

CUSTOMS

Bulletin

จุลสารศุลกากร ปีที่ 30 ฉบับที่ 08 พฤษภาคม 2565

กรมศุลกากร ยกเว้นอากรขาเข้า สำหรับข้าวโพดเลี้ยงสัตว์

Underline
by

EDITOR

ผลพวงของสงครามรัสเซีย-ยูเครน ส่งผลให้ราคาวัตถุดิบอาหารสัตว์พุ่งสูงขึ้น เนื่องจากรัสเซีย-ยูเครน เป็นผู้ส่งออกรายใหญ่ของโลก โดยเฉพาะข้าวโพดเลี้ยงสัตว์ ซึ่งเป็นวัตถุดิบหลักที่นำมาใช้ผลิตอาหารสัตว์ ซึ่งระหว่างเดือนพฤษภาคม - กรกฎาคม 2565 ประเทศไทยมีความต้องการข้าวโพดเลี้ยงสัตว์มากกว่าที่ผลิตได้ จึงต้องพึ่งพาการนำเข้า

คณะรัฐมนตรีจึงมีมติเห็นชอบตามมติของคณะกรรมการนโยบายอาหาร ผ่อนปรนมาตรการภาษีนำเข้าข้าวโพดเลี้ยงสัตว์ภายใต้ WTO ในโควตา ระหว่างเดือนพฤษภาคม - กรกฎาคม 2565 (3 เดือน) ในอัตราภาษีร้อยละ 0 ปริมาณข้าวโพดไม่เกิน 6 แสนตัน หรือร้อยละ 50 เพื่อเป็นการแก้ไขปัญหาปริมาณวัตถุดิบที่ใช้ในอุตสาหกรรมการผลิตอาหารสัตว์ไม่เพียงพอ โดยกระทรวงการคลังได้ออกประกาศกระทรวงการคลัง ยกเว้นอากรขาเข้าสำหรับข้าวโพดเลี้ยงสัตว์ภายใต้องค์การการค้าโลก (WTO) ในโควตา ประเภทพิกัด 1005.90.99 รหัสย่อย 71 และจะมีผลบังคับใช้นับจากวันถัดจากวันที่ประกาศลงในราชกิจจานุเบกษา จนถึงวันที่ 31 กรกฎาคม 2565

วิศณุ วัชรานิช
บรรณาธิการบริหาร

C o n t e n t s

จุลสารศุลกากร ปีที่ 30 ฉบับที่ 08 พฤษภาคม 2565



04 Customs News

กิจกรรมกรมศุลกากร ประจำเดือนพฤษภาคม 2565

10 Customs Share+

ปัจจัยและบริบทกระบวนการศุลกากรที่ส่งผลต่อประสิทธิภาพของการนำเทคโนโลยีที่ทันสมัยมาใช้ในการควบคุมทางศุลกากร (ตอนที่ 2)

18 What's New

กรมศุลกากร ยกเว้นอากรขาเข้าสำหรับข้าวโพดเลี้ยงสัตว์ และชี้แจงเรื่องอัตราอากรขาเข้าที่นั่งนิรภัยสำหรับเด็ก (Car Seat)

กรมศุลกากรจับกุมบุหรี่ต่างประเทศ จำนวน 800 หีบห่อ มูลค่า 36 ล้านบาท และยานพาหนะมูลค่า 2 ล้านบาท

22 เรื่องน่ารู้?

พิธีการศุลกากรส่งออกทางบก



พิธีลงนามถวายพระพรชัยมงคล เนื่องในโอกาสวันฉัตรมงคล 4 พฤษภาคม 2565



เมื่อวันที่ 4 พฤษภาคม 2565 นายพชร อนันตศิลป์ อธิบดีกรมศุลกากร พร้อมด้วยคณะผู้บริหารร่วมพิธีลงนามถวายพระพรชัยมงคล พระบาทสมเด็จพระปรเมนทรรามาธิบดีศรีสินทรมหาวชิราลงกรณ พระวชิรเกล้าเจ้าอยู่หัว เนื่องในโอกาสวันฉัตรมงคล 4 พฤษภาคม 2565 โดยอธิบดีฯ ได้ ทำพิธีเปิดกรวยกระทงดอกไม้ ถวายแด่พระบาทสมเด็จพระปรเมนทรรามาธิบดีศรีสินทรมหาวชิราลงกรณ พระวชิรเกล้าเจ้าอยู่หัว พร้อมอ่านคำกราบบังคมทูลถวายพระพรชัยมงคล และร่วมลงนามถวายพระพรชัยมงคลพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว ณ ห้องโถง อาคาร 1 กรมศุลกากร

พิธีการเปิดตัวการใช้งานระบบใบรับรองสุขอนามัยพืชอิเล็กทรอนิกส์ของไทย



เมื่อวันที่ 3 พฤษภาคม 2565 นายพันธ์ทอง ลอยกุลนันท์ รองอธิบดีกรมศุลกากร ร่วมงานการเปิดตัวการใช้งานระบบใบรับรองสุขอนามัยพืชอิเล็กทรอนิกส์ของไทย (Thailand e-Phyto System) และการสร้างการรับรู้ให้แก่ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียหรือผู้เกี่ยวข้อง ณ โรงแรมรามการ์เด้น เขตจตุจักร กรุงเทพฯ

ในโอกาสนี้รองฯ พันธ์ทอง ได้ให้เกียรติกล่าวถึงบทบาทของกรมศุลกากรเกี่ยวกับการสนับสนุนและประสานความร่วมมือในโครงการดังกล่าว อีกด้วย

การประชุมคณะกรรมการนโยบายการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษ



เมื่อวันที่ 5 พฤษภาคม 2565 นางกิกจาลักษณ์ ศรีนัฐศาสตร์ รองอธิบดีกรมศุลกากร เข้าร่วมการประชุมคณะกรรมการนโยบายการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษ (กพศ.) ครั้งที่ 1/2565 ผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์ (VDO Conference) โดยมี พลเอก ประยุทธ์ จันทร์โอชา นายกรัฐมนตรีเป็นประธานการประชุม ณ ห้องอนุमानราชชน ชั้น 2 อาคาร 1 กรมศุลกากร

กรมศุลกากร ให้การต้อนรับ Mr. Eric McLoughlin, U.S. Homeland Security Investigations (HSI) Regional Attaché ประจำประเทศไทย



เมื่อวันที่ 9 พฤษภาคม 2565 นายพร อนันตศิลป์ อธิบดีกรมศุลกากร ให้การต้อนรับ Mr. Eric McLoughlin, U.S. Homeland Security Investigations (HSI) Regional Attaché ประจำประเทศไทย ในการเข้าเยี่ยมคารวะ เนื่องในโอกาสครบวาระดำรงตำแหน่งในประเทศไทย ณ ห้องรับรอง ชั้น 2 อาคาร 1 กรมศุลกากร

การบรรยายสรุปภารกิจในต่างประเทศต่อรัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลัง



เมื่อวันที่ 9 พฤษภาคม 2565 นายชัยยุทธ คำคุณ ที่ปรึกษาด้านพัฒนาระบบควบคุมทางศุลกากร พร้อมด้วยผู้แทนจากสำนักงานที่ปรึกษาการศุลกากรประจำสถานเอกอัครราชทูต ณ กรุงบรัสเซลส์ สำนักงานศุลกากรประจำสถานกงสุลใหญ่ ณ เมืองฮ่องกง และงานที่ปรึกษาการศุลกากรประจำสถานกงสุลใหญ่ ณ นครกวางโจว พร้อมด้วยนางสาวนิศยา เทียงตรงภิญโญ ผู้อำนวยการกองยุทธศาสตร์และแผนงาน และนางสาวช่อฉัตร หอวังผู้อำนวยการส่วนความร่วมมือระหว่างประเทศ เข้าร่วมการบรรยายสรุปภารกิจในต่างประเทศต่อรัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลัง ผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์ (ระบบ Webex) โดยนายอาคม เติมพิทยาไพสิฐ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลัง ได้มอบนโยบายการปฏิบัติงานให้แก่กลุ่มงานที่ปรึกษาการศุลกากรในต่างประเทศ เพื่อเป็นแนวทางในการดำเนินงานต่อไป ณ ห้องอนุमानราชชนนี ชั้น 2 อาคาร 1 กรมศุลกากร

ผู้แทนกรมศุลกากรให้การต้อนรับสถานเอกอัครราชทูตเม็กซิโกประจำประเทศไทย



เมื่อวันที่ 12 พฤษภาคม 2565 นายชัยยุทธ คำคุณ ที่ปรึกษาด้านพัฒนาระบบควบคุมทางศุลกากร พร้อมด้วยผู้แทนกรมศุลกากร ให้การต้อนรับ Mrs. Atzimba Luna Becerril ตำแหน่ง Chargée d'affaires แห่งสถานเอกอัครราชทูตเม็กซิโกประจำประเทศไทย และ Mr. Miguel Angel George Cruz ตำแหน่ง Head of Cultural, Cooperation, Economic and Trade Promotion เนื่องในโอกาสเข้าเยี่ยมคารวะเพื่อแนะนำ Mr. Ricardo Trevino Chapa ในฐานะผู้ลงสมัครตำแหน่ง Deputy Secretary General แห่งองค์การศุลกากรโลก ประจำปี 2023-2027 โดยการเลือกตั้งจะจัดขึ้นในเดือนมิถุนายน 2565 นี้ ณ ห้องประชุม 6 ชั้น 2 อาคาร 1 กรมศุลกากร

การประชุมอธิบดีศุลกากรประจำภูมิภาคเอเชียแปซิฟิกครั้งที่ 23



เมื่อวันที่ 18-19 พฤษภาคม 2565 นายชัยยุทธ คำคุณ ที่ปรึกษาด้านพัฒนาระบบควบคุมทางศุลกากร พร้อมด้วยนางสาวช่อฉัตร หอวัง ผู้อำนวยการส่วนความร่วมมือระหว่างประเทศ ผู้แทนจาก สศร. และ สวศ. เป็นผู้แทนเข้าร่วมการประชุมอธิบดีศุลกากรประจำภูมิภาคเอเชียแปซิฟิกครั้งที่ 23 เพื่อหารือแผนยุทธศาสตร์ของภูมิภาค ประจำปี 2565-2567 ในการนี้ที่ประชุมฯ ได้ทำการรับรองสถาบันวิทยาการศุลกากรเป็นศูนย์ฝึกอบรมประจำภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก ณ จังหวัดบาห์ลี สาธารณรัฐอินโดนีเซีย

ผู้แทนกรมศุลกากรให้การต้อนรับคณะผู้แทนองค์การความร่วมมือระหว่างประเทศแห่งญี่ปุ่น (JICA)



เมื่อวันที่ 23 พฤษภาคม 2565 นางนันท์วิฐิตา ศิริคุปต์ รองอธิบดีกรมศุลกากร พร้อมด้วยผู้แทนกองบริหารทรัพยากรบุคคล ให้การต้อนรับคณะผู้แทนองค์การความร่วมมือระหว่างประเทศแห่งญี่ปุ่น (JICA) ณ ห้องอนุमानราชชนก ชั้น 2 อาคาร 1 กรมศุลกากร

กรมศุลกากรจัดพิธีวางกระดูกงูเรือตรวจการณืทางทะเล “ศุลกากร 1202



เมื่อวันที่ 25 พฤษภาคม 2565 นายกิตติ สุทธิสัมพันธ์ ที่ปรึกษาด้านการพัฒนาและบริหารการจัดเก็บภาษี เป็นประธาน พิธีวางกระดูกงูเรือตรวจการณืทางทะเล “ศุลกากร 1202” ซึ่งเป็นเรือตรวจการณืขนาดใหญ่ มีความยาวไม่น้อยกว่า 120 ฟุต เพื่อใช้ทดแทนเรือตรวจการณืศุลกากรที่ได้ทำการปลด ระวางแล้ว และเพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการดำเนินงาน ตามภารกิจการรักษาผลประโยชน์ของชาติทางทะเล การช่วยเหลือประชาชนที่ประสบภัยพิบัติทางทะเล (ศรชล) ตลอดจนการกำกับ ดูแลโครงการจำหน่ายน้ำมันดีเซล (น้ำมันเขียว) สำหรับชาวประมงในเขตราชอาณาจักรไทย ซึ่งจะสามารถดำเนินการได้อย่างครอบคลุม รวดเร็ว และมี ประสิทธิภาพ โดยบริษัท มาร์ชัน จำกัด (มหาชน) เป็นผู้ดำเนินการในพิธีดังกล่าว ณ คู่ต่อเรือ บริษัท มาร์ชัน จำกัด(มหาชน) อำเภอเมืองสมุทรปราการจังหวัดสมุทรปราการ

การประชุมคณะอนุกรรมการการพาณิชย์ ในคณะกรรมการการพาณิชย์ และการอุตสาหกรรม วุฒิสภา



เมื่อวันที่ 27 พฤษภาคม 2565 นายพันธ์ทอง ลอยกุลนันท์ รองอธิบดีกรมศุลกากร เข้าร่วมประชุมกับคณะอนุกรรมการการพาณิชย์ ในคณะกรรมการการพาณิชย์และการอุตสาหกรรม วุฒิสภา เพื่อให้ข้อมูลและแสดงความคิดเห็นเกี่ยวกับแผนการพัฒนาพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ และพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ข้ามพรมแดน มูลค่าการค้าพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ แนวทางการบูรณาการระหว่างหน่วยงานเกี่ยวกับการส่งเสริม กำกับดูแล และการจัดเก็บข้อมูลที่เกี่ยวข้อง โดยประชุมผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์ (Cisco Webex Meeting) ณ ห้องอนุमानราชชนนี ชั้น 2 อาคาร 1 กรมศุลกากร

กรมศุลกากรมอบหน้ากากอนามัย และถุงมือยาง เพื่อใช้ป้องกันการแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19) ให้แก่หน่วยงานต่าง ๆ



เมื่อวันที่ 30 พฤษภาคม 2565 นายพชร อนันตศิลป์ อธิบดีกรมศุลกากร มอบหน้ากากอนามัย และถุงมือยาง เพื่อใช้ป้องกันการแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19) ให้แก่หน่วยงานต่าง ๆ ดังนี้ โรงพยาบาลวชิรพยาบาล มหาวิทยาลัยนวมินทราธิราช สภาอากาศไทย โรงพยาบาลพระมงกุฎเกล้า สำนักงานสาธารณสุขอำเภอบางพลี กองบริหารแรงงานไทยไปต่างประเทศ กรมการจัดหางาน กระทรวงแรงงาน สำนักงานเขตคลองเตย สถานีตำรวจนครบาลท่าเรือ มูลนิธิดวงประทีป และวิทยาลัยสารพัดช่างสีพระยา ณ ห้องโถง อาคาร 1 กรมศุลกากร

ปัจจัยและบริบทกระบวนการศุลกากร

ที่ส่งผลต่อประสิทธิภาพของการนำเทคโนโลยีที่ทันสมัย
มาใช้ในการควบคุมทางศุลกากร

นางสาวประอรรัตน์ รัตนพรสมปอง
ผู้อำนวยการส่วนควบคุมทางศุลกากร
ด่านศุลกากรตากใบ

(ตอนที่ 2)
ต่อจากฉบับที่แล้ว

ระบบพิธีการศุลกากรหรือดำเนินการในกระบวนการทางศุลกากรเกี่ยวกับการนำของเข้าหรือส่งออกโดยวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์ (PAPERLESS)

รูปแบบกระบวนการพิธีการศุลกากรที่กรมศุลกากรได้พัฒนาปรับปรุงอย่างต่อเนื่องจากการผ่านพิธีการศุลกากรในรูปแบบเอกสาร (MANUAL) มาเป็นระบบการผ่านพิธีการศุลกากรระบบแลกเปลี่ยนข้อมูลทางอิเล็กทรอนิกส์ (ELECTRONIC DATA INTERCHANGE : EDI) ในปี พ.ศ. 2540 และระบบพิธีการศุลกากรหรือดำเนินการในกระบวนการทางศุลกากรเกี่ยวกับการนำของเข้าหรือส่งออกโดยวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์ (PAPERLESS) ในปี พ.ศ. 2550 จะเห็นได้ว่าเป็นการเปลี่ยนรูปแบบการผ่านพิธีการศุลกากรที่แต่เดิมทุกขั้นตอนในแต่ละกระบวนการงานจะต้องผ่านการตรวจสอบโดยพนักงานศุลกากร มาเป็นส่วนหนึ่งของกระบวนการงานจะตรวจสอบโดยระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากรภายใต้ระบบบริหารความเสี่ยง (RISK MANAGEMENT) ซึ่งสอดคล้องกับปริมาณหรือมูลค่าการนำเข้าและการส่งออกของของที่เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องดังจะเห็นได้ตามตารางสถิติมูลค่าที่ในปี พ.ศ. 2538 มีมูลค่าการนำเข้าและส่งออกรวม 3,169,901.46 ล้านบาท แต่ในปี พ.ศ. 2540 ซึ่งนำระบบการผ่านพิธีการศุลกากรระบบแลกเปลี่ยนข้อมูลทางอิเล็กทรอนิกส์ (ELECTRONIC DATA INTERCHANGE : EDI) มาใช้ มีมูลค่าการนำเข้าและส่งออกรวม 3,730,982.69 ล้านบาท เพิ่มขึ้นคิดเป็นร้อยละ 17.70 ในปี 2550 ซึ่งนำระบบพิธีการศุลกากร หรือดำเนินการในกระบวนการทางศุลกากรเกี่ยวกับการนำของเข้าหรือส่งออกโดยวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์ (PAPERLESS) มาใช้มีมูลค่าการนำเข้าและส่งออกรวม 10,172,305.63 ล้านบาท เพิ่มขึ้นคิดเป็นร้อยละ 220.90 และในปีที่ผ่านมา (พ.ศ. 2564) มีมูลค่าการนำเข้าและส่งออกรวม 17,091,184.95 ล้านบาท เพิ่มขึ้นคิดเป็นร้อยละ 439.17 ซึ่งในปัจจุบันถ้าการผ่านพิธีการศุลกากรยังคงใช้รูปแบบการผ่านพิธีการศุลกากรในรูปแบบเอกสาร (MANUAL) กรมศุลกากรก็คงไม่มีขีดความสามารถเพียงพอที่จะรองรับปริมาณงานที่เพิ่มขึ้นได้ อย่างไรก็ตาม การผ่านพิธีการศุลกากรในรูปแบบเอกสาร (MANUAL) กระบวนการขั้นตอนทุกกระบวนการงานจะผ่านการตรวจสอบโดยพนักงานศุลกากร ในความเห็นของผู้เขียนมีความเห็นว่ามีจุดแข็ง ด้านความถูกต้อง

เนื่องจากการตรวจสอบกลับกรองจากพนักงานศุลกากรซึ่งมีทักษะ ประสบการณ์ ในการทำงาน จากการศึกษาพบว่าแต่เดิม ในกรมศุลกากรพนักงานศุลกากรที่เกี่ยวข้องกับการผ่านพิธีการศุลกากรประกอบด้วยตำแหน่ง ศุลกากรักษ์ เจ้าหน้าที่พิธีการศุลกากร เจ้าหน้าที่การเงินและบัญชี เจ้าหน้าที่ประเมินอากร นายตรวจศุลกากร และสารวัตรศุลกากร ซึ่งแต่ละตำแหน่งจะผ่านการคัดเลือกสรรหาโดยการสอบแข่งขันหรือสอบคัดเลือก และผ่านการฝึกอบรม การสอนงานจากพนักงานศุลกากรที่หัวหน้างาน หรือหัวหน้าฝ่ายมอบหมายเพื่อเพิ่มทักษะ ประสบการณ์ก่อนปฏิบัติงานจริง โดยเฉพาะตำแหน่งนายตรวจศุลกากรซึ่งเป็นตำแหน่งที่จะต้องตรวจสอบของนำเข้าและของส่งออก กรมศุลกากรจะเปิดสอบคัดเลือกจากข้าราชการในกรมศุลกากรทุกตำแหน่งสายงาน เมื่อผ่านการสอบคัดเลือกจะต้องเข้ารับการอบรมหลักสูตรนายตรวจศุลกากรเป็นระยะเวลาหนึ่งเดือน และเมื่อกรมศุลกากรมีคำสั่งบรรจุ นายตรวจศุลกากรที่ได้รับการบรรจุใหม่จะต้องปฏิบัติหน้าที่โดยมีนายตรวจศุลกากรซึ่งหัวหน้างานหรือหัวหน้าฝ่ายมอบหมายให้เป็นพี่เลี้ยง (MENTORING SYSTEM) ทำหน้าที่สอนงาน (TRAINING) ให้คำปรึกษา (CONSULTING) ประมาณ 3 เดือน ซึ่งพี่เลี้ยงจะสอนในลักษณะการปฏิบัติงานจริงตั้งแต่การตรวจสอบของเอกสารการผ่านพิธีการศุลกากร เช่น การสำแดงรายละเอียด ใบขนสินค้ากับเอกสารประกอบ การสำแดงพิกัดศุลกากร อัตราอากร การเปิดตรวจสอบของ การบันทึกผลการตรวจสอบของใน ใบขนสินค้ากรณีตรวจสอบพบของถูกต้อง การบันทึกผลการตรวจสอบของในใบขนสินค้ากรณีตรวจสอบพบความผิด เป็นต้น เมื่อครบกำหนด 3 เดือน นายตรวจศุลกากรซึ่งหัวหน้างานหรือหัวหน้าฝ่ายมอบหมายให้เป็นพี่เลี้ยง (MENTORING SYSTEM) จะทำบันทึกข้อความรายงานผลการฝึกงานให้หัวหน้างานหรือหัวหน้าฝ่ายทราบ

เพื่อให้เห็นถึงจุดแข็งของการผ่านพิธีการศุลกากรในรูปแบบเอกสาร (MANUAL) ผู้เขียนใคร่ขอกล่าวถึงใบขนสินค้าแต่ละฉบับ จะต้องผ่านกระบวนการใดบ้าง และผ่านการตรวจสอบโดยพนักงานศุลกากรตำแหน่งใด โดยจะกล่าวเป็นตัวอย่างเฉพาะใบขนสินค้าขาเข้า กล่าวคือ ใบขนสินค้าขาเข้าจะต้องผ่านการตรวจสอบจากเจ้าหน้าที่พิธีการศุลกากรเพื่อตรวจสอบความถูกต้องของการสำแดงรายการละเอียด ในใบขนสินค้าขาเข้ากับเอกสารประกอบ เมื่อตรวจสอบถูกต้องจะลงนามรับรองแล้วให้ผู้นำของเข้าหรือตัวแทนนำไปยื่นหัวหน้างานพิธีการและประเมินอากร (เจ้าหน้าที่ประเมินอากร ระดับ 6) เพื่อกำหนดชื่อเจ้าหน้าที่ประเมินอากร (เจ้าหน้าที่ประเมินอากร ระดับ 3-5) เจ้าหน้าที่ประเมินอากรผู้ที่ได้รับมอบหมายจะตรวจสอบความถูกต้องการสำแดงราคาของ การสำแดงพิกัดศุลกากรและอัตราอากร เป็นของต้องห้าม ต้องจำกัด ในการนำเข้าหรือไม่ ถ้าถูกต้องก็จะลงนามรับรองและส่งมอบใบขนสินค้าขาเข้าให้เจ้าหน้าที่พิธีการศุลกากรตรวจสอบคำนวณความถูกต้องการสำแดงราคา อากรขาเข้า และภาษีอากรอื่น ๆ หากถูกต้องเจ้าหน้าที่พิธีการศุลกากรจะเขียนยอดรวมค่าอากรขาเข้าไว้ช่องว่างด้านล่างหน้าใบขนสินค้าขาเข้าด้วยหมึกสีแดงพร้อมลงนามกำกับผู้นำของเข้าหรือตัวแทนไปยื่นเจ้าหน้าที่การเงินและบัญชีเพื่อชำระภาษีอากร หลังจากนั้นนำไปยื่นต่อหัวหน้างานพิธีการและประเมินอากรเพื่อพิจารณาสั่งการตรวจ เมื่อสั่งการตรวจเสร็จเรียบร้อยแล้ว หัวหน้างานพิธีการและประเมินอากรจะมอบใบขนสินค้าขาเข้าให้ผู้นำของเข้าหรือตัวแทนไปปฏิบัติพิธีการศุลกากรตรวจสอบปล่อยของ ณ โรงพักสินค้าที่เก็บของที่นำเข้า

ขั้นตอนการตรวจปล่อย ณ โรงพักสินค้าที่เก็บของเข้า ผู้นำของเข้าหรือตัวแทนไปยื่นใบขนสินค้าขาเข้าไปยังเจ้าหน้าที่พิธีการศุลกากรเพื่อตัดบัญชีสินค้าสำหรับเรือ ในการตัดบัญชีสินค้าสำหรับเรือเจ้าหน้าที่พิธีการศุลกากรจะตรวจสอบความถูกต้องของการสำแดงรายละเอียดในใบขนสินค้ากับบัญชีสินค้าสำหรับเรือให้ถูกต้องตรงกัน ได้แก่ เลขที่ใบตราส่ง ชื่อเรือ วันเรือเข้า เครื่องหมาย เลขหมาย ชนิดของ จำนวนหีบห่อ ค่าระวางบรรทุก (ถ้ามี) โดยชนิดของจะต้องสำแดงให้ชัดเจนว่าเป็นของอะไร จะสำแดงคลุมเครือไม่ได้ เช่น ถ้าเป็นปลาทูน่า ในบัญชีสินค้าสำหรับเรือก็ต้องสำแดงเป็นปลาทูน่า ถ้าสำแดงเป็นอาหารแช่แข็ง (FROZEN FOODS) จะต้องให้ไปดำเนินการแก้ไขให้ถูกต้องตรงกับใบขนสินค้า ซึ่งเรียกว่า AMENDED SHOULD BE เป็นต้น เมื่อตัดบัญชีสินค้าสำหรับเรือเสร็จเรียบร้อยแล้ว ผู้นำของเข้าหรือตัวแทนจะนำใบขนสินค้าขาเข้าไปยังต่อสารวัตรศุลกากรประจำโรงพักสินค้าเพื่อลงนามในใบสั่งปล่อย (ตัวแดง) แจ้งเจ้าหน้าที่การทำเรือประจำโรงพักสินค้าจัดเตรียมของเพื่อตรวจเมื่อเจ้าหน้าที่การทำเรือประจำโรงพักสินค้าได้ลงนามในใบสั่งปล่อย (ตัวแดง) แจ้งว่าได้เตรียมของพร้อมตรวจแล้ว สารวัตรศุลกากรประจำโรงพักสินค้าจะกำหนดชื่อนายตรวจศุลกากรไปดำเนินการตรวจปล่อยของ ซึ่งนายตรวจศุลกากรที่ได้รับมอบหมาย

จะตรวจสอบความสมบูรณ์ถูกต้องของใบขนสินค้าขาเข้ากับเอกสารประกอบ และดำเนินการเปิดหีบห่อของเพื่อตรวจตามอัตรา
เปิดตรวจที่กรมศุลกากรกำหนด ซึ่งหากเปิดตรวจแล้วพบว่าของตรงตามสำแดง ก็อนุมานว่าของตามใบขนสินค้าฉบับนั้นถูกต้อง
ทั้งหมด และเมื่อพบว่าถูกต้องตรงตามที่สำแดงในใบขนสินค้า ขาเข้านายตรวจศุลกากรผู้ตรวจปล่อยจะบันทึกผลการตรวจปล่อย
ด้านหลังใบขนสินค้าขาเข้า ลงนามในใบสั่งปล่อย (ตัวแดง) ใบผ่าน (สลิปสีขาว) สถานีตรวจสอบศุลกากร (CHECKING POST)
โดยใบสั่งปล่อย (ตัวแดง) เจ้าหน้าที่การทำเรือประจำโรงพักสินค้าจะมาลงนามรับมอบจากหน่วยงานศุลกากรเพื่อเป็นการยืนยัน
ว่าของได้ผ่านการตรวจปล่อยจากพนักงานศุลกากรและอนุญาตให้ส่งมอบได้ ส่วนใบผ่าน (สลิปสีขาว) ผู้นำของเข้า
หรือตัวแทนนำไปยื่น ณ สถานีตรวจสอบศุลกากร (CHECKING POST)

ซึ่งจะเห็นได้ว่ากระบวนการพิธีการศุลกากรในรูปแบบเอกสาร (MANUAL) การนำของเข้าทุกใบตราส่งสินค้า (BILL OF
LADING) / ใบขนสินค้าขาเข้า จะต้องผ่านการตรวจสอบของพนักงานศุลกากรทุกราย (SHIPMENT)/ฉบับ และขั้นตอน
การตรวจปล่อยสินค้า ณ โรงพักสินค้าโดยนายตรวจศุลกากรเป็นขั้นตอนที่มีความสำคัญเป็นอย่างยิ่งเพราะการจัดเก็บภาษีอากร
จะถูกต้องครบถ้วนหรือไม่ก็อยู่ที่ความรู้ ความเชี่ยวชาญ ประสบการณ์การทำงานของนายตรวจศุลกากรผู้ตรวจปล่อย เนื่องจากเป็น
ผู้ที่เห็นทั้งเอกสารและของ จะต้องตรวจสอบทั้งชนิดของ คุณภาพ ปริมาณ น้ำหนัก ราคาของ พิกัดศุลกากร อัตราอากร ให้ถูกต้อง
ตรงตามที่สำแดงในใบขนสินค้า อย่างไรก็ตาม เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการจัดเก็บภาษีอากร กรมศุลกากรได้จัดหน่วยงานด้านการ
สืบสวนและปราบปรามไปปฏิบัติหน้าที่ประจำ ณ โรงพักสินค้า เพื่อตรวจสอบของร่วมกับนายตรวจศุลกากรผู้ตรวจปล่อยในบาง
กรณีที่เห็นว่ามี ความจำเป็น รวมทั้งสืบสวน หาข่าว จับกุมการลักลอบหรือหลีกเลี่ยงอากร ซึ่งอาจจะกล่าวได้ว่าเป็น
การควบคุมกำกับในการป้องกันและปราบปรามการลักลอบหรือหลีกเลี่ยงอากรอีกชั้นหนึ่ง ส่วนการตรวจสอบใบขนสินค้าและ
เอกสารประกอบภายหลังการตรวจปล่อยนั้น เอกสารทั้งหมดจะถูกส่งไปเก็บไว้ที่หน่วยงานศุลกากรเพื่อตรวจสอบอีกชั้นหนึ่งซึ่ง
หากหน่วยงานที่ปฏิบัติพิธีการตรวจปล่อยจัดเก็บภาษีอากรไว้ไม่ถูกต้อง ไม่ครบถ้วน หน่วยงานศุลกากรจะออกใบทักท้วงเพื่อให้
เรียกเก็บภาษีอากรเพิ่มเติม



ส่วนระบบพิธีการศุลกากรหรือดำเนินการในกระบวนการทางศุลกากรเกี่ยวกับการนำของเข้าหรือส่งออกโดยวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์ (PAPERLESS) นั้น ในขั้นตอนการผ่านพิธีการศุลกากรจะตรวจสอบด้วยระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากรตามฐานข้อมูลของกรมศุลกากรทั้งหมด ยกเว้นขั้นตอนการตรวจสอบปล่อยของ กรณีใบขนสินค้าที่จะต้องมีการตรวจสอบพิกัด ราคา และของ (RED LINE) จึงจะต้องมาพบพนักงานศุลกากรโดยเมื่อผู้นำของเข้าหรือผู้ส่งออกได้ส่งข้อมูลเข้ามาในระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากร ระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากรจะทำการประมวลผล ถ้าข้อมูลถูกต้องตรงตามฐานข้อมูลของกรมศุลกากร ระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากรจะทำการออกเลขที่ใบขนสินค้า แจกให้ไปชำระค่าภาษีอากร (ถ้ามี) ระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากรประเมินความเสี่ยงภายใต้ระบบบริหารความเสี่ยง (RISK MANAGEMENT) จำแนกใบขนสินค้าเป็นประเภทที่ไม่ต้องมีการตรวจสอบพิกัด ราคา และของ (GREEN LINE) และประเภทที่จะต้องมีการตรวจสอบพิกัด ราคา และของ (RED LINE) โดยใบขนสินค้าขาเข้าประเภทที่ไม่ต้องมีการตรวจสอบพิกัด ราคา และของ (GREEN LINE) ผู้นำของเข้าสามารถไปติดต่อขอรับของได้ที่โรงพักสินค้าที่เก็บของนั้นโดยไม่ต้องผ่านการตรวจสอบของพนักงานศุลกากร และใบขนสินค้าขาออกประเภทที่ไม่ต้องมีการตรวจสอบพิกัด ราคา และของ (GREEN LINE) ผู้ส่งออกสามารถขนย้ายของไปทำการบรรทุก ณ ท่าหรือที่ที่ส่งออกได้โดยไม่ต้องผ่านการตรวจสอบของพนักงานศุลกากรเช่นกัน ส่วนใบขนสินค้าประเภทที่จะต้องมีการตรวจสอบพิกัด ราคา และของ (RED LINE) ผู้นำของเข้าหรือผู้ส่งออกจะต้องนำของมาให้พนักงานศุลกากรตรวจสอบ ณ โรงพักสินค้าที่เก็บของเข้าหรือท่าหรือที่ที่ส่งออก ซึ่งการตรวจสอบอาจจะเป็นการเปิดตรวจทางกายภาพด้วยพนักงานศุลกากรหรือโดยการตรวจสอบด้วยเครื่อง X-Ray ตามที่ระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากรได้ประเมินค่าความเสี่ยงและสั่งการตรวจตามใบขนสินค้าในแต่ละฉบับ ทั้งนี้ ในหลักการของระบบพิธีการศุลกากรหรือดำเนินการในกระบวนการทางศุลกากรเกี่ยวกับการนำของเข้าหรือส่งออกโดยวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์ (PAPERLESS) กระบวนการขั้นตอนการผ่านพิธีการศุลกากรจะเสร็จสิ้น ณ ท่าหรือที่ที่นำเข้า (FIRST PORT) สำหรับกรณีการนำเข้า และท่าหรือที่ที่ส่งออก (LAST PORT) สำหรับกรณีการส่งออก ส่วนขั้นตอนการตรวจสอบใบขนสินค้าภายหลังจากผู้นำของเข้าได้รับมอบของไปจากอารักขาของศุลกากรและผู้ส่งออกได้ส่งออกออกไปนอกราชอาณาจักรแล้วจะมีหน่วยงานทำหน้าที่ทบทวนใบขนสินค้าภายหลังการตรวจสอบ (POST REVIEW) หรือไปทำการตรวจสอบ ณ สถานประกอบการ (POST AUDIT) ในกรณีที่มีเหตุอันควรสงสัยว่าจะมีการกระทำความผิด ตามพระราชบัญญัติศุลกากรหรือพระราชบัญญัติอื่นที่เกี่ยวข้อง

แนวคิดในการเพิ่มประสิทธิภาพการควบคุมทางศุลกากร

ด้วยปริมาณมูลค่าทางการค้าที่เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องและมีแนวโน้มที่จะเพิ่มสูงขึ้น (คิดเป็นร้อยละ 439.17 เปรียบเทียบกับปี พ.ศ. 2564 กับปี พ.ศ. 2538) จากปัจจัยการเจริญเติบโตของเศรษฐกิจโลก การเชื่อมโยงโครงข่ายด้านการคมนาคมทางถนนระหว่างประเทศที่มีการพัฒนาเพื่อเพิ่มช่องทางการเคลื่อนย้ายของนอกจากทางทะเลและทางอากาศ การทำข้อตกลงทางการค้าระหว่างประเทศทั้งในระดับทวิภาคีและพหุภาคี การเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งสินค้าที่แต่เดิมจะบรรทุกในระวางท้องเรือมาเป็นบรรจุในคอนเทนเนอร์ (CONTAINER) กระบวนการศุลกากรซึ่งถือว่าเป็นหน้าด่านในการนำเข้า-ส่งออกก็จำเป็นที่จะต้องปรับเปลี่ยนรูปแบบกระบวนการพิธีการศุลกากร การนำเทคโนโลยีที่ทันสมัยมาใช้แทนคนในกระบวนการขั้นตอนที่สามารถดำเนินการได้ เช่น การตรวจสอบความถูกต้องของข้อมูลของการสำแดงรายละเอียด ใบขนสินค้ากับเอกสารทางการค้าของผู้นำของเข้าหรือผู้ส่งออกการนำระบบเอกซเรย์ (X-RAY) มาใช้ในการตรวจสอบของทดแทนการตรวจสอบของทางกายภาพ (เปิดตรวจ) โดยนายตรวจศุลกากร รวมทั้ง การนำระบบบริหารความเสี่ยง (RISK MANAGEMENT) มาใช้ในการประเมินความเสี่ยงเพื่อกำหนดว่าของนำเข้า/ของส่งออกตามใบขนสินค้าฉบับใดสมควรกำหนดเป็นใบขนสินค้าประเภทให้ตรวจสอบพิกัด ราคา และของ (RED LINE) ใบขนสินค้าฉบับใดสมควรกำหนดเป็นใบขนสินค้าประเภทไม่ต้องตรวจสอบพิกัด ราคา และของ (GREEN LINE) ซึ่งได้ช่วยให้กระบวนการผ่านพิธีการศุลกากรเป็นไปด้วยความสะดวกรวดเร็ว ลดขั้นตอนการตรวจสอบโดยพนักงานศุลกากร แต่ด้วยปริมาณงานที่เพิ่มขึ้น ประกอบกับหลักการของระบบพิธีการศุลกากรหรือดำเนินการในกระบวนการทางศุลกากรเกี่ยวกับ

การนำเข้าหรือส่งออกโดยวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์ (PAPERLESS) กระบวนการขั้นตอนการผ่านพิธีการศุลกากร จะเสร็จสิ้น ณ ท่าเรือที่นำเข้า (FIRST PORT) สำหรับกรณีการนำเข้า และท่าเรือที่ส่งออก (LAST PORT) สำหรับกรณีการส่งออก ทำให้ปริมาณงานไปรวมศูนย์ ณ ท่าเรือที่นำเข้าหรือส่งออก โดยจะมีการใช้เครื่องมือ อุปกรณ์ เทคโนโลยีที่ทันสมัยมาใช้ในการควบคุมตรวจสอบของ แต่จากประสบการณ์การทำงานของผู้เขียน การได้ทำงานร่วมกับเพื่อน ๆ พนักงานศุลกากรด้วยกัน การได้ติดตามผู้บริหารไปตรวจเยี่ยมการปฏิบัติงานของการท่าเรือและหน่วยงานต่าง ๆ ภายใต้การกำกับดูแลได้พบสภาพพื้นที่ของท่าเรือแต่ละแห่งมีข้อจำกัดในการจัดพื้นที่ให้มีความเหมาะสมต่อการนำเครื่องมือ อุปกรณ์ เทคโนโลยีมาใช้ในการควบคุมตรวจสอบการปฏิบัติงาน เช่น สถานีตรวจสอบสินค้าด้วยเครื่องเอกซเรย์ (X-RAY) เนื่องจากท่าเรือแต่ละแห่งได้ก่อตั้งมาเป็นเวลานาน พื้นที่ภายในท่าเรือจึงมีการใช้ประโยชน์เป็นส่วนใหญ่ การขอใช้พื้นที่ในภายหลังจึงมีข้อจำกัดในการเลือกจุดที่เหมาะสม ประกอบกับสภาพความแออัดของปริมาณงาน ปริมาณรถยนต์บรรทุกสินค้า รถถึงพ่วงบรรทุกตู้คอนเทนเนอร์ที่ไปกระจุกตัว ณ ท่าเรือที่นำเข้าหรือส่งออก ผู้เขียนจึงเห็นว่าอาจส่งผลกระทบต่อศักยภาพการทำงานและประสิทธิภาพการควบคุมทางศุลกากร ดังปรากฏภาพข่าวการจับกุมของหน่วยงานอื่นอยู่เนื่อง ๆ เช่น กรมสอบสวนคดีพิเศษร่วมกับกรมปศุสัตว์ จับกุมเนื้อสัตว์ กรมสอบสวนคดีพิเศษร่วมกับสำนักงานคณะกรรมการอาหารและยาจับกุมเครื่องสำอาง เป็นต้น

ผู้เขียนเห็นว่า ในปัจจุบันแนวคิดด้วยแนวทางการบริหารจัดการภาครัฐแนวใหม่ (NEW PUBLIC SECTOR MANAGEMENT) ซึ่งลักษณะสำคัญประการหนึ่ง คือ การปรับเปลี่ยนโครงสร้างหน่วยงานราชการให้มีขนาดเล็กลง โดยมีวัตถุประสงค์ เพื่อสร้างความเป็นเลิศในการให้บริการประชาชน เพื่อพัฒนาองค์การให้มีขีดสมรรถนะสูงและทันสมัย เพื่อส่งเสริมระบบการบริหารกิจการบ้านเมืองร่วมมือกันระหว่างภาครัฐ ภาคเอกชน และภาคประชาชน เพื่อยกระดับความโปร่งใสและสร้างความเชื่อมั่นศรัทธาในการบริหารราชการแผ่นดิน เป็นต้น ก็เป็นแนวทางหนึ่งที่จะนำมาใช้ในการพัฒนาปรับปรุงระบบราชการ ซึ่งจากสภาพปัญหาความแออัดของปริมาณงาน ณ ท่าเรือต่างๆ การที่จะพัฒนาขยายท่าเรือก็จะมีข้อจำกัด ในเรื่องงบประมาณและสภาพของพื้นที่ที่จะจัดหามาเพื่อการพัฒนา รวมทั้งยังเกี่ยวข้องเชื่อมโยงกับการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมที่จะต้องมีการพัฒนาติดตามมาอีกด้วย นอกจากนี้ การปรับโครงสร้างหน่วยงานให้มีขนาดเล็กลงจะทำให้การควบคุม กำกับ ติดตาม การปฏิบัติงานเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ ประกอบกับกรมศุลกากรจะนำระบบติดตามการขนส่งของที่อยู่ในการควบคุมทางศุลกากรด้วยเทคโนโลยีดิจิทัล (CUSTOMS TRACKING & MONITORING SYSTEM : CTMS) มาใช้ในการควบคุมการเคลื่อนย้ายของที่ยังมิได้ปฏิบัติพิธีการศุลกากรออกไปจากอารักขาของศุลกากร ฉะนั้น เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการควบคุมทางศุลกากร ผู้เขียนมีแนวคิดในการดำเนินการ ดังนี้

1. แนวคิดการเคลื่อนย้ายสินค้านำเข้าเพื่อลดความแออัดคั่งงอของปริมาณงาน ณ ท่าเรือที่นำเข้า

1.1) สนับสนุนให้มีการจัดตั้งโรงพักสินค้าเพื่อตรวจปล่อยของขาเข้าและบรรจุของขาออกที่ขนส่งโดยระบบคอนเทนเนอร์นอกเขตท่าเรือรับอนุญาต (รพท./INLAND CONTAINER DEPOT : ICD) ซึ่งอาจจะจัดตั้งใกล้แหล่งพื้นที่อุตสาหกรรมหรือพื้นที่ที่เห็นว่าเหมาะสมจะเป็นแหล่งกระจายสินค้า โดยจะต้องมีการจัดวางแผนผังให้มีความเหมาะสมคำนึงถึงการอำนวยความสะดวกทางด้านพิธีการศุลกากรและประสิทธิภาพด้านการควบคุมทางศุลกากร เช่น สถานีตรวจสอบสินค้าด้วยเครื่องเอกซเรย์ (X-Ray) สถานที่ตรวจสอบสินค้าโดยการเปิดตรวจทางกายภาพโดยพนักงานศุลกากร สถานีตรวจสอบสินค้า (CHECKING POST) เป็นต้น

1.2) สนับสนุนให้มีการจัดตั้งท่าเรือบก (DRY PORT)

ท่าเรือบก (DRY PORT) หมายถึง บริเวณพื้นที่ตอนในของประเทศที่มีการดำเนินการเป็นศูนย์โลจิสติกส์ โดยทำหน้าที่เสมือนท่าเรือ (ยกเว้นการขนถ่ายสินค้าขึ้น-ลงเรือ) เพื่อรองรับการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศในระบบตู้สินค้า และมีการเชื่อมโยงระบบการขนส่งตั้งแต่ 2 รูปแบบขึ้นไป โดยมีการขนส่งทางรางเป็นหลัก ปกติแล้วกิจกรรมในท่าเรือบกจะประกอบด้วย 2 ส่วนหลัก คือ ส่วนการตรวจปล่อยสินค้า และส่วนการให้บริการ นอกจากนี้ ยังอาจมีบริการด้านการเก็บพักตู้ การกระจายและรวบรวมคอนเทนเนอร์ รวมทั้งบริการด้านพิธีการศุลกากรด้านการผ่านพิธีการใบขนสินค้า การชำระเงินและตรวจ

ตรวจปล่อยสินค้าทั้งขาเข้าและขาออก ตลอดจนสินค้าถ่ายลำและผ่านแดนแบบครบวงจรเบ็ดเสร็จ (ONE-STOP SERVICE) ผู้เขียนเห็นว่าการสนับสนุนให้มีการจัดตั้งโรงพักสินค้าเพื่อตรวจปล่อยของขาเข้าและบรรจุของขาออกที่ขนส่งโดยระบบคอนเทนเนอร์นอกเขตท่าเรือรับอนุญาต (รพท./ INLAND CONTAINER DEPOT : ICD) และการจัดตั้งท่าเรือบก (DRY PORT) จะช่วยให้การเคลื่อนย้ายสินค้าออกจากท่าเรือที่นำของเข้าเป็นไปอย่างรวดเร็วและเพิ่มประสิทธิภาพด้านการควบคุมทางศุลกากร ในการควบคุมการเคลื่อนย้ายสินค้านำเข้าท่าเรือที่นำของเข้ากับโรงพักสินค้าเพื่อตรวจปล่อยของขาเข้าและบรรจุของขาออกที่ขนส่งโดยระบบคอนเทนเนอร์นอกเขตท่าเรือรับอนุญาต (รพท./ INLAND CONTAINER DEPOT : ICD) และท่าเรือบก (DRY PORT) จะควบคุมโดยระบบติดตามการขนส่งของที่อยู่ในการควบคุมทางศุลกากรด้วยเทคโนโลยีดิจิทัล (CUSTOMS TRACKING & MONITORING SYSTEM : CTMS) และในการปฏิบัติงาน ณ โรงพักสินค้าเพื่อตรวจปล่อยของขาเข้าและบรรจุของขาออกที่ขนส่งโดยระบบคอนเทนเนอร์นอกเขตท่าเรือรับอนุญาต (รพท./ INLAND CONTAINER DEPOT : ICD) และท่าเรือบก (DRY PORT) กรมศุลกากรจะจัดพนักงานศุลกากรไปปฏิบัติหน้าที่ประจำผู้ที่จัดตั้งโรงพักสินค้าเพื่อตรวจปล่อยของขาเข้าและบรรจุของขาออกที่ขนส่งโดยระบบคอนเทนเนอร์นอกเขตท่าเรือรับอนุญาต (รพท./ INLAND CONTAINER DEPOT : ICD) และท่าเรือบก (DRY PORT) จึงควรจัดสร้างอาคารที่พักสำหรับพนักงานศุลกากร ซึ่งจะช่วยลดความแออัดของสภาพการจราจรบนท้องถนนด้วย

2. แนวคิดให้มีการจัดตั้งสถานที่ตรวจและบรรจุสินค้าเข้าคอนเทนเนอร์เพื่อการส่งออกก่อนที่จะขนย้ายไปบรรทุกขึ้นเรือ เพื่อลดความแออัดคับคั่งของปริมาณงาน ณ ท่าเรือที่ส่งของออก

โรงพักสินค้าบรรจุสินค้าเข้าคอนเทนเนอร์เพื่อการส่งออก แต่เดิมเรียกว่า สถานที่ตรวจและบรรจุสินค้าเข้าคอนเทนเนอร์เพื่อการส่งออก (สตส.) เป็นสถานที่ตรวจและบรรจุสินค้าเข้าคอนเทนเนอร์นอกเขตท่าเรือ ซึ่งในปัจจุบันลดความสำคัญลงไป เนื่องจากระบบพิธีการศุลกากรหรือดำเนินการในกระบวนการทางศุลกากรเกี่ยวกับการนำของเข้าหรือส่งออกโดยวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์ (PAPERLESS) กระบวนการขั้นตอนการผ่านพิธีการศุลกากรส่งออกจะเสร็จสิ้น ณ ท่าเรือที่ที่ส่งของออก (LAST PORT) ซึ่งตามระเบียบปฏิบัติศุลกากรได้กำหนดเงื่อนไขในการบรรจุสินค้าเข้าคอนเทนเนอร์ไว้ 2 ลักษณะ กล่าวคือ กรณีผู้ส่งออกรายเดียว (FULL CONTAINER LOAD : FCL) ไม่ว่าจะมิใช่สินค้าขาออกฉบับเดียวหรือหลายฉบับก็ตาม ให้ทำการบรรจุสินค้านอกเขตอารักขาของศุลกากรได้ ส่วนกรณีผู้ส่งออกหลายราย (LESS THAN CONTAINER LOAD : LCL) ให้บรรจุสินค้าภายในเขตอารักขาของศุลกากรซึ่งการกำหนดเงื่อนไขในลักษณะดังกล่าวนี้เป็นช่องทางให้ผู้ส่งของออกที่ไม่สุจริตทำการบรรจุของขึ้นของที่ผิดกฎหมาย ในตู้คอนเทนเนอร์เพื่อส่งออก เช่น ยาเสพติดให้โทษ ไม้ท่อนไม้แปรรูป เป็นต้น โดยอาศัยช่องว่างในเรื่องความเข้มงวดในการตรวจสอบเนื่องจากสินค้าส่งออกส่วนใหญ่ได้รับยกเว้นอากรจึงมีนโยบายส่งเสริมการส่งออก ด้วยการอำนวยความสะดวกทางด้านพิธีการศุลกากร การสนับสนุนให้มีการจัดตั้งโรงพักสินค้าบรรจุสินค้า เข้าคอนเทนเนอร์เพื่อการส่งออกเพื่อกระจายปริมาณงานมิให้ไปกระจุกตัว ณ ท่าเรือที่ที่ส่งของออก และทำให้การบรรจุสินค้าเข้าคอนเทนเนอร์ทั้ง 2 ลักษณะ คือ กรณีผู้ส่งออกรายเดียว (FULL CONTAINER LOAD : FCL) และกรณีผู้ส่งออกหลายราย (LESS THAN CONTAINER LOAD : LCL) จะต้องทำการบรรจุของเข้าคอนเทนเนอร์ภายในอารักขาของศุลกากร รวมทั้งผู้รับผิดชอบการบรรจุคือผู้ได้รับอนุญาตให้จัดตั้งโรงพักสินค้าบรรจุสินค้าเข้าคอนเทนเนอร์เพื่อการส่งออกย่อมจะต้องมีความรับผิดชอบระมัดระวังมิให้มีการนำของที่ผิดกฎหมายเข้ามาบรรจุในตู้คอนเทนเนอร์ ทั้งนี้ โรงพักสินค้าบรรจุสินค้าเข้าคอนเทนเนอร์เพื่อการส่งออกทุกแห่งจะต้องจัดตั้งสถานที่ตรวจสอบสินค้าด้วยเครื่องเอกซเรย์ (X-RAY) ไว้สำหรับตรวจสอบสินค้าในตู้คอนเทนเนอร์ และเมื่อได้ปฏิบัติพิธีการศุลกากรเสร็จสิ้นแล้ว การขนย้ายคอนเทนเนอร์ไปยังท่าเรือที่ส่งของออกเพื่อบรรทุกขึ้นเรือไปต่างประเทศจะควบคุมโดยระบบติดตามการขนส่งของที่อยู่ในการควบคุมทางศุลกากรด้วยเทคโนโลยีดิจิทัล (CUSTOMS TRACKING & MONITORING SYSTEM : CTMS)

3. แนวคิดในการจัดท่าและพัฒนา PROFILE

กรมศุลกากรนำระบบบริหารความเสี่ยง (RISK MANAGEMENT) มาใช้ในการประเมินความเสี่ยงเพื่อกำหนดว่าของนำเข้า/ของส่งออกตามใบขนสินค้าฉบับใดสมควรกำหนดเป็นใบขนสินค้าประเภทให้ตรวจสอบพิกิต ราคา และของ (RED LINE) ใบขนสินค้าฉบับใดสมควรกำหนดเป็นใบขนสินค้าประเภท ไม่ต้องตรวจสอบพิกิต ราคา และของ (GREEN LINE)

โดยในการจัดทำและพัฒนา PROFILE จะจัดทำเป็น 2 ระดับ คือ CENTRAL PROFILE และ LOCAL PROFILE ทั้งนี้ CENTRAL PROFILE จัดทำโดยหน่วยงาน ในส่วนกลางของกรมศุลกากรซึ่งจะแต่งตั้งคณะกรรมการบริหารความเสี่ยงทำหน้าที่รวบรวมข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับการนำเข้า - ส่งออก การจับกุมที่จำเป็นต่อการวิเคราะห์ข้อมูลความเสี่ยง และประมวลผลข้อมูลที่รวบรวมได้เสนอต่อที่ประชุมคณะกรรมการบริหารความเสี่ยงพิจารณาให้ความเห็นชอบกำหนดประเด็นความเสี่ยง ใบขนสินค้าฉบับใดสมควรกำหนดเป็นใบขนสินค้าประเภทให้ตรวจสอบพิกิต ราคา และของ (RED LINE) ใบขนสินค้าฉบับใดสมควรกำหนดเป็นใบขนสินค้าประเภทไม่ต้องตรวจสอบพิกิต ราคา และของ (GREEN LINE) ซึ่ง PROFILE ที่คณะกรรมการบริหารความเสี่ยงกำหนดในระดับ CENTRAL PROFILE นี้ สำนักงานศุลกากรหรือด่านศุลกากรที่เกี่ยวข้องกับการผ่านพิธีการศุลกากรและตรวจปล่อยสินค้านำเข้าหรือส่งออก จะต้องปฏิบัติตามคำสั่งการตรวจที่กำหนดโดยเคร่งครัด

ส่วนการจัดทำ PROFILE ในระดับ LOCAL PROFILE นั้น เป็นอำนาจและหน้าที่ของสำนักงานศุลกากรหรือด่านศุลกากรที่เกี่ยวข้องกับการผ่านพิธีการศุลกากรและตรวจปล่อยสินค้านำเข้า หรือส่งออกตามที่กรมศุลกากรมอบหมาย โดยจัดทำในรูปของคณะกรรมการจัดทำและพัฒนา LOCAL PROFILE ทำหน้าที่วิเคราะห์ สังเคราะห์ ข้อมูลการนำเข้า - การส่งออก เพื่อกำหนดเงื่อนไขความเสี่ยง ได้อย่างถูกต้องแท้จริงและเท่าทันต่อสถานการณ์ที่อาจจะเกิดการกระทำความผิดขึ้นในเขตพื้นที่รับผิดชอบ แต่อย่างไรก็ตาม PROFILE ในระดับ LOCAL PROFILE จะต้องไม่ขัดแย้งกับ PROFILE ในระดับ CENTRAL PROFILE

การจัดทำ PROFILE ทั้งในระดับ CENTRAL PROFILE และ LOCAL PROFILE ที่กำหนดให้จัดทำในรูปของคณะกรรมการหรือคณะทำงานนั้น การรวบรวมข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับการนำเข้า - ส่งออก จะดำเนินการโดยเจ้าหน้าที่ซึ่งจะพิจารณาจากข้อมูลการนำเข้า - การส่งออก สถิติการจับกุม แนวโน้มที่จะมีลักลอบหนีศุลกากรหรือหลีกเลี่ยงอากรในแต่ละช่วงเวลา ข้อสั่งการของหน่วยเหนือที่ให้เข้มงวดกวดขันการลักลอบหนีศุลกากรหรือหลีกเลี่ยงอากรตามข้อมูลการข่าว การจัดทำ PROFILE ให้ได้อย่างมีประสิทธิภาพเจ้าหน้าที่ผู้จัดทำจึงจะต้องเป็นผู้ที่มีความรู้ ความเชี่ยวชาญ ทักษะ ประสบการณ์การทำงาน รวมทั้งมีธรรมาภิบาลในการปฏิบัติงาน (สำนึกรับผิดชอบ สุจริต เทียงธรรม โปร่งใส) แต่อย่างไรก็ตาม ผลการตรวจสอบใบขนสินค้าตาม PROFILE ที่กำหนดให้ตรวจสอบพิกิต ราคา และของ (RED LINE) ปรากฏว่าตรวจพบความผิดในอัตราเปอร์เซ็นต์ที่น้อยมาก

ผู้เขียนมีความเห็นว่า ปัจจุบันมีการนำเทคโนโลยีปัญญาประดิษฐ์ (ARTIFICIAL INTELLIGENCE : AI) มาประยุกต์ใช้ในการจัดการข้อมูลและวิเคราะห์ข้อมูลในภาคธุรกิจและภาคอุตสาหกรรม เทคโนโลยีปัญญาประดิษฐ์ (ARTIFICIAL INTELLIGENCE : AI) เป็นเทคโนโลยีที่สร้างความสามารถให้แก่เครื่องจักรและคอมพิวเตอร์ ด้วยอัลกอริทึมและกลุ่มเครื่องมือทางสถิติ เพื่อสร้างซอฟต์แวร์ที่แก้ปัญหาที่สามารถเลียนแบบความสามารถของมนุษย์ที่ซับซ้อนได้ เช่น จดจำ แยกแยะ ให้เหตุผล ตัดสินใจ คาดการณ์ สื่อสารกับมนุษย์ ในบางกรณีอาจไปถึงขั้นเรียนรู้ได้ด้วยตนเองโดยการใช้ข้อมูลขนาดใหญ่ (BIG DATA) ที่มีอยู่แล้วประมวลผลออกมาเป็นชุดข้อมูล ดังนั้น ด้วยปริมาณงานที่เพิ่มมากขึ้น เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการจัดทำ PROFILE ควรนำเทคโนโลยีปัญญาประดิษฐ์ (ARTIFICIAL INTELLIGENCE : AI) มาใช้ในการคัดกรองใบขนสินค้าเพื่อกำหนดประเภทใบขนสินค้าเป็นประเภทให้ตรวจสอบพิกิต ราคา และของ (RED LINE) และประเภทไม่ต้องตรวจสอบพิกิต ราคา และของ (GREEN LINE) ซึ่งเทคโนโลยีปัญญาประดิษฐ์ (Artificial Intelligence : AI) นี้ ศุลกากรบราซิลได้นำมาใช้ในการคัดกรองใบขนสินค้าในระบบระบบเป้าหมาย และองค์การศุลกากรโลก (WORLD CUSTOMS ORGANIZATION : WCO) นำมาเป็นกรณีศึกษาเพราะมีจุดเด่นหลายประการ เช่น กระบวนการเรียนรู้ของ AI อันนำไปสู่การตรวจพบความผิดปกติของใบขนสินค้าทั้งความผิดปกติที่พบได้ทั่วไปและที่ไม่พบได้ทั่วไป ความสามารถในการวิเคราะห์ข้อมูลโดยหลีกเลี่ยงข้อมูลที่ถูกบิดเบือน จากผู้นำของเข้า ความสามารถในการจัดจำแนกสินค้าเข้าสู่พิกิตอัตราศุลกากรใหม่ที่แยกออกมาจากพิกิตอัตราศุลกากรเก่าในระยะเวลาอันรวดเร็ว ความสามารถแสดงผลออกมาเป็นภาษามนุษย์เพื่อให้เจ้าหน้าที่เข้าใจเหตุผลในการระบุเป้าหมาย เป็นต้น

4. แนวคิดการบริหารจัดการชายแดนร่วมกัน (COORDINATED BORDER MANAGEMENT: CBM)

การรวมตัวทางเศรษฐกิจของอาเซียน ความร่วมมือทางเศรษฐกิจในระดับอนุภูมิภาคอาเซียน การพัฒนาโครงสร้าง

พื้นฐานเชื่อมโยงระหว่างประเทศสมาชิก เช่น ถนน โทรมคมนาคม และพลังงานล้วนเป็นปัจจัยส่งเสริมให้เกิดการขยายตัวทางการค้าระหว่างกันในฐานะภูมิภาคและอนุภูมิภาคในรูปแบบการค้าชายแดน การค้าผ่านแดนและการค้าข้ามแดน ก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงสัดส่วนการค้าของอาเซียนกับประเทศนอกภูมิภาค โดยเฉพาะประเทศสหรัฐอเมริกาที่มีแนวโน้มลดลง ประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีนมีแนวโน้มเพิ่มขึ้น ประเทศญี่ปุ่นค่อนข้างคงที่ แต่สัดส่วนการค้ากับประเทศอาเซียนด้วยกันมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นเพื่ออำนวยความสะดวกการค้าชายแดน การค้าผ่านแดน และการค้าข้ามแดน ด้วยการนำระบบพิธีการศุลกากรทางอิเล็กทรอนิกส์มาใช้ในการกระบวนการศุลกากร การเครื่องมือ อุปกรณ์ และเทคโนโลยีที่ทันสมัยมาใช้ในการตรวจสอบและควบคุมทางศุลกากร

นอกจากนั้น รัฐบาลได้มอบหมายให้กรมศุลกากรร่วมมือกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องร่วมกันผลักดันให้มีการเชื่อมโยงข้อมูลการนำเข้า - การส่งออก เพื่อให้เกิดการแลกเปลี่ยนข้อมูลระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้องภายในประเทศผ่านระบบ NATIONAL SINGLE WINDOW : NSW และให้กรมศุลกากรจัดทำ MOU กับศุลกากรประเทศสมาชิกอาเซียนภายใต้กรอบ ASEAN AGREEMENT TO ESTABLISH AND IMPLEMENT THE ASEAN SINGLE WINDOW และ ASEAN PROTOCOL TO ESTABLISH AND IMPLEMENT THE ASEAN SINGLE WINDOW เพื่อให้เกิดการแลกเปลี่ยนข้อมูลการนำเข้า - การส่งออก ผ่านระบบ ASEAN SINGLE WINDOW : ASW และในปี พ.ศ. 2556 ได้มีการตราพระราชบัญญัติการอำนวยความสะดวก ในการขนส่งข้ามพรมแดน พ.ศ. 2556 โดยมีหลักการและเหตุผลในการออกกฎหมายดังกล่าวเพื่ออำนวยความสะดวกในการขนส่งข้ามพรมแดนโดยกำหนดให้มีพื้นที่สำหรับดำเนินพิธีการร่วมกันและกำหนดหลักเกณฑ์กลางสำหรับเจ้าหน้าที่ของรัฐบาลไทยและเจ้าหน้าที่ของรัฐบาลประเทศภาคีตามความตกลงเพื่อดำเนินพิธีการในพื้นที่ดังกล่าว ซึ่งปัจจุบันกระทรวงคมนาคมได้ออกประกาศกระทรวงคมนาคมเมื่อวันที่ 24 พฤษภาคม พ.ศ. 2559 กำหนดพื้นที่ควบคุมร่วมกันในราชอาณาจักรไว้เพียง 1 แห่ง คือ บริเวณสะพานมิตรภาพ 2 (มุกดาหาร - สะหวันนะเขต) ตำบลบางทรายใหญ่ อำเภอเมือง จังหวัดมุกดาหาร เนื้อที่ 63 ไร่

ผู้เขียนมีความเห็นว่า เพื่ออำนวยความสะดวกทางด้านพิธีการศุลกากรการค้าชายแดน การค้าผ่านแดน และการค้าข้ามแดน รวมทั้งเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการควบคุมทางศุลกากร จึงควรประสานงานกับประเทศเพื่อนบ้านที่มีการค้าชายแดนการค้าผ่านแดน และการค้าข้ามแดนระหว่างกัน ร่วมกันผลักดัน ให้มีการเชื่อมโยงและแลกเปลี่ยนข้อมูลระหว่างหน่วยงานศุลกากรผ่านระบบ ASEAN SINGLE WINDOW : ASW และการใช้ประโยชน์พื้นที่ควบคุมร่วมกัน (COMMON CONTROL AREA : CCA) โดยจัดเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องของแต่ละประเทศ เช่น พนักงานศุลกากร เจ้าหน้าที่ตรวจคนเข้าเมือง เป็นต้น มาปฏิบัติหน้าที่ประจำ ณ พื้นที่ควบคุมร่วมกัน (COMMON CONTROL AREA : CCA) เพื่อให้กระบวนการปฏิบัติพิธีการศุลกากรตรวจสอบปล่อยของเสร็จสิ้น ณ จุดเดียว (SINGLE WINDOW INSPECTION : SWI/SINGLE STOP INSPECTION : SSI) โดยกรณีของนำเข้า พนักงานศุลกากรประเทศเพื่อนบ้านจะร่วมตรวจสอบของกับพนักงานศุลกากรไทย ณ พื้นที่ควบคุมร่วมกัน (COMMON CONTROL AREA : CCA) ด้านพรมแดนฝั่งประเทศไทย ส่วนของส่งออกพนักงานศุลกากรไทยจะไปร่วมตรวจสอบของกับพนักงานศุลกากรประเทศเพื่อนบ้าน ณ พื้นที่ควบคุมร่วมกัน (COMMON CONTROL AREA : CCA) ด้านพรมแดนฝั่งประเทศเพื่อนบ้าน ซึ่งจะทำให้เกิดการตรวจสอบถ่วงดุล (CHECK AND BALANCE) และความโปร่งใส (TRANSPARENCY) ในการปฏิบัติงาน

บทความนี้เป็นความเห็นในเชิงวิชาการ ความคิดเห็นของผู้เขียน ไม่เกี่ยวข้อง และผูกพันต่อกรมศุลกากรแต่อย่างใด เป็นมุมมองของผู้เขียนที่เห็นว่าพนักงานศุลกากรรุ่นใหม่ ๆ ที่ปฏิบัติงานในปัจจุบันอาจไม่รู้ถึงพัฒนาการของกระบวนการพิธีการศุลกากรตั้งแต่ในอดีตจนถึงปัจจุบัน จึงได้ศึกษาและนำมากล่าวไว้แบบย่อเพื่อเป็นความรู้ซึ่งอาจจะเป็นประโยชน์ต่อแนวคิดในการที่จะพัฒนากระบวนการพิธีการศุลกากรซึ่งในยุคสมัยปัจจุบันจะเน้นในเรื่องการอำนวยความสะดวก แต่สิ่งที่ผู้เขียนเห็นว่าสิ่งที่ไม่ควรละเลยมองข้ามก็คือระบบการควบคุมทางศุลกากรเพื่อสร้างความเท่าเทียมความเป็นธรรมระหว่างผู้ประกอบการ



กรมศุลกากร ยกเว้นอากรขาเข้าสำหรับข้าวโพดเลี้ยงสัตว์ และชิ้นแฉงเรืออัตรอากรขาเข้าที่นึ่งนึ่งนึ่งสำหรับเด็ก (Car Seat)

เมื่อวันที่ 12 พฤษภาคม 2565 นายชัยยุทธ คำคุณ ที่ปรึกษาด้านพัฒนาระบบควบคุมทางศุลกากร ในฐานะโฆษกกรมศุลกากรเปิดเผยว่า จากการที่คณะรัฐมนตรีมีมติเห็นชอบตามมติของคณะกรรมการนโยบายอาหารผ่านปรนมาตรการภาษีนำเข้าข้าวโพดเลี้ยงสัตว์ภายใต้ WTO ในโควตา ระหว่างเดือนพฤษภาคม – กรกฎาคม 2565 (3 เดือน) ในอัตราร้อยละ 0 ปริมาณข้าวโพดไม่เกิน 6 แสนตัน หรือร้อยละ 50 ของความต้องการใช้ข้าวโพดเลี้ยงสัตว์และวัตถุดิบทดแทน เพื่อเป็นการแก้ไขปัญหาปริมาณวัตถุดิบที่ใช้ในอุตสาหกรรมการผลิตอาหารสัตว์ไม่เพียงพอ ดังนั้น กระทรวงการคลัง (กรมศุลกากร) จึงได้ออกประกาศกระทรวงการคลัง ยกเว้นอากรขาเข้าสำหรับข้าวโพดเลี้ยงสัตว์ภายใต้องค์การการค้าโลก (WTO) ในโควตา ประเภทพิกัด 1005.90.99 รหัสย่อย 71 และจะมีผลบังคับใช้นับจากวันถัดจากวันที่ประกาศลงในราชกิจจานุเบกษา จนถึงวันที่ 31 กรกฎาคม 2565

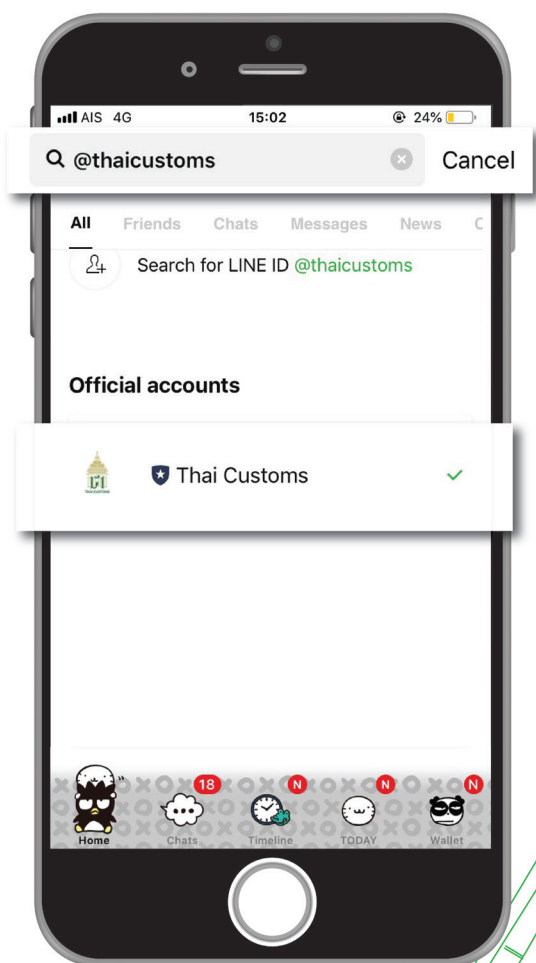
นอกจากนี้ ตามที่ราชกิจจานุเบกษาได้เผยแพร่พระราชบัญญัติจรรยาบรรณ (ฉบับที่ 13) พ.ศ. 2565 เมื่อวันที่ 7 พฤษภาคม 2565 กำหนดให้ผู้โดยสารที่นั่งแถวตอนหน้าและที่นั่งแถวตอนอื่น ต้องรัดร่างกายด้วยเข็มขัดนิรภัยไว้กับที่นั่งตลอดเวลาในขณะโดยสารรถยนต์ และผู้โดยสารที่เป็นเด็กอายุไม่เกิน 6 ปี ต้องจัดให้นั่งในที่นั่งนิรภัยสำหรับเด็ก หรือนั่งในที่นั่งพิเศษสำหรับเด็กเพื่อป้องกันอันตราย ทำให้ประชาชนให้ความสนใจในภาษีอากรขาเข้าที่อาจส่งผลต่อราคาของสินค้าดังกล่าว

สำหรับ ที่นั่งนิรภัยสำหรับเด็ก (Car Seat) จัดเป็นของในประเภทพิกัด 9401.80.00 โดยมีอัตรอากรขาเข้า อยู่ที่ร้อยละ 20 แต่หากนำเข้าภายใต้ความตกลงเขตการค้าเสรี (FTA) ที่ประเทศไทยมีอยู่ก็จะสามารถใช้สิทธิพิเศษยกเว้นอากรขาเข้าได้สำหรับทุกความตกลง อย่างไรก็ตาม การลดอัตรอากรขาเข้าเป็นการทั่วไปให้ต่ำกว่าร้อยละ 20 นั้น เป็นเรื่องนโยบายซึ่งกรมศุลกากรอยู่ระหว่างการหารือกับสภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทยเพื่อนำเสนอต่อกระทรวงการคลังและคณะรัฐมนตรี ทั้งนี้เพื่อให้อัตรอากรของที่นั่งนิรภัยสำหรับเด็กอยู่ในระดับที่เหมาะสม เพื่อประโยชน์ต่อผู้บริโภคและไม่กระทบต่อผู้ผลิตในประเทศต่อไป



LINE Official Account

รับข่าวสารจากกรมศุลกากรง่ายๆ
กดเพิ่มเพื่อนได้ที่ **'@thaicustoms'**
หรือสแกนคิวอาร์โค้ด





พิธีการศุลกากรส่งออกทางบก

1. การยื่นใบขนสินค้าขาออก

ผู้ส่งของออกที่ประสงค์จะส่งสินค้าทั่วไป* ออกจากราชอาณาจักรผ่านเขตแดนทางบก จะต้องจัดทำข้อมูล “ใบขนสินค้าขาออก (กศก. 101/1)” ตามรูปแบบและมาตรฐานที่กรมศุลกากรกำหนด โดยจะต้องจัดทำข้อมูลใบขนฯ ดังกล่าวในรูปแบบอิเล็กทรอนิกส์ แล้วส่งมายังระบบคอมพิวเตอร์ของกรมศุลกากร ก่อนการขนย้ายของมายังด่านศุลกากรที่จะส่งของออก เมื่อระบบคอมพิวเตอร์ได้ตรวจสอบข้อมูลใบขนฯ ที่ส่งมาแล้ว หากไม่พบข้อผิดพลาด ระบบจะแจ้งเลขที่ใบขนสินค้าขาออกตอบกลับไปยังผู้ส่งของออก เพื่อให้ผู้ส่งออกไปดำเนินการชำระค่าภาษีอากร (ถ้ามี) และทำการขนย้ายของไปยังด่านศุลกากรเพื่อรับการตรวจปล่อยต่อไป

1.1 ข้อมูลที่ควรจัดเตรียมเพื่อใช้ประกอบการยื่นใบขนสินค้าขาออก

- บัญชีราคาสินค้า (Invoice)
- บัญชีรายละเอียดบรรจุหีบห่อ (Packing List)
- ใบอนุญาตหรือหนังสืออนุญาต (กรณีเป็นของต้องกำกับหรือสินค้าที่ต้องควบคุมการส่งออก)

1.2 วิธีการส่งข้อมูลใบขนสินค้าขาออกมายังระบบคอมพิวเตอร์ของกรมศุลกากร สามารถทำได้ 4 ช่องทางดังนี้

- ผู้ส่งของออกส่งข้อมูลใบขนสินค้าขาออกด้วยตนเอง โดยจะต้องลงทะเบียนเป็นผู้ผ่านพิธีการศุลกากรหรือดำเนินการในกระบวนการศุลกากรกับกรมศุลกากรก่อน
- ผู้ส่งของออกมอบหมายให้ตัวแทนออกของ (Customs Broker) เป็นผู้ส่งข้อมูลแทน

หมายเหตุ* กรณีเป็นการส่งออกซึ่งมีปริมาณเล็กน้อยตามแนวชายแดน คือเป็นของที่มีมูลค่าไม่เกิน 50,000 บาท และไม่ใช่วัตถุที่ต้องเสียภาษีอากร หรือของต้องห้าม หรือต้องกำกวดในการส่งออก และไม่ได้อาศัยสิทธิประโยชน์ทางภาษีอากรวันแต่ภาษีมูลค่าเพิ่ม ให้ผู้ส่งของออกยื่นใบแจ้งรายละเอียดสินค้าขาออก (กศก.153) ต่อพนักงานศุลกากร ณ ด่านพรมแดน หรือจุดผ่านแดนถาวร หรือจุดผ่านแดนชั่วคราว หรือจุดผ่อนปรนทางการค้า เพื่อตรวจสอบความถูกต้องครบถ้วนก่อนนำของออกไปนอกราชอาณาจักร

- ผู้ส่งของออกให้เคาน์เตอร์บริการ (Service Counter) เป็นผู้ส่งข้อมูล
- ผู้ส่งของออกยื่นใบขนสินค้าขาออกในรูปแบบเอกสาร พร้อมทั้งแบบรายละเอียดข้อมูลใบขนสินค้าขาออก (ใบนำคีย์) ณ ด่านศุลกากรที่ส่งออก

2. การชำระค่าภาษีอากร

เมื่อผู้ส่งของออกได้ยื่นข้อมูลใบขนสินค้าเข้าสู่ระบบคอมพิวเตอร์ของกรมศุลกากรและได้รับการตอบกลับเลขที่ใบขนสินค้าแล้ว ผู้ส่งของออกจะต้องดำเนินการชำระค่าภาษีอากร (ถ้ามี) และค่าธรรมเนียมศุลกากรให้แล้วเสร็จก่อนไปดำเนินการรับการตรวจปล่อย โดยผู้ส่งของออกสามารถชำระค่าภาษีอากรและค่าธรรมเนียมศุลกากรได้ 3 ช่องทางดังต่อไปนี้

2.1 ชำระด้วยตนเองที่หน่วยรับชำระเงินทุกแห่งของกรมศุลกากร ทั้งในรูปแบบเงินสด บัตรภาษี บัตรเดบิต บัตรเครดิต และเช็คของผู้ประกอบการที่มีธนาคารค้าประกันและได้รับอนุมัติจากกรมศุลกากร

2.2 ชำระในระบบ e-Payment คือ การชำระเงินค่าภาษีอากรพร้อมกับการส่งข้อมูลใบขนสินค้า โดยการตัดยอดบัญชีธนาคารของผู้ส่งของออกตามที่ได้แจ้งไว้กับกรมศุลกากร

2.3 ชำระในระบบ e-Bill Payment คือ การใช้เอกสารของกรมศุลกากร (เช่น ใบขนสินค้า ใบสั่งเก็บ) ซึ่งมี QR Code หรือ Bar Code หรือเลขอ้างอิงตามที่ปรากฏในเอกสารนั้น ไปชำระ ณ เคาน์เตอร์ของธนาคารหรือ Internet Banking หรือ ATM หรือช่องทางการรับชำระเงินอื่น ๆ ของธนาคาร หรือ ผ่านตัวแทนรับชำระเงิน ที่ทำความตกลงกับกรมศุลกากร ได้แก่ เคาน์เตอร์เซอร์วิสของ 7-11 และ บิ๊กซี

3. การส่งข้อมูลใบกำกับการขนย้ายสินค้าขาออก

เมื่อผู้ส่งของออกได้ทำการบรรจุสินค้าลงในยานพาหนะแล้วเสร็จ ผู้ส่งของออกต้องจัดทำข้อมูลใบกำกับการขนย้ายสินค้าตามรูปแบบและมาตรฐานที่กรมศุลกากรกำหนด แล้วส่งข้อมูลใบกำกับในรูปแบบอิเล็กทรอนิกส์มายังระบบคอมพิวเตอร์ของกรมศุลกากร หากระบบตรวจสอบแล้วไม่พบข้อผิดพลาด ระบบจะกำหนดเลขที่ใบกำกับการขนย้ายสินค้าแล้วตอบกลับไปยังผู้ส่งของออกเพื่อทำการขนย้ายต่อไปทั้งนี้การส่งข้อมูลข้างต้นจะต้องทำก่อนการขนย้ายของมายังด่านศุลกากรที่จะส่งของออก

โดยในการจัดทำข้อมูลใบกำกับดังกล่าว ผู้ส่งของออกจะต้องทำข้อมูลใบกำกับตามบัญชีสินค้าที่ทำการบรรจุจริงเป็นรายการพาหนะที่ใช้ขนย้าย และให้ใช้ใบกำกับการขนย้ายสินค้าหรือเลขที่ใบกำกับดังกล่าวเป็นบัญชีสินค้า (แบบ ศ.บ.3) สำหรับแสดงต่อเจ้าพนักงานศุลกากรที่ด่านพรมแดนก่อนนำยานพาหนะผ่านเขตแดนทางบกออกไปนอกราชอาณาจักร

4. การตรวจสอบและตัดบัญชีใบกำกับการขนย้ายสินค้า

เมื่อทำการบรรจุสินค้าและส่งข้อมูลใบกำกับการขนย้ายสินค้าแล้วเสร็จ ผู้ส่งของออกจะต้องควบคุมยานพาหนะมายังด่านศุลกากรที่จะส่งของออก แล้วแจ้งเลขที่ใบกำกับการขนย้ายต่อเจ้าพนักงานศุลกากร เจ้าพนักงานศุลกากรจะทำการตรวจสอบความถูกต้องและทำการตัดบัญชีใบกำกับการเคลื่อนย้าย พร้อมทั้งตรวจสอบข้อมูลใบขนสินค้าขาออกที่ระบุไว้ในใบกำกับ และดำเนินการตามคำสั่งการตรวจตามผลการวิเคราะห์ความเสี่ยงของระบบคอมพิวเตอร์ ดังต่อไปนี้

4.1 กรณีมีคำสั่ง “ยกเว้นการตรวจ (Green Line)” ผู้ส่งของออกสามารถไปติดต่อเจ้าพนักงานศุลกากรเพื่อนำยานพาหนะไปยังด่านพรมแดนเพื่อผ่านเขตแดนทางบกออกไปนอกราชอาณาจักรได้ทันที

4.2 กรณีมีคำสั่ง “ให้เปิดตรวจ (Red Line)” ผู้ส่งของออกจะต้องติดต่อเจ้าพนักงานศุลกากรเพื่อทำการตรวจสอบของก่อนนำยานพาหนะไปยังด่านพรมแดน

ขั้นตอน การปฏิบัติ พิธีการศุลกากร ส่งออกทางบก



การดำเนินการเกี่ยวกับเรื่องร้องเรียน

9 ช่องทาง

การร้องเรียน



1 สายด่วน
1332

2 โทรสาร
0-2667-6919

3 e-mail
ctc@customs.go.th

4 Line ID
@customshearing

5 ไปรษณีย์

6 ร้องเรียน
ด้วยตนเอง

7 สื่อสารมวลชน

8 หน่วยงานของรัฐอื่นๆ
เช่น ปปช. DSI

9 สปน. GCC111
กระทรวงการคลัง

ขั้นตอนการจัดการเรื่องร้องเรียน



ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย
ร้องเรียนตามช่องทาง
การร้องเรียน



พิจารณาหลักเกณฑ์
การรับเรื่องเข้าสู่สารบบ



ประสานหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
แก้ไขปัญหาเป็นที่ยุติ
(1 วันทันที)

ยุติการ
ดำเนินการ
ในชั้น กคจ.

แจ้งผู้ร้องและ
แจ้งหน่วยงาน
ที่เกี่ยวข้อง

ไม่สามารถ
ยุติภายใน
1 วัน

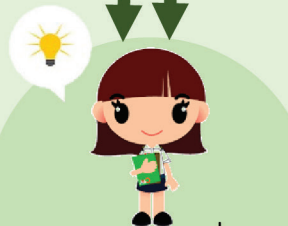


ลงพื้นที่ตรวจสอบ
ข้อเท็จจริงเบื้องต้น



แจ้งหน่วยงานที่เกี่ยวข้องให้ตรวจสอบ
ข้อเท็จจริงและรายงานผล
ภายใน 15 วัน

หากตรวจสอบ
ข้อเท็จจริงยังไม่
ชัดเจนให้ตรวจสอบ
ข้อเท็จจริงเพิ่มเติม



พิจารณาข้อเท็จจริงที่ได้จาก
การตรวจสอบและชี้แจง
ภายใน 30 วัน

ไม่มี

พยานหลักฐานว่ากระทำการ
ฝ่าฝืนประมวลจริยธรรม
ข้าราชการพลเรือน

ยุติเรื่อง

มี

พยานหลักฐานว่ากระทำการ
ฝ่าฝืนจรรยาข้าราชการ
กรมศุลกากร
เสนอรองหัวหน้า กคจ.
ใช้อำนาจทางบริหาร

มี

พยานหลักฐานว่ากระทำการ
ฝ่าฝืนประมวลจริยธรรม
ข้าราชการพลเรือน
เสนอกรมฯ ส่ง กบท.
พิจารณาดำเนินการ
ทางวินัย

กรมศุลกากร
จะพิจารณาเรื่องร้องเรียน
ให้แล้วเสร็จ ภายใน 60 วัน
นับแต่วันรับเรื่องและมีเอกสาร
หลักฐานครบถ้วน เว้นแต่
มีเหตุจำเป็นไม่อาจดำเนินการ
ภายในระยะเวลาดังกล่าว





สายด่วนบริการศุลกากร

1164

Customs Care Call Center

ตอบปัญหา ประสานงาน
รับคำแนะนำ ข้อเสนอแนะ

เจ้าของ

กรมศุลกากร ถนน สุนทรโกษา

เขตคลองเตย กรุงเทพฯ 10110

ที่ปรึกษา

นายพชร อนันตศิลป์

อธิบดีกรมศุลกากร

นายชูชัย อุดมโกชน์

ที่ปรึกษาด้านพัฒนาระบบสิทธิประโยชน์ทางศุลกากร

นายชัยยุทธ คำคุณ

ที่ปรึกษาด้านพัฒนาระบบควบคุมทางศุลกากร

นายกิตติ สุทธิสัมพันธ์

ที่ปรึกษาด้านการพัฒนาและบริหารจัดการจัดเก็บภาษี

นายพันธ์ทอง ลอยกุลนันท์

รองอธิบดี

นายพงศ์เทพ บัวทรัพย์

รองอธิบดี

นางนันทจีตา ศิริคุปต์

รองอธิบดี

นางกิจจาลักษณ์ ศรีนุชศาสตร์

รองอธิบดี

บรรณาธิการบริหาร

นายวิศณุ วัชรานิช

หัวหน้ากองบรรณาธิการ

นางพัชรา แสงอรุณ

ผู้ช่วยกองบรรณาธิการ

นางสาวกัทธกรรณ์ พงษ์พันธ์

กองบรรณาธิการ

ฝ่ายประชาสัมพันธ์ ส่วนสื่อสารองค์กร

สำนักงานเลขานุการกรม กรมศุลกากร

นางสาวศรปวิมลพัสด์ บุญเชิด นางจารุณี อาพานนท์ นายประดิษฐ์ เพชรดา

นางสาวอุษณีย์ ชัยรัตน์ นายอนันตกรณ์ ศรีน้อย นางชลวรรณ สุขเมือง

นางสาวอมรราตี ยอดสุวรรณ นางสาวศรีัญญา จอมสวรรค์

นายเฉลิมชัย ศิริพงษ์ นายธนกร ชิวตระกุลชัย นายสมบุญณ์ เอี่ยมประภัสสร