

# การนำระบบศุลกากรผ่านแดนอาเซียน (ASEAN Customs Transit System: ACTS)

## มาใช้กับการปฏิบัติพิธีการศุลกากรสำหรับสินค้าผ่านแดน\*

### Implementation of ASEAN Customs Transit System (ACTS)

#### for Customs Transit Procedures

ชฎานิน สุทธากาศ\*\*

#### บทคัดย่อ

การวิจัยครั้งนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษากระบวนการในการนำระบบศุลกากรผ่านแดนอาเซียน (ASEAN Customs Transit System: ACTS) มาใช้กับการปฏิบัติพิธีการศุลกากรสำหรับสินค้าผ่านแดน รวมถึงปัญหาและอุปสรรค แนวทางการแก้ไขปัญหาอุปสรรค ตลอดจนแนวทางการพัฒนาการนำระบบศุลกากรผ่านแดนอาเซียนมาใช้กับการปฏิบัติพิธีการศุลกากรสำหรับสินค้าผ่านแดน โดยใช้วิธีการวิจัยเอกสารและการวิจัยสนาม เก็บรวบรวมข้อมูลโดยการสัมภาษณ์แบบมีโครงสร้างจากผู้ให้ข้อมูลสำคัญ ได้แก่ เจ้าหน้าที่ศุลกากรที่เกี่ยวข้องกับการนำระบบศุลกากรผ่านแดนอาเซียนมาใช้กับการปฏิบัติพิธีการศุลกากรสำหรับสินค้าผ่านแดน จำนวน 10 คน ผลการวิจัยพบว่า ระบบศุลกากร ACTS เป็นระบบอิเล็กทรอนิกส์ที่เกิดขึ้นภายใต้กรอบความตกลงอาเซียนว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าผ่านแดน โดยเป็นการใช้ระบบอิเล็กทรอนิกส์เดียวกัน มีการค้าประกันสินค้าเพียงครั้งเดียวจากประเทศต้นทาง และใช้ยานพาหนะเดียวตลอดการผ่านแดน ซึ่งกรมศุลกากรได้มีการออกประกาศกรมศุลกากรที่ 169/2563 เพื่อรองรับการดำเนินการกระบวนการทางศุลกากรสำหรับระบบ ACTS โดยผู้ประกอบการที่มีความประสงค์จะทำการขนส่งสินค้าผ่านแดนภายใต้ระบบ ACTS จะต้องทำการลงทะเบียนในระบบ โดยยื่นเอกสารต่อกรมศุลกากร และจัดหาประกันที่ค้ำประกันสำหรับสินค้าผ่านแดนที่ได้รับยกเว้นภาษีอากร ปัญหาและอุปสรรคที่พบ ได้แก่ 1) การขาดความพร้อมในการใช้งานระบบ 2) ข้อจำกัดในการเข้าใช้งานระบบ 3) ระเบียบวิธีปฏิบัติในด้านการจราจรของแต่ละประเทศ 4) ปัญหาด้านเทคโนโลยี 5) ปัญหาด้านบุคลากร โดยแนวทางการแก้ไขปัญหาอุปสรรค ได้แก่ 1) ตรวจสอบความพร้อมในการเริ่มใช้งานระบบของแต่ละประเทศ 2) ประสานงานระหว่างประเทศสมาชิกอาเซียนเพื่อขยายขอบเขตของสินค้าและเพิ่มรูปแบบของหลักประกัน 3) ผลักดันให้มีการเดินรถและใช้ระบบ ACTS ให้มากขึ้น 4) พัฒนาเทคโนโลยีสำหรับการควบคุมทางศุลกากร 5) จัดอบรมการเข้าใช้งานระบบ ACTS ให้แก่เจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติงาน สำหรับแนวทางการพัฒนา ได้แก่ 1) พัฒนาระบบการโดยใช้ระบบอิเล็กทรอนิกส์เข้ามาเชื่อมโยง 2) พัฒนาระบบ ACTS ให้สามารถรองรับการขนส่งได้หลายรูปแบบ 3) พัฒนาระบบ ACTS ให้สามารถใช้งานได้ง่าย 4) พัฒนาระบบติดตามและควบคุมสินค้าผ่านแดน

**คำสำคัญ:** ระบบศุลกากรผ่านแดนอาเซียน สินค้าผ่านแดน กรมศุลกากร

\* บทความนี้เรียบเรียงจากการค้นคว้าอิสระเรื่อง การนำระบบศุลกากรผ่านแดนอาเซียน (ASEAN Customs Transit System: ACTS) มาใช้กับการปฏิบัติพิธีการศุลกากรสำหรับสินค้าผ่านแดน

\*\* นักศึกษาหลักสูตรรัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยรามคำแหง

## บทนำ

เมื่อการค้าระหว่างประเทศในโลกขยายตัวมากขึ้น อาเซียนจึงได้มุ่งกระชับความสัมพันธ์และขยายความร่วมมือทางเศรษฐกิจการค้าระหว่างกันจนได้มีการจัดตั้งเขตการค้าเสรีอาเซียนขึ้น เพื่อเพิ่มอำนาจต่อรองของประเทศสมาชิกในการเจรจาระหว่างประเทศ เพิ่มขีดความสามารถการแข่งขันในเวทีระดับโลก รวมทั้งเพื่อดึงดูดการลงทุนและเพื่อลดภาษีศุลกากรในกลุ่มประเทศสมาชิกให้เหลือน้อยที่สุด โดยในการประชุมอย่างเป็นทางการของผู้นำรัฐบาลอาเซียน ครั้งที่ 6 เมื่อวันที่ 16 ธันวาคม 2541 ณ กรุงเทพมหานคร รัฐมนตรีเศรษฐกิจอาเซียนได้ร่วมลงนามในกรอบความตกลงอาเซียนว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าผ่านแดน (ASEAN Framework Agreement on the Facilitation of Goods in Transit: AFAFGIT) ซึ่งมีวัตถุประสงค์เพื่ออำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าผ่านแดนระหว่างประเทศสมาชิกอาเซียน โดยจัดให้มีระบบการขนส่งผ่านแดนที่มีประสิทธิภาพเพื่อสนับสนุนการจัดตั้งเขตการค้าเสรีอาเซียน เรียกว่า ระบบศุลกากรผ่านแดนอาเซียน (ASEAN Customs Transit System: ACTS) (สำนักความร่วมมือระหว่างประเทศ สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม, 2559)

ระบบศุลกากรผ่านแดนอาเซียน (ASEAN Customs Transit System: ACTS) ได้มีการเปิดตัวระบบอย่างเต็มรูปแบบในวันที่ 2 พฤศจิกายน 2563 ซึ่งเป็นระบบสำหรับการขนส่งสินค้าผ่านแดนภายใต้การควบคุมทางศุลกากรเพื่ออำนวยความสะดวกให้กับการเคลื่อนย้ายสินค้าผ่านอาณาเขตของประเทศสมาชิกอาเซียนประเทศใดประเทศหนึ่งหรือหลายประเทศ ซึ่งจะช่วยลดอุปสรรคทางการค้า ทำให้การเคลื่อนย้ายสินค้าในภูมิภาคคล่องตัวยิ่งขึ้น เพิ่มประสิทธิภาพการขนส่ง โดยจุดเด่นของระบบศุลกากรผ่านแดนอาเซียน (ASEAN Customs Transit System: ACTS) คือการที่ผู้ประกอบการสามารถจัดทำใบขนสินค้าผ่านแดนอาเซียนได้ทางอิเล็กทรอนิกส์ เกิดความสะดวกและรวดเร็ว รวมทั้งการค้าประกันสินค้าเพียงครั้งเดียว ณ ประเทศต้นทางสามารถใช้ได้ตลอดการผ่านแดนจนถึงประเทศปลายทาง และสามารถเดินรถโดยใช้ยานพาหนะเดียวตลอดการผ่านแดน ภายใต้หลักการ “Single Truck, Single Declaration and Single Guarantee” รวมทั้งให้สิทธิพิเศษในการยกเว้นการจัดเก็บภาษีสำหรับสินค้าผ่านแดน (กรมเจรจาการค้าระหว่างประเทศ, 2563)

รัฐบาลปัจจุบันได้ตระหนักถึงการปรับตัวให้ทันต่อการเปลี่ยนแปลงของโลกและการยกระดับประเทศให้เท่าทันประเทศสมาชิกอาเซียน โดยเฉพาะอย่างยิ่งการนำนวัตกรรมและเทคโนโลยีเข้ามาประยุกต์ใช้ จึงได้มีการจัดทำยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี (พ.ศ.2561-2580) เป็นแผนการพัฒนาประเทศที่กำหนดกรอบและแนวทางการพัฒนาให้หน่วยงานของรัฐทุกภาคส่วนต้องปฏิบัติตาม โดยเฉพาะยุทธศาสตร์ชาติด้านการปรับสมดุลและพัฒนาระบบการบริหารจัดการภาครัฐ ที่มีเป้าหมายการพัฒนาที่สำคัญเพื่อปรับเปลี่ยนภาครัฐที่ยึดหลัก “ภาครัฐของประชาชนเพื่อประชาชนและประโยชน์ส่วนรวม” โดยภาครัฐต้องมีขนาดที่เหมาะสมกับบทบาท มีความทันสมัย มีการนำนวัตกรรมและเทคโนโลยีข้อมูลขนาดใหญ่ ระบบการทำงานที่เป็นดิจิทัลเข้ามาประยุกต์ใช้อย่างคุ้มค่า และปฏิบัติงานเทียบได้กับ

มาตรฐานสากล เพื่อตอบสนองความต้องการของประชาชนได้อย่างสะดวก รวดเร็วและโปร่งใส (สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, 2563) ซึ่งจากยุทธศาสตร์นี้จะเห็นว่ามีผลสอดคล้องในการสนับสนุนการนำระบบศุลกากรผ่านแดนอาเซียน (ASEAN Customs Transit System: ACTS) มาใช้กับการปฏิบัติพิธีการศุลกากรสำหรับสินค้าผ่านแดน

กรมศุลกากรซึ่งเป็นส่วนราชการที่สังกัดกระทรวงการคลัง ถือเป็นหน่วยงานที่มีหน้าที่อำนวยความสะดวกทางการค้า และส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ และมีหน้าที่รับผิดชอบในการนำระบบศุลกากรผ่านแดนอาเซียน (ASEAN Customs Transit System: ACTS) มาใช้กับการปฏิบัติพิธีการศุลกากรสำหรับสินค้าผ่านแดน ดังนั้น เพื่อให้การดำเนินการดังกล่าวเป็นไปตามยุทธศาสตร์ชาติด้านการปรับสมดุลและพัฒนาระบบการบริหารจัดการภาครัฐ กรมศุลกากรจึงได้มีการจัดทำแผนปฏิบัติราชการระยะ 3 ปี (พ.ศ. 2563-2565) โดยส่งเสริมการพัฒนาระบบงานและระบบเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสารเพื่ออำนวยความสะดวกทางการค้า ซึ่งได้กำหนดให้ระบบศุลกากรผ่านแดนอาเซียน (ASEAN Customs Transit System: ACTS) เป็นเรื่องที่กรมศุลกากรจะต้องผลักดันให้มีการดำเนินการ เพื่อให้การบริการศุลกากรมีความสะดวก รวดเร็ว ทันสมัย ทันต่อการเปลี่ยนแปลงการค้าโลก และเพื่อให้บรรลุเป้าหมายตามแผนยุทธศาสตร์ชาติที่ได้กำหนดไว้ (กรมศุลกากร, 2563)

จากความเป็นมาดังกล่าว ทำให้ผู้วิจัยซึ่งเป็นเจ้าหน้าที่ของกองมาตรฐานพิธีการและราคาศุลกากร กรมศุลกากร มีความสนใจศึกษากระบวนการในการนำระบบศุลกากรผ่านแดนอาเซียน (ASEAN Customs Transit System: ACTS) มาใช้ รวมถึงปัญหาและอุปสรรค แนวทางในการแก้ไขปัญหาอุปสรรค และแนวทางในการพัฒนาการนำระบบศุลกากรผ่านแดนอาเซียนมาใช้ในการปฏิบัติพิธีการศุลกากรสำหรับสินค้าผ่านแดน

## วิธีดำเนินการวิจัย

### วิธีการวิจัย

1. การวิจัยเอกสาร (Documentary research) โดยการรวบรวมข้อมูลจากเอกสารทางวิชาการ วารสาร สิ่งพิมพ์ สื่ออิเล็กทรอนิกส์ รายงานการวิจัย วิทยานิพนธ์ ระเบียบ ประกาศ คำสั่ง เอกสารทางวิชาการที่เกี่ยวข้องกับระบบศุลกากรผ่านแดนอาเซียน (ASEAN Customs Transit System: ACTS)

2. การวิจัยสนาม (Field research) โดยผู้วิจัยลงพื้นที่เพื่อสัมภาษณ์เจ้าหน้าที่ศุลกากรผู้มีส่วนเกี่ยวข้องกับการนำระบบศุลกากรผ่านแดนอาเซียน (ASEAN Customs Transit System: ACTS) มาใช้กับการปฏิบัติพิธีการศุลกากรสำหรับสินค้าผ่านแดน ด้วยการสัมภาษณ์แบบมีโครงสร้าง หรือการสัมภาษณ์แบบเป็นทางการ (Structure interview or formal interview)

## ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง

1. ประชากร (Population) ได้แก่ เจ้าหน้าที่ส่วนพิธีการศุลกากร กองมาตรฐานพิธีการและราคาศุลกากร จำนวน 14 คน เจ้าหน้าที่ส่วนพัฒนาระบบนำเข้า ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร จำนวน 10 คน และเจ้าหน้าที่ศุลกากรประจำด่านศุลกากรที่รับปฏิบัติพิธีการศุลกากรสำหรับสินค้าผ่านแดนด้วยระบบศุลกากรผ่านแดนอาเซียน (ASEAN Customs Transit System: ACTS) จำนวน 220 คน รวมประชากรทั้งสิ้น จำนวน 244 คน

2. กลุ่มตัวอย่าง (Sample) เป็นการสุ่มตัวอย่างแบบเจาะจง (Purposive sampling) เป็นการเลือกกลุ่มตัวอย่างโดยกำหนดคุณลักษณะของประชากรที่ต้องการศึกษา (วิโรจน์ ก่อสกุล, 2564, หน้า 46) จึงใช้วิธีการเก็บข้อมูลจากผู้ให้ข้อมูลสำคัญ (Key informants) จำนวน 10 คน โดยพิจารณาจากคุณสมบัติเป็นเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องกับการให้บริการระบบศุลกากรผ่านแดนอาเซียน (ASEAN Customs Transit System: ACTS) จำนวน 10 คน

## เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

เครื่องมือที่ใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูลในการวิจัยครั้งนี้ ผู้วิจัยได้ใช้วิธีการสัมภาษณ์ โดยจะกำหนดให้เป็นการสัมภาษณ์แบบมีโครงสร้าง (Structured interview) ลักษณะของการสัมภาษณ์เป็นการสัมภาษณ์ที่มีคำถามและข้อกำหนดที่แน่นอนตายตัว จะสัมภาษณ์ผู้ใดก็ใช้คำถามเดียวกัน และการสัมภาษณ์จะทำการสัมภาษณ์เป็นรายบุคคล ก่อนการเก็บรวบรวมข้อมูล ผู้วิจัยได้กำหนดวันนัดหมายวันสัมภาษณ์ โดยได้แจ้งให้ผู้สัมภาษณ์ทราบก่อนล่วงหน้า ในการสัมภาษณ์ผู้สัมภาษณ์จะทำการจดบันทึกและบันทึกเสียง โดยก่อนสัมภาษณ์จะขออนุญาตผู้ถูกสัมภาษณ์ในการจดบันทึกการสนทนาก่อนทุกครั้ง

## วิธีการเก็บรวบรวมข้อมูล

1. วิธีการเก็บรวบรวมข้อมูลจากเอกสาร เป็นวิธีการศึกษาค้นคว้าเก็บรวบรวมข้อมูลทั่วไป โดยการรวบรวมเอกสารซึ่งเป็นข้อมูลที่มีการบันทึกไว้แล้วโดยผู้อื่น ได้แก่

1.1 หนังสือทั่วไป ได้แก่ ตำรา เอกสารทางวิชาการ วารสาร สิ่งพิมพ์ เป็นต้น

1.2 หนังสืออ้างอิง ได้แก่ สารานุกรม พจนานุกรม เป็นต้น

1.3 งานวิจัย วิทยานิพนธ์ ที่เกี่ยวข้องกับผู้วิจัยทำการศึกษา

1.4 เอกสารของทางราชการ เป็นเอกสารที่ส่วนราชการจัดขึ้นเพื่อประโยชน์ในการปฏิบัติ เช่น นโยบาย พระราชบัญญัติ กฎกระทรวง ระเบียบ ประกาศ คำสั่ง เป็นต้น

2. วิธีการเก็บรวบรวมข้อมูลจากภาคสนาม ผู้วิจัยจะเก็บข้อมูลโดยวิธีการสัมภาษณ์ โดยที่ผู้วิจัยเลือกวิธีการสัมภาษณ์ตามวัตถุประสงค์ของการศึกษาวิจัย ซึ่งใช้วิธีการสัมภาษณ์แบบมีโครงสร้าง (Structured interview) โดยที่ผู้วิจัยจะทำการสัมภาษณ์ไปตามคำถามที่กำหนดไว้ในแบบสัมภาษณ์ ซึ่งผู้วิจัยจะสัมภาษณ์ตามข้อที่กำหนดไว้เท่านั้น พร้อมจดบันทึกข้อมูลและบันทึกเสียงตามคำบอกของผู้ถูกสัมภาษณ์

## การวิเคราะห์ข้อมูล

1. ผู้วิจัยจะนำข้อมูลที่ได้จากการสัมภาษณ์มาแยกประเด็นตามแต่ละประเด็น
2. นำข้อมูลที่ได้จากการสัมภาษณ์มาแยกประเด็นคำถาม แล้วนำมาเปรียบเทียบความเหมือนหรือความแตกต่างของผู้ให้สัมภาษณ์แต่ละคน ก่อนจะนำข้อมูลนั้นไปวิเคราะห์
3. นำข้อมูลที่ได้จากการสัมภาษณ์มาแยกประเด็นคำถาม แล้วนำมาเปรียบเทียบกับข้อมูลเอกสารที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ แนวคิด ทฤษฎี ผลงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง เพื่อจะได้ทราบถึงลักษณะที่มีความคล้ายคลึงกันและแตกต่างกันของข้อมูล ก่อนจะนำข้อมูลนั้นไปวิเคราะห์
4. นำข้อมูลที่ได้จากการเปรียบเทียบมาทำการวิเคราะห์ข้อมูลร่วมกัน เพื่อสรุปผลการวิจัยกระบวนการในการนำระบบศุลกากรผ่านแดนอาเซียนมาใช้ในการปฏิบัติพิธีการศุลกากรสำหรับสินค้าผ่านแดน ปัญหาอุปสรรคในการดำเนินงานและแนวทางแก้ไข และแนวทางในการพัฒนาการนำระบบศุลกากรผ่านแดนอาเซียนมาใช้ในการปฏิบัติพิธีการศุลกากรสำหรับสินค้าผ่านแดน โดยใช้การนำเสนอผลการวิจัยในรูปแบบพรรณนา

## ผลการวิจัยและการอภิปรายผล

### ผลการวิจัย

จากการวิจัย สามารถสรุปผลการวิจัยตามวัตถุประสงค์ของการวิจัย ได้ดังนี้

#### 1. เพื่อศึกษากระบวนการในการนำระบบศุลกากรผ่านแดนอาเซียนมาใช้ในการปฏิบัติพิธีการศุลกากรสำหรับสินค้าผ่านแดน

การวิจัยพบว่า ระบบศุลกากรผ่านแดนอาเซียน (ASEAN Customs Transit System: ACTS) เป็นระบบอิเล็กทรอนิกส์ที่เกิดขึ้นภายใต้กรอบความตกลงอาเซียนว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าผ่านแดน ซึ่งถือเป็นกรอบความตกลงระหว่างประเทศ มีวัตถุประสงค์เพื่อการอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าผ่านแดนระหว่างประเทศสมาชิกอาเซียน โดยเป็นการใช้ระบบอิเล็กทรอนิกส์เดียวกัน มีการค้าประกันสินค้าเพียงครั้งเดียวจากประเทศต้นทาง และใช้ยานพาหนะเดียวตลอดการผ่านแดน โดยการนำสินค้าเข้าออกและผ่านราชอาณาจักรภายใต้ระบบ ACTS นั้น จะต้องทำการขนส่งผ่านด่านศุลกากรที่กำหนดไว้ในพิธีสาร 2 และเดินทางตามเส้นทางที่กำหนดไว้ในพิธีสาร 1 ของความตกลงฯ รวมถึงยานพาหนะที่ใช้จะต้องได้รับการคัดเลือกให้ทำการขนส่งสินค้าผ่านแดนภายใต้ระบบ ACTS จากหน่วยงานขนส่งของประเทศสมาชิกอาเซียนเท่านั้น และผู้ประกอบการผ่านแดนอาเซียนมีหน้าที่จัดหาประกันที่คุ้มครองค่าภาษีที่สินค้าผ่านแดนจะได้รับการยกเว้นในระหว่างการขนส่งสินค้าผ่านแดนภายใต้ระบบ ACTS ซึ่งหลังจากที่ประเทศสมาชิกอาเซียนได้ลงนามตามความตกลงฯ แล้ว ประเทศไทยจะต้องมีการออกประกาศกฎระเบียบต่าง ๆ ให้ประชาชนและเจ้าหน้าที่ได้ปฏิบัติ กรมศุลกากรจึงได้มีการออกประกาศกรมศุลกากรที่ 169/2563 เพื่อรองรับการดำเนินการกระบวนการทางศุลกากรสำหรับระบบ ACTS โดยในการวิจัยพบว่า ขั้นตอนในการนำระบบ ACTS มาใช้ในการปฏิบัติพิธีการศุลกากรสำหรับสินค้าผ่านแดน มีดังนี้

1) ผู้ประกอบการที่มีความประสงค์จะทำการขนส่งสินค้าผ่านแดนภายใต้ระบบ ACTS จะต้องทำการลงทะเบียนในระบบ โดยยื่นเอกสารต่อเจ้าหน้าที่กองมาตรฐานพิธีการและราคาศุลกากร หรือด่านที่รับปฏิบัติพิธีการ เพื่อขออนุมัติเป็นผู้ประกอบการผ่านแดนอาเซียน

2) ผู้ประกอบการผ่านแดนอาเซียนมีหน้าที่จัดหาประกันที่ค้ำค่าภาษีสำหรับสินค้าผ่านแดนที่ได้รับยกเว้นภาษีอากร ซึ่งสามารถตรวจสอบวงเงินค้ำประกันได้ในระบบ ACTS และทำการซื้อหนังสือค้ำประกันจากธนาคารที่เข้าร่วมโครงการ แล้วนำมายื่นต่อเจ้าหน้าที่ศุลกากร

3) หลังจากเจ้าหน้าที่อนุมัติเรียบร้อยแล้ว ผู้ประกอบการผ่านแดนอาเซียนสามารถเข้าใช้งานระบบ ACTS เพื่อทำการส่งข้อมูลใบขนสินค้าทางระบบอิเล็กทรอนิกส์

4) หลังจากส่งข้อมูลใบขนสินค้าทางระบบอิเล็กทรอนิกส์แล้ว ผู้ประกอบการสามารถดำเนินการขนสินค้ามายังด่านศุลกากรที่รับปฏิบัติพิธีการด้วยระบบ ACTS เพื่อให้เจ้าหน้าที่ตรวจสอบและตรวจปล่อยรถยนต์ขนสินค้าไปยังประเทศสมาชิกอาเซียน

5) เมื่อเจ้าหน้าที่ทำการตรวจปล่อยรถยนต์ขนสินค้าแล้ว ผู้ประกอบการขนส่งจะต้องทำการขนส่งสินค้าตามเส้นทางที่กำหนด โดยไม่จำเป็นต้องเปลี่ยนยานพาหนะ

## **2. เพื่อศึกษาปัญหาและอุปสรรคในการนำระบบศุลกากรผ่านแดนอาเซียนมาใช้ในการปฏิบัติพิธีการศุลกากรสำหรับสินค้าผ่านแดน**

การวิจัยพบว่าปัญหาและอุปสรรคในการนำระบบศุลกากรผ่านแดนอาเซียนมาใช้ในการปฏิบัติพิธีการศุลกากรสำหรับสินค้าผ่านแดน มีดังนี้

1) การขาดความพร้อมในการใช้งานระบบ ACTS ของบางประเทศสมาชิก ทำให้ยังไม่สามารถขนส่งสินค้าผ่านแดนภายใต้ระบบ ACTS ในทุกประเทศสมาชิกอาเซียนได้ อีกทั้งยังขาดความพร้อมของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น หน่วยงานขนส่งของแต่ละประเทศยังขาดความพร้อมในการออกใบอนุญาตสำหรับยานพาหนะที่ใช้ในการขนส่งสินค้าผ่านแดน

2) ข้อจำกัดในการใช้งานระบบ ACTS อันเนื่องมาจากประเภทของสินค้าที่สามารถขนส่งภายใต้ระบบ ACTS นั้นยังมีจำกัด รวมถึงหลักประกันที่ใช้สำหรับระบบ ACTS มีเพียงรูปแบบเดียว คือ หนังสือค้ำประกันจากธนาคาร ทำให้ผู้ประกอบการบางรายอาจไม่สะดวกในการใช้หลักประกันดังกล่าว อีกทั้งยังสร้างความยุ่งยากให้แก่ผู้ประกอบการในการจัดหาหลักประกันเพื่อนำมาลงทะเบียนกับกรมศุลกากร และการวางหลักประกันดังกล่าวมีมูลค่าสูง

3) ระเบียบวิธีปฏิบัติในด้านการจราจรของแต่ละประเทศมีความแตกต่างกัน เช่น พวงมาลัยซ้าย-ขวา ป้ายจราจรและสัญลักษณ์ต่าง ๆ จุดพักรถ รวมทั้งภาษาที่ใช้ เป็นต้น ทำให้เป็นอุปสรรคต่อการเดินทางที่ไม่จำเป็นต้องเปลี่ยนยานพาหนะ เนื่องจากจะต้องอาศัยความพร้อมและความชำนาญของคนขับรถในการขับรถระหว่างประเทศ

4) ปัญหาด้านเทคโนโลยี เนื่องจากระบบ ACTS ยังไม่มีความเสถียรในการใช้งาน รวมทั้งยังขาดระบบติดตามการเคลื่อนที่ของยานพาหนะที่ทำการขนส่งสินค้าได้ตลอดเส้นทางการขนส่ง ทำให้เป็นอุปสรรคเกิดความล่าช้าและความเสี่ยงจากการขนส่งสินค้า

5) ปัญหาด้านบุคลากร เนื่องจากระบบ ACTS ยังเป็นระบบใหม่ ทำให้เจ้าหน้าที่ยังขาดทักษะและความชำนาญในการใช้ระบบ เช่น การปฏิบัติพิธีการในระบบอิเล็กทรอนิกส์ การยื่นใบขนสินค้า การลงทะเบียนการวางหลักประกัน การเรียกประกันกรณีของสูญหาย เป็นต้น อีกทั้งเจ้าหน้าที่ผู้มีความชำนาญในด้านการปฏิบัติพิธีการศุลกากรสำหรับระบบ ACTS ณ ด้านศุลกากรนั้น มีเพียงไม่กี่รายเท่านั้น จึงเป็นอุปสรรคต่อการปฏิบัติงานซึ่งเจ้าหน้าที่ผู้มีความชำนาญ เข้ารับการอบรมและติดต่อกับหน่วยงานระหว่างประเทศอยู่ตลอดนั้น ส่วนใหญ่เป็นเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติงานในส่วนกลางของกรมศุลกากร ทำให้ในการปฏิบัติงานจริง เจ้าหน้าที่ที่ด้านศุลกากรจำเป็นต้องติดต่อสอบถามเจ้าหน้าที่ส่วนกลางอยู่ตลอด ทำให้บางครั้งการประสานงานเกิดความล่าช้า ส่งผลให้การตรวจปล่อยสินค้าผ่านระบบ ACTS ล่าช้าตามไปด้วย รวมทั้งความไม่พร้อมของเจ้าหน้าที่ผู้ได้รับแต่งตั้งให้เป็นผู้แทนกรมฯ เข้าร่วมประชุมเพื่อหารือร่วมกับประเทศสมาชิกอาเซียน โดยส่วนใหญ่เป็นเจ้าหน้าที่ในระดับปฏิบัติการที่มาจากส่วนกลางของกรมศุลกากร ซึ่งยังขาดความรู้ ความชำนาญในด้านพิธีการศุลกากร เนื่องจากไม่เคยมีประสบการณ์ในการปฏิบัติงาน ณ ด้านศุลกากร ทำให้ไม่สามารถแสดงความคิดเห็นในฐานะตัวแทนประเทศไทยได้ดีเท่าที่ควร รวมถึงการขาดทักษะการสื่อสารด้านภาษาอังกฤษ ซึ่งเป็นภาษาหลักที่ทุกประเทศสมาชิกใช้ในการสื่อสาร

6) ปัญหาด้านการประสานงานระหว่างหน่วยงาน เนื่องจากระบบ ACTS นั้น จะมีหน่วยงานที่รับผิดชอบอยู่ด้วยกัน 2 หน่วยงาน คือกระทรวงการคลังโดยกรมศุลกากร ซึ่งเป็นหน่วยงานหลัก และกระทรวงคมนาคมโดยกรมการขนส่งทางบก ซึ่งรับผิดชอบในเรื่องการออกใบอนุญาตสำหรับยานพาหนะที่จะใช้ทำการขนส่งสินค้า โดยปัจจุบันการติดต่อประสานงานระหว่างหน่วยงานนั้น ยังคงมีความล่าช้าด้วยระบบราชการ ทำให้การตัดสินใจในการออกนโยบายที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินการภายใต้ระบบ ACTS ร่วมกันในระดับชาตินั้นเกิดความล่าช้าตามไปด้วย ส่งผลกระทบต่อการอำนวยความสะดวกให้แก่ผู้ประกอบการ

7) ขาดการประชาสัมพันธ์ระบบ ACTS ส่งผลให้ผู้ประกอบการที่มีความประสงค์เข้าร่วมใช้ระบบ ACTS ยังมีน้อย เนื่องจากระบบ ACTS ยังเป็นระบบใหม่ ซึ่งผู้ประกอบการยังไม่ตระหนักถึงประโยชน์ที่จะได้รับจากการใช้ระบบ ACTS รวมถึงความคุ้มค่าจากระบบดังกล่าว อีกทั้งผู้ประกอบการยังคงคุ้นชินกับระบบพิธีการศุลกากรผ่านแดนในรูปแบบปกติที่เคยทำอยู่แล้ว

### **3. เพื่อศึกษาแนวทางในการแก้ไขปัญหาอุปสรรคในการนำระบบศุลกากรผ่านแดนอาเซียนมาใช้กับการปฏิบัติพิธีการศุลกากรสำหรับสินค้าผ่านแดน**

การวิจัยพบว่า แนวทางในการแก้ไขปัญหาอุปสรรคในการนำระบบศุลกากรผ่านแดนอาเซียนมาใช้กับการปฏิบัติพิธีการศุลกากรสำหรับสินค้าผ่านแดน มีดังนี้

1) ควรมีการตรวจสอบความพร้อมในการเริ่มใช้งานระบบของแต่ละประเทศ และความพร้อมของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องอยู่เสมอ เพื่อจะได้ทราบแนวทางในการดำเนินการต่อไป

2) ประเทศสมาชิกอาเซียนควรมีการหารือร่วมกันเพื่อขยายขอบเขตของสินค้าที่สามารถขนส่งภายใต้ระบบ ACTS ให้กว้างมากยิ่งขึ้น รวมทั้งเพื่อกำหนดเพิ่มรูปแบบของหลักประกันที่ไม่ใช่การซื้อหนังสือค้ำประกันเพียงรูปแบบเดียว อาจมีการลดเงินวางประกันโดยกำหนดให้ชำระเป็นค่าลงทะเบียนผู้ประกอบการเพียงครั้งเดียว และควรพิจารณานำระบบอิเล็กทรอนิกส์หรือการเชื่อมโยงข้อมูลหลักประกันผ่านระบบ National Single Window (NSW) มาประยุกต์ใช้ เพื่ออำนวยความสะดวกในการปฏิบัติงานมากยิ่งขึ้น

3) ทุกหน่วยงานของประเทศสมาชิกอาเซียนควรผลักดันให้มีการเดินรถและใช้ระบบ ACTS ให้มากขึ้น เพื่อเป็นการสร้างความคุ้นชินและเพิ่มทักษะให้แก่ผู้ประกอบการขนส่งในการเดินรถผ่านประเทศสมาชิกอาเซียน หรือในช่วงแรกอาจแนะนำให้ผู้ประกอบการขนส่งจัดหาคนขับรถที่มีความชำนาญในการขับรถระหว่างประเทศ ทำการวิ่งรถไปก่อน

4) ควรมีการนำระบบติดตามทางศุลกากร (Tracking System) ภายใต้เทคโนโลยี e-Lock มาปรับใช้กับระบบ ACTS เพื่อลดความเสี่ยงที่อาจเกิดขึ้นจากการขนส่งสินค้า และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องควรมีการติดตามกำกับผู้ดูแลระบบ ACTS อยู่ตลอดเวลา เพื่อให้มั่นใจว่าระบบสามารถใช้งานได้ปกติ

5) ควรมีการจัดอบรมการเข้าใช้งานระบบ ACTS ให้แก่เจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติงาน ณ ด้านศุลกากรที่รับผิดชอบพิธีการศุลกากรสำหรับระบบ ACTS อย่างสม่ำเสมอ รวมทั้งปรับปรุงคู่มือการใช้งานระบบ ACTS ให้เป็นปัจจุบัน เพื่อพัฒนาทักษะและสร้างความชำนาญในการเข้าใช้ระบบ ACTS และลดความล่าช้าที่เกิดขึ้นจากการที่ต้องติดต่อเจ้าหน้าที่ส่วนกลางอยู่ตลอด และผู้มีอำนาจควรจัดสรรเจ้าหน้าที่ให้ปฏิบัติงานในตำแหน่งที่เหมาะสม เช่น ควรให้เจ้าหน้าที่ผู้มีความสามารถ ความชำนาญด้านพิธีการศุลกากร รวมทั้งมีทักษะการสื่อสารภาษาอังกฤษเป็นผู้แทนกรมฯ เข้าร่วมการประชุมร่วมกับประเทศสมาชิกอาเซียน เพื่อให้การประชุมมีประสิทธิภาพและประสิทธิผล

6) ควรมีการแบ่งงานกันอย่างชัดเจนระหว่างหน่วยงานราชการด้วยกัน รวมทั้งจัดหาช่องทางการติดต่อสื่อสารที่จะทำให้การประสานงานเป็นไปได้อย่างรวดเร็ว และควรมีการมอบอำนาจให้ผู้ดำเนินการระดับต้นเป็นผู้มีอำนาจในการตัดสินใจในเรื่องเร่งด่วนแทนอธิบดีได้

7) ทุกหน่วยงานควรเร่งประชาสัมพันธ์ระบบ ACTS ในหลายช่องทาง โดยเน้นให้ผู้ประกอบการเล็งเห็นถึงประโยชน์ของการใช้งานระบบ ให้ผู้ประกอบการหันมาใช้ระบบ ACTS มากยิ่งขึ้น รวมทั้งการเดินสายประชาสัมพันธ์ผู้ประกอบการในพื้นที่ที่มีการปฏิบัติพิธีการศุลกากรด้วยระบบ ACTS และจัดอบรมการใช้งานระบบสำหรับผู้ประกอบการ เพื่อที่จะได้เห็นถึงปัญหา และสามารถกำหนดแนวทางการแก้ไขต่อไป



#### 4. เพื่อศึกษาแนวทางในการพัฒนาการนำระบบศุลกากรผ่านแดนอาเซียนมาใช้กับการปฏิบัติพิธีการศุลกากรสำหรับสินค้าผ่านแดน

การวิจัยพบว่า แนวทางในการพัฒนาการนำระบบศุลกากรผ่านแดนอาเซียนมาใช้กับการปฏิบัติพิธีการศุลกากรสำหรับสินค้าผ่านแดน มีดังนี้

1) ควรพัฒนากระบวนการหรือขั้นตอนปฏิบัติโดยใช้ระบบอิเล็กทรอนิกส์เข้ามาเชื่อมโยง อาทิ พัฒนาระบบการวางหลักประกันอิเล็กทรอนิกส์ รวมทั้งพัฒนาระบบ ACTS ให้เชื่อมโยงกับระบบ National Single Window (NSW) โดยการเชื่อมโยงข้อมูลหลักประกัน และข้อมูลระหว่างหน่วยงานศุลกากรกับหน่วยงานขนส่ง เพื่อให้เกิดความสะดวกทั้งแก่เจ้าหน้าที่และผู้ประกอบการมากยิ่งขึ้น

2) ควรพัฒนาระบบ ACTS ให้สามารถรองรับการขนส่งได้หลายรูปแบบ เนื่องจากการขนส่งระหว่างประเทศมีการพัฒนาอยู่อย่างต่อเนื่อง โดยเฉพาะการขยายระบบ ACTS ให้ครอบคลุมการขนส่งทางรางที่จะมีบทบาทสำคัญต่อการค้าของภูมิภาค

3) ควรพัฒนาระบบ ACTS ให้สามารถใช้งานได้ง่าย และไม่มีขั้นตอนที่ยุ่งยากเกินไป เช่น การปรับปรุงหน้าจอการเข้าใช้ระบบทั้งในส่วนของผู้ประกอบการและเจ้าหน้าที่ให้สะดวกรวดเร็วและง่ายขึ้น รวมทั้งเพิ่มภาษาไทยให้สามารถใช้ในการพิมพ์ข้อมูลลงในระบบได้ด้วย โดยการพัฒนาจะต้องอยู่ภายใต้กฎหมายหลักสากลที่ประเทศในอาเซียนยอมรับและนำไปใช้งานได้จริง

4) ควรพัฒนาระบบติดตามและควบคุมสินค้าผ่านแดน เช่น Seal Electronic ที่สามารถควบคุมและติดตามการขนส่งสินค้าผ่านแดนให้ผ่านแดนโดยปลอดภัยจะทำให้การปฏิบัติพิธีการผ่านแดนมีประสิทธิภาพและสอดคล้องกับเจตนารมณ์ของการผ่านแดน

#### อภิปรายผล

จากผลการวิจัยดังกล่าวข้างต้น ประเด็นที่นำมาอภิปรายผลการวิจัย ดังนี้

**ประเด็นที่ 1 กระบวนการในการนำระบบศุลกากรผ่านแดนอาเซียนมาใช้กับการปฏิบัติพิธีการศุลกากรสำหรับสินค้าผ่านแดน** มีจุดเริ่มต้นมาจากการปฏิบัติตามความตกลงอาเซียนว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าผ่านแดน ซึ่งเป็นความตกลงระดับภูมิภาค มีวัตถุประสงค์เพื่ออำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าผ่านแดนระหว่างประเทศสมาชิกอาเซียนให้เป็นเอกภาพ ประเทศสมาชิกอาเซียนมีระเบียบกฎเกณฑ์และมาตรการเกี่ยวกับขนส่งสินค้าผ่านแดนที่เป็นมาตรฐานเดียวกัน มีระเบียบพิธีการและขั้นตอนในการขนส่งสินค้าผ่านแดนที่เป็นระบบ ดังเช่นคำให้สัมภาษณ์ของผู้ให้ข้อมูลสำคัญคนที่ 2 ตำแหน่ง ผู้อำนวยการส่วนพิธีการศุลกากร กองมาตรฐานพิธีการและราคาศุลกากร กล่าวไว้ว่า “ระบบ ACTS เป็นระบบอิเล็กทรอนิกส์ที่เกิดขึ้นภายใต้กรอบความตกลงอาเซียนว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าผ่านแดน ซึ่งถือเป็นกรอบความตกลงระหว่างประเทศ มีวัตถุประสงค์เพื่อการอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าผ่านแดนระหว่างประเทศสมาชิกอาเซียน โดยเป็นการใช้ระบบอิเล็กทรอนิกส์เดียวกัน” โดยรัฐบาลได้มีการจัดทำยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี (พ.ศ.2561-2580) ด้านการปรับสมดุล

และพัฒนาระบบการบริหารจัดการภาครัฐ โดยมีเป้าหมายการพัฒนาที่สำคัญเพื่อปรับเปลี่ยนภาครัฐที่ยึดหลัก “ภาครัฐของประชาชน เพื่อประชาชนและประโยชน์ส่วนรวม” ภาครัฐต้องมีขนาดที่เหมาะสมกับบทบาท ภารกิจ มีความทันสมัย โดยเฉพาะอย่างยิ่งการนำนวัตกรรม เทคโนโลยีข้อมูลขนาดใหญ่ ระบบการทำงานที่เป็นดิจิทัล เข้ามาประยุกต์ใช้อย่างคุ้มค่า และปฏิบัติงานเทียบได้กับมาตรฐานสากล ซึ่งมีความสอดคล้องกับการนำระบบ ACTS มาใช้ในการปฏิบัติพิธีการศุลกากร โดยกรมศุลกากรได้รับเอายุทธศาสตร์ชาติดังกล่าว มาจัดทำแผนปฏิบัติราชการ ระยะ 3 ปี (พ.ศ. 2563-2565) และได้มีการบรรจุแผนงานโครงการนำร่องระบบ ACTS ไว้ในแผนการพัฒนาการบริการ ศุลกากรด้วยเทคโนโลยีสารสนเทศที่ทันสมัย รวมทั้งกรมศุลกากรได้มีการออกประกาศกรมศุลกากรที่ 169/2563 เรื่อง การดำเนินกระบวนการทางศุลกากรสำหรับระบบศุลกากรผ่านแดนอาเซียน เพื่อรองรับการดำเนินการสำหรับ ระบบ ACTS โดยได้มีการชี้แจงให้ผู้ประกอบการทราบเกี่ยวกับหลักการของระบบ รวมถึงขั้นตอนในการลงทะเบียน เป็นผู้ประกอบการผ่านแดนอาเซียนไว้อย่างชัดเจน ดังเช่นคำให้สัมภาษณ์ของผู้ให้ข้อมูลสำคัญคนที่ 7 นักวิชาการ ศุลกากรชำนาญการ ด้านศุลกากรอรัญประเทศ กล่าวไว้ว่า “การนำระบบ ACTS มาใช้กับการปฏิบัติพิธีการศุลกากร สำหรับสินค้าผ่านแดนนั้น จะต้องปฏิบัติตามประกาศกรมศุลกากรที่ 169/2563 ซึ่งจะทำให้การขนส่งสินค้าผ่านแดน โดยใช้ยานพาหนะที่ได้รับคัดเลือกให้ทำการขนส่งจากหน่วยงานขนส่งของแต่ละประเทศสมาชิกอาเซียน โดยผู้ประกอบการ ไทยที่สนใจใช้ระบบ ACTS จะต้องมาลงทะเบียนเป็นผู้ประกอบการผ่านแดนอาเซียนกับกรมศุลกากร จึงจะสามารถใช้ ระบบ ACTS ได้” และคำให้สัมภาษณ์ของผู้ให้ข้อมูลสำคัญคนที่ 10 นักวิชาการศุลกากรปฏิบัติการ ส่วนพิธีการศุลกากร กองมาตรฐานพิธีการและราคาศุลกากร กล่าวไว้ว่า “กรมศุลกากรได้ออกประกาศกรมฯ ที่ 169/2563 เพื่อรองรับ การดำเนินกระบวนการทางศุลกากรสำหรับระบบ ACTS โดยขั้นตอนในการนำระบบ ACTS มาใช้กับการปฏิบัติพิธีการ ศุลกากรสำหรับสินค้าผ่านแดนนั้น อันดับแรกผู้ประกอบการที่สนใจต้องมาลงทะเบียนกับกรมศุลกากร ณ ส่วนพิธีการ ศุลกากร กองมาตรฐานพิธีการและราคาศุลกากร หรือด่านศุลกากรที่รับปฏิบัติพิธีการภายใต้ระบบ ACTS หลังจากนั้น ผู้ประกอบการมีหน้าที่ต้องจัดหาหลักประกันจากธนาคารที่เข้าร่วมโครงการ เพื่อมาวางประกันต่อกรมศุลกากรให้ คุ้มค่าภาษีสำหรับสินค้าผ่านแดนที่ได้รับยกเว้นภาษี เมื่อกรมศุลกากรอนุมัติเรียบร้อยแล้ว ผู้ประกอบการจึงจะสามารถ เข้าใช้งานระบบ เพื่อยื่นข้อมูลใบขนสินค้าในระบบ และทำการขนส่งสินค้ามาให้เจ้าหน้าที่ศุลกากรทำการตรวจสอบ และตรวจปล่อย หลังจากนั้นก็สามารถขนส่งสินค้าไปยังประเทศที่ต้องการผ่านแดนต่อไปได้”

เมื่อพิจารณาการนำระบบ ACTS มาใช้กับการปฏิบัติพิธีการศุลกากรสำหรับสินค้าผ่านแดน ซึ่งเป็นระบบ อิเล็กทรอนิกส์ที่มีการพัฒนาขึ้นมาใหม่ เพื่ออำนวยความสะดวกให้แก่ผู้ประกอบการ สอดคล้องกับความหมาย นวัตกรรมของกิริสตี ยคียิง (อ้างถึงใน วิโรจน์ ก่อสกุล, 2563, หน้า 48) ได้อธิบายว่า นวัตกรรมเป็นกระบวนการสร้างสรรค์ คิดค้น พัฒนา สามารถนำไปปฏิบัติจริงและมีการเผยแพร่ออกสู่ชุมชนในลักษณะของใหม่ที่ไม่เคยมีมาก่อน หรือ ของเก่าที่มีอยู่แต่เดิม แต่ได้รับการปรับปรุงเสริมแต่งพัฒนาขึ้นไป ทำให้มีมูลค่าทางเศรษฐกิจ และกระบวนการใน การนำระบบ ACTS มาใช้กับการปฏิบัติพิธีการศุลกากรสำหรับสินค้าผ่านแดนที่มีขั้นตอนการดำเนินการที่ชัดเจน และต่อเนื่อง สอดคล้องกับความหมายการนำนโยบายไปปฏิบัติตามแนวคิดของศุภชัย ยาวะประภาษ (อ้างถึงใน

บุญเกียรติ การะเวกพันธุ์, 2564, หน้า 9) ใน 2 ประเด็น ประเด็นแรก คือ การนำนโยบายไปปฏิบัติเป็นกระบวนการ นั้นคือมีความต่อเนื่อง ไม่หยุดนิ่ง มีขั้นตอนในการดำเนินกิจกรรม ไม่ใช่กิจกรรมที่เกิดขึ้นชั่วคราวแล้วหายไป แต่ละขั้นตอนมีความสัมพันธ์กันตลอดเวลา และประเด็นที่สอง คือ การนำนโยบายไปปฏิบัติเป็นการดำเนินการให้ สำเร็จลุล่วงตามเป้าหมายของนโยบาย

**ประเด็นที่ 2 ปัญหาและอุปสรรคในการนำระบบศุลกากรผ่านแดนอาเซียนมาใช้ในการปฏิบัติ พิธีการศุลกากรสำหรับสินค้าผ่านแดน มีประเด็นอภิปราย ดังนี้**

1) การขาดความพร้อมในการใช้งานระบบ ACTS ของบางประเทศสมาชิก เช่นคำให้สัมภาษณ์ของ ผู้ให้ข้อมูลสำคัญคนที่ 4 นักวิชาการคอมพิวเตอร์ชำนาญการ ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร กล่าวไว้ว่า “ความพร้อมในการเริ่มใช้งานระบบ ACTS ของแต่ละประเทศนั้นยังไม่เท่ากัน บางประเทศมีความพร้อมมาก บางประเทศ ยังขาดความพร้อมในการใช้ระบบ อีกทั้งยังขาดความพร้อมของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น หน่วยงานขนส่ง” สอดคล้องกับ แนวคิดของ Van Meter and Van Hom (อ้างถึงใน บุญเกียรติ การะเวกพันธุ์, 2564, หน้า 10) ที่อธิบายถึงการวิเคราะห์ แนวคิดการนำนโยบายไปปฏิบัติในด้านความร่วมมือร่วมใจของผู้ปฏิบัติ หากได้รับความร่วมมือร่วมใจจากผู้ปฏิบัติ ความสำเร็จของการนำนโยบายไปปฏิบัติก็ย่อมจะมีสูงตามไปด้วย

2) ข้อจำกัดในการเข้าใช้งานระบบ ACTS อันเนื่องมาจากประเภทของสินค้าที่สามารถขนส่งภายใต้ ระบบ ACTS นั้นยังมีจำกัด รวมถึงหลักประกันที่ใช้สำหรับระบบ ACTS มีเพียงรูปแบบเดียว สอดคล้องกับแนวคิด ของ Thomas R. Dye (อ้างถึงใน วิณา พิงวิวัฒน์นิกุล, 2564, หน้า 1) ที่ได้อธิบายความหมายของนโยบายสาธารณะว่า เป็นสิ่งที่รัฐบาลเลือกที่จะกระทำหรือไม่กระทำ ในส่วนที่รัฐบาลเลือกที่จะกระทำจะคลุมกิจกรรมต่าง ๆ ทั้งหมด ของรัฐบาล ทั้งกิจกรรมที่เป็นกิจวัตรและกิจกรรมที่เกิดขึ้นบางโอกาส โดยสิ่งที่รัฐบาลเลือกที่จะกระทำหรือไม่ กระทำอาจส่งผลกระทบต่อทั้งทางบวกและทางลบ และสอดคล้องกับงานวิจัยของกูริพัฒน์ ครองยุติ (2562) เรื่อง การนำ นโยบายไทยแลนด์ 4.0 ไปปฏิบัติ กรณีศึกษาศุลกากร พบปัญหาและอุปสรรคในการนำนโยบายไทยแลนด์ 4.0 ไปปฏิบัติ คือ ปัญหาในการคิดค้นนวัตกรรมใหม่เพื่อให้ทันต่อการเปลี่ยนแปลงของโลก

3) ระเบียบวิธีปฏิบัติในด้านการจราจรของแต่ละประเทศมีความแตกต่างกัน เช่นคำให้สัมภาษณ์ของ ผู้ให้ข้อมูลสำคัญคนที่ 3 หัวหน้าฝ่ายพิธีการศุลกากรที่ 1 ส่วนพิธีการศุลกากร กองมาตรฐานพิธีการและราคาศุลกากร กล่าวไว้ว่า “ปัญหาด้านบุคลากรและกฎจราจรของแต่ละประเทศสมาชิก เช่น ภาษา บ้ายสัญลักษณ์ จุดพักรถ ที่พัก พวงมาลัย ซ้าย-ขวา ฯลฯ ที่แตกต่างกันอาจทำให้การใช้งานระบบ ACTS ไม่เป็นที่นิยม” ซึ่งสอดคล้องกับงานวิจัยของวิวรรณ บัณฑิตกุล (2564) เรื่อง การนำนโยบายรัฐบาลดิจิทัลไปปฏิบัติ กรณีศึกษาการให้บริการผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ของกรม พัฒนาธุรกิจการค้า ผลการวิจัยพบว่า ปัญหาด้านกฎหมายและระเบียบนั้น เกิดจากกฎหมายและระเบียบมีเนื้อหา รายละเอียดที่เอื้อต่อการปฏิบัติงานในรูปแบบกระดาษมากกว่า จึงทำให้การปรับปรุงหรือพัฒนาระบบอิเล็กทรอนิกส์ต้อง ดำเนินการตามข้อกำหนดเดิมที่มีอยู่ และส่งผลให้เกิดการสร้างขั้นตอนที่ยุงยาก

4) ปัญหาด้านเทคโนโลยี เนื่องจากระบบ ACTS ยังไม่มีความเสถียร และยังคงขาดระบบติดตามการเคลื่อนที่ของยานพาหนะที่ทำการขนส่งสินค้าภายใต้ระบบ ACTS เช่นคำให้สัมภาษณ์ของผู้ให้ข้อมูลสำคัญคนที่ 5 นักวิชาการศุลกากรชำนาญการ ส่วนพิธีการศุลกากร กองมาตรฐานพิธีการและราคาศุลกากร กล่าวว่า “ในการใช้ระบบศุลกากรผ่านแดนอาเซียนนั้น ยังไม่มีระบบติดตามการเคลื่อนที่ของยานพาหนะที่ทำการขนส่งสินค้าได้ตลอดเส้นทางการขนส่ง ทำให้เป็นอุปสรรคในเรื่องของความเสี่ยงจากการขนส่งสินค้าได้” สอดคล้องกับแนวคิดของ Brewer and deLeon (อ้างถึงใน บุญเกียรติ การะเวกพันธุ์, 2564, หน้า 24) กล่าวว่า ทรัพยากรในการนำนโยบายไปปฏิบัติหมายถึงทั้งเงินลงทุน เวลา และบุคลากร ตลอดจนเทคโนโลยีและอุปกรณ์ที่จำเป็นต่าง ๆ แต่ในความเป็นจริงของสังคมทั่วไปนั้น มักพบว่ามีทรัพยากรไม่เพียงพอต่อการพัฒนาโครงการต่าง ๆ เพราะทุกสังคมล้วนมีทรัพยากรจำกัด ข้อจำกัดซึ่งเกิดจากการมีทรัพยากรอย่างจำกัดนี้ มีอิทธิพลต่อการนำนโยบายไปปฏิบัติเป็นอย่างมาก อีกทั้งยังสอดคล้องกับงานวิจัยของปิ่นฉัตร ชุนสะอาดศรี (2564) เรื่อง การนำนวัตกรรมและเทคโนโลยีมาใช้ในระบบงานทะเบียนที่ราชพัสดุ กรณีศึกษาสำนักงานธนารักษ์พื้นที่นนทบุรี พบปัญหาและอุปสรรคในการนำนวัตกรรมและเทคโนโลยีมาใช้ คือ ปัญหาด้านระบบเครือข่ายการเชื่อมต่ออินเทอร์เน็ตที่ไม่เสถียร ทำให้การปฏิบัติงานเกิดความล่าช้า ซึ่งเป็นปัจจัยสำคัญที่มีผลต่อการปฏิบัติงานด้านระบบงานทะเบียนที่ราชพัสดุของสำนักงานธนารักษ์พื้นที่นนทบุรี

5) ปัญหาด้านบุคลากร ที่ยังขาดทักษะและความชำนาญในการเข้าใช้ระบบ เช่นคำให้สัมภาษณ์ของผู้ให้ข้อมูลสำคัญคนที่ 8 นักวิชาการศุลกากรปฏิบัติการ ส่วนพิธีการศุลกากร กองมาตรฐานพิธีการและราคาศุลกากร กล่าวว่า “เจ้าหน้าที่ผู้มีความชำนาญ เข้ารับการอบรมและติดต่อกับหน่วยงานระหว่างประเทศอยู่ตลอดนั้น ส่วนใหญ่เป็นเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติงานในส่วนกลางของกรมศุลกากร ไม่ใช่เจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติงาน ณ ด้านศุลกากรที่รับปฏิบัติพิธีการศุลกากรสำหรับสินค้าผ่านแดนด้วยระบบ ACTS ทำให้ในการปฏิบัติงานจริง เจ้าหน้าที่ที่ด้านศุลกากรยังขาดความรู้ความชำนาญ จำเป็นต้องติดต่อสอบถามเจ้าหน้าที่ส่วนกลางอยู่ตลอด ซึ่งบางครั้งการประสานงานเกิดความล่าช้า ทำให้การตรวจปล่อยสินค้าผ่านระบบ ACTS ณ ด้านศุลกากรดังกล่าวล่าช้าตามไปด้วย” และคำให้สัมภาษณ์ของผู้ให้ข้อมูลสำคัญคนที่ 9 นักวิชาการศุลกากรปฏิบัติการ ส่วนพิธีการศุลกากร กองมาตรฐานพิธีการและราคาศุลกากร กล่าวว่า “ที่ผ่านมาในการปฏิบัติจริงจะเห็นว่าเจ้าหน้าที่ผู้เป็นผู้แทนเข้าร่วมการประชุมส่วนใหญ่เป็นเจ้าหน้าที่ในระดับปฏิบัติการที่มาจากส่วนกลางของกรมศุลกากร ยังขาดความรู้ ความชำนาญในด้านพิธีการศุลกากร เนื่องจากไม่เคยมีประสบการณ์ในการปฏิบัติงาน ณ ด้านศุลกากร ทำให้ไม่สามารถแสดงความคิดเห็นในฐานะตัวแทนประเทศไทยได้ดีเท่าที่ควร รวมถึงการขาดทักษะการสื่อสารด้านภาษาอังกฤษ ซึ่งเป็นภาษาหลักที่ทุกประเทศสมาชิกใช้ในการสื่อสารในที่ประชุม” ซึ่งสอดคล้องกับแนวคิดของ Rilvin (อ้างถึงใน บุญเกียรติ การะเวกพันธุ์, 2564, หน้า 24) ที่กล่าวไว้ว่า ปัจจัยเรื่องบุคลากรนั้นนับว่ามีความสำคัญเป็นอย่างยิ่ง สิ่งที่ได้รับผิดชอบการนำนโยบายไปปฏิบัติต้องคำนึงอยู่เสมอคือ จะต้องเลือกสรรบุคลากรที่มีคุณสมบัติเหมาะสมกับการปฏิบัติงาน เพื่อความมั่นใจในการนำนโยบายไปปฏิบัติ จะประสบความสำเร็จตามเป้าประสงค์ และสอดคล้องกับงานวิจัยของฤทธิศักดิ์ สุขฤทธิ (2564) เรื่อง การนำมาตรการป้องกันและปราบปรามยาเสพติดไปปฏิบัติ : กรณีศึกษาสำนักงานศุลกากรท่าเรือกรุงเทพ พบว่าปัญหา

และอุปสรรคในกระบวนการนำมาตรการไปปฏิบัติ คือ บุคลากรที่ไม่เพียงพอและขาดความรู้ความเชี่ยวชาญ เกิดจากการเติบโตทางเศรษฐกิจที่ทำให้จำนวนเจ้าหน้าที่ที่ใช้ในการตรวจสอบสินค้าไม่เพียงพอกับปริมาณงานที่เพิ่มขึ้น รวมถึงการที่เจ้าหน้าที่ขาดความรู้ ความเชี่ยวชาญในการตรวจสอบสินค้าที่อาจมีการลักลอบเกี่ยวกับยาเสพติด

6) ปัญหาด้านการประสานงานระหว่างหน่วยงาน ดังเช่นคำให้สัมภาษณ์ของผู้ให้ข้อมูลสำคัญคนที่ 8 นักวิชาการศุลกากรปฏิบัติการ ส่วนพิธีการศุลกากร กองมาตรฐานพิธีการและราคาศุลกากร กล่าวไว้ว่า “เนื่องจาก ระบบ ACTS นั้น จะมีหน่วยงานที่รับผิดชอบอยู่ด้วยกัน 2 หน่วยงาน คือกระทรวงการคลังโดยกรมศุลกากร ซึ่งเป็นหน่วยงานหลัก และกระทรวงคมนาคมโดยกรมการขนส่งทางบก ซึ่งรับผิดชอบในเรื่องการออกใบอนุญาตสำหรับยานพาหนะที่จะใช้ทำการขนส่งสินค้า โดยปัจจุบันการติดต่อประสานงานระหว่างหน่วยงานนั้น ยังคงมีความล่าช้า ด้วยระบบราชการ ทำให้การตัดสินใจในการออกนโยบายที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินการภายใต้ระบบ ACTS ร่วมกันในระดับชาตินั้นเกิดความล่าช้าตามไปด้วย ส่งผลกระทบต่อการอำนวยความสะดวกให้แก่ผู้ประกอบการ” ซึ่งสอดคล้องกับแนวคิดของสมบัติ อารังธวังศ์ (อ้างถึงในบุญเกียรติ การะเวกพันธุ์, 2564, หน้า 22) ที่ได้สรุปว่าการนำนโยบายไปปฏิบัติให้มีประสิทธิภาพและบรรลุผลตามที่กำหนดไว้ ผู้กำหนดนโยบายและผู้มีอำนาจตัดสินใจนโยบายจะต้องพยายามหลีกเลี่ยงการใช้องค์การที่มีความซับซ้อนสูง หรือมีสายการบังคับบัญชายาวเกินไป และมีจำนวนหน่วยงานที่เกี่ยวข้องมากเกินไป

7) ขาดการประชาสัมพันธ์ระบบ ACTS ดังเช่นคำให้สัมภาษณ์ของผู้ให้ข้อมูลสำคัญคนที่ 8 นักวิชาการศุลกากรปฏิบัติการ ส่วนพิธีการศุลกากร กองมาตรฐานพิธีการและราคาศุลกากร กล่าวว่า “ผู้ประกอบการให้ความสนใจกับระบบ ACTS น้อย เนื่องจากขาดการประชาสัมพันธ์ให้ผู้ประกอบการตระหนักถึงประโยชน์ที่จะได้รับจากการใช้ระบบ ACTS” ซึ่งสอดคล้องกับแนวคิดของบุญเกียรติ การะเวกพันธุ์ (2564, หน้า 27) ที่ได้วิเคราะห์ปัญหาอุปสรรคในการนำนโยบายไปปฏิบัติทางด้านการสนับสนุนและความผูกพันขององค์กรหรือบุคคลสำคัญ นั่นคือถ้าองค์กรหรือบุคคลสำคัญ ได้แก่ กลุ่มอิทธิพล กลุ่มผลประโยชน์ นักการเมือง ข้าราชการระดับสูง ตลอดจนสื่อมวลชน ไม่ให้ความสนับสนุนทั้งในแง่ของทางการเงินงบประมาณ ตลอดจนสร้างอุปสรรคในแง่ของการต่อต้าน เตะถ่วงหรือคัดค้านนโยบายนั้น ๆ ดังนั้นในการนำนโยบายไปปฏิบัติ รัฐควรคำนึงถึงรายละเอียดของนโยบายหรือควรทบทวนผลกระทบที่จะเกิดขึ้นต่อชุมชนและวิถีชีวิตของประชาชนในชุมชน หากจำเป็นต้องดำเนินการตามนโยบายต่อไป รวมทั้งควรมีการประชาสัมพันธ์ชี้แจงผลประโยชน์ที่ท้องถิ่นจะพึงได้รับในอนาคต ทั้งนี้ต้องคำนึงถึงว่ากลุ่มผลประโยชน์ที่แท้จริงของชุมชนคือกลุ่มใด และจะเข้าชี้แจงประชาสัมพันธ์ให้ผลต้องใช่วิธีการใด และในช่วงเวลาใดจึงจะมีความเหมาะสม

**ประเด็นที่ 3 แนวทางในการแก้ไขปัญหาอุปสรรคในการนำระบบศุลกากรผ่านแดนอาเซียนมาใช้ในการปฏิบัติพิธีการศุลกากรสำหรับสินค้าผ่านแดน มีประเด็นอภิปราย ดังนี้**

1) ควรมีการตรวจสอบความพร้อมในการเริ่มใช้งานระบบของแต่ละประเทศ และความพร้อมของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องอยู่เสมอ จากคำให้สัมภาษณ์ของผู้ให้ข้อมูลสำคัญคนที่ 4 นักวิชาการคอมพิวเตอร์ชำนาญการ ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร ได้กล่าวว่า “หากระบบมีการปรับปรุงเปลี่ยนแปลง ควรมีการแจ้งและจัดอบรม

ให้ทางเจ้าหน้าที่” ซึ่งสอดคล้องกับแนวคิดการจัดการภาครัฐแนวใหม่ (New Public Management) (อ้างถึงใน วิโรจน์ ก่อสกุล, 2563, หน้า 88) ได้อธิบายปัจจัยที่เกี่ยวข้องด้านการงานเชิงรุก โดยการทำงานที่มีการเตรียมการที่ดี เพื่อรองรับเหตุการณ์ต่าง ๆ ที่คาดว่าจะเกิดขึ้นในอนาคต หรือป้องกันปัญหาที่เคยเกิดขึ้นในอดีต เพื่อหวังผลความ เป็นเลิศในงานของตนเอง โดยไม่จำเป็นต้องรอให้ผู้อื่นมาบอกในสิ่งที่เราควรทำ หรือไม่ต้องรอจนกระทั่งเกิด ความเสียหายขึ้นก่อน ซึ่งวิธีการทำงานแบบเชิงรุกนั้น มีความสำคัญมากขึ้นเรื่อย ๆ ในชีวิตการทำงานในปัจจุบัน

2) การประสานงานระหว่างประเทศสมาชิกอาเซียน เพื่อขยายขอบเขตของสินค้าที่สามารถขนส่ง ภายใต้อัตราค่าขนส่ง ACTS และเพื่อกำหนดเพิ่มรูปแบบของหลักประกันที่ไม่ใช่การซื้อหนังสือค้ำประกันเพียงรูปแบบเดียว ดังเช่นคำให้สัมภาษณ์ของผู้ให้ข้อมูลสำคัญคนที่ 1 ผู้อำนวยการส่วนอุทธรณ์ราคาศุลกากร กองมาตรฐานพิธีการ และราคาศุลกากร กล่าวไว้ว่า “สำหรับรูปแบบของหลักประกัน และวิธีการในการจัดหาและลงทะเบียนหลักประกันนั้น ประเทศสมาชิกอาเซียนอาจหารือร่วมกันเพื่อกำหนดเพิ่มรูปแบบของหลักประกัน และพิจารณานำระบบ อิเล็กทรอนิกส์หรือการเชื่อมโยงข้อมูลหลักประกันผ่านระบบ National Single Window (NSW) มาประยุกต์ใช้ เพื่อเพิ่มความสะดวก” สอดคล้องกับงานวิจัยของกริพัฒน์ ครองยุติ (2562) เรื่อง การนำนโยบายไทยแลนด์ 4.0 ไปปฏิบัติ กรณีศึกษากรมศุลกากร ซึ่งได้กล่าวถึงแนวทางการแก้ไขปัญหาและอุปสรรคในด้านความร่วมมือระหว่าง หน่วยงาน ต้องให้เกิดการประสานงานอย่างเต็มที่ ในการร่วมมือระหว่างหน่วยงาน จัดทำการรับฟังความคิดเห็น ของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ทั้งระดับปฏิบัติการและระดับบริหาร เพื่อให้เข้าใจถึงวัฒนธรรมองค์การของอีก หน่วยงาน และสร้างวัตถุประสงค์ร่วมกันเพื่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลง และสร้างความร่วมมือไปในทิศทางเดียวกัน

3) ควรผลักดันให้มีการเดินรถและใช้ระบบ ACTS ให้มากขึ้น ดังเช่นคำให้สัมภาษณ์ของผู้ให้ข้อมูล สำคัญคนที่ 1 ผู้อำนวยการส่วนอุทธรณ์ราคาศุลกากร กองมาตรฐานพิธีการและราคาศุลกากร กล่าวไว้ว่า “ทุกหน่วยงาน ของประเทศสมาชิกอาเซียนควรเร่งประชาสัมพันธ์ให้มีการเดินรถและใช้ระบบ ACTS ให้มากขึ้น เพื่อที่จะได้เห็นถึง ปัญหาและกำหนดแนวทางการแก้ไขต่อไป” สอดคล้องกับแนวคิดการจัดการภาครัฐแนวใหม่ (New Public Management) (อ้างถึงใน วิโรจน์ ก่อสกุล, 2563, หน้า 88) ในการปฏิบัติงานโดยยึดประชาชนเป็นศูนย์กลาง การจัดการกับความกังวล ของประชาชนในทุกขั้นตอนของการส่งมอบงานบริหาร หรืออาจกล่าวได้ว่าในการปฏิบัติงาน ระบบราชการจะต้อง คำนึงถึงความต้องการของประชาชนเป็นหลัก

4) ควรมีการพัฒนาเทคโนโลยีสำหรับการควบคุมและติดตามทางศุลกากร เพื่อลดความเสี่ยงที่อาจ เกิดขึ้นจากการขนส่งสินค้า ดังเช่นคำให้สัมภาษณ์ของผู้ให้ข้อมูลสำคัญคนที่ 5 นักวิชาการศุลกากรชำนาญการ ส่วนพิธีการศุลกากร กองมาตรฐานพิธีการและราคาศุลกากร กล่าวไว้ว่า “ควรมีการนำระบบติดตามทางศุลกากร (Tracking System) ภายใต้อัตราค่าขนส่ง e-Lock มาปรับใช้กับระบบ ACTS ซึ่งสอดคล้องกับแนวคิดของ Brewer and deLeon (อ้างถึงใน บุญเกียรติ การระเวกพันธ์, 2564, หน้า 24) กล่าวว่า ทรัพยากรในการนำนโยบายไปปฏิบัติหมายถึง ทั้งเงินลงทุน เวลา และบุคลากร ตลอดจนเทคโนโลยีและอุปกรณ์ที่จำเป็นต่าง ๆ แต่ในความเป็นจริงของสังคม ทั่วไปนั้น มักพบว่า มีทรัพยากรไม่เพียงพอต่อการพัฒนาโครงการต่าง ๆ เพราะทุกสังคมล้วนมีทรัพยากรจำกัด

ข้อจำกัดซึ่งเกิดจากการมีทรัพยากรอย่างจำกัดนี้ มีอิทธิพลต่อการนำนโยบายไปปฏิบัติเป็นอย่างมาก และสอดคล้องกับงานวิจัยของวิวรรณ บัณฑิตกุล (2564) เรื่อง การนำนโยบายรัฐบาลดิจิทัลไปปฏิบัติ กรณีศึกษาการให้บริการผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ของกรมพัฒนาธุรกิจการค้า ผลการวิจัยพบว่า การให้บริการผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ที่มีประสิทธิภาพนั้น หน่วยงานภาครัฐควรสนับสนุนและส่งเสริมการจัดสรรงบประมาณด้านเทคโนโลยี ไม่ว่าจะเป็นวัสดุอุปกรณ์และเครื่องมือทางด้านเทคโนโลยีที่ทันสมัย เพื่อรองรับการพัฒนาาระบบอิเล็กทรอนิกส์ให้มีเสถียรภาพต่อการให้บริการประชาชน และสอดคล้องกับงานวิจัยของฤทธิศักดิ์ สุขฤทธิ (2564) เรื่อง การนำมาตราการป้องกันและปราบปรามยาเสพติดไปปฏิบัติ : กรณีศึกษาสำนักงานศุลกากรท่าเรือกรุงเทพ ผลการวิจัยพบว่า แนวทางการแก้ไขปัญหาและอุปสรรคในกระบวนการนำมาตราการป้องกันและปราบปรามยาเสพติดไปปฏิบัตินั้น ควรจัดหาเครื่อง X-Ray หรือมีการปรับปรุงแก้ไขให้มีความทันสมัยมากขึ้น ส่วนกุญแจอิเล็กทรอนิกส์ e - Lock ควรได้รับการเพิ่มจำนวนให้เพียงพอ และพร้อมต่อการใช้งาน รวมถึงมีการพัฒนาให้มีประสิทธิภาพ

5) ควรมีการจัดอบรมการเข้าใช้งานระบบ ACTS ให้แก่เจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติงาน ดังเช่นคำให้สัมภาษณ์ของผู้ให้ข้อมูลสำคัญคนที่ 7 นักวิชาการศุลกากรชำนาญการ ด้านศุลกากรอรัญประเทศ กล่าวไว้ว่า “ควรมีการจัดอบรมการเข้าใช้งานระบบ ACTS ให้แก่เจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติงานอย่างสม่ำเสมอ รวมทั้งปรับปรุงคู่มือการใช้งานระบบให้เป็นปัจจุบัน” และคำให้สัมภาษณ์ของผู้ให้ข้อมูลสำคัญคนที่ 9 นักวิชาการศุลกากรปฏิบัติการ ส่วนพิธีการศุลกากร กองมาตรฐานพิธีการและราคาศุลกากร กล่าวไว้ว่า “ควรให้เจ้าหน้าที่ผู้มีความสามารถ ความชำนาญด้านพิธีการศุลกากร รวมทั้งมีทักษะการสื่อสารภาษาอังกฤษเป็นผู้แทนกรมเข้าร่วมการประชุมร่วมกับประเทศสมาชิกอาเซียน เพื่อให้การประชุมเป็นไปได้อย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผล” ซึ่งสอดคล้องกับงานวิจัยของกรวิวัฒน์ ครองยุติ (2562) เรื่อง การนำนโยบายไทยแลนด์ 4.0 ไปปฏิบัติ กรณีศึกษากรมศุลกากร ผลการวิจัยพบว่า แนวทางการแก้ไขปัญหาและอุปสรรคในด้านบุคลากร ควรได้รับการอบรมเพิ่มพูนความรู้ ความสามารถ อย่างเป็นประจำ มีการถ่ายทอดความรู้ ความเข้าใจ จากรุ่นเก่าไปใหม่ให้เป็นวัฒนธรรม สร้างคู่มือในการปฏิบัติงานเพื่อรองรับต่อการเปลี่ยนแปลงการย้ายงานของคนใหม่ ให้สามารถปฏิบัติหน้าที่ได้ตามมาตรฐานเดิม มีคู่มือการทำงานที่เข้าใจได้ง่ายเป็นมิตรต่อผู้ใช้งาน พัฒนาความรู้ของผู้ปฏิบัติงานให้เกิดความรู้ในงานที่ปฏิบัติอย่างเท่าเทียมกัน

6) ควรมีการส่งเสริมความร่วมมือระหว่างหน่วยงานราชการด้วยกัน ดังเช่นคำให้สัมภาษณ์ของผู้ให้ข้อมูลสำคัญคนที่ 8 นักวิชาการศุลกากรปฏิบัติการ ส่วนพิธีการศุลกากร กองมาตรฐานพิธีการและราคาศุลกากร กล่าวไว้ว่า “ควรมีการแบ่งงานกันอย่างชัดเจนระหว่างหน่วยงานราชการด้วยกัน รวมทั้งจัดหาช่องทางติดต่อสื่อสารที่จะทำให้การประสานงานเป็นไปได้อย่างรวดเร็ว และควรมีการมอบอำนาจให้ผู้อำนวยความสะดวกระดับต้นเป็นผู้มีอำนาจในการตัดสินใจในเรื่องเร่งด่วนแทนอธิบดีได้” ซึ่งสอดคล้องกับงานวิจัยของฤทธิศักดิ์ สุขฤทธิ (2564) เรื่อง การนำมาตราการป้องกันและปราบปรามยาเสพติดไปปฏิบัติ : กรณีศึกษาสำนักงานศุลกากรท่าเรือกรุงเทพ ผลการวิจัยพบว่า แนวทางการแก้ไขปัญหาและอุปสรรคด้านการประสานงานระหว่างหน่วยงานนั้น ควรมีช่องทางในการประสานงานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องอย่างเป็นประจำ เพื่อทำให้เกิดความรวดเร็ว แม่นยำและถูกต้อง และสอดคล้องกับ

งานวิจัยของกรู๊ปพัฒนา ครองยุติ (2562) เรื่อง การนำนโยบายไทยแลนด์ 4.0 ไปปฏิบัติ กรณีศึกษากรมศุลกากร ผลการวิจัยพบว่า แนวทางการแก้ไขด้านความร่วมมือระหว่างหน่วยงานนั้น ต้องให้เกิดการประสานงานอย่างเต็มที่ ในการร่วมมือระหว่างหน่วยงาน จัดทำการรับฟังความคิดเห็นของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ทั้งระดับปฏิบัติการและระดับบริหาร เพื่อให้เข้าใจถึงวัฒนธรรมองค์การของอีกหน่วยงาน และสร้างวัตถุประสงค์ร่วมกันเพื่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลง และสร้างความร่วมมือไปในทิศทางเดียวกัน ส่งเสริมให้หน่วยงานร่วมเกิดความร่วมมือในการเปลี่ยนแปลง ทั้งด้านบุคลากร งบประมาณ วิธีการ เครื่องมือ เดินทางไปพร้อมกับหน่วยงานที่ประสานงานร่วมกัน ทำให้หน่วยงานอื่นเกิดความเชื่อมั่น เกิดจุดประสงค์ร่วมกัน

7) ควรมีการประชาสัมพันธ์ระบบ ACTS เพื่อให้ผู้ประกอบการหันมาใช้งานระบบ ACTS มากยิ่งขึ้น ดังเช่นคำให้สัมภาษณ์ของผู้ให้ข้อมูลสำคัญคนที่ 2 ผู้อำนวยการส่วนพิธีการศุลกากร กองมาตรฐานพิธีการและราคาศุลกากร กล่าวไว้ว่า “ทุกหน่วยงานที่เกี่ยวข้องควรมีการส่งเสริมระบบ ACTS โดยการเร่งประชาสัมพันธ์ในหลายช่องทาง เพื่อสร้างการรับรู้ให้แก่ผู้ประกอบการหันมาใช้ระบบ ACTS เพิ่มมากยิ่งขึ้น” ซึ่งสอดคล้องกับงานวิจัยของวิวรรณ บัณฑิตกุล (2564) เรื่อง การนำนโยบายรัฐบาลดิจิทัลไปปฏิบัติ กรณีศึกษาการให้บริการผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ของกรมพัฒนาธุรกิจการค้า ผลการวิจัยพบว่า การออกแบบระบบการให้บริการผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ต้องดำเนินการให้เข้าถึงได้ง่าย ไม่มีความซับซ้อน ประกอบกับต้องมีการประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนสามารถเข้าถึงข้อมูลและมีความเข้าใจในการใช้บริการผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ เพื่อเป็นการส่งเสริมและกระตุ้นให้ประชาชนเลือกใช้ช่องทางการให้บริการผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์มากขึ้น และนำไปสู่การเปลี่ยนแปลงรูปแบบการให้บริการภาครัฐโดยรวมของประเทศ

**ประเด็นที่ 4 แนวทางในการพัฒนาการนำระบบศุลกากรผ่านแดนอาเซียนมาใช้กับการปฏิบัติพิธีการศุลกากรสำหรับสินค้าผ่านแดน มีประเด็นอภิปราย ดังนี้**

1) ควรพัฒนากระบวนการหรือขั้นตอนปฏิบัติโดยใช้ระบบอิเล็กทรอนิกส์เข้ามาเชื่อมโยง ดังเช่นคำให้สัมภาษณ์ของผู้ให้ข้อมูลสำคัญคนที่ 7 นักวิชาการศุลกากรชำนาญการ ด้านศุลกากรอรัญประเทศ กล่าวไว้ว่า “ควรมีการเชื่อมโยงระบบ ACTS กับระบบ National Single Window (NSW) ของไทย เพื่อเชื่อมโยงข้อมูลระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง” ซึ่งสอดคล้องกับงานวิจัยของชัยณรงค์ ปัญจสุโข (2563) เรื่อง กระบวนการนำระบบสารสนเทศมาใช้เพื่อเชื่อมโยงข้อมูลหน่วยงานภาครัฐ สำหรับการนำเข้าส่งออก และโลจิสติกส์ กรณีศึกษา ระบบ National Single Window (NSW) กรมศุลกากร ผลการวิจัยพบว่า ภาครัฐควรมีนโยบายให้หน่วยงานภาครัฐปรับลดกระบวนการ ขั้นตอนเอกสารที่เป็นกระดาษต่าง ๆ ในการให้บริการภาครัฐ และการส่งเสริมให้ใช้เอกสารอิเล็กทรอนิกส์ร่วมกันระหว่างหน่วยงาน รวมถึงสนับสนุนด้านงบประมาณในการดำเนินการเชื่อมโยงข้อมูล

2) ควรพัฒนาระบบ ACTS ให้สามารถรองรับการขนส่งได้หลายรูปแบบ ดังเช่นคำให้สัมภาษณ์ของผู้ให้ข้อมูลสำคัญคนที่ 3 หัวหน้าฝ่ายพิธีการศุลกากรที่ 1 ส่วนพิธีการศุลกากร กองมาตรฐานพิธีการและราคาศุลกากร กล่าวไว้ว่า “ปัจจุบันระบบ ACTS รองรับบริการขนส่งทางบก (รถยนต์) เป็นหลัก ซึ่งการขนส่งระหว่างประเทศมีการพัฒนาอยู่อย่างต่อเนื่อง เช่น การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ การนำระบบรางมาใช้ในการขนส่งระหว่างประเทศ ฯลฯ ดังนั้น



หากระบบ ACTS เป็นที่นิยมและสามารถนำไปใช้ในการขนส่งในรูปแบบอื่น หรือเพิ่มจำนวนประเทศสมาชิกที่มาใช้ระบบ ACTS ได้ ย่อมเป็นประโยชน์ต่อการค้าและโลจิสติกส์ของภูมิภาค” ซึ่งสอดคล้องกับแนวคิดการจัดการภาครัฐแนวใหม่ (New Public Management) (อ้างถึงใน วิโรจน์ ก่อสกุล, 2563, หน้า 88) ด้านความคิดเชิงกลยุทธ์ ซึ่งเป็นความสามารถในการหาวิธีการหรือทางเลือกที่ดีที่สุด ท่ามกลางสถานการณ์ที่อาจมีอุปสรรคและความไม่แน่นอน เพื่อนำไปสู่เป้าหมายที่ตั้งไว้

3) ควรพัฒนาระบบ ACTS ให้สามารถใช้งานได้ง่าย ดังเช่นคำให้สัมภาษณ์ของผู้ให้ข้อมูลสำคัญคนที่ 10 นักวิชาการศุลกากรปฏิบัติการ ส่วนพิธีการศุลกากร กองมาตรฐานพิธีการและราคาศุลกากร กล่าวไว้ว่า “ควรที่จะมีการพัฒนาระบบให้มีความเสถียรในการทำงาน และปรับปรุงรูปแบบให้ง่ายต่อการใช้งานทั้งต่อผู้ประกอบการและเจ้าหน้าที่” ซึ่งสอดคล้องกับงานวิจัยของชัยณรงค์ ปัญจสุโข (2563) เรื่อง กระบวนการนำระบบสารสนเทศมาใช้เพื่อเชื่อมโยงข้อมูลหน่วยงานภาครัฐ สำหรับการนำเข้าส่งออกและโลจิสติกส์ กรณีศึกษา ระบบ National Single Window (NSW) กรมศุลกากร ผลการวิจัยพบว่า แนวทางในการพัฒนาระบบสารสนเทศนั้น ควรมีการใช้เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสารที่ทันสมัย ด้วยกระบวนการที่ง่าย เพื่อลดค่าใช้จ่ายหรือลดต้นทุนของผู้ประกอบการในการเข้าถึงบริการภาครัฐที่เกี่ยวข้องกับการนำเข้า-ส่งออก และสอดคล้องกับงานวิจัยของวิวรรณ บัณฑิตกุล (2564) เรื่อง การนำนโยบายรัฐบาลดิจิทัลไปปฏิบัติ กรณีศึกษาการให้บริการผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ของกรมพัฒนาธุรกิจการค้า ผลการวิจัยพบว่า แนวทางในการพัฒนาการให้บริการผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์นั้น ควรมีการออกแบบและพัฒนา ระบบอิเล็กทรอนิกส์เพื่อให้บริการแก่ประชาชนให้ง่ายต่อการใช้บริการและมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น อีกทั้งปรับปรุงและพัฒนาพื้นที่การจัดเก็บข้อมูล เพื่อให้ระบบมีเสถียรภาพตอบสนองการใช้บริการและข้อมูลที่ย่อมมีเพิ่มมากยิ่งขึ้นในอนาคต

4) ควรพัฒนาเทคโนโลยีสำหรับระบบการควบคุมและติดตามสินค้าผ่านแดน ดังเช่นคำให้สัมภาษณ์ของผู้ให้ข้อมูลสำคัญคนที่ 6 นักวิชาการศุลกากรชำนาญการ ด้านศุลกากรสะเดา กล่าวไว้ว่า “ระบบผ่านแดนอาเซียนเป็นการปฏิบัติพิธีการผ่านแดนที่มุ่งเน้นการอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าข้ามแดน ลดขั้นตอนและอุปสรรคต่าง ๆ ซึ่งหัวใจสำคัญของการผ่านแดนประการหนึ่ง คือ การควบคุมสินค้าไม่ให้ตกหล่นหรือมีการกระทำความผิดในประเทศที่ถูกผ่านแดน หากมีการพัฒนาระบบติดตามและควบคุมสินค้าผ่านแดน เช่น Seal Electronic ที่สามารถควบคุมและติดตามการขนส่งสินค้าผ่านแดนให้ผ่านแดนโดยปลอดภัยจะทำให้การปฏิบัติพิธีการผ่านแดนมีประสิทธิภาพและสอดคล้องกับเจตนารมณ์ของการผ่านแดน” ซึ่งสอดคล้องกับงานวิจัยของฤทธิศักดิ์ สุขฤทธิ์ (2564) เรื่อง การนำมาตรการป้องกันและปราบปรามยาเสพติดไปปฏิบัติ : กรณีศึกษาสำนักงานศุลกากรท่าเรือกรุงเทพ ผลการวิจัยพบว่า แนวทางในการแก้ไขปัญหาและอุปสรรคในกระบวนการนำมาตรการป้องกันและปราบปรามยาเสพติดไปปฏิบัติ ด้านเทคโนโลยีนั้น ควรมีการเพิ่มจำนวนกุญแจอิเล็กทรอนิกส์ (e-Lock) ให้มีจำนวนเพียงพอและพร้อมต่อการใช้งาน และพัฒนาให้มีประสิทธิภาพ

## ข้อเสนอแนะ

จากผลการวิจัยครั้งนี้ ผู้วิจัยมีข้อเสนอแนะ ดังนี้ 1) กรมศุลกากรควรมีการจัดฝึกอบรมเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติงานที่เกี่ยวข้องกับการนำระบบ ACTS มาใช้กับการปฏิบัติพิธีการศุลกากรสำหรับสินค้าผ่านแดนอย่างต่อเนื่องและสม่ำเสมอ 2) การนำระบบ ACTS มาใช้กับการปฏิบัติพิธีการศุลกากรสำหรับสินค้าผ่านแดนต้องเป็นการสนับสนุนการปฏิบัติงานและช่วยลดภาระการดำเนินการของเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติงานและผู้ประกอบการให้น้อยลง ดังนั้นการออกแบบระบบดังกล่าวต้องดำเนินการให้สามารถใช้งานได้ง่าย ไม่ซับซ้อน 3) ควรพัฒนาระบบอิเล็กทรอนิกส์ของหน่วยงานภาครัฐอื่นที่เกี่ยวข้องไปพร้อมกัน เพื่อให้สามารถบูรณาการและเชื่อมโยงข้อมูลร่วมกันระหว่างหน่วยงานซึ่งจะนำไปสู่การให้บริการและการบริหารจัดการระหว่างหน่วยงานภาครัฐอย่างมีประสิทธิภาพ 4) กรมศุลกากรและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องควรยกระดับการประชาสัมพันธ์ระบบ ACTS โดยการสร้างการรับรู้แก่ผู้ประกอบการอย่างจริงจัง ผ่านการประชาสัมพันธ์ในหลายช่องทาง เพื่อสนับสนุนให้ผู้ประกอบการหันมาใช้ระบบมากยิ่งขึ้น

## เอกสารอ้างอิง

- กรมเจรจาการค้าระหว่างประเทศ. (2563). *ความร่วมมือด้านศุลกากร (Customs Cooperation)*. ค้นเมื่อ 7 ธันวาคม 2564 , จาก <https://api.dtn.go.th/files/v3/605c460aef4140933f17874b/download>
- กรมศุลกากร. (2563). *ประกาศกรมศุลกากร ที่ 169/2563 เรื่อง การดำเนินกระบวนการทางศุลกากรสำหรับระบบศุลกากรผ่านแดนอาเซียน (ASEAN Customs Transit System: ACTS)* (ประกาศลงวันที่ 27 ตุลาคม 2563). กรุงเทพมหานคร: ผู้แต่ง.
- กรมศุลกากร. (2563). *แผนปฏิบัติราชการ ระยะ 3 ปี (พ.ศ. 2563 - 2565) กรมศุลกากร*. ค้นเมื่อ 8 ธันวาคม 2564, จาก [http://www.customs.go.th/data\\_files/7ddea728d970d00c38dbb32ae0ad218e.pdf](http://www.customs.go.th/data_files/7ddea728d970d00c38dbb32ae0ad218e.pdf)
- ชัยณรงค์ ปัญจกุญช. (2563). *กระบวนการนำระบบสารสนเทศมาใช้เพื่อเชื่อมโยงข้อมูลหน่วยงานภาครัฐสำหรับการนำเข้า ส่งออก และโลจิสติกส์: กรณีศึกษา ระบบ National Single Window (NSW) กรมศุลกากร*. ค้นคว้าอิสระรัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต, มหาวิทยาลัยรามคำแหง.
- บุญเกียรติ การเวกพันธุ์. (2564). *เอกสารประกอบการบรรยายกระบวนการนำนโยบายไปปฏิบัติและการประเมินผลนโยบาย*. กรุงเทพมหานคร: มหาวิทยาลัยรามคำแหง, โครงการรัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต.
- ปิ่นนธร ขุนสะอาดศรี. (2564). *การนำนวัตกรรมและเทคโนโลยีมาใช้ในระบบงานทะเบียนที่ราชพัสดุ กรณีศึกษา สำนักงานธนารักษ์พื้นที่นนทบุรี*. ค้นคว้าอิสระรัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต, มหาวิทยาลัยรามคำแหง.
- ภูริพัฒน์ ครองยุติ. (2562). *การนำนโยบายไทยแลนด์ 4.0 ไปปฏิบัติกรณีศึกษากรมศุลกากร*. ค้นคว้าอิสระรัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต, มหาวิทยาลัยรามคำแหง.

- ฤทธิศักดิ์ สุขฤทธิ. (2564). *การนำมาตรการป้องกันและปราบปรามยาเสพติดไปปฏิบัติ : กรณีศึกษา สำนักงานศุลกากรท่าเรือกรุงเทพ*. ค้นคว้าอิสระรัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต, มหาวิทยาลัยรามคำแหง.
- วิโรจน์ ก่อสกุล. (2563). *เอกสารประกอบการบรรยายกระบวนการและนวัตกรรมในองค์การ*. กรุงเทพมหานคร: มหาวิทยาลัยรามคำแหง, โครงการรัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต.
- วิโรจน์ ก่อสกุล. (2564). *เอกสารประกอบการบรรยายกระบวนการและนวัตกรรมวิชาชีพวิจัยทางรัฐประศาสนศาสตร์*. กรุงเทพมหานคร: มหาวิทยาลัยรามคำแหง, โครงการรัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต.
- วิวรรณ บัณฑิตกุล. (2564). *การนำนโยบายรัฐบาลดิจิทัลไปปฏิบัติ : กรณีศึกษาการให้บริการผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ของกรมพัฒนาธุรกิจการค้า*. ค้นคว้าอิสระรัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต, มหาวิทยาลัยรามคำแหง.
- วีณา พิงวิวัฒน์นิกุล. (2564). *เอกสารประกอบการบรรยายกระบวนการกำหนดและการวิเคราะห์นโยบายสาธารณะ*. กรุงเทพมหานคร: มหาวิทยาลัยรามคำแหง, โครงการรัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต.
- สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม, สำนักความร่วมมือระหว่างประเทศ. (2559). *กรอบความตกลงอาเซียนว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าผ่านแดน (ASEAN Framework Agreement on the Facilitation of Goods in Transit: AFAFGIT)*. ค้นเมื่อ 7 ธันวาคม 2564, จาก <http://vigcollab.mot.go.th>
- สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ. (2563). *รายงานสรุปผลการดำเนินการตามยุทธศาสตร์ชาติประจำปี 2563*. ค้นเมื่อ 7 ธันวาคม 2564, จาก [http://nscr.nesdc.go.th/nescd\\_uat/wpcontent/uploads/2021/06/NS\\_2563-for-Web-final.pdf](http://nscr.nesdc.go.th/nescd_uat/wpcontent/uploads/2021/06/NS_2563-for-Web-final.pdf)