรก

ในวิทยานิพนธ์ฉบับนี้นอกจากจะศึกษาต้นทุนการดำเนินการเคลื่อนย้ายตู้สินค้าแล้วยังได้พิจารณาถึงรายได้จากการดำเนินงาน เพื่อเปรียบเทียบต้นทุนกับรายได้ในการดำเนินการเคลื่อนย้ายตู้สินค้า รวมทั้งการรายงานและการวิเคราะห์ผลการดำเนินงานรวมของการเคลื่อนย้ายตู้สินค้า ตลอดจนจากการวิเคราะห์จุดคุ้มทุน ซึ่งจะได้กล่าวถึงจากการวิเคราะห์ในแต่ละส่วนของการศึกษา ดังนี้

จากการศึกษาต้นทุนการดำเนินการเคลื่อนย้ายตู้สินค้า จะเห็นได้ว่าต้นทุนการดำเนินการเคลื่อนย้ายตู้สินค้าในปี พ.ศ. 2532 ลดลง เกิดจากการยกเลิกการประกาศเอกสิทธิ์หน้าท่า

จากการศึกษาเปรียบเทียบต้นทุนกับรายได้ในการดำเนินการเคลื่อนย้ายตู้สินค้า จะเห็นได้ว่าการดำเนินการเคลื่อนย้ายตู้สินค้าของการท่าเรือฯ ประสบผลกำไรในจำนวนค่อนข้างสูง สาเหตุสำคัญที่ทำให้ประสบกับผลกำไรสามารถแบ่งออกได้เป็น 2 สาเหตุ ได้แก่ 1. ความนิยมของผู้นำเข้าและผู้ส่งออกที่ใช้การขนส่งสินค้าด้วยคอนเทนเนอร์ เนื่องจากภาวะการเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจ และ 2. รายได้ที่การท่าเรือฯ เรียกเก็บจากตัวแทนเจ้าของเรือหรือเจ้าของสินค้าในลักษณะปลีกย่อย เช่น ค่าภาระขนตู้สินค้าขาเข้าขึ้นท่า เป็นลักษณะของการขนตู้สินค้าเปล่าหรือตู้สินค้าที่มีสินค้าขึ้นมาวางพักบนท่าเช่นเดียวกัน แต่แยกเก็บคนละอัตรากัน

จากการรายงานผลการดำเนินงานรวมของการเคลื่อนย้ายตู้สินค้า เพื่อประโยชน์สำหรับการจัดการภายในของการท่าเรือฯ นอกเหนือจากการศึกษาเปรียบเทียบต้นทุนกับรายได้ อาจทำได้อีกวิธีหนึ่ง คือ วิธีต้นทุนผันแปร ซึ่งเป็นการวัดผลการดำเนินงานโดยแยกต้นทุนออกเป็น 2 ประเภท

ได้แก่ ต้นทุนผันแปร และ ต้นทุนคงที่ เพื่อศึกษาว่ารายได้จากการเคลื่อนย้ายผู้สินค้าเมื่อหักต้นทุนผันแปรได้แล้ว จะส่วนชดเชยต้นทุนคงที่อยู่อีกเท่าไร และ จากการศึกษาทำให้ทราบว่ามีการทำอะไรผันแปรเพียงพอที่จะนำไปชดเชยต้นทุนคงที่ได้ จึงกล่าวได้ว่าการดำเนินงานในส่วนนี้ของการทำเรือซึ่งถือเป็นรายได้หลัก สามารถดำเนินงานต่อไปได้ทั้งในระยะสั้นและระยะยาว ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับสภาพทางเศรษฐกิจของประเทศด้วย

จากการวิเคราะห์ผลการดำเนินงานรวมของการเคลื่อนย้ายผู้สินค้า กล่าวได้ว่าผลกำไรสุทธิจากการวิเคราะห์เปรียบเทียบต้นทุนกับรายได้ในการดำเนินงานการเคลื่อนย้ายผู้สินค้า ยังไม่สามารถใช้เป็นเครื่องมือวัดสมรรถภาพในการดำเนินงานที่แท้จริงได้ ดังนั้นจึงได้มีการคำนวณอัตราผลตอบแทนของรายได้มาช่วยเสริมในการวิเคราะห์ โดยการคำนวณอัตราผลตอบแทนรายได้จะแยกพิจารณาเป็น 3 กรณีด้วยกัน คือ

1. กำไรจากการดำเนินงานรวม สามารถสรุปได้ว่าการเพิ่มสมรรถภาพการดำเนินงานของการทำเรือฯ ย่อมมีผลทำให้ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานค้ำกับค่าใช้จ่ายที่เสียไป
2. กำไรผันแปร สามารถสรุปได้ว่าการดำเนินงานการเคลื่อนย้ายผู้สินค้าสามารถดำเนินงานต่อไปได้ทั้งในระยะสั้นและระยะยาว แต่ก็ขึ้นอยู่กับสภาพการเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจ และการส่งเสริมการลงทุนจากรัฐบาลเป็นสำคัญ
3. กำไรจากการดำเนินงานที่ไม่พิจารณาค่าใช้จ่ายดอกเบี้ยเงินกู้ สามารถสรุปได้ว่าดอกเบี้ยเงินกู้เป็นค่าใช้จ่ายจำนวนน้อย ไม่มีผลกระทบต่อการดำเนินงานการเคลื่อนย้ายผู้สินค้า

จากการวิเคราะห์จุดคุ้มทุนเพื่อศึกษาถึงจำนวนการปฏิบัติงานการเคลื่อนย้ายผู้สินค้า ต่อ TEU ที่ทำให้การทำเรือฯ ได้รับรายได้เท่ากับค่าใช้จ่ายพอดี สามารถสรุปได้ว่าการที่สภาวะเศรษฐกิจขยายตัวอยู่ตลอดเวลา ย่อมมีผลกระทบต่อการใช้บริการการขนส่งสินค้าด้วยคอนเทนเนอร์เพิ่มมากขึ้น ดังนั้นจุดคุ้มทุนจะมีแนวโน้มในปริมาณที่ลดลง

อย่างไรก็ตามการวิเคราะห์อัตราผลตอบแทนการเคลื่อนย้ายผู้สินค้าในวิทยานิพนธ์ฉบับนี้ ผู้วิจัยไม่ได้คำนึงถึงผลกระทบต่อค่าใช้จ่ายในการลงทุนในโครงการต่างๆ ของการทำเรือฯ ซึ่งถ้านำมาพิจารณาด้วยก็จะส่งผลให้อัตราผลตอบแทนมีแนวโน้มต่ำลงกว่าที่วิเคราะห์ได้

จากการวิเคราะห์ในวิทยานิพนธ์ฉบับนี้ พบว่า การดำเนินงานการเคลื่อนย้ายผู้สินค้าของการทำเรือฯ แม้ว่าจะมีกำไรจากการดำเนินงานสูงแต่มีขึ้นขึ้นอยู่กับความสามารถในการดำเนินงานของการทำเรือฯ อย่างเดียว ยังมีปัจจัยอื่นที่มีความสำคัญต่อการดำเนินงานการเคลื่อนย้ายผู้สินค้าอีก เช่น สภาพการขยายตัวของเศรษฐกิจ ถึงแม้จะมีกำไรจากการดำเนินงาน การทำเรือฯ ก็มี

ปัญหาจากการดำเนินงานเช่นเดียวกัน ปัญหาต่างๆ ในการดำเนินงานการเคลื่อนย้ายตู้สินค้า สามารถสรุปได้ 3 ประการ ได้แก่

1. ปัญหาด้านความแออัดหน้าท่า
2. ปัญหาด้านการปฏิบัติงาน
3. ปัญหาด้านการเก็บอัตราค่าภาระ

ผู้วิจัยได้เสนอแนวทางในการแก้ไขปัญหาในการดำเนินงานการเคลื่อนย้ายตู้สินค้า ไว้ 5 ประการ ได้แก่

1. ปรับปรุงและขยายพื้นที่ในการเก็บรักษาตู้สินค้า กำหนดผังการก่อสร้างสถานที่ให้การเคลื่อนย้ายตู้สินค้าเลื่อนไหลไปโดยไม่ติดขัดหรือติดขัดน้อยที่สุด
2. จัดระบบการจราจรภายในท่าเรือโดยแยกเส้นการเคลื่อนย้ายระบบตู้สินค้ากับเส้นทางเดินรถประเภทอื่นออกจากกัน
3. จัดให้มีการตรวจสอบ ซ่อมบำรุง อุปกรณ์ และ เครื่องมือที่รุนแรง
4. ใช้ระบบคอมพิวเตอร์ในการควบคุมตู้สินค้า
5. การท่าเรือฯ ควรปรับปรุงแก้ไขอัตราค่าภาระใหม่ โดยเปลี่ยนวิธีการเก็บค่าภาระจากการคิดเป็นปริมาตรหรือน้ำหนักมาเป็นการเก็บค่าภาระเป็นรายตู้

2.4.3 กรณีศึกษา “ การศึกษามาตรการส่งเสริมให้มีการขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟระหว่างท่าเรือแหลมฉบังกับสถานีบรรจุกและแยกสินค้ากล่องที่ลาดกระบัง (ICD) ” (กองเศรษฐกิจการขนส่งและคมนาคม, สำนักปลัดกระทรวงคมนาคม, 2538)

ความเป็นมาและสภาพปัญหาของรายงานการศึกษานี้เนื่องมาจากการที่รัฐบาลมีโครงการก่อสร้างสถานีบรรจุกและแยกสินค้ากล่องที่ลาดกระบัง (ICD) โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อให้บริการแก่สินค้านำเข้าและส่งออกในระบบคอนเทนเนอร์เชื่อมต่อกับท่าเรือพาณิชย์แหลมฉบัง (ทพฉ.) ซึ่งรัฐต้องการส่งเสริมให้มีการขนส่งตู้สินค้าโดยทางรถไฟ เพื่อช่วยให้ประหยัดค่าใช้จ่ายในการขนส่งและแบ่งเบาปัญหาการจราจรที่คับคั่ง ซึ่งจะก่อให้เกิดประโยชน์โดยรวมต่อประเทศ

ในรายงานการศึกษานี้มีวัตถุประสงค์ของการศึกษาที่สำคัญ 2 ประการ ได้แก่

1. ประมาณการค่าใช้จ่ายและประมาณการต้นทุนในการขนส่งตู้สินค้าระหว่าง ทพฉ. กับ รพท. การรถไฟฯ ลาดกระบัง โดยทางถนนและทางรถไฟ
2. ประมาณการต้นทุนเกี่ยวกับค่าภาระยกขนส่งตู้สินค้าขึ้นหรือลงรถไฟที่ ทพฉ. และ รพท. การรถไฟฯ ลาดกระบัง เพื่อเป็นข้อมูลประกอบในการเสนอแนะมาตรการที่เหมาะสม

สม (ทางด้านราคา) และ เพื่อส่งเสริมให้มีการขนส่งผู้สินค้าระหว่าง ทพฉ. กับ รพท. การรถไฟฯ ลาดกระบัง โดยทางรถไฟ

วิธีการศึกษาของรายงานการศึกษานี้แบ่งออกได้เป็น 4 ส่วน ได้แก่

1. สืบตรวจสอบถามข้อมูลต่างๆ จากหน่วยงานหรือบุคคลที่เกี่ยวข้อง คือ การท่าเรือแห่งประเทศไทย (กทท.) ท่าเรือพาณิชย์แหลมฉบัง (ทพฉ.) การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) และ หน่วยงานเอกชนต่างๆ
2. รวบรวมสถิติข้อมูลต่างๆ ที่เกี่ยวข้องที่มีอยู่แล้ว
3. นำข้อมูลที่ได้จากการสืบตรวจสอบถามและรวบรวมได้ มาวิเคราะห์ประมาณการค่าใช้จ่ายและประมาณการต้นทุนในการขนส่งผู้สินค้าระหว่าง ทพฉ. กับ รพท. การรถไฟฯ ลาดกระบัง โดยทางถนนและทางรถไฟ
4. เสนอแนะนำมาตรการที่เหมาะสม (ทางด้านราคา) และ เพื่อส่งเสริมให้มีการขนส่งผู้สินค้าระหว่าง ทพฉ. กับ รพท. การรถไฟฯ ลาดกระบัง โดยทางรถไฟ

ในรายงานการศึกษานี้ผู้วิจัยนำข้อมูลที่ได้จากการสืบตรวจสอบถามและรวบรวมได้มาทำการวิเคราะห์เพื่อประมาณการค่าใช้จ่ายและประมาณการต้นทุนในการขนส่งผู้สินค้าระหว่าง ทพฉ. กับ รพท. การรถไฟฯ ลาดกระบัง โดยทางถนนและทางรถไฟ โดยแบ่งกรณีศึกษาออกเป็น 4 กรณี ได้แก่

1. ประมาณการต้นทุนในการขนส่งผู้สินค้าทางถนน
2. ประมาณการต้นทุนในการขนส่งผู้สินค้าทางรถไฟ
3. ประมาณการต้นทุนค่าภาระในการยกขนส่งผู้สินค้าขึ้นหรือลงรถไฟ ณ รพท. การรถไฟฯ ลาดกระบัง
4. ประมาณการต้นทุนค่าภาระในการยกขนส่งผู้สินค้าขึ้นหรือลงรถไฟ ณ ทพฉ.

ในส่วนนี้ยังแบ่งออกเป็น 3 กรณีย่อย ได้แก่

- ประมาณการต้นทุนค่าภาระของ ทพฉ.
- ประมาณการต้นทุนค่าภาระของบริษัทวิศวกรที่ปรึกษา TRANSMARK/AEC
- ประมาณการต้นทุนค่าภาระของกองเศรษฐกิจการขนส่งและคมนาคม

ในส่วนของการประมาณการค่าใช้จ่าย ผู้วิจัยได้ศึกษาโครงสร้างค่าใช้จ่ายในการขนส่งผู้สินค้าทางถนนและทางรถไฟ แล้วทำการรวบรวมข้อมูลค่าใช้จ่ายโดยแบ่งออกตามโครงสร้างค่าใช้จ่ายดังกล่าว สำหรับการประมาณการต้นทุน ผู้วิจัยได้มีการกำหนดสมมติฐานไว้สำหรับแต่ละกรณีโดยสมมติฐานที่ว่านี้ คือ การกำหนดทรัพยากรรวมถึงสิ่งที่เป็นสำหรับการประมาณการต้นทุน

ในการขนส่ง เช่น อายุการใช้งานของรถหัวลาก ระยะทางขนส่งโดยเฉลี่ย ราคาน้ำมันเชื้อเพลิง และ อัตราดอกเบี้ยที่ใช้ในการคิดต้นทุน เป็นต้น ซึ่งการกำหนดสมมติฐานในรายงานการศึกษานี้อาศัย ข้อมูลจากการสัมภาษณ์ผู้ประกอบการขนส่ง ไม่ว่าจะเป็นในส่วนของผู้ประกอบการขนส่งทางถนน และทางรถไฟ และ ผู้วิจัยได้ใช้วิธีการทางเศรษฐศาสตร์เข้ามาช่วยในการประมาณการต้นทุน ซึ่งจะพิจารณาต้นทุนดังกล่าวในหน่วยของ บาท ต่อ ตู้สินค้า

โดยพิจารณาแบ่งส่วนของการศึกษาทั้งในส่วนของค่าใช้จ่ายและต้นทุน ของแต่ละกรณี ออกเป็น กรณีตู้สินค้าขาเข้า และ กรณีตู้สินค้าขาออก พิจารณาตู้สินค้าขนาด 20 ฟุต 40 ฟุต และ ขนาดเกิน 40 ฟุต ทั้งที่เป็นตู้สินค้าที่มีผู้ส่งสินค้ารายเดียวและ/หรือผู้รับรายเดียว (Full Container Load : FCL) และ ตู้สินค้าเปล่า

ผู้วิจัยได้ทำการเปรียบเทียบค่าใช้จ่ายในการขนส่งตู้สินค้าทางถนนและทางรถไฟ โดยเริ่ม พิจารณาตั้งแต่ท่าเทียบเรือ ทพฉ. จนถึงลานตู้สินค้า (Container Yard) ซึ่งการขนส่งทางรถไฟจะมี ค่าภาระมากกว่าการขนส่งทางถนน 2 รายการ โดยรายละเอียดโครงสร้างค่าใช้จ่ายประกอบได้ แสดงในตารางที่ 2.5 (การขนส่งขากลับมีลักษณะเดียวกัน)

ตารางที่ 2.5 โครงสร้างค่าใช้จ่ายในการขนส่งตู้สินค้าทางถนนและทางรถไฟ

ทางถนน	ทางรถไฟ
1. ค่าภาระบรรทุกหรือขนถ่ายตู้สินค้าที่ ทพฉ. (Container Stevedorage)	1. ค่าภาระบรรทุกหรือขนถ่ายตู้สินค้าที่ ทพฉ. (Container Stevedorage)
2. ค่าภาระการใช้ท่าของตู้สินค้าที่ ทพฉ. (Container Wharfage)	2. ค่าภาระการใช้ท่าของตู้สินค้าที่ ทพฉ. (Container Wharfage)
3. ค่าภาระยกขนตู้สินค้าที่ ทพฉ. (Lift On Charge)	3. ค่าภาระยกขนตู้สินค้าที่ ทพฉ. (Lift On Charge)
4. ค่าขนส่งระหว่าง ทพฉ. กับ รพท. การรถไฟฯ ลาดกระบัง	4. ค่าภาระยกขนตู้สินค้าขึ้นรถไฟที่ ทพฉ. (Rail Transfer Charge)
5. ค่าภาระยกขนตู้สินค้าที่ รพท. การรถไฟฯ ลาดกระบัง (Lift Off Charge)	5. ค่าขนส่งระหว่าง ทพฉ. กับ รพท. การรถไฟฯ ลาดกระบัง
	6. ค่าภาระยกขนตู้สินค้าลงรถไฟที่ รพท. การรถไฟฯ ลาดกระบัง (Rail Transfer Charge)
	7. ค่าภาระยกขนตู้สินค้าที่ รพท. การรถไฟฯ ลาดกระบัง (Lift Off Charge)

จากรายงานการศึกษานี้ พบว่า ค่าใช้จ่ายในการขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟจะสูงกว่าการขนส่งทางถนน เนื่องจากการขนส่งทางรถไฟจะมีค่าภาระยกขนตู้สินค้าขึ้นหรือลงรถไฟที่ ทพฉ. และ รพท. การรถไฟฯ ลาดกระบังเพิ่มขึ้น ในขณะที่การขนส่งทางถนนไม่มีค่าภาระนี้ จากสาเหตุดังกล่าวทำให้การขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟไม่สามารถแข่งขันกับทางถนนได้

ผู้วิจัยได้เสนอแนวทางการพิจารณาปรับลดอัตราค่าภาระยกขนตู้สินค้าขึ้นหรือลงรถไฟที่ ทพช. และ รพท. การรถไฟฯ ลาดกระบัง หรือ พิจารณาลดค่าใช้จ่ายอื่นลง เพื่อส่งเสริมให้มีการขนส่งตู้สินค้าระหว่าง ทพช. กับ รพท. การรถไฟฯ ลาดกระบัง โดยทางรถไฟ โดยมีแนวทาง ดังนี้

1. ให้ ทพช. ลดค่าภาระยกขนตู้สินค้าขึ้นหรือลงรถไฟเพียงผู้เดียว
2. ให้ รพท. ลดค่าภาระยกขนตู้สินค้าขึ้นหรือลงรถไฟที่ รพท. การรถไฟฯ ลาดกระบัง เพียงผู้เดียว
3. ให้ รพท. ลดอัตราค่าระวางการขนส่งลง
4. ให้ ทพช. ลดค่าภาระยกขนตู้สินค้าขึ้นหรือลงรถไฟบางส่วน และ รพท. ลดอัตราค่าระวางการขนส่งลงบางส่วน

จากการศึกษาพิจารณาปรับลดค่าใช้จ่ายตามกรณีดังกล่าว แนวทางที่ 4 น่าจะเป็นแนวทางที่เหมาะสมที่จะช่วยให้ค่าใช้จ่ายในการขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟลดลง เนื่องจากไม่มีการผลกระทบให้แก่หน่วยงานใดหน่วยงานหนึ่งมากเกินไป เพื่อสนองตอบนโยบายของรัฐบาลลดจนช่วยบรรเทาปัญหาการจราจรแออัด ซึ่งจะก่อให้เกิดประโยชน์โดยรวมต่อประเทศ

2.4.4 กรณีศึกษา “ การศึกษาค่าใช้จ่ายที่บริษัทเรือเรียกเก็บเป็นค่า Terminal Handling Charge ” (นิตย จันทรมังคละศรี และคณะ, 2539)

เมื่อปี พ.ศ. 2534 บริษัทเรือได้เรียกเก็บค่าใช้จ่ายที่ทำเรือกับผู้ส่งสินค้า ซึ่งเรียกว่าค่าภาระหน้าท่า (Terminal Handling Charge : THC) เพิ่มขึ้น นอกเหนือจากค่าระวางเรือ ค่าภาระหน้าท่าที่บริษัทเรือเรียกเก็บนี้ ได้ปรับตัวเพิ่มขึ้นมาเรื่อยๆ โดยผู้ส่งสินค้าไม่มีอำนาจต่อรองและการขึ้นราคาค่าภาระหน้าท่ามักจะประกาศล่วงหน้าไม่นานนัก ทำให้ผู้ส่งสินค้าไม่อาจปรับราคาขายให้สอดคล้องกับค่าใช้จ่ายได้และต้องรับภาระค่าใช้จ่ายเพิ่มขึ้น โดยไม่อาจเรียกเก็บจากผู้ส่งสินค้าในต่างประเทศได้ นอกจากนี้ยังมีผลกระทบต่อนโยบายการส่งเสริมการลงทุน การพัฒนาการส่งออก และ ความมั่นคงทางเศรษฐกิจของประเทศด้วย ดังนั้นการศึกษานี้จึงได้ศึกษาค่าใช้จ่ายของบริษัทเรือที่ใช้เป็นฐานคำนวณการเรียกเก็บค่า THC รวมทั้งค่าใช้จ่ายที่อ้างเป็นเหตุในการปรับอัตราค่า THC ขึ้นบ่อยๆ และ วิเคราะห์ถึงแนวทางการปฏิบัติของบริษัทเรือที่ใช้วิธีการรวมตัวกันกำหนดอัตราเรียกเก็บค่า THC เพื่อหามาตรการในการแก้ไขปัญหา

การศึกษามีเป้าหมายที่สำคัญ 2 ประการ ประการแรก เป็นการศึกษาหาแหล่งที่มาและโครงสร้างที่ชัดเจนของค่าภาระหน้าท่าเรือ หรือ THC ว่าแท้จริงแล้วค่า THC ประกอบด้วย ต้นทุนค่าใช้จ่ายอย่างไรบ้าง และ ประการที่สอง เป็นการศึกษาหาหนทางในการสร้างการแข่งขันเสรีให้เกิดขึ้นในภาคการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศทางเรือ โดยเฉพาะอย่างยิ่งในส่วนที่จะช่วยลดหรือคงที่ค่า THC ไว้ไม่ให้เพิ่มขึ้น

วิธีการศึกษาของรายงานการศึกษานี้แบ่งออกได้เป็น 3 ส่วน ได้แก่

1. รวบรวมข้อมูลจากแหล่งทุติยภูมิต่างๆ รวมทั้งรายงานการวิจัยในลักษณะใกล้เคียงกับที่มีมาก่อนหน้านี้
2. การสัมภาษณ์และรับทราบข้อคิดเห็นของเจ้าหน้าที่ระดับบริหารของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ทั้งผู้ประกอบการ ผู้ให้บริการ และ หน่วยงานราชการที่เกี่ยวข้อง เพื่อเป็นการประเมินสถานการณ์ และแนวโน้มในภาพกว้าง
3. การเฝ้าสังเกตการณ์และรับการสัมภาษณ์เจ้าหน้าที่ในระดับปฏิบัติการ เพื่อเป็นการหาข้อมูลเพิ่มเติมและเป็นการตรวจสอบความถูกต้องของข้อมูลและรายละเอียดต่างๆ

จากการศึกษาของรายงานฉบับนี้ สามารถวิเคราะห์ได้ว่าในปัจจุบันการเรียกเก็บค่าระวางสินค้าสำหรับสายการเดินเรือประจํานั้นมีลักษณะของการเรียกเก็บแบบ F.I.O (Free In/Out) มากขึ้น กล่าวคือ ค่าระวางเรือจะรวมเฉพาะค่าขนส่งสินค้าบนเรือระหว่างท่าเรือต้นทางไปยังท่าเรือปลายทางเท่านั้น ส่วนค่าใช้จ่ายอื่นๆ ที่นอกเหนือจากนั้นจะไม่รวมอยู่ในค่าระวางการเดินเรือ เมื่อบริษัทเดินเรือได้แจ้งแล้วค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นเพื่อนำมาคิดเป็นค่าระวางนั้น จึงประกอบไปด้วยค่าใช้จ่าย 2 ส่วนหลัก ได้แก่ ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานทั่วไป (Daily Running Cost) และ ค่าน้ำมัน (Fuel Cost)

ส่วนค่าภาระหน้าที่นั้นอาจกล่าวได้ว่า คือ ค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นทั้งหมดในการจัดการเคลื่อนย้ายตู้สินค้าในเขตท่าเรือ จากคำจำกัดความนี้ค่า THC จึงควรประกอบด้วยค่าใช้จ่าย 3 รายการ ได้แก่

1. ค่า Crane ซึ่งใช้สำหรับการยกขนสินค้าขึ้นหรือลงจากเรือมายังหน้าท่าเรือ จากหน้าท่าขึ้นหรือลงไปยังเรือ รวมถึงค่ากรรมกร (Stevedoring)
2. ค่า Wharfage หรือ ค่าธรรมเนียมการใช้ท่า รวมทั้งค่าอุปกรณ์ และ เครื่องมือในการเคลื่อนย้ายตู้สินค้าจากหน้าท่าไปยัง CY/CFS ภายในท่าเรือ
3. ค่า Storage หรือ ค่าฝากตู้สินค้าซึ่งเกินระยะเวลาที่ทางท่าเรือกำหนด

นอกจากนี้ยังมีค่าใช้จ่ายอีกประเภทที่เกิดขึ้น ได้แก่ ค่าใช้จ่ายในการขนย้ายตู้สินค้าบนบก (Inland Haulage) บริษัทเรืออาจจะรับภาระค่าใช้จ่ายในส่วนนี้หรือแยกค่าใช้จ่ายออกมาเป็นอีกประเภทก็ได้ ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับ Inland Haulage ประกอบด้วย

1. Haulage หรือ ค่าขนส่งตู้สินค้าจากท่าเรือไปยังลานเก็บตู้สินค้าภายนอก หรือ จากลานเก็บตู้สินค้าภายนอกมายังท่าเรือ
2. Facilities Fee หรือ ค่าธรรมเนียมในการใช้ลานเก็บตู้สินค้าภายนอก
3. Lift On / Off หรือ ค่าใช้จ่ายในการยกตู้สินค้า ขึ้น-ลง ที่บริเวณท่าเรือ และ ลานเก็บตู้สินค้าภายนอก

4. Tea Money หรือ เงินนอกระบบเป็นค่าใช้จ่ายในการอำนวยความสะดวกในการขนส่งตู้สินค้า

ดังนั้น จึงสามารถสรุปได้ว่าค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นสำหรับการขนส่งตู้สินค้านี้ระหว่างประเทศ ควรประกอบด้วย

Inland Haulage (Origin) + THC (Origin) + Ocean Freight + CAF/BAF + THC (Destination)
+ Inland Haulage (Destination)

นอกจากนี้ในรายงานการศึกษาฉบับนี้ยังได้นำเสนอข้อสรุปเกี่ยวกับค่าใช้จ่ายในการขนส่งตู้สินค้าทางทะเลมาคำนวณ และ พิจารณาค่า THC และ Inland Haulage

- โดยในการคำนวณค่าภาระหน้าท่า (THC) ได้คิดค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นแยกตามสินค้านำเข้าและส่งออก ตู้สินค้าขนาด 20 ฟุต และ 40 ฟุต รวมทั้งตู้ FCL และ LCL และแบ่งค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นตามท่าเรือกรุงเทพ ท่าเรือแหลมฉบัง และ ท่าเรือเอกชน (ค่าเฉลี่ย) เนื่องจากค่าใช้จ่ายอาจจะแปรเปลี่ยนได้คือ ค่า Storage ผู้วิจัยจึงได้จัดทำ กรณีศึกษา (Scenario) ที่อาจเกิดขึ้นเป็น 3 แบบ ได้แก่ค่า Storage 4, 7 และ 14 วัน
- ค่าใช้จ่ายในการขนส่งทางบกที่อาจเกิดขึ้น (Inland Haulage) ได้แยกพิจารณา ตู้สินค้าขนาด 20 ฟุต และ 40 ฟุต โดยคำนวณค่าเฉลี่ยในการขนส่งตู้สินค้าจากท่าเรือกรุงเทพ ท่าเรือแหลมฉบัง และ ท่าเรือเอกชน (ค่าเฉลี่ย) ไปยังลานตู้สินค้าที่ถนนบางนา-ตราด กม.25

จากรายงานการศึกษานี้ พบว่าการขนส่งสินค้าด้วยคอนเทนเนอร์ของประเทศไทยจากเดิมประกอบด้วยค่าใช้จ่ายหลัก คือ ค่าระวางพื้นฐาน ปัจจุบันได้มีการเรียกเก็บค่าภาระหน้าท่าเพิ่มขึ้นอีกรายการหนึ่ง โดยผู้ประกอบการสายการเดินเรือได้ชี้แจงว่า การเรียกเก็บค่าภาระหน้าท่านี้ เป็นผลสืบเนื่องมาจากสาเหตุสำคัญ 2 ประการ คือ

1. ระบบโครงสร้างการขนส่งที่เปลี่ยนแปลงไปจากระบบเดิม (Conventional) มาเป็นระบบตู้สินค้า (Container)
2. การเปลี่ยนแปลงในค่าใช้จ่ายในท่าเรือกรุงเทพ

และค่าภาระหน้าท่าที่บริษัทเรือเรียกเก็บไม่สอดคล้องกับการวิเคราะห์ตามโครงสร้างค่าใช้จ่ายที่ควรจะเป็นตามหลักการ กล่าวคือ

1. รายการที่เป็นองค์ประกอบของค่าใช้จ่ายซึ่งใช้เป็นฐานในการคิดค่าภาระหน้าท่าหลายรายการ ไม่ควรนำมาใช้ในการคิดค่าภาระหน้าท่า เพราะเป็นผลสืบเนื่องมาจากการดำเนินงานของสายการบินเรือ และ ท่าเรือเอง
2. การเก็บค่าภาระหน้าท่าในอัตราเดียวกันทุกท่าเรือนั้นไม่สมเหตุผลเพราะค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นแตกต่างกันในแต่ละท่าเรือ และ ความแออัดของท่าเรือซึ่งเป็นสาเหตุหลักประการหนึ่งของการคิดค่าภาระหน้าท่านั้นเกิดขึ้นที่ท่าเรือกรุงเทพเท่านั้น

ผู้วิจัยได้เสนอให้รัฐบาลดำเนินการป้องกันและแก้ไขปัญหาค่าภาระหน้าท่า ของบริษัทเรือที่มีแนวโน้มเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว โดยสามารถจัดกลุ่มได้เป็น 2 มาตรการใหญ่ๆ ได้แก่ 1. มาตรการหลัก เป็นการแก้ไขปัญหของผู้ส่งสินค้าไทย โดยสามารถสรุปปัญหาและแนวทางการแก้ไข ดังแสดงในตารางที่ 2.6 และ 2. มาตรการเสริม มาตรการในส่วนนี้จะสนับสนุนการแก้ไขปัญหาค่าภาระหน้าท่า โดยสามารถสรุปปัญหาและแนวทางการแก้ไข ดังแสดงในตารางที่ 2.7

ตารางที่ 2.6 มาตรการหลักในการแก้ไขปัญหาค่าภาระหน้าท่าของผู้ส่งสินค้าไทย

ปัญหา	มาตรการ
1. การเรียกเก็บค่าภาระหน้าท่า	<ul style="list-style-type: none"> — กำหนดขอบเขตและนิยามค่าภาระหน้าท่าให้ชัดเจน — สร้างกลไกในการต่อรองและควบคุมให้เหมาะสม — การเรียกเก็บค่าภาระหน้าท่าควรสอดคล้องกับค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นในแต่ละท่าเรือ — ควรให้มีการจัดเก็บอัตราค่าภาระเสรีของท่าเรือเอกชน
2. การเรียกเก็บค่า B/L และ D/O	<ul style="list-style-type: none"> — ควรให้มีการจัดเก็บให้สอดคล้องกับต้นทุนที่เกิดขึ้นจริง — สร้างกลไกในการต่อรองและควบคุมให้เหมาะสม
3. ปัญหาการสั่งซื้อแบบ CIF และ ขายสินค้าแบบ FOB ของผู้ส่งสินค้าไทย	<ul style="list-style-type: none"> — จัดตั้งศูนย์จองระวางเรือ — พัฒนาศักยภาพของสมาคมเจ้าของเรือไทย — จัดฝึกอบรมผู้ส่งสินค้าไทย

ตารางที่ 2.7 มาตรการเสริมในการแก้ไขปัญหาค่าภาระหน้าท่าของผู้ส่งสินค้าไทย

ปัญหา	มาตรการ
1. ปัญหาที่มาจากท่าเรือแออัด	
1.1 ประสิทธิภาพหน้าท่าต่ำในท่าเรือกรุงเทพ	<ul style="list-style-type: none"> — ควรมีการปรับปรุงปั้นจั่นหน้าท่าให้มีสมรรถนะความสามารถสอดคล้องกับขนาดของเรือ และ จำนวนเรือที่เข้าเทียบท่า
1.2 การเพิ่มประสิทธิภาพการยกขนผู้ส่งสินค้า	<ul style="list-style-type: none"> — ควรมีการจัดหาเครื่องมือหรือเครื่องจักรมาใช้ให้พอเพียงกับปริมาณการให้บริการ และ ควรเป็นเครื่องจักรที่มีประสิทธิภาพสูงเพื่อลดความแออัดของการให้บริการ

ตารางที่ 2.7 มาตรการเสริมในการแก้ไขปัญหาของผู้ส่งสินค้าไทย (ต่อ)

ปัญหา	มาตรการ
<p>1.3 การเพิ่มประสิทธิภาพการบริหารและการจัดการในท่าเรือกรุงเทพ</p> <p>1.4 การจัดระเบียบในท่าเรือกรุงเทพ</p>	<p>— ควรมีการเพิ่มประสิทธิภาพในระบบบริหาร และ จัดการ โดยใช้ระบบคอมพิวเตอร์ที่ทันสมัยมาช่วยในการดำเนินการในด้านต่างๆ ของท่าเรือกรุงเทพ เพื่อให้เกิดความรวดเร็ว ทันสมัย และมีข้อมูลที่ถูกต้อง</p> <p>— ควรมีการจัดระเบียบท่าเรือกรุงเทพ เพื่อให้มีแผนการใช้ที่ดินอย่างเหมาะสมและการจัดระบบจราจรที่มีประสิทธิภาพในท่าเรือ</p>
<p>2. ปัญหาการใช้เอกสารจำนวนมากในพิธีการศุลกากร</p>	<p>— พัฒนาระบบเชื่อมโยงของกรมศุลกากรให้มีประสิทธิภาพ เพื่อรองรับการพัฒนาระบบ Electronic Data Interchange (EDI) ในอนาคต</p>
<p>3. ผลที่มาจากกองเรือพาณิชย์นาวีไทยมีขนาดเล็ก ทำให้ขาดพลังการต่อรองในด้านของผู้ส่งสินค้าไทย</p>	<p>— พัฒนากองเรือไทย</p>

บทที่ 3

อุตสาหกรรมสิ่งทอและเครื่องนุ่งห่ม

ในการวิจัยนี้ได้พิจารณาเลือกบริษัทนำเข้าและส่งออกสินค้าประเภทสิ่งทอและเครื่องนุ่งห่มเป็นกรณีศึกษา สำหรับการศึกษาระบวนการรวมถึงต้นทุนและประสิทธิภาพการนำเข้าและส่งออกสินค้าด้วยคอนเทนเนอร์ทางทะเล ดังที่ได้กล่าวไว้แล้วในขอบเขตของการวิจัย อีกทั้งยังเนื่องมาจากสินค้าประเภทสิ่งทอและเครื่องนุ่งห่มนี้เป็นอุตสาหกรรมที่มีความสำคัญต่อระบบเศรษฐกิจของไทยเป็นอย่างยิ่ง ในส่วนของการส่งออกสามารถนำเงินตราต่างประเทศเข้าประเทศได้ปีละเกือบสองแสนล้านบาท และยังเป็นอุตสาหกรรมที่มีขนาดใหญ่ที่สุดอุตสาหกรรมหนึ่งของไทย รวมทั้งยังก่อให้เกิดกิจกรรมการผลิตต่อเนื่องในหลายสาขา ดังนั้นในบทนี้จึงจะได้กล่าวถึงภาพรวมของอุตสาหกรรม รวมถึงการนำเข้าและส่งออกสินค้าประเภทสิ่งทอและเครื่องนุ่งห่มของไทยในปัจจุบัน โดยมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

3.1 บทนำ

อุตสาหกรรมสิ่งทอสามารถแบ่งออกได้เป็น 5 อุตสาหกรรมหลัก คือ อุตสาหกรรมเส้นใย อุตสาหกรรมปั่นด้าย อุตสาหกรรมทอผ้า อุตสาหกรรมฟอกย้อม พิมพ์ และ แต่งสำเร็จ และ อุตสาหกรรมเครื่องนุ่งห่มและเสื้อผ้าสำเร็จรูปทั้ง 5 อุตสาหกรรมนี้มีความเชื่อมโยงกันทั้งระบบ โดยจากอุตสาหกรรมเส้นใยนำไปใช้ในอุตสาหกรรมปั่นด้าย เพื่อนำด้ายไปใช้เป็นวัตถุดิบในอุตสาหกรรมฟอกย้อม พิมพ์ และ แต่งสำเร็จ แล้วนำไปตัดเย็บเป็นเครื่องนุ่งห่มและเสื้อผ้าสำเร็จรูป เป็นต้น ปัจจุบันมีโรงงานที่จดทะเบียนในอุตสาหกรรมสิ่งทอมากกว่า 5,000 โรงงาน มีผู้ทำงานในอุตสาหกรรมนี้รวมกันโดยประมาณ 1.14 ล้านคน (กรมเศรษฐกิจการพาณิชย์, 2544)

สิ่งทอและเครื่องนุ่งห่ม เป็นสินค้าควบคุมหรือสินค้าที่มีมาตรการจัดระเบียบการนำเข้าและส่งออก เป็นสินค้าที่เกี่ยวข้องกับความมั่นคง ความสงบ ความเรียบร้อยภายในประเทศ และผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจและสังคมของประเทศ ดังนั้นในการนำเข้าและส่งออกสินค้าประเภทสิ่งทอและเครื่องนุ่งห่มนี้จะต้องปฏิบัติตามขั้นตอนที่กำหนดกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเสียก่อนจึงจะทำการนำเข้าและส่งออกได้ ได้แก่

- ยื่นขอจดทะเบียนเป็นผู้ส่งออกสิ่งทอรับอนุญาต ที่สำนักบริหารการนำเข้าและส่งออกกรมการค้าต่างประเทศ โดยผู้ส่งออกสิ่งทอรับอนุญาต แบ่งออกเป็น 3 ประเภท คือ
 1. ผู้ส่งออกเครื่องนุ่งห่มรับอนุญาต
 2. ผู้ส่งออกด้ายและผ้าฝ้ายรับอนุญาต และ
 3. ผู้ส่งออกผลิตภัณฑ์สิ่งทออื่นที่มีใช้เครื่องนุ่งห่มรับอนุญาต

- ยื่นขอรับการจัดสรรปริมาณหรือโควตาการส่งออก ที่สำนักบริหารการนำเข้าและส่งออก กรมการค้าต่างประเทศ สำหรับผู้ส่งออกที่อยู่ในเขตพื้นที่ความรับผิดชอบของสำนักงานการค้าต่างประเทศ จังหวัดเชียงใหม่ หรือ จังหวัดขอนแก่นให้ยื่นคำขอได้ที่สำนักงานการค้าต่างประเทศดังกล่าว (อุตสาหกรรมสิ่งทอไทย จะมีการยกเลิกระบบโควตาในปี พ.ศ. 2548 ตามข้อตกลงขององค์การการค้าโลก (WTO))

3.2 โครงสร้างการผลิตของอุตสาหกรรมสิ่งทอและเครื่องนุ่งห่มในประเทศไทย

อุตสาหกรรมสิ่งทอและเครื่องนุ่งห่มในประเทศไทย สามารถแบ่งอุตสาหกรรมตามขั้นตอนการผลิตได้ดังนี้ (ธีระ อัครกุล และคณะ, 2540)

3.2.1 อุตสาหกรรมขั้นต้น (Upstream)

อุตสาหกรรมขั้นต้น ประกอบด้วยการผลิตเส้นใย ซึ่งเส้นใยจัดเป็นวัตถุดิบเบื้องต้นในการผลิตสินค้าสิ่งทอ อุตสาหกรรมขั้นต้นนี้ทำการผลิตเส้นใยธรรมชาติ เส้นใยสังเคราะห์ และ ปั่นด้าย

1. อุตสาหกรรมเส้นใยประดิษฐ์ เส้นใยประดิษฐ์ เป็นเส้นใยที่มนุษย์ผลิตขึ้นมาจากผลิตภัณฑ์ปิโตรเคมี เป็นอุตสาหกรรมขั้นปลายของอุตสาหกรรมปิโตรเคมี จำแนกเป็น เส้นใยสังเคราะห์ เช่น เส้นใยโพลีเอสเตอร์ ไนลอน อะคริลิก ฯลฯ และ เส้นใยกึ่งสังเคราะห์ เป็นเส้นใยที่เกิดจากการสังเคราะห์เส้นใยธรรมชาติจำพวก Cellulose เช่น อะซิเตท และ เส้นใยเรยอน ฯลฯ
2. อุตสาหกรรมเส้นใยธรรมชาติ เส้นใยธรรมชาติ จำแนกเป็น เส้นใยจากพืช เช่น ฝ้าย ลิ้นจี่ หนุ่น ปอ ไยมะพร้าว ฯลฯ เส้นใยจากสัตว์ เช่น ขนแพะ ขนแกะ ขนกระต่าย ไหม ฯลฯ และ ไยแร่ เช่น ไยหิน เส้นใยธรรมชาติที่มีความสำคัญและมีการใช้กันมากในอุตสาหกรรมสิ่งทอ ได้แก่ ไยฝ้าย
3. อุตสาหกรรมปั่นด้าย เป็นอุตสาหกรรมที่ต่อเนื่องจากการผลิตเส้นใย โดยนำเอาวัตถุดิบเส้นใยสังเคราะห์หรือเส้นใยธรรมชาติมาตีเกลียวหรือปั่นให้เป็นเส้นด้าย ซึ่งสามารถปั่นได้หลายขนาด (ขึ้นอยู่กับเทคโนโลยีที่ใช้) โดยจะเรียกกันเป็นเบอร์ด้าย ซึ่งนิยามมาจาก เส้นด้ายน้ำหนัก 1 ปอนด์จะมีความยาวเป็นกี่เท่าของความยาว 840 หลา ดังนั้นเบอร์ด้ายยิ่งสูงเส้นด้ายก็ยิ่งละเอียด สำหรับการผลิตเส้นใยในประเทศไทยส่วนใหญ่เป็นเส้นใยประดิษฐ์

3.2.2 อุตสาหกรรมชั้นกลาง (Midstream)

อุตสาหกรรมชั้นกลาง ประกอบด้วย การถักทอผ้า ฟอกย้อม พิมพ์ และ ตกแต่งสำเร็จ

1. อุตสาหกรรมทอผ้า ผ้าฝ้ายที่ผลิตมี 2 ลักษณะ คือ ผ้าทอและผ้าถัก ผ้าทั้ง 2 ลักษณะนี้มีทั้งผ้าฝ้าย 100% ผ้าใยประดิษฐ์ 100% และ ผ้าใยผสม ปัจจุบันมีการผลิตผ้าทอและผ้าถัก ในสัดส่วน 60:40 กระบวนการทอคือการนำเส้นด้าย 2 ชุด คือ เส้นด้ายยืนและเส้นด้ายพุ่งมาทำการขัดสลับกันไปมาเป็นตารางอย่างต่อเนื่องเป็นผืน การทอผ้ามีการพัฒนาเทคโนโลยีจากระบบกระสวยมาเป็นระบบไร้กระสวย เครื่องทอผ้าระบบไร้กระสวยที่นิยมใช้กัน มี 4 รูปแบบ คือ
 - เครื่องทอเรพียร์ (Rapier) มีข้อดีคือความเรียบง่ายของกลไก ทำให้ดูแลรักษาง่าย
 - เครื่องทอโปรเจกไทล์ (Projectile) ใช้ครีเปอร์แทนกระสวย ซึ่งสามารถวิ่งด้วยอัตราเร็วสูง
 - เครื่องทอผ้าด้วยลม (Air-jet) เหมาะแก่การทอผ้าลายธรรมดาๆ ที่ต้องการปริมาณมาก
 - เครื่องทอผ้าด้วยน้ำ (Water-jet) ประหยัดพลังงาน ขณะทำงานเสียงไม่ดังมาก
2. อุตสาหกรรมถักผ้า กระบวนการถักผ้าจะใช้เส้นด้ายเพียงชุดเดียวมาเกาะเกี่ยวเป็นห่วงต่อเนื่องกัน
3. อุตสาหกรรมฟอกย้อม พิมพ์ และ ตกแต่งสำเร็จ เป็นกระบวนการหลังจากได้ผ้าฝ้ายมาแล้ว อุตสาหกรรมนี้มี 3 กระบวนการ คือ การเตรียมผ้าหรือฟอกผ้า การย้อมหรือพิมพ์ผ้า และ การตกแต่งสำเร็จ
4. อุตสาหกรรมผลิตภัณฑ์ (Nonwoven) เป็นการผลิตผ้าฝ้ายได้จากเส้นใยโดยตรงโดยไม่ต้องผ่านกระบวนการปั่นด้าย

3.2.3 อุตสาหกรรมชั้นปลาย (Downstream)

อุตสาหกรรมชั้นปลายส่วนใหญ่ ประกอบด้วย การผลิตเครื่องนุ่งห่ม อุตสาหกรรมเครื่องนุ่งห่มและเสื้อผ้าสำเร็จรูป นับเป็นอุตสาหกรรมชั้นปลายของอุตสาหกรรมสิ่งทอ ซึ่งมีอุตสาหกรรมย่อยอีกจำนวนมาก เช่น การผลิตถุงเท้า ถุงนอน เครื่องยกทรง และ เสื้อผ้าสำเร็จรูป เป็นต้น สำหรับอุตสาหกรรมเสื้อผ้าสำเร็จรูป ประกอบด้วย การผลิต 3 ขั้นตอนสำคัญ

1. ขั้นตอนก่อนการประกอบเย็บ ประกอบด้วย การออกแบบ การปรับขนาดให้ได้สัดส่วนตามต้องการก่อนจะวางแบบผ้า และ การตัดผ้า
2. ขั้นตอนการประกอบเย็บ

3. ขั้นตอนการแต่งสำเร็จ ประกอบด้วย การตัดซั้ด้าย การรีด การตรวจสอบ การพับ และ ทำการบรรจุ

การผลิตเสื้อผ้าสำเร็จรูป เป็นอุตสาหกรรมชั้นปลายที่สามารถสร้างมูลค่าเพิ่มให้แก่ผลิตภัณฑ์ได้สูงที่สุด การผลิตขึ้นอยู่กับการออกแบบ คุณภาพวัตถุดิบ และ คุณภาพแรงงาน

3.3 การส่งออกสินค้าประเภทสิ่งทอของไทย

3.3.1 ประเภทสินค้าสิ่งทอส่งออกของไทย

สินค้าสิ่งทอของไทยสามารถแบ่งออกได้เป็นสองกลุ่มใหญ่ๆ คือ กลุ่มสินค้าสิ่งทอ และ กลุ่มสินค้าเครื่องนุ่งห่ม ดังนี้

1. กลุ่มสินค้าสิ่งทอ (Textile) สินค้าในกลุ่มนี้ประกอบด้วย ผ้าผืนและด้าย เส้นใย ประดิษฐ์ เคหะสิ่งทอ และ ผลิตภัณฑ์สิ่งทออื่นๆ
2. กลุ่มสินค้าเครื่องนุ่งห่ม (Garment or Clothing) สินค้าในกลุ่มนี้ประกอบด้วย เสื้อผ้าสำเร็จรูป เครื่องยกทรง ถุงเท้า/ถุงน่อง ถุงมือ ผ้า และ เสื้อผ้าเด็กอ่อน

หากพิจารณาสินค้าส่งออกสำคัญของไทยดังแสดงในตารางที่ 3.1 จะพบว่า สินค้าสิ่งทอประเภทเสื้อผ้าสำเร็จรูปมีมูลค่าการส่งออกอยู่ในอันดับที่ 4 โดยในปี พ.ศ. 2544 มีมูลค่า 129,102.90.00 ล้านบาท และ สถานการณ์ส่งออกสิ่งทอของไทยมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นทุกปี โดยในปี พ.ศ. 2544 มีมูลค่า 233,146.00 ล้านบาท โดยสินค้าที่มีมูลค่าการส่งออกเพิ่มขึ้น ได้แก่ ผ้าปักและผ้าลูกไม้ ผ้าคลุมไหล่ ผ้าพันคอ ผ้าแบบสำหรับตัดเสื้อ และ ผ้าที่จัดทำแล้ว รวมทั้งสิ่งทออื่นๆ ส่วนสินค้าที่มีมูลค่าการส่งออกลดลง ได้แก่ สินค้าประเภท เครื่องนุ่งห่ม ผ้าผืนและด้าย เคหะสิ่งทอ และ เส้นใยประดิษฐ์ ซึ่งได้แสดงสถิติการส่งออกสิ่งทอแยกประเภทของไทยดังตารางที่ 3.2

3.3.2 ตลาดส่งออกที่สำคัญของไทย

(วีระ อัครกุล และคณะ, 2540) ตลาดส่งออกสิ่งทอของไทย แบ่งออกได้เป็น 2 กลุ่ม คือ ตลาดในข้อตกลง และ ตลาดนอกข้อตกลง โดยมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

1. ตลาดในข้อตกลง MFA (Multi Fiber Arrangement) เป็นตลาดที่เกิดจากการตกลงทางการค้าสิ่งทอและเครื่องนุ่งห่มของกลุ่มประเทศผู้นำเข้า 18 ประเทศ ได้แก่ ประเทศนอร์เวย์ สหรัฐอเมริกา แคนาดา และ สหภาพยุโรป 15 ประเทศ (15 ประเทศ คือ เยอรมัน อิตาลี ฝรั่งเศส อังกฤษ เดนมาร์ก เบลเยียม เนเธอร์แลนด์

ลักเซมเบิร์ก ไอร์แลนด์ กรีซ สเปน โปรตุเกส ออสเตรเลีย ฟินแลนด์ และ สวีเดน) เป็นตลาดหลักในการส่งออกสิ่งทอและเครื่องนุ่งห่มของไทย

2. ตลาดนอกข้อตกลง MFA เป็นตลาดส่งออกทั่วไปที่ไม่มีข้อจำกัดในการควบคุมการส่งออก ไม่มีระบบโควต้า ประเทศผู้ส่งออกสามารถส่งสินค้าเข้าไปได้โดยเสรี ที่สำคัญ ได้แก่ ญี่ปุ่น ฮองกง สหรัฐอาหรับเอมิเรตส์ และ สิงคโปร์

ตลาดส่งออกหลักของสิ่งทอไทย ส่วนใหญ่กว่าร้อยละ 60 เป็นตลาดในข้อตกลงและมีแนวโน้มขยายตัวมากขึ้น โดยตลาดส่งออกลำดับแรกยังคงเป็น สหรัฐอเมริกา ลำดับที่ 2 คือ ญี่ปุ่น รองลงมาคือ สหราชอาณาจักร ฮองกง เยอรมัน และ สหรัฐอาหรับเอมิเรตส์ ตามลำดับ โดยสินค้าส่งออกของไทยส่วนใหญ่จะเป็นกลุ่มของเสื้อผ้าสำเร็จรูป ผ้าฝ้าย เส้นด้าย เส้นใยสังเคราะห์ และ เคหะสิ่งทอ ในขณะที่คู่แข่งหลักของไทยในเอเชีย ได้แก่ สิงคโปร์ และ จีน รองลงมาคือ อินโดนีเซีย ฟิลิปปินส์ มาเลเซีย เกาหลีใต้ และ อินเดีย ตลาดส่งออกที่สำคัญ 10 อันดับแรกมีสัดส่วนรวมกันร้อยละ 65.77 ของมูลค่าการส่งออกรวม การส่งออกไปยังตลาดสิบอันดับนี้มีอัตราการลดลงทุกตลาด โดยได้แสดงสถิติการส่งออกสิ่งทอไปตลาดสำคัญ 10 อันดับแรกของไทยดังตารางที่ 3.3

3.4 การนำเข้าสินค้าประเภทสิ่งทอของไทย

3.4.1 ประเภทสินค้าสิ่งทอนำเข้าของไทย

แม้ว่าประเทศไทยจะนำเข้าสิ่งทอในมูลค่าไม่มากนักเมื่อเปรียบเทียบกับมูลค่าการส่งออก แต่การนำเข้าวัตถุดิบจากต่างประเทศมีการขยายตัวในระดับสูงโดยเฉพาะอย่างยิ่งฝ้าย รวมทั้งปัจจัยการผลิตขั้นกลาง เช่น เส้นใยประดิษฐ์ ด้าย และ ผ้า เนื่องจากการขยายตัวอย่างรวดเร็วของการส่งออกของเสื้อผ้าสำเร็จรูป

สินค้าสิ่งทอนำเข้าของไทยส่วนใหญ่เป็นวัตถุดิบที่ใช้ในการผลิต สามารถแบ่งออกได้เป็นสองกลุ่มใหญ่ๆ คือ กลุ่มสินค้าสิ่งทอ และ กลุ่มสินค้าเครื่องนุ่งห่ม ดังนี้

1. กลุ่มสินค้าสิ่งทอ (Textile) สินค้าในกลุ่มนี้ประกอบด้วย ผ้าฝ้าย ด้ายทอผ้าและด้ายเส้นเล็ก เส้นใยใช้ในการทอ และ สิ่งทออื่นๆ
2. กลุ่มสินค้าเครื่องนุ่งห่ม (Garment or Clothing) สินค้าในกลุ่มนี้ประกอบด้วย เสื้อผ้า รองเท้า หมวก ผ้าใบยางรถ ผ้าทอที่อบหรือหุ้มด้วยพลาสติก ผ้าใยอัด เชือกและตาข่าย และ ผลิตภัณฑ์สิ่งทออื่นๆ

ตารางที่ 3.1 สินค้าส่งออกสำคัญ 10 อันดับแรกของไทย

รายการ	มูลค่า: ล้านบาท				อัตราการขยายตัว: ร้อยละ				สัดส่วน: ร้อยละ				
	2542	2543	2544	2545	2542	2543	2544	2545	2542	2543	2544	2545	
				(มค.-ต.ค.)				(มค.-ต.ค.)				(มค.-ต.ค.)	
1	เครื่องคอมพิวเตอร์ อุปกรณ์และส่วนประกอบ	307,328.30	348,118.10	351,797.80	264,325.80	-4.68	13.27	1.06	-9.93	13.88	12.58	12.2	10.84
2	แผงวงจรไฟฟ้า	111,767.40	179,302.10	154,879.50	120,580.50	19.11	60.42	-13.62	-8.04	5.05	6.48	5.37	4.95
3	รถยนต์ อุปกรณ์และส่วนประกอบ	71,998.00	96,520.00	117,613.80	102,923.70	43.05	34.06	21.85	5.64	3.25	3.49	4.08	4.22
4	เสื้อผ้าสำเร็จรูป	110,268.20	124,212.40	129,128.90	96,092.20	-10.33	12.65	3.96	-10.13	4.98	4.49	4.48	3.94
5	อัญมณีและเครื่องประดับ	67,479.30	69,396.90	81,312.20	77,652.50	-12.3	2.84	17.17	13.67	3.05	2.51	2.82	3.19
6	เครื่องรับวิทยุโทรทัศน์และส่วนประกอบ	51,203.80	77,968.80	74,911.40	76,114.20	-14.42	52.27	-3.92	21.59	2.31	2.82	2.6	3.12
7	อาหารทะเลกระป๋องและแปรรูป	76,438.70	82,840.10	89,378.80	69,542.30	-1.29	8.37	7.89	-5.85	3.45	2.99	3.1	2.85
8	เม็ดพลาสติก	46,025.80	73,973.20	71,428.70	63,033.90	12.85	60.72	-3.44	3.86	2.08	2.67	2.48	2.59
9	ยางพารา	43,941.70	60,712.00	58,708.00	58,806.80	-20.69	38.16	-3.3	19.88	1.98	2.19	2.04	2.41
10	ข้าว	73,812.10	65,556.60	70,095.20	55,279.60	-14.97	-11.18	6.92	2.57	3.33	2.37	2.43	2.27
รวม 10 รายการ		960,263.20	1,178,600.00	1,199,254.20	984,351.60	-2.69	22.74	1.75	-1.31	43.37	42.58	41.57	40.38
อื่นๆ		1,253,985.50	1,589,464.70	1,685,448.50	1,453,132.30	-0.58	26.75	6.04	2.16	56.63	57.42	58.43	59.62
มูลค่ารวม		2,214,248.70	2,768,064.80	2,884,702.70	2,437,483.90	-1.51	25.01	4.21	0.73	100	100	100	100

ที่มา : สำนักบริหารสารสนเทศการพาณิชย์ โดยความร่วมมือของกรมศุลกากร

ประมวลผลโดย : ศูนย์สารสนเทศเศรษฐกิจการค้า กรมเศรษฐกิจการพาณิชย์

หมายเหตุ : 2545 (มค.-ต.ค.) เป็นตัวเลขเบื้องต้น

ตารางที่ 3.2 สถิติการส่งออกสิ่งทอแยกรายประเภทของไทย

รายการ		มูลค่า: ล้านบาท				อัตราการขยายตัว: ร้อยละ				สัดส่วน: ร้อยละ			
		2542	2543	2544	2545	2542	2543	2544	2545	2542	2543	2544	2545
					(มค.-ต.ค.)				(มค.-ต.ค.)				(มค.-ต.ค.)
สิ่งทอ		193,580.60	221,538.20	233,146.00	181,600.70	-7.52	14.44	5.24	-6.59	8.74	8.00	8.08	7.45
1	เครื่องนุ่งห่ม	117,336.10	133,624.50	140,011.10	105,191.70	-9.59	13.88	4.78	-9.40	5.30	4.83	4.85	4.32
1.1	เสื้อผ้าสำเร็จรูป	110,268.20	124,212.40	129,128.90	96,092.20	-10.33	12.65	3.96	-10.13	4.98	4.49	4.48	3.94
1.1.1	เสื้อผ้าสำเร็จรูปทำจากฝ้าย	51,246.10	55,009.50	53,064.80	42,186.30	-11.36	7.34	-3.54	-2.06	2.31	1.99	1.84	1.73
1.1.2	เสื้อผ้าสำเร็จรูปทำจากใยประดิษฐ์	28,533.10	31,836.90	33,751.30	23,535.90	-13.88	11.58	6.01	-17.03	1.29	1.15	1.17	0.97
1.1.3	เสื้อผ้าสำเร็จรูปทำจากไหม	328.80	505.60	485.80	368.80	38.60	53.77	-3.90	-17.34	0.01	0.02	0.02	0.02
1.1.4	เสื้อผ้าสำเร็จรูปทำจากขนสัตว์	4,209.10	5,565.60	6,097.40	3,326.50	-24.13	32.23	9.56	-43.05	0.19	0.20	0.21	0.14
1.1.5	เสื้อผ้าสำเร็จรูปทำจากวัสดุทออื่น ๆ	12,883.70	16,193.80	18,389.20	14,857.50	-5.01	25.69	13.56	-1.63	0.58	0.59	0.64	0.61
1.1.6	เสื้อผ้าเด็กอ่อน	13,067.40	15,101.10	17,340.30	11,817.20	3.05	15.56	14.83	-16.17	0.59	0.55	0.60	0.48
1.2	เครื่องยกทรง รัดทรง และส่วนประกอบ	4,376.50	6,380.00	7,898.10	6,677.60	5.33	45.78	23.79	1.11	0.20	0.23	0.27	0.27
1.3	ถุงเท้าและถุงน่อง	1,952.00	2,343.70	2,303.80	1,999.90	3.71	20.07	-1.70	0.85	0.09	0.08	0.08	0.08
1.4	ถุงมือผ้า	739.40	688.50	680.30	422.00	-4.17	-6.89	-1.18	-28.67	0.03	0.02	0.02	0.02
2	ผ้าผืนและด้าย	48,721.40	54,932.50	56,240.40	44,739.80	-8.24	12.75	2.38	-6.01	2.20	1.98	1.95	1.84
2.1	ผ้าผืน	33,646.00	37,316.70	36,844.30	28,332.20	-8.87	10.91	-1.27	-9.08	1.52	1.35	1.28	1.16
2.1.1	ผ้าผืนทำจากฝ้าย	11,426.40	13,358.40	13,113.90	10,081.40	-12.33	16.91	-1.83	-7.52	0.52	0.48	0.45	0.41
2.1.2	ผ้าผืนทำจากเส้นใยประดิษฐ์	20,830.40	22,447.50	22,051.60	15,921.00	-6.91	7.76	-1.76	-15.49	0.94	0.81	0.76	0.65
2.1.3	ผ้าผืนทำจากไหม	512.70	628.90	618.90	463.60	-9.47	22.67	-1.60	-11.44	0.02	0.02	0.02	0.02

ตารางที่ 3.2 สถิติการส่งออกสิ่งทอแยกรายประเภทของไทย (ต่อ)

รายการ	มูลค่า: ล้านบาท				อัตราการขยายตัว: ร้อยละ				สัดส่วน: ร้อยละ				
	2542	2543	2544	2545	2542	2543	2544	2545	2542	2543	2544	2545	
				(มค.-ต.ค.)				(มค.-ต.ค.)				(มค.-ต.ค.)	
2.1.4	ผ้าผืนทำจากวัตถุดิบอื่น ๆ	876.50	881.90	1,059.90	1,866.20	-7.09	0.61	20.19	107.87	0.04	0.03	0.04	0.08
2.2	ด้ายและเส้นใยประดิษฐ์	15,075.40	17,615.80	19,396.10	16,407.50	-6.79	16.85	10.11	-0.21	0.68	0.64	0.67	0.67
2.2.1	ด้ายฝ้าย	3,475.10	3,244.00	3,723.30	3,360.70	-19.12	-6.65	14.78	3.30	0.16	0.12	0.13	0.14
2.2.2	ด้ายเส้นใยประดิษฐ์	11,600.30	14,371.80	15,672.80	13,046.80	-2.33	23.89	9.05	-1.07	0.52	0.52	0.54	0.54
3	เคหะสิ่งทอ	4,962.70	5,999.60	6,640.70	5,447.80	4.67	20.89	10.69	-1.91	0.22	0.22	0.23	0.22
4	เส้นใยประดิษฐ์	7,506.10	9,899.20	9,931.40	8,624.50	6.76	31.88	0.33	3.30	0.34	0.36	0.34	0.35
5	ผ้าปักและผ้าลูกไม้	2,824.50	3,307.20	4,116.10	3,261.60	-6.25	17.09	24.46	-2.94	0.13	0.12	0.14	0.13
6	ตาข่ายจับปลา	1,878.10	2,043.10	2,383.90	1,780.50	16.33	8.79	16.68	-11.44	0.08	0.07	0.08	0.07
7	ผ้าคลุมไหล่ ผ้าพันคอ	222.90	224.70	311.30	228.30	76.36	0.80	38.56	-4.85	0.01	0.01	0.01	0.01
8	ผ้าแบบสำหรับตัดเสื้อและผ้าที่จัดทำแล้ว	812.90	1,229.00	1,512.20	1,108.60	3.88	51.18	23.04	-12.71	0.04	0.04	0.05	0.05
9	สิ่งทออื่นๆ	9,315.90	10,278.40	11,999.00	11,217.90	2.08	10.33	16.74	13.13	0.42	0.37	0.42	0.46

ที่มา : สำนักบริหารสารสนเทศการพาณิชย์ โดยความร่วมมือของกรมศุลกากร

ประมวลผลโดย : ศูนย์สารสนเทศเศรษฐกิจการค้า กรมเศรษฐกิจการพาณิชย์

หมายเหตุ : 2545 (มค.-มีค.) เป็นตัวเลขเบื้องต้น

ตารางที่ 3.3 สถิติการส่งออกสิ่งทอไปตลาดสำคัญ 10 อันดับแรกของไทย

รายการ	มูลค่า: ล้านบาท				อัตราการขยายตัว: ร้อยละ				สัดส่วน: ร้อยละ			
	2542	2543	2544	2545	2542	2543	2544	2545	2542	2543	2544	2545
				(มค.-ต.ค.)				(มค.-ต.ค.)				(มค.-ต.ค.)
1 สหรัฐอเมริกา	69,991.00	83,697.80	90,069.00	69,825.20	-7.35	19.58	7.61	-6.23	36.16	37.78	38.63	38.45
2 ญี่ปุ่น	13,725.20	14,569.40	14,757.60	11,107.20	-5.76	6.15	1.29	-11.53	7.09	6.58	6.33	6.12
3 สหราชอาณาจักร	8,979.90	9,936.50	10,587.40	8,858.10	-7.06	10.65	6.55	2.61	4.64	4.49	4.54	4.88
4 ฮ็องกง	6,829.80	7,523.60	6,910.00	5,439.50	-17.08	10.16	-8.16	-8.85	3.53	3.4	2.96	3
5 สหรัฐอาหรับเอมิเรตส์	5,952.00	6,171.70	6,156.20	4,780.80	-14.12	3.69	-0.25	-9.79	3.07	2.79	2.64	2.63
6 เยอรมนี	6,917.70	7,026.10	6,594.50	4,672.90	-10.98	1.57	-6.14	-13.23	3.57	3.17	2.83	2.57
7 จีน	3,153.50	4,439.20	4,256.70	4,126.40	-8.81	40.77	-4.11	14.8	1.63	2	1.83	2.27
8 แคนาดา	3,824.90	4,651.40	4,992.60	3,913.00	-9.18	21.61	7.34	-7.62	1.98	2.1	2.14	2.15
9 เบลเยียม	4,982.20	5,303.50	4,800.00	3,430.20	-10.58	6.45	-9.49	-12.57	2.57	2.39	2.06	1.89
10 เนเธอร์แลนด์	3,858.20	4,657.80	4,820.00	3,425.00	-4.46	20.72	3.48	-7.18	1.99	2.1	2.07	1.89
รวม 10 รายการ	128,214.50	147,977.00	153,944.00	119,578.40	-8.41	15.41	4.03	-6.39	66.23	66.8	66.03	65.85
อื่นๆ	65,366.20	73,561.20	79,202.00	62,022.30	-5.71	12.54	7.67	-6.96	33.77	33.2	33.97	34.15
มูลค่ารวม	193,580.60	221,538.20	233,146.00	181,600.70	-7.52	14.44	5.24	-6.59	100	100	100	100

ที่มา : สำนักบริหารสารสนเทศการพาณิชย์ โดยความร่วมมือของกรมศุลกากร

ประมวลผลโดย : ศูนย์สารสนเทศเศรษฐกิจการค้า กรมเศรษฐกิจการพาณิชย์

หมายเหตุ : 2545 (มค.-ต.ค.) เป็นตัวเลขเบื้องต้น

สถานการณ์นำเข้าสิ่งทอของไทยมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นทุกปี โดยในปี พ.ศ. 2544 สินค้าประเภท ผ้าฝ้าย ด้ายและเส้นใย มีมูลค่าการนำเข้า 84,961.60 ล้านบาท และ สินค้าประเภท เสื้อผ้า รองเท้า และ ผลิตภัณฑ์สิ่งทออื่นๆ มีมูลค่าการนำเข้า 18,227.70 ล้านบาท ปริมาณนำเข้าส่วนใหญ่เป็นสินค้าพวกผ้าฝ้าย รองลงมาได้แก่ เส้นใยต่างๆ และ ด้าย เนื่องจากผ้าฝ้ายและด้ายบางชนิดที่นำมาผลิตเสื้อผ้าส่งออก ไม่สามารถผลิตได้ในประเทศ เหตุผลหนึ่งคือปัจจัยการผลิตชั้นกลางที่ผลิตในประเทศมีคุณภาพต่ำและปัญหาเกี่ยวกับคุณภาพของการฟอกย้อมและตกแต่งสำเร็จ นอกจากนี้แล้วการเปลี่ยนแปลงของแฟชั่นเสื้อผ้าทำให้ต้องใช้วัตถุดิบที่หลากหลาย ซึ่งไม่มีประเทศใดประเทศหนึ่งผลิตได้ครบทุกชนิด โดยได้แสดงสถิติการนำเข้าสิ่งทอแยกรายประเภทของไทยดังตารางที่ 3.4

3.4.2 แหล่งนำเข้าที่สำคัญของไทย

แหล่งนำเข้าสิ่งทอของไทย แบ่งตามประเภทสินค้า ได้แก่

1. กลุ่มสินค้าสิ่งทอ (Textile) แหล่งนำเข้าที่สำคัญได้แก่ จีน ไต้หวัน สหรัฐฯ ออสเตรเลีย และ ญี่ปุ่น
2. กลุ่มสินค้าเครื่องนุ่งห่ม (Garment or Clothing) แหล่งนำเข้าที่สำคัญได้แก่ จีน ญี่ปุ่น ฮองกง และ เกาหลีใต้

โดยได้แสดงสถิติแหล่งนำเข้าผ้าฝ้าย ด้ายและเส้นใย 10 อันดับแรกของไทย และ สถิติแหล่งนำเข้าเสื้อผ้า รองเท้า และ ผลิตภัณฑ์สิ่งทออื่นๆ 10 อันดับแรกของไทย ดังตารางที่ 3.5 และ ตารางที่ 3.6 ตามลำดับ

3.5 ภาครัฐกับการพัฒนาอุตสาหกรรมสิ่งทอ

ภาครัฐบาลได้ตระหนักถึงความสำคัญของอุตสาหกรรมสิ่งทอ ที่มีบทบาทสำคัญต่อประเทศ เนื่องจากเป็นอุตสาหกรรมที่สร้างผลผลิตและการจ้างงานสูงสุดในภาคอุตสาหกรรมและอุตสาหกรรมนี้กำลังประสบภาวะการแข่งขันค่อนข้างสูงกับประเทศคู่แข่งซึ่งมีกำลังที่เข้มแข็งมากขึ้นและมีที่ทำการค้าหน้าประเทศไทยในขณะนี้

ตารางที่ 3.4 สถิติการนำเข้าสิ่งทอแยกรายประเภทของไทย

รายการ		มูลค่า: ล้านบาท				อัตราการขยายตัว: ร้อยละ				สัดส่วน: ร้อยละ			
		2542	2543	2544	2545	2542	2543	2544	2545	2542	2543	2544	2545
					(มค.-ต.ค.)				(มค.-ต.ค.)				
1	ผ้าผืน ด้ายและเส้นใย	62,056.10	80,173.30	84,961.60	69,271.80	-2.39	29.19	5.97	-5.29	3.25	3.21	3.08	3.01
1.1	เส้นใยใช้ในการทอ	19,255.60	24,062.80	27,052.40	21,382.40	-16.75	24.96	12.42	-8.37	1.01	0.96	0.98	0.93
1.2	ด้ายทอผ้าและด้ายเส้นเล็ก	11,262.00	16,214.20	16,880.20	13,884.60	8.44	43.97	4.11	-6.76	0.59	0.65	0.61	0.60
1.3	ผ้าผืน	31,538.50	39,896.30	41,029.00	34,004.80	4.93	26.50	2.84	-2.60	1.65	1.60	1.49	1.48
2	เสื้อผ้า รองเท้า และผลิตภัณฑ์สิ่งทออื่น ๆ	12,994.50	16,785.40	18,227.70	15,048.10	3.80	29.17	8.59	-2.59	0.68	0.67	0.66	0.65
2.1	เสื้อผ้าสำเร็จรูป	3,111.20	4,623.40	5,468.50	4,214.50	11.04	48.61	18.28	-8.60	0.16	0.19	0.20	0.18
2.2	รองเท้า	1,560.80	2,129.50	1,958.70	1,775.30	-25.63	36.43	-8.02	6.07	0.08	0.09	0.07	0.08
2.3	หมวก	63.20	58.10	71.00	65.20	-56.73	-8.15	22.28	9.14	0.00	0.00	0.00	0.00
2.4	ผ้าใยยางรถ	1,422.60	1,565.00	1,547.30	1,475.90	3.92	10.01	-1.13	16.17	0.07	0.06	0.06	0.06
2.5	ผ้าทอที่อานหรือหุ้มด้วยพลาสติก	2,050.80	2,230.60	2,127.50	1,356.10	12.63	8.77	-4.62	-28.75	0.11	0.09	0.08	0.06
2.6	ผ้าใยอัด	944.60	1,311.40	1,764.90	1,455.80	6.70	38.83	34.58	-4.88	0.05	0.05	0.06	0.06
2.7	เชือกและตาข่าย	274.50	331.80	354.50	270.50	8.81	20.86	6.85	-8.93	0.01	0.01	0.01	0.01
2.8	ผลิตภัณฑ์สิ่งทออื่น ๆ	3,566.70	4,535.70	4,935.20	4,434.70	13.40	27.17	8.81	8.10	0.19	0.18	0.18	0.19

ที่มา : สำนักบริหารสารสนเทศการพาณิชย์ โดยความร่วมมือของกรมศุลกากร

ประมวลผลโดย : ศูนย์สารสนเทศเศรษฐกิจการค้า กรมเศรษฐกิจการพาณิชย์

หมายเหตุ : 2545 (มค.-ต.ค.) เป็นตัวเลขเบื้องต้น

ตารางที่ 3.5 สถิติแหล่งนำเข้าผ้าฝ้าย ด้ายและเส้นใย 10 อันดับแรกของไทย

รายการ	มูลค่า: ล้านบาท				อัตราการขยายตัว: ร้อยละ				สัดส่วน: ร้อยละ				
	2542	2543	2544	2545	2542	2543	2544	2545	2542	2543	2544	2545	
				(มค.-ต.ค.)				(มค.-ต.ค.)				(มค.-ต.ค.)	
1	จีน	10,229.40	15,473.50	15,805.70	13,628.70	30.89	51.26	2.15	-0.46	16.48	19.3	18.6	19.67
2	ไต้หวัน	10,935.10	13,616.10	13,389.00	10,652.90	3.71	24.52	-1.67	-7.78	17.62	16.98	15.76	15.38
3	สหรัฐอเมริกา	2,907.90	4,869.00	6,340.20	7,005.60	-43.84	67.44	30.22	37.55	4.69	6.07	7.46	10.11
4	ออสเตรเลีย	6,111.30	7,329.90	9,078.40	6,117.20	6.22	19.94	23.85	-25.29	9.85	9.14	10.69	8.83
5	ญี่ปุ่น	6,528.60	7,238.60	6,829.40	6,114.40	2.26	10.87	-5.65	4.86	10.52	9.03	8.04	8.83
6	เกาหลีใต้	4,799.80	5,491.20	6,423.60	4,828.60	3.7	14.41	16.98	-12.31	7.73	6.85	7.56	6.97
7	ฮ่องกง	3,090.70	3,583.90	3,504.70	3,531.20	-9.2	15.95	-2.21	21.24	4.98	4.47	4.12	5.1
8	อินโดนีเซีย	2,438.50	3,595.90	3,646.20	2,799.50	-1.88	47.47	1.4	-9.99	3.93	4.49	4.29	4.04
9	อิตาลี	1,248.70	1,534.60	1,960.50	1,813.00	14.73	22.9	27.75	-0.54	2.01	1.91	2.31	2.62
10	ซิมบับเว	1,063.10	1,693.00	2,108.30	995	131.54	59.25	24.54	-37.41	1.71	2.11	2.48	1.44
รวม 10 รายการ		49,353.10	64,425.70	69,086.10	57,486.20	131.54	59.25	24.54	-3.05	79.53	80.36	81.31	82.99
อื่นๆ		12,703.00	15,747.60	15,875.50	11,785.60	-19.77	23.97	0.81	-14.86	20.47	19.64	18.69	17.01
มูลค่ารวม		62,056.10	80,173.30	84,961.60	69,271.80	-2.39	29.19	5.97	-5.29	100	100	100	100

ที่มา : สำนักบริหารสารสนเทศการพาณิชย์ โดยความร่วมมือของกรมศุลกากร

ประมวลผลโดย : ศูนย์สารสนเทศเศรษฐกิจการค้า กรมเศรษฐกิจการพาณิชย์

หมายเหตุ : 2545 (มค.-ต.ค.) เป็นตัวเลขเบื้องต้น

ตารางที่ 3.6 สถิติแหล่งนำเข้าเสื้อผ้า รองเท้า และ ผลิตภัณฑ์สิ่งทออื่นๆ 10 อันดับแรกของไทย

รายการ	มูลค่า: ล้านบาท				อัตราการขยายตัว: ร้อยละ				สัดส่วน: ร้อยละ				
	2542	2543	2544	2545	2542	2543	2544	2545	2542	2543	2544	2545	
				(มค.-ต.ค.)				(มค.-ต.ค.)				(มค.-ต.ค.)	
1	จีน	2,824.60	4,269.50	5,511.10	4,443.40	24.47	51.15	29.08	-3.90	21.74	25.44	30.23	29.53
2	ญี่ปุ่น	1,707.40	2,071.30	2,152.40	1,991.00	5.11	21.31	3.92	8.99	13.14	12.34	11.81	13.23
3	ไต้หวัน	2,475.10	2,742.10	2,516.40	1,704.70	19.03	10.79	-8.23	-21.88	19.05	16.34	13.81	11.33
4	เกาหลีใต้	1,429.20	1,687.30	1,553.30	1,177.50	-9.85	18.06	-7.94	-11.20	11.00	10.05	8.52	7.83
5	สหรัฐอเมริกา	1,003.60	1,279.70	1,307.90	980.00	-20.54	27.50	2.21	-13.99	7.72	7.62	7.18	6.51
6	ฮ่องกง	668.10	984.20	802.20	789.00	-9.03	47.31	-18.49	16.80	5.14	5.86	4.40	5.24
7	อินโดนีเซีย	141.50	286.10	380.60	538.40	-48.08	102.23	33.02	66.70	1.09	1.70	2.09	3.58
8	เยอรมนี	390.20	488.50	569.90	426.20	-17.32	25.18	16.67	-9.99	3.00	2.91	3.13	2.83
9	อิตาลี	372.80	504.10	557.20	425.20	-29.91	35.22	10.55	-12.31	2.87	3.00	3.06	2.83
10	มาเลเซีย	113.00	229.50	280.40	359.90	35.30	103.22	22.18	52.93	0.87	1.37	1.54	2.39
รวม 10 รายการ		11,125.40	14,542.10	15,631.40	12,835.20	1.92	30.71	7.49	-3.42	85.62	86.64	85.76	85.29
อื่นๆ		1,869.00	2,243.20	2,596.20	2,212.90	16.56	20.02	15.74	2.53	14.38	13.36	14.24	14.71
มูลค่ารวม		12,994.50	16,785.40	18,227.70	15,048.10	3.80	29.17	8.59	-2.59	100.00	100.00	100.00	100.00

ที่มา : สำนักบริหารสารสนเทศการพาณิชย์ โดยความร่วมมือของกรมศุลกากร

ประมวลผลโดย : ศูนย์สารสนเทศเศรษฐกิจการค้า กรมเศรษฐกิจการพาณิชย์

หมายเหตุ : 2545 (มค.-ต.ค.) เป็นตัวเลขเบื้องต้น

จากข้อเท็จจริงเกี่ยวกับสถานการณ์ของอุตสาหกรรมสิ่งทอที่ภาคเอกชนได้เสนอต่อภาครัฐบาลถึงความจำเป็นในการจัดตั้งสถาบันพัฒนาอุตสาหกรรมขึ้นเพื่อพัฒนาอุตสาหกรรมสิ่งทอไทยให้สามารถก้าวต่อไปอย่างแข็งแกร่งในตลาดโลก คณะรัฐมนตรี จึงได้พิจารณาอนุมัติให้มีการจัดตั้งสถาบันพัฒนาอุตสาหกรรมสิ่งทอ (Thailand Textile Institute) เมื่อวันที่ 15 กันยายน 2539 โดยให้จัดตั้งเป็นองค์การอิสระ มีมูลนิธิรองรับและอยู่ในความดูแลของกรมส่งเสริมอุตสาหกรรม กระทรวงอุตสาหกรรม ซึ่งมีหน้าที่ดังนี้

1. สำรวจ รวบรวม และ ติดตามข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับอุตสาหกรรมสิ่งทอและเผยแพร่ข้อมูลข่าวสารดังกล่าว รวมตลอดทั้งพัฒนาระบบข้อมูลข่าวสารอุตสาหกรรมสิ่งทอ
2. ส่งเสริมและจัดให้มีการวิจัยและพัฒนาเทคโนโลยีอุตสาหกรรมสิ่งทอ ทั้งในด้านการผลิต การพัฒนารูปแบบ การปรับปรุงมาตรฐานและคุณภาพ
3. ศึกษาวิจัยธุรกิจอุตสาหกรรมสิ่งทอ ตลอดจนวิเคราะห์ปัญหาที่มีผลกระทบต่ออุตสาหกรรมสิ่งทอ และเสนอแนวทางแก้ไขปัญหาคือต่อรัฐบาล
4. จัดให้มีการฝึกอบรมและสัมมนาทางวิชาการ เพื่อพัฒนาบุคลากร อุตสาหกรรมสิ่งทอ ทั้งในระดับแรงงาน ช่างเทคนิค และ ระดับบริหาร
5. สนับสนุนหรือจัดให้มีบริการด้านการตรวจ การวิเคราะห์ การทดสอบและการรับรองคุณภาพผลิตภัณฑ์สิ่งทอ
6. ให้คำปรึกษาและแนะนำทางวิชาการด้านอุตสาหกรรมสิ่งทอแก่ผู้ประกอบการอุตสาหกรรมสิ่งทอ
7. สนับสนุนหรือจัดให้มีกิจกรรมส่งเสริมการตลาด ทั้งภายในและต่างประเทศ
8. ประสานงานด้านการส่งเสริมและพัฒนาอุตสาหกรรมสิ่งทอระหว่างรัฐกับเอกชน และ เอกชนกับเอกชน ทั้งในประเทศและต่างประเทศ

สถาบันพัฒนาอุตสาหกรรมสิ่งทอ มีบทบาทในการส่งเสริมระบบ Quick Response ดูแลเรื่องการทำ Research & Development และ ให้ความช่วยเหลือในการออกแบบและสร้าง Brandname เป็นตัวกลางในการจัดการศึกษา อบรมและพัฒนาฝีมือต่างๆ ให้กับบุคลากรที่ทำงาน อุตสาหกรรมในด้านนี้ รวมถึงพัฒนาผู้ประกอบการให้เตรียมพร้อมสำหรับการแข่งขันเสรีที่จะมีขึ้น และจัดทำระบบข้อมูลเพื่อสามารถให้บริการสมาชิกได้ทุกราย และ ส่งเสริมการใช้ผ้าฝ้ายในประเทศมากขึ้น

นอกจากนี้ยังมีสหพันธ์อุตสาหกรรมสิ่งทอแห่งประเทศไทย (The National Federation of Thai Textile Industries) ซึ่งจัดตั้งขึ้นโดยสมาคมผู้ประกอบการอุตสาหกรรมสิ่งทอไทย 9 สมาคม เป็นองค์กรแห่งเดียวที่มีอำนาจในการเข้าทำความตกลงกับรัฐบาลและองค์กรระหว่างประเทศ ในกรณีที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรมสิ่งทอ นอกจากนี้ยังทำหน้าที่ประสานและปฏิบัติการเกี่ยวกับปัญหาต่างๆ ส่งเสริมการประกอบอาชีพที่เกี่ยวข้องกับกิจการสิ่งทอทั้งทางวิชาการและเงินทุน จัดให้มีการปรึกษาหารือและทำความตกลงยุติข้อโต้แย้งระหว่างสมาชิก สมาคมทั้ง 9 ได้แก่ 1) สมาคมอุตสาหกรรมผลิตภัณฑ์ใยสังเคราะห์ 2) สมาคมอุตสาหกรรมสิ่งทอไทย 3) สมาคมอุตสาหกรรมทอผ้าไทย 4) สมาคมอุตสาหกรรมฟอกย้อม พิมพ์ และ ตกแต่งสิ่งทอไทย 5) สมาคมอุตสาหกรรมเครื่องนุ่งห่มไทย 6) สมาคมไหมไทย 7) สมาคมสหพ่อค้าผ้า 8) สมาคมชาวไบ้เบี และ 9) กลุ่มไวยก สำหรับสมาคมที่เป็นตัวแทนธุรกิจขนาดใหญ่ ได้แก่ สมาคมอุตสาหกรรมสิ่งทอไทย สมาคมอุตสาหกรรมผลิตภัณฑ์ใยสังเคราะห์ และ สมาคมอุตสาหกรรมเครื่องนุ่งห่มไทย ส่วนสมาคมอุตสาหกรรมทอผ้าไทยเป็นสมาคมของโรงงานทอผ้าขนาดเล็ก และ สมาคมที่เก่าแก่ที่สุด คือ สมาคมอุตสาหกรรมทอผ้าไทย ซึ่งก่อตั้งมาตั้งแต่สมัยสงครามโลกครั้งที่ 2



สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

บทที่ 4

การสำรวจและเก็บรวบรวมข้อมูล

เนื้อหาในบทนี้จะกล่าวถึงการสำรวจและเก็บรวบรวมข้อมูล เพื่อนำข้อมูลที่ได้มาวิเคราะห์หาโครงสร้างต้นทุนและแนวทางเบื้องต้นในการปรับปรุงประสิทธิภาพการนำเข้าและส่งออกสินค้าด้วยคอนเทนเนอร์ทางทะเล โดยการนำเสนอผลการศึกษิตตามวัตถุประสงค์ของการวิจัยนี้จะเป็นไปในลักษณะภาพรวม ไม่ได้ชี้เฉพาะเจาะจงพิจารณาหน่วยงานใดหน่วยงานหนึ่ง กล่าวคือ โครงสร้างต้นทุนที่วิเคราะห์ได้ก็จะเป็นรายการค่าใช้จ่ายทั้งหมดที่ใช้ในกระบวนการนำเข้าและส่งออกสินค้าด้วยคอนเทนเนอร์ทางทะเลที่เกิดกับผู้นำเข้าและผู้ส่งออกโดยทั่วไป รวมถึงค่าใช้จ่ายและเวลาในการดำเนินงานที่วิเคราะห์ได้ก็จะเป็นค่าประมาณโดยเฉลี่ย เป็นต้น

สำหรับกาวิจัยนี้ได้แบ่งการสำรวจและเก็บรวบรวมข้อมูลออกเป็น 7 ส่วน คือ (1) กำหนดสมมุติฐานและกรณีศึกษาในเบื้องต้น (2) พิจารณาข้อมูล แหล่งข้อมูล และ วิธีการเก็บรวบรวมข้อมูล (3) การเก็บรวบรวมและสรุปข้อมูลในเบื้องต้น (4) การเก็บรวบรวมข้อมูลจากการดำเนินงานจริงในเบื้องต้น (5) สรุปข้อมูลลักษณะการดำเนินงานของบริษัทตัวอย่างในเบื้องต้น (6) กำหนดสมมุติฐานและกรณีศึกษาในส่วนเพิ่มเติม และ (7) การเก็บรวบรวมข้อมูลจากการดำเนินงานจริงในส่วนเพิ่มเติม โดยมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

4.1 กำหนดสมมุติฐานและกรณีศึกษาในเบื้องต้น

การทบทวนเอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้องในเบื้องต้นทำให้ทราบว่า รายละเอียดของกระบวนการรวมถึงต้นทุนและประสิทธิภาพการนำเข้าและส่งออกสินค้าด้วยคอนเทนเนอร์ทางทะเลของผู้นำเข้าและผู้ส่งออก ถูกกำหนดโดยปัจจัยที่เกี่ยวข้องในแต่ละส่วนของกระบวนการนำเข้าและส่งออกสินค้าที่เกิดขึ้น เช่น รายละเอียดส่วนหนึ่งในเงื่อนไขการตกลงซื้อขายจะกำหนดวิธีการขนส่งสินค้า จุดเริ่มต้นและจุดหมายปลายทางของการขนส่ง วัน เวลา และ สถานที่ ที่รับหรือส่งมอบสินค้าให้กับผู้นำเข้าและผู้ส่งออก ฯลฯ ซึ่งรายละเอียดต่างๆ ที่กล่าวมาก็จะเป็นปัจจัยส่วนหนึ่งที่ผู้นำเข้าหรือผู้ส่งออกนำมาใช้ในการพิจารณาเลือกผู้ให้บริการว่าจะเลือกใช้บริการของผู้ให้บริการขนส่งรายใดถึงจะเหมาะสมกับเงื่อนไขดังกล่าว โดยผู้ให้บริการขนส่งแต่ละรายก็มีบริการที่แตกต่างกัน รวมถึงประสิทธิภาพในการให้บริการ และ อัตราค่าบริการที่ไม่เท่ากัน ซึ่งส่งผลโดยตรงต่อกระบวนการรวมถึงต้นทุนและประสิทธิภาพการนำเข้าและส่งออกสินค้าด้วยคอนเทนเนอร์ทางทะเลของผู้นำเข้าและผู้ส่งออก เป็นต้น

ที่กล่าวมาในข้างต้น ต้องการชี้ให้เห็นว่าปัจจัยที่เกี่ยวข้องในแต่ละส่วนของกระบวนการนำเข้าและส่งออกสินค้านี้มีผลทำให้กระบวนการดำเนินงาน เอกสาร รายการค่าใช้จ่าย ค่าใช้จ่าย เวลา ปัญหา รวมถึงแนวทางการแก้ไขปัญหาที่มีความหลากหลายแตกต่างกันออกไปตามกระบวนการดำเนินงานของแต่ละบริษัท ดังนั้นในการวิจัยนี้จึงได้มีการกำหนดสมมติฐาน หมายถึง การกำหนดปัจจัยที่เกี่ยวข้องในแต่ละส่วนของกระบวนการนำเข้าและส่งออกสินค้า และ กรณีศึกษา เพื่อกำหนดรูปแบบของกระบวนการดำเนินงานและรายการค่าใช้จ่ายให้มีความชัดเจนและแน่นอน รวมถึงเป็นกรอบและแนวทางสำหรับการสำรวจและเก็บรวบรวมข้อมูล โดยอยู่ภายในขอบเขตของการวิจัย ดังนี้

4.1.1 สมมติฐานการสำรวจและเก็บรวบรวมข้อมูลในเบื้องต้น

ในส่วนของสมมติฐานการสำรวจและเก็บรวบรวมข้อมูลนี้ นำเสนอหรือกำหนดโดยแบ่งออกตามองค์ประกอบหรือปัจจัยที่มีความสำคัญต่อการนำเข้าและส่งออกสินค้าด้วยคอนเทนเนอร์ทางทะเล ได้แก่ ประเภทสินค้า ประเทศคู่ค้า เงื่อนไขการขนส่งสินค้า วิธีการชำระเงิน เงื่อนไขการชำระเงิน และ สิทธิประโยชน์ทางด้านภาษีอากร ซึ่งในส่วนนี้จะพิจารณาเพียงเฉพาะในส่วนประเภทสินค้านำเข้า สำหรับปัจจัยอื่นจะทำการพิจารณาหลังจากที่ได้ทำการสรุปข้อมูลลักษณะการดำเนินงานของบริษัทตัวอย่างในเบื้องต้น จากการเก็บรวบรวมข้อมูลจากการดำเนินงานจริงในเบื้องต้น เพื่อให้สอดคล้องกับสภาพการดำเนินงานนำเข้าและส่งออกสินค้าด้วยคอนเทนเนอร์ทางทะเล ที่เกิดขึ้นจริง โดยได้แสดงไว้ดังตารางที่ 4.1

ตารางที่ 4.1 สมมติฐานการสำรวจและเก็บรวบรวมข้อมูลในเบื้องต้น

กำหนดสมมติฐาน ในส่วนของ	สมมติฐานการสำรวจและเก็บรวบรวมข้อมูล	
	นำเข้า	ส่งออก
ประเภทสินค้า หรือ บริษัทกรณีศึกษา	พิจารณาเลือกกลุ่มบริษัทสิ่งทอและเครื่องนุ่งห่ม เป็นบริษัทตัวอย่างหรือกรณีศึกษา สำหรับเก็บรวบรวมข้อมูล	

4.1.2 กรณีศึกษาในเบื้องต้น

การวิจัยนี้ได้กำหนดกรณีสำหรับการศึกษากระบวนการรวมถึงต้นทุนและประสิทธิภาพการนำเข้าและส่งออกสินค้าด้วยคอนเทนเนอร์ทางทะเลในเบื้องต้น ออกเป็น 4 กรณี โดยได้แสดงไว้ดังตารางที่ 4.2

ตารางที่ 4.2 กรณีศึกษาการนำเข้าและส่งออกสินค้าด้วยคอนเทนเนอร์ทางทะเลในเบื้องต้น

กรณี	ศึกษาเกี่ยวกับ
1	ศึกษาเปรียบเทียบการผ่านพิธีการศุลกากรนำเข้าและส่งออกสินค้าโดยระบบ Manual กับ ระบบ EDI
2	ศึกษาค่าใช้จ่ายและเวลาในการนำเข้าและส่งออกสินค้าด้วยคอนเทนเนอร์ทางทะเล
3	ศึกษาปัญหาในการนำเข้าและส่งออกสินค้าด้วยคอนเทนเนอร์ทางทะเล
4	ศึกษาแนวทางเบื้องต้นในการปรับปรุงประสิทธิภาพการนำเข้าและส่งออกสินค้าด้วยคอนเทนเนอร์ทางทะเล

4.2 พิจารณาข้อมูล แหล่งข้อมูล และ วิธีการเก็บรวบรวมข้อมูล

ในส่วนนี้จะกล่าวถึงข้อมูลที่ต้องการสำหรับใช้วิเคราะห์ผลการศึกษา ตามวัตถุประสงค์ของการวิจัย ว่าข้อมูลที่ต้องการประกอบด้วยข้อมูลอะไร มีรายละเอียดอย่างไรบ้าง และ จะทำการเก็บรวบรวมข้อมูลเหล่านั้น ได้จากแหล่งข้อมูลใดบ้าง แล้วจึงพิจารณาหาวิธีการเก็บรวบรวมข้อมูลที่เหมาะสมกับการที่จะได้มาซึ่งข้อมูลจากแหล่งข้อมูลนั้นๆ ตามลำดับต่อไป โดยมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

4.2.1 พิจารณาข้อมูลที่ต้องการ

สำหรับการวิจัยนี้จะทำการพิจารณาแบ่งข้อมูลที่ต้องการออกเป็นส่วนๆ เนื่องจากการเก็บรวบรวมข้อมูลที่ต้องการบางส่วนไม่ได้ทำการสำรวจที่จุดเดียว ต้องสำรวจและรวบรวมข้อมูลจากหลายฝ่ายที่เกี่ยวข้อง เช่น ในบางกิจกรรมหรือขั้นตอนการดำเนินงาน ข้อมูลในส่วนของกระบวนการอาจจะได้จากผู้นำเข้าและผู้ส่งออก แต่ข้อมูลในส่วนของเวลาในการดำเนินงานอาจจะได้จากผู้ให้บริการ เป็นต้น ทั้งนี้เพื่อให้ได้ข้อมูลที่มีความครบถ้วนถูกต้อง เหมาะสม และ มีความละเอียดเพียงพอต่อการนำไปวิเคราะห์ เพื่อตอบสนองวัตถุประสงค์ของการวิจัยตามสมมติฐานและกรณีศึกษาที่ได้กำหนดไว้ รวมถึงลดค่าใช้จ่ายและเวลาในการเก็บรวบรวมข้อมูล และ สะดวกต่อการพิจารณารายละเอียดเป็นส่วนๆ ไป โดยสามารถแบ่งออกเป็น 5 ส่วน คือ ข้อมูลในส่วนของกระบวนการ ข้อมูลในส่วนของโครงสร้างต้นทุน ข้อมูลในส่วนของค่าใช้จ่ายในโครงสร้างต้นทุน ข้อมูลในส่วนของเวลา และ ข้อมูลในส่วนของปัญหาและแนวทางการแก้ไข โดยมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

4.2.1.1 ข้อมูลในส่วนของกระบวนการ

กระบวนการในที่นี้ หมายถึง ขั้นตอนการนำเข้าและส่งออกสินค้าด้วยคอนเทนเนอร์ทางทะเล การเก็บรวบรวมข้อมูลในส่วนนี้ เพื่อให้ทราบถึงว่าผู้นำเข้าและผู้ส่งออกมีลำดับขั้นตอนในดำเนินงานอย่างไร ต้องติดต่อประสานงานกับใครหรือหน่วยงานใด และ ใช้ข้อมูลหรือเอกสารอะไรในการดำเนินงานบ้าง เป็นต้น

4.2.1.2 ข้อมูลในส่วนของโครงสร้างต้นทุน

ต้นทุนในที่นี้ หมายถึง ค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นกับผู้นำเข้าและผู้ส่งออกใน 2 ส่วน คือ

1. ค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นภายในบริษัทของผู้นำเข้าและผู้ส่งออกเองตามแต่กรณี
2. ค่าใช้จ่ายที่ผู้นำเข้าและผู้ส่งออกต้องจ่ายเป็นค่าบริการให้กับผู้ให้บริการในด้านต่างๆ ไม่ว่าจะเป็น ท่าเรือ บริษัทเรือ องค์การรับส่งสินค้าและพัสดุภัณฑ์ (ร.ส.พ.) การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) หรือ ผู้ให้บริการขนส่งสินค้า/ตู้สินค้า

โดยค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นดังกล่าว เพื่อให้ผู้นำเข้าและผู้ส่งออกสามารถนำเข้าหรือส่งออกสินค้าด้วยคอนเทนเนอร์ทางทะเลได้สำเร็จลุล่วงตามวัตถุประสงค์ที่ตั้งไว้ กล่าวคือ สามารถส่งสินค้าไปยังจุดหมายปลายทางได้อย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผลในระดับที่สร้างความพึงพอใจให้กับผู้นำเข้าและผู้ส่งออกโดยทั่วไป

การเก็บรวบรวมข้อมูลในส่วนนี้ เพื่อให้ทราบถึงว่ามีรายการค่าใช้จ่ายอะไรบ้างที่ผู้นำเข้าและผู้ส่งออกต้องเสียไปในกระบวนการนำเข้าและส่งออกสินค้าด้วยคอนเทนเนอร์ทางทะเลภายใต้ขอบเขตของการวิจัยที่ได้กำหนดไว้ ดังนั้นจึงมีค่าใช้จ่ายที่สำคัญบางส่วนในการนำเข้าและส่งออกสินค้าที่ไม่ได้นำมาพิจารณาในการวิจัยนี้ เช่น ค่าบรรจุหีบห่อสินค้า ค่าภาษีอากร ค่าประกันภัยการขนส่งสินค้าทางทะเล และ ค่าระวางสินค้า เป็นต้น

4.2.1.3 ข้อมูลในส่วนของค่าใช้จ่ายในโครงสร้างต้นทุน

หลังจากที่ทราบแล้วว่าโครงสร้างต้นทุนประกอบด้วยรายการค่าใช้จ่ายอะไรบ้างแล้ว การเก็บรวบรวมข้อมูลในส่วนนี้ เพื่อให้ทราบถึงว่าค่าใช้จ่ายในแต่ละส่วนนั้นมีค่าประมาณโดยเฉลี่ยเท่าไร รวมถึงปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน ดังกล่าว

4.2.1.4 ข้อมูลในส่วนของเวลา

การเก็บรวบรวมข้อมูลในส่วนนี้ เพื่อให้ทราบถึงว่าเวลาในการดำเนินงาน และเวลารอคอยสำหรับการดำเนินงาน ในกระบวนการนำเข้าและส่งออกสินค้าด้วยคอนเทนเนอร์ทางทะเล มีค่าประมาณโดยเฉลี่ยเท่าไร รวมถึงปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับเวลาในการดำเนินงาน โดยข้อมูลในส่วนนี้มีความจำเป็น สำหรับนำมาพิจารณาประกอบกับโครงสร้างต้นทุนและข้อมูลอื่นๆ เพื่อใช้ในการวิเคราะห์หาแนวทางเบื้องต้นในการปรับปรุงประสิทธิภาพการนำเข้าและส่งออกสินค้าด้วยคอนเทนเนอร์ทางทะเล

4.2.1.5 ข้อมูลในส่วนของปัญหาและแนวทางการแก้ไข

การเก็บรวบรวมข้อมูลในส่วนนี้ เพื่อให้ทราบถึงว่าปัจจุบันผู้นำเข้าและผู้ส่งออก รวมถึงหน่วยงานทั้งภาครัฐและภาคเอกชนที่เกี่ยวข้องกับการนำเข้าและส่งออกสินค้าด้วยคอนเทนเนอร์ทางทะเล ประสบกับปัญหากับการดำเนินงานในส่วนใดบ้าง รวมถึงสาเหตุ และ แนวทางเบื้องต้นในการแก้ไขปัญหาปัญหา โดยจะมุ่งเน้นปัญหาในส่วนที่มีผลกระทบโดยตรงต่อค่าใช้จ่ายและเวลาในการดำเนินงานของผู้นำเข้าและผู้ส่งออก

4.2.2 แหล่งข้อมูล

จากการพิจารณาข้อมูลที่ต้องการทำให้ทราบถึงว่ามีข้อมูลอะไรบ้าง รวมถึงความละเอียดขอบเขตของข้อมูล และ ความเป็นไปได้ในการหาข้อมูลที่ต้องการ โดยสามารถจำแนกแหล่งที่มาของข้อมูลที่ใช้ในการวิจัยได้ดังนี้

4.2.2.1 ข้อมูลปฐมภูมิ (Primary Data)

ข้อมูลปฐมภูมิได้ทำการเก็บรวบรวมข้อมูล โดยการเข้าไปศึกษาจากหน่วยงานทั้งภาครัฐและภาคเอกชนที่เกี่ยวข้องกับการนำเข้าและส่งออกสินค้าด้วยคอนเทนเนอร์ทางทะเล ที่สามารถให้รายละเอียดหรือข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับการนำเข้าหรือส่งออกสินค้าด้วยคอนเทนเนอร์ทะเลตามที่ต้องการ สำหรับการเก็บรวบรวมข้อมูลในแต่ละส่วนนั้นจะกระทำด้วยวิธีการที่แตกต่างกันออกไปตามความเหมาะสม ซึ่งจะได้กล่าวถึงรายละเอียดในหัวข้อหลักถัดไป โดยหน่วยงานทั้งภาครัฐและภาคเอกชนที่เกี่ยวข้อง ได้แก่

1. หน่วยงานภาครัฐ เช่น การท่าเรือแห่งประเทศไทย ท่าเรือกรุงเทพ กรมศุลกากร กรมส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ องค์การรับส่งสินค้าและพัสดุภัณฑ์ (ร.ส.พ.) การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) และ สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ เป็นต้น
2. หน่วยงานภาคเอกชน เช่น ผู้นำเข้าและผู้ส่งออก ผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางเรือ ผู้ให้บริการขนส่งสินค้า/ตู้สินค้า ผู้รับจัดการขนส่งสินค้า ผู้ประกอบการท่าเรือเอกชน สถาบันการเงิน และ บริษัทประกันภัย เป็นต้น

การได้มาซึ่งข้อมูลก็จะต้องขอจากแหล่งข้อมูลภายในหน่วยงานนั้นๆ โดยสามารถจำแนกแหล่งข้อมูลภายในหน่วยงานออกเป็น 3 แหล่ง คือ บุคลากรในหน่วยงาน แผนกบัญชีของหน่วยงาน และ ระบบข้อมูลของหน่วยงาน โดยมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

1. บุคลากรในหน่วยงาน

จากบุคลากรในหน่วยงาน เนื่องจากกลุ่มบุคลากรในหน่วยงานจะเป็นผู้ที่ทำงานเกี่ยวข้องโดยตรง ผู้ถึงรายละเอียดต่างๆ ในแต่ละขั้นตอนการดำเนินงาน ได้พบเห็นถึงสภาพของปัญหาที่เกิดขึ้นจริงในปัจจุบัน ซึ่งสามารถให้ข้อมูลได้ครบทุกส่วนที่ต้องการ โดยการประมวลผลจาก ความรู้ ประสบการณ์ทำงาน และ มุมมองความคิดเห็นต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการนำเข้ามาและส่งออกสินค้าด้วยคอนเทนเนอร์ทางทะเล

2. แผนกบัญชีของหน่วยงาน

จากแผนกบัญชีของหน่วยงาน ซึ่งสามารถให้ข้อมูลเกี่ยวกับรายการค่าใช้จ่าย และ ค่าใช้จ่าย โดยดูจากใบเสร็จหรือบัญชีรายการค่าใช้จ่าย เช่น ค่าโทรศัพท์ ค่าโทรสาร และ ค่าจ้างผู้ให้บริการ เป็นต้น

3. ระบบข้อมูลของหน่วยงาน

จากระบบข้อมูลของหน่วยงาน เป็นแหล่งที่มีการเก็บรวบรวมข้อมูลอยู่แล้วและสามารถดึงข้อมูลมาใช้ได้โดยสะดวกและไม่ต้องหาวิธีเก็บรวบรวมข้อมูลเพิ่มเอง ซึ่งสามารถให้ข้อมูลเกี่ยวกับการให้บริการของหน่วยงานของตนหรือตัววัดผลการทำงาน เช่น จำนวนผู้สินค้าที่ทำการนำเข้าหรือส่งออกในแต่ละเดือน ประเภทหรือชนิดของสินค้าที่นำเข้าหรือส่งออกด้วยคอนเทนเนอร์ และ ข้อมูลทางสถิติอื่นๆ ที่จำเป็นต่อหน่วยงานนั้นๆ เป็นต้น

4.2.2.2 ข้อมูลทุติยภูมิ (Secondary Data)

ข้อมูลทุติยภูมิได้ทำการเก็บรวบรวมข้อมูล โดยการศึกษาจาก

1. หนังสือ ตำราเรียน และ วิทยานิพนธ์ (ดูในรายการอ้างอิง)
2. วารสาร นิตยสาร หนังสือพิมพ์ และ สิ่งพิมพ์อื่นๆ
3. รายงานสถิติ ระเบียบ คำสั่ง ประกาศ กฎ ข้อบังคับต่างๆ รวมถึง รายงานและเอกสารต่างๆ ของหน่วยงานทั้งภาครัฐและภาคเอกชนที่เกี่ยวข้องกับการนำเข้าและส่งออกสินค้าด้วยคอนเทนเนอร์ทางทะเล

4.2.3 วิธีการเก็บรวบรวมข้อมูล

การเก็บรวบรวมข้อมูลมีอยู่หลายวิธี โดยวิธีการเก็บรวบรวมข้อมูลที่ใช้ในการวิจัยนี้มีอยู่ 4 วิธี ได้แก่ การสังเกตการณ์ การบันทึกเวลา การใช้แบบสอบถาม และ การสัมภาษณ์ ซึ่งการที่จะเลือกใช้การเก็บรวบรวมข้อมูลวิธีใด สำหรับข้อมูลที่ต้องการ ในแต่ละส่วนของกระบวนการนำเข้าและส่งออกสินค้าด้วยคอนเทนเนอร์ จะพิจารณาจากวัตถุประสงค์ของการเก็บรวบรวมข้อมูล

ความละเอียดของข้อมูลที่ต้องการ ความเหมาะสม สถานการณ์ สภาพแวดล้อม และ การนำข้อมูลนั้นไปใช้งาน โดยมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

4.2.3.1 การสังเกตการณ์ (Observe)

การสังเกตการณ์ วิธีนี้ใช้สำหรับเก็บรวบรวมข้อมูลในส่วนของกระบวนการ เวลา และ ปัญหาที่เกิดขึ้น โดยการสังเกตว่ามีการทำกิจกรรมอะไรบ้าง และ ลำดับขั้นตอนการดำเนินงานเป็นอย่างไร เป็นต้น โดยก่อนการเก็บรวบรวมข้อมูลจะทำการศึกษาเบื้องต้นในส่วนของงานดำเนินงานที่ต้องการสังเกตการณ์เสียก่อน เพื่อให้การสรุปผลการสังเกตการณ์นั้นได้ถูกต้องตรงสภาพกับความเป็นจริงไม่เอนเอียงตามความคิดหรืออคติของผู้สังเกต

4.2.3.2 การบันทึกเวลา (Measure Time)

การบันทึกเวลา วิธีนี้ใช้สำหรับเก็บรวบรวมข้อมูลในส่วนของเวลา มีวัตถุประสงค์เพื่อบันทึกเวลาในการดำเนินงาน และ เวลารอคอยสำหรับการดำเนินงานในแต่ละขั้นตอน

4.2.3.3 การสัมภาษณ์ (Interview)

การสัมภาษณ์ วิธีนี้ใช้เก็บรวบรวมข้อมูลได้ในทุกส่วนที่ต้องการ และ เป็นวิธีการเก็บรวบรวมข้อมูลที่เป็นหลักหรือใช้มากที่สุดในการวิจัยนี้ ซึ่งสามารถสัมภาษณ์และสอบถามได้จากกลุ่มบุคลากรในหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง มีวัตถุประสงค์ เพื่อบรรวบรวมข้อมูลจากแหล่งข้อมูลที่เชื่อถือได้ ซึ่งจะต้องมีการวางแผนก่อนการสัมภาษณ์ โดยการกำหนดคำถามที่ครอบคลุมและมีความชัดเจน เตรียมการสัมภาษณ์อย่างเป็นขั้นตอน เป็นต้น เพื่อให้การสัมภาษณ์ได้มาข้อมูลที่ครบถ้วนถูกต้องตามที่ต้องการ

4.2.3.4 การใช้แบบสอบถาม (Questionnaire)

การใช้แบบสอบถาม วิธีนี้ใช้เก็บรวบรวมข้อมูลได้ในทุกส่วนที่ต้องการ ออกแบบสอบถามโดยเลือกใช้คำถามที่เหมาะสม แล้วมอบให้กับบุคลากรที่มีความรู้เกี่ยวกับงานที่ต้องการเก็บรวบรวมข้อมูลเป็นผู้ตอบ สาเหตุที่ใช้วิธีนี้เนื่องจากบุคลากรที่ติดต่อขอข้อมูลมักจะมึ้งงานประจำที่ค่อนข้างมากไม่มีเวลาให้สัมภาษณ์หรือตอบคำถาม ดังนั้นจึงต้องทิ้งแบบสอบถามไว้และรอการตอบกลับมา

4.3 การเก็บรวบรวมและสรุปข้อมูลในเบื้องต้น

การเก็บรวบรวมและสรุปข้อมูลในเบื้องต้น เริ่มจากการศึกษาและเก็บรวบรวมข้อมูล โดยการทบทวนเอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้องและนำข้อมูลที่ได้มาสรุปรวบรวมกระบวนการและรายการค่าใช้จ่ายตามลำดับขั้นตอนของกระบวนการนำเข้าและส่งออกสินค้าด้วยคอนเทนเนอร์ทางทะเลในเบื้องต้น ให้ครอบคลุมตามสมมติฐานและกรณีศึกษาที่ได้กำหนดไว้ โดยใช้แบบจำลองกิจกรรม IDEF0 (Integration Definition language 0) เป็นมาตรฐานสำหรับการนำเสนอและสร้างแบบจำลองกระบวนการนำเข้าและส่งออกสินค้าด้วยคอนเทนเนอร์ทางทะเลในเบื้องต้นนี้ ซึ่งในการสร้างแบบจำลองกิจกรรม IDEF0 ดังกล่าวได้กำหนดสมมติฐานในการแบ่งขั้นตอนการนำเข้าและส่งออกสินค้าด้วยคอนเทนเนอร์ทางทะเลไว้ดังนี้

1. แบ่งขั้นตอนโดยเรียงลำดับตามกระบวนการนำเข้าและส่งออกสินค้าหลักๆ ที่ผู้นำเข้าและผู้ส่งออกส่วนใหญ่ต้องปฏิบัติ ภายในแต่ละส่วนจะประกอบไปด้วยกิจกรรมย่อยต่างๆ ซึ่งอาจจะแตกต่างกันออกไปตามลักษณะการดำเนินงานของแต่ละบริษัท และ
2. แบ่งขั้นตอนออกตามจุดที่ต้องมีการหยุดการเคลื่อนย้ายสินค้า/ตู้สินค้า หรือ หยุดดำเนินงานติดต่อประสานงานกับหน่วยงาน หรือ ทำกิจกรรมต่างๆ เพื่อให้สามารถดำเนินงานเคลื่อนย้ายสินค้า/ตู้สินค้าต่อไปได้

วัตถุประสงค์ของการสร้างแบบจำลองกิจกรรมนี้ก็เพื่อใช้เป็นหลักอ้างอิงในการศึกษาและเก็บรวบรวมข้อมูลตามที่ต้องการจากการดำเนินงานจริงในขั้นตอนต่อไป โดยได้แสดงรายละเอียดพร้อมคำอธิบายประกอบแบบจำลองกิจกรรมที่สมบูรณ์แล้วไว้ในภาคผนวก ก และ ภาคผนวก ข ตามลำดับ

4.4 การเก็บรวบรวมข้อมูลจากการดำเนินงานจริงในเบื้องต้น

จากการเก็บรวบรวมข้อมูลในเบื้องต้น สามารถสรุปกระบวนการออกมาในรูปแบบของแบบจำลองกิจกรรมตามมาตรฐาน IDEF0 พร้อมรายละเอียดของการดำเนินงานและรายการค่าใช้จ่ายในแต่ละขั้นตอนของกระบวนการนำเข้าและส่งออกสินค้าด้วยคอนเทนเนอร์ทางทะเลในเบื้องต้น การเก็บรวบรวมข้อมูลในขั้นตอนต่อมานี้จะทำการเก็บรวบรวมข้อมูล โดยการเข้าไปศึกษาถึงรายละเอียด พร้อมทั้งเก็บรวบรวมข้อมูลจากการดำเนินงานจริงจากหน่วยงานทั้งภาครัฐและภาคเอกชนที่เกี่ยวข้อง ซึ่งได้แสดงรายชื่อหน่วยงานทั้งภาครัฐและภาคเอกชนดังกล่าวไว้ดังตารางที่ 4.3 นำเสนอโดยแบ่งแยกออกตามขั้นตอนหรือกิจกรรมหลักที่ได้นำเสนอไว้ในแบบจำลองกระบวนการนำเข้าและส่งออกสินค้าด้วยคอนเทนเนอร์ทางทะเล

ในส่วนนี้จะยกตัวอย่างขั้นตอนการเก็บรวบรวมข้อมูลจากผู้นำเข้าหรือผู้ส่งออกเท่านั้น เนื่องจากขั้นตอนการเก็บรวบรวมข้อมูลจากหน่วยงานทั้งภาครัฐและภาคเอกชนที่เกี่ยวข้องมีความคล้ายคลึงกัน โดยมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

การเก็บรวบรวมข้อมูลจากผู้นำเข้าหรือผู้ส่งออก กระทำโดยสัมภาษณ์พนักงานในบริษัท เช่น เจ้าของบริษัท ผู้จัดการฝ่ายนำเข้าหรือฝ่ายส่งออก และ พนักงานฝ่ายนำเข้าหรือฝ่ายส่งออก เป็นหลัก พร้อมทั้งสังเกตการณ์ และ จับเวลา ในบางขั้นตอน ที่ทางบริษัทอนุญาตให้เข้าศึกษาดูงานได้

การเก็บรวบรวมข้อมูลจากการดำเนินงานจริงในเบื้องต้นนี้มีวัตถุประสงค์ เพื่อต้องการทราบถึงข้อมูลหรือรายละเอียดของรูปแบบธุรกิจ ประเภทของสินค้า การบรรจุหีบห่อ วิธีการขนส่ง การติดต่อตกลงซื้อขาย ตลาดนำเข้าและส่งออก กระบวนการและรายการค่าใช้จ่ายในการนำเข้า และส่งออกสินค้าของทางบริษัทผู้นำเข้าและผู้ส่งออก เพื่อนำไปปรับปรุงแก้ไขแบบจำลองกิจกรรม พร้อมรายละเอียดของการดำเนินงานและรายการค่าใช้จ่ายในแต่ละขั้นตอนของกระบวนการนำเข้าและส่งออกสินค้าด้วยคอนเทนเนอร์ทางทะเลที่เขียนไว้ในเบื้องต้น ให้ครบถ้วนถูกต้องในลักษณะภาพรวมของการดำเนินงานโดยทั่วไป ซึ่งในการเก็บรวบรวมข้อมูลจากผู้นำเข้าและผู้ส่งออกในครั้งแรกนี้ก็ยังไม่สามารถจะได้รายละเอียดอย่างครบถ้วน เนื่องจากบางกระบวนการผู้นำเข้าและผู้ส่งออกเลือกที่จะว่าจ้างผู้ให้บริการในการดำเนินงานแทน ดังนั้นข้อมูลในส่วนดังกล่าวจึงต้องทำการเก็บรวบรวมข้อมูลเพิ่มเติมจากหน่วยงานทั้งภาครัฐและภาคเอกชนที่เกี่ยวข้องต่อไป

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ตารางที่ 4.3 รายชื่อหน่วยงานภาครัฐและเอกชนที่ได้เข้าไปศึกษาถึงรายละเอียด พร้อมทั้งเก็บรวบรวมข้อมูลจากการดำเนินงานจริง

รหัสกิจกรรม	กิจกรรม	หน่วยงานภาครัฐ	หน่วยงานภาคเอกชน
A1 (นำเข้า)	ตกลงการซื้อขายและเปิด L/C เพื่อนำเข้าสินค้า	- (ไม่มี) -	บริษัทนำเข้าและส่งออกสิ่งทอและเครื่องนุ่งห่ม ธนาคาร ได้แก่ ธนาคารกรุงเทพ และ ธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย (เกี่ยวกับการเปิด L/C, การขอรับ L/C, การขอรับเอกสาร Shipping Document และ การทำเอกสาร Shipping Guarantee) ตัวแทนบริษัทเรือ (Shipping Agent) ผู้รับจัดการขนส่งสินค้า (Freight Forwarder)
A1 (ส่งออก)	ตกลงการซื้อขาย พิจารณา L/C และ จอจระวางเรือ		
A2 (นำเข้า)	ตรวจสอบวันเรือเข้าและขอรับเอกสาร	- (ไม่มี) -	บริษัทนำเข้าและส่งออกสิ่งทอและเครื่องนุ่งห่ม ธนาคาร ตัวแทนบริษัทเรือ และ ผู้รับจัดการขนส่งสินค้า
A3 (นำเข้า)	ปฏิบัติงานที่ทำเรือ	องค์การรับส่งสินค้าและพัสดุภัณฑ์ (ร.ส.พ.) การทำเรือแห่งประเทศไทย	บริษัทนำเข้าและส่งออกสิ่งทอและเครื่องนุ่งห่ม ตัวแทนบริษัทเรือ ผู้รับจัดการขนส่งสินค้า ผู้ให้บริการขนส่งสินค้า/ตู้สินค้า ท่าเรือแหลมฉบัง ท่า B4 (TIPS Co.,Ltd.) และ B2 (Evergreen Container Terminal (Thailand) Ltd.) และ B5 (Laem Chabang International (Thailand) Co.,Ltd.)
A4 (ส่งออก)		<ul style="list-style-type: none"> ▪ ประชาสัมพันธ์การทำเรือแห่งประเทศไทย ▪ ทำบริการตู้สินค้า 1 และ 2 และ โรงพักสินค้า ท่าเรือกรุงเทพ ▪ One Stop Service หรือ ศูนย์ชำระค่าภาระและค่าบริการจุดเดียว เบ็ดเสร็จ 	
A4 (นำเข้า)	ปฏิบัติงานที่ รพท.	การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) กองบริหารสถานีบรรจจุและแยกสินค้ากอล์ฟอง	บริษัทนำเข้าและส่งออกสิ่งทอและเครื่องนุ่งห่ม ตัวแทนบริษัทเรือ ผู้รับจัดการขนส่งสินค้า ผู้ให้บริการขนส่งสินค้า/ตู้สินค้า สถานี A รพท. การรถไฟฯ ลาดกระบัง (บริษัท สยามซอร์เท็ดเซอริวิตส์ จำกัด)
A3 (ส่งออก)		องค์การรับส่งสินค้าและพัสดุภัณฑ์ (ร.ส.พ.)	

ตารางที่ 4.3 รายชื่อหน่วยงานภาครัฐและเอกชนที่ได้เข้าไปศึกษาถึงรายละเอียด พร้อมทั้งเก็บรวบรวมข้อมูลจากการดำเนินงานจริง (ต่อ)

รหัสกิจกรรม	กิจกรรม	หน่วยงานภาครัฐ	หน่วยงานภาคเอกชน
A5 (นำเข้า)	ปฏิบัติงานที่โรงงาน	องค์การรับส่งสินค้าและพัสดุภัณฑ์ (ร.ส.พ.)	บริษัทนำเข้าและส่งออกสิ่งทอและเครื่องนุ่งห่ม
A2 (ส่งออก)			ผู้รับจัดการขนส่งสินค้า (Freight Forwarder) ผู้ให้บริการขนส่งสินค้า/ตู้สินค้า
A6 (นำเข้า)	ผ่านพิธีการศุลกากร	กรมศุลกากร กระทรวงการคลัง เจ้าหน้าที่ศุลกากรจากสำนักงานศุลกากร 3 แห่ง ได้แก่ <ul style="list-style-type: none"> ▪ สำนักงานศุลกากรที่ท่าเรือกรุงเทพ ▪ สำนักงานศุลกากรที่ท่าเรือพาณิชย์แหลมฉบัง ▪ สำนักงานศุลกากรที่สถานี A รพท. การรถไฟฯ ลาดกระบัง 	บริษัทนำเข้าและส่งออกสิ่งทอและเครื่องนุ่งห่ม
A5 (ส่งออก)			ผู้รับจัดการขนส่งสินค้า (Freight Forwarder) สมาคมชิปปิ้งแห่งประเทศไทย ตัวแทนออกของรายย่อย (ชิปปิ้ง) ตัวแทนออกของรับอนุญาต (Customs Broker) Counter Service
A6 (ส่งออก)	จัดเตรียมเอกสารให้ผู้ซื้อ	ศูนย์บริการส่งออกแบบเบ็ดเสร็จ (One Stop Service Center) กรมส่งเสริมการส่งออก กระทรวงพาณิชย์ สภาหอการค้าแห่งประเทศไทย (เกี่ยวกับการขอหนังสือรับรองแหล่งกำเนิดสินค้า) กรมการค้าต่างประเทศ กระทรวงพาณิชย์ (เกี่ยวกับการขอหนังสือรับรองแหล่งกำเนิดสินค้าและหนังสือรับรองการส่งออกสิ่งทอ) สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน (BOI)	บริษัทนำเข้าและส่งออกสิ่งทอและเครื่องนุ่งห่ม ธนาคาร (เกี่ยวกับการรวบรวมเอกสารตามที่ถูกชำระมูลค่าใน L/C ยื่นขายตัวให้กับธนาคาร) สมาคมส่งเสริมการลงทุน (เกี่ยวกับการขอหนังสือส่งปล่อย BOI) TIFFA EDI SERVICES CO.,LTD บริษัท SGS (ประเทศไทย) จำกัด (ให้บริการตรวจสอบสินค้าที่ขนส่งทางทะเล)

4.5 สรุปข้อมูลลักษณะการดำเนินงานของบริษัทตัวอย่างในเบื้องต้น

จากการสำรวจและเก็บรวบรวมข้อมูลจากบริษัทตัวอย่าง (บริษัทสิ่งทอและเครื่องนุ่งห่ม) จำนวน 3 บริษัท สามารถสรุปข้อมูลลักษณะการดำเนินงานนำเข้าและส่งออกสินค้าของบริษัทตัวอย่างในเบื้องต้นได้ดังตารางที่ 4.4

ตารางที่ 4.4 สรุปข้อมูลลักษณะการดำเนินงานของบริษัทตัวอย่างในเบื้องต้น

ข้อมูล	นำเข้า	ส่งออก
ที่ตั้ง	ที่ตั้งของสถานประกอบการ โรงงาน รวมถึงโรงพักสินค้าของบริษัทตัวอย่าง ตั้งอยู่ภายในเขตกรุงเทพฯ และ ปริมณฑล	
ลักษณะของบริษัท	เป็นบริษัทจำกัด ของคนไทย	
ลักษณะของธุรกิจ	เป็นบริษัทผู้ผลิต ทำการนำเข้าวัตถุดิบจากต่างประเทศ เพื่อทำการผลิตและส่งออกตามคำสั่งซื้อของลูกค้าในต่างประเทศ	
วัตถุดิบ/สินค้า	ผ้าผืนประเภทต่างๆ รวมถึงเครื่องประดับ เช่น ชิป กระดุม เป็นต้น	เสื้อผ้าสำเร็จรูป ได้แก่ แจ็กเก็ต เสื้อกันหนาว เสื้อกันฝน ชุดกีฬา กระโปรง กางเกง เสื้อผ้าสำหรับผู้ชายและผู้หญิง และ ถุงเท้า เป็นต้น
การบรรจุหีบห่อ	<p>สินค้าแต่ละประเภท สามารถทำการบรรจุหีบห่อได้หลายลักษณะหรือหลายรูปแบบ ตามที่ลูกค้าต้องการ แต่ทั้งนี้ก็ควรที่จะต้องคำนึงถึงความเหมาะสมและความเสียหายที่อาจจะเกิดขึ้นระหว่างการขนส่งด้วย ได้แก่</p> <p>สินค้าประเภทสิ่งทอ เช่น ผ้าผืน</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ ผ้าผืนพับเป็นทบ อัดทับด้วยเครื่องจักรให้อยู่ในรูปทรงสี่เหลี่ยม (Bale) และ ใช้พลาสติกคลุมทับ เพื่อป้องกันสิ่งสกปรกและความชื้นอีกทีหนึ่ง ▪ ผ้าผืนเป็นม้วน ใช้พลาสติกคลุมทับ และ วางซ้อนกันเป็นชั้นบนแท่นรองสินค้า (Pallet) ▪ ผ้าผืนเป็นม้วน บรรจุใส่กล่องกระดาษตามจำนวนและขนาดที่ลูกค้าต้องการ <p>สินค้าประเภทเครื่องนุ่งห่ม เช่น เสื้อผ้าสำเร็จรูป</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ เสื้อผ้าสำเร็จรูป อยู่ในถุงพลาสติก และ บรรจุใส่กล่องกระดาษ 	
สัดส่วนการนำเข้า/ส่งออกสินค้า	ประมาณร้อยละ 80-90 ของวัตถุดิบที่ใช้ในการผลิต นำเข้าจากต่างประเทศ	ประมาณร้อยละ 95-100 ของสินค้าที่ผลิตส่งออกไปต่างประเทศ
ประเทศคู่ค้า	ไต้หวัน ฮองกง และ จีน	สหรัฐอเมริกา แคนาดา ยุโรป และ ญี่ปุ่น
เงื่อนไขการขนส่งสินค้า	F.O.B., C&F และ C.I.F.	F.O.B. และ C&F
วิธีการชำระเงิน	<p>แบบเปิดเลตเตอร์ออฟเครดิต (Letter of Credit : L/C)</p> <p>แบบเรียกเก็บผ่านธนาคาร (Bill for Collection)</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ D/A (Document Against Acceptance) ▪ D/P (Document Against Payment) 	
สิทธิประโยชน์ทางด้านภาษีอากร	<p>มีทั้งกรณีที่เป็นคลังสินค้าทัณฑ์บน</p> <p>การขอคืนอากรขาเข้าตามมาตรา 19 ทวิ และ</p> <p>การขอยกเว้นอากรตามกฎหมายส่งเสริมการลงทุน (BOI)</p>	

ตารางที่ 4.4 สรุปข้อมูลลักษณะการดำเนินงานของบริษัทตัวอย่างในเบื้องต้น (ต่อ)

ข้อมูล	นำเข้า	ส่งออก
ลักษณะการดำเนินงาน	<p>การติดต่อผู้ให้บริการขนส่งสินค้า/ผู้สินค้าหรือตัวแทนบริษัทเรือ</p> <p>ในกรณีที่นำเข้าแบบ C.I.F หรือ ส่งออกแบบ F.O.B ทางบริษัทผู้ค้าอาจจะระบุหรือกำหนดตัวแทนที่เป็นผู้รับจัดการขนส่งสินค้าหรือตัวแทนบริษัทเรือมาใน L/C เพื่อให้ทางบริษัทติดต่อ เช่น ในกรณีส่งออก ทางบริษัทผู้ส่งออกมักจะดำเนินการติดต่อจองระวางบรรทุกและเที่ยวเรือกับทางผู้รับจัดการขนส่งสินค้าที่เป็นตัวแทนของผู้ค้า</p>	
	<p>การดำเนินงานในส่วนของการผ่านพิธีการศุลกากรและการขนส่งสินค้า/ผู้สินค้า</p> <p>ทางบริษัทมักจะเลือกใช้บริการ ตัวแทนออกของ ผู้ให้บริการขนส่ง หรือ ผู้รับจัดการขนส่งสินค้าโดยทั่วไป หรืออาจจะใช้บริการของผู้รับจัดการขนส่งสินค้าที่เป็นตัวแทนของผู้ค้าก็ได้</p>	
	<p>การจัดเตรียมและตรวจสอบเอกสารต่างๆ</p> <p>ทางบริษัทจะทำจัดเตรียมเอกสารที่จำเป็นสำหรับการนำเข้าหรือส่งออกด้วยตนเอง เช่น ใบขนสินค้า, Invoice, Packing List, ฐ.ต.1 หรือ ฐ.ต.2, booking (Shipping Particular) ฯลฯ หรือ ในบางกรณีอาจจะให้ทางผู้ให้บริการจัดเตรียมเอกสารบางส่วนให้ก็ได้</p>	
	<p>การขนส่งสินค้า/ผู้สินค้า</p> <p>การขนส่งสินค้า/ผู้สินค้าระหว่างประเทศทางบริษัทใช้รูปแบบการขนส่ง 2 ทาง คือ ทางเรือและทางเครื่องบิน</p> <p>สำหรับการนำเข้าและส่งออกสินค้าทางเรือ ทำเรือหลักที่ทางบริษัทตัวอย่างใช้บริการมีอยู่ 2 ท่า โดยดำเนินงานที่ ท่าเรือแหลมฉบัง ร้อยละ 70 ท่าเรือกรุงเทพ ร้อยละ 25 และ ท่าเรือเอกชนอื่นๆ ร้อยละ 5 รวมถึงมีทั้งกรณีที่ใช้ และไม่ใช้เส้นทางการขนส่งสินค้า/ผู้สินค้าจากโรงงานผ่านทาง รพท. การรถไฟฯ ลาดกระบังมาจาก/ไปยังท่าเรือ</p> <p>การนำเข้าและส่งออกสินค้าของทางบริษัทร้อยละ 80 เป็นตู้ LCL และ ร้อยละ 20 เป็นตู้ FCL โดยทั่วไปการนำเข้าและส่งออกสินค้าประเภทสิ่งทอและเครื่องนุ่งห่ม จะไม่มีการกองเก็บสินค้าไว้ที่โรงพักสินค้าในท่าเรือ หรือ รพท. ถ้ามีก็จะไม่เกินกำหนดเวลาฝากเก็บที่ไม่เสียค่าใช้จ่าย เนื่องจากทางบริษัทจะต้องรีบดำเนินการนำเข้าสินค้ามาผลิต หรือ เพื่อให้ทันกำหนดเวลาการส่งออกตามคำสั่งซื้อของลูกค้าในต่างประเทศ ดังนั้นจึงทำให้ไม่มีค่าใช้จ่ายในส่วนของการฝากเก็บสินค้า/ผู้สินค้า (Cargo/Container Storage) ในท่าเรือ หรือ รพท. เช่น ในการดำเนินงานส่งออก ทางผู้รับจัดการขนส่งสินค้าหรือตัวแทนบริษัทเรือ ซึ่งเป็นตัวแทนของทางผู้ค้า อาจจะทำการรวบรวมสินค้าจากผู้ส่งออกหลายรายมาไว้ที่โรงพักสินค้าแล้วก็ทำการคัดแยกและบรรจุสินค้าเข้าตู้ เพื่อให้สะดวกต่อการดำเนินงานในการขนส่งสินค้าไปยังจุดหมายปลายทาง</p> <p>สำหรับการขนส่งสินค้า/ผู้สินค้าภายในประเทศทางบริษัทใช้รูปแบบการขนส่งทางถนน โดยใช้บริการรถบรรทุก/หัวลากเท่านั้น ซึ่งทางบริษัทมีทางเลือกในการขนส่งสินค้าอยู่ 2 ทางเลือก คือ ใช้รถบรรทุกของทางบริษัทเอง (รถบรรทุกของทางบริษัทมีขนาด 4 และ 6 ล้อ เป็นรถบรรทุกแบบตู้ปิด) หรือ อาจจะเลือกใช้บริการของบริษัทผู้ให้บริการขนส่งสินค้า/ผู้สินค้า</p> <p>ในการขนส่งสินค้า/ผู้สินค้า ไม่ว่าจะรถบรรทุก/หัวลากคันนั้นจะบรรทุกสินค้าเต็มคันหรือไม่ ก็จะทำการไปรับ/ส่งหรือขนย้ายสินค้า โดยที่ จะไม่มีการแวะพักหรือรับ/ส่งสินค้าระหว่างทาง ถึงแม้ว่าในวันนั้นจะต้องมีการไปรับ/ส่งสินค้า/ผู้สินค้าที่อื่นอีก</p>	

ตารางที่ 4.4 สรุปข้อมูลลักษณะการดำเนินงานของบริษัทตัวอย่างในเบื้องต้น (ต่อ)

ข้อมูล	นำเข้า	ส่งออก
ลักษณะการดำเนินงาน	<p><u>การผ่านพิธีการศุลกากร</u></p> <p>สำหรับการผ่านพิธีการศุลกากร ทางบริษัทจะทำการส่งมอบเอกสารที่ได้จัดเตรียมไว้ให้กับทางบริษัทตัวแทนออกของ โดยทางบริษัทจะทำการนัดหมาย วัน เวลา และ สถานที่ กับทางบริษัทตัวแทนออกของ เพื่อให้ไปดำเนินงานผ่านพิธีการศุลกากร (ทางตัวแทนออกของดำเนินการผ่านพิธีการศุลกากรด้วยระบบ EDI) รวมถึงชำระค่าธรรมเนียมและค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานต่างๆ แทนทางบริษัท โดยทางบริษัทตัวแทนออกของจะส่งใบเสร็จรับเงินฉบับจริงมาให้ทางบริษัท เพื่อเรียกเก็บค่าใช้จ่ายในภายหลัง</p>	
ลักษณะการดำเนินงาน หลังการส่งมอบสินค้า สำหรับการส่งออก	<p><u>การติดต่อผู้รับจัดการขนส่งสินค้าหรือตัวแทนบริษัทเรือ เพื่อขอรับใบตราส่ง</u></p> <p>ทางบริษัทผู้ส่งออกจะเป็นผู้ดำเนินการติดต่อผู้รับจัดการขนส่งสินค้าหรือตัวแทนบริษัทเรือเพื่อขอรับใบตราส่งด้วยตนเอง</p> <p><u>ส่วนของการติดต่อบริษัทประกันภัย เพื่อขอทำประกันภัย</u></p> <p>ในกรณีที่ส่งออกแบบ F.O.B. ทางบริษัทผู้ส่งออกจะต้องทำการส่งใบตราส่งไปให้กับลูกค้าเพื่อที่จะได้นำเอกสารดังกล่าวไปทำการประกันภัยสินค้าทางทะเล</p> <p><u>การติดต่อธนาคาร เพื่อส่งมอบเอกสารต่างๆ และ ขอรับเงินค้ำสินค้า</u></p> <p>ทางบริษัทผู้ส่งออกดำเนินการจัดเตรียมและตรวจสอบเอกสารต่างๆ ให้ได้ครบตาม L/C ระบุและ ลงนามประทับตรา เพื่อเตรียมส่งมอบให้ลูกค้า โดยในส่วนของเอกสารส่งออกต่างๆ ให้กับลูกค้าทางบริษัทสามารถดำเนินการได้หลายวิธีแล้วแต่ความต้องการของทางลูกค้า เช่น ส่งผ่านทางธนาคาร หรือ ส่งผ่านทางผู้รับจัดการขนส่งสินค้า ซึ่งเป็นตัวแทนของทางลูกค้า ที่มีบริการในการตรวจสอบ รวมรวมเอกสารและจัดส่งให้ทางลูกค้า</p>	
ลักษณะการดำเนินงาน ก่อนการไปรับสินค้า สำหรับการนำเข้า	<p><u>การติดต่อธนาคาร เพื่อขอรับเอกสารต่างๆ และ ชำระเงินค้ำสินค้า</u></p> <p>สำหรับการติดต่อขอรับเอกสาร (Shipping Document) พร้อมชำระค้ำสินค้ากับทางธนาคาร</p> <p>ในกรณีที่เอกสารมาถึงล่าช้า ทางบริษัทผู้นำเข้ามักจะติดต่อขอทำเอกสาร Shipping Guarantee กับทางธนาคาร เพื่อนำเอกสารดังกล่าวไปแลกเปลี่ยนปล่อยสินค้าจากตัวแทนบริษัทเรือ เพื่อนำไปผ่านพิธีการศุลกากร ก่อนที่เอกสารต้นฉบับจะมาถึง</p>	

4.6 กำหนดสมมติฐานและกรณีศึกษาในส่วนเพิ่มเติม

หลังจากที่ได้ทำการสรุปข้อมูลลักษณะการดำเนินงานของบริษัทตัวอย่างในเบื้องต้นแล้ว ขั้นตอนต่อไปก็จะได้ทำการกำหนดสมมติฐานและกรณีศึกษาเพิ่มเติม โดยพิจารณาจากข้อมูลที่สรุปได้ในเบื้องต้นดังกล่าว เพื่อเป็นกรอบและแนวทางสำหรับการสำรวจและเก็บรวบรวมข้อมูลจากการดำเนินงานจริงในส่วนเพิ่มเติม สำหรับขั้นตอนต่อไป ดังนี้

4.6.1 สมมติฐานการสำรวจและเก็บรวบรวมข้อมูลในส่วนเพิ่มเติม

ในส่วนนี้จะทำการกำหนดสมมติฐานหรือปัจจัยที่เกี่ยวข้องในแต่ละส่วนของกระบวนการนำเข้าและส่งออกสินค้าเพิ่มเติม โดยพิจารณาจากผลการสรุปข้อมูลลักษณะการดำเนินงานของบริษัทตัวอย่างในเบื้องต้น ดังแสดงไว้ในตารางที่ 4.5

ตารางที่ 4.5 สมมติฐานการสำรวจและเก็บรวบรวมข้อมูลในส่วนเพิ่มเติม

กำหนดสมมติฐาน ในส่วนของ	สมมติฐานการสำรวจและเก็บรวบรวมข้อมูล	
	นำเข้า	ส่งออก
ลักษณะของธุรกิจ	ลักษณะของธุรกิจเป็นบริษัทผู้ผลิตเครื่องนุ่งห่มตามคำสั่งซื้อของลูกค้าในต่างประเทศ โดยนำเข้าวัตถุดิบจากต่างประเทศมาใช้ในการผลิตสินค้าเพื่อการส่งออก	
ประเทศคู่ค้า	นำเข้าวัตถุดิบจากประเทศไต้หวัน (เนื่องจากตามสถิติประเทศไทยนำเข้าสินค้าประเภทสิ่งทอและเครื่องนุ่งห่มจากประเทศไต้หวันอยู่ในลำดับต้นๆ ดังแสดงในตารางที่ 3.5 และ ตารางที่ 3.6 ในบทที่ 3)	ส่งออกสินค้าไปยังประเทศสหรัฐอเมริกา (เนื่องจากตามสถิติประเทศไทยส่งออกสินค้าประเภทสิ่งทอหรือเครื่องนุ่งห่มไปยังประเทศสหรัฐอเมริกาอยู่ในลำดับแรก ดังแสดงในตารางที่ 3.3 ในบทที่ 3)
เงื่อนไขการขนส่งสินค้า	ข้อกำหนดในการส่งมอบสินค้าแบบ C.I.F. สำหรับการนำเข้าถ้าซื้อแบบ C.I.F. ตัวแทนเรือหรือผู้รับจัดการขนส่งสินค้าของผู้ขายจะประสานงานนำสินค้า/ผู้สินค้ามาถึง ท่าเรือ หรือ รพท. ตามข้อตกลง ผู้นำเข้าหรือตัวแทนมีหน้าที่ไปผ่านพิธีการศุลกากรและรับสินค้าจากท่าเรือ หรือ รพท. มายังโรงงาน หรือสถานประกอบการเท่านั้น	ข้อกำหนดในการส่งมอบสินค้าแบบ F.O.B. สำหรับการส่งออกถ้าขายแบบ F.O.B. ผู้ส่งออกจะหมดภาระหน้าที่ความรับผิดชอบก็ต่อเมื่อได้ผ่านพิธีการศุลกากรและส่งมอบสินค้า/ผู้สินค้าถึงมือของตัวแทนเรือหรือผู้รับจัดการขนส่งสินค้าที่ ท่าเรือ หรือ รพท. ตามข้อตกลงเท่านั้น หลังจากนั้นจะเป็นหน้าที่ของตัวแทนเรือหรือผู้รับจัดการขนส่งสินค้าของผู้ซื้อที่กำหนดมา
วิธีการชำระเงิน	ชำระเงินแบบ เปิดเลตเตอร์ออฟเครดิต (Letter of Credit : L/C) คือ การตกลงซื้อขายสินค้าโดยใช้ L/C ในการชำระเงินค่าสินค้า L/C เป็นหนังสือรับรองการชำระเงินที่ออกโดยธนาคารของผู้ซื้อ (ผู้นำเข้า) ออกให้แก่ผู้ขาย (ผู้ส่งออก) เพื่อรับรองว่าเมื่อผู้ขายได้ปฏิบัติตามเงื่อนไขใน L/C ทุกประการแล้ว ธนาคารผู้เปิด L/C (Issuing Bank) จะชำระเงินค่าสินค้าให้แก่ผู้ขายโดยไม่มีข้อแม้	
เงื่อนไขการชำระเงิน	เงื่อนไขการชำระเงินเมื่อเห็น (At Sight) หมายความว่า ผู้ซื้อ (ผู้นำเข้า) จะต้องชำระเงินค่าสินค้าต่อธนาคาร (Advising Bank) เมื่อเห็นตัวสินค้านำเข้า (เอกสาร Shipping Document) ธนาคารจึงจะส่งมอบตัวแลกเงินและเอกสารให้ โดยผู้ซื้อต้องมาติดต่อขอชำระเงินค่าสินค้าเพื่อขอรับเอกสารภายใน 3 วันนับจากวันที่ธนาคารแจ้งให้ทราบ และ ในส่วนของผู้ขาย (ผู้ส่งออก) เมื่อผู้ขายยื่นขายตัวประเภท At Sight ตาม L/C ให้แก่ธนาคาร (Negotiating Bank) แล้ว ถ้าหากเอกสารครบถ้วนถูกต้องตามเงื่อนไขที่ระบุใน L/C ธนาคารก็จะรับซื้อตัวและจ่ายเงินค่าสินค้าให้แก่ผู้ขายทันที	

ตารางที่ 4.5 สมมติฐานการสำรวจและเก็บรวบรวมข้อมูลในส่วนเพิ่มเติม (ต่อ)

กำหนดสมมติฐาน ในส่วนของ	สมมติฐานการสำรวจและเก็บรวบรวมข้อมูล	
	นำเข้า	ส่งออก
สิทธิประโยชน์ ทางด้านภาษีอากร	ไม่ได้ใช้สิทธิประโยชน์ใดในการผ่านพิธีการศุลกากรนำเข้าหรือส่งออกสินค้า	

4.6.2 กรณีศึกษาในส่วนเพิ่มเติม

สำหรับกรณีศึกษา ได้มีการกำหนดกรณีศึกษาย่อยเพิ่มเติม เฉพาะในส่วนของกรณีศึกษาที่ 2 เพื่อให้สอดคล้องกับสภาพการดำเนินงานนำเข้าและส่งออกสินค้าด้วยคอนเทนเนอร์ทางทะเลที่เกิดขึ้นจริง โดยได้แสดงไว้ดังตารางที่ 4.6

ตารางที่ 4.6 กรณีศึกษาการนำเข้าและส่งออกสินค้าด้วยคอนเทนเนอร์ทางทะเลในส่วนเพิ่มเติม

กรณี	ศึกษาเกี่ยวกับ
2	ศึกษาค่าใช้จ่ายและเวลาในการนำเข้าและส่งออกสินค้าด้วยคอนเทนเนอร์ทางทะเล ท่าเรือกรุงเทพ
	2.1 IM_BKK (สัญลักษณ์ย่อ เพื่อนำเสนอในส่วนของผลการวิเคราะห์ข้อมูล) นำเข้าโดยไม่ใช้เส้นทางขนส่งสินค้า/ตู้สินค้าผ่านทาง รพท. การรถไฟฯ ลาดกระบัง
	2.2 EX_BKK ส่งออกโดยไม่ใช้เส้นทางขนส่งสินค้า/ตู้สินค้าผ่านทาง รพท. การรถไฟฯ ลาดกระบัง
	ท่าเรือแหลมฉบัง
	2.3 IM_LCB-ICD นำเข้าโดยใช้เส้นทางขนส่งสินค้า/ตู้สินค้าผ่านทาง รพท. การรถไฟฯ ลาดกระบัง
	2.4 IM_LCB นำเข้าโดยไม่ใช้เส้นทางขนส่งสินค้า/ตู้สินค้าผ่านทาง รพท. การรถไฟฯ ลาดกระบัง
	2.5 EX_LCB-ICD ส่งออกโดยใช้เส้นทางขนส่งสินค้า/ตู้สินค้าผ่านทาง รพท. การรถไฟฯ ลาดกระบัง
	2.6 EX_LCB ส่งออกโดยไม่ใช้เส้นทางขนส่งสินค้า/ตู้สินค้าผ่านทาง รพท. การรถไฟฯ ลาดกระบัง

หมายเหตุ :

- สำหรับกรณีศึกษาค่าใช้จ่ายและเวลาในการนำเข้าและส่งออกสินค้าด้วยคอนเทนเนอร์ทางทะเลที่ทำเรือกรุงเทพ จะไม่มีกรณีศึกษาย่อยที่นำเข้าหรือส่งออกโดยใช้เส้นทางขนส่งสินค้า/ตู้สินค้าผ่านทาง รพท. การรถไฟฯ ลาดกระบัง
- ในส่วนของกรณีศึกษาการนำเข้าและส่งออกสินค้าด้วยคอนเทนเนอร์ทางทะเลที่ทำเรือกรุงเทพและท่าเรือแหลมฉบัง สำหรับกรณีศึกษาย่อยได้แบ่งพิจารณาปริมาณสินค้าที่ทำกรนำเข้าหรือส่งออกต่อครั้ง ดังนี้
 - กรณีที่เป็นตู้ LCL สินค้าปริมาตร 10 ลูกบาศก์เมตร (m^3) และ

- กรณีที่เป็นตู้ FCL ตู้สินค้าขนาด 20 ฟุต และ 40 ฟุต จำนวน 1 ตู้สินค้า
- สำหรับกรณีศึกษาที่ 2.2 และ 2.6 การส่งออกสินค้าโดยไม่ใช้เส้นทางขนส่งสินค้า/ตู้สินค้าผ่านทาง รพท. การรถไฟฯ ลาดกระบังไปยังท่าเรือกรุงเทพและท่าเรือแหลมฉบัง จะมีเฉพาะกรณีที่เป็นตู้ LCL สินค้าปริมาตร 10 ลูกบาศก์เมตร โดยทางผู้ส่งออกจะดำเนินการนำสินค้าไปส่งมอบให้กับผู้รับจัดการขนส่งสินค้าหรือตัวแทนเรือตาม วัน เวลา และ สถานที่ที่ได้นัดหมายไว้เท่านั้น เนื่องจากลักษณะการส่งออกสินค้าประเภทสิ่งทอและเครื่องนุ่งห่ม โดยการเก็บรวบรวมข้อมูลจากบริษัทตัวอย่าง จะไม่มีกรณีที่เป็นตู้ FCL ที่จะต้องมาทำการตรวจปล่อยและบรรจุสินค้าเข้าตู้ที่โรงงาน แต่กรณีส่งออกสินค้าโดยใช้เส้นทางขนส่งสินค้า/ตู้สินค้าผ่านทาง รพท. การรถไฟฯ ลาดกระบังไปยังท่าเรือแหลมฉบัง จะมีทั้งกรณีที่เป็นตู้ FCL และ LCL แต่กรณีที่เป็นตู้ FCL ในที่นี้จะกำหนดให้ทำการตรวจปล่อยและบรรจุสินค้าเข้าตู้ที่ รพท. การรถไฟฯ ลาดกระบัง หรือ ท่าเรือแหลมฉบัง เท่านั้น

4.7 การเก็บรวบรวมข้อมูลจากการดำเนินงานจริงในส่วนเพิ่มเติม

การเก็บรวบรวมข้อมูลจากการดำเนินงานจริงในส่วนเพิ่มเติมนี้มีวัตถุประสงค์ เพื่อนำแบบจำลองกิจกรรม พร้อมรายละเอียดของการดำเนินงานและรายการค่าใช้จ่ายในแต่ละขั้นตอนของกระบวนการนำเข้าและส่งออกสินค้าด้วยคอนเทนเนอร์ทางทะเลที่ได้รับปรับปรุงแก้ไข โดยใช้ข้อมูลที่ได้สรุปและรวบรวมจากเอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้องในเบื้องต้น ประกอบกับข้อมูลจากการเก็บรวบรวมข้อมูลจากการดำเนินงานจริงในเบื้องต้น เข้าไปให้ทางบริษัทผู้นำเข้าและผู้ส่งออกตรวจสอบความครบถ้วนถูกต้อง พร้อมทั้งเก็บรวบรวมข้อมูลอื่นๆ ที่ต้องการ ได้แก่ ค่าใช้จ่าย เวลา และเวลารอคอยในการดำเนินงาน ปัจจัยที่มีผลต่อค่าใช้จ่าย เวลา ปัญหา และ แนวทางในการแก้ไขเป็นต้น เพื่อนำมาวิเคราะห์ผลตามสมมติฐานและกรณีศึกษาที่ได้กำหนดไว้ ซึ่งจะได้กล่าวถึงผลการวิเคราะห์ข้อมูลตามสมมติฐานและกรณีศึกษาที่ได้กำหนดไว้ในบทต่อไป

หลังจากที่ได้ข้อมูลที่ต้องการ โดยการเก็บรวบรวมข้อมูลจากแหล่งข้อมูลในแต่ละครั้งนั้น ก็จะต้องทำการตรวจสอบความครบถ้วนและถูกต้องของข้อมูลเสียก่อน ที่จะนำข้อมูลเหล่านั้นมาทำการวิเคราะห์และสรุปผลต่อไป เนื่องจากข้อมูลที่ได้มาอาจมีผิดพลาดจากความเป็นจริง โดยข้อผิดพลาดบางส่วนอาจเกิดจากความบกพร่องในการเก็บรวบรวมข้อมูล เช่น เก็บรวบรวมข้อมูลมาไม่ครบ แหล่งข้อมูลไม่น่าเชื่อถือ หรือ ความเข้าใจผิดผู้ตอบคำถามในกรณีที่ใช้แบบสอบถามหรือการสัมภาษณ์ในการเก็บรวบรวมข้อมูล โดยเฉพาะข้อมูลในส่วนที่ได้มาจากการเก็บรวบรวมข้อมูลด้วยวิธีการสัมภาษณ์จากบุคลากรในหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ซึ่งจะมีความเหมือนและแตกต่างกันออกไปตามสถานะของแต่ละบุคคล เช่น สถานะที่เป็นผู้ให้บริการ ผู้ใช้บริการ รวมถึงประสบการณ์ อายุ เพศ และ การศึกษาที่แตกต่างกัน ดังนั้นในการวิเคราะห์ข้อมูล จึงต้องมีการคำนึงถึงความน่าเชื่อถือของข้อมูลที่ได้มา เป็นต้น

บทที่ 5

ผลการวิเคราะห์ข้อมูล

จากการสำรวจและเก็บรวบรวมข้อมูลตามขั้นตอนที่ได้นำเสนอไว้ในบทที่ 4 สามารถนำข้อมูลที่ได้มาทำการสรุป เพื่อให้เห็นถึงภาพรวมของกระบวนการและรายการค่าใช้จ่ายในการนำเข้าและส่งออกสินค้าด้วยคอนเทนเนอร์ทางทะเล โดยได้นำเสนอและอธิบายรายละเอียดทั้งหมดไว้ในภาคผนวก ก. แบบจำลองกระบวนการนำเข้าและส่งออกสินค้าด้วยคอนเทนเนอร์ทางทะเล ภาคผนวก ข. กระบวนการนำเข้าและส่งออกสินค้าด้วยคอนเทนเนอร์ทางทะเล และ ภาคผนวก ค. รายการและอัตราค่าใช้จ่ายในการนำเข้าและส่งออกสินค้าด้วยคอนเทนเนอร์ทางทะเล

เนื้อหาในบทนี้จะนำเสนอผลการวิเคราะห์ข้อมูล โดยแบ่งออกเป็น 4 ส่วน ตามสมมติฐานและกรณีศึกษาที่ได้กำหนดไว้ คือ (1) ผลการศึกษาเปรียบเทียบการผ่านพิธีการศุลกากรนำเข้าและส่งออกสินค้าโดยระบบ Manual กับ ระบบ EDI (2) ผลการศึกษาค่าใช้จ่ายและเวลาในการนำเข้าและส่งออกสินค้าด้วยคอนเทนเนอร์ทางทะเล (3) ผลการศึกษาปัญหาในการนำเข้าและส่งออกสินค้าด้วยคอนเทนเนอร์ทางทะเล และ (4) ผลการศึกษาแนวทางเบื้องต้นในการปรับปรุงประสิทธิภาพการนำเข้าและส่งออกสินค้าด้วยคอนเทนเนอร์ทางทะเล ซึ่งจะกล่าวถึงในรายละเอียดต่อไปตามลำดับ ดังนี้

5.1 ผลการศึกษาเปรียบเทียบการผ่านพิธีการศุลกากรนำเข้าและส่งออกสินค้าโดยระบบ Manual กับ ระบบ EDI

5.1.1 ความรู้เบื้องต้นเกี่ยวกับการผ่านพิธีการศุลกากร

การผ่านพิธีการศุลกากรที่ใช้ปฏิบัติอยู่ในปัจจุบันมีอยู่ 3 ระบบ คือ ระบบทั่วไป (Manual) ระบบแลกเปลี่ยนข้อมูลทางอิเล็กทรอนิกส์ (EDI) และ ระบบอินเทอร์เน็ต (INTERNET XML) โดยมีรายละเอียดเบื้องต้น ดังนี้

1. การผ่านพิธีการศุลกากรระบบทั่วไป (Manual)

การผ่านพิธีการศุลกากรระบบทั่วไปเป็นระบบที่ผู้ประกอบการ (ผู้นำเข้า ผู้ส่งออก หรือ ตัวแทน) จะต้องจัดเตรียมใบขนสินค้าขาเข้า (แบบ กศก.99)/ใบขนสินค้าขาออก (แบบ กศก.101) ตามแบบฟอร์มของกรมศุลกากร พร้อมเอกสารประกอบใบขนสินค้าฯ แล้วนำมายื่น ณ ที่ทำการศุลกากร เพื่อผ่านพิธีการ (ตรวจสอบเอกสาร) ชำระอากร และ ตรวจปล่อยสินค้าตามขั้นตอนต่อไป

2. การผ่านพิธีการศุลกากรระบบแลกเปลี่ยนข้อมูลทางอิเล็กทรอนิกส์ (Electronic Data Interchange : EDI)

ระบบ EDI หมายถึง ระบบการแลกเปลี่ยนเอกสารธุรกิจด้วยวิธีการสื่อสารทางอิเล็กทรอนิกส์ โดยใช้มาตรฐานข้อมูลตามที่ตกลงกันจากระบบคอมพิวเตอร์ขององค์กรหนึ่งไปยังระบบคอมพิวเตอร์ของอีกร่างหนึ่งผ่านทางเครือข่ายสื่อสาร

การผ่านพิธีการศุลกากรระบบแลกเปลี่ยนข้อมูลทางอิเล็กทรอนิกส์เป็นระบบที่ผู้ประกอบการสามารถจัดเตรียมข้อมูลใบขนสินค้าขาเข้า (แบบ กศก.99/1) หรือ ใบขนสินค้าขาออก (แบบ กศก.101/1) ภายในสำนักงานของตนและส่งผ่านข้อมูลตามมาตรฐาน UN/EDIFACT (United Nation/Electronic Data Interchange for Administration, Commerce and Transportation เป็นมาตรฐาน EDI ที่รับรองโดยองค์การสหประชาชาติให้ใช้สำหรับการบริการ การค้า และการขนส่ง) มายังกรมศุลกากรโดยทาง EDI เครื่องคอมพิวเตอร์ของกรมศุลกากรจะทำการตรวจสอบความถูกต้องของใบขนสินค้าฯ ถ้าข้อมูลถูกต้องแล้วเครื่องคอมพิวเตอร์จะแจ้งเลขที่ใบขนสินค้าฯ พร้อมสั่งการตรวจ ผู้ประกอบการสามารถจัดเตรียมใบขนสินค้าฯ ได้ทันที ในปัจจุบันผู้ประกอบการมีทางเลือกในการใช้ระบบ EDI ส่งผ่านข้อมูลกับกรมศุลกากรได้ 3 ทางเลือก คือ 1. ใช้บริการของ Customs Broker ที่มีบริการ EDI 2. ใช้บริการ Service counter ของเอกชน และ 3. ติดตั้งระบบ EDI และ จัดทะเบียนเป็นผู้ใช้ EDI กับกรมศุลกากร

3. การผ่านพิธีการศุลกากรระบบอินเทอร์เน็ต (Internet XML)

การผ่านพิธีการศุลกากรระบบอินเทอร์เน็ตเป็นบริการรูปแบบใหม่ที่กระทรวงการคลังและกรมศุลกากรพัฒนาขึ้นเพื่อเป็นอีกทางเลือกหนึ่งในการอำนวยความสะดวกแก่ผู้ประกอบการ ให้สามารถเลือกใช้บริการได้ตามความเหมาะสมนอกเหนือจากระบบ EDI ที่กรมศุลกากรเปิดให้บริการตั้งแต่ พ.ศ. 2543 โดยในระยะแรกกรมศุลกากรจะเปิดให้บริการทางระบบอินเทอร์เน็ตได้เฉพาะการผ่านพิธีการใบขนสินค้าขาออกที่ไม่ใช่ของส่วนบุคคลและเอกสิทธิ์ก่อนเป็นการนำร่องเริ่มเปิดใช้อย่างเป็นทางการ เมื่อวันที่พฤหัสบดีที่ 9 มกราคม พ.ศ. 2546

จากการสำรวจและเก็บรวบรวมข้อมูลสามารถสรุปได้ว่าการผ่านพิธีการศุลกากรนำเข้าและส่งออกสินค้าของสำนักงานศุลกากรแต่ละแห่งจะมีรายละเอียดของการปฏิบัติงานในแต่ละขั้นตอนที่แตกต่างกันออกไป ขึ้นอยู่กับ สภาพแวดล้อม สถานที่ผ่านพิธีการ เจ้าหน้าที่ ฯลฯ ทั้งนี้เพื่ออำนวยความสะดวกและลดขั้นตอนในการผ่านพิธีการศุลกากรให้กับผู้ที่มาติดต่อ สำหรับรายละเอียดของการปฏิบัติงานในแต่ละขั้นตอนที่แตกต่างกันดังกล่าวนี้ ก็ยังคงอยู่ในกรอบของขั้นตอนหลักตามที่กำหนดไว้ในประมวลระเบียบปฏิบัติการกรมศุลกากร พ.ศ. 2530 ฉบับแก้ไขเพิ่มเติม พ.ศ. 2541 ซึ่งสามารถแบ่งออกได้เป็น 4 ขั้นตอนหลัก คือ 1. จัดทำใบขนสินค้า 2. ผ่านพิธีการศุลกากร (ตรวจสอบเอกสาร) 3. ชำระอากร/วางประกัน (ถ้ามี) และ 4. ตรวจปล่อยสินค้า

5.1.2 ผลการศึกษาเปรียบเทียบการผ่านพิธีการศุลกากรโดยระบบ Manual กับระบบ EDI

สำหรับการวิจัยนี้ได้ทำการศึกษา เพื่อเปรียบเทียบการผ่านพิธีการศุลกากรเพียงเฉพาะ 2 ระบบแรกที่กล่าวถึงข้างต้นในเชิงประสิทธิผล โดยพิจารณาจากความพึงพอใจของผู้ที่ทำหน้าที่ผ่านพิธีการศุลกากรไม่ว่าจะเป็น ผู้นำเข้า ผู้ส่งออก หรือ ตัวแทนออกของ จากการที่ได้ใช้งานทั้ง 2 ระบบ เทียบกับวัตถุประสงค์ของการผ่านพิธีการศุลกากรในด้านต่างๆ คือ ค่าใช้จ่าย เวลา บริการ และ ความเป็นธรรม ดังแสดงในตารางที่ 5.1 โดยมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

จากตารางที่ 5.1 พบว่าการผ่านพิธีการศุลกากรนำเข้าและส่งออกสินค้าทั้ง 2 ระบบมีข้อดีและข้อเสียแตกต่างกันออกไป โดยระบบ Manual (11 ขั้นตอน) มีขั้นตอนการดำเนินงานมากกว่าระบบ EDI/Green Line (7 ขั้นตอน) ประมาณ 4 ขั้นตอน และ ใช้เวลาในการผ่านพิธีการนานกว่าโดยเฉลี่ยประมาณ 45 นาที ซึ่งในการผ่านพิธีการทั้ง 2 ระบบ ควรใช้เวลาในการดำเนินงานไม่เกิน 3 ชั่วโมง ทั้งนี้ไม่รวมถึงเวลาในการเดินทางมาติดต่อ ณ ที่ทำการศุลกากร ในปัจจุบันผู้ประกอบการสามารถเลือกใช้การผ่านพิธีการได้ทั้ง 2 ระบบ ทั้งนี้จะต้องพิจารณาถึงความเหมาะสมสำหรับการดำเนินงานของบริษัทด้วย

โดยภาพรวมของการนำเข้าและส่งออกสินค้าในปัจจุบันใช้ระบบ EDI ในผ่านพิธีการศุลกากรนำเข้าคิดเป็นสัดส่วนประมาณร้อยละ 75 และ ส่งออกคิดเป็นสัดส่วนประมาณร้อยละ 95 ส่วนที่เหลือเป็นระบบ Manual สำหรับผู้ประกอบการที่ยังคงใช้ระบบ Manual ในการผ่านพิธีการศุลกากรนั้น สาเหตุส่วนใหญ่เนื่องจาก

- การเข้าเป็นสมาชิกในระบบ EDI ต้องเสียค่าใช้จ่ายทางด้านวัสดุอุปกรณ์และซอฟต์แวร์ค่อนข้างสูงพอสมควร โดยเฉลี่ยแล้วค่าซอฟต์แวร์ที่ใช้เตรียมและส่งข้อมูลใบขนสินค้า ทั้งหมดประมาณ 20,000-40,000 บาท นอกจากนี้ยังมี ค่าธรรมเนียมแรกเข้าโดยเฉลี่ยประมาณ 2,000-5,000 บาท ค่ารักษา Mailbox โดยเฉลี่ยประมาณ 500-1,000 บาท/เดือน และ ค่ารับส่งข้อมูลโดยเฉลี่ยประมาณ 4-6.5 บาท/KB ดังนั้นสำหรับผู้ประกอบการรายย่อยแล้วจึงไม่คุ้มค่าที่จะลงทุนในส่วนนี้
- ผู้ประกอบการบางรายให้ความเห็นว่าระบบ Manual ง่ายและสะดวกกว่าระบบ EDI เช่น การแก้ไขข้อมูลในใบขนสินค้า ในระบบ Manual ทำได้ง่ายกว่าระบบ EDI หรือ การบันทึกและส่งข้อมูลใบขนสินค้า ผ่านระบบ EDI กรณีที่ข้อมูลในเอกสารผิดพลาดเพียงเล็กน้อย ซึ่งอาจเกิดจากการพิมพ์ผิด ถ้าทางกรมศุลกากรตรวจพบ ก็จะถูกปรับจุดละ 1,000 บาท ซึ่งเป็นค่าใช้จ่ายที่ค่อนข้างสูง เป็นต้น

- เนื่องจากการบันทึกข้อมูลและรอข้อมูลตอบกลับจากกรมศุลกากรในการผ่านพิธีการด้วยระบบ EDI บางครั้งใช้เวลาค่อนข้างนาน (ประมาณ 20-30 นาที ในช่วงเวลาเร่งด่วนที่มีผู้ใช้บริการมาก) ดังนั้นกรณีที่มีใบขนสินค้าฯ เพียงไม่กี่ฉบับ ผู้ประกอบการจึงนิยมที่จะผ่านพิธีการด้วยระบบ Manual มากกว่าระบบ EDI เป็นต้น
- กรณีที่ผู้ประกอบการทั่วไปเลือกที่จะผ่านพิธีการด้วยระบบ EDI โดยการใช้บริการ Service Counter หรือ บริษัทตัวแทนออกของรายย่อย ก็จะทำให้เงื่อนไขใบขนสินค้าฯ เป็น Red Line ในส่วนนี้ผู้นำเข้า/ผู้ส่งออกหรือตัวแทนต้องนำใบขนสินค้าฯ พร้อมเอกสารประกอบไปพบเจ้าหน้าที่ เพื่อตรวจสอบความถูกต้องเสียก่อนที่จะไปทำการตรวจปล่อยสินค้าต่อไป เปรียบเสมือนระบบ Manual ซึ่งไม่ช่วยให้การผ่านพิธีการรวดเร็วขึ้นและยังทำให้ต้องเสียค่าใช้จ่ายเพิ่มขึ้นอีกด้วย

ที่กล่าวมาข้างต้นเป็นเหตุผลเพียงส่วนหนึ่งที่ชี้ให้เห็นว่าทำไมผู้ประกอบการบางรายจึงยังคงใช้ระบบ Manual ในการผ่านพิธีการศุลกากรอยู่ ทั้งที่ทางกรมศุลกากรพยายามพัฒนาและสนับสนุนให้ผู้ประกอบการหันมาใช้ระบบ EDI ในการผ่านพิธีการศุลกากร เนื่องจากระบบ EDI มีข้อดีอยู่มากมายที่เห็นได้ชัดเจน ได้แก่

- ลดขั้นตอนการปฏิบัติงานที่ต้องใช้ดุลยพินิจของเจ้าหน้าที่ในการตรวจสอบเอกสาร ทำให้ออกของได้สะดวกและรวดเร็วขึ้น (ขั้นตอนการตรวจสอบพิธีการและตรวจสินค้าลดลง ผู้นำเข้าและผู้ส่งออกที่มีประวัติดี จะถูกตรวจสอบน้อยลงหรือไม่ตรวจเลยทั้งในด้านการตรวจสอบเอกสารและการตรวจสอบสินค้า)
- ลดค่าใช้จ่าย และ เวลาในส่วนของการจัดเตรียมข้อมูลและเอกสาร
- ลดค่าใช้จ่าย และ เวลาในส่วนของการเดินทางมาติดต่อ ณ ที่กรมศุลกากร
- ในอนาคตถ้าหน่วยงานอื่นๆ ใช้ระบบ EDI แล้วก็ยิ่งได้รับความสะดวกมากขึ้น เช่น
 - ธนาคารพาณิชย์ : เปิดให้บริการชำระเงินผ่านธนาคาร (Electronic Funds Transfer : EFT) ผู้เสียภาษีสามารถไปชำระเงินที่ธนาคารใดก็ได้ ไม่ต้องมาชำระที่ทำการศุลกากร
 - กระทรวงพาณิชย์ : ผู้ที่จะขอใบอนุญาตต่างๆ เพื่อนำสินค้าเข้าหรือส่งสินค้าออกสามารถส่งคำขอให้กระทรวงพาณิชย์ทาง EDI โดยไม่ต้องไปยื่นด้วยตนเอง
 - ธนาคารแห่งประเทศไทย : รับข้อมูล ธ.ต. ทาง EDI แทนการใช้เอกสาร ธ.ต.
 - สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน (BOI) : ส่งหนังสืออนุมัติและสั่งปล่อย และ ข้อมูลบัตรส่งเสริมของบริษัทที่ได้รับการส่งเสริมการลงทุนให้กรมศุลกากรทาง EDI แทนการใช้พนักงานนำส่งเอกสาร ส่วนกรมศุลกากรเมื่อตรวจปล่อยของ

ออกไปแล้ว ก็ส่งข้อมูลการส่งออกของแต่ละบริษัทแต่ละรายให้ BOI ทาง EDI เพื่อ BOI จะได้ไปตัดบัญชีวัตถุดิบโดยไม่ต้องบันทึกข้อมูลซ้ำซ้อนอีก

- มีข้อมูลข่าวสารที่ทันสมัย สามารถนำไปใช้ในการบริหารจัดการได้
- ผู้ประกอบการมีความได้เปรียบคู่แข่งที่อยู่นอกระบบ เป็นต้น

5.2 ผลการศึกษาค่าใช้จ่ายและเวลาในการนำเข้าและส่งออกสินค้าด้วยคอนเทนเนอร์ทางทะเล

การศึกษาค่าใช้จ่ายและเวลาในการนำเข้าและส่งออกสินค้าด้วยคอนเทนเนอร์ทางทะเล ตามสมมติฐานและกรณีศึกษาที่กำหนดไว้ แบ่งออกเป็น 4 ขั้นตอนตามลำดับต่อเนื่องกัน คือ (1) สรุปขอบเขตและข้อมูลที่มีความจำเป็นสำหรับการวิเคราะห์ผล (2) สรุปค่าใช้จ่ายและเวลาในการดำเนินงานตามแต่ละกรณีศึกษา (3) ผลการศึกษาค่าใช้จ่ายและเวลาในการดำเนินงาน และ (4) ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับค่าใช้จ่ายและเวลาในการดำเนินงาน โดยมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

5.2.1 สรุปขอบเขตและข้อมูลที่มีความจำเป็นสำหรับการวิเคราะห์ผล

การนำเสนอกรณีศึกษาค่าใช้จ่ายและเวลาในการนำเข้าและส่งออกสินค้าด้วยคอนเทนเนอร์ทางทะเลนี้ จะเรียงลำดับตามขั้นตอนการดำเนินงานที่เกิดขึ้นจริง โดยพิจารณาว่าทางบริษัทของผู้นำเข้าหรือผู้ส่งออกมีปริมาณการนำเข้าหรือส่งออกสินค้าเพียง 1 ครั้ง และได้ดำเนินงานหรือกระทำกิจกรรมต่างๆ ต่อเนื่องกันไป โดยไม่ประสบกับปัญหาหรืออุปสรรคใดๆ ในการดำเนินงานเลย ซึ่งในส่วนนี้จะมีความแตกต่างจากการดำเนินงานจริง เนื่องจากการดำเนินงานจริงในแต่ละเดือน ทางบริษัทของผู้นำเข้าหรือผู้ส่งออกจะมีปริมาณการนำเข้าหรือส่งออกสินค้ามากกว่า 1 ครั้ง ทำให้มีปริมาณงานมากและมีกิจกรรมที่ต้องทำควบคู่กันไปในหลายขั้นตอน เช่น ปริมาณเอกสารที่ต้องจัดเตรียมมีมากขึ้น อีกทั้งยังต้องติดต่อประสานงานกับคู่ค้าและผู้ให้บริการอยู่ตลอดเวลา ดังนั้นช่วงเวลารอคอยในการดำเนินงานหรือกระทำกิจกรรมต่างๆ ต่อเนื่องกันไป สำหรับการดำเนินงานจริง จึงไม่นานเท่ากับช่วงเวลารอคอยที่จะได้นำเสนอในลำดับต่อไป เป็นต้น

ตารางที่ 5.1 เปรียบเทียบการผ่านพิธีการศุลกากรโดยระบบ Manual กับ ระบบ EDI ในด้านต่างๆ

ด้านค่าใช้จ่าย			
ระบบ Manual		ระบบ EDI	
... กรณีที่ผู้นำเข้าและผู้ส่งออกใช้บริการของตัวแทนออกของในการผ่านพิธีการศุลกากรแทน ...			
ตัวแทนออกของโดยทั่วไปจะให้บริการในการดำเนินงานแทนผู้นำเข้าหรือผู้ส่งออก ครอบคลุมขั้นตอนการผ่านพิธีการศุลกากรทั้งหมด ตั้งแต่จัดทำใบขนสินค้าฯ พร้อมผ่านพิธีการทั้งการตรวจสอบเอกสารและสินค้า รวมถึงติดตามคู่ฉบับม้วนน้ำเงินกลับมาคืนให้กับผู้นำเข้าหรือผู้ส่งออก (กรณีที่ผู้ใช้สิทธิประโยชน์ทางด้านภาษีอากร) และ หลังจากที่ดำเนินงานเสร็จเรียบร้อยแล้ว ทางตัวแทนออกของก็จะมาวางบิลหรือใบเสร็จที่บริษัทของผู้นำเข้าและผู้ส่งออก เพื่อเรียกเก็บค่าใช้จ่ายรวมทั้งหมดในครั้งเดียว (พิจารณารายละเอียดอัตราค่าบริการผ่านพิธีการศุลกากรได้ใน ภาคผนวก ค. หัวข้อที่ 2.3)			
... กรณีที่ผู้นำเข้าและผู้ส่งออกผ่านพิธีการศุลกากรด้วยตนเอง ...			
ค่าใช้จ่ายในส่วนของกรจัดทำใบขนสินค้าฯ และเอกสารประกอบ (พิจารณารายละเอียดเอกสารที่จะต้องยื่นประกอบใบขนสินค้าฯ ได้ใน ภาคผนวก ข. หัวข้อที่ 3)			
ค่าแบบฟอร์มเอกสารสำหรับการผ่านพิธีการศุลกากร แต่ละแบบแบบฟอร์ม จะมีราคาแตกต่างกันออกไป เช่น		โดยเฉลี่ยจากการเก็บรวบรวมข้อมูล พบว่าค่าใช้จ่ายในการจัดทำเอกสารประกอบใบขนสินค้าฯ เช่น บัญชีราคาสินค้า (Invoice) บัญชีรายละเอียดของที่บรรจุในหีบห่อสินค้า (Packing List) ใบกำกับตู้คอนเทนเนอร์ (กรณีส่งออก) และ อื่นๆ มีค่าประมาณ ชุดละ 10 บาท ดังนั้น	
ค่าแบบฟอร์มเอกสาร		ค่าจัดทำเอกสารประกอบใบขนสินค้าฯ	
รายการ	โดยเฉลี่ยประมาณ	รายการ	โดยเฉลี่ยประมาณ
แบบฟอร์มใบขนสินค้าฯ 1 ชุด (ใบต้น 6 ชั้นต่อเนื่อง ไม่มีใบต่อ)	3-5 บาท/ชุด	บัญชีราคาสินค้า (Invoice)	10 บาท/ชุด
แบบฟอร์มใบแนบ 19 ทวิ (แบบ กศก.113) (3 ชั้นต่อเนื่อง)	2-3 บาท/ชุด	บัญชีรายละเอียดของที่บรรจุในหีบห่อสินค้า (Packing List)	10 บาท/ชุด
แบบฟอร์มธุรกิจต่างประเทศ (ธ.ต.1 หรือ ธ.ต.2)	1.5-2 บาท/ชุด	ใบกำกับตู้สินค้าหรือใบกำกับคอนเทนเนอร์ (แบบ กศก.49) (กรณีส่งออก)	10 บาท/ชุด
		เอกสารธุรกิจต่างประเทศ (ธ.ต.1 หรือ ธ.ต.2)	10 บาท/ชุด
		ค่าธรรมเนียมหนังสือสั่งปล่อยวัตถุติด (กรณีที่ผู้นำเข้าใช้สิทธิประโยชน์ส่งเสริมการลงทุน (ถ้ามี) สำหรับการวิจัยนี้ไม่พิจารณา)	40 บาท/ชุด
		สรุปรวมค่าจัดทำเอกสารประกอบใบขนสินค้าฯ โดยเฉลี่ยประมาณ 50-70 บาท	

ตารางที่ 5.1 เปรียบเทียบการผ่านพิธีการศุลกากรโดยระบบ Manual กับ ระบบ EDI ในด้านต่างๆ (ต่อ)

ระบบ Manual		ระบบ EDI			
จัดทำใบขนสินค้า ระบบ Manual		จัดทำใบขนสินค้า ระบบ EDI โดยใช้บริการ Service Counter			
รายการ	โดยเฉลี่ยประมาณ	รายการ	โดยเฉลี่ยประมาณ		
ค่าจัดทำใบขนสินค้า ระบบ Manual	10 บาท/ใบขนฯ	ค่าจัดทำใบขนสินค้า ระบบ EDI (กรณีที่ใช้บริการ Service Counter)	70-100 บาท/ใบขนฯ		
ค่าจัดทำเอกสารประกอบใบขนสินค้า	50-70 บาท	ค่าจัดทำเอกสารประกอบใบขนสินค้า	50-70 บาท		
สรุปรวมค่าใช้จ่ายในส่วนนี้ทั้งกรณีนำเข้าหรือส่งออก โดยเฉลี่ยประมาณ 60-80 บาท		สรุปรวมค่าใช้จ่ายในส่วนนี้ทั้งกรณีนำเข้าหรือส่งออก โดยเฉลี่ยประมาณ 120-170 บาท			
<p>จัดทำใบขนสินค้า ระบบ EDI โดยติดตั้งระบบ EDI และ จดทะเบียนเป็นผู้ใช้ EDI กับกรมศุลกากร สำหรับกรณีที่บริษัทลงทุนติดตั้งระบบ EDI เองนี้ ในระยะเริ่มแรกต้นทุนการดำเนินงานจะค่อนข้างสูง โดยที่ค่าใช้จ่ายในการลงทุนครั้งแรก แต่ถ้ามองถึงขนาดตในระยะยาวก็หน้าที่จะคุ้มค่าสำหรับกรลงทุนในส่วนนี้ ได้แก่</p>		ค่าซอฟต์แวร์ที่ใช้เตรียมและส่งข้อมูลใบขนสินค้า	20,000-40,000 บาท		
		ค่าธรรมเนียมแรกเข้า	2,000-5,000 บาท		
		ค่ารักษา mailbox	500-1,000 บาท		
		ค่ารับส่งข้อมูล	4-6.5 บาท/KB		
		ค่าจัดทำใบขนสินค้า ระบบ EDI (กรณีที่ติดตั้ง Hardware และ Software ระบบ EDI และ จดทะเบียนเป็นผู้ใช้ EDI กับกรมศุลกากร) โดยเฉลี่ยประมาณ 25-30 บาท/ใบขนสินค้า ซึ่งอาจจะต่ำหรือสูงกว่า ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับปริมาณการจัดทำใบขนสินค้า ของบริษัทต่อเดือน			
		ค่าจัดทำเอกสารประกอบใบขนสินค้า	50-70 บาท		
		สรุปรวมค่าใช้จ่ายในส่วนนี้ทั้งกรณีนำเข้าหรือส่งออก โดยเฉลี่ยประมาณ 75-100 บาท			

ตารางที่ 5.1 เปรียบเทียบการผ่านพิธีการศุลกากรโดยระบบ Manual กับ ระบบ EDI ในด้านต่างๆ (ต่อ)

ระบบ Manual		ระบบ EDI
ค่าใช้จ่ายในส่วนของ การผ่านพิธีการศุลกากร (ตรวจสอบเอกสาร)		
รายการ	โดยเฉลี่ยประมาณ	- ไม่เสียค่าใช้จ่าย -
ค่าธรรมเนียมในการผ่านพิธีการตรวจสอบเอกสาร	70 บาท/ใบขนฯ	
ค่าธรรมเนียมศุลกากรใบขนสินค้าฯ มุมนำเงินค้ำประกัน (กรณีผู้นำเข้า หรือผู้ส่งออกใช้สิทธิประโยชน์ทางด้านภาษีอากร (ถ้ามี) สำหรับการวิจัยนี้ไม่พิจารณา)	60 บาท	
สรุปรวมค่าใช้จ่ายในส่วนนี้ทั้งกรณีนำเข้าหรือส่งออก เท่ากับ 70-130 บาท		
ค่าใช้จ่ายในส่วนของ การชำระอากร/วางประกัน (ถ้ามี)		
ไม่พิจารณา		
ค่าใช้จ่ายในส่วนของ การตรวจปล่อยสินค้า (ตรวจสอบสินค้า) ทั้งระบบ Manual และ EDI		
<u>กรณีส่งออก</u>		
<ul style="list-style-type: none"> ■ ในส่วนของ การตรวจปล่อยสินค้าขาออก ทางผู้ส่งออกต้องเสียค่าแถบเหล็ก R.T.C สำหรับซีล (Seal) ประตูดังสินค้า ค่าใช้จ่ายแถบละ 7 บาท ■ กรณีที่แถบเหล็ก R.T.C หหมดทางเจ้าหน้าที่ศุลกากรจะใช้ดวงตราตะกั่ว ก.ศ.ก. แทน ซึ่งมีค่าใช้จ่ายดวงละ 5 บาท ในกรณีนี้จะต้องมีเจ้าหน้าที่ศุลกากรฯ ในการควบคุมการซีลประตูดังสินค้าด้วย กรณีที่ผู้นำเข้าหรือผู้ส่งออกต้องการตรวจปล่อยสินค้าออกสถานที่ ■ ทางผู้นำเข้าหรือผู้ส่งออกต้องรับเจ้าหน้าที่ศุลกากรมาทำการตรวจสอบสินค้า ในกรณีนี้ต้องเสียค่าเดินทางและค่าธรรมเนียมประจำวัน สำหรับเจ้าหน้าที่ศุลกากรในการประจำการนอกเขตที่ทำการศุลกากรตามประกาศค่าธรรมเนียมตามใบแนบ ศ.4 แห่งกฎกระทรวงการคลัง โดยได้แสดงไว้ในภาคผนวก ค. ตอนท้ายของหัวข้อที่ 3 ■ ในกรณีที่แถบเหล็ก R.T.C หหมด ดังที่กล่าวไว้แล้วข้างต้นว่าจะต้องมีเจ้าหน้าที่ศุลกากรฯ ในการควบคุมการซีลตู้ด้วย ดังนั้น ถ้าต้องไปทำการตรวจปล่อยสินค้าออกสถานที่ ก็จะต้องเสียค่าเดินทางและค่าธรรมเนียมประจำวันสำหรับศุลกากรฯ ด้วย 		
สรุปรวมค่าใช้จ่ายในส่วนนี้ กรณีนำเข้า เท่ากับ 0 บาท (หรือไม่เสียค่าใช้จ่ายใดๆ) กรณีส่งออก เท่ากับ 7 บาท		

ตารางที่ 5.1 เปรียบเทียบการผ่านพิธีการศุลกากรโดยระบบ Manual กับ ระบบ EDI ในด้านต่างๆ (ต่อ)

ระบบ Manual		ระบบ EDI				
สรุปรวมค่าใช้จ่ายในการผ่านพิธีการศุลกากรกรณีนำเข้า โดยเฉลี่ยประมาณ 130-150 บาท		สรุปรวมค่าใช้จ่ายในการผ่านพิธีการศุลกากรกรณีนำเข้า โดยเฉลี่ยประมาณ 120-170 บาท				
สรุปรวมค่าใช้จ่ายในการผ่านพิธีการศุลกากรกรณีส่งออก โดยเฉลี่ยประมาณ 137-157 บาท		สรุปรวมค่าใช้จ่ายในการผ่านพิธีการศุลกากรกรณีส่งออก โดยเฉลี่ยประมาณ 127-177 บาท				
หมายเหตุ : ค่าใช้จ่ายที่กล่าวมานี้ยังไม่รวม เงินเดือนพนักงาน ค่าเดินทาง ค่าเสียเวลา ค่าอำนวยความสะดวกในการติดต่อเจ้าหน้าที่ศุลกากร และ ภาษีมูลค่าเพิ่ม 7%						
ด้านเวลา						
เวลาในส่วนของการทำงานใบขนสินค้า ผ่านพิธีการศุลกากร (ตรวจสอบเอกสาร) และ ชำระอากร/วางประกัน (ถ้ามี)						
ระบบ Manual		ระบบ EDI				
A6 ผ่านพิธีการศุลกากร ระบบ Manual	นาที/ใบขนสินค้า	A5 ผ่านพิธีการศุลกากร ระบบ EDI	นาที/ใบขนสินค้า			
			Red	Green		
A61 จัดทำใบขนสินค้า	30	A51 จัดทำใบขนสินค้า	15	15		
		A511	บันทึกข้อมูลใบขนสินค้า เข้าเครื่องคอมพิวเตอร์	(5)	(5)	
		A512	ส่งข้อมูลใบขนสินค้า ผ่านทางระบบ EDI	-	-	
		A513	คอมพิวเตอร์ของกรมศุลกากรตรวจสอบข้อมูล	(5)	(5)	
		A514	จัดพิมพ์ใบขนสินค้า พร้อมเอกสารประกอบ	(5)	(5)	
A62 ผ่านพิธีการศุลกากร (ตรวจสอบเอกสาร)	30	A52 ผ่านพิธีการศุลกากร (ตรวจสอบเอกสาร)	15			
A621	นำใบขนสินค้า พร้อมเอกสารประกอบมายื่นที่ฝ่ายพิธีการ	-	A521		นำใบขนสินค้า พร้อมเอกสารประกอบมายื่นที่ฝ่ายพิธีการ	-
A622	ลงทะเบียน ออกเลขที่ใบขนสินค้า และ ชำระค่าธรรมเนียม	(5)	A522		ตรวจสอบเอกสาร ส่งการตรวจ และ ปลด Profile	(15)
A623	ประเมิน ตรวจสอบเอกสาร และ ส่งการตรวจ	(15)				
A624	บันทึกข้อมูลใบขนสินค้า เข้าสู่ระบบคอมพิวเตอร์	(10)				
A63 ชำระอากร/วางประกัน (ถ้ามี)	15	A53 ชำระอากร/วางประกัน (ถ้ามี)	15	15		
รวมเวลา		75	รวมเวลา		45	30

ตารางที่ 5.1 เปรียบเทียบการผ่านพิธีการศุลกากรโดยระบบ Manual กับ ระบบ EDI ในด้านต่างๆ (ต่อ)

ระบบ Manual		ระบบ EDI	
เวลาในส่วนของการตรวจปล่อยสินค้า			
นำเข้า (Import)		นาที/ใบขนสินค้า	ส่งออก (Export)
A64 ตรวจปล่อยสินค้าขาเข้า		70	A54 ตรวจปล่อยสินค้าขาออก/รับบรรจุทุก (กรณีส่งออก)
A641	นำใบขนสินค้า พร้อมเอกสารประกอบมายื่นที่ฝ่ายตรวจปล่อย	-	A541 นำใบขนสินค้า พร้อมเอกสารประกอบมายื่นที่ฝ่ายตรวจปล่อย
A642	ตัดบัญชีสินค้าสำหรับเรือ	(5)	A542 ลงทะเบียนใบขนสินค้า กำหนดชื่อผู้ตรวจปล่อย
A643	ลงทะเบียนใบขนสินค้า กำหนดชื่อผู้ตรวจปล่อย	(30)	A543 บันทึกและลงเลขซีล
A644	ส่งเตรียมของเพื่อตรวจ	(5)	A544 ตรวจสอบสินค้า (ไม่พิจารณาเวลาบรรจุสินค้าเข้าตู้สินค้า)
A645	ตรวจสอบสินค้า	(30)	A545 รับบรรจุทุก
รวมเวลา		70	รวมเวลา
หมายเหตุ :			
<ul style="list-style-type: none"> ▪ หมายเลขในวงเล็บเป็นเวลาในการดำเนินงานของกิจกรรมย่อย ▪ เวลาในการดำเนินงานที่กล่าวถึงในตารางข้างต้นนี้เป็นค่าประมาณโดยเฉลี่ย ซึ่งอาจจะน้อยกว่า แต่ไม่ควรเกินกว่านี้ไปมาก และไม่รวมถึงเวลาในการเดินทางมาติดต่อ ณ ที่ทำการศุลกากร ▪ เอกสารที่ใช้ในการดำเนินงานไม่ว่าจะถูกจัดเตรียมโดย ผู้นำเข้า ผู้ส่งออก หรือ ตัวแทน รวมถึงสินค้ามีความครบถ้วนถูกต้อง ไม่ผิดต่อกฎระเบียบ ข้อบังคับของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องใดๆ 			

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ตารางที่ 5.1 เปรียบเทียบการผ่านพิธีการศุลกากรโดยระบบ Manual กับ ระบบ EDI ในด้านต่างๆ (ต่อ)

<p>เวลาในส่วนของการจัดทำใบขนสินค้า ผ่านพิธีการศุลกากร (ตรวจสอบเอกสาร) และ ชำระอากร/วางประกัน (ถ้ามี) ระบบ Manual</p> <p>ตั้งแต่จัดทำใบขนสินค้า จนถึงชำระอากร/วางประกัน มีขั้นตอนประมาณ 6 ขั้นตอน</p> <p>ผ่านการตรวจสอบจากเจ้าหน้าที่ประมาณ 4 คน ใช้เวลาโดยเฉลี่ยประมาณ 75 นาที (หรือ 1 ชั่วโมง 15 นาที)</p>	<p>เวลาในส่วนของการจัดทำใบขนสินค้า ผ่านพิธีการศุลกากร (ตรวจสอบเอกสาร) และ ชำระอากร/วางประกัน (ถ้ามี) ระบบ EDI</p> <p><u>กรณี Red Line</u></p> <p>กรณีที่เครื่องกำหนดเงื่อนไขใบขนสินค้า เป็น Red Line ผู้ประกอบการต้องนำใบขนสินค้า พร้อมเอกสารประกอบมายื่นที่ฝ่ายพิธีการ ให้เจ้าหน้าที่ตรวจสอบก่อนที่จะนำไปตรวจปล่อยสินค้าต่อไป</p> <p>ตั้งแต่จัดทำใบขนสินค้า จนถึงชำระอากร/วางประกัน มีขั้นตอนประมาณ 4 ขั้นตอน</p> <p>ผ่านการตรวจสอบจากเจ้าหน้าที่ประมาณ 2 คน โดยเฉลี่ยต้องใช้เวลาประมาณ 45 นาที</p> <p><u>กรณี Green Line</u></p> <p>กรณีที่เครื่องกำหนดเงื่อนไขใบขนสินค้า เป็น Green Line ไม่ต้องตรวจสอบจากเจ้าหน้าที่ สามารถนำใบขนสินค้า ไปตรวจปล่อยได้ทันที และ ยังไม่ต้องเสียค่าใช้จ่ายและเวลาในการเดินทางมาติดต่อกับ กรมศุลกากรอีกด้วย</p> <p>ตั้งแต่จัดทำใบขนสินค้า จนถึงชำระอากร/วางประกัน มีขั้นตอนประมาณ 2 ขั้นตอน</p> <p>ไม่ต้องผ่านการตรวจสอบจากเจ้าหน้าที่ ใช้เวลาโดยเฉลี่ยประมาณ 30 นาที</p>
<p>เวลาในส่วนของการตรวจปล่อยสินค้านำเข้าหรือส่งออก ทั้งระบบ Manual และ EDI</p> <p>ตั้งแต่นำเข้าใบขนสินค้า พร้อมเอกสารประกอบมายื่นที่ฝ่ายตรวจปล่อยจนถึงตรวจสอบสินค้าเสร็จสิ้น มีขั้นตอนประมาณ 5 ขั้นตอน</p> <p>ผ่านการตรวจสอบจากเจ้าหน้าที่ประมาณ 3-4 คน ใช้เวลาโดยเฉลี่ยประมาณ 70 นาที (หรือ 1 ชั่วโมง 10 นาที)</p> <p>หมายเหตุ :</p> <p>นับตั้งแต่วันที่ 1 สิงหาคม 2546 เป็นต้นไปสินค้าทุกประเภทที่บรรจุและส่งออกทางเรือด้วยระบบคอนเทนเนอร์จะได้รับยกเว้นการตรวจปล่อยและควบคุมการบรรจุ เว้นแต่กรณีดังต่อไปนี้</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ ผู้ส่งของออกร้องขอให้ทำการตรวจปล่อยและควบคุมการบรรจุ ▪ พนักงานศุลกากรประจำสำนักสืบสวนและปราบปราม หรือ ประจำหน่วยป้องกันและปราบปราม สำนักงานศุลกากรภาค ทำการเปิดตรวจเนื่องจากมีเหตุอันควรสงสัย หรือ สุ่มตรวจสอบตามหลักการบริหารความเสี่ยง 	

ตารางที่ 5.1 เปรียบเทียบการผ่านพิธีการศุลกากรโดยระบบ Manual กับ ระบบ EDI ในด้านต่างๆ (ต่อ)

ด้านบริการ	
ระบบ Manual	ระบบ EDI
ระบบ Manual ทำการผ่านพิธีการได้เฉพาะในเวลาราชการ หรือ อาจขอทำการล่วงเวลาได้ในบางกรณี	ระบบ EDI สามารถทำการผ่านพิธีการและจัดเตรียมใบขนสินค้าฯ ได้ตลอด 24 ชั่วโมง แต่เนื่องด้วยความพร้อมในส่วนจากระบบคอมพิวเตอร์ ระบบ EDI และ อุปกรณ์สื่อสารของกรมศุลกากร ณ ปัจจุบัน จึงมักจะเกิดการขัดข้องในส่วนของการส่งผ่านข้อมูลใบขนสินค้าฯ อยู่เป็นประจำ ทำให้การผ่านพิธีการติดขัดและล่าช้า
ด้านความเป็นธรรม	
<p>เกิดจากการที่ผู้ที่มาติดต่อกับทางกรมศุลกากร ปฏิบัติตาม กฎ ระเบียบ ข้อบังคับของกรมศุลกากรแล้ว เห็นว่าเกิดปัญหาหรือความเป็นไม่ธรรมต่อผู้ที่มาติดต่อเอง ซึ่งอาจจะเกิดขึ้นได้ในหลายขั้นตอน ทั้งในขั้นตอนไม่ว่าจะผ่านพิธีการศุลกากรด้วยระบบ Manual หรือ ระบบ EDI ทั้งที่มีการพบกับเจ้าหน้าที่หรือไม่ได้มีการพบเจ้าหน้าที่ก็ตาม ได้แก่</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ การตรวจสอบสินค้าและเอกสารโดยเจ้าหน้าที่ จากการสำรวจและเก็บรวบรวมข้อมูลส่วนใหญ่พบว่า การผ่านพิธีการด้วยระบบ Manual มักจะเกิดปัญหาหรือความเป็นไม่ธรรมมากกว่าระบบ EDI เนื่องจากมีการพบกับเจ้าหน้าที่มากกว่า เช่น ความไม่เป็นธรรมในการตรวจสอบเอกสาร การตีความพิกัดสินค้า เพื่อเรียกร้องค่าอำนวยความสะดวก ทั้งนี้ปัญหาที่เกิดขึ้นอาจเกิดจากทางเจ้าหน้าที่หรือผู้ที่มาติดต่อเองก็ได้ ▪ ปัญหาค่าอำนวยความสะดวก และการตรวจสอบหลังการตรวจปล่อย (Post Review) จะขอกล่าวไว้ในหัวข้อ 5.3.2.2 ปัญหาในส่วนของการผ่านพิธีการศุลกากร ▪ ความไม่เชื่อมั่นในระบบการรักษาความปลอดภัยในระบบ EDI ของกรมศุลกากร ผู้ประกอบการส่วนหนึ่งเกรงว่าอาจทำให้ข้อมูลทางการค้าของบริษัทอาจรั่วไหลได้ โดยความไม่มั่นใจดังกล่าวเกิดจากการที่ผู้ประกอบการไม่ทราบถึงรายละเอียดที่แท้จริง ซึ่งแท้จริงแล้วการผ่านพิธีการระบบ EDI เป็นนโยบายการให้บริการของกรมศุลกากร โดยมีการสื่อสารแห่งประเทศไทย (กสท.) กับบริษัท เทรตสยาม จำกัด มีฐานะเป็น Gate Way หรือผู้เชื่อมต่อกับระบบ EDI ในการผ่านพิธีการศุลกากรนำเข้า-ส่งออก เป็นระบบการส่งข้อมูลผ่าน VAN สามารถตรวจสอบย้อนหลังได้ตลอดเวลา และ รับประกันการสูญหายของข้อมูล ส่วนเรื่องการรักษาความลับของข้อมูลที่แลกเปลี่ยนโดยระบบ EDI จะมีระบบป้องกันความปลอดภัยของข้อมูลที่แลกเปลี่ยนระหว่างกัน กล่าวคือ การส่งข้อมูล โปรแกรม EDI Translator จะดึงและแปลงข้อมูลจากโปรแกรม Application ของผู้ส่งให้เป็นข้อมูลมาตรฐาน EDI และส่งข้อมูลดังกล่าวไปยังผู้จัดหมายของผู้รับ การรับข้อมูล ผู้รับต้องใส่รหัสเพื่อผ่านเข้าผู้จัดหมายเพื่อทำการค้นหาข่าวสารของตนเองโดยใช้โปรแกรม EDI Translator ซึ่งจะทำหน้าที่ค้นหาข่าวสารให้ผู้รับและแปลงข้อมูลดังกล่าวในรูปแบบมาตรฐาน EDI ให้เป็นแบบมาตรฐานของผู้รับ เพื่อส่งให้โปรแกรม Application ของผู้รับทำงานต่อไป ดังนั้น ในเรื่องระบบความปลอดภัยและรักษาความลับของข้อมูลโดยระบบ EDI นับว่าอยู่ในระดับที่เชื่อถือได้ 	

ก่อนที่จะกล่าวถึงผลการศึกษาค่าใช้จ่ายและเวลาในการนำเข้าและส่งออกสินค้าด้วยคอนเทนเนอร์ทางทะเลในขั้นตอนต่อไป ในขั้นตอนนี้จะกล่าวถึงขอบเขตและข้อมูลบางส่วนที่วิเคราะห์ได้ในเบื้องต้น ซึ่งมีความจำเป็นสำหรับการวิเคราะห์ผล เพื่อทำให้เกิดความเข้าใจถึงที่มาและเห็นถึงความแตกต่างของค่าใช้จ่ายและเวลาในแต่ละส่วนของกระบวนการดำเนินงานนำเข้าและส่งออกสินค้าด้วยคอนเทนเนอร์ทางทะเลตามแต่ละกรณีศึกษา แบ่งออกเป็น 8 ส่วน ได้แก่ (1) รายละเอียดของผู้สินค้า (2) รายละเอียดของสินค้า (3) ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน (4) การจัดเตรียมเอกสาร (5) การผ่านพิธีการศุลกากร (6) การขนส่งสินค้า/ผู้สินค้า (7) การดำเนินงานที่ท่าเรือ และ รพท. และ (8) ขอบเขตของเวลาในการดำเนินงานบางส่วน ซึ่งจะทำการนำเสนอขอบเขตและข้อมูลดังกล่าวต่อเนื่องกันไปตามลำดับ ในรูปแบบของการบรรยายหรือตารางพร้อมคำอธิบายประกอบ โดยมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

5.2.1.1 รายละเอียดของผู้สินค้า

ผู้สินค้าในที่นี้ หมายถึง ผู้สินค้าแห้ง หรือ ผู้สินค้าทั่วไป (Dry or General Cargo Container) โดยที่ผู้สินค้าขนาดเดียวกันอาจจะม้น้ำหนักและปริมาตรบรรจุไม่เท่ากัน ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับวัสดุที่ใช้และความหนาของผู้สินค้า ดังที่ได้แสดงไว้ดังตารางที่ 5.2

ตารางที่ 5.2 รายละเอียดของผู้สินค้า

ข้อมูล	ขนาดผู้สินค้า	
	ผู้สินค้าขนาด 20 ฟุต (20' Dry Freight Container)	ผู้สินค้าขนาด 40 ฟุต (40' Dry Freight Container)
		
สัดส่วนภายนอก	W : 8 ฟุต L : 20 ฟุต H : 8 ฟุต	W : 8 ฟุต L : 40 ฟุต H : 8 ฟุต
น้ำหนักบรรจุ	20.00-22.00 ตัน	30.00-32.00 ตัน
น้ำหนักตู้เปล่า	2.00-2.23 ตัน	3.20-4.05 ตัน
ปริมาตรบรรจุ (100%)	31.60-33.00 ลูกบาศก์เมตร	67.00-68.80 ลูกบาศก์เมตร
* ปริมาตรบรรจุ (90%)	28.44-29.70 ลูกบาศก์เมตร	60.30-61.92 ลูกบาศก์เมตร
สูงจากพื้นดิน	1.32 เมตร	1.32 เมตร

* หมายเหตุ : ปริมาตรบรรจุ (90%) ในที่นี้หมายถึง ปริมาตรภายในผู้สินค้าที่สามารถใช้บรรจุสินค้าได้จริง กล่าวคือ ในความเป็นจริงเวลาที่ทำการบรรจุสินค้าเข้าผู้สินค้าจะไม่สามารถบรรจุสินค้าได้เต็มผู้สินค้าพอดี จะต้องม้นพื้นที่เหลือหรือเสียพื้นที่ในการบรรจุสินค้าโดยเฉลี่ยประมาณ 10% ของปริมาตรบรรจุ เนื่องจากสาเหตุหลายประการ เช่น ปริมาณ น้ำหนัก ขนาด และ ลักษณะการบรรจุหีบห่อของสินค้า หรือ การใช้พื้นที่สำหรับการใส่วัสดุกันกระแทกให้กับตัวสินค้า เป็นต้น

5.2.1.2 รายละเอียดของสินค้า

ในส่วนของสินค้าที่ทำการนำเข้าหรือส่งออก กำหนดให้ทางบริษัทของผู้นำเข้าหรือผู้ส่งออกมีปริมาณการนำเข้าหรือส่งออกสินค้าเพียง 1 ครั้ง หรือ 1 งวด (1 Shipment) กับคู่ค้ารายเดียว และ ในการนำเข้าหรือส่งออกดังกล่าวประกอบด้วยสินค้า 1 รายการ (Category) และ 1 ราคา (เนื่องจากสินค้า 1 รายการ อาจจะมีหลายราคาก็ได้ เช่น สินค้าประเภทเสื้อยืด 1 รายการ อาจจะมีหลายขนาด (Size) และ แต่ละขนาดก็อาจจะมีราคาที่แตกต่างกันออกไป) โดยได้แสดงรายละเอียดของสินค้าที่นำมาพิจารณาเป็นกรณีศึกษาไว้ดังตารางที่ 5.3 ซึ่งได้แบ่งพิจารณาปริมาณสินค้าที่ทำการนำเข้าหรือส่งออกต่อครั้ง ดังนี้

- กรณีที่เป็นตู้ LCL สินค้าปริมาตร 10 ลูกบาศก์เมตร (m³) และ
- กรณีที่เป็นตู้ FCL ตู้สินค้าขนาด 20 ฟุต และ 40 ฟุต จำนวน 1 ตู้สินค้า

ตารางที่ 5.3 รายละเอียดของสินค้า (กรณีศึกษา)

กรณี		นำเข้า	ส่งออก
สินค้า	ประเภท (หน่วย)	ผ้าผืนสี (หลา)	เสื้อแจ๊คเก็ต (ตัว)
	น้ำหนัก	0.195 กิโลกรัม/หลา	0.20 กิโลกรัม/ตัว
	ราคา	75.00 บาท/หลา	480.00 บาท/ตัว
การบรรจุหีบห่อ	* ปริมาตรบรรจุ (กล่องกระดาษ)	W : 0.40 L : 1.52 H : 0.46 = 0.28 m ³ /กล่อง	W : 0.28 L : 0.80 H : 0.40 = 0.0896 m ³ /กล่อง
	บรรจุสินค้าได้ประมาณ	6 ม้วน/กล่อง (100 หลา/ม้วน) 600.00 หลา/กล่อง	35 ตัว/กล่อง
	น้ำหนักสินค้า	117.0 กิโลกรัม/กล่อง	7.00 กิโลกรัม/กล่อง
	น้ำหนักกล่อง	3.00 กิโลกรัม	1.00 กิโลกรัม
	น้ำหนักสินค้ารวมกล่อง	120.00 กิโลกรัม	8.00 กิโลกรัม
สินค้า ปริมาตร 10 m ³	บรรจุสินค้าได้ประมาณ	35 กล่อง (9.80 m ³)	111 กล่อง (9.94 m ³)
	น้ำหนักสินค้ารวมกล่อง	4,200.00 กิโลกรัม	888.00 กิโลกรัม
	ราคาสินค้า	1,575,000.00 บาท	1,864,800.00 บาท
ตู้สินค้าขนาด 20 ฟุต จำนวน 1 ตู้สินค้า ปริมาตร 28.44 m ³	บรรจุสินค้าได้ประมาณ	101 กล่อง (28.28 m ³)	317 กล่อง (28.40 m ³)
	น้ำหนักสินค้ารวมกล่อง	12,120.00 กิโลกรัม	2,536.00 กิโลกรัม
	ราคาสินค้า	4,545,000.00 บาท	5,325,600.00 บาท
ตู้สินค้าขนาด 40 ฟุต จำนวน 1 ตู้สินค้า ปริมาตร 60.30 m ³	บรรจุสินค้าได้ประมาณ	215 กล่อง (60.20 m ³)	672 กล่อง (60.21 m ³)
	น้ำหนักสินค้ารวมกล่อง	25,800.00 กิโลกรัม	5,376.00 กิโลกรัม
	ราคาสินค้า	9,675,000.00 บาท	11,289,600.00 บาท

*หมายเหตุ : กำหนดให้กล่องที่ใช้ในการบรรจุสินค้านี้ดังกล่าว เมื่อทำการบรรจุสินค้าเต็มกล่องแล้ว ยังคงมีปริมาตรเท่าเดิมหรือไม่มีการขยายตัว และ ในส่วนของการขนส่งสินค้า/ตู้สินค้า ได้คำนึงถึงความสามารถในการรับน้ำหนักบรรทุกของยานพาหนะและตู้สินค้าแต่ละประเภทและขนาดที่ใช้ทำการบรรทุกหรือบรรจุสินค้าแล้วว่า

เมื่อทำการบรรจุสินค้าขึ้นรถบรรทุกหรือบรรจุสินค้าเข้าตู้สินค้าแล้ว ไม่ทำให้น้ำหนักบรรทุกรวมเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดไว้ พิจารณารายละเอียดในหัวข้อ 5.2.1.6

5.2.1.3 ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน

การวิเคราะห์โครงสร้างต้นทุน หรือ การวิเคราะห์รายการค่าใช้จ่าย และ ค่าใช้จ่าย สำหรับการดำเนินงานในแต่ละส่วนของกระบวนการนำเข้าและส่งออกสินค้าด้วยคอนเทนเนอร์ ทางทะเลที่เกิดกับผู้นำเข้าและผู้ส่งออก สำหรับแต่ละกรณีศึกษา แบ่งออกเป็น 2 ส่วน ได้แก่

1. ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานภายในบริษัทของผู้นำเข้าและผู้ส่งออกสินค้า สำหรับกิจกรรมต่างๆ ในแต่ละส่วน ก็จะใช้การประมาณโดยใช้ค่าเฉลี่ยจากการสอบถาม เช่น ค่าติดต่อดีลเลอร์ ค่าจัดเตรียมเอกสาร และ ค่าเดินทาง เป็นต้น
2. ค่าใช้จ่ายที่เกิดจากการว่าจ้างผู้ให้บริการในการดำเนินงานแทน สำหรับกิจกรรมต่างๆ ในแต่ละส่วน ก็จะได้จากการสอบถามค่าใช้จ่ายจริงที่จ่ายให้กับผู้ให้บริการจากผู้นำเข้าและผู้ส่งออก และ สอบถามอัตราค่าบริการที่เรียกเก็บจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

กำหนดให้ทำการวิเคราะห์และนำเสนอต้นทุนหรือค่าใช้จ่ายที่วิเคราะห์ได้ให้อยู่ในหน่วยของ ค่าใช้จ่าย (บาท) ต่อตู้สินค้า หรือ ค่าใช้จ่าย (บาท) ต่อปริมาตรสินค้า เท่านั้น ซึ่งการที่ไม่นำเสนอค่าใช้จ่ายต่อหน่วยอื่นนั้น (เช่น คิดค่าใช้จ่ายต่อน้ำหนัก หรือ ต่อมูลค่าสินค้า) เนื่องจากการศึกษาและนำเสนอผลการศึกษาในการวิจัยนี้กระทำในลักษณะภาพรวม และ ลักษณะของสินค้ามีความหลากหลาย ทั้งประเภท ขนาด น้ำหนัก มูลค่า รวมถึงรายละเอียดและขั้นตอนการดำเนินงานของแต่ละบริษัทที่แตกต่างกันออกไป เช่น ในกรณีที่ทำการขนส่งตู้สินค้า ไม่ว่าจะสินค้าภายในตู้สินค้าจะมีน้ำหนักมากหรือน้อยและบรรจุเต็มตู้หรือไม่เต็มตู้ เช่น สมมติให้สินค้าประเภทหนึ่งมีน้ำหนักมากกว่าสินค้าประเภทที่สอง ทำการบรรจุสินค้าเข้าตู้สินค้าได้เต็มตู้เหมือนกัน ทางผู้ให้บริการขนส่งบางรายก็จะคิดค่าบริการขนส่งต่อตู้สินค้าในอัตราที่เท่ากัน เมื่อนำมาทำการวิเคราะห์หาค่าใช้จ่ายเฉลี่ยต่อหน่วยอื่นนั้น ก็จะไม่เป็นการสมเหตุสมผลหรือไม่สามารถเทียบเท่าได้กับค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นจริง อีกทั้งผู้ให้บริการที่เกี่ยวข้องในการขนส่งสินค้าด้วยคอนเทนเนอร์ทางทะเล ไม่ว่าจะเป็นตัวแทนออกของ ตัวแทนบริษัทเรือ ผู้ให้บริการขนส่ง โดยส่วนใหญ่จะคิดอัตราค่าบริการต่อตู้สินค้า หรือ ต่อลูกบาศก์เมตร เป็นต้น

5.2.1.4 การจัดเตรียมเอกสาร

ในส่วนของการจัดเตรียมเอกสาร กำหนดให้เอกสารที่ใช้ในการดำเนินงานไม่ว่าจะถูกจัดเตรียมโดย ผู้นำเข้า ผู้ส่งออก หรือ ตัวแทน รวมถึงสินค้ามีความครบถ้วนถูกต้อง ไม่ผิดต่อกฎระเบียบ ข้อบังคับของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องใดๆ โดยการจัดเตรียมเอกสารที่ใช้งานภายในบริษัท โดยทั่วไป รวมถึงเอกสารที่ใช้ในการดำเนินงานสำหรับกิจกรรมต่างๆ เช่น Invoice และ Packing list ให้คิดค่าใช้จ่ายในการจัดเตรียมเอกสารโดยเฉลี่ยประมาณชุดละ 10 บาท นอกเหนือจากนี้ เช่น

ค่าใช้จ่ายในการจัดเตรียมเอกสารผ่านพิธีการศุลกากร จากรายละเอียดของสินค้าที่ได้แสดงไว้ดังตารางที่ 5.3 พบว่ามูลค่าของสินค้าทั้งในส่วนของการนำเข้าและส่งออกมีมูลค่ามากกว่า 500,000 บาท ดังนั้นจึงต้องใช้เอกสาร ธ.ต.1 (สำหรับการส่งออก) และ ธ.ต.2 (สำหรับการนำเข้า) ประกอบใบขนสินค้าฯ ในการผ่านพิธีการศุลกากรด้วย โดยสามารถพิจารณารายละเอียดของค่าใช้จ่ายในส่วนของการจัดเตรียมเอกสารผ่านพิธีการศุลกากรได้ในหัวข้อ 5.1 ในส่วนของการเปรียบเทียบค่าใช้จ่ายในการผ่านพิธีการศุลกากรระบบโดย Manual กับ ระบบ EDI

ค่าใช้จ่ายในการจัดเตรียมเอกสารตามเงื่อนไขใน L/C (กรณีส่งออก) สำหรับการเตรียมเอกสารตามเงื่อนไขใน L/C กำหนดให้รายการเอกสารที่ผู้ซื้อต้องการ ได้แก่ Invoice, Packing List, C/O ทั่วไป, FORM A และ Visa Textile ซึ่งมีค่าใช้จ่ายโดยเฉลี่ยประมาณ 170 บาท ประกอบด้วย

รายการ	ค่าใช้จ่าย	รวมค่าใช้จ่าย
Invoice และ Packing List อย่างละ 1ชุด	10 บาท/ชุด	20 บาท
C/O ทั่วไป FORM A และ Visa Textile อย่างละ 1ชุด	30 บาท/ชุด	90 บาท
คำร้องขอหนังสือรับรองการส่งออกสิ่งทอ 1ชุด	60 บาท/ชุด	60 บาท
รวมค่าใช้จ่ายในการจัดเตรียมเอกสารตามเงื่อนไขใน L/C		170 บาท

5.2.1.5 การผ่านพิธีการศุลกากร

ในส่วนของการผ่านพิธีการศุลกากร กำหนดให้ทางผู้นำเข้าและผู้ส่งออกใช้บริการของบริษัทตัวแทนออกของในการผ่านพิธีการศุลกากร โดยระบบ EDI ได้เงื่อนไขใบขนสินค้าฯ เป็น Green Line และ ไม่ได้ใช้สิทธิประโยชน์ทางด้านภาษีอากร หรือ ส่งเสริมการลงทุน ซึ่งการดำเนินงานในส่วนนี้มีหลากหลายรูปแบบ ไม่ว่าจะเป็นตัวแทนออกของมารับข้อมูลด้วยตนเองกับที่บริษัทของผู้ส่งออก หรือ ผู้ส่งออกอาจจะส่งข้อมูลที่จำเป็นผ่านทาง e-mail ไปให้ตัวแทนออกของจัดเตรียมเอกสาร หรือ กรณีนำเข้าที่ใช้บริการของผู้รับจัดการขนส่งสินค้าที่มีการส่งผ่านข้อมูลทางระบบสารสนเทศที่ดี เมื่อทางผู้นำเข้าได้ข้อมูลจากทางผู้ขาย ทางผู้รับจัดการขนส่งสินค้าก็จะได้ข้อ

มูลเหล่านี้ด้วยและพร้อมที่จะจัดเตรียมเอกสารที่จำเป็นสำหรับผ่านพิธีการศุลกากรได้ทันที เป็นต้น ในส่วนนี้จึงกำหนดให้ทางผู้นำเข้าหรือผู้ส่งออกทำการจัดเตรียมเอกสารประกอบใบขนสินค้าฯ ด้วยตนเอง แล้วให้ทางตัวแทนออกของมารับข้อมูลและเอกสารดังกล่าวไปจัดทำใบขนสินค้าฯ เพื่อนำไปผ่านพิธีการศุลกากรต่อไป โดยได้แสดงอัตราค่าบริการในส่วนของ การผ่านพิธีการศุลกากรที่เรียกเก็บโดยตัวแทนออกของไว้ดังตารางที่ 5.4

ตารางที่ 5.4 อัตราค่าบริการผ่านพิธีการศุลกากรที่เรียกเก็บโดยตัวแทนออกของ

ประเภทตู้สินค้า	กรณี	จำนวน	อัตราค่าบริการ	
LCL	นำเข้า	10 m ³	2,500 บาท/entry	
	ส่งออก	10 m ³	1,300 บาท/entry	
FCL	20 ฟุต	นำเข้า	1 ตู้สินค้า	3,500 บาท/ตู้สินค้า
		ส่งออก	1 ตู้สินค้า	2,300 บาท/ตู้สินค้า
	40 ฟุต	นำเข้า	1 ตู้สินค้า	4,000 บาท/ตู้สินค้า
		ส่งออก	1 ตู้สินค้า	4,000 บาท/ตู้สินค้า

ที่มา : เป็นอัตราค่าบริการเฉลี่ยจากการสอบถาม บริษัทผู้นำเข้าและผู้ส่งออก ตัวแทนออกของ และ ผู้รับจัดการขนส่งสินค้า

สำหรับกรณีศึกษาที่เส้นทางการขนส่งสินค้า/ตู้สินค้าไม่ผ่าน รพท. การรถไฟฯ ลาดกระบัง การผ่านพิธีการศุลกากรตรวจปล่อยสินค้ากำหนดให้ดำเนินงานที่ท่าเรือ และ กรณีศึกษาที่เส้นทางการขนส่งสินค้า/ตู้สินค้าผ่าน รพท. การรถไฟฯ ลาดกระบัง การผ่านพิธีการศุลกากรตรวจปล่อยสินค้ากำหนดให้ดำเนินงานที่ รพท. การรถไฟฯ ลาดกระบัง นอกจากนี้กำหนดให้ในส่วนของการผ่านพิธีการศุลกากรขาเข้าและขาออกของทั้งท่าเรือกรุงเทพ ท่าเรือแหลมฉบัง และ รพท. การรถไฟฯ ลาดกระบัง โดยเฉลี่ยแล้วใช้เวลาในการดำเนินงานเท่ากัน และ สำหรับกรณีศึกษาส่งออก เมื่อทำการขนส่งสินค้าเข้ามาถึงบริเวณลานบรรจุสินค้าในท่าเรือ หรือ รพท. การรถไฟฯ ลาดกระบัง แล้วจะทำการตรวจสอบสินค้าจากเจ้าหน้าที่ศุลกากรและบรรจุสินค้าเข้าตู้สินค้าเลย ไม่มีการกองเก็บสินค้าไว้ที่โรงพักสินค้าก่อนการตรวจปล่อย โดยได้แสดงเวลาในการตรวจสอบสินค้า และ เวลาในการขนย้ายสินค้าขึ้น/ลงรถบรรทุก และ บรรจุ/ขนถ่ายสินค้าจากตู้สินค้าไว้ดังตารางที่ 5.5 และ ตารางที่ 5.6 ตามลำดับ

ตารางที่ 5.5 เวลาในการตรวจสอบสินค้า (กรณีศึกษา)

ประเภทตู้สินค้า		ข้อมูล	นำเข้า	ส่งออก	
LCL		บรรจุสินค้าได้ประมาณ	35 กล่อง (9.80 m ³)	111 กล่อง (9.94 m ³)	
		* จำนวนสินค้าที่ตรวจสอบ	มีจำนวนไม่เกิน 50 หีบห่อ เปิดตรวจสอบ 2 หีบห่อ	กรณี LCL ตรวจสอบและควบคุมการบรรจุทั้งหมด	
		เวลาตรวจสอบประมาณ	5 นาที	40 นาที	
FCL		20 ฟุต	บรรจุสินค้าได้ประมาณ	101 กล่อง (28.28 m ³)	317 กล่อง (28.40 m ³)
			จำนวนสินค้าที่ตรวจสอบ	มีจำนวนไม่เกิน 500 หีบห่อ เปิดตรวจ 4 หีบห่อ	กรณี FCL ให้เลือกตรวจ 10% คือ 33 กล่อง
			เวลาตรวจสอบประมาณ	10 นาที	10 นาที
		40 ฟุต	บรรจุสินค้าได้ประมาณ	215 กล่อง (60.20 m ³)	672 กล่อง (60.21 m ³)
			จำนวนสินค้าที่ตรวจสอบ	มีจำนวนไม่เกิน 500 หีบห่อ เปิดตรวจ 4 หีบห่อ	กรณี FCL ให้เลือกตรวจ 10% คือ 67 กล่อง
			เวลาตรวจสอบประมาณ	10 นาที	20 นาที

ที่มา : เป็นเวลาเฉลี่ยจากการสัมภาษณ์ สังเกตการณ์ และ จับเวลาจากการดำเนินงานจริง

* หมายเหตุ :

- พิจารณาอัตราการตรวจสอบสินค้าในภาคผนวก ข. หัวข้อที่ 5 โดยเวลาเฉลี่ยที่ใช้ในการตรวจสอบนี้ ได้รวมเวลาทำการขนย้าย จัดเรียง เปิดหีบห่อ และ เตรียมสินค้าสำหรับการตรวจสอบแล้ว
- การตรวจสอบสินค้าสำหรับการส่งออก ณ ปัจจุบัน (มิถุนายน 2546) กรณีที่มีสินค้าที่จะต้องได้รับตรวจสอบตามอัตราการตรวจปล่อยจำนวนมาก ทางเจ้าหน้าที่ศุลกากรไม่สามารถทำตรวจสอบได้ตามอัตราที่กำหนดไว้ ทางเจ้าหน้าที่ก็จะทำการตรวจสอบเพียงบางส่วน เช่น กรณีตู้สินค้า LCL สินค้าจำนวน 111 กล่อง ที่จะต้องได้รับตรวจสอบและควบคุมการบรรจุทั้งหมด ในความเป็นจริงทางเจ้าหน้าที่ก็จะทำการตรวจสอบเพียง 10-15 กล่องเท่านั้น ดังนั้นเวลาในการตรวจสอบสินค้าสำหรับการส่งออกที่แสดงในตาราง 5.5 จึงไม่ใช้เวลาในการตรวจสอบสินค้าทั้งหมดจำนวน 111 กล่อง แต่เป็นเวลาในการตรวจสอบสินค้าเพียง 10-15 กล่องตามความเป็นจริงเท่านั้น เป็นต้น

ตารางที่ 5.6 เวลาในการขนย้ายสินค้าขึ้น/ลงรถบรรทุก และ บรรจุ/ขนถ่ายสินค้าจากตู้สินค้า (กรณีศึกษา)

ประเภทตู้สินค้า	กรณี	* เวลา (นาที)				
		การขนย้ายสินค้าขึ้นรถบรรทุก	การขนย้ายสินค้าลงรถบรรทุก	การบรรจุสินค้าเข้าตู้สินค้า	การขนถ่ายสินค้าออกจากตู้สินค้า	
LCL		นำเข้า	20	15	15	
		ส่งออก	30	25	30	
FCL		20 ฟุต	นำเข้า		40	
			ส่งออก	50	45	50
		40 ฟุต	นำเข้า			80
			ส่งออก	100	90	100

ที่มา : เป็นเวลาเฉลี่ยจากการสัมภาษณ์ สังเกตการณ์ และ จับเวลาจากการดำเนินงานจริง






* หมายเหตุ :

- เนื่องจาก ปริมาณ น้ำหนัก ขนาด และ ลักษณะการบรรจุหีบห่อของสินค้าไม่เหมือนกัน จึงทำให้เวลาประมาณโดยเฉลี่ยที่ใช้ในการขนย้ายสินค้าขึ้น/ลงรถบรรทุก และ บรรจุ/ขนถ่ายสินค้าจากผู้สินค้าสำหรับการเข้าหรือส่งออกไม่เท่ากัน แต่สำหรับในสถานการณ์เดียวกัน เช่น ประเภท จำนวนการบรรจุหีบห่อสินค้า และ จำนวนพนักงานยกขนสินค้าที่เท่ากัน (ใช้พนักงานยกขนโดยเฉลี่ย 4-5 คน) โดยส่วนใหญ่
 - การขนย้ายสินค้าขึ้นรถบรรทุกจะใช้เวลาน้อยกว่าหรือใกล้เคียงกับการบรรจุสินค้าเข้าสู่ตู้สินค้า
 - การขนย้ายสินค้าลงรถบรรทุกจะใช้เวลาน้อยกว่าหรือใกล้เคียงกับการขนถ่ายสินค้าออกจากตู้สินค้า
 - การขนย้ายสินค้าขึ้นรถบรรทุกจะใช้เวลามากกว่าการขนย้ายสินค้าลงจากรถบรรทุก และ
 - การบรรจุสินค้าเข้าสู่ตู้สินค้าจะใช้เวลามากกว่าการขนถ่ายสินค้าออกจากตู้สินค้า
- ในการบรรทุกสินค้าขึ้นรถบรรทุกและการบรรจุสินค้าเข้าสู่ตู้สินค้าจะต้องให้ความสำคัญกับการจัดเรียงตำแหน่งของสินค้าภายในรถบรรทุกหรือตู้สินค้า เพื่อป้องกันความเสียหายที่อาจจะเกิดขึ้นระหว่างการขนส่ง แต่ทั้งนี้สำหรับสินค้าบางประเภทหรือบางกรณี การบรรจุสินค้าเข้าสู่ตู้สินค้าก็อาจจะใช้น้อยกว่าการนำสินค้าออกจากตู้สินค้า เช่น การขนถ่ายสินค้าออกจากตู้สินค้า ที่จะต้องมาทำการจัดเรียงสินค้าที่ได้ทำการขนถ่ายออกจากตู้สินค้าแล้ววางลงบนแท่นรองสินค้า (Pallet) เพื่อกองเก็บในโรงพักสินค้า ในกรณีนี้การบรรจุสินค้าเข้าสู่ตู้สินค้าก็อาจจะใช้น้อยกว่าการนำสินค้าออกจากตู้สินค้า เป็นต้น

5.2.1.6 การขนส่งสินค้า/ตู้สินค้า

ในส่วนของการขนส่งสินค้า/ตู้สินค้าภายในประเทศทางถนนระหว่าง โรงงาน กับ รพท. และ ท่าเรือ กำหนดให้ทางผู้นำเข้าและผู้ส่งออกใช้บริการของบริษัทผู้ให้บริการขนส่งสินค้า/ตู้สินค้า โดยที่ไม่ได้ใช้ยานพาหนะของบริษัทในการขนส่งสินค้า/ตู้สินค้า และ กำหนดให้ใช้รถบรรทุกขนาด 6 ล้อ ขนาดใหญ่ ในการขนย้ายสินค้า และ ใช้รถบรรทุกขนาด 10 ล้อ ในการขนย้ายตู้สินค้าขนาด 20 ฟุต และ ใช้รถกึ่งพ่วง 18 ล้อ (รถหัวลาก 10 ล้อ และ รถพ่วง 8 ล้อ) ในการขนย้ายตู้สินค้าขนาด 40 ฟุต และ ยานพาหนะสามารถวิ่งรับ/ส่งสินค้า/ตู้สินค้าได้โดยที่ไม่ติดข้อจำกัดในเรื่องของมาตรการห้ามรถบรรทุกขนาดใหญ่เข้าเมืองในเขตกรุงเทพมหานคร โดยได้แสดงรายละเอียดประเภท ขนาด และ จำนวนรถที่ใช้ในการขนส่งสินค้า/ตู้สินคาระหว่าง โรงงาน กับ รพท. และ ท่าเรือ ไว้ดังตารางที่ 5.7 และ ตารางที่ 5.8 ตามลำดับ

ตารางที่ 5.7 ประเภท ขนาด และ จำนวนรถที่ใช้ในการขนส่งสินค้า/ตู้สินค้า

สินค้า		ประเภทและขนาดรถ	จำนวน (คัน)	
สินค้าปริมาตร	10 m ³	* รถบรรทุก 6 ล้อ	1	
	28.44 m ³	รถบรรทุก 6 ล้อ	2	
	60.30 m ³	รถบรรทุก 6 ล้อ	3	
ขนาดตู้สินค้า	20 ฟุต	รถบรรทุก 10 ล้อ	1	
	40 ฟุต	รถกึ่งพ่วง 18 ล้อ	1	

* หมายเหตุ : รถบรรทุกขนาด 6 ล้อ ขนาดใหญ่ สามารถบรรทุกสินค้าได้ประมาณ 25 ลูกบาศก์เมตร

ตารางที่ 5.8 ประเภท ขนาด และ จำนวนรถที่ใช้ในการขนส่งสินค้า/ตู้สินค้าระหว่าง โรงงาน กับ รพท. และ ท่าเรือ (กรณีศึกษา)

กรณี	ขนส่งสินค้า/ ตู้สินค้านระหว่าง	นำเข้า		ส่งออก	
		ประเภทและขนาดรถ	จำนวน	ประเภทและขนาดรถ	จำนวน
สินค้า ปริมาตร 10 m ³	ท่าเรือ - โรงงาน	รถบรรทุก 6 ล้อ	1	รถบรรทุก 6 ล้อ	1
	ท่าเรือ - รพท.	รถบรรทุก 10 ล้อ	1	รถบรรทุก 10 ล้อ	1
	รพท. - โรงงาน	รถบรรทุก 6 ล้อ	1	รถบรรทุก 6 ล้อ	1
ตู้สินค้าขนาด 20 ฟุต ปริมาตร 28.44 m ³	ท่าเรือ - โรงงาน	รถบรรทุก 10 ล้อ	1	รถบรรทุก 6 ล้อ	2
	ท่าเรือ - รพท.	รถบรรทุก 10 ล้อ	1	รถบรรทุก 10 ล้อ	1
	รพท. - โรงงาน	รถบรรทุก 10 ล้อ	1	รถบรรทุก 6 ล้อ	2
ตู้สินค้าขนาด 40 ฟุต ปริมาตร 60.30 m ³	ท่าเรือ - โรงงาน	รถกึ่งพ่วง 18 ล้อ	1	รถบรรทุก 6 ล้อ	3
	ท่าเรือ - รพท.	รถกึ่งพ่วง 18 ล้อ	1	รถกึ่งพ่วง 18 ล้อ	1
	รพท. - โรงงาน	รถกึ่งพ่วง 18 ล้อ	1	รถบรรทุก 6 ล้อ	3

ยานพาหนะและตู้สินค้าแต่ละประเภทและขนาดจะมีความสามารถในการบรรทุกหรือรับน้ำหนักสินค้าได้ไม่เท่ากัน เนื่องจากสมรรถนะที่ผู้ผลิตได้ออกแบบไว้หรืออาจจะได้รับการดัดแปลงให้สามารถบรรทุกหรือรับน้ำหนักได้ไม่เท่ากัน ซึ่งในการบรรทุกสินค้าขึ้นรถหรือบรรจุสินค้าเข้าตู้สินค้าอาจจะเต็มโดยปริมาตรหรือน้ำหนักก็ได้ ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับลักษณะทางกายภาพและน้ำหนักของสินค้า โดยในส่วนนี้ทางผู้ดำเนินงานจะต้องคำนึงถึงน้ำหนักบรรทุก เพื่อไม่ให้เกินข้อกำหนดพิกัดอัตราบรรทุกที่ทางกระทรวงคมนาคมได้กำหนดไว้ สืบเนื่องจากจากที่ประชุมคณะกรรมการกำหนดพิกัดอัตราบรรทุกที่กระทรวงคมนาคมตั้งขึ้น (ได้แก่ กรมทางหลวง สำนักนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร กรมการขนส่งทางบก กรมทางหลวงชนบท กองบังคับการตำรวจทางหลวง สยามคมขนส่งสินค้า ผู้ประกอบการรถบรรทุก และ หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง) ได้พิจารณากำหนดพิกัดน้ำหนักรถบรรทุกบนทางหลวงแผ่นดินและทางหลวงพิเศษที่อนุญาตให้บรรทุกได้ โดยกรมทางหลวงได้ประกาศเรื่องดังกล่าวในราชกิจจานุเบกษา ดังนี้

ประกาศในราชกิจจานุเบกษา ลงวันที่ 31 มกราคม 2546 ซึ่งจะมีผลบังคับใช้เป็นการชั่วคราว ตั้งแต่วันที่ 1 กุมภาพันธ์ 2546 ถึงวันที่ 31 ธันวาคม 2546

รถบรรทุก 10 ล้อ
เรื่องการเปลี่ยนแปลงน้ำหนักบรรทุกสำหรับรถ 3 เพลา 6 ล้อ ชนิดเพลาที่ 2 และที่ 3 เป็นเพลาคู่ (Tandem Axle) จากเดิมน้ำหนักยานพาหนะรวมน้ำหนักบรรทุกไม่เกิน 21 ตัน ผ่อนผันเป็น 26 ตัน
รถกึ่งพ่วง 18 ล้อ (รถหัวลาก 10 ล้อ + รถพ่วง 8 ล้อ)
เรื่องการเปลี่ยนแปลงน้ำหนักบรรทุกสำหรับรถกึ่งพ่วง 5 เพลา 18 ล้อ จากเดิมน้ำหนักยานพาหนะรวมน้ำหนักบรรทุกไม่เกิน 34.7 ตัน ผ่อนผันเป็น 45 ตัน

ประกาศในราชกิจจานุเบกษา ลงวันที่ 2 กรกฎาคม 2546 ซึ่งจะมีผลบังคับใช้เป็นการชั่วคราว ถึงวันที่ 31 ธันวาคม 2546

รถบรรทุก 6 ล้อ
เรื่องการเปลี่ยนแปลงน้ำหนักบรรทุกสำหรับยานพาหนะที่มี 2 เพลา 4 ล้อ ชนิดเพลาที่ 2 ใช้ยางคู่ จากเดิมน้ำหนักยานพาหนะรวมน้ำหนักบรรทุกไม่เกิน 12 ตัน ผ่อนผันเป็น 15.5 ตัน

ทั้งนี้ยานพาหนะนั้นจะต้องบรรทุกน้ำหนักไม่เกินกว่าอัตราบรรทุกหรือสมรรถนะของตัวรถในการบรรทุกที่ผู้ผลิตได้ออกแบบไว้ โดยได้แสดงน้ำหนักบรรทุกสินค้าตามกฎหมายกำหนดสำหรับรถบรรทุก 6 ล้อ 10 ล้อ และ รถกึ่งพ่วง 18 ล้อ (รถหัวลาก 10 ล้อ + รถพ่วง 8 ล้อ) ไว้ดังตารางที่ 5.9 และ ตารางที่ 5.10 ตามลำดับ

ตารางที่ 5.9 น้ำหนักบรรทุกสินค้าตามกฎหมายกำหนดสำหรับรถบรรทุก 6 ล้อ และ 10 ล้อ

หน่วย : กิโลกรัม

ขนาดรถ	น้ำหนักบรรทุกตามกฎหมาย	น้ำหนักรถโดยประมาณ	คงเหลือสินค้า
รถบรรทุก 6 ล้อ	15,500 * (12,000)	5,800	9,700 (3,500)
รถบรรทุก 10 ล้อ	26,000 (21,000)	8,240	17,760 (12,760)

ตารางที่ 5.10 น้ำหนักบรรทุกสินค้าตามกฎหมายกำหนดสำหรับรถกึ่งพ่วง 18 ล้อ

หน่วย : กิโลกรัม

น้ำหนักบรรทุกตามกฎหมาย รถกึ่งพ่วง 18 ล้อ	น้ำหนักกรรถ โดย ประมาณ	น้ำหนักหาง โดย ประมาณ	คงเหลือ น้ำหนักตู้ + น้ำหนักสินค้า	น้ำหนัก ตู้ 20 ฟุต	คงเหลือ น้ำหนัก สินค้า	น้ำหนัก ตู้ 40 ฟุต	คงเหลือ น้ำหนัก สินค้า
45,000 (37,400)	9,000	5,000	31,000 (23,400)	2,000	29,000 (21,400)	3200	27,800 (20,200)

ที่มา : กรมการขนส่งทางบก

*หมายเหตุ : ข้อมูลตัวเลขภายในวงเล็บ หมายถึง น้ำหนักบรรทุกสินค้าตามกฎหมายเดิม (ไม่พิจารณา)

กำหนดให้ระยะทางระหว่างบริษัท (ตั้งอยู่ภายในเขตกรุงเทพมหานคร) ถึง รพท. การรถไฟฯ ลาดกระบัง เท่ากับ ระยะทางระหว่างบริษัทถึงท่าเรือกรุงเทพ โดยมีระยะทางประมาณ 30 กิโลเมตร และ ระยะทางระหว่าง รพท. การรถไฟฯ ลาดกระบัง ถึงท่าเรือแหลมฉบังประมาณ 88 กิโลเมตร และ ระยะทางระหว่างบริษัทถึงท่าเรือแหลมฉบังประมาณ 118 กิโลเมตร โดยได้แสดงระยะทาง เวลา และ อัตราค่าบริการในส่วนของการขนส่งสินค้า/ตู้สินค้าไว้ดังตารางที่ 5.11

ตารางที่ 5.11 ระยะทาง เวลา และ อัตราค่าบริการในส่วนของการขนส่งสินค้า/ตู้สินค้า

จากบริษัทไปยัง	รพท.	ท่าเรือกรุงเทพ	ท่าเรือแหลมฉบัง
ระยะทาง (กิโลเมตร)	30	30	118
เวลาในการเดินทาง (นาที)	60	60	120
อัตราค่าบริการ (บาท/คัน/เที่ยว)			
ค่าขนส่งสินค้า โดยรถบรรทุก 6 ล้อ	2200	2200	3100
ค่าขนส่งตู้สินค้าขนาด 20 ฟุต โดยรถบรรทุก 10 ล้อ	4800	4800	5500
ค่าขนส่งตู้สินค้าขนาด 40 ฟุต โดยรถกึ่งพ่วง 18 ล้อ	5500	5500	6200

ที่มา : เป็นอัตราค่าบริการเฉลี่ยจากการสอบถาม บริษัทผู้ให้บริการขนส่งสินค้า/ตู้สินค้า โดยไม่ได้พิจารณาอัตราค่าบริการของ รพท. เนื่องจากบริษัทตัวอย่างไม่ได้ใช้บริการของ รพท.

5.2.1.7 การดำเนินงานที่ ท่าเรือ และ รพท.

ในส่วนของการดำเนินงานที่ท่าเรือ และ รพท. ไม่ว่าจะเป็นส่วนของการผ่านพิธีการศุลกากรหรือขนส่งสินค้า/ตู้สินค้า ที่ทางผู้นำเข้าและผู้ส่งออกมักจะทำการว่าจ้างบริษัทผู้ให้บริการไปดำเนินงานแทน ในกรณีนี้ก็จะมีการใช้จ่ายเพิ่มเติมนอกเหนือจากค่าบริการผ่านพิธีการศุลกากรและค่าบริการขนส่งสินค้า/ตู้สินค้า ที่ทางท่าเรือ หรือ รพท. เรียกเก็บกับผู้ใช้บริการซึ่งได้แก่ ค่าธรรมเนียมยานพาหนะผ่านท่า ค่าภาระยกขนสินค้า และ ค่าภาระยกตู้สินค้า ที่ทางบริษัทผู้ให้บริการเหล่านั้นจะต้องชำระเงินหรือออกค่าใช้จ่ายแทนไปก่อน แล้วจึงมาทำการเรียกเก็บกับทางผู้นำเข้าและผู้ส่งออกในภายหลัง โดยได้แสดงอัตราค่าธรรมเนียมยานพาหนะผ่านท่า และ อัตราค่าภาระยกขนสินค้า/ตู้สินค้าไว้ดังตารางที่ 5.12 และ ตารางที่ 5.13 ตามลำดับ

ตารางที่ 5.12 อัตราค่าธรรมเนียมยานพาหนะผ่านท่าที่เรียกเก็บโดยท่าเรือ หรือ รพท.

ประเภทและขนาดรถ	ค่าธรรมเนียมยานพาหนะผ่านท่า (บาท/คัน/เที่ยว)	
	ท่าเรือกรุงเทพ และ รพท.	ท่าเรือแหลมฉบัง
รถบรรทุก 6 ล้อ	20	20
รถบรรทุก 10 ล้อ	30	30
รถกึ่งพวง 18 ล้อ (รถหัวลาก 10 ล้อ + รถพ่วง 8 ล้อ)	30+60 = 90	50+100 = 150

ตารางที่ 5.13 อัตราค่าภาระยกขนสินค้า/ตู้สินค้าที่เรียกเก็บโดยท่าเรือ หรือ รพท.

ท่าเรือแหลมฉบัง						
ปริมาณ	น้ำหนักสินค้ารวมกล่อง		* ค่าภาระยกขนสินค้า/ตู้สินค้า (บาท)			
	นำเข้า	ส่งออก	สินค้าขาเข้า (Import Cargo)		สินค้าขาออก (Export Cargo)	
			ประเภทตู้สินค้า			
			LCL	FCL	LCL	FCL
10 m ³	4.20 ตัน	0.888 ตัน	10x35 = 350		10x26 = 260	
28.44 m ³	12.72 ตัน	2.536 ตัน		670		* 28.44x26 = 740
60.30 m ³	25.80 ตัน	5.376 ตัน		1,000		60.30x26 = 1569
ท่าเรือกรุงเทพ และ รพท. การรถไฟฯ ลาดกระบัง						
ปริมาณ	น้ำหนักสินค้ารวมกล่อง		ค่าภาระยกขนสินค้า/ตู้สินค้า (บาท)			
	นำเข้า	ส่งออก	สินค้าขาเข้า (Import Cargo)		สินค้าขาออก (Export Cargo)	
			ประเภทตู้สินค้า			
			LCL	FCL	LCL	FCL
10 m ³	4.20 ตัน	0.888 ตัน	10x80 = 800		300	
28.44 m ³	12.72 ตัน	2.536 ตัน		1,550		* 300x2 = 600
60.30 m ³	25.80 ตัน	5.376 ตัน		2,650		300x3 = 900

ที่มา : การท่าเรือแห่งประเทศไทย

*หมายเหตุ : พิจารณารายละเอียดอัตราค่าภาระยกขนสินค้า/ตู้สินค้าในภาคผนวก ค. หัวข้อที่ 2.2

- สำหรับสินค้าขาเข้า (ตู้ LCL) ที่ท่าเรือแหลมฉบัง ท่าเรือกรุงเทพ และ รพท. การรถไฟฯ ลาดกระบัง และ สินค้าขาออก (ทั้งตู้ LCL และ FCL) ที่ท่าเรือแหลมฉบัง ในการคำนวณค่าภาระยกขนสินค้า/ตู้สินค้า ให้ใช้ค่าที่มากกว่าระหว่างปริมาณหรือน้ำหนักของสินค้า และ เศษทศนิยมของค่าภาระที่ได้จากการคำนวณให้ปัดขึ้น สำหรับสินค้าขาเข้า (ตู้ FCL) ที่ท่าเรือแหลมฉบัง ท่าเรือกรุงเทพ และ รพท. การรถไฟฯ ลาดกระบัง คิดค่าภาระยกขนตู้สินค้าต่อตู้สินค้า
- สำหรับสินค้าขาออก (ทั้งตู้ LCL และ FCL) ที่ท่าเรือกรุงเทพ และ รพท. การรถไฟฯ ลาดกระบัง คิดค่าภาระยกขนสินค้าต่อขนาดของยานพาหนะที่ใช้บรรทุกสินค้าขาออกเข้ามาบรรจุในท่าเรือ หรือ รพท. ในที่นี้สำหรับสินค้าปริมาณ 28.44 m³ ใช้รถบรรทุก 6 ล้อ จำนวน 2 คัน และ สินค้าปริมาณ 60.30 m³ ใช้รถบรรทุก 6 ล้อ จำนวน 3 คัน โดยที่ค่าภาระยกขนสินค้าต่อขนาดของยานพาหนะของรถบรรทุก 6 ล้อ เท่ากับ 300 บาท/คัน

สำหรับเวลาในส่วนของการดำเนินงานภายในท่าเรือ และ รพท. บางส่วนขึ้นอยู่กับประสิทธิภาพการทำงานของเครื่องมือหรืออุปกรณ์ และ ระยะทางระหว่างจุดรับ-ส่งสินค้า/ตู้สินค้า ภายในท่าเรือ และ รพท. โดยได้แสดงแสดงประสิทธิภาพการทำงานของเครื่องมือหรืออุปกรณ์บาง ส่วนของท่าเรือ และ รพท. และ เวลาในการเดินทางบางส่วนภายในของท่าเรือ และ รพท. ไว้ดังตารางที่ 5.14 และ ตารางที่ 5.15 ตามลำดับ

ตารางที่ 5.14 ประสิทธิภาพการทำงานของเครื่องมือหรืออุปกรณ์บางส่วนของท่าเรือ และ รพท.

* เครื่องมือหรืออุปกรณ์		ประสิทธิภาพการทำงาน		
		รพท.	ท่าเรือกรุงเทพ	ท่าเรือแหลมฉบัง
ปั้นจั่นหน้าท่า	Load		18-20 ตู้/ชั่วโมง	26-28 ตู้/ชั่วโมง
	Discharge		22-24 ตู้/ชั่วโมง	30-32 ตู้/ชั่วโมง
จำนวนหัวลากต่อปั้นจั่น 1 ตัว			6-7 คัน	5-8 คัน
Rubber Tyred Gantry Crane (RTG)		2 นาที่/ตู้สินค้า	2-2.5 นาที่/ตู้สินค้า	2-2.5 นาที่/ตู้สินค้า
Top Loader และ Reach Stacker		2 นาที่/ตู้สินค้า	2 นาที่/ตู้สินค้า	2 นาที่/ตู้สินค้า

ที่มา : เป็นเวลาเฉลี่ยจากการสัมภาษณ์ สังกะการณณ์ และ จับเวลาจากการดำเนินงานจริง

* หมายเหตุ :

- ปั้นจั่นใช้ขนย้ายตู้สินค้าขึ้น/ลงจากเรือที่หน้าท่า
- Rubber Tyred Gantry Crane ใช้ขนย้ายตู้สินค้าขึ้น/ลงจากเครื่อหัวลากที่ลานตู้สินค้า
- Top Loader และ Reach Stacker ใช้ขนย้ายตู้สินค้าขึ้น/ลงจากเครื่อหัวลากที่ลานตู้สินค้าเปล่า ลานบรรจุสินค้า และ โรงพักสินค้า

ตารางที่ 5.15 เวลาในการเดินทางบางส่วนภายในของท่าเรือ และ รพท.

จุดเริ่มต้น - ปลายทาง		เวลาในการเดินทางภายใน (นาที)		
		รพท.	ท่าเรือกรุงเทพ	ท่าเรือแหลมฉบัง
เวลาดำเนินงานที่ Main Gate			0.5-1	0.5-1
Main Gate	Sub Gate In		1.5-2	5-10
เวลาดำเนินงานที่ Sub Gate In		1	1	1
Sub Gate In	ลานตู้สินค้า	0.5-1	0.5-1	0.5-1
ลานตู้สินค้า	หน้าท่า		0.5-1	0.5-1
Sub Gate In (Out)	หน้าท่า		1.5-2	1.5-2
Main Gate	ลานบรรจุสินค้า		2.5-3	0.5-1
ลานบรรจุสินค้า	Sub Gate In	0.5-1	2.5-3	0.5-1
ลานตู้สินค้า	สถานีตรวจสอบ		0.5-1	0.5-1
สถานีตรวจสอบ	Sub Gate Out	0.5-1	0.5-1	0.5-1
Sub Gate In	โรงพักสินค้า	0.5-1	2.5-3	0.5-1
Main Gate	โรงพักสินค้า		2.5-3	8-10

ที่มา : เป็นเวลาเฉลี่ยจากการสัมภาษณ์ สังกะการณณ์ และ จับเวลาจากการดำเนินงานจริง

5.2.1.8 ขอบเขตของเวลาในการดำเนินงานบางส่วน

นำเสนอขอบเขตของเวลาในการดำเนินงานบางส่วน เพื่อให้ผู้ประกอบการพิจารณาข้อมูลเวลา และ ให้เข้าใจถึงขอบเขตของเวลาบางส่วนที่ได้กำหนดไว้ในตารางค่าใช้จ่าย และเวลาในการดำเนินงานที่แสดงไว้ในภาคผนวก ง เช่น เวลาเดินทางจากประเทศต้นทางไปยังประเทศปลายทาง หรือ วัน เวลา ที่เรือเข้าเทียบท่า และ กิจกรรมที่ดำเนินงานควบคู่กันไป เป็นต้น โดยแบ่งออกตามกรณีนำเข้าและกรณีส่งออก ดังนี้

ขอบเขตของเวลาในการดำเนินงานนำเข้าบางส่วน

จากขอบเขตของการวิจัยที่พิจารณาเวลาในการดำเนินงานนำเข้าสินค้าครอบคลุมตั้งแต่จุดที่เรือเข้าเทียบท่าเพื่อทำการขนย้ายสินค้าลงจากเรือจนถึงจุดหมายปลายทางภายในประเทศเท่านั้น แต่ในส่วนนี้จะขอกล่าวรวมถึงกิจกรรมในส่วนที่สนับสนุนเพื่อให้การดำเนินงานนำเข้าสำเร็จลุล่วง โดยเริ่มจากการได้รับแจ้งการส่งสินค้าและเอกสารจากผู้ขาย ตรวจสอบวัน เวลา ท่าที่เรือเข้าเทียบ การจัดเตรียมเอกสาร การติดต่อตัวแทนออกของและผู้ให้บริการขนส่งสินค้า/ตู้สินค้าก่อนที่เรือจะเข้าเทียบท่า จนกระทั่งตรวจปล่อยและทำการขนส่งสินค้ามาถึงยังโรงงานหรือสถานประกอบการของผู้นำเข้า ซึ่งในการดำเนินงานนำเข้าสินค้าทั้งหมดใช้เวลาโดยเฉลี่ยประมาณ 7-8 วัน (กรณีที่การดำเนินงานไม่ตรงกับวันหยุดคนชดเชยต่างๆ)

สำหรับการดำเนินงานในส่วนของการเปิด L/C เพื่อนำเข้าสินค้าที่ไม่ได้นำมาพิจารณา เนื่องจากอยู่นอกเหนือขอบเขตของการวิจัย โดยทั่วไปเมื่อทำการขอเปิด L/C แล้วในวันถัดไปทางผู้ขอเปิดก็จะสามารถโทรไปติดตามสอบถามหมายเลข L/C ได้ และ ทางธนาคารจะส่งสำเนา L/C มาให้ภายใน 1-2 วันหลังจากวันที่ขอเปิด L/C เมื่อผู้นำเข้าได้สำเนา L/C ก็จะทำการแจ้งรายละเอียดการเปิด L/C โดยส่งสำเนา L/C ไปให้ทางโทรสาร หลังจากนั้นผู้นำเข้าก็จะขอให้ผู้ขายทำการเตรียมสินค้าจนกระทั่งผู้ขายจะแจ้งมาว่าได้ทำการบรรจุทุกสินค้าลงเรือแล้วพร้อมทั้งส่งสำเนาเอกสารต่างๆ ที่จำเป็นมาให้ เพื่อให้ผู้นำเข้าได้ทราบรายละเอียดของสินค้าที่ส่งมา รวมถึงการจัดเตรียมเอกสารสำหรับการผ่านพิธีการศุลกากรนำเข้าสินค้า (แต่ระหว่างนั้นก็จะมีการติดต่อระหว่างผู้นำเข้ากับผู้ขายตลอดเวลา เพื่อตรวจสอบว่ามีปัญหาในการจัดเตรียมหรือจัดเตรียมสินค้าถึงขั้นตอนไหนแล้ว เป็นไปตามข้อตกลงหรือเปล่า)

หลังจากบรรจุทุกสินค้าลงเรือในต่างประเทศในวันจันทร์ (สัปดาห์ที่1) แล้ว ประมาณ 2-3 วัน โดยประมาณคือวันพฤหัสบดี (สัปดาห์ที่1) ทางผู้นำเข้าจะได้รับแจ้งรายละเอียดการบรรจุทุกสินค้าลงเรือจากทางผู้ขายในต่างประเทศ หลังจากได้รับข้อมูลหรือสำเนาเอกสารต่างๆ แล้ว ผู้นำเข้าจะทำการจัดเตรียมเอกสารสำหรับให้กับตัวแทนออกของนำไปผ่านพิธีการศุลกากร โดยเฉลี่ยใช้เวลาประมาณ 20-30 นาที

โดยทั่วไปการขนส่งสินค้าทางทะเลจากประเทศใด่วันจะใช้เวลาเดินทางมาถึงประเทศไทยประมาณ 8-9 วัน กำหนดให้เรือออกจากท่าที่ประเทศใด่วันภายในวันจันทร์ (สัปดาห์ที่ 1) ดังนั้นจะมาเข้าเทียบท่าเรือที่ประเทศไทยประมาณภายในวันพุธของสัปดาห์ถัดมา (สัปดาห์ที่ 2) โดยพิจารณาให้เรือเข้าเทียบท่าเวลา 08.00 น. และ เริ่มทำการขนถ่ายตู้สินค้าเวลา 08.30 น. วันที่เรือเข้าเทียบท่านี้ ผู้นำเข้าไปติดต่อธนาคารเพื่อทำเอกสาร Shipping Guarantee โดยจัดทำแบบฟอร์ม โดยเฉลี่ยใช้เวลาประมาณ 5 นาที ใช้เวลาในการเดินทางจากบริษัทไปธนาคารทาง 1 ชั่วโมง และ ยื่นเอกสารต่อธนาคารเพื่อขอรับหนังสือ S/G โดยเฉลี่ยใช้เวลาประมาณ 30-40 นาที

ก่อนเรือเข้าเทียบท่าอย่างน้อย 1-2 วัน โดยประมาณคือวันจันทร์หรือไม่เกินวันอังคาร ทางผู้นำเข้าทำการติดต่อตัวแทนออกของและผู้ให้บริการขนส่งสินค้า/ตู้สินค้า เพื่อนัด วัน เวลา สถานที่ สำหรับมารับข้อมูลและเอกสาร สำหรับนำไปผ่านพิธีการศุลกากร ในการวินิจฉัย กำหนดให้เป็นวันจันทร์ (สัปดาห์ที่ 2) โดยเฉลี่ยใช้เวลาประมาณ 5-10 นาที

หลังจากเรือเข้าเทียบท่าอย่างน้อย 1-2 วัน โดยประมาณคือวันพฤหัสบดีหรือไม่เกินวันศุกร์ ทางผู้นำเข้าหรือตัวแทนนำ S/G ไปแลก D/O จากตัวแทนบริษัทเรือ โดยเฉลี่ยใช้เวลาประมาณ 5 นาที และ นับเวลาตั้งแต่วันที่เรือเข้าเทียบท่า จนกระทั่งผ่านพิธีการศุลกากรนำสินค้าออกจากอาคารของกรมศุลกากรและนำสินค้า/ตู้สินค้าออกจากท่าเรือ หรือ รพท. รวมถึงทำการขนส่งสินค้า/ตู้สินค้ามาถึงยังโรงงานหรือสถานประกอบการของผู้นำเข้า ทั้งนี้ยังไม่รวมเวลาในการขนส่งสินค้า/ตู้สินค้า ซึ่งขึ้นอยู่กับระยะทางระหว่างท่าเรือ หรือ รพท. กับโรงงานหรือสถานประกอบการของผู้นำเข้า ในกรณีที่เป็นผู้ FCL ใช้เวลาไม่เกิน 2 วัน โดยประมาณคือวันพฤหัสบดี (สัปดาห์ที่ 2) และ กรณีที่เป็นผู้ LCL ใช้เวลาไม่เกิน 3 วัน โดยประมาณคือวันศุกร์ (สัปดาห์ที่ 2) จากที่กล่าวมาทั้งหมดในข้างต้น พบว่ามีกิจกรรมการนำเข้าสู่สินค้าที่ดำเนินงานควบคู่กันไปในเวลาเดียวกัน ได้แก่

- ในส่วนของการจัดทำเอกสาร Shipping Guarantee และ ขอรับ D/O จากตัวแทนบริษัทเรือ (รหัสกิจกรรม A222 (S/G), A224 (S/G) และ A24) กับในส่วนของเรือเข้าเทียบท่าและเจ้าหน้าที่ท่าเรือร่วมกับตัวแทนบริษัทเรือทำการขนถ่ายตู้สินค้าลงจากเรือ (รหัสกิจกรรม A311-A314)
- ในส่วนการจัดเตรียมรถบรรทุก/หัวลากไปรับสินค้า/ตู้สินค้าที่ท่าเรือ หรือ รพท. (รหัสกิจกรรม A263 และ A33) กับ ในส่วนของการผ่านพิธีการศุลกากรตรวจสอบสินค้า โดยนำไปขนสินค้าฯ พร้อมเอกสารประกอบมายื่นที่ฝ่ายตรวจปล่อย (รหัสกิจกรรม A641-A643)

ขอบเขตของเวลาในการดำเนินงานส่งออกบางส่วน

จากขอบเขตของการวิจัยที่พิจารณาเวลาในการดำเนินงานส่งออกสินค้าครอบคลุมตั้งแต่จุดส่งออกภายในประเทศจนถึงผู้สินค้าได้รับการบรรจุทุกลงเรือเท่านั้น แต่ในส่วนนี้จะขอล่ารวมถึงกิจกรรมในส่วนที่สนับสนุนเพื่อให้การดำเนินงานส่งออกสำเร็จลุล่วง ซึ่งกิจกรรมบางส่วนจำเป็นที่จะต้องดำเนินงานหลังการส่งออก โดยเริ่มจากการพิจารณาเงื่อนไขการขนส่งจาก L/C ติดต่อจอร์จระวางเรือกับทางตัวแทนบริษัทเรือ จัดเตรียมเอกสาร ผ่านพิธีการศุลกากร บรรจุสินค้าเข้าตู้ จนถึงรวบรวมเอกสารตามที่อยู่ที่ต้องการ เพื่อยื่นขายตัวให้กับธนาคาร ซึ่งในการดำเนินงานส่งออกสินค้าทั้งหมดใช้เวลาโดยเฉลี่ยประมาณ 10-11 วัน (กรณีที่มีการดำเนินงานไม่ตรงกับวันหยุดชดเชยต่างๆ)

สำหรับการดำเนินงานในส่วนของการติดต่อซื้อขายและการผลิตสินค้าที่ไม่ได้นำมาพิจารณา เนื่องจากอยู่นอกเหนือขอบเขตของการวิจัย โดยการติดต่อซื้อขายและการผลิตสินค้าแต่ละครั้งนั้นจะใช้เวลาในการดำเนินงานไม่เท่ากัน เนื่องจากปัจจัยหลายประการ เช่น ในการซื้อขายทางผู้ซื้ออาจให้ทางผู้ขายทำการพัฒนาผลิตภัณฑ์ เพื่อเสนอขาย ซึ่งผลิตภัณฑ์แต่ละประเภทก็มีความยากง่ายในการคัดเลือกวัตถุดิบ สั่งซื้อวัตถุดิบ และ เวลาในการผลิตที่ไม่เท่ากัน เป็นต้น จึงทำให้ไม่สามารถกำหนดเวลาที่แน่นอนได้ แต่โดยทั่วไปใช้เวลาเฉลี่ยประมาณ 1 เดือน ซึ่งผู้ซื้อจะทำการเปิด L/C มาล่วงหน้าก่อนการส่งออกประมาณ 60-90 วัน

ก่อนเรือออกจากท่า 4-5 วัน โดยประมาณคือวันจันทร์และไม่เกิน 17.00 น. ของวันอังคาร ผู้ส่งออกจัดเตรียมแบบฟอร์มการจอร์จระวางเรือและสั่งให้ตัวแทนบริษัทเรือหรือผู้รับจัดการขนส่งสินค้า ในการวิจัยนี้กำหนดให้ผู้ส่งออกทำการจอร์จระวางเรือวันอังคาร (สัปดาห์ที่1) โดยเฉลี่ยใช้เวลาประมาณ 5-10 นาที ทางตัวแทนบริษัทเรือจะแจ้งข้อมูลการจอร์จระวางเรือกลับมาภายในวันพฤหัสบดี ช่วงเช้า หลังจากทำการจอร์จระวางเรือแล้วผู้ส่งออกจะทำการจัดเตรียมเอกสารสำหรับให้กับตัวแทนออกของไปปฏิบัติพิธีการศุลกากร โดยเฉลี่ยใช้เวลาประมาณ 20-30 นาที

ก่อนเรือออกจากท่าอย่างน้อย 2-3 วัน โดยประมาณคือวันอังคารและไม่เกิน 12.00 น. ของวันพุธ ผู้ส่งออกทำการติดต่อตัวแทนออกของและผู้ให้บริการขนส่งสินค้า/ผู้สินค้าเพื่อนัด วัน เวลา สถานที่ สำหรับมารับข้อมูล เอกสาร และ สินค้า สำหรับนำไปผ่านพิธีการศุลกากร ในการวิจัยนี้กำหนดให้เป็นวันอังคาร (สัปดาห์ที่1) ทำต่อเนื่องจากขั้นตอนการจัดเตรียมเอกสาร โดยเฉลี่ยใช้เวลาประมาณ 5-10 นาที

ก่อนเรือออกจากท่าอย่างน้อย 1-2 วัน โดยประมาณคือวันพฤหัสบดีหรือไม่เกิน 10.00 น. ของวันศุกร์ ทางตัวแทนบริษัทเรือจะแจ้งข้อมูลการจอร์จระวางเรือกลับมาให้ทางผู้ส่งออกทางโทรสาร ในการวิจัยนี้กำหนดให้เป็นวันพฤหัสบดี (สัปดาห์ที่1) โดยเฉลี่ยใช้เวลาประมาณ 5 นาที ในวันเดียวกันนี้ถัดจากที่ตัวแทนบริษัทเรือส่งข้อมูลมาให้ ทางตัวแทนออกของจะมารับเอกสารไป

ผ่านพิธีศุลกากร โดยเฉลี่ยใช้เวลาประมาณ 5 นาที (ซึ่งขณะที่ตัวแทนออกของมารับข้อมูลและเอกสาร บางครั้งทางตัวแทนบริษัทเรืออาจจะยังไม่ส่งรายละเอียดการจอร์วางเรือกลับมาให้ ทำให้ตัวแทนออกของยังไม่สามารถผ่านพิธีการศุลกากรได้เนื่องจากข้อมูลยังไม่ครบถ้วน ซึ่งทางผู้ส่งออกเองจะส่งข้อมูลเหล่านี้พร้อมยืนยันสถานที่ส่งมอบสินค้าทางโทรสารไปให้กับตัวแทนออกของในภายหลังจากที่ได้รับข้อมูลจากตัวแทนบริษัทเรือแล้ว) หลังจากนั้นทางผู้ส่งออกก็ขอให้ถึงวันกำหนดส่งมอบสินค้า

ก่อนเรือออกจากท่าอย่างน้อย 1 วัน หรือ วันที่เรือออกจากท่า โดยประมาณคือวันศุกร์หรือไม่เกิน 09.00 น. ของวันเสาร์ (สัปดาห์ที่1) ทางตัวแทนออกของทำการผ่านพิธีการศุลกากรในส่วนของการจัดทำใบขนสินค้าขาออก ระหว่างขั้นตอนหรือเมื่อผ่านขั้นตอนในส่วนนี้ก็จะติดต่อประสานงานให้จัดเตรียมสินค้าขึ้นรถขนส่งและขนส่งสินค้าไปยังสถานที่ส่งมอบสินค้าเมื่อสินค้ามาถึง ตัวแทนออกของก็ทำการผ่านพิธีการศุลกากรในส่วนของการตรวจปล่อยสินค้า หลังจากนั้นก็จะทำการบรรจุสินค้าเข้าสู่ตู้สินค้าพร้อมกับซีลแถบเหล็ก R.T.C และ ส่งมอบให้กับตัวแทนบริษัทเรือทำการบรรจุตู้สินค้าลงเรือต่อไป โดยพิจารณาให้กรณีที่ไม่ผ่าน รพท. ทางผู้ส่งออกหรือตัวแทนสามารถนำสินค้าเข้าไปที่ลานบรรจุเลย เนื่องจากทางตัวแทนบริษัทเรือจะทำการประสานงานและเตรียมตู้สินค้าเปล่าให้พร้อม เมื่อสินค้ามาถึงก็จะทำการผ่านพิธีการศุลกากรปล่อยสินค้าและบรรจุสินค้าเข้าสู่ตู้สินค้าเลย ไม่มีกรอกเก็บสินค้าที่โรงพักสินค้าในท่าเรือก่อนและเมื่อบรรจุเสร็จแล้ว อาจจะกองเก็บอยู่ที่ลานบรรจุสินค้า รอให้ทางเจ้าหน้าที่ท่าเรือร่วมกับตัวแทนบริษัทเรือพร้อมและทำการขนย้ายไปที่หน้าท่า เพื่อบรรจุทุกลงเรือได้เลย โดยที่ไม่ต้องขนย้ายไปกองเก็บที่ลานตู้สินค้าภายในวันศุกร์ เนื่องจากเรือได้เข้ามาเทียบท่ารอก่อนที่จะบรรจุเสร็จ และสำหรับกรณีที่ผ่าน รพท. ก็เช่นเดียวกัน เมื่อทำการผ่านพิธีการศุลกากรตรวจสอบสินค้าและบรรจุสินค้าเข้าสู่ตู้สินค้าเสร็จสิ้น ก็สามารถขนย้ายตู้สินค้าจาก รพท. ไปยังท่าเรือได้เลย แต่เมื่อไปถึงท่าเรือแล้ว ไม่ว่าจะเรือจะเข้าเทียบท่าแล้วหรือไม่ ก็ต้องทำการกรอกเก็บตู้สินค้าที่ลานตู้สินค้าก่อนที่จะใช้หัวลาก (ของท่าเรือ) ขนย้ายตู้สินค้าไปหน้าท่า เพื่อบรรจุทุกลงเรือ ยกเว้นกรณีตู้สินค้าที่เลยเวลา Closing Time จะยกเว้นหรืออนุญาตให้เป็นรายๆ ไปให้สามารถนำหัวลากขนย้ายตู้สินค้าไปที่หน้าท่าได้เพื่อทำการบรรจุทุกลงเรือได้เลย โดยเรือจะเดินทางออกจากท่าภายในวันเสาร์

นับจากที่เรือออกจากท่า 1 วัน หรือ หลังจากส่งมอบสินค้าให้กับตัวแทนบริษัทเรือ โดยประมาณคือวันเสาร์หรือไม่เกิน 09.00 น. ของวันจันทร์ ในการวิจัยนี้กำหนดให้เป็นวันเสาร์ (สัปดาห์ที่1) ผู้ส่งออกจัดเตรียมเอกสาร ได้แก่ Invoice, Packing List และ หนังสือรับรองต่างๆ ที่กำหนดไว้ใน L/C ตามที่ผู้ซื้อต้องการ ได้แก่ หนังสือรับรองแหล่งกำเนิดสินค้า หนังสือรับรองการส่งออกสิ่งทอ ในการวิจัยนี้กำหนดให้ผู้ส่งออกขอหนังสือรับรองการส่งออกสิ่งทอโดยใช้ระบบ Manual ผู้ส่งออกจัดเตรียมเอกสาร และ ทำคำร้องขอหนังสือรับรองและแบบฟอร์มหนังสือรับรอง โดยเฉลี่ย

ใช้เวลาประมาณ 30 นาที และ ใช้เวลาประมาณ 3 วันนับตั้งแต่นั้นขอตามระเบียบของกรมการค้าต่างประเทศ กระทรวงพาณิชย์ โดยประมาณคือวันพุธ (สัปดาห์ที่2)

นับจากที่เรือออกจากท่า 2 วัน โดยประมาณคือวันจันทร์ของสัปดาห์ต่อมา ในการวิจัยนี้กำหนดให้เป็นวันจันทร์ (สัปดาห์ที่2) ผู้ส่งออกนำคำร้องขอหนังสือรับรองและแบบฟอร์มหนังสือรับรองไปยื่นต่อกรมการค้าต่างประเทศ กระทรวงพาณิชย์ ใช้เวลาในการเดินทาง 1 ชั่วโมง และ ติดต่อยื่นเอกสารประมาณ 5 นาที

นับจากที่เรือออกจากท่า 2-3 วัน โดยประมาณคือวันจันทร์และไม่เกินวันอังคาร ในการวิจัยนี้กำหนดให้เป็นวันอังคาร (สัปดาห์ที่2) ผู้ส่งออกจะไปติดต่อขอรับเอกสารใบตราส่งสินค้า (Bill of Lading : B/L) จากตัวแทนบริษัทเรือ พร้อมชำระค่าธรรมเนียม ได้แก่ ค่า THC, CFS และ B/L โดยส่วนมากถ้าเป็นกรณีที่ผู้ส่งออกขายในเทอมของ F.O.B. โดยใช้ตัวแทนบริหารจัดการขนส่งสินค้าของผู้ซื้อ โดยเฉลี่ยใช้เวลาประมาณ 2-3 วันนับจากเรือออกจากท่าแล้วจึงสามารถติดต่อขอรับใบตราส่งได้ แต่ถ้าเป็นกรณีที่ผู้ส่งออกขายในเทอมของ C.I.F. โดยใช้ตัวแทนบริหารจัดการขนส่งสินค้าของผู้ส่งออกเอง โดยเฉลี่ยใช้เวลาประมาณ 2 วันนับจากเรือออกจากท่าก็สามารถติดต่อขอรับใบตราส่งได้ ใช้เวลาในการเดินทางประมาณ 1 ชั่วโมง และติดต่อขอรับใบตราส่งและชำระค่าธรรมเนียม 10 นาที

นับจากที่เรือออกจากท่า 4 วัน โดยประมาณคือวันพุธ (สัปดาห์ที่2) ผู้ส่งออกไปรับหนังสือรับรองการส่งออกสิ่งทอ พร้อมชำระค่าธรรมเนียมที่กรมการค้าต่างประเทศ กระทรวงพาณิชย์ ใช้เวลาในการเดินทางประมาณ 1 ชั่วโมง และ ติดต่อขอรับใบตราส่งและชำระค่าธรรมเนียม 10 นาที หลังจากนั้นนำเอกสารฉบับมายังบริษัทและทำการรวบรวมเอกสารตามเงื่อนไขใน L/C ใช้เวลาในการเดินทางประมาณ 1 ชั่วโมง และ จัดเตรียมเอกสารเข้าชุดประมาณ 30 นาที

นับจากที่เรือออกจากท่า 5 วัน โดยประมาณคือวันพฤหัสบดี (สัปดาห์ที่2) ผู้ส่งออกนำเอกสารไปยื่นขายตัวส่งออกกับทางธนาคาร โดยเฉลี่ยใช้เวลาประมาณ 5 นาที เวลาในการเดินทาง 1 ชั่วโมง และ ติดต่อธนาคาร 5 นาที กรณีตัวแบบชำระเงินทันที โดยทั่วไปเมื่อผู้ส่งออกยื่นเอกสารครบต่อธนาคาร ธนาคารจะใช้เวลาในการตรวจสอบเอกสารโดยเฉลี่ยประมาณ 30-40 นาที โดยถ้าผู้ส่งออกยื่นเอกสารสินค้าออกครบถ้วนภายใน 10.30 น. ก็จะได้รับเงินเข้าบัญชีภายในวันนั้น หรือ 16.00 น. ก็จะได้รับเงินเข้าบัญชีภายใน 12.00 น. ของวันรุ่งขึ้น หรือ ภายใน 7 วันทำการนับจากวันที่ธนาคารของผู้ซื้อในต่างประเทศได้รับเอกสาร ตามระเบียบ UPC 500 ธนาคารจะส่งเอกสารสินค้าออกที่ครบถ้วนไปยังธนาคารผู้ซื้อในต่างประเทศภายใน 12.00 น. ของวันรุ่งขึ้น ส่วนเอกสารจะเดินทางไปถึงธนาคารของผู้ซื้อในต่างประเทศเมื่อใดนั้นขึ้นอยู่กับความใกล้ไกลระหว่างประเทศ (ข้อมูลจาก : ธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย (ธสน.) ตามการรับรองระบบคุณภาพมาตรฐาน ISO 9002)

หลังจากนั้นผู้ส่งออกทำการแจ้งรายละเอียดและเอกสารการบรรทุกสินค้าลงเรือให้กับผู้ซื้อทราบ ซึ่งสามารถดำเนินงานได้อยู่ในช่วงนับตั้งแต่บรรทุกสินค้าลงเรือแล้วจนกระทั่งถึงวันขายตัวให้กับทางธนาคาร แล้วแต่ข้อตกลงกันระหว่างผู้ซื้อกับผู้ส่งออก สำหรับกรณีที่ส่งออกแบบ F.O.B. โดยส่วนใหญ่จะดำเนินงานแจ้งรายละเอียดหลังจากบรรทุกสินค้าลงเรือแล้ว เพื่อให้ทางผู้ซื้อนำสำเนาเอกสารไปจัดทำประกันภัยการขนส่งสินค้าทางทะเล และ จากที่กล่าวมาทั้งหมดในข้างต้น พบว่ามีกิจกรรมการส่งออกสินค้าที่ดำเนินงานควบคู่กันไปในเวลาเดียวกัน ได้แก่

- ในส่วนของการผ่านพิธีการศุลกากรตรวจสอบเอกสาร (รหัสกิจกรรม A511-A514) กับ ในส่วนการจัดเตรียมและบรรทุกสินค้าขึ้นรถบรรทุก เพื่อขนย้ายสินค้าไปส่งให้กับตัวแทนบริษัทเรือที่ ท่าเรือ หรือ รพท. (รหัสกิจกรรม A154 และ A25) และ
- ในส่วนของการนำรถบรรทุกขนย้ายสินค้าไปที่ท่าเรือ หรือ รพท. (รหัสกิจกรรม A31/A41) และ เมื่อขนย้ายมาถึงที่ท่าเรือ หรือ รพท. ทางตัวแทนก็จะเริ่มดำเนินงานในส่วนของการผ่านพิธีการศุลกากรตรวจสอบสินค้า โดยนำใบขนสินค้าฯ พร้อมเอกสารประกอบมายื่นที่ฝ่ายตรวจปล่อย (รหัสกิจกรรม A541-A543)

5.2.2 สรุปค่าใช้จ่ายและเวลาในการดำเนินงานตามแต่ละกรณีศึกษา

จากขอบเขตและข้อมูลบางส่วนที่วิเคราะห์ได้ในเบื้องต้น นำมาสู่ขั้นตอนการสรุปค่าใช้จ่ายและเวลาในการดำเนินงานตามกรณีศึกษาที่ 2 ซึ่งแบ่งออกเป็น 6 กรณีศึกษาย่อย โดยทำการกำหนดให้อยู่ในรูปแบบของตารางแสดงค่าใช้จ่ายและเวลาตามแต่ละกิจกรรมในกระบวนการนำเข้าและส่งออกสินค้าด้วยคอนเทนเนอร์ทางทะเล ส่วนรายละเอียดดังกล่าวนั้นจะได้แสดงไว้ในภาคผนวก ง. ค่าใช้จ่ายและเวลาในการดำเนินงานตามกรณีศึกษาที่ 2

5.2.3 ผลการศึกษาค่าใช้จ่ายและเวลาในการดำเนินงาน

ผลการศึกษาสามารถแบ่งออกเป็น 2 ส่วน คือ ส่วนของต้นทุนหรือค่าใช้จ่าย และ ส่วนของเวลาในการนำเข้าและส่งออกสินค้าด้วยคอนเทนเนอร์ทางทะเล โดยมีรายละเอียดดังต่อไปนี้


5.2.3.1 ผลการศึกษาค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน

ในเบื้องต้นของผลการศึกษาต้นทุนหรือค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน จะได้นำเสนอภาพประกอบกับรายการค่าใช้จ่าย เพื่อให้ทราบถึงว่าเกิดค่าใช้จ่ายขึ้น ณ จุดใดบ้างในกระบวนการดำเนินงานนำเข้าและส่งออกสินค้าด้วยคอนเทนเนอร์ทางทะเล โดยพิจารณาเฉพาะค่าใช้จ่ายที่

เกิดขึ้นกับผู้นำเข้าหรือผู้ส่งออกเท่านั้น ตามที่ได้แสดงรายการและอัตราค่าใช้จ่ายในการนำเข้าและส่งออกสินค้าด้วยคอนเทนเนอร์ทางทะเลไว้ในภาคผนวก ค. โดยได้แบ่งการนำเสนอภาพประกอบกับรายการค่าใช้จ่ายในส่วนนี้ออกเป็น 4 กรณี ตามกรณีศึกษาที่ใช้เส้นทางในการนำเข้าหรือส่งออกสินค้า/ตู้สินค้าผ่าน/ไม่ผ่านทาง รพท. การรถไฟฯ ลาดกระบัง ดังนี้

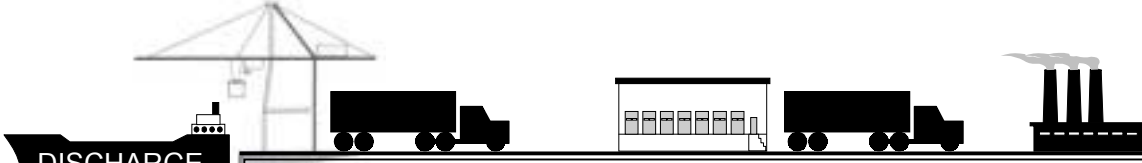
กรณี	เส้นทาง
1	นำเข้าโดยไม่ใช้เส้นทางการขนส่งสินค้า/ตู้สินค้าผ่านทาง รพท. การรถไฟฯ ลาดกระบัง
2	นำเข้าโดยใช้เส้นทางการขนส่งสินค้า/ตู้สินค้าผ่านทาง รพท. การรถไฟฯ ลาดกระบัง
3	ส่งออกโดยไม่ใช้เส้นทางการขนส่งสินค้า/ตู้สินค้าผ่านทาง รพท. การรถไฟฯ ลาดกระบัง
4	ส่งออกโดยใช้เส้นทางการขนส่งสินค้า/ตู้สินค้าผ่านทาง รพท. การรถไฟฯ ลาดกระบัง

กรณีที่ 1 นำเข้าโดยไม่ใช้เส้นทางการขนส่งสินค้า/ตู้สินค้าผ่านทาง รพท. การรถไฟฯ ลาดกระบัง



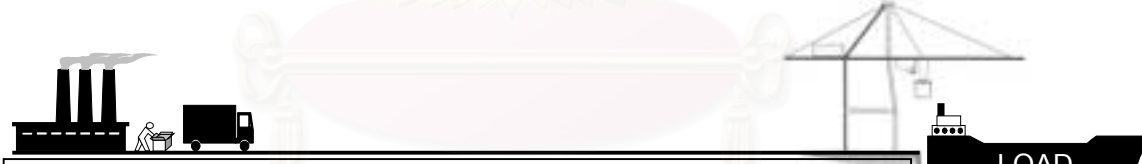
รายการค่าใช้จ่าย	ท่าเรือ		โรงงาน
	ท่าเรือ	ขนส่ง	
ค่ายานพาหนะผ่านท่า	✓		
ค่าภาระยกขนส่งสินค้า/ตู้สินค้า	✓		
ค่าติดต่อสื่อสาร			✓
ค่าเดินทาง			✓
ค่าจัดเตรียมเอกสาร			✓
ค่าธรรมเนียมธนาคาร			✓
ค่า D/O	✓		
ค่า CFS	✓		
ค่า THC	✓		
ค่าขนส่ง		✓	
ค่าผ่านพิธีการศุลกากร	✓		

กรณีที่ 2 นำเข้าโดยใช้เส้นทางขนส่งสินค้า/ตู้สินค้าผ่านทาง รพท. การรถไฟฯ ลาดกระบัง



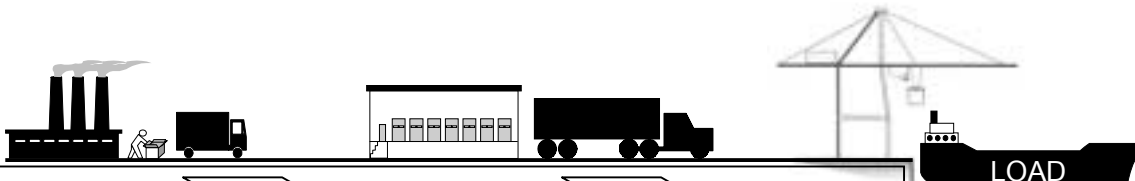
รายการค่าใช้จ่าย	ท่าเรือ		รพท.		โรงงาน
	การปฏิบัติงานที่ท่าเรือ	ขนส่งสินค้า	การปฏิบัติงานที่ รพท.	ขนส่งตู้สินค้า	
ค่ายานพาหนะผ่านท่า			✓		
ค่าภาระยกขนสินค้า/ตู้สินค้า			✓		
ค่าติดต่อสื่อสาร					✓
ค่าเดินทาง					✓
ค่าจัดเตรียมเอกสาร					✓
ค่าธรรมเนียมธนาคาร					✓
ค่า D/O	✓				
ค่า CFS	✓				
ค่า THC	✓				
ค่าขนส่ง				✓	
ค่าผ่านพิธีการศุลกากร			✓		

กรณีที่ 3 ส่งออกโดยไม่ใช้เส้นทางขนส่งสินค้า/ตู้สินค้าผ่านทาง รพท. การรถไฟฯ ลาดกระบัง



การปฏิบัติงานที่ท่าเรือ	โรงงาน		รายการค่าใช้จ่าย
	ขนส่งสินค้า/ตู้สินค้า	การปฏิบัติงานที่โรงงาน	
		✓	ค่ายานพาหนะผ่านท่า
		✓	ค่าภาระยกขนสินค้า/ตู้สินค้า
✓			ค่าติดต่อสื่อสาร
✓			ค่าเดินทาง
✓			ค่าจัดเตรียมเอกสาร
✓			ค่าธรรมเนียมธนาคาร
		✓	ค่า B/L
		✓	ค่า CFS
		✓	ค่า THC
	✓		ค่าขนส่ง
		✓	ค่าผ่านพิธีการศุลกากร

กรณี 4 ส่งออกโดยใช้เส้นทางขนส่งสินค้า/ตู้สินค้าผ่านทาง รพท. การรถไฟฯ ลาดกระบัง



โรงงาน	ขนส่ง	รพท.	ขนส่ง	ท่าเรือ	
การปฏิบัติงานที่โรงงาน	ขนส่งสินค้า	การปฏิบัติงานที่ รพท.	ขนส่งตู้สินค้า	การปฏิบัติงานที่ท่าเรือ	รายการค่าใช้จ่าย
		✓			ค่ายานพาหนะผ่านท่า
		✓			ค่าภาระยกขนส่งสินค้า/ตู้สินค้า
✓					ค่าติดต่อสื่อสาร
✓					ค่าเดินทาง
✓					ค่าจัดเตรียมเอกสาร
✓					ค่าธรรมเนียมธนาคาร
				✓	ค่า B/L
		✓			ค่า CFS
				✓	ค่า THC
	✓				ค่าขนส่ง
		✓			ค่าผ่านพิธีการศุลกากร

จากการพิจารณาตารางค่าใช้จ่ายและเวลาในการดำเนินงานที่แสดงไว้ในภาคผนวก ง สามารถสรุปค่าใช้จ่ายในการนำเข้าและส่งออกสินค้าตามแต่ละกรณีศึกษาได้ดังตารางที่ 5.16 และ สรุปค่าใช้จ่ายและสัดส่วนค่าใช้จ่ายในการนำเข้าและส่งออกสินค้าด้วยคอนเทนเนอร์ทางทะเล แยกตามรายการค่าใช้จ่ายได้ดังตารางที่ 5.17 ตารางที่ 5.18 ตามลำดับ

ตารางที่ 5.16 สรุปค่าใช้จ่ายในการนำเข้าและส่งออกสินค้าตามแต่ละกรณีศึกษา

กรณี			ค่าใช้จ่ายในการนำเข้าและส่งออกสินค้า (บาท)		
			10 m ³	20 ฟุต	40 ฟุต
นำเข้า	2.1	IM_BKK	10,650	13,410	17,070
	2.3	IM_LCB-ICD	10,650	13,410	17,070
	2.4	IM_LCB	11,100	13,230	16,180
ส่งออก	2.2	EX_BKK	7,870		
	2.5	EX_ICD-LCB	7,870	13,090	21,110
	2.6	EX_LCB	8,730		

หมายเหตุ : ค่าใช้จ่ายนี้ยังไม่รวมภาษีมูลค่าเพิ่ม 7%

จากผลการศึกษาพบว่าค่าใช้จ่ายในการนำเข้ามีค่ามากกว่าค่าใช้จ่ายในการส่งออก เนื่องจากในขณะที่ทำการนำเข้าหรือส่งออกสินค้าประเภทเดียวกันและมีปริมาณเท่ากัน อัตราค่าบริการในการนำเข้าสินค้าของรายการค่าใช้จ่ายบางตัว มีค่าสูงกว่าอัตราค่าบริการในการส่งออกสินค้า เช่น ค่า CFS และ ค่าผ่านพิธีการศุลกากร รวมถึงมีรายการค่าใช้จ่ายที่เพิ่มเติมขึ้นมา มากกว่าการส่งออกสินค้า เช่น ค่าธรรมเนียมธนาคาร และ ค่าเดินทางไปติดต่อขอรับเอกสาร เป็นต้น

จากตารางที่ 5.16 พบว่าค่าใช้จ่ายในการนำเข้าและส่งออกสินค้าด้วยคอนเทนเนอร์ทางทะเล กรณีที่ใช้เส้นทางในการขนส่งสินค้า/ตู้สินค้าผ่าน มีค่าเท่ากับ กรณีที่ใช้เส้นทางในการขนส่งสินค้า/ตู้สินค้าไม่ผ่านทาง รพท. การรถไฟฯ ลาดกระบัง ดังค่าใช้จ่ายของกรณี 2.1 (IM_BKK) กับ กรณี 2.3 (IM_LCB-ICD) และ กรณี 2.2 (EX_BKK) กับ กรณี 2.5 (EX_ICD-LCB) เนื่องจากไม่มีปัจจัยใดภายใต้ของเขตของการวิจัยที่ทำให้เงื่อนไขของอัตราค่าบริการไม่เท่ากัน แต่สำหรับกรณีที่ระยะทางระหว่างบริษัทถึงท่าเรือ หรือ รพท. ไม่เท่ากัน หรือ กรณีที่ตัวแทนออกของคิดอัตราค่าบริการผ่านพิธีการศุลกากรสำหรับที่ทำเรือกรุงเทพ ท่าเรือแหลมฉบัง และ รพท. การรถไฟฯ ลาดกระบัง ไม่เท่ากัน เฉพาะในส่วนนี้ก็จะทำให้อัตราค่าใช้จ่ายในส่วนของการขนส่งสินค้า และผ่านพิธีการศุลกากรสำหรับที่ทำเรือกับที่ รพท. ไม่เท่ากัน

ค่าใช้จ่ายในการนำเข้าสินค้าด้วยคอนเทนเนอร์ทางทะเล สำหรับตู้สินค้าขนาด 20 ฟุต มีค่าต่างกับ ตู้สินค้าขนาด 40 ฟุต ประมาณ 2,950-3,660 บาท และ ค่าใช้จ่ายในการส่งออกสินค้าด้วยคอนเทนเนอร์ทางทะเล สำหรับตู้สินค้าขนาด 20 ฟุต มีค่าต่างกับ ตู้สินค้าขนาด 40 ฟุต ประมาณ 8,020 บาท เนื่องจากตู้สินค้าขนาด 20 ฟุต กับ ตู้สินค้าขนาด 40 ฟุต ส่วนหนึ่งให้เห็นถึงความแตกต่างได้ชัดเจนคือปริมาณสินค้าที่ไม่เท่ากันและปริมาณสินค้านี้เองที่เป็นปัจจัยหลักตัวหนึ่งที่มีความสัมพันธ์หรือผลทำให้อัตราค่าใช้จ่ายในส่วน ค่าขนส่งสินค้า/ตู้สินค้า ค่าผ่านพิธีการศุลกากร ค่า CFS และ ค่า THC ของตู้สินค้าขนาด 20 ฟุต กับ ตู้สินค้าขนาด 40 ฟุตไม่เท่ากัน ซึ่งจะได้กล่าวถึงปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานในลำดับต่อไป และ เมื่อพิจารณาถึงความแตกต่างของค่าใช้จ่ายรวมระหว่างตู้สินค้าขนาด 20 ฟุต กับ ตู้สินค้าขนาด 40 ฟุต พบว่าในกรณีส่งออกจะมีความแตกต่างมากกว่ากรณีนำเข้าค่อนข้างมาก ทั้งนี้เนื่องจากอัตราค่าบริการสำหรับของรายการค่าใช้จ่ายในการส่งออกบางรายการ สำหรับตู้สินค้าขนาด 20 ฟุต มีความแตกต่างกับค่าบริการสำหรับตู้สินค้าขนาด 40 ฟุต ค่อนข้างมาก เช่น ค่าผ่านพิธีการศุลกากร สำหรับตู้สินค้าขนาด 20 ฟุต มีค่าต่างกับ ตู้สินค้าขนาด 40 ฟุต ประมาณ 1,700 บาท ค่า CFS สำหรับตู้สินค้าขนาด 20 ฟุต มีค่าต่างกับ ตู้สินค้าขนาด 40 ฟุต ประมาณ 2,500 บาท และ ค่า THC สำหรับตู้สินค้าขนาด 20 ฟุต มีค่าต่างกับ ตู้สินค้าขนาด 40 ฟุต ประมาณ 1,300 บาท

เป็นต้น จึงทำให้เกิดความแตกต่างของค่าใช้จ่ายรวมในการส่งออกสินค้าระหว่างตู้สินค้า 20 ฟุต กับตู้สินค้าขนาด 40 ฟุต ค่อนข้างมาก แต่ทั้งนี้ในกรณีที่ทำการส่งออกสินค้าในปริมาณที่มากขึ้น ก็จะทำให้ความต่างนี้ลดลง เนื่องจากจะได้ส่วนลดของค่าบริการสำหรับรายการค่าใช้จ่ายบางรายการ (สำหรับผู้ให้บริการบางราย) เช่น กรณีส่งออกสินค้ามากกว่า 1 ตู้สินค้า รายการค่าใช้จ่ายที่จะลดลงตามปริมาณการส่งออกที่เพิ่มขึ้น ได้แก่ ค่าผ่านพิธีการศุลกากร ซึ่งสำหรับตู้สินค้าที่ 2 และตู้ต่อไป จะลดลงจากตู้แรกประมาณ 1,000 บาท สำหรับตู้สินค้าขนาด 20 ฟุต และจะลดลงจากตู้แรกประมาณ 1,700 บาท สำหรับตู้สินค้าขนาด 40 ฟุต เป็นต้น

จากตารางที่ 5.17 เมื่อทำการพิจารณาค่าใช้จ่ายและสัดส่วนค่าใช้จ่ายของแต่ละกิจกรรมตลอดกระบวนการทั้งการนำเข้าและส่งออกสินค้าด้วยคอนเทนเนอร์ทางทะเลของแต่ละกรณีศึกษาแล้ว พบว่าค่าขนส่งสินค้า/ตู้สินค้านี้มีค่ามากที่สุดคิดเป็นสัดส่วนประมาณร้อยละ 20.7-41.6 ของค่าใช้จ่ายทั้งหมด และ ค่าธรรมเนียมยานพาหนะผ่านท่ามีค่าน้อยที่สุดคิดเป็นสัดส่วนประมาณร้อยละ 0.2-0.9 ของค่าใช้จ่ายทั้งหมด และ จากตารางที่ 5.18 เมื่อเปรียบเทียบสัดส่วนของรายการค่าใช้จ่ายทั้งหมดในการส่งออกสินค้าด้วยคอนเทนเนอร์ทางทะเล พบว่าค่าขนส่งสินค้า/ตู้สินค้านี้มีค่ามากที่สุดซึ่งคิดเป็นสัดส่วนประมาณร้อยละ 28.0-35.5 ของค่าใช้จ่ายทั้งหมด และ ค่าธรรมเนียมยานพาหนะผ่านท่ามีค่าน้อยที่สุดคิดเป็นสัดส่วนประมาณร้อยละ 0.2-0.3 ของค่าใช้จ่ายทั้งหมด และ เมื่อทำการพิจารณาเปรียบเทียบค่าใช้จ่ายที่ทางผู้ให้บริการเรียกเก็บกับค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นจริงในกรณีที่ทางผู้นำเข้าหรือผู้ส่งออกดำเนินงานด้วยตนเองแล้ว พบว่ามีความแตกต่างระหว่างค่าใช้จ่ายที่ทางผู้ให้บริการเรียกเก็บกับค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นจริงในกรณีที่ทางผู้นำเข้าหรือผู้ส่งออกดำเนินงานด้วยตนเอง ค่อนข้างมาก สำหรับรายการค่าใช้จ่ายบางรายการ เช่น ค่าผ่านพิธีการศุลกากร และ ค่า THC เป็นต้น โดยมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

สำหรับในส่วนของค่าใช้จ่ายในการผ่านพิธีการศุลกากรโดยระบบ EDI ทั้งกรณีนำเข้าและส่งออก สามารถเปรียบเทียบค่าใช้จ่ายที่ทางตัวแทนออกของเรียกเก็บเป็นค่าบริการผ่านพิธีการศุลกากรกับค่าใช้จ่ายในส่วนการผ่านพิธีการศุลกากร กรณีที่ทางผู้นำเข้าหรือผู้ส่งออกดำเนินงานด้วยตนเอง ได้ดังตารางที่ 5.19

ตารางที่ 5.17 สรุปค่าใช้จ่ายและสัดส่วนค่าใช้จ่ายในการนำเข้าสินค้าตามแต่ละกรณีศึกษา

หน่วย : บาท

รายการค่าใช้จ่าย	กรณี 2.1 (IM_BKK)						กรณี 2.3 (IM_LCB-ICD)						กรณี 2.4 (IM_LCB)					
	10 m ³	สัดส่วน (%)	20'	สัดส่วน (%)	40'	สัดส่วน (%)	10 m ³	สัดส่วน (%)	20'	สัดส่วน (%)	40'	สัดส่วน (%)	10 m ³	สัดส่วน (%)	20'	สัดส่วน (%)	40'	สัดส่วน (%)
ค่าขนพาหนะผ่านท่า	20	0.19	30	0.22	90	0.53	20	0.19	30	0.22	90	0.53	20	0.18	30	0.23	150	0.93
ค่าภรรยาขนสินค้า/ตู้สินค้า	800	7.51	1,550	11.56	2,650	15.52	800	7.51	1,550	11.56	2,650	15.52	350	3.15	670	5.06	1,000	6.18
ค่าติดต่อบริษัท	60	0.56	60	0.45	60	0.35	60	0.56	60	0.45	60	0.35	60	0.54	60	0.45	60	0.37
ค่าเดินทาง	100	0.94	100	0.75	100	0.59	100	0.94	100	0.75	100	0.59	100	0.90	100	0.76	100	0.62
ค่าจัดเตรียมเอกสาร	70	0.66	70	0.52	70	0.41	70	0.66	70	0.52	70	0.41	70	0.63	70	0.53	70	0.43
ค่าธรรมเนียมธนาคาร	200	1.88	200	1.49	200	1.17	200	1.88	200	1.49	200	1.17	200	1.80	200	1.51	200	1.24
ค่า D/O	500	4.69	500	3.73	500	2.93	500	4.69	500	3.73	500	2.93	500	4.50	500	3.78	500	3.09
ค่า CFS	2,000	18.78	0	0.00	0	0.00	2,000	18.78	0	0.00	0	0.00	2,000	18.02	0	0.00	0	0.00
ค่า THC	2,200	20.66	2,600	19.39	3,900	22.85	2,200	20.66	2,600	19.39	3,900	22.85	2,200	19.82	2,600	19.65	3,900	24.10
ค่าขนส่ง	2,200	20.66	4,800	35.79	5,500	32.22	2,200	20.66	4,800	35.79	5,500	32.22	3,100	27.93	5,500	41.57	6,200	38.32
ค่าผ่านพิธีการศุลกากร	2,500	23.47	3,500	26.10	4,000	23.43	2,500	23.47	3,500	26.10	4,000	23.43	2,500	22.52	3,500	26.46	4,000	24.72
รวม	10,650	100.00	13,410	100.00	17,070	100.00	10,650	100.00	13,410	100.00	17,070	100.00	11,100	100.00	13,230	100.00	16,180	100.00

หมายเหตุ : ค่าใช้จ่ายนี้ยังไม่รวมภาษีมูลค่าเพิ่ม 7%

ตารางที่ 5.18 สรุปค่าใช้จ่ายและสัดส่วนค่าใช้จ่ายในการส่งออกสินค้าตามแต่ละกรณีศึกษา

หน่วย : บาท

รายการค่าใช้จ่าย	กรณี 2.2 (EX_BKK)						กรณี 2.5 (EX_ICD-LCB)						กรณี 2.6 (EX_LCB)					
	10 m ³	สัดส่วน (%)	20'	สัดส่วน (%)	40'	สัดส่วน (%)	10 m ³	สัดส่วน (%)	20'	สัดส่วน (%)	40'	สัดส่วน (%)	10 m ³	สัดส่วน (%)	20'	สัดส่วน (%)	40'	สัดส่วน (%)
ค่าขนพาหนะผ่านท่า	20	0.25					20	0.25	40	0.31	60	0.28	20	0.23				
ค่าภาระขนสินค้า/ตู้สินค้า	300	3.81					300	3.81	600	4.58	900	4.26	260	2.98				
ค่าติดต่อบริษัทเรือ	70	0.89					70	0.89	70	0.53	70	0.33	70	0.80				
ค่าเดินทาง	0	0.00					0	0.00	0	0.00	0	0.00	0	0.00				
ค่าจัดเตรียมเอกสาร	80	1.02					80	1.02	80	0.61	80	0.38	80	0.92				
ค่าธรรมเนียมธนาคาร	0	0.00					0	0.00	0	0.00	0	0.00	0	0.00				
ค่า B/L	500	6.35					500	6.35	500	3.82	500	2.37	500	5.73				
ค่า CFS	1,700	21.60					1,700	21.60	2,500	19.10	5,000	23.69	1,700	19.47				
ค่า THC	1,700	21.60					1,700	21.60	2,600	19.86	3,900	18.47	1,700	19.47				
ค่าขนส่ง	2,200	27.95					2,200	27.95	4,400	33.61	6,600	31.26	3,100	35.51				
ค่าผ่านพิธีการศุลกากร	1,300	16.52					1,300	16.52	2,300	17.57	4,000	18.95	1,300	14.89				
รวม	7,870	100.00					7,870	100.00	13,090	100.00	21,110	100.00	8,730	100.00				

หมายเหตุ : ค่าใช้จ่ายนี้ยังไม่รวมภาษีมูลค่าเพิ่ม 7%

ตารางที่ 5.19 เปรียบเทียบค่าบริการผ่านพิธีการศุลกากรที่เรียกเก็บโดยตัวแทนออกของกับ

ค่าใช้จ่ายกรณีที่ทางผู้นำเข้าหรือผู้ส่งออกดำเนินงานผ่านพิธีการศุลกากรด้วยตนเอง

อัตราค่าบริการในส่วนของการผ่านพิธีการศุลกากร (บาท/ตู้สินค้า)				
ขนาดตู้สินค้า	ตัวแทนออกของ	ดำเนินงานเอง	ผลต่าง	สัดส่วน (%)
กรณีนำเข้า				
20 ฟุต	3,500	120-170	3330-3380	3.42-4.85
40 ฟุต	4,000	120-170	3830-3880	3.00-4.25
กรณีส่งออก				
20 ฟุต	2,300	127-177	2123-2173	5.52-7.69
40 ฟุต	4,000	127-177	3823-3873	3.17-4.42

หมายเหตุ : ค่าใช้จ่ายในการผ่านพิธีการศุลกากร กรณีที่ทางผู้นำเข้าหรือผู้ส่งออกดำเนินงานด้วยตนเองดังกล่าว ยังไม่รวมเงินเดือนพนักงาน ค่าเดินทาง ค่าอำนวยความสะดวก และ ภาษีมูลค่าเพิ่ม 7%

จากตารางที่ 5.19 เมื่อทำการพิจารณาเปรียบเทียบค่าใช้จ่ายที่ทางตัวแทนออกของเรียกเก็บเป็นค่าบริการผ่านพิธีการศุลกากรกับค่าใช้จ่ายในส่วนการผ่านพิธีการศุลกากร กรณีที่ทางผู้นำเข้าหรือผู้ส่งออกดำเนินงานด้วยตนเอง แล้วพบว่ามีความแตกต่างกันค่อนข้างมาก ทั้งกรณีนำเข้าและส่งออก โดยที่ค่าใช้จ่ายในส่วนการผ่านพิธีการศุลกากร กรณีที่ทางผู้นำเข้าหรือผู้ส่งออกดำเนินงานด้วยตนเองคิดเป็นสัดส่วนได้แค่เพียง 3.0-7.7% ของค่าใช้จ่ายที่ทางตัวแทนออกของเรียกเก็บเป็นค่าบริการผ่านพิธีการศุลกากร แต่ทั้งนี้ค่าใช้จ่ายในการผ่านพิธีการศุลกากร กรณีที่ทางผู้นำเข้าหรือผู้ส่งออกดำเนินงานด้วยตนเองดังกล่าวยังไม่รวมเงินเดือนพนักงาน ค่าเดินทาง ค่าอำนวยความสะดวก และ ภาษีมูลค่าเพิ่ม 7%

สำหรับในส่วนของค่า THC ที่ทางบริษัทเรือเรียกเก็บนั้น ในกรณีที่ทางผู้นำเข้าหรือผู้ส่งออกดำเนินงานที่ทำเรือด้วยตนเอง ควรจะประกอบด้วย รายการค่าใช้จ่ายหรืออัตราค่าภาระที่ทางท่าเรือเรียกเก็บ 3 รายการ ได้แก่ 1. ค่าภาระในการใช้ปั้นจั่นหน้าท่ายกขนตู้สินค้าขึ้นหรือลงเรือ (Container Lifting Charge) และ ค่ากรรมกร (Stevedoring) 2. ค่าภาระการใช้ท่าของตู้สินค้า (Container Wharfage) และ การใช้เครื่องมือทุ่นแรงในการขนย้ายตู้สินค้าที่ขนถ่ายขึ้นจากเรือหรือบรรทุกลงเรือ ณ ท่าเทียบเรือ (ถ้ามี) และ 3. ค่าภาระฝากตู้สินค้า (Container Storage) โดยเรียกเก็บเฉพาะตู้สินค้าขาออกที่บรรจุสินค้าในเขตท่าเรือ (กรณีที่เป็นผู้ LCL) (ถ้ามี) และจากรายการอัตราค่าภาระดังกล่าวสามารถเปรียบเทียบค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นจริง สำหรับกรณีที่ทางผู้นำเข้าหรือผู้ส่งออกดำเนินงานด้วยตนเองกับค่าใช้จ่ายที่ทางบริษัทเรือเรียกเก็บเป็นค่า THC โดยไม่พิจารณาค่าภาระฝากตู้สินค้า ได้ดังตารางที่ 5.20 และ ตารางที่ 5.21 ตามลำดับ

ตารางที่ 5.20 ค่าใช้จ่ายกรณีที่ทางผู้นำเข้าหรือผู้ส่งออกดำเนินการที่ทำเรือด้วยตนเอง

อัตราค่าภาระที่ทางทำเรือเรียกเก็บ กรณีนำเข้า (บาท)							
ลำดับที่	Charge Name	ค่าภาระท่าเรือกรุงเทพ			ค่าภาระท่าเรือแหลมฉบัง		
		Charge Code	ขนาดตู้สินค้า		Charge Code	ขนาดตู้สินค้า	
			20'	40'		20'	40'
1	ค่าภาระยกตู้สินค้าลงเรือ	301.1	1,000	1,700	301.1	800	1,360
2	ค่าภาระการใช้ท่าของผู้สินค้า	302.1.1.1	370	630	302.1.1.1	1,110	1,670
	รวม		1,370	2,330		1,910	3,030
อัตราค่าภาระที่ทางทำเรือเรียกเก็บ กรณีส่งออก (บาท)							
ลำดับที่	Charge Name	ค่าภาระท่าเรือกรุงเทพ			ค่าภาระท่าเรือแหลมฉบัง		
		Charge Code	ขนาดตู้สินค้า		Charge Code	ขนาดตู้สินค้า	
			20'	40'		20'	40'
1	ค่าภาระยกตู้สินค้าขึ้นเรือ	301.1	1,000	1,700	301.1	800	1,360
2	ค่าภาระการใช้ท่าของผู้สินค้า	302.2.1.1	370	360	302.2.1.1	835	1,255
	รวม		1,370	2,060		1,635	2,615

ที่มา : ประกาศอัตราค่าภาระท่าเรือ การท่าเรือแห่งประเทศไทย

ตารางที่ 5.21 เปรียบเทียบค่าใช้จ่ายที่ทางบริษัทเรือเรียกเก็บเป็นค่า THC กับ

ค่าใช้จ่ายกรณีที่ทางผู้นำเข้าหรือผู้ส่งออกดำเนินการที่ทำเรือด้วยตนเอง

ขนาดตู้สินค้า	ค่า THC ที่ทางบริษัทเรือ เรียกเก็บ (บาท)	ค่าใช้จ่ายในส่วนของท่าเรือ ที่ทางบริษัทเรือเรียกเก็บเป็นค่า THC กรณีที่ทางผู้นำเข้าหรือผู้ส่งออกดำเนินการด้วยตนเอง (บาท)			
		ท่าเรือกรุงเทพ		ท่าเรือแหลมฉบัง	
		นำเข้า	ส่งออก	นำเข้า	ส่งออก
20 ฟุต	2,600	1,370	1,370	1,910	1,635
40 ฟุต	3,900	2,330	2,060	3,030	2,615

หมายเหตุ : ค่าใช้จ่ายในกรณีที่ทางผู้นำเข้าหรือผู้ส่งออกดำเนินการด้วยตนเองนี้ยังไม่รวมเงินเดือนพนักงาน ค่าเดินทาง ค่าอำนวยความสะดวก (เฉพาะที่ทำเรือกรุงเทพ) และ ภาษีมูลค่าเพิ่ม 7%

จากตารางที่ 5.20 ซึ่งแจกแจงรายละเอียดการคำนวณค่า THC กรณีที่ทางผู้นำเข้าหรือผู้ส่งออกดำเนินการด้วยตนเอง และ ตัวเลขเปรียบเทียบค่า THC ที่บริษัทเรือเรียกเก็บกับ ค่าใช้จ่ายในส่วนของท่าเรือ ที่ทางบริษัทเรือเรียกเก็บเป็นค่า THC กรณีที่ทางผู้นำเข้าหรือผู้ส่งออกดำเนินการเองในตารางที่ 5.21 นั้น แสดงให้เห็นว่า กรณีที่ทางผู้นำเข้าหรือผู้ส่งออกไปดำเนินการด้วยตนเอง สำหรับการดำเนินการนำเข้าและส่งออกจะเสียค่าใช้จ่ายไม่เท่ากัน ซึ่งแตกต่างจากที่ทางบริษัทเรือเรียกเก็บค่าใช้จ่ายดังกล่าวในอัตราที่เท่ากันทั้งการนำเข้าและส่งออก และจะเสียค่าใช้จ่ายน้อยกว่าที่ทางบริษัทเรือเรียกเก็บสำหรับผู้สินค้าขนาด 20 ฟุต มีค่าน้อยกว่าประมาณ 690-

1,230 บาท และ สำหรับตู้สินค้าขนาด 40 ฟุต มีค่าน้อยกว่าประมาณ 870-1,570 บาท แต่ทั้งนี้ค่าใช้จ่าภายในส่วนของท่าเรือ ที่ทางบริษัทเรือเรียกเก็บเป็นค่า THC กรณีที่ทางผู้นำเข้าหรือผู้ส่งออก ดำเนินงานด้วยตนเองดังกล่าวยังไม่รวมเงินเดือนพนักงาน ค่าเดินทาง ค่าอำนวยความสะดวก (เฉพาะที่ท่าเรือกรุงเทพ) และ ภาษีมูลค่าเพิ่ม 7%

จากตารางที่ 5.16 เมื่อทำการพิจารณาค่าใช้จ่าในการนำเข้าและส่งออกสินค้า เทียบกับมูลค่าสินค้าตามแต่ละกรณีศึกษา สามารถสรุปสัดส่วนค่าใช้จ่าในการนำเข้าและส่งออก สินค้าต่อมูลค่าสินค้าตามแต่ละกรณีศึกษาได้ดังตารางที่ 5.22

ตารางที่ 5.22 สรุปสัดส่วนค่าใช้จ่าในการนำเข้าและส่งออกสินค้าต่อมูลค่าสินค้าตามแต่ละกรณีศึกษา

กรณี			สัดส่วนค่าใช้จ่าในการนำเข้าหรือส่งออกต่อมูลค่าสินค้า		
			10 m ³	20 ฟุต	40 ฟุต
นำเข้า	2.1	IM_BKK	0.68	0.30	0.18
	2.3	IM_LCB-ICD	0.68	0.30	0.18
	2.4	IM_LCB	0.70	0.29	0.17
ส่งออก	2.2	EX_BKK	0.42		
	2.5	EX_ICD-LCB	0.42	0.25	0.19
	2.6	EX_LCB	0.47		

จากตารางที่ 5.22 พบว่าสัดส่วนค่าใช้จ่าในการนำเข้าสินค้าต่อมูลค่าสินค้านี้มีค่าประมาณร้อยละ 0.2-0.7 และ สัดส่วนค่าใช้จ่าในการส่งออกสินค้าต่อมูลค่าสินค้านี้มีค่าประมาณร้อยละ 0.2-0.5 ซึ่งเป็นสัดส่วนที่น้อยมาก ทั้งนี้เนื่องจากมูลค่าของสินค้าที่นำมาเป็นกรณีศึกษามีมูลค่าค่อนข้างสูง ในทางกลับกันถ้าเป็นสินค้าที่มีลักษณะการบรรจุหีบห่อและปริมาณที่เท่ากัน แต่ราคาต่ำกว่า ก็จะทำให้สัดส่วนค่าใช้จ่าในการนำเข้าหรือส่งออกสินค้าต่อมูลค่าสินค้านี้จะสูงกว่านี้

ผลการศึกษาค่าใช้จ่าอีกส่วนหนึ่งที่จะกล่าวถึง คือ การเปรียบเทียบให้เห็นถึงความแตกต่างของสัดส่วนค่าใช้จ่าภายนอกบริษัทกับสัดส่วนค่าใช้จ่าภายในบริษัท โดยค่าใช้จ่าภายในบริษัทประกอบด้วย ค่าติดต่อสื่อสาร ค่าเดินทาง และ ค่าจัดเตรียมเอกสาร และ ค่าใช้จ่าภายนอกบริษัทหรือค่าใช้จ่าที่จ่ายให้กับผู้ให้บริการประกอบด้วย ค่าธรรมเนียมยานพาหนะผ่านท่า ค่าภาระยกขนสินค้า/ตู้สินค้า ค่าธรรมเนียมธนาคาร ค่า B/L หรือ D/O ค่า CFS ค่า THC ค่าขนส่ง และ ค่าผ่านพิธีการศุลกากร ซึ่งสามารถสรุปค่าใช้จ่าและสัดส่วนค่าใช้จ่าภายในบริษัท

กับภายนอกบริษัทในการนำเข้าและส่งออกสินค้าด้วยคอนเทนเนอร์ทางทะเลตามแต่ละกรณีศึกษาได้ดังตารางที่ 5.23 และ ตารางที่ 5.24 ตามลำดับ ดังนี้

จากตารางที่ 5.23 และ ตารางที่ 5.24 พบว่าในการดำเนินงานนำเข้าและส่งออกสินค้าด้วยคอนเทนเนอร์ทางทะเล มีสัดส่วนค่าใช้จ่ายภายนอกบริษัทมากกว่าสัดส่วนค่าใช้จ่ายภายในบริษัท โดยการนำเข้าสินค้าโดยเฉลี่ยมีค่าใช้จ่ายภายนอกบริษัทคิดเป็นสัดส่วนประมาณร้อยละ 97.8-98.7 ของค่าใช้จ่ายทั้งหมด และมีค่าใช้จ่ายภายในบริษัทคิดเป็นสัดส่วนประมาณร้อยละ 1.4-2.2 ของค่าใช้จ่ายทั้งหมด และ ส่วนการส่งออกสินค้าโดยเฉลี่ยมีค่าใช้จ่ายภายนอกบริษัทคิดเป็นสัดส่วนประมาณร้อยละ 90.0-99.3 ของค่าใช้จ่ายทั้งหมด และมีค่าใช้จ่ายภายในบริษัทคิดเป็นสัดส่วนประมาณร้อยละ 0.7-2.0 ของค่าใช้จ่ายทั้งหมด และ ในขณะที่ค่าใช้จ่ายภายนอกบริษัทของการส่งออกสินค้าปริมาณ 1 ตู้สินค้าขนาด 20 ฟุต มีค่าน้อยกว่าการส่งออกสินค้าปริมาณ 1 ตู้สินค้าขนาด 40 ฟุต เนื่องจากปัจจัยหลายประการแต่สัดส่วนค่าใช้จ่ายภายนอกบริษัทของการส่งออกสินค้าปริมาณ 1 ตู้สินค้าขนาด 20 ฟุต มีค่ามากกว่าสัดส่วนค่าใช้จ่ายภายนอกบริษัทของการส่งออกสินค้าปริมาณ 1 ตู้สินค้าขนาด 20 ฟุต เนื่องจากค่าใช้จ่ายภายในบริษัทที่มีค่าคงที่

จากผลการศึกษา ภายใต้ขอบเขต สมมติฐาน และ กรณีสืบหาของการวิจัยนี้พบว่าในการดำเนินงานตลอดกระบวนการการนำเข้าและส่งออกสินค้าด้วยคอนเทนเนอร์ทางทะเล ค่าใช้จ่ายในส่วนของการขนส่งสินค้า/ตู้สินค้ามีสัดส่วนเฉลี่ยของค่าใช้จ่ายมากที่สุดเมื่อเทียบกับค่าใช้จ่ายทั้งหมด และสาเหตุที่ผู้นำเข้าและผู้ส่งออกต้องเสียค่าใช้จ่ายภายนอกบริษัทเป็นสัดส่วนที่มากกว่านั้น เนื่องจากผู้นำเข้าและผู้ส่งออกเลือกที่จะเสียค่าใช้จ่าย โดยการว่าจ้างผู้ให้บริการ ที่มีความชำนาญการในการดำเนินงานในส่วนต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้า ไม่ว่าจะเป็น ผู้ให้บริการขนส่ง ตัวแทนออกของ รวมถึงผู้รับจัดการขนส่งสินค้า เพื่อต้องการความสะดวกและรวดเร็วในการดำเนินงาน รวมถึงลดความผิดพลาดที่อาจจะทำให้เกิดความสูญเสียทั้งค่าใช้จ่ายและเวลาโดยไม่จำเป็น เป็นต้น

นอกจากนี้ยังมีกิจกรรมสนับสนุนการดำเนินงานนำเข้าและส่งออกสินค้าด้วยคอนเทนเนอร์ทางทะเลที่อยู่นอกเหนือขอบเขตของการวิจัย โดยทางผู้นำเข้าและผู้ส่งออกเป็นผู้ดำเนินงาน และเนื่องจากเป็นกิจกรรมที่มีค่าใช้จ่ายที่สนับสนุนให้กระบวนการภายในของเขตของการวิจัยดำเนินไปได้ จึงจะทำการพิจารณาเฉพาะค่าใช้จ่ายแต่ไม่พิจารณาเวลาในการดำเนินงาน ได้แก่

- กรณีนำเข้า ได้แก่ กิจกรรมในส่วนของการได้รับแจ้งการส่งสินค้าและเอกสารจากผู้ขาย ตรวจสอบวัน เวลา ทำที่เรือเข้าเทียบ จัดเตรียมเอกสาร (ผ่านพิธี

การศุลกากร) และ นัดวัน เวลา สถานที่ไปรับ/ส่งสินค้ากับทางตัวแทนออกของและผู้ให้บริการขนส่ง (รหัสกิจกรรม A21-A22, A251 และ A261) โดยได้แสดงไว้ดังตารางที่ 5.25 และ

- กรณีส่งออก ได้แก่ กิจกรรมในส่วนของพิจารณาเงื่อนไขใน L/C การติดต่อตัวแทนบริษัทเรือ เพื่อจองระวางเรือ จัดเตรียมเอกสาร (ผ่านพิธีการศุลกากร) และ นัด วัน เวลา สถานที่ไปรับ/ส่งสินค้ากับทางตัวแทนออกของและผู้ให้บริการขนส่ง (รหัสกิจกรรม A124, A131-A132, A14 และ A151-A154) โดยได้แสดงไว้ดังตารางที่ 5.26

และยังมีกิจกรรมที่ทางผู้ส่งออกต้องดำเนินงานภายหลังการส่งมอบสินค้า หรือบรรทุกตู้สินค้าลงเรือแล้ว แต่ไม่พิจารณาทั้งค่าใช้จ่ายและเวลาในการดำเนินงานเนื่องจากอยู่นอกเหนือขอบเขตของการวิจัย ได้แก่ กิจกรรมในส่วนของการจัดเตรียมเอกสารให้กับผู้ซื้อตามเงื่อนไขใน L/C (รหัสกิจกรรม A631-A632) โดยได้แสดงไว้ดังตารางที่ 5.27 ซึ่งได้กล่าวถึงรายละเอียดไว้แล้วในหัวข้อ 5.2.1.8 ขอบเขตของเวลาในการดำเนินงานบางส่วน และสามารถพิจารณารายละเอียดของตารางค่าใช้จ่ายและเวลาในการดำเนินงาน ได้ในภาคผนวก ง.

5.2.3.2 ผลการศึกษาเวลาในการดำเนินงาน

จากการพิจารณาตารางค่าใช้จ่ายและเวลาในการดำเนินงานที่แสดงไว้ในภาคผนวก ง สามารถสรุปเวลาและสัดส่วนเวลาดำเนินงานและเวลารอดำเนินงานในการนำเข้าและส่งออกสินค้าด้วยคอนเทนเนอร์ทางทะเลตามแต่ละกรณีศึกษาได้ดังตารางที่ 5.28 และตารางที่ 5.29 ตามลำดับ

โดยก่อนที่จะนำเสนอผลการศึกษาเวลาในการดำเนินงาน. ในเบื้องต้นจะได้กล่าวถึงความหมายหรือที่มาของข้อมูลแต่ละค่าที่วิเคราะห์ได้ภายในตารางที่กล่าวถึงข้างต้น ซึ่งมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ตารางที่ 5.23 สรุปค่าใช้จ่ายและสัดส่วนค่าใช้จ่ายภายในบริษัทกับภายนอกบริษัทในการนำเข้าสินค้าตามแต่ละกรณีศึกษา

หน่วย : บาท

ค่าใช้จ่าย	กรณี 2.1 (IM_BKK)						กรณี 2.3 (IM_LCB-ICD)						กรณี 2.4 (IM_LCB)					
	10 m ³	สัดส่วน (%)	20'	สัดส่วน (%)	40'	สัดส่วน (%)	10 m ³	สัดส่วน (%)	20'	สัดส่วน (%)	40'	สัดส่วน (%)	10 m ³	สัดส่วน (%)	20'	สัดส่วน (%)	40'	สัดส่วน (%)
ภายในบริษัท	230	2.16	230	1.72	230	1.35	230	2.16	230	1.72	230	1.35	230	2.07	230	1.74	230	1.42
ภายนอกบริษัท	10,420	97.84	13,180	98.28	16,840	98.65	10,420	97.84	13,180	98.28	16,840	98.65	10,870	97.93	13,000	98.26	15,950	98.58
รวม	10,650	100.00	13,410	100.00	17,070	100.00	10,650	100.00	13,410	100.00	17,070	100.00	11,100	100.00	13,230	100.00	16,180	100.00

หมายเหตุ : ค่าใช้จ่ายนี้ยังไม่รวมภาษีมูลค่าเพิ่ม 7%

ตารางที่ 5.24 สรุปค่าใช้จ่ายและสัดส่วนค่าใช้จ่ายภายในบริษัทกับภายนอกบริษัทในการส่งออกสินค้าตามแต่ละกรณีศึกษา

หน่วย : บาท

ค่าใช้จ่าย	กรณี 2.2 (EX_BKK)						กรณี 2.5 (EX_ICD-LCB)						กรณี 2.6 (EX_LCB)					
	10 m ³	สัดส่วน (%)	20'	สัดส่วน (%)	40'	สัดส่วน (%)	10 m ³	สัดส่วน (%)	20'	สัดส่วน (%)	40'	สัดส่วน (%)	10 m ³	สัดส่วน (%)	20'	สัดส่วน (%)	40'	สัดส่วน (%)
ภายในบริษัท	150	1.91					150	1.91	150	1.15	150	0.71	150	1.72				
ภายนอกบริษัท	7,720	98.09					7,720	98.09	12,940	98.85	20,960	99.29	8,580	98.28				
รวม	7,870	100.00					7,870	100.00	13,090	100.00	21,110	100.00	8,730	100.00				

หมายเหตุ : ค่าใช้จ่ายนี้ยังไม่รวมภาษีมูลค่าเพิ่ม 7%

ตารางที่ 5.25 ค่าใช้จ่ายและเวลาในการนำเข้าสินค้า นอกเหนือขอบเขตของการวิจัย (ก่อนเรือเข้าเทียบท่า)

รหัสกิจกรรม	กิจกรรม	รายการค่าใช้จ่าย	ค่าใช้จ่าย (บาท)	% ค่าใช้จ่าย	ค่าใช้จ่ายสะสม (บาท)	สมมติให้เป็นวัน	ช่วงเวลา	เวลา (1) (นาที)	% เวลา (1)	เวลา (2) (นาที)	เวลารอ (นาที)	เวลารวม (นาที)
A21	ได้รับแจ้งการส่งสินค้าและเอกสารจากผู้ขาย	ค่าติดต่อสื่อสาร	10	0.09	10	พฤหัสบดี	13.00-13.05			5	0	5
	รอตรวจสอบวัน เวลา ท่าที่เรือเข้าเทียบ	-	0	0.00	10	พฤหัสบดี	13.05 (พฤหัสบดี) - 08.30 (จันทร์)			0	5,485	5,485
A22	ตรวจสอบ วัน เวลา ท่าที่เรือเข้าเทียบ	ค่าติดต่อสื่อสาร	10	0.09	20	จันทร์	08.30-08.35			5	0	5
A251	จัดเตรียมข้อมูลและเอกสาร	ค่าจัดเตรียมเอกสาร	70	0.66	90	จันทร์	08.35-09.05			30	0	30
A261	นัดวัน เวลา สถานที่ ไปรับ/ส่งสินค้า	ค่าติดต่อสื่อสาร	20	0.19	110	จันทร์	09.05-09.15			10	0	10
	รอจัดทำเอกสาร Shipping Guarantee	-	0	0.00	110	จันทร์	09.15 (จันทร์) - 08.30 (พุธ)			0	2,835	2,835

ตารางที่ 5.26 ค่าใช้จ่ายและเวลาในการส่งออกสินค้า นอกเหนือขอบเขตของการวิจัย (ก่อนการขนส่งหรือผ่านพิธีการศุลกากร)

รหัสกิจกรรม	กิจกรรม	รายการค่าใช้จ่าย	ค่าใช้จ่าย (บาท)	% ค่าใช้จ่าย	ค่าใช้จ่ายสะสม (บาท)	สมมติให้เป็นวัน	ช่วงเวลา	เวลา (1) (นาที)	% เวลา (1)	เวลา (2) (นาที)	เวลารอ (นาที)	เวลารวม (นาที)
A124	พิจารณาเงื่อนไขใน L/C	-	0	0.00	0	อังคาร	08.30-08.35			5	0	5
A131	ติดต่อบริษัทเรือ เพื่อขอแบบฟอร์มการจองระวางเรือ	ค่าติดต่อสื่อสาร	10	0.13	10	อังคาร	08.35-08.40			5	0	5
A132	จัดทำแบบฟอร์มการจองระวางเรือส่งให้กับบริษัทเรือ	ค่าติดต่อสื่อสาร	10	0.13	20	อังคาร	08.40-08.50			10	0	10
		ค่าจัดเตรียมเอกสาร	10	0.13	30	อังคาร	-			0	0	0
A14	จัดเตรียมเอกสาร (พิธีการศุลกากร)	ค่าจัดเตรียมเอกสาร	70	0.89	100	อังคาร	08.50-09.20			30	0	30
A151	นัดวัน เวลา สถานที่ มารับ/ส่งสินค้า	ค่าติดต่อสื่อสาร	20	0.25	120	อังคาร	09.20-09.30			10	0	10
	รอตัวแทนเรือแจ้งรายละเอียดการจองระวางเรือกลับมา	-	0	0.00	120	อังคาร	09.30 (อังคาร) - 08.30 (พฤหัสบดี)			0	2,820	2,820
A152	ได้รับรายละเอียดการจองระวางเรือกลับมา	ค่าติดต่อสื่อสาร	10	0.13	130	พฤหัสบดี	08.30-08.35			5	0	5
	รอตัวแทนออกของมารับข้อมูลและเอกสาร	-	0	0.00	130	พฤหัสบดี	08.35-09.00			0	25	25
A153	ตัวแทนออกของมารับข้อมูลและเอกสาร	ค่าติดต่อสื่อสาร	10	0.13	140	พฤหัสบดี	09.00-09.10			10	0	10
	รอเตรียมรถบรรทุก (ของผู้ให้บริการขนส่ง) มารับสินค้าที่โรงงาน	-	0	0.00	140	พฤหัสบดี	09.10 (พฤหัสบดี) - 08.30 (ศุกร์)			0	1,400	1,400

ตารางที่ 5.27 ค่าใช้จ่ายและเวลาในการส่งออกสินค้า นอกเหนือขอบเขตของการวิจัย (ภายหลังบรรทุกู้สินค้านำเข้า)

รหัสกิจกรรม	กิจกรรม	รายการค่าใช้จ่าย	ค่าใช้จ่าย (บาท)	% ค่าใช้จ่าย	ค่าใช้จ่ายสะสม (บาท)	สมมติให้เป็นวัน	ช่วงเวลา	เวลา (1) (นาที)	% เวลา (1)	เวลา (2) (นาที)	เวลารวม (นาที)	เวลารวม (นาที)
	รอกการจัดเตรียมเอกสาร	-	0	0.00	0	ศุกร์	ตู้สินค้าลงเรือ - 08.30 (เสาร์)					
A621	จัดพิมพ์ Invoice, Packing List สำหรับให้ผู้ซื้อ	ค่าจัดเตรียมเอกสาร	20	1.34	20	เสาร์	08.30-08.45	15	0.17	15	0	15
A623	จัดพิมพ์คำร้องขอหนังสือรับรองฯ และ พอร์มหนังสือรับรองฯ	ค่าคำร้องขอหนังสือรับรองฯ	60	4.02	80	เสาร์	08.45-09.00	15	0.17	15	0	15
		ค่าแบบฟอร์ม Visa Textile	30	2.01	110	เสาร์	-	0	0.00	0	0	0
		ค่าแบบฟอร์ม C/O	30	2.01	140	เสาร์	-	0	0.00	0	0	0
		ค่าแบบฟอร์ม FORM A	30	2.01	170	เสาร์	-	0	0.00	0	0	0
	รอนำแบบฟอร์มหนังสือรับรองฯ ไปยื่นที่กรมการค้าต่างประเทศ	-	0	0.00	170	เสาร์	-	2,850	32.99	0	2,850	2,850
A624	นำแบบฟอร์มหนังสือรับรองฯ ไปยื่นที่กรมการค้าต่างประเทศ	ค่าเดินทาง	50	3.35	220	จันทร์	08.30-08.35	5	0.06	5	0	5
	รอรับใบตราส่งสินค้า	-	0	0.00	220	จันทร์	-	1,435	16.61	0	1,435	1,435
A61	รับใบตราส่งสินค้า	(ค่า B/L ไปอยู่ A46) ค่าเดินทาง	50	3.35	270	อังคาร	08.30-08.45	15	0.17	15	0	15
	รอรับหนังสือรับรองฯ	-	0	0.00	270	อังคาร	-	1,425	16.49	0	1,425	1,425
A625	รับหนังสือรับรองฯ	ค่าเดินทาง	50	3.35	320	พุธ	08.30-08.35	5	0.06	5	0	5
	นำหนังสือรับรองฯ กลับมายังบริษัท	-	0	0.00	320	พุธ	08.35-09.05	30	0.35	30	0	30
A631	จัดเตรียมเอกสารตามเงื่อนไข L/C	-	0	0.00	320	พุธ	09.05-09.35	30	0.35	30	0	30
	รอยื่นเอกสารขายตัวกับธนาคาร	-	0	0.00	320	พุธ	-	1,375	15.91	0	1,375	1,375
A632	ยื่นเอกสารขายตัวกับธนาคาร	ค่าเดินทาง	50	3.35	370	พฤหัสบดี	08.30-08.35	5	0.06	5	0	5
		ค่าธรรมเนียมขายตัว	800	53.58	1,170	พฤหัสบดี	-	0	0.00	0	0	0
		ค่าส่งเอกสารเรียกเก็บเงิน	300	20.09	1,470	พฤหัสบดี	-	0	0.00	0	0	0
		ค่าอากรแสตมป์	23	1.54	1,493	พฤหัสบดี	-	0	0.00	0	0	0
	รอธนาคารโอนเงินเข้าบัญชี	-	0	0.00	1,493	พฤหัสบดี	-	1,435	16.61	0	1,435	1,435
รวม	-	-	1,493	100.00	-	-	-			120	8,520	8,640

รายละเอียดของข้อมูลทีวิเคราะห์ได้ในส่วนของเวลาตลอดกระบวนการนำเข้าและส่งออกสินค้า
ด้วยคอนเทนเนอร์ทางทะเล

ข้อมูล	ความหมาย	
ขอบเขต	นำเข้า	ขอบเขตของเวลาในการดำเนินงานนำเข้า จะพิจารณาครอบคลุมตั้งแต่จุดที่เรือเข้าเทียบท่าเพื่อทำการขนย้ายสินค้าลงจากเรือจนถึงจุดหมายปลายทางภายในประเทศ
	ส่งออก	ขอบเขตของเวลาในการดำเนินงานส่งออก จะพิจารณาครอบคลุมตั้งแต่จุดส่งออกภายในประเทศจนถึงผู้สินค้าได้รับการบรรทุกลงเรือ
รวมเวลา	รวมเวลาดำเนินงาน (นาที) พิจารณารวมเวลา ตามช่วงเวลาที่ดำเนินงานสำหรับแต่ละกิจกรรมตลอดกระบวนการ โดยได้พิจารณาตัดช่วงเวลาดำเนินงานที่ซ้อนทับกันออกไป	
รวมเวลารอ	รวมเวลารอดำเนินงาน (นาที) พิจารณารวมเวลา ตามช่วงเวลาที่รอดำเนินงานต่อไปสำหรับแต่ละกิจกรรมตลอดกระบวนการ โดยได้พิจารณาตัดช่วงเวลารอดำเนินงานที่ซ้อนทับกันออกไป	
รวมเวลาทั้งหมด	รวมเวลาทั้งหมด (นาที) = รวมเวลาดำเนินงาน + รวมเวลารอดำเนินงาน พิจารณารวมเวลาทั้งหมดในส่วนของเวลาที่ดำเนินงานและเวลารอดำเนินงานตลอดกระบวนการ ตามช่วงเวลาที่ดำเนินงานและรอดำเนินงานสำหรับแต่ละกิจกรรม โดยได้พิจารณาตัดช่วงเวลาดำเนินงานที่ซ้อนทับกันออกไป	
รวมเวลาที่สินค้ารอ	รวมเวลาที่สินค้ารอ (นาที) (สนใจเฉพาะเวลาที่สินค้ารอ) พิจารณารวมเวลา ตามช่วงเวลาที่สินค้ารอดำเนินงานตลอดกระบวนการ โดยไม่ได้พิจารณาตัดช่วงเวลาดำเนินงานที่ซ้อนทับกันออกไป	

รายละเอียดของข้อมูลทีวิเคราะห์ได้ในส่วนของการผ่านพิธีศุลกากร

ข้อมูล	ความหมาย
รวมเวลาผ่านพิธีศุลกากร	รวมเวลาดำเนินงานผ่านพิธีการศุลกากร (นาที) พิจารณารวมเวลา ตามช่วงเวลาที่ดำเนินงานเฉพาะในส่วนของกรผ่านพิธีการศุลกากร ตั้งแต่จัดทำใบขนสินค้า จนตรวจสอบสินค้าเสร็จสิ้น

รายละเอียดของข้อมูลทีวิเคราะห์ได้ในส่วนของการขนส่งสินค้า/ผู้สินค้า

ข้อมูล	ความหมาย
รวมเวลาขนส่งสินค้า/ผู้สินค้า	รวมเวลาดำเนินงานขนส่งสินค้า/ผู้สินค้า (นาที) พิจารณารวมเวลา ตามช่วงเวลาที่ดำเนินงานเฉพาะในส่วนของกรขนส่งสินค้า/ผู้สินค้า โดยที่ไม่พิจารณาเวลาในการขนส่งสินค้าจาก ท่าเรือ ไปยัง รพท. ที่ดำเนินงานโดยผู้รับจัดการขนส่งสินค้าหรือตัวแทนบริษัทเรือ
กรณีส่งออก	พิจารณาเฉพาะช่วงเวลาที่ผู้ส่งออกหรือตัวแทนขนส่งสินค้า/ผู้สินค้าจากโรงงานไปยัง ท่าเรือ หรือ รพท.
กรณีนำเข้า	พิจารณาเฉพาะช่วงเวลาที่ผู้นำเข้าหรือตัวแทนรับสินค้า/ผู้สินค้าจาก ท่าเรือ หรือ รพท. กลับมายังโรงงาน

รายละเอียดของข้อมูลทีวิเคราะห์ได้ในส่วนของการปฏิบัติงานที่ท่าเรือ

ข้อมูล	ความหมาย	
ขอบเขต	นำเข้า	พิจารณารวมเวลา โดยแบ่งออกเป็น 2 ช่วง ช่วงที่ 1 ตามช่วงเวลาตั้งแต่จุดที่เรือเข้าเทียบท่าเพื่อทำการขนย้ายตู้สินค้าลงจากเรือจนไปถึงกองเก็บตู้สินค้าที่ลานตู้สินค้าหรือกองเก็บสินค้าที่โรงพักสินค้า เพื่อรอผู้นำเข้าหรือตัวแทนมารับสินค้า/ตู้สินค้า ช่วงที่ 2 ตามช่วงเวลาตั้งแต่ผู้นำเข้าหรือตัวแทนมารับสินค้า/ตู้สินค้าจนไปถึงรถบรรทุก/หัวลากขนย้ายสินค้า/ตู้สินค้าผ่าน Main Gate ออกจากเขตท่าเรือไปยังโรงงาน
	ส่งออก	พิจารณารวมเวลา ตามช่วงเวลาตั้งแต่รถบรรทุก/หัวลากขนย้ายสินค้า/ตู้สินค้ามาถึง Main Gate ท่าเรือจนไปถึงตู้สินค้าได้รับการบรรทุกลงเรือ
รวมเวลาในท่าเรือ	รวมเวลาดำเนินงานในท่าเรือ (นาทิจ) (ไม่รวมงานศุลกากรที่ดำเนินงานในท่าเรือ) เวลาดำเนินงานในท่าเรือนี้ ไม่ได้พิจารณารวมเวลาในการดำเนินงานในส่วนของการผ่านพิธีการศุลกากร	
รวมเวลารอในท่าเรือ	รวมเวลารอคำนดำเนินงานในท่าเรือ (นาทิจ) (ไม่รวมงานศุลกากรที่ดำเนินงานในท่าเรือ) พิจารณารวมเวลา ตามช่วงเวลาที่ยังดำเนินงานต่อไปสำหรับแต่ละกิจกรรม โดยไม่ได้พิจารณาตัดช่วงเวลารอคำนดำเนินงานที่ซ้อนทับกันออกไป	
รวมเวลาทั้งหมดในท่าเรือ	(ไม่รวมงานศุลกากรที่ดำเนินงานในท่าเรือ) รวมเวลาทั้งหมดในท่าเรือ (นาทิจ) = รวมเวลาดำเนินงานในท่าเรือ + รวมเวลารอคำนดำเนินงานในท่าเรือ	

รายละเอียดของข้อมูลทีวิเคราะห์ได้ในส่วนของการปฏิบัติงานที่ รพท.

ข้อมูล	ความหมาย	
ขอบเขต	นำเข้า	พิจารณารวมเวลา โดยแบ่งออกเป็น 2 ช่วง ช่วงที่ 1 ตามช่วงเวลาตั้งแต่หัวลากขนย้ายตู้สินค้าจากท่าเรือมาถึงประตูทางเข้า รพท. จนไปถึงกองเก็บตู้สินค้าที่ลานตู้สินค้าหรือกองเก็บสินค้าที่โรงพักสินค้า เพื่อรอผู้นำเข้าหรือตัวแทนมารับสินค้า/ตู้สินค้า ช่วงที่ 2 ตามช่วงเวลาตั้งแต่ผู้นำเข้าหรือตัวแทนมารับสินค้า/ตู้สินค้าจนไปถึงรถบรรทุก/หัวลากขนย้ายสินค้า/ตู้สินค้าประตูทางออกจาก รพท. ไปยังโรงงาน
	ส่งออก	พิจารณารวมเวลา ตามช่วงเวลาตั้งแต่รถบรรทุก/หัวลากขนย้ายสินค้า/ตู้สินค้ามาถึงประตูทางเข้า รพท. จนไปถึงหัวลากขนย้ายตู้สินค้าผ่านประตูทางออกจาก รพท. ไปยังท่าเรือ
รวมเวลาใน รพท.	รวมเวลาดำเนินงานใน รพท. (ไม่รวมงานศุลกากรที่ดำเนินงานใน รพท.) เวลาดำเนินงานใน รพท. นี้ ไม่ได้พิจารณารวมเวลาในการดำเนินงานในส่วนของการผ่านพิธีการศุลกากร	
รวมเวลารอใน รพท.	รวมเวลารอคำนดำเนินงานใน รพท. (ไม่รวมงานศุลกากรที่ดำเนินงานใน รพท.) พิจารณารวมเวลา ตามช่วงเวลาที่ยังดำเนินงานต่อไปสำหรับแต่ละกิจกรรม โดยไม่ได้พิจารณาตัดช่วงเวลารอคำนดำเนินงานที่ซ้อนทับกันออกไป	

รายละเอียดของข้อมูลทีวิเคราะห์ได้ในส่วนของการปฏิบัติงานที่ รพท. (ต่อ)

ข้อมูล	ความหมาย
รวมเวลาทั้งหมด ใน รพท.	(ไม่รวมงานศุลกากรที่ดำเนินงานใน รพท.) รวมเวลาทั้งหมดใน รพท. = รวมเวลาดำเนินงานใน รพท. + รวมเวลารอดำเนินงานใน รพท.

จากตารางที่ 5.28 และ ตารางที่ 5.29 พบว่าข้อมูลทีวิเคราะห์ได้แบ่งออกเป็นหลายส่วนตามช่วงเวลาดำเนินงาน ดังนั้นในส่วนของกรสรุปผลการศึกษาเวลาในการดำเนินงานนำเข้าและส่งออกสินค้าด้วยคอนเทนเนอร์ทางทะเลนี้ จึงจะขอกล่าวถึงผลการวิเคราะห์ข้อมูลโดยแบ่งออกเป็น 5 ส่วน ตามข้อมูลที่น่าเสนอในตาราง ได้แก่

ส่วน	ผลการวิเคราะห์ในส่วนนี้
1	เวลาตลอดกระบวนการนำเข้าและส่งออกสินค้าด้วยคอนเทนเนอร์ทางทะเล
2	การผ่านพิธีศุลกากร
3	การขนส่งสินค้า/ผู้สินค้า
4	การปฏิบัติงานที่ท่าเรือ
5	การปฏิบัติงานที่ รพท.

ผลการวิเคราะห์เวลา ส่วนที่ 1 ส่วนที่ 2 และ ส่วนที่ 3 สามารถสรุปแยกตามข้อมูลได้ ดังนี้

พิจารณาเวลาและสัดส่วนเวลาดำเนินงานของแต่ละกิจกรรมตลอดกระบวนการ
ทั้งการนำเข้าและส่งออกสินค้าด้วยคอนเทนเนอร์ทางทะเลของแต่ละกรณีศึกษา

จากตารางค่าใช้จ่ายและเวลาที่ได้แสดงไว้ในภาคผนวก ง. เมื่อทำการพิจารณาเวลาและสัดส่วนเวลาดำเนินงานของแต่ละกิจกรรมตลอดกระบวนการทั้งการนำเข้าและส่งออกสินค้าด้วยคอนเทนเนอร์ทางทะเลของแต่ละกรณีศึกษาแล้ว พบว่ามีกิจกรรมที่มีสัดส่วนเวลาดำเนินงานค่อนข้างมากเมื่อเทียบกับเวลารวมทั้งหมดแล้วอยู่หลายกิจกรรมด้วยกัน ได้แก่ ส่วนของการขนส่งสินค้า/ผู้สินค้า การผ่านพิธีการศุลกากร การปฏิบัติงานที่ท่าเรือ หรือ รพท. และ การจัดเตรียมเอกสาร ในบางกรณีศึกษากิจกรรมดังกล่าวก็อาจจะใช้เวลาดำเนินงานมากขึ้นหรือน้อยลงไม่คงที่ ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับปัจจัยที่เกี่ยวข้องหลายประการด้วยกัน เช่น เวลาในการผ่านพิธีการศุลกากรในส่วนของการตรวจสอบสินค้าขึ้นอยู่กับปริมาณสินค้าและอัตราการตรวจสอบสินค้า หรือ เวลาในการขนส่งสินค้า/ผู้สินค้าขึ้นอยู่กับระยะทางและสภาพการจราจร เป็นต้น ซึ่งจะได้กล่าวถึงปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับเวลาในการดำเนินงานในลำดับต่อไป

ตารางที่ 5.28 สรุปเวลาและสัดส่วนเวลาในการเข้าสินค้าตามแต่ละกรณีศึกษา

หน่วย : นาที

ข้อมูล	กรณี 2.1 (IM_BKK)						กรณี 2.4 (IM_LCB)						กรณี 2.3 (IM_LCB-ICD)					
	10 m ³		20'		40'		10 m ³		20'		40'		10 m ³		20'		40'	
	เวลา	สัดส่วน	เวลา	สัดส่วน	เวลา	สัดส่วน	เวลา	สัดส่วน	เวลา	สัดส่วน	เวลา	สัดส่วน	เวลา	สัดส่วน	เวลา	สัดส่วน	เวลา	สัดส่วน
รวมเวลาดำเนินงาน	308	9.93	299	18.01	339	19.94	382	12.08	404	23.35	444	25.08	373	12.04	367	22.02	407	23.84
รวมเวลารอคำเนินงาน	2,795	90.07	1,361	81.99	1,361	80.06	2,780	87.92	1,326	76.65	1,326	74.92	2,726	87.96	1,300	77.98	1,300	76.16
รวมเวลาทั้งหมด	3,103	100.00	1,660	100.00	1,700	100.00	3,162	100.00	1,730	100.00	1,770	100.00	3,099	100.00	1,667	100.00	1,707	100.00
รวมเวลาที่สินค้ารอ	2,975	95.87	1,536	92.53	1,536	90.35	2,970	93.93	1,539	88.96	1,539	86.95	2,840	91.64	1,409	84.52	1,409	82.54
ช่วงที่เจ้าหน้าที่ท่าเรือร่วมกับตัวแทนบริษัทเรือดำเนินงานขนถ่ายตู้สินค้าจากเรือมากองเก็บที่ลานตู้สินค้า/เปิดตู้แยก และ กองเก็บสินค้าที่โรงพักสินค้า																		
รวมเวลาดำเนินงานในท่าเรือ	24	0.77	6	0.36	6	0.35	21	0.66	5	0.29	5	0.28	20	0.65	20	1.20	20	1.17
รวมเวลารอคำเนินงานในท่าเรือ	2,961	95.42	1,530	92.17	1,530	90.00	2,964	93.74	1,539	88.96	1,539	86.95	12	0.39	12	0.72	12	0.70
รวมเวลาทั้งหมดในท่าเรือ	2,985	96.20	1,536	92.53	1,536	90.35	2,985	94.40	1,544	89.25	1,544	87.23	32	1.03	32	1.92	32	1.87
ช่วงที่ผู้นำเข้าหรือตัวแทนดำเนินงานรับสินค้า/ตู้สินค้าที่ท่าเรือ																		
รวมเวลาดำเนินงานในท่าเรือ	28	0.90	23	1.39	23	1.35	42	1.33	39	2.25	39	2.20						
รวมเวลารอคำเนินงานในท่าเรือ	14	0.45	6	0.36	6	0.35	6	0.19	0	0.00	0	0.00						
รวมเวลาทั้งหมดในท่าเรือ	42	1.35	29	1.75	29	1.71	48	1.52	39	2.25	39	2.20						
ช่วงที่ตัวแทนบริษัทเรือดำเนินงานขนย้ายตู้สินค้ามาจากท่าเรือ																		
รวมเวลาดำเนินงานใน รพท.							17	0.55	4	0.24	4	0.23						
รวมเวลารอคำเนินงานใน รพท.							2,816	90.87	1,389	83.32	1,389	81.37						
รวมเวลาทั้งหมดใน รพท.							2,833	91.42	1,393	83.56	1,393	81.61						
ช่วงที่ผู้นำเข้าหรือตัวแทนดำเนินงานรับสินค้า/ตู้สินค้าที่ รพท.																		
รวมเวลาดำเนินงานใน รพท.							34	1.10	16	0.96	16	0.94						
รวมเวลารอคำเนินงานใน รพท.							12	0.39	8	0.48	8	0.47						
รวมเวลาทั้งหมดใน รพท.							46	1.48	24	1.44	24	1.41						
รวมเวลาผ่านพิธีการศุลกากร	75	2.42	80	4.82	80	4.71	75	2.37	80	4.62	80	4.52	75	2.42	75	4.50	75	4.39
รวมเวลาขนส่งสินค้า/ตู้สินค้า	60	1.93	60	3.61	60	3.53	120	3.80	120	6.94	120	6.78	60	1.94	60	3.60	60	3.51

ตารางที่ 5.29 สรุปเวลาและสัดส่วนเวลาในการส่งออกสินค้าตามแต่ละกรณีศึกษา

หน่วย : นาที

ข้อมูล	กรณี 2.2 (EX_BKK)		กรณี 2.6 (EX_LCB)		กรณี 2.5 (EX_ICD-LCB)					
	10 m ³		10 m ³		10 m ³		20'		40'	
	เวลา	สัดส่วน	เวลา	สัดส่วน	เวลา	สัดส่วน	เวลา	สัดส่วน	เวลา	สัดส่วน
รวมเวลาดำเนินงาน	211	96.79	268	97.45	344	95.03	362	96.53	518	97.55
รวมเวลารอคำเนินงาน	7	3.21	7	2.55	18	4.97	13	3.47	13	2.45
รวมเวลาทั้งหมด	218	100.00	275	100.00	362	100.00	375	100.00	531	100.00
รวมเวลาที่สินค้ารอ	18	8.26	11	4.00	31	8.56	13	3.47	13	2.45
					ช่วงบรรจุสินค้า					
รวมเวลาดำเนินงานใน รพท.					61	16.85	102	27.20	198	37.29
รวมเวลารอคำเนินงานใน รพท.					19	5.25	1	0.27	1	0.19
รวมเวลาทั้งหมดใน รพท.					80	22.10	103	27.47	199	37.48
	ช่วงบรรจุสินค้า - บรรจุตู้สินค้าลงเรือ				ช่วงบรรจุตู้สินค้าลงเรือ					
รวมเวลาดำเนินงานในท่าเรือ	70	32.11	74	26.91	20	5.52	20	5.33	20	3.77
รวมเวลารอคำเนินงานในท่าเรือ	18	8.26	11	4.00	12	3.31	12	3.20	12	2.26
รวมเวลาทั้งหมดในท่าเรือ	88	40.37	85	30.91	32	8.84	32	8.53	32	6.03
รวมเวลาผ่านพิธีการศุลกากร	95	43.58	95	34.55	95	26.24	65	17.33	75	14.12
รวมเวลาขนส่งสินค้า/ตู้สินค้า	60	27.52	120	43.64	180	49.72	180	48.00	180	33.90

พิจารณาเวลาดำเนินงานรวมตลอดกระบวนการ

พิจารณาเวลาดำเนินงานรวมตลอดกระบวนการ พบว่าทั้งเวลาและสัดส่วนเวลาดำเนินงานรวมตลอดกระบวนการทั้งกรณีนำเข้าและส่งออก สำหรับตู้ FCL ขนาด 40 ฟุต มากกว่าตู้ FCL ขนาด 20 ฟุต และ ตู้ FCL ขนาด 20 ฟุต มีค่ามากกว่า ตู้ LCL สินค้า 10 ลูกบาศก์เมตร ในส่วนนี้แสดงให้เห็นว่าปริมาณสินค้ามีความสัมพันธ์กับเวลาดำเนินงาน

เวลาดำเนินงานรวมตลอดกระบวนการของกรณีนำเข้าทั้งตู้ FCL และ LCL มีค่ามากกว่ากรณีส่งออกแต่สัดส่วนเวลาดำเนินงานรวมตลอดกระบวนการของกรณีส่งออกทั้งตู้ FCL และ LCL มีค่ามากกว่ากรณีนำเข้า เนื่องจากกระบวนการส่งออกมีกิจกรรมหรือขั้นตอนการดำเนินงานน้อยกว่าขั้นตอนการนำเข้า และ เวลารอดำเนินการรวมตลอดกระบวนการก็มีค่าน้อยกว่ามาก จึงทำให้สัดส่วนเวลาดำเนินงานรวมตลอดกระบวนการมีค่ามากกว่า ซึ่งเป็นผลสืบเนื่องจากลักษณะของการดำเนินงานนำเข้าของท่าเรือ คือ เมื่อเรือเข้าเทียบท่าแล้วทางเจ้าหน้าที่ท่าเรือร่วมกับตัวแทนบริษัทเรือก็จะทำการขนถ่ายตู้สินค้าลงจากเรือไปกองเก็บที่ลานตู้สินค้าหรือนำไปเปิดแยก และ กองเก็บสินค้าที่โรงพักสินค้าตามสถานะของตู้สินค้า ซึ่งทางผู้นำเข้าโดยส่วนใหญ่จะรอให้กระบวนการขนถ่ายตู้สินค้านี้เสร็จสิ้นเสียก่อน แล้วจึงจะไปทำการผ่านพิธีการศุลกากรและนำสินค้า/ตู้สินค้าออกจากการท่าเรือ หรือ รพท. ซึ่งในช่วงที่มีการกองเก็บสินค้า/ตู้สินค้า เพื่อรอให้ทางผู้นำเข้าหรือตัวแทนมารับนั้น ก็จะเป็นเวลาที่สินค้าต้องรอ ซึ่งแตกต่างจากกรณีส่งออก เช่น ทางผู้ส่งออกอาจจะนำสินค้าเข้ามาบรรจุเข้าตู้สินค้าภายในท่าเรือ หลังจากที่เรือเข้าเทียบท่าแล้ว ก็จะสามารถทำการขนย้ายตู้สินค้านั้นบรรทุกลงเรือได้ทันทีที่ทางอุปรกรณ์และเจ้าหน้าที่ของท่าเรือพร้อมดำเนินการ (ซึ่งมีส่วนของประสิทธิภาพการดำเนินงานภายในท่าเรือเข้ามาเกี่ยวข้องของเวลาดำเนินงานและเวลารอดำเนินงาน) จึงทำให้เวลาในการรอน้อยกว่ากรณีนำเข้า ทั้งนี้ยังขึ้นอยู่กับประเภทของสินค้า เช่น ในกรณีนำเข้าตู้สินค้าอันตรายประเภท ก ทางท่าเรือจะอนุญาตให้ทางผู้นำเข้า เข้ามารับตู้สินค้าที่หน้าท่าได้โดยตรง จึงทำให้เวลาในการรอดำเนินงานรวมตลอดกระบวนการน้อยมาก เนื่องจากไม่อนุญาตให้กองเก็บตู้สินค้านี้ดังกล่าวในท่าเรือ

พิจารณาเวลารอดำเนินงานรวมตลอดกระบวนการ

พิจารณาเวลารอดำเนินงานรวมตลอดกระบวนการ พบว่าทั้งเวลาและสัดส่วนเวลารอดำเนินงานรวมตลอดกระบวนการทั้งกรณีนำเข้าและส่งออก สำหรับตู้ FCL ขนาด 40 ฟุต มีค่าเท่ากับ ตู้ FCL ขนาด 20 ฟุต แต่มีค่าน้อยกว่า ตู้ LCL สินค้า 10 ลูกบาศก์เมตร เนื่องจากกรณีนำเข้าสำหรับตู้ LCL สินค้าส่วนใหญ่จะเสียเวลารอดำเนินงานในส่วนของการกองเก็บในโรงพักสินค้า เพื่อรอให้ทางผู้นำเข้าหรือตัวแทนมารับนานกว่าตู้ FCL และ กรณีส่งออกสำหรับตู้ LCL สินค้าส่วนใหญ่จะเสียเวลารอดำเนินงานในส่วนของการขนย้ายสินค้าภายในท่าเรือ และ รพท. แต่ไม่นานมากนัก

ทั้งเวลาและสัดส่วนเวลารอดำเนินงานรวมตลอดกระบวนการของกรณีนำเข้าทั้งตู้ FCL และ LCL มีค่ามากกว่ากรณีส่งออก เนื่องจากกรณีนำเข้ามีกระบวนการในส่วนของการขนถ่ายตู้สินค้าลงจากเรือไปกองเก็บตามสถานะของตู้สินค้า และ ได้รวมเวลาที่สินค้ารออยู่ภายในท่าเรือ หรือ รพท. ด้วย ดังที่กล่าวไปแล้วข้างต้นในส่วนของการพิจารณาเวลาดำเนินงานตลอดกระบวนการ

พิจารณาเวลารวมทั้งหมดตลอดกระบวนการ

พิจารณาเวลารวมทั้งหมดตลอดกระบวนการ พบว่าเวลารวมทั้งหมดตลอดกระบวนการกรณีนำเข้าสำหรับตู้ FCL ขนาด 40 ฟุต และ 20 ฟุตมีค่าน้อยกว่า ตู้ LCL สินค้า 10 ลูกบาศก์เมตร และ เวลารวมทั้งหมดตลอดกระบวนการกรณีส่งออกสำหรับตู้ FCL ขนาด 40 ฟุต และ 20 ฟุต มีค่ามากกว่าตู้ LCL สินค้า 10 ลูกบาศก์เมตร เนื่องจากทั้งเวลาดำเนินงานรวมตลอดกระบวนการ และ เวลารอดำเนินงานรวมตลอดกระบวนการของกรณีนำเข้ามีค่ามากกว่ากรณีส่งออก ด้วยเหตุผลที่กล่าวไปแล้วข้างต้นในส่วนของการพิจารณาเวลาทั้ง 2 ส่วนนี้

เวลารวมทั้งหมดของกรณีนำเข้ามีค่ามากกว่ากรณีส่งออก เนื่องจากผลของเวลารอดำเนินงานรวมของกรณีนำเข้ามีค่ามากกว่ากรณีส่งออก

พิจารณาเวลาที่สินค้ารอ

พิจารณาเวลาที่สินค้ารอดำเนินงานรวมตลอดกระบวนการ พบว่าทั้งเวลาและสัดส่วนเวลาที่สินค้ารอดำเนินงานรวมตลอดกระบวนการกรณีนำเข้ามีค่ามากกว่ากรณีส่งออก เนื่องจากกรณีนำเข้ามีกระบวนการในส่วนของการขนถ่ายตู้สินค้าลงจากเรือไปกองเก็บตามสถานะของตู้สินค้าและเวลารอส่วนใหญ่จะเกิดเนื่องจากการที่สินค้าต้องรอดำเนินงาน ดังที่กล่าวไปแล้วข้างต้นเช่นเดียวกับที่พิจารณาเวลารอดำเนินงานรวมตลอดกระบวนการ และ รวมเวลาที่สินค้ารอที่ทำเรือกรุงเทพมีค่ามากกว่าที่ทำเรือแหลมฉบัง ซึ่งเวลาในส่วนนี้จะมากหรือน้อยขึ้นอยู่กับประสิทธิภาพการดำเนินงานในส่วนของการขนถ่ายสินค้า/ตู้สินค้าภายในท่าเรือ หรือ รพท. และ ในส่วนของการผ่านพิธีการศุลกากร รวมถึงความพร้อมหรือความครบถ้วนถูกต้องในส่วนของสินค้าและเอกสาร

จากที่กล่าวมาทั้งหมดข้างต้นสำหรับการพิจารณาเวลาตลอดกระบวนการ จึงเป็นเหตุให้สัดส่วนเวลาดำเนินงานรวมตลอดกระบวนการกรณีนำเข้ามีค่าน้อยกว่าสัดส่วนเวลารอดำเนินงานรวมตลอดกระบวนการ และ สัดส่วนเวลาดำเนินงานรวมตลอดกระบวนการกรณีส่งออก มีค่ามากกว่าสัดส่วนเวลารอดำเนินงานรวมตลอดกระบวนการ

ผลการวิเคราะห์เวลาส่วนที่ 4 และ ส่วนที่ 5 สามารถสรุปแยกตามข้อมูลได้ ดังนี้

พิจารณาเวลาดำเนินงานรวมในท่าเรือ หรือ รพท

พิจารณาเวลาดำเนินงานรวมกรณีนำเข้าไปในส่วนของการขนถ่ายตู้สินค้าจากเรือมากองเก็บที่ลานตู้สินค้า/เปิดตู้ แยก และ กองเก็บสินค้าที่โรงพักสินค้าที่ท่าเรือกรุงเทพ และ รพท. การรถไฟฯ ลาดกระบังมีค่ามากกว่าที่ท่าเรือแหลมฉบัง แต่ในส่วนของการรับสินค้า/ตู้สินค้าที่ท่าเรือกรุงเทพ และ รพท. การรถไฟฯ ลาดกระบังมีค่าน้อยกว่าที่ท่าเรือแหลมฉบัง และ เวลาดำเนินงานรวมกรณีส่งออกในส่วนของการบรรจุสินค้าเข้าตู้สินค้าและบรรจุตู้สินค้าลงเรือที่ท่าเรือกรุงเทพ และ รพท. การรถไฟฯ ลาดกระบังมีค่าน้อยกว่าที่ท่าเรือแหลมฉบัง โดยสัดส่วนเวลาดำเนินงานรวมดังกล่าวมีค่าแตกต่างกันไม่มากนัก ถ้าทางผู้นำเข้า ผู้ส่งออก หรือ ตัวแทนมีความพร้อมในการดำเนินงานทั้งในส่วนของการเอกสารและสินค้า ความแตกต่างของเวลาการดำเนินงานที่เกิดขึ้นนั้นส่วนหนึ่งเนื่องจากระยะทางระหว่างจุดรับ-ส่งสินค้า/ตู้สินค้าภายในท่าเรือ และ รพท. แต่ละแห่งนั้นไม่เท่ากัน จึงทำให้ใช้เวลาในการดำเนินงานขนส่งสินค้า/ตู้สินค้าภายในท่าเรือ และ รพท. แต่ละแห่งไม่เท่ากัน เช่น เวลาเดินทางระหว่าง Main Gate ถึง Sub Gate ที่ท่าเรือกรุงเทพมีค่าน้อยกว่าที่ท่าเรือแหลมฉบังประมาณ 3.5-8.0 นาที เป็นต้น แต่ในส่วนของคุณภาพการทำงานของผู้ดูแลและอุปกรณ์ภายในท่าเรือ และ รพท. นั้นแตกต่างกันไม่มากนัก

พิจารณาเวลาดำเนินงานรวมในท่าเรือ หรือ รพท. พบว่าทั้งกรณีนำเข้าและส่งออกมีสัดส่วนเวลาดำเนินงานรวมในท่าเรือ หรือ รพท. ในส่วนของการรับ/ส่งมอบสินค้า/ตู้สินค้าสำหรับตู้ FCL มีค่าน้อยกว่า ตู้ LCL ซึ่งเวลาดำเนินงานในส่วนนี้มีค่าไม่มากนัก เมื่อเทียบกับสัดส่วนเวลาดำเนินงานในส่วนของการผ่านพิธีการศุลกากร และการขนส่ง แต่สัดส่วนเวลาที่สินค้าต้องรอภายในท่าเรือ หรือ รพท. มีค่าค่อนข้างมาก ทั้งนี้เวลาที่สินค้าต้องรออยู่ภายในท่าเรือ หรือ รพท. จะมากหรือน้อยเพียงใดส่วนหนึ่งเป็นผลเนื่องจากการดำเนินงานในส่วนของการผ่านพิธีการศุลกากร โดยที่การผ่านพิธีการศุลกากรในส่วนของการตรวจสอบสินค้าจะดำเนินงานอยู่ภายในท่าเรือ และ รพท. ถึงแม้ว่าทางท่าเรือจะดำเนินงานได้อย่างมีประสิทธิภาพเพียงใด ถ้าการดำเนินงานในส่วนของการผ่านพิธีการศุลกากรเกิดปัญหา เช่น ความไม่พร้อมในส่วนของการเอกสารที่ใช้ในการผ่านพิธีการ หรือ ในช่วงที่มีปริมาณงานมากทำให้เจ้าหน้าที่ศุลกากรไม่เพียงพอ เป็นต้น ในส่วนนี้จะทำให้สินค้าต้องรออยู่ภายในท่าเรือ หรือ รพท. นานขึ้น ซึ่งทำให้เกิดการแออัดภายในท่าเรือ หรือ รพท. ส่งผลให้ต้นทุนการดำเนินงานของผู้ให้บริการเพิ่มสูงขึ้น ในส่วนของทางผู้นำเข้าและผู้ส่งออกเองก็จะทำให้เกิดความสูญเสียในเชิงธุรกิจ ในท้ายที่สุดความสูญเสียที่เกิดขึ้นทั้งหมดก็จะมีผลต่อต้นทุนสินค้า

พิจารณาเวลารอดำเนินการรวมในท่าเรือ หรือ รพท

พิจารณาเวลารอดำเนินการรวมในท่าเรือ หรือ รพท พบว่าเวลารอดำเนินการรวมในส่วนนี้ไม่มีผลโดยตรงต่อค่าใช้จ่าย เนื่องจากต้องจ่ายตามอัตราค่าบริการอยู่แล้ว แต่จะมีผลทางอ้อมในส่วนของความล่าช้าในการดำเนินงาน กล่าวคือ ถ้าเวลารอดำเนินการมากก็จะทำให้เวลาที่สินค้ารอเพิ่มขึ้นด้วย เช่น ในการนำเข้า ถ้าการดำเนินงานในส่วนใดส่วนหนึ่งล่าช้า ก็ย่อมส่งผลให้สินค้ามาถึงบริษัทล่าช้ากว่าที่กำหนดไว้ ซึ่งย่อมจะส่งผลเสียต่อการทำธุรกิจ โดยที่เวลาดำเนินงานในท่าเรือส่วนหนึ่งขึ้นอยู่กับความพร้อมและเพียงพอของเจ้าหน้าที่และอุปกรณ์ และการดำเนินงานในส่วนของการผ่านพิธีการศุลกากร ดังที่กล่าวไปแล้วข้างต้นในส่วนของการพิจารณาเวลารอดำเนินการรวมในท่าเรือ หรือ รพท.

พิจารณาเวลารวมทั้งหมดในท่าเรือ หรือ รพท

พิจารณาเวลาดำเนินการรวมทั้งหมดในท่าเรือ หรือ รพท. พบว่ากรณีนำเข้า มีสัดส่วนเวลารวมทั้งหมดในท่าเรือ ในส่วนของการรับ/ส่งมอบสินค้า/ตู้สินค้าสำหรับตู้ LCL มีค่าน้อยกว่า ตู้ FCL แต่กรณีส่งออกมีสัดส่วนเวลารวมทั้งหมดในท่าเรือ หรือ รพท. ในส่วนของการรับ/ส่งมอบสินค้า/ตู้สินค้าสำหรับตู้ LCL มีค่ามากกว่า ตู้ FCL ซึ่งแตกต่างจากการพิจารณาเวลาดำเนินการรวมในท่าเรือ หรือ รพท. ที่สรุปว่าทั้งกรณีนำเข้าและส่งออกมีสัดส่วนเวลารวมในท่าเรือ หรือ รพท. ในส่วนของการรับ/ส่งมอบสินค้า/ตู้สินค้าสำหรับตู้ LCL มีค่ามากกว่า ตู้ FCL ทั้งนี้เนื่องจากการคิดสัดส่วนเวลาเทียบกับเวลารวมทั้งหมดตลอดกระบวนการ ซึ่งเวลารวมทั้งหมดตลอดกระบวนการกรณีนำเข้า สำหรับตู้ LCL มีค่ามากกว่า ตู้ FCL และ เวลารวมทั้งหมดตลอดกระบวนการกรณีส่งออก สำหรับตู้ LCL มีค่าน้อยกว่า ตู้ FCL ดังที่กล่าวไว้แล้วข้างต้นในส่วนของการพิจารณาเวลารอดำเนินการรวมตลอดกระบวนการ

สัดส่วนเวลาดำเนินการมีค่ามากกว่าสัดส่วนเวลารอดำเนินการ ทั้งในภาพรวมตลอดกระบวนการและในส่วนของการปฏิบัติงานที่ท่าเรือ และ รพท. เพราะสินค้าส่งออกส่วนใหญ่จะไม่มีกรอกเก็บในโรงพักสินค้าที่ท่าเรือ และ รพท. เมื่อมาถึงที่ท่าเรือ หรือ รพท. แล้ว เอกสารและสินค้ามีความครบถ้วนถูกต้อง ทางผู้ส่งออกหรือตัวแทนก็สามารถดำเนินการผ่านพิธีการศุลกากรตรวจสอบสินค้าและทำการบรรจุสินค้าเข้าตู้ได้เลย เมื่อทำการบรรจุสินค้าเข้าตู้เสร็จเรียบร้อยก็อาจจะเสียเวลาไปขนย้ายและทำการกรอกเก็บที่ลานตู้สินค้าก่อนแต่ไม่มากนักและในกรณีที่เรือเข้ามาเทียบท่าแล้ว รวมถึงเจ้าหน้าที่และอุปกรณ์ของท่าเรือมีความพร้อมก็สามารถขนย้ายสินค้าไปทำการบรรจุทุกลงเรือได้เลย

สัดส่วนเวลาดำเนินงานมีค่าน้อยกว่าสัดส่วนเวลารอดำเนินงาน ทั้งในภาพรวมตลอดกระบวนการและในส่วนของการปฏิบัติงานที่ทำเรือ และ รพท. เพราะสินค้านำเข้าส่วนใหญ่จะมีการกองเก็บสินค้า/ตู้สินค้าในท่าเรือ หรือ รพท. เนื่องจากกระบวนการในส่วนของการขนถ่ายตู้สินค้าลงจากเรือไปกองเก็บตามสถานะของตู้สินค้าก่อนที่ทางผู้นำเข้าหรือตัวแทนจะมาทำการผ่านพิธีการศุลกากรและรับสินค้า/ตู้สินค้ากลับไปยังโรงงานหรือสถานประกอบการ

จากการศึกษาค่าใช้จ่ายและเวลาในการดำเนินงานนำเข้าและส่งออกสินค้าด้วยคอนเทนเนอร์ทางทะเลพบว่าปริมาณสินค้าเป็นปัจจัยหลักที่มีความสัมพันธ์กับค่าใช้จ่ายและเวลาในการดำเนินงานนำเข้าและส่งออกสินค้าด้วยคอนเทนเนอร์ทางทะเล เช่น ปริมาณสินค้ามีผลต่อค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานในส่วนของ ค่า THC ค่า CFS ค่าขนส่งสินค้า และ ค่าผ่านพิธีการศุลกากร และ ปริมาณสินค้ามีความสัมพันธ์กับเวลาในการดำเนินงานในส่วนของการผ่านพิธีการศุลกากรในส่วนของการตรวจสอบสินค้า การขนส่งสินค้า รวมถึงการขนย้ายสินค้าขึ้น/ลงรถบรรทุกและบรรจุ/ขนถ่ายสินค้าจากตู้สินค้า โดยที่นอกเหนือจากปริมาณสินค้าแล้ว ก็ยังคงมีปัจจัยอีกหลายประการที่มีความสัมพันธ์กับค่าใช้จ่ายและเวลาในการดำเนินงาน ซึ่งจะได้กล่าวถึงในลำดับต่อไป

5.2.4 ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับค่าใช้จ่ายและเวลาในการดำเนินงาน

ขั้นตอนการดำเนินงานนำเข้าหรือส่งออกสินค้าด้วยคอนเทนเนอร์ทางทะเลของผู้นำเข้าหรือผู้ส่งออกโดยส่วนใหญ่เลือกที่จะใช้ผู้ให้บริการเป็นผู้ดำเนินงานแทน ไม่ว่าจะเป็นในส่วนของการขนส่งสินค้า การผ่านพิธีการศุลกากร ส่วนกรณีที่ผู้นำเข้าหรือผู้ส่งออกจะดำเนินงานเองนั้นมีน้อยราย โดยทางผู้นำเข้าหรือผู้ส่งออกจะมีการตกลงอัตราค่าบริการ รวมถึงกำหนดเวลาในการดำเนินงานกับผู้ให้บริการ ว่าจะต้องทำการดำเนินงานดังกล่าวให้ทันตามช่วงเวลาที่กำหนดไว้ เพื่อที่จะทำให้กระบวนการนำเข้าหรือส่งออกสินค้าด้วยคอนเทนเนอร์ดำเนินไปอย่างมีประสิทธิภาพตามที่ต้องการ แต่ถ้าหากว่าการดำเนินงานสามารถทำให้รวดเร็วขึ้นกว่าช่วงเวลาที่กำหนดไว้ ก็ย่อมจะส่งผลดีต่อทั้งผู้นำเข้าและผู้ส่งออก รวมถึงผู้ให้บริการเองด้วย จากที่กล่าวมา พบว่าเวลาในการดำเนินงานจะไม่มี ความสัมพันธ์กับค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานของผู้นำเข้าและผู้ส่งออกโดยตรง ยกเว้นในกรณีที่เกิดปัญหาหรือมีการทำงานล่วงเวลา ดังนั้นจึงได้ทำการแบ่งการนำเสนอผลการศึกษาปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับเวลา กับ ผลการศึกษาปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานนำเข้าและส่งออกสินค้าด้วยคอนเทนเนอร์ทางทะเลออกเป็น 2 ส่วน โดยมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

5.2.5.1 ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน

จากผลการวิจัยข้างต้น ทำการแบ่งพิจารณาปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับค่าใช้จ่ายในการนำเข้าและส่งออกสินค้าด้วยคอนเทนเนอร์ทางทะเล โดยแจกแจงออกตามค่าใช้จ่ายแต่ละรายการ ซึ่งจะกล่าวถึงเฉพาะค่าใช้จ่ายที่มีค่าไม่คงที่และแปรผันตามปัจจัยต่างๆ โดยเรียงตามลำดับจากรายการค่าใช้จ่ายที่มีสัดส่วนเฉลี่ยของค่าใช้จ่ายในการนำเข้าหรือส่งออกสินค้ามากไปหาน้อย ได้แก่ ค่าขนส่งสินค้า/ตู้สินค้า ค่าผ่านพิธีการศุลกากร ค่า THC ค่า CFS ค่าภาระยกขนสินค้า/ตู้สินค้า ค่าธรรมเนียมธนาคาร ค่าจัดเตรียมเอกสาร และ ค่ายานพาหนะผ่านท่า พบว่า

ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับค่าขนส่งสินค้า/ตู้สินค้า (ในกรณีที่ใช้บริการของผู้ให้บริการขนส่ง) ได้แก่

- ประเภทและขนาดรถ
- ปริมาณสินค้า
- ประเภทสินค้า
- น้ำหนักสินค้า จากการที่กระทรวงคมนาคมได้กำหนดพิกัดน้ำหนักรถบรรทุกบนทางหลวงแผ่นดินและทางหลวงพิเศษที่อนุญาตให้บรรทุกได้ ทำให้สินค้าที่มีน้ำหนักมากแต่ปริมาณน้อย เมื่อบรรทุกขึ้นรถบรรทุกแล้วจะเติมน้ำหนักก่อนเต็มปริมาตร เมื่อสินค้าดังกล่าวมีปริมาณมาก จึงต้องใช้รถบรรทุกจำนวนหลายคัน ทำให้ค่าใช้จ่ายเพิ่มสูงขึ้น เป็นต้น
- ที่ตั้งของบริษัท เส้นทาง และ ระยะทางการขนส่ง เช่น บริษัทที่ตั้งอยู่ภายในบริเวณที่มีมาตรการห้ามรถบรรทุกขนาดใหญ่เข้าเมืองในเขตกรุงเทพมหานครควบคุมอยู่ รวมถึงความยากง่ายในการเข้าถึงที่ตั้งของบริษัท เช่น เป็นตรอกหรือซอยที่รถบรรทุกหรือหัวลากขนาดใหญ่ไม่สามารถเข้าถึงได้ และเมื่อมีปริมาณสินค้าที่ต้องทำการขนส่งมาก แต่ไม่สามารถขนส่งด้วยรถบรรทุกขนาดใหญ่ได้ เนื่องจากข้อจำกัดดังกล่าว จึงต้องเปลี่ยนมาใช้รถบรรทุกขนาดเล็กกว่าและจำนวนหลายคัน ทำให้ค่าใช้จ่ายเพิ่มสูงขึ้น เป็นต้น

ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับค่าผ่านพิธีการศุลกากร ได้แก่

- ปริมาณสินค้า การนำเข้าหรือส่งออกสินค้าที่มีปริมาณมาก ทางตัวแทนออกของก็จะคิดอัตราค่าบริการลดลง ต่อปริมาตร หรือ ต่อตู้สินค้า เช่น ค่าผ่านพิธีการศุลกากรนำเข้า สำหรับตู้ LCL สินค้าปริมาตร 1-5 ลูกบาศก์เมตร คิดอัตราค่าบริการ 2,000 บาท 5.1-10 ลูกบาศก์เมตร คิดอัตราค่าบริการ 2,500

บาท และ ถ้ามามากกว่า 10 ลูกบาศก์เมตร คิดอัตราค่าบริการเพิ่ม 100 บาท/ลูกบาศก์เมตร เป็นต้น

- **ประเภทสินค้า** สินค้าแต่ละประเภทจะมีความยากง่ายในการผ่านพิธีการศุลกากรไม่เหมือนกันในบางขั้นตอน เช่น ในส่วนของการตรวจสอบสินค้า สินค้าประเภทต้องมีอุปกรณ์หรือใช้เครื่องมือในการตรวจสอบโดยเฉพาะ ซึ่งตัวแทนออกของแต่ละรายจะมีความชำนาญในการผ่านพิธีการศุลกากรนำเข้าหรือส่งออกสินค้าแต่ละประเภทแตกต่างกันออกไป อัตราค่าบริการก็แตกต่างกันออกไปตามความชำนาญ
- **ระบบที่ใช้ในการผ่านพิธีการศุลกากร** การผ่านพิธีการศุลกากรไม่ว่าจะเป็นระบบ Manual ระบบ EDI หรือ ระบบ Internet ก็จะใช้ค่าใช้จ่ายและเวลาในการดำเนินงานไม่เท่ากัน ดังที่ได้นำเสนอผลการศึกษาเปรียบเทียบการผ่านพิธีการศุลกากรระบบ Manual กับ ระบบ EDI ในหัวข้อ 5.1 ข้างต้น
- **ระดับของผู้นำเข้า ผู้ส่งออก และ ระดับของตัวแทนออกของ** มีส่วนช่วยลดค่าใช้จ่ายและเวลาในการผ่านพิธีการทั้งในส่วนของพิธีการและการตรวจปล่อยสินค้า เช่น
 - ในส่วนของพิธีการ กรณีที่เป็นผู้นำเข้าหรือผู้ส่งออกระดับบัตรทอง (Gold Card) ที่ผ่านพิธีการศุลกากรด้วยระบบ EDI ด้วยตนเอง หรือ ใช้บริการตัวแทนออกของรับอนุญาต (Licensed Customs Broker) หรือ ใช้บริการของหน่วยบริการส่งข้อมูลระบบ EDI (EDI Service Counter) ที่ได้จดทะเบียนเข้าสู่ระบบ EDI ตามหลักเกณฑ์ของกรมศุลกากร ก็จะได้เงื่อนไขประเภทของใบขนสินค้าฯ เป็น Green Line ไม่ต้องตรวจสอบพิธีการ ทำให้ลดค่าใช้จ่ายและเวลาในการไปยื่นเอกสารเพื่อตรวจสอบ เป็นต้น และ
 - ในส่วนของการตรวจปล่อยสินค้า กรณีที่เป็นผู้นำเข้าหรือผู้ส่งออกระดับบัตรทอง จะได้รับงดเว้นการตรวจของจากเจ้าหน้าที่ศุลกากร เว้นแต่การสุ่มตรวจ และ ถ้าเป็นตัวแทนออกของรับอนุญาต ก็จะมีอัตราตรวจสินค้ากึ่งหนึ่งของอัตราปกติ
- **การใช้สิทธิประโยชน์ทางด้านภาษีอากรของผู้นำเข้าหรือผู้ส่งออก** การใช้สิทธิประโยชน์ทางด้านภาษีอากรแต่ละอย่าง จะมีรายละเอียดของเอกสาร ขั้นตอน รวมถึงความยากง่ายในการผ่านพิธีการศุลกากรบางส่วนแตกต่างกัน

ดังนั้นทางตัวแทนออกของจึงคิดอัตราค่าบริการผ่านพิธีการศุลกากรสำหรับการใช้สิทธิประโยชน์ทางด้านภาษีอากรแต่ละอย่างไม่เท่ากัน

- ความสัมพันธ์ระหว่างผู้นำเข้าหรือผู้ส่งออกกับผู้ให้บริการ กล่าวคือ ทางผู้นำเข้าหรือผู้ส่งออกอาจมีความสัมพันธ์ทางธุรกิจ หรือ ความคุ้นเคยในการใช้บริการกับบริษัทผู้ให้บริการ ไม่ว่าจะเป็นในส่วนของ บริษัทเรือ ผู้รับจัดการขนส่งสินค้า ตัวแทนออกของ ผู้ให้บริการขนส่งสินค้า/ตู้สินค้า ฯลฯ รวมถึงมีข้อตกลงในปริมาณการใช้บริการกับผู้ให้บริการ เป็นรายเดือน รายปี ทำให้มีส่วนลดในอัตราค่าบริการ
- ประสิทธิภาพในการให้บริการ กล่าวคือ ถ้าต้องการได้บริการที่ดี ย่อมต้องแลกมาด้วยอัตราค่าบริการที่สูง ซึ่งผู้ให้บริการแต่ละรายก็มีขอบเขต ศักยภาพ และ ระดับการให้บริการไม่เท่ากัน ไม่ว่าจะเป็นในส่วนของ บริษัทเรือ ผู้รับจัดการขนส่งสินค้า ตัวแทนออกของ ผู้ให้บริการขนส่งสินค้า/ตู้สินค้า ฯลฯ ดังนั้นจึงขึ้นอยู่กับผู้นำเข้าหรือผู้ส่งออกว่าจะเลือกให้ผู้ให้บริการได้เหมาะสมตรงกับระดับบริการที่ต้องการได้มากน้อยเพียงใด

ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับค่า THC ได้แก่

- ปริมาณสินค้า ค่า THC สำหรับตู้ FCL มีอัตราเรียกเก็บต่อตู้สินค้า คือ 2,600 บาท/ตู้มาตรฐานขนาด 20 ฟุต และ 3,900 บาท/ตู้มาตรฐานขนาด 40 ฟุต ส่วนตู้ LCL อัตราค่าใช้จ่ายคิดต่อปริมาตรสินค้า (ลูกบาศก์เมตร) ขึ้นอยู่กับการกำหนดราคาโดยบริษัทเรือ หรือ ผู้รับจัดการขนส่งสินค้า ที่ผู้นำเข้าหรือผู้ส่งออกใช้บริการอยู่ เนื่องจากบริษัทเรือมีการรวมตัวเป็นชมรมเรือ (Conference) และ ได้ร่วมกันกำหนดอัตราเรียกเก็บเป็นอัตราเดียวกัน ในขณะที่ผู้ส่งสินค้าทางเรือไม่มีอำนาจต่อรองราคา
- ประเทศต้นทาง อัตราเรียกเก็บค่า THC ภายในประเทศจะเท่ากันหมด แต่อัตราเรียกเก็บค่า THC ของแต่ละประเทศจะไม่เท่ากัน ขึ้นอยู่กับประสิทธิภาพ การจัดการภายในท่าเรือ และ การขนส่งภายในประเทศ

ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับค่า CFS ได้แก่

- ปริมาณสินค้า ค่า CFS สำหรับตู้ FCL มีอัตราเรียกเก็บต่อตู้สินค้า ส่วนตู้ LCL อัตราค่าใช้จ่ายคิดต่อปริมาตรสินค้า (ลูกบาศก์เมตร) ขึ้นอยู่กับการกำหนดราคาโดยบริษัทเรือ หรือ ผู้รับจัดการขนส่งสินค้า

- สถานะของผู้สินค้า เช่น ค่า CFS กรณีนำเข้าสินค้าจะเสียในกรณีที่นำเข้าผู้สินค้าที่มีสถานะ FCL หรือ LCL ที่จะต้องมีการเปิดตู้และทำการขนย้ายสินค้าเข้าเก็บในโรงพักสินค้า แต่การนำเข้าผู้สินค้าที่มีสถานะเป็นผู้ FCL และผู้นำเข้านำเข้าผู้สินค้ากลับไปตรวจปล่อยที่โรงงาน หรือ ตรวจปล่อยที่โรงงานและนำกลับไปทั้งตู้สินค้า ผู้นำเข้าไม่ต้องเสียค่า CFS
- ประเทศต้นทางและปลายทาง เช่น ค่า CFS สำหรับตู้สินค้าขนาด 20 ฟุต ที่ส่งออกไปยังประเทศญี่ปุ่น มีค่าประมาณ 1,500 บาท ถ้าส่งออกไปยังประเทศในกลุ่มยุโรป มีค่าประมาณ 1,615 บาท และ ถ้าส่งออกไปยังประเทศสหรัฐอเมริกา มีค่าประมาณ 2,500 บาท เป็นต้น

ค่าภาระขนสินค้า/ตู้สินค้า

- ปริมาณ และ น้ำหนักสินค้า การคิดค่าภาระขนสินค้า/ตู้สินค้าไม่ว่าจะเป็นที่ทำเรือกรุงเทพ ทำเรือแหลมฉบัง หรือ รพท.การรถไฟฯ ลาดกระบัง คิดแยกตามประเภทของสินค้าขาเข้าหรือขาออก สำหรับกรณีที่สินค้าจะคิดอัตราตามค่าที่มากกว่าระหว่างปริมาตรหรือน้ำหนักของสินค้า และ สำหรับกรณีที่ผู้สินค้าคิดอัตราตามขนาดและจำนวนตู้สินค้า

ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับค่าธรรมเนียมธนาคาร ได้แก่

- มูลค่าสินค้า เช่น ในส่วนของค่าธรรมเนียมในการเปิด L/C เท่ากับ 1/4% ของจำนวนเงินที่เปิดต่อ 1 เวลา (90 วัน) และ ค่าธรรมเนียมในการทำ Trust Receipt เท่ากับ 1/8% ของจำนวนเงินที่ทำ Trust Receipt

ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับค่าจัดเตรียมเอกสาร ได้แก่

ในส่วนของการขอหนังสือรับรองการส่งออกสิ่งทอและหนังสือรับรองแหล่งกำเนิดสินค้า

- รายการสินค้า แบบฟอร์มหนังสือรับรองหนังสือรับรองการส่งออกสิ่งทอ 1 ชุด สำหรับ สินค้า 1 รายการ (Category) ดังนั้นถ้ามีสินค้า 10 รายการ ก็จะต้องใช้หนังสือรับรองหนังสือรับรองการส่งออกสิ่งทอ 10 ชุด
- ราคาสินค้า กรณีที่ใช้ระบบ EDI ในการขอหนังสือรับรองหนังสือรับรองการส่งออกสิ่งทอ ซึ่งทางการการค้าต่างประเทศจะจัดพิมพ์หนังสือรับรองหนังสือรับรองการส่งออกสิ่งทอให้ แต่หนังสือรับรองนั้นจะมีระยะห่างระหว่างบรรทัดที่จำกัด ทำให้สามารถใส่ราคาได้เพียง 6 ราคา ดังนั้นสำหรับสินค้า 1 รายการ ที่มีราคาเกินกว่า 6 ราคา ก็จะต้องพิมพ์หนังสือรับรอง ซึ่งเป็นไปต่อ

จากฉบับแรก ทำให้เสียค่าใช้จ่ายเพิ่มขึ้นตามจำนวนแบบฟอร์ม โดยคิดค่าใช้จ่ายแบบฟอร์มละ 60 บาท

ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับค่ายานพาหนะผ่านท่า ได้แก่

- *ประเภทและขนาดรถ* การคิดค่ายานพาหนะผ่านท่าไม่ว่าจะเป็นที่ท่าเรือกรุงเทพ ท่าเรือแหลมฉบัง หรือ รถพ.การรถไฟฯ ลาดกระบัง คิดแยกตามประเภทและขนาดของรถ เช่น เป็นรถประเภท หัวลาก หรือ รถบรรทุก ขนาด 6, 8 หรือ 10 ล้อ

5.2.5.2 ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับเวลาในการดำเนินงาน

จากผลการวิจัยข้างต้น พบว่าปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับเวลาในการนำเข้าและส่งออกสินค้าด้วยคอนเทนเนอร์ทางทะเลในแต่ละส่วน มีดังนี้

ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับเวลาในส่วนของ การตกลงซื้อขายและเปิด L/C เพื่อนำเข้าสินค้า ได้แก่

การตกลงซื้อขายจะใช้เวลาดังแต่เริ่มติดต่อจนถึงการทำสัญญาซื้อขายใช้เวลาประมาณ 3-6 เดือน ขึ้นอยู่กับ

- *ประเภทสินค้า*
- *ข้อมูลหรือรายละเอียดของสินค้า*
- *การต่อรองราคา*
- *ความสัมพันธ์ระหว่างผู้ซื้อและผู้ขาย*
- *ประเทศคู่ค้า*

ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับเวลาในส่วนของธนาคาร ได้แก่

ในส่วนของ การขอเปิด L/C เพื่อนำเข้าสินค้า ขอรับเอกสาร (Shipping Document) จากธนาคาร ทำเอกสาร Shipping Guarantee และ ขายตัวเพื่อขอรับเงินค่าสินค้า

- *ระบบธนาคาร* ในกรณีที่ทางผู้ซื้อหรือทางผู้ขายติดต่อกับธนาคารที่มีระบบการให้บริการที่ไม่ดี อาจทำให้เกิดความล่าช้าในการตรวจสอบเอกสาร ส่งผลให้การส่งเอกสารไปถึงล่าช้า รวมถึงค่าธรรมเนียมที่ค่อนข้างสูงในกรณีที่เกิดปัญหาความผิดของรายละเอียดในเอกสาร

ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับเวลาในส่วนของการผ่านพิธีการศุลกากรนำเข้าและส่งออกสินค้า ได้แก่

- ระบบการผ่านพิธีการศุลกากร
- ขั้นตอนการผ่านพิธีการศุลกากร รายละเอียดการปฏิบัติงานในแต่ละขั้นตอนของสำนักงานศุลกากรแต่ละที่จะแตกต่างกันออกไป
- ความพร้อมและเพียงพอของสิ่งอำนวยความสะดวกภายในบริเวณที่ทำการผ่านพิธีการศุลกากร ไม่ว่าจะเป็นในส่วนของสถานที่ เครื่องมือ และ อุปกรณ์ (คอมพิวเตอร์)
- ความพร้อมและเพียงพอของเจ้าหน้าที่ศุลกากร ความรู้ ความสามารถ และ ความชำนาญในงานที่ทำอยู่ของเจ้าหน้าที่ศุลกากร รวมถึงความสามารถในการแก้ไขปัญหาเฉพาะหน้าได้รวดเร็ว เพื่ออำนวยความสะดวกและรวดเร็ว แก่ผู้ที่มาติดต่อใช้บริการ
- ความพร้อมของผู้ที่ทำหน้าที่ผ่านพิธีการศุลกากร ความรู้ ความสามารถ และ ความชำนาญในการผ่านพิธีการศุลกากรของตัวแทนออกของ จะมีส่วนช่วยในการลดความผิดพลาดในการจัดเตรียมเอกสาร และการปฏิบัติผิดขั้นตอน
- ระดับของผู้นำเข้า ผู้ส่งออก และ ระดับของตัวแทนออกของ
- ผลทางด้านภาษีอากร การผ่านพิธีการศุลกากรขาเข้าจะใช้เวลาในการตรวจสอบมากกว่าและละเอียดกว่าขาออก รวมทั้งปัญหาในการผ่านพิธีการศุลกากรขาเข้าที่เกิดขึ้นบ่อยครั้งมักเกิดจากการสำแดงพิกัดและรหัสสถิติของสินค้าผิด
- ปริมาณงานหรือจำนวนผู้ใช้บริการ

ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับเวลาในส่วนของการขนส่งสินค้า/ตู้สินค้า ได้แก่

- ความพร้อมของยานพาหนะ
- ความพร้อมของพนักงานขับรถ
- สภาพการจราจร
- น้ำหนักสินค้า
- ที่ตั้งของบริษัท ระยะทาง และ เส้นทาง การขนส่ง มีผลต่อความยากง่ายในการเข้าถึง เช่น ณ ปัจจุบัน มีปัญหาและอุปสรรคในการใช้บริการขนส่งสินค้าผ่านทาง รถพ. การรถไฟฯ ลาดกระบัง ว่าถนนทางเข้าต่อจากถนนเจ้าคุณทหารผ่านด่านข้างตึกกลางสำนักงานศุลกากรและช่วงผ่านหน้าสถานี ที่ 1, 2

และ 3 ไปจนถึงจุดทางเชื่อมต่อถนนทางมอเตอร์เวย์ มีสภาพเป็นหลุมเป็นบ่อ ซึ่งเป็นอุปสรรคต่อการขนส่ง เป็นต้น

- **มาตรการห้ามรถบรรทุกขนาดใหญ่เข้าเมืองในเขตกรุงเทพมหานคร** ณ ปัจจุบัน (มกราคม 2546, สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย) ได้ดำเนินการตามมาตรการในระยะที่ 1 และ ระยะที่ 2 มาแล้ว และ รวมระยะที่ 3 ที่จะมีผลใช้ในเดือนปี พ.ศ. 2546 นี้ โดยสามารถสรุปได้ดังนี้
 - มาตรการห้ามรถบรรทุกบนทางพิเศษ ตั้งแต่วันที่ 1 ตุลาคม 2545 เป็นต้นไป
 - ห้ามรถบรรทุก 6 ล้อ แต่ไม่เกิน 10 ล้อ เติมน้ำมันในทางพิเศษทุกสาย ตั้งแต่เวลา 06.00-09.00 น. และ 16.00-20.00 น.
 - ห้ามรถบรรทุก 10 ล้อ ขึ้นไปเติมน้ำมันในทางพิเศษทุกสาย ตั้งแต่เวลา 06.00-09.00 น. และ 15.00-21.00 น.
 - มาตรการห้ามรถบรรทุกขนาดใหญ่เข้าเมืองในเขตกรุงเทพมหานคร ตั้งแต่วันที่ 5 กันยายน 2545 เป็นมาตรการห้ามรถบรรทุกขนาดใหญ่เข้าเมืองในเขตพื้นที่ 113 กิโลเมตร ซึ่งเป็นพื้นที่ชั้นในตามรอบแนวแม่น้ำเจ้าพระยา โดยห้ามวิ่งตั้งแต่เวลา 06.00-21.00 น.
- **กำหนดเวลาส่งมอบสินค้า/ตู้สินค้า (Closing Time)** กำหนดเวลาส่งมอบจะถูกกำหนดโดยท่าเรือ ซึ่งทางบริษัทเรือหรือตัวแทนบริษัทเรือที่เป็นลูกค้าของท่าเรือ จะนำกำหนดเวลาดังกล่าวมาพิจารณาเวลาในการดำเนินงานในส่วนของตัวเองและทำการนัดหมายกับทางผู้ส่งออก ซึ่งเป็นลูกค้าอีกทอดหนึ่ง ถือเป็นปัจจัยหนึ่งที่สำคัญในการนำเข้าและส่งออกสินค้า เนื่องจากการนำเข้าและส่งออกสินค้านั้นต้องใช้เวลาในการขนส่งจากต้นทางมาถึงยังปลายทางซึ่งระยะทางในการขนส่ง วิธีการขนส่ง ต่างก็มีผลที่จะทำให้สินค้าไปถึงปลายทางตามกำหนดเวลาได้หรือไม่ เช่น กรณีส่งออกสินค้าที่ทำเรือแหลมฉบังเพื่อไม่ให้เกิดการล้นเวลาแล้ว ทางผู้ส่งออกจะต้องนำสินค้าไปส่งให้กับตัวแทนบริษัทเรือที่ รพท. การรถไฟฯ ลาดกระบัง ถ้าทำการส่งมอบสินค้า/ตู้สินค้าให้กับตัวแทนบริษัทเรือไม่ทันในช่วงเวลาที่ทางตัวแทนบริษัทเรือได้กำหนดไว้ ทางผู้ส่งออกจะต้องเสียค่าใช้จ่ายในการขนส่งตู้สินค้าไปที่ท่าเรือแหลมฉบังเอง

ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับเวลาในส่วนของการปฏิบัติงานที่ทำเร็ว และ รพท. การรถไฟฯ ลาดกระบัง ได้แก่

ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับเวลาในส่วนนี้ ขึ้นอยู่กับความพร้อม ความเพียงพอ ความทันสมัย และ ความเชื่อมโยงในการขนย้ายสินค้า/ตู้สินค้า (เริ่มตั้งแต่ การวางแผนการขนถ่ายตู้สินค้า การปฏิบัติการขนถ่ายตู้สินค้า ตลอดจนการปฏิบัติการในโรงพักสินค้า) ขององค์ประกอบต่างๆ ซึ่งประกอบไปด้วย

- ระบบและวิธีการขนย้ายสินค้า/ตู้สินค้า ทำเร็วแต่ละท่าก็จะมีประเภท จำนวน หรือ ประสิทธิภาพในการทำงานของอุปกรณ์ การจัดการจราจร รวมถึงระบบคอมพิวเตอร์ที่ควบคุมการขนย้ายสินค้า/ตู้สินค้าที่แตกต่างกันออกไป ซึ่งย่อมจะส่งผลให้ประสิทธิภาพในการดำเนินงานของท่าเร็วแต่ละท่าไม่เท่ากัน เช่น การที่เร็วจะต้องจอดเทียบท่าเพื่อขนถ่ายตู้สินค้าลงจากเรือนานเท่าไรนั้น ก็ขึ้นอยู่กับประสิทธิภาพการทำงานของปั้นจั่นหน้าท่าของแต่ละท่าเร็ว
- ความพร้อมและเพียงพอของสิ่งอำนวยความสะดวกภายในท่าเร็ว หรือ รพท. เป็นอีกหนึ่งปัจจัยที่มีผลต่อเวลาและต้นทุนในการดำเนินงานภายในท่าเร็ว หรือ รพท. เช่น การดำเนินงานส่งออกในท่าเร็ว เมื่อทำการบรรจุสินค้าเข้าตู้สินค้าเสร็จแล้ว ก็จะขนย้ายตู้สินค้าจากบริเวณลานบรรจุไปยังบริเวณลานตู้สินค้า ซึ่งก็จะต้องคำนึงถึงความปลอดภัย ความพร้อมของเครื่องมือ ปริมาณงาน และ สภาพความพร้อมของพื้นที่ที่จะทำการขนย้ายตู้คอนเทนเนอร์ไปกองเก็บไว้ก่อน แล้วจึงทำการขนย้ายได้ เป็นต้น
- ความพร้อมและเพียงพอของเจ้าหน้าที่ท่าเร็ว หรือ รพท.
- สภาพอากาศ เช่น ท่าเรือกรุงเทพ ณ บริเวณลานบรรจุสินค้าจะไม่มีร่มเงา กรณีเกิดฝนตก สินค้าบางประเภทอาจเสียหายได้ จึงต้องใช้ผ้าใบคลุมหรือเก็บสินค้าไว้รอการบรรจุหลังฝนหยุด เป็นต้น
- กำหนดเวลาส่งมอบสินค้า/ตู้สินค้า เช่น ท่าเรือกรุงเทพ ตู้สินค้าที่บรรจุสินค้าจากภายนอกและตู้สินค้าเปล่าที่จะนำผ่านเข้าเขตท่าเรือกรุงเทพ ต้องยื่นแบบขออนุญาตสินค้าผ่านท่าเข้าเขตท่าเรือกรุงเทพ (แบบ ททท.308.2) ที่สถานีตรวจสอบสินค้า (Main Gate) ก่อนนำตู้สินค้าผ่านสถานีตรวจสอบสินค้าอย่างน้อย 1 ชั่วโมง และ ต้องนำตู้สินค้าผ่านสถานีตรวจสอบสินค้าเข้าเขตท่าเรือกรุงเทพก่อนเวลาที่เรือซึ่งบรรทุกตู้สินค้านั้นเข้าเทียบท่า 3 ชั่วโมง หลังจากนั้น จะไม่อนุญาตให้นำสินค้านั้นผ่านสถานีตรวจสอบสินค้า ยกเว้นใน

กรณีที่มีเหตุจำเป็นไม่สามารถนำตู้สินค้าเข้าเขตท่าเรือกรุงเทพตามเวลาที่กำหนดให้ ผู้จัดการท่าบริการตู้สินค้าพิจารณาอนุญาต เป็นรายๆ ไป เป็นต้น

- ปริมาณงานหรือจำนวนผู้ใช้บริการ สำหรับช่วงที่มีปริมาณงานนำเข้าหรือส่งออกมาก แต่ในทางกลับกันที่อุปกรณ์และเจ้าหน้าที่ของท่าเรือมีอยู่เท่าเดิม ซึ่งทางท่าเรือก็ยังคงพยายามรักษาระดับการให้บริการให้คงอยู่ในระดับที่เทียบเท่ากับช่วงเวลาปกติ ดังนั้นในบางครั้งก็อาจจะทำให้เกิดความล่าช้าได้ เป็นต้น

ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับเวลาในการขนย้ายสินค้าขึ้น/ลงรถบรรทุก และ บรรจุ/ขนถ่ายสินค้าจากตู้สินค้า ได้แก่

- ประเภทสินค้า
- ขนาดสินค้า
- ปริมาณสินค้า
- น้ำหนักสินค้า
- รูปทรงหรือการบรรจุหีบห่อ สินค้าบรรจุกล่องที่มีขนาดมาตรฐาน ก็จะมีความสะดวกในการขนย้ายหรือจัดเรียง มากกว่าสินค้าที่ไม่ได้มีรูปทรงที่แน่นอน
- ลำดับการจัดเรียงสินค้า ลำดับสินค้าการจัดเรียงสินค้าภายในคลังสินค้าและภายในตู้สินค้า ก็จะต้องมีการจัดลำดับการวางสินค้าให้ง่ายต่อการขนย้าย สะดวกต่อการขนส่ง และ พิจารณาถึงความปลอดภัยด้วย
- ความพร้อมและเพียงพอของอุปกรณ์และพนักงานยกขนสินค้า

นอกจากที่กล่าวมาข้างต้น กฎ ระเบียบ ข้อบังคับ หรือ มาตรการ ของประเทศคู่ค้าบางประเทศ ยังเป็นอีกปัจจัยหนึ่งที่มีผลต่อเวลาในการดำเนินงานของผู้นำเข้าและผู้ส่งออก เช่น

กรณีสืบเนื่องจากคำสั่งของกรมศุลกากรที่ 239/2546 ให้มีการยกเว้นการตรวจปล่อย และควบคุมการบรรจุของสินค้าส่งออกในระบบคอนเทนเนอร์ ซึ่งมีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 1 สิงหาคม 2546 นั้น การท่าเรือและกรมศุลกากรจึงได้กำหนดให้นำตู้สินค้าเข้าท่าเรือ เพื่อบรรทุกขึ้นเรืออย่างช้า 1 ชั่วโมง ก่อนเรือเข้า

กรณีสืบเนื่องจากเหตุการณ์เมื่อวันที่ 11 กันยายน 2544 ที่มีการจับกุมเครื่องบินชนตึกเวิลด์เทรดเซ็นเตอร์ ในกรุงนิวยอร์ก โดยผู้ก่อการร้าย เป็นเหตุให้รัฐบาลสหรัฐอเมริกาได้ออกมาตรการต่างๆ เพื่อป้องกันเหตุการณ์ร้ายแรงดังกล่าว เช่น C-TPAT (Customs Trade Partnerships Against Terrorism) เป็นมาตรการความร่วมมือกับกรมศุลกากรสหรัฐอเมริกาเกี่ยวกับการป้องกัน

ผู้ก่อการร้าย ซึ่งจะต้องมีมาตรการต่างๆ เกี่ยวกับการรักษาความปลอดภัยสำหรับอาคารสถานที่ เก็บหรือผลิตสินค้า และ ยังมีมาตรการอื่นๆ ซึ่งผลกระทบกับผู้ส่งออกในขณะนี้ยังไม่ชัดเจน แต่สิ่งที่จะมีผลกระทบต่อผู้ส่งออกของไทย ณ ปัจจุบันนี้ น่าจะเป็นกฎ Container Security Initiatives (CSI) ซึ่งเป็นมาตรการป้องกันความปลอดภัยสำหรับสินค้าที่นำเข้าประเทศสหรัฐอเมริกาโดยตู้สินค้าทางเรือ โดยตู้สินค้าที่นำเข้าจากต่างประเทศจะต้องมีการแจ้งรายละเอียดของสินค้า (Manifest) ไปยังกรมศุลกากรสหรัฐอเมริกา 24 ชั่วโมง ก่อนที่จะมีการบรรจุตู้สินค้าขึ้นเรือ ณ ท่าเรือต้นทาง

ระเบียบการส่งรายละเอียดของสินค้าล่วงหน้า 24 ชั่วโมง ตามกฎของศุลกากรสหรัฐอเมริกา นั้น มีผลกระทบโดยตรงต่อบริษัทเรือและผู้รับจัดการขนส่งสินค้าสาธารณะซึ่งมีใช้เจ้าของเรือ (NVOCC) เท่านั้น สำหรับผู้ส่งออกจะได้รับผลกระทบโดยตรง เนื่องจากบริษัทเรือจะต้องออกกฎระเบียบมาให้ผู้ส่งออกปฏิบัติให้สอดคล้องกับระเบียบใหม่นี้ ซึ่งจะมีผลกระทบกับเรื่องของ

- กำหนดเวลาส่งมอบสินค้า/ตู้สินค้า เวลาส่งมอบสินค้า/ตู้สินค้าให้กับตัวแทนบริษัทเรือ จะต้องเร็วขึ้นกว่าเดิม
- เวลาการจองระวางเรือ ก็จะต้องส่งเอกสารใบจองเรือล่วงหน้าหรือเร็วขึ้นกว่าเดิม โดยเอกสารใบจองระวางเรือจะต้องระบุชื่อและชนิดของสินค้า ชื่อและที่อยู่ของผู้ส่งและผู้รับ ตราสัญลักษณ์ จำนวนหีบห่อและน้ำหนักที่ถูกต้อง

5.3 ผลการศึกษาปัญหาการนำเข้าและส่งออกสินค้าด้วยคอนเทนเนอร์ทางทะเล

จากการศึกษาปัญหา โดยการสังเกตการณ์และเข้าสัมภาษณ์ เพื่อสอบถามทัศนคติ มุมมอง รวมถึงความพึงพอใจในการปฏิบัติงานของแต่ละบุคคลที่มีความเกี่ยวข้องกับการดำเนินงานในแต่ละส่วนของกระบวนการนำเข้าและส่งออกสินค้าด้วยคอนเทนเนอร์ทางทะเล แล้วนำข้อมูลที่ได้มาทำการวิเคราะห์ ทำให้สามารถสรุปภาพรวมของประเด็นปัญหาสำคัญที่เกิดขึ้นในกระบวนการนำเข้าและส่งออกสินค้าด้วยคอนเทนเนอร์ทางทะเลที่เกิดขึ้น ณ ปัจจุบัน โดยแบ่งการนำเสนอออกเป็น 2 ส่วน คือ ปัญหาภายในบริษัท และ ปัญหาภายนอกบริษัท โดยมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

5.3.1 ปัญหาภายในบริษัท

ปัญหาภายในบริษัท ส่วนใหญ่เกิดจากความผิดพลาดในการดำเนินงานของผู้บริหารหรือพนักงานของบริษัท ที่ไม่มีความรู้ในการทำธุรกิจนำเข้าและส่งออกอย่างละเอียดลึกซึ้ง ทำให้สูญเสียค่าใช้จ่ายและเวลาในแต่ละขั้นตอนของการดำเนินงานนำเข้าและส่งออกสินค้ามากเกินความจำเป็น รวมถึงเสียโอกาสทางธุรกิจ เช่น

- ไม่มีความรู้ในส่วนของการขอใช้สิทธิประโยชน์ทางด้านภาษีอากรต่างๆ ซึ่งทำให้เสียโอกาสในส่วนที่ไม่ควรที่จะเสียไป เช่น ลดค่าภาษีอากรของสินค้าหรือวัตถุดิบที่นำเข้ามา เป็นต้น
- ไม่มีความรู้หรือหลักเกณฑ์ในการจัดหาบริการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ รวมถึงเชื่อมั่นในผู้ให้บริการมากเกินไป
- ไม่มีความเข้าใจในรายละเอียดของขั้นตอนการดำเนินงาน รวมถึงเอกสารประกอบต่างๆ จึงทำให้เกิดปัญหาในการติดต่อประสานงานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น การจัดเตรียมเอกสารผิดพลาด ทำผิดเงื่อนไขที่ระบุมาใน L/C เป็นต้น

นอกจากนี้ผู้บริหารหรือพนักงานของบริษัท มักจะไม่สนใจรายละเอียดของการดำเนินงานบางอย่าง เพราะคิดว่าพนักงานที่ตนเองจ้างมารู้เรื่องดีอยู่แล้ว ในความเป็นจริงพนักงานของบริษัทโดยทั่วไปไม่มีใครที่จะรู้เรื่องในทุกขั้นตอนของการนำเข้าหรือส่งออก และ ผลกระทบความรับผิดชอบทั้งหมดไปให้กับผู้ให้บริการ (เช่น ผู้รับจัดการขนส่งสินค้า ตัวแทนบริษัทเรือ ตัวแทนออกของ ผู้ให้บริการขนส่งสินค้า/ตู้สินค้า กรมศุลกากร ธนาคาร ฯลฯ) ซึ่งพนักงานไม่น้อยที่ละเลยการทำงานและทำงานแบบไม่มีความรับผิดชอบ ไม่ตรวจสอบรายละเอียดการดำเนินงานของผู้ให้บริการ โดยคิดว่าเป็นงานเล็กๆ ที่มอบให้ใครทำก็ได้ จึงไม่ให้ความสำคัญ และ มุ่งหาอัตราค่าบริการที่ถูกหรือเลือกใช้บริการกับผู้ให้บริการที่รู้จักคุ้นเคยมานาน เพื่อพยายามลดต้นทุน เป็นต้น นอกจากนี้ยังมีปัญหาในส่วนที่ต่อเนื่องมาและส่งผลกระทบต่อค่าใช้จ่ายและเวลาในการนำเข้าและส่งออกสินค้า เช่น

- กรณีส่งออก ที่ทางผู้ขายทำการสั่งซื้อ ผลิต หรือ จัดเตรียมสินค้าไม่ทันตามเวลาที่กำหนดไว้ หรือ ทางผู้ซื้อต้องการให้ทำการแบ่งส่งสินค้า ทำให้เกิดกับผลกระทบต่อปริมาณงาน รวมถึงค่าใช้จ่ายในหลายส่วนที่เพิ่มขึ้นตามมาเป็นเท่าตัวตามจำนวนครั้งที่ส่งออก เช่น ค่าขนส่งสินค้า ค่าผ่านพิธีการศุลกากรของตัวแทนออกของ ค่าจัดทำเอกสารทั้งในส่วนของการผ่านพิธีการศุลกากรและการขายตัว เป็นต้น
- ผลต่อเนื่องจากการผลิตหรือจัดเตรียมสินค้าไม่ทันตามเวลาที่กำหนดไว้ อาจจะทำให้ทางผู้ขายเสียค่าล่วงเวลาในส่วนของศุลกากรมากกว่าค่าบริการผ่านพิธีการศุลกากรที่ต้องจ่ายให้กับตัวแทนออกของเสียอีก เป็นต้น

5.3.2 ปัญหาภายนอกบริษัท

ปัญหาภายนอกบริษัท นำเสนอปัญหาในส่วนที่ทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้องเห็นพ้องต้องกันว่ามีผลต่อค่าใช้จ่ายและเวลาในการนำเข้าและส่งออกสินค้าของผู้นำเข้าและผู้ส่งออกโดยตรงและสมควร

ได้รับการแก้ไขอย่างเร่งด่วน สามารถแบ่งออกเป็น 4 ส่วนสำคัญ ได้แก่ ปัญหาในส่วนของ การขนส่งสินค้า/ผู้สินค้า การผ่านพิธีการศุลกากร การปฏิบัติงานที่ รพท. การรถไฟฯ ลาดกระบัง และ การปฏิบัติงานที่ทำเรือ

จากการพิจารณาข้อมูล ทศนคติ มุมมอง หรือ ความพึงพอใจในการปฏิบัติงานของทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้อง สามารถสรุปและนำเสนอโดยการแจกแจงปัญหาในแต่ละส่วนที่กล่าวมาข้างต้นออกเป็น 3 ด้าน คือ บุคลากร กระบวนการให้บริการ และ ระบบการให้บริการ โดยที่

- บุคลากร หมายถึง ความเอาใจใส่ ความเสมอภาค มารยาท รวมถึงความซื่อสัตย์ของเจ้าหน้าที่ผู้ให้บริการ และ ผู้ที่มาติดต่อขอรับบริการ
- กระบวนการให้บริการ หมายถึง ความสะดวก รวดเร็ว สม่่าเสมอของกระบวนการให้บริการ รวมถึงกฎ ระเบียบ ข้อบังคับ และ พิธีการหรือขั้นตอนการดำเนินงาน
- ระบบการให้บริการ หมายถึง ความทั่วถึง เพียงพอ ทันสมัยของระบบการให้บริการ อุปกรณ์ สถานที่ รวมถึงความยุติธรรมในอัตราค่าบริการ เป็นต้น โดยมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

5.3.2.1 ปัญหาในส่วนของ การขนส่งสินค้า/ผู้สินค้า

การขนส่งสินค้า/ผู้สินค้า เป็นกิจกรรมที่มีสัดส่วนค่าใช้จ่ายในการนำเข้าและส่งออกสินค้าด้วยคอนเทนเนอร์ทางทะเลมากที่สุด ไม่ว่าผู้นำเข้าหรือผู้ส่งออกจะมียานพาหนะที่ใช้ในการขนส่งของเป็นของตนเองหรือเลือกที่จะใช้บริการของผู้ให้บริการขนส่งสินค้า/ผู้สินค้า เนื่องจากปัญหาหลายประการ ที่ทำให้ต้นทุนการดำเนินงานในส่วนของกิจกรรมการขนส่งสินค้า/ผู้สินค้ามีค่าค่อนข้างสูง ได้แก่

บุคลากร

- เวลารอคอย จากมุมมองของผู้ให้บริการขนส่งสินค้า/ผู้สินค้า ผู้นำเข้าและผู้ส่งออกมีการเปลี่ยนแปลงในเรื่องของเวลานัดหมายเพื่อมารับ/ส่งสินค้า/ผู้สินค้าอยู่ตลอดเวลา เช่น อาจจะสั่งซื้อ ผลิต หรือ จัดเตรียมสินค้าไม่ทันตามเวลาที่กำหนดไว้ ต้องเลื่อนเวลาไปรับสินค้า ทั้งที่ได้ทำการจองรถ และ นัดหมายวัน เวลา ไว้แล้ว ทำให้เกิดความเสียหายต่อผู้ให้บริการขนส่งสินค้า/ผู้สินค้า ที่จะต้องปรับปรุงการดำเนินงานของบริษัทให้มีความยืดหยุ่นในการให้บริการ เป็นต้น

ด้านกระบวนการให้บริการ

- มาตรการจำกัดน้ำหนักรถบรรทุกสินค้า จากมุมมองของทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้อง

จากการที่กระทรวงคมนาคมได้กำหนดพิกัดน้ำหนักรถบรรทุกบนทางหลวงแผ่นดินและทางหลวงพิเศษที่อนุญาตให้บรรทุกได้นั้น มีผลกระทบกับผู้นำเข้าและผู้ส่งออกที่ต้องอาศัยรถบรรทุกในการขนส่งสินค้า เช่น ทางผู้นำเข้าหรือผู้ส่งออกที่มีปริมาณสินค้าที่ต้องทำการขนส่งมาก จากแต่เดิมที่อาจใช้รถบรรทุกเพียงคันเดียวก็อาจจะต้องทำการเปลี่ยนแปลงเปลี่ยนขนาดหรือเพิ่มจำนวนรถบรรทุกที่ใช้ในการขนส่ง ก็จะทำให้ค่าใช้จ่ายเพิ่มสูงขึ้น เป็นต้น

- **มาตรการห้ามรถบรรทุกขนาดใหญ่เข้าเมืองในเขตกรุงเทพมหานคร** จากมุมมองของทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้อง

มีผลกระทบกับผู้นำเข้าและผู้ส่งออกที่มีโรงงานหรือสถานประกอบการตั้งอยู่ภายในพื้นที่ที่ได้มีมาตรการห้ามรถบรรทุกขนาดใหญ่เข้าเมืองในเขตกรุงเทพมหานครควบคุมอยู่ ได้แก่

- ทางผู้นำเข้าหรือผู้ส่งออกต้องทำการขนส่งให้ทันก่อนหรือหลังในช่วงเวลาที่กำหนดไว้ ทำให้เกิดการรอแทนที่จะสามารถดำเนินงานได้อย่างต่อเนื่อง หรือ
- ผู้นำเข้าหรือผู้ส่งออกบางรายอาจจะใช้การเปลี่ยนเส้นทางการขนส่งทำให้ระยะทางในการขนส่งเพิ่มขึ้น หรือ
- ทางผู้นำเข้าหรือผู้ส่งออกบางรายอาจจะมีการเปลี่ยนมาใช้รถบรรทุกที่มีขนาดเล็กลงและเมื่อมีปริมาณสินค้าที่ต้องทำการขนส่งมากก็จะทำให้ค่าใช้จ่ายเพิ่มสูงขึ้น ทั้งนี้ก็ยังขึ้นอยู่กับปัจจัยหลายอย่าง เช่น ระยะทางในการขนส่ง รวมถึงการขนส่งครั้งนั้นผู้นำเข้าหรือผู้ส่งออกดำเนินงานขนส่งเองหรือว่าจ้างผู้ให้บริการ ซึ่งทำให้ค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นแตกต่างกันออกไป และ
- ผู้นำเข้าหรือผู้ส่งออกบางรายอาจจะใช้การเปลี่ยนถ่ายสินค้าจากรถบรรทุกขนาดเล็กสู่รถบรรทุกขนาดใหญ่ ซึ่งก็สามารถลดค่าใช้จ่ายบางส่วนลงได้ (เหมาะสำหรับการขนส่งที่มีระยะทางไกล) แต่อาจทำให้เสียเวลาในการเปลี่ยนถ่าย รวมถึงสินค้าเสียหายได้ เป็นต้น

ด้านระบบการให้บริการ

- **ปัญหาการจราจรติดขัด** จากมุมมองของทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้อง

ปัญหาการจราจรติดขัดขึ้นอยู่กับ สภาพพื้นที่ ปริมาณการจราจร ระยะทาง และ สภาพเส้นทาง เป็นปัญหาที่ไม่สามารถคาดการณ์ได้ว่าจะเกิดขึ้นเมื่อไร หรือ อาจจะเป็นปัญหาที่เกิดขึ้นทุกครั้งที่มีกิจกรรมการขนส่ง

สำหรับผู้นำเข้าหรือผู้ส่งออกที่มีจุดเริ่มต้นหรือปลายทางของการขนส่งสินค้า/ผู้สินค้าตั้งอยู่ภายในพื้นที่ที่มีปริมาณการจราจรหนาแน่น

5.3.2.2 ปัญหาในส่วนของการผ่านพิธีการศุลกากร

การผ่านพิธีการศุลกากร เป็นกิจกรรมที่มีสัดส่วนค่าใช้จ่ายในการนำเข้าและส่งออกสินค้าด้วยคอนเทนเนอร์ทางทะเลรองลงมาจากกิจกรรมการขนส่งสินค้า/ผู้สินค้า โดยทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้องเห็นพ้องต้องกันว่า การดำเนินงานในส่วนนี้มีปัญหามากที่สุด ได้แก่

บุคลากร

เจ้าหน้าที่ศุลกากร จากมุมมองของผู้นำเข้า ผู้ส่งออก และ ตัวแทนออกของ

- *ความสามารถ* เจ้าหน้าที่ศุลกากรบางราย ขาดความกระตือรือร้นหรือตั้งใจในการทำงาน ขาดความรู้ ความเข้าใจในขั้นตอนการดำเนินงาน จึงทำให้เกิดความล่าช้า
- *ความเพียงพอ* จำนวนเจ้าหน้าที่ศุลกากรไม่เพียงพอกับปริมาณงาน สืบเนื่องมาจากช่วงฤดูการนำเข้าหรือส่งออกสินค้าบางประเภท หรือ ในช่วงที่สภาพเศรษฐกิจของประเทศมีความคล่องตัว เมื่อมีปริมาณงานมากในช่วงเวลาดังกล่าวจึงทำให้ในส่วนของการตรวจปล่อยสินค้ามีเจ้าหน้าที่ศุลกากรไม่เพียงพอกับปริมาณงาน จึงทำให้เกิดความล่าช้า
- *ความซื่อสัตย์* เจ้าหน้าที่ศุลกากรบางราย เรียกร้องค่าตอบแทนที่ไม่เป็นทางการ ขาดความเป็นธรรมในการให้บริการ ปัญหาการเลือกปฏิบัติและการรับเงินค่าอำนวยความสะดวกของเจ้าหน้าที่กรมศุลกากร ซึ่งการรับเงินค่าอำนวยความสะดวกที่กรมศุลกากรมิใช่เป็นการรับในลักษณะการปกปิดหรือที่เรียกกันว่าเงินใต้โต๊ะ แต่การจ่ายเงินดังกล่าวสามารถมองเห็นได้อย่างชัดเจน เปิดเผย บนโต๊ะ ซึ่งมีมานานจนกลายเป็นธรรมเนียมปฏิบัติตั้งแต่อดีตสืบเนื่องมาถึงปัจจุบัน
- *ปัญหาค่าอำนวยความสะดวก* จากขั้นตอนการผ่านพิธีการศุลกากรทั้งในส่วนของการนำเข้าและขาออก พบว่าถ้าผู้นำเข้าหรือผู้ส่งออกให้พนักงานของบริษัทไปผ่านพิธีการศุลกากรด้วยตนเอง จะเสียค่าใช้จ่ายในการผ่านพิธีการศุลกากรเพียงเฉพาะในส่วนของการจัดเตรียมใบขนสินค้าฯ พร้อมเอกสาร และ ค่าธรรมเนียมการผ่านพิธีการศุลกากร โดยที่ระบบ Manual มีค่าใช้จ่ายโดยเฉลี่ยประมาณ 130-150 บาท และ ระบบ EDI มีค่าใช้จ่ายโดยเฉลี่ยประมาณ 120-170 บาท ทั้งนี้ค่าใช้จ่ายดังกล่าวยังไม่รวม เงินเดือนพนักงาน

ค่าเดินทาง ค่าเสียเวลา ค่าอำนวยความสะดวกในการติดต่อเจ้าหน้าที่
ศุลกากร และ ภาษีมูลค่าเพิ่ม 7% แต่เนื่องด้วยความยุ่งยากในการผ่านพิธี
การศุลกากรและสาเหตุอื่นๆ เช่น

- ต้องการความคล่องตัว เนื่องจากนำเข้าหรือส่งออกมากครั้ง
- เสียเวลาในการฝึกอบรมพนักงาน เนื่องจากพนักงานในส่วนนี้พอมีความ
รู้ความชำนาญก็จะออกจากบริษัท เพื่อต้องการความก้าวหน้า ทำให้
บริษัทเกิดความสูญเสีย
- พนักงานหน้าใหม่ทางกรมศุลกากรจะตรวจสอบละเอียดและใช้เวลานาน
ทำให้เสียเวลา เป็นต้น

จึงมีผลทำให้ทางผู้นำเข้าและผู้ส่งออกมักจะไม่นำไปผ่านพิธีการ
ศุลกากรด้วยตนเอง แต่จะจัดหาตัวแทนหรือใช้บริการของตัวแทนออกของ ใน
การผ่านพิธีการศุลกากรแทน เพื่ออำนวยความสะดวก ด้วยเหตุนี้ ถ้า
พิจารณาถึงค่าใช้จ่ายที่ทางตัวแทนออกของเรียกเก็บเป็นอัตราค่าบริการแล้ว
มีค่ามากกว่ากรณีที่ผู้นำเข้าหรือผู้ส่งออกไปผ่านพิธีการศุลกากรด้วยตนเอง
หลายเท่าตัว เนื่องจากเป็นค่าใช้จ่ายและค่าบริการในการผ่านพิธีการ
ศุลกากรแทนส่วนหนึ่ง โดยอีกส่วนหนึ่งทางตัวแทนออกของอ้างว่าเป็นค่า
อำนวยความสะดวกที่ต้องจ่ายให้กับเจ้าหน้าที่ศุลกากร การจ่ายเงินค่า
อำนวยความสะดวกนั้นผู้นำเข้าและผู้ส่งออกที่ทำการผ่านบริษัทตัวแทนออก
ของจะจ่ายเงินผ่านตัวแทนออกของ เพื่อจ่ายต่อไปยังขั้นตอนต่างๆ และ ตัว
แทนออกของก็อาจคิดเพิ่มเติม โดยหักไว้เป็นส่วนตัวเพิ่มขึ้นอีกจากอัตราค่า
บริการโดยปกติแล้ว ทั้งนี้เป็นเพราะการจ่ายเงินค่าอำนวยความสะดวก และ
ต้นทุนทั้งหมดจะถูกผลักภาระมายังผู้บริโภคในท้ายที่สุด ซึ่งทางผู้นำเข้าและ
ผู้ส่งออกก็ไม่สามารถทราบได้ว่าเป็นจริงดังคำกล่าวอ้างหรือเปล่า แต่ก็ได้มีการ
ตกลงอัตราค่าบริการแล้ว ซึ่งทางผู้นำเข้า/ส่งออกเองก็ได้พิจารณาเห็นสม
ควรแล้วว่าเป็นอัตราค่าบริการที่ยอมรับได้ เพื่อแลกกับความสะดวกรวดเร็ว
ในการผ่านพิธีการศุลกากร ซึ่งส่งผลให้การนำเข้าและส่งออกเป็นไปตาม
หมายกำหนดการที่วางไว้ โดยเงินค่าอำนวยความสะดวกอาจแบ่งออกได้เป็น
2 ประเภท คือ

- เงินค่าอำนวยความสะดวกซึ่งจ่ายเพื่อเป็นค่าผ่านทางสำหรับสินค้าผิด
กฎหมายหรือต้องการหลีกเลี่ยงภาษี เช่น การจ่ายเงินให้เจ้าหน้าที่

ศุลกากร เพื่อนำเข้าหรือส่งออกโดยไม่ผ่านพิธีการทางศุลกากร หรือ การ
ทุจริตการส่งออก โดยมีได้ส่งออกจริง เพื่อขอเรียกคือภาษีที่ได้รับการยก
เว้น ในกรณีของมาตรา 19 ทวิ และ ภาษีมูลค่าเพิ่ม และ

- เงินค่าอำนวยความสะดวกซึ่งจ่ายเพื่อให้ได้รับความสะดวกรวดเร็วใน
การผ่านพิธีการศุลกากร

ซึ่งในงานวิจัยนี้จะกล่าวถึงเฉพาะ เงินค่าอำนวยความสะดวกซึ่งจ่าย
เพื่อให้ได้รับความสะดวกรวดเร็วในการผ่านพิธีการศุลกากร โดยการเรียกเก็บ
เงินค่าอำนวยความสะดวกส่วนใหญ่จะเกิดขึ้นระหว่างการผ่านพิธีการ
ศุลกากรใน 2 ส่วนที่มีสำคัญกับการนำเข้าและส่งออกสินค้า ได้แก่ ในส่วน
ของการผ่านพิธีการศุลกากร (ตรวจสอบเอกสาร) และ ในส่วนของการตรวจ
ปล่อยสินค้า (ตรวจสอบสินค้า) ทั้งกรณีนำเข้าและส่งออก

เงินค่าอำนวยความสะดวกในส่วนของการผ่านพิธีการ (ตรวจสอบ
เอกสาร) ทั้งกรณีนำเข้าและส่งออก โดยส่วนใหญ่ทำการเรียกเก็บต่อใบขนส่ง
สินค้า สำหรับสินค้าทั่วไปมีอัตราการเรียกเก็บโดยเฉลี่ยประมาณดังนี้

- กรณีนำเข้า ประมาณ 240-260 บาทต่อใบขนสินค้าฯ
- กรณีขาออก ประมาณ 200-220 บาทต่อใบขนสินค้าฯ

เงินค่าอำนวยความสะดวกในส่วนของการตรวจปล่อยสินค้า (ตรวจ
สอบสินค้า) ทั้งกรณีนำเข้าและส่งออก โดยส่วนใหญ่ทำการเรียกเก็บต่อใบขน
ส่งสินค้าหรือต่อผู้สินค้าสำหรับสินค้าทั่วไปมีอัตราการเรียกเก็บโดยเฉลี่ย
ประมาณดังนี้

- กรณีนำเข้า ประมาณ 300-500 บาทต่อผู้สินค้า
- กรณีขาออก ประมาณ 200-250บาทต่อผู้สินค้า

ยกเว้นถ้าเป็นกรณีสินค้าประเภทเครื่องจักรทั้งขาเข้าและขาออกอาจ
จะสูงถึง 1,000-1,500 บาทต่อผู้สินค้า เงินค่าอำนวยความสะดวกทั้งในกรณี
ขาเข้าและขาออกที่เรียกเก็บตามแต่ละสถานที่ผ่านพิธีการศุลกากรแต่ละแห่ง
ก็จะมีอัตราการเรียกเก็บไม่เท่ากันทั้งนี้ขึ้นอยู่กับ ความพึงพอใจของเจ้าหน้าที่
ความสัมพันธ์กับเจ้าหน้าที่ ประเภทของสินค้า และ ปริมาณสินค้า เป็นต้น
โดยค่าใช้จ่ายในส่วนเงินค่าอำนวยความสะดวกของการผ่านพิธีการนำเข้า
จะสูงกว่ากรณีส่งออก เนื่องจากการผ่านพิธีการศุลกากรนำเข้ามีความ

เกี่ยวข้องกับภาษีอากร โดยเฉลี่ยแล้วค่าอำนวยความสะดวกคิดเป็นสัดส่วนประมาณร้อยละ 20-25 ของค่าบริการผ่านพิธีการศุลกากรโดยตัวแทนออกของ สำหรับตู้สินค้าขนาด 20 ฟุต

ถึงแม้ว่าทางกรมศุลกากรจะได้นำระบบ EDI เข้ามาช่วยในการแก้ปัญหาโดยที่ระบบ EDI มีส่วนช่วยทำให้ผู้ที่มาติดต่อมีโอกาสพบกับเจ้าหน้าที่น้อยลง ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งที่ช่วยให้การทุจริตลดลงตามไปด้วย แต่ระบบ EDI คงไม่สามารถนำมาใช้ในการผ่านพิธีการศุลกากรได้ในทุกขั้นตอน เพราะมีพิธีการบางอย่างที่ยังต้องพบเจ้าหน้าที่อยู่และยังต้องพึ่งพาระบบ Manual อยู่เหมือนเดิม กล่าวคือ ยังคงต้องใช้เจ้าหน้าที่ในการพิจารณาตรวจสอบเอกสารและสินค้า ที่เห็นได้ชัดเจนคือในส่วนของ การตรวจปล่อยสินค้าสาเหตุที่ระบบ EDI ไม่สามารถลดปัญหาเงินค่าอำนวยความสะดวกได้ทั้งหมดนั้น มีสาเหตุมาจากไม่ว่าจะใช้ระบบอะไรก็ตาม ถึงจะสามารถลดการติดต่อระหว่างเจ้าหน้าที่กับผู้ที่มาติดต่อได้ในส่วนหนึ่ง แต่ก็ยังคงมีเงินค่าอำนวยความสะดวกอยู่โดยที่เจ้าหน้าที่จะทำการเรียกเก็บรวมภายหลัง ซึ่งแท้จริงแล้วปัญหาทุจริตเกือบทั้งหมดอยู่ที่ผู้ปฏิบัติ เป็นเรื่องของจิตสำนึก ถ้าเจ้าหน้าที่และผู้ประกอบการมีจิตสำนึกที่ดี ปัญหาการทุจริตก็จะไม่เกิดขึ้น

ผู้ที่มาติดต่อ จากมุมมองของเจ้าหน้าที่ศุลกากร

- **ความสามารถ** ผู้นำเข้า ผู้ส่งออก ตัวแทนออกของ รวมถึงตัวแทนบริษัทเรือ บางราย ขาดความรู้ ความเข้าใจในขั้นตอนการดำเนินงาน ไม่ปฏิบัติตามขั้นตอน ไม่มีมาตรฐานในการทำงาน เช่น
 - ตัวแทนออกของที่มีความรู้ความชำนาญก็มักที่จะพยายามรวบรัดหรือข้ามขั้นตอน
 - ในขั้นตอนการตรวจสอบสินค้าสำหรับการส่งออก ตัวแทนออกมักจะขอยื่นเอกสารเพื่อเตรียมการตรวจปล่อยสินค้า ขณะที่สินค้ายังมาไม่ถึงหรือยังไม่พร้อมที่จะให้เจ้าหน้าที่ตรวจสอบ ณ สถานที่ตรวจสอบ พอถึงเวลาที่เจ้าหน้าที่จะทำการตรวจสอบแล้วสินค้ายังมาไม่ถึง ทำให้เจ้าหน้าที่เสียเวลา
 - บรรจุนำเข้าตู้สินค้าก่อนการตรวจปล่อย โดยไม่ได้ขออนุญาตจากเจ้าหน้าที่ศุลกากรทำให้เสียเวลาต้องนำสินค้าออกจากตู้และบรรจุเข้าไปใหม่

- ตัวแทนบริษัทเรือจัดส่งเอกสาร เช่น จัดส่งใบกำกับคอนเทนเนอร์ให้เจ้าหน้าที่ศุลกากรล่าช้าหรือไม่ถูกต้องตามระเบียบ ส่งผลทำให้ขั้นตอนการรับบรรจุทุกเกิดความล่าช้า และ เมื่อขั้นตอนการรับบรรจุทุกล่าช้าก็จะส่งผลให้ทางผู้ขายหรือตัวแทนติดตามขอรับคู่ฉบับใบขนสินค้ามูลค่าเงินไปดำเนินการขอใช้สิทธิประโยชน์ทางภาษีอากรล่าช้าไปด้วย

■ **ขาดความรับผิดชอบ ไม่มีความรอบคอบ** เช่น

- เตรียมเอกสารมาไม่ครบถ้วน
- สำแดงรายละเอียดในเอกสารไม่ครบถ้วนถูกต้อง ความผิดพลาดส่วนใหญ่เกิดจากการสำแดงรายละเอียดในใบขนสินค้าฯ ไม่ครบถ้วนและผิดพลาดในหลายจุด ทำให้เสียเวลาในการเปลี่ยนแปลงหรือขอแก้ไขรายละเอียดในเอกสาร โดยเรียงตามลำดับความผิดพลาดที่พบบ่อยครั้งได้ดังนี้
- เลขที่ใบกำกับสินค้า
- เลขที่บัตรผ่านพิธีการไม่ตรงกับที่ระบุในใบขนสินค้าฯ
- รายละเอียดในใบขนสินค้าไม่ตรงกับใบบัญชีราคาสินค้า (Invoice)
- ใช้อัตราแลกเปลี่ยนในการคำนวณราคาผิดพลาด
- สำแดงประเภทพิกัดและรหัสสถิติของสินค้าผิดพลาด (ทำให้ใช้อัตราอากร ในการคำนวณภาษีอากรผิด)

นอกจากใบขนสินค้าฯ แล้วก็ยังมีผิดพลาดจากการสำแดงรายละเอียดในส่วนของเอกสารประกอบอื่นๆ เช่น หมายเลขตู้สินค้าในใบกำกับคอนเทนเนอร์ (ใบกำกับตู้สินค้า) หรือ ในส่วนของการลงทะเบียนเครื่องคอมพิวเตอร์ของกรมศุลกากร ณ สถานที่ตรวจปล่อยไม่เห็นเลขที่ใบขนสินค้าฯ ที่ผู้ส่งออกหรือตัวแทนนำมาลงทะเบียน เนื่องจากรหัสสถานที่ตรวจปล่อยในใบขนสินค้าฯ ไม่ตรงกับในคอมพิวเตอร์ของกรมศุลกากร ต้องทำการแก้ไขสถานที่ตรวจปล่อย เป็นต้น

- ในการผ่านพิธีการศุลกากรด้วยระบบ EDI ไม่ได้ทำการตรวจสอบรายละเอียดระหว่างบันทึกข้อมูลเข้าเครื่องคอมพิวเตอร์ เมื่อเครื่องคอมพิวเตอร์ของกรมศุลกากรตรวจสอบแล้วพบว่าข้อมูลผิดพลาดทำให้ต้องเสียค่าใช้จ่ายและเวลาในการกลับมาแก้ไขและส่งข้อมูลกลับไปใหม่

- รายการ ประเภท และ จำนวนสินค้าที่นำมาตรวจปล่อย ไม่ตรงกับที่
สำแดงในใบขนสินค้าฯ หรือ เอกสารประกอบ เช่น Invoice และ
Packing List
- ปัญหาค่าอำนาจความสะดวก เจ้าหน้าที่ศุลกากรระบุว่าเงินค่าอำนวยความสะดวก
สะดวกจำนวนมากที่ตัวแทนออกของเรียกเก็บจากผู้นำเข้าและผู้ส่งออกโดย
อ้างว่าเพื่อจ่ายให้กับเจ้าหน้าที่ศุลกากรนั้น จำนวนมากเป็นผลประโยชน์หรือ
ตกอยู่ในมือของตัวแทนออกของเอง

กระบวนการให้บริการ

- **พิธีการศุลกากร** จากมุมมองของผู้นำเข้า ผู้ส่งออก และ ตัวแทนออกของ
เนื่องจากทางหน่วยงานต้องการให้การดำเนินงานเป็นไปตามวัตถุประสงค์
ประสงค์ด้วยความเรียบร้อยและมีประสิทธิภาพ จึงออกระเบียบขั้นตอนการ
ปฏิบัติมาเพื่อให้ปฏิบัติตาม แต่บางครั้งก็ทำให้มีขั้นตอนมากและยุ่งยากซับซ้อน
เกินไป ไม่เอื้ออำนวยต่อการปฏิบัติงาน ทำให้ผู้ที่มาผ่านพิธีการเกิดความ
สับสนและเบื่อหน่าย เนื่องจากความล่าช้าของกระบวนการให้บริการและทำ
ให้เกิดปัญหาเงินค่าอำนวยความสะดวก
- **ด้านกฎ ระเบียบ และ ข้อบังคับ** จากมุมมองของทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้อง
นอกจากความซับซ้อนของการดำเนินงานแล้วยังมี กฎ ระเบียบ และ
ข้อบังคับที่ยุ่งยาก รวมถึงขาดหลักเกณฑ์หรือมาตรฐานในการตัดสินใจที่ชัดเจน
เช่น มีความไม่ชัดเจนในระบบการกำหนดพิกัดอัตราภาษีอากร ทำให้เกิด
ปัญหาในการประเมินราคา ก็เป็นประเด็นปัญหาที่สำคัญในการก่อให้เกิด
การทุจริตได้ เพราะว่าเจ้าหน้าที่มีสิทธิที่จะตีความหรือประเมินราคาใหม่ที่
แตกต่างจากที่แจ้งไว้ในบัญชีราคาสินค้า (Invoice) ได้จึงกลายเป็นช่องโหว่ที่
ผู้ประกอบการต้องจ่ายเงินค่าอำนวยความสะดวกให้กับเจ้าหน้าที่ เพื่อให้
ประเมินราคาสินค้าในเกณฑ์ต่ำได้ ซึ่งผู้ประกอบการบางรายได้ให้ความเห็น
ว่าสาเหตุที่ต้องทำเช่นนี้ในบางครั้ง เพราะเจ้าหน้าที่ประเมินราคาสูงกว่าที่นำ
เข้า ซึ่งจะมีผลทำให้ต้นทุนในการนำเข้าหลังจ่ายภาษีสูงจนไม่สามารถ
ประกอบธุรกิจได้ จึงจำเป็นต้องจ่ายเงินค่าอำนวยความสะดวกให้กับเจ้าหน้าที่
เพื่อให้ได้การประเมินเป็นไปตามราคานำเข้าที่แท้จริง
- **การตรวจสอบหลังการตรวจปล่อย (Post Review)** จากมุมมองของผู้นำเข้า
ผู้ส่งออก และ ตัวแทนออกของ

สำหรับผู้นำเข้าระดับบัตรทอง (Gold Card) หรือตัวแทนออกของรับอนุญาต (License Customs Broker) ที่ผ่านพิธีการศุลกากรโดยใช้ระบบ EDI จะได้เงื่อนไขของใบขนสินค้าเป็น Green Line ทำให้ลดขั้นตอน โดยไม่ต้องไปผ่านพิธีการตรวจสอบเอกสาร แต่ทางกรมศุลกากรจะมีระบบการตรวจสอบข้อมูลภายหลังการตรวจปล่อย (Post Review) ซึ่งใช้เวลานานและมีผลกระทบต่อความเสี่ยงต่อการถูกเจ้าหน้าที่ประเมินราคาเพิ่ม เนื่องจากเมื่อมีการตรวจสอบราคาสินค้าภายหลังที่ได้ตรวจปล่อยสินค้าไปแล้ว พบว่าสำแดงราคาสินค้าต่ำกว่าความเป็นจริง ผู้ประกอบการจะต้องชำระค่าภาษีอากรเพิ่มและบางครั้งอาจมีค่าปรับให้แก่ศุลกากร กรณีสินค้าบางประเภทที่มีการเปลี่ยนแปลงราคาขึ้น-ลงอยู่ตลอดเวลา ผู้ประกอบการมักจะลดความเสี่ยงในระบบการตรวจสอบข้อมูลภายหลังการตรวจปล่อย (Post Review) เพื่อหลีกเลี่ยงการชำระภาษีอากรและค่าปรับเพิ่มเติมให้แก่ศุลกากร โดยการผ่านพิธีการโดยระบบ Manual หรือ ระบบ EDI ประเภท Red line มากกว่าระบบ EDI ประเภท Green Line

- กระบวนการในส่วนของการนำเข้ามักจะมีปัญหามากกว่าทางด้านส่งออก จากมุมมองของทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้อง

เนื่องจากมีผลทางด้านภาษีอากรมากกว่า และ ในกรณีนำเข้า ทางตัวแทนออกของอาจจะไม่ทราบถึงลักษณะหรือรายละเอียดของสินค้า เนื่องจากไม่เห็นถึงตัวสินค้าที่ถูกรวจูหีบห่อไว้อยู่ (อาจจะเห็นจากทางรูปถ่ายหรือแคตตาล็อกสินค้าที่ทางผู้ซื้อมอบให้) นอกจากนี้ยังต้องพิจารณาแหล่งกำเนิดสินค้า เช่น กรณีนำเข้าสินค้าจากประเทศที่กำลังพัฒนา ก็จะต้องทำการตรวจสอบมากกว่าปรกติ ปัญหาที่พบบ่อย ได้แก่ การนำเข้าสินค้าที่มีของแถมบรรจุมาในตัวสินค้า โดยไม่ได้สำแดงในใบขนสินค้าฯ และ Invoice เป็นต้น

ระบบการให้บริการ

- ความเพียงพอ จากมุมมองของทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้อง
 - ความไม่พร้อมหรือขาดแคลน ด้านอุปกรณ์ เครื่องมือ และเทคโนโลยีสารสนเทศ
- ปัญหาของระบบ EDI จากมุมมองของทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้อง ได้แก่
 - ระบบหรือคอมพิวเตอร์ของกรมศุลกากรขัดข้องในช่วงหลังวันหยุดของทางราชการ ที่มีระยะเวลาติดต่อกันนานๆ ทำให้การผ่านพิธีการโดยระบบ EDI นี้เกิดปัญหาได้ ทำให้ต้องเสียเวลารอในช่วงปรับระบบประมาณ

30 นาที อีกทั้งในปัจจุบันการให้บริการโดยระบบ EDI ยังมีข้อจำกัดไม่สามารถใช้ได้อย่างสมบูรณ์นั้นสาเหตุเนื่องจาก

- ต้องเสียค่าใช้จ่ายในการติดตั้งอุปกรณ์ ค่าบริการในการสมัครเป็นสมาชิกและค่าบำรุงรักษาให้กับบริษัทผู้ให้บริการ EDI ซึ่งเป็นเงินลงทุนค่อนข้างสูง จึงเป็นปัญหาต่อบริษัทผู้นำเข้าหรือผู้ส่งออก รวมถึงตัวแทนออกของขนาดกลางและขนาดเล็กที่มีปริมาณงานไม่มากยังคงใช้ระบบเดิม เพราะเห็นว่าการใช้ EDI ไม่คุ้มค่าใช้จ่ายต่อหน่วย จึงไม่คุ้มกับการลงทุน
 - ตัวแทนออกของไม่มีความรู้หรือความสามารถ ในการพัฒนาความสามารถในการใช้งานเทคโนโลยีสารสนเทศ
 - รวมทั้งทำให้บุคคลบางกลุ่มเสียผลประโยชน์ แทนที่ระบบดังกล่าวจะช่วยลดค่าใช้จ่ายและเวลาในการดำเนินงาน กลับทำให้เป็นภาระแก่ผู้นำเข้าและผู้ส่งออก
- **ด้านอาคาร สถานที่** จากมุมมองของผู้นำเข้า ผู้ส่งออก และ ตัวแทนออกของ สถานที่ผ่านพิธีการบางแห่ง คับแคบไม่สะดวกต่อการให้บริการ สถานที่จอดรถ โทรศัพท์สาธารณะ และ สถานที่ถ่ายเอกสารมีไม่เพียงพอ

5.3.2.3 ปัญหาในส่วนของกรปฏิบัติงานที่ รพท. การรถไฟฯ ลาดกระบัง

รพท. เป็นแหล่งรองรับและบริการผู้สินค้าออกท่า หรือ ท่าเรือบก ปัญหาที่เกิดขึ้นทั้งในส่วนของการกระบวนการและระบบการให้บริการบางส่วนจึงมีความคล้ายคลึงกับปัญหาการดำเนินงานในท่าเรือ ได้แก่

บุคลากร

เจ้าหน้าที่ รพท. และ ตัวแทนบริษัทเรือ จากมุมมองของผู้นำเข้าและผู้ส่งออก

- **ความเพียงพอ** เฉพาะในส่วนของการพักสินค้าของตัวแทนบริษัทเรือ สำหรับช่วงที่มีปริมาณงานมาก สืบเนื่องจากการที่ผู้ส่งออกมักจะทำการขนส่งสินค้าเข้ามาผ่านพิธีการศุลกากรหรือบรรจุเข้าตู้สินค้าใกล้กับวันที่เรือออก จากที่ทำการสั่งซื้อ ผลิต หรือ จัดเตรียมสินค้าไม่ทันตามเวลาที่กำหนดไว้ หรือ เพื่อหลีกเลี่ยงค่าใช้จ่ายบางส่วน เช่น ค่าเก็บรักษาสินค้าในโรงพักสินค้า ค่ากองเก็บตู้สินค้าในท่าเรือ ดังนั้นปริมาณงานจึงเพิ่มมากกว่าปกติในช่วงเวลาดังกล่าว ทำให้การบรรจุทุกสินค้าขึ้นเรือเป็นไปอย่างไม่มีประสิทธิภาพ กล่าวคือ ถ้าในกรณีปกติ เจ้าหน้าที่หรืออุปกรณ์ที่มีอยู่ก็สามารถรองรับกับปริมาณ

งานได้อย่างเพียงพอ ทำให้รถบรรทุกต้องไปรอแถวคอย เกิดการแออัดหน้าประตูทางเข้า เนื่องจากไม่มีพนักงานขนย้ายสินค้าขึ้นหรือลงรถบรรทุก แทนที่จะสามารถขนสินค้าขึ้นหรือลงแล้วสามารถกลับมารับสินค้าไปส่งต่อที่อื่นหรือหมุนเวียนรถสำหรับใช้งานต่อไปได้

ผู้ที่มาติดต่อ จากมุมมองของเจ้าหน้าที่ รพท. และ ตัวแทนบริษัทเรือ

- **ความสามารถ** ผู้นำเข้า ผู้ส่งออก หรือ ตัวแทนออกของบางราย ขาดความรู้ความเข้าใจในขั้นตอนการดำเนินงาน จึงทำให้เกิดความไม่เป็นระเบียบในการเข้ามาใช้บริการ ซึ่งนอกจากจะเกิดความล่าช้ากับตัวเองแล้วยังส่งผลกระทบต่อเนื่องกับผู้ใช้บริการรายอื่นด้วย

กระบวนการให้บริการ

- (ไม่มี) -

ระบบการให้บริการ

- **ขีดความสามารถในการให้บริการ** จากมุมมองของทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้องจากการที่ รพท. การรถไฟฯ ลาดกระบัง มีผู้ใช้บริการเพิ่มขึ้นอย่างมาก โดยในปัจจุบันให้บริการรองรับตู้สินค้าประมาณ 6 แสน TEUs/ปี ในขณะที่ขีดความสามารถในการรองรับตู้สินค้าจะอยู่ที่ 5 แสน TEUs/ปี ทำให้บริการได้ไม่เพียงพอ

5.3.2.4 ปัญหาในส่วนของการทำงานที่ทำเรือ

ท่าเรือเป็นส่วนหนึ่งของระบบการขนส่งสินค้าทางทะเลที่มีความสำคัญ เนื่องจากเป็นสถานที่เชื่อมโยงเครือข่ายการขนส่งระหว่างประเทศ ถ้าการทำงานมีประสิทธิภาพจะทำให้ลดต้นทุนการขนส่งให้กับทางผู้นำเข้าและผู้ส่งออก บริษัทเรือ รวมถึงทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้องได้อย่างมาก เนื่องด้วยสภาพการแข่งขันทางธุรกิจ ทางท่าเรือจึงจำเป็นต้องพัฒนาประสิทธิภาพการบริการ ให้มีความทันสมัย รวดเร็ว สามารถตอบสนองความต้องการของผู้ใช้บริการได้อย่างมีประสิทธิภาพ เพื่อให้สามารถแข่งขันกับท่าเรืออื่นได้ ซึ่งจะส่งผลให้ผู้นำเข้าและผู้ส่งออกประหยัดค่าใช้จ่ายและเวลาหรือต้นทุนของกระบวนการขนส่ง

การทำงานที่ทำเรือ ประกอบด้วยผู้ที่เกี่ยวข้อง 2 ฝ่าย ด้วยกัน คือ ฝ่ายที่ให้บริการ ได้แก่ เจ้าหน้าที่ท่าเรือ และ เจ้าหน้าที่ศุลกากร อีกฝ่ายหนึ่งคือ ผู้ที่มาใช้บริการ ได้แก่ บริษัทเรือ ตัวแทนบริษัทเรือ ผู้บริหารจัดการขนส่งสินค้า ผู้ให้บริการขนส่งสินค้า/ตู้สินค้า และ ตัวแทนออกของ การดำเนินงานในท่าเรือจะมีประสิทธิภาพได้ก็ต่อเมื่อได้รับความร่วมมือจากทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้อง โดยแต่

ละฝ่ายก็จะมองเห็นปัญหาในการดำเนินงานที่เกิดขึ้นแตกต่างกันออกไป ตามสถานะของตนเอง โดยแบ่งการนำเสนอออกเป็น ปัญหาของท่าเรือกรุงเทพ และ ปัญหาท่าเรือแหลมฉบัง ดังนี้

ท่าเรือกรุงเทพ

บุคลากร

เจ้าหน้าที่การทำเรือ จากมุมมองของผู้รับจัดการขนส่งสินค้า ตัวแทนออกของ ผู้ นำเข้าและผู้ส่งออก

- *ความสามารถ* ความล่าช้าในการให้บริการของท่าเรืออาจเกิดจากความบกพร่องหรือผิดพลาดของบุคลากรที่ปฏิบัติหน้าที่ในท่าเรือ
- *ความเพียงพอ* ขาดบุคลากรที่มีความชำนาญในการปฏิบัติงาน
- *ความซื่อสัตย์* ปัญหาการเลือกปฏิบัติ ความเอาใจใส่ในการให้บริการ ความกระตือรือร้น รวมถึง กริยา มารยาทการพูดจา ในการให้บริการของเจ้าหน้าที่ที่มีต่อแต่ละบริษัทไม่เท่าเทียมกัน
- *ปัญหาค่าอำนวยความสะดวก* ที่ต้องจ่ายจนเป็นธรรมเนียม

ผู้ที่มาติดต่อ จากมุมมองของเจ้าหน้าที่ท่าเรือ

- *ความสามารถ* ผู้นำเข้า ผู้ส่งออก หรือ ตัวแทนออกของบางราย ขาดความรู้ ความเข้าใจในขั้นตอนการดำเนินงาน เช่น ไม่ปฏิบัติตามขั้นตอน ไม่เป็นระเบียบในการเข้ามาใช้บริการ เช่น ปัญหาารถที่บรรทุกสินค้าเพื่อมาบรรจุสินค้าเข้าตู้สินค้าที่ท่าเรือไม่จอดอยู่ภายในพื้นที่ที่ท่าเรือกำหนดให้ เป็นต้น ซึ่งบางกรณีทางเจ้าหน้าที่ไม่สามารถลงมาดูแลได้อย่างทั่วถึง เนื่องจากมีปริมาณงานที่อยู่ในความรับผิดชอบมาก
- *ความแออัดภายในท่าเรือ* ปัญหาของท่าเรือที่เห็นได้อย่างชัดเจนตอนนี้ สืบเนื่องจากการกำหนดเวลาส่งมอบสินค้าหรือตู้สินค้า (Closing Time) ที่กำหนดโดยตัวแทนบริษัทเรือ โดยผู้ส่งออกไม่สามารถส่งมอบสินค้าให้กับตัวแทนบริษัทเรือได้ตรงตามเวลาที่กำหนดให้หรือกรณีที่ผู้ส่งออกมักจะส่งสินค้าเข้ามาบรรจุหรือส่งมอบตู้สินค้าใกล้วันที่เรือเข้าเทียบท่าหรือวันที่เรืออยู่ในท่า ซึ่งส่งผลให้ท่าเรือต้องเร่งงานในช่วงเวลาสุดท้าย ทำให้การดำเนินงานบรรทุกตู้สินค้าขึ้นเรือของเจ้าหน้าที่ท่าเรือเป็นไปอย่างเร่งรีบ โดยที่ยังคงต้องรักษาประสิทธิภาพและบริการที่ดี เพราะเป็นลูกค้าต่อกันไปเป็นทอดๆ ต้องพึ่งพาอาศัยกัน

กระบวนการให้บริการ

- *พิธีการ* จากมุมมองของทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้อง

งานด้านพิธีการและเอกสารที่มีขั้นตอนมากและยุ่งยากซับซ้อนเกินไป

ระบบการให้บริการ

- ระบบสารสนเทศ ยังใช้ระบบสารสนเทศหรือระบบคอมพิวเตอร์ได้ไม่เต็มที่ ถ้าเปรียบเทียบกับท่าเรือเอกชนที่มีการลงทุนในด้านนี้ที่ดีกว่า เนื่องจากระบบราชการที่มีขั้นตอนและเอกสารที่ค่อนข้างมาก จึงทำให้เกิดความล่าช้าในการของบประมาณและการจัดซื้อจัดจ้าง ซึ่งทำให้ไม่ทันต่อความต้องการ
- ระบบการขนถ่ายของท่าเรือ ความผิดพลาดของระบบการขนถ่ายของท่าเรือ ทำให้เสียเวลาในหาสินค้าหรือตู้สินค้า
- เครื่องมือหรืออุปกรณ์ จากมุมมองของทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้อง

ปัจจุบันมีเครื่องมือเพียงพอต่อการให้บริการ แต่ก็มีปัญหาขัดข้องและชำรุดเสียหายบ้างแต่ไม่บ่อย เนื่องจากขาดการซ่อมแซมและบำรุงรักษา ทำให้อุปกรณ์มีไม่เพียงพอกับความต้องการในบางช่วงเวลาที่จำเป็นต้องรองรับกับปริมาณสินค้าที่เพิ่มมากขึ้นทุกๆ ปี โดยที่การทำงานต้องมีความรวดเร็วและแข่งกับเวลา เมื่อปริมาณงานมีมากและในกรณีที่มีอุปกรณ์ตัวใดตัวหนึ่งชำรุด อาจทำให้เกิดปัญหาการรอคอยต่อกันไปเป็นลูกโซ่ในกระบวนการดำเนินงานที่ต้องทำต่อเนื่องกันไป เช่น ในการนำตู้สินค้า กรณีตู้ FCL ออกจากท่าเรือ แล้ว RTG ของทางท่าเรือเสีย ก็จะทำให้เกิดการรอคอยต่อเนื่องกันไปในหลายๆ ส่วน กล่าวคือ ต้องเสียเวลารอ RTG ที่ดูแลอยู่อีกตำแหน่งอื่นมาช่วยในการขนถ่ายตู้สินค้า หัวลากรถพ่วงที่เข้ามารับตู้สินค้าจาก RTG ต้องเข้ามาจอดรอทำให้เกิดการขีดขวางการจราจรภายในบริเวณลานคอนเทนเนอร์ รอหัวลากรถพ่วงขนถ่ายตู้สินค้าจากลานคอนเทนเนอร์มายังสถานที่ตรวจปล่อย เป็นต้น

- ค่าภาระท่าเรือ ที่ท่าเรือกรุงเทพเรียกเก็บกับผู้ประกอบการนั้นแพงกว่าท่าเรือเอกชน โดยที่ไม่สามารถยืดหยุ่นหรือปรับลดลงได้

ท่าเรือแหลมฉบัง

บุคลากร

ผู้ที่มาติดต่อ จากมุมมองของเจ้าหน้าที่ท่าเรือ

- ความสามารถ (ปัญหาเหมือนกับท่าเรือกรุงเทพ)
- ความแออัดภายในท่าเรือ (ปัญหาเหมือนกับท่าเรือกรุงเทพ)

กระบวนการให้บริการ

- (ไม่มี) -

ระบบการให้บริการ

- **ขีดความสามารถในการให้บริการ** ท่าเรือแหลมฉบัง ณ ปัจจุบัน ค่อนข้างทำงานเกินประสิทธิภาพ กล่าวคือ ต้องรองรับตู้สินค้าเกิดประสิทธิภาพของท่าเรือ เมื่อปริมาณงานมากก็ทำให้มีการรอมมาก โดยทางท่าเรือก็พยายามที่จะทำงานให้รวดเร็วแต่ยังคงคุณภาพไว้

ปัญหาค่า THC จากมุมมองของผู้นำเข้าและผู้ส่งออก

เนื่องจากการนำเข้าและส่งออกสินค้าด้วยคอนเทนเนอร์ทางทะเลเป็นที่นิยมกันอย่างแพร่หลาย ดังนั้นทางบริษัทเรือจึงได้มีการพัฒนาระบบเรือคอนเทนเนอร์ให้ทันสมัย และได้มีการรวมตัวกันเป็นชมรมสายการเดินเรือในทุกเส้นทางการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ เพื่อให้บริการแก่ผู้ใช้บริการ รวมทั้งได้อาศัยข้อได้เปรียบจากการรวมตัวกันเป็นชมรมสายการเดินเรือ ใช้อำนาจกำหนดอัตราค่าภาระเสริม (Surcharge) ได้แก่ ค่า THC ค่าธรรมเนียม B/L และ D/O เป็นต้น โดยที่บริษัทเรือไม่สามารถชี้แจงให้ชัดเจนได้ว่า ค่า THC นั้น ประกอบไปด้วยค่าใช้จ่ายอะไรบ้าง ซึ่งผู้ใช้บริการไม่มีอำนาจต่อรองใดๆ ทั้งสิ้น

ในเรื่องนี้ทางบริษัทเรือ ยืนยันว่าการเรียกเก็บค่า THC นั้นเป็นการเก็บตามค่าใช้จ่ายจริงที่บริษัทเรือต้องจ่ายไป แต่ทางผู้นำเข้าและผู้ส่งออกต่างมีความเห็นว่าการเรียกเก็บค่า THC นั้นไม่มีความโปร่งใส เนื่องจากทางบริษัทเรือไม่สามารถแยกแยะให้เห็นได้ว่านำรายการค่าใช้จ่ายอะไรบ้างมารวมเรียกเก็บเป็นค่า THC และ เชื่อว่าค่า THC ที่ทางบริษัทเรือเรียกเก็บนั้นเป็นการเก็บเกินกว่าค่าใช้จ่ายจริงที่ทางบริษัทเรือได้จ่ายไป โดยผู้นำเข้าและผู้ส่งออกเองยังมีความประสงค์ที่จะได้เห็นการคิดค่าภาระต่างๆ ที่มีความชัดเจนและโปร่งใส โดยเฉพาะอย่างยิ่งทางบริษัทเรือจะยืนยันเสมอว่าการเก็บค่า THC นั้น เป็นการเก็บตามค่าใช้จ่ายที่ทางบริษัทเรือต้องจ่ายไป โดยมีได้แสวงหากำไรเกินควร และเมื่อทำการเปรียบเทียบ ค่า THC ที่ทางบริษัทเรือเรียกเก็บของประเทศไทยกับประเทศเพื่อนบ้านที่อยู่ใกล้เคียงกัน พบว่าค่า THC ที่ทางบริษัทเรือเรียกเก็บของประเทศไทยมีค่าต่ำกว่าในอีกหลายประเทศ เช่น ฮองกง ไต้หวัน ฟิลิปปินส์ ญี่ปุ่น และ สิงคโปร์ เป็นต้น แต่สูงกว่าประเทศจีน โดยประเทศที่มีค่า THC ใกล้เคียงกับของประเทศไทย ได้แก่ ประเทศเกาหลี ซึ่งพิจารณาจากค่า THC ที่เรียกเก็บโดยบริษัทเรือของประเทศต่างๆ ที่ได้แสดงไว้ในตารางที่ 5.30

ตารางที่ 5.30 ค่า THC ที่เรียกเก็บโดยบริษัทเรือของประเทศต่างๆ

		AUSTRALIA		TRANS PACIFIC		INTRA ASIA		EUROPE		MIDDLE EAST		INDIA SUB-CON	
HONG KONG	20'	HK\$2,065	(US\$267)	HK\$2,140	(US\$267)	HK\$1,600	(US\$233)	HK\$2,065	(US\$267)	HK\$2,065	(US\$267)	HK\$2,065	(US\$267)
	40'	HK\$2,750	(US\$355)	HK\$2,855	(US\$369)	HK\$2,650	(US\$342)	HK\$2,750	(US\$355)	HK\$2,750	(US\$355)	HK\$2,750	(US\$355)
	R20'	HK\$2,685	(US\$347)	HK\$2,760	(US\$357)	HK\$2,340	(US\$302)	HK\$2,685	(US\$347)	HK\$2,685	(US\$347)	HK\$2,685	(US\$347)
	R40'	HK\$3,575	(US\$462)	HK\$3,680	(US\$475)	HK\$3,445	(US\$455)	HK\$3,575	(US\$462)	HK\$3,575	(US\$462)	HK\$3,575	(US\$462)
TAIWAN	20'	NT\$5,600	(US\$164)	NT\$5,600	(US\$164)	NT\$4,819	(US\$141)	NT\$5,600	(US\$164)	NT\$5,600	(US\$164)	NT\$5,600	(US\$164)
	40'	NT\$7,000	(US\$205)	NT\$7,000	(US\$205)	NT\$6,104	(US\$178)	NT\$7,000	(US\$205)	NT\$7,000	(US\$205)	NT\$7,000	(US\$205)
	R20'	NT\$7,280	(US\$213)	NT\$7,280	(US\$213)	NT\$6,145	(US\$179)	NT\$7,280	(US\$213)	NT\$7,280	(US\$213)	NT\$7,280	(US\$213)
	R40'	NT\$9,100	(US\$266)	NT\$9,100	(US\$266)	NT\$7,815	(US\$228)	NT\$9,100	(US\$266)	NT\$9,100	(US\$266)	NT\$9,100	(US\$266)
SHANGHAI	20'	US\$15		US\$66		US\$15.0		US\$15.0		US\$15.0		US\$15.0	
	40'	US\$25		US\$88		US\$22.5		US\$22.5		US\$22.5		US\$22.5	
GUANGDONG	20'			US\$141		US\$105		US\$105					
	40'			US\$269		US\$210		US\$210					
	R20'			US\$181		US\$155		US\$155					
	R40'			US\$344		US\$310		US\$310					
PHILIPPINES	20'			US\$70		PESO3,220		US\$65		US\$65		US\$65	
	40'			US\$95		PESO4,255		US\$80		US\$80		US\$80	
	R20'			US\$70		PESO4,255		US\$84.5		US\$84.5		US\$84.5	
	R40'			US\$90		PESO5,400		US\$104		US\$104		US\$104	
JAPAN	20'			YEN12,000	(US\$88)	YEN11,000	(US\$80)	YEN26,491	(US\$208)	YEN11,000	(US\$80)	YEN11,000	(US\$80)
	40'			YEN15,000	(US\$109)	YEN16,500	(US\$120)	YEN40,982	(US\$299)	YEN16,500	(US\$120)	YEN16,500	(US\$120)
KOREA	20'	WON100,000	(US\$70)	WON101,000	(US\$71)	WON101,000	(US\$71)	WON100,000	(US\$70)	WON100,000	(US\$70)	WON100,000	(US\$70)
	40'	WON136,000	(US\$95)	WON137,000	(US\$96)	WON137,000	(US\$96)	WON136,000	(US\$95)	WON136,000	(US\$95)	WON136,000	(US\$95)
	R20'	WON198,000	(US\$139)	WON217,000	(US\$152)	WON132,000	(US\$80)	WON198,000	(US\$139)	WON198,000	(US\$139)	WON198,000	(US\$139)
	R40'	WON287,000	(US\$201)	WON289,000	(US\$202)	WON178,000	(US\$125)	WON287,000	(US\$201)	WON287,000	(US\$201)	WON287,000	(US\$201)
SINGAPORE	20'	S\$182	(US\$93)	S\$182	(US\$105)	S\$182	(US\$105)	S\$182	(US\$105)	S\$182	(US\$105)	S\$182	(US\$105)
	40'	S\$230	(US\$132)	S\$270	(US\$155)	S\$270	(US\$155)	S\$270	(US\$155)	S\$270	(US\$155)	S\$270	(US\$155)
	R20'			S\$237	(US\$136)	S\$237	(US\$136)	S\$237	(US\$136)	S\$237	(US\$136)	S\$237	(US\$136)
	R40'			S\$351	(US\$202)	S\$351	(US\$202)	S\$351	(US\$202)	S\$351	(US\$202)	S\$351	(US\$202)
THAILAND	20'	BHT2,600	(US\$65)	BHT2,600	(US\$66)	BHT2,600	(US\$66)	BHT2,600	(US\$65)	BHT2,600	(US\$65)	BHT2,600	(US\$65)
	40'	BHT3,900	(US\$97)	BHT3,900	(US\$97)	BHT3,900	(US\$97)	BHT3,900	(US\$97)	BHT3,900	(US\$97)	BHT3,900	(US\$97)
	R20'			BHT3,100	(US\$77)	BHT3,100	(US\$77)	BHT3,380	(US\$84)	BHT3,380	(US\$84)	BHT3,380	(US\$84)
	R40'			BHT4,650	(US\$118)	BHT4,650	(US\$116)	BHT5,070	(US\$126)	BHT5,070	(US\$126)	BHT5,070	(US\$126)

ที่มา : <http://www.legco.gov.hk/yr00-01/english/panels/es/papers/a1830e01.pdf>

5.4 ผลการศึกษาแนวทางเบื้องต้นในปรับปรุงประสิทธิภาพการนำเข้าและส่งออกสินค้าด้วยคอนเทนเนอร์ทางทะเล

ในส่วนนี้จะกล่าวถึงผลการศึกษาแนวทางเบื้องต้นในการแก้ไขปัญหา เพื่อการปรับปรุงประสิทธิภาพการนำเข้าและส่งออกสินค้าด้วยคอนเทนเนอร์ทางทะเล โดยแบ่งการนำเสนอออกเป็น 2 ส่วน คือ ข้อเสนอแนะในการปรับปรุงปัญหาภายในบริษัท และ ข้อเสนอแนะในการปรับปรุงปัญหภายนอกบริษัท โดยมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

5.4.1 ข้อเสนอแนะในการปรับปรุงปัญหาภายในบริษัท

ผู้นำเข้าและผู้ส่งออกส่วนใหญ่มักจะใช้บริการของผู้ให้บริการ เนื่องจากต้องการความสะดวก รวดเร็ว ตัดภาระความรับผิดชอบบางส่วน หรือ ด้วยเหตุผลต่างๆ ซึ่งผู้ให้บริการเหล่านั้นอาจจะทำงานได้ไม่มีประสิทธิภาพอย่างที่ผู้นำเข้าและผู้ส่งออกต้องการ ด้วยเหตุนี้จึงทำให้การเลือกใช้บริการที่มีผลต่อค่าใช้จ่ายและเวลาในการดำเนินงาน กล่าวคือ ถ้าเลือกผู้ให้บริการไม่ดีก็อาจจะทำให้เกิดความเสียหายทางธุรกิจได้ เช่น ปัญหาเรื่องอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ ส่งสินค้าไปไม่ทันตามกำหนด เป็นต้น แต่ถ้าเลือกได้ผู้ให้บริการที่ทำงานมีประสิทธิภาพ เช่น ตัวแทนออกของที่ดี มีความรู้ประสบการณ์ด้านพิธีการศุลกากร และ จริยธรรมในการทำงานแล้ว นอกจากจะทำให้การดำเนินงานด้านพิธีการศุลกากรถูกต้องและรวดเร็วที่สุดแล้วยังจะช่วยลดต้นทุนสินค้า และ ช่วยป้องกันปัญหาด้านกฎหมายทั้งในระยะสั้นและระยะยาว

สำหรับแนวทางการแก้ปัญหาปัญหาในระยะสั้น ได้แก่ ทางผู้นำเข้าหรือผู้ส่งออกควรที่จะพิจารณาเลือกผู้ให้บริการที่มีความเหมาะสม กับ ประเภทสินค้า บริการ ค่าบริการ ซึ่งการเลือกใช้บริการ ก็จะต้องคำนึงถึงปัจจัยที่เกี่ยวข้องหลายประการและแตกต่างกันออกไปตามลักษณะของบริการ โดยในส่วนนี้จะได้นำเสนอแนวทางในการพิจารณาเลือกใช้บริการของ ผู้รับจัดการขนส่งสินค้า ตัวแทนออกของ และ ผู้ให้บริการขนส่ง ซึ่งจะคำนึงถึงการบริการที่สามารถตอบสนองตามความต้องการของผู้นำเข้าและผู้ส่งออกเป็นหลัก โดยมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

มองภาพรวมของบริษัทผู้ให้บริการ

- ตรวจสอบประวัติการทำงานของบริษัท เช่น ที่ตั้งสำนักงาน ทุนจดทะเบียน จำนวนพนักงาน ความรู้หรือประสบการณ์ทำงานด้านพิธีการศุลกากรและพิธีการอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง
- มีสถานประกอบการเป็นหลักแหล่ง น่าเชื่อถือ และ มีความมั่นคง
- ระบบการทำงานและโครงสร้างการบริหารของบริษัท เป็นบริษัทที่มีขนาดเหมาะสมในการติดต่อประสานงาน

- มีทรัพยากรที่สำคัญ เช่น บุคลากรที่มีความชำนาญ ความพร้อมของอุปกรณ์สำนักงานที่ทันสมัย มีระบบสารสนเทศรองรับที่ดี และ อุปกรณ์ติดต่อสื่อสาร/ติดตามตัวเพื่อรองรับการให้บริการได้อย่างมีประสิทธิภาพ
- ความเข้าใจของบุคลากรหรือพนักงานที่ปฏิบัติงานในแต่ละส่วน ทำตัวเสมือนกับเป็นแผนกหรือพนักงานคนหนึ่งของบริษัทผู้ที่มาติดต่อขอรับบริการ
- พิจารณารายชื่อลูกค้าที่ใช้บริการของบริษัทนั้น เป็นข้อมูลอ้างอิง
- มีความรับผิดชอบ ต้องเก็บข้อมูลของลูกค้าเป็นความลับ
- ค่าจ้าง เงินเดือน สวัสดิการของพนักงานเป็นเท่าไร
- ปริมาณงานนำเข้าหรือส่งออกมากหรือไม่

อัตราค่าบริการ

- ด้านความเหมาะสมและเป็นธรรมของอัตราค่าบริการ

ความสามารถในการให้บริการ

ผู้ให้บริการขนส่ง

- ความสามารถในการจัดส่งตรงตามเวลาที่กำหนด
- เวลาในการจัดส่งจากต้นทางปลายทาง
- ความปลอดภัยในการขนส่ง การดูแลรักษาสินค้าไม่ให้เกิดความเสียหาย/สูญหายในระหว่างการจัดส่ง
- มีประกันภัยคุ้มครองความเสียหายในส่วนของภาระขนส่งสินค้าทางบกให้แก่ผู้นำเข้าหรือผู้ส่งออก

ตัวแทนออกของ

- เลือกตัวแทนออกของที่มีความรู้ความชำนาญในการผ่านพิธีการศุลกากรสำหรับสินค้าที่ทางผู้ประกอบการนำเข้าหรือส่งออกอยู่ เนื่องจากตัวแทนออกของแต่ละรายก็จะมีความรู้ความชำนาญในแต่ละเรื่องที่แตกต่างกัน
- ประสิทธิภาพของตัวแทนออกของ ความสามารถ กำลังคน ความรวดเร็วในการให้บริการ เช่น มีเจ้าหน้าที่มารับ/ส่งเอกสารให้บริษัท เจ้าหน้าที่ในการดำเนินงานด้านผ่านพิธีการและการตรวจปล่อยสินค้าก็คน รวมถึงการประสานงานมีความรวดเร็วในการติดตามเอกสารมูมน้ำเงินกลับคืนมาในเวลาที่กำหนด
- ได้รับการจัดอันดับเป็นตัวแทนออกของรับอนุญาตจากกรมศุลกากร (License Customs Broker) หรือไม่
- ได้รับการรับรองด้านคุณภาพการบริการประเภท ISO 9002 หรือไม่
- มีความรับผิดชอบต่อค่าใช้จ่าย หากดำเนินงานผิดพลาดจากส่วนที่รับผิดชอบ

ผู้รับจัดการขนส่งสินค้า

- ความสามารถในการให้บริการที่ครบวงจรด้าน International Transport / Logistics
- เลือกรับบริการกับบริษัทผู้รับจัดการขนส่งสินค้าที่เป็นสมาชิกของสมาคมผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ (Thailand International Freight Forwarders Association : TIFFA)
- B/L ที่ออกโดยบริษัทผู้รับจัดการขนส่งสินค้านั้นมีการทำประกันภัยความรับผิด (Liability Insurance) เพื่อคุ้มครองความเสียหายให้กับลูกค้า

นอกจากการพิจารณาเลือกผู้ให้บริการที่มีความเหมาะสมแล้ว สำหรับการแก้ไขปัญหาในระยะยาวแล้วทางบริษัทเองก็ควรที่จะสร้างจิตสำนึกในการทำงานให้กับพนักงานภายในบริษัท โดยที่ทางผู้นำเข้าและผู้ส่งออกหรือพนักงานของบริษัทจะต้องเป็นผู้ควบคุมดูแล รับผิดชอบ และให้ความสำคัญกับการดำเนินงานในทุกขั้นตอน ไม่ว่าจะเป็นผู้ดำเนินงานเองหรือใช้ผู้ให้บริการ เช่น เป็นผู้จัดเตรียมข้อมูลเบื้องต้นและเอกสารต่างๆ ที่จำเป็นให้กับตัวแทนออกของ โดยที่ตัวแทนออกของก็จะนำข้อมูลและเอกสารต่างๆ มาวิเคราะห์ เพื่อขยายผลหรือนำไปดำเนินงานด้านอื่นเพิ่มเติม เช่น ตรวจสอบพิกัดอัตราอากร คำนวณภาษีอากร และ จัดทำใบขนสินค้าฯ เป็นต้น เพื่อให้ถูกต้องตามระเบียบปฏิบัติและขั้นตอนต่างๆ ตามกฎหมายศุลกากรและกฎหมายอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง นอกจากนี้ยังต้องดำเนินงานด้านอื่นควบคู่ไปด้วย โดยการติดตามประสานงานกับหน่วยงานหรือผู้ให้บริการต่างๆ อยู่ตลอดเวลา เช่น การประสานงานกับบริษัทขนส่ง ตัวแทนบริษัทเรือ ท่าเรือ และ ธนาคาร เป็นต้น

5.4.2 ข้อเสนอแนะในการปรับปรุงปัญหาภายนอกบริษัท

5.4.2.1 ข้อเสนอแนะในการปรับปรุงการให้บริการในส่วนของการขนส่งสินค้า/ตู้สินค้า

แนวทางการแก้ไขปัญหาการขนส่งสินค้า/ตู้สินค้าทางบกในระยะสั้นอาจจะทำได้ลำบากเนื่องจากมีปัจจัยที่เกี่ยวข้องหลายอย่าง เช่น ความพร้อมและเพียงพอของโครงสร้างพื้นฐานทางด้านการขนส่ง ที่จำเป็นต้องใช้เงินลงทุนค่อนข้างสูงและระยะเวลานาน แต่ที่เห็นว่าควรจะเป็นไปได้คือ การส่งเสริมการแข่งขันด้านคุณภาพและความรวดเร็วในการส่งมอบสินค้าและบริการ โดยการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของบริษัทผู้นำเข้า ผู้ส่งออก และ ผู้ให้บริการขนส่งสินค้า/ตู้สินค้า

สำหรับแนวทางการแก้ไขปัญหาการขนส่งสินค้า/ตู้สินค้าทางบกในระยะยาวนั้นทางภาครัฐควรที่จะต้องมีการสร้างความเชื่อมโยงระหว่างท่าเรือกับบริการนอกท่า เช่น รถพ. หรือ

สตส. โดยการพัฒนาโครงข่ายและโครงสร้างพื้นฐานทางด้านการขนส่งให้มีความเชื่อมโยงกัน ไม่ที่จะเป็นการขนส่งทางถนน หรือ ทางรถไฟ ให้มีประสิทธิภาพและเพียงพอที่จะรองรับกับปริมาณการขนส่งที่เพิ่มขึ้น กล่าวคือ สามารถรองรับและระบายสินค้า ผ่านทางโครงข่ายการคมนาคมที่เชื่อมโยงระหว่างท่าเรือกับบริการนอกท่าดังกล่าวได้อย่างรวดเร็ว เช่น เส้นทางขนส่งที่มีอุปสรรค หรือ ขาดสูญหาย ก็ควรที่จะเร่งซ่อมแซม โดยหน่วยงานที่เกี่ยวข้องก็ไม่ควรที่จะเพิกเฉยต่อความเสียหายที่เกิดขึ้น ทั้งนี้เพื่อแก้ไขปัญหาการจราจรติดขัด เนื่องจากจะมีผลต่อต้นทุนการดำเนินงานในส่วนของการขนส่งของผู้ประกอบการ เป็นต้น

5.4.2.2 ข้อเสนอแนะในการปรับปรุงการให้บริการในส่วนของการผ่านพิธีการศุลกากร

สำหรับแนวทางการแก้ไขปัญหาในส่วนของการผ่านพิธีการศุลกากร ซึ่งโดยส่วนใหญ่เป็นปัญหาที่สืบเนื่องมาตั้งแต่อดีต ที่เห็นได้ชัดเจนคือปัญหาในส่วนของเงินค่าอำนวยความสะดวก ที่สมควรจะได้รับการแก้ไขและทำให้หมดไปอย่างเร่งด่วนในระยะสั้นนี้ เนื่องจากมีความเกี่ยวเนื่องกันตลอดทั้ง บุคลากร กระบวนการดำเนินงาน และ ระบบการให้บริการ

ด้านบุคลากร

เจ้าหน้าที่ศุลกากร

- จัดให้มีการอบรมสัมมนาเจ้าหน้าที่ให้เข้าใจระบบการทำงานอย่างแท้จริงและต่อเนื่องให้สอดคล้องกับสถานการณ์ การเปลี่ยนแปลง เพื่อสนองนโยบายของกรมศุลกากร เมื่อมีการออกคำสั่ง แก้ไข ปรับปรุง หรือ กฎ ระเบียบ ข้อบังคับ ที่จะประกาศใช้ใหม่
- พัฒนาหรือเตรียมความพร้อมด้านอัตรากำลังเจ้าหน้าที่ ให้มีการจัดอัตรากำลังสับเปลี่ยน หมุนเวียน ให้เพียงพอกับตำแหน่ง หน้าที่ และ ปริมาณงาน
- รณรงค์ให้เจ้าหน้าที่มีจิตสำนึกที่ดีในการบริการประชาชน มีคุณธรรม จริยธรรม และ จรรยาบรรณในวิชาชีพ ให้ตระหนักถึงว่ามีหน้าที่ในการให้บริการและไม่ควรรับค่าตอบแทนใดๆ ที่ไม่เป็นทางการ

ผู้ที่มาติดต่อ

- ทางผู้ที่มาติดต่อควรจะต้องมีติดตามและเตรียมพร้อมสำหรับกฎ ระเบียบ ข้อบังคับ ที่จะประกาศใช้ใหม่ก่อนล่วงหน้า พร้อมทั้งทางกรมศุลกากรควรที่จะต้องประชาสัมพันธ์ให้ผู้ที่มาติดต่อได้รับทราบถึงข่าวสาร ขั้นตอน พิธีการ รวมถึง กฎ ระเบียบ ข้อบังคับต่างๆ อย่างทั่วถึงและต่อเนื่อง โดยใช้สื่อที่มี

ความทันสมัย เช่น แผ่นพับ ตีพิมพ์ประกาศ เว็บไซต์ หรือ สื่อสารสนเทศอื่นๆ และ นำเสนอเป็นขั้นตอนในรูปแบบที่สามารถทำให้ผู้ที่มาติดต่อสามารถเข้าใจได้โดยง่าย พร้อมระบุ ค่าใช้จ่าย เอกสารที่ใช้ บุคคลที่ต้องติดต่อ และ เวลาการดำเนินงานในแต่ละขั้นตอนอย่างละเอียดชัดเจน

ด้านกระบวนการดำเนินงาน

- ปรับปรุงกฎ ระเบียบ และ ข้อบังคับ ให้มีความยืดหยุ่น เพื่อส่งเสริมการส่งออกตามนโยบายของรัฐบาล
- จัดหาแนวทางหรือมาตรการในการลดขั้นตอน ความซับซ้อนของระบบการทำงาน การติดต่อระหว่างเจ้าหน้าที่กับผู้ที่มาติดต่อ และ เอกสารที่ใช้ในการผ่านพิธีการศุลกากรให้น้อยลง เช่น การพัฒนาใช้ระบบ EDI อย่างเต็มรูปแบบในอนาคต โดยที่จะต้องคำนึงถึงผลกระทบทั้งข้อดีและข้อเสียที่อาจจะมีกับหลายฝ่ายที่เกี่ยวข้อง เช่น
 - ข้อดี ได้แก่ สามารถลดค่าใช้จ่ายและเวลาในการผ่านพิธีการศุลกากรของผู้นำเข้าและผู้ส่งออก
 - ข้อเสีย ได้แก่ อาจจะมีผลกระทบต่อผู้ประกอบการธุรกิจที่เกี่ยวข้อง เช่น บริษัทตัวแทนออกของรายย่อยอาจจะมีโอกาสในการทำงานเนื่องจากต้องใช้เงินลงทุนค่อนข้างสูง ในการติดตั้งหรือวางระบบต่างๆ ใหม่ ทำให้การจ้างงานลดน้อยลง เป็นต้น
- ลดการใช้ดุลยพินิจของเจ้าหน้าที่ศุลกากรในการตีความทางกฎหมายการประเมินอัตราภาษีนำเข้าตามประเภทสินค้าหรือพิกัด โดยใช้ผู้ที่มีความเชี่ยวชาญมากำหนดให้มีความชัดเจนและมีมาตรฐานเดียวกัน
- ในพัฒนาระบบ EDI ให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น ควรดำเนินงานโดยการรวบรวมปัญหาและอุปสรรคต่างๆ เพื่อนำมาพิจารณาปรับปรุงแก้ไขให้ระบบมีความสมบูรณ์ยิ่งขึ้น ทำให้การดำเนินงานทั้งระบบเป็นแบบไร้เอกสาร (Paperless) มีเครือข่ายเชื่อมโยงไปยังหน่วยงานราชการต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง เช่น ท่าเรือ กระทรวงพาณิชย์ ซึ่งการพัฒนาในส่วนนี้จะสามารถช่วยลดความซ้ำซ้อนและต้นทุนทางด้านเอกสารของผู้นำเข้าและผู้ส่งออกได้ เป็นต้น

ด้านระบบการให้บริการ

- กรมศุลกากร ต้องมีความโปร่งใส ยุติธรรม
- เพิ่มอุปกรณ์ รวมถึงพัฒนาระบบงานคอมพิวเตอร์ให้เพียงพอ เพื่อการทำงานให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น

- ปรับปรุงอาคาร สถานที่ ให้กว้างขวางสะดวกต่อการให้บริการ
- นำระบบมาตรฐานสากลมาใช้ในหน่วยงาน เช่น ISO9002 เพื่อกำหนดขั้นตอนและเวลาในการดำเนินงานให้มีความชัดเจน

5.4.2.3 ข้อเสนอแนะในการปรับปรุงการให้บริการในส่วนของการปฏิบัติใน รพท. การรถไฟฯ ลาดกระบัง

ณ ปัจจุบัน เพื่อแก้ปัญหาขีดความสามารถในการรองรับตู้สินค้าของ รพท. การรถไฟฯ ลาดกระบังที่ให้บริการได้ไม่เพียงพอ และ หากการก่อสร้างท่าเรือแหลมฉบังระยะที่ 2 แล้วเสร็จก็คาดว่าปริมาณตู้สินค้าจะเพิ่มขึ้นอย่างมากทาง ร.ฟ.ท. จึงได้มีโครงการก่อสร้าง รพท. แห่งใหม่เพื่อรองรับปริมาณตู้สินค้าที่จะเพิ่มขึ้น (ก่อสร้างบริเวณลาดกระบังซึ่งติดกับพื้นที่ด้านเหนือของ รพท. ปัจจุบัน คาดว่าจะแล้วเสร็จในปี พ.ศ. 2547)

สำหรับแนวทางการแก้ไขปัญหาการในส่วนของการปฏิบัติใน รพท. ในระยะยาว นอกจากโครงการดังกล่าวแล้ว ทางภาครัฐควรที่จะเข้ามาส่งเสริมและพัฒนาศักยภาพของบริการนอกท่าที่มีอยู่ให้มีประสิทธิภาพและเพียงพอที่จะสามารถรองรับการเติบโตของการขนส่งสินค้าที่มีแนวโน้มเพิ่มขึ้นในอนาคต เพื่อส่งเสริมและสนับสนุนระบบการขนส่งสินค้าทางทะเล เช่น พัฒนาหรือปรับปรุง สตส. บางแห่งที่มีศักยภาพเพียงพอให้เป็น รพท. เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการให้บริการ เป็นต้น

5.4.2.4 ข้อเสนอแนะในการปรับปรุงการให้บริการในส่วนของการปฏิบัติใน ท่าเรือ

ข้อเสนอแนะท่าเรือกรุงเทพ

ด้านบุคลากร

เจ้าหน้าที่ท่าเรือ

- จัดให้มีการอบรมสัมมนาและปลูกจิตสำนึกในการให้บริการกับเจ้าหน้าที่หรือพนักงานในแต่ละส่วนหรือฝ่ายที่เกี่ยวข้องอย่างต่อเนื่อง เพื่อเพิ่มทักษะในการทำงาน พัฒนาความรู้ ความสามารถในการให้บริการแบบเอกชน ให้เกิดความรับผิดชอบต่องานที่ทำอยู่ พร้อมทั้งจัดปัญหาเงินค่าอำนวยความสะดวก เช่น การปรับปรุงเรื่องอัตราเงินเดือน เป็นต้น

ผู้ที่มาติดต่อ

- ทางท่าเรือควรที่จะต้องมีประชาสัมพันธ์ให้ผู้ที่มาติดต่อได้รับทราบถึงข่าวสาร ขั้นตอน พิธีการ รวมถึง กฎ ระเบียบ ข้อบังคับต่างๆ อย่างทั่วถึงและต่อเนื่อง (เช่นเดียวกับแนวทางแก้ไขปัญหาในกรณีเดียวกันนี้ที่นำเสนอไปในส่วนของ ศุลกากร)

ด้านกระบวนการให้บริการ

- ปรับปรุงลดกฎ ระเบียบ ข้อบังคับของภาครัฐให้มีความยืดหยุ่น เพื่อให้ธุรกิจของการท่าเรือสามารถแข่งขันได้ในเชิงพาณิชย์
- ปรับปรุงขั้นตอนการดำเนินงาน และ ระเบียบวิธีการเอกสารต่างๆ ให้เหมาะสม และ สอดคล้องกับภาวะปัจจุบัน ให้มีการลดขั้นตอนการปฏิบัติงาน ลด สายการบังคับบัญชา เพื่อความรวดเร็วในการติดต่อเรื่องของงานด้านเอกสาร และพิธีการในการขอใช้บริการ โดยนำระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ อุปกรณ์ เครื่องมือ และ เทคโนโลยีสมัยใหม่มาใช้งานในด้านต่างๆ ทั้งงานบริการ งาน เรือและสินค้า และ ดำเนินงานเชื่อมโยงข้อมูลระหว่างการท่าเรือ ผู้ให้บริการ และ หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อเป็นฐานข้อมูลร่วมกัน
- รักษาความปลอดภัยให้แก่ผู้ที่มาติดต่อใช้บริการและสินค้า

ด้านระบบการให้บริการ

- ควรสำรวจจำนวนและตรวจสภาพของเครื่องมือและอุปกรณ์ รวมถึงวางแผน ในการซ่อมแซมและบำรุงรักษาอุปกรณ์ให้มีประสิทธิภาพอยู่เสมอ เพื่อจัดสรรตำแหน่งให้เหมาะสมและเพียงพอกับปริมาณงานในแต่ละส่วน
- ท่าเรือกรุงเทพไม่สามารถขยายขีดความสามารถได้แต่สามารถทำให้ทันสมัย ขึ้นได้ โดยให้มีการใช้เทคโนโลยีสารสนเทศให้มากขึ้น เนื่องจากท่าเรือ กรุงเทพตั้งอยู่ในทำเลที่ดี ใจกลางเมือง สามารถเชื่อมโยงเครือข่ายการขนส่ง สินค้าได้สะดวกและมีศักยภาพ
- พิจารณาวางแผนการใช้พื้นที่ท่าเรือ ให้สามารถใช้ประโยชน์ได้อย่างมีประสิทธิภาพในระยะยาว โดยใช้พื้นที่ทั้งในเขตและนอกเขตรัฐศุลกากรและ ทรัพยากรที่มีอยู่ให้เกิดประโยชน์สูงสุด ด้วยการทำกิจการที่เกี่ยวข้องเพื่อ ช่วยเสริมสร้างธุรกิจท่าเรือ เช่น ควรย้ายขั้นตอนการดำเนินงานของกรม ศุลกากรออกไปไว้นอกท่าและจัดทำให้เป็น One Stop Service จริงๆ เนื่องจากในปัจจุบันในการดำเนินงานต้องทำการยื่นเอกสารหลายที่และแต่ละที่

อยู่ห่างไกลกันพอสมควร กล่าวคือสามารถทำการปฏิบัติในส่วนของพิธีการ และตรวจปล่อยสินค้าได้ที่จุดเดียว เพื่อให้การทำงานคล่องตัวขึ้น

- การทำเรือแห่งประเทศไทยควรดูแลเรื่องค่าใช้จ่ายและภาระท่าเรือ เนื่องจาก ค่าภาระท่าเรือค่อนข้างสูง ซึ่งส่งผลต่อผู้ส่งออก โดยให้มีการปรับลดค่าภาระ และค่าปรับให้สามารถแข่งขันกับท่าเรือเอกชนได้
- นำระบบมาตรฐานสากลมาใช้ในหน่วยงาน เช่น ISO9002 และ มอก.18001 เป็นต้น

ข้อเสนอแนะท่าเรือแหลมฉบัง

บุคลากร

ผู้ที่มีมาติดต่อ (ข้อเสนอแนะในส่วนนี้เหมือนกับท่าเรือกรุงเทพ)

ด้านกระบวนการให้บริการ

- (ไม่มี) -

ด้านระบบการให้บริการ

- ใช้พื้นที่และทรัพยากรให้เกิดประโยชน์สูงสุด โดยให้เอกชนเช่าพื้นที่เพื่อดำเนินกิจการที่เกี่ยวข้องกับกิจการท่าเรือ
- ประสานงานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อขยายปรับปรุงโครงข่ายเชื่อมโยงที่สนับสนุนท่าเรือ เช่น ถนน รถไฟ
- พัฒนาความสัมพันธ์ระหว่าง ท่าเรือ กับ รพท. ในการให้บริการร่วมกัน

แนวทางการแก้ปัญหาค่า THC

ผู้นำเข้าและผู้ส่งออกได้เสนอให้บริษัทเรือรวมค่า THC และ ค่าภาระเสริมอื่นๆ เช่น ค่า B/L และ D/O ไว้ในค่าระวางเรือหรือที่เรียกว่า All in Freight เพราะการเก็บค่าใช้จ่ายดังกล่าวจะทำให้ผู้นำเข้าหรือผู้ส่งออกสามารถเจรจาต่อรองราคาได้ แต่ถ้าแยกค่า THC ออกจากค่าระวางเรือ บริษัทเรือจะไม่อนุญาตให้ต่อรองราคา THC ได้ เหตุผลสำคัญอีกข้อหนึ่งที่ผู้นำเข้าหรือผู้ส่งออกต้องการให้รวมค่า THC เข้ากับค่าระวางเรื่อนั้น ก็เพราะในปัจจุบันผู้ส่งออกนิยมขายแบบ F.O.B. เนื่องจากผู้นำเข้าในต่างประเทศมักเป็นบริษัทใหญ่ที่สามารถเจรจาต่อรองค่าระวางเรือกับบริษัทเรือได้ถูกลง หากรวมค่า THC เข้าไปในค่าระวางแล้ว ผู้ส่งออกก็จะสามารถต่อรองราคาได้เช่นเดียวกับผู้นำเข้าในต่างประเทศ แทนที่ต่อไปจะยังคงส่งออกแบบ F.O.B. ก็จะทำให้ผู้ส่งออกนิยมส่งออกแบบ C.I.F. หรือ C&F ซึ่งจะทำให้ต้นทุนของสินค้าในส่วนของภาระขนส่งลดลง

บทที่ 6

สรุปผลการวิจัยและข้อเสนอแนะ

การวิจัยนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษากระบวนการรวมถึงต้นทุนและประสิทธิภาพการนำเข้าและส่งออกสินค้าด้วยคอนเทนเนอร์ทางทะเล โดยได้ทำการศึกษาและพิจารณากำหนดสมมติฐานและกรณีศึกษา เพื่อกำหนดรูปแบบของกระบวนการดำเนินงานและรายการค่าใช้จ่ายให้มีความชัดเจนแน่นอน รวมถึงเป็นกรอบและแนวทางสำหรับการสำรวจและเก็บรวบรวมข้อมูล โดยอยู่ภายใต้ขอบเขตของการวิจัย ดังแสดงไว้ในตารางที่ 6.1 และ ตารางที่ 6.2 ตามลำดับ

ตารางที่ 6.1 สมมติฐานการสำรวจและเก็บรวบรวมข้อมูล

กำหนดสมมติฐาน ในส่วนของ	สมมติฐานการสำรวจและเก็บรวบรวมข้อมูล	
	นำเข้า	ส่งออก
ประเภทสินค้า หรือ บริษัทกรณีศึกษา	พิจารณาเลือกกลุ่มบริษัทสิ่งทอและเครื่องนุ่งห่ม เป็นบริษัทตัวอย่างหรือกรณีศึกษา สำหรับเก็บรวบรวมข้อมูล	
ประเทศคู่ค้า	นำเข้าวัตถุดิบจากประเทศไต้หวัน	ส่งออกสินค้าไปยังประเทศสหรัฐอเมริกา
เงื่อนไขการขนส่งสินค้า	แบบ C.I.F.	แบบ F.O.B.
วิธีการชำระเงิน	ชำระเงินแบบ เปิดเลตเตอร์ออฟเครดิต (Letter of Credit : L/C)	
เงื่อนไขการชำระเงิน	เงื่อนไขการชำระเงินเมื่อเห็น (At Sight)	
สิทธิประโยชน์ ทางด้านภาษีอากร	ไม่ได้ใช้สิทธิประโยชน์ใดในการผ่านพิธีการศุลกากรนำเข้าหรือส่งออกสินค้า	

ตารางที่ 6.2 กรณีศึกษา

กรณี	ศึกษาเกี่ยวกับ	
1	ศึกษาเปรียบเทียบการผ่านพิธีการศุลกากรนำเข้าและส่งออกสินค้าโดยระบบ Manual กับ ระบบ EDI	
2	ศึกษาค่าใช้จ่ายและเวลาในการนำเข้าและส่งออกสินค้าด้วยคอนเทนเนอร์ทางทะเล	
	ทำเรื่องกรุงเทพ	
	2.1	นำเข้าโดยไม่ใช้เส้นทางขนส่งสินค้า/ตู้สินค้าผ่านทาง รพท. การรถไฟฯ ลาดกระบัง
	2.2	ส่งออกโดยไม่ใช้เส้นทางขนส่งสินค้า/ตู้สินค้าผ่านทาง รพท. การรถไฟฯ ลาดกระบัง
	ทำเรื่องแหลมฉบัง	
	2.3	นำเข้าโดยใช้เส้นทางขนส่งสินค้า/ตู้สินค้าผ่านทาง รพท. การรถไฟฯ ลาดกระบัง
	2.4	นำเข้าโดยไม่ใช้เส้นทางขนส่งสินค้า/ตู้สินค้าผ่านทาง รพท. การรถไฟฯ ลาดกระบัง
	2.5	ส่งออกโดยใช้เส้นทางขนส่งสินค้า/ตู้สินค้าผ่านทาง รพท. การรถไฟฯ ลาดกระบัง
2.6	ส่งออกโดยไม่ใช้เส้นทางขนส่งสินค้า/ตู้สินค้าผ่านทาง รพท. การรถไฟฯ ลาดกระบัง	
3	ศึกษาปัญหาในการนำเข้าและส่งออกสินค้าด้วยคอนเทนเนอร์ทางทะเล	
4	ศึกษาแนวทางเบื้องต้นในการปรับปรุงประสิทธิภาพการนำเข้าและส่งออกสินค้าด้วยคอนเทนเนอร์ทางทะเล	

จากการทบทวนเอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้องในเบื้องต้น และ จากการสำรวจและเก็บรวบรวมข้อมูลจากการดำเนินงานจริง โดยนำข้อมูลที่ได้มาทำการวิเคราะห์ผลตามสมมติฐานและกรณีศึกษาที่กำหนดไว้ สามารถสรุปผลการวิจัยและข้อเสนอแนะได้ตามลำดับ ดังนี้

6.1 สรุปผลการวิจัย

6.1.1 สรุปกระบวนการนำเข้าและส่งออกสินค้าด้วยคอนเทนเนอร์

จากการวิจัยสามารถแบ่งส่วนกระบวนการนำเข้าและส่งออกสินค้าด้วยคอนเทนเนอร์ทางทะเล ออกเป็น 6 ส่วนหลักๆ ดังแสดงไว้ในตารางที่ 6.3 และ กระบวนการและรายการค่าใช้จ่ายในการนำเข้าและส่งออกสินค้าด้วยคอนเทนเนอร์ทางทะเลดังแสดงไว้ในตารางที่ 6.4 และ ตารางที่ 6.5 ตามลำดับ

ตารางที่ 6.3 กระบวนการนำเข้าและส่งออกสินค้าด้วยคอนเทนเนอร์ทางทะเล

ส่วนที่	นำเข้า	ส่งออก
1	ตกลงซื้อขายและเปิด L/C เพื่อนำเข้าสินค้า	ตกลงซื้อขาย พิจารณา L/C และ จองระวางเรือ
2	ตรวจสอบวันเรือเข้าและขอรับเอกสารจากธนาคาร	ปฏิบัติงานที่โรงงาน
3	ปฏิบัติงานที่ทำเรือ	ปฏิบัติงานที่ รพท.
4	ปฏิบัติงานที่ รพท.	ปฏิบัติงานที่ทำเรือ
5	ปฏิบัติงานที่โรงงาน	ผ่านพิธีการศุลกากรขาออก
6	ผ่านพิธีการศุลกากรขาเข้า	จัดเตรียมเอกสารให้ผู้ซื้อ

นำเข้า		ส่งออก	
โรงงาน	ผู้สั่งซื้อสินค้า	ผู้ส่งสินค้า	
	นำสินค้าออกที่โรงงาน	LCL	FCL
	นำสินค้าออกที่ รพท.	บรรจุสินค้าที่โรงงาน	บรรจุสินค้าที่โรงงาน
แยกสินค้าที่ รพท.	แยกสินค้าที่ รพท.	บรรจุสินค้าที่ รพท.	บรรจุสินค้าที่ รพท.
แยกสินค้าที่ทำเรือ	แยกสินค้าที่ทำเรือ	บรรจุสินค้าที่ทำเรือ	บรรจุสินค้าที่ทำเรือ
LCL	FCL		
ลานตู้สินค้า	ลานตู้สินค้า		
หน้าท่า	หน้าท่า		
ท่าเรือ	เรือ		เรือ
ทะเล			

ตารางที่ 6.4 กระบวนการและรายการค่าใช้จ่ายในการนำเข้าสินค้าด้วยคอนเทนเนอร์ทางทะเล

รหัสกิจกรรม	กิจกรรม (ภาคผนวก ข)	รหัสกิจกรรม	กิจกรรม	* รายการค่าใช้จ่าย (ภาคผนวก ค)	จ่ายให้กับ
A1	ตกลงการซื้อขายและเปิด L/C เพื่อนำเข้าสินค้า				
A11	ตกลงการซื้อขาย	A111	สอบถาม/ขอตัวอย่างสินค้าจากผู้ขาย	ค่าติดต่อสื่อสาร	1.1
		A112	เรียกใบเสนอราคาจากผู้ขาย	ค่าติดต่อสื่อสาร	1.1
		A113	ยืนยันใบเสนอราคาไปให้ผู้ขาย	ค่าติดต่อสื่อสาร	1.1
		A114	พิจารณาเลือกบริษัทตัวแทนของและบริษัทขนส่ง	ค่าติดต่อสื่อสาร	1.1
A12	เปิด L/C เพื่อนำเข้าสินค้า	A121	ขอรับแบบฟอร์มคำขอเปิด L/C จากธนาคาร	ค่าติดต่อสื่อสาร	1.1
				ค่าเดินทาง	1.3
		A122	จัดทำแบบฟอร์มคำขอเปิด L/C	ค่าจัดเตรียมเอกสาร	1.2
		A123	ยื่นเอกสารขอเปิด L/C กับธนาคาร	ค่าเดินทาง	1.3
		A124	รับสำเนา L/C ชำระค่าธรรมเนียม	ค่าเดินทาง	1.3
				ค่าธรรมเนียมในการขอเปิด L/C	2.6.1
A2	ตรวจสอบวันเรือเข้าและขอรับเอกสาร				
A21	ได้รับแจ้งการส่งสินค้าและเอกสารจากผู้ขาย			ค่าติดต่อสื่อสาร	1.1
A22	ตรวจสอบ วัน เวลา ท่าเรือเข้าเทียบ			ค่าติดต่อสื่อสาร	1.1
A23	ขอรับเอกสารจากธนาคาร	A221	ได้รับแจ้งผลการตรวจสอบเอกสารจากธนาคาร	ค่าติดต่อสื่อสาร	1.1
		A222	จัดทำแบบฟอร์ม T/R	ค่าจัดเตรียมเอกสาร	1.2
		A223	ขอรับเอกสาร ชำระค่าสินค้า	ค่าเดินทาง	1.3
				ค่าสินค้า (ไม่พิจารณา)	-
		ค่าธรรมเนียมในการทำ Trust Receipt (ถ้ามี)	2.6.2		
		ค่าธรรมเนียมในการขอรับตัวสินค้าเข้า	2.6.2		
A23 (S/G)	ขอรับเอกสารจากธนาคาร (กรณีทำ Shipping Guarantee)	A221 (S/G)	รับแบบฟอร์ม S/G จากตัวแทนบริษัทเรือ	ค่าเดินทาง	1.3
		A222 (S/G)	รับแบบฟอร์ม L/U จากธนาคาร	-	-
		A223 (S/G)	จัดทำแบบฟอร์ม T/R	ค่าจัดเตรียมเอกสาร	1.2
		A224 (S/G)	ขอรับเอกสาร ชำระค่าสินค้า	ค่าเดินทาง	1.3
				ค่าสินค้า (ไม่พิจารณา)	-
		ค่าธรรมเนียมในการทำ Trust Receipt (ถ้ามี)	2.6.2		
		ค่าธรรมเนียมในการทำ Shipping Guarantee	2.6.3		
A24	นำ B/L หรือ S/G มายื่นขอรับ D/O จากตัวแทนบริษัทเรือ			ค่าเดินทาง	1.3
				ค่า THC	2.1.2
				ค่า CFS Charge	2.1.4
				ค่า D/O	2.1.5
A25	จัดเตรียมเอกสาร (พิธีการศุลกากร)	A251	จัดเตรียมข้อมูลและเอกสาร	ค่าจัดเตรียมเอกสาร	1.2
		A252	จัดเตรียมเอกสารขออนุมัติส่งปล่อยวัตถุติด	ค่าจัดเตรียมเอกสาร	1.2
		A253	ส่งเรื่องขออนุมัติ	ค่าเดินทาง	1.3
		A254	ตรวจสอบและประมวลผลข้อมูล	-	-
		A255	รับหนังสืออนุมัติ ชำระค่าธรรมเนียม	ค่าธรรมเนียมหนังสือส่งปล่อยวัตถุติด BOI	2.5.1
A26	จัดตัวแทนออกของและรถขนส่งสินค้า	A261	นัดวัน เวลา สถานที่ ไปรับ/ส่งสินค้า/ผู้สินค้า	ค่าติดต่อสื่อสาร	1.1
		A262	ตัวแทนออกของมารับข้อมูลและเอกสาร	ค่าติดต่อสื่อสาร	1.1
		A263	เตรียมรถไปรับ/ส่งสินค้า/ผู้สินค้า	ค่าติดต่อสื่อสาร	1.1
				ค่าขนส่ง	-
A3	ปฏิบัติงานที่ท่าเรือ				
A31	ขนย้ายตู้สินค้าจากเรือไปที่โรงพักสินค้าหรือลานตู้สินค้าในท่าเรือ	A311	เรือเข้าเทียบท่า	-	-
		A312	ขนย้ายตู้สินค้าขึ้นจากเรือวางบนแคร่หัวลาก	-	-
		A313	(LCL) หัวลากขนย้ายตู้สินค้าผ่าน Sub Gate In หรือ (FCL or LCL) กองเก็บตู้สินค้าที่ลานตู้สินค้า	-	-
				-	-
		A314	(LCL) เปิดตู้ แยก และ กองเก็บสินค้าที่โรงพักสินค้า หรือ (FCL or LCL) หัวลากขนย้ายตู้สินค้าผ่าน Sub Gate Out	-	-
A315	ขนย้ายตู้สินค้าวางลงบนแคร่รถไฟ	-	-		
A32	ชำระค่าภาระและค่าบริการท่าเรือ (One Stop Service)	A321	ตรวจสอบข้อมูลเบื้องต้น	-	-
		A322	จัดเตรียมเอกสาร ตรวจสอบค่าภาระ	-	-
		A323	ชำระค่าภาระ รับใบรับของจากท่าเรือ	ค่าภาระยกขนสินค้า/ตู้สินค้า	2.2
		A324	ขอรับใบอนุญาตขับรถยกผ่านท่า	-	-
A33	รถบรรทุกหัวลากผ่าน Main Gate		ค่ายานพาหนะผ่านท่า	2.2	
A34	หัวลากผ่าน Sub Gate In		-	-	
A35	หัวลากรับตู้สินค้าที่ลานตู้สินค้า		-	-	
A36	ตรวจสอบสินค้า		-	-	
A37	ขนย้ายสินค้าขึ้นรถบรรทุก		-	-	
A38	หัวลากขนย้ายตู้สินค้าผ่าน Sub Gate Out		-	-	
A39	รถบรรทุกหัวลากขนย้ายตู้สินค้าผ่าน Main Gate		-	-	

ตารางที่ 6.4 กระบวนการและรายการค่าใช้จ่ายในการนำเข้าสู่สินค้าด้วยคอนเทนเนอร์ทางทะเล

(ต่อ)

รหัสกิจกรรม	กิจกรรม	รหัสกิจกรรม	กิจกรรม	* รายการค่าใช้จ่าย	จ่ายให้กับ
A4	ปฏิบัติงานที่ รพท.				
A41	ขนย้ายตู้สินค้าไปที่โรงพักสินค้าหรือลานตู้สินค้าใน รพท.	A411	หัวลากขนย้ายตู้สินค้าผ่าน Gate-In หรือ (กรณีขนย้ายตู้สินค้าจากท่าเรือทางบก) ยกตู้สินค้าขึ้นจากแคร่รถไฟวางลงบนแคร่หัวลาก (กรณีขนย้ายตู้สินค้าจากท่าเรือทางรถไฟ)	-	-
		A412	เปิดตู้ แยก และ กองเก็บสินค้าที่โรงพักสินค้า หรือ กองเก็บตู้สินค้าที่ลานตู้สินค้า	-	-
A42	ชำระค่าระวางและค่าบริการ			ค่าการระวางสินค้าตู้สินค้า	2.2
A43	ตรวจสอบสินค้า (ที่โรงพักสินค้า) หรือ ตรวจสอบสินค้า (ที่ลานตู้สินค้า)			-	-
A44	รถบรรทุก/หัวลาก Gate-In			ค่ายานพาหนะผ่านท่า	2.2
A45	ขนย้ายสินค้าขึ้นรถบรรทุก หรือ หัวลากรับตู้สินค้าที่ลานตู้สินค้า			-	-
A46	รถบรรทุก/หัวลากขนย้ายตู้สินค้าผ่าน Gate-Out			-	-
A5	ปฏิบัติงานที่โรงงาน				
A51	ขนส่งสินค้าตู้สินค้ามาถึงโรงงาน			-	-
A52	รับเจ้าหน้าที่มาตรวจสอบสินค้า			-	-
A53	ขนย้ายสินค้าลงจาก รถบรรทุก/ตู้สินค้า			-	-
A54	ตรวจสอบสินค้า			-	-
A55	ขนย้ายสินค้าเข้าโรงพักสินค้า			-	-
A6	ผ่านพิธีการศุลกากร ระบบ Manual			ค่าผ่านพิธีการศุลกากร	
				ค่าส่งเวลาศุลกากร (ถ้ามี)	
A61	จัดทำใบขนสินค้า			-	-
A62	ผ่านพิธีการศุลกากร (ตรวจสอบเอกสาร)	A621	ยื่นเอกสารที่ฝ่ายพิธีการ	-	-
		A622	ลงทะเบียนใบขนสินค้า	-	-
		A623	ตรวจสอบเอกสาร และ สังเกตตรวจ	-	-
		A624	บันทึกข้อมูลใบขนสินค้า เข้าสู่ระบบคอมพิวเตอร์	-	-
A63	ชำระค่าวางประกัน (ถ้ามี)			ค่าภาษีอากร (ไม่พิจารณา)	-
A64	ตรวจปล่อยสินค้าเข้า	A641	ยื่นเอกสารที่ฝ่ายตรวจสินค้าเข้า	-	-
		A642	ตัดบัญชีสินค้าสำหรับเรือ	-	-
		A643	ลงทะเบียนใบขนสินค้า กำหนดเคอผู้ตรวจปล่อย	-	-
		A644	สั่งเตรียมของเพื่อตรวจ	-	-
		A645	ตรวจสอบสินค้า	-	-

* หมายเหตุ : พิจารณารายละเอียดในส่วนของรายการค่าใช้จ่ายได้ในตารางที่ 6.6

ตารางที่ 6.5 กระบวนการและรายการค่าใช้จ่ายในการส่งออกสินค้าด้วยคอนเทนเนอร์ทางทะเล

รหัสกิจกรรม	กิจกรรม	รหัสกิจกรรม	กิจกรรม	* รายการค่าใช้จ่าย	จ่ายให้กับ
A1	ตกลงการซื้อขาย พิຈารณา L/C และ จอระวางเรือ				
A11	ตกลงการซื้อขาย	A111	ได้รับการติดต่อจากผู้ซื้อ	ค่าติดต่อสื่อสาร	1.1
		A112	ยื่นข้อเสนอให้ผู้ซื้อ	ค่าติดต่อสื่อสาร	1.1
		A113	จัดทำใบเสนอราคา	ค่าติดต่อสื่อสาร	1.1
				ค่าจัดเตรียมเอกสาร	1.2
		A114	จัดเตรียมสินค้าตามใบสั่งซื้อสินค้า	ค่าจัดซื้อวัสดุ ผลิต และ บรรจุหีบห่อสินค้า (ไม่พิจารณา)	-
		A115	พิจารณาเลือกบริษัทตัวแทนของและบริษัทขนส่ง	ค่าติดต่อสื่อสาร	1.1
A12	ขอรับและพิจารณาเงื่อนไข L/C	A121	ได้รับแจ้งรายละเอียดการเปิด L/C จากผู้ซื้อ	ค่าติดต่อสื่อสาร	1.1
		A122	ได้รับแจ้งจากธนาคารว่ามี L/C เปิดมา	ค่าติดต่อสื่อสาร	1.1
		A123	ติดตามขอรับ L/C จากธนาคาร ชำระค่าธรรมเนียม	ค่าติดต่อสื่อสาร	1.1
				ค่าเดินทาง	1.3
				ค่าธรรมเนียมในการขอรับ L/C	2.6.4
		A124	พิจารณาเงื่อนไข L/C	-	-
A13	จอระวางเรือ	A131	ติดต่อบริษัทเรือ เพื่อขอแบบฟอร์มการจอระวางเรือ	ค่าติดต่อสื่อสาร	1.1
		A132	จัดทำแบบฟอร์มการจอระวางเรือส่งให้กับบริษัทเรือ	ค่าติดต่อสื่อสาร	1.1
				ค่าจัดเตรียมเอกสาร	1.2
A14	จัดเตรียมเอกสาร (พิธีการศุลกากร)			ค่าจัดเตรียมเอกสาร	1.2
A15	จัดตัวหน่อของและรถขนส่งสินค้า	A151	นัดวัน เวลา สถานที่ มารับส่งสินค้า/ตู้สินค้า	ค่าติดต่อสื่อสาร	1.1
		A152	ได้รับรายละเอียดการจอระวางเรือกลับมา	ค่าติดต่อสื่อสาร	1.1
		A153	ตัวแทนออกของมารับข้อมูลและเอกสาร	ค่าติดต่อสื่อสาร	1.1
		A154	เตรียมรถมารับ/ส่งสินค้า/ตู้สินค้า	ค่าติดต่อสื่อสาร	1.1
				ค่าขนส่ง	

ตารางที่ 6.5 กระบวนการและรายการค่าใช้จ่ายในการส่งออกสินค้าด้วยคอนเทนเนอร์ทางทะเล

(ต่อ)

รหัสกิจกรรม	กิจกรรม	รหัสกิจกรรม	กิจกรรม	* รายการค่าใช้จ่าย	จ่ายให้กับ
A2	ปฏิบัติงานที่โรงงาน				
A21	หัวลากขนย้ายตู้สินค้าเปล่านั้นที่โรงงาน	A211	หัวลากผ่าน Gate-In	ค่ายานพาหนะผ่านทาง	2.2
		A212	หัวลากรับตู้สินค้าเปล่า	-	-
		A213	หัวลากขนย้ายตู้สินค้าเปล่านั้นผ่าน Gate-Out	-	-
A22	ขนย้ายและจัดเตรียมสินค้า			-	-
A23	รับเจ้าหน้าที่มาตรวจสอบสินค้า			-	-
A24	ตรวจสอบสินค้า			-	-
A25	ขนย้ายสินค้าขึ้นรถบรรทุกบรรทุกสินค้าเข้าตู้สินค้า			-	-
A3	ปฏิบัติงานที่ รพท.				
A31	รถบรรทุกหัวลากขนย้ายสินค้าตู้สินค้าผ่าน Gate-In			ค่ายานพาหนะผ่านทาง	2.2
				ค่าภาระขนสินค้าตู้สินค้า	2.2
A32	กองเก็บสินค้าที่โรงพักสินค้า			-	-
A33	ตรวจสอบสินค้า (ที่ลานบรรจุสินค้า)			-	-
A34	บรรจุสินค้าเข้าตู้สินค้า (ที่ลานบรรจุสินค้า)			-	-
A35	หัวลากขนย้ายตู้สินค้าผ่าน Gate-In			-	-
A36	กองเก็บตู้สินค้าที่ Export CY Drop			-	-
A37	หัวลากขนย้ายตู้สินค้าผ่าน Gate-Out			-	-
A4	ปฏิบัติงานที่ท่าเรือ				
A41	รถบรรทุกหัวลากขนย้ายสินค้าตู้สินค้าผ่าน Main Gate ชำระค่าผ่านทาง			ค่ายานพาหนะผ่านทาง	2.2
				ค่าภาระขนสินค้าตู้สินค้า	2.2
A42	ตรวจสอบสินค้า (ที่ลานบรรจุสินค้า)			-	-
A43	บรรจุสินค้าเข้าตู้สินค้า (ที่ลานบรรจุสินค้า)			-	-
A44	หัวลากขนย้ายตู้สินค้าผ่าน Sub Gate In			-	-
A45	กองเก็บตู้สินค้าที่ลานตู้สินค้า			-	-
A46	ขนย้ายตู้สินค้าจากเครื่อหัวลาก รถบรรทุกลงเรือ			-	-
A5	ผ่านพิธีการศุลกากร ระบบ EDI			ค่าผ่านพิธีการศุลกากร	
				ค่าส่งเวลาศุลกากร (ถ้ามี)	
A51	จัดทำใบขนสินค้า	A511	บันทึกข้อมูลใบขนสินค้า เข้าเครื่องคอมพิวเตอร์	-	-
		A512	ส่งข้อมูลใบขนสินค้า ผ่านทางระบบ EDI	-	-
		A513	คอมพิวเตอร์ของกรมศุลกากรตรวจสอบข้อมูล	-	-
		A514	จัดพิมพ์ใบขนสินค้าฯ พร้อมเอกสารประกอบ	-	-
A52	ผ่านพิธีการศุลกากร (ตรวจสอบเอกสาร)	A521	ยื่นเอกสารที่ฝ่ายพิธีการ	-	-
		A522	ตรวจสอบเอกสาร ส่งการตรวจ และ ปลด Profile	-	-
A53	ชำระอากรวางประกัน (ถ้ามี)			ค่าภาษีอากร (ไม่พิจารณา)	
A54	ตรวจสอบสินค้าขาออก/รับรถบรรทุก (กรณีส่งออก)	A541	ยื่นเอกสารที่ฝ่ายตรวจสินค้าขาออก	-	-
		A542	ลงทะเบียนใบขนสินค้าฯ กำหนดชื่อผู้ตรวจสอบ	-	-
		A543	บันทึกและลงเลขซีล	-	-
		A544	ตรวจสอบสินค้า	-	-
		A545	รับรถบรรทุก	-	-
A6	ผู้ขายจัดเตรียมเอกสารให้ผู้ซื้อ				
A61	รับใบตราส่ง			ค่าเดินทาง	1.3
				ค่า THC	2.1.2
				ค่า CFS Charge	2.1.4
				ค่า B/L	2.1.5
A62	จัดเตรียมเอกสารรับรองการส่งออก	A621	จัดพิมพ์ Invoice, Packing List สำหรับให้ผู้ซื้อ	ค่าจัดเตรียมเอกสาร	1.2
		A622	ยื่นใบสั่งซื้อแบบพิมพ์ ชำระค่าแบบพิมพ์หนังสือรับรองฯ	ค่าเดินทาง	1.3
				ค่าแบบพิมพ์หนังสือรับรองฯ	2.5.3 & 4
		A623	จัดพิมพ์คำร้องขอหนังสือรับรองฯ และ ท่อรับหนังสือรับรองฯ	ค่าจัดเตรียมเอกสาร	1.2
		A624	นำไปยื่นที่กรมการค้าต่างประเทศ	ค่าเดินทาง	1.3
A625	รับหนังสือรับรองฯ ชำระค่าธรรมเนียม	ค่าเดินทาง	1.3		
A63	ขายตัวกับธนาคาร	A631	จัดเตรียมเอกสารตามเงื่อนไข L/C	ค่าจัดเตรียมเอกสาร	1.2
		A632	ยื่นขายตัวให้กับธนาคาร ชำระค่าธรรมเนียม	ค่าเดินทาง	1.3
				ค่าธรรมเนียมในการขายตัว	2.6.5
				ค่าส่งเอกสารไปเรียกเก็บ	2.6.5
A633	ติดตามการชำระเงินจากผู้ซื้อ	ค่าขายกรมแลกเงิน	2.6.5		
			ค่าติดต่อสื่อสาร	1.1	

* หมายเหตุ : พิจารณารายละเอียดในส่วนของรายการค่าใช้จ่ายได้ในตารางที่ 6.6

6.1.2 สรุปรายการค่าใช้จ่ายในการนำเข้าและส่งออกสินค้าด้วยคอนเทนเนอร์ทางทะเล

รายการค่าใช้จ่ายในการนำเข้าและส่งออกสินค้าด้วยคอนเทนเนอร์ทางทะเลที่เกิดขึ้นกับผู้นำเข้าและผู้ส่งออก สามารถแบ่งออกเป็น 2 ส่วน คือ 1. ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานภายในบริษัทของผู้นำเข้าและผู้ส่งออกสินค้า และ 2. ค่าใช้จ่ายที่เกิดจากการว่าจ้างผู้ให้บริการในการดำเนินงานแทน ดังแสดงไว้ในตารางที่ 6.6

ตารางที่ 6.6 รายการค่าใช้จ่ายในการนำเข้าและส่งออกสินค้าด้วยคอนเทนเนอร์ทางทะเล

ส่วนที่	รายการค่าใช้จ่าย		ผู้นำเข้าหรือผู้ส่งออกจ่ายให้กับ (1) และ (1) จ่ายให้กับ (2) และ (2) จ่ายให้กับ (3)		
1	ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานภายในบริษัทของผู้นำเข้าและผู้ส่งออกสินค้า				
	1.1	ค่าติดต่อสื่อสาร			
	1.2	ค่าจัดเตรียมเอกสาร			
	1.3	ค่าเดินทาง			
2	ค่าใช้จ่ายที่เกิดจากการว่าจ้างผู้ให้บริการในการดำเนินงานแทน				
	2.1	ค่าใช้จ่ายในส่วนของบริษัทเรือ ตัวแทนบริษัทเรือ หรือ ผู้รับจัดการขนส่งสินค้า			
		ค่า THC ค่า CFS ค่า B/L และ ค่า D/O	ผู้รับจัดการขนส่งสินค้า (1)	ตัวแทนบริษัทเรือ (2)	ท่าเรือ (3)
			ตัวแทนบริษัทเรือ (1)	ท่าเรือ (2)	
	2.2	ค่าใช้จ่ายในส่วนของท่าเรือ หรือ รพท.			
		ค่ายานพาหนะผ่านท่า และ ค่าภาระยกขนสินค้า/ตู้สินค้า	ผู้รับจัดการขนส่งสินค้า (1)	ผู้ให้บริการขนส่งสินค้า/ตู้สินค้า (2)	ท่าเรือ หรือ รพท. (3)
				ผู้ให้บริการขนส่งสินค้า/ตู้สินค้า (1)	ท่าเรือ หรือ รพท. (2)
	2.3	ค่าใช้จ่ายในส่วนของตัวแทนออกของ			
ค่าผ่านพิธีการศุลกากร		ผู้รับจัดการขนส่งสินค้า (1)	ตัวแทนออกของ (2)	กรมศุลกากร (บางส่วน) (3)	
			ตัวแทนออกของ (1)	กรมศุลกากร (บางส่วน) (2)	

ตารางที่ 6.6 รายการค่าใช้จ่ายในการนำเข้าและส่งออกสินค้าด้วยคอนเทนเนอร์ทางทะเล (ต่อ)

ส่วนที่	รายการค่าใช้จ่าย	ผู้นำเข้าหรือผู้ส่งออกจ่ายให้กับ (1) และ (1) จ่ายให้กับ (2) และ (2) จ่ายให้กับ (3)		
2.4	ค่าใช้จ่ายในส่วนของผู้ให้บริการขนส่งสินค้า/ตู้สินค้า			
	ค่าขนส่งสินค้า/ตู้สินค้า	ผู้รับจัดการขนส่งสินค้า (1)	ผู้ให้บริการขนส่งสินค้า/ตู้สินค้า (2)	
		ผู้ให้บริการขนส่งสินค้า/ตู้สินค้า (1)		
2.5	ค่าใช้จ่ายในส่วนของหน่วยงานภาครัฐหรือเอกชนที่เกี่ยวข้อง			
	ค่าใช้จ่ายในการขออนุมัติสิ่งปลอยวัตถุติดและวัสดุจำเป็น	สมาคมสโมสรนักลงทุน (1)		
	ค่าใช้จ่ายในการขอใบรับรองการตรวจสอบสินค้า	บริษัทตรวจสอบ (1)		
	ค่าใช้จ่ายในการขอหนังสือรับรองแหล่งกำเนิดสินค้า	กรมการค้าต่างประเทศ หรือ สภาหอการค้าแห่งประเทศไทย หรือ สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย (1)		
	ค่าใช้จ่ายในการขอหนังสือรับรองการส่งออกสิ่งทอ	กรมการค้าต่างประเทศ (1)		
2.6	ค่าใช้จ่ายในส่วนของธนาคาร			
	ค่าใช้จ่ายในการเปิด L/C	ธนาคาร (1)		
	ค่าใช้จ่ายในการขอรับตัวสินค้าขาเข้า			
	ค่าใช้จ่ายในการทำ Shipping Guarantee			
	ค่าใช้จ่ายในการขอรับ L/C และ			
	ค่าใช้จ่ายในการยื่นเอกสารขายตัว			

6.1.3 สรุปผลการศึกษาเปรียบเทียบการผ่านพิธีการศุลกากรนำเข้าและส่งออกสินค้า โดยระบบ Manual กับ ระบบ EDI

จากผลการศึกษาเปรียบเทียบการผ่านพิธีการศุลกากร โดยระบบ Manual กับ ระบบ EDI ในเชิงประสิทธิผล โดยพิจารณาจากความพึงพอใจของผู้ที่ทำหน้าที่ผ่านพิธีการศุลกากรไม่ว่าจะเป็น ผู้นำเข้า ผู้ส่งออก หรือ ตัวแทนออกของ จากการที่ได้ใช้งานทั้ง 2 ระบบ เทียบกับวัตถุประสงค์ของการผ่านพิธีการศุลกากรในด้านต่างๆ คือ ค่าใช้จ่าย เวลา บริการ และ ความเป็นธรรม สามารถสรุปได้ดังตารางที่ 6.7

ตารางที่ 6.7 เปรียบเทียบการผ่านพิธีการศุลกากรโดยระบบ Manual กับ ระบบ EDI ในด้านต่างๆ

เปรียบเทียบการผ่านพิธีการศุลกากรในด้าน	ระบบ	
	Manual	EDI
ค่าใช้จ่าย	กรณีนำเข้าโดยเฉลี่ย 130-150 บาท	กรณีนำเข้าโดยเฉลี่ย 120-170 บาท
	กรณีส่งออกโดยเฉลี่ย 137-157 บาท	กรณีส่งออกโดยเฉลี่ย 127-177 บาท
เวลา	11 ขั้นตอน (2 ชั่วโมง 25 นาที)	7 ขั้นตอน (Green Line) (1 ชั่วโมง 40 นาที)
บริการ	ทำการผ่านพิธีการได้เฉพาะในเวลาราชการ	การการผ่านพิธีการและจัดเตรียมใบขนสินค้าฯ ได้ตลอด 24 ชั่วโมง
ความเป็นธรรม	การตรวจสอบเอกสารและสินค้าโดยเจ้าหน้าที่ศุลกากร ปัญหาค่าอำนาจความสะดวก และ การตรวจสอบหลังการตรวจปล่อย	

โดยภาพรวมของการนำเข้าและส่งออกสินค้าในปัจจุบันใช้ระบบ EDI ในผ่านพิธีการศุลกากรนำเข้าคิดเป็นสัดส่วนประมาณร้อยละ 75 และ ส่งออกคิดเป็นสัดส่วนประมาณร้อยละ 95 ส่วนที่เหลือเป็นระบบ Manual

6.1.4 สรุปผลการศึกษาค่าใช้จ่ายและเวลาในการนำเข้าและส่งออกสินค้าด้วยคอนเทนเนอร์ทางทะเล

จากผลการศึกษาค่าใช้จ่ายและเวลาในการนำเข้าและส่งออกสินค้าด้วยคอนเทนเนอร์ทางทะเล ภายใต้ขอบเขต สมมติฐาน และ กรณีศึกษาของการวิจัย สรุปได้ว่า

ในส่วนของการศึกษาค่าใช้จ่ายในการนำเข้าและส่งออกสินค้าด้วยคอนเทนเนอร์ จากผลการศึกษาพบว่าค่าใช้จ่ายในการนำเข้ามีค่ามากกว่าค่าใช้จ่ายในการส่งออก เนื่องจากในขณะที่ทำการนำเข้าหรือส่งออกสินค้าประเภทเดียวกันและมีปริมาณเท่ากัน อัตราค่าบริการในการนำเข้าสินค้าของรายการค่าใช้จ่ายบางตัว มีค่าสูงกว่าอัตราค่าบริการในการส่งออกสินค้า เช่น ค่า CFS และ

ค่าผ่านพิธีการศุลกากร รวมถึงมีรายการค่าใช้จ่ายที่เพิ่มเติมขึ้นมามากกว่าการส่งออกสินค้า เช่น ค่าธรรมเนียมธนาคาร และ ค่าเดินทางไปติดต่อขอรับเอกสาร เป็นต้น

เมื่อทำการพิจารณาค่าใช้จ่ายและสัดส่วนค่าใช้จ่ายของแต่ละกิจกรรมตลอดกระบวนการนำเข้าและส่งออกสินค้าด้วยคอนเทนเนอร์ทางทะเลของแต่ละกรณีศึกษาแล้ว พบว่าค่าขนส่งสินค้า/ตู้สินค้ามีค่ามากที่สุด คิดเป็นสัดส่วนประมาณร้อยละ 20.7-41.6 ของค่าใช้จ่ายทั้งหมด สำหรับกรณีนำเข้า และ ประมาณร้อยละ 28.0-35.5 ของค่าใช้จ่ายทั้งหมด สำหรับกรณีส่งออก

เมื่อทำการพิจารณาสัดส่วนค่าใช้จ่ายต่อมูลค่าสินค้าแล้ว พบว่าสัดส่วนค่าใช้จ่ายในการนำเข้าสินค้าต่อมูลค่าสินค้ามีค่าประมาณร้อยละ 0.2-0.7 และ สัดส่วนค่าใช้จ่ายในการส่งออกสินค้าต่อมูลค่าสินค้ามีค่าประมาณร้อยละ 0.2-0.5 ซึ่งเป็นสัดส่วนที่น้อยมาก ทั้งนี้เนื่องจากมูลค่าของสินค้าที่นำมาเป็นกรณีศึกษามีมูลค่าค่อนข้างสูง ในทางกลับกันถ้าเป็นสินค้าที่มีลักษณะการบรรจุหีบห่อและปริมาณที่เท่ากัน แต่ราคาต่ำกว่า ก็จะทำให้สัดส่วนค่าใช้จ่ายในการนำเข้าหรือส่งออกสินค้าต่อมูลค่าสินค้าก็จะสูงกวานี้

เมื่อทำการพิจารณาแบ่งค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานนำเข้าและส่งออกสินค้าด้วยคอนเทนเนอร์ทางทะเลออกเป็น 2 ส่วน คือ ค่าใช้จ่ายภายในบริษัทและค่าใช้จ่ายภายนอกบริษัท พบว่าในการดำเนินงานนำเข้าและส่งออกสินค้าด้วยคอนเทนเนอร์ทางทะเลมีสัดส่วนค่าใช้จ่ายภายนอกบริษัทมากกว่าสัดส่วนค่าใช้จ่ายภายนอกบริษัท โดยการนำเข้าสินค้าโดยเฉลี่ยค่าใช้จ่ายภายนอกบริษัทคิดเป็นสัดส่วนประมาณร้อยละ 97.8-98.7 ของค่าใช้จ่ายทั้งหมด และมีค่าใช้จ่ายภายในบริษัทคิดเป็นสัดส่วนประมาณร้อยละ 1.4-2.2 ของค่าใช้จ่ายทั้งหมด และ ส่วนการส่งออกสินค้าโดยเฉลี่ยมีค่าใช้จ่ายภายนอกบริษัทคิดเป็นสัดส่วนประมาณร้อยละ 90.0-99.3 ของค่าใช้จ่ายทั้งหมด และมีค่าใช้จ่ายภายในบริษัทคิดเป็นสัดส่วนประมาณร้อยละ 0.7-2.0 ของค่าใช้จ่ายทั้งหมด โดยสาเหตุที่ผู้นำเข้าและผู้ส่งออกต้องเสียค่าใช้จ่ายภายนอกบริษัทเป็นสัดส่วนที่มากกว่านั้น เนื่องจากผู้นำเข้าและผู้ส่งออกเลือกที่จะเสียค่าใช้จ่าย โดยการว่าจ้างผู้ให้บริการ ที่มีความชำนาญการในการดำเนินงานในส่วนต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้า ไม่ว่าจะเป็น ผู้ให้บริการขนส่ง ตัวแทนออกของ รวมถึงผู้รับจัดการขนส่งสินค้า เพื่อต้องการความสะดวกและรวดเร็วในการดำเนินงาน รวมถึงลดความผิดพลาดที่อาจจะทำให้เกิดความสูญเสียทั้งค่าใช้จ่ายและเวลาโดยไม่จำเป็น เป็นต้น

ในส่วนของการศึกษาเวลาในการนำเข้าและส่งออกสินค้าด้วยคอนเทนเนอร์ เมื่อทำการพิจารณาเวลาและสัดส่วนเวลาดำเนินงานของแต่ละกิจกรรมตลอดกระบวนการทั้งการนำเข้าและส่งออกสินค้าด้วยคอนเทนเนอร์ทางทะเลของแต่ละกรณีศึกษาแล้ว พบว่ามีกิจกรรมที่มีสัดส่วนเวลาดำเนินงานค่อนข้างมากเมื่อเทียบกับเวลารวมทั้งหมดแล้วอยู่หลายกิจกรรมด้วยกัน ได้แก่ ใน

ส่วนของการขนส่งสินค้า/ตู้สินค้า การผ่านพิธีการศุลกากร การปฏิบัติที่ทำเรือ หรือ รถพ. และการจัดเตรียมเอกสาร โดยที่ในบางกรณีศึกษากิจกรรมดังกล่าวก็อาจจะใช้เวลาดำเนินงานมากขึ้นหรือน้อยลงไม่คงที่ ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับปัจจัยที่เกี่ยวข้องหลายประการด้วยกัน

สำหรับกรณีนำเข้าสัดส่วนเวลาดำเนินงานมีค่าน้อยกว่าสัดส่วนเวลารอรถดำเนินงาน ทั้งในภาพรวมตลอดกระบวนการและในส่วนของการทำงานที่ทำเรือ และ รถพ. เพราะสินค้านำเข้าส่วนใหญ่จะมีการกองเก็บสินค้า/ตู้สินค้าในท่าเรือ หรือ รถพ. เนื่องจากกระบวนการในส่วนของขนถ่ายตู้สินค้าลงจากเรือไปกองเก็บตามสถานะของตู้สินค้าก่อนที่ทางผู้นำเข้าหรือตัวแทนจะมาทำการผ่านพิธีการศุลกากรและรับสินค้า/ตู้สินค้ากลับไปยังโรงงานหรือสถานประกอบการ

สำหรับกรณีส่งออกสัดส่วนเวลาดำเนินงานมีค่ามากกว่าสัดส่วนเวลารอรถดำเนินงาน ทั้งในภาพรวมตลอดกระบวนการและในส่วนของการทำงานที่ทำเรือ และ รถพ. เพราะสินค้าส่งออกส่วนใหญ่จะไม่มีกองเก็บในโรงพักสินค้าที่ทำเรือ และ รถพ. เมื่อมาถึงที่ทำเรือหรือ รถพ. แล้ว เอกสารและสินค้ามีความครบถ้วนถูกต้อง ทางผู้ส่งออกหรือตัวแทนก็สามารถดำเนินงานผ่านพิธีการศุลกากรตรวจสอบสินค้าและทำการบรรจุสินค้าเข้าตู้ได้เลย เมื่อทำการบรรจุสินค้าเข้าตู้เสร็จเรียบร้อยก็อาจจะเสียเวลาไปขนย้ายและทำการกองเก็บที่ลานตู้สินค้าก่อนแต่ไม่มากนักและในกรณีที่เรือเข้ามาเทียบท่าแล้ว รวมถึงเจ้าหน้าที่และอุปกรณ์ของท่าเรือมีความพร้อมก็สามารถขนย้ายสินค้าไปทำการบรรจุลงเรือได้เลย

และจากการศึกษาโครงสร้างค่าใช้จ่ายและเวลาในกระบวนการนำเข้าและส่งออกสินค้าด้วยคอนเทนเนอร์ทางทะเล ทำให้ทราบถึงปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับค่าใช้จ่าย และ ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับเวลาในการดำเนินงาน ซึ่งสามารถสรุปได้ดังตารางที่ 6.8 และ ตารางที่ 6.9 ตามลำดับ

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ตารางที่ 6.8 ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน

รายการค่าใช้จ่าย	ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน															
	ประเภทและขนาดรถ	ปริมาณสินค้า	ประเภทสินค้า	น้ำหนักสินค้า	มูลค่าสินค้า	รายการสินค้า	ราคาสินค้า	สถานะของผู้สินค้า	ที่ตั้งของบริษัท เส้นทาง และระยะทางการขนส่ง	ระบบที่ใช้ในการผ่านพิธีการศุลกากร	ระดับของผู้ส่งออก และ ตัวแทนออกของ	การใช้สิทธิประโยชน์ทางด้านการศุลกากร	ความสัมพันธ์ระหว่างผู้นำเข้าหรือผู้ส่งออกผู้บริการ	ประสิทธิภาพในการให้บริการ	ประเภทเส้นทาง	ประเทศต้นทางและปลายทาง
ค่าขนส่งสินค้า/ผู้สินค้า	✓	✓	✓	✓					✓							
ค่าผ่านพิธีการศุลกากร		✓	✓							✓	✓	✓	✓	✓		
ค่า THC		✓													✓	
ค่า CFS		✓					✓									✓
ค่าภวระยกขนสินค้า/ผู้สินค้า		✓		✓												
ค่าธรรมเนียมธนาคาร					✓											
ค่าจัดเตรียมเอกสาร						✓	✓									
ค่ายานพาหนะผ่านทาง	✓															

ตารางที่ 6.9 ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับเวลาในการดำเนินงาน

กิจกรรม	การตกลงซื้อขาย	การติดต่อธนาคาร	การผ่านพิธีการศุลกากร	การขนส่งสินค้า/ผู้สินค้า	การปฏิบัติงาน ที่ทำเร็ว และ รพท.	การขนย้ายสินค้าชั้น/ลงรถบรรทุก และ บรรจุ/ขนถ่ายสินค้าจากผู้สินค้า	
หน่วยงานที่มีขีดความสามารถในการดำเนินงาน ปัจจัยที่มีขีดความสามารถในการดำเนินงาน	ประเภทสินค้า	ระบบธนาคาร	ระบบการผ่านพิธีการศุลกากร	ความพร้อมของยานพาหนะ	ระบบและวิธีการขนย้ายสินค้า/ ผู้สินค้า	ประเภทสินค้า	
	ข้อมูลหรือรายละเอียดของสินค้า		ขั้นตอนการผ่านพิธีการศุลกากร	ความพร้อมของพนักงานขับรถ	ความพร้อมและเพียงพอของ สิ่งอำนวยความสะดวก	ขนาดสินค้า	
	การต่อรองราคา		ความพร้อมและเพียงพอของ สิ่งอำนวยความสะดวก	สภาพการจราจร	ความพร้อมและเพียงพอของ เจ้าหน้าที่ทำเร็ว และ รพท.	ปริมาณสินค้า	
	ความสัมพันธ์ ระหว่างผู้ซื้อกับผู้ขาย		ความพร้อมและเพียงพอของ เจ้าหน้าที่ศุลกากร	น้ำหนักสินค้า	สภาพอากาศ	น้ำหนักสินค้า	
	ประเทศคู่ค้า		ความพร้อมของผู้ที่ทำหน้าที่ ผ่านพิธีการศุลกากร	ที่ตั้งของบริษัท ระยะทาง และ เส้นทางขนส่ง	กำหนดเวลาส่งมอบสินค้า/ ผู้สินค้า	กำหนดเวลาส่งมอบสินค้า/ ผู้สินค้า	รูปทรงหรือการบรรจุหีบห่อ
			ระดับของผู้นำเข้า ผู้ส่งออก และ ระดับของตัวแทนออกของ	มาตรการห้ามรถบรรทุกขนาด ใหญ่เข้าเมืองในเขต กรุงเทพมหานคร	ปริมาณงานหรือจำนวน ผู้ใช้บริการ	ปริมาณงานหรือจำนวน ผู้ใช้บริการ	ลำดับการจัดเรียงสินค้า
			ผลทางด้านภาษีอากร	กำหนดเวลาส่งมอบสินค้า/ ผู้สินค้า			ความพร้อมและเพียงพอของ อุปกรณ์และพนักงานยกขนสินค้า
			ปริมาณงานหรือจำนวน ผู้ใช้บริการ				

6.1.5 สรุปผลการศึกษาปัญหาการนำเข้าและส่งออกสินค้าด้วยคอนเทนเนอร์ทางทะเล

จากผลการศึกษาปัญหาการนำเข้าและส่งออกสินค้าด้วยคอนเทนเนอร์ทางทะเล สามารถแบ่งปัญหาออกเป็น 2 ส่วน คือ 1. ปัญหาภายในบริษัท และ 2. ปัญหาภายนอกบริษัท

ปัญหาภายในบริษัท ที่เกิดขึ้น ณ ปัจจุบันมีสาเหตุเนื่องจากทางผู้นำเข้าและผู้ส่งออกของไทยส่วนใหญ่ ยังขาดความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับกระบวนการในการดำเนินงานขนส่งสินค้าทางทะเล ที่จำเป็นจะต้องปฏิบัติให้สอดคล้องกับสัญญาซื้อขายสินค้ากับต่างประเทศ เช่น ในส่วนของเอกสาร การจัดเตรียมเอกสาร และ การติดต่อสื่อสารที่ไม่เข้าใจกัน กฎ ระเบียบ และ ข้อบังคับต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการนำเข้าหรือส่งออก รวมถึงการติดต่อบริษัทเรือ การคิดค่าระวางเรือ และการติดต่อกับท่าเรือทั้งในประเทศและต่างประเทศ นอกจากนี้ยังปล่อยปะละเลย เชื่อมั่นในผู้ให้บริการมากเกินไป และ ไม่ติดตามการดำเนินงานอย่างต่อเนื่อง ทำให้ในบางครั้งต้องเสียค่าใช้จ่ายเพิ่มขึ้น โดยไม่จำเป็นหรืออาจจะทำให้สินค้าประสบกับความเสียหาย หรือ ไปถึงลูกค้าปลายทางล่าช้า

ปัญหาภายนอกบริษัท ที่เกิดขึ้น ณ ปัจจุบันมีสาเหตุเนื่องจากทางหน่วยงานหรือบุคลากรผู้ที่มีหน้าที่เกี่ยวข้องกับการนำเข้าหรือส่งออกสินค้าด้วยคอนเทนเนอร์ทางทะเลบางส่วนที่ดำเนินงานอย่างไม่มีประสิทธิภาพ ซึ่งส่งผลกระทบต่อค่าใช้จ่ายและเวลาในการดำเนินงานของผู้นำเข้าและผู้ส่งออก เช่น

- ในส่วนของท่าเรือ และ รพท. ปัญหาขีดความสามารถของท่าเรือในการรองรับปริมาณตู้สินค้าที่เพิ่มมากขึ้นทุกปี และ ระบบการดำเนินงานในท่าเรือในช่วงที่มีปริมาณงานมากมักจะไม่มีประสิทธิภาพ สืบเนื่องจากการดำเนินงานในส่วนของกระบวนการศุลกากร ทำให้เกิดความล่าช้าในส่วนของภาระขนถ่ายและการตรวจสอบสินค้า รวมถึงปัญหาเงินค่าอำนวยความสะดวกในท่าเรือ (กรุงเทพ) ทำให้ค่าใช้จ่ายเพิ่มสูงขึ้น ในท้ายที่สุดค่าใช้จ่ายที่เพิ่มขึ้นเหล่านี้ก็จะตกเป็นภาระกับผู้นำเข้าและผู้ส่งออก ซึ่งมีผลต่อต้นทุนสินค้า
- ในส่วนของศุลกากร ปัญหาความซับซ้อนของการดำเนินงานผ่านพิธีการศุลกากร รวมถึงกฎ ระเบียบที่ยุ่งยาก ขาดหลักเกณฑ์ มาตรฐานที่ชัดเจนในการตัดสินใจ และ วัฒนธรรมเงินค่าอำนวยความสะดวกในส่วนของภาระผ่านพิธีการศุลกากรที่ดำรงอยู่เป็นเวลานานในกระบวนการนำเข้าและส่งออก รวมถึงความไม่ละเอียดรอบคอบของตัว

แทนออกของที่ใช้บริการ ขาดความรู้จริงในการผ่านพิธีการศุลกากร ทำให้เกิดความล่าช้าทั้งในส่วนของการตรวจสอบเอกสารและการตรวจสอบสินค้า

- ในส่วนของการขนส่งสินค้า/ตู้สินค้า ปัญหาความล่าช้าในการขนส่งสินค้า เนื่องมาจากสภาพการจราจรที่ติดขัด รวมถึงความไม่มีประสิทธิภาพในการให้บริการของผู้ประกอบการขนส่ง เป็นต้น

6.1.6 สรุปผลการศึกษาแนวทางการปรับปรุงประสิทธิภาพการนำเข้าและส่งออกสินค้าด้วยคอนเทนเนอร์ทางทะเล

สำหรับการแก้ไขปัญหาในระยะสั้น เสนอให้ ทางภาครัฐหรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้องควรเข้ามาส่งเสริมหรือให้ความรู้กับผู้นำเข้า ผู้ส่งออก และ ผู้ให้บริการในส่วนของการดำเนินงานนำเข้าและส่งออกสินค้า รวมถึงหน่วยงานที่เกี่ยวข้องจะต้องเผยแพร่ข้อมูล ข่าวสาร ให้ผู้ประกอบการได้ทราบ รวมถึงเจ้าหน้าที่ของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องนั้นๆ ต้องให้คำแนะนำและความช่วยเหลือกับผู้ที่มาติดต่อในทุกกรณี

การเลือกผู้ให้บริการและการปรับปรุงความสัมพันธ์และความเข้าใจในการดำเนินงานระหว่างผู้นำเข้าหรือผู้ส่งออกกับผู้ให้บริการและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ก็เป็นแนวทางหนึ่งที่เหมาะสม ควรว่าสามารถแก้ไขปัญหาในระยะสั้น รวมถึงปรับปรุงประสิทธิภาพได้ดีในระดับหนึ่ง เนื่องจากการเลือกใช้ผู้ให้บริการเป็นสาเหตุหนึ่งที่จะส่งผลกระทบต่อค่าใช้จ่ายและเวลาในการนำเข้าและส่งออกสินค้าด้วยคอนเทนเนอร์โดยตรง แต่ทั้งนี้ผู้นำเข้าหรือผู้ส่งออกและผู้ให้บริการเองก็ควรที่จะต้องพัฒนาตนเองหรือปรับปรุงการดำเนินงานอย่างต่อเนื่อง เพื่อให้สอดคล้องกับสถานการณ์ปัจจุบัน เช่น การนำเทคโนโลยีที่ทันสมัยมาใช้งาน การพัฒนาบุคลากรในหน่วยงานของตนให้สามารถปฏิบัติงานได้อย่างมีประสิทธิภาพ พร้อมทั้งทำความเข้าใจถึง กฎ ระเบียบ และ ขั้นตอนการดำเนินงานต่างๆ ของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องได้วางไว้และปฏิบัติตามกฎระเบียบอย่างเคร่งครัด เท่านั้นที่เชื่อได้ว่าในการดำเนินงานนำเข้าส่งออกก็จะไม่เกิดปัญหาใดๆ ทั้งนี้ก็ขึ้นอยู่กับวิสัยทัศน์ของผู้บริหารในหน่วยงานนั้นๆ ซึ่งจะมีผลดีต่อทั้งผู้ให้บริการและผู้ใช้บริการ กล่าวคือ ผู้ให้บริการก็จะมีผู้ใช้บริการมากขึ้น ส่วนผู้ใช้บริการก็ได้รับบริการที่ดีมีประสิทธิภาพ ถึงแม้ว่าค่าใช้จ่ายอาจจะสูง แต่ก็ช่วยลดค่าใช้จ่ายและเวลาดำเนินงานในส่วนอื่น รวมถึงลดความเสี่ยงในการทำธุรกิจ เช่น ผู้ประกอบการขนส่งสินค้า/ตู้สินค้าควรที่จะต้องพัฒนาในส่วนของโลจิสติกส์ เพื่อเป็นการเพิ่มประสิทธิภาพในการส่งมอบสินค้าให้กับลูกค้า รวมถึงช่วยลดต้นทุนการส่งออกด้วย

สำหรับการแก้ไขปัญหาในระยะยาว ในภาพรวมแล้ว เสนอให้ ทางภาครัฐวางแผนการจัดสร้างท่าเรือ หรือ รพท. ไว้ล่วงหน้าให้เพียงพอ เพื่อรองรับการเติบโตการส่งออกสินค้าในระบบ

คอนเทนเนอร์ หรือ ทางท่าเรือและ รพท. เองอาจจะจัดสรรพื้นที่ภายใน ท่าเรือ หรือ รพท. ที่มีอยู่ให้สามารถใช้งานได้โดยมีประสิทธิภาพ และ จัดเตรียมเจ้าหน้าที่และเครื่องมือหรืออุปกรณ์ รวมถึงพัฒนาเทคโนโลยีให้สอดคล้องกับความต้องการใช้บริการในอนาคตทั้งในส่วนของ ศุลกากร ท่าเรือ และ รพท. เพื่อให้มีต้นทุนต่ำลงและมีความสะดวกรวดเร็วในการขนถ่ายสินค้ามากขึ้น รวมทั้งปรับปรุงขั้นตอนการดำเนินงานของส่วนราชการที่เกี่ยวข้องให้มีความคล่องตัวมากขึ้น เช่น ในเรื่องความซ้ำซ้อนของเอกสารที่ใช้ในการติดต่อทางราชการ เพื่อการดำเนินงานนำเข้าและส่งออก

การพัฒนากระบวนการขนส่งด้วยคอนเทนเนอร์ของประเทศไทยยังมีปัญหาในอีกหลายด้าน เช่น ความไม่ต่อเนื่องในกระบวนการขนส่ง ปัญหาด้านศุลกากร โรงพักสินค้า สำหรับการพัฒนาในระยะยาวแล้วจำเป็นต้องมีการวางแผนล่วงหน้าและดำเนินการโดยเร็วที่สุดตามลำดับความสำคัญ ซึ่งอาจจะต้องใช้เงินลงทุนสูงและความร่วมมือจากหลายฝ่ายทั้งภาครัฐและเอกชน

6.2 ข้อเสนอแนะ

เนื่องด้วยการวิจัยนี้ เป็นการศึกษาถึงกระบวนการนำเข้าและส่งออกสินค้าด้วยคอนเทนเนอร์ทางทะเล ในมุมมองหรือการดำเนินงานของผู้นำเข้าและผู้ส่งออก โดยการดำเนินงานในหลายส่วนจะมีความเกี่ยวข้องกับหน่วยงานทั้งภาครัฐและเอกชนหลายๆ ฝ่าย ซึ่งผู้วิจัยจะไม่กล่าวถึงรายละเอียดของส่วนที่ไม่เกี่ยวข้องมากนัก เนื่องจากอยู่นอกเหนือจากขอบเขตของการวิจัย และ มีความเห็นว่ารายละเอียดในแต่ละขั้นตอนนั้นมีข้อมูลมากเพียงพอที่จะสามารถนำเสนอเป็นหัวข้อวิทยานิพนธ์ในสาขาที่เกี่ยวข้องสำหรับผู้สนใจต่อไปได้ เช่น

- พิจารณาสินค้าตัวอื่นที่น่าสนใจ เพิ่มกรณีศึกษา และ ตัวอย่างข้อมูล
- พิจารณาวិธีการชำระเงินรูปแบบอื่น เช่น D/A (Document Against Acceptance) หรือ D/P(Document Against Payment) และ
- ขยายขอบเขตของพื้นที่ศึกษาต่อไป อาจจะทำให้ครอบคลุมท่าเรือเอกชน รวมถึง รพท. และ สตส. อื่นๆ นอกเหนือจาก ท่าเรือกรุงเทพ ท่าเรือแหลมฉบัง และ รพท. การรถไฟฯ ลาดกระบัง เป็นต้น

โดยส่วนใหญ่ข้อมูลที่ใช้ในการศึกษาค้างนี้เป็นข้อมูลที่ได้จากการสำรวจและเก็บรวบรวมข้อมูลจากการดำเนินงานจริง ภายในช่วงเดือน มิถุนายน พ.ศ. 2545 ถึง มกราคม พ.ศ. 2546 และอาจจะมีข้อมูลเพิ่มเติมหลังจากช่วงเวลาที่ทำการศึกษาและเก็บรวบรวมข้อมูลบ้างบางส่วน ดังนั้นข้อสรุปหรือปัจจัยที่ได้จากการวิจัยนี้ อาจจะเป็นเปลี่ยนแปลงไปตามสถานการณ์ปัจจุบันและสภาพเศรษฐกิจ รวมถึงข้อมูลที่น่ามาใช้ในการวิเคราะห์และสรุปผลบางส่วนอาจจะเป็นเพียงพอ ทั้งนี้เนื่องด้วยข้อจำกัดทางด้านธุรกิจหรือข้อมูลบางส่วนเป็นความลับทางธุรกิจของบริษัทตัว

อย่างที่ทำการศึกษาและเก็บรวบรวมข้อมูล ทางแหล่งข้อมูลสามารถให้ข้อมูลได้ละเอียดถึงในระดับหนึ่ง เช่น ข้อมูลอัตราค่าบริการของผู้ให้บริการ ระยะเวลาในการดำเนินงานในบางกระบวนการ ทางผู้ให้บริการสามารถให้ข้อมูลได้เป็นช่วงของค่าเฉลี่ย เป็นต้น ดังนั้นการนำข้อมูลส่วนใดส่วนหนึ่งของงานวิจัยนี้ไปใช้อ้างอิงหรือเพื่อประโยชน์อื่นใดควรคำนึงถึงขอบเขตและสมมติฐานของการวิจัยด้วย



สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

รายการอ้างอิง

- กมลชนก สุทธิวาทนฤพุดิ. ธุรกิจพาณิชย์นาวี. พิมพ์ครั้งที่ 6. กรุงเทพมหานคร :
 โรงพิมพ์แห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2541.
- กมลชนก สุทธิวาทนฤพุดิ. เทคนิคการบริหารการขนส่งทางเรือ. พิมพ์ครั้งที่ 1. กรุงเทพมหานคร :
 โรงพิมพ์แห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2532.
- กมลชนก สุทธิวาทนฤพุดิ และ สุมาลี อแคงนุ. การบริหารท่าเรือ. พิมพ์ครั้งที่ 1. กรุงเทพมหานคร :
 โรงพิมพ์แห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2533.
- เกียรติศักดิ์ ตูลาธรรมกุล. การวิเคราะห์ต้นทุนการเคลื่อนย้ายผู้คอนเทนเนอร์ของการท่าเรือแห่งประเทศไทย. วิทยานิพนธ์มหาบัณฑิต ภาควิชาการบัญชี คณะพาณิชยศาสตร์และการบัญชี จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2534.
- กองเศรษฐกิจการขนส่งและคมนาคม สำนักปลัดกระทรวงคมนาคม. การศึกษามาตรการส่งเสริมให้มีการขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟระหว่างท่าเรือพาณิชย์แหลมฉบังกับสถานีบรรจและแยกสินค้ากล่อง (ICD) ที่ลาดกระบัง. กรุงเทพมหานคร : 2538.
- การท่าเรือแห่งประเทศไทย. 2544. อัตราค่าภาระท่าเรือกรุงเทพ.
- การท่าเรือแห่งประเทศไทย. 2544. อัตราค่าภาระท่าเรือแหลมฉบัง.
- เจียมจิต ผลวิศา และ ศิริ ชำนิวิทย์ภรณ์. การปฏิบัติเกี่ยวกับพิธีการส่งออก. เอกสารวิชาการส่งออก ชุดที่ 1 พัฒนาความรู้สู่ตลาดโลก เรื่องที่ 1 ความรู้เบื้องต้นในการประกอบธุรกิจส่งออก. กรุงเทพมหานคร : กรมพาณิชย์สัมพันธ์, 2532.
- ชมภู กาญจนาท. การศึกษาและเปรียบเทียบการขนส่งสินค้าอุตสาหกรรมทางทะเลระหว่างระบบบรรจุตู้และระบบไม่บรรจุตู้. วิทยานิพนธ์มหาบัณฑิต ภาควิชาพาณิชยศาสตร์ คณะพาณิชยศาสตร์และการบัญชี จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2528.
- ฐานิญา ธนาบริบูรณ์. ปัญหาและอุปสรรคในการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ ณ ท่าเรือพาณิชย์แหลมฉบัง ศึกษาเฉพาะกรณีสินค้าตู้ (คอนเทนเนอร์). วิทยานิพนธ์ธุรกิจมหาบัณฑิต (ธุรกิจต่างประเทศ) คณะบริหารธุรกิจ มหาวิทยาลัยสยาม, 2539.
- ดำรงศักดิ์ ชัยสนิท และ ก่อเกียรติ วิริยะกิจพัฒนา. การนำเข้าและการส่งออก Import-Export Procedure. พิมพ์ครั้งที่ 1. กรุงเทพมหานคร : สำนักพิมพ์วิงอักษร, 2536.
- ธีระ อชกุล และ คณะ. การเพิ่มศักยภาพในการแข่งขันของอุตสาหกรรมสิ่งทอ, ศูนย์วิจัยเศรษฐศาสตร์ คณะเศรษฐศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
 เสนอต่อสำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัย, 2540.

- นิตย จันทรมังคละศรี และคณะ. โครงการศึกษาค่าใช้จ่ายที่บริษัทเรือเรียกเก็บเป็นค่า Terminal Handling Charge. ฝ่ายวิจัยการพัฒนาศาสตร์และเทคโนโลยี สถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศ, 2539.
- นิพนธ์ วรรณโกษิตย์ และคณะ. ความพึงพอใจของผู้ใช้บริการที่มีต่อการให้บริการของการท่าเรือแห่งประเทศไทย กรณีศึกษา : ท่าเรือกรุงเทพและท่าเรือแหลมฉบัง. คณะรัฐประศาสนศาสตร์ สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์, 2543
- ประไพศรี อินทรองพล. การส่งสินค้าเข้าและส่งออก. กรุงเทพมหานคร : ศูนย์ส่งเสริมวิชาการ, (ม.ป.ป.)
- ประไพศรี อินทรองพล. การส่งสินค้าเข้าและส่งออก : วิธีส่งสินค้าทางอากาศ ทางเรือ และเอกสารต่างๆ. กรุงเทพมหานคร : ศูนย์ส่งเสริมวิชาการ, (ม.ป.ป.)
- ประพันธ์ โลหะวิริยศิริ. การเลือกซื้อบริการขนส่งสินค้าทางทะเล. คณะพาณิชยศาสตร์และการบัญชี มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2535.
- ผาสุก พงษ์ไพจิตร และคณะ. รายงานผลการวิจัย การคอร์รัปชั่นในระบบราชการไทย. กรุงเทพฯ : สำนักงาน ป.ป.ป. สำนักงานนายกรัฐมนตรี, 2541
- พงศา พรวิชัยวิเศษกุล กมลชนก สุทธิวาทนฤพุมิ วสันต์ ภูวภัทรพร และ พสุ เดชะรินทร์. 2543. ท่าเรือ : การเรียกเก็บค่าภาระหน้าท่าของบริษัทเรือผลกระทบต่ออุตสาหกรรมส่งออก. จุฬาลงกรณ์วารสาร ปีที่ 12 ฉบับที่ 48 (กรกฎาคม-กันยายน 2543) : 15-34.
- พชร สิ้นสวัสดิ์. เอกสารประกอบการอบรมหลักสูตรธุรกิจพาณิชยนาวิ เรื่อง EDI กับพิธีการศุลกากร. กรุงเทพมหานคร : สถาบันธุรกิจพาณิชยนาวิ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2544.
- พรชัย วิมลรัตน์ และ กมลชนก สุทธิวาทนฤพุมิ. สถานีตรวจและบรรจุสินค้าออกท่า. รายงานการสัมมนาทางวิชาการเรื่องการพัฒนาการขนส่งระหว่างประเทศในทศวรรษหน้า. 80-91. พิมพ์ครั้งที่ 1. กรุงเทพมหานคร : สถาบันธุรกิจพาณิชยนาวิ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2533.
- พรเทพ ตันธนะสฤษดี และ คนอื่นๆ. หนังสือพาณิชยนาวิเล่มแรก : อนุสรณ์งานพระราชทานเพลิงศพ นายสาริน สฤทธิธนะ. (ม.ป.ท.), 2543.
- ไพศาล ชื่นจิตร และคณะ. การวิจัยประเมินผลประสิทธิภาพระบบ EDI ในงานศุลกากรด้านพิธีการส่งออก กรณีศึกษา : ส่วนการส่งออก สำนักงานศุลกากรท่าอากาศยานกรุงเทพ. คณะรัฐประศาสนศาสตร์ สถาบันพัฒนบริหารศาสตร์, 2541.
- มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช สาขาวิชาการจัดการ. เอกสารการสอนชุดวิชาการจัดการงานขนส่งสินค้า. เล่มที่ 1 หน่วยที่ 1-7. นนทบุรี : โรงพิมพ์มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช, 2544.

- มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมมาธิราช สาขาวิชาการจัดการ. เอกสารการสอนชุดวิชาการจัดการงานขนส่งสินค้า. เล่มที่ 2 หน่วยที่ 9-15. นนทบุรี : โรงพิมพ์มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมมาธิราช, 2544.
- มาณฑุ สังขมิตร. หลักการค้าระหว่างประเทศ. พิมพ์ครั้งที่ 8. กรุงเทพมหานคร : โรงพิมพ์อักษรพิทยา, 2533.
- เรืองยศ เลี้ยงพันธ์. ความรู้เกี่ยวกับ การทำเรือแห่งประเทศไทย. ศูนย์บริการการให้บริการและข้อมูลข่าวสารของการท่าเรือแห่งประเทศไทย, 2543.
- ลิลี โกศัยยานนท์. คู่มือวิชาการสิ่งทอ, พิมพ์ครั้งที่ 1. กรุงเทพมหานคร : มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2541.
- วิชัย มากวัฒน์สุข. คู่มือศุลกากรระบบใหม่. พิมพ์ครั้งที่ 1. กรุงเทพมหานคร : บริษัทบรรณศิลป์ พรินติ้ง จำกัด, 2543.
- วันเพ็ญ กฤตผล จินตนา บุญงการ และ ดนุชา คุณพนิชกิจ. การวิเคราะห์ต้นทุนการใช้ตู้บรรจุสินค้าเพื่อการตั้งราคา สำหรับกิจการเดินเรือสินค้า : รายงานผลวิจัย. กรุงเทพมหานคร : โรงพิมพ์แห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2530.
- วีรพล เลิศทรัพย์สุริย์. ภาคินพนธ์ : ความพึงพอใจของตัวแทนผู้ส่งออกในการบริการส่งออกด้านการตรวจปล่อยของสำนักงานศุลกากรส่งออกท่าเรือกรุงเทพ.
ปริญญาพัฒนาบริการศาสตรมหาบัณฑิต (พัฒนาสังคม) คณะพัฒนาสังคม สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์, 2540.
- วีรยา ภัทรอาชาชัย. การศึกษาระบบการจัดการและการดำเนินงาน ของบริษัทเดินเรือกับการพัฒนาพาณิชย์นาวีไทย. วิทยานิพนธ์มหาบัณฑิต ภาควิชาพาณิชย์ศาสตร์ คณะพาณิชย์ศาสตร์และการบัญชี จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2527.
- ศุภชัย ศุภลาศัย, อุตสาหกรรมสิ่งทอ : รายงานฉบับฉบับสมบูรณ์
เสนอต่อสภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย, กรุงเทพมหานคร : ฝ่ายแผนงานเศรษฐกิจรายสาขา สถาบันวิจัยเพื่อพัฒนาประเทศไทย, 2539.
- สมชาย คงเวินสุทธิ. เศรษฐกิจวิเคราะห์เกี่ยวกับอัตราค่าระวางขนส่งทางทะเล ของชมรมเดินเรือ : ศึกษาเฉพาะกรณีการขนส่งสินค้าออกของประเทศ. วิทยานิพนธ์เศรษฐศาสตร์มหาบัณฑิต ภาควิชาเศรษฐศาสตร์ คณะเศรษฐศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2525.
- สมศักดิ์ จิระปัญญาวงศ์. ผลกระทบของผู้ประกอบการและผู้รับบริการต่อการนำระบบ EDI มาใช้ในงานศุลกากรด้านพิธีการนำเข้า กรณีศึกษา : ด้านศุลกากรแหลมฉบัง สำนักศุลกากรภาคที่ 1. คณะรัฐศาสตร์ ภาควิชารัฐประศาสนศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2544.

สัญญาชัย บุรณเจริณ, วรรณกรรมปริทัศน์ อุตสาหกรรมสิ่งทอและเครื่องนุ่งห่ม,

โครงการประเมินผลการดำเนินงานของภาคอุตสาหกรรม

สำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรม กระทรวงอุตสาหกรรม, กรุงเทพมหานคร, 2543

สุนันทา พัฒน์จันทร์หอม และ นางสาววรรณภา วัฏบุญเลี้ยง. การศึกษาเรื่องการขนส่งด้วยระบบ

คอนเทนเนอร์. กรุงเทพมหานคร : สถาบันพาณิชยนาวิ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2542.

สุภัตตรา โฉ่หิวัชรกุล และคณะ. รายงานการวิจัยเรื่องท่าเรือและการใช้ท่าเรือของประเทศไทย.

กรุงเทพมหานคร : สถาบันพาณิชยนาวิ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2532.

สุรัฐ ศิริไสยาสน์. การประเมินประสิทธิภาพของท่าคอนเทนเนอร์. วารสารกรมเจ้าท่า

ปีที่ 1, ฉบับที่ 2. (พฤษภาคม-สิงหาคม 2541) : 51-63;

ปีที่ 1, ฉบับที่ 3. (กันยายน-ธันวาคม 2541) : 59-69.

สุรินทร์ ตันตีสวรรณากุล. เอกสารประกอบการอบรมหลักสูตรธุรกิจพาณิชยนาวิ เรื่อง การประ

กันภัยทางทะเลและการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทน. กรุงเทพมหานคร :

สถาบันธุรกิจพาณิชยนาวิ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2544.

เหรียญ วรพีพัฒนิกัธร. เอกสารประกอบการอบรมหลักสูตรธุรกิจพาณิชยนาวิ เรื่อง เอกสารที่ใช้

ในธุรกิจการขนส่งทางเรือ. กรุงเทพมหานคร : สถาบันธุรกิจพาณิชยนาวิ

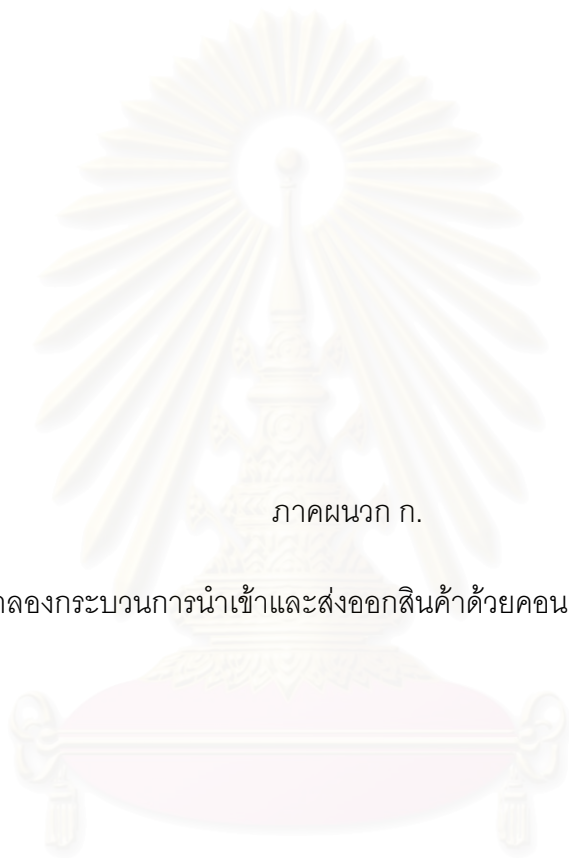
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2544.

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



ภาคผนวก

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



ภาคผนวก ก.

แบบจำลองกระบวนการนำเข้าและส่งออกสินค้าด้วยคอนเทนเนอร์ทางทะเล

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

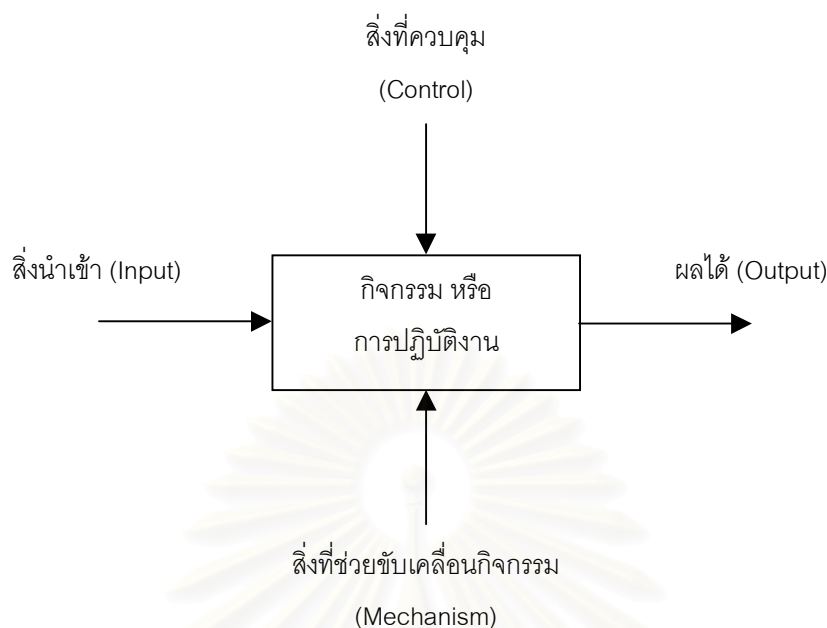
แบบจำลองกระบวนการนำเข้าและส่งออกสินค้าด้วยคอนเทนเนอร์ทางทะเล

จากการศึกษาและเก็บรวบรวมข้อมูลเกี่ยวกับกระบวนการนำเข้าและส่งออกสินค้าด้วยคอนเทนเนอร์ทางทะเล สามารถสรุปกระบวนการดังกล่าวได้เป็นลำดับขั้นตอน โดยได้พิจารณาเลือกใช้ แบบจำลองกิจกรรม IDEF0 (Integration Definition language 0) เป็นมาตรฐานสำหรับการสร้างและนำเสนอกระบวนการนำเข้าและส่งออกสินค้าด้วยคอนเทนเนอร์ทางทะเล ซึ่งจะได้นำเสนอต่อไปในภาคผนวก ก นี้ ส่วนรายละเอียดหรือคำอธิบายประกอบของกระบวนการตามแบบจำลองกิจกรรม จะได้นำเสนอต่อไปในภาคผนวก ข โดยที่แบบจำลองกิจกรรม IDEF0 เป็นแบบจำลองที่เป็นมาตรฐานที่ใช้โดยทั่วไปและง่ายต่อความเข้าใจกระบวนการ ซึ่งสามารถอธิบายถึงรายละเอียดและส่วนประกอบของแบบจำลอง IDEF0 โดยย่อได้ดังนี้

IDEF0 เป็นมาตรฐานในการเขียนแบบจำลองการปฏิบัติงาน (Function Model) ซึ่งแบบจำลองการปฏิบัติงานนี้จะแสดงโครงสร้างของการปฏิบัติงาน กิจกรรม หรือ กระบวนการที่อยู่ในพื้นที่หรือระบบที่สนใจ โดย IDEF0 เป็นส่วนหนึ่งของมาตรฐาน IDEF (Integration Definition for Function Modeling) เป็นมาตรฐานที่ใช้ในการเขียนแบบจำลองโครงสร้างของพื้นที่หรือระบบที่พิจารณา ซึ่งมาตรฐาน IDEF ถูกพัฒนาขึ้นโดย ICAM (Integrated Computer Aided Manufacturing) ในปี ค.ศ.1970 โดยเริ่มแรกมีวัตถุประสงค์เพื่อใช้เป็นเทคนิคในการวิเคราะห์ปรับปรุงผลผลิตการผลิต (Manufacturing Productivity) ให้ดียิ่งขึ้น

ในการใช้มาตรฐาน IDEF0 จะทำให้ได้แบบจำลองกิจกรรมที่แสดงลำดับการทำงานของกิจกรรมหรือการปฏิบัติงานต่างๆ ที่อยู่ในกระบวนการที่สนใจด้วยแผนภาพ ซึ่งแต่ละกิจกรรมหรือแต่ละการปฏิบัติงานจะมีสัญลักษณ์กล่องข้อความเป็นตัวแทน โดยแต่ละกล่องข้อความจะประกอบไปด้วย 5 ส่วน ดังรูปที่ ก.1

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



รูปที่ ก.1 ส่วนประกอบของกล่องข้อความที่ใช้เป็นตัวแทนกิจกรรมหรือการปฏิบัติงาน
ในการเขียนแบบจำลองกิจกรรมโดยมาตรฐาน IDEF0

จากรูปที่ ก.1 สามารถอธิบายส่วนประกอบของกล่องข้อความที่ใช้เป็นตัวแทนกิจกรรมหรือการปฏิบัติงานต่างๆ ได้ดังนี้

- กล่องข้อความจะใช้เป็นสัญลักษณ์แทนกิจกรรมหรือการปฏิบัติงาน โดยคำอธิบายที่อยู่ข้างในกล่องข้อความจะเป็นคำกริยาหรือกริยาวลี
- ลูกศรที่ชี้จากซ้ายไปขวาที่อยู่ทางด้านซ้ายของกล่องข้อความจะใช้เป็นสัญลักษณ์แทนสิ่งนำเข้า (Input) กิจกรรมหรือการปฏิบัติงานนั้นๆ โดยคำอธิบายสัญลักษณ์ในส่วนนี้จะต้องเป็นคำนามหรือนามวลี
- ลูกศรที่ชี้จากซ้ายไปขวาที่อยู่ทางด้านขวาของกล่องข้อความจะใช้เป็นสัญลักษณ์แทนผลได้ (Output) ที่เกิดจากการทำกิจกรรมหรือการปฏิบัติงานนั้นๆ โดยคำอธิบายสัญลักษณ์ในส่วนนี้จะต้องเป็นคำนามหรือนามวลี
- ลูกศรที่ชี้จากบนลงล่างที่อยู่ทางด้านบนของกล่องข้อความจะใช้เป็นสัญลักษณ์แทนสิ่งที่ควบคุม (Control) การทำกิจกรรมหรือการปฏิบัติงานนั้นๆ ซึ่งสิ่งที่ควบคุมนี้จะแสดงถึงปัจจัยที่แสดงถึงความยากง่ายในการทำกิจกรรมหรือการปฏิบัติงานนั้น โดยคำอธิบายสัญลักษณ์ในส่วนนี้จะต้องเป็นคำนามหรือนามวลี

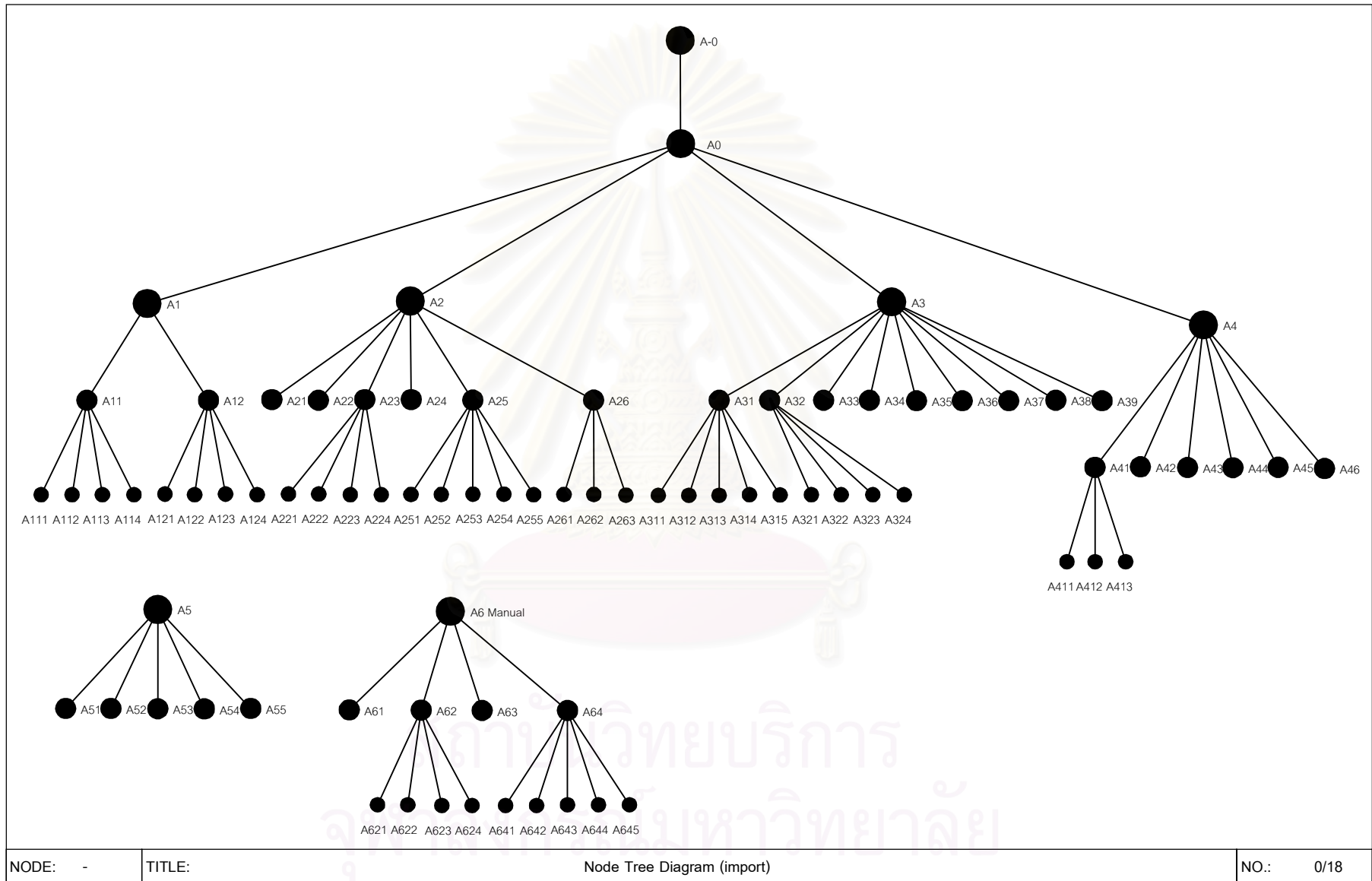
- ลูกศรที่ชี้จากล่างขึ้นบนที่อยู่ทางด้านล่างของกล่องข้อความจะใช้เป็นสัญลักษณ์แทนสิ่งที่ช่วยขับเคลื่อน (Mechanism) กิจกรรมหรือการปฏิบัติงานนั้นๆ ซึ่งสิ่งที่ช่วยขับเคลื่อนกิจกรรมนี้หมายถึงทรัพยากรที่ใช้ในกิจกรรมซึ่งเป็นที่ตั้งเครื่องมืออุปกรณ์และแรงงาน โดยคำอธิบายสัญลักษณ์ในส่วนนี้จะต้องเป็นคำนามหรือนามวลี

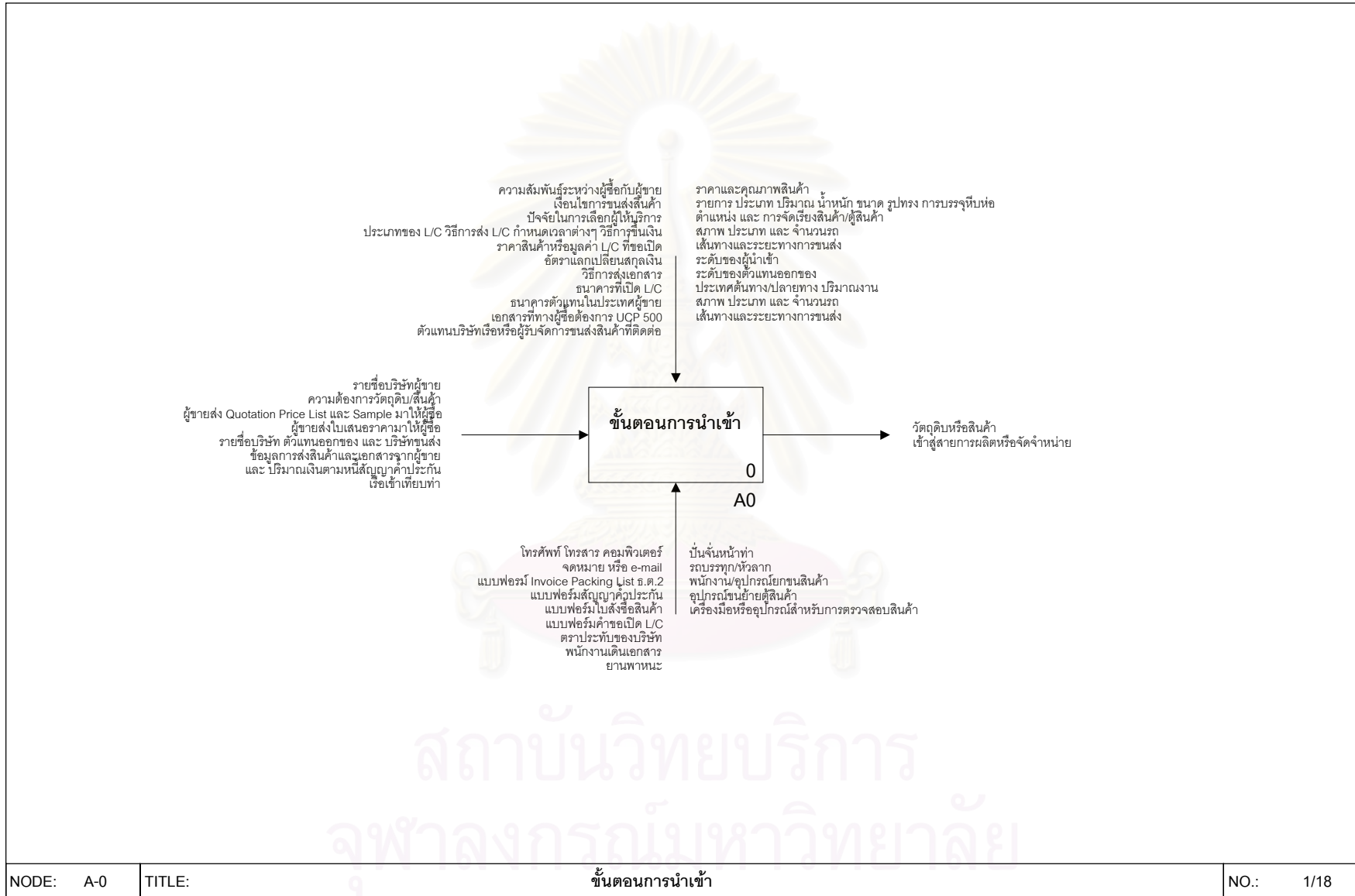
ทั้งนี้แผนภาพแบบจำลองกิจกรรม IDEFO จะมี 3 ระดับ ได้แก่

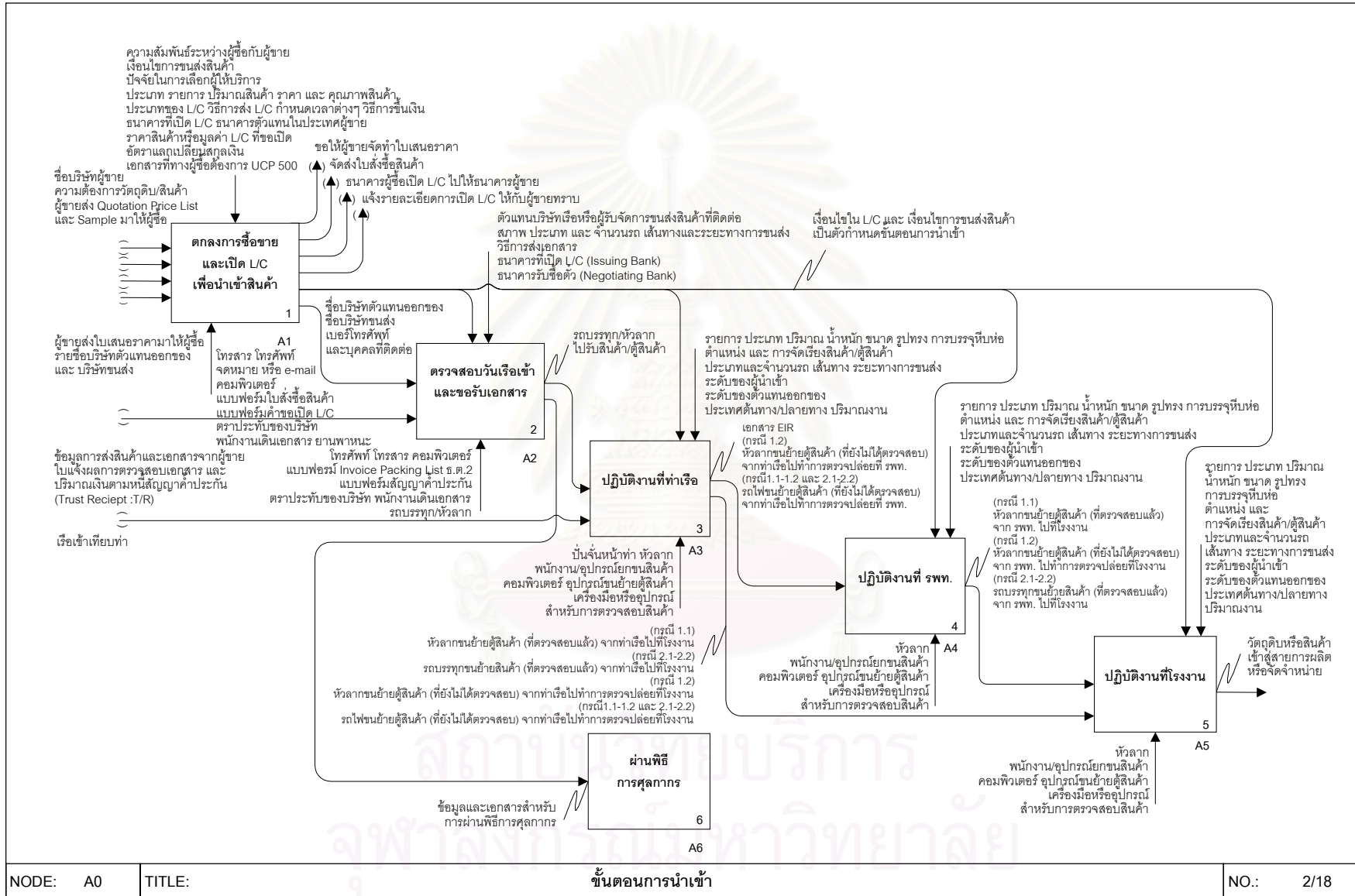
- แผนภาพระดับ A-0 เป็นแผนภาพที่แสดงคำอธิบายกระบวนการโดยสรุปโดยใช้สัญลักษณ์กล่องข้อความเพียงกล่องเดียวเป็นตัวแทน
- แผนภาพระดับ Parent เป็นแผนภาพที่ประกอบด้วยกิจกรรมหรือการปฏิบัติงานหลักๆ ซึ่งสามารถแยกย่อยออกเป็นกิจกรรมย่อยๆ ได้อีก
- แผนภาพระดับ Child เป็นแผนภาพที่แยกย่อยมาจากแผนภาพระดับ Parent ซึ่งจะเป็นแผนภาพที่แสดงรายละเอียดกิจกรรมย่อยของกิจกรรมหลักที่อยู่ในแผนภาพระดับ Parent

โดยแบบจำลองกระบวนการนำเข้าและส่งออกสินค้าด้วยคอนเทนเนอร์ทางทะเลดังกล่าว มีรายละเอียดดังต่อไปนี้

แบบจำลอง	หน้า
กระบวนการนำเข้า.....	184-202
กระบวนการส่งออก.....	203-221





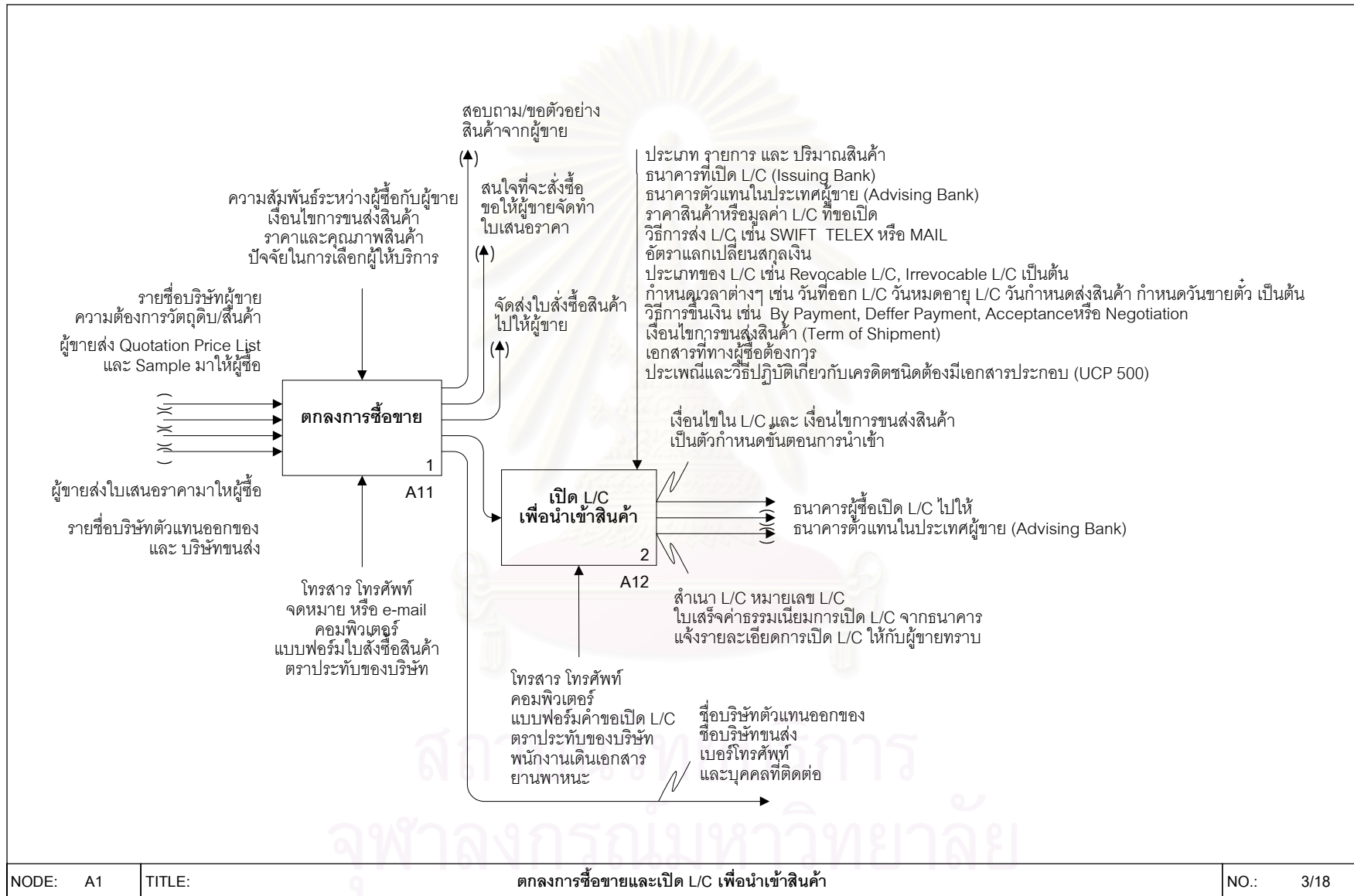


NODE: A0

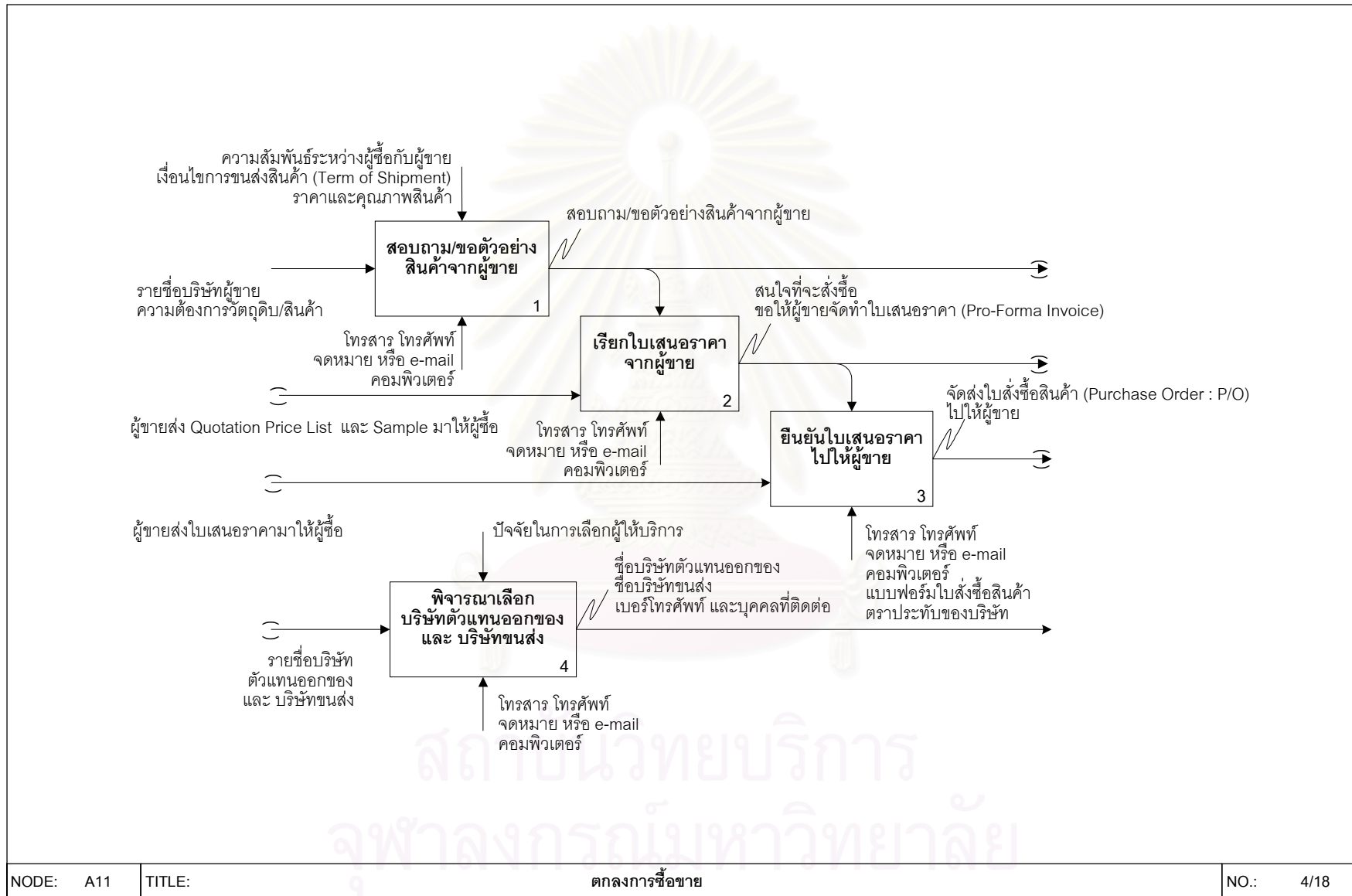
TITLE:

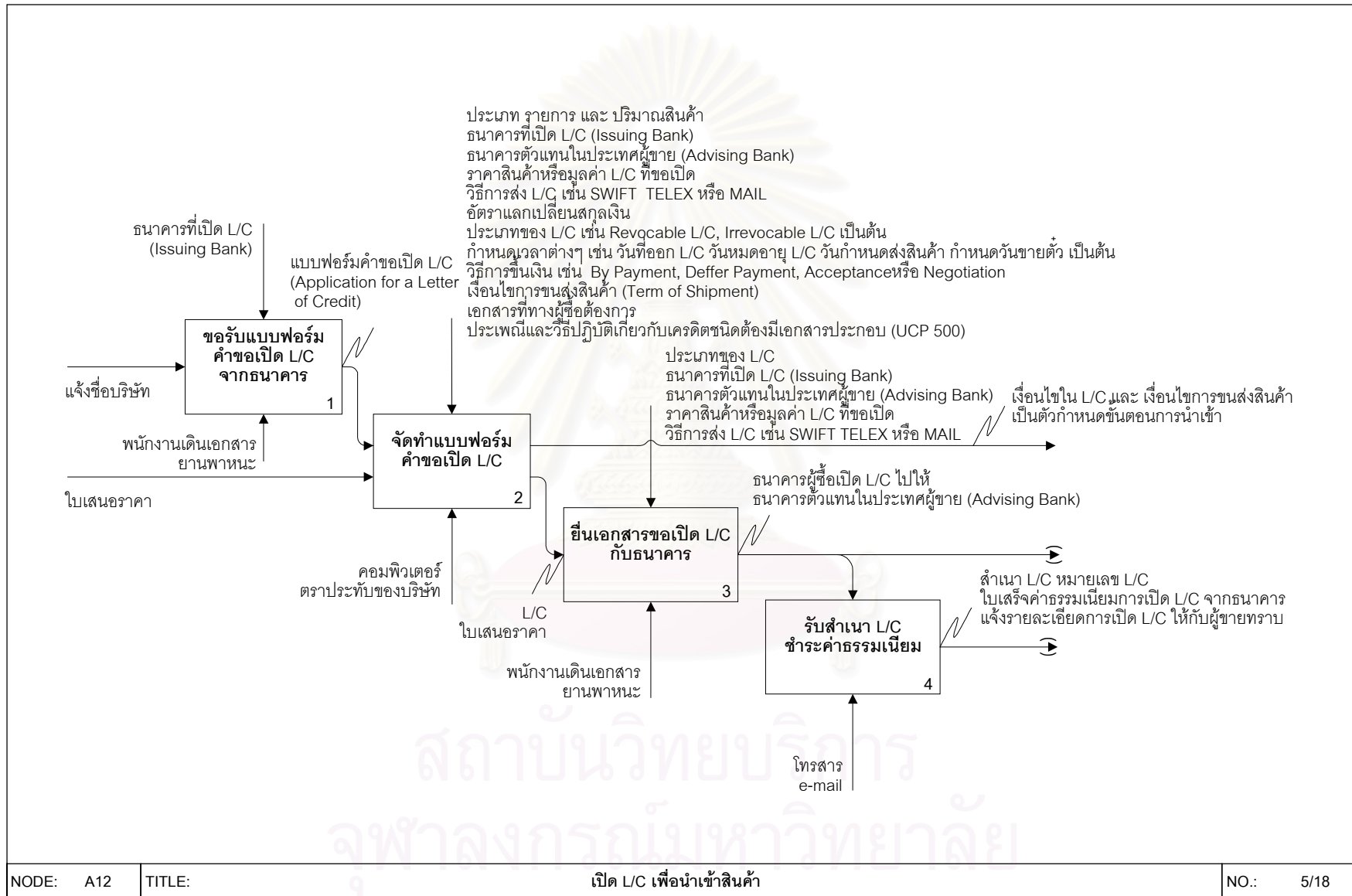
ขั้นตอนการนำเข้า

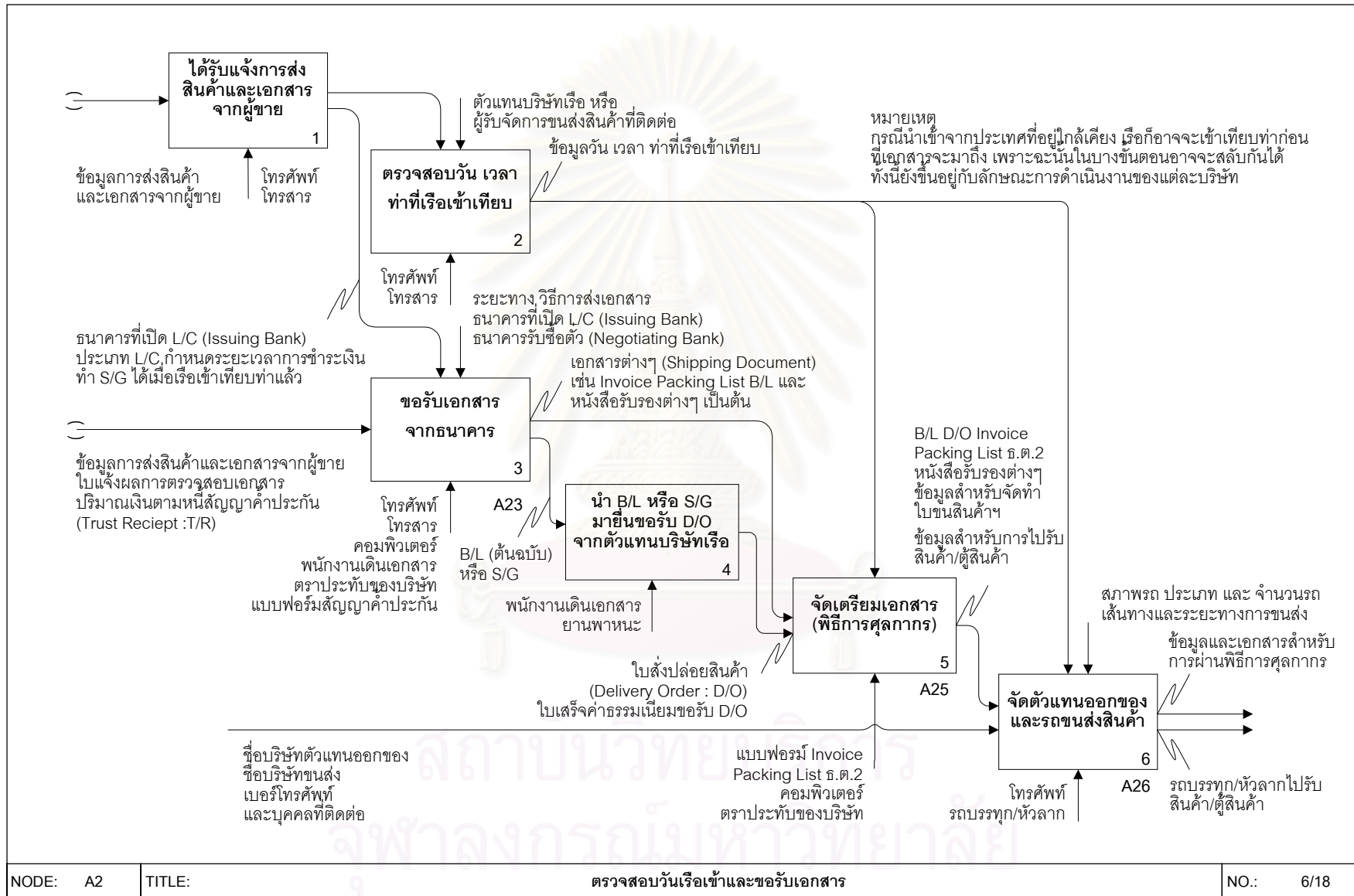
NO.: 2/18



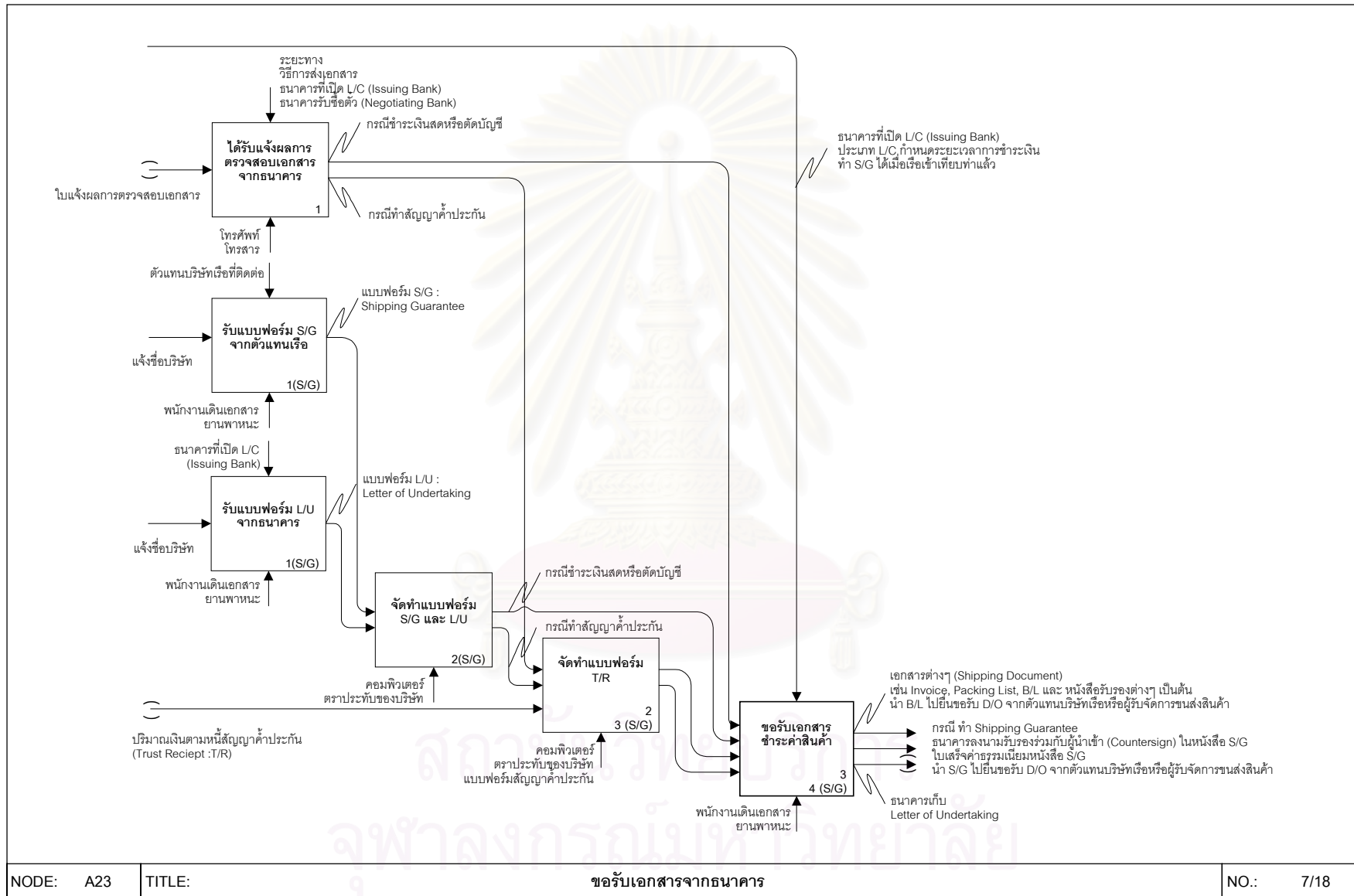
NODE: A1	TITLE: ตกลงการค้าซื้อขายและเปิด L/C เพื่อนำเข้าสินค้า	NO.: 3/18
----------	--	-----------



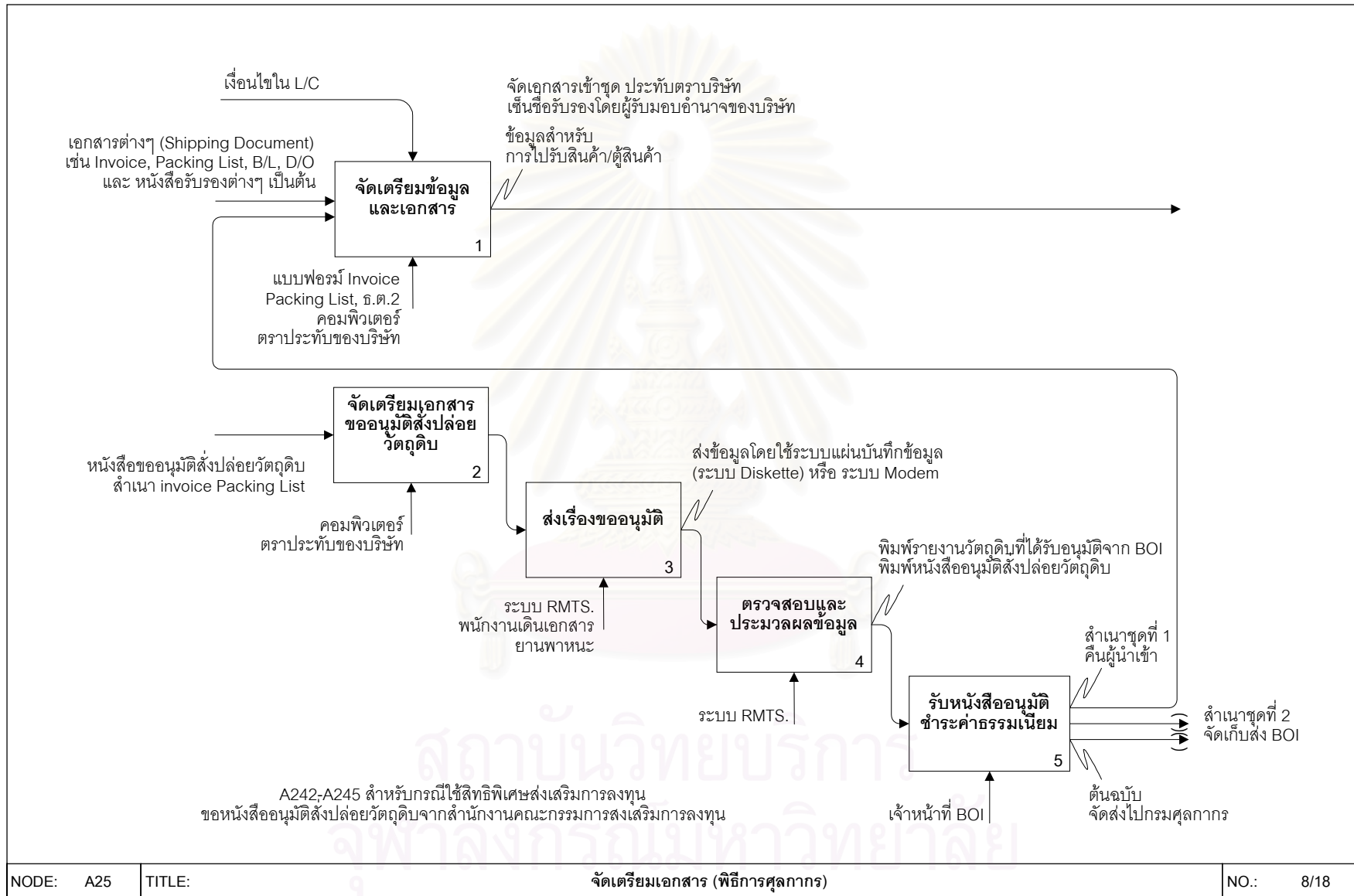




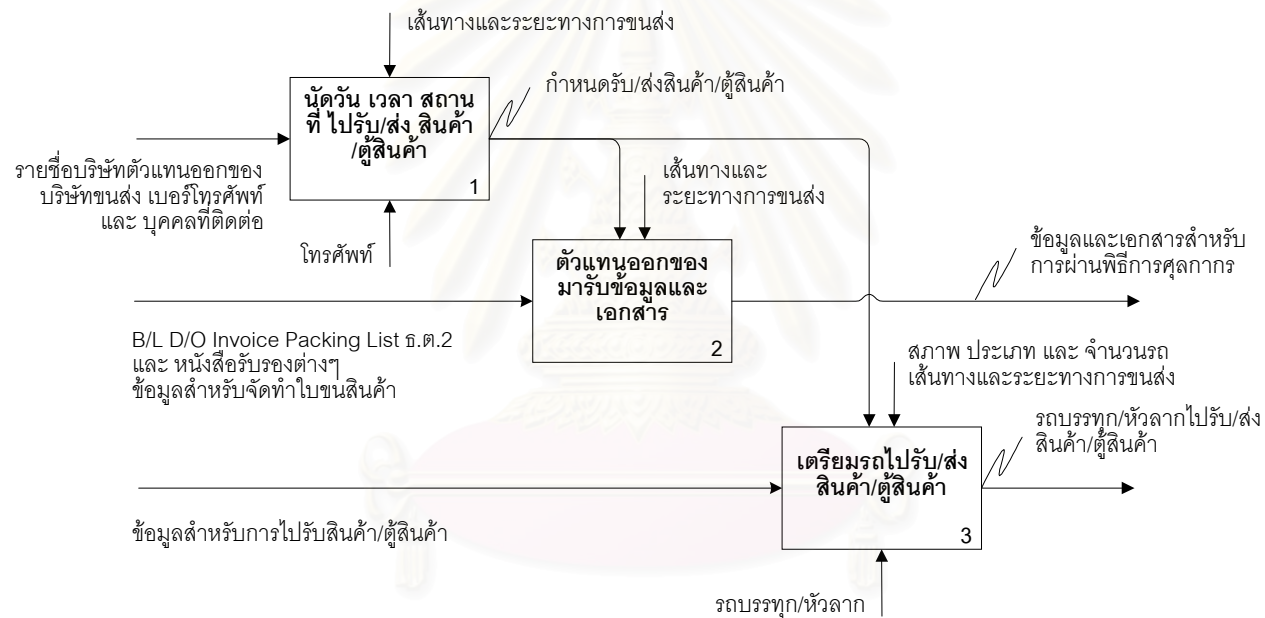
NODE: A2	TITLE: ตรวจสอบวันเรือเข้าและขอรับเอกสาร	NO.: 6/18
----------	---	-----------



NODE: A23	TITLE: ขอรับเอกสารจากธนาคาร	NO.: 7/18
-----------	------------------------------------	-----------



NODE: A25	TITLE: จัดเตรียมเอกสาร (พิธีการศุลกากร)	NO.: 8/18
-----------	---	-----------

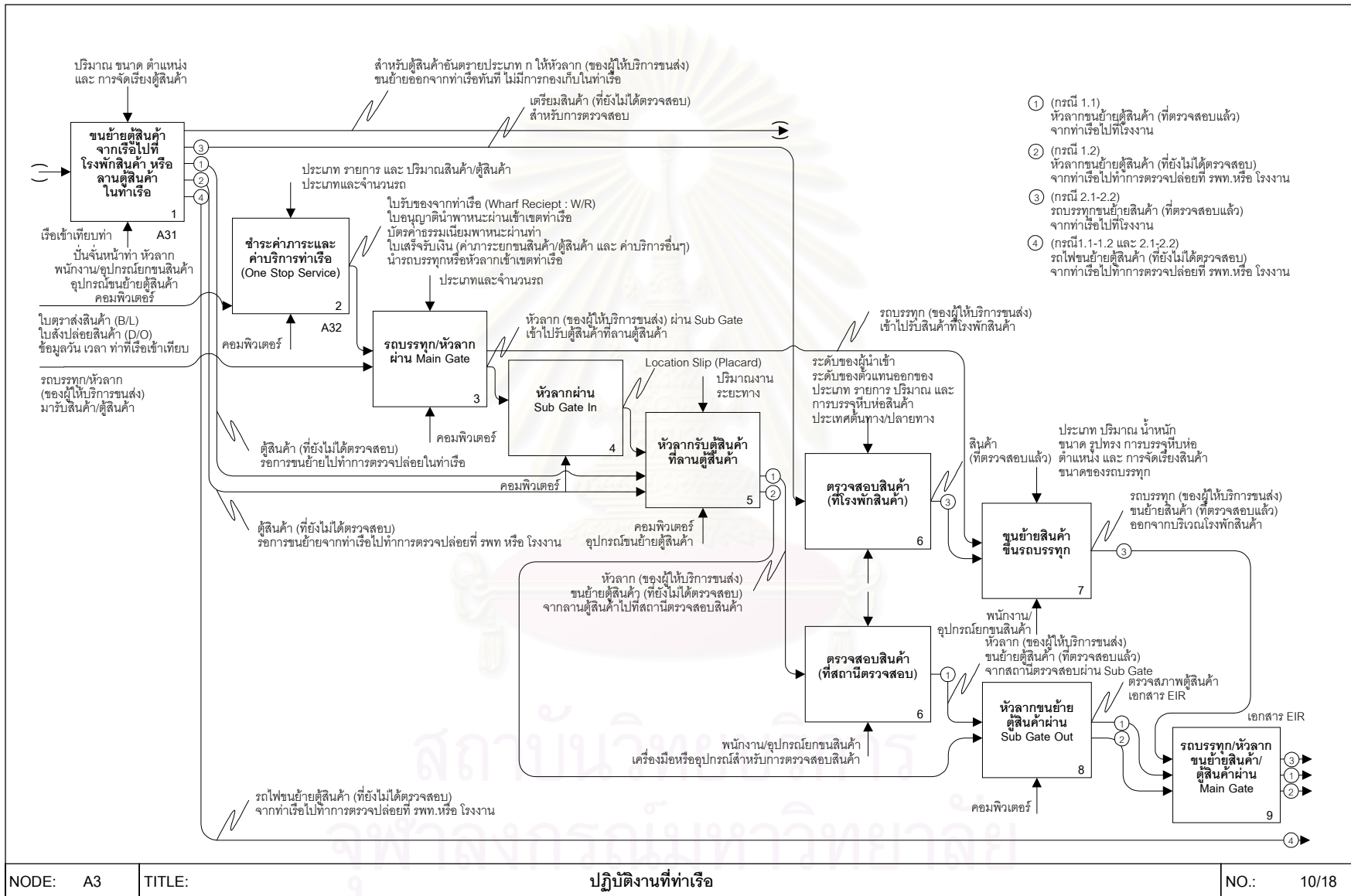


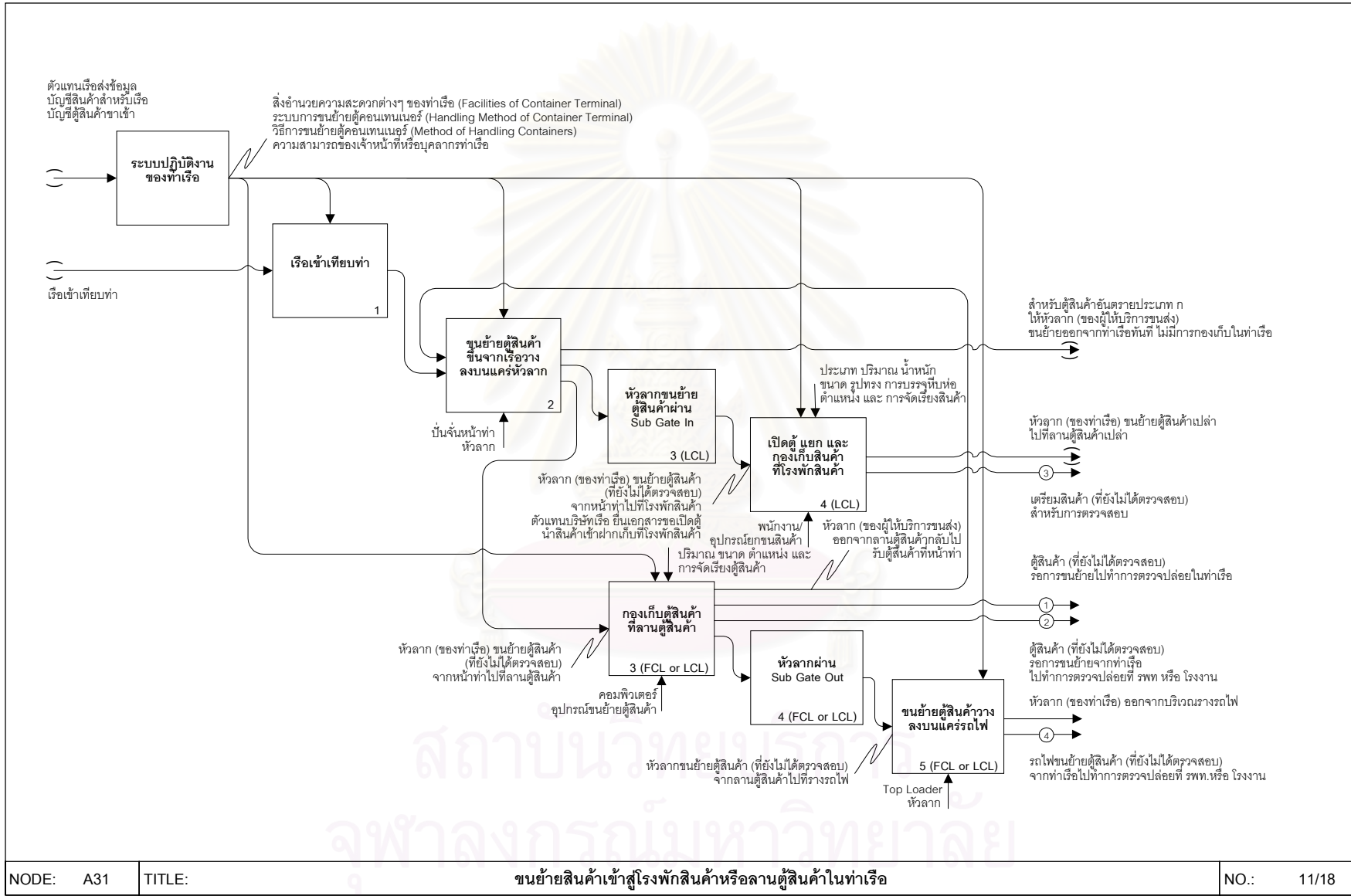
NODE: A26

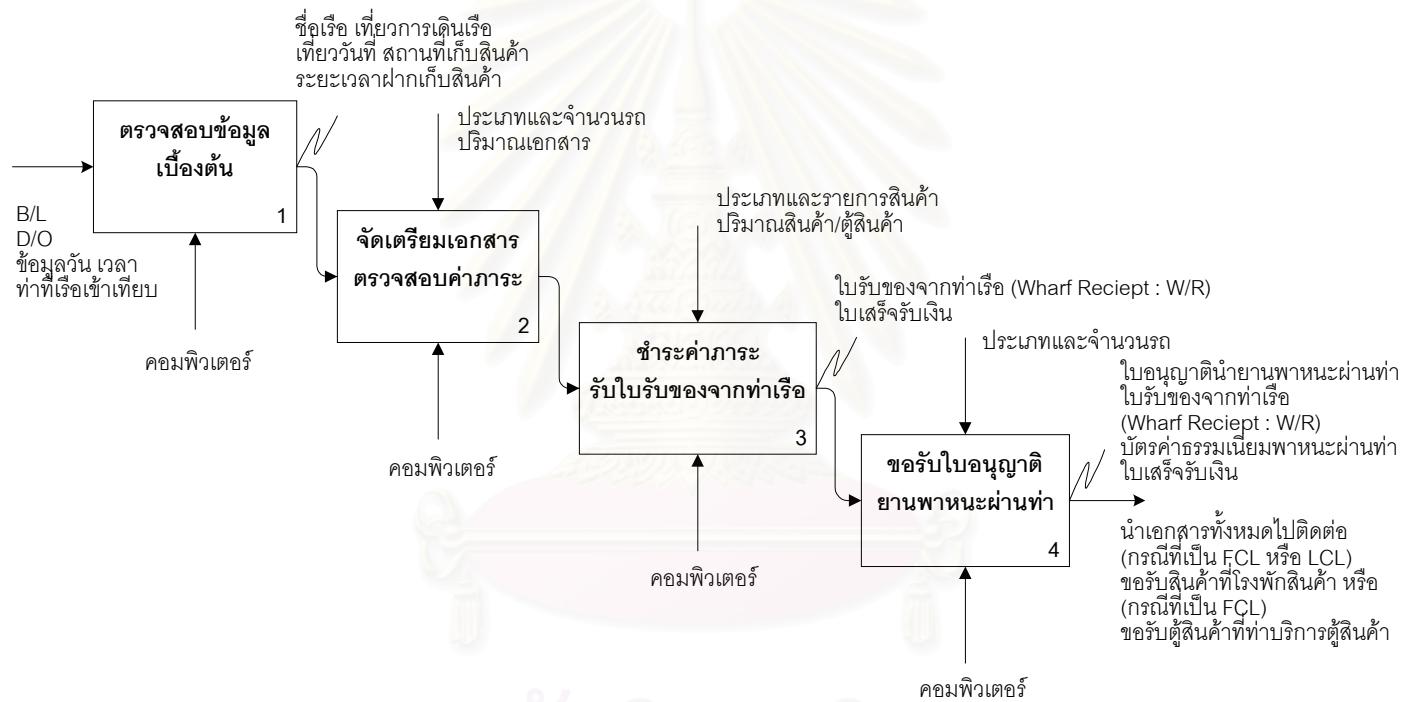
TITLE:

จัดตัวแทนออกของและรถขนส่งสินค้า

NO.: 9/18







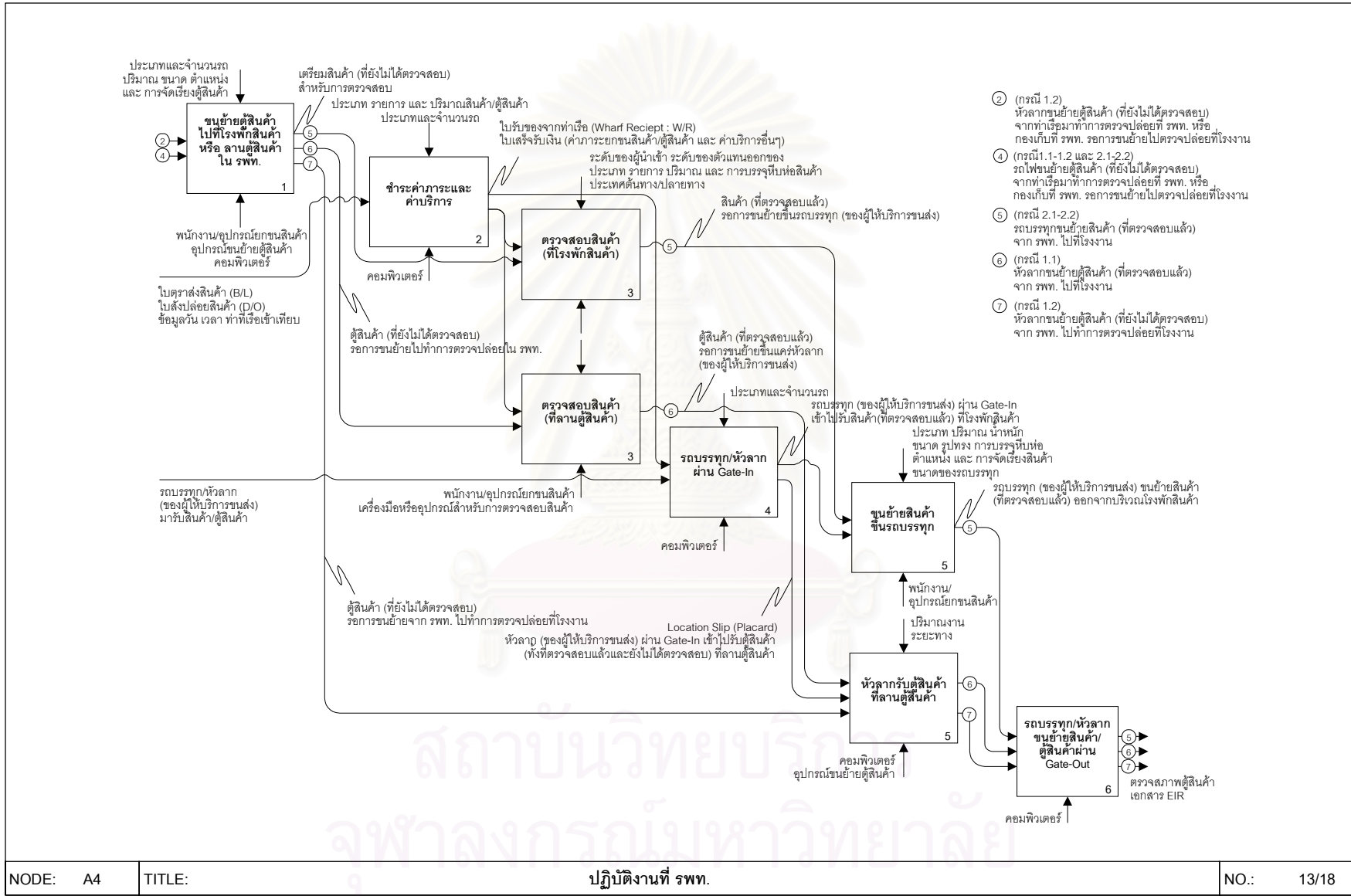
สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

NODE: A32

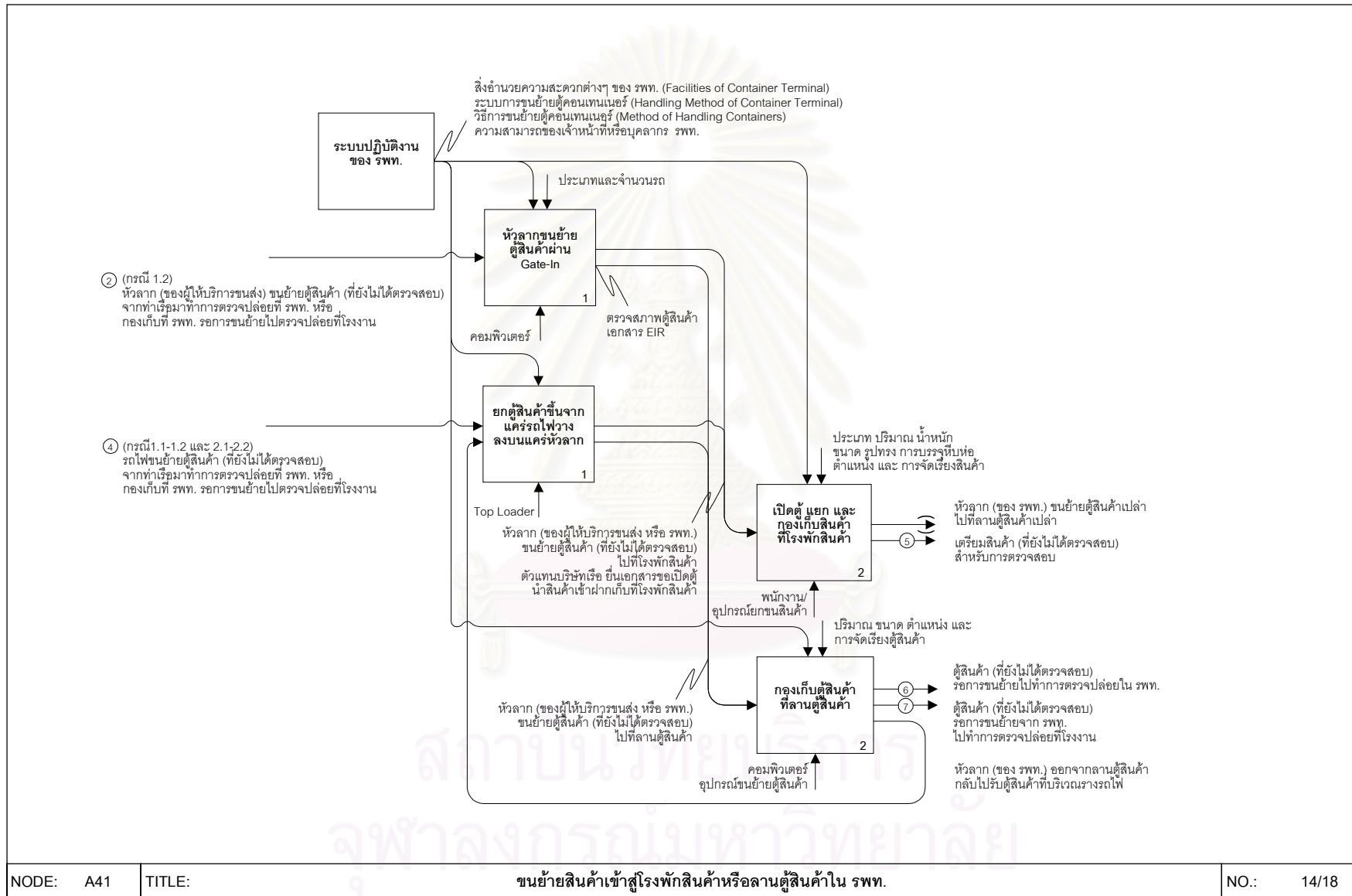
TITLE:

ชำระค่าภาระและค่าบริการท่าเรือ (One Stop Service)

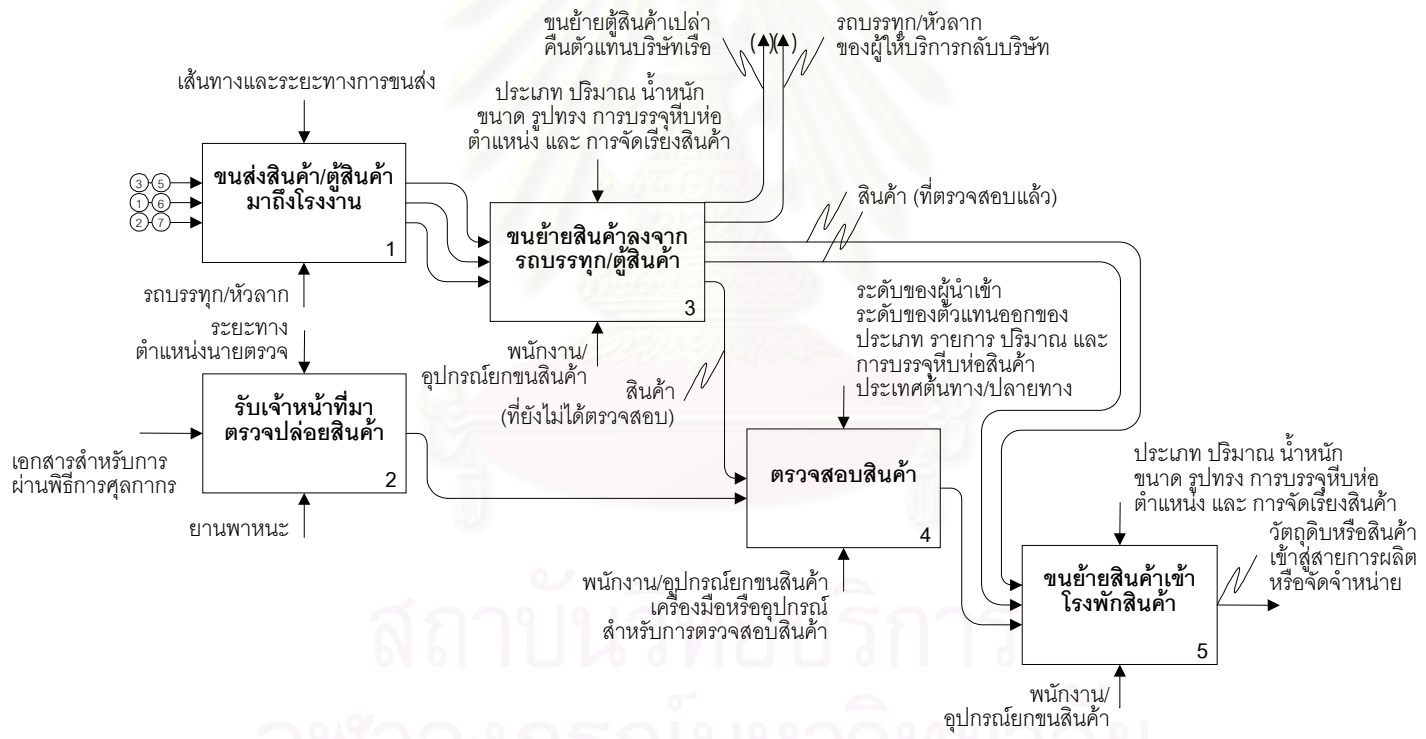
NO.: 12/18



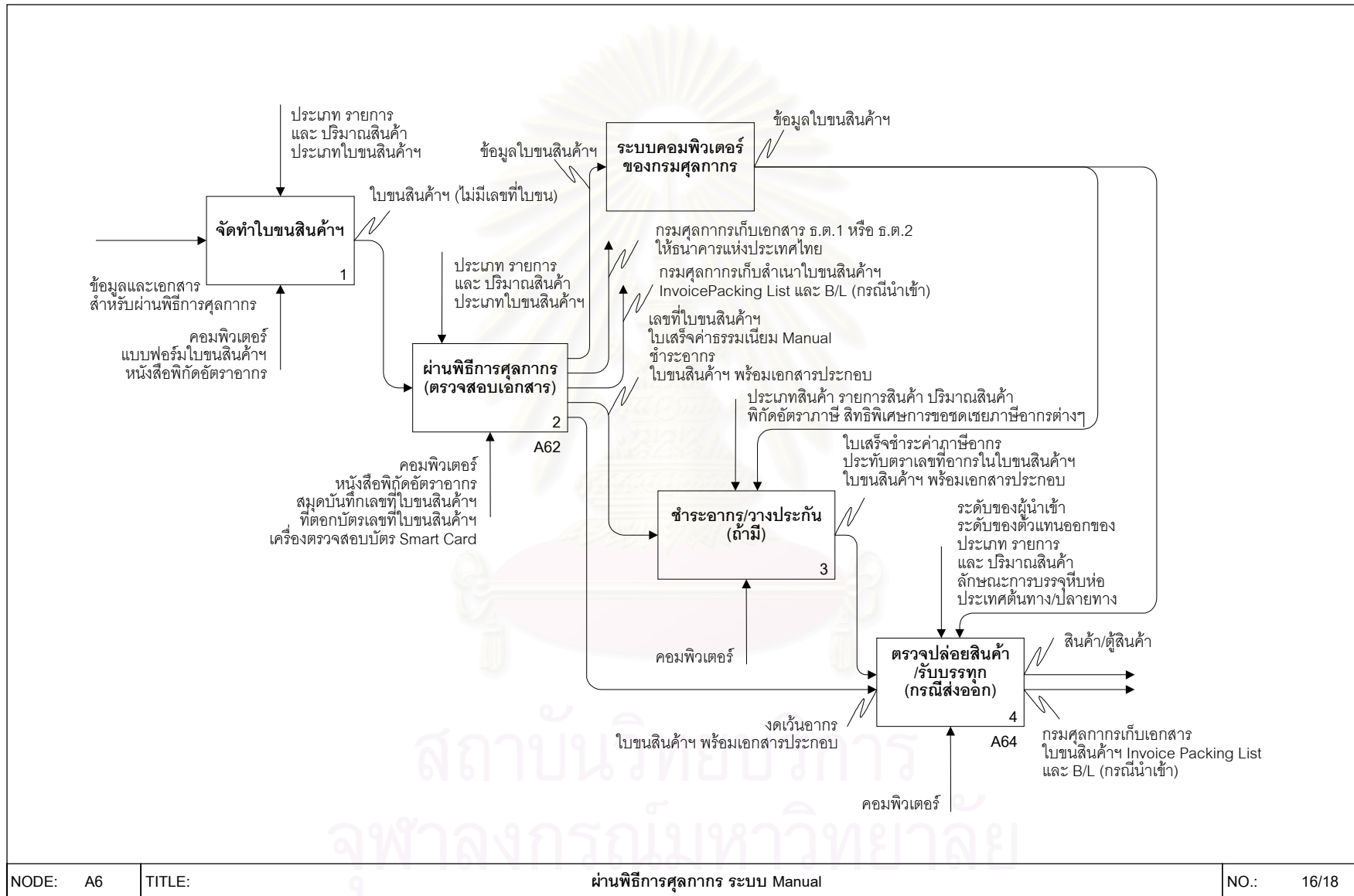
- ② (กรณี 1.2) หัวลากขนย้ายตู้สินค้า (ที่ยังไม่ได้ตรวจสอบ) จากท่าเรือมาทำการตรวจปล่อยที่ รพท. หรือ กองเก็บที่ รพท. รถการขนย้ายไปตรวจปล่อยที่โรงงาน
- ④ (กรณี 1.1-1.2 และ 2.1-2.2) รถไฟขนย้ายตู้สินค้า (ที่ยังไม่ได้ตรวจสอบ) จากท่าเรือมาทำการตรวจปล่อยที่ รพท. หรือ กองเก็บที่ รพท. รถการขนย้ายไปตรวจปล่อยที่โรงงาน
- ⑤ (กรณี 2.1-2.2) รถบรรทุกขนย้ายสินค้า (ที่ตรวจสอบแล้ว) จาก รพท. ไปที่โรงงาน
- ⑥ (กรณี 1.1) หัวลากขนย้ายตู้สินค้า (ที่ตรวจสอบแล้ว) จาก รพท. ไปที่โรงงาน
- ⑦ (กรณี 1.2) หัวลากขนย้ายตู้สินค้า (ที่ยังไม่ได้ตรวจสอบ) จาก รพท. ไปทำการตรวจปล่อยที่โรงงาน

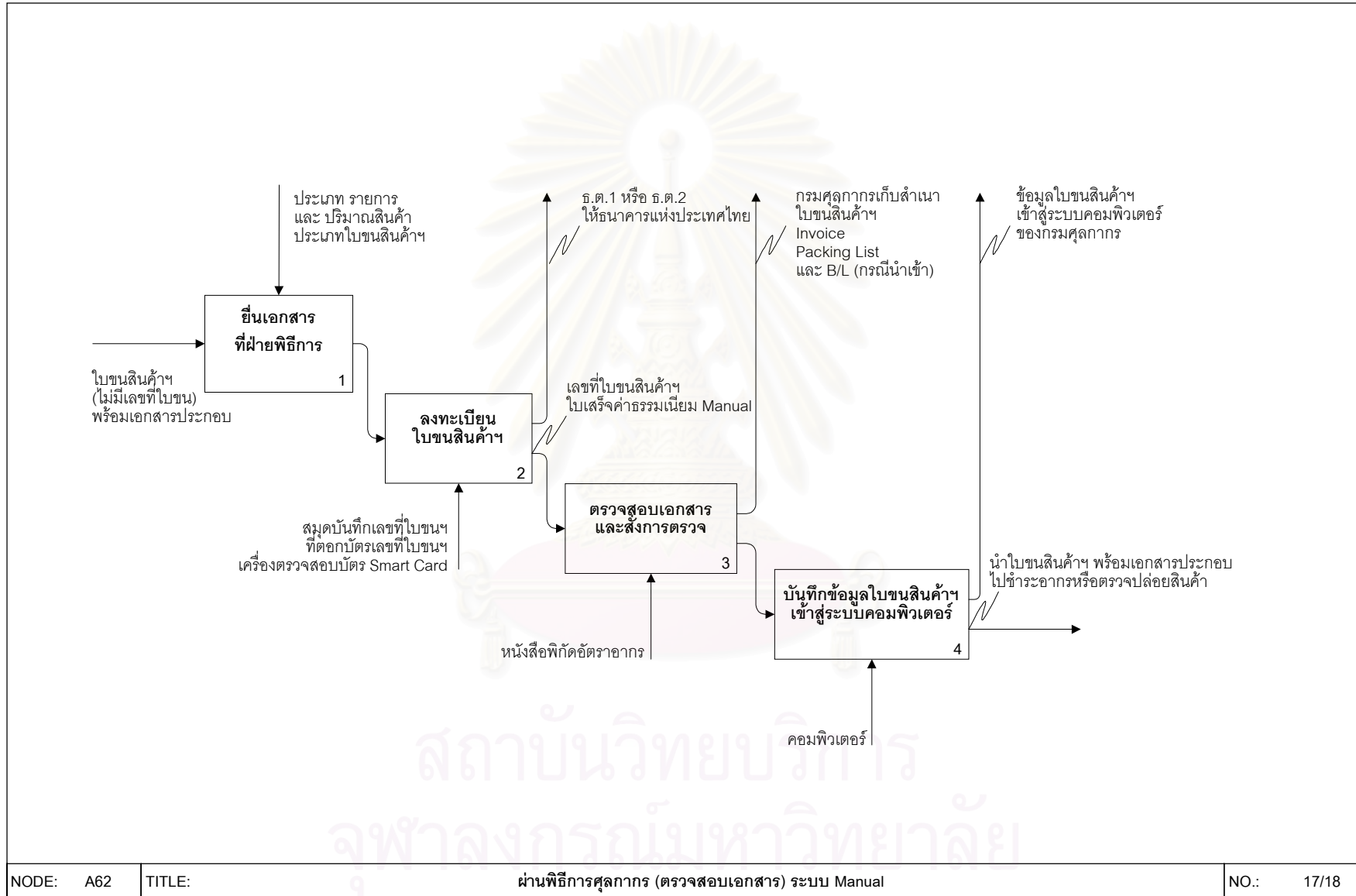


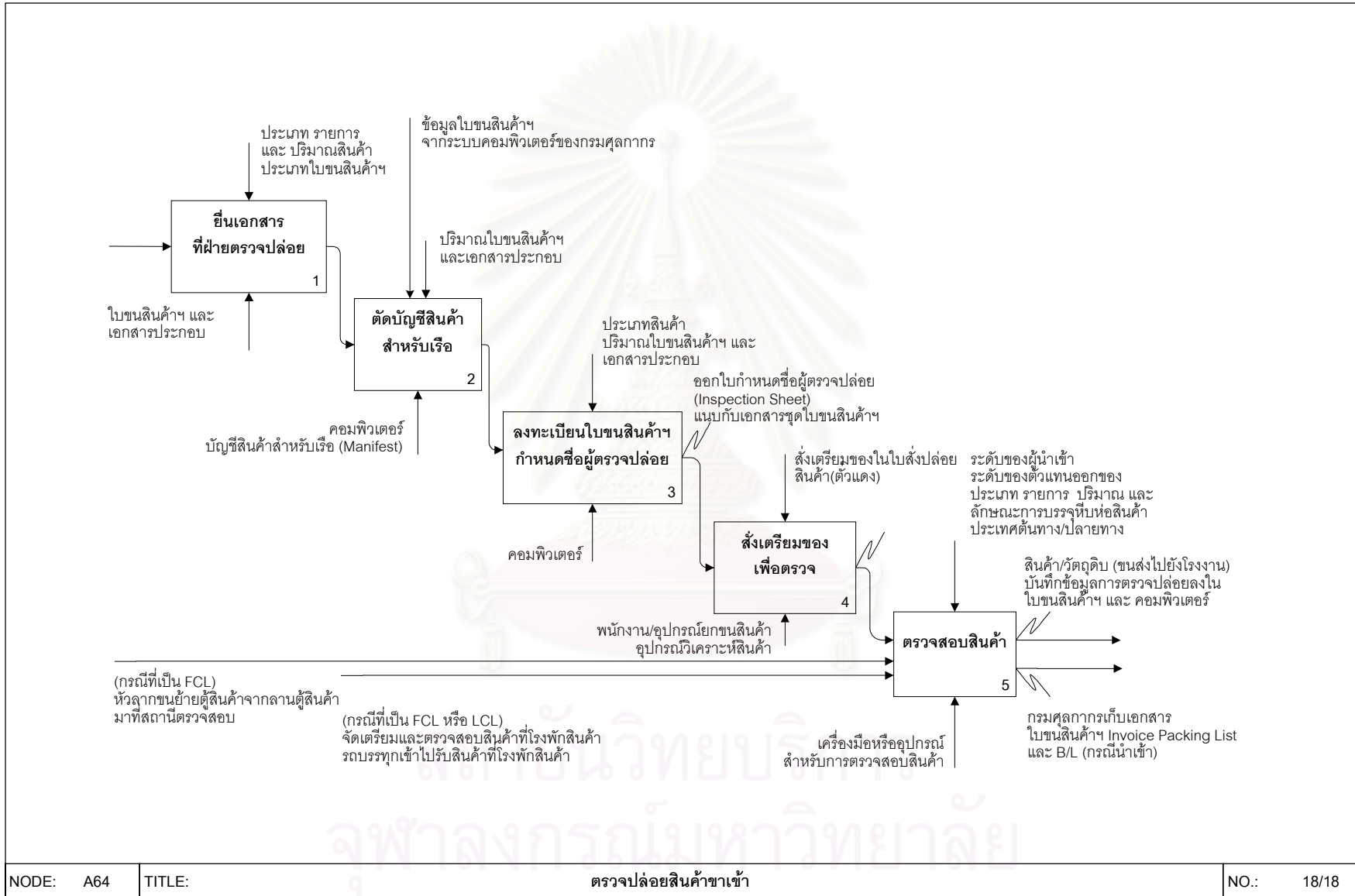
- ① (กรณี 1.1) หัวลากขนย้ายตู้สินค้า (ที่ตรวจสอบแล้ว) จากท่าเรือมาที่โรงงาน
- ② (กรณี 1.2) หัวลากขนย้ายตู้สินค้า (ที่ยังไม่ได้ตรวจสอบ) จากท่าเรือมาทำการตรวจปล่อยที่โรงงาน
- ③ (กรณี 2.1-2.2) รถบรรทุกขนย้ายสินค้า (ที่ตรวจสอบแล้ว) จากท่าเรือมาที่โรงงาน
- ④ (กรณี 1.1) หัวลากขนย้ายตู้สินค้า (ที่ตรวจสอบแล้ว) จาก รพท. มาที่โรงงาน
- ⑤ (กรณี 1.2) หัวลากขนย้ายตู้สินค้า (ที่ยังไม่ได้ตรวจสอบ) จาก รพท. มาทำการตรวจปล่อยที่โรงงาน
- ⑥ (กรณี 2.1-2.2) รถบรรทุกขนย้ายสินค้า (ที่ตรวจสอบแล้ว) จาก รพท. มาที่โรงงาน



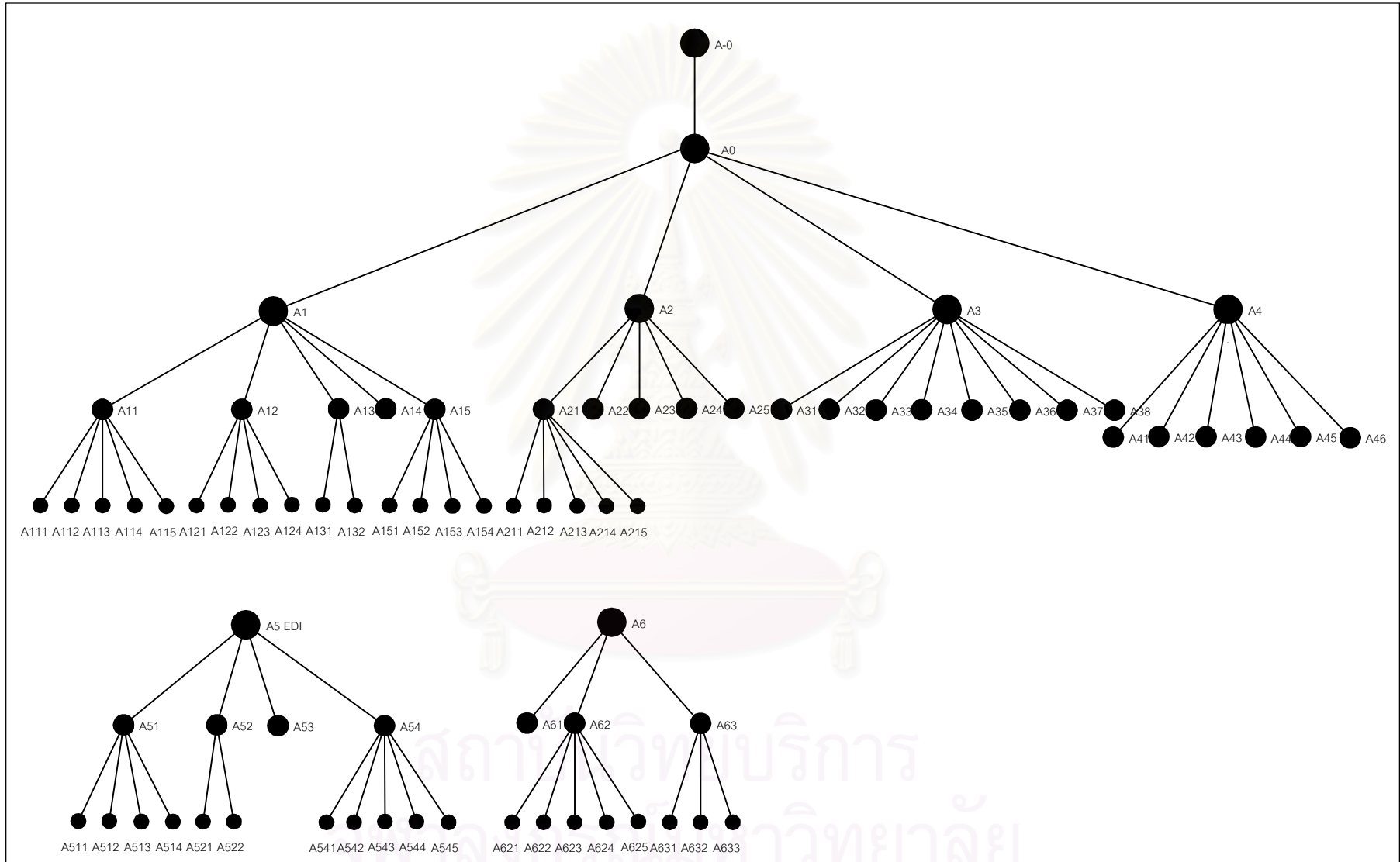
NODE: A5	TITLE: ปฏิบัติงานที่โรงงาน	NO.: 15/18
----------	----------------------------	------------



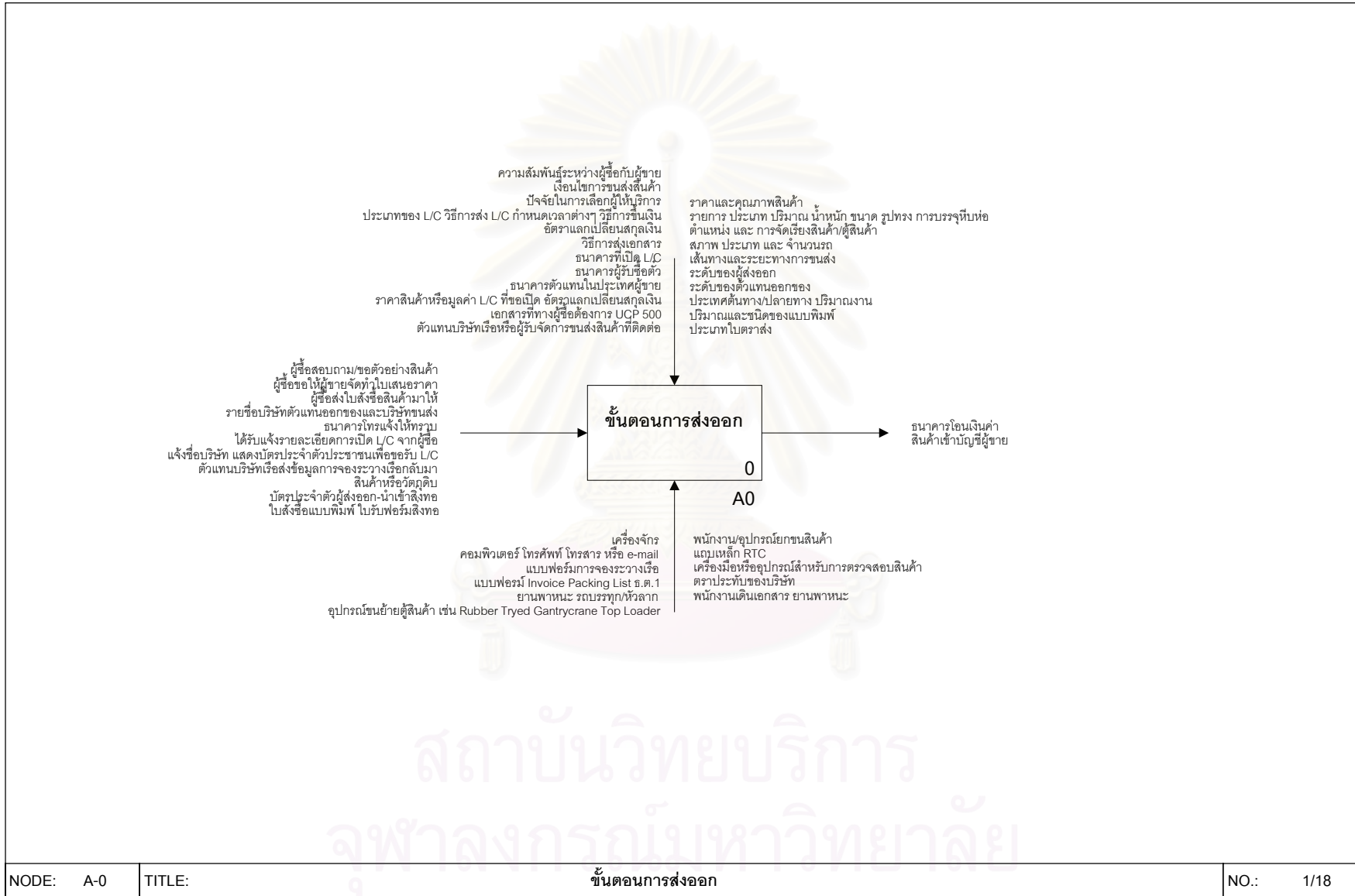




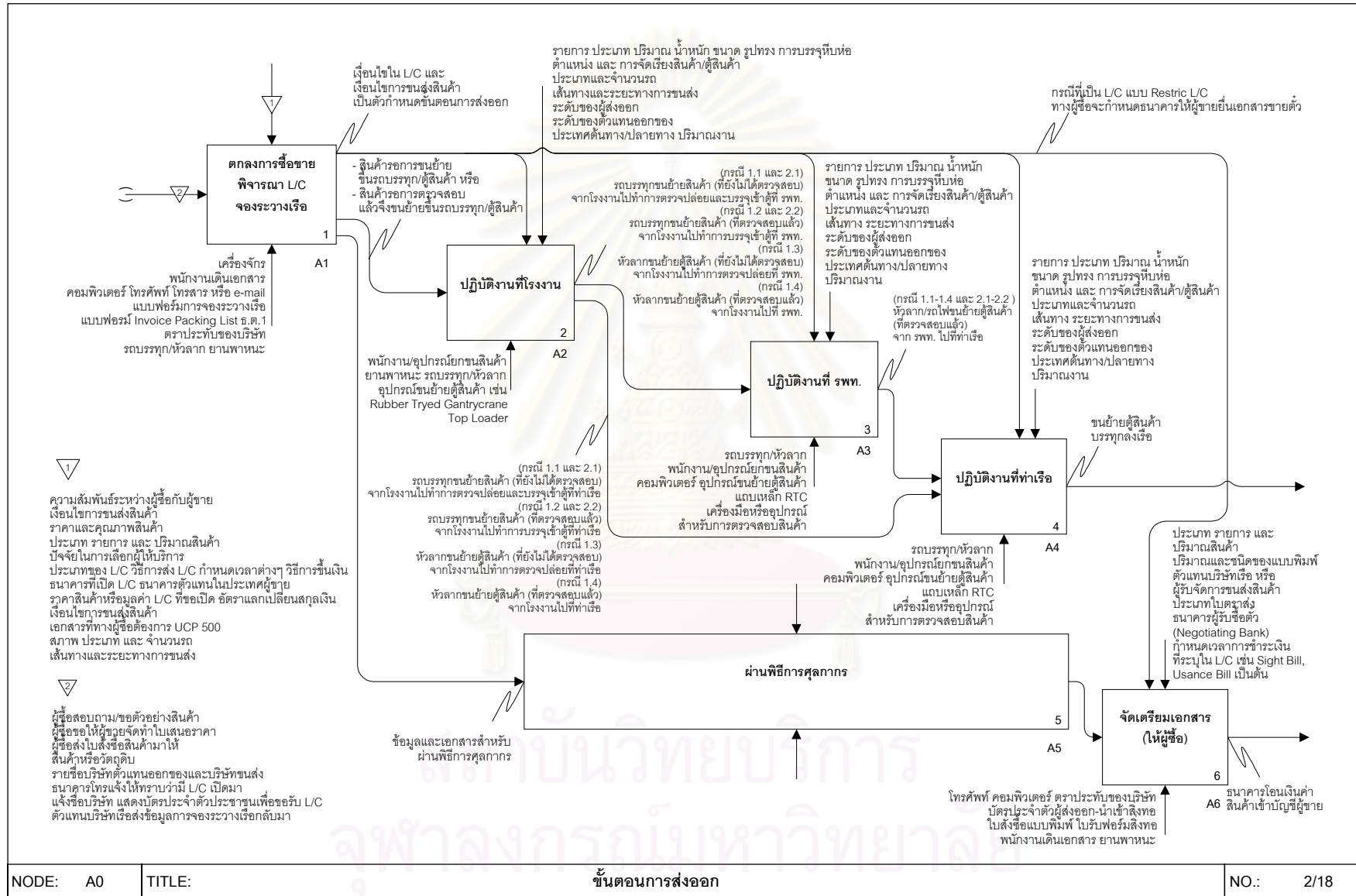
NODE: A64	TITLE: ตรวจสอบปล่อยสินค้าขาเข้า	NO.: 18/18
-----------	---------------------------------	------------



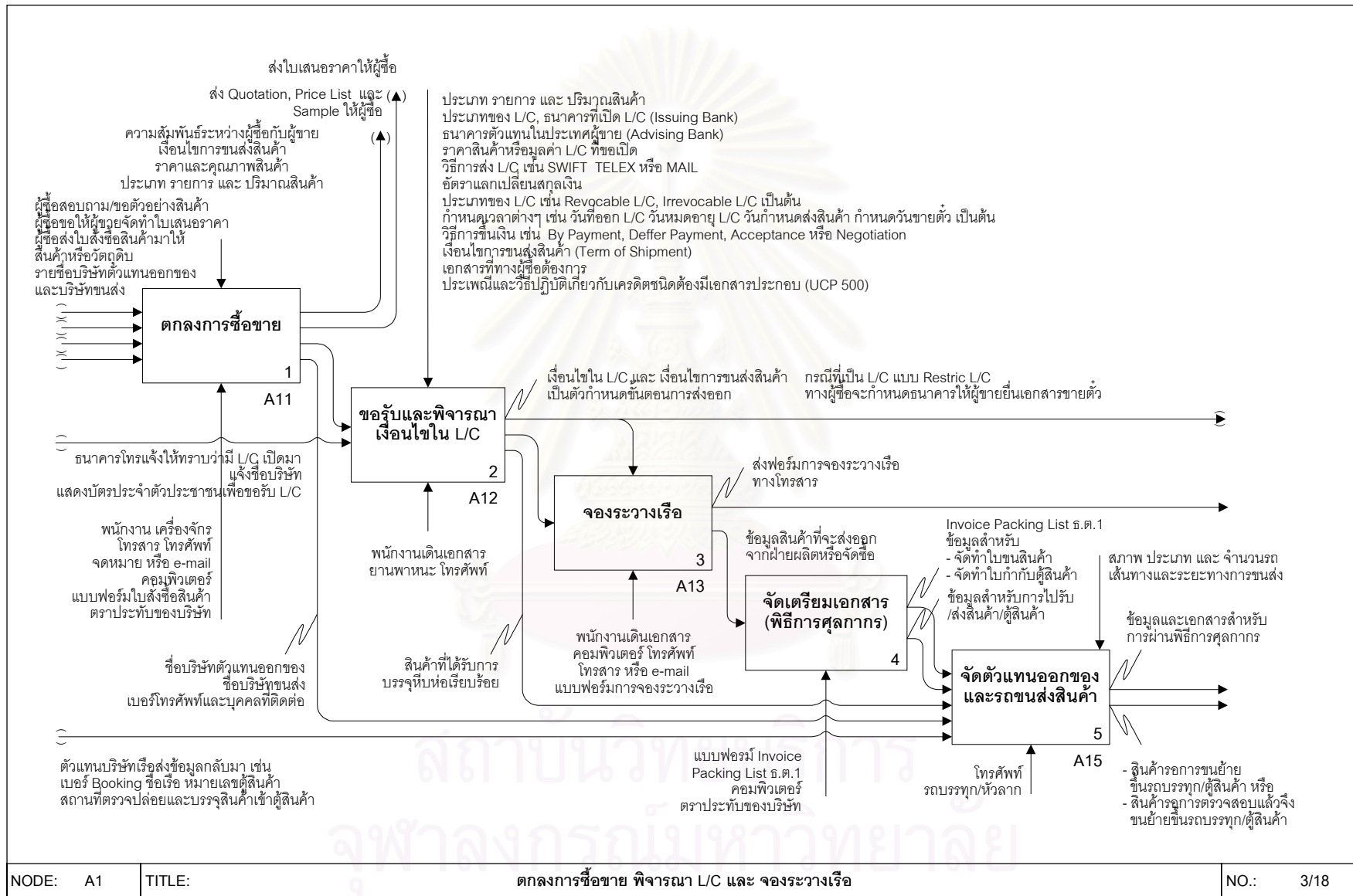
NODE: -	TITLE: Node Tree Diagram (export)	NO.: 0/18
---------	-----------------------------------	-----------



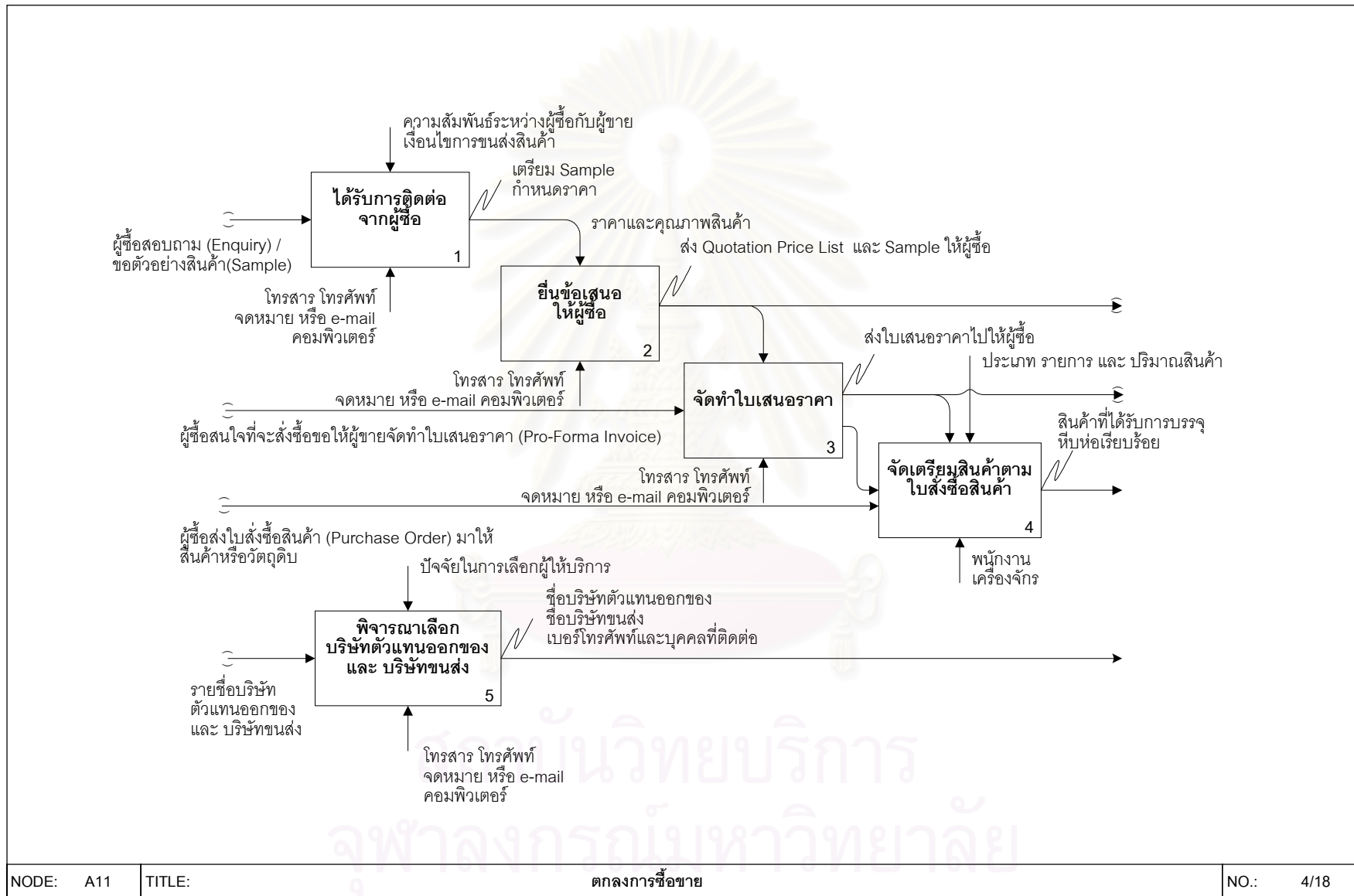
NODE: A-0	TITLE: ขั้นตอนการส่งออก	NO.: 1/18
-----------	-------------------------	-----------



NODE: A0	TITLE: ขั้นตอนการส่งออก	NO.: 2/18
----------	-------------------------	-----------



NODE: A1	TITLE: ตกลงการซื้อขาย พิจารณา L/C และ จองระวางเรือ	NO.: 3/18
----------	--	-----------



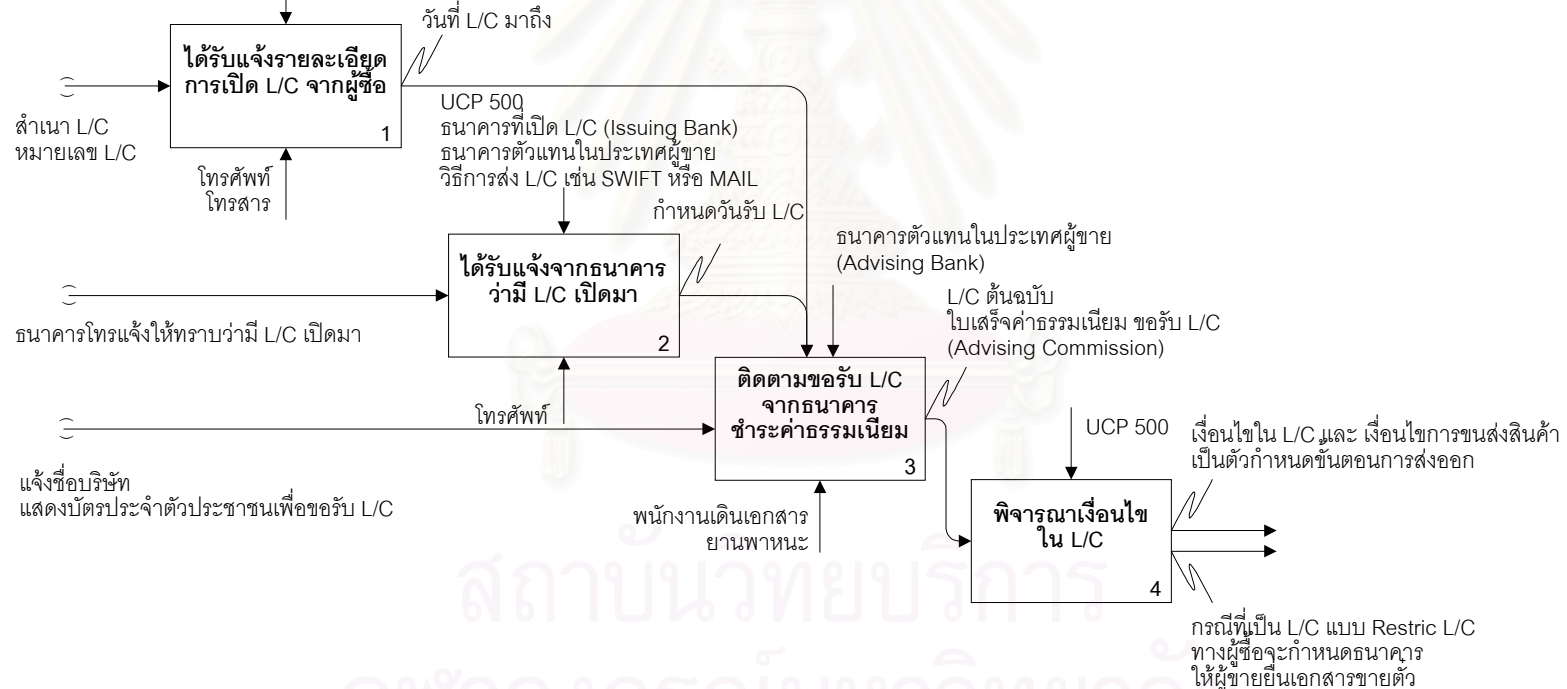
NODE: A11

TITLE:

ตกลงการซื้อขาย

NO.: 4/18

ประเภท รายการ และ ปริมาณสินค้า
 ประเภทของ L/C, ธนาคารที่เปิด L/C (Issuing Bank)
 ธนาคารตัวแทนในประเทศผู้ขาย (Advising Bank)
 ราคาสินค้าหรือมูลค่า L/C ที่ขอเปิด
 วิธีการส่ง L/C เช่น SWIFT TELEX หรือ MAIL
 อัตราแลกเปลี่ยนสกุลเงิน
 ประเภทของ L/C เช่น Revocable L/C, Irrevocable L/C เป็นต้น
 กำหนดเวลาต่างๆ เช่น วันที่ออก L/C วันหมดอายุ L/C วันกำหนดส่งสินค้า กำหนดวันขายตัว เป็นต้น
 วิธีการชำระเงิน เช่น By Payment, Defer Payment, Acceptance หรือ Negotiation
 เงื่อนไขการขนส่งสินค้า (Term of Shipment)
 เอกสารที่ทางผู้ซื้อต้องการ
 ประเพณีและวิธีปฏิบัติเกี่ยวกับเครดิตชนิดนี้ต้องมีเอกสารประกอบ (UCP 500)



เงื่อนไขใน L/C และ เงื่อนไขการขนส่งสินค้า
เป็นตัวกำหนดขั้นตอนการส่งออก

ขนส่งสินค้าทางทะเล
ตัวแทนบริษัทเรือหรือผู้รับจัดการขนส่งสินค้า
(ตัวแทนของผู้ซื้อ)

ติดต่อบริษัทเรือ
เพื่อขอแบบฟอร์ม
การจอร์วางเรือ

1

คอมพิวเตอร์ โทรศัพท์
โทรสาร หรือ e-mail

แบบฟอร์มการจอร์วางเรือ
(Shipping Particulars)

จัดทำแบบฟอร์ม
จอร์วางเรือส่งให้
กับบริษัทเรือ

คอมพิวเตอร์ โทรสาร
แบบฟอร์มการจอร์วางเรือ

ส่งฟอร์มการจอร์วางเรือ
ทางโทรสาร

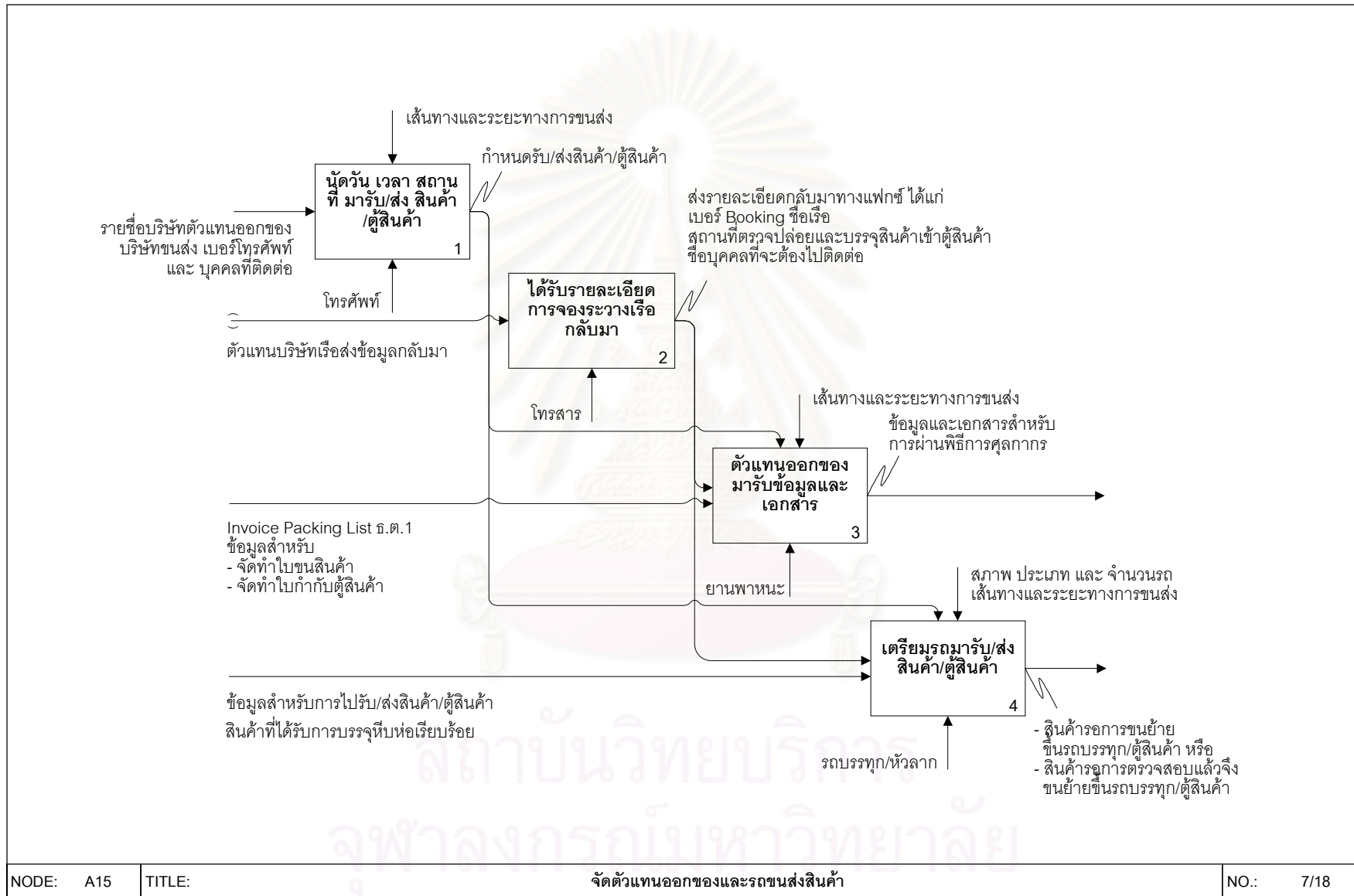
สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

NODE: A13

TITLE:

จอร์วางเรือ

NO.: 6/18

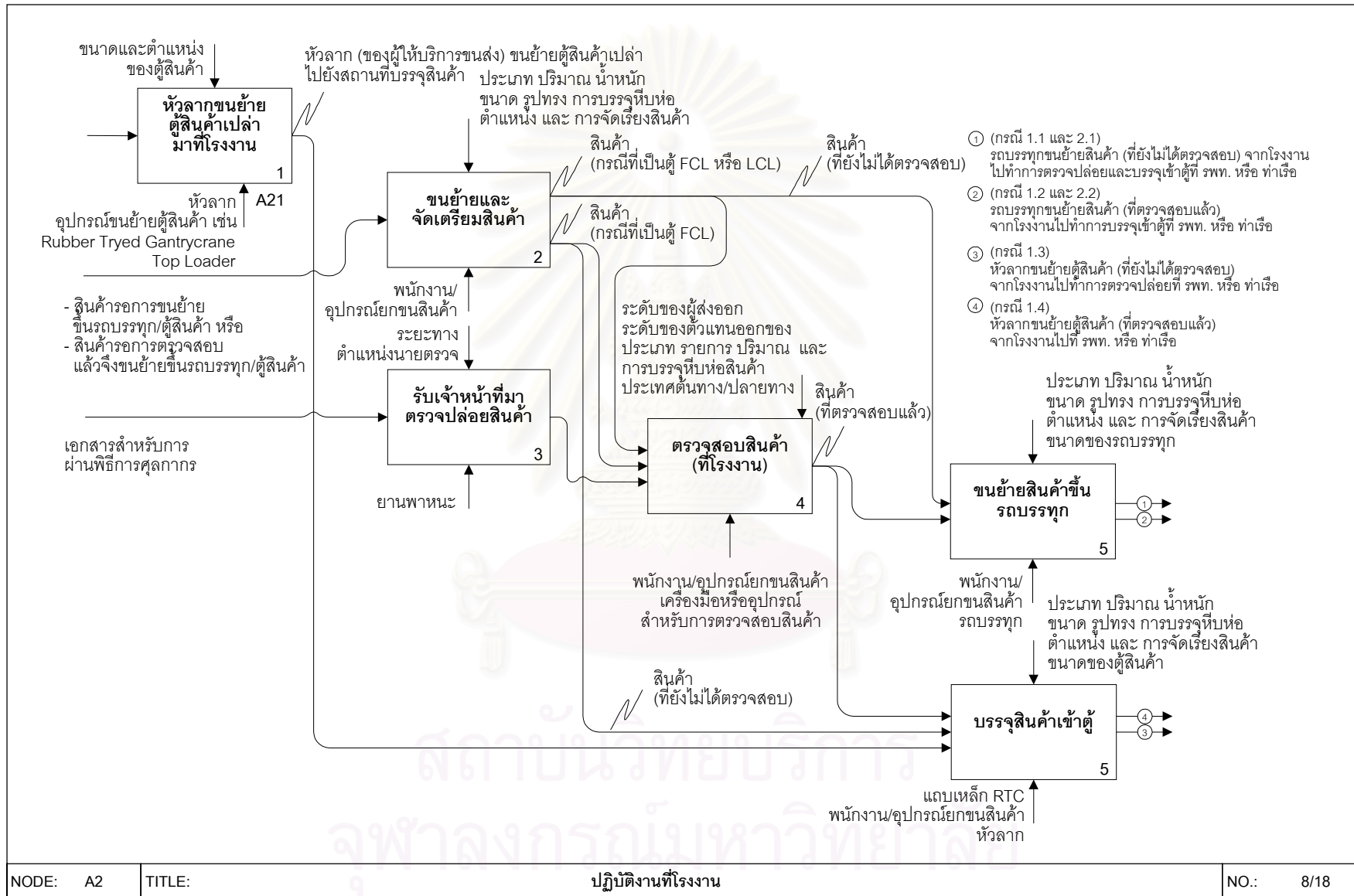


NODE: A15

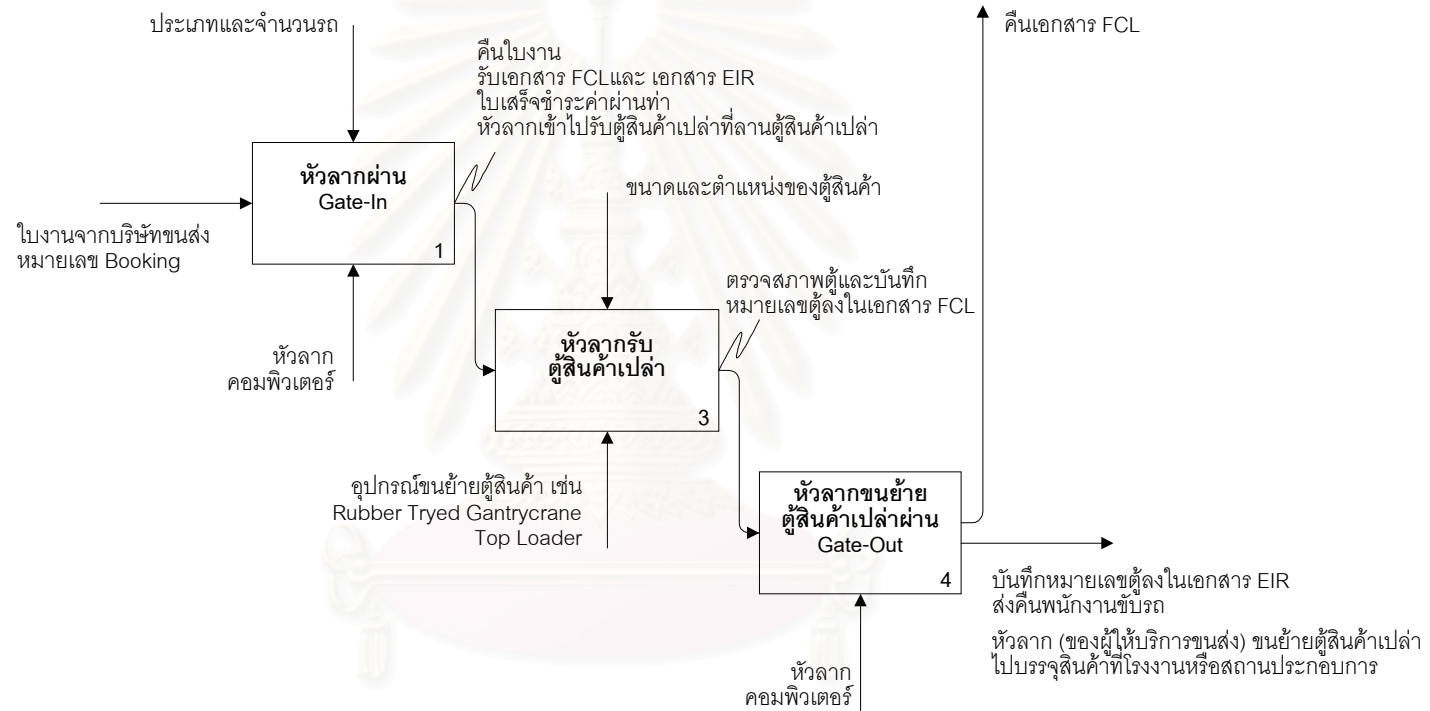
TITLE:

จัดตัวแทนออกของและรถขนส่งสินค้า

NO.: 7/18



NODE: A2	TITLE: ปฏิบัติงานที่โรงงาน	NO.: 8/18
----------	----------------------------	-----------

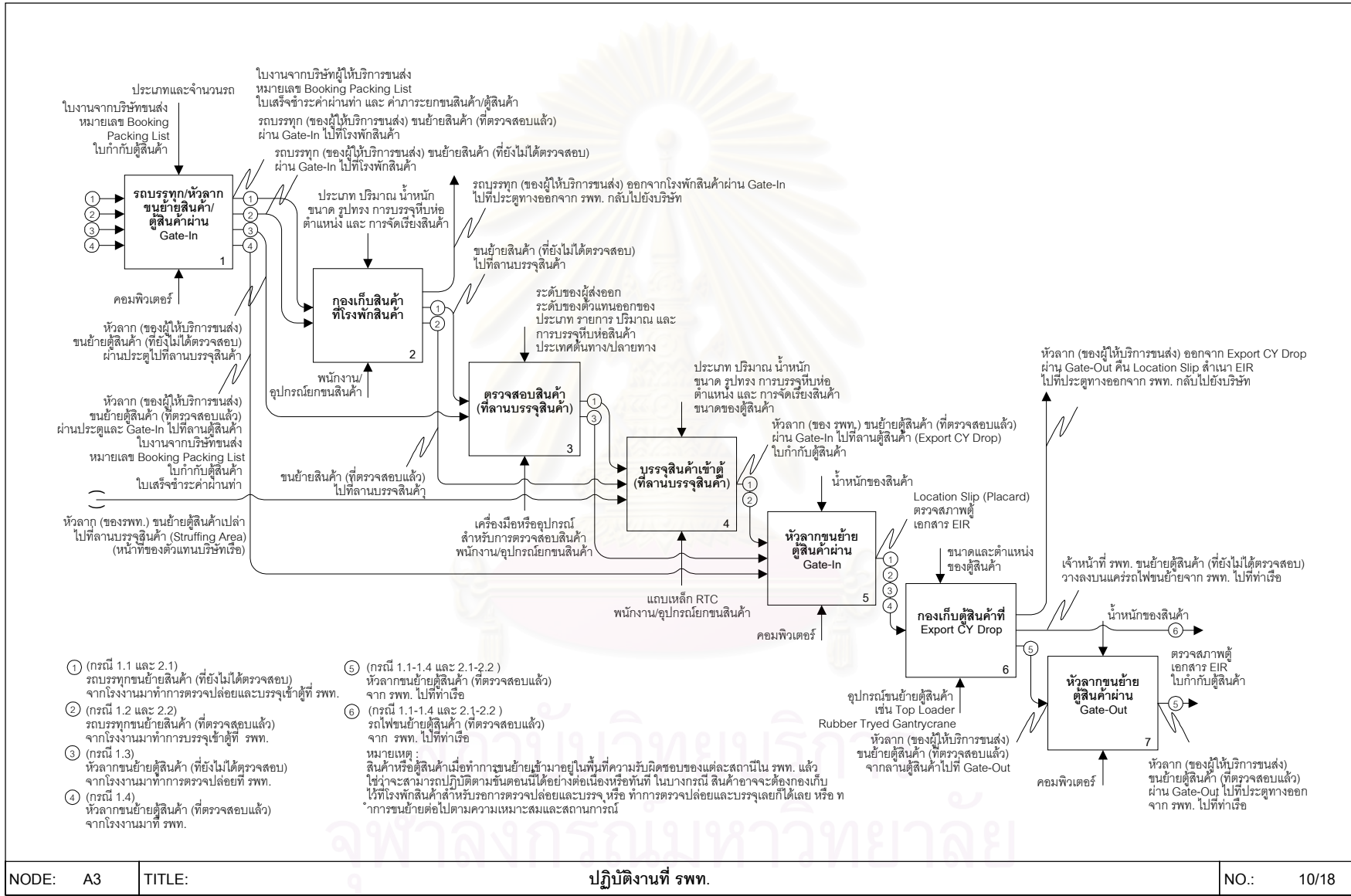


NODE: A21

TITLE:

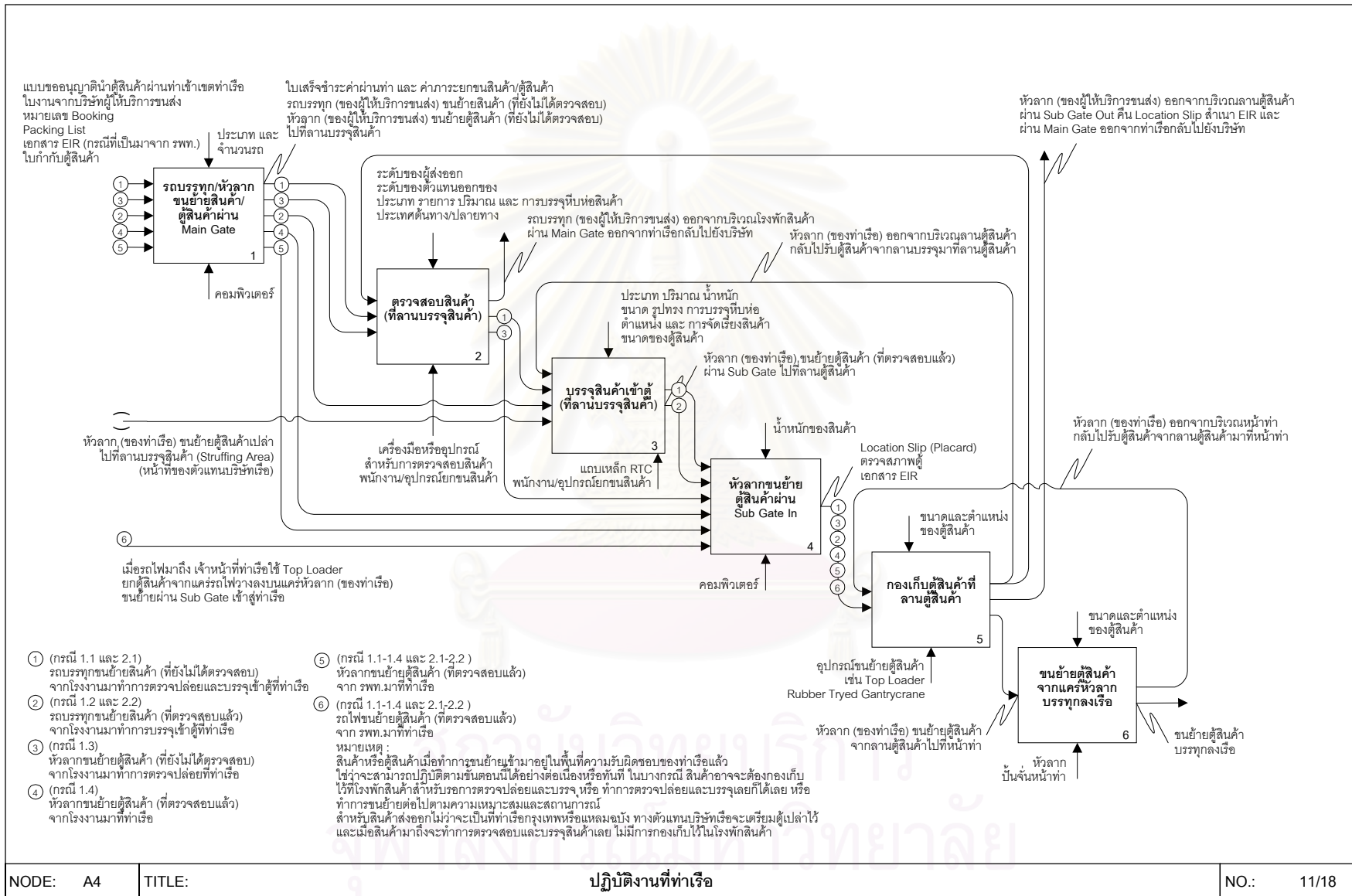
หัวลากขนย้ายตู้สินค้าเปล่าจาก รพท. มาที่โรงงาน

NO.: 9/18



- ① (กรณี 1.1 และ 2.1) รถบรรทุกขนย้ายสินค้า (ที่ยังไม่ได้ตรวจสอบ) จากโรงงานมาทำการตรวจปล่อยและบรรจุเข้าตู้ที่ รพท.
 - ② (กรณี 1.2 และ 2.2) รถบรรทุกขนย้ายสินค้า (ที่ตรวจสอบแล้ว) จากโรงงานมาทำการบรรจุเข้าตู้ที่ รพท.
 - ③ (กรณี 1.3) หัวลากขนย้ายตู้สินค้า (ที่ยังไม่ได้ตรวจสอบ) จากโรงงานมาทำการตรวจปล่อยที่ รพท.
 - ④ (กรณี 1.4) หัวลากขนย้ายตู้สินค้า (ที่ตรวจสอบแล้ว) จากโรงงานมาที่ รพท.
 - ⑤ (กรณี 1.1-1.4 และ 2.1-2.2) หัวลากขนย้ายตู้สินค้า (ที่ตรวจสอบแล้ว) จาก รพท. ไปที่ท่าเรือ
 - ⑥ (กรณี 1.1-1.4 และ 2.1-2.2) รถไฟขนย้ายตู้สินค้า (ที่ตรวจสอบแล้ว) จาก รพท. ไปที่ท่าเรือ
- หมายเหตุ : สินค้าหรือตู้สินค้าเมื่อทำการขนย้ายเข้ามาอยู่ในพื้นที่ความรับผิดชอบของแต่ละสถานีใน รพท. แล้ว จะสามารถปฏิบัติตามขั้นตอนนี้ได้อย่างต่อเนื่องหรือทันที ในบางกรณี สินค้าอาจจะต้องกองเก็บไว้ที่โรงพักสินค้าสำหรับรอการตรวจปล่อยและบรรจุ หรือ ทำการตรวจปล่อยและบรรจุเลยก็ได้เลย หรือ ทำการขนย้ายต่อไปตามความเหมาะสมและสถานการณ์

NODE: A3	TITLE: ปฏิบัติงานที่ รพท.	NO.: 10/18
----------	---------------------------	------------

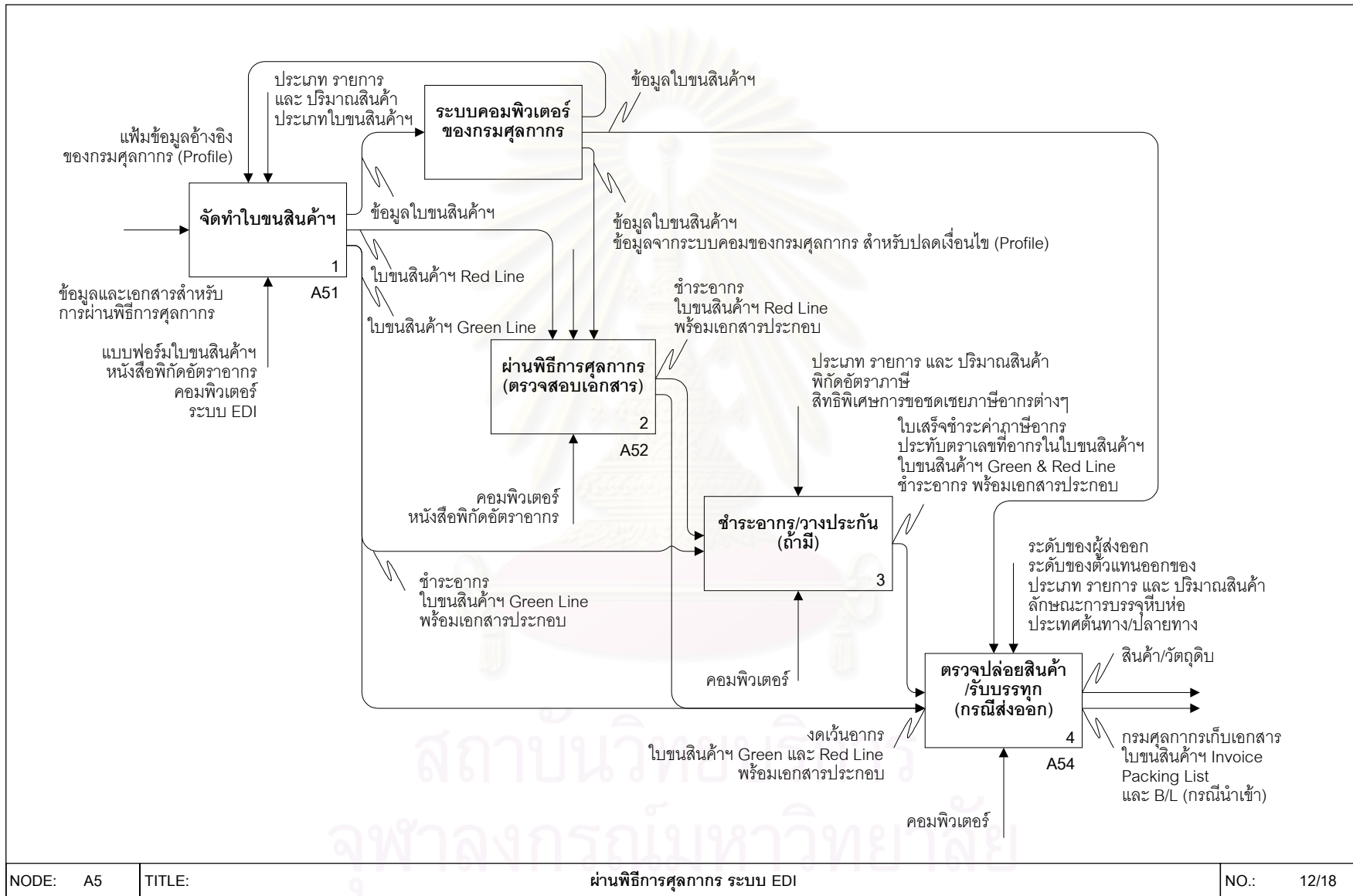


NODE: A4

TITLE:

ปฏิบัติงานที่ท่าเรือ

NO.: 11/18

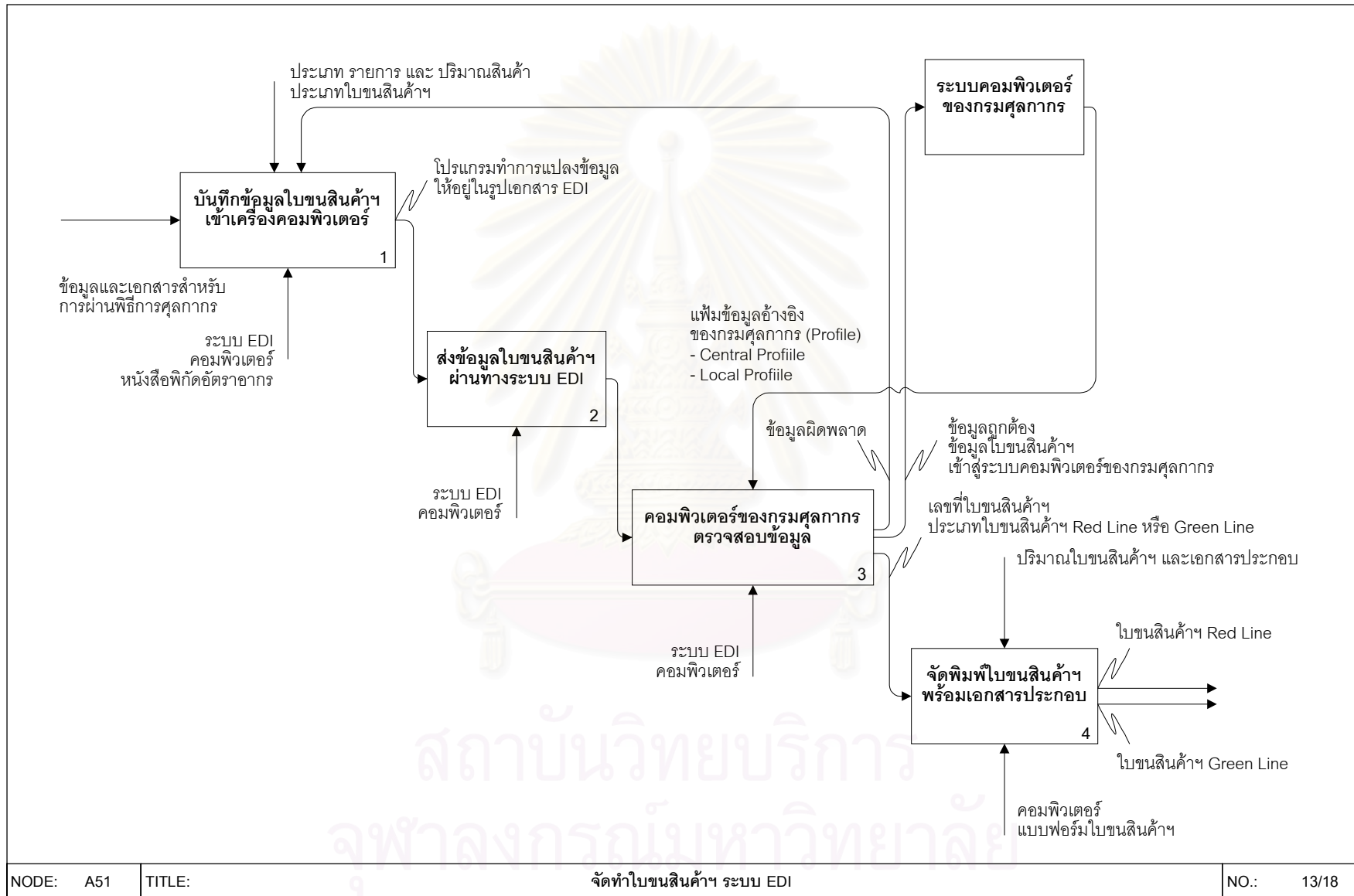


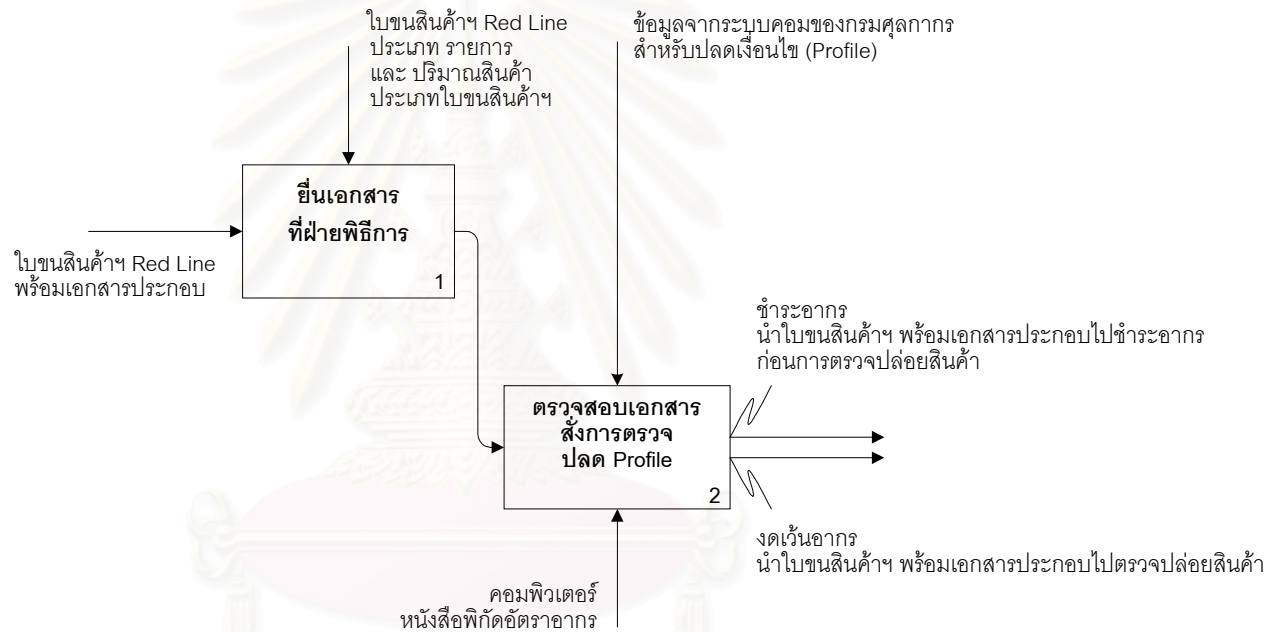
NODE: A5

TITLE:

ผ่านพิธีการศุลกากร ระบบ EDI

NO.: 12/18



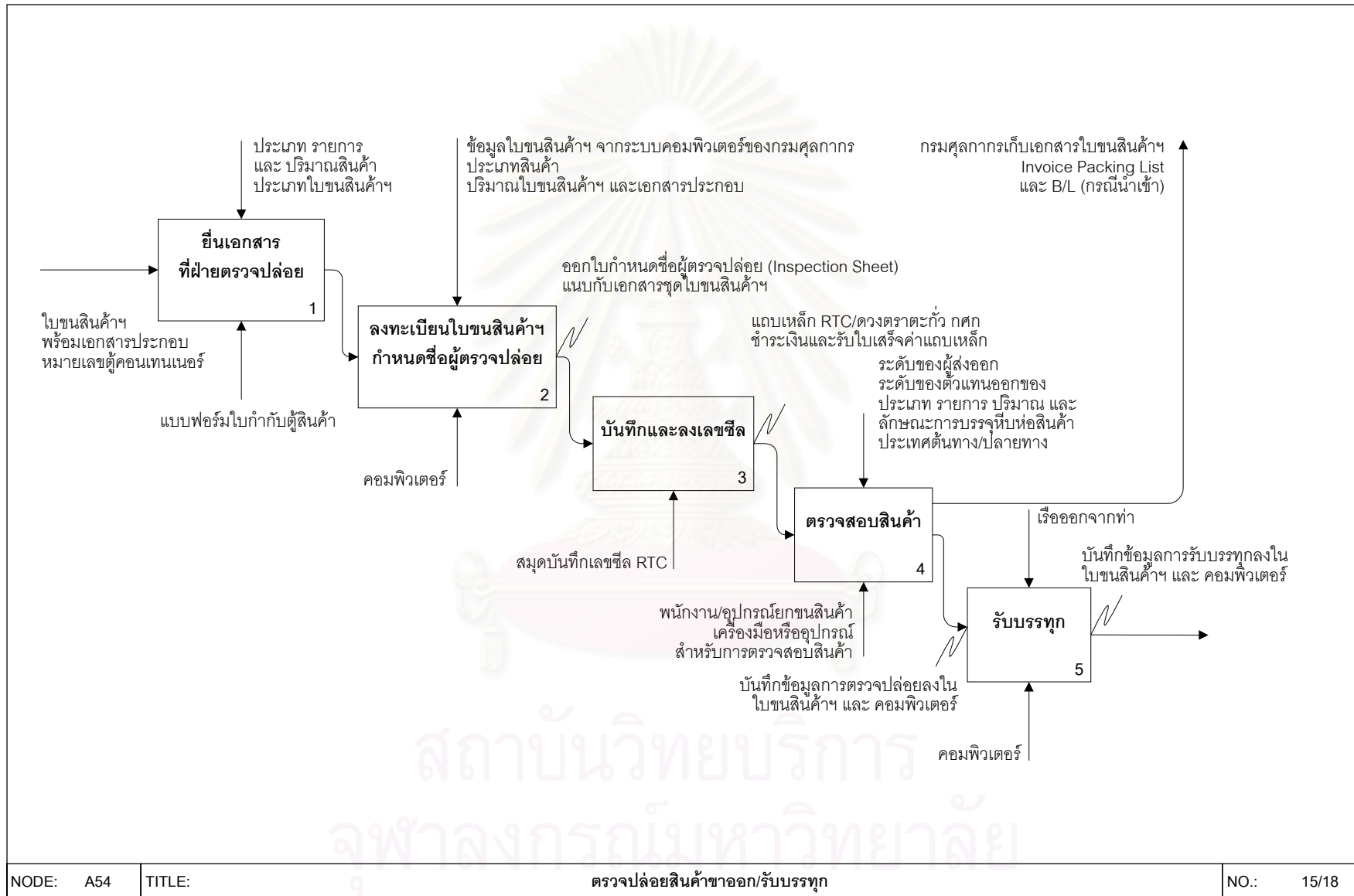


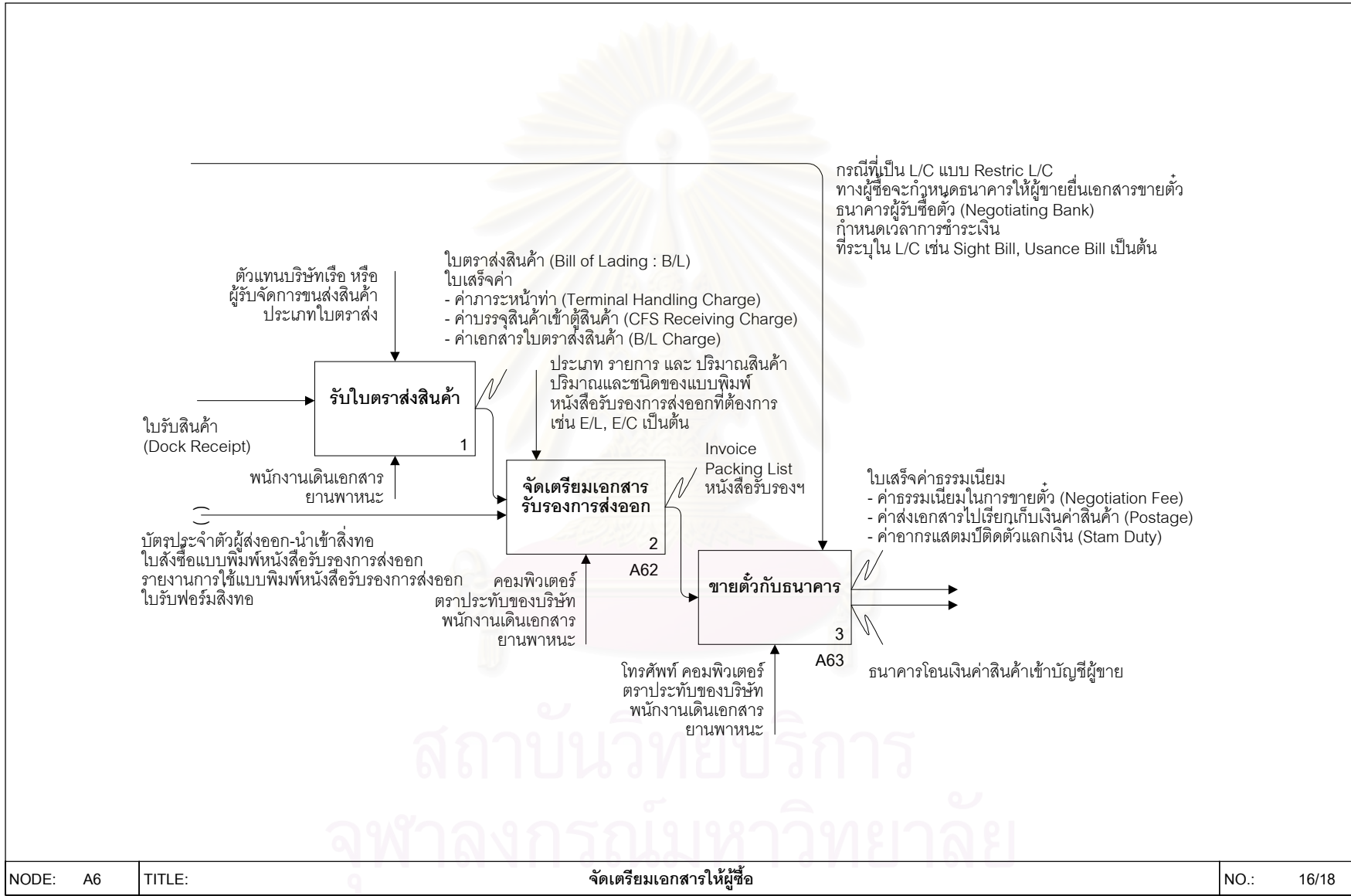
NODE: A52

TITLE:

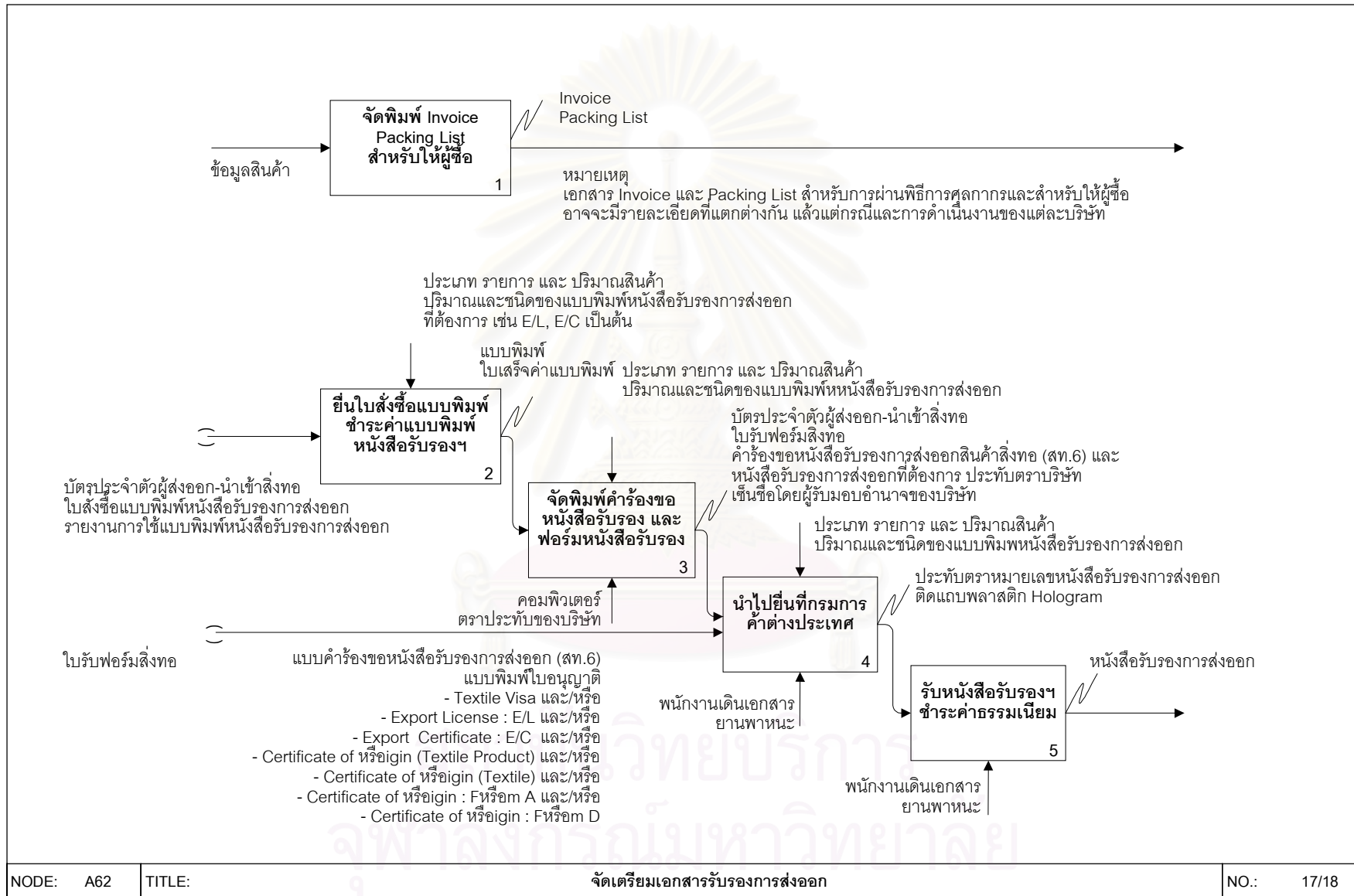
ผ่านพิธีการศุลกากร (ตรวจสอบเอกสาร) ใบขนสินค้า Red Line ระบบ EDI

NO.: 14/18





NODE: A6	TITLE: จัดเตรียมเอกสารให้ผู้ซื้อ	NO.: 16/18
----------	----------------------------------	------------

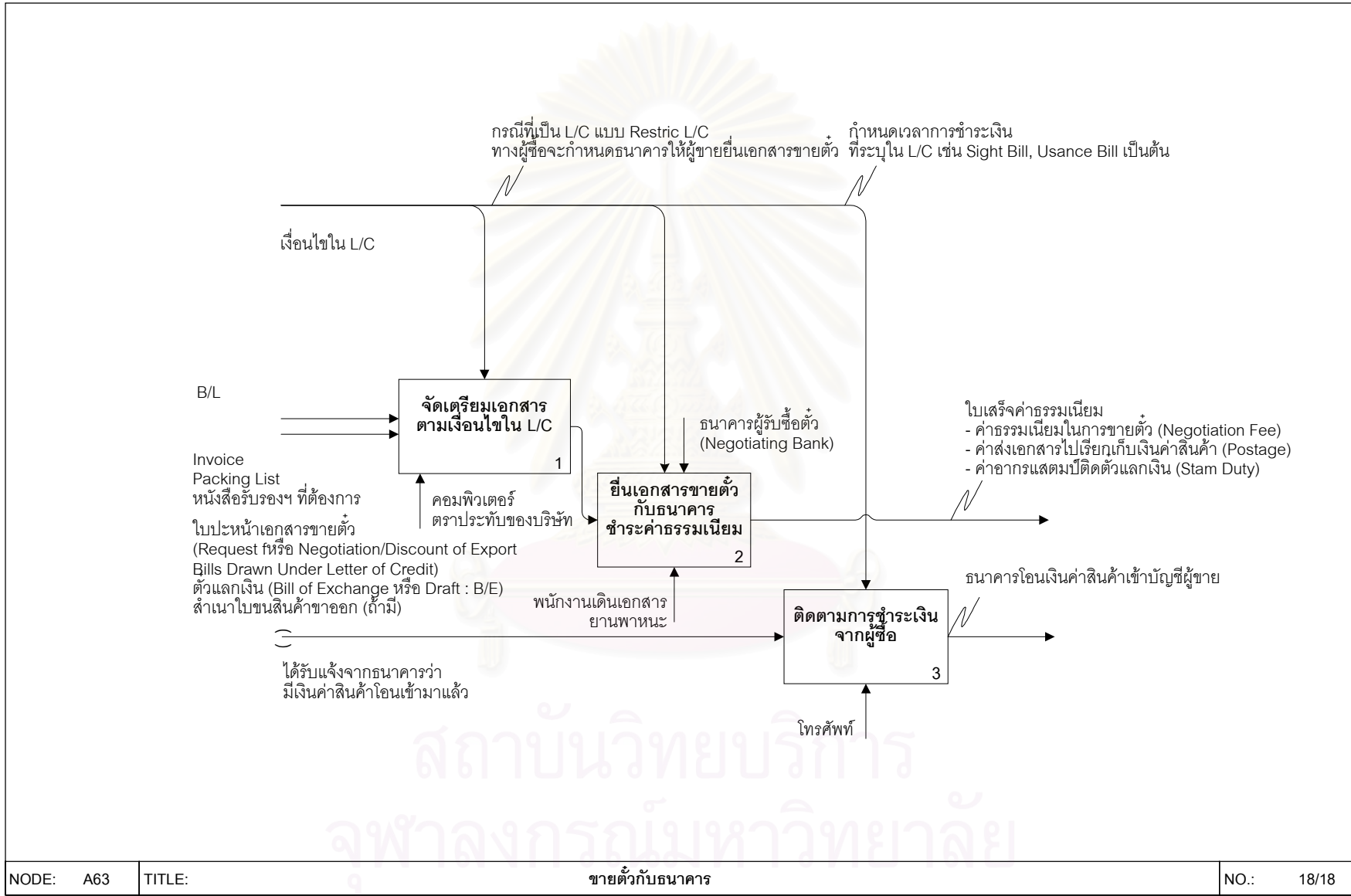


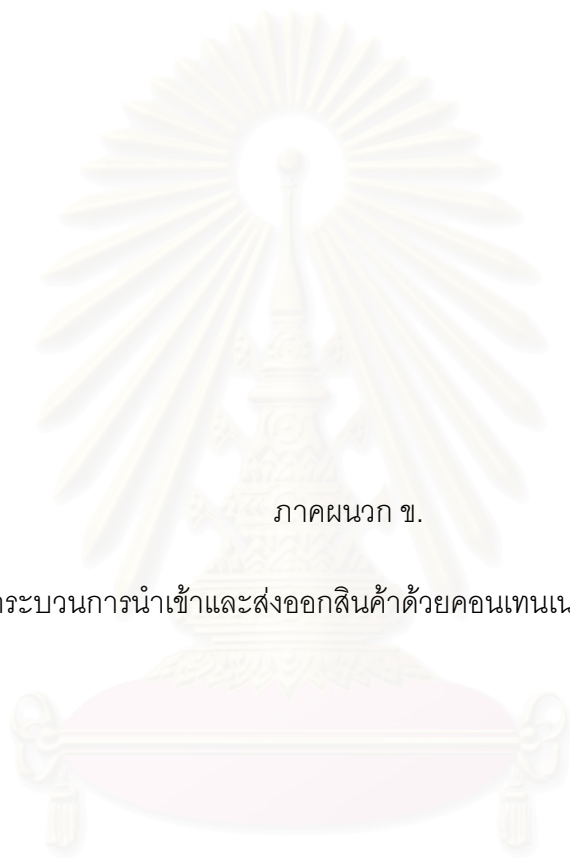
NODE: A62

TITLE:

จัดเตรียมเอกสารรับรองการส่งออก

NO.: 17/18





ภาคผนวก ข.

กระบวนการนำเข้าและส่งออกสินค้าด้วยคอนเทนเนอร์ทางทะเล

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

กระบวนการนำเข้าและส่งออกสินค้าด้วยคอนเทนเนอร์ทางทะเล

สำหรับเนื้อหาในภาคผนวก ข นี้จะกล่าวอธิบายถึงรายละเอียดของกระบวนการ ตามแบบจำลองกระบวนการนำเข้าและส่งออกสินค้าด้วยคอนเทนเนอร์ทางทะเล ดังที่ได้นำเสนอโดยใช้แบบจำลองกิจกรรม IDEF0 ไว้ในภาคผนวก ก ซึ่งจะพิจารณาให้มีความสำคัญกับกระบวนการดำเนินงานในส่วนของผู้นำเข้าและผู้ส่งออก พร้อมกับรายละเอียดประกอบ เพื่อให้เกิดความเข้าใจในกระบวนการที่กล่าวถึง โดยการประมวลและสรุปผลจากข้อมูลที่เกี่ยวข้องรวบรวมมาได้ ซึ่งแบ่งออกเป็น 5 หัวข้อ ได้แก่

1. กระบวนการนำเข้าสินค้าด้วยคอนเทนเนอร์ทางทะเล
2. กระบวนการส่งออกสินค้าด้วยคอนเทนเนอร์ทางทะเล
3. เอกสารที่ต้องยื่นประกอบใบขนสินค้าขาเข้าและขาออก
4. สถานที่สำหรับการผ่านพิธีการตรวจปล่อยสินค้าขาเข้าและขาออก
5. อัตราการตรวจสอบสินค้าขาเข้าและขาออก

เพื่อเป็นแนวทางพื้นฐานหรือใช้อ้างอิงในการวิเคราะห์หาโครงสร้างต้นทุนและแนวทางเบื้องต้นในการปรับปรุงประสิทธิภาพการนำเข้าและส่งออกสินค้าด้วยคอนเทนเนอร์ทางทะเล ตามกรณีศึกษาที่ได้กำหนดไว้ โดยมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

หมายเหตุ: อธิบายรายละเอียดของการผ่านพิธีการศุลกากร

เนื่องจากในการนำเข้าและส่งออกสินค้าด้วยคอนเทนเนอร์ทางทะเล ทางกรมศุลกากรได้อำนวยความสะดวกแก่ผู้นำเข้าและผู้ส่งออกในการผ่านพิธีการศุลกากรนำเข้าและส่งออกสินค้าทั้งระบบ Manual และ ระบบ EDI ในส่วนของการตรวจปล่อยสินค้า โดยทางผู้นำเข้า ผู้ส่งออก หรือ ตัวแทนสามารถผ่านพิธีการดังกล่าวได้ไม่จำเป็นต้องทำเรื่อง รพท. ซึ่งจะมีเจ้าหน้าที่ศุลกากรประจำอยู่ หรือ ที่โรงงานหรือสถานประกอบการของผู้นำเข้าและผู้ส่งออก โดยมีเจ้าหน้าที่ศุลกากรให้บริการนอกสถานที่หรือสถานที่อื่นๆ ตามที่กรมศุลกากรกำหนดไว้ ดังแสดงไว้ในภาคผนวก ข หัวข้อที่ 4 ดังนั้นการเขียนอธิบายรายละเอียดของกระบวนการนำเข้าและส่งออกสินค้าด้วยคอนเทนเนอร์ทางทะเล ในขั้นตอนของการปฏิบัติงานไม่ว่าจะเป็นที่ ทำเรื่อง รพท. หรือ ที่โรงงานหรือสถานประกอบการของผู้นำเข้าและผู้ส่งออก ก็จะมีขั้นตอนของการผ่านพิธีการศุลกากร (ตรวจสอบสินค้า) รวมอยู่ด้วย เพื่อให้ครอบคลุมลักษณะการดำเนินงานทุกกรณีที่เกิดขึ้นในภาคปฏิบัติจริง แต่ในขั้นตอนดังกล่าวนี้จะไม่เขียนอธิบายรายละเอียดของกระบวนการผ่านพิธีการศุลกากรไว้โดยละเอียด เพื่อไม่ให้เกิดความซ้ำซ้อน จึงได้เขียนอธิบายรายละเอียดของกระบวนการในส่วนของการผ่านพิธีการศุลกากรแยกออกมาเป็นอีกส่วนหนึ่ง ดังนี้

- อธิบายการผ่านพิธีการศุลกากร ระบบ Manual ไว้ที่กิจกรรม A6 ในกระบวนการนำเข้า
- อธิบายการผ่านพิธีการศุลกากร ระบบ EDI ไว้ที่กิจกรรม A5 ในกระบวนการส่งออก

1. กระบวนการนำเข้าสินค้าด้วยคอนเทนเนอร์ทางทะเล

รหัสกิจกรรม	กิจกรรม และ อธิบายรายละเอียด
A1 ตกลงการซื้อขายและเปิด L/C เพื่อนำเข้าสินค้า	
A11 ตกลงการซื้อขาย	
A111	สอบถาม/ขอตัวอย่างสินค้าจากผู้ขาย เริ่มจากผู้ซื้อที่มีความต้องการวัตถุดิบหรือสินค้า เพื่อใช้ในการผลิตหรือจัดจำหน่ายตามวัตถุประสงค์ของแต่ละบริษัท ผู้ซื้อจึงทำการติดต่อสอบถาม (Inquiry)/ขอตัวอย่าง (Sample) สินค้าจากผู้ขาย ผ่านทางจดหมาย โทรศัพท โทรสาร หรือ e-mail
A112	เรียกใบเสนอราคาจากผู้ขาย หลังจากที่ผู้ซื้อได้ทำความรู้จักสินค้าจากการสอบถามหรือจากตัวอย่างสินค้าที่ทางผู้ขายส่งมาให้และมีความสนใจที่จะสั่งซื้อ ก็จะทำการสอบถามรายละเอียดเกี่ยวกับสินค้าเพิ่มเติม ในเรื่องราคา ปริมาณ หรือ เงื่อนไขอื่นๆ โดยขอให้ผู้ขายจัดทำใบเสนอราคา (Pro-Forma Invoice คือ เอกสารที่ผู้ขายส่งให้ผู้ซื้อเพื่อเป็นการเสนอหรือยืนยัน การเสนอราคาและเงื่อนไขต่างๆ ในการขายสินค้านั้นๆ) ส่งมาให้
A113	ยืนยันใบเสนอราคาไปให้ผู้ขาย เมื่อผู้ซื้อตกลงตามราคาและเงื่อนไขในใบเสนอราคาแล้ว ก็จะทำการส่งใบสั่งซื้อสินค้า (Purchase Order : P/O) ไปให้ผู้ขาย เพื่อเป็นการตอบรับและสั่งซื้อสินค้า ตามราคาและเงื่อนไขดังกล่าว
A114	พิจารณาเลือกบริษัทตัวแทนออกของและบริษัทขนส่ง ผู้ซื้อพิจารณาเลือกใช้บริการของบริษัทตัวแทนออกของ (Customs Broker) และ บริษัทขนส่ง หรือ อาจจะเลือกใช้ บริการของผู้รับจัดการขนส่งสินค้า (Freight Forwarder) ที่ให้บริการทั้งการผ่านพิธีการศุลกากรและขนส่งสินค้าใน การดำเนินงานแทน ซึ่งผู้ให้บริการแต่ละรายก็จะมีขอบเขตของการให้บริการและการดำเนินงานที่แตกต่างกัน ทั้งนี้ ยังขึ้นอยู่กับผู้ซื้ออีกด้วยว่าจะเลือกใช้บริการในส่วนไหน หรือ อาจจะดำเนินการดังกล่าวด้วยพนักงานของบริษัท เองตามความเหมาะสม
A12 เปิด L/C เพื่อนำเข้าสินค้า หลังจากที่ผู้ซื้อยืนยันใบเสนอราคาให้กับผู้ขายแล้ว ผู้ซื้อทำการติดต่อธนาคารที่ผู้ซื้อที่มีบัญชีอยู่ เพื่อขอเปิดเลตเตอร์ออฟเครดิต (Letter of Credit : L/C) สั่งซื้อสินค้าตามราคาและเงื่อนไขในใบเสนอราคาให้กับผู้ขายในต่างประเทศ	
A121	ขอรับแบบฟอร์มคำขอเปิด L/C จากธนาคาร ผู้ซื้อขอรับแบบฟอร์มคำขอเปิด L/C (Application for a Letter of Credit) จากธนาคาร
A122	จัดทำแบบฟอร์มคำขอเปิด L/C ผู้ซื้อจัดทำคำขอเปิด L/C โดยจัดพิมพ์รายละเอียดของใบเสนอราคาลงใน L/C พร้อมประทับตราบริษัทและเซ็นชื่อ รับรองโดยผู้รับมอบอำนาจของบริษัท
A123	ยื่นเอกสารขอเปิด L/C กับธนาคาร ผู้ซื้อนำแบบฟอร์มคำขอเปิด L/C พร้อมใบเสนอราคาจากผู้ขายส่งมาให้ ไปใช้เป็นหลักฐานในการยื่นต่อธนาคาร (Issuing Bank) เพื่อขอเปิด L/C สั่งซื้อสินค้าผ่านธนาคารในประเทศของผู้ขาย ธนาคารก็ทำการจัดส่ง L/C ไปยังธนาคารในประเทศของผู้ขาย (Advising Bank) (วิธีการจัดส่ง L/C เช่น ทาง SWIFT (Society for Worldwide Interbank Financial Telecommunication) , Telex หรือ Mail) หลังจากนั้น ธนาคารในประเทศผู้ขายก็จะแจ้งให้ผู้ขายทราบว่าผู้ซื้อในต่างประเทศได้เปิด L/C มาแล้ว โดยให้ผู้ขายมาติดต่อ ขอรับ L/C เพื่อนำกลับไปเตรียมการจัดเตรียมสินค้าตามข้อตกลงที่ผู้ซื้อกำหนดมาใน L/C หากมีข้อความใน L/C ไม่ชัดเจน ทางผู้ขายควรปรึกษากับธนาคารผู้รับใบสั่งซื้อ L/C ให้ชัดเจนเสียก่อนที่จะนำไปดำเนินการในขั้นตอนต่อไป

กระบวนการนำเข้าสินค้าด้วยคอนเทนเนอร์ทางทะเล (ต่อ)

รหัสกิจกรรม	กิจกรรม และ อธิบายรายละเอียด
A124	<p><u>รับสำเนา L/C ชำระค่าธรรมเนียม</u></p> <p>หลังจากที่ผู้ซื้อได้ดำเนินการขอเปิด L/C แล้ว ก็จะต้องติดตามเรื่องจากธนาคาร เพื่อขอรับสำเนา L/C พร้อมชำระค่าธรรมเนียมในการเปิด L/C ตามอัตราที่ธนาคารกำหนด</p> <p>เมื่อรับสำเนา L/C จากทางธนาคารมาแล้ว ทางผู้ซื้อก็จะดำเนินการแจ้งรายละเอียดการเปิด L/C ให้ทางผู้ขายทราบ เช่น แจ้งหมายเลขและวันที่เปิด L/C พร้อมทั้งส่งสำเนา L/C ไปให้ทางโทรสาร</p> <p>หลังจากขั้นตอนนี้ ทางผู้ซื้อก็จะขอให้ทางผู้ขายทำการผลิตหรือจัดเตรียมสินค้า และ แจ้งรายละเอียดการจัดส่งสินค้าและเอกสารมาให้ทราบ เพื่อที่จะได้เตรียมการไปรับสินค้า ณ วัน เวลา และ สถานที่ที่ได้นัดหมายกันไว้</p>
A2 ตรวจสอบวันเรือเข้าและขอรับเอกสาร	
A21	<p><u>ได้รับแจ้งการส่งสินค้าและเอกสารจากผู้ขาย</u></p> <p>เมื่อสินค้าได้ลงเรือเรียบร้อยแล้วหรือหลังจากนั้น ผู้ซื้อจะได้รับแจ้งรายละเอียดการส่งสินค้าและเอกสารจากผู้ขาย พร้อมกับได้รับสำเนาเอกสารต่างๆ โดยผู้ขายจะส่งมาทางโทรสารหรือ e-mail ตามข้อตกลง ส่วนเอกสารต้นฉบับจะส่งผ่านมาทางระบบธนาคาร ซึ่งอาจจะมาถึงก่อนหรือหลังจากที่สินค้ามาถึงปลายทางแล้วก็ได้</p>
A22	<p><u>ตรวจสอบ วัน เวลา ท่าที่เรือเข้าเทียบ</u></p> <p>ผู้ซื้อโทรตรวจสอบหรือได้รับแจ้ง วัน เวลา ท่าที่เรือเข้าเทียบ จากทาง บริษัทเรือ ตัวแทนบริษัทเรือ หรือ ผู้รับจัดการขนส่งสินค้า</p>
A23 <u>ขอรับเอกสารจากธนาคาร</u>	
<p>ผู้ซื้อติดต่อขอรับเอกสาร (Shipping Document) จากธนาคาร พร้อมชำระค่าสินค้า เพื่อขอรับและนำเอกสารดังกล่าวมาจัดเตรียมและนำไปทำการผ่านพิธีการศุลกากรนำสินค้าออกจากอารักขาของกรมศุลกากร รวมถึงทำสำเนาเก็บไว้เป็นข้อมูลอ้างอิงของบริษัทต่อไป</p>	
A231	<p><u>ได้รับแจ้งผลการตรวจสอบเอกสารจากธนาคาร</u></p> <p>ผู้ซื้อได้รับใบแจ้งผลการตรวจสอบเอกสารจากธนาคาร คือ เมื่อเอกสารส่งมาถึงธนาคารตัวแทนในประเทศของผู้ซื้อ แล้วธนาคารจะมีหน้าที่ตรวจสอบเอกสารและแจ้งผลการตรวจสอบให้ผู้ซื้อทราบ เพื่อให้มาติดต่อขอรับเอกสารและชำระค่าสินค้าต่อไป</p>
A232	<p><u>จัดทำแบบฟอร์ม T/R</u></p> <p>ในการติดต่อขอรับเอกสาร ทางผู้ซื้ออาจจะชำระเงินค่าสินค้ำทันทีหรืออาจจะจัดทำสัญญาค้ำประกันหรือที่เรียกว่าบริการสินเชื่อสำหรับสินค้านำเข้า (Trust Receipt : T/R) กับธนาคาร เพื่อขอรับและนำเอกสารดังกล่าวมาจัดเตรียมและนำไปทำการผ่านพิธีการศุลกากรนำสินค้าออกจากอารักขาของกรมศุลกากรก่อน และเมื่อครบกำหนดแล้ว จึงมาชำระเงินค่าสินค้ำกับธนาคาร</p>
A223	<p><u>ขอรับเอกสาร ชำระค่าสินค้า</u></p> <p>ผู้ซื้อนำสัญญาค้ำประกันที่ได้จัดทำไว้ ไปยื่นให้กับธนาคารผู้เปิด L/C เพื่อขอรับเอกสาร โดยในการขอรับเอกสารดังกล่าวนี้ ธนาคารจะเรียกเก็บเงินค่าสินค้าจากผู้ซื้อหรือใบรับรองตัวแลกเงินหรือทำสัญญาค้ำประกันตามที่ผู้ขายระบุมา จากนั้นธนาคารจึงมอบเอกสารต่างๆ ให้กับผู้ซื้อ พร้อมชำระค่าธรรมเนียมในการขอรับตัวสินค้าขาเข้าหรือขอรับเอกสารขาเข้า (Shipping Document) ตามอัตราที่ธนาคารกำหนด</p>
<p>A23 (S/G) <u>ขอรับเอกสารจากธนาคาร (กรณีทำ Shipping Guarantee)</u></p> <p>กรณีที่เอกสารมาถึงล่าช้า ด้วยเหตุผลหลายประการ เช่น ความล่าช้าเนื่องจากผู้ขาย ความล่าช้าที่เกิดจากระบบของธนาคาร หรือ การซื้อขายระหว่างประเทศใกล้เคียงที่สินค้าเดินทางมาถึงก่อนที่เอกสารจะมาถึง ทำให้ใบตราส่งสินค้าต้นฉบับยังส่งมาไม่ถึง แต่ทางผู้ซื้อสามารถนำสำเนาใบตราส่งที่มีอยู่ (จากที่ผู้ขายได้ส่งสำเนาเอกสารต่างๆ มาให้ทางโทรสารหรือทาง e-mail) มาติดต่อบริษัทธนาคาร เพื่อขอทำ Shipping Guarantee แล้วนำไปแลกใบส่งปล่อยสินค้าจากตัวแทนบริษัทเรือ เพื่อนำไปผ่านพิธีการศุลกากร นำสินค้าหรือวัตถุดิบออกจากอารักขาของศุลกากรมาเข้าสู่สายการผลิตหรือขายทอดตลาดต่อไปได้ และเมื่อเอกสารต้นฉบับมาถึง ผู้ซื้อต้องมาขอรับ B/L ตัวจริง เพื่อนำไปแลก Shipping Guarantee คืนธนาคาร</p>	

กระบวนการนำเข้าสินค้าด้วยคอนเทนเนอร์ทางทะเล (ต่อ)

รหัสกิจกรรม	กิจกรรม และ อธิบายรายละเอียด
A231 (S/G)	<p>รับแบบฟอร์ม S/G จากตัวแทนบริษัทเรือ</p> <p>ผู้ซื้อติดต่อขอรับแบบฟอร์ม Shipping Guarantee จากตัวแทนบริษัทเรือ</p> <p>รับแบบฟอร์ม L/U จากธนาคาร</p> <p>ผู้ซื้อติดต่อขอรับแบบฟอร์ม Letter of Undertaking จากธนาคาร</p>
A232 (S/G)	<p>จัดทำแบบฟอร์ม S/G และ L/U</p> <p>ผู้ซื้อจัดทำแบบฟอร์ม Shipping Guarantee แบบฟอร์ม Letter of Undertaking และ สัญญาค้ำประกัน (Trust Receipt) พร้อมประทับตราบริษัทและเซ็นชื่อรับรองโดยผู้รับมอบอำนาจของบริษัท เอกสารที่ประกอบ คือ</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ สำเนา Invoice และ ▪ สำเนา B/L
A233 (S/G)	<p>จัดทำแบบฟอร์ม T/R</p> <p>ในการติดต่อขอรับเอกสาร ทางผู้ซื้ออาจจะชำระเงินค่าสินค้าทันทีหรืออาจจะจัดทำสัญญาค้ำประกันหรือที่เรียกว่าบริการสินเชื่อสำหรับสินค้านำเข้า (Trust Receipt : T/R) กับธนาคาร เพื่อขอรับและนำเอกสารดังกล่าวมาจัดเตรียมและนำไปทำการผ่านพิธีการศุลกากรนำสินค้าออกจากอารักขาของกรมศุลกากรก่อน และเมื่อครบกำหนดแล้ว จึงมาชำระเงินค่าสินค้ากับธนาคาร</p>
A234 (S/G)	<p>ขอรับเอกสาร ชำระค่าสินค้า</p> <p>ผู้ซื้อนำแบบฟอร์ม S/G และ L/U พร้อมสัญญาค้ำประกัน (ถ้ามี) ที่ได้จัดทำไว้ ไปยื่นให้กับธนาคารผู้เปิด L/C ธนาคารจะเก็บ Letter of Undertaking ไว้แล้วลงนามรับรองร่วมกับผู้ซื้อ (Countersign) ในหนังสือ Shipping Guarantee และส่งมอบให้แก่ผู้ซื้อ พร้อมชำระค่าธรรมเนียมเอกสาร Shipping Guarantee ตามอัตราที่ธนาคารกำหนด</p>
A24	<p>นำ B/L หรือ S/G มายื่นขอรับ D/O จากตัวแทนบริษัทเรือ</p> <p>A24 นำ B/L มายื่นให้ตัวแทนบริษัทเรือ เพื่อขอรับใบสั่งปล่อยสินค้า (Delivery Order : D/O)</p> <p>ผู้ซื้อนำใบตราส่งสินค้าที่ส่งมาพร้อมกับเอกสารอื่นๆ ไปยื่นให้ตัวแทนบริษัทเรือหรือผู้รับจัดการขนส่งสินค้า เพื่อขอรับใบสั่งปล่อยสินค้า เพื่อเป็นหลักฐานในการนำไปยื่นต่อเจ้าหน้าที่การทำเรือ เพื่อการขอรับสินค้า ทั้งนี้จะกระทำได้อีกต่อเมื่อมีการปฏิบัติตามพิธีศุลกากรเข้าเรียบร้อยแล้ว พร้อมชำระค่าภาระหน้าท่า (Terminal Handling Charge) ค่าเปิดขนย้ายสินค้าออกจากตู้สินค้า (CFS Receiving Charge ถ้ามี) และ เอกสารใบสั่งปล่อยสินค้า (D/O Charge)</p> <p>A24 (S/G) กรณีที่ทำ Shipping Guarantee</p> <p>ผู้ซื้อนำเอกสาร Shipping Guarantee ที่ธนาคารรับรองนี้ ไปแลกใบสั่งปล่อยสินค้า (Delivery Order : D/O) จากตัวแทนบริษัทเรือหรือผู้รับจัดการขนส่งสินค้า พร้อมชำระค่าภาระหน้าท่า (Terminal Handling Charge) ค่าเปิดขนย้ายสินค้าออกจากตู้สินค้า (CFS Receiving Charge ถ้ามี) และ เอกสารใบสั่งปล่อยสินค้า (D/O Charge)</p> <p>หลังจากที่ผู้ซื้อได้รับเอกสารทางการค้าต้นฉบับแล้ว จะต้องนำต้นฉบับใบตราส่งสินค้า ส่งมอบให้แก่ตัวแทนบริษัทเรือและขอรับเอกสาร Shipping Guarantee คืน เพื่อผู้ซื้อจะได้ส่งคืนให้แก่ทางธนาคาร และทางธนาคารก็จะส่ง Letter of Undertaking คืนให้แก่ผู้ซื้อ</p>
A25	<p>จัดเตรียมเอกสาร (พิธีการศุลกากร)</p> <p>รายละเอียดของเอกสารที่จะต้องยื่นประกอบใบขนสินค้าขาเข้า หรือ ใช้ในการผ่านพิธีการศุลกากรขาเข้า ได้แสดงไว้ในภาคผนวก ข หัวข้อที่ 3.1</p>

กระบวนการนำเข้าสินค้าด้วยคอนเทนเนอร์ทางทะเล (ต่อ)

รหัสกิจกรรม	กิจกรรม และ อธิบายรายละเอียด
A251	<p><u>จัดเตรียมข้อมูลและเอกสาร</u></p> <p>ผู้ซื้อจัดทำใบกำกับสินค้าหรือบัญชีราคาสินค้า (Invoice) รวมทั้งใบแสดงรายการบรรจุหีบห่อสินค้า (Packing List) แบบธุรกิจต่างประเทศ (ธ.ต.2 กรณีที่มูลค่าการนำเข้ามากกว่า 500,000 บาท)</p> <p>ผู้ซื้อจัดเอกสารเข้าชุด ประทับตราบริษัท เช่นชื่อรับรองโดยผู้รับมอบอำนาจของบริษัท และ ทำสำเนาเก็บไว้เป็นข้อมูลอ้างอิงของบริษัทต่อไป</p> <p>หมายเหตุ : A252-A255 สำหรับกรณีที่ผู้ซื้อใช้สิทธิพิเศษส่งเสริมการลงทุน</p> <p>ทางผู้ซื้อต้องขอหนังสืออนุมัติส่งปล่อยวัตถุดิบจากสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน มาเป็นเอกสารประกอบในการผ่านพิธีการศุลกากร</p>
A252	<p><u>จัดเตรียมเอกสารขออนุมัติส่งปล่อยวัตถุดิบ</u></p> <p>ผู้ซื้อจัดเตรียมเอกสาร เพื่อส่งเรื่องขออนุมัติส่งปล่อยวัตถุดิบ BOI เอกสารที่ใช้ประกอบ คือ</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ หนังสือขออนุมัติยกเว้นอากรขาเข้า 1 ฉบับ ▪ สำเนา Invoice, Packing List 1 ชุด และ ▪ หนังสือยืนยันวันที่เริ่มใช้สิทธิและประโยชน์ (สำหรับการส่งปล่อยงวดแรก) <p>ผู้ซื้อเตรียมและตรวจทานข้อมูล ได้แก่ หมายเลข Invoice กลุ่มวัตถุดิบ ปริมาณวัตถุดิบ และ หน่วยวัตถุดิบ</p>
A253	<p><u>ส่งเรื่องขออนุมัติ</u></p> <p>ส่งเรื่องขออนุมัติ สามารถทำได้ 2 ระบบ คือ ระบบแผ่นบันทึกข้อมูล (ระบบ Diskette) และ ระบบ Modem (ระบบโมเด็ม หมายถึง การส่งข้อมูลระหว่าง 2 องค์กร ซึ่งอยู่กันคนละสถานที่ ผ่านระบบโทรศัพท์ โดยมีเครื่องโมเด็มเป็นอุปกรณ์เชื่อมโยงข้อมูล)</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ ระบบแผ่นบันทึกข้อมูล ผู้นำเข้านำเอกสารตามข้อ A252 (เอกสารดังกล่าวจะต้องประทับตราบริษัทและให้ผู้มีอำนาจหรือผู้รับมอบอำนาจลงนามรับรองสำเนาทุกฉบับ) พร้อมแผ่น Diskette ที่บันทึกข้อมูลตามรูปแบบที่กำหนดมายื่นที่สมาคมสโมสรนักลงทุน ▪ ระบบ Modem ผู้นำเข้าเตรียมข้อมูล เหมือนกับส่งปล่อยด้วยระบบแผ่นบันทึกข้อมูล แล้วส่งข้อมูลการส่งปล่อย มาโดยใช้โปรแกรม IC Modem ซึ่งทางสมาคมสโมสรนักลงทุน เป็นผู้พัฒนาขึ้น พร้อมส่งสำเนาเอกสารตามข้อ A252 ไปยังสมาคมสโมสรนักลงทุนทางโทรสาร
A254	<p><u>ตรวจสอบและประมวลผลข้อมูล</u></p> <p>หลังจากที่สมาคมสโมสรนักลงทุนได้รับข้อมูลและเอกสารครบถ้วนแล้วเจ้าหน้าที่ที่ส่งปล่อยจึงจะทำการตรวจสอบข้อมูลเบื้องต้น และ ประมวลผล (Process Data) ต่อไปโดยใช้ ระบบ RMTS.</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ ตรวจสอบข้อมูลว่าวัตถุดิบที่นำเข้ามาเป็นข้อมูลที่ได้แจ้งไว้กับ BOI หรือไม่ ▪ ตรวจสอบปริมาณที่นำเข้ามาไม่เกินจากปริมาณที่ได้รับสิทธิให้นำเข้าหรือไม่ <p>ระบบ RMTS. ประมวลผลข้อมูล และ พิมพ์รายงาน</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ พิมพ์รายงานวัตถุดิบที่ได้รับอนุมัติจาก BOI (Report I) ▪ พิมพ์หนังสืออนุมัติส่งปล่อยวัตถุดิบ
A255	<p><u>รับหนังสืออนุมัติ ขำระค่าธรรมเนียม</u></p> <p>เจ้าหน้าที่ BOI ลงนามในเอกสารที่พิมพ์ออกมา พร้อมจัดแยกเอกสารออกเป็น 3 ชุด</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ ชุดที่ 1 สำเนาคืนให้บริษัท ▪ ชุดที่ 2 สำเนาจัดเก็บส่ง BOI และ ▪ ชุดที่ 3 ฉบับจริง จัดส่งไปกรมศุลกากร <p>ผู้ซื้อรับหนังสืออนุมัติส่งปล่อยวัตถุดิบ พร้อมชำระค่าธรรมเนียมตามอัตราที่สมาคมสโมสรนักลงทุนกำหนด</p>

กระบวนการนำเข้าสินค้าด้วยคอนเทนเนอร์ทางทะเล (ต่อ)

รหัสกิจกรรม	กิจกรรม และ อธิบายรายละเอียด
A26 จัดตัวแทนออกของและรถขนส่งสินค้า	
A261	<p>นัดวัน เวลา สถานที่ ไปรับ/ส่งสินค้า/ตู้สินค้า</p> <p>ผู้ซื้อนัดวัน เวลา สถานที่ ไปรับ/ส่ง สินค้า/ตู้สินค้า กับทางบริษัทตัวแทนออกของและบริษัทขนส่ง หรือ ผู้รับจัดการขนส่งสินค้า</p>
A262	<p>ตัวแทนออกของมารับข้อมูลและเอกสาร</p> <p>ตัวแทนออกของมารับข้อมูลและเอกสารจากผู้ซื้อไปผ่านพิธีการศุลกากร</p>
A263	<p>เตรียมรถไปรับ/ส่งสินค้า/ตู้สินค้า</p> <p>รถบรรทุก/หัวลากไปรับ/ส่งสินค้า/ตู้สินค้าตามวัน เวลา สถานที่ที่ได้นัดหมายไว้กับทางบริษัทเรือ ตัวแทนบริษัทเรือ หรือ ผู้รับจัดการขนส่งสินค้า</p>
A3 ปฏิบัติงานที่ท่าเรือ	
<p>ขั้นตอน A31 การขนย้ายตู้สินค้าจากเรือไปที่โรงพักสินค้าหรือลานตู้สินค้าในท่าเรือเป็นหน้าที่ของตัวแทนบริษัทเรือและเจ้าหน้าที่ท่าเรือ</p> <p>ขั้นตอน A32-A39 การขนย้ายตู้สินค้าไปที่ รพท. เป็นหน้าที่ของตัวแทนบริษัทเรือ ส่วนขั้นตอนการผ่านพิธีการศุลกากรและขนย้ายตู้สินค้าจากท่าเรือกลับไปยังโรงงานหรือสถานประกอบการของผู้ซื้อเป็นหน้าที่ของผู้ซื้อหรือตัวแทน</p>	
<p>A31 ขนย้ายตู้สินค้าจากเรือไปที่โรงพักสินค้าหรือลานตู้สินค้าในท่าเรือ</p> <p>เมื่อเรือเข้ามาเทียบท่าแล้ว ฝ่ายปฏิบัติการของตัวแทนบริษัทเรือที่ท่าเรือร่วมกับเจ้าหน้าที่ท่าเรือ โดยพนักงานปั้นจั่นที่หน้าท่าทำการยกตู้สินค้าขึ้นจากเรือวางลงบนแคร่หัวลาก (ของท่าเรือ) หรือวางลงบริเวณพื้นที่หน้าท่า แล้วขนย้ายตู้สินค้าไปเปิดตู้ แยกและกองเก็บสินค้าที่โรงพักสินค้า หรือ ขนย้ายตู้สินค้าไปที่ลานตู้สินค้าในท่าเรือ หรือ ขนย้ายตู้สินค้าออกจากท่าเรือทันที (กรณีที่เป็นตู้สินค้าอันตรายประเภท ก) หรือ ขนย้ายตู้สินค้าผ่านทางรถบรรทุกหรือรถไฟไปเปิดตู้ แยก และ กองเก็บสินค้าที่โรงพักสินค้า หรือ ขนย้ายตู้สินค้าไปที่ลานตู้สินค้าที่ รพท. ตามสถานะของตู้สินค้า ได้แก่ กรณีที่เป็นตู้ FCL และ กรณีที่เป็นตู้ LCL (ดูรายละเอียดเพิ่มเติมในหัวข้อ 2.2) ดังนี้</p> <p>กรณีที่ 1 เป็นตู้สินค้า FCL</p> <p>กรณีที่ 1.1 ผู้ซื้อหรือตัวแทนมารับตู้สินค้าจากลานตู้สินค้าไปทำการผ่านพิธีการศุลกากรตรวจสอบปล่อยสินค้าที่สถานีตรวจสอบในท่าเรือหรือ รพท. แล้วขนย้ายตู้สินค้ากลับไปที่โรงงานหรือสถานประกอบการของผู้ซื้อทั้งตู้สินค้า</p> <p>กรณีที่ 1.2 ผู้ซื้อหรือตัวแทนมารับตู้สินค้าจากลานตู้สินค้าในท่าเรือ หรือ รพท. กลับไปทำการผ่านพิธีการศุลกากรตรวจสอบปล่อยสินค้า ณ โรงงานหรือสถานประกอบการของผู้ซื้อ</p> <p>กรณีที่ 2 เป็นตู้สินค้า LCL</p> <p>กรณีที่ 2.1 สำหรับกรณีที่สินค้าภายในตู้สินค้ามีเจ้าของรายเดียว ผู้ซื้อหรือตัวแทนมาทำการผ่านพิธีการศุลกากรตรวจสอบปล่อยสินค้าและรับสินค้าที่ลานตู้สินค้าในท่าเรือ หรือ รพท. กลับไปที่โรงงานหรือสถานประกอบการของผู้ซื้อ</p> <p>กรณีที่ 2.2 สำหรับกรณีที่สินค้าภายในตู้สินค้ามีเจ้าของหลายราย ทางตัวแทนบริษัทเรือทำการเปิดตู้ แยก และ กองเก็บสินค้าที่โรงพักสินค้าในท่าเรือ หรือ รพท. หลังจากนั้นทางผู้ซื้อหรือตัวแทนมาทำการผ่านพิธีการศุลกากรตรวจสอบปล่อยสินค้าและรับสินค้าที่โรงพักสินค้าในท่าเรือ หรือ รพท. กลับไปที่โรงงานหรือสถานประกอบการของผู้ซื้อ</p>	
A311	เรือเข้าเทียบท่า
A312	<p>ขนย้ายตู้สินค้าขึ้นจากเรือวางลงบนแคร่หัวลาก</p> <p>เจ้าหน้าที่ท่าเรือขนย้ายตู้สินค้าขึ้นจากเรือวางลงบนแคร่หัวลาก (ของท่าเรือ) พนักงานขับรถนำหัวลาก (ของท่าเรือ) ขนย้ายตู้สินค้า (ที่ยังไม่ได้ตรวจสอบ) จากหน้าท่าไปที่โรงพักสินค้าหรือลานตู้สินค้าตามสถานะของตู้สินค้า สำหรับตู้สินค้าอันตรายประเภท ก จะต้องทำการขนย้ายออกจากท่าเรือทันที จะไม่มีการกองเก็บในท่าเรือ</p>

กระบวนการนำเข้าสินค้าด้วยคอนเทนเนอร์ทางทะเล (ต่อ)

รหัสกิจกรรม	กิจกรรม และ อธิบายรายละเอียด
A313	<p>A313 (LCL) <u>หัวลากขนย้ายตู้สินค้าผ่าน Sub Gate In</u> พนักงานขับรถนำหัวลาก (ของท่าเรือ) ขนย้ายตู้สินค้า (ที่ยังไม่ได้ตรวจสอบ) จาก Sub Gate In ไปที่โรงพักสินค้า</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ (กรณี 2.1-2.2) รถบรรทุกขนย้ายสินค้า (ที่ตรวจสอบแล้ว) จากท่าเรือไปที่โรงงาน <p>A313 (FCL or LCL) <u>กองเก็บตู้สินค้าที่ลานตู้สินค้า</u> พนักงานขับรถนำหัวลาก (ของท่าเรือ) ขนย้ายตู้สินค้า (ที่ยังไม่ได้ตรวจสอบ) ไปที่ลานตู้สินค้า ตู้สินค้า (ที่ยังไม่ได้ตรวจสอบ) รอการขนย้ายไปทำการตรวจปล่อยในท่าเรือ</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ (กรณี 1.1) หัวลากขนย้ายตู้สินค้า (ที่ตรวจสอบแล้ว) จากท่าเรือไปที่โรงงาน ▪ (กรณี 1.2) หัวลากขนย้ายตู้สินค้า (ที่ยังไม่ได้ตรวจสอบ) จากท่าเรือไปทำการตรวจปล่อยที่ รถพ. หรือ โรงงาน <p>พนักงานขับรถนำหัวลาก (ของท่าเรือ) ขนย้ายตู้สินค้า (ที่ยังไม่ได้ตรวจสอบ) จากลานตู้สินค้าไปที่รางรถไฟ</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ (กรณี 1.1-1.2 และ 2.1-2.2) รถไฟขนย้ายตู้สินค้า (ที่ยังไม่ได้ตรวจสอบ) จากท่าเรือไปทำการตรวจปล่อยที่ รถพ. หรือ โรงงาน
A314	<p>A314 (LCL) <u>เปิดตู้ แยก และ กองเก็บสินค้าที่โรงพักสินค้า</u> ตัวแทนบริษัทเรือยื่นเอกสารขอเปิดตู้สินค้าเข้าฝากเก็บที่โรงพักสินค้า พร้อมเตรียมสินค้า (ที่ยังไม่ได้ตรวจสอบ) สำหรับการตรวจสอบ</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ (กรณี 2.1-2.2) รถบรรทุกขนย้ายสินค้า (ที่ตรวจสอบแล้ว) จากท่าเรือไปที่โรงงาน <p>A314 (FCL or LCL) <u>หัวลากขนย้ายตู้สินค้าผ่าน Sub Gate Out</u> พนักงานขับรถนำหัวลาก (ของท่าเรือ) ขนย้ายตู้สินค้า (ที่ยังไม่ได้ตรวจสอบ) จากลานตู้สินค้าไปที่ Sub Gate Out และผ่าน Sub Gate Out ไปที่รางรถไฟ</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ (กรณี 1.1-1.2 และ 2.1-2.2) รถไฟขนย้ายตู้สินค้า (ที่ยังไม่ได้ตรวจสอบ) จากท่าเรือไปทำการตรวจปล่อยที่ รถพ. หรือ โรงงาน
A315	<p><u>ขนย้ายตู้สินค้าวางลงบนแคร่รถไฟ</u> ที่รางรถไฟ เจ้าหน้าที่ท่าเรือขนย้ายตู้สินค้าจากแคร่หัวลาก (ของท่าเรือ) วางลงบนแคร่รถไฟ และ รถไฟขนย้ายตู้สินค้า (ที่ยังไม่ได้ตรวจสอบ) จากท่าเรือไปทำการตรวจปล่อยที่ รถพ. หรือ โรงงาน</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ (กรณี 1.1-1.2 และ 2.1-2.2) รถไฟขนย้ายตู้สินค้า (ที่ยังไม่ได้ตรวจสอบ) จากท่าเรือไปทำการตรวจปล่อยที่ รถพ. หรือ โรงงาน
A32	<p><u>ชำระค่าภาระและค่าบริการท่าเรือ (One Stop Service)</u> สินค้าที่บรรจุอยู่ในตู้สินค้าและต้องการนำสินค้าออกไปทั้งตู้สินค้า (กรณีที่เป็นตู้สินค้า FCL) จะต้องยื่นใบคำร้องแบบขออนุญาตนำตู้สินค้าบรรจุสินค้าเข้าออกนอกท่าเรือ ใช้สำหรับยื่นชำระค่าภาระ</p> <p>การขอเปิดตู้สินค้าส่งมอบโดยตรง (กรณีที่เป็นตู้สินค้า LCL) จะต้องยื่นใบคำร้องแบบขออนุญาตเปิดตู้สินค้านำสินค้าส่งมอบโดยตรงออกนอกท่าเรือ ใช้สำหรับยื่นชำระค่าภาระ</p>
A321	<p><u>ตรวจสอบข้อมูลเบื้องต้น</u> ผู้ซื้อหรือตัวแทนทำการตรวจสอบข้อมูลเบื้องต้นกับเครื่องคอมพิวเตอร์ที่ตั้งไว้สำหรับให้บริการภายในศูนย์ One Stop Service เช่น ชื่อเรือ เกี่ยวการเดินเรือ สถานที่เก็บสินค้า ระยะเวลาฝากเก็บ ด้วยเครื่องคอมพิวเตอร์</p>
A322	<p><u>จัดเตรียมเอกสาร ตรวจสอบค่าภาระ</u> ผู้ซื้อหรือตัวแทนจัดเตรียมเอกสารที่ใช้ประกอบ คือ</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ ใบส่งปล่อยสินค้าของตัวแทนบริษัทเรือ (D/O) และถ่ายสำเนา 1 ฉบับ และ ▪ สำเนา B/L <p>โดยประทับตราเพื่อเลือกรายการชำระค่าภาระด้านหลัง D/O และขอตรวจสอบยอดค่าภาระก่อนชำระเงิน</p>

กระบวนการนำเข้าสินค้าด้วยคอนเทนเนอร์ทางทะเล (ต่อ)

รหัสกิจกรรม	กิจกรรม และ อธิบายรายละเอียด
A323	ชำระค่าภาระ รัับใบรับของจากท่าเรือ ผู้ซื้อหรือตัวแทนชำระค่าภาระยกขนสินค้า (Wharf Handling Charge) หรือ ค่าภาระยกขนตู้สินค้า (Lift On / Lift Off Charge) และค่าบริการอื่นๆ (ถ้ามี) พร้อมรับใบเสร็จรับเงินและใบรับของจากท่าเรือ (Wharf Receipt : W/R)
A324	ขอรับใบอนุญาตรถบรรทุกผ่านท่า ผู้ซื้อหรือตัวแทนชำระค่าภาระแล้ว นำเอกสารไปติดต่อขอรับใบอนุญาตให้นำรถเข้าเขตท่าเรือ (Delivery Container Slip) เพื่อนำรถบรรทุกผ่าน Main Gate เข้าไปรับสินค้าที่โรงพักสินค้า หรือ นำหัวลากผ่าน Main Gate และนำใบอนุญาตให้นำรถเข้าเขตท่าเรือไปยื่นที่ Sub Gate In เข้าไปรับตู้สินค้า
A33 รถบรรทุก/หัวลากผ่าน Main Gate	<p>พนักงานขับรถชำระค่ายานพาหนะผ่านท่า (Admission Fee for Vehicles) และ นำรถบรรทุก (ของตัวแทนบริษัทเรือ หรือ ผู้ให้บริการขนส่ง) ผ่าน Main Gate เข้าไปรับสินค้าที่โรงพักสินค้า</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ (กรณี 2.1-2.2) รถบรรทุกขนย้ายสินค้า (ที่ตรวจสอบแล้ว) จากท่าเรือไปที่โรงงาน <p>พนักงานขับรถชำระค่ายานพาหนะผ่านท่า และ นำหัวลาก (ของผู้ให้บริการขนส่ง) ผ่าน Main Gate ไปที่ Sub Gate In และ ผ่าน Sub Gate In เข้าไปรับตู้สินค้าที่ลานตู้สินค้า</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ (กรณี 1.1) หัวลากขนย้ายตู้สินค้า (ที่ตรวจสอบแล้ว) จากท่าเรือไปที่โรงงาน
A34 หัวลากผ่าน Sub Gate In	<p>เจ้าหน้าที่ท่าเรือตรวจสอบใบอนุญาตให้นำรถเข้ามารับตู้สินค้า (Delivery Container Slip) และเก็บสำเนาคู่มือ พร้อมประทับตราหมายเลขของที่ผ่านแล้วอนุญาตให้นำรถเข้ามารับตู้สินค้าได้แล้วบันทึกข้อมูลหมายเลขตู้สินค้า หรือ หมายเลข B/L และ หมายเลข Placard</p> <p>พนักงานขับรถรับ Placard พร้อมใบอนุญาตให้นำรถเข้ามารับตู้สินค้า (Delivery Container Slip) และ นำหัวลาก (ของตัวแทนบริษัทเรือ หรือ ผู้ให้บริการขนส่ง) ผ่าน Sub Gate เข้าไปรับตู้สินค้าที่ลานตู้สินค้า</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ (กรณี 1.1) หัวลากขนย้ายตู้สินค้า (ที่ตรวจสอบแล้ว) จากท่าเรือไปที่โรงงาน
A35 หัวลากรับตู้สินค้าที่ลานตู้สินค้า	<p>ที่ลานตู้สินค้าเจ้าหน้าที่ท่าเรือทำการขนย้ายตู้สินค้าวางลงบนแคร่หัวลาก (ของผู้ให้บริการขนส่ง) พนักงานขับรถนำหัวลาก (ของผู้ให้บริการขนส่ง) ขนย้ายตู้สินค้า (ที่ยังไม่ได้ตรวจสอบ) จากลานตู้สินค้าไปที่สถานีตรวจสอบ</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ (กรณี 1.1) หัวลากขนย้ายตู้สินค้า (ที่ตรวจสอบแล้ว) จากท่าเรือไปที่โรงงาน <p>หรือ พนักงานขับรถขนย้ายนำหัวลาก (ของตัวแทนบริษัทเรือ หรือ ผู้ให้บริการขนส่ง) ขนย้ายตู้สินค้า (ที่ยังไม่ได้ตรวจสอบ) จากลานตู้สินค้าไปที่ Sub Gate Out และผ่าน Sub Gate Out ไปที่ Main Gate ออกจากท่าเรือไปที่ รพท. หรือ โรงงาน</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ (กรณี 1.2) หัวลากขนย้ายตู้สินค้า (ที่ยังไม่ได้ตรวจสอบ) จากท่าเรือไปทำการตรวจปล่อยที่ รพท. หรือ โรงงาน
A36 ตรวจสอบสินค้า (ดูรายละเอียดเพิ่มเติมในส่วนของการผ่านพิธีการศุลกากรตรวจปล่อยสินค้าขาเข้า A64)	<p>ตรวจสอบสินค้าที่โรงพักสินค้า เมื่อตรวจสอบสินค้าเสร็จสิ้น พนักงานขับรถรับใบกำกับสินค้า และ Slip จากเจ้าหน้าที่</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ (กรณี 2.1-2.2) รถบรรทุกขนย้ายสินค้า (ที่ตรวจสอบแล้ว) จากท่าเรือไปที่โรงงาน <p>ตรวจสอบสินค้าที่สถานีตรวจสอบ</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ (กรณี 1.1) หัวลากขนย้ายตู้สินค้า (ที่ตรวจสอบแล้ว) จากท่าเรือไปที่โรงงาน
A37 ขนย้ายสินค้าขึ้นรถบรรทุก	<p>บรรทุกสินค้า(ที่ตรวจสอบแล้ว) ขึ้นรถบรรทุก (ของผู้ให้บริการขนส่ง) พนักงานขับรถนำรถบรรทุก(ของผู้ให้บริการขนส่ง) ขนย้ายสินค้า (ที่ตรวจสอบแล้ว) จากโรงพักสินค้าไปที่ Main Gate</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ (กรณี 2.1-2.2) รถบรรทุกขนย้ายสินค้า (ที่ตรวจสอบแล้ว) จากท่าเรือไปที่โรงงาน

กระบวนการนำเข้าสินค้าด้วยคอนเทนเนอร์ทางทะเล (ต่อ)

รหัสกิจกรรม	กิจกรรม และ อธิบายรายละเอียด
A38	<p>หัวลากขนย้ายตู้สินค้าผ่าน Sub Gate Out</p> <p>พนักงานขับรถนำหัวลาก (ของตัวแทนบริษัทเรือ หรือ ผู้ให้บริการขนส่ง) ขนย้ายตู้สินค้า (ทั้งที่ตรวจสอบแล้วและยังไม่ได้ตรวจสอบ) จากสถานีตรวจสอบมาที่ Sub Gate Out พร้อมคืน Placard และใบอนุญาตให้นำรถเข้าไปรับตู้สินค้า (Delivery Container Slip) ต้นฉบับ</p> <p>เจ้าหน้าที่ท่าเรือตรวจสอบสภาพตู้สินค้าและตราผนึก (Seal) แล้วบันทึกข้อมูลหมายเลขตู้สินค้า พร้อมตรวจสอบ เลขที่ใบส่งปล่อย (ตัวแดง) ที่หน้าจอคอมพิวเตอร์ และ บันทึกหมายเลขทะเบียนรถพร้อมทั้งพิมพ์เอกสารใบกำกับตู้สินค้า (Container Slip/EIR) และลงนามส่ง มอบ-รับมอบตู้สินค้าในเอกสาร EIR แล้วส่งมอบให้พนักงานขับรถ พนักงานขับรถนำหัวลาก (ของตัวแทนบริษัทเรือ หรือ ผู้ให้บริการขนส่ง) ขนย้ายตู้สินค้าผ่าน Sub Gate Out ไปที่ Main Gate</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ (กรณี 1.1) หัวลากขนย้ายตู้สินค้า (ที่ตรวจสอบแล้ว) จากท่าเรือไปที่โรงงาน ▪ (กรณี 1.2) หัวลากขนย้ายตู้สินค้า (ที่ยังไม่ได้ตรวจสอบ) จากท่าเรือไปทำการตรวจปล่อยที่ รพท.หรือ โรงงาน
A39	<p>รถบรรทุก/หัวลากขนย้ายสินค้า/ตู้สินค้าผ่าน Main Gate</p> <p>ที่ Main Gate พนักงานขับรถยื่นเอกสาร EIR ให้เจ้าหน้าที่ตรวจสอบความถูกต้อง และ นำหัวลาก (ของตัวแทนบริษัทเรือ หรือ ผู้ให้บริการขนส่ง) ขนย้ายตู้สินค้า (ทั้งที่ตรวจสอบแล้วและยังไม่ได้ตรวจสอบ) ผ่าน Main Gate ออกจากท่าเรือ</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ (กรณี 1.1) หัวลากขนย้ายตู้สินค้า (ที่ตรวจสอบแล้ว) จากท่าเรือไปที่โรงงาน ▪ (กรณี 1.2) หัวลากขนย้ายตู้สินค้า (ที่ยังไม่ได้ตรวจสอบ) จากท่าเรือไปทำการตรวจปล่อยที่ รพท.หรือ โรงงาน <p>หรือ พนักงานขับรถยื่นใบกำกับสินค้า และ Slip ให้เจ้าหน้าที่ตรวจสอบความถูกต้อง และ นำรถบรรทุก (ของผู้ให้บริการขนส่ง) ขนย้ายสินค้า (ที่ตรวจสอบแล้ว) ผ่าน Main Gate ออกจากท่าเรือ</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ (กรณี 2.1-2.2) รถบรรทุกขนย้ายสินค้า (ที่ตรวจสอบแล้ว) จากท่าเรือไปที่โรงงาน
A4	<p>ปฏิบัติงานที่ รพท.</p>
A41	<p>ขั้นตอน A41 การขนย้ายตู้สินค้าจากเรือไปที่โรงพักสินค้าหรือลานตู้สินค้าใน รพท. เป็นหน้าที่ของตัวแทนบริษัทเรือและเจ้าหน้าที่ รพท.</p> <p>ขั้นตอน A42-A49 การผ่านพิธีการศุลกากรและขนย้ายตู้สินค้าจาก รพท. กลับไปยังโรงงานหรือสถานประกอบการของผู้ซื้อเป็นหน้าที่ของผู้ซื้อหรือตัวแทน</p>
A41	<p>ขนย้ายตู้สินค้าไปที่โรงพักสินค้าหรือลานตู้สินค้าใน รพท.</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ (กรณี 1.2) หัวลากขนย้ายตู้สินค้า (ที่ยังไม่ได้ตรวจสอบ) จากท่าเรือมาทำการตรวจปล่อยที่ รพท. ▪ (กรณี 1.1-1.2 และ 2.1-2.2) รถไฟขนย้ายตู้สินค้า (ที่ยังไม่ได้ตรวจสอบ) จากท่าเรือมาทำการตรวจปล่อยที่ รพท.
A411	<p>หัวลากขนย้ายตู้สินค้าผ่าน Gate-In (กรณีขนย้ายตู้สินค้ามาจากท่าเรือทางรถบรรทุก)</p> <p>พนักงานขับรถนำหัวลาก (ของตัวแทนบริษัทเรือ) ขนย้ายตู้สินค้า (ที่ยังไม่ได้ตรวจสอบ) ผ่านประตูทางเข้าไปที่ Gate-In</p> <p>ที่ Gate-In พนักงานขับรถชำระค่ายานพาหนะผ่านท่า</p> <p>พนักงานขับรถนำหัวลาก (ของตัวแทนบริษัทเรือ) ขนย้ายตู้สินค้า (ที่ยังไม่ได้ตรวจสอบ) ผ่าน Gate-In ไปที่โรงพักสินค้า หรือ รับ Placard และ นำหัวลาก (ของตัวแทนบริษัทเรือ) ขนย้ายตู้สินค้าผ่าน Gate-In ไปที่ลานตู้สินค้าใน รพท. ตามสถานะของตู้สินค้า</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ (กรณี 1.2) หัวลากขนย้ายตู้สินค้า (ที่ยังไม่ได้ตรวจสอบ) จากท่าเรือมาทำการตรวจปล่อยที่ รพท. <p>ยกตู้สินค้าขึ้นจากแคร่รถไฟวางลงบนแคร่หัวลาก (กรณีขนย้ายตู้สินค้ามาจากท่าเรือทางรถไฟ)</p> <p>เจ้าหน้าที่ รพท. ขนย้ายตู้สินค้าจากแคร่รถไฟวางลงบนแคร่หัวลาก (ของ รพท.) แล้วพนักงานขับรถนำหัวลาก (ของ รพท.) ขนย้ายตู้สินค้า (ทั้งที่ตรวจสอบแล้วและยังไม่ได้ตรวจสอบ) จากหน้าท่าไปที่โรงพักสินค้าหรือลานตู้สินค้าตามสถานะของตู้สินค้า</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ (กรณี 1.1-1.2 และ 2.1-2.2) รถไฟขนย้ายตู้สินค้า (ที่ยังไม่ได้ตรวจสอบ) จากท่าเรือมาทำการตรวจปล่อยที่ รพท.

กระบวนการนำเข้าสินค้าด้วยคอนเทนเนอร์ทางทะเล (ต่อ)

รหัสกิจกรรม	กิจกรรม และ อธิบายรายละเอียด
A412	<p>เปิดตู้ แยก และ กองเก็บสินค้าที่โรงพักสินค้า</p> <p>ตัวแทนบริษัทเรือยื่นเอกสารขอเปิดตู้ นำสินค้าเข้าฝากเก็บที่โรงพักสินค้า พร้อมเตรียมสินค้า (ที่ยังไม่ได้ตรวจสอบ) สำหรับการตรวจสอบ</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ (กรณี 2.1-2.2) รถบรรทุกขนย้ายสินค้า (ที่ตรวจสอบแล้ว) จาก รพท. ไปที่โรงงาน <p>กองเก็บตู้สินค้าที่ลานตู้สินค้า</p> <p>พนักงานขับรถนำหัวลาก (ของตัวแทนบริษัทเรือ) ขนย้ายตู้สินค้า (ทั้งที่ตรวจสอบแล้วและยังไม่ได้ตรวจสอบ) ไปที่ลานตู้สินค้า</p> <p>ตู้สินค้า (ที่ยังไม่ได้ตรวจสอบ) รอการขนย้ายไปทำการตรวจปล่อยใน รพท.</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ (กรณี 1.1) หัวลากขนย้ายตู้สินค้า (ที่ตรวจสอบแล้ว) จาก รพท. ไปที่โรงงาน <p>ตู้สินค้า (ที่ยังไม่ได้ตรวจสอบ) รอการขนย้ายจาก รพท. ไปทำการตรวจปล่อยที่โรงงาน</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ (กรณี 1.2) หัวลากขนย้ายตู้สินค้า (ที่ยังไม่ได้ตรวจสอบ) จาก รพท. ไปทำการตรวจปล่อยที่โรงงาน
A42	<p>ชำระค่าภาระและค่าบริการ</p> <p>ผู้ซื้อหรือตัวแทนติดต่อบริษัทเรือหรือตัวแทนบริษัทเรือที่ตีอำนาจการใน รพท. เพื่อชำระค่าภาระยกขนสินค้า หรือ ค่าภาระยกขนตู้สินค้า และค่าบริการอื่นๆ (ถ้ามี) พร้อมรับใบเสร็จรับเงินและใบรับของ (Wharf Receipt : W/R)</p>
A43	<p>ตรวจสอบสินค้า (ดูรายละเอียดเพิ่มเติมในส่วนของ การผ่านพิธีการศุลกากรตรวจปล่อยสินค้าเข้า A64)</p> <p>ตรวจสอบสินค้าที่โรงพักสินค้า</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ (กรณี 2.1-2.2) รถบรรทุกขนย้ายสินค้า (ที่ตรวจสอบแล้ว) จาก รพท. ไปที่โรงงาน <p>ตรวจสอบสินค้าที่ลานตู้สินค้า</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ (กรณี 1.1) หัวลากขนย้ายตู้สินค้า (ที่ตรวจสอบแล้ว) จาก รพท. ไปที่โรงงาน
A44	<p>รถบรรทุก/หัวลากผ่าน Gate-In</p> <p>พนักงานขับรถนำหัวลากผ่านประตูทางเข้าไปที่ Gate-In ชำระค่ายานพาหนะผ่านท่า และ นำรถบรรทุก (ของผู้ให้บริการขนส่ง) ผ่านประตูทางเข้าไปรับสินค้าที่โรงพักสินค้า</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ (กรณี 2.1-2.2) รถบรรทุกขนย้ายสินค้า (ที่ตรวจสอบแล้ว) จาก รพท. ไปที่โรงงาน <p>พนักงานขับรถนำหัวลาก (ของผู้ให้บริการขนส่ง) ผ่านประตูทางเข้าไปที่ Gate-In เจ้าหน้าที่ รพท. ตรวจสอบใบอนุญาตให้หัวลากเข้าไปรับตู้สินค้า (Delivery Container Slip) และเก็บสำเนาคู่มือ พร้อมประทับตราขงหมายเลขของที่ผ่านแล้วอนุญาตให้นำรถเข้าไปรับตู้สินค้าได้แล้วบันทึกข้อมูลหมายเลขตู้สินค้า หรือ หมายเลข B/L และ หมายเลข Placard</p> <p>พนักงานขับรถชำระค่ายานพาหนะผ่านท่า รับ Placard พร้อมใบอนุญาตให้นำรถเข้าไปรับตู้สินค้า (Delivery Container Slip) และ นำหัวลาก (ของผู้ให้บริการขนส่ง) ผ่าน Gate-In เข้าไปรับตู้สินค้าที่ลานตู้สินค้า</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ (กรณี 1.1) หัวลากขนย้ายตู้สินค้า (ที่ตรวจสอบแล้ว) จาก รพท. ไปที่โรงงาน
A45	<p>ขนย้ายสินค้าขึ้นรถบรรทุก</p> <p>บรรทุกสินค้า (ที่ตรวจสอบแล้ว) ขึ้นรถบรรทุก (ของผู้ให้บริการขนส่ง) พนักงานขับรถนำรถบรรทุก (ของผู้ให้บริการขนส่ง) ขนย้ายสินค้า (ที่ตรวจสอบแล้ว) จากโรงพักสินค้าไปที่ Gate-Out</p> <p>(กรณี 2.1-2.2) รถบรรทุกขนย้ายสินค้า (ที่ตรวจสอบแล้ว) จาก รพท. ไปที่โรงงาน</p>
A45	<p>หัวลากรับตู้สินค้าที่ลานตู้สินค้า</p> <p>ที่ลานตู้สินค้าเจ้าหน้าที่ รพท. ทำการขนย้ายตู้สินค้าวางลงบนแคร่หัวลาก (ของผู้ให้บริการขนส่ง) พนักงานขับรถนำหัวลาก (ของผู้ให้บริการขนส่ง) ขนย้ายตู้สินค้า (ทั้งที่ตรวจสอบแล้วและยังไม่ได้ตรวจสอบ) จากลานตู้สินค้าไปที่ Gate-Out</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ (กรณี 1.1) หัวลากขนย้ายตู้สินค้า (ที่ตรวจสอบแล้ว) จาก รพท. ไปที่โรงงาน ▪ (กรณี 1.2) หัวลากขนย้ายตู้สินค้า (ที่ยังไม่ได้ตรวจสอบ) จาก รพท. ไปทำการตรวจปล่อยที่โรงงาน

กระบวนการนำเข้าสินค้าด้วยคอนเทนเนอร์ทางทะเล (ต่อ)

รหัสกิจกรรม	กิจกรรม และ อธิบายรายละเอียด
A46	<p>รถบรรทุก/หัวลากขนย้ายสินค้า/ตู้สินค้าผ่าน Gate-Out</p> <p>พนักงานขับรถนำรถบรรทุก (ของผู้ให้บริการขนส่ง) ขนย้ายสินค้า (ที่ตรวจสอบแล้ว) จากโรงพักสินค้ามาที่ Gate-Out ผ่านไปที่ประตูทางออกจาก รพท. กลับไปที่โรงงาน</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ (กรณี 2.1-2.2) รถบรรทุกขนย้ายสินค้า (ที่ตรวจสอบแล้ว) จาก รพท. ไปที่โรงงาน <p>พนักงานขับรถนำหัวลาก (ของผู้ให้บริการขนส่ง) ขนย้ายตู้สินค้า (ทั้งที่ตรวจสอบแล้วและยังไม่ได้ตรวจสอบ) จากลานตู้สินค้ามาที่ Gate-Out เจ้าหน้าที่ รพท. ตรวจสอบสภาพตู้สินค้า และ ตราผนึก (Seal) แล้วบันทึกข้อมูลหมายเลขตู้สินค้า พร้อมตรวจสอบเลขที่ใบขน (ตัวแดง) ที่หน้าจอคอมพิวเตอร์ และบันทึกหมายเลขทะเบียนรถพร้อมทั้งพิมพ์เอกสาร EIR และลงนามส่ง มอบ-รับมอบตู้สินค้าในเอกสาร EIR</p> <p>พนักงานขับรถนำหัวลาก (ของผู้ให้บริการขนส่ง) ขนย้ายตู้สินค้า (ทั้งที่ตรวจสอบแล้วและยังไม่ได้ตรวจสอบ) ผ่าน Gate-Out ไปที่ประตูทางออกจาก รพท. กลับไปที่โรงงาน</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ (กรณี 1.1) หัวลากขนย้ายตู้สินค้า (ที่ตรวจสอบแล้ว) จาก รพท. ไปที่โรงงาน ▪ (กรณี 1.2) หัวลากขนย้ายตู้สินค้า (ที่ยังไม่ได้ตรวจสอบ) จาก รพท. ไปทำการตรวจปล่อยที่โรงงาน
A5	<p>ปฏิบัติงานที่โรงงาน</p>
A51	<p>ขนส่งสินค้า/ตู้สินค้ามาถึงโรงงาน</p> <p>พนักงานขับรถนำรถบรรทุก/หัวลาก (ของผู้ให้บริการขนส่ง) ขนย้ายสินค้า/ตู้สินค้า (ทั้งที่ตรวจสอบแล้วและยังไม่ได้ตรวจสอบ) จากท่าเรือ หรือ รพท. กลับมาที่โรงงาน</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ (กรณี 1.1) หัวลากขนย้ายตู้สินค้า (ที่ตรวจสอบแล้ว) จากท่าเรือ หรือ รพท. มาที่โรงงาน ▪ (กรณี 1.2) หัวลากขนย้ายตู้สินค้า (ที่ยังไม่ได้ตรวจสอบ) จากท่าเรือ หรือ รพท. มาทำการตรวจปล่อยที่โรงงาน ▪ (กรณี 2.1-2.2) รถบรรทุกขนย้ายสินค้า (ที่ตรวจสอบแล้ว) จากท่าเรือ หรือ รพท. มาที่โรงงาน
A52	<p>รับเจ้าหน้าที่มาตรวจปล่อยสินค้า</p> <p>สำหรับการผ่านพิธีการศุลกากรที่โรงงานหรือสถานประกอบการของผู้ซื้อ ก่อนการผ่านพิธีการศุลกากรสำหรับการนำเข้า ผู้ซื้อจะต้องนำใบขนสินค้าขาเข้า พร้อมเอกสารประกอบไปให้เจ้าหน้าที่ประจำงานตรวจสินค้านอกสถานที่ลงทะเบียนใบขนสินค้าขาเข้า เพื่อกำหนดชื่อเจ้าหน้าที่ผู้ตรวจปล่อย โดยผู้ซื้อรับเจ้าหน้าที่มาที่สถานที่ตรวจปล่อยสินค้าและต้องจัดเตรียมสินค้าที่จะส่งออกไว้ให้พร้อมที่จะตรวจปล่อยได้ทันทีที่เจ้าหน้าที่เดินทางไปถึง ในการตรวจปล่อยสินค้านอกสถานที่ทางผู้ซื้อจะต้องเสียค่าธรรมเนียมเพิ่มเติม</p>
A53	<p>ขนย้ายสินค้าลงจาก รถบรรทุก/ตู้สินค้า</p>
A54	<p>ตรวจสอบสินค้า (ดูรายละเอียดเพิ่มเติมในส่วนของ การผ่านพิธีการศุลกากรตรวจปล่อยสินค้าขาเข้า A64)</p>
A55	<p>ขนย้ายสินค้าเข้าโรงพักสินค้า</p>
A6	<p>ผ่านพิธีการศุลกากร ระบบ Manual</p>
A61	<p>จัดทำใบขนสินค้า</p> <p>ผู้นำเข้า/ส่งออกหรือตัวแทนสำแดงรายการลงในใบขนสินค้าขาเข้า/ขาออก</p>
A62	<p>ผ่านพิธีการศุลกากร (ตรวจสอบเอกสาร)</p>
A621	<p>ยื่นเอกสารที่ฝ่ายพิธีการ</p> <p>ผู้นำเข้า/ส่งออกหรือตัวแทนนำใบขนสินค้าฯ พร้อมเอกสารประกอบมายื่นที่ฝ่ายพิธีการ</p>
A622	<p>ลงทะเบียนใบขนสินค้าฯ</p> <p>เจ้าหน้าที่ รับใบขนสินค้าฯ พร้อมเอกสารประกอบและทำการตรวจสอบพิธีการลงทะเบียน ออกเลขที่ใบขนสินค้าฯ ผู้นำเข้า/ส่งออกหรือตัวแทนทำการชำระค่าธรรมเนียมการผ่านพิธีการศุลกากรระบบ Manual (อัตรา 70 บาท/ใบขนสินค้าฯ)</p>

กระบวนการนำเข้าสินค้าด้วยคอนเทนเนอร์ทางทะเล (ต่อ)

รหัสกิจกรรม	กิจกรรม และ อธิบายรายละเอียด
A623	<p><u>ตรวจสอบเอกสาร และ สั่งการตรวจ</u></p> <p>เจ้าหน้าที่ ประเมิน ตรวจสอบความถูกต้องครบถ้วนของเอกสาร/ตรวจสอบพิกัดัตราอากาศ/ราคาประเมินอาคาร/การคำนวณอาคาร และ สั่งการตรวจ โดยพิจารณาตามความเหมาะสมและตามระเบียบของกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้อง เช่น ให้เปิดตรวจ หรือ ให้เปิดตรวจและชักตัวอย่างส่งวิเคราะห์สินค้าก่อนปล่อย เป็นต้น</p>
A624	<p><u>บันทึกข้อมูลใบขนสินค้า เข้าสู่ระบบคอมพิวเตอร์</u></p> <p>เจ้าหน้าที่บันทึกข้อมูลใบขนสินค้า เข้าสู่ระบบคอมพิวเตอร์ของกรมศุลกากร โดยใบขนสินค้า มีอายุ 21 วัน นับตั้งแต่มายื่นใบขนสินค้า เพื่อปฏิบัติพิธีการ หลังจากนั้นเจ้าหน้าที่ส่งมอบใบขนสินค้า พร้อมเอกสารประกอบคืนให้กับผู้นำเข้า/ส่งออกหรือตัวแทน เพื่อนำไปชำระอากร/วางประกัน (ถ้ามี) หรือ นำไปตรวจปล่อยสินค้าต่อไป</p>
A63	<p><u>ชำระอากร/วางประกัน (ถ้ามี)</u></p> <p>ระบบ Manual รับชำระภาษีอากร ณ ที่ทำการศุลกากร ซึ่งการชำระภาษีอากรสามารถชำระได้ด้วยเงินสด เช็ค บัตรภาษี หรือชำระผ่านทางธนาคารก็ได้</p>
A64	<p><u>ตรวจปล่อยสินค้าขาเข้า</u></p>
A641	<p><u>ยื่นเอกสารที่ฝ่ายตรวจสินค้าขาเข้า</u></p> <p>ก่อนการตรวจปล่อยสินค้าขาเข้า ผู้นำเข้าหรือตัวแทนนำใบขนสินค้าขาเข้า ที่ผ่านพิธีการครบถ้วนถูกต้องและชำระค่าภาษีอากรแล้ว พร้อมเอกสารประกอบมายื่นที่ฝ่ายตรวจสินค้าขาเข้า</p>
A642	<p><u>ตัดบัญชีสินค้าสำหรับเรือ</u></p> <p>เจ้าหน้าที่ รับใบขนสินค้า พร้อมเอกสารประกอบและทำการตรวจสอบข้อมูลใบขนสินค้าขาเข้า พร้อมเอกสารประกอบกับบัญชีสินค้าสำหรับเรือ (Manifest) เพื่อตัดบัญชีสินค้าสำหรับเรือ (กรณีผู้นำเข้าระดับทอง (Gold Card) ให้ดำเนินการตรวจสอบตัดบัญชีสินค้าสำหรับเรือหลังการตรวจปล่อย)</p>
A643	<p><u>ลงทะเบียนใบขนสินค้า กำหนดชื่อผู้ตรวจปล่อย</u></p> <p>เจ้าหน้าที่ลงทะเบียนการตรวจปล่อยสินค้าขาเข้าในเครื่องคอมพิวเตอร์และตรวจสอบความถูกต้องครบถ้วนของเอกสาร</p> <p>เจ้าหน้าที่กำหนดชื่อผู้ตรวจปล่อยสินค้า โดยคอมพิวเตอร์ใช้ Profile ตรวจสอบข้อมูลระดับความเสี่ยง กำหนดวิธีการตรวจและชื่อผู้ตรวจปล่อย (ออกไปกำหนดชื่อผู้ตรวจปล่อย (Inspection Sheet) แนบกับชุดใบขนสินค้าขาเข้า)</p>
A644	<p><u>สั่งเตรียมของเพื่อตรวจ</u></p> <p>เจ้าหน้าที่สั่งการเตรียมของในใบสั่งปล่อย (ตัวแดง) เพื่อเตรียมของให้เจ้าหน้าที่ตรวจ หลังจากนั้นเจ้าหน้าที่ส่งมอบใบขนสินค้าขาเข้า พร้อมเอกสารประกอบคืนให้กับผู้นำเข้าหรือตัวแทน เพื่อนำไปติดต่อเจ้าหน้าที่ผู้ตรวจปล่อย ที่ได้กำหนดชื่อตามใบกำหนดชื่อผู้ตรวจปล่อย</p>
A645	<p><u>ตรวจสอบสินค้า</u></p> <p>กรณีที่เป็นผู้ FCL ผู้นำเข้าหรือตัวแทนนำใบขนสินค้า พร้อมเอกสารประกอบ เช่น ใบสั่งปล่อยสินค้าจากบริษัทเรือ ใบรับของจากท่าเรือ และ ใบสั่งปล่อยสินค้า (ตัวแดง) ไปยื่นที่กองท่าบริการผู้สินค้า</p> <p>กรณีที่เป็นผู้ LCL ผู้นำเข้าหรือตัวแทนนำใบขนสินค้า พร้อมเอกสารประกอบ เช่น ใบสั่งปล่อยสินค้าจากบริษัทเรือ ใบรับของจากท่าเรือ และ ใบสั่งปล่อยสินค้า (ตัวแดง) ไปยื่นที่โรงพักสินค้า</p> <p>รายละเอียดของแสดงสถานที่สำหรับการผ่านพิธีการตรวจปล่อยสินค้าขาเข้าและขาออกได้แสดงไว้ในภาคผนวก ข หัวข้อที่ 4</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ เจ้าหน้าที่ผู้ตรวจปล่อยรับและตรวจสอบใบขนสินค้าขาเข้า พร้อมเอกสารประกอบ เช่น ตรวจสอบเอกสารใบรับของจากท่าเรือ และ ใบสั่งปล่อยสินค้าจากบริษัทเรือ โดยตรวจสอบให้ตรงกับใบสั่งปล่อยสินค้า (ตัวแดง) ที่ได้รับจากศุลกากร

กระบวนการนำเข้าสินค้าด้วยคอนเทนเนอร์ทางทะเล (ต่อ)

รหัสกิจกรรม	กิจกรรม และ อธิบายรายละเอียด
	<ul style="list-style-type: none"> ▪ เจ้าหน้าที่ผู้ตรวจปล่อยตรวจสอบสินค้า สำหรับการตรวจสอบสินค้าขาเข้า ทั้งกรณีที่ผ่านมาพิธีการด้วยระบบ Manual และ ระบบ EDI เจ้าหน้าที่ผู้ตรวจปล่อยจะตรวจสอบสินค้าทุกใบขนสินค้าฯ ตามอัตราการตรวจสอบสินค้าขาเข้าที่กรมศุลกากรกำหนดไว้ โดยได้แสดงอัตราการอัตราตรวจสอบสินค้าขาเข้าไว้ในภาคผนวก ข หัวข้อที่ 5.1 ▪ เจ้าหน้าที่ผู้ตรวจปล่อยตรวจสอบสินค้าเรียบร้อยแล้ว จะบันทึกรายการตรวจปล่อยลงในใบขนสินค้าขาเข้า และบันทึกรายการตรวจปล่อย เช่น หมายเลขใบสั่งปล่อยสินค้า (ตัวแดง) เข้าสู่ระบบคอมพิวเตอร์ของกรมศุลกากร
<p>หมายเหตุ :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. กรณีที่เป็นคู่ FCL หลังจากที่ย้ายสินค้าออกจากตู้ที่โรงงานหรือสถานประกอบการของผู้ซื้อเรียบร้อยแล้ว ผู้ซื้อหรือตัวแทนก็จะต้องทำการส่งคืนตู้สินค้าเปล่ากลับให้ตัวแทนบริษัทเรือ เพื่อหมุนเวียนใช้ต่อไป 2. กรณีที่ปรากฏว่า มีสินค้าแตก หัก ชำรุด เกิดความเสียหาย <ul style="list-style-type: none"> ▪ กรณีที่ปรากฏว่า มีสินค้าแตก หัก ชำรุด เกิดความเสียหาย ทั้งหมดหรือบางส่วนไม่ครบและไม่มีใบรายการสำรวจของท่าเรือ (Wharf Survey Note) ผู้ซื้อจะต้องติดต่อไปยังบริษัทประกันภัย เพื่อให้บริษัทประกันภัยมาทำการสำรวจความเสียหายแล้วจัดทำรายงานการสำรวจ (Survey Report) เพื่อขอชดใช้ค่าเสียหาย ในการยื่นขอชดใช้ค่าเสียหายนี้จะต้องยื่นรายงานการสำรวจของบริษัทประกันภัยพร้อมกรมธรรม์ประกันภัย ใบกำกับสินค้า ใบตราส่ง พร้อมเอกสารอื่นตามเงื่อนไขที่บริษัทประกันภัยต้องการ ▪ รับการชดใช้ค่าเสียหาย (ถ้ามี) ▪ นำสินค้าออกจากโกดังของการท่าเรือ เพื่อนำมาทำการผลิตหรือจัดจำหน่ายต่อไป 	

2. กระบวนการส่งออกสินค้าด้วยคอนเทนเนอร์ทางทะเล

รหัสกิจกรรม	กิจกรรม และ อธิบายรายละเอียด
A1 ตกลงการซื้อขาย พิจารณา L/C และ จองระวางเรือ	
A11 ตกลงการซื้อขาย	
A111	ได้รับการติดต่อจากผู้ซื้อ ผู้ขายได้รับการติดต่อสอบถาม/ขอตัวอย่างสินค้าจากผู้ซื้อ
A112	ยื่นข้อเสนอให้ผู้ซื้อ ผู้ขายยื่นข้อเสนอ โดยการจัดทำและส่ง Quotation, Price List และ Sample ให้ผู้ซื้อ
A113	จัดทำใบเสนอราคา เมื่อผู้ซื้อสนใจที่จะสั่งซื้อและขอรายละเอียดเกี่ยวกับสินค้าเพิ่มเติม ผู้ขายก็จะทำการเสนอราคาที่เหมาะสมและกำหนดเวลาในการจัดส่ง เงื่อนไขหรือรายละเอียดอื่นตามที่ผู้ซื้อต้องการทราบ โดยจัดทำและส่งใบเสนอราคา (Pro-Forma Invoice) ไปให้ผู้ซื้อตามคำขอ
A114	จัดเตรียมสินค้าตามใบสั่งซื้อสินค้า ผู้ขายได้รับใบสั่งซื้อสินค้า (Purchase Order) หรืออาจจะเป็นสำเนาตัวอย่าง L/C ที่จะเปิดผ่านมาทางธนาคารจากผู้ซื้อในภายหลัง ซึ่งเป็นการยืนยันหรือตอบรับการสั่งซื้อสินค้าตามราคาและเงื่อนไขดังกล่าว ผู้ขายอาจจะทำการส่งสัญญาการซื้อขาย (Sale Confirmation) ไปให้ผู้ซื้อเพื่อเป็นการยืนยันหรือตอบรับการสั่งซื้อนั้น ซึ่งในทางปฏิบัติอาจจะไม่จำเป็นก็ได้ หลังจากนั้นผู้ขายติดต่อฝ่ายผลิต ในกรณีที่ผู้ขายเป็นผู้ผลิตสินค้าเอง เพื่อผลิตสินค้าให้พร้อมก่อนกำหนดส่งสินค้า หรือ หากผู้ขายไม่ได้ผลิตเองก็ต้องทำสัญญากับผู้ผลิต ให้ส่งมอบสินค้าตามเวลาก่อนกำหนดส่งสินค้า รวมถึงจัดเตรียมและบรรจุหีบห่อสินค้า พร้อมทั้งตรวจสอบรายละเอียดอัตราค่าบริการบรรจุสินค้าในกล่องว่าบรรจุที่หน่วยต่อกล่อง ตรวจสอบน้ำหนักของสินค้าแต่ละหน่วยให้เรียบร้อยพร้อมที่จะจัดส่งตามเงื่อนไขใน L/C หมายเหตุ : ขั้นตอนการสั่งซื้อหรือผลิตและจัดเตรียมสินค้าอาจจะกระทำเมื่อได้รับการยืนยันใบสั่งซื้อสินค้าหรืออาจจะกระทำหลังจากที่ได้รับ L/C ก็ได้แล้วแต่กรณี ซึ่งแต่ละบริษัทก็จะมีลักษณะการดำเนินงานที่แตกต่างกัน
A115	พิจารณาเลือกบริษัทตัวแทนออกของและบริษัทขนส่ง
A12 ขอรับและพิจารณาเงื่อนไขใน L/C ผู้ขายติดต่อธนาคาร เพื่อขอรับและพิจารณาเงื่อนไขใน L/C	
A121	ได้รับแจ้งรายละเอียดการเปิด L/C จากผู้ซื้อ ผู้ขายได้รับแจ้งรายละเอียดการเปิด L/C จากผู้ซื้อ เช่น หมายเลข L/C วันที่เปิด L/C พร้อมทั้งสำเนา L/C
A122	ได้รับแจ้งจากธนาคารว่ามี L/C เปิดมา ผู้ขายได้รับแจ้งจากธนาคารตัวแทนในประเทศผู้ขาย (Advising Bank) ว่ามี L/C เปิดมาถึง
A123	ติดตามขอรับ L/C จากธนาคาร ชำระค่าธรรมเนียม ผู้ขายติดตามขอรับ L/C จากธนาคาร พร้อมชำระค่าธรรมเนียมในการขอรับ L/C (Advising Commission) ตามอัตราที่ธนาคารกำหนด
A124	พิจารณาเงื่อนไขใน L/C ผู้ขายพิจารณารายละเอียดและเงื่อนไขใน L/C เช่น พิจารณาเงื่อนไขการขนส่งจาก L/C ว่าผู้ซื้อต้องการให้ส่งสินค้าทางใด เช่น ทางเครื่องบิน หรือ ทางเรือ เป็นต้น
A13 จองระวางเรือ ผู้ขายติดต่อผู้ให้บริการ (บริษัทเรือ ตัวแทนบริษัทเรือ หรือ ผู้บริหารจัดการขนส่งสินค้า) เพื่อขอจองเที่ยวเรือ ระวางบรรทุก และ ตู้สินค้าสำหรับบรรทุกสินค้า พร้อมทั้งนัดวัน เวลา และ สถานที่ ส่งมอบสินค้า โดยหน้าที่ในการจัดหาระวางบรรทุกอาจเป็นภาระของผู้ซื้อหรือผู้ขายก็ได้ ขึ้นอยู่กับเงื่อนไขการขนส่งสินค้า (Term of Shipment) ที่ได้ตกลงกันไว้	

กระบวนการส่งออกสินค้าด้วยคอนเทนเนอร์ทางทะเล (ต่อ)

รหัสกิจกรรม	กิจกรรม และ อธิบายรายละเอียด
A131	<p>ติดต่อบริษัทเรือ เพื่อขอแบบฟอร์มการจองระวางเรือ</p> <p>หลังจากที่จัดเตรียมสินค้าเสร็จเรียบร้อยแล้ว หรือ อาจจะอยู่ในช่วงที่เตรียมสินค้าให้ในสภาพที่พร้อมจะจัดส่ง ผู้ขายจะดำเนินการติดต่อบริษัทเรือ ตัวแทนบริษัทเรือ หรือ ผู้รับจัดการขนส่งสินค้า เพื่อให้ทราบถึงเที่ยวเรือ วัน เวลา ที่เรือเข้าเทียบท่า พร้อมขอแบบฟอร์มการจองระวางเรือ (Shipping Particular หรือ Booking Order)</p>
A132	<p>จัดทำแบบฟอร์มการจองระวางเรือส่งให้กับบริษัทเรือ</p> <p>ผู้ขายทำการแจ้งการจองระวางบรรทุกไปยังบริษัทเรือ ตัวแทนบริษัทเรือ หรือ ผู้รับจัดการขนส่งสินค้า โดยจัดพิมพ์รายละเอียดลงในแบบฟอร์มการจองระวางเรือและส่งไปให้กับบริษัทเรือ ตัวแทนบริษัทเรือ หรือ ผู้รับจัดการขนส่งสินค้า ทางโทรสาร</p>
A14	<p>จัดเตรียมเอกสาร (พิธีการศุลกากร)</p> <p>รายละเอียดของเอกสารที่จะต้องยื่นประกอบใบขนสินค้าขาเข้า หรือ ใช้ในการผ่านพิธีการศุลกากรขาเข้า ได้แสดงไว้ในภาคผนวก ข หัวข้อที่ 3.2</p> <p>ผู้ขายจัดเตรียมเอกสาร เพื่อผ่านพิธีการศุลกากรในกรณีการซื้อขายโดยใช้ L/C ผู้ขายต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขใน L/C ซึ่งจะต้องมีความละเอียดรอบคอบในการจัดเตรียมเอกสารเนื่องจากเอกสารที่ใช้ในการผ่านพิธีการศุลกากรและเอกสารที่ใช้ในการขอรับเงินค่าสินค้าจากธนาคารอาจจะมีรายละเอียดที่ต่างกันในเรื่อง เช่น เอกสารที่ผ่านพิธีการศุลกากรจะต้องตรงกับสูตรการผลิตที่จะขอคืนค่าภาษีอากร แต่เอกสารขอรับเงินค่าสินค้าจากธนาคารจะต้องมีรายละเอียดตรงกับ L/C หรือ กรณีที่ผู้ส่งขายต้องระบุจำนวนเงินและปริมาณสินค้าใน Invoice ฉบับที่ยื่นกรมศุลกากรกับฉบับที่ขายตัวไม่ตรงกันนั้น เพราะผู้ซื้อในบางประเทศต้องการที่จะหลบภาษี หากผู้ส่งออกระบุจำนวนเงินและปริมาณสินค้าใน Invoice ตรงตามความเป็นจริง เมื่อสินค้าไปถึงประเทศของผู้ซื้อ ผู้ซื้อต้องชำระภาษีอากรนำเข้ามาสูง ด้วยเหตุนี้ผู้ซื้อมักจะบอกให้ผู้ส่งออกระบุจำนวนเงินและปริมาณสินค้าน้อยกว่าความเป็นจริง เพื่อที่จะชำระภาษีนำเข้าในราคาต่ำ เท่ากับเป็นการลดต้นทุนของผู้ซื้อด้วย โดย Invoice ที่ยื่นขายตัวกับธนาคารจะเป็นไปตามข้อตกลงที่ระบุใน L/C ส่วนอีกใบหนึ่งจะแสดงราคาและปริมาณให้ต่ำลงส่งให้กับผู้ซื้อเพื่อไปปฏิบัติพิธีการศุลกากรที่ประเทศของผู้ซื้อ เป็นต้น</p> <p>ผู้ขายจัดทำใบกำกับสินค้าหรือบัญชีราคาสินค้า (Invoice) รวมทั้งใบแสดงรายการบรรจุหีบห่อสินค้า (Packing List) แบบธุรกิจต่างประเทศ (ธ.ต.1 กรณีที่มูลค่าการส่งออกมากกว่า 500,000 บาท) และ ใบอนุญาตส่งออก (ถ้ามี)</p>
A15	<p>จัดตัวแทนออกของและรถขนส่งสินค้า</p>
A151	<p>นัดวัน เวลา สถานที่ มารับ/ส่งสินค้า/ตู้สินค้า</p> <p>ผู้ขายนัดวัน เวลา สถานที่ มารับ/ส่งสินค้า/ตู้สินค้า กับทางบริษัทตัวแทนออกของและบริษัทขนส่ง หรือ ผู้รับจัดการขนส่งสินค้า</p>
A152	<p>ได้รับรายละเอียดการจองระวางเรือกลับมา</p> <p>ผู้ขายได้รับแจ้งรายละเอียดการจองระวางเรือกลับมาจากบริษัทเรือ ตัวแทนบริษัทเรือ หรือ ผู้รับจัดการขนส่งสินค้า กล่าวคือ เมื่อบริษัทเรือ ตัวแทนบริษัทเรือ หรือผู้รับจัดการขนส่งสินค้า ได้รับใบจองระวางแล้วจะจัดทำใบสั่งสินค้าลงเรือ (Shipping Order : S/O) ให้แก่ผู้ขายทางโทรสาร เพื่อแจ้งให้ผู้ส่งสินค้าทราบถึงชื่อบุคคลที่จะต้องไปติดต่อเบอร์ Booking ชื่อเรือ เที่ยวเรือ วัน เวลา ที่เรือเข้าเทียบท่า และ สถานที่ที่ตรวจปล่อยและบรรจุสินค้าเข้าตู้สินค้า เพื่อให้ผู้ขายจะได้นัดวัน เวลา ที่จะไปรับตู้สินค้าเปล่าจากลานตู้สินค้าและนำมาบรรจุสินค้าเข้าตู้ที่โรงงานหรือสถานประกอบการของผู้ส่งสินค้า (กรณีที่เป็นตู้ FCL) หรือ เพื่อผู้ส่งสินค้าจะได้นำสินค้าไปฝากเก็บบริเวณที่ทางบริษัทเรือ ตัวแทนบริษัทเรือ หรือ ผู้รับจัดการขนส่งสินค้า จัดเตรียมไว้ให้ เพื่อรอการตรวจปล่อยและบรรจุเข้าตู้ต่อไป (กรณีที่เป็นตู้ LCL)</p>
A153	<p>ตัวแทนออกของมารับข้อมูลและเอกสาร</p> <p>ตัวแทนออกของมารับข้อมูลและเอกสารจากผู้ขายไปผ่านพิธีการศุลกากร</p>

กระบวนการส่งออกสินค้าด้วยคอนเทนเนอร์ทางทะเล (ต่อ)

รหัสกิจกรรม	กิจกรรม และ อธิบายรายละเอียด
A154	<p><u>เตรียมรถมารับ/ส่งสินค้า/ตู้สินค้า</u></p> <p>เตรียมรถบรรทุก/หัวลากมารับ/ส่งสินค้า/ตู้สินค้า ตามวัน เวลา สถานที่ที่ได้นัดหมายไว้กับทางบริษัทเรือ ตัวแทนบริษัทเรือ หรือ ผู้รับจัดการขนส่งสินค้า</p> <p>ผู้ขายทำการยืนยันวัน เวลา และ สถานที่ นัดหมายการส่งมอบสินค้ากับทางบริษัทตัวแทนออกของ เพื่อให้ไปผ่านพิธีการตรวจปล่อยสินค้าและทำการบรรจุสินค้าเข้าตู้คอนเทนเนอร์แทน โดยทางบริษัททำการแจ้งยอดจำนวนสินค้าที่ส่งออกจริงให้ทางบริษัทตัวแทนออกของหลังจากที่รถขนส่งสินค้าออกจากโรงงานแล้ว</p>
A2	<p><u>ปฏิบัติงานที่โรงงาน</u></p> <p>การบรรจุสินค้าเข้าตู้สินค้าสำหรับการส่งออก แบ่งออกตามสถานะของตู้สินค้าเป็น 2 กรณี ได้แก่ กรณีที่เป็นตู้ FCL และ กรณีที่เป็นตู้ LCL เช่นเดียวกับการนำเข้าสินค้าตามระบบการขนส่งสินค้าด้วยคอนเทนเนอร์ ดังนี้</p> <p><u>กรณีที่ 1 เป็นตู้สินค้า FCL</u></p> <p>ในส่วนของกระบวนการผ่านพิธีการศุลกากรตรวจปล่อยและบรรจุสินค้าเข้าตู้สินค้าสำหรับการส่งออก กรณีที่เป็นตู้ FCL นั้นแบ่งออกได้ 4 กรณี ได้แก่</p> <p>กรณี 1.1 ผู้ขายหรือตัวแทนทำการขนย้ายสินค้าไปทำการผ่านพิธีการศุลกากรตรวจปล่อยและบรรจุสินค้าเข้าตู้สินค้าที่ทำเรือ หรือ รพท.</p> <p>กรณี 1.2 ผู้ขายหรือตัวแทนทำการผ่านพิธีการศุลกากรตรวจปล่อยสินค้า ณ โรงงานหรือสถานประกอบการของผู้ขาย แล้วทำการขนย้ายสินค้าที่ผ่านพิธีการศุลกากรตรวจปล่อยสินค้าแล้วไปทำการบรรจุสินค้าเข้าตู้สินค้าที่ทำเรือ หรือ รพท.</p> <p>กรณี 1.3 ผู้ขายหรือตัวแทนติดต่อตัวแทนบริษัทเรือขอรับตู้สินค้าเปล่าจากลานตู้สินค้าเปล่าในท่าเรือ หรือ รพท. มาทำการบรรจุสินค้าเข้าตู้สินค้า ณ โรงงานหรือสถานประกอบการของผู้ขาย แล้วทำการขนย้ายตู้สินค้าไปทำการผ่านพิธีการศุลกากรตรวจปล่อยสินค้าที่ทำเรือ หรือ รพท.</p> <p>กรณี 1.4 ผู้ขายหรือตัวแทนติดต่อตัวแทนบริษัทเรือขอรับตู้สินค้าเปล่าจากลานตู้สินค้าเปล่าในท่าเรือ หรือ รพท. มาทำการผ่านพิธีการศุลกากรตรวจปล่อยและบรรจุสินค้าเข้าตู้สินค้า ณ โรงงานหรือสถานประกอบการของผู้ขาย แล้วทำการขนย้ายตู้สินค้าไปที่ท่าเรือ หรือ รพท.</p> <p><u>กรณีที่ 2 เป็นตู้สินค้า LCL</u></p> <p>ในส่วนของกระบวนการผ่านพิธีการศุลกากรตรวจปล่อยและบรรจุสินค้าเข้าตู้สินค้าสำหรับการส่งออก กรณีที่เป็นตู้ LCL นั้นแบ่งออกได้ 2 กรณี ได้แก่</p> <p>กรณี 2.1 ผู้ขายหรือตัวแทนทำการขนย้ายสินค้าไปทำการผ่านพิธีการศุลกากรตรวจปล่อยและบรรจุสินค้าเข้าตู้สินค้าที่ทำเรือ หรือ รพท.</p> <p>กรณี 2.2 ผู้ขายหรือตัวแทนทำการพิธีการศุลกากรตรวจปล่อยสินค้า ณ โรงงานหรือสถานประกอบการของผู้ขาย แล้วทำการขนย้ายสินค้าที่ผ่านการตรวจปล่อยแล้วไปทำการบรรจุสินค้าเข้าตู้สินค้าที่ทำเรือ หรือ รพท.</p>
A21	<p><u>หัวลากขนย้ายตู้สินค้าเปล่ามาที่โรงงาน</u></p> <p>ผู้ขายหรือตัวแทนติดต่อตัวแทนบริษัทเรือขอรับตู้สินค้าเปล่าจากลานตู้สินค้าเปล่าในท่าเรือ หรือ รพท. เพื่อนำมาบรรจุสินค้าเข้าตู้สินค้าที่โรงงานหรือสถานประกอบการ</p>
A211	<p><u>หัวลากผ่าน Gate-In</u></p> <p>พนักงานขับรถนำหัวลาก (ของผู้ให้บริการขนส่ง) ผ่านประตูทางเข้า รพท. ไปที่ Gate-In</p> <p>ที่ Gate-In พนักงานขับรถยื่นใบงานจากบริษัทผู้ให้บริการขนส่งและหมายเลข Booking พร้อมชำระค่ายานพาหนะผ่านท่า</p> <p>เจ้าหน้าที่ รพท. ออกเอกสาร FCL และเอกสาร EIR ให้กับพนักงานขับรถ</p> <p>พนักงานขับรถนำหัวลาก (ของผู้ให้บริการขนส่ง) ผ่าน Gate-In เข้าไปรับตู้สินค้าเปล่าที่ลานตู้สินค้าเปล่า</p>

กระบวนการส่งออกสินค้าด้วยคอนเทนเนอร์ทางทะเล (ต่อ)

รหัสกิจกรรม	กิจกรรม และ อธิบายรายละเอียด
A212	<p><u>หัวลากรับตู้สินค้าเปล่า</u></p> <p>ที่ลานตู้สินค้าเปล่า เจ้าหน้าที่ รพท. ทำการขนย้ายตู้สินค้าเปล่าวางลงบนแคร่หัวลาก (ของผู้ให้บริการขนส่ง) พร้อมตรวจสอบสภาพตู้สินค้าและบันทึกหมายเลขตู้สินค้าลงในเอกสาร FCL</p> <p>พนักงานขับรถนำหัวลาก (ของผู้ให้บริการขนส่ง) ขนย้ายตู้สินค้าเปล่าออกจากลานตู้สินค้าเปล่าไปที่ Gate-Out</p>
A213	<p><u>หัวลากขนย้ายตู้สินค้าเปล่าผ่าน Gate-Out</u></p> <p>ที่ Gate-Out พนักงานขับรถคืนเอกสาร FCL ให้กับเจ้าหน้าที่ รพท.</p> <p>เจ้าหน้าที่ รพท. บันทึกหมายเลขตู้สินค้าลงในเอกสาร EIR ส่งมอบให้พนักงานขับรถ</p> <p>พนักงานขับรถนำหัวลาก (ของผู้ให้บริการขนส่ง) ขนย้ายตู้สินค้าเปล่าผ่าน Gate-Out ไปที่ประตูทางออกจากรพท. กลับไปที่โรงงานหรือสถานประกอบการ</p>
A22 ขนย้ายและจัดเตรียมสินค้า	
<p>A23 <u>รับเจ้าหน้าที่มาตรวจปล่อยสินค้า</u></p> <p>สำหรับการผ่านพิธีการศุลกากรที่โรงงานหรือสถานประกอบการของผู้ขาย ก่อนการการผ่านพิธีการศุลกากรและบรรจุสินค้าเข้าตู้สินค้าสำหรับการส่งออก ผู้ขายจะต้องนำไปขนสินค้าออก พร้อมเอกสารประกอบไปให้เจ้าหน้าที่ประจำงานตรวจสินค้าออก สถานที่ลงทะเบียนใบขนสินค้าขาออก เพื่อกำหนดชื่อเจ้าหน้าที่ผู้ตรวจปล่อย โดยผู้ขายรับเจ้าหน้าที่มาที่สถานที่ตรวจปล่อยสินค้า และต้องจัดเตรียมสินค้าที่จะส่งออกไว้ให้พร้อมที่จะตรวจปล่อยได้ทันทีที่เจ้าหน้าที่เดินทางไปถึง ในการตรวจปล่อยสินค้าออกสถานที่ที่ทางผู้ขายจะต้องเสียค่าธรรมเนียมเพิ่มเติม</p>	
<p>A24 <u>ตรวจสอบสินค้า</u> (ดูรายละเอียดเพิ่มเติมในส่วนของการผ่านพิธีการศุลกากรตรวจปล่อยสินค้าขาออก A54)</p> <p>ตรวจสอบสินค้าที่โรงงาน และ นำไปบรรจุสินค้าเข้าตู้สินค้าที่ รพท. หรือ ท่าเรือ</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ (กรณี 1.2 และ 2.2) รถบรรทุกขนย้ายสินค้า (ที่ตรวจสอบแล้ว) จากโรงงานไปทำการบรรจุเข้าตู้ที่ รพท. หรือ ท่าเรือ ตรวจสอบ และ บรรจุสินค้าเข้าตู้สินค้าที่โรงงาน ▪ (กรณี 1.4) หัวลากขนย้ายตู้สินค้า (ที่ตรวจสอบแล้ว) จากโรงงานไปที่ รพท. หรือ ท่าเรือ 	
<p>A25 <u>ขนย้ายสินค้าขึ้นรถบรรทุก</u></p> <p>ขนย้ายสินค้าขึ้นรถบรรทุก (ของผู้ให้บริการขนส่ง) พนักงานขับรถนำรถบรรทุก (ของผู้ให้บริการขนส่ง) ขนย้ายสินค้า (ทั้งที่ตรวจสอบแล้วและยังไม่ได้ตรวจสอบ) จากโรงงานไปที่ รพท. หรือ ท่าเรือ</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ (กรณี 1.1 และ 2.1) รถบรรทุกขนย้ายสินค้า (ที่ยังไม่ได้ตรวจสอบ) จากโรงงานไปทำการตรวจปล่อยและบรรจุเข้าตู้ที่ รพท. หรือ ท่าเรือ ▪ (กรณี 1.2 และ 2.2) รถบรรทุกขนย้ายสินค้า (ที่ตรวจสอบแล้ว) จากโรงงานไปทำการบรรจุเข้าตู้ที่ รพท. หรือ ท่าเรือ <p><u>บรรจุสินค้าเข้าตู้สินค้า</u></p> <p>พนักงานของผู้ซื้อทำการบรรจุสินค้าเข้าตู้สินค้า พนักงานขับรถนำหัวลาก (ของผู้ให้บริการขนส่ง) ขนย้ายตู้สินค้า (ทั้งที่ตรวจสอบแล้วและยังไม่ได้ตรวจสอบ) จากโรงงานไปที่ รพท. หรือ ท่าเรือ</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ (กรณี 1.3) หัวลากขนย้ายตู้สินค้า (ที่ยังไม่ได้ตรวจสอบ) จากโรงงานไปทำการตรวจปล่อยที่ รพท. หรือ ท่าเรือ ▪ (กรณี 1.4) หัวลากขนย้ายตู้สินค้า (ที่ตรวจสอบแล้ว) จากโรงงานไปที่ รพท. หรือ ท่าเรือ 	
A3 ปฏิบัติงานที่ รพท. (ดูรายละเอียดเพิ่มเติมในส่วนของการปฏิบัติงานที่ท่าเรือ (A4) เนื่องจากมีความคล้ายคลึงกัน)	
<p>A31 <u>รถบรรทุก/หัวลากขนย้ายสินค้า/ตู้สินค้าผ่าน Gate-In</u></p> <p>พนักงานขับรถนำรถบรรทุก/หัวลาก (ของผู้ให้บริการขนส่ง) ขนย้ายสินค้า/ตู้สินค้า (ทั้งที่ตรวจสอบแล้วและยังไม่ได้ตรวจสอบ) ผ่านประตูทางเข้าไปที่ Gate-In</p> <p>ที่ Gate-In พนักงานขับรถยื่นใบงานจากบริษัทผู้ให้บริการขนส่ง หมายเลข Booking Packing List Invoice และ ใบกำกับตู้สินค้า (กรณีให้นำตู้สินค้าที่ผ่านพิธีการศุลกากรแล้ว เขามาใน รพท.) พร้อมชำระค่ายานพาหนะผ่านทาง และ ค่าภาระยกขนสินค้า หรือ ค่าภาระยกขนตู้สินค้า</p>	

กระบวนการส่งออกสินค้าด้วยคอนเทนเนอร์ทางทะเล (ต่อ)

รหัสกิจกรรม	กิจกรรม และ อธิบายรายละเอียด
	<p>พนักงานขับรถนำรถบรรทุก (ของผู้ให้บริการขนส่ง) ขนย้ายสินค้า (ทั้งที่ตรวจสอบแล้วและยังไม่ได้ตรวจสอบ) ผ่าน Gate-In ไปที่โรงพักสินค้า หรือ ไปที่ลานตู้สินค้าใน รพท. ตามสถานะของตู้สินค้า</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ (กรณี 1.1 และ 2.1) รถบรรทุกขนย้ายสินค้า (ที่ยังไม่ได้ตรวจสอบ) จากโรงงานมาทำการตรวจปล่อยและบรรจุเข้าตู้ที่ รพท. ▪ (กรณี 1.2 และ 2.2) รถบรรทุกขนย้ายสินค้า (ที่ตรวจสอบแล้ว) จากโรงงานมาทำการบรรจุเข้าตู้ที่ รพท. ▪ (กรณี 1.3) หัวลากขนย้ายตู้สินค้า (ที่ยังไม่ได้ตรวจสอบ) จากโรงงานมาทำการตรวจปล่อยที่ รพท. ▪ (กรณี 1.4) หัวลากขนย้ายตู้สินค้า (ที่ตรวจสอบแล้ว) จากโรงงานมาที่ รพท.
A32	<p><u>กองเก็บสินค้าที่โรงพักสินค้า</u></p> <p>พนักงานขับรถนำรถบรรทุก (ของผู้ให้บริการขนส่ง) ขนย้ายสินค้า (ทั้งที่ตรวจสอบแล้วและยังไม่ได้ตรวจสอบ) จาก Gate-In เข้ามากองเก็บที่โรงพักสินค้า</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ (กรณี 1.1 และ 2.1) รถบรรทุกขนย้ายสินค้า (ที่ยังไม่ได้ตรวจสอบ) จากโรงงานมาทำการตรวจปล่อยและบรรจุเข้าตู้ที่ รพท. ▪ (กรณี 1.2 และ 2.2) รถบรรทุกขนย้ายสินค้า (ที่ตรวจสอบแล้ว) จากโรงงานมาทำการบรรจุเข้าตู้ที่ รพท.
A33	<p><u>ตรวจสอบสินค้า (ที่ลานบรรจุสินค้า)</u> (ดูรายละเอียดเพิ่มเติมในส่วนของกรณีการผ่านพิธีการศุลกากรตรวจปล่อยสินค้าขาออก A54)</p> <p>พนักงานขับรถนำรถบรรทุก/หัวลาก (ของผู้ให้บริการขนส่ง) ขนย้ายสินค้า/ตู้สินค้า (ที่ยังไม่ได้ตรวจสอบ) จาก Gate-In เข้ามาตรวจสอบที่ลานบรรจุสินค้าโดยตรง หรือ ขนย้ายสินค้าที่กองเก็บไว้จากโรงพักสินค้ามาทำตรวจสอบที่ลานบรรจุสินค้า</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ (กรณี 1.1 และ 2.1) รถบรรทุกขนย้ายสินค้า (ที่ยังไม่ได้ตรวจสอบ) จากโรงงานมาทำการตรวจปล่อยและบรรจุเข้าตู้ที่ รพท. ▪ (กรณี 1.3) หัวลากขนย้ายตู้สินค้า (ที่ยังไม่ได้ตรวจสอบ) จากโรงงานมาทำการตรวจปล่อยที่ รพท.
A34	<p><u>บรรจุสินค้าเข้าตู้สินค้า (ที่ลานบรรจุสินค้า)</u></p> <p>พนักงานของผู้ซื้อหรือตัวแทนบริษัทเรือทำการบรรจุสินค้า (ที่ตรวจสอบแล้ว) เข้าตู้สินค้าที่ลานบรรจุสินค้า</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ (กรณี 1.1 และ 2.1) รถบรรทุกขนย้ายสินค้า (ที่ยังไม่ได้ตรวจสอบ) จากโรงงานมาทำการตรวจปล่อยและบรรจุเข้าตู้ที่ รพท. ▪ (กรณี 1.2 และ 2.2) รถบรรทุกขนย้ายสินค้า (ที่ตรวจสอบแล้ว) จากโรงงานมาทำการบรรจุเข้าตู้ที่ รพท.
A35	<p><u>หัวลากขนย้ายตู้สินค้าผ่าน Gate-In</u></p> <p>หลังจากที่บรรจุสินค้าเข้าตู้สินค้าเสร็จเรียบร้อยแล้ว อาจจะกองเก็บตู้สินค้า(ที่ตรวจสอบแล้ว) ไว้ที่ลานบรรจุสินค้าก่อน หรือ ทำการขนย้ายด้วยหัวลากผ่าน Gate-In ไปที่ลานตู้สินค้า (Export CY Drop) ทันที หรือ ทำการขนย้ายตู้สินค้า (ที่ตรวจสอบแล้ว) ไปที่ท่าเรือทางรถบรรทุกหรือทางรถไฟทันที</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ (กรณี 1.1-1.4 และ 2.1-2.2) รถไฟขนย้ายตู้สินค้า (ที่ตรวจสอบแล้ว) จาก รพท. ไปที่ท่าเรือ ▪ (กรณี 1.1-1.4 และ 2.1-2.2) หัวลากขนย้ายตู้สินค้า (ที่ตรวจสอบแล้ว) จาก รพท. ไปที่ท่าเรือ
A36	<p><u>กองเก็บตู้สินค้าที่ Export CY Drop</u></p> <p>พนักงานขับรถนำหัวลาก (ของผู้ให้บริการขนส่ง) ขนย้ายตู้สินค้า (ที่ตรวจสอบแล้ว) จาก Gate-In มาที่ Export CY Drop เพื่อรอการขนย้ายไปที่ท่าเรือ</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ (กรณี 1.1-1.4 และ 2.1-2.2) รถไฟขนย้ายตู้สินค้า (ที่ตรวจสอบแล้ว) จาก รพท. ไปที่ท่าเรือ ▪ (กรณี 1.1-1.4 และ 2.1-2.2) หัวลากขนย้ายตู้สินค้า (ที่ตรวจสอบแล้ว) จาก รพท. ไปที่ท่าเรือ
A37	<p><u>หัวลากขนย้ายตู้สินค้าผ่าน Gate-Out</u></p> <p>พนักงานขับรถนำหัวลาก (ของตัวแทนบริษัทเรือ) ขนย้ายตู้สินค้า (ที่ตรวจสอบแล้ว) จาก Export CY Drop มาที่ Gate-Out เจ้าหน้าที่ รพท. ตรวจสอบสภาพตู้สินค้า สินค้า และ ตราผนึก (Seal) แล้วบันทึกข้อมูลหมายเลขสินค้า พร้อมตรวจสอบ เลขที่ใบอนุญาต ที่หน้าจอคอมพิวเตอร์ และบันทึกหมายเลขทะเบียนรถพร้อมทั้งพิมพ์เอกสาร EIR และลงนามส่ง มอบ-รับมอบตู้สินค้าในเอกสาร EIR</p> <p>พนักงานขับรถนำหัวลาก (ของตัวแทนบริษัทเรือ) ขนย้ายตู้สินค้า (ที่ตรวจสอบแล้ว) ผ่าน Gate-Out ไปที่ประตูทางออกจาก รพท. ไปที่ท่าเรือ</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ (กรณี 1.1-1.4 และ 2.1-2.2) หัวลากขนย้ายตู้สินค้า (ที่ตรวจสอบแล้ว) จาก รพท. ไปที่ท่าเรือ

กระบวนการส่งออกสินค้าด้วยคอนเทนเนอร์ทางทะเล (ต่อ)

รหัสกิจกรรม	กิจกรรม และ อธิบายรายละเอียด
A4 ปฏิบัติงานที่ท่าเรือ	<p data-bbox="288 342 1070 376">ผู้ขายหรือตัวแทนทำการขนย้ายสินค้า (ทั้งที่ตรวจสอบแล้วและยังไม่ได้ตรวจสอบ) เข้าท่าเรือ</p> <p data-bbox="288 383 1390 506">กรณีที่เป็นผู้ FCL หรือ LCL ผู้ขายนำสินค้ามาทำการตรวจสอบปล่อยบรรจุเข้าตู้ในท่าเรือ หรือ รถพ. ในส่วนนี้จะขอล่าว่าเพียงขั้นตอนการนำสินค้าเข้ามาทำการตรวจสอบและบรรจุเข้าตู้ในท่าเรือเท่านั้น เนื่องจากขั้นตอนในการนำสินค้าออกไปทำการตรวจสอบปล่อยและบรรจุเข้าตู้ที่ รถพ. มีความคล้ายคลึงกัน</p> <ul style="list-style-type: none"> <li data-bbox="288 517 1098 551">▪ พนักงานขับรถนำรถบรรทุกขนย้ายสินค้าขาออกเข้ามาจอดในพื้นที่ที่ท่าเรือกำหนดให้ <li data-bbox="288 562 1362 640">▪ พนักงานขับรถจัดทำและยื่นแบบรับรองการเตรียมตู้สินค้าเปล่า เพื่อบรรจุสินค้า พร้อมกับใบขนสินค้าขาออกและเอกสารประกอบ ให้เจ้าหน้าที่ตรวจสอบและลงนามอนุญาตที่แผนกควบคุมบรรจุสินค้า <li data-bbox="288 651 1385 730">▪ พนักงานขับรถนำเอกสารแบบรับรองการเตรียมตู้สินค้าเปล่า เพื่อบรรจุสินค้าไปยังที่ประตูหรือสถานีตรวจสอบสินค้า (Main Gate) ชำระค่ายานพาหนะผ่านท่าและนำรถบรรทุกขนย้ายสินค้าเข้าท่าเรือ <li data-bbox="288 741 1390 864">▪ สำหรับสินค้าที่ยังไม่ได้ตรวจสอบ พนักงานขับรถนำรถบรรทุกขนย้ายสินค้าที่จะส่งออกไปทำการตรวจสอบปล่อยและบรรจุสินค้าเข้าตู้สินค้าที่ลานตรวจและบรรจุสินค้าเข้าตู้สินค้าเพื่อการส่งออก (งานตรวจคอนเทนเนอร์) ตามที่ได้จองคอนเทนเนอร์ที่จะบรรจุสินค้าไว้กับตัวแทนบริษัทเรือ <li data-bbox="288 875 1390 999">▪ สำหรับสินค้าที่ตรวจสอบมาจากโรงงานแล้ว พนักงานขับรถนำรถบรรทุกขนย้ายสินค้าที่จะส่งออกไปทำการบรรจุสินค้าเข้าตู้สินค้าที่ลานตรวจและบรรจุสินค้าเข้าตู้สินค้าเพื่อการส่งออก ตามที่ได้จองคอนเทนเนอร์ที่จะบรรจุสินค้าไว้กับบริษัทตัวแทนบริษัทเรือ <li data-bbox="288 1010 1390 1133">▪ หลังจากทีบรรจุสินค้าเข้าตู้สินค้าเสร็จเรียบร้อยแล้ว อาจจะกองเก็บตู้สินค้า(ที่ตรวจสอบแล้ว) ไว้ที่ลานบรรจุสินค้าก่อน หรือ ทำการขนย้ายด้วยหัวลากผ่านสถานีตรวจสอบภายใน (Sub Gate In) ไปที่ลานตู้สินค้าทันทีสำหรับสินค้าที่ตรวจสอบมาจากโรงงานแล้วก็สามารถบรรจุเข้าตู้ได้เลย <p data-bbox="288 1144 1070 1178">ผู้ขายหรือตัวแทนทำการขนย้ายตู้สินค้า (ทั้งที่ตรวจสอบแล้วและยังไม่ได้ตรวจสอบ) เข้าท่าเรือ</p> <p data-bbox="288 1184 1390 1397">ผู้ขายหรือตัวแทนเมื่อทำการปฏิบัติพิธีการศุลกากรตรวจสอบปล่อยและบรรจุสินค้าเข้าตู้สินค้าเรียบร้อยแล้ว ไม่ว่าจะกรณีที่เป็นผู้ FCL หรือ LCL ที่ดำเนินงานที่โรงงานหรือสถานประกอบการของผู้ขาย หรือ รถพ. ผู้ขายหรือตัวแทนก็ต้องทำการขนย้ายตู้สินค้าผ่านทางรถบรรทุกหรือรถไฟเข้าไปที่ลานตู้สินค้าในท่าเรือ ยกเว้นกรณีที่นำสินค้ามาบรรจุในท่าเรือ ตัวแทนก็จะทำการขนย้ายตู้สินค้าจากลานตรวจสอบและบรรจุสินค้าเข้าตู้สินค้าไปที่ลานตู้สินค้าเลยโดยใช้ระบบการขนย้ายตู้สินค้า (โดยท่าเรือแต่ละท่าจะใช้ระบบการควบคุมและขนย้ายตู้สินค้าที่แตกต่างกัน ดูรายละเอียดเพิ่มเติมในหัวข้อ 2.2)</p> <p data-bbox="288 1408 1390 1487">ในส่วนนี้จะขอยกตัวอย่างเพียงขั้นตอนการขนย้ายตู้สินค้าที่ทำการปฏิบัติพิธีการตรวจสอบปล่อยและบรรจุสินค้าจากโรงงานหรือสถานประกอบการของผู้ขาย หรือ รถพ. ผ่านทางรถบรรทุกเข้ามาจอดเก็บที่ลานตู้สินค้าในท่าเรือ</p> <ul style="list-style-type: none"> <li data-bbox="288 1498 1027 1532">▪ พนักงานขับรถนำหัวลากขนย้ายตู้สินค้าเข้ามาจอดในพื้นที่ที่ท่าเรือกำหนดให้ <li data-bbox="288 1543 1390 1621">▪ พนักงานขับรถจัดทำและยื่นแบบเอกสารแบบขออนุญาตนำรถบรรทุกตู้สินค้าเข้าท่าเรือพร้อมทั้งชำระค่ายานพาหนะผ่านท่าและนำนำหัวลากขนย้ายตู้สินค้าเข้าท่าเรือ โดยเจ้าหน้าที่ท่าเรือทำการตรวจสอบและบันทึกข้อมูลเข้าเครื่องคอมพิวเตอร์ <li data-bbox="288 1632 1390 1800">▪ สำหรับสินค้าที่ยังไม่ได้ตรวจสอบ พนักงานขับรถนำหัวลากขนย้ายตู้สินค้าที่จะส่งออกมาทำการตรวจสอบปล่อยที่ลานตรวจและบรรจุสินค้าเข้าตู้สินค้าเพื่อการส่งออก ตามที่ได้นัดหมายไว้กับตัวแทนบริษัทเรือ หลังจากทีบรรจุสินค้าเข้าตู้สินค้าเสร็จเรียบร้อยแล้วอาจจะกองเก็บตู้สินค้า(ที่ตรวจสอบแล้ว) ไว้ที่ลานบรรจุสินค้าก่อน หรือ ทำการขนย้ายด้วยหัวลากผ่าน Sub Gate ไปที่ลานตู้สินค้าทันที <li data-bbox="288 1812 1390 1980">▪ สำหรับสินค้าที่ตรวจสอบมาจากโรงงานแล้ว พนักงานขับรถนำหัวลากขนย้ายตู้สินค้าผ่าน Sub Gate In เข้าไปจอดในช่องที่ถูกจัดเตรียมไว้ที่ลานตู้สินค้า แล้วทำการขนย้ายและกองเก็บตู้สินค้าไว้ที่ลานตู้สินค้า โดยหัวหน้าหอควบคุมหรือหน่วยควบคุมการปฏิบัติงานจะต้องแจ้งให้พนักงานขับรถยกตู้สินค้าทราบว่า จะให้วางตู้สินค้า ณ ตำแหน่งใด แถวใด ชั้นที่เท่าใด ตู้สินค้านั้นก็จะวางหรือเรียงอยู่ ณ ที่นั้นจนกว่าจะได้บรรทุกลงเรือ <li data-bbox="288 1991 1299 2024">▪ พนักงานขับรถนำหัวลากออกจากท่าเรือ ตอนนี้นับว่าหมดพิธีการนำตู้สินค้าเข้าท่าเรือในหน้าที่ของพนักงานขับรถ

กระบวนการส่งออกสินค้าด้วยคอนเทนเนอร์ทางทะเล (ต่อ)

รหัสกิจกรรม	กิจกรรม และ อธิบายรายละเอียด
	<p>สำหรับกรณีที่ขนย้ายตู้สินค้ามาทางรถไฟ เมื่อรถไฟขนย้ายตู้สินค้า (ที่ตรวจสอบแล้ว) มาถึงท่าเรือ ทางเจ้าหน้าที่ท่าเรือจะใช้ Top Loader ยกตู้สินค้าจากแคร่รถไฟวางลงบนแคร่หัวลากแล้วทำการขนย้ายผ่าน Sub Gate In เข้าสู่ลานตู้สินค้าในท่าเรือ</p> <p>หลังจากที่ผู้ขายส่งมอบสินค้าให้กับตัวแทนบริษัทเรือเรียบร้อยแล้ว ตัวแทนบริษัทเรือที่ท่าเรือ หรือ รพท. จะออกใบรับสินค้า (Dock Receipt) ให้กับผู้ขาย เพื่อนำไปติดต่อขอรับใบตราส่ง (Bill of Lading : B/L) กับสำนักงานของตัวแทนบริษัทเรือหรือผู้รับจัดการขนส่งสินค้าออกท่าเรือ หรือ รพท. เพื่อขอรับใบตราส่ง (Bill of Lading : B/L)</p>
A41	<p>รถบรรทุก/หัวลากขนย้ายสินค้า/ตู้สินค้าผ่าน Main Gate</p> <p>ท่าเรือกรุงเทพ ที่ Main Gate พนักงานขับรถชำระค่ายานพาหนะผ่านท่า และ ค่าภาระยกขนสินค้า หรือ ค่าภาระยกขนตู้สินค้า และ นำรถบรรทุก/หัวลาก (ของตัวแทนบริษัทเรือ หรือ ผู้ให้บริการขนส่ง) ขนย้ายสินค้า/ตู้สินค้า (ทั้งที่ตรวจสอบแล้วและยังไม่ได้ตรวจสอบ) ผ่าน Main Gate ไปที่ลานบรรจุสินค้า หรือ ไปที่ Sub Gate In และผ่าน Sub Gate In ไปที่ลานตู้สินค้าในท่าเรือตามสถานะของตู้สินค้า</p> <p>สำหรับท่าเรือแหลมฉบัง ทางตัวแทนของผู้ขายจะต้องมาติดต่อ ณ จุดชำระค่าภาระ ที่ตั้งอยู่บนตึกอำนวยการของแต่ละท่าเรือ ที่ทางผู้ส่งออกใช้บริการอยู่ เพื่อชำระค่าภาระยกขนสินค้า หรือ ค่าภาระยกขนสินค้า ก่อนที่พนักงานขับรถจะทำการชำระค่ายานพาหนะผ่านท่า ที่ Main Gate และ นำรถบรรทุก/หัวลาก (ของตัวแทนบริษัทเรือ หรือ ผู้ให้บริการขนส่ง) ขนย้ายสินค้า/ตู้สินค้า (ทั้งที่ตรวจสอบแล้วและยังไม่ได้ตรวจสอบ) (ทั้งที่ตรวจสอบแล้วและยังไม่ได้ตรวจสอบ) ผ่าน Main Gate ไปที่ลานบรรจุสินค้า หรือ ไปที่ Sub Gate In (หรือเรียกว่า Booth Gate) และผ่าน Sub Gate In ไปที่ลานตู้สินค้าในท่าเรือตามสถานะของตู้สินค้า</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ (กรณี 1.1 และ 2.1) รถบรรทุกขนย้ายสินค้า (ที่ยังไม่ได้ตรวจสอบ) จากโรงงานมาทำการตรวจปล่อยและบรรจุเข้าตู้ที่ท่าเรือ ▪ (กรณี 1.2 และ 2.2) รถบรรทุกขนย้ายสินค้า (ที่ตรวจสอบแล้ว) จากโรงงานมาทำการบรรจุเข้าตู้ที่ท่าเรือ ▪ (กรณี 1.3) หัวลากขนย้ายตู้สินค้า (ที่ยังไม่ได้ตรวจสอบ) จากโรงงานมาทำการตรวจปล่อยที่ท่าเรือ ▪ (กรณี 1.4) หัวลากขนย้ายตู้สินค้า (ที่ตรวจสอบแล้ว) จากโรงงานมาที่ท่าเรือ ▪ (กรณี 1.1-1.4 และ 2.1-2.2) หัวลากขนย้ายตู้สินค้า (ที่ตรวจสอบแล้ว) จาก รพท. มาที่ท่าเรือ
A42	<p>ตรวจสอบสินค้า (ที่ลานบรรจุสินค้า) (ดูรายละเอียดเพิ่มเติมในส่วนของการผ่านพิธีการศุลกากรตรวจปล่อยสินค้าขาออก A54)</p> <p>รถบรรทุก/หัวลากขนย้ายสินค้า/ตู้สินค้า (ที่ยังไม่ได้ตรวจสอบ) ผ่าน Main Gate เข้ามาที่ลานบรรจุสินค้าโดยตรง สำหรับสินค้าส่งออกไม่ว่าจะเป็นที่ท่าเรือกรุงเทพหรือแหลมฉบัง ทางตัวแทนบริษัทเรือจะทำการติดต่อประสานงานเตรียมตู้เปล่าไว้ให้พร้อมและเมื่อสินค้ามาถึงจะทำการตรวจสอบและบรรจุสินค้าเข้าตู้เลย จะไม่มีการกองเก็บสินค้าไว้ในโรงพักสินค้าก่อน</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ (กรณี 1.1 และ 2.1) รถบรรทุกขนย้ายสินค้า (ที่ยังไม่ได้ตรวจสอบ) จากโรงงานมาทำการตรวจปล่อยและบรรจุเข้าตู้ที่ท่าเรือ ▪ (กรณี 1.3) หัวลากขนย้ายตู้สินค้า (ที่ยังไม่ได้ตรวจสอบ) จากโรงงานมาทำการตรวจปล่อยที่ท่าเรือ
A43	<p>บรรจุสินค้าเข้าตู้สินค้า (ที่ลานบรรจุสินค้า)</p> <p>พนักงานของผู้ซื้อหรือตัวแทนบริษัทเรือทำการบรรจุสินค้า (ที่ตรวจสอบแล้ว) เข้าตู้สินค้าที่ลานบรรจุสินค้า</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ (กรณี 1.1 และ 2.1) รถบรรทุกขนย้ายสินค้า (ที่ยังไม่ได้ตรวจสอบ) จากโรงงานมาทำการตรวจปล่อยและบรรจุเข้าตู้ที่ท่าเรือ ▪ (กรณี 1.2 และ 2.2) รถบรรทุกขนย้ายสินค้า (ที่ตรวจสอบแล้ว) จากโรงงานมาทำการบรรจุเข้าตู้ที่ท่าเรือ
A44	<p>หัวลากขนย้ายตู้สินค้าผ่าน Sub Gate In</p> <p>หลังจากที่บรรจุสินค้าเข้าตู้สินค้าเสร็จเรียบร้อยแล้ว อาจะกองเก็บตู้สินค้า(ที่ตรวจสอบแล้ว) ไว้ที่ลานบรรจุสินค้าก่อน หรือ ทำการขนย้ายด้วยหัวลากผ่าน Sub Gate In ไปที่ลานตู้สินค้าทันที</p>
A45	<p>กองเก็บตู้สินค้าที่ลานตู้สินค้า</p> <p>พนักงานขับรถนำหัวลากขนย้ายตู้สินค้า (ที่ตรวจสอบแล้ว) ไปที่ลานตู้สินค้า เพื่อรอการขนย้ายไปที่หน้าท่าและบรรทุกลงเรือ</p>
A46	<p>ขนย้ายตู้สินค้าจากแคร่หัวลาก บรรทุกลงเรือ</p> <p>เมื่อเรือเข้ามาเทียบท่าแล้ว ฝ่ายปฏิบัติการของบริษัทเรือที่ท่าเรือร่วมกับเจ้าหน้าที่ท่าเรือทำการขนย้ายตู้สินค้าจากลานตู้สินค้าไปที่หน้าท่า และ ทำการขนย้ายตู้สินค้าจากหน้าท่าบรรทุกลงเรือ</p>

กระบวนการส่งออกสินค้าด้วยคอนเทนเนอร์ทางทะเล (ต่อ)

รหัสกิจกรรม	กิจกรรม และ อธิบายรายละเอียด
	<p>ฝ่ายปฏิบัติการของบริษัทเรือที่ทำเรือร่วมกับเจ้าหน้าที่ท่าเรือ ทำการขนย้ายตู้สินค้าจากบริเวณลานตู้สินค้าไปที่หน้าท่า</p> <ol style="list-style-type: none"> พนักงานที่ควบคุมการบรรทุกประจำหอหรือศูนย์ควบคุมแจ้งให้พนักงานขับรถหาลากตู้สินค้าทราบว่า จะให้นำหาลาก (ของท่าเรือ) ขนย้ายตู้สินค้าออกจากลานตู้สินค้า ตำบลใด แถวใด ชั้นที่เท่าใด พนักงานขับรถนำหาลาก (ของท่าเรือ) เข้ามาจอดในช่องที่ถูกต้องเตรียมไว้ที่ลานตู้สินค้า หัวหน้าหอหรือศูนย์ควบคุมการปฏิบัติงานแจ้งให้พนักงานขับรถยกตู้สินค้าทราบว่า จะให้ยกตู้สินค้า จาก ตำบลใด แถวใด ชั้นที่เท่าใด เพื่อให้การยกตู้สินค้าได้ถูกต้อง แล้ววางลงบนแคร่หาลาก (ของท่าเรือ) พนักงานขับรถนำหาลาก (ของท่าเรือ) ทำการขนย้ายตู้สินค้าไปที่หน้าท่า
	<p>ฝ่ายปฏิบัติการของบริษัทเรือที่ทำเรือร่วมกับเจ้าหน้าที่ท่าเรือ ทำการขนย้ายตู้สินค้าจากหน้าท่าบรรทุกลงเรือ</p> <ol style="list-style-type: none"> การบรรทุกตู้สินค้าลงเรือจะต้องทำตามแผนผังการบรรทุกตู้สินค้าในเรือที่ได้จัดเตรียมไว้ล่วงหน้า คือ ตู้สินค้าแต่ละหมายเลขนั้นจะต้องบรรทุกลงเรือตอนใดทางส่วนยาว ส่วนกว้าง และ ส่วนลึกของระวางเรือที่จัดเป็นของๆ การบรรทุกต้องดำเนินงานเป็นขั้นตอนดังนี้คือ <ul style="list-style-type: none"> หัวหน้าหอหรือศูนย์ควบคุมการปฏิบัติงานแจ้งให้พนักงานประจำบันจันหน้าทราบระวางที่จะบรรทุกตู้สินค้าลงเรือตามของหรือช่องที่กำหนดไว้ล่วงหน้า เมื่อพนักงานขับรถนำหาลาก (ของท่าเรือ) ขนย้ายตู้สินค้าไปถึงหน้าท่า จะต้องแจ้งกลับไปพนักงานควบคุมการบรรทุก ณ หอหรือศูนย์ควบคุมการปฏิบัติงานให้ทราบหมายเลขตู้สินค้าที่ตนกำลังยกขนอยู่ บันจันหน้าท่าก็จะยกตู้สินค้าจากแคร่หาลาก (ของท่าเรือ) ขึ้นไป เพื่อบรรทุกลงเรือ พนักงานรถนำหาลาก (ของท่าเรือ) กลับไปที่ลานตู้สินค้า เพื่อทำการขนย้ายตู้สินค้ากลับมาที่หน้าท่าอีก และ ปฏิบัติเช่นนี้เรื่อยๆ ไปจนกว่าจะบรรทุกตู้สินค้าทั้งหมดลงเรือเรียบร้อยแล้ว
A5	ผ่านพิธีการศุลกากร ระบบ EDI
A51	จัดทำใบขนสินค้าฯ
A511	บันทึกข้อมูลใบขนสินค้าฯ เข้าเครื่องคอมพิวเตอร์ ผู้นำเข้า/ส่งออกหรือตัวแทนบันทึกข้อมูล invoice หรือ ข้อมูลใบขนสินค้าฯเข้า/ขาออกเข้าเครื่องคอมพิวเตอร์ของตนเอง
A512	ส่งข้อมูลใบขนสินค้าฯ ผ่านทางระบบ EDI ผู้นำเข้า/ส่งออกหรือตัวแทนส่งข้อมูลใบขนสินค้าฯเข้า/ขาออกผ่านทางระบบ EDI โดยข้อมูลจะวิ่งไปตามสายสื่อสารจากเครื่องคอมพิวเตอร์ของตนเองไปยังผู้ให้บริการ EDI (VAN EDI) และจากเครื่องของผู้ให้บริการ EDI ก็จะส่งข้อมูลผ่านสายสื่อสารไปยังเครื่องคอมพิวเตอร์ของกรมศุลกากร
A513	คอมพิวเตอร์ของกรมศุลกากรตรวจสอบข้อมูล เครื่องคอมพิวเตอร์ของกรมศุลกากรตรวจสอบข้อมูลเบื้องต้นกับแฟ้มข้อมูลอ้างอิง เช่น เลขประจำตัวผู้เสียภาษี/พิกัด/ราคา ฯลฯ พร้อมคำนวณต่างๆ ถ้าพบว่ามีการผิดที่ผิดพลาด เครื่องคอมพิวเตอร์ของกรมศุลกากรจะแจ้งกลับไปยังเครื่องคอมพิวเตอร์ของผู้ส่งข้อมูลทางสายสื่อสารว่ามีข้อผิดพลาดที่รายการใด ซึ่งผู้ส่งข้อมูลต้องทำการแก้ไขให้ถูกต้องแล้วส่งกลับไปใหม่ เมื่อข้อมูลถูกต้อง เครื่องคอมพิวเตอร์ของกรมศุลกากรจะตรวจสอบข้อมูลระดับความเสี่ยงจากเงื่อนไขใน Profile และ ออกเลขที่ใบขนสินค้าฯ ส่งการตรวจ โดยระบุเงื่อนไขประเภทของใบขนสินค้าฯเป็นประเภทที่ต้องตรวจสอบพิธีการและประเมินอากร (Red Line) หรือ ประเภทที่ไม่ต้องตรวจสอบพิธีการและประเมินอากร (Green Line)

กระบวนการส่งออกสินค้าด้วยคอนเทนเนอร์ทางทะเล (ต่อ)

รหัสกิจกรรม	กิจกรรม และ อธิบายรายละเอียด
	<p>หมายเหตุ</p> <p>1. Green Line หมายถึง โบนัสสินค้าที่เครื่องคอมพิวเตอร์ ตรวจสอบแล้วพอใจ เช่น ไม่เคยมีประวัติการทำผิดทางศุลกากร และเป็นของที่นำเข้ามาเป็นประจำ</p> <p>2. Red Line หมายถึง โบนัสสินค้าที่เครื่องคอมพิวเตอร์ ตรวจสอบแล้วยังไม่พอใจ เช่น ข้อมูลที่ผู้ประกอบการให้มายังไม่ครบถ้วนสมบูรณ์ และ เคยมีประวัติที่ไม่ดีมาก่อน เป็นต้น</p> <p>ระบบ Profile เป็นระบบที่สร้างขึ้นมาเพื่อป้องกันการทุจริตในการหลีกเลี่ยงภาษีอากร (กรณีนำเข้า) เหมือนการสุ่มตรวจ และป้องกันการทุจริตจากการใช้สิทธิประโยชน์ (กรณีส่งออก) เช่น กรณีขอชดเชยอากร แล้วไม่ได้ทำการส่งออกสินค้าจริงตามที่แจ้งไว้ในโบนัสสินค้า เนื่องจากต้องการเงินค่าชดเชยอากร ซึ่งสูงตามมูลค่าสินค้า เป็นต้น</p> <p>ระบบ Profile แบ่งออกเป็น 2 ส่วน คือ Central Profile กับ Local Profile โดยเงื่อนไขใน Profile ที่คัดแยกโบลนเป็น Red Line พิจารณาจากการไปดูสถานประกอบการของผู้นำเข้า/ผู้ส่งออก ทุนจดทะเบียน ตัวแทนออกของที่ใช้บริการ การนำเข้า/ส่งออกสินค้าประเภทใหม่ นำเข้า/ส่งออกครั้งแรก สำนแดงราคาต่ำ หรือ เคยมีประวัติการกระทำผิด ฯลฯ (ชนิดสินค้า พิกัด ประเภทโบลนฯ บริษัท) เป็นต้น</p>
A514	<p><u>จัดพิมพ์โบนัสสินค้า พร้อมเอกสารประกอบ</u></p> <p>เมื่อได้รับการตอบกลับจากเครื่องคอมพิวเตอร์ของกรมศุลกากรแล้ว ผู้นำเข้า/ส่งออกหรือตัวแทนจัดพิมพ์โบนัสสินค้า พร้อมเอกสารประกอบ (และชำระค่าธรรมเนียมจัดทำโบนัสสินค้า กรณีที่ใช้บริการของ Counter Service ตามอัตราที่กำหนดไว้)</p>
A52	<p><u>ผ่านพิธีการศุลกากร (ตรวจสอบเอกสาร)</u></p> <p>ขั้นตอนการผ่านพิธีการตามขั้นตอนของกรมศุลกากร สำหรับระบบ EDI เฉพาะกรณี Red Line ถ้าเป็น Green Line ไม่ต้องผ่านพิธีการในส่วนนี้</p>
A521	<p><u>ยื่นเอกสารที่ฝ่ายพิธีการ</u></p> <p>ผู้นำเข้า/ส่งออกหรือตัวแทนนำโบนัสสินค้า พร้อมเอกสารประกอบมายื่นที่ฝ่ายพิธีการ</p>
A522	<p><u>ตรวจสอบเอกสาร สั่งการตรวจ และ ปลด Profile</u></p> <p>เจ้าหน้าที่ รับโบนัสสินค้า พร้อมเอกสารประกอบและทำการประเมินตรวจสอบความถูกต้องครบถ้วนของเอกสาร/ตรวจสอบพิกัดอัตราอากร/ราคาประเมินอากร/การคำนวณอากร และ สั่งการตรวจ พร้อมปลดเงื่อนไข Profile ในเครื่องคอมพิวเตอร์ของกรมศุลกากร หลังจากนั้นเจ้าหน้าที่ส่งมอบโบนัสสินค้า พร้อมเอกสารประกอบคืนให้กับผู้นำเข้า/ส่งออกหรือตัวแทน เพื่อนำไปชำระอากร/วางประกัน (ถ้ามี) หรือ นำไปตรวจปล่อยสินค้าต่อไป</p>
A53	<p><u>ชำระอากร/วางประกัน (ถ้ามี)</u></p> <p>ระบบ EDI รับชำระภาษีอากร ณ ที่ทำการศุลกากรหรือผ่านทาง Electronic Fund Transfer (EFT) ซึ่งการชำระภาษีอากรสามารถชำระได้ด้วยเงินสด เช็ค บัตรภาษี หรือ ชำระผ่านทางธนาคารก็ได้</p>
A54	<p><u>ตรวจปล่อยสินค้าขาออก/รับบรรจุทุก (กรณีส่งออก)</u></p>
A541	<p><u>ยื่นเอกสารที่ฝ่ายตรวจสินค้าขาออก</u></p> <p>ผู้ส่งออกหรือตัวแทนจัดทำใบกำกับผู้สินค้า</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ กรณีที่เป็นผู้ FCL ผู้ส่งออกหรือตัวแทนตรวจสอบหมายเลขผู้สินค้าที่จะทำการบรรจุ เพื่อจัดทำใบกำกับผู้สินค้า (แบบ กศก.49 หรือ Container Slip) 1 ฉบับ และบัญชีแสดงหมายเลขผู้สินค้า 1 ฉบับ เพื่อแทนสำเนา ผู้รับผิดชอบการบรรจุลงลายมือชื่อใน กศก.49 ▪ กรณีที่เป็นผู้ LCL ผู้ส่งออกหรือตัวแทนตรวจสอบหมายเลขผู้สินค้าที่จะทำการบรรจุ เพื่อจัดทำใบกำกับผู้สินค้า (แบบ กศก.49 ก.หรือ Container Slip) ตู้ละ 1 ฉบับ พร้อมสำเนา 1 ฉบับ ผู้รับผิดชอบการบรรจุลงลายมือชื่อใน กศก.49 ก. และ จัดทำใบสรุปยอด (กศก.49 ข.) ตู้ละ 1 ฉบับ พร้อมสำเนา 1 ฉบับ กำกับารขนย้าย

กระบวนการส่งออกสินค้าด้วยคอนเทนเนอร์ทางทะเล (ต่อ)

รหัสกิจกรรม	กิจกรรม และ อธิบายรายละเอียด
	ก่อนการตรวจปล่อยสินค้าขาออก เพื่อบรรจุเข้าตู้สินค้า ผู้ส่งออกหรือตัวแทนนำใบขนสินค้าขาออกที่ผ่านพิธีการครบถ้วนถูกต้องและชำระค่าภาษีอากรแล้ว ไปกำกับตู้สินค้า พร้อมเอกสารประกอบมายื่นที่ฝ่ายตรวจสินค้าขาออก
A542	<p><u>ลงทะเบียนใบขนสินค้า กำหนดชื่อผู้ตรวจปล่อย</u></p> <p>เจ้าหน้าที่รับใบขนสินค้า พร้อมเอกสารประกอบและทำการลงทะเบียนการตรวจปล่อยสินค้าขาออกในเครื่องคอมพิวเตอร์และตรวจสอบความครบถ้วนถูกต้องของเอกสาร</p> <p>เจ้าหน้าที่กำหนดชื่อผู้ตรวจปล่อยสินค้า โดยคอมพิวเตอร์ใช้ Profile ตรวจสอบข้อมูลระดับความเสี่ยง กำหนดวิธีการตรวจและชื่อผู้ตรวจปล่อย (ออกไปกำหนดชื่อผู้ตรวจปล่อย (Inspection Sheet) แนบกับชุดใบขนสินค้าขาออก) ถ้าใน Inspection Sheet มีคำว่า *** SEL *** หรือ *** ตรวจ *** กรณีการบรรจุสินค้าแบบ FCL หรือ LCL/1 (คือ ใบขนสินค้าหลายฉบับของผู้ส่งออกรายเดียว) ถือว่าถูกเลือกตรวจ ถ้าไม่มีคำดังกล่าวถือว่ายกเว้นการตรวจ ส่วน กรณีการบรรจุสินค้าแบบ LCL เปิดตรวจทุกใบขนสินค้า โดยไม่มีการยกเว้น) พร้อมทั้งลงทะเบียนคุมคู่ฉบับใบขนสินค้าขาออกมูมน้ำเงิน (ถ้ามี)</p> <p>การตรวจปล่อยและควบคุมการบรรจุสินค้าแบบ LCL เข้าคอนเทนเนอร์เดียวกันจะกำหนดชื่อนายตรวจศุลกากรคนเดียว เป็นผู้ดำเนินการตรวจปล่อย ควบคุมการบรรจุ และ รับรองการรับบรรจุ</p>
A543	<p><u>บันทึกและลงเลขซีล</u></p> <p>ผู้ส่งออกหรือตัวแทนยื่นใบกำกับตู้สินค้า ให้ศุลกากรบันทึกและลงเลขซีล R.T.C. รับและชำระค่าแถบเหล็ก R.T.C./ดวงตราตะกั่ว กศก. เฉพาะใบขนสินค้าที่ถูกเลือกตรวจ (แถบเหล็ก R.T.C. 1 แถบต่อ 1 ตู้สินค้า)</p> <p>หลังจากนั้นเจ้าหน้าที่ส่งมอบใบขนสินค้าขาออก พร้อมเอกสารประกอบคืนให้ผู้ส่งออกหรือตัวแทน เพื่อนำไปติดต่อเจ้าหน้าที่ผู้ตรวจปล่อย ที่ได้กำหนดชื่อตามใบกำกับตู้สินค้า</p>
A544	<p><u>ตรวจสอบสินค้า</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ เจ้าหน้าที่ผู้ตรวจปล่อยรับและตรวจสอบใบขนสินค้าขาออก พร้อมเอกสารประกอบ ▪ เจ้าหน้าที่ผู้ตรวจปล่อยตรวจสอบสินค้าตามอัตราการเปิดตรวจสินค้าขาออก โดยได้แสดงอัตราการตรวจตรวจสอบสินค้าขาออกไว้ในภาคผนวก ข หัวข้อที่ 5.2 ▪ เจ้าหน้าที่ผู้ตรวจปล่อยตรวจสอบสินค้าเรียบร้อยแล้ว จะบันทึกข้อความในใบกำกับตู้สินค้าว่าอนุญาตให้บรรจุสินค้าเข้าคอนเทนเนอร์ได้ พร้อมกับลงลายมือชื่อ วัน เดือน ปี กำกับใบต้นฉบับและสำเนาใบกำกับตู้สินค้าทุกฉบับ ▪ เจ้าหน้าที่ผู้ตรวจปล่อยควบคุมการบรรจุสินค้าเข้าตู้สินค้า และ หลังจากบรรจุสินค้าเข้าคอนเทนเนอร์เรียบร้อยแล้ว ผู้ส่งออกหรือตัวแทนจะทำการประทับดวงตราศุลกากรหรือซีลแถบเหล็ก R.T.C. ที่ประตูตู้สินค้า โดยเจ้าหน้าที่ผู้ตรวจปล่อยจะเป็นผู้ควบคุม แล้วมอบต้นฉบับใบกำกับตู้สินค้าให้ผู้ส่งออกหรือตัวแทนนำไปมอบให้แก่พนักงานขับรถขนส่งตู้สินค้า เพื่อใช้กำกับการขนย้ายตู้สินค้าไปบรรจุทุกตู้ต่อไป ▪ เจ้าหน้าที่บันทึกรายการตรวจปล่อยลงในใบขนสินค้าขาออกและบันทึกรายการตรวจปล่อยเข้าสู่ระบบคอมพิวเตอร์ของกรมศุลกากร
A545	<p><u>รับบรรจุ</u></p> <p>เจ้าหน้าที่ผู้ตรวจปล่อยบันทึกการรับบรรจุลงในใบขนสินค้าและเครื่องคอมพิวเตอร์ของกรมศุลกากรหลังจากที่เรือออกจากท่าไปแล้ว</p>

กระบวนการส่งออกสินค้าด้วยคอนเทนเนอร์ทางทะเล (ต่อ)

รหัสกิจกรรม	กิจกรรม และ อธิบายรายละเอียด
A6 ผู้ขายจัดเตรียมเอกสารให้ผู้ซื้อ	
A61 รับใบตราส่ง	<p>ผู้ขายนำใบรับสินค้า (Dock Receipt) ไปติดต่อกับสำนักงานของตัวแทนบริษัทเรือหรือผู้รับจัดการขนส่งสินค้านอกเขตท่าเรือ หรือ รพท. หรือ สตส. เพื่อขอรับใบตราส่ง (Bill of Lading : B/L) พร้อมชำระค่าภาระหน้าท่า (Terminal Handling Charge) ค่าบรรจุสินค้าเข้าตู้สินค้า (CFS Receiving Charge ถ้ามี) และ ค่าเอกสารใบตราส่งสินค้า (B/L Charge)</p> <p>พร้อมกันนั้นตัวแทนบริษัทเรือจะทำบัญชีสินค้าเรือ (Cargo/Freight Manifest) และ บัญชีตู้สินค้า (Container List) เพื่อส่งให้เจ้าหน้าที่ศุลกากรและส่งไปยังเมืองท่าปลายทางที่สินค้าจะไปลง</p>
A62 จัดเตรียมเอกสารรับรองการส่งออก	<p>ผู้ขายจัดเตรียมเอกสารสำหรับผู้ซื้อ (นำเสนอรายละเอียดของขั้นตอนการของเอกสารรับรองการส่งออกสินค้าสิ่งทอและเอกสารรับรองแหล่งกำเนิดสินค้า จากกรมการค้าต่างประเทศ กระทรวงพาณิชย์)</p> <p>A622-A622 (สิ่งทอ) กรณีขอเอกสารรับรองการส่งออกสินค้าสิ่งทอ สามารถขอได้ 2 ระบบ คือ ระบบ Manual กับ ระบบ EDI</p> <p>A622-A622 (C/O) กรณีขอเอกสารรับรองแหล่งกำเนิดสินค้า ณ ปัจจุบัน สามารถขอได้โดยใช้ระบบ Manual เพียงระบบเดียว โดยมีรายละเอียดดังต่อไปนี้</p>
A621	<p>จัดพิมพ์ Invoice, Packing List สำหรับให้ผู้ซื้อ</p> <p>ผู้ขายจัดทำใบกำกับสินค้าหรือบัญชีราคาสินค้า (Invoice)</p> <p>รวมทั้งใบแสดงรายการบรรจุหีบห่อสินค้า (Packing List) สำหรับให้ผู้ซื้อ</p>
A622 (สิ่งทอ)	<p>ยื่นใบสั่งซื้อแบบพิมพ์ ชำระค่าแบบพิมพ์หนังสือรับรองฯ</p> <p>ระบบ Manual ผู้ขายยื่นใบสั่งซื้อแบบพิมพ์ พร้อมชำระค่าแบบพิมพ์</p> <p>ชื่อแบบพิมพ์คำขอหนังสือรับรองการส่งออกสินค้าสิ่งทอ (สท.6) และ แบบหนังสือรับรองการส่งออกที่ต้องการ เช่น VISA, E/C, E/L, C/O (Textile Product) เป็นต้น</p> <p>ระบบ EDI ผู้ขายไม่ต้องเตรียมแบบพิมพ์ไว้ก่อนเหมือนระบบ Manual เพียงจัดเตรียมและส่งข้อมูล ถ้าทางกรมการค้าต่างประเทศตรวจสอบแล้วว่าผ่าน ผู้ขายก็สามารถไปติดต่อขอรับหนังสือรับรองได้ ตามขั้นตอนที่จะกล่าวต่อไป</p>
A623 (สิ่งทอ)	<p>จัดพิมพ์คำร้องขอหนังสือรับรองฯ และ ฟอรมหนังสือรับรองฯ</p> <p>ระบบ Manual ผู้ขายจัดพิมพ์คำร้องขอหนังสือรับรองการส่งออกสิ่งทอ (สท.6) และแบบฟอร์มหนังสือรับรองการส่งออกตามเงื่อนไขที่ผู้ซื้อต้องการในแต่ละประเทศ จัดเอกสารเข้าชุดพร้อมประทับตราบริษัทและเซ็นชื่อรับรอง โดยผู้รับมอบอำนาจของบริษัท</p> <p>ระบบ EDI บันทึกข้อมูลรายละเอียดหนังสือรับรองการส่งออกที่ต้องการลงในเครื่องคอมพิวเตอร์</p>
A624 (สิ่งทอ)	<p>นำไปยื่นที่กรมการค้าต่างประเทศ</p> <p>ระบบ Manual ผู้ขายนำคำขอหนังสือรับรองการส่งออกสินค้าสิ่งทอ (สท.6) และ แบบหนังสือรับรองการส่งออกที่ต้องการ ไปยื่นที่กรมการค้าต่างประเทศ กระทรวงพาณิชย์ เอกสารที่ใช้ประกอบ คือ</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ บัตรประจำตัวผู้ส่งออก-นำเข้าสิ่งทอ ▪ ใบรับฟอรมสิ่งทอ ▪ คำร้องขอหนังสือรับรองการส่งออกสินค้าสิ่งทอ (สท.6) และ ▪ หนังสือรับรองการส่งออกที่ต้องการ <p>ระบบ EDI ผู้ขายส่งข้อมูลผ่านระบบ EDI ถ้าทางกรมการค้าต่างประเทศตรวจสอบข้อมูลใน Mailbox ถ้าตรวจสอบแล้วว่าผ่าน จะส่งหมายเลขอ้างอิงกลับมาให้กับผู้ส่งออกเพื่อนำไปขอรับหนังสือรับรองที่ต้องการต่อไป</p>

กระบวนการส่งออกสินค้าด้วยคอนเทนเนอร์ทางทะเล (ต่อ)

รหัสกิจกรรม	กิจกรรม และ อธิบายรายละเอียด
A625 (สิงทอ)	<p>รับหนังสือรับรองฯ ชำระค่าธรรมเนียม</p> <p>ระบบ Manual ผู้ขายรับหนังสือรับรองฯ จากกรมการค้าต่างประเทศ กระทรวงพาณิชย์</p> <p>ระยะเวลาในการดำเนินงานไม่เกิน 3 วันทำการ ผู้ขายกลับมารับหนังสือรับรองการส่งออกที่ต้องการ พร้อมชำระค่าธรรมเนียมขอรับหนังสือรับรองฯ เอกสารที่ใช้ประกอบ คือ</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ บัตรประจำตัวผู้ส่งออก-นำเข้าสิงทอ และ ▪ ใบรับฟอร์มสิงทอ <p>ระบบ EDI ระยะเวลาในการดำเนินงานไม่เกิน 1 วันทำการ ผู้ขายสามารถไปขอรับหนังสือรับรองการส่งออกที่ต้องการ พร้อมชำระค่าธรรมเนียมขอรับหนังสือรับรองฯ เอกสารที่ใช้ประกอบ คือ</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ บัตรประจำตัวผู้ส่งออก-นำเข้าสิงทอ และ ▪ เลขที่อ้างอิง เพื่อมาขอรับหนังสือรับรองการส่งออกที่ต้องการ
A622 (C/O)	<p>ยื่นใบสั่งซื้อแบบพิมพ์ชำระค่าแบบพิมพ์หนังสือรับรองฯ</p> <p>ผู้ขายซื้อแบบพิมพ์คำขอและแบบพิมพ์หนังสือรับรองแหล่งกำเนิดสินค้าที่ต้องการ เช่น Form A, Form D และ Form C/O เป็นต้น ที่สำนักบริการการค้าต่างประเทศ เอกสารที่ใช้ประกอบ คือ</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ บัตรประจำตัวผู้ส่งออก-นำเข้าสินค้าสินค้าทั่วไป ▪ ใบสั่งซื้อแบบพิมพ์ซึ่งระบุรายละเอียดชนิดและจำนวนแบบพิมพ์ที่ต้องการซื้อ
A623 (C/O)	<p>จัดพิมพ์คำร้องขอหนังสือรับรองฯ และ ฟอร์มหนังสือรับรองฯ</p> <p>ผู้ขายจัดพิมพ์คำร้องขอหนังสือรับรองแหล่งกำเนิดสินค้า จัดเอกสารเข้าชุดพร้อมประทับตราบริษัทและเซ็นชื่อรับรองโดยผู้รับมอบอำนาจของบริษัท</p>
A624 (C/O)	<p>นำไปยื่นที่กรมการค้าต่างประเทศ</p> <p>ยื่นคำขอหนังสือรับรองแหล่งกำเนิดสินค้า และ แบบพิมพ์หนังสือรับรองแหล่งกำเนิดสินค้าที่พิมพ์ข้อความเรียบร้อยแล้ว ที่สำนักบริการการค้าต่างประเทศ เอกสารที่ใช้ประกอบ (เป็นสำเนาต้องพร้อมประทับตราบริษัทและเซ็นชื่อรับรองโดยผู้รับมอบอำนาจของบริษัท) คือ</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ บัตรประจำตัวผู้ส่งออก-นำเข้าสินค้าทั่วไป ▪ ใบรับคำขอหนังสือรับรองแหล่งกำเนิดสินค้า ▪ คำขอหนังสือรับรองแหล่งกำเนิดสินค้า ▪ หนังสือรับรองที่ต้องการ เช่น Form A Form D Form C/O Form GSTP เป็นต้น ▪ ต้นฉบับใบกำกับสินค้า (Invoice) หรือสำเนา ▪ ต้นฉบับใบตราส่งสินค้า (Bill of Lading) หรือหลักฐานอื่นที่แสดงการขนส่งสินค้าหรือสำเนา ▪ สูตราการผลิต (สำหรับ Form A และ Form D)
A625 (C/O)	<p>รับหนังสือรับรองฯ</p> <p>ผู้ขายรับหนังสือรับรองฯ จากกรมการค้าต่างประเทศ กระทรวงพาณิชย์</p> <p>ระยะเวลาในการดำเนินงานไม่เกิน 1 วันทำการ ผู้ขายสามารถไปขอรับหนังสือรับรองแหล่งกำเนิดสินค้า โดยไม่เสียค่าธรรมเนียมใดๆ นอกจากค่าแบบแบบพิมพ์หนังสือรับรองฯ เอกสารที่ใช้ประกอบ คือ</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ บัตรประจำตัวผู้ส่งออก-นำเข้าสินค้าทั่วไป ▪ ใบรับคำขอหนังสือรับรองแหล่งกำเนิดสินค้า
A63	<p>ขายตัวกับธนาคาร</p> <p>ผู้ขายจัดเตรียมเอกสารตามเงื่อนไขที่ระบุใน L/C พร้อมยื่นขายตัวกับธนาคาร เพื่อขอรับเงินค่าสินค้า</p>

กระบวนการส่งออกสินค้าด้วยคอนเทนเนอร์ทางทะเล (ต่อ)

รหัสกิจกรรม	กิจกรรม และ อธิบายรายละเอียด
A631	<p>จัดเตรียมเอกสารตามเงื่อนไขใน L/C</p> <p>ผู้ขายจัดเตรียมเอกสารให้ครบถ้วนถูกต้องตามเงื่อนไขที่ระบุใน L/C</p>
A632	<p>ยื่นขายตัวให้กับธนาคาร ชำระค่าธรรมเนียม</p> <p>ผู้ขายนำเอกสารที่จัดไว้ เอกสารที่ใช้ประกอบ คือ</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ ใบปะหน้าเอกสารขายตัว (Request for Negotiation/Discount of Export Bills Drawn Under Letter of Credit) ▪ ตัวแลกเปลี่ยน (Bill of Exchange or Draft : B/E) ซึ่งมีจำนวนเงินตรงตามใบกำกับสินค้า และ ▪ สำเนาใบขนส่งสินค้าขาออก (ถ้ามี) <p>ยื่นขายตัวให้กับธนาคาร เพื่อเรียกเก็บเงินค่าสินค้าจากผู้ซื้อ พร้อมชำระค่าธรรมเนียมยื่นขายตัวตามอัตราที่ธนาคารกำหนด โดยธนาคารจะทำการตรวจสอบและส่งเอกสารต่างๆ ที่ได้รับมาไปให้กับธนาคารในประเทศของผู้ซื้อติดตามการชำระเงินจากผู้ซื้อ</p>
A633	<p>ติดตามการชำระเงินจากผู้ซื้อ</p> <p>ผู้ขายจะต้องส่งสำเนาเอกสารต่างๆ ไปให้ผู้ซื้อทางโทรสาร เพื่อแจ้งให้ผู้ซื้อทราบว่ามีสินค้าขึ้นเรือเรียบร้อยแล้ว ทางผู้ซื้อจะได้เตรียมเอกสารเพื่อการผ่านพิธีการศุลกากรนำเข้า โดยตัวแทนบริษัทเรือที่เมืองปลายทางจะแจ้งให้ผู้ซื้อทราบก่อนสินค้าจะถึงเมืองท่าปลายทาง</p> <p>เมื่อเอกสารไปถึงธนาคารของผู้ซื้อ ผู้ซื้อก็จะติดต่อกับทางธนาคารเพื่อขอรับเอกสาร พร้อมชำระค่าสินค้าตามกำหนดระยะเวลาที่ได้รับไว้ใน L/C หลังจากนั้นธนาคารของผู้ซื้อก็จะโอนเงินผ่านระบบธนาคารมายังธนาคารของผู้ขาย</p>

นอกจากกระบวนการนำเข้าและส่งออกสินค้าด้วยคอนเทนเนอร์ทางทะเลที่กล่าวมาข้างต้นแล้ว ในกรณีที่ทางผู้ซื้อต้องการตรวจสอบสินค้าโดยกำหนดให้ทางผู้ส่งออกใช้ใบรับรองการตรวจสอบสินค้า (Certificate of Inspection : C/I) เพื่อเป็นหลักฐานในการตรวจสอบสินค้าไปแสดงแก่ผู้นำเข้า ดังนั้นทางผู้ส่งออกก็ต้องจัดเตรียมเอกสารดังกล่าวส่งไปให้ทางผู้ซื้อพร้อมเอกสารอื่นๆ ผ่านทางระบบธนาคารตามเงื่อนไขที่ระบุไว้ใน L/C ซึ่งใบรับรองการตรวจสอบสินค้าสามารถออกโดยผู้ส่งออกเอง ตัวแทนของผู้นำเข้า หรือ บริษัทตรวจสอบ (บริษัทเซอร์เวย์หรือคนกลาง) ที่กำหนดโดยผู้นำเข้า ดังนั้นจึงได้อธิบายถึงขั้นตอนการออกใบรับรองการตรวจสอบสินค้าในกรณีที่ออกโดยบริษัทตรวจสอบเพิ่มเติมมาในส่วนนี้ โดยมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ขั้นตอนการออกไปรับรองการตรวจสอบสินค้า

1	<p><u>บริษัทตรวจสอบพิจารณาและเสนอราคาในการรับตรวจสอบสินค้า</u></p> <p>ผู้ส่งออกส่งสำเนา L/C ทางโทรสารให้บริษัทตรวจสอบพิจารณาว่าทางผู้นำเข้าต้องการให้ตรวจสอบสินค้าอย่างไรบ้าง บริษัทตรวจสอบ (บริษัทตรวจสอบเป็นคนกลาง ซึ่งทำการเลือกหรือกำหนดจากข้อตกลงระหว่างผู้นำเข้ากับผู้ส่งออก) ก็จะพิจารณาและเสนอราคาในการรับตรวจสอบสินค้าให้กับทางผู้นำเข้าทราบ (ในกรณีที่ทางผู้นำเข้าเป็นผู้ที่ชำระเงินค่าตรวจสอบ แล้วแต่ข้อตกลงตามแต่กรณี)</p>
2	<p><u>ผู้ส่งออกโทรนัด วัน เวลา สถานที่ กับทางบริษัทตรวจสอบ</u></p> <p>เมื่อผู้ส่งออกเตรียมสินค้าพร้อมแล้วจึงทำการโทรนัด วัน เวลา สถานที่ กับทางบริษัทตรวจสอบให้ไปทำการตรวจสอบสินค้าตามที่ทางผู้นำเข้าต้องการ</p>
3	<p><u>บริษัทตรวจสอบทำการตรวจสอบสินค้า</u></p> <p>ขอบเขตของการให้บริการตรวจสอบสินค้าของบริษัทตรวจสอบแต่ละบริษัทจะไม่เหมือนกัน โดยส่วนใหญ่ ได้แก่ การตรวจสอบขณะเริ่มการผลิต การตรวจสอบระหว่างการผลิต การสุ่มตรวจสอบในการผลิตขั้นสุดท้าย การตรวจสอบเมื่อผลิตสินค้าเสร็จ 10%, 30% หรือ 100% สำหรับสินค้า 1 ประเภท (1 Category) หรือ การควบคุมการขนย้ายสินค้า เป็นต้น ซึ่งก็แล้วแต่ทางผู้นำเข้าว่าต้องการให้บริษัทตรวจสอบทำการตรวจสอบในขั้นตอนใดบ้าง การตรวจสอบจะใช้การสุ่มตรวจสอบตามมาตรฐาน ซึ่งปริมาณการสุ่มตรวจสอบก็แตกต่างกันไปตามประเภทของสินค้า</p>
4	<p><u>บริษัทตรวจสอบออกไปรับรองการตรวจสอบสินค้า</u></p> <p>หลังจากที่เจ้าหน้าที่ของบริษัทตรวจสอบสินค้าเสร็จก็จะทำรายงานสรุปผลการตรวจสอบกลับมาให้ทางบริษัทสรุปเป็นรายงานเพื่อยื่นให้ผู้นำเข้าพิจารณาผลการตรวจสอบสินค้าตามที่ผู้นำเข้าต้องการ โดยทางบริษัทใช้ระยะเวลาโดยเฉลี่ยในการจัดทำรายงานให้แล้วเสร็จภายใน 24 ชั่วโมงหลังจากที่ตรวจสอบสินค้าเสร็จ ผู้นำเข้าพิจารณาผลการตรวจสอบโดยส่วนมากใช้ระยะเวลาไม่เกิน 1-2 วัน เมื่อผู้นำเข้าพิจารณาเสร็จและเห็นชอบกับผลดังกล่าว ก็ จะทำการแจ้งกลับมายังทางบริษัทตรวจสอบให้ออกไปรับรองการตรวจสอบสินค้าให้กับผู้ส่งออกได้ โดยสรุปทางผู้ส่งออกจะสามารถติดต่อขอรับใบรับรองการตรวจสอบสินค้าได้ภายใน 3 วันหลังจากที่เจ้าหน้าที่ของบริษัทตรวจสอบสินค้าเสร็จสิ้น บริษัทตรวจสอบสินค้าออกไปรับรองการตรวจสอบสินค้าให้กับผู้ส่งออกประกอบด้วย 1 ต้นฉบับ และ 3 สำเนา โดยทางบริษัทตรวจสอบจะเก็บสำเนาไว้ 1 ฉบับ</p>

3. เอกสารที่จะต้องยื่นประกอบใบขนสินค้าขาเข้าและขาออก

3.1 เอกสารที่จะต้องยื่นประกอบใบขนสินค้าขาเข้า

ลำดับ	รายการ	จำนวน
1	บัตรตัวอย่างลายมือชื่อเจ้าของหรือผู้จัดการ (สีเหลือง) หรือ บัตรตัวอย่างลายมือชื่อผู้รับมอบอำนาจ (สีเขียว)	
2	บัตรผ่านพิธีการศุลกากร (บัตรตัวแทนออกของ สีชมพู)	
3	ใบขนสินค้าขาเข้า (แบบ กศก.99/1 สีฟ้า) กรณีใบขนสินค้าขาเข้าขอคืนอากรตามมาตรา 19 ทวิ จะต้องยื่นใบแนบใบขนสินค้าขาเข้าเพิ่มขึ้นอีกหนึ่งฉบับ (แบบ กศก.99/1 สีน้ำตาล)	ต้นฉบับ 1 ฉบับ สำเนา 3 ฉบับ
4	บัญชีราคาสินค้า (Invoice)	ต้นฉบับ 1 ฉบับ สำเนา 3 ฉบับ
5	บัญชีรายละเอียดของที่บรรจุในหีบห่อสินค้า (Packing List) (ถ้ามี)	1 ฉบับ
6	แบบธุรกิจต่างประเทศ (ธ.ต.2: Foreign Transaction) (ถ้ามี) กรณีมูลค่าสินค้าที่นำเข้าตามบัญชีราคาสินค้าเกินกว่า 500,000 บาท	ต้นฉบับสีขาว 1 ฉบับ สำเนาสีฟ้า 1 ฉบับ
7	ใบตราส่งสินค้าหรือสำเนา (Bill of Lading : B/L)	1 ฉบับ
8	ใบสั่งปล่อยสินค้า (Delivery Order : D/O)	1 ฉบับ
9	ใบสั่งปล่อยสินค้าหรือตัวแดง (แบบ กศก.100/1)	1 ฉบับ
10	แบบแสดงรายละเอียดราคาศุลกากร (แบบ กศก.170)	1 ฉบับ
11	ใบแจ้งยอดเบี้ยประกันภัย (Insurance Premium Invoice)	1 ฉบับ
12	ใบอนุญาตหรือหนังสืออนุญาตสำหรับของควบคุมการนำเข้า (ถ้ามี) เช่น หนังสือขออนุมัติสั่งปล่อยวัตถุอันตรายที่บริษัทได้รับการส่งเสริมการลงทุน	1 ฉบับ
13	ใบรับรองแหล่งกำเนิดสินค้า (Certificate of Origin : C/O)	1 ฉบับ
14	เอกสารอื่นตามที่มีระเบียบปฏิบัติต้องให้ยื่น (ถ้ามี) เช่น ใบรับรองมาตรฐานสินค้า เอกสารแสดงส่วนผสม คุณลักษณะและการใช้งานของสินค้า แคตตาล็อก ฯลฯ	1 ฉบับ
<p>พิธีการคลังสินค้าทั้งหมดบนทั่วไป ต้องเพิ่มเอกสารดังนี้ คือ</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ คำขออนุญาตนำเข้าของเข้าคลังสินค้าทั้งหมดบนทั่วไป (แบบที่ 369) ▪ คำขออนุญาตนำเข้าของเข้าคลังสินค้าทั้งหมดบนทั่วไป ตามแบบที่กรมศุลกากรกำหนด <p>พิธีการคลังสินค้าทั้งหมดบนประเภทโรงผลิตสินค้า กรณีนำเข้าโดยผู้อื่นที่มีใบอนุญาตจัดตั้งคลังสินค้าทั้งหมดบนประเภทโรงผลิตสินค้า ต้องเพิ่มเอกสารดังนี้ คือ</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ คำขออนุญาตนำเข้าของเข้าคลังสินค้าทั้งหมดบนประเภทโรงผลิตสินค้า <p>พิธีการสินค้าส่งกลับ (RE-EXPORT) กรณีอยู่ในอารักขาของศุลกากร ต้องเพิ่มเอกสารดังนี้ คือ</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ คำร้องขอผ่อนผันทำใบขนสินค้าส่งกลับ (RE-EXPORT) ชำระอากร 1 ใน 10 ▪ ใบขนสินค้าขาออก (กศก.101/1) พร้อมเอกสารประกอบ <p>พิธีการนำของออกจากเขตอุตสาหกรรมส่งออก (EPZ) ต้องเพิ่มเอกสารดังนี้ คือ</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ แบบ กนอ.02-1 กรณีสินค้านำเข้าเป็นวัตถุดิบ ▪ แบบ กนอ.02-1 และ กนอ.101 กรณีสินค้านำเข้าเป็นเครื่องจักร อุปกรณ์เครื่องมือและ เครื่องใช้ รวมทั้งส่วนประกอบของสินค้าดังกล่าวที่จำเป็นต้องใช้ในการผลิตสินค้าหรือการค้าเพื่อส่งออก 		

3.2 เอกสารที่จะต้องยื่นประกอบใบขนสินค้าขาออก

ลำดับ	รายการ	จำนวน
1	บัตรตัวอย่างลายมือชื่อเจ้าของหรือผู้จัดการ (สีเหลือง) หรือ บัตรตัวอย่างลายมือชื่อผู้รับมอบอำนาจ (สีเขียว)	
2	บัตรผ่านพิธีการศุลกากร (บัตรตัวแทนออกของ สีส้มพู่)	
3	ใบขนสินค้าขาออก (แบบ กศก.101/1 สีเขียว) กรณีใบขนสินค้าขาออกขอคืนอากรตามมาตรา 19 ทวิ จะต้องยื่นใบแนบใบขนสินค้าขาออกเพิ่มขึ้นอีกหนึ่งฉบับ (แบบ กศก.113)	ต้นฉบับ 1 ฉบับ สำเนา 3 ฉบับ
4	คู่มือใบขนสินค้าขาออก (แบบ กศก.101/1 สีส้ม)	2 ฉบับ
5	บัญชีราคาสินค้า (Invoice)	ต้นฉบับ 1 ฉบับ สำเนา 3 ฉบับ
6	บัญชีรายละเอียดของที่บรรจุในหีบห่อสินค้า (Packing List) (ถ้ามี)	1 ฉบับ
7	แบบธุรกิจต่างประเทศ (ธ.ต.1: Foreign Transaction) (ถ้ามี) กรณีมูลค่าสินค้าที่ส่งออกตามบัญชีราคาสินค้าเกินกว่า 500,000 บาท	ต้นฉบับสีขาว 1 ฉบับ สำเนาสีฟ้า 1 ฉบับ
8	ใบกำกับผู้สินค้าหรือใบกำกับคอนเทนเนอร์ (แบบ กศก.49 หรือ Container Slip)	1 ฉบับ
9	ใบอนุญาตส่งออกหรือเอกสารอื่นใด (ถ้ามี) กรณีของที่ส่งออกนั้นเป็นของต้องจำกัด ซึ่งจะต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขของบทกฎหมายที่เกี่ยวข้องเสียก่อน จึงจะอนุญาตให้ส่งออกได้	1 ฉบับ

หมายเหตุ :

แบบเอกสารของกรมศุลกากรสำหรับการผ่านพิธีการโดยระบบ Manual นั้นจะไม่มีที่บ 1 ต่อท้ายจากลำดับเลขที่ของเอกสาร เช่น ใบขนสินค้าขาเข้า หรือ แบบ กศก.99 ส่วนเอกสารของกรมศุลกากรสำหรับการผ่านพิธีการศุลกากรโดยระบบ EDI นั้นจะมีที่บ 1 ต่อท้ายจากลำดับเลขที่ของเอกสาร เช่น ใบขนสินค้าขาเข้า หรือ แบบ กศก.99/1

คู่มือใบขนสินค้าขาออก

- ถ้าของที่ส่งออกนั้นเป็นของที่จะนำกลับเข้ามาภายในหนึ่งปี โดยยกเว้นอากรขาเข้าตามพระราชกำหนดพิทักษ์ศุลกากร พ.ศ. 2530 ภาค 4 ประเภทที่ 1 และ 2 จะต้องยื่นคู่มือใบขนสินค้าขาออกเพิ่มขึ้นอีกหนึ่งฉบับ เพื่อใช้เป็นใบสุทธิสำหรับนำกลับตามระเบียบว่าด้วยการนั้น
- การส่งน้ำมันหรือผลิตภัณฑ์น้ำมันที่ผลิตในราชอาณาจักรไปจำหน่ายยังต่างประเทศ เพื่อขอคืนภาษีน้ำมันและผลิตภัณฑ์น้ำมันของกรมสรรพสามิต จะต้องยื่นคู่มือใบขนสินค้าขาออกเพิ่มขึ้นอีกหนึ่งฉบับ เขียนหรือประทับตราข้อมติว่า "ขอคืนภาษีน้ำมันและผลิตภัณฑ์น้ำมัน" ไว้ตอนบนใบขนสินค้าและคู่มือ
- สำหรับท่ากรุงเทพฯ การส่งสินค้า Re-export ไปยังประเทศลาว และ ประสงค์จะขอคืนเงินอากรขาเข้า ผู้ส่งสินค้าจะต้องยื่นคู่มือใบขนสินค้าขาออกเพิ่มขึ้นอีกหนึ่งฉบับ แนบติดกับต้นฉบับใบขนสินค้าขาออกด้วย
- การส่งของออกที่ผู้ส่งสินค้ามีความประสงค์ จะได้ออกเอกสารส่งออกจากกรมศุลกากร เพื่อการขอรับเงินชดเชยค่าภาษีอากรหรือเพื่อประโยชน์ใด จะต้องยื่นคู่มือใบขนสินค้าขาออกเพิ่มขึ้นอีกหนึ่งฉบับ ซึ่งมีลักษณะพิเศษ คือ มีสีน้ำเงินที่มุมทั้งสี่มุม
- ของออกจากคลังสินค้าทัณฑ์บนประเภทโรงผลิตสินค้า เมื่อส่งออกคลังสินค้าทัณฑ์บนฯ จะต้องยื่นคู่มือใบขนสินค้าขาออกเพิ่มขึ้นอีกหนึ่งฉบับ โดยประทับข้อความด้วยหมึกสีแดงไว้ตอนบนว่า "ใบแนบใบขนสินค้าขาออก"

4. สถานที่สำหรับการผ่านพิธีการตรวจปล่อยสินค้าขาเข้าและขาออก มีดังนี้

1. ณ ท่าศุลกากร หรือ ณ ทำเนียบท่าเรือที่ได้รับอนุมัติสำหรับการนำเข้า-ส่งออก
2. งานตรวจคอนเทนเนอร์และสถานีตรวจสอบขาออก (Main Gate) ฝ่ายตรวจสินค้าที่ 2 ภายในบริเวณท่าเรือกรุงเทพ
3. ทำเนียบท่าเรือเอกชน
4. ด้านศุลกากรภูมิภาคต่าง ๆ
5. สำหรับข้าว แร่ ยาง ณ โรงเก็บข้าว โรงสีข้าว โรงเก็บแร่ โรงเก็บยาง อันได้รับอนุมัติตามมาตรา 7(4) แห่ง พ.ร.บ.ศุลกากร พ.ศ. 2469
6. ณ สถานีตรวจและบรรจุสินค้าเข้าคอนเทนเนอร์เพื่อการส่งออก (CFS หรือ Container Freight Station : สตส.)
7. ณ โรงพักสินค้าสำหรับตรวจของขาเข้าและบรรจุของขาออกที่ขนส่งด้วยคอนเทนเนอร์นอกเขตท่าทำเนียบท่าเรือ (รพท. หรือ Inland Container Depot : ICD)
 สถานที่ที่ให้บริการบรรจุสินค้าขาออกเข้าสู่ตู้สินค้าแก่ผู้ส่งออกทั่วไป ได้แก่ สถานที่บรรจุสินค้าขาออกเข้าสู่ตู้สินค้าในเขตท่าเนียบท่าเรืออนุมัติ สตส. รพท. และ สถานที่ที่กล่าวมาข้างต้น ให้นายตรวจศุลกากรที่ปฏิบัติหน้าที่ประจำ ณ สถานที่ดังกล่าวเป็นผู้ตรวจปล่อยและควบคุมการบรรจุสินค้าเข้าตู้สินค้าแบบ FCL หรือ แบบ LCL ก็ได้
8. ณ เขตอุตสาหกรรมส่งออกต่าง ๆ คลังสินค้าทัณฑ์บน หรือ คลังสินค้าประเภทอื่นๆ ให้นายตรวจศุลกากรที่ปฏิบัติหน้าที่เป็นการประจำ ณ สถานที่ดังกล่าวเป็นผู้ตรวจปล่อยและควบคุมการบรรจุสินค้าขาออกเข้าสู่ตู้สินค้าได้เฉพาะแบบ FCL เว้นแต่ได้รับอนุมัติจากผู้อำนวยการสำนักหรือผู้ที่ได้รับมอบหมายให้ตรวจปล่อยและควบคุมการบรรจุสินค้าแบบ LCL ได้เป็นการเฉพาะราย
9. ณ โรงงานหรือสถานประกอบการของผู้ประกอบการ ที่ไม่มีนายตรวจศุลกากรปฏิบัติหน้าที่เป็นการประจำทางผู้ส่งออกต้องทำเรื่องร้องขอรับนายตรวจศุลกากรไปทำการตรวจปล่อยและควบคุมการบรรจุสินค้าขาออกเข้าสู่ตู้สินค้านอกสถานที่เป็นการเฉพาะราย โดยที่ผู้ส่งออกจัดเตรียมสินค้าไว้แต่ยังไม่ทำการบรรจุสินค้าเข้าตู้ หรือ ทำการบรรจุสินค้าเข้าตู้ให้พร้อมที่จะตรวจปล่อยทันทีที่เจ้าหน้าที่ผู้ตรวจปล่อยเดินทางมาถึง หรือ จะบรรจุสินค้าเข้าตู้แล้วนำมาตรวจปล่อยที่ท่าเรือ รพท. หรือ สตส. ก็ได้ แต่ต้องแจ้งให้เจ้าหน้าที่ศุลกากรทราบก่อน ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับประเภทสินค้าและสถานภาพของผู้ส่งออก

5. อัตราการตรวจสอบสินค้าขาเข้าและขาออก

5.1 อัตราการตรวจสอบสินค้าขาเข้า

การตรวจสอบสินค้าขาเข้า ทั้งกรณีที่ผ่านมาพิธีการด้วยระบบ Manual และ ระบบ EDI มี อัตราการเปิดตรวจดังนี้

- หีบห่อของชนิดเดียวกัน มีขนาดหีบห่อเป็นมาตรฐาน และมีเครื่องหมายเดียวกัน ของชนิดหนึ่งๆ

มีจำนวนไม่เกิน 10 หีบห่อ	เปิดตรวจ	1 หีบห่อ
มีจำนวนไม่เกิน 50 หีบห่อ	เปิดตรวจ	2 หีบห่อ
มีจำนวนไม่เกิน 100 หีบห่อ	เปิดตรวจ	3 หีบห่อ
มีจำนวนไม่เกิน 500 หีบห่อ	เปิดตรวจ	4 หีบห่อ
มีจำนวนไม่เกิน 1000 หีบห่อ	เปิดตรวจ	5 หีบห่อ
ตั้งแต่ 1001 หีบห่อ	เปิดตรวจ	6 หีบห่อ
- ในกรณีเป็นของต่างชนิดกัน หีบห่อไม่ได้มาตรฐานและในใบขนสินค้าฯ สำแดงชนิดของไว้หลายรายการ ให้ทำการเปิดตรวจให้ครบทุกรายการ โดยให้ใช้เกณฑ์ตามอัตราเปิดตรวจตามที่กำหนดไว้ในข้อ 1 และต้องมีบัญชีบรรจุหีบห่อ (Packing List) ซึ่งระบุรายละเอียดเลขหมายหีบห่อ ชนิดของ จำนวน หรือ ปริมาณ และน้ำหนักไว้โดยชัดเจน เพื่อประกอบการพิจารณาตรวจสอบด้วย
- กรณีของที่บรรจุมาในตู้สินค้าเป็นของชนิดเดียวกัน มีขนาดหีบห่อมาตรฐาน หรือ มีบัญชีบรรจุหีบห่อ (Packing List) มีเครื่องหมายเลขหมายเดียวกัน และมีบัญชีจำนวนหีบห่อที่บรรจุในตู้สินค้า (Stuffing List) ให้เจ้าหน้าที่ผู้ทำการตรวจปล่อยเลือกเปิดตรวจตู้สินค้า เป็นจำนวนอย่างต่ำตามอัตราดังนี้

มีจำนวนไม่เกิน 5 ตู้	เปิดตรวจ	2 ตู้
มีจำนวนไม่เกิน 10 ตู้	เปิดตรวจ	3 ตู้
มีจำนวนไม่เกิน 30 ตู้	เปิดตรวจ	4 ตู้
มีจำนวนไม่เกิน 50 ตู้	เปิดตรวจ	5 ตู้
ตั้งแต่ 51 ตู้ขึ้นไป	เปิดตรวจ	6 ตู้
- การตรวจปล่อยของที่นำเข้าโดยผู้นำของเข้าระดับพิเศษ รวมทั้งของนำเข้าที่ตัวแทนออกของระดับพิเศษเป็นผู้ผ่านพิธีการศุลกากร ให้นำตรวจศุลกากรและ/หรือสารวัตรศุลกากรดำเนินการตรวจปล่อย โดยให้ลดอัตราการเปิดตรวจลงกึ่งหนึ่งของอัตราปกติ

5. การตรวจปล่อยของที่นำเข้าโดยผู้นำของเข้าระดับพิเศษ รวมทั้งของนำเข้าที่ตัวแทนออกของระดับพิเศษเป็นผู้ผ่านพิธีการศุลกากร ไม่ต้องผ่านการตรวจสอบของงานสืบสวนและปราบปราม สำนักสืบสวนและปราบปราม เว้นแต่มีข้อมูลโดยชัดเจนว่ามีการกระทำความผิดตามกฎหมายศุลกากร

5.2 อัตราการตรวจสอบสินค้าขาออก

การตรวจสอบสินค้าขาออก ทั้งกรณีที่ผ่านมาพิธีการด้วยระบบ Manual และ ระบบ EDI มีอัตราการเปิดตรวจดังนี้

1. ไบชนสินค้าของผู้ส่งของออกระดับทอง ให้เลือกตรวจประมาณ 1%
2. ไบชนสินค้าที่ปฏิบัติพิธีการโดยตัวแทนออกของรับอนุญาตให้เลือกตรวจประมาณ 5%
3. ไบชนสินค้าที่ไม่ขอรับสิทธิประโยชน์ทางภาษีอากร หรือสินค้าที่มีระเบียบให้ยกเว้นการตรวจปล่อยและควบคุมการบรรจุสินค้าทุกไบชนสินค้า เว้นแต่กรณีที่มีเหตุอันควรสงสัยเท่านั้น จึงให้ทำการเปิดตรวจ
4. ไบชนสินค้านอกจากข้อ 1 ถึงข้อ 3 เฉพาะไบชนสินค้าที่บรรจุแบบ FCL ให้เลือกตรวจประมาณ 10% ส่วนไบชนสินค้าที่บรรจุแบบ LCL ให้ตรวจและควบคุมการบรรจุทั้งหมด
5. จำนวนไบชนสินค้าที่ถูกเลือกตรวจและยกเว้นการตรวจตาม 1-4 อาจเปลี่ยนแปลงตามความเหมาะสมและตามหลักการบริหารความเสี่ยงที่กรมศุลกากรเห็นสมควร

กรณีระบบคอมพิวเตอร์สำหรับเลือกตรวจและยกเว้นการตรวจปล่อยตามหลักการบริหารความเสี่ยงยังไม่แล้วเสร็จหรือหน่วยงานที่ตรวจปล่อยยังไม่มีระบบคอมพิวเตอร์ ให้ผู้อำนวยการสำนักกำหนดระเบียบภายในสำหรับใช้เลือกตรวจและยกเว้นการตรวจปล่อยและควบคุมการบรรจุโดยใช้หลักเกณฑ์ที่กำหนดใน ข้อ 1-5

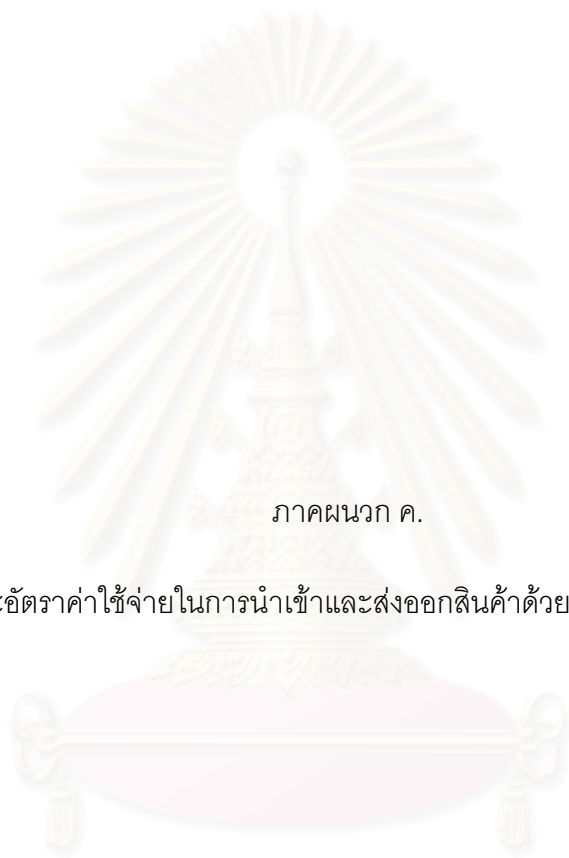
ณ ปัจจุบัน (มิถุนายน 2546) เพื่อให้การปฏิบัติพิธีการศุลกากรเกี่ยวกับการตรวจปล่อย การบรรจุ การขนส่ง และ การบรรจุทุกสินค้าที่ส่งออกทางเรือด้วยระบบคอนเทนเนอร์ ได้รับความสะดวกรวดเร็วยิ่งขึ้นสามารถปฏิบัติได้อย่างรัดกุม ถูกต้อง เรียบร้อย ชัดเจน เป็นประโยชน์ต่อทางการ และ เป็นการสนับสนุนการส่งออกตามนโยบายของกรมศุลกากร ทางกรมศุลกากรจึงได้ประกาศใช้คำสั่งที่ 239/2546 แทนคำสั่งเดิมที่ 166/2545 เรื่อง ระเบียบปฏิบัติเกี่ยวกับการตรวจปล่อย การบรรจุ การขนส่ง และการบรรจุทุกสินค้าที่ส่งออกทางเรือด้วยระบบคอนเทนเนอร์ ซึ่งจะมีผลใช้บังคับตั้งแต่วันที่ 1 สิงหาคม 2546 เป็นต้นไป ซึ่งมีใจความสำคัญคือ สินค้าทุกประเภทที่

บรรจุและส่งออกทางเรือด้วยระบบคอนเทนเนอร์จะได้รับยกเว้นการตรวจปล่อยและควบคุมการบรรจุ เว้นแต่กรณีดังต่อไปนี้

1. ผู้ส่งของออกร้องขอให้ทำการตรวจปล่อยและควบคุมการบรรจุ โดยต้องทำคำร้องขอขึ้นต่อสารวัตรศุลกากรหัวหน้าหน่วยงานที่รับใบขนสินค้า เพื่อพิจารณาอนุญาตและกำหนดชื่อนายตรวจศุลกากรผู้ทำการตรวจปล่อย และ ให้แจ้งหน่วยงานด้านปราบปรามที่ใกล้ที่สุดพิจารณาตรวจร่วมด้วย
2. พนักงานศุลกากรประจำสำนักสืบสวนและปราบปราม หรือ ประจำหน่วยป้องกันและปราบปราม สำนักงานศุลกากรภาค ทำการเปิดตรวจเนื่องจากมีเหตุอันควรสงสัย หรือ สุ่มตรวจสอบตามหลักการบริหารความเสี่ยง ทั้งนี้การเปิดตรวจจะใช้ความระมัดระวังอย่างที่สุดเพื่อมิให้เกิดความเสียหายต่อการส่งออก



สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



ภาคผนวก ค.

รายการและอัตราค่าใช้จ่ายในการนำเข้าและส่งออกสินค้าด้วยคอนเทนเนอร์ทางทะเล

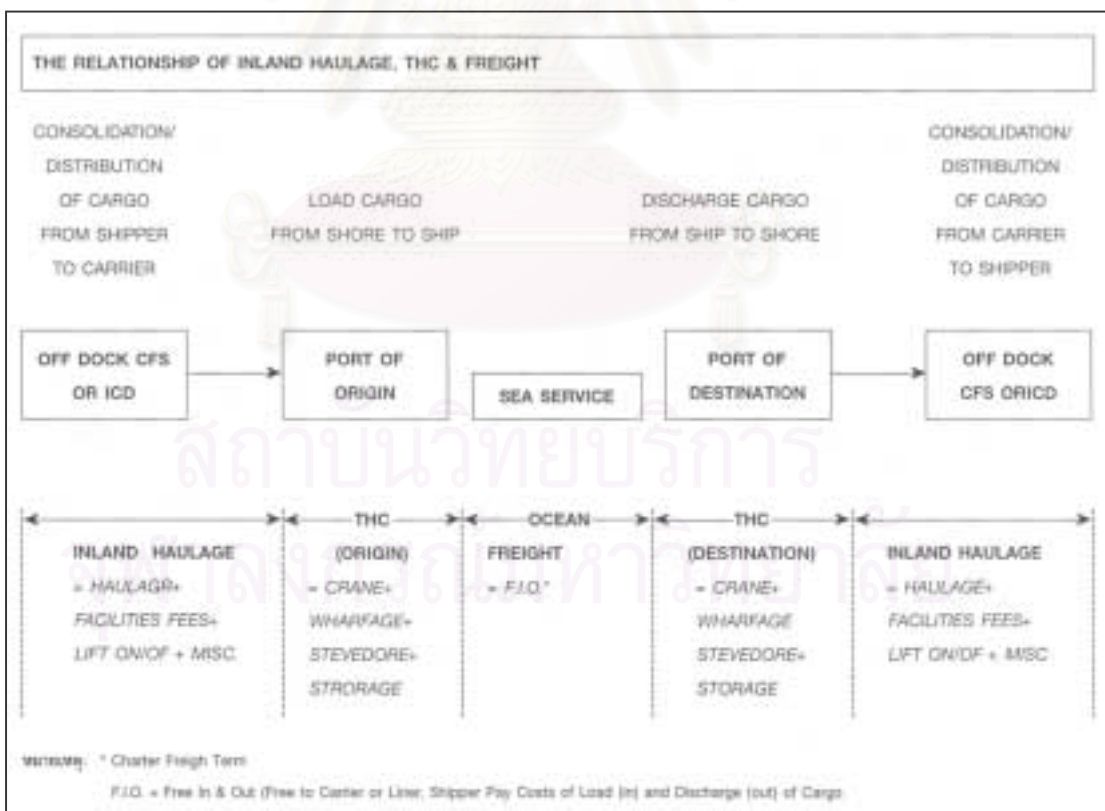
สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

รายการและอัตราค่าใช้จ่ายในการนำเข้าและส่งออกสินค้าด้วยคอนเทนเนอร์ทางทะเล หรือ ต้นทุนการนำเข้าและส่งออกสินค้าด้วยคอนเทนเนอร์ทางทะเล

ต้นทุนในที่นี้ หมายถึง ค่าใช้จ่ายในส่วนที่เกิดขึ้นภายในบริษัทของผู้ซื้อ (ผู้นำเข้า) หรือ ผู้ขาย (ผู้ส่งออก) รวมถึงค่าใช้จ่ายในส่วนที่ผู้นำเข้าหรือผู้ส่งออกต้องจ่ายให้กับผู้ให้บริการในด้านต่างๆ ไม่ว่าจะเป็น ท่าเรือ บริษัทเรือ ผู้รับจัดการขนส่งสินค้า ตัวแทนออกของ ผู้ประกอบการขนส่งสินค้า/ตู้สินค้า องค์การรับส่งสินค้าและพัสดุภัณฑ์ (ร.ส.พ.) หรือ การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) ตามแต่กรณี เพื่อที่จะทำให้สามารถนำเข้าหรือส่งออกสินค้าด้วยคอนเทนเนอร์ได้สำเร็จลุล่วง ตามวัตถุประสงค์ที่ตั้งไว้ กล่าวคือ สามารถขนย้ายสินค้าจากจุดเริ่มต้นไปยังจุดหมายปลายทางได้อย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผล ในระดับที่สร้างความพึงพอใจให้กับผู้ส่งออกหรือผู้นำเข้าโดยทั่วไป

โดยทั่วไปโครงสร้างค่าใช้จ่ายสำหรับการขนส่งสินค้าด้วยคอนเทนเนอร์ทางทะเลระหว่างประเทศ ประกอบด้วย

Inland Haulage (Origin) + THC (Origin) + Ocean Freight + CAF/BAF + THC (Destination) + Inland Haulage (Destination) ดังแสดงในรูปที่ ค.1



รูปที่ ค.1 แสดงความสัมพันธ์ระหว่าง ค่าใช้จ่ายในการขนย้ายตู้สินค้าบนบก (Inland Haulage) ค่าภาระหน้าท่า (THC) และ ค่าระวางเรือ (Freight)

เนื่องจากขอบเขตการวิจัยครอบคลุมขั้นตอนการส่งออกสินค้าตั้งแต่จุดส่งออกภายในประเทศจนเรือเดินทางออกนอกน่านน้ำไทย และ ครอบคลุมขั้นตอนการนำเข้าสินค้าตั้งแต่จุดที่เรือเข้าเทียบท่าเพื่อทำการขนย้ายสินค้าลงจากเรือจนไปถึงจุดหมายปลายทางภายในประเทศ ดังนั้น นอกเหนือจากโครงสร้างค่าใช้จ่ายหลักๆ ดังกล่าวข้างต้นนี้ยังมีค่าใช้จ่ายที่เป็นรายละเอียดปลีกย่อยอย่างอื่นอีก เช่น ค่ายานพาหนะผ่านท่า ค่าบรรจุสินค้าเข้าตู้สินค้า และ ค่าธรรมเนียมใบตราส่งสินค้า เป็นต้น ซึ่งก็จะมีค่าใช้จ่ายที่สำคัญบางส่วนในการนำเข้าและส่งออกสินค้าที่ไม่ได้นำมาพิจารณาในการวิจัยนี้ เช่น ค่าบรรจุหีบห่อสินค้า ค่าภาษีศุลกากร และ ค่าระวางเรือ เป็นต้น โดยผู้ที่แบกรับภาระค่าใช้จ่ายในแต่ละส่วนไม่ว่าจะเป็น ผู้นำเข้าหรือผู้ส่งออกก็แล้วแต่ จะขึ้นอยู่กับสัญญาการค้าระหว่างประเทศที่ได้ตกลงกันไว้ ดังที่ได้กล่าวไว้ในบทที่ 2 หัวข้อ 2.3

จากที่กล่าวมาข้างต้น จึงจะได้นำเสนอรายละเอียดของรายการและอัตราค่าใช้จ่ายในการนำเข้าและส่งออกสินค้าด้วยคอนเทนเนอร์ทางทะเล ไว้ในภาคผนวก ค นี้ ซึ่งสามารถแบ่งออกเป็น 2 ส่วน คือ (1) ค่าใช้จ่ายสำหรับการดำเนินงานภายในบริษัทของผู้นำเข้าและผู้ส่งออกสินค้า และ (2) ค่าใช้จ่ายสำหรับการว่าจ้างผู้ให้บริการในการดำเนินงานแทน โดยมีรายละเอียดดังต่อไปนี้ (โดยที่อัตราค่าใช้จ่ายที่จะกล่าวถึงทั้งหมดนี้ ยังไม่รวมภาษีมูลค่าเพิ่ม 7 %)

1. ค่าใช้จ่ายสำหรับการดำเนินงานภายในบริษัทของผู้นำเข้าและผู้ส่งออกสินค้า

ในการวิจัยนี้พิจารณาค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานภายในบริษัทของผู้นำเข้าและผู้ส่งออกสินค้าเพียงเฉพาะ 3 ส่วน คือ 1. ค่าติดต่อสื่อสาร 2. ค่าจัดเตรียมเอกสาร และ 3. ค่าเดินทาง โดยที่ไม่ได้พิจารณาค่าใช้จ่ายในส่วนของการบริหารจัดการ ค่าไต่ห่วย และ เงินเดือนพนักงาน มารวมกับต้นทุนการนำเข้าและส่งออกสินค้าด้วยคอนเทนเนอร์ทางทะเล เนื่องจากพิจารณาการนำเข้าและส่งออกสินค้าด้วยคอนเทนเนอร์ทางทะเลในภาพรวม ซึ่งบริษัทนำเข้าและส่งออกสินค้าส่วนใหญ่มีการส่งสินค้าทั้งทางเครื่องบินและทางเรือ ลักษณะการดำเนินงานไม่เหมือนกัน จำนวนครั้งหรือปริมาณการนำเข้าหรือส่งออกในแต่ละเดือนไม่เท่ากัน จำนวนพนักงานไม่เท่ากัน รวมถึงอัตราเงินเดือนไม่เท่ากัน ซึ่งไม่ว่าจะนำเข้าหรือส่งออกจำนวนมากหรือน้อยครั้งพนักงานก็จะได้เงินเดือนเท่าเดิม ดังนั้นจึงไม่เป็นการสมเหตุสมผลที่จะพิจารณาเป็นส่วนค่าใช้จ่ายดังกล่าวเข้าสู่แต่ละขั้นตอนในกระบวนการนำเข้าและส่งออกสินค้าด้วยคอนเทนเนอร์ทางทะเล

1.1 ค่าติดต่อสื่อสาร

การติดต่อสื่อสารระหว่างผู้นำเข้าหรือผู้ส่งออก กับ คู่ค้า หรือ ผู้ให้บริการ เพื่อประสานงานติดตาม หรือ ควบคุมการดำเนินงาน มีความสำคัญมากสำหรับการนำเข้าและส่งออกสินค้า โดยการติดต่อสื่อสารจะมีทั้งภายในและต่างประเทศ จึงทำให้ค่าใช้จ่ายภายในบริษัทในส่วนนี้มีค่าค่อนข้างสูง สำหรับการวิจัยนี้กำหนดให้คิดค่าใช้จ่ายเฉลี่ยค่าใช้จ่ายในการติดต่อสื่อสารโดยประมาณมีค่าเท่ากับ 10 บาท/การติดต่อสื่อสาร 1 ครั้ง

1.2 ค่าจัดเตรียมเอกสาร

การจัดเตรียมเอกสารที่ใช้ในการดำเนินงานในส่วนต่างๆ ไม่ว่าจะเป็นในส่วนของการผ่านพิธีการศุลกากร หรือ เอกสารที่ใช้งานภายในบริษัท เช่น Invoice, Packing list คิดค่าใช้จ่ายเฉลี่ยโดยประมาณ 10 บาท/ชุด ส่วนค่าใช้จ่ายสำหรับแบบฟอร์มเอกสารทางราชการอื่นๆ เช่น แบบพิมพ์หนังสือรับรองแหล่งกำเนิดสินค้า หรือ แบบพิมพ์หนังสือรับรองการส่งออก ของกรมการค้าต่างประเทศ กระทรวงพาณิชย์ จะได้กล่าวถึงในแต่ละส่วนต่อไป

1.3 ค่าเดินทาง

การเดินทางของพนักงานภายในบริษัท เพื่อไปติดต่อบริษัท หน่วยงานราชการ หรือ บุคคลที่เกี่ยวข้อง คิดค่าใช้จ่ายเฉลี่ยโดยประมาณ 50 บาท/การเดินทาง 1 ครั้ง (ไป-กลับบริษัท) เช่น พนักงานเดินเอกสารเดินทางไปติดต่อขอรับหนังสือรับรองการส่งออกสิ่งทอ ที่กรมการค้าต่างประเทศ หรือ พนักงานเดินเอกสารเดินทางไปติดต่อยื่นขอตั๋วเอกสารส่งออกกับธนาคาร เป็นต้น

2. ค่าใช้จ่ายสำหรับการว่าจ้างผู้ให้บริการในการดำเนินงานแทน

ค่าใช้จ่ายที่เกิดจากการว่าจ้างผู้ให้บริการในการดำเนินงานแทนแบ่งออกเป็น 6 ส่วน คือ

1. ค่าใช้จ่ายในส่วนของบริษัทเรือ ตัวแทนบริษัทเรือ หรือ ผู้รับจัดการขนส่งสินค้า
2. ส่วนของท่าเรือ หรือ รพท.
3. ส่วนของตัวแทนออกของ
4. ส่วนของผู้ให้บริการขนส่งสินค้า/ตู้สินค้า
5. ส่วนของหน่วยงานภาครัฐหรือเอกชนที่เกี่ยวข้อง และ
6. ส่วนของธนาคาร

2.1 ค่าใช้จ่ายในส่วนของบริษัทเรือ ตัวแทนบริษัทเรือ หรือ ผู้รับจัดการขนส่งสินค้า

ตามหลักสากลโดยทั่วไปการขนส่งสินค้าด้วยคอนเทนเนอร์ทางทะเล บริษัทเรือจะต้องรับภาระในการขนส่งตู้สินค้าจากท่าเรือหนึ่งมายังอีกท่าเรือหนึ่ง พร้อมกับการยกขนตู้สินค้าขึ้นจากเรือมาไว้บนบก (บริเวณหน้าท่า วางลงบนแคร่ของหัวลาก) และ เมื่อยกตู้สินค้าขึ้นวางไว้บนบกแล้ว ก็จำเป็นต้องเสียค่าภาระการใช้ท่าให้กับท่าเรือประเทศนั้น เพื่อที่จะใช้บริการของท่าเรือในการขนย้ายตู้สินค้าจากข้างเรือไปยังลานตู้สินค้าภายในท่าเรือ และ รอการขนย้ายออกนอกท่าเรือต่อไป

ที่กล่าวมาแล้วข้างต้นเป็นหลักการโดยทั่วไป เพื่อที่จะเป็นการกำหนดภาระความรับผิดชอบของแต่ละฝ่ายให้ชัดเจน ซึ่งเป็นแนวทางในการกำหนดการแบ่งภาระค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นในแต่ละแห่งให้เหมาะสมสามารถอธิบายได้ คือ เมื่อเรือบรรทุกตู้สินค้าเข้าสู่อาณาเขตทางทะเลของประเทศใด ก็ต้องเสียค่าใช้จ่ายต่างๆ ในด้านนี้ ประกอบด้วย ค่าภาระเรือเข้าท่า ค่าบริการเรือลากจูง เป็นต้น ซึ่งเป็นค่าภาระส่วนที่ 1 ตามประกาศอัตราค่าภาระท่าเรือ การท่าเรือแห่งประเทศไทย คือ ค่าภาระและค่าบริการที่ท่าเรือเรียกเก็บจากตัวแทนบริษัทเรือ ค่าใช้จ่ายในส่วนที่อยู่ในทะเลนี้จะเป็นภาระความรับผิดชอบของบริษัทเรือ โดยค่าใช้จ่ายในส่วนนี้จะเรียกเก็บเป็นค่าระวางเรือภายหลังเมื่อเรือเข้าเทียบท่าจะต้องใช้เงินจันที่ทางท่าเรือจัดหาให้ ตามหลักสากลแล้วท่าเรือมีเอกสิทธิ์หน้าที่จะกำหนดให้บริษัทเรือต้องใช้เงินจันของท่าเรือ และ เรียกเก็บเป็นรายได้ของท่าเรือ ซึ่งค่าใช้จ่ายในส่วนนี้จะต้องเป็นค่าใช้จ่ายของบริษัทเรือแต่จะไม่รวมอยู่ในค่าระวาง แต่จะเรียกเก็บเป็นค่าภาระหน้าท่าแทน

บริษัทเรือจะต้องคิดค่าระวางเรือเฉพาะต้นทุนการดำเนินการของเรือในทะเลบวกกับกำไรปกติ ไม่ควรที่จะมีการคิดค่าใช้จ่ายซ้ำซ้อนอีก กล่าวคือ ถ้าค่าระวางเรือได้รวมต้นทุนของเรือ และ ค่าใช้จ่ายบนบกที่เกิดขึ้นแล้วไม่ควรจะมีการเรียกเก็บค่าภาระหน้าท่าอีกครั้งหนึ่ง ซึ่งหมายถึงบริษัทเรือในปัจจุบันแบ่งค่าใช้จ่ายการขนส่งออกเป็น 2 ส่วน คือ (1) ต้นทุนการดำเนินการของเรือในทะเลหรือค่าใช้จ่ายในน้ำจะเรียกเก็บเป็นค่าระวาง (Freight) และ (2) ค่าใช้จ่ายบนบกจะเรียกเก็บเป็นค่าภาระหน้าท่า (Terminal Handling Charge : THC) นอกจากนี้ยังมีค่าใช้จ่ายที่บริษัทเรือเรียกเก็บอีก 3 ส่วน คือ (3) ค่าธรรมเนียมพิเศษ (Surcharge) (4) ค่าบรรจุสินค้าเข้า/เปิดขนย้ายสินค้าออกจากตู้สินค้าในและนอกท่าเรือ (CFS หรือ CY Receiving Charge) และ (5) ค่า

ค่าธรรมเนียมใบตราส่งสินค้า (B/L Charge) และ ค่าธรรมเนียมใบสั่งปล่อยสินค้า (D/O Charge) โดยได้แสดงอัตราค่าบริการที่เรียกเก็บโดยบริษัทเรือหรือผู้รับจัดการขนส่งสินค้ากรณีนำเข้า และกรณีส่งออก ไว้ดังตารางที่ ค.1 และ ตารางที่ ค.2 ตามลำดับ โดยมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

2.1.1 ค่าระวางสินค้า (Freight)

ค่าระวางเรือในแต่ละเส้นทางเดินเรืออาจมีการคิดค่าระวางที่แตกต่างกัน โดยทั่วไปจะประกอบด้วย 4 ส่วน คือ

1. ค่าระวางพื้นฐาน (Basic Rate) ขึ้นกับอุปสงค์ในตลาดสินค้า อุปทานของเรือ และ ปัจจัยภายนอกที่ควบคุมไม่ได้ เช่น ภาวะสงคราม
2. ค่าปรับอัตราเงิน (Currency Adjustment Factor : CAF)
3. ค่าปรับอัตราน้ำมัน (Bunker Adjustment Factor : BAF)
4. นอกจากนี้แล้วยังมีค่าแหวะเทียบท่าโดยตรง (Direct Additional) ค่าถ่ายลำ (Transshipment Surcharge) ค่าท่าเรือแออัด (Congestion Surcharge) และ บางกรณีทางบริษัทเรืออาจคิดค่าลากตู้ (Inland Haulage Charge) รวมอยู่ในค่าระวางด้วย เป็นต้น

2.1.2 ค่าภาระหน้าท่า (Terminal Handling Charge : THC)

THC หรือ Terminal Handling Charge หมายถึง ค่าใช้จ่ายทั้งหมดที่เกิดขึ้นในการขนย้ายสินค้า/ตู้สินค้าในเขตท่าเรือ ตั้งแต่สินค้า/ตู้สินค้าได้ผ่านประตูท่าเรือ เข้ามาจนกระทั่งสินค้า/ตู้สินค้านั้นได้รับการยกขึ้นหรือลงเรือ THC เป็นค่าธรรมเนียมการใช้บริการขนย้ายตู้สินค้าที่บริษัทเรือเรียกเก็บจากผู้นำเข้าหรือผู้ส่งออกของไทย เพื่อชดเชยค่าใช้จ่ายต่างๆ ที่เพิ่มสูงขึ้น โดยเริ่มเก็บเป็นครั้งแรกในปี พ.ศ. 2534 ซึ่งในครั้งนั้น THC ที่เรียกเก็บเป็นผลเนื่องมาจากการที่บริษัทเรือ ต้องเสียค่าใช้จ่ายในการยกตู้สินค้าขึ้นหรือลงเรือที่บริเวณหน้าท่าให้กับท่าเรือ โดยใช้ปั้นจั่นหน้าท่าของท่าเรือตามอัตราค่าภาระดังกล่าวข้างต้นรวมกับค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับเงินนอกระบบ และอื่นๆ ได้แก่

1. ค่าภาระในการใช้ปั้นจั่นหน้าท่ายกขนตู้สินค้าขึ้นหรือลงเรือ (Container Lifting Charge) โดยเรียกเก็บตามจำนวนครั้งที่ยก และ ค่ากรรมกร (Stevedoring)
2. ค่าภาระการใช้ท่าของตู้สินค้า (Container Wharfage) และ การใช้เครื่องมือทุ่นแรงในการขนย้ายตู้สินค้าที่ขนถ่ายขึ้นจากเรือหรือบรรทุกลงเรือ ณ ท่าเทียบเรือ

3. ค่าภาระฝากตู้สินค้า (Container Storage) โดยเรียกเก็บเฉพาะตู้สินค้าขาออกที่บรรจุสินค้าในเขตท่าเรือ (กรณีที่เป็นตู้ LCL) โดยนับถัดจากวันที่บรรจุสินค้าขาออกแล้วเสร็จต่อเนื่องจากวันที่ได้รับยกเว้นค่าภาระฝากตู้สินค้า 3 วัน
4. ค่าภาระในการยกตู้สินค้าเปล่า (Empty Container Lift On/Off Change) ขึ้นบนยานพาหนะ ณ ลานเก็บตู้สินค้า เพื่อนำออกนอกเขตศุลกากร

หมายเหตุ : กิจกรรมตามรายการที่ 1-4 เป็นค่าภาระส่วนที่ 3 ตามประกาศอัตราค่าภาระท่าเรือ การท่าเรือแห่งประเทศไทย คือ ค่าภาระตู้สินค้าที่ท่าเรือเรียกเก็บจากตัวแทนบริษัทเรือ

2.1.3 ค่าธรรมเนียมพิเศษ (Surcharge)

ค่าธรรมเนียมพิเศษ จะแตกต่างกันไปตามแต่ละเส้นทาง ตัวอย่างเช่น การเรียกเก็บค่า Peak Season Surcharge และ Panama Canal Surcharge เป็นค่าที่เรียกเก็บตามฤดูกาล และมีการกำหนดเวลาเป็นช่วงสั้นตามเส้นทาง โดย

1. Peak Season Surcharge เป็นไปตามกลไกการตลาดที่ปรับขึ้นหรือลงตามอุปสงค์และอุปทาน
2. Panama Canal Surcharge เป็นการปรับค่าภาระอันเนื่องมาจากการปิดกั้นการสูงขึ้นเนื่องจากระดับน้ำในคลองปานามาลดลง ทำให้เรือบรรทุกตู้สินค้าได้น้อยลง ต้นทุนต่อหน่วยจึงสูงขึ้น

2.1.4 ค่าบรรจุสินค้าเข้า/เปิดขนย้ายสินค้าออกจากตู้สินค้าในและนอกท่าเรือ (CFS หรือ CY Receiving Charge)

2.1.4.1 ค่าบรรจุสินค้าเข้าตู้สินค้าในและนอกท่าเรือ (กรณีส่งออก)

ผู้ส่งออกที่ใช้บริการของบริษัทเรือหรือตัวแทนบริษัทเรือ ผู้ส่งออกจะต้องนำสินค้าไปบรรจุสินค้าเข้าตู้สินค้า ณ สถานที่ที่ทางบริษัทเรือหรือตัวแทนบริษัทเรือกำหนด ไม่ว่าจะเป็น รพท. สตส หรือ ท่าเรือ ในการนำสินค้าเข้าเขต รพท. สตส หรือ ท่าเรือ เพื่อบรรจุสินค้าตู้สินค้า ผู้ส่งออกต้องรับภาระค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้น ได้แก่

1. ค่าขนส่งสินค้า (Transportation Charge) ไปยังสถานที่ตรวจสอบและบรรจุสินค้าเข้าตู้สินค้า (ดูค่าใช้จ่ายในส่วนที่ 2.4)
2. ค่าธรรมเนียมยานพาหนะผ่านท่า (Admission fee for Vehicles) ค่าภาระยกขนสินค้า (Wharf Handling Charge) และ ค่าภาระยกขนตู้สินค้า (Lift On / Lift Off Charge) (ดูค่าใช้จ่ายในส่วนที่ 2.2)
3. ค่าบริการบรรจุสินค้าเข้าตู้สินค้า (CFS Receiving or Stuffing Charge)

- กรณีที่เป็นตู้ LCL ภาระการบรรจุสินค้าเข้าตู้เป็นหน้าที่ของบริษัทเรือ
 - กรณีที่เป็นตู้ FCL ภาระการบรรจุสินค้าเข้าตู้เป็นหน้าที่ของผู้ส่งออก
4. ค่าภาระฝากสินค้า (Cargo Storage) กรณีที่ไม่สามารถบรรจุสินค้าเข้าตู้ได้ตามเวลาที่ รพท. สตส หรือ ท่าเรือ กำหนดไว้ จึงต้องค่าภาระฝากเก็บตู้สินค้า ค่าล่วงเวลาทำงาน และ ค่าใช้จ่ายอื่นๆ ให้กับ รพท. ซึ่งมักเป็นอัตราเดียวกับที่จ่ายให้กับการท่าเรือฯ (ถ้ามี)
5. ค่าผ่านพิธีการศุลกากร (Customs Formalities) (ดูค่าใช้จ่ายในส่วนที่ 2.3)

นอกจากนี้ผู้ส่งออกยังต้องเสียค่าธรรมเนียมพิเศษที่เรียกว่า CFS หรือ CY Receiving Charge ให้กับบริษัทเรือ แต่ผู้ส่งออกไม่ต้องรับภาระการขนส่งตู้สินค้าจากลานตู้สินค้าภายใน รพท. หรือ สตส. ไปยังท่าเรือ

2.1.4.2 ค่าเปิดขนย้ายสินค้าออกจากตู้สินค้าในและนอกท่าเรือ (กรณีนำเข้า)

ในทำนองเดียวกัน กรณีนำเข้าก็จะต้องมีการเปิดขนย้ายสินค้าออกจากตู้สินค้า ผู้นำเข้าต้องเสียค่าธรรมเนียมพิเศษที่เรียกว่า CFS หรือ CY Receiving Charge ให้กับบริษัทเรือ แต่ผู้นำเข้าไม่ต้องรับภาระการขนส่งตู้สินค้าจากลานตู้สินค้าภายใน ท่าเรือ ไปยัง รพท. หรือ สตส.

ค่าธรรมเนียมนี้ปัจจุบันบริษัทเรือทุกบริษัทเรียกเก็บจากผู้ส่งออกและผู้นำเข้าเหมือนกันหมด วิธีการเรียกเก็บของบริษัทเรือใช้วิธีเรียกเก็บจากผู้นำเข้าหรือผู้ส่งออกตามปริมาตร (กรณีที่เป็นตู้ LCL) และ ตามจำนวนตู้ (กรณีที่เป็นตู้ FCL) ทั้งนี้จะไม่รวมถึงจำนวนสินค้าที่บรรจุอยู่ในตู้

2.1.5 ค่าธรรมเนียมใบตราส่งสินค้า (B/L Charge) และ ค่าธรรมเนียมใบส่งปล่อยสินค้า (D/O Charge)

ในปัจจุบันบริษัทเรือ โดยเฉพาะอย่างยิ่งบริษัทเรือใหญ่ๆ ได้ติดตั้งระบบคอมพิวเตอร์เพื่อใช้ในการออกใบตราส่งสินค้า (Bill of Lading : B/L) ใบส่งปล่อยสินค้า (Delivery Order : D/O) และ เอกสารอื่นๆ เนื่องจากปริมาณข้อมูลและสำเนาต่างๆ ที่เพิ่มมากขึ้นตามความต้องการของตลาด การติดตั้งระบบคอมพิวเตอร์ดังกล่าว ทำให้บริษัทเรือมีค่าใช้จ่ายเพิ่มสูงขึ้น จึงได้ผลักภาระค่าใช้จ่ายนี้ไปยังผู้ส่งออกซึ่งแต่เดิมถือเป็นประเพณีสากลว่าเมื่อผู้ส่งออกได้ส่งมอบสินค้าลงเรือ บริษัทเรือจะต้องออกใบตราส่งสินค้าให้เป็นหลักฐานว่าได้ส่งมอบสินค้าไว้แล้ว จากเดิมที่ไม่เคยเรียกเก็บ โดยเริ่มแรกเรียกเก็บค่าออกใบตราส่งสินค้า (B/L Charge) ครั้งละ 100 บาท ต่อ ใบตรา

ส่งสินค้า 1 ชุด ต่อมาได้ขึ้นเป็น 200 บาท และ 300 บาท ในปัจจุบันเรียกเก็บ 500 บาท ต่อ ใบตราส่งสินค้า 1 ชุด จากการเรียกเก็บค่าใบตราส่งสินค้า ต่อมาได้มีการเรียกเก็บค่าเอกสารแบบเดียวกันกับผู้นำเข้าคือ ใบส่งปล่อยสินค้า (D/O Charge)

นอกจากนี้ในกรณีที่มีการเปลี่ยนแปลงสถานะภาพตู้สินค้า จากสภาพเดิมเป็นอีกสภาพโดยมิได้แจ้งให้ทราบล่วงหน้าอย่างน้อย 24 ชั่วโมง ก่อนเรือเข้าเทียบท่าเรือ เช่น กรณีตู้สินค้านำเข้าที่แจ้งสถานะของตู้สินค้าเป็น FCL แต่ภายหลังผู้นำเข้าต้องการที่จะเปลี่ยนถ่ายสินค้าออกจากตู้สินค้าโดยตรงและนำเข้าเก็บในโรงพักสินค้าก่อนที่จะนำออกนอกเขตท่าเรือ ทำให้สถานะของตู้สินค้าเปลี่ยนเป็น LCL/DD (Direct Delivery) หรือ กรณีตู้สินค้าส่งออกที่นำเข้ามาในเขตท่าเรือแล้วตรวจพบว่าตู้สินค้ามีความเสียหายและต้องมีการ Repackaging หรือขนถ่ายสินค้าเปลี่ยนตู้ใหม่ ตู้สินค้านั้นก็จะเปลี่ยนสถานะจากตู้ FCL เป็น LCL ในกรณีนี้ทางท่าเรือจะทำการเรียกเก็บค่าใช้จ่ายดังกล่าวกับทางบริษัทเรือ ตามประกาศอัตราค่าภาระท่าเรือ คือ ค่าภาระตู้สินค้าเปลี่ยนสภาพ (Change of Container Status) ซึ่งทางบริษัทเรือก็จะมาทำการเรียกเก็บค่าบริการดังกล่าวจากผู้นำเข้าอีกทีหนึ่ง

ตารางที่ ค.1 อัตราค่าบริการที่เรียกเก็บโดยบริษัทเรือ หรือ ผู้รับจัดการขนส่งสินค้า กรณีนำเข้า

Local Charge	* ประเภทตู้สินค้า		
	LCL	FCL	
		20 ฟุต	40 ฟุต
THC			
▪ Asia & Europe	150-220 บาท/m ³ /ตัน	2,600 บาท/ตู้สินค้า	3,900 บาท/ตู้สินค้า
▪ China & Japan	200-280 บาท/m ³ /ตัน		
CFS			
▪ Asia	150-200 บาท/m ³ /ตัน	1,615 บาท/ตู้สินค้า	3,100-3,200 บาท/ตู้สินค้า
▪ Europe	200-250 บาท/m ³ /ตัน		
▪ China & Japan	250-350 บาท/m ³ /ตัน		
Status			
▪ Asia & Europe	40-50 บาท/m ³ /ตัน	600-700 บาท/ตู้สินค้า	800-1,000 บาท/ตู้สินค้า
▪ China & Japan	50-80 บาท/m ³ /ตัน		
D/O Fee	500 บาท/ชุด	500 บาท/ชุด	500 บาท/ชุด

ที่มา : เป็นอัตราค่าบริการเฉลี่ยจากการสอบถาม บริษัทผู้นำเข้าและผู้ส่งออก บริษัทเรือ ผู้รับจัดการขนส่งสินค้า และ แผนกค้ำระวางและข้อมูลขนส่งทางเรือ สภาพผู้ส่งออกสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย

* หมายเหตุ : ตู้สินค้าในที่นี้ หมายถึง ตู้แห้งหรือตู้สินค้าทั่วไป (Dry or General Cargo Container) และ บาท/m³/ตัน หมายถึง ให้ใช้ค่าที่มากกว่าระหว่างปริมาตรหรือน้ำหนักของสินค้าในการคำนวณอัตราค่าบริการ และ เศษทศนิยมของค่าบริการที่ได้จากการคำนวณให้ปัดขึ้น

ตารางที่ ค.2 อัตราค่าบริการที่เรียกเก็บโดยบริษัทเรือ หรือ ผู้รับจัดการขนส่งสินค้า กรณีส่งออก

Local Charge	ประเภทตู้สินค้า		
	LCL	FCL	
		20 ฟุต	40 ฟุต
THC	100-170 บาท/m ³ /ตัน	2,600 บาท/ตู้สินค้า	3,900 บาท/ตู้สินค้า
CFS			
▪ Japan	75-170 บาท/m ³ /ตัน	1,500 บาท/ตู้สินค้า	2,500 บาท/ตู้สินค้า
▪ Europe		1,615 บาท/ตู้สินค้า	3,230 บาท/ตู้สินค้า
▪ USA		2,500 บาท/ตู้สินค้า	5,000 บาท/ตู้สินค้า
B/L Fee	500 บาท/ชุด	500 บาท/ชุด	500 บาท/ชุด

2.2 ค่าใช้จ่ายในส่วนของการท่าเรือ หรือ รพท.

ค่าใช้จ่ายในส่วนที่ผู้นำเข้าหรือผู้ส่งออกต้องจ่ายให้กับท่าเรือ ค่าภาระต่างๆ ตามประกาศอัตราค่าภาระท่าเรือ การท่าเรือแห่งประเทศไทย ได้แก่

ค่าภาระส่วนที่ 2	
ค่าภาระและค่าบริการที่ท่าเรือเรียกเก็บจากผู้นำเข้าหรือผู้ส่งออก ได้แก่	
ค่าภาระยกขนสินค้า (Wharf Handling Charge)	เป็นค่ายกขนสินค้าทั่วไปขาเข้า และ สินค้าที่เปิดจากตู้สินค้า LCL ขาเข้า จากที่เก็บสินค้า เพื่อส่งมอบให้แก่ผู้นำเข้า ณ ที่เก็บสินค้านั้น หรือ เป็นค่าใช้จ่ายในการยกขนสินค้าทั่วไปขาออก ที่นำผ่านท่าเข้าเขตศุลกากรทางบกหรือทางน้ำ จนถึงที่เก็บสินค้าเพื่อบรรจุลงเรือหรือบรรจุเข้าตู้สินค้า LCL
ค่าภาระส่วนที่ 3	
ค่าภาระและค่าบริการตู้สินค้า ในส่วนที่เรียกเก็บจากผู้นำเข้าหรือผู้ส่งออก ได้แก่	
ค่าภาระยกตู้สินค้า (Lift On / Lift Off Charge)	เป็นค่ายกตู้สินค้า FCL หรือ ยกตู้สินค้าเปล่า หรือ สินค้าจากตู้ LCL ที่เปิดขนส่งหน้าตู้ขึ้นบนยานพาหนะ ณ ลานเก็บตู้สินค้าหรือสถานที่เก็บสินค้า ส่งมอบให้แก่ผู้นำเข้าเพื่อนำออกนอกเขตศุลกากรทางบกหรือทางน้ำ โดยตู้สินค้านำออกนอกเขตศุลกากรทางน้ำ ได้รวมค่ายกขนตู้สินค้า (Wharf Handling Charge) จากลานเก็บตู้สินค้า และค่าบรรจุลงเรือลำเลียงหรือเรือเดินทะเลชายฝั่ง (Lifting Charge) ด้วย สำหรับตู้สินค้าขาเข้าหรือโดยวิธีปฏิบัติในทางกลับกันสำหรับตู้สินค้าขาออก
ค่าภาระส่วนที่ 4	
ค่าเช่าเครื่องมือทุ่นแรงและค่าธรรมเนียมอื่นๆ	
ค่าธรรมเนียมยานพาหนะผ่านท่า (Admission fee for Vehicles)	เป็นค่านำยานพาหนะและเครื่องมือทุ่นแรงเข้ามาในเขตศุลกากร

โดยได้แสดงอัตราค่าภาระบางส่วนไว้ในตารางที่ ค.3 ตารางที่ ค.4 และ ตารางที่ ค.5 ตามลำดับ นอกจากนี้ยังมีค่าใช้จ่ายอื่นๆ ซึ่งเกิดขึ้นเฉพาะในบางกรณี ที่ทางผู้นำเข้าและผู้ส่งออกต้องเสียให้กับทางท่าเรือ หรือ รพท. อีก แต่ไม่ได้นำมาพิจารณา เช่น ค่าภาระยกขนสินค้าเพิ่มเติม

(Additional Wharf Handling Charge) ค่าภาระฝากสินค้า (Cargo Storage) และ ค่าภาระฝากตู้สินค้า (Container Storage) เป็นต้น

ตารางที่ ค.3 อัตราค่าธรรมเนียมยานพาหนะผ่านท่าที่เรียกเก็บโดยท่าเรือ หรือ รพท.

ขนาดรถ	อัตราค่าธรรมเนียมยานพาหนะผ่านท่า	
	ท่าเรือกรุงเทพ และ รพท.	ท่าเรือแหลมฉบัง
	บาท/คัน/เที่ยว	
รถยนต์บรรทุกไม่เกิน 6 ล้อ	20	20
รถยนต์บรรทุก 8 หรือ 10 ล้อ	30	30
รถยนต์บรรทุกเกิน 10 ล้อ		150
รถยนต์หัวลาก	30	50
รถพ่วงไม่เกิน 6 ล้อ	40	50
รถพ่วง 8 หรือ 10 ล้อ	60	100
รถพ่วงเกิน 10 ล้อ	100	150
รถไฟทุกประเภท	30 บาท/ตู้/เที่ยว	30 บาท/ตู้/เที่ยว

ที่มา : การท่าเรือแห่งประเทศไทย

ตารางที่ ค.4 อัตราค่าภาระยกขนสินค้าที่เรียกเก็บโดยท่าเรือ หรือ รพท.

สินค้า	อัตราค่าภาระยกขนสินค้า	
ท่าเรือแหลมฉบัง		
สินค้าขาเข้า (Import Cargo)	* 35 บาท/ม ³ /ตัน	
สินค้าขาออก (Export Cargo)	26 บาท/ม ³ /ตัน	
ท่าเรือกรุงเทพ และ รพท.		
สินค้าขาเข้า (Import Cargo)	80 บาท/ม ³ /ตัน	
สินค้าขาออก (Export Cargo) นำผ่านท่าเข้าเขตศุลกากรทางบก		
ทางรถยนต์	รถบรรทุกขนาดไม่เกิน 1.1 ตัน	50 บาท/คัน
	รถบรรทุก 4 ล้อ	150 บาท/คัน
	รถบรรทุก 6 ล้อ	300 บาท/คัน
	รถบรรทุก 8-10 ล้อ	400 บาท/คัน
	รถเทรลเลอร์	850 บาท/คัน
ทางรถไฟ	ตู้รถไฟ 4 ล้อ	300 บาท/ตู้สินค้า
	ตู้รถไฟ 8 ล้อ	600 บาท/ตู้สินค้า

ที่มา : การท่าเรือแห่งประเทศไทย

*หมายเหตุ : บาท/ม³/ตัน หมายถึง ให้ใช้ค่าที่มากกว่าระหว่างปริมาตรหรือน้ำหนักของสินค้าในการคำนวณอัตราค่าภาระยกขนสินค้า และ เศษทศนิยมของค่าภาระที่ได้จากการคำนวณให้ปัดขึ้น

ตารางที่ ค.5 อัตราค่าภาระยกขนตู้สินค้าที่เรียกเก็บโดยท่าเรือ หรือ รพท.

อัตราค่ายกตู้สินค้าเข้าขึ้นยานพาหนะ (Lift On Charge) นำออกนอกเขตศุลกากรทางบก (บาท/ตู้สินค้า)						
ประเภทตู้สินค้า	ขนาดตู้สินค้า					
	20 ฟุต		40 ฟุต		Over 40 ฟุต	
	กรุงเทพ	แหลมฉบัง	กรุงเทพ	แหลมฉบัง	กรุงเทพ	แหลมฉบัง
ตู้สินค้า FCL	1,550	670	2,650	1,000	3,100	1,070
ตู้สินค้า LCL (ที่เปิดขนส่งหน้าตู้)	1,850		3,150		3,700	
ตู้สินค้าเปล่า	400	240	680	360	800	380
อัตราค่ายกตู้สินค้าขาออกกลางจากยานพาหนะ (Lift Off Charge) นำผ่านท่าเข้าเขตศุลกากรทางบก (บาท/ตู้สินค้า)						
ประเภทตู้สินค้า	ขนาดตู้สินค้า					
	20 ฟุต		40 ฟุต		Over 40 ฟุต	
	กรุงเทพ	แหลมฉบัง	กรุงเทพ	แหลมฉบัง	กรุงเทพ	แหลมฉบัง
ตู้สินค้า FCL	500	500	900	750	1,000	800
ตู้สินค้าเปล่า	400	240	680	360	800	380

ที่มา : การท่าเรือแห่งประเทศไทย

2.3 ค่าใช้จ่ายในส่วนของการผ่านพิธีการศุลกากร (Customs Formalities)

ในการผ่านพิธีการศุลกากรนำเข้าหรือส่งออกสินค้านั้น ทางผู้นำเข้าหรือผู้ส่งออกสามารถดำเนินงานผ่านพิธีการศุลกากรด้วยตนเองหรือเลือกใช้บริการของตัวแทนหรือที่เรียกว่าตัวแทนออกของก็ได้ โดยทางกรมศุลกากรแบ่งตัวแทนออกของ ออกเป็น 2 กลุ่ม คือ ตัวแทนออกของรายย่อยหรือที่นิยมเรียกกันว่าชิปปิ้ง (Customs Broker) และ ตัวแทนออกของที่ยื่นคำร้องและมีคุณสมบัติครบถ้วนตามที่กำหนดไว้ในประกาศกรมศุลกากร ก็จะได้ขึ้นบัญชีรายชื่อเป็น ตัวแทนออกของรับอนุญาต (Licensed Customs Broker)

เนื่องจากการผ่านพิธีการศุลกากรที่ใช้ปฏิบัติอยู่ในปัจจุบันมี 3 ระบบ คือ ระบบทั่วไป (Manual) ระบบแลกเปลี่ยนข้อมูลทางอิเล็กทรอนิกส์ (EDI) และ ระบบอินเทอร์เน็ต (INTERNET XML) โดยที่ทางผู้นำเข้าหรือผู้ส่งออกยังสามารถใช้บริการผ่านพิธีการศุลกากรโดยระบบ EDI ได้ 3 รูปแบบ ซึ่งแต่ละรูปแบบก็มีขอบเขตของการให้บริการรวมถึงอัตราค่าบริการที่ไม่เหมือนกัน ทำให้ค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นแตกต่างกันออกไป ตามระบบการผ่านพิธีการศุลกากร ขอบเขตการให้บริการของตัวแทนออกของ และ สิทธิประโยชน์ทางภาษีอากรที่ผู้นำเข้าหรือผู้ส่งออก เป็นต้น ดังนั้นในส่วนนี้จึงจะกล่าวถึงค่าใช้จ่ายในส่วนของการผ่านพิธีการศุลกากร รวมถึงค่าธรรมเนียมต่างๆ โดยแบ่งออกตามระบบการผ่านพิธีการศุลกากร ดังนี้

2.3.1 ค่าใช้จ่ายในกรณีที่ผ่านมาพิธีการศุลกากร โดยใช้ระบบ Manual

กรณีที่ทางผู้นำเข้า ผู้ส่งออก หรือ ตัวแทน ดำเนินการผ่านพิธีการศุลกากรด้วยตนเอง ก็จะต้องเสียค่าใช้จ่ายในการจัดทำใบขนสินค้าฯ พร้อมเอกสารประกอบ และ ค่าธรรมเนียมในการผ่านพิธีการระบบ Manual 70 บาท/ใบขนสินค้าฯ และสำหรับผู้นำเข้าหรือผู้ส่งออกที่ใช้สิทธิประโยชน์ทางด้านภาษีอากร เช่น การขอชดเชยค่าภาษีอากร (มูมน้ำเงิน) หรือ การคืนอากรตามมาตรา 19 ทวิ เป็นต้น ไม่ว่าจะผ่านพิธีการศุลกากรโดยระบบ Manual หรือ EDI ในกรณีนี้ต้องเสียค่าธรรมเนียมศุลกากรคู่ฉบับใบขนสินค้าฯ มูมน้ำเงิน ฉบับละ 60 บาท/ใบขนสินค้าฯ

2.3.2 ค่าใช้จ่ายในกรณีที่ปฏิบัติพิธีการศุลกากร โดยใช้ระบบ EDI

ส่วนนี้จะกล่าวถึงรายละเอียดของค่าใช้จ่ายโดยแบ่งออกเป็น 3 ส่วน ตามรูปแบบการใช้บริการระบบ EDI ในการผ่านพิธีการศุลกากร โดยมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

2.3.2.1 ค่าใช้จ่ายในการใช้บริการของตัวแทนออกของ

การให้บริการในส่วนของการผ่านพิธีการศุลกากรนำเข้าและส่งออกของตัวแทนออกของแต่ละบริษัทก็จะมีวิธีการดำเนินงานที่หลากหลายแตกต่างกัน เช่น บางบริษัทก็ไปใช้บริการของ Service Counter ของบริษัทอื่น หรือ บางบริษัทก็ติดตั้งระบบ EDI และ จดทะเบียนเป็นผู้ใช้ EDI กับกรมศุลกากร เป็นต้น ดังนั้นอัตราการเรียกเก็บค่าบริการจึงไม่เท่ากันขึ้นอยู่กับระบบที่ใช้ ซึ่งค่าใช้จ่ายที่ผู้ใช้บริการต้องเสียให้กับตัวแทนออกของคิดได้จาก ค่าใช้จ่ายที่ตัวแทนออกของต้องเสียไปในการผ่านพิธีการบวกกับค่าบริการ โดยค่าใช้จ่ายที่ตัวแทนออกของต้องเสียไปในการปฏิบัติพิธีการก็เหมือนกับการที่ผู้นำเข้าหรือผู้ส่งออกต้องเสียเวลาที่ใช้ไปผ่านพิธีการด้วยตัวเอง และ ค่าอำนวยความสะดวกในการผ่านพิธีการ เป็นต้น ส่วนค่าบริการที่บวกเพิ่มเข้าไปสำหรับแต่ละบริษัทก็จะมีอัตราที่ไม่เท่ากัน

ในการใช้บริการของตัวแทนออกของ ผู้นำเข้าหรือผู้ส่งออกเพียงแต่ส่งมอบข้อมูลและเอกสารที่จำเป็นต้องใช้ในการผ่านพิธีการให้กับตัวแทนออกของ โดยขั้นตอนหลังจากนั้นทั้งหมดจะเป็นหน้าที่ของตัวแทนออกของ ซึ่งก็เป็นอีกทางเลือกหนึ่งที่จะช่วยอำนวยความสะดวกในการผ่านพิธีการโดยที่ผู้นำเข้าและผู้ส่งออกไม่ต้องไปติดต่อทำการผ่านพิธีการเอง ซึ่งช่วยลดค่าใช้จ่ายและประหยัดเวลาของผู้นำเข้าและผู้ส่งออกในบางส่วนได้ เช่น ค่าใช้จ่ายในการเดินทาง ลดความผิดพลาดกรณีผู้นำเข้าหรือผู้ส่งออกไม่มีความชำนาญในการปฏิบัติพิธีการ เป็นต้น

เนื่องจากผู้นำเข้าหรือผู้ส่งออกแต่ละราย มีการใช้สิทธิประโยชน์ทางด้านภาษีอากรที่ไม่เหมือนกันตามแต่ความเหมาะสมหรือคุณสมบัติของแต่ละบริษัท เช่น การขุดเซยกภาษีอากร ตาม พรบ.ขุดเซยกภาษีอากร ของกรมศุลกากร การคืนอากรตามมาตรา 19 ทวิ แห่ง พรบ.ศุลกากร พ.ศ. 2480 ของกรมศุลกากร และ การยกเว้นอากรตามกฎหมายส่งเสริมการลงทุน ของสำนักงานส่งเสริมการลงทุน เป็นต้น ซึ่งในการผ่านพิธีการศุลกากรสำหรับผู้นำเข้าหรือผู้ส่งออกที่ใช้สิทธิประโยชน์ทางด้านภาษีอากรแต่ละประเภทก็必将มีความยากง่ายของขั้นตอนหรือเอกสารในการดำเนินงานไม่เหมือนกัน นอกจากนี้ในส่วนของการผ่านพิธีการศุลกากรนำเข้าสินค้าจะมีความเกี่ยวข้องกับเรื่องของพิกัดอัตราภาษีอากรจึงทำให้มีความยุ่งยากมากกว่าการผ่านพิธีการศุลกากรส่งออกสินค้า ดังนั้นอัตราค่าบริการที่ตัวแทนออกของกำหนดขึ้นจึงมีความหลากหลายแตกต่างกันออกไปตามแต่ละบริษัท เช่น ในการกำหนดอัตราค่าบริการของบางบริษัทอาจจะกำหนดราคากลางขึ้นมาราคาหนึ่ง และ สำหรับผู้ใช้บริการที่ใช้สิทธิประโยชน์ทางด้านภาษีอากรอย่างใดอย่างหนึ่ง ก็อาจจะบวกค่าบริการเพิ่มเข้าไปในราคากลางอีกจำนวนหนึ่ง เช่น ราคากลางอาจจะเท่ากับ 2,100 บาท/ตู้ (20ฟุต) และ ถ้าใช้สิทธิประโยชน์การคืนอากรตามมาตรา 19 ทวิ ก็บวกค่าบริการเพิ่มเข้าไปอีก 300 บาท/ตู้ (20ฟุต) รวมค่าบริการทั้งหมดเท่ากับ 2,400 บาท/ตู้ (20ฟุต) เป็นต้น ดังนั้นจึงได้แสดงอัตราค่าบริการผ่านพิธีการศุลกากรโดยเฉลี่ยที่เรียกเก็บโดยตัวแทนออกของ กรณีนำเข้า และ กรณีส่งออก ไว้ดังตารางที่ ค.6 และ ตารางที่ ค.7 ตามลำดับ ดังนี้

ตารางที่ ค.6 อัตราค่าบริการผ่านพิธีการศุลกากรที่เรียกเก็บโดยตัวแทนออกของ กรณีนำเข้า

ประเภทตู้สินค้า		ปริมาณ	อัตราค่าบริการ
LCL		1-5 m ³	2,000 บาท/entry
		5.1-10 m ³	2,500 บาท/entry
		Over 10 m ³ additional	100 บาท/m ³
FCL	20 ฟุต	1 st Container	3,500 บาท/ตู้สินค้า
		2 nd Container & thereafter	2,000 บาท/ตู้สินค้า
	40 ฟุต	1 st Container	4,000 บาท/ตู้สินค้า
		2 nd Container & thereafter	2,300 บาท/ตู้สินค้า

ที่มา : เป็นอัตราค่าบริการเฉลี่ยจากการสอบถาม บริษัทผู้นำเข้าและผู้ส่งออก ตัวแทนออกของ และ ผู้รับจัดการขนส่งสินค้า

ตารางที่ ค.7 อัตราค่าบริการผ่านพิธีการศุลกากรที่เรียกเก็บโดยตัวแทนออกของ กรณีส่งออก

ประเภทตู้สินค้า		ปริมาณ	อัตราค่าบริการ
LCL		1-15 m ³	1,300 บาท/entry
		Over 15 m ³	1,600 บาท/entry
FCL	20 ฟุต	1 st Container	2,300 บาท/ตู้สินค้า
		2 nd Container & thereafter	1,300 บาท/ตู้สินค้า
	40 ฟุต	1 st Container	4,000 บาท/ตู้สินค้า
		2 nd Container & thereafter	2,300 บาท/ตู้สินค้า

ที่มา : เป็นอัตราค่าบริการเฉลี่ยจากการสอบถาม บริษัทผู้นำเข้าและผู้ส่งออก ตัวแทนออกของ และ ผู้บริหารจัดการขนส่งสินค้า

2.3.2.2 ค่าใช้จ่ายในการใช้บริการของ Service Counter เอกชน

บริการของ Service counter เอกชน มีติดตั้งตามจุดบริการต่างๆ ในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑล Service Counter เอกชน คือ บริษัทเอกชนที่จัดตั้งขึ้น เพื่อให้บริการส่งข้อมูลทาง EDI แก่ลูกค้ารายย่อยที่ไม่ประสงค์ไปใช้บริการ EDI ของ Customs Broker หรือ ติดตั้งระบบ EDI เอง ลูกค้าหรือผู้ใช้บริการต้องนำใบกำกับสินค้า (Invoice) และเอกสารอื่นๆ มาที่จุด Service Counter เอกชน พนักงาน ณ จุดบริการก็จะบันทึกข้อมูลจากเอกสารของลูกค้าและส่งข้อมูลทาง EDI เพื่อให้เครื่องของกรมฯ ตรวจสอบ แล้วจัดพิมพ์ใบขนส่งสินค้าฯ ให้ลูกค้า หลังจากนั้นลูกค้าก็รับใบขนส่งสินค้าฯ ไปติดต่อกับกรมศุลกากรเอง โดยได้แสดงอัตราค่าบริการที่เรียกเก็บโดยบริษัทผู้ให้บริการ Service Counter เอกชน ไว้ดังตารางที่ ค.8

ตารางที่ ค.8 อัตราค่าบริการที่เรียกเก็บโดยบริษัทผู้ให้บริการ Service Counter เอกชน

รายการค่าใช้จ่าย	กรณีส่งออก	กรณีนำเข้า
Invoice 1 รายการ + ใบขนส่งสินค้าฯ 1 รายการ	70-80 บาท/ชุด	80-100 บาท/ชุด
Invoice มากกว่า 1 รายการ	4-5 บาท/รายการ	5 บาท/รายการ
ใบขนส่งสินค้าฯ มากกว่า 1 รายการ	5-6 บาท/รายการ	7-10 บาท/รายการ
ให้ข้อมูลไม่ถูกต้อง บริการส่งใหม่	5 บาท/รายการ	5 บาท/รายการ
ธ.ต.1 รายงานการส่งออก	5-10 บาท/แผ่น	
ธ.ต.2 รายงานการนำเข้า		5-10 บาท/แผ่น
แบบแสดงรายละเอียดราคาศุลกากร (แบบ กศก.170)		10 บาท/แผ่น
ใบแนบ 19 ทวิ	10-15 บาท/รายการ	
ใบแนบ 19 ทวิ (อินลิทซ์)	20 บาท/รายการ	
ต้องการแก้ไขข้อมูล (เฉพาะที่สามารถแก้ไขได้)	10 บาท/แผ่น	10 บาท/แผ่น

ที่มา : จากการสอบถามผู้ให้บริการ Service Counter เอกชน

จากตารางที่ ค.8 จะเห็นได้ว่าค่าใช้จ่ายในส่วนของใบขนสินค้าขาออกมีค่ามากกว่าของใบขนสินค้าขาเข้า เนื่องจากโปรแกรมที่ใช้ในการทำใบขนสินค้าขาเข้ามีความซับซ้อนกว่า แต่ผู้ให้บริการ Service Counter บางรายจะคิดค่าบริการในการจัดทำใบขนสินค้าขาเข้ากับขาออกในอัตราเดียวกัน ส่วนของโปรแกรมหรือซอฟต์แวร์ EDI ที่ใช้อาจจะพัฒนาขึ้นมาเองหรือซื้อจากผู้ให้บริการหรือผู้ส่งออกซอฟต์แวร์ก็ได้ ซอฟต์แวร์ที่ใช้แบ่งออกเป็น 3 ประเภท ได้แก่

1. ซอฟต์แวร์ EDI (Translation Software)
2. ซอฟต์แวร์สำหรับการสื่อสารข้อมูล (Communication Software) และ
3. ซอฟต์แวร์สำหรับการจัดเตรียมข้อมูล (Application Software)

เวลาในการดำเนินงาน

โดยผู้ให้บริการจะใช้เวลาในการรับบริการจาก Service Counter ประมาณ 10-15 นาทีโดยเฉลี่ยต่อใบขนสินค้า (ทั้งใบขนสินค้าขาเข้าและใบขนสินค้าขาออก) 1 ใบ แต่ในกรณีที่ผู้ใช้บริการมาใช้บริการเป็นครั้งแรกจะเสียเวลามากกว่าเนื่องจากจะต้องมีการบันทึกข้อมูลของลูกค้าที่มาใช้บริการ เช่น ชื่อบริษัท ที่อยู่ เป็นต้น รวมถึง ข้อมูลเกี่ยวกับสินค้าสินค้า เช่น สถิติ ซึ่งใช้เวลาในการดำเนินการประมาณ 40-60 นาทีโดยเฉลี่ย

2.3.2.3 ค่าใช้จ่ายในการติดตั้งระบบ EDI และ จดทะเบียนเป็นผู้ใช้ EDI กับกรมศุลกากร

ในการผ่านพิธีการศุลกากรโดยระบบ EDI ด้วยการติดตั้งระบบ EDI และจดทะเบียนเป็นผู้ใช้ EDI กับกรมศุลกากรนี้ โดยได้แสดงอัตราค่าบริการที่ผู้ให้บริการต้องจ่ายให้กับบริษัทผู้ให้บริการเครือข่ายไว้ดังตารางที่ ค.9 ซึ่งค่าใช้จ่ายในส่วนนี้ประกอบด้วย

1. เครื่องคอมพิวเตอร์และอุปกรณ์
2. ค่าซอฟต์แวร์ต่างๆ
3. ค่าใช้บริการของผู้ให้บริการ EDI
 - ค่าธรรมเนียมแรกเข้า (Registration Fee)
 - ค่าธรรมเนียมรายเดือน (Monthly Fee) เช่น ค่ารักษา mailbox
 - ค่ารับส่งข้อมูล (Usage Charges)
 - ค่าใช้จ่ายในการให้บริการเสริมอื่นๆ (Other Charges) เช่น e-mail และ รายงานต่างๆ เป็นต้น

ตารางที่ ค.9 อัตราค่าบริการที่เรียกเก็บโดยบริษัทผู้ให้บริการเครือข่าย

หน่วย : บาท

ผู้ให้บริการ	ค่าซอฟต์แวร์ทั้งหมด	ค่าธรรมเนียมแรกเข้า	ค่าบริการ mailbox	ค่าบริการส่งข้อมูล
กสท.	40,000	3,000	500 บาท/เดือน	4 บาท/KB
เอ็น.วาย.เค.บริการขนส่ง	27,000	2,000	500 บาท/เดือน	6.5 บาท/KB
ทีพีไอ อีดีไอ	28,000-35,000	5,000	800 บาท/เดือน	4 บาท/KB
ไทยเทรด์เน็ต	20,000	3,000	800 บาท/เดือน	4 บาท/KB
จีอีซี	15,000-20,000	2,000	1,000 บาท/เดือน	6 บาท/KB

ที่มา : จากการสอบถามผู้ให้บริการโดยสถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย

นอกจากนี้ยังมีการให้บริการระบบ EDI รูปแบบใหม่ที่เรียกว่า E Service Counter คือ การให้บริการ EDI Service Counter ในระบบ LAN ผ่านระบบ Internet โดยผู้ให้บริการจะต้องมี Internet Account พร้อมทั้งลงทะเบียนการใช้งาน และ ติดตั้งระบบ ก็จะสามารถใช้งานได้ทันที เมื่อต้องการที่จะปฏิบัติพิธีการขออนุญาตนำเข้าหรือส่งออก ก็เข้าไปที่เว็บไซต์ของผู้ให้บริการ ซึ่งจะต้องมีการใส่ password เพื่อเข้าสู่ระบบการให้บริการก่อนที่จะให้บริการรับ-ส่งข้อมูล โดยได้แสดงอัตราค่าบริการที่เรียกเก็บโดยบริษัทผู้ให้บริการ E Service Counter ไว้ดังตารางที่ ค.10

ตารางที่ ค.10 อัตราค่าบริการที่เรียกเก็บโดยบริษัทผู้ให้บริการ E Service Counter

รายการค่าใช้จ่าย		กรณีส่งออก	กรณีนำเข้า
อัตราค่าบริการเบื้องต้น	ค่าลงทะเบียนแรกเข้า	11,700 บาท	25,000 บาท
	ค่าฝึกอบรมการใช้งาน/คน/วัน	500 บาท	500 บาท
อัตราค่าบริการ Usage Charge/ค่าบริการส่งข้อมูล	ใบอนุญาตไม่เกิน 3 รายการ/1 ใบชน	45 บาท/ชุด	50 บาท/ชุด
	ใบอนุญาตรายการต่อไป	6 บาท/รายการ	7 บาท/รายการ

ที่มา : จากบริษัท อี ดี ไอ สยาม จำกัด

หมายเหตุ :

1. ไม่ต้องเสียค่าบริการรายเดือนและค่าติดตั้งโปรแกรม
2. กรณีรับส่งข้อมูลไม่ถึง 500 บาท คิดค่าบริการขั้นต่ำ 500 บาท/เดือน

ส่วนของแบบฟอร์มใบขนสินค้าผู้นำเข้าและผู้ส่งออกต้องออกค่าใช้จ่ายในการจัดหาเอง โดยแบบฟอร์มใบขนสินค้าสามารถซื้อได้ทั่วไป เช่น ที่ Service Counter รวมถึงบริษัทผู้ให้บริการระบบนี้ ซึ่งแบบฟอร์มสำหรับใบขนสินค้าขาเข้า (แบบ กศก.99/1) และ ใบขนสินค้าขาออก (แบบ กศก.101/1) มีราคาเท่ากัน โดยได้แสดงราคาสำหรับแบบฟอร์มใบขนสินค้าไว้ดังตารางที่ ค.11

ตารางที่ ค.11 ราคาสำหรับแบบฟอร์มใบขนสินค้าขาเข้า ใบแนบใบขนสินค้าขาเข้า และ ธุรกิจต่างประเทศ

รายการ	ราคา (บาท)
ใบขนสินค้าขาเข้า/ขาออก (* ใบต้น 6 ชั้นต่อเนื่อง) จำนวน 500 ชุด	1,540
ใบขนสินค้าขาเข้า/ขาออก (ใบต่อ 6 ชั้นต่อเนื่อง) จำนวน 500 ชุด	1,550
แบบฟอร์มใบแนบ 19 ทวิ กศก.113 (3 ชั้นต่อเนื่อง) จำนวน 1,000 ชุด	2,100
แบบฟอร์ม ธต.1 รายการส่งออก (3 ชั้นต่อเนื่อง) จำนวน 1,000 ชุด	1,400
แบบฟอร์ม ธต.2 รายการนำเข้า จำนวน 1,000 ชุด	700

ที่มา: จากการสอบถามผู้ให้บริการ Service Counter เอกชน

* หมายเหตุ :

1. ใบต้นคือกรณีที่มีใบขนสินค้าใบเดียว ส่วนใบต่อคือกรณีที่มีใบขนสินค้าหลายใบ โดยตรงหัวมุมของใบขนสินค้าจะมีหมายเลขบอกว่าเป็นใบขนสินค้าใบที่เท่าไร
2. 6 ชั้นต่อเนื่อง หมายถึง มีสำเนารวมต้นฉบับของใบขนสินค้ารวม 6 ใบ

ในการผ่านพิธีการศุลกากร มีค่าธรรมเนียมตามใบแนบ ศ.1-ศ.7 แห่งกฎกระทรวงการคลัง ในส่วนนี้จะกล่าวถึงเฉพาะการจัดเก็บค่าธรรมเนียมตามใบแนบ ศ.4 ประกอบด้วย อัตราค่าเดินทางและค่าธรรมเนียมประจำวัน สำหรับพนักงานประจำการนอกเขตที่ทำการศุลกากร (สำหรับการตรวจปล่อยสินค้านอกสถานที่) หรือ ทำการพิเศษ (ค่าล่วงเวลาศุลกากร) โดยมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

1. ค่าเดินทาง
 - 1.1 ถ้าไปโดยยานพาหนะของราชการ กิโลเมตรละ 10 บาท แต่รวมกันแล้วต้องไม่น้อยกว่า 50 บาท
 - 1.2 ถ้าไม่ได้ไปโดยยานพาหนะของราชการ เท่าที่ต้องจ่ายจริง
2. ค่าธรรมเนียมประจำวัน
 - 2.1 ประจำการระหว่างเวลา 06.00 น. ถึง 18.00 น.
 - ศุลกากรักษ์หรือเจ้าหน้าที่ที่มีตำแหน่งต่ำกว่านายตรวจศุลกากร 70 บาท
 - นายตรวจศุลกากรหรือเจ้าหน้าที่ตำแหน่งเทียบเท่านายตรวจศุลกากร 200 บาท
 - นายด่านศุลกากรหรือสารวัตรศุลกากรหรือเจ้าหน้าที่ตำแหน่งเทียบเท่าสารวัตรศุลกากร 400 บาท

ถ้าต้องการให้พนักงานออกจากที่ทำการศุลกากรก่อน 06.00 น. หรือพนักงานไม่สามารถกลับได้ก่อน 18.00 น. หรือต้องการให้ประจำการก่อน 06.00 น. หรือภายหลัง 18.00 น. ให้เรียกเก็บค่าธรรมเนียมตามใบแนบ ศ.3 ด้วย โดยมีรายละเอียด คือ การเรียกเก็บค่าธรรมเนียมล่วงเวลาให้เรียกเก็บเป็นตอน ตามช่วงเวลาที่ดำเนินการ ดังนี้คือ

- ประจําการในช่วงเวลากลางวัน วันเสาร์ วันอาทิตย์ หรือวันหยุด (เวลา 06.00 น. ถึง 18.00 น. ของวันเสาร์ วันอาทิตย์ หรือวันหยุด) เก็บ 400 บาท
- ประจําการในช่วงเวลา 18.00 น. ถึง 24.00 น. เก็บ 400 บาท
- ประจําการในช่วงเวลา 24.00 น. ถึง 06.00 น. เก็บ 400 บาท
- ประจําการก่อนเวลาราชการ คือ ช่วงเวลา 06.00 น. ถึง 08.30 น. ของวันทำการปกติเก็บ 400 บาท
- ประจําการหลังเวลาราชการ คือ ช่วงเวลา 16.30 น. ถึง 18.00 น. ของวันทำการปกติเก็บ 400 บาท

ล่วงเวลาศุลกากร เกิดจากการทำงานต่อเนื่อง หรือ การให้บริการนอกเวลาราชการ เนื่องจากความต้องการของผู้นำเข้า/ผู้ส่งออก ซึ่งผู้นำเข้า/ผู้ส่งออก จะต้องจัดทำใบคำร้องสำหรับทำการล่วงเวลา โดยอัตราค่าบริการ แบ่งตาม วัน ช่วงเวลา ระดับของเจ้าหน้าที่ ชนิดของการปฏิบัติงาน สถานที่ปฏิบัติพิธีการ

2.2 ประจําการระหว่างเวลา 18.00 น. ถึง 06.00 น. ของวันรุ่งขึ้น ให้เรียกเก็บค่าธรรมเนียมตามอัตราในข้อ 2.1

2.4 ค่าใช้จ่ายในส่วนของผู้ให้บริการขนส่งสินค้า/ตู้สินค้า (Transportation Charge)

ค่าใช้จ่ายในส่วนของผู้ให้บริการขนส่งสินค้า/ตู้สินค้า หรือ ค่าใช้จ่ายในการขนส่งสินค้า/ตู้สินค้าทางบก คือ ค่าใช้จ่ายต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับขนย้ายตู้สินค้าผ่านทางรถบรรทุกหรือทางรถไฟ ระหว่างโรงงานหรือสถานประกอบการกับ รพท. สตส. หรือ ท่าเรือ หรือ ระหว่าง รพท. สตส. กับ ท่าเรือ โดยการคมนาคมขนส่งสินค้า/ตู้สินค้าระหว่างสถานที่ดังกล่าวสามารถแบ่งเส้นทางหลักได้เป็น 3 ทาง คือ ทางถนน (Road) ทางรถไฟ (Railway) และ ทางน้ำ (Waterway) ในการวิจัยนี้สนใจเฉพาะทางถนนและทางรถไฟ

ค่าใช้จ่ายในการขนย้ายตู้สินค้าบนบกนี้เป็นค่าใช้จ่ายที่ผู้นำเข้าหรือผู้ส่งออกต้องจ่ายให้กับบริษัทเรือ องค์การรับส่งสินค้าและพัสดุภัณฑ์ (ร.ส.พ.) การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) หรือผู้ประกอบการขนส่งสินค้า/ตู้สินค้า ในกรณีที่ไม่มียานพาหนะหรือรถบรรทุกเป็นของตัวเอง หรือ ค่าใช้จ่ายในส่วนนี้อาจจะเกิดขึ้นกับผู้นำเข้าหรือผู้ส่งออกเองในกรณีที่ใช้นานพาหนะหรือรถบรรทุกของบริษัทเอง

2.4.1 ทางถนน

การขนส่งจาก รพท. การรถไฟฯ ลาดกระบังกับท่าเรือแหลมฉบังทางถนนนั้นมีระยะทางประมาณ 88 กิโลเมตร ทางเข้า/ออกในปัจจุบันจะเชื่อมต่อกับถนนเจ้าคุณทหารด้านทิศเหนือ ของ รพท. การรถไฟฯ ลาดกระบัง และอาจจะมีการเชื่อมกับทางด่วนพิเศษ กรุงเทพฯ-ชลบุรีสายใหม่ (ทางด่วนพิเศษหมายเลข 7) ทางด้านทิศใต้ของ รพท. การรถไฟฯ ลาดกระบัง ในอนาคต

การขนส่งจาก รพท. การรถไฟฯ ลาดกระบังกับท่าเรือกรุงเทพทางถนนนั้นมีระยะทางประมาณ 40 กิโลเมตร

2.4.1.1 ค่าใช้จ่ายในการขนส่งสินค้าทางถนน

การให้บริการขนส่งสินค้า/ตู้สินค้าทางถนน ผู้ให้บริการก็จะมีรถหลากหลายขนาด สำหรับให้ผู้ให้บริการเลือกใช้ตามความเหมาะสมกับ ประเภท ปริมาณ หรือ ขนาดของสินค้า โดยที่ การคิดอัตราค่าบริการขนส่งโดยทั่วไป ไม่ว่าจะรถจะบรรทุกเต็มคันหรือไม่ การขนส่ง 1 เที่ยวคิดอัตรา เดียวกัน และ เป็นช่วงต่อระยะทางการเดินทาง และ ยังมีเป็นอัตราเที่ยวเดียว (Single Trip) และ อัตราไป-กลับ (Round Trip) ในการคิดอัตราค่าบริการของผู้ประกอบการขนส่งสินค้า/ตู้สินค้าจะไม่ มีการกำหนดอัตราที่แน่นอน เมื่อผู้ให้บริการติดต่อมากก็จะสอบถามถึงประเภทสินค้า ระยะทาง และ ปัจจัยอื่นๆ เพื่อมาคิดอัตราค่าบริการเป็นรายไป โดยได้แสดงอัตราค่าบริการรถบรรทุกของ รสพ. ซึ่งเป็นอัตราค่าบริการมาตรฐานที่ให้ผู้ประกอบการขนส่งเอกชนยึดปฏิบัติ ไว้ดังตารางที่ ค.12

ตารางที่ ค.12 อัตราค่าบริการขนส่งสินค้าที่เรียกเก็บโดย รสพ.

โดยรถบรรทุกประเภทเหมาะคันจากการท่าเรือแห่งประเทศไทย ประเภท 6 ล้อ และ 10 ล้อ

หน่วย : บาท

ระยะทาง (กม.)	ขนาดรถบรรทุก	
	6 ล้อ	10 ล้อ
0-10	500	650
10-15	620	810
15-20	720	930
20-25	830	1,070
25-30	940	1,210
30-35	1,050	1,340
35-40	1,150	1,470
40-60	1,310	1,670

2.4.1.2 ค่าใช้จ่ายในการขนส่งผู้สินค้าทางถนน

ผู้ให้บริการขนส่งผู้สินค้าคิดอัตราค่าบริการต่อขนาดผู้สินค้าทั้งผู้ขนาด 20 ฟุต 40 ฟุต และใหญ่กว่า 40 ฟุต ส่วนใหญ่ผู้ให้บริการจะคิดอัตราบริการต่อผู้ขนาด 40 และ ขนาดใหญ่กว่า 40 ฟุต ในอัตราเดียวกันแบ่งตามอัตราเที่ยวเดียว (Single Trip) และ อัตราไป-กลับ (Round Trip) ดังแสดงในตารางที่ ค.13 ตารางที่ ค.14 และ ตารางที่ ค.15 ตามลำดับ ดังนี้

ตารางที่ ค.13 อัตราค่าบริการขนส่งผู้สินค้าทางถนนที่เรียกเก็บโดย รสพ.

ประเภทไป-กลับ มีสินค้าเที่ยวเดียว

หน่วย : บาท/ผู้สินค้า

ระยะทาง (กม.)	ขนาดผู้สินค้า			
	20 ฟุต		40 ฟุต	
	เฉพาะหัวลาก	หัวลากพร้อมแคร่	เฉพาะหัวลาก	หัวลากพร้อมแคร่
0-10	1,770	2,630	2,180	3,060
10-20	1,890	2,960	2,420	3,420
20-30	2,010	3,290	2,660	3,780
30-40	2,130	3,590	2,870	4,140
40-50	2,250	3,860	3,030	4,500
มากกว่า 50 คิก กม. ละ	20	25	25	30

ตารางที่ ค.14 อัตราค่าบริการขนส่งผู้สินค้าทางถนนที่เรียกเก็บโดย รสพ.

ประเภทเที่ยวเดียว มีสินค้าบรรจุ

หน่วย : บาท/ผู้สินค้า

ระยะทาง (กม.)	ขนาดผู้สินค้า			
	20 ฟุต		40 ฟุต	
	เฉพาะหัวลาก	หัวลากพร้อมแคร่	เฉพาะหัวลาก	หัวลากพร้อมแคร่
0-10	1,380	2,100	1,590	2,430
10-20	1,500	2,400	1,800	2,850
20-30	1,620	2,690	1,980	3,270
30-40	1,740	2,960	2,150	3,660
40-50	1,860	3,200	2,300	4,010
มากกว่า 50 คิก กม. ละ	20	25	25	30

ตารางที่ ค.15 อัตราค่าบริการขนส่งผู้โดยสารทางถนนที่เรียกเก็บโดย รสพ.
ประเภทเที่ยวเดียว ไม่มีสินค้าบรรจุ

หน่วย : บาท/ผู้โดยสาร

ระยะทาง (กม.)	ขนาดผู้โดยสาร			
	20 ฟุต		40 ฟุต	
	เฉพาะหัวลาก	หัวลากพร้อมแคร่	เฉพาะหัวลาก	หัวลากพร้อมแคร่
0-10	1,000	1,500	1,200	2,100
10-20	1,100	1,700	1,350	2,450
20-30	1,200	1,900	1,500	2,800
30-40	1,300	2,100	1,650	3,100
40-50	1,400	2,200	1,800	3,300
มากกว่า 50 คิด กม. ละ	20	25	25	30

ที่มา : องค์การขนส่งสินค้าและพัสดุภัณฑ์

2.4.1.3 ค่าประกันภัยการขนส่งสินค้าทางถนน

โดยทั่วไปแล้วสินค้าที่ใช้บริการขนส่งกับผู้ให้บริการขนส่งสินค้า/ผู้โดยสารเอกชนทางผู้ให้บริการก็จะมีประกันภัยการขนส่งสินค้าให้ด้วย ซึ่งผู้ให้บริการแต่ละรายก็จะมีวงเงินการประกันภัยที่ไม่เท่ากัน ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับปัจจัยหลายอย่าง เช่น ยานพาหนะที่ใช้ในการขนส่ง ประเภทสินค้า และ มูลค่าสินค้าที่ทำการขนส่ง เป็นต้น

ส่วนที่ใช้บริการขนส่งกับ ร.ส.พ. จะได้รับความคุ้มครองอยู่แล้ว โดยไม่ต้องเสียค่าใช้จ่ายใดๆ แต่ความคุ้มครองในกรณีนี้จะจำกัดวงเงินไม่เกิน 5,000 บาท หมายความว่า ถ้าสินค้าเสียหายหรือสูญหาย ร.ส.พ. จะชดใช้ตามราคาที่เป็นจริงในวงเงินไม่เกิน 5,000 บาท ต่อ 1 จุดปลายทาง แต่ถ้าผู้ใช้บริการคิดว่าสินค้านั้นมีมูลค่ามากกว่า 5,000 บาท ต้องการให้ทาง ร.ส.พ. คุ้มครองในวงเงินเกิน 5,000 บาท ก็สามารถทำได้ โดยเพียงแค่เสียค่าธรรมเนียมเพิ่มขึ้นในอัตราร้อยละ 0.25 ของมูลค่าประเมิน (มูลค่าประเมินที่ลบด้วย 5,000 บาท แล้ว โดยที่ต้องลบ 5,000 ก่อน เพราะ 5,000 บาทแรกไม่ต้องเสียค่าธรรมเนียม)

2.4.2 ทางรถไฟ

การขนส่งจาก รพท. การรถไฟฯ ลาดกระบังกับท่าเรือแหลมฉบังทางรถไฟนั้น มีทางเชื่อมระหว่างทางเข้า/ออก ผ่านรถไฟภายใน รพท. การรถไฟฯ ลาดกระบังจะเชื่อมต่อกับเส้นทางรถไฟสายตะวันออกที่สถานีหัวตะเข้ จาก รพท. การรถไฟฯ ลาดกระบังกับท่าเรือแหลมฉบังมีระยะทางประมาณ 118 กิโลเมตร ใช้เวลาเดินทาง ประมาณ 3.5-4.0 ชั่วโมง การให้บริการเดินขบวนรถผู้โดยสาร

ค่าคอนเทนเนอร์ ระหว่าง รพท. กับท่าเรือแหลมฉบังของการรถไฟแห่งประเทศไทยตามวิสัย
สามารถทางเดียวในปัจจุบัน เดินได้วันละ 11 ขบวน (22 ขบวนไป-กลับ) ขบวนละ 34 โบกี้บรรทุกตู้
สินค้าได้ 68 TEUs โดยได้แสดงกำหนดเวลาเดินรถขบวนตู้สินค้าคอนเทนเนอร์ไว้ดังตารางที่ ค.16

ตารางที่ ค.16 กำหนดเวลาเดินรถขบวนตู้สินค้าคอนเทนเนอร์

ขบวนที่	เที่ยวไป		ขบวนที่	เที่ยวกลับ	
	ICD ลาดกระบัง เวลาออก	ท่าเรือแหลมฉบัง เวลาถึง		ท่าเรือแหลมฉบัง เวลาออก	ICD ลาดกระบัง เวลาถึง
861	23.55	03.05	862	04.10	07.30
863	00.40	03.45	864	06.00	09.32
865	02.20	05.20	866	06.40	10.30
867	04.00	07.45	868	08.15	13.37
871	09.37	12.40	872	13.10	15.55
873	11.35	15.10	874	16.30	21.20
875	13.20	16.05	876	18.20	21.57
877	16.05	19.30	878	20.25	23.47
879	18.18	21.40	880	22.30	01.30
881	19.10	22.10	882	22.55	02.07
883	22.05	01.10	884	02.40	05.45

ที่มา : การรถไฟแห่งประเทศไทย

ปัจจุบันอัตราค่าขนส่งตู้สินค้าระหว่าง รพท. การรถไฟฯ ลาดกระบังกับท่าเรือแหลมฉบัง
ทางรถไฟ คิดอัตรา 900 บาทต่อตู้ 20 ฟุต และ 1,800 บาทต่อตู้ขนาดเกิน 20 ฟุต สำหรับตู้ FCL
(การรถไฟแห่งประเทศไทย, 2545) และ การขนส่งจาก รพท. การรถไฟฯ ลาดกระบังกับท่าเรือ
กรุงเทพทางรถไฟนั้น มีระยะทางประมาณ 27 กิโลเมตร

การคิดค่าขนส่งทางรถไฟของการรถไฟแห่งประเทศไทยจะคิดในลักษณะเหมาขบวน คือ
เที่ยวไป 1 เที่ยว และ เที่ยวกลับอีก 1 เที่ยว ไม่ว่าจะมียูสินค้าหรือไม่ก็ตาม ดังนั้นจึงไม่มีอัตราค่า
ขนส่งเที่ยวเดียว (Single Trip) สำหรับการขนส่งทางรถไฟ ซึ่งผู้ใช้บริการสามารถบรรทุกตู้สินค้าทั้ง
เที่ยวไปและเที่ยวกลับได้

ข้อมูลค่าใช้จ่ายในการขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟ อัตราค่าระวางตู้สินค้าทางรถไฟที่เรียกเก็บ
โดยการรถไฟแห่งประเทศไทยที่คิดต่อระยะทาง (กม.) สำหรับตู้สินค้าขนาด 20 ฟุต และ ขนาดเกิน
กว่า 20 ฟุต แสดงดังตารางที่ ค.17

ตารางที่ ค.17 อัตราค่าบริการขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟที่เรียกเก็บโดยการรถไฟแห่งประเทศไทย

หน่วย : บาท/ตู้สินค้า/เที่ยว

ระยะทาง (กม.)	ตู้สินค้าขนาด 20 ฟุต		ตู้สินค้าขนาดเกินกว่า 20 ฟุต	
	เที่ยวเปล่า (Empty)	เที่ยวบรรทุก (FCL)	เที่ยวเปล่า (Empty)	เที่ยวบรรทุก (FCL)
1-100	1,000	1,500	1,400	2,100
101-200	1,900	2,850	2,660	3,990
201-300	2,700	4,050	3,780	5,670
301-400	3,420	5,130	4,788	7,182
401-500	4,070	6,105	5,698	8,547
501-600	4,720	7,080	6,608	9,912
601-700	5,370	8,055	7,518	11,277
701-800	6,020	9,030	8,428	12,642
801-900	6,670	10,005	9,338	14,007
901-1,000	7,320	10,980	10,248	15,372
1,001-1,100	7,970	11,955	11,158	16,737
1,101-1,200	8,620	12,930	12,068	18,102
1,201-1,300	9,270	13,905	12,978	19,467
1,301-1,400	9,920	14,880	13,888	20,832
1,401-1,500	10,570	15,855	14,798	22,197

ที่มา : การรถไฟแห่งประเทศไทย

2.5 ค่าใช้จ่ายในส่วนของหน่วยงานภาครัฐหรือเอกชนที่เกี่ยวข้อง

2.5.1 ค่าใช้จ่ายในการขออนุมัติส่งปล่อยวัตถุดิบและวัสดุจำเป็น

การให้บริการส่งปล่อยและตัดยอดบัญชีวัตถุดิบด้วยระบบคอมพิวเตอร์ (Raw Material Tracking System : RMTS) เป็นบริการหนึ่งที่สมาคมสโมสรนักลงทุนฯ (Ic-Investor Club Association) ให้แก่กิจการหรือบริษัทที่ได้รับการส่งเสริมการลงทุนจากสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน (BOI) โดยได้รับสิทธิประโยชน์ตามมาตรา 30 และ สิทธิประโยชน์ตามมาตรา 36 (1), (2) ตามพระราชบัญญัติส่งเสริมการลงทุน ซึ่งก็แล้วแต่ว่ากิจการหรือบริษัทจะมีคุณสมบัติได้รับการส่งเสริมการลงทุนตามมาตราใด

บริษัทที่ได้รับการส่งเสริมการลงทุนจะต้องใช้การส่งปล่อยและตัดบัญชีวัตถุดิบและวัสดุจำเป็น ด้วยระบบคอมพิวเตอร์ของสมาคมสโมสรนักลงทุน (จากประกาศสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน ที่ ป.6/2544) ซึ่งสามารถทำได้ 2 ระบบ คือ ระบบแผ่นบันทึกข้อมูล (ระบบ Diskette) และ ระบบ Modem (ระบบโมเด็ม หมายถึง การส่งข้อมูลระหว่าง 2 องค์กร ซึ่งอยู่กันคนละสถานที่ ผ่านระบบโทรศัพท์ โดยมีเครื่องโมเด็มเป็นอุปกรณ์เชื่อมโยงข้อมูล) โดยบริษัทที่ได้

รับการส่งเสริมการลงทุนจากสำนักงานส่งเสริมการลงทุน ที่มีความประสงค์จะเข้าใช้ระบบ RMTS จะต้องสมัครเข้าใช้โดยจะต้องเสียค่าธรรมเนียมและค่าบริการ ดังแสดงในตารางที่ ค.18 และ ตารางที่ ค.19 ตามลำดับ ดังนี้

ตารางที่ ค.18 อัตราค่าสมัครเข้าใช้บริการระบบ RMTS ที่เรียกเก็บโดยสมาคมสโมสรนักลงทุน

ประเภทการบริการ	อัตราค่าสมัคร (บาท)	
	ระบบ Diskette	ระบบ Modem *
1. อัตราค่าสมัครเพื่อลดหย่อนภาษีอากร ตามมาตรา 30 <ul style="list-style-type: none"> ▪ ค่าธรรมเนียม 	5,000	5,000
2. อัตราค่าสมัครเพื่อขอยกเว้นภาษีอากรตามตรา 36 (1), (2) <ul style="list-style-type: none"> ▪ ค่าธรรมเนียม ▪ ค่าบริการชำระล่วงหน้า 	5,000 5,000	5,000 5,000
3. อัตราค่าใช้จ่ายอื่นๆ <ul style="list-style-type: none"> ▪ ค่า Software IC Modem Version 1.2 ▪ ค่าอบรม 		3,000 2,000

หมายเหตุ : อัตราค่าบริการทั้งหมดเฉพาะในส่วนนี้ รวมภาษีมูลค่าเพิ่มแล้ว

ตารางที่ ค.19 อัตราค่าบริการระบบ RMTS ที่เรียกเก็บโดยสมาคมสโมสรนักลงทุน

ประเภทการบริการ	เอกสารสำหรับการคิดค่าบริการ	จำนวน (ฉบับ) ต่อเดือน	อัตราค่าบริการ (บาท/ฉบับ)	
			ระบบ Diskette	ระบบ Modem
1. อัตราค่าสมัครเพื่อลดหย่อนภาษีอากร ตามมาตรา 30	ใบกำกับสินค้าหรือใบสรุปการขาย	1-300	40	50
		301-1,000	35	45
		1,001-2,000	20	35
		2,001 ขึ้นไป	10	20
2. อัตราค่าสมัครเพื่อขอยกเว้นภาษีอากรตามตรา 36 (1), (2)	ใบกำกับสินค้าหรือใบสรุปการขาย	1-300	40	50
		301-1,000	35	45
		1,001-2,000	20	35
		2,001 ขึ้นไป	10	20

ที่มา :

1. สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน
2. สมาคมสโมสรนักลงทุน

* หมายเหตุ :

1. อัตราค่าบริการรับแฟกซ์เอกสารที่ใช้ประกอบการพิจารณาส่งปล้อยๆ แผ่นละ 1 บาท
2. หากใบกำกับสินค้าหรือใบสรุปการขาย 1 ฉบับ มีรายการวัตถุติดเกินกว่า 40 รายการ คิดค่าบริการเพิ่มรายการที่เกินมารายการละ 50 สตางค์
3. ในกรณีที่ Invoice 1 ฉบับ มีรายการวัตถุติดเกิน 40 รายการ

4. อัตราค่าบริการนี้ยังไม่รวมภาษีมูลค่าเพิ่ม 7%
5. อุปกรณ์ที่ต้องใช้ในการส่งปลั่โดยด้วยระบบโมเด็ม
 - เครื่องคอมพิวเตอร์ตั้งแตร์ุ่น Pentium II ขึ้นไปหน่วยความจำ (Ram) อย่างน้อย 32
 - เครื่องโมเด็ม ความเร็วตั้งแตร์ 9,600 Bps ขึ้นไป
 - โทรศัพท์ 1 หมายเลข (ควรเป็นสายตรง) และ เครื่องโทรสารสำหรับส่งเอกสาร

เวลาในการดำเนินงาน

1. การให้บริการส่งปลั่ยวัตถุติบตามมาตรา 36 (1) (2) และมาตรา 30 ด้วยระบบแผ่นบันทึกข้อมูล (Diskette) สماعيلฯ จะใช้เวลาในการดำเนินการไม่เกิน 3 ชั่วโมงทำการ นับจากเวลาที่ลงรับเรื่องในระบบ RMTS จนกระทั่งหนังสืออนุมัติส่งปลั่ยวัตถุติบ ทั้งนี้ใช้กรณีที่ข้อมูลและเอกสารประกอบการพิจารณาของผู้รับบริการถูกต้องและสมบูรณ์
2. การให้บริการส่งปลั่ยวัตถุติบตามมาตรา 36 (1) (2) และมาตรา 30 ด้วยระบบ Modem ผู้รับบริการสามารถใช้บริการส่งปลั่ยวัตถุติบด้วยระบบ Modem ได้ โดยไม่ต้องเดินทางมาดำเนินการส่งปลั่ยวัตถุติบที่สماعيلฯ สามารถส่งข้อมูลจากบริษัทมายังสماعيلฯ ได้ และสามารถดึงข้อมูลกลับได้ด้วยตนเอง ผู้รับบริการจะประหยัดเวลาในการเดินทางมาติดต่อ และ สماعيلฯ จะใช้เวลาในการดำเนินการไม่เกิน 3 ชั่วโมงทำการ นับจากเวลาที่ลงรับเรื่องในระบบ RMTS จนกระทั่งหนังสืออนุมัติส่งปลั่ยวัตถุติบอนุมัติ ทั้งนี้ใช้ในกรณีที่ข้อมูลและเอกสารประกอบการพิจารณาของผู้รับบริการถูกต้องและสมบูรณ์

ข้อยกเว้นสำหรับกรณีที่มีข้อมูลและเอกสารของผู้ใช้บริการไม่สมบูรณ์หรือจะต้องมีการพิมพ์หมายเหตุพิเศษต่างๆ

2.5.2 ค่าใช้จ่ายในการขอใบรับรองการตรวจสอบสินค้า (Certificate of Inspection)

ใบรับรองการตรวจสอบสินค้าสามารถออกโดยผู้ส่งออกเอง ตัวแทนของผู้นำเข้า หรือบริษัทตรวจสอบ (บริษัทเซอเวย์หรือคนกลาง) ที่กำหนดโดยผู้นำเข้า ในกรณีที่ทางผู้นำเข้าต้องการตรวจสอบสินค้าทั้งในเชิงปริมาณและคุณภาพ เพื่อรับรองว่าสินค้านี้ได้ผ่านการตรวจสอบและถูกต้องขณะทำการตรวจสอบและใช้เป็นหลักฐานแก่ผู้ส่งออกไปแสดงแก่ผู้นำเข้า ซึ่งการตรวจสอบโดยบริษัทตรวจสอบที่มีเครือข่ายทั่วโลกและเป็นที่น่าเชื่อถือของผู้นำเข้า แต่ถึงแม้จะมีการตรวจสอบและออกใบรับรองโดยบริษัทตรวจสอบแล้ว บริษัทผู้ตรวจสอบก็ไม่รับผิดชอบหากสินค้าที่ส่งออกไปถึงปลายทางแล้วปรากฏว่าไม่เป็นไปตามสัญญาซื้อขายหรือข้อตกลงระหว่างผู้นำเข้ากับผู้ส่งออก เพราะบริษัทตรวจสอบถือว่าได้ตรวจสอบโดยการสุ่มตรวจและขณะตรวจสอบก็ถูกต้องตามนั้น

บริษัทตรวจสอบจะทำการตรวจสอบตามรายการตรวจสอบที่ผู้นำเข้าระบุมา สำหรับกรณีสินค้าประเภทสิ่งทอและเครื่องนุ่งห่ม รายการตรวจสอบที่ทางผู้นำเข้ามักกำหนดมา เพื่อให้ทำการตรวจสอบ ได้แก่ ตรวจสอบปริมาณ (เช่น นับจำนวน ตรวจสอบเครื่องหมายบนกล่อง เป็นต้น) ตรวจสอบคุณภาพ (เช่น สีด้าย สีผ้า คุณภาพของด้าย คุณภาพของผ้า ความกว้าง ความยาว หน้ากว้างของผ้า และ ซั้่งน้ำหนัก เป็นต้น)

ค่าใช้จ่ายในการขอใบรับรองการตรวจสอบสินค้า (Certificate of Inspection) จะขึ้นอยู่กับข้อตกลงระหว่างผู้นำเข้ากับผู้ส่งออกว่าใครจะเป็นคนออกค่าใช้จ่าย โดยส่วนใหญ่ผู้นำเข้าจะเป็นคนออกค่าใช้จ่ายในการตรวจสอบ โดยได้แสดงอัตราค่าบริการขอใบรับรองการตรวจสอบสินค้าไว้ดังตารางที่ ค.20

ตารางที่ ค.20 อัตราค่าบริการขอใบรับรองการตรวจสอบสินค้าที่เรียกเก็บโดยบริษัทตรวจสอบ

รายการค่าใช้จ่าย	อัตราค่าใช้จ่าย
ค่าตรวจสอบสินค้า	สำหรับสินค้าประเภทสิ่งทอและเครื่องนุ่งห่มมีอัตราค่าบริการเฉลี่ยอยู่ที่ 10,000-15,000 บาท/เจ้าหน้าที่ตรวจสอบ/วัน *
ค่าเดินทาง	คิดค่าเดินทางตามค่าใช้จ่ายจริงจากบริษัทตรวจสอบถึงสถานที่ตรวจสอบสินค้า
ค่าล่วงเวลาพนักงาน (ถ้ามี)	คิดค่าล่วงเวลาหลังจาก 5 โมงเย็น อัตราค่าบริการ 500 บาท/เจ้าหน้าที่ตรวจสอบ/ชั่วโมง (ส่วนใหญ่จะเป็นกรณีที่ทางผู้ส่งออกนัดให้ไปทำการตรวจสอบในช่วงบ่าย เนื่องจากสามารถผลิตสินค้าเสร็จได้ทันในช่วงบ่าย)
ค่า Re-Inspection	กรณีที่ทางบริษัทตรวจสอบแล้วไม่ผ่าน หรือ สินค้าไม่ได้ตามมาตรฐาน แล้วต้องทำการตรวจสอบซ้ำอีกครั้ง

ที่มา : บริษัทตรวจสอบ

* หมายเหตุ :

1. ในการตรวจสอบทางบริษัทตรวจสอบจะมีมาตรฐานในการตรวจสอบ เช่น เจ้าหน้าที่ 1 คน จะสามารถตรวจสอบสินค้าประเภทเสื้อผ้าสำหรับเด็ก 500 ตัว/วัน โดยจะใช้เวลาทำงานในการตรวจสอบรวมถึงสรุปผลเขียนรายงานกลับมาให้ทางบริษัท โดยเฉลี่ย 5 ชั่วโมง/วัน เป็นต้น

เวลาในการดำเนินงาน

เวลาในการตรวจสอบก็จะขึ้นอยู่กับประเภทของสินค้า ปริมาณสินค้า รายการตรวจสอบ และ วิธีการตรวจสอบหรือความยากง่ายในการตรวจสอบ เป็นต้น แต่ทั้งนี้ทางบริษัทตรวจสอบจะมีเกณฑ์มาตรฐานในการตรวจสอบ เช่น เจ้าหน้าที่ 1 คน จะสามารถตรวจสอบสินค้าประเภทเสื้อผ้าสำหรับเด็ก 500 ตัว/วัน เสื้อแจ็กเก็ต 315 ตัว/วัน เป็นต้น โดยทางเจ้าหน้าที่ใช้เวลาทำงานโดยเฉลี่ยในการตรวจสอบ รวมถึงสรุปผลเขียนรายงานกลับมาให้ทางบริษัท 5 ชั่วโมง/วัน เป็นต้น

2.5.3 ค่าใช้จ่ายในการขอหนังสือรับรองแหล่งกำเนิดสินค้า (Certificate of Origin)

หนังสือรับรองแหล่งกำเนิดสินค้า (Certificate of Origin : C/O) คือ หนังสือรับรองที่แสดงว่าสินค้านั้นๆ มีแหล่งกำเนิดมาจากประเทศใด นอกจากนี้หนังสือรับรองฯ ยังมีประโยชน์ในการขอรับสิทธิพิเศษทางด้านภาษีศุลกากรจากประเทศผู้สิทธิพิเศษรวมทั้งสามารถใช้เป็นเครื่องมือในการขยายตลาดการค้าและสร้างอำนาจต่อรองด้านราคาได้อีกทางหนึ่ง แบ่งออกเป็น 2 แบบ คือ

1. หนังสือรับรองแหล่งกำเนิดสินค้าที่ได้รับสิทธิพิเศษทางภาษีศุลกากร คือ หนังสือรับรองฯ ที่ออกให้แก่ผู้ส่งออกเพื่อรับรองว่าสินค้าที่ระบุในหนังสือรับรองฯ ผลิตถูกต้องตามกฎหมายว่าด้วยแหล่งกำเนิดสินค้าตามเงื่อนไขภายใต้ระบบสิทธิพิเศษของประเทศผู้ให้สิทธิพิเศษ ซึ่งจะได้รับยกเว้นหรือลดหย่อนภาษีนำเข้าของประเทศผู้ให้สิทธิพิเศษฯ หนังสือรับรองฯ นี้ออกโดยกรมการค้าต่างประเทศ กระทรวงพาณิชย์เท่านั้น ได้แก่
 - 1.1 สิทธิพิเศษทางด้านภาษีศุลกากร GSP เรียกว่า หนังสือรับรองแหล่งกำเนิดสินค้า แบบเอ (Certificate of Origin Form A)
 - 1.2 สิทธิประโยชน์ทางการค้าภายใต้ AFTA/CEPT เรียกว่า หนังสือรับรองแหล่งกำเนิดสินค้า แบบดี (Certificate of Origin Form D)
 - 1.3 สิทธิประโยชน์ทางการค้า GSTP เรียกว่า หนังสือรับรองแหล่งกำเนิดสินค้า แบบ จี.เอส.ที.พี (Certificate of Origin Form GSTP)
 - 1.4 หนังสือรับรองแหล่งกำเนิดสินค้า สำหรับสินค้าหัตถกรรม (Certificate in Regard to Certain Handicraft Products)
 - 1.5 หนังสือรับรองแหล่งกำเนิดสินค้า สำหรับสินค้าผ้าไหมและผ้าฝ้ายทอด้วยมือ (Certificate Relating to Silk or Cotton Handloom Products)
2. หนังสือรับรองแหล่งกำเนิดสินค้าที่ไม่ได้รับสิทธิพิเศษทางภาษีศุลกากร คือ หนังสือรับรองฯ ที่ออกให้แก่ผู้ส่งออกเพื่อรับรองว่าสินค้าที่ระบุในหนังสือรับรองฯ มีแหล่งกำเนิดจากประเทศผู้ส่งออกหนังสือรับรองฯ จริงและใช้เป็นเอกสารประกอบการนำเข้าตามระเบียบการนำเข้าของประเทศปลายทางหรือตามเงื่อนไขของผู้นำเข้าเท่านั้น ไม่สามารถใช้เพื่อขอสิทธิพิเศษทางภาษีศุลกากร ได้แก่ หนังสือรับรองแหล่งกำเนิดสินค้าทั่วไป (Certificate of Origin : Form C/O ทั่วไป) หนังสือรับรองฯ นี้ออกโดย
 - กองสิทธิประโยชน์ทางการค้า กรมการค้าต่างประเทศ กระทรวงพาณิชย์
 - สภาหอการค้าแห่งประเทศไทย
 - สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย

ในรายงานการวิจัยนี้จะกล่าวถึงเฉพาะขั้นตอนการขอหนังสือรับรองแหล่งกำเนิดสินค้า Form A, Form D และ C/O ทั่วไป จากกรมการค้าต่างประเทศ เท่านั้น

ค่าธรรมเนียม

- แบบพิมพ์ของหนังสือรับรองแหล่งกำเนิดสินค้า ราคาชุดละ 30 บาท

เวลาในการดำเนินงาน

- เวลาในการดำเนินงานไม่เกิน 1 วันทำการ ณ กรมการค้าต่างประเทศ
- ถ้าใช้บริการ One Stop Service กรมการค้าต่างประเทศ ณ บริเวณกรมส่งเสริมการส่งออก ใช้เวลาในการดำเนินงานประมาณ 1-2 ชั่วโมง

2.5.4 ค่าใช้จ่ายในการขอหนังสือรับรองการส่งออกสิ่งทอ

หนังสือรับรองการส่งออกสิ่งทอ คือ เอกสารรับรองการส่งออกสินค้าสิ่งทอที่กรมการค้าต่างประเทศออกให้แก่ผู้ส่งออกเพื่อใช้ประกอบการนำเข้าของประเทศที่มีข้อตกลง ตามความตกลงทางการค้าสิ่งทอและเครื่องนุ่งห่ม (Agreement on Textiles and Clothing : ATC) ประเทศไทยมีข้อตกลงทางการค้าสิ่งทอและเครื่องนุ่งห่มกับประเทศต่างๆ รวม 18 ประเทศ คือ สหรัฐอเมริกา แคนาดา นอร์เวย์ และ สหภาพยุโรป 15 ประเทศ (ออสเตรีย เบลเยียม กรีซ อิตาลี เนเธอร์แลนด์ ลักเซมเบิร์ก สหพันธ์สาธารณรัฐเยอรมัน เดนมาร์ก สเปน ฟินแลนด์ ฝรั่งเศส สหราชอาณาจักร ไอร์แลนด์ โปรตุเกส และ สวีเดน) ในการส่งออกสินค้าสิ่งทอภายใต้ระเบียบกระทรวงพาณิชย์ ว่าด้วยการบริหารการส่งออกสิ่งทอไปยังประเทศที่มีข้อตกลงกับประเทศไทย

ที่มา : ประมวลจาก

- ระเบียบกระทรวงพาณิชย์ ว่าด้วยการบริหารการส่งออกเครื่องนุ่งห่มไปยังประเทศที่มีข้อตกลงกับประเทศไทย (ฉบับที่ 4) พ.ศ. 2545
- ระเบียบกระทรวงพาณิชย์ ว่าด้วยการบริหารการส่งออกด้ายและผ้าฝ้ายไปยังประเทศที่มีข้อตกลงกับประเทศไทย (ฉบับที่ 6) พ.ศ. 2545

โดยประเทศไทยต้องจัดสรรปริมาณการส่งออก (โควตา) และ ออกหนังสือรับรองการส่งออกสินค้าสิ่งทอให้แก่ผู้ส่งออกของไทย เพื่อแสดงต่อประเทศผู้นำเข้าให้สอดคล้องกับข้อตกลงที่ทำไว้กับประเทศผู้นำเข้าแต่ละประเทศ จนถึงปัจจุบันกรมการค้าต่างประเทศได้ให้บริการการออกหนังสือรับรองการส่งออกแก่ผู้ส่งออกสิ่งทอ

จากประกาศกรมการค้าต่างประเทศ เรื่อง การขอหนังสือรับรองการส่งออกสินค้าสิ่งทอ พ.ศ. 2545 โดยกรมการค้าต่างประเทศ ออกประกาศกำหนดหลักเกณฑ์ เงื่อนไข และ วิธีการขอหนังสือรับรองการส่งออกสินค้าสิ่งทอ ดังต่อไปนี้

1. การยื่นขอหนังสือรับรองการส่งออกสินค้าสิ่งทอ ให้ยื่นขอได้ ดังนี้
 - 1.1 รายการที่มีการกำหนดโควตาให้ยื่นขอได้ตั้งแต่วันที่ทำการวันแรกของปีโควตานั้น เป็นต้นไป
 - 1.2 รายการที่ไม่กำหนดโควตาให้ยื่นขอได้ตั้งแต่วันที่ทำการวันแรกของปีที่ได้ทำการส่งออก เป็นต้นไป แต่ต้องไม่เกินเดือนกุมภาพันธ์ของปีถัดไป
2. การยื่นขอหนังสือรับรองการส่งออกสินค้าสิ่งทอ ทั้งรายการที่มีการกำหนดโควตาและรายการที่ไม่มีการกำหนดโควตา ให้ยื่นขอที่สำนักบริหารการนำเข้าและส่งออก กรมการค้าต่างประเทศ โดยให้ใช้แบบพิมพ์คำร้องของแบบ สท.6 และ แบบพิมพ์หนังสือรับรองการส่งออกสินค้าสิ่งทอที่จัดพิมพ์ขึ้นโดยกรมการค้าต่างประเทศที่ผู้ส่งออกสินค้าสิ่งทอรายนั้น ได้ชื่อไว้เองเท่านั้น ดังนี้
 - 2.1 การส่งออกไปสหรัฐอเมริกา ทั้งในรายการที่มีการกำหนดโควตาและรายการที่ไม่กำหนดโควตาให้ใช้แบบพิมพ์ Textile Visa (Standard Commercial Invoice)
 - 2.2 การส่งออกไปสหภาพยุโรป รายการที่มีการกำหนดโควตาให้ใช้แบบพิมพ์ Export License (E/L) ควบคู่กับ Certificate of Origin (C/O) สำหรับรายการที่ไม่กำหนดโควตาให้ใช้เฉพาะ Certificate of Origin (C/O)
 - 2.3 การส่งออกไปแคนาดารายการที่มีการกำหนดโควตาให้ใช้แบบพิมพ์ Export Certificate (E/C)
 - 2.4 การส่งออกไปนอร์เวย์รายการที่มีการกำหนดโควตาให้ใช้แบบพิมพ์ Export Certificate (E/C) สำหรับรายการที่ไม่กำหนดโควตาให้ใช้แบบพิมพ์ Certificate of Origin (C/O)

แบบพิมพ์ E/L, E/C, C/O และ VISA ต้องใช้แบบพิมพ์ของกรมการค้าต่างประเทศเฉพาะที่ผู้ส่งออกสิ่งทอรายนั้นได้ชื่อไปใช้เองตามหมายเลขกำกับในแบบพิมพ์นั้น ๆ จะให้ผู้อื่นนำไปใช้ หรือนำของผู้อื่นมาใช้ไม่ได้

สำหรับการขอหนังสือรับรองการส่งออกสินค้าสิ่งทอ ผู้ส่งออกสามารถขอได้ 2 ระบบ คือ ระบบ Manual กับ ระบบ EDI โดยต้องขอตามจำนวนรายการสินค้าที่ส่งออก คือ สินค้าสิ่งทอ 1 รายการต่อหนังสือรับรองการส่งออกสินค้าสิ่งทอ 1 ชุด โดยรายการ (Category) หมายความว่า ประเภท ชนิด หรือลักษณะของเครื่องนุ่งห่ม ด้าย ผ้าผืนและผลิตภัณฑ์สิ่งทออื่นที่มีใช้เครื่องนุ่งห่มที่กำหนดไว้ในข้อตกลงกับประเทศที่มีข้อตกลง โดยมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

- Internet หรือ Connect เข้าระบบ VAN (Value Added Network)
- ค่าบริการเปิด Mailbox และ ค่า EDI Translator (ติดตั้ง อบรมการใช้โปรแกรม และ แผ่นติดตั้ง 1 ชุด) ประมาณ 7,500 บาท

ค่าบริการรายเดือน

- ค่าดูแลรักษา Mailbox 500 บาท
- ค่าบริการรับ-ส่งข้อมูล 15 บาท/ชุด (ไม่จำกัดปริมาณข้อมูล)

ที่มา : ประมวลจาก

- ประกาศกรมการค้าต่างประเทศ เรื่อง การขอหนังสือรับรองการส่งออกสินค้าสิ่งทอ
- ประกาศและระเบียบการส่งออกสินค้าสิ่งทอไปยังประเทศที่มีข้อตกลงกับประเทศไทย พ.ศ. 2545 โดยกรมการค้าต่างประเทศ กระทรวงพาณิชย์

2.6 ค่าใช้จ่ายในส่วนของธนาคาร

ค่าใช้จ่าย หรือ ค่าธรรมเนียมในส่วนของธนาคาร แบ่งออกเป็น 2 ส่วน คือ

- ส่วนนำเข้า ได้แก่ ค่าใช้จ่ายในการเปิด L/C เพื่อนำเข้าสินค้า ค่าใช้จ่ายในการขอรับตัวสินค้าขาเข้าหรือ Shipping Document และ ค่าใช้จ่ายในการทำ Shipping Guarantee
- ส่วนส่งออก ได้แก่ ค่าใช้จ่ายในการขอรับ L/C และ ค่าใช้จ่ายในการยื่นเอกสารขายตัว โดยมีรายละเอียดของค่าธรรมเนียมต่างๆ ดังนี้

2.6.1 ค่าธรรมเนียมในการขอเปิด L/C (ส่วนนำเข้า)

บริการเปิดเลตเตอร์ออฟเครดิตเพื่อสั่งซื้อสินค้าเข้า เป็นวิธีการชำระเงินที่นิยมกันมาก วิธีการชำระเงินแบบเปิด L/C นั้นคือการชำระเงินที่มีธนาคารเข้ามารับรองการชำระเงินให้แก่ผู้ส่งออกว่าตัวธนาคารผู้ออก L/C นั้นจะจ่ายเงินค่าสินค้านี้ดังกล่าวให้

ธนาคารให้บริการเปิด L/C ไปยังประเทศของผู้ส่งออก ภายในวันทำการเดียวกับที่ผู้นำเข้ายื่นคำขอเปิด L/C ยกเว้นในกรณีที่มีการสื่อสาร (SWIFT/Telex) ชัดข้อ และหรือ เอกสารประกอบการขอเปิด L/C ไม่ครบถ้วนถูกต้อง

ค่าธรรมเนียมในการเปิด L/C

- 1/4 % ของจำนวนเงินที่เปิดต่อ 1 เวลา (90 วัน) เศษของวันให้ถือเป็น 1 เวลา ค่าธรรมเนียมขั้นต่ำ 500 บาท
- ค่า SWIFT/Telex 800 บาท
- ค่าอากรแสตมป์ 30 บาท

หมายเหตุ : กรณีที่ผู้นำเข้าชอยยกเลิก L/C ธนาคารคิดค่า SWIFT/Telex 300 บาท

เวลาในการดำเนินงาน

- จัดทำคำขอเปิด L/C โดยเฉลี่ยใช้เวลาประมาณ 30 นาที
- นำเอกสารมายื่นขอเปิด L/C ต่อธนาคาร โดยเฉลี่ยใช้เวลาประมาณ 3 ชั่วโมง

2.6.2 ค่าธรรมเนียมในการขอรับตัวสินค้าขาเข้า (ส่วนนำเข้า)

ตัวสินค้าขาเข้าที่ทำขึ้นตาม L/C แบ่งออกเป็น 2 ประเภท คือ ตัวที่มีกำหนดชำระเงินทันที (Sight Bill) และ ตัวที่มีกำหนดเวลาชำระเงิน (Usance Bill) ในกรณีนี้ผู้นำเข้าต้องยื่นขอทำ Trust Receipt (บริการสินเชื่อระยะสั้น) มาพร้อมกันด้วย

ทรัสต์รีซีพ (Trust Receipt) คือ สัญญาค้ำประกันหรือที่เรียกว่าบริการสินเชื่อสำหรับสินค้านำเข้า กล่าวคือ เมื่อสินค้ามาถึงแล้วทางผู้นำเข้าสามารถทำ T/R เพื่อขอรับและนำเอกสารดังกล่าวมาจัดเตรียมและนำไปทำการผ่านพิธีการศุลกากรนำสินค้าออกจากอารักขาของกรมศุลกากรก่อน และเมื่อครบกำหนดแล้วจึงมาชำระเงินค่าสินค้ากับธนาคาร

ค่าธรรมเนียมในการขอรับตัวสินค้าขาเข้า

ตัวที่มีกำหนดชำระเงินทันที (Sight Bill)

- Payment Commission 500 บาท
- ค่าอากรแสตมป์ 3 บาท

ตัวที่มีกำหนดเวลาชำระเงิน (Usance Bill)

- ค่าธรรมเนียมรับรองการชำระเงิน $\frac{1}{4}$ % ของจำนวนเงินหน้าตัวต่อ 1 เวลา (30วัน) เศษของวันให้ถือเป็น 1 เวลา ค่าธรรมเนียมขั้นต่ำ 500 บาท
- ค่าธรรมเนียมการแจ้งว่ามีเอกสารมาถึง (Payment Commission) 500 บาท
- ค่าอากรแสตมป์ 3 บาท

ค่าธรรมเนียมในการทำ Trust Receipt

- $\frac{1}{8}$ % ของจำนวนเงินที่ทำ Trust Receipt ค่าธรรมเนียมขั้นต่ำ 500 บาท
- ค่าอากรแสตมป์ 3 บาท

เวลาในการดำเนินงาน

- จัดทำสัญญาค้ำประกัน (T/R) เพื่อขอรับเอกสาร โดยเฉลี่ยใช้เวลาประมาณ 5 นาที
- ขอรับเอกสาร โดยเฉลี่ยใช้เวลาประมาณ 5 นาที

2.6.3 ค่าธรรมเนียมในการทำ Shipping Guarantee (ส่วนนำเข้า)

ธนาคารให้บริการออกหนังสือค้ำประกันขอรับสินค้า (Shipping Guarantee) กับบริษัทเรือหรือตัวแทนบริษัทเรือ เมื่อผู้นำเข้ามีความประสงค์จะขอรับสินค้าก่อนที่จะไม่มี ใบตราส่งสินค้า ผู้นำเข้าสามารถใช้บริการดังกล่าวจากธนาคาร ในกรณีนี้ผู้นำเข้าต้องยื่นขอทำ Trust Receipt (บริการสินเชื่อระยะสั้น) มาพร้อมกันด้วย

Letter of Undertaking หรือ Bank Guarantee คือ เอกสารที่ออกโดยธนาคารเพื่อรับรองหรือค้ำประกันการจ่ายภาษีหรือภาระผูกพันที่ลูกค้ามีต่อผู้ได้รับความเสียหาย เช่น ธนาคารออกหนังสือค้ำประกันภาษีให้แก่กรมศุลกากร หากผู้นำเข้าไม่ปฏิบัติตามระเบียบกฎหมายศุลกากรทางศุลกากรก็จะเรียกเก็บเงินกับธนาคารที่ออกหนังสือค้ำประกันให้ชำระหนี้แทน เป็นต้น

Shipping Guarantee คือ เอกสารที่ออกโดยธนาคารให้แก่บริษัทเรือ เพื่อรับรองว่าผู้นำเข้าเป็นเจ้าของสินค้า เนื่องจากเรือมาถึงแล้ว แต่เอกสารยังไม่ถึง (กรณีที่นำเข้ามาจากประเทศใกล้ๆ หรือ เนื่องจากความล่าช้าในการจัดทำเอกสารของผู้ส่งออก หรือ ความล่าช้าของระบบธนาคาร) หากเกิดความเสียหายทางธนาคารจะเป็นผู้รับผิดชอบ เมื่อบริษัทเรือได้รับ Shipping Guarantee จากธนาคารแล้วก็จะออกไปส่งปล่อยสินค้าให้ผู้นำเข้า เพื่อนำไปออกของต่อไป เมื่อผู้นำเข้าได้รับเอกสารใบตราส่งสินค้าฉบับจริงแล้ว ก็จะต้องส่งคืนให้บริษัทเรือเพื่อขอ Bank Guarantee คืนอีกทีหนึ่ง

ค่าธรรมเนียมในการทำ Shipping Guarantee

- 200 บาท ต่อ 1 เวลา (30วัน) แรก และ 100 บาท สำหรับเดือนต่อไป

เวลาในการดำเนินงาน

- จัดทำแบบฟอร์ม Shipping Guarantee โดยเฉลี่ยใช้เวลาประมาณ 5 นาที
- ยื่นเอกสารต่อธนาคารเพื่อขอรับหนังสือ S/G โดยเฉลี่ยใช้เวลาประมาณ 30-40 นาที
- นำ S/G ไปแลก D/O จากตัวแทนเรือ โดยเฉลี่ยใช้เวลาประมาณ 5 นาที

2.6.4 ค่าธรรมเนียมในการขอรับ L/C (ส่วนส่งออก)

ค่าธรรมเนียมในการขอรับ L/C

- ค่าธรรมเนียมในการขอรับ L/C หรือ ค่าธรรมเนียมในแจ้งว่ามี L/C เปิดมาถึง (Incoming Letter of Credit Advising Commission) 500 บาท
- ค่าอากรแสตมป์ 3 บาท

เวลาในการดำเนินงาน

- ติดตามขอรับ L/C จากธนาคาร โดยเฉลี่ยใช้เวลาประมาณ 5 นาที

2.6.5 ค่าธรรมเนียมในการยื่นเอกสารขายตั๋ว (ส่วนส่งออก)

บริการรับซื้อตั๋วส่งออกภายใต้ L/C เป็นบริการที่เมื่อผู้ส่งออกส่งสินค้าออกไปแล้วหรือหลังจากที่ส่งสินค้าลงเรือก็สามารถนำเอกสารส่งออก (ตั๋วส่งออก) มาขายให้กับธนาคารได้ก่อนที่จะได้รับการชำระเงินจากธนาคารผู้เปิด L/C หากตัวนั้นถูกต้องตามเงื่อนไขใน L/C ซึ่งสามารถรับซื้อตั๋วได้ทั้งกรณีที่มีกำหนดชำระเงินทันที (Sight Bill) หรือ รับซื้อลดหากเป็นกรณีที่มีกำหนดเวลาชำระเงิน (Usance Bill) ไม่เกิน 180 วัน ผู้ส่งออกสามารถนำตัวมาขายหรือขายลดได้ทันที เพื่อให้ผู้ส่งออกนำเงินไปใช้หมุนเวียนในธุรกิจได้เร็วขึ้น

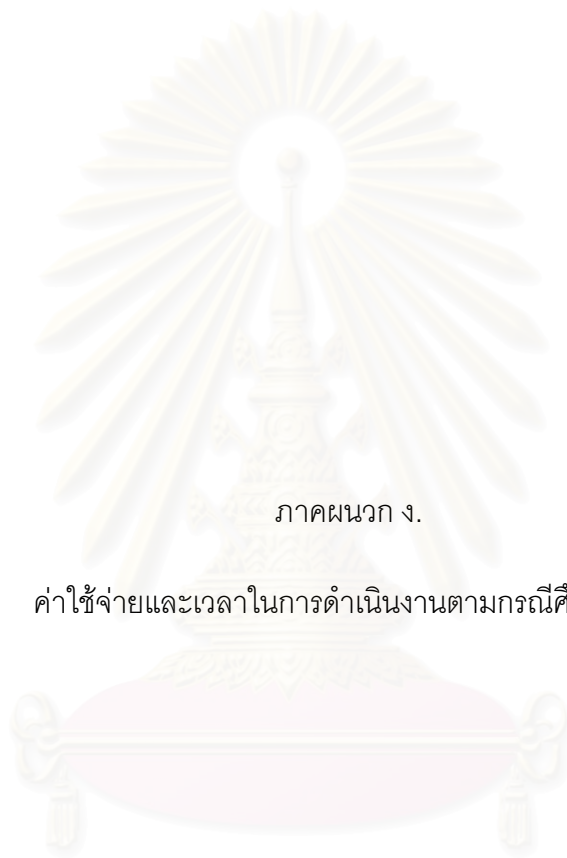
ค่าธรรมเนียมในการยื่นเอกสารขายตั๋ว

- Negotiation Fee For Bill under L/C 800 บาท
- Postage 300 บาท
- Stamp Duty 23 บาท

หมายเหตุ : เอกสารส่งออกที่ธนาคารจะรับซื้อทันที ต้องเป็นเอกสารที่ถูกต้องครบถ้วนตามเงื่อนไขของผู้นำเข้า

เวลาในการดำเนินงาน

- ยื่นเอกสารขายตั๋วกับธนาคาร โดยเฉลี่ยใช้เวลาประมาณ 5 นาที
- ธนาคารใช้เวลาในการตรวจสอบเอกสาร โดยเฉลี่ยประมาณ 30-40 นาที ขึ้นอยู่กับปริมาณ และ ความยากง่ายของเอกสาร ส่วนเอกสารจะเดินทางไปถึงธนาคารของผู้ซื้อในต่างประเทศเมื่อใดนั้นขึ้นอยู่กับความใกล้-ไกลระหว่างประเทศ
- กรณีตัวแบบชำระเงินทันที โดยทั่วไปเมื่อผู้ขายยื่นเอกสารครบต่อธนาคาร
 - ภายใน 10.30 น. ก็จะได้รับเงินเข้าบัญชีภายในวันนั้น หรือ ภายใน 7 วันทำการ นับจากวันที่ธนาคารของผู้ซื้อในต่างประเทศได้รับเอกสาร ตามระเบียบ UPC 500
 - ภายใน 16.00 น. ก็จะได้รับเงินเข้าบัญชีภายใน 12.00 น. ของวันรุ่งขึ้น



ภาคผนวก ง.

ค่าใช้จ่ายและเวลาในการดำเนินงานตามกรณีศึกษาที่ 2

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ค่าใช้จ่ายและเวลาในการดำเนินงานตามกรณีศึกษาที่ 2

จากขอบเขตและข้อมูลบางส่วนที่วิเคราะห์ได้ในเบื้องต้น นำมาสู่ขั้นตอนการสรุปค่าใช้จ่ายและเวลาในการดำเนินงานตามกรณีศึกษาที่ 2 ซึ่งแบ่งออกเป็น 6 กรณีศึกษาย่อย โดยทำการสรุปและนำเสนอให้อยู่ในรูปแบบของตารางแสดงค่าใช้จ่ายและเวลาตามแต่ละกิจกรรมตลอดกระบวนการนำเข้าและส่งออกสินค้าด้วยคอนเทนเนอร์ทางทะเล โดยที่

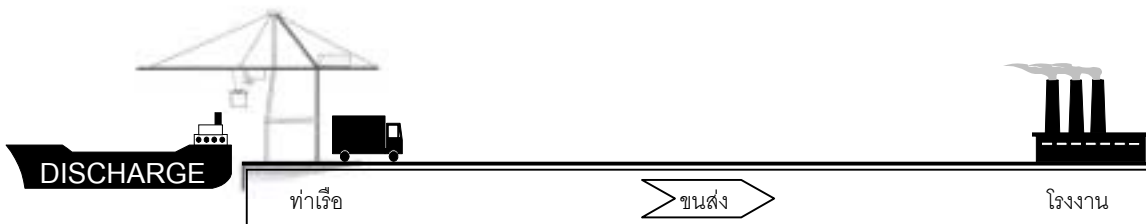
กรณี	ปริมาณสินค้า	ตารางที่
2.1	นำเข้าโดยไม่ใช้เส้นทางขนส่งสินค้า/ผู้สินค้าผ่านทาง รพท. การรถไฟฯ ลาดกระบัง	
	ตู้ LCL สินค้าปริมาตร 10 ลูกบาศก์เมตร	ง.1
	ตู้ FCL ขนาด 20 ฟุต จำนวน 1 ตู้สินค้า	ง.2
	ตู้ FCL ขนาด 40 ฟุต จำนวน 1 ตู้สินค้า	ง.3
2.2	ส่งออกโดยไม่ใช้เส้นทางขนส่งสินค้า/ผู้สินค้าผ่านทาง รพท. การรถไฟฯ ลาดกระบัง	
	ตู้ LCL สินค้าปริมาตร 10 ลูกบาศก์เมตร	ง.4
2.3	นำเข้าโดยใช้เส้นทางขนส่งสินค้า/ผู้สินค้าผ่านทาง รพท. การรถไฟฯ ลาดกระบัง	
	ตู้ LCL สินค้าปริมาตร 10 ลูกบาศก์เมตร	ง.5
	ตู้ FCL ขนาด 20 ฟุต จำนวน 1 ตู้สินค้า	ง.6
	ตู้ FCL ขนาด 40 ฟุต จำนวน 1 ตู้สินค้า	ตารางที่ ง.7
2.4	นำเข้าโดยไม่ใช้เส้นทางขนส่งสินค้า/ผู้สินค้าผ่านทาง รพท. การรถไฟฯ ลาดกระบัง	
	ตู้ LCL สินค้าปริมาตร 10 ลูกบาศก์เมตร	ง.8
	ตู้ FCL ขนาด 20 ฟุต จำนวน 1 ตู้สินค้า	ง.9
	ตู้ FCL ขนาด 40 ฟุต จำนวน 1 ตู้สินค้า	ง.10
2.5	ส่งออกโดยใช้เส้นทางขนส่งสินค้า/ผู้สินค้าผ่านทาง รพท. การรถไฟฯ ลาดกระบัง	
	ตู้ LCL สินค้าปริมาตร 10 ลูกบาศก์เมตร	ง.11
	ตู้ FCL ขนาด 20 ฟุต จำนวน 1 ตู้สินค้า	ง.12
	ตู้ FCL ขนาด 40 ฟุต จำนวน 1 ตู้สินค้า	ง.13
2.6	ส่งออกโดยไม่ใช้เส้นทางขนส่งสินค้า/ผู้สินค้าผ่านทาง รพท. การรถไฟฯ ลาดกระบัง	
	ตู้ LCL สินค้าปริมาตร 10 ลูกบาศก์เมตร	ง.14

**รายละเอียดของตารางค่าใช้จ่ายและเวลาในการดำเนินงาน
นำเข้าหรือส่งออกสินค้าด้วยคอนเทนเนอร์ทางทะเล**

ข้อมูล	ความหมาย	
ขอบเขต	นำเข้า	ขอบเขตของเวลาในการดำเนินงานนำเข้า จะพิจารณาครอบคลุมตั้งแต่จุดที่เรือเข้าเทียบท่าเพื่อทำการขนย้ายสินค้าลงจากเรือจนถึงจุดหมายปลายทางภายในประเทศ
	ส่งออก	ขอบเขตของเวลาในการดำเนินงานส่งออก จะพิจารณาครอบคลุมตั้งแต่จุดส่งออกภายในประเทศจนถึงผู้สินค้าได้รับการบรรทุกลงเรือ
รหัสกิจกรรม	แสดงรหัสกิจกรรมตามแบบจำลองกระบวนการนำเข้าและส่งออกสินค้าด้วยคอนเทนเนอร์ทางทะเล พิจารณาได้ในภาคผนวก ก	
กิจกรรม	อธิบายกิจกรรม	
รายการค่าใช้จ่าย	รายการค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นจากการดำเนินงาน สำหรับแต่ละกิจกรรม พิจารณาเฉพาะค่าใช้จ่ายที่เกิดกับผู้นำเข้าและผู้ส่งออกเท่านั้น	
ค่าใช้จ่าย (บาท)	ค่าใช้จ่าย พิจารณาอัตราค่าใช้จ่ายได้ในภาคผนวก ค	
% ค่าใช้จ่าย	สัดส่วนค่าใช้จ่าย เทียบกับ ค่าใช้จ่ายรวมทั้งหมด	
ค่าใช้จ่ายสะสม	ค่าใช้จ่ายสะสม	
กำหนดให้เป็นวัน	ณ วันที่ดำเนินงานสำหรับกิจกรรมนั้นๆ	
ช่วงเวลา	ช่วงเวลาที่ดำเนินงานสำหรับแต่ละกิจกรรม ณ วันที่ดำเนินงาน	
เวลา (1) (นาที)	เวลาดำเนินงาน และ เวลารอดดำเนินงาน (1) พิจารณาเวลา ตามช่วงเวลาดำเนินงานและช่วงเวลารอดดำเนินงานสำหรับแต่ละกิจกรรม โดยไม่ได้พิจารณาตัดช่วงเวลาดำเนินงานที่ซ้อนทับกันออกไป	
% เวลา (1)	สัดส่วนเวลาดำเนินงาน และ สัดส่วนเวลารอดดำเนินงาน เทียบกับ เวลารวมทั้งหมด	
เวลา (2) (นาที)	เวลาดำเนินงาน (2) พิจารณาเวลา ตามช่วงเวลาดำเนินงานสำหรับแต่ละกิจกรรม โดยได้พิจารณาตัดช่วงเวลาดำเนินงานที่ซ้อนทับกันออกไป เนื่องจากมีกิจกรรมที่ดำเนินงานควบคู่กัน	
เวลารอด (นาที)	เวลารอดดำเนินงานต่อไปสำหรับแต่ละกิจกรรม (ระบายแถบสีเทา) พิจารณาเวลา ตามช่วงเวลาขึ้นและสินค้ารอดดำเนินงานต่อไปสำหรับแต่ละกิจกรรม โดยได้พิจารณาตัดช่วงเวลาดำเนินงานที่ซ้อนทับกันออกไป เนื่องจากมีกิจกรรมที่ดำเนินงานควบคู่กัน	
เวลารวม (นาที)	รวมเวลาทั้งหมด = เวลา (2) + เวลารอด พิจารณาเวลาทั้งหมดในส่วนของเวลาที่ดำเนินงานและเวลารอดดำเนินงานต่อไป ตามช่วงเวลาดำเนินงานและช่วงเวลารอดดำเนินงานสำหรับแต่ละกิจกรรม โดยได้พิจารณาตัดช่วงเวลาดำเนินงานที่ซ้อนทับกันออกไป เนื่องจากมีกิจกรรมที่ดำเนินงานควบคู่กัน	

หมายเหตุ : ในส่วนของช่วงเวลาที่ทำกิจกรรมมากกว่า 2 กิจกรรมควบคู่กันไป เวลาในการดำเนินงานให้พิจารณาในส่วนของ "ช่วงเวลา" หรือ "เวลา (1)" เนื่องจากในส่วนของ "เวลา (2)" และ "ช่องเวลารอด" จะแสดงเวลาโดยไม่รวมช่วงของเวลาที่ทับซ้อนกันอยู่

กรณี 2.1 นำเข้าโดยไม่ใช่เส้นทางขนส่งสินค้า/ตู้สินค้าผ่านทาง รพท. การรถไฟฯ ลาดกระบัง (ตู้ LCL สินค้าปริมาตร 10 ลูกบาศก์เมตร) แสดงไว้ดังตารางที่ ง.1



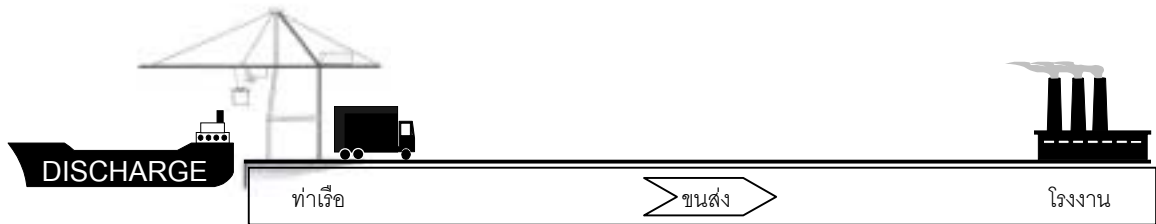
ตารางที่ ง.1 ค่าใช้จ่ายและเวลาในการนำเข้าโดยไม่ใช่เส้นทางขนส่งสินค้า/ตู้สินค้าผ่านทาง รพท. การรถไฟฯ ลาดกระบัง (ตู้ LCL สินค้าปริมาตร 10 ลูกบาศก์เมตร)

รหัสกิจกรรม	กิจกรรม	รายการค่าใช้จ่าย	ค่าใช้จ่าย (บาท)	% ค่าใช้จ่าย	ค่าใช้จ่ายสะสม (บาท)	สมมติให้เป็นวัน	ช่วงเวลา	เวลา (1) (นาที)	% เวลา (1)	เวลา (2) (นาที)	เวลารอ (นาที)	เวลารวม (นาที)	
A21	ได้รับแจ้งการส่งสินค้าและเอกสารจากผู้ขาย	ค่าติดต่อสื่อสาร	10	0.09	10	พฤหัสบดี	13.00-13.05				5	0	5
	รอตรวจสอบวัน เวลา ท่าที่เรือเข้าเทียบ	-	0	0.00	10	พฤหัสบดี	13.05 (พฤหัสบดี) - 08.30 (จันทร์)				0	5,485	5,485
A22	ตรวจสอบ วัน เวลา ท่าที่เรือเข้าเทียบ	ค่าติดต่อสื่อสาร	10	0.09	20	จันทร์	08.30-08.35				5	0	5
A251	จัดเตรียมข้อมูลและเอกสาร	ค่าจัดเตรียมเอกสาร	70	0.66	90	จันทร์	08.35-09.05				30	0	30
A261	นัดวัน เวลา สถานที่ ไปรับ/ส่งสินค้า	ค่าติดต่อสื่อสาร	20	0.19	110	จันทร์	09.05-09.15				10	0	10
	รอจัดทำเอกสาร Shipping Guarantee	-	0	0.00	110	จันทร์	09.15 (จันทร์) - 08.30 (พุธ)				0	2,835	2,835
A222 (S/G)	จัดทำแบบฟอร์ม S/G และ LU	-	0	0.00	110	พุธ	08.30-08.35	5	0.16	5	0	5	
A224 (S/G)	ขอรับเอกสาร ชำระค่าสินค้า	ค่าเดินทาง	50	0.47	160	พุธ	08.35-09.00	25	0.81	25	0	25	
		ค่า S/G	200	1.88	360	พุธ	-	0	0.00	0	0	0	
A24	นำ S/G มายื่นขอรับ D/O จากตัวแทนบริษัทเรือ	ค่าเดินทาง	50	0.47	410	พุธ	09.00-09.15	15	0.48	15	0	15	
		(ค่า THC ไปอยู่ A311)	0	0.00	410	พุธ	-	0	0.00	0	0	0	
		(ค่า CFS ไปอยู่ A314 or A413)	0	0.00	410	พุธ	-	0	0.00	0	0	0	
		ค่า D/O	500	4.69	910	พุธ	-	0	0.00	0	0	0	
	นำ D/O กลับมายังบริษัท	-	0	0.00	910	พุธ	09.15-09.45	30	0.97	30	0	30	
	รอตัวแทนออกของมารับข้อมูลและเอกสาร	-	0	0.00	910	พุธ	09.45-10.00	15	0.48	0	15	15	
A262	ตัวแทนออกของมารับข้อมูลและเอกสาร	ค่าติดต่อสื่อสาร	10	0.09	920	พุธ	10.00-10.10	10	0.32	10	0	10	
	รอบันทึกข้อมูลใบขนสินค้าฯ เข้าเครื่องคอมพิวเตอร์	-	0	0.00	920	พุธ	10.10 (พุธ) - 08.30 (ศุกร์)	2,780	89.59	0	2,780	2,780	
A311	เรือเทียบท่า รอเจ้าหน้าที่ท่าเรือขนย้ายตู้สินค้าขึ้นจากเรือ วางลงบนแคร่หิ้วลาก (ของท่าเรือ)	ค่า THC	2,200	20.66	3,120	พุธ	08.30-08.31	1	0.03	0	0	0	
A312	ขนย้ายตู้สินค้าขึ้นจากเรือวางลงบนแคร่หิ้วลาก (ของท่าเรือ) ขนย้ายตู้สินค้าจากหน้าท่าไปที่ Sub Gate In	-	0	0.00	3,120	พุธ	08.31-08.34	3	0.10	0	0	0	
	พนักงานขับรถนำหิ้วลาก (ของท่าเรือ) ขนย้ายตู้สินค้าจากหน้าท่าไปที่ Sub Gate In	-	0	0.00	3,120	พุธ	08.34-08.36	2	0.06	0	0	0	
A313	หิ้วลากผ่าน Sub Gate In พนักงานขับรถนำหิ้วลาก (ของท่าเรือ) ขนย้ายตู้สินค้ามาถึง Sub Gate In	-	0	0.00	3,120	พุธ	08.36-08.37	1	0.03	0	0	0	
	พนักงานขับรถนำหิ้วลาก (ของท่าเรือ) ขนย้ายตู้สินค้าจาก Sub Gate In ไปเปิดตู้ แยก สินค้าที่โรงพักสินค้า	-	0	0.00	3,120	พุธ	08.37-08.40	3	0.10	0	0	0	
	พนักงานขับรถนำหิ้วลาก (ของท่าเรือ) ขนย้ายตู้สินค้ามาถึงโรงพักสินค้า รอพนักงาน (ของตัวแทนบริษัทเรือหรือท่าเรือ) เปิดตู้ แยก กองกับสินค้าไว้ที่โรงพักสินค้า	-	0	0.00	3,120	พุธ	08.40	0	0.00	0	0	0	
A314	เปิดตู้ แยก สินค้าที่โรงพักสินค้า พนักงาน (ของตัวแทนบริษัทเรือหรือท่าเรือ) เปิดตู้ แยก สินค้าในโรงพักสินค้า	ค่า CFS	2,000	18.78	5,120	พุธ	08.40-08.55	15	0.48	0	0	0	
	กองกับสินค้าที่โรงพักสินค้า รอตรวจสอบสินค้า (ที่โรงพักสินค้า)	-	0	0.00	5,120	พุธ	08.55 (พุธ) - 10.15 (ศุกร์)	2,960	95.39	0	0	0	
A611	บันทึกข้อมูลใบขนสินค้าฯ เข้าเครื่องคอมพิวเตอร์	ค่าผ่านพิธีการศุลกากร	2,500	23.47	7,620	ศุกร์	08.30-08.35	5	0.16	5	0	5	
A612	ส่งข้อมูลใบขนสินค้าฯ ผ่านทางระบบ EDI	-	0	0.00	7,620	ศุกร์	-	0	0.00	0	0	0	
A613	คอมพิวเตอร์ของกรมศุลกากรตรวจสอบข้อมูล	-	0	0.00	7,620	ศุกร์	08.35-08.40	5	0.16	5	0	5	
A614	จัดพิมพ์ใบขนสินค้าฯ พร้อมเอกสารประกอบ	-	0	0.00	7,620	ศุกร์	08.40-08.45	5	0.16	5	0	5	
A63	ชำระค่าประกัน	ค่าภาษีอากร (ไม่พิจารณา)	0	0.00	7,620	ศุกร์	08.45-09.00	15	0.48	15	0	15	
	เดินทางจากจุดชำระค่าภาษีอากรไปที่จุดให้บริการชำระค่าภาษีอากร	-	0	0.00	7,620	ศุกร์	09.00-09.10	10	0.32	10	0	10	
A321	ตรวจสอบข้อมูลเบื้องต้น	-	0	0.00	7,620	ศุกร์	09.10-09.12	2	0.06	2	0	2	
A322	จัดเตรียมเอกสาร ตรวจสอบค่าภาษีอากร	-	0	0.00	7,620	ศุกร์	09.12-09.14	2	0.06	2	0	2	
A323	ชำระค่าภาษีอากร รับใบรับของท่าเรือ	ค่าบริการขนสินค้า	800	7.51	8,420	ศุกร์	09.14-09.17	3	0.10	3	0	3	
A324	ขอรับใบอนุญาตเทียบพาด่านท่า	-	0	0.00	8,420	ศุกร์	09.17-09.20	3	0.10	3	0	3	
	เดินทางจากจุดให้บริการชำระค่าภาษีอากรไปที่ฝ่ายตรวจสอบปล่อย	-	0	0.00	8,420	ศุกร์	09.20-09.30	10	0.32	10	0	10	
A641	นำใบขนสินค้าฯ พร้อมเอกสารประกอบมายื่นที่ฝ่ายตรวจสอบปล่อย	-	0	0.00	8,420	ศุกร์	09.30	0	0.00	0	0	0	

ตารางที่ ง.1 ค่าใช้จ่ายและเวลาในการนำเข้าโดยไม่ใช้เส้นทางทางขนส่งสินค้า/ตู้สินค้าผ่านทาง
รพท. การรถไฟฯ ลาดกระบัง (ตู้ LCL สินค้าปริมาตร 10 ลูกบาศก์เมตร) (ต่อ)

รหัสกิจกรรม	กิจกรรม	รายการค่าใช้จ่าย	ค่าใช้จ่าย (บาท)	% ค่าใช้จ่าย	ค่าใช้จ่าย สะสม (บาท)	สมมติให้ เป็นวัน	ช่วงเวลา	เวลา (1) (นาที)	% เวลา (1)	เวลา (2) (นาที)	เวลาขอ (นาที)	เวลารวม (นาที)
A642	ตัดบัญชีสินค้าสำหรับเรือ	-	0	0.00	8,420	ศุกร์	09:30-09:35	5	0.16	0	0	0
A643	ลงทะเบียนใบขนสินค้าฯ กำหนดชื่อผู้ตรวจปล่อย	-	0	0.00	8,420	ศุกร์	09:35-10:05	30	0.97	0	0	0
A644	ส่งเตรียมของเพื่อตรวจ	-	0	0.00	8,420	ศุกร์	10:05-10:10	5	0.16	0	0	0
	รอเจ้าหน้าที่ศุลกากรมาตรวจสอบสินค้า (ที่โรงพักสินค้า)	-	0	0.00	8,420	ศุกร์	10:10-10:15	0	0.00	0	0	0
A36/A645	ตรวจสอบสินค้า (ที่โรงพักสินค้า)	-	0	0.00	8,420	ศุกร์	10:15-10:20	5	0.16	0	0	0
	รอขนย้ายสินค้าขึ้นรถบรรทุก (ของผู้ให้บริการขนส่ง)	-	0	0.00	8,420	ศุกร์	10:20-10:34	14	0.45	0	0	0
A263	เตรียมรถบรรทุก (ของผู้ให้บริการขนส่ง) ไปรับสินค้าที่ทำเรือ	ค่าติดต่อสื่อสาร	10	0.09	8,430	ศุกร์	09:30	0	0.00	0	0	0
	พนักงานขับรถนำรถบรรทุก (ของผู้ให้บริการขนส่ง) ไปรับสินค้าที่ทำเรือ	-	0	0.00	8,430	ศุกร์	09:30-10:30	60	1.93	60	0	60
A33	รถบรรทุกผ่าน Main Gate พนักงานขับรถนำรถบรรทุก (ของผู้ให้บริการขนส่ง) มาถึง Main Gate	ค่ายานพาหนะผ่านท่า	20	0.19	8,450	ศุกร์	10:30-10:31	1	0.03	1	0	1
	พนักงานขับรถนำรถบรรทุก (ของผู้ให้บริการขนส่ง) จาก Main Gate เข้าไปรับสินค้าที่โรงพักสินค้า	-	0	0.00	8,450	ศุกร์	10:31-10:34	3	0.10	3	0	3
A37	ขนย้ายสินค้าขึ้นรถบรรทุก (ของผู้ให้บริการขนส่ง) พนักงาน (ของตัวแทนบริษัทเรือหรือท่าเรือ) ขนย้ายสินค้าขึ้นรถบรรทุก (ของผู้ให้บริการขนส่ง)	-	0	0.00	8,450	ศุกร์	10:34-10:54	20	0.64	20	0	20
	พนักงานขับรถนำรถบรรทุก (ของผู้ให้บริการขนส่ง) ขนย้ายสินค้าจากโรงพักสินค้าไปที่ Main Gate	-	0	0.00	8,450	ศุกร์	10:54-10:57	3	0.10	3	0	3
A39	รถบรรทุกขนย้ายสินค้าผ่าน Main Gate พนักงานขับรถนำรถบรรทุก (ของผู้ให้บริการขนส่ง) ขนย้ายสินค้ามาถึง Main Gate	-	0	0.00	8,450	ศุกร์	10:57-10:58	1	0.03	1	0	1
	พนักงานขับรถนำรถบรรทุก (ของผู้ให้บริการขนส่ง) ขนย้ายสินค้าจาก Main Gate ออกจากท่าเรือไปส่งที่โรงงาน	-	0	0.00	8,450	ศุกร์	10:58-11:58	60	1.93	60	0	60
A51	ขนส่งสินค้ามาถึงโรงงาน รอพนักงาน (ของบริษัท) ขนย้ายสินค้าลงจากรถบรรทุก (ของผู้ให้บริการขนส่ง)	ค่าขนส่ง	2,200	20.66	10,650	ศุกร์	11:58	0	0.00	0	0	0
A53	ขนย้ายสินค้าลงจากรถบรรทุกเข้าโรงพักสินค้า	-	0	0.00	10,650	ศุกร์	11:58-12:13	15	0.48	15	0	15
รวม	-	-	10,650	100.00	-	-	-	-	-	308	2,795	3,103

กรณี 2.1 นำเข้าโดยไม่ใช่เส้นทางขนส่งสินค้า/ตู้สินค้าผ่านทาง รพท. การรถไฟฯ ลาดกระบัง (ตู้ FCL ขนาด 20 ฟุต จำนวน 1 ตู้สินค้า) แสดงไว้ดังตารางที่ ง.2



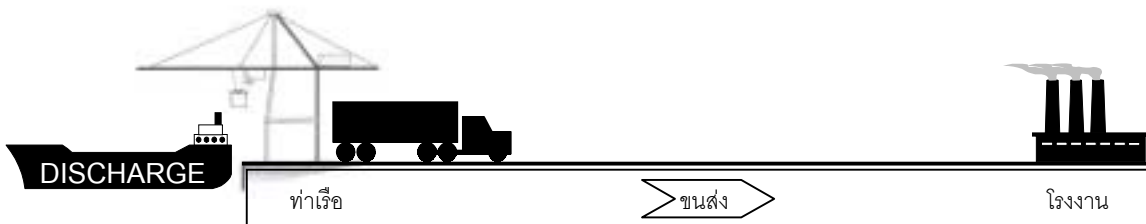
ตารางที่ ง.2 ค่าใช้จ่ายและเวลาในการนำเข้าโดยไม่ใช่เส้นทางขนส่งสินค้า/ตู้สินค้าผ่านทาง รพท. การรถไฟฯ ลาดกระบัง (ตู้ FCL ขนาด 20 ฟุต จำนวน 1 ตู้สินค้า)

รหัสกิจกรรม	กิจกรรม	รายการค่าใช้จ่าย	ค่าใช้จ่าย (บาท)	% ค่าใช้จ่าย	ค่าใช้จ่ายสะสม (บาท)	สมมติให้เป็นวัน	ช่วงเวลา	เวลา (1) (นาที)	% เวลา (1)	เวลา (2) (นาที)	เวลารวม (นาที)	เวลารวม (นาที)
A21	ได้รับแจ้งการส่งสินค้าและเอกสารจากผู้ขาย	ค่าติดต่อสื่อสาร	10	0.07	10	พฤหัสบดี	13.00-13.05			5	0	5
	รอตรวจสอบวัน เวลา ท่าเรือเข้าเทียบ	-	0	0.00	10	พฤหัสบดี	13.05 (พฤหัสบดี) 08.30 (จันทร์)			0	5,485	5,485
A22	ตรวจสอบ วัน เวลา ท่าเรือเข้าเทียบ	ค่าติดต่อสื่อสาร	10	0.07	20	จันทร์	08.30-08.35			5	0	5
A251	จัดเตรียมข้อมูลและเอกสาร	ค่าจัดเตรียมเอกสาร	70	0.52	90	จันทร์	08.35-09.05			30	0	30
A261	นัดวัน เวลา สถานที่ ไปรับส่งสินค้า	ค่าติดต่อสื่อสาร	20	0.15	110	จันทร์	09.05-09.15			10	0	10
	รอจัดทำเอกสาร Shipping Guarantee	-	0	0.00	110	จันทร์	09.15 (จันทร์) - 08.30 (พุธ)			0	2,835	2,835
A222 (S/G)	จัดทำแบบฟอร์ม S/G และ LU	-	0	0.00	110	พุธ	08.30-08.35	5	0.30	5	0	5
A224 (S/G)	ขอรับเอกสาร ชำระค่าสินค้า	ค่าเดินทาง	50	0.37	160	พุธ	08.35-09.00	25	1.51	25	0	25
		ค่า S/G	200	1.49	360	พุธ	-	0	0.00	0	0	0
A24	นำ S/G มายื่นขอรับ D/O จากตัวแทนบริษัทเรือ	ค่าเดินทาง	50	0.37	410	พุธ	09.00-09.15	15	0.90	15	0	15
		(ค่า THC ไปอยู่ A311)	0	0.00	410	พุธ	-	0	0.00	0	0	0
		(ค่า CFS ไปอยู่ A314 or A413)	0	0.00	410	พุธ	-	0	0.00	0	0	0
		ค่า D/O	500	3.73	910	พุธ	-	0	0.00	0	0	0
		นำ D/O กลับมายังบริษัท	0	0.00	910	พุธ	09.15-09.45	30	1.81	30	0	30
		รอตัวแทนออกของมารับข้อมูลและเอกสาร	0	0.00	910	พุธ	09.45-10.00	15	0.90	0	15	15
A262	ตัวแทนออกของมารับข้อมูลและเอกสาร	ค่าติดต่อสื่อสาร	10	0.07	920	พุธ	10.00-10.10	10	0.60	10	0	10
	รอบันทึกข้อมูลใบขนสินค้าฯ เข้าเครื่องคอมพิวเตอร์	-	0	0.00	920	พุธ	10.10 (พุธ) - 08.30 (พฤหัสบดี)	1,340	80.72	0	1,340	1,340
A311	เรือเข้าเทียบท่าฯ รอเจ้าหน้าที่ท่าเรือขนย้ายตู้สินค้าขึ้นจากเรือ วางลงบนแคร่หัวลาก (ของท่าเรือ)	ค่า THC	2,600	19.39	3,520	พุธ	08.30-08.31	1	0.06	0	0	0
A312	ขนย้ายตู้สินค้าขึ้นจากเรือวางลงบนแคร่หัวลาก (ของท่าเรือ)	-	0	0.00	3,520	พุธ	08.31-08.34	3	0.18	0	0	0
	พนักงานขับรถ (ของท่าเรือ) นำหัวลากขนย้ายตู้สินค้าจากหน้าท่าไปส่งที่ลานตู้สินค้า	-	0	0.00	3,520	พุธ	08.34-08.35	1	0.06	0	0	0
	พนักงานขับรถนำหัวลาก (ของท่าเรือ) ขนย้ายตู้สินค้ามาที่ลานตู้สินค้า รอเจ้าหน้าที่ท่าเรือขนย้ายตู้สินค้าจากแคร่หัวลาก (ของท่าเรือ) วางลงที่ลานตู้สินค้า	-	0	0.00	3,520	พุธ	08.35-08.36	1	0.06	0	0	0
	เจ้าหน้าที่ท่าเรือขนย้ายตู้สินค้าจากแคร่หัวลาก (ของท่าเรือ) วางลงที่ลานตู้สินค้า	-	0	0.00	3,520	พุธ	08.36-08.38	2	0.12	0	0	0
A 313	กองเก็บตู้สินค้าบริเวณลานตู้สินค้า รอบันทึกข้อมูลใบขนสินค้าฯ เข้าเครื่องคอมพิวเตอร์ ก่อนหัวลาก (ของผู้ให้บริการขนส่ง) มารับไปตรวจปล่อยที่สถานีตรวจปล่อย	-	0	0.00	3,520	พุธ	08.38 (พุธ) - 08.30 (พฤหัสบดี)	1,528	92.05	0	0	0
A611	บันทึกข้อมูลใบขนสินค้าฯ เข้าเครื่องคอมพิวเตอร์	ค่าผ่านพิธีการศุลกากร	3,500	26.10	7,020	พฤหัสบดี	08.30-08.35	5	0.30	5	0	5
A612	ส่งข้อมูลใบขนสินค้าฯ ผ่านทางระบบ EDI	-	0	0.00	7,020	พฤหัสบดี	-	0	0.00	0	0	0
A613	คอมพิวเตอร์ของกรมศุลกากรตรวจสอบข้อมูล	-	0	0.00	7,020	พฤหัสบดี	08.35-08.40	5	0.30	5	0	5
A614	จัดพิมพ์ใบขนสินค้าฯ พร้อมเอกสารประกอบ	-	0	0.00	7,020	พฤหัสบดี	08.40-08.45	5	0.30	5	0	5
A63	ชำระอากรวางประกัน	ค่าภาษีอากร (ไม่พิจารณา)	0	0.00	7,020	พฤหัสบดี	08.45-09.00	15	0.90	15	0	15
	เดินทางจากจุดชำระอากรไปที่จุดให้บริการชำระค่าภาระ	-	0	0.00	7,020	พฤหัสบดี	09.00-09.10	10	0.60	0	0	0
A321	ตรวจสอบข้อมูลเบื้องต้น	-	0	0.00	7,020	พฤหัสบดี	09.10-09.12	2	0.12	0	0	0
A322	จัดเตรียมเอกสาร ตรวจสอบค่าภาระ	-	0	0.00	7,020	พฤหัสบดี	09.12-09.14	2	0.12	0	0	0
A323	ชำระค่าภาระ รับใบรับของจากท่าเรือ	ค่าภาระยกขนตู้สินค้า	1,550	11.56	8,570	พฤหัสบดี	09.14-09.17	3	0.18	0	0	0
A324	ขอรับใบอนุญาตยานพาหนะผ่านท่า	-	0	0.00	8,570	พฤหัสบดี	09.17-09.20	3	0.18	0	0	0
	เดินทางจากจุดให้บริการชำระค่าภาระไปที่ฝ่ายตรวจปล่อย	-	0	0.00	8,570	พฤหัสบดี	09.20-09.30	10	0.60	0	0	0
A641	นำใบขนสินค้าฯ พร้อมเอกสารประกอบมายื่นที่ฝ่ายตรวจปล่อย	-	0	0.00	8,570	พฤหัสบดี	09.30	0	0.00	0	0	0
A642	ตัดบัญชีสินค้าสำหรับเรือ	-	0	0.00	8,570	พฤหัสบดี	09.30-09.35	5	0.30	0	0	0
A643	ลงทะเบียนใบขนสินค้าฯ กำหนดชื่อผู้ตรวจปล่อย	-	0	0.00	8,570	พฤหัสบดี	09.35-10.05	30	1.81	0	0	0
A644	ส่งเตรียมของเพื่อตรวจ	-	0	0.00	8,570	พฤหัสบดี	10.05-10.10	5	0.30	1	0	1

ตารางที่ ง.2 ค่าใช้จ่ายและเวลาในการนำเข้าโดยไม่ใช้เส้นทางขนส่งสินค้า/ตู้สินค้าผ่านทาง
รพท. การรถไฟฯ ลาดกระบัง (ตู้ FCL ขนาด 20 ฟุต จำนวน 1 ตู้สินค้า) (ต่อ)

รหัสกิจกรรม	กิจกรรม	รายการค่าใช้จ่าย	ค่าใช้จ่าย (บาท)	% ค่าใช้จ่าย	ค่าใช้จ่าย สะสม (บาท)	สมมติให้ เป็นวัน	ช่วงเวลา	เวลา (1) (นาที)	% เวลา (1)	เวลา (2) (นาที)	เวลารอ (นาที)	เวลารวม (นาที)
A263	เตรียมหัวลาก (ของผู้ให้บริการขนส่ง) ไม่รับตู้สินค้าที่ท่าเรือ	ค่าติดต่อสื่อสาร	10	0.07	8,580	พฤหัสบดี	09.00	0	0.00	0	0	0
	พนักงานขับรถนำหัวลาก (ของผู้ให้บริการขนส่ง) ไปรับตู้สินค้าที่ท่าเรือ	-	0	0.00	8,580	พฤหัสบดี	09.00-10.00	60	3.61	60	0	60
A33	หัวลากผ่าน Main Gate พนักงานขับรถนำหัวลาก (ของผู้ให้บริการขนส่ง) มาถึง Main Gate	ค่ายานพาหนะผ่านท่า	30	0.22	8,610	พฤหัสบดี	10.00-10.01	1	0.06	1	0	1
	พนักงานขับรถนำหัวลาก (ของผู้ให้บริการขนส่ง) จาก Main Gate ไปที่ Sub Gate In	-	0	0.00	8,610	พฤหัสบดี	10.01-10.03	2	0.12	2	0	2
A34	หัวลากผ่าน Sub Gate In พนักงานขับรถ (ของผู้ให้บริการขนส่ง) นำหัวลากขนย้ายตู้สินค้ามาถึง Sub Gate In	-	0	0.00	8,610	พฤหัสบดี	10.03-10.04	1	0.06	1	0	1
	พนักงานขับรถนำหัวลาก (ของผู้ให้บริการขนส่ง) ผ่าน Sub Gate In เข้าไปรับตู้สินค้าที่ลานตู้สินค้า	-	0	0.00	8,610	พฤหัสบดี	10.04-10.05	1	0.06	1	0	1
A35	หัวลาก (ของผู้ให้บริการขนส่ง) รับตู้สินค้าที่ลานตู้สินค้า	-	0	0.00	8,610	พฤหัสบดี	10.05-10.06	0	0.00	0	1	1
	พนักงานขับรถนำหัวลาก (ของผู้ให้บริการขนส่ง) มาถึงลานตู้สินค้า รอเจ้าหน้าที่ท่าเรือขนย้ายตู้สินค้าจากลานตู้สินค้าวางลงบนแคร่หัวลาก (ของผู้ให้บริการขนส่ง)	-	0	0.00	8,610	พฤหัสบดี	10.06-10.08	2	0.12	2	0	2
	เจ้าหน้าที่ท่าเรือขนย้ายตู้สินค้าจากลานตู้สินค้าวางลงบนแคร่หัวลาก (ของผู้ให้บริการขนส่ง)	-	0	0.00	8,610	พฤหัสบดี	10.08-10.09	1	0.06	1	0	1
	พนักงานขับรถนำหัวลาก (ของผู้ให้บริการขนส่ง) ขนย้ายตู้สินค้าจากลานตู้สินค้าไปที่สถานีตรวจสอบ	-	0	0.00	8,610	พฤหัสบดี	10.09-10.15	6	0.36	0	5	5
	รอเจ้าหน้าที่ศุลกากรมาตรวจสอบสินค้า (ที่สถานีตรวจสอบสินค้า)	-	0	0.00	8,610	พฤหัสบดี	10.15-10.25	10	0.60	10	0	10
A36/A645	ตรวจสอบสินค้า (ที่สถานีตรวจสอบสินค้า)	-	0	0.00	8,610	พฤหัสบดี	10.25-10.26	1	0.06	1	0	1
	พนักงานขับรถนำหัวลาก (ของผู้ให้บริการขนส่ง) ขนย้ายตู้สินค้าจากสถานีตรวจสอบไปที่ Sub Gate Out	-	0	0.00	8,610	พฤหัสบดี	10.26-10.27	1	0.06	1	0	1
A38	หัวลากผ่าน Sub Gate Out พนักงานขับรถนำหัวลาก (ของผู้ให้บริการขนส่ง) ขนย้ายตู้สินค้ามาถึง Sub Gate Out	-	0	0.00	8,610	พฤหัสบดี	10.27-10.29	2	0.12	2	0	2
	พนักงานขับรถนำหัวลาก (ของผู้ให้บริการขนส่ง) ขนย้ายตู้สินค้าจาก Sub Gate Out ไปที่ Main Gate	-	0	0.00	8,610	พฤหัสบดี	10.29-10.30	1	0.06	1	0	1
A39	หัวลากผ่าน Main Gate พนักงานขับรถนำหัวลาก (ของผู้ให้บริการขนส่ง) ขนย้ายตู้สินค้ามาถึง Main Gate	-	0	0.00	8,610	พฤหัสบดี	10.30-11.30	60	3.61	60	0	60
	พนักงานขับรถนำหัวลาก (ของผู้ให้บริการขนส่ง) ขนย้ายตู้สินค้าจาก Main Gate ออกจากท่าเรือไปยังโรงงาน	-	0	0.00	8,610	พฤหัสบดี	11.30	0	0.00	0	0	0
A51	ขนส่งตู้สินค้ามาถึงโรงงาน รอพนักงาน (ของบริษัท) ขนย้ายสินค้าออกจากตู้สินค้า	ค่าขนส่ง	4,800	35.79	13,410	พฤหัสบดี	11.30-12.10	40	2.41	40	0	40
A53	ขนย้ายสินค้าออกจากตู้สินค้าเข้าโรงพักสินค้า	-	0	0.00	13,410	พฤหัสบดี						
รวม	-	-	13,410	100.00	-	-				299	1,361	1,660

กรณี 2.1 นำเข้าโดยไม่ใช่เส้นทาง การขนส่งสินค้า/ตู้สินค้าผ่านทาง รพท. การรถไฟฯ ลาดกระบัง (ตู้ FCL ขนาด 40 ฟุต จำนวน 1 ตู้สินค้า) แสดงไว้ดังตารางที่ ง.3



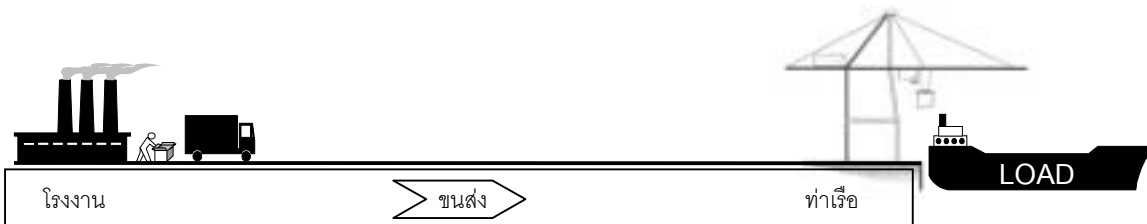
ตารางที่ ง.3 ค่าใช้จ่ายและเวลาในการนำเข้าโดยไม่ใช่เส้นทาง การขนส่งสินค้า/ตู้สินค้าผ่านทาง รพท. การรถไฟฯ ลาดกระบัง (ตู้ FCL ขนาด 40 ฟุต จำนวน 1 ตู้สินค้า)

รหัสกิจกรรม	กิจกรรม	รายการค่าใช้จ่าย	ค่าใช้จ่าย (บาท)	% ค่าใช้จ่าย	ค่าใช้จ่ายสะสม (บาท)	สมมติให้เป็นวัน	ช่วงเวลา	เวลา (1) (นาที)	% เวลา (1)	เวลา (2) (นาที)	เวลารวม (นาที)	เวลารวม (นาที)
A21	ได้รับแจ้งการส่งสินค้าและเอกสารจากผู้ขาย	ค่าติดต่อดีเอส	10	0.06	10	พฤหัสบดี	13.00-13.05			5	0	5
	รอตรวจสอบวัน เวลา ท่าเรือเข้าเทียบ	-	0	0.00	10	พฤหัสบดี	13.05 (พฤหัสบดี) 08.30 (จันทร์)			0	5,485	5,485
A22	ตรวจสอบ วัน เวลา ท่าเรือเข้าเทียบ	ค่าติดต่อดีเอส	10	0.06	20	จันทร์	08.30-08.35			5	0	5
A251	จัดเตรียมข้อมูลและเอกสาร	ค่าจัดเตรียมเอกสาร	70	0.41	90	จันทร์	08.35-09.05			30	0	30
A261	นัดวัน เวลา สถานที่ ไปรับส่งสินค้า	ค่าติดต่อดีเอส	20	0.12	110	จันทร์	09.05-09.15			10	0	10
	รอจัดทำเอกสาร Shipping Guarantee	-	0	0.00	110	จันทร์	09.15 (จันทร์) - 08.30 (พุธ)			0	2,835	2,835
A222 (S/G)	จัดทำแบบฟอร์ม S/G และ LU	-	0	0.00	110	พุธ	08.30-08.35	5	0.29	5	0	5
A224 (S/G)	ขอรับเอกสาร ชำระค่าสินค้า	ค่าเดินทาง	50	0.29	160	พุธ	08.35-09.00	25	1.47	25	0	25
		ค่า S/G	200	1.17	360	พุธ	-	0	0.00	0	0	0
A24	นำ S/G มายื่นขอรับ D/O จากตัวแทนบริษัทเรือ	ค่าเดินทาง	50	0.29	410	พุธ	09.00-09.15	15	0.88	15	0	15
		(ค่า THC ไปอยู่ A311)	0	0.00	410	พุธ	-	0	0.00	0	0	0
		(ค่า CFS ไปอยู่ A314 or A413)	0	0.00	410	พุธ	-	0	0.00	0	0	0
		ค่า D/O	500	2.93	910	พุธ	-	0	0.00	0	0	0
	นำ D/O กลับมายังบริษัท	-	0	0.00	910	พุธ	09.15-09.45	30	1.76	30	0	30
	รอตัวแทนออกของมารับข้อมูลและเอกสาร	-	0	0.00	910	พุธ	09.45-10.00	15	0.88	0	15	15
A262	ตัวแทนออกของมารับข้อมูลและเอกสาร	ค่าติดต่อดีเอส	10	0.06	920	พุธ	10.00-10.10	10	0.59	10	0	10
	รอบันทึกข้อมูลในขนส่งสินค้า เข้าเครื่องคอมพิวเตอร์	-	0	0.00	920	พุธ	10.10 (พุธ) - 08.30 (พฤหัสบดี)	1,340	78.82	0	1,340	1,340
A311	เรือเข้าเทียบท่า รอเจ้าหน้าที่ท่าเรือขนย้ายตู้สินค้าขึ้นจากเรือ วางลงบนเครื่อหัวลาก (ของท่าเรือ)	ค่า THC	3,900	22.85	4,820	พุธ	08.30-08.31	1	0.06	0	0	0
A312	ขนย้ายตู้สินค้าขึ้นจากเรือวางลงบนเครื่อหัวลาก (ของท่าเรือ)	-	0	0.00	4,820	พุธ	08.31-08.34	3	0.18	0	0	0
	พนักงานขับรถ (ของท่าเรือ) นำหัวลากขนย้ายตู้สินค้าจากหน้าท่าไปส่งที่ลานตู้สินค้า	-	0	0.00	4,820	พุธ	08.34-08.35	1	0.06	0	0	0
	พนักงานขับรถนำหัวลาก (ของท่าเรือ) ขนย้ายตู้สินค้ามาถึงลานตู้สินค้า รอเจ้าหน้าที่ท่าเรือขนย้ายตู้สินค้าจากเครื่อหัวลาก (ของท่าเรือ) วางลงที่ลานตู้สินค้า	-	0	0.00	4,820	พุธ	08.35-08.36	1	0.06	0	0	0
	เจ้าหน้าที่ท่าเรือขนย้ายตู้สินค้าจากเครื่อหัวลาก (ของท่าเรือ) วางลงที่ลานตู้สินค้า	-	0	0.00	4,820	พุธ	08.36-08.38	2	0.12	0	0	0
A 313	กองเก็บตู้สินค้าบริเวณลานตู้สินค้า รอบันทึกข้อมูลในขนส่งสินค้า เข้าเครื่องคอมพิวเตอร์ ก่อนนำตู้สินค้าไปบริการขนส่ง (มารับไปตรวจปล่อยที่สถานีตรวจสอบ)	-	0	0.00	4,820	พุธ	08.38 (พุธ) - 08.30 (พฤหัสบดี)	1,528	89.88	0	0	0
A611	บันทึกข้อมูลในขนส่งสินค้า เข้าเครื่องคอมพิวเตอร์	ค่าผ่านพิธีการศุลกากร	4,000	23.43	8,820	พฤหัสบดี	08.30-08.35	5	0.29	5	0	5
A612	ส่งข้อมูลในขนส่งสินค้า ผ่านทางระบบ EDI	-	0	0.00	8,820	พฤหัสบดี	-	0	0.00	0	0	0
A613	คอมพิวเตอร์ของกรมศุลกากรตรวจสอบข้อมูล	-	0	0.00	8,820	พฤหัสบดี	08.35-08.40	5	0.29	5	0	5
A614	จัดพิมพ์ใบขนส่งสินค้า พร้อมเอกสารประกอบ	-	0	0.00	8,820	พฤหัสบดี	08.40-08.45	5	0.29	5	0	5
A63	ชำระอากรวางประกัน	ค่าภาษีอากร (ไม่พิจารณา)	0	0.00	8,820	พฤหัสบดี	08.45-09.00	15	0.88	15	0	15
	เดินทางจากจุดชำระอากรไปที่จุดให้บริการชำระค่าภาระ	-	0	0.00	8,820	พฤหัสบดี	09.00-09.10	10	0.59	0	0	0
A321	ตรวจสอบข้อมูลเบื้องต้น	-	0	0.00	8,820	พฤหัสบดี	09.10-09.12	2	0.12	0	0	0
A322	จัดเตรียมเอกสาร ตรวจสอบค่าภาระ	-	0	0.00	8,820	พฤหัสบดี	09.12-09.14	2	0.12	0	0	0
A323	ชำระค่าภาระ รับใบรับของจากท่าเรือ	ค่าภาระขนตู้สินค้า	2,650	15.52	11,470	พฤหัสบดี	09.14-09.17	3	0.18	0	0	0
A324	ขอรับใบอนุญาตขนถ่ายหน้าท่า	-	0	0.00	11,470	พฤหัสบดี	09.17-09.20	3	0.18	0	0	0
	เดินทางจากจุดให้บริการชำระค่าภาระไปที่ฝ่ายตรวจสอบปล่อย	-	0	0.00	11,470	พฤหัสบดี	09.20-09.30	10	0.59	0	0	0
A641	นำใบขนส่งสินค้า พร้อมเอกสารประกอบมาขึ้นที่ฝ่ายตรวจสอบปล่อย	-	0	0.00	11,470	พฤหัสบดี	09.30	0	0.00	0	0	0
A642	ตัดบัญชีสินค้าสำหรับเรือ	-	0	0.00	11,470	พฤหัสบดี	09.30-09.35	5	0.29	0	0	0
A643	ลงทะเบียนในขนส่งสินค้า กำหนดชื่อผู้ตรวจสอบปล่อย	-	0	0.00	11,470	พฤหัสบดี	09.35-10.05	30	1.76	0	0	0
A644	สั่งเตรียมของเพื่อตรวจ	-	0	0.00	11,470	พฤหัสบดี	10.05-10.10	5	0.29	1	0	1

ตารางที่ ง.3 ค่าใช้จ่ายและเวลาในการนำเข้าโดยไม่ใช้เส้นทางรถขนส่งสินค้า/ตู้สินค้าผ่านทาง
รพท. การรถไฟฯ ลาดกระบัง (ตู้ FCL ขนาด 40 ฟุต จำนวน 1 ตู้สินค้า)

รหัสกิจกรรม	กิจกรรม	รายการค่าใช้จ่าย	ค่าใช้จ่าย (บาท)	% ค่าใช้จ่าย	ค่าใช้จ่าย สะสม (บาท)	สมมติให้ เป็นวัน	ช่วงเวลา	เวลา (1) (นาที)	% เวลา (1)	เวลา (2) (นาที)	เวลารอ (นาที)	เวลารวม (นาที)
A263	เตรียมหัวลาก (ของผู้ให้บริการขนส่ง) ไม่รับตู้สินค้าที่ท่าเรือ	ค่าติดต่อสื่อสาร	10	0.06	11,480	พฤหัสบดี	09.00	0	0.00	0	0	0
	พนักงานขับรถนำหัวลาก (ของผู้ให้บริการขนส่ง) ไปรับตู้สินค้าที่ท่าเรือ	-	0	0.00	11,480	พฤหัสบดี	09.00-10.00	60	3.53	60	0	60
A33	หัวลากผ่าน Main Gate พนักงานขับรถนำหัวลาก (ของผู้ให้บริการขนส่ง) มาถึง Main Gate	ค่าขนพจนานะผ่านท่า	90	0.53	11,570	พฤหัสบดี	10.00-10.01	1	0.06	1	0	1
	พนักงานขับรถนำหัวลาก (ของผู้ให้บริการขนส่ง) จาก Main Gate ไปที่ Sub Gate In	-	0	0.00	11,570	พฤหัสบดี	10.01-10.03	2	0.12	2	0	2
A34	หัวลากผ่าน Sub Gate In พนักงานขับรถ (ของผู้ให้บริการขนส่ง) นำหัวลากขนย้ายตู้สินค้ามาถึง Sub Gate In	-	0	0.00	11,570	พฤหัสบดี	10.03-10.04	1	0.06	1	0	1
	พนักงานขับรถนำหัวลาก (ของผู้ให้บริการขนส่ง) ผ่าน Sub Gate In เข้าไปรับตู้สินค้าที่ลานตู้สินค้า	-	0	0.00	11,570	พฤหัสบดี	10.04-10.05	1	0.06	1	0	1
A35	หัวลาก (ของผู้ให้บริการขนส่ง) รับตู้สินค้าที่ลานตู้สินค้า	-	0	0.00	11,570	พฤหัสบดี	10.05-10.06	0	0.00	0	1	1
	พนักงานขับรถนำหัวลาก (ของผู้ให้บริการขนส่ง) มาถึงลานตู้สินค้า รอเจ้าหน้าที่ท่าเรือขนย้ายตู้สินค้าจากลานตู้สินค้าวางลงบนแคร่หัวลาก (ของผู้ให้บริการขนส่ง)	-	0	0.00	11,570	พฤหัสบดี	10.06-10.08	2	0.12	2	0	2
	พนักงานขับรถนำหัวลาก (ของผู้ให้บริการขนส่ง) ขนย้ายตู้สินค้าจากลานตู้สินค้าไปที่สถานีตรวจสอบ	-	0	0.00	11,570	พฤหัสบดี	10.08-10.09	1	0.06	1	0	1
	รอเจ้าหน้าที่ศุลกากรมาตรวจสอบสินค้า (ที่สถานีตรวจสอบสินค้า)	-	0	0.00	11,570	พฤหัสบดี	10.09-10.15	6	0.35	0	5	5
A36/A645	ตรวจสอบสินค้า (ที่สถานีตรวจสอบสินค้า)	-	0	0.00	11,570	พฤหัสบดี	10.15-10.25	10	0.59	10	0	10
	พนักงานขับรถนำหัวลาก (ของผู้ให้บริการขนส่ง) ขนย้ายตู้สินค้าจากสถานีตรวจสอบไปที่ Sub Gate Out	-	0	0.00	11,570	พฤหัสบดี	10.25-10.26	1	0.06	1	0	1
A38	หัวลากผ่าน Sub Gate Out พนักงานขับรถนำหัวลาก (ของผู้ให้บริการขนส่ง) ขนย้ายตู้สินค้ามาถึง Sub Gate Out	-	0	0.00	11,570	พฤหัสบดี	10.26-10.27	1	0.06	1	0	1
	พนักงานขับรถนำหัวลาก (ของผู้ให้บริการขนส่ง) ขนย้ายตู้สินค้าจาก Sub Gate Out ไปที่ Main Gate	-	0	0.00	11,570	พฤหัสบดี	10.27-10.29	2	0.12	2	0	2
A39	หัวลากผ่าน Main Gate พนักงานขับรถนำหัวลาก (ของผู้ให้บริการขนส่ง) ขนย้ายตู้สินค้ามาถึง Main Gate	-	0	0.00	11,570	พฤหัสบดี	10.29-10.30	1	0.06	1	0	1
	พนักงานขับรถนำหัวลาก (ของผู้ให้บริการขนส่ง) ขนย้ายตู้สินค้าจาก Main Gate ออกจากท่าเรือไปยังโรงงาน	-	0	0.00	11,570	พฤหัสบดี	10.30-11.30	60	3.53	60	0	60
A51	ขนส่งตู้สินค้ามาถึงโรงงาน รอพนักงาน (ของบริษัท) ขนย้ายสินค้าออกจากตู้สินค้า	ค่าขนส่ง	5,500	32.22	17,070	พฤหัสบดี	11.30	0	0.00	0	0	0
A53	ขนย้ายสินค้าออกจากตู้สินค้าเข้าโรงพักสินค้า	-	0	0.00	17,070	พฤหัสบดี	11.30-12.50	80	4.71	80	0	80
รวม	-	-	17,070	100.00	-	-	-	-	-	339	1,361	1,700

กรณี 2.2 ส่งออกโดยไม่ใช้เส้นทางขนส่งสินค้า/ตู้สินค้าผ่านทาง รถพ. การรถไฟฯ ลาดกระบัง (ตู้ LCL สินค้าปริมาตร 10 ลูกบาศก์เมตร) แสดงไว้ดังตารางที่ ง.4



ตารางที่ ง.4 ค่าใช้จ่ายและเวลาในการส่งออกโดยไม่ใช้เส้นทางขนส่งสินค้า/ตู้สินค้าผ่านทาง รถพ. การรถไฟฯ ลาดกระบัง (ตู้ LCL สินค้าปริมาตร 10 ลูกบาศก์เมตร)

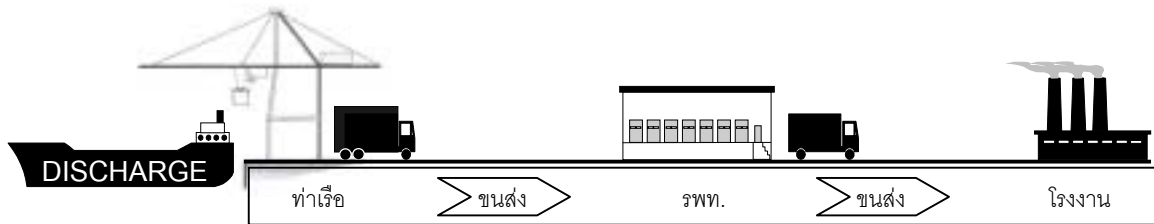
รหัสกิจกรรม	กิจกรรม	รายการค่าใช้จ่าย	ค่าใช้จ่าย (บาท)	% ค่าใช้จ่าย	ค่าใช้จ่ายสะสม (บาท)	สมมติให้ เป็นวัน	ช่วงเวลา	เวลา (1) (นาที)	% เวลา (1)	เวลา (2) (นาที)	เวลารอ (นาที)	เวลารวม (นาที)
A124	พิจารณาเงื่อนไขใน LC	-	0	0.00	0	อังคาร	08:30-08:35			5	0	5
A131	ติดต่อบริษัทเรือ เพื่อขอแบบฟอร์มการจอร์วางเรือ	ค่าติดต่อสื่อสาร	10	0.13	10	อังคาร	08:35-08:40			5	0	5
A132	จัดทำแบบฟอร์มการจอร์วางเรือส่งให้กับบริษัทเรือ	ค่าติดต่อสื่อสาร	10	0.13	20	อังคาร	08:40-08:50			10	0	10
A14	จัดเตรียมเอกสาร (พิธีการศุลกากร)	ค่าจัดเตรียมเอกสาร	10	0.13	30	อังคาร	-			0	0	0
A151	จัดเตรียมเอกสาร (พิธีการศุลกากร)	ค่าจัดเตรียมเอกสาร	70	0.89	100	อังคาร	08:50-09:20			30	0	30
A151	นัดวัน เวลา สถานที่ มารับส่งสินค้า	ค่าติดต่อสื่อสาร	20	0.25	120	อังคาร	09:20-09:30			10	0	10
	รอดำเนินเรื่องแจ้งรายการจอร์วางเรือกลับมา	-	0	0.00	120	อังคาร	09:30 (อังคาร)-08:30 (พฤหัสบดี)			0	2,820	2,820
A152	ได้รับรายละเอียดการจอร์วางเรือกลับมา	ค่าติดต่อสื่อสาร	10	0.13	130	พฤหัสบดี	08:30-08:35			5	0	5
	รอดำเนินออกขอมารับข้อมูลและเอกสาร	-	0	0.00	130	พฤหัสบดี	08:35-09:00			0	25	25
A153	ตัวแทนออกขอมารับข้อมูลและเอกสาร	ค่าติดต่อสื่อสาร	10	0.13	140	พฤหัสบดี	09:00-09:10			10	0	10
	รอเตรียมรถบรรทุก (ของผู้ให้บริการขนส่ง) มารับสินค้าที่โรงงาน	-	0	0.00	140	พฤหัสบดี	09:10 (พฤหัสบดี)-08:30 (ศุกร์)			0	1,400	1,400
A154	เตรียมรถบรรทุก (ของผู้ให้บริการขนส่ง) มารับสินค้าที่โรงงาน รอพนักงาน (ของบริษัท) ขนย้ายสินค้าขึ้นรถบรรทุก (ของผู้ให้บริการขนส่ง)	ค่าติดต่อสื่อสาร	10	0.13	150	ศุกร์	08:30			0	0	0
A25	ขนย้ายสินค้าขึ้นรถบรรทุก (ของผู้ให้บริการขนส่ง) พนักงาน (ของบริษัท) ขนย้ายสินค้าขึ้นรถบรรทุก (ของผู้ให้บริการขนส่ง)	-	0	0.00	150	ศุกร์	08:30-09:00	30	13.76	30	0	30
	พนักงานขับรถนำรถบรรทุก (ของผู้ให้บริการขนส่ง) ขนย้ายสินค้าจากโรงงานไปส่งที่ท่าเรือ	ค่าขนส่ง	2,200	27.95	2,350	ศุกร์	09:00-10:00	60	27.52	60	0	60
A41	รถบรรทุกขนย้ายสินค้าผ่าน Main Gate พนักงานขับรถนำรถบรรทุก (ของผู้ให้บริการขนส่ง) ขนย้ายสินค้ามาถึง Main Gate	ค่าขนพาทะผ่านท่า	20	0.25	2,370	ศุกร์	10:00-10:01	1	0.46	1	0	1
		ค่าการยกขนสินค้า	300	3.81	2,670	ศุกร์	-	0	0.00	0	0	0
	พนักงานขับรถนำรถบรรทุก (ของผู้ให้บริการขนส่ง) ขนย้ายสินค้าจาก Main Gate ไปส่งที่ลานบรรจุสินค้า	-	0	0.00	2,670	ศุกร์	10:01-10:04	3	1.38	3	0	3
	พนักงานขับรถนำรถบรรทุก (ของผู้ให้บริการขนส่ง) ขนย้ายสินค้ามาถึงลานบรรจุสินค้า รอพนักงาน (ของตัวแทนบริษัทเรือ หรือท่าเรือ) ขนย้ายสินค้าลงจากรถบรรทุก	-	0	0.00	2,670	ศุกร์	10:04	0	0.00	0	0	0
	พนักงาน (ของตัวแทนบริษัทเรือหรือท่าเรือ) ขนย้ายสินค้าลงจากรถบรรทุก (ที่ลานบรรจุสินค้า)	-	0	0.00	2,670	ศุกร์	10:04-10:29	25	11.47	25	0	25
	รอเจ้าหน้าที่ศุลกากรมาตรวจสอบสินค้า (ที่ลานบรรจุสินค้า)	-	0	0.00	2,670	ศุกร์	10:29-10:45	16	7.34	0	5	5
A511	บันทึกข้อมูลในขนส่งสินค้าฯ เข้าเครื่องคอมพิวเตอร์	ค่าผ่านพิธีการศุลกากร	1,300	16.52	3,970	ศุกร์	08:30-08:35	5	2.29	0	0	0
A512	ส่งข้อมูลในขนส่งสินค้าฯ ผ่านทางระบบ EDI	-	0	0.00	3,970	ศุกร์	08:35	0	0.00	0	0	0
A513	คอมพิวเตอร์ของกรมศุลกากรตรวจสอบข้อมูล	-	0	0.00	3,970	ศุกร์	08:35-08:40	5	2.29	0	0	0
A514	จัดพิมพ์ใบขนสินค้าฯ พร้อมเอกสารประกอบ	-	0	0.00	3,970	ศุกร์	08:40-08:45	5	2.29	0	0	0
A541	นำใบขนสินค้าฯ พร้อมเอกสารประกอบแยกยื่นที่ฝ่ายตรวจสอบ	-	0	0.00	3,970	ศุกร์	10:00	0	0.00	0	0	0
A542	ลงทะเบียนใบขนสินค้าฯ กำหนดตู้ตู้ตรวจสอบ	-	0	0.00	3,970	ศุกร์	10:00-10:30	30	13.76	1	0	1
A543	บันทึกและลงเลขซีล	-	0	0.00	3,970	ศุกร์	10:30-10:40	10	4.59	10	0	10
A42/A544	ตรวจสอบสินค้า (ที่ลานบรรจุสินค้า)	-	0	0.00	3,970	ศุกร์	10:45-11:25	40	18.35	40	0	40
	เมื่อตรวจสอบสินค้าเสร็จเรียบร้อยแล้ว รอพนักงาน (ของตัวแทนบริษัทเรือหรือท่าเรือ) บรรจุสินค้าเข้าตู้	-	0	0.00	3,970	ศุกร์	11:25	0	0.00	0	0	0
A43	บรรจุสินค้าเข้าตู้ (ที่ลานบรรจุสินค้า) พนักงาน (ของตัวแทนบริษัทเรือหรือท่าเรือ) บรรจุสินค้าเข้าตู้ (ที่ลานบรรจุสินค้า)	ค่า CFS	1,700	21.60	5,670	ศุกร์	11:25-11:55	30	13.76	30	0	30
	เมื่อบรรจุสินค้าเข้าตู้เสร็จเรียบร้อยแล้ว รอเจ้าหน้าที่ท่าเรือขนย้ายตู้สินค้าจากลานบรรจุสินค้าวางลงบนเครื่อหัวลาก (ของท่าเรือ)	-	0	0.00	5,670	ศุกร์	11:55-11:56	1	0.46	0	1	1
	เจ้าหน้าที่ท่าเรือขนย้ายตู้สินค้าจากลานบรรจุสินค้าวางลงบนเครื่อหัวลาก (ของท่าเรือ)	-	0	0.00	5,670	ศุกร์	11:56-11:58	2	0.92	2	0	2

ตารางที่ ง.4 ค่าใช้จ่ายและเวลาในการส่งออกโดยไม่ใช่เส้นทางขนส่งสินค้า/ตู้สินค้าผ่านทาง
รพท. การรถไฟฯ ลาดกระบัง (ตู้ LCL สินค้าปริมาตร 10 ลูกบาศก์เมตร) (ต่อ)

รหัสกิจกรรม	กิจกรรม	รายการค่าใช้จ่าย	ค่าใช้จ่าย (บาท)	% ค่าใช้จ่าย	ค่าใช้จ่าย สะสม (บาท)	สมมติให้ เป็นวัน	ช่วงเวลา	เวลา (1) (นาที)	% เวลา (1)	เวลา (2) (นาที)	เวลารอ (นาที)	เวลารวม (นาที)
	พนักงานขับรถนำหัวลาก (ของท่าเรือ) ขนย้ายตู้สินค้าจากลาน บรรจุสินค้าไปที่ Sub Gate In	-	0	0.00	5,670	ศุกร์	11.58-12.01	3	1.38	3	0	3
A44	หัวลากขนย้ายตู้สินค้าผ่าน Sub Gate In พนักงานขับรถนำหัว ลาก (ของท่าเรือ) ขนย้ายตู้สินค้ามาถึง Sub Gate In	-	0	0.00	5,670	ศุกร์	12.01-11.02	1	0.46	1	0	1
	พนักงานขับรถนำหัวลาก (ของท่าเรือ) ขนย้ายตู้สินค้าจาก Sub Gate In ไปที่หน้าท่า	-	0	0.00	5,670	ศุกร์	12.04-12.04	2	0.92	2	0	2
A46	ขนย้ายตู้สินค้าจากเครื่อหัวลาก (ของท่าเรือ) บรรทุกลงเรือ พนักงานขับรถนำหัวลาก (ของท่าเรือ) ขนย้ายตู้สินค้ามาถึงหน้า ท่า รอเจ้าหน้าที่ท่าเรือขนย้ายตู้สินค้าจากเครื่อหัวลากบรรทุกลง เรือ	-	0	0.00	5,670	ศุกร์	12.04-12.05	1	0.46	0	1	1
	เจ้าหน้าที่ท่าเรือขนย้ายตู้สินค้าจากเครื่อหัวลาก (ของท่าเรือ) บรรทุกลงเรือ	ค่า THC	1,700	21.60	7,370	ศุกร์	12.05-12.08	3	1.38	3	0	3
		ค่า B/L	500	6.35	7,870	ศุกร์	-	0	0.00	0	0	0
รวม	-	-	7,870	100.00	-	-	-	-	-	211	7	218

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

กรณี 2.3 นำเข้าโดยใช้เส้นทางขนส่งสินค้า/ตู้สินค้าผ่านทาง รพท. การรถไฟฯ ลาดกระบัง (ตู้ LCL สินค้าปริมาตร 10 ลูกบาศก์เมตร) แสดงไว้ดังตารางที่ ง.5



ตารางที่ ง.5 ค่าใช้จ่ายและเวลาในการนำเข้าโดยใช้เส้นทางขนส่งสินค้า/ตู้สินค้าผ่านทาง รพท. การรถไฟฯ ลาดกระบัง (ตู้ LCL สินค้าปริมาตร 10 ลูกบาศก์เมตร)

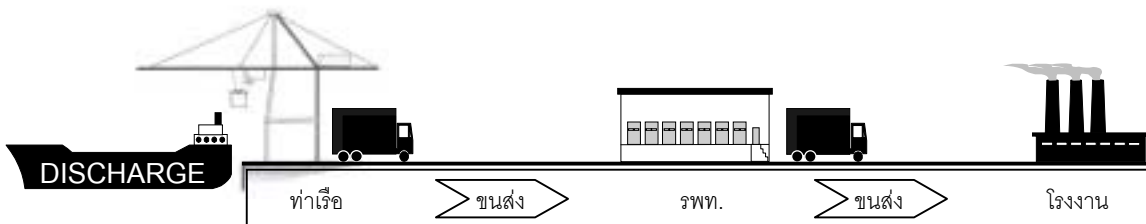
รหัสกิจกรรม	กิจกรรม	รายการค่าใช้จ่าย	ค่าใช้จ่าย (บาท)	% ค่าใช้จ่าย	ค่าใช้จ่ายสะสม (บาท)	สมมติให้ เป็นวัน	ช่วงเวลา	เวลา (1) (นาที)	% เวลา (1)	เวลา (2) (นาที)	เวลารอ (นาที)	เวลารวม (นาที)
A21	ได้รับแจ้งการส่งสินค้าและเอกสารจากผู้ขาย	ค่าติดต่อดีเอสอาร์	10	0.09	10	พฤหัสบดี	13.00-13.05			5	0	5
	รอตรวจสอบวัน เวลา ท่าเรือเข้าเทียบ	-	0	0.00	10	พฤหัสบดี	13.05 (พฤหัสบดี) - 08.30 (จันทร์)			0	5,485	5,485
A22	ตรวจสอบวัน เวลา ท่าเรือเข้าเทียบ	ค่าติดต่อดีเอสอาร์	10	0.09	20	จันทร์	08.30-08.35			5	0	5
A251	จัดเตรียมหรือโหลดและเอกสาร	ค่าจัดเตรียมเอกสาร	70	0.66	90	จันทร์	08.35-09.05			30	0	30
A261	นัดวัน เวลา สถานที่ ไปรับส่งสินค้า	ค่าติดต่อดีเอสอาร์	20	0.19	110	จันทร์	09.05-09.15			10	0	10
	รอจัดทำเอกสาร Shipping Guarantee	-	0	0.00	110	จันทร์	09.15 (จันทร์) - 08.30 (พุธ)			0	2,835	2,835
A222 (S/G)	จัดทำแบบฟอร์ม S/G และ LU	-	0	0.00	110	พุธ	08.30-08.35	5	0.16	5	0	5
A224 (S/G)	ขอรับเอกสาร ชำระค่าสินค้า	ค่าเดินทาง	50	0.47	160	พุธ	08.35-09.00	25	0.81	25	0	25
		ค่า S/G	200	1.88	360	พุธ	-	0	0.00	0	0	0
A24	นำ S/G มายื่นขอรับ D/O จากตัวแทนบริษัทเรือ	ค่าเดินทาง	50	0.47	410	พุธ	09.00-09.15	15	0.48	15	0	15
		(ค่า THC ไปอยู่ A311)	0	0.00	410	พุธ	-	0	0.00	0	0	0
		(ค่า CFS ไปอยู่ A314 or A413)	0	0.00	410	พุธ	-	0	0.00	0	0	0
		ค่า D/O	500	4.69	910	พุธ	-	0	0.00	0	0	0
	นำ D/O กลับมายังบริษัท	-	0	0.00	910	พุธ	09.15-09.45	30	0.97	30	0	30
	รอตัวแทนออกของมารับข้อมูลและเอกสาร	-	0	0.00	910	พุธ	09.45-10.00	0	0.00	0	15	15
A262	ตัวแทนออกของมารับข้อมูลและเอกสาร	ค่าติดต่อดีเอสอาร์	10	0.09	920	พุธ	10.00-10.10	10	0.32	10	0	10
	รอบันทึกข้อมูลในขนส่งสินค้า เข้าเครื่องคอมพิวเตอร์	-	0	0.00	920	พุธ	10.10 (พุธ) - 08.30 (ศุกร์)	2,780	89.71	0	0	0
A311	เรือเข้าเทียบท่า รอเจ้าหน้าที่ท่าเรือขนย้ายตู้สินค้าขึ้นจากเรือ วางลงบนแคร่หัวลาก (ของท่าเรือ)	ค่า THC	2,200	20.66	3,120	พุธ	08.30-08.31	1	0.03	0	0	0
A312	ขนย้ายตู้สินค้าขึ้นจากเรือวางลงบนแคร่หัวลาก (ของท่าเรือ)	-	0	0.00	3,120	พุธ	08.31-08.33	2	0.06	0	0	0
	พนักงานขับรถนำหัวลาก (ของท่าเรือ) ขนย้ายตู้สินค้าจากหน้าท่าไปที่ลานตู้สินค้า	-	0	0.00	3,120	พุธ	08.33-08.34	1	0.03	0	0	0
	พนักงานขับรถนำหัวลาก (ของท่าเรือ) ขนย้ายตู้สินค้ามาถึงลานตู้สินค้า รอเจ้าหน้าที่ท่าเรือขนย้ายตู้สินค้าจากแคร่หัวลาก (ของท่าเรือ) วางลงที่ลานตู้สินค้า	-	0	0.00	3,120	พุธ	08.34-08.35	1	0.03	0	0	0
	เจ้าหน้าที่ท่าเรือขนย้ายตู้สินค้าจากแคร่หัวลาก (ของท่าเรือ) วางลงที่ลานตู้สินค้า	-	0	0.00	3,120	พุธ	08.35-08.37	2	0.06	0	0	0
A313	กองเก็บตู้สินค้าบริเวณลานตู้สินค้า รอเจ้าหน้าที่ท่าเรือขนย้ายตู้สินค้าจากลานตู้สินค้าวางลงบนแคร่หัวลาก (ของตัวแทนบริษัทเรือ)	-	0	0.00	3,120	พุธ	08.37-08.47	10	0.32	0	0	0
	เจ้าหน้าที่ท่าเรือขนย้ายตู้สินค้าจากลานตู้สินค้าวางลงบนแคร่หัวลาก (ของตัวแทนบริษัทเรือ)	-	0	0.00	3,120	พุธ	08.47-08.49	2	0.06	0	0	0
	พนักงานขับรถนำหัวลาก (ของตัวแทนบริษัทเรือ) ขนย้ายตู้สินค้าจากลานตู้สินค้าไปที่ Sub Gate Out	-	0	0.00	3,120	พุธ	08.49-08.50	1	0.03	0	0	0
A314	หัวลากขนย้ายตู้สินค้าผ่าน Sub Gate Out พนักงานขับรถนำหัวลาก (ของตัวแทนบริษัทเรือ) ขนย้ายตู้สินค้ามาถึง Sub Gate	-	0	0.00	3,120	พุธ	08.50-08.51	1	0.03	0	0	0
	พนักงานขับรถนำหัวลาก (ของตัวแทนบริษัทเรือ) ขนย้ายตู้สินค้าจาก Sub Gate Out ไปที่ Main Gate	-	0	0.00	3,120	พุธ	08.51-09.01	10	0.32	0	0	0
A39	หัวลากขนย้ายตู้สินค้าผ่าน Main Gate พนักงานขับรถนำหัวลาก (ของตัวแทนบริษัทเรือ) ขนย้ายตู้สินค้ามาถึง Main Gate	-	0	0.00	3,120	พุธ	09.01-09.02	1	0.03	0	0	0
	พนักงานขับรถนำหัวลาก (ของตัวแทนบริษัทเรือ) ขนย้ายตู้สินค้าผ่าน Main Gate ออกจากท่าเรือไปยังที่ รพท.	-	0	0.00	3,120	พุธ	09.02-11.02	120	3.87	52	0	52
A411	หัวลากขนย้ายตู้สินค้าผ่าน Gate-In พนักงานขับรถนำหัวลาก (ของตัวแทนบริษัทเรือ) ขนย้ายตู้สินค้ามาถึง Gate-In	-	0	0.00	3,120	พุธ	11.02-11.03	1	0.03	1	0	1

ตารางที่ ง.5 ค่าใช้จ่ายและเวลาในการนำเข้าโดยใช้เส้นทางทางขนส่งสินค้า/ตู้สินค้าผ่านทาง
รพท. การรถไฟฯ ลาดกระบัง (ตู้ LCL สินค้าปริมาตร 10 ลูกบาศก์เมตร) (ต่อ)

รหัสกิจกรรม	กิจกรรม	รายการค่าใช้จ่าย	ค่าใช้จ่าย (บาท)	% ค่าใช้จ่าย	ค่าใช้จ่าย สะสม (บาท)	สมมติให้ เป็นวัน	ช่วงเวลา	เวลา (1) (นาที)	% เวลา (1)	เวลา (2) (นาที)	เวลาขอ (นาที)	เวลารวม (นาที)
	พนักงานขับรถนำหัวลาก (ของตัวแทนบริษัทเรือ) ขนย้ายตู้สินค้าจาก Gate-In เข้าไปเปิดตู้ แยก สินค้าที่โรงพักสินค้า	-	0	0.00	3,120	พุธ	11.03-11.04	1	0.03	1	0	1
	พนักงานขับรถนำหัวลาก (ของตัวแทนบริษัทเรือ) ขนย้ายตู้สินค้ามาถึงโรงพักสินค้า รถพนักงาน (ของตัวแทนบริษัทเรือหรือ รพท.) เปิดตู้ แยก กองเก็บสินค้าไว้ที่โรงพักสินค้า	-	0	0.00	3,120	พุธ	11.04	0	0.00	0	0	0
A413	เปิดตู้ แยก สินค้าที่โรงพักสินค้า พนักงาน (ของตัวแทนบริษัทเรือหรือ รพท.) เปิดตู้ แยก สินค้าในโรงพักสินค้า	ค่า CFS	2,000	18.78	5,120	พุธ	11.04-11.19	15	0.48	15	0	15
	กองเก็บสินค้าที่โรงพักสินค้า ตรวจสอบสินค้า (ที่โรงพักสินค้า)	-	0	0.00	5,120	พุธ	11.19 (พุธ) - 10.15 (ศุกร์)	2,816	90.87	0	2,711	2,711
A611	บันทึกข้อมูลในขนส่งสินค้า เข้าเครื่องคอมพิวเตอร์	ค่าผ่านพิธีการศุลกากร	2,500	23.47	7,620	ศุกร์	08.30-08.35	5	0.16	5	0	5
A612	ส่งข้อมูลในขนส่งสินค้า ผ่านทางระบบ EDI	-	0	0.00	7,620	ศุกร์	-	0	0.00	0	0	0
A613	คอมพิวเตอร์ของกรมศุลกากรตรวจสอบข้อมูล	-	0	0.00	7,620	ศุกร์	08.35-08.40	5	0.16	5	0	5
A614	จัดพิมพ์ในขนส่งสินค้า พร้อมเอกสารประกอบ	-	0	0.00	7,620	ศุกร์	08.40-08.45	5	0.16	5	0	5
A63	ชำระค่าธรรมเนียมประกัน	ค่าบริการ (ไม่พิจารณา)	0	0.00	7,620	ศุกร์	08.45-09.00	15	0.48	15	0	15
	เดินทางจากจุดชำระค่าธรรมเนียมไปจุดให้บริการชำระค่าภาระ	-	0	0.00	7,620	ศุกร์	09.00-09.10	10	0.32	10	0	10
A42	ชำระค่าภาระและค่าบริการ	ค่าบริการขนส่งสินค้า	800	7.51	8,420	ศุกร์	09.10-09.20	10	0.32	10	0	10
	เดินทางจากจุดให้บริการชำระค่าภาระไปที่ฝ่ายตรวจสอบ	-	0	0.00	8,420	ศุกร์	09.20-09.30	10	0.32	10	0	10
A641	นำในขนส่งสินค้า พร้อมเอกสารประกอบมายังฝ่ายตรวจสอบ	-	0	0.00	8,420	ศุกร์	09.30	0	0.00	0	0	0
A642	ตัดบัญชีสินค้าสำหรับเรือ	-	0	0.00	8,420	ศุกร์	09.30-09.35	5	0.16	0	0	0
A643	ลงทะเบียนในขนส่งสินค้า กำหนดชื่อผู้ตรวจสอบ	-	0	0.00	8,420	ศุกร์	09.35-10.05	30	0.97	0	0	0
A644	สั่งเตรียมของเพื่อตรวจ	-	0	0.00	8,420	ศุกร์	10.05-10.10	5	0.16	0	0	0
	ขอเจ้าหน้าที่ศุลกากรตรวจสอบสินค้า (ที่โรงพักสินค้า)	-	0	0.00	8,420	ศุกร์	10.10-10.15	0	0.00	0	0	0
A43/A645	ตรวจสอบสินค้า (ที่โรงพักสินค้า)	-	0	0.00	8,420	ศุกร์	10.15-10.20	5	0.16	0	0	0
	ขนย้ายสินค้าขึ้นรถบรรทุก (ของผู้ให้บริการขนส่ง)	-	0	0.00	8,420	ศุกร์	10.20-10.32	12	0.39	0	0	0
A263	เตรียมรถ (ของผู้ให้บริการขนส่ง) ไปรับสินค้าที่ รพท.	ค่าติดต่อดีเซล	10	0.09	8,430	ศุกร์	09.30	0	0.00	0	0	0
	พนักงานขับรถนำรถบรรทุก (ของผู้ให้บริการขนส่ง) ไปรับสินค้าที่ รพท.	-	0	0.00	8,430	ศุกร์	09.30-10.30	60	1.94	60	0	60
A44	รถบรรทุกผ่าน Gate-In พนักงานขับรถนำรถบรรทุก (ของผู้ให้บริการขนส่ง) จากประตูทางเข้ามาถึง Gate-In	ค่ายานพาหนะผ่านท่า	20	0.19	8,450	ศุกร์	10.30-10.31	1	0.03	1	0	1
	พนักงานขับรถนำรถบรรทุก (ของผู้ให้บริการขนส่ง) จาก Gate-In เข้าไปรับสินค้าที่โรงพักสินค้า	-	0	0.00	8,450	ศุกร์	10.31-10.32	1	0.03	1	0	1
A45	ขนย้ายสินค้าขึ้นรถบรรทุก (ของผู้ให้บริการขนส่ง) พนักงาน (ของตัวแทนบริษัทเรือหรือ รพท.) ขนย้ายสินค้าขึ้นรถบรรทุก (ของผู้ให้บริการขนส่ง)	-	0	0.00	8,450	ศุกร์	10.32-10.52	20	0.65	20	0	20
	พนักงานขับรถนำรถบรรทุก (ของผู้ให้บริการขนส่ง) ขนย้ายสินค้าจากโรงพักสินค้าไปที่ Gate-Out	-	0	0.00	8,450	ศุกร์	10.52-10.53	1	0.03	1	0	1
A46	รถบรรทุกขนย้ายสินค้าผ่าน Gate-Out พนักงานขับรถนำรถบรรทุก (ของผู้ให้บริการขนส่ง) ขนย้ายสินค้ามาถึง Gate-Out	-	0	0.00	8,450	ศุกร์	10.53-10.54	1	0.03	1	0	1
	พนักงานขับรถนำรถบรรทุก (ของผู้ให้บริการขนส่ง) ขนย้ายสินค้าจาก Gate-Out ไปที่ประตูทางออกจากรพท. ไปส่งที่โรงงาน	-	0	0.00	8,450	ศุกร์	10.54-11.54	60	1.94	60	0	60
A51	ขนส่งสินค้ามาถึงโรงงาน รถพนักงาน (ของบริษัท) ขนย้ายสินค้าลงจากรถบรรทุก (ของผู้ให้บริการขนส่ง)	ค่าขนส่ง	2,200	20.66	10,650	ศุกร์	11.54	0	0.00	0	0	0
A53	ขนย้ายสินค้าลงจากรถบรรทุกเข้าโรงพักสินค้า	-	0	0.00	10,650	ศุกร์	11.54-12.09	15	0.48	15	0	15
รวม	-	-	10,650	100.00	-	-	-	-	-	373	2,726	3,099

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

กรณี 2.3 นำเข้าโดยใช้เส้นทางรถขนส่งสินค้า/ตู้สินค้าผ่านทาง รถพ. การรถไฟฯ ลาดกระบัง (ตู้ FCL ขนาด 20 ฟุต จำนวน 1 ตู้สินค้า) แสดงไว้ดังตารางที่ ง.6



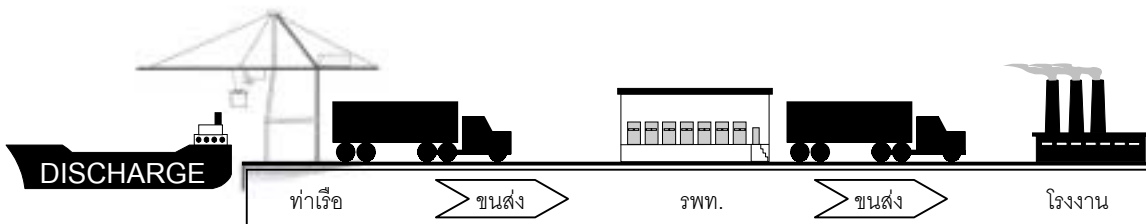
ตารางที่ ง.6 ค่าใช้จ่ายและเวลาในการนำเข้าโดยใช้เส้นทางรถขนส่งสินค้า/ตู้สินค้าผ่านทาง รถพ. การรถไฟฯ ลาดกระบัง (ตู้ FCL ขนาด 20 ฟุต จำนวน 1 ตู้สินค้า)

รหัสกิจกรรม	กิจกรรม	รายการค่าใช้จ่าย	ค่าใช้จ่าย (บาท)	% ค่าใช้จ่าย	ค่าใช้จ่ายสะสม (บาท)	สมมติให้เป็นวัน	ช่วงเวลา	เวลา (1) (นาที)	% เวลา (1)	เวลา (2) (นาที)	เวลารอ (นาที)	เวลารวม (นาที)
A21	ได้รับแจ้งการขนส่งสินค้าและเอกสารจากผู้ขาย	ค่าติดต่อสื่อสาร	10	0.07	10	พฤหัสบดี	13.00-13.05			5	0	5
	รอตรวจสอบวัน เวลา ท่าเรือเข้าเทียบ	-	0	0.00	10	พฤหัสบดี	13.05 (พฤหัสบดี) - 08.30 (จันทร์)			0	5,485	5,485
A22	ตรวจสอบ วัน เวลา ท่าเรือเข้าเทียบ	ค่าติดต่อสื่อสาร	10	0.07	20	จันทร์	08.30-08.35			5	0	5
A251	จัดเตรียมข้อมูลและเอกสาร	ค่าจัดเตรียมเอกสาร	70	0.52	90	จันทร์	08.35-09.05			30	0	30
A261	นัดวัน เวลา สถานที่ ไปรับ/ส่งสินค้า	ค่าติดต่อสื่อสาร	20	0.15	110	จันทร์	09.05-09.15			10	0	10
	รอจัดทำเอกสาร Shipping Guarantee	-	0	0.00	110	จันทร์	09.15 (จันทร์) - 08.30 (พุธ)			0	2,835	2,835
A222 (S/G)	จัดทำแบบฟอร์ม S/G และ L/U	-	0	0.00	110	พุธ	08.30-08.35	5	0.30	5	0	5
A224 (S/G)	ขอรับเอกสาร ชำระค่าสินค้า	ค่าเดินทาง	50	0.37	160	พุธ	08.35-09.00	25	1.50	25	0	25
		ค่า S/G	200	1.49	360	พุธ	-	0	0.00	0	0	0
A24	นำ S/G มายื่นขอรับ D/O จากตัวแทนบริษัทเรือ	ค่าเดินทาง	50	0.37	410	พุธ	09.00-09.15	15	0.90	15	0	15
		(ค่า THC ไปอยู่ A311)	0	0.00	410	พุธ	-	0	0.00	0	0	0
		(ค่า CFS ไปอยู่ A314 or A413)	0	0.00	410	พุธ	-	0	0.00	0	0	0
		ค่า D/O	500	3.73	910	พุธ	-	0	0.00	0	0	0
	นำ D/O กลับมายังบริษัท	-	0	0.00	910	พุธ	09.15-09.45	30	1.80	30	0	30
	รอตัวแทนออกของมารับข้อมูลและเอกสาร	-	0	0.00	910	พุธ	09.45-10.00	0	0.00	0	15	15
A262	ตัวแทนออกของมารับข้อมูลและเอกสาร	ค่าติดต่อสื่อสาร	10	0.07	920	พุธ	10.00-10.10	10	0.60	10	0	10
	รอมีที่ท่าเรือสินค้าเข้า เครื่องคอมพิวเตอร์	-	0	0.00	920	พุธ	10.10 (พุธ) - 08.30 (พฤหัสบดี)	1,340	80.38	0	0	0
A311	เรือเข้าเทียบท่า รอเจ้าหน้าที่ท่าเรือขนย้ายตู้สินค้าขึ้นจากเรือ วางลงบนแคร่หัวลาก (ของท่าเรือ)	ค่า THC	2,600	19.40	3,520	พุธ	08.30-08.31	1	0.06	0	0	0
A312	ขนย้ายตู้สินค้าขึ้นจากเรือวางลงบนแคร่หัวลาก (ของท่าเรือ)	-	0	0.00	3,520	พุธ	08.31-08.33	2	0.12	0	0	0
	พนักงานขับรถนำหัวลาก (ของท่าเรือ) ขนย้ายตู้สินค้าจากหน้าท่าไปที่ลานตู้สินค้า	-	0	0.00	3,520	พุธ	08.33-08.34	1	0.06	0	0	0
	พนักงานขับรถนำหัวลาก (ของท่าเรือ) ขนย้ายตู้สินค้ามาถึงลานตู้สินค้า รอเจ้าหน้าที่ท่าเรือขนย้ายตู้สินค้าจากแคร่หัวลาก (ของท่าเรือ) วางลงที่ลานตู้สินค้า	-	0	0.00	3,520	พุธ	08.34-08.35	1	0.06	0	0	0
	เจ้าหน้าที่ท่าเรือขนย้ายตู้สินค้าจากแคร่หัวลาก (ของท่าเรือ) วางลงที่ลานตู้สินค้า	-	0	0.00	3,520	พุธ	08.35-08.37	2	0.12	0	0	0
A313	กองเก็บตู้สินค้าบริเวณลานตู้สินค้า รอเจ้าหน้าที่ท่าเรือขนย้ายตู้สินค้าจากลานตู้สินค้าวางลงบนแคร่หัวลาก (ของตัวแทนบริษัทเรือ)	-	0	0.00	3,520	พุธ	08.37-08.47	10	0.60	0	0	0
	เจ้าหน้าที่ท่าเรือขนย้ายตู้สินค้าจากลานตู้สินค้าวางลงบนแคร่หัวลาก (ของตัวแทนบริษัทเรือ)	-	0	0.00	3,520	พุธ	08.47-08.49	2	0.12	0	0	0
	พนักงานขับรถนำหัวลาก (ของตัวแทนบริษัทเรือ) ขนย้ายตู้สินค้าจากลานตู้สินค้าไปที่ Sub Gate Out	-	0	0.00	3,520	พุธ	08.49-08.50	1	0.06	0	0	0
A314	หัวลากขนย้ายตู้สินค้าผ่าน Sub Gate Out พนักงานขับรถนำหัวลาก (ของตัวแทนบริษัทเรือ) ขนย้ายตู้สินค้ามาถึง Sub Gate	-	0	0.00	3,520	พุธ	08.50-08.51	1	0.06	0	0	0
	พนักงานขับรถนำหัวลาก (ของตัวแทนบริษัทเรือ) ขนย้ายตู้สินค้าจาก Sub Gate Out ไปที่ Main Gate	-	0	0.00	3,520	พุธ	08.51-09.01	10	0.60	0	0	0
A39	หัวลากขนย้ายตู้สินค้าผ่าน Main Gate พนักงานขับรถนำหัวลาก (ของตัวแทนบริษัทเรือ) ขนย้ายตู้สินค้ามาถึง Main Gate	-	0	0.00	3,520	พุธ	09.01-09.02	1	0.06	0	0	0
	พนักงานขับรถนำหัวลาก (ของตัวแทนบริษัทเรือ) ขนย้ายตู้สินค้าผ่าน Main Gate ออกจากท่าเรือไปส่งที่ รถพ.	-	0	0.00	3,520	พุธ	09.02-11.02	120	7.20	52	0	52
A411	หัวลากขนย้ายตู้สินค้าผ่าน Gate-In พนักงานขับรถนำหัวลาก (ของตัวแทนบริษัทเรือ) ขนย้ายตู้สินค้ามาถึง Gate-In	-	0	0.00	3,520	พุธ	11.02-11.03	1	0.06	1	0	1

ตารางที่ ง.6 ค่าใช้จ่ายและเวลาในการนำเข้าโดยใช้เส้นทางทางขนส่งสินค้า/ตู้สินค้าผ่านทาง
รพท. การรถไฟฯ ลาดกระบัง (ตู้ FCL ขนาด 20 ฟุต จำนวน 1 ตู้สินค้า) (ต่อ)

รหัสกิจกรรม	กิจกรรม	รายการค่าใช้จ่าย	ค่าใช้จ่าย (บาท)	% ค่าใช้จ่าย	ค่าใช้จ่าย สะสม (บาท)	สมมติให้ เป็นวัน	ช่วงเวลา	เวลา (1) (นาที)	% เวลา (1)	เวลา (2) (นาที)	เวลารอ (นาที)	เวลารวม (นาที)
	พนักงานขับรถนำหัวลาก (ของตัวแทนบริษัทเรือ) ขนย้ายตู้สินค้าจาก Gate-In เข้าไปส่งที่ลานตู้สินค้า	-	0	0.00	3,520	พุธ	11.03-11.04	1	0.06	1	0	1
	พนักงานขับรถนำหัวลาก (ของตัวแทนบริษัทเรือ) ขนย้ายตู้สินค้ามาถึงลานตู้สินค้า รอเจ้าหน้าที่ รพท. ขนย้ายตู้สินค้าจากแคร่หัวลาก (ของตัวแทนบริษัทเรือ) วางลงที่ลานตู้สินค้า	-	0	0.00	3,520	พุธ	11.04-11.05	1	0.06	0	1	1
	เจ้าหน้าที่ รพท. ขนย้ายตู้สินค้าจากแคร่หัวลาก (ของตัวแทนบริษัทเรือ) วางลงที่ลานตู้สินค้า	-	0	0.00	3,520	พุธ	11.05-11.07	2	0.12	2	0	2
A412	กองเก็บตู้สินค้าที่ลานตู้สินค้า รอบันทึกข้อมูลในขนส่งสินค้าฯ เข้าเครื่องคอมพิวเตอร์ ก่อนที่เจ้าหน้าที่ศุลกากรมาตรวจสอบสินค้า (ที่ลานตู้สินค้า)	-	0	0.00	3,520	พุธ	11.07 (พุธ) - 08.30 (พฤหัสบดี)	1,388	83.26	0	1,283	1,283
A611	บันทึกข้อมูลในขนส่งสินค้าฯ เข้าเครื่องคอมพิวเตอร์	ค่าผ่านพิธีการศุลกากร	3,500	26.12	7,020	พฤหัสบดี	08.30-08.35	5	0.30	5	0	5
A612	ส่งข้อมูลในขนส่งสินค้าฯ ผ่านทางระบบ EDI	-	0	0.00	7,020	พฤหัสบดี	-	0	0.00	0	0	0
A613	คอมพิวเตอร์ของกรมศุลกากรตรวจสอบข้อมูล	-	0	0.00	7,020	พฤหัสบดี	08.35-08.40	5	0.30	5	0	5
A614	จัดพิมพ์ใบขนส่งสินค้าฯ พร้อมเอกสารประกอบ	-	0	0.00	7,020	พฤหัสบดี	08.40-08.45	5	0.30	5	0	5
A63	ชำระอากร/วางประกัน	ค่าภาษีอากร (ไม่พิจารณา)	0	0.00	7,020	พฤหัสบดี	08.45-09.00	15	0.90	15	0	15
	เดินทางจากจุดชำระอากรไปที่จุดให้บริการชำระค่าอากร	-	0	0.00	7,020	พฤหัสบดี	09.00-09.10	10	0.60	10	0	10
A42	ชำระค่าอากรและค่าบริการ	ค่าอากรยกขนส่งสินค้า	1,550	11.57	8,570	พฤหัสบดี	09.10-09.20	10	0.60	10	0	10
	เดินทางจากจุดให้บริการชำระค่าอากรไปที่ฝ่ายตรวจปล่อย	-	0	0.00	8,570	พฤหัสบดี	09.20-09.30	10	0.60	10	0	10
A641	นำใบขนส่งสินค้าฯ พร้อมเอกสารประกอบมายังที่ฝ่ายตรวจปล่อย	-	0	0.00	8,570	พฤหัสบดี	09.30	0	0.00	0	0	0
A642	ตัดบัญชีสินค้าสำหรับเรือ	-	0	0.00	8,570	พฤหัสบดี	09.30-09.35	5	0.30	0	0	0
A643	ลงทะเบียนใบขนส่งสินค้าฯ กำหนดที่อยู่ตรวจปล่อย	-	0	0.00	8,570	พฤหัสบดี	09.35-10.05	30	1.80	0	0	0
A644	ส่งเตรียมของเพื่อตรวจ	-	0	0.00	8,570	พฤหัสบดี	10.05-10.10	5	0.30	0	0	0
	รอเจ้าหน้าที่ศุลกากรมาตรวจสอบสินค้า (ที่ลานตู้สินค้า)	-	0	0.00	8,570	พฤหัสบดี	10.10-10.15	0	0.00	0	0	0
A43/A645	ตรวจปล่อยสินค้า (ที่ลานตู้สินค้า)	-	0	0.00	8,570	พฤหัสบดี	10.15-10.25	5	0.30	0	0	0
	รอหัวลาก (ของผู้ให้บริการขนส่ง) มา รับตู้สินค้าที่ลานตู้สินค้า	-	0	0.00	8,570	พฤหัสบดี	10.25-10.32	7	0.42	0	0	0
A263	เตรียมหัวลาก (ของผู้ให้บริการขนส่ง) ไปรับตู้สินค้าที่ รพท.	ค่าติดต่อสื่อสาร	10	0.07	8,580	พฤหัสบดี	09.30	0	0.00	0	0	0
	พนักงานขับรถนำหัวลาก (ของผู้ให้บริการขนส่ง) ไปรับตู้สินค้าที่ รพท.	-	0	0.00	8,580	พฤหัสบดี	09.30-10.30	60	3.60	60	0	60
A44	หัวลากผ่าน Gate-In พนักงานขับรถนำหัวลาก (ของผู้ให้บริการขนส่ง) จากประตูทางเข้ามาถึง Gate-In	ค่ายานพาหนะผ่านท่า	30	0.22	8,610	พฤหัสบดี	10.30-10.31	1	0.06	1	0	1
	พนักงานขับรถนำหัวลาก (ของผู้ให้บริการขนส่ง) จาก Gate-In เข้าไปรับตู้สินค้าที่ลานตู้สินค้า	-	0	0.00	8,610	พฤหัสบดี	10.31-10.32	1	0.06	1	0	1
A45	หัวลาก (ของผู้ให้บริการขนส่ง) รับตู้สินค้าที่ลานตู้สินค้า หัวลาก (ของผู้ให้บริการขนส่ง) มาถึงลานตู้สินค้า รอเจ้าหน้าที่ รพท. ขนย้ายตู้สินค้าจากลานตู้สินค้าวางลงบนแคร่หัวลาก (ของผู้ให้บริการขนส่ง)	-	0	0.00	8,610	พฤหัสบดี	10.32-10.33	1	0.06	0	1	1
	เจ้าหน้าที่ รพท. ขนย้ายตู้สินค้าจากลานตู้สินค้าวางลงบนแคร่หัวลาก (ของผู้ให้บริการขนส่ง)	-	0	0.00	8,610	พฤหัสบดี	10.33-10.35	2	0.12	2	0	2
	พนักงานขับรถนำหัวลาก (ของผู้ให้บริการขนส่ง) ขนย้ายตู้สินค้าจากลานตู้สินค้าไปที่ Gate-Out	-	0	0.00	8,610	พฤหัสบดี	10.35-10.36	1	0.06	1	0	1
A46	หัวลากขนย้ายตู้สินค้าผ่าน Gate-Out พนักงานขับรถนำหัวลาก (ของผู้ให้บริการขนส่ง) ขนย้ายตู้สินค้ามาถึง Gate-Out	-	0	0.00	8,610	พฤหัสบดี	10.36-10.37	1	0.06	1	0	1
	พนักงานขับรถนำหัวลาก (ของผู้ให้บริการขนส่ง) ขนย้ายตู้สินค้าจาก Gate-Out ไปที่ประตูทางออกจาก รพท. ไปส่งที่โรงงาน	-	0	0.00	8,610	พฤหัสบดี	10.37-11.37	60	3.60	60	0	60
A51	ขนส่งตู้สินค้ามาถึงโรงงาน รอพนักงาน (ของบริษัท) ขนย้ายสินค้าออกจากตู้สินค้า	ค่าขนส่ง	4,800	35.82	13,410	พฤหัสบดี	11.37	0	0.00	0	0	0
A53	ขนย้ายสินค้าออกจากตู้สินค้าเข้าโรงพักสินค้า	-	0	0.00	13,410	พฤหัสบดี	11.37-12.17	40	2.40	40	0	40
รวม	-	-	13,400	100.00	-	-	-	-	-	367	1,300	1,667

กรณี 2.3 นำเข้าโดยใช้เส้นทางรถขนส่งสินค้า/ตู้สินค้าผ่านทาง รถพ. การรถไฟฯ ลาดกระบัง (ตู้ FCL ขนาด 40 ฟุต จำนวน 1 ตู้สินค้า) แสดงไว้ดังตารางที่ ง.7



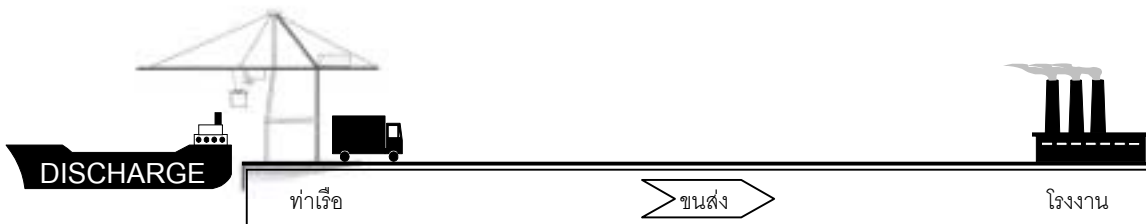
ตารางที่ ง.7 ค่าใช้จ่ายและเวลาในการนำเข้าโดยใช้เส้นทางรถขนส่งสินค้า/ตู้สินค้าผ่านทาง รถพ. การรถไฟฯ ลาดกระบัง (ตู้ FCL ขนาด 40 ฟุต จำนวน 1 ตู้สินค้า)

รหัสกิจกรรม	กิจกรรม	รายการค่าใช้จ่าย	ค่าใช้จ่าย (บาท)	% ค่าใช้จ่าย	ค่าใช้จ่ายสะสม (บาท)	สมมติให้เป็นวัน	ช่วงเวลา	เวลา (1) (นาที)	% เวลา (1)	เวลา (2) (นาที)	เวลารอ (นาที)	เวลารวม (นาที)
A21	ได้รับแจ้งการส่งสินค้าและเอกสารจากผู้ขาย	ค่าติดต่อดีเอส	10	0.06	10	พฤหัสบดี	13.00-13.05			5	0	5
	รอตรวจสอบวัน เวลา ท่าเรือเข้าเทียบ	-	0	0.00	10	พฤหัสบดี	13.05 (พฤหัสบดี) 08.30 (จันทร์)			0	5,485	5,485
A22	ตรวจสอบวัน เวลา ท่าเรือเข้าเทียบ	ค่าติดต่อดีเอส	10	0.06	20	จันทร์	08.30-08.35			5	0	5
A251	จัดเตรียมข้อมูลและเอกสาร	ค่าจัดเตรียมเอกสาร	70	0.41	90	จันทร์	08.35-09.05			30	0	30
A261	นัดวัน เวลา สถานที่ ไปรับส่งสินค้า	ค่าติดต่อดีเอส	20	0.12	110	จันทร์	09.05-09.15			10	0	10
	ขอจัดทำเอกสาร Shipping Guarantee	-	0	0.00	110	จันทร์	09.15 (จันทร์) - 08.30 (พุธ)			0	2,835	2,835
A222 (S/G)	จัดทำแบบฟอร์ม S/G และ LU	-	0	0.00	110	พุธ	08.30-08.35	5	0.29	5	0	5
A224 (S/G)	ขอรับเอกสาร ชำระค่าสินค้า	ค่าเดินทาง	50	0.29	160	พุธ	08.35-09.00	25	1.46	25	0	25
		ค่า S/G	200	1.17	360	พุธ	-	0	0.00	0	0	0
A24	นำ S/G มายื่นขอรับ D/O จากตัวแทนบริษัทเรือ	ค่าเดินทาง	50	0.29	410	พุธ	09.00-09.15	15	0.88	15	0	15
		(ค่า THC ไปอยู่ A311)	0	0.00	410	พุธ	-	0	0.00	0	0	0
		(ค่า CFS ไปอยู่ A314 or A413)	0	0.00	410	พุธ	-	0	0.00	0	0	0
		ค่า D/O	500	2.93	910	พุธ	-	0	0.00	0	0	0
	นำ D/O กลับมายังบริษัท	-	0	0.00	910	พุธ	09.15-09.45	30	1.76	30	0	30
	รอตัวแทนขอขอมารับข้อมูลและเอกสาร	-	0	0.00	910	พุธ	09.45-10.00	0	0.00	0	15	15
A262	ตัวแทนขอขอมารับข้อมูลและเอกสาร	ค่าติดต่อดีเอส	10	0.06	920	พุธ	10.00-10.10	10	0.59	10	0	10
	รอรับที่ข้อมูลใบขนส่งสินค้า เข้าเครื่องคอมพิวเตอร์	-	0	0.00	920	พุธ	10.10 (พุธ) - 08.30 (พฤหัสบดี)	1,340	78.50	0	0	0
A311	เรือเข้าเทียบท่า รอเจ้าหน้าที่ทำเรือขนย้ายตู้สินค้าขึ้นจากเรือ วางลงบนแคร่หั่วลาก (ของท่าเรือ)	ค่า THC	3,900	22.86	4,820	พุธ	08.30-08.31	1	0.06	0	0	0
A312	ขนย้ายตู้สินค้าขึ้นจากเรือวางลงบนแคร่หั่วลาก (ของท่าเรือ)	-	0	0.00	4,820	พุธ	08.31-08.33	2	0.12	0	0	0
	พนักงานขับรถนำหั่วลาก (ของท่าเรือ) ขนย้ายตู้สินค้าจากหน้าท่าไปที่ลานตู้สินค้า	-	0	0.00	4,820	พุธ	08.33-08.34	1	0.06	0	0	0
	พนักงานขับรถนำหั่วลาก (ของท่าเรือ) ขนย้ายตู้สินค้ามาถึงลานตู้สินค้า รอเจ้าหน้าที่ทำเรือขนย้ายตู้สินค้าจากแคร่หั่วลาก (ของท่าเรือ) วางลงที่ลานตู้สินค้า	-	0	0.00	4,820	พุธ	08.34-08.35	1	0.06	0	0	0
	เจ้าหน้าที่ทำเรือขนย้ายตู้สินค้าจากแคร่หั่วลาก (ของท่าเรือ) วางลงที่ลานตู้สินค้า	-	0	0.00	4,820	พุธ	08.35-08.37	2	0.12	0	0	0
A313	กองเก็บตู้สินค้าบริเวณลานตู้สินค้า รอเจ้าหน้าที่ทำเรือขนย้ายตู้สินค้าจากลานตู้สินค้าวางลงบนแคร่หั่วลาก (ของตัวแทนบริษัทเรือ)	-	0	0.00	4,820	พุธ	08.37-08.47	10	0.59	0	0	0
	เจ้าหน้าที่ทำเรือขนย้ายตู้สินค้าจากลานตู้สินค้าวางลงบนแคร่หั่วลาก (ของตัวแทนบริษัทเรือ)	-	0	0.00	4,820	พุธ	08.47-08.49	2	0.12	0	0	0
	พนักงานขับรถนำหั่วลาก (ของตัวแทนบริษัทเรือ) ขนย้ายตู้สินค้าจากลานตู้สินค้าไปที่ Sub Gate Out	-	0	0.00	4,820	พุธ	08.49-08.50	1	0.06	0	0	0
A314	หั่วลากขนย้ายตู้สินค้าผ่าน Sub Gate Out พนักงานขับรถนำหั่วลาก (ของตัวแทนบริษัทเรือ) ขนย้ายตู้สินค้ามาถึง Sub Gate	-	0	0.00	4,820	พุธ	08.50-08.51	1	0.06	0	0	0
	พนักงานขับรถนำหั่วลาก (ของตัวแทนบริษัทเรือ) ขนย้ายตู้สินค้าจาก Sub Gate Out ไปที่ Main Gate	-	0	0.00	4,820	พุธ	08.51-09.01	10	0.59	0	0	0
A39	หั่วลากขนย้ายตู้สินค้าผ่าน Main Gate พนักงานขับรถนำหั่วลาก (ของตัวแทนบริษัทเรือ) ขนย้ายตู้สินค้ามาถึง Main Gate	-	0	0.00	4,820	พุธ	09.01-09.02	1	0.06	0	0	0
	พนักงานขับรถนำหั่วลาก (ของตัวแทนบริษัทเรือ) ขนย้ายตู้สินค้าผ่าน Main Gate ออกจากท่าเรือไปยังที่ รถพ.	-	0	0.00	4,820	พุธ	09.02-11.02	120	7.03	52	0	52
A411	หั่วลากขนย้ายตู้สินค้าผ่าน Gate-In พนักงานขับรถนำหั่วลาก (ของตัวแทนบริษัทเรือ) ขนย้ายตู้สินค้ามาถึง Gate-In	-	0	0.00	4,820	พุธ	11.02-11.03	1	0.06	1	0	1

ตารางที่ ง.7 ค่าใช้จ่ายและเวลาในการนำเข้าโดยใช้เส้นทางทางขนส่งสินค้า/ตู้สินค้าผ่านทาง
รพท. การรถไฟฯ ลาดกระบัง (ตู้ FCL ขนาด 40 ฟุต จำนวน 1 ตู้สินค้า) (ต่อ)

รหัสกิจกรรม	กิจกรรม	รายการค่าใช้จ่าย	ค่าใช้จ่าย (บาท)	% ค่าใช้จ่าย	ค่าใช้จ่าย สะสม (บาท)	สมมติให้ เป็นวัน	ช่วงเวลา	เวลา (1) (นาที)	% เวลา (1)	เวลา (2) (นาที)	เวลารอ (นาที)	เวลารวม (นาที)
	พนักงานขับรถนำหัวลาก (ของตัวแทนบริษัทเรือ) ขนย้ายตู้สินค้าจาก Gate-In เข้าไปส่งที่ลานตู้สินค้า	-	0	0.00	4,820	พุธ	11.03-11.04	1	0.06	1	0	1
	พนักงานขับรถนำหัวลาก (ของตัวแทนบริษัทเรือ) ขนย้ายตู้สินค้ามาถึงลานตู้สินค้า รอเจ้าหน้าที่ รพท. ขนย้ายตู้สินค้าจากแคร่หัวลาก (ของตัวแทนบริษัทเรือ) วางลงที่ลานตู้สินค้า	-	0	0.00	4,820	พุธ	11.04-11.05	1	0.06	0	1	1
	เจ้าหน้าที่ รพท. ขนย้ายตู้สินค้าจากแคร่หัวลาก (ของตัวแทนบริษัทเรือ) วางลงที่ลานตู้สินค้า	-	0	0.00	4,820	พุธ	11.05-11.07	2	0.12	2	0	2
A412	กองเก็บตู้สินค้าที่ลานตู้สินค้า อบรมพนักงานขนสินค้า เข้าเครื่องคอมพิวเตอร์ ก่อนที่เจ้าหน้าที่ศุลกากรตรวจสอบสินค้า (ที่ลานตู้สินค้า)	-	0	0.00	4,820	พุธ	11.07 (พุธ) - 08.30 (พฤหัสบดี)	1,388	81.31	0	1,283	1,283
A611	บันทึกข้อมูลในขนส่งสินค้า เข้าเครื่องคอมพิวเตอร์	ค่าผ่านพิธีการศุลกากร	4,000	23.45	8,820	พฤหัสบดี	08.30-08.35	5	0.29	5	0	5
A612	ส่งข้อมูลในขนส่งสินค้า ผ่านทางระบบ EDI	-	0	0.00	8,820	พฤหัสบดี	-	0	0.00	0	0	0
A613	คอมพิวเตอร์ของกรมศุลกากรตรวจสอบข้อมูล	-	0	0.00	8,820	พฤหัสบดี	08.35-08.40	5	0.29	5	0	5
A614	จัดพิมพ์ใบขนส่งสินค้า พร้อมเอกสารประกอบ	-	0	0.00	8,820	พฤหัสบดี	08.40-08.45	5	0.29	5	0	5
A63	ชำระอากร/วางประกัน	ค่าภาษีอากร (ไม่พิจารณา)	0	0.00	8,820	พฤหัสบดี	08.45-09.00	15	0.88	15	0	15
	เดินทางจากจุดชำระอากรไปที่จุดให้บริการชำระค่าภาระ	-	0	0.00	8,820	พฤหัสบดี	09.00-09.10	10	0.59	10	0	10
A42	ชำระค่าภาระและค่าบริการ	ค่าภาระขนตู้สินค้า	2,650	15.53	11,470	พฤหัสบดี	09.10-09.20	10	0.59	10	0	10
	เดินทางจากจุดให้บริการชำระค่าภาระไปยังฝ่ายตรวจปล่อย	-	0	0.00	11,470	พฤหัสบดี	09.20-09.30	10	0.59	10	0	10
A641	นำใบขนส่งสินค้า พร้อมเอกสารประกอบมายื่นที่ฝ่ายตรวจปล่อย	-	0	0.00	11,470	พฤหัสบดี	09.30	0	0.00	0	0	0
A642	ตัดบัญชีสินค้าสำหรับเรือ	-	0	0.00	11,470	พฤหัสบดี	09.30-09.35	5	0.29	0	0	0
A643	ลงทะเบียนใบขนส่งสินค้า กำหนดที่อยู่ตรวจปล่อย	-	0	0.00	11,470	พฤหัสบดี	09.35-10.05	30	1.76	0	0	0
A644	ส่งเตรียมของเพื่อตรวจ	-	0	0.00	11,470	พฤหัสบดี	10.05-10.10	5	0.29	0	0	0
	รอเจ้าหน้าที่ศุลกากรตรวจสอบสินค้า (ที่ลานตู้สินค้า)	-	0	0.00	11,470	พฤหัสบดี	10.10-10.15	0	0.00	0	0	0
A43/A645	ตรวจสอบสินค้า (ที่ลานตู้สินค้า)	-	0	0.00	11,470	พฤหัสบดี	10.15-10.25	5	0.29	0	0	0
	รอหัวลาก (ของผู้ให้บริการขนส่ง) มา รับตู้สินค้าที่ลานตู้สินค้า	-	0	0.00	11,470	พฤหัสบดี	10.25-10.32	7	0.41	0	0	0
A263	เตรียมหัวลาก (ของผู้ให้บริการขนส่ง) ไปรับตู้สินค้าที่ รพท.	ค่าติดต๋อสื่อสาร	10	0.06	11,480	พฤหัสบดี	09.30	0	0.00	0	0	0
	พนักงานขับรถนำหัวลาก (ของผู้ให้บริการขนส่ง) ไปรับตู้สินค้าที่ รพท.	-	0	0.00	11,480	พฤหัสบดี	09.30-10.30	60	3.51	60	0	60
A44	หัวลากผ่าน Gate-In พนักงานขับรถนำหัวลาก (ของผู้ให้บริการขนส่ง) จากประตูทางเข้ามาถึง Gate-In	ค่ายานพาหนะผ่านท่า	90	0.53	11,570	พฤหัสบดี	10.30-10.31	1	0.06	1	0	1
	พนักงานขับรถนำหัวลาก (ของผู้ให้บริการขนส่ง) จาก Gate-In เข้าไปรับตู้สินค้าที่ลานตู้สินค้า	-	0	0.00	11,570	พฤหัสบดี	10.31-10.32	1	0.06	1	0	1
A45	หัวลาก (ของผู้ให้บริการขนส่ง) รับตู้สินค้าที่ลานตู้สินค้า หัวลาก (ของผู้ให้บริการขนส่ง) มาถึงลานตู้สินค้า รอเจ้าหน้าที่ รพท. ขนย้ายตู้สินค้าจากลานตู้สินค้าวางลงบนแคร่หัวลาก (ของผู้ให้บริการขนส่ง)	-	0	0.00	11,570	พฤหัสบดี	10.32-10.33	1	0.06	0	1	1
	เจ้าหน้าที่ รพท. ขนย้ายตู้สินค้าจากลานตู้สินค้าวางลงบนแคร่หัวลาก (ของผู้ให้บริการขนส่ง)	-	0	0.00	11,570	พฤหัสบดี	10.33-10.35	2	0.12	2	0	2
	พนักงานขับรถนำหัวลาก (ของผู้ให้บริการขนส่ง) ขนย้ายตู้สินค้าจากลานตู้สินค้าไปที่ Gate-Out	-	0	0.00	11,570	พฤหัสบดี	10.35-10.36	1	0.06	1	0	1
A46	หัวลากขนย้ายตู้สินค้าผ่าน Gate-Out พนักงานขับรถนำหัวลาก (ของผู้ให้บริการขนส่ง) ขนย้ายตู้สินค้ามาถึง Gate-Out	-	0	0.00	11,570	พฤหัสบดี	10.36-10.37	1	0.06	1	0	1
	พนักงานขับรถนำหัวลาก (ของผู้ให้บริการขนส่ง) ขนย้ายตู้สินค้าจาก Gate-Out ไปที่ประตูทางออกจาก รพท. ไปส่งที่โรงงาน	-	0	0.00	11,570	พฤหัสบดี	10.37-11.37	60	3.51	60	0	60
A51	ขนส่งตู้สินค้ามาถึงโรงงาน รอพนักงาน (ของบริษัท) ขนย้ายสินค้าออกจากตู้สินค้า	ค่าขนส่ง	5,500	32.24	17,070	พฤหัสบดี	11.37	0	0.00	0	0	0
A53	ขนย้ายสินค้าลงจากตู้สินค้าเข้าโรงพักสินค้า	-	0	0.00	17,070	พฤหัสบดี	11.37-12.57	80	4.69	80	0	80
รวม	-	-	17,060	100.00	-	-	-	-	-	407	1,300	1,707

กรณี 2.4 นำเข้าโดยไม่ใช่เส้นทางขนส่งสินค้า/ตู้สินค้าผ่านทาง รพท. การรถไฟฯ ลาดกระบัง (ตู้ LCL สินค้าปริมาตร 10 ลูกบาศก์เมตร) แสดงไว้ดังตารางที่ ง.8



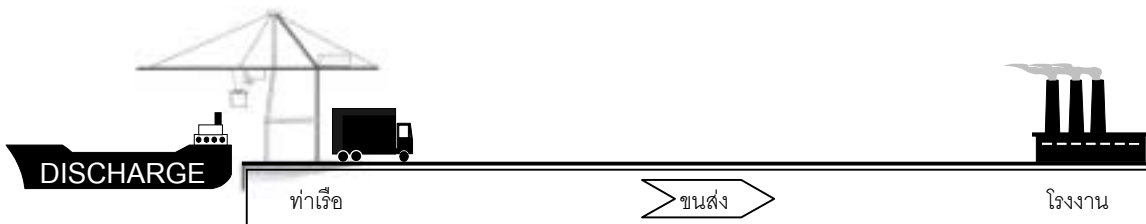
ตารางที่ ง.8 ค่าใช้จ่ายและเวลาในการนำเข้าโดยไม่ใช่เส้นทางขนส่งสินค้า/ตู้สินค้าผ่านทาง รพท. การรถไฟฯ ลาดกระบัง (ตู้ LCL สินค้าปริมาตร 10 ลูกบาศก์เมตร)

รหัสกิจกรรม	กิจกรรม	รายการค่าใช้จ่าย	ค่าใช้จ่าย (บาท)	% ค่าใช้จ่าย	ค่าใช้จ่ายสะสม (บาท)	สมมติให้เป็นวัน	ช่วงเวลา	เวลา (1) (นาที)	% เวลา (1)	เวลา (2) (นาที)	เวลารวม (นาที)	เวลารวม (นาที)
A21	ได้รับแจ้งการขนส่งสินค้าและเอกสารจากผู้ขาย	ค่าติดต่อสื่อสาร	10	0.09	10	พฤหัสบดี	13.00-13.05			5	0	5
	รอตรวจสอบวัน เวลา ท่าที่เรือเข้าเทียบ	-	0	0.00	10	พฤหัสบดี	13.05 (พฤหัสบดี) - 08.30 (จันทร์)			0	5,485	5,485
A22	ตรวจสอบ วัน เวลา ท่าที่เรือเข้าเทียบ	ค่าติดต่อสื่อสาร	10	0.09	20	จันทร์	08.30-08.35			5	0	5
A251	จัดเตรียมข้อมูลและเอกสาร	ค่าจัดเตรียมเอกสาร	70	0.63	90	จันทร์	08.35-09.05			30	0	30
A261	นัดวัน เวลา สถานที่ ไปรับ/ส่งสินค้า	ค่าติดต่อสื่อสาร	20	0.18	110	จันทร์	09.05-09.15			10	0	10
	รอจัดทำเอกสาร Shipping Guarantee	-	0	0.00	110	จันทร์	09.15 (จันทร์) - 08.30 (พุธ)			0	2,835	2,835
A222 (S/G)	จัดทำแบบฟอร์ม S/G และ LU	-	0	0.00	110	พุธ	08.30-08.35	5	0.16	5	0	5
A224 (S/G)	ขอรับเอกสาร ชำระค่าสินค้า	ค่าเดินทาง	50	0.45	160	พุธ	08.35-09.00	25	0.79	25	0	25
		ค่า S/G	200	1.80	360	พุธ	-	0	0.00	0	0	0
A24	นำ S/G มายื่นขอรับ D/O จากตัวแทนบริษัทเรือ	ค่าเดินทาง	50	0.45	410	พุธ	09.00-09.15	15	0.47	15	0	15
		(ค่า THC ไปอยู่ A311)	0	0.00	410	พุธ	-	0	0.00	0	0	0
		(ค่า CFS ไปอยู่ A314 or A413)	0	0.00	410	พุธ	-	0	0.00	0	0	0
		ค่า D/O	500	4.50	910	พุธ	-	0	0.00	0	0	0
		นำ D/O กลับมายังบริษัท	-	0	910	พุธ	09.15-09.45	30	0.95	30	0	30
		รอตัวแทนออกของมารับข้อมูลและเอกสาร	-	0	910	พุธ	09.45-10.00	15	0.47	0	15	15
A262	ตัวแทนออกของมารับข้อมูลและเอกสาร	ค่าติดต่อสื่อสาร	10	0.09	920	พุธ	10.00-10.10	10	0.32	10	0	10
	รอเตรียมหัวลาก (ของผู้ให้บริการขนส่ง) ไปรับตู้สินค้าที่ท่าเรือ	-	0	0.00	920	พุธ	10.10 (พุธ) - 08.15 (ศุกร์)	2,765	87.44	0	2,765	2,765
A311	เรือเข้าเทียบท่า รอเจ้าหน้าที่ท่าเรือขนย้ายตู้สินค้าขึ้นจากเรือ วางลงบนแคร่หัวลาก (ของท่าเรือ)	ค่า THC	2,200	19.82	3,120	พุธ	08.30-08.31	1	0.03	0	0	0
A312	ขนย้ายตู้สินค้าขึ้นจากเรือวางลงบนแคร่หัวลาก (ของท่าเรือ) ขนย้ายตู้สินค้าจากหน้าท่าไปที่ Sub Gate In	-	0	0.00	3,120	พุธ	08.31-08.35	2	0.06	0	0	0
		-	0	0.00	3,120	พุธ	08.33-08.35	2	0.06	0	0	0
A313	หัวลากผ่าน Sub Gate In พนักงานขับรถนำหัวลาก (ของท่าเรือ) ขนย้ายตู้สินค้ามาถึง Sub Gate In	-	0	0.00	3,120	พุธ	08.35-08.36	1	0.03	0	0	0
		-	0	0.00	3,120	พุธ	08.36-08.37	1	0.03	0	0	0
		-	0	0.00	3,120	พุธ	08.37	0	0.00	0	0	0
A314	เปิดตู้ แยก สินค้าที่โรงพักสินค้า พนักงาน (ของตัวแทนบริษัทเรือหรือท่าเรือ) เปิดตู้ แยก สินค้าในโรงพักสินค้า	ค่า CFS	2,000	18.02	5,120	พุธ	08.37-08.52	15	0.47	0	0	0
		-	0	0.00	5,120	พุธ	08.52 (พุธ) - 10.15 (ศุกร์)	2,963	93.71	0	0	0
A611	บันทึกข้อมูลในขนส่งสินค้าฯ เข้าเครื่องคอมพิวเตอร์	ค่าผ่านพิธีการศุลกากร	2,500	22.52	7,620	ศุกร์	08.30-08.35	5	0.16	0	0	0
A612	ส่งข้อมูลในขนส่งสินค้าฯ ผ่านทางระบบ EDI	-	0	0.00	7,620	ศุกร์	-	0	0.00	0	0	0
A613	คอมพิวเตอร์ของกรมศุลกากรตรวจสอบข้อมูล	-	0	0.00	7,620	ศุกร์	08.35-08.40	5	0.16	0	0	0
A614	จัดพิมพ์ใบขนส่งสินค้าฯ พร้อมเอกสารประกอบ	-	0	0.00	7,620	ศุกร์	08.40-08.45	5	0.16	0	0	0
A63	ชำระอากร/วางประกัน	ค่าภาษีอากร (ไม่พิจารณา)	0	0.00	7,620	ศุกร์	08.45-09.00	15	0.47	0	0	0
		-	0	0.00	7,620	ศุกร์	09.00-09.10	10	0.32	0	0	0
A321	ตรวจสอบข้อมูลเบื้องต้น	-	0	0.00	7,620	ศุกร์	09.10-09.12	2	0.06	0	0	0
A322	จัดเตรียมเอกสาร ตรวจสอบค่าภาระ	-	0	0.00	7,620	ศุกร์	09.12-09.14	2	0.06	0	0	0
A323	ชำระค่าภาระ รับใบรับของจากท่าเรือ	ค่าภาระยกขนส่งสินค้า	350	3.15	7,970	ศุกร์	09.14-09.17	3	0.09	0	0	0
A324	ขอรับใบอนุญาตขนถ่ายผ่านท่า	-	0	0.00	7,970	ศุกร์	09.17-09.20	3	0.09	0	0	0
		-	0	0.00	7,970	พฤหัสบดี	09.20-09.30	10	0.32	0	0	0
A641	นำใบขนส่งสินค้าฯ พร้อมเอกสารประกอบมายื่นที่ฝ่ายตรวจสอบ	-	0	0.00	7,970	ศุกร์	09.30	0	0.00	0	0	0

ตารางที่ ง.8 ค่าใช้จ่ายและเวลาในการนำเข้าโดยไม่ใช้เส้นทางขนส่งสินค้า/ตู้สินค้าผ่านทาง
รพท. การรถไฟฯ ลาดกระบัง (ตู้ LCL สินค้าปริมาตร 10 ลูกบาศก์เมตร) (ต่อ)

รหัสกิจกรรม	กิจกรรม	รายการค่าใช้จ่าย	ค่าใช้จ่าย (บาท)	% ค่าใช้จ่าย	ค่าใช้จ่าย สะสม (บาท)	สมมติให้ เป็นวัน	ช่วงเวลา	เวลา (1) (นาที)	% เวลา (1)	เวลา (2) (นาที)	เวลาขอ (นาที)	เวลารวม (นาที)
A642	ตัดบัญชีสินค้าสำหรับเรือ	-	0	0.00	7,970	ศุกร์	09.30-09.35	5	0.16	0	0	0
A643	ลงทะเบียนใบขนสินค้าฯ กำหนดชื่อผู้ตรวจปล่อย	-	0	0.00	7,970	ศุกร์	09.35-10.05	30	0.95	0	0	0
A644	ส่งเตรียมของเพื่อตรวจ	-	0	0.00	7,970	ศุกร์	10.05-10.10	5	0.16	0	0	0
	รอเจ้าหน้าที่ศุลกากรมาตรวจสอบสินค้า (ที่โรงพักสินค้า)	-	0	0.00	7,970	ศุกร์	10.10-10.15	0	0.00	0	0	0
A36/A645	ตรวจสอบสินค้า (ที่โรงพักสินค้า)	-	0	0.00	7,970	ศุกร์	10.15-10.20	5	0.16	0	0	0
	ขนย้ายสินค้าขึ้นรถบรรทุก (ของผู้ให้บริการขนส่ง)	-	0	0.00	7,970	ศุกร์	10.20-10.26	6	0.19	0	0	0
A263	เตรียมรถบรรทุก (ของผู้ให้บริการขนส่ง) ไปรับสินค้าที่ทำเรือ	ค่าติดต่อสื่อสาร	10	0.09	7,980	ศุกร์	8.15	0	0.00	0	0	0
	พนักงานขับรถนำรถบรรทุก (ของผู้ให้บริการขนส่ง) ไปรับสินค้าที่ทำเรือ	-	0	0.00	7,980	ศุกร์	08.15-10.15	120	3.80	120	0	120
A33	รถบรรทุกผ่าน Main Gate พนักงานขับรถนำรถบรรทุก (ของผู้ให้บริการขนส่ง) มาถึง Main Gate	ค่ายานพาหนะผ่านทาง	20	0.18	8,000	ศุกร์	10.15-10.16	1	0.03	1	0	1
	พนักงานขับรถนำรถบรรทุก (ของผู้ให้บริการขนส่ง) จาก Main Gate เข้าไปรับสินค้าที่โรงพักสินค้า	-	0	0.00	8,000	ศุกร์	10.16-10.26	10	0.32	10	0	10
A37	ขนย้ายสินค้าขึ้นรถบรรทุก (ของผู้ให้บริการขนส่ง) พนักงาน (ของตัวแทนบริษัทเรือหรือท่าเรือ) ขนย้ายสินค้าขึ้นรถบรรทุก (ของผู้ให้บริการขนส่ง)	-	0	0.00	8,000	ศุกร์	10.26-10.46	20	0.63	20	0	20
	พนักงานขับรถนำรถบรรทุก (ของผู้ให้บริการขนส่ง) ขนย้ายสินค้าจากโรงพักสินค้าไปที่ Main Gate	-	0	0.00	8,000	ศุกร์	10.46-10.56	10	0.32	10	0	10
A39	รถบรรทุกขนย้ายสินค้าผ่าน Main Gate พนักงานขับรถนำรถบรรทุก (ของผู้ให้บริการขนส่ง) ขนย้ายสินค้ามาถึง Main Gate	-	0	0.00	8,000	ศุกร์	10.56-10.57	1	0.03	1	0	1
	พนักงานขับรถนำรถบรรทุก (ของผู้ให้บริการขนส่ง) ขนย้ายสินค้าจาก Main Gate ออกจากท่าเรือไปส่งที่โรงงาน	-	0	0.00	8,000	ศุกร์	10.57-12.57	120	3.80	120	0	120
A51	ขนส่งสินค้ามาถึงโรงงาน รอพนักงาน (ของบริษัท) ขนย้ายสินค้าลงจากรถบรรทุก (ของผู้ให้บริการขนส่ง)	ค่าขนส่ง	3,100	27.93	11,100	ศุกร์	12.57	0	0.00	0	0	0
A53	ขนย้ายสินค้าลงจากรถบรรทุกเข้าโรงพักสินค้า	-	0	0.00	11,100	ศุกร์	12.57-13.12	15	0.47	15	0	15
รวม	-	-	11,100	100.00	-	-	-	-	-	382	2,780	3,162

กรณี 2.4 นำเข้าโดยไม่ใช่เส้นทาง การขนส่งสินค้า/ตู้สินค้าผ่านทาง รพท. การรถไฟฯ ลาดกระบัง (ตู้ FCL ขนาด 20 ฟุต จำนวน 1 ตู้สินค้า) แสดงไว้ดังตารางที่ ง.9



ตารางที่ ง.9 ค่าใช้จ่ายและเวลาในการนำเข้าโดยไม่ใช่เส้นทาง การขนส่งสินค้า/ตู้สินค้าผ่านทาง รพท. การรถไฟฯ ลาดกระบัง (ตู้ FCL ขนาด 20 ฟุต จำนวน 1 ตู้สินค้า)

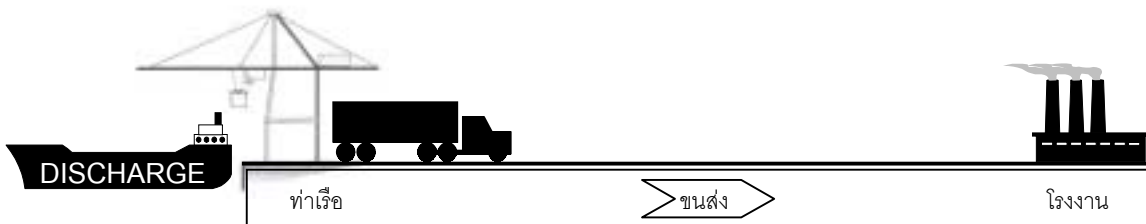
รหัสกิจกรรม	กิจกรรม	รายการค่าใช้จ่าย	ค่าใช้จ่าย (บาท)	% ค่าใช้จ่าย	ค่าใช้จ่ายสะสม (บาท)	สมมติให้เป็นวัน	ช่วงเวลา	เวลา (1) (นาที)	% เวลา (1)	เวลา (2) (นาที)	เวลารอ (นาที)	เวลารวม (นาที)
A21	ได้รับแจ้งการขนส่งสินค้าและเอกสารจากผู้ขาย	ค่าติดต่อสื่อสาร	10	0.08	10	พฤหัสบดี	13.00-13.05			5	0	5
	รอตรวจสอบวัน เวลา ท่าเรือเข้าเทียบ	-	0	0.00	10	พฤหัสบดี	13.05 (พฤหัสบดี) 08.30 (จันทร์)			0	5,485	5,485
A22	ตรวจสอบ วัน เวลา ท่าเรือเข้าเทียบ	ค่าติดต่อสื่อสาร	10	0.08	20	จันทร์	08.30-08.35			5	0	5
A251	จัดเตรียมข้อมูลและเอกสาร	ค่าจัดเตรียมเอกสาร	70	0.53	90	จันทร์	08.35-09.05			30	0	30
A261	นัดวัน เวลา สถานที่ ไปรับส่งสินค้า	ค่าติดต่อสื่อสาร	20	0.15	110	จันทร์	09.05-09.15			10	0	10
	รอจัดทำเอกสาร Shipping Guarantee	-	0	0.00	110	จันทร์	09.15 (จันทร์) - 08.30 (พุธ)			0	2,835	2,835
A222 (S/G)	จัดทำแบบฟอร์ม S/G และ LU	-	0	0.00	110	พุธ	08.30-08.35	5	0.29	5	0	5
A224 (S/G)	ขอรับเอกสาร ชำระค่าสินค้า	ค่าเดินทาง	50	0.38	160	พุธ	08.35-09.00	25	1.45	25	0	25
		ค่า S/G	200	1.51	360	พุธ	-	0	0.00	0	0	0
A24	นำ S/G มายื่นขอรับ D/O จากตัวแทนบริษัทเรือ	ค่าเดินทาง	50	0.38	410	พุธ	09.00-09.15	15	0.87	15	0	15
		(ค่า THC ไปอยู่ A311)	0	0.00	410	พุธ	-	0	0.00	0	0	0
		(ค่า CFS ไปอยู่ A314 or A413)	0	0.00	410	พุธ	-	0	0.00	0	0	0
		ค่า D/O	500	3.78	910	พุธ	-	0	0.00	0	0	0
		นำ D/O กลับมายังบริษัท	0	0.00	910	พุธ	09.15-09.45	30	1.73	30	0	30
		รอตัวแทนออกของมารับข้อมูลและเอกสาร	0	0.00	910	พุธ	09.45-10.00	15	0.87	0	15	15
A262	ตัวแทนออกของมารับข้อมูลและเอกสาร	ค่าติดต่อสื่อสาร	10	0.08	920	พุธ	10.00-10.10	10	0.58	10	0	10
	รอเตรียมหัวลาก (ของผู้ให้บริการขนส่ง) ไปรับตู้สินค้าที่ท่าเรือ	-	0	0.00	920	พุธ	10.10 (พุธ) - 08.00 (พฤหัสบดี)	1,310	75.72	0	1,310	1,310
A311	เรือเข้าเทียบท่า รอเจ้าหน้าที่ท่าเรือขนย้ายตู้สินค้าขึ้นจากเรือ วางลงบนแคร่หัวลาก (ของท่าเรือ)	ค่า THC	2,600	19.65	3,520	พุธ	08.30-08.31	1	0.06	0	0	0
A312	ขนย้ายตู้สินค้าขึ้นจากเรือวางลงบนแคร่หัวลาก (ของท่าเรือ)	-	0	0.00	3,520	พุธ	08.31-08.33	2	0.12	0	0	0
	พนักงานขับรถ (ของท่าเรือ) นำหัวลากขนย้ายตู้สินค้าจากหน้าท่าไปส่งที่ลานตู้สินค้า	-	0	0.00	3,520	พุธ	08.33-08.34	1	0.06	0	0	0
	พนักงานขับรถนำหัวลาก (ของท่าเรือ) ขนย้ายตู้สินค้ามาถึงลานตู้สินค้า รอเจ้าหน้าที่ท่าเรือขนย้ายตู้สินค้าจากแคร่หัวลาก (ของท่าเรือ) วางลงที่ลานตู้สินค้า	-	0	0.00	3,520	พุธ	08.34-08.35	1	0.06	0	0	0
	เจ้าหน้าที่ท่าเรือขนย้ายตู้สินค้าจากแคร่หัวลาก (ของท่าเรือ) วางลงที่ลานตู้สินค้า	-	0	0.00	3,520	พุธ	08.35-08.37	2	0.12	0	0	0
A 313	กองเก็บตู้สินค้าบริเวณลานตู้สินค้า รอเตรียมหัวลาก (ของผู้ให้บริการขนส่ง) ไปรับตู้สินค้าที่ท่าเรือ ก่อนหัวลาก (ของผู้ให้บริการขนส่ง) มารับไปตรวจสอบที่สถานีตรวจสอบ	-	0	0.00	3,520	พุธ	08.37 (พุธ) - 08.00 (พฤหัสบดี)	1,537	88.84	0	0	0
A611	บันทึกข้อมูลใบขนสินค้าฯ เข้าเครื่องคอมพิวเตอร์	ค่าผ่านพิธีการศุลกากร	3,500	26.46	7,020	พฤหัสบดี	08.30-08.35	5	0.29	0	0	0
A612	ส่งข้อมูลใบขนสินค้าฯ ผ่านทางระบบ EDI	-	0	0.00	7,020	พฤหัสบดี	-	0	0.00	0	0	0
A613	คอมพิวเตอร์ของกรมศุลกากรตรวจสอบข้อมูล	-	0	0.00	7,020	พฤหัสบดี	08.35-08.40	5	0.29	0	0	0
A614	จัดพิมพ์ใบขนสินค้าฯ พร้อมเอกสารประกอบ	-	0	0.00	7,020	พฤหัสบดี	08.40-08.45	5	0.29	0	0	0
A63	ชำระอากรวางประกัน	ค่าภาษีอากร (ไม่พิจารณา)	0	0.00	7,020	พฤหัสบดี	08.45-09.00	15	0.87	0	0	0
	เดินทางจากจุดชำระอากรไปที่จุดให้บริการชำระค่าภาระ	-	0	0.00	7,020	พฤหัสบดี	09.00-09.10	10	0.58	0	0	0
A321	ตรวจสอบข้อมูลเบื้องต้น	-	0	0.00	7,020	พฤหัสบดี	09.10-09.12	2	0.12	0	0	0
A322	จัดเตรียมเอกสาร ตรวจสอบค่าภาระ	-	0	0.00	7,020	พฤหัสบดี	09.12-09.14	2	0.12	0	0	0
A323	ชำระค่าภาระ รับใบรับของจากท่าเรือ	ค่าภาระยกขนตู้สินค้า	670	5.06	7,690	พฤหัสบดี	09.14-09.17	3	0.17	0	0	0
A324	ขอรับใบอนุญาตยานพาหนะผ่านท่า	-	0	0.00	7,690	พฤหัสบดี	09.17-09.20	3	0.17	0	0	0
	เดินทางจากจุดให้บริการชำระค่าภาระไปที่ฝ่ายตรวจสอบ	-	0	0.00	7,690	พฤหัสบดี	09.20-09.30	10	0.58	0	0	0
A641	นำใบขนสินค้าฯ พร้อมเอกสารประกอบมายื่นที่ฝ่ายตรวจสอบ	-	0	0.00	7,690	พฤหัสบดี	09.30	0	0.00	0	0	0
A642	คัดบัญชีสินค้าสำหรับเรือ	-	0	0.00	7,690	พฤหัสบดี	09.30-09.35	5	0.29	0	0	0
A643	ลงทะเบียนใบขนสินค้าฯ กำหนดที่อยู่ผู้ตรวจสอบ	-	0	0.00	7,690	พฤหัสบดี	09.35-10.05	30	1.73	0	0	0
A644	ส่งเตรียมของเพื่อตรวจ	-	0	0.00	7,690	พฤหัสบดี	10.05-10.10	5	0.29	0	0	0

ตารางที่ ง.9 ค่าใช้จ่ายและเวลาในการนำเข้าโดยไม่ใช้เส้นทางขนส่งสินค้า/ตู้สินค้าผ่านทาง
รพท. การรถไฟฯ ลาดกระบัง (ตู้ FCL ขนาด 20 ฟุต จำนวน 1 ตู้สินค้า) (ต่อ)

รหัสกิจกรรม	กิจกรรม	รายการค่าใช้จ่าย	ค่าใช้จ่าย (บาท)	% ค่าใช้จ่าย	ค่าใช้จ่าย สะสม (บาท)	สมมติให้ เป็นวัน	ช่วงเวลา	เวลา (1) (นาที)	% เวลา (1)	เวลา (2) (นาที)	เวลาขอ (นาที)	เวลารวม (นาที)
A263	เตรียมหัวลาก (ของผู้ให้บริการขนส่ง) ไปรับตู้สินค้าที่ท่าเรือ	ค่าติดต่อสื่อสาร	10	0.08	7,700	พดฺหฺส	08.00	0	0.00	0	0	0
	พนักงานขับรถนำหัวลาก (ของผู้ให้บริการขนส่ง) ไปรับตู้สินค้าที่ท่าเรือ	-	0	0.00	7,700	พดฺหฺส	08.00-10.00	120	6.94	120	0	120
A33	หัวลากผ่าน Main Gate พนักงานขับรถนำหัวลาก (ของผู้ให้บริการขนส่ง) มาถึง Main Gate	ค่ายานพาหนะผ่านท่า	30	0.23	7,730	พดฺหฺส	10.00-10.01	1	0.06	1	0	1
	พนักงานขับรถนำหัวลาก (ของผู้ให้บริการขนส่ง) จาก Main Gate ไปที่ Sub Gate In	-	0	0.00	7,730	พดฺหฺส	10.01-10.11	10	0.58	10	0	10
A34	หัวลากผ่าน Sub Gate In พนักงานขับรถ (ของผู้ให้บริการขนส่ง) นำหัวลากขนย้ายตู้สินค้ามาถึง Sub Gate In	-	0	0.00	7,730	พดฺหฺส	10.11-10.12	1	0.06	1	0	1
	พนักงานขับรถนำหัวลาก (ของผู้ให้บริการขนส่ง) ผ่าน Sub Gate In เข้าไปรับตู้สินค้าที่ลานตู้สินค้า	-	0	0.00	7,730	พดฺหฺส	10.12-10.13	1	0.06	1	0	1
A35	หัวลาก (ของผู้ให้บริการขนส่ง) รับตู้สินค้าที่ลานตู้สินค้า พนักงานขับรถนำหัวลาก (ของผู้ให้บริการขนส่ง) มาถึงลานตู้สินค้า รอเจ้าหน้าที่ท่าเรือขนย้ายตู้สินค้าจากลานตู้สินค้าวางลงบนแคร่หัวลาก (ของผู้ให้บริการขนส่ง)	-	0	0.00	7,730	พดฺหฺส	10.13-10.14	0	0.00	0	1	1
	เจ้าหน้าที่ท่าเรือขนย้ายตู้สินค้าจากลานตู้สินค้าวางลงบนแคร่หัวลาก (ของผู้ให้บริการขนส่ง)	-	0	0.00	7,730	พดฺหฺส	10.14-10.16	2	0.12	2	0	2
	พนักงานขับรถนำหัวลาก (ของผู้ให้บริการขนส่ง) ขนย้ายตู้สินค้าจากลานตู้สินค้าไปที่สถานีตรวจสอบ	-	0	0.00	7,730	พดฺหฺส	10.16-10.17	1	0.06	1	0	1
A36/A645	ตรวจสอบสินค้า (ที่สถานีตรวจสอบสินค้า)	-	0	0.00	7,730	พดฺหฺส	10.17-10.27	10	0.58	10	0	10
	พนักงานขับรถนำหัวลาก (ของผู้ให้บริการขนส่ง) ขนย้ายตู้สินค้าจากสถานีตรวจสอบไปที่ Sub Gate Out	-	0	0.00	7,730	พดฺหฺส	10.27-10.28	1	0.06	1	0	1
A38	หัวลากผ่าน Sub Gate Out พนักงานขับรถนำหัวลาก (ของผู้ให้บริการขนส่ง) ขนย้ายตู้สินค้ามาถึง Sub Gate Out	-	0	0.00	7,730	พดฺหฺส	10.28-10.29	1	0.06	1	0	1
	พนักงานขับรถนำหัวลาก (ของผู้ให้บริการขนส่ง) ขนย้ายตู้สินค้าจาก Sub Gate Out ไปที่ Main Gate	-	0	0.00	7,730	พดฺหฺส	10.29-10.39	10	0.58	10	0	10
A39	หัวลากผ่าน Main Gate พนักงานขับรถนำหัวลาก (ของผู้ให้บริการขนส่ง) ขนย้ายตู้สินค้ามาถึง Main Gate	-	0	0.00	7,730	พดฺหฺส	10.39-10.40	1	0.06	1	0	1
	พนักงานขับรถนำหัวลาก (ของผู้ให้บริการขนส่ง) ขนย้ายตู้สินค้าจาก Main Gate ออกจากท่าเรือไปยังที่โรงงาน	-	0	0.00	7,730	พดฺหฺส	10.40-12.40	120	6.94	120	0	120
A51	ขนส่งตู้สินค้ามาถึงโรงงาน รอพนักงาน (ของบริษัท) ขนย้ายสินค้าลงจากตู้สินค้า	ค่าขนส่ง	5,500	41.57	13,230	พดฺหฺส	12.40	0	0.00	0	0	0
A53	ขนย้ายสินค้าออกจากตู้สินค้าเข้าโรงพักสินค้า	-	0	0.00	13,230	พดฺหฺส	12.40-13.20	40	2.31	40	0	40
รวม	-	-	13,230	100.00	-	-	-	-	-	404	1,326	1,730

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

กรณี 2.4 นำเข้าโดยไม่ใช่เส้นทางรถขนส่งสินค้า/ตู้สินค้าผ่านทาง รถพ. การรถไฟฯ ลาดกระบัง (ตู้ FCL ขนาด 40 ฟุต จำนวน 1 ตู้สินค้า) แสดงไว้ดังตารางที่ ง.10



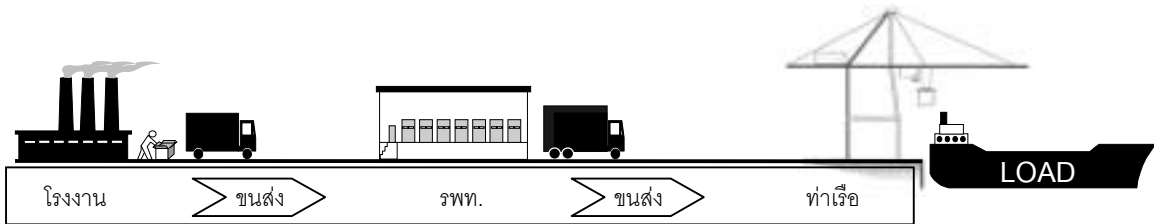
ตารางที่ ง.10 ค่าใช้จ่ายและเวลาในการนำเข้าโดยไม่ใช่เส้นทางรถขนส่งสินค้า/ตู้สินค้าผ่านทาง รถพ. การรถไฟฯ ลาดกระบัง (ตู้ FCL ขนาด 40 ฟุต จำนวน 1 ตู้สินค้า)

รหัสกิจกรรม	กิจกรรม	รายการค่าใช้จ่าย	ค่าใช้จ่าย (บาท)	% ค่าใช้จ่าย	ค่าใช้จ่ายสะสม (บาท)	สมมติให้เป็นวัน	ช่วงเวลา	เวลา (1) (นาที)	% เวลา (1)	เวลา (2) (นาที)	เวลารอ (นาที)	เวลารวม (นาที)
A21	ได้รับแจ้งการขนส่งสินค้าและเอกสารจากผู้ขาย	ค่าติดต่อสื่อสาร	10	0.06	10	พฤหัสบดี	13.00-13.05			5	0	5
	รอตรวจสอบวัน เวลา ท่าเรือเข้าเทียบ	-	0	0.00	10	พฤหัสบดี	13.05 (พฤหัสบดี) 08.30 (จันทร์)			0	5,485	5,485
A22	ตรวจสอบ วัน เวลา ท่าเรือเข้าเทียบ	ค่าติดต่อสื่อสาร	10	0.06	20	จันทร์	08.30-08.35			5	0	5
A251	จัดเตรียมข้อมูลและเอกสาร	ค่าจัดเตรียมเอกสาร	70	0.43	90	จันทร์	08.35-09.05			30	0	30
A261	นัดวัน เวลา สถานที่ ไปรับ/ส่งสินค้า	ค่าติดต่อสื่อสาร	20	0.12	110	จันทร์	09.05-09.15			10	0	10
	รอจัดทำเอกสาร Shipping Guarantee	-	0	0.00	110	จันทร์	09.15 (จันทร์) - 08.30 (พุธ)			0	2,835	2,835
A222 (S/G)	จัดทำแบบฟอร์ม S/G และ L/U	-	0	0.00	110	พุธ	08.30-08.35	5	0.28	5	0	5
A224 (S/G)	ขอรับเอกสาร ชำระค่าสินค้า	ค่าเดินทาง	50	0.31	160	พุธ	08.35-09.00	25	1.41	25	0	25
		ค่า S/G	200	1.24	360	พุธ	-	0	0.00	0	0	0
A24	นำ S/G มายื่นขอรับ D/O จากตัวแทนบริษัทเรือ	ค่าเดินทาง	50	0.31	410	พุธ	09.00-09.15	15	0.85	15	0	15
		(ค่า THC ไปอยู่ A311)	0	0.00	410	พุธ	-	0	0.00	0	0	0
		(ค่า CFS ไปอยู่ A314 or A413)	0	0.00	410	พุธ	-	0	0.00	0	0	0
		ค่า D/O	500	3.09	910	พุธ	-	0	0.00	0	0	0
	นำ D/O กลับมายังบริษัท	-	0	0.00	910	พุธ	09.15-09.45	30	1.69	30	0	30
	รอตัวแทนออกของมารับข้อมูลและเอกสาร	-	0	0.00	910	พุธ	09.45-10.00	15	0.85	0	15	15
A262	ตัวแทนออกของมารับข้อมูลและเอกสาร	ค่าติดต่อสื่อสาร	10	0.06	920	พุธ	10.00-10.10	10	0.56	10	0	10
	รอบันทึกข้อมูลใบขนสินค้าฯ เข้าเครื่องคอมพิวเตอร์	-	0	0.00	920	พุธ	10.10 (พุธ) - 08.00 (พฤหัสบดี)	1,310	74.01	0	1,310	1,310
A311	เรือเข้าเทียบท่า รอเจ้าหน้าที่ท่าเรือขนย้ายตู้สินค้าขึ้นจากเรือ วางลงบนแคร่หิ้วลาก (ของท่าเรือ)	ค่า THC	3,900	24.10	4,820	พุธ	08.30-08.31	1	0.06	0	0	0
A312	ขนย้ายตู้สินค้าขึ้นจากเรือวางลงบนแคร่หิ้วลาก (ของท่าเรือ)	-	0	0.00	4,820	พุธ	08.31-08.33	2	0.11	0	0	0
	พนักงานรับรถ (ของท่าเรือ) นำหัวลากขนย้ายตู้สินค้าจากหน้าท่าไปส่งที่ลานตู้สินค้า	-	0	0.00	4,820	พุธ	08.33-08.34	1	0.06	0	0	0
	พนักงานขับรถนำหัวลาก (ของท่าเรือ) ขนย้ายตู้สินค้ามาถึงลานตู้สินค้า รอเจ้าหน้าที่ท่าเรือขนย้ายตู้สินค้าจากแคร่หิ้วลาก (ของท่าเรือ) วางลงที่ลานตู้สินค้า	-	0	0.00	4,820	พุธ	08.34-08.35	1	0.06	0	0	0
	เจ้าหน้าที่ท่าเรือขนย้ายตู้สินค้าจากแคร่หิ้วลาก (ของท่าเรือ) วางลงที่ลานตู้สินค้า	-	0	0.00	4,820	พุธ	08.35-08.37	2	0.11	0	0	0
A 313	กองเก็บตู้สินค้าบริเวณลานตู้สินค้า รอเตรียมหัวลาก (ของผู้ให้บริการขนส่ง) ไปรับตู้สินค้าที่ท่าเรือ ก่อนหัวลาก (ของผู้ให้บริการขนส่ง) มารับไปตรวจปล่อยที่สถานีตรวจปล่อย	-	0	0.00	4,820	พุธ	08.37 (พุธ) - 08.00 (พฤหัสบดี)	1,537	86.84	0	0	0
A611	บันทึกข้อมูลใบขนสินค้าฯ เข้าเครื่องคอมพิวเตอร์	ค่าผ่านพิธีการศุลกากร	4,000	24.72	8,820	พฤหัสบดี	08.30-08.35	5	0.28	0	0	0
A612	ส่งข้อมูลใบขนสินค้าฯ ผ่านทางระบบ EDI	-	0	0.00	8,820	พฤหัสบดี	-	0	0.00	0	0	0
A613	คอมพิวเตอร์ของกรมศุลกากรตรวจสอบข้อมูล	-	0	0.00	8,820	พฤหัสบดี	08.35-08.40	5	0.28	0	0	0
A614	จัดพิมพ์ใบขนสินค้าฯ พร้อมเอกสารประกอบ	-	0	0.00	8,820	พฤหัสบดี	08.40-08.45	5	0.28	0	0	0
A63	ชำระอากร/วางประกัน	ค่าภาษีอากร (ไม่พิจารณา)	0	0.00	8,820	พฤหัสบดี	08.45-09.00	15	0.85	0	0	0
	เดินทางจากจุดชำระอากรไปที่จุดให้บริการชำระค่าอากร	-	0	0.00	8,820	พฤหัสบดี	09.00-09.10	10	0.56	0	0	0
A321	ตรวจสอบข้อมูลเบื้องต้น	-	0	0.00	8,820	พฤหัสบดี	09.10-09.12	2	0.11	0	0	0
A322	จัดเตรียมเอกสาร ตรวจสอบค่าอากร	-	0	0.00	8,820	พฤหัสบดี	09.12-09.14	2	0.11	0	0	0
A323	ชำระค่าอากร รับใบรับของจากท่าเรือ	ค่าภาระขนตู้สินค้า	1,000	6.18	9,820	พฤหัสบดี	09.14-09.17	3	0.17	0	0	0
A324	ขอรับใบอนุญาตขนพหุระผ่านท่า	-	0	0.00	9,820	พฤหัสบดี	09.17-09.20	3	0.17	0	0	0
	เดินทางจากจุดให้บริการชำระค่าอากรไปที่ฝ่ายตรวจปล่อย	-	0	0.00	9,820	พฤหัสบดี	09.20-09.30	10	0.56	0	0	0
A641	นำใบขนสินค้าฯ พร้อมเอกสารประกอบมายื่นที่ฝ่ายตรวจปล่อย	-	0	0.00	9,820	พฤหัสบดี	09.30	0	0.00	0	0	0
A642	ตัดบัญชีสินค้าสำหรับเรือ	-	0	0.00	9,820	พฤหัสบดี	09.30-09.35	5	0.28	0	0	0
A643	ลงทะเบียนใบขนสินค้าฯ กำหนดที่อยู่ตรวจปล่อย	-	0	0.00	9,820	พฤหัสบดี	09.35-10.05	30	1.69	0	0	0
A644	สั่งเตรียมของเพื่อตรวจ	-	0	0.00	9,820	พฤหัสบดี	10.05-10.10	5	0.28	0	0	0

ตารางที่ ง.10 ค่าใช้จ่ายและเวลาในการนำเข้าโดยไม่ใช้เส้นทางขนส่งสินค้า/ตู้สินค้าผ่านทาง
รพท. การรถไฟฯ ลาดกระบัง (ตู้ FCL ขนาด 40 ฟุต จำนวน 1 ตู้สินค้า) (ต่อ)

รหัสกิจกรรม	กิจกรรม	รายการค่าใช้จ่าย	ค่าใช้จ่าย (บาท)	% ค่าใช้จ่าย	ค่าใช้จ่าย สะสม (บาท)	สมมติให้ เป็นวัน	ช่วงเวลา	เวลา (1) (นาที)	% เวลา (1)	เวลา (2) (นาที)	เวลาขอ (นาที)	เวลารวม (นาที)
A263	เตรียมหัวลาก (ของผู้ให้บริการขนส่ง) ไปรับตู้สินค้าที่ท่าเรือ	ค่าติดต่อสื่อสาร	10	0.06	9,830	พฤหัสบดี	08.00	0	0.00	0	0	0
	พนักงานขับรถนำหัวลาก (ของผู้ให้บริการขนส่ง) ไปรับตู้สินค้าที่ท่าเรือ	-	0	0.00	9,830	พฤหัสบดี	08.00-10.00	120	6.78	120	0	120
A33	หัวลากผ่าน Main Gate พนักงานขับรถนำหัวลาก (ของผู้ให้บริการขนส่ง) มาถึง Main Gate	ค่ายานพาหนะผ่านท่า	150	0.93	9,980	พฤหัสบดี	10.00-10.01	1	0.06	1	0	1
	พนักงานขับรถนำหัวลาก (ของผู้ให้บริการขนส่ง) จาก Main Gate ไปที่ Sub Gate In	-	0	0.00	9,980	พฤหัสบดี	10.01-10.11	10	0.56	10	0	10
A34	หัวลากผ่าน Sub Gate In พนักงานขับรถ (ของผู้ให้บริการขนส่ง) นำหัวลากขนย้ายตู้สินค้ามาถึง Sub Gate In	-	0	0.00	9,980	พฤหัสบดี	10.11-10.12	1	0.06	1	0	1
	พนักงานขับรถนำหัวลาก (ของผู้ให้บริการขนส่ง) ผ่าน Sub Gate In เข้าไปรับตู้สินค้าที่ลานตู้สินค้า	-	0	0.00	9,980	พฤหัสบดี	10.12-10.13	1	0.06	1	0	1
A35	หัวลาก (ของผู้ให้บริการขนส่ง) รับตู้สินค้าที่ลานตู้สินค้า พนักงานขับรถนำหัวลาก (ของผู้ให้บริการขนส่ง) มาถึงลานตู้สินค้า รอเจ้าหน้าที่ท่าเรือขนย้ายตู้สินค้าจากลานตู้สินค้าวางลงบนแคร่หัวลาก (ของผู้ให้บริการขนส่ง)	-	0	0.00	9,980	พฤหัสบดี	10.13-10.14	0	0.00	0	1	1
	เจ้าหน้าที่ท่าเรือขนย้ายตู้สินค้าจากลานตู้สินค้าวางลงบนแคร่หัวลาก (ของผู้ให้บริการขนส่ง)	-	0	0.00	9,980	พฤหัสบดี	10.14-10.16	2	0.11	2	0	2
	พนักงานขับรถนำหัวลาก (ของผู้ให้บริการขนส่ง) ขนย้ายตู้สินค้าจากลานตู้สินค้าไปที่สถานีตรวจสอบ	-	0	0.00	9,980	พฤหัสบดี	10.16-10.17	1	0.06	1	0	1
A36/A645	ตรวจสอบสินค้า (ที่สถานีตรวจสอบสินค้า)	-	0	0.00	9,980	พฤหัสบดี	10.17-10.27	10	0.56	10	0	10
	พนักงานขับรถนำหัวลาก (ของผู้ให้บริการขนส่ง) ขนย้ายตู้สินค้าจากสถานีตรวจสอบไปที่ Sub Gate Out	-	0	0.00	9,980	พฤหัสบดี	10.27-10.28	1	0.06	1	0	1
A38	หัวลากผ่าน Sub Gate Out พนักงานขับรถนำหัวลาก (ของผู้ให้บริการขนส่ง) ขนย้ายตู้สินค้ามาถึง Sub Gate Out	-	0	0.00	9,980	พฤหัสบดี	10.28-10.29	1	0.06	1	0	1
	พนักงานขับรถนำหัวลาก (ของผู้ให้บริการขนส่ง) ขนย้ายตู้สินค้าจาก Sub Gate Out ไปที่ Main Gate	-	0	0.00	9,980	พฤหัสบดี	10.29-10.39	10	0.56	10	0	10
A39	หัวลากผ่าน Main Gate พนักงานขับรถนำหัวลาก (ของผู้ให้บริการขนส่ง) ขนย้ายตู้สินค้ามาถึง Main Gate	-	0	0.00	9,980	พฤหัสบดี	10.39-10.40	1	0.06	1	0	1
	พนักงานขับรถนำหัวลาก (ของผู้ให้บริการขนส่ง) ขนย้ายตู้สินค้าจาก Main Gate ออกจากท่าเรือไปยังโรงงาน	-	0	0.00	9,980	พฤหัสบดี	10.40-12.40	120	6.78	120	0	120
A51	ขนส่งตู้สินค้าถึงโรงงาน รอพนักงาน (ของบริษัท) ขนย้ายสินค้าลงจากตู้สินค้า	ค่าขนส่ง	6,200	38.32	16,180	พฤหัสบดี	12.40	0	0.00	0	0	0
A53	ขนย้ายสินค้าออกจากตู้สินค้าเข้าโรงพักสินค้า	-	0	0.00	16,180	พฤหัสบดี	12.40-14.00	80	4.52	80	0	80
รวม	-	-	16,180	100.00	-	-	-	-	-	444	1,326	1,770

กรณี 2.5 ส่งออกโดยใช้เส้นทางรถขนส่งสินค้า/ตู้สินค้าผ่านทาง รถพ. การรถไฟฯ ลาดกระบัง (ตู้ LCL สินค้าปริมาตร 10 ลูกบาศก์เมตร) แสดงไว้ดังตารางที่ ง.11



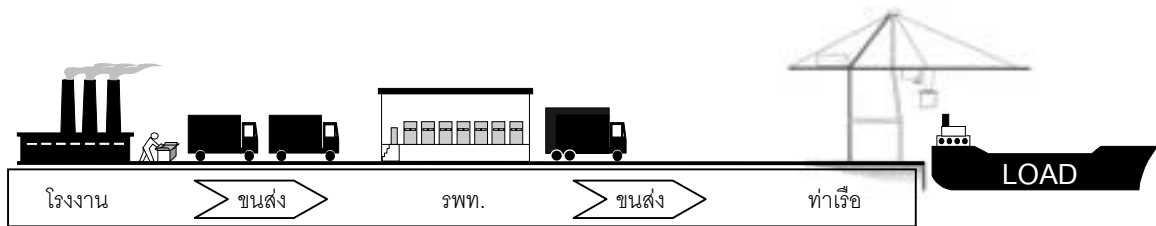
ตารางที่ ง.11 ค่าใช้จ่ายและเวลาในการส่งออกโดยใช้เส้นทางรถขนส่งสินค้า/ตู้สินค้าผ่านทาง รถพ. การรถไฟฯ ลาดกระบัง (ตู้ LCL สินค้าปริมาตร 10 ลูกบาศก์เมตร)

รหัสกิจกรรม	กิจกรรม	รายการค่าใช้จ่าย	ค่าใช้จ่าย (บาท)	% ค่าใช้จ่าย	ค่าใช้จ่ายสะสม (บาท)	สมมติให้เป็นวัน	ช่วงเวลา	เวลา (1) (นาที)	% เวลา (1)	เวลา (2) (นาที)	เวลารวม (นาที)	เวลารวม (นาที)
A124	พิจารณาเงื่อนไข L/C	-	0	0.00	0	อังคาร	08.30-08.35			5	0	5
A131	ติดต่อบริษัทเรือ เพื่อขอแบบฟอร์มการจองระวางเรือ	ค่าติดต่อสื่อสาร	10	0.13	10	อังคาร	08.35-08.40			5	0	5
A132	จัดทำแบบฟอร์มการจองระวางเรือส่งให้กับบริษัทเรือ	ค่าติดต่อสื่อสาร	10	0.13	20	อังคาร	08.40-08.50			10	0	10
		ค่าจัดเตรียมเอกสาร	10	0.13	30	อังคาร	-			0	0	0
A14	จัดเตรียมเอกสาร (พิธีการศุลกากร)	ค่าจัดเตรียมเอกสาร	70	0.89	100	อังคาร	08.50-09.20			30	0	30
A151	นัดวัน เวลา สถานที่ มารับสินค้า	ค่าติดต่อสื่อสาร	20	0.25	120	อังคาร	09.20-09.30			10	0	10
	รอค้นพบเรือแจ้งรายละเอียดการจองระวางเรือกลับมา	-	0	0.00	120	อังคาร	09.30 (อังคาร) 08.30 (พฤหัสบดี)			0	2,820	2,820
A152	ได้รับรายละเอียดการจองระวางเรือกลับมา	ค่าติดต่อสื่อสาร	10	0.13	130	พฤหัสบดี	08.30-08.35			5	0	5
	รอค้นพบเอกสารขอมติข้อมูลและเอกสาร	-	0	0.00	130	พฤหัสบดี	08.35-09.00			0	25	25
A153	ค้นพบเอกสารขอมติข้อมูลและเอกสาร	ค่าติดต่อสื่อสาร	10	0.13	140	พฤหัสบดี	09.00-09.10			10	0	10
	รอเตรียมรถบรรทุก (ของผู้ให้บริการขนส่ง) มารับสินค้าที่โรงงาน	-	0	0.00	140	พฤหัสบดี	09.10 (พฤหัสบดี) - 08.30 (ศุกร์)			0	1,400	1,400
A154	เตรียมรถบรรทุก (ของผู้ให้บริการขนส่ง) มารับสินค้าที่โรงงาน	ค่าติดต่อสื่อสาร	10	0.13	150	ศุกร์	08.30	0	0.00	0	0	0
A25	ขนย้ายสินค้าขึ้นรถบรรทุก (ของผู้ให้บริการขนส่ง) พนักงาน (ของบริษัท) ขนย้ายสินค้าขึ้นรถบรรทุก (ของผู้ให้บริการขนส่ง)	-	0	0.00	150	ศุกร์	08.30-09.00	30	8.29	30	0	30
A31	พนักงานขับรถบรรทุก (ของผู้ให้บริการขนส่ง) ขนย้ายสินค้าจากโรงงานไปยังที่ รถพ.	ค่าขนส่ง	2,200	27.95	2,350	ศุกร์	09.00-10.00	60	16.57	60	0	60
	รถบรรทุกขนย้ายสินค้าผ่าน Gate-in พนักงานขับรถบรรทุก (ของผู้ให้บริการขนส่ง) ขนย้ายสินค้าจากประตูทางเข้า มาถึง Gate-in	ค่ายานพาหนะผ่านท่า	20	0.25	2,370	ศุกร์	10.00-10.01	1	0.28	1	0	1
	พนักงานขับรถบรรทุก (ของผู้ให้บริการขนส่ง) ขนย้ายสินค้า	ค่าภาระยกสินค้า	300	3.81	2,670	ศุกร์	-		0.00	0	0	0
	พนักงานขับรถบรรทุก (ของผู้ให้บริการขนส่ง) ขนย้ายสินค้าจาก Gate-in ไปส่งที่ลานบรรจุสินค้า	-	0	0.00	2,670	ศุกร์	10.01-10.02	1	0.28	1	0	1
	พนักงานขับรถบรรทุก (ของผู้ให้บริการขนส่ง) ขนย้ายสินค้ามาถึงลานบรรจุสินค้า พนักงาน (ของบริษัทเรือ หรือ รถพ.) ขนย้ายสินค้าลงจากรถบรรทุก	-	0	0.00	2,670	ศุกร์	10.02	0	0.00	0	0	0
	พนักงาน (ของตัวแทนบริษัทเรือหรือ รถพ.) ขนย้ายสินค้าลงจากรถบรรทุก (ที่ลานบรรจุสินค้า)	-	0	0.00	2,670	ศุกร์	10.02-10.27	25	6.91	25	0	25
	รอเจ้าหน้าที่ศุลกากรมาตรวจสอบสินค้า	-	0	0.00	2,670	ศุกร์	10.27-10.45	18	4.97	0	5	5
A511	บันทึกข้อมูลในขนส่งสินค้า เข้าเครื่องคอมพิวเตอร์	ค่าผ่านพิธีการศุลกากร	1,300	16.52	3,970	ศุกร์	08.30-08.35	5	1.38	0	0	0
A512	ส่งข้อมูลในขนส่งสินค้า ผ่านทางระบบ EDI	-	0	0.00	3,970	ศุกร์	08.35	0	0.00	0	0	0
A513	คอมพิวเตอร์ของกรมศุลกากรตรวจสอบข้อมูล	-	0	0.00	3,970	ศุกร์	08.35-08.40	5	1.38	0	0	0
A514	จัดพิมพ์ใบขนส่งสินค้า พร้อมเอกสารประกอบ	-	0	0.00	3,970	ศุกร์	08.40-08.45	5	1.38	0	0	0
A541	นำใบขนส่งสินค้า พร้อมเอกสารประกอบมายื่นที่ฝ่ายตรวจปล่อย	-	0	0.00	3,970	ศุกร์	10.00	0	0.00	0	0	0
A542	ลงทะเบียนใบขนส่งสินค้า กำหนดชื่อผู้ตรวจปล่อย	-	0	0.00	3,970	ศุกร์	10.00-10.30	30	8.29	3	0	3
A543	บันทึกและลงเลขซีล	-	0	0.00	3,970	ศุกร์	10.30-10.40	10	2.76	10	0	10
A33/A544	ตรวจปล่อยสินค้า (ที่ลานบรรจุสินค้า)	-	0	0.00	3,970	ศุกร์	10.45-11.25	40	11.05	40	0	40
	เมื่อตรวจปล่อยสินค้าเสร็จเรียบร้อยแล้ว พนักงาน (ของตัวแทนบริษัทเรือหรือ รถพ.) บรรจุสินค้าเข้าตู้	-	0	0.00	3,970	ศุกร์	11.25	0	0.00	0	0	0
A34	บรรจุสินค้าเข้าตู้ (ที่ลานบรรจุสินค้า) พนักงาน (ของตัวแทนบริษัทเรือหรือ รถพ.) บรรจุสินค้าเข้าตู้ (ที่ลานบรรจุสินค้า)	ค่า CFS	1,700	21.60	5,670	ศุกร์	11.25-11.55	30	8.29	30	0	30
	เมื่อบรรจุสินค้าเข้าตู้เสร็จเรียบร้อยแล้ว รอเจ้าหน้าที่ รถพ. ขนย้ายตู้สินค้าจากลานบรรจุสินค้าวางลงบนแคร่หัวลาก (ของตัวแทนบริษัทเรือ)	-	0	0.00	5,670	ศุกร์	11.55-11.56	1	0.28	0	1	1

ตารางที่ ง.11 ค่าใช้จ่ายและเวลาในการส่งออกโดยใช้เส้นทางรถขนส่งสินค้า/ตู้สินค้าผ่านทาง
รพท. การรถไฟฯ ลาดกระบัง (ตู้ LCL สินค้าปริมาตร 10 ลูกบาศก์เมตร) (ต่อ)

รหัสกิจกรรม	กิจกรรม	รายการค่าใช้จ่าย	ค่าใช้จ่าย (บาท)	% ค่าใช้จ่าย	ค่าใช้จ่าย สะสม (บาท)	สมมติให้ เป็นวัน	ช่วงเวลา	เวลา (1) (นาที)	% เวลา (1)	เวลา (2) (นาที)	เวลารอ (นาที)	เวลารวม (นาที)
	เจ้าหน้าที่ รพท. ขนย้ายตู้สินค้าจากลานบรรจุสินค้าวางบน แคร่หัวลาก (ของตัวแทนบริษัทเรือ)	-	0	0.00	5,670	ศุกร์	11:56-11:58	2	0.55	2	0	2
	พนักงานขับรถนำหัวลาก (ของตัวแทนบริษัทเรือ) ขนย้ายตู้สินค้า จากลานบรรจุสินค้าไปที่ Gate-Out	-	0	0.00	5,670	ศุกร์	11:58-11:59	1	0.28	1	0	1
A37	หัวลากขนย้ายตู้สินค้าผ่าน Gate-Out พนักงานขับรถนำหัวลาก (ของตัวแทนบริษัทเรือ) ขนย้ายตู้สินค้ามาถึง Gate-Out	-	0	0.00	5,670	ศุกร์	11:59-12:00	1	0.28	1	0	1
	พนักงานขับรถนำหัวลาก (ของตัวแทนบริษัทเรือ) ขนย้ายตู้สินค้า จาก Gate-Out ไปที่ประตูทางออกจาก รพท. ไปส่งที่ท่าเรือ	-	0	0.00	5,670	ศุกร์	12:00-14:00	120	33.15	120	0	120
A41	หัวลากขนย้ายตู้สินค้าผ่าน Main Gate พนักงานขับรถนำหัว ลาก (ของตัวแทนบริษัทเรือ) ขนย้ายตู้สินค้ามาถึง Main Gate	-	0	0.00	5,670	ศุกร์	14:00-14:01	1	0.28	1	0	1
	พนักงานขับรถนำหัวลาก (ของตัวแทนบริษัทเรือ) ขนย้ายตู้สินค้า จาก Main Gate ไปที่ Sub Gate In	-	0	0.00	5,670	ศุกร์	14:01-14:11	10	2.76	10	0	10
A44	หัวลากขนย้ายตู้สินค้าผ่าน Sub Gate In พนักงานขับรถนำหัว ลาก (ของตัวแทนบริษัทเรือ) ขนย้ายตู้สินค้ามาถึง Sub Gate In	-	0	0.00	5,670	ศุกร์	14:11-11:12	1	0.28	1	0	1
	พนักงานขับรถนำหัวลาก (ของตัวแทนบริษัทเรือ) ขนย้ายตู้สินค้า จาก Sub Gate In ไปส่งที่ลานตู้สินค้า	-	0	0.00	5,670	ศุกร์	14:12-14:13	1	0.28	1	0	1
	พนักงานขับรถนำหัวลาก (ของตัวแทนบริษัทเรือ) ขนย้ายตู้สินค้า มาถึงลานตู้สินค้า รอเจ้าหน้าที่ท่าเรือขนย้ายตู้สินค้าจากแคร่ หัวลากวางลงที่ลานตู้สินค้า	-	0	0.00	5,670	ศุกร์	14:13-14:14	1	0.28	0	1	1
	เจ้าหน้าที่ท่าเรือขนย้ายตู้สินค้าจากแคร่หัวลาก (ของตัวแทน บริษัทเรือ) วางลงที่ลานตู้สินค้า	-	0	0.00	5,670	ศุกร์	14:14-14:16	2	0.55	2	0	2
A45	กองเก็บตู้สินค้าที่ลานตู้สินค้า รอเจ้าหน้าที่ท่าเรือขนย้ายตู้สินค้า จากลานตู้สินค้าวางลงบนแคร่หัวลาก (ของท่าเรือ)	-	0	0.00	5,670	ศุกร์	14:16-14:26	10	2.76	0	10	10
	เจ้าหน้าที่ท่าเรือขนย้ายตู้สินค้าจากลานตู้สินค้าวางลงบนแคร่ หัวลาก (ของท่าเรือ)	-	0	0.00	5,670	ศุกร์	14:26-14:28	2	0.55	2	0	2
	พนักงานขับรถนำหัวลาก (ของท่าเรือ) ขนย้ายตู้สินค้าจากลาน ตู้สินค้าไปที่หน้าท่า	-	0	0.00	5,670	ศุกร์	14:28-14:29	1	0.28	1	0	1
A46	ขนย้ายตู้สินค้าจากแคร่หัวลาก (ของท่าเรือ) บรรทุกลงเรือ พนักงานขับรถนำหัวลาก (ของท่าเรือ) ขนย้ายตู้สินค้ามาถึงหน้า ท่า รอเจ้าหน้าที่ท่าเรือขนย้ายตู้สินค้าจากแคร่หัวลากบรรทุกลง เรือ	-	0	0.00	5,670	ศุกร์	14:29-14:30	1	0.28	0	1	1
	เจ้าหน้าที่ท่าเรือขนย้ายตู้สินค้าจากแคร่หัวลาก (ของท่าเรือ) บรรทุกลงเรือ	ค่า THC	1,700	21.60	7,370	ศุกร์	14:30-14:32	2	0.55	2	0	2
		ค่า B/L	500	6.35	7,870	ศุกร์	-	0	0.00	0	0	0
รวม	-	-	7,870	100.00	-	-	-	-	-	344	18	362

กรณี 2.5 ส่งออกโดยใช้เส้นทางรถขนส่งสินค้า/ตู้สินค้าผ่านทาง รถพ. การรถไฟฯ ลาดกระบัง (ตู้ FCL ขนาด 20 ฟุต จำนวน 1 ตู้สินค้า) แสดงไว้ดังตารางที่ ง.12



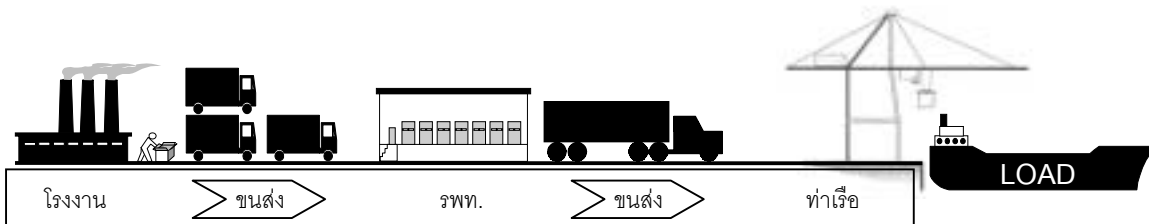
ตารางที่ ง.12 ค่าใช้จ่ายและเวลาในส่งออกโดยใช้เส้นทางรถขนส่งสินค้า/ตู้สินค้าผ่านทาง รถพ. การรถไฟฯ ลาดกระบัง (ตู้ FCL ขนาด 20 ฟุต จำนวน 1 ตู้สินค้า)

รหัสกิจกรรม	กิจกรรม	รายการค่าใช้จ่าย	ค่าใช้จ่าย (บาท)	% ค่าใช้จ่าย	ค่าใช้จ่ายสะสม (บาท)	สมมติให้เป็นวัน	ช่วงเวลา	เวลา (1) (นาที)	% เวลา (1)	เวลา (2) (นาที)	เวลารวม (นาที)	เวลารวม (นาที)	
A124	พิจารณาเงื่อนไข L/C	-	0	0.00	0	อังคาร	08.30-08.35			5	0	5	
A131	ติดต่อบริษัทเรือ เพื่อขอแบบฟอร์มการจองระวางเรือ	ค่าติดต่อสื่อสาร	10	0.08	10	อังคาร	08.35-08.40			5	0	5	
A132	จัดทำแบบฟอร์มการจองระวางเรือส่งให้กับบริษัทเรือ	ค่าติดต่อสื่อสาร	10	0.08	20	อังคาร	08.40-08.50			10	0	10	
		ค่าจัดเตรียมเอกสาร	10	0.08	30	อังคาร	-			0	0	0	
A14	จัดเตรียมเอกสาร (พิธีการศุลกากร)	ค่าจัดเตรียมเอกสาร	70	0.53	100	อังคาร	08.50-09.20			30	0	30	
A151	นัดวัน เวลา สถานที่ มารับสินค้า	ค่าติดต่อสื่อสาร	20	0.15	120	อังคาร	09.20-09.30			10	0	10	
	รอดำเนินเรื่องแจ้งรายละเอียดการจองระวางเรือกลับมา	-	0	0.00	120	อังคาร	09.30 (อังคาร) 08.30 (พฤหัสบดี)			0	2,820	2,820	
A152	ได้รับรายละเอียดการจองระวางเรือกลับมา	ค่าติดต่อสื่อสาร	10	0.08	130	พฤหัสบดี	08.30-08.35			5	0	5	
	รอดำเนินการของกรมพิธีการศุลกากร	-	0	0.00	130	พฤหัสบดี	08.35-09.00			0	25	25	
A153	ตัวแทนออกของมารับข้อมูลและเอกสาร	ค่าติดต่อสื่อสาร	10	0.08	140	พฤหัสบดี	09.00-09.10			10	0	10	
	รอดำเนินการรถบรรทุก (ของผู้ให้บริการขนส่ง) มารับสินค้าที่โรงงาน	-	0	0.00	140	พฤหัสบดี	09.10 (พฤหัสบดี) - 08.30 (ศุกร์)			0	1,400	1,400	
A154	เตรียมรถบรรทุก (ของผู้ให้บริการขนส่ง) มารับสินค้าที่โรงงาน	ค่าติดต่อสื่อสาร	10	0.08	150	ศุกร์	08.30		0	0.00	0	0	0
A25	ขนย้ายสินค้าขึ้นรถบรรทุก (ของผู้ให้บริการขนส่ง) พนักงาน (ของบริษัท) ขนย้ายสินค้าขึ้นรถบรรทุก (ของผู้ให้บริการขนส่ง)	-	0	0.00	150	ศุกร์	08.30-09.20	50	13.33	50	0	50	
A31	พนักงานขับรถนำรถบรรทุก (ของผู้ให้บริการขนส่ง) ขนย้ายสินค้าจากโรงงานไปยังที่ รถพ.	ค่าขนส่ง	4,400	33.61	4,550	ศุกร์	09.20-10.20	60	16.00	60	0	60	
	รถบรรทุกขนย้ายสินค้าผ่าน Gate-in พนักงานขับรถนำรถบรรทุก (ของผู้ให้บริการขนส่ง) ขนย้ายสินค้าจากประตูทางเข้า มาถึง Gate-in	ค่ายานพาหนะผ่านท่า	40	0.31	4,590	ศุกร์	10.20-10.22	2	0.53	2	0	2	
	พนักงานขับรถนำรถบรรทุก (ของผู้ให้บริการขนส่ง) ขนย้ายสินค้าจาก Gate-in ไปส่งที่ลานบรรจุสินค้า	ค่าภาระขนสินค้า	600	4.58	5,190	ศุกร์	-	0	0.00	0	0	0	
	พนักงานขับรถนำรถบรรทุก (ของผู้ให้บริการขนส่ง) ขนย้ายสินค้า มาถึงลานบรรจุสินค้า พนักงาน (ของบริษัท) ขนย้ายสินค้าลงจากรถบรรทุก หรือ รถพ.) ขนย้ายสินค้าลงจากรถบรรทุก	-	0	0.00	5,190	ศุกร์	-	0	0.00	0	0	0	
	พนักงาน (ของตัวแทนบริษัทเรือหรือ รถพ.) ขนย้ายสินค้าลงจากรถบรรทุก (ที่ลานบรรจุสินค้า)	-	0	0.00	5,190	ศุกร์	10.23-11.08	45	12.00	45	0	45	
	รอเจ้าหน้าที่ศุลกากรมาตรวจสอบสินค้า	-	0	0.00	5,190	ศุกร์	-	0	0.00	0	0	0	
A511	บันทึกข้อมูลในขนส่งสินค้า เข้าเครื่องคอมพิวเตอร์	ค่าผ่านพิธีการศุลกากร	2,300	17.57	7,490	ศุกร์	08.30-08.35	5	1.33	0	0	0	
A512	ส่งข้อมูลในขนส่งสินค้า ผ่านทางระบบ EDI	-	0	0.00	7,490	ศุกร์	-	0	0.00	0	0	0	
A513	คอมพิวเตอร์ของกรมศุลกากรตรวจสอบข้อมูล	-	0	0.00	7,490	ศุกร์	08.35-08.40	5	1.33	0	0	0	
A514	จัดพิมพ์ใบขนส่งสินค้า พร้อมเอกสารประกอบ	-	0	0.00	7,490	ศุกร์	08.40-08.45	5	1.33	0	0	0	
A541	นำใบขนส่งสินค้า พร้อมเอกสารประกอบมายื่นที่ฝ่ายตรวจปล่อย	-	0	0.00	7,490	ศุกร์	10.20	0	0.00	0	0	0	
A542	ลงทะเบียนใบขนส่งสินค้า กำหนดชื่อผู้ตรวจปล่อย	-	0	0.00	7,490	ศุกร์	10.20-10.50	30	8.00	0	0	0	
A543	บันทึกและลงเลขซีล	-	0	0.00	7,490	ศุกร์	10.50-11.00	10	2.67	0	0	0	
A33/A544	ตรวจสอบสินค้า (ที่ลานบรรจุสินค้า)	-	0	0.00	7,490	ศุกร์	11.08-11.18	10	2.67	10	0	10	
	เมื่อตรวจสอบสินค้าเสร็จเรียบร้อยแล้ว พนักงาน (ของตัวแทนบริษัทเรือหรือ รถพ.) บรรจุสินค้าเข้าตู้	0.00	7,490	-	0	0.00	0	0.00	0	0	0		
A34	บรรจุสินค้าเข้าตู้ (ที่ลานบรรจุสินค้า) พนักงาน (ของตัวแทนบริษัทเรือหรือ รถพ.) บรรจุสินค้าเข้าตู้ (ที่ลานบรรจุสินค้า)	ค่า CFS	2,500	19.10	9,990	ศุกร์	11.18-12.08	50	13.33	50	0	50	
	เมื่อบรรจุสินค้าเข้าตู้เสร็จเรียบร้อยแล้ว รอเจ้าหน้าที่ รถพ. ขนย้ายตู้สินค้าจากลานบรรจุสินค้าวางลงบนแคร่หัวลาก (ของตัวแทนบริษัทเรือ)	-	0	0.00	9,990	ศุกร์	12.08-12.09	1	0.27	0	1	1	

ตารางที่ ง.12 ค่าใช้จ่ายและเวลาในส่งออกโดยใช้เส้นทางรถขนส่งสินค้า/ตู้สินค้าผ่านทาง รถพ.
การรถไฟฯ ลาดกระบัง (ตู้ FCL ขนาด 20 ฟุต จำนวน 1 ตู้สินค้า) (ต่อ)

รหัสกิจกรรม	กิจกรรม	รายการค่าใช้จ่าย	ค่าใช้จ่าย (บาท)	% ค่าใช้จ่าย	ค่าใช้จ่าย สะสม (บาท)	สมมติให้ เป็นวัน	ช่วงเวลา	เวลา (1) (นาที)	% เวลา (1)	เวลา (2) (นาที)	เวลารอ (นาที)	เวลารวม (นาที)
	เจ้าหน้าที่ รถพ. ขนย้ายตู้สินค้าจากลานบรรจุสินค้าวางลงบน แคร่หัวลาก (ของตัวแทนบริษัทเรือ)	-	0	0.00	9,990	ศุกร์	12.09-12.11	2	0.53	2	0	2
	พนักงานขับรถนำหัวลาก (ของตัวแทนบริษัทเรือ) ขนย้ายตู้สินค้า จากลานบรรจุสินค้าไปที่ Gate-Out	-	0	0.00	9,990	ศุกร์	12.11-12.12	1	0.27	1	0	1
A37	หัวลากขนย้ายตู้สินค้าผ่าน Gate-Out พนักงานขับรถนำหัวลาก (ของตัวแทนบริษัทเรือ) ขนย้ายตู้สินค้ามาถึง Gate-Out	-	0	0.00	9,990	ศุกร์	12.12-12.13	1	0.27	1	0	1
	พนักงานขับรถนำหัวลาก (ของตัวแทนบริษัทเรือ) ขนย้ายตู้สินค้า จาก Gate-Out ไปที่ประตูทางออกจาก รถพ. ไปส่งที่ท่าเรือ	-	0	0.00	9,990	ศุกร์	12.13-14.13	120	32.00	120	0	120
A41	หัวลากขนย้ายตู้สินค้าผ่าน Main Gate พนักงานขับรถนำหัว ลาก (ของตัวแทนบริษัทเรือ) ขนย้ายตู้สินค้ามาถึง Main Gate	-	0	0.00	9,990	ศุกร์	14.13-14.14	1	0.27	1	0	1
	พนักงานขับรถนำหัวลาก (ของตัวแทนบริษัทเรือ) ขนย้ายตู้สินค้า จาก Main Gate ไปที่ Sub Gate In	-	0	0.00	9,990	ศุกร์	14.14-14.24	10	2.67	10	0	10
A44	หัวลากขนย้ายตู้สินค้าผ่าน Sub Gate In พนักงานขับรถนำหัว ลาก (ของตัวแทนบริษัทเรือ) ขนย้ายตู้สินค้ามาถึง Sub Gate In	-	0	0.00	9,990	ศุกร์	14.24-14.25	1	0.27	1	0	1
	พนักงานขับรถนำหัวลาก (ของตัวแทนบริษัทเรือ) ขนย้ายตู้สินค้า จาก Sub Gate In ไปส่งที่ลานตู้สินค้า	-	0	0.00	9,990	ศุกร์	14.25-14.26	1	0.27	1	0	1
	พนักงานขับรถนำหัวลาก (ของตัวแทนบริษัทเรือ) ขนย้ายตู้สินค้า เข้ามาถึงลานตู้สินค้า รอเจ้าหน้าที่ท่าเรือขนย้ายตู้สินค้าจากแคร่ หัวลากวางลงที่ลานตู้สินค้า	-	0	0.00	9,990	ศุกร์	14.26-14.27	1	0.27	0	1	1
	เจ้าหน้าที่ท่าเรือขนย้ายตู้สินค้าจากแคร่หัวลาก (ของตัวแทน บริษัทเรือ) วางลงที่ลานตู้สินค้า	-	0	0.00	9,990	ศุกร์	14.27-14.29	2	0.53	2	0	2
A45	กองเก็บตู้สินค้าที่ลานตู้สินค้า รอเจ้าหน้าที่ท่าเรือขนย้ายตู้สินค้า จากลานตู้สินค้าวางลงบนแคร่หัวลาก (ของท่าเรือ)	-	0	0.00	9,990	ศุกร์	14.29-14.39	10	2.67	0	10	10
	เจ้าหน้าที่ท่าเรือขนย้ายตู้สินค้าจากลานตู้สินค้าวางลงบนแคร่ หัวลาก (ของท่าเรือ)	-	0	0.00	9,990	ศุกร์	14.39-14.41	2	0.53	2	0	2
	พนักงานขับรถนำหัวลาก (ของท่าเรือ) ขนย้ายตู้สินค้าจากลาน ตู้สินค้าไปที่หน้าท่า	-	0	0.00	9,990	ศุกร์	14.41-14.42	1	0.27	1	0	1
A46	ขนย้ายตู้สินค้าจากแคร่หัวลาก (ของท่าเรือ) บรรทุกลงเรือ พนักงานขับรถนำหัวลาก (ของท่าเรือ) ขนย้ายตู้สินค้ามาถึงหน้า ท่า รอเจ้าหน้าที่ท่าเรือขนย้ายตู้สินค้าจากแคร่หัวลากบรรทุกลง เรือ	-	0	0.00	9,990	ศุกร์	14.42-14.43	1	0.27	0	1	1
	เจ้าหน้าที่ท่าเรือขนย้ายตู้สินค้าจากแคร่หัวลาก (ของท่าเรือ) บรรทุกลงเรือ	ค่า THC	2,600	19.86	12,590	ศุกร์	14.43-14.45	2	0.53	2	0	2
		ค่า B/L	500	3.82	13,090	ศุกร์	-	0	0.00	0	0	0
รวม	-	-	13,090	100.00	-	-	-	-	-	362	13	375

กรณี 2.5 ส่งออกโดยใช้เส้นทางรถขนส่งสินค้า/ตู้สินค้าผ่านทาง รถพ. การรถไฟฯ ลาดกระบัง (ตู้ FCL ขนาด 40 ฟุต จำนวน 1 ตู้สินค้า) แสดงไว้ดังตารางที่ ง.13



ตารางที่ ง.13 ค่าใช้จ่ายและเวลาในส่งออกโดยใช้เส้นทางรถขนส่งสินค้า/ตู้สินค้าผ่านทาง รถพ. การรถไฟฯ ลาดกระบัง (ตู้ FCL ขนาด 40 ฟุต จำนวน 1 ตู้สินค้า)

รหัสกิจกรรม	กิจกรรม	รายการค่าใช้จ่าย	ค่าใช้จ่าย (บาท)	% ค่าใช้จ่าย	ค่าใช้จ่ายสะสม (บาท)	สมมติให้เป็นวัน	ช่วงเวลา	เวลา (1) (นาที)	% เวลา (1)	เวลา (2) (นาที)	เวลารวม (นาที)	เวลารวม (นาที)	
A124	พิจารณาเงื่อนไข L/C	-	0	0.00	0	อังคาร	08.30-08.35			5	0	5	
A131	ติดต่อบริษัทเรือ เพื่อขอแบบฟอร์มการจอร์จวงเวือ	ค่าติดต่อสื่อสาร	10	0.05	10	อังคาร	08.35-08.40			5	0	5	
A132	จัดทำแบบฟอร์มการจอร์จวงเวือส่งให้กับบริษัทเรือ	ค่าติดต่อสื่อสาร	10	0.05	20	อังคาร	08.40-08.50			10	0	10	
		ค่าจัดเตรียมเอกสาร	10	0.05	30	อังคาร	-			0	0	0	
A14	จัดเตรียมเอกสาร (พิธีการศุลกากร)	ค่าจัดเตรียมเอกสาร	70	0.33	100	อังคาร	08.50-09.20			30	0	30	
A151	นัดวัน เวลา สถานที่ มารับส่งสินค้า	ค่าติดต่อสื่อสาร	20	0.09	120	อังคาร	09.20-09.30			10	0	10	
	รอดำเนินเรื่องแจ้งรายละเอียดการจอร์จวงเวือกลับมา	-	0	0.00	120	อังคาร	09.30 (อังคาร) 08.30 (พฤหัสบดี)			0	2,820	2,820	
A152	ได้รับรายละเอียดการจอร์จวงเวือกลับมา	ค่าติดต่อสื่อสาร	10	0.05	130	พฤหัสบดี	08.30-08.35			5	0	5	
	รอดำเนินออกของมากรับข้อมูลและเอกสาร	-	0	0.00	130	พฤหัสบดี	08.35-09.00			0	25	25	
A153	ตัวแทนออกของมารับข้อมูลและเอกสาร	ค่าติดต่อสื่อสาร	10	0.05	140	พฤหัสบดี	09.00-09.10			10	0	10	
	รอดำเนินรถบรรทุก (ของผู้ให้บริการขนส่ง) มารับสินค้าที่โรงงาน	-	0	0.00	140	พฤหัสบดี	09.10 (พฤหัสบดี) - 08.30 (ศุกร์)			0	1,400	1,400	
A154	เตรียมรถบรรทุก (ของผู้ให้บริการขนส่ง) มารับสินค้าที่โรงงาน	ค่าติดต่อสื่อสาร	10	0.05	150	ศุกร์	08.30		0	0.00	0	0	0
A25	ขนย้ายสินค้าขึ้นรถบรรทุก (ของผู้ให้บริการขนส่ง) พนักงาน (ของบริษัท) ขนย้ายสินค้าขึ้นรถบรรทุก (ของผู้ให้บริการขนส่ง)	-	0	0.00	150	ศุกร์	8.30-10.10	100	18.83	100	0	100	
A31	พนักงานขับรถนำรถบรรทุก (ของผู้ให้บริการขนส่ง) ขนย้ายสินค้าจากโรงงานไปยังที่ รถพ.	ค่าขนส่ง	6,600	31.26	6,750	ศุกร์	10.10-11.10	60	11.30	60	0	60	
	รถบรรทุกขนย้ายสินค้าผ่าน Gate-in พนักงานขับรถนำรถบรรทุก (ของผู้ให้บริการขนส่ง) ขนย้ายสินค้าจากประตูทางเข้า มาถึง Gate-in	ค่ายานพาหนะผ่านท่า	60	0.28	6,810	ศุกร์	11.10-11.13	3	0.56	3	0	3	
	พนักงานขับรถนำรถบรรทุก (ของผู้ให้บริการขนส่ง) ขนย้ายสินค้าจาก Gate-in ไปส่งที่ลานบรรจุสินค้า	ค่าภาระยกสินค้า	900	4.26	7,710	ศุกร์	-	0	0.00	0	0	0	
	พนักงานขับรถนำรถบรรทุก (ของผู้ให้บริการขนส่ง) ขนย้ายสินค้ามาถึงลานบรรจุสินค้า พนักงาน (ของตัวแทนบริษัทเรือ หรือ รถพ.) ขนย้ายสินค้าลงจากรถบรรทุก	-	0	0.00	7,710	ศุกร์	-	0	0.00	0	0	0	
	พนักงาน (ของตัวแทนบริษัทเรือหรือ รถพ.) ขนย้ายสินค้าลงจากรถบรรทุก (ที่ลานบรรจุสินค้า)	-	0	0.00	7,710	ศุกร์	11.14-12.44	90	16.95	90	0	90	
	รอเจ้าหน้าที่ศุลกากรมาตรวจสอบสินค้า	-	0	0.00	7,710	ศุกร์	-	0	0.00	0	0	0	
A511	บันทึกข้อมูลในขนส่งสินค้า เข้าเครื่องคอมพิวเตอร์	ค่าผ่านพิธีการศุลกากร	4,000	18.95	11,710	ศุกร์	08.30-08.35	5	0.94	0	0	0	
A512	ส่งข้อมูลในขนส่งสินค้า ผ่านทางระบบ EDI	-	0	0.00	11,710	ศุกร์	-	0	0.00	0	0	0	
A513	คอมพิวเตอร์ของกรมศุลกากรตรวจสอบข้อมูล	-	0	0.00	11,710	ศุกร์	08.35-08.40	5	0.94	0	0	0	
A514	จัดพิมพ์ใบขนส่งสินค้า พร้อมเอกสารประกอบ	-	0	0.00	11,710	ศุกร์	08.40-08.45	5	0.94	0	0	0	
A541	นำใบขนส่งสินค้า พร้อมเอกสารประกอบมายื่นที่ฝ่ายตรวจปล่อย	-	0	0.00	11,710	ศุกร์	11.10	0	0.00	0	0	0	
A542	ลงทะเบียนใบขนส่งสินค้า กำหนดชื่อผู้ตรวจปล่อย	-	0	0.00	11,710	ศุกร์	11.10-11.40	30	5.65	0	0	0	
A543	บันทึกและลงเลขซีล	-	0	0.00	11,710	ศุกร์	11.40-11.50	10	1.88	0	0	0	
A33/A544	ตรวจสอบสินค้า (ที่ลานบรรจุสินค้า)	-	0	0.00	11,710	ศุกร์	12.44-13.04	20	3.77	20	0	20	
	เมื่อตรวจสอบสินค้าเสร็จเรียบร้อยแล้ว พนักงาน (ของตัวแทนบริษัทเรือหรือ รถพ.) บรรจุสินค้าเข้าตู้	-	0	0.00	11,710	-	-	0	0.00	0	0	0	
A34	บรรจุสินค้าเข้าตู้ (ที่ลานบรรจุสินค้า) พนักงาน (ของตัวแทนบริษัทเรือหรือ รถพ.) บรรจุสินค้าเข้าตู้ (ที่ลานบรรจุสินค้า)	ค่า CFS	5,000	23.69	16,710	ศุกร์	13.04-14.44	100	18.83	100	0	100	
	เมื่อบรรจุสินค้าเข้าตู้เสร็จเรียบร้อยแล้ว รอเจ้าหน้าที่ รถพ. ขนย้ายตู้สินค้าจากลานบรรจุสินค้าวางลงบนแคร่หัวลาก (ของตัวแทนบริษัทเรือ)	-	0	0.00	16,710	ศุกร์	14.44-14.45	1	0.19	0	1	1	

ตารางที่ ง.13 ค่าใช้จ่ายและเวลาในส่งออกโดยใช้เส้นทางทางขนส่งสินค้า/ตู้สินค้าผ่านทาง รพท.
การรถไฟฯ ลาดกระบัง (ตู้ FCL ขนาด 40 ฟุต จำนวน 1 ตู้สินค้า) (ต่อ)

รหัสกิจกรรม	กิจกรรม	รายการค่าใช้จ่าย	ค่าใช้จ่าย (บาท)	% ค่าใช้จ่าย	ค่าใช้จ่าย สะสม (บาท)	สมมติให้ เป็นวัน	ช่วงเวลา	เวลา (1) (นาที)	% เวลา (1)	เวลา (2) (นาที)	เวลารอ (นาที)	เวลารวม (นาที)
	เจ้าหน้าที่ รพท. ขนย้ายตู้สินค้าจากลานบรรจุสินค้าวางลงบน แคร่หัวลาก (ของตัวแทนบริษัทเรือ)	-	0	0.00	16,710	ศุกร์	14.45-14.47	2	0.38	2	0	2
	พนักงานขับรถนำหัวลาก (ของตัวแทนบริษัทเรือ) ขนย้ายตู้สินค้า จากลานบรรจุสินค้าไปที่ Gate-Out	-	0	0.00	16,710	ศุกร์	14.47-14.48	1	0.19	1	0	1
A37	หัวลากขนย้ายตู้สินค้าผ่าน Gate-Out พนักงานขับรถนำหัวลาก (ของตัวแทนบริษัทเรือ) ขนย้ายตู้สินค้ามาถึง Gate-Out	-	0	0.00	16,710	ศุกร์	14.48-14.49	1	0.19	1	0	1
	พนักงานขับรถนำหัวลาก (ของตัวแทนบริษัทเรือ) ขนย้ายตู้สินค้า จาก Gate-Out ไปที่ประตูดังออกจาก รพท. ไปส่งที่ท่าเรือ	-	0	0.00	16,710	ศุกร์	14.49-16.49	120	22.60	120	0	120
A41	หัวลากขนย้ายตู้สินค้าผ่าน Main Gate พนักงานขับรถนำหัว ลาก (ของตัวแทนบริษัทเรือ) ขนย้ายตู้สินค้ามาถึง Main Gate	-	0	0.00	16,710	ศุกร์	16.49-16.50	1	0.19	1	0	1
	พนักงานขับรถนำหัวลาก (ของตัวแทนบริษัทเรือ) ขนย้ายตู้สินค้า จาก Main Gate ไปที่ Sub Gate In	-	0	0.00	16,710	ศุกร์	16.50-17.00	10	1.88	10	0	10
A44	หัวลากขนย้ายตู้สินค้าผ่าน Sub Gate In พนักงานขับรถนำหัว ลาก (ของตัวแทนบริษัทเรือ) ขนย้ายตู้สินค้ามาถึง Sub Gate In	-	0	0.00	16,710	ศุกร์	17.00-17.01	1	0.19	1	0	1
	พนักงานขับรถนำหัวลาก (ของตัวแทนบริษัทเรือ) ขนย้ายตู้สินค้า จาก Sub Gate In ไปส่งที่ลานตู้สินค้า	-	0	0.00	16,710	ศุกร์	17.01-17.02	1	0.19	1	0	1
	พนักงานขับรถนำหัวลาก (ของตัวแทนบริษัทเรือ) ขนย้ายตู้สินค้า เข้ามาถึงลานตู้สินค้า รอเจ้าหน้าที่ท่าเรือขนย้ายตู้สินค้าจากแคร่ หัวลากวางลงที่ลานตู้สินค้า	-	0	0.00	16,710	ศุกร์	17.02-17.03	1	0.19	0	1	1
	เจ้าหน้าที่ท่าเรือขนย้ายตู้สินค้าจากแคร่หัวลาก (ของตัวแทน บริษัทเรือ) วางลงที่ลานตู้สินค้า	-	0	0.00	16,710	ศุกร์	17.03-17.05	2	0.38	2	0	2
A45	กองเก็บตู้สินค้าที่ลานตู้สินค้า รอเจ้าหน้าที่ท่าเรือขนย้ายตู้สินค้า จากลานตู้สินค้าวางลงบนแคร่หัวลาก (ของท่าเรือ)	-	0	0.00	16,710	ศุกร์	17.05-17.15	10	1.88	0	10	10
	เจ้าหน้าที่ท่าเรือขนย้ายตู้สินค้าจากลานตู้สินค้าวางลงบนแคร่ หัวลาก (ของท่าเรือ)	-	0	0.00	16,710	ศุกร์	17.15-17.17	2	0.38	2	0	2
	พนักงานขับรถนำหัวลาก (ของท่าเรือ) ขนย้ายตู้สินค้าจากลาน ตู้สินค้าไปที่หน้าท่า	-	0	0.00	16,710	ศุกร์	17.17-17.18	1	0.19	1	0	1
A46	ขนย้ายตู้สินค้าจากแคร่หัวลาก (ของท่าเรือ) บรรทุกลงเรือ พนักงานขับรถนำหัวลาก (ของท่าเรือ) ขนย้ายตู้สินค้ามาถึงหน้า ท่า รอเจ้าหน้าที่ท่าเรือขนย้ายตู้สินค้าจากแคร่หัวลากบรรทุกลง เรือ	-	0	0.00	16,710	ศุกร์	17.18-17.19	1	0.19	0	1	1
	เจ้าหน้าที่ท่าเรือขนย้ายตู้สินค้าจากแคร่หัวลาก (ของท่าเรือ) บรรทุกลงเรือ	ค่า THC	3,900	18.47	20,610	ศุกร์	17.19-17.21	2	0.38	2	0	2
		ค่า B/L	500	2.37	21,110	ศุกร์	-	0	0.00	0	0	0
รวม	-	-	21,110	100.00	-	-	-	-	-	518	13	531

กรณี 2.6 ส่งออกโดยไม่ใช้เส้นทางรถขนส่งสินค้า/ตู้สินค้าผ่านทาง รถพ. การรถไฟฯ ลาดกระบัง (ตู้ LCL สินค้าปริมาตร 10 ลูกบาศก์เมตร) แสดงไว้ดังตารางที่ ง.14



ตารางที่ ง.14 ค่าใช้จ่ายและเวลาในส่งออกโดยไม่ใช้เส้นทางรถขนส่งสินค้า/ตู้สินค้าผ่านทาง รถพ. การรถไฟฯ ลาดกระบัง (ตู้ LCL สินค้าปริมาตร 10 ลูกบาศก์เมตร)

รหัสกิจกรรม	กิจกรรม	รายการค่าใช้จ่าย	ค่าใช้จ่าย (บาท)	% ค่าใช้จ่าย	ค่าใช้จ่ายสะสม (บาท)	สมมติให้เป็นวัน	ช่วงเวลา	เวลา (1) (นาที)	% เวลา (1)	เวลา (2) (นาที)	เวลารวม (นาที)	เวลารวม (นาที)
A124	พิจารณาเงื่อนไขใน L/C	-	0	0.00	0	อังคาร	08.30-08.35			5	0	5
A131	ติดต่อบริษัทเรือ เพื่อขอแบบฟอร์มการจองวางเรือ	ค่าติดต่อสื่อสาร	10	0.11	10	อังคาร	08.35-08.40			5	0	5
A132	จัดทำแบบฟอร์มการจองวางเรือส่งให้กับบริษัทเรือ	ค่าติดต่อสื่อสาร	10	0.11	20	อังคาร	08.40-08.50			10	0	10
		ค่าจัดเตรียมเอกสาร	10	0.11	30	อังคาร	-			0	0	0
A14	จัดเตรียมเอกสาร (พิธีการศุลกากร)	ค่าจัดเตรียมเอกสาร	70	0.80	100	อังคาร	08.50-09.20			30	0	30
A151	นัดวัน เวลา สถานที่ มารับสินค้า	ค่าติดต่อสื่อสาร	20	0.23	120	อังคาร	09.20-09.30			10	0	10
	รอดำเนินการเรื่องแจ้งรายละเอียดการจองวางเรือกลับมา	-	0	0.00	120	อังคาร	09.30 (อังคาร) 08.30 (พฤหัสบดี)			0	2,820	2,820
A152	ได้รับรายละเอียดการจองวางเรือกลับมา	ค่าติดต่อสื่อสาร	10	0.11	130	พฤหัสบดี	08.30-08.35			5	0	5
	รอดำเนินการของกรมการขนส่งและเอกสาร	-	0	0.00	130	พฤหัสบดี	08.35-09.00			0	25	25
A153	ตัวแทนออกของมารับข้อมูลและเอกสาร	ค่าติดต่อสื่อสาร	10	0.11	140	พฤหัสบดี	09.00-09.10			10	0	10
	รอดำเนินการรถบรรทุก (ของผู้ให้บริการขนส่ง) มารับสินค้าที่โรงงาน	-	0	0.00	140	พฤหัสบดี	09.10 (พฤหัสบดี) - 08.30 (ศุกร์)			0	1,400	1,400
A154	เตรียมรถบรรทุก (ของผู้ให้บริการขนส่ง) มารับสินค้าที่โรงงาน	ค่าติดต่อสื่อสาร	10	0.11	150	ศุกร์	08.30		0	0.00	0	0
A25	ขนย้ายสินค้าขึ้นรถบรรทุก (ของผู้ให้บริการขนส่ง) พนักงาน (ของบริษัท) ขนย้ายสินค้าขึ้นรถบรรทุก (ของผู้ให้บริการขนส่ง)	-	0	0.00	150	ศุกร์	08.30-09.00	30	10.91	30	0	30
	พนักงานขับรถบรรทุก (ของผู้ให้บริการขนส่ง) ขนย้ายสินค้าจากโรงงานไปส่งท่าเรือ	ค่าขนส่ง	3,100	35.51	3,250	ศุกร์	09.00-11.00	120	43.64	120	0	120
A41	รถบรรทุกขนย้ายสินค้าผ่าน Main Gate พนักงานขับรถบรรทุก (ของผู้ให้บริการขนส่ง) ขนย้ายสินค้ามาถึง Main Gate	ค่ายานพาหนะผ่านทาง	20	0.23	3,270	ศุกร์	11.00-11.01	1	0.36	1	0	1
	พนักงานขับรถบรรทุก (ของผู้ให้บริการขนส่ง) ขนย้ายสินค้าจาก Main Gate ไปส่งที่ลานบรรจุสินค้า	ค่าภาระขนสินค้า	260	2.98	3,530	ศุกร์	-	0	0.00	0	0	0
	พนักงานขับรถบรรทุก (ของผู้ให้บริการขนส่ง) ขนย้ายสินค้าจาก Main Gate ไปส่งที่ลานบรรจุสินค้า	-	0	0.00	3,530	ศุกร์	11.01-11.11	10	3.64	10	0	10
	พนักงานขับรถบรรทุก (ของผู้ให้บริการขนส่ง) ขนย้ายสินค้ามาถึงลานบรรจุสินค้า ของพนักงาน (ของตัวแทนบริษัทเรือหรือท่าเรือ) ขนย้ายสินค้าลงจากรถบรรทุก	-	0	0.00	3,530	ศุกร์	-	0	0.00	0	0	0
	พนักงาน (ของตัวแทนบริษัทเรือหรือท่าเรือ) ขนย้ายสินค้าลงจากรถบรรทุก (ที่ลานบรรจุสินค้า)	-	0	0.00	3,530	ศุกร์	11.11-11.36	25	9.09	25	0	25
	รถเจ้าหน้าที่ศุลกากรมาตรวจสอบสินค้า (ที่ลานบรรจุสินค้า)	-	0	0.00	3,530	ศุกร์	11.36-11.45	9	3.27	0	5	5
A511	บันทึกข้อมูลใบขนสินค้าฯ เข้าเครื่องคอมพิวเตอร์	ค่าผ่านพิธีการศุลกากร	1,300	14.89	4,830	ศุกร์	08.30-08.35	5	1.82	0	0	0
A512	ส่งข้อมูลใบขนสินค้าฯ ผ่านทางระบบ EDI	-	0	0.00	4,830	ศุกร์	-	0	0.00	0	0	0
A513	คอมพิวเตอร์ของกรมศุลกากรตรวจสอบข้อมูล	-	0	0.00	4,830	ศุกร์	08.35-08.40	5	1.82	0	0	0
A514	จัดพิมพ์ใบขนสินค้าฯ พร้อมเอกสารประกอบ	-	0	0.00	4,830	ศุกร์	08.40-08.45	5	1.82	0	0	0
A541	นำใบขนสินค้าฯ พร้อมเอกสารประกอบมายื่นที่ฝ่ายตรวจปล่อย	-	0	0.00	4,830	ศุกร์	11.00	0	0.00	0	0	0
A542	ลงทะเบียนใบขนสินค้าฯ กำหนดที่อยู่ตรวจปล่อย	-	0	0.00	4,830	ศุกร์	11.00-11.30	30	10.91	0	0	0
A543	บันทึกและลงเลขซีล	-	0	0.00	4,830	ศุกร์	11.30-11.40	10	3.64	4	0	4
A42/A544	ตรวจสอบสินค้า (ที่ลานบรรจุสินค้า)	-	0	0.00	4,830	ศุกร์	11.45-12.25	40	14.55	40	0	40
	เมื่อตรวจสอบสินค้าเสร็จเรียบร้อยแล้ว พนักงาน (ของตัวแทนบริษัทเรือหรือท่าเรือ) บรรจุสินค้าเข้าตู้	-	0	0.00	4,830	ศุกร์	-	0	0.00	0	0	0
A43	บรรจุสินค้าเข้าตู้ (ที่ลานบรรจุสินค้า) พนักงาน (ของตัวแทนบริษัทเรือหรือท่าเรือ) บรรจุสินค้าเข้าตู้ (ที่ลานบรรจุสินค้า)	ค่า CFS	1,700	19.47	6,530	ศุกร์	12.25-12.55	30	10.91	30	0	30
	เมื่อบรรจุสินค้าเข้าตู้สินค้าเสร็จเรียบร้อยแล้ว เจ้าหน้าที่ท่าเรือขนย้ายตู้สินค้าจากลานบรรจุสินค้าวางบนแคร่หัวลาก (ของท่าเรือ)	-	0	0.00	6,530	ศุกร์	12.55-12.56	1	0.36	0	1	1
	เจ้าหน้าที่ท่าเรือขนย้ายตู้สินค้าจากลานบรรจุสินค้าวางบนแคร่หัวลาก (ของท่าเรือ)	-	0	0.00	6,530	ศุกร์	12.56-12.58	2	0.73	2	0	2

ตารางที่ ง.14 ค่าใช้จ่ายและเวลาในส่งออกโดยไม่ใช่เส้นทางกรขนส่งสินค้า/ตู้สินค้าผ่านทาง
รพท. การรถไฟฯ ลาดกระบัง (ตู้ LCL สินค้าปริมาตร 10 ลูกบาศก์เมตร) (ต่อ)

รหัสกิจกรรม	กิจกรรม	รายการค่าใช้จ่าย	ค่าใช้จ่าย (บาท)	% ค่าใช้จ่าย	ค่าใช้จ่าย สะสม (บาท)	สมมติให้ เป็นวัน	ช่วงเวลา	เวลา (1) (นาที)	% เวลา (1)	เวลา (2) (นาที)	เวลารอ (นาที)	เวลารวม (นาที)
A44	พนักงานขับรถนำหัวลาก (ของท่าเรือ) ขนย้ายตู้สินค้าจากลาน บรรจุสินค้าไปที่ Sub Gate In	-	0	0.00	6,530	ศุกร์	12.58-12.59	1	0.36	1	0	1
	หัวลากขนย้ายตู้สินค้าผ่าน Sub Gate In พนักงานขับรถนำหัว ลาก (ของท่าเรือ) ขนย้ายตู้สินค้ามาถึง Sub Gate In	-	0	0.00	6,530	ศุกร์	12.59-13.00	1	0.36	1	0	1
	พนักงานขับรถนำหัวลาก (ของท่าเรือ) ขนย้ายตู้สินค้าจาก Sub Gate In ไปที่หน้าท่า	-	0	0.00	6,530	ศุกร์	13.00-13.02	2	0.73	2	0	2
A46	ขนย้ายตู้สินค้าจากแคร่หัวลาก (ของท่าเรือ) บรรทุกลงเรือ พนักงานขับรถนำหัวลาก (ของท่าเรือ) ขนย้ายตู้สินค้ามาถึงหน้า ท่า ขอเจ้าหน้าที่ท่าเรือขนย้ายตู้สินค้าจากแคร่หัวลากบรรทุกลง เรือ	-	0	0.00	6,530	ศุกร์	13.02-13.03	1	0.36	0	1	1
	เจ้าหน้าที่ท่าเรือขนย้ายตู้สินค้าจากแคร่หัวลาก (ของท่าเรือ) บรรทุกลงเรือ	ค่า THC	1,700	19.47	8,230	ศุกร์	13.03-13.05	2	0.73	2	0	2
		ค่า B/L	500	5.73	8,730	ศุกร์	-	0	0.00	0	0	0
รวม	-	-	8,730	100.00	-	-	-	-	-	268	7	275

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ประวัติผู้เขียนวิทยานิพนธ์

นายธาดา อภาธณานวุติ เกิดเมื่อวันที่ 5 สิงหาคม พ.ศ. 2520 ที่จังหวัดสุราษฎร์ธานี สำเร็จการศึกษาระดับมัธยมศึกษาตอนปลายจากโรงเรียนพระโขนงพิทยาลัย ในปีการศึกษา 2537 และ สำเร็จการศึกษาปริญญาวิศวกรรมศาสตรบัณฑิต สาขาวิชาวิศวกรรมโยธา จากคณะวิศวกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยรังสิต ในปีการศึกษา 2541 ต่อมาเข้าศึกษาต่อในหลักสูตรวิศวกรรมศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาวิศวกรรมขนส่งและการจราจร ภาควิชาวิศวกรรมโยธา คณะวิศวกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย เมื่อปีการศึกษา 2543



สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย