



รายงานการศึกษาส่วนบุคคล
(Individual Study)

เรื่อง การพัฒนาประสิทธิภาพการให้บริการสินค้าผ่านแดน
ในมิติของศุลกากรเพื่อเพิ่มขีดความสามารถ
ในระบบโลจิสติกส์ของประเทศ

จัดทำโดย นายถวัลย์ รอดจิตต์
รหัส 94019

รายงานนี้เป็นส่วนหนึ่งของการฝึกอบรม
หลักสูตรนักบริหารระดับสูง : ผู้นำที่มีวิสัยทัศน์และคุณธรรม รุ่นที่ 94
วิทยาลัยนักบริหาร สถาบันพัฒนาข้าราชการพลเรือน สำนักงาน ก.พ.
ประจำปี 2564
ลิขสิทธิ์ของสำนักงาน ก.พ.



รายงานการศึกษาส่วนบุคคล (Individual Study)

เรื่อง การพัฒนาประสิทธิภาพการให้บริการสินค้าผ่านแดนในมิติของศุลกากร
เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในระบบโลจิสติกส์ของประเทศ

จัดทำโดยนายถวัลย์ รอดจิตต์
รหัส 94019

หลักสูตรนักบริหารระดับสูง : ผู้นำที่มีวิสัยทัศน์และคุณธรรม รุ่นที่ 94
วิทยาลัยนักบริหาร สถาบันพัฒนาข้าราชการพลเรือน สำนักงาน ก.พ.
ประจำปี 2564

รายงานนี้เป็นความคิดเห็นเฉพาะบุคคลของผู้ศึกษา



สำนักงาน ก.พ.

เอกสารรายงานการศึกษาส่วนบุคคลนี้ อนุมัติให้เป็นส่วนหนึ่งของการฝึกอบรม
หลักสูตรนักบริหารระดับสูง : ผู้นำที่มีวิสัยทัศน์และคุณธรรม ของสำนักงาน ก.พ.

ลงชื่อ.....

อาทิตย์ วุฒิกะโร
อาจารย์ที่ปรึกษา

ลงชื่อ.....

จุฬา สุขมานพ
อาจารย์ที่ปรึกษา

ลงชื่อ.....

บรรจงจิตต์ อังศุสิงห์
อาจารย์ที่ปรึกษา

บทสรุปสำหรับผู้บริหาร

กรมศุลกากร กระทรวงการคลัง มีพันธกิจในการอำนวยความสะดวกทางการค้า ส่งเสริมระบบโลจิสติกส์ ส่งเสริมเศรษฐกิจของประเทศด้วยมาตรการทางศุลกากรและข้อมูลการค้าระหว่างประเทศ เพิ่มขีดความสามารถในการปกป้องสังคมให้ปลอดภัยด้วยระบบควบคุมทางศุลกากร และจัดเก็บภาษีอากรอย่างเป็นธรรม โปร่งใส และมีประสิทธิภาพ ซึ่งจากสถานการณ์การค้าต่าง ๆ ของโลกในปัจจุบัน ทำให้กรมศุลกากรต้องเผชิญกับความท้าทายต่าง ๆ ทั้งในประเทศและระหว่างประเทศ ดังนั้น เพื่อให้การบริหารจัดการและการปฏิบัติงานของกรมศุลกากรสะดวกรวดเร็วและมีประสิทธิภาพทั้งในด้านการให้บริการทางศุลกากร และด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้า (Trade Facilitation) รวมทั้งการควบคุมทางศุลกากรให้ดำเนินการควบคู่กันไปอย่างมีประสิทธิภาพ เป็นหน่วยงานที่ส่งเสริมระบบโลจิสติกส์ของประเทศ เพื่อเสริมสร้างความสามารถในการแข่งขันของภาคเอกชนและผู้ประกอบการ จึงนำเทคโนโลยีสารสนเทศ และนวัตกรรมการให้บริการมาประยุกต์ใช้ในกระบวนการการนำเข้า-ส่งออก การผ่านแดนของสินค้า และการตรวจสอบ ติดตามสินค้า เพื่อการพัฒนาขีดความสามารถทางการค้าระหว่างประเทศ ส่งเสริมเศรษฐกิจของประเทศให้ยั่งยืนต่อไป

รายงานการศึกษาเรื่อง การพัฒนาประสิทธิภาพการให้บริการสินค้าผ่านแดนในมิติของศุลกากร เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในระบบโลจิสติกส์ของประเทศ มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษา วิเคราะห์ และกำหนดแนวทางการพัฒนาประสิทธิภาพการให้บริการสินค้าผ่านแดนในมิติของศุลกากร เพื่อเป็นการสนับสนุนและยกระดับการให้บริการศุลกากร การอำนวยความสะดวกทางการค้า กรมศุลกากร พัฒนาระบบการให้บริการและควบคุมกำกับ ติดตามการนำเข้า-ส่งออก การขนส่งสินค้าผ่านประเทศในระบบโลจิสติกส์ด้วยการนำนวัตกรรมและเทคโนโลยีต่าง ๆ มาประยุกต์ใช้กับกระบวนการขนส่งสินค้าผ่านประเทศของกรมศุลกากรอย่างบูรณาการ เพื่อใช้ในการตรวจสอบสินค้าที่มีการนำเข้า และจะถูกเคลื่อนย้ายส่งไปยังสถานที่ต่าง ๆ โดยผู้ศึกษาได้รวบรวมข้อมูลต่าง ๆ เพื่อศึกษาและวิเคราะห์ตั้งแต่บริบทและทิศทางเชิงยุทธศาสตร์ของกรมศุลกากรที่สอดคล้องกับยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี (พ.ศ. 2561 – 2580) แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12 (พ.ศ. 2560 – 2564) กรอบแนวคิดแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 13 ยุทธศาสตร์กระทรวงการคลัง และยุทธศาสตร์กรมศุลกากร 5 ปี (พ.ศ. 2560 – 2564) ตลอดจนบริบทสถานการณ์เศรษฐกิจ สังคมและการค้าระหว่างประเทศ ปัจจัยภายนอกและปัจจัยภายในองค์กรต่าง ๆ โอกาสและความท้าทายที่เกิดขึ้นจากห่วงโซ่อุปทานด้านการขนส่งสินค้าผ่านประเทศ ซึ่งจากการศึกษา พบว่า ปัจจัยสำคัญที่อาจส่งผลกระทบต่อความสำเร็จในการพัฒนาการให้บริการสินค้าผ่านแดนในมิติของศุลกากร สรุปได้ดังนี้

1.) **ปัจจัยด้านเทคโนโลยี** เทคโนโลยีและเครื่องมือต่าง ๆ ที่นำมาใช้ในปัจจุบันมีการพัฒนาและปรับเปลี่ยนรูปแบบให้มีประสิทธิภาพยิ่งขึ้นอยู่ตลอดเวลา ดังนั้น การบูรณาการระบบเทคโนโลยี

ต่าง ๆ ที่ใช้ในการให้บริการสินค้าผ่านแดน เช่น ระบบเอกซเรย์ ที่มีอยู่จะต้องคำนึงถึงการนำไปใช้เพื่อให้เกิดประสิทธิภาพสูงสุด ดังนั้น จึงควรมีการศึกษาความเป็นไปได้ในการพัฒนาเทคโนโลยีควบคู่กับการบูรณาการเทคโนโลยีที่มีอยู่ เพื่อให้สามารถนำทั้งเทคโนโลยีรูปแบบใหม่และเทคโนโลยีที่มีอยู่มาใช้ร่วมกันได้ ทั้งนี้ ได้มีการวางแผนนำระบบเทคโนโลยี E-Seal ซึ่งเป็นระบบที่ใช้ในการควบคุมทางศุลกากรมาใช้ติดตามการเคลื่อนย้ายของผ่านประเทศในลักษณะสินค้าผ่านแดนที่จะช่วยให้ของผ่านประเทศได้รับความสะดวก รวดเร็ว ผู้ประกอบการลดต้นทุน ระยะเวลาและขั้นตอนของการขนส่งไปได้มาก เพิ่มประสิทธิภาพระบบโลจิสติกส์ของประเทศ ส่งเสริมให้ประเทศเป็น Hub ของการกระจายสินค้าไปสู่ภูมิภาคอาเซียน รวมทั้งเป็นเส้นทางการนำสินค้าจากอาเซียนสู่ตลาดโลก ซึ่งจะส่งผลดีต่อเศรษฐกิจของประเทศประกอบกับรัฐบาลมีนโยบายในการนำโมเดลไทยแลนด์ 4.0 มาใช้ในการพัฒนาประเทศไทย

2.) ปัจจัยด้านกฎหมายและกฎระเบียบ การพัฒนาการให้บริการและตรวจสอบสินค้าผ่านแดนของกรมศุลกากรมีแนวทางการดำเนินการที่เป็นมาตรฐานและเป็นหลักสากลจะต้องคำนึงถึงกฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้องทั้งหมดเพื่อพิจารณากำหนดแนวทางในการดำเนินการ และที่สำคัญคือ ต้องคำนึงถึงผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในกระบวนการทั้งหมด โดยเฉพาะภาคเอกชน เช่น ผู้ประกอบการ ดังนั้น จึงควรมีการสำรวจ รวบรวม วิเคราะห์ความต้องการและปัญหาที่เกิดขึ้นกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียเพื่อนำมาปรับปรุงแก้ไขกระบวนการ ขั้นตอน และระบบให้สอดคล้องกับความต้องการและหลักการผ่านแดนของสินค้าตามหลักสากลหรือข้อตกลงระดับภูมิภาค และสร้างมาตรฐานให้เป็นหนึ่งเดียวกันควบคู่กับการวิเคราะห์และจัดทำข้อกำหนด กฎ ระเบียบ ประกาศกรมศุลกากรและคำสั่งทั่วไปกรมศุลกากร เพื่อกำหนดหลักเกณฑ์และวิธีปฏิบัติให้รองรับกระบวนการทั้งหมด

โดยแก้ไขกฎหมาย ระเบียบที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้าผ่านแดนไปยังผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องให้ง่ายต่อการปฏิบัติตาม ทั้งนี้ ต้องดำเนินการปรับปรุงกฎหมายให้สอดคล้องและเหมาะสมกับบริบทต่าง ๆ ที่เปลี่ยนแปลงไปตามสถานการณ์ปัจจุบัน เช่น สถานการณ์การค้าโลก สถานการณ์โรคระบาดไวรัสโควิด-19 หรือสถานการณ์การสู้รบบริเวณชายแดน สถานการณ์การเมือง หรือภัยพิบัติที่จะเกิดขึ้นในอนาคตทั้งภายในและภายนอกประเทศ ประกอบกับปัจจัยต่าง ๆ เช่น พัฒนาการทางวิทยาศาสตร์ เทคโนโลยีและนวัตกรรม สภาพทางเศรษฐกิจ ตลอดจนพันธกรณีระหว่างประเทศ เป็นต้น ดังนั้นจึงควรมีการปรับปรุง แก้ไขหรือพัฒนากฎหมาย ระเบียบ ที่เกี่ยวข้องกับการอำนวยความสะดวกทางการค้าในระบบโลจิสติกส์ และนำเทคโนโลยี รวมทั้งนวัตกรรมที่ทันสมัยมาใช้ เพื่อให้สอดคล้องกับสถานการณ์และบริบทที่เปลี่ยนแปลงไปตลอดเวลา

กิตติกรรมประกาศ

รายงานการศึกษาส่วนบุคคล (Individual Study) ฉบับนี้สำเร็จลุล่วงได้ด้วยความช่วยเหลืออย่างดียิ่งจากคณะอาจารย์ที่ปรึกษา ได้แก่ อาจารย์อาทิตย์ วุฒิกะโร อาจารย์จุฬา สุขมานพ และอาจารย์บรรจงจิตต์ อังศุสิงห์ ที่ได้กรุณาให้คำปรึกษา คำแนะนำ ให้ความรู้ แนวคิด ข้อเสนอแนะแนะแนวทางการศึกษาค้นคว้าตลอดจนให้ความกรุณาในการตรวจทาน แก้ไขข้อบกพร่องต่าง ๆ ด้วยความเมตตาและเอาใจใส่ในรายละเอียด จนกระทั่งรายงานการศึกษาส่วนบุคคลฉบับนี้เสร็จสมบูรณ์ได้ ซึ่งล้วนแล้วแต่เป็นคำแนะนำที่เป็นประโยชน์อย่างยิ่งทั้งต่อการจัดทำรายงานการศึกษาส่วนบุคคล และการนำไปใช้ปฏิบัติงานต่อไปในอนาคต ผู้ศึกษาขอกราบขอบพระคุณเป็นอย่างสูง และจะนำข้อคิดเห็น คำแนะนำชี้แนะแนวทางต่าง ๆ ไปใช้ให้เกิดประโยชน์สูงสุดต่อไปในอนาคต

นอกจากนี้ ขอกราบขอบพระคุณท่านวิทยากรในหลักสูตร ตลอดจนเจ้าหน้าที่ของวิทยาลัย นักบริหารสถาบันพัฒนาข้าราชการพลเรือน สำนักงาน ก.พ. ทุกท่านที่ได้ทุ่มเทในการสอน ให้ความรู้ ความใส่ใจและเวลาในการทำให้การอบรมหลักสูตรนักบริหารระดับสูง : ผู้นำที่มีวิสัยทัศน์และคุณธรรมสำเร็จลุล่วงไปได้ด้วยดี และขอขอบพระคุณพี่ ๆ เพื่อน ๆ และน้อง ๆ ในรุ่นที่ 94 สำหรับมิตรภาพอันงดงาม การแลกเปลี่ยนความรู้ ประสบการณ์ น้ำใจไมตรีต่าง ๆ ที่ได้มอบให้แก่กันและกัน ภายใต้บริบทการเรียนระบบ Zoom แม้ไม่ได้เจอตัวจริงกันตามวิกฤตสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดต่อไวรัส COVID-19 ตั้งแต่เดือนมิถุนายน 2564 เป็นต้นมา

สุดท้ายนี้ขอกราบขอบพระคุณท่านอธิบดีกรมศุลกากร (ท่านพชร อนันตศิลป์) ท่านที่ปรึกษากรมศุลกากร ท่านรองอธิบดีกรมศุลกากรทุกท่านที่ได้ให้การสนับสนุนให้ข้าพเจ้าเข้าได้รับการอบรมในครั้งนี้ และขอขอบคุณพี่ๆ เพื่อน ๆ น้อง ๆ และเจ้าหน้าที่กรมศุลกากรทุกท่านที่สนับสนุนข้อมูลที่เป็นประโยชน์ต่อการศึกษา ซึ่งข้าพเจ้าหวังเป็นอย่างยิ่งว่าจะได้นำผลการศึกษาที่ได้จากหลักสูตรนี้ไปพัฒนากรมศุลกากรให้เป็นองค์กรที่ความเป็นเลิศในทุก ๆ ด้านต่อไปในอนาคต

ถวัลย์ รอดจิตต์

3 กันยายน 2564

สารบัญ

บทสรุปสำหรับผู้บริหาร	ง
กิตติกรรมประกาศ	ฉ
สารบัญ	ช
สารบัญตาราง	ซ
สารบัญภาพ	ฅ
1. วิสัยทัศน์ของตำแหน่งเป้าหมาย	1
1.1 การวิเคราะห์บริบทและทิศทางเชิงยุทธศาสตร์ของส่วนราชการ	1
1.2 ตำแหน่งรองอธิบดีที่เป็นเป้าหมาย	14
1.3 กำหนดวิสัยทัศน์ของตำแหน่งเป้าหมาย	16
2. ข้อเสนอเพื่อขับเคลื่อนนโยบายสู่การปฏิบัติ	19
2.1 การกำหนดประเด็นการศึกษา	19
2.2 การกำหนดข้อเสนอเชิงนโยบาย	22
2.3 ภาวะผู้นำเพื่อการขับเคลื่อนข้อเสนอ	39
3. แผนพัฒนาตนเอง	40
3.1 การวิเคราะห์ตนเอง	40
3.2 การวางแผนพัฒนาตนเอง	44
3.3 ผลการพัฒนาตนเอง	51
บรรณานุกรม	54
ประวัติผู้เขียนรายงานการศึกษาส่วนบุคคล	55

สารบัญตาราง

	หน้า
ตารางที่ 1 แผนดำเนินงาน	33

สารบัญภาพ

	หน้า
ภาพที่ 1 องค์ประกอบทั้ง 4 และหมุดหมายทั้ง 13 ภายใต้องค์ประกอบแต่ละองค์ประกอบ	3
ภาพที่ 2 สถานการณ์ด้านระบบโลจิสติกส์	5
ภาพที่ 3 เป้าหมายความสามารถในการแข่งขันด้านโครงสร้างพื้นฐานของประเทศดีขึ้น	6
ภาพที่ 4 เป้าหมายการขยายตัวและมูลค่าการส่งเสริมการลงทุน	7
ภาพที่ 5 การขยายตัวของผลิตภัณฑ์มวลรวมและมูลค่าการลงทุนในเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก	8
ภาพที่ 6 การขยายตัวของผลิตภัณฑ์มวลรวมและมูลค่าการลงทุนในเขตพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้	9
ภาพที่ 7 การขยายตัวของผลิตภัณฑ์มวลรวมและมูลค่าการลงทุนในพื้นที่เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษชายแดน	10
ภาพที่ 8 ระดับความพึงพอใจในคุณภาพการให้บริการของภาครัฐ	11
ภาพที่ 9 เป้าหมาย ตัวชี้วัด งานบริการภาครัฐ	12
ภาพที่ 10 เป้าหมาย ตัวชี้วัดสมรรถนะของภาครัฐ	12
ภาพที่ 11 ภาพรวมการค้าชายแดนและการผ่านแดนของไทย	26
ภาพที่ 12 สถิติการค้าชายแดนและการผ่านแดนของไทย	26
ภาพที่ 13 สถิติการค้าผ่านแดนของไทย	27
ภาพที่ 14 ช่องทางผ่านแดนไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน	27
ภาพที่ 15 ระบบตรวจสอบตู้คอนเทนเนอร์สินค้าด้วยเครื่องเอกซเรย์แบบขับเคลื่อน	29
ภาพที่ 16 ระบบติดตามทางศุลกากรภายใต้เทคโนโลยีกุญแจอิเล็กทรอนิกส์ (E-Lock)	30
ภาพที่ 17 ระบบ E-Seal หรือการใช้ตราผนึกอิเล็กทรอนิกส์	30

1. วิสัยทัศน์ของตำแหน่งเป้าหมาย

1.1 การวิเคราะห์บริบทและทิศทางเชิงยุทธศาสตร์ของส่วนราชการ

กรมศุลกากรเป็นหน่วยงานราชการที่มีภารกิจที่เกี่ยวข้องกับการทำการค้าระหว่างประเทศ โดยมีภารกิจหลัก คือ การปฏิบัติพิธีการศุลกากรในการนำเข้า-ส่งออก การผ่านแดน การถ่ายลำของสินค้า การจัดเก็บรายได้จากภาษีอากรเข้าประเทศ การอำนวยความสะดวกทางการค้า ส่งเสริมระบบโลจิสติกส์ของประเทศและการควบคุมทางศุลกากร โดยภารกิจของกรมมีความสำคัญและมีบทบาทในการค้าโลกและเป็นกลไกขับเคลื่อนที่สำคัญของนโยบายเศรษฐกิจและการค้าของประเทศเป็นอย่างมากจึงต้องดำเนินการตามนโยบายของรัฐบาลให้มีประสิทธิภาพ ทันสมัย โปร่งใส ตรวจสอบได้ การจัดการ การบริหารภายในองค์กรถือเป็นเรื่องที่มีความสำคัญเป็นอย่างมาก จึงจำเป็นต้องปฏิบัติราชการในเชิงรุก และต้องกำหนดยุทธศาสตร์ให้ครบถ้วนทุกมิติ มีระบบบริหารจัดการที่เป็นไปตามหลักการบริหารกิจการบ้านเมืองที่ดีเพื่อการบริการแก่ประชาชน

วิสัยทัศน์กรมศุลกากร

องค์กรศุลกากรชั้นนำ ที่มุ่งส่งเสริมความยั่งยืนของเศรษฐกิจและความปลอดภัยของสังคม ด้วยนวัตกรรมและบริการที่เป็นเลิศ

พันธกิจกรมศุลกากร

- อำนวยความสะดวกทางการค้าและส่งเสริมระบบโลจิสติกส์ของประเทศ
- ส่งเสริมเศรษฐกิจของประเทศด้วยมาตรการทางศุลกากรและข้อมูลการค้าระหว่างประเทศ
- เพิ่มขีดความสามารถในการปกป้องสังคมให้ปลอดภัยด้วยระบบควบคุมทางศุลกากร
- จัดเก็บภาษีอากรอย่างเป็นธรรม โปร่งใส และมีประสิทธิภาพ

กรมศุลกากรมีเป้าหมายการดำเนินงานในอนาคตที่เน้นการพัฒนาองค์กร 3 ด้าน เพื่อก้าวไปสู่การเป็น “ศุลกากร 4.0” คือ เปิดกว้างพร้อมเชื่อมโยงการดำเนินงานร่วมกับหน่วยงานอื่น ๆ ในทุกมิติแบบบูรณาการเชื่อมโยงข้อมูลเพื่อทำ Big Data และผลักดันพันธมิตรศุลกากรในระดับนานาชาติให้มากยิ่งขึ้น เช่น การเชื่อมโยงข้อมูลจากระบบ Nation Single Window (NSW) กับหน่วยงานอื่น ๆ เป็นต้น เพื่อสนับสนุนงานด้านโลจิสติกส์ของประเทศให้มีศักยภาพยิ่งขึ้น รวมถึงการปราบปรามสินค้าหลีกเลี่ยงหนีภาษีที่จะเข้าสู่ประเทศ

พันธกิจของกรมศุลกากรมีความสอดคล้อง และเชื่อมโยงกับยุทธศาสตร์และแผนต่าง ๆ ของชาติ ดังนี้

1.1.1 ความเชื่อมโยงกับยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี (พ.ศ. 2561-2580)

สอดคล้องกับยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี (พ.ศ. 2560-2579) ยุทธศาสตร์ที่ 2 ด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน

1.1.2 ความเชื่อมโยงกับแผนพัฒนาภายใต้แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12 (พ.ศ. 2560-2564)

ยุทธศาสตร์ที่ 7 การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์

1.1.3 ความสอดคล้องกับกรอบแนวคิดการพัฒนาในอนาคตตามร่างแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 13 (พ.ศ. 2566-2570)¹

เพื่อให้การขับเคลื่อนการพัฒนาประเทศเกิดผลสัมฤทธิ์ตามเป้าหมายที่กำหนดไว้ในยุทธศาสตร์ชาติ และสอดคล้องกับแนวคิดการพัฒนาประเทศ การพลิกโฉมประเทศไทย (Thailand's Transformation) ตามร่างแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 13 แม้ร่างแผนฉบับนี้จะอยู่ในขั้นตอนการจัดทำแต่ก็ได้กำหนดกรอบแนวความคิดหลัก ๆ แล้ว ซึ่งมีเป้าหมายหลักเพื่อพลิกโฉมประเทศไปสู่ “เศรษฐกิจสร้างคุณค่า สังคมเดินหน้าอย่างยั่งยืน” หรือ “Hi-Value and Sustainable Thailand” โดยใช้องค์ความรู้ ความคิดสร้างสรรค์ เทคโนโลยี และนวัตกรรมเป็นเครื่องมือในการขับเคลื่อนการยกระดับศักยภาพและพัฒนาประเทศในทุกมิติ เพื่อสนับสนุน เสริมสร้างการสร้างมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจและขีดความสามารถในการแข่งขัน การกำหนดกรอบร่างแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 13 จึงมุ่งเน้น คัดเลือกประเด็นการพัฒนาที่มีลำดับความสำคัญสูงในการพลิกโฉมประเทศไทยสู่ Hi-Value and Sustainable Thailand ในองค์ประกอบสำคัญ 4 ประการ ได้แก่ 1) เศรษฐกิจมูลค่าสูงที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม (High Value-Added Economy) 2) สังคมแห่งโอกาสและความเสมอภาค (High Opportunity Society) 3) วิถีชีวิตที่ยั่งยืน (Eco-Friendly Living) และ 4) ปัจจัยสนับสนุนการพลิกโฉมประเทศ (Key Enablers for Thailand's Transformation) โดยภายใต้องค์ประกอบในแต่ละด้านได้มีการกำหนด “หมุดหมาย” (Milestones) ซึ่งเป็นการบ่งบอกถึงสิ่งที่ประเทศไทยปรารถนาจะ ‘เป็น’ มุ่งหวังจะ ‘มี’ หรือต้องการจะ ‘จัด’ ในช่วงระยะเวลา 5 ปี ของร่างแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 13 เพื่อสะท้อน ประเด็นการพัฒนาที่มีความสำคัญต่อการพลิกโฉมประเทศสู่การเป็น Hi-Value and Sustainable Thailand ภายในปี 2570

¹ สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, ร่างแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 13 (พ.ศ. 2566-2570), สืบค้นจาก [ewt_dl_link.php\(nesdc.go.th\)](http://ewt_dl_link.php(nesdc.go.th))



ภาพที่ 1 องค์ประกอบทั้ง 4 และหมวดหมู่ทั้ง 13 ภายใต้องค์ประกอบแต่ละองค์ประกอบ

โดยองค์ประกอบที่สอดคล้องกับพันธกิจของศุลกากร คือ องค์ประกอบที่ 1, 2 และ 4 ดังนี้

องค์ประกอบที่ 1 เศรษฐกิจมูลค่าสูงที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม (High Value-Added Economy) ไทยมีความสามารถในการแข่งขันสูงบนพื้นฐานของการสร้างมูลค่าเพิ่มจากการพัฒนาต่อยอด และใช้ประโยชน์จากองค์ความรู้ ความคิดสร้างสรรค์ เทคโนโลยีและนวัตกรรม พร้อมกับการลดผลกระทบเชิงลบต่อสิ่งแวดล้อม และมีการใช้ทรัพยากรธรรมชาติอย่างมีประสิทธิภาพ โดยการปรับทิศทางของภาคการผลิตที่มีความสำคัญ แต่มีความเสี่ยงที่จะสูญเสียความสามารถในการแข่งขันในอนาคต และมีความเสี่ยงที่จะสูญเสียส่วนแบ่งทางการตลาดหรือได้รับผลกระทบเชิงลบจากกระแสการเปลี่ยนแปลงของโลกหากไม่มีการปรับตัว และส่งเสริมภาคการผลิตที่ไทยมีศักยภาพสอดคล้องกับทิศทางการเปลี่ยนแปลงของโลก โดยมีหมวดหมู่ที่ประเทศต้องบรรลุให้ได้ภายในระยะ 5 ปีของร่างแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 13 เพื่อให้เป้าหมายของการมี “เศรษฐกิจมูลค่าสูงที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม” บังเกิดผลอย่างเป็นรูปธรรมที่สอดคล้องกับพันธกิจของศุลกากร คือ หมวดหมู่ที่ 5 ไทยเป็นประตูการค้าการลงทุนและจุดยุทธศาสตร์ทางโลจิสติกส์ที่สำคัญของภูมิภาค ความได้เปรียบด้านภูมิรัฐศาสตร์และศักยภาพทางเศรษฐกิจของประเทศไทย และแนวโน้มการขับเคลื่อนเศรษฐกิจบนความปกติใหม่ภายใต้แนวคิดภูมิภาคนิยม (Regionalism) ประกอบกับไทยเป็นประเทศที่มีแนวระเบียนเศรษฐกิจระดับภูมิภาคพาดผ่านมากที่สุด มีเส้นทางคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์ที่ครอบคลุมได้มาตรฐาน และโครงสร้างพื้นฐานที่มีคุณภาพเชื่อมโยงพื้นที่เศรษฐกิจหลักทั้งในประเทศและแนวชายแดนรอบด้าน มีฐานเศรษฐกิจเชื่อมโยงกับห่วงโซ่คุณค่าโลก พร้อมทั้งมีความพร้อมด้านสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้าและการลงทุนระหว่างประเทศ ส่งผลให้ประเทศไทยมีโอกาสพัฒนาสู่การเป็น

ประตุการค้า การลงทุนที่สำคัญของภูมิภาคหากมีการเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งและการเชื่อมโยงโครงข่ายโลจิสติกส์ในอาเซียนอย่างไร้รอยต่อ สังคมแห่งโอกาสและความเสมอภาค (High Opportunity Society)

องค์ประกอบที่ 2 สังคมแห่งโอกาสและความเสมอภาค (High Opportunity Society) การใช้เทคโนโลยี ฐานข้อมูลสารสนเทศ และดิจิทัลแพลตฟอร์มเป็นเครื่องมือในการส่งเสริมการแข่งขันที่เปิดกว้างและเป็นธรรม รวมถึงการผลักดันให้เกิดการเพิ่มผลิตภาพและพัฒนา นวัตกรรมอย่างต่อเนื่องจะทำให้ประเทศมีความเหลื่อมล้ำลดลงในทุกมิติ เช่น ในเชิงธุรกิจ**หมายความว่า** สอดคล้องกับพันธกิจของศุภการ คือ **หมายความว่า 8** พื้นที่ในภาคต่าง ๆ ของประเทศมีศักยภาพและโอกาสที่สามารถนำมาสร้างมูลค่าเพิ่มเพื่อสนับสนุนการขับเคลื่อนเศรษฐกิจของภาคและประเทศโดยรวม ในขณะเดียวกัน ความก้าวหน้าเทคโนโลยีดิจิทัลที่สามารถช่วยให้การกระจายกิจกรรมทางเศรษฐกิจเป็นไปได้ง่ายขึ้น การย้ายถิ่นฐานของแรงงานกลับสู่ท้องถิ่นต่างจังหวัดจากวิกฤตโควิด-19 และกระแสน้ำให้ความสำคัญกับเศรษฐกิจระดับภูมิภาค (Regionalization) จะเป็นทั้งโอกาสและแรงผลักดันในการพัฒนาพื้นที่ทั้งในแง่ของการส่งเสริมการค้าการลงทุน การเสริมสร้างศักยภาพของท้องถิ่น และชุมชนเพื่อรองรับกิจกรรมทางเศรษฐกิจ การยกระดับคุณภาพของบริการสาธารณะในพื้นที่และการพัฒนา พื้นที่ให้น่าอยู่และมีคุณภาพชีวิตที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม

องค์ประกอบที่ 4 ปัจจัยสนับสนุนการพลิกโฉมประเทศ (Key Enablers for Thailand's Transformation) ปัจจัยขับเคลื่อนที่เอื้อต่อการเปลี่ยนผ่านประเทศไปสู่การเป็น Hi-Value and Sustainable Thailand โดยเฉพาะกลไกการพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ทั้งระบบการศึกษา การยกระดับทักษะแรงงานที่มีคุณภาพได้มาตรฐาน สอดคล้องกับความต้องการของตลาดแรงงานและโลกยุคใหม่ ส่งเสริมการเคลื่อนย้ายแรงงานไปสู่ภาคการผลิตและบริการที่มีผลิตภาพและมูลค่าสูง และกลไกการบริหารจัดการภาครัฐทั้งระเบียบกฎหมาย ระบบงบประมาณ โครงสร้างพื้นฐาน การให้บริการสาธารณะตลอดจนการติดตามประเมินผลที่ทันสมัย เท้าทันต่อการเปลี่ยนแปลง ตอบสนองความต้องการได้อย่างมีประสิทธิภาพ สอดคล้องกับทิศทางการพัฒนาประเทศ โดย**หมายความว่า**ที่ต้องบรรลุในระยะเวลาของร่างแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 13 เพื่อสร้าง “ปัจจัยสนับสนุนการพลิกโฉมประเทศ” **หมายความว่า** สอดคล้องกับพันธกิจของศุภการ คือ **หมายความว่า 13** ภาครัฐมีความสำคัญต่อการขับเคลื่อนการพัฒนาประเทศในทุกมิติ ภาครัฐจึงจำเป็นต้องปรับโครงสร้างและการบริหารงานให้มีความยืดหยุ่น คล่องตัวและมีสมรรถนะสูง โดยอาศัยโอกาสจากความก้าวหน้าทางเทคโนโลยีในการปรับปรุง กระบวนการ พัฒนาระบบข้อมูล และอำนวยความสะดวกในการให้บริการสาธารณะตลอดจนมุ่งปรับปรุงกฎหมายที่เป็นอุปสรรคต่อการปรับโครงสร้างและพลิกโฉมประเทศในมิติต่าง ๆ และส่งเสริมศักยภาพของทุกภาคส่วนในการ เข้ามามีส่วนร่วมในการพัฒนาประเทศ

1.1.4 ความเชื่อมโยงกับแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ

แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ มีจำนวนรวม 23 แผน โดยแผนที่สอดคล้องกับพันธกิจของกรมศุลกากร ได้แก่ แผนที่ 7 โครงสร้างพื้นฐาน ระบบโลจิสติกส์ และดิจิทัล แผนที่ 9 เขตเศรษฐกิจพิเศษ และแผนที่ 20 การบริการประชาชนและประสิทธิภาพภาครัฐ ดังนี้

แผนที่ 7 โครงสร้างพื้นฐาน ระบบโลจิสติกส์ และดิจิทัล

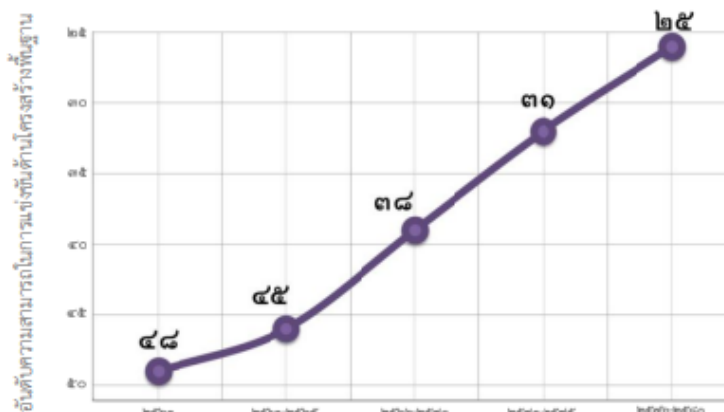
การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน ถือเป็นรากฐานที่สำคัญของการสร้างความสามารถในการแข่งขันของประเทศ ซึ่งที่ผ่านมาประเทศไทยได้ให้ความสำคัญกับการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคม และระบบโลจิสติกส์ พลังงาน ดิจิทัล เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง จนทำให้มีโครงสร้างพื้นฐานที่สำคัญของประเทศที่ครอบคลุมพื้นที่ รวมถึงสามารถรองรับความต้องการของประชาชนทั้งในระดับครัวเรือน อุตสาหกรรม และการท่องเที่ยวได้ในระดับหนึ่ง ส่งผลให้ประเทศไทยได้รับการจัดอันดับความสามารถด้านโครงสร้างพื้นฐานดีขึ้น จากอันดับที่ 49 ในปี 2560 เป็นอันดับที่ 48 ในปี 2561 และต้นทุนระบบโลจิสติกส์ต่อ GDP ที่ลดลงจาก ร้อยละ 14.2 ในปี 2557 เหลือร้อยละ 13.8 ในปี 2560 รวมทั้งมีอันดับด้านประสิทธิภาพโลจิสติกส์ดีขึ้นจากอันดับที่ 45 ในปี 2559 เป็นอันดับที่ 32 ในปี 2561



ภาพที่ 2 สถานการณ์ด้านระบบโลจิสติกส์

เป้าหมาย

ความสามารถในการแข่งขันด้านโครงสร้างพื้นฐานของประเทศดีขึ้น



ภาพที่ 3 เป้าหมายความสามารถในการแข่งขันด้านโครงสร้างพื้นฐานของประเทศดีขึ้น

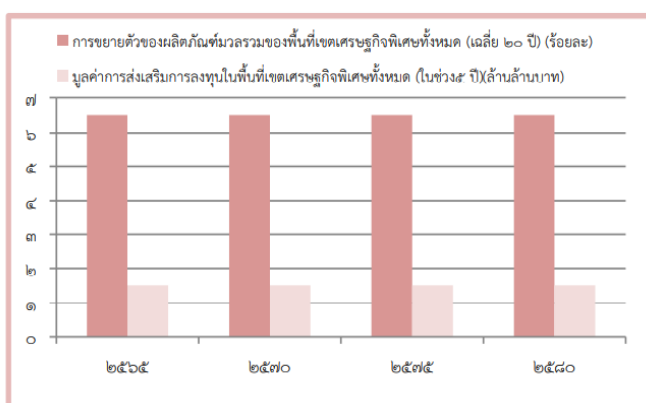
อย่างไรก็ดี ประเทศไทยยังต้องเผชิญกับความท้าทายในการพัฒนาทั้งจากปัจจัยภายในและภายนอกประเทศที่มีผลกระทบต่อการสร้างความสามารถในการแข่งขันของประเทศอย่างต่อเนื่อง จึงจำเป็นต้องให้ความสำคัญกับการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อรองรับและสนับสนุนการสร้างความสามารถในการแข่งขันของประเทศในด้านต่าง ๆ ดังต่อไปนี้ โครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์มีความสำคัญกับการพัฒนาระบบขนส่งทางราง ให้เป็นโครงข่ายหลักในการขนส่งของประเทศและรองรับการเชื่อมโยงกับการขนส่งรูปแบบอื่น ๆ รวมถึงสิ่งอำนวยความสะดวกและศูนย์บริการโลจิสติกส์ในรูปแบบต่าง ๆ พร้อมทั้งพัฒนากระบวนการและการบริหาร จัดการระบบโลจิสติกส์ที่มีการใช้ระบบเทคโนโลยีสมัยใหม่เพิ่มขึ้น ตลอดจนการพัฒนายกระดับศักยภาพของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ของประเทศ เพื่อให้สามารถสนับสนุนการขนส่งสินค้าต่อเนื่องหลายรูปแบบอย่างไร้รอยต่อ และสอดคล้องกับการพัฒนาพื้นที่ตามแนวระเบียงเศรษฐกิจ เขตกรรม ท่องเที่ยวและอุตสาหกรรมของประเทศได้อย่างมีประสิทธิภาพ และมีต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศในระดับที่แข่งขันได้ พัฒนาให้เกิดการใช้พลังงานในภาคขนส่งที่มีประสิทธิภาพ เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม พัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑล รวมทั้งเมืองหลักในภูมิภาค เพื่อสนับสนุนการกระจายความเจริญและการสร้างศูนย์เศรษฐกิจใหม่พร้อมทั้งพัฒนาการเชื่อมโยงระบบการคมนาคมเพื่อยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชน รวมถึงการพัฒนาและบูรณาการระบบฐานข้อมูลการเดินทางและขนส่งทุกรูปแบบ เพื่อนำไปสู่การควบคุมสั่งการและบริหารจัดการจราจรอัจฉริยะทั้งในระดับพื้นที่และระดับประเทศ ตลอดจนการปฏิรูปองค์กร ปรับโครงสร้างการกำกับดูแล และปรับปรุงกฎหมายที่เกี่ยวข้องให้มีความทันสมัยและสามารถตอบสนองต่อการพัฒนาคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ของประเทศให้มีมาตรฐานในระดับสากล

โครงสร้างพื้นฐานด้านดิจิทัล พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านดิจิทัลทั้งในส่วนของการขยายสื่อสารหลักภายในประเทศและระหว่างประเทศให้สามารถบริการได้อย่างต่อเนื่องและมีเสถียรภาพ สอดรับกับแนวโน้มการเปลี่ยนแปลงทางเทคโนโลยีด้านดิจิทัล สนับสนุนการเติบโตทางเศรษฐกิจของประเทศ นำไปสู่การยกระดับเศรษฐกิจของประเทศ และการเป็นศูนย์กลางด้านดิจิทัลของภูมิภาคอาเซียนในอนาคต สนับสนุนให้เกิดการบูรณาการการใช้งานโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกด้านดิจิทัลร่วมกัน รวมทั้งสนับสนุนให้มีการพัฒนาระบบนิเวศ ปรับปรุงกฎหมายที่เกี่ยวข้องเพื่อนำไปสู่การพัฒนาอุตสาหกรรมเทคโนโลยีดิจิทัลที่มีศักยภาพและเป็นอุตสาหกรรมแห่งอนาคตสำหรับกิจการที่ใช้เทคโนโลยีขั้นสูง ตลอดจนกำหนดมาตรการแนวปฏิบัติในการคุ้มครองสิทธิและข้อมูลส่วนบุคคล จัดให้มีมาตรการเฝ้าระวังและรับมือภัยคุกคามไซเบอร์ที่เหมาะสมและสอดคล้องตามมาตรฐานสากล เพื่อรองรับการเติบโตของการใช้งานเทคโนโลยีดิจิทัลในอนาคต

แผนที่ 9 เขตเศรษฐกิจพิเศษ

ยุทธศาสตร์ชาติด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน มุ่งเน้นการยกระดับศักยภาพของประเทศ เพื่อให้บรรลุเป้าหมายการเป็นประเทศที่พัฒนาแล้ว เศรษฐกิจเติบโตอย่างมีเสถียรภาพ และยั่งยืนพร้อมกับการมีขีดความสามารถในการแข่งขันสูงขึ้น ซึ่งผลการประเมินขีดความสามารถในการแข่งขันโดยสถาบันจัดอันดับขีดความสามารถการแข่งขันชั้นนำของโลก พบว่าประเทศไทยได้รับการจัดอันดับค่อนข้างดีที่ 28 จาก 61 ประเทศ แต่หากพิจารณาในตัวชี้วัดที่เกี่ยวข้องกับโครงสร้างพื้นฐานเกี่ยวกับเทคโนโลยี (อันดับที่ 42) ซึ่งรายงาน ดัชนีความสามารถในการแข่งขันระดับโลก 2016-2017 ของการประชุมเศรษฐกิจโลกให้ผลการประเมินในทิศทางเดียวกัน กล่าวคือ ศักยภาพในการคิดค้นนวัตกรรม โครงสร้างพื้นฐาน และแรงงานทักษะ มีการ พัฒนาช้า เมื่อเทียบกับประเทศกำลังพัฒนาในภูมิภาคเดียวกัน และยังคงเป็นปัญหาหลักในการทำธุรกิจในไทยอีกด้วย

เป้าหมาย



ภาพที่ 4 เป้าหมายการขยายตัวและมูลค่าการลงทุน

เพื่อให้ไทยกลับมามีการขยายตัวทางเศรษฐกิจที่ดีขึ้น และหลุดพ้นกับดักรายได้ปานกลาง เขตเศรษฐกิจพิเศษจึงเป็นโครงการสำคัญที่จะเพิ่มความสามารถในการแข่งขันของไทย ภายใต้แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ ประเด็นเขตเศรษฐกิจพิเศษประกอบด้วย 1) เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก 2) เขตพัฒนาพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้ และ 3) เขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดน เป็นกลไกในการขับเคลื่อนการพัฒนาเชิงพื้นที่ที่สำคัญ และมีความสำคัญอย่างยิ่งในการส่งเสริมการเพิ่มผลิตภาพและสร้างมูลค่าเพิ่ม รวมทั้งการปรับโครงสร้างภาคการผลิต และบริการในปัจจุบันไปสู่ภาคการผลิตและบริการแห่งอนาคตที่มีศักยภาพ

แผนย่อยการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก นโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเป็นการวางจุดยืนของประเทศไทยสำหรับการพัฒนาระยะยาว ตอบสนองต่อความท้าทายภายในประเทศและระดับโลก การพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก มีวัตถุประสงค์หลักเพื่อเป็นต้นแบบการพัฒนาเชิงพื้นที่ที่สมบูรณ์แบบ ช่วยผลักดันการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคม และให้ประเทศไทยก้าวขึ้นสู่ระดับประเทศพัฒนาโดยเร็วที่สุด ปรับโครงสร้างการผลิตของประเทศและกระจายความเจริญออกสู่พื้นที่บริเวณชายฝั่งทะเลตะวันออก มีการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานขั้นสูง เป็นฐานการสะสมเทคโนโลยีและนวัตกรรม ยกกระดับอุตสาหกรรมสู่อุตสาหกรรมที่มีมูลค่าสูงและมีศักยภาพในการแข่งขันสูง ให้สอดคล้องกับบริบทโลกบนฐานกิจกรรมทางเศรษฐกิจที่ทันสมัยและเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม รวมทั้งการพัฒนาพื้นที่ให้เป็นเมืองอัจฉริยะน่าอยู่และมีความทันสมัยระดับนานาชาติ และสามารถประกอบกิจการอย่างมีคุณภาพ ซึ่งจะทำให้ประเทศไทยมีขีดความสามารถในการแข่งขันสูงขึ้น และยกระดับการพัฒนาแบบก้าวกระโดด เพื่อเสริมสร้างความเข้มแข็งให้กับประเทศไทยในฐานะประตูของภูมิภาคเอเชีย



การขยายตัวของผลิตภัณฑ์มวลรวมของพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก

อัตราการขยายตัวของผลิตภัณฑ์มวลรวมของพื้นที่ เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก เฉลี่ยช่วง ๒๐ ปี (ร้อยละต่อปี)			
(๖๑ - ๖๕)	(๖๖ - ๗๐)	(๗๑ - ๗๕)	(๗๖ - ๘๐)
๖.๓	๖.๓	๖.๓	๖.๓

การลงทุนในเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก

มูลค่าการลงทุนในเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (ล้านบาท)			
(๖๑ - ๖๕)	(๖๖ - ๗๐)	(๗๑ - ๗๕)	(๗๖ - ๘๐)
๕๐๐,๐๐๐	๕๐๐,๐๐๐	๕๐๐,๐๐๐	๕๐๐,๐๐๐

ภาพที่ 5 การขยายตัวของผลิตภัณฑ์มวลรวมและมูลค่าการลงทุนในพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก

แผนย่อยการพัฒนาเขตพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้ การพัฒนาพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้ได้อย่างยั่งยืนมีวัตถุประสงค์เพื่อพัฒนาพื้นที่เศรษฐกิจใหม่และทางออกทางทะเลของภาคใต้ตอนบน โดยใช้ประโยชน์จากทรัพยากรในพื้นที่ผสมผสานกับเทคโนโลยีและนวัตกรรม และความได้เปรียบทางกายภาพและที่ตั้งของพื้นที่ รวมทั้งอนุรักษ์และฟื้นฟูทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม โดยรูปแบบการพัฒนาพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้ (จังหวัดชุมพร-ระนอง และพื้นที่จังหวัดสุราษฎร์ธานี- นครศรีธรรมราช) ตามกรอบแนวทางการพัฒนา ประกอบด้วย (1) การพัฒนาประตูการค้าฝั่งตะวันตกให้สามารถเชื่อมโยงโครงข่ายและใช้ประโยชน์ในการเป็นประตูส่งออกสินค้าฝั่งตะวันตกเพื่อเชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออกไปยังกลุ่มประเทศความริเริ่มแห่งอ่าวเบงกอลสำหรับความร่วมมือหลากหลายสาขาทางวิชาการและเศรษฐกิจ (2) การพัฒนาประตูการท่องเที่ยวอ่าวไทยและอันดามัน พัฒนาการเชื่อมโยงแหล่งท่องเที่ยวในพื้นที่ฝั่งอันดามันต่อเนื่องไปจนถึงฝั่งอ่าวไทยตอนบนบริเวณหัวหิน ชะอำให้เป็นแนวการท่องเที่ยวชั้นนำแห่งใหม่ และพัฒนาเป็นพื้นที่เศรษฐกิจใหม่ด้านการท่องเที่ยวเชิงนิเวศเพื่อรองรับนักท่องเที่ยวคุณภาพ (3) การพัฒนาอุตสาหกรรมฐานชีวภาพและการแปรรูปการเกษตรมูลค่าจากการใช้ทรัพยากรการผลิตทั้งในพื้นที่และประเทศเพื่อนบ้าน เพื่อพัฒนาเป็นศูนย์กลางการแปรรูปการเกษตรและการประมงในภาคใต้ และ (4) การอนุรักษ์ทรัพยากร และวัฒนธรรมเพื่อการท่องเที่ยวและการเรียนรู้ รวมทั้งเมืองน่าอยู่

การขยายตัวของผลิตภัณฑ์มวลรวมของพื้นที่เขตพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้

อัตราการขยายตัวของผลิตภัณฑ์มวลรวมของพื้นที่ เขตพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้ เฉลี่ยช่วง ๒๐ ปี (ร้อยละต่อปี)			
(๖๑ - ๖๕)	(๖๖ - ๗๐)	(๗๑ - ๗๕)	(๗๖ - ๘๐)
๔.๕	๔.๕	๔.๕	๔.๕

การลงทุนในเขตพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้

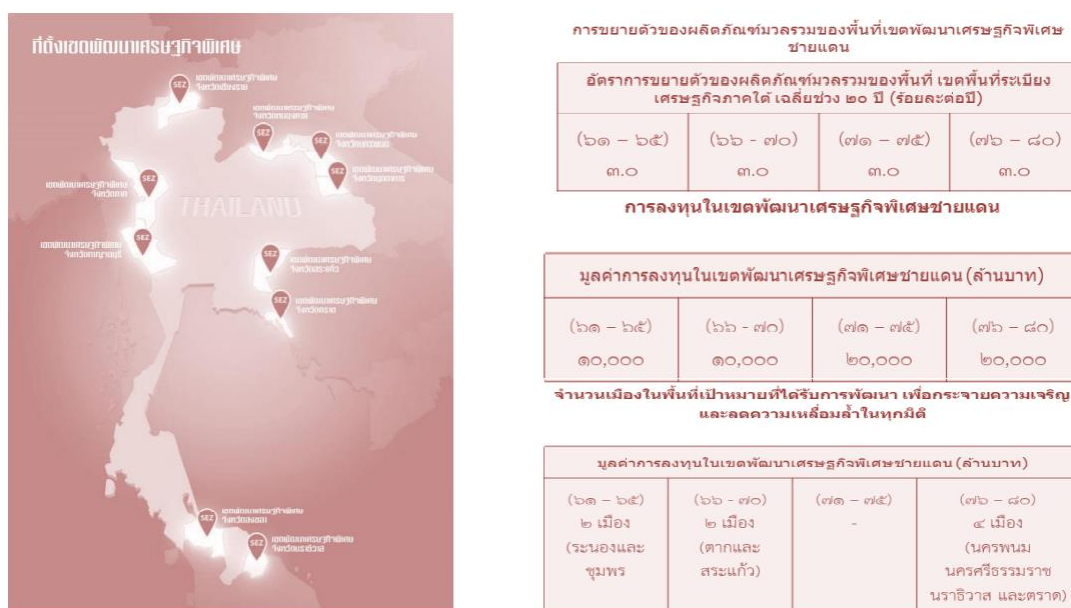
ร้อยละขององค์ประกอบส่วนท้องถิ่นที่สามารถดำเนินการได้ตามประกาศเรื่องมาตรฐานที่กำหนด			
(๖๑ - ๖๕)	(๖๖ - ๗๐)	(๗๑ - ๗๕)	(๗๖ - ๘๐)
๒๐๐,๐๐๐	๔๐๐,๐๐๐	๔๐๐,๐๐๐	๔๐๐,๐๐๐

ความเชื่อมโยงการพัฒนาพื้นที่ภาคใต้



ภาพที่ 6 การขยายตัวของผลิตภัณฑ์มวลรวมและมูลค่าการลงทุนในเขตพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้

การพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดน แผนการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดน มีวัตถุประสงค์สำคัญให้เกิดการกระจายความเจริญสู่ภูมิภาค โดยใช้โอกาสจากอาเซียน ลดความเหลื่อมล้ำทางรายได้ ยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชน และเสริมสร้างความมั่นคงในพื้นที่บริเวณชายแดน รวมทั้งเพิ่มความสามารถในการแข่งขันและการเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน



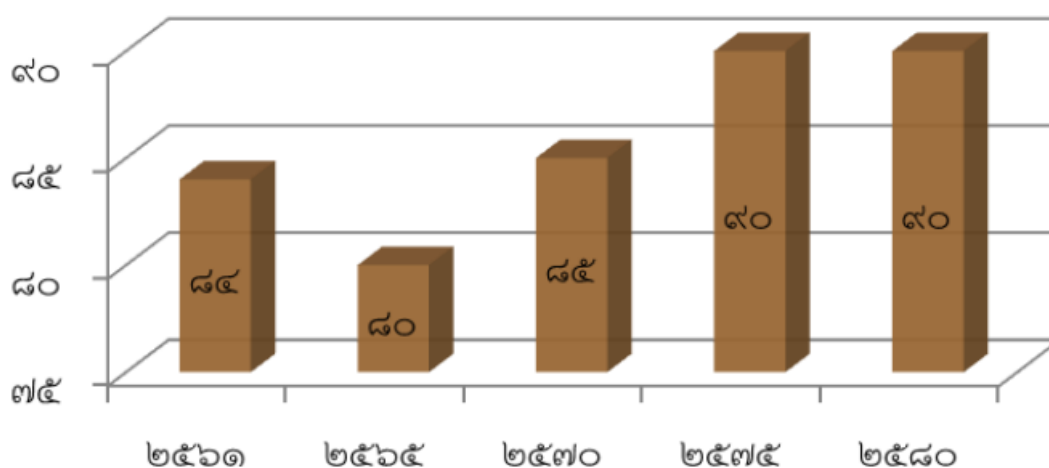
ภาพที่ 7 การขยายตัวของผลิตภัณฑ์มวลรวมและมูลค่าการลงทุนในพื้นที่เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษชายแดน

แผนที่ 20 การบริการประชาชนและประสิทธิภาพภาครัฐ

การปรับสมดุลและพัฒนาระบบการบริหารจัดการภาครัฐเป็นทั้งเป้าหมายและเครื่องมือกลไกในการรองรับการขับเคลื่อนของยุทธศาสตร์ชาติด้านอื่น ๆ ให้สามารถดำเนินการจนบรรลุเป้าหมายและวิสัยทัศน์ที่วางไว้ ดังนั้นแผนแม่บทการบริการประชาชนและประสิทธิภาพภาครัฐจึงมุ่งเน้นพัฒนาระบบการบริหารจัดการภาครัฐให้มีความทันสมัย ภาครัฐมีขนาดเหมาะสมกับการกิจมีสมรรถนะสูง ตอบสนองปัญหาความต้องการของประชาชนและสนับสนุนให้เป็นประเทศไทย 4.0 ที่สามารถก้าวทันความเปลี่ยนแปลงและพัฒนาได้อย่างยั่งยืนด้วยหลักการ “ภาครัฐของประชาชน เพื่อประชาชนและประโยชน์ส่วนรวม” ทั้งนี้เพื่อให้เป็นไปตามหลักการ ข้างต้น แผนแม่บทฉบับนี้จึงให้ความสำคัญกับความพึงพอใจของประชาชนในคุณภาพการให้บริการของภาครัฐ ซึ่งจะต้องมีไม่น้อยกว่าร้อยละ 90 ภายในปี พ.ศ. 2561 - 2580 โดยการประเมินความพึงพอใจของประชาชนฯ ได้มีการดำเนินการวัดในเบื้องต้นเมื่อปี พ.ศ. 2561 พบว่า ประชาชนชาวไทยมีความพึงพอใจต่อการให้บริการของภาครัฐร้อยละ 84 ซึ่งพิจารณาจากสองปัจจัยหลัก ได้แก่ ความพึงพอใจด้านกระบวนการขั้นตอนในการให้บริการและด้านเจ้าหน้าที่ผู้ให้บริการ อย่างไรก็ตามจะมีการปรับปรุงปัจจัยในการให้บริการเพื่อให้เกิดการสะท้อนความพึงพอใจของประชาชนได้อย่างแท้จริง

สถานการณ์และเป้าหมาย

ระดับความพึงพอใจในคุณภาพการให้บริการของภาครัฐ (ร้อยละ)



ภาพที่ 8 ระดับความพึงพอใจในคุณภาพการให้บริการของภาครัฐ

และเพื่อให้ภาครัฐมีประสิทธิภาพเทียบเท่ามาตรฐานสากล เป็นที่ยอมรับในเวทีโลก ซึ่งจะสามารถสะท้อนได้ดีขึ้นรัฐบาลอิเล็กทรอนิกส์ในการจัดลำดับขององค์กรสหประชาชาติในปัจจุบัน ประเทศไทย อยู่ในอันดับ 73 จาก 193 ประเทศทั่วโลก และภายในปี 2561 – 2580 จะต้องอยู่ในอันดับไม่ต่ำกว่า 1 ใน 10 ของโลก

เพื่อให้เป้าหมายข้างต้นเกิดขึ้นได้อย่างเป็นรูปธรรม แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ ประเด็นบริการประชาชนและประสิทธิภาพภาครัฐ จึงมุ่งเน้นพัฒนาการให้บริการของรัฐบาลมีประสิทธิภาพและมีคุณภาพเป็นที่ยอมรับของผู้ใช้บริการ และเป็นการพัฒนาแบบครอบคลุมทั่วถึง บูรณาการไร้รอยต่อ โดยให้ความสำคัญกับการพัฒนาบริการดิจิทัล ดำเนินการพัฒนาระบบอำนวยความสะดวกในการบริการภาครัฐ เพื่อให้ประชาชน และผู้รับบริการทุกกลุ่มสามารถเข้าถึงได้โดยง่าย สะดวก รวดเร็ว โปร่งใส หลากหลายช่องทาง ตรวจสอบได้ ไม่มีข้อจำกัดของเวลา พื้นที่และกลุ่มคน รวมทั้งนำนวัตกรรมเทคโนโลยีดิจิทัลมาประยุกต์ใช้เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพ ลดค่าใช้จ่ายของประชาชน ประกอบไปด้วยแผนย่อย เช่น **การพัฒนาบริการประชาชน** เพื่อให้บริการภาครัฐอำนวยความสะดวกประชาชนได้อย่างรวดเร็ว โปร่งใส ให้เป็นภาครัฐของประชาชน เพื่อประชาชน ซึ่งจะทำให้เกิดจากการนำเทคโนโลยีดิจิทัล และนวัตกรรม มาประยุกต์ใช้ในการให้บริการประชาชน โดยมีเป้าหมาย ดังนี้

เป้าหมาย	ตัวชี้วัด	ค่าเป้าหมาย			
		ปี ๒๕๖๑ – ๒๕๖๕	ปี ๒๕๖๖ – ๒๕๗๐	ปี ๒๕๗๑ – ๒๕๗๕	ปี ๒๕๗๖ – ๒๕๘๐
งานบริการภาครัฐที่ปรับเปลี่ยนเป็นดิจิทัลเพิ่มขึ้น	สัดส่วนความสำเร็จของกระบวนการงานที่ได้รับการปรับเปลี่ยนให้เป็นดิจิทัล	ร้อยละ ๑๐๐ (๒,๑๔๐ กระบวนการงาน)	ร้อยละ ๑๐๐ ทุกกระบวนการงาน (๕,๓๖๐)	-	-

ภาพที่ 9 เป้าหมาย ตัวชี้วัด งานบริการภาครัฐ

การพัฒนากระบวนการบริหารงานภาครัฐ หมายถึงไปถึงการพัฒนากระบวนการฐานข้อมูลภาครัฐและการนำเทคโนโลยีดิจิทัลมาประยุกต์ใช้เพื่อประโยชน์ในการบริหารการตัดสินใจและการบริการที่เป็นเลิศ รวมทั้งเปิดโอกาสให้เอกชน ประชาชน เข้าถึงข้อมูลข่าวสารภาครัฐ เพื่อเพิ่มโอกาสในการแข่งขันและประโยชน์ในชีวิต ให้วิธีการทำงานของหน่วยงานราชการเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ

เป้าหมาย	ตัวชี้วัด	ค่าเป้าหมาย			
		ปี ๒๕๖๑ – ๒๕๖๕	ปี ๒๕๖๖ – ๒๕๗๐	ปี ๒๕๗๑ – ๒๕๗๕	ปี ๒๕๗๖ – ๒๕๘๐
ภาครัฐมีขีดสมรรถนะสูง เทียบเท่ามาตรฐานสากลและมีความคล่องตัว	Digital Government Maturity Model (Gartner)	ระดับ ๒	ระดับ ๓	ระดับ ๔	ระดับ ๕
	ร้อยละของหน่วยงานที่บรรลุผลสัมฤทธิ์อย่างสูงตามเป้าหมาย	ไม่น้อยกว่า ร้อยละ ๙๐	ไม่น้อยกว่า ร้อยละ ๙๐	ไม่น้อยกว่า ร้อยละ ๙๐	ไม่น้อยกว่า ร้อยละ ๙๐

ภาพที่ 10 เป้าหมาย ตัวชี้วัดสมรรถนะของภาครัฐ

1.1.5 ความเชื่อมโยงกับยุทธศาสตร์กระทรวงการคลัง

ยุทธศาสตร์ที่ 2 การสนับสนุนศักยภาพและความสามารถในการแข่งขัน

กลยุทธ์

- ใช้มาตรการภาษี ด้านศุลกากร เพื่อสนับสนุนนโยบายเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ และคลัสเตอร์ รวมถึงส่งเสริมการค้าการลงทุน
- ปรับปรุง/พัฒนากฎระเบียบเพื่อเพิ่มศักยภาพการแข่งขันของภาคธุรกิจและการลงทุนของประเทศ
- ผลักดันระบบ National e-Payment และเชื่อมโยงระบบ National e-Payment กับภูมิภาคเพื่อให้ไทยเป็นศูนย์กลางการชำระเงินในภูมิภาค

1.1.6 แผนยุทธศาสตร์กระทรวงการคลัง

กรมศุลกากรได้จัดทำแผนยุทธศาสตร์กรมศุลกากร ระยะ 5 ปี (พ.ศ.2560 – 2564) ประกอบด้วย 5 ยุทธศาสตร์ ซึ่งสอดคล้องกับยุทธศาสตร์และแผนพัฒนาต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง คือ

1. พัฒนาระบบงานและระบบเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสารเพื่ออำนวยความสะดวกทางการค้า

เป้าประสงค์ : เพื่อให้บริการศุลกากรมีความสะดวก รวดเร็ว ทันสมัย ให้ทันต่อการเปลี่ยนแปลงการค้าโลก

2. พัฒนามาตรการทางศุลกากรและข้อมูลการค้าระหว่างประเทศเพื่อส่งเสริมการค้าชายแดนและเชื่อมโยงการค้าโลก

เป้าประสงค์ : เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ

3. พัฒนาระบบควบคุมทางศุลกากรให้มีประสิทธิภาพและเชื่อมโยงกัน

เป้าประสงค์ : เพื่อให้การตรวจสอบและควบคุมทางศุลกากรมีประสิทธิภาพและสร้างสังคมปลอดภัย

4. เพิ่มประสิทธิภาพและประสิทธิผลการจัดเก็บภาษีโดยยึดหลักธรรมาภิบาล

เป้าประสงค์ : เพื่อให้การจัดเก็บภาษีเป็นไปตามเป้าหมายและสร้างความพึงพอใจให้แก่ผู้เสียภาษี

5. พัฒนาสมรรถนะบุคลากรและการบริหารจัดการองค์กร

เป้าประสงค์ : เพื่อให้องค์กรมีคุณภาพ บุคลากรมีความเชี่ยวชาญ ความรู้ ความสามารถในการใช้เทคโนโลยีสมัยใหม่ ประกอบกับการมีความคิดค้นนวัตกรรมบริการต่าง ๆ มีคุณธรรม และความสุข สามารถขับเคลื่อนกรมศุลกากรให้บรรลุเป้าหมาย

เพื่อให้สอดคล้องกับยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี ด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน กรมศุลกากรจึงได้จัดทำแนวทางการพัฒนาที่สอดคล้องกับพันธกิจกรมศุลกากรในระยะ 5 ปีที่จะช่วยผลักดันให้การดำเนินงานมีประสิทธิภาพทันต่อกระแสการเปลี่ยนแปลงของโลกดังนี้

- พัฒนาระบบเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร สร้างนวัตกรรมในการให้บริการทางศุลกากรเพื่ออำนวยความสะดวกทางการค้า เพื่อให้บริการศุลกากรมีความสะดวกรวดเร็วทันสมัย ให้ทันต่อสถานการณ์การค้าระหว่างประเทศ

- พัฒนามาตรการทางศุลกากร ระบบโลจิสติกส์ ข้อมูลการค้าระหว่างประเทศเพื่อส่งเสริมการค้าชายแดนและเชื่อมโยงการค้าโลกเพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ

- เพิ่มประสิทธิภาพและประสิทธิผลการจัดเก็บภาษีโดยยึดหลักธรรมาภิบาลเพื่อให้การจัดเก็บภาษีเป็นไปตามเป้าหมายและสร้างความพึงพอใจแก่ผู้เสียภาษี สามารถจัดเก็บภาษีอากรได้ตามเป้าหมาย

1.2 ตำแหน่งรองอธิบดีที่เป็นเป้าหมาย

1.2.1 ระบุตำแหน่งเป้าหมาย : รองอธิบดีกรมศุลกากร กำกับดูแล ปฏิบัติราชการแทนอธิบดีของสำนักงานศุลกากร กองหรือกลุ่มงานและสำนักงานศุลกากรภาคที่เป็นหน่วยงานจัดเก็บ

1.2.2 ขอบเขตความรับผิดชอบ มีหน้าที่ความรับผิดชอบดังนี้

1) หน้าที่ความรับผิดชอบหลัก

- บริหารงานในฐานะรองอธิบดี รับผิดชอบในการบริหารราชการกรมศุลกากรตามที่อธิบดีมอบหมาย

- งานในหน้าที่ของตำแหน่ง

- (1) ปฏิบัติราชการแทนอธิบดีในราชการด้านที่ได้รับมอบหมาย

- (2) ช่วยอธิบดีปฏิบัติราชการด้านการบริหารราชการและการบังคับบัญชาข้าราชการ ลูกจ้างและพนักงานราชการตามที่ได้รับมอบหมาย

- (3) ให้คำปรึกษา และเสนอความเห็นต่ออธิบดีที่เกี่ยวข้องในปัญหาต่าง ๆ เกี่ยวกับราชการ

- (4) ปฏิบัติงานอื่น ๆ ตามที่ได้รับมอบหมาย

2) ลักษณะงานที่ปฏิบัติ

กำกับดูแลการปฏิบัติราชการของหน่วยงานต่าง ๆ ในกรมศุลกากรตามที่ได้รับมอบหมาย

- ด้านแผนงาน

- (1) กำหนดแนวทางการดำเนินงานให้สอดคล้องกับทิศทาง นโยบาย ประเด็น กลยุทธ์ ความคาดหวังและเป้าหมายความสำเร็จของส่วนราชการระดับกรม โดยเชื่อมโยงกับพันธกิจของกระทรวงหรือกรม เพื่อผลักดันให้เกิดการเปลี่ยนแปลงทั้งในด้านประสิทธิภาพและประสิทธิผลของส่วนราชการ

- (2) กำกับ ติดตาม เร่งรัด การดำเนินงานของหน่วยงานในกรมให้เป็นไปตามทิศทาง แนวนโยบาย กลยุทธ์ แผนงาน โครงการเพื่อให้การดำเนินงานบรรลุเป้าหมายและผลสัมฤทธิ์ตามที่กำหนดไว้

- ด้านการบริหารงาน

- (1) ช่วยสั่งราชการ มอบหมาย อำนาจการ ควบคุม ตรวจสอบ ปรับปรุงแก้ไข ตัดสินใจ แก้ปัญหา ประเมินผลการปฏิบัติงาน และให้คำปรึกษา แนะนำการปฏิบัติราชการ เพื่อให้ผลการปฏิบัติราชการบรรลุเป้าหมายและผลสัมฤทธิ์ที่ส่วนราชการกำหนดไว้ได้

(2) ช่วยปรับปรุงแนวทาง มาตรฐาน ระบบงาน กฎหมาย กฎ ระเบียบ ข้อบังคับ หลักเกณฑ์และวิธีการปฏิบัติในเรื่องต่าง ๆ เพื่อการปฏิบัติราชการที่มีประสิทธิภาพและประสิทธิผล ทนต่อการเปลี่ยนแปลง และตอบสนองต่อความต้องการของประชาชน

(3) เสนอความเห็นหรือช่วยพิจารณาอนุมัติ อนุญาต ดำเนินการต่าง ๆ ตามภารกิจของ ส่วนราชการ เพื่อผลสัมฤทธิ์ของรัฐ

(4) เข้าร่วมประชุมคณะกรรมการต่าง ๆ ตามที่ได้รับแต่งตั้ง หรือในฐานะผู้แทน หัวหน้า ส่วนราชการ เพื่อการพิจารณาให้ความเห็น หรือการตัดสินใจแก้ปัญหาได้อย่างถูกต้อง

(5) ประสานงานกับองค์กรภาครัฐ เอกชน ประชาสังคมในระดับผู้นำที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้เกิดความร่วมมือหรือแก้ปัญหาในการปฏิบัติราชการ

● ด้านการบริหารทรัพยากรบุคคล

(1) ช่วยปกครองบังคับบัญชา กำกับดูแล และพัฒนาทรัพยากรบุคคลในส่วนราชการเพื่อการบริหารงานและพัฒนาขีดความสามารถของบุคลากรตามหลักคุณธรรม

(2) ช่วยบริหารทรัพยากรบุคคลของส่วนราชการ เพื่อสร้างแรงจูงใจให้แก่ข้าราชการได้อย่างเป็นธรรม

● ด้านบริหารทรัพยากรและงบประมาณ

(1) ช่วยวางแผน ติดตาม ควบคุม และตรวจสอบการใช้งบประมาณและทรัพยากรของส่วนราชการ เพื่อให้การปฏิบัติราชการเกิดประสิทธิภาพและความคุ้มค่า บรรลุเป้าหมายและผลสัมฤทธิ์ของส่วนราชการ

(2) ช่วยหัวหน้าส่วนราชการในการบริหารงานการคลังและการควบคุมการเบิกจ่ายเงินแผ่นดินให้เกิดประสิทธิภาพและความคุ้มค่าและเป็นไปตามกฎหมาย กฎ และระเบียบ ข้อบังคับที่เกี่ยวข้อง

3) ความรู้ ความสามารถ ทักษะ และสมรรถนะที่จำเป็นสำหรับตำแหน่ง

มีความรู้ ความสามารถ และคุณลักษณะต่าง ๆ ที่จำเป็นสำหรับการปฏิบัติงานในตำแหน่ง ดังนี้

● สมรรถนะหลักทางการบริหาร

(1) ความรอบรู้ในการบริหาร

- การบริหารการเปลี่ยนแปลง
- การมีจิตมุ่งบริการ
- การวางแผนเชิงกลยุทธ์

(2) การบริหารอย่างมีอาชีพ

- การตัดสินใจ

- การคิดเชิงกลยุทธ์

- ความเป็นผู้นำ

(3) การบริหารคน

- การยืดหยุ่นและการปรับตัว

- ทักษะในการสื่อสาร

- การประสานสัมพันธ์

(4) การบริหารแบบมุ่งผลสัมฤทธิ์

- การรับผิดชอบตรวจสอบได้

- การทำงานแบบมุ่งผลสัมฤทธิ์

- การบริหารทรัพยากร

- สมรรถนะที่เกี่ยวข้องกับงานในตำแหน่งที่ต้องการ เป็นความรู้ความสามารถที่จำเป็นสำหรับงานในหน้าที่

(1) มีความรู้ ความเข้าใจเกี่ยวกับนโยบายการบริหารงานของภาครัฐบาลและกระทรวงการคลัง

(2) มีความรู้ ความเข้าใจเกี่ยวกับการบริหารงานตามภารกิจของกรมศุลกากรหรือภารกิจอื่นที่เกี่ยวข้อง

(3) มีความรู้ ความสามารถในการวางแผนนโยบายเชิงกลยุทธ์ วางแผนงาน และให้คำแนะนำแก้ไขปัญหาต่าง ๆ ที่เกี่ยวกับงานในหน้าที่ของกรมศุลกากร

- ความประพฤติและค่านิยมสร้างสรรค์ที่จำเป็นสำหรับนักบริหาร มีความประพฤติที่เหมาะสมกับตำแหน่งหน้าที่ และภารกิจของส่วนราชการ มุ่งประโยชน์ของส่วนรวม มีความซื่อสัตย์ ครองตน ครองคนและครองงานโดยธรรม กล้าคิด กล้าทำ กล้านำ กล้าเปลี่ยน มีความโปร่งใส

1.2.3 วิเคราะห์ความรู้ ทักษะ สมรรถนะ และคุณลักษณะอื่น ๆ (KSAOs)

- ความรอบรู้ในการบริหาร
- การขับเคลื่อนองค์กรไปสู่การเป็นองค์กรแบบดิจิทัล
- คิดเชิงกลยุทธ์ทักษะในการสื่อสาร
- การรับผิดชอบต่อหน้าที่ สามารถตรวจสอบได้
- การทำงานแบบมุ่งผลสัมฤทธิ์ และมุ่งผลลัพธ์ที่ดีการบริหารทรัพยากรอย่างคุ้มค่า

1.3 กำหนดวิสัยทัศน์ของตำแหน่งเป้าหมาย

“พัฒนาประสิทธิภาพการให้บริการกระบวนการศุลกากรทุกมิติ โดยนำเทคโนโลยีและนวัตกรรมมาใช้ในกระบวนการพิธีการ การตรวจสอบสินค้า การให้บริการสิทธิประโยชน์และการ

ควบคุมทางศุลกากรในการนำเข้า-ส่งออกและนำผ่านประเทศ เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในระบบโลจิสติกส์ของประเทศ”

กำหนดวิสัยทัศน์ดังกล่าว เนื่องจากการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานถือเป็นรากฐานสำคัญของการสร้างความสามารถในการแข่งขันของประเทศ ซึ่งที่ผ่านมาประเทศไทยได้ให้ความสำคัญกับระบบโลจิสติกส์เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง จนทำให้มีโครงสร้างพื้นฐานที่สำคัญของประเทศที่ครอบคลุมทุกพื้นที่ ส่งผลให้ประเทศไทยได้รับการจัดอันดับด้านประสิทธิภาพโลจิสติกส์ดีขึ้นอย่างต่อเนื่องทุกปี ประเทศไทยจะเป็นฐานใหญ่ในการขนส่งระหว่างประเทศ จะทำให้เศรษฐกิจภายในประเทศเจริญเติบโต เป็นฐานสำคัญในการนำเข้า-ส่งออก การขนส่ง และส่งเสริมการผ่านแดนของสินค้าผ่านประเทศ นำวัตถุดิบกระจายไปยังประเทศใกล้เคียงที่มีฐานการผลิตสินค้า เช่น พม่า สปป.ลาว กัมพูชา มาเลเซีย ในการผลิตเพื่อส่งออก และเป็นฐานในการขนส่งสินค้าของประเทศเพื่อนบ้านสู่ตลาดโลกภายใต้การควบคุมทางศุลกากรที่มีประสิทธิภาพ

การพัฒนาเทคโนโลยีและนวัตกรรมของกรมศุลกากรที่จะช่วยให้ระบบโลจิสติกส์ของประเทศขับเคลื่อนไปอย่างมีประสิทธิภาพ ไม่ว่าจะเป็นการเป็นเจ้าภาพของระบบการเชื่อมต่อใบอนุญาต การนำเข้า-ส่งออกสินค้า รวมทั้งการผ่านแดนของสินค้า National Single Window (NSW) ได้ตอบโจทย์ในประเด็นทางด้านการศุลกากรที่เชื่อมโยงกับการขนส่งสินค้าเป็นอย่างดี รวมทั้งการพัฒนาระบบ E-Form ของอาเซียนหรือ Form D ในระบบ โดย e-Form D คือ หนังสือรับรองถิ่นกำเนิดสินค้าแบบอิเล็กทรอนิกส์ที่ออกตามความตกลงการค้าสินค้าของอาเซียน (ASEAN Trade in Goods Agreement : ATIGA) มีการเชื่อมโยงข้อมูลผ่านระบบ ASEAN Single Window (ASW) เพื่อขอรับสิทธิพิเศษทางภาษีอากร กับประเทศปลายทางในกลุ่มประเทศอาเซียน

นอกจากนี้การผ่านแดนของสินค้า กรมศุลกากรได้มีแผนในการนำระบบเทคโนโลยี E-Seal ซึ่งเป็นระบบที่ใช้ในการควบคุมทางศุลกากรมาใช้ติดตามการเคลื่อนย้ายของผ่านประเทศในลักษณะสินค้าผ่านแดนจึงเป็นความสอดคล้องกับระบบอื่น ๆ ที่จะช่วยให้ของผ่านประเทศได้รับความสะดวกรวดเร็ว ผู้ประกอบการลดต้นทุน ระยะเวลาและขั้นตอนของการขนส่งไปได้มาก เพิ่มประสิทธิภาพระบบโลจิสติกส์ของประเทศ ส่งเสริมให้ประเทศเป็น Hub ของการกระจายสินค้าไปสู่ภูมิภาคอาเซียน รวมทั้งเป็นเส้นทางนำสินค้าจากอาเซียนสู่ตลาดโลก ส่งผลดีต่อเศรษฐกิจของประเทศ ประกอบกับรัฐบาลมีนโยบายในการนำโมเดลไทยแลนด์ 4.0 มาใช้ในการพัฒนาประเทศไทย และในขณะนี้มีความท้าทายของปริมาณการค้าระหว่างประเทศที่เพิ่มสูงขึ้นอย่างรวดเร็ว เป็นผลให้กรมศุลกากรไม่สามารถตรวจสอบสินค้าที่มีการนำเข้า หรือส่งออกในทางกายภาพ (Physical Inspection) ได้ครบถ้วนทุกรายดังในอดีต อาจไม่สอดคล้องกับนโยบายต่าง ๆ ของรัฐบาล ผู้เขียนจึงมีแนวความคิดว่ากรมศุลกากรต้องทำการคัดเลือกกลุ่มตรวจสอบสินค้าในรายที่มีความเสี่ยงสูงแทนการตรวจสอบสินค้าทุกราย โดยการจัดหาเทคโนโลยีเครื่องเอกซเรย์ที่ทันสมัยมาเพิ่มเติมในการตรวจสอบสินค้า และใช้ระบบ

E-Seal ในการให้บริการสินค้าผ่านแดนเพื่อช่วยอำนวยความสะดวกทางการค้าให้แก่ผู้ประกอบการ รวมทั้งระบบ electronics ต่าง ๆ ที่นำมาใช้ตั้งแต่สินค้าเข้ามาในประเทศและออกไปต่างประเทศหรือผ่านประเทศครบวงจร เช่น

- ระบบพิธีการใบขนสินค้าเข้า-ออก (e-import และ e-export)
 - ระบบการชำระภาษีและรายได้อื่น ๆ ก็ใช้ระบบ e-payment, ระบบชำระภาษีทางอิเล็กทรอนิกส์ หรือ EFT (Electronics Funds Transfer) และ e-Bill payment ฯลฯ
 - ระบบ e-tax incentive การให้สิทธิประโยชน์ทางต่าง ๆ ของศุลกากร
 - ระบบการเชื่อมต่อใบอนุญาตกับหน่วยงานต่าง ๆ (NSW) National Single Window
- การพัฒนาเทคโนโลยีและนวัตกรรมของกรมศุลกากรที่จะมาช่วยให้ระบบโลจิสติกส์ของประเทศ

ขับเคลื่อนไปอย่างมีประสิทธิภาพ เช่น

- เจ้าภาพของระบบการเชื่อมต่อใบอนุญาต การนำเข้า-ส่งออกสินค้ารวมทั้งการผ่านแดนของ
- สินค้า National Single Window (NSW) ได้ตอบโต้ในประเด็นทางด้านพิธีการศุลกากรที่เชื่อมโยงกับการขนส่งสินค้าเป็นอย่างดี
- การพัฒนาระบบ E-Form ของอาเซียนหรือ Form D ในระบบ โดย e-Form D คือ หนังสือรับรองถิ่นกำเนิดสินค้าแบบอิเล็กทรอนิกส์ ที่ออกตามความตกลงการค้าสินค้าของอาเซียน (ASEAN Trade in Goods Agreement : ATIGA) มีการเชื่อมโยงข้อมูลผ่านระบบ ASEAN Single Window (ASW) เพื่อขอรับสิทธิพิเศษทางภาษีศุลกากร กับประเทศปลายทางในกลุ่มประเทศอาเซียน
- ระบบเทคโนโลยี E-Seal ในการติดตามการเคลื่อนย้ายการขนส่งของผ่านประเทศในลักษณะสินค้าผ่านแดน ที่จะช่วยให้การขนส่งสินค้าผ่านแดนได้รับความสะดวก รวดเร็ว ลดต้นทุนระยะเวลา ขั้นตอนของการขนส่งสินค้า เพิ่มประสิทธิภาพระบบโลจิสติกส์ของประเทศให้มีความสะดวก รวดเร็ว และโปร่งใส ป้องกันและปราบปรามการลักลอบหนีศุลกากร ตลอดจนอำนวยความสะดวกทางการค้าของไทย

2. ข้อเสนอเพื่อขับเคลื่อนนโยบายสู่การปฏิบัติ

ข้อเสนอโครงการ : การพัฒนาประสิทธิภาพการให้บริการสินค้าผ่านแดนในมิติของศุลกากรเพื่อเพิ่มขีดความสามารถในระบบโลจิสติกส์ของประเทศ

2.1 การกำหนดประเด็นการศึกษา

2.1.1 ปัญหา ความท้าทาย หรือการพัฒนา

ในปัจจุบันการทำการค้าระหว่างประเทศในโลกมีแนวโน้มพัฒนาไปสู่การค้าไร้พรมแดนด้วยความก้าวหน้าทางเทคโนโลยีและการสื่อสาร การคมนาคม ทำให้ประเทศต่าง ๆ สามารถติดต่อทำการค้ากันได้ไม่ว่าจะอยู่ที่ใดในโลกนี้ได้โดยสะดวกและรวดเร็วยิ่งขึ้น การค้าระหว่างประเทศภายใต้ความตกลงว่าด้วยภาษีศุลกากรและการค้า (General Agreement on Tariffs and : GATT) และองค์การการค้าโลก (World Trade Organization : WTO) มีวัตถุประสงค์ให้ประเทศสมาชิกลดอุปสรรคและข้อกีดกันทางการค้า เพื่อให้เกิดความเป็นธรรมและสนับสนุนให้เกิดการแข่งขันทางการค้าโดยเสรี ในปัจจุบันการขนส่งสินค้าผ่านแดน การขนส่งสินค้าผ่านอาณาเขตของตนเพื่อส่งออกไปประเทศที่สาม โดยไม่มีการเก็บอากรสำหรับสินค้าที่นำผ่านแดนเข้ามาในอาณาเขตของตนแต่อย่างใด เพราะโดยปกติแล้ว ประเทศทั้งสองจะมีข้อตกลงเกี่ยวกับการผ่านแดนตามความสัมพันธ์ของแต่ละประเทศ การได้รับสิทธิผ่านดินแดนดังกล่าวจะต้องปฏิบัติตามระเบียบและเงื่อนไขที่กำหนดไว้ในแต่ละประเทศที่ยินยอมให้มีการนำสินค้าผ่านแดนเพื่อส่งออกไปภายใต้กรอบของเขตอธิปไตยของประเทศนั้น ๆ เพื่อให้มีผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจร่วมกัน บางประเทศได้สร้างกฎหมายหรือข้อบัญญัติของรัฐ ในการนำเข้า ส่งออก หรือส่งสินค้าผ่านแดนด้วยการออกกฎหมายหรือข้อกำหนดในเรื่องดังกล่าวเพื่อป้องกันการทุ่มตลาดภายในประเทศ การผูกขาดสินค้า และเพื่อความมั่นคงของประเทศเกี่ยวกับการนำสินค้าบางอย่างเข้าประเทศของตนเองอย่างชัดเจน

สำหรับประเทศไทยนั้น การขนส่งสินค้าผ่านแดนเป็นองค์ประกอบสำคัญของการค้าระหว่างประเทศ เป็นการเปิดโอกาสในการเข้าถึงตลาดของประเทศอื่นเพื่อทำการค้าขายและการลงทุน ดังนั้น ประชาคมระหว่างประเทศจึงสนับสนุนให้ทุกประเทศมีสิทธิในการขนส่งสินค้าผ่านแดนอย่างเท่าเทียมกัน อย่างไรก็ตาม การใช้สิทธิในการขนส่งสินค้าผ่านแดนนั้นถูกจำกัดขอบเขตในการใช้สิทธิโดยอำนาจอธิปไตยของประเทศทางผ่าน โดยประเทศทางผ่านย่อมมีอำนาจอธิปไตยในการอนุญาตหรือไม่อนุญาตให้บุคคลหรือสิ่งของของประเทศอื่นใช้ดินแดนของตนเป็นทางผ่านด้วยเหตุผลด้านความมั่นคง ซึ่งอาจก่อให้เกิดปัญหาระหว่างประเทศในเรื่องอำนาจอธิปไตยด้วยเหตุดังกล่าว จึงนำไปสู่การทำข้อตกลงระหว่างประเทศในการสนับสนุนการขนส่งสินค้าผ่านแดนที่จะช่วยอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าผ่านแดน หรือสนับสนุนให้การขนส่งสินค้าผ่านแดนเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ ประกอบไปด้วยความตกลงในเรื่องต่าง ๆ เช่น การศุลกากร การรักษาความปลอดภัย การอำนวยความสะดวกข้ามพรมแดน

● การส่งสินค้าระหว่างประเทศในประชาคมอาเซียนและความตกลงในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง

หลังจากประเทศไทยเข้าร่วมในประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน เมื่อปี พ.ศ. 2558 ส่งผลให้ 10 ประเทศในอาเซียนมีผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจร่วมกัน และมีอำนาจต่อรองกับประเทศคู่ค้านอกภูมิภาคมากขึ้น นอกจากนี้ยังทำให้การนำเข้าและส่งออกสินค้าระหว่างประเทศในอาเซียนเป็นไปอย่างเสรีมากขึ้น ยิ่งไปกว่านั้นก็มีการรวมกลุ่มกันของประเทศ กัมพูชา สปป.ลาว เมียนมา เวียดนาม มาเลเซีย ไทย และ สิงคโปร์ รวมถึงประเทศจีนตอนใต้ (มณฑลยูนนานและกวางสี) ซึ่งมีพรมแดนติดต่อกัน และมีการขนส่งสินค้าระหว่างกัน ภายใต้แผนงานความร่วมมือทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง (Greater Mekong Subregion Cooperation – GMS) ส่งผลให้เกิดการพัฒนาแนวระเบียงเศรษฐกิจที่สำคัญ 3 แนว ได้แก่ แนวตะวันออก-ตะวันตก (East-West Economic Corridor – EWEC) แนวเหนือ-ใต้ (North-South Economic Corridor – NSEC) และแนวตอนใต้ (Southern Economic Corridor – SEC) ซึ่งแสดงให้เห็นว่าการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศในกลุ่มอาเซียนจำเป็นต้องมีการขนส่งสินค้าผ่านดินแดนประเทศต่าง ๆ ในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง ดังนั้นกฎระเบียบต่าง ๆ จึงถูกบัญญัติขึ้นเพื่อเป็นการอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าข้ามพรมแดนระหว่างประเทศ ทั้งนี้ เนื่องจากประเทศไทยเป็นจุดศูนย์กลางกลุ่มประเทศอาเซียน จึงเป็นทางผ่านสินค้าระหว่างประเทศ จำเป็นต้องปฏิบัติตามพันธกรณีเพื่ออำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าข้ามพรมแดนระหว่างประเทศโดยการให้เสรีภาพการผ่านแดนของสินค้าที่มาจากประเทศภาคีอื่น สำหรับกฎหมายด้านความตกลงในระดับอาเซียนและความตกลงในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง ที่เกี่ยวข้องกับการอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าผ่านแดน ได้แก่

1) กรอบความตกลงอาเซียนว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าผ่านแดน พ.ศ. 2541 (ASEAN Framework Agreement on The Facilitation of Goods in Transit: AFAFGIT) ซึ่งมีวัตถุประสงค์เพื่ออำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าผ่านแดนในอาเซียน สนับสนุนการดำเนินการของเขตการค้าเสรีอาเซียนและเพิ่มความเป็นเอกภาพของเศรษฐกิจในภูมิภาค เช่น การยกเว้นค่าธรรมเนียมและภาษีศุลกากรในสินค้าผ่านแดน การบังคับใช้กฎหมายและระเบียบภายในของประเทศภาคีอย่างเท่าเทียมไม่เลือกปฏิบัติ เป็นต้น

2) ความตกลงว่าด้วยการขนส่งสินค้าข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง พ.ศ. 2542 (Greater Mekong Subregion Cross-Border Transport Facilitation Agreement: GMS CBTA) ซึ่งมีวัตถุประสงค์ในการอำนวยความสะดวกพิธีการข้ามเขตแดน โดยทำพิธีการผ่านแดนร่วมกัน เพื่อลดระยะเวลาและขั้นตอนพิธีการศุลกากรและเบ็ดเสร็จ ณ จุดเดียว

3) ความร่วมมือทางเศรษฐกิจ อิรวดี-เจ้าพระยา-แม่โขง (Ayeyawady-Chao Phraya-Mekong Economic Cooperation Strategy: ACMECS) ซึ่งเป็นกรอบความร่วมมือทางเศรษฐกิจใน 8 สาขา โดยความร่วมมือที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้าผ่านแดน ได้แก่ความร่วมมือด้านการอำนวยความสะดวกการค้าและการลงทุน และการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน

นอกจากนี้ยังมี Eastern Economic Corridor (EEC) หรือ โครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก เป็นแผนยุทธศาสตร์ภายใต้ไทยแลนด์ 4.0 ด้วยการพัฒนาเชิงพื้นที่ ที่ต่อยอดความสำเร็จ

มาจาก แผนพัฒนาเศรษฐกิจภาคตะวันออก หรือ Eastern Seaboard ซึ่งดำเนินมาตลอดกว่า 30 ปีที่ผ่านมา เป็นโครงการพัฒนาพื้นที่โดยมีวัตถุประสงค์หลักเพื่อต่อยอดการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลตะวันออก โครงการ EEC มุ่งเน้นการพัฒนาพื้นที่ 3 จังหวัดในภาคตะวันออก ได้แก่ ระยอง ชลบุรี และฉะเชิงเทรา แผนการพัฒนา EEC เล็งเห็นถึงความสำคัญของการพัฒนาพื้นที่ทั้งทางกายภาพและทางสังคม เพื่อเป็นการยกระดับความสามารถในการแข่งขันของประเทศ โดยโครงการ EEC มีท่าเรือที่สำคัญ มีปริมาณการนำเข้า-ส่งออก ผ่านแดนสินค้าจำนวนมาก คือ สำนักงานศุลกากรท่าเรือแหลมฉบัง

● สรุปปัญหาและความท้าทายของประเด็นที่ศึกษา

สรุปสถานการณ์สินค้าผ่านแดน แม้ที่ผ่านมาการค้าชายและผ่านแดนของไทยจะได้รับผลกระทบจากปัจจัยลบต่าง ๆ ทั้งสถานการณ์เศรษฐกิจโลกที่ชะลอตัว สงครามการค้าที่ยืดเยื้อ ค่าเงินบาทแข็งค่า และการระบาดของโรค โควิด-19 การสู้รบของประเทศเพื่อนบ้านตามแนวชายแดน ซึ่งทำให้มีการปิดจุดผ่านแดนตามด่านต่าง ๆ ทำให้สินค้าไทยไม่สามารถส่งไปยังประเทศปลายทางได้อย่างปกติ แต่คาดการณ์ว่า ปัจจัยดังกล่าวจะส่งผลกระทบต่อเนื่องอีกไม่นาน ซึ่งภายหลังจากที่ปัญหาต่าง ๆ ทั้งในไทยและประเทศเพื่อนบ้านคลี่คลายลง มีการใช้วัคซีนป้องกันโรคโควิด-19 มากขึ้น ปัญหาการปิดจุดผ่านแดนและมาตรการที่เข้มงวดต่าง ๆ ในการตรวจปล่อยสินค้าจะเริ่มผ่อนคลาย โดยหลายหน่วยงานได้วางแผนเชิงรุกจัดกิจกรรมส่งเสริมการค้าชายแดนในรูปแบบ New Normal เพื่อให้สอดคล้องกับสถานการณ์การค้าที่เป็นอยู่ในปัจจุบัน ทั้งนี้ ไทยยังมีศักยภาพเพียงพอในการเป็นศูนย์กลางการขนส่งสินค้าในภูมิภาค เนื่องจากมีระบบโครงสร้างต่าง ๆ เช่น โครงสร้างพื้นฐานด้านเทคโนโลยี ด้านการขนส่ง (ถนน-ราง-อากาศยาน ฯลฯ)

● สรุปปัญหาและความท้าทายการให้บริการสินค้าผ่านแดนในมิติของกรมศุลกากร ดังนี้

1. ไทยเป็นศูนย์กลาง (Hub) ด้านการขนส่งในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ดังนั้นในปัจจุบัน การขนส่งข้ามแดนในรูปแบบต่าง ๆ ของประเทศในภูมิภาคมีจำนวนมากขึ้น จึงจำเป็นต้องให้บริการทางศุลกากรที่สอดคล้องกับบริบทของการเปลี่ยนแปลง และการนำเทคโนโลยีและนวัตกรรมมาให้บริการ

2. ชายแดนของไทยมีพื้นที่ เขตแดนทางบกที่ติดกับประเทศเพื่อนบ้าน มีการพัฒนาเส้นทางคมนาคมที่เชื่อมโยงในระดับภูมิภาคมากขึ้น โดยมีพื้นที่ชายแดนของไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน ดังนี้

- แนวเขตพื้นที่ทางบกประมาณ 5,656 กม. จังหวัดชายแดน 31 จังหวัด
- แนวเขตพื้นที่ชายทะเลประมาณ 3,148 กม. จังหวัดชายทะเล 23 จังหวัด
- พม่า ระยะทางประมาณ 2,401 กม. ติดจังหวัดชายแดน 10 จังหวัด ได้แก่ กาญจนบุรี ชุมพร เชียงราย เชียงใหม่ ตาก ประจวบคีรีขันธ์ เพชรบุรี แม่ฮ่องสอน หนองคาย ราชบุรี
- ลาว ระยะทางประมาณ 1,810 กม. ติดจังหวัดชายแดน 12 จังหวัด ได้แก่ น่าน ลาว อุตรดิตถ์ พะเยา เลย หนองคาย บึงกาฬ นครพนม มุกดาหาร อุบลราชธานี อำนาจเจริญ พิษณุโลก
- กัมพูชา ระยะทางประมาณ 798 กม. ติดจังหวัดชายแดน 7 จังหวัด ได้แก่ อุบลราชธานี ศรีสะเกษ สุรินทร์ และบุรีรัมย์ สระแก้ว จันทบุรี และตราด
- มาเลเซีย ระยะทางประมาณ 647 กม. ติดจังหวัดชายแดน 4 จังหวัด ได้แก่ สตูล สงขลา

ยะลา นราธิวาส

3. ขั้นตอนการดำเนินการหลายขั้นตอนและยุ่งยาก อีกทั้งยังใช้เวลานานในการตรวจสอบสินค้าผ่านแดนบริเวณท่าเรือนำเข้า-ส่งออก รวมทั้งพิธีการศุลกากรและกฎหมายที่เกี่ยวข้องที่ด้านศุลกากรปลายทางและด้านศุลกากรต้นทาง

4. ระบบเทคโนโลยีและนวัตกรรมยังไม่สามารถให้บริการสินค้าผ่านแดนได้ 100 เปอร์เซนต์

5. กฎเกณฑ์และพิธีการทางศุลกากรของประเทศที่ติดกับชายแดนไทยมีความแตกต่างกัน

6. มีกฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้องรวมทั้งกฎหมายอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องที่เป็นอุปสรรคต่อการพิจารณาการขนส่งสินค้าผ่านประเทศในระบบการส่งสินค้าของศุลกากร

7. ระบบการคมนาคมขนส่งสินค้าผ่านแดนระหว่างไทย-ลาว กัมพูชา พม่า มาเลเซีย มีหลายรูปแบบ เช่น ทางถนน ระบบราง ทำให้ Multimodal Transportation พิธีการในแต่ละช่วงตอนจะต้องปรับเปลี่ยนตามรูปแบบยานพาหนะที่ขนส่ง

8. นวัตกรรมของสินค้าในปัจจุบันมีความหลากหลายมากขึ้น เช่น สินค้าปิโตรเคมี สินค้าเทกอง (Bulk Cargo) ที่ไม่สามารถบรรจุในตู้คอนเทนเนอร์ได้

9. นโยบายประเทศมหาอำนาจ เช่น One Belt, One Road ของจีนและนโยบาย Look East ของอินเดีย

2.1.2 สภาพของปัญหาที่ผ่านมาและแนวโน้มของปัญหาในอนาคตและผลกระทบที่เกิดขึ้น

1. ใช้เวลาและขั้นตอนตรวจสอบสินค้าผ่านแดนนาน

2. ระบบการใช้งานระบบติดตามทางศุลกากร (Tracking System) ภายใต้อุปกรณ์เทคโนโลยี e-Lock บกพร่อง เช่น แบตเตอรี่ในอุปกรณ์ e-Lock เสื่อม ระบบ Server ล้าช้า (ระบบนำร่องเดิมที่กรมศุลกากรใช้)

3. การค้าชายแดนและผ่านแดนของไทยจะได้รับผลกระทบจากปัจจัยลบต่าง ๆ เช่น สถานการณ์เศรษฐกิจโลกที่ชะลอตัว การระบาดของโรคโควิด-19 ทำให้มีการปิดจุดผ่านแดนตามด่านต่าง ๆ ทำให้สินค้าไทยไม่สามารถส่งไปยังประเทศปลายทางได้อย่างปกติทำให้ต้นทุนของผู้ประกอบการเพิ่มมากขึ้น

4. กฎหมายและระเบียบสำหรับสินค้าผ่านแดนยังมีความไม่ยืดหยุ่นต่อสถานการณ์

2.1.3 ความจำเป็นในการดำเนินการแก้ไขหรือพัฒนา

เพื่อเป็นการสนับสนุนความสามารถในการแข่งขันของประเทศ การอำนวยความสะดวกทางการค้า กรมศุลกากรจึงพัฒนากระบวนการให้บริการและควบคุมกำกับ ติดตามการขนส่งสินค้าผ่านประเทศด้วยการนำนวัตกรรมและเทคโนโลยีต่าง ๆ มาประยุกต์ใช้กับกระบวนการขนส่งสินค้าผ่านประเทศของกรมศุลกากรอย่างบูรณาการ เพื่อใช้ในการตรวจสอบสินค้าที่มีการนำเข้าและจะถูกเคลื่อนย้ายส่งไปยังสถานที่ต่าง ๆ โดยหนึ่งในระบบโลจิสติกส์ที่สำคัญก็คือ การผ่านแดน

2.2 การกำหนดข้อเสนอเชิงนโยบาย

2.2.1 หลักการและแนวคิดที่ใช้เป็นกรอบแนวทางในการจัดทำข้อเสนอ

2.2.1.1 หลักการและแนวคิดในการวิเคราะห์และจัดทำข้อเสนอเชิงนโยบายหรือเชิงการพัฒนา

เนื่องจากจากการศึกษาหลักการ แนวคิด เกี่ยวกับการให้บริการสินค้าผ่านแดน พร้อมทั้งวิเคราะห์ข้อมูลปัจจัยภายนอก โอกาส ภัยคุกคามและปัจจัยภายในที่ส่งผลกระทบต่อข้อกำหนดข้อเสนอเชิงนโยบายจะเป็นไปในด้านการพัฒนาประสิทธิภาพการให้บริการสินค้าผ่านแดนในมิติของศุลกากรเพื่อเพิ่มขีดความสามารถในระบบโลจิสติกส์ของประเทศแล้วยังเป็นไปตามหลักสากล ผู้ศึกษาจึงได้นำแนวคิดมาจากหลักการความตกลงด้านภาษีศุลกากรและการค้า สัญญา หลักเกณฑ์การค้า การเคลื่อนย้ายสินค้าผ่านแดนระหว่างประเทศ สถานการณ์การค้าสินค้าผ่านแดนของไทย ตลอดจนนโยบายและแนวปฏิบัติของประเทศไทยและประเทศอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง กล่าวคือ

1. ความตกลงทั่วไปว่าด้วยภาษีศุลกากรและการค้า (General Agreement on Tariffs and Trade : GATT) 1994 ใน มาตรา 5 Freedom of Transit หรือเสรีภาพในการส่งสินค้าผ่านแดน มีหลักการคือ

- 1) มีเสรีภาพในการผ่านแดน
- 2) ห้ามใช้มาตรการที่ทำให้เกิดความล่าช้าหรือมาตรการจำกัดโดยไม่จำเป็น

2. หลักเกณฑ์ในอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยพิธีการศุลกากรที่เรียบง่ายและสอดคล้องกัน (The International on the Simplification and Harmonization of Customs Procedures)

3. อนุสัญญาบาร์เซโลนาว่าด้วยเสรีภาพในการผ่านแดน (Barcelona Convention and Statue on Freedom of Goods in transit) ค.ศ.1921

4. อนุสัญญาเกียวโต (Kyoto Convention) ภาคผนวกจำเพาะ E ของบทที่ 1 หลักการคือ อำนวยความสะดวกต่อการเคลื่อนย้ายสินค้าผ่านประเทศให้มากที่สุด ภายใต้การควบคุมทางศุลกากร

2.2.1.2 ข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับการผ่านแดนของสินค้า

1. นิยาม : การผ่านแดน คือ การขนส่งของผ่านประเทศไทย จากด่านศุลกากรแห่งหนึ่งที่ยื่นส่งของเข้ามาไปยังด่านศุลกากรอีกแห่งหนึ่งที่ยื่นส่งของออกไป ภายใต้การควบคุมของศุลกากร โดยมีจุดเริ่มต้นและสิ้นสุดของการขนส่งอยู่บนราชอาณาจักร การขนส่งของนั้นอาจมีการเปลี่ยนถ่ายยานพาหนะ การเก็บรักษาของ การเปลี่ยนภาชนะบรรจุเพื่อประโยชน์ในการขนส่ง การเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งได้ แต่ทั้งนี้ ต้องไม่มีการใช้ประโยชน์ใด ๆ ของของนั้น หรือมีพฤติกรรมใด ๆ เพื่อประโยชน์ทางการค้าเกี่ยวกับของดังกล่าวในระหว่างการผ่านประเทศไทย

2. ความตกลง

ความตกลงว่าด้วยการขนส่งทางถนนระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยและรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว ผู้ที่ทำหน้าที่รับผิดชอบการขนส่ง เรียกว่า ผู้ขนส่งผ่านแดน ซึ่งต้องเป็นผู้ที่ได้รับอนุมัติจากกรมการขนส่งทางบกในการทำหน้าที่ขนส่งของผ่านแดน และการขนส่งต้องดำเนินการความตกลงฯ ในเรื่องด่านศุลกากรที่เป็นด่านศุลกากรผ่านเข้าและออกและเส้นทางการขนส่ง

- ความตกลงว่าด้วยการขนส่งสินค้าผ่านแดนระหว่างประเทศไทยกับประเทศ

มาเลเซีย โดยการรถไฟแห่งประเทศไทยเป็นผู้รับผิดชอบในฐานะผู้ขนส่งผ่านแดน เนื่องจากเป็นการขนส่งสินค้าของมาเลเซียระหว่างฝั่งตะวันออกไปยังฝั่งตะวันตกของคาบสมุทรมลายูโดยทางรถไฟในประเทศไทย (ด้านศุลกากรที่รับผิดชอบ คือ ด้านศุลกากรปาดังเบซาร์และด้านศุลกากรสุโงโกล)

- การผ่านแดนตามความตกลง GATT 1994 ผู้ที่ทำหน้าที่รับผิดชอบการขนส่งนี้ เรียกว่า ผู้ขอผ่านแดน

3. ความรับผิดชอบในเรื่องอากรขาเข้าและอากรขาออก

- ของผ่านแดน ที่ได้ยื่นใบขนสินค้าตามแบบ และดำเนินการตามหลักเกณฑ์วิธีการและเงื่อนไขที่อธิบดีกำหนด และได้นำของออกไปนอกประเทศไทยภายใน 30 วันนับแต่วันที่นำเข้ามาในราชอาณาจักรของนั้นไม่อยู่ภายใต้ความรับผิดชอบที่จะต้องเสียอากร กล่าวคือ ไม่ต้องชำระอากรขาเข้า และ อากรขาออกของผ่านแดน ที่มีการยื่นคำขอเปลี่ยนเป็นการนำเข้าภายในกำหนด 30 วันนับแต่วันที่นำเข้ามาในราชอาณาจักร และได้ปฏิบัติครบถ้วนตามกฎหมายศุลกากรและกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้องกับการนำเข้า ของนั้นต้องชำระอากรขาเข้าโดยคำนวณตามสภาพของราคาของ และพิกัดอัตราศุลกากรที่เป็นอยู่ในเวลานำของนั้นเข้ามาในราชอาณาจักร

- ของผ่านแดนตามความตกลงว่าด้วยการขนส่งทางถนนระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยและรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว ที่ได้นำออกไปนอกประเทศไทยหรือไม่มีการยื่นคำขอเปลี่ยนเป็นการนำเข้าภายใน 90 วันนับแต่วันที่นำเข้ามาในราชอาณาจักร ของนั้นตกเป็นของตกค้าง

- ของผ่านแดนตามความตกลง GATT 1994 หรือ ของถ่วงน้ำหนักที่ไม่ได้นำออกไปนอกประเทศไทยหรือไม่มีการยื่นคำขอเปลี่ยนเป็นการนำเข้าภายใน 30 วันนับแต่วันที่นำเข้ามาในราชอาณาจักรของนั้นตกเป็นของแผ่นดิน

4. การขอเป็นผู้ขนส่งผ่านแดน ผู้ขอผ่านแดน

ผู้ที่ประสงค์จะขอเป็นผู้ขนส่งผ่านแดนหรือผู้ขอผ่านแดน ต้องเป็นผู้ที่มีคุณสมบัติตามที่กรมศุลกากรกำหนดและยื่นคำขออนุมัติ เมื่อได้รับอนุมัติแล้วต้องทำสัญญาประกันทัณฑ์บนและวางหลักประกันเป็นเงินสดหรือหนังสือค้ำประกันของธนาคารเป็นประกันการดำเนินการ โดยผู้ขอผ่านแดนทะเบียนเป็นผู้ขอถ่วงน้ำหนักด้วยสามารถใช้หลักประกันจำนวนเดียวกันค้ำประกันการดำเนินการทั้งสองประเภทได้ และหากเป็นผู้ประกอบการ AEO สามารถใช้หลักประกันของ AEO ค้ำประกันได้ด้วย

5. พระราชบัญญัติศุลกากรที่เกี่ยวข้องกับการผ่านแดนของสินค้า

กฎหมายฉบับนี้มีมาตราที่เกี่ยวข้องอยู่ 3 มาตรา ได้แก่

• มาตรา 6

ในกรณีที่มีพฤติการณ์พิเศษเพื่อประโยชน์ในการดำเนินการตามพระราชบัญญัตินี้ให้รัฐมนตรีมีอำนาจออกกฎกระทรวงกำหนดให้ผู้นำเข้าหรือผู้ส่งออกได้รับยกเว้นไม่ต้องปฏิบัติตามพระราชบัญญัตินี้ทั้งหมดหรือแต่บางส่วน โดยจะกำหนดเงื่อนไขให้ต้องปฏิบัติไว้ด้วยก็ได้

ในกรณีที่มีพฤติการณ์พิเศษตามวรรคหนึ่งเกิดขึ้นแก่อากาศยาน และมีความจำเป็นเพื่อประโยชน์ในการคมนาคมระหว่างประเทศ รัฐมนตรีมีอำนาจออกคำสั่งเป็นหนังสือเฉพาะกรณี ให้ผู้นำของเข้า ผู้ส่งของออก หรือผู้ควบคุมอากาศยานใดได้รับยกเว้นไม่ต้องปฏิบัติตามที่กำหนดไว้ในหมวด 3 การนำของเข้าและการส่งของออก โดยจะกำหนดเงื่อนไขให้ต้องปฏิบัติไว้ด้วยก็ได้

• **มาตรา 102**

ผู้นำของเข้ามาเพื่อการผ่านแดนหรือการถ่ายลำออกนอกราชอาณาจักร ให้ยื่นใบขนสินค้าตามแบบ และปฏิบัติตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขที่อธิบดีประกาศกำหนด ของตามวรรคหนึ่งไม่อยู่ภายใต้ความรับผิดชอบที่จะต้องเสียอากร หากได้ปฏิบัติตามวรรคหนึ่ง และได้นำของออกไปนอกราชอาณาจักรภายในสามสิบวันนับแต่วันที่นำเข้ามาในราชอาณาจักร การผ่านแดนที่มีการข้ามแดนทางบกให้กระทำได้อีกเมื่อมีความตกลงระหว่างประเทศ

• **มาตรา 103**

ในกรณีที่ ผู้นำของเข้าเพื่อการผ่านแดนหรือการถ่ายลำไม่นำของออกไปนอกราชอาณาจักรภายในระยะเวลาตามมาตรา ๑๐๒ วรรคสอง หรือขอเปลี่ยนการผ่านพิธีการศุลกากรเป็นการนำเข้าและได้ปฏิบัติตามพระราชบัญญัติแล้ว แต่ไม่เสียอากรหรือไม่ปฏิบัติตามกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้องกับการศุลกากรภายในระยะเวลาดังกล่าว ให้ของนั้นตกเป็นของแผ่นดิน

6. จำนวนตู้คอนเทนเนอร์ที่ผ่านแดนในปี 2563

1.) สำนักงานศุลกากรท่าเรือแหลมฉบัง (ท่าเรือหลักในการนำเข้าสินค้าของไทย) มีปริมาณ 60,321 ตู้ เฉลี่ยเดือนละ 5,027 ตู้ โดยแบ่งเป็นผ่านแดนขาเข้าและขาออก ดังนี้

➤ ปริมาณตู้คอนเทนเนอร์ผ่านแดนขาเข้าในปี 2563 จำนวน 40,488 ตู้ เฉลี่ยเดือนละ 3,374 ตู้

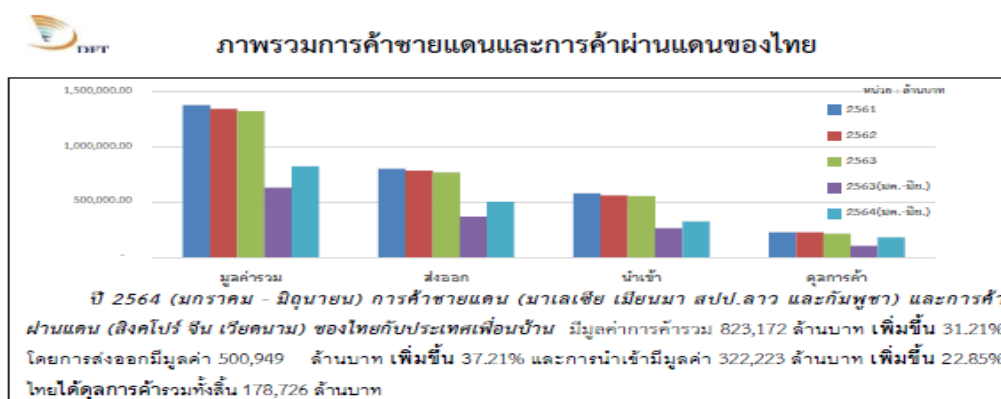
➤ ปริมาณตู้คอนเทนเนอร์ผ่านแดนขาออกในปี 2563 จำนวน 19,833 ตู้ เฉลี่ยเดือนละ 1,653 ตู้

2.) จำนวนตู้คอนเทนเนอร์ที่ผ่านแดนที่สำนักงานศุลกากรท่าเรือกรุงเทพในปี 2563 ดังนี้

➤ ปริมาณตู้คอนเทนเนอร์ผ่านแดนจำนวน 4,412 ตู้ ต่อปี เฉลี่ยเดือนละ 368 ตู้

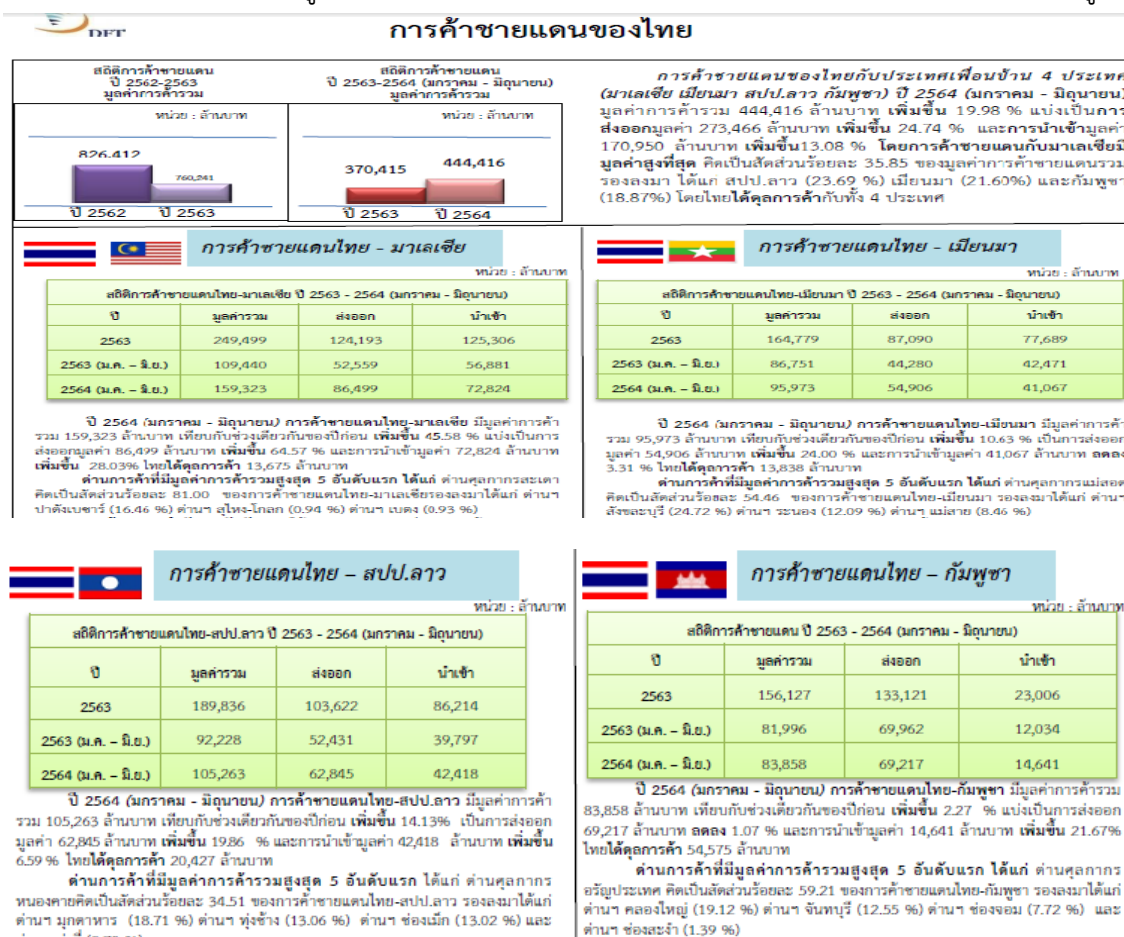
7. ภาพรวมการค้าชายแดน การผ่านแดนของไทย และสรุปช่องทางผ่านแดนไทย

1.) ภาพรวมการค้าชายแดนและการผ่านแดนของไทยในปี 2561-2564 (มกราคม-มิถุนายน) สรุปสถิติได้ดังรูปนี้



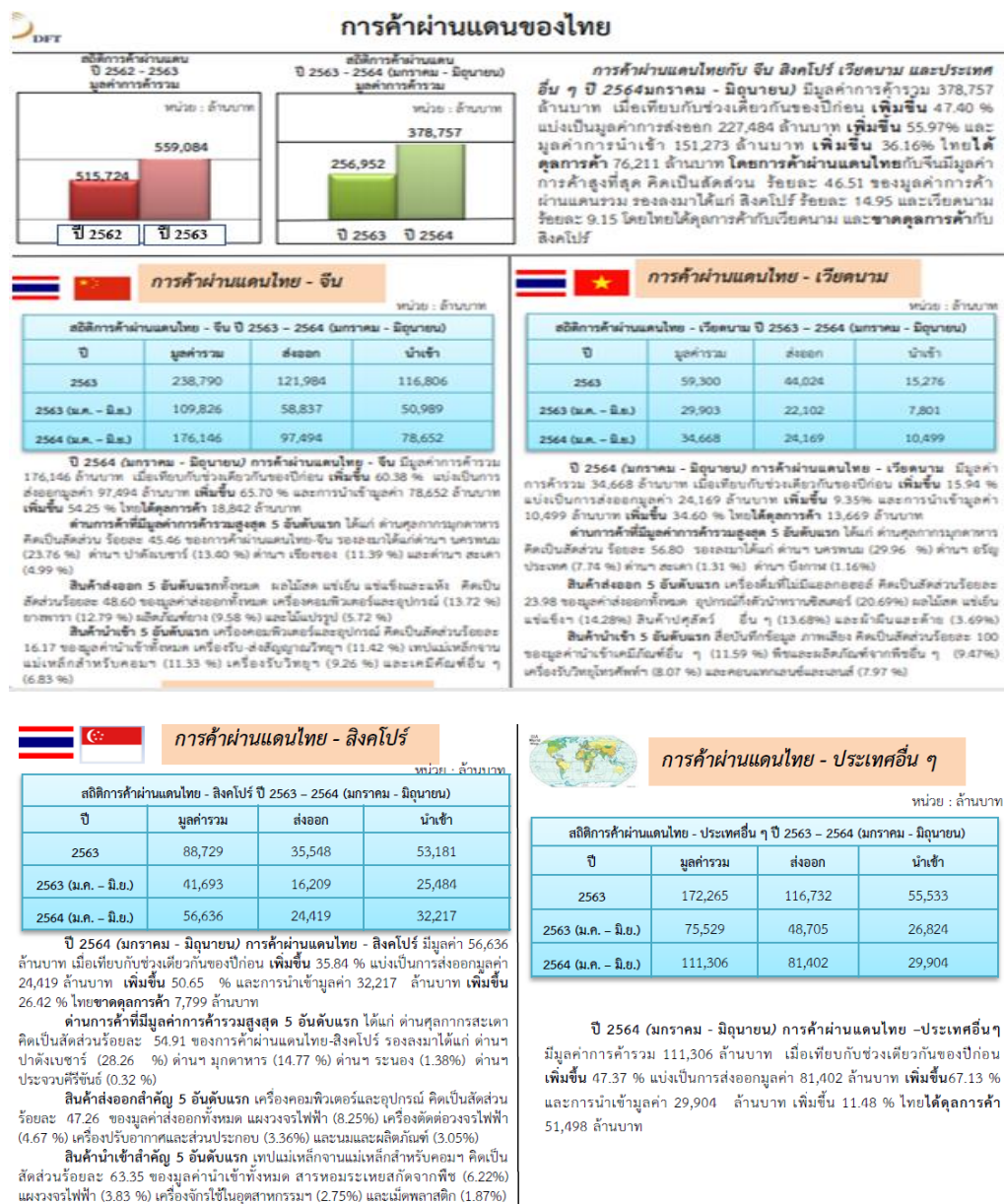
ภาพที่ 11 ภาพรวมการค้าชายแดนและการค้าผ่านแดนของไทย

2.) การค้าชายแดนของไทยกับประเทศเพื่อนบ้านทั้ง 4 ประเทศ ได้แก่ มาเลเซีย เมียนมา สปป.ลาว และกัมพูชา มีสถิติการค้าระหว่างปี 2562-2564 (ปี 2564 เฉพาะ ม.ค. - มิ.ย.) ดังรูปนี้



ภาพที่ 12 สถิติการค้าชายแดนของไทย

3.) การค้าผ่านแดนของไทยไปจีน เวียดนาม สิงคโปร์และประเทศอื่น ๆ มีสถิติการค้าระหว่างปี 2562-2564 (ปี 2564 เฉพาะเดือนมกราคม-มิถุนายน) ดังรูปนี้



ภาพที่ 13 สถิติการค้าผ่านแดนของไทย

4.) ช่องทางผ่านแดนไทยกับประเทศเพื่อนบ้านในพื้นที่ 27 จังหวัด จำนวน 97 ช่องทาง

ด้าน	จำนวนจังหวัดที่มีจุดผ่านแดน	จำนวนช่องทาง				รวม
		จุดผ่านแดนถาวร	จุดผ่อนปรนการค้า	จุดผ่อนปรนพิเศษ	จุดผ่านแดนชั่วคราว	
ลาว	๑๑	๒๐	๒๙	-	-	๔๙
กัมพูชา	๗	๗	๙	-	๒	๑๘
เมียนมา	๗	๖	๑๓	๑	๑	๒๑
มาเลเซีย	๔	๙	-	-	-	๙
รวม	๒๙*	๔๒	๕๑	๑	๓	๙๗
หมายเหตุ จังหวัดเชียงรายและจังหวัดอุบลราชธานีมีพื้นที่ติดกับประเทศเพื่อนบ้าน ๒ ประเทศ						

ภาพที่ 14 ช่องทางผ่านแดนไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน

8. มาตรการทางศุลกากรสำหรับการยกอันดับความยาก-ง่ายในการประกอบธุรกิจในประเทศไทยด้านการค้าระหว่างประเทศ ปี 2021 (The Ease of Doing Business 2021 : Trading Across Border) (จัดอันดับโดยธนาคารโลก)

กรมศุลกากรมีมาตรการทางศุลกากร เพื่อยกอันดับความยาก-ง่ายในการประกอบธุรกิจในประเทศไทย ด้านการค้าระหว่างประเทศจัดทำในช่วงปี พ.ศ. 2562 – พ.ศ. 2563 จำนวน 5 มาตรการ ได้แก่ มาตรการที่ 1 กระบวนการทางศุลกากรล่วงหน้าก่อนสินค้ามาถึงสำหรับของ นำเข้า (Pre - Arrival Processing : PAP) มาตรการที่ 2 การชำระเงินทางอิเล็กทรอนิกส์ (Electronic Bill Payment) มาตรการที่ 3 การไม่เรียก/ไม่รับสำเนาใบขนสินค้าที่มีในระบบ e-Customs มาตรการที่ 4 เพิ่มประสิทธิภาพเพื่อบริหารความเสี่ยงเพื่อลดอัตราการเปิดตรวจ (Risk Based Management on Profile) และมาตรการที่ห้า ระบบตรวจสอบตู้คอนเทนเนอร์สินค้าด้วยเครื่องเอกซเรย์ แบบขับผ่าน (DRIVE – THROUGH X-RAY SCANNER) เป็นเทคโนโลยีในการเอกซเรย์ตู้คอนเทนเนอร์สินค้า ยานพาหนะขนส่งสินค้ารวมทั้งยานพาหนะโดยสาร

9. สถานการณ์การค้าต่างประเทศที่มีผลต่อปริมาณการขนส่งสินค้าผ่านแดนของไทย

1.) **กรณีจีน** นโยบายภายใต้ยุทธศาสตร์ One Belt, One Road ของจีนประกอบด้วย 2 ส่วนหลัก คือ เส้นทางสายไหมทางบกและทะเล โดยที่เกี่ยวกับไทยคือ เส้นทางขนส่งทางทะเล (Maritime Silk Road) เป็นการขนส่งสินค้าจากจีนตอนใต้เข้าสู่ประเทศไทยผ่านไปยังเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ โดยเริ่มจากเมืองท่าสำคัญของจีนลงมาทะเลจีนใต้เข้าสู่ประเทศไทย เพื่อผ่านแดนออกมายังกลุ่มประเทศอาเซียน หรือข้ามช่องแคบมะละกาเข้าสู่มหาสมุทรอินเดียเข้าสู่ตะวันออกกลางบางส่วนของเส้นทางจะเข้ายังแอฟริกาตะวันตกผ่านอ่าวเปอร์เซียเข้าสู่คลองสุเอซเพื่อเข้าสู่ทะเลเมดิเตอร์เรเนียนมุ่งหน้าไปยังยุโรป

2.) **กรณีอินเดีย** อินเดียพัฒนาความสัมพันธ์กับอาเซียนผ่านนโยบายมองตะวันออก (Look East Policy) โดยการขนส่งสินค้าผ่านพม่าเข้าสู่ไทยเพื่อขนส่งออกไปยังประเทศต่างๆ ในอาเซียน เป็นการเปิดประตูอินเดียผ่านพม่าและไทยสู่อนุภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขง แม้อินเดียจะมีนโยบาย “มองตะวันออก” มาหลายปี แต่การเชื่อมโยงกับอาเซียนก็ยังไม่ผลเป็นรูปธรรม จนกระทั่งเมื่อปี 2557 รัฐบาลอินเดียได้ประกาศนโยบายใหม่ที่เรียกว่า “ปฏิบัติการตะวันออก” หรือ “Act East Policy” ซึ่งเป็นนโยบายสืบเนื่องจากนโยบาย Look East แต่เป็นรูปธรรมมากกว่า การเชื่อมโยงด้านการค้าและการขนส่งเป็นสิ่งที่รัฐบาลอินเดียให้ความสำคัญเป็นลำดับต้น ๆ ตามนโยบายปฏิบัติการตะวันออกในการเชื่อมอินเดียกับอาเซียน จากการที่รัฐบาลอินเดียพัฒนาเส้นทางคมนาคมขนส่งทางถนนเชื่อมโยนอินเดีย-เมียนมา-ไทยหรือทางหลวงไตรภาคีอินเดีย-เมียนมา-ไทย เพื่อใช้เป็นเส้นทางเข้ามาทำการค้าการลงทุนในเมียนมา ตลอดจนเชื่อมโยงมาสู่ประเทศในอนุภูมิภาคกลุ่มน้ำ โดยไทยจะได้ประโยชน์อย่างมากจากนโยบายดังกล่าว เนื่องจากไทยเป็นศูนย์กลางการคมนาคมขนส่งของภูมิภาคเป็นประตูอาเซียนของอินเดียที่ต้องการเข้ามาค้าขายกับไทย รวมทั้งใช้ไทยเป็นเส้นทางในการผ่านแดนเพื่อส่งสินค้าไปยังประเทศเพื่อนบ้านอาเซียนอื่น ๆ

10. ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศที่กรมศุลกากรนำมาใช้ในการดำเนินการผ่านแดนในปัจจุบัน ได้แก่

1) ระบบ Drive Through X-Ray หรือ Fast Scan

คือ ระบบตรวจสอบตู้คอนเทนเนอร์สินค้าด้วยเครื่องเอกซเรย์แบบขับผ่าน



ภาพที่ 15 ระบบตรวจสอบตู้คอนเทนเนอร์สินค้าด้วยเครื่องเอกซเรย์แบบขับผ่าน

สิ่งที่ต้องปรับปรุง

1. จำนวนเจ้าหน้าที่บุคลากรที่มีประสบการณ์ ความเชี่ยวชาญในการวิเคราะห์ภาพเอกซเรย์มีจำกัด ไม่เพียงพอต่อปริมาณงาน
2. จำนวนเครื่อง X-ray แบบ Fast Scan ไม่เพียงพอต่อปริมาณการใช้งานตามสำนักงานศุลกากรหรือด่านศุลกากร เช่น สำนักงานศุลกากรท่าเรือกรุงเทพยังไม่มีการใช้ระบบ Drive Through X-Ray
3. ระบบการส่งข้อมูลล่าช้า เครือข่ายไม่เสถียร ทำให้มีรถที่บรรทุกตู้คอนเทนเนอร์ต่อคิวรอเอกซเรย์เป็นจำนวนมาก และเนื่องจากเป็นระบบกึ่งอัตโนมัติ จึงอ่านข้อมูลเบอร์ตู้ผ่านกล้อง CCR แต่ยังใช้เจ้าหน้าที่เพื่อตรวจสอบความถูกต้องของเบอร์ตู้อีกครั้ง

แผนการพัฒนา

1. นำระบบปัญญาประดิษฐ์ หรือ AI เข้ามาใช้ตรวจสอบ วิเคราะห์ข้อมูลจากภาพเอกซเรย์แทนการใช้ดุลยพินิจของเจ้าหน้าที่ ระบบจะแจ้งเตือนไปยังหน่วยควบคุมทางศุลกากร เมื่อวิเคราะห์ได้ว่ามีความเสี่ยง เพื่อเจ้าหน้าที่จะได้ปฏิบัติงานได้อย่างรวดเร็ว
2. พัฒนาเครือข่ายระบบการส่งข้อมูลให้เสถียรเป็นแบบ Real-time
3. พัฒนาระบบจากกึ่งอัตโนมัติให้เป็นแบบอัตโนมัติ โดยไม่ต้องใช้คนในการตรวจสอบความถูกต้องอีก
4. จัดหาเครื่อง X-Ray ในระบบ Drive Through X-Ray เพิ่มขึ้นให้เพียงพอต่อปริมาณการขนส่งสินค้าผ่านแดนของประเทศ เช่น สำนักงานศุลกากรท่าเรือกรุงเทพ เป็นต้น

2) การใช้ระบบ E-Lock System

คือ ระบบติดตามทางศุลกากรภายใต้เทคโนโลยีกุญแจอิเล็กทรอนิกส์



ภาพที่ 16 ระบบติดตามทางศุลกากรภายใต้เทคโนโลยีกุญแจอิเล็กทรอนิกส์ (E-Lock)

สิ่งที่ต้องปรับปรุง

1. กุญแจมีขนาดใหญ่ หนัก ชำรุดง่าย
2. ระบบ Server ล้าช้า และระบบ RFID ไม่เสถียร ไม่สามารถส่งสัญญาณแบบ real time ได้ว่าอยู่ ณ จุดใด
3. แบตเตอรี่ในอุปกรณ์ e-Lock พลังงานหมดเร็ว ใช้เวลาในการชาร์จนาน และแบตเตอรี่เสื่อมเร็ว
4. ระยะเวลาในการนำส่งกุญแจจากด่านศุลกากรปลายทางมายังต้นทางโดยไปรษณีย์ค่อนข้างล่าช้า ต้นทุนการนำส่งสูง
5. มีจุดให้บริการ e-lock เพียง 16 สถานี

แผนการพัฒนา

1. จัดหาระบบหรืออุปกรณ์อื่นในการติดตามทางศุลกากรและป้องกันการลักลอบหนีศุลกากรที่มีความเสถียร สามารถส่งสัญญาณแบบ real time ได้ว่าอยู่ ณ จุดใด รวมทั้งมีขนาดเล็ก ใช้งานง่าย คงทนกว่าเดิม เช่น ระบบตราผนึกอิเล็กทรอนิกส์ (e-seal)
- 2, ขยายการให้บริการ e-lock ตามจุดผ่านแดนถาวรทั่วประเทศให้มากขึ้นจากเดิม 16 สถานี

11. ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศที่กรมศุลกากรมีแผนนำมาใช้ในการดำเนินการผ่านแดนในอนาคต คือ ระบบ E-Seal หรือการใช้ตราผนึกอิเล็กทรอนิกส์



ภาพที่ 17 ระบบ E-Seal หรือการใช้ตราผนึกอิเล็กทรอนิกส์

11.1) ระบบ E-Seal เป็นแนวทางแผนปฏิบัติการในการการพัฒนาประสิทธิภาพการให้บริการสินค้าผ่านแดนของประเทศ ซึ่งปัจจุบันกรมศุลกากรยังไม่ได้เริ่มดำเนินการใช้ระบบนี้ ซึ่งจะอำนวยความสะดวกให้เจ้าหน้าที่ศุลกากรผู้รับผิดชอบสามารถตรวจสอบติดตามสถานะของตู้คอนเทนเนอร์ตั้งแต่ท่าเรือที่นำเข้า ขณะเดินทางในประเทศตามเส้นทางที่ได้แจ้งกับกรมศุลกากร จนถึงปลายทางคือด่านศุลกากรที่ตู้สินค้านั้นออกไปยังต่างประเทศได้ทางโทรศัพท์เคลื่อนที่ (มือถือ)

11.2) ลักษณะของ E-seal

1. เป็นการใช้ตราฟีนิกซ์อิเล็กทรอนิกส์กับตู้คอนเทนเนอร์ โดยตราฟีนิกซ์ดังกล่าวใช้ระบบระบุอัตลักษณ์ด้วยคลื่นความถี่วิทยุ (Radio Frequency Identification: RFID) ที่สามารถใช้เครื่องมือเคลื่อนที่ตรวจสอบข้อมูลได้
2. ข้อมูลที่ถูกบันทึกลงในตราฟีนิกซ์ เช่น ข้อมูลใบขนสินค้า ชื่อบริษัทผู้รับ ผู้ส่งออก จุดนำเข้า-ส่งออก หมายเลขทะเบียนยานพาหนะ การติดตามทางศุลกากร (Tracking) โดยเมื่อผู้นำเข้า-ส่งออก บรรจุ และบรรจุทุกสินค้าเรียบร้อยแล้วผู้นำเข้า-ส่งออกจะป้อนหมายเลขตราฟีนิกซ์ หมายเลขตู้คอนเทนเนอร์ และหมายเลขใบขนสินค้าขาออกลงในระบบ และเมื่อสินค้ามาถึงท่าหรือจุดพักสินค้าก่อนถึงท่า เจ้าหน้าที่ศุลกากรจะเข้าถึงข้อมูลที่เชื่อมโยงกับตราฟีนิกซ์โดยใช้เครื่องมือที่ติดตั้งอยู่กับท่าหรือเครื่องมือเคลื่อนที่
3. ใช้เครือข่ายเทคโนโลยีระหว่างกรมศุลกากรกับผู้ให้บริการเครือข่าย โทรศัพท์เคลื่อนที่ (มือถือ) เช่น การใช้ Sim Card
4. ผู้ประกอบการสินค้าผ่านแดนเป็นผู้จัดหาตัวอุปกรณ์ Seal เองโดยซื้อระบบ Software ที่เป็นไปตามมาตรฐานของกรมศุลกากรจากบริษัท

11.3) ระบบของ E-seal แบ่งเป็น 2 ส่วน คือ

1. ฮาร์ดแวร์ ซึ่งเป็นอุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์ ที่เรียกว่า Electronic Seal หรือ E-Seal ลักษณะจะเป็นสติกสำหรับติดตู้สินค้าคอนเทนเนอร์ที่มีอุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์ฝังอยู่ภายใน และใช้แบตเตอรี่เป็นแหล่งพลังงานที่สามารถนำกลับมาใช้ซ้ำได้เพื่อประหยัดงบประมาณ
2. ระบบซอฟต์แวร์ ซึ่งทั้งสองส่วนนี้จะทำงานร่วมกัน โดยที่ตัว E-Seal จะทำหน้าที่รายงานตำแหน่งที่อยู่ผ่านสัญญาณ GPS, วัน/เวลาและสถานะการขนส่งตู้สินค้าคอนเทนเนอร์แบบ Real Time ผ่านสัญญาณ 4G กลับมายังระบบซอฟต์แวร์ ซึ่งทำให้เราทราบถึงตำแหน่งที่อยู่และสามารถตรวจสอบการเคลื่อนที่ของตู้สินค้าคอนเทนเนอร์ได้ตลอดเส้นทางการขนส่ง

11.4) เทคโนโลยี E-seal เป็นนวัตกรรมใหม่ที่ให้ประโยชน์ทางการค้ากับทั้งผู้ประกอบการนำเข้า-ส่งออก ผ่านแดนและกรมศุลกากร ดังนี้

1. กรณีผู้ประกอบการเทคโนโลยี E-seal นั้นเหมาะสำหรับผู้ประกอบการธุรกิจโลจิสติกส์ที่มีสินค้ามูลค่าสูงเพราะช่วยในการขนส่งสินค้าได้อย่างปลอดภัย ไม่ให้มีการเปลี่ยนแปลงสิ่งของที่บรรจุภายในตู้ เมื่อผู้ประกอบการนำ E-Seal ไปติดไว้ที่ประตูตู้สินค้าคอนเทนเนอร์ ผู้ประกอบการก็จะ

สามารถติดตามตู้สินค้าคอนเทนเนอร์ได้ตลอดเส้นทางการขนส่งตั้งแต่ต้นทางไปจนถึงปลายทาง ไม่ว่าจะเป็นการขนส่งสินค้าภายในประเทศไปในประเทศหรือแม้กระทั่งขนส่งไปยังต่างประเทศข้ามทวีป ผู้ประกอบการจะสามารถทราบถึงตำแหน่งของตู้สินค้าในขณะที่เดินทาง และทราบสถานะของตู้สินค้าว่าถูกเปิดระหว่างทางหรือไม่ ถ้ามีการเปิดตู้สินค้าข้อเสนออนเทนเนอร์ เปิดที่ไหนเมื่อไหร่ผู้ประกอบการก็จะทราบได้ทันที หากผู้ประกอบการไม่มีเวลาติดตามสถานะของตู้สินค้าบนระบบ สามารถตั้งค่าให้มีการแจ้งเตือนโดยการส่ง Email มาแจ้งผู้ใช้งานหากเกิดปัญหาใด ๆ เกิดขึ้นได้ด้วย ซึ่งนั่นเท่ากับเป็นการเพิ่มประสิทธิภาพในการขนส่งสินค้า การลดระยะเวลาที่ใช้ขนส่ง และการลดการสูญหายหรือสับเปลี่ยนสินค้านั่นเอง

2. กรณีกรมศุลกากรเทคโนโลยี E-seal สามารถเข้ามาช่วยลดระยะเวลาในการตรวจสอบปล่อยตู้สินค้าคอนเทนเนอร์ ลดขั้นตอนในการทำงานและช่วยลดการใช้งบประมาณในกระบวนการตรวจสอบตู้สินค้าคอนเทนเนอร์ลงไปได้มาก ทำให้ระบบงานศุลกากรมีความสะดวก รวดเร็ว และโปร่งใสมากยิ่งขึ้น

2.2.2 วิเคราะห์ข้อมูลที่เกี่ยวข้องเพื่อประกอบการจัดทำข้อเสนอ

การวิเคราะห์ปัจจัยแวดล้อมด้านการให้บริการสินค้าผ่านแดนของกรมศุลกากร โดยวิเคราะห์ SWOT Analysis ได้ ดังนี้

จุดแข็ง (S: Strength)

- มีความพร้อมทางด้านเทคโนโลยีสารสนเทศ ระบบเครือข่าย
- เจ้าหน้าที่มีความรู้ความสามารถ มีทักษะ

จุดอ่อน (W: Weakness)

- มีระเบียบขั้นตอนในการดำเนินการพิธีการศุลกากรมาก กฎหมายไม่ยืดหยุ่นต่อสถานการณ์ปัจจุบัน
- ให้ความสำคัญและเน้นเรื่องการควบคุมหรือป้องกันการกระทำความผิดทางศุลกากรมากเกินไป

โอกาส (O : Opportunities)

- ความตกลง Gatt 1994 สามารถนำมาเป็นหลักในการพัฒนาการผ่านแดนของสินค้าโดยเสรี ทำให้สามารถพัฒนาการให้บริการสินค้าผ่านประเทศของไทยได้
- นโยบาย Thailand 4.0
- การจัดอันดับความยาก-ง่ายในการประกอบธุรกิจในประเทศไทย ด้านการค้าระหว่างประเทศ

ปี 2021 (The Ease of Doing Business 2021 : Trading Across Border)

ภัยคุกคาม (T: Threat)

- กฎหมายของประเทศปลายทาง (ประเทศชายแดนไทย) มีความแตกต่างกัน
- มาตรการจำกัดการเคลื่อนย้ายคนและสินค้าในแต่ละประเทศมีความแตกต่างกัน

กรมศุลกากรซึ่งรับผิดชอบในด้านการปฏิบัติพิธีการสินค้าผ่านแดนได้ควบคุมและกำกับติดตามการขนส่ง

สินค้าด้วยการบูรณาการนวัตกรรมเทคโนโลยีที่มีอยู่ให้เป็นระบบมากยิ่งขึ้น เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการให้บริการ และการควบคุมทางศุลกากรแก่สินค้าเพื่ออำนวยความสะดวกและมีให้อาศัยช่องว่างของการเคลื่อนย้ายสินค้าที่อยู่ในอาร์กขาในการลักลอบหนีศุลกากร จึงได้นำเทคโนโลยีและมีแผนใช้เทคโนโลยีต่าง ๆ

2.2.3 ข้อเสนอแนะทางในการแก้ไขปัญหาหรือพัฒนานโยบายที่สอดคล้องกับการวิเคราะห์

ผู้ศึกษาได้จัดทำข้อเสนอเพื่อพัฒนาเชิงนโยบาย 3 เรื่อง คือ

1. การนำระบบ Drive Through X-ray หรือ Fast Scan มาเสริมการให้บริการ
2. การนำระบบ E-Seal มาใช้งาน
3. การแก้ไขปรับปรุงประกาศกรม กฎกระทรวงและพระราชบัญญัติ

ดังรายละเอียดแผนดำเนินงานที่จะนำเสนอต่อไป ทั้งนี้ ในช่วงดำเนินการตามแผนจะจัดให้มีการติดตาม ผลความคืบหน้าและปัญหา อุปสรรคในการทำงานเพื่อหาทางแก้ไขปรับปรุงให้การทำงานราบรื่น และในภาพรวมจะได้ ประเมินผลสำเร็จของโครงการเพื่อเป็นบทเรียนในการพัฒนางานในอนาคต

แผนดำเนินงาน

ข้อเสนอ	กิจกรรม	ตัวชี้วัด	หน่วยงาน รับผิดชอบ	ระยะเวลาดำเนินการ		
				แผนเร่งรัด (Quick Win) (ไม่เกิน 1 ปี)	แผนระยะ กลาง (1-5 ปี)	เดือนที่ ดำเนินการ
1. การนำระบบ Drive Through X-ray หรือ Fast Scan มาเสริมการให้บริการ	1. มีแผนการจัดซื้อเครื่องเอกซเรย์แบบ ขับผ่าน (Drive Through X-ray Container System) เพิ่มขึ้นให้เพียงพอต่อ ปริมาณการขนส่งสินค้าผ่านแดนของ ประเทศ เช่น จัดซื้อที่ สำนักงานศุลกากร ท่าเรือกรุงเทพ ซึ่งเป็น อีกหนึ่งท่าเรือหลักใน การนำเข้า-ส่งออก ผ่านแดนของสินค้า ดังนี้	- ระยะเวลา X-Ray ขาเข้า ลดลงเหลือ 1 นาที จากเดิม 7.45 นาที X-Ray ขาออก ลดลงเหลือ 1 นาที จากเดิม 3 นาที - ลดขั้นตอน การ X-Ray - ลดต้นทุนของ ผู้ประกอบการ	หน่วยงานภายใน กรมศุลกากร ดังนี้ • สำนักงาน ศุลกากร ท่าเรือแหลมฉบัง • สำนักงาน ศุลกากร ท่าเรือ กรุงเทพฯ • สำนักงาน เลขาธิการ กรม	✓		ม.ค.-พ.ย. 2565

ข้อเสนอ	กิจกรรม	ตัวชี้วัด	หน่วยงาน รับผิดชอบ	ระยะเวลาดำเนินการ		
				แผนเร่งรัด (Quick Win) (ไม่เกิน 1 ปี)	แผนระยะ กลาง (1-5 ปี)	เดือนที่ ดำเนินการ
	<p>1.1 จัดตั้ง คณะทำงานร่วม ระหว่างหน่วยงาน ภายในกรมศุลกากร เช่น สำนักงาน ศุลกากรท่าเรือแหลม ฉบัง สำนักงาน ศุลกากรท่าเรือ กรุงเทพ สำนักงาน เลขานุการกรม (ด้านงบประมาณ) ศูนย์เทคโนโลยี สารสนเทศและการ สื่อสาร ศูนย์ประมวล ข้อมูลการข่าวทาง ศุลกากร และจัดทำ ขอบเขตของงาน (Terms of reference : TOR)</p> <p>1.2 ประชุมหารือ ร่วมกันระหว่างกรม ศุลกากรและการ ท่าเรือแห่งประเทศไทย เรื่องการใช้พื้นที่</p> <p>1.3 ดำเนินการจัดหา การจัดซื้อ-จัดจ้าง</p> <p>1.4 สรุป ประเมินผล และติดตามการ ดำเนินงานโครงการ</p>		<ul style="list-style-type: none"> ศูนย์ เทคโนโลยี สารสนเทศ และการ สื่อสาร <p>หน่วยงาน ภายนอก</p> <ul style="list-style-type: none"> การทำเรือ แห่งประเทศไทย 			

ข้อเสนอ	กิจกรรม	ตัวชี้วัด	หน่วยงาน รับผิดชอบ	ระยะเวลาดำเนินการ		
				แผนเร่งรัด (Quick Win) (ไม่เกิน 1 ปี)	แผนระยะ กลาง (1-5 ปี)	เดือนที่ ดำเนินการ
2.การนำระบบ E-Seal มาใช้งาน	2. จัดทำโครงการ ระบบ E-seal เพื่อ ให้บริการต่อการขนส่ง สินค้าผ่านแดนของ ประเทศ ดังนี้ 2.1 จัดตั้ง คณะทำงานร่วม ระหว่างหน่วยงาน ภายในกรมศุลกากร เช่น สำนักงาน ศุลกากรท่าเรือแหลม ฉบัง สำนักงาน ศุลกากรท่าเรือ กรุงเทพ สำนักงานศุลกากร ตรวจสินค้าท่าอากาศยาน สุวรรณภูมิ สำนักงานเลขานุการ กรม (ด้าน งบประมาณ)ศูนย์ เทคโนโลยีสารสนเทศ และการสื่อสาร ศูนย์ ประมวลข้อมูลการ ข่าวทางศุลกากร และ หน่วยงานภายนอก เช่น กสทช. 2.2 ประสานเครือข่าย เทคโนโลยีระหว่างกรม ศุลกากรกับผู้ให้บริการ	- ลดระยะ เวลา - ลดขั้นตอน - ลดต้นทุนผู้ ประกอบการ - สร้างความ พึงพอใจในการ ขนส่งสินค้า ของผู้ประกอบ การ	หน่วยงานภายใน กรมศุลกากร ดังนี้ • สำนักงาน ศุลกากร ท่าเรือแหลม ฉบัง • สำนักงาน ศุลกากร ท่าเรือ กรุงเทพ • สำนักงาน ศุลกากร ตรวจสินค้า ท่าอากาศยาน สุวรรณภูมิ • สำนักงาน เลขานุการ กรม • ศูนย์ประมวล ข้อมูลการ ข่าวทาง ศุลกากร (Customs Intelligence Center: CIC) • ศูนย์เทคโนโลยี สารสนเทศ		✓	ธ.ค. 2564 ถึง ก.ย. 2566

ข้อเสนอ	กิจกรรม	ตัวชี้วัด	หน่วยงาน รับผิดชอบ	ระยะเวลาดำเนินการ		
				แผนเร่งรัด (Quick Win) (ไม่เกิน 1 ปี)	แผนระยะ กลาง (1-5 ปี)	เดือนที่ ดำเนินการ
	<p>เครือข่ายโทรศัพท์เคลื่อนที่ (มือถือ) เช่น การใช้ Sim Card</p> <p>2.3 ผู้ประกอบการขนส่งสินค้าผ่านแดนจัดหาอุปกรณ์ E-Seal โดยให้ระบบ Software เป็นไปตามมาตรฐานที่กรมศุลกากรกำหนด</p>		<p>และการสื่อสาร</p> <p>หน่วยงานภายนอก</p> <ul style="list-style-type: none"> สำนักงานคณะกรรมการกระจายเสียงกิจการโทรคมนาคมแห่งชาติ (กสทช.) 			
3. การปรับปรุงแก้ไขประกาศกรมกฎกระทรวงและพระราชบัญญัติ	3.1 เสนอแก้ไขประกาศกรมศุลกากร (อำนาจอธิบดีกรมศุลกากร) ให้มีการส่งออกตามด่านศุลกากรทั่วประเทศ ทั้งนี้ ให้สอดคล้องและยึดหยุ่นต่อสถานการณ์การค้า และเศรษฐกิจของโลก รวมทั้งสถานการณ์โรคระบาดโควิด-19 หรือสถานการณ์พิเศษอื่น ๆ เช่น การเกิดสงคราม (เดิมส่งออกได้ 16 ด่าน)	- สินค้าสามารถผ่านจุดผ่านแดนถาวร ได้ 42 จุด ภายในปี 2565	<ul style="list-style-type: none"> กองกฎหมายกรมศุลกากร กระทรวงการคลัง 	✓		ก.ย.-ธ.ค. 2565

ข้อเสนอ	กิจกรรม	ตัวชี้วัด	หน่วยงาน รับผิดชอบ	ระยะเวลาดำเนินการ		
				แผนเร่งรัด (Quick Win) (ไม่เกิน 1 ปี)	แผนระยะ กลาง (1-5 ปี)	เดือนที่ ดำเนินการ
	3.2 เสนอให้ รมต. คลัง ออกกฎกระทรวง โดยอาศัยอำนาจตาม มาตรา 6 แห่ง พระราชบัญญัติ ศุลกากร พ.ศ. 2560 เพื่อแก้ปัญหาภาระยั้งฉันทนาการผ่านแดนสินค้าในอาเซียน เช่น พม่า กัมพูชา ในกรณีสถานการณ์/ พฤติการณ์พิเศษได้อีก ครั้งละไม่เกิน 30 วัน จำนวน 2 ครั้ง เป็น รายกรณี	- ลดความเสี่ยง ความเสียหายของ สินค้าผู้ ประกอบการได้ ไม่น้อยกว่า 40% ของ มูลค่าสินค้า ผ่านแดน	<ul style="list-style-type: none"> • กองกฎหมาย กรมศุลกากร • กระทรวง การคลัง 	✓		ม.ค.-ส.ค. 2565
	3.3 รวบรวมนำปัญหา อุปสรรคนำเสนอกรม ศุลกากร กระทรวงการคลัง เพื่อให้มีการแก้ไข เพิ่มเติมมาตรา 103 แห่งพระราชบัญญัติ ศุลกากร พ.ศ. 2560 โดยเพิ่มเติมวรรคที่ 2 ในความหมายว่า... ในกรณีที่มิใช่เหตุการณ์หรือ พฤติการณ์พิเศษให้อธิบดีหรือผู้ที่อธิบดี	- มีกฎหมาย ระเบียบ พิธี การที่เกี่ยวข้อง กับการอำนวยความสะดวก ในการขนส่ง สินค้าผ่านแดน อย่างน้อย 1 มาตรา	<ul style="list-style-type: none"> • กองกฎหมาย กรมศุลกากร • กระทรวง การคลัง 		✓	พ.ค.2565 ถึง ธ.ค. 2566

ข้อเสนอ	กิจกรรม	ตัวชี้วัด	หน่วยงาน รับผิดชอบ	ระยะเวลาดำเนินการ		
				แผนเร่งรัด (Quick Win) (ไม่เกิน 1 ปี)	แผนระยะ กลาง (1-5 ปี)	เดือนที่ ดำเนินการ
	มอบหมายมีอำนาจ ผ่อนผันขยาย ระยะเวลานำ สินค้าออกไปได้อีกครั้ง ละ 30 วัน ไม่เกิน 2 ครั้ง...					
กำกับ ติดตาม และประเมินผลกิจกรรมให้ บรรลุผลตามตัวชี้วัด โดยหน่วยงานภายในของกรมศุลกากรได้แก่				←→		
<ul style="list-style-type: none"> • สำนักงานศุลกากรท่าเรือแหลมฉบัง • สำนักงานศุลกากรท่าเรือกรุงเทพ • สำนักงานศุลกากรตรวจสินค้าท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ • ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร • ศูนย์ประมวลผลข้อมูลการข่าวทางศุลกากร กองกฎหมาย						

ตารางที่ 1 แผนดำเนินงาน

2.2.4 ปัจจัยที่อาจมีผลกระทบต่อความสำเร็จ

1.) ปัจจัยด้านเทคโนโลยี เทคโนโลยีและเครื่องมือต่าง ๆ ที่นำมาใช้ในปัจจุบันมีการพัฒนาและปรับเปลี่ยนรูปแบบให้มีประสิทธิภาพยิ่งขึ้นอยู่ตลอดเวลา ดังนั้น การบูรณาการระบบเทคโนโลยีต่าง ๆ ที่ใช้ในการให้บริการสินค้าผ่านแดน เช่น ระบบเอกซเรย์ ที่มีอยู่จะต้องคำนึงถึงการนำไปใช้เพื่อให้เกิดประสิทธิภาพสูงสุด ดังนั้น จึงควรมีการศึกษาความเป็นไปได้ในการพัฒนาเทคโนโลยีควบคู่กับการบูรณาการเทคโนโลยีที่มีอยู่ เพื่อให้สามารถนำทั้งเทคโนโลยีรูปแบบใหม่และเทคโนโลยีที่มีอยู่มาใช้ร่วมกันได้ ทั้งนี้ ได้มีการวางแผนนำระบบเทคโนโลยี E-Seal ซึ่งเป็นระบบที่ใช้ในการควบคุมทางศุลกากรมาใช้ติดตามการเคลื่อนย้ายของผ่านประเทศในลักษณะสินค้าผ่านแดนที่จะช่วยให้ของผ่านประเทศได้รับความสะดวก รวดเร็ว ผู้ประกอบการลดต้นทุน ระยะเวลาและขั้นตอนของการขนส่งไปได้มาก เพิ่มประสิทธิภาพระบบโลจิสติกส์ของประเทศ ส่งเสริมให้ประเทศเป็น Hub ของการกระจาย

สินค้าไปสู่ภูมิภาคอาเซียน รวมทั้งเป็นเส้นทางการนำสินค้าจากอาเซียนสู่ตลาดโลก ซึ่งจะส่งผลดีต่อเศรษฐกิจของประเทศประกอบกับรัฐบาลมีนโยบายในการนำโมเดลไทยแลนด์ 4.0 มาใช้ในการพัฒนาประเทศไทย

2.) ปัจจัยด้านกฎหมายและกฎระเบียบ การพัฒนาการให้บริการและตรวจสอบสินค้าผ่านแดนของกรมศุลกากรมีแนวทางการดำเนินการที่เป็นมาตรฐานและเป็นหลักสากลจะต้องคำนึงถึงกฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้องทั้งหมดเพื่อพิจารณากำหนดแนวทางในการดำเนินการ และที่สำคัญ คือ ต้องคำนึงถึงผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในกระบวนการทั้งหมด โดยเฉพาะภาคเอกชน เช่น ผู้ประกอบการ ดังนั้น จึงควรมีการสำรวจ รวบรวม วิเคราะห์ความต้องการและปัญหาที่เกิดขึ้นกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย เพื่อนำมาปรับปรุงแก้ไขกระบวนการ ขั้นตอน และระบบให้สอดคล้องกับความต้องการและหลักการผ่านแดนของสินค้าตามหลักสากลหรือข้อตกลงระดับภูมิภาค และสร้างมาตรฐานให้เป็นหนึ่งเดียวกันควบคู่กับการวิเคราะห์และจัดทำข้อกำหนด กฎ ระเบียบ ประกาศกรมศุลกากรและคำสั่งทั่วไปกรมศุลกากร เพื่อกำหนดหลักเกณฑ์และวิธีปฏิบัติให้รองรับกระบวนการทั้งหมด โดยแก้ไขกฎหมายระเบียบที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้าผ่านแดนไปยังผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องให้ง่ายต่อการปฏิบัติตาม ทั้งนี้ ต้องดำเนินการปรับปรุงกฎหมายให้สอดคล้องและเหมาะสมกับบริบทต่าง ๆ ที่เปลี่ยนแปลงไปตามสถานการณ์ปัจจุบัน เช่น สถานการณ์การค้าโลก สถานการณ์โรคระบาดไวรัสโควิด-19 หรือสถานการณ์การสู้รบบริเวณชายแดน เป็นต้น ดังนั้นจึงควรมีการปรับปรุง แก้ไขหรือพัฒนากฎหมาย ระเบียบ ที่เกี่ยวข้องกับการอำนวยความสะดวกทางการค้าในระบบโลจิสติกส์ และนาเทคโนโลยี รวมทั้งนวัตกรรมที่ทันสมัยมาใช้ เพื่อให้สอดคล้องกับสถานการณ์และบริบทที่เปลี่ยนแปลงไปตลอดเวลา

2.3 ภาวะผู้นำเพื่อการขับเคลื่อนข้อเสนอ

คุณลักษณะของผู้นำที่สำคัญที่จะสนับสนุนการขับเคลื่อนข้อเสนอเชิงนโยบายสู่การปฏิบัติให้เกิดเป็นรูปธรรมมีดังนี้

- 1) มีความรู้ ความสามารถในการบริหารงานอย่างมีประสิทธิภาพ สามารถวางแผนยุทธศาสตร์ กำหนดนโยบายให้เกิดความชัดเจน สามารถถ่ายทอดและสื่อสารเรื่องของนโยบายและยุทธศาสตร์ไปสู่ผู้ปฏิบัติให้มีความเข้าใจไปในทิศทางเดียวกัน และสามารถนำไปปฏิบัติได้อย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผล
- 2) มีความคิดริเริ่มสร้างสรรค์ในการสร้างนวัตกรรมใหม่ ๆ กล้าคิด กล้าทำ กล้าเปลี่ยนแปลง กล้าตัดสินใจในการกำหนดนโยบาย และกล้ารับผิดชอบต่อผลที่จะเกิดขึ้นจะทำให้เกิดความคล่องตัวในการขับเคลื่อนนโยบาย
- 3) มีความสามารถในการจูงใจทำให้ผู้ใต้บังคับบัญชาเห็นคล้อยตามและเกิดความกระตือรือร้นในการดำเนินการตามนโยบาย โดยใช้วิธีการต่าง ๆ เช่น ให้มีส่วนร่วมในทีมในความสำเร็จที่สำคัญ ให้การยอมรับและมีผลตอบแทนที่คุ้มค่าเป็นต้น ซึ่งจะส่งผลให้เกิดความเข้าใจและแนวคิดในวัตถุประสงค์นำไปสู่ความสำเร็จ
- 4) มีภาวะผู้นำด้านคุณธรรมในการดำเนินนโยบายอย่างโปร่งใส ตรวจสอบได้ นึกถึงผลประโยชน์ส่วนรวม
- 5) มีความตั้งใจที่จะบริหารองค์การสู่ความเป็นเลิศ โดยพัฒนาการทำงานแบบบูรณาการความร่วมมือของบุคลากรในองค์กรเพื่อให้บรรลุเป้าหมายอย่างมีประสิทธิภาพ และมีความมุ่งมั่นสู่ผลสัมฤทธิ์

3. แผนพัฒนาตนเอง

3.1 การวิเคราะห์ตนเอง

3.1.1 ผลการประเมินคุณลักษณะ

จากการวิเคราะห์คุณลักษณะส่วนบุคคลและพฤติกรรมที่เหมาะสมในการทำงานร่วมกับผู้อื่นในการทำงาน โดยใช้เครื่องมือ DISC ในการวิเคราะห์ผลการประเมินคุณลักษณะและพฤติกรรมส่วนบุคคลโดยวิเคราะห์ได้ว่าผู้เข้าอบรมมีปฏิสัมพันธ์และมนุษยสัมพันธ์ที่ดีมากกับทั้งลูกน้องและผู้อื่น เข้ากับคนได้ง่าย ชอบช่วยเหลือผู้อื่น จิตใจดี มีความเมตตา อ่อนโยน มีความจริงใจ เสียสละ อดทน สามารถไว้วางใจได้ มีความซื่อสัตย์ เข้าใจสภาพปัญหาและบริหารจัดการได้ดี เป็นผู้ฟังและผู้ให้การแนะนำที่ดี ไม่ก้าวร้าว มีมารยาททางสังคม เป็นที่ยึดเหนี่ยวและเป็นต้นแบบ เป็นผู้นำองค์กรที่ดี ยึดกฎระเบียบและกฎเกณฑ์ และมีความยืดหยุ่นต่อสถานการณ์ ในส่วนของภาวะผู้นำนั้น เป็นผู้นำที่มีความเป็นประชาธิปไตย รับฟังความคิดเห็นของลูกน้อง มีหลักการ ระเบียบแบบแผน ชอบการทำงานแบบทีม ให้ความร่วมมือกันและชอบสร้างความสัมพันธ์เชิงบวกกับลูกน้อง บุคลากรในองค์กร

3.1.2 ผลจากการประเมินทักษะ

การประเมินทักษะของนักบริหารระดับสูง จำนวน 8 ด้าน พบว่า ผลจากการประเมินทักษะด้วยแบบประเมินนี้โดยรวม จำแนกเป็น 2 ลักษณะ คือ

1. ทักษะที่ต้องธำรงรักษาไว้และพัฒนาให้ดียิ่งขึ้นกว่าเดิม จำนวน 3 ด้าน ดังนี้
 - 1) การคิดเชิงกลยุทธ์ และการคิดเชิงสังเคราะห์ เพื่อใช้ในการวิเคราะห์สถานการณ์และกำหนดวิสัยทัศน์ พันธกิจ ยุทธศาสตร์ ค่านิยมขององค์กร
 - 2) กลยุทธ์ในการบริหารทรัพยากรบุคคล
 - 3) การคิดเชิงออกแบบในการนำนวัตกรรมมาใช้ในองค์กรเพื่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงที่ดี
2. ทักษะที่ต้องได้รับการพัฒนาให้ดียิ่งขึ้น จำนวน 2 ด้าน ดังนี้
 - 1) ภาษาอังกฤษ และภาษาที่สามนอกเหนือจากภาษาอังกฤษ
 - 2) ทักษะการใช้เทคโนโลยีสารสนเทศและทักษะดิจิทัล

ดังรายละเอียดในแบบ IDP1

เป้าหมาย วิสัยทัศน์ของการดำรงตำแหน่ง และการวิเคราะห์ตนเอง

ตำแหน่งเป้าหมาย

รองอธิบดีกรมศุลกากร

บทบาท หน้าที่ ความรับผิดชอบ

1. กำกับดูแล ปฏิบัติราชการแทนอธิบดีของสำนักงานศุลกากร กองหรือกลุ่มงานและสำนักงานศุลกากรภาคที่เป็นหน่วยงานจัดเก็บ

2. หน้าที่ความรับผิดชอบหลัก

- บริหารงานและรับผิดชอบในการบริหารราชการกรมศุลกากรตามที่ได้รับมอบหมาย
- งานในหน้าที่ของตำแหน่ง
 - ปฏิบัติราชการแทนอธิบดีในราชการด้านที่ได้รับมอบหมาย
 - ช่วยอธิบดีปฏิบัติราชการด้านการบริหารราชการและการบังคับบัญชาตามที่ได้รับมอบหมาย
 - ให้คำปรึกษา และเสนอความเห็นต่ออธิบดีที่เกี่ยวข้องในปัญหาต่าง ๆ เกี่ยวกับราชการ

3. ลักษณะงานที่ปฏิบัติ

กำกับดูแลการปฏิบัติราชการของหน่วยงานต่าง ๆ ในกรมศุลกากรตามที่ได้รับมอบหมาย

- ด้านแผนงาน

กำหนดแนวทางให้สอดคล้องกับนโยบาย โดยเชื่อมโยงกับพันธกิจของกระทรวงหรือกรม เพื่อผลักดันให้เกิดประสิทธิภาพและประสิทธิผลของส่วนราชการ

- ด้านบริหารงาน

สั่งราชการ มอบหมาย อำนาจการ ควบคุม ให้คำปรึกษาเพื่อให้ผลการปฏิบัติราชการบรรลุเป้าหมายและผลสัมฤทธิ์

- ด้านบริหารทรัพยากรบุคคล

ปกครอง บังคับบัญชา กำกับดูแล และพัฒนาทรัพยากรบุคคลในส่วนราชการเพื่อการบริหารงานและพัฒนาขีดความสามารถของบุคลากรตามหลักคุณธรรม

- ด้านบริหารทรัพยากรและงบประมาณ

วางแผน ติดตาม ควบคุม บริหารงานการคลัง ตรวจสอบการใช้งบประมาณและทรัพยากรของส่วนราชการ เพื่อให้การเกิดประสิทธิภาพและความคุ้มค่า บรรลุเป้าหมายและผลสัมฤทธิ์ของส่วนราชการ

วิสัยทัศน์ของตำแหน่งเป้าหมาย

“พัฒนาประสิทธิภาพการให้บริการกระบวนการศุลกากรทุกมิติ โดยนำเทคโนโลยีและนวัตกรรมมาใช้ในการกระบวนการพิธีการ การตรวจสอบสินค้า การให้บริการสิทธิประโยชน์และการควบคุมทางศุลกากรในการนำเข้า-ส่งออกและนำผ่านประเทศ เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในระบบโลจิสติกส์ของประเทศ”

3.1.3 การวิเคราะห์ตนเอง

ความรู้ ทักษะ ความสามารถ และคุณลักษณะที่จำเป็นสำหรับตำแหน่งเป้าหมาย	การวิเคราะห์ตนเอง	
	มีเพียงพอ	ควรพัฒนาเพิ่มเติม (ระบุประเด็นสำคัญ)
1. ความรู้ที่จำเป็น 1.1 กฎหมาย ระเบียบ ราชการ หลักเกณฑ์ข้อบังคับที่เกี่ยวข้องกับทางศุลกากรและกฎหมายอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการนำเข้า-ส่งออกผ่านแดนของสินค้า 1.2 แนวโน้มเศรษฐกิจ การค้า ความตกลง ข้อตกลง สนธิสัญญาเกี่ยวกับการค้า การขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ 1.3 การบริหาร วางแผนเชิงกลยุทธ์และหลักในการบริหารราชการและบริหารองค์กรระดับสูง	- - -	1.1 ศึกษาและหมั่นตรวจสอบและทบทวนข้อกฎหมาย หลักเกณฑ์ระเบียบปฏิบัติและข้อบังคับที่เกี่ยวข้องกับการศุลกากร และกฎหมายอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องให้เป็นปัจจุบันอยู่เสมอ 1.2 ติดตามข่าวสารเศรษฐกิจโลก การค้า ความตกลง สนธิสัญญาเกี่ยวกับการค้า การขนส่งสินค้าระหว่างประเทศเสมอ ให้เป็นปัจจุบันตามกระแสโลกเสมอ 1.3 พัฒนาทักษะการบริหารจัดการเชิงกลยุทธ์ และการบริหารโดยยึดหลักธรรมาภิบาล
2. ทักษะที่จำเป็น 2.1 การวางแผนเชิงกลยุทธ์ 2.2 การบริหารจัดการ บริหารทรัพยากรในองค์กร	- -	2.1 พัฒนาทักษะการวางแผน การคิดเชิงกลยุทธ์ เพื่อใช้ในการวิเคราะห์และกำหนดแนวทางการดำเนินนโยบายและแผนยุทธศาสตร์เพื่อขับเคลื่อนองค์กร และบุคลากรภายใต้บังคับบัญชา 2.2 พัฒนาทักษะการบริหารจัดการและบริหารทรัพยากรในองค์กรที่มีไปใช้ให้เกิดประโยชน์สูงสุด และคุ้มค่ามากที่สุด

2.3 การติดต่อสื่อสารและการมีปฏิสัมพันธ์ในองค์กร	-	2.3 พัฒนาทักษะการสื่อสารเพื่อให้บุคลากรในองค์กรมีความร่วมมือที่จะบรรลุเป้าหมายไปด้วยกัน เกิดความสามัคคี
2.4 การตัดสินใจที่ดี	-	2.4 พัฒนาทักษะการตัดสินใจในแต่ละสถานการณ์ให้เกิดประโยชน์สูงสุด ตัดสินใจอย่างเฉียบขาดและรอบคอบ
3. ความสามารถที่จำเป็น		
3.1 การขับเคลื่อนและบริหารองค์กรภายใต้สภาวะที่เปลี่ยนแปลง	-	3.1 การปรับเปลี่ยน รูปแบบการดำเนินงาน หรือการใช้บริการขององค์กรให้มีความทันสมัย การนำองค์ความรู้เกี่ยวกับการจัดทำฐานข้อมูล Big Data มาประยุกต์ใช้
3.2 การวิเคราะห์สถานการณ์และกำหนดวิสัยทัศน์ พันธกิจ และยุทธศาสตร์ขององค์กร	-	3.2 การบริหารทรัพยากรในสภาวะวิกฤต การวางแผนการบริหารความต่อเนื่อง ((BUSINESS CONTINUITY PLAN : BCP)
3.3 การแปลงแผนยุทธศาสตร์ไปสู่การปฏิบัติเพื่อมุ่งผลสัมฤทธิ์สูงสุด	-	3.3 แนวทางการสร้างทีมงานเพื่อให้เกิดการยอมรับ การทำงานโดยช่วยเหลือซึ่งกันและกันโดยมีการวางแผนทำงานร่วมกัน
4. คุณลักษณะที่จำเป็น		
4.1 มีภาวะความเป็นผู้นำที่ดี	-	4.1 มีภาวะผู้นำในการเปลี่ยนแปลงให้องค์กรให้ดียิ่งขึ้น
4.2 มีคุณธรรมเป็นแบบอย่างที่ดี	-	4.2 ประพฤติตนเป็นแบบอย่างที่ดี มีความซื่อสัตย์สุจริต มีความยุติธรรม และจริงใจมีคุณธรรมต่อผู้ร่วมงานและผู้ใต้บังคับบัญชา
4.3 มีความรอบรู้ ทันท่องสถานการณ์ สังคม และเศรษฐกิจโลก	-	4.3 หมั่นศึกษาหาความรู้ใหม่ ๆ อยู่เสมอ ศึกษาและติดตามข่าวเศรษฐกิจและเหตุการณ์ที่เป็นกระแสโลกอยู่เสมอ
4.4 มีมนุษยสัมพันธ์ที่ดีเข้ากับผู้อื่นได้ดี และมีบุคลิกภาพที่ดี	-	4.4 สร้างมนุษยสัมพันธ์ที่ดี สามารถทำงานร่วมกับผู้อื่น เข้าสังคมได้ดี เยี่ยม รวมทั้งพัฒนาบุคลิกภาพ สร้างภาพลักษณ์ที่ดียิ่งขึ้น

3.2 การวางแผนพัฒนาตนเอง

ได้จัดทำรายละเอียดในแบบ IDP2-4

ความรู้ ทักษะ ความสามารถ และคุณลักษณะที่ต้องการพัฒนา

	ประเด็นการพัฒนา*	เป้าหมายการพัฒนาในระยะ 2 ปี	เป้าหมายการพัฒนาในระยะ 2 เดือน (ในระหว่างการฝึกอบรม นบส.1)
จุดแข็ง	1. การคิดเชิงกลยุทธ์	สามารถวิเคราะห์จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และอุปสรรคขององค์กรได้ถูกต้อง และนำผลการวิเคราะห์ไปกำหนดวิสัยทัศน์ กลยุทธ์ และแผนการดำเนินงานต่อไป	ศึกษารูปแบบการคิดวิเคราะห์ของผู้นำองค์กรต่าง ๆ ทั้งภาครัฐและภาคเอกชน ทั้งในประเทศและต่างประเทศต่อสถานการณ์ที่เกิดขึ้นในขณะนั้น
	2. การบริหารทรัพยากรบุคคล	วิเคราะห์ทักษะของผู้ใต้บังคับบัญชาได้อย่างถูกต้อง และนำไปบริหารบุคลากรหรือผู้ใต้บังคับบัญชาได้อย่างเหมาะสมกับงาน	ศึกษารูปแบบการบริหารทรัพยากรบุคคลของผู้นำองค์กรต่าง ๆ ทั้งภาครัฐและภาคเอกชน ทั้งในประเทศและต่างประเทศ

	3. การคิดเชิงออกแบบในการนำนวัตกรรมมาใช้ในองค์กรเพื่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงที่ดี	สามารถคิดเชิงออกแบบในการนำนวัตกรรมมาใช้ในองค์กรเพื่อปรับปรุงและพัฒนาให้เกิดการเปลี่ยนแปลงที่ดี และสามารถตอบสนอง และอำนวยความสะดวกทางการค้าแก่ผู้ประกอบการได้อย่างดี	คิดเชิงออกแบบในการนำนวัตกรรมมาใช้ในองค์กรเพื่อปรับปรุงและพัฒนาให้เกิดการเปลี่ยนแปลงที่ดี
จุดที่ต้องการพัฒนาเพิ่ม	1. ภาษาอังกฤษ และภาษาที่สามารถนอกเหนือจากภาษาอังกฤษ	สามารถสื่อสาร เขียนภาษาอังกฤษได้ในระดับดีมาก และสื่อสารภาษาที่สาม เช่น ภาษาจีน มลายู ได้ในระดับที่สามารถสื่อสารได้	ทบทวนพื้นฐานภาษาต่างประเทศจากยูทูบ และฝึกฝนการสนทนาภาษากับชาวต่างชาติผ่านระบบอินเทอร์เน็ต
	2. การพัฒนาทักษะ ความรู้ด้านเทคโนโลยีดิจิทัลและนวัตกรรม	สามารถนำเทคโนโลยีดิจิทัลและนวัตกรรม เป็นเครื่องมือที่มาประยุกต์ใช้ในการบริหารจัดการ และพัฒนาองค์กรได้เป็นอย่างดี และเพิ่มพูนทักษะอย่างต่อเนื่อง เช่น การใช้แอปพลิเคชันต่าง ๆ ในการประชุม สัมมนา เรียนออนไลน์ การปฏิบัติงานหรือบริหารจัดการต่าง ๆ	ศึกษาเทคโนโลยีที่ผู้บริหารองค์กรต่างๆ ทั้งภาครัฐและภาคเอกชน ทั้งในประเทศและต่างประเทศ ได้นำมาใช้ในการบริหารงาน

แผนพัฒนารายบุคคล : ระยะเวลา 2 ปี

ความรู้ ทักษะ ความสามารถ และ คุณลักษณะที่ ต้องการ พัฒนา	เป้าหมาย การพัฒนา	วิธีการพัฒนา	ช่วงเวลาที่ต้องการพัฒนา								แนวทางการประยุกต์ในการทำงาน			
			ปีที่ 1				ปีที่ 2							
			Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4				
1. การคิด เชิงกลยุทธ์ ในการบริหาร จัดการ	มีทักษะในวิเคราะห์องค์กร ด้านจุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และอุปสรรคขององค์กรได้ ถูกต้อง และนำผลการ วิเคราะห์ไปกำหนด วิสัยทัศน์ กลยุทธ์ และแผนการ ดำเนินงานต่อไป	ศึกษาการคิด วิเคราะห์ของผู้นำ องค์กรต่างๆ ทั้ง ภาครัฐและ ภาคเอกชน และ ฝึกคิด ฝึกปฏิบัติ	←									→	นำแนวคิดของผู้นำองค์กรต่าง ๆ ที่ประสบความสำเร็จมาปรับใช้กับ หน่วยงานของตนในการวิเคราะห์ และวางแผนกลยุทธ์	
2. การบริหาร ทรัพยากร บุคคล	วิเคราะห์ทักษะของ ผู้ใต้บังคับบัญชาได้อย่าง ถูกต้อง และนำ	ศึกษารูปแบบการ บริหารทรัพยากร ของผู้นำองค์กร	←										→	นำแนวคิดของผู้นำองค์กรต่าง ๆ ที่ ประสบความสำเร็จมาปรับใช้กับ

	ผู้ได้บังคับบัญชาไปปฏิบัติให้ เหมาะสมกับงาน	ต่างๆ ทั้งภาครัฐ และภาคเอกชน และนำมา ประยุกต์ใช้								หน่วยงานของตนในการบริหาร ทรัพยากรบุคคล
3. การคิดเชิง ออกแบบใน การนำ นวัตกรรมมา ใช้ในองค์กร เพื่อให้เกิดการ เปลี่ยนแปลงที่ ดี	3. สามารถคิดเชิงออกแบบใน การนำนวัตกรรมมาใช้ใน องค์กรเพื่อปรับปรุงและ พัฒนาให้เกิดการเปลี่ยนแปลง ที่ดีขององค์กรและ กระบวนการทำงานให้เกิด ประสิทธิภาพและประสิทธิผล ที่ดี	ศึกษารูปแบบการ คิดเชิงออกแบบ และการนำ นวัตกรรมต่างๆ มาใช้ในการ ปรับปรุง กระบวนการ ทำงานและองค์กร	←							นำแนวคิดและทักษะที่ได้จากการ ฝึกอบรมมาปรับใช้ในกระบวนการ ทำงานและพัฒนาองค์กร
4. ภาษา ต่างประเทศ	4. ภาษาอังกฤษ และภาษาที่ สามนอกเหนือจากภาษ อังกฤษ	ทบทวนพื้นฐาน ภาษาต่างประเทศ เช่น ศึกษาทางยู ทูบ เข้าคอร์สเรียน และฝึกฝน การใช้ภาษากับ ชาวต่างชาติ	←							ติดต่อสื่อสารกับชาวต่างชาติที่ เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติงานได้อย่างดี เยี่ยมเช่น ในการพบปะผู้บริหาร หน่วยงานศุลกากรประเทศต่าง ๆ หรือในการประชุมระหว่างประเทศ

		ผ่านระบบ อินเทอร์เน็ต									
4. การพัฒนา ทักษะ ความรู้ ด้าน เทคโนโลยี ดิจิทัลและ นวัตกรรม	4. สามารถนำเทคโนโลยี ดิจิทัลและนวัตกรรม เป็น เครื่องมือที่มาประยุกต์ใช้ใน การบริหารจัดการ และพัฒนา องค์กรได้เป็นอย่างดี ทั้งใน เรื่องระบบ และแนวความคิด ปรับปรุงกระบวนการใหม่ ๆ และเพิ่มพูนทักษะอย่าง ต่อเนื่อง เช่น การใช้ แอปพลิเคชันต่าง ๆ ในการ ประชุม สัมมนา เรียน ออนไลน์ การปฏิบัติงานหรือ บริหารจัดการต่าง ๆ	ศึกษาเทคโนโลยีที่ ผู้บริหารองค์กร ต่างๆ ทั้งภาครัฐ และภาคเอกชน ได้นำมาใช้ในการ บริหารงาน									นำเทคโนโลยีและนวัตกรรมใหม่ ๆ ที่ เหมาะสมมาใช้ในการปฏิบัติงาน และพัฒนาองค์กรให้เป็นองค์กรที่ม ทันสมัย ให้บริการได้อย่างรวดเร็ว และไร้พรมแดน

ปัญหา/อุปสรรคที่อาจเกิดขึ้น : ในการศึกษาเทคโนโลยีอาจมีเนื้อหาที่ซับซ้อน เข้าใจได้ยากต่อผู้ศึกษาใหม่ อาจต้องใช้เวลาและการฝึกฝนทักษะ

แนวทางการป้องกันปัญหา/อุปสรรค : ประสานขอความร่วมมือเจ้าหน้าที่ฝ่ายสารสนเทศของหน่วยงานคอยให้คำปรึกษา และเปิดคอร์สเพื่ออบรมการใช้เทคโนโลยี
สารสนเทศ

แผนพัฒนารายบุคคล : ระยะเวลา 2 เดือน (ระหว่างการฝึกอบรม นบส.1)

ความรู้ ทักษะ ความสามารถ และคุณลักษณะที่ต้องการ พัฒนา	เป้าหมายการพัฒนา	วิธีการพัฒนา	ช่วงเวลาที่ต้องการ พัฒนา		แนวทางการประยุกต์ในการทำงาน
			เดือนที่ 1	เดือนที่ 2	
(จุดแข็ง 1 ประเด็น) 1. การคิดเชิงกลยุทธ์ในการ บริหารจัดการ	มีหลักการในวิเคราะห์ องค์กร การกำหนด วิสัยทัศน์ กลยุทธ์ ที่ถูกต้อง	1. ศึกษาจากเนื้อหาใน หลักสูตรอบรม 2. ศึกษาด้วยตนเอง	←→		นำแนวคิดของผู้นำองค์กรต่าง ๆ ที่ ประสบความสำเร็จมาปรับใช้ในการ ปฏิบัติงานให้เกิดผลสัมฤทธิ์ ให้เกิด ประสิทธิภาพในการวางกลยุทธ์ในการ บริหารจัดการ
(จุดที่ต้องการพัฒนา 1 ประเด็น) 1. การพัฒนาทักษะความรู้ด้าน เทคโนโลยีดิจิทัลและนวัตกรรม	ได้เพิ่มทักษะการใช้ เทคโนโลยีดิจิทัลและ นวัตกรรมเช่น การใช้ โปรแกรมและแอปพลิเคชัน ต่างๆ เช่น ระบบ google drive, zoom ระบบการ	1. ศึกษาจากเนื้อหาใน หลักสูตรอบรม 2. ศึกษาด้วยตนเอง จากยูทูบ 3. ฝึกทักษะการใช้ เทคโนโลยีดิจิทัลและ	←→		- นำทักษะความรู้ที่ได้พัฒนามาใช้ใน การบริหารจัดการองค์กร ใช้ในการ ปฏิบัติงานจริง เช่น การประชุม ออนไลน์ การทำแบบสอบถาม การ กรอก จัดทำข้อมูล การนำเสนอ ผลงาน และปฏิสัมพันธ์ออนไลน์

	ให้คะแนนออนไลน์ ตอบ แบบสอบถามออนไลน์	นวัตกรรมจาก โปรแกรมต่าง ๆ 4.สอบถามเพิ่มเติมจาก ผู้มีทักษะความชำนาญ ด้านเทคโนโลยีดิจิทัล และนวัตกรรม 5.ศึกษานวัตกรรม ใหม่ๆ เสมอ เช่น โปรแกรมใหม่ ๆ หรือ แนวทางการทำงานวิธี ใหม่ ๆ			- นำนวัตกรรมใหม่ ๆ มาปรับปรุง กระบวนการทำงานที่ดีและมี ประสิทธิภาพยิ่งขึ้น
--	---	--	--	--	--

ปัญหา/อุปสรรคที่อาจเกิดขึ้น : ระยะเวลาในการศึกษาตามความรู้ ทักษะ ความสามารถ และคุณลักษณะที่ต้องการพัฒนา ไม่เพียงพอต่อเนื้อหาที่ต้องศึกษาทั้งหมด

แนวทางการป้องกันปัญหา/อุปสรรค : ในระหว่างฝึกอบรมศึกษาหลักการพื้นฐานให้แน่น หลังจากเสร็จสิ้นหลักสูตรการฝึกอบรมได้นำความรู้ หลักการ ทักษะที่ได้รับมาศึกษาเพิ่ม และหมั่นทบทวนความรู้ที่ได้บ่อย ๆ

3.3 ผลการพัฒนatanเอง

ได้จัดทำรายละเอียดในแบบ IDP₅

ผลการพัฒนatanเองระยะ 2 เดือน (ระหว่างการฝึกอบรม นบส. 1)

ประเด็นการพัฒนา	เป้าหมายการพัฒนา	วิธีการพัฒนา	ผลการพัฒนatanเอง (อธิบายพัฒนาการหรือการเปลี่ยนแปลง)	การพัฒนาต่อไป
1. การคิดเชิงกลยุทธ์ ในการบริหารจัดการ	บริหารจัดการองค์กร ได้อย่างเหมาะสม และมีความรู้ ทักษะ ความเข้าใจเป็นอย่างดี สามารถนำกลยุทธ์ และหลักในการ บริหารราชการและ บริหารองค์กรไป ประยุกต์ใช้ในการ บริหารงานได้	1. เรียนรู้จากประสบการณ์ตรง ของผู้ทรงคุณวุฒิที่มีความรู้และ ประสบการณ์การทำงานสูง 2. ศึกษาเนื้อหาในระหว่างการ ฝึกอบรม ดังนี้ - ศึกษาเนื้อหา ความรู้ และ ทักษะในระหว่างการฝึกอบรม ด้วยตนเอง - นำบทเรียนที่ได้จาก การศึกษาไปปรับใช้กับกิจกรรม ที่ทำในระหว่างการฝึกอบรม	มีความรู้ ความเข้าใจในหลักการคิดเชิงกล ยุทธ์ในการบริหารราชการและการบริหาร องค์กรระดับสูงมากขึ้น พร้อมทั้งสามารถใช้ ทักษะการคิดเชิงกลยุทธ์ และการคิดเชิง วิเคราะห์ คาดการณ์เหตุการณ์ หรือ วิเคราะห์ปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่อการบริหาร องค์กรได้อย่างเป็นรูปธรรมมากขึ้น	- พัฒนาความรู้และทักษะ ในการนำเสนอและจูงใจ หน่วยงานและผู้มีส่วนได้ ส่วนเสีย ในการประยุกต์ใช้ เทคโนโลยีดิจิทัลสมัยใหม่ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพของ การทำงาน - ศึกษาเพิ่มเติมจากการ เรียนรู้ด้วยตนเอง เช่น การ เรียนคอร์สออนไลน์เกี่ยวกับ การคิดเชิงกลยุทธ์ การ

		- นำความรู้ที่ได้จากการ อบรมมาฝึกการคิดและปรับใช้ ในการปฏิบัติงาน		บริหารงานเพิ่มเติมในยุคโค วิด-19 เข้าอบรม/สัมมนาเพิ่มเติม เกี่ยวกับกลยุทธ์ที่เกี่ยวข้อง กับการบริหารราชการ พร้อมทั้งนำทักษะการคิด เชิงกลยุทธ์ และการคิดเชิง วิเคราะห์ มาปฏิบัติงานจริง อย่างต่อเนื่อง เพื่อเพิ่มพูน ความชำนาญในการคิด เชิงกลยุทธ์
2. การพัฒนาทักษะ ความรู้ด้าน เทคโนโลยีดิจิทัลและ นวัตกรรม	ได้เพิ่มทักษะการใช้ เทคโนโลยีดิจิทัลและ นวัตกรรม เช่น การใช้ โปรแกรมและ แอปพลิเคชันต่างๆ เช่น ระบบ google drive, zoom ระบบการให้ คะแนนออนไลน์ ตอบ แบบสอบถามออนไลน์	1. ศึกษาจากเนื้อหาในหลักสูตร อบรม 2. ศึกษาด้วยตนเองจากยูทูบ หรือคอร์สออนไลน์ 3. ฝึกทักษะการใช้เทคโนโลยี ดิจิทัลและนวัตกรรมจาก โปรแกรมต่าง ๆ 4. สอบถามเพิ่มเติมจากผู้มี ทักษะความชำนาญด้าน	ได้ฝึกทักษะความรู้ที่ได้ศึกษามาใช้ในการ บริหารจัดการองค์กร ใช้ในการปฏิบัติงาน จริง เช่น โปรแกรม zoom, google drive การแบบสอบถามออนไลน์ การทำ infographic ใน power point	ศึกษาและฝึกพัฒนาทักษะ ในการนำเทคโนโลยีดิจิทัล และนวัตกรรมใหม่ๆ มาใช้ ในการปฏิบัติงานเพิ่มมาก ขึ้น และด้วยผลกระทบจาก การระบาดของ COVID-19 ทำให้การปฏิบัติงานใน ปัจจุบันเปลี่ยนมาใช้ระบบ ออนไลน์มากขึ้น ส่งผลให้

	การทำ infographic ใน power point	เทคโนโลยีดิจิทัลและนวัตกรรม 5. ส่งเสริมสนับสนุนให้นำ ดิจิทัลมาใช้ในองค์กรมากขึ้น		การทำงานต่าง ๆ เป็นแบบ New Normal เช่นการ ทำงานจากที่บ้านหรือ Work from Home (WFH) ในระบบออนไลน์มากขึ้น ลดการสัมผัสและ การ พบปะกันน้อยลง แต่ใน ขณะเดียวกันก็ต้องให้ได้ผล งานที่มีประสิทธิภาพที่ดี รวดเร็ว เสมือนเจอตัวจริง และไม่ว่าอยู่ที่ใดของโลกก็ สามารถทำงานได้ ตลอดเวลา จึงจำเป็นต้อง พัฒนาทักษะด้านเทคโนโลยี ดิจิทัลและนวัตกรรมอย่าง ต่อเนื่อง
--	-------------------------------------	--	--	--

บรรณานุกรม

กระทรวงการคลัง, ยุทธศาสตร์กระทรวงการคลัง 20 ปี, สืบค้นจาก

<https://www1.mof.go.th/home/plan/MOFStrategy2560-79.pdf>

กองยุทธศาสตร์และแผนงาน กรมศุลกากร, “ แผนยุทธศาสตร์ กรมศุลกากร ระยะ 5 ปี (พ.ศ.2560 – 2564)”

คณะกรรมการยุทธศาสตร์ชาติ,” ยุทธศาสตร์ชาติ พ.ศ.2561-2580 ฉบับประกาศราชกิจจานุเบกษา”, สืบค้นจากhttps://www.nesdc.go.th/download/document/SAC/ NS_PlanOct 2018.pdf

ภาพรวมการค้าชายแดนและการค้าผ่านแดนของไทย, สืบค้นจาก[https://www.dft. /3/1.%20%8% 2\).pdf](https://www.dft. /3/1.%20%8% 2).pdf)

สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, “แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12 (พ.ศ. 2560-2564)”, สืบค้นจากhttps://www.nesdc.go.th/ewt_dl_link.php?nid=6422

KYOTO CONVENTION GENERAL ANNEX GUIDELINES Chapter 6 CUSTOMS CONTROL, สืบค้นจาก <http://www.wcoomd.org//media/wco/public/global/pdf/topics/wto-atf/dev/rkc-guidelines-ch-6.pdf>

ประวัติผู้เขียนเอกสารรายงานการศึกษาส่วนบุคคล

นายถวัลย์ รอดจิตต์

ประวัติการศึกษา

ปริญญาตรี นิติศาสตรบัณฑิต (น.บ.) มหาวิทยาลัยรามคำแหง พ.ศ. 25242
 ปริญญาโท รัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต (รป.ม.) สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์
 พ.ศ. 2549

ประสบการณ์การรับราชการ

พ.ศ. 2559 นายด่านศุลกากรวังประจัน จังหวัดสตูล
 พ.ศ. 2559 - 2560 นายด่านศุลกากรมุกดาหาร จังหวัดมุกดาหาร
 พ.ศ. 2561 - 2563 นายด่านศุลกากรมาบตาพุด จังหวัดระยอง
 พ.ศ. 2563 - ปัจจุบัน ผู้อำนวยการสำนักงานศุลกากรแหลมฉบัง จังหวัดชลบุรี

ตำแหน่งหน้าที่ปัจจุบันและสถานที่ทำงาน

ตำแหน่ง ผู้อำนวยการสำนักงานศุลกากรแหลมฉบัง
 สถานที่ทำงาน สำนักงานศุลกากรแหลมฉบัง
 เลขที่ 919 ต.ทุ่งสุขลา อ.ศรีราชา จ.ชลบุรี 20230