

บทที่ 1

บทนำ

ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

ปัจจุบันประชากรโลกได้เพิ่มจำนวนมากขึ้น และมีแนวโน้มของการเปลี่ยนแปลงจำนวนประชากรจะเพิ่มสูงขึ้นอีก ซึ่งส่งผลกระทบให้มีความต้องการในการใช้ทรัพยากร และพลังงานต่าง ๆ มากขึ้นตามลำดับ โดยพลังงานที่มนุษย์นำมาใช้มีมากมายหลายกลุ่ม ทั้งพลังงานนิวเคลียร์ น้ำมันปิโตรเลียม พลังงานจากก๊าซธรรมชาติ และพลังงานจากแสงอาทิตย์ เป็นต้น หนึ่งในกระบวนการสำคัญที่มีความเกี่ยวข้องกับการนำพลังงานเหล่านี้มาใช้ คือ การขนส่งวัตถุดิบเพื่อนำไปผ่านขั้นตอนหรือแปรรูปออกมาเป็นพลังงาน และนำไปใช้ในชีวิตประจำวัน อุตสาหกรรมทอเหล็ก เป็นอุตสาหกรรมหลักที่มีบทบาทสำคัญอย่างยิ่งต่อการพัฒนาทางเศรษฐกิจของโลก เพราะทอเหล็กเป็นวัสดุหลักสำหรับงานขนส่งน้ำมัน และก๊าซธรรมชาติ ซึ่งถือเป็นแหล่งพลังงานที่สำคัญ อย่างไรก็ตามการผลิตทอเหล็กเป็นอุตสาหกรรมหนักที่ต้องใช้ทั้งเทคโนโลยีและเงินทุนจำนวนมาก ส่งผลให้การคืนทุนต้องใช้ระยะเวลานาน

จากสถานการณ์แข่งขันที่รุนแรงในปัจจุบัน ไม่ว่าจะเป็นตลาดภายในประเทศ หรือการแข่งขันจากต่างประเทศ ทั้งปัจจัยด้านราคา ปริมาณ คุณภาพ ความต้องการของลูกค้าที่เปลี่ยนแปลง ต้นทุนในการนำเข้าแผ่นเหล็ก และสถานะความไม่แน่นอนของต้นทุนในการขนส่งที่ผันผวนตามราคาน้ำมัน ทำให้ผู้ผลิตในอุตสาหกรรมทอเหล็กมีแนวโน้มที่จะทำกำไรได้ต่ำกว่าในอดีตหรือขาดทุนได้ องค์กรจะต้องปรับเปลี่ยนกลยุทธ์เพื่อรับมือกับสถานการณ์ดังกล่าวนี้ โดยจะต้องตอบสนองลูกค้าให้เกิดความพึงพอใจด้วย กลยุทธ์ที่สำคัญที่องค์กรนำมาใช้ คือ การหาวิธีการปรับปรุงกระบวนการ และวิธีการลดต้นทุนรวมเพื่อให้เกิดความคล่องตัวและมีค่าใช้จ่ายต่ำที่สุด แต่ก่อนที่องค์กรจะทราบว่าจะปรับปรุงงานในขั้นตอนไหน และลดต้นทุนในส่วนใดจะต้องมีการวิเคราะห์หากิจกรรมที่ไม่ก่อให้เกิดมูลค่า หรือความสูญเปล่า (Waste) ที่มีอยู่ในการดำเนินงาน จากนั้นจึงหาวิธีการปรับปรุงหรือทำการกำจัดหรือลดต้นทุนของกิจกรรมนั้น ๆ ลง

จากแนวคิดข้างต้นที่กล่าวมา งานวิจัยนี้จึงนำเครื่องมือที่ให้ความสำคัญและทำให้มองเห็นถึงความสูญเปล่าและทราบที่มาของความสูญเปล่าเหล่านั้น คือ ภาพที่สายธารคุณค่า (Value Stream Mapping: VSM) มาใช้เป็นเครื่องมือในการปรับปรุงการดำเนินงานโดยประยุกต์ใช้ร่วมกับการวิเคราะห์ต้นทุน และการหาค่าทางสถิติเบื้องต้น

ลักษณะการปฏิบัติงานขององค์กรในปัจจุบัน

เนื่องจากองค์กรดำเนินกิจการภายในพื้นที่เขตปลอดอากร อยู่ภายใต้ความควบคุมของกฎหมายศุลกากรทางด้านภาษีอากร ซึ่งทำให้ได้รับสิทธิประโยชน์ต่าง ๆ เช่น การยกเว้นอากรขาเข้าสำหรับของที่นำเข้ามาในเขตปลอดอากร, ใช้อัตรา 0% ในการคำนวณภาษีมูลค่าเพิ่มสำหรับการนำสินค้าจากภายในราชอาณาจักรเข้าไปในเขตปลอดอากร และยกเว้นไม่ต้องอยู่ภายในบังคับของกฎหมายในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการควบคุมมาตรฐานหรือคุณภาพ สำหรับของที่นำมาผลิตและส่งออกป้อนราชอาณาจักร เป็นต้น จากสิทธิประโยชน์ต่าง ๆ เหล่านี้ทำให้มีขั้นตอนในการปฏิบัติงานและรูปแบบของใบขนสินค้าที่ใช้แตกต่างจากขั้นตอนพิธีการศุลกากรแบบปกติ

งานวิจัยฉบับนี้จะกล่าวถึงการวิเคราะห์กิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับพิธีการทางศุลกากรในการออกใบขนสินค้าขาเข้าสำหรับการปฏิบัติงานภายในเขตปลอดอากร ซึ่งกิจกรรมที่มีความเกี่ยวข้องกับการศุลกากรจะต้องมีเจ้าหน้าที่ศุลกากรควบคุม ตรวจสอบ 2 จุดเสมอ ซึ่งทั้งสองส่วนนี้องค์กรได้มอบหมายให้ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ลำดับที่ 3 เป็นผู้ดูแล เช่น กรณีนำสินค้าเข้าจะต้องมีการตรวจสอบปล่อยสินค้าที่ทำเรือนำเข้า เมื่อนำของออกจากท่าเรือก่อนที่สินค้าจะเข้าเขตปลอดอากรจะต้องมีการตรวจสอบจากเจ้าหน้าที่ศุลกากรประจำเขตปลอดอากรอีกครั้ง จากการปฏิบัติงานเช่นนี้ทำให้องค์กรมีค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน 2 จุด ดังนี้

จุดแรก: ที่ท่าเรือที่สินค้าเข้า บริเวณจังหวัดชลบุรี เช่น LCH, Sriracha Harbour, Kerry Siam Sea Port หรือ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เป็นต้น

จุดที่สอง: ที่เขตปลอดอากรที่องค์กรตั้งอยู่ ซึ่งอยู่ในนิคมอุตสาหกรรมอมตะซิตี้ จังหวัดระยอง

ในทางขาออกก็จะกลับกัน คือ จุดแรกที่เขตปลอดอากร และจุดที่สอง คือ ท่าเรือที่ส่งสินค้าออก จะเห็นได้ว่าองค์กรมีภาระค่าใช้จ่ายในงานเดียวกันถึง 2 ครั้ง ทำให้มีความต้องการในการลดต้นทุนดังกล่าว

ดังนั้นในการวิเคราะห์กิจกรรมต่าง ๆ เพื่อประเมินศักยภาพ ต้นทุนในการดำเนินงาน ผู้วิจัยได้มีการประยุกต์ใช้ภาพที่สายธารแห่งคุณค่า (VSM) โดยการสร้างภาพที่แสดงกิจกรรมทั้งหมดที่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติพิธีการทางศุลกากรสำหรับการออกใบขนสินค้าภายในเขตปลอดอากร โดยแสดงข้อมูลของกระบวนการต่าง ๆ เส้นทางเคลื่อนที่ของงาน ระบบสารสนเทศภายในกระบวนการ และการติดต่อประสานงานต่าง ๆ จากนั้นจึงพิจารณาหากิจกรรมที่ไม่เกิดมูลค่าเพิ่มหรือกิจกรรมที่องค์กรสามารถนำมาดำเนินงานเองได้ เพื่อให้ต้นทุนรวมลดลง

ในปัจจุบันองค์กรใช้บริการผู้ให้บริการโลจิสติกส์ลำดับที่ 3 ในการดำเนินพิธีการทางศุลกากรทั้ง 2 จุดที่กล่าวมา ถึงแม้ว่าการใช้บริการผู้ให้บริการโลจิสติกส์ก่อให้เกิดความสะดวกใน

ด้านต่าง ๆ แต่ก็ส่งผลทำให้ต้นทุนรวมในการบริหารงานเพิ่มขึ้นเช่นกัน ดังนั้นองค์กรต้องมีการพิจารณาอย่างเหมาะสมว่ากิจกรรมใดที่สามารถดำเนินการเองได้ และกิจกรรมใดควรใช้บริการผู้ให้บริการโลจิสติกส์ เพื่อให้เกิดผลดีกับองค์กรมากที่สุด

วัตถุประสงค์ของการวิจัย

1. เพื่อการศึกษาโครงสร้างกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับพิธีการทางศุลกากรในการออกใบขนสินค้าขาเข้าสำหรับการปฏิบัติงานภายในเขตปลอดอากร
2. เพื่อวิเคราะห์หาความสูญเปล่าในการดำเนินงานและทำการปรับปรุงหรือกำจัดกิจกรรมที่ไม่ก่อให้เกิดมูลค่า
3. เพื่อปรับปรุงกระบวนการนำเข้าทางศุลกากรภายในเขตปลอดอากร

ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับการวิจัย

1. ทราบถึงโครงสร้างกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับพิธีการทางศุลกากรในการออกใบขนสินค้าขาเข้าสำหรับการปฏิบัติงานภายในเขตปลอดอากร
2. สามารถปรับปรุงกระบวนการนำสินค้าเข้าภายในเขตปลอดอากร และลดต้นทุนรวมในการดำเนินงานได้ โดยไม่ก่อให้เกิดความเสียหายกับองค์กร
3. สามารถนำงานวิจัยนี้เป็นแบบอย่างการพัฒนาปรับปรุงการดำเนินงานทางพิธีการศุลกากรในด้านอื่น ๆ

ขอบเขตของการวิจัย

การวิจัยครั้งนี้กำหนดขอบเขตของงานวิจัยไว้ คือ เป็นการวิจัยการศึกษาโครงสร้างกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับพิธีการนำเข้าทางศุลกากรในการออกใบขนสินค้าขาเข้าสำหรับการปฏิบัติงานภายในเขตปลอดอากรขององค์กรตัวอย่าง ซึ่งทำการศึกษาเฉพาะการให้บริการด้านพิธีการศุลกากรเท่านั้น โดยเริ่มจากการวิเคราะห์กิจกรรมต่าง ๆ ในการปฏิบัติพิธีการทางศุลกากรด้วยภาพที่สายธารแห่งคุณค่า (VSM) และการสัมภาษณ์เจ้าหน้าที่ศุลกากรประจำเขตปลอดอากรขององค์กรตัวอย่าง จากนั้นจึงทำการวิเคราะห์หากิจกรรมที่ไม่เกิดมูลค่าเพิ่มและหาวิธีการในการปรับปรุงกิจกรรมดังกล่าวเพื่อให้ต้นทุนรวมลดลง

นิยามศัพท์เฉพาะ

งานพิธีการศุลกากร หมายถึง กระบวนการหรือขั้นตอนในการนำสินค้าเข้ามาภายในเขตปลอดอากรทั้งจากในประเทศ และต่างประเทศ รวมไปถึงการประสานงานกับองค์กรอื่น ๆ เพื่อจัดเตรียมเอกสารต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับกิจกรรมเหล่านี้ ให้ถูกต้องตามกฎหมาย ระเบียบ และข้อบังคับของกรมศุลกากร

เขตปลอดอากร หมายถึง เขตพื้นที่ที่กำหนดไว้สำหรับการประกอบอุตสาหกรรม พาณิชยกรรม หรือกิจการอื่นที่เป็นประโยชน์แก่การเศรษฐกิจของประเทศ โดยของที่นำเข้าไปในเขตดังกล่าวจะได้รับสิทธิประโยชน์ทางอากรตามที่กฎหมายศุลกากรบัญญัติไว้ตามมาตรา 2 วรรค 15 มาตรา 97 ตี - 97 ทศ แห่ง พ.ร.บ.ศุลกากร พ.ศ.2469 แก้ไขเพิ่มเติมโดย พ.ร.บ.ศุลกากร (ฉบับที่ 18) พ.ศ.2543

ใบขนสินค้า 0 หมายถึง ใบขนสินค้านำเข้าจากต่างประเทศ ใช้ในกรณีซื้อสินค้าจากต่างประเทศเข้ามาในราชอาณาจักรไทย

ใบขนสินค้า D หมายถึง ใบขนสินค้าขาออกโอนย้ายเข้าเขตปลอดอากร ใช้ในกรณีการส่งออกจากในราชอาณาจักรไทยเข้าเขตปลอดอากรของผู้มีสิทธิประโยชน์ เช่น BOI, 19 ทวิ, คลังสินค้าทัณฑ์บน และเขตปลอดอากร เป็นต้น

การควบคุมทางศุลกากร หมายถึง การควบคุมโดยเจ้าหน้าที่ศุลกากรทั้งทางกายภาพและการควบคุมระบบบัญชีอิเล็กทรอนิกส์ โดยมีรายละเอียดดังนี้

1. การควบคุมทางกายภาพ (Physical Control) จะควบคุมโดยเจ้าหน้าที่ศุลกากร โดยยึดหลักพื้นที่ มีรั้วโดยรอบเขต มีประตูเข้า-ออกทางเดียว โดยมีสถานีตรวจสอบ (Checking Post) กล้อง CCTV ที่มีความสามารถในการบันทึกภาพเหตุการณ์ บุคคล หมายเลขทะเบียนยานพาหนะ หมายเลขตู้คอนเทนเนอร์ และหรือสิ่งของที่ผ่านเข้า-ออก และเปิดตรวจสอบข้อมูลภาพย้อนหลังได้ไม่น้อยกว่า 60 วัน และแสดงภาพให้แก่เจ้าหน้าที่ภายในสถานที่ทำการศุลกากร รวมทั้งการควบคุมเอกสารการนำเข้า ส่งออกให้ถูกต้องครบถ้วนกับของที่เข้า-ออกจริง

2. การควบคุมระบบบัญชีอิเล็กทรอนิกส์ (Account Control) ปัจจุบันทางบริษัทแคนาดาคอลได้มีการควบคุมระบบบัญชีด้วยบัญชีอิเล็กทรอนิกส์ ซึ่งตรงตามมาตรฐานที่ทางกรมศุลกากรกำหนด และทางบริษัทต้องจัดทำรายงาน 5 แบบ คือ 1.รายงานการนำเข้า 2.รายงานการนำของออก 3.รายงานของคงเหลือ 4.รายงานการนำของออกเพื่อการอื่นเป็นการชั่วคราวและการนำกลับ และ 5.รายงานปริมาณการสูญเสีย จะจัดส่งให้กับทางกรมศุลกากรทุก 6 เดือน (15 มิ.ย. และ 15 ม.ค.) พร้อมแผ่นบันทึกข้อมูล (CD) รวมทั้งให้จัดเตรียมของคงเหลือให้เจ้าหน้าที่ศุลกากรประจำ

เขตปลอดอากรตรวจนับให้ถูกต้องตรงกันกับรายงาน ในกรณีมีเหตุอันควรสงสัยเจ้าหน้าที่อาจเพิ่มความถี่ในการตรวจสอบตามเหตุผลและความจำเป็น

ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ หมายถึง บริษัทที่ทำหน้าที่เป็นตัวแทนรับและส่งสินค้าระหว่างประเทศ โดยทำกิจกรรมตั้งแต่การออกเอกสารใบขนสินค้า ปฏิบัติพิธีการศุลกากร และนำสินค้าเข้ารับการตรวจปล่อยให้แก่องค์กรตัวอย่าง ซึ่งในการศึกษานี้จะกล่าวถึงเฉพาะผู้ให้บริการโลจิสติกส์ที่องค์กรเลือกใช้เท่านั้น

มหาวิทยาลัยบูรพา
Burapha University