



รายงานวิจัยฉบับสมบูรณ์

โครงการ “รูปแบบระบบการจัดการ ด้านพรมแดนสะเดา จังหวัดสงขลา”

โดย ผู้ช่วยศาสตราจารย์ยุพาวดี สมบูรณ์กุล และคณะ

มีนาคม 2556

บทคัดย่อ

ด่านพรมแดนสะเคาเป็นประตูอาเซียนที่สำคัญที่สุดในภูมิภาคของประเทศไทย การศึกษาเบื้องต้นพบปริมาณสินค้าและบุคคลผ่านด่านพรมแดนสะเคามากขึ้นทุกปี มีด่านศุลกากรเป็นเจ้าของพื้นที่ มีหน่วยงาน CIQ ร่วมดูแลรับผิดชอบการจัดการและด่านตรวจคนหางานร่วมดูแลจัดการแรงงานผ่านแดน ปัจจุบันอยู่ระหว่างการเวนคืนที่ดินเพื่อขยายพื้นที่ด่าน ผู้มีส่วนได้เสียทุกภาคส่วนพึงพอใจการอำนวยความสะดวกทางการค้าในระดับปานกลาง ผู้ปฏิบัติงานระดับหัวหน้างานพอใจการจัดการด่านในระดับปานกลาง ข้อจำกัดของการจัดการด่านพรมแดนสะเคาคือ การจำกัดจำนวนเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติงาน หน่วยงาน CIQ มีการทำงานแยกส่วน ระบบ NSW ไม่สามารถใช้งานได้ตามแผนที่กำหนดไว้

เพื่อให้ระบบการจัดการด่านได้มาตรฐานสากลและเน้นการอำนวยความสะดวกทางการค้า ขณะเดียวกันต้องรักษาความมั่นคงของประเทศ ผู้วิจัยจึงนำเสนอรูปแบบระบบการจัดการด่านพรมแดนสะเคาว่า รัฐควรจัดตั้งหน่วยงานกลางระดับประเทศดูแล กำกับกับการจัดการ จัดสรรงบประมาณตามบริบทแต่ละด่านพื้นที่ และมอบให้ผู้ว่าราชการจังหวัดมีอำนาจเด็ดขาดจัดการด่านในพื้นที่ตามนโยบายที่ส่งมอบเพื่อสร้างความคล่องตัวในการทำงาน เจ้าหน้าที่ปฏิบัติงานของด่านพรมแดนสะเคาคิดเห็นว่า ปัจจัยที่สามารถร่วมพหุผลกระทบ AEC ต่อประสิทธิภาพการจัดการด่านพรมแดนสะเคาที่สำคัญประกอบด้วย รูปแบบการจัดการด่านระดับประเทศ การจัดการบุคคลในพื้นที่ด่านและโครงสร้างการจัดการด่าน ตามลำดับ

Abstract

Sadao border is the most important gateway of Thailand to ASEAN. The preliminary study found that significant amount of cargoes and passengers crossing border are increasing annually. The Department of Customs is responsible for the buildings, facilities and land area. The Customs, Immigration, and Quarantine (CIQ) are jointly and coordinated for the border management. The Department of Labor maintains a unit of official to oversee and facilitate the Thai labors seeking employment abroad. The current partial of land site is under appropriation for new office and facilities extension. The border stakeholders are satisfied moderately with management of trade services rendered by CIO. An impediment of Sadao border management is the insufficiency of personnel. The CIQ is working separately and could not integrate the National Single Window (NSW) as planned.

In order to streamline of Sadao border management and aiming for international standard practices, hence, trade facilitation must be improved while monitoring the national security at border. Sadao border management proposed by the research team that the government should establish a central or national office to oversee the management of border, budget allocation and delegation of power to provincial governor in line with national policies, aiming at work efficiency. Forecast factors effecting on ASEAN Economic Community toward the management of Sadao border management are the following patterns: national border management, personnel management and the structure of border management respectively.

บทสรุปผู้บริหาร

โครงการ “รูปแบบระบบการจัดการด่านพรมแดนสะเดา จังหวัดสงขลา”

(Executive Summary: Model of Sadoa Border Management Systems, Songkhla Province)

1. ความนำ

การดำเนินงานของด่านชายแดนในยุคโลกาภิวัตน์จำเป็นต้องมีการกำหนดนโยบายแห่งชาติว่าด้วยบทบาทหน้าที่ของด่านให้มีการบูรณาการอย่างจริงจังและทันสมัยเพื่อลดต้นทุนเพิ่มประสิทธิภาพ ปรับปรุงความปลอดภัยและอำนวยความสะดวกแก่ประชาชนในการค้า ผลการศึกษาเบื้องต้นเพื่อพัฒนาโจทย์วิจัยเรื่อง ระบบการจัดการชายแดน พ.ศ.2553 ของคณะวิจัยพบว่า การจัดการด่านพรมแดนสะเดามีด่านศุลกากร (Customs) เป็นหน่วยงานหลักดูแลพื้นที่ทำการทั้งด้านใน (ตรวจสอบสินค้าและเก็บภาษี) และด้านนอก (ด่านพรมแดน) เพื่ออำนวยความสะดวกในการผ่านแดนของสินค้าและรับผิดชอบเตรียมการใช้ระบบหน้าต่างเดียว (Single Window) โดยมีด่านตรวจคนเข้าเมือง (Immigration) และด่านตรวจพืช (Plant Quarantine Station) ร่วมดูแลตรวจสอบการผ่านแดนของบุคคล และสินค้า ซึ่งทั้ง 3 หน่วยงานมีฐานะเป็นหน่วยงานภาครัฐในส่วนภูมิภาคที่มีหน้าที่ ระเบียบวิธีปฏิบัติและระบบข้อมูลเป็นของตนเอง และยินดีให้ความร่วมมือหากมีการร้องขอ ผลการศึกษาพบว่าภาคเอกชนพึงพอใจระบบการผ่านแดนปัจจุบันในระดับปานกลางและมีความเห็นว่า พื้นที่ด่านพรมแดนสะเดามีความไม่สะดวกในด้านพื้นที่แออัด คุณภาพและจำนวนเจ้าหน้าที่บริการไม่เพียงพอ ระบบการทำงานและการประสานงานของหน่วยงานยังไม่เอื้อต่อการสนับสนุนการค้าของประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนที่กำลังจะประกาศใช้ในปี 2558 ดังนั้น การศึกษารูปแบบระบบการจัดการด่านพรมแดนสะเดาที่เหมาะสมจะช่วยเพิ่มประสิทธิภาพการดำเนินงานของด่าน เพิ่มศักยภาพการแข่งขันให้กับผู้ประกอบการไทย

2. วัตถุประสงค์ของการวิจัย

- ศึกษาลักษณะการเชื่อมโยงระหว่างหน่วยงานและรูปแบบการจัดการความร่วมมือระหว่างหน่วยงานในการจัดการผ่านแดนของสินค้าและบุคคล
- ระบุอุปสรรคและข้อจำกัดของการจัดเตรียม Single Window Program
- ออกแบบการจัดการแบบร่วมมือที่เหมาะสมกับการจัดการด่านพรมแดนสะเดาและให้ข้อเสนอแนะเพื่อปรับปรุงระบบบริหารจัดการด่านไปสู่ระบบ Single Window Program หรือทางเลือกที่เหมาะสม

4. สํารวจความคิดเห็นและการตอบสนองของเจ้าหน้าที่ในแต่ละหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการผ่านแดนของสินค้าและบุคคลที่ด่านพรมแดนสะเคาถึงข้อจำกัดและความเป็นไปได้ในระดับปฏิบัติการของการจัดการแบบร่วมมือ

3. ผลที่คาดว่าจะได้รับ

1. ได้แนวทางในการปรับปรุงด้านสู่ระบบ Single Window Program หรือทางเลือกที่เหมาะสม
2. การสำรวจความเห็นและปัญหาในการปฏิบัติงานจะทำให้เจ้าหน้าที่ของแต่ละหน่วยงานได้ตรวจสอบงานของตน เห็นความเชื่อมโยงระหว่างหน่วยงานเข้าใจบทบาทและมีส่วนร่วมในงานที่ทำมากขึ้นนำไปสู่การปฏิบัติงานตามหน้าที่อย่างเต็มความสามารถ

4. วรรณกรรมที่เกี่ยวข้อง

Papadimitriou and Collect (2011) อธิบายการสร้างระบบการจัดการด่านพรมแดนสมัยใหม่ ควรประกอบด้วย การรวบรวม แลกเปลี่ยนรายละเอียดข้อมูลเกี่ยวกับนักท่องเที่ยว ใช้เทคโนโลยีใหม่ๆ เพื่อระบุตัวบุคคล และกำกับการทำงานทางกายภาพที่ด่านและสร้างหุ้นส่วนเพื่อบรรลุเป้าหมายการลดความขัดแย้งระหว่างความปลอดภัยและการอำนวยความสะดวก โดยไม่ละเลยหลักการความเป็นส่วนตัวในระดับโลก สอดคล้องกับ Accenture (2006) ที่เสนอว่า ประสิทธิภาพของการจัดการด่านพรมแดนคือความสามารถในการระบุตัวบุคคลและสินค้าด้วยการรวบรวมและวิเคราะห์ข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับเวลาความต้องการ เพื่อช่วยลดความเสี่ยงในการตัดสินใจที่ด่านพรมแดน หน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการจัดการด่านต้องประสานงานเพื่อบรรลุเป้าหมายร่วมกัน ทุกหน่วยงานจึงต้องปรับตัวและแลกเปลี่ยนข่าวสารกันเพื่อให้ทำงานร่วมกันได้

Duggan (2008) ได้เสนอระบบการจัดการชายแดนที่ประกอบด้วย โครงสร้างสำคัญ 3 ส่วน คือ 1) วิสัยทัศน์ระดับภูมิภาค (นานาชาติ) ที่มุ่งระบบการดำเนินงานของด่านที่มีความโปร่งใส มีความร่วมมือ ระหว่างประเทศ การสื่อสารและคมนาคมได้มาตรฐาน รวมทั้งกำหนดเขตภูมิศาสตร์ระหว่างพรมแดน การเมืองและอำนาจอธิปไตยของแต่ละประเทศ รวมทั้งพรมแดนร่วมของสองประเทศซึ่งต้องรับผิดชอบด้วยกัน เพื่ออำนวยความสะดวกให้เกิดการตื่นไหลของบุคคลและสินค้า แต่ต้องมีมาตรการที่เข้มงวดต่อการแอบแฝงของการก่ออาชญากรรม 2) วิสัยทัศน์ระดับชาติ ที่ต้องกำหนดอำนาจหน้าที่ นโยบายด้าน และกำหนดแผนกลยุทธ์ของชาติว่าด้วยการบริหารจัดการชายแดน ออกแบบโครงสร้างองค์กร การประสานงานในองค์กร ภาวะผู้นำ การสื่อสารที่มีประสิทธิภาพและการแบ่งงานความรับผิดชอบระหว่างหน่วยงาน การบูรณาการและการประสานงานกับหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้อง โดยมีองค์กรกลางระดับสูงสุดเป็นผู้ตัดสินใจสั่งการ (อาจ

เป็นบุคคลหรือกรรมการจากรัฐบาล) และจัดสรรงบประมาณจัดการด้านให้มีความสมดุลทั้งความมั่นคงและการอำนวยความสะดวก และพัฒนาทักษะ ความรู้ความสามารถของบุคลากร พัฒนาเทคโนโลยี อุปกรณ์เครื่องมือและการบำรุงรักษา ในพื้นที่ห่างไกลจำเป็นต้องจัดสวัสดิการที่ดี มีกำลังคนและพัสดุเครื่องมือที่เพียงพอในการทำงาน บุคลากรผู้ปฏิบัติงาน ณ บริเวณพรมแดนจะต้องได้รับการดูแล ด้านความสะดวกของที่พักอาศัย สถานพยาบาล อาหาร เสื้อผ้า ความปลอดภัย บรรยากาศที่ทำงานที่เหมาะสม สะดวก สะอาด ถูกสุขลักษณะ เป็นต้น และมีเงินที่เพียงพอจะลดปัญหาคอร์รัปชัน 3) วิสัยทัศน์ระดับชายแดน (จุดผ่านแดน: POE) ที่เน้นโครงสร้างด้านกายภาพ อาคารสิ่งอำนวยความสะดวก เครื่องมืออุปกรณ์ที่ใช้และระบบการขนส่งที่ดี มีระบบสารสนเทศ การสื่อสารข้อมูลจากภายนอกและระบบการวิเคราะห์บริหารข้อมูลเพื่อให้แน่ใจว่าการไหลของสินค้าและบุคคลทั้งขาเข้าและขาออกนอกประเทศ ณ จุดผ่านแดนจะมีกำลังคนที่ผ่านการอบรม และสามารถดำเนินการเฝ้าระวังตรวจสอบการเข้าออกเมืองของบุคคลให้ถูกต้องตามกฎหมาย ติดตามการจับกุมสิ่งของต้องห้ามที่ผ่านแดน การลักลอบสินค้าเข้าออกผิดกฎหมาย การเฝ้าระวังเหตุการณ์ ณ บริเวณพรมแดน การป้องกันโรคภัย โรคระบาด การป้องกันและจับกุมการค้าผิดกฎหมายสินค้าที่ขโมย อาวุธ ยาเสพติด วัตถุระเบิดและวัตถุอันตรายนานาชาติ ต้องมีการประสานงานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในระบบผ่านแดนเพื่อปรับปรุงให้การจัดการด้านชายแดนมีประสิทธิภาพมากขึ้น

Aniszewski (2009) อธิบายว่า ทุกหน่วยงานที่เกี่ยวข้องต่างมีบริบทการทำงานที่ต่างกัน ดังนั้น การดำเนินการด้านที่มีประสิทธิภาพจะต้องมีกระบวนการและวิธีดำเนินงานที่สอดคล้องกับกฎระเบียบของทุกหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ทุกหน่วยงานควรมีความเป็นเลิศตามหน้าที่งานของการจัดการด้านและประสานใช้ข้อมูลร่วมกัน และเห็นว่าการประสานความร่วมมือระหว่างหน่วยงาน CIQ ที่จัดการด้านชายแดนมีความสำคัญมากต่อความสำเร็จของระบบการจัดการด้าน

จากการสังเคราะห์วรรณกรรมและการสำรวจพื้นที่ทำการด้านพรมแดนสะเดา นำมาสู่กรอบแนวคิดการวิจัยเรื่อง รูปแบบระบบการจัดการด้านพรมสะเดาดังนี้

กรอบแนวคิดการวิจัย รูปแบบระบบการจัดการด้านพรมแดนสะเดา จังหวัดสงขลา

ระบบการจัดการด้านพรมแดนสะเดา			
ด้านบุคลากร	ด้านตรวจคนเข้าเมือง	ด้านตรวจพืช	ด้านตรวจคนหางาน
<ul style="list-style-type: none"> ● บุคลากร - การฝึกอบรม - ปฏิบัติการ - ระบบสนับสนุน 	<ul style="list-style-type: none"> ● บุคลากร - การฝึกอบรม - ปฏิบัติการ - ระบบสนับสนุน 	<ul style="list-style-type: none"> ● บุคลากร - การฝึกอบรม - ปฏิบัติการ - ระบบสนับสนุน 	<ul style="list-style-type: none"> ● บุคลากร - การฝึกอบรม - ปฏิบัติการ - ระบบสนับสนุน
<ul style="list-style-type: none"> ● สารสนเทศ - การสื่อสาร - ระบบอัจฉริยะ - การจัดการและวิเคราะห์ข้อมูล 	<ul style="list-style-type: none"> ● สารสนเทศ - การสื่อสาร - ระบบอัจฉริยะ - การจัดการและวิเคราะห์ข้อมูล 	<ul style="list-style-type: none"> ● สารสนเทศ - การสื่อสาร - ระบบอัจฉริยะ - การจัดการและวิเคราะห์ข้อมูล 	<ul style="list-style-type: none"> ● สารสนเทศ - การสื่อสาร - ระบบอัจฉริยะ - การจัดการและวิเคราะห์ข้อมูล
<ul style="list-style-type: none"> ● โครงสร้างทางกายภาพ - โครงสร้างพื้นฐาน 	<ul style="list-style-type: none"> ● โครงสร้างทางกายภาพ - โครงสร้างพื้นฐาน 	<ul style="list-style-type: none"> ● โครงสร้างทางกายภาพ - โครงสร้างพื้นฐาน 	<ul style="list-style-type: none"> ● โครงสร้างทางกายภาพ - โครงสร้างพื้นฐาน
<ul style="list-style-type: none"> - อุปกรณ์และเทคโนโลยี - ระบบสนับสนุน 	<ul style="list-style-type: none"> - อุปกรณ์และเทคโนโลยี - ระบบสนับสนุน 	<ul style="list-style-type: none"> - อุปกรณ์และเทคโนโลยี - ระบบสนับสนุน 	<ul style="list-style-type: none"> - อุปกรณ์และเทคโนโลยี - ระบบสนับสนุน



ระบบความร่วมมือระหว่างหน่วยงาน	
ระบบความร่วมมือ	หน่วยงานที่ร่วมมือ
<ul style="list-style-type: none"> ● นโยบาย/ กฎระเบียบ ● รูปแบบการดำเนินงาน ● บุคลากร ● สารสนเทศ ● โครงสร้างทางกายภาพ 	<ul style="list-style-type: none"> ● ภายในหน่วยงาน ● ระหว่างหน่วยงาน ● ระหว่างประเทศ

5. ระเบียบวิธีวิจัย

1. การวิจัยเชิงคุณภาพ (Qualitative Research) เน้นการสัมภาษณ์เชิงลึกแบบกึ่งมีโครงสร้าง (Semi-Structure Interview) ควบคู่ไปกับการสังเกตการณ์ (Observation) ในสถานที่จริงขณะปฏิบัติงาน เพื่อวิเคราะห์การดำเนินงานของด่านพรมแดนสะเดาในปัจจุบัน
2. การวิจัยเชิงปริมาณ (Quantitative Research) เก็บข้อมูลตามแบบสอบถาม เพื่อพยากรณ์ปัจจัยสำเร็จของรูปแบบระบบการจัดการที่ผู้วิจัยนำเสนอ

5.1 กลุ่มตัวอย่าง ประกอบด้วย 4 กลุ่ม ดังนี้

1. ผู้รับผิดชอบด้านของหน่วยงาน CIQ และด่านตรวจคนหางาน จังหวัดสงขลา

2. หัวหน้างานของ CIQ และด้านตรวจคนหางาน รวม 11 นาย
3. ผู้รับผิดชอบ 7 หน่วยงานในจังหวัดสงขลาที่ตกลงร่วมมือใช้ระบบ NSW กับกรมศุลกากร
4. ผู้ปฏิบัติงานของ CIQ และด้านตรวจคนหางานที่ปฏิบัติงานจริง ณ ด่านพรมแดน ในช่วงเวลาที่เก็บข้อมูล รวม 131 นาย

ตารางที่ 1: แสดงจำนวนกลุ่มตัวอย่างที่ศึกษา

ด้าน	จำนวนประชากร	จำนวนตัวอย่าง (ผู้ปฏิบัติงานจริง)	จำนวนตัวอย่างที่เก็บได้
ด้านศุลกากร	281	95	70
ด้านตรวจคนเข้าเมือง	55	52	51
ด้านตรวจพืช	10	10	8
ด้านตรวจคนหางาน	2	2	2
รวม	348	159	131

5.2 เครื่องมือวิจัยและการตรวจสอบ แบบสัมภาษณ์และแบบสอบถามถูกส่งให้ผู้ทรงคุณวุฒิ 2 ท่าน ทำการตรวจสอบความเที่ยงของเนื้อหาและภาษาที่ใช้ ส่วนแบบสอบถามเชิงปริมาณ ได้ทำการทดสอบค่าสัมประสิทธิ์อัลฟาของครอนบาค (Cronbach's Alpha Coefficient) เพื่อวัดความเที่ยง

5.3 การวิเคราะห์ข้อมูล ข้อมูลเชิงคุณภาพ ใช้เทคนิควิเคราะห์เนื้อหา (Content Analysis) เพื่อรายงานผลการสำรวจข้อมูลเบื้องต้นจากการศึกษาและข้อจำกัดของการใช้ระบบ NSW ในหน่วยงาน และความเชื่อมโยงของข้อมูล ส่วนข้อมูลเชิงปริมาณ วิเคราะห์แบบสอบถามชุดที่ 1 เพื่อวัดความคิดเห็นของหัวหน้างานที่มีต่อประสิทธิภาพการดำเนินการของด่านพรมแดนสะเดาปัจจุบัน ค่าสถิติที่ใช้ได้แก่ ค่าความถี่ ร้อยละ ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ณ ระดับความเชื่อมั่น 95% และวิเคราะห์ข้อมูลจากแบบสอบถามชุดที่ 2 เรื่องความคิดเห็นของผู้ปฏิบัติงานต่อรูปแบบระบบการจัดการด่านพรมแดนที่ผู้วิจัยนำเสนอ สถิติที่ใช้ประกอบด้วย การใช้ Factor Analysis จัดแบ่งกลุ่มคำถามและใช้ค่าความถี่ ร้อยละ ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และใช้การวิเคราะห์การถดถอยพหุคูณแบบขั้นตอน (Stepwise- Multiple Regression Correlation) เพื่ออธิบายปัจจัยร่วมพยากรณ์ประสิทธิภาพการจัดการด่านพรมแดนสะเดารูปแบบใหม่ ณ ระดับความเชื่อมั่น 95%

6. สรุปผลการศึกษา

6.1 สรุปผลการสำรวจข้อมูลเบื้องต้นการจัดการด้านพรมแดนสะเดา

6.1.1 การจัดการด้านศุลกากรสะเดา (Customs)

1. การดำเนินงาน ในฐานะเจ้าของพื้นที่ด้านพรมแดนสะเดาด้านศุลกากรจึงมีบทบาทมากที่สุด พื้นที่ทั้งหมดอยู่ในเขตควบคุมของด่านศุลกากรสะเดา มาตรา 15 ของกฎหมายศุลกากร กำหนดให้พื้นที่ขนาดใหญ่เป็นพื้นที่พิเศษที่ด่านศุลกากรสงขลาสามารถตรวจค้นได้ทั้งกลางวันและกลางคืน ด่านศุลกากรจึงเป็นศูนย์กลางในการจัดสรรพื้นที่ทำการให้ ด้านตรวจคนเข้าเมืองด้านตรวจพืช และด้านตรวจคนหางาน รวมทั้งได้รับมอบหมายให้เป็นผู้ดำเนินการขยายพื้นที่ด้านสะเดาที่อยู่ระหว่างการเวนคืนที่ดินเพื่อก่อสร้างเป็น CIQ Complex บนพื้นที่ 720 ไร่เศษห่างจากพรมแดนมาเลเซีย 1.5 กิโลเมตรที่คาดว่าจะเริ่มก่อสร้างได้ในปี 2555 (อาทิตย์ วิสุทธีสมาจาร, 2554) และเป็นหน่วยงานผู้นำในการพัฒนาระบบการจัดการด้านพรมแดนสะเดาเพื่อให้ได้มาตรฐานศุลกากรโลก ปัจจุบันด่านพรมแดนสะเดากำหนดเวลาเปิดปิดด้านเวลา 5.00-23.00 น.

ด่านศุลกากรสะเดากำหนดลักษณะการที่ให้กระทำ 2 ข้อคือ ดูแลการนำของเข้าและของออกทุกประเภท การดำเนินงานของด่านศุลกากรสะเดาจึงอาจแยกการทำงานออกเป็น 2 ด้านคือ พิธีการศุลกากรนำเข้าสินค้า และพิธีการศุลกากรส่งออกสินค้า

2. การจัดการบุคลากร กรมศุลกากรประกาศให้พนักงานทุกคนต้องเข้ารับอบรมความรู้อย่างน้อยปีละครั้ง แต่การส่งบุคลากรเพื่ออบรมพัฒนามีข้อจำกัดเนื่องจาก บุคลากรที่ปฏิบัติงานจริงในพื้นที่ด่านศุลกากรสะเดามีเพียง 95 นาย จากอัตรากำลังที่ได้รับจัดสรร 281 อัตรา หลายนายจึงรับผิดชอบงานหลายงาน ผลศึกษาพบว่ามีการโอนย้ายงานที่เกิดขึ้นเนื่องจากความไม่แน่นอนทางการเมือง และด่านศุลกากรสะเดากำลังเผชิญปัญหาขาดแคลนพนักงานชำนาญการในอนาคตอันใกล้ เนื่องจากเจ้าหน้าที่จำนวนหนึ่งจะเกษียณอายุและเจ้าหน้าที่ใหม่ขาดประสบการณ์ทำงาน ดังนั้นการมีพนักงานพี่เลี้ยงสอนงานขณะปฏิบัติงานและการอบรมระเบียบปฏิบัติและกฎหมายที่เกี่ยวข้องและการพัฒนาบุคลากรของหน่วยงานจึงเป็นสิ่งจำเป็นอย่างมาก จากการสังเกตการณ์ ณ ที่ทำการของงานพิธีการการพบการใช้เคาน์เตอร์ เซอร์วิส จากเอกชนคอยให้บริการข้อมูลแก่ผู้นำเข้า-ส่งออก พบตัวแทนนำเข้า-ออกของเป็นผู้บันทึกรายการการขนส่งสินค้าด้วยตนเองลงในสมุดของด่านศุลกากรเพื่อใช้ยืนยันข้อมูลกรณีระบบคอมพิวเตอร์ไม่ทำงาน

3. การจัดการสารสนเทศ ด่านศุลกากรสะเดาใช้ระบบเชื่อมโยงข้อมูลธุรกรรมการค้าชำระเงินผ่านเครือข่ายธนาคารพาณิชย์ (e-Payment) ระบบพิธีการศุลกากรแบบไร้เอกสาร (e-Customs) และใช้เครื่องเอกซเรย์ตรวจปล่อยสินค้า และอยู่ในระหว่างการค้าดำเนินการตามแผนการใช้ระบบ

ศูนย์กลางการเชื่อมโยงข้อมูลของประเทศ (NSW) แต่ยังไม่สามารถรองรับการเชื่อมโยงข้อมูลกับ ประเทศมาเลเซีย สิงคโปร์ (ASW) ตามแผนที่กำหนดภายในปี 2555

ในการใช้ระบบศูนย์กลางการเชื่อมโยงข้อมูลของประเทศ (NSW) เพื่อออกใบอนุญาตและ ใบรับรองระหว่าง 36 หน่วยงาน ผลสัมฤทธิ์ผู้รับผิดชอบ 8 หน่วยงานที่ตกลงร่วมมือแล้วใน จังหวัดสงขลา พบเพียง 4 หน่วยงานที่ดำเนินการได้คือ นิคมอุตสาหกรรมภาคใต้ สำนักงาน ส่งเสริมการลงทุนภาคใต้ สำนักงานปศุสัตว์ จังหวัดสงขลา และสำนักงานอุตสาหกรรมจังหวัด สงขลาแต่ทั้งหมดยังต้องใช้เอกสารจริงพร้อมลายเซ็นผู้รับผิดชอบยื่นกำกับให้ด้านศุลกากร

การรักษาความปลอดภัยใช้ระบบโทรทัศน์วงจรปิด (CCTV Systems) มีทั้งสิ้น 39 เครื่องซึ่ง ช่วยป้องกัน ตรวจจับการลักลอบหนีภาษีได้มาก และอยู่ระหว่างเร่งพัฒนาระบบ FRID เพื่อ ตรวจสอบการเปลี่ยนถ่ายระหว่างคลังสินค้า

4. การจัดการโครงสร้างทางกายภาพ สภาพกายภาพของด่านพรมแดนสะเดา เป็นพื้นที่เปิด โล่งมีหลังคา เป็นที่ทำการของหน่วยงาน CIQ และตรวจคนหางาน โดยแยกพื้นที่ด้านในเพื่อการ ดำเนินพิธีการทางศุลกากรของรถสินค้าส่งออกให้แล้วเสร็จจึงขับผ่านเส้นทางอนุมัติ 2 กิโลเมตรเข้า ด่านพรมแดนเพื่อดำเนินพิธีการตรวจคนเมืองออกนอกประเทศ เช่นเดียวกับรถสินค้านำเข้าต้องผ่าน ด่านตรวจคนเข้าเมือง พร้อมยื่นใบขนสินค้านำเข้าที่ด่านพรมแดนแล้วจึงขับผ่านเส้นทางอนุมัติเพื่อ เข้าพิธีการศุลกากรนำเข้าที่ด่านใน

เนื่องจากพื้นที่ด่านมีจำกัด และปริมาณสินค้าและนักท่องเที่ยวมีจำนวนมากกว่าทุกด่าน ภูมิภาคของประเทศ ทำให้สภาพการจราจรในพื้นที่ด่านแออัดไม่เป็นระเบียบ จำนวนพนักงานไม่ เพียงพอ ทำให้หลายพื้นที่ไม่มีพนักงานประจำ อาคารเก่าอยู่ในสภาพทรุดโทรมและไม่ได้แก้ไขป้าย กำกับพื้นที่ทำงาน การจัดการพื้นที่ไม่ได้แยกส่วนบุคคลกับรถสินค้าออกจากกัน รวมถึงการมี ร้านค้าแผงลอยบุกรุกเปิดทำการในพื้นที่ด่าน สภาพด่านที่เปิดโล่งทำให้เสี่ยงต่อการหลบหนี หลบ เลี่ยงและปัญหาอาชญากรรมและการส่งมอบสินค้าผิดกฎหมาย ฯลฯ

6.1.2 การจัดการด่านตรวจคนเข้าเมืองสะเดา (Immigration)

1. การดำเนินงาน ปัจจุบันด่านตรวจคนเข้าเมืองสะเดาอยู่ภายใต้การกำกับดูแลของด่าน ตรวจคนเข้าเมืองสงขลา แบ่งเป็น 2 สำนักงาน คือ 1) สำนักงานด่านใน มีภารกิจด้านการจัดเก็บ เอกสารการเดินทาง เข้าออกและการรับรายงานการเข้าที่พักของคนต่างด้าว และ 2) สำนักงานด่าน นอกมีภารกิจด้านการตรวจอนุญาต เข้า-ออก บุคคลผ่านแดน และการทำ VISA ON ARRIVAL (VOA) มีผู้ทำการตรวจเข้า 13 คู่ และขาออก 10 คู่

จากสถิติการใช้บริการของบุคคลพบว่า ปัจจุบันให้บริการได้ประมาณ 0.49-0.83 คนต่อ นาทิจ (ไม่นับรวมผู้บริการรถ) ในขณะที่มาตรฐานสากล กำหนดไว้ว่าจะต้องให้บริการคนละไม่เกิน

45 วินาที หรือประมาณ 1.33 คนต่อนาที ซึ่งหากต้องปฏิบัติการให้ได้ตามมาตรฐานแล้ว ด้านตรวจคนเข้าเมืองจะต้องเปิดช่องทางให้บริการอย่างน้อย 17 ช่องบริการทั้งขาเข้าและขาออก

2. การจัดการบุคลากร ปัจจุบันด้านตรวจคนเข้าเมืองสะเดา มีบุคลากร 55 นาย แบ่งเป็น 4 ชุดตรวจ แต่ละชุดตรวจมี 13 นาย ทำงาน 2 ผลัดๆ ละ 2 วันติดต่อกัน และต้องหมุนเวียนกำลังคนไปประจำที่ด่านบ้านประกอบ มีการจัดฝึกอบรมให้กับบุคลากรเพื่อเสริมสร้างสมรรถนะการทำงานในหลักสูตรการตรวจสอบหนังสือเดินทาง หลักสูตรตรวจคนเข้าเมือง การฝึกทักษะภาษาอังกฤษมีการใช้เทคโนโลยีเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการทำงาน มีการส่งเสริมการศึกษาต่อและการฝึกอาชีพให้เป็นสวัสดิการแก่บุคลากร เป็นต้น

3. การจัดการสารสนเทศ ด้านตรวจคนเข้าเมืองสะเดาใช้โทรศัพท์ในการติดต่อสื่อสารทั้งกับภายในและภายนอกองค์กร มีระบบเอกสารภายในจัดส่งผ่านทางจดหมายอิเล็กทรอนิกส์ ทุกด้านสามารถเชื่อมต่อข้อมูลผ่านทางระบบฐานข้อมูลที่ส่วนกลาง ณ สำนักงานตรวจคนเข้าเมืองกรุงเทพฯ ซึ่งระบบฐานข้อมูลส่วนกลางนี้จะเชื่อมโยงข้อมูลกับศูนย์ปราบปรามอาชญากรรมข้ามชาติได้ในทุกระดับ

ในระบบการตรวจสอบคนเข้าออกนั้น พบว่าเป็นระบบที่มาจากส่วนกลางทำให้การเรียกข้อมูลล่าช้า หากระบบได้รับความเสียหาย จำเป็นต้องรอการแก้ไขจากส่วนกลางเท่านั้น

4. การจัดการโครงสร้างทางกายภาพ พื้นที่ทำการที่ได้รับจัดสรรจากด่านศุลกากรค่อนข้างแคบเมื่อเปรียบเทียบกับปริมาณงานที่ต้องทำ สภาพด่านที่แออัด การจราจรไม่เป็นระเบียบ โครงสร้างด่านที่เปิดโล่งและป้ายสัญลักษณ์ต่างๆ ไม่ชัดเจน ทำให้สภาพกายภาพไม่เอื้อกับบรรยากาศการให้บริการของด่านตรวจคนเข้าเมือง

6.1.3 การจัดการด่านตรวจพืชสะเดา (Plant Quarantine Station)

1. การดำเนินงาน ด้านตรวจพืชสะเดา สังกัดสำนักควบคุมพืชและวัสดุการเกษตรภาคใต้ มีหน้าที่รับผิดชอบในการควบคุมการนำเข้า-ส่งออก และการเคลื่อนย้ายพืชตามกฎหมายว่าด้วยการกักพืชควบคุมการผลิตและจำหน่ายพืชพันธุ์ตามกฎหมายว่าด้วยพันธุ์พืช ควบคุมการผลิตและจัดจำหน่ายปุ๋ยตามกฎหมายว่าด้วยปุ๋ย ควบคุมการผลิตและจำหน่ายวัตถุดิบพืชตามกฎหมายว่าด้วยวัตถุอันตรายให้บริการการนำเข้าและส่งออกสินค้าเกษตร ร่วมมือและสนับสนุนการปฏิบัติงานของหน่วยงานอื่นความเร็วและลดค่าใช้จ่ายในการดำเนินการ ด้านตรวจพืชจึงเข้มงวดตรวจรายละเอียด โดยเฉพาะสินค้าพืชนำเข้า และจะตรวจพืชส่งออกเฉพาะที่เอกชนร้องขอเท่านั้น แต่เนื่องจากการตรวจสอบพืชจำเป็นต้องใช้เจ้าหน้าที่และอุปกรณ์ในห้องปฏิบัติการ ทำให้ต้องใช้เวลาหลายวันจึงจะทราบผลการตรวจสอบ

ปัญหาในการดำเนินการของด่านตรวจพืชคือผู้ประกอบการส่วนใหญ่ไม่สนใจที่จะรู้/ติดตามกฎระเบียบวิธีปฏิบัติของประเทศคู่ค้า ทำให้สินค้าออกถูกตีกลับและมักไม่ได้รับความร่วมมือในการแจ้งข้อมูลข่าวสารและพบว่าผู้ส่งออกพืช ผัก ผลไม้ของประเทศไทยส่วนใหญ่เป็นผู้ประกอบการรายเล็กและไม่มีความรู้เรื่องการค้าระหว่างประเทศ

2. การจัดการบุคลากร บุคลากรรวม 10 นายที่ประจำด่านตรวจพืชสะเดา ทุกคนอยู่ประจำ ณ ที่ทำการด่านในเพื่อทำหน้าที่ตรวจสอบเอกสาร สุ่มตรวจสินค้าตัวอย่าง ยกเว้นนายตรวจพืช 2 นายประจำที่ด่านพรมแดนเพื่อใช้ทักษะในการตรวจสังเกตรถขนส่งพืช/สินค้า การฝึกอบรมบุคลากรเน้นทักษะภาษาอังกฤษและความรู้เกี่ยวกับกฎระเบียบ เงื่อนไขการค้า เป็นสำคัญ

3. การจัดการสารสนเทศ มีเจ้าหน้าที่ด่านตรวจพืชเพียง 2 นายคือ นายด่านและเจ้าหน้าที่บันทึกข้อมูลเท่านั้นที่สามารถบันทึกข้อมูลต่างๆ หรือสืบค้นข้อมูลในระบบคอมพิวเตอร์ของด่านได้เพื่อป้องกันข้อมูลของด่านกักกันพืช

4. การจัดการโครงสร้างกายภาพ พื้นที่ทำการที่ด่านในคับแคบ ไม่เอื้อกับการทำงานเท่าที่ควร ส่วนพื้นที่ทำงานที่ด่านพรมแดนตั้งอยู่บนชั้น 2 อาคารขาออก ทั้งที่การทำงานของด่านตรวจพืชเน้นการสังเกตรถบรรทุกขาเข้า ในการทำงานจึงอาจไม่ได้รับความสะดวกและเกิดการรั่วไหลในการตรวจจับสินค้าได้ อย่างไรก็ตามหากเจ้าหน้าที่สังเกตพบพืชรูสามารถติดต่อเจ้าหน้าที่ตรวจพืชที่ประจำอยู่ด่านในตรวจจับได้

6.1.4 การจัดการด่านตรวจคนหางาน (Labor Control)

1. การดำเนินงาน ด่านพรมแดนสะเดามีเจ้าหน้าที่ระดับนักวิชาการแรงงานชำนาญการ จำนวน 2 นาย เช่นเดียวกับทุกด่านของประเทศ ทำหน้าที่ตรวจสอบเอกสารแบบรายงานเดินทางออกไปทำงานนอกราชอาณาจักร (จง.12) ผลสำรวจพบเจ้าหน้าที่เป็นผู้มีความสามารถทั้งทางด้านการดำเนินงานและการประสานกับหน่วยงานที่บริเวณด่านพรมแดนสะเดา ทำงานตั้งแต่เวลา 5.00-23.00 น. ทุกวันตลอดสัปดาห์ ขณะนี้การทำงานประสบปัญหาอุปกรณ์คอมพิวเตอร์ที่เชื่อมโยงข้อมูลกับส่วนกลางขัดข้อง ทำให้ต้องสลับกันเดินทางสำนักงานจัดหางานจังหวัดสงขลาเพื่อบันทึกปรับปรุงข้อมูลการออกนอกราชอาณาจักรของแรงงานให้ทันสมัย ทำให้แต่ละวันจะมีเจ้าหน้าที่ประจำที่ด่านพรมแดนสะเดาเพียงคนเดียว ด่านตรวจคนหางานพรมแดนสะเดาจึงควรประเมินการเพิ่มขึ้นของจำนวนแรงงานที่ผ่านด่านพรมแดนสะเดาเพื่อกำหนดอัตรากำลังเพิ่มเติม และปรับปรุงระบบสนับสนุนการทำงาน โดยเฉพาะระบบออนไลน์ให้อยู่สภาพที่ดำเนินงานได้ เพื่อลดภาระงานของเจ้าหน้าที่

2. การจัดการบุคลากร การฝึกอบรมมักเป็นการจัดขึ้นภายในหน่วยงาน และมุ่งเน้นการอบรมที่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติงานตามพันธกิจเป็นหลัก ทำให้บุคลากรเข้าใจปัญหาและแนว

ทางแก้ไขปัญหาการดำเนินงาน และมีการแลกเปลี่ยนความเห็นระหว่างผู้เข้าอบรม แต่จากจำนวนบุคลากรเพียง 2 คน ทำให้ลดโอกาสการเข้าฝึกอบรมและควรจัดการอบรมร่วมกันในระหว่างหน่วยงาน

3. การจัดการสารสนเทศ กรมการจัดหางาน ดำเนินการจัดทำระบบสารสนเทศเกี่ยวกับการเดินทางไปทำงานต่างประเทศของแรงงานไทยเพื่อเป็นฐานข้อมูลในการตรวจสอบเมื่อคนงานผ่านด่านพรมแดนในแต่ละจุดทั่วประเทศ จุดเริ่มต้นในการกรอกข้อมูลคือสำนักงานจัดหางานจังหวัดและสำนักงานจัดหางานกรุงเทพฯเขตพื้นที่ 1-10 การจัดทำฐานข้อมูลแยกตามประเภทการเดินทางไปทำงานต่างประเทศ ซึ่งมีอยู่ 5 ช่องทาง คือ

1. การเดินทางไปต่างประเทศโดยรัฐเป็นผู้จัดส่ง
2. การเดินทางไปต่างประเทศโดยบริษัทผู้ได้รับอนุญาตจัดหางานเป็นผู้จัดส่ง
3. การเดินทางไปต่างประเทศโดยนายจ้างพาไปทำงาน
4. การเดินทางไปต่างประเทศโดยนายจ้างส่งไปฝึกงาน
5. การเดินทางไปต่างประเทศด้วยตนเอง

ระบบการตรวจสอบของพนักงานตรวจคนหางานสะเดา ตั้งอยู่บนพื้นฐานความเชื่อที่ว่าหลักฐานที่คนงานนำมาผ่านกระบวนการถูกต้องแล้ว กรมการจัดหางานสร้างระบบตรวจสอบแรงงานไทยไปทำงานต่างประเทศ โดยการยื่นหลักฐานต่างๆตามหน่วยงานที่กำหนด เมื่อตรวจสอบว่ามีการดำเนินงานอย่างถูกต้องก็จะออกเอกสารเป็นหลักฐานให้คนงานไทยไปทำงานต่างประเทศ หลังจากนั้นจึงนำข้อมูลที่ได้มาสร้างเป็นฐานข้อมูล การดำเนินงานของด่านตรวจคนหางานที่ด่านพรมแดนเป็นเพียงการสอบยืนยันข้อมูลกับฐานข้อมูลเท่านั้น แต่พบว่าระบบการเชื่อมโยงข้อมูลระหว่างหน่วยงานกลางกับด่านตรวจคนหางานพรมแดนสะเดามักมีปัญหา เนื่องจากอุปสรรคสนับสนุนทั้งคอมพิวเตอร์และระบบออนไลน์ขัดข้องบ่อยครั้ง

4. การจัดการโครงสร้างทางกายภาพ ด่านตรวจคนหางานสะเดามีผู้ทำการที่ด่านพรมแดน 1 คู่ ด้านฝั่งด้านขาออก ก่อนที่บุคคลจะเข้าตรวจหนังสือเดินทาง แต่สภาพการจราจรไม่เป็นระเบียบจึงเป็นไปได้ที่จะมีแรงงานขาออกบางรายผ่านไปโดยไม่ได้ผ่านด่านตรวจคนหางาน

6.2 ปัญหาวิกฤติที่ด่านพรมแดนสะเดาต้องเผชิญ

จากผลการศึกษาข้อมูลเบื้องต้นของการจัดการด่านพรมแดนสะเดา อาจเสนอประเด็นสำคัญที่ผู้รับผิดชอบการจัดการด่านต้องตระหนักคือ

6.2.1. การใช้ระบบ NSW ยังไม่ได้รับความร่วมมือจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เนื่องจากหลายหน่วยงานไม่เห็นความสำคัญของการเชื่อมโยงข้อมูล ความระแวงเรื่องผู้มีอำนาจ

หน้าที่รับผิดชอบ ความกังวลเรื่องความปลอดภัยของข้อมูลหน่วยงานและหน่วยงานมีงบประมาณจำกัด

6.2.2. ทั้งด้านบุคลากร ด้านตรวจคนเข้าเมือง ด้านตรวจพืชและด้านตรวจคนหางาน ล้วนมีจำนวนพนักงานน้อยไม่สมดุลกับปริมาณงานที่เพิ่มขึ้น มีการโยกย้ายผู้ปฏิบัติงานไปยังจุดที่ต้องการคนเร่งด่วน การกำหนดให้พนักงานทำงานล่วงเวลาทำให้พนักงานไม่สามารถปลีกตัวจากงานเพื่อเข้ารับการอบรมพัฒนา นโยบายการลดคนและใช้เทคโนโลยีแทนคนจะสามารถเพิ่มประสิทธิภาพการทำงานได้ก็ต่อเมื่ออุปกรณ์เครื่องมือมีจำนวนเพียงพอกับพนักงาน ผู้ปฏิบัติงานมีทักษะความชำนาญในการใช้เครื่องมือและเครื่องมือต้องอยู่ในสภาพพร้อมใช้

6.2.3. ปัญหาการขยายพื้นที่ด้านพรมแดนสะเดาที่ไม่สามารถดำเนินการได้ทันเวลาที่กำหนด ทำให้พื้นที่ด้านยังคงเผชิญกับปัญหาความแออัด ไม่เป็นระเบียบและการจราจรติดขัดซึ่งกระทบโดยตรงกับการเคลื่อนย้ายสินค้านำเข้า-ส่งออกที่ล่าช้ากว่าที่ควรเป็นและเพิ่มค่าใช้จ่ายให้กับผู้ประกอบการและบุคคลที่ผ่านแดน

6.2.4. ความขัดแย้งระหว่างหน่วยงาน แม้ไม่ปรากฏชัดแต่จากการปฏิบัติงานที่ต่างคนต่างทำและร่วมมือเมื่อได้รับการร้องขอแสดงถึงความสัมพันธ์ระหว่างหน่วยงานว่าอยู่ในระดับที่ไม่สู้ราบรื่นนัก ทั้งนี้เพราะในความรู้สึกรองพนักงานมองว่าสถานะของหน่วยงานในระดับพื้นที่ด้านไม่เท่าเทียมกัน ทั้งที่ประสิทธิภาพของการจัดการด้านจะเกิดขึ้นได้ต้องมีการทำงานที่เชื่อมโยงและประสานข้อมูลกัน ทำให้หลายครั้งเมื่อมีประเด็นหรือเหตุการณ์ร่วมเกิดขึ้นในพื้นที่ทำให้ไม่มีการจัดการใดๆ เนื่องจากไม่มีระบุดูแลจนกว่าอยู่ในความรับผิดชอบของหน่วยงานใด

6.3 การวิเคราะห์ความเสี่ยงของการจัดการด้านสะเดาในปัจจุบัน

จากปัญหาวิกฤติที่เกิดขึ้น อาจะวิเคราะห์ความเสี่ยงของการจัดการด้านสะเดาในปัจจุบัน ได้ดังนี้

การประเมินความเสี่ยง	ข้อเสนอแนะ
<p>ความเสี่ยงจากภายนอก (External Risks)</p> <ul style="list-style-type: none"> - อัตราการเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็วของสินค้าและนักท่องเที่ยวที่ผ่านด่านสะเดาทำให้จำนวนเจ้าหน้าที่ให้บริการไม่เพียงพอโดยเฉพาะในช่วงเทศกาลต่างๆ - ความไม่มั่นคงทางการเมืองและการแทรกแซงทางการเมืองทำให้นโยบายจากส่วนกลางไม่แน่นอน - ความเข้มแข็งของการจัดการด้านของประเทศมาเลเซีย - การลักลอบนำเข้าสิ่งผิดกฎหมาย ปัญหาอาชญากรรม - ความรับผิดชอบของด่านตรวจคนหางาน ไม่ครอบคลุมการ 	<ul style="list-style-type: none"> - ควรร่วมมือระหว่างประเทศไทยและมาเลเซีย เป็นปัญหาที่ควรแก้ไขในระดับชาติ - รัฐบาลไทยควรกำหนดนโยบายการจัดการด้านของประเทศให้ชัดเจนและกระจายอำนาจให้ผู้ว่าราชการจังหวัดสงขลา เป็นผู้ตัดสินใจแก้ปัญหาสถานการณ์ในระดับพื้นที่

การประเมินความเสี่ยง	ข้อเสนอแนะ
<p>ลักลอบออกนอกประเทศของแรงงานต่างด้าว ทำให้ด้านกลายเป็นเส้นทางลำเลียงการค้ามนุษย์จากกลุ่มประเทศ CLMV ผ่านไทยไปยังประเทศมาเลเซีย สิงคโปร์</p>	<p>- สร้างมวลชนสัมพันธ์ให้ประชาชนในพื้นที่สะดวกดูแลจัดการความปลอดภัยในบริเวณด่านพรมแดน</p>
<p>ความเสี่ยงด้านบุคลากร (Human Resource Risks)</p> <ul style="list-style-type: none"> - การบรรจุคน ไม่ได้ครบตามอัตรากำลังที่ได้รับจัดสรรทำให้เจ้าหน้าที่ให้บริการไม่เพียงพอ ต้องทำงานมากกว่า 8 ชั่วโมง/วัน ส่งผลถึงคุณภาพการให้บริการและสุขภาพของเจ้าหน้าที่สถานการณ์นี้จะรุนแรงขึ้นเมื่อปริมาณงานเพิ่มขึ้นเนื่องจาก AEC - ปริมาณเจ้าหน้าที่จำกัด ทำให้ต้องโยกย้ายสลับกันทำงานกับด่านอื่นๆ ในจังหวัดด้วย ทำให้ไม่มีเวลาเข้ารับการพัฒนาและฝึกอบรมเพื่อเพิ่มทักษะความรู้ในการทำงาน - เจ้าหน้าที่ส่วนใหญ่ใกล้เกษียณอายุราชการ มีทักษะในการทำงาน โดยเฉพาะการสังเกตตรวจจับผิด แต่ขาดทักษะใช้เทคโนโลยีช่วยงาน - เจ้าหน้าที่เป็นคนในพื้นที่แต่ขาดทักษะด้านภาษา - เจ้าหน้าที่รุ่นใหม่ใช้เทคโนโลยีได้ดีแต่ขาดประสบการณ์การทำงานในพื้นที่ 	<ul style="list-style-type: none"> - จัดสรรงบประมาณเพื่อเพิ่มเจ้าหน้าที่ปฏิบัติงานให้เพียงพอกับปริมาณงานที่เพิ่มขึ้น - หากคำตอบถึงปัญหาการบรรจุคน ไม่ได้ครบตามอัตรากำลังที่ได้รับ - การอบรมพนักงานใหม่ให้เรียนรู้วิธีปฏิบัติงานและอบรมภาษาที่ใช้ - อาจว่าจ้างหน่วยงานภายนอกดำเนินการแทนได้ในงานเฉพาะด้านที่เจ้าหน้าที่ไม่มีทักษะเพียงพอ (Out Source) แต่ต้องระวังเรื่องความปลอดภัยของข้อมูลและควรมีระบบป้องกันข้อมูลรั่วไหล
<p>ความเสี่ยงด้านการเงิน (Financial Resource Risks)</p> <ul style="list-style-type: none"> - งบประมาณที่ได้รับจากส่วนกลางไม่เพียงพอกับปริมาณงานที่ต้องทำ - งบประมาณไม่เพียงพอทำให้ด้านตาม ต้องเก็บเงินค่าเอกสารและค่าธรรมเนียม เพื่อนำมาจ่ายเป็นค่าล่วงเวลาทำให้มีโอกาสเกิดคอร์รัปชัน - งบประมาณถูกจัดสรรให้กับการดำเนินงานปัจจุบันมากกว่าการจัดทำแผนกลยุทธ์ - หน่วยงานต่างๆ ขาดงบประมาณในการจัดทำระบบข้อมูลเพื่อเชื่อมโยงต่อกัน 	<ul style="list-style-type: none"> - รัฐบาลต้องให้ความสำคัญกับการจัดการด้านอย่างจริงจัง - จัดสรรงบประมาณให้เพียงพอกับการดำเนินงานและแผนกลยุทธ์ที่กำหนดไว้ - กำหนดงบประมาณพัฒนาระบบเทคโนโลยีสารสนเทศให้กับทุกหน่วยงานเพื่อให้สามารถใช้ NSW ได้ทุกหน่วยงาน
<p>ความเสี่ยงด้านโครงสร้างองค์กร (Structural Resource Risks)</p> <ul style="list-style-type: none"> - มีการใช้เทคโนโลยีแต่ไม่สามารถเชื่อมโยงระหว่างหน่วยงานได้และเสียหายบ่อยครั้ง - ศูนย์รวมข้อมูลถูกเก็บไว้ที่ส่วนกลาง เมื่อเกิดข้อขัดข้องทำให้เรียกใช้ข้อมูลได้ไม่ทันเวลา และทำให้งานเกิดความเสียหายได้ - อำนาจการตัดสินใจของแต่ละด่านอยู่ที่สำนักงานส่วนกลาง ทำให้ 	<ul style="list-style-type: none"> - ควรมีแผนการพัฒนาาระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ - กรณีใช้เทคโนโลยีช่วยงานจะต้องประเมินจำนวนอุปกรณ์ที่ใช้ให้เพียงพอได้สัดส่วนกับการทดแทนกำลังคน

การประเมินความเสี่ยง	ข้อเสนอแนะ
<p>เกิดความล่าช้าในการแก้ปัญหาที่เกิดขึ้นในพื้นที่</p> <ul style="list-style-type: none"> - การตัดสินใจที่ส่วนกลางของแต่ละหน่วยงาน ทำให้ด้านระดับพื้นที่ขาดการมีส่วนร่วมและทำให้เกิดการสั่งการแบบสั่งการบนลงล่าง (Top-Down Management) - การทำงานแยกส่วนในแต่ละหน่วยงานทำให้แต่ละหน่วยงานไม่เห็นความสำคัญของระบบเชื่อมโยงข้อมูล - ความปลอดภัยของข้อมูลที่ต้องเชื่อมโยงกันทำให้เกิดการรั่วไหลได้ง่าย 	<ul style="list-style-type: none"> - จัดระดับการเข้าถึงข้อมูลของบุคคลมีเพื่อป้องกันให้ทุกหน่วยงานมั่นใจในความปลอดภัยของข้อมูลที่เชื่อมโยงว่าจะไม่รั่วไหล
<p>ความเสี่ยงด้านกายภาพ (Physical Resource Risks)</p> <ul style="list-style-type: none"> - ระบบเปิดของสภาพอาคารทำให้เกิดความไม่เป็นระเบียบในการเข้ารับบริการ และมีโอกาสลักลอบเข้าเมืองได้ง่าย - การมีร้านค้าและบ้านเรือนอยู่ใกล้กับด่านฯ มากเกินไปทำให้การจราจรติดขัด พลุกล่าน ยากต่อการดูแลความปลอดภัย - จำนวนช่องบริการไม่เพียงพอทำให้เกิดปัญหาคอขวด - ระบบด่านเปิดทำให้อาคารร้อน ไม่เอื้อกับงานบริการและทำให้เกิดฝุ่นละออง สกปรกและไม่ได้มาตรฐานสากล 	<ul style="list-style-type: none"> - อยู่ระหว่างเวนคืนที่ดินและมีที่มวางระบบโครงสร้างแล้ว
<p>ความเสี่ยงด้านความสัมพันธ์ (Relationship Risks)</p> <ul style="list-style-type: none"> - ความขัดแย้งกับหน่วยงานหรือผู้มีอิทธิพลในพื้นที่เรื่องการเวนคืนที่ดิน ทำให้ไม่ได้รับความร่วมมือในการดำเนินการ - แต่ละหน่วยงานมีการทำงานแยกส่วนกัน ต่างคนต่างทำหน้าที่ของตน ทำให้เกิดความไม่เข้าใจกันระหว่างหน่วยงานในด้านพื้นที่นำไปสู่ความสัมพันธ์ที่ไม่ดีของผู้ปฏิบัติงาน - ความกังวลเรื่องการรั่วไหลของข้อมูลทำให้แต่ละหน่วยงานขาดความสัมพันธ์ที่ดีต่อกัน 	<ul style="list-style-type: none"> - ต้องกำหนดกฎระเบียบ วิธีปฏิบัติให้ชัดเจนถึงความรับผิดชอบของแต่ละหน่วยงานในแต่ละกิจกรรมที่ต้องเชื่อมโยงกัน - ทุกหน่วยงานควรมีส่วนร่วมในการออกแบบและกำหนดระดับการเข้าถึงข้อมูล

6.4 ความคิดเห็นของหัวหน้างานที่มีต่อการปฏิบัติงานในปัจจุบัน

จากการสำรวจหัวหน้างานของทั้ง 3 ด่านเพื่อประเมินการดำเนินการในปัจจุบันของด่านพรมแดนสะเดา ผลการศึกษาค้นพบได้ดังนี้

6.4.1 ด้านการปฏิบัติงานของบุคลากร โดยรวมมีความพึงพอใจในลักษณะงานที่ทำ ระเบียบวิธีปฏิบัติมีความชัดเจน ทำให้ไม่พบปัญหาความยุ่งยากในการปฏิบัติงาน บุคลากรให้ความร่วมมือในการทำงานดี มีการจัดคนได้เหมาะสมกับงาน บุคลากรมีทักษะในงานที่ทำและมีอิสระในการคิดค้นในงานที่รับผิดชอบทำให้ไม่มีงานค้างมากนัก พร้อมทั้งระบบประเมินผลงานมีความ

ชัดเจน โปร่งใสในระดับที่ยอมรับได้ อย่างไรก็ตาม บุคลากรมีความเห็นว่ามิจานจรแทรกเข้ามาบ่อยครั้ง ค่าเฉลี่ยของการปฏิบัติงานบุคลากรอยู่ที่ 3.6364 (คะแนนเต็ม 5)

6.4.2 การอบรมบุคลากร แม้ว่าการสัมภาษณ์จะได้ข้อมูลว่ากฎระเบียบเน้นการฝึกอบรมให้บุคลากร แต่จากการเก็บข้อมูลจากพนักงานพบว่าโดยรวมการฝึกอบรมอยู่ในระดับน้อยถึงปานกลาง การอบรมส่วนใหญ่เป็นเรื่องการเพิ่มความรู้ในงานที่ทำและอบรมคู่มือปฏิบัติงาน ทั้งนี้ อาจเป็นเพราะจำนวนบุคลากรมีจำกัดหากต้องเข้าอบรมก็จะทำให้ขาดคนปฏิบัติงาน ค่าเฉลี่ยของการอบรมบุคลากรอยู่ที่ 2.5657

6.4.3 ระบบสนับสนุน บุคลากรมีเครื่องมืออุปกรณ์ที่อยู่ในสภาพพร้อมใช้และมีประสิทธิภาพดี และมีจำนวนเพียงพอกับบุคลากรแต่ไม่เห็นด้วยกับสภาพแวดล้อม การจัดสถานที่ทำงานที่ไม่เป็นไปตามหลัก ช่างสุข และประเมินว่าการวางผังไม่เอื้อกับการทำงาน ค่าเฉลี่ยของระบบสนับสนุนอยู่ที่ 3.3977

6.4.4 ระบบสารสนเทศ มีระบบ Login password ดูแลความปลอดภัยของข้อมูลและอำนวยความสะดวกในการทำงาน ระบบล่มบ้างบางครั้งทำให้ต้องใช้ระบบสารสนเทศควบคู่กับระบบ Manual และต้องเรียกใช้ข้อมูลสำรอง พนักงานเห็นด้วยว่าควรมีข้อมูลของหน่วยงานอื่นในระบบด้วย ส่วนระบบสื่อสาร โดยรวมมีประสิทธิภาพในระดับน่าพอใจ ค่าเฉลี่ยความคิดเห็นโดยรวมอยู่ที่ 3.6875

6.4.5 โครงสร้างทางกายภาพ บุคลากรเห็นด้วยอย่างยิ่งว่า การจราจรที่ด้านพรมแดนมีความหนาแน่นและเห็นด้วยปานกลางเกี่ยวกับระบบไฟฟ้า แสงสว่าง น้ำประปาและการจัดการพื้นที่ ส่วนที่บุคลากรเห็นด้วยน้อยคือ ความเป็นระเบียบของสถานที่ทำงาน ห้องน้ำและระบบป้องกันฝุ่นละออง ค่าเฉลี่ยรวมอยู่ที่ 3.08

6.5 ปัญหาและอุปสรรคการใช้ระบบหน้าต่างเดียว (NSW) ที่ด้านพรมแดนสะเดา

จากการเก็บข้อมูล CIQ และ 8 หน่วยงานในจังหวัดสงขลาที่ลงบันทึกความร่วมมือไว้กับกรมศุลกากรเกี่ยวกับระบบ NSW ผู้วิจัยประเมินที่มาของปัญหาในการใช้ระบบ NSW ได้ดังนี้

1. การดำเนินการเริ่มจากรัฐบาลมอบหมายให้ด้านศุลกากรรับผิดชอบจัดตั้งระบบ NSW และขอความร่วมมือกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องโดยไม่ได้จัดสรรงบประมาณ กำลังคน หรือเทคโนโลยีใดๆสนับสนุนหน่วยงาน
2. ด้านศุลกากรดำเนินการตามที่ได้รับมอบหมายโดยไม่ได้ให้หน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องเข้ามามีส่วนร่วมตั้งแต่ต้น เมื่อดำเนินการจัดตั้งระบบแล้วเสร็จจึงรอให้หน่วยงานอื่นเข้ามาเชื่อมโยงข้อมูล

3. แต่ละหน่วยงานมีระบบสารสนเทศเป็นของตนเองอยู่แล้วและถือเป็นความลับของหน่วยงาน ระบบสารสนเทศที่ต่างกันทำให้หลายหน่วยงานต้องจัดสรรงบประมาณเพื่อการพัฒนา ระบบขึ้นใหม่ ซึ่งเป็นค่าใช้จ่ายที่สูงรวมทั้งต้องพัฒนาบุคลากรในหน่วยงานใหม่ทั้งหมด

4. เป็นการดำเนินการของหน่วยงานส่วนกลาง (ระดับชาติ) สั่งการมายังด่าน (ระดับภูมิภาค) โดยที่ผู้ปฏิบัติงานยังไม่เข้าใจและไม่เห็นความสำคัญของงานที่ต้องทำและไม่ทราบว่าต้องดำเนินการอย่างไร

5. ส่วนกลางของหลายหน่วยงานยังไม่ได้มอบอำนาจความรับผิดชอบให้ภูมิภาคดำเนินการแทนได้ ทำให้ระดับภูมิภาคไม่กล้าตัดสินใจ และกังวลในความปลอดภัยของข้อมูลและเอกสารถูกส่งนำเสนอส่วนกลางพิจารณาแทนการอนุญาตทางอิเล็กทรอนิกส์

6. ระบบคอมพิวเตอร์ในส่วนภูมิภาคยังไม่เสถียร ระบบล่มบ่อยครั้ง ทำให้ผู้ปฏิบัติต้องจัดทำเอกสารควบคู่ไปกับระบบออนไลน์เพื่อพร้อมตรวจสอบย้อนกลับในภายหลัง

7. รัฐบาลยังไม่ได้ให้ความสำคัญกับปัญหาการจัดการด้านพรมแดนสะอาดอย่างจริงจัง ทั้งที่เป็นด่านที่มีมูลค่าสินค้าบุคคลผ่านแดนมากที่สุดในภูมิภาค เห็นได้จากรัฐบาลไม่มีนโยบายที่ชัดเจน และเปลี่ยนแปลงไปตามสถานการณ์การเมือง

8. ปัญหาเรื่องระเบียบกฎปฏิบัติของหน่วยงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง

จึงเห็นได้ว่าการดำเนินการในระบบ NSW โดยรวมได้รับการตอบรับจากหน่วยงานต่างๆ น้อยและขาดทิศทางในการพัฒนาที่ชัดเจนและไม่เป็นรูปธรรมไม่มีกรอบกำหนดเวลาชัดเจน แม้ว่าด่านศุลกากรจะประกาศใช้ระบบพิธีการศุลกากรแบบไร้เอกสารให้บริการทางอิเล็กทรอนิกส์ แต่พัฒนาการดังกล่าวมีลักษณะแบบค่อยเป็นค่อยไป หน่วยงานที่เกี่ยวข้องยังไม่ให้ความสำคัญ ทั้งที่ทุกหน่วยงานต่างเกี่ยวข้องกับการค้าระหว่างประเทศและเข้าใจสภาพความรุนแรงและความจำเป็นของการปรับตัวเพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันเป็นอย่างดี การดำเนินการของแต่ละหน่วยงานมีลักษณะต่างคนต่างทำ ขาดการบูรณาการระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง การพัฒนาเกือบทั้งหมดของหน่วยงาน โดยเฉพาะภาครัฐมุ่งเน้นไปที่ประสิทธิภาพของหน่วยงาน กรม กองของตนเองมากกว่าการมุ่งตอบปัญหาภาคเศรษฐกิจและการค้าของภาคเอกชนและของประเทศ ดังนั้นแม้กรมศุลกากรจะเตรียมพร้อมทั้งระบบ NSW และ ASW แต่หากไม่ได้ ได้รับความร่วมมือจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องระบบ NSW และ ASW ก็ไม่สามารถดำเนินการได้ และความร่วมมือจะเกิดขึ้นได้ก็ต่อเมื่อทุกหน่วยงานที่เกี่ยวข้องมีส่วนร่วมในการออกแบบระบบ จำแนกข้อมูลที่เกี่ยวข้องและเห็นประโยชน์ของการใช้ข้อมูลร่วมกัน(เฉพาะที่จำเป็นและเกี่ยวข้องกับการค้าระหว่างประเทศ) และรัฐบาลควรจัดสรรงบประมาณเพื่อการจัดทำระบบ NSW ให้กับหน่วยงานที่มีงบประมาณน้อย

จึงอาจกล่าวได้ว่า รูปแบบการดำเนินการในปัจจุบันยังไม่สามารถตอบสนองการเปลี่ยนแปลงและความต้องการของภาคธุรกิจเอกชนได้อย่างแท้จริง และถึงเวลาแล้วที่ภาครัฐจะต้องให้ความสำคัญเรื่องการจัดการด้านพรมแดนสะเดาอย่างจริงจัง

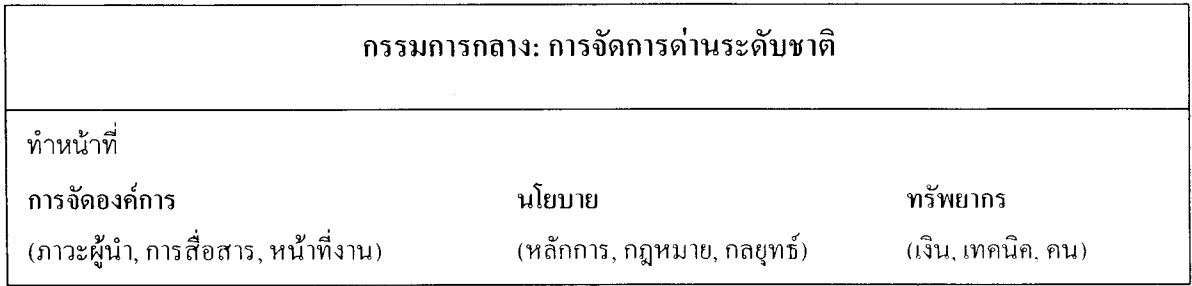
7. ข้อเสนอรูปแบบระบบการจัดการด้านสะเดา

จากบทวิเคราะห์ผลการศึกษาดังกล่าวข้างต้นเห็นว่าด้านพรมแดนสะเดากำลังเผชิญกับความท้าทายรอบด้าน ดังนั้นรัฐบาลต้องให้ความสำคัญอย่างจริงจังกับการจัดการด้านพรมแดนสะเดามากขึ้นอย่างต่อเนื่อง ไม่ควรอิงกับผลประโยชน์ทางการเมือง ทั้งนี้เพื่อสร้างขวัญและกำลังใจให้ผู้ปฏิบัติงานได้กระตือรือร้นและทำงานอย่างเต็มความสามารถ คณะวิจัยจึงเสนอแนะรูปแบบของการจัดการด้านสะเดาแบบบูรณาการ โดยแบ่งการจัดการเป็น 2 ระดับคือ การจัดการระดับชาติและการจัดการระดับด้านพื้นที่สะเดา ดังนี้

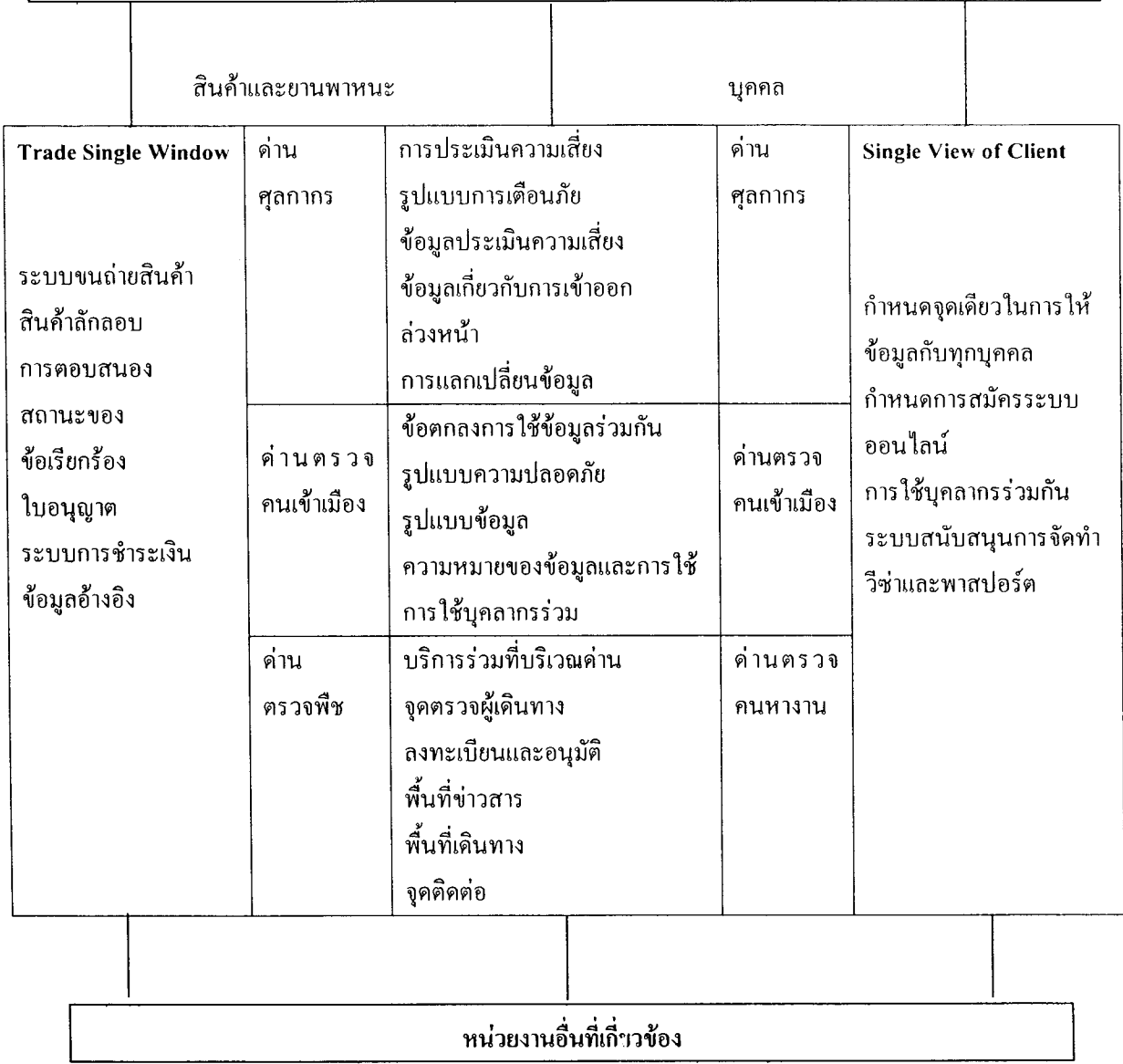
การจัดการด้านระดับชาติ มีหน่วยงานกลางในกำกับของรัฐดูแลการจัดการแบบเบ็ดเสร็จ

การจัดการด้านพรมแดนระดับพื้นที่ (สะเดา) มีหน่วยงานกลางระดับท้องถิ่น ทำหน้าที่ดูแล กำกับ การนำนโยบายสู่ภาคปฏิบัติ

อาจนำเสนอกรอบการทำงานที่แสดงถึงการเชื่อมโยงระหว่างหน่วยงานดังกล่าวต่อไปนี้



ระบบการดำเนินงานที่ด้านพรมแดนและโอกาสความร่วมมือระหว่างหน่วยงาน



จากภาพอาจอธิบายโครงสร้างการจัดการด้านในแต่ละระดับ ดังนี้

7.1 การจัดการด้านระดับชาติ

7.1.1. จัดให้มีหน่วยงานกลาง ดูแลการจัดการด้านชายแดนของประเทศโดยเฉพาะ โดยมีรองนายกรัฐมนตรีเศรษฐกิจ/ผู้ที่นายกรัฐมนตรีมอบหมายเป็นผู้รับผิดชอบ ประกอบด้วยตัวแทนจากกรมกองและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งภาครัฐและเอกชนเป็นกรรมการกลางแบบเบ็ดเสร็จ มีบทบาทในการร่วมกำหนดนโยบาย ยุทธศาสตร์และจัดสรรงบประมาณการจัดการด้านตามบริบทของด้านชายแดนนั้นๆ ผ่านไปยังกรมกองและหน่วยงาน โดยมีกรรมการกลางระดับด่านพรมแดนที่มาจากหัวหน้างานของแต่ละหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเป็นผู้รับมอบนโยบายยุทธศาสตร์และงบประมาณสู่การปฏิบัติและรายงานผลการปฏิบัติงานต่อกรมกองต้นสังกัด เพื่อนำเสนอที่ประชุมกรรมการกลางจัดการด้าน

รูปแบบกรรมการกลางจะทำให้ทุกหน่วยงานที่เกี่ยวข้องมีเป้าหมายและทิศทางเดียวกันในการจัดการด้านสะเดาและทำให้ระหว่างหน่วยงานเข้าใจกันมากขึ้น และต่างก็มีส่วนร่วมในการจัดการด้าน แทนการมอบหมายให้ด่านศุลกากรเป็นหลักแต่ไม่มีอำนาจสั่งการข้ามหน่วยงานเช่นปัจจุบัน นอกจากนี้การระดมสมองจากทุกหน่วยงานที่เกี่ยวข้องยังช่วยให้การจัดการด้านสามารถแก้ปัญหาที่เกิดขึ้นได้รอบด้านและรอบคอบ การจัดสรรงบประมาณสอดคล้องกับนโยบายและความต้องการของด่านแต่ละพื้นที่

7.1.2. มอบหมายผู้รับผิดชอบระบบสารสนเทศของแต่ละหน่วยงาน เป็นหน่วยงานกลางรับผิดชอบและได้รับจัดสรรงบประมาณจากกรรมการกลางจัดการด้านชายแดน ในการจัดทำระบบสารสนเทศการผ่านด่านของทุกหน่วยงานที่เกี่ยวข้องให้เป็นระบบเดียวกันและเชื่อมโยงกับระบบ NSW ที่ด่านศุลกากร (สำนักเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร) ได้ออกแบบไว้แล้ว

วิธีนี้จะช่วยให้ทุกหน่วยงานสามารถทำงานในระบบ NSW ได้ทันเวลาที่กำหนดไว้และไม่มีปัญหาเรื่องการขออนุมัติงบประมาณจากต้นสังกัด และได้ระบบสารสนเทศที่ปลอดภัยกับทุกหน่วยงานให้ส่วนกลางสามารถเชื่อถือและไว้วางใจผู้ดูแลหน่วยงานระดับด่านและมีการมอบอำนาจความรับผิดชอบให้ผู้ดูแลสูงสุดของแต่ละหน่วยงานในภูมิภาคสามารถเซ็นชื่อกำกับออกใบอนุญาตของหน่วยงานได้

7.1.3. กำหนดกฎระเบียบการปฏิบัติงาน ด้านการนำเข้า-ส่งออกให้เป็นกฎและมาตรฐานเดียวกัน สาเหตุหนึ่งที่หน่วยงานอ้างถึงการไม่ใช้ระบบ NSW นั่นคือ กฎระเบียบของหน่วยงานไม่เอื้อกับการเชื่อมโยงข้อมูลดังนั้นกรรมการกลางต้องร่วมกันแก้ไขกฎระเบียบการปฏิบัติงานด้านการนำเข้า-ส่งออก ให้เป็นกฎและมาตรฐานเดียวกันและสอดคล้องกัน ปัจจุบันมีอนุกรรมการรับผิดชอบพัฒนาระบบเชื่อมโยงเครือข่ายข้อมูลและบริการภาครัฐเพื่อการนำเข้า-ส่งออกและโลจิสติกส์

7.1.4. การจัดการทรัพยากร กำหนดให้แต่ละหน่วยงานบริหารด้านจำแนกตามความจำเป็นของงานที่ต้องดำเนินการ

7.1.5. การจัดการบุคลากรด้านในระดับพื้นที่ ต้องจัดคนทำงานให้เหมาะสมกับปริมาณงานและมีระบบฝึกอบรมเจ้าหน้าที่ให้ตระหนักถึงการอำนวยความสะดวกไปพร้อมๆ กับการคำนึงถึงความมั่นคงปลอดภัยของประเทศ อบรมการใช้เทคโนโลยี ทักษะภาษาต่างประเทศ และการมีจิตบริการและถ่ายทอดประสบการณ์ทักษะการตรวจจับสิ่งผิดปกติ ณ ด้านพรมแดนอย่างต่อเนื่อง

ในรูปแบบระบบการจัดการโดยกรมการกลาง จะช่วยให้เห็นปัญหาจากคนทำงานและจัดหลักสูตรร่วมระหว่างหน่วยงานซึ่งนอกจากจะเป็นการพัฒนาบุคลากรแล้วยังเสริมสร้างความสัมพันธ์ระหว่างหน่วยงานและประหยัดงบประมาณ หัวข้อที่ควรอบรมได้แก่ การอบรมการใช้ภาษาอังกฤษ จิตบริการ/ไหวพริบในการตัดสินใจ การสังเกตการณ์ และกฎหมายที่เกี่ยวข้องที่มักพบว่า แต่ละหน่วยงานมีกฎหมายใหม่ๆ อยู่เสมอ จำเป็นที่เจ้าหน้าที่ต้องรู้เท่าทัน ดังนั้นในการใช้ระบบออนไลน์ติดต่อกันอยู่แล้ว ก็อาจนำเสนอกฎหมายใหม่หน้าจอคอมพิวเตอร์ ก่อน Log in ผ่านระบบ เป็นต้น

7.2 การจัดการด้านระดับพื้นที่ (ด้านพรมแดนสะเดา)

7.2.1. จัดให้มีกรมการกลางระดับด้านพรมแดน ที่มาจากหัวหน้างานของแต่ละหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเป็นผู้รับมอบนโยบายยุทธศาสตร์และงบประมาณจากส่วนกลางสู่การปฏิบัติ และรายงานผลการปฏิบัติงานต่อกรมต้นสังกัด เพื่อนำเสนอในที่ประชุมกรมการกลางจัดการด้าน โดยมีผู้ว่าราชการจังหวัดสงขลาเป็นประธานคณะกรรมการเพื่อให้นโยบายส่วนกลางสู่การปฏิบัติการจัดการด้านระดับพื้นที่ซึ่งเน้นการเชื่อมโยงข้อมูลของทั้งภายในหน่วยงานและการเชื่อมโยงข้อมูลระหว่างหน่วยงานดังนี้

7.2.2. การเชื่อมโยงข้อมูลระหว่างหน่วยงานในการจัดการสินค้าผ่านด้านสะเดา (Trade Single Window)

ระบบขนถ่ายสินค้า ณ บริเวณด้านพรมแดนเจ้าหน้าที่ศุลกากรและตรวจคนเข้าเมืองควรตรวจและให้บริการ ณ จุดเดียวกัน การเชื่อมโยงข้อมูลเข้าด้วยกันจะเกิดการประหยัคนบุคลากร บุคลากร ณ จุดนี้ควรเป็นผู้มีประสบการณ์และมีทักษะในการสังเกต ตรวจจับผิดและมีจิตวิทยาสูงเพื่อรายงานความผิดปกติที่เกิดขึ้นและส่งข้อสังเกตไปตรวจสอบเชิงลึกต่อไป กรณีพบข้อสังเกตที่เป็นพิรุณก็สามารถแจ้งเชื่อมโยงข้อมูลกับด้านศุลกากรและเจ้าหน้าที่ตรวจพืชที่ด่านในให้ตรวจค้นได้

สินค้าลักลอบ ควรมีการสังเกตการณ์จากเจ้าหน้าที่ (ทั้งด้านตรวจพืชและด้านศุลกากร) ทางด้านชุดไบชนย้ายสินค้า จะมีการส่งข้อมูลจากด่านนอกไปยังด่านในเพื่อสกัดจับ ดังนั้นควรมีการบันทึกเลขทะเบียนรถบรรทุกที่ลักลอบไว้กับด้านตรวจคนเข้าเมืองเพื่อการสกัดกั้นการเข้า-ออกนอกประเทศของบุคคลและรถ

สินค้าลักลอบ กรณีสินค้าลักลอบเป็นพืช/ ผลผลิตจากพืชเป็นสิ่งต้องห้ามหรือสิ่งกำเนิด ก็สามารถจะเชื่อมต่อกับงานด้านตรวจสอบของด่านตรวจพืช หรือกรณีพืชที่ลักลอบเกิดมาจากตัวบุคคลก็ควรมีการเชื่อมต่อข้อมูลเกี่ยวกับสินค้าลักลอบกับด้านตรวจคนเข้าเมือง

การตอบสนองสถานะของข้อเรียกร้อง ข้อมูลการนำเข้า-ส่งออกต้องมีเลขไบชนรถบรรทุกสินค้าที่ได้รับการตรวจสอบทั้งจากด้านศุลกากรและด้านตรวจพืชเมื่อถูกประทับตราแล้วต้องนำส่งข้อมูลนี้ผ่านระบบพร้อมข้อสังเกตพิรุช (ถ้ามี) ไปยังหน่วยงานที่ด่านพรมแดนเพื่อใช้เรียกตรวจกับเอกสาร/ ทะเบียนรถกรณีตรวจพบศัตรูพืชที่สำคัญ พนักงานเจ้าหน้าที่จะประทับตราด้วยหมึกสีแดงคำว่า “ผ่านด่าน โดยมีเงื่อนไข” ด้านตรวจพืชต้องดำเนินการตามมาตรา 13 แห่งพระราชบัญญัติกักพืชพ.ศ. 2507 (แก้ไขเพิ่มเติมฉบับที่ 2 พ.ศ. 2542) แล้วออกเอกสารการยึดหรือกักและแจ้งไปยังเจ้าของหรือตัวแทนผู้นำเข้า

การออกใบอนุญาต ใบอนุญาตจากหน่วยงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้องควรส่งผ่านไปยังระบบข้อมูลของทุกหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการจัดการด่านพื้นที่สะเดา เพื่อตรวจสอบข้อมูลใบอนุญาตผ่านด่าน

ระบบการชำระเงิน ปัจจุบันด้านศุลกากรมีระบบการชำระเงินแบบอิเล็กทรอนิกส์ ข้อมูลการชำระเงิน ควรปรากฏในฐานข้อมูลและสินค้าหรือบุคคลไปยังทุกหน่วยงานที่จัดการด่านพื้นที่สะเดาเพื่อรับทราบสถานะของกิจการที่ผ่านด่าน

ข้อมูลอ้างอิง เพื่อให้ตรวจผ่านด่านเป็นไปด้วยความรวดเร็ว หน่วยงานที่ไม่เกี่ยวข้องอาจมีข้อมูลอ้างอิงปรากฏให้เห็นประกอบการตัดสินใจ โดยไม่จำเป็นต้องตรวจสอบละเอียดให้เปลืองพื้นที่จัดเก็บและเสียเวลาประมวลข้อมูล

7.2.3. การเชื่อมโยงข้อมูลระหว่างหน่วยงานในการจัดการบุคคลผ่านด่านสะเดา (Single View of Client)

กำหนดการให้ข้อมูลกับทุกบุคคลในจุดเดียว ป้ายประกาศหรือประชาสัมพันธ์ต่างๆ ควรอยู่บริเวณจุดเดียวกันก่อนเข้าด่านพรมแดน และควรมีแผนผังแสดงที่ตั้งของแต่ละหน่วยงานบริเวณด่านพรมแดนด้วย ควรมีพนักงานฝ่ายประชาสัมพันธ์ของด่านพรมแดน ที่รอบรู้ข้อมูลจากทุกด่านและการเคลื่อนไหวรวมทั้งควรมีแหล่งข้อมูลให้ความรู้เรื่องการทำวีซ่าและพาสปอร์ตไปยังไปประเทศต่างๆ

กำหนดการสมัครระบบออนไลน์ การขอเอกสารใดๆ ที่เกี่ยวข้องกับการนำเข้า-ส่งออก ควรอนุญาตให้ผู้ปฏิบัติการมี Password และดำเนินการเองเพื่อขอขึ้นที่ด่าน

การใช้บุคลากรร่วมกัน ยังมีการทำงานแยกส่วนกันในแต่ละหน่วยงาน และไม่พบว่ามีระบบการจัดการแลกเปลี่ยนเรียนรู้ระหว่างหน่วยงานเพื่อให้สามารถใช้บริการบุคลากรร่วมกันได้ ปฏิสัมพันธ์ของบุคลากรระหว่างหน่วยงานเกิดขึ้นอย่างไม่เป็นทางการในฐานะมีที่ทำการสถานที่เดียวกันเท่านั้น อย่างไรก็ตามทุกหน่วยงานยินดีให้ความร่วมมือเมื่อมีการร้องขอ

ระบบสนับสนุนการจัดทำวีซ่าและพาสปอร์ต ระบบ NSW ยังไม่สมบูรณ์ จึงเป็นไปได้ว่าฐานข้อมูลในการจัดทำวีซ่าและพาสปอร์ตจะยังไม่สมบูรณ์เพียงพอในการดูแลความมั่นคงและปลอดภัยของประเทศ

7.2.4. การเชื่อมโยงข้อมูลภายในหน่วยงาน การเชื่อมโยงทั้งในระดับแนวราบ (ในพื้นที่ด่านพรมแดนสะเดา) และแนวตั้ง (การเชื่อมโยงข้อมูลกับส่วนกลาง) ทุกหน่วยงานมีระบบการจัดการฐานข้อมูลภายในองค์กรและสามารถเรียกใช้ได้ตามต้อง ยกเว้นเมื่อมีปัญหาทางระบบแต่ก็พบว่าแต่ละหน่วยงานมีระบบฐานข้อมูลของตนเองไม่สามารถเชื่อมโยงระหว่างหน่วยงานได้

7.3 ความคิดเห็นของเจ้าหน้าที่ปฏิบัติงานต่อข้อเสนอรูปแบบระบบการจัดการด่านพรมแดนสะเดา

การวิเคราะห์ผลการศึกษาด้วยสถิติการวิเคราะห์การถดถอยพหุคูณแบบขั้นตอน (Stepwise-Multiple Regression Correlation) มีขั้นตอนดังนี้

ขั้นที่ 1 ผู้วิจัยได้ทำการวิเคราะห์ตามข้อตกลงเบื้องต้น ในการวิเคราะห์การถดถอยพหุคูณแบบขั้นตอน เพื่อทดสอบว่าตัวแปรอิสระทุกตัวจะไม่มีความสัมพันธ์กันเอง เพื่อป้องกันปัญหาความสัมพันธ์ภายในของตัวแปรพยากรณ์ (Multicollinearity) โดยพิจารณาจากค่าความคงทนของการยอมรับ (Tolerance) มีค่าไม่น้อยกว่า 0.10

ขั้นที่ 2 สร้างสมการถดถอยจากคะแนนดิบตามสมการ

$$Y = bx + c$$

เมื่อ Y = คะแนนตัวแปรกลุ่ม 1 ประสิทธิภาพการจัดการด่านพรมแดนสะเดา

b = สัมประสิทธิ์การถดถอยของคะแนนดิบ (ความชันของเส้นถดถอย)

x = คะแนนดิบของตัวแปรอิสระทั้ง 5 กลุ่ม ได้แก่

กลุ่ม 1 การเชื่อมโยงด้วยระบบ NSW

กลุ่ม 2 รูปแบบการจัดการด่านระดับชาติ

กลุ่ม 3 การจัดโครงสร้างการจัดการด่าน

กลุ่ม 4 การจัดการด่านระดับพื้นที่

กลุ่ม 5 การจัดการบุคคล

c = จุดตัดแกน Y หรือค่าคงที่

ขั้นที่ 3 คำนวณสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ถดถอยพหุคูณแบบขั้นตอน โดยใช้คำสั่ง Analyze Regression Linear เลือก Method แบบ Stepwise

จากการใช้เทคนิคการวิเคราะห์การถดถอยพหุคูณแบบขั้นตอน พบว่าตัวแปรอิสระที่มีผลต่อตัวแปรตามเรื่องประสิทธิภาพของการจัดการด้านเมื่อเปิด AEC ตามความคิดเห็นของเจ้าหน้าที่ปฏิบัติงาน ได้แก่ รูปแบบการจัดการด้านระดับชาติ การจัดการบุคคล และการจัดโครงสร้างการจัดการด้าน ที่สามารถใช้พยากรณ์ประสิทธิภาพการจัดการด้านพรมแดนสะเดา รายละเอียดดังตารางที่ 2

ตารางที่ 2: แสดงผลการวิเคราะห์การถดถอยพหุคูณแบบขั้นตอนหาปัจจัยที่สามารถร่วมพยากรณ์ประสิทธิภาพการจัดการด้านพรมแดนสะเดาของเจ้าหน้าที่ปฏิบัติงาน

ตัวแปรพยากรณ์	ค่าสัมประสิทธิ์ถดถอย				
	B	Std. Error	Beta	t	Sig
ค่าคงที่	-4.868E-17	0.067		0.000	1.000
รูปแบบการจัดการด้านระดับชาติ	0.291	0.089	0.291	3.288	0.001
การจัดการบุคคล	0.276	0.086	0.276	3.204	0.002
การจัดโครงสร้างการจัดการด้าน	0.206	0.092	0.206	2.235	0.027
R = 0.657 R ² = 0.432 R ² _{adj} = 0.418 F = 32.182 Sig = 0.000					

จากการใช้เทคนิคของการเลือกตัวแปรอิสระเข้าสมการถดถอยโดยวิธี Stepwise

ขั้นที่ 1 เลือกตัวแปรรูปแบบการจัดการด้านระดับชาติ เข้าสมการ พบว่าเป็นตัวแปรที่มีความสัมพันธ์กับตัวแปรตาม ประสิทธิภาพการจัดการด้านพรมแดนสะเดา อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติมากที่สุดได้ค่า R² = 0.323 R²_{adj} = .318 และ Sig = 0.000 < .05

ขั้นที่ 2 เลือกตัวแปรการจัดการบุคคลเข้าสมการ ได้ค่า R² = 0.410 R²_{adj} = 0.400 พบตัวแปรรูปแบบการจัดการด้านระดับชาติและการจัดการบุคคล มีค่า Sig = 0.000 < 0.05 ทั้ง 2 ตัวแปร

ขั้นที่ 3 เลือกตัวแปรการจัดโครงสร้างการจัดการด้าน เข้าสมการทำให้ค่า R² เพิ่มขึ้นเป็น 0.432 และ R²_{adj} = 0.418 โดยตัวแปรรูปแบบการจัดการด้านระดับชาติ มีค่า Sig = 0.001 < 0.05 ตัวแปรการจัดการบุคคลมีค่า Sig = 0.002 < 0.05 และตัวแปรการจัดโครงสร้างการจัดการด้านมีค่า Sig = 0.027 < 0.05

เมื่อนำตัวแปรมาสร้างสมการถดถอยจากคะแนนดิบจะได้สมการวิเคราะห์การถดถอยพหุคูณแบบขั้นตอนที่เหมาะสม คือ

$$\text{ประสิทธิภาพการจัดการด้านพรมแดนสะเดา} = 0.291(\text{รูปแบบการจัดการด้านระดับชาติ}) + 0.276(\text{การจัดการบุคคล}) + 0.206(\text{การจัดโครงสร้างการจัดการด้าน})$$

จากสมการถดถอยอธิบายได้ว่า ประสิทธิภาพการจัดการด้านพรมแดนสะเดาสามารถทำนายได้ 43.20% อย่างมีนัยสำคัญที่ 95% ด้วยปัจจัยหลัก 3 ปัจจัยคือ รูปแบบการจัดการด้านระดับชาติ การจัดการบุคคลและการจัดโครงสร้างการจัดการด้าน โดยปัจจัยรูปแบบการจัดการด้านระดับชาติเป็นปัจจัยที่มีความสำคัญที่สุด เนื่องจากมีค่า Coefficient สูงสุด (Beta=0.291) รองลงมาคือ การจัดการบุคคล (Beta=0.276) และการจัดโครงสร้างการจัดการด้าน (0.206) ตามลำดับ

ตารางที่ 3: แสดงผลการวิเคราะห์การถดถอยพหุคูณแบบขั้นตอนรายปัจจัยที่มีผลต่อประสิทธิภาพการจัดการด้านพรมแดนสะเดาของเจ้าหน้าที่ปฏิบัติงาน

ตัวแปรพยากรณ์	ค่าสัมประสิทธิ์ถดถอย				
	B	Std. Error	Beta	t	Sig
กลุ่ม 1 รูปแบบการจัดการด้านระดับชาติ					
ค่าคงที่	2.475	.222		11.146	.000
ความจริงใจและมุ่งมั่นของรัฐบาล	.212	.053	.348	4.001	.000
ควรมีตัวแทนจากทุกภาคส่วน	.152	.069	.240	2.205	.029
กลุ่ม 2 การจัดการบุคคล					
ค่าคงที่	2.326	.259		8.985	.000
การเชื่อมโยงข้อมูลระหว่าง CIQ	.149	.065	.210	2.283	.027
เจ้าหน้าที่ต้องได้รับการอบรม	.235	.080	.335	2.917	.004
กลุ่ม 3 การจัดโครงสร้างการจัดการด้าน					
ค่าคงที่	1.976	.258		7.647	.000
นโยบายและการสนับสนุนจากรัฐบาล	.201	.053	.318	3.780	.000
ความมั่นใจต่อโครงสร้างใหม่	.198	.072	.274	2.743	.007

การวิเคราะห์รายปัจจัยในตารางที่ 3 พบว่า ปัจจัยรูปแบบการจัดการด้านระดับชาติมี 2 ตัวแปรที่สามารถพยากรณ์ประสิทธิภาพของการจัดการด้านพรมแดนสะเดาคือ ความจริงใจและมุ่งมั่นเอาใจจริงของรัฐบาลและกรรมการกลางมาจากตัวแทนทุกภาคส่วน (Beta=0.348 และ Beta=0.240 ตามลำดับ) ส่วนปัจจัยการจัดการบุคคลที่สามารถพยากรณ์ประสิทธิภาพของการจัดการด้านพรมแดนสะเดาคือ การที่เจ้าหน้าที่ด่านทุกคนต้องได้รับการอบรมความรู้อย่างทั่วถึงและความเชื่อมโยงข้อมูลระหว่างหน่วยงาน CIQ ที่ดูแลการจัดการด้านพรมแดนสะเดา (Beta=0.335 และ Beta=0.210 ตามลำดับ) และปัจจัยโครงสร้างการจัดการด้านพรมแดนสะเดาต้องเกิดจากนโยบายและการสนับสนุนจากรัฐบาลและความมั่นใจของเจ้าหน้าที่ที่มีต่อโครงสร้างใหม่ของการจัดการด้านพรมแดนสะเดา (Beta=0.318 และ Beta=0.274 ตามลำดับ)

โดยสรุปจึงอาจกล่าวได้ว่า รูปแบบการจัดการด้านพรมแดนสะเดาจะต้องปรับเปลี่ยนการดำเนินการทั้งในระดับชาติและระดับพื้นที่ด้านพรมแดนสะเดา กล่าวคือ

การจัดการด้านระดับชาติ เริ่มจากรัฐบาลต้องจริงใจและมุ่งมั่นเห็นความสำคัญของการจัดการด้านพรมแดน โดยจัดให้มีกรรมการกลางที่มาจากหน่วยงานทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้อง

การจัดการด้านระดับพื้นที่ (ด้านพรมแดนสะเดา) มี 2 ปัจจัยที่ต้องดำเนินการคือ การจัดการบุคลากรที่เน้นการฝึกอบรมให้ความรู้เจ้าหน้าที่ และการเชื่อมโยงข้อมูลระหว่างหน่วยงาน CIQ และการจัดโครงสร้างการจัดการด้านพรมแดนสะเดาจะต้องได้รับนโยบายและการสนับสนุนจากรัฐบาลและเจ้าหน้าที่ปฏิบัติงานต้องมีความมั่นใจต่อโครงสร้างใหม่

8. ข้อเสนอแนะ

8.1. ต้องสร้างความเข้าใจเกี่ยวกับแนวคิดการด้านพรมแดน ว่าเป็นหน่วยงานที่เกิดจากการรวมกันของหลายหน่วยงานโดยเป็นจุดสุดท้ายที่ต้องมีการตัดสินใจเกี่ยวกับการเข้าออกของสินค้าและบุคคล โดยมีวัตถุประสงค์ในการสร้างความสมดุลรวดเร็วและความมั่นคง ดังนั้นการจัดการจึงต้องมีลักษณะบูรณาการมากขึ้น และจำเป็นต้องประสานความร่วมมือใน 3 ลักษณะ คือ ความร่วมมือภายในหน่วยงาน ความร่วมมือระหว่างหน่วยงาน และความร่วมมือในระดับประเทศ จัดการดำเนินงานตามกรอบแนวทางความร่วมมือและการประสานงานของด้านพรมแดน

8.2. การดำเนินงานในระบบ NSW ต้องมีการตรวจสอบระบบฐานข้อมูลของหน่วยงานที่ต้องเชื่อมโยงข้อมูลกัน เกี่ยวกับ

8.2.1 ความพร้อมในฐานข้อมูลที่นำมาเชื่อมโยง บางหน่วยงานมีความพร้อมในการแลกเปลี่ยนข้อมูลแต่บางหน่วยงานยังไม่สามารถจัดการข้อมูลภายในหน่วยงานให้ตอบสนองต่อ

ความต้องการของหน่วยงาน ดังนั้นการเชื่อมข้อมูลเพื่อผลทางด้านการจัดการด้านจึงเป็นภาระงานที่เพิ่มขึ้นของหน่วยงาน

8.2.2 ระบบการจัดทำข้อมูลมีความแตกต่างกัน อาจทำให้ไม่สามารถเชื่อมโยงข้อมูล

8.2.3 การดำเนินการเกี่ยวกับระบบข้อมูล บางหน่วยงานจ้างหน่วยงานภายนอกมาดำเนินการซึ่งไม่เป็นภาระกับหน่วยงาน แต่บางหน่วยต้องดำเนินการจัดทำข้อมูลภายในเองซึ่งเพิ่มภาระงาน ดังนั้นการประเมินระบบฐานข้อมูลจะทำให้สามารถประเมินถึงปัญหาการเชื่อมโยงข้อมูลซึ่งจำเป็นต้องมีคณะ กรรมการกลางประสานงานเพื่อแก้ไขปัญหาต่างๆ การทำข้อตกลงร่วมกันควรมีแผนปฏิบัติงานร่วมกันที่ชัดเจน จึงจะสามารถผลักดันให้ระบบดังกล่าวดำเนินการได้

จะเห็นได้ว่าความสำเร็จของการอำนวยความสะดวกทางการค้าของด่านพรมแดนสะเดาในฐานะประตูอาเซียนวันนี้จะเกิดขึ้นได้ต้องอาศัยความตั้งใจจริงของทั้งหน่วยงานภาครัฐและเอกชนที่ต้องร่วมมือกัน รัฐบาลต้องมีนโยบายการกระจายอำนาจ กำหนดวัตถุประสงค์และระบุประโยชน์ที่ได้รับและอุปสรรคที่จะเกิดขึ้นจากการใช้ระบบ NSW ให้ชัดเจนเพื่อสร้างความมั่นใจแก่ผู้ปฏิบัติงานในพื้นที่ รัฐบาลต้องให้อำนาจแก่หน่วยงานที่ดูแลทั้งเรื่องคนและเงิน ไม่ใช่แค่การขอความร่วมมืออย่างที่กรมศุลกากรสามารถทำกับหน่วยงานต่างๆ ควรมีการจัดทำคู่มือและแนวทางปฏิบัติสำหรับผู้ใช้ระบบรวมทั้งการฝึกอบรมผู้ปฏิบัติงาน การปรับเปลี่ยนข้อกำหนดที่เหมาะสมและการสร้างเครื่องมือสื่อสารกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อให้เข้าใจตรงกัน

8.3 ความสำเร็จของรูปแบบระบบการจัดการด่านพรมแดนสะเดา ที่นำเสนอขึ้นกับการมีเป้าหมายตามที่กำหนดในปัจจุบันสำเร็จที่ระบุไว้

กิตติกรรมประกาศ

งานวิจัยนี้ได้รับการอุดหนุนจากสำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัย ฝายนโยบายชาติและความสัมพันธ์ข้ามชาติ สัญญาเลขที่ RDG 5310021 คณะผู้วิจัยต้องขอขอบคุณคณะกรรมการพิจารณาทุน และรศ.ดร.สุทธนู ศรีไสย์, รศ.มนัส ชัยสวัสดิ์ ผู้ทรงคุณวุฒิที่ให้คำแนะนำ เสนอแนะความคิดเห็นอันเป็นประโยชน์ต่อ โครงการวิจัยในครั้งนี้

ในส่วนของเนื้อหา ข้อมูลที่ใช้ประกอบในครั้ง นี้ คณะผู้วิจัยขอขอบคุณผู้ประสานงานจากหน่วยงานต่างๆ ในทุกระดับได้แก่ ด้านศุลกากรสะเดา ด้านตรวจคนเข้าเมืองสะเดา ด้านตรวจพืชสะเดา ด้านตรวจคนหางานสะเดา ซึ่งทุกท่านล้วนเต็มใจที่จะชี้แจงและตอบข้อซักถาม พร้อมทั้งนำชม การปฏิบัติงานจริง ทำให้นักวิจัยมีข้อมูลมากพอและเข้าใจกระบวนการดำเนินงานของด่านสะเดา ได้ชัดเจนยิ่งขึ้น และขอขอบคุณหน่วยงานนำร่องในการพัฒนาระบบบริการแบบหน้าต่างเดียว (Single Window) ได้แก่ 1) สำนักงานปศุสัตว์อำเภอหาดใหญ่ 2) สำนักงานอุตสาหกรรมจังหวัดสงขลา 3) สำนักงานการค้าต่างประเทศ 2 (หาดใหญ่) 4) สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนศูนย์เศรษฐกิจการลงทุนภาคที่ 5 5) สำนักงานนิคมอุตสาหกรรมภาคใต้ จังหวัดสงขลา 6) สำนักงานการค้าต่างประเทศ 2 (หาดใหญ่) 7) สำนักงานสรรพสามิตพื้นที่สงขลา สาขาหาดใหญ่ 8) สำนักงานประมงจังหวัดสงขลา ที่เต็มใจให้ข้อมูลที่เป็นประโยชน์กับคณะผู้วิจัย

สารบัญ

หน้า

บทคัดย่อภาษาไทย	
บทคัดย่อภาษาอังกฤษ	
บทสรุปผู้บริหาร	
กิตติกรรมประกาศ	
สารบัญ	i
สารบัญตาราง	vi
สารบัญภาพ	vii
บทที่ 1 บทนำ	1
1.1 ความเป็นมาของโครงการ	1
1.2 วัตถุประสงค์ของการวิจัย	3
1.3 ผลที่คาดว่าจะได้รับ	3
1.4 ความสอดคล้องกับเป้าประสงค์และยุทธศาสตร์ของฝ่ายที่เสนอขอรับทุน	3
บทที่ 2 วรรณกรรมที่เกี่ยวข้อง	4
2.1 ความหมายของด่านพรมแดน	4
2.2 ความท้าทายของการจัดการด่านพรมแดน	4
2.2.1 ความท้าทายด้านบุคคลที่เดินทางเข้า-ออกประเทศ	4
2.2.2 ความท้าทายด้านสินค้า	4
2.2.3 ความท้าทายทางด้านการเมืองระหว่างประเทศ	5
2.2.4 ความท้าทายทางเศรษฐกิจ	5
2.3 ระบบการจัดการด่านสมัยใหม่	5
2.4 การบริหารความเสี่ยงที่ด่านพรมแดน	6
2.4.1 เพิ่มการอำนวยความสะดวกและพัฒนากิจกรรม	6
2.4.2 บรรลุการถ่ายเทข้อมูลผ่านระบบอัจฉริยะ	6
2.4.3 ปรับรูปแบบและทิศทางการลงทุนของแต่ละหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง	6
2.5 โครงสร้างระบบการจัดการชายแดน	6
2.5.1 วิสัยทัศน์ระดับภูมิภาค/นานาชาติ	7

สารบัญ (ต่อ)

	หน้า
2.5.2 วิสัยทัศน์ระดับชาติ	7
2.5.3 วิสัยทัศน์ระดับด้านชายแดน	8
2.5.4 องค์ประกอบของการจัดการระดับด้านชายแดน	9
2.6 การจัดการด้านแบบมีส่วนร่วม	11
2.7 กรอบแนวคิดวิจัยเรื่อง รูปแบบระบบการจัดการด้านพรมแดนสะเดา	15
2.8 วรรณกรรมที่เกี่ยวข้องกับด้านพรมแดนสะเดา	16
2.8.1 ด้านพรมแดนสะเดา (Sadoa Border)	16
2.8.2 ด้านศุลกากรสะเดา (Sadao Customs: C)	18
2.8.3 ด้านตรวจคนเข้าเมือง (Immigration: I)	27
2.8.4 ด้านตรวจพืช (Plant Quarantine Station: Q)	34
2.8.5 ด้านตรวจคนหางาน (Labor Control)	38
บทที่ 3 ระเบียบวิธีวิจัย	47
3.1 การสำรวจข้อมูลเบื้องต้น	47
3.2 ประชากร กลุ่มตัวอย่างและการสุ่มตัวอย่าง	48
3.3 เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย	49
3.4 การตรวจสอบเครื่องมือ	49
3.5 แบบทดสอบความเที่ยงของเครื่องมือ (Reliability)	50
3.6 การวิเคราะห์ข้อมูล	50
3.7 ผลที่คาดว่าจะได้รับเมื่อการดำเนินงานเสร็จสิ้น	51
3.8 กระบวนการผลักดันผลงานดังกล่าวออกสู่การใช้ประโยชน์	51
บทที่ 4 ผลการศึกษาข้อมูลเบื้องต้น	52
4.1 สภาพทั่วไปของด้านพรมแดนสะเดา	52
4.2 ด้านศุลกากรสะเดา	54
4.2.1 รูปแบบการจัดการของด้านศุลกากรสะเดา	54
4.2.2 การจัดการด้านบุคลากรของด้านศุลกากรสะเดา	72

สารบัญ (ต่อ)

	หน้า
4.2.3 การจัดการด้านสารสนเทศ	72
4.2.4 การจัดการโครงสร้างทางกายภาพ	73
4.2.5 การเชื่อมโยงระหว่างหน่วยงาน	73
4.3 ด้านตรวจคนเข้าเมืองสะเดา	73
4.3.1 รูปแบบการจัดการของด่านตรวจคนเข้าเมืองสะเดา	73
4.3.2 การจัดการด้านบุคลากรของด่านตรวจคนเข้าเมืองสะเดา	79
4.3.3 การจัดการด้านสารสนเทศ	81
4.3.4 การจัดการด้านโครงสร้างกายภาพ	82
4.3.5 การเชื่อมโยงระหว่างหน่วยงาน	83
4.3.6 ปัญหาการปฏิบัติงานของด่านตรวจคนเข้าเมืองสะเดา	83
4.4 ด้านตรวจพืชสะเดา	85
4.4.1 รูปแบบการจัดการของด่านตรวจพืชสะเดา	85
4.4.2 การจัดการด้านบุคลากรของด่านตรวจพืชสะเดา	90
4.4.3 การจัดการด้านสารสนเทศ	91
4.4.4 การจัดการด้านโครงสร้างกายภาพ	91
4.4.5 การเชื่อมโยงระหว่างหน่วยงาน	92
4.5 ด้านตรวจคนหางานสะเดา	93
4.5.1 รูปแบบการจัดการของด่านตรวจคนหางานสะเดา	93
4.5.2 การจัดการด้านบุคลากรของด่านตรวจคนหางานสะเดา	98
4.5.3 การจัดการด้านสารสนเทศ	99
4.5.4 การจัดการด้านโครงสร้างกายภาพ	99
4.5.5 การเชื่อมโยงระหว่างหน่วยงาน	99
4.6 การวิเคราะห์ความคิดเห็นของบุคลากรต่อการปฏิบัติงานในปัจจุบัน	100
4.6.1 ด้านการปฏิบัติงานของบุคลากร	100
4.6.2 การอบรมบุคลากร	100
4.6.3 ระบบสนับสนุน	100
4.6.4 สารสนเทศ	100
4.6.5 โครงสร้างทางกายภาพ	100

สารบัญ (ต่อ)

	หน้า
บทที่ 5 การให้บริการเบ็ดเสร็จ ณ จุดเดียวหรือพิธีการหน้าต่างเดียว	101
(National Single Window)	
5.1 ความเป็นมาและความสำคัญ	101
5.2 ความหมายของ Single Window	102
5.3 โครงการจัดตั้ง National Single Window ของด่านศุลกากรไทย	102
5.4 ประโยชน์ของระบบ Single Window	105
5.5 ปัจจัยสำเร็จของระบบ Single Window	107
5.6 ปัจจัยสำเร็จของระบบ NSW ของไทย	108
5.7 การใช้ระบบ NSW ที่ด่านพรมแดนสะเดา	109
5.8 บทวิเคราะห์	116
บทที่ 6 สรุปผลการสำรวจข้อมูลเบื้องต้น และเสนอแนะรูปแบบระบบการจัดการด่านพรมแดนสะเดา	120
6.1 สรุปผลการสำรวจข้อมูลเบื้องต้นการจัดการด่านพรมแดนสะเดา	120
6.1.1 การจัดการด่านศุลกากรสะเดา	120
6.1.2 การจัดการด่านตรวจคนเข้าเมืองสะเดา	121
6.1.3 การจัดการด่านตรวจพืชสะเดา	122
6.1.4 การจัดการด่านตรวจคนหางาน	123
6.2 การวิเคราะห์การจัดการด่านพรมแดนสะเดา	125
6.2.1 การวิเคราะห์ การดำเนินงานของด่านศุลกากรสะเดา	125
6.2.2 การวิเคราะห์การดำเนินงานของด่านตรวจคนเข้าเมืองสะเดา	126
6.2.3 การวิเคราะห์การดำเนินงานของด่านตรวจพืชสะเดา	128
6.2.4 การวิเคราะห์การดำเนินงานของด่านตรวจคนหางานสะเดา	129
6.3 ปัญหาวิกฤติที่ด่านพรมแดนสะเดาต้องเผชิญ	131
6.4 การวิเคราะห์ความเสี่ยงของการจัดการด่านสะเดาในปัจจุบัน	131
6.4.1 ความเสี่ยงจากภายนอก (External Risks)	132
6.4.2 ความเสี่ยงด้านบุคลากร (Human Resource Risks)	132
6.4.3 ความเสี่ยงด้านการเงิน (Financial Resource Risks)	133

สารบัญ (ต่อ)

	หน้า
6.4.4 ความเสี่ยงด้านโครงสร้างองค์กร (Structural Resource Risks)	133
6.4.5 ความเสี่ยงด้านกายภาพ (Physical Resource Risks)	134
6.4.6 ความเสี่ยงด้านความสัมพันธ์ (Relationship Risks)	134
6.5 ข้อเสนอรูปแบบระบบการจัดการด้านสะเดา	134
6.5.1 การจัดการด้านระดับชาติ	137
6.5.2 การจัดการด้านระดับพื้นที่ (ด้านพรมแดนสะเดา)	139
6.6 ผลการสำรวจข้อคิดเห็นของเจ้าหน้าที่ปฏิบัติงานเกี่ยวกับข้อเสนอ รูปแบบระบบการจัดการด้านพรมแดนสะเดา	141
บรรณานุกรม	145
ภาคผนวก	152
ภาคผนวก ก รายชื่อผู้ให้สัมภาษณ์	152
ภาคผนวก ข ด้านศุลกากรสะเดา ด้านตรวจคนเข้าเมืองสะเดา ด้านตรวจพืชสะเดา ด้านตรวจคนหางาน	154
ภาคผนวก ค การเชื่อมโยงข้อมูลระหว่างหน่วยงาน	183
ภาคผนวก ง แบบสัมภาษณ์ผู้บริหาร	197
ภาคผนวก จ แบบสอบถามชุดที่ 1: หัวหน้างาน	211
ภาคผนวก ฉ แบบสอบถามชุดที่ 2: เจ้าหน้าที่ปฏิบัติงาน	226
ภาคผนวก ช รายละเอียดการวิเคราะห์เชิงปริมาณ	231
ภาคผนวก ฌ ภาพถ่ายด้านพรมแดนสะเดา	243

สารบัญตาราง

	หน้า
ตารางที่ 2.1 แสดงองค์ประกอบระบบการจัดการด้านในแต่ละระดับ	11
ตารางที่ 2.2 แนวทางการจัดการด้านการสร้างความเป็นเลิศของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง	13
ตารางที่ 2.3 แสดงพัฒนาการของสำนักงานตรวจคนเข้าเมือง	30
ตารางที่ 2.4 แสดงหน้าที่ความรับผิดชอบของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการควบคุมกำกับ พืชและสินค้า	35
ตารางที่ 2.5 สัดส่วนตลาดแรงงานที่สำคัญที่สุดของแรงงานไทย 10 อันดับแรก	39
ตารางที่ 2.6 สัดส่วนแรงงานไทยที่ได้รับอนุญาตให้เดินทางไปทำงานต่างประเทศ จำแนกตามช่องเดินทาง	41
ตารางที่ 2.7 แสดงสถิติการช่วยเหลือแรงงานไทยในช่วงปี 2546-2549	45
ตารางที่ 3.1 แสดงจำนวนกลุ่มตัวอย่างที่ศึกษา	48
ตารางที่ 5.1 แสดงลักษณะการดำเนินงาน Single Window ของประเทศต่างๆ	118
ตารางที่ 6.1 แสดงผลการวิเคราะห์การถอดอพยพคุณแบบขั้นตอนหาปัจจัยที่สามารถร่วม พยากรณ์ประสิทธิภาพการจัดการด้านพรมแดนสะเดาของเจ้าหน้าที่ปฏิบัติงาน	142
ตารางที่ 6.2 แสดงผลการวิเคราะห์การถอดอพยพคุณแบบขั้นตอนรายปัจจัยที่มีผลต่อ ประสิทธิภาพการจัดการด้านพรมแดนสะเดาของเจ้าหน้าที่ปฏิบัติงาน	143

สารบัญภาพ

	หน้า
ภาพที่ 2.1 ระบบการจัดการด้านแบบมีส่วนร่วม	12
ภาพที่ 2.2 กรอบแนวคิดระบบการจัดการด้านแบบร่วมมือกัน	14
ภาพที่ 2.3 แสดงร่างพื้นที่ด้านศุลกากรแห่งใหม่คาดว่าจะเริ่มก่อสร้างได้ 2555-2558	17
ภาพที่ 2.4 แสดงขั้นตอนการผ่านแดนของสินค้าขาออกแบบไร้เอกสาร	24
ภาพที่ 2.5 แสดงขั้นตอนการผ่านแดนของสินค้าขาเข้าแบบไร้เอกสาร	25
ภาพที่ 4.1 แสดงสภาพโดยรอบด่านพรมแดนสะเดาดันปี 2555	53
ภาพที่ 4.2 แสดงภาพที่ทำการด่านสะเดาแห่งใหม่ที่คาดว่าจะเริ่มก่อสร้างได้ในปี 2555	53
ภาพที่ 4.3 แสดงแผนผังด่านพรมแดนสะเดา (ด่านใน)	56
ภาพที่ 4.4 แสดงแผนผังที่ตั้งเครื่องเอกซเรย์ที่อยู่ด่านใน	60
ภาพที่ 4.5 แสดงกระบวนการตรวจสอบสินค้าด้วยเครื่องเอกซเรย์	61
ภาพที่ 4.6 แสดงผังแสดงขั้นตอนการปฏิบัติงานของพิธีการตรวจปล่อยสินค้า	63
ภาพที่ 4.7 แสดงผังการทำงานของระบบ CIS	64
ภาพที่ 4.8 แสดงขั้นตอนทำงานของระบบ SCC และ ระบบ SCS	65
ภาพที่ 4.9 แสดงเครื่องขยายเสียง	66
ภาพที่ 4.10 แสดงภาพเอกซเรย์รถสินค้าจากหน้าจอเอกซเรย์จากงาน SCC และ SCS	67
ภาพที่ 4.11 แสดงหน้าจอการตรวจสอบของ COS	68
ภาพที่ 4.12 แสดงหน้าจอการทำงานของ MCS	69
ภาพที่ 4.13 แสดงแผนผังการไหลของรถสินค้าและผู้โดยสารผ่านด่านพรมแดน(ด่านนอก)	70
ภาพที่ 4.14 แสดงโครงสร้างองค์กรและกำลังพล	74
ภาพที่ 4.15 แสดงการดำเนินงานของด่านตรวจคนเข้าเมือง (ด่านพรมแดน)	76
ภาพที่ 4.16 แสดงโครงสร้างองค์กรและอัตรากำลังของด่านตรวจพืชสะเดา	85
ภาพที่ 4.17 แสดงแผนผังการไหลของสินค้าเข้า-ออกที่ด่านใน	87
ภาพที่ 4.18 แสดงแผนผังการไหลของสินค้าด่านตรวจพืชสะเดา (ด่านพรมแดน)	89
ภาพที่ 4.19 แสดงแผนผังห้องทำการด่านตรวจพืชที่ด่านใน	92
ภาพที่ 4.20 แสดงแผนผังที่ตั้งของด่านตรวจคนหางานสะเดา (ด่านพรมแดน)	96

บทที่ 1

บทนำ

1.1 ความเป็นมาของโครงการ

การดำเนินงานของด่านชายแดนในยุคโลกาภิวัตน์จำเป็นต้องมีการกำหนดนโยบายแห่งชาติ ว่าด้วยบทบาทหน้าที่ของด่านให้มีการบูรณาการอย่างจริงจังและทันสมัยเพื่อการเติบโตและพัฒนา การปรับใช้กลยุทธ์ต้องมุ่งลดต้นทุน เพิ่มประสิทธิภาพ ปรับปรุงความปลอดภัยและอำนวยความสะดวกทางการค้าและจำเป็นที่ประเทศต่างๆ ต้องให้ความช่วยเหลือกับธุรกิจขนาดกลางและขนาดย่อมในประเทศให้สามารถแข่งขันได้ในภาวะเศรษฐกิจโลก (GFP Explanatory Notes, 2005)

ผลการศึกษาเบื้องต้นเพื่อพัฒนาโจทย์วิจัยเรื่องระบบการจัดการชายแดนเมื่อ พ.ศ.2553 ของคณะผู้วิจัยพบว่า การจัดการด่านพรมแดนสะเดามีด่านศุลกากรเป็นหน่วยงานหลักดูแลพื้นที่ทำการทั้งด่านใน (ตรวจสอบสินค้าและเก็บภาษี) และด่านนอก (ด่านพรมแดน) ทำหน้าที่อำนวยความสะดวกในการผ่านแดนของสินค้า โดยมีด่านตรวจคนเข้าเมืองและด่านตรวจพืชร่วมดูแลในการตรวจสอบการผ่านแดนของบุคคล สินค้าพืชและสัตว์ ซึ่งหน่วยงานทั้ง 3 หน่วยงานมีฐานะเป็นหน่วยงานภาครัฐในส่วนภูมิภาค ต่างก็มีหน้าที่ ระเบียบวิธีปฏิบัติและระบบข้อมูลเป็นของตนเอง และยินดีให้ความร่วมมือหากมีการร้องขอ ผลการศึกษาพบว่าภาคเอกชนพึงพอใจระบบการผ่านแดนแบบปัจจุบันในระดับปานกลางและมีความเห็นว่า พื้นที่ด่านพรมแดนสะเดามีความไม่สะดวกในด้านพื้นที่แออัด คุณภาพและจำนวนเจ้าหน้าที่บริการมีไม่เพียงพอ ระบบการทำงานและการประสานงานของหน่วยงานยังไม่เอื้อต่อการสนับสนุนการค้าของประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนที่กำลังจะประกาศใช้ในปี 2558

การจัดการด่านในหลายประเทศมุ่งสู่การจัดการด่านแบบบูรณาการ (Integrated Border Management) และหลายโครงการของการจัดการด่านแบบบูรณาการมีเป้าหมายใช้ Single Window Program จัดการด้วยวิธีใดวิธีหนึ่งใน 2 ทางเลือกนี้คือ การจัดตั้งหน่วยงานกลางขึ้นมาดูแลหรือการจัดทำข้อตกลงระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อผลักดันทำหน้าที่เป็นใหญ่ในการจัดการด่าน แต่การจัดการด่านแบบบูรณาการที่มีประสิทธิภาพสามารถทำได้โดยเริ่มจากการปรับปรุงแนวปฏิบัติ ออกแบบกระบวนการทำงานและข้อมูล ณ จุดพรมแดนเพื่อปรับปรุงสภาพแวดล้อมธุรกิจให้กับผู้ค้า (GFP Explanatory Notes, 2005)

สำหรับการจัดการด่านพรมแดนสะเดานั้น แม้ว่าจะมีการตกลงความร่วมมือของด่านศุลกากรกับประเทศ มาเลเซีย สิงคโปร์ ในการใช้ระบบ ASEAN Single Window ภายในปี 2554

และด้านศุลกากรได้เตรียมการพัฒนาระบบรองรับไว้แล้วโดยการประกาศใช้ระบบ National Single Window (NSW) เพื่อเชื่อมโยงข้อมูลใบรับอนุญาตของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง แต่จากผลการศึกษาเบื้องต้นพบว่า ในการจัดการด้านสะเดามีหน่วยงานที่เกี่ยวข้องอย่างน้อย 2 หน่วยงานหลัก คือด่านตรวจคนเข้าเมืองและด่านตรวจพืช ยังไม่เห็นความจำเป็นในการใช้ระบบฐานข้อมูลเดียวกัน นอกจากนี้ยังพบว่าวัฒนธรรมการทำงานของด่านพรมแดนสะเดาที่มีอายุค่านานกว่า 80 ปี (ด่านพรมแดนสะเดามีมาตั้งแต่ พ.ศ.2472) และมีวิธีปฏิบัติสืบต่อกันมาประกอบกับโครงสร้างของหน่วยงานเป็นระบบราชการ และปัญหาความไม่มั่นคงทางการเมืองของประเทศไทยมีอิทธิพลอย่างมากต่อการปรับเปลี่ยนโครงสร้างองค์กรด่านพรมแดนสะเดา (ยูพาวดี สมบูรณ์กุลและคณะ, 2553)

จากการดูงานการจัดการด่าน ยะโฮร์ บารู ประเทศมาเลเซียเมื่อเดือนกรกฎาคม 2553 พบว่าเป็นด่านที่มีการจัดการแบบบูรณาการด้วยระบบ Single Window โดยมีภาคเอกชนได้รับสัมปทานให้เป็นทีมบริหาร และด่านตรวจคนเข้าเมืองเป็นผู้นำในพิธีการผ่านด่าน (ส่วนใหญ่ของปริมาณการผ่านแดนเป็นการเดินทางเข้าออกของบุคคลเป็นหลัก) และประสานงานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องด้วยการผลักดันเป็นประธานในที่ประชุม แต่ก็เป็นที่น่าสังเกตว่าประเทศไทยกับประเทศมาเลเซียไม่ได้มีผลประโยชน์ร่วมกันแบบประเทศมาเลเซีย-สิงคโปร์ และไทยมีโครงสร้างทางการเมืองและการบริหารประเทศแตกต่างจากประเทศมาเลเซียทำให้ผู้วิจัยมีความเห็นว่า การใช้หน่วยงานกลางเข้ามาดูแลจัดการด้านสะเดาอาจจะไม่ได้รับการยอมรับและนำไปสู่การต่อต้าน การกำหนดข้อตกลงระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อผลักดันทำหน้าที่เป็นผู้นำในการจัดการด่าน หรือหากใช้รูปแบบเดียวกันกับการจัดการของด่านยะโฮบารูก็อาจต้องใช้เวลาเนื่องจากผลศึกษาพบว่า ปัจจุบันการพัฒนาระบบการทำงานของทั้ง 3 หน่วยงานที่ดูแลจัดการด่านพรมแดนสะเดา มีความก้าวหน้าต่างกันและแต่ละหน่วยงานต่างก็ดำเนินการเฉพาะส่วนของตน ไม่ได้เกี่ยวข้องกัน

ดังนั้นเพื่อให้การจัดการด้านสะเดาสามารถเชื่อมโยงเศรษฐกิจส่วนกลางและการพัฒนาสังคมของประเทศ ในขณะเดียวกันก็ปกป้องชายแดนและทำให้เกิดโอกาสทางเศรษฐกิจการค้า การท่องเที่ยวและการลงทุนจากความตกลงประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนในปี 2558 และให้ความสำคัญกับการป้องกันภัยจากการก่อการร้าย การลักลอบขนสินค้าผิดกฎหมายและยาเสพติดที่กำลังเป็นปัญหาร้ายแรงของชาติขณะนี้ การศึกษาถึงรูปแบบการจัดการด่านพรมแดนที่เหมาะสมกับบริบทของด่านพรมแดนสะเดาจะช่วยให้ด่านพรมแดนสะเดาสามารถดำเนินงานด้านอำนวยความสะดวกทางการค้าที่มีปริมาณมากขึ้นทุกปีอย่างต่อเนื่องได้อย่างสอดคล้องกับการดำเนินงานด้านความมั่นคงของชาติที่มีประสิทธิภาพ ผู้วิจัยจึงเชื่อว่าการจัดการด่านแบบบูรณาการที่มีประสิทธิภาพ สำหรับด่านสะเดาสามารถทำได้โดยเริ่มจากการปรับปรุงแนวปฏิบัติ ออกแบบกระบวนการทำงานและการใช้ข้อมูล ณ จุดพรมแดนเพื่อปรับปรุงสภาพแวดล้อมธุรกิจให้กับผู้ค้า (GFP Explanatory Notes,

2005) ร่วมกับการใช้แนวทางการจัดการแบบร่วมมือกัน (Collaborative border management approach) มีการจัดสรรทรัพยากรอย่างเหมาะสมระหว่างหน่วยงานที่มีลักษณะทำงานร่วมกัน ใช้เครื่องอำนวยความสะดวก การควบคุม และการร่วมสารสนเทศจากทุกแหล่งเพื่อสร้างความสามารถในการจัดการความเสี่ยงอย่างเหมาะสม (Fabian, Adrian, 2010: 43-44) น่าจะเป็นระบบการจัดการด่านสะเคาที่เหมาะสมที่สุดในขณะนี้

1.2 วัตถุประสงค์ของการวิจัย

1. ศึกษาลักษณะการเชื่อมโยงระหว่างหน่วยงานและรูปแบบการจัดการความร่วมมือระหว่างหน่วยงานในการจัดการผ่านแดนของสินค้าและบุคคล
2. ระบุอุปสรรคและข้อจำกัดของการจัดเตรียม Single Window Program
3. ออกแบบการจัดการแบบร่วมมือที่เหมาะสมกับการจัดการด่านพรมแดนสะเคาและให้ข้อเสนอแนะเพื่อปรับปรุงระบบบริหารจัดการด่านไปสู่ระบบ Single Window Program หรือทางเลือกที่เหมาะสม
4. สืบหาความคิดเห็นและการตอบสนองของเจ้าหน้าที่ในแต่ละหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการผ่านแดนของสินค้าและบุคคลที่ด่านพรมแดนสะเคาถึงข้อจำกัดและความเป็นไปได้ในระดับปฏิบัติการของการจัดการแบบร่วมมือ

1.3 ผลที่คาดว่าจะได้รับ

1. ได้แนวทางในการปรับปรุงด่านสู่ระบบ Single Window Program หรือทางเลือกที่เหมาะสม
2. การสืบหาความคิดเห็นและปัญหาในการปฏิบัติงานจะทำให้เจ้าหน้าที่ของแต่ละหน่วยงานได้ตรวจสอบงานของตน เห็นความเชื่อมโยงระหว่างหน่วยงานเข้าใจบทบาทและมีส่วนร่วมในงานที่ทำมากขึ้นนำไปสู่การปฏิบัติงานตามหน้าที่อย่างเต็มความสามารถ

1.4 ความสอดคล้องกับเป้าประสงค์และยุทธศาสตร์ของฝ่ายที่เสนอขอรับทุน

มหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์ มีภารกิจชั้นนำและพัฒนาสังคมในพื้นที่ภาคใต้ ภาควิชาบริหารธุรกิจซึ่งมีหน้าที่ให้ความรู้ด้านการจัดการ จึงจำเป็นที่นักวิชาการจะต้องมีความรู้ความเข้าใจในกิจกรรมที่เกิดขึ้นในพื้นที่และมีบทบาทสำคัญในการประสาน สร้างองค์ความรู้ สร้างสำนึกและระบบการทำงาน และการสร้างเครือข่าย ร่วมคิดร่วมทำเพื่อพัฒนาพื้นที่ให้สอดคล้องกับความต้องการของชุมชนและสนับสนุนให้เกิดการเติบโตทางธุรกิจการค้าระหว่างประเทศไทยตอนใต้กับประเทศเพื่อนบ้าน

บทที่ 2

วรรณกรรมที่เกี่ยวข้อง

2.1 ความหมายของด่านพรมแดน

ลักษณะภูมิศาสตร์เป็นตัวกำหนดแบ่งเป็นประเทศต่างๆ การกำหนดเขตแดนจะส่งผลถึงเศรษฐกิจของประเทศ ดังนั้นแต่ละประเทศจึงต้องทำหน้าที่ปกป้องอธิปไตยของตนเอง และจัดให้มีจุดตรวจสอบการเข้า-ออกประเทศก่อนข้ามพรมแดนที่เรียกว่า Post of Entry หรือ POE ซึ่ง Duggan (2008) เน้นว่าความสำคัญอยู่ที่ความเข้าใจถึงอาณาเขตและการยอมรับเขตแดนของประเทศเพื่อนบ้าน การบริหารด่านพรมแดนและประสิทธิภาพการจัดการของด่านศุลกากรและด่านตรวจคนเข้าเมืองรวมทั้งนโยบายการจัดการชายแดนของแต่ละประเทศ

การเข้า-ออกเมืองในระดับนานาชาติสำหรับด่านพรมแดนทางบก กำหนดให้มีหน่วยงาน CIQ เป็นผู้ทำหน้าที่อำนวยความสะดวกและควบคุมดูแลสิ่งผิดกฎหมาย กล่าวคือ ด่านศุลกากร (Customs:C) ดูแลรับผิดชอบการเข้า-ออกประเทศของสินค้า ด่านตรวจคนเข้าเมือง (Immigration:I) ดูแลการเข้า-ออกประเทศของบุคคลและด่านตรวจพืช (Plant Quarantine Station:Q) ทำหน้าที่ควบคุมการเคลื่อนย้ายพืชและสัตว์ ป้องกันการแพร่กระจายของโรคระบาด ป้องกันการลักลอบเคลื่อนย้าย กักกันพืชและสัตว์ ส่งเสริมการสร้างภูมิคุ้มกัน โรคและรับรองสถานกักกันสัตว์

2.2 ความท้าทายของการจัดการด่านพรมแดน

จากความสำคัญและความหมายของด่านพรมแดน Duggan (2008) อธิบายว่า ในการจัดการด่านพรมแดนจึงต้องเผชิญทั้งการอำนวยความสะดวกและการควบคุมให้สินค้าและบุคคลผ่านเข้า-ออกประเทศอย่างถูกต้องตามกฎหมายซึ่งมักถูกกีดกันจากอิทธิพลทางเศรษฐกิจและการเมืองของประเทศดังนี้

2.2.1 ความท้าทายด้านบุคคลที่เดินทางเข้า-ออกประเทศ ที่มีจำนวนมากน้อยแตกต่างกัน ส่งผลถึงสภาพการจราจร การเดินทางของบุคคลมีทั้งที่เป็นการเดินทางเป็นปกติและไม่ปกติเช่น ลี้ภัยทางการเมือง ภัยธรรมชาติ หรือข้ามพรมแดนเพื่อหนีการจับกุมหลังการก่ออาชญากรรม ขบวนการเคลื่อนย้ายคน โดยสมัครใจหรือถูกบังคับประเวณี ขบวนการค้ามนุษย์ ฯลฯ การเดินทางแบบผิดปกตินี้เองนับเป็นภัยคุกคามการบริหารชายแดน

2.2.2 ความท้าทายด้านสินค้า จำนวนสินค้าหลากหลายชนิดปริมาณมากที่ข้ามแดนอาจมีสินค้าอันตรายร้ายแรงในรูปของอาวุธ วัตถุเคมี วัตถุระเบิด อาวุธร้ายแรงมีอานุภาพในการทำลายล้างสูง เช่น อาวุธนิวเคลียร์ อาวุธชีวภาพ กำมันตภาพรังสีและจรวดติดอาวุธ เป็นต้น แอบแฝงผ่าน

แดน รวมทั้งอาจมีอัญมณี สินค้าผิดกฎหมาย ยาเสพติด สินค้าที่ลักขโมยมาจากประเทศอื่น สินค้าปลอม/หลิกละเอียดและไม่มีใบอนุญาต เงินตราของจริงและของปลอมและทองคำ พืชพันธุ์ต่างๆ และโรคระบาดที่ติดมากับสัตว์และเป็นอันตรายกับมนุษย์แอบแฝงผ่านแดนเข้ามาได้

2.2.3 ความท้าทายทางการเมือง กับประเทศเพื่อนบ้านซึ่งขึ้นอยู่กับสถานะเศรษฐกิจและการเมืองของแต่ละประเทศและความสัมพันธ์ระหว่างประเทศ

2.2.4 ความท้าทายทางเศรษฐกิจ ประเทศที่มีเศรษฐกิจดีมักจะมีผู้คนจากประเทศที่ด้อยพัฒนาประสงค์จะเข้าไปแสวงโอกาสหรือเข้าไปตั้งถิ่นฐาน จึงเกิดการลักลอบทางเศรษฐกิจขึ้น

ดังนั้นหน้าที่เบื้องต้นของการจัดการชายแดนจึงเน้นความมั่นคงของชาติเป็นหลัก ขณะเดียวกันระบบการจัดการชายแดนเป็นเรื่องการส่งเสริมการค้า เศรษฐกิจและการท่องเที่ยวระหว่างประเทศ โดยเฉพาะในสภาพที่โลกเป็นหนึ่งเดียว (Globalization) การจัดการจึงต้องเน้นสร้างความสมดุล คือ การอำนวยความสะดวก (แก่สินค้า/บุคคล) และการควบคุมสิ่งผิดกฎหมายทุกรูปแบบรวมทั้งการปลอมแปลงเอกสารการเดินทาง เอกสารศุลกากร

2.3 ระบบการจัดการด่านสมัยใหม่

Papadimitriou and Collect (2011) อธิบายการสร้างระบบการจัดการด่านพรมแดนสมัยใหม่ ต้องบรรลุเป้าหมายการลดความขัดแย้งระหว่างความปลอดภัยและการอำนวยความสะดวก ซึ่งเป้าหมายดังกล่าวต้องไม่ละเลยหลักการความเป็นส่วนตัวในระดับโลก หลักการสร้างระบบการจัดการด่านสมัยใหม่ควรประกอบด้วย การรวบรวมข้อมูลและการแลกเปลี่ยนรายละเอียดข้อมูลเกี่ยวกับนักท่องเที่ยว การใช้เทคโนโลยีใหม่ๆ เพื่อระบุตัวตนของแต่ละบุคคล การนำเทคโนโลยีใหม่เข้ามาทำกับการทำงานทางกายภาพที่ด่านและสร้างหุ่นส่วนเพื่อบรรลุเป้าหมายการจัดการด่านพรมแดน สอดคล้องกับ (Accenture, 2006) ที่เสนอว่า การจัดการด่านพรมแดนต้องเผชิญกับปัญหาของนักท่องเที่ยวที่แอบแฝงผ่านด่านพรมแดนเข้าในรูปอพยพที่ผิดกฎหมาย เพื่อป้องกันปัญหาดังกล่าวหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการจัดการด่านต้องสร้างระบบฐานข้อมูลที่ตรวจสอบนักท่องเที่ยว สินค้าและสถานที่ และนำข้อมูลมาใช้ในการตัดสินใจเพื่อลดความเสี่ยง ณ จุดตรวจ การดำเนินงานต้องสอดคล้องกับการส่งเสริมทางการค้า และปกป้องความเป็นส่วนตัวของบุคคล ความท้าทายของการจัดการด่านประกอบด้วย

1. การเพิ่มความสะดวกควบคู่กับการบังคับใช้กฎระเบียบ
2. การควบคุมการอพยพแรงงาน การเดินทางท่องเที่ยวระหว่างประเทศและการค้าระหว่างประเทศ
3. การปกป้องความเป็นส่วนตัวและการรักษาความเชื่อถือ

4. การปรับตัวเข้าสู่ระบบอัจฉริยะ
5. การปรับปรุงและยกระดับมาตรฐานของสิ่งอำนวยความสะดวก และโครงสร้างพื้นฐาน
6. การบรรลุการดำเนินงานที่มีประสิทธิภาพภายใต้ประสิทธิผลของการกำกับ
7. เชื่อมโยงแหล่งทุนเพื่อการประเมินผลและผลลัพธ์
8. ตอบสนองการเปลี่ยนแปลงภัยก่อการร้ายและอาชญากรรม
9. ปกป้องด้านทางกายภาพ
10. บรรลุการดำเนินงานร่วมกันและการแลกเปลี่ยนข้อมูล

2.4 การบริหารความเสี่ยงที่ด้านพรมแดน

การจัดการด้านพรมแดนในปัจจุบัน (Accenture, 2006) อธิบายว่า ต้องผสมผสานการจัดการด้านแบบเดิมกับวิธีการที่หน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับด้านพรมแดนดำเนินกิจการของตนเอง แล้วมากำหนดวิสัยทัศน์ร่วมกันซึ่งจะเป็นกรอบในการเปลี่ยนแปลง การจัดการด้านพรมแดนที่มีประสิทธิผลคือความสามารถในการระบุตัวบุคคลและสินค้าด้วยการรวบรวมและวิเคราะห์ข้อมูลที่เกี่ยวข้องทันเวลาความต้องการ เพื่อช่วยในการตัดสินใจของผู้ดำเนินงานด้านพรมแดน เพื่อบรรลุวิสัยทัศน์ดังกล่าวหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการจัดการด้านต้องประสานงานกันเพื่อบรรลุเป้าหมายร่วมกัน การบริหารความเสี่ยงที่ด้านพรมแดนอาจทำได้โดย

2.4.1 เพิ่มการอำนวยความสะดวกและพัฒนากิจกรรม ที่กำหนดการก่ออาชญากรรมและภัยก่อการร้ายไปที่ด้านเสมือนจริง

2.4.2 บรรลุการถ่ายเทข้อมูลผ่านระบบอัจฉริยะ เพื่อให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการจัดการด้านมีข้อมูลเพียงพอที่จะประเมินความเสี่ยงก่อนการตัดสินใจเกี่ยวกับสินค้าและบุคคลที่ผ่านด้านพรมแดน

2.4.3 ปรับรูปแบบและทิศทางการกลยุทธ์ของแต่ละหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง กับการจัดการด้าน เนื่องจากทุกหน่วยงานมีพันธกิจ งบประมาณและทรัพยากรของตนเอง ทุกหน่วยงานจึงต้องปรับตัวและแลกเปลี่ยนข่าวสารกัน เพื่อให้ทำงานร่วมกันได้และทำให้ด้านเสมือนจริงมีคุณภาพมากขึ้นและลดความเสี่ยงในการตัดสินใจที่ด้านพรมแดนได้

2.5 โครงสร้างระบบการจัดการชายแดน

Duggan (2008) ได้นำเสนอระบบการจัดการชายแดนที่ประกอบด้วยโครงสร้างสำคัญ 3 ส่วนคือ 1) วิสัยทัศน์ระดับภูมิภาค/นานาชาติ ที่มุ่งเนื้อหาเกี่ยวกับระบบการดำเนินงานของด้าน ความโปร่งใส ความร่วมมือระหว่างประเทศ การสื่อสารและคมนาคม ถนนได้มาตรฐานรวมถึง

ขอบเขตทางภูมิศาสตร์ระหว่างพรมแดน การเมืองและอำนาจอธิปไตยของแต่ละประเทศ รวมทั้งพรมแดนร่วมของสองประเทศซึ่งต้องรับผิดชอบด้วยกัน 2) วิสัยทัศน์ระดับชาติ ที่ต้องกำหนดอำนาจหน้าที่ นโยบายด้าน โครงสร้างองค์กรและงบประมาณแก่ด้านพรมแดนและ 3) วิสัยทัศน์ระดับชายแดน (จุดผ่านแดน : POE) ที่เน้นโครงสร้างด้านกายภาพ อาคารสิ่งก่อสร้าง ถนนและระบบข้อมูลข่าวสาร

2.5.1 วิสัยทัศน์ระดับภูมิภาค/นานาชาติ Duggan มีความเห็นว่าการจัดการชายแดนจะประสบความสำเร็จได้นั้น ประเทศที่มีอาณาเขตติดต่อกันจะต้องเป็นประเทศคู่เจรจาที่ต้องร่วมมือทางการเมือง เศรษฐกิจ สังคมและความมั่นคงปลอดภัย ต้องร่วมมือประสานงานกับทุกฝ่ายที่ปฏิบัติงานทั้งภายในประเทศของตนและประเทศเพื่อนบ้านที่เกี่ยวข้อง มีการปฏิบัติงานเชิงบูรณาการและปฏิบัติการชายแดนร่วม มีการฝึกปฏิบัติงานเมื่อเกิดเหตุการณ์ใดเหตุการณ์หนึ่ง ณ บริเวณพรมแดนที่จะต้องแก้ปัญหาให้ลุล่วง รวดเร็วและมีการดำเนินการบริหารจัดการชายแดนร่วมกันเพื่ออำนวยความสะดวกให้เกิดการลื่นไหลของบุคคลและสินค้า แต่ต้องมีมาตรการที่เข้มงวดต่อการแอบแฝงของการก่ออาชญากรรม ซึ่งเป็นขบวนการมีเครือข่ายและมีรูปแบบที่แตกต่างกันตลอดเวลาและเพื่อรักษาความมีเสถียรภาพทางการเมืองและความปลอดภัยในภูมิภาค เพื่อป้องกันการก่อการร้าย การลักลอบค้าอาวุธทุกรูปแบบ การค้ามนุษย์ข้ามชาติ การเข้าเมืองผิดกฎหมายและแรงงานผิดกฎหมาย การค้ายาเสพติดและของผิดกฎหมายทุกชนิด ประเทศติดกันจึงต้องร่วมมือประสานงานกับฝ่ายความมั่นคงของชาติด้วย

2.5.2 วิสัยทัศน์ระดับชาติ ประกอบด้วยแผนกลยุทธ์ของชาติว่าด้วยการบริหารจัดการชายแดน อาศัยพื้นฐานองค์ประกอบหลัก 3 ด้าน คือ

1. **นโยบายของรัฐที่กำหนด กฎเกณฑ์และกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการบริหารชายแดน** นโยบายหลักที่สะท้อนการบริหารชายแดนที่เป็นแกนกลางที่สำคัญได้แก่ นโยบายด้านการตรวจคนเข้าเมือง ทั้งพลเมืองของตนและคนต่างชาติ นโยบายด้านศุลกากร รับผิดชอบด้านการเข้าออกของสินค้าทุกชนิด รวมทั้งสิ่งของต่างๆ ที่นำติดตัวมากับผู้เดินทางเข้าเมืองออกไปต่างประเทศ ครอบคลุมถึงสินค้าเกษตร สัตว์มีชีวิต สินค้าอันตราย สินค้าต้องห้าม ของที่อนุญาตให้เข้าออกได้และประเภทสินค้าที่จะต้องชำระภาษีศุลกากร นโยบายด้านพรมแดน เน้นความมั่นคงของชาติ ป้องกันสิ่งผิดกฎหมายทั้งบุคคลและสินค้าอาชญากรรมทุกชนิด ต้องพิจารณาถึงสิทธิมนุษยชนควบคู่ไปกับการเข้าออกเมือง ณ จุดผ่านแดน นโยบายทางด้านข่าวกรองและการข่าว ซึ่งจะต้องร่วมมือกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องและกับประเทศเพื่อนบ้าน โดยเฉพาะด้านการก่อการร้าย การก่ออาชญากรรม การค้ามนุษย์และของผิดกฎหมายอื่นๆ

2. การจัดองค์กร โครงสร้างการจัดองค์กรมีอิทธิพลต่อความสำเร็จของการจัดการด้านชายแดน งานหลักสำคัญที่ด้านชายแดนคือ ด้านศุลกากร ด้านตรวจคนเข้าเมือง และด้านการดำเนินการตามนโยบายเกี่ยวกับระบบความมั่นคงของชาติ อำนาจอธิปไตยในการตรวจสอบ ป้องกันโดยไม่ขัดแย้งสิทธิมนุษยชนซึ่ง Duggan เชื่อว่าการดำเนินการตามนโยบายนี้แตกต่างกันขึ้นกับประเทศที่ติดชายแดนและการจัดโครงสร้างองค์กรและสามารถใช้หน่วยงานอิสระเป็นผู้ดำเนินการได้ ทั้งนี้ความสำเร็จขึ้นกับความสามารถในการประสานงานในองค์กร ภาวะผู้นำ การสื่อสารที่มีประสิทธิภาพและการแบ่งงานความรับผิดชอบระหว่างหน่วยงานต่างๆ การปฏิบัติในเชิงบูรณาการและการประสานงานกับหน่วยงานอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง โดยมีองค์กรกลางระดับสูงสุดเป็นผู้ตัดสินใจสั่งการ (อาจเป็นบุคคลหรือกรรมการจากรัฐบาล) สอดคล้องกับข้อเสนอของ Global Facilitation Partnership for Transportation and Trade เรื่อง Integrated Border Management (ยูฟาวดี สมบูรณ์กุลและคณะ, 2553) ว่าหลายโครงการของการจัดการด้านแบบบูรณาการมีเป้าหมายในการใช้ Single Window Program จัดการด้วยวิธีการจัดตั้งหน่วยงานกลางขึ้นมาดูแลหรือจัดทำข้อตกลงระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อผลักดันทำหน้าที่เป็นใหญ่ในการจัดการด้านและเพิ่มเติมว่าการจัดการด้านแบบบูรณาการที่มีประสิทธิภาพอาจสามารถทำได้โดยเริ่มจากการปรับปรุงสภาพแวดล้อมให้กับลูกค้า

3. การกำหนดงบประมาณและทรัพยากร การใช้จ่ายเงินและทรัพยากรในการจัดการด้านต้องจัดสรรให้มีความสมดุลทั้งด้านความมั่นคงและการอำนวยความสะดวก และใช้เพื่อการพัฒนาทักษะ ความรู้ความสามารถของบุคลากร การพัฒนาเทคโนโลยี อุปกรณ์เครื่องมือและการบำรุงรักษา โดยเฉพาะในพื้นที่ห่างไกลจำเป็นต้องจัดสวัสดิการที่ดี มีกำลังคนและพัสดุ เครื่องมือที่เพียงพอ ในการทำงาน บุคลากรผู้ปฏิบัติงาน ณ บริเวณพรมแดนจะต้องได้รับการดูแล ด้านความสะดวกของที่พักรักษาสถานพยาบาล อาหาร เสื้อผ้า ความปลอดภัย บรรยากาศที่ทำงานที่เหมาะสม สะดวก สะอาด ถูกสุขลักษณะ เป็นต้น และเงินที่เพียงพอจะลดปัญหาการคอร์รัปชัน

2.5.3 วิสัยทัศน์ระดับด้านชายแดน ในการจัดการด้านชายแดนต้องแน่ใจว่าการไหลของสินค้าและบุคคลทั้งขาเข้าและขาออกนอกประเทศ ณ จุดผ่านแดนต้องมีกำลังคนที่ผ่านการอบรม และสามารถดำเนินงานได้ สภาพทางกายภาพต้องมีสิ่งอำนวยความสะดวก เครื่องมือ อุปกรณ์ที่ใช้และระบบการขนส่งที่ดี และมีสารสนเทศ การสื่อสารข้อมูลจากภายนอกและระบบการวิเคราะห์บริหารข้อมูล

งานหลักที่สำคัญของการบริหารจัดการชายแดนและการเฝ้าระวังที่ด้านพรมแดนต้องตรวจสอบ 10 ประการ คือ

1. การตรวจตราการเข้าออกเมืองของบุคคลให้ถูกต้องตามกฎหมาย

2. การติดตาม การจับกุมและสิ่งต้องห้ามหรือปลอมแปลงเอกสารเข้าเมือง
3. การตรวจสิ่งของที่นำพามาโดยคนเข้าเมืองหรือออกนอกประเทศ
4. การป้องกันการลักลอบสินค้าเข้าออกผิดกฎหมาย
5. การเฝ้าระวังเหตุการณ์ต่างๆ ณ บริเวณพรมแดน
6. การป้องกันและการหยุดยั้งการเข้าเมืองโดยผิดกฎหมาย
7. การตรวจพืชและสัตว์
8. การป้องกันการเข้ามาของโรคร้าย โรคระบาด นานาชนิดและวัตถุเคมีอันตราย
9. การตรวจสินค้าเข้าออกและการจัดเก็บรายได้และภาษีศุลกากร
10. การป้องกันและการจับกุมการค้าที่ผิดกฎหมายสินค้าที่ขโมย อาวุธ ยาเสพติด วัตถุระเบิดและวัตถุอันตรายนานาชนิด

ระบบรักษาความปลอดภัยที่ดีที่สุดคือ การตรวจเข้ม โดยนักกฎหมายหลายระดับและการควบคุมตรวจสอบที่ด่านพรมแดนซึ่งอาจควบคุมโดยการสุ่มตรวจ ณ จุดตรวจ การตรวจสอบด้วยเครื่องมือที่เคลื่อนย้ายได้หรือการตรวจเอกสารที่จุดส่งมอบสินค้า

การประสานงานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในระบบผ่านแดนจะช่วยปรับปรุงให้การจัดการด่านชายแดนมีประสิทธิภาพมากขึ้น

2.5.4 องค์ประกอบของการจัดการระดับด่านชายแดน

1. บุคลากร การบริหารจัดการชายแดนจะประสบความสำเร็จได้ต้องเน้นความสำคัญของบุคลากรที่ปฏิบัติหน้าที่ต่างๆ ณ พรมแดน ดังนั้นในการจัดการด่านชายแดนจึงควรพิจารณาในประเด็นต่อไปนี้

การบริหารบุคคลที่มีประสิทธิผล เริ่มตั้งแต่การวางแผนกำลังคน การสรรหาและอบรม การพัฒนาและส่งเสริม ด้านควรกำหนดหน้าที่งานให้ชัดเจน มีกระบวนการทำงานที่เน้นทักษะในงานที่ทำ มีการอบรมและประเมินผลการทำงาน มีความรู้ในภาษาถิ่นและรู้กฎหมายที่เกี่ยวข้อง

การดำเนินงานที่มีประสิทธิภาพ บุคลากรต้องเข้าใจความคาดหวังของงานที่ทำ ดังนั้นเอกสารการดำเนินงานและการไหลของงานต้องอธิบายให้ชัดเจน ระบุผู้รับผิดชอบในแต่ละขั้นตอนทำงาน การดำเนินงานปกติควรถูกตรวจสอบทุกวัน รวมทั้งต้องตรวจสอบเหตุการณ์ผิดปกติที่เกิดขึ้นด้วย

บุคลากรของด่านจำเป็นต้องเข้าใจสายการบังคับบัญชาและการติดต่อสื่อสารและรายงานระหว่างกัน ต้องเข้าใจอำนาจหน้าที่งานที่ทำว่าใครคือผู้มีอำนาจตัดสินใจและมีข้อจำกัดทางกฎหมายอย่างไร แนวคิดการดำเนินงานต้องเป็นเอกสารที่จะอธิบายได้ว่าระบบการจัดการด่านควรดำเนินการอย่างไร บทบาทความรับผิดชอบมีอะไรบ้างและควรเปิดเผยไว้ สร้างบรรยากาศการ

ทำงานที่ร่วมมือกันและเพื่อให้มีระบบการควบคุมที่ดีควรมีระบบการจำแนกบุคคลเพื่อให้แน่ใจว่าใครเป็นผู้มีอำนาจหน้าที่รับผิดชอบ

ทักษะพื้นฐานและการฝึกอบรม บุคลากรจำเป็นที่จะต้องผ่านกระบวนการฝึกอบรมเพื่อก่อให้เกิดทักษะในการปฏิบัติงาน ความรู้ที่ต้องฝึกอบรมมีทั้งความรู้ทั่วไป ทักษะและความสามารถในงานและความรู้เฉพาะ เช่น วัฒนธรรมในพื้นที่และภาษาถิ่น และความรู้เฉพาะของด่านชายแดนนั้นๆ การดำเนินการตรวจสอบสิ่งผิดปกติที่เกิดขึ้น การปฏิบัติต่อสัตว์ เป็นต้น ช่องทางการฝึกอบรมประกอบด้วย

1. สถาบันหรือศูนย์ฝึกอบรมด้านความมั่นคงของชาติและพรมแดน
2. หลักสูตรการฝึกอบรมเพื่อเพิ่มพูนความรู้ในงานที่ทำประจำปีหรือตามสถานการณ์ความจำเป็น
3. การทดสอบรับวุฒิบัตรรับรองประจำปีหรือตามระยะเวลา
4. การฝึกอบรมร่วมกับบุคลากรของประเทศเพื่อนบ้านหรือคู่เจรจา
5. การหมุนเวียนงานที่ทำ (Job Rotation)
6. การตรวจตราขณะปฏิบัติงาน
7. การฝึกอบรมปฏิบัติงานสนามอย่างสม่ำเสมอ
8. เอกสาร สิ่งพิมพ์และคู่มือการปฏิบัติงาน
9. อบรมการใช้งานคอมพิวเตอร์เพื่อการติดต่องานออนไลน์

การส่งกำลังบำรุง บุคลากรของด่านพรมแดนควรได้รับการดูแลสวัสดิการที่ดีทั้งอาหาร น้ำ เสื้อผ้าและอุปกรณ์เครื่องมือในการทำงาน

2. ระบบสารสนเทศ สารสนเทศ หมายถึง การสื่อสารระดับท้องถิ่น ข้อมูลจากแหล่งภายนอกทั่วไป การบริหารข้อมูลและการวิเคราะห์ข้อมูล รวมทั้งเครื่องมือที่ใช้ในการแปลความ วิชยุทธศาสตร์ในการสื่อสารในท้องถิ่น การสื่อสารข้อมูลระหว่างหน่วยตรวจสอบกับสถานีควบคุม ข้อมูลการสื่อสารกับส่วนกลาง การเชื่อมโยงข้อมูลกับภายนอก การบันทึกข้อมูลเหตุการณ์ที่เกิดขึ้น การแบ่งปันข้อมูลทั้งกับหน่วยงานที่เกิดขึ้น ส่วนกลางและหน่วยงานในท้องถิ่น และเพราะระบบข้อมูลที่เกี่ยวข้องมีหลากหลาย ระบบข้อมูลในการจัดการด้านจึงต้องเป็นระบบกลางที่สามารถติดต่อถึงกันได้ ความเห็นของ (GFP Explanatory Notes, 2005) จึงกำหนดว่าในที่ทำการด่านควรเป็นศูนย์รวมของที่ทำการของทุกหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง (One Stop Services) และใช้ระบบข้อมูลเดียวกันที่สามารถออนไลน์ถึงกันเพื่อตรวจสอบได้ (Single Window Program)

3. องค์ประกอบทางกายภาพ สภาพทางกายภาพมีส่วนช่วยให้การทำงานมีประสิทธิภาพหากบุคลากรได้รับการอบรมที่ดีจะช่วยให้มีการดูแลรักษาเครื่องมืออุปกรณ์ที่ใช้ เครื่องมือที่ทันสมัยจะ

ช่วยให้การดำเนินการทำได้รวดเร็ว นอกจากนี้ ยังหมายรวมถึงสภาพอากาศ อุณหภูมิของสถานที่ สาธารณูปโภคข้อมูลและเครื่องมือสื่อสาร

อาจนำเสนอแนวคิดการจัดการด้านข้างต้นได้ดังภาพต่อไปนี้

ตารางที่ 2.1: แสดงองค์ประกอบระบบการจัดการด้านในแต่ละระดับ

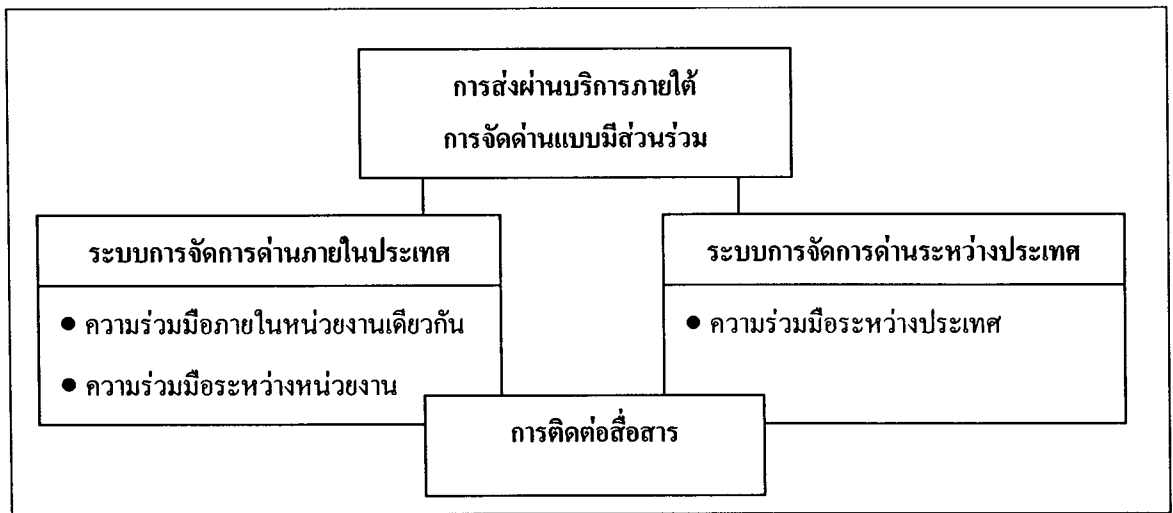
ระดับ ภูมิภาค/ ระดับโลก	ความโปร่งใส <ul style="list-style-type: none"> • ความตั้งใจ • สารสนเทศ • ความรับผิดชอบ 	ความร่วมมือ <ul style="list-style-type: none"> • ความช่วยเหลือ • การดำเนินงานร่วม • มาตรฐาน 	การสื่อสาร <ul style="list-style-type: none"> • การปฏิบัติการ • การสื่อสารสองฝ่าย • การสื่อสารมากกว่าสองฝ่าย
ระดับชาติ	การจัดองค์การ <ul style="list-style-type: none"> • ภาวะผู้นำ • การติดต่อสื่อสาร • การจัดหน้าทำงาน 	นโยบาย <ul style="list-style-type: none"> • หลักการ • กฎระเบียบและกฎหมาย • แผนกลยุทธ์ 	ทรัพยากร <ul style="list-style-type: none"> • การเงิน • เทคนิค • คน
ระดับด้าน พรมแดน	บุคลากร <ul style="list-style-type: none"> • การปฏิบัติการ • การฝึกอบรม • ระบบสนับสนุน 	สารสนเทศ <ul style="list-style-type: none"> • การสื่อสาร • ระบบอัจฉริยะ • การจัดการและวิเคราะห์ข้อมูล 	สภาพทางกายภาพ <ul style="list-style-type: none"> • โครงสร้างพื้นฐาน • อุปกรณ์และเทคโนโลยี • ระบบสนับสนุน

ที่มา: ดัดแปลงจาก Duggan, Ruth A., 2008: 14-26

2.6 การจัดการด้านแบบมีส่วนร่วม

Aniszewski (2009) อธิบายการจัดการด้านแบบมีส่วนร่วม (Coordinated Border Management = CBM) 2 มิติ คือ 1) ระบบการจัดการด้านในประเทศ คือ การประสานความร่วมมือระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการจัดการด้านภายในประเทศ 2) ระบบการจัดการด้านระหว่างประเทศ คือ การประสานความร่วมมือระหว่างประเทศเพื่อนบ้าน และหุ้นส่วนการค้า และอธิบายว่าการจัดการด้านแบบมีส่วนร่วมเป็นการนำเสนอแนวคิดการจัดการด้านที่เกี่ยวกับหน่วยงานบริการภาครัฐที่ทำงานร่วมกันบนกรอบความร่วมมือเพื่อบรรลุเป้าหมายที่มีส่วนร่วมกันเป็นการตอบสนองของภาครัฐต่อความท้าทายในการจัดการด้านหรืออาจกล่าวได้ว่า การจัดการด้านแบบมีส่วนร่วมหมายถึง วิธีการที่สมเหตุสมผลของการดำเนินการด้านอย่างมีประสิทธิภาพ กระบวนการและวิธีการ

ดำเนินการดังกล่าวต้องสอดคล้องกับกฎระเบียบของทุกหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัย กฎระเบียบดังกล่าวต้องนำมาใช้กับนักท่องเที่ยว สินค้าและการเคลื่อนย้ายข้ามเขตแดนนานาชาติ ดังนั้น วัตถุประสงค์ของการจัดการด้านแบบมีส่วนร่วม คือ การอำนวยความสะดวกและการจัดการ นักท่องเที่ยวในขณะเดียวกันสามารถรักษาความปลอดภัยของด่านไว้ได้



ที่มา: คัดแปลงจากแนวคิดการจัดการด้านแบบมีส่วนร่วมของ Aniszewski (2009)

ภาพที่ 2.1: ระบบการจัดการด้านแบบมีส่วนร่วม

จากภาพที่ 2.1 จะเห็นความยุ่งยากและความซับซ้อนของการจัดการด้านระดับชาติเนื่องจาก มีหลายหน่วยงานเข้ามาเกี่ยวข้อง ซึ่งแต่ละหน่วยงานมีบริบทการทำงานที่ต่างกันจึงจำเป็นต้องอาศัยความร่วมมือกันระหว่างหน่วยงาน และเสนอให้แต่ละหน่วยงานที่เกี่ยวข้องมีความเป็นเลิศตาม หน้าที่งานของการจัดการด้านและประสานความสัมพันธ์และใช้ข้อมูลร่วมกัน

ตารางที่ 2.2: แนวทางการจัดการด้านการสร้างความเป็นเลิศของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

สร้างความเป็นเลิศของแต่ละหน่วยงานตามหน้าที่การจัดการด้านของหน่วยงาน	ประสานงานการควบคุมด้าน	การจัดการด้านแบบร่วมมือระหว่างหน่วยงาน
นโยบายและกฎระเบียบแต่ละหน่วยงานกำหนดกรอบนโยบายและกฎระเบียบที่ชัดเจนสอดคล้องกับวัตถุประสงค์ของรัฐบาลและแสดงกลยุทธ์การเงิน การพัฒนานโยบายและกฎระเบียบ การประยุกต์ใช้และกรอบการประเมินที่ชัดเจน	นโยบายและกฎระเบียบ	นโยบายและกฎระเบียบ
รูปแบบการดำเนินงานแต่ละหน่วยงานบรรลุผลที่ดีที่เป็นไปได้ตามทรัพยากรที่มีตามรูปแบบการดำเนินงานและใช้เป็นแนวทางการวิเคราะห์และปรับปรุงผลการดำเนินงาน	รูปแบบการดำเนินงาน	รูปแบบการดำเนินงาน
บุคลากรแต่ละหน่วยงานสร้างบุคลากรที่มีการฝึกฝนอย่างดี	บุคลากร	บุคลากร
สารสนเทศ	สารสนเทศ	สารสนเทศ
ความสัมพันธ์	ความสัมพันธ์	ความสัมพันธ์

ที่มา: Individual Agency Excellence in Administering its Border Function, Border Sector Strategy 2008-2013: 18

ระบบการจัดการด้านมีหลายหน่วยงานที่มีส่วนร่วมในการดำเนินงาน ในการจัดการด้านจึงควรแยกระบบงานที่เป็นส่วนของหน่วยงานพร้อมกับการประสานความร่วมมือระหว่างหน่วยงาน CIQ ซึ่งสำคัญอย่างมากต่อความสำเร็จของระบบการจัดการด้าน ภาพที่ 2.2 จะแสดงให้เห็นระบบการดำเนินงานและโอกาสความร่วมมือระหว่างหน่วยงานที่จัดการด้าน

ระบบการดำเนินงานที่ด้านพรมแดนและโอกาสความร่วมมือระหว่างหน่วยงาน				
	สินค้าและยานพาหนะ		บุคคล	
Trade Single Window ระบบขนถ่ายสินค้า สินค้าลักลอบ การตอบสนอง สถานะของ ข้อเรียกร้อง ใบอนุญาต ระบบการชำระเงิน ข้อมูลอ้างอิง	ด้าน ศุลกากร	การประเมินความเสี่ยง รูปแบบการเตือนภัย ข้อมูลประเมินความเสี่ยง ข้อมูลเกี่ยวกับคนเข้าออก ล่วงหน้า การแลกเปลี่ยนข้อมูล	ด้าน ศุลกากร	Single View of Client กำหนดจุดเดียวในการให้ ข้อมูลกับทุกบุคคล กำหนดการสมัครระบบ ออนไลน์ การใช้บุคลากรร่วมกัน ระบบสนับสนุนการ จัดทำวีซ่าและพาสปอร์ต
	ด้านตรวจ คนเข้าเมือง	ข้อตกลงการใช้ข้อมูล ร่วมกัน รูปแบบความปลอดภัย รูปแบบข้อมูล ความหมายของข้อมูลร่วม และการใช้ การใช้บุคลากรร่วม	ด้านตรวจ คนเข้าเมือง	
	ด้าน ตรวจพืช	บริการร่วมที่บริเวณด่าน จุดตรวจผู้เดินทาง ลงทะเบียนและอนุมัติ พื้นที่ข่าวสาร พื้นที่เดินทาง จุดติดต่อ	ด้านตรวจ คนทำงาน	
หน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้อง				

ที่มา: ดัดแปลงจาก Conceptual Model - Border Sector Opportunities for Collaboration, Border Sector Strategy 2008-2013: 14

ภาพที่ 2.2: กรอบแนวคิดระบบการจัดการด้านแบบร่วมมือกัน

2.7 กรอบแนวคิดวิจัยเรื่อง รูปแบบระบบการจัดการด้านพรมแดนสะเดา

จากการสังเคราะห์วรรณกรรมนำมาสู่กรอบแนวคิดการวิจัยเรื่อง รูปแบบระบบการจัดการด้านพรมแดนสะเดาดังนี้

กรอบแนวคิดการวิจัย รูปแบบระบบการจัดการด้านพรมแดนสะเดา

ระบบการจัดการด้านพรมแดนสะเดา			
ด้านบุคลากร <ul style="list-style-type: none"> ● บุคลากร - การฝึกอบรม - ปฏิบัติการ - ระบบสนับสนุน ด้านสารสนเทศ <ul style="list-style-type: none"> - การสื่อสาร - ระบบอัจฉริยะ - การจัดการและวิเคราะห์ข้อมูล ด้านโครงสร้างทางกายภาพ <ul style="list-style-type: none"> - โครงสร้างพื้นฐาน - อุปกรณ์และเทคโนโลยี - ระบบสนับสนุน 	ด้านตรวจคนเข้าเมือง <ul style="list-style-type: none"> ● บุคลากร - การฝึกอบรม - ปฏิบัติการ - ระบบสนับสนุน ด้านสารสนเทศ <ul style="list-style-type: none"> - การสื่อสาร - ระบบอัจฉริยะ - การจัดการและวิเคราะห์ข้อมูล ด้านโครงสร้างทางกายภาพ <ul style="list-style-type: none"> - โครงสร้างพื้นฐาน - อุปกรณ์และเทคโนโลยี - ระบบสนับสนุน 	ด้านตรวจพืช <ul style="list-style-type: none"> ● บุคลากร - การฝึกอบรม - ปฏิบัติการ - ระบบสนับสนุน ด้านสารสนเทศ <ul style="list-style-type: none"> - การสื่อสาร - ระบบอัจฉริยะ - การจัดการและวิเคราะห์ข้อมูล ด้านโครงสร้างทางกายภาพ <ul style="list-style-type: none"> - โครงสร้างพื้นฐาน - อุปกรณ์และเทคโนโลยี - ระบบสนับสนุน 	ด้านตรวจคนหางาน <ul style="list-style-type: none"> ● บุคลากร - การฝึกอบรม - ปฏิบัติการ - ระบบสนับสนุน ด้านสารสนเทศ <ul style="list-style-type: none"> - การสื่อสาร - ระบบอัจฉริยะ - การจัดการและวิเคราะห์ข้อมูล ด้านโครงสร้างทางกายภาพ <ul style="list-style-type: none"> - โครงสร้างพื้นฐาน - อุปกรณ์และเทคโนโลยี - ระบบสนับสนุน



ระบบความร่วมมือระหว่างหน่วยงาน	
ระบบความร่วมมือ	หน่วยงานที่ร่วมมือ
<ul style="list-style-type: none"> ● นโยบาย/ กฎระเบียบ ● รูปแบบการดำเนินงาน ● บุคลากร ● สารสนเทศ ● โครงสร้างทางกายภาพ 	<ul style="list-style-type: none"> ● ภายในหน่วยงาน ● ระหว่างหน่วยงาน ● ระหว่างประเทศ

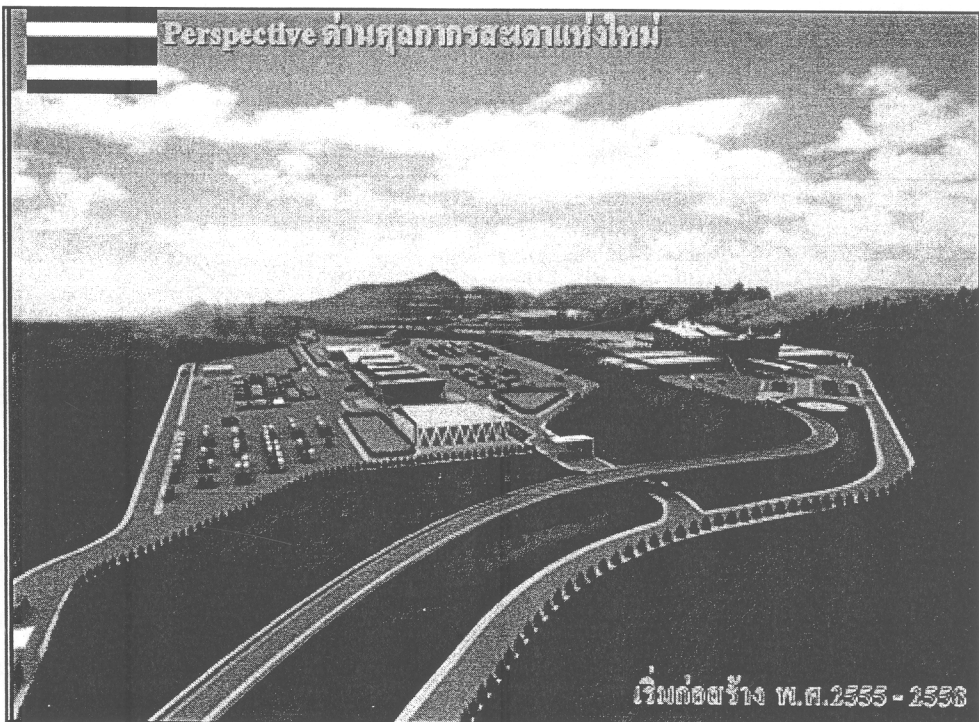
ที่มา : ดัดแปลงจากตารางที่ 2.1+2.2 และภาพที่ 2.1+2.2

2.8 วรรณกรรมที่เกี่ยวข้องกับด่านพรมแดนสะเดา

2.8.1 ด่านพรมแดนสะเดา (Sadoa Border) ด่านพรมแดนสะเดา ตั้งอยู่ในเขตแดนไทย เชื่อมต่อกับประเทศสหพันธรัฐมาเลเซีย บริเวณตรงกันข้ามกับด่าน Bukit Kayu Hitam (จิงโหลน) ของรัฐเคดาห์ สหพันธรัฐมาเลเซีย บนถนนกาญจนาภิเษก (ทางหลวงหมายเลข 4) ตำบลสำนักขาม ใช้เป็นจุดผ่านแดนถาวรเปิดให้บริการทุกวันตั้งแต่เวลา 05.00-23.00 น (อาทิตย์ วิสุทธิสมภาร เอกสารบรรยายการเยี่ยมชมด่านพรมแดนสะเดา 22 ธันวาคม 2554) รับผิดชอบดูแลสูงสุดโดยด่านศุลกากรซึ่งเป็นเจ้าของพื้นที่ โดยมี 3 หน่วยงานหลักที่ต้องทำงานร่วมกันคือ ด่านศุลกากรสะเดา (Customs) ด่านตรวจคนเข้าเมืองสะเดา (Immigration) และด่านตรวจพืชสะเดา (Quarantine) สำนักงานที่ทำการของ 3 หน่วยงานตั้งอยู่ในอาคารเดียวกันที่ห่างจากด่านพรมแดนตามเส้นทางอนุวัติ (ไว้รองรับแถวคอยและสภาพของสิ่งแวดล้อมรอบข้างที่จะส่งผลต่อคุณภาพในการให้บริการสำหรับรถบรรทุกส่งออก) ด้วยระยะทาง 2 กิโลเมตร (ยูพาวดี สมบูรณ์กุลและคณะ, 2553) เส้นทางอนุวัติของด่านสะเดาเป็นถนนลาดยางขนาด 4 ช่องจราจร นับเป็นเส้นทางอนุวัติที่เดียวของด่านภูมิภาคที่เป็นไปตามหลักปฏิบัติคือ เป็นถนนเส้นเดียวที่ออกจากด่านศุลกากรไปยังด่านพรมแดน โดยไม่มีจุดตัดทางแยก แต่มีข้อเสียที่มีการใช้พื้นที่เชิงพาณิชย์โดยรอบบริเวณด่านพรมแดนและมีแผงลอยรुकล้ำพื้นที่ด่าน และมีการจจรกรรมทางทำให้การจราจรแออัด (กรกรณ์ ชีวะตระกูลพงษ์ และจิตติชัย รุจนกนกนาฎ, 2554) “ผู้มีส่วนได้เสียทุกกลุ่มเห็นตรงกันว่าปัจจุบันการดำเนินงานของ 3 หน่วยงานที่ดูแลจัดการด่านขาการประสานร่วมมือกันและใช้ระบบข้อมูลที่แตกต่างกัน” (ยูพาวดี สมบูรณ์กุลและคณะ, 2553: 56)

ด้วยตัวเลขการขนส่งสินค้าผ่านด่านพรมแดนสะเดาที่มีอัตราเพิ่มสูงขึ้นต่อเนื่องทุกปี (ตารางภาคผนวก ข 1.1, มูลค่าสินค้านำเข้า-ส่งออก: 151) หอการค้าไทยกำหนดเป้าหมายว่ามูลค่าการค้าชายแดนไทยมาเลเซียจะต้องเพิ่มขึ้นร้อยละ 8 ต่อปี (ยุทธศาสตร์การค้าชายแดนปี 2553-2557) และผลจากการรวมกลุ่มของประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนในปี 2558 จึงคาดการณ์ว่าจะมีปริมาณสินค้าข้ามแดนเพิ่มสูงขึ้นหลายเท่าตัว อีกทั้งยังเป็นด่านทางบกที่มีนักท่องเที่ยวมาเลเซียเข้า-ออกมากที่สุดและเดินทางเป็นประจำโดยเฉพาะอย่างยิ่งช่วงสุดสัปดาห์และช่วงเทศกาลต่างๆ (ตารางภาคผนวก ข 2.1, สถิติยานพาหนะเข้า-ออก: 159) ทำให้สภาพการจราจรในพื้นที่ด่านศุลกากรตลอดทางถึงด่านพรมแดนสะเดาแออัดเพิ่มมากขึ้น ปริมาณงานของด่านพรมแดนสะเดาเพิ่มมากขึ้นและจะกระทบโดยตรงกับคุณภาพการให้บริการอำนวยความสะดวกทางการค้าของด่าน จังหวัดสงขลาและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเห็นความสำคัญของปัญหานี้จึงได้ร่วมผลักดันให้มีการขยายพื้นที่ด่านพรมแดนสะเดา (ขณะนี้อยู่ระหว่างการเวนคืนที่ดินเนื้อที่ประมาณ 730 ไร่ติดกับพื้นที่ด่านพรมแดนสะเดา) และเพื่อตอบสนองนโยบายของจังหวัดสงขลาที่กำหนดให้จังหวัดสงขลาเป็นประตูการค้าสู่

อาเซียน (Asean Gateway) และส่งเสริมโลจิสติกส์การค้าชายแดน (อาทิตย์ วิสุทธิสมาจาร, อ้างแล้ว) “ที่ประชุมตัวแทนไทยเมื่อ 27 ตุลาคม 2554 โดยผู้อำนวยการส่วนควบคุมทางศุลกากร (ศก4) นาย ค่าน ผู้ช่วยนายค่านและเจ้าหน้าที่ด่านศุลกากรสะเดาจำนวนหนึ่งได้หารือกับผู้แทนจากกระทรวง กิจการภายในของประเทศไทย (MOHA) เรื่องการขยายพื้นที่ด่านทั้งฝ่ายไทยและมาเลเซีย ใน การประชุมครั้งนี้ผู้แทนไทยได้นำเสนอแนวคิดการก่อสร้างด่านพรมแดนสะเดาเป็น CIQ Complex แยกพื้นที่สำหรับรถบรรทุกสินค้าและรถท่องเที่ยวออกจากกันสร้างทัศนียภาพของด่านใหม่และ เส้นทางเดินทางเข้า-ออกสินค้าและผู้โดยสาร รวมทั้งแนวคิดการออกแบบสถาปัตยกรรมใหม่” (อาทิตย์ วิสุทธิสมาจาร, อ้างแล้ว) ดังภาพที่ 2.3 ต่อไปนี้



ที่มา: ด่านศุลกากรสะเดา

ภาพที่ 2.3: แสดงร่างพื้นที่ด่านศุลกากรแห่งใหม่คาดว่าจะเริ่มก่อสร้างได้ 2555-2558

จากภาพจะเห็นการปรับเปลี่ยนสภาพทางกายภาพให้เอื้อทั้งกับการสร้างบรรยากาศการทำงานและเพิ่มความสะดวกสบายแก่ผู้ใช้บริการ มีการจัดพื้นที่แยกส่วนรถสินค้าและรถโดยสาร ออกจากกันและพื้นที่กว้างขวางมากขึ้นกว่าสภาพปัจจุบันที่มีการใช้พื้นที่ร่วมกันของสินค้าและผู้โดยสารทำให้แออัด คับแคบและพลุกพล่าน ซึ่งยากแก่การควบคุมและขอความร่วมมือ (ยุพาวดี สมบูรณ์กุลและคณะ, 2553)

2.8.2 ด้านศุลกากรสะเดา (Sadao Customs: C)

1. สภาพทั่วไปของด่านศุลกากรสะเดา ด้านศุลกากรสะเดาเป็นด่านศุลกากรทางบกที่อยู่ในพื้นที่รับผิดชอบของสำนักงานศุลกากรภาคที่ 4 มีเขตพื้นที่รับผิดชอบดูแล 6 ตำบล มีที่ทำการ 2 แห่ง คือ ด่านพรมแดนสะเดาและด่านศุลกากรสะเดา และมีสถานีตรวจสอบพิเศษ 1 แห่งคือ สถานีตรวจสอบพิเศษ (สะพานเหล็ก) โดยมีการแบ่งโครงสร้างการบริหารพร้อมทั้งกำหนดหน้าที่รับผิดชอบ ดังนี้

ด่านพรมแดนสะเดา มีชื่อเรียกทั่วไปว่า ด่านนอก ดำเนินการควบคุม ตรวจตรา ตรวจสอบสินค้า ยานพาหนะและคนเดินทางเข้า-ออก บริเวณด่านพรมแดนสะเดา สืบสวนหาข่าว ป้องกันและปราบปรามการกระทำผิดตามกฎหมายศุลกากรและกฎหมายที่เกี่ยวข้อง ในเขตพื้นที่รับผิดชอบของด่านศุลกากร หรือตามที่ได้รับมอบหมายจากสำนักงานศุลกากรภาคที่ 4 หรือกรมศุลกากร รวมทั้งเจ้าหน้าที่หมุนเวียน ไปปฏิบัติงานที่สถานีตรวจสอบพิเศษ (สะพานเหล็ก) ซึ่งตั้งอยู่บนถนนระหว่างตำบลปาดังเบซาร์กับตำบลสะเดาอีกด้วย มีหัวหน้าฝ่ายควบคุมทางศุลกากรเป็นผู้รับผิดชอบดูแลพื้นที่ (นายสิวกฤษฏ์ เจนวิพิชัย) ดูแลงานด้านการสืบสวนและปราบปราม (นายบัณฑิตศักดิ์ สุ่นสวัสดิ์) ดูแลประกอบด้วย หน่วยสืบสวนและปราบปราม (40 นาย) หน่วยสถานีตรวจสอบ (Checking Post) (37นาย) แบ่งการทำงานเป็น 4 ผลัด งานด่านพรมแดน (ให้นายบัณฑิตศักดิ์ สุ่นสวัสดิ์) ทำหน้าที่หัวหน้างานด่านพรมแดนเป็นผู้ดูแลกำกับการปฏิบัติงาน แบ่งเป็น 4 ผลัด (10,9,9,9นาย) และเจ้าหน้าที่ธุรการ พนักงานขับรถ (13นาย) รวมเจ้าพนักงานงานพรมแดนทั้งสิ้น 50 นาย งานของกลางและสินบนรางวัลประกอบด้วย หน่วยของกลางและของตกค้าง (12นาย) หน่วยสินบนรางวัล (5นาย) งานทบทวนหลังการตรวจปล่อย (11นาย) และงานประสานงานและการต่างประเทศ (16นาย) รวมเจ้าพนักงานทั้งสิ้น 175 นาย ทั้งนี้ในกรณีมีความจำเป็นให้หัวหน้างานขออนุมัตินายด่านศุลกากรเพื่อจัดเจ้าหน้าที่ทดแทนเพิ่มเติม ได้ตามความเหมาะสม กรณีมีปัญหาการปฏิบัติงานให้หัวหน้างานนำเสนอพร้อมแนวทางแก้ไขต่อนายด่านศุลกากรเพื่อพิจารณาสั่งการให้หัวหน้างานปฏิบัติหน้าที่ของตนภายในกรอบกฎหมาย ระเบียบ คำสั่งกรม คำวินิจฉัยและระเบียบปฏิบัติของกรมศุลกากร โดยคำนึงถึงประโยชน์ของราชการและประชาชน รวมทั้งประเทศชาติโดยส่วนรวมเป็นสำคัญ (คำสั่งด่านศุลกากรที่ 2/2554)

ด่านศุลกากรสะเดา มีชื่อเรียกทั่วไปว่า ด่านใน ตั้งอยู่บนถนนกาญจนวนิช ตำบลสำนักขาม ห่างจากอำเภอสะเดาประมาณ 10 กิโลเมตร เป็นที่ทำการด่านศุลกากรสะเดาเพื่อดำเนินพิธีการศุลกากรการจับคู่ใบขน ตรวจปล่อยและตัดบัญชี มีหัวหน้าฝ่ายบริการศุลกากรเป็นผู้รับผิดชอบสูงสุด (นายอาทิตย์ วิสุทธิสมาจาร) ทำหน้าที่ควบคุมดูแลการปฏิบัติงานบริการศุลกากร ดังนี้ งานธุรการ (13นาย) งานพัสดุ สถานที่และยานพาหนะ (16นาย) งานการเงินและการคลัง (4นาย) และให้นายประวัตี คงเกตแก้ว หัวหน้างานพิธีการและตรวจปล่อยสินค้า ควบคุมการปฏิบัติงาน ดังนี้ หน่วย

พิธีการ (5นาย) หน่วยประเมินอาคาร (3นาย) หน่วยตรวจและควบคุมสินค้า (6นาย) หน่วยสถิติข้อมูล และประชาสัมพันธ์ (18นาย) และให้นายประวัติ คงเกตแก้ว ทำหน้าที่หัวหน้างานเอกซเรย์ตู้คอนเทนเนอร์และเทคโนโลยีศุลกากรมีหน้าที่ควบคุม กำกับ ดูแลการปฏิบัติงานของหน่วยต่างๆ ดังนี้ หน่วยเอกซเรย์ตู้คอนเทนเนอร์ (12นาย) หน่วยเทคโนโลยีศุลกากร (12นาย) และงานคดี (5นาย) รวมเจ้าหน้าที่ด่านในทั้งสิ้น 106 นาย (คำสั่งด้านศุลกากรสะเดาที่ 2/2554) ระหว่างที่ทำการ 2 แห่ง มีเส้นทางอนุมัติเป็นถนนเชื่อมต่อระหว่างที่ทำการด้านศุลกากรกับด่านพรมแดนสะเดารวมระยะห่าง 2 กิโลเมตรใช้เป็นทางอนุมัติไว้รองรับแถวคอยของรถบรรทุกสินค้า

2. เขตพื้นที่รับผิดชอบ บทความเรื่องด่านศุลกากรสะเดาในจุลสารศุลกากร (กรกฎาคม 2554: 19) ระบุว่าด่านศุลกากรรับผิดชอบในเขตพื้นที่อำเภอสะเดารวม 6 ตำบลจากทั้งหมด 9 ตำบล ได้แก่ ตำบลสำนักขาม ตำบลสำนักแก้ว ตำบลสะเดา ตำบลปริก ตำบลพังลา ตำบลเขามิเกียรติ ที่เหลืออยู่ในความดูแลของด่านป่าดงเบซาร์ โดยมีเขตควบคุมได้แก่ พื้นที่ตำบลสะเดา ตำบลสำนักแก้ว ห้ามมิให้ผู้ใดขนสินค้าเข้าไปหรือออกมาหรือขนภายในบริเวณพิเศษ เว้นแต่จะมีใบอนุญาตคนที่เจ้าหน้าที่ศุลกากรออกให้และต้องแสดงใบอนุญาตนั้นเมื่อพนักงานเจ้าหน้าที่เรียกร้อง

3. วิสัยทัศน์และพันธกิจของกรมศุลกากร (กรมศุลกากร, รายงานประจำปีงบประมาณ 2552) กรมศุลกากรในฐานะรับผิดชอบการผ่านแดนของสินค้าระดับชาติได้กำหนดระเบียบแนวปฏิบัติที่เป็นเกณฑ์ทำงานของด่านพรมแดนต่างๆ ไว้ (กรมศุลกากร, รายงานประจำปีงบประมาณ 2551) ดังนี้

วิสัยทัศน์กรมศุลกากร ศุลกากรมาตรฐานโลก เพื่อเพิ่มความสามารถในการแข่งขันของประเทศและปกป้องสังคม

พันธกิจกรมศุลกากร

1. ให้บริการทางศุลกากรที่ทันสมัย สะดวก รวดเร็ว ได้มาตรฐานโลก
2. ส่งเสริมการพัฒนาเศรษฐกิจและการแข่งขันของประเทศด้วยมาตรการทางศุลกากร
3. เพิ่มประสิทธิภาพในการควบคุมทางศุลกากรเพื่อปกป้องสังคม
4. จัดเก็บภาษีอย่างมีประสิทธิภาพด้วยความเป็นธรรมและโปร่งใส

ยุทธศาสตร์กรมศุลกากร

1. พัฒนาระบบงานศุลกากรให้เป็นมาตรฐานโลก
2. พัฒนามาตรฐานทางศุลกากรเพื่อเพิ่มขีดความสามารถทางการแข่งขันของประเทศ
3. พัฒนาศักยภาพการควบคุมทางศุลกากรด้วยมาตรฐานสากล
4. บริหารจัดการระบบจัดเก็บภาษีโดยยึดหลักการบริหารกิจการบ้านเมืองที่ดี



แนวทางด้านป้องกันและปราบปราม กรมศุลกากรได้มอบแนวทางหรือมาตรการด้านสืบสวน หาข่าว ป้องกันและปราบปรามการลักลอบนำเข้า-ส่งออก สินค้าละเมิดทรัพย์สินทางปัญญา การปราบปรามยาเสพติด รวมถึงสินค้าอันตรายและทำลายสิ่งแวดล้อม การปราบปรามน้ำมันเถื่อน และปกป้องเกษตรกรผู้ผลิตในประเทศการกำหนดแผนการปราบปรามโดยมีมาตรการควบคุมทางศุลกากรคือ การพัฒนาระบบบริหารความเสี่ยง การข่าว การใช้เทคโนโลยีที่ทันสมัย โครงการ RFID ระบบวงจรปิด (CCTV System) การวิเคราะห์ข้อมูลนำเข้า-ส่งออกสารเคมีตั้งต้นในการผลิตยาเสพติด การติดตั้งระบบแจ้งข้อมูลผู้โดยสารล่วงหน้า (APIS) การจัดทำห้องตรวจค้นผู้โดยสารและการตรวจสินค้าด้วยเครื่องเอกซเรย์

แนวทางด้านระบบฐานราคาศุลกากร ฐานข้อมูลราคาสินค้าเป็นเครื่องมือสำคัญในการจัดเก็บภาษีอากร ช่วยให้เจ้าหน้าที่สังเกตความผิดปกติของราคาสินค้า หากเจ้าหน้าที่ใช้อย่างถูกต้อง จะช่วยในการตรวจสอบข้อมูลราคาการนำเข้าและสืบค้นหามูลค่าที่แท้จริงและมีผลให้เก็บภาษีได้มากขึ้น

แนวทางด้านจริยธรรมและธรรมาภิบาล กรมศุลกากรจัดตั้งศูนย์รับเรื่องร้องทุกข์ของประชาชนจากการปฏิบัติหน้าที่ของเจ้าหน้าที่ เมื่อได้รับเรื่องก็จะทำการสอบสวนในทางลับ หากพบว่ามิมูลก็จะเสนอตั้งกรรมการสอบสวนข้อเท็จจริงต่อไป

นอกจากนี้ยังตั้งศูนย์ประสานความร่วมมือศุลกากรเพื่อประชุมรับฟังข้อคิดเห็นจากทุกภาคส่วนและจัดทำแผนป้องกันและปราบปรามการทุจริตประพฤติมิชอบ แก่ใจ ปรับปรุงระเบียบ คำสั่ง วิธีปฏิบัติให้ชัดเจน สะดวก รอบคอบและโปร่งใส มีมาตรฐานและให้เจ้าหน้าที่ใช้ดุลพินิจเท่าที่จำเป็น ปรับปรุงระบบงาน บทลงโทษและกระตุ้นให้ผู้ปฏิบัติงานต้นตัวที่จะป้องกันการทุจริตในหน่วยงาน

ระบบควบคุมทางศุลกากร (Risk Management) ระบบควบคุมทางศุลกากร (<http://www.thailog.org>) แบ่งออกเป็น 3 ระดับ ได้แก่ Central Profile & Local Profile Post Review Post Audit ซึ่งกำหนดขึ้นจากรูปแบบและลักษณะงานตามกรอบภารกิจหลักของกรมศุลกากร โดยมุ่งเน้นไปที่การตรวจสอบติดตามเกี่ยวกับการส่งออก-นำเข้าสินค้า การสำแดงรายละเอียดของใบขนสินค้าในปัจจุบัน อันเป็นการส่งข้อมูลผ่านทางระบบอิเล็กทรอนิกส์ (e-Customs) แบบไร้เอกสาร เพื่อให้สอดคล้องตามนโยบายที่ต้องการผ่านพิธีการศุลกากรให้สะดวกรวดเร็ว แข่งขันได้ในระบบการค้าสากล กรมศุลกากรจึงมีความจำเป็นต้องนำระบบ Risk Management ดังเช่นที่หลายหน่วยงานใช้ปฏิบัติ เพียงแต่การกำหนดวิธีการบริหารความเสี่ยงนั้นอาจจะแตกต่างกันออกไป โดยหลักสำคัญประการแรกก็คือ เกณฑ์การตรวจสอบพิธีการระบบอิเล็กทรอนิกส์ซึ่งถูกกำหนดในลักษณะของ Profile ซึ่งประกอบด้วย 2 ส่วนคือ Central Profile อันเป็นการกำหนดไว้ที่เครื่องคอมพิวเตอร์หลัก

จากส่วนกลางของกรมศุลกากรและ Local Profile ซึ่งอาจถูกกำหนดเพิ่มเติมจากด่านศุลกากรประจำภาคหรือสำนักงานศุลกากรพื้นที่ ตามที่มีฐานข้อมูลหรือประวัติการกระทำความผิดหรืออื่นใดแล้วแต่กรณี

หลังจากผ่านพิธีการศุลกากรเสร็จสิ้นไปแล้ว กรมศุลกากรจะมีหน่วยงานดำเนินการตรวจสอบหลังการตรวจปล่อย (Post Review) ทันที ซึ่งเคยมีการออกระเบียบไว้ให้ดำเนินการภายใน 30 วัน หลังตรวจสินค้าออกไปจากอารักขาของทางศุลกากร แต่ต่อมาเมื่อมีการปรับเปลี่ยนเป็นระบบพิธีการ Paperless ก็ได้กำหนดกรอบเวลาให้ชัดเจนดังนั้น การดำเนินการในกรณี Post Review ในปัจจุบันจึงอาจอยู่ในช่วงเวลา 3-12 เดือนหรือมากกว่านี้ก็ได้และนโยบายลำดับสุดท้ายในการตรวจสอบควบคุมทางศุลกากรก็คือ กระบวนการตรวจสอบ ณ สถานประกอบการ (Post Audit) ซึ่งมีกรอบเวลาการสุ่มตรวจสอบภายในระยะเวลา 3 ปีหลังผ่านพิธีการฯ

การให้บริการเบ็ดเสร็จ ณ จุดเดียวหรือพิธีการหน้าต่างเดียว (National Single Window: NSW) ปัจจุบันมี 8 หน่วยงานที่สามารถเชื่อมโยงข้อมูลใบอนุญาตได้แล้วคือ กรมศุลกากร กรมโรงงานอุตสาหกรรม กรมการค้าต่างประเทศ กรมปศุสัตว์ การนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย กรมสรรพสามิต สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน กรมประมงและอีก 12 หน่วยงานที่อยู่ระหว่างโครงการนำร่อง

ระบบ Help Dest และ Call Center เป็นศูนย์กลางให้บริการคำปรึกษาแนะนำเกี่ยวกับการใช้บริการระบบ NSW รวมถึงการบริการเชื่อมโยงข้อมูลระหว่างประเทศอาเซียนและประเทศอื่นๆ (ด่านศุลกากร, อ่างแล้ว)

4. วิสัยทัศน์และพันธกิจของด่านศุลกากรสะเดา ด่านศุลกากรสะเดารับนโยบายจากกรมศุลกากรและกำหนดวิสัยทัศน์ตัวเองดังนี้

วิสัยทัศน์ด่านศุลกากรสะเดา (ด่านศุลกากรสะเดา, รายงานประจำปี 2554) ภาษีเข้าเป้า
ปราบปรามได้ผล มวลชนพอใจ ทำได้ตามตัวชี้วัด พัฒนาหน่วยงาน

ค่านิยมร่วม รู้หน้าที่ มีวินัย ตั้งใจปฏิบัติงาน บริการด้วยใจ

ลักษณะการที่ให้กระทำ

1. นำของเข้า ของทุกประเภท
2. ส่งของออก ของทุกประเภท
3. ส่งออกซึ่งของที่ขอคืนอากรขาเข้าหรือของที่มีทัณฑ์บน ของทุกประเภท

อำนาจหน้าที่ด่านศุลกากรสะเดา

1. ดำเนินการเกี่ยวกับการปฏิบัติพิธีการศุลกากร การจัดเก็บภาษีอากรและรายได้อื่น สำหรับสินค้านำเข้าและส่งออก และของติดตัวผู้โดยสารตามกฎหมายศุลกากรและการจัดเก็บรายได้แทน

หน่วยงานอื่น เช่น สรรพากร สรรพสามิต มหาดไทย กองทุนน้ำมันเชื้อเพลิง ภาษีบาป ฯลฯ การคืนอากรที่มีใช้กรณีตามมาตรา 19 ทวิแห่งพระราชบัญญัติศุลกากร (ฉบับที่ 9) พุทธศักราช 2482 และที่แก้ไขเพิ่มเติม รวมทั้งการควบคุมและตรวจสอบสินค้านำเข้า-ส่งออก สินค้าถ่ายลำ สินค้าผ่านแดน และของติดตัวผู้โดยสารตามกฎหมายว่าด้วยศุลกากรและกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้อง

2. ดำเนินการเกี่ยวกับสิทธิประโยชน์ด้านคลังสินค้าทัณฑ์บนและเขตปลอดอากรตามกฎหมายว่าด้วยศุลกากร เขตประกอบการเสรี (เขตอุตสาหกรรมการส่งออก) ตามกฎหมายว่าด้วยการนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทยและสิทธิประโยชน์ตามกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้อง

3. สืบสวนปราบปรามการกระทำความผิดตามกฎหมายศุลกากรและกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้องและดำเนินการเกี่ยวกับการทบทวนเอกสารต่างๆ หลังผ่านพิธีการศุลกากร

4. ดำเนินการเกี่ยวกับคดีทางศุลกากร ของกลางและของตกค้าง

5. วิเคราะห์และประเมินความเสี่ยงในการทำ ความผิดตามกฎหมายศุลกากรและกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้องกับการนำเข้า-ส่งออก ซึ่งสินค้าและของติดตัวผู้โดยสารรวมทั้งจัดทำประเมินผลพัฒนาและปรับปรุงฐานข้อมูลด้านศุลกากรเพื่อใช้ในการบริหารความเสี่ยง

6. ประสานงานให้ความร่วมมือและให้คำปรึกษาแนะนำในการอำนวยความสะดวกด้านการค้าชายแดน

7. ปฏิบัติงานร่วมกันหรือสนับสนุนการปฏิบัติงานของหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องหรือที่ได้รับมอบหมาย

5. โครงสร้างการบริหารงานภายในด้านศุลกากรสะเดา (ด้านศุลกากรสะเดา, รายงานประจำปี 2554)

ด้านศุลกากรสะเดามีนายด่านศุลกากรสะเดาเป็นผู้บังคับบัญชาสูงสุดในพื้นที่เขตรับผิดชอบ ขึ้นตรงกับผู้อำนวยการศุลกากรภูธรภาคที่ 4 มีผู้ช่วยนายด่านฝ่ายบริการศุลกากรดูแลงานธุรการ งานพัสดุ สถานที่และยานพาหนะ งานการเงินและการคลัง งานพิธีการและตรวจปล่อยสินค้า งานเอกซเรย์ ตู้คอนเทนเนอร์และเทคโนโลยีศุลกากร งานคดีและงานของกลางและผู้ช่วยนายด่านฝ่ายควบคุมทางศุลกากรดูแลงานสืบสวนและปราบปราม งานด่านพรมแดน งานของกลางและสินบนรางวัล งานทบทวนหลังการตรวจปล่อยและงานประสานงานและการต่างประเทศ

อัตรากำลังเจ้าหน้าที่ที่ปฏิบัติงานรวม 99 อัตรา ประกอบด้วย ข้าราชการ 65 นาย พนักงานราชการ 17 นาย ลูกจ้างประจำ 9 นาย ลูกจ้างชั่วคราว 6 นาย (ข้อมูล ณ วันที่ 31 กันยายน 2554)

6. กฎหมายที่ศุลกากรต้องปฏิบัติตามและดำเนินการให้ครบถ้วน (ด้านศุลกากร, อ้างแล้ว)

เกี่ยวกับการนำเข้า-ส่งออกสินค้า กฎหมายประกาศ คำสั่งตามกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้องกับสินค้านั้นๆ ไม่ต่ำกว่า 100 ฉบับ

เกี่ยวกับการนำผ่านประเทศ กฎหมายที่ควบคุมการส่งผ่าน นำผ่านราชอาณาจักร (การผ่านแดน การถ่ายลำ) 12 ฉบับ คือ

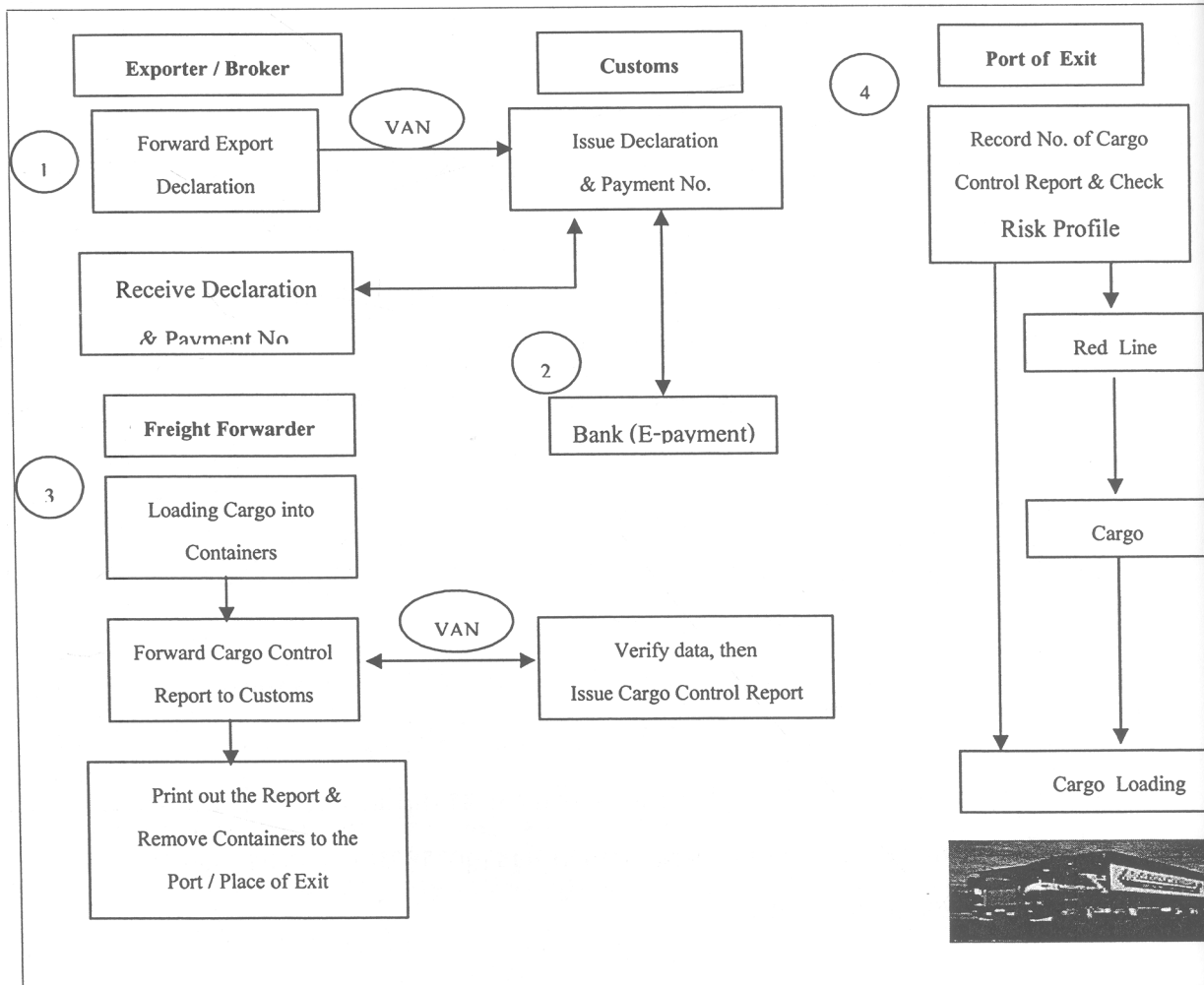
1. พ.ร.บ. กักพืช พ.ศ.2507
2. พ.ร.บ. อาวุธปืน เครื่องกระสุนปืน วัตถุระเบิด ดอกเพลิงและสิ่งเทียมอาวุธ พ.ศ.2490
3. พ.ร.บ. โรครະบาดสัตว์ พ.ศ.2499
4. พ.ร.บ. เชื้อโรคและพิษจากสัตว์ พ.ศ.2525
5. พ.ร.บ. วัตถุที่ออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาท พ.ศ.2518
6. พ.ร.บ. ควบคุมการส่งออกไปนอกราชอาณาจักรซึ่งอาวุธยุทธภัณฑ์และสิ่งที่ใช้ในสงคราม พ.ศ.2495
7. พ.ร.บ. ปุ๋ย พ.ศ.2518
8. พ.ร.บ. วัตถุอันตราย พ.ศ.2535
9. พ.ร.บ. ยาเสพติดให้โทษ พ.ศ.2522
10. พ.ร.บ. สงวนและคุ้มครองสัตว์ป่า พ.ศ.2535
11. พ.ร.บ. พันธุ์พืช พ.ศ.2518
12. พ.ร.บ. ควบคุมยุทธภัณฑ์ พ.ศ.2530

7. การดำเนินงานของด่านศุลกากรสะเดา ยุพาวดี สมบูรณ์กุลและคณะ (2553) ศึกษาข้อมูลการจัดการสินค้าผ่านแดนของด่านศุลกากรจากผู้เกี่ยวข้องกับการนำเข้า-ส่งออกสินค้าที่ด่านสะเดาพบว่าผู้เกี่ยวข้องเห็นตรงกันว่าในการจัดการนำเข้า-ส่งออกสินค้าผ่านแดนที่ด่านพรมแดนสะเดานั้น 1) ด่านศุลกากรมีบทบาทมากที่สุดและเป็นผู้นำในการพัฒนาระบบการจัดการด่านพรมแดนสะเดา มีการใช้ระบบพิธีการศุลกากรแบบ ไร้เอกสารและเครื่องเอกซเรย์ในการตรวจปล่อยสินค้าที่สามารถเคลื่อนย้ายได้ (Relocatable Type) ทำให้กิจการรับจัดการขนส่งสินค้า (ตัวแทนกิจการส่งออกดำเนินพิธีการศุลกากร) ระบุว่าสามารถเคลื่อนรถสินค้าออกจากด่านได้เร็วขึ้นกว่าเดิม (ไม่เกิน 15 นาที/ใบขน) 2) กิจการส่งออก กิจการรับจัดการขนส่งและสถาบันการค้าเห็นว่า เจ้าหน้าที่ด่านศุลกากรเข้าใจและมีวิธีการปฏิบัติตลอดจนมาตรฐานในการตรวจผ่านด่านไม่เหมือนกัน ทำให้พิธีการล่าช้าและหลายครั้งต้องเรียกเอกสารเพิ่ม 3) การขนส่งสินค้าวันศุกร์ได้รับผลกระทบจากการหยุดทำพิธีทางศาสนาของด่านมาเลเซีย ต้องพักรถ 1 คืนที่ด่านมาเลเซีย 4) ปริมาณสินค้าส่งออกที่มีมากกว่าสินค้านำเข้าทำให้ต้องลากตู้เปล่ากลับเข้าไทย และ 5) เห็นว่าค่าธรรมเนียมของการผ่านแดนของสินค้าในแต่ละขั้นตอนที่เรียกเก็บรวมแล้วเป็นจำนวนมาก ทั้งจากการคำนวณตามปริมาณการส่งออกและค่าธรรมเนียม 200 บาท/1 ใบขนสินค้า

8. เทคโนโลยีการดำเนินงาน

การดำเนินการสินค้าผ่านแดนแบบไร้เอกสาร ยุพาวดี สมบูรณ์กุลและคณะ (2553) การประกาศใช้พิธีการศุลกากรแบบไร้เอกสารของด่านศุลกากรทั่วประเทศทำให้ผู้ส่งออกต้องมอบอำนาจให้กิจการรับจัดการขนส่งที่สอบผ่านได้ใบอนุญาตเป็นตัวแทนด่านศุลกากรเท่านั้นเป็นผู้บันทึกข้อมูลสินค้าด้วยระบบ (Value Added Network Services: VANS) เข้าสู่ระบบพิธีการศุลกากรแบบไร้เอกสารเพื่อขอเลขที่ใบขนสินค้าและนำสินค้านำรับการสุ่มตรวจอีกครั้งก่อนอนุญาตให้สินค้าผ่านด่านพรมแดนสะเดา โดยกิจการส่งออกต้องลงลายมือชื่อทางอิเล็กทรอนิกส์ มอบอำนาจทุกครั้งและเพื่อความรวดเร็วในการดำเนินงานด่านศุลกากรกำหนดเกณฑ์การสุ่มตรวจสินค้าขาออกที่ 30% ของจำนวนรถ/1 ใบขน

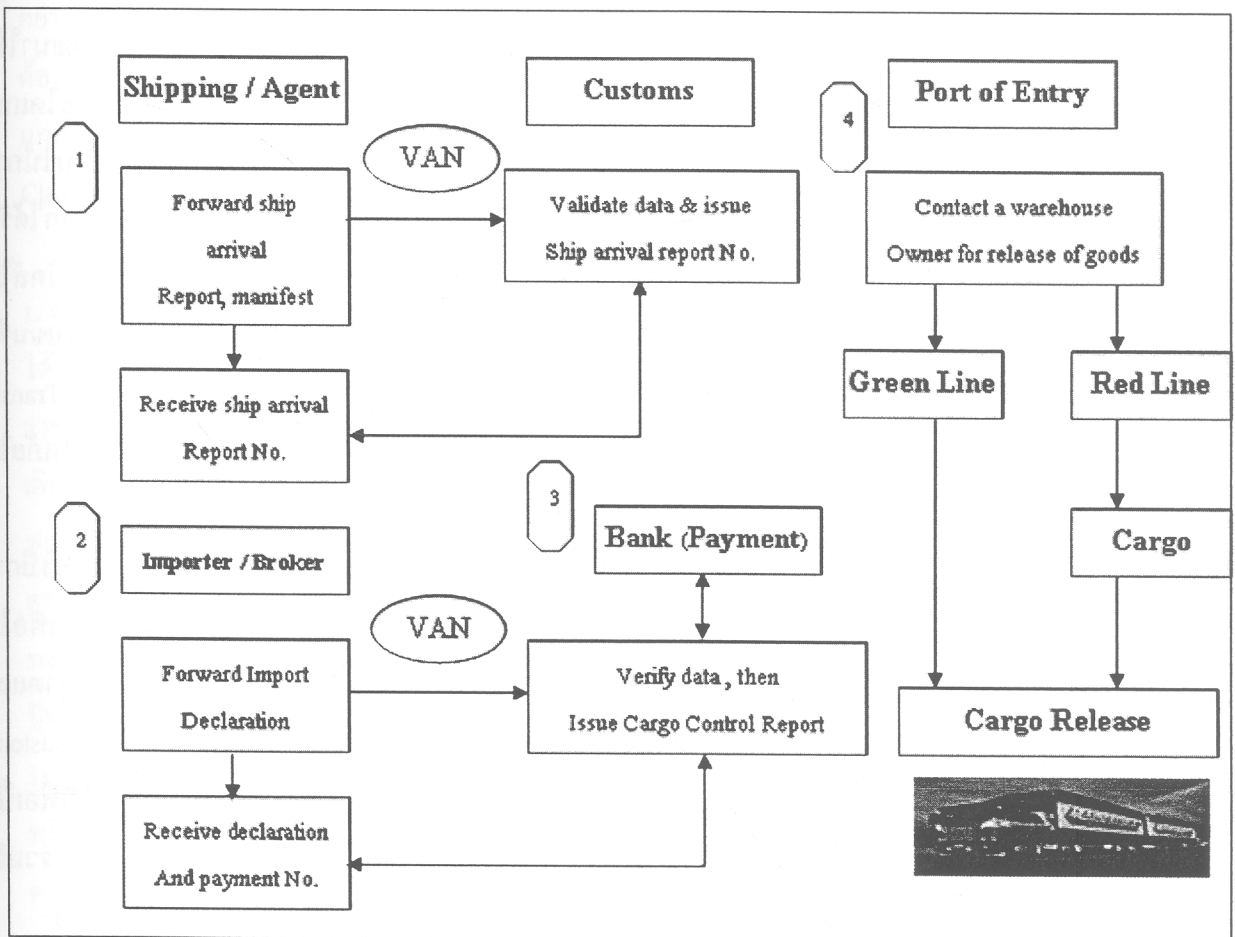
ระบบพิธีการแบบไร้เอกสารทำให้กรมศุลกากรลงทุนพัฒนาเครื่องมือทำงานทั้งด้าน Software และ Hardware ใช้เทคโนโลยีการแลกเปลี่ยนข้อมูลในรูปของ ebXML ซึ่งปัจจุบันผู้ปฏิบัติยังมีความรู้ ความเข้าใจและทักษะการใช้งานยังไม่ลึกซึ้งจึงอาจทำให้เกิดการผิดพลาดบ้าง



ภาพที่ 2.4: แสดงขั้นตอนการผ่านแดนของสินค้าขาออกแบบไร้เอกสาร

การผ่านแดนของสินค้าขาออกแบบไร้เอกสาร (e-Export) 5 ขั้นตอน

1. ผู้ส่งออก/ ผู้แทนสำแดงข้อมูลเพื่อขอใบขนสินค้าจากด่านศุลกากร
2. ตรวจสอบการสำแดงข้อมูล ระบบศุลกากรตรวจสอบการสำแดงข้อมูลเพื่อออกเลขที่ใบขนและเชื่อมต่อระบบ e-payment ส่งข้อมูลตอบกลับผู้ส่งออก/ ผู้แทน
3. ผู้ส่งออก/ ผู้แทนเสียภาษีอากร
4. การขอใบกำกับสินค้า กิจการรับจัดการขนส่ง (Freight Forwarder) บรรจุนำเข้าตู้คอนเทนเนอร์ส่งรายงานเข้าระบบศุลกากรเพื่อขอใบกำกับการขนย้ายสินค้า
5. ตรวจสอบและปล่อยสินค้า พิมพ์ใบกำกับเลขที่ขนย้ายไปแสดงต่อเจ้าหน้าที่ศุลกากรเพื่อตรวจยืนยันข้อมูลและระบุเงื่อนไขการตรวจสินค้า (Green Line/ Red Line) หากถูกระบุการตรวจจะต้องเคลื่อนย้ายสินค้าให้เจ้าหน้าที่ตรวจ/ ผ่านเครื่องเอกซเรย์ก่อนปล่อยสินค้าได้



ภาพที่ 2.5: แสดงขั้นตอนการผ่านแดนของสินค้าขาเข้าแบบไร้เอกสาร

การผ่านแดนของสินค้าขาเข้าแบบไร้เอกสาร (e-Import) 4 ขั้นตอน

1. สำแดงข้อมูลนำเข้าเพื่อขอใบขนสินค้า ผู้แทนนำเข้าสำแดงข้อมูลเข้าระบบศุลกากรเพื่อขอใบขนสินค้าจากด่านศุลกากร
2. ตรวจสอบการสำแดงข้อมูล ระบบศุลกากรตรวจสอบการสำแดงข้อมูลเพื่อออกเลขที่ใบขนและและระบุเงื่อนไขการตรวจสินค้า (Green Line/ Red Line)
3. ผู้แทนนำเข้าเสียภาษีอากร
4. ตรวจสอบและปล่อยสินค้า ผู้แทนนำเข้ายื่นใบขนกับใบเสร็จรับเงินที่คลังสินค้าเพื่อขอปล่อยสินค้า หากถูกระบุการตรวจจะต้องเคลื่อนย้ายสินค้าให้เจ้าหน้าที่ตรวจ/ ผ่านเครื่องเอกซเรย์ก่อนปล่อยสินค้าได้

นอกจากการใช้ระบบไร้เอกสารในพิธีการนำเข้า-ส่งออกสินค้า (e-Export, e-Import) แล้วด่านศุลกากรเสวยังได้ใช้ระบบ e-Payment สำหรับการชำระเงินภาษีและอยู่ระหว่างการพัฒนาใช้ e-Tracking เพื่อติดตามสถานะการผ่านพิธีการศุลกากรทางอินเทอร์เน็ตว่าอยู่ในสถานะใดและ e-Document เพื่อใช้เป็นระบบการจัดเก็บเอกสารที่จำเป็นในรูปแบบอิเล็กทรอนิกส์ที่จำเป็นในการตรวจสอบโดยละเอียดในภายหลังโดยสามารถสืบค้นข้อมูลได้อย่างรวดเร็ว เพื่อให้ผู้ส่งออกได้รับความสะดวก นอกจากนี้ยังเตรียมใช้ระบบ e-JDA ซึ่งเป็นระบบพิธีการศุลกากรอิเล็กทรอนิกส์ในพื้นที่พัฒนาร่วมไทย-มาเลเซียเพื่อให้จัดทำใบขนสินค้าเพียงฉบับเดียวแล้วสามารถใช้เป็นใบขนทั้งขาออกและขาเข้าโดยทำการตรวจร่วมกันครั้งเดียว (One Stop Inspection) และยังมี e-Transit, e-Express (ด่านศุลกากร, อ่างแล้ว) และมีระบบโทรทัศน์วงจรปิด (CCTV) เพื่อความปลอดภัยในพื้นที่

แนวทางการพัฒนาระบบเทคโนโลยีสารสนเทศเพื่อการบริหารจัดการ กรมศุลกากรมีการพัฒนาระบบเทคโนโลยีทั้งด้านบริการประชาชนและบริหารงานภายใน โดยมีเป้าหมายเพื่อให้บริการนำเข้า-ส่งออกแบบไร้เอกสาร และมีโครงการพัฒนาระบบตรวจสอบใบรับอนุญาตและใบรับรองอิเล็กทรอนิกส์และเชื่อมระบบของกรมศุลกากรเข้ากับระบบกลาง ได้แก่ e-Customs ระบบโทรทัศน์วงจรปิด ระบบของ Conference ระบบ Help Dest และ Call Center ซึ่งเพื่อเป็นศูนย์กลางให้บริการคำปรึกษาแนะนำเกี่ยวกับการใช้บริการระบบ National Single Window รวมถึงการบริการเชื่อมโยงข้อมูลระหว่างประเทศอาเซียนและประเทศอื่นๆ (ด่านศุลกากร, อ่างแล้ว)

การจัดตั้งการเชื่อมโยงข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ (National Single Window: NSW) ตามมติคณะรัฐมนตรี 6 ธันวาคม 2548 ให้กรมศุลกากรเป็นหน่วยงานหลักในการจัดตั้ง NSW โดยให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องการนำเข้า-ส่งออกให้ความร่วมมือช่วยกันผลักดันให้ตั้งได้สำเร็จรวม 36 หน่วยงาน

การใช้ระบบฮาร์โมนาไมซ์อาเซียน กรมศุลกากรจัดทำพิกัดอัตราศุลกากรภายใต้ระบบฮาร์โมนาไมซ์อาเซียน (ASEAN Harmonized Tariff Nomenclature: AHTN2007/1) ที่พัฒนามาจาก HS 2007 ขององค์การศุลกากรโลก (World Customs Organization) เป็นพิกัดศุลกากรเลข 8 หลัก โดย 6 หลักแรกเป็นเลขรหัสฮาร์โมนาไมซ์และ 2 หลักหลังเป็นเลขรหัส AHTN การจัดทำหลักเกณฑ์การยกเว้นอากรจำแนกประเภทพิกัดอัตราศุลกากรที่มีการโต้แย้งพิจารณาดำเนินการอุทธรณ์และกฏว่าด้วยถิ่นกำเนิดสินค้าและการตรวจสอบข้อเท็จจริงของใบรับรองถิ่นกำเนิดสินค้า

แนวทางด้านการตรวจสอบหลังการตรวจปล่อย การแข่งขันเสรีทำให้กรมศุลกากรต้องปรับตัวให้ได้มาตรฐานโลกจึงปรับบทบาทและกระบวนการทำงานใหม่ให้สะดวกมากขึ้นและความเสียหายด้านภาษีอากรเกิดขึ้นน้อยที่สุดจึงนำแนวคิดการบริหารความเสี่ยง (Risk Management) โดยมีหลักว่าจะควบคุมเฉพาะของที่มีความเสี่ยงสูง (Red Line) เท่านั้นและไม่ตรวจของที่มีความเสี่ยงต่ำ อย่างไรก็ตามการตรวจของความเสี่ยงสูงก็ทำได้เพียงตรวจเอกสารที่นำมายื่นปฏิบัติพิธีการเท่านั้น ต้องเรียกเพิ่มทีหลังและมักไม่ได้รับความร่วมมือส่งเอกสารเพิ่มเติมจากของความเสี่ยงต่ำที่ไม่ต้องถูกเรียกตรวจ ซึ่งมักเกิดกับสินค้าที่ความเสี่ยงต่ำจึงจัดให้มีการตรวจสอบหลังการตรวจปล่อย (Post Clearance Audit) ที่เป็นมาตรฐานโลกและอาเซียนมาใช้

2.8.3 ด้านตรวจคนเข้าเมือง (Immigration: I)

1. ความเป็นมาของการตรวจคนเข้าเมือง จากเอกสารงานวิจัยของ ภัทรพร ภัทรพงศ์สินธุ์ (2551) ได้กล่าวถึงที่มาของการตรวจคนเข้าเมืองไว้ว่า ก่อนปี พ.ศ.2470 การเดินทางเข้าและออกราชอาณาจักรไทยเป็นไปอย่างเสรีเนื่องจากประเทศไทยไม่มีระเบียบเกี่ยวกับการตรวจตราบุคคลที่เดินทางเข้าออกราชอาณาจักร จนกระทั่งในพ.ศ.2470 พระบาทสมเด็จพระปรมินทรมหาประชาธิปก พระปกเกล้าเจ้าอยู่หัว ได้ตราพระราชบัญญัติคนเข้าเมือง พ.ศ.2470 ขึ้นพร้อมทั้งทรงจัดตั้ง “กรมตรวจคนเข้าเมือง” โดยให้มีหน้าที่รักษาการให้เป็นไปตามพระราชบัญญัติดังกล่าว ทำให้การเดินทางเข้าออกราชอาณาจักรไทยมีระเบียบแบบแผนมากขึ้นและมีพัฒนาการมาจนถึงปัจจุบันดังตารางปัจจุบันการเดินทางเข้าออกราชอาณาจักรไทยนั้นตามพระราชบัญญัติคนเข้าเมือง พ.ศ.2522 มาตรา 11 ได้บัญญัติไว้ว่า “บุคคลซึ่งเดินทางเข้ามาในหรือออกไปนอกราชอาณาจักร จะต้องเดินทางเข้ามาหรือออกไปตามช่องทางด่านตรวจคนเข้าเมือง เขตท่า สถานีหรือท้องที่และตามกำหนดเวลา ทั้งนี้ตามที่รัฐมนตรีจะได้ประกาศในราชกิจจานุเบกษา”

ในเอกสารฉบับเดียวกันผู้เขียนได้กล่าวถึงมาตรา 11 เพื่อให้ความหมายเพิ่มเติมว่า ความตามมาตรดังกล่าวนี้ การเดินทางเข้า-ออกราชอาณาจักรไทยของบุคคลไม่ว่าจะเป็นคนสัญชาติไทยหรือคนต่างด้าวจะต้องเดินทางเข้าหรือออกตามช่องทางที่กระทรวงมหาดไทยได้ประกาศกำหนดให้เป็นช่องทางเข้าออกเท่านั้น ซึ่งตามปกติแล้วจะหมายถึงด่านตรวจคนเข้าเมืองที่ตั้งอยู่ทั่วไปทั้งในเขต

กรุงเทพมหานครและตามจังหวัดต่างๆ ในทุกภูมิภาคของประเทศ โดยมีเจ้าหน้าที่ตรวจคนเข้าเมืองประจำด่านตรวจคนเข้าเมืองนั้นๆ ทำหน้าที่ตรวจบุคคลและพาหนะทั้งปวงที่จะเดินทางเข้า-ออกราชอาณาจักร และหากผู้ใดเดินทางเข้ามาในหรือออกไปนอกราชอาณาจักรตามช่องทางที่ไม่ใช่ด่านตรวจคนเข้าเมืองก็จะมีผลตามมาตรา 62 แห่งพระราชบัญญัติคนเข้าเมือง พ.ศ.2522 โดยมีอัตราโทษสำหรับคนต่างด้าวคือ จำคุกไม่เกินสองปีและปรับไม่เกินสองพันบาทแต่สำหรับคนไทยมีอัตราโทษปรับอย่างเดียวเป็นจำนวนเงินไม่เกินสองพันบาทและเพื่อให้มีความกระจ่างเกี่ยวกับกฎหมายมากขึ้นผู้เขียนได้เสนอคำจำกัดความของคำหลักสำคัญๆ ไว้ดังนี้

1. คนต่างด้าว มีอยู่ 2 ประเภทคือ คนที่ไม่มีสัญชาติไทยโดยข้อเท็จจริงและคนที่ไม่มีสัญชาติไทยโดยข้อสันนิษฐานตามกฎหมายตามพระราชบัญญัติคนเข้าเมือง พ.ศ.2522 มาตรา 57 ซึ่งบัญญัติว่า เพื่อประโยชน์แห่งพระราชบัญญัตินี้ผู้ใดอ้างว่าเป็นคนมีสัญชาติไทยถ้าไม่ปรากฏหลักฐานอันเพียงพอที่พนักงานเจ้าหน้าที่จะเชื่อถือได้ว่าเป็นคนมีสัญชาติไทย ให้สันนิษฐานไว้ก่อนว่าผู้นั้นเป็นคนต่างด้าวจนกว่าผู้นั้นจะพิสูจน์ได้ว่าตนมีสัญชาติไทย

2. สิทธิในการเข้าเมืองไทย แบ่งเป็น 2 ประเภท คือ

ประเภทที่ 1 สิทธิเข้าเมืองกรณีทั่วไปของคนต่างด้าวที่จะต้องมีความสมบูรณ์ครบ 5 ประการ ได้แก่

1. จะต้องมีเอกสารพิสูจน์ตนที่ออกโดยรัฐเจ้าของตัวบุคคลของคนต่างด้าวนั้น
2. จะต้องได้รับความยินยอมจากรัฐเจ้าของดินแดนให้เข้าเมือง
3. จะต้องไม่เป็นภาระทางเศรษฐกิจของรัฐเจ้าของดินแดน
4. จะต้องไม่เป็นภาระทางสาธารณสุขของรัฐเจ้าของดินแดน
5. จะต้องไม่เป็นภัยต่อรัฐและสังคมของรัฐเจ้าของดินแดน

ประเภทที่ 2 คือ สิทธิเข้าเมืองกรณีพิเศษ ตามมาตรา 13, 15 และ 17 แห่งพระราชบัญญัติคนเข้าเมือง พ.ศ.2522 คือ กรณีพิเศษเฉพาะเรื่องรัฐมนตรีโดยอนุมัติของคณะรัฐมนตรีจะอนุญาตให้คนต่างด้าวผู้ใดหรือจำพวกใดเข้ามาอยู่ในราชอาณาจักรภายใต้เงื่อนไขใดๆ หรือจะยกเว้นไม่จำเป็นต้องปฏิบัติตามพระราชบัญญัตินี้ในกรณีใดๆ ก็ได้ โดยสรุปได้ 3 ข้อยกเว้น คือ

1. คนต่างด้าวนั้น ไม่ต้องมีหนังสือเดินทางหรือเอกสารใช้แทนหนังสือเดินทางกล่าวคือ ไม่ต้องมีเอกสารพิสูจน์ตนที่ออกโดยรัฐเจ้าของตัวบุคคลของคนต่างด้าว หากเป็นกรณีที่คนต่างด้าวนั้นเข้าออกเป็นประจำ

2. คนต่างด้าวที่มีเอกสิทธิและความคุ้มกันระหว่างประเทศตามมาตรา 15 แห่งพระราชบัญญัติคนเข้าเมือง พ.ศ.2522

3. มีมติคณะรัฐมนตรีอนุญาตให้เข้าเมืองโดยที่คนต่างด้าวนั้นจะต้องมีคุณสมบัติตามที่กำหนดไว้ในมติคณะรัฐมนตรี ตัวอย่างของมติคณะรัฐมนตรี เช่น คนลี้ภัยทางการเมือง แรงงานไร้ฝีมือ คนไร้รัฐ เป็นต้น

4. คนต้องห้ามเข้าราชอาณาจักรไทย โดยห้ามคนต่างด้าวซึ่งมีลักษณะอย่างใดอย่างหนึ่งดังต่อไปนี้เข้ามาในราชอาณาจักร

4.1 ไม่มีหนังสือเดินทางหรือเอกสารใช้แทนหนังสือเดินทางอันถูกต้องและยังสมบูรณ์อยู่ หรือมีแต่ไม่ได้รับการตรวจลงตราในหนังสือเดินทางหรือเอกสารใช้แทนหนังสือเดินทางเช่นว่านั้นจากสถานทูตหรือสถานกงสุลไทยในต่างประเทศ หรือจากกระทรวงการต่างประเทศ เว้นแต่กรณีที่ไม่ต้องมีการตรวจลงตราสำหรับคนต่างด้าวบางประเภทเป็นกรณีพิเศษ

4.2 ไม่มีปัจจัยในการยังชีพตามควรแก่กรณีที่เข้ามาในราชอาณาจักร

4.3 เข้ามาเพื่อมีอาชีพเป็นกรรมกรหรือรับจ้างทำงานด้วยกำลังกายไม่ได้อาศัยวิชาความรู้หรือเข้ามาเพื่อทำงานอื่นอันเป็นการฝ่าฝืนกฎหมายว่าด้วยการทำงานของคนต่างด้าว

4.4 วิกลจริตหรือมีโรคอย่างใดอย่างหนึ่งตามที่กำหนดในกฎกระทรวง

4.5 ยังมีได้ปลูกฝีป้องกันโรคไข้ทรพิษหรือฉีควัดซีนหรือปฏิบัติการอย่างอื่นตามวิชาการแพทย์เพื่อป้องกันโรคติดต่อตามที่กฎหมายบัญญัติและไม่ยอมให้แพทย์ตรวจคนเข้าเมืองกระทำการเช่นว่านั้น

4.6 เคยได้รับโทษจำคุกโดยคำพิพากษาของศาลไทยหรือคำสั่งที่ชอบด้วยกฎหมายหรือคำพิพากษาของศาลต่างประเทศ เว้นแต่เป็นโทษสำหรับความผิดเหตุโทษหรือความผิดอันได้กระทำโดยประมาทหรือความผิดทึยกเว้นไว้ในกฎกระทรวง

4.7 มีพฤติการณ์เป็นที่น่าเชื่อว่าเป็นบุคคลที่เป็นภัยต่อสังคมหรือจะก่อเหตุร้ายให้เกิดอันตรายต่อความสงบสุขของประชาชนหรือความมั่นคงแห่งราชอาณาจักร

4.8 มีพฤติการณ์เป็นที่น่าเชื่อว่าจะเข้ามาเพื่อการค้าประเวณี การค้าหญิงหรือเด็ก การค้ายาเสพติดให้โทษ การลักลอบหนีภาษีศุลกากรหรือเพื่อประกอบกิจการอื่นที่ขัดต่อความสงบเรียบร้อยหรือศีลธรรมอันดีของประชาชน

4.9 ไม่มีเงินติดตัวหรือไม่มีประกันตามที่รัฐมนตรีประกาศตามมาตรา 14

4.10 รัฐมนตรีไม่อนุญาตให้เข้ามาในราชอาณาจักรตามมาตรา 16

4.11 ถูกรัฐบาลไทยหรือรัฐบาลต่างประเทศเนรเทศหรือถูกเพิกถอนสิทธิการอยู่อาศัยในราชอาณาจักรหรือในต่างประเทศมาแล้ว หรือถูกพนักงานเจ้าหน้าที่ส่งกลับออกไปนอกราชอาณาจักรโดยรัฐบาลไทยเสียค่าใช้จ่าย ทั้งนี้เว้นแต่รัฐมนตรีได้พิจารณาขกเว้นให้เป็นกรณีพิเศษเฉพาะราย

ตารางที่ 2.3: แสดงพัฒนาการของสำนักงานตรวจคนเข้าเมือง

ปี พ.ศ.	การพัฒนารองสำนักงานตรวจคนเข้าเมือง
ก่อน 2470	ไม่มีระเบียบเกี่ยวกับการตรวจตราคนต่างด้าวที่เข้ามาในประเทศไทย
2470	รัฐบาลในสมเด็จพระปรมินทรมหาประชาธิปก พระปกเกล้าเจ้าอยู่หัว ได้ทรงตราพระราชบัญญัติคนเข้าเมือง พ.ศ.2470 พร้อมจัดตั้งหน่วยงานและเจ้าหน้าที่ เรียกว่า “กรมตรวจคนเข้าเมือง” ขึ้นตรงต่อกระทรวงมหาดไทย และกระทรวงมหาดไทยแต่งตั้ง นายพันตำรวจเอก พระยาศรีประชาบาล เป็นเจ้ากรมตรวจคนเข้าเมืองคนแรก มีสถานที่ทำงานอยู่ที่ถนนเรศน์ มีศูนย์รวมที่ทำการอยู่ในกรุงเทพฯ และมีด่านตรวจคนเข้าเมืองมณฑล ด่านตรวจคนเข้าเมืองจังหวัด และด่านตรวจคนเข้าเมืองอำเภอบางแห่งในภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคใต้เท่านั้น
2475	ประเทศไทยเปลี่ยนแปลงการปกครองและฐานการเงินของประเทศตกต่ำ รัฐบาลได้ตัดทอนงบประมาณรายจ่ายของประเทศลง เป็นเหตุให้กรมตำรวจคนเข้าเมืองได้ลดสภาพลงมาเป็น กองตรวจคนเข้าเมือง ขึ้นตรงต่อกรมตำรวจ กระทรวงมหาดไทย เมื่อเดือนพฤศจิกายน พ.ศ.2475
2478	กองตรวจคนเข้าเมืองได้ย้ายที่ทำการมาอยู่ถนนสาทรใต้ ปัจจุบันเป็นที่พักของข้าราชการตำรวจสถานีตำรวจนครบาลยานนาวาและเพิ่มด่านตรวจคนเข้าเมืองขึ้นทางภาคเหนือ ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ และภาคใต้
2483	หลังจากสงครามโลกครั้งที่ 2 กรมตำรวจได้ขอใช้สถานทูตเยอรมันซึ่งอยู่ในความครอบครองของรัฐบาลเป็นที่ทำการกองตรวจคนเข้าเมืองและได้ปรับสภาพพนักงานเจ้าหน้าที่จากข้าราชการพลเรือน เป็นข้าราชการตำรวจแต่งเครื่องแบบพิเศษตามธรรมเนียมของออร์ประเทศ
2503	กองตรวจคนเข้าเมืองได้ย้ายที่ทำการมาอยู่ ณ ที่ทำการที่ได้ก่อสร้างใหม่ เมื่อวันที่ 22 มิถุนายน 2503 ที่ปากซอยพิพัฒน์ ซึ่งต่อมาเป็นที่ทำการของกองทะเบียนคนต่างด้าวและภาษีอากร
2508	ได้ปรับปรุงส่วนราชการและกำหนดหน้าที่การงานของกองตรวจคนเข้าเมืองเป็น 5 กอง กำกับการ 13 แผนกและด่านตรวจคนเข้าเมืองส่วนภูมิภาคอีก 58 แห่ง (ต่อมาเพิ่มศูนย์การสื่อสารและด่านตรวจคนเข้าเมืองส่วนภูมิภาคอีกบางแห่ง)

ปี พ.ศ.	การพัฒนาการของสำนักงานตรวจคนเข้าเมือง
2517	กองตรวจคนเข้าเมืองได้ย้ายที่ทำการมาอยู่แห่งใหม่ (ที่ทำการปัจจุบัน) ที่ซอยสวนพลู ถนนสาทรใต้ เขตสาทร กรุงเทพฯ ซึ่งที่ทำการแห่งใหม่นี้ได้ก่อสร้างบนที่ดินของ กรมธนารักษ์มีเนื้อที่ 4 ไร่ 2 งาน 54 ตารางวา สิ้นค่าก่อสร้าง 26,842,990 บาท
2523	คณะกรรมการข้าราชการตำรวจ (ก.ตร.) ได้อนุมัติกำหนดตำแหน่งข้าราชการในสังกัดกองตรวจคนเข้าเมืองตามคุณภาพและปริมาณงานไว้ โดยมีตำแหน่งข้าราชการตำรวจรวมทั้งสิ้น 1,049 ตำแหน่ง
2530	คณะกรรมการข้าราชการตำรวจ (ก.ตร.) ได้อนุมัติกำหนดตำแหน่งให้งานตรวจลงตราออก กำกับการ 2 กองตรวจคนเข้าเมืองอีก 53 ตำแหน่ง และได้ปรับปรุงแผนกตรวจพาหนะทางอากาศและงานตรวจลงตราออกกำกับการ 2 กองตรวจคนเข้าเมือง โดยกำหนดกลุ่มงาน เรียกว่า “ฝ่าย” (ได้แก่ฝ่ายตรวจพาหนะทางอากาศ 1 และ 2) และงานเทียบท่าแผนก 18 งานเป็นการชั่วคราว จนกว่าจะแก้ไขพระราชกฤษฎีกาแบ่งส่วนราชการ พ.ศ.2508 ให้ถูกต้องในภายหลัง โดยยกเลิกตำแหน่งเดิมทั้งหมด 380 ตำแหน่ง และกำหนดตำแหน่งใหม่ทั้งสิ้น 672 ตำแหน่ง
2536	ได้ปรับปรุงโครงสร้างหน่วยงานระดับกองบัญชาการ โดยเรียกว่า “สำนักงานตรวจคนเข้าเมือง” ประกอบด้วย 4 กองบังคับการ เพื่อให้การปฏิบัติงานของ ตม. เกิดประสิทธิภาพ และประสิทธิผลสูงสุดตลอดจนสามารถรองรับและปฏิบัติงานในลักษณะที่สอดคล้องประสาธน์กับแนวนโยบายแห่งรัฐ
2548	ได้ปรับปรุงโครงสร้างประกอบด้วย 3 กองบังคับการและ 6 หน่วยงาน เพื่อให้การปฏิบัติงานของ ตม. เกิดประสิทธิภาพและประสิทธิผลสูงสุดตลอดจนสามารถรองรับและปฏิบัติงานในลักษณะที่สอดคล้องประสาธน์กับแนวนโยบายแห่งรัฐ
2552	ได้ปรับปรุงโครงสร้างประกอบด้วย 8 กองบังคับการและ 1 หน่วยงาน เพื่อให้การปฏิบัติงานของ ตม. เกิดประสิทธิภาพและประสิทธิผลสูงสุด ตลอดจนสามารถรองรับและปฏิบัติงานในลักษณะที่สอดคล้องประสาธน์กับแนวนโยบายแห่งรัฐ

ที่มา: สำนักงานตรวจคนเข้าเมือง, 2553

2. ความสำคัญของงานตรวจคนเข้าเมือง จากการศึกษาในประเทศไทยได้เปิดประตูต้อนรับผู้เดินทางจากหลากหลายประเทศทั่วโลก ทำให้สำนักงานตรวจคนเข้าเมืองต้องรับบทบาทหลายหน้าที่ด้วยกันที่เกี่ยวข้องกับการควบคุมคนในการเดินทางเข้าออกราชอาณาจักร โดยนักศึกษาโครงการพิเศษรุ่นที่ 1 (2550) ได้สรุปความสำคัญของงานตรวจคนเข้าเมืองไว้ว่ามี 3 ภารกิจหลัก คือ

งานด้านรักษาความมั่นคง เป็นงานที่มีความสำคัญของงานตรวจคนเข้าเมืองของประเทศไทยที่จะต้องไปเกี่ยวข้อง ทั้งนี้เพราะหากการตรวจสอบกลับกรองบุคคลขาดประสิทธิภาพแล้วย่อมส่งผลกระทบต่อการรักษาความมั่นคงของประเทศทั้งทางด้านสังคม เศรษฐกิจ การเมืองและความสัมพันธ์ระหว่างประเทศ

งานด้านการป้องกันและปราบปราม จากลักษณะภูมิประเทศของไทยที่มีแนวชายแดนติดต่อกับประเทศพม่า ลาว กัมพูชาและมาเลเซีย ซึ่งเป็นประเทศเพื่อนบ้านโดยรอบที่มีความยาวมากโดยประมาณถึง 5,656 กิโลเมตร และมีพื้นที่ติดต่อกทะเลอีกประมาณ 2,700 กิโลเมตร ประกอบกับภาวะทางเศรษฐกิจและสังคมของประเทศเพื่อนบ้านมีลักษณะที่ไม่สามารถพึ่งพาตนเองได้เสียส่วนใหญ่ ส่งผลให้คนต่างด้าวหลบหนีเข้ามาอยู่ในประเทศไทยเพิ่มจำนวนขึ้นเรื่อยๆ ดังนั้นงานการป้องกันและปราบปรามจึงมีความสำคัญในการสกัดกั้นการดำเนินการด้านการข่าว อันเป็นมาตรการในการสกัดกั้นหลบหนีเข้าเมืองตามกฎหมายคนเข้าเมืองและกฎหมายอื่นๆ รวมทั้งการตรวจตราจับกุม ควบคุม ผลักดันและสืบสวนสอบสวน

งานด้านการบริการ เป็นงานที่เกี่ยวข้องกับการแจ้งและการขออนุญาตในลักษณะต่างๆ ของคนต่างด้าวที่เดินทางเข้ามาในหรือออกไปนอกราชอาณาจักร โดยมีบริการเกี่ยวกับการตรวจลงตราหรือให้ Visa on Arrival การตรวจอนุญาตให้บุคคลและพาหนะเข้ามาในหรือออกไปนอกราชอาณาจักรตามช่องทางด่านตรวจคนเข้าเมือง เขตท่า สถานี หรือท้องที่ที่กำหนด เปลี่ยนประเภทการตรวจลงตราอนุญาตให้อยู่ในราชอาณาจักรเป็นการชั่วคราว การขอมิถิ่นที่อยู่ในราชอาณาจักร งานสนับสนุนด้านการส่งเสริมการท่องเที่ยวและการลงทุน

3. วิสัยทัศน์และพันธกิจของด่านตรวจคนเข้าเมือง

วิสัยทัศน์ด่านตรวจคนเข้าเมือง จังหวัดสงขลา บริการอย่างเต็มใจ สร้างสังคมไทยมั่นคง ดำรงความเป็นผู้นำอาเซียน หรือ “Willing to Serve, Secure THAI Society and Leading ASEAN”

พันธกิจด่านตรวจคนเข้าเมือง จังหวัดสงขลา ประกอบด้วย

1. ตรวจสอบกรองบุคคลและยานพาหนะทุกประเภทที่เดินทางผ่านเข้า-ออกราชอาณาจักร
2. บริการคนเข้าเมืองตามนโยบายของรัฐด้านส่งเสริมการท่องเที่ยว การค้า การลงทุนและการเสริมสร้างความสัมพันธ์ระหว่างประเทศ
3. การตรวจสอบและดูแลคนเข้าเมืองที่พักอาศัยอยู่ในราชอาณาจักร
4. ป้องกันปราบปรามการกระทำผิดของคนเข้าเมืองรวมทั้งอาชญากรรมข้ามชาติในรูปแบบต่างๆ

ค่านิยมหลักขององค์กร “สามารถ สุจริต สากล”

4. การดำเนินการของด่านตรวจคนเข้าเมืองสะเดา จากการค้นคว้าเอกสารงานวิจัยที่เกี่ยวข้องพอจะสรุปได้ว่าปัญหาหลักของด่านตรวจคนเข้าเมืองคือ ความบกพร่องในการควบคุมและตรวจสอบการให้บริการประชาชนที่มีเป้าหมายเพื่อความมั่นคงและความปลอดภัยของประเทศ เช่น ไม่นำรายชื่อบุคคลต้องห้ามเดินทางเข้าออกราชอาณาจักรลงในฐานข้อมูลตรวจสอบบุคคลต้องห้ามในทันที และไม่ได้ดำเนินการปรับปรุงฐานข้อมูลบัญชีเฝ้าดู (Watch List) และบุคคลต้องห้ามเข้ามาในราชอาณาจักร (Black List) ให้เป็นปัจจุบันทันสมัยอยู่เสมอ ทำให้การตรวจหนังสือเดินทางล่าช้า (ศิริพร แจ่มใจบุญ, 2553) นอกจากนี้ปัญหาด้านศักยภาพของบุคลากรด้านการใช้ดุลยพินิจก็ควรได้รับการพัฒนาเช่นกัน โดยจำเป็นต้องพัฒนาบุคลากรด้านกฎหมาย กฎระเบียบและข้อบังคับต่างๆ ให้ทันต่อการเปลี่ยนแปลงของสังคมและทันต่อเหตุการณ์ (ภัทรพร ภัทรพงศ์สินธุ์, 2551) รวมทั้งการสนับสนุนส่งเสริมให้ข้าราชการได้รับการศึกษาต่อในระดับที่สูงขึ้น (ฉันทนา หาญกมลภทข, 2552) เพื่อให้การดำเนินงานตามขั้นตอนให้บริการของการตรวจคนเข้าเมืองดำเนินไปด้วยความเรียบร้อยและอำนวยความสะดวกให้กับผู้ใช้บริการได้มากที่สุดโดยใช้ระยะเวลาสั้นที่สุด เนื่องจากระดับขั้นตอนการให้บริการและระยะเวลาในการให้บริการเป็นปัจจัยหลักที่จะทำให้เกิดความแตกต่างของความพึงพอใจของผู้ใช้บริการด่านตรวจคนเข้าเมือง (นรศักดิ์ เหมนิช, พันตำรวจโท, 2541) และเพื่อให้การให้บริการและการแก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้นมีความรวดเร็ว สำนักงานตรวจคนเข้าเมืองควรมีการจัดทำระบบข้อมูลเพื่อใช้ประโยชน์ในการแก้ไขปัญหาอย่างครบวงจร โดยเฉพาะอย่างยิ่งทางด้านการให้บริการและการป้องกันอาชญากรรม นอกจากนี้ควรมีการปรับปรุงการให้บริการต่างๆ ให้มีความทันสมัย สะดวก รวดเร็ว มีการให้บริการที่สุภาพ (หนึ่งไพท ทิวากรกิจกุล, 2007) รวมทั้งควรมีเครื่องมือและอุปกรณ์ที่ทันสมัยมาคอยอำนวยความสะดวกแก่ผู้ที่มาขอรับบริการอย่างเพียงพอ (ฉันทนา หาญกมลภทข, 2552, หนึ่งไพท ทิวากรกิจกุล, 2007)

จากงานวิจัยของ กัลยา แสงฉวี (2550) ทำให้ทราบว่า สำหรับระบบการให้บริการแบบหน้าต่างเดียวทางอิเล็กทรอนิกส์ (Electronic Single Window System) เป็นส่วนสำคัญของผลลัพธ์ทางธุรกิจการค้าระหว่างประเทศ โดยกรมศุลกากรถือเป็นองค์กรหลักที่มีอิทธิพลต่อการกำหนดใช้ระบบดังกล่าว ซึ่งจากการทดสอบใช้งานในด้านลอจิสติกส์พบว่าเป็นที่พอใจของผู้ใช้งาน แต่องค์กรต้องมียุทธศาสตร์ในการบริหารความเปลี่ยนแปลงในองค์กรที่ชัดเจนและมุ่งสู่การยอมรับในประโยชน์และพฤติกรรมการใช้งาน ควรมีการบริหารโครงการและการกำหนดระยะเวลาตลอดจนผู้รับผิดชอบที่ชัดเจน มีการประเมินผลดัชนีชี้วัดความสำเร็จขององค์กรที่นำไปสู่ดัชนีชี้วัดความสำเร็จในฝั่งลูกค้าและ Service Level Agreement ที่ดีขึ้นอย่างชัดเจน ทั้งนี้องค์กรต้องคำนึงถึงความคุ้มค่าของเงินลงทุนในระบบกับผลลัพธ์ทางธุรกิจที่จะได้รับ เนื่องจากการใช้ดัชนีชี้วัดอาจไม่ชัดเจนและการปรับเปลี่ยนของตลาดและการแข่งขันของธุรกิจ เป็นปัจจัยที่องค์กรต้องคำนึงถึงใน

การเลือกระบบมาใช้งาน นอกจากนี้ สิริธัญญา อรัญนาราด (2554) เสนอว่า ปัจจัยสำคัญที่จะช่วยให้ออกแบบระบบดังกล่าวดำเนินไปได้อย่างมีประสิทธิภาพคือ การออกกฎหมายใหม่หรือแก้ไขกฎหมายที่มีอยู่เดิมรองรับระบบดังกล่าวด้วยเพื่อให้ทุกหน่วยงานสามารถปฏิบัติตามได้โดยไม่ต้องขัดแย้งกับข้อปฏิบัติในแต่ละหน่วยงานที่ไม่สามารถทำด้วยอิเล็กทรอนิกส์ได้ และยังช่วยให้มีกฎเกณฑ์และมาตรฐานที่สอดคล้องกัน รวมทั้งการนำมาตรฐานสากลมาใช้เพื่อให้โครงสร้างทางกฎหมายที่สร้างขึ้นไม่เพียงแต่นำมาใช้ภายในประเทศได้เท่านั้น แต่ยังสามารถนำไปใช้ในระดัปลานาชาติอีกด้วย ซึ่งจะช่วยให้ทุกหน่วยงานมีความเข้าใจในเรื่องดังกล่าวที่ตรงกัน ทำให้การพัฒนาระบบดำเนินไปได้อย่างมีขั้นตอน เป็นระบบ รวดเร็วและเป็นรูปธรรมมากขึ้น

ยูพาวดี สมบูรณ์กุลและคณะ (2553) สรุปผลการศึกษาคำแนะนำของด่านตรวจคนเข้าเมืองสะเดาได้ดังนี้ 1) การให้บริการบุคคลในพื้นที่เกี่ยวกับการให้บริการสินค้าทำให้สภาพกายภาพของด่านพรมแดนสะเดาไม่ได้มาตรฐานสากลและยากแก่การดูแลความมั่นคงปลอดภัย 2) ผู้มีส่วนได้เสียในการนำเข้า-ส่งออกและผ่านแดน แสดงความเห็นว่าการด่านตรวจคนเข้าเมืองสะเดามีระบบเทคโนโลยีคอมพิวเตอร์ช่วยในการดำเนินงานตรวจสอบข้อมูลบุคคล แต่เจ้าหน้าที่ยังขาดความชำนาญในการใช้เครื่องมือ 3) กิจการจัดนำเที่ยวเห็นว่า เจ้าหน้าที่มีบุคลิกการทำงานเชิงรับแบบข้าราชการ ไม่ยิ้ม พูดห้วนและอายุมากไม่พร้อมให้บริการ 4) จำนวนเจ้าหน้าที่ไม่เพียงพอโดยเฉพาะอย่างยิ่งในช่วงเทศกาล 5) ด่านไม่ให้ความสำคัญกับ ประภาสข้อมูล ประชาสัมพันธ์ วิธีการปฏิบัติแก่บุคคลผู้ใช้บริการ ผู้วิจัยสังเกตว่าไม่ปรากฏเคาน์เตอร์ประชาสัมพันธ์ในบริเวณพื้นที่ด่าน 6) เอกสารการแจ้งผ่านแดน (ตม 6) มีไม่เพียงพอ 7) การผ่านด่านของกิจการต้องจ่ายค่าธรรมเนียมล่วงหน้าสำหรับการเดินทางเข้า-ออกนอกเวลาราชการ 8) ปัญหาการไม่ประสานงานกันระหว่าง 3 หน่วยงาน (CIQ) โดยประเมินคุณภาพการบริการอยู่ในระดับปานกลางและมีการตอบสนองผู้ใช้บริการในระดับต่ำและมองว่าประสิทธิภาพการดำเนินการของด่านตรวจคนเข้าเมืองต่ำกว่าด่านศุลกากรทั้งในด้านการใช้เทคโนโลยีและคุณภาพเจ้าหน้าที่

2.8.4 ด่านตรวจพืช (Plant Quarantine Station: Q)

1. **ความเป็นมาของการตรวจคนพืช** ในการดำเนินงานเพื่อทำหน้าที่เกี่ยวข้องกับควบคุม กำกับ ตรวจสอบและออกหนังสืออนุญาตหรือหนังสือรับรองสำหรับการนำเข้า-ส่งออกสินค้าหรือผลิตภัณฑ์ที่อาจส่งผลกระทบต่อสุขอนามัยของมนุษย์ สัตว์และพืช กฎหมายกำหนดให้หน่วยงานต่างๆ ทำหน้าที่ดังกล่าว ดังนี้

ตารางที่ 2.4 แสดงหน้าที่ความรับผิดชอบของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการควบคุมกำกับพืชและสินค้า

ด้าน	หน้าที่
1. ด้านตรวจพืชสะเดา	ควบคุมกำกับและตรวจสอบพืช ผลผลิตพืชและวัสดุการเกษตรที่นำเข้านำผ่านและส่งออก ให้เป็นไปตามกฎหมายว่าด้วยการกักพืช พันธุ์พืช ปุ๋ย วัตถุอันตรายและยาง
2. ด้านตรวจสัตว์น้ำจังหวัดสงขลา	ควบคุมการนำเข้า-ส่งออกสัตว์น้ำ ซากสัตว์น้ำและผลิตภัณฑ์สัตว์น้ำและออกหนังสืออนุญาตนำเข้าสัตว์น้ำบางชนิด
3. ด้านอาหารและยาสะเดา	ควบคุมการนำเข้าผลิตภัณฑ์สุขภาพเข้ามาในราชอาณาจักรให้ได้คุณภาพและถูกต้องกฎหมาย
4. ด้านกักกันสัตว์สงขลา	ควบคุมการนำเข้า-ส่งออก รวมถึงการเคลื่อนย้ายสัตว์ ซากสัตว์ อาหารสัตว์ ยาสัตว์ รวมทั้งสินค้าปศุสัตว์อื่นๆ ตามที่กฎหมายกำหนด

ในการศึกษาครั้งนี้จะให้ความสำคัญกับด้านตรวจพืชเท่านั้น เนื่องจากมีเพียงด้านตรวจพืชสะเดาเท่านั้นตั้งที่ทำการ ณ ด้านพรหมแดนสะเดา สำหรับด้านอื่นๆ มีสำนักงานประจำอยู่ในอำเภอสะเดา อำเภอหาดใหญ่และจังหวัดสงขลา จะจัดเจ้าหน้าที่มาปฏิบัติงานเป็นครั้งคราวเมื่อได้รับการร้องขอจากผู้ประกอบการ

2. สภาพทั่วไปของด้านตรวจพืชสะเดา ด้านตรวจพืชสะเดา จังหวัดสงขลา สังกัดส่วนควบคุมพืชภาคใต้ ทำหน้าที่ควบคุม กำกับและตรวจสอบพืช ผลผลิตพืชและวัสดุการเกษตรที่นำเข้า-ส่งออกผ่านด่านพรหมแดนสะเดาให้เป็นไปตามกฎหมายว่าด้วยการกักพืช พันธุ์พืช ปุ๋ย วัตถุอันตราย และยาง ขึ้นตรงกับ สำนักควบคุมพืชและวัสดุการเกษตรซึ่งเป็นหน่วยงานสังกัดกรมวิชาการเกษตรทำหน้าที่ศึกษาวิจัยและพัฒนากระบวนการเกี่ยวกับการส่งออกสินค้าเกษตรให้สอดคล้องกับมาตรฐานสากล ตามข้อตกลงว่าด้วยการใช้บังคับมาตรการสุขอนามัยและสุขอนามัยพืช ให้บริการตรวจสอบและออกใบรับรองปลอดศัตรูพืชให้กับพืชส่งออกและประสานการดำเนินงานเกี่ยวกับการส่งออกสินค้าเกษตร ณ ด้านพรหมแดนสะเดาและได้กำหนดหน้าที่และความรับผิดชอบของสำนักควบคุมพืชและวัสดุการเกษตร มีหน้าที่รับผิดชอบ ดังนี้ (สำนักควบคุมพืชและวัสดุการเกษตร, 2553)

1. ควบคุมการนำเข้า ส่งออกและการเคลื่อนย้ายพืชตามกฎหมายว่าด้วยการกักพืช
2. ควบคุมการผลิตและการจำหน่ายพืชพันธุ์ตามกฎหมายว่าด้วยพันธุ์พืช
3. ควบคุมการผลิตและการจำหน่ายปุ๋ยตามกฎหมายว่าด้วยปุ๋ย
4. ควบคุมการผลิตและการจำหน่ายวัตถุมีพิษตามกฎหมายว่าด้วยวัตถุอันตราย
5. ให้บริการการนำเข้าและการส่งออกสินค้าเกษตร

6. ปฏิบัติร่วมกับหรือสนับสนุนการปฏิบัติงานของหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องหรือที่ได้รับมอบหมาย

ในการดำเนินงานกวดควบคุมพืชและวัสดุการเกษตร ได้รวบรวมพระราชบัญญัติ ประกาศ กฎกระทรวงที่ออกใหม่จัดไว้เป็นหมวดๆ เพื่อสะดวกแก่ค้นหาต่างๆ ได้ดาวน์โหลดจากอินเทอร์เน็ต นำมาเป็นประกอบการปฏิบัติงานเพิ่มเติมจากเอกสารปกติซึ่งจะทำให้การดำเนินงานของทุกด้าน เป็นมาตรฐานเดียวกัน (<http://www.kasetcity.com>)

3. กฎหมายว่าด้วยการกักกันพืช ฉบับที่ใช้บังคับในปัจจุบัน (กรมวิชาการเกษตร, 2554) ประกอบด้วย

1. พระราชบัญญัติกักพืช พ.ศ.2507 แก้ไขเพิ่มเติม โดยพระราชบัญญัติกักพืช (ฉบับที่ 2) พ.ศ.2542

2. คำอธิบายกฎหมายกักกันพืช

3. คำวินิจฉัยของคณะกรรมการกฤษฎีกาเกี่ยวกับกฎหมายกักกันพืช

4. การกักกันพืชขาเข้า

4.1 สิ่งต้องห้าม

4.2 สิ่งต้องห้ามเกี่ยวกับพืชดัดแปลงพันธุกรรม (GMOs)

4.3 สิ่งกักตุน

5. การกักกันพืชขาออก

5.1 ใบรับรองปลอดศัตรูพืช

5.2 กล้วยไม้

5.3 ทูเรียน

5.4 ลำไย

6. ประกาศกรมวิชาการเกษตรเรื่อง การกำหนดระยะเวลาแล้วเสร็จของงาน พ.ศ.2551 พร้อมกำหนดผังกระบวนการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่และประกาศให้ประชาชนและข้าราชการทราบเป็นการทั่วไป นอกจากนี้ยังมีประกาศเป็นคราวๆ ไปเพื่อให้เป็นแนวปฏิบัติที่สอดคล้องกับสถานการณ์ ได้แก่

6.1 ประกาศกรมวิชาการเกษตร เรื่องการขึ้นทะเบียนผู้ผลิตวัสดุบรรจุภัณฑ์ไม้เพื่อการส่งออก พ.ศ. 2547 ให้ผู้ประสงค์จะเป็นผู้ผลิตวัสดุบรรจุภัณฑ์ไม้เพื่อการส่งออกต้องยื่นคำขอขึ้นทะเบียนตามแบบ บกส.-1 เพื่อกรมวิชาการเกษตรจะได้ขึ้นทะเบียนรับรองให้ประเทศปลายทางที่ประกาศใช้มาตรการมาตรฐานสุขอนามัยฉบับที่ 15 ทราบ หากกรมวิชาการเกษตรได้รับการ

ร้องเรียนจากประเทศปลายทางว่าตรวจพบศัตรูพืชที่วัสดุบรรจุภัณฑ์ไม้และพบว่าไม่ได้ดำเนินการตามมาตรการที่กำหนดไว้ กรมวิชาการเกษตรจะดำเนินการตามกฎหมาย

6.2 ขณะนี้อธิบดีกรมวิชาการเกษตรได้สั่งให้ด่านทั้ง 37 ด่านทั่วประเทศเพิ่มมาตรการเข้มงวดในการควบคุมการนำเข้า-ส่งออกพืชทุกชนิดที่อ่อนแออย่างละเอียด เพื่อไม่ให้มีศัตรูพืชติดไปกับผักผลไม้ที่ส่งออกและป้องกันไม่ให้โรคและศัตรูพืชกักกันจากต่างประเทศหลุดรอดเข้ามาแพร่ระบาดในประเทศไทย โดยเฉพาะพืชผักผลไม้ที่นำเข้าจากสาธารณรัฐประชาชนจีนที่มีอัตราเสี่ยงติดโรคสูง และกำชับให้บริการอำนวยความสะดวกแก่ผู้ประกอบการและผู้ส่งออกในการตรวจสอบ ออกใบรับรองสุขอนามัยพืชให้สินค้าพืชส่งออกตามมาตรฐานระหว่างประเทศที่สอดคล้องกับความตกลงว่าด้วยการใช้มาตรการสุขอนามัยและสุขอนามัยพืช (SPS) ภายใต้องค์การการค้าโลก (WTO) และเป็นไปตามข้อตกลงและเงื่อนไขการนำเข้าของประเทศคู่ค้าด้วย หากตรวจพบผู้ส่งออกต้องกำจัดศัตรูพืชด้วยวิธีที่เหมาะสม อาจ จุ่มยา ฉีดพ่น หรือรมยา ซึ่งเจ้าหน้าที่จะสุ่มตรวจอีกครั้งก่อนออกใบรับรองให้ เนื่องจากค่าใช้จ่ายในการตรวจค่อนข้างสูง ดังนั้น ผู้ส่งออกจะต้องจ่ายค่าธรรมเนียมใบอนุญาตนำเข้า หรือนำผ่านสิ่งต้องห้ามและใบอนุญาตนำเข้า-ส่งออก เชื้ออณูชีพ ฉบับละ 200 บาท ค่าธรรมเนียมใบรับรองสุขอนามัยพืชฉบับละ 200 บาท ส่วนใบแทนใบรับรองสุขอนามัยพืชฉบับละ 100 บาท (<http://www.bangkokbiznews.com>)

4. การดำเนินการของด่านตรวจพืชสะเดา ปัจจุบันด่านตรวจพืชสะเดามีพนักงานให้บริการตรวจพืชแก่ผู้ส่งออกที่ด่านพรมแดนสะเดา รวม 10 นาย ทำหน้าที่ตรวจสอบพืชผลไม้ที่ส่งออกผ่านด่านให้ถูกต้องตามระเบียบมาตรฐานที่ประเทศคู่ค้ากำหนดไว้เพื่อส่งเสริมการส่งออก ในการปฏิบัติงานจึงมีความเข้มงวดตรวจละเอียดเฉพาะกับสินค้าพืชนำเข้า ขณะที่ตรวจพืชส่งออกเฉพาะกรณีที่เอกชนร้องขอเท่านั้นเพื่อประหยัดเวลาและลดค่าใช้จ่ายในการตรวจสินค้าของผู้ส่งออกและยืนยันว่าในการตรวจพืชยังจำเป็นต้องใช้เจ้าหน้าที่เป็นส่วนใหญ่ และเป็นผู้ใช้อุปกรณ์ในการตรวจซึ่งกว่าจะทราบผลการตรวจต้องใช้เวลาระยะหนึ่ง

ด่านตรวจพืชระบุว่า ปัญหาการดำเนินการของด่านตรวจพืชอยู่ที่ผู้ส่งออกส่วนใหญ่ไม่สนใจที่จะรับรู้กฎระเบียบวิธีปฏิบัติของประเทศคู่ค้า ไม่สนใจติดตามระเบียบ ข้อบังคับของประเทศคู่ค้าทำให้สินค้าถูกตีกลับได้และมักไม่ได้รับความร่วมมือในการแจ้งข้อมูลข่าวสาร นอกจากนี้มักพบว่าผู้ส่งออกผักผลไม้ไทยส่วนใหญ่เป็นผู้ประกอบการรายเล็กและไม่มีความรู้เรื่องการค้าระหว่างประเทศและมีความเห็นว่าสมาคมการค้าควรทำหน้าที่ดำเนินการในส่วนของการพัฒนาสมาชิกของตนในเรื่องดังกล่าว

ยูฟาวติ สมบูรณ์กุลและคณะ (2553) นำเสนอความเห็นของผู้มีส่วนได้เสียกับการผ่านเข้าออกด่านพรมแดนสะเดาของด่านตรวจพืชสะเดาดังนี้ 1) กิจการรับจัดการขนส่งสินค้าพอใจในบริการที่ได้รับระดับหนึ่งกับความยืดหยุ่นในการทำงานและเข้มงวดกับกฎระเบียบไปพร้อมกัน 2) โดยรวมเจ้าหน้าที่ด่านตรวจพืชยังมีการทำงานเชิงรับและเทคโนโลยีที่ใช้ไม่ทันสมัย ด้านตรวจพืชยังไม่ได้นำระบบสารสนเทศมาใช้ 3) ความแออัดของด่านพรมแดนสะเดาทำให้มีเพียงการขนส่งไม้และผลิตภัณฑ์จากไม้ยางพารา โคและผลไม้อ่างชนิดเท่านั้นที่ใช้บริการของด่านตรวจพืช 4) กิจการส่งออก มีความเห็นว่าเจ้าหน้าที่ด่านตรวจพืชให้บริการดีและเต็มใจอำนวยความสะดวกแก่ผู้ส่งออก สามารถจัดการปัญหาในพื้นที่ได้รวดเร็วและควบคุมโรคพืชได้ 5) สถาบันการค้าเห็นว่าด่านควรมีบทบาทในการกระจายข้อมูล ระเบียบใหม่ๆ แก่ผู้นำเข้า-ส่งออกและติดตามการเปลี่ยนแปลงกฎระเบียบให้ทัน 6) สมาคมไม้ยางพาราเห็นว่าด่านตรวจพืชควรวางแผนร่วมกับหน่วยงานอื่นให้มากขึ้น ติดตามและกระจายข่าวเกี่ยวกับแนวปฏิบัติของระเบียบสุขอนามัยให้มากขึ้น 7) ผู้มีส่วนได้เสียมองว่าการตรวจสอบยังไม่ได้มาตรฐานเท่าที่ควรและยังไม่มีเครื่องมือในการตรวจสอบพืชที่เป็นปัญหาต่อสิ่งแวดล้อม พนักงานไม่ให้ความสำคัญกับการตรวจสอบสินค้า 8) กรมวิชาการเกษตรควรเป็นผู้กำหนดมาตรฐานกลางของสินค้าประเทศอาเซียนไว้ต่อรองกับมาตรฐานการตรวจสินค้าของยุโรปที่ต้องเสียค่าใช้จ่ายในการตรวจสอบค่อนข้างแพง

2.8.5 ด่านตรวจคนหางาน (Labor Control)

1. สถานการณ์ตลาดแรงงานไทยในต่างประเทศ ข้อมูลย้อนหลัง 5 ปี พบว่าตลาดแรงงานไทยยังคงอยู่ในกลุ่มประเทศเอเชียเป็นส่วนใหญ่ คาดว่าประเทศมาเลเซียจะเป็นตลาดแรงงานไทยที่มีบทบาทมากขึ้น แสดงรายละเอียดในตารางที่ 2.5

ตารางที่ 2.5: สัดส่วนตลาดแรงงานที่สำคัญที่สุดของแรงงานไทย 10 อันดับแรก

	2550		2551		2552		2553		2554	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
ได้หวัน	52,193	32.23	45,088	27.86	35,863	24.28	20,927	14.55	47,840	32.41
สิงคโปร์	16,271	10.05	14,934	9.23	14,002	9.48	12,719	8.84	11,461	7.76
เกาหลีใต้	13,287	8.21	15,730	9.72	14,681	9.94	10,094	7.02	10,964	7.43
อิสราเอล	10,903	6.73	6,200	3.83	6,338	4.29	8,136	5.66	9,333	6.32
สหรัฐ อาหรับ เอมิเรตส์	9,850	6.08	12,973	8.02	9,647	6.53	8,328	5.79	9,569	6.48
ญี่ปุ่น	8,002	4.94	7,555	4.67	5,540	3.75	6,102	4.24	9,302	6.30
กาตาร์	5,762	3.56	10,720	6.62	10,444	7.07	6,083	4.23	3,366	2.28
บรูไน	4,143	2.56	3,349	2.07			6,725	4.67	3,354	2.27
คูเวต	3,723	2.20	-	-	-	-	-	-	-	-
ฮ่องกง	3,504	2.16	3,188	1.97	-	-	5,013	3.48	2,834	1.92
ลิเบีย	-	-	4,789	2.95	7,607	5.15	8,109	5.64	-	-
สวีเดน	-	-	-	-	6,003	4.06	-	-	-	-
มาเลเซีย	-	-	-	-	3,882	2.63	-	-	4,321	2.93
อื่นๆ	34,279	24.73	37,326	23.06	33,704	22.82	51,609	35.88	35,279	23.90
รวมทุก ภูมิภาค	161,917	100.00	161,852	100.00	147,711	100.00	143,845	100.00	147,623	100.00

ที่มา: สำนักงานจัดหางานจังหวัดสงขลา, 2554

2. ผลกระทบประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนต่อตลาดแรงงานไทย (บัญญัติ ศิริปรีชา, 2555) ปัจจุบันสมาชิกกลุ่มประชาคมอาเซียน ได้จัดทำข้อตกลงร่วมว่าด้วยการยอมรับคุณสมบัติบุคลากรวิชาชีพ เรียกว่า (Mutual Recognition Agreement: MRA) ใน 7 สาขาวิชาชีพคือ วิศวกรรม การสำรวจ สถาปัตยกรรม แพทย์ ทันตแพทย์ พยาบาลและบัญชี เพื่ออำนวยความสะดวกในการยอมรับคุณสมบัติของนักวิชาชีพที่สำคัญร่วมกัน ทำให้เกิดการเคลื่อนย้ายเสรีแรงงานฝีมือได้มากขึ้น แต่การเข้าเมืองและการทำงานยังต้องเป็นไปตามกฎระเบียบของแต่ละประเทศสมาชิก การปรับตัวดังกล่าวมีผลกระทบต่อแรงงานซึ่งคาดว่ากำลังแรงงานมีจำนวนประมาณ 300 ล้านคนในปี 2558 จะทำให้เกิดการเคลื่อนย้ายแรงงานเพิ่มสูงขึ้นอย่างรวดเร็ว ค่าแรงที่ถูกกว่าในประเทศ พม่า ลาว กัมพูชาและ

เวียดนาม จะทำให้การเคลื่อนย้ายแรงงานจากประเทศเหล่านี้สู่ประเทศที่เจริญกว่าและมีการจ่ายค่าแรงสูงกว่า ดังนั้นการที่ประเทศไทยมีตลาดแรงงานส่วนใหญ่อยู่ในกลุ่มอาเซียนจึงต้องพัฒนาความพร้อมของแรงงานไทยที่จะออกสู่ตลาดแรงงานต่างประเทศให้สามารถแข่งขันได้

อย่างไรก็ดี ปัจจุบันพบว่าแรงงานไทยไม่เป็นที่สนใจของตลาดแรงงานต่างประเทศเนื่องจากการไม่พัฒนาฝีมือแรงงานให้อยู่ในระดับสากล หลักสูตรการศึกษาหรือใบรับรองมาตรฐานวิชาชีพของไทยไม่เป็นที่ยอมรับในระดับสากลและความอ่อนด้อยทางด้านภาษาต่างประเทศ รวมทั้งไทยควรมีมาตรการร่วมกับสมาชิกอาเซียน เกี่ยวกับการคุ้มครองแรงงานไทยที่ไปทำงานต่างประเทศมีแนวทางการแก้ไขปัญหาคือ รัฐควรเปิดหลักสูตรการเรียนการสอนแบบสองภาษาที่ได้รับการยอมรับ หรือการฝึกอบรมทางด้านภาษาจากสถาบันภาษาที่ได้รับการยอมรับและควรมีการดูแลแรงงานไทยโดยมีหน่วยงานรัฐที่สามารถช่วยเหลือและให้คำปรึกษาแก่แรงงานไทยในต่างประเทศ

3. วิสัยทัศน์และพันธกิจของด่านตรวจคนหางาน

วิสัยทัศน์ด่านตรวจคนหางาน เป็นหน่วยงานหลักที่จะให้ความคุ้มครองคนหางาน และป้องกันการลักลอบไปทำงานในต่างประเทศโดยการพัฒนาศักยภาพเจ้าหน้าที่ให้มีความสามารถปฏิบัติงานได้อย่างมีประสิทธิภาพ เพื่อสนับสนุนส่งเสริมการไปทำงานอย่างถูกต้อง อันจะนำไปสู่การเสริมสร้างคุณภาพชีวิตและภาพลักษณ์ที่ดีของประเทศ

พันธกิจด่านตรวจคนหางาน (กระทรวงแรงงานและสวัสดิการ, กรมจัดหางาน, 2554)

1. ตรวจสอบเอกสารของคนหางานและลูกจ้างที่ประสงค์จะเดินทางไปทำงานต่างประเทศ/ ฝึกงานต่างประเทศ
2. ตรวจสอบสังเกตความเคลื่อนไหวและพฤติกรรมของบุคคลที่ลักลอบไปทำงานต่างประเทศ
3. ระวังการเดินทางของบุคคลที่มีพฤติกรรมลักลอบไปทำงานต่างประเทศ
4. ประสานงานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อดำเนินคดีบุคคล กลุ่มบุคคลที่มีพฤติกรรมหลอกลวงคนหางานไปทำงานต่างประเทศ

4. การเดินทางไปทำงานต่างประเทศ

วิธีการเดินทางไปทำงานต่างประเทศ วิธีการเดินทางไปทำงานต่างประเทศที่ถูกต้องตามกฎหมายมี 5 วิธี คือ 1) การเดินทางไปต่างประเทศโดยรัฐเป็นผู้จัดส่ง 2) การเดินทางไปทำงานต่างประเทศโดยบริษัทผู้รับอนุญาตจัดหางานเป็นผู้จัดส่ง 3) การเดินทางไปทำงานต่างประเทศโดยนายจ้างพาไปทำงาน 4) การเดินทางไปทำงานต่างประเทศโดยนายจ้างส่งไปฝึกงาน และ 5) การเดินทางไปทำงานต่างประเทศด้วยตนเอง(สำนักงานจัดหางานจังหวัดสงขลา, 2554) จากตารางที่ 2.7 พบวิธีการเดินทางที่แรงงานใช้มากที่สุด คือการเดินทางไปทำงานต่างประเทศโดยบริษัทผู้รับอนุญาตจัดหางานเป็นผู้จัดส่ง และแรงงานไทยมีการเดินทางกลับไปทำงานอีก (จำนวน Re-entry)

ตารางที่ 2.6: สัดส่วนแรงงานไทยที่ได้รับอนุญาตให้เดินทางไปทำงานต่างประเทศจำแนกตามช่องทางเดินทาง

ช่องทางเดินทาง	2550		2551		2552		2553		2554	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
เดินทางด้วยตนเอง	15,784	9.75	13,353	8.25	10,438	7.07	10,358	7.20	11,612	7.87
กรมจัดส่ง	8,290	5.12	5,553	3.43	3,043	2.06	2,991	2.08	4,987	3.38
นายจ้างพาไปทำงาน	7,613	4.70	11,539	7.13	12,573	8.50	9,244	6.43	12,720	8.62
นายจ้างพาไปฝึกงาน	6,158	3.80	5,304	3.28	3,938	2.67	4,272	2.97	3,826	2.59
บริษัทจัดส่ง	62,141	38.38	57,851	35.74	48,725	32.99	52,977	36.83	57,092	38.67
Re-entry	61,931	38.25	68,252	42.17	68,994	46.71	64,003	44.49	57,386	38.87
รวม	161,917	100.00	161,852	100.00	147,711	100.00	143,845	100.00	147,623	100.00

ที่มา: สำนักงานบริหารแรงงานไทยไปต่างประเทศ, 2550-2554

ขั้นตอนการดำเนินงานขออนุญาตเดินทางไปทำงานต่างประเทศ ขั้นตอนการเดินทางไปทำงานในต่างประเทศของแรงงานไทยในแต่ละวิธี มีลักษณะการดำเนินการและเอกสารประกอบที่แตกต่างกันคือ

กรมการจัดหางานจัดส่ง คือ ผู้ที่ประสงค์จะไปทำงานต่างประเทศสามารถลงทะเบียนสมัครงานเพื่อให้กรมจัดหางานจัดส่งไปทำงานต่างประเทศได้ที่กรมจัดหางาน สำนักงานจัดหางานกรุงเทพ 1-10 หรือที่สำนักงานจัดหางานจังหวัดทุกจังหวัด รัฐจัดส่งเป็นบริการของรัฐที่ส่งคนหางานไปทำงานต่างประเทศโดยไม่ต้องเสียค่าบริการ นอกจากค่าใช้จ่ายที่จำเป็นเช่น ค่าตั๋วเครื่องบิน ค่าวีซ่า ค่าภาษีสนามบิน ค่าสมาชิกกองทุนฯ ค่าที่พักสำหรับเตรียมตัวก่อนการเดินทาง กรมการจัดหางานจะคัดเลือกคนงานจากศูนย์ทะเบียนคนงาน เว้นแต่ไม่มีผู้ลงทะเบียนตามที่นายจ้างต้องการหรือมีแต่ไม่เพียงพอจึงจะประกาศรับสมัครเป็นการทั่วไป เอกสารที่ใช้ประกอบด้วยเอกสารที่ใช้ในขั้นตอนการสมัครงานและเอกสารในขั้นตอนการจัดส่ง

เอกสารที่ใช้ในขั้นตอนการสมัครงาน ประกอบด้วย 1) รูปถ่าย 2 นิ้ว 2 รูป 2) สำเนาทะเบียนบ้าน 3) สำเนาบัตรประจำตัวประชาชน 4) ใบรับรองทดสอบฝีมือ/ประสบการณ์ และ 5) สำเนา

หนังสือเดินทาง (ถ้ามี) ชื่อนำหน้า คนหางานที่ต้องการไปทำงานต่างประเทศควรเตรียมหนังสือเดินทางไว้ล่วงหน้าเนื่องจากนายจ้างจะพิจารณาคัดเลือกคนหางานที่มีหนังสือเดินทางก่อน

เอกสารในขั้นตอนการจัดส่ง ประกอบด้วย 1) ผู้ที่ได้รับการคัดเลือกต้องมารายงานตัว ณ สถานที่ที่เจ้าหน้าที่แจ้งให้ทราบพร้อมเอกสารดังนี้ รูปถ่าย 2 นิ้ว 14 รูป หนังสือเดินทางพร้อมสำเนา 7 ฉบับ สำเนาบัตรประจำตัวประชาชน 7 ฉบับ สำเนาทะเบียนบ้าน 7 ฉบับ สำเนาหลักฐานการผ่านการเกณฑ์ทหาร 7 ฉบับ ใบรับรองทดสอบฝีมือ (กรณีช่าง) และใบรับรองผ่านการตรวจโรค (ตามสถานพยาบาลที่กำหนด) 2) ตรวจสอบประวัติอาชญากรรมที่กองกำกับการสันติบาล 3) ชำระค่าใช้จ่ายเพื่อเป็นค่าเครื่องบิน ค่าภาษีสนามบิน ค่าวีซ่า ค่าบัตรสมาชิกกองทุนฯ ค่าที่พักชั่วคราวเพื่อเตรียมตัวก่อนการเดินทาง 4) เข้าอบรมก่อนการเดินทาง 5) ทำบัตรสมาชิกกองทุนฯ และ 6) ส่งคนงานไปทำงานต่างประเทศโดยผ่านด่านตรวจคนหางานของกรมจัดหางาน (สำนักงานจัดหางานจังหวัดสงขลา, 2554)

บริษัทจัดหางานจัดส่ง บริษัทที่จะจัดส่งคนงานไปทำงานต่างประเทศได้จะต้องเป็นบริษัทจัดหางานที่ได้รับอนุญาตจากกรมการจัดหางานเท่านั้น และก่อนเดินทางคนหางานจะต้องได้รับการอบรมจากกรมจัดหางาน สำนักงานจัดหางานกรุงเทพ 1-10 หรือที่สำนักงานจัดหางานจังหวัดก่อนทุกครั้ง นายจ้างในประเทศไทยที่มีบริษัทในเครืออยู่ต่างประเทศหรือประมุขงานในต่างประเทศได้ ส่งลูกจ้างที่อยู่ในประเทศไทยไปทำงานต้องขออนุญาตต่อกรมการจัดหางาน เอกสารที่ใช้ประกอบด้วย (สำนักงานจัดหางานจังหวัดสงขลา, 2554)

1. คำขออนุญาต (แบบ จง.23) ซึ่งกรอกข้อความให้ครบถ้วนและกรรมการผู้มีอำนาจลงนามครบตามหนังสือรับรองนิติบุคคล
2. หนังสือรับรองนิติบุคคลของบริษัทฯ รับรองไม่เกิน 6 เดือน
3. รายละเอียดผู้ถือหุ้น (แบบ บอจ.5) รับรองไม่เกิน 6 เดือน
4. ใบอนุญาตประกิจการโรงงาน
5. สัญญาหรือเอกสารแสดงการไต่ถามเช่น สัญญาที่นายจ้างประมุขงานในต่างประเทศ ฯลฯ
6. หลักฐานแสดงว่าลูกจ้างเป็นลูกจ้างของบริษัทฯ ใช้ ภงด.1 หรือหลักฐานการเข้าเป็นสมาชิกกองทุนประกันสังคม
7. หลักฐานแสดงการอนุญาตให้นำคนงานเข้าประเทศ เช่น วีซ่า เอ็น โอ ซี ฯลฯ
8. สัญญาจ้างงานจำนวน 5 ชุด ซึ่งอย่างน้อยต้องระบุเงื่อนไขดังนี้
 - 8.1 ระยะเวลาการทำงาน
 - 8.2 สวัสดิการอาหาร ที่พัก
 - 8.3 ค่าโดยสารเครื่องบิน

8.4 คำรักษาพยาบาล

8.5 ค่าจ้าง (ไม่ต่ำกว่ามาตรฐานที่กรมจัดหางานกำหนด)

8.6 การประกันชีวิตให้ลูกจ้างขณะส่งไปทำงานต่างประเทศ

9. บัญชีรายชื่อลูกจ้างที่ไปทำงาน ระบุตำแหน่ง/สาขาที่ไปทำงาน

10. บัญชีรายชื่อลูกจ้างที่ได้รับอนุญาตให้นายจ้างพาไปทำงาน (จำนวน 5 ชุด)

11. หนังสือมอบอำนาจของนายจ้างมอบหมายให้บุคคลใดบุคคลหนึ่งให้ดำเนินการยื่นคำขอแทน (ติดอากรแสตมป์ 30 บาท)

12. หนังสือขอส่งพนักงานเข้ารับการปฐมนิเทศ

การเดินทางไปทำงานต่างประเทศโดยนายจ้างพาไปทำงาน หรือนายจ้างส่งไปฝึกงาน บริษัทที่ตั้งอยู่ในประเทศไทยต้องการพาลูกจ้างในบริษัทไปทำงานต่างประเทศ หรือไปฝึกงานในต่างประเทศ ซึ่งก่อนที่นายจ้างจะพาไปทำงานหรือฝึกงานจะต้องแจ้งการเดินทางต่อกรมจัดหางาน สำนักจัดหางานกรุงเทพ-10 หรือที่สำนักงานจัดหางานจังหวัดก่อน

กรณีทำงาน/ ฝึกงานไม่เกิน 45 วัน นายจ้างต้องแจ้งการเดินทาง โดยยื่นแบบแจ้งการส่งลูกจ้างไปฝึกงานในต่างประเทศไม่เกิน 45 วัน (แบบจง.46) เอกสารที่ต้องใช้ในการยื่นขออนุญาต ประกอบด้วย

1. สำเนาหนังสือรับรองการจดทะเบียนนิติบุคคลและรายละเอียดของผู้ถือหุ้น
2. หลักฐานการอนุญาตให้ผู้ฝึกงานเข้าประเทศนั้น
3. หลักสูตรหรือกำหนดการอบรม
4. เอกสารแสดงว่าผู้ฝึกงานเป็นลูกจ้าง
5. สัญญาฝึกงาน 2 ชุด
6. บัญชีรายชื่อลูกจ้างซึ่งจะไปฝึกงานต่างประเทศ (แบบ จง. 47) 2 ชุด

กรณีฝึกงานเกิน 45 วัน นายจ้างต้องขออนุญาตต่อกรมจัดหางาน โดยยื่นแบบคำขออนุญาตส่งลูกจ้างไปฝึกงานต่างประเทศ (แบบจง.44) เอกสารที่ต้องใช้ในการยื่นขออนุญาต ประกอบด้วย

1. สำเนาหนังสือรับรองการจดทะเบียนนิติบุคคลและรายละเอียดของผู้ถือหุ้น
2. สำเนาใบอนุญาตประกอบกิจการ (ถ้ามี)
3. เอกสารแสดงว่าผู้ฝึกงานเป็นลูกจ้างผู้ขออนุญาต เช่น ภงด. 1 หรือบัตรรับรองสิทธิการรักษาพยาบาลของสำนักงานประกันสังคม
4. หลักฐานการอนุญาตให้ผู้ฝึกงานเข้าประเทศนั้น
5. หลักสูตรการฝึกงานในต่างประเทศ
6. สัญญาการฝึกงานจำนวน 5 ชุด ซึ่งอย่างน้อยต้องมีข้อความดังต่อไปนี้

6.1 ระยะเวลาการฝึกงาน

6.2 เงินหรือผลประโยชน์ที่ลูกจ้างจะพึงได้รับในต่างประเทศ

6.3 อัตราค่าจ้างที่ลูกจ้างได้รับในประเทศไทยขณะไปฝึกงานต่างประเทศ

7. บัญชีรายชื่อลูกจ้างซึ่งจะไปฝึกงานต่างประเทศ (แบบ จง. 47) 2 ชุด

การเดินทางไปทำงานต่างประเทศด้วยตนเอง คือ ผู้ที่จะเดินทางไปทำงานต่างประเทศ คิดต่อนายจ้างเพื่อเข้าไปทำงานในต่างประเทศด้วยตนเอง ซึ่งก่อนเดินทางจะต้องแจ้งการเดินทางด้วยตนเองที่กรมจัดหางาน สำนักงานจัดหางานกรุงเทพ 1-10 หรือที่สำนักงานจัดหางานจังหวัดทุกจังหวัด กรณีเดินทางครั้งแรก คนหางานต้องแจ้งการเดินทางตามมาตรา 48 และกรอกแบบ จง.39 พร้อมหลักฐานสัญญาจ้าง วิชา หนังสือเดินทาง ตัวเครื่องบิน ฯลฯ กรมการจัดหางาน/สำนักงานจัดหางานกรุงเทพ 10 เขต/สำนักงานจัดหางานจังหวัด ตรวจสอบและรับรองการเดินทาง และ ออกหลักฐานแบบรายงานการเดินทางออกนอกราชอาณาจักร (แบบ จง.12) ให้พนักงานเจ้าหน้าที่ประทับตราในแบบ จง.12 ด้วยข้อความ “ได้รับแจ้งการไปทำงานด้วยตนเอง ตามมาตรา 48 แห่งพระราชบัญญัติจัดหางานและคุ้มครองคนหางาน พ.ศ.2428 แก้ไขเพิ่มเติมฯ (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2537” พร้อมลงวันเดือนปีกำกับเพื่อให้คนหางานนำไปแสดงต่อพนักงานเจ้าหน้าที่ ณ ด่านตรวจคนหางานในการเดินทางไปทำงานต่างประเทศ ระยะดำเนินการภายในสามวันทำการ ด่านตรวจคนหางานเก็บแบบ จง.12 ส่วนที่ 1 (ขาออก) ไว้เป็นหลักฐาน คนหางานไปรายงานตัวที่สำนักงานแรงงานในต่างประเทศ/สถานกงสุลก่อนไปทำงาน (กระทรวงแรงงานและสวัสดิการ, กรมจัดหางาน, 2540)

กรณีเดินทางกลับไปทำงาน คนหางานต้องแจ้งการเดินทางตามมาตรา 48 และกรอกแบบ จง.39 พร้อมหลักฐานสัญญาจ้าง สำเนา RE-entry Visa, หนังสือเดินทาง ตัวเครื่องบิน ฯลฯ ที่สำนักงานบริหารแรงงานไทยไปต่างประเทศ กรมการจัดหางาน/สำนักงานจัดหางานกรุงเทพ 10 เขต/สำนักงานจัดหางานจังหวัด ก่อนวันเดินทาง เจ้าพนักงานเจ้าหน้าที่ตั้งแต่ระดับ 5 ขึ้นไป ตรวจสอบและรับรองการเดินทาง และออกหลักฐานแบบรายงานการเดินทางออกนอกราชอาณาจักร (แบบ จง. 12) ให้พนักงานเจ้าหน้าที่ประทับตราในแบบ จง.12 ด้วยข้อความ “ได้รับแจ้งการเดินทางกลับไปทำงานต่างประเทศแล้ว” พร้อมลงวันเดือนปีที่ได้รับแจ้ง เพื่อให้คนหางานนำไปแสดงต่อพนักงานเจ้าหน้าที่ ณ ด่านตรวจคนหางานในการเดินทางไปทำงานต่างประเทศ ในวันเดินทางออกนอกราชอาณาจักร ด่านตรวจคนหางานเก็บแบบ จง.12 ส่วนที่ 1 (ขาออก) ไว้เป็นหลักฐาน คนหางานไปรายงานตัวที่สำนักงานแรงงานในต่างประเทศ/สถานกงสุลก่อนไปทำงาน (กระทรวงแรงงานและสวัสดิการ, กรมจัดหางาน, 2554)

กรณีคนหางานที่เดินทางไปถึงด่านตรวจคนหางานแล้วไม่มีหลักฐานว่าได้แจ้งการเดินทางกลับไปทำงานต่างประเทศต่อสำนักงานบริหารแรงงานไทยไปต่างประเทศ กรมการจัดหางาน/

สำนักจัดหางานกรุงเทพ 10 เขต/สำนักงานจัดหางานจังหวัด ให้คนหางานนั้นยื่นแบบแจ้งการเดินทางกลับไปทำงานต่างประเทศ (แบบ จง.39ก) พร้อมกรอก แบบ จง.12 แล้วยื่นต่อพนักงานเจ้าหน้าที่ประจำด่านตรวจคนหางานได้ และให้เจ้าหน้าที่ประจำด่านตรวจคนหางานประทับตรา “ได้รับแจ้งการเดินทางกลับไปทำงานต่างประเทศ ณ ด่านตรวจคนหางาน” พร้อมลงชื่อและวันเดือนปีกำกับไว้ในแบบ จง.12 ด้วย (กระทรวงแรงงานและสวัสดิการ, กรมจัดหางาน, 2540)

5. การคุ้มครองแรงงานไทยในต่างประเทศ

ในแต่ละปีคนงานไทยเดินทางไปทำงานต่างประเทศจำนวนมากและสร้างรายได้ให้ประเทศจำนวนมากเช่นกัน แต่มีแรงงานไทยจำนวนมากไม่น้อยที่ตกทุกข์ได้ยากในต่างแดน กรมการกงสุลกระทรวงต่างประเทศได้รวบรวมสถิติ ดังนี้

ตารางที่ 2.7: แสดงสถิติการช่วยเหลือแรงงานไทยในช่วงปี 2546-2549

ประเภทความช่วยเหลือ	2546		2547		2548		2549	
	ราย	ร้อยละ	ราย	ร้อยละ	ราย	ร้อยละ	ราย	ร้อยละ
ตกทุกข์ได้ยากทั่วไป	2,330	49.77	1,146	31.01	1,291	38.26	1,185	27.86
แรงงานไทย	624	13.33	484	13.10	198	5.87	1,708	40.15
ชาวประมง	629	13.44	639	17.29	387	11.47	183	4.30
คนไทยที่ถูกหลอกไปขายบริการ	37	0.79	318	8.60	295	8.74	297	6.98
กรณีเสียชีวิต ติดตามเงินได้พึงประเมิน และญาติที่สูญหาย	1,061	22.67	1,108	30.00	1,203	35.66	881	20.71
รวม	4,681	100.00	3,695	100.00	3,374	100.00	4,254	100.00

ที่มา: กองคุ้มครองและดูแลผลประโยชน์แรงงานไทยในต่างประเทศ กรมการกงสุล กระทรวงต่างประเทศ, 2555

6. การจัดการด้านคนหางาน ประกอบด้วย 2 หน่วยงานที่รับผิดชอบ คือ

สำนักงานจัดหางานจังหวัด เป็นราชการบริหารส่วนภูมิภาค สังกัดกรมการจัดหางาน ในสังกัดกระทรวงแรงงานมีโครงสร้างการแบ่งส่วนราชการตามกฎหมายกระทรวง สำนักงานจัดหางานจังหวัดมีอำนาจหน้าที่ดังต่อไปนี้

1. ปฏิบัติการและประสานงานที่อยู่ในอำนาจหน้าที่ของกรมในเขตพื้นที่จังหวัด
2. รายงานผลการปฏิบัติงานตามนโยบาย แผนงานและโครงการต่อกรมการจัดหางานและสำนักงานแรงงานจังหวัด

3. ปฏิบัติงานร่วมกับหรือสนับสนุนการปฏิบัติงานของหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องหรือที่ได้รับมอบหมาย

ด้านตรวจคนหางาน เป็นหน่วยงานสังกัดสำนักงานจัดหางานมีอำนาจหน้าที่ของพนักงานเจ้าหน้าที่ด้านตรวจคนหางานตามพระราชบัญญัติจัดหางานและคุ้มครองคนหางาน พ.ศ.2528 ดังนี้

1. รับแจ้งการเดินทางของคนหางาน ซึ่งกำหนดให้คนหางานต้องยื่นแบบรายการการเดินทาง ออกไปทำงานนอกราชอาณาจักรต่อด้านตรวจคนหางาน (มาตรา 62)

2. ในกรณีที่พนักงานเจ้าหน้าที่ตรวจพบว่าผู้ใดไม่มีหลักฐานเกี่ยวกับการไปทำงานหรือฝึกงานในต่างประเทศ พนักงานเจ้าหน้าที่มีอำนาจระงับการเดินทางออกนอกราชอาณาจักรของผู้นั้นได้เท่าที่จำเป็นตามพหุติกรรมแห่งกรณี ทั้งนี้พนักงานเจ้าหน้าที่บันทึกเหตุที่ต้องระงับการเดินทางไว้ให้ชัดเจนด้วย (มาตรา 63)

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาตีความแล้วว่าอำนาจระงับการเดินทางของพนักงานด้านตรวจคนหางานไม่ขัดต่อรัฐธรรมนูญ เนื่องจากกฎหมายการจัดหางานและคุ้มครองแรงงานได้กำหนดหลักการปฏิบัติดังกล่าวขึ้น โดยมุ่งคุ้มครองสวัสดิภาพของประชาชน ซึ่งรัฐธรรมนูญระบุข้อยกเว้นไว้ (กระทรวงแรงงานและสวัสดิการ, กรมจัดหางาน, 2554)

บทที่ 3

ระเบียบวิธีวิจัย

การวิจัยเรื่อง รูปแบบระบบการจัดการด่านพรมแดนสะเดา จังหวัดสงขลา เป็นการวิจัยเชิงคุณภาพ (Qualitative Research) ที่มุ่งศึกษาสภาพการดำเนินงาน พันธกิจและบทบาทของแต่ละหน่วยงานที่ทำหน้าที่อำนวยความสะดวกในการผ่านด่านพรมแดนสะเดา ศึกษากระบวนการทำงานและความเกี่ยวข้องกันของแต่ละหน่วยงานในการผ่านแดนของสินค้าและบุคคล ตลอดจนการใช้ระบบ NSW และการวิจัยเชิงปริมาณ (Quantitative Research) เพื่ออธิบายความคิดเห็นของผู้ปฏิบัติงานต่อการจัดการด่านพรมแดนสะเดา และปัจจัยสำคัญที่ส่งผลต่อความมีประสิทธิภาพการดำเนินงานของการจัดการด่านพรมแดนสะเดารูปแบบใหม่ โดยมีขั้นตอนการดำเนินการดังนี้

3.1 การสำรวจข้อมูลเบื้องต้น

คณะวิจัยสำรวจข้อมูลเบื้องต้นเพื่อทำความเข้าใจถึงแนวทางโครงสร้างแบบกระบวนการทำงานของแต่ละหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการจัดการด่านสะเดา ได้แก่ ด่านศุลกากร ด่านตรวจคนเข้าเมือง ด่านตรวจพืชและด่านตรวจคนหางาน ที่กำลังมีบทบาทมากขึ้นตามลำดับอันเนื่องมาจากเปิดเสรีอาเซียนในปี 2558 ที่กำลังจะมาถึง

ข้อมูลเบื้องต้นได้มาจากการตรวจสอบเอกสารทั้งจากหน่วยงาน จากทฤษฎีและความคิดเห็นจากสื่อสิ่งพิมพ์และอินเทอร์เน็ต เพื่อนำไปสู่การกำหนดกรอบคำถามที่ใช้ในแบบสัมภาษณ์และแบบสอบถาม จากนั้นจึงออกสำรวจในสถานที่จริง ณ ที่ทำการด่านพรมแดนสะเดาเพื่อสังเกตวิธีปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ของด่านต่างๆ อีกหลายครั้ง เพื่อให้คณะวิจัยได้เข้าใจอย่างถ่องแท้ถึงลักษณะงานและข้อจำกัดในการปฏิบัติงานของพนักงาน จากนั้นจึงกลับมาทบทวนและแก้ไขร่างแบบสัมภาษณ์และแบบสอบถามอีกครั้งและนำส่งให้ผู้ทรงคุณวุฒิเพื่อขอความเห็นและคำแนะนำก่อนนำเครื่องมือไปทดลองใช้จริงกับเจ้าหน้าที่ด่านเพื่อตรวจสอบการใช้ภาษาและความยากง่ายก่อนจัดทำเป็นร่างแบบสัมภาษณ์ผู้บริหารทั้ง 4 ด่านที่เกี่ยวข้อง (ง) แบบสอบถามหัวหน้างานที่ปฏิบัติงาน ณ ที่ทำการด่านพรมแดนสะเดา (จ) และแบบสอบถามเจ้าหน้าที่ทุกระดับจากทุกด่านที่เกี่ยวข้องเพื่อรับทราบความคิดเห็นต่อข้อเสนอรูปแบบของระบบการจัดการด่านพรมแดนสะเดา (ฉ)

ในส่วนของข้อมูลการดำเนินงานในระดับด่านเกี่ยวกับ (Single Window) ผู้วิจัยได้ทำการสัมภาษณ์เชิงลึกแบบเผชิญหน้ากับผู้ที่มีอำนาจรับผิดชอบการทำงานของหน่วยงาน ที่ลงบันทึกความร่วมมือไว้กับกรมศุลกากรรวม 8 หน่วยงาน ได้แก่ 1) กรมศุลกากร 2) กรมการค้าต่างประเทศ 3) กรมโรงงานอุตสาหกรรม 4) กรมปศุสัตว์ 5) การนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย 6) กรมสรรพสามิต

7) สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน และ 8) กรมประมง ทำให้ผู้วิจัยทราบถึงข้อจำกัดและปัญหาในทางปฏิบัติและเป็นประโยชน์ต่อการกำหนดรูปแบบการจัดการความร่วมมือระหว่างหน่วยงาน

3.2 ประชากร กลุ่มตัวอย่างและการสุ่มตัวอย่าง

ประชากร ที่ใช้ในการศึกษาคือ เจ้าหน้าที่ทั้งหมดของ 4 หน่วยงานที่รับผิดชอบการผ่านแดนของสินค้าและบุคคล ณ จุดผ่านแดน ได้แก่ ด้านศุลกากร ด้านตรวจคนเข้าเมือง ด้านตรวจพืชสะเคาและด้านตรวจคนหางาน¹ ได้รับแต่งตั้งโยกย้ายจากกรมที่สังกัดให้มาปฏิบัติงาน ณ ด้านพรมแดนสะเคาปี 2554 รวม 348 นาย

กลุ่มตัวอย่าง คือ เจ้าหน้าที่ทั้งหมดของ 4 หน่วยงาน ประชากรที่ปฏิบัติงานจริง ณ ที่ทำการด่านพรมแดนในช่วงเวลาที่ทำการศึกษา ตุลาคม 2554 - กันยายน 2555 รวม 159 นาย แต่สามารถรวบรวมได้ 131 นายคิดเป็น 82.4 %

การสุ่มตัวอย่าง ในการเก็บข้อมูลเชิงลึกจะเน้นสัมภาษณ์ผู้บริหารที่มีอำนาจตัดสินใจและสอบถามความคิดเห็นของหัวหน้างานที่ดูแลการปฏิบัติงานเกี่ยวกับการจัดการด่านในปัจจุบัน ส่วนแบบสอบถามเพื่อสำรวจการยอมรับการจัดการรูปแบบใหม่ (ง.3) กลุ่มตัวอย่างจะเป็นเจ้าหน้าที่ทั้งหมดของทั้ง 4 หน่วยงาน ที่ปฏิบัติงานจริงในช่วงเวลาที่ดำเนินการเก็บข้อมูล

ตารางที่ 3.1: แสดงจำนวนกลุ่มตัวอย่างที่ศึกษา

ด่าน	จำนวนประชากร	จำนวนตัวอย่าง (ผู้ปฏิบัติงานจริง)	จำนวนตัวอย่างที่เก็บได้
ด้านศุลกากร	281	95	70
ด้านตรวจคนเข้าเมือง	55	52	51
ด้านตรวจพืช	10	10	8
ด้านตรวจคนหางาน	2	2	2
รวม	348	159	131

¹ ปัจจุบันด้านศุลกากรสะเคามีแผนจะดำเนินการเป็นด่านตัวอย่าง โดยเพิ่มบริการทางการแพทย์ของสำนักตรวจคนเข้าเมือง สังกัดกระทรวงสาธารณสุข มาร่วมตรวจสอบการติดเชื้อของบุคคลที่ผ่านด่าน

3.3 เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย ประกอบด้วยแบบสัมภาษณ์กึ่งโครงสร้างและแบบสอบถาม ดังนี้

1. แบบสัมภาษณ์กึ่งโครงสร้าง (Semi Structure Interview) เพื่อศึกษาแนวคิด วิธีการดำเนินงาน ปัญหาและข้อจำกัดของนายด่านในการจัดการ ณ พื้นที่ด่านของ 4 หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ ด่านศุลกากร ด่านตรวจคนเข้าเมือง ด่านตรวจพืช และด่านตรวจคนหางาน และสัมภาษณ์วิธีดำเนินการ ปัญหาและข้อจำกัดของการใช้ NSW ของหน่วยงานที่ร่วมลงนามร่วมมือกับกรมศุลกากร

2. แบบสอบถาม ประกอบด้วย 2 ชุด ที่ผู้วิจัยร่างตามกรอบตัวแปรของแนวคิดการวิจัย ดังนี้ ชุดที่ 1 แบบสอบถามหัวหน้างาน (6 เดือนแรก) การออกแบบคำถามดัดแปลงมาจากแนวคิดของระบบการจัดการด้านแบบบูรณาการ (Integrated Border Management Systems) ของ (Global Facilitation Partnership for Transportation and Trade, 2005) ได้ครอบคลุมคำถามทุกประเด็นของบทบาทและหน้าที่งานของเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติงานเพื่อให้เห็นถึงสภาพปฏิบัติงานที่แท้จริงและระบบสนับสนุนที่ได้รับ สอบถามถึงแนวคิดในการร่วมมือกันของหน่วยงานเพื่อประเมินปัจจัยที่มีผลต่อการจัดการแบบร่วมมือกัน และความคิดเห็นต่อการจัดการด้านพรมแดนสะเคาในปัจจุบัน

ชุดที่ 2 แบบสอบถามเจ้าหน้าที่ปฏิบัติงานทั้งหมดของหน่วยงานที่ปฏิบัติงานในพื้นที่ด่านพรมแดนสะเคา (6 เดือนหลัง) เพื่อทราบความคาดหวังและความคิดเห็นต่อปัจจัยที่มีผลต่อประสิทธิภาพการจัดการด่านเมื่อต้องเผชิญกับ AEC (ตรวจสอบผลการออกแบบระบบการจัดการด้านพรมแดนสะเคา) ทั้งนี้อาศัยโครงสร้างการจัดการด่านระดับพื้นที่ตามกรอบแนวคิดวิจัยเป็นกรอบในการร่างแบบสอบถาม เมื่อได้คำถามทั้งหมด 31 ข้อ ได้ใช้สถิติ Factor Analysis จากโปรแกรมสำเร็จรูปทางคอมพิวเตอร์จัดกลุ่มตัวอย่างได้ 6 กลุ่ม ดังนี้ (ตัวอย่างแบบสอบถามปรากฏในภาคผนวก ฉ)

ตัวแปรตาม: ประสิทธิภาพการจัดการด่านพรมแดนสะเคา ประกอบด้วยคำถาม 6 ข้อ

- ตัวแปรอิสระ:
1. การเชื่อมโยงด้วยระบบ NSW ประกอบด้วยคำถาม 6 ข้อ
 2. รูปแบบการจัดการด่านระดับชาติ ประกอบด้วยคำถาม 4 ข้อ
 3. การจัดโครงสร้างการจัดการด่าน ประกอบด้วยคำถาม 7 ข้อ
 4. การจัดการด่านระดับพื้นที่ ประกอบด้วยคำถาม 5 ข้อ
 5. การจัดการบุคคล ประกอบด้วยคำถาม 4 ข้อ

3.4 การตรวจสอบเครื่องมือ แบบสัมภาษณ์และแบบสอบถามทุกชุดถูกออกแบบและนำเสนอให้ผู้ทรงคุณวุฒิ 2 ท่านทำการตรวจสอบก่อนนำออกทดลองใช้ (Tryout) กับเจ้าหน้าที่ด่านที่ไม่ใช่กลุ่มตัวอย่าง

3.5 แบบทดสอบความเที่ยงของเครื่องมือ (Reliability)

ชุดที่ 1 แบบสอบถามหัวหน้างานของทั้ง 4 ด้าน ณ ที่ทำการด่านพรหมแดนสะเดารวม 11 ชุด ถึงการดำเนินงานของการจัดการด่านพรหมแดนสะเดาในปัจจุบัน ผลทดสอบได้ค่าสัมประสิทธิ์อัลฟาของครอนบราก (Cronbach's Alpha Coefficient) เท่ากับ 0.9165 แสดงว่ามีความเที่ยงในเกณฑ์ที่ดี

ชุดที่ 2 แบบสอบถามเจ้าหน้าที่ปฏิบัติงานของ 4 ด้าน ณ ที่ทำการด่านพรหมแดนสะเดา เพื่อวัดความคิดเห็นถึงรูปแบบการจัดการด่านพรหมแดนสะเดาที่นักวิจัยนำเสนอ นักวิจัยใช้ Factor Analysis จัดกลุ่มตัวแปรออกเป็น 6 กลุ่ม โดยการออกแบบคำถามทั้งสิ้น 31 ข้อ จากนั้นจัดกลุ่มตัวแปรอย่างน้อย 6 กลุ่ม โดยใช้สถิติ Factor Analysis และผลทดสอบค่าความเที่ยงของคำถามในทุกกลุ่มด้วยค่าสัมประสิทธิ์อัลฟาของครอนบราก ปรากฏผลดังนี้

กลุ่ม 1 ประสิทธิภาพการจัดการด่านพรหมแดนสะเดา ได้ค่าสัมประสิทธิ์อัลฟาของครอนบราก 0.8269

กลุ่ม 2 การเชื่อมโยงด้วยระบบ NSW ได้ค่าสัมประสิทธิ์อัลฟาของครอนบราก 0.8121

กลุ่ม 3 รูปแบบการจัดการด่านระดับชาติ ได้ค่าสัมประสิทธิ์อัลฟาของครอนบราก 0.8017

กลุ่ม 4 การจัดโครงสร้างการจัดการด่าน ได้ค่าสัมประสิทธิ์อัลฟาของครอนบราก 0.8536

กลุ่ม 5 การจัดการด่านระดับพื้นที่ ได้ค่าสัมประสิทธิ์อัลฟาของครอนบราก 0.8369

กลุ่ม 6 การจัดการบุคคล ได้ค่าสัมประสิทธิ์อัลฟาของครอนบราก 0.8416

3.6 การวิเคราะห์ข้อมูล แบ่งการวิเคราะห์ออกเป็น 2 ภาคคือ

1. การวิเคราะห์ข้อมูลเชิงคุณภาพ ใช้เทคนิควิเคราะห์เนื้อหา (Content Analysis) เพื่อรายงานผลการสำรวจข้อมูลเบื้องต้นจากการศึกษาและข้อจำกัดของการใช้ระบบ NSW ในหน่วยงาน และความเชื่อมโยงของข้อมูล

2. การวิเคราะห์ข้อมูลเชิงปริมาณ

แบบสอบถามชุดที่ 1 เป็นการวัดความคิดเห็นของการดำเนินการในด้านระดับพื้นที่ (พรหมแดนสะเดา) จากหัวหน้างานทั้ง 4 ด้าน ค่าสถิติที่ใช้ได้แก่ ความถี่ ร้อยละ ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน โดยใช้โปรแกรมการคำนวณชุดค่าสถิติสำเร็จรูปด้วยคอมพิวเตอร์ ณ ระดับความเชื่อมั่น 95%

แบบสอบถามชุดที่ 2 เป็นการวัดความคิดเห็นของเจ้าหน้าที่ปฏิบัติงาน ณ ที่ทำการด่านพรหมแดนสะเดาทั้ง 4 หน่วยงานหลักที่เกี่ยวข้องกับการจัดการด่านที่มีต่อรูปแบบระบบการจัดการด่านพรหมแดนสะเดา ที่ผู้วิจัยได้ออกแบบไว้ โดยใช้การวิเคราะห์ปัจจัย (Factor Analysis) ในการจำแนกกลุ่มตัวแปรอิสระและตัวแปรตาม เพื่อวิเคราะห์หาปัจจัยที่สามารถร่วมพยากรณ์

ประสิทธิภาพการจัดการด้านพรมแดนสะเดาตามความคิดเห็นของเจ้าหน้าที่ปฏิบัติงาน สถิติที่ใช้ในการวิจัยประกอบด้วยความถี่ ร้อยละ ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานและการวิเคราะห์การถดถอยพหุคูณแบบขั้นตอน (Stepwise- Multiple Regression Correlation) ที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติ 0.05

3.7 ผลที่คาดว่าจะได้รับเมื่อการดำเนินงานเสร็จสิ้น

1. ได้แนวทางในการปรับปรุงด้านสู่ระบบ Single Window Program หรือทางเลือกที่เหมาะสม
2. การสำรวจความเห็นและปัญหาในการปฏิบัติงานจะทำให้เจ้าหน้าที่ของแต่ละหน่วยงานได้ตรวจสอบงานของตน เห็นความเชื่อมโยงระหว่างหน่วยงานเข้าใจบทบาทและมีส่วนร่วมในงานที่ทำมากขึ้นนำไปสู่การปฏิบัติงานตามหน้าที่อย่างเต็มความสามารถ

3.8 กระบวนการผลักดันผลงานดังกล่าวออกสู่การใช้ประโยชน์

1. การสอบถามข้อมูลความคิดเห็นและการตอบสนองของเจ้าหน้าที่ทุกคนจากทุกหน่วยงานจะกระตุ้นให้เจ้าหน้าที่ได้ตรวจสอบบทบาทหน้าที่ตนและเห็นความสำคัญของการบูรณาการระหว่างหน่วยงานมากขึ้น นำไปสู่การปรับแนวปฏิบัติที่เหมาะสมในระดับหนึ่ง
2. การจัดวิทยากรผลงานกับผู้มีส่วนได้เสียกับการจัดการผ่านด่านสะเดาทำให้ทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้องในระดับการจัดการด่านได้รับทราบผลการศึกษาและแนวทางเลือกที่เหมาะสมสำหรับหน่วยงานที่ตนสังกัด
3. การนำเสนอผลงานในที่ประชุมวิชาการประจำปีของสกว./ การเผยแพร่ในวารสารที่ได้รับการยอมรับ
4. การเผยแพร่ผลงานวิจัยในวารสารที่ได้รับการยอมรับและในห้องสมุดต่างๆ เพื่อการอ้างอิง

บทที่ 4

ผลการศึกษาข้อมูลเบื้องต้น

4.1 สภาพทั่วไปของด่านพรมแดนสะเดา

ด่านพรมแดนสะเดา ตั้งอยู่บนถนนกาญจนาภิเษ (ทางหลวงหมายเลข 4) ตำบลสำนักขาม ในเขตแดนไทยเชื่อมต่อกับประเทศสหพันธรัฐมาเลเซีย บริเวณตรงกันข้ามกับด่าน Bukit Kayu Hitam (จิงโหลน) ของรัฐเคดาห์ ใช้เป็นจุดผ่านแดนถาวรมีชื่อเรียกทั่วไปว่าด่านนอก มีด่านศุลกากรเข้าของพื้นที่เป็นผู้รับผิดชอบดูแลสูงสุด โดยมี 3 หน่วยงานหลักที่ต้องทำงานร่วมกัน (CIQ) คือด่านศุลกากรสะเดา ด่านตรวจคนเข้าเมืองสะเดาและด่านตรวจพืชสะเดา

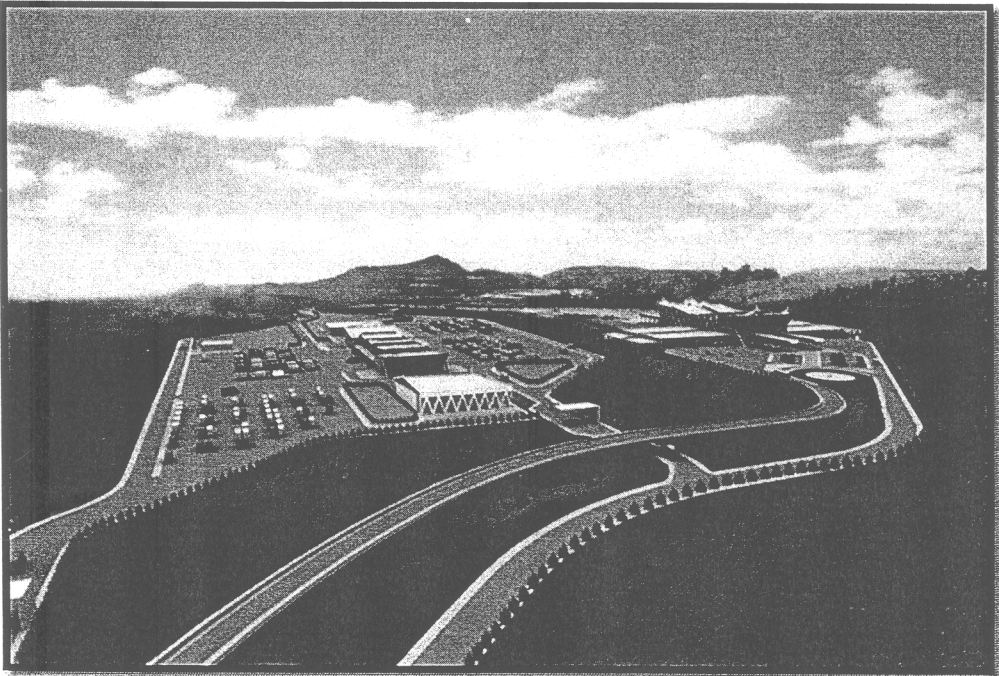
สำนักงานที่ทำการของ 3 หน่วยงานตั้งอยู่ในอาคารเดียวกันที่ค่านในห่างจากด่านนอก (ด่านพรมแดน) ตามเส้นทางอนุมัติ 2 กิโลเมตร

เส้นทางอนุมัติ หมายถึง ถนนลาดยาง 4 ช่องจราจรที่ถูกกำหนดให้เป็นเส้นทางสำหรับรถบรรทุกที่ผ่านพิธีการศุลกากรและด่านศุลกากรสะเดารับรองการส่งออกสินค้าแล้ว มีระยะทาง 2 กิโลเมตร เชื่อมระหว่างค่านในกับค่านนอก (ด่านพรมแดน) เป็นถนนที่สร้างขึ้นไว้รองรับแควคยและสภาพสิ่งแวดล้อมรอบข้างที่ส่งผลต่อคุณภาพการให้บริการรถบรรทุกสินค้าส่งออก เมื่อรถบรรทุกสินค้าผ่านพิธีการตรวจปล่อยสินค้าแล้วที่ค่านใน รถบรรทุกสินค้าทุกคันที่ผ่านการรับรองจะต้องใช้เส้นทางอนุมัติบนถนนกาญจนาภิเษย์ เป็นเส้นทางเดินรถบรรทุกสินค้าไปยังด่านพรมแดนสะเดาเพื่อขนสินค้าออกนอกประเทศ และไม่อนุญาตให้ใช้เส้นทางอื่นนอกจากเส้นทางอนุมัติที่กำหนดไว้เท่านั้น แม้เส้นทางอนุมัติของค่านชายแดนจะไม่มีจุดทางแยกแต่มีการใช้พื้นที่เชิงพาณิชย์โดยรอบ มีแผงลอยรुक้าพื้นที่ค่านและมีการจอร์จริมทางทำให้การจราจรติดขัดเส้นทางอนุมัติแออัด พลุกพล่าน

นอกจากจะมี 3 หน่วยงานหลักที่ทำการ ณ พื้นที่ด่านพรมแดนสะเดา ทั้งที่ค่านในและค่านนอก (ด่านพรมแดน) ปัจจุบันด่านพรมแดนสะเดายังเป็นเส้นทางเข้า-ออกของแรงงานไทยที่ไปทำงาน ณ ประเทศมาเลเซีย สิงคโปร์ จำนวนมาก ด่านพรมแดนสะเดา จึงจัดให้มีพื้นที่ทำการของเจ้าหน้าที่จากสำนักงานแรงงานจังหวัดสงขลาจำนวน 2 คน ทำหน้าที่ตรวจและรับแจ้ง บันทึกข้อมูลของผู้ใช้แรงงานที่ต้องการออกทำงานที่ประเทศมาเลเซีย สิงคโปร์



ภาพที่ 4.1: แสดงสภาพโดยรอบด่านพรมแดนสะเดาต้นปี 2555



ภาพที่ 4.2: แสดงภาพที่ทำการด่านสะเดาแห่งใหม่ที่คาดว่าจะเริ่มก่อสร้างได้ในปี 2555

ผลการศึกษาคำเนินงานของด้านทั้ง 4 ณ จุดผ่านแดนเป็นดังนี้

4.2 ด้านศุลกากรสะเตา

4.2.1 รูปแบบการจัดการของด้านศุลกากรสะเตา

1. โครงสร้างองค์กรและอัตรากำลัง

ด้านใน เป็นที่ตั้งสำนักงานฝ่ายธุรการและพิธีการทางศุลกากร มีผู้ช่วยนายด่าน (นายอาทิตย์ วิสุทธิสมาจาร) ทำหน้าที่หัวหน้าฝ่ายบริการศุลกากรมีหน้าที่ควบคุมดูแลการปฏิบัติงานบริการศุลกากร จากการสำรวจรายชื่อปฏิบัติงานมีจำนวนทั้งสิ้น 43 นายดังนี้ ฝ่ายบริการศุลกากร (10นาย) งานธุรการ (3นาย) งานพัสดุ งานสถานที่และยานพาหนะ (9นาย) งานการเงินและการคลัง (6นาย) งานพิธีการและตรวจปล่อยสินค้า (5นาย) งานเอกซเรย์ตู้คอนเทนเนอร์และเทคโนโลยีศุลกากร (11 นาย)

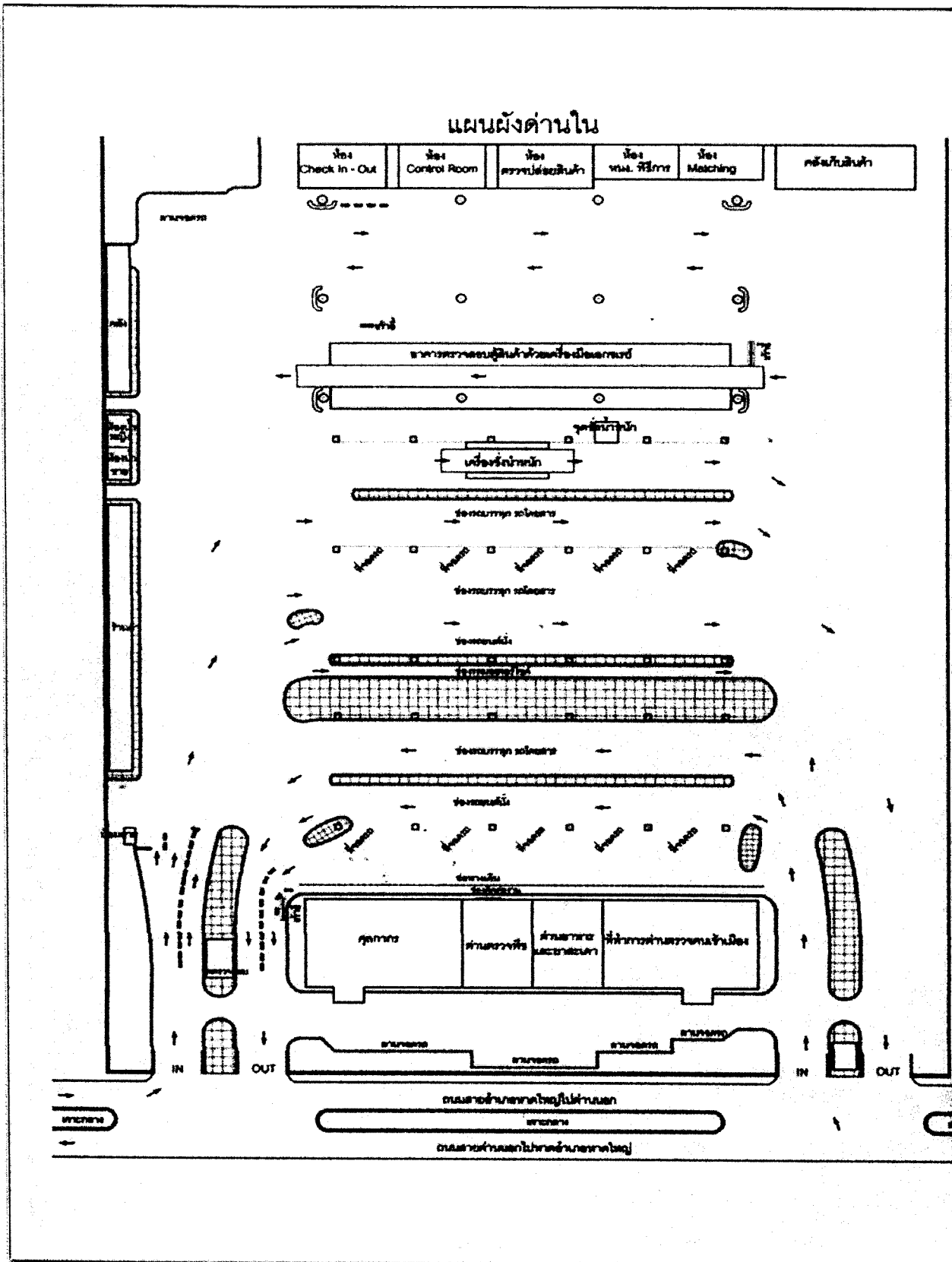
ด้านนอก หรือ (ด้านพรมแดน) อยู่ในความดูแลรับผิดชอบของผู้ช่วยนายด่านฝ่ายควบคุมทางศุลกากร (นายศิวกฤษฏ์ เจนวิพิชัย) ดูแลงานด้านการสืบสวนและปราบปราม มีเจ้าพนักงานปฏิบัติงานรวม 42 นาย ทุกนายสังกัดงานด้านพรมแดน

จะเห็นได้ว่า จำนวนเจ้าพนักงานที่ปฏิบัติงานจริงมีจำนวนน้อยกว่าอัตรากำลังที่ได้ตามคำสั่งจากส่วนกลางถึงเท่าตัว (จำนวนในหนังสือคำสั่ง 281 นายแต่ปฏิบัติงานจริง 95 นาย) แต่อำนาจที่นายด่านสามารถจัดสรรเจ้าพนักงานไปในงานที่ต้องการได้เมื่อจำเป็น ทำให้การปฏิบัติงานมีความยืดหยุ่น เกิดการย้ายงานที่ช่วยให้เจ้าพนักงานเห็นการทำงานในภาพรวมที่เกี่ยวข้องกัน และมีประสบการณ์งานด้านอื่น แต่ก็มีข้อเสียเพราะอาจเกิดความหละหลวมในการปฏิบัติงาน เนื่องจากการขาดความชำนาญในงานที่ทำและพนักงานอาจเสียขวัญกำลังใจในการทำงานรวมถึงอาจเกิดช่องว่างให้ทุจริตได้

เป็นเวลานานกว่า 6 เดือนที่ด้านศุลกากรสะเตามีผู้ช่วยนายด่านฝ่ายบริการศุลกากรรักษาการ นายด่านศุลกากรสะเตา จากการสอบถามเจ้าพนักงานพบว่ามีการ โอนย้ายงานที่เกิดขึ้นเนื่องจากความไม่แน่นอนทางการเมือง และปัญหาขาดแคลนพนักงานชำนาญการในอนาคตอันใกล้เนื่องจากพนักงานใกล้เกษียณอายุและพนักงานใหม่ขาดประสบการณ์ทำงาน ดังนั้นการมีพนักงานพี่เลี้ยง สอนงานขณะปฏิบัติงานและการอบรมระเบียบปฏิบัติและกฎหมายที่เกี่ยวข้องและการพัฒนาบุคลากรของหน่วยงานเป็นสิ่งจำเป็นอย่างยิ่งของด้านศุลกากรสะเตาในขณะนี้ (นายด่านศุลกากรสะเตาคนปัจจุบันคือ ม.ล.สิทธิเดช สุขสวัสดิ์ เพิ่งเดินทางมารับตำแหน่งเมื่อวันที่ 19 เมษายน พ.ศ. 2555)

2. การดำเนินงานของด่านศุลกากรสะเดา ในฐานะเป็นเจ้าของพื้นที่ด้านพรมแดนสะเดา ด้านศุลกากรจึงเป็นศูนย์กลางในการจัดสรรพื้นที่ทำการของด่านอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องในด่านสะเดาและได้รับมอบหมายให้เป็นผู้ดำเนินการขยายพื้นที่ด่านสะเดาที่อยู่ระหว่างการเวนคืนที่ดินเพื่อก่อสร้างเป็น CIQ Complex บนพื้นที่ 720 ไร่เศษห่างจากพรมแดนมาเลเซีย 1.5 กิโลเมตร ซึ่งคาดว่าจะเริ่มก่อสร้างได้ในปี 2555 (อาทิตย์ วิสุทธิสมาจาร, 2554) และเป็นหน่วยงานผู้นำในการพัฒนาระบบการจัดการด้านพรมแดนสะเดา เพื่อให้ได้ตามมาตรฐานศุลกากรโลก มีการใช้ระบบ National Single Window (NSW) กับบางหน่วยงานที่ตกลงความร่วมมือกับระดับส่วนกลางแล้ว และตกลงใช้ ASEAN Single Window (ASW) กับประเทศมาเลเซียและสิงคโปร์ภายในปี 2555

ด่านศุลกากรสะเดากำหนดลักษณะการที่ให้กระทำ 2 ข้อคือ ดูแลการนำเข้าและของออกทุกประเภท การดำเนินงานของด่านศุลกากรสะเดาจึงอาจแยกการทำงานออกเป็น 2 ด้านคือ พิธีการศุลกากรนำเข้าสินค้าและพิธีการศุลกากรส่งออกสินค้า ซึ่งปัจจุบันด่านศุลกากรสะเดาซึ่งเป็นด่านภูมิภาคที่มีปริมาณสินค้าผ่านด่านมากที่สุดของประเทศ (ยุพาวดี สมบูรณ์กุลและคณะ, 2553) จึงเป็นด่านภูมิภาคนำร่องในการใช้ระบบ e-Customs เพื่อปรับลดขั้นตอนพิธีการศุลกากรให้สั้นที่สุดโดยการนำเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสารมาใช้ในพิธีการศุลกากร และเป็นการทำธุรกรรมที่ไร้เอกสาร



ภาพที่ 4.3: แสดงแผนผังด้านพรมแดนสะเดา (ด้านใน)

- **งานด่านใน** ดำเนินการในส่วนของพิธีการศุลกากรและการตรวจปล่อยสินค้า มีการดำเนินงานดังนี้

ระบบพิธีการศุลกากรแบบไร้เอกสาร (Paperless Customs) การดำเนินการระบบพิธีการศุลกากรแบบไร้เอกสาร เริ่มจากผู้ส่งออก/ ตัวแทนที่สมัครเป็นสมาชิกแล้วส่งข้อมูลอินวอยซ์ และข้อมูลใบขนสินค้าผ่านระบบศุลกากรออนไลน์ เมื่อระบบตรวจสอบความถูกต้องตามเกณฑ์ที่กำหนดแล้ว ระบบจะออกเลขที่ใบขนสินค้าหากพบว่าไม่ถูกต้อง ระบบจะแจ้งบอกรหัสข้อผิดพลาดแก้ไขและส่งข้อมูลตรวจสอบอีกครั้ง

เมื่อผลตรวจสอบการสำแดงถูกต้องแล้วก็จะทำการออกเลขที่ใบขนและเชื่อมต่อข้อมูลกับระบบ e-Payment ส่งข้อมูลตอบกลับให้ผู้ส่งออก/ ผู้แทนทราบเมื่อผู้ส่งออกเสียภาษีแล้ว จึงสามารถบรรจุสินค้าและส่งรายงานเข้าระบบเพื่อขอใบกำกับการขนย้ายสินค้า รถสินค้าต้องถือเอกสารเลขที่ใบขนสินค้าส่งให้เจ้าหน้าที่ศุลกากรงานพิธีการและตรวจปล่อยที่ด่านสะเดา (ณ ที่ทำการด่านใน) ตรวจสอบข้อมูลสินค้าในเอกสารยืนยันกับข้อมูลในระบบและประเมินสถานะการตรวจปล่อยสินค้าจากระบบและระบุเงื่อนไขการตรวจปล่อยสินค้าเป็น Green Line หากไม่ต้องผ่านการสุ่มตรวจ และระบุเป็น Red Line กรณีต้องสุ่มตรวจโดยกำหนดให้มีการสุ่มตรวจสินค้าเพียง 30 % ต่อ 1 ใบขนของสินค้าที่ผ่านด่าน

ด่านศุลกากรสะเดาใช้ระบบพิธีการศุลกากรแบบไร้เอกสารมาตั้งแต่ปลายปี 2553 แม้ระยะแรกจะมีปัญหาเรื่องการใช้โปรแกรมของพนักงานและกิจการส่งออกไม่ต้องการลงทุนเพิ่มจึงใช้บริการกรอกข้อมูลกับกิจการรับจัดการขนส่งสินค้าที่สอบขึ้นทะเบียนไว้แล้วกับด่านศุลกากรเป็นผู้ดำเนินพิธีการทางศุลกากรให้ รวมถึงปัญหาระบบคอมพิวเตอร์ออนไลน์ขัดข้องในพื้นที่ด่านสะเดา แต่ผู้ประกอบการนำเข้าส่งออกและกิจการรับจัดการขนส่งสินค้า ยอมรับว่าระบบพิธีการแบบไร้เอกสารช่วยให้การดำเนินพิธีการขั้นตอนการตรวจสอบเอกสารรวดเร็วขึ้น ประกอบกับการใช้ระบบเอกซเรย์ตรวจปล่อยสินค้าและการสุ่มตรวจ 30 % ต่อใบขนเฉพาะสินค้าขาออก ทำให้รถบรรทุกขาออกสามารถดำเนินพิธีการทางศุลกากรได้เพียงในเวลา 5-15 นาที/คัน (กรณีไม่มีความผิดพลาดของเอกสาร)

อย่างไรก็ดี ผลสำรวจพบว่า ในทางปฏิบัติการใช้ระบบพิธีการแบบไร้เอกสารที่ด่านศุลกากรสะเดายังไม่สมบูรณ์แบบเนื่องจาก กิจการต้องพิมพ์แบบฟอร์มเอกสารเพื่อยืนยันกำกับให้เจ้าพนักงานศุลกากรตรวจยืนยันความถูกต้องกับข้อมูลในระบบ และหลายหน่วยงานรัฐบาลที่รับรองการนำเข้า-ส่งออกสินค้าต้องการลายเซ็นจริงของผู้มีอำนาจลงนาม และปัจจุบันหน่วยงานเหล่านั้นมีที่ทำงานในเมืองหาดใหญ่ และ/หรืออำเภอสะเดาซึ่งกิจการต้องดำเนินการให้แล้วเสร็จก่อนเข้าสู่ระบบพิธีการศุลกากรทำให้กิจการต้องใช้เวลาเตรียมการ ส่งผลให้รถสินค้ามักจะเคลื่อนเข้าพื้นที่ด่านเพื่อผ่านพิธี

การทางศุลกากรในเวลาใกล้เคียงกัน ทำให้สภาพด่านสะเดาแออัดและการจราจรติดขัดตลอดช่วง 10 นาฬิกาถึง 21 นาฬิกาของทุกวัน

โดยรวมจะเห็นว่าแม้ระบบพิธีการศุลกากรแบบไร้เอกสารจะอำนวยความสะดวกในการนำเข้า-ส่งออกสินค้าได้รวดเร็วยิ่งขึ้นแต่ยังคงมีต้นทุนค่าเนิ่นการที่สูงและไม่ได้ช่วยลดต้นทุนอย่างที่ควรเป็น (ยังต้องใช้เอกสารและใช้เวลาเดินทางติดต่อกับหน่วยงาน) แต่มีผลถึงระบบฐานข้อมูลของด่านศุลกากรที่สามารถเรียกใช้ได้ทันทีและเพิ่มความโปร่งใสในการทำงานและเพิ่มประสิทธิภาพการทำงานของด่านศุลกากรสะเดาให้ได้ตามมาตรฐานโลกกำหนด

การตรวจปล่อยสินค้า ด่านศุลกากรได้รับจัดสรรเครื่องเอกซเรย์ชนิดเคลื่อนที่ได้ (Relocatable Type) 1 เครื่องเป็นอุปกรณ์ในการตรวจปล่อยสินค้าเข้า-ออกทางด่านพรมแดนสะเดา ณ ที่ทำการด่านในตามขั้นตอนดังนี้

การตรวจปล่อยรถบรรทุกสินค้าออกจากด่านศุลกากรสะเดาเริ่มเมื่อรถสินค้าขึ้นเอกสารสำแดงที่ระบุนโยบายสินค้าจากระบบแล้วให้ฝ่ายพิธีการและตรวจปล่อย ณ ที่ทำการด่านใน เพื่อตรวจสอบข้อมูลตรงกับข้อมูลในระบบ หากเป็นสินค้าที่ระบุนโยบายการขนส่งสินค้า Red Line รถสินค้าต้องนำสินค้าเข้าตรวจผ่านเครื่องเอกซเรย์ตู้คอนเทนเนอร์โดยมีเจ้าพนักงานเอกซเรย์ตู้คอนเทนเนอร์และเทคโนโลยีศุลกากรเป็นผู้ดำเนินการอ่านข้อมูลจากภาพและเซ็นอนุญาตปล่อยสินค้าได้ กรณีระบุนโยบาย Green Line รถสินค้านั้นสามารถขับออกไปยังด่านพรมแดนได้เลย การนำรถตู้คอนเทนเนอร์เข้าตรวจสอบกับเครื่องเอกซเรย์ใช้เวลาเพียงรถละไม่เกิน 5 นาที

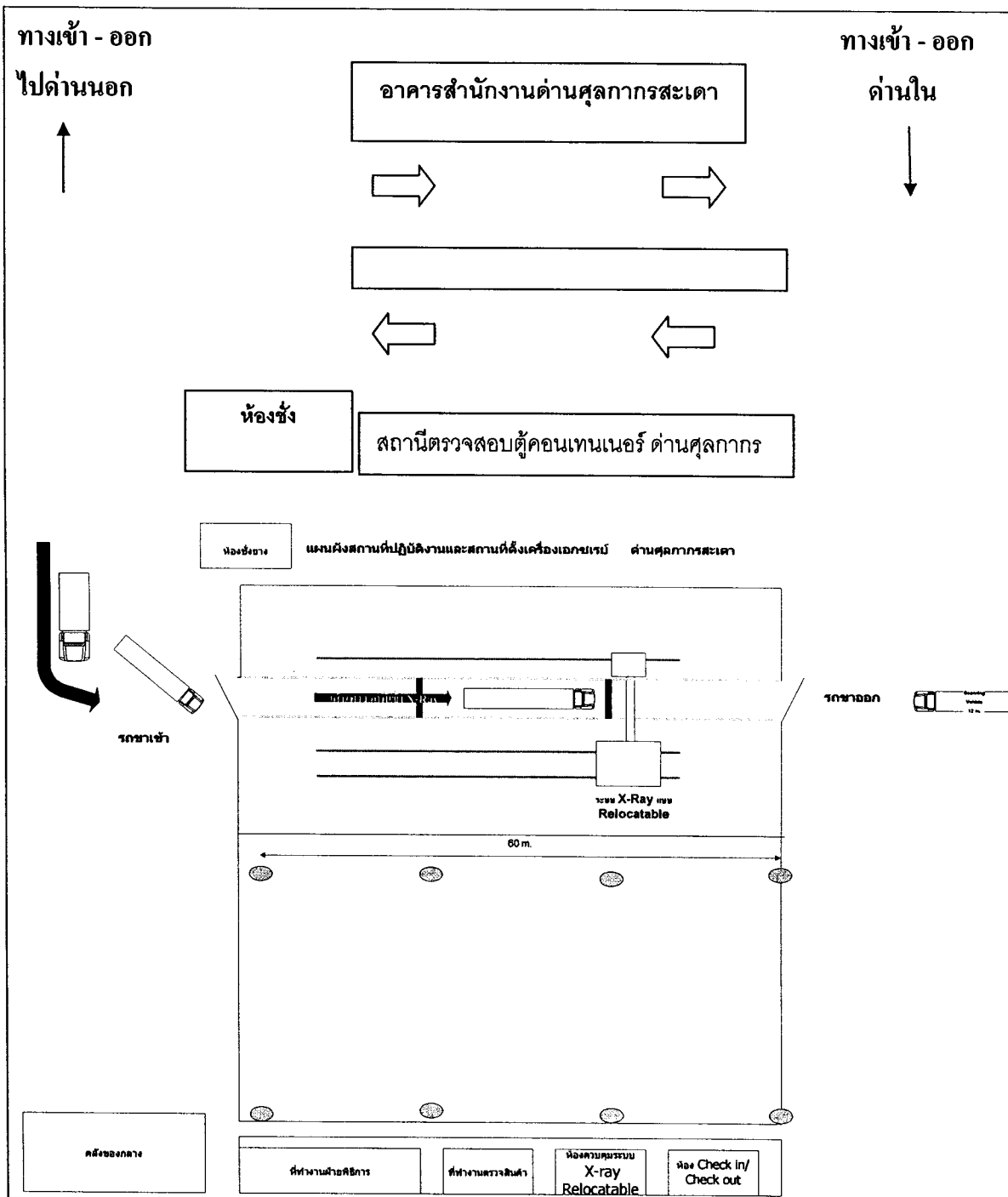
จะเห็นได้ว่าในขั้นตอนการตรวจปล่อยสินค้าขาออกนั้น หากเอกสารถูกต้องและรถสินค้าถือปฏิบัติตามระเบียบศุลกากรแล้วจะใช้เวลาไม่นานมาก แสดงถึงประสิทธิภาพในการอำนวยความสะดวกของระบบสินค้าผ่านแดน อย่างไรก็ตาม ด้วยปริมาณรถสินค้ามีจำนวนมากและมักดำเนินการในช่วงเวลาเดียวกันทำให้การจราจรแออัด รถสินค้าจอดคอยคิวไม่เป็นระเบียบ

นอกจากนี้ด่านศุลกากรสะเดายังได้รับมอบอำนาจให้หัวหน้างานบริการศุลกากร/หรือหัวหน้างานเอกซเรย์และเทคโนโลยีสามารถตรวจสอบความถูกต้องของคำร้องในระบบ e-Export และสั่งการตรวจในหน้าจอ Inspection Maintenance เป็น Inspection Code เพื่อสั่งตรวจเอกซเรย์พร้อมกำหนดชื่อผู้รับผิดชอบในคำร้องการตรวจปล่อยของล่วงหน้า

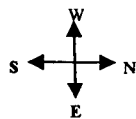
สำหรับสินค้าขาเข้าก็ถือปฏิบัติเช่นเดียวกันแต่เพื่อการควบคุมสิ่งผิดกฎหมาย ด่านศุลกากรกำหนดให้มีการตรวจปล่อยรถสินค้าทุกคันที่ระบุนโยบาย Red Line ผ่านเครื่องเอกซเรย์เพื่อได้เลขที่ใบขนและใบเสร็จรับเงินยื่นต่อคลังสินค้าเพื่อขอปล่อยรถสินค้าและยื่นฟอร์ม D ต่อศุลกากรกรณีต้องการขอคืนภาษี

อนึ่งเพื่อความสะดวกยิ่งขึ้นด้านศุลกากรสะดวกได้รับคำสั่งจากส่วนกลางให้สามารถตรวจสอบข้อมูลล่วงหน้าก่อนนำเข้าส่งออกสินค้าได้ทั้งการวินิจฉัยราคาศุลกากรล่วงหน้าและการให้บริการจำแนกพิกัดอัตราศุลกากรและการวินิจฉัยถิ่นกำเนิดสินค้าล่วงหน้า ทั้งนี้เพื่ออำนวยความสะดวกให้กับผู้ประกอบการในการตัดสินใจนำเข้า-ส่งออกสินค้า สร้างความชัดเจนในการเสียภาษีและประโยชน์ในการรักษาสิทธิพิเศษทางภาษีศุลกากร แต่ในทางปฏิบัติการตรวจสอบข้อมูลล่วงหน้ายังไม่ได้ดำเนินการจริงจัง เนื่องจากผู้ประกอบการส่วนใหญ่ยังไม่สามารถส่งข้อมูลล่วงหน้าให้กับด้านศุลกากร

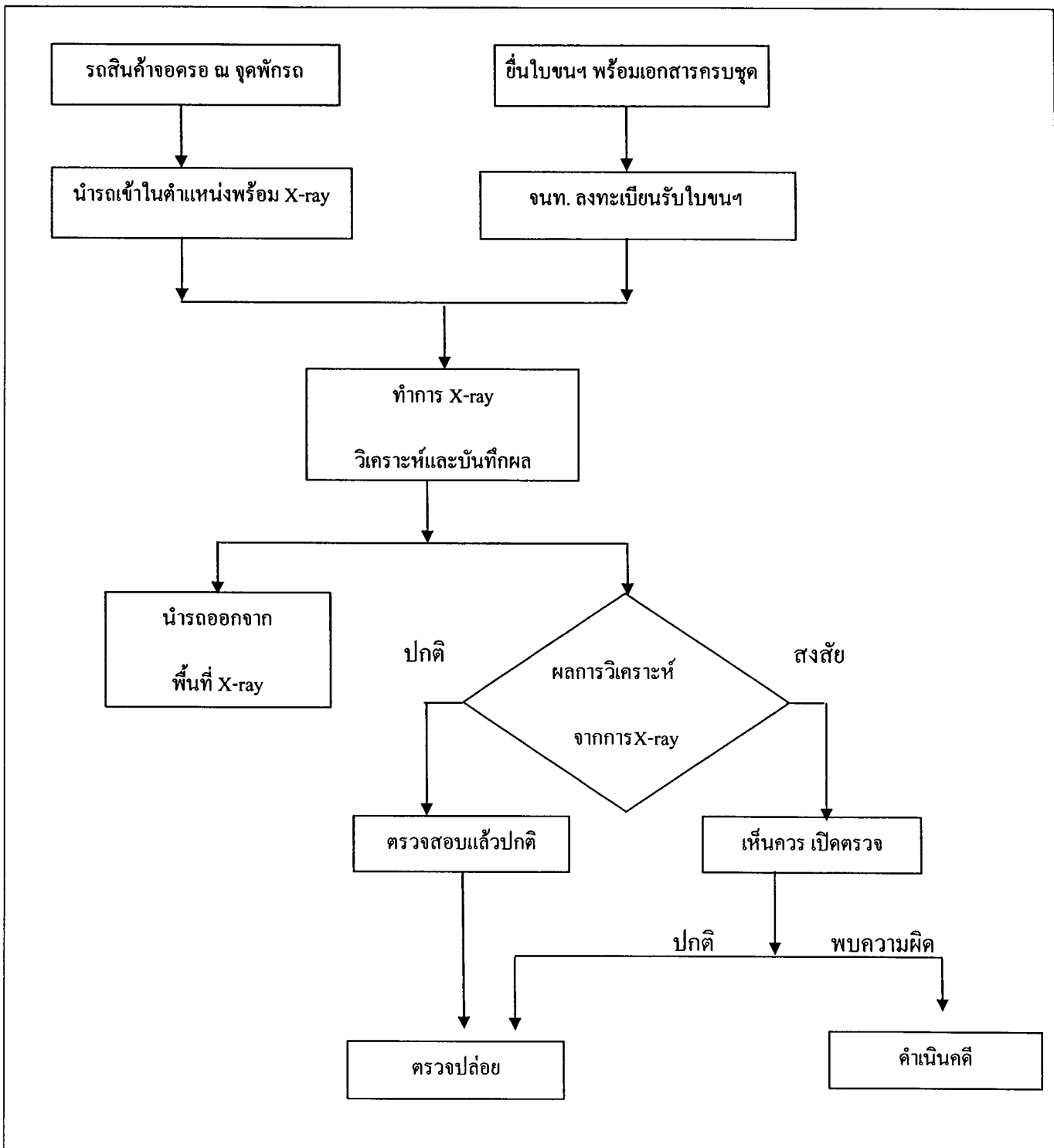
งานเอกซเรย์และเทคโนโลยีสารสนเทศ รถสินค้าที่ขึ้นได้เลขที่ใบขนแล้วและถูกระบุสถานะ Red Line ทุกๆ 1 ใบขนจะต้องถูกสุ่มเข้าตรวจผ่านเครื่องเอกซเรย์ที่มีตู้วางไว้ (Relocatable Type) รถสินค้าใช้เวลาในการตรวจผ่านเครื่องเอกซเรย์คันละไม่เกิน 5 นาที



ภาพที่ 4.4: แสดงแผนผังที่ตั้งเครื่องเอกซเรย์ที่ด้านใน



จากภาพการนำรถสินค้าเข้ารับเอกซเรย์สามารถดำเนินการได้ 2 ทิศทาง โดยรถสินค้าขาออกจะเข้าทางด้านทิศเหนือและรถสินค้าขาเข้าก็จะเข้าทางด้านทิศใต้ โดยที่ตัวเครื่องเอกซเรย์สามารถที่จะเคลื่อนที่ไปได้ทั้งสองทิศทาง ด้วยการเคลื่อนไปบนรางในแต่ละด้านจะมีเซ็นเซอร์สำหรับหยุดการเคลื่อนที่ของเครื่องเอกซเรย์โดยอัตโนมัติเมื่อการเอกซเรย์เสร็จสิ้นลง

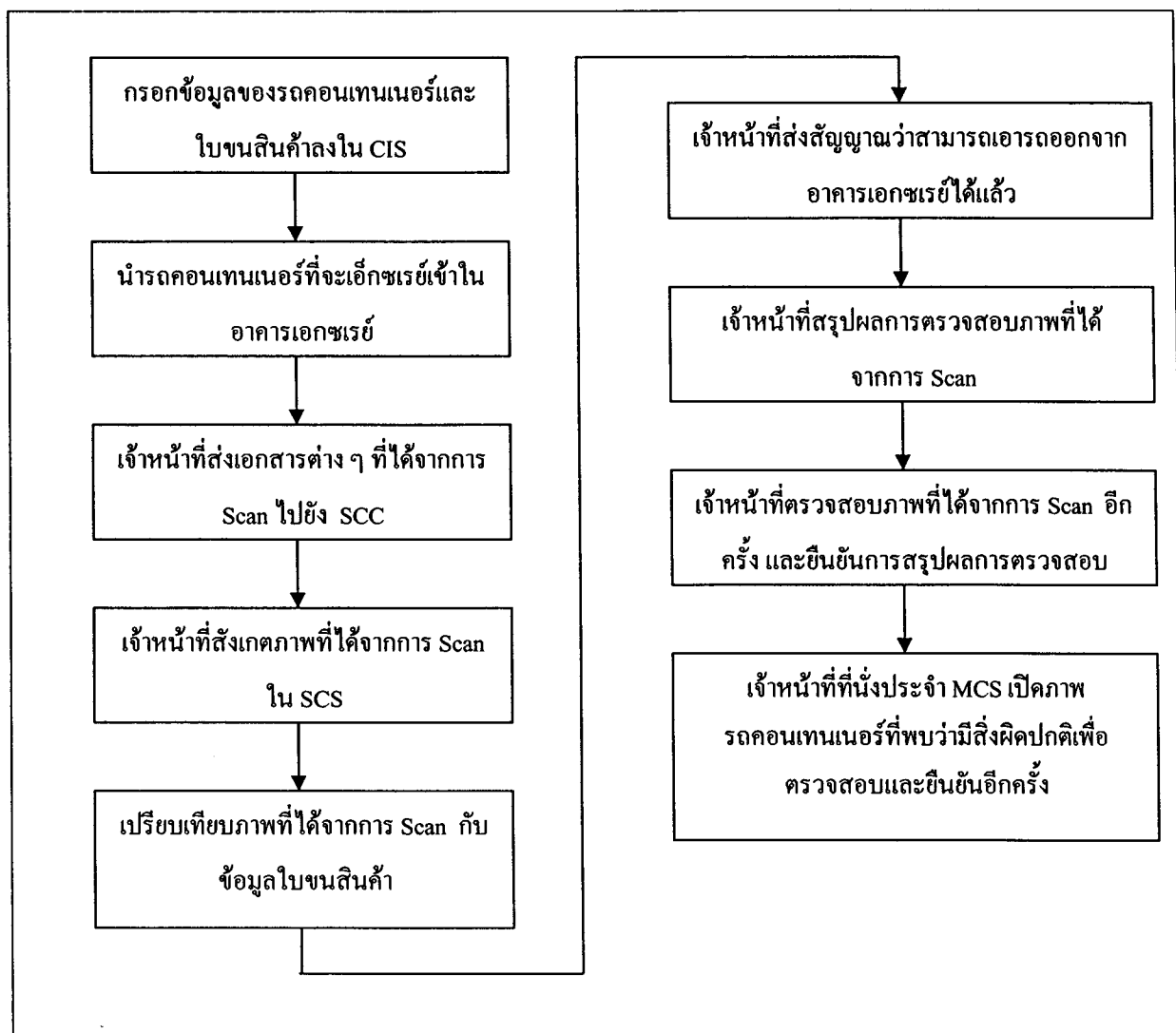


ภาพที่ 4.5: แสดงกระบวนการตรวจสอบสินค้าด้วยเครื่องเอกซเรย์

กระบวนการตรวจปล่อยสินค้า

1. ระบบบริหารความเสี่ยงทำการคัดเลือกผู้ รถสินค้าหรือยานพาหนะอื่นๆ ที่สงสัยหรือติดเงื่อนไขความเสี่ยง (Profile) รวมถึงที่ไม่ติดเงื่อนไขความเสี่ยง (กรณีมีเหตุอันควรสงสัย)
2. ลงทะเบียนใบอนุญาต (แบบ ศ.บ.1)
3. ผู้นำเข้า-ส่งออกนำใบอนุญาต และเอกสารประกอบพร้อมกับผู้คอนเทนเนอร์มายังหน่วยเอกซเรย์
4. หน่วยเอกซเรย์ทำการตรวจสอบผู้สินค้าด้วยเครื่องเอกซเรย์ โดยมีขั้นตอนดังนี้
 1. เจ้าหน้าที่นำรถคอนเทนเนอร์ รถสินค้าและยานพาหนะอื่นๆ ที่ต้องการตรวจสอบเข้าจอบริเวณพื้นที่ปฏิบัติงาน
 2. เจ้าหน้าที่ทำการสแกนเอกสารต่าง (ใบอนุญาต และเอกสารที่เกี่ยวข้องอื่นๆ)
 3. ทำการตรวจสอบสินค้าด้วยเครื่องเอกซเรย์
 4. เจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติงานเอกซเรย์แจ้งผลการตรวจสอบด้วยเครื่องเอกซเรย์โดยกรณีไม่พบสิ่งผิดปกติ ให้เจ้าหน้าที่ตรวจสอบด้วยเครื่องเอกซเรย์บันทึกแจ้งผลการตรวจสอบว่า “ตรวจสอบด้วยเครื่องเอกซเรย์แล้ว ปกติ” เพื่อเจ้าหน้าที่ผู้ตรวจปล่อยสินค้าจะได้ส่งปล่อยไปจากอารักขาสุลกากรต่อไป

กรณีพบสิ่งผิดปกติ หรือมีเหตุอันควรสงสัย ให้เจ้าหน้าที่ตรวจสอบด้วยเครื่องเอกซเรย์บันทึกแจ้งผลการตรวจสอบว่า “ตรวจสอบด้วยเครื่องเอกซเรย์แล้วเห็นควรให้เปิดตรวจตู้ หมายเลข.....” และพิมพ์ภาพถ่ายผลการเอกซเรย์ส่งให้กับเจ้าหน้าที่ผู้ทำการตรวจปล่อยเพื่อใช้ประกอบการตรวจปล่อยสินค้า แล้วส่งใบอนุญาตสินค้าและเอกสารประกอบให้หน่วยงานตรวจปล่อย เพื่อทำการตรวจสอบโดยละเอียดต่อไป และเมื่อเสร็จสิ้นการตรวจปล่อยสินค้าแล้วให้บันทึกแจ้งผลการตรวจสอบในแผ่นภาพถ่ายการเอกซเรย์ดังกล่าวเพื่อเจ้าหน้าที่เอกซเรย์จะได้นำมาบันทึกผลการตรวจสอบในระบบเอกซเรย์ต่อไป
5. กรณีตรวจพบความผิดให้แจ้งหน่วยเอกซเรย์ทราบด้วย
5. ผู้นำเข้าหรือผู้ส่งออกดำเนินการในกระบวนการทางศุลกากรอื่นๆ ให้ครบถ้วนตามกฎหมายต่อไป



ภาพที่ 4.6: แสดงผังแสดงขั้นตอนการปฏิบัติงานของวิธีการตรวจปล่อยสินค้า

ขั้นตอนการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ประจำสถานีต่าง ๆ

1. การกรอกข้อมูลเข้าคอมพิวเตอร์ (สถานี CIS) ขั้นตอนทำงาน เป็นดังนี้

1.1 เจ้าหน้าที่ลงทะเบียนและรับใบขนจากตัวแทนออกของ

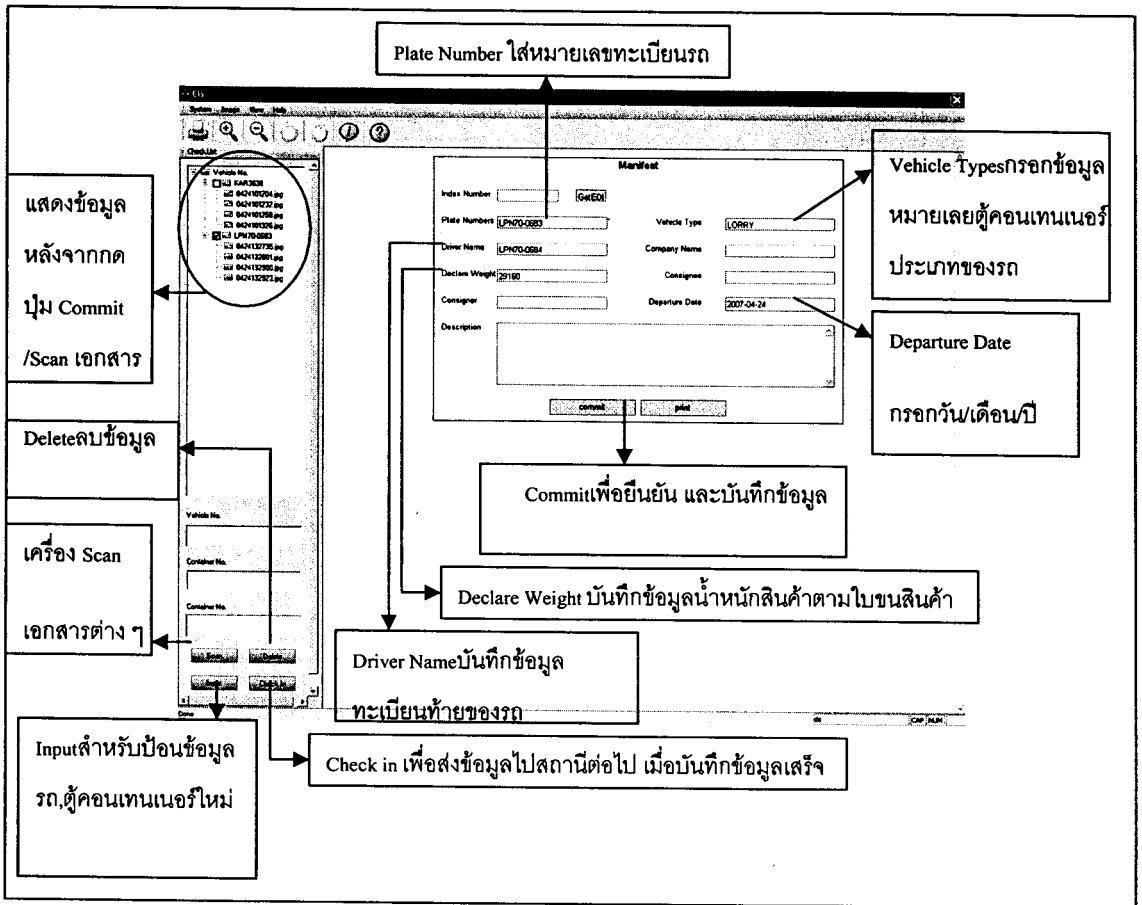
1.2 ดำเนินการกรอกข้อมูลที่สำคัญลงในเครื่องคอมพิวเตอร์ (CIS) เช่น หมายเลขทะเบียนรถ ชนิดหรือประเภทของรถ หมายเลขตู้คอนเทนเนอร์ นำหนักของสินค้า เป็นต้น แล้วกด “Commit” เพื่อบันทึกข้อมูล

1.3 ดำเนินการจัดเก็บข้อมูลโดยการสแกนเอกสาร เช่น ใบขนสินค้า INVOICE PACKINGLIST ใบศบ.1 ใบกำกับสินค้า (สำหรับสินค้าขาออก) เป็นต้น โดยการกด “ Scan”

(เอกสารที่สแกนแล้วจะปรากฏทางขวามือของจอภาพ) ใช้เมาส์คลิกที่เอกสารที่ต้องการจะลบแล้วกด “Delete” เพื่อลบข้อมูล

1.4 กรอก หมายเลขทะเบียนทางรถ ชนิดหรือประเภทของรถและหมายเลขตู้คอนเทนเนอร์ (ถ้ามี) จากการแจ้งทางวิทยุสื่อสารของพนักงานขับรถเครื่องจักรกลขนาดหนัก

1.5 คลิก เลือกหมายเลขทะเบียนรถ (ตรงซ้ายมือ) ที่พร้อมที่จะทำการเอ็กซเรย์แล้วกด “Check In” เพื่อส่งข้อมูลไปยังสถานีต่อไป



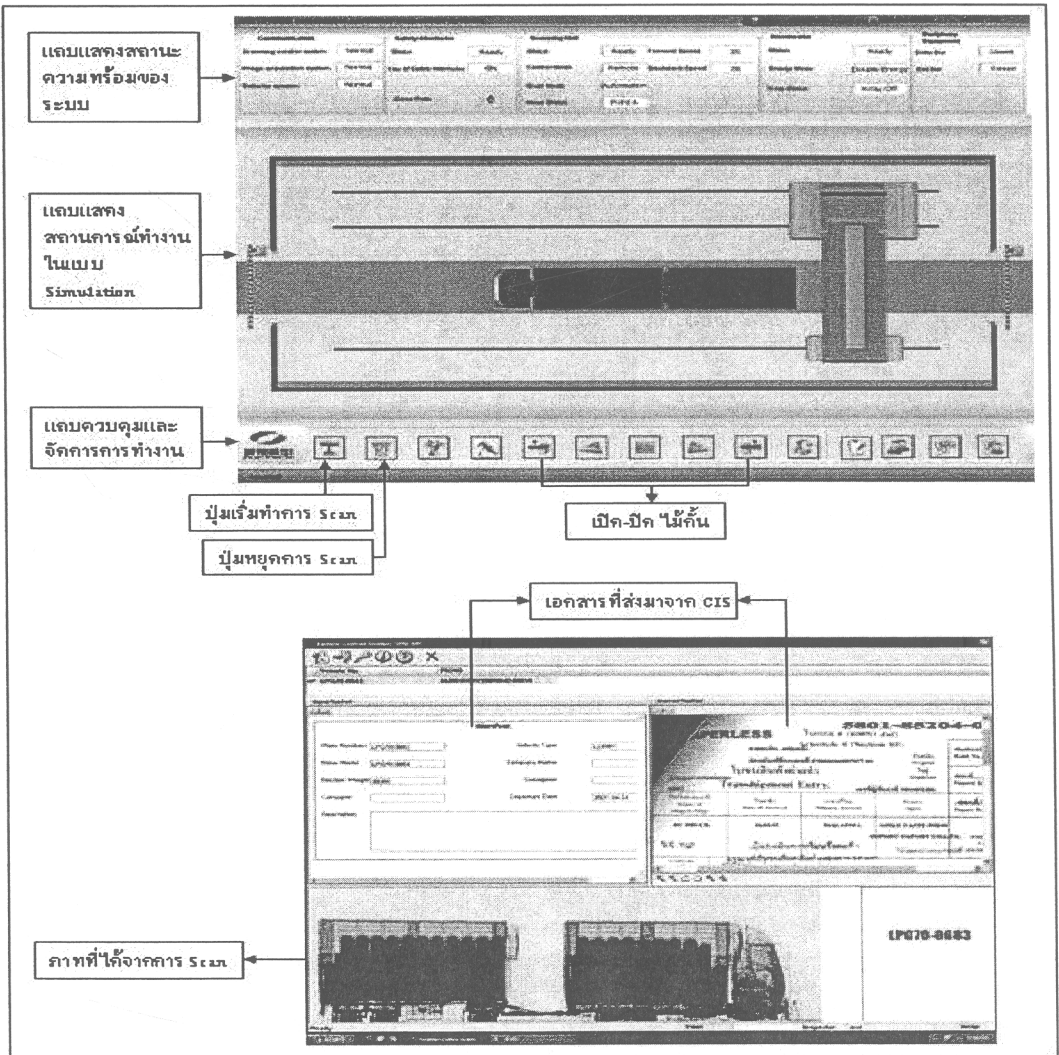
ภาพที่ 4.7 : แสดงผังการทำงานของระบบ CIS

2. การตรวจปล่อยสินค้าผ่านเครื่องเอกซเรย์ (สถานี SCC และ SCS)

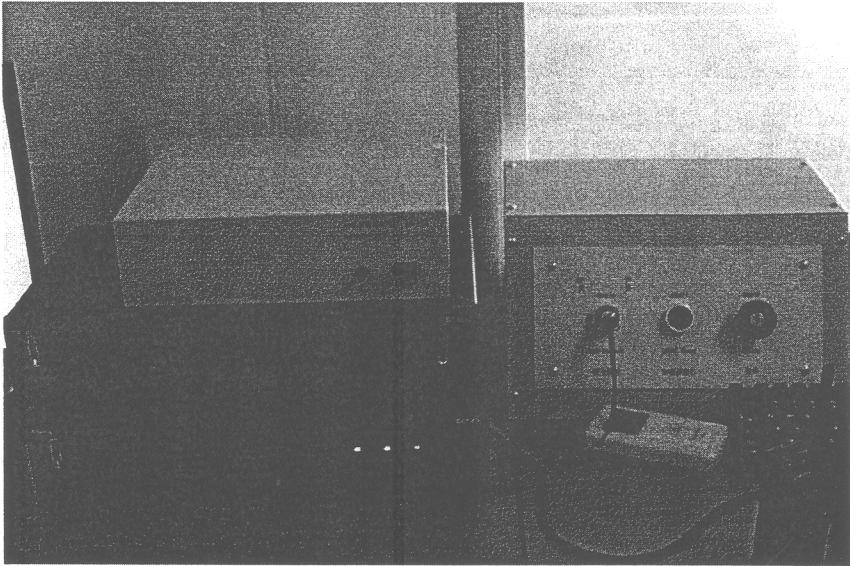
2.1 ข้อมูลที่ส่งมาจาก CIS จะปรากฏบนหน้าจอคอมพิวเตอร์ของเครื่อง SCS ดังภาพ

2.2 เมื่อมีข้อมูลปรากฏบนหน้าจอ SCS เจ้าหน้าที่ที่ควบคุมสถานี SCC และ SCS จะตรวจสอบความเรียบร้อยว่ารถสินค้าที่เข้ามาตรงกับใบขนที่เช็คอินเข้ามาหรือไม่ ตรวจสอบว่าคนขับรถสินค้าได้เดินออกจากบริเวณที่กำหนดไว้แล้วหรือไม่ โดยดูผ่านหน้าจอ CCTV ที่ห้องควบคุม จากนั้นเจ้าหน้าที่จะประกาศแจ้งให้ทราบทางเครื่องขยายเสียงว่า “โปรดทราบขณะนี้ทำการตรวจ

สินค้าด้วยการเอกซเรย์ เพื่อความปลอดภัยของท่านกรุณาออกจากสถานที่” และทำการปิดไม้กั้นทั้ง 2 ด้าน โดยกดปุ่ม Close Entry Bar และ Close Exit Bar แล้วบิดกุญแจ (Safe Interlock) ไปที่ On และกดปุ่ม Scan start เพื่อเริ่มการเอกซเรย์ ซึ่งจะปรากฏภาพ Simulation เสมือนการทำงานและเคลื่อนไหวของเครื่องเอกซเรย์ในอาคารที่หน้าจอ SCC พร้อมกันนั้นจะปรากฏภาพ Real time ขึ้นที่ด้านล่างของหน้าจอ SCS ทำการเอกซเรย์ไปจนสุดระยะของรถสินค้าแล้วกดหยุดการเอกซเรย์ด้วยปุ่ม Scan stop หรือปล่อยไปจนสุดระยะของการเอกซเรย์เครื่องก็จะหยุดเองโดยอัตโนมัติแล้วภาพใบขนที่หน้าจอ SCS ก็จะหายไป จากนั้นเจ้าหน้าที่ที่ควบคุมจะทำการบิดกุญแจ (Safe Interlock) ไปที่ Off แล้วเปิดไม้กั้น โดยการกดปุ่ม Open Exit Bar และประกาศว่า “เสร็จสิ้นการเอกซเรย์ นำรถออกได้” เพื่อให้คนขับรถนำรถออกไป



ภาพที่ 4.8: แสดงขั้นตอนทำงานของระบบ SCC และ ระบบ SCS

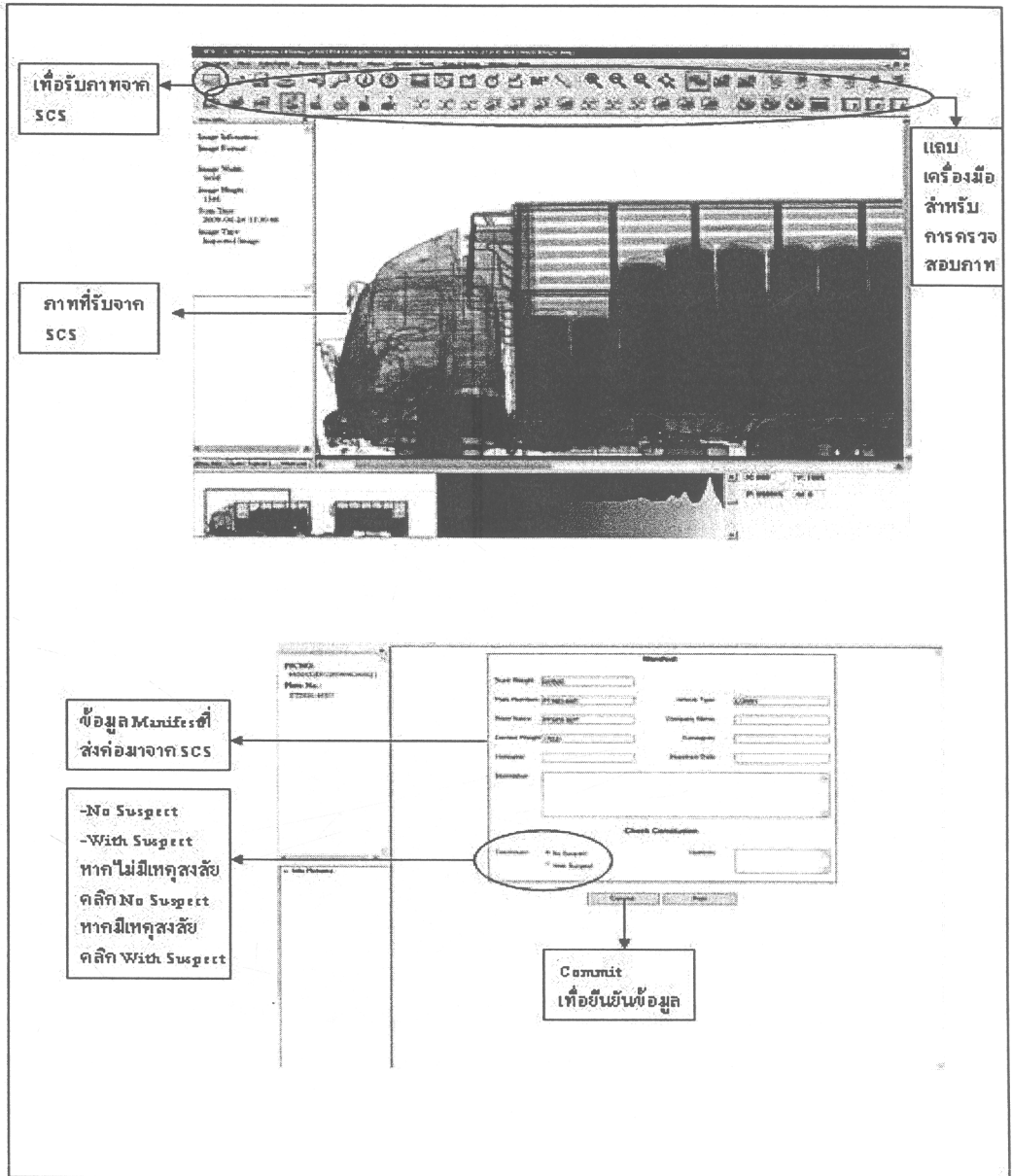


ภาพที่ 4.9: แสดงเครื่องขยายเสียง

3. การวิเคราะห์ภาพจากเครื่องเอกซเรย์ (สถานี IPS)

3.1 รอประมาณ 1 นาที เพื่อให้เวลาระบบทำการประมวลผลภาพ หลังจากนั้นคลิกที่ปุ่ม Get a Task (รูปรถสี่แดงบนหน้าจอคอมพิวเตอร์ของเครื่อง IPS) ก็จะได้ข้อมูลภาพที่ได้จากเอกซเรย์จาก SCC และ SCS ขึ้นมา จากนั้นเจ้าหน้าที่ที่ควบคุมสถานี IPS ก็จะทำการวิเคราะห์ภาพจากแถบเครื่องมือที่อยู่ด้านบน ดังภาพ

3.2 เจ้าหน้าที่ทำการสรุปผลการตรวจสอบภาพโดยคลิก No Suspect หากไม่มีเหตุสงสัยแต่หากมีเหตุสงสัยคลิก With Suspect แล้วทำเครื่องหมายบริเวณจุดที่สงสัยในภาพจากนั้น Commit เพื่อยืนยันข้อมูล

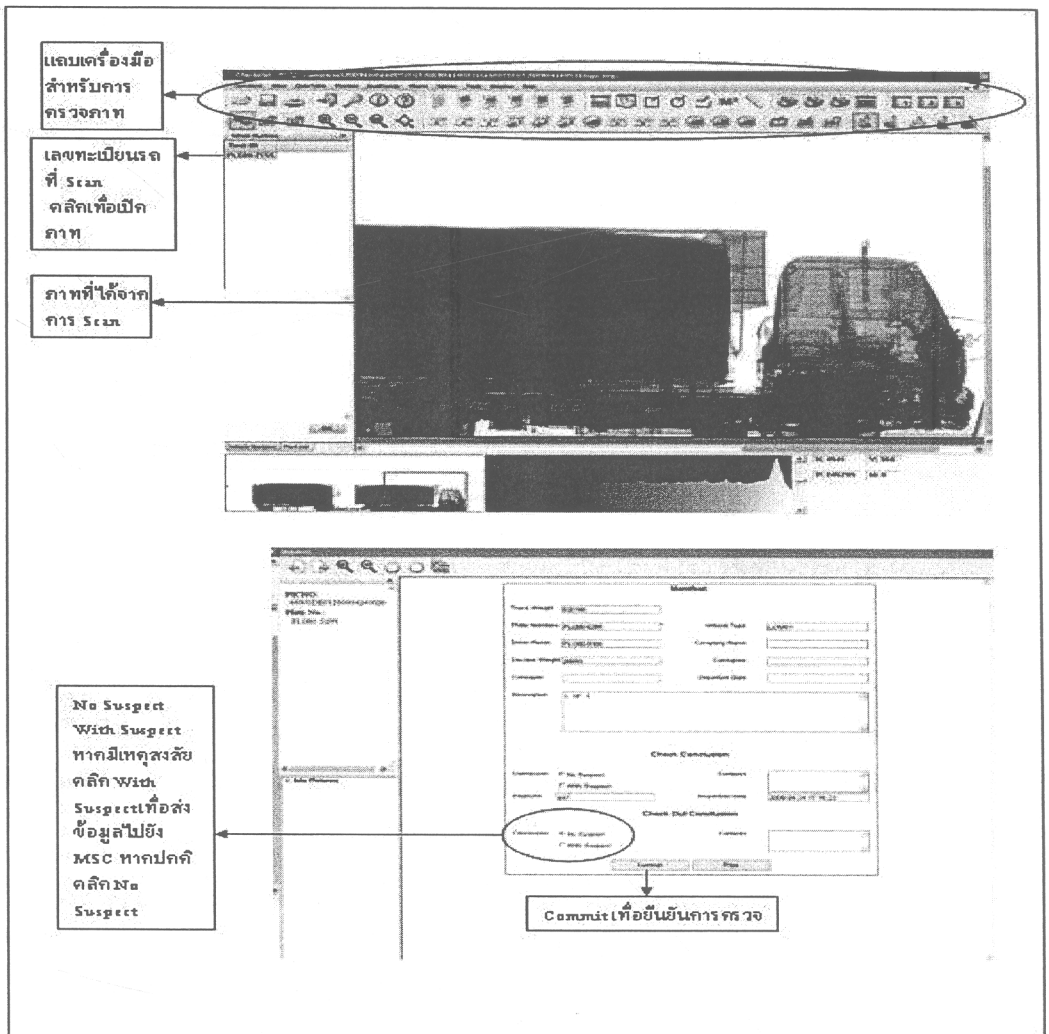


ภาพที่ 4.10: แสดงภาพเอกซเรย์รถสินค้าจากหน้าจอเอกซเรย์จากงาน SCC และ SCS

4. การแจ้งผลการตรวจสอบภาพเอกซเรย์ (สถานี COS)

4.1 จะปรากฏเลขทะเบียนรถที่ได้จากการส่งภาพมาจากสถานี IPS เจ้าหน้าที่ประจำสถานี COS จะทำการดับเบิ้ลคลิกภาพนี้ขึ้นมาเพื่อทำการวิเคราะห์ภาพอีกครั้ง จากแถบเครื่องมือสำหรับการตรวจวิเคราะห์ภาพด้านบน

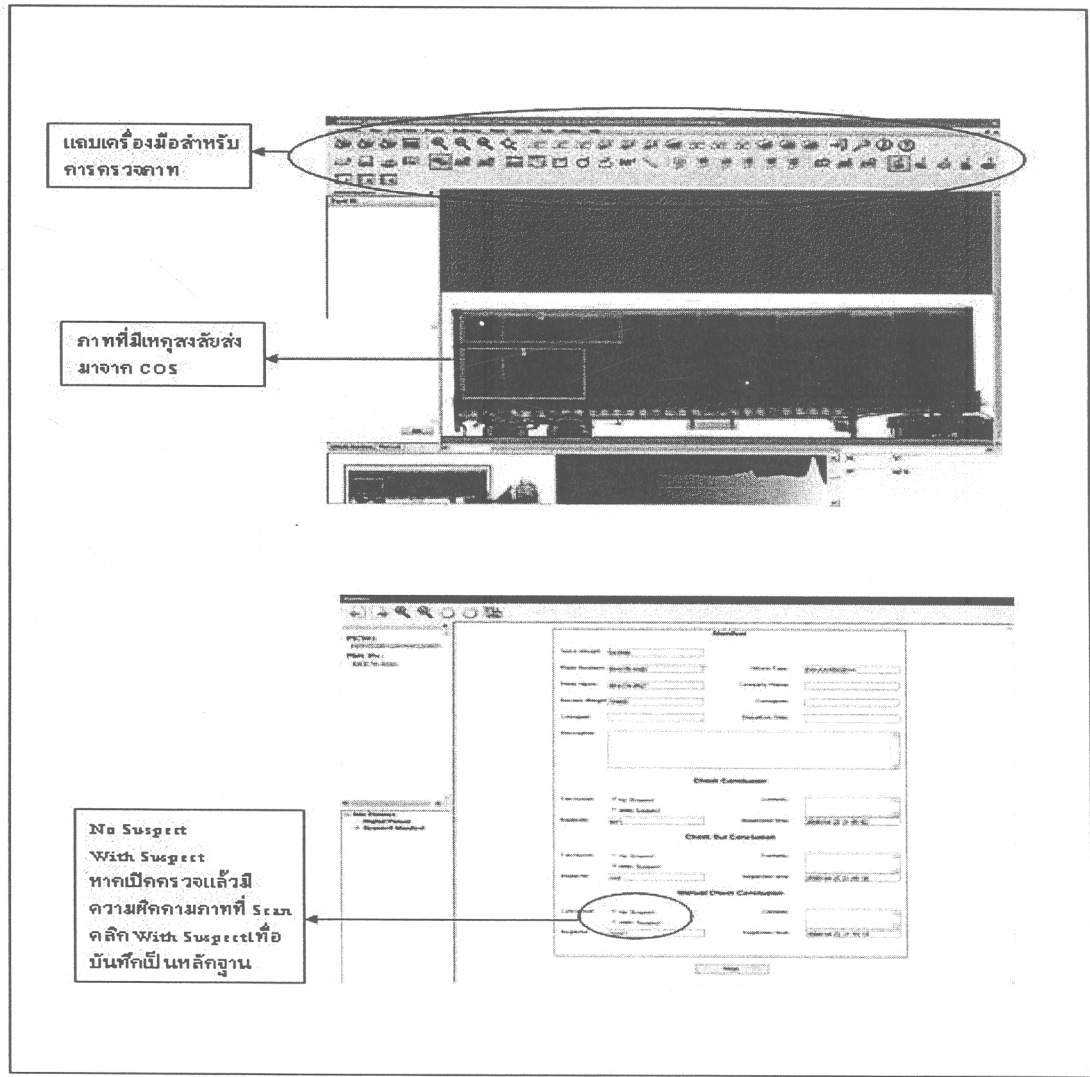
4.2 เจ้าหน้าที่ทำการสรุปผลการตรวจสอบภาพโดยคลิก No Suspect หากไม่มีเหตุสงสัย แต่หากมีเหตุสงสัยคลิก With Suspect แล้วทำเครื่องหมายบริเวณจุดที่สงสัยในภาพจากนั้น Commit เพื่อยืนยันข้อมูล จากนั้นเจ้าหน้าที่เอกซเรย์แจ้งผลการตรวจสอบด้วยเครื่องเอกซเรย์โดย 1) กรณีไม่พบสิ่งผิดปกติ เจ้าหน้าที่ตรวจสอบด้วยเครื่องเอกซเรย์ บันทึกแจ้งผลการตรวจสอบว่า “ตรวจสอบด้วยเครื่องเอกซเรย์แล้ว ปกติ” เพื่อเจ้าหน้าที่ผู้ตรวจปล่อยสินค้าจะได้ส่งปล่อยไปจาก อารักขาศุลกากรต่อไป 2) กรณีพบสิ่งผิดปกติ หรือมีเหตุอันควรสงสัย ให้เจ้าหน้าที่ตรวจสอบด้วยเครื่องเอกซเรย์บันทึกแจ้งผลการตรวจสอบว่า “ตรวจสอบด้วยเครื่องเอกซเรย์แล้วเห็นควรให้เปิดตรวจตู้ หมายเลข.....” และพิมพ์ภาพถ่ายผลการเอกซเรย์ส่งให้กับเจ้าหน้าที่ผู้ทำการตรวจปล่อย เพื่อใช้ประกอบการตรวจปล่อยสินค้า แล้วส่งใบขนสินค้าและเอกสารประกอบให้หน่วยงาน ตรวจปล่อย เพื่อทำการตรวจสอบโดยละเอียดต่อไป



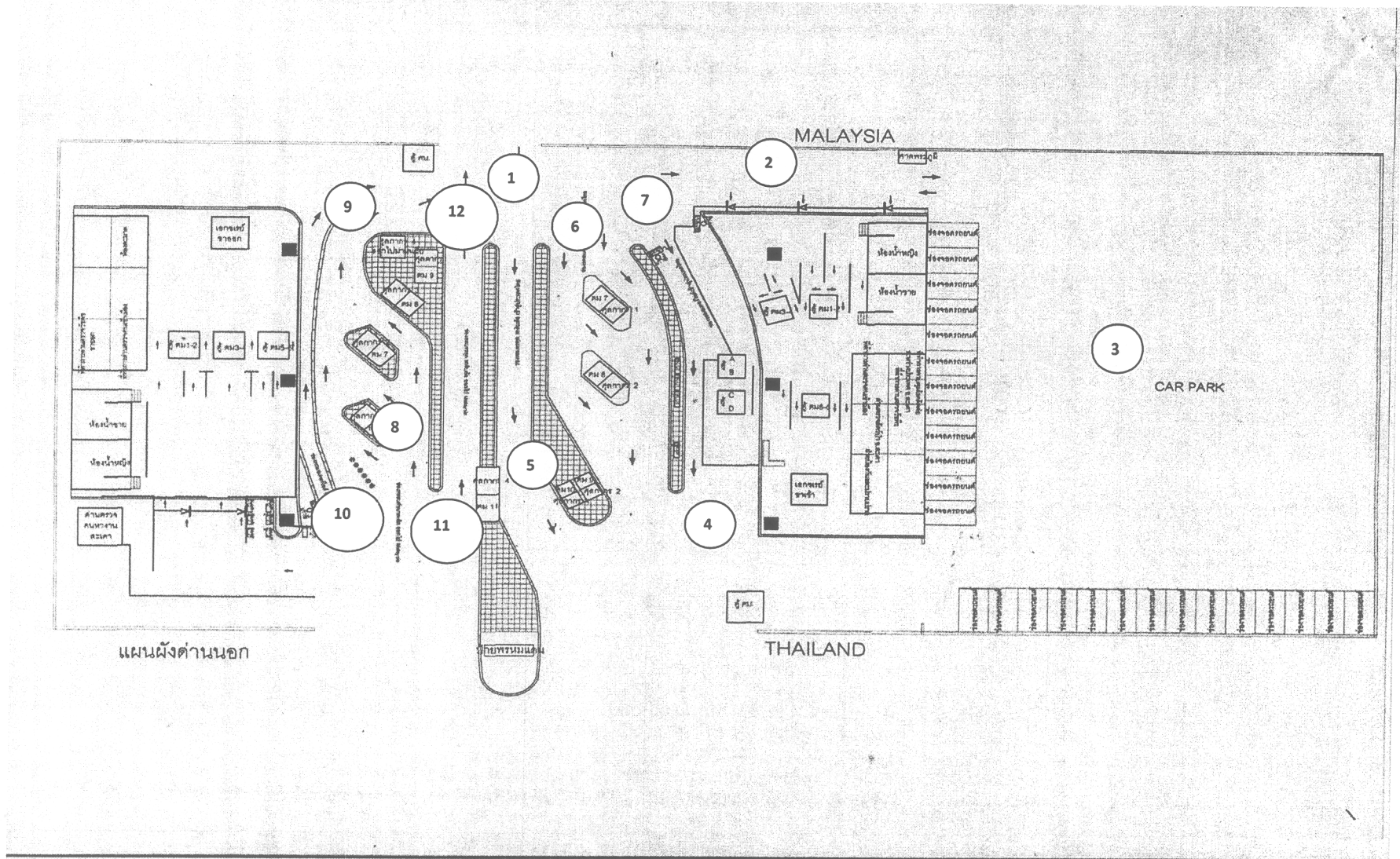
ภาพที่ 4.11: แสดงหน้าจอการตรวจสอบของ COS

5. การบันทึกผลตรวจสอบในภาพเอกซเรย์ (สถานี MCS)

กรณีพบสิ่งผิดปกติหรือมีเหตุอันควรสงสัย ภาพก็จะส่งมาที่สถานี MCS เพื่อรอการตรวจสอบโดยละเอียด และเมื่อเสร็จสิ้นการตรวจตรวจสอบโดยละเอียดแล้วก็จะมีการบันทึกแจ้งผลการตรวจสอบในแผ่นภาพถ่ายการเอกซเรย์ดังกล่าวเพื่อเจ้าหน้าที่เอกซเรย์จะได้นำมาบันทึกผลการตรวจสอบในระบบเอกซเรย์ กรณีไม่พบสิ่งผิดปกติ เจ้าหน้าที่ก็จะบันทึกโดยการคลิก No Suspect แต่หากพบสิ่งผิดปกติ เจ้าหน้าที่ก็จะทำถ่ายรูปการกระทำความคิดนั้นเก็บไว้ด้วย จากนั้นจึงคลิก With Suspect แล้ว Commit เพื่อยืนยันข้อมูลและในกรณีตรวจพบความผิดก็จะทำการดำเนินคดีต่อไป



ภาพที่ 4.12: แสดงหน้าจอการทำงานของ MCS



ภาพที่ 4.13: แสดงแผนผังการไหลของรถสินค้าและผู้โดยสารผ่านด่านพรมแดนสะเดา (ด้านนอก)

• **งานด่านพรมแดน ณ ด่านพรมแดน** ที่อยู่ในความดูแลรับผิดชอบของผู้ช่วยนายด่าน ฝ่ายควบคุมทางศุลกากร (นายศิวภุญช์ เจนวิพิชัย) รับผิดชอบงานการควบคุมดูแลภารกิจด้านการปกป้องสังคมและสร้างความเป็นธรรมทางการค้า มีหน่วยงานสืบสวนและปราบปรามทำหน้าที่ตรวจจับสินค้าทุกชนิดที่ผิดกฎหมาย การลักลอบนำเข้า-ส่งออก สินค้าละเมิดทรัพย์สินทางปัญญา การปราบปรามยาเสพติดรวมถึงสินค้าอันตรายและทำลายสิ่งแวดลอม การปราบปรามน้ำมันเถื่อน และปกป้องเกษตรกรผู้ผลิตในประเทศ

จากแผนผังในภาพที่ 4.13 สามารถอธิบายได้ดังนี้

กรณีรถบรรทุกสินค้า ขาออก เมื่อรถสินค้าถูกปล่อยออกจากด่านในมาค่านนอก สามารถขับรถเข้าประทับตราหนังสือเดินทางของพนักงานขับรถและยื่นใบขนสินค้าให้ศุลกากร (จุดที่ 11) จากนั้นจึงนำรถออกสู่ด่านประเทศมาเลเซีย **ขาเข้า** เมื่อรถสินค้าถูกปล่อยจากด่านประเทศมาเลเซีย เข้าสู่ด่านพรมแดนเลี้ยวซ้าย (จุดที่ 2) เพื่อจอดรอ (จุดที่ 3) พนักงานขับรถลงจากรถเพื่อยื่นเอกสารเกี่ยวกับรถและสินค้า (จุดที่ 4) และนำเอกสารที่ได้รับจากยื่นให้เจ้าหน้าที่ออกเลขใบขนสินค้า (ส.บ 1) (จุดที่ 5) เพื่ออนุมัติให้รถนำเข้าสู่สินค้าผ่านด่านสะเคาเข้าถนนเส้นทางอนุมัติได้

กรณีรถยนต์ขนาดเล็ก ขาออก เมื่อรถยนต์ขนาดเล็กถึงด่านพรมแดนสามารถขับรถเข้าด่าน (จุดที่ 8) จากนั้นยื่นเอกสารรถ (จุดที่ 9) เพื่อให้เจ้าหน้าที่ศุลกากรตรวจรายละเอียดว่าเอกสารกับทะเบียนรถตรงกัน จากนั้นจึงสามารถขับรถผ่านด่านพรมแดนสู่ประเทศมาเลเซีย **ขาเข้า** เมื่อรถเข้ามาถึงด่านพรมแดนสามารถขับรถเข้าด่าน (จุดที่ 6) ยื่นเอกสารรถ (จุดที่ 5) ให้เจ้าหน้าที่ศุลกากรตรวจรายละเอียดว่าเอกสารกับทะเบียนรถตรงกัน (จุดที่ 5) จากนั้นจึงสามารถขับรถผ่านด่านพรมแดนสู่ประเทศไทย โดยมีเจ้าหน้าที่สังเกตการณ์ ถ้าเห็นแล้วผิดสังเกตเจ้าหน้าที่ก็จะเรียกตรวจ

กรณีรถจักรยานยนต์ ขาออก เมื่อรถจักรยานยนต์ถึงด่านพรมแดนสามารถขับรถเข้าด่าน (จุดที่ 10) ผ่านด่านพรมแดนเข้าสู่ด่านประเทศมาเลเซีย **ขาเข้า** เมื่อรถจักรยานยนต์ถึงด่านพรมแดนสามารถขับรถเข้าด่าน (จุดที่ 7) ผ่านด่านพรมแดนเข้าสู่ประเทศไทย

ข้อพิจารณาด้านโครงสร้างของด่านพรมแดนสะเคา จากภาพที่ 4.3-4.13 พบอุปสรรคในการปฏิบัติงานของเจ้าพนักงานในหลายประเด็น ดังนี้

1. พื้นที่คับแคบไม่สัมพันธ์กับปริมาณรถสินค้าและรถโดยสารที่เพิ่มจำนวนมากขึ้นอย่างรวดเร็วและมีเส้นทางเดินรถหลายเส้นทาง ยากแก่การจัดระเบียบ
2. การใช้พื้นที่ร่วมกันของรถสินค้าและบุคคล ทำให้เส้นทางจราจรสับสนไม่เป็นระเบียบ และยากแก่การตรวจตราและตรวจค้นต้องอาศัยประสบการณ์และทักษะส่วนบุคคลของเจ้าพนักงานในการสังเกตสิ่งผิดปกติเปิดโอกาสให้สิ่งผิดกฎหมายเล็ดลอดเข้าประเทศ/ออกนอกประเทศได้ง่าย

3. การรुकฝ้าพื้นที่ของร้านแผลงลอยและพื้นที่เชิงพาณิชย์ติดชิดพื้นที่ด้าน ทำให้การจราจรไม่เป็นระเบียบและคนพลุกพล่าน โดยเฉพาะในช่วงกลางวันที่มีผู้ใช้บริการผ่านแดนจำนวนมากทั้งนักท่องเที่ยว รถยนต์ส่วนบุคคลและรถสินค้าทำให้พนักงานด้านศุลกากรทำงาน ได้ยาก
4. ป้ายประกาศที่ทำการคลาดเคลื่อน/ไม่ตรงกับงานที่ทำ เนื่องจากเป็นป้ายเดิมและยังไม่ได้ทำการเปลี่ยนใหม่ทำให้ผู้ใช้บริการสับสน โดยเฉพาะอย่างยิ่งกับนักท่องเที่ยวครั้งแรก
5. ที่ทำการหลายจุดไม่มีเจ้าพนักงานประจำให้ติดต่อสอบถาม เนื่องจากเจ้าหน้าที่ลงพื้นที่อยู่นอกอาคาร
6. จำนวนเจ้าพนักงานไม่เพียงพอกับปริมาณงานที่เพิ่มมากขึ้น
7. การวินิจฉัยกรณีขึ้นกับการพิจารณาของเจ้าพนักงาน เช่น ใช้ทักษะความชำนาญในการตรวจจับ การสังเกตสิ่งผิดปกติและความคุ้นเคย/ไว้วางใจผู้เดินทาง/ขนส่งสินค้า
8. ที่ทำการด้านเปิดโล่ง (Opened Air) ธุรกรรมของทุกด้านเกิดขึ้นบนพื้นถนนมากกว่าในอาคาร ทำให้บรรยากาศการทำงานไม่สะดวกสบาย โดยเฉพาะในช่วงเทศกาลที่มีปริมาณนักท่องเที่ยวผ่านด่านจำนวนมากและการผ่านด่านสะดวกในฤดูฝน

4.2.2 การจัดการด้านบุคลากรของด่านศุลกากรสะเดา

1. การฝึกอบรม กรมศุลกากรกำหนดให้เจ้าหน้าที่รับการอบรมอย่างน้อยปีละ 1 ครั้ง ส่วนใหญ่เป็นการจัดอบรมในหน้าที่งานตามคู่มือที่กำหนด นอกจากนี้มีการสอนงานระหว่างคนเก่ากับคนใหม่เพื่อเรียนรู้เทคนิคการทำงาน “มุ่งพัฒนาบุคลากรให้มีศักยภาพโดยเปลี่ยนความคิดให้มีจิตใจในการให้บริการประชาชน ไม่สร้างภาระให้เอกชน ให้รู้ว่าโลกเปลี่ยนไปอย่างไร เพื่อเจ้าหน้าที่จะได้พัฒนาตนเองให้สอดคล้องกับเศรษฐกิจที่เปลี่ยนแปลงไป เกิดคนกรมศุลกากรพันธุ์ใหม่อย่างแท้จริง” (นายอาทิตย์ วิสุทธิสมาจาร, สัมภาษณ์เมื่อ 22 ธันวาคม 2554)
2. กำลังพล ด่านศุลกากรสะเดามีบุคลากรทั้งสิ้น 95 นาย ต่ำกว่าอัตราคำสั่งที่ได้ 281 นาย ทำให้เจ้าหน้าที่หลายคนทำงานหลายหน้าที่
3. ระบบสนับสนุน ด่านศุลกากรนำระบบสารสนเทศ ระบบอัจฉริยะ ระบบข้อมูลออนไลน์และอุปกรณ์ ช่วยในการทำงานของบุคลากร รวมทั้งมีระบบสวัสดิการที่ดีกว่าหน่วยงานอื่นในด่านพรมแดน

4.2.3 การจัดการด้านสารสนเทศ

1. การสื่อสารและระบบอัจฉริยะ ด้านสะดวกเพิ่มมาตรการควบคุมทางศุลกากร โดยใช้เทคโนโลยีใหม่ๆ เช่น การติดตั้งระบบโทรทัศน์วงจรปิด หรือ CCTV System (Closed Circuit Television System) ที่ช่วยเรื่องการรั่วไหลของภาษี การลักลอบหนีภาษีและการติดตั้งระบบเอ็กซ์เรย์ที่ทันสมัย

พร้อมกันนี้ ยังเร่งพัฒนาระบบ RFID (Radio-Frequency Identification) ซึ่งเป็นระบบที่ช่วยตรวจสอบไม่ให้มีการเปลี่ยนถ่ายสินค้าระหว่างคลังสินค้าทัณฑ์บนในเขตปลอดอากร

4.2.4 การจัดการโครงสร้างทางกายภาพ

ปัจจุบันพบว่าด่านพรมแดนสะเคามีพื้นที่แออัด ไม่สามารถรองรับการขยายตัวของปริมาณสินค้า/บุคคลที่ผ่านเข้า-ออก ด่านพรมแดนสะเคาจึงอยู่ระหว่างการขยายพื้นที่อีก 720 ไร่

สภาพทางกายภาพทั่วไปเป็นด่านเปิดโล่งที่ไม่ได้ทำการบูรณะมานาน ทำให้โครงสร้างกายภาพไม่เอื้อต่อการอำนวยความสะดวกและป้องกันความมั่นคง สภาพโดยรวมทรุดโทรม ขาดการบำรุงดูแล ทำให้ผู้เกี่ยวข้องมีความเห็นตรงกันว่าสภาพกายภาพไม่เหมาะสมกับบรรยากาศการทำงานของผู้เจ้าหน้าที่และไม่สะดวกสบายเพียงพอสำหรับผู้ให้บริการ

4.2.5 การเชื่อมโยงระหว่างหน่วยงาน

ด่านศุลกากรสะเคาเป็นด่านที่พัฒนามากกว่าด่านอื่นๆ มีระบบ NSW เพื่อเชื่อมโยงข้อมูลระหว่างหน่วยงาน และมีระบบออนไลน์เชื่อมโยงข้อมูลภายในหน่วยงานเพื่อติดต่อกับส่วนกลาง และมีหน่วยบริการที่จ้างหน่วยงานเอกชนคอยบริการกรอกข้อมูลในพิธีการศุลกากรสำหรับธุรกิจขนาดกลางและขนาดย่อมที่ไม่มีทักษะด้านคอมพิวเตอร์

4.3 ด้านตรวจคนเข้าเมืองสะเคา

จากการสำรวจเบื้องต้น โดยการสัมภาษณ์และสังเกตของทีมผู้วิจัย ณ ด้านตรวจคนเข้าเมืองสงขลาและด่านตรวจคนเข้าเมืองสะเคา พบข้อมูลดังนี้

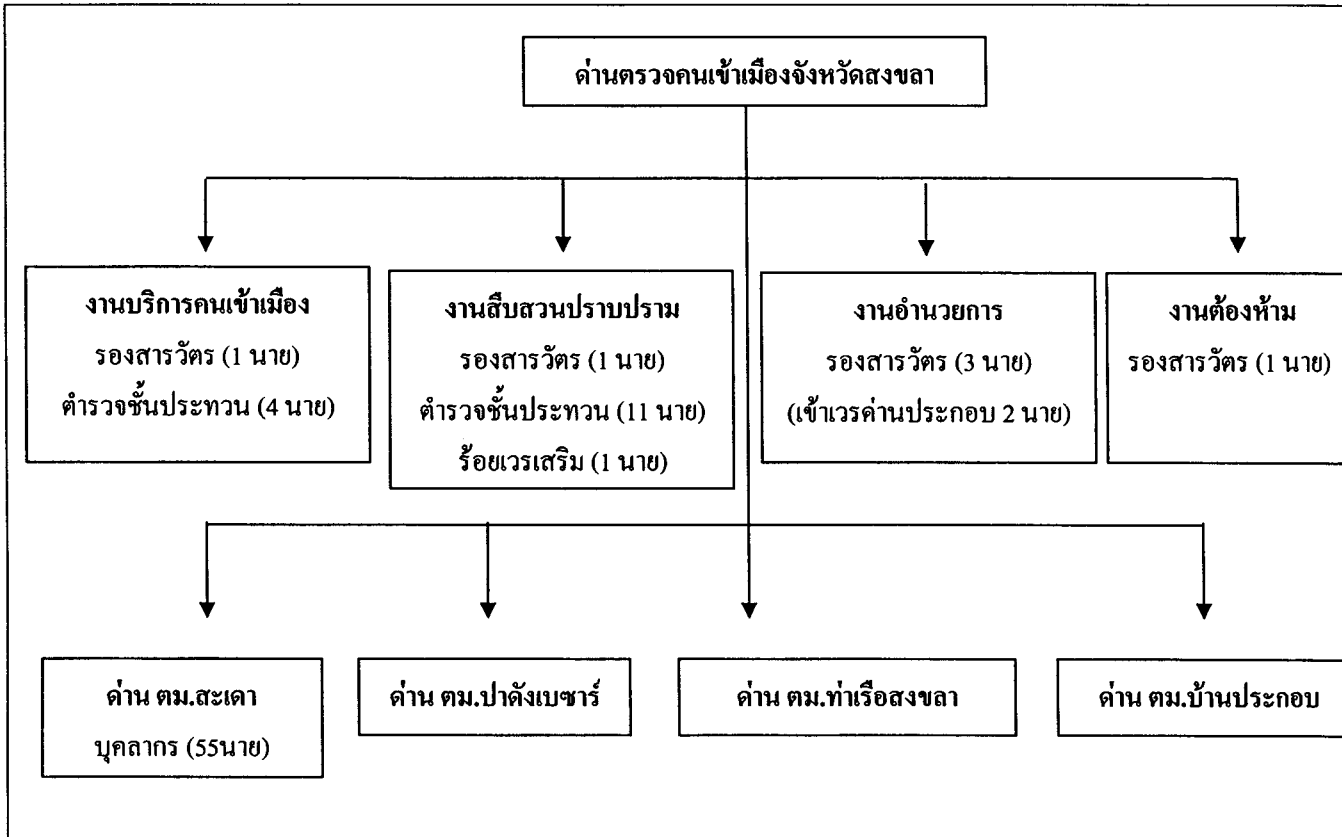
4.3.1 รูปแบบการจัดการของด่านตรวจคนเข้าเมืองสะเคา

1. โครงสร้างองค์กรและกำลังพล โครงสร้างองค์กรของด่านตรวจคนเข้าเมือง จังหวัดสงขลา แบ่งเป็น 4 ส่วนงานหลัก ได้แก่ งานบริการคนเข้าเมือง งานสืบสวนปราบปราม งานอำนวยความสะดวกและงานต้องห้าม ปัจจุบันมีผู้บังคับบัญชา คือ พ.ต.อ. พุทธิพงษ์ มุสิกกุล ดำรงตำแหน่ง ผู้กำกับด่านตรวจคนเข้าเมือง จังหวัดสงขลา

ทั้งนี้งานอำนวยความสะดวกเป็นงานบริการ ประสานงานกับสำนักงานตรวจคนเข้าเมือง ด้านตรวจคนเข้าเมืองต่างๆ และฝ่ายปกครองในพื้นที่ประกอบด้วย 5 ส่วนงาน ได้แก่

1. งานช่องตรวจ
2. งานบริการขอยุ่ต่อ ซึ่งจะรับแจ้งอยู่ในประเทศไทยเกิน 90 วัน
3. งานฝ่ายระเบียบกฎหมาย
4. งานฝ่ายคดีวินัย
5. งานนโยบายและแผน โดยมีสำนักงานตำรวจแห่งชาติ และสำนักงานตรวจคนเข้าเมือง

กำหนดแผนงานในแต่ละไตรมาสเพื่อรองรับแผนแม่บท (สัมภาษณ์ พ.ต.ท.คนยวรรณ์ กอสนาน รองผู้กำกับ ตม. จังหวัดสงขลา)



ภาพที่ 4.14: แสดงโครงสร้างองค์กรและกำลังพล

จากโครงสร้างองค์กรของด่านตรวจคนเข้าเมืองสงขลา จะเห็นได้ว่าด่านตรวจคนเข้าเมืองสะเดา เป็นหน่วยงานหนึ่งภายใต้การกำกับดูแลของด่านตรวจคนเข้าเมืองจังหวัดสงขลา ซึ่งการทำงานร่วมกันระหว่างด่านตรวจคนเข้าเมืองจังหวัดสงขลาและด่านตรวจคนเข้าเมืองสะเดาเป็นไปในลักษณะของสายบังคับบัญชา ไม่ใช่รูปแบบการประสานงานหรือความร่วมมือแต่อย่างใด

ปัจจุบันด่านตรวจคนเข้าเมืองสะเดา จังหวัดสงขลา มีบุคลากรจำนวน 55 นาย ประกอบด้วย รองผู้กำกับ 1 นาย ร้อยเวร 4 นาย สารวัตรเวร 2 นาย และตำรวจชั้นประทวน 48 นาย โดยแบ่งเป็น 4 ชุดตรวจ มี 2 ผลัด ทำงานผลัดละ 2 วันติดต่อกัน นอกจากนี้ยังต้องหมุนเวียนกำลังคนไปด่านบ้านประกอบอีกด้วย ซึ่งในแต่ละชุดตรวจมีจำนวน 13 นาย ประกอบด้วย รองสารวัตร 1 นาย เป็นหัวหน้าชุดตรวจ สารวัตรเวร 1 นาย และตำรวจชั้นประทวน 11 นาย ปกติเวลาทำการ คือ 05.00-

23.00 น. (หากเป็นผู้ตรวจรถทัวร์จะปิดประมาณ 21.00 น.) แยกเป็นการตรวจขาเข้าและขาออกอย่างละ 1 ชุด (ผู้ตรวจขาเข้า 13 ชุด และผู้ตรวจขาออก 10 ชุด)

2. การดำเนินงานของด่านตรวจคนเข้าเมืองสะเตา

เนื่องจากด่านตรวจคนเข้าเมืองมีหน้าที่หลักในการดูแลอำนวยความสะดวกในการผ่านด่านสะเตาของบุคคล โดยรับผิดชอบเฉพาะในการตรวจอนุญาตเข้า-ออกและการทำวีซ่า (VISA ON ARRIVAL: VOA) เท่านั้น (สัมภาระหรือตัวรถโททอญิง สายพิน ไชยมุด รองสารวัตรตรวจ ฝ่ายธุรการกำลังคน) ผู้วิจัยจึงนำเสนอการดำเนินงานของด่านตรวจคนเข้าเมืองจากแผนผังของด่านพรมแดนสะเตาดังนี้

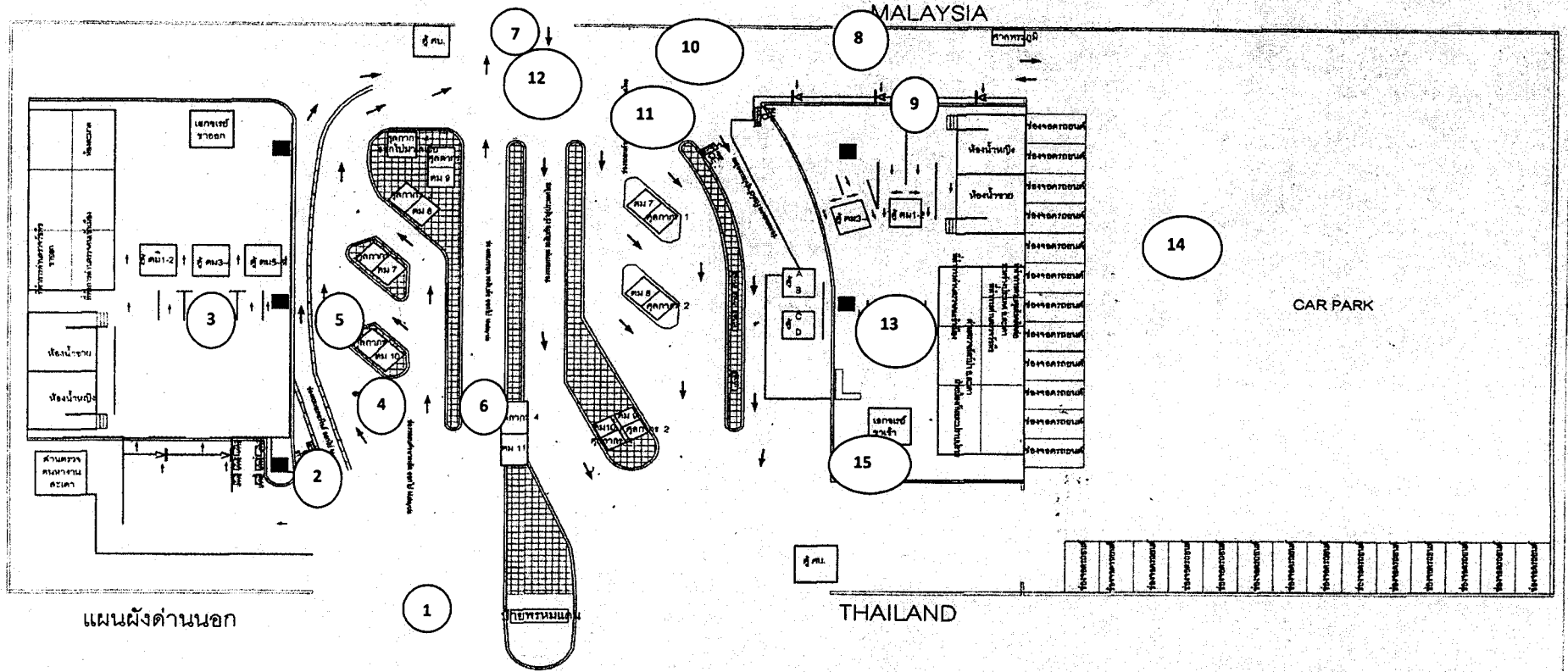
• การดำเนินการขออนอกประเทศไทยที่ด่านพรมแดนสะเตา

กรณีเดินทางผ่านแดนของบุคคลทั่วไป ผู้เดินทางจะต้องกรอกข้อมูลในใบตม. 6 และยื่นแสดงพร้อมหนังสือเดินทางต่อเจ้าพนักงานที่ตู้ที่ 1-6 และยื่นให้ตรวจสอบภาพถ่ายในหนังสือเดินทางทุกครั้งว่าเป็นคนเดียวกันกับที่เดินทางจริงจากนั้นเจ้าพนักงานจะประทับตราวันเวลาขออนอกประเทศในหนังสือเดินทางและคืนหนังสือเดินทางแก่บุคคลนั้นแสดงถึงการอนุญาตให้บุคคลเดินทางออกนอกประเทศได้ เจ้าพนักงานใช้เวลาดำเนินการในขั้นตอนนี้ประมาณ 30 วินาที/คน

กรณีเดินทางผ่านแดนเป็นหมู่คณะ/กรุ๊ปทัวร์ รถตู้โดยสาร/รถบัส/รถยนต์ส่วนบุคคล คนขับหรือเจ้าของรถต้องกรอกเอกสาร ตม. 2 (รายการรถ) และตม. 3 (รายละเอียดผู้โดยสาร) และต้องผ่านการตรวจด่านตรวจคนเข้าเมืองและศุลกากร สำหรับผู้โดยสารต้องลงจากรถเพื่อยื่นเอกสารหนังสือเดินทางและตม. 6 ด้วยตัวเอง และต้องผ่านการตรวจกระเป๋าสัมภาระจากศุลกากรเป็นรายบุคคล

กรณีรถบรรทุกสินค้า พนักงานขับรถต้องแสดงรายการเพื่อผ่านพิธีการศุลกากรก่อน จากนั้นนำรถเข้ารับการตรวจตามปกติในช่องทางที่จัดไว้ให้เฉพาะ ซึ่งจุดตรวจดังกล่าวเป็นตู้ลอย พนักงานขับรถสามารถยื่นเอกสารได้โดยไม่ต้องลงจากรถ

กรณีนักท่องเที่ยวมาเลเซีย ชาวมาเลเซียที่ผ่านเข้าออกเป็นประจำช่วงเทศกาลหรือสุดสัปดาห์ เมื่อเดินทางมาถึงด่านพรมแดนสะเตาเพื่อขอเข้าประเทศไทยจะต้องยื่นหนังสือเดินทางพร้อมใบตม. 6 ต่อเจ้าหน้าที่ด่านตรวจคนเข้าเมืองที่ตู้ 1-6 เพื่อตรวจสอบและตราประทับการเดินทางออกจากประเทศมาเลเซีย ซึ่งหากพบว่าผู้เดินทางมีสัญชาติมาเลเซีย ด่านตรวจคนเข้าเมืองสะเตาจะอนุญาตให้พำนักในประเทศไทยได้ไม่เกิน 30 วัน ส่วนนักท่องเที่ยวต่างชาติอื่นๆ จะพิจารณาตามประเภทของวีซ่า หากเป็นประเทศที่ได้รับการยกเว้นตามข้อตกลงระหว่างประเทศ เช่น สิงคโปร์และอินโดนีเซีย จะอนุญาตให้พำนักในประเทศไทยได้นานไม่เกิน 15 วัน ยกเว้นประเทศจีนกับประเทศพม่า และหากเป็นประเทศที่ต้องมีวีซ่า (ประมาณ 20 ประเทศและได้ห้วน) นักท่องเที่ยวสามารถดำเนินการขอ VOA ที่ด่านตรวจคนเข้าเมืองสะเตาโดยตรง



ภาพที่ 4.15: แสดงการดำเนินงานของด่านตรวจคนเข้าเมืองสะเดา (ด่านพรมแดน)

• ขั้นตอนพิธีการตรวจคนเข้าเมืองขาออกจกประเทศไทยที่ด่านพรมแดนสะเดา

เมื่อบุคคลต้องการเดินทางออกนอกประเทศไทย ผ่านทางด่านสะเดานั้น จากแผนผังพื้นที่ด่านพรมแดนสะเดา (ภาพที่ 4.13) จะเห็นได้ว่า บุคคลต้องผ่าน จุดที่ 1 ในภาพซึ่งเป็นบริเวณจุดแยกระหว่างคนเดินและรถ ซึ่งรวมทั้งรถจักรยานยนต์ รถยนต์ส่วนตัว รถโดยสารและรถขนสินค้า ในกรณีบุคคลเดินทางทั่วไปหรือคณะนักท่องเที่ยวเดินทางมาที่รถของบริษัทนำเที่ยว ผู้โดยสารต้องลงจากรถ ณ บริเวณนี้และเดินเข้าไปยังจุดตรวจหนังสือเดินทาง เพื่อแสดงตนต่อเจ้าหน้าที่ด่านตรวจคนเข้าเมืองสะเดา ผ่านทางเข้า (จุดที่ 2 ในภาพ) ซึ่งเป็นประตูแบบหมุนสามารถนับจำนวนคนผ่านได้ (ด้านข้างของทางเข้าประตูแบบหมุนจะสังเกตเห็นตู้ทำการของด่านตรวจแรงงานที่จะเดินทางไปทำงาน ณ ประเทศมาเลเซีย) เมื่อถึงตู้ตรวจคนเข้าเมือง ผู้เดินทางสามารถเลือกเข้าแถวเพื่อเข้ารับการตรวจหนังสือเดินทางได้จำนวน 6 แถวจาก 6 ตู้ที่เปิดให้บริการ (จุดที่ 3 ในภาพ) ในการผ่านด่านตรวจคนเข้าเมืองนี้ ผู้เดินทางต้องยื่นแสดงหนังสือเดินทางพร้อมใบตม. 6 ที่กรอกข้อมูลเรียบร้อยแล้วและยื่นนิ่งเพื่อให้พนักงานตรวจสอบผู้เดินทางว่าเป็นคนเดียวกับภาพถ่ายในหนังสือเดินทางจริง จากนั้นเจ้าหน้าที่จึงประทับตราวันเวลาอนุญาตเดินทางออกนอกประเทศไทยที่ด่านสะเดาและคืนหนังสือเดินทางแก่ผู้เดินทาง เป็นอันเสร็จพิธีการตรวจคนเข้าเมืองขาออกนอกประเทศ หากเป็นกรณีปกติผู้เดินทางสามารถเดินออกผ่านทางด้านข้างของตู้ตรวจเพื่อเดินไปยังประตูชายแดนทางออกสู่ประเทศมาเลเซีย แต่หากเป็นผู้เดินทางที่มาจากประเทศที่มีชื่ออยู่ในรายชื่อประเทศเป้าหมายจะถูกลงส่งเข้าไปยังอาคารสำนักงานตรวจคนเข้าเมืองสะเดาที่ติดกับตู้ตรวจหนังสือเดินทาง เพื่อให้รองสารวัตรตรวจคนเข้าเมืองดำเนินการตรวจสอบอีกชั้นหนึ่ง สำหรับบุคคลที่ถูกตรวจพบและตั้งข้อสังเกตว่าอาจเดินทางออกนอกประเทศเพื่อไปหางานทำจะถูกส่งตัวกลับมายังตู้ทำการของด่านตรวจแรงงานที่อยู่บริเวณทางเข้าอีกครั้ง

สำหรับกรณีรถจักรยานยนต์และรถยนต์ส่วนบุคคล เจ้าของรถต้องขับเข้าช่องทางของรถจักรยานยนต์และรถยนต์ที่ทางด่านเตรียมไว้เพื่อดำเนินการตรวจสอบก่อนการเดินทางออกนอกประเทศ (จุดที่ 4 และ 5 ตามลำดับ) สำหรับจุดที่ 5 ของรถยนต์ส่วนบุคคลนั้นผู้โดยสารต้องลงจากรถเพื่อไปดำเนินการตรวจสอบหนังสือเดินทางตามกระบวนการปกติ ส่วนในกรณีของรถยนต์ขนสินค้าต้องเข้าดำเนินการตรวจสอบ ณ จุดที่ 6 ซึ่งเป็นตู้ลอยริมถนนทางผ่านเพื่อสะดวกแก่ผู้ขับรถสามารถยื่นหนังสือเดินทางได้โดยไม่ต้องลงจากรถ ตู้ลอยดังกล่าวมีทั้งส่วนของงานตรวจคนเข้าเมืองและงานศุลกากร ประเด็นที่ควรพิจารณาสำหรับการตรวจคนเข้าเมืองฝั่งขาออกมีอยู่หลายประการดังนี้

1. จากภาพที่ 4.15 จุดที่ 2 เนื่องจากเป็นทางเข้าสู่ด่านตรวจคนเข้าเมือง แต่บริเวณดังกล่าวมีร้านค้าเปิดให้บริการอยู่ติดขอบรั้วของด่านซึ่งเป็นผลให้เกิดการแออัดของผู้เดินทางที่ต้องการवेशี้อของฝากก่อนออกเดินทางไปยังประเทศมาเลเซีย

2. จากภาพที่ 4.15 จุดที่ 3 บริเวณดังกล่าวมีการติดตั้งป้ายสัญลักษณ์ไม่ชัดเจน เช่น ป้ายห้ามถ่ายรูปที่ติดตั้งไว้บนเสาด้านข้างของด่านซึ่งยากแก่การสังเกตของผู้เดินทาง นอกจากนี้บริเวณห้องน้ำมีกลิ่นเหม็นและชื้นและตลอดเวลา รวมทั้งเมื่อผ่านการตรวจจากจุดที่ 3 แล้ว ทางด่านไม่มีการกันทางเดินทำให้ผู้ที่ผ่านการตรวจแล้วยังคงเดินกลับเข้ามายังฝั่งประเทศไทยได้ นอกจากนี้บริเวณดังกล่าวแม้ว่าจะมีการติดตั้งตู้ตรวจของศุลกากรแต่ไม่ได้ใช้งานซึ่งอาจเกิดการรั่วไหลของสินค้าหนีภาษี

3. จากภาพที่ 4.15 จุดที่ 4 และ 5 มีรถยนต์จอดหนาแน่นเนื่องจากเป็นพื้นที่สำหรับรถยนต์และรถจักรยานยนต์ผ่าน แต่พบว่ามีรถตั้งโต๊ะของเจ้าหน้าที่เพื่อให้บริการสำหรับผู้ที่ต้องการนำรถยนต์เข้าไปซื้อสินค้าปลอดภาษีที่ร้านสินค้าปลอดภาษีฝั่งประเทศมาเลเซีย รวมทั้งมีการจอดรถยนต์นำเที่ยวของบริษัทนำเที่ยวเพื่อรับคณะเดินทางขึ้นรถหลังจากตรวจลงตราแล้ว จึงทำให้บริเวณนี้มีการจราจรคับคั่งโดยเฉพาะช่วงเวลาเทศกาล

4. มีการให้บริการเขียนเอกสารใบตม. 6 ของผู้ประกอบการริมทางเท้าก่อนการเข้าสู่ด่านตรวจคนเข้าเมือง ทำให้เกิดปัญหาเอกสารปลอม เอกสารซ้ำซ้อนเนื่องจากผู้ประกอบการบางรายใช้วิธีการถ่ายสำเนาเอกสารทำให้เลขที่เอกสารเป็นเลขเดียวกันซึ่งทำให้เกิดปัญหาความซ้ำซ้อนของบุคคลในกรณีที่สืบค้นระบบโดยอ้างอิงเลขที่เอกสาร

การดำเนินการขาเข้าประเทศไทยที่ด่านพรมแดนสะเตา ฝั่งขาเข้าเริ่มต้นจากจุดที่ 7 ในภาพซึ่งเป็นบริเวณประตูทางเข้าสู่ประเทศไทย หากเป็นรถของบริษัทนำเที่ยวหรือรถยนต์โดยสารที่ต้องการเข้าประเทศไทยจะต้องเลี้ยวซ้ายเพื่อจอดส่งผู้โดยสารหรือคณะผู้เดินทาง ที่จุด 8 ในภาพเพื่อให้คณะผู้เดินทางเข้าสู่กระบวนการตรวจหนังสือเดินทาง ณ จุดที่ 9 จากนั้นรถจะไปจอดที่บริเวณลานจอดรถ (จุดที่ 14 ในภาพ) เพื่อรอรับผู้โดยสารกลับ ผู้โดยสารที่จุด 9 จะเดินเข้าช่องตรวจหนังสือเดินทางซึ่งเปิดให้บริการทั้งสิ้น 6 คู่ เพื่อแสดงหนังสือเดินทางและใบตม. 6 สำหรับขาเข้าประเทศ เมื่อตรวจผ่านจะเดินไปทางด้านหลังของผู้ตรวจไปยังจุดที่ 13 ในภาพเพื่อสำแดงสัมภาระติดตัวต่อเจ้าพนักงานด่านศุลกากรผ่านสายพานเข้าสู่ตู้เอ็กซ์เรย์ แต่หากเป็นผู้เดินทางมาจากประเทศที่อยู่ในรายการเฝ้าระวังก็จะดำเนินการเช่นเดียวกับฝั่งขาออกคือส่งตัวผู้เดินทางให้รองสารวัตรเพื่อตรวจสอบอีกครั้ง

สำหรับรถจักรยานยนต์และรถยนต์ส่วนบุคคล หลังจากที่ถูกผู้โดยสารลงจากรถเพื่อตรวจประทับหนังสือเดินทางขออนุญาตเข้าเมืองแล้ว จะต้องกลับไปที่รถและเคลื่อนรถไปยัง จุดที่ 10

และ 11 ตามลำดับ สำหรับรถยนต์ส่วนบุคคลจะมีช่องทางไว้คอยบริการทั้งสิ้น 2 ช่องทางพร้อมกับด่านศุลกากร แต่หากเป็นรถยนต์บรรทุกสินค้าจะเข้ารับการตรวจคนเข้าเมือง ณ จุดที่ 12 โดยมีลักษณะเดียวกันกับฝั่งขาออก

หลังจากที่ผู้เดินทางผ่านการตรวจเรียบร้อยแล้วต้องขึ้นรถที่จอดรออยู่ที่ จุด 14 ในภาพและรถจะออกจากด่านตรวจเพื่อเข้าสู่ประเทศไทย ที่จุด 15

ประเด็นที่ควรพิจารณาสำหรับการตรวจคนเข้าเมืองฝั่งขาเข้ามีอยู่หลายประการดังนี้

1. ภาพที่ 4.15 จุดที่ 8 เมื่อปล่อยให้มีการจอดรอส่งผู้โดยสารเพื่อลงไปตรวจหนังสือเดินทางทำให้การจราจรบริเวณดังกล่าวติดขัด เนื่องจากมีรถทยอยเข้ามาจากฝั่งมาเลเซียตลอดเวลา

2. ภาพที่ 4.15 จุดที่ 9 หากผู้เดินทางไม่สังเกตจะเข้าใจว่ามีช่องเปิดให้บริการเพียง 4 ช่องทางเท่านั้น เนื่องจากช่องทางที่ 5-6 นั้นอยู่เอียงเข้าไปด้านใน ทำให้เข้าใจผิดว่าต้องรอผ่านช่องทางที่ 1-4 ก่อนจึงจะเข้าไปช่องทางที่ 5-6 จึงเกิดการแออัดในบริเวณดังกล่าว

3. ภาพที่ 4.15 จุดที่ 13 การตรวจเอ็กซเรย์กระเป๋าเดินทางเป็นการตรวจแบบสุ่ม ทำให้อาจมีสินค้าลักลอบหนีภาษีเข้ากันได้ รวมทั้งไม่ได้มีการบังคับให้ผู้เดินทางต้องถือกระเป๋าเดินทางลงมาจากรถ ทำให้สินค้าที่อยู่ในกระเป๋าบางอย่างติดไปกับรถจึงไม่ผ่านการตรวจ

4. ภาพที่ 4.15 จุดที่ 15 เนื่องจากเป็นทางเชื่อมต่อระหว่างลานจอดรถเพื่อออกไปยังประตูทางออกสู่ประเทศไทย ทำให้ผู้เดินทางจำนวนหนึ่งมาขึ้นรถ ณ บริเวณดังกล่าว ทำให้เกิดการจราจรติดขัด

4.3.2 การจัดการด้านบุคลากรของด่านตรวจคนเข้าเมืองสะเดา

1. การฝึกอบรม ปัจจุบันด่านตรวจคนเข้าเมือง จังหวัดสงขลา ให้ความสำคัญกับการพัฒนาทรัพยากรบุคคล โดยมุ่งเน้นการฝึกอบรมและสร้างเสริมสมรรถนะมาตรฐานที่จำเป็น (Core Competency) และเหมาะสมกับการปฏิบัติหน้าที่ของบุคคล โดยมีการจัดอบรมให้แก่ข้าราชการตำรวจในสังกัดให้มีความรู้ ความเข้าใจ สถานการณ์ปัจจุบันของโลก เพื่อสร้างเสริมให้เกิดความคิดและการตระหนักถึงความสำคัญของพันธกิจ และงานตำรวจตรวจคนเข้าเมืองว่ามีความเกี่ยวข้องกับกระแสการเปลี่ยนแปลงในยุคโลกาภิวัตน์ เช่น หลักสูตรการตรวจสอบหนังสือเดินทาง หลักสูตรตรวจคนเข้าเมืองจังหวัด หลักสูตรผู้เชี่ยวชาญด้านการตรวจหนังสือเดินทางและรอยตราประทับ เป็นต้น นอกจากนี้มีการอบรมพัฒนาความรู้ด้านการสืบสวนปราบปราม ให้สามารถวิเคราะห์สถานการณ์ การใช้ดุลพินิจและเทคนิคต่างๆ เนื่องจากเจ้าหน้าที่ด่านตรวจคนเข้าเมืองควรมีลักษณะซึ่งต้องอาศัยการฝึกฝนให้เกิดเป็นทักษะพิเศษเฉพาะบุคคล เช่น การเป็นคนช่างสังเกต ช่างจดจำลักษณะของบุคคล การวิเคราะห์บุคคล เป็นต้น

ปัจจุบันด่านตรวจคนเข้าเมืองมีระบบเทคโนโลยีช่วยในการดำเนินงานตรวจสอบข้อมูลของบุคคล แต่พบปัญหาในส่วนของเจ้าหน้าที่ด่านซึ่งขาดความชำนาญในการใช้เครื่องมือตรวจสอบ ทำให้ต้องใช้ระยะเวลาในการตรวจผ่านค่อนข้างนาน ดังนั้นด่านตรวจคนเข้าเมืองควรเพิ่มเติมการฝึกอบรมด้านทักษะการใช้เทคโนโลยีคอมพิวเตอร์ที่ทันสมัยเพื่อให้การตรวจสอบเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ

นอกจากนี้ เจ้าหน้าที่ด่านตรวจคนเข้าเมืองมีปัญหาด้านทักษะการใช้ภาษาอังกฤษ ซึ่งในปัจจุบันมีระเบียบปฏิบัติให้เจ้าหน้าที่ต้องผ่านการสอบภาษาอังกฤษก่อนเข้าปฏิบัติงานประจำบริเวณด่าน

2. ด้านกำลังพล จำนวนเจ้าหน้าที่ด่านตรวจคนเข้าเมืองมีน้อยเมื่อเปรียบเทียบกับปริมาณคนผ่านเข้า-ออกบริเวณด่านพรมแดนสะเดา โดยเฉพาะในช่วงเทศกาล เช่น ปีใหม่ สงกรานต์ ฮารีรายอ อย่างไรก็ตามก็ด่านตรวจคนเข้าเมืองเห็นว่า การขาดแคลนกำลังคนไม่ใช่ปัญหาสำคัญ เพราะเจ้าหน้าที่ด่านสามารถหมุนเวียนกันได้ระหว่างด่านอื่นๆ แต่ปัญหาสำคัญคือ ลักษณะทางกายภาพของด่านที่คับแคบ ไม่สะดวก ทำให้ไม่สามารถเพิ่มช่องตรวจได้แม้จะมีกำลังคนมาเสริมจากด่านอื่นก็ตาม ในส่วนนี้ทางด่านใช้วิธีการแก้ปัญหาในช่วงเวลาที่มีคนเข้า-ออกมากคือ กำหนดให้มีการเข้าเวรเสริม (OT) หลังเวลา 16.30 น. เป็นต้นไป โดยเรียกเก็บค่าล่วงเวลาจากรอยนต์คันละ 25 บาท และจากคนคนละ 5 บาท ซึ่งค่าล่วงเวลาดังกล่าวจะจัดสรรให้เจ้าหน้าที่ด่านตามลำดับชั้น

จากการสังเกตการณ์ทำงานในพื้นที่ด่านพบเจ้าหน้าที่ด่านตรวจคนเข้าเมืองมีอายุมาก มีรูปแบบการทำงานในระบบราชการทำงานเชิงรับและไม่ยืดหยุ่น ไม่มีทักษะการใช้คอมพิวเตอร์ ดังนั้นควรเพิ่มเติมการฝึกอบรมเจ้าหน้าที่ด่านให้มีจิตบริการมากขึ้น และจัดอบรมบุคลิกภาพการทำงาน

เนื่องจากเจ้าหน้าที่ของด่านตรวจคนเข้าเมืองจะต้องอำนวยความสะดวกในการเข้า-ออกของผู้ผ่านด่านและขณะเดียวกันก็ต้องมุ่งรักษาความมั่นคงปลอดภัยของประเทศ ทำให้เจ้าหน้าที่ปฏิบัติงานเข้มงวดในกฎระเบียบปฏิบัติมากกว่าการอำนวยความสะดวก ในขณะที่บุคคลผ่านด่านต้องการความสะดวกรวดเร็วเป็นสำคัญ จึงทำให้ผู้ใช้บริการประเมินความพึงพอใจที่ได้รับในระดับปานกลาง (ยุพาวดี สมบูรณ์กุลและคณะ, 2553) นอกจากนี้เจ้าหน้าที่เข้มงวดในกฎระเบียบต่างกัน หรือแม้แต่ในเจ้าหน้าที่คนเดียวกันแต่ต่างเวลาก็กอาจปฏิบัติแตกต่างกันไป

จากกำลังพลที่มีน้อยไม่สอดคล้องกับปริมาณงานที่เพิ่มมากขึ้นทำให้เจ้าหน้าที่หลายนายทำงานมากกว่า 1 หน้าที่และทำงานตั้งแต่เวลา 05.00-23.00 น. ทำงาน 2 วัน หยุด 2 วัน ยังต้องเข้าเวรด่านบ้านประกอบ 3 วัน หยุด 3 วัน ถ้าวันหยุดไม่ตรงกับเสาร์-อาทิตย์ก็ต้องเข้าสำนักงาน (ใน 1 สัปดาห์ต้องทำงาน 1-2 หน้าที่ด่านบ้านประกอบ)

3. การจัดการระบบสนับสนุน ปัจจุบันด่านตรวจคนเข้าเมืองสะเคายังไม่มีบ้านพักให้แก่ข้าราชการ ตำรวจและครอบครัว แต่มีกิจกรรมฝึกอาชีพและหางานให้แก่ครอบครัวของข้าราชการตำรวจ และส่งเสริมให้ข้าราชการตำรวจเข้าศึกษาในระดับปริญญาตรี โทและเอก และศึกษาในหลักสูตรต่างๆ ตลอดจนพัฒนาให้มีทักษะความเป็นผู้นำ มีระบบการวัดผลและการประเมินผลการปฏิบัติงานที่ชัดเจนคือ ทุกสิ้นปีจะมีการประเมินการปฏิบัติงานจากแผนแม่บทที่ได้วางไว้ว่าสามารถทำได้ตามแผนที่ได้วางไว้

จากการสังเกตบริเวณด่านตรวจคนเข้าเมืองพรมแดนสะเคา ไม่มีป้ายประกาศหรือประชาสัมพันธ์แก่ผู้เดินทางผ่านเข้า-ออกได้ทราบขั้นตอนการผ่านด่านตรวจคนเข้าเมือง จึงควรทำงานเชิงรุกมากขึ้น โดยการปิดประกาศข้อมูล ขั้นตอนและวิธีการปฏิบัติแก่ผู้ใช้บริการ เพื่อตอบสนองนโยบายด้านการส่งเสริมการท่องเที่ยว การค้าและการลงทุนให้มากขึ้น

4.3.3 การจัดการด้านสารสนเทศ

1. การสื่อสาร การสื่อสารในองค์กรประกอบด้วย โทรศัพท์ E-doc และ E-mail พร้อมระบบข้อมูลสำรองที่สำนักงาน กรุงเทพฯ อย่างไรก็ตามที่ด่านพรมแดน ไม่มีเจ้าหน้าที่ควบคุมระบบ
2. ระบบอัจฉริยะ ปัจจุบันด่านตรวจคนเข้าเมืองมีการพัฒนาระบบของตนเองให้สามารถเชื่อมต่อข้อมูลของด่านตรวจคนเข้าเมืองทุกพื้นที่เข้าด้วยกัน และมีระบบการจัดเก็บข้อมูลกลางที่สำนักงานตรวจคนเข้าเมือง กรุงเทพฯ มีระบบเชื่อมโยงข้อมูลกับศูนย์ปราบปรามอาชญากรรมข้ามชาติได้ในทุกระดับเพื่อเรียกดูข้อมูลของส่วนบุคคลต้องห้าม แต่การเรียกดูข้อมูลมีความล่าช้า เนื่องจากระบบจะประมวลผลทุกรายการของบุคคลที่กำลังทำการตรวจสอบ

นอกจากนี้ยังจัดให้มีบริการรับแจ้งที่พักคนต่างด้าวทางออนไลน์สำหรับสถานประกอบการ โรงแรมที่รับคนต่างด้าวเข้าพักจะมีผลใน 24 ชม. แต่ในทางปฏิบัติพบว่าสถานประกอบการไม่นิยมแจ้งทางออนไลน์ โดยอ้างว่าไม่มีอินเทอร์เน็ต ดังนั้นทางด่านตรวจคนเข้าเมืองจึงให้สถานประกอบการเดินทางมาแจ้งและกรอกเอกสาร (ตม. 30) ยื่นที่ด่านตรวจคนเข้าเมืองจังหวัดสงขลา แต่หากเป็นสถานประกอบการบริเวณรอบด่านพรมแดนสะเคาสามารถยื่นบริเวณใต้ที่ทำการด่านใน ข้อมูลจะถูกบันทึกในระบบและไปปรากฏที่สำนักงานตรวจคนเข้าเมือง กรุงเทพฯ

3. การจัดการวิเคราะห์ข้อมูล เดิมด่านตรวจคนเข้าเมืองจัดพิมพ์เอกสาร ตม. 6 สำหรับบุคคลกรออกเดินทางเข้า-ออก แต่เนื่องจากงบประมาณจำกัด ปัจจุบันจึงอนุญาตให้เอกชนจ้างโรงพิมพ์ตำรวจผลิตให้ได้ ในทางปฏิบัติพบว่ามีปัญหา เช่น การพิมพ์รหัสหลักเกินจากที่กำหนดไว้/ไม่มีรหัส รวมถึงมีธุรกิจรับจ้างกรอกเอกสาร ตม. 6 ให้นักท่องเที่ยวโดยคิดค่าจ้างใบละ 20 บาท ส่วนการ

วิเคราะห์ข้อมูลปลอมแปลงทำได้โดยประสานงานกับตำรวจท้องที่ ตำรวจทางหลวงและตำรวจท้องที่

4. การจัดการระบบเอกสารภายในและภายนอกองค์กร งานด้านเอกสารหากเป็นเอกสารสำคัญ บริเวณด่านพรมแดนสะเคา เช่น ตม. 6 หรือ ตม. 30 ของผู้ประกอบการซึ่งอยู่ในพื้นที่บริเวณรอบๆ ด่านพรมแดนสะเคาจะนำมาเก็บไว้ที่สำนักงานด่านชั้นใน (จากการสังเกตเอกสารมีจำนวนมาก มีการกองไว้ มีการจัดเก็บที่ไม่เป็นระเบียบ)

4.3.4 การจัดการด้านโครงสร้างกายภาพ

จากการลงพื้นที่สำรวจเบื้องต้นของทีมวิจัย ได้ดำเนินการประเมิน โครงสร้างทางกายภาพของด่านตรวจคนเข้าเมืองสะเคาด้านต่างๆ ดังนี้

1. โครงสร้างด้านขนาดพื้นที่ ด่านตรวจคนเข้าเมืองสะเคามีพื้นที่ค่อนข้างแคบเมื่อเปรียบเทียบกับจำนวนผู้ใช้บริการผ่านเข้า-ออกทั้งหมด บริเวณโดยรอบของเขตด่านพรมแดนเป็นร้านค้าและอาคารพาณิชย์ ทำให้พื้นที่แออัด โดยเฉพาะในช่วงเทศกาลปีใหม่ สงกรานต์ และฮารีรายอ ที่ผู้ใช้บริการจำนวนมากต้องรอคิวรับบริการ
2. โครงสร้างด้านอาคาร อาคารของด่านตรวจคนเข้าเมืองสะเคามีลักษณะสูงโปร่งทำให้ระบายอากาศได้ดี แต่เนื่องจากการใช้งานมานานและขาดการดูแลบำรุงรักษา จึงทำให้อาคารภายนอกเก่าและทรุดโทรม พบฝุ่นละอองจำนวนมากเกาะตามผนังอาคาร ฝ้าเพดานและพื้นถนน การจัดสรรพื้นที่ใช้สอยเป็นเพียงการนำวัสดุมาถมพื้นที่
3. โครงสร้างด้านสาธารณูปโภค เป็นการใช้งานร่วมกับทางหน่วยงานที่เกี่ยวข้องและผู้ใช้บริการ ได้แก่ ห้องสุขา ห้องละหมาด รวมทั้งระบบน้ำ ระบบไฟ
4. โครงสร้างด้านอุปกรณ์และเทคโนโลยี จากการสังเกตและทดลองใช้บริการด่านตรวจคนเข้าเมืองสะเคา ผู้วิจัยพบว่าสำหรับการสื่อสารภายในจะมีการใช้วิทยุสื่อสารพร้อมกับระบบโทรศัพท์บ้าน สำหรับระบบการตรวจคนเข้าเมืองมีการใช้ซอฟต์แวร์จากเซิร์ฟเวอร์เดียวกันกับด่านอื่นๆ จากส่วนกลาง ซึ่งทำให้เกิดปัญหาความล่าช้าในการประมวลผลข้อมูล อีกทั้งหากเกิดกรณีที่ระบบเสียหายจะต้องรอการแก้ไขจากส่วนกลางไม่สามารถดำเนินการเองได้

5. ข้อควรพิจารณาด้านโครงสร้างกายภาพ

1. พื้นที่มีขนาดค่อนข้างแคบ การออกแบบของด่าน ไม่ถูกต้องตามหลักการคือ การสร้างติดชายแดน ไม่มีที่จอดพักรถ มีพ่อค้าแม่ค้าขายของในบริเวณด่าน รถติด
2. ปัญหาด้านโครงสร้างอาคาร แม้ว่าจะมีโครงสร้างโปร่งแต่การจัดวางพื้นที่ไม่เป็นระเบียบ ป้าย สัญลักษณ์ บอกรหัสติดตั้งในทำเลที่สังเกตได้ยากและผู้ใช้บริการต้องติดต่อสำนักงานที่ตั้งบนชั้น 2 ของอาคาร (ในกรณีมีปัญหา)

3. ด้านสาธารณูปโภคมีไฟดับบ้างเป็นบางครั้ง รวมทั้งระบบสุขอนามัยของห้องน้ำไม่ได้มาตรฐาน มีกลิ่นเหม็นและชื้นและตลอดเวลา

4. ปัญหาด้านระบบสารสนเทศมีความล่าช้าในการประมวลข้อมูลเนื่องจากใช้เซิร์ฟเวอร์เก็บข้อมูลจากส่วนกลางที่กรุงเทพฯ และหากเครื่องเสียต้องรอกทางส่วนกลางแก้ไข

4.3.5 การเชื่อมโยงระหว่างหน่วยงาน ตม. ได้มีการแบ่งงานออกเป็น 4 งานหลักคือ งานบริการคนเข้าเมือง งานสืบสวนปราบปราม งานอำนวยความสะดวกและงานต้องห้าม สำหรับด่านสะเดาถือเป็นหน่วยงานหนึ่งที่อยู่ภายใต้การกำกับดูแลของสำนักงานตรวจคนเข้าเมือง จังหวัดสงขลา ดังนั้นการทำงานระหว่างตม.สงขลากับตม.ด่านสะเดามีลักษณะของสายบังคับบัญชา ไม่ใช่รูปแบบการประสานงานหรือร่วมมือ โดยด่านตม.สะเดามีความรับผิดชอบเฉพาะการตรวจอนุญาตเข้าออกและทำวีซ่า (Visa on Arrival)

สำหรับการประสานกับหน่วยงานภายนอกพบว่า สำนักงานตรวจคนเข้าเมืองจำเป็นต้องทำงานประสานกับหน่วยงานอื่นค่อนข้างมาก เนื่องจากต้องสวมหมวกสองใบคือเป็นเจ้าหน้าที่ตม. และเป็นตำรวจ ซึ่งทำให้มีข้อมูลเกี่ยวกับบุคคลมากกว่าหน่วยงานและเนื่องจากสังกัดกรมตำรวจจึงจำเป็นต้องมีการประสานงานกับหลายหน่วยงานเพื่อประสานความร่วมมือเพื่อการตรวจสอบคนเข้าเมือง ดังนี้

1. สุลตการ์ ด่านแรงงาน ตรวจพืชและสัตว์ แพทย์ตรวจคนเข้าเมือง (มี 2 คน อยู่ฝั่งขาเข้าเป็นเจ้าหน้าที่แต่งตั้งมาจากกระทรวงสาธารณสุข)
2. การเชื่อมโยงระบบข้อมูลกับสำนักงานตรวจคนเข้าเมืองที่กรุงเทพฯ และมีการรับเอกสารข้อมูลจากหน่วยงานท้องที่ต่างๆ ในจังหวัดสงขลาด้วย
3. ด้านตรวจคนหางาน ในกรณีที่เป็นผู้เดินทางเพื่อเข้าไปทำงานจะส่งตัวให้ด้านตรวจคนหางานตรวจก่อนหากตรวจแล้วทางด่านตม. ก็สามารถให้ผ่านต่อได้

สำหรับเอกสารต่างๆ จะถูกส่งไปเก็บที่ สำนักงานด่านตรวจคนเข้าเมืองสะเดา (เก็บ 10 ปี) ซึ่งที่สำนักงานมีเจ้าหน้าที่ 5 คน มีตำรวจ 2 คน ดูแล รับผิดชอบเรื่องเอกสารและมีงาน 2 งาน คือ บัตรผ่านแดนรถบรรทุก (08.30 – 12.00 น.) (ตม.2) เป็นความร่วมมือของไทยและมาเลเซีย และการยื่นรายการคนต่างด้าวเข้าพักอาศัย (13.00 – 17.00 น.) ของโรงแรม (ตม.30)

4.3.6 ปัญหาการปฏิบัติงานของด่านตรวจคนเข้าเมืองสะเดา

1. **ปัญหาด้านบุคลากร** บุคลากรจำนวนมากและสามารถทำงานได้เต็มที่ แต่พบว่าปัจจุบันมีเจ้าหน้าที่บางรายจำเป็นต้องทำงาน 2 หน้าที่ โดยหมุนเวียนภาระงานในแต่ละหน่วยงาน ทำให้เจ้าหน้าที่ที่มีความรู้สึกว่ากำลังพลที่มีอยู่ทำงานหนักเกินไป นอกจากนี้ยังมีการหมุนงานไปประจำที่ด่านพรหมแดนบ้านประกอบด้วย ในมุมมองของผู้บังคับบัญชาจึงเห็นว่าการขาดแคลนกำลังพล

ไม่ใช่ปัญหาหลัก เพราะตม. เป็นหน่วยงานที่ตำรวจต้องการเข้ามาทำงานมากที่สุด เนื่องจากมีค่าล่วงเวลาถูกต้อง มีค่าปรับถูกต้องและมีเงินสวัสดิการอื่นๆ อีกจำนวนมาก แต่ปัญหาคือบุคลากรลิ้มบทบาทการเป็นตำรวจของตนเองเนื่องจากการทำงานเอกสารมากเกินไป และปัจจุบันพบว่ามีปัญหาด้านภาษาอังกฤษที่เจ้าหน้าที่มีทักษะน้อยไม่สามารถสื่อสารกับชาวต่างชาติหรือสื่อสารตีความหมาย แต่ก็ยังมีเจ้าหน้าที่บางคนที่สามารถพูดภาษามาลเลย์ฯ ได้ แต่ทางตม. ยังคงต้องการทักษะภาษาอังกฤษเป็นหลักเนื่องจากสามารถใช้สื่อสารได้กับทุกชาติ และต้องการให้เจ้าหน้าที่ทำงานให้รวดเร็วขึ้น

2. **ปัญหาด้านการตรวจคนเข้าเมือง** เนื่องจากการตรวจคนเข้าเมืองเป็นงานบริการซึ่งต้องเน้นการอำนวยความสะดวกให้กับผู้ใช้บริการ ดังนั้นปัญหาคือการสร้างสมดุลระหว่างการให้บริการและความมั่นคง การใช้อุปกรณ์ช่วยประมวลผลทำให้เกิดความล่าช้าในการให้บริการ การแก้ไขที่ผ่านมามีได้เพียงการชี้แจงให้ผู้ใช้บริการเข้าใจ ผลสังเกตการณ์พบปัญหาการผ่านแดนของกลุ่มนักท่องเที่ยวที่ต้องการความรวดเร็ว ในทางปฏิบัติจึงอนุญาตให้มัคคุเทศก์นำเที่ยวรวบรวมหนังสือเดินทางเพื่อดำเนินการแทนนักท่องเที่ยวได้โดยใช้รูปถ่ายประกอบด้วย (แต่ไม่ได้ทำกับนักท่องเที่ยวมาเลเซีย)

3. **ปัญหาทางกายภาพของด่านพรมแดนสะเดา** พื้นที่จำกัด เปิดโล่ง ไม่เป็นระเบียบทำให้ผู้ใช้บริการเดินเข้า-ออกได้ในทุกทิศทางยากแก่การควบคุม

4. **ปัญหาด้านระบบสารสนเทศ** การใช้สารสนเทศยังไม่เรียบร้อยส่วนใหญ่เป็นการเก็บฐานข้อมูลบุคคล

5. **ปัญหาของบุคคลในพื้นที่** ปัญหาบุคคลในพื้นที่ผ่านเข้า-ออกด่านพรมแดนทุกวัน ซึ่งตม. ได้ผ่อนผันให้เข้า-ออกได้โดยประทับตราเพียงครั้งแรกครั้งเดียว ซึ่งในความเห็นของเจ้าหน้าที่ตม. เห็นว่าควรจะมีกฎหมายอนุญาตให้สามารถใช้บัตรประชาชนแทนทุกครั้งได้ในระยะทางไม่เกิน 3 กิโลเมตรจากชายแดน จะช่วยลดความเสี่ยงในการดำเนินงานให้ดีกว่าการตรวจเพียงครั้งเดียวอย่างที่ปฏิบัติอยู่ในขณะนี้ นอกจากนี้ยังมีปัญหาเรื่องทัศนคติของประชาชนต่อเจ้าหน้าที่ตม.

6. **ปัญหาการติดตามคนเข้าเมือง** ปัญหาด้านคนเข้าเมืองที่เข้ามาแล้วซึ่งต้องมีการติดตาม โดยตั้งแต่เดินทางเข้าจะต้องกรอกแบบฟอร์ม ตม. 6 เพื่อตรวจสอบการเดินทาง ซึ่งในส่วนของนักท่องเที่ยวเมื่อเข้าพักในโรงแรม ทางโรงแรมต้องแจ้งการเข้าพักของคนต่างด้าว ซึ่งปัจจุบันมีระบบออนไลน์รองรับแต่ปัญหาคือโรงแรมไม่มีอินเทอร์เน็ตดังนั้นตม. ต้องจ้างลูกจ้างเพื่อให้ทางโรงแรมกรอกรายละเอียดในแบบฟอร์มปกติแล้วให้เจ้าหน้าที่ของ ตม. รับมาบันทึกข้อมูลในระบบ ซึ่งหากทางโรงแรมไม่แจ้งจะถือว่าทำผิดกฎหมาย นอกจากนี้คนที่ขอยุ่ต่อมาทำธุรกิจ มีครอบครัว ก็ต้องมีการตรวจสอบ โดยการส่งชุดสืบไปตรวจสอบว่าอยู่อาศัยตามที่แจ้งหรือไม่

7. ปัญหาแรงงานผิดกฎหมาย ด้านสะเดาจะเกิดการเคลื่อนย้ายแรงงานไทยไปมาเลเซียมากกว่าที่จะเป็นมาเลเซีย เข้าไทย ซึ่งปัญหาเกิดจากลักษณะของการออกแบบโครงสร้างด่าน และเป็นหน้าที่ของตำรวจตระเวนชายแดนในการตรวจจับไม่ได้เป็นภารกิจของตม.

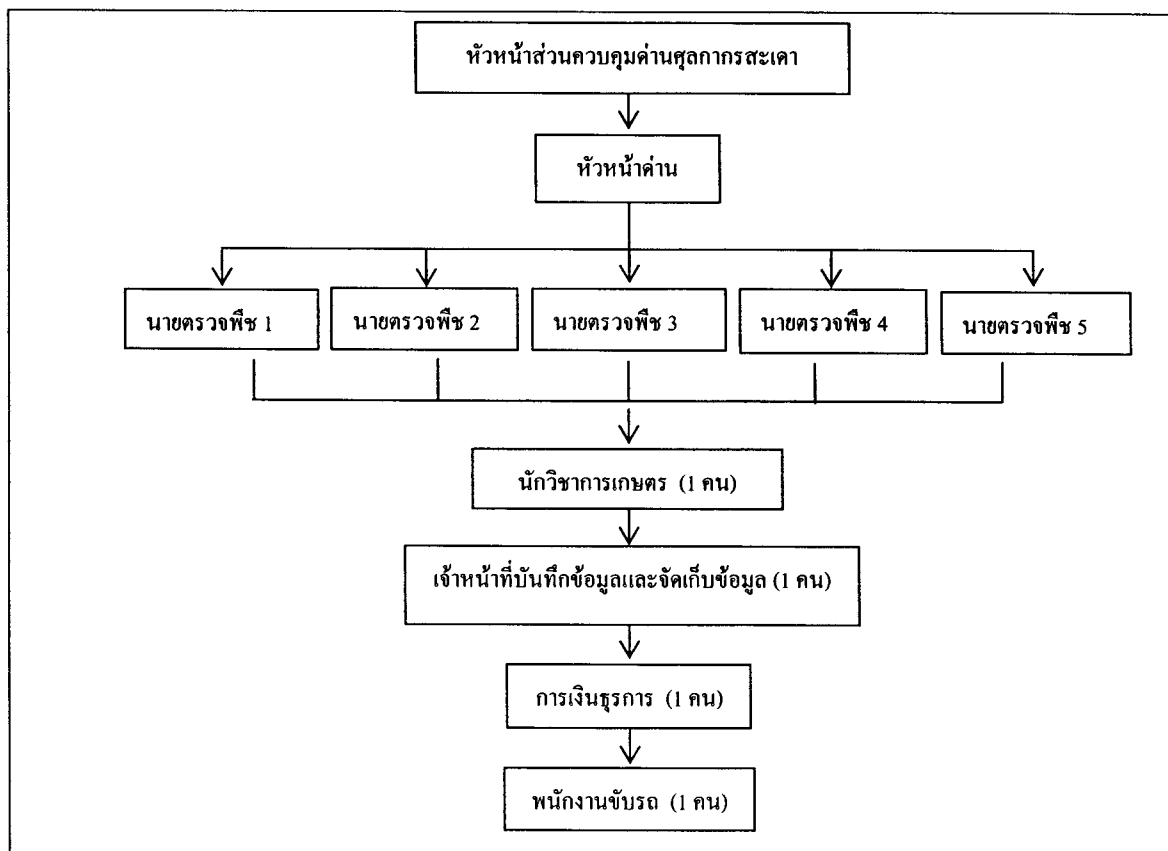
8. ปัญหาการบังคับใช้กฎหมาย ปัญหาที่พบคือการบังคับใช้กฎหมายและการให้ความร่วมมือของประชาชน เนื่องจากนักท่องเที่ยวไม่ปฏิบัติตามกฎหมาย ซึ่งไม่ได้หมายถึงกฎหมายไทยไม่มีความรุนแรง แต่เนื่องจากนโยบายของรัฐบาลที่ต้องการอำนวยความสะดวกให้กับนักท่องเที่ยวเพื่อเก็บรายได้เข้าประเทศ

4.4 ด่านตรวจพืชสะเดา

4.4.1 รูปแบบการจัดการของด่านตรวจพืชสะเดา ผลสังเกตการณ์ปฏิบัติงานในพื้นที่ด่านและการสัมภาษณ์ข้อมูลเชิงลึกกับนายด่านตรวจพืชสะเดาพบรูปแบบการจัดการของด่านตรวจพืชสะเดา ดังนี้

1. โครงสร้างองค์กรและอัตรากำลัง

ด่านตรวจพืชสะเดามีบุคลากรทั้งสิ้น 10 นาย ดังโครงสร้างองค์กรปรากฏในภาพที่ 4.16



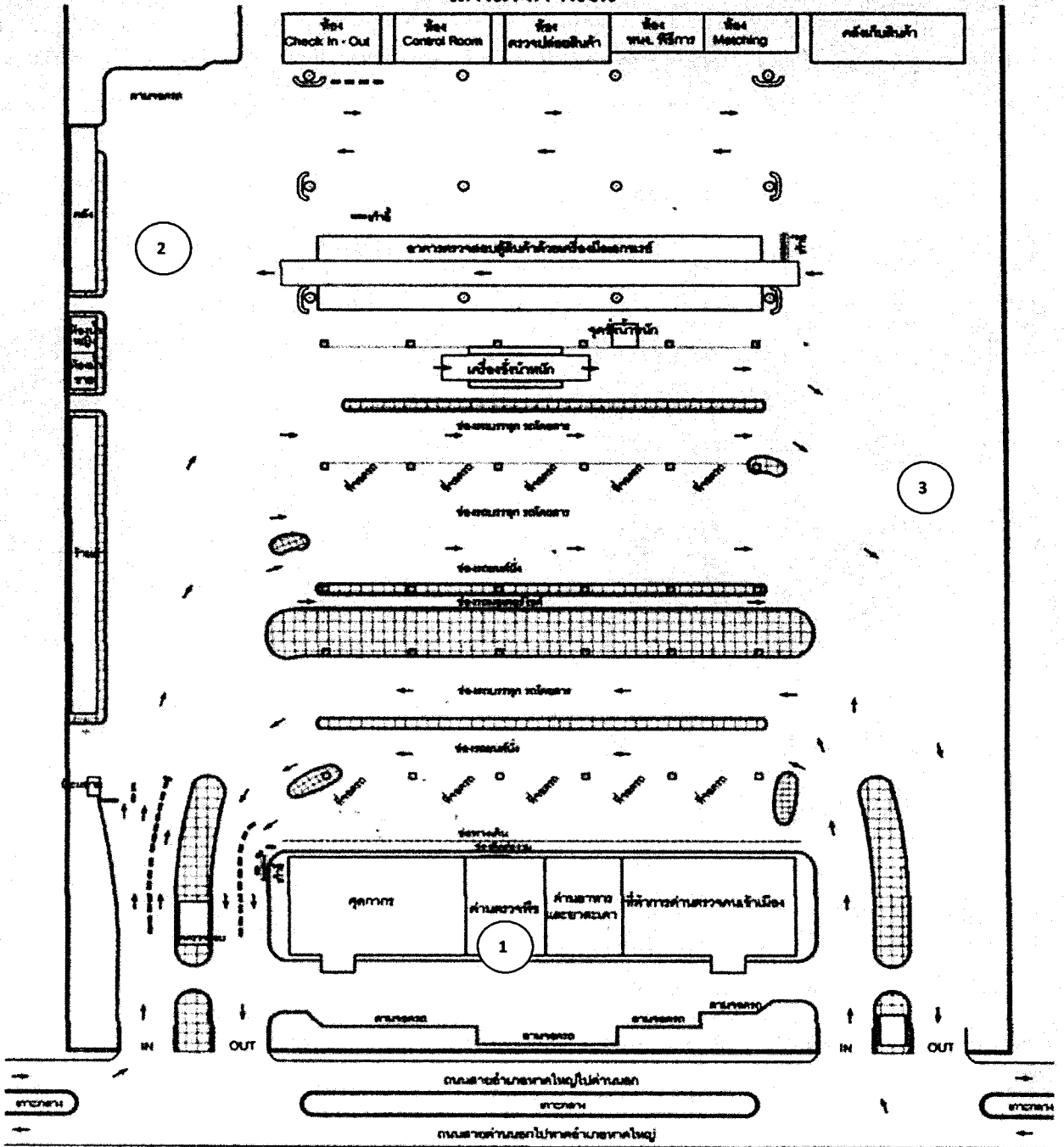
ภาพที่ 4.16: แสดงโครงสร้างองค์กรและอัตรากำลังของด่านตรวจพืชสะเดา

ส่วนกลางกำหนดให้ด่านตรวจพืชสะเดาทำหน้าที่ควบคุมกำกับและตรวจสอบพืช ผลิตผลพืชและวัสดุการเกษตรที่นำเข้ามา นำผ่านและส่งออกให้เป็นไปตามกฎหมายว่าด้วยการกักพืช พันธุ์พืช ปุ๋ย วัตถุอันตรายและยาง แยกงานที่ทำออกเป็น 5 งานดังนี้

1. งานควบคุมด่านกักกันพืชและบริการจัดการด่าน
2. ตรวจสอบควบคุมพืช และผลิตผลพืช
3. งานตรวจพืช
4. งานด้านเอกสาร
5. งานการเงินธุรการ

บุคลากรของด่านตรวจพืชสะเดาจำนวน 10 นาย นับว่าเพียงพอกับขนาดของงานที่ทำโดยจัดให้มีการหมุนกะลงเวลาทำงานสลับเวรกันในแต่ละช่วง ทุกวันทำการจะมีพนักงาน 8 นาย ประจำที่ด่านในและ 2 นาย ประจำที่ด่านพรมแดนสะเดาเพื่อดูแลตรวจตราการขนส่งพืชทั้งขาเข้าและขาออก

แผนผังด่านใน



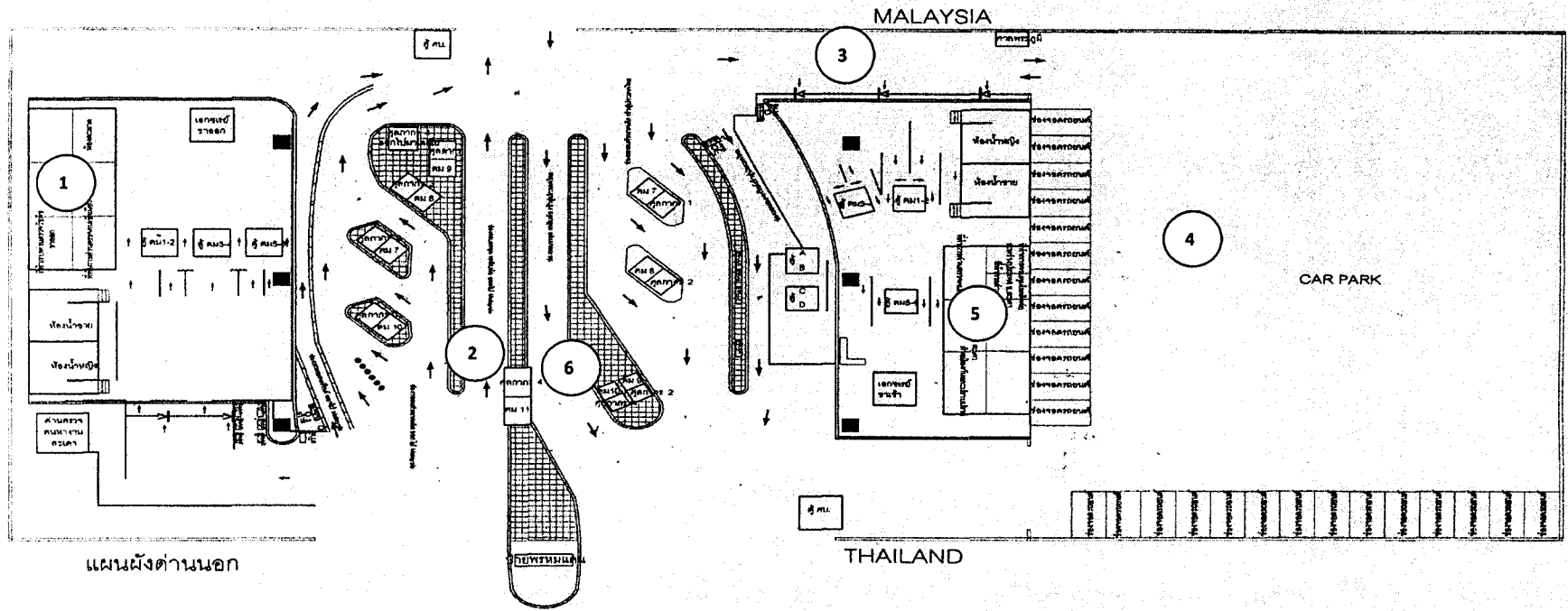
ภาพที่ 4.17: แสดงแผนผังการไหลของสินค้าเข้า-ออกที่ด่านใน

2. การดำเนินงานของด่านตรวจพืชสะเคา (ด่านใน)

การส่งออกพืช กรณีปรกติ ผู้ส่งออก/ ตัวแทนต้องแจ้งข้อมูลการส่งออก (พก.7) (ภาพที่ 4.18 จุดที่ 1) ทางออนไลน์ นายตรวจจะเน้นทางออกนอกพื้นที่ด่านเพื่อตรวจสอบตามใบแจ้งสินค้าขาออก ใบรับรองศัตรูพืช ณ ที่ทำการของด่านตรวจพืชหรือแจ้งข้อมูลทางออนไลน์ก็ได้ในการยื่นแบบปกติหรือแบบพิเศษคือ ต้องมีการควบคุมการกำจัดศัตรูพืช (รมยา) หลังจากนั้นนายตรวจพืชจะตรวจสอบสินค้านอกสถานที่ตามที่อยู่ส่งออกแจ้งในกรณีที่อยู่ส่งออก/ ตัวแทน ยื่นแบบปกติ ถ้าไม่พบศัตรูพืชจะออกใบรับรองปลอดศัตรูพืช ถ้าพบศัตรูพืชก็จะไม่ออกใบรับรองศัตรูพืช กรณียื่นแบบพิเศษ นายตรวจจะให้บริการรมยา นอกสถานที่ ณ โกดังสินค้า ควบคุมกำหนดรมยาประมาณ 24-120 ชม. ก็จะออกใบรับรองปลอดศัตรูพืช

เมื่อผู้ส่งออก/ ตัวแทน นำตู้คอนเทนเนอร์ที่บรรจุสินค้ามาจอดพัก ณ (ภาพที่ 4.18 จุดที่ 2) นายตรวจพืชจะลงไปตรวจสอบพืชกับเอกสารที่แจ้งไว้แล้ว ถ้าถูกต้องตรงกันก็จะปล่อยรถบรรทุกไปยังด่านพรมแดนสะเคาพร้อมแจ้งข้อมูลรถบรรทุกไปยังนายตรวจพืชที่ด่านนอก

การนำเข้าพืช รถบรรทุกผ่านด่านพรมแดน (ด่านนอก) เข้ามาจอดพักที่ด่านใน (ภาพที่ 4.18 จุดที่ 3) ผู้นำเข้า/ ตัวแทนจะต้องติดต่อด่านตรวจพืช (ภาพที่ 4.18 จุดที่ 1) เพื่อแจ้งข้อมูลตามแบบ พก.5 พร้อมสำเนาใบขนสินค้าขาเข้า สำเนาใบกำกับสินค้าให้พนักงานตรวจสอบเอกสาร เมื่อเจ้าหน้าที่ตรวจหรือสุ่มตรวจตัวอย่าง (ภาพที่ 4.18 จุดที่ 3) (กรณีสินค้าต้องห้ามต้องมีใบอนุญาตให้นำเข้า ใบรับรองปลอดศัตรูพืชจากประเทศต้นทาง และเอกสารระบุเงื่อนไขตามที่อธิบดีกรมวิชาการเกษตรกำหนด กรณีส่งจำกัดต้องมีใบรับรองปลอดศัตรูพืชจากประเทศต้นทาง และเอกสารระบุเงื่อนไขของอธิบดีกรมวิชาการเกษตร ส่วนสิ่งไม่ต้องห้าม ต้องมีหนังสือรับรองไม่ใช่พืชตัดต่อ) กรณีผลตรวจสอบถูกครบถ้วนจะทำการปล่อยให้นำผ่านเข้าประเทศได้ โดยออกหนังสืออนุญาตแบบ (พก.8) แต่การสุ่มตรวจแล้วพบปัญหาที่จะมีการยึดและแจ้งความดำเนินคดีทันที (สัมภาษณ์ อติสร กาญจนมิ่ง เจ้าพนักงานการเกษตรชำนาญงาน, 22 มีนาคม 2555)



ภาพที่ 4.18: แสดงแผนผังการไหลของสินค้าด้านตรวจพืชสะเดา (ด้านพรมแดน)

3. การดำเนินงานของด่านตรวจพืชสะเดา (ด่านพรมแดนหรือด่านนอก)

การตรวจพืชขาออก จากภาพที่ 4.19 พบว่า นายตรวจพืช 1 นาย จะนั่งประจำตำแหน่งอยู่บนอาคารบริเวณชั้น 2 (ภาพที่ 4.19 จุดที่ 1) เพื่อตรวจรถขนส่งพืชออกนอกประเทศไทยโดยใช้ประสบการณ์สังเกตลักษณะของรถที่ใช้บรรทุกและลักษณะการคลุมตัวรถ ที่ขับผ่านด่าน (ภาพที่ 4.19 จุดที่ 2) ออกไปยังประเทศมาเลเซียได้โดยตรง หากพบรถต้องสงสัยนายตรวจพืชต้องลงมาดักจับรถเอง ซึ่งเป็นไปได้ที่รถต้องสงสัยจะสามารถผ่านด่านไปได้แล้ว จึงควรมีเครื่องมือในการเฝ้าระวังและวิธีการป้องกันที่รัดกุมมากกว่านี้เพื่อป้องกันไม่ให้เกิดการนำพืชต้องห้ามออกจากประเทศ

การตรวจพืชขาเข้า กรณีรถบรรทุกใหญ่ ทางเดินของรถบรรทุกที่นำเข้าพืชมาจากประเทศมาเลเซีย จะเดินทางเข้าด่าน (ภาพที่ 4.19 จุดที่ 3) ไปยังจุดพักรถ (ภาพที่ 4.19 จุดที่ 4) (ก่อนที่จะผ่านด่านเพื่อไปตรวจสอบพืชที่ด่านใน) นายตรวจพืชจะเดินจากที่ประจำการชั้น 2 ไปยังจุดที่ 4 เพื่อทำการสุ่มตรวจโดยสายตาเพียงอย่างเดียว หากสังเกตพบข้อสงสัยจะมีการนำตัวอย่างของพืชมาทำการตรวจสอบด้วยเครื่องมือพื้นฐานเป็นเบื้องต้น ณ บริเวณจุดที่ 1 ถ้าผลการตรวจสอบไม่พบตามข้อสงสัย ก็จะปล่อยรถไปยังด่านในเพื่อยื่นเอกสารการนำเข้าตามขั้นตอน แต่ถ้าพบข้อสงสัยจะมีการแจ้งไปยังด่านในเพื่อทำการกักรถคันดังกล่าวไว้ ณ จุดตรวจสอบด่านในและนำตัวอย่างพืชจำนวนมากขึ้น มาทำการตรวจสอบในระดับที่สูงขึ้น ซึ่งต้องใช้เวลาตรวจสอบหลายวันเนื่องจากต้องส่งตัวอย่างไปยังหน่วยงานส่วนกลาง หากผลตรวจสอบพบตามสงสัยจะมีการทำลายเผาทิ้งหรือให้นำกลับประเทศที่นำเข้า กรณีรถบรรทุกเล็ก บริเวณการสังเกตการณ์ด้านบนอาคาร (ภาพ 4.19 จุดที่ 5) เป็นการสังเกตการณ์รถกระบะ รถยนต์ ที่อาจจะนำพืชที่ไม่ได้รับอนุญาตเข้ามายังประเทศไทย โดยทางเดินรถจะเป็นทางเดินแบบเส้นตรง (ภาพที่ 4.19 จุดที่ 6) ซึ่งกระบวนการตรวจสอบจะใช้ลักษณะเช่นเดียวกันกับจุดสังเกตการณ์บนอาคารบริเวณขาออกจากประเทศไทย ซึ่งทั้งสองจุดนี้มีความเสี่ยงสูงที่จะมีการผ่านของรถที่ไม่ได้รับอนุญาตให้นำเข้าพืช หรือนำเข้าพืชโดยไม่ได้รับอนุญาต แต่หากมีรถที่ต้องสงสัยบรรทุกพืชที่ไม่ได้รับอนุญาตเข้ามาแล้วบริเวณด่านนอกไม่สามารถสกัดจับไว้ได้ สามารถติดต่อให้ด่านตรวจพืชด่านในสกัดได้อีกครั้งหนึ่ง

4.4.2 การจัดการด้านบุคลากรของด่านตรวจพืชสะเดา มีการหมุนกะลงเวลาทำงานสลับเวรกันในแต่ละช่วง นายด่านและเจ้าหน้าที่อีก 6-7 นาย ประจำการที่ด่านใน และมีนายตรวจพืช 2 นาย ประจำการที่ด่านนอกเพื่อคอยดูแลตรวจตราการขนส่งพืชทั้งขาเข้าและขาออก

เจ้าหน้าที่อยู่ประจำหน่วยตรวจด่านใน จะทำหน้าที่ในการรับแจ้ง การตรวจสอบเอกสารการสุ่มตรวจตัวอย่างและการตรวจปล่อย ส่วนที่ด่านนอกจะมีนายตรวจพืชทำการตรวจสอบโดยใช้ทักษะและความชำนาญในการตรวจตรารถขนส่งพืชและสัตว์

1. การฝึกอบรม

มีการส่งบุคลากรของด่านตรวจพืชสะเดาอบรมบุคลากรอย่างสม่ำเสมอทุกๆ 3 เดือนที่ ส่วนกลางเพื่อพัฒนาบุคลากรให้ทันสมัยรอบรู้ด้านเทคโนโลยีและ โปรแกรมต่างๆ ที่ใช้ปฏิบัติงาน และรองรับประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนที่กำลังจะเกิดขึ้นปี 2558 อย่างไรก็ดี นายด่านมีความเห็นว่า หน่วยงานควรจัดให้มีการพัฒนาทักษะบุคลากรด้านคอมพิวเตอร์และมีใจรักบริการเพิ่มเติม

2. การใช้เทคโนโลยี

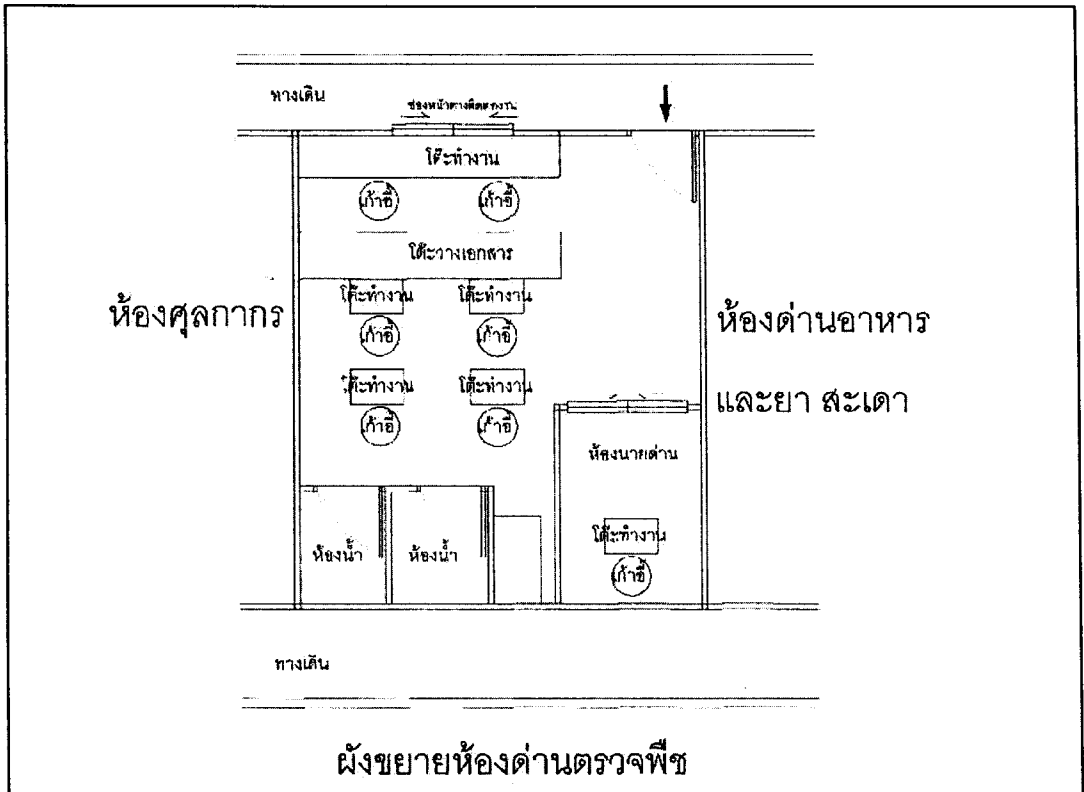
ในการเข้าสู่ระบบในการขนส่งพืชเข้าและออกทาง โปรแกรมคอมพิวเตอร์สำเร็จรูปนั้นจะมี เพียง 2 คนเท่านั้นที่สามารถเข้าไปคีย์ข้อมูลลงระบบในส่วนกลางได้คือ นายด่านและเจ้าหน้าที่ของ ด่าน 1 คน (ระบบจะมีการบันทึกข้อมูลต่างๆ ไว้อย่างชัดเจนไม่ว่าจะเป็นเรื่องของการเข้าไปบันทึก เข้าไปสืบค้นข้อมูล เวลาในการเข้าระบบและออกจากระบบเพื่อป้องกันข้อมูลของด่านกักกันพืช)

เมื่อระบบมีปัญหาจะมีการแก้ไขจากส่วนกลาง 24 ชั่วโมง ดังนั้นปัญหาในเรื่องการส่งข้อมูล การขนส่งสินค้าเข้าและสินค้าออกพืชจะไม่ค่อยมีปัญหา จะแก้ไขระบบโดยส่วนกลางยกเว้นแต่จะมี ปัญหาด้านการเชื่อมต่ออินเทอร์เน็ตที่จะต้องแก้ไขปัญหาเอง

หากการพัฒนา Single Window ประสบความสำเร็จนายด่านตรวจพืชมั่นใจว่าจะด่านตรวจ พืชจะทำงานง่ายขึ้นและสามารถลดจำนวนบุคลากรเหลือ 8 คน

4.4.3 การจัดการด้านสารสนเทศ เจ้าหน้าที่ติดต่อภายในหน่วยงานด้วยระบบโทรศัพท์และ ติดต่อกับส่วนกลางด้วยระบบออนไลน์ การทำงานของด่านตรวจพืชสะเดาส่วนใหญ่ใช้ทักษะของ บุคคลวิเคราะห์ วินิจฉัย ยังใช้เทคโนโลยีและระบบอัจฉริยะน้อยมาก และเป็นประเด็นที่เอกชน ผู้ใช้บริการร้องเรียนว่า ควรใช้เทคโนโลยีให้มากขึ้น เพื่อการตรวจสอบสินค้าจะได้รวดเร็วยิ่งขึ้น

4.4.4 การจัดการด้านโครงสร้างทางกายภาพ พื้นที่ทำการที่ได้รับจัดสรรจากด่านศุลกากร สะเดาที่ด่านในมีจำกัด บรรยากาศทำงานค่อนข้างแออัด ประกอบกับเอกสารมีจำนวนมาก บริเวณ โดยรอบห้องทำงานของด่านตรวจพืชสะเดาเป็นที่ทำการของหน่วยงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ ด่าน อาหารและยา (Food and Drug Check Point) ด่านศุลกากร หน่วยงานกองทุนสงเคราะห์การทำสวน ยาง ฯลฯ ส่วนสถานที่ทำการที่ด่านนอกอยู่อาคารชั้น 2 การทำงานของเจ้าหน้าที่ที่ต้องคอยสังเกต ตรวจตราลดสินค้าผ่านด่านจึงค่อนข้างไกลจากเส้นทางรถ ในทางปฏิบัติเจ้าหน้าที่นั่งปฏิบัติ ควรอยู่ บนถนนมากกว่าการประจำที่สำนักงานบนอาคาร



ภาพที่ 4.19: แสดงแผนผังห้องทำการด้านตรวจพืชที่ด่านใน

4.4.5 การเชื่อมโยงระหว่างหน่วยงาน งานส่วนใหญ่ของด่านตรวจพืชเชื่อมโยงโดยตรงกับด่านศุลกากรสะเดาคือ เมื่อผู้ส่งออกได้จดทะเบียนขอเป็นผู้ส่งออกแล้วจะมีแจ้งข้อความรายละเอียดของพืชที่มีการส่งออกโดยผ่านระบบออนไลน์ เพื่อขอใบรับรองปลอดศัตรูพืช สารตกค้างหรือแมลงจากกรมวิชาการเกษตร หลังจากนั้นจะมีการนำมาผ่านพิธีการศุลกากรเพื่อส่งออก

หน่วยงานอื่นๆ ที่เข้ามาเกี่ยวข้องและเข้ามามีบทบาทกับด่านตรวจพืชได้แก่ หอการค้าจังหวัด พาณิชยจังหวัด กรมการค้าต่างประเทศ กรมการส่งเสริมการส่งออก มหาวิทยาลัยในภูมิภาค สภาอุตสาหกรรม ธนาคารแห่งประเทศไทยและหน่วยงานเกษตรในท้องถิ่น ซึ่งนายด่านเห็นสมควรให้มีการพัฒนาทางด้านงานวิจัยระหว่างหน่วยงานกับสถาบันการศึกษา เพราะเป็นประโยชน์อย่างยิ่งในการปรับเปลี่ยนรูปแบบการทำงานให้มีความสอดคล้องกับปัจจุบัน ลดขั้นตอนการทำงานและใช้ระยะเวลาตรวจสอบข้อมูลในห้องปฏิบัติการน้อยกว่าการส่งข้อมูลไปตรวจสอบที่ส่วนกลาง

ด่านตรวจพืชสะเดาทำงานเฉพาะด้านพืช จึงมีการทำงานร่วมกันเป็นครั้งคราวกับศุลกากร เมื่อเกิดปัญหาเกี่ยวกับพืชหรือสัตว์ ที่ไม่เป็นไปตามระเบียบซึ่งที่ผ่านมาตรวจพบพืชมีปัญหาประมาณ 30 ครั้ง/ปี

4.5 ด้านตรวจคนหางานสะเดา

อยู่ในความรับผิดชอบของสำนักงานจัดหางาน จังหวัดสงขลา เพื่อทำหน้าที่ตรวจ บันทึก ข้อมูล แรงงานที่ออกนอกประเทศผ่านด่านพรมแดนสะเดา

จำนวนคนไทยที่ผ่านด่านตรวจคนหางานสะเดาในช่วง พ.ศ.2552-2554 พบว่าในพ.ศ. 2553 คนหางานไทยที่ผ่านด่านตรวจคนหางานที่ด่านสะเดาลดลงจำนวน 666 คนจากพ.ศ. 2552 (4,542-3,876) คิดเป็นร้อยละ 14.7 (666/4,542) แต่ในพ.ศ.2554 คนหางานไทยที่ผ่านด่านตรวจคนหางานที่ด่านสะเดาเพิ่มขึ้นจำนวน 1,102 คนจากพ.ศ.2552 (4,542-5,644) คิดเป็นร้อยละ 24.3 (1,102/4,542) เมื่อเปรียบเทียบรายประเทศพบว่าในช่วงพ.ศ.2552-2553 คนงานไทยไปทำงานในประเทศมาเลเซีย ไม่แตกต่างกันและมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นในพ.ศ.2554 แต่ในช่วงพ.ศ.2552-2553 คนงานไทยไปทำงานในประเทศสิงคโปร์ลดลง และมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นในพ.ศ.2554 นอกจากนี้ยังพบว่าคนงานไทยที่ผ่านด่านตรวจคนหางานที่ด่านพรมแดนสะเดาส่วนมากเป็นประเภท Re-entry การคุ้มครองสอบการเดินทางเป็นภาระงานที่มีความสำคัญเป็นลำดับที่สอง รายละเอียดข้อมูลในตารางภาคผนวก ข.4

4.5.1 รูปแบบการจัดการด้านตรวจคนหางานสะเดา

1. โครงสร้างองค์กรและกำลังพล การดำเนินการของสำนักงานจัดหางาน เป็นไปตามพระราชบัญญัติจัดหางานและคุ้มครองคนหางาน พ.ศ.2528 เหตุผลในการประกาศใช้พระราชบัญญัติฉบับนี้ เนื่องจากปัจจุบันนี้ ได้มีผู้ประกอบการธุรกิจจัดหางาน โดยส่งคนหางานไปทำงานในต่างประเทศเป็นจำนวนมากขึ้น ทำให้เกิดปัญหานานาประการคือ

1. มีการโฆษณาหลอกลวงคนหางานให้ไปสมัครงาน โดยไม่มีงานให้ทำ
2. เรียกค่าบริการและค่าใช้จ่ายเกินสมควร
3. คนหางานที่เดินทางไปต่างประเทศแล้วไม่ได้งานตามที่ตกลงกันไว้
4. นายจ้าง ไม่ปฏิบัติตามสัญญาจ้าง เช่น ลักษณะงานไม่ตรงกับที่ตกลง เงินเดือนไม่ได้ตามตำแหน่ง ไม่ได้สวัสดิการตามที่ตกลงกัน เป็นต้น

5. คนงานหญิงถูกนายจ้างหรือญาติของนายจ้างลวนลาม ข่มขืน ถูกทอดทิ้งในต่างประเทศ ได้รับความทุกข์ยากนานาประการ คนหางานที่มีปัญหาเหล่านี้มักจะหลบหนีไปอยู่ที่ สำนักงาน แรงงานไทยหรือสถานทูตไทย ทำให้เกิดปัญหาเรื่องที่อยู่อาศัย อาหารและค่าพาหนะเดินทางกลับประเทศไทย ผู้จัดหางานส่วนมากก็อ้างว่าไม่มีเงินช่วยเหลือคนหางานดังกล่าว และจะเรียกเงินจากผู้ซึ่งค้าประกันคนหางานในการขอหนังสือเดินทางก็กระทำได้ยาก เพราะติดตามหาตัวผู้ค้าประกันไม่ได้

6. คนหางานบางรายไปกระทำความผิดอาญาในต่างประเทศอีกทำให้ทางราชการต้องเข้าไปช่วยเหลือ และตกเป็นภาระหนักแก่งบประมาณของประเทศเพราะมาตรการต่างๆ ที่กำหนด ไว้ในพระราชบัญญัติจัดหางานและคุ้มครองคนหางาน พ.ศ.2511 ไม่สามารถให้ความคุ้มครองคนหางานในต่างประเทศได้

2. อำนาจหน้าที่ของพนักงานเจ้าหน้าที่ด้านตรวจคนหางาน พนักงานเจ้าหน้าที่ด้านตรวจคนหางาน มีอำนาจหน้าที่ตามพระราชบัญญัติจัดหางานและคุ้มครองคนหางาน พ.ศ.2528 มีดังนี้

1. รับแจ้งการเดินทางของคนหางาน ซึ่งกำหนดให้คนหางานต้องยื่นแบบรายการการเดินทางออกไปทำงานนอกราชอาณาจักรต่อด้านตรวจคนหางาน (มาตรา 62)

2. ในกรณีที่พนักงานเจ้าหน้าที่ตรวจพบว่าผู้ใด ไม่มีหลักฐานเกี่ยวกับการไปทำงานหรือฝึกงานในต่างประเทศ พนักงานเจ้าหน้าที่มีอำนาจระงับการเดินทางออกนอกราชอาณาจักรของผู้นั้นได้เท่าที่จำเป็นตามพหุติกรรมแห่งกรณี ทั้งนี้พนักงานเจ้าหน้าที่บันทึกเหตุที่ต้องระงับการเดินทางไว้ให้ชัดเจนด้วย (มาตรา 63)

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาตีความแล้วว่าอำนาจระงับการเดินทางของพนักงานด้านตรวจคนหางาน ไม่ขัดต่อรัฐธรรมนูญ เนื่องจากกฎหมายการจัดหางานและคุ้มครองแรงงานได้กำหนดหลักการปฏิบัติดังกล่าวขึ้น โดยมุ่งคุ้มครองสวัสดิภาพของประชาชนซึ่งรัฐธรรมนูญเป็นข้อยกเว้นไว้

3. การดำเนินงานของด้านตรวจคนหางานสะเดา จากแผนผังการดำเนินงานด้านตรวจคนหางานที่ด่านพรมแดนสะเดา (ด่านนอก) แสดงการดำเนินงานแยกเป็นการเดินทางออกนอกประเทศไทย และการเดินทางกลับเข้ามาในประเทศไทย ดังนี้

การเดินทางออกนอกประเทศ เริ่มจากรถโดยสารปล่อยผู้โดยสารลงเพื่อผ่านกระบวนการตรวจสอบ ผู้โดยสารที่เป็นนักท่องเที่ยวจะเดินผ่านช่องทางเดินเข้าไปยังด้านตรวจคนเข้าเมืองขาออกก่อนแล้วกลับมาขึ้นรถโดยสาร ส่วนแรงงานเดินทางไปที่ด้านตรวจคนหางานเพื่อตรวจสอบเอกสารและประทับตราลงในหนังสือเดินทาง แล้วจึงเดินเข้าช่องทางตรวจที่ด้านตรวจคนเข้าเมืองขาออกก่อนกลับมาขึ้นรถโดยสาร ปัญหาการดำเนินงาน ณ จุดนี้ คือ

1.1 บริเวณคับแคบมาก

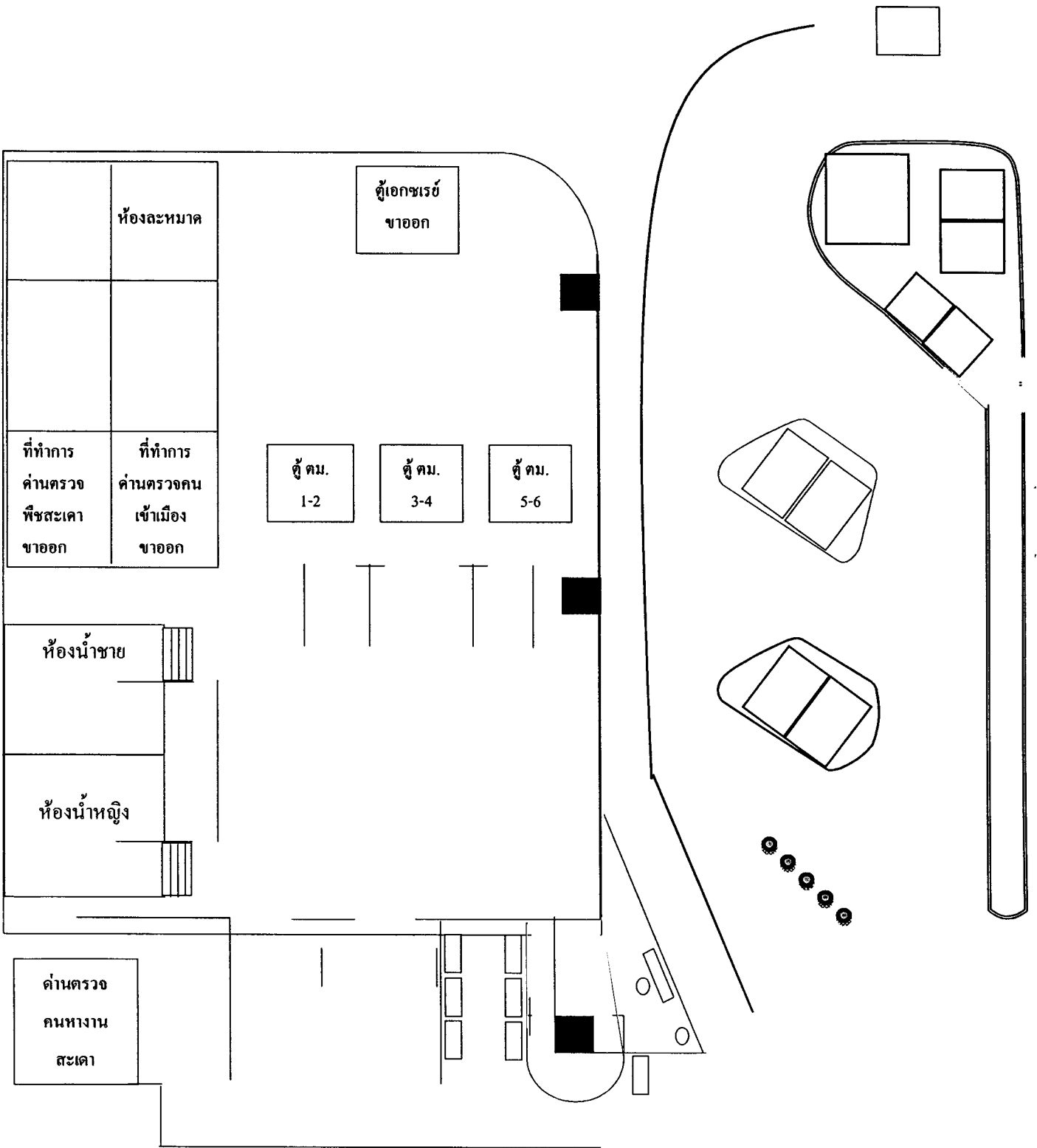
1.2 ไม่มีป้ายบอกขั้นตอนการดำเนินงานที่ชัดเจน การดำเนินการเป็นตามคำแนะนำของผู้นำทัวร์ หรือผู้ที่เคยมีประสบการณ์มาก่อนทำให้แรงงานเดินเข้าช่องผิด ทำให้ต้องเดินย้อนกลับมา

1.3 ความปลอดภัยของระบบเคลื่อนย้ายคนไม่ชัดเจน การตรวจสอบเป็นระบบเปิด คนสามารถเดินย้อนไปมาได้

1.4 สถานที่ให้รถจอดรอไม่มีการกำหนดพื้นที่และแนวปฏิบัติ ทำให้เกิดความสับสนของคน
ที่เดินทางที่จอดรถ

การเดินทางกลับเข้ามาในประเทศไทย แรงงานไทยที่เดินทางกลับเข้ามาในประเทศไทย
ดำเนินการเหมือนนักท่องเที่ยวคือต้องผ่านตรวจคนเข้าเมืองขาเข้า/ด่านศุลกากร ลักษณะปัญหานี้
ไม่แตกต่างกับจุดขาออก

MALAYSIA



THAILAND

ภาพที่ 4.20: แสดงแผนผังที่ตั้งของด่านตรวจคนหางานสะเดา (ด่านพรมแดน)

4. ขั้นตอนการดำเนินงานที่ด่านตรวจคนหางานที่ด่านพรมแดนสะเดา คนงาน ไทยที่เดินทางไปทำงานต่างประเทศเดินทางมาที่ด่านพรมแดนสะเดา (ด่านนอก) เดินทางมารายงานตัวที่ด่านตรวจคนหางาน โดยแยกเป็น 2 กรณี

กรณีที่คนงานไทยไปทำงานต่างประเทศครั้งแรก/ การเปลี่ยนนายจ้างใหม่ คนงานไทยจะนำเอกสาร “แบบรายงานเดินทางออกไปทำงานนอกราชอาณาจักร” (จง.12) ที่ออกโดยหน่วยงานจัดงาน มาแสดงที่ด่านตรวจคนหางานที่พรมแดนสะเดา (เอกสารนี้มี 2 ส่วน ส่วนที่ 1 บัตรขาเข้าและส่วนที่ 2 บัตรขาออก) หลังจากนั้นเจ้าหน้าที่ของด่านตรวจคนหางานจะตรวจสอบความถูกต้องประทับตราลงในพลาสติกพร้อมบันทึกรายการลงในเครื่องคอมพิวเตอร์ แล้วเก็บเอกสารส่วนที่ 2 บัตรขาออก ส่วนเอกสารส่วนที่ 1 บัตรขาเข้าส่งคืนให้คนงานไทยเก็บไว้เป็นหลักฐาน

ด่านตรวจคนหางานที่ด่านพรมแดนสะเดา มีข้าราชการจำนวน 2 คน จำนวนคนงานไทยที่ผ่านด่านดังกล่าวในช่วง 2552-2554 พบว่าในปี 2553 คนงานไทยที่ผ่านด่านตรวจคนหางานที่ด่านสะเดาลดลงจำนวน 666 คนจากปี 2552 (4,542-3,876) คิดเป็นร้อยละ 14.7 (666/4,542) แต่ในปี 2554 คนงานไทยที่ผ่านด่านตรวจคนหางานที่ด่านสะเดาเพิ่มขึ้นจำนวน 1,102 คนจากปี 2552 (4,542-5,644) คิดเป็นร้อยละ 24.3 (1,102/4,542) เมื่อเปรียบเทียบรายประเทศพบว่าในช่วงปี 2552-2553 คนงานไทยไปทำงานในประเทศมาเลเซียไม่แตกต่างกัน และมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นในปี 2554 แต่ในช่วงปี 2552-2553 คนงานไทยไปทำงานในประเทศสิงคโปร์ลดลงและมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นในปี 2554 นอกจากนี้ยังพบว่าคนงานไทยที่ผ่านด่านตรวจคนหางานที่ด่านพรมแดนสะเดาส่วนมากเป็นประเภท Re-entry การสุ่มตรวจสอบการเดินทางเป็นภาระงานที่มีความสำคัญเป็นลำดับที่สอง รายละเอียดข้อมูลในตารางภาคผนวก ข.4

กรณีที่คนงานไทยไปทำงานต่างประเทศกลับเข้ามาในประเทศและกลับไปทำงานกับนายจ้างเดิม (กลุ่ม Re-entry) ต้องดำเนินงานแบบกรณี 1.1 ตามที่กล่าวมาแล้วข้างต้น แต่ในบางกรณีคนไทยกลุ่มนี้ไม่ได้ทำเอกสาร “แบบรายงานเดินทางออกไปทำงานนอกราชอาณาจักร” (จง.12) ที่หน่วยงานจัดงานในการออกเดินทางครั้งใหม่ เจ้าหน้าที่ด่านตรวจคนหางานอนุญาตให้ออกนอกราชอาณาจักรได้โดยจัดทำบันทึกเรียกว่า “แบบแจ้งการเดินทางกลับไปทำงานต่างประเทศ” (จง.39) และลงนามในแบบเอกสารดังกล่าว เจ้าหน้าที่ที่ด่านตรวจคนหางานจะถ่ายเอกสารหน้าพลาสติกเพื่อระบุตัวตนของคนงานไทย และหน้าวีซ่า (Visa) ที่มีการอนุมัติใบอนุญาตทำงาน (Work Permitted) ของประเทศที่ไปทำงาน เพื่อเป็นหลักฐานการทำงานในต่างประเทศ เจ้าหน้าที่เก็บเอกสารดังกล่าวแล้วประทับตราลงในพลาสติก คนงานไทยที่ผ่านขั้นตอนที่ด่านตรวจคนหางานแล้ว จะเดินทางไปดำเนินการที่ด่านตรวจคนเข้าเมืองหลังจากนั้นสามารถเดินทางไปทำงาน

ต่างประเทศได้ปัจจุบันระบบออนไลน์เสีย ทำให้ไม่สามารถบันทึกรายการได้ ต้องนำไปบันทึก รายการที่สำนักจัดหางานจังหวัดสงขลา

นอกจากนี้เจ้าหน้าที่สังเกตพฤติกรรมนักท่องเที่ยวที่เดินเข้าช่องด่านตรวจคนเข้าเมืองว่ามี ลักษณะเป็นลักลอบไปทำงานต่างประเทศ (เจ้าหน้าที่ต้องมีประสบการณ์การตรวจสอบลักษณะ ดังกล่าว) ดังนั้นการวางแผนในการทำงานของด่านตรวจคนหางานควรอยู่ก่อนด่านตรวจคนเข้าเมือง เพื่อให้คนงานไทยได้เดินมาดำเนินการตามขั้นตอนของด่านตรวจคนหางานก่อนเดินทางไป ดำเนินการต่อที่ด่านตรวจคนเข้าเมือง ในขณะเดียวกันเปิดโอกาสให้เจ้าหน้าที่ด่านตรวจคนหางาน ได้สังเกตพฤติกรรมของนักท่องเที่ยวที่ลักลอบไปทำงาน

ด่านตรวจคนเข้าเมืองประสานงานในเรื่องดังกล่าวคือ ถ้าพบว่าคนงานไทยยังดำเนินการไม่ ถูกต้องจะส่งคนงานไทยกลับมาดำเนินการให้ถูกต้องที่ตรวจคนหางานก่อนที่จะอนุญาตผ่านด่าน ตรวจคนเข้าเมือง หรือในบางครั้งพบการเข้าออกของคนงานไทยบ่อยครั้งมากจะส่งตัวมาให้ด่าน ตรวจคนหางานเพื่อแนะนำการไปงานในต่างประเทศที่ถูกต้องต่อไป

4.5.2 การจัดการด้านบุคลากรของด่านตรวจคนหางานสะเดา

ด่านตรวจคนหางานที่ด่านพรมแดนสะเดามีข้าราชการจำนวน 2 ท่าน คือ นางสาวสนธยา ติปะวาโรและนายสันต์ อนุรักษ์ศาสน์ สภาพการดำเนินของด่านตรวจคนหางานที่ด่านพรมแดน สะเดาจากการสัมภาษณ์เจ้าหน้าที่ทั้ง 2 ท่าน เป็นดังนี้

1. บุคลากร มีจำนวนเพียงพอเนื่องจากคนหางานจัดเอกสารเรียบร้อยแล้วนำมาส่งที่ด่านคนหางานที่ พรมแดนสะเดาเพื่อการตรวจผ่าน ปริมาณคนหางานที่ผ่านในช่วง 3 ปี (2552-2553) ที่ผ่านมานี้ ไม่ แตกต่างมากนัก (รายละเอียดข้อมูลในตารางภาคผนวก) และคาดว่า การเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจ อาเซียน (AEC) จำนวนคนหางานที่ผ่านด่านคงไม่เพิ่มขึ้นมากนัก เนื่องจากทางประเทศมาเลเซียและ สิงคโปร์เพิ่มความเข้มงวดการรับคนงานต่างด้าว โดยเน้นการพิจารณาทางด้านภาษามากขึ้น

2. การฝึกอบรมบุคลากร มักจะฝึกอบรมในเรื่องต่างๆ ดังนี้

การฝึกอบรม มีการฝึกอบรมเพิ่มพูนความรู้ที่จัดภายในหน่วยงาน

การปฏิบัติงาน เน้นตามพันธกิจของด่านตรวจคนหางานที่พรมแดนสะเดาคือ 1) ตรวจสอบ เอกสารของคนหางานและลูกจ้างที่ประสงค์จะเดินทางไปทำงานต่างประเทศ/ฝึกงานต่างประเทศ 2) ตรวจสอบสังเกตความเคลื่อนไหวและพฤติกรรมของบุคคลที่ลักลอบไปทำงานต่างประเทศ 3) ระวัง การเดินทางของบุคคลที่ลักลอบไปทำงานต่างประเทศ

3. ระบบสนับสนุน มีระบบคอมพิวเตอร์ออนไลน์เชื่อมโยงระหว่างกรมจัดหางาน/ สำนักงานจัดหา งานกับด่านตรวจคนหางานที่ด่านพรมแดนสะเดา เพื่อสอบยืนยันแบบ จง.12 ที่คนหางานนำมายื่นว่า ตรงกันหรือไม่

4.5.3 การจัดการด้านสารสนเทศ

1. การสื่อสาร ระบบออนไลน์มีปัญหาทำให้การทำงานติดขัด ในปัจจุบันระบบเสียยังไม่ได้รับการแก้ไข ทำให้ต้องนำข้อมูลที่ได้นำไปบันทึกที่สำนักงานจัดหางานจังหวัดสงขลา และขาดการตรวจสอบข้อมูล พนักงานเจ้าหน้าที่เห็นว่ามีการตรวจสอบมาก่อนหน้านี้แล้ว จุดที่ด่านตรวจคนหางานเป็นการยืนยันการเดินทางออกนอกราชอาณาจักร
2. ระบบอัจฉริยะ เป็นระบบที่จัดทำเฉพาะหน่วยงานจัดหางานเท่านั้น ยังไม่สามารถเชื่อมโยงกับหน่วยงานอื่น เนื่องจากประเด็นความปลอดภัยของข้อมูลการจัดการและวิเคราะห์ข้อมูล เป็นการจัดทำจากกรมจัดหางาน/ สำนักงานจัดหางานจังหวัด

4.5.4 การจัดการโครงสร้างทางกายภาพ

สถานที่ทำงานคับแคบมีพื้นที่ให้เฉพาะเจ้าหน้าที่ 2 นายที่ทำงาน ไม่มีป้ายบอกสถานที่ให้ชัดเจน เนื่องจากต้องตรวจคนหางานที่มีปัญหาจึงใช้การพิจารณาจากแคว้นักเดินทางไทยผ่านช่องตรวจคนเข้าเมือง ถ้าสงสัยจะเชิญตัวมาซักถาม หรือถ้าด่านตรวจคนเข้าเมืองสงสัยจะส่งตรวจมาให้ด่านตรวจคนหางานซักถาม

4.5.5 การเชื่อมโยงระหว่างหน่วยงาน

1. ความเชื่อมโยงกับหน่วยงานภายใน กรมจัดหางาน สำนักงานจัดหางานกรุงเทพ 1-10 หรือที่สำนักงานจัดหางานจังหวัด เป็นจุดเริ่มต้นของการจัดทำฐานข้อมูลของแรงงานไทยไปทำงานต่างประเทศ แล้วนำฐานข้อมูลดังกล่าวเข้าสู่ระบบ ออนไลน์ ดังนั้นข้อมูลดังกล่าวผ่านการตรวจสอบมาแล้วจากหน่วยงานที่กล่าวมาแล้ว ส่วนด่านตรวจคนหางานเป็นจุดสุดท้ายที่ปล่อยให้แรงงาน ไทยออกนอกราชอาณาจักร ลักษณะการทำงานจึงเป็นตรวจสอบเพื่อยืนยันข้อมูล และบันทึกการเดินทางออกนอกราชอาณาจักรของแรงงานไทย
2. ความเชื่อมโยงกับหน่วยงานภายนอก หน่วยงานตรวจคนเข้าเมือง เป็นหน่วยงานที่ต้องประสานความร่วมมือในการตรวจสอบแรงงานไทยให้ไปทำงานอย่างถูกต้องตามกฎหมาย ซึ่งด่านตรวจคนเข้าเมืองพิจารณาจาก กรณีที่ 1 คนไทยที่ถือพาสปอร์ตที่มีวีซ่าประเภทใบอนุญาตทำงาน (Work Permitted) ได้ผ่านด่านตรวจคนหางาน ถ้ายังไม่ดำเนินการส่งแรงงานไทยกลับมาดำเนินการที่ด่านตรวจคนหางาน กรณีที่ 2 คนไทยที่ผ่านเข้า/ ออกที่ด่านตรวจคนเข้าเมืองบ่อยครั้งมากหรือระยะเวลาที่ไปต่างประเทศนานเกินไปจะส่งตัวมาให้ด่านตรวจคนหางานสอบถามเพื่อให้คำปรึกษา/ แนะนำการไปทำงานต่างประเทศอย่างถูกต้องและได้รับสิทธิประโยชน์ในการไปทำงานต่างประเทศที่ดี

4.6 การวิเคราะห์ความคิดเห็นของบุคลากรต่อการปฏิบัติงานในปัจจุบัน

จากการสำรวจหัวหน้างานของทั้ง 3 คำนเพื่อประเมินการดำเนินการในปัจจุบันของด่านพรหมแดนสะเดา ผลการศึกษาค้นพบได้ดังนี้

4.6.1 ด้านการปฏิบัติงานของบุคลากร โดยรวมมีความพึงพอใจในลักษณะงานที่ทำ ระเบียบวิธีปฏิบัติมีความชัดเจน ทำให้ไม่พบปัญหาความยุ่งยากในการปฏิบัติงาน บุคลากรให้ความร่วมมือในการทำงานดี มีการจัดคนได้เหมาะสมกับงาน บุคลากรมีทักษะในงานที่ทำและมีอิสระในการคิดค้นในงานที่รับผิดชอบทำให้ไม่มีงานค้างมากนัก พร้อมทั้งระบบประเมินผลงานมีความชัดเจน โปร่งใสในระดับที่ยอมรับได้ อย่างไรก็ตาม บุคลากรมีความเห็นว่ามีการแทรกเข้ามาบ่อยครั้ง ค่าเฉลี่ยของการปฏิบัติงานบุคลากรอยู่ที่ 3.6364 (คะแนนเต็ม 5)

4.6.2 การอบรมบุคลากร แม้ว่าการสัมภาษณ์จะได้ข้อมูลว่าถูกระเบียบเน้นการฝึกอบรมให้บุคลากร แต่จากการเก็บข้อมูลจากพนักงานพบว่าโดยรวมการฝึกอบรมอยู่ในระดับน้อยถึงปานกลาง การอบรมส่วนใหญ่เป็นเรื่องการเพิ่มความรู้ในงานที่ทำและอบรมคู่มือปฏิบัติงาน ทั้งนี้อาจเป็นเพราะจำนวนบุคลากรมีจำกัดหากต้องเข้าอบรมก็จะทำให้ขาดคนปฏิบัติงาน ค่าเฉลี่ยของการอบรมบุคลากรอยู่ที่ 2.5657

4.6.3 ระบบสนับสนุน บุคลากรมีเครื่องมืออุปกรณ์ที่อยู่ในสภาพพร้อมใช้และมีประสิทธิภาพดี และมีจำนวนเพียงพอกับบุคลากรแต่ไม่เห็นด้วยกับสภาพแวดล้อม การจัดสถานที่ทำงานที่ไม่เป็นไปตามหลักสุขขัย และประเมินว่าการวางแผนไม่เอื้อกับการทำงาน ค่าเฉลี่ยของระบบสนับสนุนอยู่ที่ 3.3977

4.6.4 สารสนเทศ ระบบสารสนเทศถูกออกแบบให้ดูแลความปลอดภัยของข้อมูล มีระบบ Login password และอำนวยความสะดวกในการทำงาน ระบบล่มบ้างบางครั้งทำให้ต้องใช้ระบบสารสนเทศควบคู่กับระบบ Manual และต้องเรียกใช้ข้อมูลสำรอง พนักงานเห็นด้วยว่าควรมีข้อมูลของหน่วยงานอื่นในระบบด้วย ส่วนระบบสื่อสารโดยรวมมีประสิทธิภาพในระดับน่าพอใจ ค่าเฉลี่ยความคิดเห็นโดยรวมอยู่ที่ 3.6875

4.6.5 โครงสร้างทางกายภาพ บุคลากรเห็นด้วยอย่างยิ่งว่า การจราจรที่ด่านพรหมแดนมีความหนาแน่นและเห็นด้วยปานกลางเกี่ยวกับระบบไฟฟ้า แสงสว่าง น้ำประปาและการจัดการพื้นที่ ส่วนที่บุคลากรเห็นด้วยน้อยคือ ความเป็นระเบียบของสถานที่ทำงาน ห้องน้ำและระบบป้องกันฝุ่นละออง ค่าเฉลี่ยรวมอยู่ที่ 3.08

บทที่ 5

การให้บริการเบ็ดเสร็จ ณ จุดเดียวหรือพิธีการหน้าต่างเดียว

(National Single Window)

5.1 ความเป็นมาและความสำคัญ

สืบเนื่องจากการประชุมรัฐมนตรีเศรษฐกิจอาเซียนได้กำหนดแนวนโยบายการพัฒนา ASEAN Single Window เพื่ออำนวยความสะดวกทั้งการนำเข้า-ส่งออกและการเคลื่อนย้ายสินค้าระหว่างกลุ่มประเทศอาเซียนให้ได้รับความสะดวก รวดเร็วและลดต้นทุน การบริหารการจัดการ และการใช้ทรัพยากรต่างๆและจัดตั้งคณะทำงาน Inter-Agency Task Force for ASEAN Single Window เพื่อดำเนินการ 1) จัดทำ ASEAN Single Window Model 2) จัดทำข้อมูลและรูปแบบเอกสารให้เป็นมาตรฐานเดียวกัน 3) จัดทำ Agreement ส่งเสริมการใช้ระบบ ASEAN Single Window

สำหรับประเทศไทย คณะรัฐมนตรีเห็นชอบเมื่อ 6 ธันวาคม 2548 ให้จัดทำความตกลงว่าด้วยการอำนวยความสะดวกด้านศุลกากรด้วยระบบอิเล็กทรอนิกส์ ณ จุดเดียวของอาเซียน (ASEAN Agreement to Establish and Implement the ASEAN Single Window) เพื่อเชื่อมโยงข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์โดยมอบหมายให้กรมศุลกากรเป็นหน่วยงานหลักในการดำเนินการจัดตั้ง National Single Window (NSW) และให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการนำเข้า-ส่งออก เช่น กรมประมง กรมปศุสัตว์ กรมวิชาการเกษตร กรมการค้าต่างประเทศ สำนักงานส่งเสริมการลงทุน กรมส่งเสริมการส่งออก สำนักงานคณะกรรมการอาหารและยา กรมโรงงานอุตสาหกรรม เป็นต้น ให้ความร่วมมือเพื่อร่วมกันผลักดันให้ National Single Window จัดตั้งได้สำเร็จตามเป้าหมาย และวันที่ 9 ธันวาคม 2548 ณ กรุงกัวลาลัมเปอร์ ประเทศมาเลเซีย รัฐมนตรีเศรษฐกิจอาเซียนได้ร่วมลงนามความตกลงว่าด้วยการอำนวยความสะดวกด้านศุลกากรด้วยระบบอิเล็กทรอนิกส์ ณ จุดเดียวของอาเซียน (Agreement to Establish and Implement the ASEAN Single Window) ต่อมาในการประชุม วันที่ 4-5 เมษายน 2549 ณ เมืองเสียมราฐ ราชอาณาจักรกัมพูชา รัฐมนตรีการคลังอาเซียนได้เห็นชอบการจัดทำพิธีสารว่าด้วยการอำนวยความสะดวกด้านศุลกากรด้วยระบบอิเล็กทรอนิกส์ ณ จุดเดียวของอาเซียน (ASEAN Protocol to Establish and Implement the Single Window) เพื่อให้รูปแบบของเอกสาร พิธีการ การบริหารข้อมูลและกระบวนการดำเนินการของ ASEAN Single Window และ National Single Window มีความสอดคล้องกันในกลุ่มสมาชิกอาเซียน (ศูนย์เทคโนโลยีอิเล็กทรอนิกส์และคอมพิวเตอร์แห่งชาติ, 2554)

5.2 ความหมายของ Single Window

องค์การศุลกากรโลก (World Customs Organization) ซึ่งเป็นองค์กรในการกำหนดมาตรฐานพิธีการทางศุลกากรภายใต้การกำกับดูแลขององค์การการค้าโลก (World Trade Organization) ได้ให้คำจำกัดความของ Single Window ดังนี้ (ศูนย์เทคโนโลยีอิเล็กทรอนิกส์และคอมพิวเตอร์แห่งชาติ, 2554)

Single Window หมายถึง การอำนวยความสะดวกให้แก่ภาคีฝ่ายต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการค้าและการขนส่งให้สามารถผ่านขั้นตอนการอนุญาตจากหน่วยงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้องรับรองเอกสารหลักฐานพร้อมกัน ณ จุดที่ขึ้นใบขนสินค้าเพื่อให้สามารถปฏิบัติพิธีการนำเข้า-ส่งออกและผ่านแดนได้โดยสอดคล้องกับระเบียบที่กำหนด จึงอาจกล่าวได้ว่า ระบบ NSW เป็นการเชื่อมโยงข้อมูลต่างๆ ขององค์กรหรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้องมารวมไว้ที่เดียวกัน เพื่อความสะดวกในการติดต่อสื่อสารแลกเปลี่ยนข้อมูลซึ่งกันและกัน โดยผู้ประกอบการ องค์กร หรือหน่วยงานต่างๆ สามารถยื่นคำขอผ่านระบบคอมพิวเตอร์ของตัวเองผ่านระบบ Single Window จากนั้นระบบจะดำเนินการในเรื่องต่างๆ ตามที่ต้องการได้โดยอัตโนมัติในรูปแบบบริการเบ็ดเสร็จ ณ จุดเดียว เพื่อสร้างความเป็นมาตรฐานสากลที่มีทั้งระบบการอำนวยความสะดวก (Facilitation) และระบบควบคุมความปลอดภัย (Security) ทางการค้าระหว่างประเทศ (โลกการค้าออนไลน์, 2551)

5.3 โครงการจัดตั้ง National Single Window ของด้านศุลกากรไทย

ในฐานะที่ได้รับมอบหมายตามมติคณะรัฐมนตรีให้เป็นหน่วยงานหลักในการดำเนินการจัดตั้ง National Single Window กรมศุลกากรจึงได้ดำเนินมาตรการดังนี้ (กลุ่มสารนิเทศการคลัง สำนักงานปลัดกระทรวงการคลัง, 2554)

1. จัดทำคำสั่งกรมศุลกากรแต่งตั้งคณะทำงาน/ คณะทำงานย่อยเพื่อศึกษารายละเอียด เรื่อง Inter-Agency Task Force สำหรับดำเนินการเกี่ยวกับ ASEAN Single Window โดยมอบหมายให้คณะทำงานเข้าร่วมเจรจา รวบรวม ศึกษา วิเคราะห์ข้อมูลและจัดเตรียมท่าทีในการเจรจา ตลอดจนการประสานงานในเรื่องกฎหมาย ระเบียบและวิธีปฏิบัติต่างๆที่เกี่ยวข้อง อุปสรรค และวิธีการแก้ไข รวมทั้งการนำเทคโนโลยีมาใช้ในการปฏิบัติงาน ทั้งนี้กรมศุลกากรได้เป็นเจ้าภาพจัดประชุมระดับภูมิภาค ASEAN ในหัวข้อ “Inter-Agency Task Force for the ASEAN Single Window” ครั้งที่ 8 ระหว่างวันที่ 21- 22 มีนาคม 2549 เพื่อพิจารณาทบทวนร่างพิธีสาร การอำนวยความสะดวกด้านศุลกากรด้วยระบบอิเล็กทรอนิกส์ ณ จุดเดียว รวมถึงการจัดทำแผนปฏิบัติการ ASEAN Single Window สำหรับให้ประเทศสมาชิกอาเซียนใช้เป็นแนวทางในการพัฒนา ระบบ Single Window ทั้งในระดับประเทศและในระดับภูมิภาค

2. จัดทำแผนงาน/ โครงการเชื่อมโยงกระบวนการนำเข้า-ส่งออกให้เป็น Single Window System ในระดับประเทศและระดับภูมิภาค ดังนี้

2.1 โครงการพัฒนาระบบการเชื่อมโยงข้อมูลระหว่างประเทศ โดยความร่วมมือระหว่างศุลกากรไทยศุลกากรฟิลิปปินส์และสำนักงานเลขาธิการอาเซียน เห็นชอบร่วมกันในการพัฒนาโครงการนำร่องระบบ Single Window โดยในเบื้องต้นเริ่มนำร่องสำหรับใบขนสินค้าขาออกและใบรับรองแหล่งกำเนิดสินค้า (Form D) ระหว่างประเทศไทยกับฟิลิปปินส์ก่อน ปัจจุบันอยู่ระหว่างการหารือเพื่อจัดทำมาตรฐานแบบฟอร์มต่างๆ ให้เป็นมาตรฐานกลางเพื่อขยายความร่วมมือสู่ระดับภูมิภาคอื่นต่อไป

2.2 โครงการพัฒนาระบบตรวจสอบใบอนุญาตและใบรับรองอิเล็กทรอนิกส์ระหว่างหน่วยงานภายในประเทศเพื่อการนำเข้า-ส่งออกและการเชื่อมโยงระบบกรมศุลกากรกับระบบกลางเพื่อให้บริการด้านการนำเข้า-ส่งออกที่เกี่ยวข้องกับหลายหน่วยงานสามารถทำได้ด้วยระบบอิเล็กทรอนิกส์ ณ จุดเดียว มีการศึกษา วิเคราะห์และรวบรวมความต้องการ การใช้ข้อมูลร่วมกันและออกแบบระบบงานเพื่อให้มีมาตรฐานเอกสารอิเล็กทรอนิกส์และมีระบบ เชื่อมโยงข้อมูลกับหน่วยงานภายนอก

2.3 โครงการ จัดตั้งศูนย์บริการแบบเบ็ดเสร็จ ณ จุดเดียวกัน (One Stop Service) ตามแนวชายแดนเพื่อบริหารการตรวจปล่อยสินค้านำเข้า-ส่งออกให้เป็นไปอย่างสะดวก รวดเร็ว เบ็ดเสร็จ ณ จุดเดียว โดยมีแนวทางการดำเนินการ ดังนี้ 1) พัฒนา Integrated Services Online ให้เชื่อมโยงข้อมูลระบบเทคโนโลยีสารสนเทศเพื่ออำนวยความสะดวกในการขอใบอนุญาตล่วงหน้าด้วยการวางแผนการพัฒนามาเป็น 2 ระยะ คือ ระยะที่ 1 พัฒนาระบบ e-Licensing ผ่านอินเทอร์เน็ตสำหรับด่านศุลกากรนำร่องมาตั้งแต่พ.ศ.2548 และระยะที่ 2 พัฒนาเชื่อมโยงเครือข่ายข้อมูลของประเทศภายใน 3 ปี 2) จัดตั้ง Integrated Office เพื่อบูรณาการบุคลากรและอำนาจการบริหารจัดการที่เกี่ยวข้องกับการตรวจปล่อยสินค้าสถานที่เดียวกัน (ด่านศุลกากร) ได้แก่ กรมประมง กรมปศุสัตว์ สำนักงานคณะกรรมการอาหารและยา ฯลฯ หนึ่งในช่วงปีงบประมาณ พ.ศ.2548-2550 กรมศุลกากรสามารถจัดตั้ง ศูนย์บริการเบ็ดเสร็จ ณ จุดเดียว (One Stop Service) จำนวน 10 ด่านฯ กระจายอยู่ตามสำนักงานศุลกากรภาคต่างๆ ทั่วประเทศ

2.4 นำระบบศุลกากรอิเล็กทรอนิกส์ (e-Customs) มาใช้ในการควบคุมการนำเข้า-ส่งออกในหลายรูปแบบ เช่น e-Declaration ในกระบวนการยื่นใบขนสินค้า e-Manifest ในกระบวนการยื่นบัญชีสินค้าสำหรับเรือ e-Payment ในกระบวนการชำระเงินและ e-Container ในการกำกับตู้คอนเทนเนอร์สินค้าเชื่อมเข้ากับระบบการอนุญาตแบบอิเล็กทรอนิกส์ e-Licensing หรือการรับรองแบบอิเล็กทรอนิกส์หรือ e-Certificate

ระบบ National Single Window ของประเทศมีวัตถุประสงค์หลักเพื่อจัดตั้งระบบศูนย์กลางการแลกเปลี่ยนข้อมูลระหว่างหน่วยงานแบบบูรณาการทั้งภายในประเทศและระหว่างประเทศรองรับการให้บริการแบบเบ็ดเสร็จ ณ จุดเดียวให้ ผู้นำเข้า/ ผู้ส่งออก/ ตัวแทนออกของและผู้ประกอบการขนส่ง สามารถส่งข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์โดยไม่ต้องกรอกข้อมูลที่ซ้ำซ้อนกัน ลดความผิดพลาดและลดการทำงานที่ไม่สร้างคุณค่าเพิ่ม อีกทั้งยังสามารถแลกเปลี่ยนข้อมูลกับทุกหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งภาครัฐและภาคธุรกิจได้อย่างสะดวกรวดเร็วแบบครบวงจร ทำให้ลดต้นทุนการบริหารจัดการและการใช้ทรัพยากรต่างๆ ซึ่งสอดคล้องกับการดำเนินการตามความตกลงอาเซียน สำหรับการพัฒนา ASEAN Single Window รวมถึงการลดขั้นตอนการทำงานระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง โดยการปรับปรุงและลดขั้นตอนการดำเนินงานระหว่างหน่วยงานภาครัฐและภาคธุรกิจที่เกี่ยวข้อง ในลักษณะของการให้บริการทางอิเล็กทรอนิกส์อย่างมีประสิทธิภาพ และเกิดประสิทธิผล เพื่อให้เอกสารต่างๆ ได้แก่ ใบอนุญาตการนำเข้า ใบอนุญาตการส่งออกและใบรับรองต่างๆ ที่ออกโดยหน่วยงานหนึ่งสามารถที่จะจัดส่งทางอิเล็กทรอนิกส์อย่างอัตโนมัติไปให้ทุกหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งภาครัฐและภาคธุรกิจได้อย่างครบวงจร ทำให้ภาพรวมของการประกอบการค้ามีความสะดวกรวดเร็วและมีประสิทธิภาพสูงมากยิ่งขึ้น

ปัจจุบันกรมศุลกากรพัฒนาระบบศูนย์กลางการเชื่อมโยงข้อมูลของประเทศ และพร้อมรองรับการเชื่อมโยงข้อมูลกับประเทศสมาชิกอาเซียน และหน่วยงานนอกภูมิภาคอาเซียนมาตั้งแต่เดือนธันวาคม 2554 โดยมีบริการหลักๆ พร้อมให้บริการดังตัวอย่างต่อไปนี้

1. ระบบการขอและออกใบอนุญาตอิเล็กทรอนิกส์ของกรมการอุตสาหกรรมทหาร กรมศิลปากร สำนักงานปรมาณูเพื่อสันติและกรมการปกครอง
2. ระบบเชื่อมโยงข้อมูลใบอนุญาตและใบรับรองระหว่าง 36 ส่วนราชการ โดยมี 8 ส่วนราชการที่มีการเชื่อมโยงข้อมูลเป็นทางการแล้วประกอบด้วย 1) กรมศุลกากร 2) กรมการค้าต่างประเทศ 3) กรมโรงงานอุตสาหกรรม 4) กรมปศุสัตว์ 5) การนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย 6) กรมสรรพสามิต 7) สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน 8) กรมประมงและมี 12 ส่วนราชการที่อยู่ในระหว่างโครงการนำร่อง
3. ระบบการเชื่อมโยงข้อมูลระหว่างกรมศุลกากรและผู้ประกอบการนำเข้า-ส่งออก โดยมีผู้ใช้บริการทางอิเล็กทรอนิกส์แล้วประมาณ 8,500 ทะเบียน ซึ่งเป็นผู้นำเข้า-ส่งออกและตัวแทนของผู้ประกอบการนำเข้าส่งออก
4. ระบบการเชื่อมโยงข้อมูลผ่านช่องทาง ASEAN Single Window และช่องทาง การเชื่อมโยงข้อมูลกับหน่วยงานนอกภูมิภาคอาเซียน

5. ระบบติดตามสถานะของเอกสาร ตลอดจนกระบวนการนำเข้าส่งออก รวมถึงระบบติดตามการเชื่อมโยงข้อมูล ASEAN Single Window

6. ระบบเชื่อมโยงข้อมูลธุรกรรมการชำระเงินผ่านเครือข่ายธนาคารพาณิชย์ พร้อมรองรับการทำธุรกรรม e-Payment ของภาครัฐและผู้ประกอบการภายในประเทศและระหว่างประเทศ

7. ระบบมาตรฐานข้อมูลการนำเข้าส่งออกของประเทศ พร้อมเตรียมการผลักดันสู่มาตรฐานโลกในปีต่อไป

8. ระบบ Help Desk และ Call Center เป็นศูนย์กลางการให้บริการคำปรึกษาแนะนำเกี่ยวกับการใช้บริการระบบ National Single Window ของประเทศ รวมถึงการบริการเชื่อมโยงข้อมูลระหว่างประเทศอาเซียนและประเทศอื่นๆ

สำหรับโครงการในอนาคต กรมศุลกากรได้วางแผนขอจัดสรรงบประมาณเพื่อพัฒนาบริการทางอิเล็กทรอนิกส์เพิ่มเติมในปีต่อไปดังนี้

1. ระบบพิธีการนำเข้าและส่งออก (ระบบ e-Import และ e-Export) แบบ Single Window Entry เพื่อเพิ่มทางเลือกให้แก่ผู้ประกอบการสามารถใช้บริการนำเข้าส่งออกทางอิเล็กทรอนิกส์ในระบบ National Single Window โดยตรงในปี 2555

2. ระบบการเชื่อมโยงข้อมูลใบอนุญาตและใบรับรองระหว่าง 28 ส่วนราชการในปี 2555

3. โครงการนำร่อง ASEAN Single Window เพื่อเชื่อมโยงข้อมูลใบขนสินค้าของอาเซียนและใบรับรองแหล่งกำเนิดสินค้าของอาเซียนกับประเทศมาเลเซีย สิงคโปร์ อินโดนีเซีย ฟิลิปปินส์ บรูไน เวียดนามและลาว ในปี 2555

4. โครงการนำร่องเชื่อมโยงข้อมูลใบรับรองแหล่งกำเนิดสินค้านี้ระหว่างผู้ประกอบการค้าไทย และได้วันในปี 2555-2556

5. โครงการนำร่องเชื่อมโยงข้อมูลบัญชีราคาสินค้านี้ระหว่างผู้ประกอบการค้าไทยและญี่ปุ่นในปี 2555-2556 (รอการยืนยันจากฝ่ายญี่ปุ่น)

6. การสัมมนาเสริมสร้างความรู้ให้ผู้ประกอบการเกี่ยวกับการใช้ระบบ National Single Window ของประเทศ ซึ่งเป็นเครื่องมือสำหรับการค้าไร้กระดาษภายในประเทศและระหว่างประเทศในปี 2555-2556

5.4 ประโยชน์ของระบบ Single Window

อธิบดีกรมศุลกากร (ประสงค์ พูนธเนศ การสัมมนาตามโครงการจัดตั้งการให้บริการระบบ National Single Window 26 กันยายน 2554) อธิบายว่าผลจากการจัดตั้งระบบ National Single Window ของประเทศและการเชื่อมโยงข้อมูลการค้าของอาเซียนสู่ประชาคมโลกจะช่วยอำนวยความสะดวก

ความสะดวกทางการค้าระหว่างประเทศทั้งการนำเข้า การส่งออก การเคลื่อนย้ายสินค้าให้ได้รับความสะดวก รวดเร็วและลดต้นทุนทางด้านการบริหารจัดการและการใช้ทรัพยากรต่างๆ เป็นระบบศูนย์กลางการแลกเปลี่ยนข้อมูลแบบบูรณาการระหว่างหน่วยงานภาครัฐและภาคธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับการนำเข้าส่งออกและโลจิสติกส์ รองรับการใช้บริการแบบเบ็ดเสร็จ ณ จุดเดียวเพื่อให้เกิดการใช้ข้อมูลร่วมกันระหว่างหน่วยงานภาครัฐและภาคธุรกิจอันนำไปสู่ผลประโยชน์ร่วมกันในด้านการค้าระหว่างประเทศของผู้เกี่ยวข้องทุกฝ่าย (กรมศุลกากร, 2554) และในการสัมมนาเรื่อง Single Window นวัตกรรมและความท้าทายใหม่ในการส่งมอบบริการภาครัฐสู่ประชาชนยุคโลกาภิวัตน์ (กรมที่ดิน กระทรวงมหาดไทย, 2551) สนับสนุนว่าระบบ Single Window จะช่วยอำนวยความสะดวกแก่ผู้รับบริการ เพิ่มประสิทธิภาพและประสิทธิผลการส่งมอบบริการของหน่วยงานต่างๆ ทำให้ภาระงานด้านเอกสารของหน่วยงานลดลงโดยเฉพาะอย่างยิ่งกรณีส่งมอบบริการที่ต้องมีการติดต่อเชื่อมโยงระหว่างหลายหน่วยงาน สามารถกระทำได้สะดวกและรวดเร็วยิ่งขึ้น รวมทั้งลดภาระงานด้านเอกสารและลดค่าใช้จ่ายในการติดต่อขอใช้บริการ และสื่อสาร ระหว่างหน่วยงานได้ และทำให้การขอใช้บริการมีความเป็นธรรมเสมอภาคเท่าเทียมกัน ตอบสนองความต้องการและความคาดหวังของประชาชนผู้รับบริการให้ได้รับส่งมอบบริการที่มีมาตรฐานใกล้เคียงกับการส่งมอบบริการของภาคธุรกิจ ซึ่งสอดคล้องกับ สุวัจน์ นวลขาว ผู้จัดการฝ่ายขนส่งและคลังสินค้า บริษัทกรีนสปีด จำกัด (ปานัน ลิม, 2551) ที่ยอมรับว่า การพัฒนาระบบ e-Customs จะช่วยให้ผู้ประกอบการได้รับความสะดวกในเรื่องใบขนที่ไม่ต้องผ่านเจ้าหน้าที่ศุลกากร แต่สามารถส่งข้อมูลผ่านระบบได้โดยไม่ต้องเดินทางมาติดต่อโดยตรงกับหน่วยงานรัฐ ทำให้ลดต้นทุนได้มาก เช่นเดียวกับความเห็นของ วิเชียร กาญจนวิไล กรรมการผู้จัดการ บริษัท เซ้าท์อีสท์ โลจิสติกส์ จำกัด ในฐานะผู้อำนวยการศุลกากร (ปานัน ลิม, 2551) ที่กล่าวว่า ในการพัฒนาระบบพิธีการแบบ Paperless ถือว่าอำนวยความสะดวกมากขึ้นแต่ขณะนี้ยังไม่ถือว่าไร้เอกสาร 100% เพราะต้องถ่ายสำเนาเอกสารยื่นต่อศุลกากรเพื่อตรวจปล่อยสินค้าเช่นเดียวกับการติดต่อทุกหน่วยงานธุรกิจต้องมีสำเนาเอกสารไปด้วยทำให้ไม่ได้รับความสะดวก เพื่อสนับสนุนการค้านำเข้า-ส่งออก ศุลกากรควรให้เจ้าหน้าที่ทำงาน 24 ชั่วโมงอย่างแท้จริง โดยที่ผู้ประกอบการไม่ต้องจ่ายค่าล่วงเวลาให้แก่เจ้าหน้าที่ ซึ่งจะลดต้นทุนผู้ประกอบการได้ นอกจากนี้ไทยยังมีกฎหมายศุลกากรล่าช้าที่เป็นอุปสรรคซึ่งสินค้าที่มาใช้ต้องมีกระดาษภาษีและใช้เวลานานในการเดินพิธีการศุลกากร

ส่วน กฤษณ์ ฉันทจิรพร นายกสมาคมไทยโลจิสติกส์และการผลิต (TLAPS) กล่าวว่า (ปานัน ลิม, 2551) ในภาพรวมแล้วการนำระบบอิเล็กทรอนิกส์เข้ามาใช้โดยเฉพาะการพัฒนาไปสู่ ASEAN Single Window ส่งผลให้การค้าในภูมิภาคมีความสะดวกและส่งเสริมการค้าในภูมิภาคอาเซียน ช่วยให้ผู้ประกอบการไทยเข้มแข็งมากขึ้น หากระบบเต็มรูปแบบแล้วจะช่วยลดต้นทุน

ผู้ประกอบการได้ แต่ระบบ e-Logistics ไม่ใช่เรื่องเอกสารอย่างเดียวแต่ยังเกี่ยวข้องกับระบบการบริหารจัดการ ระบบการให้บริการ ระบบสอยย้อนกลับด้วย ดังนั้นหากผู้ประกอบการพัฒนาระบบมาใช้อย่างถูกต้องและเหมาะสม จะช่วยเพิ่มขีดความสามารถทางการแข่งขันของธุรกิจได้ทั้งในปัจจุบันและในอนาคต แต่ผู้ประกอบการต้องพิจารณาว่าระบบเหมาะสมกับธุรกิจหรือไม่ ทำให้ต้นทุนเพิ่มขึ้นหรือไม่และต้องนำไปสู่การเชื่อมโยงซับซ้อนหลายเช่นอย่างแท้จริง

สมชัย ฤชุพันธุ์ แสดงความเห็นไว้ว่า (<http://www.freightmaxad.com>) รัฐบาลควรให้ความสำคัญและผลักดันการพัฒนาในทุกๆ ภาคส่วนที่เกี่ยวข้องไปพร้อมกัน พัฒนาศักยภาพของผู้ส่งออก-นำเข้า และทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้องควรมุ่งมั่นและตั้งใจจริง และเห็นว่าหากต้องการให้เกิดประสิทธิภาพและเห็นผลเป็นรูปธรรมโดยเร็ว ควรยกระดับเรื่องนี้เป็นวาระแห่งชาติ โดยให้ประธานของคณะทำงานฯ เป็นนายกรัฐมนตรีหรือรองนายกรัฐมนตรีด้านเศรษฐกิจ จะขับเคลื่อนได้เร็วและเมื่อเชื่อมโยงข้อมูลกับทุกหน่วยงานได้แล้ว ก็จะเชื่อมโยงกับ ASEAN Single Window ได้

5.5 ปัจจัยสำเร็จของระบบ Single Window

United Nation Center for Trade Facilitation and Electronic Business (UN/CEFACT, 2005) รวบรวมปัจจัยความสำเร็จในการดำเนินงานและการพัฒนา Single Window ในแต่ละประเทศทั่วโลก ดังนี้

1. ความตั้งใจทางการเมือง (Political Will) ทั้งหน่วยงานภาครัฐและเอกชนต้องมีความตั้งใจเพื่อให้เกิดการกระจายข้อมูลอย่างถูกต้อง คำนึงถึงการจัดทำวัตถุประสงค์ การนำไปใช้ผลประโยชน์และอุปสรรคของการจัดตั้ง Single Window
2. ความเข้มแข็งของหน่วยงานที่เป็นผู้นำ (Strong Lead Agency) หน่วยงานที่เกี่ยวข้องดำเนินการต้องมีความเข้มแข็ง ฉลาด และมีอำนาจในการนำองค์การ ผลักดัน โครงการและดำเนินการในทุกๆระดับ โดยได้รับการสนับสนุนทั้งกฎหมาย บุคลากร งบประมาณและเชื่อมโยงกับธุรกิจชุมชนในพื้นที่
3. ความเป็นหุ้นส่วนระหว่างหน่วยงานรัฐและการค้า (Partnership between Government and Trade) Single Window เป็นระบบปฏิบัติการความร่วมมือระหว่างหน่วยงานภาครัฐและเอกชนทุกหน่วยงานทั้งภาครัฐและเอกชนควรกำหนดตัวแทนเพื่อมีส่วนร่วมในการพัฒนาระบบ
4. การกำหนดขอบเขตและวัตถุประสงค์ของระบบ Single Window ที่ชัดเจน (Establishment of Clear Project Boundaries and Objectives) ความชัดเจนของการกำหนดวัตถุประสงค์สำหรับระบบ Single Window จะเป็นแนวทางการดำเนินการขึ้นกับการวิเคราะห์ความ

จำเป็นอย่างรอบคอบ ความตั้งใจ และทรัพยากร โครงสร้างพื้นฐานที่มีและแนวทางปฏิบัติในการจัดส่งข้อมูลทางการค้าไปยังหน่วยงานรัฐ

5. ระบบที่มีความเป็นมิตรและง่ายต่อผู้ใช้ (User Friendliness and Accessibility) ต้องจัดทำคู่มือและแนวปฏิบัติ การอบรม โดยเฉพาะในช่วงแรกของการนำระบบมาใช้ นอกจากนี้ต้องมีระบบการจัดทำข้อมูลย้อนกลับเมื่อประเมินปัญหาและข้อจำกัดของระบบ

6. สภาพแวดล้อมทางกฎหมาย (Legally-enabling Environment) ข้อกำหนดและข้อจำกัดทางกฎหมายที่เกี่ยวข้องของระบบและวิเคราะห์อย่างรอบคอบก่อนการจัดทำระบบ Single Window รวมถึงการศึกษาข้อจำกัดของการแลกเปลี่ยนข้อมูลระหว่างหน่วยงานและการกำหนดหน่วยงานที่ต้องดำเนินการ

7. มาตรฐานนานาชาติ (Internation Standards) การนำระบบ Single Window มาใช้ต้องมีการกำหนดรายละเอียดที่มีความสอดคล้องและข้อผูกพันของเอกสารทางการค้าและกลุ่มข้อมูล

8. ระบุอุปสรรคที่เป็นไปได้ (Identification of Possible Obstacles) ผู้มีส่วนเกี่ยวข้องทั้งหน่วยงานภาครัฐและเอกชนกับระบบ Single Window อาจมีบางกลุ่มที่ไม่เต็มใจใจการใช้ระบบดังกล่าว ดังนั้นการระบุอุปสรรคควรพิจารณาเป็นรายบุคคลร่วมกับการพิจารณาสถานการณ์และความต้องการของท้องถิ่น

9. รูปแบบทางการเงิน (Financial Model) ต้องดำเนินการตั้งแต่เริ่มต้นระบบ ความชัดเจนของแหล่งเงินมีอิทธิพลต่อการตัดสินใจใช้ระบบ Single Window

10. การชำระเงิน (Payment Possibility) ระบบ Single Window บางระบบรวมระบบการชำระเงิน ค่าธรรมเนียม ภาษีเงินได้ ภาษีศุลกากรและค่าธรรมเนียมอื่นๆ และประเมินว่าเป็นแหล่งรายได้ของระบบ Single Window

11. การส่งเสริมและการตลาด (Promotion and Marketing) ตัวแทนของหน่วยงานต่างๆ ทั้งภาครัฐและเอกชนต้องกำหนดตารางกิจกรรมการส่งเสริมการตลาดเพื่อให้การใช้ระบบ Single Window มีประสิทธิภาพ

12. กลยุทธ์การสื่อสาร (Comunication Strategy) ตัวแทนหน่วยงานต้องมีเครื่องมือสื่อสารที่เหมาะสม

5.6 ปัจจัยสำเร็จของระบบ NSW ของไทย

สำนักเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร กรมศุลกากร จบทำขายนำเสนอที่ประชุมเรื่อง Paperless Customs ว่าความสำเร็จของระบบศุลกากรไร้เอกสารขึ้นอยู่กับความร่วมมือของเจ้าหน้าที่ศุลกากรทุกท่าน ความร่วมมือของภาคเอกชนที่เกี่ยวข้องทุกสาขา ความพร้อมของระบบ

Single Window ศักยภาพและความสามารถของระบบ VAN และขั้นตอนการแก้ไขกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องกับหน่วยงานอื่น

5.7 การใช้ระบบ NSW ที่ด่านพรมแดนสะเดา

ปัจจุบันกรมศุลกากรเชื่อมโยงระบบกรมศุลกากรกับระบบกลางนำร่องในการพัฒนาระบบ NSW แล้วกับ 8 หน่วยงาน ได้แก่ กรมศุลกากร กรมโรงงานอุตสาหกรรม กรมการค้าต่างประเทศ กรมปศุสัตว์ กรมประมง กรมสรรพสามิต การนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทยและคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน (สัมภาษณ์อาทิตย์ สุทธิสมาจาร 22 ธันวาคม 2554) เพื่อให้เห็นภาพระบบ NSW ที่ด่านสะเดาชัดเจนขึ้นและสามารถวิเคราะห์การทำงานของระบบ ทีมวิจัยจึงได้สัมภาษณ์ผู้รับผิดชอบ 8 หน่วยงานข้างต้นในส่วนภูมิภาคจังหวัดสงขลาสรุปประเด็นได้ดังนี้

1. คณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน สำนักงานหาดใหญ่ ผู้อำนวยการสำนักงานหาดใหญ่ชี้แจงว่า การทำความตกลงเป็นเรื่องของส่วนกลาง อย่างไรก็ตามการส่งเสริมการลงทุนได้ว่าจ้างหน่วยงานภายนอก (Outsource) ให้ดำเนินการ และจัดส่งเจ้าหน้าที่มาประจำที่สำนักงานเพื่อรับเรื่องดำเนินการและบันทึกข้อมูลเมื่อผู้ประกอบการนำเข้า-ส่งออก (ที่ได้รับการส่งเสริมการลงทุนและขึ้นทะเบียนไว้แล้วกับสำนักงานหาดใหญ่) มาติดต่อแจ้งความประสงค์ขอใบรับรองการส่งเสริมการลงทุนของกิจการเพื่อขึ้นกับด่านศุลกากร จากนั้นจะเสนอเอกสารใบรับรองเพื่อขอลายเซ็นอนุมัติใบรับรองจากผู้อำนวยการพร้อมทั้งเรียกเก็บค่าดำเนินการออกหนังสือรับรองจากผู้ประกอบการ

ผู้อำนวยการส่งเสริมการลงทุน สำนักงานหาดใหญ่ เห็นด้วยกับระบบ NSW และว่าไทยเริ่มช้าเกินไป การดำเนินการทั้งหมดเป็นเรื่องของส่วนกลางสั่งการว่าต้องการให้ส่วนภูมิภาคทำอะไร จึงเห็นว่าในอนาคตควรให้ Password กับกิจการเพื่อกิจการจะได้บันทึกข้อมูลเองจากที่ทำงานและพิมพ์เอกสารใบรับรองมาขึ้นของลายเซ็นอนุมัติที่สำนักงานกรมการค้าส่งเสริมการลงทุนทั้งนี้ผู้อำนวยการสำนักงาน คาดว่าเมื่อเปิดเศรษฐกิจเสรีอาเซียนสมบูรณ์ในปี 2558 จะมีการไหลของแรงงานฝีมือซึ่งสำนักงานจะต้องออกหนังสือรับรองส่งเสริมการลงทุนให้กิจการ

2. กรมการค้าต่างประเทศ สำนักงานหาดใหญ่ หน่วยงานเฉพาะที่รับผิดชอบเรื่องการเชื่อมโยงข้อมูลในระบบกับด่านศุลกากรของกรมการค้าต่างประเทศคือ กรมสารสนเทศของส่วนกลางและสำนักงานภูมิภาคไม่เคยรับรู้ใดๆ หรือได้รับคำถามว่าต้องการอะไร อย่างไรก็ตามการออกใบอนุญาตหรือใบรับรองให้กับผู้ประกอบการที่ขึ้นทะเบียนกับกรมการค้าต่างประเทศแล้วเท่านั้น และเป็นผู้นำเข้า-ส่งออกเฉพาะสินค้าที่อยู่ในรายการที่กำหนดไว้เท่านั้น และส่วนมากเป็นงานส่งออกมากกว่างานนำเข้าเมื่อตรวจสอบรายการสินค้าที่กำหนดไว้ก็มีเพียงการส่งออกไม้ยางพาราเป็นหลัก ในทางปฏิบัติเมื่อต้องการส่งออกไม้ยางพารา ผู้ประกอบการต้องเดินทางมาที่

สำนักงานการค้าต่างประเทศเพื่อขอถ่ายโอนรับรองเอกสารระบุแหล่งกำเนิดสินค้าไปยังที่ด่านศุลกากรสะเดา ซึ่งผู้อำนวยการสำนักงานการค้าต่างประเทศมองว่าเมื่อเปิดเสรีการค้ากับอาเซียนเต็มรูปแบบงานของสำนักงานขนาดใหญ่ในเรื่องนี้ก็จะน้อยลงและเห็นว่ากิจการควรมี Password ของตนเองเพื่อสามารถกรอกข้อมูลและพิมพ์เอกสารได้จากที่ทำการและมาสำนักงานการค้าต่างประเทศเพียงเพื่อขอถ่ายโอนรับรองเท่านั้น

เมื่อถามความเห็นเกี่ยวกับการใช้ระบบ NSW มีปัญหาอย่างไรได้รับคำตอบว่า รัฐบาลต้องชัดเจนและจริงจังกับเรื่องนี้ให้มากขึ้น งานไม่เป็นไปตามแผนที่กำหนดไว้และเป็นเรื่องของส่วนกลางเท่านั้น การเชื่อมโยงข้อมูลเพื่อรวมศูนย์ลดความซ้ำซ้อนในการกรอกข้อมูลเป็นเรื่องดีแต่องค์กรที่ร่วมมือต้องมีการจัดการข้อมูลของตัวเองให้ดีกว่าก่อน และเมื่อหน่วยงานมีระบบสารสนเทศก็ควรมีข้อมูลอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องประกอบด้วยเพื่อสำนักงานจะได้ใช้เป็นข้อมูลอ้างอิงในการตอบคำถาม/แนะนำ ให้คำปรึกษาแก่ผู้ประกอบการที่มาติดต่อ ความยุ่งยากของด่านสะเดาอยู่ที่ความไม่พร้อมของแต่ละหน่วยงานที่ต้องเชื่อมข้อมูลกับด่านมาเลเซียที่เป็นคู่แข่งสำคัญและมีศักยภาพการแข่งขันทัดเทียมกับไทยและมาเลเซียสามารถสั่งการใดๆ ได้ทันทีขณะที่ส่วนภูมิภาคไทยไม่มีอำนาจสั่งการใดๆ และต้องรอคำสั่งจากส่วนกลางทุกครั้ง

3. การนิคมอุตสาหกรรมภาคใต้ จังหวัดสงขลา นิคมอุตสาหกรรมมีหน้าที่ดูแลกิจการที่ตั้งอยู่ในนิคมฯ สำหรับนิคมอุตสาหกรรมภาคใต้แบ่งกิจการในนิคมฯออกเป็น 2 เขต ได้แก่

กิจการในเขตอุตสาหกรรมทั่วไป ที่ผู้ประกอบการได้รับสิทธิประโยชน์ทั่วไป ดังนี้

1. สิทธิการถือครองกรรมสิทธิ์ที่ดินในนิคมอุตสาหกรรม
2. สิทธิการนำช่างฝีมือต่างชาติเข้ามาทำงานและนำคู่สมรสและบุคคลในอุปการะเข้ามาและอยู่ในประเทศ
3. สิทธิการนำคู่สมรสและบุคคลในอุปการะของช่างฝีมือต่างชาติเข้ามาอยู่ในประเทศ
4. สิทธิในการส่งเงินตราต่างประเทศออกนอกประเทศ

กิจการในเขตนี้ต้องยื่นขอยกเว้นภาษีภายหลังการนำเข้าเครื่องจักรแล้วและให้ใช้สิทธิการส่งเสริมการลงทุนแทนสิทธิในนิคมฯ

กิจการในเขตเสรี การนิคมอุตสาหกรรมภาคใต้ต้องออกหนังสือยืนยันสถานะให้กิจการว่าเป็นกิจการที่ตั้งในนิคมเขตเสรีจริงเพื่อขอยกเว้นภาษีการนำเข้า-ส่งออก ซึ่งปัจจุบันนิคมได้ใช้ถ่ายโอนอิเล็กทรอนิกส์ดำเนินการให้กิจการทางออนไลน์ โดยมีสำเนาเอกสารเก็บไว้เป็นหลักฐานที่นิคมฯ ด้วย ผู้ประกอบการในเขตประกอบการเสรีได้รับสิทธิประโยชน์ทั้งด้านสิทธิประโยชน์ทั่วไปและสิทธิประโยชน์ทางภาษี ได้แก่

1. ได้รับยกเว้นค่าธรรมเนียม อกรขาเข้า ภาษีมูลค่าเพิ่ม ภาษีสรรพสามิตสำหรับเครื่องจักรและวัตถุดิบ
2. ได้รับยกเว้นอากรขาออกภาษีมูลค่าเพิ่ม ภาษีสรรพสามิต สำหรับวัตถุดิบและผลิตภัณฑ์
3. ได้รับยกเว้นหรือคืนค่าภาษีอากรสำหรับเครื่องจักรและวัตถุดิบและได้รับการอำนวยความสะดวกที่เพิ่มขึ้นดังนี้ 1) อำนวยความสะดวกในการนำสินค้าและวัตถุดิบเข้ามาในประเทศและเข้าไปในเขตประกอบการเสรีเพื่อผลิตสินค้าหรือเพื่อการค้าหรือบริการ โดยไม่จำกัดว่าผู้ประกอบการต้องเป็นผู้นำเข้าเท่านั้น 2) การนำของหรือวัตถุดิบเข้าไปในเขตประกอบการเสรีได้รับความสะดวกมากขึ้น โดยได้รับการยกเว้นการขอหรือมีใบอนุญาตนำเข้า และการควบคุมคุณภาพหรือมาตรฐานตามกฎหมายอื่น ตลอดจนการประทับตราหรือเครื่องหมายใดๆ สำหรับของที่นำเข้ามาใช้ในการผลิต ผสม ประกอบ บรรจุหรือดำเนินการอื่นใดในเขตประกอบการเสรี โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อส่งออก

โดยปัจจุบันนิคมอุตสาหกรรมภาคใต้มีหน่วย One Stop Service (OSS) ของตนเองและเริ่มใช้ระบบไร้เอกสารกับศุลกากรเมื่อปี 2554 โดยผู้ประกอบการกรอกข้อมูลออนไลน์จากนั้นนิคมอุตสาหกรรมภาคใต้จะเป็นผู้บันทึกอนุญาตและส่งต่อเข้าระบบไปยังศุลกากรโดยตรง หลังจากนั้นเป็นหน้าที่ของผู้ประกอบการในการดำเนินการติดต่อแต่ละด่านตามวัตถุประสงค์ของการขนส่งสินค้าผ่านแดนต่อไป

รองผู้อำนวยการการนิคมอุตสาหกรรมภาคใต้ จังหวัดสงขลาแสดงความเห็นว่า ปัญหาของการจัดการ Single Window คือ การเกรงกลัวเรื่องลดทอนอำนาจซึ่งกันและกันและผลประโยชน์ทับซ้อนและอาจยกเลิกบางหน่วยงาน ดังนั้นหากต้องการให้ระบบดำเนินการ ได้จริงหน่วยงานระดับบังคับบัญชาต้องเข้ามาเป็นผู้บังคับใช้ หรือใช้หลักการของเขตเศรษฐกิจพิเศษและมีความเห็นว่าการดำเนินการได้จริงจะช่วยลดต้นทุนและขั้นตอนให้กับผู้ประกอบการและช่วยส่งเสริมประสิทธิภาพการดำเนินงานได้มากขึ้น

4. กรมสรรพสามิต สำนักงานขนาดใหญ่ ปัจจุบันยังไม่ชัดเจนเนื่องจากต้องรอนโยบายและการสั่งการจากกรมสรรพสามิต ซึ่งรับผิดชอบงบประมาณทั้งหมด และยังไม่ค่อยเห็นความสำคัญหรือสั่งดำเนินการในเรื่องดังกล่าว ทั้งนี้ระบบข้อมูลของสรรพสามิตพื้นที่ต่างๆ ไม่มีระบบการเชื่อมโยงกับด่านศุลกากรในพื้นที่โดยตรง ยังคงต้องส่งข้อมูลไปยังกรมสรรพสามิตจังหวัดและกรมสรรพสามิตในส่วนกลางก่อน และสำหรับการไปตั้งสำนักงานสรรพสามิตภายในบริเวณด่านสะเดาเพื่อจัดทำ Single Window นั้น หากกระทำได้อาจเป็นการดีแต่อาจทำให้สิ้นเปลืองพื้นที่ บุคลากร และงบประมาณ เนื่องจากหน้าที่งานของสรรพสามิตที่เกี่ยวข้องกับศุลกากรมีจำนวนไม่มาก และทาง

สรรพสามิตได้แต่งตั้งเจ้าหน้าที่ด่านศุลกากรเป็นผู้ทำหน้าที่ในการเรียกเก็บภาษีแทนแล้ว จึงไม่มีหน้าที่ในบริเวณพื้นที่ด่านอีกต่อไป รวมทั้งหากผู้ใช้บริการต้องการติดต่อสรรพสามิตก็สามารถติดต่อได้ ณ สรรพสามิตจังหวัดสงขลา พื้นที่สะเดา ซึ่งอยู่ไม่ไกลจากด่านสะเดามากนัก

5. กรมปศุสัตว์ สำนักงานจังหวัดสงขลา กรมปศุสัตว์ใช้ระบบ NSW กับด่านศุลกากรได้จริงในเดือนมกราคม 2553 เพื่อออกใบรับรองการนำเข้า-ส่งออกสินค้าปศุสัตว์และเชื่อมต่อใบรับรองนำเข้า-ส่งออกกับระบบของกรมส่งเสริมการส่งออก ปัจจุบันสำนักงานปศุสัตว์ในสงขลา เชื่อมข้อมูลกับระบบส่วนกลางและสามารถสรุปรายงานสถิติประจำเดือนเสนอส่วนกลางทันเวลาทุกครั้ง

ในการใช้ระบบ NSW ของปศุสัตว์นั้น เริ่มจากผู้ประกอบการต้องขอขึ้นทะเบียนเป็นสมาชิกของระบบเพื่อขอรหัสประจำตัว 9 หลัก ของกิจการและรหัสผ่าน 5 หลักเพื่อใช้เข้าระบบ จากนั้นกรอกข้อมูลใบขอแบบฟอร์มที่ต้องการให้ครบถ้วนแล้วเก็บข้อมูลไว้ในฐานข้อมูลนำส่งเจ้าหน้าที่ตรวจสอบข้อมูลก่อนเสนออนุมัติคำขอซึ่งผู้ประกอบการสามารถตรวจสอบสถานะใบคำขอ ได้ทางระบบออนไลน์

1. ชนิดของใบรับรองที่กรมปศุสัตว์ออกให้ ได้แก่

แบบฟอร์มขอตั้งฟาร์มมาตรฐานเลี้ยงสัตว์ภายในประเทศและทุกชนิดสัตว์ที่กรมปศุสัตว์ดูแล ได้แก่ แบบฟอร์มขอรับรองมาตรฐานฟาร์มเลี้ยงสัตว์ และแบบฟอร์มขอรับรองมาตรฐานสถานที่ฟักไข่สัตว์ปีก

แบบฟอร์มขออนุญาตนำเข้าหรือย้ายสัตว์หรือซากสัตว์ภายในประเทศ ประกอบด้วยแบบฟอร์มขออนุญาตนำสัตว์/ซากสัตว์เข้าราชอาณาจักรไทย แบบฟอร์มขออนุญาตนำสัตว์/ซากสัตว์ออกราชอาณาจักรไทย แบบฟอร์มขออนุญาตนำสัตว์/ซากสัตว์ผ่านราชอาณาจักรไทย แบบฟอร์มขออนุญาตค้าสัตว์/ซากสัตว์ แบบฟอร์มขอจัดตั้งสถานกักกันสัตว์เอกชน แบบฟอร์มขอจัดตั้งสถานกักเก็บซากสัตว์เอกชน

แบบฟอร์มขอจัดตั้งสถานพยาบาลสัตว์

แบบฟอร์มขออนุญาตตั้งโรงฆ่าสัตว์-โรงพักสัตว์

แบบฟอร์มขอรับรองโรงงานเพื่อการส่งออก

แบบฟอร์มขออนุญาตผลิตอาหารสัตว์

แบบฟอร์มขออนุญาตนำเข้าอาหารสัตว์

แบบฟอร์มขออนุญาตขายอาหารสัตว์

แบบฟอร์มขอขึ้นทะเบียนอาหารสัตว์

เจ้าหน้าที่ตรวจป้องกันโรคประจำอำเภอขนาดใหญ่ กรมปศุสัตว์แสดงความคิดเห็นต่อ NSW ว่า ต้องระงับการปลอมแปลงลายเซ็นในใบรับรอง/ใบอนุญาตอาจมีการแก้ไข คั้งนั้นจะต้องมีการตรวจสอบและอาจมีการรั่วไหลของข้อมูลระหว่างการรับ-ส่งจากภูมิภาคต่างๆ กับส่วนกลางของกรมปศุสัตว์ รวมทั้งใบอนุญาตที่ใช้อาจไม่ใช่ใบอนุญาตจากกรมปศุสัตว์

6. กรมประมง สำนักงานจังหวัดสงขลา สำนักงานประมงจังหวัดสงขลาให้ข้อมูลทางโทรศัพท์ในการขอติดต่อสัมภาษณ์ว่าทางสำนักงานไม่ทราบเรื่องใดๆ เกี่ยวกับ NSW ที่ส่วนกลางได้ตกลงไว้เลย

7. สำนักงานอุตสาหกรรมจังหวัดสงขลา กรมอุตสาหกรรมใช้ระบบ NSW กับกรมศุลกากรมาตั้งแต่ปี 2552 และจัดอบรมเจ้าหน้าที่ที่ทั้งส่วนกลางและส่วนภูมิภาคในเดือนธันวาคม 2554 เพื่อพร้อมให้บริการเชื่อมโยงการออกใบอนุญาตและใบรับรองกับข้อมูลของกรมในส่วนกลางและมีแผนพัฒนาบริการเพิ่มเติมผ่านระบบในปี 2555 และจะจัดอบรมเรื่อง NSW ให้ผู้ประกอบการภาคใต้ ในปี 2555-2556

การขอใบอนุญาตจากสำนักงานอุตสาหกรรมสงขลามีขั้นตอนดังนี้ ผู้ประกอบการลงทะเบียนออนไลน์เพื่อยื่นคำขอใบอนุญาต จากนั้นเจ้าหน้าที่จะออกตรวจสอบสถานที่จริงและส่งข้อมูลเพื่อให้กรมอุตสาหกรรมส่วนกลางเซ็นใบอนุญาต กรณีเคยได้รับใบอนุญาตแล้วและต้องการขอเพิ่มเติม สำนักงานจังหวัดสงขลาจะเป็นผู้เซ็นใบอนุญาตได้

หัวหน้าฝ่ายโรงงาน สำนักงานอุตสาหกรรมจังหวัดสงขลามีความเห็นว่าระบบ NSW ยังไม่สมบูรณ์ 100 % หลายหน่วยงานยังดำเนินการไม่แล้วเสร็จ เนื่องจากต้องเกี่ยวข้องกับกฎหมายเฉพาะของหน่วยงาน กฎระเบียบของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการออกเอกสารยังไม่เอื้อต่อการออกใบรับรองอิเล็กทรอนิกส์ เช่น ผู้ประกอบการยังต้องยื่นยันตัวและในการขอใบรับรอง/ใบอนุญาตต้องแนบเอกสารตัวจริงทุกครั้ง

สำหรับส่วนของกรมอุตสาหกรรม เป็นการทดลองใช้กับบางส่วนของกรมโรงงานเท่านั้น ยังไม่สามารถเชื่อมโยงกับทุกส่วน และไม่ทราบว่าสำเร็จสมบูรณ์ในปีใดและมีความเห็นว่า กรมในส่วนกลางต้องมีความชัดเจน ทั้งในด้านกฎหมายรองรับการปฏิบัติงานในลายเซ็นรับรองเอกสารใบอนุญาตและการอบรมให้ความรู้ทั้งเจ้าหน้าที่ผู้ให้บริการ และผู้ประกอบการที่ใช้บริการ กรมศุลกากร ต้องเป็นหน่วยหลักในการกำหนดระบบไม่ใช่ให้แต่ละหน่วยงานไปกำหนดเอง เพราะต้องใช้ระบบเดียวกันและต้องมีชุดข้อมูลเพื่อการส่งออก-นำเข้าเพียงชุดเดียว และควรมีการขึ้น-แลกเปลี่ยน-ส่งข้อมูลผ่าน NSW เพียงครั้งเดียว

ขณะนี้ระดับผู้ปฏิบัติงานในภูมิภาคยังไม่มั่นใจในความปลอดภัยของการทำธุรกรรม โดยเฉพาะความปลอดภัยของข้อมูล (Information Security) เนื่องจากข้อมูลที่ทำการรับส่งหรือ

แลกเปลี่ยนกันนั้นเป็นการดำเนินการผ่านเครือข่าย ซึ่งอาจถูกคุกคามได้ในหลายรูปแบบ เช่นการเข้าถึงโดยผู้ไม่มีสิทธิ์ การแก้ไข เปลี่ยนแปลง หรือทำลายข้อมูล การปฏิเสธความรับผิดชอบในการทำธุรกรรม ระบบรักษาความปลอดภัยของข้อมูล ควรครอบคลุมในประเด็นสำคัญ ดังนี้

1. มีการระบุตัวตนบุคคล (Authentication) เพื่อยืนยันตัวตนบุคคลผู้ส่งหรือผู้สร้างข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์
2. การควบคุมการเข้าถึง (Access Control) เพื่ออนุญาตให้เฉพาะบุคคลซึ่งมีสิทธิหรือได้รับอนุญาตให้เข้าถึงข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์เท่านั้น
3. การรักษาความลับ (Confidentiality) เพื่อป้องกันมิให้บุคคลซึ่งไม่ได้รับอนุญาตหรือไม่มีสิทธิอ่านข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ได้
4. ความถูกต้องครบถ้วนของข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ (Integrity) เพื่อป้องกันมิให้มีการเปลี่ยนแปลง แก้ไข ทำลาย หรือสร้างข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ขึ้น โดยไม่ได้รับอนุญาต
5. การป้องกันการปฏิเสธความรับผิดชอบ (Non - Repudiation) เพื่อป้องกันมิให้ผู้ส่งข้อมูลหรือผู้รับข้อมูล
6. ปฏิเสธว่าตนไม่ได้ส่งหรือไม่ได้รับข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์
7. ระบบภายในของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ปัจจุบันมีการใช้ฐานข้อมูลคนละประเภท

ในการสอบถามความเห็นเรื่องการใช้ระบบ NSW ของด่านชายแดนสะเดาจาก 4 หน่วยงานหลักในการจัดการด่าน ได้แก่ ด่านศุลกากร ด่านตรวจคนเข้าเมือง ด่านตรวจพืชและด่านตรวจคนหางาน พบข้อมูลดังนี้

1. ความเห็นของด่านศุลกากรสะเดา ด่านศุลกากรยืนยันถึงความพร้อมของหน่วยงานทั้งระบบคอมพิวเตอร์ สารสนเทศและบุคคลากรที่เกี่ยวข้องซึ่งมีทักษะมาแล้วช่วงหนึ่ง อย่างไรก็ตามขณะนี้การดำเนินงานมีการจัดทำเอกสารควบคู่ไปกับระบบออนไลน์ในส่วนของผู้ประกอบการก็ให้ใช้บริการของตัวแทนออกของ/บริษัทขนส่งสินค้าและ Counter Service ที่ขึ้นทะเบียนกับกรมศุลกากรทำหน้าที่รับส่งข้อมูลเข้าระบบแทนกิจการได้ ผู้วิจัยสังเกตเห็นห้องทำงานที่เขเวนป้าย One Stop Service ยังเป็นห้องว่างที่เตรียมไว้ได้รับคำตอบว่า หน่วยงานต่างๆ มีที่ทำการอยู่หาเหตุใหญ่ซึ่งผู้ประกอบการสามารถติดต่อดำเนินการที่สำนักงานเหล่านั้นก่อนขั้บรรดสินค้าเข้ามาทำพิธีการศุลกากรอยู่แล้ว สำหรับระบบสารสนเทศก็พร้อมใช้งานเหลือเพียงรอให้หน่วยงานอื่นๆ เข้ามาเชื่อมโยงข้อมูลเท่านั้น

2. ความเห็นของด่านตรวจคนเข้าเมืองสะเดา เห็นว่าด่านศุลกากรเป็นเจ้าของพื้นที่และเป็นผู้จัดสรรพื้นที่บริเวณด่านทั้งหมด จึงเป็นด่านที่ควรมึบทบาทมากที่สุดและเป็นผู้นำในการพัฒนาระบบการจัดการด่านพรมแดนสะเดา แต่อย่างไรก็ตามด่านศุลกากรมีการจัดสรรพื้นที่การ

ดำเนินงานให้ด้านอื่นๆ ตามความพอใจของตนเองและไม่คำนึงถึงความต้องการของแต่ละด้าน ดังนั้นควรมีการจัดตั้งหน่วยงานกลางโดยผ่านทางจังหวัดให้มีหน้าที่ดูแลประสานงาน

ปัจจุบันการทำงานของด้านศุลกากร ด้านตรวจคนเข้าเมืองและด้านตรวจพืช มีลักษณะต่างฝ่ายต่างทำ มีระบบฐานข้อมูลและระบบสารสนเทศที่แตกต่างกัน มีการประสานงานกันน้อย ไม่มีการแลกเปลี่ยนข้อมูลระหว่างกัน แต่ละหน่วยงานมีความลับของหน่วยงาน หากต้องการพัฒนาระบบการจัดการด้านพรมแดนสะเคาเป็น Single Window ควรพัฒนาระบบเทคโนโลยีสารสนเทศของทั้ง 3 ด้านให้มีมาตรฐานใกล้เคียงกัน ไม่ใช่พัฒนาเฉพาะด้านศุลกากรและควรมีการเชื่อมโยงข้อมูลระหว่างทั้ง 3 ด้านเข้าด้วยกัน

ปัจจุบันหน่วยงานเล็กๆ ขาดอุปกรณ์ เครื่องมือ คนและงบประมาณ ซึ่งมีความสำคัญมากต่อการจัดเตรียม Single Window เนื่องจากหากศักยภาพของแต่ละหน่วยงานไม่เท่าเทียมกัน เช่น หน่วยงานหนึ่งมีคอมพิวเตอร์ให้เจ้าหน้าที่ทุกคนคนละ 1 เครื่อง ในขณะที่อีกหน่วยงานหนึ่งไม่มีก็อาจจะเกิดปัญหาในการเชื่อมโยงข้อมูลในระหว่างหน่วยงาน

บางหน่วยงานมีการสั่งการนโยบายหรือระเบียบข้อบังคับต่างๆ จากส่วนกลางหรือมีการพิจารณาอนุญาตสำหรับเงื่อนไขบางรายจากส่วนกลางหรือสำนักงานใหญ่เท่านั้น โดยไม่มอบอำนาจแก่หน่วยงานในระดับภูมิภาค ซึ่งอาจทำให้หลายหน่วยงานที่จะเข้าสู่ Single Window ไม่สามารถดำเนินการได้โดยปราศจากการสั่งการหรือการควบคุมจากส่วนกลาง

3. ความเห็นของด้านตรวจพืชสะเคา การที่จะใช้ Single Window น่าจะมีปัญหาเห็นได้จากแม้แต่ 3 หน่วยงานในสังกัดกระทรวงเกษตรฯ ที่คิดว่าเกี่ยวข้องกัน ได้แก่ การกักกันพืช กรมประมง และกรมปศุสัตว์ ก็ยังมีการดำเนินงานที่ต่างกัน แยกส่วนกันและยังไม่สามารถที่จะตรวจสอบข้อมูลกันได้เลย รวมไปถึงระบบในการทำงานที่ใช้โปรแกรมแต่ละ Version ไม่เหมือนกัน จึงไม่สามารถที่จะประสานงานทางด้านเอกสารได้เลย เกิดเป็น 3 หน่วยงาน 3 ทิศทาง 3 คำสั่ง จึงยากมากที่จะดำเนินการไปในทิศทางเดียวกัน จึงมีความเห็นที่ไม่จำเป็นต้องพูดถึงลักษณะการทำงานร่วมกับด้านศุลกากร ด้านตรวจคนเข้าเมือง และด้านตรวจคนหางาน เพราะทุกวันนี้แต่ละด้านมีการทำงานแบบต่างคนต่างทำตามความรับผิดชอบของตนเองไม่สามารถที่จะส่งข้อมูลถึงกันได้ และงานมีลักษณะเฉพาะ องค์กรที่ดีหากการพัฒนา Single Window ประสบความสำเร็จ ด้านตรวจพืชจะทำงานง่ายขึ้นและสามารถลดจำนวนบุคลากรได้อีก

4. ความเห็นของด้านตรวจคนหางานสะเคา เจ้าหน้าที่ทั้งสองท่าน (มีเจ้าพนักงานทั้งสิ้น 2 นาย) ให้ความเห็นว่าด้านพรมแดนสะเคาควรจัดการทางด้านกายภาพก่อน เนื่องจากมีความแออัดด้านสถานที่ส่วนการจัดการของด้านในปัจจุบันที่แยกการทำงานนั้นคิดว่ายังคงดำเนินการได้ถ้ามีระบบการประสานงานระหว่างหน่วยงานที่ดี ส่วนการดำเนินการแบบ NSW นั้น ด้านตรวจ

คนหางานได้จัดทำฐานข้อมูลเพื่อใช้ในการดำเนินการในส่วนของตนเอง แต่ยังไม่ได้นำดำเนินการในขั้นของการเชื่อมข้อมูลกับหน่วยงานอื่น ซึ่งหัวหน้าสำนักงานจัดหางานไม่ขัดข้องในการดำเนินการดังกล่าว แต่ต้องมีการทำความเข้าใจร่วมกันว่าจะใช้ข้อมูลใครรวมทั้งการรักษาความลับของระบบข้อมูล

5.8 บทวิเคราะห์

เดิมนั้นในการผ่านพิธีการศุลกากร ผู้นำเข้า-ส่งออกต้องไปติดต่อกับหน่วยงานผู้ออกใบอนุญาตโดยตรงแล้วนำใบอนุญาตที่ออกให้มาปฏิบัติพิธีการที่กรมศุลกากรทำให้ผู้นำเข้า-ส่งออกไม่ได้รับความสะดวก อีกทั้งเสียเวลาและค่าใช้จ่ายในการเดินทางติดต่อหลายหน่วยงานเมื่อหน่วยงานใช้ระบบ NSW เดียวกันก็จะช่วยให้ผู้ประกอบการสามารถเตรียมการข้อมูลได้ที่จุดเดียวผ่านทางออนไลน์เพื่อส่งข้อมูลให้ด่านศุลกากรตรวจสอบและออกเลขที่ใบขนให้รถสินค้าที่ต้องการผ่านด่านได้ และส่งต่อข้อมูลเข้าระบบ ASW ให้ด่านศุลกากรของประเทศปลายทางทราบและเมื่อระบบสมบูรณ์ 100 % ผู้ประกอบการจะสามารถดำเนินการผ่านพิธีการศุลกากรและขอตรวจปล่อยสินค้าได้ล่วงหน้า รวมถึงสามารถตรวจสอบสถานะตำแหน่งรถสินค้าขณะขนส่งได้ด้วย ดังนั้นจึงเห็นได้ว่าทุกหน่วยงานที่เกี่ยวข้องต่างมีความเห็นตรงกันถึงประโยชน์ของการใช้ระบบ NSW แต่จากการสัมภาษณ์หน่วยงานที่ให้ความร่วมมือเชื่อมโยงข้อมูลกับด่านศุลกากรพบว่า เป็นการตกลงกันระหว่างหน่วยงานส่วนกลาง หลายหน่วยงานผู้ปฏิบัติในพื้นที่ด่านสะดวกไม่ทราบเรื่องมีเพียงบางหน่วยงานที่ได้รับคำสั่งให้ดำเนินการในระดับภูมิภาคได้โดยจัดส่งเจ้าหน้าที่เฉพาะมาดำเนินการให้ บางหน่วยงานยังไม่ได้ดำเนินการใดๆ เพราะมีปัญหาเรื่องงบประมาณ และกฎระเบียบที่ยังไม่เอื้อกับการเชื่อมโยงข้อมูล ปัญหาระบบข้อมูลที่ใช้แตกต่างกันไม่สามารถเชื่อมโยงกันได้ ปัญหาระดับผู้ปฏิบัติงานที่ยังไม่เห็นความสำคัญและไม่เข้าใจระบบ NSW ยังไม่เห็นประโยชน์ที่ต้องเชื่อมโยงข้อมูลระหว่างหน่วยงาน สำหรับหน่วยงานที่ใช้ระบบ NSW ก็ต้องยังคงเก็บเอกสารกระดาษไว้เป็นหลักฐาน ปัญหาหลายชิ้นในใบอนุญาตที่ต้องส่งเสนอส่วนกลางทำให้การดำเนินการพิธีการของผู้ใช้บริการยังคงต้องเดินทางติดต่อกับตนเองที่สำนักงานต่างๆ อยู่นั่นเองสอดคล้องกับความเห็นของผู้เชี่ยวชาญการศุลกากรของภาคเอกชนที่ว่า การดำเนินงานไร้เอกสารยังไม่สมบูรณ์ 100% ทำให้ผู้ประกอบการไทยได้รับประโยชน์ไม่เต็มที่ทั้งเรื่องเวลา ต้นทุน จะมีประโยชน์ก็เฉพาะในเรื่องการจัดทำฐานข้อมูลและเพิ่มความโปร่งใสในการดำเนินงานเท่านั้น ผู้วิจัยประเมินที่มาของปัญหาในการใช้ระบบ NSW ได้ดังนี้

1. การดำเนินการเริ่มจากรัฐบาลมอบหมายให้ค่านศุลกากรรับผิดชอบจัดตั้งระบบ NSW และขอความร่วมมือกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องโดยไม่ได้จัดสรรงบประมาณ กำลังคน หรือเทคโนโลยีใดๆสนับสนุนหน่วยงาน

2. ค่านศุลกากรดำเนินการตามที่ได้รับมอบหมายโดยไม่ได้ให้หน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องเข้ามามีส่วนร่วมตั้งแต่ต้น เมื่อดำเนินการจัดตั้งระบบแล้วเสร็จจึงรอให้หน่วยงานอื่นเข้ามาเชื่อมโยงข้อมูล

3. แต่ละหน่วยงานมีระบบสารสนเทศเป็นของตนเองอยู่แล้วและถือเป็นความลับของหน่วยงาน ระบบสารสนเทศที่ต่างกันทำให้หลายหน่วยงานต้องจัดสรรงบประมาณเพื่อการพัฒนา ระบบขึ้นใหม่ ซึ่งเป็นค่าใช้จ่ายที่สูงรวมทั้งต้องพัฒนาบุคลากรในหน่วยงานใหม่ทั้งหมด

4. เป็นการดำเนินการของหน่วยงานส่วนกลาง (ระดับชาติ) สั่งการมายังด่าน (ระดับภูมิภาค) โดยที่ผู้ปฏิบัติงานยังไม่เข้าใจและไม่เห็นความสำคัญของงานที่ต้องทำและไม่ทราบว่าต้องดำเนินการอย่างไร

5. ส่วนกลางของหลายหน่วยงานยังไม่ได้มอบอำนาจความรับผิดชอบให้ภูมิภาคดำเนินการแทนได้ ทำให้ระดับภูมิภาคไม่กล้าตัดสินใจ และกังวลในความปลอดภัยของข้อมูลและเอกสารถูกส่งนำเสนอส่วนกลางพิจารณาแทนการอนุญาตทางอิเล็กทรอนิกส์

6. ระบบคอมพิวเตอร์ในส่วนภูมิภาคยังไม่เสถียร ระบบล่มบ่อยครั้ง ทำให้ผู้ปฏิบัติต้องจัดทำเอกสารควบคู่ไปกับระบบออนไลน์เพื่อพร้อมตรวจสอบย้อนกลับในภายหลัง

7. รัฐบาลยังไม่ได้ให้ความสำคัญกับปัญหาการจัดการด่านพรมแดนสะเคาอย่างจริงจัง ทั้งที่เป็นด่านที่มีมูลค่าสินค้าบุคคลผ่านแดนมากที่สุดที่สุดในภูมิภาค เห็นได้จากรัฐบาลไม่มีนโยบายที่ชัดเจน และเปลี่ยนแปลงไปตามสถานการณ์การเมือง

8. ปัญหาเรื่องระเบียบกฎปฏิบัติของหน่วยงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง

จึงเห็นได้ว่าการดำเนินการในระบบ NSW โดยรวมได้รับการตอบรับจากหน่วยงานต่างๆ น้อยและขาดทิศทางในการพัฒนาที่ชัดเจนและไม่เป็นรูปธรรม ไม่มีกรอบกำหนดเวลาชัดเจน แม้ว่าค่านศุลกากรจะประกาศใช้ระบบพิธีการศุลกากรแบบไร้เอกสาร ให้บริการทางอิเล็กทรอนิกส์ แต่พัฒนาการดังกล่าวมีลักษณะแบบค่อยเป็นค่อยไป หน่วยงานที่เกี่ยวข้องยังไม่ให้ความสำคัญ ทั้งที่ทุกหน่วยงานต่างเกี่ยวข้องกับการค้าระหว่างประเทศและเข้าใจสภาพความรุนแรงและความจำเป็นของการปรับตัวเพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันเป็นอย่างดี การดำเนินการของแต่ละหน่วยงานมีลักษณะต่างคนต่างทำ ขาดการบูรณาการระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง การพัฒนาเกือบทั้งหมดของหน่วยงาน โดยเฉพาะภาครัฐมุ่งเน้นไปที่ประสิทธิภาพของหน่วยงาน กรม กองของตนเองมากกว่าการมุ่งตอบปัญหาภาคเศรษฐกิจและการค้าของภาคเอกชนและของประเทศ

จะเห็นได้ว่าแม้กรมศุลกากรจะเตรียมพร้อมทั้งระบบ NSW และ ASW แต่หากไม่ได้รับความร่วมมือจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องระบบ NSW และ ASW ก็ไม่สามารถดำเนินการได้และความร่วมมือจะเกิดขึ้นได้ก็ต่อเมื่อทุกหน่วยงานที่เกี่ยวข้องมีส่วนร่วมในการออกแบบระบบ จำแนกข้อมูลที่เกี่ยวข้องและเห็นประโยชน์ของการใช้ข้อมูลร่วมกัน (เฉพาะที่จำเป็นและเกี่ยวข้องกับการค้าระหว่างประเทศ) และรัฐบาลควรจัดสรรงบประมาณเพื่อการจัดทำระบบ NSW ให้กับหน่วยงานที่มีงบประมาณน้อย

จึงอาจกล่าวได้ว่า รูปแบบการดำเนินการในปัจจุบันยังไม่สามารถตอบสนองการเปลี่ยนแปลงและความต้องการของภาคธุรกิจเอกชนได้อย่างแท้จริง และถึงเวลาแล้วที่ภาครัฐจะต้องให้ความสำคัญเรื่องการจัดการด่านพรมแดนสะเคออย่างจริงจัง โดยเฉพาะอย่างยิ่งการใช้รูปแบบการพัฒนาที่เหมาะสมมากขึ้นแทนการอิงกับแต่ละหน่วยงานของรัฐหรือการมอบหมายให้กระทรวงที่เกี่ยวข้องกับเทคโนโลยีสารสนเทศดูแล หรืออาจตั้งหน่วยงานกลางอิสระในรูปแบบกึ่งเอกชนเข้ามาดำเนินการในเรื่องนี้เพื่อเร่งพัฒนาพร้อมให้บริการในลักษณะมีอาชีพอย่างเช่นที่หลายประเทศทำ

ตารางที่ 5.1: แสดงลักษณะการดำเนินงาน Single Window ของประเทศต่างๆ

Finland	Cooperation between parties. Obstacles must be strategically removed. Must share necessary information. Clear roles must be defined. The initiatives must come from the inside. Define co-operation framework between entities. Decide on finance, technical lead, legislation lead
Germany	Neutrality, Easy to use and clear direction
Ghana	Strong support from the government
	Involvement of the private sector
	A balanced selection of complementary partners with unique strength
	Absolute conviction by key players that project will work
	A financing model that is self-sustainable
Human factor - managing chances	
Guatemala	Administration by private, Private demands better services, added value in the process, investment in the modern technologies, ability to change the process with minimum problems to exporters, have necessary tools for solving problems. Must address the following key obstacles: existing technology deployed and political decision by government
Malaysia	Secure support from the government, Demonstrate benefits to users
Mauritius	Commitment from all stakeholders with full participation
Singapore	Government strong involvement
	Customs leadership
	Public and Private partnership
	Creation of an autonomous entity to develop and operate the SW
	Regular information meeting with the stakeholders
	Overcome changing resistance
And power migration and reduction with IT introduction	
Sweden	Identify problems, finding solution and champion the implementation

ที่มา: Single Window Case Study Template, Case Studies on Implementing a Single Window, 2005

จากภาพจะเห็นว่ารัฐบาลประเทศมาเลเซียและสิงคโปร์ล้วนให้ความสำคัญกับการจัดการ
ด้านอย่างจริงจัง โดยเฉพาะมาเลเซียเป็นการลงทุนทั้งหมดโดยรัฐบาลขณะที่ประเทศสิงคโปร์เน้น
การมีส่วนร่วมจากทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้องกับการค้าระหว่างประเทศโดยมีรัฐบาลเป็นแกนหลัก
บริหารโดยค่านุสฤทการและและมืองค์กรของรัฐและเอกชนเป็นแนวร่วมออกแบบระบบ มีการ
ประชุมผู้เกี่ยวข้องเพื่อให้ทุกฝ่ายยอมรับการเปลี่ยนแปลงที่ต้องเกิดขึ้น เพิ่มอำนาจตรวจคนเข้าเมือง
และพัฒนาระบบ IT อย่างเร่งด่วน ขณะที่เยอรมันปล่อยให้ไปตามธรรมชาติเน้นการใช้งานที่ง่าย
และชัดเจน โปร่งใสและฟินแลนค์จัดการในลักษณะของการดำเนินการร่วมกันระหว่างหน่วยงาน
เน้นจัดอุปสรรคให้หมดไปและแลกเปลี่ยนข้อมูลระหว่างกันและร่วมกันกำหนดบทบาทให้ชัดเจน
และเริ่มต้นจากภายใน มีการกำหนดกรอบความร่วมมือระหว่างหน่วยงานทั้งเรื่องการเงิน การใช้
เทคโนโลยีและการลงทะเบียนเป็นค่านำในการจัดการ

บทที่ 6

สรุปผลการสำรวจข้อมูลเบื้องต้น

และเสนอแนะรูปแบบระบบการจัดการด้านพรมแดนสะเดา

6.1 สรุปผลการสำรวจข้อมูลเบื้องต้นการจัดการด้านพรมแดนสะเดา

6.1.1 การจัดการด้านศุลกากรสะเดา

1. การดำเนินงาน ในฐานะเจ้าของพื้นที่ด้านพรมแดนสะเดาด้านศุลกากรจึงมีบทบาทมากที่สุด พื้นที่ทั้งหมดอยู่ในเขตควบคุมของด่านศุลกากรสะเดาที่สามารถตรวจค้นได้ตลอดเวลา กำหนดเวลาเปิดปิดด่านสะเดาตั้งแต่เวลา 5.00-23.00 น. และมาตรา 15 ของกฎหมายศุลกากรกำหนดให้พื้นที่ขนาดใหญ่เป็นพื้นที่พิเศษที่ด่านศุลกากรสงขลาสามารถตรวจค้นได้ทั้งกลางวันและกลางคืน ด้านศุลกากรจึงเป็นคนกลางในการจัดสรรพื้นที่ทำการให้ ด้านตรวจคนเข้าเมืองด้านตรวจพืช และด้านตรวจคนหางาน รวมทั้งได้รับมอบหมายให้เป็นผู้ดำเนินการขยายพื้นที่ด่านสะเดาที่อยู่ระหว่างการเวนคืนที่ดินเพื่อก่อสร้างเป็น CIQ Complex บนพื้นที่ 720 ไร่เศษห่างจากพรมแดนมาเลเซีย 1.5 กิโลเมตรที่คาดว่าจะเริ่มก่อสร้างได้ในปี 2555 (อาทิตย์ วิสุทธิสมาจาร, 2554) และเป็นหน่วยงานผู้นำในการพัฒนาระบบการจัดการด้านพรมแดนสะเดาเพื่อให้ได้มาตรฐานศุลกากรโลก

ด่านศุลกากรสะเดากำหนดลักษณะการที่ให้กระทำ 2 ข้อคือ ดูแลการนำเข้าและของออกทุกประเภท การดำเนินงานของด่านศุลกากรสะเดาจึงอาจแยกการทำงานออกเป็น 2 ด้านคือ พิธีการศุลกากรนำเข้าสินค้า และพิธีการศุลกากรส่งออกสินค้า

2. การจัดการบุคลากร บุคลากรที่ปฏิบัติงานจริงในพื้นที่ด่านศุลกากรสะเดามีเพียง 95 นาย จากอัตรากำลังที่ได้รับจัดสรร 281 อัตรา หลายนายจึงรับผิดชอบงานหลายงาน การส่งบุคลากรเพื่ออบรมพัฒนาจึงมีข้อจำกัด แม้ว่ากรมศุลกากรจะมีมาตรการประกาศให้พนักงานทุกคนต้องเข้ารับการอบรมความรู้อย่างน้อยปีละครั้ง ผลศึกษาพบว่ามีการ โอนย้ายงานที่เกิดขึ้นเนื่องจากความไม่แน่นอนทางการเมือง และด่านศุลกากรสะเดากำลังเผชิญปัญหาขาดแคลนพนักงานชำนาญการในอนาคตอันใกล้เนื่องจากเจ้าหน้าที่จำนวนหนึ่งจะเกษียณอายุและเจ้าหน้าที่ใหม่ขาดประสบการณ์ทำงาน ดังนั้นการมีพนักงานพี่เลี้ยงสอนงานขณะปฏิบัติงานและการอบรมระเบียบปฏิบัติและกฎหมายที่เกี่ยวข้องและการพัฒนาบุคลากรของหน่วยงานจึงเป็นสิ่งจำเป็นอย่างมาก จากการสังเกตการณ์ ณ ที่ทำการของงานพิธีการการพบการใช้เคาน์เตอร์ เซอร์วิส จากเอกชนคอยให้บริการศิษย์ข้อมูลแก่ผู้นำเข้า-ส่งออกพบตัวแทนนำเข้า-ออกของเป็นผู้บันทึกรายการการขนส่งสินค้าด้วยตนเองลงในสมุดของด่านศุลกากรเพื่อใช้ยืนยันข้อมูลกรณีระบบคอมพิวเตอร์ไม่ทำงาน

3. การจัดการสารสนเทศ ด้านศุลกากรสะเดาใช้ระบบเชื่อมโยงข้อมูลธุรกรรมการชำระเงินผ่านเครือข่ายธนาคารพาณิชย์ (e-Payment) ระบบพิธีการศุลกากรแบบไร้เอกสาร (e-Customs) และใช้เครื่องเอกซเรย์ตรวจปล่อยสินค้า และมีแผนที่จะใช้ระบบศูนย์กลางการเชื่อมโยงข้อมูลของประเทศ (NSW) แต่ยังไม่สามารถรองรับการเชื่อมโยงข้อมูลกับประเทศมาเลเซีย สิงคโปร์ (ASW) ตามแผนที่กำหนดไว้ภายในปี 2555

ในการใช้ระบบศูนย์กลางการเชื่อมโยงข้อมูลของประเทศ (NSW) เพื่อออกใบอนุญาตและใบรับรองระหว่าง 36 หน่วยงาน ผลสัมฤทธิ์ผู้รับผิดชอบทั้ง 8 หน่วยงานที่ตกลงร่วมมือแล้วในจังหวัดสงขลา พบเพียง 4 หน่วยงานที่ดำเนินการได้คือ นิคมอุตสาหกรรมภาคใต้ สำนักงานส่งเสริมการลงทุนภาคใต้ สำนักงานปศุสัตว์ จังหวัดสงขลา และสำนักงานอุตสาหกรรมจังหวัดสงขลาแต่ทั้งหมดยังต้องใช้เอกสารจริงพร้อมลายเซ็นผู้รับผิดชอบยื่นกำกับให้ด้านศุลกากร

ส่วนระบบโทรทัศน์วงจรปิด (CCTV Systems) ที่ด่านพรมแดนสะเดามีทั้งสิ้น 39 เครื่องซึ่งช่วยป้องกันตรวจจับการลักลอบหนีภาษีได้มาก และอยู่ระหว่างเร่งพัฒนาระบบ RFID เพื่อตรวจสอบการเปลี่ยนถ่ายระหว่างคลังสินค้า

4. การจัดการโครงสร้างทางกายภาพ สภาพกายภาพของด่านพรมแดนสะเดา เป็นพื้นที่เปิดโล่งมีหลังคา เป็นที่ทำการของหน่วยงาน CIQ และตรวจคนหางาน โดยแยกพื้นที่ด่านในเพื่อการดำเนินพิธีการทางศุลกากรของรถสินค้าส่งออกให้แล้วเสร็จจึงขับผ่านเส้นทางอนุมัติเข้าด่านพรมแดนเพื่อดำเนินพิธีการตรวจคนเมืองออกนอกประเทศ เช่นเดียวกับรถสินค้านำเข้าต้องผ่านด่านตรวจคนเข้าเมือง พร้อมยื่นใบขนสินค้านำเข้าที่ด่านพรมแดนแล้วจึงขับผ่านเส้นทางอนุมัติเพื่อเข้าพิธีการศุลกากรนำเข้าที่ด่านใน

เนื่องจากพื้นที่ด่านมีจำกัดและปริมาณสินค้าและนักท่องเที่ยวมีจำนวนมากกว่าทุกด่านภูมิภาคของประเทศ ทำให้สภาพการจราจรในพื้นที่ด่านแออัดไม่เป็นระเบียบ จำนวนพนักงานไม่เพียงพอ ทำให้หลายพื้นที่ไม่มีพนักงานประจำ อาคารเก่าอยู่ในสภาพทรุดโทรมและไม่ได้แก้ไขป้ายกำกับพื้นที่ทำงาน การจัดการพื้นที่ไม่ได้แยกส่วนบุคคลกับรถสินค้าออกจากกัน รวมถึงการมีร้านค้าแผงลอยเข้าไปเปิดทำการในพื้นที่ด่าน สภาพด่านที่เปิดโล่งทำให้เสี่ยงต่อการหลบหนี หลบเลี่ยงและปัญหาอาชญากรรมและ การส่งมอบสินค้าผิดกฎหมาย ฯลฯ

6.1.2 การจัดการด่านตรวจคนเข้าเมืองสะเดา

1. การดำเนินงาน ปัจจุบันด่านตรวจคนเข้าเมืองสะเดาอยู่ภายใต้การกำกับดูแลของด่านตรวจคนเข้าเมืองสงขลา แบ่งเป็น 2 สำนักงาน คือ 1) สำนักงานด่านในมีภารกิจ ด้านการจัดเก็บเอกสารการเดินทางเข้าออกและการรับรายงานการเข้าที่พักของคนต่างด้าว และ 2) สำนักงานด่านนอกมีภารกิจด้าน

การตรวจอนุญาตเข้า-ออก และการทำ VISA ON ARRIVAL (VOA) มีผู้ทำการตรวจขาเข้า 13 คู่ และขาออก 10 คู่ ทำหน้าที่ให้บริการตรวจอนุญาตเข้า-ออกบุคคลผ่านแดน

จากสถิติการใช้บริการของบุคคลพบว่า ปัจจุบันให้บริการได้ประมาณ 0.49-0.83 คนต่อนาที (ไม่นับรวมตู้บริการรถ) ในขณะที่มาตรฐานสากล กำหนดไว้ว่าจะต้องให้บริการคนละไม่เกิน 45 วินาที หรือประมาณ 1.33 คนต่อนาที ซึ่งหากต้องปฏิบัติการให้ได้ตามมาตรฐานแล้ว ด้านตรวจคนเข้าเมืองจะต้องเปิดช่องทางให้ บริการอย่างน้อย 17 ช่องบริการทั้งขาเข้าและขาออก

2. การจัดการบุคลากร ปัจจุบันด้านตรวจคนเข้าเมืองสะเดา มีบุคลากร 55 นาย แบ่งเป็น 4 ชุดตรวจ แต่ละชุดตรวจมี 13 นาย ทำงาน 2 ผลัดๆ ละ 2 วันติดต่อกัน และต้องหมุนเวียนกำลังคนไปประจำที่ด่านบ้านประกอบ มีการจัดฝึกอบรมให้กับบุคลากรเพื่อเสริมสร้างสมรรถนะการทำงานในหลักสูตร การตรวจสอบหนังสือเดินทาง หลักสูตรตรวจคนเข้าเมือง การฝึกทักษะภาษาอังกฤษ มีการใช้เทคโนโลยีเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการทำงาน มีการส่งเสริมการศึกษาต่อ และการฝึกอาชีพให้ เป็นสวัสดิการแก่บุคลากร เป็นต้น

3. การจัดการสารสนเทศ ด้านตรวจคนเข้าเมืองสะเดาใช้โทรศัพท์ในการติดต่อสื่อสารทั้งกับภายใน และภายนอกองค์กร มีระบบเอกสารภายในจัดส่งผ่านทางจดหมายอิเล็กทรอนิกส์ ทุกด้านสามารถ เชื่อมต่อข้อมูลผ่านทางระบบฐานข้อมูลในส่วนกลาง ณ สำนักงานตรวจคนเข้าเมือง กรุงเทพฯ ซึ่ง ระบบฐานข้อมูลส่วนกลางนี้จะเชื่อมโยงข้อมูลกับศูนย์ปราบปรามอาชญากรรมข้ามชาติได้ในทุกระดับ

ในระบบการตรวจสอบคนเข้าออกนั้น พบว่าเป็นระบบที่มาจากส่วนกลางทำให้การเรียก ข้อมูลล่าช้า หากระบบได้รับความเสียหาย จำเป็นต้องรอการแก้ไขจากส่วนกลางเท่านั้น

4. การจัดการโครงสร้างทางกายภาพ พื้นที่ทำการที่ได้รับจัดสรรจากด่านศุลกากรค่อนข้างแคบเมื่อ เปรียบเทียบกับปริมาณงานที่ต้องทำ สภาพด้านที่แออัด การจราจรไม่เป็นระเบียบ โครงสร้างด่านที่ เปิดโล่งและป้ายสัญลักษณ์ต่างๆ ไม่ชัดเจน ทำให้สภาพกายภาพไม่เอื้อกับบรรยากาศการให้บริการ ของด่านตรวจคนเข้าเมือง

6.1.3 การจัดการด่านตรวจพืชสะเดา

1. การดำเนินงาน ด้านตรวจพืชสะเดา สังกัดสำนักควบคุมพืชและวัสดุการเกษตรภาคใต้ มีหน้าที่ รับผิดชอบในการควบคุมการนำเข้า-ส่งออก และการเคลื่อนย้ายพืชตามกฎหมายว่าด้วยการกักพืช ควบคุมการผลิตและจำหน่ายพืชพันธุ์ตามกฎหมายว่าด้วยพันธุ์พืช ควบคุมการผลิตและจัดจำหน่าย ปุ๋ยตามกฎหมายว่าด้วยปุ๋ย ควบคุมการผลิตและจำหน่ายวัตถุมีพิษตามกฎหมายว่าด้วยวัตถุอันตราย ให้บริการการนำเข้าและส่งออกสินค้าเกษตร ร่วมมือและสนับสนุนการปฏิบัติงานของหน่วยงานอื่น ความรวดเร็วและลดค่าใช้จ่ายในการดำเนินการ ด้านตรวจพืชจึงเข้มงวดตรวจรายละเอียดโดยเฉพาะ

สินค้าพืชนำเข้า และจะตรวจพืชส่งออกเฉพาะที่เอกชนร้องขอเท่านั้น แต่เนื่องจากการตรวจสอบพืช จำเป็นต้องใช้เจ้าหน้าที่และอุปกรณ์ในห้องปฏิบัติการ ทำให้ต้องใช้เวลาหลายวันจึงจะทราบผลการ ตรวจสอบ

ปัญหาในการดำเนินการของด่านตรวจพืชคือผู้ประกอบการส่วนใหญ่ไม่สนใจที่จะรู้/ติดตามกฎระเบียบวิธีปฏิบัติของประเทศคู่ค้า ทำให้สินค้าออกถูกตีกลับและมักไม่ได้รับความร่วมมือในการแจ้งข้อมูลข่าวสารและพบว่าผู้ส่งออกพืช ผัก ผลไม้ของประเทศไทยส่วนใหญ่เป็นผู้ประกอบการรายเล็กและไม่มีความรู้เรื่องการค้าระหว่างประเทศ

2. การจัดการบุคลากร บุคลากรรวม 10 นายที่ประจำด่านตรวจพืชสะเคา ทุกนายอยู่ประจำ ณ ที่ทำการด่านในเพื่อทำหน้าที่ตรวจสอบเอกสาร สุ่มตรวจสินค้าตัวอย่าง ยกเว้นนายตรวจพืช 2 นายประจำที่ด่านพรมแดนเพื่อใช้ทักษะในการตรวจสังเกตรถขนส่งพืช/สินค้า การฝึกอบรมบุคลากร เน้นทักษะภาษาอังกฤษและความรู้เกี่ยวกับกฎระเบียบ เงื่อนไขการค้า เป็นสำคัญ

3. การจัดการสารสนเทศ มีเจ้าหน้าที่ด่านตรวจพืชเพียง 2 นายคือ นายด่านและเจ้าหน้าที่บันทึกข้อมูลเท่านั้นที่สามารถบันทึกข้อมูลต่างๆ หรือสืบค้นข้อมูลในระบบคอมพิวเตอร์ของด่านได้เพื่อ ป้องกันข้อมูลของด่านกักกันพืช

4. การจัดการโครงสร้างกายภาพ พื้นที่ทำการที่ด่านในคับแคบ ไม่เอื้อกับการทำงานเท่าที่ควร ส่วนพื้นที่ทำงานที่ด่านพรมแดนตั้งอยู่บนชั้น 2 อาคารขาออก ทั้งที่การทำงานของด่านตรวจพืชเน้นการสังเกตรถบรรทุกขาเข้า ในการทำงานจึงอาจไม่ได้รับความสะดวกและเกิดการรบกวนไหลในการตรวจจับสินค้าได้ อย่างไรก็ดี หากเจ้าหน้าที่สังเกตพบพืชรสามารถติดต่อเจ้าหน้าที่ตรวจพืชที่ประจำอยู่ด่านในตรวจจับได้

6.1.4 การจัดการด่านตรวจคนหางาน

1. การดำเนินงาน จากการเปรียบเทียบข้อมูลย้อนหลัง 5 ปี พบว่าตลาดแรงงานไทยยังคงอยู่ในกลุ่มประเทศเอเชียเป็นส่วนมากอาจมีการปรับเปลี่ยนประเทศใหม่เข้ามาบ้างแต่ไม่ถาวร คาดว่าประเทศมาเลเซียจะเป็นตลาดแรงงานไทยที่มีบทบาทมากขึ้นเป็นลำดับ

ปัจจุบันสมาชิกกลุ่มประชาคมอาเซียนได้จัดทำข้อตกลงร่วมกันเรียกว่า Mutual Recognition Agreement (MRA) วิศวกรรม การสำรวจ สถาปัตยกรรม แพทย์ ทันตแพทย์ พยาบาล และบัญชี เพื่ออำนวยความสะดวกในการยอมรับคุณสมบัติของนักวิชาชีพที่สำคัญร่วมกัน ทำให้เกิดการเคลื่อนย้ายเสรีแรงงานฝีมือได้มากขึ้น แต่การเข้าเมืองและการทำงานยังต้องเป็นไปตามกฎระเบียบของแต่ละประเทศสมาชิก การปรับตัวดังกล่าวมีผลกระทบต่อแรงงานซึ่งคาดว่ากำลังแรงงานมีประมาณ 300 ล้านคนในปี 2558 จะทำให้เกิดการเคลื่อนย้ายแรงงานเพิ่มสูงขึ้นอย่างรวดเร็ว ค่าแรงที่ถูกกว่าใน

ประเทศพม่า ลาว กัมพูชา และเวียดนาม จะทำให้การเคลื่อนย้ายแรงงานจากประเทศเหล่านี้สู่ประเทศที่มีการจ่ายค่าแรงงานสูงกว่า

ปริมาณคนหางานที่เดินทางผ่านด่านตรวจคนหางานที่ด่านพรมแดนสะเดาในช่วง 3 ปี (2552-2554) ที่ผ่านมามีจำนวนไม่แตกต่างกัน และคาดว่า การเข้าประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนในปี 2558 ปริมาณคนหางานคงไม่แตกต่างกันมากนัก เนื่องทางประเทศมาเลเซียและสิงคโปร์เพิ่มความเข้มงวดการรับแรงงานต่างด้าวมากขึ้น โดยเน้นความสามารถทางด้านภาษา

2. การจัดการบุคลากร ด่านพรมแดนสะเดามีเจ้าหน้าที่ระดับนักวิชาการแรงงานชำนาญการจำนวน 2 นาย เช่นเดียวกับทุกด่านของประเทศ ทำหน้าที่ตรวจสอบเอกสารแบบรายงานเดินทางออกไปทำงานนอกราชอาณาจักร (จง.12)

จะเห็นได้ว่าเจ้าหน้าที่เป็นผู้มีความสามารถทั้งทางด้านการดำเนินงานและการประสานกับหน่วยงานที่บริเวณด่านพรมแดนสะเดา ทำงานตั้งแต่เวลา 5.00-23.00 น. ทุกวันตลอดสัปดาห์ ขณะนี้การทำงานประสบปัญหาอุปกรณ์คอมพิวเตอร์ที่เชื่อมโยงข้อมูลกับส่วนกลางขัดข้อง ทำให้ต้องสลับกันเดินทางสำนักงานจัดหางานจังหวัดสงขลาเพื่อบันทึกปรับปรุงข้อมูลการออกนอกราชอาณาจักรของแรงงานให้ทันสมัย ทำให้แต่ละวันจะมีเจ้าหน้าที่ประจำที่ด่านพรมแดนสะเดาเพียงคนเดียว ด่านตรวจคนหางานพรมแดนสะเดาจึงควรประเมินการเพิ่มขึ้นของจำนวนแรงงานที่ผ่านด่านพรมแดนสะเดาเพื่อกำหนดอัตรากำลังเพิ่มเติม และปรับปรุงระบบสนับสนุนการทำงาน โดยเฉพาะระบบออนไลน์ให้อยู่สภาพที่ดำเนินงานได้ เพื่อลดภาระงานของเจ้าหน้าที่

การฝึกอบรมมักเป็นการจัดขึ้นภายในหน่วยงาน และมุ่งเน้นการอบรมที่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติงานตามพันธกิจเป็นหลัก ทำให้บุคลากรเข้าใจปัญหาและแนวทางแก้ไขปัญหาการดำเนินงาน และมีการแลกเปลี่ยนความเห็นระหว่างผู้เข้าอบรม แต่จากจำนวนบุคลากรเพียง 2 คน ทำให้ลดโอกาสการเข้าฝึกอบรมและควรจัดการอบรมร่วมกันในระหว่างหน่วยงาน

3. การจัดการสารสนเทศ กรมการจัดหางาน ดำเนินการจัดทำระบบสารสนเทศเกี่ยวกับการเดินทางไปทำงานต่างประเทศของแรงงานไทยเพื่อเป็นฐานข้อมูลในการตรวจสอบเมื่อคนงานผ่านด่านพรมแดนในแต่ละจุดทั่วประเทศ จุดเริ่มต้นในการกรอกข้อมูลคือสำนักงานจัดหางานจังหวัด และสำนักงานจัดหางานกรุงเทพมหานครพื้นที่ 1-10 การจัดทำฐานข้อมูลแยกตามประเภทการเดินทางไปทำงานต่างประเทศ ซึ่งมีอยู่ 5 ช่องทาง คือ

1. การเดินทางไปต่างประเทศโดยรัฐเป็นผู้จัดส่ง
2. การเดินทางไปต่างประเทศโดยบริษัทผู้ได้รับอนุญาตจัดหางานเป็นผู้จัดส่ง
3. การเดินทางไปต่างประเทศโดยนายจ้างพาไปทำงาน
4. การเดินทางไปต่างประเทศโดยนายจ้างส่งไปฝึกงาน

5. การเดินทางไปต่างประเทศด้วยตนเอง

ระบบการตรวจสอบของพนักงานตรวจคนหางานสะเดา ซึ่งอยู่บนพื้นฐานความเชื่อว่าเป็นหลักฐานที่คนงานนำมาผ่านกระบวนการถูกต้องแล้ว กรมการจัดหางานสร้างระบบตรวจสอบคนงานไทยไปทำงานต่างประเทศ โดยการยื่นหลักฐานต่างๆตามที่กำหนดที่หน่วยงานที่กำหนด เมื่อตรวจสอบแล้วมีการดำเนินงานอย่างถูกต้องก็จะออกเอกสารเป็นหลักฐานให้คนงานไทยไปทำงานต่างประเทศ หลังจากนั้นนำข้อมูลดังกล่าวมาสร้างเป็นฐานข้อมูล ในการดำเนินงานของด่านพรมแดนเพียงสอบยันข้อมูลกับฐานข้อมูลเท่านั้น แต่พบว่าระบบการเชื่อมโยงข้อมูลระหว่างหน่วยงานกลางกับด่านคนหางานพรมแดนสะเดา ก็มีปัญหา เนื่องจากอุปกรณ์สนับสนุนทั้งคอมพิวเตอร์และระบบออนไลน์ขัดข้องบ่อยครั้ง

4. การจัดการโครงสร้างทางกายภาพ ด่านตรวจคนหางานสะเดามีผู้ทำการที่ด่านพรมแดน 1 ผู้ทางฝั่งขาออกของด่าน ก่อนที่บุคคลจะเข้าตรวจหนังสือเดินทาง แต่สภาพการจราจรไม่เป็นระเบียบ จึงเป็นไปได้ที่จะมีแรงงานขาออกบางรายผ่านไปโดยไม่ได้ผ่านด่านตรวจคนหางานก่อน

6.2 การวิเคราะห์การจัดการด่านพรมแดนสะเดา

6.2.1 การวิเคราะห์ การดำเนินงานของด่านศุลกากรสะเดา

1. จุดแข็ง

1. บุคลากรมีประสบการณ์ในงานระดับสูง ทำให้มีทักษะในการสังเกต สิ่งผิดปกติและแม่นยำในบทกฎหมายที่ต้องใช้ในงานส่วนใหญ่เป็นคนในพื้นที่ พูดภาษาท้องถิ่นได้และชำนาญพื้นที่ แต่ไม่ชำนาญในการใช้อุปกรณ์เครื่องมืออิเล็กทรอนิกส์ ซึ่งตรงกันข้ามกับพนักงานรุ่นใหม่ที่กำลังเข้ามาแทนพนักงานที่กำลังเกษียณอายุราชการจะสามารถใช้อุปกรณ์เทคโนโลยีได้ดีแต่ขาดประสบการณ์ทำงานทำให้ด้อยความสามารถเฉพาะตัวในการทำงาน

2. มีเทคโนโลยีระบบสากลช่วยในการปฏิบัติงาน

2. จุดอ่อน

1. บุคลากรอายุมาก หลายตำแหน่งใกล้เกษียณอายุราชการทำให้ต้องการการถ่ายทอดประสบการณ์

2. การเมืองแทรกแซงทำให้บุคลากรขาดขวัญกำลังใจ

3. เมื่อระบบคอมพิวเตอร์ขัดข้องไม่สามารถดำเนินการใดๆได้

4. ระบบเชื่อมโยงยังไม่ได้รับการยอมรับ/มั่นใจอย่างทั่วถึง ยังต้องใช้เอกสารกำกับ

5. พื้นที่พลุกพล่านทำให้อาจเกิดปัญหาอาชญากรรมและการลักลอบค้าสิ่งผิดกฎหมาย

6. บุคลากรใหม่ๆ ขาดทักษะในการปฏิบัติงานและยังไม่แม่นยำในบทกฎหมายที่เกี่ยวข้อง

3. บทบาทด้านบุคลากรในระบบหน้าต่างเดียว

1. เป็นหน่วยงานหลักในการพัฒนาระบบ NSW และขอความร่วมมือจากหน่วยงานอื่นให้เชื่อมโยงข้อมูลเข้ากับระบบที่ออกแบบไว้
2. เป็นหน่วยงานที่กำหนดแผนการดำเนินการทั้งหมดแต่ไม่ได้ทำหน้าที่หน่วยงานกลางในการประสานให้เกิดการใช้ระบบตามแผนที่กำหนดไว้

4. ปัญหาการดำเนินงานในระบบหน้าต่างเดียว

1. แต่ละหน่วยงานมีระเบียบเป็นของตนเองเพื่อป้องกันความเสี่ยงเรื่องความปลอดภัยของข้อมูล
2. แต่ละหน่วยกลัวสูญเสียอำนาจ
3. ด้านพื้นที่ป้อนข้อมูลให้ส่วนกลางแต่ส่วนกลางไม่ส่งข้อมูลย้อนกลับเพื่อให้พื้นที่ใช้ตอบลูกค้า
4. ตรวจสอบสินค้ามีปัญหาแล้วออกแบบเฉพาะสินค้าที่เป็นปัญหาแต่ระบบต้องรองรับทุกประเด็นที่อาจมีปัญหา

5. เป้ากลยุทธ์

1. ด้านบุคลากร การทำงานของบุคลากรต้องเน้นอำนวยความสะดวก ขณะเดียวกันก็มีระบบสารสนเทศที่เชื่อมต่อความปลอดภัย ต้องมีข้อมูลในระบบให้ตรวจสอบได้หน่วยงานจึงต้องการพนักงานที่มีจิตบริการ มีความรู้เรื่องกฎหมายศุลกากร มีทักษะทางคอมพิวเตอร์และช่างสังเกต
2. ด้านระบบสารสนเทศ ต้องคำนึงถึงความเสถียร ความเข้ากันได้และมีระบบป้องกันความปลอดภัยของข้อมูล

6. นโยบาย

1. ต้องกำหนดเวลาชัดเจน
2. สร้างสมดุลระหว่างความสะดวกกับความมั่นคงของชาติ
3. หน่วยงานกลางต้องมีทิศทางการพัฒนา
4. ด้านพื้นที่ต้องมีส่วนร่วมในการกำหนดนโยบาย ร่างกฎหมายสอดคล้องกันระหว่างหน่วยงาน

6.2.2 การวิเคราะห์การดำเนินงานของด่านตรวจคนเข้าเมืองสะเดา

1. จุดแข็ง

1. พนักงานได้รับการฝึกอบรมพัฒนาทำให้มีทักษะที่จำเป็นต่อการปฏิบัติงานเป็นอย่างดี
2. มีขั้นตอนการปฏิบัติงาน (การตรวจลงตรา) ชัดเจน

3. การจัดพื้นที่ช่องช่องทางการรับบริการสามารถอำนวยความสะดวกให้แก่ผู้ใช้บริการเข้ารับบริการได้สะดวก

4. มีผู้บังคับบัญชาดูแลความเรียบร้อยอยู่ตลอดเวลา ทำให้พนักงานมีขวัญกำลังใจและสามารถปรึกษาได้ทันทีในกรณีที่มีปัญหา (รองสารวัตรประจำด่าน)

5. มีระบบเทคโนโลยีที่ทันสมัย โดยได้รับการสนับสนุนจากส่วนกลาง

2. จุดอ่อน

1. ยังไม่สามารถรองรับให้บริการได้ตามเกณฑ์มาตรฐาน เนื่องจากมีผู้เดินทางเข้าออกจำนวนมาก

2. มีจำนวนด่านที่ต้องอยู่ในความดูแลและต้องคอยให้การสนับสนุนอีก 1 ด่านคือ ด่านบ้านประกอบทำให้สูญเสียกำลังพลไปส่วนหนึ่ง

3. พื้นที่ด่านแออัด คับแคบ ไม่เพียงพอต่อการรับจำนวนผู้เดินทาง

4. การจราจรไม่เป็นระเบียบ ขากแก่การควบคุม

5. การแยกหน่วยงานอยู่ทั้งในด่านในและด่านนอกทำให้สูญเสียเวลาในการประสานงาน

6. จำนวนเจ้าหน้าที่ด่านไม่สอดคล้องกับปริมาณงานที่เพิ่มมากขึ้น

3. บทบาทของด่านตรวจคนเข้าเมืองในระบบหน้าต่างเดียว ปัจจุบันด่านตรวจคนเข้าเมืองสะเดามีระบบข้อมูลในการจัดการตรวจสอบการเดินทางผ่านด่านเข้า-ออกของบุคคลและนักท่องเที่ยว เป็นของตนเอง ซึ่งมีใช้ระบบเดียวกับ NSW แต่อย่างไร ในทางปฏิบัติหากหน่วยงานอื่น (C และ Q) พบข้อมูลผิดปกติของบุคคลก็สามารถร้องขอข้อมูลประกอบการพิจารณาได้ทุกเมื่อ จะเห็นได้ว่าหากมีการใช้ระบบเดียวกันที่มีลักษณะเชื่อมโยงได้ (NSW) ก็จะช่วยให้การทำงานของทุกหน่วยงานสะดวกและรวดเร็วขึ้น

4. ปัญหาการดำเนินงานในระบบหน้าต่างเดียว

1. ระบบข้อมูลของด่านตรวจคนเข้าเมืองสะเดายังไม่เชื่อมโยงข้อมูลบุคคลกับด่านศุลกากรด่านตรวจพืช และด่านตรวจคนหางาน อย่างไรก็ตาม มีการร่วมมือกันหากได้รับการร้องขอ

2. ฐานข้อมูลเพื่อใช้ตัดสินใจระดับด่านพื้นที่ยังไม่ทันสมัย ทั้งข้อมูลที่ควรเฝ้าระวังและข้อมูลที่ระบุนความผิดของบุคคล (watchlist & Blacklist)

3. ด่านตรวจคนเข้าเมืองสะเดามีปัญหาเรื่องบุคลากร ไม่เพียงพอ ไม่มีจิตบริการและขาดทักษะการใช้เทคโนโลยี

5. เป้ากลยุทธ์

1. ด้านบุคลากร เน้นจิตบริการและทักษะภาษาอังกฤษ การใช้คอมพิวเตอร์และอบรมแลกเปลี่ยนประสบการณ์ทำงาน

2. ด้านระบบสารสนเทศ ควรมีข้อมูลพร้อมใช้ที่เป็นรายละเอียดสำคัญต้องห้ามการผ่านแดนของบุคคลหรือเสี่ยงต่อการทำผิดกฎหมาย เพื่อให้ตรวจสอบได้อย่างรวดเร็ว ระบบการทำงานต้องตรวจสอบการใช้งานสม่ำเสมอ เพื่อไม่ให้เกิดข้อขัดข้องจนไม่สามารถใช้งานได้

6. นโยบาย

1. เน้น “บริการรวดเร็ว และข้อมูลครบถ้วน”
2. ส่วนกลางต้องให้ความสำคัญกับการพัฒนาบุคลากร
3. จัดระบบสารสนเทศให้มีข้อมูลพร้อมใช้งาน ได้ทันเวลาทุกเมื่อ

6.2.3 การวิเคราะห์การดำเนินงานของด่านตรวจพืชสะเดา

1. จุดแข็ง

1. พนักงานของด่านตรวจพืชเต็มใจให้บริการเป็นที่พึงพอใจแก่ผู้ส่งออกหรือผู้ประกอบการ
2. บุคลากรมีประสบการณ์ในการตรวจพืชและสังเกตตรวจจับพืชรู
3. สามารถจัดการปัญหาที่เกิดขึ้นได้อย่างรวดเร็ว ทันกับเหตุการณ์
4. มีความแม่นยำในระเบียบและการควบคุมโรคพืชจากต่างประเทศได้อย่างดี

2. จุดอ่อน

1. มีการทำงานเชิงรับ
2. ขาดการสื่อสารให้ความรู้กับผู้ส่งออกซึ่งส่วนใหญ่เป็นผู้ประกอบการรายเล็ก
3. เจ้าหน้าที่ขาดทักษะการใช้เครื่องมือเทคโนโลยี
4. พื้นที่ด่านคับแคบ พลุกพล่านไม่เอื้อกับการทำงานตรวจสอบ
5. การตรวจสอบมุ่งเฉพาะขาเข้า
6. การทำงานยังต้องอาศัยทักษะส่วนบุคคลและใช้เวลาในการตรวจสอบพืชปัญหาในห้องปฏิบัติการที่ต้องใช้เวลาหนึ่ง

7. ยังไม่มีห้องปฏิบัติการตรวจพืชที่เป็นปัญหา ต้องนำส่งให้ส่วนกลาง
8. ขาดการวางแผนร่วมมือกับหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้อง
9. ยังใช้กำลังคนมากกว่าเทคโนโลยีช่วยงานทำให้งานล่าช้า

3. บทบาทของด่านตรวจพืชในระบบหน้าต่างเดียว การทำงานเชื่อมโยงกับด่านศุลกากรเป็นสำคัญ การทำงานอาศัยข้อมูลของผู้ส่งออกที่จดทะเบียนไว้แล้วแจ้งข้อความรายละเอียดพืชส่งออกผ่านระบบออนไลน์ให้หน่วยตรวจพืชเพื่อยืนยันกับพืชที่ต้องการผ่านด่าน ในการตรวจสอบบรรทุกสินค้าจึงเป็นการประสานงานความร่วมมือระหว่างบุคคลของหน่วยงานและการช่วยกันสังเกตข้อพิรุ

4. ปัญหาการดำเนินงานในระบบหน้าต่างเดียว

1. ผู้ส่งออกผิด ส่วนใหญ่เป็นผู้ประกอบการรายย่อย ขาดความรู้เกี่ยวกับกฎระเบียบการค้าต่างประเทศ ไม่สนใจรับรู้กฎระเบียบของประเทศคู่ค้า
2. จำนวนบุคลากรของด่านตรวจพืชในพื้นที่ขาดทักษะและต้องสั่งการจากส่วนกลาง
3. ระบบฐานข้อมูลของหน่วยงานยังไม่เป็นระบบเดียวกันกับ NSW ของด่านศุลกากร

5. เป้ากลยุทธ์

1. ด้านบุคลากร เน้นทักษะการใช้อุปกรณ์และคอมพิวเตอร์ ถ่ายทอดประสบการณ์ทำงาน การเฝ้าสังเกตจับผิด
2. ด้านระบบสารสนเทศ ควรมีระบบข้อมูลทันสมัยเรียกใช้ได้ง่ายและมีข้อมูลของผู้ประกอบการนำเข้า-ส่งออก ทั้งหมดเพื่ออำนวยความสะดวกตรวจสอบ

6. นโยบาย

1. มุ่งพัฒนาระบบการทำงาน เทคโนโลยีและเครื่องมือตรวจสอบที่ทันสมัยเพื่อความรวดเร็ว ทันเวลาและลดความผิดพลาด
2. เชื่อมโยงข้อมูลระเบียบข้อปฏิบัติทั้งในและต่างประเทศ
3. ร่วมมือกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อส่งเสริมการส่งออกให้เป็นไปตามระเบียบข้อปฏิบัติของประเทศคู่ค้ากำหนดมาตรการป้องกันปัญหาการตีกลับสินค้าที่ส่งออก
4. จัดอบรมพนักงานให้มีความรู้ ทันสถานการณ์โลก
5. ให้ความสำคัญกับการเผยแพร่ข้อมูล ระเบียบใหม่ๆ ไปยังผู้ประกอบการ

6.2.4 การวิเคราะห์การดำเนินงานของด่านตรวจคนหางานสะเดา

1. จุดแข็ง

1. เจ้าหน้าที่เป็นระดับชำนาญการ มีประสบการณ์ในการเฝ้าสังเกต
2. การเน้นเฉพาะการตรวจแรงงานไทยทำให้กรอบการทำงานชัดเจน
3. มีระบบออนไลน์สนับสนุนการดำเนินงานเพื่อการเชื่อมโยงฐานข้อมูลแรงงานไทยไปทำงานในต่างประเทศกับสำนักงานแรงงานไทย หรือด่านกงสุลไทยในมาเลเซียและตรวจสอบว่าคนหางานที่ผ่านพรมแดนสะเดาว่าได้จัดทำหลักฐานการไปทำงานในต่างประเทศถูกต้อง

2. จุดอ่อน

1. ระบบออนไลน์ใช้งานไม่ได้บ่อยครั้งทำให้ข้อมูลไม่ได้รับการรายงานในทันที
2. ระบบออนไลน์ของด่านตรวจคนหางานที่ด่านพรมแดนสะเดามีปัญหา ทำให้การตรวจสอบอยู่บนข้อสมมติฐานที่ว่าคนหางานได้ดำเนินงานทุกอย่างถูกต้องและครบถ้วน ดังนั้นด่านตรวจคนหางานที่ด่านพรมแดนสะเดาคำเนินการให้ระบบสนับสนุนมีประสิทธิภาพ

3. ระบบการจัดการด่านไม่เห็นความสำคัญของการเชื่อมโยงข้อมูลแรงงาน
4. หน้าทำงานไม่ครอบคลุมแรงงานต่างด้าวที่ใช้ไทยเป็นทางผ่านเข้าออกทำให้เสี่ยงกับการลักลอบเข้าเมืองและการค้ามนุษย์ และการค้ายาเสพติด อาชญากรรมและการก่อการร้าย
5. แรงงานใน 3 จังหวัดไม่ได้อยู่ในเงื่อนไขการตรวจคนหางานทำให้ไม่สามารถดูแล/ช่วยเหลือกรณีมีปัญหาได้เนื่องจากไม่มีการบันทึกข้อมูลเก็บไว้
6. ยังไม่มีระบบฐานข้อมูลที่ชัดเจนยังมีการปรับเปลี่ยนระบบ โปรแกรมที่ใช้บันทึกข้อมูล
7. พนักงานยังไม่มีโอกาสได้เข้าอบรม แลกเปลี่ยนความรู้กับหน่วยงานอื่นทำให้ไม่เห็นภาพการจัดการรวมของด่านสะเดา

3. บทบาทด่านตรวจคนหางานในระบบหน้าต่างเดียว แนวคิดการสร้างระบบการจัดการด่านพรมแดนแบบบูรณาการต้องครอบคลุมถึงการประสานงานและการดำเนินการร่วมกันระหว่างหน่วยงานต่างๆที่เกี่ยวข้องกับการควบคุมด่านพรมแดน การอำนวยความสะดวกทางการค้า และการดำเนินการร่วมกันในพื้นที่เพื่อนำไปสู่ประสิทธิภาพและประสิทธิผลของระบบการจัดการด่านแบบบูรณาการ โดยยืนยันเป้าหมายร่วมกัน แต่ยังคงควบคุมความปลอดภัยของพรมแดนได้ การดำเนินการร่วมกันมี 3 ระดับ คือ การเชื่อมโยงการดำเนินการร่วมภายใน การเชื่อมโยงการดำเนินการร่วมระหว่างหน่วยงาน และการเชื่อมโยงการดำเนินการร่วมระหว่างประเทศ ดังนั้นในระบบ NSW ควรเชื่อมโยงฐานข้อมูลด้านแรงงานไทยและแรงงานต่างด้าว

4. เป้ากลยุทธ์

1. ด้านบุคลากร เนื่องจากจำนวนแรงงานเข้า-ออกด่านพรมแดนสะเดามีมากกว่าด่านพรมแดนอื่นๆ ของประเทศ จึงควรเพิ่มจำนวนบุคลากรด่านตรวจคนหางานสะเดามากขึ้น เพื่อให้สามารถหมุนเวียนผลัดกันทำงาน และมีโอกาสได้เข้าอบรมพัฒนาตนเอง
2. ด้านสารสนเทศ ควรเชื่อมโยงข้อมูลกับด่านตรวจคนเข้าเมืองและในระบบควรมีฐานข้อมูลรายชื่อบริษัทในต่างประเทศที่มีแรงงานไทย รวมทั้งรายชื่อบริษัทที่มักมีปัญหาเรื่องการค้า/เอาเปรียบแรงงานที่ควรเฝ้าระวังอย่างเป็นระบบเพื่อจ่ายแก่แรงงานใช้ตรวจสอบข้อมูลก่อนตัดสินใจไปทำงานในต่างประเทศ และประสานงานกับด่านกงสุลเพื่อจ่ายแก่การแก้ปัญหาและป้องกันกรณีแรงงานถูกลอกลวงหรือถูกเอาเปรียบ ควรวางระบบคอมพิวเตอร์เพื่อป้องกันเหตุขัดข้องที่ทำให้เครื่องเสียทำงานไม่ได้

5. นโยบาย

1. มุ่งพัฒนาระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ
2. การพัฒนาทางด้านการจัดการแรงงานให้สอดคล้องกับสถานการณ์ที่เปลี่ยนแปลง
3. กำหนดมาตรการต่างๆ เกี่ยวกับแรงงานต่างด้าวให้มีความชัดเจนมากขึ้น

6.3 ปัญหาวิกฤติที่ด้านพรมแดนสะเคาต้องเผชิญ

จากผลการศึกษาข้อมูลเบื้องต้นของการจัดการด้านพรมแดนสะเคา อาจเสนอประเด็นสำคัญที่ผู้รับผิดชอบการจัดการด้านต้องตระหนักคือ

1. การใช้ระบบ NSW ยังไม่ได้รับความร่วมมือจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เนื่องจากหลายหน่วยงานไม่เห็นความสำคัญของการเชื่อมโยงข้อมูล ความระแวงเรื่องผู้มีอำนาจหน้าที่รับผิดชอบ ความกังวลเรื่องความปลอดภัยของข้อมูลหน่วยงานและหน่วยงานมีงบประมาณจำกัด

2. ทั้งด้านศุลกากร ด้านตรวจคนเข้าเมือง ด้านตรวจพืชและด้านตรวจคนหางานล้วนมีจำนวนพนักงานจำนวนน้อย ไม่สมดุลกับปริมาณงานที่เพิ่มขึ้น มีการโยกย้ายผู้ปฏิบัติงานไปยังจุดที่ต้องการคนเร่งด่วน การกำหนดให้พนักงานทำงานล่วงเวลาทำให้พนักงานไม่สามารถปลีกตัวจากงานเพื่อเข้ารับการอบรมพัฒนา นโยบายการลดคนและใช้เทคโนโลยีแทนคนจะสามารถเพิ่มประสิทธิภาพการทำงานได้ก็ต่อเมื่ออุปกรณ์เครื่องมือมีจำนวนเพียงพอกับพนักงาน ผู้ปฏิบัติงานมีทักษะความชำนาญในการใช้เครื่องมือและเครื่องมือต้องอยู่ในสภาพพร้อมใช้

3. ปัญหาการขยายพื้นที่ด้านพรมแดนสะเคาที่ไม่สามารถดำเนินการ ได้ทันเวลาที่กำหนด ทำให้พื้นที่ด้านยังต้องเผชิญกับปัญหาความแออัด ไม่เป็นระเบียบและการจราจรติดขัดซึ่งกระทบโดยตรงกับการเคลื่อนย้ายสินค้านำเข้า-ส่งออกที่ล่าช้ากว่าที่ควรเป็นและเพิ่มค่าใช้จ่ายให้กับผู้ประกอบการและบุคคลที่ผ่านแดน

4. ความไม่เข้าใจกันของผู้ปฏิบัติงานระหว่างหน่วยงาน แม้ไม่ปรากฏชัดแต่จากการปฏิบัติงานที่ต่างคนต่างทำและร่วมมือเมื่อได้รับการร้องขอแสดงถึงความสัมพันธ์ระหว่างหน่วยงานว่าอยู่ในระดับที่ไม่สู้ราบรื่นนัก ทั้งนี้เพราะในความรู้สึกรักของพนักงานมองว่าสถานะของหน่วยงานในระดับพื้นที่ด้านไม่เท่าเทียมกัน ทั้งที่ประสิทธิภาพของการจัดการด้านจะเกิดขึ้นได้ต้องมีการทำงานที่เชื่อมโยงและประสานข้อมูลกัน ทำให้หลายครั้งเมื่อมีประเด็นหรือเหตุการณ์ร่วมเกิดขึ้นในพื้นที่ทำให้ไม่มีการจัดการใดๆ เนื่องจากไม่มีระบุชัดเจนว่าอยู่ในความรับผิดชอบของหน่วยงานใด

6.4 การวิเคราะห์ความเสี่ยงของการจัดการด้านสะเคาในปัจจุบัน

จากปัญหาวิกฤติที่เกิดขึ้น อาจวิเคราะห์ความเสี่ยงของการจัดการด้านสะเคาในปัจจุบันต่อการรวมตัวเป็นประชาคมอาเซียนในปี 2558 ดังนี้

6.4.1 ความเสี่ยงจากภายนอก (External Risks)

1. อัตราการเพิ่มขึ้นของสินค้าหรือนักท่องเที่ยวที่ผ่านด้านสะเคาเพิ่มมากขึ้นเนื่องจากสงขลาเป็นประตูสู่ ASEAN ทำให้จำนวนเจ้าหน้าที่ไม่เพียงพอให้บริการ โดยเฉพาะในช่วงเทศกาลต่างๆ

2. ความไม่มั่นคงทางการเมืองและการแทรกแซงทางการเมืองทำให้นโยบายจากส่วนกลางมีความไม่แน่นอน และส่งผลให้นายค่านในพื้นที่ที่มีเวลาทำงานเพียงช่วงเวลาหนึ่งเท่านั้น สังเกตได้จากตำแหน่งนายค่านที่ทำงานมักเป็นนายค่านรักษาการ

3. ความเข้มแข็งของการจัดการค่านของประเทศมาเลเซีย

4. การลักลอบนำเข้าสิ่งผิดกฎหมาย ปัญหาอาชญากรรม

5. ค่านตรวจคนหางานของกรมแรงงานไม่ได้ดูแลรับผิดชอบการลักลอบออกนอกประเทศของแรงงานต่างด้าว ทำให้ค่านกลายเป็นเส้นทางลำเลียงการค้ามนุษย์จากกลุ่มประเทศ CLMV ผ่านไทยไปยังประเทศมาเลเซีย สิงคโปร์

ข้อเสนอแนะ

1. ควรร่วมมือระหว่างประเทศไทยและมาเลเซีย เป็นปัญหาที่ควรแก้ไขในระดับชาติ

2. รัฐบาลไทยควรกำหนดนโยบายการจัดการค่านของประเทศให้ชัดเจนและกระจายอำนาจให้ผู้ว่าราชการจังหวัดสงขลาเป็นผู้ตัดสินใจแก้ปัญหาสถานการณ์ในระดับพื้นที่

3. ควรยกระดับการจัดการค่านสะเคาให้ทัดเทียมกับค่านบูกิต กายู อิตัม

4. สร้างมวลชนสัมพันธ์

6.4.2 ความเสี่ยงด้านบุคลากร (Human Resource Risks)

1. การบรรจุคนไม่ได้ครบตามอัตรากำลังที่ได้รับจัดสรรทำให้เจ้าหน้าที่ไม่เพียงพอในการให้บริการ เจ้าหน้าที่ต้องทำงานมากกว่า 8 ชั่วโมง/วัน ส่งผลถึงคุณภาพการให้บริการและสุขภาพของเจ้าหน้าที่เองและสถานการณ์จะรุนแรงขึ้นเมื่อปริมาณงานเพิ่มขึ้นเนื่องจาก AEC

2. ปริมาณเจ้าหน้าที่ที่ไม่เพียงพอทำให้ต้องโยกย้าย สลับกันทำงานกับค่านอื่นๆ ในจังหวัดด้วย ทำให้ไม่มีเวลาเข้ารับการพัฒนาและฝึกอบรมเพื่อเพิ่มทักษะในการทำงาน

3. เจ้าหน้าที่ส่วนใหญ่เป็นคนรุ่นเก่าใกล้เกษียณอายุราชการ มีทักษะในการทำงาน โดยเฉพาะการสังเกตตรวจจับพินิจจะทำได้ดี แต่ขาดทักษะในการปรับตัวเพื่อใช้เทคโนโลยีช่วยงาน

4. เจ้าหน้าที่เป็นคนในพื้นที่แต่ขาดทักษะด้านภาษา

5. เจ้าหน้าที่รุ่นใหม่ใช้เทคโนโลยีได้ดีแต่ขาดประสบการณ์การทำงานในพื้นที่

ข้อเสนอแนะ

1. จัดสรรงบประมาณเพื่อเพิ่มเจ้าหน้าที่ปฏิบัติงานให้เพียงพอกับปริมาณงานที่เพิ่มขึ้น

2. หาคำตอบถึงปัญหาการบรรจุคนไม่ได้ครบตามอัตรากำลังที่ได้รับ

3. การอบรมพนักงานใหม่ให้เรียนรู้วิธีปฏิบัติงานและอบรมภาษาที่ใช้

6.4.3 ความเสี่ยงด้านการเงิน (Financial Resource Risks)

1. งบประมาณที่ได้รับจากส่วนกลางไม่เพียงพอกับปริมาณงานที่ต้องทำ

2. งบประมาณไม่เพียงพอทำให้ด้านตม. ต้องเก็บเงินค่าเอกสารและค่าธรรมเนียม เพื่อนำมาจ่ายเป็นค่าล่วงเวลาทำให้มีโอกาสดึงคอร์รัปชัน

3. งบประมาณถูกจัดสรรไว้กับการดำเนินงานปัจจุบันมากกว่าการจัดทำแผนกลยุทธ์

4. หน่วยงานต่างๆ ขาดงบประมาณในการจัดทำระบบข้อมูลเพื่อเชื่อมโยงต่อกัน
ข้อเสนอแนะ

1. รัฐบาลต้องให้ความสำคัญกับการจัดการด้านอย่างจริงจัง

2. จัดสรรงบประมาณให้เพียงพอกับการดำเนินงานและแผนกลยุทธ์ที่กำหนดไว้

3. กำหนดงบประมาณพัฒนาระบบเทคโนโลยีสารสนเทศให้กับทุกหน่วยงานเพื่อให้สามารถใช้ NSW ได้ทุกหน่วยงาน

6.4.4 ความเสี่ยงด้านโครงสร้างองค์กร (Structural Resource Risks)

1. โครงสร้างระบบเทคโนโลยีสารสนเทศมีการนำเทคโนโลยีมาใช้แต่ไม่สามารถเชื่อมโยงระหว่างหน่วยงานได้และเสียหายบ่อยครั้ง

2. ศูนย์รวมข้อมูลถูกเก็บไว้ที่ส่วนกลาง เมื่อเกิดข้อขัดข้องทำให้เรียกใช้ข้อมูลได้ไม่ทันเวลาและทำให้งานเกิดความเสียหายได้

3. อำนาจการตัดสินใจของแต่ละด่านอยู่ที่สำนักงานส่วนกลาง ทำให้เกิดความล่าช้าในการแก้ปัญหาที่เกิดขึ้นในพื้นที่

4. การตัดสินใจที่ส่วนกลางของแต่ละหน่วยงาน ทำให้ด้านระดับพื้นที่ขาดการมีส่วนร่วมและทำให้เกิดการสั่งการแบบสั่งการบนลงล่าง (Top-Down Management)

5. การทำงานแยกส่วนในแต่ละหน่วยงานทำให้แต่ละหน่วยงานไม่เห็นความสำคัญของระบบเชื่อมโยงข้อมูล

6. ความปลอดภัยของข้อมูลที่ต้องเชื่อมโยงกันทำให้เกิดการรั่วไหลได้ง่าย

ข้อเสนอแนะ

1. ควรมีการพัฒนาาระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ (แผนระยะยาว)

2. กรณีใช้เทคโนโลยีช่วยงานจะต้องประเมินจำนวนอุปกรณ์ที่ใช้ให้เพียงพอได้สัดส่วนกับการทดแทนกำลังคน

3. ต้องมีระบบป้องกันให้ทุกหน่วยงานมั่นใจในความปลอดภัยของข้อมูลที่เชื่อมโยงว่าจะไม่รั่วไหลด้วยจัดระดับการเข้าถึงข้อมูลของบุคคล

6.4.5 ความเสี่ยงด้านกายภาพ (Physical Resource Risks)

1. ระบบเปิดของสภาพอาคารทำให้เกิดความไม่เป็นระเบียบในการเข้ารับบริการ และมีโอกาสลักลอบเข้าเมืองได้ง่าย

2. การมีร้านค้าและบ้านเรือนอยู่ใกล้กับค่านฯ มากเกินไปทำให้การจราจรติดขัด พลุกล่าน
ยากต่อการดูแล

3. จำนวนช่องบริการไม่เพียงพอทำให้เกิดปัญหาคอขวด

4. ระบบค่านเปิดทำให้อาคารร้อน ไม่เอื้อกับงานบริการและทำให้เกิดฝุ่นละออง สกปรก
และไม่ได้มาตรฐานสากล

ข้อเสนอแนะ

1. อยู่ระหว่างเวนคืนที่ดินและมีทีมวางระบบโครงสร้างแล้ว

6.4.6 ความเสี่ยงด้านความสัมพันธ์ (Relationship Risks)

1. ความขัดแย้งกับหน่วยงานหรือผู้มีอิทธิพลในพื้นที่ ทำให้ไม่ได้รับความร่วมมือในการ
ดำเนินการ

2. แต่ละหน่วยงานมีการทำงานแยกส่วนกัน ต่างคนต่างทำหน้าที่ของตน ทำให้เกิดความ
ขัดแย้งระหว่างหน่วยงานในค่านพื้นที่ นำไปสู่ความไม่เข้าใจและความสัมพันธ์ที่ไม่ดีของ
ผู้ปฏิบัติงาน

3. ความกังวลเรื่องการรั่วไหลของข้อมูลทำให้แต่ละหน่วยงานขาดความสัมพันธ์ที่ดี

4. การเวนคืนที่ดินเพื่อขยายพื้นที่ ทำให้มีปัญหาค่าความสัมพันธ์ของค่านสะดวกกับชุมชนใน
พื้นที่

ข้อเสนอแนะ

1. ต้องกำหนดกฎระเบียบ วิธีปฏิบัติให้ชัดเจนถึงความรับผิดชอบของแต่ละหน่วยงานในแต่ละ
กิจกรรมที่ต้องเชื่อมโยงกัน

2. ทุกหน่วยงานควรมีส่วนร่วมในการออกแบบและกำหนดระดับการเข้าถึงข้อมูลและ
ลักษณะข้อมูลที่ต้องการเชื่อมโยง

6.5 ข้อเสนอรูปแบบระบบการจัดการค่านสะดวก

จากบทวิเคราะห์ผลการศึกษาจึงเห็นได้ว่าค่านพรมแดนสะดวกกำลังเผชิญกับความท้าทาย
รอบด้านทั้งการอำนวยความสะดวกให้การผ่านแดนที่มีปริมาณมากขึ้นเพราะเป็นประตูสู่อาเซียน การ
เคลื่อนย้ายเสรีของบุคคลและแรงงานลักลอบ การผ่านแดนของสินค้าผิดกฎหมายยาเสพติด และ
อาชญากรรม ดังนั้นรัฐบาลต้องให้ความสำคัญอย่างจริงจังมากขึ้นกับการจัดการค่านพรมแดนสะดวก
อย่างต่อเนื่อง ไม่ควรอิงกับผลประโยชน์ทางการเมือง ทั้งนี้เพื่อสร้างขวัญและกำลังใจให้
ผู้ปฏิบัติงานได้กระตือรือร้นและทำงานอย่างเต็มความสามารถ คณะวิจัยจึงเสนอแนะรูปแบบของ

การจัดการด่านสะเดาแบบบูรณาการ โดยแบ่งการจัดการเป็น 2 ระดับคือ การจัดการระดับชาติและการจัดการระดับด่านพื้นที่สะเดา ดังนี้

การจัดการด่านระดับชาติ มีกรมการกลางจัดการด่านพรมแดนทำหน้าที่กำหนดนโยบายดูแลการจัดการด่านแบบเบ็ดเสร็จ โดยมีรองนายกรัฐมนตรีฝ่ายเศรษฐกิจเป็นประธานอำนวยการและมีตัวแทนจากทุกภาคส่วนร่วมเป็นกรรมการ

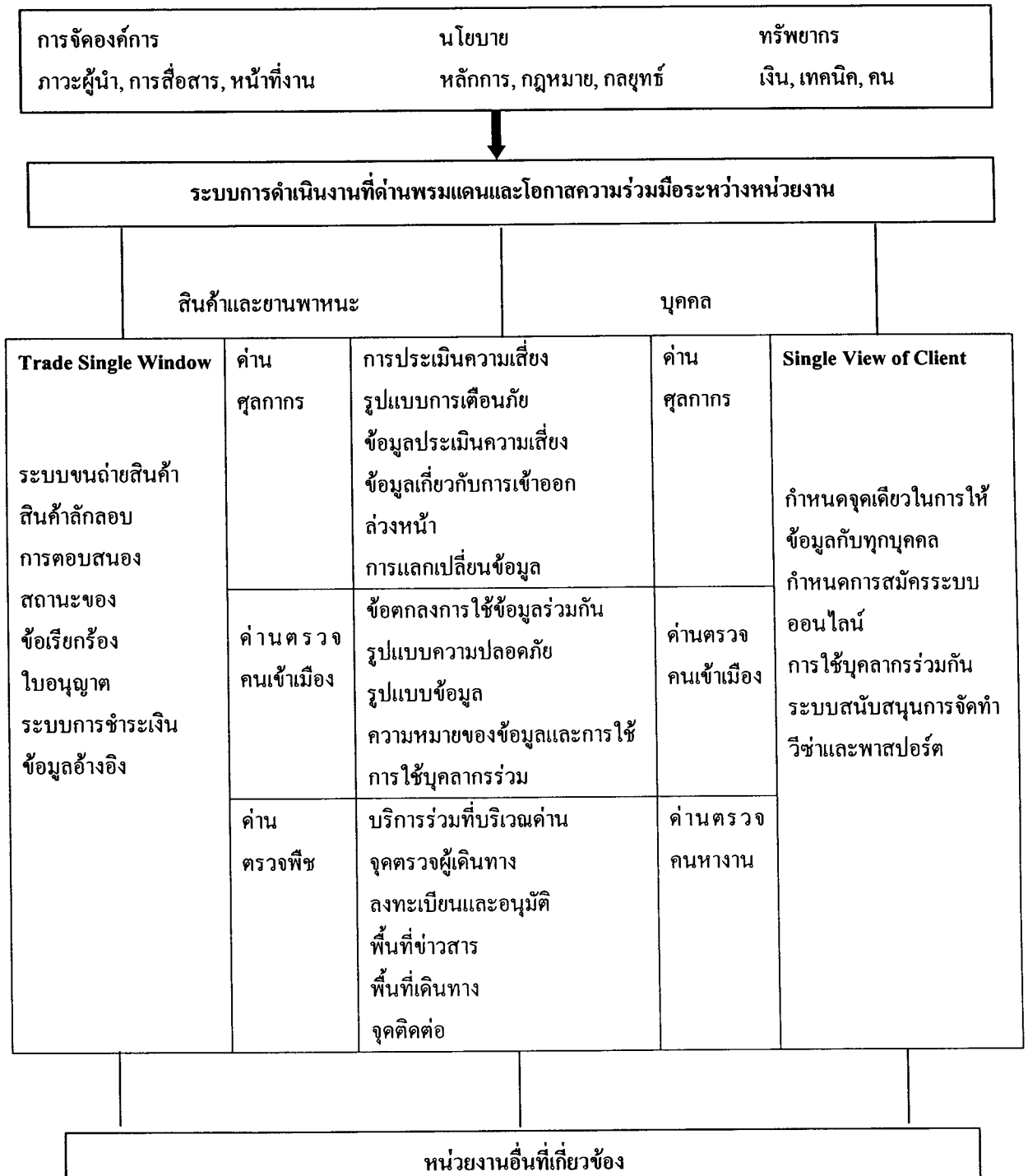
การจัดการด่านพรมแดนระดับพื้นที่ มีหน่วยงานกลางระดับท้องถิ่น ทำหน้าที่ดูแลกำกับการนำนโยบายสู่ภาคปฏิบัติ โดยมีผู้ว่าราชการจังหวัดเป็นประธาน มีผู้รับผิดชอบหน่วยงานในพื้นที่ร่วมเป็นกรรมการดำเนินการ เพื่อจัดให้มีการประชุมกรรมการกลางระดับพื้นที่จัดการสถานการณ์ที่เกิดขึ้น ณ จุดตรวจ (Border of Checking Point) ได้ทันเวลา

อาจนำเสนอกรอบการทำงานที่แสดงถึงการเชื่อมโยงระหว่างหน่วยงานคิงภาพ

คณะกรรมการกลาง (จากตัวแทนทุกหน่วยงานทั้งภาครัฐและเอกชนที่เกี่ยวข้องการส่งออก)

บทบาท: กำหนดรูปแบบการจัดการด้านพื้นที่ทั้งด้านนโยบาย การจัดองค์กรและการใช้ทรัพยากร ได้แก่ การกำหนดงบประมาณของด้านพื้นที่ กำหนดกำลังคนที่เหมาะสม การปรับแก้กฎหมายที่เป็นอุปสรรคกับการจัดการด้านแบบบูรณาการ การจัดการสารสนเทศ เพื่อการสื่อสารและจัดตั้งระบบ NSW ให้ทุกหน่วยงานเป็นมาตรฐานเดียวกัน

กรรมการกลาง: การจัดการด้านระดับชาติ



จากภาพอาจอธิบายโครงสร้างการจัดการด้านในแต่ละระดับ ดังนี้

6.5.1 การจัดการด้านระดับชาติ

1. จัดให้มีหน่วยงานกลาง ดูแลการจัดการด้านชายแดนของประเทศโดยเฉพาะ โดยมีรองนายกรัฐมนตรีฝ่ายเศรษฐกิจเป็นผู้รับผิดชอบการจัดการด้าน ประกอบด้วยตัวแทนจากกรมกองและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งภาครัฐและเอกชนเป็นกรรมการกลางแบบเบ็ดเสร็จมีบทบาทในการร่วมกำหนดนโยบาย ยุทธศาสตร์และจัดสรรงบประมาณการจัดการด้านตามบริบทของด้านชายแดนนั้นๆ ผ่านไปยังกรมกองและหน่วยงาน โดยมีกรรมการกลางระดับด้านพรมแดนที่มาจากหัวหน้างานของแต่ละหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเป็นผู้รับมอบนโยบายยุทธศาสตร์และงบประมาณสู่การปฏิบัติ และรายงานผลการปฏิบัติงานต่อกรมกองต้นสังกัด เพื่อนำเสนอที่ประชุมกรรมการกลางจัดการด้าน

รูปแบบกรรมการกลางจะทำให้ทุกหน่วยงานที่เกี่ยวข้องมีเป้าหมายและทิศทางเดียวกันในการจัดการด้านสะดวกและทำให้ระหว่างหน่วยงานเข้าใจกันมากขึ้น และต่างก็มีส่วนร่วมในการจัดการด้าน แทนการมอบหมายให้ด้านศุลกากรเป็นหลักแต่ไม่มีอำนาจสั่งการข้ามหน่วยงานเช่นปัจจุบัน นอกจากนี้การระดมสมองจากทุกหน่วยงานที่เกี่ยวข้องยังช่วยให้การจัดการด้านสามารถแก้ปัญหาที่เกิดขึ้นได้รอบด้านและรอบคอบ การจัดสรรงบประมาณสอดคล้องกับนโยบายและความต้องการของด้านแต่ละพื้นที่

2. มอบหมายผู้รับผิดชอบระบบสารสนเทศของแต่ละหน่วยงาน เป็นหน่วยงานกลางรับผิดชอบและได้รับจัดสรรงบประมาณจากกรรมการกลางจัดการด้านพรมแดน ในการจัดทำระบบสารสนเทศการผ่านด่านของทุกหน่วยงานที่เกี่ยวข้องให้เป็นระบบเดียวกันและเชื่อมโยงกับระบบ NSW ที่ด้านศุลกากร (สำนักเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร) ได้ออกแบบไว้แล้ว

วิธีนี้จะช่วยให้ทุกหน่วยงานสามารถทำงานในระบบ NSW ได้ทันเวลาที่กำหนดไว้และไม่มีปัญหาเรื่องการขออนุมัติงบประมาณจากต้นสังกัด และได้ระบบสารสนเทศที่ปลอดภัยกับทุกหน่วยงานให้ส่วนกลางสามารถเชื่อถือและไว้ใจผู้ดูแลหน่วยงานระดับด้านและมีการมอบอำนาจความรับผิดชอบให้ผู้ดูแลสูงสุดของแต่ละหน่วยงานในภูมิภาคสามารถเซ็นชื่อกำกับออกใบอนุญาตของหน่วยงานได้

3. กำหนดกฎระเบียบการปฏิบัติงาน ด้านการนำเข้า-ส่งออกให้เป็นกฎและมาตรฐานเดียวกัน สาเหตุหนึ่งที่หน่วยงานอ้างถึงการไม่ใช้ระบบ NSW นั่นคือ กฎระเบียบของหน่วยงานไม่เอื้อกับการเชื่อมโยงข้อมูลดังนั้นกรรมการกลางต้องร่วมกันแก้ไขกฎระเบียบการปฏิบัติงานด้านการนำเข้า-ส่งออก ให้เป็นกฎและมาตรฐานเดียวกันและสอดคล้องกัน ปัจจุบันมีอนุกรรมการรับผิดชอบพัฒนาระบบเชื่อมโยงเครือข่ายข้อมูลและบริการภาครัฐเพื่อการนำเข้า-ส่งออกและโลจิสติกส์

4. การจัดการทรัพยากร ให้แต่ละหน่วยงานบริหารด้านจำแนกตามความจำเป็นของงานที่ต้องดำเนินการ

5. การจัดการบุคลากรด้านในระดับพื้นที่ ต้องจัดคนทำงานให้เหมาะสมกับปริมาณงานและมีระบบฝึกอบรมเจ้าหน้าที่ให้ตระหนักถึงการอำนวยความสะดวกไปพร้อมๆ กับการคำนึงถึงความมั่นคงปลอดภัยของประเทศ การอบรมเพื่อให้ได้ใบรับรองการปฏิบัติงาน การอบรมคู่มือปฏิบัติงาน การอบรมร่วมกับมาเลเซียและอาเซียน การอบรมเฉพาะเหตุการณ์ การอบรมการใช้เทคโนโลยี ทักษะภาษาต่างประเทศ และการมีจิตบริการและถ่ายทอดประสบการณ์ทักษะการตรวจจับสิ่งผิดปกติ ฌด้านพรมแดนอย่างต่อเนื่อง รวมทั้งการหมุนเวียนการทำงานเพื่อให้ผู้ปฏิบัติงานรู้เท่าทันความก้าวหน้าของการค้าระหว่างประเทศ สร้างทักษะการปฏิบัติงานและการแลกเปลี่ยนเรียนรู้งานที่ทำ

จากการศึกษาเบื้องต้นพบว่า บุคลากรที่ทำงานจริงมีจำนวนน้อยกว่าอัตราที่แต่งตั้งไว้ ระดับหัวหน้างานทำงานมากกว่า 1 งาน และทำงานล่วงเวลากันมากทำให้คุณภาพการให้บริการลดต่ำลงและขาดความกระตือรือร้นในการทำงาน ขณะเดียวกันทำให้เจ้าหน้าที่เสียสุขภาพและกระทบเวลาครอบครัวส่งผลถึงปัญหาสังคมในที่สุด นอกจากนี้พบว่าแต่ละหน่วยงานจัดสวัสดิการให้เจ้าหน้าที่ไม่เท่าเทียมกันทั้งที่ปริมาณงานมากพอๆ กันทำให้เกิดข้อร้องเรียนจากผู้ใช้บริการเรื่องการเก็บเงินค่าล่วงเวลา การจัดอบรมเจ้าหน้าที่ปฏิบัติงานเกิดเป็นครั้งคราวตามสถานการณ์ที่เกิดขึ้นมากกว่าการส่งเสริมพัฒนาบุคลากรอย่างเป็นระบบ (เพราะไม่มีคนทำงานแทน) และอบรมเฉพาะความรู้ในงานที่ทำเท่านั้น ทำให้เจ้าหน้าที่มีความรู้เฉพาะงานที่ทำ ไม่ทราบการทำงานทั้งระบบทำให้ไม่เข้าใจถึงความเชื่อมโยงและการมีส่วนร่วมในการทำงานและขาดความคิดสร้างสรรค์ในการทำงาน ส่งผลถึงการไม่แบ่งปันข้อมูล ไม่ช่วยเหลือและไม่มีการมีจิตบริการ ทั้งที่เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องกับการจัดการด่านทุกคนต้องตระหนักและเห็นความสำคัญของการอำนวยความสะดวกให้การผ่านด่านเป็นไปด้วยความรวดเร็วที่สุดควบคู่ไปกับการดูแลความมั่นคงของชาติเป็นสำคัญ

ในรูปแบบระบบการจัดการ โดยกรมการกลาง จะช่วยให้เห็นปัญหาจากคนทำงานและจัดหลักสูตรร่วมระหว่างหน่วยงานซึ่งนอกจากจะเป็นการพัฒนาบุคลากรแล้วยังเสริมสร้างความสัมพันธ์ระหว่างหน่วยงานและประหยัคงบประมาณ หัวข้อที่ควรอบรมได้แก่ การอบรมการใช้ภาษาอังกฤษ จิตบริการ/ไหวพริบในการตัดสินใจ การสังเกตการณ์ และกฎหมายที่เกี่ยวข้องที่มักพบว่า แต่ละหน่วยงานมีกฎหมายใหม่ๆ อยู่เสมอ จำเป็นที่เจ้าหน้าที่ต้องรู้เท่าทัน ดังนั้นในการใช้ระบบออนไลน์ติดต่องานกันอยู่แล้ว ก็อาจนำเสนอกฎหมายใหม่หน้าจอคอมพิวเตอร์ ก่อน Log in ผ่านระบบ เป็นต้น

6.5.2 การจัดการด้านระดับพื้นที่ (ด้านพรมแดนสะเดา)

1. จัดให้มีกรรมการกลางระดับด้านพรมแดน ประกอบด้วย ผู้ว่าราชการจังหวัดเป็นประธาน กรรมการดำเนินการ ประกอบด้วยสมาชิกจากหัวหน้าหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในพื้นที่ร่วมเป็นกรรมการเพื่อนำนโยบายระดับชาติสู่การปฏิบัติในพื้นที่ด้าน เพื่อให้เกิดความเป็นเอกภาพที่ตัดสินใจสั่งการโดยผู้ว่าราชการจังหวัด ซึ่งจะช่วยให้สามารถแก้ไขสถานการณ์ที่เกิดขึ้น ได้ทันเหตุการณ์ นอกจากนี้การมีกรรมการกลางระดับพื้นที่จัดการด้าน ยังช่วยให้ด้านพรมแดนสามารถขออนุมัติเงินจัดสรรงบประมาณจากจังหวัดเจ้าของพื้นที่ได้ง่าย เนื่องจากผู้ว่าราชการจังหวัดเข้าใจปัญหาและเห็นความสำคัญของการจัดการด้านพื้นที่
2. การเชื่อมโยงข้อมูล เมื่อระดับชาติกำหนดโครงสร้างการเชื่อมโยงข้อมูลระหว่างหน่วยงานแล้ว ระดับพื้นที่ต้องอบรมพัฒนาบุคลากรให้เห็นความสำคัญของการเชื่อมโยงข้อมูล การใช้ข้อมูลที่เชื่อมโยงแล้วมาจัดทำรายงาน ภายหลังจากเชื่อมโยงข้อมูลจะต้องสามารถลดภาระงานเดิมที่เคยทำ และเจ้าหน้าที่สามารถจัดการงานแทนการได้ หนึ่งในในการกรอกข้อมูลใบอนุญาตหรืองานที่เจ้าหน้าที่ไม่สามารถดำเนินการได้ ก็อาจว่าจ้างให้หน่วยงานภายนอกที่มีทักษะดำเนินการแทนได้ (Out Source) การว่าจ้างเฉพาะบางงานจะช่วยจำกัดการเข้าถึง ป้องกันการเข้าถึงข้อมูลทั้งหมดไม่ให้รั่วไหลสู่ภายนอกได้

2.1 การเชื่อมโยงข้อมูลระหว่างหน่วยงานในการจัดการสินค้าผ่านด้านสะเดา (Trade Single Window)

ระบบขนถ่ายสินค้า เมื่อรถบรรทุกสินค้าได้รับอนุมัติตรวจปล่อยออกจากด่านศุลกากรจะมีการประทับตราเลขที่ใบขนสินค้า ข้อมูลเลขที่ใบขนที่ออกให้ต้องบันทึกไว้ในระบบและส่งต่อไปยังด่านศุลกากรและด่านตรวจคนเข้าเมืองที่พรมแดนสะเดา เพื่อตรวจสอบกับเอกสารคนกัปรถต้องขึ้นตรงจากนั้นจึงจะปล่อยรถบรรทุกผ่านด่านได้

ณ บริเวณด้านพรมแดนเจ้าหน้าที่ศุลกากรและตรวจคนเข้าเมืองควรตรวจและให้บริการ ณ จุดเดียวกัน การเชื่อมโยงข้อมูลเข้าด้วยกันจะเกิดการประหยัดบุคลากร บุคลากร ณ จุดนี้ควรเป็นผู้มีประสบการณ์และมีทักษะในการสังเกต ตรวจจับผิดและมีจิตวิทยาสูง เพื่อรายงานความผิดปกติที่เกิดขึ้นและส่งข้อสังเกตไปตรวจสอบเชิงลึกต่อไป

ระบบขนถ่ายสินค้า ตามใบขนสินค้าขาเข้า เจ้าของพืชหรือตัวแทนที่นำเข้าต้องแจ้งต่อพนักงานเจ้าหน้าที่ ของด่านตรวจพืช ตามแบบฟอร์มที่กรมการเกษตรกำหนด (แบบ พ.ก.7) กรณีพบข้อสังเกตที่เป็นพิรุณก็สามารถแจ้งเชื่อมโยงข้อมูลกับด่านศุลกากรและเจ้าหน้าที่ตรวจพืชที่ด่านในให้ตรวจค้นได้

สินค้าลักลอบ ควรมีการสังเกตการณ์จากเจ้าหน้าที่ (ทั้งด่านตรวจพืชและด่านศุลกากร) ทางด้านชุดใบขนย้ายสินค้า จะมีการส่งข้อมูลจากด่านนอกไปยังด่านในเพื่อสกัดจับ ดังนั้นควรมีการบันทึกเลขทะเบียนรถบรรทุกที่ลักลอบไว้กับด่านตรวจคนเข้าเมืองเพื่อการสกัดกั้นการเข้า-ออกนอกประเทศของบุคคลและรถ

สินค้าลักลอบ กรณีสินค้าลักลอบเป็นพืช/ ผลผลิตจากพืชเป็นสิ่งต้องห้ามหรือสิ่งกำเนิด ก็จะสามารถจะเชื่อมต่อกับงานด้านตรวจสอบของด่านตรวจพืช หรือกรณีพืชที่ลักลอบเกิดมาจากตัวบุคคลก็ควรมีการเชื่อมต่อข้อมูลเกี่ยวกับสินค้าลักลอบกับด่านตรวจคนเข้าเมือง

การตอบสนองสถานะของข้อเรียกร้อง ข้อมูลการนำเข้า-ส่งออกต้องมีเลขใบขนรถบรรทุกสินค้าที่ได้รับการตรวจสอบทั้งจากด่านศุลกากรและด่านตรวจพืชเมื่อถูกประทับตราแล้วต้องนำส่งข้อมูลนี้ผ่านระบบพร้อมข้อสังเกตพิรุช (ถ้ามี) ไปยังหน่วยงานที่ด่านพรมแดนเพื่อใช้เรียกตรวจกับเอกสาร/ ทะเบียนรถด้วย

กรณีตรวจพบศัตรูพืชที่สำคัญ พนักงานเจ้าหน้าที่จะประทับตราด้วยหมึกสีแดง คำว่า “ผ่านด่าน โดยมีเงื่อนไข” ด่านตรวจพืชต้องดำเนินการตามมาตรา 13 แห่งพระราชบัญญัติกักพืชพ.ศ. 2507 (แก้ไขเพิ่มเติมฉบับที่ 2 พ.ศ. 2542) แล้วออกเอกสารการยึดหรือกักและแจ้ง ไปยังเจ้าของหรือตัวแทนผู้นำเข้า

การออกใบอนุญาต ใบอนุญาตจากหน่วยงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้องควรส่งผ่านไปยังระบบข้อมูลของทุกหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการจัดการด่านพื้นที่สะเดา เพื่อตรวจสอบข้อมูลใบอนุญาตผ่านด่าน

ระบบการชำระเงิน ปัจจุบันด่านศุลกากรมีระบบการชำระเงินแบบอิเล็กทรอนิกส์ ข้อมูลการชำระเงิน ควรปรากฏในฐานะข้อมูลและสินค้าหรือบุคคลไปยังทุกหน่วยงานที่จัดการด่านพื้นที่สะเดา เพื่อรับทราบสถานะของกิจการที่ผ่านด่าน

ข้อมูลอ้างอิง เพื่อให้ตรวจผ่านด่านเป็นไปด้วยความรวดเร็ว หน่วยงานที่ไม่เกี่ยวข้องอาจมีข้อมูลอ้างอิงปรากฏให้เห็นประกอบการตัดสินใจโดยไม่จำเป็นต้องตรวจสอบละเอียดให้เปลืองพื้นที่จัดเก็บและเสียเวลาประมวลข้อมูล

2.2 การเชื่อมโยงข้อมูลระหว่างหน่วยงานในการจัดการบุคคลผ่านด่านสะเดา (Single View of Client)

กำหนดการให้ข้อมูลกับทุกบุคคลในจุดเดียว ป้ายประกาศหรือประชาสัมพันธ์ต่างๆ ควรอยู่บริเวณจุดเดียวกันก่อนเข้าด่านพรมแดน และควรมีแผนผังแสดงที่ตั้งของแต่ละหน่วยงานบริเวณด่านพรมแดนด้วย ควรมีพนักงานฝ่ายประชาสัมพันธ์ของด่านพรมแดน ที่รอบรู้ข้อมูลจากทุกด่าน

และการเคลื่อนไหวรวมทั้งควร มีแหล่งข้อมูลให้ความรู้เรื่องการทำวิชาและพาสปอร์ตไปยังไปประเทศต่างๆ

กำหนดการสมัครระบบออนไลน์ การขอเอกสารใดๆ ที่เกี่ยวข้องกับกรนำเข้า-ส่งออก ควรอนุญาตให้ผู้ปฏิบัติการมี Password และดำเนินการเองเพื่อขอยื่นที่ด่าน

การใช้บุคลากรร่วมกัน ยังมีการทำงานแยกส่วนกันในแต่ละหน่วยงาน และไม่พบว่ามีการจัดการแลกเปลี่ยนเรียนรู้ระหว่างหน่วยงานเพื่อให้สามารถใช้นักบุคลากรร่วมกันได้ ปฏิสัมพันธ์ของบุคลากรระหว่างหน่วยงานเกิดขึ้นอย่างไม่เป็นทางการ ในฐานะมีที่ทำการสถานที่เดียวกันเท่านั้น อย่างไรก็ตามทุกหน่วยงานยินดีให้ความร่วมมือเมื่อมีการร้องขอ

ระบบสนับสนุนการจัดทำวิชาและพาสปอร์ต ระบบ NSW ยังไม่สมบูรณ์ จึงเป็นไปได้ว่าฐานข้อมูลในการจัดทำวิชาและพาสปอร์ตจะยังไม่สมบูรณ์เพียงพอในการดูแลความมั่นคงและปลอดภัยของประเทศ

2.3 การเชื่อมโยงข้อมูลภายในหน่วยงาน การเชื่อมโยงทั้งในระดับแนวราบ (ในพื้นที่ด่านพรมแดนสะเดา) และแนวดิ่ง (การเชื่อมโยงข้อมูลกับส่วนกลาง) ทุกหน่วยงานมีระบบการจัดการฐานข้อมูลภายในองค์กรและสามารถเรียกใช้ได้ตามต้อง ยกเว้นเมื่อมีปัญหาทางระบบแต่ก็พบว่าแต่ละหน่วยงานมีระบบฐานข้อมูลของตนเองไม่สามารถเชื่อมโยงระหว่างหน่วยงานได้

6.6 ผลการสำรวจข้อคิดเห็นของเจ้าหน้าที่ปฏิบัติงานเกี่ยวกับข้อเสนอรูปแบบระบบการจัดการด่านพรมแดนสะเดา

การวิเคราะห์ผลการศึกษาค้นคว้าด้วยสถิติการวิเคราะห์การถดถอยพหุคูณแบบขั้นตอน (Stepwise-Multiple Regression Correlation) (ค่าสถิติแสดงในตารางภาคผนวก ข.2-ข.3) จากแบบสอบถามชุดที่ 2 แบบสอบถามเจ้าหน้าที่ปฏิบัติงาน มีขั้นตอนดังนี้

ขั้นที่ 1 ผู้วิจัยได้ทำการวิเคราะห์ตามข้อตกลงเบื้องต้นในการวิเคราะห์การถดถอยพหุคูณแบบขั้นตอน เพื่อทดสอบว่าตัวแปรอิสระทุกตัวจะไม่มีความสัมพันธ์กันเอง เพื่อป้องกันปัญหาความสัมพันธ์ภายในของตัวแปรพหุคูณ (Multicollinearity) โดยพิจารณาจากค่าความคงทนของการยอมรับ (Tolerance) มีค่าไม่น้อยกว่า 0.10

ขั้นที่ 2 สร้างสมการถดถอยจากคะแนนดิบตามสมการ

$$Y = bx + c$$

เมื่อ Y = คะแนนตัวแปรกลุ่ม 1 ประสิทธิภาพการจัดการด่านพรมแดนสะเดา

b = สัมประสิทธิ์การถดถอยของคะแนนดิบ (ความชันของเส้นถดถอย)

x = คะแนนดิบของตัวแปรอิสระทั้ง 5 กลุ่ม ได้แก่

กลุ่ม 1 การเชื่อมโยงด้วยระบบ NSW

กลุ่ม 2 รูปแบบการจัดการด้านระดับชาติ

กลุ่ม 3 การจัดโครงสร้างการจัดการด้าน

กลุ่ม 4 การจัดการด้านระดับพื้นที่

กลุ่ม 5 การจัดการบุคคล

c = จุดตัดแกน Y หรือค่าคงที่

ขั้นที่ 3 กำหนดสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ถดถอยพหุคูณแบบขั้นตอน โดยใช้คำสั่ง Analyze Regression Linear เลือก Method แบบ Stepwise

จากการใช้เทคนิคการวิเคราะห์การถดถอยพหุคูณแบบขั้นตอน พบว่าตัวแปรอิสระที่มีผลต่อตัวแปรตามเรื่องประสิทธิภาพของการจัดการด้านเมื่อเปิด AEC ตามความคิดเห็นของเจ้าหน้าที่ปฏิบัติงาน ได้แก่ รูปแบบการจัดการด้านระดับชาติ การจัดการบุคคล และการจัดโครงสร้างการจัดการด้าน ที่สามารถใช้พยากรณ์ประสิทธิภาพการจัดการด้านพรมแดนสะเดา รายละเอียดดังตารางที่ 6.1

ตารางที่ 6.1: แสดงผลการวิเคราะห์การถดถอยพหุคูณแบบขั้นตอนหาปัจจัยที่สามารถร่วมพยากรณ์ประสิทธิภาพการจัดการด้านพรมแดนสะเดาของเจ้าหน้าที่ปฏิบัติงาน

ตัวแปรพยากรณ์	ค่าสัมประสิทธิ์ถดถอย				
	B	Std. Error	Beta	t	Sig
ค่าคงที่	-4.868E-17	0.067		0.000	1.000
รูปแบบการจัดการด้านระดับชาติ	0.291	0.089	0.291	3.288	0.001
การจัดการบุคคล	0.276	0.086	0.276	3.204	0.002
การจัดโครงสร้างการจัดการด้าน	0.206	0.092	0.206	2.235	0.027
R = 0.657 R ² = 0.432 R ² _{adj} = 0.418 F = 32.182 Sig = 0.000					

จากการใช้เทคนิคของการเลือกตัวแปรอิสระเข้าสมการถดถอยโดยวิธี Stepwise

ขั้นที่ 1 เลือกตัวแปรรูปแบบการจัดการด้านระดับชาติ เข้าสมการ พบว่าเป็นตัวแปรที่มีความสัมพันธ์กับตัวแปรตาม ประสิทธิภาพการจัดการด้านพรมแดนสะเดา อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติมากที่สุดได้ค่า R² = 0.323 R²_{adj} = .318 และ Sig = 0.000 < .05

ขั้นที่ 2 เลือกตัวแปรการจัดการบุคคลเข้าสมการได้ค่า R² = 0.410 R²_{adj} = 0.400 พบตัวแปรรูปแบบการจัดการด้านระดับชาติและการจัดการบุคคล มีค่า Sig = 0.000 < 0.05 ทั้ง 2 ตัวแปร

ขั้นที่ 3 เลือกตัวแปรการจัดโครงสร้างการจัดการด้าน เข้าสมการทำให้ค่า R^2 เพิ่มขึ้นเป็น = 0.432 และ $R^2_{adj} = 0.418$ โดยตัวแปรรูปแบบการจัดการด้านระดับชาติ มีค่า Sig = 0.001 < 0.05 ตัวแปรการจัดการบุคคลมีค่า Sig = 0.002 < 0.05 และตัวแปรการจัดโครงสร้างการจัดการด้านมีค่า Sig = 0.027 < 0.05

เมื่อนำตัวแปรมาสร้างสมการถดถอยจากคะแนนดิบจะได้สมการวิเคราะห์การถดถอยพหุคูณแบบขั้นตอนที่เหมาะสม คือ

ประสิทธิภาพการจัดการด้านพรมแดนสะเคา = 0.291(รูปแบบการจัดการด้านระดับชาติ) + 0.276(การจัดการบุคคล) + 0.206(การจัดโครงสร้างการจัดการด้าน)

จากสมการถดถอยอธิบายได้ว่า ประสิทธิภาพการจัดการด้านพรมแดนสะเคาสามารถทำนายได้ 43.20% อย่างมีนัยสำคัญที่ 95% ด้วยปัจจัยหลัก 3 ปัจจัยคือ รูปแบบการจัดการด้านระดับชาติ การจัดการบุคคลและการจัดโครงสร้างการจัดการด้าน โดยปัจจัยรูปแบบการจัดการด้านระดับชาติเป็นปัจจัยที่มีความสำคัญที่สุด เนื่องจากมีค่า Coefficient สูงสุด (Beta=0.291) รองลงมาคือ การจัดการบุคคล (Beta=0.276) และการจัดโครงสร้างการจัดการด้าน (0.206) ตามลำดับ

ตารางที่ 6.2: แสดงผลการวิเคราะห์การถดถอยพหุคูณแบบขั้นตอนรายปัจจัยที่มีผลต่อประสิทธิภาพการจัดการด้านพรมแดนสะเคาของเจ้าหน้าที่ปฏิบัติงาน

ตัวแปรพยากรณ์	ค่าสัมประสิทธิ์ถดถอย				
	B	Std. Error	Beta	t	Sig
กลุ่ม 1 รูปแบบการจัดการด้านระดับชาติ					
ค่าคงที่	2.475	.222		11.146	.000
ความจริงใจและมุ่งมั่นของรัฐบาล	.212	.053	.348	4.001	.000
ควรมีตัวแทนจากทุกภาคส่วน	.152	.069	.240	2.205	.029
กลุ่ม 2 การจัดการบุคคล					
ค่าคงที่	2.326	.259		8.985	.000
การเชื่อมโยงข้อมูลระหว่าง CIQ	.149	.065	.210	2.283	.027
เจ้าหน้าที่ต้องได้รับการอบรม	.235	.080	.335	2.917	.004
กลุ่ม 3 การจัดโครงสร้างการจัดการด้าน					
ค่าคงที่	1.976	.258		7.647	.000
นโยบายและการสนับสนุนจากรัฐบาล	.201	.053	.318	3.780	.000
ความมั่นใจต่อโครงสร้างใหม่	.198	.072	.274	2.743	.007

เมื่อวิเคราะห์การถดถอยพหุคูณแบบขั้นตอนในรายปัจจัยในตารางที่ 6.2 พบว่า ปัจจัยรูปแบบการจัดการด้านระดับชาติมี 2 ตัวแปรที่สามารถพยากรณ์ประสิทธิภาพของการจัดการด้านพรมแดนสะเคาคือ ความจริงใจและมุ่งมั่นเอาจริงของรัฐบาลและกรรมการกลางมาจากตัวแทนทุกภาคส่วน (Beta=0.348 และ Beta=0.240 ตามลำดับ) ส่วนปัจจัยการจัดการบุคคลที่สามารถพยากรณ์ประสิทธิภาพของการจัดการด้านพรมแดนสะเคาคือ การที่เจ้าหน้าที่ด้านทุกคนต้องได้รับการอบรมความรู้อย่างทั่วถึงและความเชื่อมโยงข้อมูลระหว่างหน่วยงาน CIQ ที่ดูแลการจัดการด้านพรมแดนสะเคา (Beta=0.335 และ Beta=0.210 ตามลำดับ) และปัจจัยโครงสร้างการจัดการด้านพรมแดนสะเคาต้องเกิดจากนโยบายและการสนับสนุนจากรัฐบาลและความมั่นใจของเจ้าหน้าที่ที่มีต่อโครงสร้างใหม่ของการจัดการด้านพรมแดนสะเคา (Beta=0.318 และ Beta=0.274 ตามลำดับ)

โดยสรุปจึงอาจกล่าวได้ว่า รูปแบบการจัดการด้านพรมแดนสะเคาจะต้องปรับเปลี่ยนการดำเนินการทั้งในระดับชาติและระดับพื้นที่ด้านพรมแดนสะเคา กล่าวคือ

การจัดการด้านระดับชาติ ปัจจัยสำคัญที่พยากรณ์ความสำเร็จอยู่ที่ความมุ่งมั่น จริงใจของรัฐบาลและมีตัวแทนจากทุกภาคส่วนเข้ามามีส่วนร่วมเป็นกรรมการกลางจัดการด้านแบบเบ็ดเสร็จ

การจัดการด้านระดับพื้นที่ (ด้านพรมแดนสะเคา) มี 2 ปัจจัยที่ร่วมพยากรณ์ความสำเร็จของการจัดการด้าน คือ

บุคลากรที่เน้นการฝึกอบรมให้ความรู้เจ้าหน้าที่ บุคลากรต้องรู้ทันสถานการณ์เปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้นและสามารถปรับปรุงการทำงานให้ทันความก้าวหน้าของธุรกิจการค้าระหว่างประเทศ การอบรมควรมุ่งสู่ความร่วมมือระหว่างประเทศและการเชื่อมโยงข้อมูลระหว่างหน่วยงาน CIQ

การจัดโครงสร้างการจัดการด้านพรมแดนสะเคาจะต้องได้รับนโยบายและการสนับสนุนจากรัฐบาลและเจ้าหน้าที่ปฏิบัติงานต้องมีความมั่นใจต่อโครงสร้างใหม่

บรรณานุกรม

ภาษาไทย

- กรกรณ์ย์ ชีวะตระกูลพงษ์ และ จิตติชัย รุจนกนกนาฏ. (2554). *โครงการ ผลกระทบของการปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้าตามข้อตกลงประชาคมอาเซียนที่มีต่อการขนส่งสินค้าข้ามแดนและการค้าผ่านแดน*. กรุงเทพฯ: จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- กรมการค้าต่างประเทศ กระทรวงพาณิชย์. (2554). *คต.ประกาศหลักเกณฑ์การขอหนังสือสำคัญการส่งออก-นำเข้าทางอิเล็กทรอนิกส์*. สืบค้นเมื่อ 11 มีนาคม 2555, จาก <http://203.113.25.97/chonburi/newsdetail.asp?ID=415>
- กรมการค้าต่างประเทศ. กระทรวงพาณิชย์. (2554). *สินค้าที่มีมาตรการนำเข้า-ส่งออก (พิมพ์ครั้งที่ 1)*. นนทบุรี: สำนักบริหารการค้าสินค้าทั่วไป.
- กรมที่ดิน. กระทรวงมหาดไทย. (2551). *Single Window: นวัตกรรมและความท้าทายใหม่ในการส่งมอบบริการภาครัฐสู่ประชาชนยุคโลกาภิวัตน์*. สืบค้นเมื่อ 15 มีนาคม 2555, จาก http://www.dol.go.th/KMDOL/vocab_km/25511117_singleWin_vocab.pdf
- กรมวิชาการเกษตร. กระทรวงเกษตรและสหกรณ์. (2542). *กฎหมายและประกาศที่เกี่ยวข้องกับการส่งออกของประเทศไทย*. สืบค้นเมื่อ 13 มกราคม 2554, จาก <http://m.doa.go.th/ard/service2.php?cat=5>
- กรมศุลกากร. (2551). *ผลการดำเนินงานด้านอื่นๆ. รายงานประจำปีงบประมาณ 2551*. 98-105.
- กรมศุลกากร. (2552). *ข้อมูลภาพรวมของกรมศุลกากร. รายงานประจำปีงบประมาณ 2552*. 12.
- กรมศุลกากร. (2554, 26 กันยายน). *กรมศุลกากรจัดสัมมนาการให้บริการระบบ National Single Window (NSW)*. สืบค้นเมื่อ 15 มกราคม 2555, จาก <http://www2.customs.go.th/OpenFile.jsp?docId=N01484>
- กรมศุลกากร. (2553). *การเตรียมความพร้อมของประเทศไทยสำหรับ ASEAN Single Window*. สืบค้นเมื่อ 27 มีนาคม 2555, จาก <http://www.etda.or.th/main/contents/display/226>
- กรมศุลกากร. (2554, 26 กันยายน). *กรมศุลกากรจัดสัมมนาการให้บริการระบบ National Single Window (NSW)*. สืบค้นเมื่อ 14 กุมภาพันธ์ 2555, จาก <http://www2.custom.go.th/OpenFile.jsp?docId=N01484>

- กรมศุลกากร. (2554, กรกฎาคม). เปิดหน้าด่านฯ: ด่านศุลกากรสะเดา. *จุลสารศุลกากร*, 19(10). สืบค้นเมื่อ 10 มกราคม 2554, จาก http://www.customs.go.th/wps/wcm/connect/7136e690-0fdc-4ddb-bb75-ff27ffcd9eda/19_10.pdf?MOD=AJPERES&CACHEID=-7136e690-0fdc-4ddb-bb75-ff27ffcd9eda
- กระทรวงการต่างประเทศ. กรมการกงสุล. (2555, 30 มิถุนายน). สถิติการให้ความช่วยเหลือไทยคนไทยผู้ตกทุกข์ได้ในต่างประเทศปี 2546-2549. สืบค้นเมื่อ 30 กรกฎาคม 2555, จาก <http://www.consular.go.th/main/th/services/1397/21176-คุ้มครองและดูแลฯ.html>
- กระทรวงแรงงานและสวัสดิการ. กรมจัดหางาน. (2554). อำนวยหน้าที่ของพนักงานเจ้าหน้าที่ด้านตรวจคนหางาน. สืบค้นเมื่อ 12 มกราคม 2555, จาก <http://www.ipd-doe.com/images/file.asp?FileID=504>
- กระทรวงแรงงานและสวัสดิการ. กรมจัดหางาน. (2554). การแบ่งส่วนราชการกรมจัดหางาน. สืบค้นเมื่อ 20 พฤศจิกายน 2554, จาก <http://www.doe.go.th/Page/about%20doe/structure.html>
- กระทรวงแรงงานและสวัสดิการ. กรมจัดหางาน. (2554). ประกาศกระทรวงแรงงานเรื่องกำหนดด้านตรวจคนหางาน (ฉบับที่ 3). สืบค้นเมื่อ 21 พฤศจิกายน 2554, จาก www.ipd.doe.com
- กระทรวงแรงงานและสวัสดิการ. กรมจัดหางาน. (2554). ระเบียบกรมจัดหางานว่าด้วยการรับแจ้งการเดินทางกลับไปทำงานต่างประเทศด้วยตนเองของคนหางานที่เดินทางกลับมาประเทศไทยเป็นการชั่วคราว พ.ศ. 2547. สืบค้นเมื่อ 21 พฤศจิกายน 2554, จาก www.doe.go.th
- กระทรวงแรงงานและสวัสดิการ. กรมจัดหางาน. (2554). ระเบียบกรมจัดหางานว่าด้วยการแจ้งการเดินทางกลับไปทำงานต่างประเทศของคนหางานที่เดินทางกลับมาประเทศไทยเป็นการชั่วคราว พ.ศ. 2540. สืบค้นเมื่อ 21 พฤศจิกายน 2554, จาก www.doe.go.th
- กระทรวงแรงงานและสวัสดิการสังคม. กรมการจัดหางาน. (2551). สรุปสถานการณ์การไปทำงานต่างประเทศของแรงงานไทยประจำปี 2550. สืบค้นเมื่อ 21 พฤศจิกายน 2555, จาก http://www.overseas.doe.go.th/web_toea/statistic_Year53/statOfYear50.php
- กระทรวงแรงงานและสวัสดิการสังคม. กรมการจัดหางาน. (2552). สรุปสถานการณ์การไปทำงานต่างประเทศของแรงงานไทยประจำปี 2551. สืบค้นเมื่อ 25 พฤศจิกายน 2555, จาก http://www.overseas.doe.go.th/web_toea/statistic_Year53/statOfYear51.php
- กระทรวงแรงงานและสวัสดิการสังคม. กรมการจัดหางาน. (2553). สรุปสถานการณ์การไปทำงานต่างประเทศของแรงงานไทยประจำปี 2552. สืบค้นเมื่อ 26 พฤศจิกายน 2555, จาก http://www.overseas.doe.go.th/web_toea/statistic_Year53/statOfYear52.php

- กระทรวงแรงงานและสวัสดิการสังคม. กรมการจัดหางาน. (2554). สรุปสถานการณ์การไปทำงานต่างประเทศของแรงงานไทยประจำปี 2553. สืบค้นเมื่อ 26 พฤศจิกายน 2555, จาก http://www.overseas.doe.go.th/web_toea/statistic_Year53/statOfYear53.php
- กระทรวงแรงงานและสวัสดิการสังคม. กรมการจัดหางาน. (2555). สรุปสถานการณ์การไปทำงานต่างประเทศของแรงงานไทยประจำปี 2554, สืบค้นเมื่อ 28 พฤศจิกายน 2555, จาก http://www.overseas.doe.go.th/web_toea/statistic_Year53/statOfYear54.php
- กรุงเทพธุรกิจออนไลน์. (2552, 16 กุมภาพันธ์). เกษตรฯสั่งด่านกักพืชจับตาสินค้าจีน. สืบค้นเมื่อ 15 มีนาคม 2555, จาก <http://www.bangkokbiznews.com/home/detail/business/policy>
- กัลยา แสงฉวีชัย. (2550). การวิเคราะห์บทบาทของแนวความคิดการให้บริการแบบหน้าต่างเดียวทางอิเล็กทรอนิกส์ (*Electronics Single Window Service*) กับกลยุทธ์การให้บริการของผู้ให้บริการลอจิสติกส์ กรณีศึกษาธุรกิจบริการลอจิสติกส์แห่งหนึ่ง. กรุงเทพฯ: มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.
- กัลยา คงขี้ยืน. (2554, 14 มกราคม). กรมการค้าต่างประเทศ พร้อมร่วมมือกับกรมศุลกากรในการจัดตั้ง National Single Window. สืบค้นเมื่อ 27 มีนาคม 2555 จาก http://thainews.prd.go.th/PrintNews.php?m_newsid=255401140266&tbN255401
- การลงทะเบียนเพื่อเข้าสู่ระบบ e-Customs. (2551, 31 กรกฎาคม). โลกการค้าออนไลน์, 1-3. สืบค้นเมื่อ 22 มีนาคม 2555, จาก http://www.cwmagazine.com/Home/frmNews.aspx?Detail_Id=48&fCatID=9
- ฉันทนา หาญกมลฤกษ์, ร้อยตำรวจโทหญิง. (2552). แนวโน้มการบริหารจัดการเพื่ออำนวยความสะดวกด้านการให้บริการประชาชนของกองบังคับการตรวจคนเข้าเมือง ท่าอากาศยานแห่งชาติ (วิทยานิพนธ์มหาบัณฑิต, มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช)
- ด่านศุลกากรสะเดา. (2553, 12 กันยายน). ข้อมูลทั่วไปของด่านศุลกากรสะเดา. สืบค้นเมื่อ 25 มีนาคม 2555, จาก <http://www.sadaocustoms.org/index.php?lay=show&ac=article&Id=539257447>
- ด่านศุลกากรสะเดา. (2554, 11 พฤศจิกายน). โครงสร้างการบริหารงานภายในและอัตรากำลังเจ้าหน้าที่. รายงานประจำปี 2554, 11-12 .
- ด่านศุลกากรสะเดา. (2554, 11 มกราคม). การแบ่งโครงสร้างการบริหารงานภายในด่านศุลกากรสะเดา และการกำหนดหน้าที่ความรับผิดชอบ. คำสั่งด่านศุลกากรสะเดาที่ 2/2554, 1-14.

- ทิศทางโลจิสติกส์ไทยกับการก้าวเข้าสู่ประชาคมอาเซียน. (2554, 11 ธันวาคม). โลจิสติกส์ดีไซน์, สืบค้นเมื่อ 13 กุมภาพันธ์ 2555, จาก <http://www.logisticsdigest.com/article/industry-outlook/item/7453-direction-of-logistics-in-thailand.html>
- นรศักดิ์ เหมนิธิ, พันตำรวจโท. (2541). *ปัจจัยที่มีผลต่อความพึงพอใจของนักท่องเที่ยวในการรับบริการจากเจ้าหน้าที่ตำรวจตรวจคนเข้าเมือง ณ ท่าอากาศยานกรุงเทพ* (วิทยานิพนธ์มหาบัณฑิต, มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์).
- นักศึกษาโครงการพิเศษ รุ่นที่ 1. (2550). งานตรวจคนเข้าเมืองสำคัญอย่างไร. *ว.นิติศาสตร์ ฉบับพิเศษ* วัน “รพี”, 1(1), 86-88
- บัญญัติ สิริปรีชา. (2552). ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนกับการคุ้มครองแรงงานในอนาคต. สืบค้นเมื่อ 9 มีนาคม 2555, จาก <http://www.labour.go.th/th/index.php.component/attachments/download/1484>
- ปานัน พัดทะยา. (2553). *ศุลกากรไทยเทียบชั้น มาตรฐานสากล ปรับ โฉมการบริหารงาน*. สืบค้นเมื่อ 14 กุมภาพันธ์ 2555, จาก <http://www.freightmaxad.com/webpage/22%20Highlight%20Articles.html>
- พรชัย เหลืองอากาศพงค์. (2554, 7 พฤศจิกายน). การกักกันพืช. สืบค้นเมื่อ 13 มกราคม 2554, จาก <http://www.kasetcity.com/data/article/details.asp?GID=131>
- พระราชกฤษฎีกาเบกษา เล่มที่ 111/ตอนที่ 28 ก หน้า 40/ 30 มิถุนายน 2537. พระราชบัญญัติจัดหางานและคุ้มครองคนหางาน(ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2537, พระราชกฤษฎีกาเบกษา. สืบค้นเมื่อ 23 พฤศจิกายน 2554, จาก www.doe.go.th
- พระราชกฤษฎีกาเบกษา เล่มที่ 128/ตอนพิเศษ 27 ง หน้า 36/ 7 มีนาคม 2554. ประกาศกระทรวงแรงงาน เรื่องกำหนดด้านตรวจคนหางาน (ฉบับที่ 3), พระราชกฤษฎีกาเบกษา. สืบค้นเมื่อ 23 พฤศจิกายน 2554, จาก www.doe.go.th
- ภัทรพร ภัทรพงศ์สินธุ์. (2551). *การใช้ดุลยพินิจของเจ้าหน้าที่ตรวจคนเข้าเมืองกับคนต่างด้าวที่เดินทางเข้าราชอาณาจักรไทยศึกษากรณี ด้านตรวจคนเข้าเมือง ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ* (วิทยานิพนธ์มหาบัณฑิต, มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์)
- ยุพาวดี สมบูรณ์กุลและคณะ. (2553). *การศึกษาเบื้องต้นเพื่อพัฒนาโจทย์วิจัยเรื่องระบบการจัดการชายแดน*. สงขลา, มหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์.
- ศิริพร แจ่มใจบุญ. (2553). *การบริหารจัดการด้านการควบคุมและการตรวจสอบการให้บริการประชาชนของกองบังคับการตรวจคนเข้าเมือง 2. สำนักงานตรวจคนเข้าเมือง* (วิทยานิพนธ์มหาบัณฑิต, มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมมาธิราช)

- ศูนย์เทคโนโลยีอิเล็กทรอนิกส์และคอมพิวเตอร์แห่งชาติ. (2554, 31 กรกฎาคม). Single Window. สืบค้นเมื่อ 22 มีนาคม 2555, จาก http://wiki.nectec.or.th/runewiki/bin/view/IT630_11_Assignment/SingleWindow
- สมาพันธ์โลจิสติกส์ไทย. (2554, 25 มกราคม). ระบบควบคุมทางศุลกากร (Risk Management). สืบค้นเมื่อ 25 มีนาคม 2555, จาก <http://www.thailog.org>
- สำนักควบคุมพืชและวัสดุการเกษตร. (2553). หน้าที่และความรับผิดชอบ. สืบค้นเมื่อ 13 มกราคม 2554, จาก <http://m.www.doa.go.th/ard/aboutus-3.php>
- สำนักงานจัดหางานจังหวัดสงขลา. (2554). แรงงานไทยไปต่างประเทศ. สืบค้นเมื่อ 21 พฤศจิกายน 2554, จาก <http://songkhla.doe.go.th>
- สำนักงานตรวจคนเข้าเมือง. สำนักตำรวจแห่งชาติ. (2553). ประวัติสำนักงานตรวจคนเข้าเมือง. สืบค้นเมื่อ 12 ธันวาคม 2554, จาก <http://www.immigration.go.th/nov2004/base.php?page=history>
- สำนักงานตรวจคนเข้าเมืองจังหวัดสงขลา. (2554). สถิติผู้เดินทางเข้าออกด่านตรวจคนเข้าเมือง สะเดา จังหวัดสงขลา. สืบค้นเมื่อ 15 ธันวาคม 2554, จาก <http://www.songkhlaimm.com/index.php>
- สำนักงานบริหารแรงงานไทยไปต่างประเทศ. กระทรวงแรงงานและสวัสดิการสังคม. (2555). ประมวลการรายได้ที่คนงานไทยในต่างประเทศส่งกลับโดยผ่านธนาคารแห่งประเทศไทย. สืบค้นเมื่อ 10 มีนาคม 2555, จาก http://www.overseas.doe.go.th/statstic_worker/incomeYear42-55_Nov.pdf
- สิริบุญญา อรัญนารถ. (2554). ปัญหาทางกฎหมายเกี่ยวกับการอำนวยความสะดวกทางการค้า อิเล็กทรอนิกส์: ศึกษากรณีการให้บริการแบบเบ็ดเสร็จจากการติดต่อ ณ จุดเดียว (วิทยานิพนธ์มหาบัณฑิต, มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์)
- หนึ่งไพท ทิวากรกิจกุล, ร้อยตำรวจเอก. (2550). ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับความคาดหวังของประชาชนต่อบทบาทหน้าที่และพฤติกรรมของเจ้าหน้าที่ตำรวจในสำนักงานตรวจคนเข้าเมือง กรุงเทพมหานคร (วิทยานิพนธ์มหาบัณฑิต, มหาวิทยาลัยมหิดล)
- หอการค้าไทย. (2554). ยุทธศาสตร์การค้าชายแดนปี 2553-2557. *Thai Commerce*, 44-49. สืบค้นเมื่อ 6 ธันวาคม 2554, จาก <http://rss2.thaichamber.org/upload/p4449%20Scoop.pdf>

ภาษาอังกฤษ

- Accenture. (2006). Transforming Global Border Management. Retrieved December 21, 2011, from <http://accenture.com>
- Aniszewski, Stefan. (2009). Coordinated Border Management- A Concept Paper, World Custom Organization
- Border & Migration Police/Albanian State Police-Ministry of Interior, Albania Customs Service-Ministry of Finance, and Phytosanitary and Veterinary Services-Ministry of Agriculture, 2006. National Strategy on Integrated Border Management & its Action Plan, Ministry of Interior, Ministry of Finance, and Ministry of Agriculture
- Border Sector Governance Group. (2008). Border Sector Strategy 2008-2013: A Framework for Collaboration for Border Sector Agencies. Retrieved January 15, 2012, from <http://www.customs.govt.nz/news/resources/corporate/Documents/Border%20Sector%20Strategy%202008-2013.pdf>
- Duggan, Ruth A. (2008). A Model for International Border Management Systems. Albuquerque, New Mexico: Sandia National Laboratories.
- Edisiam Corp.,Ltd. (2010). National Single Window. Retrieved February 24, 2012, from <http://www.edisiam.com>
- Fabian, Adrian. (2010). New Public Management and What Comes After. *Current Issues of Business and Law*, 5, 41-54.
- Global Facilitation Partnership for Transportation and Trade. (June 2005). *Integrated Border Management*. GEP Explanatory Notes. Retrieved from www.gfptt.org
- International Organization for Migration. (2010). Border Management Systems Retrieved August 3, 2010, from <http://www.iom.int/jahia/Jahia/about-migration/managing-migration/border-management-systems>
- Kieck, Erich. (2009). Coordinated Border Management: Unlocking Trade Opportunities through One Stop Border Posts. *World Customs Journal*, 4(1), 3-11.
- Papademetriou, Demetrios G., and Collett, Elizabeth. (2011). A new Architecture for Border Management, Migration Policy Institute
- Summereder, Manfred, Mamone, Marco, & Roehling, Hardy. (2006). Kosovo National Integrated Border Management Strategy. Retrieved September 5, 2012 from

http://www.eulexkosovo.eu/training/police/PoliceTraining/BORDER_BOUNDARY/DOCUMENTS/4.pdf?page=agreements

The Public Affairs Office of the ASEAN Secretariat. (2006). ASEAN Single Window, Association of Southeast Asian Nation

United Nations Centre for Trade Facilitation and Electronic Business (UN/CEFACT). (2005). Case Studies on Implementing a Single Window: to enhance the efficient exchange of information between trade and government. Retrieved August 10, 2010, from http://www.unece.org/fileadmin/DAM/cefact/single_window/draft_160905.pdf

United Nations Centre for Trade Facilitation and Electronic Business (UN/CEFACT). (2005). Recommendation and Guidelines on establishing a Single Window: to enhance the efficient exchange of information between trade and government. Retrieved July 15, 2005, from http://www.unece.org/fileadmin/DAM/cefact/recommendations/rec33/rec33_trd352e.pdf

United Nations High Commissioner for Refugees. (2010). Border Management and the Role of IOM Retrieved August 9, 2010, from <http://www.unhcr.org/4bf64ca39.html>

What Do We know and Need to know about the Environmental Outcomes of Collaborative Management, Retrieved April, 25, 2012, from <http://onlinelibrary.wiley.com>

ภาคผนวก ก

รายชื่อผู้ให้สัมภาษณ์

ตารางภาคผนวก ก.1: รายชื่อผู้ให้สัมภาษณ์

ชื่อ – สกุล	ตำแหน่ง	หน่วยงาน
นายจิรวุฒิ สุวรรณอาจ และคณะ	ผู้อำนวยการสำนักงานส่งเสริมการส่งออก	สำนักงานส่งเสริมการส่งออก
นายอาทิตย์ วิสุทธิสมาจาร	หัวหน้าฝ่ายบริการศุลกากร	ด้านศุลกากร
นายพิภพ พุทธสุข	นักวิชาการศุลกากร ชำนาญการ	ด้านศุลกากร
นายจตุรงค์ สังข์เกษม	เจ้าหน้าที่ งานตรวจปล่อยสินค้า	ด้านศุลกากร
นายสยาม อินทวงศ์	หัวหน้างานปราบปรามศุลกากร	ด้านศุลกากร
พ.ต.อ. พุทธิพงษ์ มุสิกกุล	ผู้กำกับด่านตรวจคนเข้าเมือง	ด่านตรวจคนเข้าเมือง
พ.ต.ท. คนยวรรธน์ กอสนาน	รองผู้กำกับ ด.ม.	ด่านตรวจคนเข้าเมือง
ร้อยตำรวจโทหญิง สายพิน ไชยมุด	รองสารวัตรตรวจ ฝ่ายธุรการกำลังคน	ด่านตรวจคนเข้าเมือง
นายวิทยา พงษ์ทอง	หัวหน้าด่านตรวจพืช	ด่านตรวจพืช
นายอดิสร กาญจนมิ่ง	เจ้าพนักงานการเกษตรชำนาญงาน	ด่านตรวจพืช
น.ส.สนธยา ดิปะวาโร	นักวิชาการแรงงานชำนาญการ	ด่านตรวจคนหางาน
นายวสันต์ อนุรักษศาสตร์	นักวิชาการแรงงานชำนาญการ	ด่านตรวจคนหางาน
นายธนศ สนิทวาทิ	หัวหน้าจัดหางานจังหวัดสงขลา	สำนักงานจัดหางาน
คุณสุจินดา แแดงพลับ	เจ้าหน้าที่ตรวจป้องกันโรคประจำอำเภอ หาดใหญ่	สำนักงานปศุสัตว์ อำเภอหาดใหญ่
นายพิชัย ลำควน	หัวหน้าฝ่ายโรงงาน	สำนักงานอุตสาหกรรมจังหวัด
คุณศิริลักษณ์ วิสวรุ่งโรจน์	วิศวกรชำนาญการ	สงขลา
นายพันธุ์ศักดิ์ มุสิกกลัด	ผอ.สนง.การค้าต่างประเทศ เขต 2 (หาดใหญ่)	สำนักงานการค้าต่างประเทศเขต 2 (หาดใหญ่)
คุณนริศ ไชยรัตน์	เจ้าพนักงานธุรการอาวุโส (รักษาราชการแทน) หัวหน้าสำนักงานสรรพสามิตพื้นที่ สงขลา สาขาหาดใหญ่	สำนักงานสรรพสามิตพื้นที่ สงขลา สาขาหาดใหญ่
นายชูชาติ เถาธรรมพิทักษ์	ผอ.สนง.คณะกรรมการส่งเสริมการ ลงทุน	ศูนย์เศรษฐกิจการลงทุนภาคที่ 5
นางปัทมา นีวาทวงศ์	ผอ.สำนักงานนิคมอุตสาหกรรมภาคใต้ จังหวัดสงขลา	สำนักงานนิคมอุตสาหกรรม ภาคใต้จังหวัดสงขลา

หมายเหตุ วันที่ 22 ธันวาคม พ.ศ.2554 นายอาทิตย์ วิสุทธิสมาจาร บรรยายสรุปภาพรวม

ด้านสะเดาและเยี่ยมชมด้าน Bukit KayuHitam เชื่อมต่อกับด้านพรมแดนสะเดา

ภาคผนวก ข

ด้านบุคลากรสะเดา ด้านตรวจคนเข้าเมืองสะเดา

ด้านตรวจพืชสะเดา ด้านตรวจคนหางานสะเดา

ภาคผนวก ข.1

ด้านศุลกากรสะเดา

พิธีการส่งสินค้าออก

หลักฐานที่ต้องนำมาแสดง

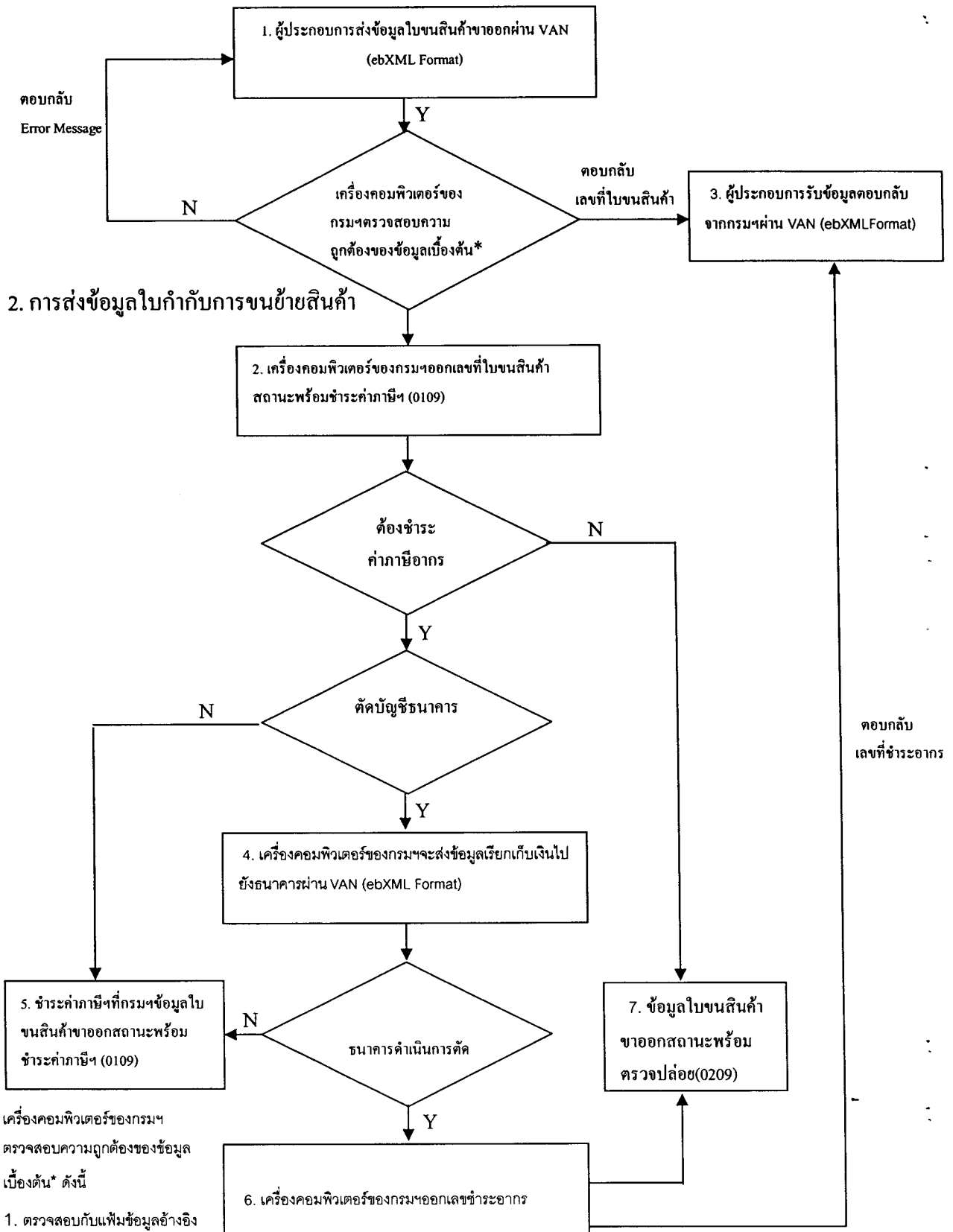
ใบกำกับการขนย้ายสินค้า / เลขที่ใบกำกับการขนย้ายสินค้า

ขั้นตอนการดำเนินงานกระบวนการ

1. จัดทำข้อมูลใบขนสินค้าขาออก ผู้ส่งออก/ ผู้รับมอบอำนาจหรือตัวแทนยื่นใบขนสินค้าขาออกพร้อมแบบรายละเอียดข้อมูลใบขนสินค้าตามมาตรฐานที่ศุลกากรกำหนด เข้าสู่ระบบคอมพิวเตอร์ของกรมศุลกากร เมื่อระบบคอมพิวเตอร์ของกรมศุลกากรได้ทำการตอบรับข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์นั้น ในการผ่านพิธีการฯ ถือเป็นกรยื่นเอกสารนั้นๆ ตามกฎหมายศุลกากรและกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้องแล้ว โดยใบขนสินค้ามีสถานะพร้อมชำระค่าภาษี (0109) (ถ้ามี)
 2. ชำระค่าภาษีอากร (กรณีมีค่าภาษีอากร) ให้ผู้ส่งออกหรือตัวแทนชำระค่าภาษีอากร ค่าธรรมเนียมกับเจ้าหน้าที่การเงิน ณ ด้านศุลกากรสะเดาเมื่อออกใบเสร็จรับเงินแล้วข้อมูลใบขนฯ สถานะพร้อมตรวจปล่อย (0209)
 3. ส่งข้อมูลใบกำกับการขนย้ายสินค้า ผู้รับผิดชอบการบรรจุส่งข้อมูลใบกำกับการขนย้ายสินค้าเข้าสู่ระบบคอมพิวเตอร์ของกรมศุลกากร โดยเครื่องคอมพิวเตอร์ของกรมศุลกากรจะตรวจสอบความถูกต้องของข้อมูลเบื้องต้น ถ้าไม่พบข้อผิดพลาดระบบฯ จะตอบกลับเลขที่ใบกำกับการขนย้ายสินค้าทางอิเล็กทรอนิกส์
 4. ตัดบัญชีใบกำกับการขนย้ายสินค้า เจ้าหน้าที่ตัดบัญชีใบกำกับการขนย้ายสินค้าเพื่อกำหนดสถานะของใบขนสินค้า (เปิดตรวจ (0301)/ รับบรรจุ (0309)) กรณีใบขนสินค้าเปิดตรวจระบบจะกำหนดชื่อเจ้าหน้าที่ที่ปฏิบัติการตรวจให้โดยอัตโนมัติ
 5. ตรวจปล่อยสินค้า เจ้าหน้าที่ประจำสถานีตรวจปล่อย (คลังสินค้า) บันทึกผลการตรวจปล่อยสินค้า (0309)
 6. รับบรรจุทุกสินค้า เจ้าหน้าที่ประจำสถานีรับบรรจุ (ด่านพรมแดน) บันทึกรับบรรจุทุกสินค้า (0409)
- แบบฟอร์มที่ใช้ 1) ใบขนสินค้าขาออก 2) ใบกำกับการขนย้ายสินค้า
- ค่าธรรมเนียม ยกเว้นการเรียกเก็บตามใบแนบ ศ.3

กระบวนการส่งสินค้าออกด้วยวิธีทางอิเล็กทรอนิกส์

1. ส่งข้อมูลใบขนสินค้าขาออกพร้อมชำระค่าภาษีอากร (ถ้ามี) ผ่านธนาคาร

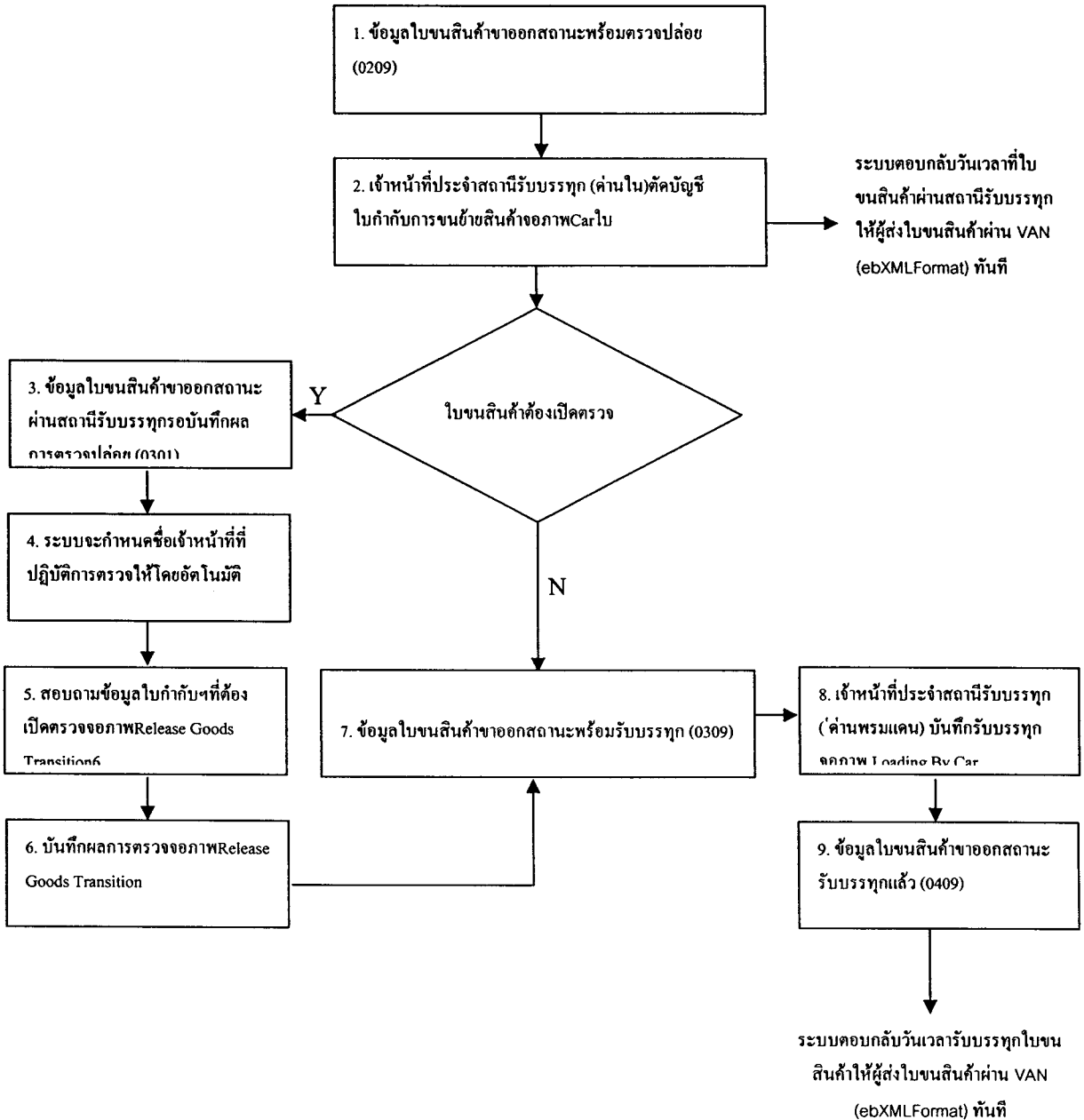


เครื่องคอมพิวเตอร์ของกรมฯ ตรวจสอบความถูกต้องของข้อมูลเบื้องต้น* ดังนี้

1. ตรวจสอบกับแฟ้มข้อมูลอ้างอิง
2. ตรวจสอบกับระบบProfile

กระบวนการส่งสินค้าออกด้วยวิธีทางอิเล็กทรอนิกส์

3. การตรวจปล่อยสินค้าทางรถยนต์



พิธีการนำสินค้าเข้า

หลักฐานที่ต้องนำมาแสดง

เลขที่ใบขนสินค้าขาเข้า/ ใบขนสินค้าเพื่อขอรับสินค้าจากอารักขาศุลกากร

ขั้นตอนการดำเนินงานกระบวนการ

1. จัดทำข้อมูลใบขนสินค้าขาเข้า ผู้นำของเข้าจัดทำข้อมูลใบขนสินค้าขาเข้าตามมาตรฐานที่ศุลกากรกำหนด โดยเป็นผู้ส่งข้อมูลทางอิเล็กทรอนิกส์เข้าสู่ระบบคอมพิวเตอร์ของกรมศุลกากร ระบบคอมพิวเตอร์ของกรมศุลกากรจะตรวจสอบความถูกต้องของข้อมูลเบื้องต้นกับระบบเพิ่มข้อมูลอ้างอิง ตรวจสอบกับข้อมูลการอนุมัติ/ อนุญาตตามกฎหมายที่เกี่ยวข้องตรวจสอบกับข้อมูล CAR MANIFEST ถ้าไม่พบข้อผิดพลาดระบบฯ จะออกเลขที่ใบขนสินค้าขาเข้าทางอิเล็กทรอนิกส์จำนวน 14 หลัก ในสถานะพร้อมชำระค่าภาษีอากร (0109)

2. ชำระค่าภาษีอากร ผู้นำเข้าหรือตัวแทนชำระค่าภาษีอากร (กรณีมีค่าภาษีอากร) ซึ่งสามารถดำเนินการได้ ดังนี้

2.1 ชำระเงินค่าภาษีอากร ณ หน่วยการเงินของด่านศุลกากรสะดวก

2.2 ชำระค่าภาษีอากรโดยวิธีตัดบัญชีธนาคาร

2.3 การวางประกันลอย กรณีใบขนสินค้าที่ต้องมีการวางประกัน

2.4 กรณีวางประกันของธนาคารหรือหนังสือสัญญาประกันการชำระเงินค่าภาษี ณ หน่วยการเงินของด่านศุลกากรสะดวก

3. ตัดบัญชีสินค้าเพื่อตรวจสอบปล่อย ระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากรจะทำการตรวจสอบข้อมูลใบขนสินค้าขาเข้าสถานะพร้อมตัดบัญชีเพื่อตรวจสอบปล่อย (0209) กับ CAR MANIFEST โดยอัตโนมัติ

4. รับของนำเข้าจากอารักขาศุลกากร

4.1 กรณีใบขนสินค้าขาเข้าที่มีคำสั่งยกเว้นการตรวจ (0309) ให้ผู้นำของเข้ายื่นเอกสารในรูปแบบเอกสารแก่หน่วยบริการศุลกากร เช่น เอกสารแสดงการได้รับสิทธิพิเศษต่างๆ ใบอนุญาต/ ใบทะเบียน/ หนังสืออนุญาตตามเงื่อนไขของกฎหมายที่เกี่ยวข้อง เจ้าหน้าที่ศุลกากรจะบันทึกการส่งมอบ (0409) ในระบบคอมพิวเตอร์ของกรมศุลกากรพร้อมลงลายมือชื่อในใบส่งปล่อย สินค้าโดยนำใบส่งปล่อยสินค้าไปยื่นต่อสถานีตรวจสอบ (CHECKING) เพื่อนำของออกจากอารักขาของศุลกากรต่อไป

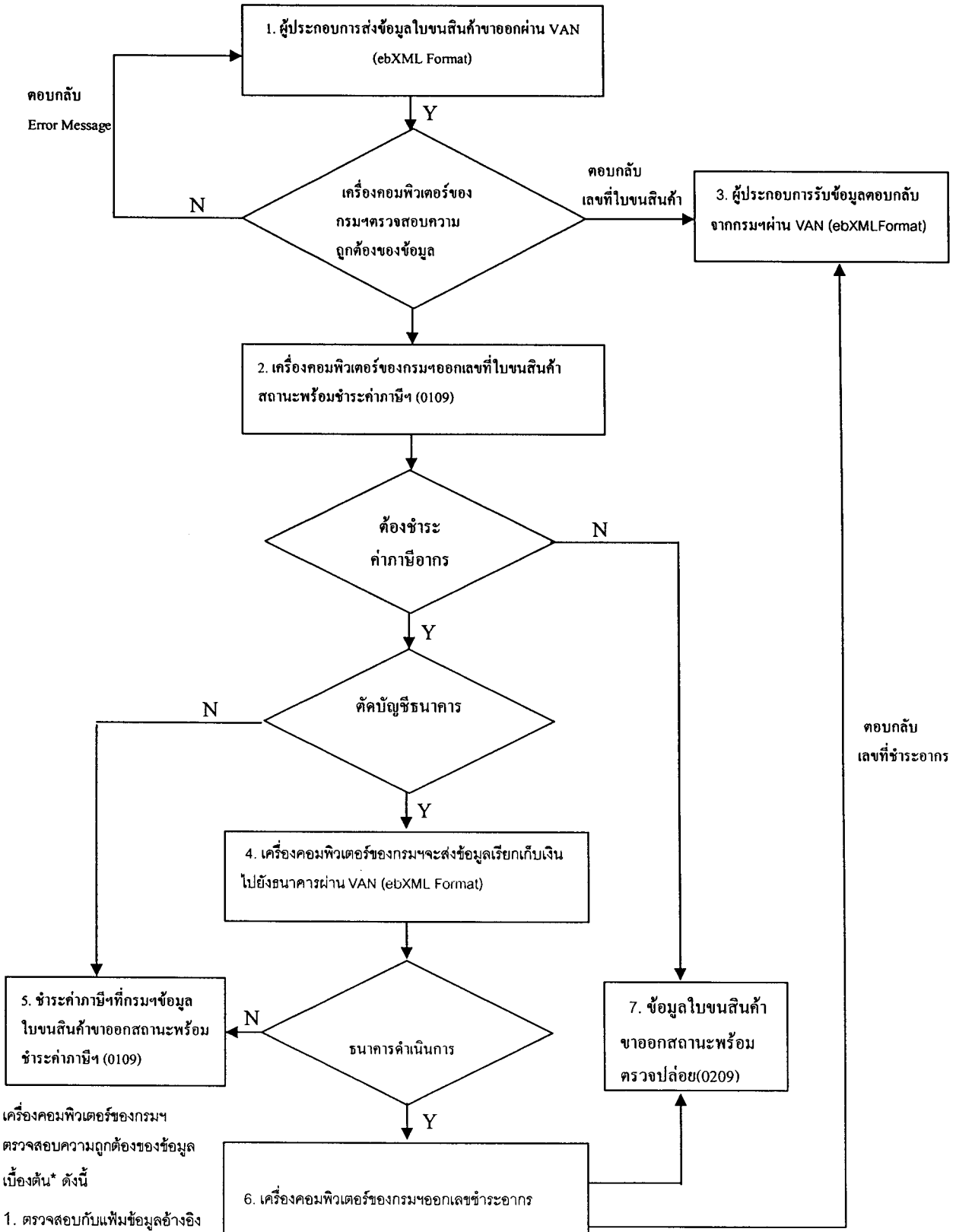
4.2 กรณีใบขนสินค้าขาเข้าที่มีคำสั่งให้ตรวจสอบพิกัด ราคาและของ (0301) ให้ผู้นำของเข้าเตรียมของให้ตรวจสอบ เมื่อตรวจสอบพิกัด ราคาและของแล้วเสร็จเจ้าหน้าที่ศุลกากรจะทำการบันทึกการตรวจปล่อย (0309) ส่งมอบ (0409) ในระบบคอมพิวเตอร์ของกรมศุลกากรพร้อมลงลายมือชื่อในใบส่งปล่อยสินค้าโดยนำใบส่งปล่อยสินค้าไปยื่นต่อสถานีตรวจสอบ (CHECKING) เพื่อนำของออกจากอารักขาของศุลกากรต่อไป

ค่าธรรมเนียม ยกเว้นการเรียกเก็บตามใบแนบ ศ.3

แบบฟอร์มที่ใช้ ใบขนสินค้าขาเข้าพร้อมแบบแสดงรายการภาษีสรรพสามิตและภาษีมูลค่าเพิ่ม

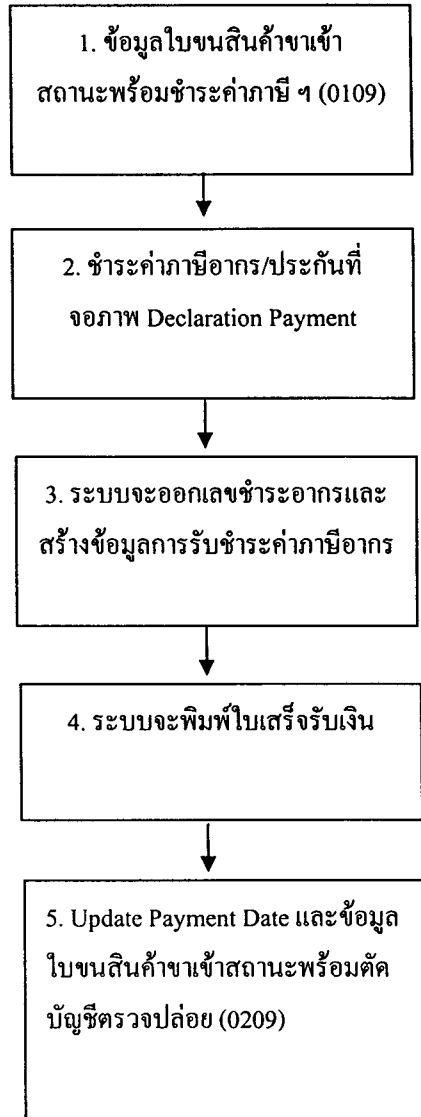
กระบวนการนำเข้าทางบก ด้วยวิธีทางอิเล็กทรอนิกส์

1. ส่งข้อมูลใบขนสินค้าขาเข้าพร้อมชำระค่าเสียภาษีอากร (ถ้ามี) ผ่านธนาคาร



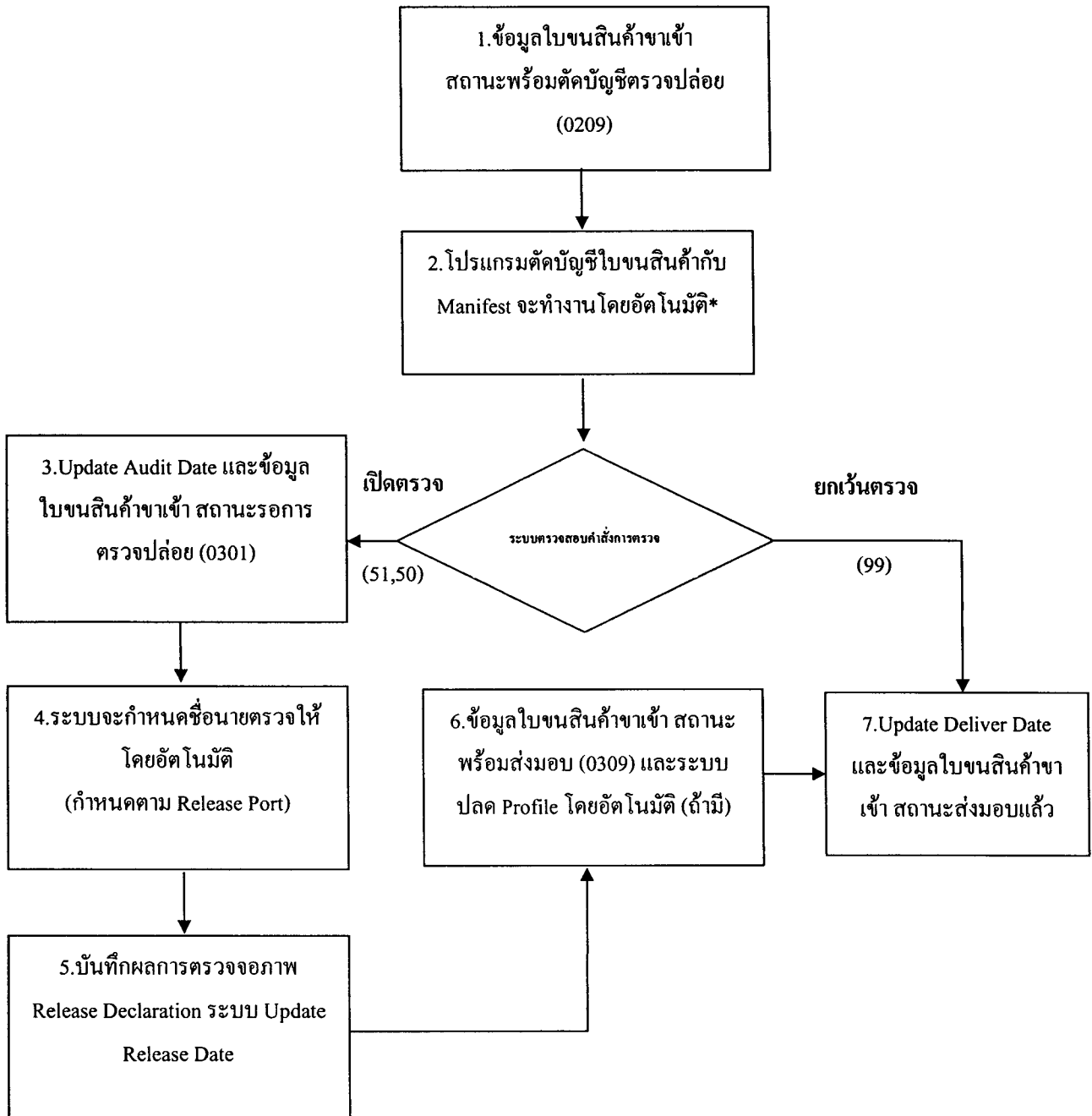
กระบวนการนำเข้าด้วยวิธีทางอิเล็กทรอนิกส์

2. การรับชำระค่าภาษีอากรที่กรมศุลกากร



กระบวนการนำเข้าด้วยวิธีทางอิเล็กทรอนิกส์

3. ตัดบัญชีตรวจปล่อยอัตโนมัติ



*การตรวจสอบข้อมูลใบขนสินค้ากับ Manifest ต้องตรงกัน ดังนี้

- | | | |
|------------------|-------------------------|-----------------------------|
| 1.Vessel Name | 4.Master Bill of Lading | 7.Total Package Amount-Unit |
| 2.Discharge Port | 5.House Bill of Lading | 8.Gross Weight-Unit |
| 3.Arrival Date | 6.Company English Name | 9.Release Port |

ตารางภาคผนวก ข 1.1: แสดงข้อมูลสินค้านำเข้า – ส่งออก

ปีงบประมาณ	สินค้านำเข้า		สินค้าส่งออก		รวมสินค้านำเข้าและส่งออก	
	จำนวนใบขนฯ (ฉบับ)	มูลค่าสินค้า (ล้านบาท)	จำนวนใบขนฯ (ฉบับ)	มูลค่าสินค้า (ล้านบาท)	จำนวนใบขนฯ (ฉบับ)	มูลค่าสินค้า (ล้านบาท)
2552	62,295	126,396.55	95,195	110,038.89	157,490	236,435.44
2553	59,822	134,573.95	107,727	139,149.31	167,549	273,723.26
2554	63,209	144,579.16	101,849	162,273.71	165,058	306,825.87

ที่มา : ด้านศุลกากรสะเดา

ตารางภาคผนวก ข 1.2: แสดงสินค้าส่งออกที่มีมูลค่าสูงสุด 10 อันดับแรก

หน่วย : ล้านบาท

ลำดับ ที่	พิกัด 2 หลัก	ประเภทสินค้า	ปีงบประมาณ 2554	ปีงบประมาณ 2553	เปรียบเทียบ	
					เพิ่ม (ลด)	%
1	40	ยางและของทำด้วยยาง	64,266.49	44,579.98	19,686.81	44.16
2	84	เครื่องจักรเครื่องใช้กล	34,023.80	34,990.47	(966.67)	(2.76)
3	85	เครื่องจักรเครื่องใช้ไฟฟ้าและอุปกรณ์	27,477.63	25,926.79	1,550.87	5.98
4	44	ไม้และของทำด้วยไม้ ถ่านไม้	7,958.64	7,037.12	924.52	13.14
5	39	พลาสติกและผลิตภัณฑ์	3,429.98	3,237.31	192.67	5.95
6	73	ของทำด้วยเหล็ก	2,964.04	3,010.56	(46.52)	(1.55)
7	33	เครื่องหอม เครื่องสำอาง	2,452.94	2,250.24	202.70	9.01
8	19	ของปรุงแต่งจากรั้วพืช แป้ง หรือนม	2,272.01	1,980.50	291.51	14.72
9	74	ทองแดงและของทำด้วยทองแดง	1,843.91	1,700.72	143.19	8.42
10	90	อุปกรณ์ทางทัศนศาสตร์ ภาพยนตร์ การแพทย์	1,774.92	1,492.11	282.81	18.95
		รวม 10 อันดับ	148,464.36	126,202.47	22,261.89	17.64
		กลุ่มสินค้าอื่นๆ	13,809.35	12,946.84	862.51	6.66
		รวมมูลค่าส่งออก	162,273.71	139,149.31	23,124.40	16.62

ที่มา : ด้านศุลกากรสะเดา

ตารางภาคผนวก ข 1.3: แสดงเปรียบเทียบระหว่างปีงบประมาณ 2554 และปีงบประมาณ 2553

สินค้านำเข้าที่มีมูลค่าสูงสุด 10 อันดับแรก

หน่วย : ล้านบาท

ลำดับ ที่	ประเภทสินค้า	ปีงบประมาณ 2554	ปีงบประมาณ 2553	เปรียบเทียบ	
				เพิ่ม (ลด)	%
1	เครื่องจักรเครื่องใช้ไฟฟ้าและอุปกรณ์	71,000.25	65,646.33	5,353.92	8.16
2	เครื่องจักรเครื่องใช้กล	34,392.27	35,151.99	(759.72)	(2.16)
3	พลาสติกและผลิตภัณฑ์	7,845.27	6,995.18	850.09	12.15
4	ของทำด้วยเหล็ก	7,152.22	7,426.61	(274.39)	(3.69)
5	ยางและของทำด้วยยาง	4,787.39	3,813.11	974.28	25.55
6	อุปกรณ์ทางทัศนศาสตร์ ภาพยนตร์ การแพทย์	2,835.28	1,819.25	1,016.03	55.85
7	กระดาษและกระดาษแข็ง ของทำด้วย เยื่อกระดาษ	1,708.39	1,706.20	2.19	0.13
8	เคมีภัณฑ์อินทรีย์	1,448.86	904.26	544.60	60.231
9	ปุ๋ย	1,431.25	1,014.64	416.61	41.06
10	ทองแดงและของทำด้วยทองแดง	1,162.46	830.59	331.87	39.96
	กลุ่มสินค้าอื่นๆ	10,815.52	9,265.79	1,549.73	16.73
	รวมมูลค่านำเข้า	144,579.16	134,573.95	10,005.21	7.43

ที่มา : ด้านศุลกากรสะเดา

ตารางภาคผนวก ข 1.4: แสดงประเภทสินค้าที่จัดเก็บอากรขาเข้าสูงสุด 10 อันดับ เปรียบเทียบระหว่าง
ปีงบประมาณ 2554 และปีงบประมาณ 2553

หน่วย : ล้านบาท

ลำดับที่	พิกัด 2 หลัก	ประเภทสินค้า	ปีงบประมาณ 2554	ปีงบประมาณ 2553	เปรียบเทียบ	
					เพิ่ม (ลด)	%
1	87	ยางบกและส่วนประกอบ	75.60	54.63	20.97	38.39
2	85	เครื่องจักรเครื่องใช้ไฟฟ้าและ อุปกรณ์	69.71	87.77	(18.06)	(20.58)
3	84	เครื่องจักรเครื่องใช้กล	51.52	51.53	(0.01)	(0.02)
4	09	กาแฟ ชา เครื่องเทศ	27.95	0.73	27.22	3,728.77
5	73	ของทำด้วยเหล็ก	18.08	20.65	(2.57)	(12.45)
6	42	เครื่องหนัง เครื่องใช้สำหรับ เดินทาง กระเป๋าถือ	17.56	8.46	9.10	107.57
7	39	พลาสติกและผลิตภัณฑ์	14.57	29.40	(14.83)	(50.44)
8	03	ปลา สัตว์น้ำจำพวกครัสตาเซีย	12.72	12.16	0.56	4.61
9	48	กระดาษและกระดาษแข็ง ของ ทำด้วยเยื่อกระดาษ	10.93	22.69	(11.76)	(51.83)
10	19	ของปรุงแต่งจากธัญพืช แป้ง หรือนม	9.99	20.40	(10.41)	(51.03)
		รวม 10 อันดับ	308.63	308.42	0.21	0.07
		กลุ่มสินค้าอื่นๆ	4.97	70.44	(65.47)	(92.94)
		รวมอากรขาเข้า	313.60	378.86	(65.26)	(17.23)

ที่มา : ด้านศุลกากรสะเดา

ตารางภาคผนวก ข 1.5: แสดงการจัดเก็บรายได้(รับเงิน ณ หน่วยการเงิน ด้านศุลกากรสะเดา)

1. การจัดเก็บรายได้ศุลกากร

หน่วย : ล้านบาท

ประเภท รายได้	ปีงบ 2552	ปีงบ 2553	ปีงบ 2554	ประมาณการ 2554	เปรียบเทียบกับประมาณการปี 2554	
					+เพิ่มขึ้น/ -ลดลง	ร้อยละ
อากรขาเข้า	385.09	355.05	307.8	318.22	-10.42	-3.38
อากรขาออก	42.36	0.24	0	1.5	-1.5	-150
ค่าธรรมเนียม	8.65	8.01	10.08	9.03	1.05	10.42
รวม	436.10	363.3	317.88	328.75	-10.87	-3.42

ที่มา : ด้านศุลกากรสะเดา

2. การจัดเก็บรายได้แทนหน่วยงานอื่น

หน่วย : ล้านบาท

หน่วยงาน	ประเภทภาษี	ปีงบ 2552	ปีงบ 2553	ปีงบ 2554	เปรียบเทียบกับ ประมาณการปี 2554	
					+เพิ่มขึ้น /ลดลง	ร้อยละ
กรมสรรพากร	ภาษีมูลค่าเพิ่ม	1,248.66	1,490.39	1,750.48	260.09	17.45
กรมสรรพสามิต	ภาษีสรรพสามิต	11.36	4.77	4.57	-0.20	-4.19
กระทรวงมหาดไทย	ภาษีเพื่อมหาดไทย และภาษีบำรุงท้องที่	113.59	47.69	0.46.	-47.23	-99.04
รวม		1,373.61	1,542.85	1,755.51	212.66	13.78

ที่มา : ด้านศุลกากรสะเดา

ตารางภาคผนวก ข 1.6: แสดงการจัดเก็บรายได้ (ผู้นำเข้าจ่าย ณ หน่วยจัดเก็บอื่น และนำเข้าทางด่าน
ศุลกากรสะเดา) สถิติการจัดเก็บรายได้ศุลกากรปีงบประมาณ 2554 (ตามผลการปฏิบัติงานจริง)

หน่วย : ล้านบาท

ประเภท รายได้	ประมาณการ การจัดเก็บ รายได้ 2554	จัดเก็บรายได้ และตรวจ ปล่อยด่าน ศุลกากร สะเดา	จัดเก็บรายได้จากที่ อื่น และตรวจ ปล่อย ณ ด่าน ศุลกากรสะเดา (ไม่ รวมเป็นผลงาน)	รวมการจัดเก็บ จากการ ปฏิบัติงานจริง	เปรียบเทียบกับ ประมาณการปี 2554	
					+เพิ่มขึ้น / ลดลง	ร้อยละ
อากรขาเข้า	318.22	307.81	118.83	426.64	108.41	34.07
อากรขาออก	1.50	0.00	00	00	-1.50	-100
ค่าธรรมเนียม	9.03	10.08	00	10.08	1.05	11.60
รวม	328.75	317.89	118.83	436.72	107.96	32.84

ที่มา : ด่านศุลกากรสะเดา

ตารางภาคผนวก ข 1.7: แสดงสถิติการจัดเก็บรายได้แทนหน่วยงานอื่นปีงบประมาณ 2554
(ตามผลการปฏิบัติงานจริง)

หน่วย : ล้านบาท

หน่วยงาน	ประเภทภาษี	จัดเก็บ และตรวจ ปล่อยด่านศุลกากร	จัดเก็บจากที่อื่น และตรวจปล่อยด่าน ศุลกากรสะเดา (ไม่รวมเป็นผลงาน)
กรมสรรพากร	ภาษีมูลค่าเพิ่ม	1,750.43	95.76
กรมสรรพสามิต	ภาษีสรรพสามิต	4.57	1.08
กระทรวงมหาดไทย	ภาษีมหาดไทยและ ภาษีบำรุงท้องที่	0.45	0.10
รวม		1,755.46	96.96

ที่มา : ด่านศุลกากรสะเดา

ตารางภาคผนวก ข 1.8: แสดงมูลค่าการนำเข้า- ส่งออกและดุลการค้า ประเทศคู่ค้าที่สำคัญ
เปรียบเทียบระหว่างปีงบประมาณ 2554 และปีงบประมาณ 2553

หน่วย : ล้านบาท

ลำดับ ที่	ประเทศ	ปีงบประมาณ 2554			ปีงบประมาณ 2553		
		มูลค่านำเข้า	มูลค่าส่งออก	ดุลการค้า	มูลค่านำเข้า	มูลค่าส่งออก	ดุลการค้า
1	มาเลเซีย	107,715.15	115,921.80	(14,206.65)	94,511.60	98,071.01	(3,559.41)
2	สิงคโปร์	41,395.33	23,299.81	18,095.52	38,978.28	31,809.53	7,168.75
3	อินโดนีเซีย	209.47	172.51	36.96	688.37	228.81	459.56
4	จีน	86.48	7,279.89	(7,193.41)	109.68	2,719.22	(2,609.54)
5	ญี่ปุ่น	13.02	7,342.87	(7,329.85)	18.32	646.05	(657.73)
6	สหรัฐอเมริกา	14.29	4,758.81	(4,744.52)	11.24	3,919.02	(3,907.78)
7	สหรัฐอเมริกาบริติช	319.86	299.51	20.35	134.38	185.77	(51.39)
8	เยอรมัน	71.60	42.28	29.32	0.36	47.05	(46.69)
9	ไต้หวัน	34.32	37.44	(3.12)	28.47	14.25	14.22
10	ฮ่องกง	0.76	28.93	(28.17)	1.05	68.01	(66.96)
	รวม	143,860.28	159,183.85	(15,323.57)	134,481.75	137,738.72	(3,256.97)
	กลุ่มสินค้าอื่นๆ	718.88	3,089.86	-2,370.98	92.20	1,410.59	(1,318.39)
	รวมทั้งหมด	144,579.16	162,273.71	(17,694.55)	134,573.95	139,149.31	(4,575.36)

ที่มา : ด้านศุลกากรสะเดา

ตารางภาคผนวก ข 1.9: แสดงประเทศคู่ค้าที่มีมูลค่านำเข้า-ส่งออกสูงสุด 10 อันดับ
เปรียบเทียบระหว่างปีงบประมาณ 2554 และปีงบประมาณ 2553

ปีงบประมาณ 2554				ปีงบประมาณ 2553			
ลำดับ ที่	ประเทศ	มูลค่านำเข้า (ล้านบาท)	สัดส่วน (%)	ลำดับ ที่	ประเทศ	มูลค่าส่งออก (ล้านบาท)	สัดส่วน (%)
1	มาเลเซีย	107,715.15	70.35	1	มาเลเซีย	115,921.80	71.44
2	สิงคโปร์	41,395.33	28.63	2	สิงคโปร์	23,299.81	14.36
3	สหรัฐอเมริกา เม็กซิโก	319.86	0.22	3	ญี่ปุ่น	7,342.87	4.52
4	อินโดนีเซีย	209.47	0.14	4	จีน	7,279.89	4.49
5	จีน	86.49	0.06	5	สหรัฐอเมริกา	4,758.81	2.93
6	เยอรมัน	71.60	0.05	6	บราซิล	1,597.68	0.98
7	อังกฤษ	45.15	0.03	7	อินเดีย	356.79	0.22
8	ไต้หวัน	34.32	0.02	8	สหรัฐอเมริกา เม็กซิโก	299.51	0.18
9	สวีเดน	25.80	0.02	9	เบลเยียม	297.57	0.18
10	อินเดีย	18.81	0.01	10	สเปน	215.90	0.13
	รวม	143,921.98	99.55		รวม	161,370.63	99.44
	กลุ่มสินค้าอื่นๆ	657.18	0.45		กลุ่มสินค้าอื่นๆ	903.08	0.56
	รวมทั้งหมด	144,579.16	100.00		รวมทั้งหมด	162,273.71	100.00

ที่มา : ด้านศุลกากรสะเดา

ตารางภาคผนวก ข 1.10: แสดงสินค้าผ่านประเทศ (Transshipment / Transit)

1.สินค้าถ่ายลำ (Transshipment)

ปีงบประมาณ	สินค้าถ่ายลำขาเข้า		สินค้าถ่ายลำขาออก		รวมสินค้าถ่ายลำขาเข้าและขาออก	
	จำนวนใบขนฯ (ฉบับ)	มูลค่าสินค้า (ล้านบาท)	จำนวนใบขนฯ (ฉบับ)	มูลค่าสินค้า (ล้านบาท)	จำนวนใบขนฯ (ฉบับ)	มูลค่าสินค้า (ล้านบาท)
2552	1,951	1,968.21	33	184.95	1,984	2,153.16
2553	2,838	3,487.29	127	563.08	2,965	4,050.37
2554	2,836	4,046.21	131	444.41	2,967	4,490.62

ที่มา : ด่านศุลกากรสะเดา

2. สินค้าผ่านแดน (Transit)

ปีงบประมาณ	สินค้าผ่านแดนขาเข้า		สินค้าผ่านแดนขาออก		รวมสินค้าผ่านแดนขาเข้าและขาออก	
	จำนวนใบขนฯ (ฉบับ)	มูลค่าสินค้า (ล้านบาท)	จำนวนใบขนฯ (ฉบับ)	มูลค่าสินค้า (ล้านบาท)	จำนวนใบขนฯ (ฉบับ)	มูลค่าสินค้า (ล้านบาท)
2552	19	28.73	0	0.00	19	28.73
2553	26	31.94	0	0.00	26	31.94
2554	126	1,238.60	0	0.00	126	1,238.60

ที่มา : ด่านศุลกากรสะเดา

ภาคผนวก ข.2
ด้านตรวจคนเข้าเมืองสะเดา

**ตารางภาคผนวก ข 2.1: แสดงยานพาหนะเข้า-ออก ทางด่านศุลกากรสะเดาเปรียบเทียบ
3 ปีงบประมาณ 2552-2554**

ประเภทยานพาหนะ		ปีงบประมาณ	ปีงบประมาณ	ปีงบประมาณ
		2552 (คัน)	2553 (คัน)	2554 (คัน)
ขาเข้า	ยานพาหนะส่วนบุคคลและรถยนต์โดยสาร	209,164	212,802	210,128
	รถบรรทุก	142,415	181,748	158,204
ขาออก	ยานพาหนะส่วนบุคคลและรถยนต์โดยสาร	208,920	211,876	210,248
	รถบรรทุก	130,631	166,493	162,575
รวม		691,130	772,919	741,155

ที่มา : ด่านศุลกากรสะเดา

**ตารางภาคผนวก ข 2.2: แสดงคนเดินทางเข้า-ออก ทางด่านศุลกากรสะเดาเปรียบเทียบ
3 ปีงบประมาณ 2552 -2554**

ประเภท	ปีงบประมาณ	ปีงบประมาณ	ปีงบประมาณ
	2552 (คน)	2553 (คน)	2554 (คน)
คนเดินทางขาเข้า	1,805,003	2,034,772	2,223,323
คนเดินทางขาออก	1,839,982	2,077,893	2,259,339
รวม	3,644,985	4,112,665	4,482,662

ที่มา : ด่านศุลกากรสะเดา

ตารางภาคผนวก ข 2.3 แสดงจำนวนคนเดินทางเข้า-ออกผ่านด่านพรมแดนสะเดา ปี 2550-2554

หน่วย: คน

พ.ศ.	ขาเข้า			ขาออก			รวม
	ต่างชาติ	คนไทย	รวม	ต่างชาติ	คนไทย	รวม	
2550	704,090	428,256	1,132,346	716,422	440,193	1,156,615	2,288,961
2551	986,396	532,780	1,519,176	952,099	519,260	1,471,359	2,990,535
2552	947,371	586,375	1,533,746	932,379	554,799	1,487,178	3,020,924
2553	1,001,290	544,532	1,545,822	1,029,903	539,314	1,569,217	3,115,039
2554	1,304,178	633,268	1,937,446	1,326,860	628,216	1,955,076	3,892,522

ที่มา: ดำเนินการตรวจคนเข้าเมืองสะเดา, 2554

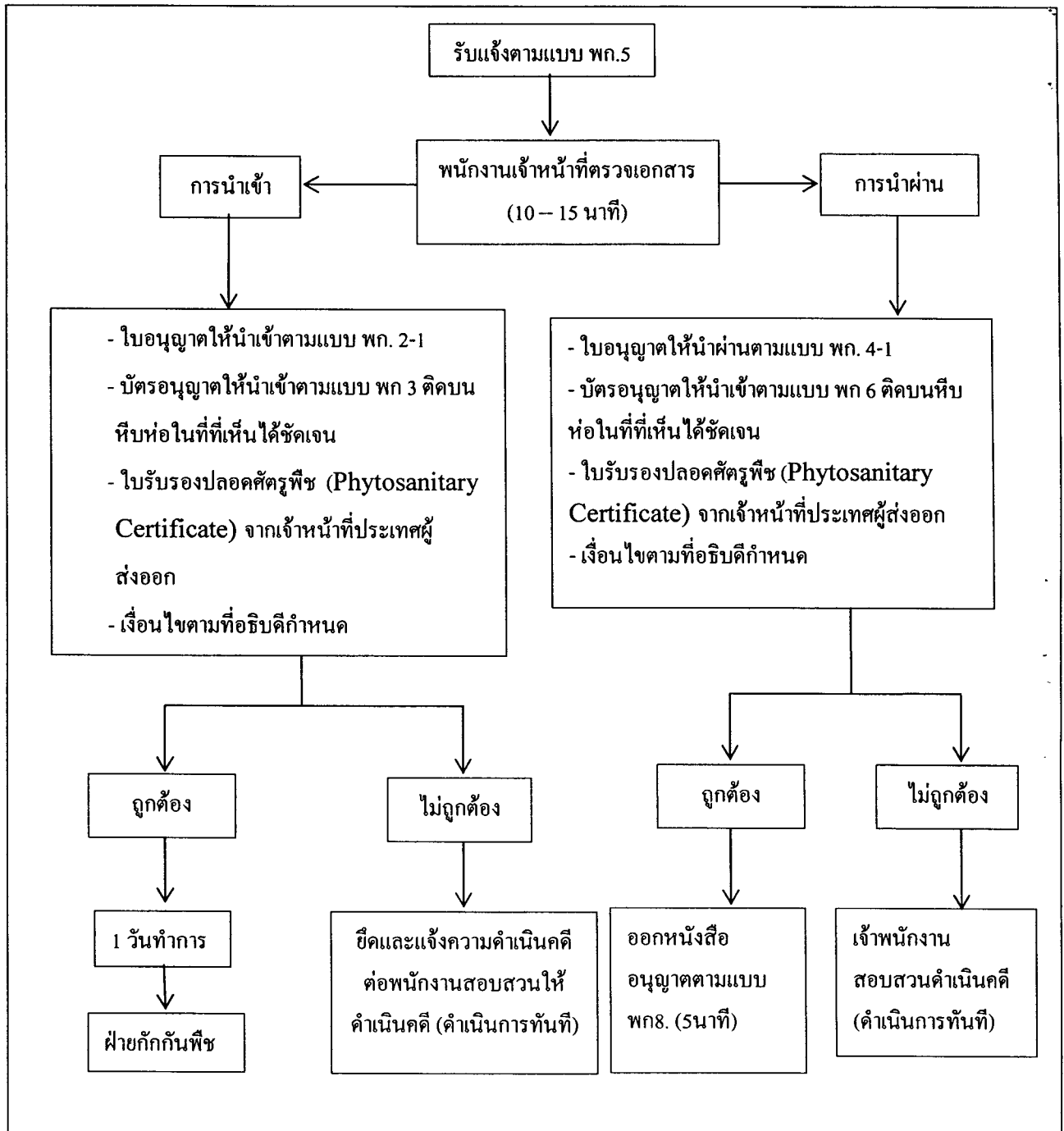
ตารางภาคผนวก ข 2.4: แสดงจำนวนผู้เดินทางเข้าออกด่านตรวจคนเข้าเมืองสะเดา จังหวัดสงขลา

หน่วย: คน

ปี	ขาเข้า		รวมขา เข้า	ขาออก		รวมขา ออก	รวม		
	ต่างด้าว	ไทย		ต่างด้าว	ไทย		ต่างชาติ	ไทย	รวม
2550	704,090	428,256	1,132,346	716,422	440,194	1,156,615	1,420,512	868,450	2,288,962
2551	986,396	532,780	1,519,176	952,099	519,260	1,471,359	1,938,495	1,052,040	2,990,535
2552	947,371	586,375	1,533,746	932,379	554,799	1,487,178	1,879,750	1,141,174	3,020,924
2553	1,001,290	544,532	1,545,822	1,029,903	539,314	1,569,217	2,031,193	1,083,846	3,115,039
2554	1,304,178	633,268	1,937,446	1,326,860	628,216	1,955,076	2,631,038	1,261,484	3,892,522

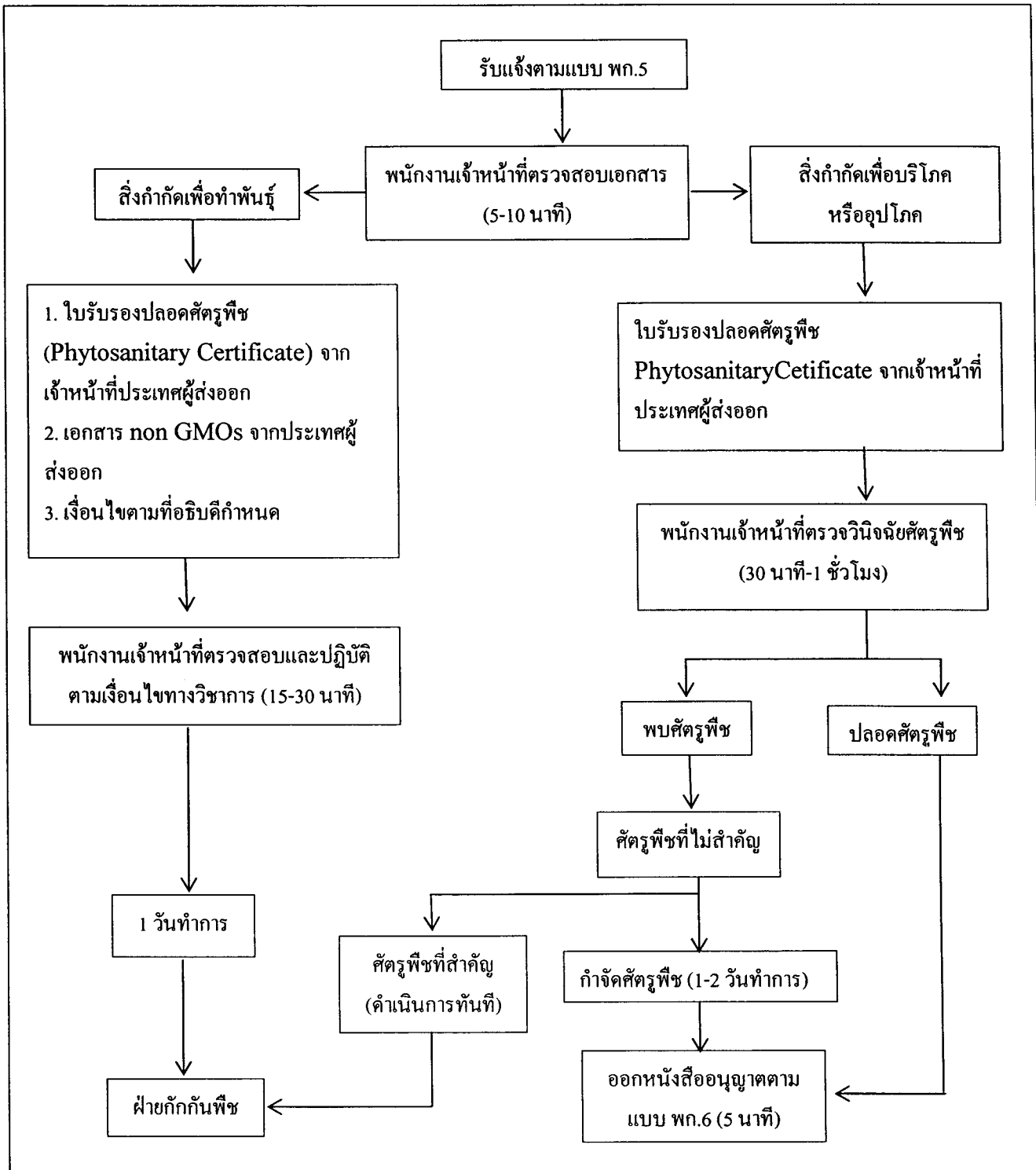
ที่มา: สำนักงานตรวจคนเข้าเมือง (ออนไลน์), 2555

ภาคผนวก ข.3
ด้านตรวจพืชสะเดา



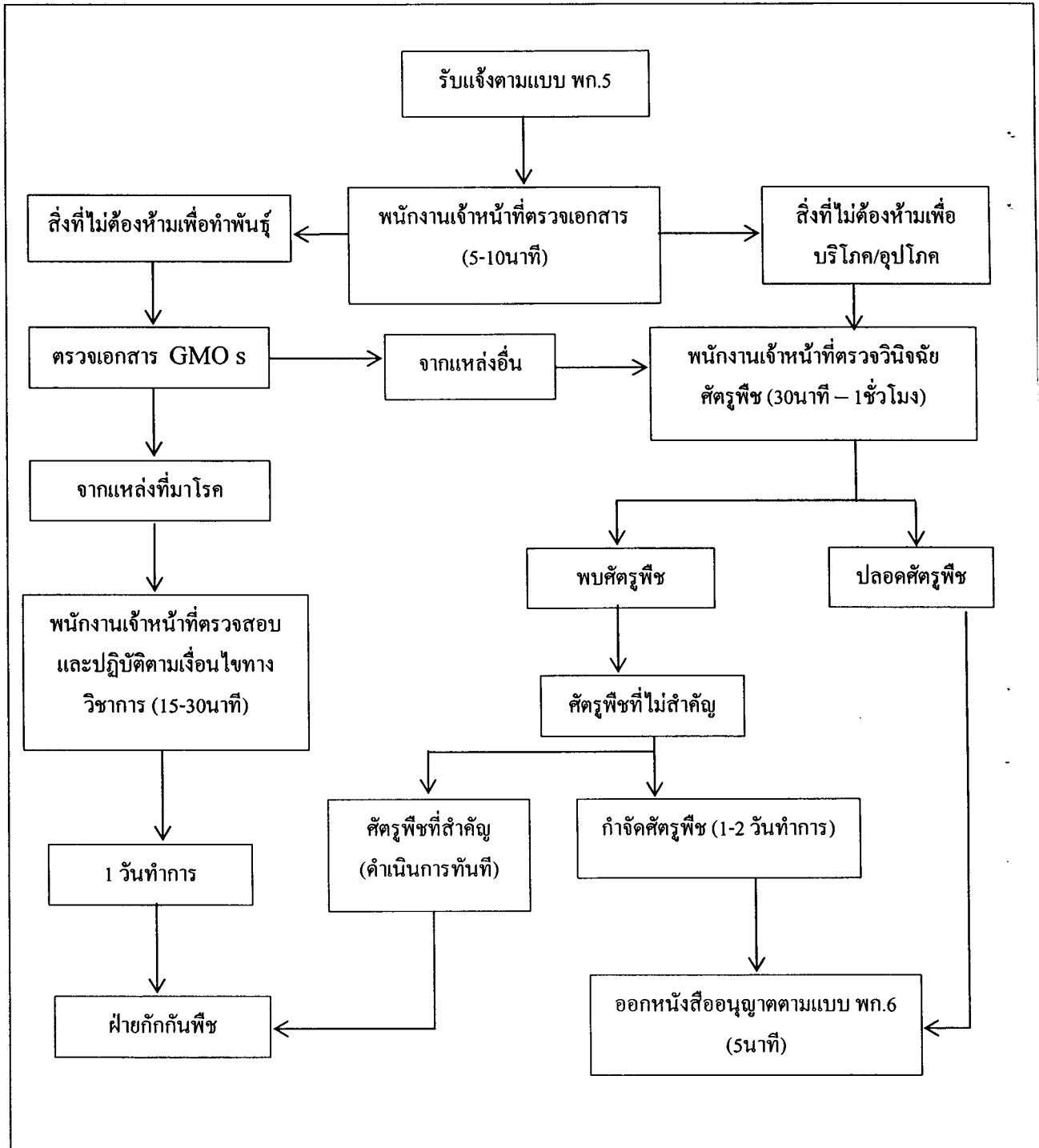
ภาพภาคผนวก ข 3.1 แสดงขั้นตอนการปฏิบัติงาน (ด้านสะเดา) การนำเข้า – นำผ่าน พืช สิ่งต้องห้าม
ตาม พ.ร.บ.กักพืช พ.ศ. 2507

ที่มา: สัมภาษณ์ คุณวิจิตร สะอาดแก้ว ผู้ช่วยรองหัวหน้าด่านตรวจพืชสะเดา, 13 มีนาคม 2555



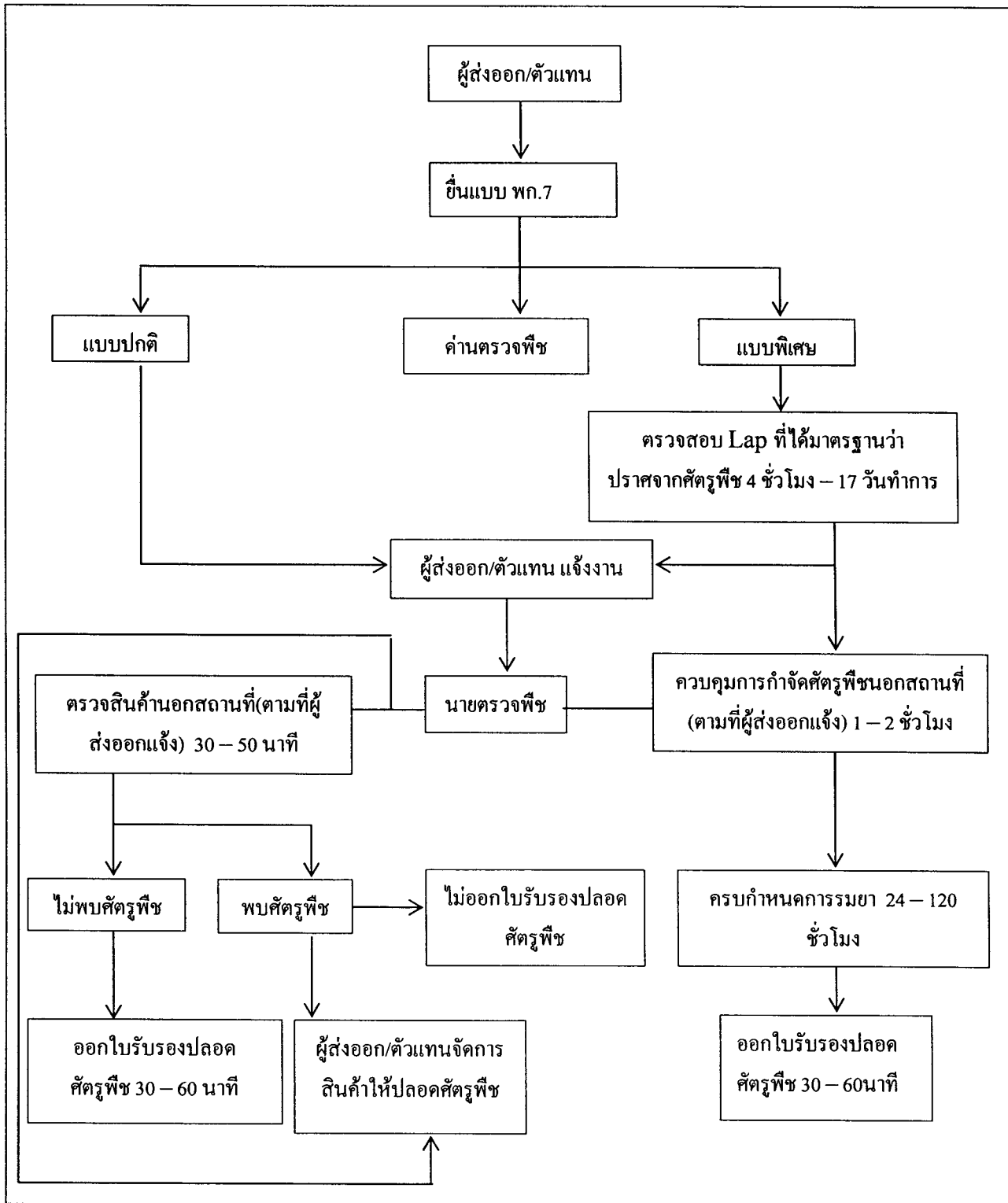
ภาพภาคผนวก ข 3.2 แสดงขั้นตอนการปฏิบัติงาน (ด้านสะเดา) การนำเข้า – นำผ่าน พืช สิ่งกักัด ตาม พ.ร.บ.กักพืชพ.ศ. 2507

ที่มา: สัมภาษณ์ คุณวิจิตร สะอาดแก้ว ผู้ช่วยรองหัวหน้าด่านตรวจพืชสะเดา, 13 มีนาคม พ.ศ.2555



ภาพภาคผนวก ข 3.3 แสดงขั้นตอนการปฏิบัติงาน(ด้านสะเดา) การนำเข้าพืช สิ่งที่ไม่ต้องห้าม
ตาม พ.ร.บ.กักพืช พ.ศ. 2507

ที่มา : สัมภาษณ์ คุณวิจิตร สะอาดแก้ว ผู้ช่วยรองหัวหน้าด้านตรวจพืชสะเดา, 13 มีนาคม พ.ศ.2555



ภาพภาคผนวก ข 3.4 แสดงขั้นตอนการปฏิบัติงาน(ด้านสะดวก)การตรวจ-ออกใบรับรองปลอดศัตว์พืซ
ตาม พ.ร.บ.กักพืซ พ.ศ.2507

ที่มา: สัมภาษณ์ คุณวิจิตร สะอาดแก้ว ผู้ช่วยรองหัวหน้าด่านตรวจพืซสะดวก, 13 มีนาคม พ.ศ.2555

เอกสารที่เกี่ยวข้องกับการด่านตรวจพืช

1. แบบ พ.ก.๒ (คำขออนุญาตนำสิ่งต้องห้ามเข้ามาในราชอาณาจักรเพื่อการค้าตามพระราชบัญญัติกักพืช พ.ศ.๒๕๐๗) และที่แก้ไขเพิ่มเติม)
2. แบบ พ.ก.๓ (คำขออนุญาตนำสิ่งต้องห้ามเข้ามาในราชอาณาจักรเพื่อกิจการอื่นที่ไม่ใช่การทดลองหรือวิจัยและการค้าตามพระราชบัญญัติกักพืช พ.ศ.๒๕๐๗) และที่แก้ไขเพิ่มเติม)
3. แบบ พ.ก.๔ (คำขออนุญาตนำผ่านราชอาณาจักรซึ่งสิ่งต้องห้ามตามพระราชบัญญัติกักพืช พ.ศ. ๒๕๐๗) และที่แก้ไขเพิ่มเติม)
4. แบบ พ.ก.๕ (ใบแจ้งการนำเข้าและการส่งต่อสิ่งต้องห้าม สิ่งกักคและสิ่งไม่ต้องห้ามตามพระราชบัญญัติกักพืช พ.ศ.๒๕๐๗) และที่แก้ไขเพิ่มเติม)
5. แบบ พ.ก.๖ (หนังสืออนุญาตให้นำสิ่งต้องห้าม สิ่งกักคหรือสิ่งไม่ต้องห้ามออกไปจากด่านตรวจพืช สถานกักกันพืช ขานพาหนะ หรือสถานที่ใดๆ ภายใต้พระราชบัญญัติกักพืช พ.ศ. ๒๕๐๗) และที่แก้ไขเพิ่มเติม)
6. แบบ พ.ก.๗ (คำขอใบรับรองสุขอนามัยพืชตามพระราชบัญญัติกักพืช พ.ศ.๒๕๐๗) และที่แก้ไขเพิ่มเติม)
7. แบบ พ.ก.๘ (คำขอใบรับรองสุขภาพอนามัยพืชสำหรับการส่งต่อตามพระราชบัญญัติกักกันพืช พ.ศ.๒๕๒๕๐๗) และที่แก้ไขเพิ่มเติม)
8. แบบ พ.ก.๙ (คำขอรับใบแทนใบรับรองสุขอนามัยพืชตามพระราชบัญญัติกักพืช พ.ศ. ๒๕๐๗) และที่แก้ไขเพิ่มเติม)
9. แบบ พ.ก.๑๐ (คำขอรับใบแทนใบรับรองสุขอนามัยพืชสำหรับการส่งต่อตามพระราชบัญญัติกักพืช พ.ศ.๒๕๐๗) และที่แก้ไขเพิ่มเติม)

การนำเข้า-นำผ่าน พืช สิ่งต้องห้าม ตาม พ.ร.บ.กักพืช พ.ศ.2507

1. ผู้นำเข้าหรือนำผ่านพืชสิ่งต้องห้ามจะต้องมีใบรับรองแบบ พ.ก.๕ (ใบแจ้งการนำเข้าและการส่งต่อสิ่งต้องห้าม สิ่งกักคและสิ่งไม่ต้องห้ามตามพระราชบัญญัติกักพืช พ.ศ.๒๕๐๗) และที่แก้ไขเพิ่มเติม)
2. การนำเข้าจะต้องมีใบอนุญาต แบบ พ.ก.๒ (คำขออนุญาตนำสิ่งต้องห้ามเข้ามาในราชอาณาจักรเพื่อการค้า ตามพระราชบัญญัติกักพืช พ.ศ.๒๕๐๗) และที่แก้ไขเพิ่มเติม) พร้อมกับแบบ พ.ก.๓ (คำขออนุญาตนำสิ่งต้องห้ามเข้ามาในราชอาณาจักรเพื่อกิจการอื่นที่ไม่ใช่การทดลองหรือวิจัยและการค้า ตามพระราชบัญญัติกักพืช พ.ศ.๒๕๐๗) และที่แก้ไขเพิ่มเติม) ดิคบนหีบห่อที่เห็นได้อย่างชัดเจน
3. การนำผ่านจะต้องมีใบอนุญาต แบบ พ.ก.๔ (คำขออนุญาตนำผ่านราชอาณาจักรซึ่งสิ่งต้องห้ามตามพระราชบัญญัติกักพืช พ.ศ.๒๕๐๗) และที่แก้ไขเพิ่มเติม) พร้อมกับแบบ พ.ก.๖ (หนังสืออนุญาตให้นำสิ่งต้องห้าม สิ่งกักคหรือสิ่งไม่ต้องห้ามออกไปจากด่านตรวจพืช สถาน

กักกันพืช ขานพาหนะ หรือสถานที่ใดๆ ภายใต้พระราชบัญญัติกักกันพืช พ.ศ.๒๕๐๗ และที่แก้ไขเพิ่มเติม) ดิคนบหีบห่อที่เห็นได้อย่างชัดเจนเสร็จกระบวนการตรวจสอบเอกสารถูกต้อง ด้านตรวจพืชจะออกหนังสืออนุญาตการนำผ่านตาม แบบ พ.ก.๘ (คำขอใบรับรองสุขภาพอนามัยพืชสำหรับการส่งออก ตามพระราชบัญญัติกักกันพืช พ.ศ.๒๕๒๕๐๗ และที่แก้ไขเพิ่มเติม)

การนำเข้า – นำผ่าน พืช สิ่งกีดกั ตาม พ.ร.บ.กักพืช พ.ศ. 2507

1. สิ่งกีดกัเพื่อทำพันธุ์หรือสิ่งกีดกัเพื่อการบริโภครหรืออุปโภค เป็นสิ่งกีดกัที่ได้รับแจ้งตามแบบ พ.ก.๕ (ใบแจ้งการนำเข้าและการส่งออกสิ่งต้องห้าม สิ่งกีดกัและสิ่งไม่ต้องห้ามตามพระราชบัญญัติกักพืช พ.ศ.๒๕๐๗ และที่แก้ไขเพิ่มเติม)

2. สิ่งกีดกัเพื่อทำพันธุ์จะต้องมีใบรับรองปลอดศัตรูพืช (Phytosanitary Certificate) จากเจ้าหน้าที่ประเทศผู้ส่งออกและเอกสาร non GMOs จากประเทศผู้ส่งออกตามเงื่อนไขตามที่อธิบดีกำหนด

3. สิ่งกีดกัเพื่อการบริโภครหรืออุปโภคจะต้องมีใบรับรองปลอดศัตรูพืช (Phytosanitary Certificate) จากเจ้าหน้าที่ประเทศผู้ส่งออกเมื่อเสร็จสิ้นกระบวนการตรวจศัตรูพืช ด้านกักกันพืชจะออกหนังสืออนุญาตตาม แบบ พ.ก.๖ (หนังสืออนุญาตให้นำสิ่งต้องห้าม สิ่งกีดกัหรือสิ่งไม่ต้องห้ามออกไปจากด่านตรวจพืช สถานกักกันพืช ขานพาหนะหรือสถานที่ใดๆ ภายใต้พระราชบัญญัติกักพืช พ.ศ. ๒๕๐๗ และที่แก้ไขเพิ่มเติม)

การนำเข้าพืช สิ่งไม่ต้องห้าม ตาม พ.ร.บ.กักพืช พ.ศ.2507

1. สิ่งไม่ต้องห้ามเพื่อทำพันธุ์หรือสิ่งไม่ต้องห้ามเพื่อบริโภค อุปโภคเป็นสิ่งไม่ต้องห้ามซึ่งได้รับแจ้งตาม แบบ พ.ก.๕ (ใบแจ้งการนำเข้าและการส่งออกสิ่งต้องห้าม สิ่งกีดกั และสิ่งไม่ต้องห้ามตามพระราชบัญญัติกักพืช พ.ศ.๒๕๐๗ และที่แก้ไขเพิ่มเติม)

2. สิ่งไม่ต้องห้ามเพื่อทำพันธุ์ ต้องผ่านการตรวจเอกสาร GMOs จากแหล่งที่มาโรค SALB

3. สิ่งไม่ต้องห้ามเพื่อบริโภค อุปโภค พนักงานจะตรวจวินิจฉัยศัตรูพืช เมื่อเสร็จสิ้นกระบวนการด่านกักกันพืชจะออกหนังสืออนุญาตตาม แบบ พ.ก.๖ (หนังสืออนุญาตให้นำสิ่งต้องห้าม สิ่งกีดกั หรือสิ่งไม่ต้องห้ามออกไปจากด่านตรวจพืช สถานกักกันพืช ขานพาหนะหรือสถานที่ใดๆ ภายใต้พระราชบัญญัติกักพืช พ.ศ.๒๕๐๗ และที่แก้ไขเพิ่มเติม)

การตรวจและการออกใบรับรองปลอดศัตรูพืชตาม พ.ร.บ.กักพืช พ.ศ.2507

1. แบบปกติหรือแบบพิเศษ ผู้แทนหรือผู้ส่งออกต้องยื่นใบรับรองตาม แบบ พ.ก.๗ (คำขอใบรับรองสุขภาพอนามัยพืชตามพระราชบัญญัติกักพืช พ.ศ.๒๕๐๗ และที่แก้ไขเพิ่มเติม)

2. แบบปกติ ด้านกักกันพืชจะตรวจสอบสินค้านอกสถานที่ตามที่อยู่ส่งออกได้แจ้งไว้

3. แบบพิเศษ ต้องผ่านการตรวจสอบ Lap ที่มาตรฐานว่าปราศจากศัตรูพืชและทำการควบคุมการกำจัดศัตรูพืชนอกสถานที่ จึงจะสามารถออกใบรับรองปลอดศัตรูพืช

การตรวจพืช (สิ่งต้องห้ามและสิ่งกักักที่ใช่ทำพันธุ์) ที่นำเข้ามาในราชอาณาจักร

1. ผู้นำเข้าแจ้งใบนำเข้าตาม แบบ พ.ก.๕ (ใบแจ้งการนำเข้าและการส่งต่อสิ่งต้องห้าม สิ่งกักักและสิ่งไม่ต้องห้ามตามพระราชบัญญัติกักพืช พ.ศ.๒๕๐๗) และที่แก้ไขเพิ่มเติม) ด่านกักกันพืช จะทำการรวบรวมพืชหรือตัวอย่างพืชที่ด่านตรวจพืช สคว. นำสำเนาหนังสือนำส่งหรือตัวอย่างพืช เสนอต่อหัวหน้ากลุ่มงานศัตรูพืชกักกันสอพ. นักวิชาการดำเนินการสุ่มตัวอย่างตรวจสืบพืชและผลิต ผงพืช จากนั้นดำเนินการตรวจโรคและศัตรูพืชในห้องปฏิบัติการ รายงานผลการตรวจวินิจฉัยต่อ หัวหน้ากลุ่มงานศัตรูพืชกักกัน หัวหน้ากลุ่มงานศัตรูพืชกักกันลงนาม แจ้งผลการวินิจฉัยไปยังด่านตรวจพืชที่นำเข้า สคว. และจะเสร็จสิ้นโดยประมาณ 7-14 วันทำการ

ข้อค้นพบจากการดำเนินงานของด่านตรวจพืชสะเดา

การตรวจพืชขาออก

- ผู้ส่งออกหรือตัวแทนต้องยื่นคำขอเอกสาร พ.ก.9 จำนวน 1 ชุด (ต้นฉบับ 1 ฉบับและสำเนา 2 ฉบับ) ได้ที่ด่านกักกันพืชหรือสามารถดาวน์โหลดเอกสารได้ทาง Web Site (ใบรับรองปลอดศัตรูพืชของประเทศต้นทาง)
- พนักงานเจ้าหน้าที่รับคำขอ พ.ก.9 ตรวจสอบความถูกต้อง ออกเลขที่ในคำขอ พ.ก.9 ให้ผู้ส่งออกหรือตัวแทนเพื่อใช้อ้างอิงในการนัดหมายให้พนักงานเจ้าหน้าที่ออกไปปฏิบัติงานและใช้สำหรับประกอบการขอรับใบรับรองปลอดศัตรูพืช พร้อมกับพนักงานเจ้าหน้าที่แจ้งให้ผู้ส่งออกหรือตัวแทนทราบว่า พืชและ/หรือผลิตผลพืชที่จะขอใบรับรองปลอดศัตรูพืชนั้น จะต้องทำการตรวจและ/หรือทำการกำจัดศัตรูพืชในกรณีที่มีปัญหาของพืชดังกล่าว
- เมื่อผู้ส่งออกจัดเตรียมพืชและ/หรือผลิตผลพืชเรียบร้อยแล้ว และพร้อมให้พนักงานเจ้าหน้าที่ไปตรวจ และ/หรือควบคุมการกำจัดศัตรูพืช ให้แจ้งพนักงานเจ้าหน้าที่ทางโทรศัพท์หรือด้วยตนเอง เพื่อบริการและสถานที่ ในวันที่จะให้พนักงานเจ้าหน้าที่ไปปฏิบัติงาน
- พืชและ/หรือผลิตผลที่เตรียมไว้ให้ตรวจ และ/หรือทำการกำจัดศัตรูพืชก่อนการส่งออกจะต้องเป็นชนิดและมีจำนวนตรงตามที่ได้แจ้งไว้ใน พ.ก.9 หากพืชและ/หรือผลิตผลพืชยังไม่ครบตามจำนวนที่แจ้งไว้แต่ตามต้องการให้พนักงานเจ้าหน้าที่ดำเนินการ ก็สามารถทำได้ตามจำนวนที่มีอยู่จริง ส่วนที่เหลือสามารถนัดหมายให้พนักงานเจ้าหน้าที่ไปปฏิบัติงานในวันต่อไปอีก 1 วันทำการ
- พืชและ/หรือผลิตผลพืชที่ผ่านการตรวจ และ/หรือกำจัดศัตรูพืชแล้วผู้ส่งออกหรือตัวแทนสามารถขอรับใบรับรองปลอดศัตรูพืชได้จากด่านกักกันพืช โดยนำสำเนาคำขอ พ.ก.9 พร้อม Bill of Lading มาประกอบการขอรับใบรับรองปลอดศัตรูพืชเพื่อทำการส่งออกไปยังปลายทางของประเทศที่จะทำการส่งออก
- เมื่อพนักงานเจ้าหน้าที่ตรวจสอบเอกสารและรายงานผลการปฏิบัติงานของพนักงานเจ้าหน้าที่ถูกต้องตรงกันแล้ว จัดพิมพ์ใบรับรองปลอดศัตรูพืช ผู้ส่งออกหรือตัวแทนจะต้องทำการตรวจสอบ

ข้อความในใบรับรองปลอดศัตรูพืชว่าถูกต้องตามที่ต้องการให้ระบุหรือไม่ แล้วชำระค่าธรรมเนียมต่าง ๆ และรอรับใบรับรองปลอดศัตรูพืช

- ปริมาณของรถที่ขนพืชผ่านขาออก ในปี 2554 มีจำนวน 7,426 คัน และตรวจพบศัตรูพืชทั้งหมด 32 ครั้ง
- กรณีผู้ส่งออกต้องการแก้ไขข้อความอย่างหนึ่งอย่างใดในใบรับรองปลอดศัตรูพืช ให้ยื่นคำร้องขอแก้ไขหรือหนังสือของบริษัทผู้ส่งออก พร้อมหลักฐานอื่นๆ ที่จำเป็นเพื่อประกอบการพิจารณาใหม่ ก่อนทำการส่งสินค้าดังกล่าวออกจากอาณาจักร
- เจ้าหน้าที่ด่านกักกันพืชทำการตรวจสอบความถูกต้อง โดยใช้เจ้าหน้าที่ 1 คนทำการตรวจสอบพร้อมประทับตราพืชที่จะทำการส่งออกลงในเอกสาร (เจ้าหน้าที่ที่ทำการตรวจสอบจะต้องใช้ประสบการณ์ทำงานเป็นอย่างสูง)
- เจ้าหน้าที่กักกันพืชจะทำการบันทึกและคีย์ข้อมูลเข้าระบบส่วนกลางเพื่อทำการส่งออกสินค้าดังกล่าว ระบบนี้จะแจ้งไปยังทุกด่านที่จะมีการส่งออกสินค้า สามารถนำสินค้าดังกล่าวส่งออกได้ทุกด่านในประเทศ ตามที่ผู้ส่งออกต้องการ ไปยังประเทศเป้าหมาย ระบบนี้นั้นจะเหมือนกับทุกประเทศทั่วโลก
- ผ่านด่านทำการส่งสินค้าออกไปยังประเทศเป้าหมายของผู้ส่งออก

การตรวจพืชขาเข้า

- พืชที่มีการตรวจพบศัตรูพืชสูงสุด คือดอกเบญจมาศจากประเทศมาเลเซีย ศัตรูพืชที่ตรวจพบมากที่สุดคือ ไรสองจุดซึ่งตรวจพบถึง 60 ครั้ง เชื้อรา 5 ครั้ง เพลี้ยไฟ 3 ครั้ง อื่นๆ อย่างละ 1 ครั้ง พืชอันดับที่ 2 คือหอมแดงใหญ่ จากประเทศอินโดนีเซีย ตรวจพบไรหอมแดง จำนวน 5 ครั้ง อันดับที่ 3 คือผลส้ม จากประเทศจีน ตรวจพบราสีฟ้าและสีเขียว จำนวน 1 ครั้ง อันดับที่ 4 คือพริกแห้งจากประเทศอินโดนีเซีย ตรวจพบมอดแบ่งจำนวน 1 ครั้ง อันดับที่ 5 แอปเปิ้ล จากประเทศจีนตรวจพบไรแดง 1 ครั้ง ผลเน่า 1 ครั้ง และอันดับ 6 สาถ์จากประเทศจีน พบเพลี้ยแป้งจำนวน 2 ครั้ง ซึ่งศัตรูพืชทั้งหมดที่ตรวจพบมีการจัดการ โดยการเฝ้าระวัง
- การรับแจ้งบัญชีพืช หรือผลผลิตของพืชที่นำเข้ามาและนำผ่านซึ่งเจ้าของพืชหรือตัวแทนผู้นำเข้าต้องแจ้งต่อพนักงานหรือเจ้าหน้าที่กักกันพืช ณ ด่านตรวจพืชที่ด่านพรมแดนสะเดา
- ตรวจสอบเอกสาร โดยพนักงานเจ้าหน้าที่รับใบแจ้งพืชนำเข้า ใบสำเนาส่งสินค้าขาเข้า ใบกำกับสินค้าพืชขาเข้า ชนิดของพืช น้ำหนัก หีบห่อ หนังสือรับรองปลอดศัตรูพืชจากต้นทาง หนังสือรับรองมิใช่พืชตัดต่อสารพันธุกรรม NoN GMOs เป็นต้น
- เจ้าหน้าที่จะทำการตรวจและการสุ่มตัวอย่างของพืชและผลผลิตของพืชที่นำเข้ามา โดยใช้เวลาประมาณ 20 นาทีในกรณีที่ไม่มีปัญหา แต่ถ้ามีปัญหาอาจจะใช้เวลา 1 วันทำการในการตรวจคัดแยกพืชที่มีปัญหา ถ้าพบมากจะส่งคืนให้ผู้นำเข้านำกลับถ้าไม่นำกลับจะทำการเผาและทำลายทิ้งทันที แต่ถ้าพบน้อยก็จะคัดแยกออกและอนุญาตให้นำเข้ามา น้ำหนักหรือสินค้าที่เหลืออยู่โดยจะแจ้งให้ผู้

ส่งออกหรือทราบทันที โดยกระบวนการดังกล่าวบริษัทผู้ส่งออกนั้นจะต้องส่งเจ้าหน้าที่เข้ามาตรวจสอบร่วมกันพร้อมเจ้าหน้าที่ด่านกักกันพืชจะทำการถ่ายรูปไว้เป็นหลักฐานทุกครั้ง ในการสุ่มตรวจนั้นจะทำการสุ่มตรวจประมาณ 5 % ถ้ามีปัญหา ก็จะเป็น 10% 20% ตามลำดับ

● เมื่อผ่านพิธีการต่างๆ เพื่อให้มั่นใจว่าเป็นพืชหรือผลผลิตของพืชที่ผ่านมาตรฐานที่กำหนดไว้แล้วนั้น จะทำการปล่อยพืชและผลผลิตของพืชเข้าสู่ประเทศ โดยเจ้าหน้าที่กักกันพืชจะประทับตราคำว่า ผ่านด่านได้ หลังใบขนส่งสินค้าขาเข้าของกรมศุลกากร พร้อมลงกำกับวัน เดือน ปี ที่ตรวจปล่อย พร้อมออกหนังสืออนุญาตให้นำพืชออกจากด่านกักกันพืชได้

ตารางภาคผนวก ข 3.1: แสดงการดำเนินงานของด่านตรวจพืชสะเดาในปี 2554

	ขาออก	ขาเข้า
จำนวนผู้ส่งออก/นำเข้า (ราย)	12,142	3,642
ปริมาณน้ำหนัก (กก.)	665,767,343	229,651,627
มูลค่ารวม (บาท)	10,197,909,515	858,776,459

ที่มา: ด่านตรวจพืชสะเดา

ตารางภาคผนวก ข 3.2: แสดงสินค้าส่งออก-นำเข้าด่านตรวจพืชสะเดาในปี 2554

รายการสินค้า	จำนวนผู้ส่งออก (ราย)	ปริมาณน้ำหนัก (กก.)	มูลค่า (บาท)
สินค้าส่งออก			
ไม้ยางพารา	5,566	595,779,888	7,125,679,946
พริกขี้หนูสด	1,807	18,026,836	144,469,464
หมากแห้ง	283	11,453,700	688,882,316
ยาง RSS	87	9,791,150	1,158,594,459
เนื้ออินปาล์ม	316	9,416,500	143,722,919
สินค้านำเข้า			
กะลาปาล์ม	1,567	143,313,408	220,129,820
เศษไม้	807	52,156,600	94,112,097
พริกแห้ง	339	12,184,730	165,245,383
ถั่วลิสง	122	7,198,940	107,867,508
ไม้แปรรูป	271	6,646,752	100,343,771

ที่มา: ด่านตรวจพืชสะเดา

ภาคผนวก ข.4
ด้านตรวจคนหางานสะเดา

ตารางภาคผนวก ข 4.1: แสดงจำนวนคนงานไทยที่ผ่านด้านตรวจคนหางานที่ด่านพรมแดนสะเดา จังหวัดสงขลา

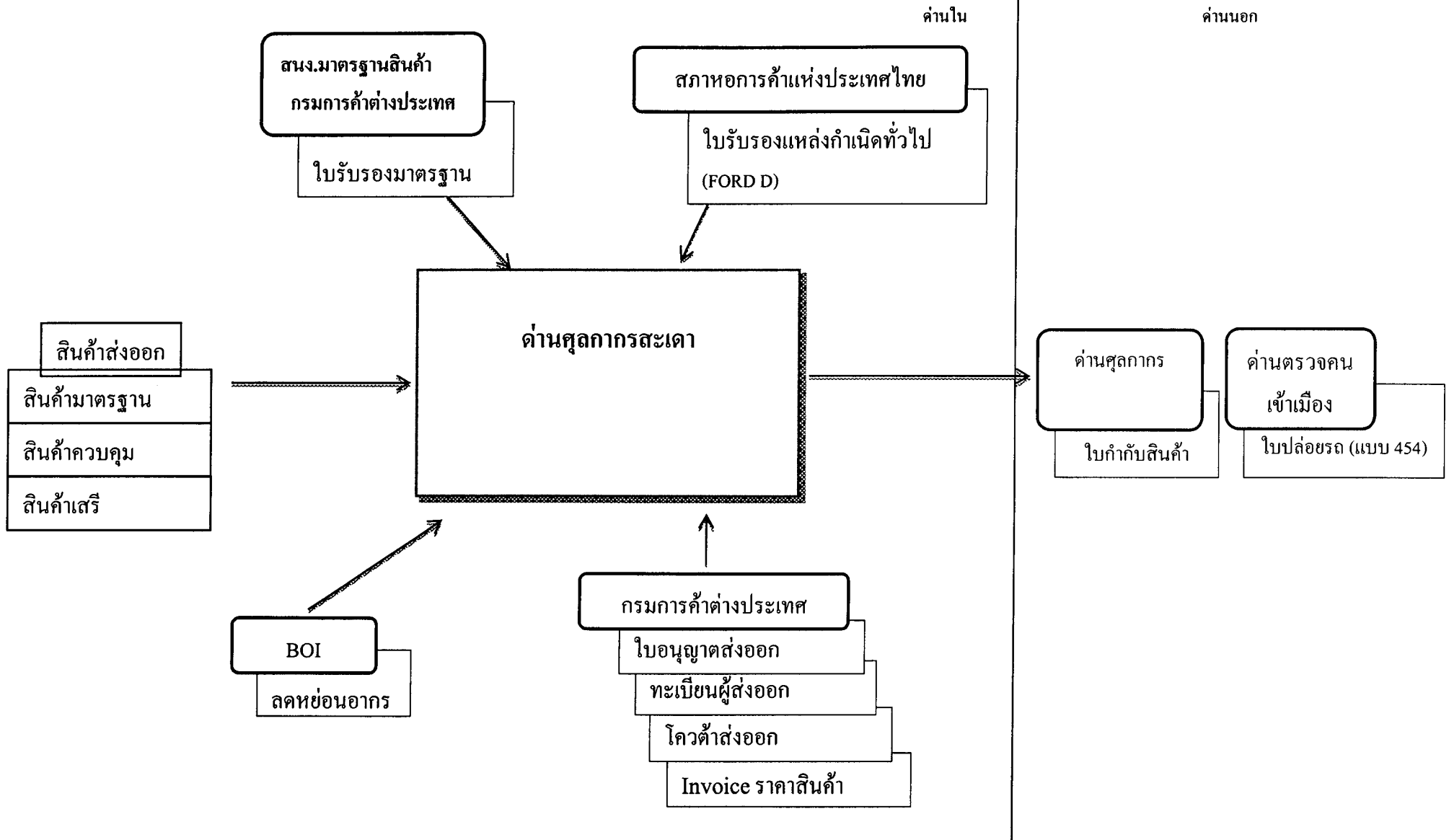
ประเภท คนหางาน	พ.ศ. 2552						พ.ศ. 2553						พ.ศ. 2554					
	มาเลเซีย		สิงคโปร์		รวม		มาเลเซีย		สิงคโปร์		รวม		มาเลเซีย		สิงคโปร์		รวม	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
เดินทางด้วย ตนเองครั้งแรก	154	6.7	309	13.8	463	10.2	43	1.9	74	4.7	117	3.0	64	2.4	1,080	36.6	1,152	20.4
Re-entry	1,394	60.8	1,262	56.1	2,656	58.5	1,503	65.6	1,084	68.4	2,587	66.7	1,536	57.3	1,031	34.9	2,567	45.5
บริษัทจัดส่ง	2	0.1	67	3.0	69	1.5	5	0.2	30	1.9	35	0.9	1	0.0	39	1.3	40	0.7
กรมจัดส่ง	52	2.3	10	0.4	62	1.4	6	0.3	2	0.1	8	0.2	119	4.4	2	0.1	121	2.1
ระงับการ เดินทาง	10	0.4	6	0.3	16	0.3	38	1.6	0	0.0	38	1.0	19	0.7	1	0.0	20	0.4
ตรวจสอบการ เดินทาง	628	29.7	594	26.4	1,276	28.1	697	30.4	394	24.9	1,091	28.2	944	35.2	800	27.1	1,744	30.9
รวม	2,294	100.0	2,248	100.0	4,542	100.0	2,292	100.0	1,584	100.0	3,876	100.0	2,683	100.0	2,953	100.0	5,644	100.0

ที่มา : ด้านตรวจคนหางานที่ด่านพรมแดนสะเดา จังหวัดสงขลา, มกราคม 2554

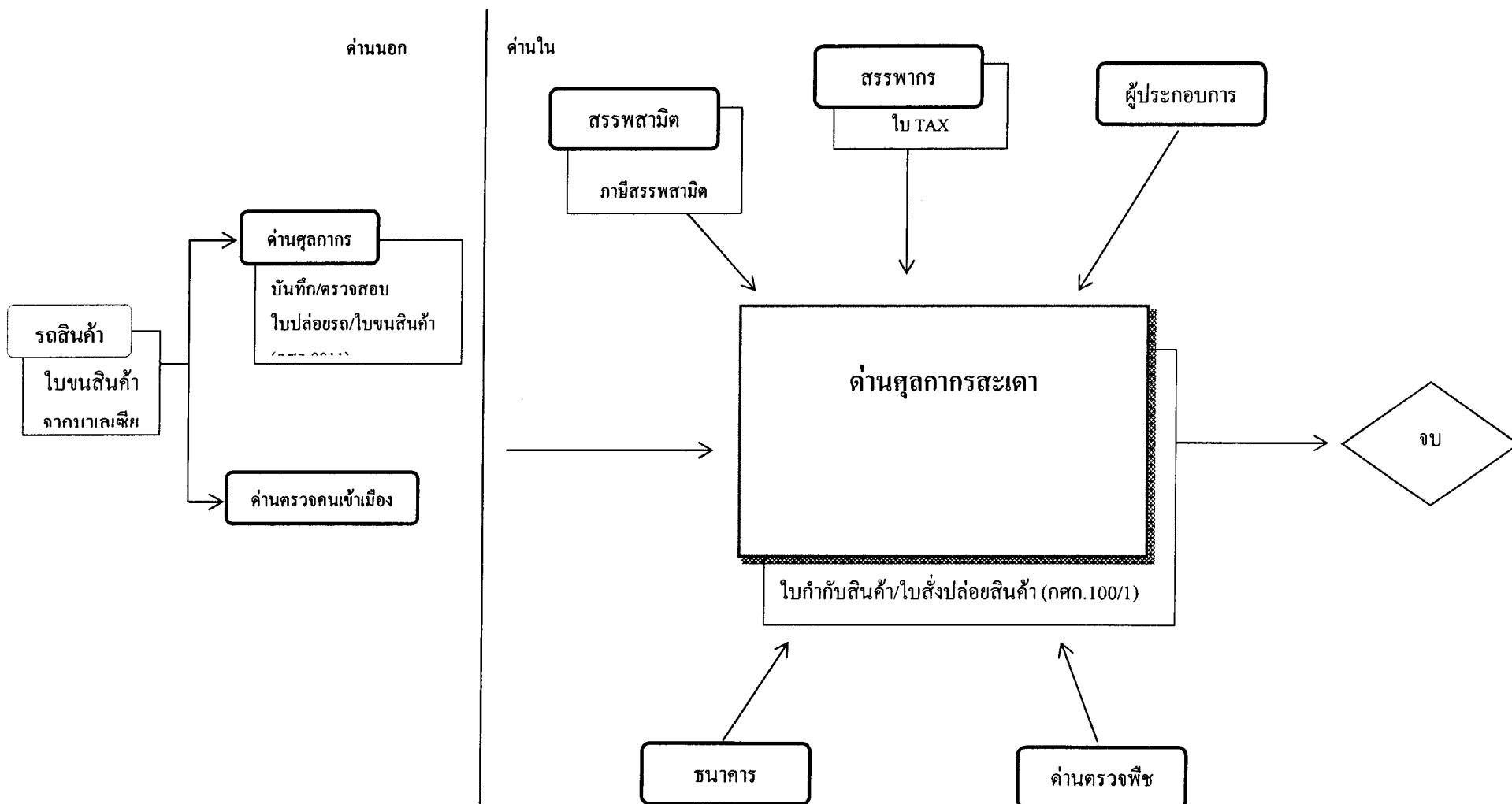
ภาคผนวก ก

การเชื่อมโยงข้อมูลระหว่างหน่วยงาน

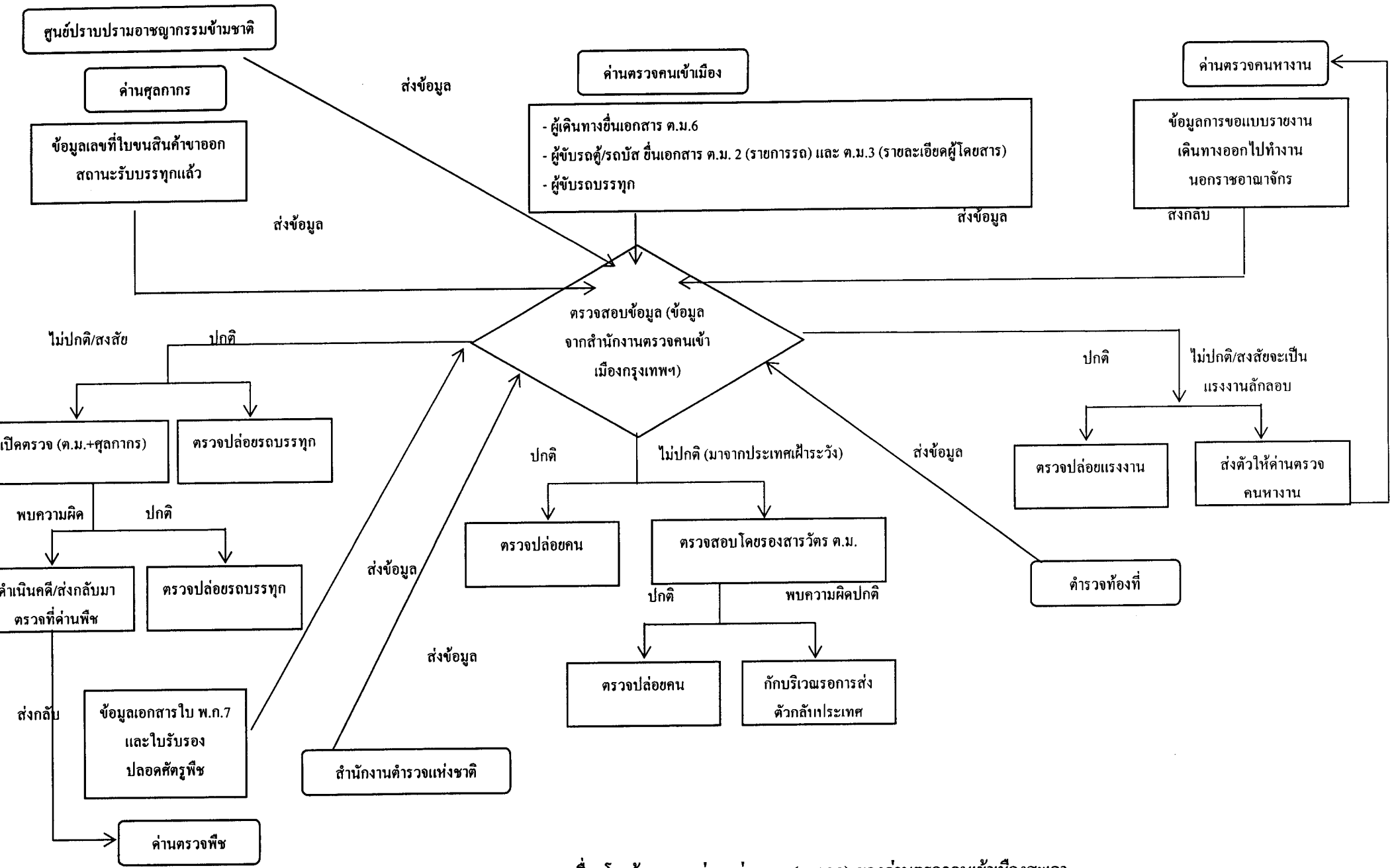
ภาคผนวก ค.1: การเชื่อมโยงข้อมูลระหว่างหน่วยงาน



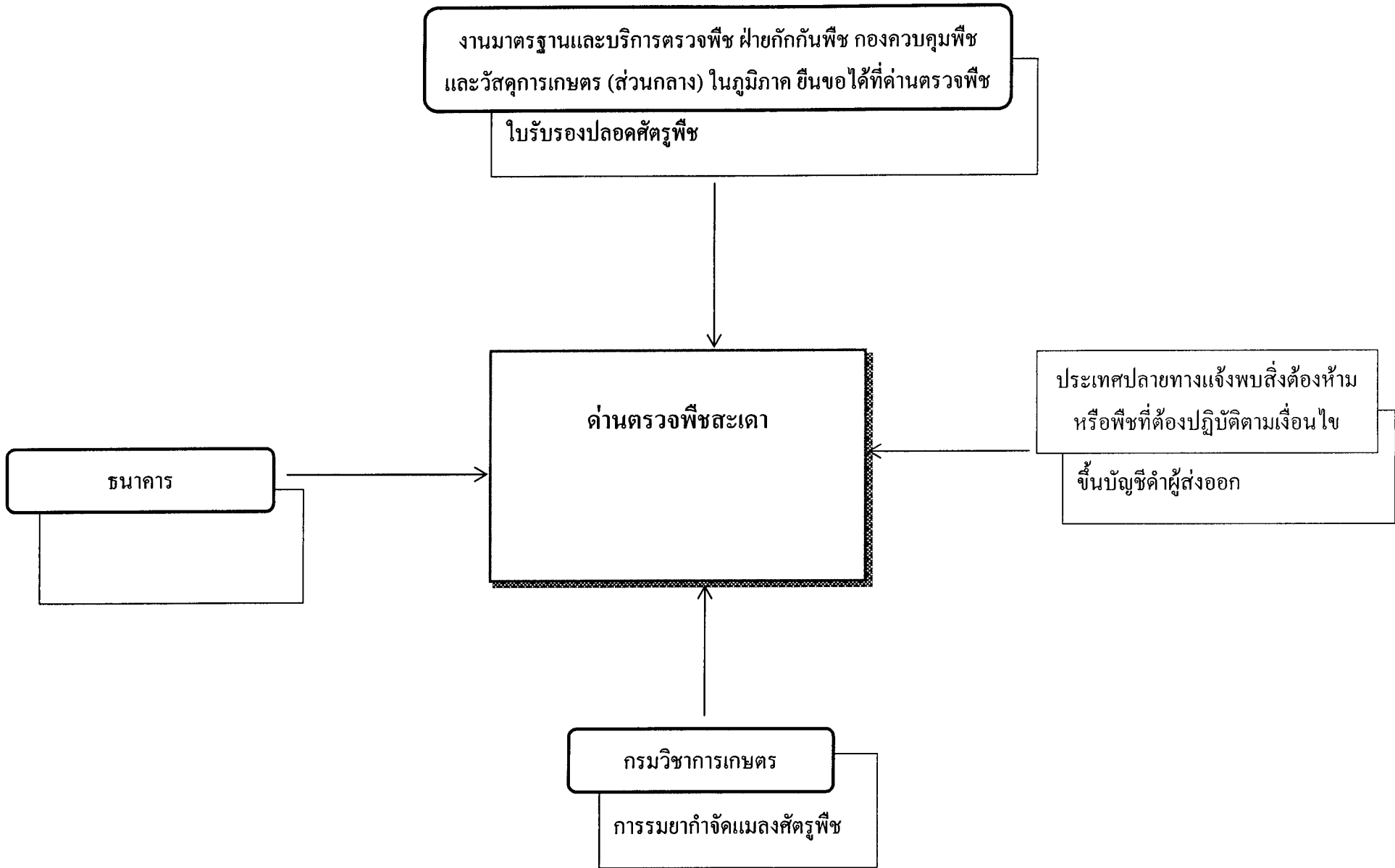
ภาพภาคผนวก ค 1.1: แสดงการเชื่อมโยงข้อมูลระหว่างหน่วยงาน (ขาออก) ของด้านศุลกากรสะเดา



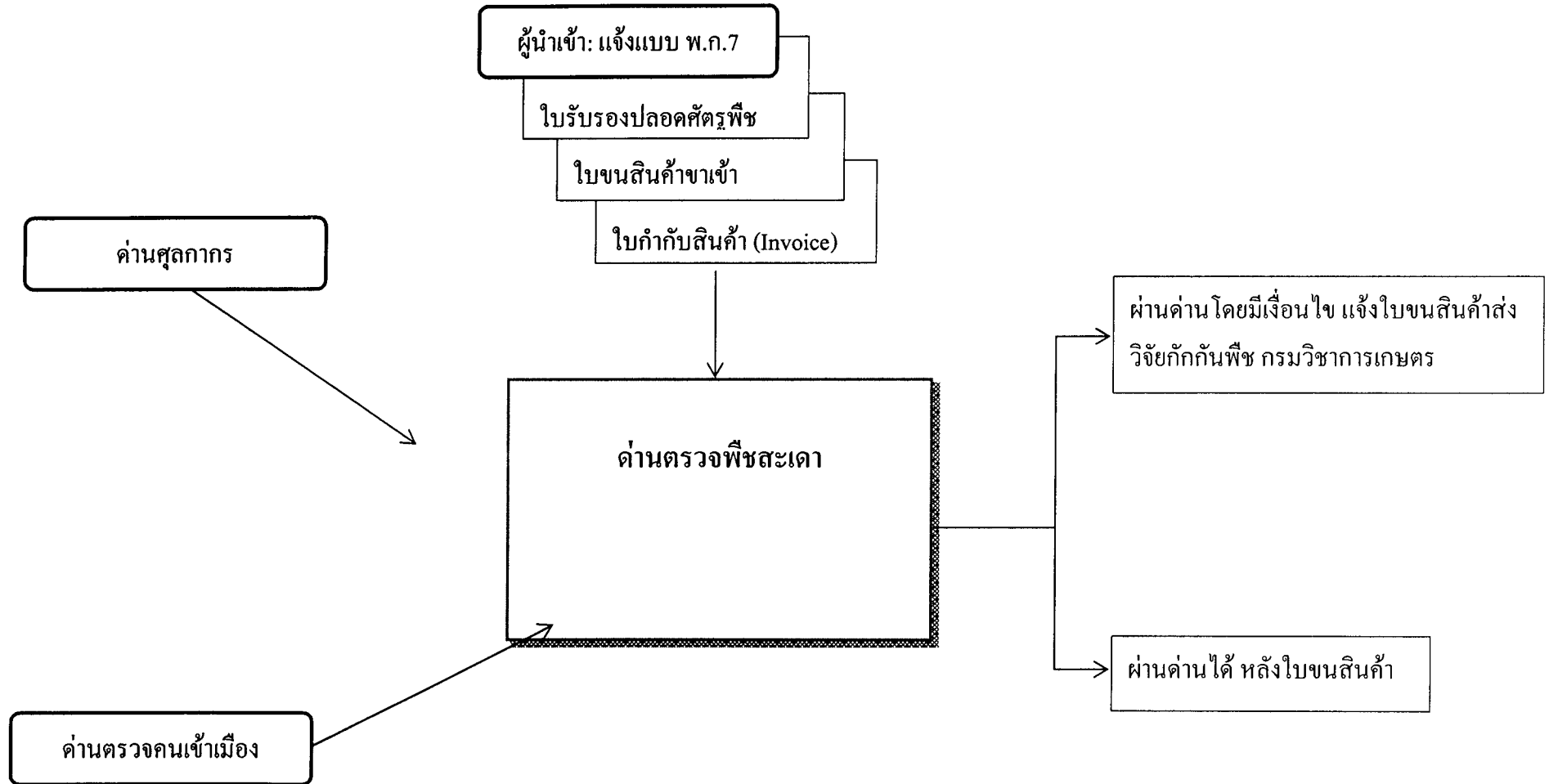
ภาพภาคผนวก ค 1.2: แสดงการเชื่อมโยงข้อมูลระหว่างหน่วยงาน (ขาเข้า) ของด่านศุลกากรสะเดา



ภาพภาคผนวก ค 1.3: แสดงการเชื่อมโยงข้อมูลระหว่างหน่วยงาน (ขาออก) ของด่านตรวจคนเข้าเมืองสะเดา

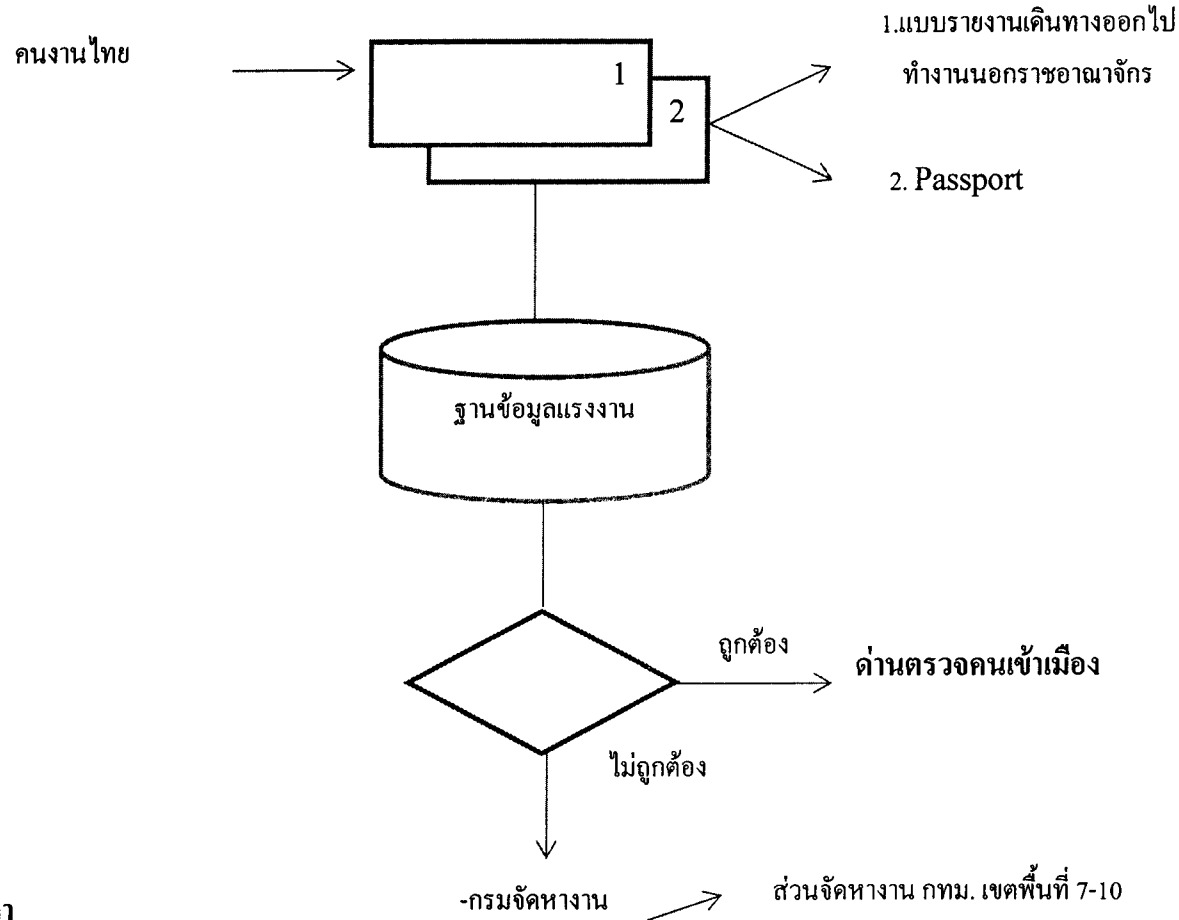


ภาพภาคผนวก ค 1.5: แสดงการเชื่อมโยงข้อมูลระหว่างหน่วยงาน (ขาออก) ของด้านตรวจพืช



ภาพภาคผนวก ค 1.6: แสดงการเชื่อมโยงข้อมูลระหว่างหน่วยงาน (ขาเข้า) ของด่านตรวจพืช

ด้านตรวจคนหางานที่พรมแดนสะเดา



ประเด็นในการเจรจา

ฐานข้อมูลแรงงานที่จัดทำแบ่งปันกันได้ข้อมูล

- กับหน่วยงาน ตม.
- กระทรวงต่างประเทศ (Visa)
- กงสุล/สำนักบริหารแรงงานไทย ในต่างประเทศ

ภาพภาคผนวก ค 1.7: แสดงการเชื่อมโยงข้อมูลระหว่างหน่วยงาน ด้านตรวจคนหางานสะเดา

ภาคผนวก ก.2: แนวทางความร่วมมือและการประสานงานของด้านพรมแดน

แนวคิดการจัดการด้านแบบบูรณาการให้ประสบความสำเร็จต้องมีการบูรณาการความร่วมมือของหน่วยงานต่างๆ ที่มีกิจกรรมเกี่ยวข้องการดำเนินงานกิจกรรมของด้านความร่วมมือแบ่งได้ 3 ประเภทคือ (1) ความร่วมมือภายในหน่วยงาน (Intra-service co-operation) (2) ความร่วมมือระหว่างหน่วยงาน (Inter-agency co-operation) และ (3) ความร่วมมือระหว่างประเทศ (International co-operation) แนวทางความร่วมมือและประสานงานในแต่ละระดับเป็นดังนี้

ตารางภาคผนวกที่ ก.2.1: แสดงแนวทางความร่วมมือและการประสานงานของด้านพรมแดน

แนวทางความร่วมมือ	ระดับความร่วมมือ		
	ภายในหน่วยงาน	ระหว่างหน่วยงาน	ประเทศ
ความหมายการร่วมมือ	กระบวนการทำงานการแลกเปลี่ยนข้อมูลข่าวสารและทรัพยากรในกระทรวงหนึ่งหรือหน่วยงานหนึ่ง	ความร่วมมือและการประสานงานระหว่างกระทรวงต่อกระทรวง หรือหน่วยงานต่อหน่วยงาน หรือบุคคลต่อบุคคล	ความร่วมมือระหว่างประเทศเพื่อนบ้านหรือประเทศอื่นที่เกี่ยวข้องเพื่อให้เกิดความสะดวกการข้ามแดนของคนและการค้า ในขณะเดียวกันป้องกันอาชญากรรมและการย้ายถิ่นแบบผิดกฎหมาย
ลักษณะความร่วมมือ	1. ความร่วมมือแนวดิ่ง เป็นความร่วมมือระหว่างหน่วยงานกลาง ภูมิภาค และท้องถิ่น 2. ความร่วมมือแนวนอน เป็นความร่วมมือระหว่างหน่วยงานหลายหน่วยงานที่อยู่ในระดับเดียวกัน	ความร่วมมือมีลักษณะเป็นแนวราบ ดังนั้นความร่วมมือและการประสานงานจะต้องถูกต้องชัดเจน มีการจัดตั้งกลุ่มทำงานเรียกว่า “Interagency working group”	1. Local co-operation 2. Bilateral co-operation between neighboring states 3. Multinational co-operation มุ่งเน้นประเด็นการจัดการด้าน

แนวทางความร่วมมือ	ระดับความร่วมมือ		
	ภายในหน่วยงาน	ระหว่างหน่วยงาน	ประเทศ
กิจกรรมการดำเนินงาน	<p>1. กำหนดการแบ่งแยกความรับผิดชอบที่ชัดเจนระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง</p> <p>2. กำหนดการติดต่อสื่อสารเชิงรุก และกำหนดการส่งข้อมูลข่าวสารที่ดี</p> <p>2.1 การส่งข้อมูลข่าวสารจากบนลงล่าง (Top down) เป็นกฎระเบียบใหม่ๆ</p> <p>2.2 การส่งข้อมูลจากล่างขึ้นบน (Bottom-up) เป็นข้อมูลที่ผ่านการรับรองจากผู้อำนวยการในระดับต่างๆ</p> <p>2.3 ทุกหน่วยงานต้องแน่ใจในประสิทธิภาพของการจัดข้อมูลข่าวสารของหน่วยงานของตนเองว่ามีความพร้อมและเปิดโอกาสให้มีการแลกเปลี่ยนอย่างรวดเร็ว</p>	<p>1. การปฏิบัติงานประจำวัน มีความชัดเจน กระบวนการทำงานของทุกหน่วยงานที่ดำเนินในเรื่องของอำนาจหน้าที่ ความรับผิดชอบในแต่ละประเด็น รวมทั้งข้อตกลงในโครงสร้างพื้นฐาน</p> <p>2. การประสานกลยุทธ์ทั้งระยะสั้นและระยะยาว</p> <p>3. บรรณาการระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ เน้นความปลอดภัยของด้าน รวมทั้งการอนุญาตการแลกเปลี่ยนข้อมูลและการใช้ข้อมูลร่วมกัน ซึ่งมีการกำหนดประเภทข่าวสารที่ต้องการแลกเปลี่ยนและกำหนดหน่วยงานที่ต้องการเข้าร่วม</p> <p>4. สร้างการรับรู้และความรับผิดชอบร่วมกัน ทำให้เกิดการเฉลี่ยความรับผิดชอบระหว่างหน่วยงาน เช่น ประเมินความเสี่ยงร่วม การควบคุม/ตรวจสอบร่วม</p>	<p>1. Local co-operation เป็นการปรับปรุงการปฏิบัติงานประจำวัน เช่น การกำหนดเวลาเปิด/ปิดด่าน การแลกเปลี่ยนข้อมูลข่าวสารที่ไม่เป็นทางการ การแก้ไขปัญหาาร่วมกัน</p> <p>2. Bilateral co-operation between neighboring states เป็นการกำหนดสถานะของด่าน ประสานงานการควบคุมด่านระหว่างสองฝ่าย กำหนดผู้ประสานงานเพื่อการสื่อสารและแลกเปลี่ยนข้อมูลข่าวสาร และประสานงานเกี่ยวกับโครงสร้างพื้นฐาน</p> <p>3. Multinational co-operation ประเด็นการประสานงานได้แก่ อาชญากรข้ามชาติ การอพยพที่ผิดปกติ การดำเนินงานเกี่ยวกับสิทธิมนุษยชน การลักลอบสินค้าผิดกฎหมาย</p> <p>3.1 การแลกเปลี่ยนข้อมูลข่าวสาร</p> <p>3.2 การอบรมสัมมนาาร่วมกัน</p>

แนวทางความร่วมมือ	ระดับความร่วมมือ		
	ภายในหน่วยงาน	ระหว่างหน่วยงาน	ประเทศ
<p>ขั้นตอนการดำเนินงาน</p> <p>1. Legal and regulatory framework</p>	<p>การทำข้อตกลงร่วมกันเกี่ยวกับพื้นที่ ความรับผิดชอบ การดำเนินด้านการ ป้องกันร่วมกัน การแลกเปลี่ยนข้อมูล ข่าวสาร การใช้ฐานข้อมูลร่วมกัน และการปฏิบัติงานร่วม รวมทั้งเครื่องมือการ ตรวจสอบ</p>	<p>การทำข้อตกลงร่วมกันระหว่างหน่วยงาน เกี่ยวกับ</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. ความช่วยเหลือกันระหว่างหน่วยงาน 2. รายละเอียดการแลกเปลี่ยนข้อมูล ข่าวสาร 3. จัดการฝึกอบรมร่วมกัน 4. กำหนดกระบวนการเพื่อการประสานงาน การดำเนินงานร่วม แบ่งปัน/โอนความ รับผิดชอบ 	<p>การทำข้อตกลงร่วมกันเกี่ยวกับ</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Border control agreement 2. Bilateral agreement 3. Integrated border processing
<p>2. Management and organization</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. จัดทำคู่มือการดำเนินงาน รวมถึงการไหลของข้อมูลข่าวสาร จากส่วนกลาง ไปยังภูมิภาค และท้องถิ่น 2. การวิเคราะห์ความเสี่ยง จัดทำในระดับส่วนกลาง ประกอบด้วยข่าวสารที่เกี่ยวข้องกับหน่วยงาน ความถูกต้องของการวิเคราะห์ข่าวสาร และผลการดำเนินงานที่ต่อเนื่อง 3. การกำหนดนโยบายที่ด้าน ต้องมีความ เชี่ยวชาญ กำหนดได้ และบุคคลากรฝึก มาอย่างดีและเป็นมืออาชีพ 	<ol style="list-style-type: none"> 1. จัดตั้งคณะทำงาน “Interagency working group” มีวัตถุประสงค์ปรับปรุงการติดต่อสื่อสาร และการประสานงานการ พัฒนากิจกรรมใหม่ๆ และ โครงสร้างพื้นฐาน 2. กำหนดกลยุทธ์จัดการความเสี่ยงร่วม มี วัตถุประสงค์เพื่อจัดลำดับความสำคัญเพื่อให้เกิดความปลอดภัยและมีประสิทธิผล 3. จัดทำแผนฉุกเฉิน เพื่อรองรับสถานการณ์ ฝึกปฏิบัติ แผนดังกล่าวมีความชัดเจน 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Liaison officers แต่งตั้งและกำหนดเรื่อง ในการประสานงาน 2. Common contact officers เป็นเจ้าหน้าที่ จากประเทศต่างๆ ทำงานร่วมกัน การ ประสานงานทั้งประจำ และกรณีฉุกเฉิน 3. Regional working groups มีบทบาทการติดต่อสื่อสารแบบหลายทาง และสร้าง แนวทางการดำเนินงานร่วมกันในภูมิภาค เกี่ยวกับความปลอดภัยของด่าน การ อำนวยความสะดวกทางการค้า

แนวทางความร่วมมือ	ระดับความร่วมมือ		
	ภายในหน่วยงาน	ระหว่างหน่วยงาน	ประเทศ
		แบ่งแยกความรับผิดชอบ	การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน การแลกเปลี่ยนข้อมูล และเรื่องอื่นๆที่อยู่ในความสนใจ 4. International organizations เป็นการร่วมตัวของตัวแทนหน่วยงานด้าน มักพบปะในการประชุมระดับภูมิภาค และระดับนานาชาติ
3. Procedures	<ol style="list-style-type: none"> กำหนดกระบวนการที่ชัดเจนและประสานการดำเนินงาน ด้วยคำสั่งการที่ชัดเจน กำหนดวัตถุประสงค์การวิเคราะห์ความเสี่ยง ข้อมูลของสถิติและข่าวสารที่มีการจัดเก็บอย่างเป็นระบบและพร้อมใช้งาน 	<ol style="list-style-type: none"> การดำเนินงาน ณ จุดตรวจสอบที่ดำเนินการต้องง่ายและหลีกเลี่ยงการตรวจสอบซ้ำ ดังนั้นความร่วมมือเป็นสิ่งสำคัญ จัดทำตารางแสดงกระบวนการดำเนินงานของหน่วยงานต่างๆ ที่ดำเนินการ การทำงานร่วมกันที่มีลักษณะสอดคล้องประสานกัน กำหนดเวลาการเปิดดำเนินการเป็นจุดทำให้ทุกหน่วยงานที่ดำเนินการต้องเตรียมการ กรณีเปิดดำเนินการ 24 ชั่วโมง ต้องกำหนดช่วงเวลาที่เปลี่ยนกะการทำงานเนื่องจากงานบางงานไม่จำเป็นต้องอยู่ตลอด แต่งานบางงานต้องมีการสับเปลี่ยนคน 	<p>กระบวนการ ณ จุดตรวจสอบ สอดคล้องกับประเทศเพื่อนบ้าน ประเด็นการพิจารณา</p> <ol style="list-style-type: none"> Joint controls One-stop control Joint and coordinated patrolling Joint contingency plans Standardized documentation Coordination of BCP status

แนวทางความร่วมมือ	ระดับความร่วมมือ		
	ภายในหน่วยงาน	ระหว่างหน่วยงาน	ประเทศ
4. Human resources and training	<ol style="list-style-type: none"> 1. คู่มือการฝึกอบรมเน้นหลักสูตรที่เฉพาะทันสมัย 2. มีการดำเนินการฝึกอบรมประจำและต่อเนื่อง 3. กำหนดระบบสับเปลี่ยน/หมุนเวียนการปฏิบัติงานที่ชัดเจน 4. ระบบการคัดเลือกบุคลากรที่ชัดเจน 5. จำนวนบุคลากรที่เพียงพอ 	<ol style="list-style-type: none"> 1. การฝึกอบรมมุ่งเน้นการขยายความรู้ที่เกี่ยวกับหน่วยงานอื่น เพื่อสร้างความเข้าใจการทำงานมากขึ้น 2. สร้างหลักสูตรการฝึกอบรมร่วม ทำให้เกิดการประสานงาน และปรับปรุงการปฏิบัติงานประจำวัน 	<ol style="list-style-type: none"> 1. การฝึกอบรม/การฝึกปฏิบัติการของผู้เข้าร่วมนานาชาติ 2. ภาษาที่ใช้การอบรมเน้นภาษาร่วมของชาติที่เข้าอบรม รวมภาษาอังกฤษ
5. Communication	<p>แน่ใจในระบบการสื่อสารจากบนลงล่างและจากล่างขึ้นบนมีประสิทธิภาพ มีองค์ประกอบของคำแนะนำกระบวนการ แผนฉุกเฉิน เหตุการณ์ ข้อมูล/สถิติ และความถูกต้องของข่าวสารที่ส่งถึงลูกค้า</p>	<p>การติดต่อสื่อสารเป็นเรื่องสำคัญ การแลกเปลี่ยนข้อมูลข่าวสารอย่างเป็นทางการเป็นไปตามข้อตกลงระหว่างหน่วยงาน ณ จุดดำเนินงานบริเวณด่าน มีการติดต่อกันอย่างไม่เป็นทางการ</p>	<p>การติดต่อสื่อสารมีระดับ คือ ระดับท้องถิ่น ระดับภูมิภาค ระดับกระทรวง(ส่วนกลาง) และระดับชาติ ควรดำเนินการ</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. ประชุมตามปกติ 2. เข้าร่วมระดับนานาชาติในฐานะตัวแทน
6. Information technology (IT) systems	<p>การดำเนินงานด้านที่มีประสิทธิภาพต้องมีโครงข่าย IT ที่ทันสมัย ซึ่งระบบ IT ควรมีคุณลักษณะ</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. ระบบการสื่อสารข้อมูลข่าวสารที่เป็นระบบ 2. มีฐานข้อมูลกลางที่พร้อมใช้งาน 3. มีระบบการจัดเก็บ การดำเนินการ และ 	<p>ต้องมีการบูรณาการระบบ IT ที่ครอบคลุมงานทุกด้านที่ด่านรับผิดชอบ คุณลักษณะที่สำคัญ</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. ระบบ IT สนับสนุนการทำงานที่ด่านสอดคล้องกับมาตรฐานสากล 2. กระบวนการที่รวดเร็ว พัฒนาการวิเคราะห์ความเสี่ยง และวิธีการเลือก 	<p>สร้างระบบ IT ที่สอดคล้องกับระบบอื่น รวมทั้งการรักษาความปลอดภัยของข้อมูลอย่างเพียงพอ</p>

แนวทางความร่วมมือ	ระดับความร่วมมือ		
	ภายในหน่วยงาน	ระหว่างหน่วยงาน	ประเทศ
	<p>และการส่งต่อข้อมูลข่าวสาร ที่มีประสิทธิภาพ และทันเวลา</p> <p>4. มีระบบการแลกเปลี่ยนข้อมูลระหว่างหน่วยงานแบบอัตโนมัติ</p> <p>5. แน่ใจในระบบความปลอดภัยของข้อมูลข่าวสาร</p> <p>6. ประสานระบบอิเล็กทรอนิกส์เกี่ยวกับการดำเนินงานด้านกับวิธีการและการประเมินข้อมูลข่าวสาร</p> <p>7. กำหนดกลุ่มผู้ใช้ที่สามารถเข้าสู่ระบบข้อมูลที่มีลักษณะเฉพาะ</p>	<p>1. สร้างฐานข้อมูลที่เกี่ยวข้องจุดตรวจสอบที่ด่าน</p>	
7. Infrastructure and equipment	กำหนดแผนการลงทุนในโครงสร้างพื้นฐานที่ชัดเจน ตามความจำเป็น	การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานให้สอดคล้องกับการดำเนินงาน และการควบคุม ณ จุดตรวจสอบที่ด่าน เพื่อหลีกเลี่ยงการทำงานซ้ำซ้อน	การพัฒนาเพื่อสร้างระบบมาตรฐานเดียวกัน

ภาคผนวก ง
แบบสัมภาษณ์ผู้บริหาร

ภาคผนวก ง
แบบสัมภาษณ์ผู้บริหาร

1. พันธกิจของด้าน

กิจกรรมที่ทำ	ปัญหา	แนวทางแก้ไข	จำนวนเจ้าหน้าที่	เทคโนโลยีสารสนเทศ ที่ต้องการ	หน่วยงานที่ เกี่ยวข้อง
1.1 การอำนวยความสะดวก					
- มาตรฐานโลก - ระบบงาน					
- สะดวก					
- รวดเร็ว					

พันธกิจของค่าน (ต่อ)

กิจกรรมที่ทำ	ปัญหา	แนวทางแก้ไข	จำนวนเจ้าหน้าที่	เทคโนโลยีสารสนเทศที่ ต้องการ	หน่วยงานที่ เกี่ยวข้อง
1.2 ด้านการส่งเสริมพัฒนา เศรษฐกิจ /มาตรการทางศุลกากร					
- ส่งเสริมการพัฒนาเศรษฐกิจ					
- การแข่งขันของประเทศ					
- มาตรการทางศุลกากร					

2. การทำงานของแต่ละแผนก (ดูจาก Organization Chart)

กิจกรรมที่ทำ	ปัญหา	แนวทางแก้ไข	จำนวนเจ้าหน้าที่	เทคโนโลยีสารสนเทศที่ ต้องการ	หน่วยงานที่ เกี่ยวข้อง
1. ฝ่ายบริการลูกค้า					
1.1 ชุมการ					
1.2 สถานที่ / ยานพาหนะ					
1.3 การเงินการคลัง					

การทำงานของแต่ละแผนก (ดูจาก Organization Chart) (ต่อ)

กิจกรรมที่ทำ	ปัญหา	แนวทางแก้ไข	จำนวนเจ้าหน้าที่	เทคโนโลยีสารสนเทศที่ ต้องการ	หน่วยงานที่ เกี่ยวข้อง
1.4 พิธีการและตรวจปล่อย สินค้า					
1.5 งานเอกซเรย์					
1.6 งานคดี					

การทำงานของแต่ละแผนก (ดูจาก Organization Chart) (ต่อ)

กิจกรรมที่ทำ	ปัญหา	แนวทางแก้ไข	จำนวนเจ้าหน้าที่	เทคโนโลยีสารสนเทศที่ ต้องการ	หน่วยงานที่ เกี่ยวข้อง
2. ฝ่ายควบคุมทางศุลกากร					
2.1 หน่วยสืบสวนและ ปราบปราม					
2.2 งานด้านพรมแดน					
2.3 หน่วยของกลางและของตกค้าง					

3. ประเด็นความคิดเห็นของการจัดการด้านสะเคาในปัจจุบัน

ประเด็น	ความรับผิดชอบหลัก / หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
1. ตรวจสอบบุคคลเข้า-ออก ผิดกฎหมาย	
2. ตรวจสอบการปลอมแปลงเอกสาร	
3. ตรวจสอบสัมภาระติดตัว	
4. ป้องกันการลักลอบขนสินค้าที่ผิดกฎหมาย	
5. การควบคุมดูแลพื้นที่ชายแดน	
6. การป้องกันการข้ามแดน	
7. ตรวจสอบการเข้า-ออก ของสัตว์และพืช ว่าผิดกฎหมายหรือไม่	
8. ป้องกันการนำเข้าเชื้อโรค สารเคมี ที่เป็นอันตราย	
9. ตรวจสอบสินค้านำเข้าและส่งออก เพื่อวัตถุประสงคในการเก็บรายได้	
10. ป้องกันดูแลสินค้าที่ผิดกฎหมาย ยาเสพติด อาวุธระเบิด สารอันตราย	

4. ความคิดเห็นของนายด่านต่อการจัดการแบบบูรณาการ.....

.....

.....

ภาคผนวก จ

แบบสอบถามชุดที่ 1: หัวหน้างาน

เรื่อง วิธีปฏิบัติงาน ความเชื่อมโยงกับหน่วยงานอื่น
และความคิดเห็นต่อการจัดการด้านในปัจจุบัน

ภาคผนวก จ

แบบสอบถามหัวหน้างาน

เรื่อง วิถีปฏิบัติงาน ความเชื่อมโยงกับหน่วยงานอื่นและความคิดเห็นต่อการจัดการด้านในปัจจุบัน

โครงการวิจัย รูปแบบระบบการจัดการด้านพรมแดนสะเดา จ.สงขลา

ส่วนที่ 1 ข้อมูลส่วนตัวของผู้ตอบแบบสอบถาม

1. เพศ

 ชาย หญิง

2. อายุ.....ปี

3. ระดับการศึกษา

 ต่ำกว่าปริญญาตรี ปริญญาตรี สูงกว่าปริญญาตรี อื่นๆ โปรดระบุ.....

4. ที่อยู่ปัจจุบัน

 อ.สะเดา อ.หาดใหญ่ อื่นๆ (ระบุ).....

5. สถานะการจ้างงานของท่าน

 ข้าราชการระดับ..... ลูกจ้างประจำ ลูกจ้างชั่วคราว อื่นๆ โปรดระบุ

6. ประสบการณ์ทำงานในด้านสะเดา..... ปี

7. หน้าที่งานที่รับผิดชอบ (ระบุหน้าที่งานที่ทำ)

 งานธุรการ งานการเงินและการคลัง งานเอกซเรย์ งานสืบสวนและปราบปราม งานของกลางและสินบนรางวัล งานประสานงานและการต่างประเทศ งานพัสดุ สถานที่และยานพาหนะ งานพิธีการและตรวจปล่อยสินค้า งานคดี งานด้านพรมแดน งานทบทวนหลังการตรวจปล่อย

8. ลักษณะงานที่ทำ

.....

.....

.....

4. แสดงความคิดเห็นของท่านเกี่ยวกับการดำเนินงาน ของ 4 ด้านที่สะเดา

ประเด็นการดำเนินงาน	ด้านบุคลากร	ด้านตม.	ด้านตรวจพืช	ด้านแรงงาน
1. ผลการปฏิบัติงาน 1.1 ผลการปฏิบัติงาน ของแต่ละด่าน (โดยรวม)				
1.2 ผลการปฏิบัติงาน ด้านความมั่นคงของ ด่านพรมแดน				
1.3 ผลการปฏิบัติงาน ด้านการจัดการความ เสี่ยงของแต่ละด่าน				
1.4 ผลการปฏิบัติงาน ด้านการให้บริการลูกค้า				
2. การติดต่อ ประสานงานระหว่าง หน่วยงานและผู้ที่เกี่ยวข้อง				

ประเด็นการดำเนินงาน	ด้านบุคลากร	ด้านตม.	ด้านตรวจพืช	ด้านแรงงาน
3. หน่วยงานที่เป็นแหล่งข้อมูลของการปฏิบัติงาน				
4. ความจำเป็นของ single window ในการปฏิบัติงานของแต่ละด่าน				
5. จุดแข็งของแต่ละด่าน				
6. จุดอ่อนของแต่ละด่าน				
7. ประเด็นที่ควรพัฒนาของแต่ละด่าน				

5. ประเด็นการพิจารณาเพิ่มเติม

ด้าน	ประเด็น	คำอธิบาย
ศุลกากร	- การประเมินความเสี่ยง	
	- รูปแบบที่ใช้เพื่อเตือนภัย เรื่องยาเสพติด/ การลักลอบนำเข้าส่งออก	
	- ข้อมูลที่ใช้ประเมินความเสี่ยง	
	- ข้อมูลเกี่ยวกับคนเข้า-ออกด่านหน้า	
	- ข้อมูลที่ต้องแลกเปลี่ยนกับหน่วยงานอื่น	
	(ปัญหาอะไร / วิธีการแลกเปลี่ยน)	

5. ประเด็นการพิจารณาเพิ่มเติม (ต่อ)

ด้าน	ประเด็น	คำอธิบาย
ตม.	- ข้อตกลงการใช้ข้อมูลร่วมกันกับด้านอื่นๆ	
	- รูปแบบการจัดการด้านที่ปลอดภัย	
	- รูปแบบข้อมูลที่ใช้ในการดำเนินงาน	
	- ข้อมูลที่ใช้ร่วมกับหน่วยงานอื่น	
	- พนักงานที่ต้องทำงานร่วมกับหน่วยงานอื่น	

5. ประเด็นการพิจารณาเพิ่มเติม (ต่อ)

ด้าน	ประเด็น	คำอธิบาย
ตรวจพืช	- บริเวณทำการที่ใช้ร่วมกับด้านศุลกากร	
	- บริเวณทำการที่ใช้ร่วมกับด้านตม.	
	- จุดตรวจผู้เดินทาง	
	- ผู้มีอำนาจอนุมัติการลงทะเบียน	
	- พื้นที่ครอบคลุมที่ด้านตรวจพืชสะเดาคู่คูแกล	

5. ประเด็นการพิจารณาเพิ่มเติม (ต่อ)

ด้าน	ประเด็น	คำอธิบาย
แรงงาน	- บริเวณทำการที่ใช้ร่วมกับด้านอุตสาหกรรม	
	- บริเวณทำการที่ใช้ร่วมกับด้านตรวจพืช	
	- จุดตรวจผู้เดินทาง	
	- ผู้มีอำนาจอนุมัติการลงทะเบียน	
	- พื้นที่ครอบคลุมที่ด้านตรวจตม. สะเดาต้องดูแล	

6. การจัดการด้านพรมแดนสะเคาในปัจจุบัน

การปฏิบัติงานของบุคลากร

คำชี้แจง กรุณาทำเครื่องหมาย / ลงในช่องที่ตรงกับความคิดเห็น โดย

- 1 หมายถึง ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง
- 2 หมายถึง ไม่เห็นด้วย
- 3 หมายถึง เฉยๆ
- 4 หมายถึง เห็นด้วย
- 5 หมายถึง เห็นด้วยอย่างยิ่ง

ข้อที่	ความคิดเห็น	ระดับความคิดเห็น				
		5	4	3	2	1
1	จำนวนผู้ลงนามอนุมัติในเอกสารมีหลายคน					
2	เอกสารที่ต้องใช้มีจำนวนมาก					
3	การจัดคนกับงานมีความเหมาะสม					
4	การให้บริการรวดเร็ว					
5	มีอิสระในการตัดสินใจเกี่ยวกับงานที่รับผิดชอบ					
6	การจัดสวัสดิการของเจ้าหน้าที่มีความเหมาะสม					
7	การจัดหมวดข้อมูลง่ายต่อการค้นหา					
8	มีการปฏิบัติตามคู่มือปฏิบัติงานอย่างเคร่งครัด					
9	กฎระเบียบ / ข้อบังคับ มีความยืดหยุ่น					
10	คนในหน่วยงานให้ความร่วมมือ					
11	มีคำอธิบายวิธีการปฏิบัติงานชัดเจน					
12	มีงานที่ค้างระหว่างวันจำนวนมาก					
13	มีงานขจรเข้ามาแทรกงานประจำบ่อย					
14	เอกสารสูญหายเป็นประจำ					
15	มีการสำเนาเอกสารหลายชุด					
16	มีการจัดประชุมชี้แจงก่อนการปฏิบัติงานอย่างสม่ำเสมอ					
17	มีการจัดเก็บเอกสารในที่ปลอดภัย					
18	มีพื้นที่จัดเก็บเอกสารเพียงพอ					
19	ปริมาณเอกสารที่ต้องส่งให้หน่วยงานอื่นมีจำนวนมาก					
20	มีระบบการจัดส่งเอกสารให้หน่วยงานภายในอื่นๆอย่างเหมาะสม					
21	มีระบบการจัดส่งเอกสารให้หน่วยงานภายนอกอื่นๆอย่างเหมาะสม					

ข้อที่	ประเด็นความคิดเห็น	ระดับความเห็น				
		5	4	3	2	1
22	มาตรการป้องกันเอกสารสูญหายมีความปลอดภัย					
23	บุคลากรมีทักษะการปฏิบัติงาน					
24	การตรวจสอบความถูกต้องของระบบเอกสารมีความเข้มงวด					
25	การปฏิบัติงานมีความยุ่งยาก					
26	มีการปฏิบัติงานที่ได้รับมอบหมายอย่างเหมาะสม					
27	ระบบการประเมินผลการทำงานมีความชัดเจน					
28	ระบบประเมินผลการปฏิบัติงานขาดความโปร่งใส/ไม่เป็นธรรม					

การฝึกอบรม ท่านมีการอบรมในประเด็นต่อไปนี้ มาก/น้อย แค่ไหน
คำชี้แจง กรุณาทำเครื่องหมาย / ลงในช่องที่ตรงกับความคิดเห็น โดย

- 1 หมายถึง มีการอบรมน้อยที่สุด
- 2 หมายถึง มีการอบรมน้อย
- 3 หมายถึง มีการอบรมปานกลาง
- 4 หมายถึง มีการอบรมมาก
- 5 หมายถึง มีการอบรมมากที่สุด

ข้อที่	ประเด็นความคิดเห็น	ระดับความเห็น				
		5	4	3	2	1
1	การอบรมด้านความมั่นคงของด้านพรมแดนสะเดา					
2	การอบรมและทดสอบเพื่อให้ได้ใบรับรอง					
3	การอบรมคู่มือปฏิบัติงาน					
4	การฝึกปฏิบัติงานภาคสนาม					
5	การอบรมร่วมกับนานาชาติ เช่น มาเลเซีย อินโดนีเซีย และอาเซียน					
6	การอบรมเพิ่มพูนความรู้					
7	การอบรมทาง online					
8	การฝึกอบรมตามสถานการณ์เฉพาะกิจ (ยาเสพติด การก่อการร้าย)					
9	การหมุนเวียนงานที่ทำ					
10	การอบรมอื่นๆ ที่ท่านเคยเข้าอบรม(โปรดระบุ).....					

ระบบสนับสนุน

คำชี้แจง กรุณาทำเครื่องหมาย / ลงในช่องที่ตรงกับความคิดเห็น โดย

- 1 หมายถึง ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง
- 2 หมายถึง ไม่เห็นด้วย
- 3 หมายถึง เฉยๆ
- 4 หมายถึง เห็นด้วย
- 5 หมายถึง เห็นด้วยอย่างยิ่ง

ข้อที่	ความคิดเห็น	ระดับความคิดเห็น				
		5	4	3	2	1
1	อุปกรณ์และเครื่องมืออยู่ในสภาพพร้อมใช้งาน					
2	เครื่องมืออุปกรณ์ที่ใช้กับงานมีความเหมาะสม					
3	เครื่องมืออุปกรณ์ที่ใช้มีประสิทธิภาพ					
4	มีการซ่อมบำรุงอย่างสม่ำเสมอ					
5	มีการตรวจสอบสภาพก่อนใช้งาน					
6	มีสภาพแวดล้อมที่เหมาะสมกับอุปกรณ์					
7	สถานที่ทำงานมีบรรยากาศเอื้อต่อการปฏิบัติงาน					
8	การจัดผังที่ทำงานมีความเหมาะสม					
9	การวางผังที่ทำงานเอื้อต่อการปฏิบัติงาน					
10	มีจำนวนเครื่องคอมพิวเตอร์เพียงพอกับพนักงาน					
11	มีการตรวจสอบประจำปี					
12	มีหน่วยซ่อมบำรุง					
13	มีการจัดผังที่ทำงานเป็นไปตามหลักการฮวงจุ้ย					
14	มีการสำรองวัสดุอุปกรณ์สำนักงานพร้อมใช้งานอย่างเหมาะสม					
15	ระบบคอมพิวเตอร์ล่มบ่อยทำให้งานล่าช้ากว่าที่กำหนด					
16	ไฟฟ้าดับทำให้ระบบข้อมูลเสียหาย					

สารสนเทศ

คำชี้แจง กรุณาทำเครื่องหมาย / ลงในช่องที่ตรงกับความคิดเห็น โดย

- 1 หมายถึง ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง
- 2 หมายถึง ไม่เห็นด้วย
- 3 หมายถึง เฉยๆ
- 4 หมายถึง เห็นด้วย
- 5 หมายถึง เห็นด้วยอย่างยิ่ง

ข้อที่	ความคิดเห็น	ระดับความคิดเห็น				
		5	4	3	2	1
1	การประเมินผลมีความรวดเร็ว					
2	ระบบประเมินผลสารสนเทศมีประสิทธิภาพ					
3	การเรียกใช้ข้อมูลสำรองบ่อย					
4	ระบบการสื่อสารที่ใช้ ณ ที่ทำการด้านมีประสิทธิภาพ					
5	ระบบสารสนเทศถูกออกแบบให้มีการดูแลความปลอดภัยเป็นอย่างดี					
6	มีการใช้ระบบ login password ในการเข้าถึงข้อมูล					
7	มีการจัดระดับความปลอดภัยของข้อมูล					
8	การเรียกใช้ข้อมูลสะดวกและรวดเร็ว					
9	การสื่อสารด้วยวิทยุมีประสิทธิภาพ					
10	การสื่อสารด้วยโทรศัพท์มีประสิทธิภาพ					
11	ระบบสารสนเทศซับซ้อนปฏิบัติได้ยาก					
12	มีระบบดูแลข้อมูลให้ปลอดภัยอยู่เสมอ					
13	ระบบสารสนเทศอำนวยความสะดวกใช้ทำงานได้ทันเวลาที่กำหนด					
14	ระบบสารสนเทศลุ่มบ่อย ทำให้ต้องใช้ระบบ manual แทน					
15	ข้อมูลในระบบสารสนเทศของหน่วยงานควรมีข้อมูลให้หน่วยงานอื่นด้วย					
16	ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศไม่เหมาะสม/ขาดแคลน/ขาดประสิทธิภาพ					

โครงสร้างทางกายภาพ

คำชี้แจง กรุณาทำเครื่องหมาย / ลงในช่องที่ตรงกับความคิดเห็น โดย

- 1 หมายถึง ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง
- 2 หมายถึง ไม่เห็นด้วย
- 3 หมายถึง เฉยๆ
- 4 หมายถึง เห็นด้วย
- 5 หมายถึง เห็นด้วยอย่างยิ่ง

ข้อที่	ความคิดเห็น	ระดับความคิดเห็น				
		5	4	3	2	1
1	การจราจรหนาแน่น					
2	มีระบบไฟฟ้าทั่วถึง พร้อมใช้งาน					
3	มีแสงสว่างเพียงพอกับการทำงาน					
4	สถานที่ทำงานเป็นระเบียบ					
5	มีระบบน้ำเพียงพอต่อการอุปโภค-บริโภค					
6	ห้องน้ำสะอาด					
7	ห้องน้ำเพียงพอกับผู้ใช้					
8	ระบบระบายน้ำของค่านมีประสิทธิภาพ					
9	ระบบการป้องกันเสียงและฝุ่นละอองมีประสิทธิภาพ					
10	มีการจัดพื้นที่ให้บริการที่เหมาะสมพร้อมสิ่งอำนวยความสะดวก					

7. แสดงความคิดเห็นเกี่ยวกับระบบการจัดการด้านพรมแดนสะเดา

7.1 ความคิดเห็นต่อโครงสร้างพื้นฐานของด่านสะเดา

.....

.....

.....

7.2 ปัญหาและอุปสรรคของด่านพรมแดนสะเดาในปัจจุบัน

.....

.....

.....

7.3 ผลกระทบของประชากรมาเขียนต่อระบบการจัดการด้านพรมแดนสะเดา

7.3.1 ด้านความมั่นคงและปลอดภัย

.....

.....

.....

7.3.2 ด้านเศรษฐกิจ

.....

.....

.....

7.4 ความคิดเห็นโดยรวมของรูปแบบการจัดการด้านพรมแดนสะเดาแบบ single window

.....

.....

.....

7.5 single window มีประโยชน์อย่างไรกับหน่วยงานของท่าน

.....

.....

.....

ภาคผนวก ฉ

แบบสอบถามชุดที่ 2: ความคิดเห็นของเจ้าหน้าที่ปฏิบัติงาน
ที่มีต่อรูปแบบระบบการจัดการด้านพรมแดนสะเดา

ภาคผนวก ฉ
แบบสอบถามเจ้าหน้าที่ปฏิบัติงาน

แบบสอบถามสำรวจความคิดเห็นเกี่ยวกับรูปแบบการจัดการด้านพรมแดนแบบบูรณาการ

คำชี้แจง การวิจัยเรื่อง รูปแบบระบบการจัดการด้านพรมแดนสะเคา จังหวัดสงขลา ได้รับงบประมาณจากสกว. ฝ่าย 1 ให้ศึกษาสภาพการดำเนินงานและการจัดการด้านพรมแดนสะเคาเพื่อนำเสนอรัฐบาลใช้ประกอบการกำหนดนโยบายการจัดการด้านพรมแดนให้พร้อมรับ AEC

บัดนี้การวิจัยได้สรุปผลและนำเสนอรูปแบบการจัดการด้านแบบบูรณาการขึ้น โดยมีการเปลี่ยนแปลงในส่วนของกรเพิ่มกรรมการกลางระดับประเทศให้ดูแลแบบเบ็ดเสร็จ ประกอบด้วยกรรมการกลางจากตัวแทนทุกหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการผ่านแดนของสินค้าและบุคคล ทำหน้าที่กำหนดนโยบาย งบประมาณ กำลังผลและเทคโนโลยีที่ใช้และส่งมอบเป็นแนวปฏิบัติมายังด้านระดับพื้นที่ที่ประกอบด้วยผู้ว่าราชการจังหวัดเป็นประธานกรรมการจัดการด้านพรมแดนสะเคาเพื่อรับฟังการแปลงนโยบายสู่การปฏิบัติของ CIQ+ Labor และร่วมแก้ไขปัญหาคำเนินงานในระดับพื้นที่

เพื่อความถูกต้องของข้อมูลและผลการศึกษาวิจัยใช้ได้จริงและเป็นประโยชน์อย่างเต็มที่จึงขอความร่วมมือผู้ปฏิบัติงานด้านพรมแดนสะเคาทุกท่านทุกหน่วยงาน โปรดตอบคำถามตามความคิดเห็นที่แท้จริงของท่าน ความเห็นของท่านจะถูกนำไปวิเคราะห์และแปลความหมายในภาพรวมของความคิดเห็นของบุคลากรทุกหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการจัดการด้านพรมแดนสะเคาเพื่อทราบถึงทัศนคติ และการตอบสนองของบุคลากรในทุกหน่วยงานความเป็นไปได้และข้อจำกัดในการดำเนินงานตามรูปแบบการจัดการแบบบูรณาการ

ขอขอบคุณในความอนุเคราะห์ข้อมูลมา ณ โอกาสนี้

ผศ. ยุพาวดี สมบูรณ์กุล

หัวหน้าโครงการ

ส่วนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม

1. หน่วยงานที่สังกัด ด้านศุลกากร ด้านตรวจคนเข้าเมือง
 ด้านตรวจพืช ด้านตรวจคนหางาน
2. ฝ่าย.....
3. ประสบการณ์การทำงาน.....ปี
4. สถานการณ์จ้างงานของท่าน ข้าราชการระดับ..... ลูกจ้างประจำ
 ลูกจ้างชั่วคราว อื่นๆ ระบุ.....
5. จำนวนบุคลากรในฝ่ายงานเดียวกับท่าน คน จำนวนบุคลากรที่เหมาะสม คน

ส่วนที่ 2 ความคิดเห็นต่อรูปแบบการจัดการด้านแบบบูรณาการ

คำชี้แจง กรุณาทำเครื่องหมาย / ลงในช่องที่ตรงกับความคิดเห็น โดย

- 5 หมายถึง เห็นด้วยอย่างยิ่ง 4 หมายถึง เห็นด้วย 3 หมายถึง เฉยๆ
 2 หมายถึง ไม่เห็นด้วย 1 หมายถึง ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง

ความคิดเห็นเกี่ยวกับรูปแบบการจัดการบูรณาการด้านพรมแดนสะเดา	ระดับความคิดเห็น				
	5	4	3	2	1
ประสิทธิภาพการจัดการด้านพรมแดนสะเดา					
1) การเปิดเสรีการค้าเนื่องจาก AEC ในปี 2558 จะทำให้ปริมาณสินค้าและบุคคลข้ามแดนที่ด้านพรมแดนไทยเพิ่มมากขึ้น โดยเฉพาะอย่างยิ่งด้านพรมแดนสะเดา					
2) เพื่อให้พร้อมรับ AEC ควรมีการปรับโครงสร้างการจัดการด้านพรมแดนของประเทศ					
3) การจัดการด้านพรมแดนควรให้ความสำคัญกับการอำนวยความสะดวกให้กับสินค้าและบุคคลที่ผ่านด่านเป็นอันดับแรก					
4) รัฐบาลควรให้ความสำคัญกับการดำเนินงานของด้านพรมแดนสะเดาอย่างจริงจังมากขึ้น					
5) เจ้าหน้าที่ปฏิบัติงานจากทุกหน่วยงานอยากเห็นการเปลี่ยนแปลงของด้านพรมแดนสะเดาในทางที่ดีขึ้น					
6) การใช้ระบบ NSW จะช่วยเพิ่มประสิทธิภาพการอำนวยความสะดวกในการผ่านแดนและการควบคุมความปลอดภัย					
การเชื่อมโยงด้วยระบบ NSW					
7) ไทยใช้ระบบ NSW เพราะถูกกำหนดจากศุลกากรโลก					
8) หลายหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการจัดการด่านไม่เห็นความสำคัญของระบบ NSW					
9) การใช้ระบบ NSW จะทำให้การจัดการด่านสะเดาได้มาตรฐานสากลโลก					
10) การใช้ระบบ NSW ที่ด้านพรมแดนสะเดา เป็นการสั่งการจากส่วนกลางโดยด่านระดับพื้นที่ไม่ได้มีการเตรียมการล่วงหน้า					
11) ปัญหาของการใช้ระบบ NSW ของด้านพรมแดนสะเดาคือเจ้าหน้าที่ในทุกหน่วยงานที่เกี่ยวข้องมี					

ความคิดเห็นเกี่ยวกับรูปแบบการจัดการบูรณาการด้านพรมแดนสะเคา	ระดับความคิดเห็น				
	5	4	3	2	1
ความรู้เกี่ยวกับระบบNSWและการใช้งานในระบบ NSW ไม่เท่ากัน					
รูปแบบการจัดการด้านระดับประเทศ					
12) การให้ความสำคัญอย่างมุ่งมั่นจริงใจและจริงจังของรัฐบาลต่อการจัดการด้านพรมแดนสะเคาเท่านั้นที่จะทำให้สามารถจัดอุปสรรคการจัดการด้านพรมแดนได้					
13) รัฐบาลควรจัดตั้งหน่วยงานกลางดูแลจัดการด้านพรมแดนของประเทศและมีอำนาจเบ็ดเสร็จเพื่อทำหน้าที่กำหนดนโยบายการจัดการด้าน					
14) การจัดการด้านพรมแดนระดับประเทศควรประกอบด้วยตัวแทนจากทุกหน่วยงานทั้งรัฐและเอกชนที่เกี่ยวข้อง					
15) รัฐบาลควรกระจายอำนาจการจัดการด้านให้กับผู้รับผิดชอบด้านในระดับพื้นที่มากขึ้น					
การจัดโครงสร้างการจัดการด้าน					
16) ผลการดำเนินงานของด้านสะเคาขึ้นกับนโยบายของรัฐบาล งบประมาณ การจัดสรรกำลังพลจากส่วนกลางและเทคโนโลยีที่ใช้ปฏิบัติงาน					
17) ผู้ว่าราชการจังหวัดควรทำหน้าที่เป็นประธานในกรรมการจัดการด้านระดับพื้นที่ (ด้านสะเคา)					
18) หน่วยงานองค์กรเอกชนควรมีส่วนร่วมในการจัดการด้านพรมแดนสะเคา					
19) ปัญหาสำคัญของการจัดการด้านพรมแดนสะเคาขณะนี้คือจำนวนเจ้าหน้าที่ไม่เพียงพอกับปริมาณงานที่เพิ่มมากขึ้น					
20) ผู้ปฏิบัติงานระดับพื้นที่ด้านสะเคามีความรู้ความชำนาญเฉพาะหน้าที่ที่รับผิดชอบ					
21) ท่านมั่นใจว่ากรรมการกลางด้านระดับพื้นที่ (ด้านสะเคา) ที่มีผู้ว่าราชการจังหวัดสงขลาเป็นประธานและมีกรรมการจัดการด้านในภูมิภาคจะทำให้การปฏิบัติงานด้านระดับพื้นที่มีประสิทธิภาพ					
22) ท่านมั่นใจว่าโครงสร้างใหม่ของการจัดการด้านในระดับประเทศและระดับพื้นที่ (ด้านพรมแดนสะเคา) จะทำให้ด้านพรมแดนสะเคาสามารถพร้อมรับสถานการณ์ AEC ได้อย่างมีประสิทธิภาพมากขึ้น					
การจัดการด้านระดับพื้นที่					
23) การจัดการด้านระดับพื้นที่เป็นการรับนโยบายจากส่วนกลางลงมาปฏิบัติ					
24) การจัดการด้านพรมแดนของ CIQ+ Labor ในระดับพื้นที่ (ด้านสะเคา) ควรมีเป้าหมายเดียวกัน					
25) การจัดการด้านพรมแดนของ CIQ+ Labor ในระดับพื้นที่ (ด้านสะเคา) ควรทำงานประสานกันให้มากขึ้น					
26) การจัดการด้านแบบบูรณาการคือการเชื่อมโยงข้อมูลการทำงานของ CIQ+ Labor เข้าด้วยกันเพื่อให้การจัดการที่พรมแดนมีประสิทธิภาพสูงสุด					
27) รูปแบบการจัดการแบบบูรณาการจะทำให้ผู้ปฏิบัติงานใน CIQ+ Labor มีความรักและเข้าใจกันมากขึ้น					

ความคิดเห็นเกี่ยวกับรูปแบบการจัดการบูรณาการด้านพรมแดนสะเดา	ระดับความคิดเห็น				
	5	4	3	2	1
การจัดการบุคคล					
28) การเชื่อมโยงข้อมูลของหน่วยงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้องจะทำให้การทำงานของ CIQ+ Labor มีประสิทธิภาพมากขึ้น					
29) การจัดกิจกรรมสัมพันธ์ร่วมกันของ CIQ+ Labor ในโอกาสต่างๆ เป็นครั้งคราวจะทำให้เจ้าหน้าที่ CIQ+ Labor ทำงานประสานกันมากขึ้น					
30) รัฐบาลควรให้ความสำคัญกับการฝึกอบรมและการพัฒนาบุคลากรด้านพรมแดนสะเดาให้มาก					
31) เจ้าหน้าที่ปฏิบัติงานของทุกหน่วยงานควรเข้ารับการอบรมความรู้ในการปฏิบัติงานอยู่เสมอ					

ภาคผนวก ข

รายละเอียดการวิเคราะห์เชิงปริมาณ

ภาคผนวก ข.1

การวิเคราะห์ผลวิจัย จากแบบสอบถามชุดที่ 1: หัวหน้างาน

การวิเคราะห์ผลการศึกษารูปแบบระบบการจัดการที่มีประสิทธิภาพของด่านพรหมแดนสะเดา

ตารางภาคผนวก ข 1.1: แสดงความคิดเห็นของหัวหน้างานต่อรูปแบบระบบการจัดการด่านพรหมแดนสะเดา
ในหัวข้อต่างๆ

(n = 11)

ประเด็นความคิดเห็น	\bar{X}	S.D.
1) การปฏิบัติงานของบุคลากร	3.6364	.52751
จำนวนผู้ลงนามอนุมัติในเอกสารมีหลายคน	2.91	1.136
เอกสารที่ต้องใช้มีจำนวนมาก	2.18	.874
การจัดคนกับงานมีความเหมาะสม	3.64	1.027
การให้บริการรวดเร็ว	4.00	.894
มีอิสระในการตัดสินใจเกี่ยวกับงานที่รับผิดชอบ	4.09	.539
การจัดสวัสดิการของเจ้าหน้าที่มีความเหมาะสม	4.00	.894
การจัดหมวดข้อมูลง่ายต่อการค้นหา	4.45	1.635
มีการปฏิบัติตามคู่มือปฏิบัติงานอย่างเคร่งครัด	3.91	.701
กฎระเบียบ / ข้อบังคับ มีความยืดหยุ่น	3.73	1.009
คนในหน่วยงานให้ความร่วมมือ	3.91	.701
มีคำอธิบายวิธีการปฏิบัติงานชัดเจน	4.18	.603
มีงานที่ค้างระหว่างวันจำนวนมาก	2.64	2.292
มีงานขจรเข้ามาแทรกงานประจำบ่อย	4.09	2.663
เอกสารสูญหายเป็นประจำ	3.45	2.841
มีการสำเนาเอกสารหลายชุด	2.18	.603
มีการจัดประชุมชี้แจงก่อนการปฏิบัติงานอย่างสม่ำเสมอ	4.36	1.748
มีการจัดเก็บเอกสารในที่ปลอดภัย	3.91	.701
มีพื้นที่จัดเก็บเอกสารเพียงพอ	3.45	1.036
ปริมาณเอกสารที่ต้องส่งให้หน่วยงานอื่นมีจำนวนมาก	2.55	1.036
มีระบบการจัดส่งเอกสารให้หน่วยงานภายในอื่นๆอย่างเหมาะสม	4.45	1.572
มีระบบการจัดส่งเอกสารให้หน่วยงานภายนอกอื่นๆอย่างเหมาะสม	4.45	1.572
มาตรการป้องกันเอกสารสูญหายมีความปลอดภัย	3.64	1.120
บุคลากรมีทักษะการปฏิบัติงาน	4.09	.539

ประเด็นความคิดเห็น	\bar{X}	S.D.
การตรวจสอบความถูกต้องของระบบเอกสารมีความเข้มงวด	3.91	.701
การปฏิบัติงานมีความยุ่งยาก	2.55	.934
มีการปฏิบัติงานที่ได้รับมอบหมายอย่างเหมาะสม	4.00	.775
ระบบการประเมินผลการทำงานมีความชัดเจน	4.09	.539
ระบบประเมินผลการปฏิบัติงานขาดความโปร่งใส/ไม่เป็นธรรม	3.00	1.095
2) การฝึกอบรม	2.5657	.58469
การอบรมด้านความมั่นคงของค่านิยมคนสะเดา	2.18	.982
การอบรมและทดสอบเพื่อให้ได้ใบรับรอง	2.45	1.036
การอบรมคู่มือปฏิบัติงาน	3.00	1.000
การฝึกปฏิบัติงานภาคสนาม	2.82	1.250
การอบรมร่วมกับนานาชาติ เช่น มาเลเซีย อินโดนีเซีย และอาเซียน	2.00	.775
การอบรมเพิ่มพูนความรู้	3.36	.924
การอบรมทาง online	2.09	.701
การฝึกอบรมตามสถานการณ์เฉพาะกิจ (ยาเสพติด การก่อการร้าย)	2.55	1.214
การหมุนเวียนงานที่ทำ	2.64	1.027
3) ระบบสนับสนุน	3.3977	.50333
อุปกรณ์และเครื่องมืออยู่ในสภาพพร้อมใช้งาน	4.00	.894
เครื่องมืออุปกรณ์ที่ใช้กับงานมีความเหมาะสม	3.45	1.036
เครื่องมืออุปกรณ์ที่ใช้มีประสิทธิภาพ	3.82	.751
มีการซ่อมบำรุงอย่างสม่ำเสมอ	3.64	.809
มีการตรวจสอบสภาพก่อนใช้งาน	3.55	.820
มีสภาพแวดล้อมที่เหมาะสมกับอุปกรณ์	3.45	1.036
สถานที่ทำงานมีบรรยากาศเอื้อต่อการปฏิบัติงาน	3.09	1.136
การจัดผังที่ทำงานมีความเหมาะสม	2.82	1.250
การวางผังที่ทำงานเอื้อต่อการปฏิบัติงาน	2.55	1.128
มีจำนวนเครื่องคอมพิวเตอร์เพียงพอกับพนักงาน	3.91	.831
มีการตรวจสอบประจำปี	4.64	1.567
มีหน่วยซ่อมบำรุง	3.64	.924
มีการจัดผังที่ทำงานเป็นไปตามหลักการฮวงจุ้ย	2.55	.820
มีการสำรองวัสดุอุปกรณ์สำนักงานพร้อมใช้งานอย่างเหมาะสม	3.45	1.036

ประเด็นความคิดเห็น	\bar{X}	S.D.
ระบบคอมพิวเตอร์ล่มบ่อยทำให้งานล่าช้ากว่าที่กำหนด	3.00	1.414
ไฟฟ้าดับทำให้ระบบข้อมูลเสียหาย	2.82	1.168
4) สารสนเทศ	3.6875	.42573
การประเมินผลมีความรวดเร็ว	3.91	.539
ระบบประเมินผลสารสนเทศมีประสิทธิภาพ	3.91	.831
การเรียกใช้ข้อมูลสำรองบ่อย	3.18	1.079
ระบบการสื่อสารที่ใช้ ณ ที่ทำการด้านมีประสิทธิภาพ	4.09	.539
ระบบสารสนเทศถูกออกแบบให้มีการดูแลความปลอดภัยเป็นอย่างดี	4.18	.603
มีการใช้ระบบ login password ในการเข้าถึงข้อมูล	4.09	.944
มีการจัดระดับความปลอดภัยของข้อมูล	4.27	.647
การเรียกใช้ข้อมูลสะดวกและรวดเร็ว	4.00	.632
การสื่อสารด้วยวิทยุมีประสิทธิภาพ	3.64	1.120
การสื่อสารด้วยโทรศัพท์มีประสิทธิภาพ	4.09	.701
ระบบสารสนเทศซับซ้อนปฏิบัติได้ยาก	3.00	1.183
มีระบบดูแลข้อมูลให้ปลอดภัยอยู่เสมอ	4.27	.467
ระบบสารสนเทศอำนวยความสะดวกใช้ทำงานได้ทันเวลาที่กำหนด	4.00	.632
ระบบสารสนเทศล่มบ่อย ทำให้ต้องใช้ระบบ manual แทน	2.64	1.120
ข้อมูลในระบบสารสนเทศของหน่วยงานควรมีข้อมูลให้หน่วยงานอื่นด้วย	3.55	1.128
ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศไม่เหมาะสม/ขาดแคลน/ขาดประสิทธิภาพ	2.18	1.328
5) โครงสร้างทางกายภาพ	3.0818	.99380
การจราจรหนาแน่น	4.36	1.206
มีระบบไฟฟ้าทั่วถึง พร้อมใช้งาน	3.36	1.027
มีแสงสว่างเพียงพอกับการทำงาน	3.27	1.104
สถานที่ทำงานเป็นระเบียบ	2.73	1.272
มีระบบน้ำเพียงพอต่อการอุปโภค-บริโภค	2.91	1.300
ห้องน้ำสะอาด	2.55	1.293
ห้องน้ำเพียงพอกับผู้ใช้	2.91	1.514
ระบบระบายน้ำของด้านมีประสิทธิภาพ	3.00	1.342
ระบบการป้องกันเสียงและฝุ่นละอองมีประสิทธิภาพ	2.73	1.555
มีการจัดพื้นที่ให้บริการที่เหมาะสมพร้อมสิ่งอำนวยความสะดวก	3.00	1.183

ภาคผนวก ข.2

การวิเคราะห์ผลวิจัย จากแบบสอบถามชุดที่ 2: ความคิดเห็นของเจ้าหน้าที่ปฏิบัติงาน
ที่มีต่อรูปแบบระบบการจัดการด้านพรมแดนสะเดา

การวิเคราะห์ผลการศึกษารูปแบบระบบการจัดการที่มีประสิทธิภาพของด้านพรมแดนสะเดา

ตารางภาคผนวก ข 2.1: แสดงความคิดเห็นของเจ้าหน้าที่ปฏิบัติงานที่มีต่อรูปแบบระบบการจัดการ
ด้านพรมแดนสะเดา

(n = 131)

ความคิดเห็นเกี่ยวกับรูปแบบการจัดการบูรณาการด้านพรมแดนสะเดา	ด้านบุคลากร		ด้านตรวจ คนเข้าเมือง		ด้านตรวจ พืช		ด้านตรวจ คนหางาน	
	\bar{X}	S.D.	\bar{X}	S.D.	\bar{X}	S.D.	\bar{X}	S.D.
กลุ่มที่ 1 ประสิทธิภาพการจัดการด้านพรมแดนสะเดา	4.34	.458	4.20	.717	4.07	.854	5.00	.000
1) การเปิดเสรีการค้าเนื่องจาก AEC ในปี 2558 จะทำให้ปริมาณสินค้าและบุคคลข้ามแดนที่ด้านพรมแดนไทยเพิ่มมากขึ้น โดยเฉพาะอย่างยิ่งด้านพรมแดนสะเดา	4.29	.725	4.12	.887	3.88	1.246	5.00	.000
2) เพื่อให้พร้อมรับ AEC ควรมีการปรับโครงสร้างการจัดการด้านพรมแดนของประเทศ	4.44	.673	4.20	.939	3.88	1.356	5.00	.000
3) การจัดการด้านพรมแดนควรให้ความสำคัญกับการอำนวยความสะดวกให้กับสินค้าและบุคคลที่ผ่านด่านเป็นอันดับแรก	4.41	.648	4.35	.913	4.13	.991	5.00	.000
4) รัฐบาลควรให้ความสำคัญกับการดำเนินงานของด้านพรมแดนสะเดาอย่างจริงจังมากขึ้น	4.24	.647	4.20	.872	4.25	.463	5.00	.000
5) เจ้าหน้าที่ปฏิบัติงานจากทุกหน่วยงานอยากเห็นการเปลี่ยนแปลงของด้านพรมแดนสะเดาในทางที่ดีขึ้น	4.31	.671	4.14	.895	4.25	.886	5.00	.000
6) การใช้ระบบ NSW จะช่วยเพิ่มประสิทธิภาพการอำนวยความสะดวกในการผ่านแดนและการควบคุมความปลอดภัย	4.20	.651	4.08	.935	3.87	.991	4.50	.707
กลุ่มที่ 2 การเชื่อมโยงด้วยระบบ NSW	3.94	.593	4.00	.710	3.54	.615	4.25	.117
7) ไทยใช้ระบบ NSW เพราะถูกกำหนดจากบุคลากรโลก	3.86	1.011	4.00	.849	3.50	.926	4.00	.000
8) หลายหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการจัดการด่านไม่เห็นความสำคัญของระบบ NSW	3.80	.861	3.84	.946	3.38	.916	3.50	.707
9) การใช้ระบบ NSW จะทำให้การจัดการด่านสะเดาได้มาตรฐานสากลโลก	4.03	.834	3.84	.946	4.13	.641	5.00	.000
10) การใช้ระบบ NSW ที่ด้านพรมแดนสะเดาเป็นการสั่งการจากส่วนกลางโดยด่านระดับพื้นที่ไม่ได้มีการเตรียมการล่วงหน้า	3.76	.939	4.12	.909	2.88	1.126	4.00	.000
11) ปัญหาของการใช้ระบบ NSW ของด้านพรมแดนสะเดาคือเจ้าหน้าที่ในทุกหน่วยงานที่เกี่ยวข้องมีความรู้เกี่ยวกับระบบ NSW และการใช้งานในระบบ NSW ไม่เท่ากัน	4.04	.711	4.18	.888	3.50	.926	4.50	.707
	ด้านบุคลากร		ด้านตรวจ		ด้านตรวจ		ด้านตรวจ	

ความคิดเห็นเกี่ยวกับรูปแบบการจัดการบูรณาการด้านพรมแดนสะเดา			คนเข้าเมือง		พืช		คนหางาน	
	\bar{X}	S.D.	\bar{X}	S.D.	\bar{X}	S.D.	\bar{X}	S.D.
กลุ่มที่ 3 รูปแบบการจัดการด้านระดับประเทศ	3.79	.688	4.03	.748	3.81	1.178	4.75	.353
12) การให้ความสำคัญอย่างมุ่งมั่นจริงจังและจริงจังของรัฐบาลต่อการจัดการด้านพรมแดนสะเดาเท่านั้นที่จะทำให้สามารถจัดอุปสรรคการจัดการด้านพรมแดนได้	3.91	.880	4.18	.994	3.63	1.188	5.00	.000
13) รัฐบาลควรจัดตั้งหน่วยงานกลางดูแลจัดการด้านพรมแดนของประเทศและมีอำนาจเบ็ดเสร็จเพื่อทำหน้าที่กำหนดนโยบายการจัดการด้าน	3.49	1.087	3.92	.935	3.75	1.282	4.50	.707
14) การจัดการด้านพรมแดนระดับประเทศควรประกอบด้วยตัวแทนจากทุกหน่วยงานทั้งรัฐและเอกชนที่เกี่ยวข้อง	3.81	.921	3.98	.860	4.00	1.309	4.50	.707
15) รัฐบาลควรกระจายอำนาจการจัดการด้านให้กับผู้รับผิดชอบด้านในระดับพื้นที่มากขึ้น	3.97	.834	4.08	.868	3.88	1.246	5.00	.000
กลุ่มที่ 4 การจัดโครงสร้างการจัดการด้าน	3.97	.588	3.88	.829	4.01	.514	4.50	.303
16) ผลการดำเนินงานของด่านสะเดาขึ้นกับนโยบายของรัฐบาลงบประมาณ การจัดสรรกำลังพลจากส่วนกลางและเทคโนโลยีที่ใช้ปฏิบัติงาน	4.09	.830	4.02	1.086	4.25	.707	4.00	.000
17) ผู้ว่าราชการจังหวัดควรทำหน้าที่เป็นประธานในกรรมการจัดการด้านระดับพื้นที่ (ด่านสะเดา)	3.79	1.034	4.02	1.157	4.00	.535	5.00	.000
18) หน่วยงานองค์กรเอกชนควรมีส่วนร่วมในการจัดการด้านพรมแดนสะเดา	3.67	1.059	3.84	1.102	3.38	1.506	5.00	.000
19) ปัญหาสำคัญของการจัดการด้านพรมแดนสะเดาขณะนี้คือจำนวนเจ้าหน้าที่ไม่เพียงพอกับปริมาณงานที่เพิ่มมากขึ้น	4.09	.775	3.69	.927	4.25	.463	3.50	2.121
20) ผู้ปฏิบัติงานระดับพื้นที่ด่านสะเดามีความรู้ความชำนาญเฉพาะหน้าที่ที่รับผิดชอบ	4.13	.741	3.84	.946	3.88	.641	4.50	.707
21) ท่านมั่นใจว่ากรรมการกลางด้านระดับพื้นที่ (ด่านสะเดา) ที่มีผู้ว่าราชการจังหวัดสงขลาเป็นประธานและมีกรรมการจัดการด้านในภูมิภาคจะทำให้การปฏิบัติงานด้านระดับพื้นที่มีประสิทธิภาพ	3.89	.894	3.78	1.045	4.13	.835	5.00	.000
22) ท่านมั่นใจว่าโครงสร้างใหม่ของการจัดการด้านในระดับประเทศและระดับพื้นที่ (ด่านพรมแดนสะเดา) จะทำให้ด่านพรมแดนสะเดาสามารถพร้อมรับสถานการณ์ AEC ได้อย่างมีประสิทธิภาพมากขึ้น	4.19	.687	4.00	.959	4.25	.707	4.50	.707
กลุ่มที่ 5 การจัดการด้านระดับพื้นที่	4.07	.588	3.90	.730	4.27	.337	4.90	.141
23) การจัดการด้านระดับพื้นที่เป็นการรับนโยบายจากส่วนกลางลงมาปฏิบัติ	3.84	.862	3.84	.967	4.00	.535	4.50	.707
24) การจัดการด้านพรมแดนของ CIQ+ Labor ในระดับพื้นที่ (ด่านสะเดา) ควรมีเป้าหมายเดียวกัน	4.09	.717	3.96	.937	4.13	.641	5.00	.000

ความคิดเห็นเกี่ยวกับรูปแบบการจัดการบูรณาการด้านพรมแดนสะเดา	ด้านบุคลากร		ด้านตรวจ คนเข้าเมือง		ด้านตรวจ พืช		ด้านตรวจ คนทางาน	
	\bar{X}	S.D.	\bar{X}	S.D.	\bar{X}	S.D.	\bar{X}	S.D.
25) การจัดการด้านพรมแดนของ CIQ+ Labor ในระดับพื้นที่ (ด้านสะเดา) ควรทำงานประสานกันให้มากขึ้น	4.16	.735	3.92	.913	4.50	.535	5.00	.000
26) การจัดการด้านแบบบูรณาการคือการเชื่อมโยงข้อมูลการทำงาน ของ CIQ+ Labor เข้าด้วยกันเพื่อให้การจัดการที่พรมแดนมี ประสิทธิภาพสูงสุด	4.24	.647	4.02	.905	4.50	.535	5.00	.000
27) รูปแบบการจัดการแบบบูรณาการจะทำให้ผู้ปฏิบัติงานใน CIQ+ Labor มีความรักและเข้าใจกันมากขึ้น	4.04	.859	3.80	.939	4.25	.463	5.00	.000
กลุ่มที่ 6 การจัดการบุคคล	4.04	.589	3.94	.828	4.37	.353	4.75	.353
28) การเชื่อมโยงข้อมูลของหน่วยงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้องจะทำให้การ ทำงานของ CIQ+ Labor มีประสิทธิภาพมากขึ้น	3.96	.711	4.10	.964	4.13	.641	5.00	.000
29) การจัดกิจกรรมสัมพันธ์ร่วมกันของ CIQ+ Labor ในโอกาสต่างๆ เป็นครั้งคราวจะทำให้เจ้าหน้าที่CIQ+ Labor ทำงานประสานกันมาก ขึ้น	3.94	.778	3.76	1.012	4.38	.744	4.50	.707
30) รัฐบาลควรให้ความสำคัญกับการฝึกอบรมและการพัฒนาบุคลากร ด้านพรมแดนสะเดาให้มาก	4.11	.713	4.04	.979	4.50	.535	4.50	.707
31) เจ้าหน้าที่ปฏิบัติงานของทุกหน่วยงานควรเข้ารับการอบรมความรู้ ในการปฏิบัติงานอยู่เสมอ	4.16	.735	3.86	.939	4.50	.535	5.00	.000

ภาคผนวก ข.3

ตารางภาคผนวก ข 3.1: Model Summary

Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
1	.568 ^a	.323	.318	.82609795
2	.640 ^b	.410	.400	.77439598
3	.657 ^c	.432	.418	.76258743

a Predictors: (Constant), INT

b Predictors: (Constant), INT, PER

c Predictors: (Constant), INT, PER, STR

ตารางภาคผนวก ข 3.2: ANOVA^d

Model		Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
1	Regression	41.966	1	41.966	61.494	.000 ^a
	Residual	88.034	129	.682		
	Total	130.000	130			
2	Regression	53.240	2	26.620	44.389	.000 ^b
	Residual	76.760	128	.600		
	Total	130.000	130			
3	Regression	56.144	3	18.715	32.182	.000 ^c
	Residual	73.856	127	.582		
	Total	130.000	130			

a Predictors: (Constant), INT

b Predictors: (Constant), INT, PER

c Predictors: (Constant), INT, PER, STR

d Dependent Variable: AEC

ตารางภาคผนวก ข 3.3: Coefficients^a

Model	Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.	95% Confidence Interval for B	
	B	Std. Error	Beta			Lower Bound	Upper Bound
1 (Constant)	.000	.072		.000	1.000	-.143	.143
INT	.568	.072	.568	7.842	.000	.425	.712
2 (Constant)	-5.820E-17	.068		.000	1.000	-.134	.134
INT	.378	.081	.378	4.683	.000	.219	.538
PER	.350	.081	.350	4.336	.000	.190	.510
3 (Constant)	-4.868E-17	.067		.000	1.000	-.132	.132
INT	.291	.089	.291	3.288	.001	.116	.467
PER	.276	.086	.276	3.204	.002	.106	.447
STR	.206	.092	.206	2.235	.027	.024	.388

a Dependent Variable: REGR factor score 1 for analysis 1

ตารางภาคผนวก ข 3.4: Excluded Variables^d

Model		Beta In	t	Sig.	Partial Correlation	Collinearity Statistics
						Tolerance
1	NSW	.190 ^a	2.235	.027	.194	.702
	STR	.320 ^a	3.628	.000	.305	.618
	LOC	.166 ^a	1.882	.062	.164	.659
	PER	.350 ^a	4.336	.000	.358	.707
2	NSW	.128 ^b	1.561	.121	.137	.677
	STR	.206 ^b	2.235	.027	.195	.527
	LOC	-.021 ^b	-.221	.826	-.020	.492
3	NSW	.085 ^b	1.008	.316	.089	.627
	LOC	-.101 ^c	-1.006	.316	-.089	.440

a Predictors in the Model: (Constant), INT

b Predictors in the Model: (Constant), INT, PER,

c Predictors in the Model: (Constant), INT, PER, STR

d Dependent Variable: AEC

ภาคผนวก ข.4

ตารางภาคผนวก ข 4.1: Model Summary^b

Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
1	0.596 ^a	.355	.335	.47372

a Predictors: (Constant), INT4, INT2, INT1, INT3

b Dependent Variable: MAEC

ตารางภาคผนวก ข 4.2: ANOVA^b

Model		Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
1	Regression	15.574	4	3.893	17.349	.000 ^a
	Residual	28.276	126	.224		
	Total	43.850	130			

a Predictors: (Constant), INT4, INT2, INT1, INT3

b Dependent Variable: AEC

ตารางภาคผนวก ข 4.3: Coefficients^a

Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
		B	Std. Error	Beta		
1	(Constant)	2.475	.222		11.146	.000
	INT1	.212	.053	.348	4.001	.000
	INT2	2.804E-02	.047	.051	.590	.556
	INT3	.152	.069	.240	2.205	.029
	INT4	5.826E-02	.074	.088	.782	.435

a Dependent Variable: MAEC

ตารางภาคผนวก ข 4.4: Model Summary^b

Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
1	.638 ^a	.407	.373	.45985

a Predictors: (Constant), STR7, STR1, STR3, STR4, STR5, STR2, STR6

b Dependent Variable: MAEC

ตารางภาคผนวก ข 4.5: ANOVA^b

Model		Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
1	Regression	17.840	7	2.549	12.052	.000 ^a
	Residual	26.010	123	.211		
	Total	43.850	130			

a Predictors: (Constant), STR7, STR1, STR3, STR4, STR5, STR2, STR6

b Dependent Variable: AEC

ตารางภาคผนวก ข 4.6: Coefficients^a

Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
		B	Std. Error	Beta		
1	(Constant)	1.976	.258		7.647	.000
	STR1	.201	.053	.318	3.780	.000
	STR2	-.119	.062	-.218	-1.920	.057
	STR3	3.788E-02	.051	.072	.744	.458
	STR4	7.102E-02	.061	.105	1.161	.248
	STR5	.125	.069	.177	1.811	.073
	STR6	4.974E-02	.069	.082	.716	.476
	STR7	.198	.072	.274	2.743	.007

a Dependent Variable: MAEC

ตารางภาคผนวก ข 4.7: Model Summary^b

Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
1	.572 ^a	.327	.306	.48382

a Predictors: (Constant), PER4, PER1, PER2, PER3

b Dependent Variable: MAEC

ตารางภาคผนวก ข 4.8: ANOVA^b

Model		Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
1	Regression	14.356	4	3.589	15.332	.000 ^a
	Residual	29.494	126	.234		
	Total	43.850	130			

a Predictors: (Constant), PER4, PER1, PER2, PER3

b Dependent Variable: AEC

ตารางภาคผนวก ข 4.9: Coefficients^a

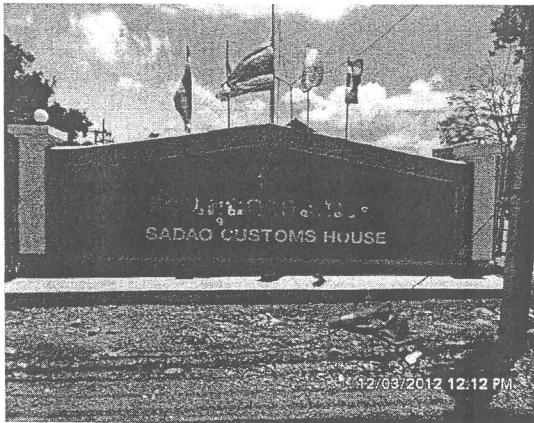
Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
		B	Std. Error	Beta		
1	(Constant)	2.326	.259		8.985	.000
	PER1	.149	.065	.210	2.283	.027
	PER2	2.518E-02	.069	.038	.363	.717
	PER3	6.600E-02	.079	.093	.834	.406
	PER4	.235	.080	.335	2.917	.004

a Dependent Variable: MAEC

ภาคผนวก ฉ

ภาพถ่ายด้านพรมแดนสะเดา

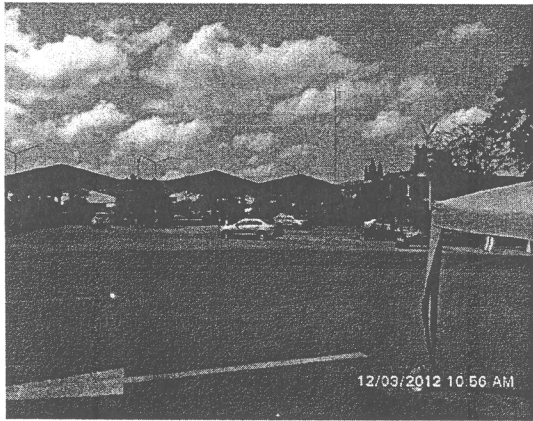
ภาคผนวก ฉ
ภาพถ่ายด้านพรมแดนสะเดา



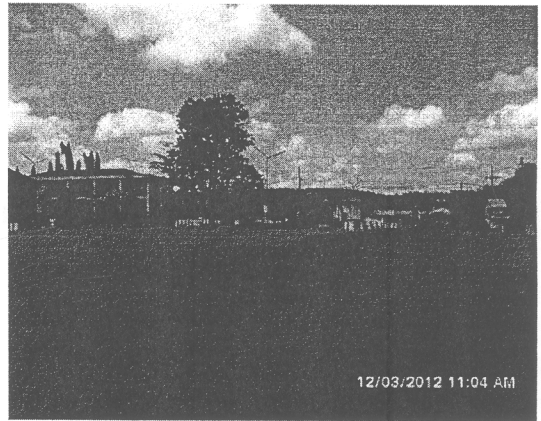
สภาพด่านศุลกากรสะเดา (ด้านใน)ในปัจจุบัน



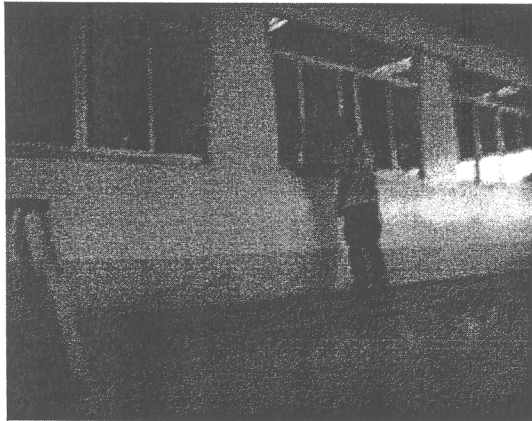
รถยนต์กำลังเข้าในด่านศุลกากรสะเดา



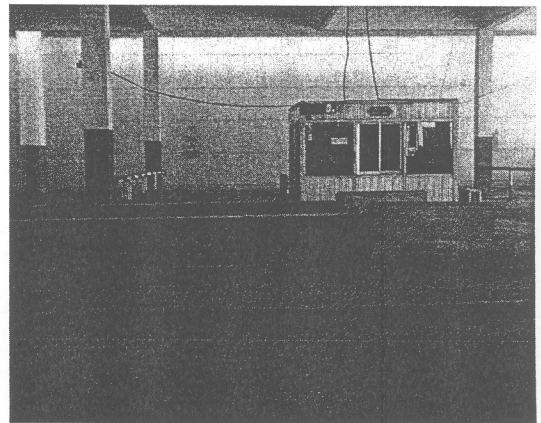
บรรยากาศช่องทางการเดินรถ



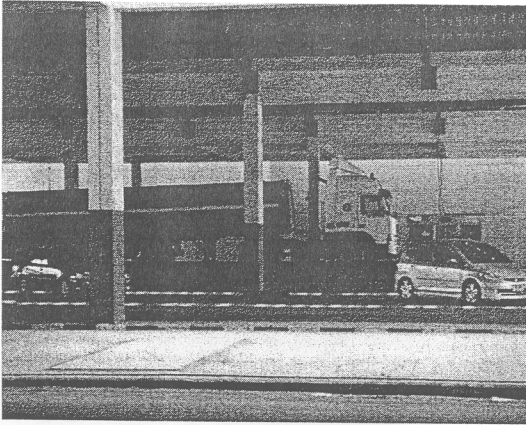
บรรยากาศโดยรอบบริเวณ (ด้านใน)



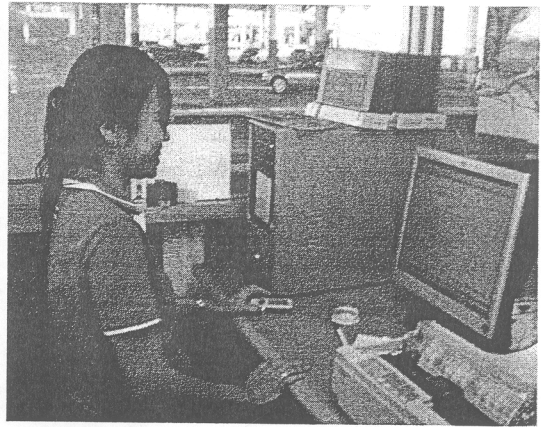
ตัวแทนกิจการกำลังยื่นฟอร์มพิธีการเพื่อ
ขอใบกำกับสินค้า



จุดชั่งน้ำหนักยางพารา



รถบรรทุกนำยางกำลังซิ่งนำหนักยาง



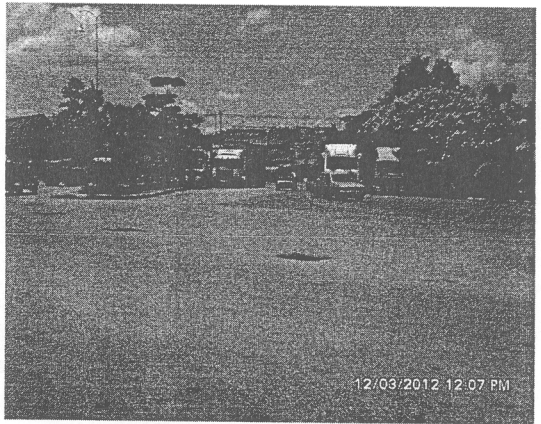
เจ้าหน้าที่กำลังดำเนินการซิ่งนำหนักยาง
ก่อนที่จะออกเอกสาร

SADAO CUSTOMS HOUSE
WEIGHT DECLARATION

Doc ID 0000000589
PRODUCT ID 01 น้ยมน7835%

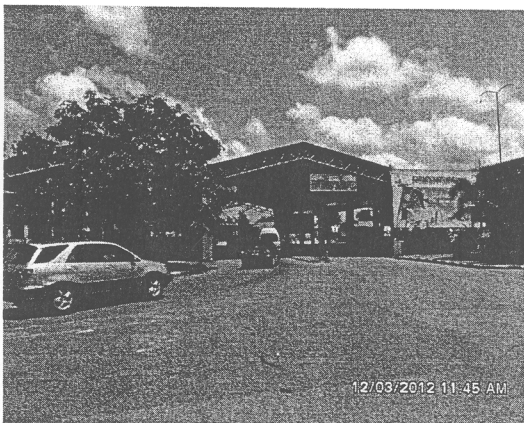
DATE : TIME	09/03/2012 : 18:49
TRUCK ID	RE3496
TANK SERIAL NO.	TAG6333
GROSS WEIGHT	45,920 KGS.
TRUCK WEIGHT	6,870 KGS.
TANK WEIGHT	7,100 KGS.
PRODUCT WEIGHT	32,000 KGS.

.....OFFICERDRIVER NAME OR EMPLOYER.....



เอกสารนำหนักยางที่ผ่านการซิ่งเรียบร้อยแล้ว

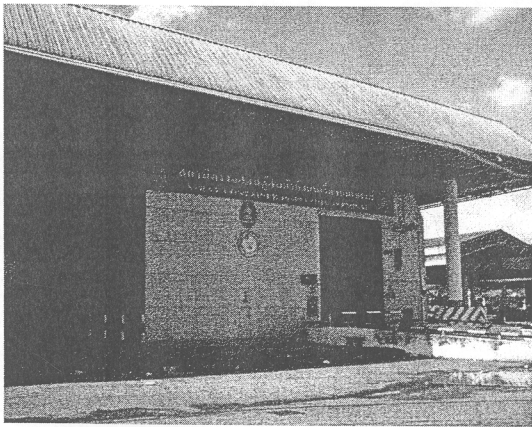
รถยนต์ รถบรรทุก กำลังเล่นเข้าด่าน
ศุลกากรสะเดา (ด่านใน)



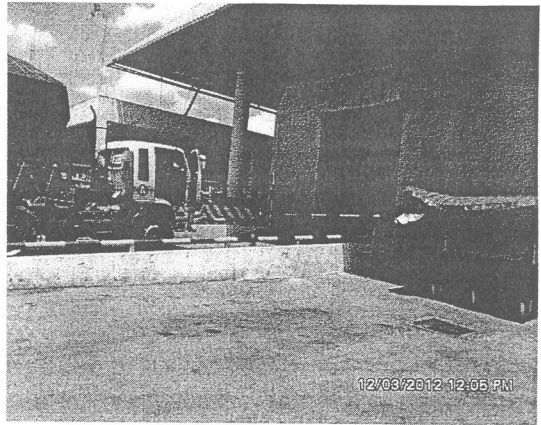
การแบ่งช่องทางเดินรถแต่ละประเภท



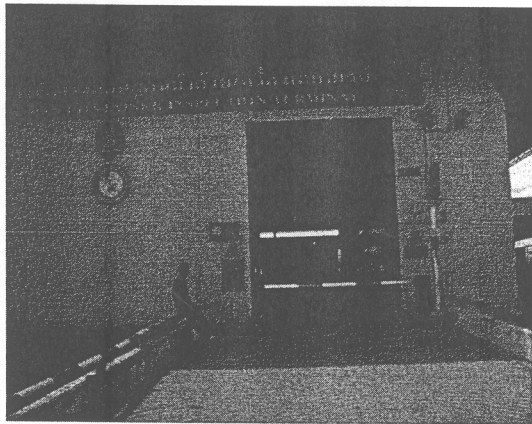
รถบรรทุกสินค้ากำลังหาที่จอดเพื่อ
ดำเนินการทางศุลกากร



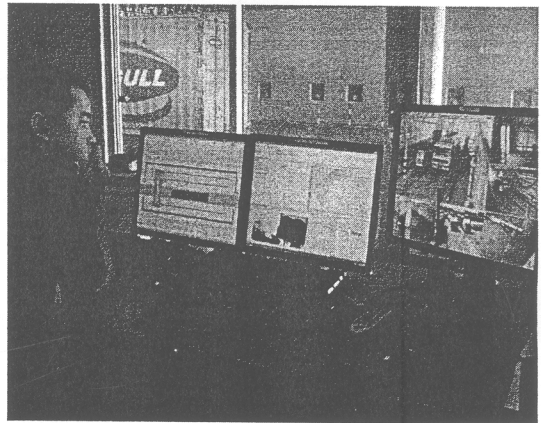
สถานีตรวจสอบตู้สินค้าด้วยเครื่องเอกซเรย์



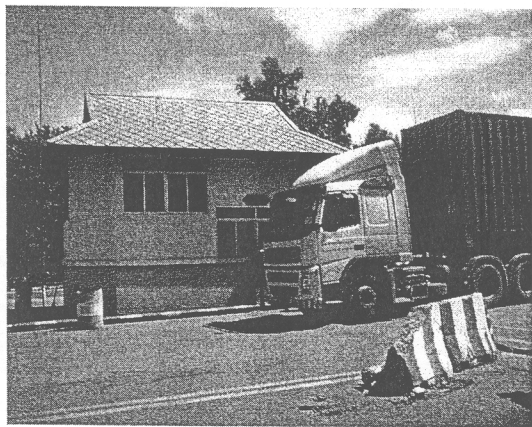
รถบรรทุกกำลังรอเข้าสถานีตรวจสอบตู้สินค้าด้วยเครื่องเอกซเรย์



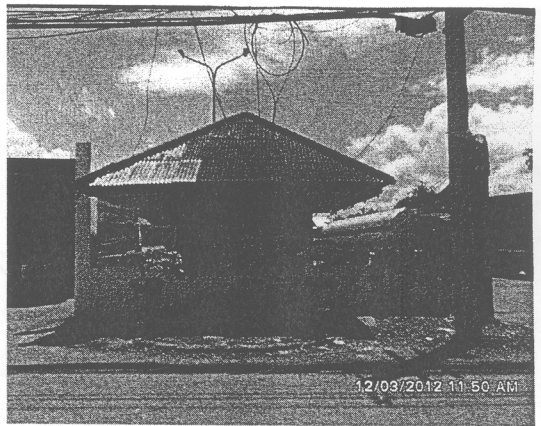
เครื่องกำลังทำการเอกซเรย์ โดยพนักงานขับรถ จะต้องออกจากบริเวณเพื่อความปลอดภัย



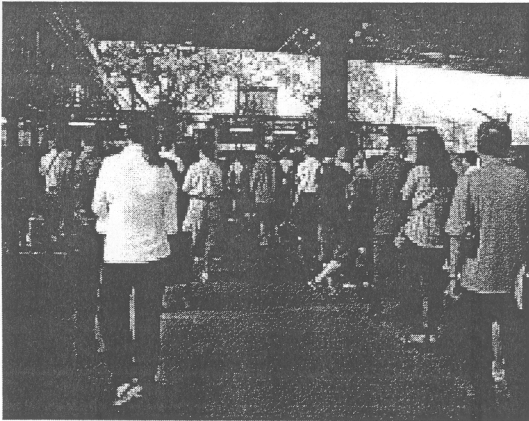
เจ้าหน้าที่ทำการสแกนเอกสารต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง



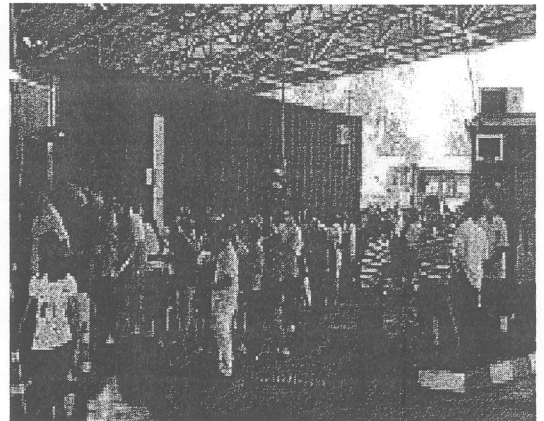
พนักงานขับรถบรรทุกกำลังยื่นเอกสารเพื่อยืนยันความถูกต้องต่อเจ้าหน้าที่ศุลกากรก่อนออกบริเวณด่าน



ความไม่เป็นระเบียบของสายไฟ ความเก่าของอาคาร บริเวณด่านศุลกากรสะเดา (ด่านใน)



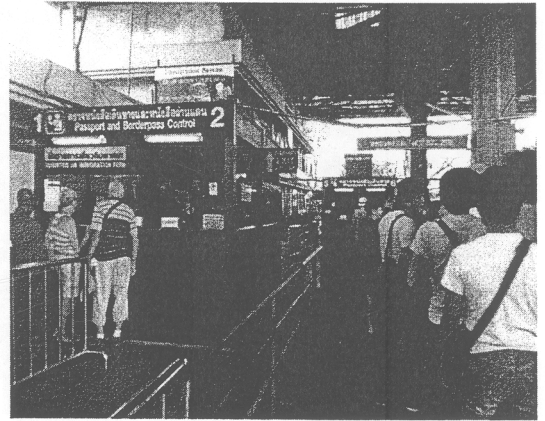
คนเข้าแถวรอคิวตรวจสอบเอกสารผ่านแดน



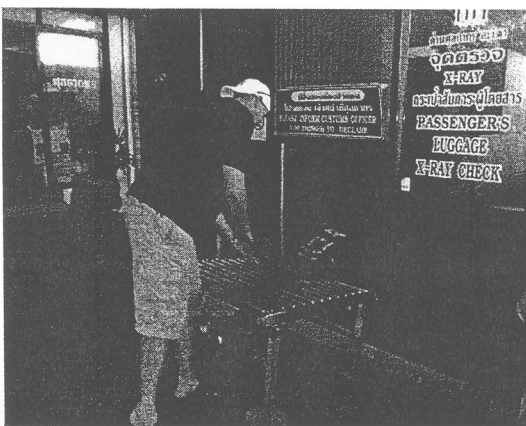
คนเข้าแถวรอคิวตรวจสอบเอกสารผ่านแดน



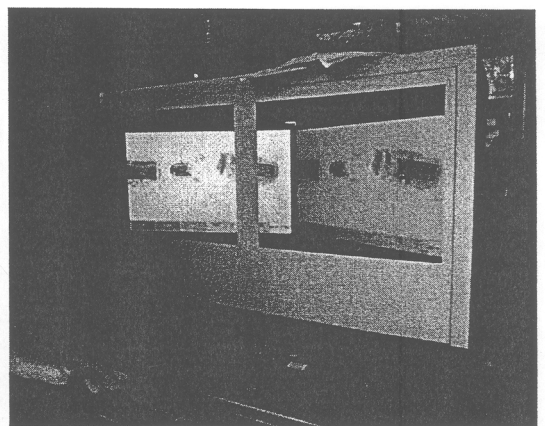
บรรยากาศบริเวณด้านพรมแดนสะเดา



คนเข้าแถวรอคิวตรวจสอบเอกสารผ่านแดน



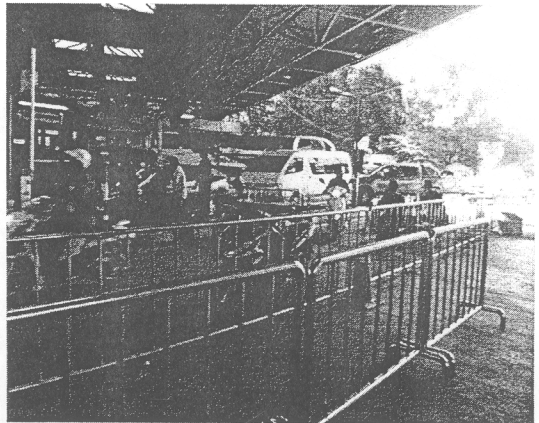
การ X-Ray กระเป๋าสัมภาระผู้โดยสารขาเข้า



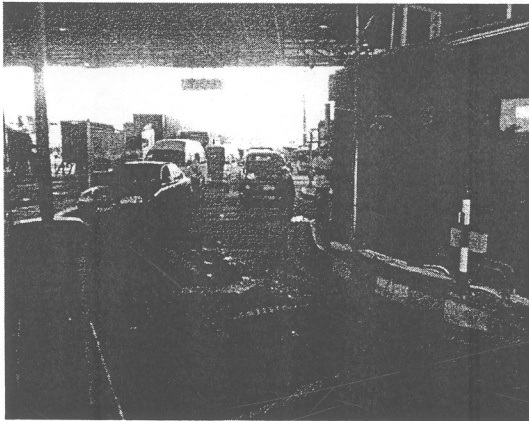
ภาพ X-Ray จากเครื่อง



เจ้าหน้าที่เรียกตรวจกระเป๋าสัมภาระผู้โดยสารหาก
ผลการ X-Ray แล้วไม่แน่ใจ



รถยนต์ รถจักรยานยนต์ กำลังผ่านจากพิธีการ
ตรวจคนเข้าเมือง



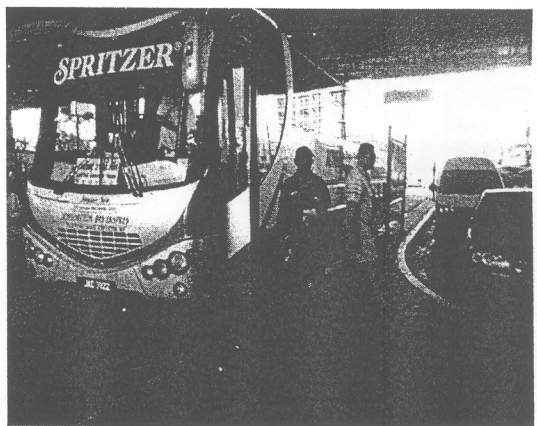
รถตู้จอดเพื่อลง ไปดำเนินการทางศุลกากร ขาออก
ทั้งคนขับและผู้โดยสาร



ผู้โดยสารกำลังตรวจสอบเอกสารผ่านแดน



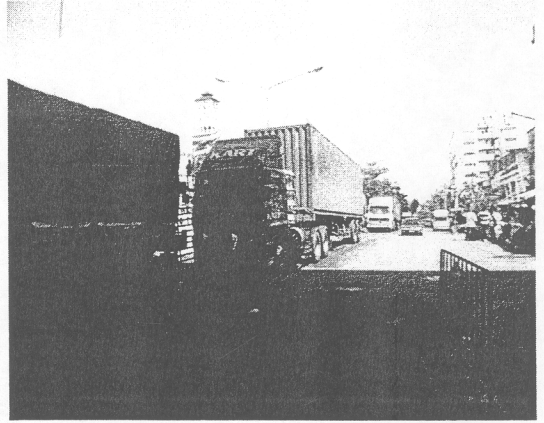
รถยนต์กำลังแล่นผ่านเมื่อดำเนินการทางศุลกากร
เรียบร้อยแล้ว



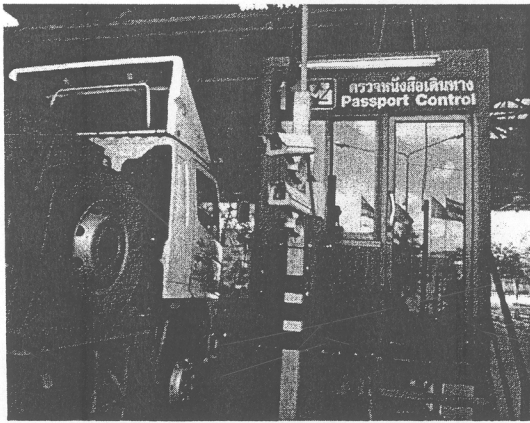
พนักงานขับรถบัส ผู้โดยสาร กำลังลง
จากรถเพื่อดำเนินการทางศุลกากร



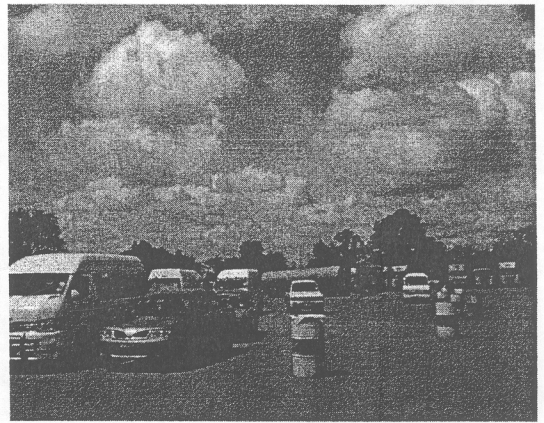
บุคคลรอคิวตรวจสอบเอกสารผ่านแดน
ขาออกของด่านตรวจคนเข้าเมือง



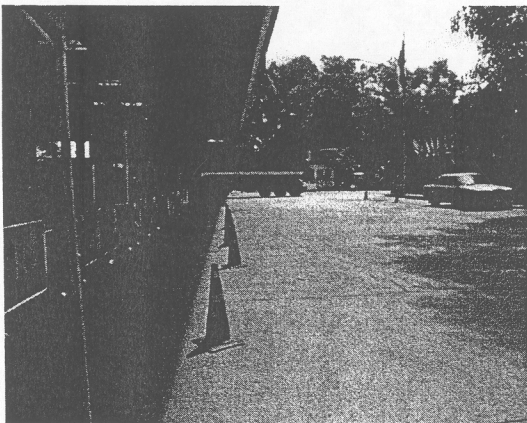
รถบรรทุกสินค้าที่รอการดำเนินการจาก
ศุลกากร



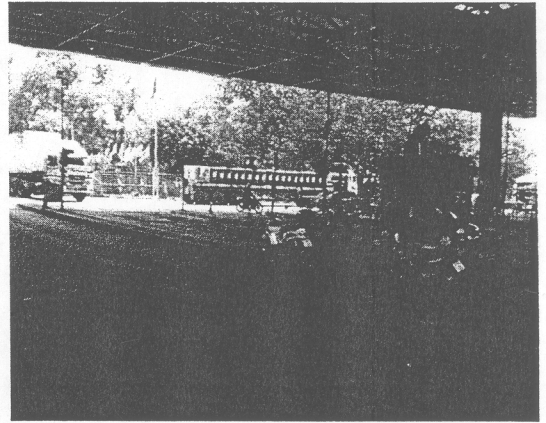
พนักงานขับรถบรรทุกกำลังดำเนินพิธีการ
ตรวจคนเข้าเมืองขาออก



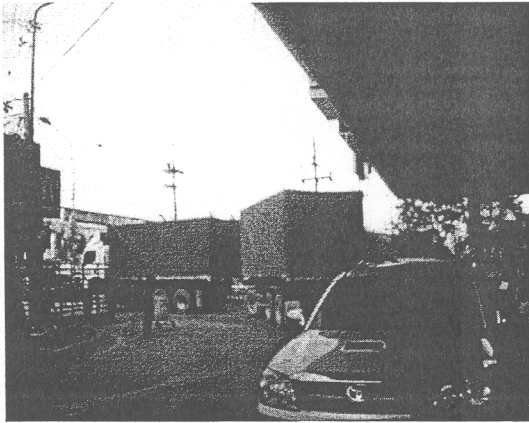
ถนนจอดรถที่ไม่มีเครื่องหมายทางจราจร



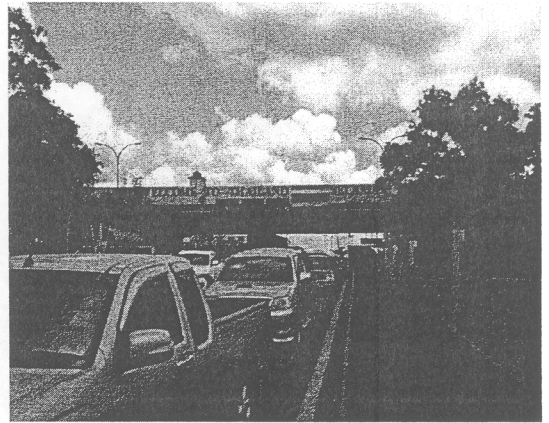
รถบรรทุกเปล่ากำลังแล่นผ่านด่านพรมแดน



รถบรรทุกสินค้ากำลังแล่นผ่านพรมแดน
เข้าจอดที่ลานจอด



รถบรรทุกสินค้าที่ดำเนินการทางศุลกากรเรียบร้อยแล้ว
ขับออกจากด่านศุลกากร



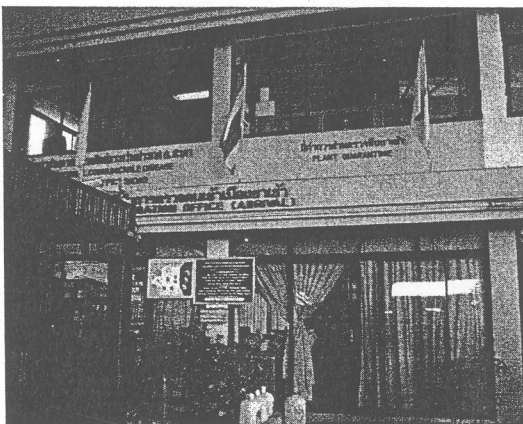
บรรยากาศรถยนต์ที่ผ่านการดำเนินการทาง
ศุลกากรเพื่อเข้าสู่ด่านประเทศมาเลเซีย



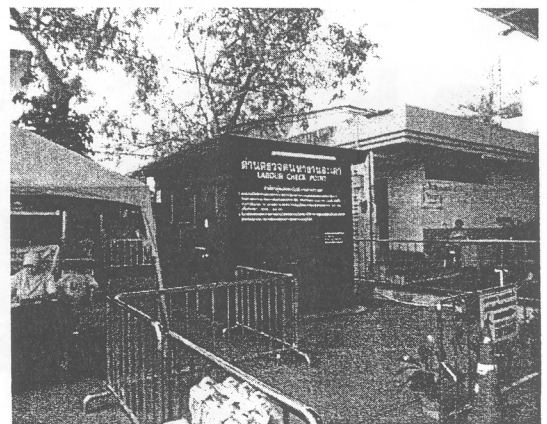
บรรยากาศรถบรรทุกที่ผ่านการดำเนินการ
ทางศุลกากรเพื่อเข้าสู่ด่านประเทศมาเลเซีย



รถยนต์กำลังแล่นผ่านเข้าสู่การดำเนินการทาง
ศุลกากร (ขาเข้า)



ที่ทำการด่านตรวจพืชขาเข้า



ที่ทำการด่านตรวจคนหางานสะเดา