

การประเมินศักยภาพทางการแข่งขันระหว่างคลังสินค้า ในเขตปลอดอากรของประเทศไทย กับเขตปลอดอากรของประเทศสิงคโปร์ (An Evaluation of the Competitiveness of Free Zone Warehouses In Thailand and Singapore)

ณัฐยา รัตนโสภิตกุล¹ และ ผศ.ดร.มานิช โลหเตปานนท์²
¹บัณฑิตวิทยาลัย สาขาการจัดการด้านโลจิสติกส์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
²ภาควิชาวิศวกรรมโยธา คณะวิศวกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
 E-mail : lmanoj@gmail.com

บทคัดย่อ

วัตถุประสงค์ของการวิจัยนี้ คือเพื่อประเมินศักยภาพในการแข่งขันระหว่างเขตปลอดอากรของประเทศไทยและประเทศสิงคโปร์จาก 4 ปัจจัยคือ สิทธิประโยชน์สำหรับเขตปลอดอากร ตำแหน่งทางด้านกายภาพ/ภูมิศาสตร์ ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน และการอำนวยความสะดวกทางด้านขั้นตอนในการดำเนินพิธีการของกรมศุลกากร โดยยกตัวอย่างกรณีศึกษาของบริษัทตัวอย่าง เพื่อทำการเปรียบเทียบความเหมาะสมของการเลือกใช้คลังสินค้าจากปัจจัยดังกล่าว ผลจากการวิจัยพบว่าผู้ประกอบการทำการตัดสินใจในเรื่องการลงทุนจากปัจจัยอื่นนอกจากสิทธิประโยชน์ ประเทศไทยมีความได้เปรียบในเรื่องของ จุดที่ตั้งซึ่งเป็นศูนย์กลางของภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ แต่สิงคโปร์อาศัยความได้เปรียบจากเส้นทางการขนส่งสินค้าทางน้ำและการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ซึ่งสอดคล้องกับนโยบายในการพัฒนาประเทศ ค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้องภายในคลังสินค้านั้น ประเทศไทยมีค่าใช้จ่ายที่ถูกลงกว่าและไทยมีขั้นตอนที่ซับซ้อนกว่าทำให้เสียเปรียบในเรื่องของการลดระยะเวลาทางด้านโลจิสติกส์

The objectives of this research are to evaluate the competitiveness of Free Zone Warehouses in Thailand and Singapore based on 4 factors: free zone privileges, geographic location, operation expenditures and convenience of customs clearance process. This research finds that the entrepreneurs decide to invest based on privileges offered by the free zone and many other factors; Thailand has a location advantage in that it is the center of South-East Asia; Singapore has an advantage from the world ocean line and the logistics process is aligned with the government's policy; Thailand has cheaper warehouse expenditures; and Thailand has more complicated customs clearance procedures; which lead to longer processing time.

1. ความสำคัญและที่มาของปัญหา

เนื่องจากในสภาพปัจจุบันมีการแข่งขันทางธุรกิจสูงทั้งภายในและนอกประเทศ อีกทั้งประเทศไทยให้ความสำคัญต่อการแข่งขันกับนานาประเทศ ธุรกิจการนำเข้า-ส่งออกสินค้า ซึ่งเกี่ยวข้องกับการจัดซื้อ การติดต่อประสานงาน ทั้งในและต่างประเทศ การขนส่งสินค้า การเก็บและบริหารสินค้าในคลังสินค้า อันเป็นส่วนหนึ่งของระบบการจัดการ โลจิสติกส์นั้นล้วนแล้วแต่เป็นต้นทุนที่สำคัญของระบบ โลจิสติกส์ ดังนั้นการลดต้นทุนในส่วนดังกล่าวจะทำให้สินค้าของประเทศไทยสามารถแข่งขันในตลาดสากลได้อย่างมีประสิทธิภาพ

ผลการดำเนินงานด้านโลจิสติกส์ย่อมส่งผลกระทบ โดยตรงต่อศักยภาพในการแข่งขันของภาคธุรกิจ เนื่องจากเพราะบริษัทที่มีความเป็นเลิศทางด้านโลจิสติกส์มุ่งสร้างความพึงพอใจ ให้แก่ลูกค้าทั้งในแง่ของราคาและระดับบริการ ดังนั้นจึงจำเป็นต้องมีการเตรียมความพร้อมด้านการปรับปรุงรูปแบบการดำเนินการ การพัฒนานวัตกรรมการเพิ่มความพึงพอใจของลูกค้าเพื่อรักษาฐานลูกค้าเดิม ในขณะที่พยายามเจาะเข้าไปในกลุ่มลูกค้าใหม่ ซึ่งการปรับปรุงการบริหารงานด้านโลจิสติกส์ให้ดีขึ้นนั้น การทราบต้นทุนของกิจกรรมเป็นสิ่งที่สำคัญมาก เพราะจะทำให้ผู้ประกอบการสามารถวางแผนการจัดสรรทรัพยากรและปรับปรุงการดำเนินการให้เกิดการใช้ทรัพยากรที่มีอยู่อย่างจำกัดให้คุ้มค่าที่สุดที่สุด แต่ปัญหาของผู้ประกอบการส่วนใหญ่คือไม่ทราบต้นทุนที่แท้จริง หรือไม่สามารรถตัดสินใจได้ว่าต้นทุนที่มีอยู่เป็นกิจกรรมในส่วนใด ดังนั้นการวางแผนและการตัดสินใจที่ถูกต้องจึงเป็นไปได้ยากและต้องใช้เวลาในการเก็บรวบรวมข้อมูลเพื่อใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูลค่อนข้างนาน ซึ่งอาจทำให้เกิดการตัดสินใจที่ล่าช้าไม่ทันต่อสภาวะการแข่งขันในตลาด

จะเห็นได้ว่าประเทศไทยได้ให้ความสำคัญในการเพิ่มศักยภาพและประสิทธิภาพ ในการบริหารจัดการทางด้านโลจิสติกส์อย่างเต็มที่ จากแนวทางยุทธศาสตร์ การพัฒนาโลจิสติกส์ของประเทศไทย พ.ศ.2549-2553 ที่ได้ผ่านความเห็นชอบจากคณะกรรมการการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ซึ่งมีวิสัยทัศน์โดยการมีระบบโลจิสติกส์ที่ได้มาตรฐานสากล (World Class Logistics) เพื่อสนับสนุนการเป็นศูนย์กลางธุรกิจและการค้าของภูมิภาคอินโดจีน จากยุทธศาสตร์นี้ทำให้รัฐบาลมีนโยบายต่างๆ เพื่อสนับสนุนให้ประเทศไทยสามารถดำเนินงาน ได้ตามที่ได้วางไว้ รวมถึงแนวทางยุทธศาสตร์การยกระดับประสิทธิภาพกระบวนการอำนวยความสะดวกทางการค้า (Trade Facilitation Enhancement) ในเรื่องของการปรับปรุงระบบภาษีและพิธีการศุลกากรที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้านำเข้า-ส่งออกให้เอื้ออำนวยต่อกระบวนการนำเข้า-ส่งออก และการสนับสนุนให้มีการจัดตั้งศูนย์รวบรวมและกระจายสินค้า (Distribution and Logistics Centers) เพื่อเพิ่มความสามารถในการเข้าสู่ตลาดต่างประเทศ และเป็นการส่งเสริมเศรษฐกิจของประเทศอีกด้วย กรมศุลกากรเป็นอีกหนึ่งหน่วยงานที่ได้ตอบสนองการสนับสนุนการพัฒนาโลจิสติกส์ของประเทศ โดยการให้สิทธิประโยชน์ทางด้านภาษีอากรมากขึ้นทั้งการนำเข้าและส่งออกสินค้า นอกจากนั้นยังได้ออกระเบียบกฎเกณฑ์ในการให้สิทธิประโยชน์ในรูปแบบใหม่ นั่นคือ เขตปลอดอากร หรือ Free Zone



อัตราภาษีเป็นปัจจัยสำคัญที่มีผลต่อความได้เปรียบทางการค้าให้กับผู้ผลิตและผู้นำเข้า-ส่งออก ซึ่งประเทศเพื่อนบ้านอย่างสิงคโปร์และฮ่องกงต่างใช้จุดเด่นเรื่องสิทธิประโยชน์ทางภาษี ดึงดูดผู้ประกอบการจากประเทศต่างๆ รวมถึงประเทศไทยให้ใช้บริการ เป็นจุดพักสินค้า (HUB) ปลอดอากร เพื่อรอคำสั่งซื้อและกระจายสินค้ามายังกลุ่มประเทศในภูมิภาคอินโดจีน อย่างไรก็ตามถึงแม้ว่าจะได้รับสิทธิประโยชน์ทางด้านภาษีอากร แต่เมื่อนำมาคำนวณต้นทุนทางด้านโลจิสติกส์ พบว่ามีการเคลื่อนย้ายสินค้าหลายขั้นตอน ซึ่งรวมถึงการส่งสินค้าที่พัสดุและส่งมาที่ประเทศไทยหรือประเทศในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้เมื่อมีคำสั่งซื้อ ส่งผลให้มีต้นทุนในการขนส่งสินค้าและยังก่อให้เกิดความเสี่ยงจากการเคลื่อนย้ายสินค้าอีกด้วย

จากแนวทางและนโยบายดังกล่าว ทำให้ทางบริษัทตัวอย่างมีความสนใจและได้ขยายกิจการในธุรกิจแบบใหม่ทางด้านโลจิสติกส์ เพื่อเพิ่มศักยภาพและการแข่งขันให้กับประเทศไทย โดยเห็นว่ากรมศุลกากรได้ออกนโยบายในเรื่องของการส่งเสริมและการลดภาษีอากรให้กับผู้นำเข้า-ส่งออก และมีการออกระเบียบกฎเกณฑ์ในเรื่องของเขตปลอดอากรเพื่อประโยชน์ทางเศรษฐกิจของประเทศ ซึ่งถือว่าเป็นเรื่องใหม่สำหรับประเทศไทย ทางบริษัทตัวอย่างเล็งเห็นถึงความสำคัญในเรื่องของการลดต้นทุนทางด้านโลจิสติกส์และการเพิ่มมูลค่าให้กับตัวสินค้า รวมถึงการลดระยะเวลาการจัดส่งสินค้า หรือการส่งสินค้าแบบ Just-In-Time เพื่อสร้างความแตกต่างและเพิ่มศักยภาพในการแข่งขันของประเทศในตลาดสากล ประกอบกับประเทศไทยมีศักยภาพทางด้านปัจจัยพื้นฐานทางด้านกำลังคน ปริมาณพื้นที่ต้นทุนการผลิตและการให้บริการที่ต่ำกว่าประเทศสิงคโปร์ และประเทศไทยยังมีความพร้อมทางด้านภูมิศาสตร์ซึ่งถือว่าเป็นปัจจัยสำคัญในการผลักดันให้ประเทศเป็นศูนย์กลางในเรื่องของการกระจายสินค้า และการขนส่งไปยังประเทศเพื่อนบ้าน ในแถบเอเชียตะวันออกเฉียงใต้

โครงการพิเศษนี้มุ่งเน้นศึกษาศักยภาพในการแข่งขัน ซึ่งรวมถึงปัจจัยต่างๆ ที่จะส่งเสริมความสำเร็จของเขตปลอดอากรในประเทศไทย อันได้แก่ ความได้เปรียบทางด้านภูมิศาสตร์ของประเทศไทย สิทธิประโยชน์ในเขตปลอดอากร ค่าใช้จ่ายในการปฏิบัติงานในคลังสินค้า ความได้เปรียบทางการขนส่งสินค้าไปยังประเทศต่างๆ ในภูมิภาคอินโดจีน และการอำนวยความสะดวกในส่วนของการดำเนินการพิธีการ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการแข่งขันและส่งเสริมการลงทุนภายในประเทศไทยให้มากขึ้น โดยมีเป้าหมายเพื่อตอบสนองนโยบายและยุทธศาสตร์ของประเทศที่ต้องการผลักดันให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางการกระจายสินค้าและการคมนาคมขนส่งของภูมิภาคอินโดจีน และยังได้รับผลทางเศรษฐกิจที่เพิ่มขึ้นจากการมีสินค้าขนส่งผ่านแดนของประเทศไทยอีกด้วย

2. วัตถุประสงค์และขอบเขตของงานวิจัย

1. เพื่อประเมินศักยภาพในการแข่งขันระหว่างเขตปลอดอากรของประเทศไทย และเขตปลอดอากรของประเทศสิงคโปร์ โดยพิจารณาปัจจัยที่เกี่ยวข้อง 4 ปัจจัยดังนี้

- สิทธิประโยชน์สำหรับเขตปลอดอากรของประเทศไทยกับเขตปลอดอากรของประเทศสิงคโปร์
- ตำแหน่งทางด้านกายภาพ / ภูมิศาสตร์
- ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน ได้แก่ ค่าขนส่งสินค้าทางทะเลจากประเทศต้นทางมายังประเทศปลายทาง ค่าเช่าพื้นที่และค่าใช้จ่ายในการให้บริการที่เกี่ยวข้องกับคลังสินค้า
- การอำนวยความสะดวกในส่วนของการดำเนินการพิธีการศุลกากร

2. ยกตัวอย่างกรณีศึกษาของบริษัทตัวอย่าง เพื่อทำการเปรียบเทียบความเหมาะสมของการเลือกใช้คลังสินค้าจากปัจจัยดังกล่าว

3. ขั้นตอนการวิจัย

การศึกษานี้เป็นการวิจัยเชิงคุณภาพ โดยการค้นคว้ารวบรวมข้อมูลทฤษฎีและข้อมูลปฐมภูมิที่เกี่ยวข้องกับ การวิเคราะห์ปัจจัยเบื้องต้น อีกทั้งได้ใช้วิธีการสัมภาษณ์เชิงลึกจากบริษัทผู้ให้บริการคลังสินค้าในเขตปลอดอากรของ ประเทศไทย ซึ่งมีความเข้าใจในการปฏิบัติงานและการประสานงานกับผู้ให้บริการคลังสินค้าในเขตปลอดอากรของประเทศไทย อีกทั้งยังมีความเข้าใจเกี่ยวกับเขตปลอดอากรของประเทศสิงคโปร์ เพื่อมาทำการวิเคราะห์และประเมินศักยภาพทางการ เชิงสัมพันธ์ทางประเทศสิงคโปร์ซึ่งมีขั้นตอนในการทำงานวิจัยดังต่อไปนี้

3.1 การเก็บรวบรวมข้อมูลเบื้องต้นจากปัจจัยที่ต้องการทำการวิเคราะห์

3.1.1 สิทธิประโยชน์ของเขตปลอดอากรในประเทศไทย

วิชัย มากวัฒน์สุข (2545) ได้อ้างอิงความหมาย "เขตปลอดอากร" หรือฟรีโซน (FreeZone) คือ เขตพื้นที่ ซึ่งอธิบดีกรมศุลกากรอนุมัติให้จัดตั้งขึ้น ตามมาตรา 97 ตรี แห่ง พ.ร.บ.ศุลกากร พ.ศ.2469 ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมตามมาตรา 8 แห่ง พ.ร.บ.ศุลกากร (ฉบับที่ 18) พ.ศ.2543 สำหรับการประกอบอุตสาหกรรม พาณิชยกรรมหรือกิจการอื่นที่เป็นประโยชน์ ปลอดอากร จะได้รับสิทธิประโยชน์ในการยกเว้นค่าภาษีอากรสำหรับของที่นำเข้าไปอยู่ในเขตพื้นที่ของเขตปลอดอากร เขตปลอดอากรจึงเปรียบเสมือนดินแดนต่างประเทศที่ปลอดจากภาษีอากรซึ่งอยู่ในประเทศไทย

3.1.2 สิทธิประโยชน์ของเขตปลอดอากรในประเทศสิงคโปร์

<http://www.customs.gov.sg> ได้กล่าวถึงการจัดตั้งพื้นที่ปลอดอากรของประเทศสิงคโปร์ได้เริ่มขึ้นเมื่อปี 1969 เป็นหนึ่งในแผนธุรกรรมขั้นแรกที่ทำอำนวยความสะดวกทางด้านการค้า พื้นที่ปลอดอากรจัดตั้งอยู่ในบริเวณท่าเรือ เพื่อช่วยลดขั้นตอนการดำเนินพิธีการ อีกทั้งยังมีความยืดหยุ่นในขั้นตอนการทำธุรกิจการค้าที่ราบรื่นขึ้นอีกด้วย เนื่องจาก พื้นที่ของประเทศสิงคโปร์ ทางรัฐบาลได้มีการประกาศให้เป็นพื้นที่ปลอดอากรอ้างอิงจาก <http://www.tradexchange.gov.sg/tradexchange/default.portal> อีกทั้งยังได้แต่งตั้งพระราชบัญญัติ หรืออำนาจในการปกครองรักษาและปฏิบัติ ในพื้นที่ปลอดอากรแก่ทบวงกรมของรัฐบาลหรือเอกชน โดยสินค้าที่นำเข้าไปจัดเก็บจะยกเว้นภาษีอากรรวมถึงสินค้า ที่นำเข้ามาเพื่อส่งออกไปยังต่างประเทศ สินค้าที่นำกลับเข้ามาใช้ภายในประเทศสิงคโปร์ต้องทำการเสียภาษีตามอัตรา ที่ทางกรมศุลกากรกำหนด

3.1.3 ลักษณะทางกายภาพทั่วไปของประเทศไทย

ความได้เปรียบในลักษณะที่ตั้งทำให้ไทยมีความได้เปรียบทางภูมิศาสตร์ทำให้เกิดศักยภาพความเป็น ศูนย์กลางในการขนส่งสินค้าในภูมิภาคนี้ จากลักษณะสำคัญสองประการ (1) ลักษณะที่ตั้งของประเทศในแนวตั้งขวาง เส้นทางการขนส่งสินค้าทางทะเลระหว่างกลุ่มประเทศสองฝั่งทวีปที่สำคัญ (2) ไทยเป็นประตูการขนส่งสินค้าเข้าและ ออกสู่ทะเลให้กับจีนตอนใต้และลาว โดยเฉพาะอย่างยิ่งประเทศในกลุ่มภูมิภาคอินโดจีน

3.1.4 ลักษณะทางกายภาพทั่วไปของประเทศสิงคโปร์

จากทำเลที่ตั้งที่เป็นจุดเชื่อมต่อกับภูมิภาคอื่นทางน้ำ ระหว่างมหาสมุทรอินเดียทางด้านทิศตะวันตก ทะเลจีนใต้ทางด้าน ทิศตะวันออก และตั้งอยู่ใจกลางของภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ อีกทั้งทางรัฐบาล สิงคโปร์ มีการวางแผนและพัฒนาประสิทธิภาพ ของท่าเรือสิงคโปร์อยู่ตลอดเวลา จนทำให้ในปัจจุบันนี้ท่าเรือสิงคโปร์ เป็นท่าเรือที่ทันสมัยและมีประสิทธิภาพในการปฏิบัติงานสูง ประกอบกับ เป็นทำเลที่ตั้งอยู่ในเส้นทางการค้าที่สำคัญ





3.1.5 ค่าใช้จ่ายในการปฏิบัติงานและค่าเช่าพื้นที่ภายในคลังสินค้าของเขตปลอดอากรในประเทศไทย และประเทศสิงคโปร์

เป็นการรวบรวมค่าใช้จ่ายของบริษัทตัวอย่างที่เกี่ยวข้องในการปฏิบัติงานและค่าเช่าพื้นที่ภายในคลังสินค้าของเขตปลอดอากรทั้งสองประเทศ เพื่อนำมาเปรียบเทียบวิเคราะห์และตัดสินใจเลือก

3.1.6 ค่าใช้จ่ายในการขนส่งสินค้าทางเรือจากประเทศผู้ผลิตสินค้าที่ประเทศเบลเยียม

เป็นการนำค่าขนส่งทางเรือที่เกี่ยวข้องทั้งหมดสำหรับการขนส่งสินค้าจากประเทศผู้ผลิตที่ประเทศเบลเยียมมายังประเทศสิงคโปร์ และจัดส่งมายังประเทศไทย ภายหลังจากได้รับคำสั่งซื้อหรือค่าขนส่งทางเรือจากประเทศเบลเยียมมายังท่าเรือแหลมฉบังประเทศไทยโดยตรง เพื่อทำการเปรียบเทียบต้นทุนค่าขนส่งสินค้า

3.1.7 ขั้นตอนและระบบในการดำเนินพิธีการศุลกากรของประเทศไทย

<http://www.customs.go.th> ได้แสดงขั้นตอนการดำเนินพิธีการศุลกากรด้วยระบบอิเล็กทรอนิกส์ของทางประเทศไทย ซึ่งแบ่งออกเป็น 2 ส่วนหลักๆ ได้แก่ กระบวนการดำเนินพิธีการนำเข้าสินค้าและกระบวนการดำเนินพิธีการส่งออกสินค้า

3.1.8 ขั้นตอนและระบบในการดำเนินพิธีการศุลกากรของประเทศสิงคโปร์

<http://www.customs.gov.sg> ได้แสดงขั้นตอนการดำเนินพิธีการศุลกากรด้วยระบบ TradeNet ซึ่งเป็นระบบกลาง มีความปลอดภัยและเชื่อมโยงกับทุกหน่วยงานในประเทศสิงคโปร์ ซึ่งแบ่งออกเป็น 3 ส่วนหลักๆ ได้แก่ ขั้นตอนการนำเข้าสินค้า ขั้นตอนการส่งออกสินค้า และขั้นตอนการถ่ายสินค้าจากยานพาหนะหนึ่งไปยังอีกพาหนะหนึ่ง

3.2 คำนวณและเปรียบเทียบค่าใช้จ่ายจากกรณีศึกษาในเรื่องของการขนส่งสินค้าทางเรือจากประเทศเบลเยียมไปยังประเทศสิงคโปร์ และขนส่งมาที่ประเทศไทย และการขนส่งสินค้าทางเรือจากประเทศเบลเยียมมายังประเทศไทยโดยตรง รวมถึงระยะเวลาของการขนส่งทั้ง 2 กรณี

กรณีที่ 1

นำเข้าสินค้าจากผู้ผลิตในประเทศเบลเยียม ซึ่งใช้เวลาขนส่งทางเรือประมาณ 28 วัน

ขนย้ายตู้สินค้าจากเรือ ณ ท่าเรือสิงคโปร์ ใช้เวลาประมาณ 1 วัน

ขนส่งตู้สินค้าและถ่ายสินค้าเพื่อจัดเก็บในคลังสินค้าที่ประเทศสิงคโปร์

รับคำสั่งซื้อจากประเทศไทย ในปริมาณสินค้า ในลักษณะของตู้คอนเทนเนอร์

ทำการจองระวางเรือและขนส่งตู้สินค้ากลับไปยังท่าเรือสิงคโปร์

ใช้เวลาขนส่งตู้สินค้าทางเรือมายังประเทศไทยประมาณ 3 วัน

ขนย้ายตู้สินค้าจากเรือ ณ ท่าเรือแหลมฉบัง และขนส่งมายังลานตู้ลาดกระบังประมาณ 2 วัน



ดำเนินงานในส่วนของการนำเข้าสินค้าและเสียภาษี ณ กรมศุลกากรประมาณ 3-6 วัน



ขนส่งตู้สินค้าและถ่ายสินค้าเพื่อทำการคัดแยกก่อนจัดส่งไปยังโรงงาน

รูปที่ 1 ขั้นตอนการนำเข้าสินค้าทำการจัดเก็บที่ประเทศสิงคโปร์ ก่อนที่จะทำการจัดส่งไปยังโรงงานผู้ผลิต



กรณีที่ 2

นำเข้าสินค้าจากผู้ผลิตในประเทศเบลเยียม ซึ่งใช้เวลาขนส่งทางเรือประมาณ 30 วัน



ขนย้ายตู้สินค้าจากเรือ ณ ท่าเรือแหลมฉบัง ใช้เวลาประมาณ 1 วัน



ทำการมัดลวดตู้สินค้า ณ กรมศุลกากรเขตแหลมฉบัง



ขนส่งตู้สินค้าและถ่ายสินค้าเพื่อจัดเก็บในคลังสินค้าเขตปลอดอากรของประเทศไทย



เมื่อได้รับคำสั่งซื้อภายในประเทศ สามารถนำสินค้าออกจากเขตปลอดอากรภายใน 2 วัน

รูปที่ 2 ขั้นตอนการนำเข้าสินค้ามาจัดเก็บที่ประเทศไทย ก่อนที่จะทำการจัดส่งไปยังโรงงานผู้ผลิต



3.3 การวิเคราะห์และทำการเปรียบเทียบปัจจัย

3.3.1 การวิเคราะห์ข้อมูลทางด้านสิทธิประโยชน์

ผู้ประกอบการเล็งเห็นถึงความแตกต่างทางด้านโครงสร้างพื้นฐานอื่นที่เกี่ยวข้องกับการตัดสินใจดังนี้

ก. การส่งเสริมการลงทุน

ประเทศไทย	ประเทศสิงคโปร์
ประเทศไทยไม่มีนโยบายในการให้เงินสนับสนุน รวมถึงสิ่งอำนวยความสะดวกและนโยบายต่างๆ ไม่ค่อยดึงดูดนักลงทุนมากเท่ากับประเทศสิงคโปร์	■ การลงทุนทำธุรกิจทางด้านโลจิสติกส์ทางรัฐบาลสิงคโปร์จะมีเงินกองทุนไว้สนับสนุนครึ่งหนึ่ง ■ ลดอัตราดอกเบี้ยเงินกู้หรือการให้เงินกู้ฟรีโดยไม่เสียดอกเบี้ย ■ สามารถต่อรองระยะเวลาในการส่งคืนแต่ต้องอยู่ในขอบเขตที่ทางรัฐบาลยินยอม ■ มีเงินสนับสนุนในการลงทุนทางด้านซอฟต์แวร์และฮาร์ดแวร์ครึ่งหนึ่งให้กับทางผู้ประกอบการ ■ ให้สิทธิในเรื่องของการผ่อนผันทางด้านการเสียภาษีส่วนบุคคล

ข. สิ่งอำนวยความสะดวกและปัจจัยภายนอกอื่นๆ

ประเทศไทย	ประเทศสิงคโปร์
ประเทศไทยไม่มีปัจจัยอื่นที่ช่วยส่งเสริมหรือจูงใจให้ผู้ประกอบการเข้ามาลงทุน	■ มีพื้นที่รองรับทางด้านการจัดงานแสดงสินค้าที่ขนาดใหญ่ ■ มีขั้นตอนในการเริ่มต้นธุรกิจที่ไม่ยุ่งยากหรือซับซ้อน ■ มีนโยบายที่เป็นรูปธรรมและแผนพัฒนาในระยะยาว ■ นักลงทุนมีความเชื่อมั่นในเสถียรภาพของประเทศ

3.3.2 การวิเคราะห์ข้อมูลทางด้านกายภาพ / ภูมิศาสตร์

ก. ข้อมูลทางกายภาพ / ภูมิศาสตร์ทั่วไป

ประเทศไทย	ประเทศสิงคโปร์
■ ประเทศไทยจะได้เปรียบในเรื่องของปริมาณพื้นที่ ■ ตั้งอยู่ในพื้นที่ที่เป็นศูนย์กลางของประเทศในแถบเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ■ เสียเปรียบในเรื่องของการขนส่งสินค้าทางเรือ	■ เป็นเมืองท่า อีกทั้งยังมีศักยภาพในการรองรับเรือขนาดใหญ่ ■ ได้เปรียบในเรื่องของการขนส่งสินค้าทางเรือไปยังประเทศและภูมิภาคต่างๆ ได้มากกว่า



ข. นโยบายในการพัฒนาประเทศ

ประเทศไทย	ประเทศสิงคโปร์
■ ไม่มีความชัดเจนในเรื่องของนโยบายในระยะยาว ■ นโยบายและความร่วมมือทางเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้านไม่มีความชัดเจน และมีการปรับเปลี่ยนอยู่เสมอ	■ ประเทศสิงคโปร์มีทัศนคติในการพัฒนาประเทศที่โดดเด่น นโยบายในการพัฒนาประเทศจะมีแนวทางไปในทิศทางเดียวกัน

3.3.3 การวิเคราะห์ข้อมูลทางด้านค่าใช้จ่ายในการปฏิบัติงาน

ก. ค่าใช้จ่ายในการปฏิบัติงาน

ประเทศไทย	ประเทศสิงคโปร์
■ ค่าใช้จ่ายทางด้านการจัดเก็บสินค้าและการบริหารงานที่เกี่ยวกับคลังสินค้าจะมีต้นทุนสูงกว่า ■ ค่าจ้างทางด้านบุคลากรของประเทศไทยจะมีอัตราน้อยกว่าประเทศสิงคโปร์ประมาณ 3 เท่า ■ ได้เปรียบทางด้านจำนวนคนและอัตราค่าจ้างแรงงาน	■ ค่าใช้จ่ายในการปฏิบัติงานไม่ว่าจะเป็นค่าใช้จ่ายทางด้านการจัดเก็บสินค้า การบริหารงานที่เกี่ยวกับคลังสินค้าและสินค้าคงคลัง รวมถึงการจ้างงานจะมีต้นทุนที่สูงกว่า

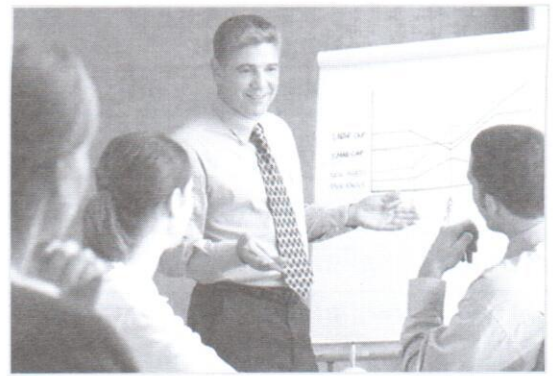
ข. ประสิทธิภาพในการปฏิบัติงาน

ประเทศไทย	ประเทศสิงคโปร์
■ ยังขาดการพัฒนาและจัดอบรมบุคลากรในเรื่องของประสิทธิภาพในการปฏิบัติงานให้มากขึ้น	■ บุคลากรมีความเข้าใจ มาตรฐานและประสิทธิภาพในการปฏิบัติงานมากกว่า

3.3.4 การวิเคราะห์ข้อมูลทางด้านขั้นตอนและระบบในการดำเนินพิธีการศุลกากร

ก. ประสิทธิภาพในการดำเนินพิธีการศุลกากร

ประเทศไทย	ประเทศสิงคโปร์
■ ในการปฏิบัติงานจริงนั้น ขั้นตอนการทำงานไม่เป็นไปตามระยะเวลา ■ ทัศนคติทางด้านการให้บริการของเจ้าหน้าที่และความล่าช้าจากการทำงานด้วยระบบราชการ ■ ไม่มีความชัดเจนในเรื่องของการตีความทางด้านหลักการ กฎเกณฑ์ และประกาศต่างๆ ■ เกิดทัศนคติที่ไม่ตรงกันระหว่างเจ้าหน้าที่กรมศุลกากรและผู้ประกอบการหรือแม้กระทั่งเจ้าหน้าที่กรมศุลกากรด้วยกัน	■ มีขั้นตอนการทำงานที่ชัดเจนและระยะเวลาในการดำเนินพิธีการนั้น แทบจะไม่มี ความล่าช้าเกิดขึ้น ■ เจ้าหน้าที่กรมศุลกากรที่รับผิดชอบทางด้านพิธีการศุลกากรนั้นมีความเข้าใจไปในทิศทางเดียวกัน



ข. ประสิทธิภาพในการปฏิบัติงาน

ประเทศไทย	ประเทศสิงคโปร์
■ ไม่มีการตรวจสอบมาตรฐานในการปฏิบัติงาน ■ ขาดการพัฒนาและจัดอบรมต่อผู้ปฏิบัติงาน ■ ขาดการตรวจสอบมาตรฐานและประสิทธิภาพการทำงานของเครื่องมือหรืออุปกรณ์ ■ ขาดเครื่องมือและอุปกรณ์ที่ทันสมัย	■ มีมาตรฐานในการปฏิบัติงาน ณ ท่าเรือที่มีประสิทธิภาพ มีการทำงานที่เป็นระบบและการนำเครื่องมือหรืออุปกรณ์ต่างๆ ที่ทันสมัย

ค. การตีความทางด้านการพิกัดศุลกากร

ประเทศไทย	ประเทศสิงคโปร์
■ เจ้าหน้าที่กรมศุลกากรแต่ละจุด เกิดความสับสนด้านการตีความพิกัดที่ต่างกัน	■ มีความชัดเจนในเรื่องของการตีความทางด้านการพิกัดภาษีของสินค้า

ง. ระบบเทคโนโลยี

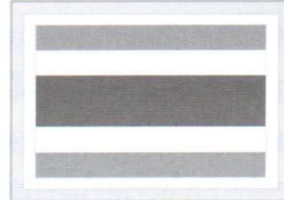
ประเทศไทย	ประเทศสิงคโปร์
■ ไม่สามารถเชื่อมโยงกับทุกหน่วยงานหรือองค์กรที่เกี่ยวข้องในการทำงานภายในประเทศ ■ ยังไม่สามารถเชื่อมโยงข้อมูลกับทางประเทศเพื่อนบ้านได้	■ มีการเชื่อมโยงด้วยกันทุกหน่วยงาน ■ สามารถเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้านอย่างมาเลเซียได้

3.3.5 การวิเคราะห์ข้อมูลจากกรณีศึกษา : การคำนวณค่าใช้จ่ายในการขนส่งสินค้าทางเรือและระยะเวลาที่ใช้ จากกรณีศึกษาระหว่างการขนส่งสินค้าจากผู้ผลิตที่ประเทศเบลเยียม ทำการจัดเก็บสินค้าที่ประเทศสิงคโปร์และขนส่งสินค้ามายังประเทศไทย กับการขนส่งสินค้าจากผู้ผลิตที่ประเทศเบลเยียมและขนส่งสินค้ามาจัดเก็บยังประเทศไทยโดยตรง

การคำนวณเปรียบเทียบค่าใช้จ่ายและระยะเวลาจากกรณีศึกษา โดยอ้างอิงการขนส่งสินค้า 1 ตู้ 40 ฟุต คอนเทนเนอร์ ซึ่งสามารถบรรจุสินค้าได้ 40 พาเลทเมื่อนำมาคำนวณปริมาตรจะเท่ากับ 53.24 ลูกบาศก์เมตร (ขนาดพาเลท เท่ากับ 1.1x1.1x1.1 เมตร) และมีระยะเวลาในการจัดเก็บไม่น้อยกว่า 15 วัน สามารถสรุปค่าใช้จ่ายและระยะเวลาจากขั้นตอนในการดำเนินงานได้ดังต่อไปนี้

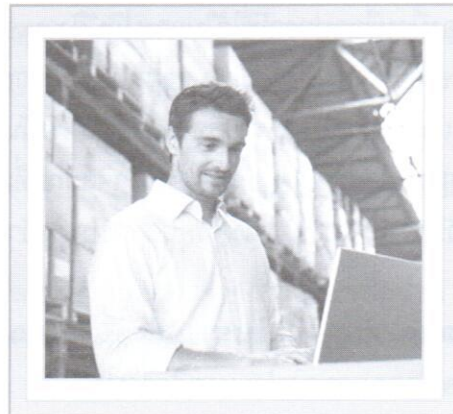
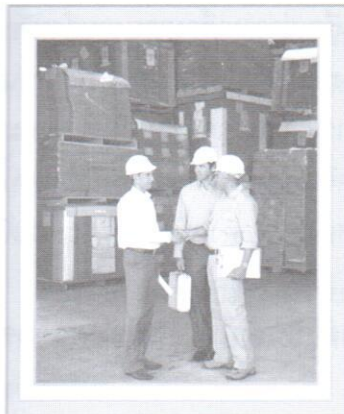
ประเทศไทย

1. นำเข้าสินค้าจากผู้ผลิตในประเทศเบลเยียมมายังประเทศไทยโดยตรง



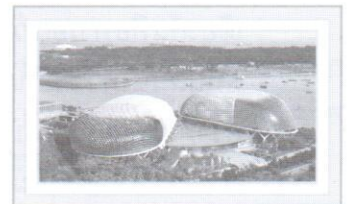
2. ค่าใช้จ่ายในการขนถ่ายและจัดเก็บสินค้าในคลังสินค้าปลอดอากรของประเทศไทยมีรายละเอียดดังนี้ การจัดเก็บสินค้า ค่าแรงงานสำหรับการลง-ขึ้นสินค้า ค่าบริการสำหรับการจัดเรียงสินค้าเข้า-ออกคลังสินค้า และค่าบริการสำหรับการหีบและทำการบรรจุใหม่

3. ดำเนินพิธีการศุลกากร ณ เขตปลอดอากรและทำการขนส่งสินค้าไปยังโรงงานผู้ผลิตกระจกรยนต์ตามคำสั่งซื้อ ซึ่งมีค่าใช้จ่ายโดยรวมประมาณ 158,968.69 บาท และมีระยะเวลาจากขั้นตอนดังกล่าวประมาณ 48 วัน



ประเทศสิงคโปร์

1. นำเข้าสินค้าจากผู้ผลิตในประเทศเบลเยียมและทำการขนย้ายไปยังคลังสินค้า ณ ประเทศสิงคโปร์



2. ค่าใช้จ่ายในการขนถ่ายและจัดเก็บสินค้าในคลังสินค้าปลอดอากรของประเทศไทยมีรายละเอียดดังนี้ การจัดเก็บสินค้า ค่าบริการสำหรับการจัดเรียงสินค้าเข้า-ออกคลังสินค้า ค่าบริการจากคำสั่งซื้อ ค่าบริการส่งสินค้า การบริการจากการหีบสินค้า การบรรจุหีบห่อ และค่าบริการสำหรับการนำสินค้าออก

3. ขนส่งสินค้าจากคลังสินค้า ณ ประเทศสิงคโปร์มายังท่าเรือประเทศไทยหลังจากได้รับคำสั่งซื้อ

4. เคลื่อนย้ายตู้สินค้าจากท่าเรือแหลมฉบังมายังลานตู้ลาดกระบัง รวมถึงการดำเนินพิธีการศุลกากร การขนถ่ายสินค้า และทำการคัดแยกสินค้า ณ คลังสินค้าทั่วไปในประเทศไทย

5. ทำการขนส่งสินค้าไปยังโรงงานผู้ผลิตกระจกรยนต์ตามคำสั่งซื้อ ซึ่งมีค่าใช้จ่ายโดยรวมประมาณ 209,873.07 บาท และมีระยะเวลาจากขั้นตอนดังกล่าวประมาณ 54-57 วัน

จากข้อมูลดังกล่าว จะเห็นว่าประเทศสิงคโปร์มีองค์ประกอบของค่าใช้จ่ายภายในคลังสินค้ามากกว่ามูลค่ารวม โดยประมาณของค่าใช้จ่ายที่สูงกว่าประเทศไทยถึง 50,904.38 บาท และระยะเวลาในการดำเนินงานที่มากกว่าประมาณ 6-9 วัน นอกจากนี้ค่าใช้จ่ายปลีกย่อยในคลังสินค้าและจัดเก็บสินค้าภายในประเทศไทยโดยผู้ให้บริการทางด้านโลจิสติกส์นั้น ยังช่วยลดต้นทุนทางการสั่งซื้อสินค้าและการให้บริการลูกค้าได้ เนื่องจากบริษัทตัวอย่างสามารถติดต่อประสานงานภายในประเทศไทยและสามารถจัดส่งสินค้าให้ลูกค้าได้อย่างทันท่วงทีหลังจากได้รับคำสั่งซื้อ ซึ่งก่อนหน้านี้จำเป็นต้องรอสินค้าที่ขนส่งจากคลังสินค้าในเขตปลอดอากรของประเทศสิงคโปร์

เนื่องจากการเปรียบเทียบค่าใช้จ่ายเบื้องต้นนั้น เป็นการยกตัวอย่างกรณีศึกษาที่ผู้ประกอบการต้องการย้ายคลังสินค้าสำหรับจัดเก็บสินค้าเพียงบางส่วนเท่านั้น เพื่อต้องการทราบถึงความแตกต่างของค่าใช้จ่ายทางด้านโลจิสติกส์ที่เกี่ยวข้องซึ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ ระยะเวลาในการดำเนินงานจากการย้ายสถานที่จัดเก็บสินค้าเพียงบางส่วนและเพื่อสร้างความพึงพอใจให้กับลูกค้า ในเรื่องของเวลาการจัดส่งสินค้าให้มากยิ่งขึ้น หากผู้ประกอบการรายอื่นที่มีความสนใจต้องการเปรียบเทียบค่าใช้จ่ายเพื่อวิเคราะห์หาจุดคุ้มทุน สำหรับการย้ายคลังสินค้าจากประเทศสิงคโปร์มายังประเทศไทยนั้น จำเป็นต้องมีการเปรียบเทียบต้นทุนทางด้านโลจิสติกส์ที่เกี่ยวข้องทั้งหมด โดยเฉพาะการเปรียบเทียบค่าใช้จ่ายในส่วนของคลังสินค้าที่ทางผู้ประกอบการแต่ละรายจำเป็นต้องศึกษาถึงความเหมาะสมของธุรกิจว่าจะสร้างคลังสินค้าเองหรือเช่าพื้นที่บางส่วน การบริหารงานเองหรือการว่าจ้างผู้อื่นที่มีความเชี่ยวชาญ นอกจากนี้ยังมีค่าใช้จ่ายปลีกย่อยที่เกี่ยวข้องอีกเช่น การลงทุนซื้อเครื่องมือหรืออุปกรณ์ที่ใช้ในการปฏิบัติงานเองหรือเช่ารายเดือน คนงานสำหรับการขนถ่ายสินค้า โดยว่าจ้างเป็นรายเดือน หรือรายชั่วโมง ซึ่งต้องแยกออกเป็นค่าใช้จ่ายคงที่และค่าใช้จ่ายผันแปร จากนั้นนำมาคำนวณสัดส่วนอัตราการใช้งานที่เกิดขึ้นว่าเหมาะสมหรือไม่เป็นต้น ดังนั้นการคำนวณจุดคุ้มทุนที่เหมาะสมจึงเป็นสิ่งสำคัญที่ผู้ประกอบการต้องตระหนักถึงค่าใช้จ่ายโดยรวมทางด้านโลจิสติกส์ที่เกิดขึ้นทั้งหมดได้ จากกรณีศึกษาครั้งนี้จึงไม่สามารถยกเป็นตัวอย่างในการอธิบายวิธีการคำนวณหาจุดคุ้มทุนสำหรับการย้ายคลังสินค้าทั้งหมดที่เหมาะสมได้

3.4 สรุปผลของการศึกษาข้อมูลและศักยภาพในการแข่งขันระหว่างคลังสินค้าในเขตปลอดอากรของประเทศไทยและคลังสินค้าในเขตปลอดอากรของประเทศสิงคโปร์

3.4.1 สรุปผลการศึกษาด้านสิทธิประโยชน์

จากข้อมูลเบื้องต้นทางด้านสิทธิประโยชน์ในเขตปลอดอากรของทั้งสองประเทศ ต่างมุ่งไปในทิศทางเดียวกัน คือ การยกเว้นอัตราภาษีอากร แต่ผู้ประกอบการเล็งเห็นถึงสิ่งที่แตกต่างซึ่งทางประเทศสิงคโปร์ได้ให้การสนับสนุนไม่ว่าจะในเรื่องของการส่งเสริมการลงทุน เทคโนโลยี อัตราภาษีทางการค้าและบุคคลซึ่งอำนวยความสะดวกรวมถึงปัจจัยภายนอกต่างๆ ที่อาจจะมีความกระทบต่อการดำเนินธุรกิจในระยะยาว

3.4.2 สรุปผลการศึกษาด้านกายภาพ / ภูมิศาสตร์

ประเทศไทยมีความได้เปรียบจากพรมแดนที่เชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้านโดยรอบ ทั้งประเทศลาว พม่า กัมพูชาและมาเลเซีย อีกทั้งสามารถเชื่อมโยงไปยังประเทศเวียดนามและจีนตอนใต้ นอกจากนี้ยังมีความได้เปรียบในเรื่องของการขยายพื้นที่ แต่ประเทศสิงคโปร์นั้นอาศัยความได้เปรียบจากที่ตั้งที่อยู่บนเส้นทางการขนส่งทางทะเล และเป็นประเทศที่มีปริมาณการค้าระหว่างประเทศสูงที่สุด นอกจากนี้ประเทศสิงคโปร์เองยังให้ความสำคัญกับการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ซึ่งสอดคล้องกับนโยบายในการพัฒนาประเทศ



3.4.3 สรุปผลการศึกษาทางด้านค่าใช้จ่ายและการให้บริการภายในคลังสินค้า

จากการรวบรวมข้อมูลทางด้านค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้องภายในคลังสินค้าและการให้บริการภายในคลังสินค้านั้น จะเห็นได้ว่าประเทศไทยมีค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้องในการปฏิบัติงานและค่าเช่าพื้นที่ภายในคลังสินค้าที่ถูกกว่าและมีรายละเอียดน้อยกว่าประเทศสิงคโปร์อย่างไรก็ตามทางผู้ประกอบการย่อมคำนึงถึงประสิทธิภาพและมาตรฐานในการให้บริการภายในคลังสินค้าด้วย

3.4.4. สรุปผลการศึกษาทางด้านขั้นตอนและระบบในการดำเนินพิธีการของกรมศุลกากร

จากข้อมูลที่ได้รับรวบรวมและศึกษานั้น ประเทศไทยมีขั้นตอนการดำเนินพิธีการมากและซับซ้อนกว่าทางประเทศสิงคโปร์ ทำให้เสียเปรียบในเรื่องของการลดระยะเวลาทางด้านโลจิสติกส์ อีกทั้งจำเป็นต้องมีการพัฒนาในเรื่องของบุคลากร กฎระเบียบและขั้นตอนการดำเนินงาน ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศต่างๆ ที่เชื่อมโยงข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับทางกรมศุลกากร รวมถึงความเข้าใจและมาตรฐานในการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่กรมศุลกากรที่ควรจะต้องดำเนินไปทิศทางเดียวกัน

3.4.5 สรุปผลการศึกษาจากกรณีตัวอย่างของการจัดเก็บสินค้า ณ ประเทศสิงคโปร์หรือในประเทศไทย จากการคำนวณและเปรียบเทียบจากกรณีศึกษา ประเทศไทยมีมูลค่าของค่าใช้จ่ายในการขนถ่ายและการจัดเก็บสินค้าที่เกิดขึ้นน้อยกว่าประเทศสิงคโปร์ถึง 50,904.38 บาทต่อ 1 ตู้ 40 ฟุตคอนเทนเนอร์ (RF) รวมถึงมีระยะเวลาทางด้านขั้นตอนการขนส่งและการดำเนินงานที่สั้นกว่า การขนส่งสินค้าไปจัดเก็บที่ประเทศสิงคโปร์ก่อนที่จะมีคำสั่งซื้อในประเทศไทยหรือประเทศเพื่อนบ้านถึง 6-9 วัน

4. ข้อเสนอแนะจากงานวิจัย

นอกจากนั้นทางผู้วิจัยได้สรุปข้อเสนอแนะจากงานวิจัย เพื่อนำมาเสนอแก่ผู้ที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงานและการตัดสินใจสำหรับการให้บริการคลังสินค้าในเขตปลอดอากรของประเทศไทยหรือประเทศสิงคโปร์ ซึ่งมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

- การส่งเสริมแผนพัฒนาและยุทธศาสตร์ในการพัฒนาประเทศ และการลงทุนทางการค้าเพื่อเป็นการสร้างความเชื่อมั่นให้กับผู้ประกอบการและผู้ลงทุนทั้งในประเทศและต่างประเทศ ให้เข้ามาลงทุนในประเทศไทย อีกทั้งเป็นการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศอีกทาง
- การพัฒนาการขนส่งสินค้าทางน้ำ เนื่องจากการค้าระหว่างประเทศใช้บริการการขนส่งสินค้าทางน้ำเป็นหลัก ดังนั้นการส่งเสริมและพัฒนาท่าเรือน้ำลึกที่แหลมฉบัง จะก่อให้เกิดความสำคัญต่อการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศ รวมถึงการพัฒนาโครงข่ายควบคู่ไปกับการเชื่อมต่อทางถนนและทางราง
- การพัฒนาระบบสารสนเทศที่เกี่ยวข้องกับทางกรมศุลกากรไทย เพื่อเป็นการลดขั้นตอนของการทำงานที่เกี่ยวข้องกับทางกรมศุลกากรและลดต้นทุนทางด้านโลจิสติกส์ ก่อให้เกิดความสะดวกและรวดเร็วในการตอบรับของข้อมูล อีกทั้งเป็นการเพิ่มศักยภาพและมาตรฐานในการปฏิบัติงานของระบบโลจิสติกส์
- การส่งเสริมและพัฒนาระบบสารสนเทศร่วมกับทางประเทศเพื่อนบ้าน เพื่ออำนวยความสะดวกทางด้าน การขนส่งสินค้าผ่านแดน การดำเนินพิธีการทางด้านศุลกากร เป็นการลดขั้นตอน และระยะเวลาในการทำงาน หลีกเลี่ยงความผิดพลาดจากการบันทึกข้อมูลหลายครั้งรวมถึงการเพิ่มความรวดเร็วและประสิทธิภาพในการปฏิบัติงานมากยิ่งขึ้น
- การพัฒนาขั้นตอนและระบบในการดำเนินพิธีการศุลกากรรวมถึงการทบทวนและรวบรวมหลักเกณฑ์และข้อบังคับต่างๆ ของทางกรมศุลกากร เพื่อให้เกิดความชัดเจนและมีความเข้าใจที่ตรงกันลดความผิดพลาดจากการดำเนินงาน อีกทั้งทำให้กรมศุลกากรมีศักยภาพ และมาตรฐานในการปฏิบัติงานมากขึ้น



เอกสารอ้างอิง

- [1] วิชัย มากวัฒนสุข. 2545. คู่มือศุลกากรฉบับพิเศษ. พิมพ์ครั้งที่ 1. กรุงเทพมหานคร: บริษัท สามเจริญพาณิชย์ จำกัด.
- [2] กรมศุลกากร. <http://www.customs.go.th>. กรุงเทพมหานคร: กรมศุลกากร, 2551.
- [3] สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ สำนักวิเคราะห์โครงการลงทุนภาครัฐ. ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย. <http://www.nesdb.go.th>. กรุงเทพมหานคร: สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, 2548.
- [4] Singapore Customs. <http://www.customs.gov.sg>. Singapore, 2008.
- [5] Government of Singapore. <http://www.tradexchange.gov.sg/tradexchange/default.portal>. Singapore, 2008.