



การตรวจสอบความปลอดภัยของตู้สินค้าที่ขนส่งทางทะเลของประเทศไทย Thailand Safety Inspection of the Cargo Container in Maritime Transportation

สุนันทา เจริญปัญญาธิง

นักวิจัยชำนาญการ สถาบันการขนส่ง จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

บทคัดย่อ

สหรัฐอเมริกา นับเป็นคู่ค้าที่สำคัญของประเทศไทย นับตั้งแต่เหตุการณ์ 9/11 ในปี พ.ศ. 2544 สหรัฐอเมริกาได้ประกาศใช้มาตรการป้องกันการก่อการร้ายที่เกี่ยวกับตู้สินค้าที่ขนส่งทางทะเล ได้แก่ มาตรการความปลอดภัยของตู้สินค้า (CSI) มาตรการ 24 Hours Rule มาตรการความร่วมมือทางการค้าผ่านศุลกากรเพื่อต่อการก่อการร้าย (C-TPAT) มาตรการเหล่านี้ครอบคลุมทั้งห่วงโซ่อุปทาน (supply chain security) ตั้งแต่การผลิตสินค้า การขนส่งสินค้า จนถึงผู้บริโภคในสหรัฐอเมริกา มาตรการเหล่านี้ทำให้ การขนส่งสินค้าทางทะเลของไทยต้องปรับตัวอย่างมากต่อการกำหนดมาตรการและวิธีการตรวจสอบตู้สินค้าที่เข้า/ออกจากประเทศ เพื่อเป็นการสร้างความเชื่อมั่นในความปลอดภัยของตู้สินค้าที่ขนส่งจากประเทศไทยไปยังนานาประเทศ

คำสำคัญ: การขนส่งทางทะเล, การตรวจสอบตู้สินค้า

ABSTRACT

The United States is a major trading partner of Thailand. Since the events of 9/11 in 2544, United States has adopted measures to prevent terrorism on cargo container in the maritime transport cargo such as Container Security Measures (CSI), 24 Hours Rule and Customs – Trade Partnership Against Terrorism (C-TPAT). These measures cover the entire supply chain security from the production and transportation reaches to the consumers in the United States. These measures make that the maritime transportation of Thailand adapts the measures and how to inspect cargo container in/out of the country in order to build confidence in the cargo safety from Thailand to another countries.

Key Words: Sea Transportation, Container Inspection

1. ความนำ

นับจากเหตุการณ์เมื่อวันที่ 11 กันยายน พ.ศ.2544 (2001) หรือเหตุการณ์ 9/11 สหรัฐอเมริกาได้ประกาศใช้มาตรการป้องกันการก่อการร้ายที่เกี่ยวกับตู้สินค้าที่ขนส่งทางทะเลของประเทศต่าง ๆ ทั่วโลกก่อนที่ตู้สินค้านั้นจะเข้าสู่ประเทศสหรัฐอเมริกา หลายมาตรการ เช่น มาตรการความปลอดภัยของตู้สินค้า (Container Security Initiative: CSI) มาตรการ 24 Hour Rule มาตรการความร่วมมือทางการค้าผ่านศุลกากรเพื่อต่อต้านการก่อการร้าย (Customs – Trade Partnership Against Terrorism: C –TPAT) เพื่อป้องกันการก่อการร้ายครอบคลุมทั้งห่วงโซ่อุปทาน ตั้งแต่การผลิต

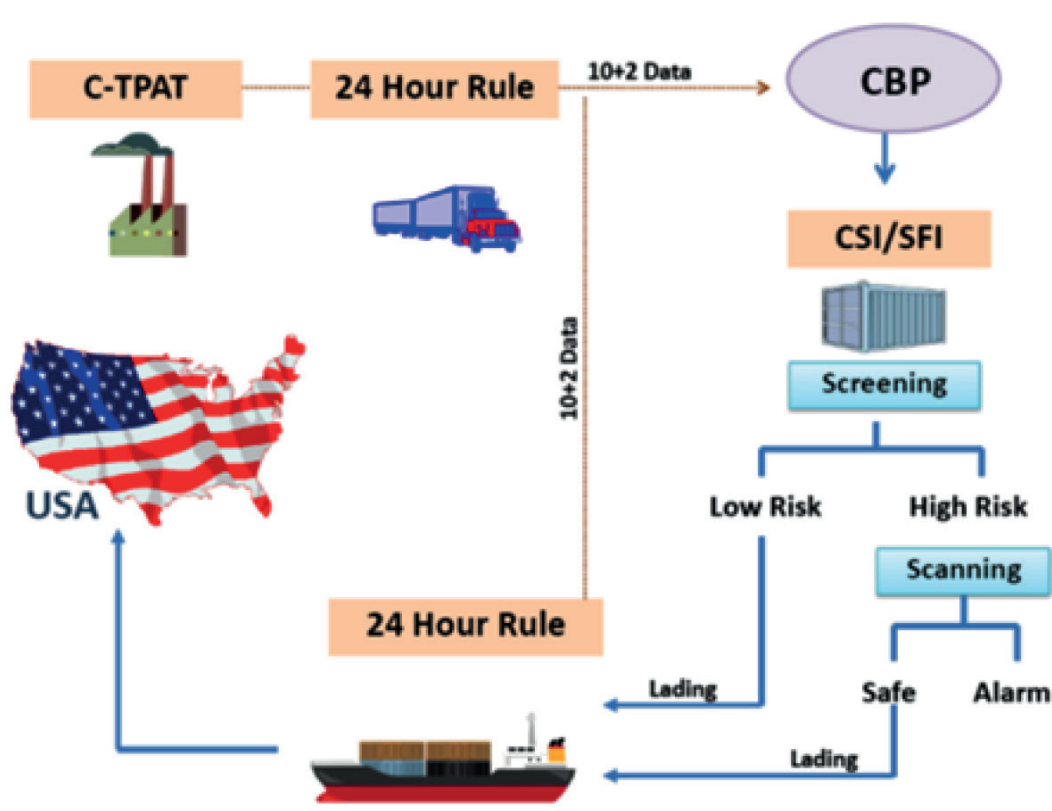
การขนส่ง จนถึงผู้บริโภคสินค้าในสหรัฐอเมริกา และได้กำหนดให้ประเทศต่าง ๆ ที่เป็นประเทศคู่ค้าใช้มาตรการเหล่านี้ด้วย ซึ่งรวมถึงประเทศไทย การปฏิบัติตามมาตรการดังกล่าว มีผลกระทบต่อผู้ส่งสินค้า และผู้ประกอบการขนส่งทางทะเลในเรื่องขั้นตอนการขนส่งที่มีความซับซ้อนมากขึ้น ค่าใช้จ่ายที่ส่งผลกระทบต่อต้นทุนในการขนส่งสินค้าสูงขึ้น

บทความนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อนำเสนอมาตรการป้องกันการก่อการร้ายที่มาจากผู้ส่งสินค้าที่ส่งไปยังประเทศสหรัฐอเมริกา ประเทศไทยกับการตรวจสอบผู้ส่งสินค้า ผลของการใช้มาตรการการตรวจสอบผู้ส่งสินค้าของประเทศไทย เนื้อหาบทความประกอบด้วยบททบทวนเอกสารมาตรการที่เกี่ยวข้องทั้งไทยและต่างประเทศ การสัมภาษณ์เชิงลึกหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางทะเล ทั้งหน่วยงานภาครัฐและเอกชน ได้แก่ กรมศุลกากร ท่าเรือ ผู้ส่งสินค้าออกทางเรือ และผู้ขนส่งทางเรือ เพื่อนำมาประมวลให้เห็นถึงความสำคัญของมาตรการป้องกันการก่อการร้ายที่มาจากผู้ส่งสินค้าวิเคราะห์ให้เห็นถึงสถานการณ์การป้องกันการก่อการร้ายในการขนส่งทางทะเลของประเทศไทย การประเมินผลของการใช้มาตรการตรวจสอบผู้ส่งสินค้า ตลอดจนนำมาสู่บทสรุปและข้อเสนอแนะของหน่วยงานทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางทะเลของไทย

2. การทบทวนเอกสารที่เกี่ยวข้อง

2.1 มาตรการป้องกันการก่อการร้ายในการขนส่งสินค้าทางทะเล

มาตรการป้องกันการก่อการร้ายที่ถูกกำหนดขึ้นเพื่อใช้ในการตรวจสอบสินค้าผู้ ที่ขนส่งทางทะเลมีหลายมาตรการดังนี้



รูปที่ 1 มาตรการป้องกันการก่อการร้ายของประเทศสหรัฐอเมริกา



ก. มาตรการความปลอดภัยตู้สินค้า (Container Security Initiative : CSI)

นับตั้งแต่เริ่มใช้มาตรการ CSI ในปีพ.ศ.2545 จนถึงปีพ.ศ.2550 มีท่าเรือเข้าร่วมมาตรการ CSI ทั้งสิ้นจำนวน 58 ท่า คิดเป็นร้อยละ 86 ของปริมาณการขนส่งตู้สินค้ามายังสหรัฐอเมริกาทั้งหมด ท่าเรือที่เข้าร่วมมาตรการนี้ ส่วนใหญ่อยู่ในยุโรป และเอเชีย จำนวน 23 ท่า และ 20 ท่า ตามลำดับที่เหลือเป็นท่าเรือในอเมริกาและแคริบเบียน 13 ท่า และท่าเรือในแอฟริกา 2 ท่า

การดำเนินการของแผนงาน CSI แบ่งออกเป็น 4 ส่วน คือ

1. การใช้ข้อมูลการข่าวและระบบคอมพิวเตอร์ ในการระบุและชี้เป้าหมายตู้คอนเทนเนอร์ที่มีความเสี่ยง
2. ตรวจสอบตู้คอนเทนเนอร์ที่มีความเสี่ยงสูงก่อนที่จะเข้าสู่ท่าเรือสหรัฐอเมริกา
3. ใช้เทคโนโลยีเพื่อให้เกิดความรวดเร็วในการตรวจตู้คอนเทนเนอร์ที่มีความเสี่ยงสูง
4. พัฒนาและส่งเสริมการใช้ตู้คอนเทนเนอร์ที่ทันสมัย และสามารถตรวจสอบติดตามได้

CSI เป็นวิธีการตรวจสอบตู้สินค้าที่มีความเสี่ยงสูงโดยการใช้เครื่อง X-Ray ในการตรวจสอบสินค้า และได้นำมาสู่การพัฒนามาตรการ Secure Freight Initiative (SFI) หรือโครงการนำร่องเพื่อทดสอบระบบการสแกนตู้สินค้า เพื่อทดสอบความเป็นไปได้ของการสแกนตู้สินค้า 100% ณ ท่าเรือต่างประเทศก่อน ที่จะเดินทางจากท่าเรือต่าง ๆ มายังสหรัฐอเมริกา เป็นการยกระดับมาตรการด้านความปลอดภัยเกี่ยวกับตู้สินค้าที่มีอยู่แล้ว ผลจากการศึกษาพบว่า ความเป็นไปได้ที่จะใช้มาตรการ 100% สแกนให้สำเร็จนั้น ไม่อาจรับรองผลได้ ขั้นตอนของการสแกนตู้สินค้าที่ท่าเรือ ประสบปัญหาหลายประการ ได้แก่ ข้อกังวลเรื่องความปลอดภัย ปัญหาด้านโลจิสติกส์ในการเคลื่อนย้ายตู้สินค้าจากรถไฟ ขนถ่ายลงเรือ ตลอดจนปัญหาเครื่องมือในการสแกนเสีย และคุณภาพของภาพที่สแกนได้นั้นไม่ชัดเจน ทำให้สหรัฐอเมริกา ประกาศขยายกำหนดเวลาบังคับใช้กฎหมาย ว่าด้วยการเอกซเรย์หรือการตรวจสอบตู้คอนเทนเนอร์ทางทะเล ณ ท่าเรือ ในต่างประเทศทั้งหมดก่อนบรรทุกลงเรือเพื่อมุ่งเข้าสู่เมืองท่าในสหรัฐฯ หรือที่เรียกว่า “U.S. 100% Scanning Legislation” ออกไปครั้งละ 2 ปี จากเดิมในเดือนกรกฎาคม พ.ศ. 2555 (ค.ศ.2012) เป็น พ.ศ. 2557(ค.ศ.2014) และ พ.ศ.2559 (ค.ศ. 2016) แทน ในขณะที่กลุ่มสมาคมด้านการค้าภายในประเทศสหรัฐอเมริกา จำนวน 70 สมาคม ได้ร่วมกันออกมาเรียกร้องยังกระทรวงความมั่นคงแห่งมาตุภูมิ ให้ยกเลิกมาตรการที่จะให้มีการสแกนตู้สินค้าขาเข้า 100% แทนที่จะขยายระยะเวลาบังคับใช้ออกไปครั้งละ 2 ปี ด้วยให้ความเห็นว่ามาตรการดังกล่าวไม่สอดคล้องกับความเป็นจริงในระบบซัพพลายเชน ในขณะที่มาตรการตรวจสอบเฉพาะตู้สินค้าที่มีความเสี่ยง โดยใช้หลักการบริหารความเสี่ยงนั้น ได้รับการยอมรับว่ามีประสิทธิภาพที่ดี และเป็นวิธีการที่ได้รับการยอมรับจากประเทศคู่ค้าแล้ว นอกจากนี้ ความต้องการที่จะให้มีการสแกนตู้สินค้าที่เข้ามายังประเทศสหรัฐอเมริกาแบบ 100% ทำให้เกิดต้นทุนที่สูงมาก และเป็นการยากที่ประเทศคู่ค้าต่าง ๆ จะปฏิบัติตามได้

ข. มาตรการ 24 Hour Rule

มาตรการ 24 Hour Rule กำหนดให้ บริษัทขนส่งสินค้าทางเรือจะต้องแจ้งข้อมูลให้ศุลกากรสหรัฐอเมริกาทราบล่วงหน้า 24 ชั่วโมงก่อนนำสินค้าลงเรือ ในการจัดส่งข้อมูลทางระบบอิเล็กทรอนิกส์ผ่านระบบ Automated Manifest System: AMS เพื่อวิเคราะห์และประเมินความเสี่ยง และแจ้งผลการตรวจสอบให้ผู้ขนส่งทราบในกรณีที่พบว่าสินค้านั้นมีความเสี่ยง โดยข้อมูลที่บริษัทผู้ขนส่งสินค้าส่ง แบ่งเป็นข้อมูลจากผู้ส่งออก (importers) ก่อนขนถ่ายสินค้าลงเรือ ประกอบด้วย 10 หัวข้อหลัก ได้แก่ ชื่อ ที่อยู่ของโรงงานที่ผลิตสินค้า (Manufacturer name and address) ชื่อ ที่อยู่ของผู้ขายสินค้า (Seller name and address) ตำแหน่งของตู้คอนเทนเนอร์ที่จัดวางบนเรือ (Container stuffing location) ชื่อ ที่

อยู่ของผู้รวบรวมสินค้า (Consolidator name and address) เป็นต้น ข้อมูลที่ต้องการจากผู้ขนส่งหรือสายเดินเรือทะเลจำนวน 2 ชุด คือ ข้อมูลแสดงรายละเอียดตู้คอนเทนเนอร์ ซึ่งขนถ่ายสินค้าลงเรือ (Vessel Stowage Plan) และข้อมูลข่าวสารสถานการณ์การเคลื่อนไหวของตู้สินค้า (Container Status Message)

ค. ความร่วมมือทางการค้าผ่านศุลกากรเพื่อต่อต้านการก่อการร้าย

(Customs - Trade Partnership Against Terrorism : C - TPAT)

C - TPAT เป็นมาตรการสำหรับผู้นำเข้าสินค้า เพื่อจัดระดับผู้นำเข้าสินค้าหรือบริษัทที่มีความเสี่ยงต่ำ (Low Risk Importers : LRIs) ภายหลังจากการเข้าเป็นสมาชิก C-TPAT บริษัทเหล่านี้จะได้รับความน่าเชื่อถือ เช่น ลดจำนวนการตรวจสอบตู้สินค้าและเวลารอข้ามชายแดน ทำให้ลดเวลาและขั้นตอนในระบบการกำหนดเป้าหมาย (ATS) ของ CBP สมาชิกมีสิทธิ์เข้าร่วมในมาตรการเสริมต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องในห่วงโซ่อุปทาน เช่น โปรแกรมการประเมินตนเอง (Self-Assessment Program : ISA) โปรแกรม Automated Commercial Environment (ACE) ตลอดจนการยอมรับร่วมกันที่เกี่ยวข้อง เป็นต้น ในเดือนมิถุนายน พ.ศ. 2554 มีสมาชิกที่ผ่านการรับรองให้เข้าร่วมในมาตรการนี้มากกว่า 10,000 คู่ค้า (partner) ซึ่งบริษัทเหล่านี้มีมูลค่าสินค้ามากกว่าร้อยละ 50 ของมูลค่าสินค้าที่นำเข้าสหรัฐอเมริกา

ง. มาตรการ Megaport

มาตรการ Megaports เกิดขึ้นจากการร่วมมือของกระทรวงความมั่นคงแห่งมาตุภูมิของสหรัฐอเมริกา (U.S. Department of Homeland Security) กรมศุลกากร Customs and Border Protection (CBP) และ Domestic Nuclear Detection Office (DNDO) มีจุดประสงค์เพื่อป้องกันการคุกคามด้วยนิวเคลียร์และกัมมันตรังสีที่อาจแฝงมากับสินค้าที่ไปยังประเทศสหรัฐอเมริกา ดังนั้นประเทศที่เข้าร่วมมาตรการนี้จะติดตั้งเครื่องมือนิวเคลียร์และกัมมันตรังสีที่สามารถแสดงภาพจอภาพ หรือ Radiation Portal Monitors (RPMs) ได้ เพื่อตรวจสอบตู้สินค้าที่มีความเสี่ยงสูง แต่ในอนาคตมีเป้าหมายในการสแกนสินค้าทั้งหมด ในระยะแรกสหรัฐอเมริกาได้ผลักดันท่าเรือที่มีตู้สินค้าผ่านท่า 20 อันดับแรกของโลกเข้าร่วมมาตรการ Megaports Initiative ให้เป็นโครงการความร่วมมือระหว่างรัฐบาลทั้งสองประเทศ โดยมีกระทรวงพลังงานแห่งประเทศสหรัฐอเมริกา (The Department of Energy of USA : DOE) และกรมศุลกากรหรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้องของประเทศไทย เพื่อเป็นการเสริมสร้างความปลอดภัยของการขนส่งตู้สินค้า ณ ท่าเทียบเรือขนาดใหญ่ทั่วโลก ในเดือนกันยายน พ.ศ. 2553 มีท่าเรือที่เข้าร่วมมาตรการ Megaports Initiative จำนวน 23 ท่า

จ. มาตรการการรักษาความปลอดภัยของเรือและสิ่งอำนวยความสะดวกของท่าเรือที่ให้บริการเรือ

เดินทะเลระหว่างประเทศ (International Ship and Port Facility Security Code : ISPS Code)

ISPS Code เป็นมาตรการที่ IMO ปรับปรุงแก้ไขจากอนุสัญญาว่าด้วย ความปลอดภัยของชีวิตในทะเล ค.ศ. 1974 (Safety of Life at Sea Convention: SOLAS 1974) ซึ่งจัดให้มีการประชุมนานาชาติว่าด้วยความปลอดภัยของชีวิตในทะเลขึ้นเมื่อเดือนธันวาคม พ.ศ. 2545 โดยเพิ่มมาตรการ ISPS Code ไว้ในอนุสัญญา และให้มีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 1 กรกฎาคม พ.ศ. 2547 เพื่อให้เกิดความมั่นใจในระบบการขนส่งทางทะเล

มาตรการนี้มีผลบังคับใช้กับเรือเดินทางระหว่างประเทศประเภทต่าง ๆ ได้แก่ เรือโดยสารความเร็วสูง (Passenger Ship, high-speed passenger craft) เรือสินค้าที่มีขนาด 500 ตันกรอส และมากกว่า และท่าเรือที่ให้บริการเรือเดินทะเลระหว่างประเทศ

ในประเทศไทย กรมเจ้าท่าเป็นผู้ทำการตรวจสอบ ซึ่งเรือที่ตรวจสอบจะได้รับประกาศนียบัตรการรักษาความปลอดภัย (International Ship Security Certificate : ISSC) และต้องเก็บไว้ประจำที่เรือ เพื่อการตรวจสอบจากเจ้าหน้าที่ของท่าเรือที่รับผิดชอบ (Port State Control Officer : PSCO) หากเรือเดินทะเลระหว่างประเทศตามอนุสัญญาฯ ลำใด



ไม่มี ISSC ให้ตรวจหลังวันที่ 1 กรกฎาคม พ.ศ.2547 เรือลำนั้นจะถูกกัก (Detention) หรือถูกตรวจสอบเป็นพิเศษ หรือถูกปรับเป็นเงินจำนวนหนึ่ง ทั้งนี้ เพื่อให้แน่ใจในความปลอดภัยแก่ท่าเรือและเรือ ส่วนท่าเรือนั้นจะได้รับการยอมรับจากรัฐภาคี (Statement of Compliance of a Port Facility)

ในปัจจุบันมีท่าเรือและเรือที่ต้องปฏิบัติตามอนุสัญญานี้ประมาณ 130 ท่าเรือ และเรือประมาณ 350 ลำ ท่าเรือที่ผ่านการตรวจสอบและมีแผนรักษาความปลอดภัย กรมเจ้าท่าจะเสนอรายชื่อท่าเรือดังกล่าว ให้แก่องค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (International Maritime Organization: IMO) ซึ่ง IMO จะนำรายชื่อท่าเรือที่มีแผนรักษาความปลอดภัยทั้งหมดประกาศให้แก่ประเทศสมาชิก IMO ทราบโดยทั่วกันว่าได้ปฏิบัติตามอนุสัญญาฯ แล้ว สามารถนำเรือเดินทะเลระหว่างประเทศมาใช้บริการได้ การบังคับใช้ ISPS นี้มีผลบังคับใช้กับประเทศสมาชิกขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ 163 ประเทศทั่วโลก

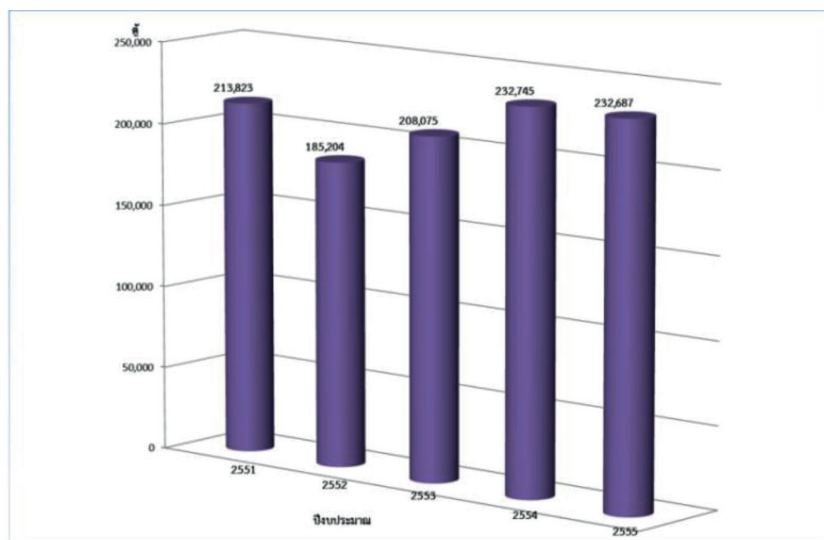
2.2 การขนส่งสินค้าระหว่างประเทศไทยและสหรัฐอเมริกา

ก. การค้าระหว่างประเทศไทยและสหรัฐอเมริกา

สหรัฐอเมริกาเป็นคู่ค้าที่สำคัญกับประเทศไทย อยู่ในอันดับที่ 3 และประเทศไทยเป็นคู่ค้าลำดับที่ 16 ของสหรัฐอเมริกา มูลค่าการค้าระหว่างไทยและสหรัฐอเมริกาในปี พ.ศ. 2550-2554 มีแนวโน้มการค้าสูงอย่างต่อเนื่องจาก 28,910 ล้านดอลลาร์สหรัฐ และสูงเกิน 30,000 ล้านดอลลาร์สหรัฐตั้งแต่ปี 2551 เป็นต้นมา ยกเว้นในปีพ.ศ. 2552 เท่านั้นที่มูลค่าการค้าลดลงซึ่งเป็นผลกระทบโดยรวมจากวิกฤติการเงินของสหรัฐอเมริกา ทำให้มูลค่าการค้าลดลงเหลือเพียง 25,000 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ประเทศไทยได้ดุลการค้ากับสหรัฐอเมริกาทุกปี ในปี พ.ศ.2554 ประเทศไทยมีการส่งออกสินค้าไปยังสหรัฐอเมริกา 21,784 ล้านดอลลาร์สหรัฐ สินค้าส่งออกที่เพิ่มขึ้นส่วนใหญ่ได้แก่ อาหารทะเลกระป๋องและแปรรูป อัญมณีและเครื่องประดับ และผลิตภัณฑ์ยาง ส่วนสินค้าส่งออกที่ลดลง ได้แก่ เครื่องคอมพิวเตอร์ อุปกรณ์และส่วนประกอบ สิ่งทอ กุ้งสดแช่เย็น เครื่องอิเล็กทรอนิกส์ เป็นต้น มูลค่าการนำเข้ามีมูลค่า 13,393 ล้านดอลลาร์สหรัฐ สินค้านำเข้าที่สำคัญได้แก่ เครื่องเพชรพลอย อัญมณี เงินแท่งและทองคำ เคมีภัณฑ์ พืชและผลิตภัณฑ์จากพืช เครื่องจักรไฟฟ้า และส่วนประกอบ ด้ายและเส้นใย เหล็ก เหล็กกล้าและผลิตภัณฑ์ ส่วนสินค้านำเข้าที่ลดลง ได้แก่ แผงวงจรไฟฟ้า เครื่องจักรกลและส่วนประกอบ เครื่องมือเครื่องใช้เกี่ยวกับวิทยาศาสตร์ เครื่องคอมพิวเตอร์ อุปกรณ์และส่วนประกอบ เป็นต้น

ข. การขนส่งสินค้าตู้คอนเทนเนอร์ของไทยไปยังสหรัฐอเมริกา

การขนส่งตู้สินค้าจากประเทศไทยไปยังสหรัฐอเมริกา มีปริมาณตู้สินค้าออกจากท่าเรือแหลมฉบังไปยังประเทศสหรัฐอเมริกา ในปีงบประมาณ 2551 จำนวน 213,823 ตู้ เฉลี่ยเดือนละ 17,818 ตู้ ในปีงบประมาณ 2555 มีจำนวนตู้ส่งออก 232,687 มีการส่งเฉลี่ยเดือนละ 19,390 ตู้ ปริมาณตู้สินค้ากว่าร้อยละ 70 เป็นตู้สินค้าขนาด 40 ฟุต และ 45 ฟุต และร้อยละ 30 เป็นตู้สินค้าขนาด 20 ฟุต โดยเป็นการขนส่งตู้สินค้าทางตรง (Direct Service) ร้อยละ 33 และเป็นการขนส่งตู้สินค้าแบบถ่ายลำ (Transshipment Service) ร้อยละ 67 ณ ท่าเรืออื่น ๆ เช่น สิงคโปร์ มาเลเซีย ชองกง เกาหลี และเซี่ยงไฮ้



รูปที่ 2 แสดงจำนวนตู้คอนเทนเนอร์ส่งออกทางท่าเรือแหลมฉบังไปยังประเทศสหรัฐอเมริกา
ที่มา: สำนักงานศุลกากรท่าเรือแหลมฉบัง

3. สถานการณ์การป้องกันการก่อการร้ายในการขนส่งทางทะเลของไทย

ประเทศไทยเป็นประเทศหนึ่งที่ตระหนักถึงความสำคัญต่อการป้องกันการก่อการร้ายที่มากับการขนส่งสินค้าทางทะเลระหว่างไทยกับสหรัฐอเมริกา โดยเฉพาะท่าเรือแหลมฉบังมีปริมาณตู้คอนเทนเนอร์ส่งออกปสหรัฐอเมริกาสูงเกินกว่า 200,000 Teus. กรมศุลกากรเป็นหน่วยงานหลักที่ทำหน้าที่ในการตรวจสอบสินค้า ได้ร่วมมือดำเนินการภายใต้โครงการต่อต้านการก่อการร้ายของสหรัฐฯ ใน 2 มาตรการหลัก คือ

3.1 การตรวจสอบตู้สินค้าด้วยเครื่อง X-Ray

กรมศุลกากรได้นำเครื่องเอกซเรย์มาใช้ในการตรวจสอบตู้คอนเทนเนอร์เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการปฏิบัติงาน การนำระบบบริหารความเสี่ยง (Risk Management) มาใช้ในการคัดเลือกตู้สินค้าที่มีความเสี่ยงสูงเพื่อเข้าตรวจสอบตู้สินค้าด้วยเครื่องเอกซเรย์และมุ่งควบคุมตรวจสอบเฉพาะสินค้าและผู้ประกอบการที่มีความเสี่ยงสูง (High Risk) โดยมี Profile เป็นเครื่องมือกำหนดเงื่อนไขในระบบ e-Customs ซึ่งเป็นการปฏิบัติงานเพื่อสนับสนุนโครงการความปลอดภัยของตู้สินค้า (Container Security Initiative : CSI) ตามข้อผูกพันกับประเทศสหรัฐอเมริกาที่ให้มีการตรวจสอบตู้สินค้า ณ ท่าเรือต้นทางก่อนส่งออก เพื่อป้องกันการก่อการร้ายที่อาจมากับตู้สินค้าที่ส่งออกอีกด้วย ประเทศไทยได้ลงนามมาตรการนี้แล้วเมื่อวันที่ 11 มิถุนายน พ.ศ.2546 ณ กรุงวอชิงตัน ดี ซี การนำเครื่องเอกซเรย์ตู้สินค้า (X - Ray Machine) มาติดตั้งเพื่อตรวจสอบตู้สินค้าก่อนส่งออกไปยังประเทศสหรัฐอเมริกา ประสิทธิภาพในการตรวจตู้สินค้าประมาณ 5,760 ตู้/เดือน โดยมีขั้นตอนการตรวจและรูปแบบการตรวจสอบดังรูปที่ 3 - รูปที่ 6

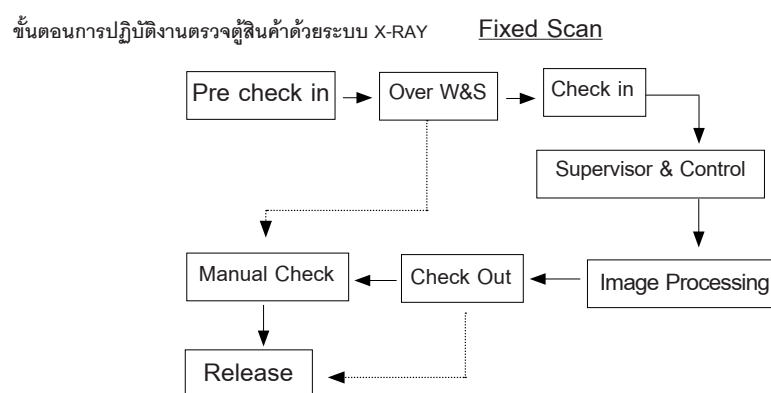


รูปที่ 3 ขั้นตอนในกระบวนการพิธีการศุลกากรเพื่อการนำเข้าสินค้า

ที่มา: สำนักงานศุลกากรท่าเรือแหลมฉบัง. ขั้นตอนพิธีการส่งออก [สายตรง] แหล่งที่มา : http://www.lcbcustoms.net/home/index.php?option=com_content&view=article&id=1545&Itemid=469&lang=th [16 มีนาคม 2555]

กรมศุลกากรดำเนินการตรวจสอบตู้สินค้าโดยใช้หลักการคัดเลือกตู้สินค้า ด้วยการจัดทำ Local Profile ในการตรวจปล่อยสินค้าด้วยเครื่องเอกซเรย์ ทั้งสินค้าเข้าและสินค้าออก กำหนดสินค้าจัดทำระบบการบริหารความเสี่ยง การคัดกรองจากใบขนสินค้าที่ติดเงื่อนไขความเสี่ยง และมีคำสั่ง "ให้ตรวจสอบพิกัด ราคา และของ" (Red Line) โดยให้เลือกตรวจสอบตู้คอนเทนเนอร์ที่นำเข้าหรือส่งออกตามใบขนส่งสินค้าได้ไม่เกิน 3 ตู้ ตู้สินค้า 1 ตู้ใช้เวลาประมาณ 15 นาที จึงเท่ากับตู้สินค้า 4 ตู้ใช้เวลาหนึ่งชั่วโมง ประสิทธิภาพของเครื่องในการตรวจสอบมีจำนวน 2,880 ตู้ต่อเดือนต่อ 1 สถานี หรือจำนวน 5,760 ตู้ต่อเดือนต่อ 2 สถานี จำนวนตู้สินค้าที่ต้องเอกซเรย์ประจำปีงบประมาณ 2554 จำนวน 66,837 ตู้ เพิ่มจากปีงบประมาณ 2553 จำนวน 17,673 ตู้ คิดเป็นร้อยละ 35.93 ดังตารางที่ 1

การตรวจสอบตู้สินค้าด้วยระบบ X-RAY



ตู้สินค้า 1 ตู้ใช้เวลาประมาณ 15 นาที = 4 ตู้/ชั่วโมง = $4 \times 24 = 96$ ตู้/วัน = $96 \times 30 = 2,880$ ตู้/เดือน
 $= 2,880 \times 2 = 5,760$ ตู้/เดือน/2 สถานี
 ประสิทธิภาพของเครื่อง = $5,760$ ตู้/เดือน/2 สถานี (192 ตู้/วัน/2 สถานี)

รูปที่ 4 ขั้นตอนการตรวจสอบตู้สินค้าด้วยระบบ X-RAY ของกรมศุลกากร
ที่มา: ท่าเรือพาณิชย์แหลมฉบัง



รูปที่ 5 การตรวจสอบ ระบบ X-Ray ตู้สินค้าด้วยอุปกรณ์เครื่องมือ FIX SCAN ณ ท่าเรือแหลมฉบัง
ที่มา: สัมมนาศุลกากรแหลมฉบัง 22 กันยายน พ.ศ.2552



ตารางที่ 1 เปรียบเทียบจำนวนตู้คอนเทนเนอร์
ผลการเอกซเรย์ปีงบประมาณ 2554 และ ปีงบประมาณ 2553

ชนิดตู้สินค้า	ปีงบประมาณ 2554	ปีงบประมาณ 2553	เปรียบเทียบ	ร้อยละ
ตู้สินค้าขาเข้า	13,995	10,324	3,671	35.56
ตู้สินค้าขาออก	48,416	35,735	12,681	35.49
ตู้สินค้าผ่านแดน	4,160	3,104	1,056	34.02
ตู้สินค้า CSI	266	-	266	-
ตู้สินค้าถ่ายลำ	-	1	(1)	(100.00)
รวม	66,837	49,164	17,673	35.95

ที่มา: สำนักงานศุลกากรท่าเรือแหลมฉบัง. รายงานประจำปี 2554 หน้า 16

ท่าเรือแหลมฉบังถูกจัดลำดับให้เป็นท่าเรือขนาดใหญ่แห่งหนึ่งที่ต้องติดตั้งเครื่องตรวจจับกัมมันตภาพรังสี ซึ่งได้เริ่มติดตั้งเครื่องตรวจฯ ตั้งแต่ปีพ.ศ. 2548 และเริ่มใช้งานในปี พ.ศ. 2550

```

graph TD
    A[พนักงานขับรถ] -- RPM --> B[มีสัญญาณเตือน พนักงานขับรถ  
ให้ทราบสัญญาณเตือนและเดินทาง  
ไปรับการตรวจสอบอีกครั้ง]
    A -- RPM --> C[ถ้าไม่มีสัญญาณเตือนพนักงานขับรถรับบัตร  
และเดินทางไปยังเส้นทางปกติ]
    B --> D[ส่งเอกสารให้เจ้าหน้าที่สถานีรับตรวจ SUB-GATE]
    C --> D
    D --> E[ไม่ติด Profile]
    D --> F[ติด Profile]
    E --> G[ท่าเรือ Terminal]
    F --> H[ศูนย์ X-RAY]
    H --> I[เจ้าหน้าที่ X-RAY ตรวจสอบ  
มีพบวัตถุอันตราย]
    H --> J[เจ้าหน้าที่ X-RAY ตรวจสอบ  
ไม่พบวัตถุอันตราย]
    I --> K[ตรวจหาสารเคมีและแก๊ส  
หน่วยงานที่เกี่ยวข้องทราบ]
    J --> L[เจ้าหน้าที่ CAS ตรวจสอบ  
สารที่มีอันตราย]
    L --> M[เจ้าหน้าที่ CAS ตรวจสอบพบ  
สารที่มีอันตราย]
    M --> N[กักตัวสินค้าและแจ้งหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง]
    O[สถานีตรวจลงบันทึกครั้งที่ 2  
(ใกล้ท่าปลายทาง)] --> P[เจ้าหน้าที่ CAS/SSS ตรวจสอบ  
ไม่พบสารที่มีอันตรายจึงปล่อย  
ผ่านไป]
    O --> Q[เจ้าหน้าที่ CAS ตรวจสอบพบ  
สารที่มีอันตราย]
    Q --> M
    R[พนักงานขับรถ] -- RPM --> S[มีสัญญาณเตือน พนักงานขับรถ  
ให้ทราบสัญญาณเตือนและเดินทาง  
ไปรับการตรวจสอบอีกครั้ง]
    R -- RPM --> T[ถ้าไม่มีสัญญาณเตือน พนักงานขับรถรับบัตร  
และเดินทางไปยังเส้นทางปกติ]
    S --> D
    T --> D
    D --> E
    D --> F
    E --> G
    F --> H
    H --> I
    H --> J
    I --> K
    J --> L
    L --> M
    M --> N
    O --> P
    O --> Q
    Q --> M
    R -- RPM --> S
    R -- RPM --> T
    S --> D
    T --> D
    D --> E
    D --> F
    E --> G
    F --> H
    H --> I
    H --> J
    I --> K
    J --> L
    L --> M
    M --> N
    O --> P
    O --> Q
    Q --> M
  
```

รูปที่ 7 การตรวจสอบสารกัมมันตรังสีและการ X-RAY ในการตรวจตู้สินค้าขาออก ณ ท่าเรือแหลมฉบัง
ที่มา: สัมมนาบุคลากรแหลมฉบัง 22 กันยายน พ.ศ.2552



รูปที่ 8 เครื่องตรวจสอบรังสี RPM ณ ท่าเรือแหลมฉบัง

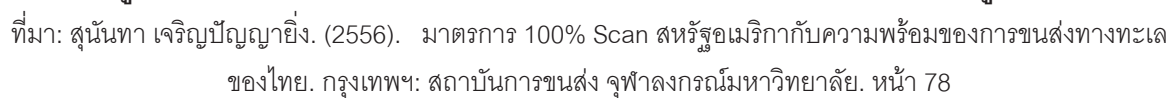
การตรวจสอบสารกัมมันตรังสี (MI) ตู้สินค้าส่งออก



รูปที่ 9 วิธีดำเนินการตรวจสอบสารกัมมันตรังสี
ที่มา: สำนักงานศุลกากรแหลมฉบัง

4. การประเมินผลของการใช้มาตรการตรวจสอบสินค้าผู้ส่งออกประเทศไทย

การขนส่งตู้สินค้าทางทะเล ก่อน/หลัง การใช้มาตรการตรวจสอบสินค้า ทำให้การขนส่งสินค้ามีการเพิ่มขึ้นตอนปฏิบัติมากขึ้น ดังแสดงในรูปที่ 10





ผลของการที่ประเทศไทยใช้มาตรการตรวจสอบตู้สินค้า ทำให้เกิดผลในด้านต่าง ๆ ดังตารางที่ 2 ต่อไปนี้
ตารางที่ 2 ผลกระทบต่อการใช้มาตรการเพื่อรักษาความปลอดภัยต่อการขนส่งด้วยตู้สินค้าของไทย

มาตรการที่นำมาใช้	มิติที่มีผลกระทบ	ผลกระทบผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับมาตรการที่นำมาใช้			
		กรมศุลกากร	ท่าเรือ	ผู้ขนส่งสินค้าทางเรือหรือสายเดินเรือ	ผู้ส่งสินค้า
มาตรการโครงการความปลอดภัยตู้สินค้า (Container Security Initiative: CSI)	ระเบียบขั้นตอน	ประกาศ ฎระเบียบ และดำเนินการเพื่อสนองต่อมาตรการ	ประกาศ ฎระเบียบ และดำเนินการเพื่อสนองต่อมาตรการ	ขั้นตอนตามแนวทางมาตรฐานการเดินเรือโลก	ปรับปรุงขั้นตอนเพื่อสนองตอบต่อมาตรการจัดการต้นทุนที่เพิ่มขึ้น
	ต้นทุน เวลา บุคลากร ระเบียบขั้นตอน ต้นทุน	ต้นทุนที่เพิ่มขึ้นเกิดจากการสร้างบุคลากรเชี่ยวชาญ เครื่องมือและอุปกรณ์ต่าง ๆ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพ	ต้นทุนที่เพิ่มขึ้นเกิดจากการสร้างบุคลากรเชี่ยวชาญ เครื่องมือและอุปกรณ์ต่าง ๆ ตามที่กำหนดใน Mega Port	จัดการต้นทุนที่เพิ่มขึ้นและสามารถผลัดภาระแก่ผู้ส่งออกได้ทางหนึ่ง	และไม่สามารถผลัดภาระต้นทุนไปยังผู้บริโภคนได้ เนื่องจากต้องแข่งขันในตลาดโลก
	เวลา	ยืดหยุ่นเรื่องเวลาในพิธีการ การส่งออกโดยมุ่งอำนวยความสะดวกสำคัญ	ยืดหยุ่นเรื่องเวลาในการส่งออก โดยมุ่งอำนวยความสะดวกสำคัญ	บริหารเวลาอย่างเป็นระบบ	ได้รับการยืดหยุ่นเรื่องเวลาในการดำเนินการส่งออกจากท่าเรือและกรมศุลกากรไทย
	บุคลากร	มีความเข้าใจมาตรการที่เกี่ยวข้องตามกรอบพิธีการทางศุลกากร แต่การปฏิบัติงานต้องการเชื่อมโยงกับหน่วยงานราชการอื่น ๆ	มีความเข้าใจในมาตรการพอสมควร	มีความเข้าใจในมาตรการพอสมควร	มีความเข้าใจมาตรการที่เกี่ยวข้องเฉพาะการส่งออกของตนตามสมควร
กฎการแจ้งล่วงหน้า (24-hour rule)	ระเบียบขั้นตอน	ดำเนินการเพื่ออำนวยความสะดวกในพิธีการศุลกากร	ประกาศ ฎระเบียบ และดำเนินการเพื่อสนองต่อมาตรการ	แจ้งข้อมูลเกี่ยวกับสินค้าภายใน 24 ชั่วโมง แก่ศุลกากรสหรัฐฯ	บางส่วนผลกระทบนี้ไปยังผู้ขนส่งสินค้าทางเรือเนื่องจากขาดความเข้าใจในรายละเอียด
	ต้นทุน	ต้นทุนที่เพิ่มขึ้นเกิดจากการสร้างบุคลากรเชี่ยวชาญ เครื่องมือและอุปกรณ์ต่าง ๆ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพ	ต้นทุนที่เพิ่มขึ้นเกิดจากการสร้างบุคลากรเชี่ยวชาญ เครื่องมือและอุปกรณ์ต่าง ๆ ตามที่กำหนดใน Mega Port	แจ้งข้อมูลทางด้านอิเล็กทรอนิกส์ที่มีต้นทุนเพิ่มขึ้นจากการจัดหาเครื่องมือและอุปกรณ์ต่าง ๆ เพิ่มขึ้นและสามารถผลัดภาระแก่ผู้ส่งออกได้ทางหนึ่ง	จัดการต้นทุนที่เพิ่มขึ้นและไม่สามารถผลัดภาระต้นทุนไปยังผู้บริโภคนได้ เนื่องจากต้องแข่งขันในตลาดโลก



มาตรการที่นำมาใช้	มิติที่มีผลกระทบ	ผลกระทบผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับมาตรการที่นำมาใช้			
		กรมศุลกากร	ท่าเรือ	ผู้ขนส่งสินค้าทางเรือหรือสายเดินเรือ	ผู้ส่งสินค้า
	เวลา	ยืดหยุ่นเรื่องเวลาในพิธีการ การส่งออก โดยมุ่งอำนวยความสะดวกเป็นสำคัญ	ยืดหยุ่นเรื่องเวลาในการส่งออก โดยมุ่งอำนวยความสะดวกเป็นสำคัญ	บริหารเวลาอย่างเป็นระบบ	ได้รับการยืดหยุ่นเรื่องเวลาในการดำเนินการส่งออกจากท่าเรือและกรมศุลกากรไทย
	บุคลากร	มีความเข้าใจมาตรการที่เกี่ยวข้องตามกรอบพิธีการทางศุลกากร แต่การปฏิบัติงานต้องการเชื่อมโยงกับหน่วยงานราชการอื่น ๆ	มีความเข้าใจในมาตรการพหุสมควรม	มีความเข้าใจในมาตรการพหุสมควรม	การส่งออกของตนตามสมควร
มาตรการความร่วมมือทางการค้าผ่านศุลกากรเพื่อต่อต้านการรั่วไหล (Customs-Trade Partnership Against Terrorism :C-TPAT)	ระเบียบขั้นตอน	ดำเนินการเพื่ออำนวยความสะดวกในพิธีการศุลกากร	ประกาศกฎระเบียบและดำเนิน การเพื่อสนองต่อมาตรการบางส่วน	มาตรการความปลอดภัยสอดคล้องกับแนวทางมาตรฐานการเดินเรือโลก	ปรับปรุงขั้นตอนดำเนินงานให้ได้มาตรฐานความปลอดภัย ตามที่ USA กำหนด แต่ยังคงขาดความเข้าใจในรายละเอียด
	ต้นทุน	ต้นทุนที่เพิ่มขึ้นเกิดจากการสร้างบุคลากรเชี่ยวชาญ เครื่องมือ และอุปกรณ์ต่าง ๆ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพ	ต้นทุนที่เพิ่มขึ้นเกิดจากการสร้างบุคลากรเชี่ยวชาญ เครื่องมือ และอุปกรณ์ต่าง ๆ ตามที่กำหนดใน Mega Port	สามารถจัดการต้นทุนที่เพิ่มขึ้น และสามารถ ผลักภาระแก่ผู้ส่งออกได้ทางหนึ่ง	จัดการต้นทุนที่เพิ่มขึ้น เช่น มาตรการความปลอดภัย ตรวจสอบ ประเมินผล และไม่สามารถผลักภาระ ต้นทุนไปยังผู้บริโภคได้ เนื่องจากต้องแข่งขันในตลาดโลก
	เวลา	ยืดหยุ่นเรื่องเวลาในพิธีการ การส่งออก โดยมุ่งอำนวยความสะดวกเป็นสำคัญ	ยืดหยุ่นเรื่องเวลาในการส่งออก โดยมุ่งอำนวยความสะดวกเป็นสำคัญ	บริหารเวลาอย่างเป็นระบบ	ได้รับการยืดหยุ่นเรื่องเวลาในการดำเนินการส่งออกจากท่าเรือและกรมศุลกากร
	บุคลากร	มีความเข้าใจมาตรการที่เกี่ยวข้องตามกรอบพิธีการทางศุลกากร แต่การปฏิบัติงานต้องการเชื่อมโยงกับหน่วยงานราชการอื่น ๆ	มีความเข้าใจในมาตรการพหุสมควรม	มีความเข้าใจในมาตรการพหุสมควรม	มีความเข้าใจเฉพาะการส่งออกของตนตามสมควร

เมื่อมีการใช้มาตรการตรวจสอบตู้สินค้าที่ขนส่งทางทะเล ในมาตรการเหล่านี้ได้เกิดผลกระทบดังต่อไปนี้

1) ผลกระทบต้นทุนการส่งออก

การขนส่งสินค้ามีต้นทุนดำเนินการที่สูงขึ้น เช่น CSI มีการลงทุนติดตั้งเครื่องมือในการตรวจสอบตู้สินค้าอย่างรวดเร็ว และมีความแม่นยำสูง ณ ท่าเรือที่ขนส่งสินค้า ซึ่งกรมศุลกากรไทยเป็นผู้รับภาระดังกล่าว ในกรณีที่พบตู้สินค้าที่ถูกสงสัย และเปิดตู้สินค้าเพื่อตรวจสอบสินค้าภายใน เมื่อตรวจสอบแล้วไม่พบสิ่งที่เป็นอันตรายใดๆ ค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นจะตกอยู่กับบริษัทเรือหรือผู้นำเข้าก่อน ซึ่งจากนั้นบริษัทเรือหรือผู้นำเข้าจะทำการเรียกค่าเสียหายไปยังผู้ส่งออกอีกทีหนึ่ง 24-hour rule บริษัทที่ขนส่งสินค้าทางเรือ (Sea Carriers) จะต้องจัดส่งเอกสารเกี่ยวกับการขนส่งสินค้าให้ศุลกากรสหรัฐฯ ตรวจสอบภายใน 24 ชั่วโมงก่อนที่จะนำสินค้าลงเรือ การแจ้งข้อมูลทางอิเล็กทรอนิกส์ ต้องอาศัยเครื่องมือด้านอิเล็กทรอนิกส์ที่เหมาะสมและจัดการข้อมูลตามมาตรฐานที่กำหนด ทำให้เกิดต้นทุนการลงทุนเพิ่มเติม และจ่ายค่าแรงพนักงานที่เพิ่มขึ้น เช่น ค่าล่วงเวลา และ C-TPAT มีต้นทุนในการดำเนินการเพื่อดูแลรักษาความปลอดภัย ให้ได้ตามมาตรฐานที่กำหนด ต้นทุนในการตรวจสอบ และประเมินผลเป็นระยะๆ รวมทั้งอาจมีต้นทุนด้านการรักษาความปลอดภัยที่อาจมีเพิ่มเติมตามที่ทางการสหรัฐอเมริกา กำหนด เป็นต้น

2) ผลกระทบต่อระเบียบการส่งออกสินค้าของไทย

ระเบียบการส่งออกสินค้าของไทยมีขั้นตอน ในหลายหน่วยงาน มาตรการการตรวจสอบสินค้านั้นมักกำหนดเงื่อนไขด้านเวลาเป็นสิ่งสำคัญ โดยเฉพาะกฎ 24 ชั่วโมง ทำให้ผู้ส่งออกมีข้อจำกัดด้านเวลาในการดำเนินการส่งออกสินค้ามากขึ้น

3) ผลกระทบต่อการบริหารจัดการด้านการส่งออกของผู้ประกอบการไทย

การดำเนินการประกอบธุรกิจส่งออกของไทย ใช้เอกสารเป็นหลัก เช่น bill of lading หรือ invoice ซึ่งเป็น manual ในการดำเนินการธุรกิจใช้พนักงานส่งเอกสาร การรับรองความถูกต้องโดยลายมือชื่อ เป็นต้น ในขณะที่ธุรกรรมผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ ยังไม่แพร่หลายมากนัก การทำธุรกิจส่งออกสินค้าของผู้ประกอบการไทยต้องมีการปรับตัวด้านระบบการบริหารจัดการเพื่อให้การส่งออกสามารถดำเนินการได้ตามมาตรการที่ออกมาใหม่

4) ผลกระทบต่อความสามารถในการแข่งขันของการส่งออกสินค้าไทย

ความสามารถในการแข่งขันของผู้ส่งออกไทยมีข้อจำกัดกว่าคู่แข่งในตลาดสหรัฐอเมริกา เนื่องจากข้อเสียเปรียบดังนี้

- กรณีที่ทำเรือไทยมิได้เข้าร่วมโครงการ CSI ผู้ประกอบการไทยต้องหันไปพึ่งท่าเรือที่เข้าร่วมโครงการแล้ว เช่น สิงคโปร์ และฮ่องกง ในการขนส่งสินค้าไปสหรัฐอเมริกา ทำให้ต้นทุนการส่งออกสินค้าของไทยสูงขึ้น
- สาธารณูปโภค การขนส่งภายในประเทศที่แออัด ทำให้การขนส่งสินค้า ณ ท่าเรืออาจไม่ได้ตามมาตรการที่ศุลกากรสหรัฐฯ กำหนด ทำให้การดำเนินการและกระบวนการส่งออกล่าช้า
- ราคาสินค้าเกษตรมีผลกำไรต่อหน่วยต่ำอยู่แล้ว การเพิ่มต้นทุนการดำเนินการอันเนื่องมาจากมาตรการของศุลกากรสหรัฐฯ จะทำให้ต้นทุนต่อหน่วยของสินค้าไทยเพิ่มขึ้น การแข่งขันด้านราคาของสินค้าไทยจะอยู่ในสถานะเสียเปรียบคู่แข่งในตลาด
- การลงทุนในการสร้างระบบเครือข่ายคมนาคมอิเล็กทรอนิกส์ และต้นทุนค่าใช้จ่ายในระบบเครือข่ายจะมีผลกระทบต่อต้นทุนการดำเนินการของผู้ประกอบการไทย ทำให้ผู้ประกอบการไทยเสียเปรียบคู่แข่งจากประเทศอื่น ๆ มากขึ้น



5. บทสรุปและข้อเสนอแนะ

มาตรการการตรวจสอบสินค้าได้ส่งผลโดยตรงต่อระบบการขนส่งสินค้าทางทะเลของประเทศไทย ในเรื่องระเบียบ ขั้นตอน ต้นทุน เวลาและบุคลากรที่ต้องปรับให้สอดคล้องกับการบังคับใช้อย่างทันทั่วทั้งหน่วยงานของรัฐ ได้แก่ กรมศุลกากร เป็นหน่วยงานหลักในการตรวจสอบสินค้า ได้กำหนดกฎระเบียบ วิธีการตรวจสอบสินค้าเข้าและสินค้าออก และนำระบบ X-ray มาใช้ตรวจสอบกายภาพของสินค้าโดยไม่ต้องเปิดตู้สินค้า การติดตั้งเครื่องมือเพื่อตรวจสอบสารกัมมันตรังสีในท่าเรือแหลมฉบัง การส่งข้อมูลสินค้าก่อน 24 ชั่วโมงของผู้ขนส่งสินค้าทางเรือ หรือการปรับตัวของการส่งสินค้าออกให้ได้มาตรฐาน ความปลอดภัย ผลกระทบที่เกิดขึ้น ได้แก่ ต้นทุนการส่งออกที่สูงขึ้น เช่น การจัดหา เครื่องมือเพื่อการตรวจสอบตู้สินค้าให้ได้มาตรฐาน ต้นทุนในการดำเนินการเพื่อดูแลความปลอดภัยให้ได้ตามมาตรฐานที่กำหนด ผลกระทบต่อระเบียบการขนส่งสินค้าออกของไทย โดยเฉพาะเงื่อนไขด้านเวลา ผลกระทบต่อการบริหารจัดการด้านการส่งออกของผู้ประกอบการไทย และผลกระทบต่อความสามารถในการแข่งขันในการส่งออกของประเทศไทย แต่ในทางกลับกันผลกระทบเชิงบวกที่สำคัญคือ ทำให้เกิดการผลักดันการพัฒนาประสิทธิภาพระบบการขนส่งสินค้าทางทะเลของประเทศไทยให้เป็นมาตรฐานสากล และมีความปลอดภัยมากยิ่งขึ้น หน่วยงานที่เกี่ยวข้องจำเป็นต้องมีการเตรียมพร้อมเพื่อการปรับตัวและเรียนรู้กับกฎระเบียบที่ออกมา เพื่อให้เกิดความเข้าใจในกฎระเบียบนั้น ๆ อย่างถ่องแท้ เพื่อการพัฒนาและปรับตัวมาตรฐานและระเบียบการค้าของประเทศไทยให้ได้มาตรฐานสากล พัฒนาประสิทธิภาพของผู้ส่งออกไทย ระเบียบและที่ขั้นตอนปฏิบัติในการส่งออกของประเทศไทยให้ได้มาตรฐาน และมีความปลอดภัยเป็นที่ยอมรับจากประเทศสหรัฐอเมริกา และนานาประเทศ อีกทั้งการประสานงานและให้ข้อมูลอย่างใกล้ชิดทั้งหน่วยงานภาครัฐและภาคเอกชนที่เกี่ยวข้อง ให้มีทิศทางในการปรับตัวเป็นไปในทิศทางอันเดียวกัน และร่วมกันเพื่อแก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้น รวมทั้งทิศทางหรือแนวโน้มของการประกาศใช้มาตรการความปลอดภัย อื่น ๆ ที่อาจมีเกิดขึ้นอีกในอนาคต ได้อย่างทันทั่วทั้ง

กิตติกรรมประกาศ

งานวิจัยนี้ได้รับเงินสนับสนุนจากสำนักงานคณะกรรมการวิจัยแห่งชาติ ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2555 ทั้งนี้ ผู้วิจัยขอขอบคุณสำนักงานศุลกากรท่าเรือกรุงเทพ สำนักงานศุลกากรท่าเรือแหลมฉบัง ท่าเรือกรุงเทพ และท่าเรือแหลมฉบัง สมาคมผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย และสมาคมเจ้าของและตัวแทนเรือกรุงเทพ ที่กรุณาให้ข้อมูลและข้อคิดเห็นที่เป็นประโยชน์อย่างยิ่งต่อการศึกษาและบทความนี้

รายการอ้างอิง

- กรมศุลกากร. (2550) . โครงการตรวจสอบตู้สินค้าด้วยเครื่องเอกซเรย์ของกรมศุลกากร. จุลสารศุลกากร, ปีที่ 15 ฉบับที่ 6, หน้า 8.
- นิตยา เทียงตรงภิญโญ. (2553) สรุปความคืบหน้าเกี่ยวกับ U.S.100% Scanning Legislation โดย WCO. จุลสารศุลกากร, ปีที่ 18 ฉบับที่ 4, หน้า 8-9.
- ภูซังค์ ประดิษฐ์ธีระ. (2551) มาตรการเพื่อความมั่นคงทางทะเล (Maritime Security Measures) นาวีกาศาสตร์ ปีที่ 91 เล่มที่ 8 สิงหาคม พ.ศ.2551 [สายตรง] แหล่งที่มา : <http://www.navy.mi.th/navic/document/910807a.html> [20 พฤศจิกายน 2555]
- ระเบียบกรมศุลกากรที่ 3/2550 เรื่อง กระบวนการทางศุลกากรในการตรวจสอบสินค้า
- วารินทิพย์ พงษ์เสถียรศักดิ์. (2546). มาตรการป้องกันภัยการก่อการร้ายทางการขนส่งระหว่างประเทศไปสหรัฐอเมริกา. กรุงเทพฯ: กรมการค้าต่างประเทศ.
- สมาคมเจ้าของเรือและตัวแทนเรือกรุงเทพ (BSAA). (2555). 100% Scanning Sees Uncertainty มาตรการสแกนตู้ 100% ส่อเค้าไม่เสร็จตามเป้า. วันที่ค้นข้อมูล 29 กันยายน 2555, เข้าถึงได้จาก www.thaibsa.com/publications/bsaa-news/download-bsaa-news/doc_download/544-bsaa-news-march-may-2012.html
- สำนักงานศุลกากรท่าเรือแหลมฉบัง. ขั้นตอนพิธีการส่งออก [สายตรง] แหล่งที่มา : http://www.lcbcustoms.net/home/index.php?option=com_content&view=article&id=1545&Itemid=469&lang=th [16 มีนาคม 2555]
- สุนันทา เจริญปัญญาธิง. (2550). การศึกษาผลกระทบของการใช้มาตรการการค้าของประเทศสหรัฐอเมริกา ที่มีต่อการขนส่งทางตู้คอนเทนเนอร์ของประเทศไทย. กรุงเทพฯ: สถาบันการขนส่ง จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- (2556). มาตรการ 100% Scan สหรัฐอเมริกากับความพร้อมของการขนส่งทางทะเลของไทย. กรุงเทพฯ: สถาบันการขนส่ง จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- Customs and Border Protection. (2011). Container Security Initiative. [Online] Available from: http://www.cbp.gov/xp/cgov/trade/cargo_security/csi/csi_in_brief.xml [2012, June 5]
- (2012) Home - Trade - Cargo Security - C-TPAT: Customs-Trade Partnership Against Terrorism - C-TPAT Program Information -C-TPAT: Program Overview. [Online] Available from: http://www.cbp.gov/linkhandler/cgov/trade/cargo_security/ctpat/ctpat_program_information/what_is_ctpat_ctpat_overview.ctt/ctpat_overview.pdf .[2012, September, 29]