

การวิเคราะห์ผลประโยชน์การเข้าร่วมโครงการผู้ประกอบการ
ผู้นำของเข้า ผู้ส่งของออก ระดับมาตรฐานเออีโอ :
กรณีศึกษา บริษัทผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์

AN ANALYSIS OF THE BENEFITS FROM JOINING THE
AUTHORIZED ECONOMIC OPERATOR (AEO PROGRAM):
A CASE STUDY OF AUTOPARTS MANUFACTURERS

สร้อยญา ทองใส

การค้นคว้าอิสระนี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตร

ปริญญาบริหารธุรกิจมหาบัณฑิต วิชาเอกการบัญชี

คณะบริหารธุรกิจ

มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลธัญบุรี

ปีการศึกษา 2556

ลิขสิทธิ์ของมหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลธัญบุรี

การวิเคราะห์ผลประโยชน์การเข้าร่วมโครงการผู้ประกอบการ
ผู้นำของเข้า ผู้ส่งของออกระดับมาตรฐานเออีโอ :
กรณีศึกษา บริษัทผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์

สร้อยญา ทองใส

การค้นคว้าอิสระนี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตร

ปริญญาบริหารธุรกิจมหาบัณฑิต วิชาเอกการบัญชี

คณะบริหารธุรกิจ

มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลธัญบุรี

ปีการศึกษา 2556


ลิขสิทธิ์ของมหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลธัญบุรี

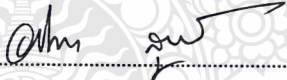
หัวข้อการค้นคว้าอิสระ การวิเคราะห์ผลประโยชน์การเข้าร่วมโครงการผู้ประกอบการผู้นำของเข้า
ผู้ส่งของออก ระดับมาตรฐานเออีโอ : กรณีศึกษา บริษัทผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์
An Analysis of the Benefits from Joining Authorized Economic
Operator (AEO) Program: A Case Study of Autoparts Manufacturers

ชื่อ - นามสกุล นางสาวสรัญญา ทองใส
วิชาเอก การบัญชี
อาจารย์ที่ปรึกษา รองศาสตราจารย์อภิรดา สุทธิสานนท์, บธ.ม.
ปีการศึกษา 2556

คณะกรรมการสอบการค้นคว้าอิสระ


..... ประธานกรรมการ
(ผู้ช่วยศาสตราจารย์สุจิตรา ตูลยาเดชานนท์, Ph.D.)


..... กรรมการ
(ผู้ช่วยศาสตราจารย์กุสุมา คำพิทักษ์, บช.ม.)


..... กรรมการ
(รองศาสตราจารย์อภิรดา สุทธิสานนท์, บธ.ม.)

คณะบริหารธุรกิจ มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลธัญบุรี อนุมัติการค้นคว้าอิสระฉบับนี้
เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญาวิทยาศาสตรบัณฑิต


..... คณบดีคณะบริหารธุรกิจ
(รองศาสตราจารย์ชนงกรณ์ กุณฑลบุตร, D.B.A.)

วันที่ 8 เดือน เมษายน พ.ศ. 2557

หัวข้อการค้นคว้าอิสระ	การวิเคราะห์ผลประโยชน์การเข้าร่วมโครงการผู้ประกอบการผู้นำของเข้าผู้ส่งของออก ระดับมาตรฐานเออีโอ : กรณีศึกษา บริษัทผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์
ชื่อ-นามสกุล	นางสาวสรัญญา ทองไสว
วิชาเอก	การบัญชี
อาจารย์ที่ปรึกษา	รองศาสตราจารย์อภิรดา สุทธิสานนท์, บธ.ม.
ปีการศึกษา	2556

บทคัดย่อ

การค้นคว้าอิสระนี้มีวัตถุประสงค์ เพื่อศึกษาผลประโยชน์ที่ได้รับในการขออนุญาตเป็นผู้นำของเข้า ผู้ส่งของออก ระดับมาตรฐานเออีโอ และเพื่อเปรียบเทียบค่าใช้จ่ายและต้นทุนเสียโอกาส กรณีที่เข้าร่วมและไม่เข้าร่วมโครงการผู้นำของเข้า ผู้ส่งของออก ระดับมาตรฐานเออีโอ เนื่องด้วยกรมศุลกากรประกาศสิ้นสุดการเป็นผู้นำของเข้า ผู้ส่งของออกระดับบัตรทอง ตั้งแต่วันที่ 1 ตุลาคม 2556 ทำให้บริษัท ตระหนักถึงโอกาสที่จะต้องสูญเสีย ในการที่เข้าร่วมและไม่เข้าร่วมโครงการฯ

การเก็บรวบรวมข้อมูลในการศึกษาใช้การสัมภาษณ์ผู้ที่เกี่ยวข้องของบริษัทโดยตรงและเอกสารทางการเงินเพื่อศึกษาด้านทุนการดำเนินงานและผลประโยชน์ที่ได้รับจากการเข้าร่วมและไม่เข้าร่วมโครงการฯ

ผลการศึกษาพบว่าบริษัทผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ หากเข้าร่วมโครงการฯ จะมีค่าใช้จ่ายในการดำเนินการขออนุมัติเข้าร่วมโครงการฯ ตามประกาศกรมศุลกากร และต้องปรับปรุงและพัฒนา นโยบาย การบริหารองค์กรให้ผ่านการตรวจสอบข้อมูลทั้ง 5 ด้าน ได้แก่ ข้อมูลเกี่ยวกับบริษัทด้านศุลกากร ข้อมูลและกระบวนการด้าน โลจิสติกส์ ระบบไอที การบัญชีด้านความสามารถในการชำระหนี้และข้อกำหนดด้านระบบความปลอดภัย การวิเคราะห์ค่าใช้จ่ายได้นำแนวคิดเกี่ยวกับต้นทุนที่ใช้ในการตัดสินใจจากการรวบรวมต้นทุนทั้งหมดที่เกี่ยวข้องแต่ละทางเลือกและต้นทุนเสียโอกาสของบริษัทที่เข้าร่วมและไม่เข้าร่วมโครงการฯ จะเห็นได้จากผลประโยชน์ที่ได้รับจากการเข้าร่วมโครงการฯ โดยสิทธิประโยชน์ที่ได้รับมากกว่าค่าใช้จ่ายในการดำเนินการขออนุมัติเป็นสมาชิกโครงการฯ การได้ลดเงินชดเชยภาษีอากรนำเข้า เหลือร้อยละ 5 จากร้อยละ 100 ของอากรที่เรียกเก็บทั่วไป นอกจากนี้ยังได้รับสิทธิประโยชน์ด้านการดำเนินพิธีการส่งออกที่รวดเร็วและที่สำคัญยังเป็นการเพิ่มศักยภาพทางธุรกิจในสายตาพันธมิตรทางการค้า ซึ่งถือได้ว่าคุ้มค่ากับการลงทุน

คำสำคัญ : วิเคราะห์ผลประโยชน์ มาตรฐานเออีโอ

Independent Study Title	An Analysis Of the Benefits From Joining The Authorized Economic Operator (AEO Program): A Case Study Of Autoparts Manufacturers
Name-Surname	MissSarunyaThongsawai
MajorSubject	Accounting
Independent Study Advisor	Associate Professor ApiradaSuthisanont, M.B.A.
Academic Year	2013

ABSTRACT

The objectives of the independent study were to examine the benefit gained from the request for permission to be an importer and exporter of AEO Program, and to compare the expenses and the opportunity cost of participating or not participating in the AEO Program. Due to the fact that the Customs Department had announced the termination of an importer and exporter of AEO Program of gold card level since 1 October B.E.2556, this led to the attentiveness of the manufacturing company in the benefit of participating or not participating in the project.

The data were collected from the interviews with the persons who were directly related to the company, as well as from the financial documents in order to investigate the operating cost and the benefit gained from participating or not participating in the project.

The results of study demonstrated that if the manufacturing company participated in the project, it would have the expenses for the request for permission according to the Customs Department's announcement, and it would have to adjust and develop the organization management policy in order to go through the 5 investigations, i.e. the company data on customs, the data and process on logistics, the accounting information system, the debt paying ability, and the regulations on safety system. Regarding the expense analysis, the decision on the cost arose from all of the total cost spent on each alternative and on the opportunity cost of participating or not participating in the project. The study showed that the benefit in participating in the project would gain privileges more than the expenses spent on the request for permission to be the project members. The company could be granted on import tax refund and compensation at 5 per cent from 100 per cent of the normal customs duty rate. Moreover, the company would be facilitated more speedy clearance, and could enhance the competitiveness of business among the trade alliances and this led to the worth investment.

Keywords: benefit analysis, authorized economic operator standard

กิตติกรรมประกาศ

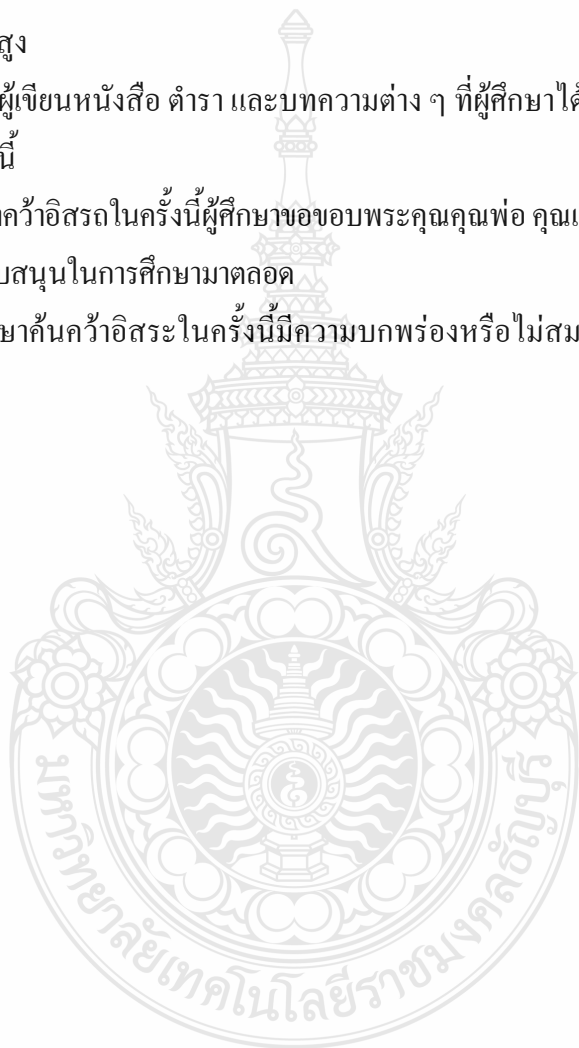
การศึกษาค้นคว้าอิสระฉบับนี้สำเร็จลุล่วงได้ด้วยความสะดวกตากรุณาอย่างสูงจาก ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.สุจิตรา ตูยาเดชานนท์ ประธานกรรมการ รองศาสตราจารย์อภิรดา สุทธิสานนท์ อาจารย์ที่ปรึกษา ผู้ช่วยศาสตราจารย์กุสุมา คำพิทักษ์ กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิ ที่กรุณาให้คำแนะนำ และคำปรึกษาที่ดีและให้ข้อเสนอแนะ ตลอดจนการแก้ไข ให้การค้นคว้าฉบับนี้สมบูรณ์ ผู้ศึกษาขอกราบขอบพระคุณเป็นอย่างสูง

ขอขอบคุณผู้เขียนหนังสือ ตำรา และบทความต่าง ๆ ที่ผู้ศึกษาได้ค้นคว้าและนำมาอ้างอิงในการค้นคว้าอิสระฉบับนี้

การศึกษาค้นคว้าอิสระในครั้งนี้ผู้ศึกษาขอขอบพระคุณคุณพ่อ คุณแม่ และคุณกาญจนา รื่นพจน์ ที่ให้คำแนะนำและสนับสนุนในการศึกษามาตลอด

หากการศึกษาค้นคว้าอิสระในครั้งนี้มีความบกพร่องหรือไม่สมบูรณ์ ผู้ศึกษาขอน้อมรับไว้แต่เพียงผู้เดียว

สรัญญา ทองใสว



สารบัญ

	หน้า
บทคัดย่อภาษาไทย.....	(3)
บทคัดย่อภาษาอังกฤษ.....	(4)
กิตติกรรมประกาศ.....	(6)
สารบัญ.....	(7)
สารบัญตาราง.....	(9)
สารบัญภาพ.....	(10)
บทที่ 1 บทนำ.....	11
1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา.....	11
1.2 วัตถุประสงค์การวิจัย.....	12
1.3 สมมติฐานการวิจัย.....	12
1.4 ขอบเขตของการวิจัย.....	12
1.5 นิยามศัพท์เฉพาะ.....	13
1.6 กรอบแนวคิดในการวิจัย.....	16
1.7 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ.....	16
บทที่ 2 เอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง.....	17
2.1 ความเป็นมาโครงการผู้ประกอบการผู้นำของเข้า ผู้ส่งของออกระดับมาตรฐานเออีโอ.....	17
2.2 ขั้นตอนในการอนุญาตเป็นผู้ประกอบการผู้นำของเข้า ผู้ส่งของออกระดับมาตรฐานเออีโอ.....	21
2.3 แนวคิดและทฤษฎีที่เกี่ยวข้อง.....	23
2.4 งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง.....	27
บทที่ 3 วิธีดำเนินการวิจัย.....	30
3.1 ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง.....	30
3.2 เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย.....	30
3.3 การเก็บรวบรวมข้อมูล.....	30
3.4 วิธีการวิเคราะห์ข้อมูล.....	31

สารบัญ (ต่อ)

	หน้า
บทที่ 4 ผลการวิเคราะห์	32
4.1 การนำเสนอผลการวิเคราะห์ข้อมูล	32
4.2 ผลการวิเคราะห์ข้อมูล	32
บทที่ 5 สรุปผลการวิจัย การอภิปรายผล และข้อเสนอแนะ	46
5.1 สรุปผลการวิจัย	46
5.2 การอภิปรายผลการวิจัย	50
5.3 ข้อเสนอแนะที่ได้จากการวิจัย	52
5.4 งานวิจัยที่เกี่ยวข้องในอนาคต	52
บรรณานุกรม	54
ประวัติผู้เขียน	56



สารบัญตาราง

	หน้า
ตารางที่ 4.1 ค่าใช้จ่ายในการดำเนินการขออนุมัติเข้าร่วมโครงการเออีโอ.....	33
ตารางที่ 4.2 ตารางเทียบค่าใช้จ่ายในการนำเข้าระหว่างผู้ประกอบการระดับมาตรฐานเออีโอ กับผู้ประกอบการทั่วไป.....	36
ตารางที่ 4.3 สิทธิการลดอัตราอากรเหลือร้อยละ 5 ของอัตราอากรที่เรียกเก็บ.....	39
ตารางที่ 4.4 เงินสด/หนังสือค้ำประกันในการเข้าร่วม โครงการเออีโอ	40
ตารางที่ 4.5 ค่าธรรมเนียมสมาชิกรายปี.....	41



สารบัญภาพ

	หน้า
ภาพที่ 1.1 กรอบแนวคิด.....	16
ภาพที่ 2.2 ขั้นตอนในการอนุญาตเป็นผู้ประกอบการนำเข้า ส่งของออก ระดับมาตรฐานเออีโอ.....	22



บทที่ 1

บทนำ

1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

ด้วยเหตุการณ์ก่อการร้าย 11 กันยายนที่ประเทศสหรัฐอเมริกาที่ผ่านมา ส่งผลให้ประเทศต่าง ๆ ทั่วโลกได้ให้ความสำคัญกับระบบการรักษาความปลอดภัยในการค้าระหว่างประเทศมากยิ่งขึ้น องค์การศุลกากรโลกหรือ World Customs Organization (WCO) มีการกำหนดกรอบมาตรฐานในการรักษาความปลอดภัยและการอำนวยความสะดวกทางการค้าโลก ที่เรียกว่า โครงการ Authorized Economic Operator : AEO ถือเป็นแนวทางปฏิบัติในการรับรองผู้ประกอบการที่เกี่ยวข้องกับการเคลื่อนย้ายสินค้าตลอดห่วงโซ่อุปทานในด้านการดำเนินงานให้มีความปลอดภัยและได้รับการรับรองจากศุลกากรถึงการผ่านเกณฑ์การปฏิบัติตามมาตรฐานขององค์การศุลกากรโลกได้กำหนดไว้ โดยการครอบคลุมนี้จะเริ่มจาก ผู้ผลิต ผู้นำของเข้า ผู้ส่งออก ตัวแทนออกของ ผู้ขนส่ง ผู้ประกอบการท่าเรือหรือท่าอากาศยาน ผู้รวบรวมสินค้าคนกลาง ผู้ประกอบการทำรถ ผู้ประกอบการคลังสินค้า ตลอดจนผู้จัดจำหน่าย

เนื่องด้วยกรมศุลกากรประกาศ เรื่องผู้นำของเข้า ผู้ส่งออกออกระดับบัตรทองที่ได้รับอนุมัติตามประกาศกรมศุลกากรที่ 90/2553 ลงวันที่ 9 พฤศจิกายน 2553 หากไม่ได้ยื่นขอเป็นผู้นำของเข้า ผู้ส่งออกออกระดับมาตรฐานเออีโอตามประกาศฉบับนี้ จะสิ้นสุดการเป็นผู้นำของเข้า ผู้ส่งออกออกระดับบัตรทองตั้งแต่วันที่ 1 ตุลาคม 2556 เป็นต้นไป ทำให้บริษัทที่ทำกรณีศึกษา ตระหนักถึงสิทธิพิเศษที่จะต้องสูญเสีย เช่น การลดขั้นตอนพิธีการศุลกากร ค่าระวางของก่อนทำพิธีการศุลกากร การได้เข้าร่วมการทำ ความตกลงยอมรับร่วม (Mutual Recognition Agreement (MRA)) ทางด้านพิธีการศุลกากรกับต่างประเทศ ความคู่กับสัญญา FTA สิทธิการลดอัตราอากรเหลือร้อยละ 5 ของอัตราอากรที่เรียกเก็บ และสิทธิขอคืนอากรตามมาตรา 19 ทวิ ซึ่งสิทธิเหล่านี้ถือเป็นค่าใช้จ่ายที่สูงที่ผู้ประกอบการต้องเสียไปในแต่ละครั้งในการขนส่งสินค้า ทางบริษัทที่ทำกรณีศึกษา จึงมีการวางแผนนโยบายต่าง ๆ ภายในองค์กรเพื่อสอดคล้องเงื่อนไขและแบบประเมินที่ทางกรมศุลกากรกำหนดเพื่อเข้าร่วมโครงการ โดยเริ่มโครงการในบริษัทตั้งแต่วันที่ 1 ตุลาคม พ.ศ. 2555 ที่ผ่านมา โดยการประเมินผลจากทุกหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ในองค์กรและการประเมินจากกรมศุลกากร ผลไม่ผ่านตามเกณฑ์ที่กำหนดจึงต้องมีการปรับปรุงแก้ไขครั้งที่ 1 และรอการประเมินจากกรมศุลกากรครั้งที่ 2 ซึ่งจำนวนผู้นำของเข้าผู้ส่งออกออกระดับบัตรทอง (GOLDCARD) (ข้อมูลถึงวันที่ 31 ตุลาคม 2555 จากกรมศุลกากร) จำนวน 248 ราย และมีผู้ประกอบการที่ได้รับใบรับรองสถานภาพเป็นผู้ประกอบการทางเศรษฐกิจที่ได้รับอนุญาต (AEO Certificate) ซึ่งมีผู้ประกอบการส่งออกทั้งหมด 19 รายและผู้นำของเข้า 32 ราย (อ้างอิงประกาศกรมศุลกากร) ในระยะอันใกล้นี้กรมศุลกากร

เตรียมยกเลิกสิทธิพิเศษของผู้นำเข้า ผู้ส่งของออกระดับบัตรทอง และตัวแทนออกของรับอนุญาตระดับพิเศษ

ตั้งแต่วันที่ 1 ตุลาคม 2556 และในวันที่ 23 เมษายน พ.ศ.2556 สมาคมผู้นำเข้าและผู้ส่งออกระดับบัตรทองได้เปลี่ยนชื่อ เป็น สมาคมผู้นำเข้าและผู้ส่งออกระดับมาตรฐานเออีโอ (Thai AEO Importer & Exporter Association) จึงทำให้บริษัทที่ทำกรณศึกษา ต้องปรับปรุงและพัฒนา นโยบายการบริหารองค์กรให้ผ่านการตรวจสอบข้อมูลทั้ง 5 ด้าน ได้แก่ ข้อมูลเกี่ยวกับบริษัทด้านศุลกากร ข้อมูลและกระบวนการด้านโลจิสติกส์ ระบบไอที และการบัญชีด้านความสามารถในการชำระหนี้และข้อกำหนดด้านระบบความปลอดภัย อาทิ การประเมินความเสี่ยงด้านระบบการรักษาความปลอดภัยของอาคารและโรงงาน และมาตรการเกี่ยวกับการอนุญาตเข้าสู่พื้นที่บรรจุสินค้าและอาคาร ซึ่งเป็นเรื่องที่ขาดรวมทั้งปัจจัยภายในและภายนอกขององค์กรในการควบคุมและประเมินผล เพื่อดำเนินการปรับปรุงและแก้ไขปัญหาเพื่อนำไปสู่ความสำเร็จ

1.2 วัตถุประสงค์การวิจัย

1.2.1 เพื่อศึกษาผลประโยชน์ที่ได้รับในการขออนุญาตเป็นผู้นำของเข้า ผู้ส่งของออก ระดับมาตรฐานเออีโอ

1.2.2 เพื่อเปรียบเทียบค่าใช้จ่ายและต้นทุนเสียโอกาส กรณีที่เข้าร่วมและไม่เข้าร่วมโครงการผู้นำของเข้า ผู้ส่งของออก ระดับมาตรฐานเออีโอ

1.3 สมมติฐานการวิจัย

1.3.1 การตัดสินใจเข้าร่วม โครงผู้นำของเข้า ผู้ส่งของออก ระดับมาตรฐานเออีโอ

1.3.2 การตัดสินใจไม่เข้าร่วม โครงผู้นำของเข้า ผู้ส่งของออก ระดับมาตรฐานเออีโอ

1.4 ขอบเขตของการวิจัย

การศึกษานี้ได้ศึกษาต้นทุนการดำเนินงานและผลประโยชน์ที่ได้รับจากการเข้าร่วมโครงการผู้นำของเข้า ผู้ส่งของออก ระดับมาตรฐานเออีโอ ในที่นี้เป็นการศึกษาเฉพาะกรณีบริษัทผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์เท่านั้น เพราะในแต่ละธุรกิจมีเงื่อนไขและสภาพการดำเนินงานที่แตกต่างกัน

1.5 นิยามศัพท์เฉพาะ

Authorized Economic Operators (AEOs) หมายถึง การรับรองผู้ประกอบการที่เกี่ยวข้องในด้านการเคลื่อนย้ายสินค้าตลอดห่วงโซ่อุปทานถึงการดำเนินงานที่มีระบบความปลอดภัยตั้งแต่ ผู้ผลิต ผู้นำเข้า ผู้ส่งออก ตัวแทนผู้ขนส่ง ผู้รวบรวมคนกลาง ท่าเรือท่าอากาศยาน ผู้ประกอบการท่ารถ คลังสินค้า ผู้จัดการจำหน่าย

โครงการผู้ประกอบการระดับมาตรฐานเออีโอ หมายถึง โครงการที่องค์กร/บริษัทที่มีหน้าที่เกี่ยวข้องกับการเคลื่อนย้ายสินค้าซึ่งได้ผ่านการรับรองจากกรมศุลกากรว่าได้มีการปฏิบัติตามมาตรฐานตามองค์การศุลกากรโลกกำหนดหรือมาตรฐานอื่น ๆ ที่เทียบเท่าในด้านการรักษาความปลอดภัยในห่วงโซ่อุปทาน

Thai AEO Importer & Exporter Association หมายถึง สมาคมผู้นำเข้าและผู้ส่งออก ระดับมาตรฐานเออีโอ

Mutual Recognition Agreement หมายถึง การทำข้อตกลงยอมรับร่วมกัน อันเป็นความตกลงที่เสนอให้คู่ค้าแต่ละฝ่ายยอมรับมาตรฐานและการตรวจสอบสินค้าของกันและกันในการทำการค้าระหว่างประเทศ ซึ่งเกิดขึ้นกับประเทศคู่ค้าที่มีมาตรฐานบังคับที่แตกต่างกัน ซึ่งแต่ละประเทศจะนำมาเปรียบเทียบมาตรฐาน และวิธีการตรวจสอบคุณภาพสินค้าแต่ละชนิดที่จะทำการค้าของประเทศคู่ค้า โดยที่ไม่ต้องตรวจสอบและรับรองซ้ำอีกในครั้งต่อไป

การคืนอากรตามมาตรา 19 ทวิ แห่งพระราชบัญญัติศุลกากร (ฉบับที่ 9) พ.ศ. 2482 หมายถึง เป็นการคืนค่าอากรภาษีอากร สำหรับวัตถุดิบที่นำเข้ามา ได้แก่ อากรขาเข้า ค่าธรรมเนียมภาษีอื่น ภาษีสรรพสามิต ภาษีมหาดไทย ที่ผู้นำของเข้าได้เสียหรือวางประกัน ไว้ขณะนำเข้าเมื่อสามารถพิสูจน์ได้ว่าได้นำวัตถุดิบนั้นไปผลิตผสม ประกอบหรือบรรจุเป็นสินค้าส่งออก แล้วก็จะได้รับการคืนอากรโดยจะคำนวณค่าภาษีอากรที่คืนให้ตามสูตรการผลิต ทั้งนี้โดยมีเงื่อนไข ต้องมีการผลิตส่งออกภายใน 1 ปี นับตั้งแต่วันที่ได้นำเข้า และต้องขอคืนเงินอากรภายใน 6 เดือน นับแต่วันที่ส่งของนั้นออกไป

มาตรา 12 แห่งพระราชกำหนดพิกัดอัตราศุลกากร พ.ศ. 2530 (ฉบับที่ 4) หมายถึง การยกเว้นอากรสำหรับของที่นำเข้ามาผลิตสินค้าแล้วจำหน่ายให้แก่ผู้ผลิตเพื่อส่งออกที่ได้รับการส่งเสริมการลงทุน เพื่อประโยชน์แก่การเศรษฐกิจของประเทศเพื่อความมั่นคงของประเทศ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลังโดยความเห็นชอบของคณะรัฐมนตรี มีอำนาจประกาศลดอัตราอากรสำหรับของใด ๆ จากอัตราที่กำหนดไว้ในพิกัดอัตราศุลกากร หรือยกเว้นอากรสำหรับของใด ๆ หรือเรียกเก็บอากรพิเศษเพิ่มขึ้นสำหรับของใด ๆ ไม่เกินร้อยละห้าสิบของอัตราอากรที่กำหนดไว้ในพิกัดอัตราศุลกากรสำหรับของนั้น

LICENSED CUSTOMS BROKER หมายถึงเป็นมาตรการหนึ่งของกรมศุลกากรเพื่ออำนวยความสะดวกในการนำเข้าหรือส่งออกสินค้าโดยทำการคัดเลือกตัวแทนออกของรับอนุญาตที่มีความรู้ประสบการณ์เข้ามามีส่วนร่วมในการตรวจสอบพิธีการศุลกากรแทนกรมศุลกากรเพื่อเป็นการแบ่งเบาภาระและลดขั้นตอนพิธีการศุลกากรให้สะดวกรวดเร็วยิ่งขึ้น

World Customs Organization (WCO) หมายถึงองค์การศุลกากรโลก

Gold Card หมายถึงโครงการสำหรับผู้ประกอบการผู้นำของเข้าผู้ส่งของออกระดับบัตรเป็นมาตรการหนึ่งของกรมศุลกากรเพื่ออำนวยความสะดวกในการนำเข้าหรือส่งออกสินค้าโดยคัดเลือกผู้ประกอบการผู้นำเข้าส่งออกที่มีประวัติดีและเชื่อถือได้ให้เป็นผู้นำเข้าผู้ส่งของออกระดับบัตรทองเพื่อรับสิทธิพิเศษต่าง ๆ ในการผ่านพิธีการศุลกากร

กฎหมายศุลกากร หมายถึง บทบัญญัติแห่งกฎหมายและกฎข้อบังคับที่เกี่ยวข้องกับการนำเข้า การส่งออก การเคลื่อนย้ายสินค้า และการเก็บสินค้า การบริหารการรักษารวมถึงกฎระเบียบอื่นๆ ที่กรมศุลกากรกำหนดขึ้นภายใต้กฎหมาย

การประเมินความเสี่ยง หมายถึง การวิเคราะห์และจัดลำดับความเสี่ยงต่าง ๆ ที่อาจมีโอกาสดังเกิดขึ้น โดยพิจารณาจากการประเมินจากโอกาส ความรุนแรง และผลกระทบที่จะเกิดขึ้นจากความเสี่ยงต่อการบรรลุวัตถุประสงค์ของกระบวนการทำงานของหน่วยงานหรือขององค์กร

ผลประโยชน์จากการลงทุน หมายถึง ค่าทดแทนที่ในอัตราที่น่าพอใจและคุ้มค่ากับการลงทุน เพื่อจะได้นำเงินลงทุนและดอกผลที่เกิดขึ้นไปใช้ในการอุปโภคบริโภคตามเป้าหมายในอนาคต ซึ่งผลตอบแทนจากการลงทุนที่ผู้ลงทุนจะได้ผลตอบแทนจากการลงทุน ในรูปแบบ เงินคืนภาษี ส่วนลดรับ การลดขั้นตอนพิธีการส่งออก เป็นต้น

ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน หมายถึง ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน ประกอบด้วย ค่ารถรับตู้คอนเทนเนอร์ ค่าเชื้อเพลิง ค่าธรรมเนียมพิธีการกรมศุลกากร ค่าเช่าพื้นที่คลังสินค้าสนามบิน/ท่าเรือ ค่าอากรนำเข้า ค่ายกตู้คอนเทนเนอร์ ค่านำสินค้าในท่าเรือขึ้น/ลงเรือ ค่าภาระท่าเรือ ค่าสิทธิและค่าธรรมเนียมใบอนุญาต ค่าประกันตัวสินค้า ค่าล่วงเวลาของกรมศุลกากรและท่าเรือ เป็นต้น

การนำของเข้ามาในราชอาณาจักร หมายถึงการนำของใด ๆ จากภายนอกราชอาณาจักรเข้าในราชอาณาจักรโดยขนส่งทางเรือ ทางรถไฟ ทางรถยนต์คนเดินเข้ามา ทางเครื่องบิน ทางไปรษณีย์ ทางท่อขนส่งทางบก ทางสายส่งไฟฟ้า ทางเรือที่เข้าออกด่านศุลกากรทางบกเรือเล็กทางทะเลที่เข้าออกด่านศุลกากรทางทะเล ทางผู้โดยสารนำขนผ่านอากาศยาน เป็นต้น

ค่าภาระการใช้ท่าของผู้สินค้า หมายถึง ค่าใช้จ่ายในการใช้ท่าและเครื่องมือทุ่นแรง ในการเคลื่อนย้ายผู้สินค้า รวมทั้งสินค้าในตู้ที่ขนถ่ายขึ้นหรือลงจากเรือ

ภาระทำเรือ หมายถึง ค่าธรรมเนียม หรือค่าเก็บรักษาสินค้าของการทำเรือ

ค่าธรรมเนียมศุลกากร หมายถึง ค่าธรรมเนียมที่ทางกรมศุลกากรเรียกเก็บค่าใบขนละ

200 บาท

ภาษีศุลกากร หมายถึง ที่เรียกเก็บจากสิ่งของที่นำเข้า หรือส่งออกไปนอกประเทศไทย ทางกรมศุลกากรใช้คำว่าอากรแทนคำว่าภาษี ดังนั้นภาษีจากของนำเข้า จึงเรียกว่า อากรขาเข้า ภาษีจากการส่งออก เรียกว่า อากรขาออก

การวางประกันภาษีอากร หมายถึง การค้ำประกันด้วยเงินสด หรือการค้ำประกันของธนาคาร แทนการวางเงินสด ให้ครบจำนวนเงินอากรสูงสุดที่ต้องเสียตามเจ้าหน้าที่ศุลกากรแจ้งการประเมินราคาของสินค้าที่นำเข้าตามหลักเกณฑ์ที่กำหนด เพื่ออำนวยความสะดวกให้แก่ผู้นำของเข้า ให้สามารถนำของไปใช้ประโยชน์ก่อน โดยผู้นำเข้าไม่ต้องเสียเวลาในการรอกกรมศุลกากรดำเนินการ

ระบบการจัดการรักษาความปลอดภัย หมายถึง กระบวนการตรวจสอบ ทบทวน และปรับปรุงแก้ไขมาตรการในการรักษาความปลอดภัยเป็นระยะ ๆ ตามที่องค์กรกำหนดขึ้นเพื่อให้มาตรการที่ใช้มีความทันสมัยต่อเนื่องและมีประสิทธิภาพ

การป้องกัน หมายถึง มาตรการหรือวิธีการ ที่จัดทำขึ้นเพื่อไม่ให้เกิดผลิตภัณฑ์ถูกสับเปลี่ยน และเกิดความเสียหายกับผลิตภัณฑ์ก่อนการส่งมอบให้กับลูกค้า

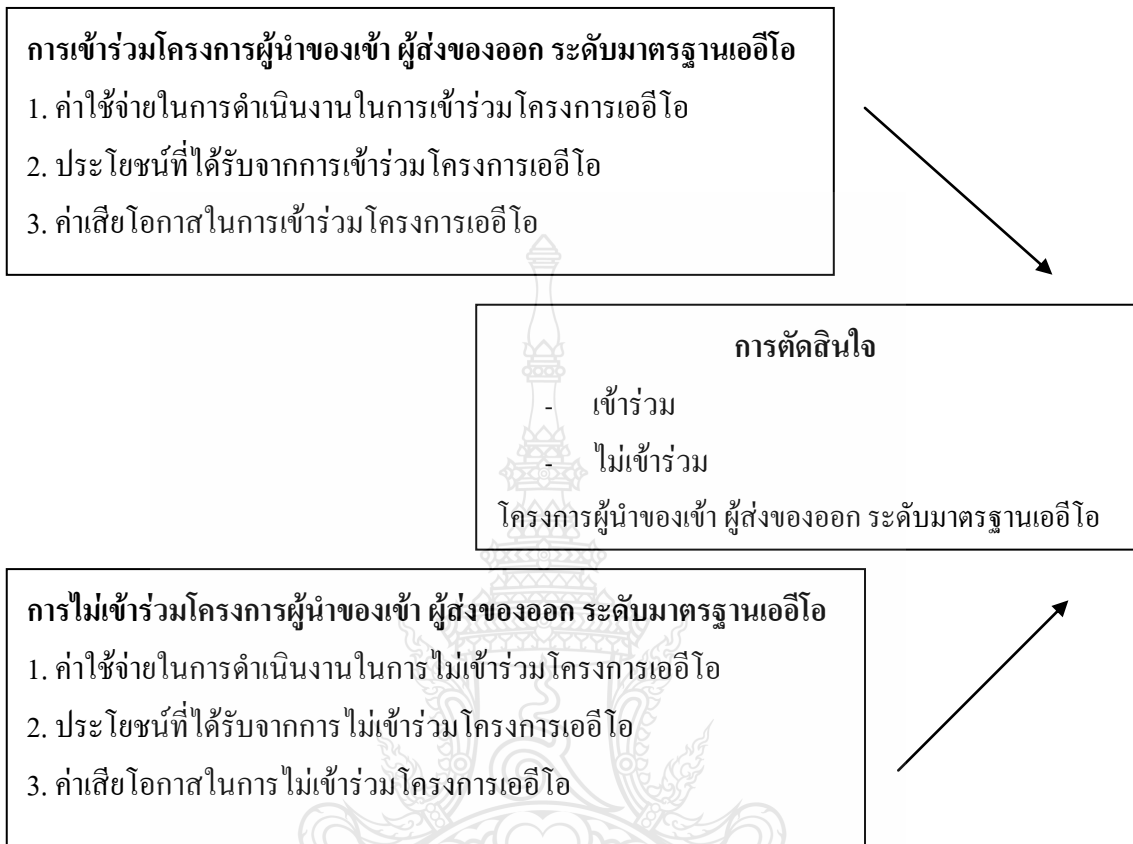
สินค้าคงคลัง หมายถึง ผลิตภัณฑ์ทั้งหมด วัตถุดิบ ชิ้นส่วน งานที่อยู่ขั้นตอนการผลิต และผลิตภัณฑ์สำเร็จรูปที่บริษัทเป็นเจ้าของ

ค่าระวาง หมายถึง ค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นจากการใช้พื้นที่บนเรือ/ทางเครื่องบินที่ผู้ส่งหรือผู้รับสินค้าจะต้องชำระก่อนที่จะส่งสินค้า

พิธีการศุลกากร หมายถึง การปฏิบัติพิธีการทั้งหมด ซึ่งเกี่ยวข้องกับกรมศุลกากรและผู้ประกอบการในการปฏิบัติตามกฎหมายศุลกากร

การผ่านพิธีการใบขนสินค้า หมายถึง การปฏิบัติพิธีการศุลกากรที่อนุญาตให้ใบขนและเอกสารที่ยื่นมีความถูกต้องตามเงื่อนไขที่ระบุ

1.6 กรอบแนวคิดในการวิจัย



ภาพที่ 1.1 แสดงกรอบแนวคิดในการวิจัย

1.7 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

1.7.1. สามารถใช้เป็นแนวทางด้านความคิด หลักการ วิธีการศึกษาขององค์กรต่อผลประโยชน์ในการเข้าร่วมโครงการผู้นำของเข้า ผู้ส่งของออก ระดับมาตรฐานเออีโอ

1.7.2. ทราบถึงแนวทาง การพิจารณาในการเข้าร่วมเป็นผู้นำของเข้า ผู้ส่งของออก ระดับมาตรฐานเออีโอ

บทที่ 2

เอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

การค้นคว้าอิสระ เรื่อง การวิเคราะห์ผลประโยชน์การเข้าร่วมโครงการผู้ประกอบการผู้นำของเข้า ผู้ส่งของออกระดับมาตรฐานเออีโอ กรณีศึกษา บริษัทผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ผู้ศึกษาได้ดำเนินการศึกษาแนวคิดจากเอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้องเพื่อเป็นแนวทางในการศึกษาตามลำดับ ดังนี้

1. ความเป็นมาโครงการผู้ประกอบการระดับมาตรฐานเออีโอ
2. แนวคิดการตัดสินใจ
3. แนวความคิดเกี่ยวกับต้นทุนที่ใช้ในการตัดสินใจ

2.1 ความเป็นมาโครงการผู้ประกอบการระดับมาตรฐานเออีโอ

(Authorized Economic Operator: AEO)

หลักการสำคัญ คือ องค์การศุลกากรโลกได้กำหนดแนวทางปฏิบัติ ในโครงการความร่วมมือกันระหว่างศุลกากรและผู้ประกอบการของแต่ละประเทศเพื่อสร้างความปลอดภัยตลอดห่วงโซ่อุปทานของการนำเข้าและส่งออกสินค้า โดยองค์การศุลกากรโลก กำหนดโครงการ (Authorized Economic Operator : AEO) ขึ้นเป็นแนวทางปฏิบัติ เพื่อเป็นการรับรองผู้ประกอบการที่เกี่ยวข้องกับการเคลื่อนย้ายสินค้าตลอดห่วงโซ่อุปทานว่ามีการดำเนินงานที่ปลอดภัย ครอบคลุมตั้งแต่ผู้ผลิต ผู้นำเข้า ผู้ส่งออก ตัวแทน ผู้ขนส่งผู้รวบรวมคนกลาง เรื่อง ท่าอากาศยาน ผู้ประกอบกิจการท่ารถ คลังสินค้า ผู้จัดการจำหน่าย เป็นต้น ปัจจุบันหลายประเทศดำเนินโครงการดังกล่าวภายใต้ชื่อที่แตกต่างกัน อาทิ โครงการ Customs-Trade Partnership Against Terrorism (C-TPAT) ของประเทศสหรัฐอเมริกา โครงการ Secure Export Scheme ของนิวซีแลนด์ และโครงการ Secure Trade Partnership ของสิงคโปร์

โครงการผู้ประกอบการระดับมาตรฐานเออีโอ นิยามจาก องค์การศุลกากรโลก หมายถึงโครงการที่องค์กรหรือบริษัทที่มีหน้าที่เกี่ยวข้องกับการเคลื่อนย้ายสินค้า ซึ่งได้ผ่านการรับรองจากศุลกากรว่าได้ปฏิบัติตามมาตรฐานขององค์การศุลกากรโลก หรือมาตรฐานอื่น ๆ ซึ่งเทียบเท่าในเรื่องการรักษาความปลอดภัยในห่วงโซ่อุปทาน

ความเป็นมา

องค์การศุลกากรโลก (World Customs Organization: WCO) ได้กำหนดกรอบมาตรฐานในการรักษาความปลอดภัยและการอำนวยความสะดวกทางการค้าโลกเรียกว่า SAFE Framework of Standards to Secure and Facilitate Global Trade (WCO SAFE FoS) โดยมีวัตถุประสงค์คือ เสริมสร้างมาตรฐานความปลอดภัยและการอำนวยความสะดวกทางการค้าตลอดเส้นทางการขนส่งผู้รับปลายทางและยังเป็นการส่งเสริมความร่วมมือระหว่างหน่วยงานศุลกากรกับผู้ประกอบการ เพื่อสร้างความปลอดภัยตลอดห่วงโซ่อุปทาน การนำสินค้าเข้า และส่งสินค้าออก ซึ่งเป็นหลักการหนึ่งในการป้องกันภัยคุกคามจากการก่อการร้ายต่อการค้าระหว่างประเทศ

โดยองค์การศุลกากรโลกได้แนะนำและส่งเสริมให้ประเทศสมาชิกต่าง ๆ จัดตั้งโครงการ Authorized Economic Operator (AEO) ขึ้นเป็นแนวทางปฏิบัติเพื่อเป็นการรับรองผู้ประกอบการที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับการเคลื่อนย้ายสินค้าตลอดห่วงโซ่อุปทานซึ่งครอบคลุมตั้งแต่ผู้ผลิตผู้นำของเข้าผู้ส่งของออกตัวแทนออกของผู้ขนส่งผู้รวบรวมคนกลางผู้ประกอบการท่าเรือหรือท่าอากาศยานผู้ประกอบการกิจการท่ารถผู้ประกอบการคลังสินค้าตลอดจนผู้จัดจำหน่ายให้มีการดำเนินงานตามมาตรฐานขององค์การศุลกากรโลกในเรื่องการรักษาความปลอดภัยโดยผู้ประกอบการที่ได้รับมาตรฐานจากโครงการเออีโอ นี้ จะได้รับสิทธิประโยชน์ต่าง ๆ จากศุลกากร

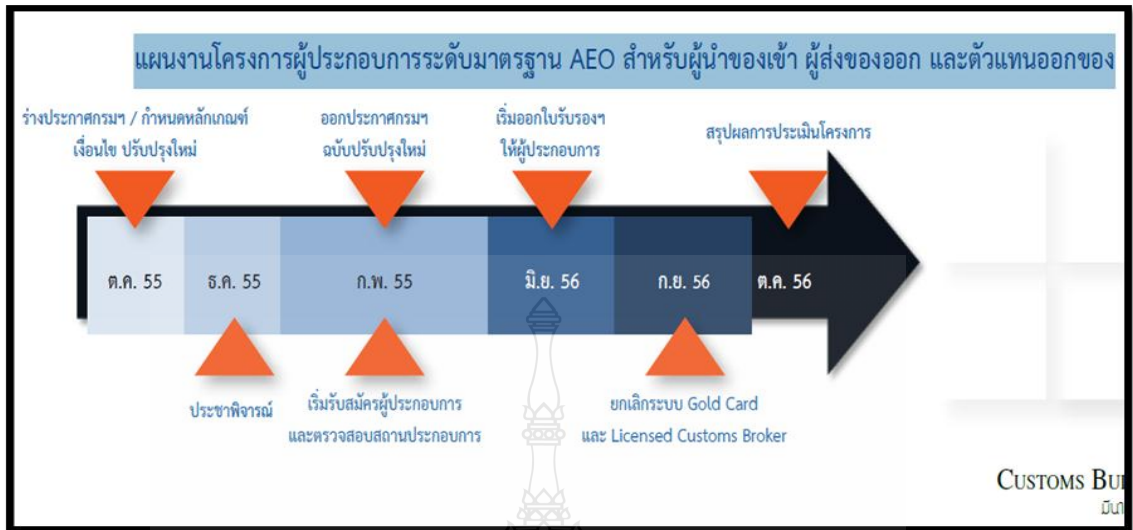
สำหรับประเทศไทยได้นำโครงการเออีโอมาใช้ในเพื่อเป็นการควบคุมความปลอดภัยและป้องกันภัยคุกคามจากการก่อการร้ายจึงได้ลงนามในหนังสือ Letter of Intent เมื่อวันที่ 9 พฤษภาคม 2549 เพื่อแสดงเจตนารมณ์ในการนำ WCO Framework of Standard เพื่อเป็นการกระตุ้นให้ศุลกากรและภาคเอกชนตระหนักถึงความสำคัญด้านความปลอดภัยในการขนส่งสินค้าตลอดห่วงโซ่อุปทาน และได้จัดตั้งโครงการผู้ประกอบการระดับมาตรฐานเออีโอซึ่งเป็นโครงการรับรองผู้ประกอบการว่าเป็นผู้มีมาตรฐานความปลอดภัยทั้ง 8 ด้านตามกรอบการรักษาความปลอดภัยขององค์การศุลกากรโลก เพื่อเป็นการยกระดับมาตรฐานการรักษาความปลอดภัยในห่วงโซ่อุปทานให้ทัดเทียมมาตรฐานสากล

กรมศุลกากรได้จัดตั้งคณะทำงานจัดทำโครงการนำร่องโครงการเออีโอ ในปี 2551 เพื่อศึกษา กำหนดรูปแบบและเตรียมความพร้อมในการนำโครงการเออีโอมาใช้ในงานศุลกากรในประเทศไทย

ในปี 2552 กรมศุลกากรได้ประกาศกรมศุลกากรที่ 84/2552 ในการเริ่มโครงการนำร่องเออีโอ สำหรับผู้ส่งออกโดยเปิดรับสมัครผู้ประกอบการเข้าร่วมในโครงการนำร่องผู้ประกอบการเออีโอ ซึ่งกลุ่มบริษัท มินิแบ (ประเทศไทย) จำกัดจำนวน 2 บริษัทเข้าร่วมโครงการนำร่องฯและได้รับอนุญาตเป็นผู้ประกอบการเออีโอ

ปี 2554 กรมศุลกากรดำเนินการ โครงการเออีโอแบบเต็มรูปแบบสำหรับผู้ส่งออกโดยได้ออกประกาศกรมที่ 40/2554 เปิดรับสมัครผู้ส่งออกเข้าร่วมโครงการ โดยให้สิทธิพิเศษต่าง ๆ แก่ผู้ประกอบการเออีโอ เช่น การอำนวยความสะดวกในการผ่านการตรวจสอบใบขนสินค้าขาออกโดยไม่ต้องตรวจสอบพิธีการ และได้รับการงดเว้นการตรวจทางกายภาพเว้นแต่การสุ่มตรวจนอกจากนี้สินค้าที่ส่งออกนั้นยังเป็นที่ยอมรับจากศุลกากรต่างประเทศที่ได้ทำความตกลงยอมรับร่วมกัน และเป็นผลดีต่อการตรวจปล่อยสินค้าที่นำเข้าไปยังประเทศนั้น ๆ ซึ่งขณะนี้ก็มีผู้ประกอบการที่ได้รับสถานภาพเป็นผู้ประกอบการเออีโอสำหรับผู้ส่งออกทั้งหมด 19 รายและนำเข้า 32 ราย (อ้างอิงประกาศกรมศุลกากร) ขณะเดียวกันกรมฯ ได้มีคำสั่งกรมฯ ที่ 149/2554 ลงวันที่ 30 มิถุนายน 2554 ประกาศแต่งตั้งคณะกรรมการจัดทำความตกลงยอมรับร่วมกัน (Mutual Recognition Agreement) ตามโครงการ Authorized Economic Operator (AEO) เพื่อพิจารณาจัดทำความตกลงยอมรับร่วมกันกับประเทศคู่ค้าที่เป็นสมาชิกโครงการนี้ เพื่อได้รับสิทธิประโยชน์ร่วมกันซึ่งขณะนี้ก็มีประเทศคู่ค้าที่สนใจจะเจรจาจัดทำความตกลงยอมรับร่วมกันกับประเทศไทย ได้แก่ ประเทศญี่ปุ่นและสาธารณรัฐเกาหลี การเปรียบเทียบจำนวนผู้ประกอบการเออีโอของประเทศเหล่านี้ ซึ่งมีจำนวนร้อยละเพิ่มขึ้นไป ในขณะที่ประเทศไทยนั้นมีผู้ประกอบการเออีโอตัวแทนออกของเพียง 19 ราย และตัวแทนนำเข้าจำนวน 32 ราย ทำให้กรมศุลกากรจึงต้องเร่งผลักดันให้มีผู้ประกอบการเข้าร่วมโครงการเออีโอให้มากขึ้นจากเดิมเพื่อให้การทำความตกลงยอมรับร่วมกัน (MRA) เกิดประโยชน์อย่างสูงสุด

ปัจจุบันกรมศุลกากรได้ดำเนินการ โครงการผู้ประกอบการระดับมาตรฐานเออีโอตามแผนปฏิบัติงานประจำปีงบประมาณ 2556 โดยขยายประเภทผู้ประกอบการให้ครอบคลุมทั้งผู้นำเข้า-ผู้ส่งออกและตัวแทนออกของ โดยได้มีคำสั่งแต่งตั้งคณะทำงานฯ ตามคำสั่งกรมฯ ที่ 178/2555 ซึ่งมีหน้าที่กำหนดหลักเกณฑ์เงื่อนไขและการให้สิทธิพิเศษแก่ผู้ประกอบการมากมาย เพื่อเป็นการจูงใจผู้ประกอบการให้เข้าร่วมโครงการเออีโอ พร้อมทั้งดำเนินการออกประกาศกรมฯ ฉบับใหม่แทนประกาศกรมฯ ที่ 40/2554 คือประกาศกรมศุลกากรที่ 12/2556 ลงวันที่ 5 กุมภาพันธ์ 2556 เรื่องผู้นำของเข้าผู้ส่งของออกระดับมาตรฐานเออีโอและประกาศกรมศุลกากรที่ 13/2556 ลงวันที่ 5 กุมภาพันธ์ 2556 เรื่องตัวแทนออกของระดับมาตรฐานเออีโอรวมทั้งคำสั่งกรมศุลกากรที่ 1/2556 ลงวันที่ 5 กุมภาพันธ์ 2556 เรื่องแก้ไขเพิ่มเติมประมวลระเบียบปฏิบัติศุลกากร ร.ศ. 2544 ภาค 4 หมวด 01 บทที่ 05 ว่าด้วยผู้นำของเข้าผู้ส่งของออกระดับมาตรฐาน เออีโอและภาค 4 หมวด 01 บทที่ 06 ว่าด้วยตัวแทนออกของระดับมาตรฐานเออีโอ



ภาพที่ 2.1 ที่มาจุลสารศุลกากร ปีที่ 21 ฉบับที่ 6 มีนาคม 2556



2.2 ขั้นตอนการอนุญาตเป็นผู้ประกอบการนำของเข้า ผู้ส่งของออกระดับมาตรฐานเออีโอ

1. ส่วนทะเบียนและสิทธิพิเศษ สำนักมาตรฐานพิธีการและราคาสศลการ ได้รับเอกสารการสมัครและเอกสารประกอบของผู้ประกอบที่ยื่นความจำเป็นในการสมัครเป็นผู้ประกอบการระดับเออีโอ

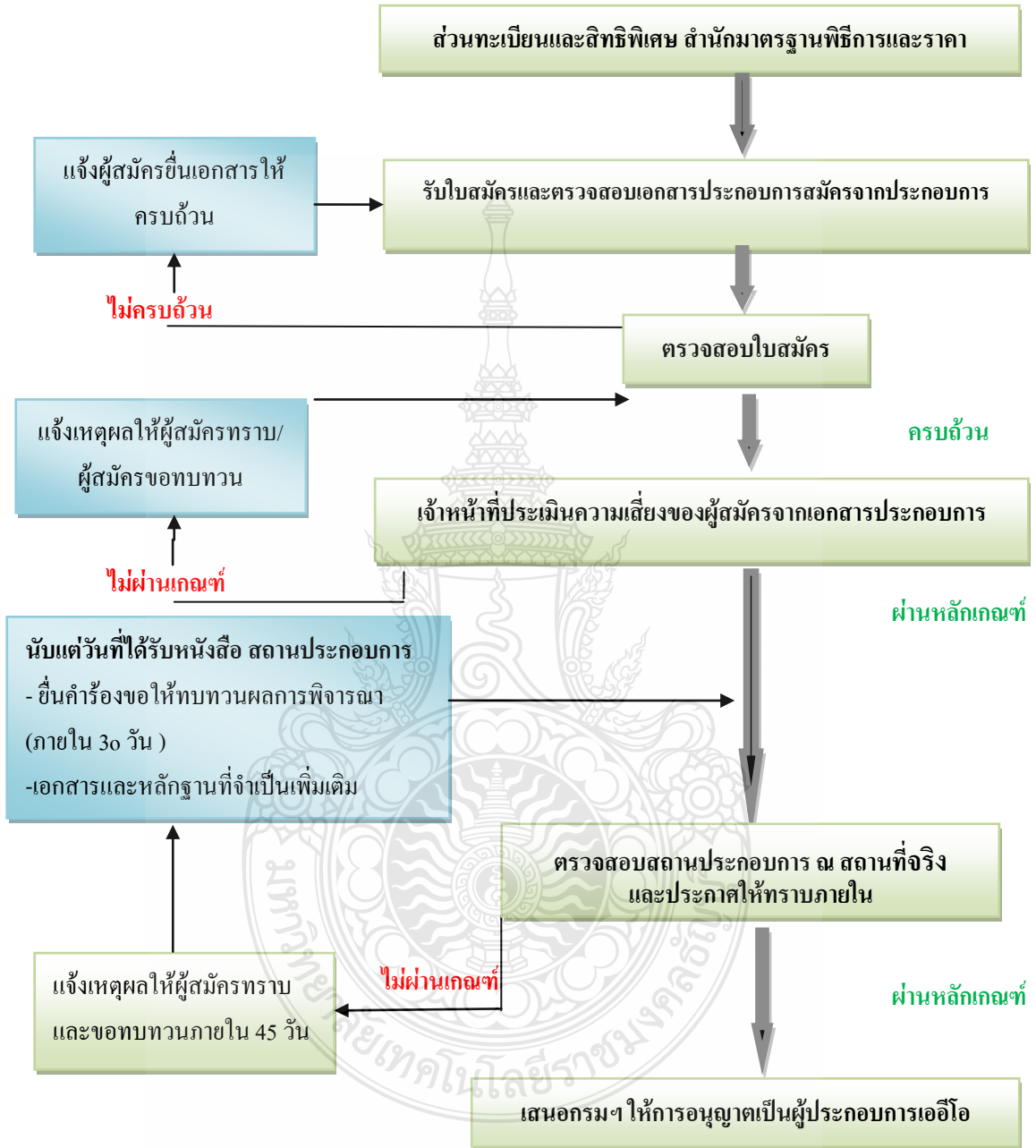
2. เจ้าที่ทำการตรวจสอบเอกสาร ว่ามีเอกสารครบถ้วนหรือไม่ เพื่อดำเนินการต่อไป หากไม่ครบถ้วน ทำหนังสือแจ้งต่อผู้สมัครยื่นเอกสารให้ครบถ้วนอีกครั้ง

3. เจ้าหน้าที่ประเมินความเสี่ยงของผู้สมัครจากเอกสารประกอบการสมัคร ถึงรายละเอียดและความชัดเจนในกระบวนการปฏิบัติตามระเบียบที่กรมศุลกากรกำหนดหรือไม่ หากไม่ผ่านเกณฑ์ ทำหนังสือแจ้งเหตุผลให้ผู้สมัครทบทวนเอกสารของตน

เจ้าหน้าที่พิจารณาสถานภาพภายหลังจากที่ได้ทำการตรวจสอบเอกสาร ตรวจสอบคุณสมบัติและสถานประกอบการ และประกาศผลให้ทราบภายใน 90 วัน นับแต่วันที่ได้รับเอกสารประกอบการพิจารณาถูกต้องครบถ้วนและปฏิบัติตามหลักเกณฑ์และเงื่อนไขที่กำหนดหากกรณีผู้สมัครไม่ผ่านเกณฑ์การพิจารณา ต้องยื่นคำร้องขอให้ทบทวนต่อ ส่วนทะเบียนและสิทธิพิเศษ สำนักมาตรฐานพิธีการและราคาสศลการภายใน 30 วัน นับแต่วันที่ได้รับหนังสือ พร้อมแนบเอกสารและหลักฐานที่จำเป็นเพิ่มเติมทางกรมศุลกากรจะดำเนินการพิจารณาทบทวนและแจ้งผลภายใน 45 วัน นับแต่วันที่ได้รับคำร้อง ผลการพิจารณา



ขั้นตอนในการอนุญาตเป็นผู้ประกอบการนำของเข้า ส่งของออกระดับมาตรฐานเออีโอ



ภาพที่ 2.2 ที่มาประกาศกรมศุลกากร 12/2556 หมวด 1

2.3 แนวคิดและทฤษฎีที่เกี่ยวข้อง

แนวคิดการตัดสินใจ

การตัดสินใจเป็นบทบาทและหน้าที่ที่ไม่สามารถหลีกเลี่ยงได้ เพราะการตัดสินใจในโครงการใดโครงการหนึ่ง ต้องนำหลักเกณฑ์หรือเทคนิคด้านการตัดสินใจ และเงื่อนไขต่าง ๆ ร่วมพิจารณาให้เกิดประสิทธิภาพสูงสุด เพื่อเป็นการลดข้อผิดพลาดและความเสี่ยงให้น้อยที่สุด โดยเฉพาะการตัดสินใจภายใต้สภาวะเหตุการณ์ที่ไม่แน่นอนและไม่สามารถทำการประเมินผลได้อย่างแม่นยำ

ภัทรารุณี ชาติครกร (2553) กระบวนการตัดสินใจหมายถึง การกำหนดขั้นตอนของการตัดสินใจตั้งแต่ขั้นตอนแรกไปจนถึงขั้นตอนสุดท้าย การตัดสินใจมีกระบวนการหลายขั้นตอน ดังนั้นการตัดสินใจโดยใช้หลักเหตุผลและมีกฎเกณฑ์ประกอบจึงเป็นการตัดสินใจโดยใช้วิธีทางวิทยาศาสตร์เป็นเครื่องมือช่วยในการหาข้อสรุปเพื่อการตัดสินใจ เพราะการตัดสินใจมีหลายรูปแบบ จึงต้องมีกระบวนการตัดสินใจที่มีระบบและมีความชัดเจนสูง

ระพีพรรณ พิริยะกุล (2550) การตัดสินใจ หมายถึงการทบทวนและพิจารณาอย่างรอบคอบในการเลือกทางเลือกใดทางเลือกหนึ่ง ที่มีตัวเลือกที่มากกว่า 1 ทางเลือก โดยทางเลือกนั้นจะต้องตรงตามวัตถุประสงค์ที่คาดหวังและทำให้สูญเสียค่าเสียโอกาสน้อยที่สุดจากทุกทางเลือกของสถานการณ์

สมคิด บางโม (2548) กล่าวว่า การตัดสินใจ หมายถึง การเลือกปฏิบัติจากทางเลือกที่มากกว่า 1 ทางเลือก เพื่อเป็นการนำองค์กรไปสู่เป้าหมายที่กำหนดไว้ เป็นการตัดสินใจที่จะกระทำ เพื่อความสำเร็จตามเป้าหมายที่ได้กำหนดไว้

บรรยงค์ โดจินดา (2548) กล่าวว่า การตัดสินใจ เป็นการเลือกทางเลือกที่ดีที่สุด ในหลาย ๆ ทางเลือกจากหลาย ๆ ทาง โดยการพิจารณาและตัดสินใจของผู้บริหาร หรือผู้บังคับบัญชา

ระพีพรรณ พิริยะกุล (2550) ได้แบ่งประเภทของการตัดสินใจ สามารถแบ่งตามข้อมูลสถานการณ์ภายนอกบังคับ 3 ลักษณะ คือดังนี้

1. การตัดสินใจภายใต้ความแน่นอน (Decision Making Under Certainty) คือ การกำหนดการตัดสินใจที่อยู่ในสถานการณ์ที่ทราบว่า ภาวะการนอกบังคับใดจะเกิดขึ้นอย่างแน่นอน เกณฑ์ในการตัดสินใจภายใต้ความแน่นอน จะง่ายต่อการพิจารณาเพื่อทำการตัดสินใจโดยจะเลือกทางเลือกที่ให้ค่าผลได้สูงสุดหรือให้ค่าการขาดทุนเสียโอกาสต่ำสุด

2. การตัดสินใจภายใต้ความไม่แน่นอน (Decision Making under Uncertainty) เป็นการตัดสินใจที่อยู่ในสถานการณ์ที่ไม่ทราบเลย หรือแม้กระทั่งจะระบุว่าโอกาสที่จะเกิดภาวะการนอกบังคับในอนาคตจะเป็นเท่าไรจะทราบก็เพียงแต่มีภาวะการนอกบังคับใดบ้างที่สามารถเกิดขึ้นได้ การตัดสินใจภายใต้สถานการณ์ ซึ่งนภค ร่มโพธิ์ (2554) ได้กล่าวถึงกฎการตัดสินใจ ดังนี้

2.1 กฎการตัดสินใจแบบ Maximax เป็นทางเลือกในการตัดสินใจ หากมีเพียงทางเลือกเดียวแล้ว การตัดสินใจย่อมที่จะไม่มีซับซ้อน เนื่องจากไม่จำเป็นต้องวิเคราะห์เปรียบเทียบ แต่โดยส่วนใหญ่การตัดสินใจมักมีมากกว่า 1 ทางเลือก

2.2 กฎการตัดสินใจแบบ Maximin เป็นการตัดสินใจบนแนวคิดที่จะมองเฉพาะผลลัพธ์ที่แย่ที่สุดของแต่ละทางเลือกและนำมาเปรียบเทียบกันว่าผลลัพธ์ที่น้อยที่สุดในแต่ละทางเลือกนั้นผลลัพธ์ใดมีค่ามากที่สุด

2.3. กฎการตัดสินใจแบบ Minimax Regret Criterion การขาดทุนเสียโอกาสมากน้อยที่สุดเกณฑ์การตัดสินใจแบบนี้เกิดจากแนวความคิดในเรื่องการขาดทุนเสียโอกาสตามที่ได้กล่าวมาแล้วในการตัดสินใจผู้ตัดสินใจจะนำตารางการขาดทุนเสียโอกาสมาใช้ในการพิจารณาหาทางเลือกที่ต้องการโดยผู้ทำการตัดสินใจจะเลือกค่าการขาดทุนเสียโอกาสที่มากที่สุดของแต่ละทางเลือกก่อน ต่อจากนั้น จึงจะตัดสินใจเลือกทางเลือกที่มีค่าการขาดทุนเสียโอกาสน้อยที่สุด (minimize maximum regret possible payoff) จากทางเลือกทั้งหมดที่เป็นไปได้

3. การตัดสินใจภายใต้ความเสี่ยง (Decision making under risk) เป็นการตัดสินใจนอกจากผู้ตัดสินใจจะทราบว่ามีสถานการณ์ใดที่เกี่ยวข้องกับปัญหาที่กำลังตัดสินใจเกิดขึ้นบ้างแล้ว ยังทราบถึงความน่าจะเป็นที่จะเกิดขึ้นของแต่ละสถานการณ์

ข้อมูลที่ใช้ในการตัดสินใจมี 2 ประเภท ดังนี้

1. ข้อมูลเพื่อการตัดสินใจเชิงปริมาณ การตัดสินใจเชิงปริมาณโดยการนำข้อมูลที่สามารถวัดและคำนวณได้ ในทางเป็นตัวเลขตามแบบคณิตศาสตร์เช่น จำนวนการผลิต จำนวนปริมาณการขาย จำนวนกำไร/ขาดทุน ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานและจำนวนชั่วโมง เป็นต้น นำมาใช้ในการพิจารณาในการตัดสินใจได้อย่างถูกต้อง

2. ข้อมูลเพื่อการตัดสินใจเชิงคุณภาพ เป็นการตัดสินใจที่ไม่สามารถคำนวณข้อมูลที่มีอยู่ออกมาเป็นตัวเลขตามแบบทางคณิตศาสตร์ได้อย่างแม่นยำแต่เป็นการนำหลักความรู้ประสบการณ์ในอดีต นำมาประกอบเพื่อเป็นเหตุและผล เช่น นโยบายทางเศรษฐกิจ การแข่งขันทางการตลาด ค่าความนิยม ปัญหาทางการเมือง เป็นต้น เพื่อมาวิเคราะห์และพิจารณา ทบทวนการตัดสินใจเพื่อให้ได้รับประโยชน์สูงสุดและความเสี่ยงน้อยที่สุด

แนวความคิดเกี่ยวกับต้นทุนที่ใช้ในการตัดสินใจ

เนื่องจากการตัดสินใจเชิงธุรกิจทุกครั้งจะเลือกทางที่ให้ผลตอบแทนสูงสุดอันได้แก่ผลกำไรตามที่กล่าวมาแล้ว จึงจำเป็นต้องใช้ข้อมูลเกี่ยวกับต้นทุนเพื่อนำไปพิจารณาเปรียบเทียบหาผลได้ผลเสีย

ของแต่ละทางเลือก ข้อมูลเหล่านั้นจึงเรียกว่าต้นทุนที่ใช้ในการตัดสินใจ คือ ต้นทุนที่เกี่ยวข้องกับการตัดสินใจ อาจกล่าวได้ว่าเป็นต้นทุนที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจ ซึ่งได้แก่ต้นทุนที่สามารถหลีกเลี่ยงได้

ไทยแลนด์อินเตอร์คอสต์คอม (2554) ต้นทุนเพื่อการตัดสินใจ (Costs for Decision Making) ในการประมาณการต้นทุนจำเป็นต้องมีการกำหนดข้อสมมติฐานหลาย ๆ ประการและทำการคาดการณ์ ซึ่งอาจไม่ได้เกิดขึ้นจริง การวิเคราะห์ในสถานการณ์ต่าง ๆ เป็นการวิเคราะห์สถานการณ์ที่มีความท้าทายสำหรับผู้บริหารเป็นอย่างมาก ซึ่งเป็นเหตุการณ์ที่ไม่สามารถกำหนดได้แน่นอนว่าจะเกิดอะไรขึ้นกับอนาคตของกิจการ ข้อมูลการบัญชีต้นทุนเป็นข้อมูลที่ทำให้การจดบันทึกต้นทุนที่เกิดขึ้นในอดีต แต่สามารถนำข้อมูลในอดีตมาใช้เป็นฐานข้อมูลในการตัดสินใจ เพื่อการประมาณการต้นทุนที่คาดว่าจะเกิดขึ้นในอนาคตการตัดสินใจข้อมูลในอดีตที่ผ่านมาจะช่วยทำให้การพยากรณ์สถานการณ์อันอาจจะเกิดขึ้นกับอนาคตของกิจการได้อย่างมีประสิทธิภาพ

อนุรักษ์ ทองสุโขวงศการ (2550) ข้อมูลต้นทุนเพื่อการตัดสินใจการตัดสินใจในทางเลือกใดทางเลือกหนึ่งจะต้องเปรียบเทียบต้นทุนและผลประโยชน์ของแต่ละทางเลือก โดยนำข้อมูลต้นทุนที่เกี่ยวข้องกับการตัดสินใจ เช่น การกำหนดราคาสินค้า เนื่องจากการตัดสินใจที่เกี่ยวข้องกับเสถียรภาพทางราคา โดยใช้แนวคิดต้นทุนหรือต้นทุนเป้าหมาย หรือการกำหนดราคาแบบรับคำสั่งซื้อพิเศษ ซึ่งราคาที่กำหนดนั้นจะเป็นตัวที่ชี้วัดราคาต่ำสุดที่กิจการยอมรับได้ รวมถึงการตัดสินใจอื่น ๆ เช่น การเลือกผลิตเองหรือซื้อจากบุคคลภายนอก การเพิ่มหรือลดแผนงาน การตัดสินใจเปลี่ยนแปลงหรือรักษาอุปกรณ์เก่า การตัดสินใจใช้ทรัพยากรที่มีอยู่อย่างจำกัด การตัดสินใจเกี่ยวกับผลิตภัณฑ์ร่วม และการตัดสินใจปิดโรงงานหรือการปิดโรงงานชั่วคราว ซึ่งการตัดสินใจเหล่านี้ต้องใช้แนวคิดต้นทุนส่วนเพิ่มเพื่อเปรียบเทียบส่วนต่างทางเลือกในการตัดสินใจเพราะทุกการตัดสินใจมีความเสี่ยงสูง จึงต้องมีข้อมูลที่เพียงพอ

ปริยา ชัยพานิช (2535) ต้นทุนที่นำมาตัดสินใจ มีหลายแบบ ดังนี้

3.1 ต้นทุนที่ไม่อาจหลีกเลี่ยงได้ (Unavoidable Cost) คือ ต้นทุนที่เกิดขึ้นแล้วและยังคงมีอยู่โดยไม่สามารถหลีกเลี่ยงได้ เป็นต้นทุนที่เกิดจากการตัดสินใจในอดีตและไม่สามารถเปลี่ยนแปลงได้ ดังนั้นต้นทุนจึงเป็นต้นทุนที่ไม่เกี่ยวข้องกับเหตุการณ์อนาคต และจะต้องไม่นำมาพิจารณาในการตัดสินใจเหตุการณ์ในปัจจุบัน ต้นทุนจึงเป็นต้นทุนที่ไม่อาจหลีกเลี่ยงได้ และไม่มี ความหมายต่อการตัดสินใจในปัจจุบัน

3.2 ต้นทุนที่หลีกเลี่ยงได้ (Avoidable Cost) คือ ต้นทุนที่สามารถตัดออกไปทั้งหมดหรือบางส่วนเป็นผลจากการเลือกปฏิบัติทางเลือกหนึ่งแทนทางเลือกอีกทางหนึ่ง ต้นทุนชนิดนี้ถือเป็นต้นทุนที่สามารถหลีกเลี่ยงได้ ยกเว้น ต้นทุนจม และต้นทุนอนาคต ซึ่งจะไม่ได้แตกต่างกันระหว่างทางเลือกที่มี

3.3 ต้นทุนเสียโอกาส (Opportunity Cost) คือ ผลประโยชน์ที่ควรจะได้จากทางที่ไม่ได้เลือกจึงถือเป็นต้นทุนอย่างหนึ่งที่มีความหมายในการตัดสินใจ การสูญเสียรายได้หรือประโยชน์ที่ควรจะได้รับเพราะไม่เลือกทางเลือกนั้น ถือเป็นต้นทุนเสียโอกาสที่เสียไป ต้นทุนชนิดนี้มีลักษณะพิเศษ เพราะคิดจากรายได้ที่หายไป และเป็นต้นทุนที่ไม่ปรากฏอยู่ในบัญชีการเงิน

3.4 ต้นทุนส่วนที่แตกต่าง (Differential Cost) หมายถึง ต้นทุนที่เกิดการเปลี่ยนแปลงไปจากการตัดสินใจเลือกกระทำอย่างใดอย่างหนึ่ง ซึ่งอาจจะเปลี่ยนแปลงในทางเพิ่มขึ้นหรือลดลงก็ได้ (Incremental Cost or Decremental Cost) โดยปกติต้นทุนประเภทนี้จะเกิดเมื่อมีการเปลี่ยนแปลงวิธีการปฏิบัติแบบเดิม มาเป็นวิธีการปฏิบัติแบบใหม่ เช่น ถ้าผู้บริหารตัดสินใจว่าควรที่จะควบคุมการเข้า-ออกคลังสินค้าของพนักงาน โดยปิดทางเข้าออกทุกทางให้เหลือทางเดียว และมีการแลกบัตรเข้า-ออกทุกครั้ง จึงต้องมีค่าต่อเติมสถานที่ และบัตรเข้าออก จึงทำให้เกิดค่าใช้จ่ายที่ขึ้น หากเทียบกับความเสียหายเมื่อวัตถุดิบถูกโจรกรรม

ขั้นตอนในการใช้ต้นทุนเพื่อการตัดสินใจ

1. รวบรวมต้นทุนทั้งหมดที่เกี่ยวข้องกับการเลือกแต่ละทาง
2. ตัดข้อมูลทั้งหลายที่เป็นต้นทุนจม
3. ตัดต้นทุนทั้งหลายที่ไม่แตกต่างกันระหว่างทางเลือกต่าง ๆ
4. ทำการตัดสินใจจากข้อมูลที่เหลืออยู่ ซึ่งต้นทุนเหล่านี้คือ ต้นทุนที่แตกต่าง หรือต้นทุนที่สามารถหลีกเลี่ยงได้ ซึ่งถือเป็นต้นทุนการตัดสินใจ

2.4 งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

ณัฐา โอวาททัศนีย์ (2552) ได้ศึกษาโครงการร่วมมือระหว่างศุลกากรกับผู้ประกอบการผลการศึกษาพบว่า ตัวแทนออกส่วนที่มีธุรกิจขนาดกลาง ระยะเวลาการปฏิบัติพิธีการ 10 ปีขึ้นไป ซึ่งเป็นตัวแทนออกของผู้รับอนุญาต (LICENSED CUSTOMS BROKER) โดยภาพรวมมีความพึงพอใจในสิทธิประโยชน์ที่ได้รับในการงดเว้นการตรวจสอบ ส่วนความพึงพอใจในสิทธิพิเศษด้านเอกสารในเรื่องการขอคืนอากร หรือการชดเชยค่าอากร ได้รับอนุมัติการคืนอากร หรือชดเชยค่าภาษีอากรทันที

สำนักงานเศรษฐกิจการคลัง (2552) โครงการวิจัยผลกระทบจากการยกเลิกให้เงินชดเชยค่าภาษีอากรแนวทางแก้ไขปัญหาและมาตรการรองรับอื่น ๆ สำหรับผู้ส่งออกเป็นการศึกษาข้อเท็จจริงโดยการสืบค้นข้อมูลและรวบรวมประสบการณ์การใช้มาตรการชดเชยกับผู้ประกอบการส่งออกเพื่อสอบถามข้อมูลเกี่ยวกับการใช้สิทธิประโยชน์มาตรการด้านการชดเชยและมาตรการอื่น ๆ ตลอดจนผลกระทบที่ผู้ส่งออกคาดว่าจะได้รับหากมีการยกเลิกการให้เงินชดเชยค่าภาษีอากรในอนาคตการวิเคราะห์ผลกระทบของการยกเลิกมาตรการชดเชย ผลการศึกษาพบว่า ระดับผลกระทบจะมีความแตกต่างกัน หากเป็นกิจการที่มีทุนจดทะเบียนน้อยและมีมูลค่าขอรับเงินชดเชยน้อยจะได้รับผลกระทบระดับมาก ส่วนกิจการที่มีทุนจดทะเบียนน้อยและมีมูลค่าขอรับเงินชดเชยปานกลาง ได้รับผลกระทบระดับปานกลางและกิจการที่มีทุนจดทะเบียนปานกลางหรือมากได้รับผลกระทบน้อย โดยกลุ่มที่ได้รับผลกระทบสามารถแบ่งเป็น 2 กลุ่ม คือ กลุ่มที่ได้รับผลกระทบมากได้แก่ผู้ส่งออกขนาดเล็กที่มีผลกำไรและความสามารถในการแข่งขันน้อยซึ่งมีข้อจำกัดในการเปลี่ยนไปใช้สิทธิมาตรการอื่นและผู้ส่งออกที่ไม่สามารถใช้สิทธิมาตรการอื่นและกลุ่มที่ได้รับผลกระทบน้อยเป็นกลุ่มผู้ส่งออกที่มีความสามารถในการปรับตัวโดยผู้ส่งออกที่ได้รับเงินชดเชยสูงส่วนใหญ่มีความสามารถเปลี่ยนไปใช้สิทธิอื่นได้ แต่ต้องมีระยะเวลาในการวางแผนในการบริหารการใช้สิทธิประโยชน์ต่าง ๆ และมีระยะเวลาปรับตัวจะทำให้ผลกระทบในระยะยาวน้อยลงในขณะที่ผู้ส่งออกที่มีมูลค่าได้รับเงินชดเชยน้อยจะเป็นกลุ่มที่ได้รับผลกระทบมากกว่าเนื่องจากมีความสามารถในการปรับตัวน้อย

ส่วนวิเคราะห์ธุรกิจ ฝ่ายวิชาการ ธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย (2551) บทความเรื่อง AEO โครงการ Authorized Economic Operator (AEO) ของ EU บรรยายถึงโครงการเป็น Authorized Economic Operator นี้เป็นแนวทางปฏิบัติเพื่อรับรองผู้ประกอบการที่เกี่ยวข้องกับการเคลื่อนย้ายสินค้าตลอดห่วงโซ่อุปทานในการดำเนินงานที่ปลอดภัยของสินค้าใน EU ที่ผ่านการตรวจสอบข้อมูลแต่ละด้านในธุรกิจ ซึ่งโครงการ Authorized Economic Operator (AEO) มีผลประโยชน์ที่ผู้ประกอบการได้รับ ไม่ว่าจะเป็นความเสี่ยงต่ำในด้านการตรวจสอบสินค้าและเอกสารจากเจ้าหน้าที่ศุลกากรของประเทศสมาชิก EU ทำให้การดำเนินเรื่องขั้นตอนต่าง ๆ ของพิธีการศุลกากรดำเนินได้อย่าง

รวดเร็ว และยังเป็น การเพิ่มศักยภาพในการแข่งขันทางธุรกิจ สำหรับกรมศุลกากรในประเทศไทยอยู่ ระหว่างการศึกษารายละเอียด เพื่อให้โครงการ Authorized Economic Operator (AEO) ภายใต้กรอบ SAFE ให้มีความเหมาะสมกับผู้ประกอบการในประเทศและประเทศคู่ค้าได้อย่างเหมาะสม

Phil Evans (2554) บทความเรื่อง AEO คุ่มค่ากับการลงทุน บรรยายถึงกฎระเบียบกรมศุลกากร ของสหภาพยุโรปหรือ EU กำหนดภายในปี 2556 ผู้ส่งออก ผู้นำเข้า ตัวแทนผู้บริหารขนส่งสินค้า ระหว่างประเทศ และผู้อื่นที่เกี่ยวข้องกับการเคลื่อนย้ายสินค้าตลอดห่วงโซ่อุปทาน จะต้องเตรียมความพร้อมสู่มาตรการของโครงการ Authorized Economic Operator เพื่อเป็นการแสดงให้เห็นพันธมิตทางธุรกิจ เห็นว่า องค์กรมีความสามารถรักษาความปลอดภัยได้อย่างเคร่งครัด โดยองค์กรที่จะเข้าร่วม โครงการนี้ ต้องได้รับการประเมินกระบวนการทำงานที่ได้มาตรฐานอย่างเดียวกันและตรงกับข้อกำหนด โดยมีการ จัดทำขั้นตอนเป็นเอกสาร รวมถึงประเมินภายในองค์กร ในด้านต่าง ๆ ตั้งแต่การเงิน ระบบไอที การ รักษาความปลอดภัยในการเคลื่อนย้ายสินค้า ด้วยขั้นตอนที่หลากหลายตามกฎระเบียบกรมศุลกากรของ สหภาพยุโรปหรือ EU กำหนดไว้ ทำให้ผู้ประกอบการดังที่เข้าร่วมโครงการ แต่ในด้านสิทธิพิเศษที่ ผู้ประกอบการจะได้รับจากโครงการนี้ถือว่าการลงทุนที่คุ้มค่า

หยก แสงตะวัน (2554) บทความเรื่อง ใบบรรอง AEOs ตอนจบ บรรยายถึง กรมศุลกากรโลก กำหนดหลักสำคัญ ถึงการดำเนินโครงการ Authorized Economic Operator ในแต่ละประเทศให้มีการ สร้างหลักการประเมิน และวิธีตามแบบของประเทศนั้น ๆ แต่ต้องปฏิบัติตามมาตรฐานของกรมศุลกากร โลก หรือมาตรฐานอื่นที่เทียบเท่าในเรื่องการรักษาความปลอดภัยในห่วงโซ่อุปทาน หากสถาน ประกอบการใดได้รับการรับรองจากโครงการนี้จะได้รับสิทธิพิเศษในการอำนวยความสะดวกในการ ดำเนินพิธีการกับประเทศคู่ค้า โดยเฉพาะในยุโรปมีการระบุในเงื่อนไขต้องมีใบบรรอง AEO เท่านั้นถึง จะทำธุรกรรมการค้าระหว่างประเทศได้ และสิทธิพิเศษอื่น ๆ อันพึงมีในอนาคตตามที่อธิบดีประการ กำหนด แต่การดำเนินการโครงการ Authorized Economic Operator ในประเทศไทยนั้นยังมีปัญหาด้าน ประสิทธิภาพ และความรู้ความเข้าใจในการนำ AEOs มาปฏิบัติเพราะยังเรื่องใหม่อยู่ ด้าน ผู้ประกอบการจะต้องรับภาระต้นทุนระหว่างอยู่ในกระบวนการรับรองสถานภาพ AEOs และยังมี การเรียนด้านสิทธิประโยชน์ที่ผู้ประกอบการจะได้รับน้อยและการดำเนินการคืนภาษีในส่วนของเงินคืน ตามมาตรา 19 ทวิ มีความล่าช้าจึงทำให้ไม่จูงใจผู้ส่งออกให้เข้าร่วมโครงการเท่าที่ควร แต่ขณะนี้ทางสภ าหอการค้าไทยได้เสนอต่อกรมศุลกากรเพื่อปรับปรุงและออกประกาศให้มีความเหมาะสมกับทุกฝ่ายให้ มากขึ้น

ผู้จัดการรายวัน (2555) บทความเรื่อง กรมศุลกากรดึงเอกชนเข้าระบบAEO เพิ่มความสะดวก นำเข้า-ส่งออกบรรยายถึง กรมศุลกากรมีประกาศยกเลิกใบอนุญาตผู้ประกอบการบัตรทองและใน

อนุญาตตัวแทน เพื่อให้ผู้ประกอบการสนใจเข้าร่วมโครงการเออีโอ ซึ่งเป็นมาตรฐานสากล ซึ่งกรมศุลกากรมีโครงการลงนามความร่วมมือกับประเทศต่างๆที่จะยึดถือหลักเออีโอเพื่อให้สินค้าสามารถนำเข้าและส่งออกแต่ละประเทศได้อย่างสะดวก เพื่อไม่ให้ประเทศไทยต้องเสียเปรียบในข้อตกลง แต่ปัจจุบันผู้ประกอบการที่เข้าร่วมโครงการเออีโอในประเทศไทยมีจำนวนน้อย เพราะผู้ประกอบการบางรายไม่ทราบสิทธิประโยชน์ที่ได้รับ และกลัวต้นทุนค่าใช้จ่ายของผู้ประกอบการจะเพิ่มขึ้น จึงทำให้ผู้ประกอบการที่ได้รับอนุญาตเออีโอในประเทศไทยมีจำนวนน้อยกว่าประเทศอื่นที่เข้าร่วมโครงการเออีโอ

เฉลิมพล ชัยรัตนาชัชวาล (2556) บทความเรื่อง "ที่เอ็นที ประเทศไทย ได้รับอนุมัติให้เป็นตัวแทนออกของระดับมาตรฐานเออีโอ กล่าวถึง บริษัท ทีเอ็นที เอ็กซ์เพรส เวิลด์ไวด์ (ประเทศไทย) จำกัด ผู้นำด้านบริการขนส่งพัสดุภัณฑ์ด่วนครบวงจรทั้งในและต่างประเทศ ได้รับการอนุมัติให้เป็นตัวแทนออกของระดับมาตรฐานเออีโอ ได้กล่าวถึงสิทธิประโยชน์ที่บริษัทรับจากโครงการเออีโอ เช่น สามารถลดระยะเวลาขั้นตอนการตรวจสอบสินค้าและเอกสาร และทำให้ต้นทุนในการดำเนินการนำเข้าและส่งออก ตลอดจนทั้งเป็นการสร้างความเชื่อมั่นให้แก่ลูกค้าผู้ใช้บริการรวมทั้งการได้รับสิทธิพิเศษจากประเทศที่เข้าลงนามข้อตกลงร่วมกันภายใต้มาตรฐานเออีโอส่งผลทำให้บริษัทสามารถขยายตลาดธุรกิจแถบอาเซียน เพื่อเตรียมความพร้อมสู่การเปิดประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนในอนาคตได้

ทรานสปอร์ตเจอร์นัล (2556) บทความเรื่อง กพร. อัฟเกรดผู้ประกอบการสู่สากลเปิดแผนมาตรฐาน โลจิสติกส์ กล่าวว่า กรมอุตสาหกรรมพื้นฐานและการเหมืองแร่ โดยสำนักโลจิสติกส์ ได้จัดทำโครงการพัฒนาการมาตรฐานด้านโลจิสติกส์ของประเทศไทย ระยะเวลา 5 ปี (2556-2560) ประกอบด้วย

- ปี 2556 มีมาตรฐานเออีโอมาตรฐานบรรจุภัณฑ์หมุนเวียน มาตรฐานฉลากอิเล็กทรอนิกส์เพื่อการจัดการโซ่อุปทาน ตามมาตรฐานขององค์การศุลกากรโลกในเรื่องการรักษาความปลอดภัย
- ปี 2557 มาตรฐานอุปกรณ์ขนถ่ายและ RFID
- ปี 2558 มาตรฐานบรรจุภัณฑ์เพื่อสิ่งแวดล้อมและมาตรฐานรถบรรทุกอุตสาหกรรม
- ปี 2559 มาตรฐานตู้คอนเทนเนอร์
- ปี 2560 มาตรฐานบรรจุภัณฑ์รายสินค้าวัตถุดิบอันตราย

เพื่อให้การดำเนินธุรกิจของผู้ประกอบการมีระบบการเคลื่อนย้ายสินค้าและบริการที่เป็นสากลมากขึ้น ต้องพัฒนามาตรฐานโลจิสติกส์ของประเทศไทยให้สอดคล้องกับสถานการณ์การเปลี่ยนแปลงของโลก และยังส่งผลให้องค์กรมีการดำเนินงานที่มีประสิทธิภาพ มีความถูกต้องแม่นยำและมีความน่าเชื่อถือซึ่งนำไปสู่การลดต้นทุนในการดำเนินธุรกิจลงได้ในอนาคต

บทที่ 3

วิธีดำเนินการวิจัย

การวิเคราะห์ผลประ โยชน์การเข้าร่วม โครงการผู้ประกอบการผู้นำของเข้า ผู้ส่งของออก ระดับมาตรฐานเออีโอ กรณีศึกษา บริษัทผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ผู้ศึกษาได้ใช้วิธีการศึกษาเชิงสำรวจ โดยการเก็บรวบรวมข้อมูลโดยใช้การสัมภาษณ์ในการเก็บข้อมูล โดยมีขั้นตอนการศึกษาดังนี้

1. ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง
2. เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย
3. การเก็บรวบรวมข้อมูล
4. วิธีการวิเคราะห์ข้อมูล

3.1 ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง

กลุ่มอุตสาหกรรมยานยนต์ในประเทศไทยมีสมาชิกสมาคมอุตสาหกรรมยานยนต์ไทยจำนวน 106 บริษัท ผู้ศึกษาได้คัดเลือกกลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการศึกษาครั้งนี้เป็นตัวอย่างแบบเจาะจง เพื่อศึกษา ข้อมูลในการวิเคราะห์ผลประ โยชน์การเข้าร่วม โครงการผู้ประกอบการผู้นำของเข้า ผู้ส่งของออก ระดับ มาตรฐานเออีโอ

3.2 เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

การเก็บรวบรวมข้อมูลในการศึกษาครั้งนี้ โดยการสัมภาษณ์และบันทึกเสียงการสนทนาเพื่อ การจดบันทึกข้อมูล และนำข้อมูลนั้นและบันทึกข้อมูล แล้วนำมาวิเคราะห์และแปลความหมาย

3.3 การเก็บรวบรวมข้อมูล

ประกอบด้วย 2 ส่วนคือ

1. ข้อมูลปฐมภูมิ (Primary Data) เป็นการเก็บรวบรวมข้อมูลที่ได้จากการสัมภาษณ์เชิงลึก แบบมีโครงสร้างเกี่ยวกับบริษัทผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ที่เข้าร่วม โครงการผู้ประกอบการผู้นำของเข้า ผู้ส่ง ของออกระดับมาตรฐานเออีโอ โดยโครงสร้างของการสัมภาษณ์ประกอบด้วย

ส่วนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปของบริษัทผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ที่จะเข้าร่วมโครงการผู้ประกอบการ ผู้นำของเข้า ผู้ส่งของออกระดับมาตรฐานเออีโอ

ส่วนที่ 2 ข้อมูลเกี่ยวกับค่าใช้จ่ายในการดำเนินการขออนุมัติเข้าร่วมโครงการเออีโอของ
กรมศุลกากร

ส่วนที่ 3 ข้อมูลเกี่ยวกับค่าใช้จ่ายในการนำเข้ากรณีเข้าร่วมและไม่เข้าร่วมโครงการเออีโอ

ส่วนที่ 4 ข้อมูลเกี่ยวกับผลตอบแทนจากการเข้าร่วมและการไม่เข้าร่วมโครงการเออีโอ

วิธีการเก็บข้อมูลจากกลุ่มตัวอย่างแบบเฉพาะเจาะจงบริษัทผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ จากนั้นทำ
การวิเคราะห์ข้อมูลทางการเงินในการลงทุนในการเข้าร่วมโครงการเออีโอและไม่เข้าร่วมโครงการเออีโอ

2. ข้อมูลทุติยภูมิ (Secondary Source) โดยการศึกษาและค้นคว้าข้อมูลจากเอกสาร วารสาร
สิ่งตีพิมพ์ บทความวิเคราะห์ต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องผ่านทางเว็บไซต์ของทั้งหน่วยงานราชการและเอกชนที่
เกี่ยวข้องและวิทยานิพนธ์

3.4 วิธีการวิเคราะห์ข้อมูล

การวิเคราะห์ข้อมูล โดยนำข้อมูลจากการสัมภาษณ์ ที่รวบรวมได้มาทำการประมวลผลการ
วิเคราะห์ แบ่งเป็น 2 วิธี ดังนี้

1. การวิเคราะห์เชิงพรรณนา (Descriptive Analysis) โดยการเก็บรวบรวมข้อมูลที่ได้จากการ
สัมภาษณ์จากผู้ที่เกี่ยวข้องกับโครงการเออีโอของบริษัทผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ มาทำการวิเคราะห์ข้อมูล
ทั่วไปของบริษัทผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์

2. การวิเคราะห์เชิงปริมาณ (Quantitative Analysis) ใช้วิเคราะห์ข้อมูลทางการเงิน โดยแบ่งการ
วิเคราะห์เป็น ดังนี้

2.1 วิเคราะห์ค่าใช้จ่ายในการดำเนินการขออนุมัติเป็นสมาชิกโครงการเออีโอของกรม
ศุลกากรซึ่งนำมาต้นทุนในการดำเนินการด้านสถานที่

- ค่าใช้จ่ายการปรับปรุงและต่อเติมสถานที่
- ต้นทุนในการนำเข้า

2.2 วิเคราะห์ข้อมูลผลตอบแทนและค่าเสียโอกาส กรณีเข้าร่วมและไม่เข้าร่วมโครงการ
เออีโอวิเคราะห์ ดังนี้

- การได้รับคืนอากรตามมาตรา 19 ทวิ แห่งพระราชบัญญัติศุลกากร (ฉบับที่ 9)

พ.ศ. 2482

- การได้รับสิทธิลดอัตราอากรเหลือร้อยละ 5 ของอัตราอากรที่เรียกเก็บเป็นการทั่วไป

บทที่ 4

ผลการวิเคราะห์

การศึกษาเรื่อง การวิเคราะห์ผลประโยชน์การเข้าร่วมโครงการผู้ประกอบการผู้นำของเข้าสู่สังคมขององค์กรระดับมาตรฐานเออีโอ กรณีศึกษาบริษัทผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ ผู้ศึกษาได้ทำการศึกษาโดยใช้วิธีการสัมภาษณ์ในการเก็บรวบรวมข้อมูลจากบริษัทผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์

ในการวิเคราะห์ข้อมูลเบื้องต้นใช้สถิติวิเคราะห์เชิงพรรณนา (Description Statistics) โดยวิเคราะห์ข้อมูลที่ได้จากการสัมภาษณ์ของบริษัทผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ นำมาวิเคราะห์ข้อมูลทั่วไปของบริษัท โดยใช้ข้อมูลการดำเนินงานระหว่าง ปี พ.ศ. 2553 ถึง พ.ศ. 2556 จากนั้นได้วิเคราะห์เชิงปริมาณ (Quantitative Analysis) โดยวิเคราะห์ข้อมูลทางการเงินเกี่ยวกับค่าใช้จ่ายและผลตอบแทน โดยมีขั้นตอนการนำเสนอผลการวิเคราะห์ข้อมูล ดังนี้

4.1 การนำเสนอผลการวิเคราะห์ข้อมูล

ส่วนที่ 1 การวิเคราะห์ข้อมูลทั่วไปของบริษัทผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์

ส่วนที่ 2 การวิเคราะห์ข้อมูลเกี่ยวกับค่าใช้จ่ายในการดำเนินการขออนุมัติเข้าร่วมโครงการเออีโอของกรมศุลกากร

ส่วนที่ 3 การวิเคราะห์ข้อมูลเกี่ยวกับต้นทุนในการนำเข้า กรณีเข้าร่วมและไม่เข้าร่วมโครงการเออีโอ

ส่วนที่ 4 การวิเคราะห์ข้อมูลเกี่ยวกับผลตอบแทนและค่าเสียโอกาสกรณีเข้าร่วมและไม่เข้าร่วมโครงการเออีโอ

4.2 ผลการวิเคราะห์ข้อมูล

ส่วนที่ 1 การวิเคราะห์ ข้อมูลทั่วไปของผู้ให้สัมภาษณ์

ข้อมูลทั่วไปของบริษัทผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์จากการสัมภาษณ์ผู้เกี่ยวข้อง จำนวน 6 ราย ได้แก่ ผู้จัดการบริษัท ผู้จัดการฝ่ายบัญชีและการเงิน ผู้จัดการฝ่ายนำเข้า-ส่งออก ผู้จัดการฝ่ายโลจิสติกส์ พนักงานฝ่ายบัญชีการเงิน และพนักงานฝ่ายนำเข้า-ส่งออก ส่วนใหญ่มีประสบการณ์ทำงานไม่ต่ำกว่า 7 ปี

ลักษณะการประกอบธุรกิจ : ผู้ผลิตชิ้นส่วนประกอบรถยนต์และรถจักรยานยนต์จำหน่ายในประเทศและต่างประเทศ

ประสบการณ์ดำเนินธุรกิจ : 23 ปี

กลุ่มลูกค้า : ผู้ผลิตชิ้นส่วนอะไหล่รถยนต์และรถจักรยานยนต์ ในประเทศ
และต่างประเทศ เช่น ประเทศญี่ปุ่น ประเทศจีน ประเทศอินเดีย
ประเทศเวียดนาม ประเทศอินโดนีเซีย และยุโรป

ได้จดทะเบียนเป็นสมาชิก ดังนี้

กรมพัฒนาธุรกิจ กระทรวงพาณิชย์เมื่อ พ.ศ. 2535

1.1 สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย เมื่อ พ.ศ. 2538

1.2 สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทยเมื่อ พ.ศ. 2538

1.3 สมาคมผู้นำเข้าและผู้ส่งออกระดับบัตรทองเมื่อ พ.ศ. 2543

1.4 โครงการร่วมใจใสสะอาดเมื่อ พ.ศ. 2547

1.5 สมาคมผู้นำเข้าและผู้ส่งออกระดับมาตรฐานเออีโอ (อยู่ระหว่างขออนุมัติจากกรมศุลกากร)

ส่วนที่ 2 การวิเคราะห์ข้อมูลเกี่ยวกับค่าใช้จ่ายในการดำเนินการขออนุมัติเข้าร่วมโครงการ

เออีโอของกรมศุลกากร

ตามประกาศกรมศุลกากรที่ 12/2556 เรื่อง คำแนะนำการรักษาความปลอดภัยแนบท้ายประกาศ ระบุให้ผู้ประกอบการที่ต้องการเข้าร่วมโครงการเออีโอ นั้น ต้องมีแผนควบคุม ระบบการจัดการและการประเมินความเสี่ยงในด้านความปลอดภัยในการดำเนินธุรกิจในด้านต่าง ๆ ภายใต้อำนาจเพื่อความปลอดภัยในห่วงโซ่อุปทานให้สอดคล้องกับแบบประเมินมาตรการรักษาความปลอดภัย และเอกสารประกอบคำอธิบายในการดำเนินมาตรการรักษาความปลอดภัย ที่ผู้ประกอบการยื่นเรื่องต่อกรมศุลกากร ซึ่งบริษัทกลุ่มตัวอย่างมีค่าใช้จ่ายในการปรับปรุงสถานที่ให้สอดคล้องกับแบบประเมินมาตรการรักษาความปลอดภัย รายการดังนี้

ตารางที่ 4.1 ค่าใช้จ่ายในการดำเนินการขออนุมัติเข้าร่วม โครงการเออีโอ

รายการที่	รายการ	มูลค่า(บาท)
1.	ค่าต่อเติมคลังสินค้า	1,859,549.00
2.	อุปกรณ์ติดตามรถยนต์ส่งสินค้าพร้อมระบุตำแหน่ง	25,000.00
3.	กล้องวงจรปิดติดตามอาคารและคลังสินค้า	207,500.00
	รวมค่าใช้จ่ายในการดำเนินการเข้าร่วมโครงการเออีโอ	2,092,049.00

ที่มา: จากการสัมภาษณ์ผู้จัดการฝ่ายบัญชีและการเงินบริษัทผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์

เนื่องด้วยเดือน มิถุนายน พ.ศ. 2556 เจ้าหน้าที่กรมศุลกากรเข้าประเมินผลการตรวจสอบ คุณสมบัติและหลักเกณฑ์ที่กรมศุลกากรกำหนด บริษัทมีข้อบกพร่องที่กรมศุลกากรให้ปรับปรุงและ แก้ไข 3 จุด คือ

1. อาคารคลังสินค้าและคลังเก็บสินค้าไม่มีความมิดชิด เสี่ยงต่อการโจรกรรมวัตถุดิบ/สินค้า และการถูกสับเปลี่ยนสินค้าได้ ทางบริษัทจึงเห็นสมควรได้ทำการต่อเติมอาคารคลังสินค้าและคลังเก็บ สินค้าดังกล่าวให้มีความมิดชิด จำกัดการเข้าออกให้น้อยที่สุด โดยคลังสินค้ามีทางเข้า-ออก 1 ทาง และคลังเก็บสินค้ามีทางเข้าของสินค้าจากแผนกบรรจุภัณฑ์ และทางส่งของขึ้นตู้คอนเทนเนอร์ ใน มูลค่า 1,859,549 บาท

2. ระบบการติดตามตำแหน่งรถยนต์ขนส่งสินค้า (GPS) ด้านการขนส่งสินค้าของบริษัท มี 2 ประเภท คือ

2.1 การส่งออกต่างประเทศ โดยทางบริษัทใช้การขนส่งของบริษัทตัวแทนขนส่ง (SHIPPING) ทั้งหมด โดยมีระบบการติดตามตำแหน่งรถยนต์ (GPS) ของบริษัทตัวแทนขนส่ง

2.2 การจำหน่ายภายในประเทศ โดยใช้รถของบริษัทบางส่วนและลูกค้ามารับเอง (MILK RUN) สำหรับระบบการติดตามตำแหน่งรถยนต์ (GPS) ของลูกค้าที่มารับสินค้าด้วยตนเองมีระบบ ติดตามตำแหน่งรถยนต์ แต่ของบริษัท ไม่มีระบบติดตามตำแหน่งรถยนต์ (GPS) จึงทำให้ความเสี่ยง ดังนี้

- บริษัทไม่สามารถควบคุมรถส่งสินค้า หากเกิดการถูกโจรกรรมระหว่างการขนส่ง
- บริษัทไม่สามารถทราบข้อมูลของรถยนต์ที่ขนส่งสินค้าออกนอกเส้นทางปกติ/การ รายงานเมื่อเกิดเหตุการณ์ผิดปกติ
- บริษัทไม่สามารถกำหนดเส้นทางไป-กลับ ปกติ สำรอง จุกเงิน
- บริษัทไม่สามารถรักษาความลับของข้อมูลใบแจ้งยอด (INVOICE) ของลูกค้าได้

จึงเห็นสมควรเพิ่มระบบการติดตามตำแหน่งรถยนต์ขนส่งสินค้าทุกคันของบริษัททั้งหมด ทางบริษัทได้ดำเนินการติดตั้งระบบการติดตามตำแหน่งรถยนต์ขนส่งสินค้า ในมูลค่า 25,000 บาท

3. ระบบรักษาความปลอดภัยโดยกล้องวงจรปิดติดตามอาคารและสินค้าของบริษัท ในส่วน คลังเก็บวัตถุดิบและคลังสินค้าของบริษัทในบริเวณที่ต่อเติม เพราะเป็นบริเวณที่มีการเคลื่อนย้าย วัตถุดิบและสินค้าขึ้นรถขนส่ง ซึ่งจุดบริเวณนี้บริษัทตัวอย่างไม่มีกล้องวงจรปิดจึงทำให้ความเสี่ยง ดังนี้

- ระบบควบคุมการเข้า-ออกอาคารคลังสินค้าไม่มีมาตรฐานในควบคุม อาจก่อให้เกิด เหตุถูกโจรกรรมหรือสับเปลี่ยนสินค้า

- บริษัทไม่สามารถตรวจสอบข้อมูลการย้ายสินค้าย้อนหลัง หากมีเหตุการณ์ผิดปกติ
- บริษัทไม่มีกล้องวงจรปิดที่สามารถส่องเข้าไปในตู้คอนเทนเนอร์และทะเบียนรถขนส่งสินค้าในช่วงเวลาย้ายสินค้าขึ้นรถขนส่ง เพราะการติดตั้งกล้องจะช่วยให้การสังเกตพฤติกรรมของพนักงานและรถรับสินค้าว่าทำงานมีประสิทธิภาพหรือมีพฤติกรรมที่น่าสงสัยหรือไม่ ซึ่งมีผลต่อการพัฒนาประสิทธิภาพการทำงานของบุคลากรในองค์กรและสามารถเพิ่มความเชื่อมั่นต่อลูกค้าได้

มูลค่าระบบรักษาความปลอดภัยโดยกล้องวงจรปิด มูลค่า 207,500 บาท

ซึ่งทั้ง 3 รายการที่ทางกรมศุลกากรให้บริษัทดำเนินการปรับปรุงแก้ไขให้สอดคล้องกับประเมินผลการตรวจสอบคุณสมบัติและหลักเกณฑ์ที่กรมศุลกากรกำหนด ทางบริษัทกลุ่มตัวอย่างต้องยื่นคำร้องขอให้ทบทวนผลการพิจารณา (ภายใน 30 วัน) ทำเรื่องชี้แจง พร้อมเอกสารประกอบให้ทางกรมศุลกากรประเมินอีกครั้ง ก่อนการเข้าประเมินผลการตรวจสอบสถานประกอบการ ฝ่ายผู้บริหารของบริษัทเห็นว่า การปรับปรุงเพิ่มเติมตามคำชี้แนะของกรมศุลกากร ทำให้มีค่าใช้จ่ายเกิดขึ้น จำนวน 2,092,049 บาท หากบริษัทได้รับผลการอนุมัติจากกรมศุลกากร ให้เป็นสมาชิกเออีโอ ถือว่าค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นบริษัทได้รับประโยชน์เพิ่มขึ้น เพราะการเป็นสมาชิกโครงการเออีโอ ซึ่งเป็นมาตรฐานสากลที่ทางกรมศุลกากรโถกรับรองมาตรฐาน ทำให้มุมมองของบริษัทในสายตาของลูกค้าที่มีอยู่ในปัจจุบัน และลูกค้ารายใหม่อันอาจเกิดขึ้นในอนาคตดีขึ้น และก่อให้เกิดภาพลักษณ์ที่ดีระหว่างบริษัทกับกรมศุลกากร มีความน่าเชื่อถือในคุณภาพและมาตรฐานของบริษัทมากขึ้น เพราะการได้รับอนุมัติเป็นสมาชิกโครงการเออีโอ ถือว่าเป็นการยืนยันถึงความมีมาตรฐานการจัดการองค์กรที่มีประสิทธิภาพภายในองค์กรและประสิทธิภาพการนำเข้า-ส่งออกระดับโลก ระดับสากล เช่นเดียวกับมาตรฐานระบบ ISO (International Organization for Standardization) ซึ่งเป็นมาตรฐานสากล ที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจและอุตสาหกรรมและเป็นที่ยอมรับในนานาประเทศ

ส่วนที่ 3 การวิเคราะห์ข้อมูลเกี่ยวกับต้นทุนในการนำเข้า ในกรณีเข้าร่วมและไม่เข้าร่วม
โครงการเออีโอ

ตารางที่ 4.2 ตารางเทียบค่าใช้จ่ายในการนำเข้า ระหว่างผู้ประกอบการระดับมาตรฐานเออีโอ
กับผู้ประกอบการทั่วไป

รายการค่าใช้จ่ายนำเข้า	ผู้ประกอบการระดับมาตรฐานเออีโอ			
	พ.ศ. 2553	พ.ศ. 2554	พ.ศ. 2555	พ.ศ. 2556
ค่าอากรนำเข้า	282,581,620	531,438,160	1,300,710,960	613,216,159
อัตราจ่ายค่าภาษีอากรนำเข้า				
ทุกประเภทร้อยละ 5	14,129,081	26,571,908	65,035,548	30,660,808
ค่าพิธีการนำเข้า	2,076,053	4,536,162	4,390,953	3,755,754
ค่าขนส่งนำเข้า	2,081,514	11,596,666	20,450,472	8,412,817
ค่าประกันวัตถุดิบนำเข้า	116,471	89,491	140,511	190,834
เงินสด/หนังสือค้ำประกันการนำเข้า				
รวม โครงการเออีโอ	1,000,000	1,000,000	1,000,000	1,000,000
ค่าธรรมเนียมสมาชิกสมาคมเออีโอ				
ผู้นำของเข้าและผู้ส่งของออก	5,000	5,000	5,000	5,000
รวมค่าใช้จ่ายนำเข้าทั้งหมด	19,408,120	43,799,227	91,022,484	44,025,213
รายการค่าใช้จ่ายนำเข้า	ผู้ประกอบการทั่วไป			
	พ.ศ. 2553	พ.ศ. 2554	พ.ศ. 2555	พ.ศ. 2556
ค่าอากรนำเข้า	282,581,620	531,438,160	1,300,710,960	613,216,159
อัตราจ่ายค่าภาษีอากรนำเข้า				
ทุกประเภทร้อยละ 100	282,581,620	531,438,160	1,300,710,960	613,216,159
ค่าพิธีการนำเข้า	2,076,053	4,536,162	4,390,953	3,755,754
ค่าขนส่งนำเข้า	2,081,514	11,596,666	20,450,472	8,412,817
ค่าประกันวัตถุดิบนำเข้า	116,471	89,491	140,511	190,834

ตารางที่ 4.2 ตารางเทียบค่าใช้จ่ายในการนำเข้า ระหว่างผู้ประกอบการระดับมาตรฐานเออีโอกับ
ผู้ประกอบการทั่วไป (ต่อ)

ผู้ประกอบการทั่วไป				
รายการค่าใช้จ่ายนำเข้า	พ.ศ. 2553	พ.ศ. 2554	พ.ศ. 2555	พ.ศ. 2556
เงินสด/หนังสือค้ำประกันการนำเข้า	0	0	0	0
ร่วมโครงการเออีโอ				
ค่าธรรมเนียมสมาชิกสมาคมเออีโอ				
ผู้นำของเข้าและผู้ส่งของออก	0	0	0	0
รวมค่าใช้จ่ายนำเข้าทั้งหมด	286,855,658	547,660,479	1,325,692,896	625,575,564

ที่มา: ฝ่ายการเงินบริษัทผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์

หมวดค่าอากรนำเข้า ค่าใช้จ่ายในการนำเข้า ประกอบด้วย

1. มูลค่าราคานำเข้าตามใบแจ้งยอด (Invoice) ที่ทางผู้ขายเรียกเก็บ หากบริษัทมีสินค้าประเภทที่ได้รับการส่งเสริมการลงทุน (BOI: Board of Investment) คลังทัณฑ์บนหนังสือรับรองถิ่นกำเนิดสินค้า เช่น FORM D, FORM E, FORM AJ ทำให้มีส่วนลด หรือการยกเว้นภาษีในการนำเข้า

2. ค่าใบตราส่งสินค้า (Bill Of Lading) เป็นตราสารที่ผู้รับขนสินค้าต้องออกให้แก่ผู้ส่งสินค้า เพื่อแสดงว่าได้รับสินค้าเรียบร้อยแล้ว ซึ่งสามารถแบ่งได้ 2 กรณี คือ

FCL - Full Container Load หมายถึง การบรรจุทุกสินค้ามาเต็มตู้ จะเสียค่านำตู้สินค้ามาลงไว้ที่ท่าเรือ

LCL - Less Container Load หมายถึง การบรรจุทุกสินค้ามาแบบไม่เต็มตู้ จะเสียค่าสินค้าเข้าโกดังพักสินค้า และออกเอกสารรับรองว่าเราเป็นมีสิทธิรับสินค้านั้น ๆ

ค่าใบตราส่งสินค้านี้มีค่าใช้จ่าย ดังนี้

2.1 ขนส่งทางเรือ (ส่วนใหญ่บริษัทตัวอย่างใช้การนำเข้าทางเรือ)

ตู้ 20 ฟุต ใช้อัตรา 4,000 – 5,000 บาท ขึ้นไปเป็นอย่างน้อย

ตู้ 40 ฟุต ใช้อัตรา 5,000 – 6,000 บาท ขึ้นไปเป็นอย่างน้อย

ถ้าเป็นกรณี LCL จะเริ่มต้นสินค้าที่ 1 CBM (ลูกบาศก์เมตร) ใช้อัตรา 3,500 - 4,500 บาท และคิดส่วนที่เกินที่ประมาณ 1,500 บาท ขึ้นอยู่กับการต่อรองของแต่ละบริษัท

2.2 ขนส่งทางอากาศ

ค่าใบตราส่งสินค้าประมาณ 300 - 1,000 บาท ขึ้นไป โดยจะขึ้นอยู่กับการต่อรองของแต่ละบริษัทใบขนสินค้ามีหลายประเภท ทั้งใบขนสินค้านำเข้า ขาออก คลังสินค้าทัณฑ์บนเป็นเอกสารสำคัญที่

ผู้ประกอบการต้องใช้เพื่อสำแดงรายละเอียดข้อมูลทั้งหมดที่เกี่ยวข้องกับสินค้า ต่อเจ้าหน้าที่ศุลกากรเพื่อผ่านพิธีการทางศุลกากร

2.2.1 ใบตราส่งสินค้าทางอากาศ(Air Waybill)

2.2.2 ใบแจ้งหนี้ค่าระวางเรือ (Freight invoice) จะประกอบด้วย

- ค่าธรรมเนียมใบส่งปล่อยสินค้า (Delivery Order Fee หรือ D/O)
- ค่าระวางในการขนส่งทางอากาศ (Air Freight Charge) คิดตามอัตราน้ำหนักและ

ชนิดของนำเข้า

- ค่าธรรมเนียมพิเศษจากความผันผวนของอัตราแลกเปลี่ยน (CAF) คิดเป็นร้อยละ

ของค่าระวางเรือ

- ค่าธรรมเนียม (Collect charge fee) คิดเป็นอัตราร้อยละของค่าขนส่งทางอากาศ

ค่าใช้จ่ายเหล่านี้ผู้ประกอบการที่เข้าร่วมโครงการเออีโอหรือผู้ประกอบการทั่วไป ต้องเสียในอัตราที่กรมศุลกากรกำหนด ค่าอากรนำเข้ามี 2 ลักษณะ คือ อากรนำเข้าสำหรับวัตถุดิบที่นำเข้ามาผลิตและจำหน่ายภายในประเทศกับอากรนำเข้าวัตถุดิบที่ผลิตเพื่อส่งออกภายใน 1 ปี นับตั้งแต่วันที่นำเข้า ซึ่งอากรลักษณะนี้สามารถขอคืนเงินอากรภายใน 6 เดือน นับแต่วันที่ส่งออก โดยการคำนวณค่าอากรที่คืนให้ตามสูตรการผลิตที่บริษัทนำเข้าวัตถุดิบเข้ายื่นต่อกรมศุลกากร ซึ่งการคืนค่าอากรนำเข้านี้ เรียกว่าการคืนอากรตามมาตรา 19 ทวิ แห่งพระราชบัญญัติศุลกากร (ฉบับที่ 9) พ.ศ. 2482 ซึ่งการชำระอากรผู้ประกอบการนำเข้าต้องแจ้งความจำนงว่าจะชำระอากรด้วยเงินสด หรือใช้หนังสือธนาคารค้ำประกันต่อเจ้าหน้าที่กรมศุลกากรผู้ที่ได้รับสิทธิในการขอคืนอากรตามมาตรา 19 ทวิ แห่งพระราชบัญญัติศุลกากร (ฉบับที่ 9) พ.ศ. 2482 ได้ต้องเป็นบริษัทที่ดำเนินการตามเกณฑ์และเงื่อนไขในมาตรา 19 ทวิ แม้ว่าผู้ประกอบการรายนั้นเป็นผู้ประกอบการระดับมาตรฐานเออีโอ หรือเป็นผู้ประกอบการทั่วไป ก็ได้รับสิทธิการขอคืนอากรตามมาตรา 19 ทวิ แห่งพระราชบัญญัติศุลกากรเช่นเดียวกัน

4.3.2 สิทธิการลดอัตราอากรเหลือร้อยละ 5 ของอัตราอากรที่เรียกเก็บ

ตารางที่ 4.3 แสดงสิทธิการจ่ายภาษีนำเข้า

รายการค่าใช้จ่ายนำเข้า	พ.ศ.2553	พ.ศ.2554	พ.ศ.2555	พ.ศ.2556
ผู้ประกอบการระดับมาตรฐานเออีโอรดับมาตรฐานเออีโอ				
อัตราภาษีนำเข้าทุกประเภท ร้อยละ 5 ของอัตราที่เรียกเก็บ ทั่วไป	14,129,081	26,571,908	65,035,548	30,660,808
ผู้ประกอบการทั่วไป				
อัตราภาษีนำเข้าทุกประเภท ร้อยละ 100 ของอัตราที่เรียก เก็บทั่วไป	282,581,620	531,438,160	1,300,710,960	613,216,159
จำนวนเงินที่ไม่ต้องชำระอัตรา จ่ายภาษีนำเข้าทุกประเภท ร้อยละ 95 ของอัตราที่เรียกเก็บ ทั่วไป	268,452,539	504,866,252	1,235,675,412	582,555,351

ที่มา: ฝ่ายนำเข้าและส่งออกบริษัทผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์

จากตารางที่ 4.3 แสดงอัตราภาษีนำเข้าสำหรับผู้ประกอบการระดับมาตรฐานเออีโอ จะได้รับสิทธิประโยชน์คือการจ่ายอากรนำเข้าลงเหลือ 5% ของอัตราที่เรียกเก็บทั่วไป จาก 100% ที่ผู้ประกอบการทั่วไปต้องชำระ ตาม เรื่องการลดอัตราอากรและยกเว้นอากรศุลกากรซึ่งจำนวนเงินที่ทางผู้ประกอบการที่เข้าร่วมโครงการเออีโอที่ต้องจ่ายแก่ทางกรมศุลกากร ในตารางที่ 4.3

พ.ศ. 2553 ผู้ประกอบการระดับมาตรฐานเออีโอ จ่ายใน 5% ของอากรนำเข้า มูลค่า 14,129,081 บาท จากมูลค่า 100% ของอากรนำเข้า มูลค่า 282,581,620 บาท ทำให้ผู้ประกอบการระดับมาตรฐานเออีโอดลดค่าใช้จ่ายอากรนำเข้า มูลค่า 268,452,539 บาท

พ.ศ. 2554 ผู้ประกอบการระดับมาตรฐานเออีโอ จ่ายใน 5% ของอากรนำเข้า มูลค่า 26,571,908 บาท จากมูลค่า 100% ของอากรนำเข้า มูลค่า 531,438,160 บาท ทำให้ผู้ประกอบการระดับมาตรฐานเออีโอดลดค่าใช้จ่ายอากรนำเข้า มูลค่า 504,866,252 บาท

พ.ศ. 2555 ผู้ประกอบการระดับมาตรฐานเออีโอ จ่ายใน 5% ของอากรนำเข้า มูลค่า 65,035,548 บาท จากมูลค่า 100% ของอากรนำเข้า มูลค่า 1,300,710,960 บาท ทำให้ผู้ประกอบการระดับมาตรฐานเออีโอดลดค่าใช้จ่ายภาษีนำเข้า มูลค่า 1,235,675,412 บาท

พ.ศ. 2556 ผู้ประกอบการระดับมาตรฐานเออีโอ จ่ายใน 5% ของอากรนำเข้า มูลค่า 30,660,808 บาท จากมูลค่า 100% ของอากรนำเข้า มูลค่า 613,216,159 บาท ทำให้ผู้ประกอบการระดับมาตรฐานเออีโอลดค่าใช้จ่ายภาษีนำเข้า มูลค่า 582,555,351 บาท

สิทธิประโยชน์การจ่ายอากรนำเข้าที่ได้รับการลดลงอยู่ที่ร้อยละ 5 ของอัตราที่เรียกเก็บทั่วไป ทำให้ผู้ประกอบการระดับมาตรฐานเออีโอสามารถลดค่าใช้จ่ายในการนำเข้า และยังเป็นการลดต้นทุนของสินค้า ทำให้ผู้ประกอบการสามารถนำเงินส่วนนี้ ไปลงทุนในโครงการอื่น ๆ หรือนำเงินส่วนนี้ฝากธนาคารเพื่อเพิ่มดอกเบี้ยเงินฝาก หรือเข้าร่วมกองทุนตราสารหนี้ถือเป็นเพิ่มรายได้สำหรับผู้ประกอบการได้อีกด้วย

4.3.3 หมวดเงินสด/หนังสือค้ำประกันเข้าร่วมโครงการเออีโอ (FIXED DEPOSIT GARANTEE)

จากเงื่อนไขการเข้าร่วมโครงการเออีโอกำหนด ผู้ที่ได้รับการอนุญาตให้เป็นผู้นำเข้าของผู้ส่งออก ระดับมาตรฐานเออีโอ จะต้องทำสัญญาประกันและทัณฑ์บน และวางหลักทรัพย์ค้ำประกันที่เป็นหนังสือค้ำประกันของธนาคาร หรือหลักทรัพย์อื่น ๆ ที่ทางกรมศุลกากรเห็นชอบในวงเงิน หนึ่งล้านบาท เพื่อเป็นหลักประกันในการเรียกค่าภาษีอากรหรือภาระหนี้ค่าอากร หรือการเรียกคืนเงินชดเชยค่าภาษีอากร หรือเรียกชำระค่าปรับ ตามแบบที่กรมศุลกากรกำหนดแนบท้ายประกาศกรมศุลกากร ที่ 12/2556 เรื่องผู้นำของผู้ส่งของออกระดับมาตรฐานเออีโอ

ตารางที่ 4.4 เงินสด/หนังสือค้ำประกันในการเข้าร่วมโครงการเออีโอ

รายการค่าใช้จ่ายนำเข้า	พ.ศ.2553	พ.ศ.2554	พ.ศ.2555	พ.ศ.2556
ผู้ประกอบการระดับมาตรฐานเออีโอระดับมาตรฐานเออีโอ				
เงินสด/หนังสือค้ำประกันกรณีเข้าร่วมโครงการเออีโอ	1,000,000	1,000,000	1,000,000	1,000,000
ผู้ประกอบการทั่วไป				
เงินสด/หนังสือค้ำประกันกรณีเข้าร่วมโครงการเออีโอ	0	0	0	0

ที่มา: ฝ่ายการเงินบริษัทผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์

จากตารางที่ 4.4 แสดงด้านเงินสด/หนังสือค้ำประกันธนาคารที่ผู้ประกอบการระดับมาตรฐานเออีโอยื่นต่อกรมศุลกากรในการทำสัญญาประกันและทัณฑ์บน จำนวน 1,000,000 บาท เมื่อได้รับการอนุมัติเป็นผู้ประกอบการระดับมาตรฐานเออีโอ และเงินประกัน 1,000,000 บาท นี้จะเป็นหลักประกันผู้ประกอบการตลอดอายุการเป็นสมาชิกโครงการเออีโอ หากเทียบกับผู้ประกอบการ

ทั่วไปที่ไม่ได้เป็นผู้ประกอบการระดับมาตรฐานเออีโอ จะไม่มีค่าใช้จ่ายในการทำสัญญาประกันและ
 ทัณฑ์บนกับกรมศุลกากร

4.3.4 ค่าธรรมเนียมสมาชิกรายปี

ทางสมาคมผู้นำเข้าและผู้ส่งออกระดับมาตรฐานเออีโอ มีวัตถุประสงค์ในการเรียกเก็บ
 ค่าธรรมเนียมสมาชิกรายปี จำนวน 5,000 บาท เพื่อเป็นค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานและให้บริการแก่
 สมาชิก และเป็นค่าใช้จ่ายในการเป็นตัวกลางประสานงานระหว่างหน่วยงานภาครัฐและหน่วยงานที่
 เกี่ยวข้อง เพื่อลดปัญหาและอุปสรรคในการประกอบธุรกิจของ

ตารางที่ 4.5 ค่าธรรมเนียมสมาชิกรายปี

รายการค่าใช้จ่ายนำเข้า	พ.ศ.2553	พ.ศ.2554	พ.ศ.2555	พ.ศ.2556
ผู้ประกอบการระดับมาตรฐานเออีโอระดับมาตรฐานเออีโอ				
ค่าธรรมเนียมสมาชิกรายปี	5,000	5,000	5,000	5,000
ผู้ประกอบการทั่วไป				
ค่าธรรมเนียมสมาชิกรายปี	0	0	0	0

ที่มา: ฝ่ายการเงินบริษัทผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์

จากตารางที่ 4.5 ค่าธรรมเนียมสมาชิกรายปีนี้หากเป็นผู้ประกอบการระดับมาตรฐานเออีโอ
 จะต้องเสียค่าธรรมเนียมนี้เป็นรายปีตามข้อกำหนดของสมาคมผู้นำเข้าและผู้ส่งออกระดับมาตรฐานเออีโอ
 แต่ผู้ประกอบการทั่วไปที่ไม่ได้เป็นสมาชิกจะไม่มีค่าใช้จ่ายสำหรับค่าธรรมเนียมสมาชิกรายปีเกิดขึ้น

จากข้อมูลในตารางที่ 4.2 สรุปให้เห็นค่าใช้จ่ายในการนำเข้าทั้งหมดระหว่างผู้ประกอบการ
 ระดับมาตรฐานเออีโอกับผู้ประกอบการทั่วไป แตกต่างกันมาก ดังนี้

ปี 2553 ยอดค่าใช้จ่ายด้านผู้ประกอบการระดับมาตรฐานเออีโอจำนวน 19,408,120 บาท และ
 ยอดค่าใช้จ่ายด้านผู้ประกอบการทั่วไป จำนวน 286,855,659 บาท ทำให้มียอดต่างกันจำนวน
 267,447,539 บาท

ปี 2554 ยอดค่าใช้จ่ายด้านผู้ประกอบการระดับมาตรฐานเออีโอ จำนวน 43,799,227 บาท และ
 ยอดค่าใช้จ่ายด้านผู้ประกอบการทั่วไป จำนวน 547,660,479 บาท ทำให้มียอดต่างกันจำนวน
 503,861,252 บาท

ปี 2555 ยอดค่าใช้จ่ายด้านผู้ประกอบการระดับมาตรฐานเออีโอ จำนวน 91,022,484 บาท และ ยอดค่าใช้จ่ายด้านผู้ประกอบการทั่วไป จำนวน 1,325,692,896 บาท ทำให้มียอดต่างกันจำนวน 1,234,670,412 บาท

ปี 2556 ยอดค่าใช้จ่ายด้านผู้ประกอบการระดับมาตรฐานเออีโอ จำนวน 44,025,213 บาท และยอดค่าใช้จ่ายด้านผู้ประกอบการทั่วไป จำนวน 625,575,564 บาท ทำให้มียอดแตกต่างกัน จำนวน 581,550,351 บาท

ยอดค่าใช้จ่ายในการนำเข้ามียอดต่างกันมากระหว่างผู้ประกอบการระดับมาตรฐานเออีโอกับผู้ประกอบการทั่วไป หากเทียบข้อมูลค่าใช้จ่ายในแต่ละหมวดของ 2 ตารางนี้ หมวดค่าอากรนำเข้า หมวดค่าเดินพิธีการ หมวดค่าขนส่งและหมวดค่าประกันวัตถุดิบนำเข้า จะมีมูลค่าที่เท่ากันทุกปี ยกเว้นค่าอัตราการจ่ายค่าภยานำเข้าทุกประเภทซึ่งเป็นส่วนที่แตกต่างกัน เพราะผู้ประกอบการระดับมาตรฐานเออีโอจะได้รับสิทธิพิเศษในการชำระภยานำเข้าตามที่กรมศุลกากรประกาศอยู่ที่ร้อยละ 5 ของภยานำเข้าทุกประเภท จากร้อยละ 100 ที่ผู้ประกอบการทั่วไปต้องเสีย จึงทำให้เห็นส่วนต่างของจำนวนเงินที่ต้องชำระภยานำเข้าในส่วนร้อยละ 95 ที่ผู้ประกอบการระดับมาตรฐานเออีโอไม่ได้เสีย ตามตารางที่ 4.3 ในแต่ละปีเป็นจำนวนเงินจำนวนมาก เมื่อเทียบกับเงินสด/หนังสือค้ำประกันเข้าร่วมโครงการเออีโอ จำนวน 1,000,000 บาท และส่วนค่าธรรมเนียมสมาชิกสมาคมเออีโอผู้นำของเข้าและผู้ส่งของออกรายปี จำนวน 5,000 บาท ที่ผู้ประกอบการมาตรฐานเออีโอต้องเสียค่าใช้จ่ายตามเงื่อนไขโครงการเออีโอ ด้านจำนวนเงินร้อยละ 95 ที่ผู้ประกอบการระดับมาตรฐานเออีโอไม่สูญเสีย ทำให้ผู้ประกอบการนำเงินจำนวนเหล่านี้ส่งผลให้บริษัทสามารถประหยัดค่าใช้จ่ายในการนำเข้า เพื่อเป็นการลดต้นทุนของสินค้าไม่ให้เพิ่มขึ้น และสามารถนำเงินส่วนนี้ไปใช้ประโยชน์ในการลงทุนเพิ่ม และสามารถนำไปชำระหนี้สินแทนการกู้ยืมได้

ส่วนที่ 4 การวิเคราะห์ข้อมูลเกี่ยวกับผลตอบแทนและต้นทุนเสียโอกาสจากการเข้าร่วมและการไม่เข้าร่วมโครงการเออีโอ

4.4.1 ผลตอบแทนการขอคืนอากรตามมาตรา 19 ทวิ แห่งพระราชบัญญัติศุลกากร (ฉบับที่ 9) พ.ศ. 2482 จากใบขนนำเข้า

การคืนอากรตามมาตรา 19 ทวิ แห่งพระราชบัญญัติศุลกากร (ฉบับที่ 9) พ.ศ. 2482 คือ การคืนภยานำเข้าอากรสำหรับวัตถุดิบที่นำเข้า อาทิ เช่นค่าธรรมเนียมภยานำเข้าอื่น ภยานำเข้าสรพสามิต เป็นค่าใช้จ่ายที่ผู้นำของเข้าได้ชำระหรือวางประกันไว้ แต่ต้องเข้าหลักเกณฑ์และเงื่อนไขที่ทางกรมศุลกากรกำหนดได้ว่าการนำวัตถุดิบที่เข้ามาผลิตผสม ประกอบหรือบรรจุเป็นสินค้าส่งออก ภายใน 1 ปี นับแต่วันนำเข้า และขอคืนเงินอากรภายใน 6 เดือน นับแต่วันที่ส่งของออกไป การคืนอากรนั้นจะคำนวณโดยค่าภยานำเข้าที่คืนให้ตามสูตรการผลิตที่ได้แจ้งต่อกรมศุลกากร

การคืนอากรตามมาตรา 19 ทวิ ระหว่างผู้ประกอบการระดับมาตรฐานเออีโอและผู้ประกอบการทั่วไป จะได้รับสิทธิประโยชน์ด้านการคืนอากรตามมาตรา 19 ทวิ แห่งพระราชบัญญัติศุลกากร (ฉบับที่ 9) พ.ศ. 2482 เหมือนกัน แต่ผู้ประกอบการต้องเข้าหลักเกณฑ์และเงื่อนไขของมาตรา 19 ทวิ แห่งพระราชบัญญัติศุลกากร เช่น เข้าหลักเกณฑ์การนำวัตถุดิบที่เข้ามาผลิต ผสม ประกอบหรือบรรจุเป็นสินค้าส่งออก ภายใน 1 ปี นับแต่วันนำเข้า และขอคืนเงินอากรภายใน 6 เดือน นับแต่วันที่ส่งของออกไป จากนั้นส่งใบคำร้องแสดงความจำนงขอคืนอากรตามมาตรา 19 ทวิ (แบบ กศก.29) พร้อมตารางโอนสิทธิและสูตรการผลิตแก่กรมศุลกากร เป็นต้น ก็สามารถได้รับสิทธิการการคืนอากรตามมาตรา 19 ทวิ แห่งพระราชบัญญัติศุลกากร (ฉบับที่ 9) พ.ศ. 2482 ซึ่งในแต่ละปีเป็นมูลค่าที่สูงมาก หากผู้ประกอบการนำเงินที่ได้รับคืนอากรนี้ไปลงทุนเพิ่ม และขยายโครงการของกิจการ หรือนำเงินส่วนนี้ฝากสถาบันการเงินเป็นการเพิ่มรายได้ให้กิจการ

4.4.2. สิทธิการลดอัตราอากรเหลือร้อยละ 5 ของอัตราอากรที่เรียกเก็บ

ตารางที่ 4.6 แสดงการจ่ายภาษีนำเข้า

รายการค่าใช้จ่ายนำเข้า	พ.ศ.2553	พ.ศ.2554	พ.ศ.2555	พ.ศ.2556
ผู้ประกอบการระดับมาตรฐานเออีโอรดับมาตรฐานเออีโอ				
อัตราจ่ายภาษีนำเข้าทุกประเภท	14,129,081	26,571,908	65,035,548	30,660,808
ร้อยละ 5 ของอัตราที่เรียกเก็บ				
ทั่วไป				
ผู้ประกอบการทั่วไป				
อัตราจ่ายภาษีนำเข้าทุกประเภท				
ร้อยละ 100 ของอัตราที่เรียกเก็บ				
ทั่วไป	282,581,620	531,438,160	1,300,710,960	613,216,159
จำนวนเงินที่ไม่ต้องชำระอัตรา				
จ่ายภาษีนำเข้าทุกประเภท				
ร้อยละ 95 ของอัตราที่เรียกเก็บ				
ทั่วไป	268,452,539	504,866,252	1,235,675,412	582,555,351

ที่มา: ฝ่ายนำเข้าและส่งออกบริษัทผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์

จากการสัมภาษณ์ ผู้ประกอบการระดับมาตรฐานเออีโอ จะได้รับสิทธิประโยชน์กรณีการจ่ายภาษีนำเข้าลดลงเหลือร้อยละ 5 ของอัตราที่เรียกเก็บทั่วไป จากร้อยละ 100 ที่ผู้ประกอบการทั่วไปต้องชำระ

ในปี พ.ศ. 2553 ผู้ประกอบระดับมาตรฐานเออีโอ จ่ายใน 5% ของภานำเข้า มูลค่า 14,129,081 บาท จากมูลค่า 100% ของภานำเข้า มูลค่า 282,581,620 บาท ทำให้ผู้ประกอบระดับมาตรฐานเออีโอดำเนินการจ่ายภาษีมูลค่า 268,452,539 บาท

ในปี พ.ศ. 2554 ผู้ประกอบระดับมาตรฐานเออีโอ จ่ายใน 5% ของภานำเข้า มูลค่า 26,571,908 บาท จากมูลค่า 100% ของภานำเข้า มูลค่า 531,438,160 บาท ทำให้ผู้ประกอบระดับมาตรฐานเออีโอดำเนินการจ่ายภาษีมูลค่า 504,866,252 บาท

ในปี พ.ศ. 2555 ผู้ประกอบระดับมาตรฐานเออีโอ จ่ายใน 5% ของภานำเข้า มูลค่า 65,035,548 บาท จากมูลค่า 100% ของภานำเข้า มูลค่า 1,300,710,960 บาท ทำให้ผู้ประกอบระดับมาตรฐานเออีโอดำเนินการจ่ายภาษีมูลค่า 1,235,675,412 บาท

ในปี พ.ศ. 2556 ผู้ประกอบระดับมาตรฐานเออีโอ จ่ายใน 5% ของภานำเข้า มูลค่า 30,660,808 บาท จากมูลค่า 100% ของภานำเข้า มูลค่า 613,216,159 บาท ทำให้ผู้ประกอบระดับมาตรฐานเออีโอดำเนินการจ่ายภาษีมูลค่า 582,555,351 บาท

สิทธิประโยชน์การจ่ายภานำเข้าที่ได้รับลดลงอยู่ที่ร้อยละ 5 ของอัตราที่เรียกเก็บทั่วไปทำให้ผู้ประกอบระดับมาตรฐานเออีโอสามารถลดค่าใช้จ่ายในการนำเข้าร้อยละ 95 ที่ต้องเสียภานำเข้าให้แก่กรมศุลกากร ซึ่งส่วนต่างของแต่ละปีระหว่างผู้ประกอบระดับมาตรฐานเออีโอกับผู้ประกอบทั่วไปต่างกันโดยสิ้นเชิงในมูลค่าที่สูงมาก ซึ่งเป็นจุดที่ผู้ประกอบทั่วไปสูญเสียโอกาสในการลดค่าใช้จ่ายในการนำเข้า ส่งผลให้ต้นทุนสินค้าของกิจการสูงกว่าต้นทุนสินค้าของผู้ประกอบระดับมาตรฐานเออีโอ

ต้นทุนค่าเสียโอกาส

จากการที่ผู้ประกอบลดค่าใช้จ่ายในการนำเข้า เหลือ 95% จากการที่ต้องเสียภาษีแก่กรมศุลกากร สามารถนำค่าใช้จ่ายส่วนนี้ไปลงทุนเพื่อหาผลตอบแทนดังต่อไปนี้

- บริษัทสามารถนำเงินฝากกับสถาบันการเงินเพื่อเพิ่มรายได้
- บริษัทสามารถนำเงินที่ได้รับยกเว้นไปชำระหนี้
- บริษัทสามารถนำมาขยายการลงทุนให้บริษัท ในการขยายโรงงาน ซื้อเครื่องจักร
- บริษัทสามารถลดค่าใช้จ่ายในการนำเข้า ทำให้ต้นทุนสินค้าของบริษัทต่ำกว่าคู่แข่ง
- บริษัทมีสภาพคล่องด้านการเงินเพิ่มขึ้น
- บริษัทได้รับการยกเว้นการตรวจสอบสินค้าตัวอย่าง (นอกจากเหตุอันสมควร) ลดความเสียหายของสินค้าที่จะส่งแก่ลูกค้า

- ลดขั้นตอนพิธีการสินค้าและเอกสารในการส่งออกของผู้ประกอบการดำเนินการได้อย่างรวดเร็วด้วยช่องทางพิเศษสำหรับอำนวยความสะดวกแก่ผู้ประกอบระดับมาตรฐานเออีโอ

- สินค้าถึงมือลูกค้าได้เร็วขึ้นทันต่อความต้องการของลูกค้า เพราะประหยัดเวลาในการขนส่ง
- บริษัทได้สร้างความเชื่อมั่นต่อระบบการควบคุมของบริษัทว่ามีประสิทธิภาพ เป็นที่ยอมรับในระดับสากล ส่งผลต่อแผนธุรกิจของบริษัทที่จะขยายกลุ่มลูกค้าในผลิตภัณฑ์อื่น ๆ ที่จะเกิดขึ้นในอนาคต



บทที่ 5

สรุปผลการวิจัย การอภิปรายผล และข้อเสนอแนะ

การศึกษาและวิเคราะห์ผลประโยชน์จากการเข้าร่วมโครงการผู้ประกอบการผู้นำของเข้า ผู้ส่งของออกระดับมาตรฐานเออีโอ กรณีศึกษา บริษัทผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ เนื่องจากโครงการผู้ประกอบการมาตรฐานเออีโอ ตามแผนงานปีงบประมาณ 2556 ของกรมศุลกากรและได้เริ่มใช้ในเดือนตุลาคม 2556

การศึกษาครั้งนี้มีวิธีการศึกษา โดยทำการเก็บรวบรวมข้อมูลจากเอกสารและการสัมภาษณ์สังเกตการณ์ในบริษัทผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ เครื่องมือที่ใช้ในการศึกษาครั้งนี้ คือ การทำแบบสัมภาษณ์แบบมีโครงสร้าง เพื่อให้สอดคล้องกับวัตถุประสงค์ในการศึกษาและสามารถนำข้อมูลที่ได้จากสัมภาษณ์นำมาวิเคราะห์เชิงพรรณนา โดยการเขียนบรรยายและเปรียบเทียบกับทฤษฎี ทั้งนี้เพื่อให้ทราบถึงผลประโยชน์การในการเข้าร่วมโครงการผู้ประกอบการผู้นำของเข้า ผู้ส่งของออกระดับมาตรฐานเออีโอแล้วยังนำไปเป็นแนวทางในการตัดสินใจในการเข้าร่วมโครงการเออีโอของธุรกิจประเภทอื่น ๆ ด้วย

5.1 สรุปผลการวิจัย

จากการศึกษาข้อมูลผลการดำเนินงานของบริษัทผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ สามารถสรุปผลการศึกษาได้เป็น 4 ส่วน ดังนี้

5.1.1 ข้อมูลทั่วไปของบริษัทและผู้ให้สัมภาษณ์

บริษัทที่ทำการศึกษาก่อตั้งขึ้นโดยคนไทยและรถยนต์และรถจักรยานยนต์จำหน่ายในประเทศ และต่างประเทศ ดำเนินธุรกิจมากกว่า 23 ปี และแหล่งวัตถุดิบมาจากตัวแทนทั้งในประเทศและต่างประเทศ โดยมีผู้ให้สัมภาษณ์อยู่ในระดับฝ่ายผู้บริหารและระดับผู้ปฏิบัติงาน ของแผนกบัญชี แผนกโลจิสติกส์ แผนกนำเข้า ส่งออก จำนวน 6 ราย ส่วนใหญ่มีประสบการณ์ทำงานไม่ต่ำกว่า 7 ปี

5.1.2 ข้อมูลเกี่ยวกับค่าใช้จ่ายในการดำเนินการขออนุมัติเข้าร่วมโครงการเออีโอของกรมศุลกากร

จากการศึกษาพบว่าค่าใช้จ่ายในการดำเนินการขออนุมัติเข้าร่วมโครงการเออีโอตามประกาศกรมศุลกากรที่ 12/2556 เรื่องคำแนะนำการรักษาความปลอดภัยแนบท้ายประกาศ เพื่อให้ผู้ประกอบการมีแผนควบคุมและระบบการจัดการและการประเมินความเสี่ยงในด้านความปลอดภัยในการดำเนินธุรกิจในด้านต่าง ๆ ภายใต้อาณัติความปลอดภัยในห่วงโซ่อุปทานให้สอดคล้องกับแบบ

ประเมินมาตรการรักษาความปลอดภัย และเอกสารประกอบคำอธิบายในการดำเนินมาตรการรักษาความปลอดภัย ซึ่งบริษัทมีค่าใช้จ่ายในการปรับปรุงสถานที่ให้สอดคล้องกับแบบประเมินมาตรการรักษาความปลอดภัยจากการเข้าประเมินครั้งที่ 1 มูลค่าทั้งสิ้น 2,092,049 บาท ประกอบด้วย

1. ค่าใช้จ่ายในการต่อเติมอาคารคลังสินค้าและคลังเก็บสินค้าให้มีความมิดชิด ในมูลค่า 1,859,549 บาท เพื่อเป็นการลดความเสี่ยงต่อการโจรกรรมวัตถุดิบ/สินค้าและการถูกสับเปลี่ยนสินค้า และให้เป็นสถานที่ที่บุคคลภายนอกหรือผู้ที่ไม่เกี่ยวข้องเข้าถึงยาก

2. ค่าใช้จ่ายสำหรับระบบการติดตามตำแหน่งรถยนต์ขนส่งสินค้า(GPS) ด้านการขนส่งสินค้าของบริษัท ในมูลค่า 25,000 บาท สำหรับรถยนต์ขนส่งจำนวน 3 คัน เพื่อเป็นการลดความเสี่ยงรถยนต์ออกนอกเส้นทางที่กำหนดเพื่อควบคุมรถยนต์ขนส่งสินค้า หากเกิดเหตุถูกโจรกรรมระหว่างการขนส่งเพื่อกำหนดแผนสำรองหรือแผนฉุกเฉินได้ทันเวลา และยังเป็นการรักษาข้อมูลในเอกสารของลูกค้าได้ หากบริษัทไม่ดำเนินการติดตั้งระบบการติดตามตำแหน่งรถยนต์ขนส่งสินค้า(GPS) อาจส่งผลกระทบต่อความเชื่อมั่นในด้านการขนส่งสินค้าของบริษัทได้

3. ค่าใช้จ่ายในการติดตั้งระบบรักษาความปลอดภัย โดยกล้องวงจรปิดติดตามอาคารและคลังสินค้าของบริษัท มูลค่า 207,500 บาท ในส่วนคลังเก็บวัตถุดิบและคลังเก็บสินค้าของบริษัทในบริเวณที่ต่อเติม เพราะเป็นบริเวณที่มีการเคลื่อนย้ายวัตถุดิบและสินค้าขึ้นรถขนส่งจนถึงประตูทางออก ซึ่งจุดบริเวณนี้บริษัทไม่มีกล้องวงจรปิดจึงเป็นจุดเสี่ยงการถูกโจรกรรมหรือสับเปลี่ยนสินค้า ในบริเวณคลังสินค้า ทำให้ไม่สามารถตรวจสอบข้อมูลการเคลื่อนย้ายสินค้าย้อนหลัง หากมีเหตุการณ์ผิดปกติ และบริษัทไม่มีกล้องวงจรปิดที่สามารถส่องเข้าไปในตู้คอนเทนเนอร์และทะเบียนรถขนส่งสินค้าในช่วงเวลาย้ายสินค้าขึ้นรถขนส่ง เพราะการติดตั้งกล้องจะช่วยให้การสังเกตพฤติกรรมของพนักงานและรถรับสินค้าถึงการทำงานที่มีประสิทธิภาพหรือมีพฤติกรรมที่น่าสงสัย

ซึ่งทั้ง 3 รายการที่ทางกรมศุลกากรให้บริษัทดำเนินการปรับปรุงแก้ไขให้สอดคล้องกับการประเมินผลการตรวจสอบคุณสมบัติและหลักเกณฑ์ที่กรมศุลกากรกำหนด ซึ่งฝ่ายผู้บริหารของบริษัทเห็นสมควรปรับปรุงเพิ่มเติมตามคำชี้แนะของกรมศุลกากร แม้ว่ามีค่าใช้จ่ายเกิดขึ้น จำนวน 2,092,049 บาท เมื่อเทียบกับบริษัทได้รับการอนุมัติจากกรมศุลกากร ให้เป็นสมาชิกโครงการเออีโอ จึงถือได้ว่าค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นส่งผลให้บริษัทได้รับผลประโยชน์เพิ่มขึ้น เพราะการเป็นสมาชิกโครงการเออีโอซึ่งเป็นมาตรฐานสากลที่ทางกรมศุลกากรโลกรับรองมาตรฐาน ส่งผลต่อภาพลักษณ์ที่ดีในสายตาของลูกค้าและกรมศุลกากรที่มีอยู่ในปัจจุบันและลูกค้ารายใหม่ที่จะเกิดขึ้นในอนาคตในความน่าเชื่อถือของระบบการควบคุมและระบบการจัดการของบริษัทที่มีประสิทธิภาพ

5.1.3. ข้อมูลเกี่ยวกับต้นทุนในการนำเข้า กรณีเข้าร่วมและไม่เข้าร่วมโครงการเออีโอ

1. ค่าใช้จ่ายในการนำเข้าของผู้ประกอบการระดับเออีโอกับผู้ประกอบการทั่วไป ประกอบด้วย ค่าอากรนำเข้า ภาษีนำเข้า ค่าพิธีการนำเข้า ค่าขนส่งนำเข้า และค่าประกันวัตถุดิบนำเข้า โดยมูลค่า ค่าใช้จ่ายในการนำเข้าตลอดปี ของปี 2553-2556 ดังต่อไปนี้

ค่าใช้จ่ายในการนำเข้าทั้งหมดใน ปี 2553 ของผู้ประกอบการระดับเออีโอ จำนวน 19,403,120 บาท และค่าใช้จ่ายในการนำเข้าทั้งหมดด้านผู้ประกอบการทั่วไป จำนวน 286,855,659 บาท ทำให้มียอด ส่วนต่าง จำนวน 267,447,539 บาท

ปี 2554 ของผู้ประกอบการระดับเออีโอ จำนวน 43,799,227 บาท และค่าใช้จ่ายในการนำเข้า ทั้งหมดด้านผู้ประกอบการทั่วไป จำนวน 547,660,479 บาท ทำให้มียอดส่วนต่าง จำนวน 503,861,252 บาท

ปี 2555 ของผู้ประกอบการระดับเออีโอ จำนวน 91,022,484 บาท และค่าใช้จ่ายในการนำเข้า ทั้งหมดด้านผู้ประกอบการทั่วไป จำนวน 1,325,692,896 บาท ทำให้มียอดส่วนต่าง จำนวน 1,234,670,412 บาท

ปี 2556 ของผู้ประกอบการระดับเออีโอ จำนวน 44,025,213 บาท และค่าใช้จ่ายในการนำเข้า ทั้งหมดด้านผู้ประกอบการทั่วไป จำนวน 625,575,564 บาท ทำให้มียอดส่วนต่าง จำนวน 581,550,351 บาท

จากข้อมูลค่าใช้จ่ายในส่วนของอากรนำเข้า ค่าพิธีการนำเข้า ค่าขนส่ง และค่าประกันวัตถุดิบนำเข้า ของผู้ประกอบการระดับมาตรฐานเออีโอกับผู้ประกอบการทั่วไปมีมูลค่าในแต่ละปีเท่ากัน ส่วนต่างที่ทำให้ค่าใช้จ่ายระหว่างผู้ประกอบการระดับมาตรฐานเออีโอกับผู้ประกอบการทั่วไปต่างกัน มาจากส่วน ต่างที่ 1 สิทธิประโยชน์ในการชำระอัตราภาษีนำเข้า ในอัตราร้อยละ 5 จากร้อยละ 100 ของอากรที่เรียกเก็บ ทั่วไป ทำให้ผู้ประกอบการสามารถลดค่าใช้จ่ายในการนำเข้าในส่วนภาษีอากร ได้ถึงร้อยละ 95 ของอากร ที่เรียกเก็บทั่วไป และส่วนต่างที่ 2 ระหว่างผู้ประกอบการระดับมาตรฐานเออีโอกับผู้ประกอบการทั่วไป คือการวางเงินสดหรือหลักทรัพย์ค้ำประกันที่เป็นหนังสือค้ำประกันของธนาคาร จำนวน 1,000,000 บาท สำหรับผู้ประกอบการระดับมาตรฐานเออีโอ ตามเงื่อนไขการเป็นสมาชิกโครงการเออีโอ เพื่อเป็น หลักประกันในการเรียกค่าภาษีอากร ชำระค่าปรับหรือภาระหนี้ ตามแบบที่กรมศุลกากรกำหนดแนบท้าย ประกาศกรมศุลกากรที่ 12/2556 เรื่องผู้นำของเข้า ผู้ส่งของออกระดับมาตรฐานเออีโอ ส่วนด้าน ผู้ประกอบการทั่วไปที่ไม่ได้เป็นสมาชิกโครงการเออีโอจึงไม่มีค่าใช้จ่ายในการวางเงินสดหรือหลักทรัพย์ ค้ำประกันในการเข้าร่วมโครงการเออีโอเกิดขึ้น และส่วนต่างที่ 3 ผู้ประกอบการมาตรฐานเออีโอยังมี ค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นคือค่าธรรมเนียมสมาชิกรายปีที่ทางสมาคมผู้นำเข้าและผู้ส่งออกระดับมาตรฐานเออีโอ

กำหนด จำนวน 5,000 บาท โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อเป็นค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานและให้บริการแก่สมาชิก และเป็นค่าใช้จ่ายในการเป็นตัวกลางประสานงานระหว่างหน่วยงานภาครัฐและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อลดปัญหาและอุปสรรคในการประกอบธุรกิจของผู้ประกอบการที่เป็นสมาชิก โครงการเออีโอ

5.1.4. ข้อมูลเกี่ยวกับผลตอบแทนจากการเข้าร่วมและการไม่เข้าร่วมโครงการเออีโอ

1. สิทธิการคืนอากรตามมาตรา 19 ทวิ แห่งพระราชบัญญัติศุลกากร (ฉบับที่ 9) พ.ศ. 2482 เป็นการคืนค่าอากรภาษีอากร สำหรับวัตถุดิบที่นำเข้ามาตามหลักเกณฑ์และเงื่อนไขที่ทางกรมศุลกากร กำหนดได้ว่าการนำวัตถุดิบที่เข้ามาผลิตผสม ประกอบหรือบรรจุเป็นสินค้าส่งออก ภายใน 1 ปี นับแต่วันนำเข้า และขอคืนเงินอากรภายใน 6 เดือน นับแต่วันที่ส่งของออกไป การคืนอากรนั้นจะคำนวณโดยค่าภาษีอากรที่คืนให้ตามสูตรการผลิตที่ได้แจ้งต่อกรมศุลกากรสิทธิการคืนภาษีอากรนี้ระหว่างผู้ประกอบการระดับมาตรฐานเออีโอและผู้ประกอบการทั่วไป จะได้รับสิทธิประโยชน์ด้านการคืนอากรตามมาตรา 19 ทวิ แห่งพระราชบัญญัติศุลกากร (ฉบับที่ 9) พ.ศ. 2482 เช่นเดียวกัน เพราะศุลกากรใช้เป็นเครื่องมือในการส่งเสริม และสนับสนุนผู้ประกอบการส่งออก

2. สิทธิการลดอัตราอากรนำเข้าที่ได้รับการลดลงอยู่ที่ 5% จาก 100% ของอัตราที่เรียกเก็บทั่วไป ทำให้ผู้ประกอบการระดับมาตรฐานเออีโอสามารถลดค่าใช้จ่ายในการนำเข้าในส่วน 95% ที่ต้องเสียภาษีนำเข้าให้แก่กรมศุลกากร ดังข้อมูลดังนี้

ในปี พ.ศ. 2553 ผู้ประกอบการระดับมาตรฐานเออีโอ จ่ายใน 5% ของภาษีนำเข้า มูลค่า 14,129,081 บาท จากมูลค่า 100% ของภาษีนำเข้า มูลค่า 282,581,620 บาท ทำให้ผู้ประกอบการระดับมาตรฐานเออีโอลดค่าใช้จ่ายอากรนำเข้า มูลค่า 268,452,539 บาท

ในปี พ.ศ. 2554 ผู้ประกอบการระดับมาตรฐานเออีโอ จ่ายใน 5% ของภาษีนำเข้า มูลค่า 26,571,908 บาท จากมูลค่า 100% ของภาษีนำเข้า มูลค่า 531,438,160 บาท ทำให้ผู้ประกอบการระดับมาตรฐานเออีโอลดค่าใช้จ่ายอากรนำเข้า มูลค่า 503,861,252 บาท

ในปี พ.ศ. 2555 ผู้ประกอบการระดับมาตรฐานเออีโอ จ่ายใน 5% ของภาษีนำเข้า มูลค่า 65,035,548 บาท จากมูลค่า 100% ของภาษีนำเข้า มูลค่า 1,300,710,960 บาท ทำให้ผู้ประกอบการระดับมาตรฐานเออีโอลดค่าใช้จ่ายภาษีนำเข้า มูลค่า 1,234,670,412 บาท

ในปี พ.ศ. 2556 ผู้ประกอบการระดับมาตรฐานเออีโอ จ่ายใน 5% ของภาษีนำเข้า มูลค่า 30,660,807 บาท จากมูลค่า 100% ของภาษีนำเข้า มูลค่า 613,216,159 บาท ทำให้ผู้ประกอบการระดับมาตรฐานเออีโอลดค่าใช้จ่ายภาษีนำเข้า มูลค่า 581,550,351 บาท

3. สิทธิประโยชน์ที่ผู้ประกอบการระดับมาตรฐานเออีโอได้รับและผู้ประกอบการทั่วไปที่ไม่ได้เข้าร่วมโครงการเออีโอต้องสูญเสียและถือเป็นต้นทุนเสียโอกาส คือการมีเงินทุนในกิจการ

เพิ่มขึ้น นอกจากการได้รับสิทธิประโยชน์ทางภาษีของกรมศุลกากร ด้านถิ่นอากรตามมาตรา 19 ทวิ แห่งพระราชบัญญัติศุลกากร (ฉบับที่ 9) พ.ศ. 2482 และการลดอัตราภาษีนำเข้าที่ได้รับการลดลงอยู่ที่ ร้อยละ 5 จากร้อยละ 100 ของอัตราที่เรียกเก็บทั่วไป เพราะการได้รับสิทธิประโยชน์ทางภาษีที่กรมศุลกากรสนับสนุนสำหรับผู้เข้าร่วม โครงการเออีโอผู้ประกอบการสามารถนำเงินจำนวนนี้ไปลงทุนเพิ่มหรือนำไปหมุนเวียนสภาพคล่องในธุรกิจของผู้ประกอบการได้

4. ผู้ประกอบการทั่วไปที่ไม่ได้เข้าร่วม โครงการเออีโอจะสูญเสียโอกาสในการรับสิทธิพิเศษด้านการลดขั้นตอนพิธีการส่งออกและเอกสาร และการยกเว้นการตรวจสอบและการสุ่มสินค้า ตัวอย่าง(นอกจากเหตุอันสมควร) ส่วนนี้จะทำให้เสียโอกาสด้านพิธีการส่งออกของผู้ประกอบการ เพราะเป็นการเพิ่มความรวดเร็วด้วยช่องทางพิเศษสำหรับผู้ประกอบการระดับมาตรฐานเออีโอ ทำให้ประหยัดเวลาในการขนส่งสินค้า ส่งผลให้สินค้าถึงมือของลูกค้าได้เร็วขึ้นทันต่อความต้องการของลูกค้า ทั้งยังเป็นการเพิ่มความเชื่อมั่นต่อระบบการควบคุมของบริษัทว่ามีประสิทธิภาพ เป็นที่ยอมรับในระดับสากล และยังส่งผลต่อแผนขยายธุรกิจของบริษัทและกลุ่มลูกค้าในผลิตภัณฑ์อื่น ๆ ที่จะเกิดขึ้นในอนาคต

5.2 การอภิปรายผลการวิจัย

จากการศึกษา เรื่องการวิเคราะห์ผลประโยชน์การเข้าร่วมโครงการผู้ประกอบการผู้นำของเข้าผู้ส่งของออกระดับมาตรฐานเออีโอ กรณีศึกษาบริษัทผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์สามารถอภิปรายผลการศึกษาได้ ดังนี้

1. ค่าใช้จ่ายในการดำเนินการขออนุมัติเข้าร่วมโครงการเออีโอตามประกาศกรมศุลกากรที่ 12/2556 เรื่องคำแนะนำการรักษาความปลอดภัยแนบท้ายประกาศ เพื่อให้ผู้ประกอบการที่ต้องการเข้าร่วมโครงการเออีโอนั้น ต้องมีแผนควบคุมและระบบการจัดการและการประเมินความเสี่ยงในด้านความปลอดภัยในการดำเนินธุรกิจในด้านต่าง ๆ ภายใต้อุปทาน ซึ่งมีความปลอดภัยในห่วงโซ่อุปทาน ซึ่งมีค่าใช้จ่ายในการปรับปรุง มูลค่า 1,859,549 บาท ค่าระบบการติดตามตำแหน่งรถยนต์ขนส่งสินค้า (GPS) ด้านการขนส่งสินค้าของบริษัท ในมูลค่า 25,000 บาท และค่าติดตั้งระบบรักษาความปลอดภัย โดยกล้องวงจรปิดติดตามอาคารและคลังสินค้าของบริษัท มูลค่า 207,500 บาท รวมมูลค่าทั้งสิ้น 2,092,049 บาท ด้านฝ่ายบริหารของบริษัทจึงตัดสินใจที่จะเลือกปรับปรุงและแก้ไขตามที่กรมศุลกากรกำหนดเพราะเห็นว่าเป็นการลดความเสี่ยงต่อการโจรกรรมสับเปลี่ยนวัตถุดิบ/สินค้า และเป็นการจำกัดด้านสถานที่ ซึ่งสอดคล้องกับแนวคิดของระพีพรรณ พิริยะกุล (2550) การตัดสินใจ หมายถึง การทบทวนและพิจารณาอย่างรอบคอบในการเลือกทางเลือกใดทางเลือกหนึ่ง โดยทางเลือกนั้นจะต้อง

ตรงตามวัตถุประสงค์ที่คาดหวังและทำให้สูญเสียค่าเสียโอกาสน้อยที่สุด และสอดคล้องกับแนวคิดของ Phill Evans (2554) ที่กล่าวว่าการลงทุนในการเตรียมความพร้อมผู้โครงการเออีโอมีความคุ้มค่าเป็นอย่างมาก เพราะเป็นการแสดงให้เห็นพันธมิตรทางธุรกิจเห็นความสามารถของผู้ประกอบการด้านการรักษาความปลอดภัยได้อย่างเคร่งครัด ในด้านต่าง ๆ ไม่ว่าจะเป็นด้านการเงิน ระบบไอที การรักษาความปลอดภัยและการเคลื่อนย้ายสินค้า ตามกฎระเบียบกรมศุลกากรของสหภาพยุโรปกำหนด

2. ค่าใช้จ่ายในการนำเข้าของผู้ประกอบการระดับเออีโอกับผู้ประกอบการทั่วไป ประกอบด้วย บัญชีค่าอากรนำเข้า ค่าพิธีการนำเข้า ค่าขนส่งนำเข้า และค่าประกันวัตถุดิบนำเข้า โดยมูลค่าค่าใช้จ่ายในการนำเข้าตลอดปี ระหว่างปี 2553-2556 มีมูลค่าที่เท่ากัน ยกเว้นรายการสิทธิประโยชน์ในการชำระอัตราภาษีนำเข้า ในอัตราร้อยละ 5 จากร้อยละ 100 ของอากรที่เรียกเก็บทั่วไปทำให้ผู้ประกอบการสามารถลดค่าใช้จ่ายในการนำเข้าในส่วนภาษีอากร ได้ถึงร้อยละ 95 ของอากรที่เรียกเก็บทั่วไป และส่วนต่างด้านการวางเงินสดหรือหลักทรัพย์ค้ำประกันที่เป็นหนังสือค้ำประกันของธนาคาร จำนวน 1,000,000 บาท สำหรับผู้ประกอบการระดับมาตรฐานเออีโอ ตามเงื่อนไขการเป็นสมาชิกโครงการเออีโอเพื่อเป็นหลักประกันในการเรียกค่าภาษีอากร ชำระค่าปรับหรือภาระหนี้ และยังมีค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นคือค่าธรรมเนียมสมาชิกรายปีที่ทางสมาคมผู้นำเข้าและผู้ส่งออกระดับมาตรฐานเออีโอกำหนด จำนวน 5,000 บาท เพื่อเป็นค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานและให้บริการแก่สมาชิก เพื่อลดปัญหาและอุปสรรคในการประกอบธุรกิจของผู้ประกอบการที่เป็นสมาชิกโครงการเออีโอ ส่วนด้านค่าใช้จ่ายในการส่งออก ประกอบด้วย ค่าพิธีการส่งออก ค่าขนส่งส่งออก ค่าประกันสินค้าระหว่างผู้ประกอบการระดับมาตรฐานเออีโอกับผู้ประกอบการทั่วไปไม่ได้สิทธิประโยชน์ด้านภาษีอากร นอกจากการลดขั้นตอนพิธีศุลกากรและพิธีด้านเอกสารด้านส่งออกมีความรวดเร็วขึ้นได้สอดคล้องกับงานวิจัยของณัฐา โอวาททัศนีย์ (2552) ที่ได้ศึกษาเรื่องโครงการร่วมมือระหว่างศุลกากรกับผู้ประกอบการ พบว่าในภาพรวมผู้ประกอบการพึงพอใจในสิทธิประโยชน์ที่ได้รับในการยกเว้นการตรวจสอบ และสิทธิพิเศษด้านเอกสารในเรื่องการขอลิ้นอากรหรือการชดเชยค่าอากรและแนวคิดของ เกลิมพล ชัยรัตน์ชัชวาล (2556) สิทธิประโยชน์ที่ผู้ประกอบการได้รับจากโครงการเออีโอ ทำให้ต้นทุนในการดำเนินการนำเข้าและส่งออกลดลงส่งผลให้กิจการมีเงินทุนเพิ่มขึ้น

3. ผลตอบแทนสำหรับผู้ประกอบการระดับมาตรฐานเออีโอทำให้มีเงินทุนในกิจการเพิ่มขึ้นจากการได้รับสิทธิประโยชน์ทางภาษีของกรมศุลกากรเพราะการได้รับสิทธิประโยชน์ทางภาษีที่กรมศุลกากรสนับสนุนสำหรับผู้เข้าร่วมโครงการเออีโอทำให้ผู้ประกอบการสามารถนำเงินจำนวนนี้ไปลงทุนขยายธุรกิจหรือนำไปหมุนเวียนสภาพคล่องในธุรกิจได้และการได้สิทธิพิเศษด้านการลดการยกเว้นการตรวจสอบและการชั่งสินค้าตรวจตัวอย่าง ทำให้พิธีการส่งออกของผู้ประกอบการดำเนินการได้อย่าง

รวดเร็ว ทำให้ประหยัดเวลาในการขนส่งสินค้าได้สอดคล้องกับแนวคิดของส่วนวิเคราะห์ธุรกิจ ฝ่ายวิชาการธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย (2551) กล่าวว่าผู้ประกอบการระดับมาตรฐานเออีโอจะได้รับสิทธิประโยชน์ด้านความเสี่ยงต่ำในการตรวจสอบสินค้าและเอกสารจากเจ้าหน้าที่ศุลกากรของประเทศสมาชิก EU ทำให้การดำเนินขั้นตอนต่าง ๆ ของพิธีการศุลกากรดำเนินได้รวดเร็ว และเป็นการเพิ่มศักยภาพในการแข่งขันทางธุรกิจ ได้สอดคล้องแนวคิดของทรานสปอร์ตเจอร์นัล (2556) กล่าวว่า เมื่อประเทศไทยมีการพัฒนามาตรฐาน โลจิสติกส์ให้เป็นสากลมากขึ้น จะส่งผลให้องค์กรมีการดำเนินงานที่มีประสิทธิภาพ มีความถูกต้องน่าเชื่อถือเพื่อนำไปสู่การลดต้นทุนในการดำเนินธุรกิจ

จากผลประโยชน์ที่ทางผู้ประกอบการระดับมาตรฐานเออีโอได้รับจากการเข้าร่วมโครงการผู้ประกอบการผู้นำของเข้า ผู้ส่งของออกระดับมาตรฐานเออีโอ ในด้านการได้รับสิทธิประโยชน์ทางภาษีที่กรมศุลกากรสนับสนุนสำหรับผู้เข้าร่วมโครงการเออีโออยู่ในระดับที่น่าพอใจกับผลตอบแทนที่ได้รับเมื่อเทียบกับค่าใช้จ่ายในการดำเนินการขออนุมัติเป็นสมาชิกโครงการเออีโอ การได้ลดเงินชดเชยภาษีอากรนำเข้า สิทธิประโยชน์ด้านการดำเนินพิธีการส่งออกที่รวดเร็วและที่สำคัญยังเป็นการเพิ่มศักยภาพทางธุรกิจในสายตาพันธมิตรทางการค้าถือได้ว่าคุ้มค่ากับการลงทุน

5.3.ข้อเสนอแนะที่ได้จากการวิจัย

5.3.1 จากผลการศึกษาพบว่า บริษัทที่เข้าร่วมโครงการผู้ประกอบการผู้นำของเข้าและผู้ส่งของออกระดับมาตรฐานเออีโอได้รับสิทธิประโยชน์ทางภาษีที่กรมศุลกากรสนับสนุนในระดับที่น่าพอใจเมื่อเปรียบเทียบกับค่าใช้จ่ายในการดำเนินการขออนุมัติเป็นสมาชิกโครงการเออีโอ แต่เนื่องจากเป็นเรื่องใหม่ทำให้มีผู้ประกอบการที่เข้าร่วมโครงการมีจำนวนน้อยราย กรมศุลกากรควรประชาสัมพันธ์ให้ผู้ประกอบการทราบถึงสิทธิประโยชน์ที่จะได้รับในด้านต่าง ๆ ให้ทั่วถึง เพื่อเป็นการเพิ่มสมาชิกโครงการเออีโอได้มากขึ้น

5.3.2 จากการศึกษาพบว่า การคืนภาษีอากรสำหรับวัตถุดิบที่นำเข้าตามหลักเกณฑ์และเงื่อนไขที่กรมศุลกากรกำหนด (มาตรา 19 ทวิ) ซึ่งแต่ละปีมีมูลค่าสูงมาก แต่ผู้ประกอบการได้รับคืนล่าช้า ทำให้เสียโอกาสในการลงทุน อาจเนื่องจากบุคลากรภาครัฐมีน้อยในการรองรับการปฏิบัติงาน ควรจัดสรรเจ้าหน้าที่กรมศุลกากร เพื่ออำนวยความสะดวกและความรวดเร็วแก่ผู้ประกอบการให้เพียงพอ

5.4. งานวิจัยที่เกี่ยวข้องในอนาคต

การศึกษาครั้งต่อไปควรมีการศึกษาการวิเคราะห์ผลประโยชน์การเข้าร่วมโครงการระดับมาตรฐานเออีโอของตัวแทนออกของในอุตสาหกรรมต่าง ๆ ในประเทศไทย และควรศึกษาผลกระทบคุณภาพกำไรและผลการดำเนินงานของธุรกิจก่อนเข้าร่วมและหลังเข้าร่วมโครงการเออีโอ เพื่อธุรกิจจะได้ทราบถึงผลประโยชน์ของการเข้าร่วมโครงการเออีโอ



บรรณานุกรม

- กรมศุลกากร. (2551). เสวนาโครงการ AEO. *จุลสารศุลกากร*, 16 (8) , 8-11.
- กรมศุลกากร. (2556). ผู้ประกอบการระดับมาตรฐานเออีโอ. *จุลสารศุลกากร*, 21(6) , 14-16.
- กรุงเทพมหานคร. (2556). **ทีเอ็นที ประเทศไทย ได้รับอนุมัติให้เป็นตัวแทนออกของระดับมาตรฐานเออีโอ.**
สืบค้นจาก <http://www.bangkokbiznews.com>.
- คำนาย อภิปรัชญาสกุล.(2552). **การจัดการต้นทุนโลจิสติกส์.** กรุงเทพฯ : โฟกัสมีเดียแอนด์ พับลิชชิง.
- โครงการผู้ประกอบการระดับมาตรฐานเออีโอ.** (2556). สืบค้นจาก <http://www.customs.go.th>
- ณัฐา โอวาททัศนีย์. (2552). **โครงการความร่วมมือระหว่างศุลกากรกับผู้ประกอบการ.** วิทยานิพนธ์.
ทรานสปอร์ตเจอร์นัล. (2556). **กพร. อพเทคผู้ประกอบการสู่สากลเปิดแผนมาตรฐานโลจิสติกส์.**
สืบค้นจาก <http://www.its.in.th/index.php>
- ไทยแลนด์อินเตอร์คอสต์คอม.** (2554). **ต้นทุนเพื่อการตัดสินใจ.** สืบค้นจาก <http://thailandindustry.com/guru/view.php>
- ประเวศน์ มหารัตน์สกุล.(2549). **การพัฒนาองค์กรเพื่อการเปลี่ยนแปลง.** กรุงเทพฯ : พิมพ์ตะวัน.
- ปรีชา ชัยพานิช. (2535). **การบัญชีบริหาร.** กรุงเทพฯ : ภูมิบัณฑิต.
- ภัทรารุณี ชาโคตร. (2553). **กระบวนการตัดสินใจ.** สืบค้นจาก <http://www.gotoknow.org/posts/331478>
- ระพีพรรณ พิริยะกุล. (2550). **การจำลองระบบด้วยคอมพิวเตอร์ ภาควิชาวิทยาการคอมพิวเตอร์.**
กรุงเทพฯ : สำนักพิมพ์มหาวิทยาลัยรามคำแหง.
- รายชื่อผู้นำของเข้าผู้ส่งของออกระดับบัตรทอง.** (2555). สืบค้นจาก <http://www.customs.go.th>
- เรวัตร์ ชาตรีวิศิษฐ์. (2539). **การบริหารองค์กรยุคใหม่.** กรุงเทพฯ : ธรรมนิติ.
- ส่วนวิเคราะห์ธุรกิจ ฝ่ายวิชาการ.**(2551). **โครงการ Authorized Economic Operator(AEO) ของ EU.**
สืบค้นจาก <http://www.exim.go.th/doc/research/article/10943.pdf>
- สำนักงานเศรษฐกิจการคลัง (สศค.).** (2551). **ผลกระทบจากการยกเลิกให้เงินชดเชยค่าภาษีอากรแนว
ทางแก้ไขปัญหาและมาตรการรองรับอื่น ๆ สำหรับผู้ส่งออก.** เอกสารวิจัยสำนักงานเศรษฐกิจ
การคลัง.
- หยก แสงตะวัน. (2555). **ใบรับรอง AEOs (ตอนจบ).** สืบค้นจาก <http://www.fleth.co.th/index.php/th/article/590-aeos>.
- หยก แสงตะวัน.(2555). **เรื่อง Update กรมศุลกากรไทย.** สืบค้นจาก <http://www.fleth.co.th/index.php/th/article/954-954>

บรรณานุกรม(ต่อ)

อนรรักษ์ ทองสุโขวงศาการ.(2550). ข้อมูลต้นทุนเพื่อการตัดสินใจ. สืบค้นจาก <http://home.kku.ac.th/anuton/185742/D2.pdf>.

ASTVผู้จัดการรายวัน.(2555). กรมศุลกากรดึงเอกชนเข้าระบบAEO เพิ่มความสะดวกนำเข้า-ส่งออก. สืบค้นจาก <http://www.manager.co.th/Travel/ViewNews.aspx?NewsID>

EU เร่งเครื่องมาตรการ AEO ดึงญี่ปุ่นเข้าร่วมเป็นประเทศแรกนอกภาคี. (2553). (ม.ป.ป.) สืบค้นจาก <http://www.logisticsdigest.com>.

Phil E.(2554). AEO คู่กับการลงทุน. สืบค้นจาก <http://www.logisticsdigest.com/article/industry-outlook/item/7014-aeo-is-worth-the-investment.html>.



ประวัติผู้เขียน

ชื่อ-นามสกุล นางสาวสรัญญา ทองใส
วันเดือนปีเกิด 28 พฤศจิกายน 2528
ประวัติการศึกษา
พ.ศ. 2546 ประกาศนียบัตรวิชาชีพ สาขาการบัญชี โรงเรียนกรุงเทพการบัญชีวิทยาลัย
พ.ศ 2550 ปริญญาตรี บริหารธุรกิจบัณฑิต สาขาการบัญชีบริหาร
มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลพระนคร วิทยาเขตพณิชยการพระนคร
ประสบการณ์การทำงาน พนักงานแผนกบัญชี บริษัท มิคูนี (ประเทศไทย) จำกัด (พ.ศ 2550-ปัจจุบัน)

