



กระทรวงคมนาคม



สปป

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

รายงานผลการศึกษาโครงการนำร่อง

“การจัดทำแนวทางและขั้นตอนการพัฒนา Airport Logistics Park (ALP)
ในท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ”

การศึกษาจัดทำแผนแม่บท **การขนส่งทางอากาศของประเทศไทย**



สิงหาคม 2561

สารบัญ

สารบัญ

หน้า

บทที่ 1	บทนำ	1-1
1.1	เขตปลอดอากรท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ	1-1
1.2	แนวคิดการพัฒนา Airport Logistics Park สำหรับประเทศไทย	1-2
1.3	ความแตกต่างระหว่าง Free Zone กับ Airport Logistics Park	1-3
1.4	ความสำคัญของปัญหา	1-3
1.5	วัตถุประสงค์ของโครงการ	1-4
1.6	ขั้นตอนการดำเนินการศึกษา	1-4
บทที่ 2	การดำเนินการเขตปลอดอากร (Free Zone) ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ	2-1
2.1	การบริหารจัดการภายใน	2-3
2.2	ปัญหาและอุปสรรค	2-4
บทที่ 3	การพัฒนาเขตปลอดอากรท่าอากาศยานสุวรรณภูมิไปสู่ Airport Logistics Park	3-1
3.1	การให้สิทธิประโยชน์สำหรับ Airport Logistics Park	3-3
3.2	แนวทางการดึงดูดการลงทุนสำหรับกลุ่มผู้ใช้บริการใน Airport Logistics Park	3-5
บทที่ 4	แนวทางและขั้นตอนการพัฒนา Airport Logistics Park	4-1
4.1	แนวคิดการพัฒนาเชิงรับ	4-1
4.2	แนวคิดการพัฒนาเชิงรุก	4-5
4.3	ทางเลือกการพัฒนา Airport Logistics Park	4-8
บทที่ 5	สรุปข้อเสนอแนะการพัฒนา Airport Logistics Park	5-1
5.1	แนวคิดการพัฒนา Airport Logistics Park ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ	5-1
5.2	สิทธิประโยชน์สำหรับ Airport Logistics Park	5-2
5.3	แนวทางการดึงดูดกลุ่มผู้ใช้บริการใน Airport Logistics Park	5-2
5.4	แนวทางและทางเลือกการพัฒนา Airport Logistics Park	5-3

ภาคผนวก

ภาคผนวก ก	สรุปผลการประชุมกลุ่มย่อยเพื่อรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ “การจัดทำแนวทางและขั้นตอนการพัฒนา Airport Logistics Park (ALP) ในท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ” ครั้งที่ 1
ภาคผนวก ข	สรุปผลการประชุมกลุ่มย่อยเพื่อรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ “การจัดทำแนวทางและขั้นตอนการพัฒนา Airport Logistics Park (ALP) ในท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ” ครั้งที่ 2
ภาคผนวก ค	ข้อมูลสถิติการขนส่งสินค้าทางอากาศ
ภาคผนวก ง	ข้อมูล Airport Logistics Park ในประเทศใกล้เคียง

สารบัญรูป

		หน้า
รูปที่ 1.1-1	การดำเนินงาน Free Zone ในท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและผู้มีส่วนเกี่ยวข้อง	1-2
รูปที่ 1.6-1	ขั้นตอนการศึกษาของโครงการ	1-4
รูปที่ 2-1	ผังพื้นที่ Free Zone ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ	2-2
รูปที่ 2.2-1	ขั้นตอนการวิเคราะห์ประเด็นปัญหาที่เป็นอุปสรรคต่อการปฏิบัติงานใน Free Zone และแนวทางการพัฒนาสู่การเป็น Airport Logistics Park	2-5
รูปที่ 2.2-2	หลักการเคลื่อนย้ายสินค้าใน Free Zone	2-6
รูปที่ 3.1-1	สิทธิประโยชน์สำหรับ Airport Logistics Park	3-4
รูปที่ 4.2-1	กลุ่มสินค้าอุตสาหกรรมตามแนวคิดการพัฒนา Industry 4.0	4-7
รูปที่ 4.3-1	ประเด็นสำคัญทางเลือกการพัฒนา Airport Logistics Park	4-9
รูปที่ 5.4-1	รูปแบบการดำเนินการพัฒนาไปสู่การเป็น Airport Logistics Park	5-3

สารบัญตาราง

หน้า

ตารางที่ 2.2-1	ประเด็นปัญหาและผลกระทบด้านข้อกฎหมายต่อกิจกรรมภายใน Free Zone	2-7
ตารางที่ 2.2-2	ประเด็นปัญหาและผลกระทบด้านบริหารจัดการต่อกิจกรรมภายใน Free Zone	2-10
ตารางที่ 3-1	ปัจจัยแห่งความสำเร็จในการวางแผนท่าอากาศยานและ Airport Logistics Park สำหรับประเทศไทย และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง	3-1
ตารางที่ 3-2	ปัจจัยแห่งความสำเร็จของการบริหารจัดการ Airport Logistics Park สำหรับประเทศไทย และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง	3-2
ตารางที่ 3.1-1	การเปรียบเทียบสิทธิประโยชน์ทางภาษีที่จำเป็นสำหรับพื้นที่การพัฒนาประเภทต่างๆ	3-3
ตารางที่ 3.1-2	การเปรียบเทียบสิทธิประโยชน์ที่ไม่ใช่ภาษีที่จำเป็นสำหรับพื้นที่การพัฒนาประเภทต่างๆ	3-4
ตารางที่ 4.1-1	สรุปประเด็นปัญหา และข้อเสนอแนะมาตรการ/แนวทางการปรับปรุงข้อกฎหมาย	4-2
ตารางที่ 4.1-2	สรุปประเด็นปัญหา และข้อเสนอแนะมาตรการ/แนวทางการปรับปรุงการบริหารจัดการ	4-4

บทที่ 1

บทนำ

บทที่ 1 บทนำ

1.1 เขตปลอดอากรท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

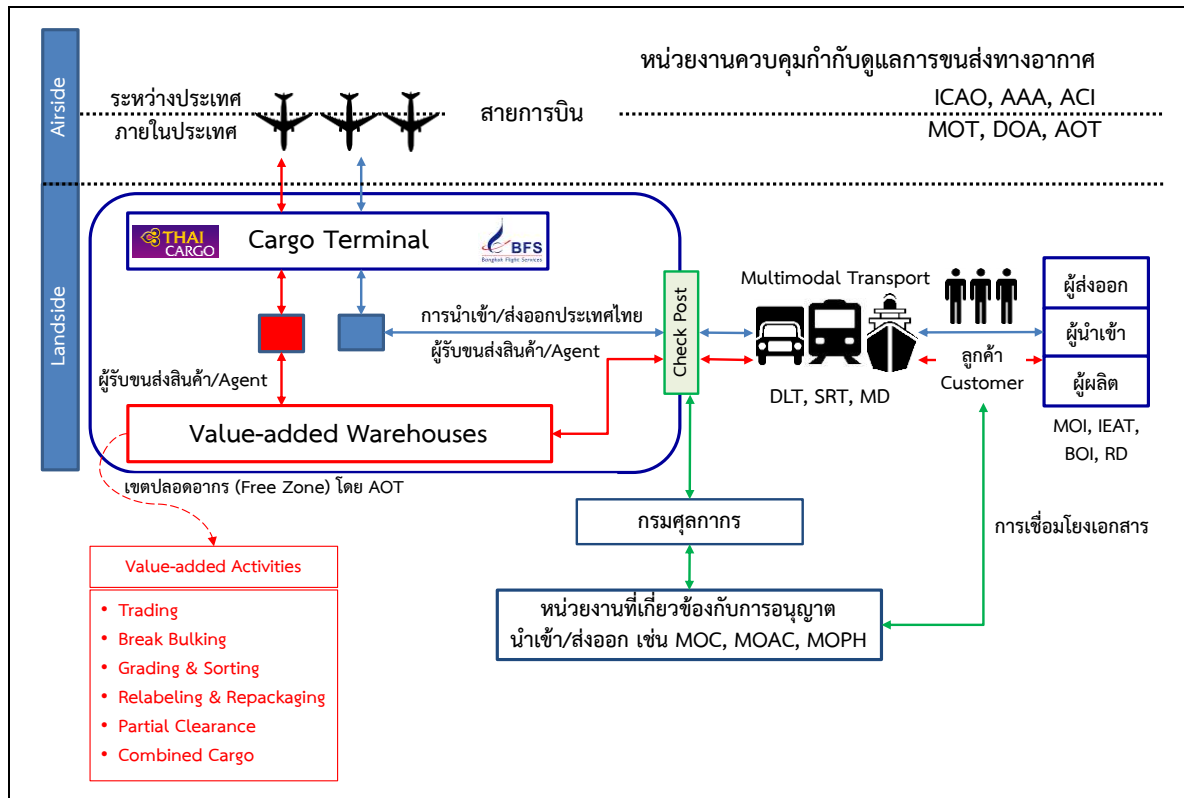
การจัดตั้งเขตปลอดอากร หรือ Free Zone ในเขตท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเกิดขึ้นหลังจากการเปิดให้บริการของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ในปี พ.ศ. 2554 เพื่อให้สิทธิประโยชน์กับกิจกรรมทางการค้าระหว่างประเทศ สำหรับการประกอบพาณิชยกรรมหรือกิจกรรมอื่นอันเป็นประโยชน์แก่การพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศ เป็นกลไกเพิ่มอรรถประโยชน์และทางเลือกการดำเนินธุรกรรมทางการค้าให้แก่ผู้ให้บริการโลจิสติกส์นำเข้าและส่งออก โดยใช้การบริหารจัดการด้วยนวัตกรรมหรือเทคโนโลยีสารสนเทศที่ทันสมัยเพื่อรองรับการเปลี่ยนแปลงและพัฒนาระบบโลจิสติกส์ในอนาคต¹

Free Zone ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ได้รับอนุมัติให้จัดตั้งตามข้อบังคับของกรมศุลกากร เพื่อการส่งเสริมอุตสาหกรรมพาณิชยกรรม และธุรกิจนำเข้าและส่งออก แม้ว่า Free Zone ในท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จะเป็นกลไกที่มีส่วนช่วยส่งเสริมกิจกรรมดังกล่าวได้ตามวัตถุประสงค์ของการจัดตั้งก็ตาม แต่ก็ยังไม่สามารถสร้างกิจกรรมสร้างมูลค่าเพิ่ม (Value-added Activity) สำหรับการขนส่งทางอากาศได้อย่างเต็มที่ตามความคาดหวัง ปัญหาที่สำคัญได้แก่ข้อกฎหมายที่เป็นอุปสรรคต่อการดำเนินกระบวนการโลจิสติกส์เพิ่มมูลค่า ตลอดจนการบริหารจัดการการใช้ประโยชน์พื้นที่คลังสินค้าสร้างมูลค่าเพิ่ม (Value-added Area : VAA) และ Cargo Terminal ที่ยังไม่เต็มศักยภาพ ทำให้สัดส่วนการใช้พื้นที่คลังสินค้าค่อนข้างต่ำ

บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) หรือ ทอท. ได้สิทธิในการบริหารจัดการพื้นที่ Free Zone ทั้งหมดในท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ โดยว่าจ้างเอกชนเป็นผู้ดำเนินการบริหารพื้นที่และจัดเก็บรายได้ ต่อมาในปี พ.ศ. 2559 ทอท. ได้ยกเลิกการว่าจ้างดังกล่าว และเข้ามาดำเนินการและจัดเก็บรายได้เองทั้งหมด โดยในปัจจุบันมีปริมาณสินค้าผ่าน Free Zone จำนวนประมาณ 1.4 ล้านตันต่อปี (ประสิทธิภาพสูงสุดที่วางแผนรองรับไว้คือ 3 ล้านตันต่อปี)

สำหรับแนวคิดการดำเนินงาน Free Zone ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ รวมทั้งผู้มีส่วนเกี่ยวข้องฝ่ายต่างๆ แสดงดังรูปที่ 1.1-1

¹ ปรับปรุงจาก “รายงานการศึกษาความเป็นไปได้ในการสร้างเขตอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ (Logistics Park) สำหรับการขนส่งทางอากาศในประเทศไทย” (กรมท่าอากาศยาน (กรมการบินพลเรือน) พ.ศ. 2557)



หมายเหตุ: ICAO - International Civil Aviation Organization
AAA - ASEAN International Airports Association
ACI - Airports Council International
MOT - Ministry of Transport
DOA - Department of Airports
AOT - Airports of Thailand Public Company Limited
DLT - Department of Land Transport
SRT - State Railway of Thailand

MD - Marine Department
MOI - Ministry of Industry
IEAT - Industrial Estate Authority of Thailand
BOI - Board of Investment of Thailand
RD - Revenue Department
MOC - Ministry of Commerce
MOAC - Ministry of Agricultural and Cooperation
MOPH - Ministry of Public Health

ที่มา: ปรับปรุงจาก “รายงานการศึกษาความเป็นไปได้ในการสร้างเขตอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ (Logistics Park) สำหรับการขนส่งทางอากาศในประเทศไทย”
(กรมท่าอากาศยาน (กรมการบินพลเรือน) พ.ศ. 2557)

รูปที่ 1.1-1 การดำเนินงาน Free Zone ในท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและผู้มีส่วนเกี่ยวข้อง

1.2 แนวคิดการพัฒนา Airport Logistics Park สำหรับประเทศไทย

Airport Logistics Park หมายถึง การพัฒนาพื้นที่จัดสรรพิเศษที่ใช้ประกอบกิจกรรมด้านโลจิสติกส์เพื่อสร้างมูลค่าเพิ่มให้แก่สินค้าและธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางอากาศ ซึ่งเป็นการสนับสนุนอุตสาหกรรม การค้า และการขนส่งสินค้าทางอากาศของท่าอากาศยาน โดยอาจตั้งอยู่ในพื้นที่ท่าอากาศยานหรือในพื้นที่ต่อเนื่อง โดยกลไกสำคัญที่จะก่อให้เกิด Airport Logistics Park ที่มีประสิทธิภาพได้นั้น จะต้องประกอบด้วย (i) โครงสร้างพื้นฐานรองรับกระบวนการโลจิสติกส์เพิ่มมูลค่า (ii) ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศที่ใช้เชื่อมโยงข้อมูลการขนส่งสินค้าและกระบวนการเพิ่มมูลค่าสินค้า ตลอดจนระบบการสื่อสารข้อมูลที่มีประสิทธิภาพ และ (iii) ข้อกฎหมายและระเบียบต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการนำเข้าและส่งออก และกระบวนการโลจิสติกส์ที่เอื้อต่อการประกอบธุรกิจให้บริการโลจิสติกส์เพิ่มมูลค่าภายใน Airport Logistics Park

แนวคิดการพัฒนา Airport Logistics Park นี้ ได้เริ่มเข้ามาในประเทศไทยเมื่อประมาณปี พ.ศ. 2536 โดยสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) ได้ทำการศึกษาความเหมาะสมของการจัดตั้ง Global TransPark ขึ้นในประเทศไทย เพื่อเชื่อมโยงเครือข่ายการผลิตและการขนส่งทางอากาศกับทวีปยุโรปและอเมริกา อย่างไรก็ตาม เนื่องจากปัญหาด้านเศรษฐกิจและการเมืองในขณะนั้น ทำให้การดำเนินการจัดตั้ง Global TransPark ยังไม่สามารถเกิดขึ้นได้

ต่อมาเมื่อมีการเปิดให้บริการท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ได้มีการจัดตั้ง Free Zone ในท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ซึ่งมีหลักการใกล้เคียงกับ Airport Logistics Park โดยให้สินค้าที่อยู่ภายในพื้นที่ดังกล่าว ต้องปลอดภาระภาษีและอากรนำเข้าหรือส่งออก แต่ข้อเท็จจริงในปัจจุบัน สินค้าดังกล่าวยังคงติดภาระภาษีและอากรในบางกรณี อีกทั้งปัญหาการบริหารจัดการการใช้ประโยชน์พื้นที่คลังสินค้า ดังนั้น เพื่อเป็นการขจัดอุปสรรคดังกล่าว จำเป็นต้องพัฒนา Free Zone ในปัจจุบัน ให้เป็นพื้นที่จัดสรรพิเศษที่ใช้ประกอบกิจกรรมด้านโลจิสติกส์ เพื่อสร้างมูลค่าเพิ่มให้แก่สินค้าและธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางอากาศเป็นการเฉพาะ หรือเป็น Airport Logistics Park ที่สมบูรณ์แบบขึ้น

1.3 ความแตกต่างระหว่าง Free Zone กับ Airport Logistics Park

Free Zone นั้น เป็นคำที่บัญญัติตามข้อกำหนดมูลศุลกากรที่ใช้โดยทั่วไป โดยไม่คำนึงถึงรูปแบบของการขนส่งสินค้าเชื่อมโยง แต่ Airport Logistics Park เป็น Technical Term ที่ใช้เฉพาะสำหรับพื้นที่ Free Zone ที่เชื่อมต่อการขนส่งทางอากาศ ซึ่งมีเงื่อนไขและความต้องการในการดำเนินงานภายในที่แตกต่างจาก Free Zone ในพื้นที่อื่นๆ เนื่องจากจะเน้นการดำเนินกิจกรรมโลจิสติกส์ด้านต่างๆ เพื่อเพิ่มมูลค่าให้สินค้าที่ผ่านเข้ามาใช้บริการภายใน

การพัฒนา Airport Logistics Park นั้น ไม่เพียงแต่เป็นการขจัดอุปสรรคด้านกฎระเบียบและการบริหารจัดการภายใน Free Zone ของท่าอากาศยานให้สามารถเอื้อต่อกิจกรรมโลจิสติกส์เพิ่มมูลค่าที่มีประสิทธิภาพเท่านั้น ยังจำเป็นต้องปรับปรุง ส่งเสริม และพัฒนาการบริหารจัดการสิทธิประโยชน์เพิ่มเติมในการส่งเสริมการลงทุนในพื้นที่ พร้อมกับการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานคมนาคมขนส่งเชื่อมโยง Airport Logistics Park ด้วย ดังนั้น Airport Logistics Park จึงเปรียบเสมือนการยกระดับ Free Zone ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิปัจจุบัน ให้เอื้อและเหมาะสมกับกิจกรรมสร้างมูลค่าเพิ่มให้กับสินค้าที่มีการขนส่งทางอากาศ

1.4 ความสำคัญของปัญหา

Free Zone ได้จัดตั้งขึ้นในประเทศไทยโดยมีวัตถุประสงค์เพื่อส่งเสริมให้เกิดการลงทุนและการดำเนินกิจกรรมโลจิสติกส์ระหว่างประเทศเพิ่มมากขึ้น ปัจจุบันการดำเนินการ Free Zone ประสบปัญหาหลายประการ นอกจากไม่สามารถทำให้เกิดกิจกรรมเพิ่มมูลค่าสินค้าได้ตามเป้าหมายแล้ว ยังประสบปัญหาความแออัดที่เกิดขึ้นใน Cargo Terminal ซึ่งได้ส่งผลกระทบต่อโดยตรงในการรองรับปริมาณการขนส่งสินค้าที่กำหนดเป้าหมายรองรับได้คือ 3 ล้านตันต่อปี แต่ในความเป็นจริงในปัจจุบัน รองรับสินค้าได้เพียงประมาณ 1.4 ล้านตันต่อปีเท่านั้น ซึ่งส่วนใหญ่เป็นสินค้านำเข้าและส่งออก ส่วนสินค้าที่ผ่านกระบวนการเพิ่มมูลค่านั้น ยังมีค่อนข้างต่ำ อย่างไรก็ตาม เนื่องจากแนวโน้มปริมาณและมูลค่าการขนส่งสินค้าทางอากาศของภูมิภาคต่างๆ ของโลกมีอัตราการขยายตัวเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง การขนส่งสินค้าทางอากาศจึงทวีความสำคัญต่อเศรษฐกิจของประเทศยิ่งขึ้นตามไปด้วย

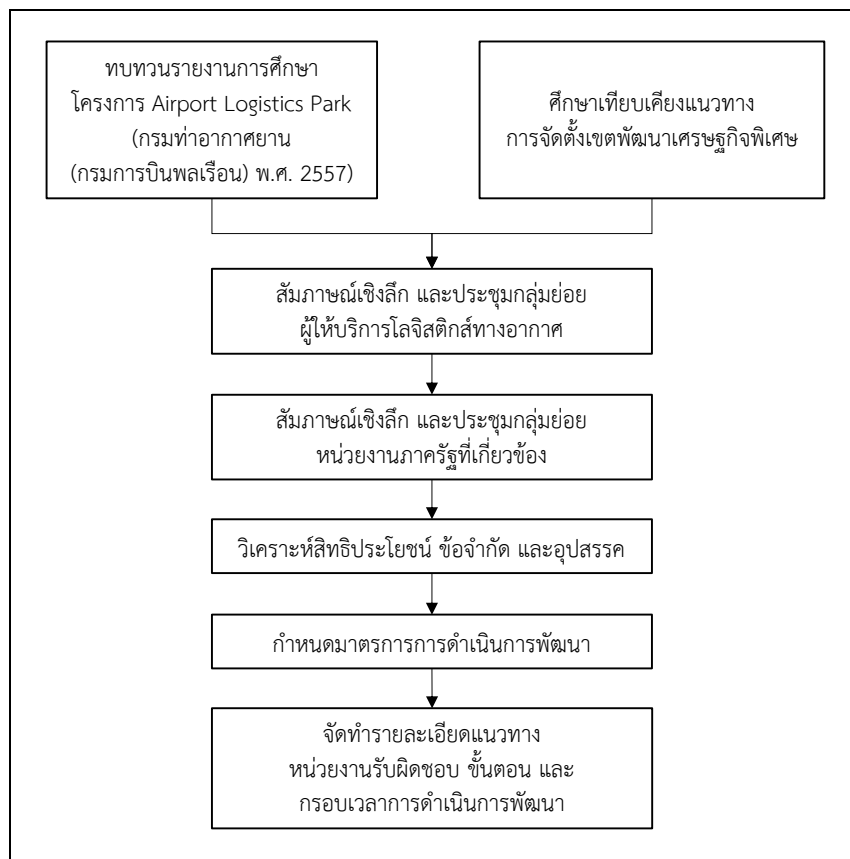
ในปี พ.ศ. 2557 รัฐบาลโดยกรมการบินพลเรือน (กรมท่าอากาศยาน) จึงมีแนวความคิดที่จะยกระดับการดำเนินงาน Free Zone ในท่าอากาศยานสุวรรณภูมิไปสู่การเป็น Airport Logistics Park โดยเน้นการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานสิ่งอำนวยความสะดวกด้านโลจิสติกส์ ที่สามารถเชื่อมโยงฐานการผลิตและการค้าระหว่างประเทศผ่านการขนส่งทางอากาศ เพื่อให้เกิดการพัฒนาแบบก้าวกระโดด (Paradigm Shift) สำหรับธุรกิจโลจิสติกส์และการขนส่งสินค้าทางอากาศ คาดว่าจะทำให้อัตราการเพิ่มขึ้นของปริมาณการขนส่งสินค้าสูงมากกว่าอัตราปกติ เนื่องจาก Airport Logistics Park สามารถอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าและการสร้างมูลค่าเพิ่มมากขึ้น ซึ่งจะสามารถดึงดูดความสนใจจากผู้ให้บริการโลจิสติกส์ (Logistics Service Provider : LSP) ทั้งในประเทศและต่างประเทศ ให้เข้ามาเช่าพื้นที่และใช้บริการใน Airport Logistics Park มากขึ้น ทั้งยังเป็นการเพิ่มความสามารถในการแข่งขันด้านการขนส่งของประเทศอีกด้วย โดยกรมการบินพลเรือน (กรมท่าอากาศยาน) ได้ดำเนินการศึกษาและจัดทำแผนในการพัฒนา Airport Logistics Park ในประเทศไทย และได้จัดทำโครงการนำร่องเพื่อหาแนวทางการพัฒนาพื้นที่ Free Zone ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ให้เป็น Airport Logistics Park ที่สมบูรณ์แบบ

อย่างไรก็ตาม จากการที่หน่วยงานที่เกี่ยวข้องยังมิได้เริ่มดำเนินการนำผลการศึกษาและข้อเสนอของโครงการนำร่องข้างต้นไปสู่การปฏิบัติ ประกอบกับเป็นช่วงเวลาที่มีการเปลี่ยนแปลงกฎหมายที่มีนัยสำคัญต่อการพัฒนา Free Zone ให้กลายเป็น Airport Logistics Park กล่าวคือ การยกเลิกพระราชบัญญัติศุลกากร พ.ศ. 2469 และใช้บังคับพระราชบัญญัติศุลกากร พ.ศ. 2560 แทนด้วยเหตุดังกล่าว จึงมีความจำเป็นต้องดำเนินการศึกษาและจัดทำแนวทางและขั้นตอนการพัฒนา Airport Logistics Park ในท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ในลักษณะของโครงการนำร่องภายใต้การศึกษาจัดทำแผนแม่บทการขนส่งทางอากาศของประเทศไทยขึ้น เพื่อให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องสามารถนำไปสู่การปฏิบัติได้ โดยสอดคล้องกับกฎหมายที่มีการเปลี่ยนแปลง

1.5 วัตถุประสงค์ของโครงการ

- 1.5.1 เพื่อให้มีแนวทางและขั้นตอนการพัฒนาเขตปลอดอากร (Free Zone) ในท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ให้เป็น Airport Logistics Park อย่างเป็นรูปธรรม
- 1.5.2 เพื่อใช้เป็นแนวทางการพัฒนา Airport Logistics Park กับท่าอากาศยานอื่นๆ ต่อไปในอนาคต

1.6 ขั้นตอนการดำเนินการศึกษา



ที่มา: ที่ปรึกษา

รูปที่ 1.6-1 ขั้นตอนการศึกษาของโครงการ

ผลที่ได้รับจากการศึกษา จะช่วยให้หน่วยงานผู้รับผิดชอบในการวางแผนพัฒนาและดำเนินการที่เกี่ยวข้องมีแนวทางรูปแบบและขั้นตอนการดำเนินการพัฒนา Free Zone ในท่าอากาศยานสุวรรณภูมิในปัจจุบันไปสู่การเป็น Airport Logistics Park ให้มีผลในทางปฏิบัติอย่างเป็นรูปธรรม และสมบูรณ์แบบต่อไป

บทที่ 2

การดำเนินการเขตปลอดอากร (Free Zone)

ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

บทที่ 2 การดำเนินการเขตปลอดอากร (Free Zone) ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

เขตปลอดอากร (Free Zone) ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิในปัจจุบัน เป็นพื้นที่จัดสรรพิเศษเพื่อประกอบกิจกรรมด้านโลจิสติกส์ เพื่อสนับสนุนอุตสาหกรรม การค้า และการขนส่งสินค้าทางอากาศของท่าอากาศยาน ทำหน้าที่เป็นเขตพื้นที่ที่กำหนดไว้สำหรับการประกอบอุตสาหกรรมพาณิชย์กรรม หรือกิจการอื่นที่เป็นประโยชน์แก่เศรษฐกิจของประเทศ โดยสินค้าที่นำเข้าเขตดังกล่าว จะได้รับสิทธิประโยชน์ทางอากรตามพระราชบัญญัติศุลกากร พ.ศ. 2560

Free Zone อยู่ภายใต้ข้อบังคับของกรมศุลกากรตั้งแต่การจัดตั้งและการอนุญาตประกอบกิจกรรมต่างๆ ทางเศรษฐกิจ สำหรับ Free Zone ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ มี ทอท. เป็นผู้จัดการพื้นที่ ทั้งพื้นที่ท่าอากาศยาน และพื้นที่ Free Zone ด้วย โดยพื้นที่ Free Zone ประกอบด้วย พื้นที่ให้บริการด้านการขนส่งสินค้าประมาณ 660,000 ตารางเมตร แบ่งเป็น 2 ส่วนหลัก

1) พื้นที่หวงห้าม (Restricted Area) ประกอบด้วย 3 โซนหลัก ได้แก่

- โซนที่ 1 ประกอบด้วย อาคาร Cargo Terminal มีหน้าที่นำสินค้าขึ้น-ลงอากาศยาน ตามที่เจ้าของสินค้าตกลง ปัจจุบันในเขตปลอดอากร ประกอบด้วย 2 อาคาร ดำเนินการโดย (i) บริษัท การบินไทย จำกัด มหาชน (TG) พื้นที่ 90,000 ตารางเมตร รองรับสินค้าได้ 1.2 ล้านตัน/ปี และ (ii) บริษัท ดับบลิวเอฟเอสฟู้ดส์ จำกัด (Bangkok Flight Services (BFS)) พื้นที่ 55,700 ตารางเมตร รองรับสินค้าได้ 450,000 ตัน/ปี ทั้ง TG และ BFS ดำเนินการภายใน Cargo Terminal ด้วยรูปแบบการรับสัมปทานจาก ทอท.
- โซนที่ 2 ประกอบด้วย อาคารคลังสินค้าสร้างมูลค่าเพิ่ม (VAA Warehouse หรือ WH-1 ถึง WH-3) จำนวน 3 หลัง โดยเปิดให้ผู้ให้บริการโลจิสติกส์สำหรับการขนส่งสินค้าทางอากาศ สามารถเช่าพื้นที่ภายใน
- โซนที่ 3 ประกอบด้วย อาคารคลังสินค้า WH-4 ซึ่งมีวัตถุประสงค์เพื่อประกอบกิจกรรม Multimodal Transfer นอกจากนี้ยังมีอาคารอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง ได้แก่
 - (1) อาคารตรวจสอบสินค้าขาเข้า (Customs Import Clearance Building หรือ CI)
 - (2) อาคารศูนย์บริการเขตปลอดอากร (Service Center หรือ S1)
 - (3) สถานีตรวจสอบสินค้า (Checking Post หรือ CP)

2) พื้นที่สาธารณะ (Public Area) อันเป็นที่ตั้งของอาคารสำนักงานบริษัทเอกชน (Agent Office) อาคารสำนักงานของกรมศุลกากร และสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับผู้ที่ต้องมาทำงานหรือมาใช้บริการที่ Free Zone

โดยผังพื้นที่หวงห้ามและพื้นที่สาธารณะของ Free Zone ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ แสดงดังรูปที่ 2-1



ที่มา: ปรับปรุงจากรายงานการศึกษาความเป็นไปได้ในการสร้างเขตอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ (Logistics Park) สำหรับการขนส่งทางอากาศในประเทศไทย (กรมท่าอากาศยาน (กรมการบินพลเรือน) พ.ศ. 2557)

รูปที่ 2-1 ผังพื้นที่ Free Zone ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

เมื่อสินค้าเข้ามาโดยอากาศยานที่ลง (Inbound Flight) ที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ มีกระบวนการในการนำสินค้าเข้า-ออก จากท่าอากาศยานเพื่อเข้าสู่ประเทศไทย โดยแยกได้เป็นสองกรณี ดังนี้

กรณีที่ 1 : การนำสินค้าเข้ามาในประเทศไทยเพื่อการอุปโภคบริโภคภายในประเทศโดยตรง สินค้าถูกลำเลียงออกจาก รางบรรจุบรรทุกของอากาศยานและเคลื่อนย้ายเข้ามาที่ Cargo Terminal ของ TG หรือ BFS เพื่อรอผู้นำเข้า ดำเนินการพิธีการศุลกากรขาเข้าและชำระอากรตามปกติ หลังจากนั้นสินค้าจึงถูกตรวจปล่อยออกไปจากพื้นที่ Free Zone ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

กรณีที่ 2 : การนำสินค้าเข้ามาในประเทศไทยเพื่อทำกิจกรรมเพิ่มมูลค่า (Value-added Activities) ภายใน Free Zone ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ สินค้าดังกล่าวถูกลำเลียงออกจากรางบรรจุบรรทุกของอากาศยานและเคลื่อนย้ายเข้ามา ที่ Cargo Terminal ของ TG หรือ BFS ก่อน แล้วดำเนินการเคลื่อนย้ายต่อไปยังคลังสินค้าสร้างมูลค่าเพิ่ม (Value-added Warehouses) ภายในพื้นที่ Value-added Area (VAA) โดยผู้นำเข้ายังคงต้องดำเนินการ พิธีการศุลกากรขาเข้าประเภทใบขนสินค้าโอนย้ายเข้า Free Zone แต่ได้รับการยกเว้นอากรขาเข้าสำหรับกิจกรรม ที่เกิดขึ้นใน VAA

ในทางกลับกัน เมื่อผู้ส่งออกต้องการส่งสินค้าออกนอกประเทศไทยทางอากาศที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ผู้ส่งออกต้องดำเนินการ พิธีการศุลกากรขาออกตามปกติ จากนั้นสินค้าจึงถูกลำเลียงเข้ามาที่ Cargo Terminal ของ TG หรือ BFS เพื่อรอเที่ยวบิน ที่ระบุไว้มาถึง แล้วจึงลำเลียงเข้ารางบรรจุบรรทุกของอากาศยานต่อไป

ส่วนการนำสินค้าในประเทศเข้าไปใน Free Zone ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ทั้งสินค้าเข้ามาผลิตและส่งออก (ตามพระราชบัญญัติศุลกากร พ.ศ. 2560) สินค้าจากคลังสินค้าทัณฑ์บน สินค้าที่ได้รับการส่งเสริมการลงทุน สินค้าจาก Free Zone อื่น และเขตอุตสาหกรรมส่งออกนั้น สามารถลำเลียงเข้าไปพื้นที่ VAA ได้โดยต้องมีการขออนุญาตนำสินค้า เข้าไปใน VAA และดำเนินพิธีการศุลกากรขาออกตามปกติ ภายหลังจากที่ได้ดำเนินการกิจกรรมเพิ่มมูลค่าเสร็จสิ้นแล้ว สามารถ ส่งสินค้าออกไปนอกประเทศได้ แต่ต้องลำเลียงสินค้าผ่านเข้าไปที่ Cargo Terminal ของ TG หรือ BFS ก่อน เพื่อรอเที่ยวบิน ที่ระบุไว้ แล้วจึงลำเลียงเข้ารางบรรจุบรรทุกของอากาศยานต่อไป

2.1 การบริหารจัดการภายใน

การบริหารเขต Free Zone และการกำกับดูแล Cargo Terminal ทั้ง 2 อาคารนั้น บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) (ทอท.) ได้เข้ามาบริหารจัดการหลังจากที่มีการยกเลิกสัญญาสัมปทานของบริษัท ยูนิเวอร์แซล เอวีเอชั่น เซอร์วิสেস จำกัด (UAS) ในเดือนพฤศจิกายน พ.ศ. 2559 โดยใช้พนักงานของ ทอท. เข้ามาดำเนินการแทน และมีโครงสร้างในการบริหารจัดการเขตปลอดอากร แบ่งออกเป็น 5 ส่วนงาน คือ

- (1) ส่วนแผนการขนส่งสินค้าทางอากาศ ดูแลเกี่ยวกับโครงสร้างพื้นฐานของเขตปลอดอากร
- (2) ส่วนปฏิบัติการขนส่งสินค้าทางอากาศ ดูแลเกี่ยวกับเรื่องความปลอดภัย
- (3) ส่วนสิ่งอำนวยความสะดวก ดูแลเรื่องการบริหารจัดการด้านสาธารณูปโภค เช่น น้ำ ไฟฟ้า เป็นต้น
- (4) ส่วนสัญญาและรายได้ ดูแลในเรื่องการจัดทำสัญญา และการบริหารการจัดเก็บรายได้
- (5) ส่วนอำนวยการ ดูแลด้านการจัดซื้อ จัดจ้าง เป็นต้น

สำหรับการบริหารจัดการในภาพรวมนั้น ได้มีการกวดขันในเรื่องกฎ ระเบียบต่างๆ ในการขนส่งสินค้าทางอากาศ เพื่อให้เป็นไปตามกฎหมายศุลกากร และกฎระเบียบต่างๆ ที่ใช้ในเขต Free Zone หลังจากทอท. เข้ามาดำเนินการได้ประมาณ 1 ปี อัตราการขยายตัวของ Cargo Terminal อยู่ที่ประมาณร้อยละ 12 และผลตอบรับจากผู้ให้บริการดีขึ้น ทั้งในด้านการบริหารจัดการ การต่อสัญญาที่รวดเร็วขึ้น และการอำนวยความสะดวกเรื่องทั่วไปที่ดีขึ้น

ภายใน Free Zone ประกอบด้วย 3 โซน ตามข้อกำหนดของกรมศุลกากร เพื่อควบคุมการเคลื่อนย้ายสินค้าภายใน โดยโซน 1 ได้แก่ พื้นที่ Cargo Terminal โซน 2 ได้แก่พื้นที่คลังสินค้าสร้างมูลค่าเพิ่ม หลังที่ 1 ถึงหลังที่ 3 และโซน 3 ได้แก่ คลังสินค้าสร้างมูลค่าเพิ่ม หลังที่ 4 ซึ่งได้ถูกกำหนดให้เป็นคลังสินค้าเพื่อ Multimodal Transport เพื่อให้บริการกิจกรรม สินค้าผ่านแดนต่อไปในอนาคต สำหรับการเคลื่อนย้ายสินค้าภายใน Free Zone ต้องมีการใช้เอกสารใบคำร้องเพื่อขอโอนย้าย สินค้าระหว่างโซน เพื่อให้ทราบว่าสินค้าดังกล่าวถูกเคลื่อนย้ายไปที่ใดและใครเป็นเจ้าของ

การบริหารจัดการพื้นที่ Free Zone จากปริมาณพื้นที่ใช้สอยทั้งหมด 440,000 ตารางเมตร เมื่อเปรียบเทียบกับของเดิมที่อยู่ภายใต้สัมปทานของ UAS มีพื้นที่ที่ไม่ได้ใช้ประมาณร้อยละ 40 แต่เมื่อ ทอท. เข้ามาบริหาร Free Zone ขณะนี้มีโครงการใช้พื้นที่จนเกือบเต็มความจุ โดย ทอท. ได้เปิดให้ผู้ประกอบการขอใบอนุญาตจากกรมศุลกากร (กศก.185) เพื่อเข้าดำเนินการใน Free Zone ซึ่งอยู่ในระหว่างดำเนินการ เมื่อผู้ประกอบการได้รับใบอนุญาตและเข้าดำเนินการกิจการใน Free Zone เต็มตามจำนวนที่มีการยื่นคำร้องแล้ว ปริมาณการใช้งานจะเต็มตามความจุที่รองรับได้

การกำกับดูแลสัมปทาน Cargo Terminal ของ TG และ BFS นั้น ปัจจุบันทั้งสองบริษัทได้ยื่นขอขยายพื้นที่ Cargo Terminal ซึ่งได้รับอนุมัติจาก ทอท. แล้ว โดยที่ BFS จะสามารถขยายพื้นที่ได้จำนวน 30,000 ตารางเมตร และ TG จำนวน 20,000 ตารางเมตร

การพัฒนาระบบสารสนเทศในเขต Free Zone ขณะนี้ได้มีการใช้ระบบ FDMS (Free Zone Data Management System) ของกรมศุลกากร ซึ่งจะทำหน้าที่ส่งข้อมูลรายละเอียดต่างๆ เชื่อมโยงกับกรมศุลกากร ภายใต้พระราชบัญญัติศุลกากร พ.ศ. 2560 ฉบับใหม่ นอกจากนี้ ทอท. มีโครงการในการจัดทำ Trade Net ซึ่งจะรายงานเกี่ยวกับการเคลื่อนไหวทั้งหมดของสินค้าเป็นระบบ Real Time ซึ่งอยู่ในระหว่างเสนอเป็นโครงการในอนาคต

สำหรับอัตราค่าเช่าพื้นที่ปัจจุบัน เป็นอัตรา Flat Rate โดยไม่ได้มีการปรับในระยะ 10 ปีที่ผ่านมา ส่วนลักษณะสัญญา มีระยะเวลาเช่าพื้นที่ 3 ปี

นอกจากนี้ ทอท. ยังมีแผนที่จะใช้พื้นที่ที่เหลืออยู่ 8 Unit เพื่อดำเนินการ Build ULD, Build Pallets ก่อนส่งสินค้าออกไปให้ Cargo Terminal ซึ่ง ทอท. จะคัดเลือกผู้ประกอบการที่เหมาะสมเข้ามาลงทุน

2.2 ปัญหาและอุปสรรค

ภาคการขนส่งสินค้าและโลจิสติกส์ทางอากาศ นับว่ามีความสำคัญต่อเศรษฐกิจของไทยค่อนข้างมาก โดยจากสถิติมูลค่าการนำเข้าและส่งออกสินค้าทางอากาศในปี พ.ศ. 2560 มีสัดส่วนประมาณร้อยละ 23.86 ของมูลค่าการนำเข้าและส่งออกทั้งหมดของประเทศ ทั้งนี้ มีสัดส่วนปริมาณการขนส่งเพียงประมาณร้อยละ 1 เท่านั้น โดยภาครัฐได้มีความพยายามพัฒนาการขนส่งสินค้าทางอากาศโดยให้มี Cargo Terminal และจัดตั้ง Free Zone ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิขึ้น เพื่อให้สินค้าที่อยู่ภายใน Free Zone ปลอดการนำเข้าและส่งออก เพื่อกระตุ้นกิจกรรมการนำเข้า-ส่งออกสินค้าทางอากาศ รวมทั้งการสร้างมูลค่าเพิ่มที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้าทางอากาศ (ภาคผนวก ค ข้อมูลสถิติการขนส่งสินค้าทางอากาศ)

อย่างไรก็ตาม การขนส่งสินค้าทางอากาศ และการดำเนินงานของ Free Zone ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิที่ผ่านมา ยังมีปัญหาและอุปสรรคที่ได้ส่งผลกระทบต่อการทำงานของผู้ประกอบการโลจิสติกส์และเจ้าของสินค้า ทั้งปัญหาในการปฏิบัติงานในกระบวนการนำเข้า-ส่งออกสินค้า และปัญหากระบวนการสร้างมูลค่าเพิ่มในเขต Free Zone จึงได้ส่งผลทำให้เกิดต้นทุนที่ไม่จำเป็นแก่ผู้ประกอบการ และได้ส่งผลทำให้ Free Zone ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ยังไม่สามารถเป็นเครื่องมือกระตุ้นการสร้างมูลค่าเพิ่มและกิจกรรมทางเศรษฐกิจของการขนส่งทางอากาศ และการแข่งขันได้ โดยสามารถกล่าวได้ว่า ปัญหาสำคัญเกี่ยวข้องกับ 2 เรื่องหลัก คือ (i) ปัญหาด้านข้อกฎหมาย และ (ii) ปัญหาด้านการจัดการซึ่งได้ส่งผลให้เกิดปัญหา ทั้งปัญหาด้านราคาการให้บริการที่ไม่ยืดหยุ่น และการมีขั้นตอนการดำเนินการที่ขาดความสะดวกรวดเร็ว ก่อให้เกิดต้นทุนแก่ผู้ประกอบการ

ทั้งนี้ ในการวิเคราะห์ปัญหา อุปสรรค และผลกระทบดังกล่าวในรายละเอียด เพื่อหาแนวทางและมาตรการแก้ไขเพื่อการพัฒนา Free Zone ให้มีประสิทธิภาพ และเป็น Airport Logistics Park ที่สมบูรณ์แบบนั้น ได้จัดให้มีการประชุมหารือผู้มีส่วนเกี่ยวข้องทั้งภาครัฐและผู้ประกอบการเอกชน 2 ครั้ง คือ

- ครั้งที่ 1 การประชุมกลุ่มย่อย เอกชนที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับ Free Zone สรุปผลการประชุม แสดงดังภาคผนวก ก (สรุปผลการประชุมกลุ่มย่อยเพื่อรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ “การจัดทำแนวทางและขั้นตอนการพัฒนา Airport Logistics Park ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ” ครั้งที่ 1)
- ครั้งที่ 2 การประชุมกลุ่มย่อย หน่วยงานภาครัฐที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับ Free Zone สรุปผลการประชุม แสดงดังภาคผนวก ข (สรุปผลการประชุมกลุ่มย่อยเพื่อรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ “การจัดทำแนวทางและขั้นตอนการพัฒนา Airport Logistics Park ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ” ครั้งที่ 2)

โดยขั้นตอนการวิเคราะห์ประเด็นปัญหาที่เป็นอุปสรรคต่อการปฏิบัติงานใน Free Zone และแนวทางการพัฒนาสู่การเป็น Airport Logistics Park แสดงดังรูปที่ 2.2-1



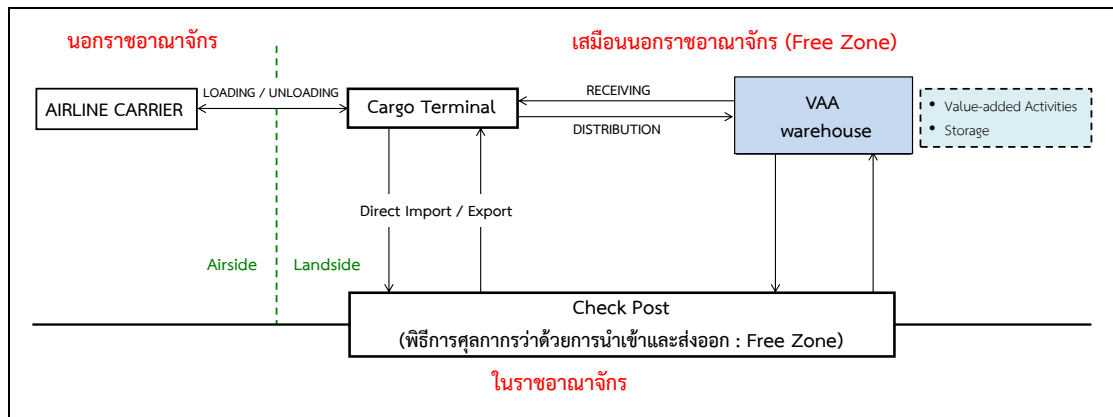
ที่มา: ทีปรีक्षा

รูปที่ 2.2-1 ขั้นตอนการวิเคราะห์ประเด็นปัญหาที่เป็นอุปสรรคต่อการปฏิบัติงานใน Free Zone และแนวทางการพัฒนาสู่การเป็น Airport Logistics Park

2.2.1 ประเด็นปัญหาและผลกระทบด้านข้อกฎหมาย

กรมศุลกากรมีหน้าที่ตรวจสอบเอกสารที่เกี่ยวข้องกับการนำเข้าส่งออกนอกราชอาณาจักร เพื่อการเก็บอากรและกำกับดูแล Free Zone ตามกฎหมายของการจัดตั้ง Free Zone เพื่อวัตถุประสงค์ในการอำนวยความสะดวกทางการค้า ทำให้เกิดสิทธิประโยชน์ รวมถึงการลดขั้นตอนของการจัดการเอกสาร ลดระยะเวลาดำเนินงาน ขณะเดียวกันก็ยังสามารถดำเนินการตามอำนาจหน้าที่ได้อย่างมีประสิทธิภาพด้วย

ประเด็นข้อกฎหมาย จึงเกี่ยวข้องกับพิธีการศุลกากร เอกสารที่เกี่ยวข้องกับการนำเข้า-ส่งออก จากการที่สินค้าที่มีการนำเข้า-ส่งออกโดยตรง (Direct Import/Export) เพื่อขึ้นลงอากาศยาน (Airline Carrier) จะต้องผ่าน Cargo Terminal รวมถึงเอกสารและภาษีอากรที่เกี่ยวข้องกับธุรกรรมที่คลังสินค้าสร้างมูลค่าเพิ่ม แล้วมีการเคลื่อนย้ายเข้าออก Cargo Terminal ซึ่งมีรายละเอียดและขั้นตอนหลักการเคลื่อนย้ายสินค้าใน Free Zone ซึ่งกรมศุลกากรเป็นผู้ตรวจสอบกระบวนการทั้งในส่วนที่เกี่ยวข้องกับ Cargo Terminal และคลังสินค้าสร้างมูลค่าเพิ่ม ดังรูปที่ 2.2-2 นอกจากนี้ ยังมีประเด็นข้อกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับขั้นตอนการทำงานและภาษีอื่นๆ ของการประกอบกิจกรรมสร้างมูลค่าเพิ่มในเขต Free Zone ด้วย



ที่มา: ปรับปรุงจากรายงานการศึกษาความเป็นไปได้ในการสร้างเขตอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ (Logistics Park) สำหรับการขนส่งทางอากาศในประเทศไทย (กรมท่าอากาศยาน (กรมการบินพลเรือน) พ.ศ. 2557)

รูปที่ 2.2-2 หลักการเคลื่อนย้ายสินค้าใน Free Zone

ปัจจุบันกรมศุลกากรและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับเอกสารนำเข้า-ส่งออก ได้เร่งดำเนินการปรับปรุงข้อกำหนดและระเบียบปฏิบัติให้ยืดหยุ่นมากขึ้น โดยได้ออกเป็นพระราชบัญญัติศุลกากร พ.ศ. 2560 แต่ยังคงมีอุปสรรคข้อกำหนดบางประเด็น ที่ส่งผลกระทบต่อ การประกอบกิจการภายใน Free Zone ได้แก่ (i) ข้อกำหนดเกี่ยวกับศุลกากร (ii) ข้อกำหนดเกี่ยวกับภาษีมูลค่าเพิ่ม และ (iii) ข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือน ฉบับที่ 93 สรุปได้ดังนี้

1) ข้อกำหนดเกี่ยวกับศุลกากร

กรมศุลกากรได้ประกาศใช้พระราชบัญญัติศุลกากร พ.ศ. 2560 ใช้บังคับเมื่อวันที่ 13 พฤศจิกายน พ.ศ. 2560 โดยมีวัตถุประสงค์ ส่วนหนึ่งเพื่อแก้ปัญหาที่เกี่ยวกับการปฏิบัติงานในเขต Free Zone ของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ อย่างไรก็ตาม กฎหมายดังกล่าว ยังไม่สามารถแก้ปัญหาให้หมดไปได้ เนื่องจากยังไม่สามารถจัดขั้นตอนที่ใช้การตัดสินใจของเจ้าหน้าที่ (Human Judgement) และนำระบบการนำส่งข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์มาใช้โดยสมบูรณ์ได้ ซึ่งทำให้ยังมีขั้นตอนและการจัดทำเอกสารที่ก่อให้เกิดความ ไม่สะดวกและเป็นการเพิ่มต้นทุนให้แก่ผู้ประกอบการ นอกจากนี้ ยังมีประเด็นอื่นๆ อีก เช่น ข้อจำกัดของระยะเวลาที่อนุญาต ให้ผู้ประกอบการจัดเก็บสินค้าในคลังสินค้าสร้างมูลค่าเพิ่ม เป็นต้น

2) ข้อกำหนดเกี่ยวกับภาษีมูลค่าเพิ่ม

ข้อกำหนดที่เกี่ยวกับการเรียกเก็บภาษีมูลค่าเพิ่ม ในกรณีที่มีการนำสินค้าเข้ามาจัดเก็บ หรือประกอบกิจกรรมสร้างมูลค่าเพิ่ม (เช่น Packaging/Repackaging, Vendor-managed Inventory (VMI), Sorting เป็นต้น) ยังจำเป็นต้องใช้การตัดสินใจของเจ้าหน้าที่ ทำให้ผู้ประกอบการโลจิสติกส์ถูกเรียกเก็บภาษีมูลค่าเพิ่ม จากฐานมูลค่าของสินค้าที่นำเข้ามาผ่านกิจกรรม สร้างมูลค่าเพิ่ม ทั้งที่เป็นการดำเนินการภายในเขต Free Zone (ซึ่งโดยหลักการต้องถือเสมือนว่าเป็นการดำเนินการ นอกราชอาณาจักร) ทำให้เกิดต้นทุนเพิ่มเติมแก่ผู้ประกอบการโลจิสติกส์และเจ้าของสินค้า

3) ข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือน ฉบับที่ 93

“ตัวแทนควบคุม” (Regulated Agent) หมายความว่า ตัวแทน (Agent) ผู้รับจัดการขนส่งสินค้า (Freight Forwarder) และ องค์กรอื่นซึ่งทำธุรกิจกับผู้ดำเนินการเดินอากาศ และได้จัดให้มีการควบคุมการรักษาความปลอดภัยสินค้าหรือไปรษณีย์ภัณฑ์ ตามที่กำหนดในข้อบังคับนี้ โดยการได้รับการแต่งตั้งให้เป็น Regulated Agent จะทำให้สามารถดำเนินการพิธีการทางศุลกากร และเคลื่อนย้ายสินค้าภายใน Free Zone ได้โดยสะดวกและรวดเร็ว อย่างไรก็ตาม ในทางปฏิบัติ การขอรับการแต่งตั้งเป็น Regulated Agent มีความยุ่งยากพอสมควร ทำให้ในปัจจุบันมีผู้ได้รับอนุญาตเป็น Regulated Agent เพียง 2 ราย เท่านั้น

แม้ว่าประเด็นปัญหาข้างต้นจัดเป็นปัญหาที่เกี่ยวข้องกับกฎระเบียบ แต่บางประเด็นไม่ได้เป็นปัญหาที่เกี่ยวข้องกับกฎหมายโดยตรง เช่น

- ปัญหาอันเกิดจากกฎหมายที่ใช้บังคับในปัจจุบันไม่สอดคล้องกับแผนพัฒนาและนโยบายภาพรวม ซึ่งไม่สามารถอำนวยความสะดวกการดำเนินการได้อย่างแท้จริง หรือยังไม่สามารถแก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้นได้ เช่น กฎหมายหลายฉบับยังครอบคลุมไปไม่ถึงการดำเนินการของ Free Zone สำหรับการขนส่งทางอากาศ ซึ่งมีลักษณะกิจกรรมแตกต่างจาก Export Processing Zone (EPZ) หรือเขตปลอดอากรสำหรับการขนส่งสินค้าทางเรือ
- ปัญหาอันเกิดจากกฎหมายที่ใช้บังคับในปัจจุบันไม่ทันต่อการเปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็วของอุตสาหกรรมการบิน อุตสาหกรรมที่อาศัยการขนส่งทางอากาศ และการแข่งขันของตลาดการขนส่งสินค้าที่รุนแรงขึ้นได้
- ปัญหาอันเกิดจากการบังคับใช้ (Application of Law) โดยเฉพาะการตีความของเจ้าหน้าที่ (Human Judgement) เกี่ยวกับกระบวนการดำเนินการภายใน Free Zone จนกลายเป็นอุปสรรคของการดำเนินการขนส่งสินค้าทางอากาศ และกิจกรรมทางเศรษฐกิจที่เกี่ยวข้อง
- ปัญหาความเข้าใจไม่ตรงกันระหว่างผู้ประกอบการ และเจ้าหน้าที่ผู้บังคับใช้กฎหมาย เนื่องจากระเบียบปฏิบัติมีการเปลี่ยนแปลงบ่อยครั้งและมีรายละเอียดปลีกย่อย หากผู้บังคับใช้กฎหมายไม่ได้มีการประชาสัมพันธ์เพื่อสร้างความเข้าใจอย่างเพียงพอ จะทำให้ผู้ประกอบการเข้าใจผิด และปฏิบัติไม่ถูกต้องตามระเบียบ

รายละเอียดประเด็นปัญหาและผลกระทบด้านข้อกฎหมายต่อกิจกรรมภายใน Free Zone แสดงดังตารางที่ 2.2-1

ตารางที่ 2.2-1 ประเด็นปัญหาและผลกระทบด้านข้อกฎหมายต่อกิจกรรมภายใน Free Zone

ประเด็นปัญหา	ผลกระทบ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
ข้อกฎหมายเกี่ยวกับศุลกากร (พระราชบัญญัติศุลกากร พ.ศ. 2560)		
1) แม้กฎหมายแม่บทกำหนดให้ของที่นำเข้ามาในราชอาณาจักรเพื่อนำเข้าไปในเขตปลอดอากรได้รับยกเว้นอากรขาเข้า แต่หลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขการได้รับยกเว้นอากรต่างๆ ¹ นั้น จะต้องกำหนดเป็นกฎกระทรวง จึงมีผลใช้บังคับ	• เกิดความล่าช้าในกระบวนการโลจิสติกส์ ซึ่งต้องการความรวดเร็วทันต่อสภาวะการแข่งขันในปัจจุบัน • ความซับซ้อนของขั้นตอนและการขาดความชัดเจนในทางปฏิบัติ ส่งผลให้ผู้ประกอบการขาดความมั่นใจที่จะลงทุนประกอบกิจการในเขต Free Zone	• ภาษีศุลกากร : กรมศุลกากร • ค่าธรรมเนียมต่างๆ : กรมศุลกากร, กรมป่าไม้, กรมประมง, กรมสรรพสามิต
2) นอกจากกระบวนการออกกฎกระทรวงจะใช้ระยะเวลานานแล้ว หลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขบางประการในปัจจุบัน รวมทั้งแนวทางการวินิจฉัยการได้รับยกเว้นอากร ยังมีความซับซ้อนและขาดความชัดเจนในทางปฏิบัติ	• สิ่งเหล่านี้เป็นอุปสรรคต่อการแข่งขันของผู้ประกอบการและยังก่อให้เกิดการพัฒนาเขตปลอดอากร (Free Zone) ที่มีประสิทธิภาพด้วย • ตัวอย่างเช่น การยกเว้นการจัดเก็บอากรสำหรับของที่นำเข้าเขตปลอดอากรและยกเว้นอากรขาออกสำหรับของที่ปล่อยออกจากเขตปลอดอากร เช่น เครื่องจักร อุปกรณ์ เครื่องมือ เครื่องใช้ที่จำเป็นต่อการประกอบกิจการ ประกอบ หรือติดตั้งโรงงานหรืออาคารในเขตปลอดอากร จะต้องมียกเว้นและเงื่อนไขต่างๆ โดยออกเป็นกฎกระทรวง อาจต้องใช้ระยะเวลานาน เป็นต้น	
3) แนวทางปฏิบัติ การตีความและการพิจารณาวินิจฉัยตามพิธีการศุลกากรหรือดำเนินการในกระบวนการทางศุลกากร มีความแตกต่างกันตามแต่ละท่าอากาศยาน ทำให้เกิดความสับสนในหมู่ผู้ประกอบการ	• ผู้ประกอบการไม่สามารถคาดการณ์ล่วงหน้าเพื่อเตรียมตัวดำเนินการในกระบวนการทางศุลกากร เนื่องจากมีความแตกต่างกันตามแต่ละท่าอากาศยาน บางครั้งจึงเกิดความล่าช้าในขั้นตอนนี้	• กรมศุลกากร

¹ พระราชบัญญัติศุลกากร พ.ศ. 2560 มาตรา 151 ให้ของที่นำเข้ามาในราชอาณาจักรเพื่อนำเข้าไปในเขตปลอดอากรได้รับยกเว้นอากรขาเข้า ในกรณีดังต่อไปนี้

- 1) เครื่องจักร อุปกรณ์ เครื่องมือและเครื่องใช้รวมทั้งส่วนประกอบแห่งของดังกล่าวที่จำเป็นต่อการประกอบกิจการ โดยให้รวมถึงของที่ใช้ในการสร้าง ประกอบหรือติดตั้งโรงงานหรืออาคารในเขตปลอดอากร
- 2) ของที่นำเข้ามาเพื่อใช้ในการประกอบอุตสาหกรรม พาณิชยกรรม หรือกิจการอื่นใดที่เป็นประโยชน์แก่การเศรษฐกิจของประเทศ หรือ
- 3) ของที่ปล่อยออกมาจากเขตปลอดอากรอื่นให้ยกเว้นอากรขาออกสำหรับของที่ปล่อยออกจากเขตปลอดอากรเพื่อส่งออกไปนอกราชอาณาจักร การยกเว้นอากรขาเข้าและอากรขาออกตามวรรคหนึ่งและวรรคสอง ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์วิธีการ และเงื่อนไขที่กำหนดในกฎกระทรวง

ตารางที่ 2.2-1 ประเด็นปัญหาและผลกระทบด้านข้อกำหนดต่อกิจกรรมภายใน Free Zone (ต่อ)

ประเด็นปัญหา	ผลกระทบ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
ข้อกำหนดเกี่ยวกับภาษีมูลค่าเพิ่ม		
1) แนววินิจฉัยของกรมสรรพากรกรณีการให้บริการภายในเขตปลอดอากร (Free Zone) ถือว่าเข้าลักษณะเป็นการให้บริการในราชอาณาจักร จึงเป็นผู้มีหน้าที่เสียภาษีมูลค่าเพิ่ม 2) กรณีการเพิ่มมูลค่าสินค้า (Value Added) ภายในเขตปลอดอากร (Free Zone) เฉพาะการบรรจุใหม่ ประกอบ หรือเปลี่ยนรูปแบบการบรรจุ เป็นการประกอบกิจการที่ไม่ได้รับยกเว้นภาษีมูลค่าเพิ่ม ตามประมวลรัษฎากร มาตรา 81/3	• ทำให้ผู้ประกอบการโลจิสติกส์มีภาระภาษีจากกิจการการบรรจุใหม่ ประกอบ หรือเปลี่ยนรูปแบบการบรรจุ อัตราร้อยละ 7 ของมูลค่าธุรกรรมการให้บริการที่เพิ่มขึ้นในชั้นตอนนี้	• กรมสรรพากร
ข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือน ฉบับที่ 93		
• เจื่อนไขและขั้นตอนสำหรับผู้ประกอบการที่ประสงค์จะขอใบรับรองเพื่อเป็น Regulated Agent หรือเป็นตัวแทนควบคุม มีความยุ่งยาก และก่อให้เกิดต้นทุนที่ค่อนข้างสูง สำหรับผู้ที่ขอการรับรอง ²	• เจื่อนไขไม่ดึงดูดให้ผู้ประกอบการที่เป็นบริษัทเอกชนมาสมัครเป็น Regulated Agent ในประเทศไทย ทำให้ในปัจจุบันผู้ประกอบการที่เป็น Regulated Agent มีน้อยราย ไม่เอื้อให้เกิดบรรยากาศการแข่งขันด้านคุณภาพและความรวดเร็วในการให้บริการ ส่งผลกระทบต่อประสิทธิภาพการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ในเขตปลอดอากร นอกจากนี้ ยังทำให้กิจกรรมด้านพิธีการทางศุลกากร ยังจำเป็นต้องดำเนินการที่ Cargo Terminal ไม่สามารถนำออกมาดำเนินการที่คลังสินค้าสร้างมูลค่าเพิ่มได้ ก่อให้เกิดความแออัดภายใน Cargo Terminal	• สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

ที่มา: ที่ปรึกษา

2.2.2 ประเด็นปัญหาและผลกระทบด้านบริหารจัดการ

ปัจจุบันการบริหารจัดการเขตปลอดอากร (Free Zone) และการกำกับดูแลสัญญาของ Cargo Terminal อยู่ในความรับผิดชอบของ ทอท. ทำให้ ทอท. มีหน้าที่ในการจัดเก็บรายได้จากค่าเช่าและค่าบริการภายใน โดยมีหน้าที่หลักในการลงทุน จัดหาสิ่งอำนวยความสะดวกทั้งเชิงกายภาพและข้อมูลการเคลื่อนย้ายสินค้าภายใน Free Zone รวมทั้งการเชื่อมต่อกับ Cargo Terminal ส่วนการดำเนินการภายใน Cargo Terminal เป็นหน้าที่ของ TG และ BFS ในการจัดการสิ่งอำนวยความสะดวกและการเคลื่อนย้ายภายใน Cargo Terminal กับการนำสินค้ายกขนขึ้นลงอากาศยาน โดยกรมศุลกากรทำหน้าที่กำกับดูแลการเก็บภาษีอากรที่เกี่ยวข้องกับการนำเข้า-ส่งออกและระเบียบปฏิบัติด้านการเคลื่อนย้ายสินค้าใน Free Zone

การบริหารจัดการภายใน Free Zone เป็นการจัดการประสานการเคลื่อนย้ายสินค้าภายในส่วนต่างๆ ของ Free Zone โดยกรมศุลกากรในฐานะที่มีหน้าที่ทั้งการกำกับดูแลและอำนวยความสะดวกด้านการเคลื่อนย้ายภายใต้กฎหมาย ต้องอาศัยข้อมูลจากเอกสาร ทอท. ประสานการเคลื่อนย้ายสินค้า โดยนำส่งข้อมูลระหว่างภาคส่วนต่างๆ เพื่อให้การเคลื่อนย้ายภายใน Free Zone มีประสิทธิภาพ มีการใช้พื้นที่ให้เกิดประโยชน์สูงสุด เกิดรายได้สูงสุดและดึงดูดการลงทุน ในขณะที่ผู้บริหาร Cargo Terminal เป็นผู้ประสานการนำส่งสินค้าขึ้นลงอากาศยานให้ถูกต้องและทันเวลา

ปัญหาของการบริหารจัดการ ส่วนใหญ่เกี่ยวข้องกับการอำนวยความสะดวกทางกายภาพและข้อมูลเป็นสำคัญ โดยสรุปประเด็นปัญหาด้านบริหารจัดการและผลกระทบต่อกิจกรรมภายใน Free Zone เป็น 3 กลุ่ม คือ (i) กลุ่มที่เกี่ยวข้องกับประสิทธิภาพของ Cargo Terminal (ii) กลุ่มที่เกี่ยวข้องกับประสิทธิภาพของคลังสินค้าสร้างมูลค่าเพิ่ม (VAA Warehouse) และ (iii) กลุ่มที่เกี่ยวข้องกับการบูรณาการระบบการขนส่งสินค้าทางอากาศ

² ข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือน ฉบับที่ 93 ว่าด้วยการรักษาความปลอดภัยสินค้าและไปรษณียภัณฑ์ทางอากาศ หมวด 2 ตัวแทนควบคุม

1) กลุ่มที่เกี่ยวข้องกับประสิทธิภาพของ Cargo Terminal

ประสิทธิภาพของ Cargo Terminal พิจารณาจากการใช้ประโยชน์ของพื้นที่ที่มีจำกัดทั้งในแนวราบและแนวดิ่ง ให้มีการเคลื่อนไหวนของสินค้า (Cargo Throughput) สูงสุด อย่างไรก็ตาม ปัจจุบัน Cargo Terminal จำนวน 2 แห่งที่บริหารโดย TG และ BFS มีความสามารถในการรองรับสินค้าตามการออกแบบสำหรับ Cargo Terminal ที่เป็นอาคาร 1 ชั้น³ คือ

- Cargo Terminal ที่ TG บริหารอยู่บนพื้นที่ 90,000 ตารางเมตร รองรับสินค้าได้ประมาณ 1.2 ล้านตัน/ปี
- Cargo Terminal ที่ BFS บริหารอยู่บนพื้นที่ 55,700 ตารางเมตร รองรับสินค้าได้ 0.5 ล้านตัน/ปี

อย่างไรก็ตาม ปัจจุบัน Cargo Throughput ผ่าน Cargo Terminal ทั้งสองหลังรวมประมาณ 1.3 ล้านตัน (ในปี พ.ศ.2560) ซึ่งเต็มความสามารถในการรองรับ เกิดปัญหาความแออัดทั้งพื้นที่ภายใน Cargo Terminal และพื้นที่ด้านหน้า การจัดการสินค้าไม่เป็นระเบียบ เนื่องจากมีความจำเป็นต้องใช้พื้นที่ Cargo Terminal ในการขึ้นตู้ ULD (Unit Load Device) และ Packing สินค้าใส่ Pallet ทำให้เสียพื้นที่บางส่วนไป นอกจากนี้ การจัดการที่ใช้กำลังคนค่อนข้างมากแทนการใช้เทคโนโลยีขั้นสูง ระบบการจัดวางสินค้ายังมีการใช้พื้นที่ในแนวดิ่งค่อนข้างน้อย ทำให้พื้นที่แนวราบเกิดความแออัด อีกทั้งการเชื่อมโยงข้อมูลกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในด้านการกำกับดูแลยังต้องใช้เอกสาร (Original Paper) ดังนั้น หากมีการบริหารจัดการที่ดีจะทำให้การเคลื่อนตัวของสินค้าที่ผ่าน Cargo Terminal มีความคล่องตัว สามารถรองรับสินค้าได้มากขึ้น และจะเป็นการกระตุ้นให้เกิดกิจกรรมที่คลังสินค้าสร้างมูลค่าเพิ่ม (VAA Warehouse) เพิ่มมากยิ่งขึ้นด้วย

2) กลุ่มที่เกี่ยวข้องกับประสิทธิภาพของคลังสินค้าสร้างมูลค่าเพิ่ม

คลังสินค้าสร้างมูลค่าเพิ่ม ตามหลักการควรมีอิสระในการเคลื่อนย้ายสินค้า กรณีที่ยังไม่มีการนำเข้า-ส่งออกกราชาอาณาจักรสามารถประกอบกิจกรรมโลจิสติกส์ทางอากาศ สร้างมูลค่าเพิ่มจากกิจกรรมโลจิสติกส์ได้ รวมทั้งสามารถเคลื่อนย้ายสินค้าเข้าออก Cargo Terminal ได้โดยง่าย ภายใต้การกำกับดูแลของกรมศุลกากร และผู้บริหารพื้นที่ (ทอท.) ปัญหาของการใช้พื้นที่คลังสินค้าสร้างมูลค่าเพิ่มที่สำคัญ ได้แก่

- ความสะดวกในการเชื่อมโยงข้อมูลการเคลื่อนย้ายสินค้า โดยในปัจจุบันยังไม่สามารถใช้ระบบเชื่อมโยงข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ได้
- การปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวก และสาธารณูปโภคภายในพื้นที่
- ความยืดหยุ่นของค่าเช่าพื้นที่ให้ดึงดูดการใช้บริการ และตรงกับความต้องการของลูกค้า (Customisation)

3) กลุ่มที่เกี่ยวข้องกับการบูรณาการระบบการขนส่งสินค้าทางอากาศ

การขนส่งสินค้าทางอากาศที่มีประสิทธิภาพ ต้องขับเคลื่อนด้วยทั้งข้อมูลและเครื่องมือด้านกฎหมายเพื่ออำนวยความสะดวกต่อการเคลื่อนย้ายสินค้าให้สามารถตระยะเวลาและขั้นตอนดำเนินการภายใน Free Zone ที่มีประสิทธิภาพ แต่ปัจจุบัน Free Zone ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ยังมีปัญหาการบริหารจัดการข้อมูลในแต่ละภาคส่วนจะต้องร่วมมือกันวิเคราะห์พิจารณา และดำเนินการ เช่น

- ปัญหาจากผังพื้นที่ภายใน Free Zone ที่ Cargo Terminal อยู่ในเขตหวงห้าม แต่มีสินค้านำเข้า-ส่งออกโดยตรงไม่ผ่านคลังสินค้าสร้างมูลค่าเพิ่ม ซึ่งต้องมีพิธีการศุลกากร ทำให้กรมศุลกากรต้องตรวจสอบเอกสารและกำกับดูแลสินค้าลักลอบเพื่อวัตถุประสงค์ในด้านความปลอดภัยในทุกจุดของ Free Zone
- การเชื่อมโยงข้อมูลทั้งหมดให้เป็นระบบเบ็ดเสร็จ (One-Stop Service) รวมถึงระบบ National Single Window ทำให้ลดขั้นตอนเรื่องใบอนุญาตและทำให้ภาครัฐสามารถบริหารจัดการด้านค่าใช้จ่าย และกำกับการเคลื่อนย้ายสินค้า และการพัฒนาการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบได้สะดวกรวดเร็วขึ้นด้วย
- ระบบการจัดการบุคลากร และระเบียบการปฏิบัติงานนอกเวลาราชการของเจ้าหน้าที่ส่วนราชการที่เกี่ยวข้อง ยังไม่สอดคล้องกับระยะเวลาการให้บริการของท่าอากาศยาน เนื่องจากการขนส่งทางอากาศเป็นกิจกรรมที่จำเป็นต้องดำเนินการตลอด 24 ชั่วโมง และไม่มีวันหยุด

³ ประมาณการเฉพาะส่วนจัดการ Cargo Throughput ไม่รวมพื้นที่สำนักงานที่จัดไว้เป็นชั้นที่ 2

จากที่กล่าวมา จึงสรุปประเด็นปัญหาและผลกระทบด้านบริหารจัดการต่อกิจกรรมภายใน Free Zone ดังตารางที่ 2.2-2

ตารางที่ 2.2-2 ประเด็นปัญหาและผลกระทบด้านบริหารจัดการต่อกิจกรรมภายใน Free Zone

ประเด็นปัญหา	ผลกระทบ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
กลุ่มที่เกี่ยวข้องกับประสิทธิภาพของ Cargo Terminal		
1) Cargo Terminal มีการใช้งานไม่เต็มประสิทธิภาพตามที่มีการออกแบบเอาไว้ แม้ว่าปัจจุบันยังไม่สามารถรองรับปริมาณสินค้าได้เต็มตามสัดส่วน เนื่องจาก Cargo Terminal ทำหน้าที่ทั้งพักสินค้าบางส่วนและการจัดการขึ้นแผ่น/ตู้ก่อนนำขึ้นอากาศยาน และไม่ได้เคลื่อนย้ายออกจาก Cargo Terminal อย่างรวดเร็วหลังจากลงอากาศยาน	- การใช้พื้นที่ไม่เต็มประสิทธิภาพ - เกิดความแออัด ไม่เป็นระเบียบ - เสี่ยงต่อการกักกับความปลอดภัย	- กระทรวงคมนาคม - กรมศุลกากร
2) ไม่เกิดการแข่งขันด้านราคาและคุณภาพการให้บริการของผู้ให้บริการ Cargo Terminal 2 รายในปัจจุบัน	ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไม่มีทางเลือกที่จะทำให้ต้นทุนการดำเนินการต่ำที่สุด	กระทรวงคมนาคม
3) ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ยังไม่สามารถนำตู้ ULD มาบรรจุสินค้าเพื่อส่งต่อการขึ้นอากาศยาน หรือเปิดตู้ หลังจากสินค้าในตู้ลงจากอากาศยานที่คลังสินค้าคลังสินค้าสร้างมูลค่าเพิ่ม	- กิจกรรมดังกล่าวทำให้ Cargo Terminal ทำให้พื้นที่แออัด และรองรับสินค้าได้น้อยลงส่งผลให้ Cargo Terminal มีรายได้ค่านำสินค้าขึ้นลงอากาศยานลดลง - การวางแผนจัดการด้านโลจิสติกส์สำหรับการขนส่งทางอากาศทำได้ยากขึ้น จะต้องเผื่อเวลาสำหรับกระบวนการขึ้น/บรรทุก ULD	- บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) - กรมศุลกากร
4) การตรวจปล่อยสินค้าและพิธีการศุลกากรดำเนินการที่ Cargo Terminal	- Cargo Terminal ใช้งานไม่ตรงกับหน้าที่ในการเป็นจุดนำสินค้าขึ้นลงอากาศยาน - การวางแผนจัดการด้านโลจิสติกส์สำหรับการขนส่งทางอากาศทำได้ยากขึ้น จะต้องเผื่อเวลาสำหรับกระบวนการดังกล่าว ที่ Cargo Terminal สินค้ามีการเคลื่อนย้ายช้าลง (พิธีการศุลกากรควรดำเนินการนอกพื้นที่ Cargo Terminal)	- กระทรวงคมนาคม - บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) - กรมศุลกากร
กลุ่มที่เกี่ยวข้องกับประสิทธิภาพของคลังสินค้าสร้างมูลค่าเพิ่ม (VAA Warehouse)		
1) การเคลื่อนย้ายของจากพื้นที่คลังสินค้าของผู้ประกอบการตัวแทนสายการบิน เพื่อนำเข้าไปยังพื้นที่สำหรับเพิ่มมูลค่าสินค้าภายในเขตปลอดอากรท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ให้จัดทำคำร้องขอเคลื่อนย้ายสินค้าจากพื้นที่คลังสินค้าไปยังพื้นที่สำหรับเพิ่มมูลค่าสินค้าเขตปลอดอากร ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ประเด็นปัญหาคือระบบฐานข้อมูลยังไม่สามารถทำงานได้อย่างเต็มประสิทธิภาพ จึงต้องใช้ใบขนณะที่ต้องการเคลื่อนย้ายสินค้า ซึ่งต้องใช้เวลาในการดำเนินการ	ความล่าช้าเกี่ยวกับระยะเวลาในการดำเนินการในการเคลื่อนย้ายสินค้า ส่งผลให้ผู้ประกอบการต้องเผื่อเวลาสำหรับการส่งออกไปยังจุดหมายปลายทางในต่างประเทศ ซึ่งต้องมีค่าใช้จ่ายในการดำเนินการที่เพิ่มมากขึ้น	- บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) - กรมศุลกากร
2) การบริหารจัดการส่วนอื่นๆ ในเรื่องระบบสาธารณูปโภค เช่น ระบบไฟฟ้า ระบบการสำรองจ่ายไฟฟ้า ระบบเครือข่ายอินเทอร์เน็ต ยังไม่สมบูรณ์	- ความมั่นใจของการเข้ามาเช่าพื้นที่ประกอบกิจกรรม - อาจส่งผลกระทบต่อความเสียหายของธุรกิจ	- บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) - ผู้ให้บริการโลจิสติกส์
3) ค่าเช่าพื้นที่ ราคาสูงกว่าพื้นที่ใกล้เคียงท่าอากาศยาน (แม้ว่าอยู่ในเขตใกล้เคียงกัน) และสัญญาเช่าไม่ยืดหยุ่น	- พื้นที่ใกล้เคียงท่าอากาศยานสุวรรณภูมิแออัดมากขึ้น การจราจรแออัด ในขณะที่คลังสินค้าสร้างมูลค่าเพิ่มยังไม่สามารถเป็นปัจจัยดึงดูดให้เกิดการเข้ามาใช้บริการ - ไม่สามารถดึงดูดกลุ่มเป้าหมายผู้ให้บริการโลจิสติกส์รายย่อย และยังไม่เกิดการใช้พื้นที่ให้เต็มความสามารถในการรองรับ - ทอท. มีรายได้รวมจากค่าเช่าลดลง	- บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) - ผู้ให้บริการโลจิสติกส์

ตารางที่ 2.2-2 ประเด็นปัญหาและผลกระทบด้านการบริหารจัดการต่อกิจกรรมภายใน Free Zone (ต่อ)

ประเด็นปัญหา	ผลกระทบ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
กลุ่มที่เกี่ยวข้องกับการบูรณาการระบบการขนส่งสินค้าทางอากาศ		
1) ผังพื้นที่ภายใน Free Zone ที่ Cargo Terminal อยู่รวมกันในเขตหวงห้าม	• ต้องมีการตรวจสอบการเคลื่อนย้ายสินค้าในทุกจุด เพราะบางส่วนเป็นการนำเข้า-ส่งออกโดยตรง บางส่วนเป็นการเคลื่อนย้ายระหว่าง Cargo Terminal กับคลังสินค้าสร้างมูลค่าเพิ่ม • ไม่สะดวกต่อการจัดการจราจรภายใน • กิจกรรมอื่นที่ไม่จำเป็นกับ Cargo Terminal ยังคงกระจุกตัวที่ Cargo Terminal	• บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) • กรมศุลกากร
2) ยังไม่มีระบบให้เกิดการบริการแบบเบ็ดเสร็จ (One-stop Service) ทั้งขั้นตอนการตรวจปล่อยสินค้าค่าธรรมเนียม ภาษีนำเข้า-ส่งออก ใบอนุญาตที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางอากาศ	• ไม่สามารถลดขั้นตอนการดำเนินงาน เกิดต้นทุนเวลา ต้นทุนการบริหารจัดการเพิ่มขึ้น ยังไม่เกิดปัจจัยดึงดูดให้เกิดการเข้ามาใช้บริการหรือเป็นข้อได้เปรียบของ Free Zone ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ	• บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) • กรมศุลกากร
3) การเชื่อมโยงข้อมูลของทุกหน่วยงานใน Free Zone ยังไม่อยู่ในรูปแบบเดียวกันในการเชื่อมโยงข้อมูลการเคลื่อนย้ายสินค้า จากผู้บริหาร Free Zone คือ ทอท. ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ในคลังสินค้าสร้างมูลค่าเพิ่ม ผู้ให้บริการ Cargo Terminal รวมถึงระบบ RFID ของ จาการ์ตบรรทุกของผู้นำเข้า-ส่งออก นอกจากนี้ ระบบ Paperless ของกรมศุลกากร ยังไม่ได้ใช้งานเต็มที่ผู้มีส่วนเกี่ยวข้องยังต้องดำเนินการด้วยเอกสารควบคู่ไป	• ขาดประสิทธิภาพในการจัดเก็บข้อมูลเพื่อการวิเคราะห์ วางแผน และตรวจสอบ • ลดความสะดวกและขั้นตอนการดำเนินงาน รวมถึงเป็นการเพิ่มต้นทุนบริหารจัดการ	• บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) • กรมศุลกากร
4) ระยะเวลาในการทำงานของเจ้าหน้าที่ภาครัฐที่เกี่ยวข้อง (ไม่เฉพาะแต่กระบวนการตรวจปล่อย) ยังไม่สอดคล้องกับระยะเวลาการให้บริการของ ท่าอากาศยาน และก่อให้เกิดต้นทุนเพิ่มแก่ผู้ประกอบการที่ปฏิบัติงานนอกเวลาราชการ	• การดำเนินการด้านการขนส่งสินค้าทางอากาศ ไม่สามารถปฏิบัติงานได้ตลอด 24 ชั่วโมง • การจัดการวางแผนการขนส่งทำได้ยากขึ้น และเพิ่มต้นทุนด้านเวลา การจราจรแออัดทั้งภายใน Free Zone และบริเวณพื้นที่โดยรอบท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ	• บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) • กรมศุลกากร

ที่มา : ที่ปรึกษา

การบริหารจัดการในการพัฒนา Free Zone มีปัจจัยหลายด้านที่ทำให้การบริหารจัดการมีปัญหาและอุปสรรค ทำให้ไม่สามารถรองรับการให้บริการได้อย่างเต็มประสิทธิภาพ ไม่ว่าจะเป็นเรื่องนโยบายให้มีผู้ให้บริการเพียง 2 ราย การบริหารจัดการในส่วนของ ทอท. ขาดการบูรณาการกับหน่วยงานอื่น เช่น กรมศุลกากร บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) เป็นต้น เพื่อให้การให้บริการในเขต Free Zone เป็นไปในทิศทางเดียวกัน ตลอดจนโครงสร้างพื้นฐานที่ยังไม่เอื้อต่อการประกอบกิจกรรมที่เต็มประสิทธิภาพ ทำให้ผู้ประกอบการมีต้นทุนสูงในการประกอบกิจกรรมใน Free Zone เป็นผลให้กิจกรรมสร้างมูลค่าเพิ่มแก่สินค้าที่ขนส่งทางอากาศ ยังมีค่อนข้างต่ำ ซึ่งเป็นการเสียโอกาสในการสร้างรายได้ให้แก่เศรษฐกิจของประเทศ

ดังนั้น การพัฒนา Free Zone ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิให้มีประสิทธิภาพ และเป็น Airport Logistics Park ที่สมบูรณ์แบบนั้น จำเป็นต้องขจัดปัญหาอุปสรรคต่างๆ ให้สามารถประกอบกิจกรรมด้านโลจิสติกส์เพื่อสร้างมูลค่าเพิ่มให้แก่สินค้า และประกอบธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางอากาศได้อย่างเป็นรูปธรรม ควบคู่ไปกับการให้สิทธิประโยชน์สนับสนุนการลงทุนจากภายในและต่างประเทศ ซึ่งจะส่งผลต่อการเพิ่มขึ้นของปริมาณ Cargo Throughput โดยรวมของท่าอากาศยาน และมูลค่าเพิ่มแก่ระบบเศรษฐกิจจากกิจกรรมสร้างมูลค่าเพิ่มของสินค้า Transfer แทนการพึ่งพาเฉพาะปริมาณ Cargo Throughput จากการนำเข้า-ส่งออกโดยตรง

บทที่ 3

การพัฒนาเขตปลอดอากรท่าอากาศยานสุวรรณภูมิไปสู่
Airport Logistics Park

บทที่ 3 การพัฒนาเขตปลอดอากรท่าอากาศยานสุวรรณภูมิไปสู่ Airport Logistics Park

จากการศึกษาความเป็นไปได้ในการสร้างเขตอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ (Logistics Park) สำหรับการขนส่งทางอากาศ ในประเทศไทย (กรมท่าอากาศยาน (กรมการบินพลเรือน) พ.ศ. 2557) ได้เสนอแนะแนวทางพัฒนาโดยปรับสภาพ Free Zone ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิปัจจุบันให้เป็น Airport Logistics Park ที่มีประสิทธิภาพ สามารถสนับสนุนธุรกิจขนส่งสินค้าและโลจิสติกส์ทางอากาศอย่างเต็มที่ และก่อให้เกิดมูลค่าเพิ่มแก่เศรษฐกิจของประเทศ โดยจำเป็นต้องมีการปรับเปลี่ยนรูปแบบการบริหารจัดการ และกฎระเบียบภายในพื้นที่ Free Zone และให้เอกชนเข้ามาบริหารจัดการพื้นที่ ซึ่งครอบคลุม Cargo Terminal ของ TG และ BFS อาคารคลังสินค้า 4 หลัง และอาคารที่ทำการศุลกากร ตลอดจนพื้นที่ที่เหลืออยู่ อีกทั้งให้ลงทุนก่อสร้างอาคารคลังสินค้าหลังที่ 5 และสิ่งอำนวยความสะดวกที่เกี่ยวข้อง เพื่อรองรับอุปสงค์ที่คาดว่าจะเพิ่มขึ้น

ทั้งนี้ ส่วนที่เป็นปัญหาและอุปสรรคในการดำเนินงานและเพื่อกระตุ้นการลงทุนของ Airport Logistics Park การศึกษาได้เสนอแนะให้มีมาตรการด้านกฎหมายและบริหารจัดการ รวมทั้ง มีแผนปฏิบัติการพัฒนาและก่อสร้าง Airport Logistics Park ในประเทศไทย โดยกำหนดให้มีระยะเวลา 6 ปี (พ.ศ. 2559-2564) เพื่อให้ครอบคลุมการพัฒนา Airport Logistics Park ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และเป็นแนวทางพัฒนา Airport Logistics Park ท่าอากาศยานดอนเมืองในอนาคต

นอกจากนี้ ยังได้เสนอปัจจัยแห่งความสำเร็จทั้งด้านกฎหมายและบริหารจัดการ ที่หน่วยงานที่เกี่ยวข้องควรต้องให้ความสำคัญ และดำเนินมาตรการเหล่านั้นต่อไป ได้แก่ (i) ปัจจัยแห่งความสำเร็จในการวางแผนท่าอากาศยานและ Airport Logistics Park และ (ii) ปัจจัยแห่งความสำเร็จของการบริหารจัดการ Airport Logistics Park ดังตารางที่ 3-1 และตารางที่ 3-2 ตามลำดับ

ตารางที่ 3-1 ปัจจัยแห่งความสำเร็จในการวางแผนท่าอากาศยานและ Airport Logistics Park สำหรับประเทศไทย และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

ปัจจัยแห่งความสำเร็จในการวางแผนท่าอากาศยานและ Airport Logistics Park	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
1) การมีกรอบยุทธศาสตร์ระยะสั้น กลาง ยาว และแผนแม่บทการพัฒนาท่าอากาศยานและ Airport Logistics Park ที่ชัดเจน และมีการทบทวนแผนแม่บทเป็นระยะๆ	• กระทรวงคมนาคม (โดยความร่วมมือจากกระทรวงการคลัง กระทรวงอุตสาหกรรม และกระทรวงพาณิชย์) และ สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย
2) การให้ความสำคัญกับธุรกิจการขนส่งสินค้าทางอากาศ เพื่อกระตุ้นให้เกิดประสิทธิภาพในกระบวนการโลจิสติกส์ทางอากาศ โดยมีท่าอากาศยานเป็นประตูการค้าที่สำคัญของประเทศ เนื่องจาก Airport Logistics Park เป็นแหล่งที่มาของรายได้ที่สำคัญของท่าอากาศยาน	• หน่วยงานบริหารท่าอากาศยาน/กรมท่าอากาศยาน
3) การส่งเสริมการพัฒนาอุตสาหกรรมและการผลิตสินค้าที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางอากาศโดยการรักษารฐานการผลิตเดิม การปรับปรุงประสิทธิภาพการผลิต และส่งเสริมกลุ่มสินค้าที่มีศักยภาพในอนาคต	• กระทรวงการคลัง • กระทรวงพาณิชย์ • กระทรวงอุตสาหกรรม
4) การปรับปรุงข้อจำกัดที่ทำให้เกิดความไม่สะดวกในการขนส่งในทุกๆระดับ ตั้งแต่ต้นนโยบายภาครัฐ และการจัดการของหน่วยงานปฏิบัติ (เจ้าของพื้นที่) การจัดให้มีเขตปลอดอากร (Free Zone : FZ) เพื่อให้สินค้าที่นำเข้า สามารถเปลี่ยนแปลงบรรจุภัณฑ์ หรือเพิ่มมูลค่าและส่งกลับออกไป โดยไม่ต้องเสียภาษีศุลกากร หรือภาษีภายในประเทศ	• ทุกหน่วยงานด้านการค้า อุตสาหกรรม และการคมนาคม
5) การมี Cargo Terminal ที่มีลักษณะโครงสร้างทั้งภายนอกและภายในสอดคล้องกับความต้องการใช้งานในปัจจุบัน มีกลไกในการขนถ่ายสินค้าผ่าน Cargo Terminal ได้อย่างรวดเร็ว และไม่ใช้พื้นที่ใน Cargo Terminal ที่มีมูลค่าสูง ไปเพื่อการกองเก็บสินค้า ทั้งนี้ การกองเก็บสินค้าควรใช้พื้นที่ที่มีมูลค่าต่ำกว่าที่อยู่ใน Airport Logistics Park แทน	• หน่วยงานบริหารท่าอากาศยาน • ผู้ประกอบการ Cargo Terminal • กระทรวงการคลัง • กระทรวงพาณิชย์ • กระทรวงเกษตรและสหกรณ์ • กระทรวงอุตสาหกรรม

ตารางที่ 3-1 ปัจจัยแห่งความสำเร็จในการวางแผนท่าอากาศยานและ Airport Logistics Park สำหรับประเทศไทย และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง (ต่อ)

ปัจจัยแห่งความสำเร็จในการวางแผนท่าอากาศยานและ Airport Logistics Park	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
6) การมีสมดุลของประเภทสินค้าที่ขนส่ง โดยไม่พึ่งพาสินค้าประเภทใดมากเกินไป (เช่น ไปรษณีย์ภัณฑ์) มีปริมาณสินค้านำเข้า-ส่งออก ค่อนข้างสมดุล และมีการขนถ่ายสินค้าระหว่างเที่ยวบินระหว่างประเทศ และระหว่างเที่ยวบินภายในกับระหว่างประเทศ	• หน่วยงานบริหารท่าอากาศยาน
7) การมีโครงข่ายการคมนาคมทางบกที่ดี เพื่อเชื่อมโยงระหว่าง Airport Logistics Park กับเมืองและพื้นที่โดยรอบ	• กระทรวงคมนาคม
8) การกำหนดปัจจัยสนับสนุนด้านการเงิน (Financial Incentive) และสิทธิประโยชน์ (Privilege) ให้แก่ผู้ประกอบการที่มาใช้บริการท่าอากาศยาน เพื่อกระตุ้นให้สายการบินเพิ่มจุดหมายปลายทางใหม่สำหรับผู้โดยสาร หรือปลายทางใหม่ของการขนส่งสินค้า ท่าอากาศยานที่มีปริมาณผู้โดยสารมากขึ้น และเส้นทางหลากหลายมากขึ้น ต่อยอดศักยภาพของการขนส่งสินค้าและการพัฒนาด้านโลจิสติกส์ที่ท่าอากาศยาน	• หน่วยงานบริหารท่าอากาศยาน • กระทรวงอุตสาหกรรม
9) การมียุทธศาสตร์ที่ชัดเจนเพื่อรองรับประเด็นสิ่งแวดล้อม ที่อาจเป็นข้อจำกัดในการพัฒนา	• กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

ที่มา: รายงานการศึกษาความเป็นไปได้ในการสร้างเขตอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ (Logistics Park) สำหรับการขนส่งทางอากาศในประเทศไทย (กรมท่าอากาศยาน (กรมการบินพลเรือน) พ.ศ. 2557)

ตารางที่ 3-2 ปัจจัยแห่งความสำเร็จของการบริหารจัดการ Airport Logistics Park สำหรับประเทศไทย และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

ปัจจัยแห่งความสำเร็จของการบริหารจัดการ Airport Logistics Park	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
1) มีการวางกลยุทธ์การตลาดในการดึงดูดผู้ประกอบการโลจิสติกส์ให้เป็นลูกค้าในระยะยาว ในขณะเดียวกัน ต้องมีการวางกลยุทธ์สำหรับดึงดูดลูกค้าที่ต้องการเช่าพื้นที่ระยะสั้น เพื่อให้ Airport Logistics Park สามารถตอบสนองความต้องการของผู้ประกอบการได้ทุกรูปแบบ และมีที่ดินเพียงพอสำหรับการพัฒนาขนาดเล็กและขนาดใหญ่ เพื่อให้เกิดความยืดหยุ่นแก่ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ที่มาเป็นลูกค้า	• หน่วยงานบริหารท่าอากาศยาน • ผู้ประกอบการ Airport Logistics Park
2) Airport Logistics Park อยู่ในพื้นที่ท่าอากาศยาน หรือใกล้เคียง โดยสามารถใช้ระยะเวลาสั้น ในการขนส่งเชื่อมต่อกับ Cargo Terminal	• หน่วยงานบริหารท่าอากาศยาน ผู้ประกอบการ Airport Logistics Park
3) มีแหล่งชุมชนที่สามารถป้อนแรงงานให้แก่ Airport Logistics Park ได้ในระยะทางที่ไม่ไกลเกินไป และมีอัตราค่าแรงที่พอสมควร	• กระทรวงแรงงานและสวัสดิการสังคม
4) ไม่มีการเข้าไปแทรกแซงการดำเนินการของผู้บริหาร Airport Logistics Park นอกเหนือจากการจัดหาสาธารณูปโภคที่จำเป็น และกำกับดูแลการบริหาร Airport Logistics Park โดยผ่านสัญญาดูแลมาตรฐานคุณภาพการให้บริการ และการปฏิบัติตามระเบียบปฏิบัติที่เกี่ยวข้องกับการบินของ Airport Logistics Park	• หน่วยงานบริหารท่าอากาศยาน
5) มีการจัดการความเสี่ยงจากราคาที่ดิน ซึ่งมีผลต่อมูลค่าการลงทุนและอัตราค่าบริการ แผนแม่บทและแนวทางการพัฒนาจากภาครัฐต้องมีความชัดเจน มีการจัดสรรพื้นที่ล่วงหน้าให้เพียงพอต่อโครงการ Airport Logistics Park	• ทุกหน่วยงานด้านการค้า อุตสาหกรรม และการคมนาคม
6) ไม่มีการสร้างเงื่อนไขที่ทำให้ภาวะการแข่งขันของ Airport Logistics Park สูงขึ้น เช่น การจัดตั้ง Logistics Park ที่ดำเนินการในลักษณะคล้ายกับ Airport Logistics Park ในบริเวณใกล้เคียงกับท่าอากาศยาน	• ทุกหน่วยงานด้านการค้า อุตสาหกรรม และการคมนาคม
7) มีการประชาสัมพันธ์และทำการตลาดให้ Airport Logistics Park ไปควบคู่กับการทำการตลาดของท่าอากาศยาน	• หน่วยงานบริหารท่าอากาศยาน ผู้ประกอบการ Airport Logistics Park

ที่มา: รายงานการศึกษาความเป็นไปได้ในการสร้างเขตอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ (Logistics Park) สำหรับการขนส่งทางอากาศในประเทศไทย (กรมท่าอากาศยาน (กรมการบินพลเรือน) พ.ศ. 2557)

จากสภาพการณ์ปัจจุบันของเขตปลอดอากร (Free Zone) ปัญหาที่เกิดขึ้นหลังจากมีการจัดตั้ง Free Zone แล้ว ทั้งในด้านข้อกฎหมายและการบริหารจัดการ จะเป็นประเด็นที่ควรมีมาตรการเพื่อแก้ไขปรับปรุงและพัฒนาเพื่อให้ Free Zone ให้สามารถอำนวยความสะดวกต่อการค้าการขนส่งระหว่างประเทศและกิจกรรมโลจิสติกส์ทางอากาศ ตามวัตถุประสงค์การก่อตั้ง ตลอดจนสามารถพัฒนาและยกระดับให้เป็น Airport Logistics Park ได้

ส่วนการประกอบกิจการใน Free Zone นั้น ได้รับสิทธิประโยชน์ตามที่ระบุในกฎหมายที่กำกับดูแลโดยกรมศุลกากร มีการยกเว้นภาษีอากร และภาษีมูลค่าเพิ่มจากการประกอบกิจการในหลายส่วนอยู่แล้ว แต่การพัฒนาเป็น Airport Logistics Park เครื่องมือสนับสนุนการพัฒนาอย่างแท้จริงนั้น จะต้องมีความชัดเจนเกี่ยวกับการให้สิทธิประโยชน์แก่ผู้ประกอบการภายใน Free Zone ซึ่งครอบคลุมกิจกรรมที่หลากหลายมากขึ้น เพื่อดึงดูดการเข้ามาใช้บริการและการลงทุนอย่างเป็นรูปธรรม

นอกจากนี้ หากพิจารณาเปรียบเทียบการพัฒนา Airport Logistics Park ในประเทศใกล้เคียงที่อาจเป็นคู่แข่งของ Airport Logistics Park ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิได้นั้น อาจกล่าวได้ว่า ประเทศใกล้เคียงของไทยที่มีระดับการพัฒนาเศรษฐกิจสูงกว่าไทยส่วนใหญ่ให้ความสำคัญกับการพัฒนา Airport Logistics Park ให้เป็นศูนย์การสร้างมูลค่าเพิ่มให้แก่สินค้าที่ผ่านเข้ามาในประเทศ เพื่อส่งออกไปยังประเทศที่ 3 โดยปัจจัยสำคัญของการพัฒนา ได้แก่ (i) การนำเทคโนโลยีเข้ามาใช้เพื่อบริหารจัดการสินค้าและข้อมูล (ii) โครงสร้างพื้นฐานที่มีคุณภาพสูง และ (iii) ประสิทธิภาพของกระบวนการโลจิสติกส์ภายใน Airport Logistics Park โดยรายละเอียดข้อมูลของ Airport Logistics Park ในประเทศใกล้เคียง ได้แก่ สิงคโปร์ เวียดนาม ฮองกง และเกาหลีใต้ แสดงในภาคผนวก ง (ข้อมูล Airport Logistics Park ในประเทศใกล้เคียง)

3.1 การให้สิทธิประโยชน์สำหรับ Airport Logistics Park

สิทธิประโยชน์ปัจจุบันของสินค้าที่มีการ Transfer ผ่าน Free Zone ประกอบด้วย (i) สิทธิประโยชน์ทางภาษี หมายถึง มาตรการทางภาษีที่กรมศุลกากร ซึ่งมีทั้งการยกเว้นอากร การคืนอากรและการชดเชยค่าภาษี และ (ii) สิทธิประโยชน์ที่ไม่ใช่ภาษี หมายถึง สิทธิที่ได้รับจากการบริหารจัดการ หรือยกเว้นกฎ ระเบียบใด ๆ เพื่อเอื้อต่อการขนส่งสินค้าทางอากาศ

แนวทางการพิจารณาสิทธิประโยชน์ของการพัฒนา Free Zone ให้เป็น Airport Logistics Park คือ การให้ได้สิทธิประโยชน์ที่เพิ่มขึ้นจาก Free Zone ปัจจุบัน เพื่ออำนวยความสะดวกต่อกิจกรรมที่หลากหลายมากขึ้น โดยสิทธิประโยชน์สำหรับ Airport Logistics Park อาจเทียบเคียงสิทธิประโยชน์ตามแนวคิดเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor : EEC) และ เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ (Special Economic Zone : SEZ) เช่น สิทธิประโยชน์ทางภาษี โดยการยกเว้นภาษีมูลค่าเพิ่ม (VAT) สำหรับการบริการและการจัดส่งสินค้าส่งออกและสิทธิประโยชน์ที่ไม่ใช่ภาษี เช่น การอนุญาตให้นำช่างฝีมือและผู้นำงานเข้ามาทำงานในกิจการ โดยสรุปการเปรียบเทียบสิทธิประโยชน์โดยการเทียบเคียง Free Zone กับ EEC และ SEZ สำหรับสิทธิประโยชน์ทางภาษี แสดงดังตารางที่ 3.1-1 และสิทธิประโยชน์ที่ไม่ใช่ภาษี แสดงดังตารางที่ 3.1-2

ตารางที่ 3.1-1 การเปรียบเทียบสิทธิประโยชน์ทางภาษีที่จำเป็นสำหรับพื้นที่การพัฒนาประเภทต่างๆ

ลำดับ	สิทธิประโยชน์ทางภาษี	พื้นที่การพัฒนา		
		Free Zone	EEC	SEZ
1	ยกเว้นอากรเครื่องจักรขนาดเบา เพื่อกิจกรรมสร้างมูลค่าเพิ่ม	✓	✓	✓
2	ยกเว้นอากรนำเข้าวัตถุดิบที่นำมาผลิตเพื่อส่งออก	✓	✓	✓
3	ยกเว้นอากรขาออก	✓	✓	✓
4	ยกเว้นภาษีมูลค่าเพิ่ม (VAT) สำหรับวัตถุดิบที่นำเข้ามาเพื่อส่งออก	✓	✓	✓
5	ยกเว้นภาษีมูลค่าเพิ่ม (VAT) สำหรับสินค้านำเข้า-ส่งออก	✓	✓	✓
สิทธิประโยชน์ทางภาษี เพิ่มเติมที่จำเป็นสำหรับ Airport Logistic Park				
6	ยกเว้นภาษีมูลค่าเพิ่ม (VAT) สำหรับการให้บริการนำสินค้าเข้าและออกภายใน Airport Logistics Park		✓	✓

ที่มา: ปรับปรุงจากโครงการศึกษาความเป็นไปได้ในการสร้างเขตอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ (Logistics Park) พ.ศ. 2557 และ

พระราชบัญญัติเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก พ.ศ. 2561

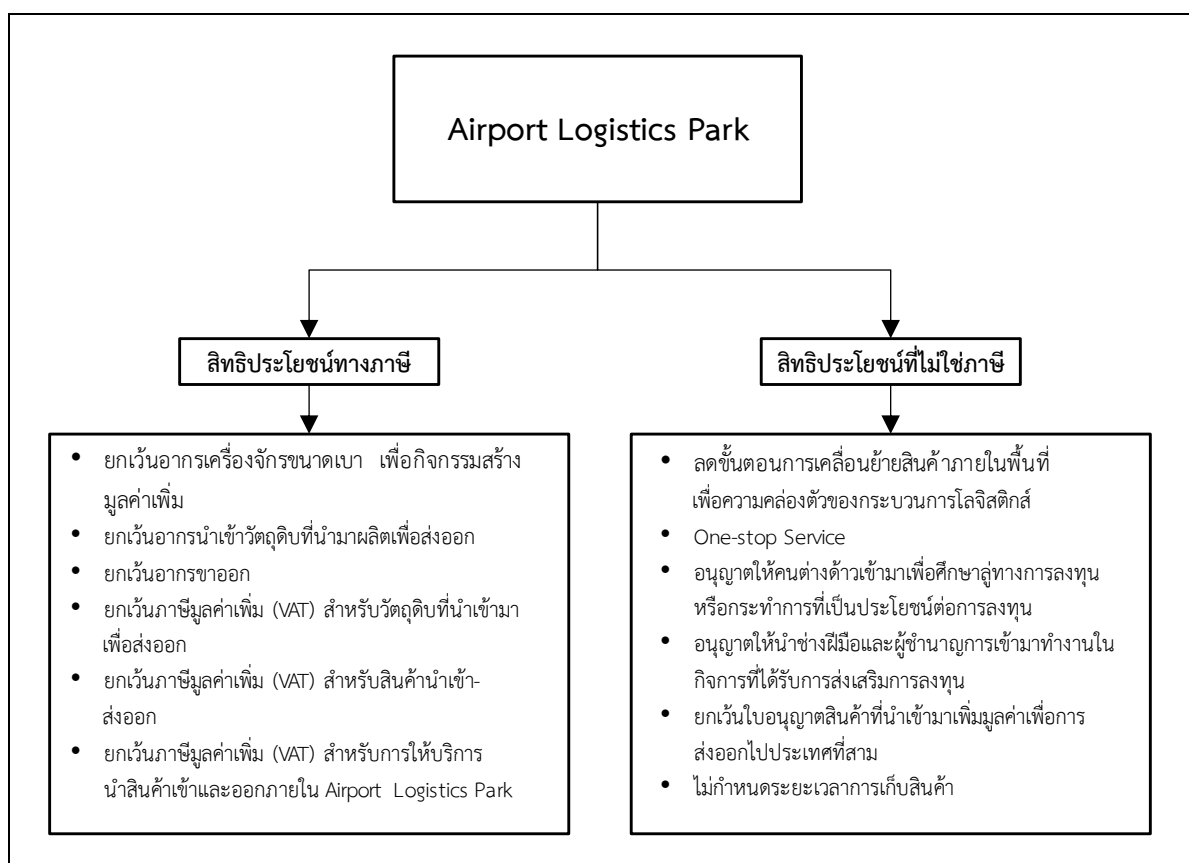
ตารางที่ 3.1-2 การเปรียบเทียบสิทธิประโยชน์ที่ไม่ใช่ภาษีที่จำเป็นสำหรับพื้นที่การพัฒนาประเภทต่างๆ

ลำดับ	สิทธิประโยชน์ที่ไม่ใช่ภาษี	พื้นที่การพัฒนา		
		Free Zone	EEC	SEZ
1	ลดขั้นตอนการเคลื่อนย้ายสินค้าภายในพื้นที่ เพื่อความคล่องตัวของกระบวนการโลจิสติกส์		✓	✓
2	One-stop Service		✓	✓
3	อนุญาตให้คนต่างด้าวเข้ามาเพื่อศึกษาสู่ทางการลงทุนหรือกระทำการที่เป็นประโยชน์ต่อการลงทุน		✓	✓
4	อนุญาตให้นำช่างฝีมือและผู้ชำนาญการเข้ามาทำงานในกิจการที่ได้รับการส่งเสริมการลงทุน		✓	✓
สิทธิประโยชน์ที่ไม่ใช่ภาษี เพิ่มเติมที่จำเป็นสำหรับ Airport Logistic Park				
5	ยกเว้นใบอนุญาตสินค้าที่นำเข้ามาเพิ่มมูลค่าเพื่อการส่งออกประเทศที่สาม		✓	✓
6	ไม่กำหนดระยะเวลาการเก็บสินค้า		✓	✓

ที่มา: ปรับปรุงจากโครงการศึกษาความเป็นไปได้ในการสร้างเขตอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ (Logistics Park) พ.ศ. 2557 และ

พระราชบัญญัติเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก พ.ศ. 2561

จากตารางที่ 3.1-1 และตารางที่ 3.1-2 สามารถสรุปสิทธิประโยชน์ที่ภาครัฐควรให้การส่งเสริมเพื่อยกระดับจาก Free Zone ปัจจุบันให้เป็น Airport Logistics Park โดยให้สิทธิประโยชน์ที่เทียบเคียงได้กับ EEC แสดงดังรูปที่ 3.1-1



ที่มา: ที่ปรึกษา

รูปที่ 3.1-1 สิทธิประโยชน์สำหรับ Airport Logistics Park

3.2 แนวทางการดึงดูดการลงทุนสำหรับกลุ่มผู้ใช้บริการใน Airport Logistics Park

นอกเหนือจากสิทธิประโยชน์ข้างต้น การพัฒนา Free Zone ต่อให้เป็น Airport Logistics Park ควรมีโอกาสสนับสนุนอย่างแท้จริงจากทุกภาคส่วน เพื่อดำเนินมาตรการด้านสิทธิประโยชน์สนับสนุนเพื่อดึงดูดการลงทุนภายในและต่างประเทศ สร้างบรรยากาศการลงทุน เพื่อเป็นการเพิ่มกิจกรรมภายในพื้นที่ได้อย่างต่อเนื่อง

Airport Logistics Park เกิดขึ้นจากการบรรลุข้อตกลงทางธุรกิจร่วมกันระหว่างกลุ่มธุรกิจ ดังนี้

- 1) หน่วยงานบริหารท่าอากาศยาน (และเป็นเจ้าของพื้นที่กรณี Airport Logistics Park) ตั้งอยู่ในเขตท่าอากาศยาน
- 2) ผู้ให้บริการ Airport Logistics Park (Airport Logistics Park Operator) ลงทุนในพื้นที่ขอบเขตที่ได้ตกลงร่วมกันกับท่าอากาศยานและ/หรือเจ้าของพื้นที่
- 3) ผู้บริหาร Cargo Terminal ลงทุนพัฒนาพื้นที่ภายในสิ่งอำนวยความสะดวก เพื่อให้เกิดการใช้ประโยชน์ของพื้นที่สูงสุด รองรับการค้าขายตัวของความต้องการใช้ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเพื่อการนำเข้า ส่งออก และ Transfer
- 4) ลูกค้าของ Airport Logistics Park หรือเรียกว่าผู้ให้บริการโลจิสติกส์ (Logistics Service Provider : LSP) ลงทุนเพื่อปรับปรุงพื้นที่ให้เข้ากับกิจกรรมที่ดำเนินการภายใน เช่น อุปกรณ์เพิ่มเติม เพื่อยกระดับมาตรฐานการให้บริการ โดยที่ลูกค้าของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ คือเจ้าของสินค้าที่ต้องการนำเข้าและส่งออกและเพิ่มมูลค่า โดยที่กลุ่มนี้ต้องเพิ่มศักยภาพการผลิต หาแหล่งนำเข้าและตลาดส่งออก

ปัจจุบันบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) (ทอท.) เป็นทั้งเจ้าของสิทธิ์บริหารพื้นที่และบริหาร Free Zone ทั้งหมด หรือกล่าวได้ว่า ทอท. เสมือนเป็นเจ้าของพื้นที่และบริหารจัดการภายใน Free Zone รับรายได้และบริหารรายจ่ายเองทั้งหมด หรือ ทอท. เป็นทั้งเจ้าของพื้นที่และ Airport Logistics Park Operator ดังนั้น ในการปรับเปลี่ยนและลงทุนเพิ่มเติม จะต้องใช้แหล่งเงินจาก ทอท. เอง โดยสามารถได้รับสิทธิประโยชน์ตามขอบเขตของกฎหมายในฐานะมีสภาพเป็นรัฐวิสาหกิจ ส่วนการลงทุนและประกอบกิจการใน Cargo Terminal และ Value-added Area (VAA) นั้น การปรับเปลี่ยนและลงทุนเพิ่มเติมเพื่อประโยชน์ของกิจการเป็นหน้าที่ของผู้ประกอบการไทยและต่างประเทศ

การให้สิทธิประโยชน์สนับสนุนการดึงดูดการลงทุนภายในและต่างประเทศ ที่เอื้อต่อบรรยากาศการลงทุน จะเป็นเครื่องมือสนับสนุนการพัฒนาให้ Free Zone เป็น Airport Logistics Park โดยแนวทางการสนับสนุน ต้องเป็นไปตามนโยบายสนับสนุนการแข่งขันเสรีและเป็นธรรม ทั้งกับผู้ประกอบการไทยและต่างชาติ

โดยภาครัฐจะต้องเป็นกลไกสำคัญ (Key Driver) สำหรับผลักดันให้เกิดการลงทุนใน Airport Logistics Park จึงต้องสร้างความเชื่อมั่นให้กับผู้ลงทุน โดย

- 1) ควรจัดทำแผนพัฒนาท่าอากาศยานและ Airport Logistics Park ตลอดจนธุรกิจขนส่งสินค้าทางอากาศให้มีความชัดเจน ซึ่งรวมถึงแผนการใช้ประโยชน์ที่ดิน แผนการลงทุนเพื่อเพิ่มศักยภาพท่าอากาศยาน ซึ่งส่งผลให้นักลงทุนมีความเชื่อมั่นที่จะเข้ามาลงทุนมากยิ่งขึ้น
- 2) ภาครัฐควรมีนโยบายที่ชัดเจนเกี่ยวกับข้อตกลงในทางกฎหมาย เช่น การให้สิทธิประโยชน์ใน Airport Logistics Park เป็นต้น
- 3) การให้ความช่วยเหลือเอกชนเพื่อให้สามารถมีรายได้จากการดำเนินการ เช่น ความร่วมมือในการประชาสัมพันธ์โครงการ การที่ภาครัฐไม่แทรกแซงการดำเนินงานภายใน การไม่ส่งเสริมให้มีการแข่งขันระหว่าง Airport Logistics Park กับ Logistics Park อื่นในลักษณะคล้ายๆ กัน
- 4) จัดให้มีและบำรุงรักษาระบบโครงสร้างพื้นฐานอื่นๆ ให้อยู่ในสภาพดี เช่น ถนนภายนอกซึ่งเชื่อมต่อกับพื้นที่โครงการ ระบบจ่ายไฟฟ้าที่มีเสถียรภาพ เป็นต้น

สำหรับ Airport Logistics Park Operator และเจ้าของพื้นที่นั้นสามารถส่งเสริมการเข้ามาใช้บริการและลงทุนภายใน Airport Logistics Park เช่น

- 1) กลยุทธ์การตลาดในการดึงดูดและรักษาผู้เช่าพื้นที่ภายใน Airport Logistics Park โดยประชาสัมพันธ์ศักยภาพ Airport Logistics Park โครงข่ายการเชื่อมต่อของท่าอากาศยานและ Airport Logistics Park กับพื้นที่เขตอุตสาหกรรมโดยรอบ ระบบสาธารณูปโภคภายในพื้นที่ (ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศเพื่อการเชื่อมโยงข้อมูล ระบบประปา ระบบป้องกันอัคคีภัย ระบบรักษาความปลอดภัย) รวมถึงสิทธิประโยชน์ใน Free Zone ที่จัดเตรียมให้ผู้ให้บริการโลจิสติกส์สามารถเข้ามาใช้พื้นที่ได้โดยง่าย
- 2) การจัดเตรียมมาตรการด้านสิทธิประโยชน์ต่อเนื่องกับกลยุทธ์การตลาด ได้แก่ มาตรการส่งเสริมการลงทุนจากสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน (Board of Investment : BOI) มาตรการช่วยเหลือทางการเงินโดยผู้บริหารท่าอากาศยาน และ Airport Logistics Park Operator (เช่น มาตรการด้านการลด/งดเว้นค่าเช่าในช่วง 3 ถึง 6 เดือนแรก การให้กู้ยืมอัตราดอกเบี้ยที่ค่อนข้างต่ำสำหรับการลงทุนในอุปกรณ์ที่ทำให้สามารถดำเนินกิจกรรมโลจิสติกส์ได้)
- 3) การออกแบบและก่อสร้าง Airport Logistics Park ให้ยืดหยุ่นกับความต้องการใช้บริการของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ เช่น การจัดสรรพื้นที่ภายในให้สามารถปรับเปลี่ยนขนาดการใช้พื้นที่ได้ตามกิจกรรมโลจิสติกส์ ผู้ประกอบการสามารถยืดหยุ่นพื้นที่เช่าได้ตามประเภทกิจกรรมและปริมาณสินค้า ทำให้ผู้ประกอบการไม่ต้องเสียค่าเช่าในอัตราคงที่ เป็นต้น

ในขณะเดียวกัน เพื่อเพิ่มเติมการส่งเสริมให้ผู้ประกอบการไทยที่มีศักยภาพเข้ามาใช้บริการ Airport Logistics Park Operator รายใหม่ อาจกำหนดมาตรการเพิ่มเติมที่เป็นการส่งเสริมผู้ให้บริการโลจิสติกส์ขนาดเล็ก เช่น

- 1) การเปิดโอกาสให้ผู้ประกอบการรายเล็กหลายรายทำสัญญาเช่าพื้นที่ ในลักษณะกลุ่มบริษัท เพื่อให้สามารถเช่าพื้นที่ในระยะยาว ในราคาที่ต่ำลง
- 2) การช่วยสร้างพันธมิตรทางธุรกิจกับสถาบันการเงินของไทย เพื่อให้เงินกู้ยืมเงินพิเศษแก่ลูกค้าขนาดเล็กของ Airport Logistics Park

ทั้งนี้ ในส่วนของผู้ประกอบการไทยเองควรเร่งปรับตัวเพื่อตอบสนองต่อสภาพการประกอบธุรกิจที่มีข้อจำกัด และมีการแข่งขันที่สูงขึ้น จากการเปลี่ยนแปลงบริบทการค้าของโลกและการเข้ามาแข่งขันของผู้ประกอบการต่างชาติ โดยอาจรวมตัวเป็นเครือข่ายเพื่อสร้างความได้เปรียบในการใช้ประโยชน์จากการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ รวมทั้งเพื่อลดความเสียเปรียบด้านเงินทุน เมื่อต้องแข่งขันกับบริษัทข้ามชาติ อีกทั้งยังทำให้มีปริมาณสินค้าในการขนส่งเพิ่มสูงขึ้น สามารถเพิ่มน้ำหนักในการต่อรองกับสายการบินต่างๆ ได้ และนำไปสู่การเป็นผู้ให้บริการโลจิสติกส์แบบครบวงจร มีความพร้อมสำหรับกิจกรรมการเพิ่มมูลค่า เช่น การบรรจุสินค้าในหีบห่อใหม่ การบรรจุสินค้าหลากหลายประเภทในกล่องเดียวกันเพื่อส่งเสริมการขาย และเพื่อตอบสนองความต้องการของลูกค้าภายใต้มาตรฐานการให้บริการที่ดี มีการจัดการฝึกอบรมและพัฒนาศักยภาพบุคลากรอย่างต่อเนื่องและสม่ำเสมอ ตลอดจนการนำระบบเทคโนโลยีสารสนเทศที่มีระบบการเชื่อมโยงที่เป็นสากลมาใช้ ซึ่งผลที่ได้รับจากการพัฒนาศักยภาพ คือ

- 1) ผู้ให้บริการโลจิสติกส์มีระบบขนส่งที่แน่นอน สามารถตรวจสอบได้ มีเทคโนโลยีรองรับ เช่น ระบบตรวจสอบสินค้าส่วนกลาง เป็นต้น
- 2) มีความเป็นมืออาชีพในการรับผิดชอบการดำเนินการเพิ่มมูลค่า การจัดการการขนส่งทางอากาศ ระบบการประกันภัย ระบบรักษาความปลอดภัย

โดยสิ่งสำคัญที่ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ (ทั้งรายเล็กและรายใหญ่) ควรดำเนินการอย่างต่อเนื่อง คือ การติดตามการเปลี่ยนแปลงของธุรกิจและภูมิภาค บริบทของสังคมโลก สถานการณ์การเจรจาและปรับปรุงกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งโลจิสติกส์ การค้าและการลงทุน ซึ่งปัจจัยที่เกี่ยวข้องต่างๆ ย่อมมีการเปลี่ยนแปลงไปตามสถานการณ์ที่เปลี่ยนไป

บทที่ 4

แนวทางและขั้นตอนการพัฒนา

Airport Logistics Park

บทที่ 4 แนวทางและขั้นตอนการพัฒนา Airport Logistics Park

การพัฒนาเขตปลอดอากร (Free Zone) ให้เป็น Airport Logistics Park บนพื้นที่ของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เพื่อกำหนดเป็นพื้นที่จัดสรรพิเศษที่ใช้ประกอบกิจกรรมด้านโลจิสติกส์เพื่อสร้างมูลค่าเพิ่มให้แก่สินค้าและธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางอากาศ มีวัตถุประสงค์หลักเพื่อเป็นกลไกการสนับสนุนอุตสาหกรรม การค้า และการขนส่งสินค้าทางอากาศของประเทศ

โดยในการพัฒนาเป็น Airport Logistics Park จะต้องเร่งปรับปรุงกลไกอำนวยความสะดวกการประกอบกิจกรรมภายใน Free Zone ปัจจุบันก่อน ได้แก่ (i) ประเด็นด้านกฎระเบียบ ซึ่งในบางส่วน หน่วยงานที่เกี่ยวข้องสามารถดำเนินการออกประกาศเพิ่มเติม บางส่วนจำเป็นต้องเข้าสู่กระบวนการของนิติบัญญัติ หรือบางส่วนควรเป็นนโยบายของรัฐบาลในการสั่งการ และ (ii) ประเด็นด้านการบริหารจัดการการเคลื่อนย้ายสินค้าและการเชื่อมโยงข้อมูลภายใน นอกจากนี้ การประกอบกิจการภายใน Airport Logistics Park ควรได้รับสิทธิประโยชน์สนับสนุนให้การสร้างมูลค่าเพิ่มและการลงทุนจากภายในและต่างประเทศ โดยผลลัพธ์จากการพัฒนา Airport Logistics Park คาดว่าจะทำให้ปริมาณสินค้าผ่านท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (Cargo Throughput) ทั้งการนำเข้าส่งออกโดยตรงและสินค้า Transfer เพิ่มขึ้น รวมถึงมูลค่าจากกิจกรรมทางเศรษฐกิจที่จะเพิ่มขึ้นด้วย

สำหรับแนวคิดการพัฒนาแบ่งเป็น 2 มิติ (i) การพัฒนาเชิงรับ และ (ii) การพัฒนาเชิงรุก

- 1) การพัฒนาเชิงรับ คือ การแก้ปัญหาหลังจากที่มีปัญหาเกิดขึ้นแล้ว หรือจากสิ่งที่มีอยู่เป็นพื้นฐานเดิม สำหรับ Airport Logistics Park การพัฒนาเชิงรับ จึงมุ่งที่การแก้ปัญหากฎระเบียบภายในและการปรับกลไกการบริหารจัดการที่มีอยู่
- 2) การพัฒนาเชิงรุก คือ การดำเนินมาตรการทั้งเพื่อป้องกันการเกิดปัญหาในอนาคต และ สนับสนุนโอกาสของการพัฒนา เช่น การส่งเสริมการลงทุน เป็นต้น

4.1 แนวคิดการพัฒนาเชิงรับ

การพัฒนาเชิงรับ คือ การแก้ปัญหาที่เกิดขึ้นแล้ว สำหรับ Airport Logistics Park ที่มีพื้นฐานมาจากการเป็น Free Zone ที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ โดยมีกลุ่มปัญหา 2 กลุ่ม คือ (i) ด้านข้อกฎหมาย โดยการออกประกาศ/แก้ไขกฎหมาย หรือปรับแนวทางปฏิบัติของเจ้าหน้าที่ และ (ii) ด้านบริหารจัดการจากบทที่ 2 (การดำเนินการเขตปลอดอากร (Free Zone) ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ) ได้มีการวิเคราะห์ปัญหาและได้เสนอแนะมาตรการและแนวทางการปรับปรุงแก้ไขข้อกฎหมายและการบริหารจัดการ รวมทั้งหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ซึ่งเป็นแนวคิดการพัฒนาเชิงรับ ดังสรุปในตารางที่ 4.1-1 และตารางที่ 4.1-2

ตารางที่ 4.1-1 สรุปประเด็นปัญหา และข้อเสนอแนะมาตรการ/แนวทางการปรับปรุงข้อกำหนด

ประเด็นปัญหา	ข้อเสนอแนะมาตรการ/แนวทางการปรับปรุงข้อกำหนด	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
ข้อกำหนดเกี่ยวกับศุลกากร (พระราชบัญญัติศุลกากร พ.ศ. 2560)		
1) แม้กฎหมายแม่บทกำหนดให้ของที่นำเข้ามาในราชอาณาจักรเพื่อนำเข้าไปในเขตปลอดอากรได้รับยกเว้นอากรขาเข้า แต่หลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขการได้รับยกเว้นอากรต่างๆ¹ นั้นจะต้องกำหนดเป็นกฎกระทรวง จึงมีผลใช้บังคับ 2) นอกจากกระบวนการออกกฎกระทรวงจะใช้ระยะเวลานานแล้ว หลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไข บางประการในปัจจุบัน รวมทั้งแนวทางการวินิจฉัยการได้รับยกเว้นอากร ยังมีความซับซ้อนและ ขาดความชัดเจนในทางปฏิบัติ	• หลักเกณฑ์ วิธีการและเงื่อนไขการได้รับยกเว้นอากร (Free of Duty) ที่กำหนดเป็นกฎกระทรวง ควรสนับสนุนความสัมฤทธิ์ผลของการยกระดับความสามารถในการแข่งขันของผู้ประกอบการและเอื้อให้เกิดการพัฒนาเขตปลอดอากร (Free Zone) ที่มีประสิทธิภาพ ควบคู่ไปกับการสนับสนุนการปฏิบัติงานปกติประจำของสวนราชการ โดยดำเนินการในส่วนที่จำเป็นและไม่เป็นการสร้างภาระให้ผู้ประกอบการเกินสมควร • นอกจากนี้ การใช้ดุลพินิจวินิจฉัยการให้ผู้ประกอบการได้รับยกเว้นอากรตามหลักเกณฑ์ วิธีการและเงื่อนไขดังกล่าว ควรกำหนดแนวทางปฏิบัติสำหรับเจ้าหน้าที่ที่เป็นรูปธรรมและสามารถตรวจสอบได้พร้อมกันไปด้วย • การสร้างความเชื่อมั่นให้กับนักลงทุนและผู้ประกอบการที่จะเลือกใช้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางการจัดการโลจิสติกส์ และการกระจายสินค้าในอาเซียน ควรดำเนินการปรับปรุงและพัฒนากฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการได้รับยกเว้นอากร ดังนี้ - ตรวจสอบว่ามีกฎกระทรวงหรืออนุบัญญัติใดบ้างที่เป็นอุปสรรคต่อการสนับสนุนความสัมฤทธิ์ผลของการยกระดับความสามารถในการแข่งขันของผู้ประกอบการและเอื้อให้เกิดการพัฒนา Free Zone ที่มีประสิทธิภาพตามการปฏิบัติภารกิจตามแผนการบริหารราชการแผ่นดินของกรมศุลกากร - วิเคราะห์ความจำเป็นในการปรับปรุง ยกเลิก หรือออกกฎกระทรวงหรืออนุบัญญัติบรรจุไว้ในแผนนิติบัญญัติของกรมศุลกากร - จัดทำแนวทางปฏิบัติของเจ้าหน้าที่ผู้พิจารณาให้ผู้ประกอบการได้รับยกเว้นอากรตามหลักเกณฑ์ วิธีการและเงื่อนไขตามกฎกระทรวงหรืออนุบัญญัติ โดยคำนึงถึงการนำระบบเทคโนโลยีมาใช้เพื่อลดภาระการใช้ดุลพินิจวินิจฉัยโดยเจ้าหน้าที่ในส่วนที่สามารถดำเนินการได้	• ภาษีศุลกากร : กรมศุลกากร • ค่าธรรมเนียมต่างๆ : กรมศุลศัตร์, กรมป่าไม้, กรมประมง, กรมสรรพสามิต

¹ พระราชบัญญัติศุลกากร พ.ศ. 2560 มาตรา 151 ให้ของที่นำเข้ามาในราชอาณาจักรเพื่อนำเข้าไปในเขตปลอดอากรได้รับยกเว้นอากรขาเข้า ในกรณีดังต่อไปนี้

- 1) เครื่องจักร อุปกรณ์ เครื่องมือและเครื่องใช้รวมทั้งส่วนประกอบแห่งของดังกล่าวที่จำเป็นต่อการประกอบกิจการ โดยให้รวมถึงของที่ใช้ในการสร้าง ประกอบหรือติดตั้งโรงงานหรืออาคารในเขตปลอดอากร
- 2) ของที่นำเข้ามาเพื่อใช้ในการประกอบอุตสาหกรรม พาณิชยกรรม หรือกิจการอื่นใดที่เป็นประโยชน์แก่การเศรษฐกิจของประเทศ หรือ
- 3) ของที่ปล่อยออกมาจากเขตปลอดอากรอื่นให้ยกเว้นอากรขาออกสำหรับของที่ปล่อยออกไปจากเขตปลอดอากรเพื่อส่งออกไปนอกราชอาณาจักร การยกเว้นอากรขาเข้าและอากรขาออกตามวรรคหนึ่งและวรรคสอง ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์วิธีการ และเงื่อนไขที่กำหนดในกฎกระทรวง

ตารางที่ 4.1-1 สรุปประเด็นปัญหา และข้อเสนอแนะมาตรการ/แนวทางการปรับปรุงข้อกฎหมาย (ต่อ)

ประเด็นปัญหา	ข้อเสนอแนะมาตรการ/แนวทางการปรับปรุงข้อกฎหมาย	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
ข้อกฎหมายเกี่ยวกับศุลกากร (พระราชบัญญัติศุลกากร พ.ศ. 2560) (ต่อ)		
3) แนวทางปฏิบัติ การตีความและการพิจารณา วินิจฉัยตามพิธีการศุลกากรหรือดำเนินการใน กระบวนการทางศุลกากร มีความแตกต่างกัน ตามแต่ละท่าอากาศยาน ทำให้เกิดความสับสน ในกลุ่มผู้ประกอบการ	- จัดทำมาตรฐานแนวทางและขั้นตอนการปฏิบัติ พิธีการ ศุลกากรหรือดำเนินการในกระบวนการทางศุลกากร ในท่าอากาศยาน เพื่อให้เจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติงานทราบและ ถือปฏิบัติ รวมทั้งจัดอบรมเพื่อปฏิบัติงานได้อย่างถูกต้อง เป็นแนวทางเดียวกัน - ประกาศเผยแพร่มาตรฐานขั้นตอนการปฏิบัติดังกล่าว ให้แก่ผู้ประกอบการ รับทราบแนวทางการเตรียมตัวล่วงหน้า	กรมศุลกากร
ข้อกฎหมายเกี่ยวกับภาษีมูลค่าเพิ่ม		
1) แนววินิจฉัยของกรมสรรพากรกรณีการให้บริการ ภายในเขตปลอดอากร (Free Zone) ถือว่า เข้าลักษณะเป็นการให้บริการในราชอาณาจักร จึงเป็นผู้มีหน้าที่เสียภาษีมูลค่าเพิ่ม 2) กรณีการเพิ่มมูลค่าสินค้า (Value Added) ภายในเขตปลอดอากร (Free Zone) เฉพาะ การบรรจุใหม่ ประกอบ หรือเปลี่ยนรูปแบบการ บรรจุ เป็นการประกอบกิจการที่ไม่ได้รับยกเว้น ภาษีมูลค่าเพิ่มตามประมวลรัษฎากร มาตรา 81/3	- ประมวลรัษฎากร มาตรา 81/3 กำหนดว่าผู้ประกอบการ ซึ่งประกอบกิจการอื่นตามที่กำหนดโดยพระราชกฤษฎีกา ที่ได้รับยกเว้นภาษีมูลค่าเพิ่ม มีสิทธิแจ้งต่ออธิบดีตามแบบ ที่อธิบดีกำหนด เพื่อขอจดทะเบียนภาษีมูลค่าเพิ่มและ เสียภาษีมูลค่าเพิ่ม - เพื่อบรรเทาภาระภาษีให้แก่กิจการเฉพาะการบรรจุใหม่ ประกอบ หรือเปลี่ยนรูปแบบการบรรจุของผู้ประกอบการ ให้บริการขนส่งในเขตปลอดอากร จำเป็นต้องดำเนินการ ออกพระราชกฤษฎีกาออกตามความในประมวลรัษฎากร ว่าด้วยการกำหนดกิจการที่ได้รับยกเว้นภาษีมูลค่าเพิ่ม	กรมสรรพากร
ข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือน ฉบับที่ 93		
เงื่อนไขและขั้นตอนสำหรับผู้ประกอบการที่ ประสงค์จะขอใบรับรองเพื่อเป็น Regulated Agent หรือเป็นตัวแทนควบคุม มีความยุ่งยาก และก่อให้เกิดต้นทุนที่ค่อนข้างสูง สำหรับผู้ที่ จะขอการรับรอง²	- ลดหรือขจัดต้นทุนการขอใบรับรองเพื่อเป็น Regulated Agent เพื่อดึงดูดผู้ประกอบการโดยเฉพาะผู้ให้บริการ โลจิสติกส์ทางอากาศ โดยดำเนินการปรับปรุงหรือยกเลิก เงื่อนไขที่สร้างภาระให้เกิดกับผู้ประกอบการดังกล่าว เกินสมควร โดยจะต้อง - ให้ตัวแทนซึ่งตั้งอยู่ในประเทศไทยสามารถยื่นขอ ใบรับรองแทนผู้ประกอบการที่เป็นบริษัทจาก ต่างประเทศและตั้งอยู่ต่างประเทศได้ - สนับสนุนให้มีการออกใบอนุญาตการเป็น Regulated Agent สำหรับผู้ให้บริการโลจิสติกส์ทางอากาศเพิ่ม มากขึ้น เพื่อให้ธุรกิจโลจิสติกส์ด้านการขนส่งทาง อากาศคล่องตัวมากยิ่งขึ้นประสิทธิภาพการพัฒนา ระบบโลจิสติกส์ในเขตปลอดอากร	สำนักงานการบินพลเรือน แห่งประเทศไทย

ที่มา: ที่ปรึกษา

² ข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือน ฉบับที่ 93 ว่าด้วยการรักษาความปลอดภัยสินค้าและไปรษณียภัณฑ์ทางอากาศ หมวด 2 ตัวแทนควบคุม

ตารางที่ 4.1-2 สรุปประเด็นปัญหา และข้อเสนอแนะมาตรการ/แนวทางการปรับปรุงการบริหารจัดการ

ประเด็นปัญหา	ข้อเสนอแนะมาตรการ/แนวทางการปรับปรุง	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
กลุ่มที่เกี่ยวข้องกับประสิทธิภาพของ Cargo Terminal		
1) Cargo Terminal มีการใช้งานไม่เต็มประสิทธิภาพตามที่มีการออกแบบเอาไว้ แม้ว่าปัจจุบันยังไม่สามารถรองรับปริมาณสินค้าได้เต็มตามสัดส่วนเนื่องจาก Cargo Terminal ทำหน้าที่ทั้งพักสินค้าบางส่วนและการจัดการขึ้นแผ่น/ตู้ก่อนขึ้นอากาศยาน และไม่ได้เคลื่อนย้ายออกจาก Cargo Terminal อย่างรวดเร็วหลังจากลงอากาศยาน	• ทอท. ควรปรับปรุงรูปแบบการบริหารจัดการพื้นที่ภายใน Free Zone ให้มีความคล่องตัวและยืดหยุ่น ตลอดจนเร่งพัฒนาระบบสารสนเทศเชื่อมโยงข้อมูลการนำเข้า ส่งออก และการเคลื่อนย้ายสินค้าภายในพื้นที่ Free Zone เพื่อสนับสนุนให้กิจกรรมการจัดการขึ้นแผ่น/ตู้สินค้า การพักสินค้า ตลอดจนการคัดแยกสินค้าจากแผ่น/ตู้สินค้า ให้ออกไปดำเนินการที่คลังสินค้าเพิ่มมูลค่า	หน่วยงานหลัก: • ทอท. หน่วยงานสนับสนุน : • กรมศุลกากร • TG • BFS • ผู้ให้บริการโลจิสติกส์
2) ไม่เกิดการแข่งขันด้านราคาและคุณภาพการให้บริการของผู้ให้บริการ Cargo Terminal 2 รายในปัจจุบัน	• ทอท. ควรพิจารณาสภาพการแข่งขันระหว่าง 2 ราย ให้เกิดความเป็นธรรมแก่ทุกฝ่าย หรือการขอแก้มติคณะรัฐมนตรีให้สามารถจัดหาผู้พัฒนาและบริหาร Cargo Terminal รายที่สาม โดยวิธีการให้สัมปทาน โดยให้ผู้รับสัมปทานมีอิสระ ในการกำหนดโครงสร้างราคา ให้มีความยืดหยุ่น	• ทอท.
3) ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ยังไม่สามารถนำตู้ ULD (Unit Load Device) มาบรรจุสินค้าเพื่อส่งต่อในการขึ้นอากาศยาน หรือเปิดตู้ หลังจากสินค้าในตู้ลงจากอากาศยานที่คลังสินค้าเพิ่มมูลค่า	• หน่วยงานที่เกี่ยวข้องควรร่วมกันผลักดันกิจกรรมที่ไม่ใช่หน้าที่ของ Cargo Terminal ออกไปให้ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ใน Airport Logistics Park โดยเฉพาะกิจกรรมรวบรวมสินค้า (Consolidation) เพื่อเพิ่มศักยภาพในการรองรับปริมาณสินค้า (Capacity)	• ทอท., TG, BFS, ผู้ให้บริการโลจิสติกส์
4) การตรวจปล่อยสินค้าและพิธีการศุลกากรดำเนินการที่ Cargo Terminal	• พิธีการศุลกากรควรดำเนินการนอกพื้นที่ Cargo Terminal	หน่วยงานหลัก: • กรมศุลกากร หน่วยงานสนับสนุน : • ทอท. • TG • BFS • ผู้ให้บริการโลจิสติกส์
กลุ่มที่เกี่ยวข้องกับประสิทธิภาพของคลังสินค้าสร้างมูลค่าเพิ่ม		
1) การเคลื่อนย้ายของจากพื้นที่คลังสินค้าของผู้ประกอบการตัวแทนสายการบิน เพื่อนำเข้าไปยังพื้นที่สำหรับเพิ่มมูลค่าสินค้าภายในเขตปลอดอากรท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ให้จัดทำคำร้องขอเคลื่อนย้ายสินค้าจากพื้นที่คลังสินค้าไปยังพื้นที่สำหรับเพิ่มมูลค่าสินค้าเขตปลอดอากรท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ประเด็นปัญหาคือระบบฐานข้อมูลยังไม่สามารถทำงานได้อย่างเต็มประสิทธิภาพจึงต้องใช้ใบขน ขณะที่ต้องการเคลื่อนย้ายสินค้า ซึ่งต้องใช้เวลาในการดำเนินการ	• ทอท.ควรเร่งพัฒนาระบบสารสนเทศเพื่อเชื่อมโยงข้อมูลการนำเข้า ส่งออก และการเคลื่อนย้ายสินค้าภายในพื้นที่ Free Zone เพื่อลดขั้นตอน ระยะเวลา และต้นทุนในการดำเนินการของผู้ประกอบการโลจิสติกส์	หน่วยงานหลัก: • ทอท. หน่วยงานสนับสนุน : • กรมศุลกากร • TG • BFS • ผู้ให้บริการโลจิสติกส์
2) การบริหารจัดการส่วนอื่นๆ ในเรื่องระบบสาธารณูปโภค เช่น ระบบไฟฟ้า ระบบการสำรองจ่ายไฟฟ้า ระบบเครือข่ายอินเทอร์เน็ต ยังไม่สมบูรณ์	• ทอท. ควรจัดหาระบบสาธารณูปโภคให้มีความสมบูรณ์และมีประสิทธิภาพเพื่ออำนวยความสะดวกแก่ผู้ให้บริการในโลจิสติกส์ในการใช้งาน ได้อย่างคล่องตัวและไม่ติดขัด	• ทอท.
3) ค่าเช่าพื้นที่ ราคาสูงกว่าพื้นที่ใกล้เคียงท่าอากาศยาน (แม้ว่าอยู่ในเขตใกล้เคียงกัน) และโครงสร้างราคาค่าเช่าไม่ยืดหยุ่น	• ทอท. ควรพิจารณาปรับปรุงหลักเกณฑ์การกำหนดค่าเช่า และค่าธรรมเนียมที่จัดเก็บกับผู้เช่า แนวทางการยกเลิกสัญญาเช่า และกำหนดโครงสร้างอัตราค่าเช่าให้ยืดหยุ่นกับผู้ประกอบการรายใหญ่/รายย่อย การประกอบการในระยะยาว/สั้น เพื่อให้คลังสินค้าเพิ่มมูลค่ามีการใช้งานเต็มประสิทธิภาพ	

ตารางที่ 4.1-2 สรุปประเด็นปัญหา และข้อเสนอแนะมาตรการ/แนวทางการปรับปรุงการบริหารจัดการ (ต่อ)

ประเด็นปัญหา	ข้อเสนอแนะมาตรการ/แนวทางการปรับปรุง	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
กลุ่มที่เกี่ยวข้องกับการบูรณาการระบบการขนส่งสินค้าทางอากาศ		
1) พื้นที่ภายใน Free Zone ที่ Cargo Terminal อยู่ร่วมกันในเขตหวงห้าม มีถึง 3 โซน โดยการเคลื่อนย้ายสินค้าระหว่างโซน ต้องมีเอกสารแจ้งแก่กรมศุลกากร	หน่วยงานที่เกี่ยวข้องควรหารือร่วมกันในการสนับสนุนให้ ทอท. เร่งพัฒนาระบบสารสนเทศเพื่อเชื่อมโยงข้อมูลการนำเข้า ส่งออก และการเคลื่อนย้ายสินค้าภายในพื้นที่ Free Zone เพื่อลดขั้นตอนและต้นทุนในการจัดทำเอกสารเคลื่อนย้ายสินค้าระหว่างโซน	หน่วยงานหลัก: - ทอท. หน่วยงานสนับสนุน : - กรมศุลกากร - TG - BFS - ผู้ให้บริการโลจิสติกส์
2) ยังไม่มีระบบให้เกิดการบริการแบบเบ็ดเสร็จ (One-stop Service) ทั้งขั้นตอนการตรวจปล่อยสินค้าค่าธรรมเนียม ภาษีนำเข้า-ส่งออก ใบอนุญาตที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางอากาศ	ควรให้ ทอท. กรมศุลกากร และกระทรวงอื่นที่เกี่ยวข้อง ร่วมกันจัดตั้งหน่วยงานเฉพาะกิจขึ้น เพื่อบูรณาการการให้บริการด้านต่างๆ ของภาครัฐในลักษณะ One-stop Service โดยต้องสามารถให้บริการได้ตลอด 24 ชั่วโมง	หน่วยงานหลัก: - ทอท. หน่วยงานสนับสนุน : - กรมศุลกากร - กระทรวงคมนาคม
3) การเชื่อมโยงข้อมูลของทุกหน่วยงานใน Free Zone ยังไม่อยู่ในรูปแบบเดียวกันในการเชื่อมโยงข้อมูลการเคลื่อนย้ายสินค้าจากผู้บริหาร Free Zone คือ ทอท. ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ในคลังสินค้า เพิ่มมูลค่า ผู้ให้บริการ Cargo Terminal รวมถึง RFID (Radio Frequency Identification) ซึ่งเป็นระบบในการตรวจสอบของจากระบบรถบรรทุกของผู้นำเข้า-ส่งออก นอกจากนี้ระบบ Paperless ของกรมศุลกากรยังไม่ได้ใช้งานเต็มที่ ผู้มีส่วนเกี่ยวข้องยังต้องดำเนินการด้วยเอกสารควบคู่ไปด้วย	ควรมีการบูรณาการหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อจัดทำแนวทางในการบริหารจัดการด้านสารสนเทศให้สมบูรณ์แบบและมีประสิทธิภาพ	หน่วยงานหลัก: - ทอท. หน่วยงานสนับสนุน : - กรมศุลกากร - TG - BFS - ผู้ให้บริการโลจิสติกส์
4) เจ้าหน้าที่ภาครัฐที่เกี่ยวข้อง (ไม่เฉพาะแต่กระบวนการตรวจปล่อย) ยังไม่สามารถปฏิบัติงานนอกเวลาราชการ	ควรมอบหมายให้ ทอท. กรมศุลกากร และกระทรวงอื่นที่เกี่ยวข้องร่วมกันจัดตั้งหน่วยงานเฉพาะกิจขึ้น เพื่อบูรณาการการให้บริการด้านต่างๆ ของภาครัฐในลักษณะ One-stop Service โดยต้องสามารถให้บริการได้ตลอด 24 ชั่วโมง	หน่วยงานหลัก: - ทอท. หน่วยงานสนับสนุน : - กรมศุลกากร - กระทรวงคมนาคม

ที่มา: ที่ปรึกษา

4.2 แนวคิดการพัฒนาเชิงรุก

การพัฒนาเชิงรุก คือ การดำเนินมาตรการทั้งเพื่อป้องกันการเกิดปัญหาในอนาคต และสนับสนุนโอกาสของการพัฒนา โดยที่ประเทศไทยมีจุดแข็งของการเป็นฐานการผลิตของสินค้าอุตสาหกรรม และสินค้ามูลค่าสูง

จากผลการศึกษารายงานการศึกษาความเป็นไปได้ในการสร้างเขตอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ (Logistics Park) สำหรับการขนส่งทางอากาศในประเทศไทย (กรมท่าอากาศยาน (กรมการบินพลเรือน) พ.ศ. 2557) ได้สรุปสินค้าที่มีความเหมาะสมในการขนส่งทางอากาศที่สำคัญว่าสามารถจำแนกได้เป็น 5 กลุ่มหลัก ได้แก่ (i) ชิ้นส่วนยานยนต์ (ii) ยาและเวชภัณฑ์ (iii) สิ่งทอและเครื่องนุ่งห่ม (iv) เครื่องใช้ไฟฟ้าและอิเล็กทรอนิกส์ และ (v) สินค้าเน่าเสียง่าย (Perishable Goods) เนื่องจากสินค้าเหล่านี้เป็นสินค้าหลักที่สร้างรายได้ให้กับประเทศจากการมีปริมาณและมูลค่าการนำเข้าและส่งออกสูง อีกทั้งประเทศไทยยังเป็นฐานการผลิตของภูมิภาคในสินค้าทุกกลุ่มดังกล่าว

กลุ่มสินค้าเหล่านี้เกี่ยวข้องกับกระบวนการนำเข้า-ส่งออกโดยตรง (Direct Import/Export) โดยคาดว่าประเทศไทยจะยังสามารถรักษาฐานการผลิตของกลุ่มสินค้าเป้าหมายเหล่านี้ได้ (อุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ สิ่งทอและเครื่องนุ่งห่ม เครื่องใช้ไฟฟ้า และอิเล็กทรอนิกส์ และสินค้าเน่าเสียง่าย) และยังคงเป็นส่วนหนึ่งของเครือข่ายการผลิต (Supply Chain) ของโลก เนื่องจากปัจจัยหลักต่อไปนี้

- 1) ประเทศไทยมีความได้เปรียบกว่าประเทศเพื่อนบ้านในด้านระบบสาธารณูปโภค ด้านโครงสร้างพื้นฐานและด้านการตลาด
- 2) ประเทศไทยมีความพร้อมของอุตสาหกรรมเกษตรแปรรูปสนับสนุน (เพื่อส่งออกเป็นสินค้า Premium) ซึ่งต้องการความได้เปรียบจากการตั้งโรงงานใกล้กับแหล่งวัตถุดิบ
- 3) สำหรับอุตสาหกรรมเครื่องใช้ไฟฟ้าและอิเล็กทรอนิกส์และชิ้นส่วนยานยนต์ ต้องอาศัยทั้งแรงงานฝีมือและแรงงานทั่วไป ผู้ประกอบการในประเทศไทยสามารถปรับตัว ปรับกำลังการผลิตให้สามารถรองรับการจ้างผลิตได้
- 4) ประเทศไทยมีโซ่อุปทานของการผลิตเสื้อผ้าเครื่องนุ่งห่ม เครื่องแต่งกายตั้งแต่ต้นน้ำถึงปลายน้ำ นอกจากนี้การผลิตเสื้อผ้าเครื่องนุ่งห่ม เครื่องแต่งกาย เป็นอุตสาหกรรมที่จำเป็นต้องอาศัยอุตสาหกรรมสนับสนุน (การทอ การปั่น การฟอก/ย้อม) ซึ่งไทยมีความพร้อมในส่วนนี้

สำหรับการผลิตยาและเวชภัณฑ์ในประเทศไทย มีวัตถุประสงค์หลักเพื่อบริโภคภายในประเทศ จึงทำให้การส่งออกยังมีปริมาณค่อนข้างน้อย นอกจากนั้นแล้ว ไทยยังจำเป็นต้องนำเข้ายาและเวชภัณฑ์บางชนิดจากต่างประเทศ

ดังนั้น ในระยะ 5 ถึง 10 ปี อาจกล่าวได้ว่า ประเทศไทยยังสามารถรักษาสถานการผลิตสินค้าเป้าหมายเหล่านี้ไว้ได้ แต่เมื่อวิเคราะห์ในเชิงการเติบโตของอุตสาหกรรมดังกล่าวในประเทศไทย ภาวะการผลิตสินค้าเหล่านี้ของประเทศไทยใกล้สู่ภาวะอิ่มตัว หรือประเทศไทยได้ใช้ปัจจัยการผลิตทั้งที่ดิน ทุน และแรงงาน เกือบเต็มที่แล้ว ดังนั้น หากอุตสาหกรรมเหล่านี้มีการเติบโตอาจต้องอาศัยการปรับเปลี่ยนเทคโนโลยี

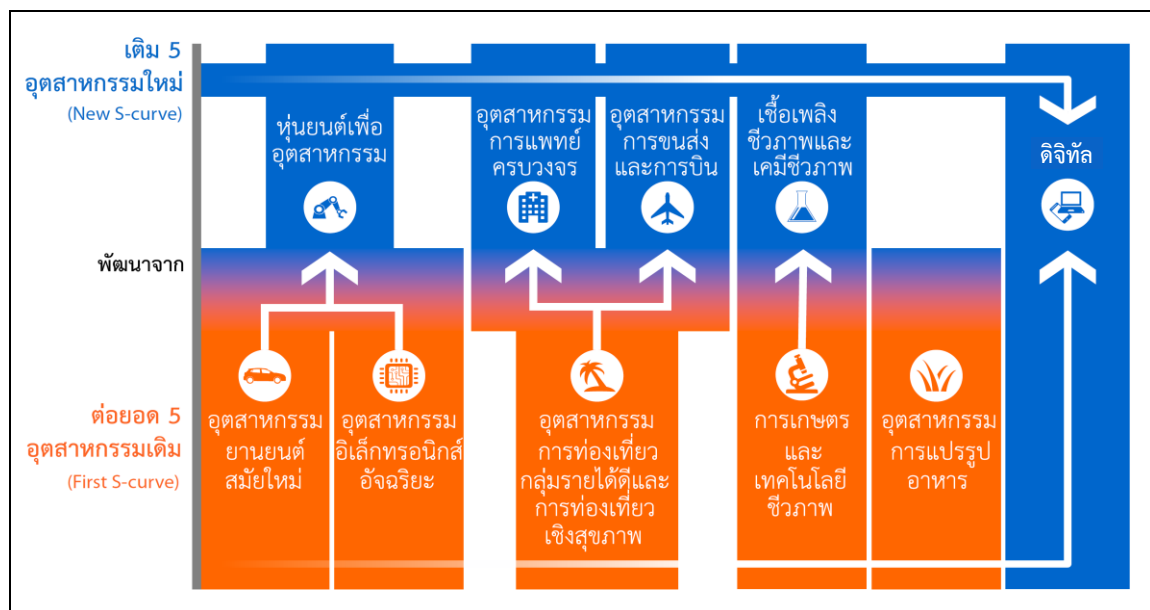
ทั้งนี้ หากประเทศไทยสามารถปรับตัวในอุตสาหกรรมเหล่านี้ได้ ก็มีแนวโน้มที่อุตสาหกรรมเหล่านี้ยังคงเติบโตอย่างต่อเนื่องในประเทศไทย แต่หากอุตสาหกรรมเหล่านี้จำเป็นต้องขยายการผลิต โดยต้องอาศัยปัจจัยการผลิตและทรัพยากรจากแหล่งอื่น ก็มีความจำเป็นต้องขยายฐานการผลิตไป ณ แหล่งอื่นที่มีความพร้อมมากกว่า คือ ประเทศเพื่อนบ้าน เช่น

- 1) การขยายกำลังการผลิตสินค้ากลุ่มชิ้นส่วนยานยนต์ เครื่องใช้ไฟฟ้าและอิเล็กทรอนิกส์ และสิ่งทอและเครื่องนุ่งห่ม ในรายการที่อาศัยแรงงานเป็นหลัก (Labour-Intensive Production) เนื่องจากได้เปรียบค่าจ้างแรงงานที่ต่ำกว่าค่าจ้างในประเทศไทยอย่างน้อย 2 เท่า ดังเช่น :
 - การที่มีบริษัทญี่ปุ่นเข้าไปลงทุนตั้งโรงงานการผลิตสินค้ากลุ่มชิ้นส่วนยานยนต์และเครื่องใช้ไฟฟ้าและอิเล็กทรอนิกส์ในราชอาณาจักรกัมพูชา และสาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม ซึ่งต้องมีการนำเข้าอุปกรณ์ ชิ้นส่วนหรือวัตถุดิบบางรายการสำหรับการผลิต
 - การตั้งโรงงานเสื้อผ้าสำเร็จรูปของสินค้าแบรนด์เนมกลุ่ม Hi-street³ แล้วขนส่งกลับมาที่ประเทศไทย เพื่อส่งออกไปยังประเทศที่สาม
- 2) การเปิดตลาดใหม่ของสาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมา ที่เพิ่งเปิดประเทศให้มีการลงทุนและการผลิตมากขึ้น เนื่องจากการลงทุนโดยตรงจากกลุ่มประเทศที่ผลิตสินค้ามูลค่าสูงทั้ง ญี่ปุ่น สาธารณรัฐเกาหลี สาธารณรัฐจีน (ไต้หวัน) รวมถึงสาธารณรัฐประชาชนจีน ที่เข้าไปร่วมลงทุนทั้งการผลิตสินค้าและโครงสร้างพื้นฐานเพื่อการขนส่ง
- 3) การเติบโตของ GDP ประเทศเพื่อนบ้านและรายได้ต่อหัวของประชากรมากขึ้น ทำให้ความต้องการอุปโภคบริโภคสินค้าหรูหรา (Luxurious Goods) เพิ่มขึ้น ซึ่งจำเป็นต้องนำเข้าจากต่างประเทศเพิ่มขึ้น
- 4) การเติบโตของภาคอุตสาหกรรมสินค้าขั้นกลาง (Intermediate Goods) ในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ มีแนวโน้มก่อให้เกิดการนำเข้าและส่งออกชิ้นส่วนเพิ่มขึ้น เช่น การเติบโตของอุตสาหกรรมยานยนต์ในสาธารณรัฐอินโดนีเซีย

³ Hi-street คือ กลุ่มสินค้าที่ขายในห้างสรรพสินค้า มีกิจกรรมส่งเสริมการขายและลดราคาเป็นครั้งคราว เช่น แบรินด์ H&M, Zara, Nike เป็นต้น (ส่วนกลุ่ม Hi-end คือ กลุ่มสินค้าที่ขายในห้างสรรพสินค้าเช่นเดียวกับกลุ่ม Hi-street แต่ไม่มีการลดราคา เช่น Chanel Louis Vuitton เป็นต้น)

อย่างไรก็ตาม โอกาสในการย้ายฐานการผลิตในระยะสั้นนั้นเกิดขึ้นได้ยาก เนื่องจากอุตสาหกรรมต่อเนื่องและโครงสร้างพื้นฐานที่รองรับอุตสาหกรรมดังกล่าวที่ประเทศไทยมีความสมบูรณ์มากกว่าประเทศเพื่อนบ้าน แต่ความก้าวหน้าของการเชื่อมต่อด้านโครงสร้างพื้นฐานระหว่างไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน จากนโยบายของภาครัฐ ได้แก่ โครงการ Eastern Economic Corridor (EEC) และการพัฒนาการอำนวยความสะดวกทางการค้าชายแดน จะเป็นปัจจัยสนับสนุนการขนส่งต่อเนื่องระหว่าง การขนส่งทางอากาศและการขนส่งทางถนน

อีกแนวทางหนึ่ง คือ การเพิ่มนวัตกรรมสำหรับการผลิตสินค้าที่มีมูลค่าสูงขึ้น ทำให้ต้องใช้บริการขนส่งทางอากาศ จากนโยบายการพัฒนาอุตสาหกรรมเข้าสู่ยุคอุตสาหกรรม 4.0 (รูปที่ 4.2-1) หากมีการพัฒนาในพื้นที่ EEC และภาคกลาง โดยมีระบบการขนส่งเชื่อมต่อกับท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ กลุ่มอุตสาหกรรมเหล่านี้จะมีแนวโน้มใช้บริการขนส่งทางอากาศที่ Airport Logistics Park ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ



ที่มา: <http://thaipublica.org>

รูปที่ 4.2-1 กลุ่มสินค้าอุตสาหกรรมตามแนวคิดการพัฒนา Industry 4.0

สำหรับสินค้า Transfer ซึ่งไม่ได้เกิดจากการนำเข้า-ส่งออกโดยตรงผ่าน Airport Logistics Park ที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมินั้น เมื่อพิจารณาในแง่ของศักยภาพของพื้นที่ ตลอดจนปัจจัยทางด้านภูมิศาสตร์และความได้เปรียบท่าอากาศยานของประเทศเพื่อนบ้านเกี่ยวกับที่ตั้งท่าอากาศยาน เนื่องจากอยู่ในจุดศูนย์กลางที่สามารถพัฒนาเป็น Transfer Hub ทางด้านการขนส่งสินค้าทางอากาศได้เป็นอย่างดี หลังจากดำเนินแนวทางพัฒนาเชิงรับโดยการแก้ไข/ปรับปรุงด้านข้อกฎหมายและการบริหารจัดการแล้ว ควรได้มีการส่งเสริมการลงทุนอย่างเป็นรูปธรรมจากภาครัฐในรูปแบบ (i) สิทธิประโยชน์ทางภาษี เช่น การยกเว้นภาษีมูลค่าเพิ่ม (VAT) สำหรับบริการและการจัดส่งสินค้าออกภายใน Airport Logistics Park และ (ii) สิทธิประโยชน์ที่ไม่ใช่ภาษี เช่น การอนุญาตให้ช่างฝีมือและผู้ชำนาญการเข้ามาทำงานในกิจการที่ได้รับการส่งเสริมการลงทุน และการไม่กำหนดระยะเวลาการเก็บสินค้า เป็นต้น รวมถึงแนวทางการส่งเสริมการลงทุนจากผู้บริหาร Airport Logistics Park (Airport Logistics Park Operator) และ มาตรการส่งเสริมการลงทุนจากสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน (Board of Investment : BOI)

กิจกรรมด้านโลจิสติกส์สำหรับการ Transfer ที่ควรส่งเสริมให้มีการประกอบการภายใน Airport Logistics Park เช่น (i) การรวบรวมสินค้าจากแหล่งผลิตที่ตั้งอยู่ห่างกัน (Consolidation) หรือการรวบรวมเพื่อการส่งต่อ (Merge-in-Transit : MIT) (ii) การแบ่งบรรจุสินค้าและการบรรจุหีบห่อใหม่ (Break Bulking and Repackaging) (iii) การเป็นสินค้าคงคลังที่ Supplier บริหารจัดการให้ (Vendor Managed Inventory : VMI หรือ Supplier Managed Inventory : SMI) และ (iv) การบริการหลังการจัดจำหน่ายและการกระจายชิ้นส่วนอะไหล่ (After-market Service and Spare Part Distribution)

นอกจากนั้น ภาครัฐควรส่งเสริมผู้ประกอบการโลจิสติกส์ทางอากาศให้ใช้เทคโนโลยีและนวัตกรรมในการบริหารจัดการระบบโลจิสติกส์ รวมทั้งสนับสนุนส่งเสริมให้ภาคเอกชนเข้ามามีส่วนร่วม โดยภาครัฐลงทุนในส่วนของการสร้างพื้นฐานเช่นระบบ Big Data โดยมีเป้าหมายการพัฒนาแบบต้นแบบที่ผู้ประกอบการยอมรับได้ รวมทั้งส่งเสริมการวิจัยและพัฒนา นวัตกรรมและเทคโนโลยีเพื่อทดแทนการนำเข้า สร้างนวัตกรรมของตนเอง และเพิ่มประสิทธิภาพระบบโลจิสติกส์ของประเทศ อาทิ ระบบคลังสินค้าอัตโนมัติ ระบบบริหารจัดการและติดตามการขนส่งสินค้า ระบบตรวจสอบย้อนกลับ ระบบหุ่นยนต์อัตโนมัติ อุปกรณ์หุ่นยนต์ อุปกรณ์ยกขน และอุปกรณ์ซ่อมบำรุง ที่ใช้ในกิจกรรมโลจิสติกส์

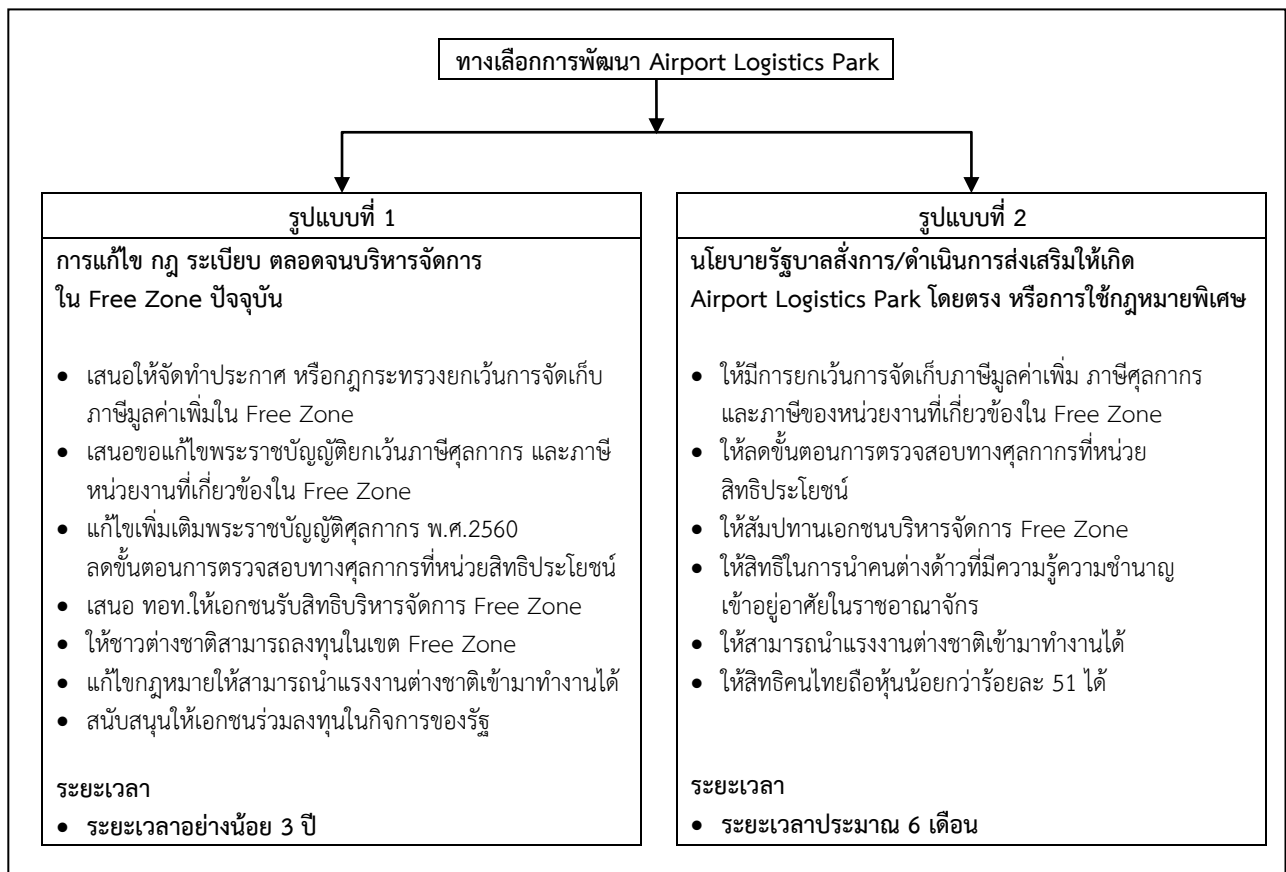
สรุปแนวทางการพัฒนาเชิงรุก ดังนี้

- 1) การพัฒนาการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ และการขยายฐานการผลิตในประเทศเพื่อนบ้าน
- 2) การเพิ่มปริมาณการขนส่งสินค้าทางอากาศ กรณีการนำเข้า-ส่งออกโดยตรงสำหรับสินค้ามูลค่าสูง รวมถึงนโยบายการพัฒนาอุตสาหกรรม 4.0
- 3) การให้สิทธิประโยชน์สำหรับ Airport Logistics Park ทั้งสิทธิประโยชน์ทางภาษี และไม่ใช้ภาษี
- 4) การสนับสนุนกิจกรรมโลจิสติกส์ในการจัดการสินค้า Transfer รวมถึงการส่งเสริมให้ผู้ประกอบการโลจิสติกส์มีการใช้เทคโนโลยีและนวัตกรรมในการบริหารจัดการกระบวนการโลจิสติกส์

4.3 ทางเลือกการพัฒนา Airport Logistics Park

แนวคิดการพัฒนา Airport Logistics Park แบ่งเป็น 2 มิติ (i) การพัฒนาเชิงรับ โดยมุ่งเน้นการแก้ปัญหาการใช้กฎหมายภายใน Free Zone และพัฒนาการบริหารจัดการให้ Free Zone ทำหน้าที่ตรงตามวัตถุประสงค์ในการอำนวยความสะดวกด้านการขนส่งสินค้าทางอากาศและสร้างโอกาสให้กับกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางอากาศ และ (ii) การพัฒนาเชิงรุก โดยดำเนินการให้ Free Zone พัฒนาต่อไปเป็น Airport Logistics Park ที่เอื้อประโยชน์ต่อการลงทุนจากภายในและภายนอกประเทศ รวมถึงเกิดกิจกรรมทางเศรษฐกิจที่หลากหลายมากขึ้น

ดังนั้น การพัฒนา Airport Logistics Park จึงควรดำเนินการทั้ง 2 มิติไปพร้อมกัน อย่างไรก็ตาม การพัฒนาเชิงรับเป็นพื้นฐานสำหรับการพัฒนาเชิงรุกด้วย หากยังไม่สามารถแก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้นได้ ก็จะไม่เอื้อให้เกิดบรรยากาศการลงทุนที่ดี รวมถึงการสร้างโอกาสให้ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเป็น Transfer Hub จึงทำให้เกิดเงื่อนไขการพัฒนา Free Zone ที่ควรเร่งดำเนินการ 2 รูปแบบ คือ (i) การจัดให้มีมาตรการแก้ไข กฎ ระเบียบ และการบริหารจัดการโดยการดำเนินงานของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องตามกระบวนการกฎหมายและระเบียบปฏิบัติที่มีอยู่ และ (ii) การให้รัฐบาลดำเนินนโยบายพัฒนา Airport Logistics Park โดยสั่งการประเด็นที่เป็นปัญหาสำคัญเร่งด่วน ให้ใช้กฎหมายพิเศษที่ฝ่ายบริหารของประเทศจะมีอำนาจดำเนินการได้ เช่นเดียวกับการออกพระราชบัญญัติเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก พ.ศ. 2561 เป็นต้น เพื่อจัดอุปสรรคด้านข้อกฎหมายและการบริหารที่ไม่เอื้อต่อการลงทุนตามกรอบกฎหมายปกติและระเบียบของราชการ ทั้งนี้ การดำเนินงานมีวัตถุประสงค์เพื่อส่งเสริมการพัฒนา Airport Logistics Park ให้ดำเนินงานได้อย่างรวดเร็ว เนื่องจากจะเป็นพื้นที่สร้างมูลค่าทางเศรษฐกิจแก่ประเทศอย่างมหาศาล ตัวอย่างประเด็นที่ควรรวมอยู่ในการสั่งการจากรัฐบาล เช่น พิจารณาและดำเนินการให้เอกชนมีส่วนร่วมโดยการให้สิทธิในการบริหาร Free Zone เป็นต้น ประเด็นสำหรับการแก้ไขปัญหาที่สำคัญของแต่ละทางเลือกแสดงดังรูปที่ 4.3-1



ที่มา: ที่ปรึกษา

รูปที่ 4.3-1 ประเด็นสำคัญทางเลือกการพัฒนา Airport Logistics Park

- **รูปแบบที่ 1 :** ดำเนินการยกเว้นพระราชบัญญัติแก้ไขให้มีการยกเลิกการจัดเก็บภาษีมูลค่าเพิ่ม ตลอดจนภาษีศุลกากร และค่าธรรมเนียมตามกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้องในเขต Free Zone และให้ ทอท. ประกาศเชิญชวนเอกชนเข้ารับสิทธิบริหารจัดการใน Free Zone ตามขั้นตอนของพระราชบัญญัติการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. 2556
- **รูปแบบที่ 2 :** รัฐบาลดำเนินการออกกฎหมายพิเศษเช่นเดียวกับการออก พระราชบัญญัติเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก พ.ศ. 2561 เพื่อให้ Free Zone สามารถดำเนินการได้อย่างมีประสิทธิภาพ สอดคล้องกับอัตราการเติบโตในอุตสาหกรรมขนส่งสินค้าทางอากาศ และการแข่งขันทางการค้าที่มีอัตราการขยายตัวที่เพิ่มมากขึ้น จึงเห็นสมควรให้สิทธิประโยชน์ผู้ให้บริการใน Free Zone ทำอากาศยานสุวรรณภูมิ โดยมีสาระสำคัญ ดังต่อไปนี้
 - (i) สิทธิในการได้รับการยกเว้นหรือลดหย่อนการจัดเก็บภาษีมูลค่าเพิ่ม ภาษีศุลกากร และภาษีของหน่วยงานภาครัฐในเขตปลอดอากร (ii) ลดขั้นตอนการตรวจสอบทางศุลกากรที่หน่วยสิทธิประโยชน์ (iii) ส่งเสริมให้เอกชนรับสิทธิในการบริหารจัดการ Free Zone (iv) สิทธิในการนำคนต่างด้าวที่มีความรู้ความสามารถพิเศษเข้ามาอยู่อาศัยในราชอาณาจักร (v) ให้สามารถนำแรงงานต่างด้าวเข้ามาทำงานได้ และ (vi) ให้สิทธิคนไทยถือหุ้นน้อยกว่าร้อยละ 51 ได้

จากทางเลือกดังกล่าวข้างต้น การดำเนินการตามรูปแบบที่ 1 จำเป็นต้องมีการแก้ไขกฎหมาย กฎ ระเบียบ ของหน่วยงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้องใน Free Zone โดยให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องนั้นๆ ดำเนินการพิจารณาผลกระทบในด้านต่างๆ ซึ่งส่งผลต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียเมื่อกฎหมายประกาศให้มีผลใช้บังคับแล้ว ตลอดจนความเหมาะสมเพื่อยกร่างกฎหมายอย่างรอบคอบ ซึ่งขั้นตอนดังกล่าวจะใช้เวลานาน นอกจากนี้ ขั้นตอนในการแก้ไขกฎหมายแต่ละฉบับ ยังแตกต่างกันตามอำนาจหน้าที่ของหน่วยงานที่กฎหมายกำหนดไว้ โดยขั้นตอนในการพิจารณาของคณะกรรมการในการเสนอร่างกฎหมายต่อสภานิติบัญญัติแห่งชาติยังมีช่วงเวลาที่ถูกกำหนดไว้ในกฎหมาย เมื่อรวมกับระยะเวลาในการเริ่มเพื่อเสนอร่างกฎหมาย จะทำให้การแก้ไขกฎหมาย กฎระเบียบเหล่านี้จะต้องใช้เวลาอย่างน้อยประมาณ 3 ปี

ส่วนการดำเนินการในรูปแบบที่ 2 เป็นการออกกฎหมายพิเศษ โดยภาครัฐกำหนดหลักการและเหตุผลถึงความจำเป็นในการดำเนินการ โดยแสดงให้เห็นว่า หากต้องการให้ Free Zone สามารถดำเนินการได้อย่างมีประสิทธิภาพ สอดคล้องกับอัตราการเติบโตในอุตสาหกรรมขนส่งสินค้าทางอากาศ และการแข่งขันทางการค้าที่มีอัตราการขยายตัวที่เพิ่มมากขึ้น จะส่งผลให้ภาคธุรกิจการขนส่งสินค้าทางอากาศเป็นธุรกิจหลักและส่งผลต่อการพัฒนาประเทศโดยรวม จึงจำเป็นต้องดำเนินการทางด้านกฎ ระเบียบ ที่เกี่ยวข้องกับภาษีอากร ตลอดจนการบริหารจัดการ ให้มีความคล่องตัว โดยให้มีการยกเว้น ยกเลิก หรือดำเนินการใด ๆ ที่จะทำให้เกิดความคล่องตัวในการดำเนินการด้านการขนส่งสินค้าทางอากาศ ตลอดจนเป็นการสร้างแรงจูงใจให้เอกชนสนใจมาลงทุนมากขึ้น ซึ่งการดำเนินการในรูปแบบที่ 2 นี้ คาดว่าจะใช้ระยะเวลาประมาณ 6 เดือน

การดำเนินการตามรูปแบบที่ 1 สามารถดำเนินการได้โดยการแก้ไขกฎหมาย ซึ่งต้องผ่านขั้นตอนการพิจารณาของสภานิติบัญญัติ ซึ่งคาดว่าจะใช้เวลานาน ไม่ทันต่อการเติบโตของอุตสาหกรรมขนส่งสินค้าทางอากาศที่เป็นอยู่ในปัจจุบัน ดังนั้น เพื่อให้การดำเนินการใน Free Zone สามารถดำเนินการได้ในเวลาที่รวดเร็ว ทันต่อการเติบโตของอุตสาหกรรมขนส่งสินค้า รูปแบบที่ 2 จึงน่าจะมีความเหมาะสม เนื่องจากใช้เวลาในการดำเนินการในระยะสั้น ทันต่อความต้องการในการบริหารจัดการ Free Zone และเป็นพื้นฐานให้การพัฒนาต่อในเชิงรุกให้ประสบความสำเร็จอีกด้วย

บทที่ 5

สรุปข้อเสนอแนะการพัฒนา
Airport Logistics Park

บทที่ 5 สรุปข้อเสนอแนะการพัฒนา Airport Logistics Park

การพัฒนา Free Zone ให้เป็น Airport Logistics Park เป็นการปรับปรุงกลไกเพื่ออำนวยความสะดวกในการประกอบกิจกรรมภายใน Free Zone ปัจจุบัน ให้สอดคล้องกับเงื่อนไขความต้องการของสินค้าที่มีการขนส่งทางอากาศ โดยปรับปรุงด้านสิทธิประโยชน์ให้สอดคล้องกับความต้องการของภาคธุรกิจมากขึ้น ตลอดจนเป็นการลดขั้นตอนอุปสรรคด้านกฎระเบียบ การสร้างแรงจูงใจเพื่อดึงดูดนักลงทุนให้มีความเชื่อมั่นและสนใจที่จะเข้ามาลงทุนมากยิ่งขึ้น

5.1 แนวคิดการพัฒนา Airport Logistics Park ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

แนวคิดการพัฒนา Airport Logistics Park แบ่งเป็น 2 มิติ ได้แก่ (i) การพัฒนาเชิงรับ โดยมุ่งเน้นการแก้ปัญหาคำขอใช้กฎหมายภายใน Free Zone และพัฒนาการบริหารจัดการให้ Free Zone ทำหน้าที่ตรงตามวัตถุประสงค์ในการอำนวยความสะดวกด้านการขนส่งสินค้าทางอากาศและสร้างโอกาสให้กับกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางอากาศ และ (ii) การพัฒนาเชิงรุก โดยดำเนินการให้ Free Zone พัฒนาต่อเป็น Airport Logistics Park ที่เอื้อประโยชน์ต่อการลงทุน จากภายในและภายนอกประเทศ รวมถึงเกิดกิจกรรมทางเศรษฐกิจที่หลากหลายมากขึ้น

การพัฒนาเชิงรับ ประกอบด้วย การดำเนินงานใน 2 ด้านควบคู่กันไป ที่สำคัญได้แก่

- 1) **ด้านข้อกฎหมาย** โดยการออกประกาศ/แก้ไขกฎหมาย หรือปรับแนวทางปฏิบัติของเจ้าหน้าที่ ได้แก่
 - กรมศุลกากรและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการตรวจปล่อยสินค้า ควรปรับปรุงหลักเกณฑ์ วิธีการและเงื่อนไขการได้รับยกเว้นอากร (Free of Duty) ที่กำหนดเป็นกฎกระทรวง ให้สนับสนุนความสัมฤทธิ์ผลของการยกระดับความสามารถในการแข่งขันของผู้ประกอบการ และเอื้อให้เกิดการพัฒนา Free Zone ที่มีประสิทธิภาพ
 - กรมศุลกากรควรสร้างความเชื่อมั่นให้กับนักลงทุนและผู้ประกอบการที่จะเลือกใช้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางการจัดการโลจิสติกส์และการกระจายสินค้าในอาเซียน และควรดำเนินการปรับปรุงและพัฒนากฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการได้รับยกเว้นอากร
 - กรมศุลกากร ควรจัดทำมาตรฐานแนวทางและขั้นตอนการปฏิบัติตามพิธีการศุลกากรหรือดำเนินการในกระบวนการทางศุลกากรในท่าอากาศยาน เพื่อให้เจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติงานทราบและถือปฏิบัติ รวมทั้งจัดการอบรมเพื่อปฏิบัติงานได้อย่างถูกต้อง และเป็นแนวทางเดียวกัน
 - กรมสรรพากร ควรดำเนินการออกพระราชกฤษฎีกาออกตามความในประมวลรัษฎากรว่าด้วยการกำหนดกิจการที่ได้รับยกเว้นภาษีมูลค่าเพิ่ม เพื่อบรรเทาภาระภาษีให้แก่กิจการเฉพาะการบรรจุใหม่ ประกอบ หรือเปลี่ยนรูปแบบการบรรจุของผู้ประกอบการให้บริการขนส่งใน Free Zone
 - สำนักงานการบินพลเรือน ควรลดหรือขจัดต้นทุนการขอใบรับรองเพื่อเป็น Regulated Agent เพื่อดึงดูดผู้ประกอบการ โดยเฉพาะผู้ให้บริการโลจิสติกส์ทางอากาศ โดยดำเนินการปรับปรุงหรือยกเลิกเงื่อนไขที่สร้างภาระให้กับผู้ประกอบการดังกล่าว เพื่อสนับสนุนให้มีการออกใบอนุญาตการเป็น Regulated Agent สำหรับผู้ให้บริการโลจิสติกส์ทางอากาศเพิ่มมากขึ้น เพื่อให้ธุรกิจโลจิสติกส์ด้านการขนส่งทางอากาศมีความคล่องตัว เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ใน Free Zone
- 2) **ด้านบริหารจัดการ** โดยการปรับปรุงระบบและกลไกการบริหารภายในพื้นที่ Free Zone ให้มีประสิทธิภาพเพิ่มขึ้นที่สำคัญได้แก่
 - ทอท. ควรปรับปรุงรูปแบบการบริหารจัดการพื้นที่ภายใน Free Zone ให้มีความคล่องตัวและยืดหยุ่น ตลอดจนเร่งพัฒนาระบบสารสนเทศเชื่อมโยงข้อมูลการนำเข้า ส่งออก และการเคลื่อนย้ายสินค้าภายในพื้นที่ Free Zone เพื่อสนับสนุนให้กิจกรรมการจัดการขึ้นแผ่น (Pallets)/ตู้สินค้า (Container) การพักสินค้า ตลอดจนการคัดแยกสินค้าจากแผ่น/ตู้สินค้า ให้ออกไปดำเนินการที่คลังสินค้าเพิ่มมูลค่า ซึ่งนอกจากจะช่วยลดความแออัดของ Cargo Terminal แล้ว ยังช่วยลดขั้นตอน ระยะเวลา และต้นทุนในการดำเนินการของผู้ประกอบการโลจิสติกส์อีกด้วย

- ทอท. ควรพิจารณาปรับปรุงหลักเกณฑ์การกำหนดค่าเช่าและค่าธรรมเนียมที่จัดเก็บกับผู้เช่า แนวทางการยกเลิกสัญญาเช่า และกำหนดโครงสร้างอัตราค่าเช่าให้ยืดหยุ่นกับผู้ประกอบการรายใหญ่/รายย่อย การประกอบการในระยะยาว/สั้น เพื่อให้คลังสินค้าเพิ่มมูลค่ามีการใช้งานเต็มประสิทธิภาพ

ส่วนการพัฒนาเชิงรุก ประกอบด้วยแนวทางที่ภาครัฐควรเร่งดำเนินการในลักษณะบูรณาการ เพื่อสร้างบรรยากาศให้ดึงดูดการลงทุนและพัฒนากิจกรรมทางธุรกิจในพื้นที่ Free Zone เพื่อยกระดับสู่การเป็น Airport Logistics Park ที่สมบูรณ์ ดังนี้

- (1) การพัฒนาการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ และจากการขยายฐานการผลิตในประเทศเพื่อนบ้าน
- (2) การเพิ่มปริมาณการขนส่งสินค้าทางอากาศ กรณีการนำเข้า-ส่งออกโดยตรงสำหรับสินค้ามูลค่าสูง รวมถึงนโยบายการพัฒนาอุตสาหกรรม 4.0
- (3) การให้สิทธิประโยชน์สำหรับ Airport Logistics Park ทั้งสิทธิประโยชน์ทางภาษี และไม่ใช้ภาษี
- (4) การสนับสนุนกิจกรรมโลจิสติกส์ในการจัดการสินค้า Transfer รวมถึงการส่งเสริมให้ผู้ประกอบการโลจิสติกส์มีการใช้เทคโนโลยีและนวัตกรรมในการบริหารจัดการกระบวนการโลจิสติกส์

5.2 สิทธิประโยชน์สำหรับ Airport Logistics Park

แนวทางการพิจารณาสิทธิประโยชน์ของการพัฒนา Free Zone ให้เป็น Airport Logistics Park เป็นการให้ได้สิทธิประโยชน์ที่เพิ่มขึ้นจาก Free Zone ปัจจุบัน เพื่ออำนวยความสะดวกต่อกิจกรรมที่หลากหลายมากขึ้น โดยสิทธิประโยชน์สำหรับ Airport Logistics Park อาจเทียบเคียงสิทธิประโยชน์ตามแนวคิดเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor : EEC) และเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ (Special Economic Zone : SEZ) เช่น สิทธิประโยชน์ทางภาษี โดยการยกเว้นภาษีมูลค่าเพิ่ม (VAT) สำหรับการบริการและการจัดส่งสินค้าส่งออก และสิทธิประโยชน์ที่ไม่ใช่ภาษี เช่น การอนุญาตให้นำช่างฝีมือและผู้ชำนาญการเข้ามาทำงานในกิจการ เป็นต้น

5.3 แนวทางการดึงดูดกลุ่มผู้ใช้บริการใน Airport Logistics Park

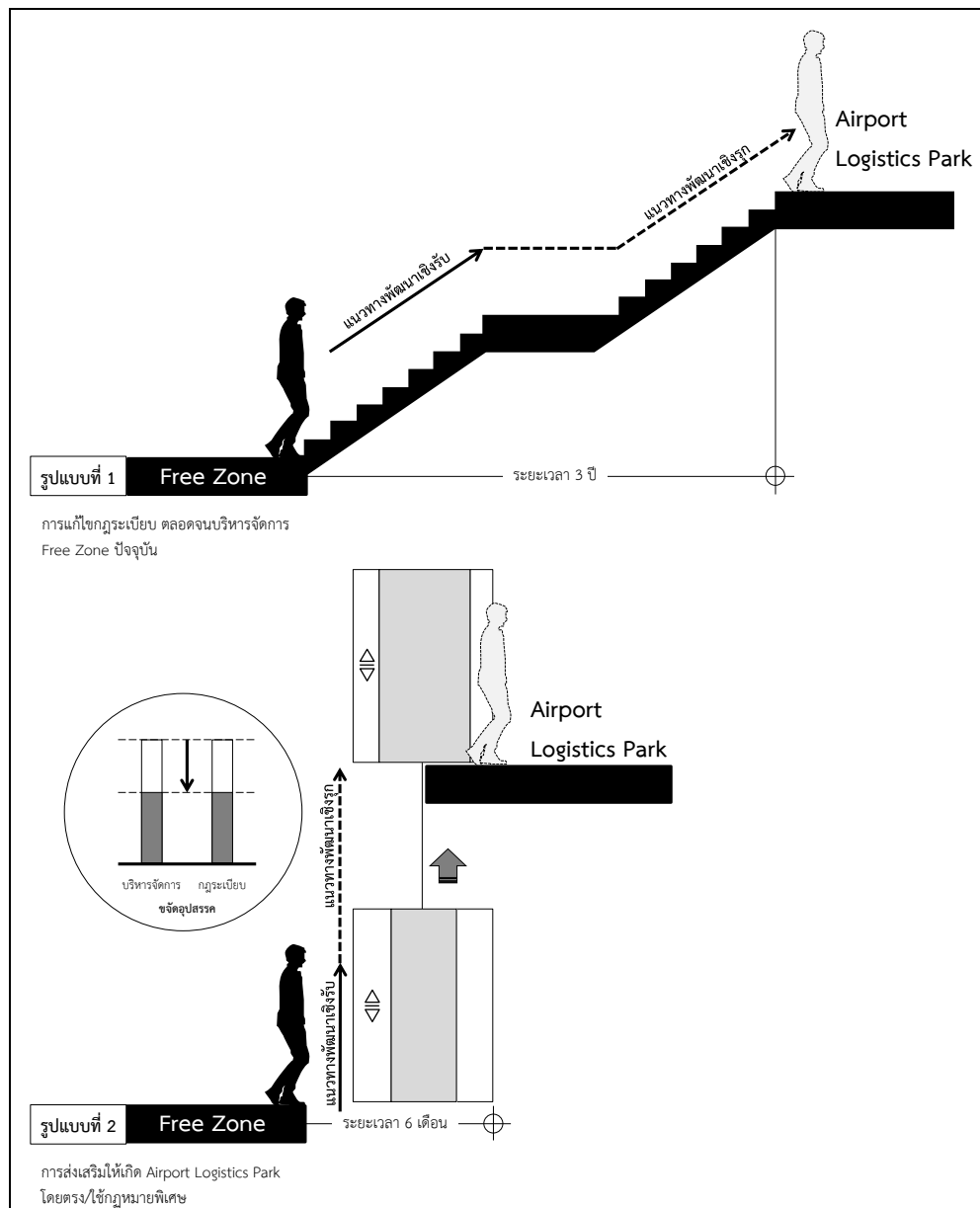
นอกเหนือจากสิทธิประโยชน์ข้างต้น การพัฒนา Free Zone ต่อให้เป็น Airport Logistics Park ควรมีกลไกสนับสนุนอย่างแท้จริงจากทุกภาคส่วน เพื่อดำเนินมาตรการด้านสิทธิประโยชน์สนับสนุน เพื่อดึงดูดการลงทุนภายในและต่างประเทศ สร้างบรรยากาศการลงทุน เพื่อเป็นการเพิ่มกิจกรรมภายในพื้นที่ได้อย่างต่อเนื่อง ดังนี้

- (1) ควรจัดทำแผนพัฒนาท่าอากาศยานและ Airport Logistics Park ตลอดจนธุรกิจขนส่งสินค้าทางอากาศให้มีความชัดเจน ซึ่งรวมถึงแผนการใช้ประโยชน์ที่ดิน แผนการลงทุนเพื่อเพิ่มศักยภาพท่าอากาศยาน ซึ่งส่งผลให้นักลงทุนมีความเชื่อมั่นที่จะเข้ามาลงทุนมากยิ่งขึ้น
- (2) ภาครัฐควรมีนโยบายที่ชัดเจนเกี่ยวกับข้อตกลงในทางกฎหมาย เช่น การให้สิทธิประโยชน์ใน Airport Logistics Park เป็นต้น
- (3) การให้ความช่วยเหลือเอกชนเพื่อให้สามารถมีรายได้จากการดำเนินการ เช่น ความร่วมมือในการประชาสัมพันธ์โครงการ การที่ภาครัฐไม่แทรกแซงการดำเนินงานภายใน การไม่ส่งเสริมให้มีการแข่งขันระหว่าง Airport Logistics Park กับ Logistics Park อื่นในลักษณะคล้ายๆ กัน
- (4) จัดให้มีและบำรุงรักษาระบบโครงสร้างพื้นฐานอื่นๆ ให้อยู่ในสภาพดี เช่น ถนนภายนอกซึ่งเชื่อมต่อกับพื้นที่โครงการระบบจ่ายไฟฟ้าที่มีเสถียรภาพ เป็นต้น

5.4 แนวทางและทางเลือกการพัฒนา Airport Logistics Park

สำหรับแนวทางการพัฒนา Free Zone มี 2 รูปแบบให้พิจารณา คือ รูปแบบที่ 1 การดำเนินการต้องผ่านขั้นตอนการแก้ไขกฎหมาย กฎ ระเบียบต่างๆ ซึ่งใช้เวลานาน (อย่างน้อย 3 ปี) และรูปแบบที่ 2 รัฐบาลดำเนินการออกกฎหมายพิเศษเช่นเดียวกับพระราชบัญญัติเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก พ.ศ. 2561 ดังนั้น เพื่อให้การดำเนินการใน Free Zone สามารถดำเนินการได้ในระยะเวลาที่รวดเร็ว ทันต่อการเติบโตของอุตสาหกรรมขนส่งสินค้า ทางเลือกในรูปแบบที่ 2 จึงน่าจะมีความเหมาะสม (รูปที่ 5.4-1)

อย่างไรก็ตาม สิ่งที่ต้องพัฒนาควบคู่ไปกับการพัฒนา Free Zone ให้เป็น Airport Logistics Park อย่างสมบูรณ์ คือ การพัฒนาเชิงรับ ซึ่งมุ่งเน้นการแก้ไขปัญหาการใช้กฎหมาย และการบริหารจัดการภายใน Free Zone และการพัฒนาเชิงรุก พัฒนา Free Zone เพื่อพัฒนาต่อให้เป็น Airport Logistics Park อย่างไรก็ตาม ควรดำเนินการพัฒนาทั้ง 2 มิติ (การพัฒนาเชิงรับและการพัฒนาเชิงรุก) ไปพร้อมกัน ทั้งนี้ เพื่อเอื้อต่อการพัฒนา Free Zone ให้เป็นรูปธรรมและมีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น



ที่มา: ทีปรีक्षा

รูปที่ 5.4-1 รูปแบบการดำเนินการพัฒนาไปสู่การเป็น Airport Logistics Park

ภาคผนวก ก

สรุปผลการประชุมกลุ่มย่อย
เพื่อรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ
“การจัดทำแนวทางและขั้นตอนการพัฒนา Airport
Logistics Park (ALP) ในท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ” ครั้งที่ 1

ภาคผนวก ก สรุปผลการประชุมกลุ่มย่อยเพื่อรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ “การจัดทำแนวทางและขั้นตอนการพัฒนา Airport Logistics Park (ALP) ในท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ” ครั้งที่ 1

ก.1 หลักการและเหตุผล

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ได้มอบหมายให้ บริษัท เอเอ็มพี คอนซัลแตนท์ จำกัด ดำเนินการศึกษาจัดทำแผนแม่บทการขนส่งทางอากาศของประเทศไทย เพื่อกำหนดวิสัยทัศน์ พันธกิจ เป้าหมาย ยุทธศาสตร์การพัฒนาการขนส่งทางอากาศของประเทศไทย รวมทั้งตัวชี้วัดที่เหมาะสม นำไปสู่การจัดทำแผนแม่บทการขนส่งทางอากาศของประเทศไทย ระยะ 15 ปี (พ.ศ. 2562-2576) เพื่อเป็นกรอบและทิศทางการพัฒนาการขนส่งทางอากาศของประเทศไทยที่ชัดเจนในอนาคตต่อไป บัดนี้ การศึกษาได้ดำเนินการมาระยะเวลาหนึ่ง ซึ่งขอบเขตโดยละเอียดของการศึกษา (TOR) กำหนดให้ที่ปรึกษาจัดทำโครงการนำร่อง จำนวน 2 เรื่อง ซึ่งหนึ่งในโครงการนั้นเป็นการจัดทำแนวทางและขั้นตอนการพัฒนา Airport Logistics Park (ALP) ในท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เพื่อเป็นแนวทางให้กระทรวงคมนาคมและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องปรับปรุงกลไกการขนส่งสินค้าทางอากาศ และการดำเนินกิจกรรมสร้างมูลค่าเพิ่มในเขต Free Zone ให้สามารถดำเนินการได้อย่างมีประสิทธิภาพ สะดวกต่อผู้ใช้บริการ อันทำให้เกิดความรวดเร็วและแน่นอนในการบริหารจัดการขนส่งและโลจิสติกส์ ส่งผลต่อต้นทุนการขนส่งที่เป็นธรรม และเพิ่มความสามารถในการแข่งขันของประเทศได้

ดังนั้น จึงได้จัดการประชุมสัมมนากลุ่มย่อย (Focus Group) ครั้งที่ 1 เมื่อวันที่ 10 ตุลาคม พ.ศ. 2560 โดยกลุ่มเป้าหมายเป็นผู้ให้บริการที่เป็นสมาชิกของสมาคมตัวแทนขนส่งสินค้าทางอากาศไทย (TAFA) รวมถึงผู้ให้บริการ Cargo Terminal เพื่อรับฟังความคิดเห็นจากผู้ให้บริการเกี่ยวกับสิทธิประโยชน์ ข้อจำกัด และอุปสรรคที่แท้จริงของการดำเนินธุรกิจจากการประชุมกลุ่มย่อย

ก.2 วัตถุประสงค์การประชุมกลุ่มย่อย

เพื่อรับฟังความคิดเห็น เกี่ยวกับปัญหาและอุปสรรคและข้อเสนอแนะ เกี่ยวกับการดำเนินงานด้านการขนส่งสินค้าทางอากาศและการดำเนินกิจกรรมสร้างมูลค่าเพิ่มในเขต (Free Zone) ของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ที่เป็นสมาชิกของ TAFA

ก.3 รูปแบบการประชุมกลุ่มย่อย

1) ผู้เข้าร่วมการประชุมกลุ่มย่อย

ผู้เข้าร่วมการประชุมกลุ่มย่อยทั้งสิ้นประมาณ 50 คน ประกอบด้วย ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ทั้งในและต่างประเทศ ในเขตปลอดอากร (Free Zone)

2) วิธีการดำเนินการ

- การนำเสนอภาพรวมวัตถุประสงค์และขอบเขตการดำเนินงานของโครงการนำร่อง
- การระดมความคิดเห็นจากผู้เข้าร่วมประชุมกลุ่มย่อย

ก.4 ประเด็นสำคัญในการระดมความคิดเห็น

- 1) กฎระเบียบของหน่วยงานใด ที่ก่อให้เกิดปัญหาในกระบวนการนำเข้า ส่งออกสินค้า และกระบวนการสร้างมูลค่าเพิ่มในเขต Free Zone ในปัจจุบัน
- 2) ลักษณะของปัญหา (เช่น ข้อบัญญัติของกฎหมายที่ก่อให้เกิดต้นทุนที่ไม่จำเป็นแก่ผู้ประกอบการ หรือการตีความข้อกฎหมายของหน่วยงานของรัฐไม่สอดคล้องกับสภาพการดำเนินธุรกิจ เป็นต้น) และผลกระทบต่อผู้ประกอบการ โลจิสติกส์และผู้ประกอบการเจ้าของสินค้า
- 3) ข้อเสนอแนะในการแก้ปัญหา

ก.5 สรุปประเด็นจากผู้เข้าร่วมการสัมมนา

ประเด็นที่ได้รับจากผู้เข้าร่วมการสัมมนากลุ่มย่อย ครั้งที่ 1 แบ่งเป็น 5 กลุ่มดังนี้

กลุ่มที่ 1 ประเด็นเกี่ยวกับ กฎหมายศุลกากร และกฎหมายอื่นๆ

- การนำสินค้าเข้ามาพักใน Free Zone พระราชบัญญัติศุลกากร พ.ศ. 2560 มาตรา 152 กำหนดให้ไม่ต้องมีใบอนุญาตแต่ในทางปฏิบัติยังมีการเรียกตรวจใบอนุญาตจากนายด่านศุลกากร
- ในการพัฒนา Free Zone ควรนำรูปแบบของประเทศสิงคโปร์มาใช้ เนื่องจากกฎหมายที่ออกมานั้นเป็นการอำนวยความสะดวกไม่ใช้การตรวจจับ ซึ่งเป็นสาเหตุที่ทำให้ธุรกิจหลายชนิดไม่สามารถเกิดขึ้นได้ในประเทศไทย เช่น ธุรกิจ e-Commerce ของบริษัท Alibaba ที่ต้องการตั้งฐานการดำเนินธุรกิจในการกระจายสินค้าโดยการสั่งซื้อออนไลน์ในประเทศไทย เป็นต้น
- ความเข้มงวดเกี่ยวกับการเคลื่อนย้ายภายในเขตที่กำหนดของศุลกากร ตามมาตรา 156 มีหลายขั้นตอนทำให้เสียเวลาตลอดจนมีค่าใช้จ่ายที่ไม่จำเป็น ควรประกาศให้เขตปลอดอากรเป็นเขตที่ปลอดจากการควบคุมทั้งหมด การเคลื่อนย้ายในเขตปลอดอากรจะต้องเป็นกฎหมายที่ส่งเสริมการส่งออก ไม่ควรควบคุมในคลังสินค้า ควรจะมีการควบคุมที่ Checking Post เพียงจุดเดียว
- ผู้ประกอบการที่ประสงค์จะขออนุมัติเป็นผู้ประกอบกิจการในเขตปลอดอากร ต้องยื่นคำขอประกอบกิจการในเขตปลอดอากรตามแบบ (กศก.185) การที่ผู้ประกอบการที่ได้รับใบรับรอง (กศก.185) แต่ได้จ้างผู้อื่น (มิใช่ผู้ประกอบการ) เพื่อให้บริการในเขตปลอดอากรโดยได้มีการนำสินค้าเข้าเขตปลอดอากร โดยผู้รับจ้างบริการจะต้องเสียภาษีมูลค่าเพิ่ม (VAT) ร้อยละ 7 และเมื่อมีการนำสินค้าออกจากเขตปลอดอากรจะต้องเสียภาษีมูลค่าเพิ่มจากการให้บริการอีกร้อยละ 7
- คำนิยามในพระราชบัญญัติศุลกากร พ.ศ. 2560 ไม่มีนิยามคำว่า ผู้ให้บริการขนส่งสินค้า หรือ Freight Forwarder และผู้ให้บริการ Shipping ทำให้มีผลต่อการตีความในทางปฏิบัติในกิจกรรมโลจิสติกส์ที่เชื่อมโยงกับการขนส่งทางอากาศ
- การแก้ไขกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับกรมศุลกากร TAFE ได้พยายามผลักดันให้เป็นรูปธรรม ปัจจุบันกฎหมายได้เข้าสู่การพิจารณาของสภานิติบัญญัติแห่งชาติ คาดว่าหากกฎระเบียบต่างๆ สามารถอำนวยความสะดวกต่อการทำธุรกิจจะทำให้เกิดความเท่าเทียมกันในการแข่งขันของการขนส่งทางเรือและทางอากาศ
- กฎหมายที่เกี่ยวข้องไม่ได้เฉพาะเจาะจงสำหรับการขนส่งทางอากาศ เนื้อความในกฎหมายใช้เหมือนกับการขนส่งทางเรือ ดังนั้น จึงมีข้อกำหนดหลายประการที่จำเป็นสำหรับการขนส่งทางอากาศ แต่ยังไม่ได้มีการระบุให้ชัดเจนในข้อกฎหมาย
- กรมศุลกากรควรให้มีการยกเลิกการขึ้นทะเบียนผู้ส่งออก เนื่องจากเมื่อมีการส่งออกสินค้า ผู้ส่งออกต้องมาดำเนินการด้วยตนเอง ควรให้มีการดำเนินการแบบ National Single Window (NSW) โดยเชื่อมกับฐานข้อมูลกรมการปกครอง และกระทรวงพาณิชย์ ซึ่งผู้ประกอบการจะต้องจดทะเบียนกับกระทรวงพาณิชย์อยู่แล้ว เป็นไปได้หรือไม่ที่จะให้ Freight Forwarder หรือทนายดำเนินการยื่นเรื่องแทน

- การตีความและการพิจารณากฎเกณฑ์ของศุลกากรในแต่ละท่าอากาศยานมีแนวทางให้ Stakeholder ปฏิบัติไม่เหมือนกัน ทำให้เกิดความสับสนและดำเนินพิธีการทางศุลกากรไม่เหมือนกันในแต่ละที่ สาเหตุเกิดจากเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติงานไม่ทราบแนวทางการปฏิบัติที่ชัดเจน ทำให้ต้องดำเนินการตามที่เจ้าหน้าที่แต่ละคนต้องการให้ปฏิบัติ
- การให้บริการภายใน Free Zone กรมสรรพากรถือว่าเข้าลักษณะเป็นการให้บริการในราชอาณาจักร ผู้ประกอบการต้องเสียภาษีมูลค่าเพิ่มในอัตราร้อยละ 7 ทำให้ไม่เกิดกิจกรรม Value-added เนื่องจากต้นทุนสูงมากสำหรับผู้ประกอบการ

กลุ่มที่ 2 ใบรับรอง

- เจ้าหน้าที่ภาครัฐที่ปฏิบัติงานในเขต Free Zone มีไม่เพียงพอ เช่น กรณีการออก Certificate of Origin หรือการออกใบรับรองการส่งออกผักผลไม้มีความล่าช้า ทำให้สินค้าตกเครื่องบ่อยครั้ง
- ในการดำเนินการในเขต Free Zone ควรมีการยกเว้นใบอนุญาตต่างๆ เช่น มอก. (มาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม) ออย. (สำนักงานคณะกรรมการอาหารและยา) เป็นต้น ซึ่งทำให้เกิดความล่าช้า เนื่องจากสินค้าไม่นำเข้ามาใช้หรือบริโภคภายในประเทศ
- Certificate of Origin สำหรับสินค้าที่ส่งออกทางเรือได้มีการนำมาออกที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ทำให้ในส่วนของ การขนส่งสินค้าทางอากาศซึ่งมีช่วงเวลาเร่งด่วนในเวลา 14:00 น. เป็นต้นไป ไม่สามารถดำเนินการได้ ควรแยกช่วงเวลาของทางเรือกับทางอากาศไม่ให้เกิดการทับซ้อนกัน
- กระทรวงพาณิชย์ควรออกกฎกระทรวงเพื่อเพิ่มจำนวนพนักงาน โดยการนำ Sub-Contract ช่วยตรวจสอบเอกสาร โดยที่เจ้าหน้าที่ทำหน้าที่เพียงลงนามผ่านเท่านั้น เช่น การออก C/O เป็นต้น อย่างไรก็ตาม การออก Form E การวินิจฉัยของเจ้าหน้าที่ยังมีความจำเป็นเพื่อตรวจสอบสินค้า Perishable Product เจ้าหน้าที่ของรัฐยังมีไม่เพียงพอในการปฏิบัติงานใน Free Zone ควรเพิ่มจำนวนเจ้าหน้าที่ตลอดจนขยายการตรวจสอบไปที่ต้นทางของ Cargo (นอกท่าอากาศยาน) เพื่อความรวดเร็วในการตรวจสอบสินค้า

กลุ่มที่ 3 การบริหารจัดการเขตปลอดอากร

- Cargo Terminal ในปัจจุบันมีความแออัด ถึงแม้ว่าจะได้รับการออกแบบให้ทั้ง 2 อาคารสามารถรองรับสินค้าได้ 2 ล้านตัน/ปี ก็ตาม ปัจจุบันอาคารทั้งสองมีการรองรับสินค้าอยู่ที่ 1.3 ล้านตัน/ปีเท่านั้น เนื่องจากการออกแบบการรองรับสินค้า 2 ล้านตัน/ปี กำหนดให้ Free Zone ทำหน้าที่พักสินค้า และส่งไปยัง Cargo Terminal แต่จากการที่ Free Zone ยังใช้งานได้ไม่เต็มประสิทธิภาพ ส่งผลต่อความแออัดของ Cargo Terminal ด้วย อนาคตหาก Free Zone ใช้งานได้อย่างมีประสิทธิภาพ Cargo Terminal จะสามารถรองรับสินค้าได้เพิ่มขึ้น ดังนั้น จึงควรมีการวางแผนในการขยาย Cargo Terminal โดยดำเนินการคู่ขนานกับการพัฒนา Free Zone ในปัจจุบันซึ่งมีการแบ่งพื้นที่ออกเป็น 3 โซน ได้แก่ โซน (1) Cargo Terminal (บริษัทการบินไทย, BFS) โซน (2) คลังสินค้าเพิ่มมูลค่า อาคาร 1-3 และ โซน (3) คลังสินค้าเพิ่มมูลค่า อาคาร 4 ในอนาคต เมื่อ พระราชบัญญัติศุลกากร พ.ศ. 2560 มาตรา 152 มีผลบังคับใช้ในเดือนพฤศจิกายนจะไม่มีแบ่งโซนในเขต Free Zone ดังกล่าว
- ในส่วนของบริษัทการบินไทยนั้นแจ้งว่าพร้อมที่จะพิจารณาการลงทุนเพิ่มเติมสำหรับ Cargo Terminal โดยการเพิ่มจำนวนขึ้น รวมถึงการใช้เทคโนโลยี Handling สินค้าเป็นระบบอัตโนมัติ ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับความชัดเจนของแผนการพัฒนา Free Zone ที่จะเกิดขึ้นในอนาคต อย่างไรก็ตาม ความสามารถในการรองรับทำได้จากการเพิ่มขึ้นให้กับสินค้าในแนวคิดอีกด้วย จึงจะสามารถรองรับสินค้าได้มากกว่า 2 ล้านตันต่อปี
- อย่างไรก็ตาม Free Zone เมื่อได้รับการพัฒนาให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น รายได้ของ Cargo Terminal Operator (TG, BFS) จะลดลง เนื่องจากกิจกรรมในการ Handling เกิดขึ้นที่คลังสินค้าเพิ่มมูลค่า แต่จะมีรายได้จากค่าใช้ Cargo Terminal มากขึ้น จากปริมาณสินค้าที่ผ่านท่าอากาศยานเพิ่มขึ้น Cargo Terminal ในอนาคตอาจไม่มีความจำเป็นต้องจัดการพื้นที่จำนวนมากสำหรับจัดสินค้าเข้า การ Storage กิจกรรมเหล่านี้สามารถดำเนินการในพื้นที่ คลังสินค้าเพิ่มมูลค่า โดย Freight Forwarder ส่วนการส่งออกก็สามารถลดพื้นที่ลงได้ เพราะสินค้ามีการจัดเข้าสู่ ULD (Unit Load Device) พร้อมส่งออกมาจาก คลังสินค้าเพิ่มมูลค่าแล้ว

- แผนการพัฒนา Free Zone ควรบูรณาการร่วมกันในการจัดสรรพื้นที่ภายใน ทั้งนี้ บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ควรจัดสรรพื้นที่สำหรับการขนส่งสินค้าทางรถบรรทุกที่เชื่อมต่อการขนส่งสินค้าทางอากาศ แล้วส่งสินค้าข้ามแดนกับประเทศเพื่อนบ้าน ซึ่งปัจจุบัน Free Zone มีพื้นที่ค่อนข้างจำกัด ทั้งยังเผชิญกับปัญหาการจราจรติดขัดอีกด้วย นอกจากนี้ กรณีท่าอากาศยานอุตะเถา (ระยอง-พัทยา) มีเที่ยวบินยังไม่สูงมาก (เครื่องบินยังใช้ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ) ดังนั้น จึงต้องทบทวนการให้บริษัทการบินไทย จำกัด (มหาชน) ไปลงทุนเพิ่มที่ท่าอากาศยานอุตะเถา (ระยอง-พัทยา)
- สำหรับการลงทุนเพิ่มที่เกี่ยวข้องกับ Free Zone ควรเกิดจากการผลักดันของ บริษัท ท่าอากาศยานไทย และ บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) เนื่องจากเป็นองค์กรขนาดใหญ่ มีความคล่องตัวต่อการหาแหล่งเงินหรือการกู้จากสถาบันการเงินเพื่อมาลงทุน ตลอดจนสามารถโน้มน้าวบริษัทเอกชนเข้าร่วมลงทุนได้เป็นอย่างดี
- อาคาร Cargo Terminal ซึ่งสายการบิน Cathay Pacific ของ Hong Kong ใช้บริการอยู่นั้น มีการก่อสร้างสูง 7 ชั้น เนื่องจากมีแผนของการจัดสรรพื้นที่อย่างชัดเจน สำหรับประเทศไทยในอนาคตเมื่อมีการจัดทำแผนงาน กำหนดระยะเวลา ตลอดจนบทบาทของแต่ละหน่วยงาน ที่ชัดเจนแล้ว บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) จึงจะสามารถวางแผนการลงทุนได้
- ปัจจุบันค่าเช่าพื้นที่ภายในคลังสินค้าเพิ่มมูลค่าของ Free Zone ค่อนข้างสูง เช่น การเช่าพื้นที่เฉพาะชั้นล่าง คิดค่าใช้จ่ายประมาณ 300 บาท ต่อตารางเมตร ต่อเดือน (ไม่รวมค่าบริการสาธารณูปโภค) ในอนาคตหาก Free Zone มีประสิทธิภาพมากขึ้น ผู้ประกอบการสามารถรวมกลุ่มบริหารจัดการในลักษณะ Consortium จะสามารถที่จะจัดเก็บค่าใช้พื้นที่ให้ลดต่ำลงได้ เช่น 200 บาท ต่อตารางเมตร ต่อเดือน เป็นต้น
- การคาดการณ์ในอนาคต หากสามารถยกเลิกกฎเกณฑ์ที่เป็นอุปสรรคทั้งหมดได้ การขอเช่าใช้พื้นที่ Free Zone อาจจะมีแนวโน้มที่จะเพิ่มขึ้น อย่างไรก็ตาม การทำธุรกิจจะต้องเป็นธรรมกับทุกภาคส่วน TAFA จึงเสนอให้มีความร่วมมือกันในลักษณะ Consortium มีการบริหารร่วมกัน และป้องกันการแข่งขันที่ไม่เป็นธรรมจากผู้ให้บริการรายใหญ่ ซึ่งมาจากต่างประเทศ ทั้งนี้ TAFA ได้มีการศึกษาการสร้างมูลค่าเพิ่มที่เกิดขึ้นจากกิจกรรมทางธุรกิจโลจิสติกส์ กรณีที่มีการยกเลิก กฎ ระเบียบต่างๆ แล้ว
- การอำนวยความสะดวกต่อการขนส่งสินค้าทางอากาศ เจ้าหน้าที่ศุลกากร ควรปฏิบัติงานตลอด 24 ชั่วโมง 7 วัน โดยผู้ประกอบการไม่ต้องรบกวนในการจ่ายค่าล่วงเวลา ทั้งนี้ ควรจัดทำเป็นแนวปฏิบัติของหน่วยงานภาครัฐ นอกจากนี้ ยังพบว่าการทำงานของเจ้าหน้าที่สรรพากรในแต่ละท้องที่ที่ต่างกันมีแนวทางในการปฏิบัติที่ต่างกันด้วย
- เพื่อให้การบริหารจัดการท่าอากาศยานมีการดำเนินการแบบบูรณาการ ควรจัดตั้งหน่วยงาน หรือกรมเพื่อกำกับดูแลการขนส่งสินค้าทางอากาศโดยเฉพาะ
- การให้สัมปทานผู้บริหารจัดการ Cargo Terminal ควรมีความชัดเจน และคำนึงถึงกิจกรรมการเคลื่อนย้ายสินค้า ซึ่งในปัจจุบันยังมีข้อจำกัด เนื่องจากคลัง BFS สามารถทำได้เฉพาะสินค้าระหว่างประเทศ แต่กิจกรรมของ Cargo ภายในประเทศปัจจุบัน มีสายการบินระหว่างประเทศหลายสายที่ทำการบริหารจัดการเที่ยวบินในท่าอากาศยานภายในประเทศเอง เช่น ท่าอากาศยานสมุย ท่าอากาศยานภูเก็ต ท่าอากาศยานเชียงใหม่ ซึ่งต้องการนำสินค้าผ่านเส้นทาง Domestic จากท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เพื่อส่งต่อไปยังประเทศปลายทาง แต่ติดในเรื่องข้อจำกัดของคลังสินค้าที่ไม่สามารถ Handling Domestic Shipment ได้ จึงอยากให้การออกกฎเกณฑ์หรืออนุญาตให้ประกอบการใดๆ ควรคำนึงถึงการเคลื่อนย้ายในธุรกิจการขนส่งเพื่อทำให้อุตสาหกรรมสามารถดำเนินการไปได้อย่างราบรื่น รวมถึงกฎระเบียบ พิธีการศุลกากร ที่ควรมีวิธีการปฏิบัติให้ชัดเจนเป็นมาตรฐาน

กลุ่มที่ 4 การพัฒนา Airport Logistics Park ท่าอากาศยานอู่ตะเภา (ระยอง-พัทยา)

- ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และท่าอากาศยานอู่ตะเภา (ระยอง-พัทยา) บทบาทของแต่ละท่าอากาศยานมีความแตกต่างกัน เนื่องจากเครื่องบินโดยสารระหว่างประเทศยังใช้บริการท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ การขนส่งสินค้าส่วนใหญ่อาศัยพื้นที่ใต้ท้องเครื่องบินโดยสารเป็นหลัก ดังนั้น สินค้าส่วนใหญ่จึงอยู่ที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ทำให้ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เป็น “ศูนย์กลางของ Cargo” เนื่องจากต้นทุนค่าขนส่งสินค้าจะต่ำ (เช่น ในช่วงฤดูหนาวจำนวนเที่ยวบินจะเพิ่มมากขึ้น พื้นที่ใต้ท้องเครื่องบินก็จะมีมากขึ้นตามไปด้วย ทำให้สายการบินให้ราคาค่า Freight ที่ไม่แพง) นอกจากนี้ Free Zone ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิมีพื้นที่จำกัดเหมาะสมกับการขนส่งสินค้าที่มีปริมาณไม่มากนัก แต่สำหรับท่าอากาศยานอู่ตะเภา (ระยอง-พัทยา) มีพื้นที่สำหรับกิจกรรมโลจิสติกส์สำหรับผู้ประกอบการรายใหญ่ เช่น กลุ่มบริษัทยานยนต์ที่มีฐานการผลิตสินค้าอยู่ในพื้นที่ EEC จะสามารถขนส่งสินค้าด้วยเครื่องบิน Freighter ทำให้ท่าอากาศยานอู่ตะเภา (ระยอง-พัทยา) มีบทบาทในการเป็น “ศูนย์กลาง Logistics for Manufacturing” ได้ในอนาคต
- ส่วนแบ่งการตลาดระหว่างท่าอากาศยานอู่ตะเภา (ระยอง-พัทยา) กับท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ท่าอากาศยานอู่ตะเภา (ระยอง-พัทยา) สามารถที่จะทำเป็นคลังสินค้าปลอดภาษีเพื่อรอการส่งออก ตามคำสั่งซื้อโดยการส่งสินค้าจากคลังสินค้าในท่าอากาศยานอู่ตะเภา (ระยอง-พัทยา) ไปยังประเทศต่างๆ ได้ แต่สำหรับท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ไม่สามารถทำได้ เนื่องจากไม่สามารถสร้างคลังสินค้าและจัดเก็บสินค้าเพื่อรอการส่งออกได้ ท่าอากาศยานอู่ตะเภา (ระยอง-พัทยา) จึงได้เปรียบในส่วนนี้
- รัฐบาลควรสนับสนุนให้ TAFA นำผู้ประกอบการเข้าบริหารจัดการท่าอากาศยานอู่ตะเภา (ระยอง-พัทยา) โดยภาครัฐต้องออกกฎหมายเพื่อดึงดูดผู้ประกอบการให้มาลงทุนที่ท่าอากาศยานอู่ตะเภา (ระยอง-พัทยา) โดยสร้างแรงจูงใจอย่างเต็มที่ ทั้งนี้ ต้องไม่ขัดแย้งกับ BOI เพื่อให้มีเครื่องบินที่เป็น Freighter มากยิ่งขึ้น

กลุ่มที่ 5 ระบบสารสนเทศ

- การศึกษาศักยภาพของ Cargo Terminal ของ Hong Kong พนักงานขับรถขนส่งสินค้าสามารถจัดการลงทะเบียนในระบบ Kiosk ได้เอง ซึ่งทำให้มีความคล่องตัวในการเคลื่อนย้ายสินค้า ทำให้การใช้พื้นที่มีประสิทธิภาพเพิ่มมากขึ้น เป็น 3 เท่า โดยที่รถบรรทุกแต่ละคันจะมีตัวอ่าน RFID (Radio frequency identification) ติดอยู่กับรถ จึงสามารถเชื่อมโยงข้อมูลกับ Cargo Terminal ในการจัดการคิว ตลอดจนการเข้าจอดรถในพื้นที่ได้อย่างรวดเร็ว
- การใช้เทคโนโลยีในระบบ ACCS (Airport Cargo Community System) ซึ่งนำมาใช้ในการบริหารจัดการ Free Zone ปัจจุบันยังไม่ประสบความสำเร็จเท่าที่ควร ถึงแม้จะมีการศึกษาเป็นระยะเวลานานก็ตาม ก็ยังไม่สามารถนำมา ใช้ได้จริง
- การบริหารจัดการ Free Zone ควรมีการบูรณาการในระบบตลอดจนข้อมูลต่างๆ ร่วมกัน ทั้งในส่วนของบริษัทท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) กรมศุลกากร และภาคเอกชน ให้มีการเชื่อมโยงข้อมูลเพื่อความสะดวกและรวดเร็ว
- ระบบ Paperless หากมีการพัฒนาอย่างเต็มรูปแบบ จะสามารถช่วยลดเวลาและลดเอกสารได้เป็นอย่างดี แต่ปัจจุบันยังไม่สามารถดำเนินการได้อย่างเต็มรูปแบบ เช่น เอกสารทั้งหมดเมื่อได้รับการอนุมัติควรที่จะสามารถส่งเรื่องไปยังต่างประเทศได้ทันที นอกจากนี้ หน่วยงานที่เกี่ยวข้องควรจัดแยก Server สำหรับการใช้งานในส่วนนี้ ออกจาก Server หลักขององค์กรเพื่อป้องกันกรณีที่ Server หลักมีปัญหา จะทำให้ระบบ Paperless ไม่สามารถทำงานได้

ก.6 ประมวลภาพบรรยากาศการสัมมนากลุ่มย่อย

ประมวลภาพบรรยากาศการสัมมนากลุ่มย่อย ครั้งที่ 1 ดังรูปที่ ก.6-1



ที่มา: ที่ปรึกษา

รูปที่ ก.6-1 ประมวลภาพบรรยากาศการสัมมนากลุ่มย่อย ครั้งที่ 1

ภาคผนวก ข

สรุปผลการประชุมกลุ่มย่อย
เพื่อรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ
“การจัดทำแนวทางและขั้นตอนการพัฒนา Airport
Logistics Park (ALP) ในท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ” ครั้งที่ 2

ภาคผนวก ข สรุปผลการประชุมกลุ่มย่อยเพื่อรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ “การจัดทำแนวทางและขั้นตอนการพัฒนา Airport Logistics Park (ALP) ในท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ” ครั้งที่ 2

ข.1 หลักการและเหตุผล

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ได้มอบหมายให้ บริษัท เอเอ็มพี คอนซัลแตนท์ จำกัด ดำเนินการศึกษาจัดทำแผนแม่บทการขนส่งทางอากาศของประเทศไทย เพื่อกำหนดวิสัยทัศน์ พันธกิจ เป้าหมาย ยุทธศาสตร์การพัฒนาการขนส่งทางอากาศของประเทศไทย รวมทั้งตัวชี้วัดที่เหมาะสม นำไปสู่การจัดทำแผนแม่บทการขนส่งทางอากาศของประเทศไทย ระยะ 15 ปี (ปี พ.ศ. 2562-2576) เพื่อเป็นกรอบและทิศทางการพัฒนาการขนส่งทางอากาศของประเทศไทยที่ชัดเจนในอนาคตต่อไป บัดนี้ การศึกษาได้ดำเนินการมาระยะเวลาหนึ่ง ซึ่งขอบเขตโดยละเอียดของการศึกษา (TOR) กำหนดให้ที่ปรึกษาจัดทำโครงการนำร่อง จำนวน 2 เรื่อง ซึ่งหนึ่งในโครงการนั้นเป็นการจัดทำแนวทางและขั้นตอนการพัฒนา Airport Logistics Park (ALP) ในท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เพื่อเป็นแนวทางให้กระทรวงคมนาคมและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องปรับปรุงกลไกการขนส่งสินค้าทางอากาศ และการดำเนินกิจกรรมสร้างมูลค่าเพิ่มในเขต Free Zone ให้สามารถดำเนินการได้อย่างมีประสิทธิภาพ สะดวกต่อผู้ใช้บริการ อันทำให้เกิดความรวดเร็วและแน่นอนในการบริหารจัดการขนส่งและโลจิสติกส์ ส่งผลต่อต้นทุนการขนส่งที่เป็นธรรม และเพิ่มความสามารถในการแข่งขันของประเทศได้

ดังนั้น จึงได้จัดการประชุมสัมมนากลุ่มย่อย (Focus Group) ครั้งที่ 2 เมื่อวันที่ 18 มกราคม พ.ศ. 2561 โดยกลุ่มเป้าหมายเป็นหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้องในเขตปลอดอากร (Free Zone) เพื่อรับฟังความคิดเห็นจากหน่วยงานภาครัฐเกี่ยวกับสิทธิประโยชน์ ข้อจำกัด และอุปสรรคที่แท้จริงเกี่ยวกับ กฎ ระเบียบ การบริหารจัดการพื้นที่ จากการประชุมกลุ่มย่อย

ข.2 วัตถุประสงค์การประชุมกลุ่มย่อย

เพื่อรับฟังความคิดเห็น ข้อเสนอแนะ จากหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้องในเขตปลอดอากร (Free Zone) ของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ กับทั้งแนวทางในการแก้ไขปัญหาเกี่ยวกับ กฎ ระเบียบ การบริหารจัดการพื้นที่ การดำเนินกิจกรรมสร้างมูลค่าเพิ่ม ด้านการขนส่งสินค้าทางอากาศ

ข.3 รูปแบบการประชุมกลุ่มย่อย

1) ผู้เข้าร่วมการประชุมกลุ่มย่อย

ผู้เข้าร่วมการประชุมกลุ่มย่อยทั้งสิ้น 68 คน ประกอบด้วย หน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้องกับกิจกรรมในเขตปลอดอากร (Free Zone)

2) วิธีการดำเนินการ

- การนำเสนอภาพรวมวัตถุประสงค์และขอบเขตการดำเนินงานของโครงการนำร่อง ตลอดจนทิศทางการพัฒนาเพื่อแปลงจาก Free Zone ในปัจจุบัน ให้เป็น Airport Logistics Park ที่มีประสิทธิภาพ เพิ่มศักยภาพในการรองรับธุรกิจ Air Cargo ให้สามารถเพิ่มรายได้เข้าประเทศ
- การระดมความคิดเห็นจากผู้เข้าร่วมประชุมกลุ่มย่อย

ข.4 ประเด็นสำคัญในการระดมความคิดเห็น

- 1) กฎระเบียบของหน่วยงานภาครัฐ ที่ก่อให้เกิดปัญหาในกระบวนการนำเข้า ส่งออกสินค้า และกระบวนการสร้างมูลค่าเพิ่มในเขต Free Zone ในปัจจุบัน
- 2) ลักษณะของปัญหา (เช่น ข้อบัญญัติของกฎหมายที่ก่อให้เกิดต้นทุนที่ไม่จำเป็นแก่ผู้ประกอบการ หรือการตีความข้อกฎหมายของหน่วยงานภาครัฐไม่สอดคล้องกับสภาพการดำเนินธุรกิจ เป็นต้น)
- 3) ปัญหาอุปสรรคด้านการบริหารจัดการภายใน Free Zone ของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ
- 4) ข้อเสนอแนะในการแก้ปัญหาที่เป็นรูปธรรม

ข.5 สรุปประเด็นจากผู้เข้าร่วมการสัมมนา

ประเด็นที่ได้รับจากผู้เข้าร่วมการสัมมนากลุ่มย่อย ครั้งที่ 2 แบ่งเป็น 6 กลุ่มดังนี้

กลุ่มที่ 1 ประเด็นผังพื้นที่ Free Zone

- การจัดพื้นที่ Free Zone ควรมีเพียงโซนเดียว การแบ่งพื้นที่หลายโซน ทำให้ผู้ประกอบการมีความสับสนในการบังคับใช้กฎหมายซึ่งแตกต่างกันออกไป ทำให้เกิดอุปสรรคในทางปฏิบัติและไม่สามารถบริหารจัดการได้อย่างมีประสิทธิภาพตามวัตถุประสงค์การจัดตั้ง Free Zone
- การกำหนดพื้นที่สำหรับการจัดตั้ง Airport Logistics Park ควรมีการหารือถึงความต้องการของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในเรื่องความต้องการในการใช้พื้นที่เหล่านั้น ซึ่งพื้นที่ที่สามารถจัดสรรได้ คือ พื้นที่โซน 3 ซึ่งเป็นพื้นที่ต่อจากอาคารคลังสินค้า (VAA) หลังที่ 4
- พื้นที่ตามกฎหมายศุลกากรซึ่งได้รับยกเว้นในเรื่องใบอนุญาต คือ พื้นที่ของ VAA ส่วนพื้นที่ของ Cargo Terminal นั้นจากการที่ บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) (TG) และบริษัท บางกอกโฟลท์เชอร์วิส จำกัด (BFS) ได้ทำการจดทะเบียน 185 เป็น Regulated Agent จึงทำให้พื้นที่ดังกล่าวเปรียบเสมือนอยู่ในเขตพื้นที่ Free Zone ตามกฎหมายศุลกากรเช่นกัน
- ข้อกฎหมายที่ใช้บังคับในเขต Free Zone หน่วยงานที่เกี่ยวข้องควรร่วมกันในการพิจารณา โดยผู้แทนกรมศุลกากรรับประเด็นดังกล่าวเพื่อไปหารือกับอธิบดีกรมศุลกากร เพื่อเชิญหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง คือ TG BFS บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) (ทอท.) และสมาคมตัวแทนขนส่งสินค้าทางอากาศไทย (TAFA) ตลอดจนผู้แทนของสายการบินต่างๆ มาหารือเพื่อหาแนวทางในการดำเนินการต่อไป

กลุ่มที่ 2 ประเด็นการใช้ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศเพื่อการจัดการ Free Zone

- การเคลื่อนย้ายสินค้าระหว่างคลังสินค้าเพิ่มมูลค่า หรือระหว่างคลังสินค้าเพิ่มมูลค่า กับ Cargo Terminal ในปัจจุบันยังต้องใช้แบบฟอร์ม เนื่องจากยังไม่มีการใช้ระบบ ACCS (Airport Cargo Community System) ในการแสดงการเคลื่อนย้ายสินค้าในรูปแบบอิเล็กทรอนิกส์ ผู้บริหาร Free Zone หรือ ทอท.ควรเร่งดำเนินการพัฒนาระบบเทคโนโลยีสารสนเทศเพื่อช่วยจัดการข้อมูลการเคลื่อนย้ายสินค้า ทำให้สามารถลดเวลา และขั้นตอนดำเนินการของผู้เข้าพื้นที่คลังสินค้าเพิ่มมูลค่า การนำระบบเทคโนโลยีสารสนเทศมาช่วยบริหารจัดการข้อมูลของกรมศุลกากรปัจจุบันได้พัฒนาระบบอิเล็กทรอนิกส์เพื่อรับข้อมูลเกี่ยวกับสินค้าส่งออกนำเข้าที่ต้องมีใบอนุญาต โดยระบบจะช่วยในการตรวจสอบข้อมูลเพื่อออกใบขน และนำเข้าสู่ระบบการบริหารความเสี่ยงของกรมฯ แสดงผลในรูปแบบ Green Line, Red Line เพื่อตรวจสอบสินค้าที่มาจากบริษัทที่มีประวัติและข้อมูลซึ่งมีแนวโน้มกระทำการทุจริต

กลุ่มที่ 3 ประเด็นใบอนุญาตที่เกี่ยวข้องกับสินค้า

- พื้นที่ Free Zone ซึ่งประกาศตามกฎหมายกระทรวงที่ได้รับการยกเว้นใบอนุญาตเกี่ยวกับมาตรฐานการควบคุมคุณภาพ มอก. (สำนักมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม) และ อย. (สำนักงานคณะกรรมการอาหารและยา) ตามมาตรา 152 มีดังต่อไปนี้
 - เขตท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ท่าอากาศยานดอนเมือง และท่าอากาศยานอู่ตะเภา (ระยอง-พัทยา)
 - Free Zone ที่ตั้งอยู่ในเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษชายแดน
 - Free Zone ที่ตั้งอยู่ในพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (EEC)
- แนวปฏิบัติการออกใบอนุญาตของสินค้าใน Free Zone ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ
 - 1) กรมประมง
 - ยกเว้นใบอนุญาตกรณีของที่นำเข้ามาในเขต Free Zone เพื่อส่งออกนอกประเทศ
 - การออกใบรับรองจะทำการที่ประเทศปลายทางสินค้าต้องการใบรับรองสินค้านั้นๆ
 - 2) สำนักงานมาตรฐานอุตสาหกรรม (มอก.)
 - ยกเว้นใบอนุญาต มอก. กรณีที่ของที่นำเข้ามาในเขต Free Zone เพื่อส่งออกนอกประเทศ
 - กรณีของที่นำเข้ามาพักใน Free Zone เพื่อส่งออก แต่มีการเปลี่ยนโดยนำกลับเข้ามาขายในประเทศ สำนักงานฯ จะมีการตรวจสอบและควบคุมเรื่องใบอนุญาตให้เป็นไปตามมาตรฐานต่อไป
 - 3) สำนักงานคณะกรรมการอาหารและยา (อย.)
 - การนำเวชภัณฑ์เข้ามาในเขต Free Zone และมีการ Repacking โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อการส่งออก ได้รับการยกเว้นใบอนุญาต อย. (ส่วนการนำเข้าต้องมีใบอนุญาต อย.)
 - กรณีที่ประเทศปลายทางต้องการใบรับรอง อย. จากไทย การที่ผู้ประกอบการมีการนำสินค้าเข้าไปในเขต Free Zone ทำให้มีการยกเว้นใบอนุญาต กรณีนี้ อย. จะไม่สามารถออกใบรับรองให้กับประเทศปลายทางสำหรับสินค้านั้นได้ ผู้ประกอบการควรมีการหารือกับ อย. หากต้องออกใบรับรองดังกล่าว อย่างไรก็ตาม อย. ควรประชาสัมพันธ์ให้ผู้ประกอบการได้ทราบอีกทางหนึ่ง
- การออกใบอนุญาตเกี่ยวกับสัตว์นั้น หากเป็นกรณีที่เกี่ยวข้องกับความมั่นคง เพื่อป้องกันการระบาดของโรค หรือป้องกันสารตกค้าง จะต้องมีการออกใบอนุญาต เนื่องจากเกี่ยวกับความปลอดภัยของประเทศ
- กรมสรรพสามิตมีสินค้าที่ต้องมีใบอนุญาต 3 ชนิด คือ สุรา ยาสูบ และไฟ เนื่องจากเป็นสินค้า Sin Tax กรมสรรพสามิตมีหน้าที่ตามกฎหมายในการกำกับดูแล ส่วนสินค้าอื่นไม่ต้องใช้ใบอนุญาต โดยผู้นำเข้าต้องยื่นขอ จดทะเบียนสรรพสามิต และแจ้งราคาขายปลีกแนะนำเท่านั้น
- ค่าธรรมเนียมการออกใบอนุญาตเกี่ยวกับสัตว์ ซึ่ง Transit มีอัตราค่อนข้างสูง ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ทางอากาศเสนอให้มีการปรับลด หรือยกเลิกการจัดเก็บค่าธรรมเนียมดังกล่าว โดยการออกเป็นกฎกระทรวง เพื่อลด หรือยกเว้นค่าธรรมเนียม หากภาครัฐมีนโยบายที่จะส่งเสริมกิจกรรมภายใน Free Zone

กลุ่มที่ 4 ประเด็นภาษีมูลค่าเพิ่ม (VAT)

- VAT จัดเก็บเฉพาะค่าบริการจากกิจกรรมโลจิสติกส์ใน Free Zone ที่อัตราร้อยละ 7
- สำหรับกรณีนำสินค้ามาพักใน Free Zone แล้วนำออกจาก Free Zone การบริการที่เกิดขึ้นจะถูกจัดเก็บ VAT เพียงครั้งเดียว

กลุ่มที่ 5 ประเด็นการบริหารจัดการคลังสินค้าเพิ่มมูลค่า และ Cargo Terminal

- ปัจจุบันอัตราค่าเช่าพื้นที่สูงเมื่อเทียบกับพื้นที่ใกล้เคียงท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และไม่ยืดหยุ่น/หลากหลายสำหรับกิจกรรมโลจิสติกส์ ไม่ยืดหยุ่นกับผู้ประกอบการที่ต้องการเช่าพื้นที่ในระยะสั้น จึงควรทบทวนและปรับรูปแบบอัตราค่าเช่าให้เหมาะสม เพื่อดึงดูดผู้ประกอบการให้มาใช้บริการพื้นที่ให้มากยิ่งขึ้น
- การต่อสัญญาเช่าคลังสินค้าเพิ่มมูลค่านั้น สัญญาใหม่ที่ทำขึ้นเมื่อต้องนำมาถ้ายสำเนาจะมีค่าใช้จ่ายเพิ่ม 7,000 บาท ซึ่งเพิ่มภาระค่าใช้จ่ายแก่ผู้ประกอบการ
- การแก้ปัญหาเรื่องความแออัดของ Cargo Terminal สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.) ควรส่งเสริมให้ผู้ประกอบการให้สามารถรับใบอนุญาตเป็น Regulated Agent ให้เพิ่มมากขึ้น เนื่องจากสินค้าเมื่อมีการบรรจุในตู้คอนเทนเนอร์ (ULD) จะมีการสแกน ULD จากผู้ประกอบการที่มีใบอนุญาตเป็น Regulated Agent ในรอบแรก และเมื่อนำมาสแกนที่ Cargo Terminal อีกครั้ง จะสามารถนำขึ้นเครื่องได้ทันที ทำให้มีความคล่องตัวมากยิ่งขึ้น อย่างไรก็ตาม จำนวนผู้ประกอบการที่ได้รับใบอนุญาตมีน้อย ซึ่งปัจจุบันมีเพียง 2 ราย คือ TG และ BFS เท่านั้น กพท.ควรพิจารณาแนวปฏิบัติของการออกใบอนุญาตการเป็น Regulated Agent สำหรับผู้ให้บริการโลจิสติกส์ทางอากาศรายอื่นเพิ่มเติม
- การเคลื่อนย้ายสินค้าจาก Cargo Terminal ไปยังคลังสินค้าเพิ่มมูลค่าปัจจุบันยังต้องมีพิธีการทางศุลกากร โดยใช้ใบขน ซึ่งทำให้เกิดความล่าช้าแก่ผู้ประกอบการ
- ปัญหาเกี่ยวกับการนำตู้ ULD ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไม่สามารถนำตู้ ULD มาดำเนินการเพื่อเปิดที่คลังสินค้าเพิ่มมูลค่าได้ เนื่องจากการย้ายตู้ ULD ไปยัง VAA สายการบินจะแจ้งให้ Agent มาดำเนินการ แต่ถ้าในกรณีที่สายการบินไม่มี Agent มาดำเนินการจะไม่สามารถนำตู้ ULD ออกจาก Cargo Terminal เพื่อไปยังคลังสินค้าเพิ่มมูลค่าได้

กลุ่มที่ 6 ประเด็นที่เกี่ยวกับการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องกับเขต Free Zone

- ภาครัฐควรมีนโยบายให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องในท่าอากาศยานสุวรรณภูมิจัดเจ้าหน้าที่ปฏิบัติงานตลอด 24 ชั่วโมง เนื่องจากการขนส่งสินค้าทางอากาศ สินค้าจะมากับใต้ท้องเครื่องบินโดยสาร ซึ่งทำการบินตลอด 24 ชั่วโมง จึงจำเป็นต้องมีเจ้าหน้าที่อยู่ปฏิบัติงานเพื่อออกใบอนุญาต หรือใบรับรองให้กับผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางอากาศ ซึ่งทำงานตลอด 24 ชั่วโมง เช่นกัน สำหรับในต่างประเทศภาครัฐจะจัดสรรงบประมาณในการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่โดยไม่ผลักภาระค่าใช้จ่ายในส่วนนี้ให้ผู้ประกอบการ

ข.6 ประมวลภาพบรรยากาศการสัมมนากลุ่มย่อย

ประมวลภาพบรรยากาศการสัมมนากลุ่มย่อย ครั้งที่ 2 ดังรูปที่ ข.6-1



ที่มา: ที่ปรึกษา

รูปที่ ข.6-1 ประมวลภาพบรรยากาศการสัมมนากลุ่มย่อย ครั้งที่ 2

ภาคผนวก ค

ข้อมูลสถิติการขนส่งสินค้าทางอากาศ

ภาคผนวก ค ข้อมูลสถิติการขนส่งสินค้าทางอากาศ

ในส่วนนี้เป็นเป็นการรวบรวมข้อมูลการขนส่งสินค้าทางอากาศของไทย ตลอดจนข้อมูลการนำเข้า-ส่งออกสินค้าทางอากาศระหว่างปี พ.ศ. 2556-2560

ค.1 ภาพรวมการนำเข้า-ส่งออกสินค้าของประเทศไทย

ในปี พ.ศ.2560 ประเทศไทยมีมูลค่าการส่งออกทั้งหมดประมาณ 8.00 ล้านล้านบาท ในขณะที่มูลค่าการนำเข้าทั้งหมดประมาณ 7.59 ล้านล้านบาท (ตารางที่ ค.1-1) โดยหากพิจารณาในภาพรวม สัดส่วนการนำเข้าและส่งออกทางอากาศมีค่าถึงประมาณร้อยละ 23.86 เมื่อเทียบกับมูลค่าการนำเข้าและส่งออกทั้งหมด (เฉลี่ยปี พ.ศ.2556 ถึง 2560 ประมาณร้อยละ 22.81) ซึ่งนับเป็นสัดส่วนที่สูง เมื่อเทียบกับปริมาณการขนส่งทางอากาศที่เป็นสัดส่วนเพียงร้อยละ 1.00 ของปริมาณการนำเข้า-ส่งออกทั้งหมด โดยในจำนวนนี้ มีสัดส่วนของสินค้านำเข้า-ส่งออกที่ผ่านท่าอากาศยานสุวรรณภูมิถึงประมาณร้อยละ 96.95 ของสินค้านำเข้า-ส่งออกทางอากาศทั้งหมด

ตารางที่ ค.1-1 การเปรียบเทียบมูลค่าการนำเข้า-ส่งออกทางอากาศ กับมูลค่าการนำเข้า-ส่งออกรวมของทั้งประเทศ

ข้อมูล มูลค่าการนำเข้า-ส่งออก ปี พ.ศ. 2556-2560						
ปี พ.ศ.	มูลค่าการนำเข้า (ล้านบาท)			มูลค่าการส่งออก(ล้านบาท)		
	รวมทั้งหมด	นำเข้าทางอากาศ	ร้อยละ	รวมทั้งหมด	ส่งออกทางอากาศ	ร้อยละ
2556	7,657,633	1,869,741	24.42	6,901,269	1,387,049	20.10
2557	7,403,905	1,672,234	22.59	7,302,884	1,468,039	20.10
2558	6,906,078	1,682,220	24.36	7,218,079	1,544,965	21.40
2559	6,888,187	1,682,180	24.42	7,536,527	1,726,455	22.91
2560	7,587,118	1,944,199	25.62	7,996,159	1,774,393	22.19

ที่มา: ปรับปรุงจากกรมศุลกากร

สินค้านำเข้าทางอากาศ 10 อันดับแรกของไทย (ยึดอันดับของปี พ.ศ. 2560 เป็นหลัก) แสดงดังตารางที่ ค.1-2 โดยสินค้าส่วนใหญ่เป็นอุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์ เครื่องมือและอุปกรณ์ที่มีมูลค่าสูง อัญมณี ชิ้นส่วนอากาศยาน เป็นต้น สัดส่วนของกลุ่มสินค้า 10 อันดับแรกนี้ต่อมูลค่าสินค้านำเข้าทางอากาศทั้งหมดมีค่าเฉลี่ยประมาณร้อยละ 91.20

ตารางที่ ค.1-2 มูลค่าสินค้านำเข้าทางอากาศของไทย 10 อันดับแรกในปี พ.ศ. 2556-2560

หน่วย: ล้านบาท

อันดับ	เลขพิกัดศุลกากร	กลุ่มสินค้า	พ.ศ.				
			2556	2557	2558	2559	2560
1	85	ELECTRICAL MACHINERY AND EQUIPMENT	630,038	682,100	727,001	774,934	875,860
2	71	PEARLS ; PRECIOUS STONES & METALS	509,217	264,053	187,797	147,359	233,543
3	84	NUCLEAR REACTORS , MACHINERY	231,016	233,180	211,029	201,329	225,088
4	90	OPTICAL PHOTO CINE APPARATUS	86,713	91,838	100,048	107,331	106,583
5	88	AIRCRAFT	139,185	99,644	109,439	78,803	102,315
6	73	ARTICLES OF IRON OR STEEL	32,784	38,281	71,398	73,699	78,196
7	30	PHARMACEUTICAL PRODUCT	42,639	43,831	46,911	50,386	53,259
8	39	PLASTICS AND ARTICLES THEREOF	28,361	35,885	40,189	40,933	43,963
9	82	TOOL CUTLERY FORK SPOON	17,950	19,403	18,540	18,939	19,534
10	91	CLOCK WATCH	20,090	20,137	22,590	20,061	18,267
อื่นๆ			131,748	143,881	147,278	168,405	187,591
รวม 10 อันดับแรก			1,737,993	1,528,352	1,534,942	1,513,774	1,756,608
สัดส่วนนำเข้า 10 อันดับแรก (ร้อยละ)			92.95	91.40	91.25	89.99	90.35
รวมทั้งหมด			1,869,741	1,672,233	1,682,220	1,682,179	1,944,199

ที่มา: ปรับปรุงจากกรมศุลกากร

ส่วนสินค้าส่งออกทางอากาศ 10 อันดับแรกของไทยนั้น (ยึดอันดับของปี พ.ศ.2560 เป็นหลัก) แสดงดังตารางที่ ค.1-3 โดยสินค้าส่วนใหญ่เป็นอุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์ เครื่องมือและอุปกรณ์ที่มีมูลค่าสูง อัญมณี ชิ้นส่วนอากาศยาน เป็นต้น สัดส่วนของกลุ่มสินค้า 10 อันดับแรกนี้ต่อมูลค่าสินค้าที่ส่งออกทางอากาศทั้งหมดมีค่าเฉลี่ยประมาณร้อยละ 94.88

ตารางที่ ค.1-3 มูลค่าสินค้าส่งออกทางอากาศของไทย 10 อันดับแรกในปี พ.ศ. 2556-2560

หน่วย: ล้านบาท

อันดับ	เลขพิกัดศุลกากร	กลุ่มสินค้า	พ.ศ.				
			2556	2557	2558	2559	2560
1	85	ELECTRICAL MACHINERY AND EQUIPMENT	491,292	540,621	560,820	593,941	685,478
2	84	NUCLEAR REACTORS , MACHINERY	383,818	386,685	391,124	392,277	383,767
3	71	PEARLS ; PRECIOUS STONES & METALS	282,034	291,721	319,562	447,148	378,846
4	90	OPTICAL PHOTO CINE APPARATUS	87,666	97,536	124,228	131,012	132,897
5	88	AIRCRAFT	31,951	25,961	18,445	21,928	39,370
6	91	CLOCK WATCH	13,548	16,929	16,310	14,055	15,064
7	73	ARTICLES OF IRON OR STEEL	6,020	6,483	9,694	11,600	14,549
8	87	VEHICLE	6,339	7,549	9,192	11,471	10,292
9	61	KNITTED OR CROCHETED APPAREL & CLOTHING ACCESSORY	8,571	8,815	9,211	10,624	9,635
10	39	PLASTICS AND ARTICLES THEREOF	6,676	7,480	7,609	7,940	8,945
อื่นๆ			68,450	77,022	78,770	84,459	95,550
รวม 10 อันดับแรก			1,317,915	1,389,780	1,466,195	1,641,996	1,678,843
สัดส่วนนำเข้า 10 อันดับแรก (ร้อยละ)			95.06	94.75	94.90	95.11	94.62
รวมทั้งหมด			1,386,365	1,466,802	1,544,965	1,726,455	1,774,393

ที่มา: ปรับปรุงจากกรมศุลกากร

ค.2 ท่าอากาศยานของประเทศไทยที่มีปริมาณการขนส่งสินค้าสูงระหว่าง ปี พ.ศ. 2556-2560

ภาพรวมท่าอากาศยานของประเทศไทยที่มีปริมาณการขนส่งสินค้าสูงระหว่าง ปี พ.ศ. 2556-2560 จำนวน 11 ท่าอากาศยานพบว่า ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ท่าอากาศยานภูเก็ต ท่าอากาศยานเชียงใหม่และท่าอากาศยานดอนเมืองมีปริมาณการขนส่งสินค้าสูงขึ้นอย่างต่อเนื่องตามลำดับ อย่างไรก็ตาม การขนส่งสินค้าทางอากาศระหว่างประเทศค่อนข้างคงที่ และในส่วนของ การขนส่งสินค้าภายในประเทศมีแนวโน้มลดลงเล็กน้อย ตารางที่ ค.2-1 แสดงปริมาณสินค้าผ่านท่าอากาศยานของประเทศไทยระหว่างปี พ.ศ. 2556-2560

ตารางที่ ค.2-1 ท่าอากาศยานของประเทศไทยที่มีปริมาณการขนส่งสินค้าสูงระหว่าง ปี พ.ศ. 2556-2560

หน่วย: ตัน

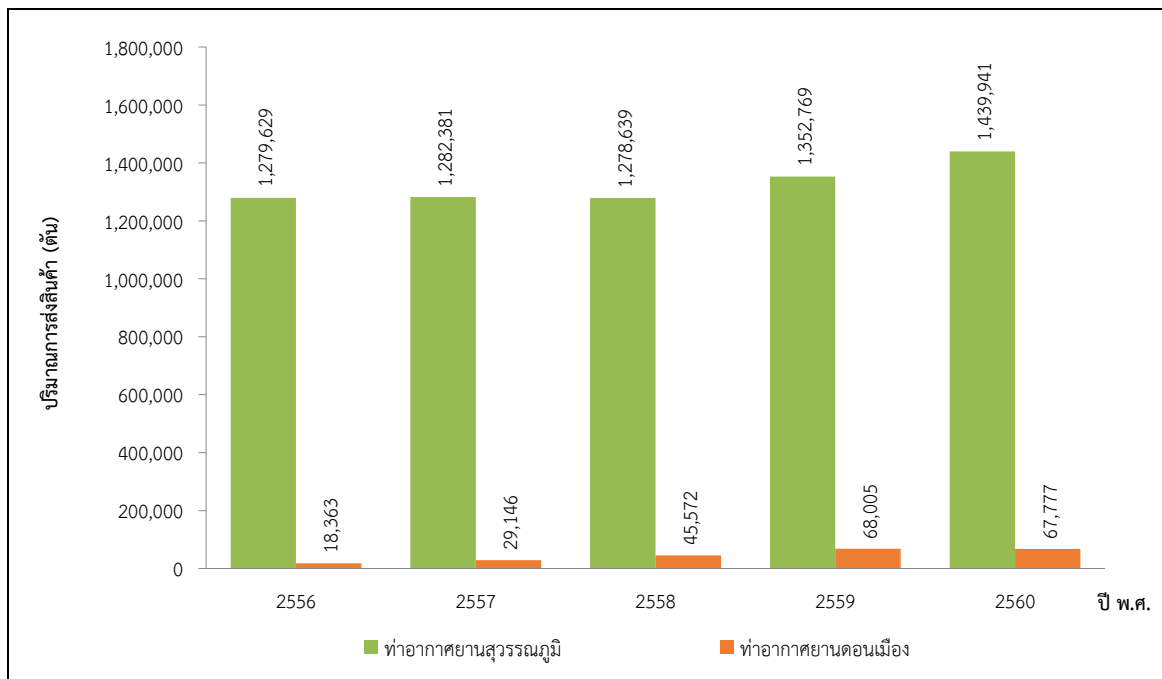
ท่าอากาศยาน	พ.ศ. 2556		พ.ศ. 2557		พ.ศ. 2558		พ.ศ. 2559		พ.ศ. 2560	
	ระหว่างประเทศ	ในประเทศ	ระหว่างประเทศ	ในประเทศ	ระหว่างประเทศ	ในประเทศ	ระหว่างประเทศ	ในประเทศ	ระหว่างประเทศ	ในประเทศ
สุวรรณภูมิ	1,233,981	45,648	1,242,517	39,864	1,238,269	40,370	1,306,657	46,112	1,394,666	45,275
เชียงใหม่	218	18,075	1,125	17,929	1,571	17,713	1,336	17,889	1,266	16,380
ภูเก็ต	17,386	17,236	22,643	17,699	23,733	14,140	29,147	14,677	37,634	15,672
หาดใหญ่	-	13,606	-	11,406	5	12,147	-	11,940	-	11,568
ดอนเมือง	8,353	10,010	12,046	17,100	22,508	23,064	42,182	25,823	48,713	19,064
แม่ฟ้าหลวง เชียงราย	-	4,440	-	3,610	-	5,273	-	5,443	-	4,827
กระบี่	-	1,514	-	2,020	-	2,276	-	2,277	2	1,539
อุดรธานี	-	2,532	-	3,591	-	3,678	-	3,856	-	2,452
อุบลราชธานี	-	1,599	-	1,818	-	2,467	-	2,965	-	1,684
สุราษฎร์ธานี	-	1,447	1	1,572	1	1,600	1	1,576	5	1,032
ขอนแก่น	-	1,736	-	1,768	-	1,725	-	2,277	-	1,370

หมายเหตุ: ปริมาณสินค้ารวม

ที่มา: ปรับปรุงจากบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) และกรมท่าอากาศยาน

ค.3 ปริมาณการใช้บริการขนส่งสินค้าที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และ Free Zone

การขนส่งสินค้าทางอากาศระหว่างประเทศซึ่งส่วนใหญ่เป็นการบรรทุกได้ทั้งเครื่องบินโดยสาร โดยท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เป็นจุดที่มีการขนส่งสินค้าทั้งระหว่างประเทศและในประเทศสูงที่สุด เนื่องจากมีเที่ยวบินโดยสารให้บริการในปริมาณค่อนข้างสูง อย่างไรก็ตาม ในระหว่างปี พ.ศ. 2556-2560 ปริมาณการขนส่งสินค้าทางอากาศมีอัตราค่อนข้างเพิ่มขึ้นเพียงเล็กน้อย โดยเฉลี่ย อยู่ที่ 1.28 ล้านตัน ทั้งนี้ การเปรียบเทียบปริมาณสินค้าผ่านท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและดอนเมือง แสดงดังรูปที่ ค.3-1



ที่มา: ปรับปรุงจากบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)

หมายเหตุ : ปริมาณสินค้ารวม Freight และ Mail

รูปที่ ค.3-1 ปริมาณสินค้าผ่านท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและดอนเมือง ระหว่างปี พ.ศ. 2556-2560

จากรูปที่ ค.3-1 ปริมาณการขนส่งสินค้ามีการเติบโตค่อนข้างต่ำ โดยความสามารถในการรองรับของ Cargo Terminal ที่มีอยู่ (Maximum Possible Capacity) ในปัจจุบันยังมีความสามารถในการรองรับเพิ่มได้อีก หรือการใช้ประโยชน์ของ Cargo Terminal (Capacity Utilisation) หลังจากที่ได้ ทอท. ได้เข้ามาบริหารจัดการ Free Zone ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2559 เป็นต้นมา ปริมาณการใช้บริการของคลังสินค้าเพิ่มมูลค่า 1 ถึง 4 (WH-1 ถึง WH-4) มีแนวโน้มที่ขยายตัวเพิ่มมากยิ่งขึ้น

ภาคผนวก ง

ข้อมูล Airport Logistics Park ในประเทศไทย

ภาคผนวก ง ข้อมูล Airport Logistics Park ในประเทศใกล้เคียง

Airport Logistics Park อาจจะเป็นส่วนหนึ่งของท่าอากาศยาน หรืออาจตั้งในบริเวณใกล้เคียงกับท่าอากาศยาน สำหรับท่าอากาศยานที่ตั้งอยู่โดยรอบประเทศไทย ที่อาจเป็นคู่แข่งในบทบาทของการเป็น Transfer Hub หรือเป็นท่าอากาศยานที่มีแนวโน้มเติบโตสูงที่สำคัญและมีการพัฒนาพื้นที่และการบริหารจัดการ เพื่ออำนวยความสะดวกในการนำเข้าสู่ส่งออกและสร้างมูลค่าเพิ่มกับกิจกรรมโลจิสติกส์ทางอากาศ โดยในภาคผนวกนี้ ได้สรุปข้อมูลสภาพปัจจุบันของ Airport Logistics Park ในประเทศใกล้เคียง ที่มีแนวโน้มเป็นคู่แข่งของ Airport Logistics Park ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เพื่อเป็นข้อมูลเปรียบเทียบแก่ผู้เกี่ยวข้องในการพัฒนาและกำหนด Strategic Position ของ Airport Logistics Park ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ให้สามารถตอบสนองเป้าหมายการเป็น Worldclass Hub for Aviation Business ของไทย

อย่างไรก็ตาม ท่าอากาศยานแต่ละแห่งจะมีลักษณะเฉพาะ ทั้งทำเลที่ตั้งทางภูมิศาสตร์เป็นการเฉพาะของท่าอากาศยานนั้นๆ ท่าอากาศยานบางแห่งแวดล้อมไปด้วยชุมชนเมืองที่ถูกพัฒนาขึ้น ขณะที่บางแห่งตั้งอยู่ในเขตรอยต่อชุมชน ในเขตชนบทใกล้กับเมือง หรือตามแนวชายฝั่งและท่าเรือ ท่าอากาศยานบางแห่งให้บริการในประเทศใหญ่ๆ ขณะที่บางแห่งอาจอยู่ในรัฐหรือประเทศเล็กๆ นอกจากนี้ ระบบการวางแผนไม่เหมือนกัน รวมถึงระบบการแบ่งโซนการใช้ที่ดินในแต่ละท้องถิ่นเพื่อควบคุมการพัฒนา

ดังนั้น ข้อมูล Airport Logistics Park ที่รวบรวมนี้ จึงมีวัตถุประสงค์เพื่อสรุปแนวโน้มการบริการขนส่งสินค้าทางอากาศ และแนวทางการพัฒนาและส่งเสริมการขนส่งสินค้าทางอากาศของแต่ละท่าอากาศยาน โดยแสดงข้อมูลของท่าอากาศยานที่อยู่ในภูมิภาคอาเซียน 2 แห่ง คือ (1) Singapore Changi Airport (สิงคโปร์) และ (2) Noi Bai International Airport (เวียดนาม) และข้อมูลท่าอากาศยานในเอเชียตะวันออก 2 แห่ง คือ (i) Hong Kong International Airport (ฮ่องกง) และ (ii) Incheon International Airport (เกาหลีใต้)

ง.1 Airport Logistics Park ของท่าอากาศยานในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้

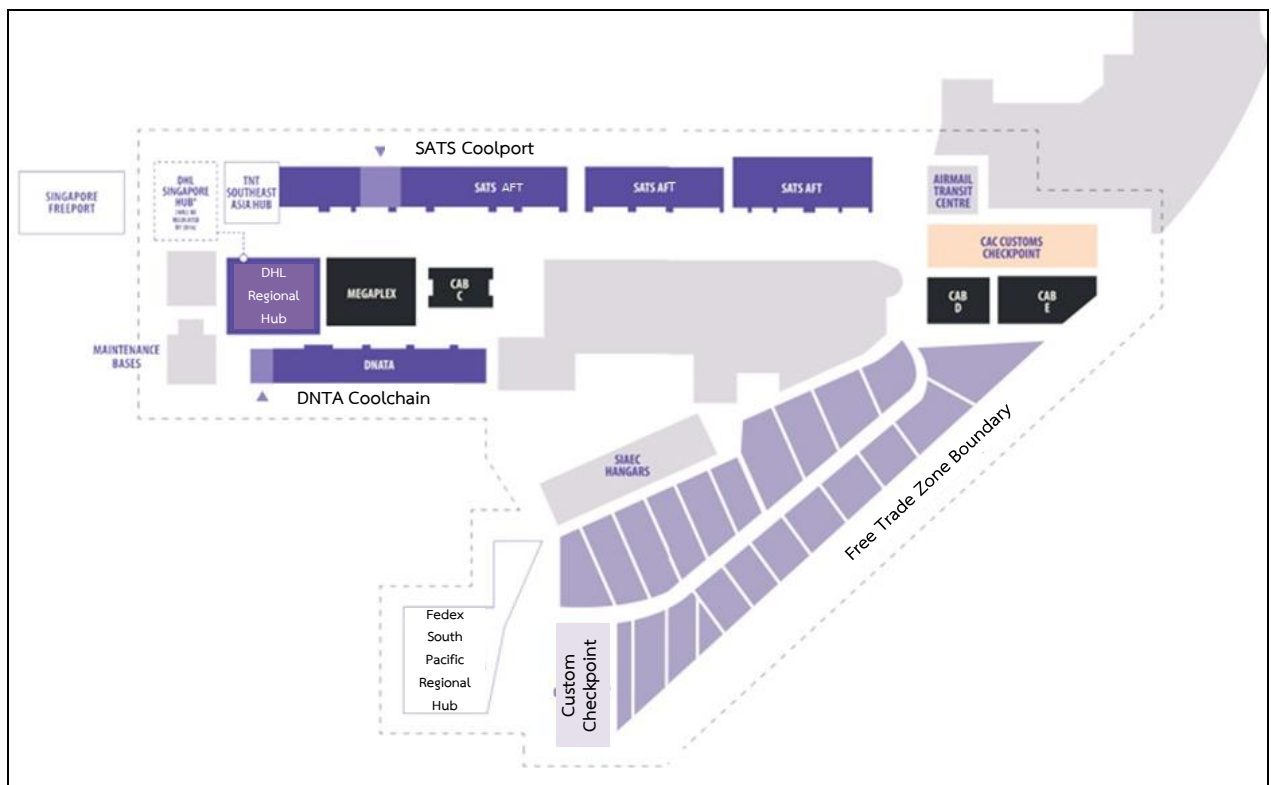
ง.1.1 ท่าอากาศยาน Singapore Changi

Airport Logistics Park ของ Changi ตั้งอยู่ภายใน “Changi Airfreight Centre” ซึ่งเป็นพื้นที่ติดกับท่าอากาศยานและทะเลเพื่อการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ อีกทั้งยังเป็น Free Trade Zone ทั้งพื้นที่ แสดงผังพื้นที่ภายใน Singapore Changi ดังรูปที่ ง.1-1 สำหรับภายใน Changi Airfreight Centre ส่วนที่เป็น Airport Logistics Park อาคารจัดการขนส่งสินค้านำเข้าเสียง่าย (Coolport) และอาคารขนส่งสินค้าของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ข้ามชาติ ดังรูปที่ ง.1-2 และตัวอย่างอาคารภายใน Airport Logistics Park ของ Singapore Changi แสดงดังรูปที่ ง.1-3



ที่มา: ปรับปรุงจาก mot.gov.sg

รูปที่ ง.1-1 ผังพื้นที่ท่าอากาศยาน Singapore Changi



ที่มา: Singapore Changi Airport

รูปที่ ง.1-2 ผังพื้นที่ Changi Airfreight Centre



ที่มา : ที่ปรึกษา

รูปที่ ง.1-3 ตัวอย่างอาคารภายใน Airport Logistics Park ของท่าอากาศยาน Singapore Changi

ด้วยภาคการผลิตที่เข้มแข็งและหลากหลายเป็นหนึ่งในปัจจัยขับเคลื่อนการพัฒนาทั้งด้านเศรษฐกิจของสิงคโปร์และธุรกิจโลจิสติกส์การขนส่งทางอากาศ สิงคโปร์ไม่มีตลาดในประเทศที่ใหญ่มากและต้องพึ่งพาการค้าและการเพิ่มมูลค่าให้สินค้านำเข้าก่อนส่งออกเป็นอย่างมาก ปัจจุบันภาคการผลิตได้ขยายฐานจากสินค้าอิเล็กทรอนิกส์ให้ครอบคลุมสินค้าด้านเทคโนโลยีชีวภาพและเวชภัณฑ์ซึ่งมีมูลค่าสูงและเหมาะสมกับการขนส่งทางอากาศด้วย นอกจากนี้ รัฐบาลได้กระตุ้นการเติบโตด้านการค้าสินค้าเกษตรที่เน่าเสียง่าย ซึ่งจะส่งผลดีต่ออุตสาหกรรมโลจิสติกส์การขนส่งทางอากาศอีกต่อหนึ่ง

Changi Airport Group มีนโยบายสร้างศักยภาพไปล่วงหน้า เพื่อเตรียมตัวรองรับอุปสงค์ และหลีกเลี่ยงปัญหาความแออัดตลอดจนมาตรฐานการบริการที่สูง หลักการนี้นำมาใช้ในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการบิน อาคารผู้โดยสารและ Cargo Terminal ด้วย

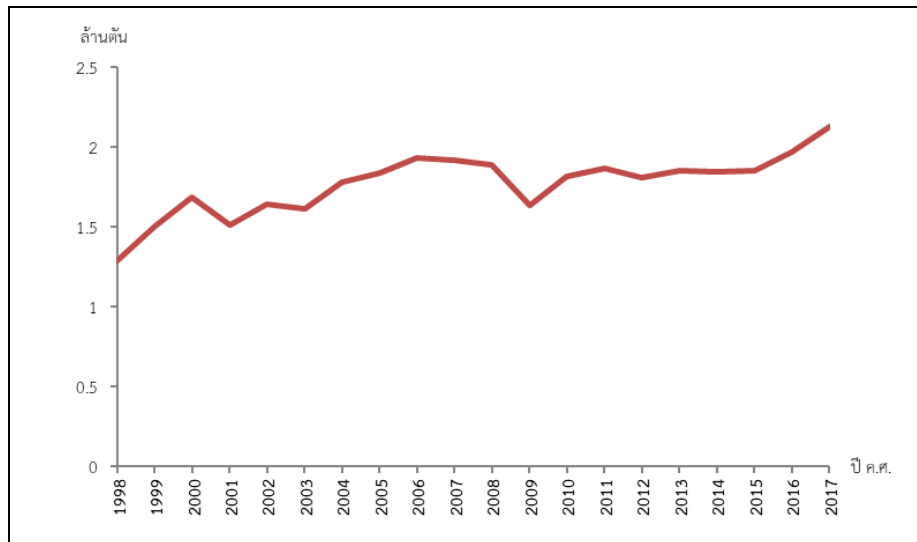
ในสิงคโปร์ ที่ดินว่างเปล่าเพื่อการพัฒนาโครงการใหม่ของรัฐบาลมีน้อยมาก พบได้จากการย้ายที่ตั้งฐานบิน Paya Lebar และท่าเรือขนส่งตู้คอนเทนเนอร์หลัก เพื่อเปิดทางให้การพัฒนาที่อยู่อาศัย การค้าปลีก ธุรกิจ และกิจกรรมโลจิสติกส์ และใช้พื้นที่ที่ได้คืนมาใกล้กับท่าอากาศยาน Singapore Changi เป็นที่ดินสำรองเพื่อรองรับการขยายท่าอากาศยานและการพัฒนาโลจิสติกส์ต่อไป

แม้ประเทศสิงคโปร์มีขนาดเล็ก แต่มี Logistics Park และ Business Park ขนาดใหญ่หลายแห่งที่เชื่อมต่อกับท่าเรือ รวมทั้งที่ตั้งอยู่ในท่าอากาศยานและบริเวณใกล้เคียง มีระยะทางขนส่งทางถนนสั้น ส่งผลให้สินค้าไม่ว่าจากบริเวณไหนของเกาะสามารถขนส่งไปยังหรือจากท่าอากาศยานได้รวดเร็ว ผลรวมจากการทำการค้าขายกับต่างชาติและการกำกับดูแลของรัฐใน The JTC Corporation ก่อให้เกิดภาคโลจิสติกส์ที่เข้มแข็ง ขณะที่ภาคเอกชนมีบทบาทสำคัญในการพัฒนา Business Park และ Logistics Park บนเกาะ แต่ไม่รวมถึงบริเวณท่าอากาศยาน (เช่น Keppel Group และ Keppel Land) จำนวนผู้เช่าพื้นที่ใน Airport Logistics Park อยู่ในระดับสูง ตลอดจนมีความสอดคล้องเชื่อมโยงกับอุปทาน ดังเห็นได้จากคลังสินค้าที่เกิดขึ้นใหม่และการครอบครองทรัพย์สิน

นโยบายของรัฐในการเพิ่มความหลากหลายทางอุตสาหกรรมได้ส่งผลดีต่ออุตสาหกรรมโลจิสติกส์การขนส่งทางอากาศ ในช่วงหลายปีที่ผ่านมา กระบวนการผลิตและการเพิ่มมูลค่าให้สินค้าในอุตสาหกรรมอิเล็กทรอนิกส์ได้เป็นรากฐานทางเศรษฐกิจอันเข้มแข็ง เนื่องจากเป็นสินค้ามูลค่าสูงที่มีน้ำหนักเบา เหมาะสมกับการขนส่งทางอากาศอย่างมาก และการที่รัฐบาลมุ่งเน้นการขยายภาคการผลิตสินค้าชีวเคมีและเวชภัณฑ์ ที่เป็นสินค้ามีมูลค่าสูง มีความละเอียดอ่อนด้านเวลา และเหมาะสมกับการขนส่งทางอากาศ ทั้งนี้ The JTC Corporation กำลังดำเนินการพัฒนาเขตอุตสาหกรรมไม่น้อยกว่า 4 แห่งที่มุ่งเน้นภาคการวิจัยและสินค้าชีวเคมี

นอกจากนั้นแล้ว Changi Airport Group ยังแสวงหาหนทางในการเพิ่มบทบาทท่าอากาศยานในการขนส่งสินค้าที่เน่าเสียง่าย ด้วยการขยายคลังสินค้าควบคุมอุณหภูมิ โดยมุ่งเน้นการเพิ่มมูลค่าสินค้าด้วยบรรจุภัณฑ์และการแปรรูป สำหรับสินค้าที่ขนส่งผ่านท่าอากาศยาน

ผลของการพัฒนาอย่างต่อเนื่องทำให้ปริมาณการขนส่งสินค้าทางอากาศของท่าอากาศยาน Singapore Changi ในระยะ 10 ปีที่ผ่านมาอยู่ระหว่าง 1.5 ถึง 2 ล้านตัน แสดงดังรูปที่ ง.1-4



ที่มา: ปรับปรุงจาก Singapore Changi Airport (2018)

รูปที่ ง.1-4 ปริมาณการขนส่งสินค้าทางอากาศของ Singapore Changi ระหว่างปี พ.ศ. 2541-2560

ง.1.2 ท่าอากาศยาน Noi Bai International

การขนส่งสินค้าทางอากาศในระยะ 10 ปีที่ผ่านมา เมื่อเปรียบเทียบกับท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ซึ่งเป็นท่าอากาศยานหลักของไทย กล่าวได้ว่า ปริมาณการขนส่งสินค้าทางอากาศของเวียดนามยังไม่อาจเป็นคู่แข่งสำคัญได้ โดยเวียดนามยังคงมุ่งพัฒนาการขนส่งสินค้าทางทะเล จากสถิติการขนส่งสินค้าทางอากาศ (จาก 2 ท่าอากาศยานหลัก คือ (i) Noi Bai International และ (ii) Ton Son Nhat) ปี พ.ศ. 2556 - 2560 ปริมาณการขนส่งสินค้าทางอากาศระหว่างประเทศอยู่ที่ประมาณ 4 ถึง 6 แสนตัน/ปี (ที่มา : IATA, Airline Industry Forecast 2013-2017)

สำหรับท่าอากาศยาน Noi Bai International ยังไม่มีการจัดตั้ง Airport Logistics Park ภายในท่าอากาศยาน แต่มี Cargo Terminal และนิคมอุตสาหกรรมที่ตั้งอยู่โดยรอบท่าอากาศยานซึ่งมีการลงทุนใหม่ในระยะ 10 ปีที่ผ่านมาจาก Foreign Direct Investment ของกลุ่มทุนเกาหลีใต้และจีนเป็นหลัก

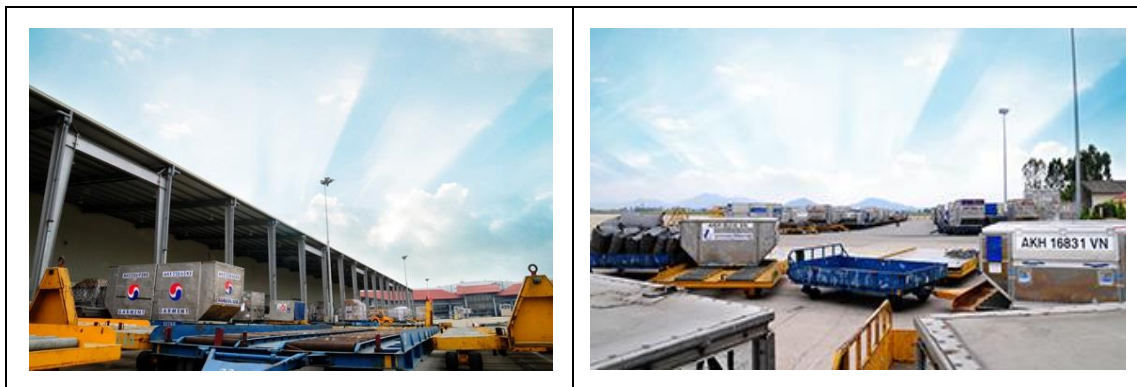
Cargo Terminal ปัจจุบันมี 2 หลัง ได้แก่ (i) ACSV Air Cargo พื้นที่ Cargo Terminal ประมาณ 10,890 ตารางเมตร สำหรับการรองรับสินค้า (ไม่รวมพื้นที่สำนักงานและพื้นที่จอดรถ) บริหารงานโดย Noi Bai Cargo Terminal Services JSC., (NCTS) ซึ่งเป็นบริษัทลูกของสายการบิน Vietnam Airlines สามารถรองรับการขนส่งสินค้าทางอากาศที่ใช้บริการที่ท่าอากาศยาน Noi Bai International จำนวนประมาณ 26 สายการบิน (จากประมาณ 48 สายการบิน) โดยเจ้าของพื้นที่คือ ACSV มีแผนงานจะขยาย Cargo Terminal ให้รองรับสินค้าได้มากขึ้นเป็น 500,000 ตัน/ปี¹ คาดว่าโครงการจะแล้วเสร็จภายในกลางปี พ.ศ.2561 และ (ii) ALS Cargo พื้นที่ประมาณ 9,610 ตารางเมตร บริหารโดย ALS Cargo Terminal Co.,Ltd. ตั้งแต่ปี พ.ศ.2556 สามารถรองรับสินค้าได้ประมาณ 200,000 ตัน/ปี

¹ ที่มา : Vietnam Economic News, November 2017



ที่มา: ปรับปรุงจาก Google Maps

รูปที่ ง.1-5 ผังพื้นที่ Noi Bai International Airport

ที่มา: <http://acsv.com.vn>

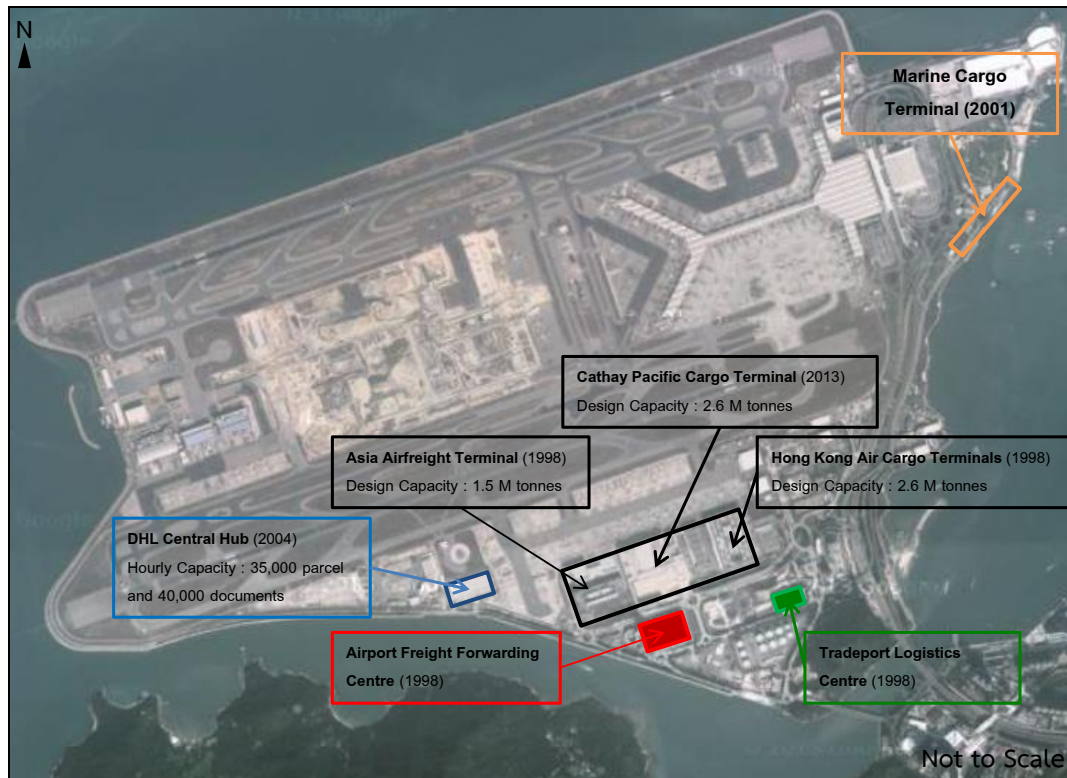
รูปที่ ง.1-6 บรรยากาศด้านหน้า ACSV Cargo Terminal

ง.2 Airport Logistics Park ของท่าอากาศยานในเอเชียตะวันออก

ท่าอากาศยานในเอเชียตะวันออก 2 แห่ง คือ (1) Hong Kong International Airport และ (2) Incheon International Airport มีการตั้ง Cargo Terminal ในพื้นที่ติดกับท่าอากาศยาน รวมถึงอาคารและสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับการขนส่งสินค้าทางอากาศทั้งหมด นอกจากนี้ทั้งสองท่าอากาศยานยังตั้งอยู่ติดกับชายฝั่งและท่าเรือ สำหรับการพัฒนาการขนส่งสินค้าต่อเนื่องหลายรูปแบบได้

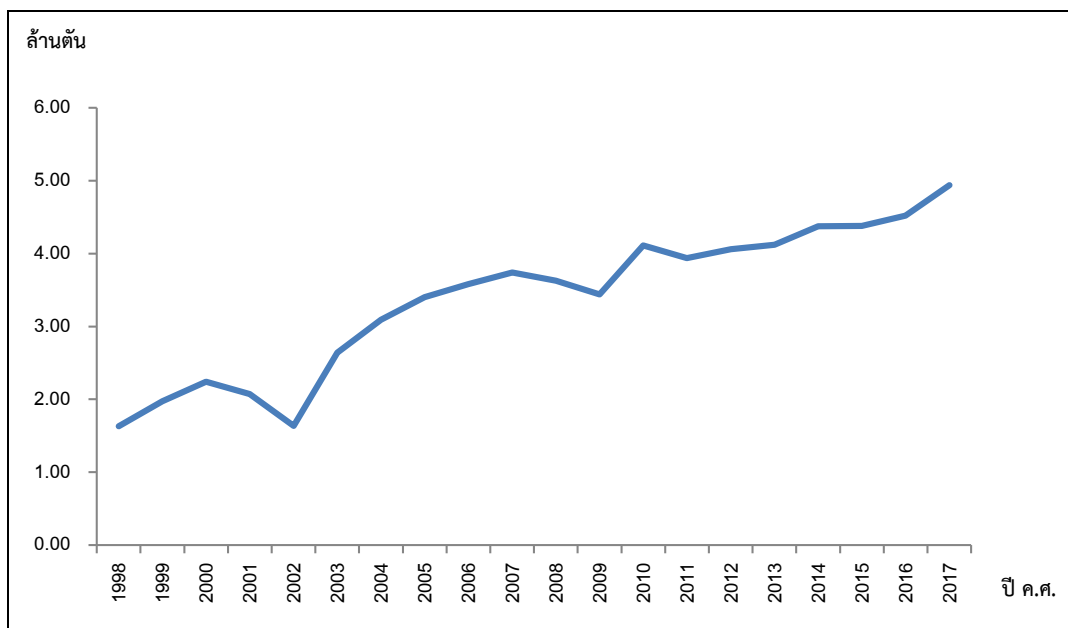
ง.2.1 ท่าอากาศยาน Hong Kong International

ท่าอากาศยาน Hong Kong International (HKIA) ล้อมรอบด้วยทะเลและอยู่ในเขตเมืองใหม่ โดยที่ Cargo Terminal อยู่ติดกับทางวิ่ง คือ (i) Asia Airfreight Terminal, (ii) Cathay Pacific Cargo Terminal และ (iii) Hong Kong Air Cargo Terminal (บริษัท HACTL) และยังมี DHL Central Hub หรือศูนย์จัดการ Express Cargo และ Marine Cargo Terminal ซึ่งเป็นศูนย์รองรับการนำสินค้าขึ้นลงอากาศยานจากการขนส่งทางเรือ ส่วนที่ทำหน้าที่เป็น Airport Logistics Park คือ Airport Freight Forwarding และ Tradeport Logistics Centre ตั้งอยู่ในระยะถัดจาก Cargo Terminal



ที่มา: ปรับปรุงโดยที่ปรึกษา (รวบรวมข้อมูลจาก Hong Kong International Airport)

รูปที่ ง.2-1 พัง HKIA และ Airport Logistics Park



ที่มา: ปรับปรุงจาก HKIA (2018)

รูปที่ ง.2-2 ปริมาณการขนส่งสินค้าทางอากาศของ HKIA ระหว่างปี พ.ศ. 2541-2560

ใน Hong Kong บริษัท HACTL มีบริษัทในเครือ คือ HACIS (Hong Kong Air Cargo Industry Services Ltd.) ซึ่งให้บริการรถบรรทุกทุกประเภททางกับเครือข่ายคลังสินค้าขนส่งทางอากาศ 6 แห่งในประเทศจีน รวมถึง Shenzhen, Guangzhou-Baiyun, Fuzhou, Xiamen และเมืองที่มีท่าอากาศยานอยู่

ง.2.2 ท่าอากาศยาน Incheon International

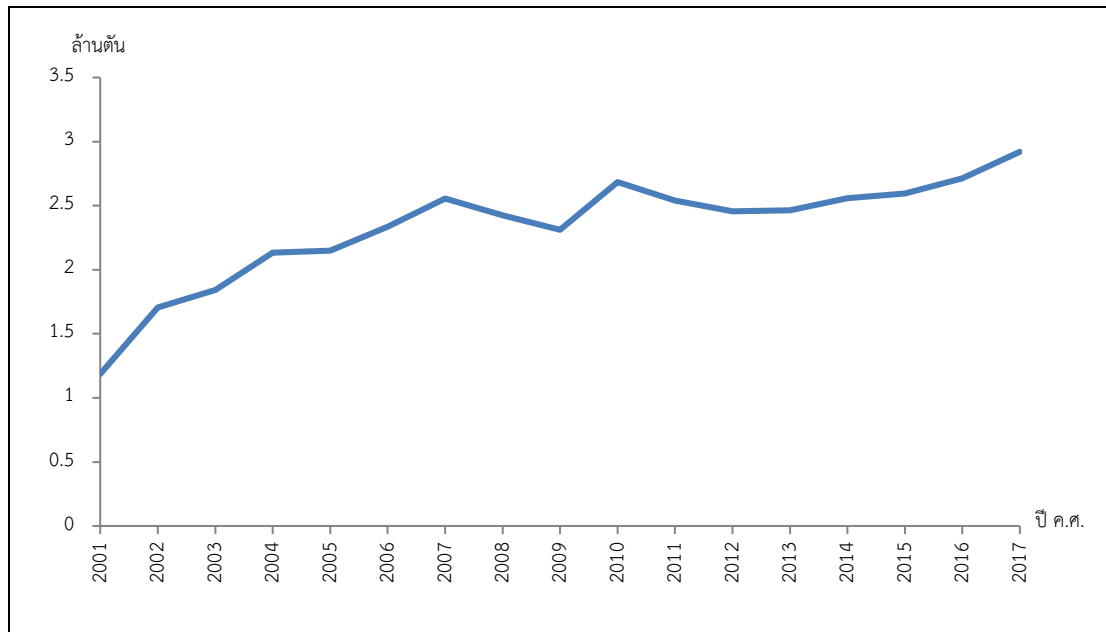
Airport Logistics Park (ที่ Incheon เรียกว่า “Airport LogisPark”) ของ Incheon ตั้งอยู่ในพื้นที่ถัดจาก Runway และ Cargo Terminal ดังแสดงในรูปที่ ง.2-3 สามารถส่งเสริมให้การขนส่งทางอากาศเติบโตขึ้นอย่างรวดเร็วจาก 1.1 ล้านตันในปี พ.ศ. 2544 เป็น 2.9 ล้านตันในปี พ.ศ.2560 ดังรูปที่ ง.2-4 ซึ่งใกล้เคียงความสามารถในการรองรับของ Cargo Terminal และ Airport LogisPark ปัจจุบันเป็นพื้นที่ Free Trade Zone และการเคลื่อนย้ายของสินค้าระหว่าง Cargo Terminal กับ Airport LogisPark สะดวกด้วยทางลอดใต้ดิน ดังแสดงผังของการจัดพื้นที่ Cargo Terminal และ Airport LogisPark ดังรูปที่ ง.2-5

ปัจจุบันอัตราการใช้พื้นที่ Airport LogisPark เพิ่มความสามารถในการรองรับแล้ว บริษัทท่าอากาศยานจึงมีโครงการจะขยายพื้นที่อีก 320,000 ตารางเมตร ให้ได้ภายในปี พ.ศ.2562 เพื่อรักษาเป้าหมายการเป็นศูนย์กลางของการเปลี่ยนถ่ายสินค้าระหว่างทวีปยุโรปและอเมริกา และรักษาความสามารถในการแข่งขันกับท่าอากาศยานของญี่ปุ่นและจีน



ที่มา: Airport Council International

รูปที่ ง.2-3 ผังพื้นที่ Incheon International Airport



ที่มา: ปรับปรุงจาก Incheon International Airport (2018)

รูปที่ ง.2-4 ปริมาณการขนส่งสินค้าทางอากาศของ Incheon International Airport ระหว่างปี พ.ศ. 2544 - 2560



ที่มา: Incheon International Airport

รูปที่ ง.2-5 ผังพื้นที่ Cargo Terminal และ Airport LogisPark