

# ปัจจัยและบริบทกระบวนการศุลกากร

ที่ส่งผลต่อประสิทธิภาพของการนำเทคโนโลยีที่ทันสมัย  
มาใช้ในการควบคุมทางศุลกากร

นางสาวประอรรัตน์ รัตนพรสมปอง  
ผู้อำนวยการส่วนควบคุมทางศุลกากร  
ด่านศุลกากรตากใบ

## ภารกิจและหน้าที่กรมศุลกากร

กรมศุลกากรเป็นส่วนราชการในสังกัดกระทรวงการคลัง มีภารกิจหน้าที่เกี่ยวกับการจัดเก็บภาษีอากรจากการนำสินค้าเข้าและส่งออก การป้องกันและปราบปรามการกระทำความผิดทางศุลกากร และการส่งเสริมสนับสนุนการผลิตและการส่งออก จากภารกิจหน้าที่ดังกล่าว กรมศุลกากรจึงต้องมีการพัฒนาระบบงานศุลกากรอยู่ตลอดเวลา เพื่ออำนวยความสะดวกด้านพิธีการศุลกากรให้กับผู้ประกอบการนำเข้าและผู้ประกอบการส่งออก ให้สามารถปฏิบัติพิธีการศุลกากรนำของออกจากอารักขาของศุลกากรได้อย่างสะดวกรวดเร็ว แต่ในขณะเดียวกันภารกิจหน้าที่ด้านการป้องกันและปราบปรามการกระทำความผิดทางศุลกากรก็เป็นภารกิจหน้าที่ที่สำคัญอีกประการหนึ่งที่ไม่อาจละเลยได้ เนื่องจากหากการป้องกันและปราบปรามการกระทำความผิดทางศุลกากรเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพก็ย่อมจะทำให้ผู้ประกอบการนำเข้าและผู้ประกอบการส่งออกเข้ามาอยู่ในระบบภาษีอากรไม่คิดที่จะหลบเลี่ยงหรือหลีกเลี่ยงการเสียภาษีอากร

## ระบบงานศุลกากร

สำหรับระบบงานศุลกากรนั้น ผู้เขียนได้ศึกษาค้นคว้าพบว่ากรมศุลกากรได้มีการพัฒนาปรับปรุงระบบงานศุลกากรมาอย่างต่อเนื่อง ซึ่งอาจมีปัจจัยจากภาวะการค้าระหว่างประเทศที่มีการขยายตัวอย่างต่อเนื่องทั้งจากการขยายตัวของเศรษฐกิจโลก ความสะดวกรวดเร็วในการขนส่งการเคลื่อนย้ายสินค้าที่มีความหลากหลายไม่ว่าจะเป็นการขนส่งทางบก (รถยนต์ รถไฟ) การขนส่งทางน้ำ การขนส่งทางอากาศการขนส่งทางท่อ และการขนส่งระบบคอนเทนเนอร์ ทำให้ปริมาณหรือมูลค่าทางการค้าเพิ่มมากขึ้น ดังตารางข้างล่างนี้

## สถิติมูลค่าการค้า ปี พ.ศ. 2538 - 2564

: ล้านบาท

| มูลค่าการค้า                           | ปี พ.ศ.      |              |              |              |              |              |              |              |              |              |
|--|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
|  | 2538         | 2539         | 2540         | 2541         | 2542         | 2543         | 25434        | 2545         | 2546         | 2547         |
| มูลค่าส่งออก                           | 1,406,310.09 | 1,412,110.65 | 1,806,699.66 | 2,248,321.19 | 2,215,179.94 | 2,773,827.02 | 2,884,703.89 | 2,923,941.39 | 3,325,630.12 | 3,873,689.56 |
| มูลค่านำเข้า                           | 1,763,591.37 | 1,832,825.18 | 1,924,283.03 | 1,774,066.18 | 1,907,390.62 | 2,494,141.11 | 2,752,346.05 | 2,774,840.19 | 3,138,776.03 | 3,801,066.55 |
| มูลค่าการค้าสุทธิ<br>(ส่งออก - นำเข้า) | -357,281.18  | -420,714.53  | -117,583.37  | 474,255.02   | 307,789.31   | 279,685.92   | 132,357.84   | 149,101.20   | 186,854.09   | 72,623.01    |

| มูลค่าการค้า                           | ปี พ.ศ.      |              |              |              |              |              |              |              |              |              |
|--|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
|  | 2548         | 2549         | 2550         | 2551         | 2552         | 2553         | 2554         | 2555         | 2556         | 2557         |
| มูลค่าส่งออก                           | 4,438,691.03 | 4,937,372.24 | 5,302,119.22 | 5,851,371.14 | 5,194,596.73 | 6,113,335.52 | 6,707,988.27 | 7,077,762.15 | 6,909,543.90 | 7,311,089.00 |
| มูลค่านำเข้า                           | 4,754,024.60 | 4,942,922.54 | 4,870,186.41 | 5,962,482.49 | 4,601,981.80 | 5,856,591.27 | 6,982,719.15 | 7,786,123.04 | 7,657,633.09 | 7,403,904.80 |
| มูลค่าการค้าสุทธิ<br>(ส่งออก - นำเข้า) | -315,333.58  | -5,550.30    | 431,932.81   | -111,111.34  | 592,614.94   | 256,744.25   | -274,730.87  | -708,360.89  | -748,089.19  | -92,815.81   |

| มูลค่าการค้า                           | ปี พ.ศ.      |              |              |              |              |              |              |      |      |      |
|--|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|------|------|------|
|  | 2558         | 2559         | 2560         | 2561         | 2562         | 2563         | 2564         | 2565 | 2566 | 2567 |
| มูลค่าส่งออก                           | 7,225,722.80 | 7,550,704.07 | 8,006,265.18 | 8,108,299.77 | 7,628,400.39 | 7,183,567.71 | 8,542,102.67 |      |      |      |
| มูลค่านำเข้า                           | 6,906,078.41 | 6,888,186.70 | 7,587,118.41 | 8,064,038.90 | 7,425,648.98 | 6,476,267.43 | 8,549,082.28 |      |      |      |
| มูลค่าการค้าสุทธิ<br>(ส่งออก - นำเข้า) | 319,644.39   | 662,517.37   | 419,146.76   | 44,260.87    | 202,751.41   | 707,300.18   | -6,979.61    |      |      |      |

แหล่งที่มาของข้อมูล : [bot.or.th/App/BTWS\\_STAT/statistics/BOTWEBSTAT.aspx?reportID=50&language=TH](http://bot.or.th/App/BTWS_STAT/statistics/BOTWEBSTAT.aspx?reportID=50&language=TH)

ดังนั้น เพื่อรองรับปริมาณหรือมูลค่าทางการค้าที่เพิ่มมากขึ้น และผู้ประกอบการนำเข้า ผู้ประกอบการส่งออกสามารถปฏิบัติพิธีการศุลกากรนำของออกจากอารักขาของศุลกากรได้อย่างสะดวกรวดเร็ว ลดระยะเวลาและค่าใช้จ่ายในกระบวนการนำเข้าและส่งออก ผู้เขียนจะขอกล่าวถึงระบบงานศุลกากรทั้งทางด้านกระบวนการพิธีการศุลกากรและระบบควบคุมทางศุลกากรในแต่ละช่วงเวลาเพื่อให้เห็นถึงพัฒนาการของระบบงานศุลกากรพอสังเขปดังนี้

### 1. การผ่านพิธีการศุลกากรในรูปแบบเอกสาร (MANUAL) เป็นรูปแบบการผ่านพิธีการศุลกากรก่อนที่กรมศุลกากรจะนำระบบการผ่านพิธีการศุลกากรระบบแลกเปลี่ยนข้อมูลทางอิเล็กทรอนิกส์ (ELECTRONIC DATA INTERCHANGE : EDI) มาใช้ในปี พ.ศ. 2540

การผ่านพิธีการศุลกากรในรูปแบบเอกสาร (MANUAL) ดังกล่าวนี้นี้ เมื่อผู้นำของเข้าหรือผู้ส่งของออกจัดทำใบขนสินค้าเสร็จเรียบร้อยแล้วจะต้องนำใบขนสินค้าพร้อมเอกสารประกอบ ได้แก่ ใบตราส่งสินค้า (BILL OF LADING) บัญชีราคาสินค้า (INVOICE) บัญชีรายการบรรจุหีบห่อ (PACKING LIST) (ถ้ามี) ใบอนุญาต (ถ้ามี) ฯลฯ ไปยื่นต่อหน่วยงานพิธีการและประเมินอากร ซึ่งมีลำดับขั้นตอน ในการตรวจสอบดังนี้

1.1 เจ้าหน้าที่พิธีการศุลกากร/เจ้าหน้าที่ธุรการ ตรวจสอบชื่อผู้นำของเข้า/ผู้ส่งของออก ที่อยู่ เลขประจำตัวผู้เสียภาษีที่สำแดงในใบขนสินค้าให้ตรงกับบัตรตัวอย่างลายมือชื่อของผู้จัดการ และตรวจสอบบัตรผ่านพิธีการศุลกากรให้ถูกต้องตรงกับที่สำแดงในใบขนสินค้า ตรวจสอบความถูกต้องของใบขนสินค้า เอกสารประกอบ และการสำแดงรายการในใบขนสินค้า เมื่อเห็นว่าครบถ้วนถูกต้องออกเลขที่ใบขนสินค้า แล้วมอบใบขนสินค้าให้ผู้นำของเข้าผู้ส่งของออกนำไปยื่นต่อหัวหน้างานพิธีการและประเมินอากรเพื่อกำหนดชื่อเจ้าหน้าที่ประเมินอากร

1.2 เจ้าหน้าที่ประเมินอาการตรวจสอบการสำแดงพิกัดอัตราศุลกากรให้ถูกต้อง ตรงกับชนิด/ประเภทสินค้า ตามพระราชกำหนดพิกัดอัตราศุลกากร พ.ศ. 2530 ตรวจสอบการสำแดงราคาศุลกากรให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์วิธีการที่กำหนด

1.3 เจ้าหน้าที่พิธีการศุลกากร คำนวณตรวจสอบความถูกต้องการสำแดงราคาค่าระวางบรรทุก ค่าประกันภัย ค่าภาษีอากรทุกประเภท ในใบขนสินค้ากับเอกสารประกอบ

1.4 หัวหน้างานพิธีการและประเมินอาการ ตรวจสอบความถูกต้อง และสั่งการตรวจมอบใบขนสินค้าให้ ผู้นำของเข้า/ผู้ส่งของออก หรือตัวแทนนำไปยื่นต่อเจ้าหน้าที่ศุลกากรประจำโรงพักสินค้าเพื่อปฏิบัติพิธีการตรวจปล่อย (การผ่านพิธีการศุลกากรในรูปแบบเอกสาร (MANUAL) โดยหลักการทั่วไปของนำเข้า ของส่งออกทุกชนิด ทั้งที่ต้องเสียอากรที่ไม่ต้องเสียอากรและที่ได้รับยกเว้นอากร จะต้องได้รับการตรวจสอบจากเจ้าหน้าที่ศุลกากร (นายตรวจศุลกากร) ก่อนปล่อยไปจากอาคารขาของศุลกากรหรือส่งของออกไปนอกราชอาณาจักร เว้นแต่จะเข้าเงื่อนไขที่ได้รับยกเว้นอากรเปิดตรวจ เช่น ยุทธภัณฑ์ที่ใช้ในทางราชการ ของที่ได้รับเอกสิทธิทางการทูต เป็นต้น)

1.5 เจ้าหน้าที่พิธีการศุลกากรประจำโรงพักสินค้าหรือท่าหรือที่ที่นำของเข้า ตรวจสอบความสมบูรณ์ ถูกต้องของใบขนสินค้าและเอกสารประกอบ พร้อมทั้งตรวจสอบเปรียบเทียบข้อมูลเกี่ยวกับชื่อเรือ วันเรือเข้าท่าที่รับบรรทุก ชื่อผู้นำของเข้า เครื่องหมาย เลขหมาย จำนวน น้ำหนัก ลักษณะหีบห่อและชนิดของกับบัญชีสินค้าสำหรับเรือ (MANIFEST) หากปรากฏว่าถูกต้องตรงกัน ให้ประทับตรา “ตรวจสอบกับบัญชีสินค้าสำหรับเรือแล้ว” ไว้ด้านหลังใบขนสินค้า (เฉพาะของนำเข้า)

1.6 สารวัตรศุลกากรประจำโรงพักสินค้าหรือท่าหรือที่ที่นำของเข้า ลงนามในแบบศุลกากรแจ้งโรงพักสินค้าให้เตรียมของเพื่อตรวจ และกำหนดชื่อนายตรวจศุลกากรผู้ตรวจปล่อยซึ่งจะกำหนดชื่อเพียงคนเดียวหรือหลายคนร่วมกัน ตรวจก็ได้โดยพิจารณาถึงความยากง่ายของของที่จะตรวจ มูลค่าของภาระภาษีอากร เหตุฉุกเฉินที่อาจเกิดการทุจริต

1.7 นายตรวจศุลกากรผู้ได้รับมอบหมายให้ตรวจปล่อย ตรวจสอบความถูกต้องในการผ่านพิธีการของ ใบขนสินค้าและเอกสารประกอบ ตรวจสอบใบเสร็จรับเงิน ตรวจสอบเครื่องหมาย เลขหมาย จำนวน และลักษณะหีบห่อแห่งของ ตรงกับที่สำแดงไว้ในใบขนสินค้าหรือไม่ และทำการเปิดตรวจตามอัตราเปิดตรวจที่กำหนดไว้ตามประมวลระเบียบปฏิบัติศุลกากร ให้ครบถ้วนทุกรายการ ได้แก่ หีบห่อของชนิดเดียวกัน มีขนาดหีบห่อเป็นมาตรฐาน และมีเครื่องหมายเดียวกัน มีจำนวนไม่เกิน 10 หีบห่อ เปิดตรวจ 1 หีบห่อ มีจำนวนไม่เกิน 50 หีบห่อ เปิดตรวจ 2 หีบห่อ มีจำนวนไม่เกิน 100 หีบห่อ เปิดตรวจ 3 หีบห่อ เป็นต้น ซึ่งหากเปิดตรวจแล้วพบว่าถูกต้องตรงตามที่สำแดงในใบขนสินค้า นายตรวจศุลกากรผู้ตรวจปล่อยจะสลักหลังผลการเปิดตรวจไว้ด้านหลังใบขนสินค้า มอบใบสั่งปล่อย (ตัวแดง) ให้พนักงาน การท่าเรือเพื่อใช้เป็นเอกสารยืนยันในการส่งมอบของให้แก่ ผู้นำของเข้า ออก SLIP ให้ผู้นำของเข้าหรือตัวแทนเพื่อใช้กำกับกับการขนย้ายของไปยังสถานีตรวจสอบศุลกากร (CHECKING POST)

## 2. การผ่านพิธีการศุลกากรระบบแลกเปลี่ยนข้อมูลทางอิเล็กทรอนิกส์ (ELECTRONIC DATA INTERCHANGE : EDI)

ในปี พ.ศ. 2540 กรมศุลกากรได้นำระบบการผ่านพิธีการศุลกากรระบบแลกเปลี่ยนข้อมูลทางอิเล็กทรอนิกส์ (ELECTRONIC DATA INTERCHANGE : EDI) มาใช้ในกระบวนการศุลกากร ซึ่งมีลำดับขั้นตอนในการผ่านพิธีการศุลกากร ดังนี้

### 2.1 กรณีการนำเข้า

2.1.1 ผู้นำของเข้าหรือตัวแทนบันทึกข้อมูลบัญชีราคาสินค้า (INVOICE) เข้าสู่คอมพิวเตอร์ของตนเองหรือผ่าน SERVICE COUNTER โปรแกรมคอมพิวเตอร์จะแปลงข้อมูลบัญชีราคาสินค้าให้เป็นข้อมูลใบขนสินค้าโดยอัตโนมัติ ให้ผู้นำของเข้าหรือตัวแทนส่งเฉพาะข้อมูลใบขนสินค้าผ่านอุปกรณ์สื่อสารมายังคอมพิวเตอร์ของกรมศุลกากร โดยผ่านบริษัทผู้ให้บริการระบบแลกเปลี่ยนข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ (VALUE ADDED NETWORK SERVICES : VANS)

2.1.2 เครื่องคอมพิวเตอร์ของกรมศุลกากรจะตรวจสอบข้อมูลเบื้องต้นในใบขนสินค้า

ที่ส่งเข้ามากับฐานข้อมูลของกรมศุลกากร เช่น ชื่อและที่อยู่ผู้นำของเข้า เลขประจำตัวผู้เสียภาษี พิกัดอัตราศุลกากร ราคา และอื่นๆ เป็นต้น ถ้าพบว่าถูกต้องครบถ้วน จะออกเลขที่ใบขนสินค้าขาเข้า พร้อมกับตรวจสอบเงื่อนไขต่างๆ ที่กรมศุลกากรกำหนดไว้ เพื่อจัดกลุ่มใบขนสินค้าในขั้นตอนการตรวจสอบพิธีการเป็น 2 ประเภท ได้แก่

1) ใบขนสินค้าขาเข้าประเภทที่ไม่ต้องตรวจสอบพิธีการ (GREEN LINE)

2) ใบขนสินค้าขาเข้าประเภทที่ต้องตรวจสอบพิธีการ (RED LINE)

ทั้งนี้ ใบขนสินค้าขาเข้าประเภทที่ไม่ต้องตรวจสอบพิธีการ (GREEN LINE)

เมื่อเครื่องคอมพิวเตอร์ของกรมศุลกากรได้สั่งการตรวจแล้ว ผู้นำของเข้าหรือตัวแทนสามารถจัดพิมพ์ ใบขนสินค้าไปชำระค่าภาษีอากรและดำเนินการตรวจสอบปล่อยสินค้า เพื่อรับมอบของไปจากโรงพักสินค้า

ส่วนใบขนสินค้าขาเข้าประเภทที่ต้องตรวจสอบพิธีการ (RED LINE) ให้ผู้นำของเข้าหรือตัวแทนจัดพิมพ์ใบขนสินค้าพร้อมแนบเอกสารประกอบ ได้แก่ ใบตราส่งสินค้า (BILL OF LADING) บัญชีราคาสินค้า (INVOICE) บัญชีรายการบรรจุหีบห่อ (PACKING LIST) (ถ้ามี) ใบอนุญาต (ถ้ามี) ฯลฯ ไปยื่นต่อหน่วยงานพิธีการและประเมินอากรเพื่อตรวจสอบพิธีการต่อไป

2.1.3 การตรวจสอบใบขนสินค้าขาเข้าประเภทที่ต้องตรวจสอบพิธีการ (RED LINE)

เครื่องคอมพิวเตอร์ของกรมศุลกากรจะส่งข้อความให้ผู้นำของเข้าหรือตัวแทนไปพบเจ้าหน้าที่ ที่หน่วยงานพิธีการและประเมินอากร ซึ่งเมื่อได้รับใบขนสินค้าจากผู้นำของเข้าหรือตัวแทนแล้ว หน่วยงาน พิธีการและประเมินอากรจะดำเนินการตรวจสอบ

1) เจ้าหน้าที่พิธีการศุลกากร/เจ้าหน้าที่ธุรการ ตรวจสอบความถูกต้องสมบูรณ์ของใบขนสินค้าขาเข้ากับเครื่องคอมพิวเตอร์ให้ถูกต้องครบถ้วน ตรวจสอบใบตราส่งสินค้า (BILL OF LADING) ให้ถูกต้องตรงกับที่สำแดงในใบขนสินค้า ตรวจสอบใบอนุญาต ตรวจสอบวันนำเข้าและอัตราแลกเปลี่ยน ตรวจสอบยอดรวมราคาในใบขนสินค้ากับบัญชีราคาสินค้า

2) เจ้าหน้าที่ประเมินอากรตรวจสอบการสำแดงพิกัดอัตราศุลกากรให้ถูกต้องตรงกับชนิด/ประเภทสินค้า ตามพระราชกำหนดพิกัดอัตราศุลกากร พ.ศ. 2530 ตรวจสอบแบบแสดงรายละเอียดราคาศุลกากร (กศก.170) ตรวจสอบการสำแดงราคาศุลกากรให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์วิธีการที่กำหนด

3) เจ้าหน้าที่พิธีการศุลกากร คำนวณตรวจสอบความถูกต้อง การสำแดงราคา ค่ารวางบรรทุก ค่าประกันภัย ค่าภาษีอากรทุกประเภท ในใบขนสินค้ากับเอกสารประกอบ

4) หัวหน้างานพิธีการและประเมินอากร ตรวจสอบความถูกต้องและสั่งการตรวจมอบใบขนสินค้าให้ผู้นำของเข้าหรือตัวแทนนำไปยื่นต่อเจ้าหน้าที่ศุลกากรประจำโรงพักสินค้าเพื่อปฏิบัติพิธีการตรวจสอบปล่อย

2.1.4 เจ้าหน้าที่พิธีการศุลกากรประจำโรงพักสินค้าหรือท่าหรือที่ที่นำของเข้า ตรวจสอบความสมบูรณ์ถูกต้องของใบขนสินค้าและเอกสารประกอบ พร้อมทั้งตรวจสอบเปรียบเทียบข้อมูลเกี่ยวกับชื่อเรือ วันเรือเข้าท่าที่รับบรรทุก ชื่อผู้นำของเข้า เครื่องหมาย เลขหมาย จำนวน น้ำหนัก ลักษณะหีบห่อและชนิดของกับบัญชีสินค้าสำหรับเรือ (MANIFEST) หากปรากฏว่าถูกต้องตรงกัน ให้ประทับตรา “ตรวจสอบกับบัญชีสินค้าสำหรับเรือแล้ว” ไว้ด้านหลังใบขนสินค้า (เฉพาะของนำเข้า)

2.1.5 สารวัตรศุลกากรประจำโรงพักสินค้าหรือท่าหรือที่ที่นำของเข้า ลงนามในใบส่งปล่อย (ตัวแดง) แจ้งโรงพักสินค้าให้เตรียมของเพื่อตรวจ และกำหนดชื่อนายตรวจศุลกากรผู้ตรวจปล่อย

2.1.6 นายตรวจศุลกากรผู้ได้รับมอบหมายให้ตรวจปล่อย ตรวจสอบความถูกต้องในการผ่านพิธีการของใบขนสินค้าและเอกสารประกอบ ตรวจสอบใบเสร็จรับเงิน ตรวจสอบเครื่องหมาย เลขหมาย จำนวนและลักษณะหีบห่อแห่งของตรงกับที่สำแดงไว้ในใบขนสินค้าหรือไม่ และทำการเปิดตรวจตามอัตราเปิดตรวจที่กำหนดไว้ตามประมวลระเบียบปฏิบัติศุลกากรให้ครบถ้วนทุกรายการ ได้แก่ หีบห่อของชนิดเดียวกัน มีขนาดหีบห่อเป็นมาตรฐาน และมีเครื่องหมายเดียวกัน

มีจำนวนไม่เกิน 10 หีบห่อ เปิดตรวจ 1 หีบห่อ มีจำนวนไม่เกิน 50 หีบห่อ เปิดตรวจ 2 หีบห่อ มีจำนวนไม่เกิน 100 หีบห่อ เปิดตรวจ 3 หีบห่อ เป็นต้น ซึ่งหากเปิดตรวจแล้วพบว่าถูกต้องตรงตามที่สำแดงในใบขนสินค้า นายตรวจศุลกากร ผู้ตรวจปล่อย จะสลักหลังผลการเปิดตรวจไว้ด้านหลังใบขนสินค้า มอบใบสั่งปล่อย (ตัวแดง) ให้พนักงานการทำเรือเพื่อใช้เป็นเอกสารยืนยัน ในการส่งมอบของให้แก่ผู้นำของเข้า ออก SLIP ให้ผู้นำของเข้าเพื่อใช้กำกับภาระขนย้ายของไปยังสถานีตรวจสอบศุลกากร (CHECKING POST)

## 2.2 กรณีการส่งของออก

2.2.1 ผู้ส่งของออกหรือตัวแทนส่งข้อมูลใบขนสินค้าขาออกและบัญชีราคาสินค้า (INVOICE) ทุกรายการจากเครื่องคอมพิวเตอร์ของผู้ส่งของออกหรือตัวแทนผ่านอุปกรณ์สื่อสารมายังคอมพิวเตอร์ของกรมศุลกากร โดยผ่านบริษัทผู้ให้บริการระบบแลกเปลี่ยนข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ (VALUE ADDED NETWORK SERVICES : VANS)

2.2.2 เครื่องคอมพิวเตอร์ของกรมศุลกากรจะตรวจสอบข้อมูลเบื้องต้น ในใบขนสินค้า ที่ส่งเข้ามากับฐานข้อมูลของกรมศุลกากร ถ้าพบว่าถูกต้องครบถ้วน จะออกเลขที่ใบขนสินค้า ขาออก พร้อมกับตรวจสอบเงื่อนไขต่างๆ ที่กรมศุลกากรกำหนดไว้ เพื่อจัดกลุ่มใบขนสินค้าในขั้นตอน การตรวจสอบพิธีการเป็น 2 ประเภท ได้แก่

1) ใบขนสินค้าขาออกประเภทที่ไม่ต้องตรวจสอบพิธีการ (GREEN LINE)

2) ใบขนสินค้าขาออกประเภทที่ต้องตรวจสอบพิธีการ (RED LINE)

ทั้งนี้ ใบขนสินค้าขาออกประเภทที่ไม่ต้องตรวจสอบพิธีการ (GREEN LINE) ผู้ส่งของออกหรือตัวแทนสามารถจัดพิมพ์ใบขนสินค้านำไปชำระค่าภาษีอากร (ถ้ามี) และดำเนินการตรวจปล่อยสินค้า

ส่วนใบขนสินค้าขาออกประเภทที่ต้องตรวจสอบพิธีการ (RED LINE) ให้ผู้ส่งของออกหรือตัวแทนจัดพิมพ์ใบขนสินค้าพร้อมแนบเอกสารประกอบ ได้แก่ บัญชีราคาสินค้า (INVOICE) บัญชีรายการละเอียดบรรจุหีบห่อ (PACKING LIST) (ถ้ามี) ใบอนุญาต (ถ้ามี) ฯลฯ ไปยื่นต่อหน่วยงานพิธีการและประเมินอากรเพื่อตรวจสอบพิธีการต่อไป

2.2.3 การตรวจสอบใบขนสินค้าขาออก ประเภทที่ต้องตรวจสอบพิธีการ (RED LINE)

การตรวจสอบใบขนสินค้าขาออกประเภทที่ต้องตรวจสอบพิธีการ (RED LINE) เครื่องคอมพิวเตอร์ของกรมศุลกากรจะส่งข้อความให้ผู้ส่งของออกหรือตัวแทนไปพบเจ้าหน้าที่ ที่หน่วยงานพิธีการและประเมินอากร ซึ่งเมื่อได้รับใบขนสินค้าจากผู้ส่งของออกหรือตัวแทนแล้ว หน่วยงานพิธีการและประเมินอากรจะดำเนินการตรวจสอบ

1) เจ้าหน้าที่พิธีการศุลกากร/เจ้าหน้าที่ธุรการ ตรวจสอบชื่อผู้ส่งของออก ที่อยู่ และเลขประจำตัวผู้เสียภาษี (ถ้ามี) ที่สำแดงในใบขนสินค้าให้ตรงกับบัตรตัวอย่างลายมือชื่อเจ้าของ หรือผู้จัดการ บัตรผู้รับมอบอำนาจ และตรวจสอบบัตรผ่านพิธีการศุลกากรให้ถูกต้องตรงกับที่สำแดงในใบขนสินค้า

2) เจ้าหน้าที่พิธีการศุลกากรตรวจสอบใบขนสินค้าขาออก และเอกสารประกอบว่ามีครบถ้วนตามระเบียบ และได้สำแดงรายการถูกต้องตรงกับใบขนสินค้า ตรวจสอบใบอนุญาต (ถ้ามี) ตรวจสอบวันส่งออกและอัตราแลกเปลี่ยน

3) เจ้าหน้าที่ประเมินอากรตรวจสอบการสำแดงพิกัดอัตราศุลกากรให้ถูกต้องตรงกับชนิด/ประเภทสินค้า ตามพระราชกำหนดพิกัดอัตราศุลกากร พ.ศ. 2530 ตรวจสอบการสำแดงราคาศุลกากรให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์วิธีการที่กำหนด

4) หัวหน้างานพิธีการและประเมินอากร ตรวจสอบความถูกต้อง และสั่งการตรวจ มอบใบขนสินค้าให้ผู้ส่งของออกหรือตัวแทนนำไปยื่นต่อเจ้าหน้าที่ศุลกากรเพื่อปฏิบัติพิธีการตรวจปล่อย

2.2.4 การตรวจปล่อยและรับรองใบขนสินค้าขาออก

นายตรวจศุลกากรผู้ได้รับมอบหมายให้ตรวจปล่อย ตรวจสอบความถูกต้อง ครบถ้วนของเอกสารประกอบกับใบขนสินค้าขาออก และตรวจสอบข้อมูลใบขนสินค้าขาออกกับข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ในเครื่อง

คอมพิวเตอร์ และทำการเปิดตรวจตามอัตราเปิดตรวจที่กำหนดไว้ตามประมวลระเบียบปฏิบัติศุลกากรให้ครบถ้วนทุกรายการ ได้แก่ หีบห่อของชนิดเดียวกัน มีขนาดหีบห่อเป็นมาตรฐาน และมีเครื่องหมายเดียวกัน มีจำนวนไม่เกิน 10 หีบห่อ เปิดตรวจ 1 หีบห่อ มีจำนวนไม่เกิน 50 หีบห่อ เปิดตรวจ 2 หีบห่อ มีจำนวนไม่เกิน 100 หีบห่อ เปิดตรวจ 3 หีบห่อ เป็นต้น ซึ่งหากเปิดตรวจแล้วพบว่าถูกต้อง ตรงตามที่สำแดงในใบขนสินค้า นายตรวจศุลกากรผู้ตรวจปล่อยจะสลักหลังผลการเปิดตรวจไว้ด้านหลัง ใบขนสินค้า แล้วส่งมอบ ของให้ผู้ส่งของออกขนย้ายของส่งออกนอกราชอาณาจักร

### 3. การผ่านพิธีการศุลกากรหรือดำเนินการในกระบวนการทางศุลกากรเกี่ยวกับการนำของเข้าหรือส่งออก โดยวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์ (PAPERLESS)

3.1 ผู้ที่ประสงค์จะผ่านพิธีการศุลกากรหรือดำเนินการในกระบวนการทางศุลกากรเกี่ยวกับการนำของเข้าหรือส่งออกโดยวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์ให้ยื่นแบบคำร้องขอทำการลงทะเบียนเป็นผู้ผ่านพิธีการศุลกากรต่อกรมศุลกากร โดยเมื่อได้รับอนุมัติให้ลงทะเบียนเป็นผู้ปฏิบัติพิธีการศุลกากร หรือดำเนินการในกระบวนการทางศุลกากรโดยวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์แล้ว สามารถปฏิบัติพิธีการได้ โดยวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์แบบไร้เอกสาร (PAPERLESS) โดยส่งข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์พร้อมลงลายมือชื่ออิเล็กทรอนิกส์ (DIGITAL SIGNATURE) ของเจ้าของลายมือชื่อผ่านบุคคลที่เป็นสื่อกลางผู้ให้บริการรับส่งข้อมูลทางอิเล็กทรอนิกส์ (VALUE ADDED NETWORK SERVICES : VANS) เข้าสู่ระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากรทางอิเล็กทรอนิกส์ ตามมาตรฐานที่ศุลกากรกำหนด (eXML/XML FORMAT) แทนการจัดทำ ยื่น ส่ง รับ และการลงลายมือชื่อในรูปเอกสาร ทั้งนี้ วิธีการส่งข้อมูลใบขนสินค้าสามารถกระทำได้ 4 ช่องทาง ได้แก่ 1) ผู้นำของเข้าหรือผู้ส่งของออกส่งข้อมูลใบขนสินค้าด้วยตนเอง 2) ผู้นำของเข้าหรือผู้ส่งของออกมอบหมาย ให้ตัวแทนออกของ (CUSTOMS BROKER) เป็นผู้ส่งข้อมูลแทน 3) ผู้นำของเข้าหรือผู้ส่งของออกให้เคาน์เตอร์บริการ (SERVICE COUNTER) เป็นผู้ส่งข้อมูล 4) ผู้นำของเข้าหรือผู้ส่งของออกยื่นใบขนสินค้าในรูปแบบเอกสาร พร้อมเอกสารประกอบและแบบรายละเอียดข้อมูลใบขนสินค้า (ใบนำคีย์) และชำระค่าธรรมเนียมกับพนักงานศุลกากร ณ หน่วยงานศุลกากรที่นำของเข้าหรือส่งออก ให้เป็นผู้ส่งข้อมูล

3.2 ระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากรจะตรวจสอบความถูกต้องเบื้องต้นกับแฟ้มข้อมูลอ้างอิงและตรวจสอบกับข้อมูลการอนุมัติ/อนุญาตตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง ถ้าพบข้อผิดพลาดในการตรวจสอบความถูกต้องเบื้องต้น ระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากรจะตอบรหัสข้อผิดพลาดกลับไปให้ผู้ส่งข้อมูล เพื่อให้ผู้นำของเข้าหรือผู้ส่งของออกทำการแก้ไขและส่งข้อมูลการแก้ไขเข้าสู่ระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากร แต่ถ้าไม่พบข้อผิดพลาดระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากรจะกำหนดเลขที่ใบขนสินค้าทางอิเล็กทรอนิกส์ในสถานะพร้อมชำระค่าภาษีอากร (ถ้ามี) และแจ้งเลขที่ใบขนสินค้าทางระบบอิเล็กทรอนิกส์ตอบกลับไปยัง ผู้ส่งข้อมูล สำหรับการส่งของออกได้กำหนดพิธีการเพิ่มเติมโดยให้ผู้รับผิดชอบการบรรจุของ จัดทำข้อมูลใบกำกับการขนย้ายสินค้าตามมาตรฐานที่กรมศุลกากรกำหนด แล้วส่งข้อมูลทางอิเล็กทรอนิกส์เข้าสู่ระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากร ก่อนการขนย้ายของไปยังท่าหรือที่ที่ส่งของออกเพื่อส่งออกนอกราชอาณาจักร

3.3 กระบวนการตรวจสอบสินค้าในระบบพิธีการศุลกากรหรือดำเนินการในกระบวนการทางศุลกากรเกี่ยวกับการนำของเข้าหรือส่งออกโดยวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์ (PAPERLESS)

ระบบพิธีการศุลกากรหรือดำเนินการในกระบวนการทางศุลกากรเกี่ยวกับการนำของเข้าหรือส่งออกโดยวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์ (PAPERLESS) การสั่งการตรวจสินค้าจะดำเนินการ ตามเงื่อนไขภายใต้ระบบบริหารความเสี่ยง (RISK MANAGEMENT) ของกรมศุลกากร โดยจะมีการจัดทำ PROFILE ใน 2 ระดับ คือ

1) CENTRAL PROFILE จัดทำโดยหน่วยงานซึ่งกรมศุลกากรกำหนดให้มีอำนาจหน้าที่ในการจัดทำและพัฒนา PROFILE

2) LOCAL PROFILE จัดทำโดยหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการผ่านพิธีการศุลกากร และตรวจปล่อยสินค้านำเข้าหรือส่งออก ณ ท่าหรือที่ที่นำของเข้าหรือส่งออก

ซึ่งจะดำเนินการในรูปของคณะกรรมการ/คณะทำงานบริหารความเสี่ยงดำเนินการรวบรวม และวิเคราะห์ข้อมูลการนำเข้า - ส่งออก เพื่อกำหนดเงื่อนไขความเสี่ยง ใบขนสินค้าฉบับใดสมควรกำหนดเป็นใบขนสินค้าประเภท

ติดเงื่อนไขความเสี่ยง (RED LINE) ใบขนสินค้าฉบับใดสมควรกำหนดเป็นใบขนสินค้าประเภทไม่ติดเงื่อนไขความเสี่ยง (GREEN LINE) ทั้งนี้ ใบขนสินค้าที่มีการสั่งการตรวจโดย CENTRAL PROFILE หน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการผ่านพิธีการศุลกากรและตรวจปล่อยสินค้านำเข้า หรือส่งออกต้องปฏิบัติตามการสั่งการตรวจที่กำหนดโดยเคร่งครัด

กระบวนการตรวจสอบสินค้าที่ดำเนินการตามเงื่อนไขภายใต้ระบบบริหารความเสี่ยง (RISK MANAGEMENT) ของกรมศุลกากรที่แบ่งประเภทใบขนสินค้าเป็นประเภทติดเงื่อนไขความเสี่ยง (RED LINE) และใบขนสินค้าประเภทไม่ติดเงื่อนไขความเสี่ยง (GREEN LINE) ทำให้ผู้นำของเข้าหรือผู้ส่งของออกสามารถดำเนินการออกของไปจากอารักขาของศุลกากรหรือส่งของออกไปนอกราชอาณาจักรได้อย่างรวดเร็วทั้งนี้จะขอกล่าวถึงกระบวนการตรวจสอบของในแต่ละประเภทใบขนสินค้า

## 1) กรณีการนำของเข้า

1.1) ใบขนสินค้าขาเข้าที่ไม่ถูกกำหนดเงื่อนไข (PROFILE) ให้เปิดตรวจ (RED LINE) และไม่เป็นของประเภทที่ต้องตรวจปล่อยออกไปจากอารักขาของศุลกากร ระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากรจะบันทึกข้อมูล “ไม่ต้องตรวจสอบพิกัด ราคา และของ (GREEN LINE) พร้อมเปลี่ยนสถานะใบขนสินค้าขาเข้าเป็น “ใบขนสินค้าขาเข้าพร้อมส่งมอบของ” โดยอัตโนมัติ และระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากรจะแจ้งข้อมูลการส่งปล่อยไปยังโรงพักสินค้าที่เก็บของที่นำเข้าเพื่อส่งมอบของให้แก่ผู้นำของเข้าที่มาติดต่อรับของ

1.2) ใบขนสินค้าขาเข้าที่ถูกกำหนดเงื่อนไข (PROFILE) ให้เปิดตรวจ (RED LINE) ระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากรจะบันทึกข้อมูล “ต้องตรวจสอบพิกัด ราคา และของ” พร้อมส่งข้อมูล ไปยังโรงพักสินค้าเพื่อให้เตรียมของ การตรวจสอบของอาจเกิดขึ้นใน 2 ลักษณะ

1.2.1) อาจจะต้องเปิดตรวจสอบของทางกายภาพโดยพนักงานศุลกากร ซึ่งตามประมวลระเบียบปฏิบัติศุลกากรกำหนดให้พนักงานศุลกากรผู้ตรวจปล่อยเป็นผู้เลือกหีบห่อเพื่อเปิดตรวจตามอัตราเปิดตรวจ ดังนี้ 1) ของที่มีบัญชีรายการบรรจุหีบห่อ (PACKING LIST) ให้เปิดตรวจ 20 % ของจำนวนหีบห่อทั้งหมดแต่ไม่เกิน 50 หีบห่อ 2) ของที่ไม่มีบัญชีรายการบรรจุหีบห่อ (PACKING LIST) แต่มีขนาดหีบห่อได้มาตรฐาน (STANDARD PACKING) ให้เปิดตรวจ 20 % ของจำนวนหีบห่อทั้งหมดแต่ไม่เกิน 50 หีบห่อ 3) ของที่ไม่อยู่ในเงื่อนไขข้อ 1) และ 2) รวมทั้งของที่มีบัญชีรายการบรรจุหีบห่อ (PACKING LIST) แต่ไม่ระบุรายละเอียด หรือของที่ไม่มีบัญชีรายการบรรจุหีบห่อ (PACKING LIST) และมีขนาดหีบห่อได้มาตรฐาน (STANDARD PACKING) ให้เปิดตรวจทั้งหมด

1.2.2) หรือตรวจสอบโดยการเอกซเรย์ของเพื่อตรวจปล่อยของพร้อมกันทั้งตู้คอนเทนเนอร์โดยระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากรจะทำการสุ่มเลือกหมายเลขตู้คอนเทนเนอร์ ที่จะต้องนำมาตรวจสอบโดยอัตโนมัติตามใบขนสินค้า จำนวนไม่เกิน 3 ตู้คอนเทนเนอร์ต่อหนึ่งใบขนสินค้า เว้นแต่เมื่อเอกซเรย์ของแล้วพบข้อสงสัยให้ทำการตรวจสอบของทุกตู้คอนเทนเนอร์

## 2) กรณีการส่งของออก

พนักงานขับรถหรือตัวแทนผู้รับผิดชอบการบรรจุแสดงใบกำกับการขนย้ายสินค้า (ถ้ามี) หรือแจ้งเลขที่ใบกำกับการขนย้ายสินค้า ต่อพนักงานศุลกากรประจำ ณ สถานีรับบรรทุก หรือจุดรับบรรทุกสินค้าที่กำหนด ซึ่งพนักงานศุลกากรจะดำเนินการตรวจสอบเลขที่ใบกำกับการขนย้ายสินค้า ตรวจสอบความถูกต้องของข้อมูลใบกำกับการขนย้ายสินค้าในระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากร ทำการตัดบัญชีใบกำกับการขนย้ายสินค้าและตรวจสอบข้อมูลใบขนสินค้าขาออกที่ระบุเลขที่ใบกำกับการขนย้ายสินค้าว่าระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากรได้กำหนดเงื่อนไขความเสี่ยงไว้ในลักษณะใด ซึ่งแยกออกไปเป็น 2 ประเภท ดังนี้

2.1) ใบขนสินค้าขาออกที่ไม่ติดเงื่อนไขความเสี่ยงและมีคำสั่ง “ไม่ต้องตรวจสอบพิกัด ราคา และของ” (GREEN LINE) ใบขนฯ จะมีสถานะพร้อมรับบรรทุก อนุญาตให้นำสินค้าผ่านสถานีรับบรรทุกหรือจุดรับบรรทุกสินค้าที่กำหนดเพื่อการส่งออก เมื่อมีการส่งของออกไปนอกราชอาณาจักรและตัวแทนเรือ ได้ดำเนินการเกี่ยวกับการรายงาน

เรือออก การยื่นบัญชีสินค้าสำหรับเรือทางอิเล็กทรอนิกส์เรียบร้อยแล้วพนักงานศุลกากรจะบันทึกข้อมูลวันที่ส่งออกจริงในระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากรและในวันทำการเดียวกันระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากรจะตอบกลับข้อมูลที่ทำการประมวลผลการรับบรรทุกไปให้ผู้ส่งข้อมูลใบขนสินค้าขาออกทราบถึงการรับบรรทุกสินค้าดังกล่าว

2.2) ใบขนสินค้าขาออกที่ติดเงื่อนไขความเสี่ยงและมีคำสั่ง “ให้ตรวจสอบพิกัด ราคา และของ” (RED LINE) ระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากรจะกำหนดชื่อพนักงานศุลกากรที่จะทำการตรวจของโดยอัตโนมัติและตอบกลับข้อมูลใบกำกับการณ์ขนย้ายสินค้าไปให้ผู้ส่งข้อมูลใบขนสินค้าขาออกทราบเพื่อมาติดต่อหน่วยบริการศุลกากร ณ ท่าหรือที่ที่ส่งของออก ให้พนักงานศุลกากรแจ้งให้พนักงานขับรถนำรถบรรทุกคอนเทนเนอร์หรือยานพาหนะที่ใช้ในการขนย้ายสินค้าไปยังจุดตรวจสินค้าเพื่อปฏิบัติตามคำสั่งการตรวจ โดยในการตรวจสอบสินค้าขาออกตามคำสั่งการตรวจของระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากรอาจมีได้ 2 ลักษณะ

2.2.1) อาจจะไปตรวจสอบของทางกายภาพโดยพนักงานศุลกากร ซึ่งตามประมวลระเบียบปฏิบัติศุลกากรกำหนดให้พนักงานศุลกากรผู้ตรวจปล่อยเป็นผู้เลือกหยิบห่อเพื่อเปิดตรวจ โดยของที่ที่มีบัญชีรายการบรรจุหีบห่อ (PACKING LIST) หรือบัญชีราคาสินค้าที่แสดงรายการบรรจุหีบห่อในฉบับเดียวกันหรือของส่งออกที่เป็นของชนิดเดียวกัน บรรจุหีบห่อขนาดเท่ากัน มีเครื่องหมายเลขหมายเดียวกันให้เปิดตรวจของแต่ละรายการตามใบขนสินค้าขาออกเป็นจำนวนอย่างต่ำ ดังนี้ 1) จำนวนไม่เกิน 10 หีบห่อ ให้เปิดตรวจ 1 หีบห่อ 2) จำนวนไม่เกิน 50 หีบห่อ ให้เปิดตรวจ 2 หีบห่อ 3) จำนวนไม่เกิน 100 หีบห่อ ให้เปิดตรวจ 3 หีบห่อ 4) จำนวนไม่เกิน 500 หีบห่อ ให้เปิดตรวจ 4 หีบห่อ 5) จำนวนไม่เกิน 1,000 หีบห่อ ให้เปิดตรวจ 5 หีบห่อ 6) จำนวน 1,000 หีบห่อขึ้นไป ให้เปิดตรวจ 6 หีบ

2.2.2) หรือตรวจสอบโดยการเอกซเรย์ของเพื่อตรวจปล่อยของพร้อมกัน ทั้งตู้คอนเทนเนอร์โดยระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากรจะทำการสุ่มเลือกหมายเลขตู้คอนเทนเนอร์ที่จะต้องนำมาตรวจสอบโดยอัตโนมัติตามใบขนสินค้า จำนวนไม่เกิน 3 ตู้คอนเทนเนอร์ต่อหนึ่งใบขนสินค้าเว้นแต่เมื่อเอกซเรย์ของแล้วพบข้อสงสัยให้ทำการตรวจสอบของทุกตู้คอนเทนเนอร์





## ข้อเปรียบเทียบของกระบวนการปฏิบัติงานพิธีการศุลกากรและการควบคุมทางศุลกากรในระบบพิธีการศุลกากรรูปแบบเอกสาร (MANUAL) และระบบพิธีการศุลกากรหรือดำเนินการในกระบวนการทางศุลกากรเกี่ยวกับการนำของเข้าหรือส่งออกโดยวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์ (PAPERLESS)

รูปแบบกระบวนการปฏิบัติงานพิธีการศุลกากรที่กรมศุลกากรได้พัฒนาปรับปรุงมาอย่างต่อเนื่องจากการผ่านพิธีการศุลกากรในรูปแบบเอกสาร (MANUAL) มาเป็นระบบการผ่านพิธีการศุลกากรระบบแลกเปลี่ยนข้อมูลทางอิเล็กทรอนิกส์ (ELECTRONIC DATA INTERCHANGE : EDI) ในปี พ.ศ. 2540 และระบบพิธีการศุลกากรหรือดำเนินการในกระบวนการทางศุลกากรเกี่ยวกับการนำของเข้าหรือส่งออกโดยวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์ (PAPERLESS) ในปี พ.ศ. 2550 จะเห็นได้ว่าเป็นการเปลี่ยนรูปแบบการผ่านพิธีการศุลกากรที่แต่เดิมทุกขั้นตอนในแต่ละกระบวนการจะต้องผ่านการตรวจสอบโดยพนักงานศุลกากร มาเป็นส่วนใหญ่ของกระบวนการจะตรวจสอบโดยระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากรภายใต้ระบบบริหาร ความเสี่ยง (RISK MANAGEMENT) ซึ่งสอดคล้องกับปริมาณหรือมูลค่าการนำเข้าและการส่งออกของที่เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องดังจะเห็นได้ตามตารางสถิติมูลค่าที่ในปี พ.ศ. 2538 มีมูลค่าการนำเข้าและส่งออกรวม 3,169,901.46 ล้านบาท แต่ในปี พ.ศ. 2540 ซึ่งนำระบบการผ่านพิธีการศุลกากรระบบแลกเปลี่ยนข้อมูลทางอิเล็กทรอนิกส์ (ELECTRONIC DATA INTERCHANGE : EDI) มาใช้มีมูลค่าการนำเข้าและส่งออกรวม 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) กระบวนการขั้นตอนทุกกระบวนการจะผ่านการตรวจสอบโดยพนักงานศุลกากร ในความเห็นของผู้เขียนมีความเห็นว่ามีจุดแข็ง ด้านความถูกต้อง เนื่องจากผ่านการตรวจสอบกลับกรองจากพนักงานศุลกากรซึ่งมีทักษะ ประสบการณ์ ในการทำงาน จากการศึกษาพบว่าแต่เดิมในกรมศุลกากร พนักงานศุลกากรที่เกี่ยวข้องกับการผ่านพิธีการศุลกากรประกอบด้วยตำแหน่ง 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 การบันทึกผลการตรวจสอบของ ใบขนสินค้ากรณีตรวจสอบพบของถูกต้อง การบันทึกผลการตรวจสอบของ ใบขนสินค้ากรณีตรวจพบความผิด เป็นต้น เมื่อครบกำหนด 3 เดือน นายตรวจศุลกากรซึ่งหัวหน้างานหรือหัวหน้าฝ่ายมอบหมายให้เป็นพี่เลี้ยง (MENTORING SYSTEM) จะทำบันทึกข้อความรายงานผลการฝึกงานให้หัวหน้างานหรือหัวหน้าฝ่ายทราบ

เพื่อให้เห็นถึงจุดแข็งของการผ่านพิธีการศุลกากรในรูปแบบเอกสาร (MANUAL) ผู้เขียนใคร่ขอกล่าวถึงใบขนสินค้าแต่ละฉบับ จะต้องผ่านกระบวนการใดบ้าง และผ่านการตรวจสอบโดยพนักงานศุลกากรตำแหน่งใด โดยจะกล่าวเป็นตัวอย่างเฉพาะ ใบขนสินค้าขาเข้า กล่าวคือ ใบขนสินค้าขาเข้าจะต้องผ่านการตรวจสอบจากเจ้าหน้าที่พิธีการศุลกากรเพื่อตรวจสอบความถูกต้องของการสำแดงรายการละเอียด ใบขนสินค้าขาเข้ากับเอกสารประกอบ เมื่อตรวจสอบถูกต้องจะลงนามรับรองแล้วให้ผู้นำของเข้าหรือตัวแทนนำไปยื่นหัวหน้างานพิธีการและประเมินอากร (เจ้าหน้าที่ประเมินอากร ระดับ 6) เพื่อกำหนดชื่อเจ้าหน้าที่

ประเมินอาคาร (เจ้าหน้าที่ประเมินอาคาร ระดับ 3-5) เจ้าหน้าที่ประเมินอาคารผู้ที่ได้รับมอบหมายจะตรวจสอบความถูกต้องการ  
สำแดงราคาของ การสำแดงพิกัดศุลกากรและอัตราอากร เป็นของต้องห้าม ต้องจำกัด ในการนำเข้าหรือไม่ ถ้าถูกต้องก็จะลงนามรับรอง  
และส่งมอบใบขนสินค้าขาเข้าให้เจ้าหน้าที่พิธีการศุลกากรตรวจสอบคำนวณความถูกต้องการสำแดงราคา อากรขาเข้า  
และภาษีอากรอื่นๆ หากถูกต้องเจ้าหน้าที่พิธีการศุลกากรจะเขียนยอดรวมค่าอากรขาเข้าไว้ช่องว่างด้านล่างหน้าใบขนสินค้าขาเข้า  
ด้วยหมึกสีแดงพร้อมลงนามลงนามกำกับผู้นำของเข้าหรือตัวแทนนำใบขนสินค้าขาเข้าไปยื่นเจ้าหน้าที่การเงินและบัญชีเพื่อชำระ  
ภาษีอากร หลังจากนั้นนำไปยื่นต่อหัวหน้างานพิธีการและประเมินอาคารเพื่อพิจารณาสั่งการตรวจ เมื่อสั่งการตรวจเสร็จเรียบร้อย  
แล้ว หัวหน้างานพิธีการและประเมินอาคารจะมอบใบขนสินค้าขาเข้าให้ผู้นำของเข้าหรือตัวแทนไปปฏิบัติพิธีการศุลกากรตรวจ  
ปล่อยของ ณ โรงพักสินค้าที่เก็บของที่นำเข้า

ขั้นตอนการตรวจปล่อย ณ โรงพักสินค้าที่เก็บของเข้า ผู้นำของเข้าหรือตัวแทนนำใบขนสินค้าขาเข้าไปยื่นต่อเจ้าหน้าที่  
พิธีการศุลกากรเพื่อตัดบัญชีสินค้าสำหรับเรือ ในการตัดบัญชีสินค้าสำหรับเรือเจ้าหน้าที่พิธีการศุลกากรจะตรวจสอบความถูกต้อง  
ของการสำแดงรายละเอียดในใบขนสินค้ากับบัญชีสินค้าสำหรับเรือให้ถูกต้องตรงกัน ได้แก่ เลขที่ใบตราส่ง ชื่อเรือ วันเรือเข้า  
เครื่องหมาย เลขหมาย ชนิดของ จำนวนหีบห่อ ค่าระวางบรรทุก (ถ้ามี) โดยชนิดของจะต้องสำแดงให้ชัดเจนว่าเป็นของอะไร  
จะสำแดงคลุมเครือไม่ได้ เช่น ถ้าเป็นปลาทูน่า ในบัญชีสินค้าสำหรับเรือก็ต้องสำแดงเป็นปลาทูน่า ถ้าสำแดงเป็นอาหารแช่แข็ง  
(FROZEN FOODS) จะต้องให้ไปดำเนินการแก้ไขให้ถูกต้องตรงกับใบขนสินค้า ซึ่งเรียกว่า AMENDED SHOULD BE เป็นต้น เมื่อ  
ตัดบัญชีสินค้าสำหรับเรือเสร็จเรียบร้อยแล้ว ผู้นำของเข้าหรือตัวแทนจะนำใบขนสินค้าขาเข้าไปยื่นต่อสารวัตรศุลกากร  
ประจำโรงพักสินค้าเพื่อลงนามในใบสั่งปล่อย (ตัวแดง) แจ้งเจ้าหน้าที่การทำเรือประจำโรงพักสินค้าจัดเตรียมของเพื่อตรวจ  
เมื่อเจ้าหน้าที่การทำเรือประจำโรงพักสินค้าได้ลงนามในใบสั่งปล่อย (ตัวแดง) แจ้งว่าได้เตรียมของพร้อมตรวจแล้ว สารวัตรศุลกากร  
ประจำโรงพักสินค้าจะกำหนดชื่อนายตรวจศุลกากรไปดำเนินการตรวจปล่อยของ ซึ่งนายตรวจศุลกากรที่ได้รับมอบหมาย  
จะตรวจสอบความสมบูรณ์ถูกต้องของใบขนสินค้าขาเข้ากับเอกสารประกอบ และดำเนินการเปิดหีบห่อของเพื่อตรวจตามอัตรา  
เปิดตรวจที่กรมศุลกากรกำหนด ซึ่งหากเปิดตรวจแล้วพบว่าของตรงตามสำแดง ก็อนุมานว่าของตามใบขนสินค้าฉบับนั้นถูกต้อง  
ทั้งหมด และเมื่อพบว่าถูกต้องตรงตามที่สำแดงในใบขนสินค้า ขาเข้านายตรวจศุลกากรผู้ตรวจปล่อยจะบันทึกผลการตรวจปล่อย  
ด้านหลังใบขนสินค้าขาเข้า ลงนามในใบสั่งปล่อย (ตัวแดง) ใบผ่าน (สลิปสีขาว) สถานีตรวจปล่อยศุลกากร (CHECKING POST)  
โดยใบสั่งปล่อย (ตัวแดง) เจ้าหน้าที่การทำเรือประจำโรงพักสินค้าจะมาลงนามรับมอบจากหน่วยงานศุลกากรเพื่อเป็นการยืนยัน  
ว่าของได้ผ่านการตรวจปล่อยจากพนักงานศุลกากรและอนุญาตให้ส่งมอบได้ ส่วนใบผ่าน (สลิปสีขาว) ผู้นำของเข้า  
หรือตัวแทนนำไปยื่น ณ สถานีตรวจปล่อยศุลกากร (CHECKING POST)

ซึ่งจะเห็นได้ว่ากระบวนการพิธีการศุลกากรในรูปแบบเอกสาร (MANUAL) การนำเข้าทุกใบตราส่งสินค้า (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 หน่วยงานศุลกากรจะออกไปทั้งทางเพื่อให้  
เรียกเก็บภาษีอากรเพิ่มเติม

ส่วนระบบพิธีการศุลกากรหรือดำเนินการในกระบวนการทางศุลกากรเกี่ยวกับการนำของเข้าหรือส่งของออกโดยวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์ (PAPERLESS) นั้น ในขั้นตอนการผ่านพิธีการศุลกากรจะตรวจสอบด้วยระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากรตามฐานข้อมูลของกรมศุลกากรทั้งหมด ยกเว้นขั้นตอนการตรวจปล่อยของ กรณีใบขนสินค้าที่จะต้องมีการตรวจสอบพิกัด ราคา และของ (RED LINE) จึงจะต้องมาพบพนักงานศุลกากรโดยเมื่อผู้นำของเข้าหรือผู้ส่งของออกได้ส่งข้อมูลเข้ามาในระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากร 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) ผู้ส่งของออกสามารถขนย้ายของไปทำการบรรทุก ณ ท่าหรือที่ที่ส่งของออกได้โดยไม่ต้องผ่านการตรวจสอบของพนักงานศุลกากรเช่นกัน ส่วนใบขนสินค้าประเภทที่จะต้องมีการตรวจสอบพิกัด ราคา และของ (RED LINE) ผู้นำของเข้าหรือผู้ส่งของออกจะต้องนำของมาให้พนักงานศุลกากรตรวจสอบ ณ โรงพักสินค้าที่เก็บของเข้าหรือท่าหรือที่ที่ส่งของออก ซึ่งการตรวจสอบอาจจะเป็นการเปิดตรวจทางกายภาพด้วยพนักงานศุลกากรหรือโดยการตรวจสอบด้วยเครื่อง X-Ray ตามที่ระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากรได้ประเมินค่าความเสี่ยงและสั่งการตรวจตามใบขนสินค้าในแต่ละฉบับ ทั้งนี้ ในหลักการของระบบพิธีการศุลกากรหรือดำเนินการในกระบวนการทางศุลกากรเกี่ยวกับการนำของเข้าหรือส่งของออกโดยวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์ (PAPERLESS) กระบวนการขั้นตอนการผ่านพิธีการศุลกากรจะเสร็จสิ้น ณ ท่าหรือที่ที่นำของเข้า (FIRST PORT) สำหรับกรณีการนำของเข้า และท่าหรือที่ที่ส่งของออก (LAST PORT) สำหรับกรณีการส่งของออก ส่วนขั้นตอนการตรวจสอบใบขนสินค้าภายหลังจากผู้นำของเข้าได้รับมอบของไปจากอารักขาของศุลกากรและผู้ส่งของออกได้ส่งของออกไปนอกราชอาณาจักรแล้วจะมีหน่วยงานทำหน้าที่ทบทวนใบขนสินค้าภายหลังการตรวจปล่อย (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) กระบวนการศุลกากรซึ่งถือว่าเป็นหน้าด่านในการนำของเข้า-ส่งของออกก็จำเป็นต้องปรับเปลี่ยนรูปแบบกระบวนการพิธีการศุลกากร การนำเทคโนโลยีที่ทันสมัยมาใช้แทนคนในกระบวนการขั้นตอนที่สามารถดำเนินการได้ เช่น การตรวจสอบความถูกต้องของข้อมูลของการสำแดงรายละเอียด ในใบขนสินค้ากับเอกสารทางการค้าของผู้นำของเข้าหรือผู้ส่งของออกการนำระบบเอกซเรย์ (X-RAY) มาใช้ในการตรวจสอบของทดแทนการตรวจสอบของทางกายภาพ (เปิดตรวจ) โดยนายตรวจศุลกากร รวมทั้ง การนำระบบบริหารความเสี่ยง (RISK MANAGEMENT) มาใช้ในการประเมินความเสี่ยงเพื่อกำหนดว่าของนำเข้า/ของส่งออกตามใบขนสินค้าฉบับใดสมควรกำหนดเป็นใบขนสินค้าประเภทให้ตรวจสอบพิกัด ราคา และของ (RED LINE) ใบขนสินค้าฉบับใดสมควรกำหนดเป็นใบขนสินค้าประเภทไม่ต้องตรวจสอบพิกัด ราคา และของ (GREEN LINE) ซึ่งได้ช่วยให้กระบวนการผ่านพิธีการศุลกากรเป็นไปด้วยความสะดวกรวดเร็ว ลดขั้นตอนการตรวจสอบโดยพนักงานศุลกากรแต่ด้วยปริมาณงานที่เพิ่มขึ้น ประกอบกับหลักการของระบบพิธีการศุลกากรหรือดำเนินการในกระบวนการทางศุลกากรเกี่ยวกับ

การนำของเข้าหรือส่งของออกโดยวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์ (PAPERLESS) กระบวนการขั้นตอนการผ่านพิธีการศุลกากร จะเสร็จสิ้น ณ ท่าหรือที่ที่นำของเข้า (FIRST PORT) สำหรับกรณีการนำของเข้า และท่าหรือที่ที่ส่งของออก (LAST PORT) สำหรับกรณีการส่งของออก ทำให้ปริมาณงานไปรวมศูนย์ ณ ท่าเรือที่นำของเข้าหรือส่งของออก โดยจะมีการใช้เครื่องมือ อุปกรณ์ เทคโนโลยีที่ทันสมัยมาใช้ในการควบคุมตรวจสอบของ แต่จากประสบการณ์การทำงานของผู้เขียน การได้ทำงานร่วมกับเพื่อนร่วมงานศุลกากรด้วยกัน การได้ติดตามผู้บริหารไปตรวจเยี่ยมการปฏิบัติงานของการท่าเรือและหน่วยงานต่างๆ ภายใต้การกำกับดูแลก็ได้พบสภาพพื้นที่ของท่าเรือแต่ละแห่งมีข้อจำกัดในการจัดพื้นที่ให้มีความเหมาะสมต่อการนำเครื่องมือ อุปกรณ์ เทคโนโลยีมาใช้ในการควบคุมตรวจสอบการปฏิบัติงาน เช่น สถานีตรวจสอบสินค้าด้วยเครื่องเอกซเรย์ (X-RAY) เนื่องจากท่าเรือแต่ละแห่งได้ก่อตั้งมาเป็นเวลานาน พื้นที่ภายในท่าเรือจึงมีการใช้ประโยชน์เป็นส่วนใหญ่ การขอใช้พื้นที่ในภายหลังจึงมีข้อจำกัดในการเลือกจุดที่เหมาะสม ประกอบกับสภาพความแออัดของปริมาณงาน ปริมาณรถยนต์บรรทุกสินค้า รถกึ่งพ่วงบรรทุกตู้คอนเทนเนอร์ที่ไปกระจุกตัว ณ ท่าเรือที่นำของเข้าหรือส่งของออก ผู้เขียนจึงเห็นว่าอาจส่งผลกระทบต่อคุณภาพการทำงานและประสิทธิภาพการควบคุมทางศุลกากร ดังปรากฏภาพข่าวการจับกุมของหน่วยงานอื่นอยู่เรื่อยๆ เช่น กรมสอบสวนคดีพิเศษร่วมกับกรมปศุสัตว์ จับกุมเนื้อสัตว์ กรมสอบสวนคดีพิเศษร่วมกับสำนักงานคณะกรรมการอาหารและยาจับกุมเครื่องสำอาง เป็นต้น

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

## 1. แนวคิดการเคลื่อนย้ายสินค้านำเข้าเพื่อลดความแออัดค้ำของปริมาณงาน ณ ท่าเรือที่นำของเข้า

1.1) สนับสนุนให้มีการจัดตั้งโรงพักสินค้าเพื่อตรวจปล่อยของขาเข้าและบรรจุของขาออกที่ขนส่งโดยระบบคอนเทนเนอร์นอกเขตท่าเรือรับอนุญาต (รพท./INLAND CONTAINER DEPOT : ICD) ซึ่งอาจจะจัดตั้งใกล้แหล่งพื้นที่อุตสาหกรรมหรือพื้นที่ที่เห็นว่าเหมาะสมจะเป็นแหล่งกระจายสินค้า โดยจะต้องมีการจัดวางแผนผังให้มีความเหมาะสมคำนึงถึงการอำนวยความสะดวกทางด้านพิธีการศุลกากรและประสิทธิภาพด้านการควบคุมทางศุลกากร เช่น สถานีตรวจสอบสินค้าด้วยเครื่องเอกซเรย์ (X-Ray) สถานีที่ตรวจสอบสินค้าโดยการเปิดตรวจทางกายภาพโดยพนักงานศุลกากร 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 ยังอาจมีบริการด้านการเก็บพัสดุ การกระจายและรวบรวมคอนเทนเนอร์ รวมทั้งบริการด้านพิธีการศุลกากรด้านการผ่านพิธีการใบขนสินค้า การชำระเงินและตรวจปล่อยสินค้าทั้งขาเข้าและขาออก 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 สถานที่ตรวจและบรรจุสินค้าเข้าคอนเทนเนอร์นอกเขตท่าเรือรับอนุญาต (สตส.) เป็นสถานที่ตรวจและบรรจุสินค้าเข้าคอนเทนเนอร์นอกเขตท่าเรือรับอนุญาต ซึ่งในปัจจุบันลดความสำคัญลงไป เนื่องจากระบบพิธีการศุลกากรหรือดำเนินการในกระบวนการทางศุลกากรเกี่ยวกับการนำของเข้าหรือส่งออกโดยวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์ (PAPERLESS) กระบวนการขั้นตอนการผ่านพิธีการศุลกากรส่งออกจะเสร็จสิ้น ณ ท่าเรือที่ส่งของออก (LAST PORT) ซึ่งตามระเบียบปฏิบัติศุลกากรได้กำหนดเงื่อนไขในการบรรจุสินค้าเข้าคอนเทนเนอร์ไว้ 2 ลักษณะ กล่าวคือ กรณีผู้ส่งออกรายเดียว (FULL CONTAINER LOAD : FCL) ไม่ว่าจะมิใช่ขนส่งสินค้าขาออกฉบับเดียว

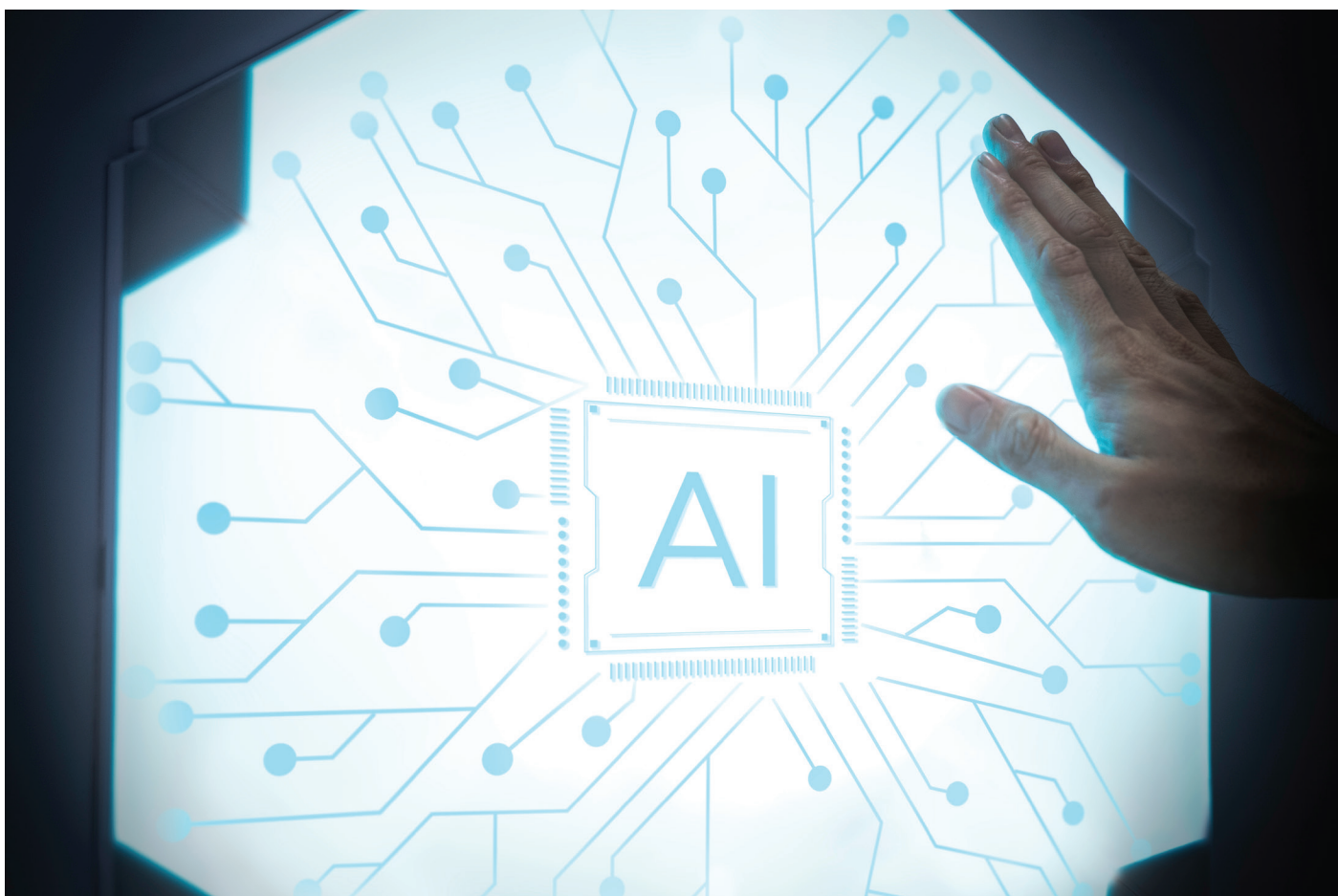
หรือหลายฉบับก็ตาม ให้ทำการบรรจุสินค้านอกเขตอารักขาของศุลกากรได้ ส่วนกรณีผู้ส่งออกหลายราย (LESS THAN CONTAINER LOAD : LCL) ให้บรรจุสินค้าภายในเขตอารักขาของศุลกากรซึ่งการกำหนดเงื่อนไขในลักษณะดังกล่าวนี้เป็นช่องทางให้ผู้ส่งออกที่ไม่สุจริตทำการบรรจุชุกซ่อนของที่ผิดกฎหมาย ในตู้คอนเทนเนอร์เพื่อส่งออก เช่น ยาเสพติดให้โทษ ไม้ท่อน ไม้แปรรูป เป็นต้น โดยอาศัยช่องว่างในเรื่องความเข้มงวดในการตรวจสอบเนื่องจากสินค้าส่งออกส่วนใหญ่ได้รับยกเว้นอากรจึงมีนโยบายส่งเสริมการส่งออก ด้วยการอำนวยความสะดวกทางด้านพิธีการศุลกากร การสนับสนุนให้มีการจัดตั้งโรงพักสินค้าบรรจุสินค้า เข้าคอนเทนเนอร์เพื่อการส่งออกเพื่อกระจายปริมาณงานมิให้ไปกระจุกตัว ณ ท่าหรือที่ที่ส่งออก และทำให้การบรรจุสินค้าเข้าคอนเทนเนอร์ทั้ง 2 ลักษณะ คือ กรณีผู้ส่งออกกรายเดียว (FULL CONTAINER LOAD : FCL) และกรณีผู้ส่งออกหลายราย (LESS THAN CONTAINER LOAD : LCL) จะต้องทำการบรรจุของเข้าคอนเทนเนอร์ภายในอารักขาของศุลกากร รวมทั้งผู้รับผิดชอบการบรรจุคือผู้ได้รับอนุญาตให้จัดตั้งโรงพักสินค้าบรรจุสินค้าเข้าคอนเทนเนอร์เพื่อการส่งออกย่อมจะต้องมีความรับผิดชอบระมัดระวังมิให้มีการนำของที่ผิดกฎหมายเข้ามาบรรจุในตู้คอนเทนเนอร์ ทั้งนี้ โรงพักสินค้าบรรจุสินค้าเข้าคอนเทนเนอร์เพื่อการส่งออกทุกแห่งจะต้องจัดตั้งสถานีตรวจสอบสินค้าด้วยเครื่องเอกซเรย์ (X-RAY) ไว้สำหรับตรวจสอบสินค้าในตู้คอนเทนเนอร์ และเมื่อได้ปฏิบัติพิธีการศุลกากรเสร็จสิ้นแล้ว การขนย้ายคอนเทนเนอร์ไปยังท่าเรือที่ส่งออกเพื่อบรรทุกขึ้นเรือไปต่างประเทศจะควบคุมโดยระบบติดตามการขนส่งของที่อยู่ในการควบคุมทางศุลกากรด้วยเทคโนโลยีดิจิทัล (CUSTOMS TRACKING & MONITORING SYSTEM : CTMS)

### 3. แนวคิดในการจัดทำและพัฒนา PROFILE

กรมศุลกากรนำระบบบริหารความเสี่ยง (RISK MANAGEMENT) มาใช้ในการประเมินความเสี่ยงเพื่อกำหนดว่าของนำเข้า/ของส่งออกตามใบขนสินค้าฉบับใดสมควรกำหนดเป็นใบขนสินค้าประเภทให้ตรวจสอบพิกัด ราคา และของ (RED LINE) ใบขนสินค้าฉบับใดสมควรกำหนดเป็นใบขนสินค้าประเภท ไม่ต้องตรวจสอบพิกัด ราคา และของ (GREEN LINE) โดยในการจัดทำและพัฒนา PROFILE จะจัดทำเป็น 2 ระดับ คือ CENTRAL PROFILE และ LOCAL PROFILE ทั้งนี้ CENTRAL PROFILE จัดทำโดยหน่วยงาน ในส่วนกลางของกรมศุลกากรซึ่งจะแต่งตั้งคณะกรรมการบริหารความเสี่ยงทำหน้าที่รวบรวมข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับการนำเข้า - ส่งออก การจับกุมที่จำเป็นต่อการวิเคราะห์ข้อมูลความเสี่ยง และประมวลผลข้อมูลที่รวบรวมได้เสนอต่อที่ประชุมคณะกรรมการบริหารความเสี่ยงพิจารณาให้ความเห็นชอบกำหนดประเด็นความเสี่ยง ใบขนสินค้าฉบับใดสมควรกำหนดเป็นใบขนสินค้าประเภทให้ตรวจสอบพิกัด ราคา และของ (RED LINE) ใบขนสินค้าฉบับใดสมควรกำหนดเป็นใบขนสินค้าประเภท ไม่ต้องตรวจสอบพิกัด ราคา และของ (GREEN LINE) ซึ่ง PROFILE ที่คณะกรรมการบริหารความเสี่ยงกำหนดในระดับ CENTRAL PROFILE นี้ สำนักงานศุลกากรหรือด่านศุลกากรที่เกี่ยวข้องกับการผ่านพิธีการศุลกากรและตรวจปล่อยสินค้านำเข้าหรือส่งออกจะต้องปฏิบัติตามคำสั่งการตรวจที่กำหนดโดยเคร่งครัด

ส่วนการจัดทำ PROFILE ในระดับ LOCAL PROFILE นั้น เป็นอำนาจและหน้าที่ของสำนักงานศุลกากรหรือด่านศุลกากรที่เกี่ยวข้องกับการผ่านพิธีการศุลกากรและตรวจปล่อยสินค้านำเข้า หรือส่งออกตามที่กรมศุลกากรมอบหมาย โดยจัดทำในรูปของคณะกรรมการจัดทำและพัฒนา LOCAL PROFILE ทำหน้าที่วิเคราะห์ สังเคราะห์ ข้อมูลการนำเข้า - การส่งออก เพื่อกำหนดเงื่อนไขความเสี่ยง ได้อย่างถูกต้องแท้จริงและเท่าทันต่อสถานการณ์ที่อาจจะเกิดการกระทำความผิดขึ้นในเขตพื้นที่รับผิดชอบ แต่อย่างไรก็ตาม PROFILE ในระดับ LOCAL PROFILE จะต้องไม่ซ้ำซ้อนกับ 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 เที่ยงธรรม โปร่งใส) แต่อย่างไรก็ตาม ผลการตรวจสอบใบขนสินค้าตาม PROFILE ที่กำหนดให้ตรวจสอบพิกัด ราคา และของ (RED LINE) ปรากฏว่าตรวจพบความผิดในอัตราเปอร์เซ็นต์ที่น้อยมาก



ผู้เขียนมีความเห็นว่า ปัจจุบันมีการนำเทคโนโลยีปัญญาประดิษฐ์ (Artificial Intelligence : AI) มาประยุกต์ใช้ในการจัดการข้อมูลและวิเคราะห์ข้อมูลในภาคธุรกิจและภาคอุตสาหกรรม เทคโนโลยีปัญญาประดิษฐ์ (Artificial Intelligence : AI) เป็นเทคโนโลยีที่จะสร้างความสามารถให้แก่เครื่องจักรและคอมพิวเตอร์ ด้วยอัลกอริทึมและกลุ่มเครื่องมือทางสถิติ เพื่อสร้างซอฟต์แวร์ทรงปัญญาที่สามารถเลียนแบบความสามารถของมนุษย์ที่ซับซ้อนได้ เช่น จดจำ แยกแยะ ให้เหตุผล ตัดสินใจ คาดการณ์ สื่อสารกับมนุษย์ ในบางกรณีอาจไปถึงขั้นเรียนรู้ได้ด้วยตนเองโดยการใช้ข้อมูลขนาดใหญ่ (BIG DATA) ที่มีอยู่แล้วประมวลผลออกมาเป็นชุดข้อมูล ดังนั้น ด้วยปริมาณงานที่เพิ่มมากขึ้น เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการจัดทำ PROFILE ควรนำเทคโนโลยีปัญญาประดิษฐ์ (Artificial Intelligence : AI) มาใช้ในการคัดกรองใบขนสินค้าเพื่อกำหนดประเภทใบขนสินค้าเป็นประเภทให้ตรวจสอบพิกัด ราคา และของ (RED LINE) และประเภทไม่ต้องตรวจสอบพิกัด ราคา และของ (GREEN LINE) ซึ่งเทคโนโลยีปัญญาประดิษฐ์ (Artificial Intelligence : AI) นี้ ศุลกากรบราซิลได้นำมาใช้ในการคัดกรองใบขนสินค้าในระบบระบุเป้าหมาย และองค์การศุลกากรโลก (WORLD CUSTOMS ORGANIZATION : WCO) นำมาเป็นกรณีศึกษาเพราะมีจุดเด่นหลายประการ เช่น กระบวนการเรียนรู้ของ AI อันนำไปสู่การตรวจพบความผิดปกติของใบขนสินค้าทั้งความผิดปกติที่พบได้ทั่วไปและไม่พบได้ทั่วไป ความสามารถในการวิเคราะห์ข้อมูลโดยหลีกเลี่ยงข้อมูลที่ถูกบดเบือน จากผู้นำของเข้า ความสามารถในการจัดจำแนกสินค้าเข้าสู่พิกัดอัตราศุลกากรใหม่ที่แยกออกมาจากพิกัดอัตราศุลกากรเก่าในระยะเวลาอันรวดเร็ว ความสามารถแสดงผลออกมาเป็นภาษามนุษย์เพื่อให้เจ้าหน้าที่เข้าใจเหตุผลในการระบุเป้าหมาย เป็นต้น

#### 4. แนวคิดการบริหารจัดการชายแดนร่วมกัน (COORDINATED BORDER MANAGEMENT: CBM)

การรวมตัวทางเศรษฐกิจของอาเซียน ความร่วมมือทางเศรษฐกิจในระดับอนุภูมิภาคอาเซียน การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเชื่อมโยงระหว่างประเทศสมาชิก เช่น ถนน โทรคมนาคม และพลังงานล้วนเป็นปัจจัยส่งเสริมให้เกิดการขยายตัวทางการค้าระหว่างกันในภูมิภาคและอนุภูมิภาคในรูปแบบการค้าชายแดน การค้าผ่านแดนและการค้าข้ามแดน ก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลง

สัดส่วนการค้าของอาเซียนกับประเทศนอกภูมิภาค โดยเฉพาะประเทศสหรัฐอเมริกาที่มีแนวโน้มลดลง ประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีนมีแนวโน้มเพิ่มขึ้น ประเทศญี่ปุ่นค่อนข้างคงที่ แต่สัดส่วนการค้ากับประเทศอาเซียนด้วยกันมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นเพื่ออำนวยความสะดวกการค้าชายแดน การค้าผ่านแดน และการค้าข้ามแดน ด้วยการนำระบบพิธีการศุลกากรทางอิเล็กทรอนิกส์มาใช้ในกระบวนการ 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. ๒๕๕๖ โดยมีหลักการและเหตุผลในการออกกฎหมายดังกล่าวเพื่ออำนวยความสะดวกในการขนส่งข้ามพรมแดนโดยกำหนดให้มีพื้นที่สำหรับ ดำเนินพิธีการร่วมกันและกำหนดหลักเกณฑ์กลางสำหรับเจ้าหน้าที่ของรัฐบาลไทยและเจ้าหน้าที่ของรัฐบาลประเทศภาคีตามความตกลงเพื่อดำเนินพิธีการในพื้นที่ดังกล่าว ซึ่งปัจจุบันกระทรวงคมนาคมได้ออกประกาศกระทรวงคมนาคมเมื่อวันที่ ๒๔ พฤษภาคม พ.ศ. ๒๕๕๙ กำหนดพื้นที่ควบคุมร่วมกันในราชอาณาจักรไว้เพียง 1 แห่ง คือ บริเวณสะพานมิตรภาพ ๒ (มุกดาหาร - สะหวันนะเขต) ตำบลบางทรายใหญ่ อำเภอเมือง จังหวัดมุกดาหาร เนื้อที่ ๖๓ ไร่

ผู้เขียนมีความเห็นว่า เพื่ออำนวยความสะดวกทางด้านพิธีการศุลกากรการค้าชายแดน การค้าผ่านแดน และการค้าข้ามแดน รวมทั้งเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการควบคุมทางศุลกากร จึงควรประสานงานกับประเทศเพื่อนบ้านที่มีการค้าชายแดน การค้าผ่านแดน และการค้าข้ามแดนระหว่างกัน ร่วมกันผลักดัน ให้มีการเชื่อมโยงและแลกเปลี่ยนข้อมูลระหว่างหน่วยงานศุลกากร ผ่านระบบ ASEAN SINGLE WINDOW : ASW และการใช้ประโยชน์พื้นที่ควบคุมร่วมกัน (COMMON CONTROL AREA : CCA) โดยจัดเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องของแต่ละประเทศ เช่น พนักงานศุลกากร เจ้าหน้าที่ตรวจคนเข้าเมือง เป็นต้น มาปฏิบัติหน้าที่ประจำ ณ พื้นที่ควบคุมร่วมกัน (COMMON CONTROL AREA : CCA) เพื่อให้กระบวนการปฏิบัติพิธีการศุลกากรตรวจปล่อยของเสร็จสิ้น ณ จุดเดียว (SINGLE WINDOW INSPECTION : SWI/SINGLE STOP INSPECTION : SSI) โดยกรณีของนำเข้าพนักงานศุลกากรประเทศเพื่อนบ้านจะร่วมตรวจสอบของกับพนักงานศุลกากรไทย ณ พื้นที่ควบคุมร่วมกัน (COMMON CONTROL AREA : CCA) ด้านพรมแดนฝั่งประเทศไทย ส่วนของส่งออกพนักงานศุลกากรไทยจะไปร่วมตรวจสอบของกับพนักงานศุลกากรประเทศเพื่อนบ้าน ณ พื้นที่ควบคุมร่วมกัน (COMMON CONTROL AREA : CCA) ด้านพรมแดนฝั่งประเทศเพื่อนบ้าน ซึ่งจะก่อให้เกิดการตรวจสอบถ่วงดุล (CHECK AND BALANCE) และความโปร่งใส (TRANSPARENCY) ในการปฏิบัติงาน

*บทความนี้เป็นความเห็นในเชิงวิชาการ ความคิดเห็นของผู้เขียนไม่เกี่ยวข้อง และผูกพันต่อกรมศุลกากรแต่อย่างใด เป็นมุมมองของผู้เขียนที่เห็นว่าพนักงานศุลกากรรุ่นใหม่ ๆ ที่ปฏิบัติงานในปัจจุบันอาจไม่รู้ถึงพัฒนาการของกระบวนการพิธีการศุลกากรตั้งแต่ในอดีตจนถึงปัจจุบันจึงได้ศึกษาและนำมากล่าวไว้แบบย่อเพื่อเป็นความรู้ซึ่งอาจจะเป็นประโยชน์ต่อแนวคิดในการที่จะพัฒนากระบวนการพิธีการศุลกากรซึ่งในยุคสมัยปัจจุบันจะเน้นในเรื่องการอำนวยความสะดวก แต่สิ่งที่ผู้เขียนเห็นว่า สิ่งที่ไม่ควรละเลยมองข้ามก็คือระบบการควบคุมทางศุลกากรเพื่อสร้างความเท่าเทียมความเป็นธรรมระหว่างผู้ประกอบการ*