

โครงการความร่วมมือระหว่างศุลกากรกับผู้ประกอบการ



นางสาวณัฐา โอวาททัศนีย์

ศูนย์วิทยทรัพยากร

วิทยานิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญาวิทยาศาสตรมหาบัณฑิต

สาขาวิชาการจัดการด้านโลจิสติกส์(สหสาขาวิชา)

บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ปีการศึกษา 2552

ลิขสิทธิ์ของจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

COOPERATIVE PROGRAM WITH CUSTOMS AND OPERATOR
(AUTHORIZED ECONOMIC OPERATOR PROGRAM)



Miss Natta Owartassanee

A Thesis Submitted in Partial Fulfillment of the Requirements
for the Degree of Master of Science Program in Logistics Management

(Interdisciplinary Program)

Graduate School

Chulalongkorn University

Academic Year 2009

Copyright of Chulalongkorn University

หัวข้อวิทยานิพนธ์

โดย

สาขาวิชา

อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์หลัก

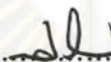
โครงการความร่วมมือระหว่างศตถาการกับผู้ประกอบการ

นางสาวณัฐา โอวาททัศนีย์


การจัดการ โลจิสติกส์


ศาสตราจารย์ ดร. กมลชนก สุทธิวาทนฤพุมิ


บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย อนุมัติให้บัณฑิตวิทยานิพนธ์ฉบับนี้เป็นส่วนหนึ่ง
ของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญาโทบัณฑิต

.....  คณบดีบัณฑิตวิทยาลัย
(รองศาสตราจารย์ ดร.พรพจน์ เปี่ยมสมบูรณ์)

คณะกรรมการสอบวิทยานิพนธ์

.....  ประธานกรรมการ
(รองศาสตราจารย์ ดร. พงศา พรชัยวิเศษกุล)

.....  อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์หลัก
(ศาสตราจารย์ ดร. กมลชนก สุทธิวาทนฤพุมิ)

.....  กรรมการภายนอกมหาวิทยาลัย
(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร. ฉกร อินทร์พุง)

ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

นางสาวณัฐา โอวาททัศนีย์ : โครงการความร่วมมือระหว่างศุลกากรกับผู้ประกอบการ
COOPERATIVE PROGRAM WITH CUSTOMS AND OPERATOR (AUTHORIZED
ECONOMIC OPERATOR PROGRAM)

อ.ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์หลัก : ศ.ดร.กมลชนก สุทธิวาทนฤพุดิ, จำนวนหน้า 97 หน้า.

งานวิจัยนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาความคิดเห็นของผู้ประกอบการต่อการดำเนินโครงการ
ความร่วมมือระหว่างศุลกากรกับผู้ประกอบการ ปัญหาและอุปสรรคในการเข้าร่วมโครงการความ
ร่วมมือระหว่างศุลกากรกับผู้ประกอบการ และสิทธิประโยชน์ที่ผู้ประกอบการพึงได้รับจากการ
ดำเนินโครงการความร่วมมือระหว่างศุลกากรกับผู้ประกอบการ สำหรับขอบเขตการศึกษาวิจัย มุ่ง
ที่จะศึกษาโครงการความร่วมมือระหว่างศุลกากรกับภาคเอกชน ซึ่งเป็นโครงการที่เป็นความ
ร่วมมือระหว่างศุลกากรโลก ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับระเบียบวิธีวิจัย ผู้ศึกษาได้ใช้วิธีการเก็บรวบรวม
โดยใช้แบบสอบถามเป็นเครื่องมือในการสำรวจความคิดเห็นของผู้ที่เกี่ยวข้องในการปฏิบัติงาน
โดยตรงของโครงการ

จากผลการศึกษาในครั้งนี้พบว่า กลุ่มตัวอย่างตัวแทนออกของ ร้อยละ 83.4 มีธุรกิจขนาด
กลางมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 47.2 ระยะเวลาดำเนินธุรกิจ มากกว่า 15 ปีขึ้นไป คิดเป็นร้อยละ 70.5
ระยะเวลาติดต่อกิจการด้านการปฏิบัติพิธีการ 10 ปีขึ้นไป คิดเป็นร้อยละ 82.0 ส่วนใหญ่เป็นตัวแทน
ออกของรับอนุญาต (LICENSED CUSTOMS BROKER) คิดเป็นร้อยละ 48.0

ในภาพรวม มีความพึงพอใจในสิทธิประโยชน์ที่ได้รับในระดับค่อนข้างมากและเมื่อพิจารณา
เป็นรายด้าน พบว่าในด้านของการได้รับขบวนการตรวจของจากเจ้าหน้าที่ศุลกากร เว้นแต่การสุ่มตรวจ
มีความพึงพอใจมากที่สุด รองลงมา คือ ด้านให้ผ่านการตรวจสอบใบขนสินค้าโดยไม่ต้องตรวจสอบ
พิธีการ ด้านให้ตัดบัญชีสินค้าสำหรับเรือ (MANIFEST) ภายหลังการปล่อยของ และสิทธิพิเศษใน
การคืนอากรหรือการชดเชยค่าภาษีอากร ได้รับอนุมัติการคืนอากรหรือชดเชยค่าภาษีอากรทันทีที่ยื่นคำ
ร้องขอ ตามลำดับ

สาขาวิชา การจัดการด้านโลจิสติกส์
ปีการศึกษา 2552

ลายมือชื่อนิสิต ภาวิรา
ลายมือชื่อ อ.ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์หลัก

โอวาททัศนีย์

5187162920 : MAJOR LOGISTICS MANAGEMENT

KEYWORDS : LOGISTICS / CUSTOMS AND OPERATOR / AEO PROGRAM

NATTA OWARTTASSANEE: COOPERATIVE PROGRAM WITH CUSTOMS AND OPERATOR (AUTHORIZED ECONOMIC OPERATOR PROGRAM). THESIS
ADVISOR : PROF.KAMONCHANOK SUTHIWARTANATRUEPUT, Ph.D. 97 pp.

This research purposed to study about an opinion of traders through process of cooperation between Customs Department and AEO program traders. This project also considered about problems and benefits for traders who have participated in AEO program. For the research's scope, it will lead to study about the cooperation of Customs Department and private section, which is the cooperation among the World's Customs Department. About The method of data collecting, I selected questionnaire to get an opinions from people who have direct participated with this program.

This research found that the sample group of 83.4%, the Middle sized business enterprise takes the largest part which is 47.2%, more than 15 years doing business is 70.5 %, more than 10 years procedure performing is 82%, and most of them are the representative of licensed customs broker which is 48%.

In Overall, there is a huge of satisfaction in terms of benefits. And if we considered in each part, the exception of random checking is the most satisfaction then follows with allowing manifest without checking, cutting ship manifest after released the cargo, and priority in accepted tax returns, compensations immediately when having requested.

Field of Study : Logistics Management.....

Student's Signature Natta Owarttassanee

Academic Year : 2009.....

Advisor's Signature

กิตติกรรมประกาศ

รายงานการศึกษาวิจัยชิ้นนี้ สำเร็จลงได้อย่างสมบูรณ์ด้วยความอนุเคราะห์ยิ่งจาก ศาสตราจารย์ ดร. กมลชนก สุทธิวาทนฤพุมิ อาจารย์ที่ปรึกษาซึ่งให้ความเอาใจใส่ ให้ความรู้ ทางด้านวิชาการ แนะนำแนวทางในการดำเนินการวิจัย และข้อคิดเห็นต่างๆที่เป็นประโยชน์ต่อ การศึกษาวิจัยในครั้งนี้ จึงขอขอบพระคุณท่านอาจารย์เป็นอย่างสูงไว้ ณ โอกาสนี้

นอกจากนี้ขอขอบคุณผู้ตอบแบบสอบถามทุกท่านที่ให้ความร่วมมือตอบ แบบสอบถามเพื่อนำมาวิเคราะห์และประมวลผล รวมถึงเจ้าหน้าที่ของกรมศุลกากรทุกท่าน ที่เสียสละเวลาในการให้ข้อมูล ความคิดเห็นและคำแนะนำอันเป็นประโยชน์แก่การศึกษาและ ดำเนินการจัดทำรายงานฉบับนี้ สำเร็จลุล่วงไปได้ด้วยดี

ผู้ศึกษาขอกราบขอบพระคุณบิดา มารดา ครู อาจารย์ที่ประสิทธิ์ประสาทวิชาทุกท่าน ซึ่งเป็นผู้ให้การอบรมเลี้ยงดู ส่งเสริมและวางรากฐานการศึกษา รวมทั้งเป็นตัวอย่างที่ดีแก่ผู้ศึกษามา ตลอดในการดำเนินชีวิตและปฏิบัติตน ซึ่งหากปราศจากท่านที่กล่าวมาแล้ว ความสำเร็จของชีวิตใน ด้านต่างๆคงยากที่จะเกิดขึ้นได้

สุดท้ายนี้ หากประโยชน์ใดที่จะเกิดขึ้นจากการทำการศึกษาครั้งนี้ ผู้ศึกษาขอมอบ ความดีให้กับจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย คณาจารย์ทุกท่านและกรมศุลกากรที่ประสิทธิ์ประสาท ความรู้ให้แก่ผู้ศึกษา หากรายงานการศึกษาวิจัยฉบับนี้มีข้อบกพร่องหรือผิดพลาดประการใด ผู้ศึกษา ขอน้อมรับไว้แต่เพียงผู้เดียว

ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

สารบัญ

	หน้า
บทคัดย่อภาษาไทย.....	ง
บทคัดย่อภาษาอังกฤษ.....	จ
กิตติกรรมประกาศ.....	ฉ
สารบัญ.....	ช
สารบัญตาราง.....	ฅ
บทที่	
บทที่ 1 บทนำ	
1.1 ความสำคัญและที่มาของปัญหา.....	1
1.2 วัตถุประสงค์ของการวิจัย.....	2
1.3 ขอบเขตของงานวิจัย.....	3
1.4 วิธีการดำเนินการศึกษา.....	3
1.5 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ.....	5
บทที่ 2 แนวคิด ทฤษฎีและวรรณกรรมที่เกี่ยวข้อง	
2.1 แนวคิดการบริหารแบบมีส่วนร่วม.....	6
2.2 แนวคิดการมีส่วนร่วมของภาคประชาชน.....	13
2.3 แนวคิดการบริหารจัดการในกิจการภาครัฐและภาคเอกชน.....	16
2.4 แนวทางการควบคุมทางศุลกากร.....	19
2.5 แนวทางสำหรับมาตรการด้านการรักษาความปลอดภัยในด้านต่างๆ.....	22
2.7 Framework of Standards to Secure and Facilitate Global Trade (FoS)	32
2.8 โครงการความร่วมมือระหว่างศุลกากรกับภาคธุรกิจเพื่อต่อต้านการก่อการร้าย (Customs-Trade Partnership Against Terrorism หรือ C-TPAT)	38
2.9 โครงการ Authorized Economic Operator (AEO Program)	44
2.10 สิทธิประโยชน์ทางภาษีอากร.....	45
2.11 เอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง.....	64

บทที่ 3 ระเบียบวิธีวิจัย	
3.1 ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง.....	66
3.2 ขนาดของกลุ่มตัวอย่าง.....	66
3.3 เครื่องมือที่ใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูล.....	67
3.4 การเก็บรวบรวมข้อมูล.....	68
3.5 สถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล.....	68
บทที่ 4 ผลการวิเคราะห์	
4.1 ข้อมูลเกี่ยวกับสถานภาพทั่วไป.....	69
4.2 การประเมินปัจจัยพื้นฐานในการเข้าร่วม โครงการAEO program.....	72
4.3 ความคิดเห็นต่อการดำเนินโครงการAEO program.....	74
บทที่ 5 สรุป อภิปรายผลและข้อเสนอแนะ	
5.1 สรุปผลการวิจัย.....	79
5.2 อภิปรายผลการวิจัย.....	83
5.3 ข้อเสนอแนะ.....	84
รายการอ้างอิง.....	87
ภาคผนวก.....	88
ประวัติผู้เขียนวิทยานิพนธ์.....	97

สารบัญตาราง

หน้า

ตารางที่ 1 : จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามลักษณะกิจการ..... 69

ตารางที่ 2 : จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามขนาดธุรกิจ..... 70

ตารางที่ 3 : จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามระยะเวลาในการดำเนินธุรกิจ..... 70

ตารางที่ 4 : จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามระยะเวลาติดต่อกองานด้านการปฏิบัติพิธีการ 70

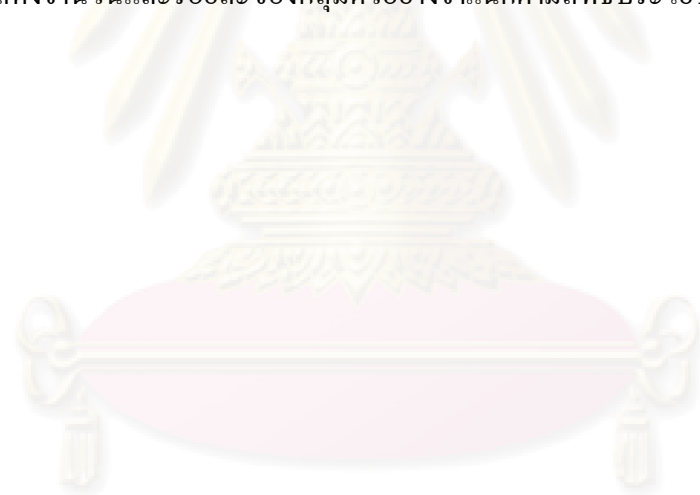
ตารางที่ 5 : จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามการใช้สิทธิประโยชน์..... 71

ตารางที่ 6 : แสดงค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของความพึงพอใจต่อการได้รับสิทธิประโยชน์ 71
 จากกรมศุลกากร.....

ตารางที่ 7 : แสดงร้อยละของการเตรียมความพร้อมของปัจจัยพื้นฐานใน การเข้าร่วมโครงการ 72
 AEO program.....

ตารางที่ 8 : แสดงร้อยละของปัญหาและอุปสรรคในการดำเนินโครงการความร่วมมือระหว่าง 76
 ศุลกากรกับภาคเอกชน.....

ตารางที่ 9 : แสดงจำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามสิทธิประโยชน์ที่ต้องการได้รับ 78



ศูนย์วิทยทรัพยากร
 จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

บทที่ 1

บทนำ

ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

กรมศุลกากรเป็นหน่วยงานของรัฐหน่วยงานหนึ่งในสังกัดกระทรวงการคลัง ได้ก่อตั้งขึ้นมาเป็นเวลา 135 ปี มีหน้าที่หลักในการส่งเสริม อำนวยความสะดวกในการส่งเสริมสินค้าส่งออก และจัดการกับสินค้านำเข้า จัดเก็บภาษีอากร ศุลกากรมีภารกิจสำคัญในการใช้บังคับกฎหมาย การจัดเก็บภาษีอากร การผ่านพิธีการใบขนสินค้าอย่างรวดเร็ว และทำให้มั่นใจว่ามีการปฏิบัติตามกฎหมายและระเบียบ ลักษณะการปฏิบัติงานของศุลกากรมีผลกระทบต่อ การเคลื่อนย้ายบุคคลและสินค้าในการค้าระหว่างประเทศ ดังนั้นเพื่อให้การเข้าแทรกแซงของศุลกากรในการไหลเวียนของสินค้านำเข้าระหว่างประเทศลดน้อยลง ศุลกากรยุคใหม่จะต้องพัฒนากฎหมายศุลกากรให้โปร่งใสและครอบคลุมทุกด้าน

องค์การศุลกากรโลก (WORLD CUSTOMS ORGANIZATION : WCO) ก่อตั้งขึ้นเมื่อ พ.ศ. 2495 ปัจจุบันมีประเทศที่เข้าเป็นสมาชิกนับถึงเดือนมกราคม 2551 รวม 166 ประเทศ โดยประเทศไทยได้เข้าเป็นสมาชิกขององค์การศุลกากรโลก เมื่อวันที่ 4 กุมภาพันธ์ 2515 และหน่วยงานอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง ทำหน้าที่ในการเสริมสร้างและสนับสนุนการดำเนินงานและการบริหารงานของศุลกากรประเทศต่างๆให้มีประสิทธิภาพ

กรมศุลกากรมีการกำหนดวิสัยทัศน์ “ศุลกากรมาตรฐานโลก เพื่อเพิ่มความสามารถในการแข่งขันของประเทศและปกป้องสังคม” ซึ่งประกอบด้วยยุทธศาสตร์ ดังนี้

1. พัฒนาระบบงานศุลกากรให้เป็นมาตรฐานโลก
2. พัฒนามาตรการทางศุลกากรเพื่อเพิ่มขีดความสามารถทางการแข่งขันของประเทศ
3. พัฒนาศักยภาพการควบคุมทางศุลกากรด้วยมาตรฐานสากล
4. บริหารจัดการระบบการจัดเก็บภาษีโดยยึดหลักการบริหารจัดการกิจการบ้านเมืองที่ดี

ภารกิจหลักของกรมศุลกากรตามที่กฎหมายกำหนด ได้แก่

1. ดำเนินการตามกฎหมายว่าด้วยศุลกากร/พิกัดฯ และกฎหมายอื่น
2. สืบสวน ป้องกันและปราบปรามการลักลอบและหลีกเลี่ยงทางศุลกากร
3. ดำเนินการเกี่ยวกับการส่งเสริมการส่งออกโดยมาตรการทางภาษีอากร
4. เสนอแนะนโยบายการการจัดเก็บภาษีอากรในทางศุลกากรต่อกระทรวง

จากวิสัยทัศน์ ยุทธศาสตร์และภารกิจทั้งหมดนี้เป็นการพัฒนาบทบาทของกรมศุลกากรให้ก้าวหน้า เป็นมาตรฐานสากลยิ่งขึ้น ซึ่งการก้าวสู่ความเป็นสากลในด้านต่างๆ ทั้งด้านอำนวยความสะดวกทางการค้าระหว่างประเทศด้วยความโปร่งใส การรักษาผลประโยชน์ทางการค้าของประเทศ การปกป้องความปลอดภัยทางสังคม ปัจจุบันการก่อการร้ายข้ามชาติได้ส่งผลกระทบต่อการค้าระหว่างประเทศมากขึ้น จะเห็นได้จากการเจรจาความร่วมมือทางเศรษฐกิจระหว่างประเทศได้มีการพิจารณาประเด็นการก่อการร้ายข้ามชาติเป็นหัวข้อหลักและยังมีการใช้กฎหมายด้านความปลอดภัยของแต่ละประเทศมากขึ้น ทั้งนี้องค์การศุลกากรโลกได้จัดทำกรอบมาตรฐานในการรักษาความปลอดภัยและอำนวยความสะดวกแก่การค้าโลก (Framework of Standards to Secure and Facilitate Global Trade : FoS Framework) ซึ่ง Framework ดังกล่าวศุลกากรสมาชิกทั้ง 137 ประเทศ (รวมทั้งประเทศไทย) ได้แสดงเจตจำนงในการนำมาตรฐานดังกล่าวมาใช้

การค้าระหว่างประเทศที่เติบโตขึ้นอย่างรวดเร็ว ความร่วมมือกันอย่างเข้มแข็งและการติดต่อสื่อสารกันอย่างจริงจังระหว่างศุลกากรกับการค้าระหว่างประเทศจัดเป็นปัจจัยที่จำเป็นเพื่อให้ความรับผิดชอบและวัตถุประสงค์ของแต่ละฝ่ายเติมเต็มซึ่งกันและกัน เนื่องจากศุลกากรเป็นองค์ประกอบหนึ่งที่สำคัญในกระบวนการการค้าระหว่างประเทศ จึงเป็นเรื่องสำคัญที่หน่วยงานศุลกากรจะนำวิธีการทำงานที่ทันสมัยมาใช้ในการบริหารการปฏิบัติงานของศุลกากรเอง และพยายามที่จะอำนวยความสะดวกต่อการค้าให้มากที่สุดเท่าที่จะสามารถกระทำได้ ในสภาวะแวดล้อมที่การค้ามีการเปลี่ยนแปลงไปมิได้ขาดและเมื่อความรวดเร็วคือหนทางในการดำรงอาชีพของผู้ค้า กรมศุลกากรและผู้ประกอบการจะต้องพัฒนาวิธีการที่ทันสมัยร่วมกัน และเพื่อให้บรรลุตามวัตถุประสงค์ดังกล่าวจึงจำเป็นต้องจัดให้มีการสัมพันธในการปรึกษาหารือร่วมกันและยังจำเป็นต้องใช้เทคโนโลยีสารสนเทศสมัยใหม่เพื่อให้การแลกเปลี่ยนข้อมูลเป็นไปด้วยความรวดเร็วและมีประสิทธิภาพ ในการนี้ ก่อนที่ศุลกากรจะทำการเปลี่ยนแปลงใด ๆ หรือก่อนที่จะนำระบบอัตโนมัติหรือพิธีการใหม่ๆ ใดมาใช้ศุลกากรควรปรึกษาหารือร่วมกับผู้แทนการค้าที่เหมาะสมเพื่อให้ทั้งสองฝ่ายสามารถประสานการดำเนินงานโดยคำนึงถึงความต้องการของแต่ละฝ่ายด้วย

จากความสำคัญที่กล่าวมาข้างต้น ผู้วิจัยจึงสนใจที่จะศึกษาว่ามีปัญหาและอุปสรรคในการดำเนินโครงการอย่างไรเพื่อนำผลการศึกษาไปเป็นแนวทางในการปรับปรุง และเสริมสร้างความร่วมมือระหว่างศุลกากรกับผู้ประกอบการ อันจะนำไปสู่แนวทางการแก้ไขและการพัฒนาข้อตกลงและรูปแบบสิทธิประโยชน์ทางศุลกากรที่ผู้ประกอบการพึงได้รับ

วัตถุประสงค์ของการวิจัย

1. เพื่อศึกษาความคิดเห็นของผู้ประกอบการต่อการดำเนินโครงการความร่วมมือระหว่างศุลกากรกับผู้ประกอบการ AEO program

2. เพื่อศึกษาถึงปัญหาและอุปสรรคในการเข้าร่วมโครงการความร่วมมือระหว่าง
ศุลกากรกับผู้ประกอบการ AEO program

3. เพื่อศึกษาถึงสิทธิประโยชน์ที่ผู้ประกอบการพึงได้รับจากการดำเนินโครงการ
ความร่วมมือระหว่างศุลกากรกับผู้ประกอบการ AEO program

ขอบเขตการวิจัย

ขอบเขตของการวิจัยนี้ จะเป็นการศึกษาถึงมาตรการต่างๆในการดำเนินโครงการ
ความร่วมมือระหว่างศุลกากรกับผู้ประกอบการ AEO program โดยพิจารณาถึงความร่วมมือ
ระหว่างศุลกากรและผู้ประกอบการ ภายใต้กรอบมาตรฐานของศุลกากรโลก

วิธีการดำเนินการศึกษา

1. รูปแบบการศึกษา เป็นการวิจัยแบบสำรวจ
2. วิธีการเก็บรวบรวมข้อมูล โดยใช้แบบสอบถาม
3. วิธีการวิเคราะห์ข้อมูลใช้สถิติค่าความถี่ ร้อยละ ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน

คำจำกัดความที่ใช้ในการวิจัย

การควบคุมตามหลักการตรวจสอบ หมายถึง มาตรการซึ่งทำให้ศุลกากรพอใจว่า
ใบขนสินค้าที่ยื่นมีข้อความถูกต้องและความแท้จริงโดยการตรวจสอบบัญชี บันทึกระบบธุรกิจและ
ข้อมูลทางการค้าที่เกี่ยวข้องต่างๆ ซึ่งครอบคลุมโดยบุคคลที่เกี่ยวข้อง

การตรวจสอบใบขนสินค้า หมายถึง การกระทำของศุลกากรเพื่อให้พอใจว่าใบขน
สินค้าที่ยื่นได้ถูกจัดทำขึ้นมาอย่างถูกต้องและเอกสารประกอบที่กำหนดให้ยื่นก็เป็นไปตามเงื่อนไขที่
ระบุไว้แล้ว

การผ่านพิธีการใบขนสินค้า หมายถึง การปฏิบัติพิธีการศุลกากรที่จำเป็นต่อการ
อนุญาตให้นำสินค้าเข้ามาใช้ในประเทศ ให้ส่งออกหรือให้นำไปผ่านพิธีการทางศุลกากรอื่นให้
เสร็จสิ้น

กรมศุลกากร หมายถึง หน่วยงานราชการซึ่งรับผิดชอบในการบริหารกฎหมาย
ศุลกากรและการจัดเก็บภาษีอากร รวมทั้งรับผิดชอบการนำกฎหมายและระเบียบอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง
กับการนำเข้า การส่งออก การเคลื่อนย้ายหรือการเก็บรักษาสินค้ามาใช้อย่าง

พิธีการศุลกากร หมายถึง การปฏิบัติพิธีการทั้งหมดซึ่งบุคคลที่เกี่ยวข้องและกรม
ศุลกากรต้องดำเนินการเพื่อปฏิบัติตามกฎหมายศุลกากร

กฎหมายศุลกากร หมายถึง บทบัญญัติแห่งกฎหมายและกฎข้อบังคับที่เกี่ยวข้องกับการนำเข้า การส่งออก การเคลื่อนย้ายหรือการเก็บรักษาสินค้า การบริหารและการปราบปรามซึ่งกรมศุลกากรรักษาการเป็นการเฉพาะ รวมถึงระเบียบใด ๆ ที่กรมศุลกากรกำหนดขึ้นมาภายใต้อำนาจตามกฎหมายด้วย

AEO Program หมายถึง โครงการความร่วมมือระหว่างศุลกากรกับผู้ประกอบการ ซึ่งเป็นโครงการที่องค์การศุลกากรโลกจัดตั้งขึ้นเพื่อกระตุ้นให้ศุลกากรแต่ละประเทศผลักดันให้ภาคเอกชนเข้ามามีส่วนร่วม เพื่อรักษาความปลอดภัย ป้องกันการก่อการร้ายโดยการแอบแฝงวัตถุเคมีหรือสิ่งอันตรายมากับการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ และเสริมสร้างความมั่นใจด้านความปลอดภัยส่งเสริมการค้าระหว่างไทยและประเทศคู่ค้า

Authorized Economic Operator หมายถึง องค์กร/บริษัท ที่มีหน้าที่เกี่ยวข้องกับการเคลื่อนย้ายสินค้า ซึ่งได้รับการรับรองจากศุลกากรของแต่ละประเทศว่า ได้ปฏิบัติตามมาตรฐานของ WCO หรือมาตรฐานอื่นที่เทียบเท่าในเรื่องการรักษาความปลอดภัยในห่วงโซ่อุปทานและยังหมายรวมถึงผู้ผลิต ผู้นำของเข้า ผู้ส่งของออก ตัวแทนออกของ ผู้ขนส่ง(Carriers) ผู้รวบรวมสินค้า (Consolidators) เจ้าของท่าเรือ ท่าอากาศยาน ผู้ประกอบการในท่าเรือหรือท่าอากาศยาน(Terminal Operators) เจ้าของโรงพักสินค้า ตัวแทนจำหน่ายสินค้า

ผู้ประกอบการ หมายถึง ผู้ขายสินค้า ผู้ผลิต ผู้ให้บริการต่างๆ ผู้ทำสัญญา และผู้จัดจำหน่าย (vendor) ให้หน่วยงานภายใต้ห่วงโซ่อุปทาน ทั้งที่มีอยู่ในปัจจุบัน และที่มีแนวโน้มจะเป็นผู้ขายในอนาคต

การสร้างไฟล์ความเสี่ยง หมายถึง วิธีการที่ศุลกากรนำการบริหารความเสี่ยงมาปฏิบัติ การสร้างไฟล์ความเสี่ยงจะถูกนำมาใช้แทนการสุ่มตรวจเอกสารและสินค้าโดยการใช้วิธีการทำงานที่มีเป้าหมายและวางแผนไว้ล่วงหน้าซึ่งจะทำให้มีการใช้ทรัพยากรศุลกากรให้เกิดประโยชน์สูงสุด

ไฟล์ความเสี่ยง หมายถึง เอกสารซึ่งสามารถจัดทำได้หลายวิธีแต่เอกสารนั้นควรครอบคลุมและเกี่ยวข้องกับปริมาณงานของการค้าในที่ทำกรศุลกากรเท่านั้น

ดวงตราประทับอิเล็กทรอนิกส์ (E-Seal) เป็นการรวมดวงตราประทับทางกายภาพเข้ากับส่วนประกอบในการพิสูจน์คลื่นความถี่ทางวิทยุ (Radio Frequency Identification) ซึ่งส่วนประกอบนี้จะเป็นแบบที่ใช้พลังงานหรือไม่ใช้พลังงานก็ได้ ดวงตราประทับอิเล็กทรอนิกส์แบบไม่ใช้ พลังงาน (Passive E-Seal) ก็จะไม่มีแหล่งกำเนิดพลังงานในตัวเอง ดวงตราประทับเหล่านี้สามารถรายงานได้ว่าได้ถูกแตะต้องหรือไม่เมื่อนำเครื่องอ่านมาทำการอ่าน สำหรับดวงตราประทับอิเล็กทรอนิกส์แบบใช้พลังงาน (Active E-Seal) ก็จะมีแหล่งกำเนิดพลังงานในตัวเอง

ดังนั้นจึงสามารถกำกับตรวจตรากรณีมีการเข้ามายุ่งเกี่ยวได้และจะเพิ่มข้อมูลนั้นไว้ในบันทึกเวลาของเหตุการณ์ หากนำดวงตราประทับดังกล่าวมาเชื่อมต่อกับระบบกำหนดตำแหน่งบนโลกหรือจีพีเอส (Global Positioning System) แล้วก็จะสามารถลือคตำแหน่งของสถานที่ได้ด้วย สำหรับดวงตราประทับอิเล็กทรอนิกส์แบบใช้พลังงานก็ต้องใช้เครื่องอ่านมาทำการอ่านด้วยเช่นกัน

ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

1. เพื่อให้ทราบถึงความคิดเห็นของผู้ประกอบการต่อการดำเนิน โครงการ AEO program
2. เพื่อให้ทราบถึงปัญหาและอุปสรรคในการเข้าร่วม โครงการ AEO program
3. เพื่อให้ทราบถึงสิทธิประโยชน์ที่ผู้ประกอบการพึงได้รับจากการดำเนินโครงการ AEO program
4. เพื่อเป็นแนวทางในการดำเนินโครงการฯ ให้สอดคล้องกับความต้องการระหว่างศุลกากรและผู้ประกอบการ



ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

บทที่ 2

เอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

การวิจัยเรื่อง การศึกษาโครงการความร่วมมือระหว่างศุลกากรกับผู้ประกอบการ AEO program ผู้ศึกษาได้ศึกษาวรรณกรรมที่เกี่ยวข้อง เพื่อนำมาเป็นแนวทางในการกำหนดกรอบแนวคิด และขอเสนอผลการศึกษา ตามลำดับ ดังนี้

แนวคิดที่ใช้ในงานวิจัย

- แนวคิดการบริหารแบบมีส่วนร่วม
- แนวคิดการมีส่วนร่วมของภาคประชาชน
- แนวคิดการบริหารจัดการในกิจการภาครัฐและภาคเอกชน
- แนวทางการควบคุมทางศุลกากร
- แนวทางสำหรับมาตรการด้านการรักษาความปลอดภัยในด้านต่างๆ
- โครงการ Framework of Standards to Secure and Facilitate Global Trade (FoS)
- โครงการ C-TPAT(Customs-Trade Partnership Against Terrorism)
- โครงการ Authorized Economic Operator (AEO Program)
- สิทธิประโยชน์ทางภาษีอากร

เอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

แนวคิดการบริหารแบบมีส่วนร่วม

1.1 หลักการ แนวคิด และความหมายการมีส่วนร่วม

การมีส่วนร่วมเป็นพลังสร้างสรรค์ที่ก่อให้เกิดประโยชน์กับบุคคลแต่ละคน และผลผลิต ของสังคม ก่อให้เกิดปฏิสัมพันธ์ ความผูกพันของบุคคลในสังคม นวัตกรรมของสังคมที่เกิดขึ้นในอดีตจนถึงปัจจุบัน และจะเกิดขึ้นใหม่ในอนาคตเป็นผลจากแนวคิดของการมีส่วนร่วมเกือบทั้งสิ้น จะช้าหรือเร็วขึ้นอยู่กับความต้องการ ลักษณะของสังคม วัฒนธรรม ความเชื่อ ค่านิยม และเจตคติที่มีต่อการมีส่วนร่วม นอกจากนั้นการมีส่วนร่วมยังช่วยยกระดับแรงจูงใจ (Motivation) การสร้างข้อผูกพันของการเปลี่ยนแปลง (Commitment to change) การให้ความร่วมมือ (Co - operation) และคุณภาพของการตัดสินใจ แนวคิดหลักของการมีส่วนร่วมมีองค์ประกอบที่สำคัญคือ จะต้องมียุทธศาสตร์ที่เข้าไปเกี่ยวข้อง (Involvement) การช่วยเหลือและการทำประโยชน์ (Contribution) ความรับผิดชอบ (Responsibility) ซึ่งเกี่ยวข้องทางจิตใจมากกว่าทางร่างกาย (เสริมศักดิ์ วิศาลาภรณ์. 2538 : 182) ปัจจุบันแนวคิดการมีส่วนร่วมมีกระแสรายมรับที่จะ

นำมาใช้เป็นหลักการพื้นฐานของการพัฒนา นายแพทย์ประเวศ วะสี ได้กล่าวไว้ว่า หัวใจสำคัญของการพัฒนาชุมชน คือ ให้ชุมชนนั้นรวมตัวกัน ซึ่งมีได้หมายถึงการรวมตัวเพื่อผลประโยชน์ร่วมกันทางเศรษฐกิจเท่านั้น แต่เป็นการรวมตัวกันด้วยจิตสำนึก และค่านิยมร่วมกันบางอย่าง ซึ่งจะทำให้เกิดพลังที่ยั่งยืน เป็นศิลปะแห่งการพัฒนาชุมชนที่กล่าวในที่นี่รวมถึง บ้าน สถาบันศาสนา โรงเรียนและสถาบันอื่น(อมรวิชัย นาคทรพ. 2541 :72) สำหรับหลักการในมิติของการมีส่วนร่วมเพื่อการพัฒนา เป็นการกระตุ้นให้บุคคลที่เคยอยู่วงนอก ได้เข้ามาเกี่ยวข้องในกระบวนการพัฒนา เพื่อกระจายผลของการพัฒนาให้ครอบคลุมอย่างทั่วถึง ให้ทุกคนได้มีส่วนร่วมในการบริโภคผลผลิตของสังคม มีส่วนร่วมการตัดสินใจในการริเริ่มกิจกรรม โครงการ ร่วมดำเนินงาน ติดตามประเมินผล และร่วมรับผลประโยชน์ ที่เกิดขึ้นอย่างมีศักดิ์ศรี และความเท่าเทียมกัน โดยเฉพาะเหตุการณ์หรือสถานการณ์ที่จะมีผลกระทบต่อคนในสังคมหลักการมีส่วนร่วมจึงเป็นหัวใจสำคัญของแนวคิดประชาธิปไตย (ศิริกาญจน์ โกสุมภ์. 2542 : 12 – 13)

การมีส่วนร่วมมีผู้ให้คำจำกัดความที่แตกต่างกันออกไปขึ้นอยู่กับบริบทของแต่ละบุคคลที่เป็นเป้าหมาย มีความหลากหลายไม่ตายตัว ดังตัวอย่าง อรพินท์ สพโชคชัย (2538 : 2) ที่สรุปความหมายของการมีส่วนร่วม ไว้ว่าการมีส่วนร่วมของผู้ที่มีส่วนได้ส่วนเสีย (Stakeholders) ในชุมชนที่ได้เข้ามามีบทบาทในการดำเนินการพัฒนาของภาครัฐ หรือหมายถึง การมีส่วนร่วมของประชาชนในหมู่บ้านในการดำเนินการพัฒนาของรัฐ หรือกิจกรรมการพัฒนาของชุมชนที่ประชาชนยินดีมาร่วม ซึ่งเป็นการร่วมรับผลประโยชน์และร่วมลงทุนลงแรง ซึ่งเป็นความหมายของการมีส่วนร่วมเชิงพัฒนาชุมชน ชูชาติ พ่วงสมจิตร (2540 : 11 - 12) การมีส่วนร่วมเป็นการเปิดโอกาสให้ประชาชนได้มีส่วนร่วมในการตัดสินใจใด ๆ ที่มีผลกระทบต่อตัว ประชาชน ส่วนศิริกาญจน์ โกสุมภ์ (2542 : 15 -17) ได้อธิบายความหมายของการมีส่วนร่วมในลักษณะที่แตกต่างกัน 4 ด้าน ดังนี้

1. ด้านการกระจายอำนาจ การมีส่วนร่วมที่ทำให้ประชาชนที่เคยถูกกีดกันออกไปให้เข้ามามีส่วนร่วมเพื่อได้รับประโยชน์จากทรัพยากรและสังคมร่วมกัน โดยการร่วมกันค้นหาปัญหา วิธีการ แก้ไขปัญหา วางแผนงาน ตัดสินใจ และลงมือปฏิบัติ กล่าวคือ ประชาชนจะมีอำนาจในการตัดสินใจ อำนาจในการควบคุม ซึ่งเป็นอำนาจที่แท้จริงในการพัฒนาตนเองอย่างจริงจังอันเป็นผลมาจากการต่อสู้ มิใช่การให้โดยรัฐหรือการเรียกร้องจากประชาชน

2. ด้านวาทกรรมทางภาษา การมีส่วนร่วมมีความเข้าใจที่แตกต่างกันเกี่ยวกับความหมายของการมีส่วนร่วม อาทิ ความหมายที่ใช้สำหรับสถาบันภายนอกชุมชน ได้ให้ความหมายของการมีส่วนร่วมว่า การเข้ามาควบคุมการใช้ทรัพยากรและออกกฎเกณฑ์ต่างๆ โดยที่เน้นการเข้ามามี ส่วนร่วมของประชาชนในกิจกรรม โครงการจากการริเริ่มของรัฐ ซึ่งแตกต่างไป

จากความหมายของการมีส่วนร่วมของประชาชนที่อยู่ในชุมชนนั้นที่เน้นการมีส่วนร่วมทั้งการริเริ่ม การดำเนินการ การตรวจสอบ การรับผลประโยชน์

3. ด้านลักษณะของการมีส่วนร่วม มีสองลักษณะคือ ลักษณะแรกเป็นความหมายของการมีส่วนร่วมแบบกว้าง ๆ คือการมีส่วนร่วมด้วยความสมัครใจที่ให้ประชาชนได้เข้ามามีส่วนร่วมในกระบวนการตัดสินใจ กระบวนการดำเนินการ กระบวนการตรวจสอบ และการร่วมรับผลประโยชน์ ลักษณะที่สอง เป็นความหมายที่มีลักษณะเฉพาะเจาะจง โดยมุ่งให้ประชาชนได้มีความริเริ่ม ใช้ความพยายาม และมีความเป็นตัวของตัวเองในการดำเนินการ การควบคุมการใช้ทรัพยากร ซึ่งเป็นการดำเนินงานอย่างแข็งขัน

4. ด้านการรวมพลังและทรัพยากร เป็นความหมายของการมีส่วนร่วมเกี่ยวกับการรวมพลัง และความพยายามที่จะช่วยกันระดมทรัพยากรในทุกๆ ด้านที่มีอยู่เพื่อนำมาใช้ดำเนินการจนบรรลุผลสำเร็จตามวัตถุประสงค์ที่ตั้งไว้ เป็นความร่วมมือกันอย่างแข็งขันของผู้ที่มีส่วนร่วมส่วนบุคคลอื่นที่เข้ามาวางแผน ควบคุมการดำเนินการ เป็นเพียงเข้ามามีส่วนร่วมอย่างผิวเผินจะไม่ได้ถือว่าเป็นการมีส่วนร่วมที่แท้จริง

ประเภทของการมีส่วนร่วม ศิริกาญจน์ โกสุม (2542 : 16 – 17) ได้สรุปไว้ 3 ด้าน ดังนี้

1. ด้านบริบท (Context) การมีส่วนร่วมในการพัฒนาที่เกิดจากบุคคลในชุมชนซึ่งมีความใกล้ชิดกับบริบทของชุมชนเป็นอย่างดี ย่อมทำให้การตัดสินใจในการดำเนินกิจกรรมมีความถูกต้องและมีประสิทธิภาพ

2. ด้านการปฏิบัติ (Practical) การร่วมกันตัดสินใจของประชาชนในชุมชนทำให้ประชาชนเกิดความรู้สึกว่าตนเองเป็นส่วนหนึ่งของการพัฒนาและยังเป็นแรงกระตุ้นให้ประชาชนได้มีโอกาสใช้ความสามารถของตนทั้ง ด้านความคิด และการปฏิบัติอย่างเต็มที่

3. ด้านจิตใจ (Moral) การมีส่วนร่วมในการตัดสินใจของประชาชนในการพัฒนา ย่อมทำให้ประชาชนมีความรู้สึกเป็นเจ้าของ (Ownership) ซึ่งจะมีผลโดยตรงต่อการดำเนินชีวิตในสังคม

ความหมายของการมีส่วนร่วมด้านองค์ประกอบ (ศิริกาญจน์ โกสุม, 2542: 18) ที่สรุปจากงานวิจัยที่ได้รับการสนับสนุนจากสถาบันวิจัยเพื่อพัฒนาสังคมแห่งสหประชาชาติ (UNRISD) ได้เสนอว่า การมีส่วนร่วมมีองค์ประกอบหลัก 3 ประการ คือ

1. การแบ่งสรรอำนาจ และการได้รับทรัพยากรที่ขาดแคลนหายาก

2. การมีความพยายามอย่างจริงจัง โดยกลุ่มคนที่ควบคุมชะตาชีวิตของตนเอง และปรับปรุงสภาพที่เป็นอยู่

3. การเปิดโอกาสให้บุคคลที่อยู่ในกลุ่มชั้นล่าง ได้เข้ามามีส่วนร่วมในการพัฒนา

จากผลการวิเคราะห์ลักษณะความสัมพันธ์ระหว่างนักพัฒนาและประชาชนในการทำงานร่วมกันตามแนววัฒนธรรมของ กาญจนา แก้วเทพ (2544 : 10 – 12) พบว่า ความสัมพันธ์ในการทำงานร่วมกันจะมีลักษณะเฉพาะตัว ซึ่งมีองค์ประกอบ 3 ลักษณะ คือ

1. ลักษณะที่มีการพึ่งพาซึ่งกันและกัน มีความรับผิดชอบร่วมกัน
2. ความสัมพันธ์ที่มีความเท่าเทียมกัน เสมอภาคกัน
3. เป็นความสัมพันธ์ที่มีผลประโยชน์ร่วมกัน เป็นผลประโยชน์ที่ไม่ขัดแย้งกัน หากแต่สนับสนุนซึ่งกันและกัน

สำหรับการมีส่วนร่วมในความหมายที่เกี่ยวกับการบริหารและการจัดการ ทัศน สวางศักดิ์ (2539 : 15 - 16) ได้สรุปไว้ว่า เป็นเรื่องของความเกี่ยวข้องทางด้านจิตใจ ความรู้สึก นึกคิดของแต่ละคนที่มีต่อกิจกรรมใดกิจกรรมหนึ่งของกลุ่ม เป็นแรงกระตุ้นที่ช่วยทำให้เกิดความสำเร็จ เกิดความ รับผิดชอบต่อกิจกรรมร่วมกัน ด้วยการเข้าไปเกี่ยวข้อง (Involvement) เข้าไปช่วยเหลือ (Contribution) และมีความรับผิดชอบ (Responsibility) ซึ่งจะเกิดขึ้นทุกระดับของสายบังคับบัญชา ใน 3 ลักษณะ คือ มีการช่วยเหลือ มีการให้อำนาจ และมีขอบเขตภาระงาน โดยมีปัจจัยที่สำคัญ 4 ประการ คือ

1. เป็นความพยายามที่เกี่ยวข้องทางด้านจิตใจ และความรู้สึกระหว่างบุคคล (Interrelationship)
2. เป็นการกระตุ้นให้เกิดความร่วมมือระหว่างบุคคลอย่างใกล้ชิด (Collaboration)
3. เป็นการให้บุคลากรรับผิดชอบต่องานที่ได้รับมอบหมาย (Accountability)
4. เป็นการพัฒนาการมีส่วนร่วมโดยคำนึงถึงความสมดุล (Balance) ระหว่างการมีส่วนร่วมอย่างไม่แท้จริงกับการมีส่วนร่วมที่มากเกินไป

จากหลักการ แนวคิด และความหมายของการมีส่วนร่วมแบบเสมอภาค สามารถสรุป ลักษณะสำคัญที่ใช้เป็นฐานคิดสำหรับงานวิจัยครั้งนี้ ได้ดังนี้

1. ประกอบขึ้นด้วยกลุ่มบุคคลที่เข้ามามีส่วนร่วมในการกระทำอย่างหนึ่งอย่างใด โดยที่กลุ่มบุคคลเหล่านั้นมีความรู้สึก หรือมีอารมณ์ร่วมที่จะแก้ปัญหา และ/หรือพัฒนาภารกิจที่จะก่อให้เกิดประโยชน์ต่อสังคมของตน
2. บุคคลที่เข้ามามีส่วนร่วมจะอยู่ในฐานะเป็นผู้ส่งเสริมสนับสนุนไม่มีผลประโยชน์และความเสี่ยงที่เกิดขึ้น
3. บุคคลที่เข้ามามีส่วนร่วมจะมีความเสมอภาคกันในเรื่องการตัดสินใจและความร่วมมือในการริเริ่ม และดำเนินการในภารกิจที่มีผลประโยชน์ร่วมกัน

1.2. การจำแนกลักษณะของการมีส่วนร่วม

การศึกษาลักษณะของการมีส่วนร่วมที่เกี่ยวกับพฤติกรรมการมีส่วนร่วมในบริบทกิจกรรมของบุคคล โดยใช้เกณฑ์การจำแนกลักษณะที่แตกต่างกัน ชูชาติ พ่วงสมจิตร (2541 : 85 -91) ได้เสนอเกณฑ์การจำแนกคุณลักษณะพฤติกรรมการมีส่วนร่วมไว้ 8 ประการ ดังนี้

1. ระดับความสมัครใจ (Degree of voluntariness)
2. วิธีการมีส่วนร่วม (Way of involvement)
3. ความเข้มและความถี่ (Intensity and Frequency)
4. ระดับของประสิทธิผล (Degree of effectiveness)
5. พิสัยของกิจกรรม (Range of activity)
6. ระดับภายในองค์กร (Organizational level)
7. ผู้เข้าร่วม (Participants)
8. ลักษณะของการวางแผน (Style of planning)

1.2.1 การจำแนกตามขั้นตอนของการมีส่วนร่วม

โดยพิจารณาจากกระบวนการของมนุษย์ที่เข้าร่วมกิจกรรมที่แบ่งได้หลายขั้นตอน ดังนี้ (อकिन รพีพัฒน์, 2527 : 101 – 102 ; เจิมศักดิ์ ปิ่นทอง, 2527 : 272 – 273)

ขั้นที่ 1 การมีส่วนร่วมในการตัดสินใจ เป็นกระบวนการแรกที่มีส่วนร่วมต้องกระทำเพื่อกำหนดความต้องการ จัดลำดับความสำคัญ กำหนดนโยบายและประชากรที่เกี่ยวข้อง ซึ่งเป็นกระบวนการที่ต่อเนื่อง อยู่ในช่วงการตัดสินใจวางแผน และการตัดสินใจในระหว่างการดำเนินการ

ขั้นที่ 2 การมีส่วนร่วมในการดำเนินงาน พฤติกรรมการมีส่วนร่วมส่วนใหญ่เกี่ยวข้องกับการช่วยเหลือด้านทรัพยากร การบริหารงาน การประสานงาน และการขอความช่วยเหลือ

ขั้นที่ 3 การมีส่วนร่วมในการรับผลประโยชน์ ผลประโยชน์ที่ได้รับพิจารณาทั้งเชิงปริมาณ เชิงคุณภาพ และการกระจายของผลประโยชน์ที่เกิดจากการมีส่วนร่วม รวมไปถึงผลประโยชน์ที่เกิดทั้งด้านที่เป็นคุณ และด้านที่เป็นโทษ

ขั้นที่ 4 การมีส่วนร่วมในการประเมินผล การประเมินผลผู้ประเมินจะใช้การสังเกตเป็นส่วนใหญ่ และสะท้อนออกมาในเรื่อง ความเห็น (Views) ความชอบ (Preference) และความคาดหวัง (Expectations) ซึ่งจะมีอิทธิพลต่อการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมของมนุษย์ได้

1.2.2 การจำแนกตามระดับความเข้มของการมีส่วนร่วม

ลักษณะการมีส่วนร่วมจะแปรเปลี่ยนไปตามระดับของการเข้าไปมีส่วนร่วมในการริเริ่ม และวางแผนกิจกรรม บัญชร แก้วส่อง (2531 : 18 – 19) ได้เสนอระดับความเข้มของการมีส่วนร่วมเป็นขั้นบันไดของการมีส่วนร่วม 8 ขั้น ดังนี้

- ขั้นที่ 1 ขั้นถูกจัดกระทำ (Manipulation)
- ขั้นที่ 2 ขั้นบำบัดรักษา (Therapy)
- ขั้นที่ 3 ขั้นรับฟังข่าวสาร (Informing)
- ขั้นที่ 4 ขั้นปรึกษา (Consultation)
- ขั้นที่ 5 ขั้นปลอบใจ (Placation)
- ขั้นที่ 6 ขั้นความเป็นหุ้นส่วน (Partnership)
- ขั้นที่ 7 ขั้นใช้อำนาจผ่านตัวแทน (Delegated power)
- ขั้นที่ 8 ขั้นควบคุมโดยประชาชน (Citizen control)

ขั้นที่ 1 – 2 เรียกการมีส่วนร่วมเทียมหรือไม่มีส่วนร่วม (Pseudo – participation or Non – participation) เป็นขั้นที่ประชาชนเข้าไม่ถึงการมีส่วนร่วมที่แท้จริงในการตัดสินใจ กล่าวคือ จะมีกลุ่มบุคคลจำนวนน้อยที่อยู่ในอำนาจทำหน้าที่ตัดสินใจโดยไม่มีการพูดถึงเนื้อหา วิธีการของการตัดสินใจอยู่ที่ตำแหน่งและอำนาจหน้าที่ของผู้ที่อยู่ในอำนาจนั้น ขั้นที่ 3 – 5 เรียกการมีส่วนร่วมระดับพิธีกรรม หรือการมีส่วนร่วมบางส่วน (Degree of tokenism or Partial participation) เป็นขั้นที่ผู้มีอำนาจรับฟังความเห็นหรือข้อคิดของประชาชนมากขึ้น แต่ไม่มีหลักประกันใดที่ความเห็นหรือข้อคิดเหล่านั้น จะถูกเอาใจใส่หรือนำไปใช้ตัดสินใจ ขั้นที่ 6 – 8 เรียกขั้นการมีส่วนร่วมอำนาจเป็นของประชาชน (Degree of citizen power) ขั้นที่ 6 เรียกขั้นเป็นหุ้นส่วน เป็นขั้นที่ประชาชนสามารถเข้าร่วมเจรจาต่อรองเพื่อผลได้ผลเสียกับผู้มีอำนาจ ขั้นที่ 7 – 8 เป็นขั้นควบคุมโดยประชาชน เป็นการใช้อำนาจตัดสินใจของประชาชนโดยผ่านตัวแทน หรือประชาชนเป็นผู้ใช้อำนาจเอง

1.2.3 การจำแนกตามประสิทธิผลของการมีส่วนร่วม

เป็นการจำแนกการมีส่วนร่วมโดยยึดความเข้าใจวัตถุประสงค์ของโครงการที่บุคคลเข้าไปมีส่วนร่วมในโครงการพัฒนาโดยพิจารณาจากความหมายของการมีส่วนร่วมที่มีประสิทธิภาพว่าผู้มีส่วนร่วมเข้าใจวัตถุประสงค์ของการมีส่วนร่วมทุกข้อ การมีส่วนร่วมที่ไม่มีประสิทธิผลหมายถึง ผู้มีส่วนร่วมเข้าใจวัตถุประสงค์ของโครงการพัฒนาบางส่วนหรือเข้าใจน้อยมากการวัดประสิทธิผลของการมีส่วนร่วมในโครงการพัฒนาพิจารณาจากความพยายาม (Efforts) ของบุคคลทุ่มเทความพยายามให้แก่การทำงานในโครงการพัฒนาจนสำเร็จ การทุ่มเทความพยายามของบุคคลในการกระทำกิจกรรม ในโครงการพัฒนามากน้อยเพียงใดหมายถึงระดับของประสิทธิผลของการมีส่วนร่วม (บุญชร แก้วส่อง. 2531 : 23)

1.2.4 การจำแนกตามความถี่ของการมีส่วนร่วม

เป็นการจำแนกการมีส่วนร่วมโดยอาศัยการวัดการมีส่วนร่วมเชิงปริมาณ หรือวัดจากจำนวนความถี่จากจำนวนครั้งที่บุคคลเข้าร่วมในกิจกรรมต่างๆ ในระดับบุคคล หรือวัดจากจำนวนผู้เข้าไปมีส่วนร่วมถ้าเป็นการมีส่วนร่วมในระดับชุมชน

1.2.5 การจำแนกตามพิสัยของกิจกรรม

การจำแนกตามหลักเกณฑ์นี้ถือเป็นลักษณะหนึ่งของการมีส่วนร่วมเชิงปริมาณแต่พิจารณาในแง่ของบุคคลที่เข้าไปมีส่วนร่วมในแต่ละช่วงของพิสัยของกิจกรรม เพราะบางคนอาจมีส่วนร่วมตลอดพิสัยของกิจกรรมครั้งนั้นๆ บางคนอาจมีส่วนร่วมในบางช่วงของพิสัยของกิจกรรม หรือบางคนเข้าร่วม ณ จุดใดจุดหนึ่งในพิสัยของกิจกรรม

1.2.6 การจำแนกตามระดับความสมัครใจ

การจำแนกการมีส่วนร่วมในลักษณะนี้จำแนกไว้ 3 ระดับคือ การมีส่วนร่วมโดยการบังคับ การมีส่วนร่วมโดยสมัครใจ และการมีส่วนร่วมโดยความจำเป็น การมีส่วนร่วมโดยความสมัครใจ ซึ่งเกิดจากการริเริ่มของประชาชน การมีส่วนร่วมโดยการกระตุ้นจากรัฐหรือชนชั้นนำ โดยใช้ระบบสิ่งล่อใจ ซึ่งอาจเป็นสิ่งล่อใจด้านวัตถุหรือจิตใจ และการมีส่วนร่วมโดยการถูกบังคับหรือการระดมแบบเบ็ดเสร็จโดยรัฐ ซึ่งใช้อำนาจผ่านสังคมที่มีการจัดองค์กรการบังคับบัญชาเป็นลำดับขั้น

1.2.7 การจำแนกตามระดับขององค์กร

เป็นการจำแนกการมีส่วนร่วมที่พิจารณาจากการมีส่วนร่วมตามระดับชั้น 3 ระดับคือ การมีส่วนร่วมระดับล่าง เป็นการพิจารณาจากการมีส่วนร่วมในการตัดสินใจการดำเนินงานประจำวัน ซึ่งเกี่ยวข้องกับเฉพาะบุคคลหรือกระทบต่อบุคคลไม่กี่คน การมีส่วนร่วมระดับกลาง การมีส่วนร่วมในลักษณะนี้จะเป็นความรับผิดชอบของระดับผู้จัดการในองค์กร ซึ่งกระทบต่อบุคคลจำนวนมาก หรืออยู่ในระดับ กรม กอง ฝ่าย หรือกลุ่มงาน และการมีส่วนร่วมระดับห่างไกล การมีส่วนร่วมจะเป็นเรื่องเกี่ยวข้องกับการตัดสินใจในระดับสูงขององค์กร หรือระดับกระทรวง

1.2.8 การจำแนกตามประเภทของผู้มีส่วนร่วม

อคิน รพีพัฒน์. (2527 : 102) ได้จำแนกการมีส่วนร่วมของบุคคลโดยพิจารณาจากคุณลักษณะส่วนตัว เช่น เพศ อายุ สถานภาพครอบครัว การศึกษา ชนชั้นทางสังคม ระดับรายได้ ระยะเวลาอยู่อาศัย และสถานภาพการถือครองที่ดิน โดยจำแนกไว้ 4 ประเภท ได้แก่ การมีส่วนร่วมของบุคคลในท้องถิ่น การมีส่วนร่วมของผู้นำในท้องถิ่น การมีส่วนร่วมของเจ้าหน้าที่ของรัฐ และ การมีส่วนร่วมของเจ้าหน้าที่ต่างชาติ

1.2.9 การจำแนกตามลักษณะของการวางแผน

เป็นการจำแนกการมีส่วนร่วมโดยพิจารณาจากวิธีการวางแผนที่แตกต่างกัน ได้แก่ การวางแผนแบบบนลงล่าง (Top – down planning) การมีส่วนร่วมจะมีน้อยอำนาจการ

ตัดสินใจจะอยู่ที่ชนชั้นนำระดับสูง และการจำแนกการวางแผนแบบล่างขึ้นบน (Bottom – up planning) การมีส่วนร่วมจะมากเพราะอำนาจการตัดสินใจจะอยู่ระดับล่าง การจำแนกการมีส่วนร่วมวิธีนี้มีความสัมพันธ์กับ การจำแนกตามลักษณะผู้มีส่วนร่วม

1.2.10 การจำแนกตามรูปแบบของการมีส่วนร่วม

บัญญัติ แก้วส่อง. (2531: 27) เรียกว่าวิธีการเข้าไปมีส่วนร่วม (Way of participation) จำแนกเป็น 2 ประเภท คือ การมีส่วนร่วมทางตรง เป็นการเข้าไปมีส่วนร่วมในกระบวนการพัฒนาด้วยตนเอง และการมีส่วนร่วมทางอ้อม

จากการศึกษาลักษณะการมีส่วนร่วมที่กล่าวถึงเป็นไปตามเกณฑ์และรูปแบบที่กำหนด ซึ่งผลที่เกิดขึ้นมีความแตกต่างกัน เช่น เพศ อายุ สถานภาพครอบครัว การศึกษา ชนชั้นทางสังคม เป็นต้น

แนวคิดการมีส่วนร่วมของภาคประชาชน

การมีส่วนร่วมของภาคประชาชน เป็นกระบวนการหนึ่งที่รัฐบาลนำมาใช้เพื่อส่งเสริมและพัฒนาระบบประชาธิปไตย โดยเน้นการมีส่วนร่วมของประชาชนในการกำหนดนโยบาย การตัดสินใจทางการเมือง การวางแผนพัฒนาเศรษฐกิจ สังคมและการเมือง รวมทั้งการตรวจสอบการใช้อำนาจรัฐทุกระดับ ซึ่งเป็นการเปิดโอกาสให้ประชาชนมีส่วนร่วมในการปกครองและตรวจสอบการใช้อำนาจรัฐเพิ่มขึ้น สอดคล้องกับพระราชกฤษฎีกาว่าด้วยหลักเกณฑ์และวิธีการบริหารกิจการบ้านเมืองที่ดี พ.ศ. 2546 ออกตามความในมาตรา 3/1 แห่งพระราชบัญญัติระเบียบบริหารราชการแผ่นดิน (ฉบับที่ 5) พ.ศ. 2545 ซึ่งบัญญัติว่า “ในการปฏิบัติหน้าที่ของส่วนราชการต้องใช้วิธีการบริหารกิจการบ้านเมืองที่ดี โดยเฉพาะอย่างยิ่งให้คำนึงถึงความรับผิดชอบของผู้ปฏิบัติราชการ การมีส่วนร่วมของประชาชน การเปิดเผยข้อมูลการติดตามตรวจสอบและประเมินผลการปฏิบัติราชการ ทั้งนี้ ตามความเหมาะสมของแต่ละภารกิจ” นอกจากนั้น การเปิดระบบราชการ ให้ประชาชนเข้ามามีส่วนร่วม ยังเป็นยุทธศาสตร์หนึ่งในแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบราชการ ที่ต้องเปิดระบบราชการเข้าสู่กระบวนการความเป็นประชาธิปไตย (democratization) มากขึ้น โดยการยอมรับ และให้ประชาชนได้เข้ามามีส่วนร่วมในการเสนอแนะความคิดเห็น ร่วมปฏิบัติงาน และตรวจสอบผลการดำเนินงาน มุ่งเน้นให้ประชาชนเข้ามามีส่วนร่วมในการบริหารกิจการบ้านเมืองโดยตรงมากขึ้น เพื่อให้เกิดการปรับระบบราชการสู่การบริหารที่เปิดเผย โปร่งใส เน้นการมีส่วนร่วมของประชาชน และพัฒนาระบบราชการเพื่อประโยชน์สุขของประชาชน

การมีส่วนร่วมของประชาชน หมายถึง กระบวนการที่ประชาชนและผู้ที่เกี่ยวข้องมีโอกาสได้เข้าร่วมในการรับรู้ เรียนรู้ ทำความเข้าใจ ร่วมแสดงทัศนะ ร่วมเสนอปัญหา/ประเด็นที่สำคัญที่เกี่ยวข้องร่วมคิดแนวทางร่วมการแก้ไขปัญหาหรือร่วมในกระบวนการตัดสินใจและร่วมกระบวนการพัฒนาในฐานะหุ้นส่วนการพัฒนา โดยระดับการมีส่วนร่วมของประชาชน มี 5 ระดับ คือ

♦ระดับการให้ข้อมูล เป็นการเผยแพร่ข้อมูลข่าวสารซึ่งเป็นการสื่อสารทางเดียว แต่เป็นระดับที่สำคัญ เพราะเป็นการเริ่มต้นที่ส่วนราชการเปิดโอกาสให้ประชาชนเข้ามามีส่วนร่วม ซึ่งจะนำไปสู่กระบวนการอื่นๆต่อไป

♦ระดับการปรึกษาหารือ เป็นการรับฟังความคิดเห็น โดยเปิดโอกาสให้ประชาชน แสดงความคิดเห็น บอกข้อปัญหา และข้อเสนอแนะต่างๆ กับส่วนราชการ

♦ระดับการเข้ามาเกี่ยวข้อง เป็นการเปิดโอกาสให้ประชาชนเข้ามามีส่วนร่วมหรือ เกี่ยวข้องในกระบวนการกำหนดนโยบาย การวางแผนงาน/โครงการ การมีส่วนร่วมในระดับนี้อาจ ดำเนินการในรูปแบบคณะกรรมการที่มีตัวแทนภาคประชาชนเข้าร่วม

♦ระดับการร่วมมือ เป็นการเปิดโอกาสให้ประชาชนเข้ามามีส่วนร่วมในบทบาท หรือฐานะหุ้นส่วนหรือภาคีในการดำเนินกิจกรรมของหน่วยงานภาครัฐ

♦ระดับการเสริมอำนาจประชาชน เป็นระดับสูงสุดของการมีส่วนร่วมของ ประชาชนซึ่งเป็นระดับของการมอบอำนาจการตัดสินใจให้ประชาชนเป็นผู้กำหนด

การดำเนินงานของกรมศุลกากร

กรมศุลกากรได้ให้ความสำคัญในการเปิดโอกาสให้ประชาชนเข้ามามีส่วนร่วมอย่าง ต่อเนื่อง ตามระดับการมีส่วนร่วม ดังนี้

ระดับการให้ข้อมูล โดยดำเนินการให้ข้อมูลข่าวสารแก่ประชาชนอย่างต่อเนื่องผ่าน ทางเว็บไซต์กรมศุลกากร การแถลงข่าวผ่านสื่อมวลชน การจัดทำเอกสารเผยแพร่ และการจัด นิทรรศการ เป็นต้น

ระดับการปรึกษาหารือ โดยเปิดโอกาสให้ประชาชนแสดงความคิดเห็นข้อเสนอแนะ ต่างๆ ผ่านช่องทางการสื่อสาร ได้แก่ เว็บไซต์กรมศุลกากร หัวข้อ “สอบถามปัญหา” สายด่วน ศุลกากรโทร. 1164 และศูนย์บริการข้อมูลข่าวสารของกรมศุลกากร อาคาร 1 ชั้นล่าง และการประชุม แสดงความคิดเห็นระหว่างกรมศุลกากรกับภาคเอกชน ในประเด็นต่างๆ

ระดับการเข้ามาเกี่ยวข้อง โดยจัดตั้งคณะกรรมการ/คณะทำงานร่วมภาคเอกชน ดังนี้

- ปีงบประมาณ 2550 แต่งตั้งคณะกรรมการร่วมระหว่างกรมศุลกากรกับ ภาคเอกชน และคณะทำงานกำหนดและเลือกประเด็นการพัฒนาระบบการให้บริการศุลกากร ตาม คำสั่งกรมศุลกากรที่ 114/2550 ลงวันที่ 30 มีนาคม 2550

- ปีงบประมาณ 2551 แต่งตั้งคณะทำงานร่วมภาคเอกชนเพื่อพัฒนาระบบราชการ ตามคำสั่งกรมศุลกากรที่ 90/2551 ลงวันที่ 17 เมษายน 2551

- ปีงบประมาณ 2552 แต่งตั้งคณะทำงานร่วมภาคเอกชนเพื่อพัฒนาระบบราชการ เพิ่มเติมตามคำสั่งกรมศุลกากรที่ 23/2552 ลงวันที่ 5 กุมภาพันธ์ 2552

ระดับการร่วมมือ ได้ดำเนินการ โดยให้ความสำคัญของการร่วมมือระหว่างภาครัฐและเอกชน ที่ตั้งอยู่บริเวณชุมชนเดียวกันในการร่วมจัดกิจกรรมเพื่อเสริมสร้างความสามัคคี สร้างความเข้มแข็งและสร้างประโยชน์ให้สังคมโดยรวมโดยร่วมกันจัดตั้ง “ภาคีเรารักคลองเตย” เมื่อวันที่ 10 มิถุนายน 2550 และจัดกิจกรรมเพื่อประโยชน์แก่สังคมในโอกาสต่างๆ เช่น งานวันสถาปนากรมศุลกากรครบรอบ 134 ปี และ 135 ปี เป็นต้น

ผลการดำเนินงาน

1. ในปีงบประมาณ 2550 คณะกรรมการร่วมระหว่างกรมศุลกากรกับภาคเอกชนและคณะทำงานกำหนดและเลือกประเด็นการพัฒนาระบบการให้บริการศุลกากร ได้มีมติเลือกโครงการพัฒนาระเบียงปฏิบัติเกี่ยวกับสินค้าที่มีปัญหาพิกัตอัตราศุลกากร เป็นประเด็นการพัฒนา ระบบการให้บริการศุลกากร โดยมีเป้าหมายเพื่อแก้ไขระเบียบปฏิบัติให้สอดคล้องกับอนุสัญญาเกี่ยวโต และเป็นมาตรฐานสากล รวมทั้งเพื่อให้ระเบียบปฏิบัติมีความชัดเจนง่ายต่อผู้ประกอบการและเจ้าหน้าที่ที่จะต้องถือปฏิบัติต่อไป

กรมศุลกากรได้ออกประกาศกรมศุลกากรที่ 54/2551 ลงวันที่ 10 กรกฎาคม 2551 เรื่อง การให้บริการจำแนกประเภทพิกัตอัตราศุลกากรล่วงหน้า

2. ในปีงบประมาณ 2551 คณะทำงานร่วมภาคเอกชนเพื่อพัฒนาระบบราชการให้ มีมติให้กรมศุลกากร จัดตั้งศูนย์ประสานงานศุลกากรเพื่อเป็น Contact Point ทำหน้าที่ให้คำปรึกษา/ คำแนะนำเกี่ยวกับการให้บริการศุลกากรในพื้นที่แก้ไขปัญหาข้อขัดข้องเกี่ยวกับการให้บริการศุลกากร ประสานงานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง รับเรื่องร้องเรียน และดำเนินการแก้ไขตามแนวทางจัดการ ปัญหาข้อร้องเรียนสนับสนุนและส่งเสริมการมีส่วนร่วมของภาคเอกชน

กรมศุลกากร จึงได้จัดตั้งศูนย์ประสานงานและแก้ไขปัญหาข้อร้องเรียนประจำ หน่วยงานตามหนังสือที่ กค 0501(3)/354 ลงวันที่ 3 กันยายน 2551 โดยมีหน้าที่เพิ่มเติมดังนี้

1. ให้คำปรึกษา/คำแนะนำเกี่ยวกับการให้บริการศุลกากรในพื้นที่
2. แก้ไขปัญหาข้อขัดข้องเกี่ยวกับการให้บริการศุลกากร
3. ประสานงานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
4. สนับสนุนและส่งเสริมการมีส่วนร่วมระหว่างภาครัฐกับภาคเอกชนที่เกี่ยวข้อง
5. รวบรวมปัญหา ติดตามประเมินผล และสรุปเสนอหัวหน้าส่วนราชการระดับ สำนักร กลุ่ม ผ่านศุลกากร เพื่อหาแนวทางในการแก้ไขปัญหาต่อไป

ปัจจุบันกรมศุลกากร มีศูนย์ประสานงานฯ จำนวน 75 แห่งทั่วประเทศ

3. ในปีงบประมาณ 2552 คณะทำงานร่วมภาคเอกชนเพื่อพัฒนาระบบราชการได้มี มติให้กรมศุลกากรจัดทำ “โครงการจัดทำมาตรฐานการแก้ไขใบขนสินค้าหลังการส่งออก” โดยมี วัตถุประสงค์เพื่อให้ผู้รับบริการได้รับความสะดวกรวดเร็วในการขอแก้ไขข้อมูลใบขนสินค้าหลังการ

ส่งออก และเพื่อให้การปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่เป็นมาตรฐานเดียวกัน ซึ่งมีตัวชี้วัด คือ การออกประกาศกรมศุลกากร เรื่อง วิธีปฏิบัติเกี่ยวกับการยื่นคำร้องขอแก้ไขเปลี่ยนแปลงข้อมูลใบขนสินค้าขาออกหลังการส่งออกจำนวน 1 ฉบับ

แนวคิดการบริหารจัดการในกิจการภาครัฐและภาคเอกชน

สภาพการณ์ที่เป็นทั้งเงื่อนไขและข้อจำกัดที่ภาครัฐต้องเผชิญ เช่น สถานการณ์ด้านการเงิน การมีข้อจำกัดด้านประสิทธิภาพ และเงื่อนไขอันเกิดจากภาวะโลกาภิวัตน์ และความก้าวหน้าทางเทคโนโลยี มีผลทำให้ภาครัฐต้องแสวงหาเครื่องมือและกลไกที่จะใช้บริหารจัดการมาประยุกต์ใช้ ดังนี้

1. ปัจจัยกำหนดบทบาททางการบริหาร

การบริหารกิจการภาครัฐจำเป็นต้องมีตัวบทกฎหมายเป็นตัวกำหนด ดังนั้นผู้ศึกษาด้านการบริหารกิจการภาครัฐจึงไม่อาจหลีกเลี่ยงที่จะต้องศึกษารัฐธรรมนูญและกฎหมายของรัฐนั้นๆเป็นหลัก

ในอดีตรัฐบาลบางรัฐอาจมิได้บ่งบอกถึงรูปแบบการก่อตั้งองค์การภาครัฐไว้ในรัฐธรรมนูญอย่างชัดเจน แต่ตามหลักการโดยทั่วไปก็จะถือกันว่า รัฐธรรมนูญจะเป็นกฎหมายสูงสุดที่กำหนดกรอบภาระหน้าที่และแนวทางที่รัฐมุ่งหวังที่จะให้เกิดความมั่นคง มั่งคั่ง และความผาสุกแก่ประชาชนในรัฐนั้นๆ

กรอบนี้จะถูกรัฐบาลนำมาตีความเพื่อวางนโยบายการบริหารจัดการต่อไป การนำนโยบายมาวางแผนทางการบริหารจัดการนี้รัฐบาลมีโอกาสที่จะเลือกรูปแบบขององค์การได้ 2 ลักษณะ คือ

1.1 การเลือกรูปแบบจัดตั้งโดยพระราชบัญญัติ

ในการเลือกรูปแบบนี้มีพื้นฐานแนวคิดที่รัฐบาลจะต้องขออำนาจจากปวงชนซึ่งหมายถึงผู้แทนราษฎรและรัฐสภาเสียก่อน เพื่อที่จะจัดตั้งองค์การหรือองค์การใดให้ทำหน้าที่บริหารจัดการทรัพยากรของรัฐเพื่อสนองความต้องการของประชาชนโดยส่วนรวม และการดำเนินงานขององค์การนี้จะเป็นการใช้อำนาจรัฐในการบริหารจัดการ โดยบุคลากรจะมีฐานะเป็นเจ้าหน้าที่ของรัฐ

ลักษณะของรูปแบบองค์การเหล่านี้ นอกจากจะเป็นไปในรูปของกระทรวง ทบวง กรมแล้ว ก็อาจมีลักษณะขององค์การที่เป็นรัฐวิสาหกิจที่จัดตั้งโดยพระราชบัญญัติเป็นต้น

รูปแบบการจัดตำแหน่งการบริหารจัดการขององค์การเหล่านี้จะเป็นไปตามรูปแบบที่เรียกว่าโครงสร้างราชการ กล่าวคือ มีการจัดตำแหน่งงานเป็นปลัดกระทรวง อธิบดี และผู้อำนวยการกอง เป็นต้น ส่วนกิจการรัฐวิสาหกิจ ก็จะมีรูปแบบเป็นคณะกรรมการ และมีผู้บริหารระดับสูงซึ่งเรียกว่าผู้ว่าการ หรือผู้อำนวยการ แล้วแต่กรณี

ในด้านวิธีการบริหารนั้นเนื่องจากเป็นองค์การของรัฐที่จะต้องรับผิดชอบต่อหลักการและแนวนโยบายของรัฐที่หลากหลาย ดังนั้นจึงจำเป็นต้องปฏิบัติตามกฎระเบียบต่างๆ ทั้งในด้านการระงับ และแนวการบริหารงานบุคลากร

อย่างไรก็ตามภายใต้โครงสร้างและระบบงานขององค์การเหล่านี้ก็ยังมีเปิดโอกาสให้มีการนำแนวคิดและเทคนิคทางการบริหารต่างๆ ที่มีการพัฒนาขึ้นทั้งในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติงานโดยตรง และวิธีการบริหารด้านการจูงใจในการทำงานของบุคลากรเช่นกัน

1.2 การเลือกรูปแบบจัดตั้งโดยพระราชกฤษฎีกา

ในการเลือกรูปแบบนี้มีพื้นฐานแนวคิดที่ว่ารัฐบาลเมื่อเข้าบริหารราชการแผ่นดินแล้ว ก็อาจมีนโยบายและความจำเป็นเร่งด่วนบางประการที่ประสงค์จะใช้อำนาจทางการบริหารดำเนินการจัดตั้งหน่วยงานขึ้นรับผิดชอบงานตามแนวนโยบายของคณะตน

การดำเนินการนี้จำเป็นจะต้องมีกฎหมายแม่ ซึ่งหมายถึงการมีพระราชบัญญัติที่มอบอำนาจให้รัฐบาลสามารถดำเนินการได้เป็นขั้นแรก และเมื่อรัฐบาลมีความจำเป็นก็จะอาศัยอำนาจตามพระราชบัญญัติฉบับนี้จัดตั้งองค์การขึ้นมา ดังเช่นรัฐบาลได้ใช้อำนาจตามพระราชบัญญัติออกพระราชกฤษฎีกาจัดตั้งองค์การต่างๆ เช่น องค์การอุตสาหกรรมป่าไม้ องค์การขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย เป็นต้น

การจัดตั้งองค์การในลักษณะเช่นนี้ รัฐบาลไม่จำเป็นจะต้องนำกฎหมายจัดตั้งเสนอต่อรัฐสภาอีก รัฐบาลสามารถดำเนินการได้โดยนำร่างกฎหมายฉบับนี้เสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อผ่านความเห็นชอบแล้วทูลเกล้าถวายเพื่อลงพระปรมาภิไธย ก็ถือว่าเป็นการเสร็จสิ้นกระบวนการ

อนึ่ง ฐานะของหน่วยงานที่ก่อตั้งด้วยวิธีการนี้จะไม่มีอำนาจที่จะกระทำการในการที่จะล่วงสิทธิของประชาชนเช่นการปรับหรือเวนคืนที่ดิน เป็นต้น ส่วนฐานะของผู้ปฏิบัติงานนี้จะปฏิบัติตามข้อกำหนดในพระราชกฤษฎีกาและอำนาจตามที่พระราชกฤษฎีกากำหนดไว้

ลักษณะของรูปแบบองค์การเหล่านี้ จะขึ้นอยู่กับกฎหมายแม่ คือพระราชบัญญัติที่กำหนดให้มีการตราพระราชกฤษฎีกาจัดตั้งองค์การหรือหน่วยงานนั้น เช่น ถ้าเป็นองค์การ หรือหน่วยงานนี้จัดตั้งขึ้นตามพระราชบัญญัติปรับปรุงกระทรวง ทบวง กรม ลักษณะของรูปแบบขององค์การเหล่านี้ก็จะไปเช่นเดียวกับส่วนราชการ แต่ถ้าหากเป็นองค์การที่จัดตั้งขึ้นตามพระราชบัญญัติการจัดตั้งองค์การของรัฐ พ.ศ. 2494 องค์การหรือหน่วยงานเหล่านี้ก็จะมีได้มีฐานะเป็นส่วนราชการ แต่เป็นองค์การของรัฐ

ปัจจุบันได้มีพระราชบัญญัติการจัดตั้งองค์การมหาชนขึ้น โครงสร้างการจัดองค์การเหล่านี้มีลักษณะเป็นคณะกรรมการและส่วนงานบริการที่รับผิดชอบการดำเนินงาน ส่วนฐานะของผู้ปฏิบัติงานก็จะมีฐานะเป็นพนักงาน หรือลูกจ้างมิได้เป็นข้าราชการ

ในด้านวิธีการบริหารจัดการ องค์การเหล่านี้จะต้องรับผิดชอบต่อหลักการและนโยบายของรัฐเช่นกัน และมีการกำหนดแนวการปฏิบัติทั้งด้านการงานและแนวการบริหารงานบุคลากรที่อิงการบริหารงานแบบราชการเป็นหลัก

อย่างไรก็ตามภายใต้โครงสร้างและระบบงานขององค์การเหล่านี้ก็สามารถที่จะนำแนวคิดเทคนิคและวิธีการที่มีการพัฒนาขึ้นมาประยุกต์ใช้ในการดำเนินงานทั้งด้านการงานและวิธีการบริหารบุคคลด้วย

2. การใช้วิธีการแปรสภาพการบริหารจัดการภาครัฐ

การบริหารกิจการภาครัฐตามรูปแบบการจัดตั้งองค์การตามที่กล่าวไว้ข้างต้นนั้นปรากฏว่ากิจการภาครัฐหลายแห่งต่างประสบภาวะปัญหาทางการบริหารจัดการหลายประการ ดังนั้นจึงได้มีความพยายามที่จะแสวงหาแนวทางที่จะขจัดหรือลดสถานะอันเป็นข้อจำกัดเหล่านี้ด้วยการใช้วิธีการแปรสภาพกิจการภาครัฐดังนี้

2.1 การแปรสภาพกิจการภาครัฐ ด้วยการเปลี่ยนสถานะขององค์การภาครัฐให้เป็นองค์การภาคเอกชน วิธีการนี้จะนำมาใช้กับกิจการที่สามารถพิจารณาสถานะขององค์การในเชิงธุรกิจได้ เช่นการมีทุนดำเนินการ และปรับโครงสร้างทุนเพื่อให้เอกชนมีโอกาสเข้าร่วมทุนด้วย โดยคาดหวังว่าเมื่อภาคเอกชนได้เข้ามาร่วมทุนดำเนินการแล้วภาคเอกชนก็จะนำเทคนิค วิธีการ และมาตรการในการบริหารจัดการมาใช้ในกิจการเหล่านี้

2.2 การแปรสภาพการบริหารจัดการกิจการภาครัฐ โดยใช้วิธีการว่าจ้างผู้บริหารจากภายนอกระบบงานภาครัฐ หรือหน่วยงานอื่นๆ มาทำการบริหารจัดการ เพื่อที่จะได้เป็นการกระตุ้นให้เกิดความกระตือรือร้นและมีแนวคิดใหม่ๆ มาดำเนินการ

2.3 การแปรสภาพการบริหารจัดการกิจการภาครัฐ ด้วยการทำสัญญาว่าจ้างหน่วยงานภายนอกมาทำการบริหารจัดการตามระยะเวลา ซึ่งวิธีการนี้คาดว่าจะเป็นการทำให้รัฐไม่ต้องดำเนินกิจกรรมบางอย่างที่หากองค์การภาครัฐดำเนินการเองแล้ว จะมีประสิทธิภาพสู่ภาคเอกชนไม่ได้

การปรับเปลี่ยนวิธีการแปรสภาพการบริหารจัดการกิจการภาครัฐดังกล่าวมีผลทำให้แนวคิดการบริหารจัดการภาครัฐและภาคเอกชนมีความใกล้ชิดมากขึ้น มีการถ่ายทอดทั้งเทคนิคการบริหารจัดการ และประสบการณ์ระหว่าง 2 ภาคมากขึ้น ยิ่งไปกว่านั้นยังทำให้โครงสร้างและกฎเกณฑ์ภาครัฐมีความหลากหลายและเปิดรับวิธีการบริหารจัดการที่ประสบความสำเร็จในภาคเอกชนมาประยุกต์ใช้ดำเนินงานเพิ่มขึ้น

3. การใช้เทคนิคทางการบริหารจัดการจากภาคเอกชน

นับตั้งแต่ปี พ.ศ. 2527 เป็นต้นมา การบริหารกิจการภาครัฐได้เปิดรับเทคนิคทางการบริหารจัดการจากภาคเอกชนมาประยุกต์ใช้ในกิจการภาครัฐหลายลักษณะ ดังนี้

3.1 การนำเทคนิควิธีการวางแผนเชิงยุทธศาสตร์มาถือปฏิบัติด้วยการกระตุ้นให้หน่วยงานต่างๆ จัดทำแผนยุทธศาสตร์ขององค์กรทั้งระดับกระทรวง และระดับกรม รวมตลอดถึงกิจการรัฐวิสาหกิจแต่ละแห่ง

กระบวนการตามแนวทางนี้ทำให้หน่วยงานของรัฐต้องทำการทบทวนภาระอันเป็นเงื่อนไขต่อการกำหนดเป้าหมาย และภารกิจของส่วนราชการ และหน่วยงานต่างๆ จนเกิดความชัดเจนขึ้น

3.2 การนำระบบการประเมินผลงานการดำเนินงานของหน่วยงานต่างๆ มาถือปฏิบัติ อันเป็นผลให้เกิดการสร้างมูลค่างาน การกำหนดตัวชี้วัดผลสำเร็จ และเกณฑ์การประเมินผลทั้งด้านการดำเนินงาน และการปฏิบัติงานของบุคลากร

3.3 การนำความรู้ประสบการณ์จากภาคเอกชนมาพิจารณาหาแนวทางประยุกต์ใช้ เช่นการนำหลักการลดขั้นตอนการดำเนินงาน เพื่อให้องค์กรมีขนาด..ขึ้น การลดขนาดองค์กร (down sizing) และการยกเครื่องการบริหาร (reengineering) เป็นต้น

นอกจากนี้ยังมีการนำแนวคิดศัพท์ทางการบริหารและเทคนิคการจัดระบบงาน เช่นการคิดแบบนิวิสัยทัศน์ (vision) การจัดให้มีการวางแผนการพิจารณาแบบ Balance Score Card และการกำหนดคำศัพท์การดำเนินงาน (key performance index) มาเป็นแนวปฏิบัติ เป็นต้น

3.4 ปัจจุบันพัฒนาการความใกล้ชิดทางการบริหารจัดการระหว่างภาครัฐและภาคเอกชนได้ก้าวมาสู่การนำแนวคิดผู้บริหารแบบ chief executive officer - CEO หรือผู้บริหารแบบบูรณาการมาเป็นแนวทางซึ่งจะเป็นแนวทางไปสู่การถ่ายโอนบุคลากรระดับบริหารระหว่างภาครัฐและภาคเอกชนต่อไปในอนาคต

การปรับเปลี่ยนแนวทางเช่นนี้ทำให้กิจการภาครัฐซึ่งเคยเป็นกิจการที่มีกรอบและความเข้มงวดในการบริหารจัดการตามระเบียบกฎเกณฑ์ เปลี่ยนเป็นการบริหารที่มุ่งสนองความต้องการของประชาชนและสามารถปรับวิธีการบริหารให้ทันกับเหตุการณ์และสถานการณ์ได้ดียิ่งขึ้น อันจะเป็นการสนองบทบาทใหม่ของภาครัฐซึ่งมีมิติด้านการตลาดเข้มข้นขึ้น

แนวทางการควบคุมทางศุลกากร

อภิธานศัพท์ศุลกากรขององค์การศุลกากรโลก (WCO Glossary of Customs Terms) ได้นิยามความหมายของ “การควบคุมทางศุลกากร” ไว้ว่าคือ “มาตรการที่ใช้เพื่อให้มั่นใจว่ามีการปฏิบัติตามกฎหมายและกฎระเบียบซึ่งศุลกากรรับผิดชอบในการใช้บังคับ”

เพื่อให้มั่นใจว่าศุลกากรจะนำกฎหมายและกฎระเบียบเหล่านี้มาใช้ได้อย่างเหมาะสม จะต้องมีการสำแดงการเคลื่อนย้ายระหว่างประเทศทั้งหมดต่อศุลกากรเพื่อขอความเห็นชอบในการปฏิบัติหรือการนำมาใช้

กฎหมายและกฎระเบียบเหล่านี้จะนำไปใช้กับทั้งข้อผูกพันทางด้านการรายได้ที่เกี่ยวข้องกับการเคลื่อนย้ายของสินค้าและบุคคลระหว่างประเทศ และข้อห้ามข้อจำกัดที่ใช้กับสินค้าบุคคลและพาหนะขนส่ง

หน่วยงานศุลกากรต้องนำการควบคุมที่มีประสิทธิภาพและประสิทธิผลมาใช้โดยใช้เทคนิคการบริหารความเสี่ยงเพื่อตอบสนองต่อความรับผิดชอบในการจัดเก็บรายได้ การนำนโยบายทางการค้ามาปฏิบัติ มาตรการปกป้องสาธารณสุข การบริหารการค้าและการท่องเที่ยวของโลกที่เพิ่มขึ้น การลดบุคลากรศุลกากร และการอำนวยความสะดวกทางการค้าแก่ผู้ค้า ผู้เดินทางและผู้ขนส่งที่สุจริตได้ในเวลาเดียวกัน

การทบทวนมาตรการการควบคุมเหล่านี้ย่อมอยู่เสมอ ๆ จะช่วยให้หน่วยงานศุลกากรทันต่อเหตุการณ์และบรรลุวัตถุประสงค์รวมหลายประการเหล่านี้ถึงแม้จะมีความท้าทายจากการขยายตัวทางการค้าระหว่างประเทศอย่างรวดเร็ว รวมถึงการเปลี่ยนแปลงรูปแบบและแนวปฏิบัติทางการค้าอย่างต่อเนื่อง นอกจากนี้ ความกดดันทางสังคมจะเป็นปัจจัยสำคัญอีกปัจจัยหนึ่งเช่นกันที่จะบังคับให้มีการเปลี่ยนแปลงและการพัฒนาความต้องการด้านการควบคุมทางศุลกากร ดังนั้นการให้ความช่วยเหลือต่อการค้าที่สุจริตในขั้นตอนการบริหารความเสี่ยงจึงเป็นสิ่งสำคัญมาก การทำบันทึกความเข้าใจกับแต่ละบริษัท (ตามที่แนะนำในแผน WCO Action/DEFIS) เป็นรูปแบบหนึ่งของความร่วมมือระหว่างการค้าและศุลกากรอย่างเป็นทางการ

การตอบสนองต่อการพัฒนาเหล่านี้โดยใช้การอำนวยความสะดวกและการควบคุมที่พัฒนาภายใต้แนวปฏิบัติของศุลกากรสมัยใหม่มีหลายวิธี

วิธีหนึ่งคือการเชื่อมโยงการอำนวยความสะดวกและการควบคุมคือใช้หน่วยงานที่มีอำนาจหน่วยงานเดียวเพื่อทำหน้าที่หลาย ๆ หน้าที่ เช่น ตรวจสอบสินค้าอันตรายหรือสุขอนามัยพืช ซึ่งปัจจุบันจะดำเนินการโดยหน่วยงานต่าง ๆ หลายหน่วยงานและอาจหลายสถานที่ด้วย ดังนั้นศุลกากรซึ่งปฏิบัติหน้าที่อยู่บริเวณพรมแดนทั้งหมดอยู่แล้วและยังมีประสบการณ์อันยาวนานในเรื่องข้อกำหนดการปฏิบัติงานของการค้าและการขนส่งระหว่างประเทศจะต้องกำหนดศูนย์รวมของหน้าที่เหล่านี้ได้อย่างสมควรและประหยัด การหันไปใช้การแลกเปลี่ยนข้อมูลทางอิเล็กทรอนิกส์จะช่วยปรับปรุงประเภทข้อมูลที่แตกต่างกันซึ่งเคยอัดแน่นอยู่ให้เป็นแบบฟอร์มใบขนสินค้าที่ครบถ้วนเพียงฉบับเดียว นอกจากนี้ยังทำให้สามารถแบ่งข้อมูลออกเป็นฐานข้อมูลสองฐานข้อมูลได้ โดยฐานข้อมูลแรกจะจัดการกับ ข้อมูลเกี่ยวกับการควบคุมเพื่อใช้ในการพิจารณาตรวจสอบก่อนสินค้านำมาถึงชายแดน และอีกฐานข้อมูลหนึ่งจะประกอบไปด้วยข้อมูลการนำเข้า/ส่งออกซึ่งจะถูกนำมาทบทวนในการปฏิบัติงานควบคุมโดยการตรวจสอบพิธีการศุลกากรที่เรียบง่ายนี้ช่วยให้ศุลกากรสามารถอำนวยความสะดวกกับผู้ค้าที่ปฏิบัติตามกฎระเบียบและในขณะเดียวกันก็ระวังให้มีการควบคุมทางศุลกากรในระดับที่เพียงพอด้วย

วิธีการอื่นในการปรับปรุงการควบคุมและการอำนวยความสะดวกคือการใช้เทคนิคระบบอิเล็กทรอนิกส์ในการปฏิบัติตามขั้นตอนการควบคุมร่วมกัน โดยหน่วยงานศุลกากรมากกว่าหนึ่งหน่วยงานหรือร่วมกับกับหน่วยงานราชการอื่น ในการนี้ เทคนิคนี้ได้ถูกนำมาใช้กับระบบผ่านแดนทางอิเล็กทรอนิกส์ในการรวมกลุ่มเศรษฐกิจบางกลุ่ม อาทิ สหภาพยุโรป เขตการค้าเสรี อเมริกาเหนือ และการแลกเปลี่ยนข้อมูลในหมู่ศุลกากรออสเตรเลีย นิวซีแลนด์ สิงคโปร์และสหรัฐอเมริกาเพื่อใช้แทนใบรับรองกระดาษที่ครอบคลุม อาทิ การตรวจสอบเนื้อแกะและโควต้าตามความตกลงพหุภาคีว่าด้วยสิ่งทอ (Multifibre Agreement Quotas)

การพัฒนาที่มีนัยสำคัญมากกว่าอีกประการหนึ่ง คือ มีความสนใจในการทำความตกลงศุลกากรทวิภาคีหรือพหุภาคีแทนการทำหน้าที่ควบคุมการนำเข้าและส่งออกแยกแต่ละครั้ง โดยการทำความตกลงดังกล่าวจะเพียงกำหนดให้ยื่นข้อมูลพื้นฐานเท่าที่จำเป็นเพื่อวัตถุประสงค์ในการควบคุมของราชการเท่านั้น

นอกจากนี้ ยังสามารถปรับปรุงการควบคุมผู้โดยสารและเวลาที่ใช้ในการผ่านพิธีการผู้โดยสารซึ่งมาผ่านศุลกากร โดยใช้วิธีการใหม่ ๆ ซึ่งใช้ระบบการแจ้งข้อมูลผู้โดยสารล่วงหน้าทางอิเล็กทรอนิกส์มาเป็นฐานก็ได้

แนวปฏิบัติเหล่านี้จะให้ข้อมูลโดยละเอียดในเรื่องวิธีการควบคุมทางศุลกากรขั้นตอนและการนำไปปฏิบัติแก่หน่วยงานศุลกากร แนวปฏิบัติเหล่านี้ไม่ใช่ข้อผูกพัน แต่เนื่องจากแนวปฏิบัติเหล่านี้เป็นวิธีปฏิบัติที่ดีที่สุดสำหรับหน่วยงานศุลกากรที่ทันสมัยที่มีอยู่ในปัจจุบัน จึงควรนำไปปฏิบัติตามเป็นอย่างยิ่ง โดยมาตรการการควบคุมเฉพาะสำหรับพิธีการศุลกากรพิเศษจะกล่าวถึงไว้ในแนวปฏิบัติที่เกี่ยวข้องด้วย

หลักการของการควบคุมทางศุลกากร

หลักการของการควบคุมทางศุลกากร คือ การใช้กฎหมายศุลกากรและการปฏิบัติตามข้อกำหนดของกฎหมายและกฎระเบียบอื่นอย่างเหมาะสมโดยให้มีการอำนวยความสะดวกต่อการค้าและการเดินทางระหว่างประเทศอย่างมากที่สุด

ดังนั้น การควบคุมทางศุลกากรควรกระทำให้น้อยที่สุดเท่าที่จำเป็นเพื่อให้เป็นไปตามวัตถุประสงค์หลักและควรกระทำบนพื้นฐานของการสุ่มตรวจโดยใช้เทคนิคการบริหารความเสี่ยงให้มากที่สุดเท่าที่จะเป็นไปได้

การใช้หลักการการควบคุมทางศุลกากรจะช่วยให้หน่วยงานศุลกากร

- มุ่งความสนใจไปยังกิจกรรมที่มีความเสี่ยงสูง ดังนั้นจึงช่วยให้มั่นใจว่าได้ใช้ทรัพยากรที่มีอยู่อย่างมีประสิทธิภาพ
- เพิ่มความสามารถในการตรวจสอบการกระทำผิดรวมถึงผู้เดินทางและผู้ค้าที่ไม่ปฏิบัติตามกฎหมายและกฎระเบียบ

- อำนวยความสะดวกแก่ผู้ค้าและผู้เดินทางที่ปฏิบัติตามกฎหมายและกฎระเบียบมากยิ่งขึ้น
- ช่วยให้การค้าและการเดินทางรวดเร็วยิ่งขึ้น

การบริหารความเสี่ยงในศุลกากร

สำหรับหน่วยงานศุลกากรแล้ว จะมีปัจจัยของความเสี่ยงอยู่ในการอำนวยความสะดวกต่อการเคลื่อนย้ายสินค้าและบุคคลเสมอ ดังนั้น ขอบเขตของการควบคุมเพื่อให้มั่นใจว่ามีการปฏิบัติตามกฎหมายและกฎระเบียบที่ศุลกากรรับผิดชอบในการใช้บังคับอยู่ควรจะเป็นสัดส่วนกับระดับความเสี่ยงที่ประเมินไว้

หน่วยงานศุลกากรปัจจุบันจะต้องอำนวยความสะดวกให้มากที่สุดในขณะที่ทำการควบคุมการเคลื่อนย้ายสินค้าระหว่างประเทศ ควบคุมพาหนะขนส่งและบุคคล การกำหนดระดับของความเสี่ยงจะดูจากบริบทในการจัดอันดับความสำคัญของงานในหน่วยงานศุลกากรนั้น ๆ อาทิ อันดับความสำคัญคือการจัดเก็บภาษีอากรหรือการตรวจสอบของต้องห้ามต้องจำกัดหรือกิจกรรมพิเศษอื่น ๆ ที่ถูกจำแนกไว้

แนวทางสำหรับมาตรการด้านการรักษาความปลอดภัยในด้านต่างๆ

1. ความปลอดภัยสำหรับอาคารและการเข้าถึงอาคารสถานที่ (Premise Security and Access Control)

หน่วยงานจะต้องมีระบบการป้องกันมิให้ผู้ไม่มีอำนาจ หรือผู้ไม่มีส่วนเกี่ยวข้องเข้าไปในอาคารสถานที่ของหน่วยงาน ไม่ว่าจะเป็นด้านในหรือด้านนอกตัวอาคารสถานที่ ระบบที่สามารถที่จะตรวจสอบได้ว่า ณ บริเวณทางเข้าหรือบริเวณในแต่ละทุกช่องทางนั้น พนักงานและผู้มาเยี่ยม (Visitors) (หน่วยงาน) ทุกคนที่เข้ามายังหน่วยงานคือใคร ทั้งนี้ หน่วยงานต้องมีแผนผังแสดงจุดเข้า/และจุดออก และมีการควบคุมการผ่าน การเข้า-ออก ของจุดดังกล่าว รวมทั้งมีการวิเคราะห์เพื่อหาจุดอ่อนในการผ่านเข้าไปทางจุดดังกล่าว

การรักษาความปลอดภัยควรคำนึงถึงเรื่องดังต่อไปนี้ ทั้งนี้ ภายใต้ง่อนไขของประเภทธุรกิจ ขนาดของธุรกิจ และความเสี่ยงด้านการรักษาความปลอดภัยที่ธุรกิจของหน่วยงานเกี่ยวข้องอยู่

1.1 รั้วที่ล้อมรอบอาณาบริเวณของหน่วยงาน

หน่วยงานควรมีรั้วล้อมรอบอาณาบริเวณของหน่วยงาน โดยเฉพาะอย่างยิ่งบริเวณที่สำหรับวาง/หรือจัดเก็บ คอนเทนเนอร์ สินค้าที่จะส่งมอบ ทางลาก (Trailer) และล้อเลื่อนที่ใช้ในการรถไฟ (rolling stock) ทั้งนี้ รั้วดังกล่าวควรได้รับการดูแลอย่างสม่ำเสมอเพื่อป้องกันการชำรุดและให้อยู่ในสภาพที่ใช้งานได้ตามปกติ

1.2 ประตูรั้ว และประตูเข้า-ออก อาคารสถานที่

ประตูที่ใช้สำหรับให้ยานพาหนะและ/หรือบุคคลผ่านเข้า-ออก ควรมีคนเฝ้าและดูแล หรือใช้การควบคุมดูแลด้วยวิธีอื่น

1.3 บริเวณที่จอดรถ

บริเวณที่จอดรถควร(จะ)ได้รับการควบคุมและดูแล หน่วยงานควรห้ามมิให้รถยนต์ส่วนบุคคลไปจอดบริเวณที่ใกล้กับจุดขนถ่ายและเก็บสินค้า ในกรณีมียานพาหนะที่จะต้องเข้าไปยังบริเวณพื้นที่หวงห้าม (Restricted area) หน่วยงานควร(จะต้อง)กำหนดที่จอดรถในบริเวณที่ควบคุม และบันทึกทะเบียนยานพาหนะไว้ เพื่อเป็นข้อมูลและให้กับหน่วยงานศุลกากร(เมื่อ)หากเจ้าหน้าที่/มีการ(ถูก)ร้องขอ

1.4 โครงสร้างของอาคารสถานที่

อาคารสถานที่ควรก่อสร้างด้วยวัสดุที่ต้านทานการบุกรุกโดยผิดกฎหมาย โครงสร้างของอาคารควรได้รับการดูแลและซ่อมแซมเป็นระยะๆ เพื่อให้สามารถใช้งานได้ตามปกติ

1.5 อุปกรณ์ที่ใช้ล็อก และกุญแจ

หน้าต่าง ประตู รั้ว ประตูรั้ว ทุกบานควร(จะ)มีอุปกรณ์ที่ใช้ล็อก เช่น กุญแจ หรืออุปกรณ์อื่นๆ ที่คล้ายกันสำหรับใช้ป้องกันการบุกรุก เป็นต้น นอกจากนี้ ฝ่ายบริหารหรือหน่วยงานด้านการรักษาความปลอดภัยควรควบคุมดูแลและให้ความสำคัญในเรื่องพนักงานที่ทำหน้าที่ถือกุญแจ หรืออุปกรณ์ที่ใช้ล็อก

1.6 แสงสว่าง

อาคารสถานที่ และบริเวณโดยรอบของหน่วยงานทั้งด้านในและด้านนอก ซึ่งรวมถึง ทางเข้า/ออก บริเวณรับ-ส่งสินค้า และที่เก็บสินค้า บริเวณกำแพง/รั้วและ ที่จอดรถ ควรมีแสงสว่างที่เพียงพอ

1.7 ระบบแจ้งเตือนภัยและกล้องวิดีโอ

หน่วยงานควรนำระบบเตือนภัยที่เหมาะสมมาใช้งาน เช่น ระบบแจ้งเตือนภัยและกล้องวิดีโอ มาใช้ เพื่อป้องกันผู้บุกรุกเข้ามายังหน่วยงาน เพื่อป้องกันพื้นที่ที่จำเป็นต้องได้รับการตรวจตรา และช่วยในการสืบสวนเมื่อมีเหตุการณ์บุกรุกเกิดขึ้น(แล้ว)

1.8 บริเวณหวงห้าม (Restricted Area)

ในกรณีที่มีเขตหรือบริเวณหวงห้าม เช่น บริเวณที่เก็บข้อมูลของหน่วยงานหรือเก็บสินค้า (นั้น) หน่วยงานจะต้องกำหนดบริเวณอย่างชัดเจน และควบคุมดูแลเพื่อป้องกันการเข้าไปในเขตดังกล่าวโดยไม่ได้รับอนุญาต

1.9 เจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยและหน่วยงานที่รับผิดชอบรักษาความปลอดภัย

หน่วยงานควรมีการกำหนดเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยหรือหน่วยงานที่รับผิดชอบรักษาความปลอดภัย ทั้งนี้ หน่วยงานอาจใช้บริการจากบริษัทภายนอกที่รับจ้างดูแลรักษาความปลอดภัย เพื่อให้หน่วยงานมีความปลอดภัยมากยิ่งขึ้น

1.10 การควบคุมการเข้า-ออก (Access control) สำหรับพนักงานของหน่วยงาน
 หน่วยงานควรมีการจัดทำบัตรประจำตัวพนักงานหรือระบบอื่นๆ ที่ใช้ระบุตัวพนักงานและเพื่อวัตถุประสงค์ในการควบคุมการเข้า-ออก (Access control) ตัวอย่างเช่น บัตรพนักงานที่ติดรูปถ่ายสี หรือระบบพิมพ์ลายนิ้วมือ เป็นต้น หน่วยงานควรให้พนักงานเข้า/ออกได้เฉพาะพื้นที่ที่ตนจำเป็นต้องเข้าไปปฏิบัติหน้าที่ เท่านั้น ทั้งนี้ หน่วยงานอาจจะกำหนดสีของเครื่องแบบพนักงานบางตำแหน่งให้แตกต่างเพื่อประโยชน์ในการระบุตำแหน่งหน้าที่ เป็นต้น และต้องมีการต่ออายุบัตรประจำตัวทุกปี

1.11 การควบคุมการเข้า-ออก (Access control) สำหรับผู้มาเยี่ยมหน่วยงาน
 หน่วยงานควรมีระบบในการระบุชื่อและตรวจสอบ ผู้เข้าเยี่ยมหน่วยงาน ตัวอย่างเช่น ผู้เข้าเยี่ยมชมควรยื่นบัตรประจำตัวและลงทะเบียนที่จุดรักษาความปลอดภัยก่อนเข้าไปในหน่วยงาน และผู้เข้าเยี่ยมชมจะต้องติดบัตรชั่วคราวที่บริษัทออกให้ ในจุดที่สามารถสังเกตได้โดยง่าย นอกจากนี้ หน่วยงานควรจัดหาพนักงานที่ทำหน้าที่พาผู้มาเยี่ยมเข้าไปในหน่วยงาน และให้เข้าไปเฉพาะบริเวณที่เข้าไปติดต่อธุรกิจตามปกติเท่านั้น

1.12 การป้องกันบุคคลที่ไม่ได้รับอนุญาตเข้าไปในหน่วยงาน
 หน่วยงานควรกำหนด(ออก)ขั้นตอนการปฏิบัติ และฝึกอบรมให้กับพนักงานของหน่วยงานทุกคน ในการป้องกันผู้ที่ไม่ได้รับอนุญาต และรายงานให้หน่วยงานทราบ ในกรณีที่พบเหตุการณ์ดังกล่าวเกิดขึ้น

2. ความปลอดภัยในส่วนที่เกี่ยวข้องกับพนักงาน (Personnel Security)

หน่วยงานต้องมีขั้นตอนการปฏิบัติเกี่ยวกับการคัดเลือกพนักงานและตรวจสอบพนักงานที่ทำงานอยู่เป็นระยะๆ หน่วยงานต้องให้การศึกษากับพนักงานในเรื่องนโยบายรักษาความปลอดภัยของบริษัท การตระหนักถึงผลหากไม่ปฏิบัติตาม และเข้าใจถึงสิ่งที่ต้องดำเนินการหากเกิดความผิดพลาดในการรักษาความปลอดภัย

2.1 การตรวจสอบก่อนการจ้างงาน การตรวจสอบและการสืบสวนภูมิหลัง
 หน่วยงานควรใช้ความระมัดระวังในการตรวจสอบข้อมูลใบสมัครของผู้มาสมัครงาน อาทิ ประวัติการจ้างงานย้อนหลัง ข้อมูลอ้างอิง และภูมิหลังการศึกษา ก่อนการรับบุคคลเข้าทำงาน เพื่อให้แน่ใจว่าบุคคลเหล่านั้นไม่เคยมีประวัติการกระทำผิดในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการก่อ

การร้าย การกระทำผิดทางศุลกากร หรือการกระทำผิดทางอาญาอื่นๆ โดยเฉพาะอย่างยิ่งในตำแหน่งที่สำคัญหรือเกี่ยวข้องกับการรักษาความปลอดภัย

การตรวจสอบและสืบสวนภูมิหลังควรจะดำเนินการตามความเหมาะสมภายใต้กฎหมายของประเทศ ทั้งนี้ หน่วยงานอาจตรวจสอบและสืบสวนภูมิหลังของบุคคลที่จะรับเข้าทำงานโดยละเอียด หากเป็นตำแหน่งที่สำคัญ (Sensitive) หรือเกี่ยวข้องกับการดำเนินการที่สำคัญ (job appointment that may compromise companies' operations) ของหน่วยงาน

2.2 การตรวจสอบ/และสืบสวนภูมิหลัง พนักงานที่ทำงานอยู่แล้วเป็นระยะๆ

หน่วยงานควรดำเนินการตรวจสอบ/และสืบสวนภูมิหลังพนักงานที่ทำงานอยู่แล้ว เป็นระยะๆ ทั้งนี้ ขึ้นกับเหตุผลความจำเป็น และตำแหน่งของพนักงานนั้น

หน่วยงานควรปรับปรุงข้อมูลของพนักงานแต่ละคนให้ทันสมัย รวมทั้ง การให้ความสำคัญกับการเปลี่ยนแปลงทางสภาพสังคมหรือเศรษฐกิจของพนักงานที่ผิดปกติ

2.3 การให้การศึกษา การฝึกอบรม และการตระหนักรู้

หน่วยงานควรให้การศึกษา และอบรมพนักงานในเรื่องการรักษาความปลอดภัย ซึ่งรวมถึงเรื่องต่างๆ ดังต่อไปนี้

(1) นโยบายการรักษาความปลอดภัยของหน่วยงาน

(2) การตระหนักถึงสิ่งคุกคามจากภายในที่มีต่อการรักษาความปลอดภัย

(potential internal threats to security)

(3) การรักษาความปลอดภัยสินค้า (Maintaining cargo integrity)

(4) การป้องกันมิให้ผู้ไม่ได้รับอนุญาตเข้า-ออกในหน่วยงาน และ/หรือเข้าถึง

ข้อมูล

(5) การสังเกต สินค้า บุคคล และพฤติกรรมที่น่าสงสัย และการรายงานให้

หน่วยงานทราบ

โครงการดังกล่าวควรบรรจุอยู่ในหลักสูตรสำหรับพนักงานใหม่ที่เข้าทำงาน รวมถึงการจัดโครงการดังกล่าวให้กับพนักงานที่ได้เคยรับฟังหลักสูตรนี้มาระยะเวลาหนึ่งแล้ว (refresher course) เพื่อให้พนักงานเหล่านั้นได้รับทราบข่าวสารข้อมูลเกี่ยวกับเรื่องภัยคุกคามความปลอดภัยที่มีอยู่ในปัจจุบัน

2.4 วิธีปฏิบัติกับพนักงานที่ออกจากหน่วยงานแล้ว

หน่วยงานควรมีวิธีปฏิบัติอย่างรวดเร็ว ในการยกเลิกบัตรพนักงานสำหรับการผ่านเข้า/ออก หรือการเข้าถึงระบบต่างๆของหน่วยงาน สำหรับพนักงานที่มีได้ทำงานกับหน่วยงานแล้ว

3. ความปลอดภัยในส่วนของพันธมิตรทางธุรกิจ (Trading Partner Security)

หน่วยงานจะต้องดำเนินการร่วมกับพันธมิตรทางธุรกิจต่างๆที่อยู่ในห่วงโซ่อุปทานทั้งในประเทศและต่างประเทศ เพื่อกระตุ้นให้พันธมิตรเหล่านั้นเพิ่มมาตรการรักษาความปลอดภัยโดยสมัครใจ ทั้งนี้ เพื่อส่งเสริมการรักษาความปลอดภัยในห่วงโซ่อุปทานทั่วโลก

คำว่า “พันธมิตรทางธุรกิจ” หมายถึง ผู้ขายสินค้า ผู้ผลิต ผู้ให้บริการต่างๆ ผู้ทำสัญญา และผู้จัดจำหน่าย (vendor) ให้หน่วยงานภายใต้ห่วงโซ่อุปทาน ทั้งที่มีอยู่ในปัจจุบัน และที่มีแนวโน้มจะเป็นผู้ขายในอนาคต

3.1 การคัดสรรพันธมิตรทางธุรกิจ

หน่วยงานควรมีวิธีปฏิบัติในการคัดสรร คัดเลือก การสร้างความสัมพันธ์และกระชับความสัมพันธ์กับพันธมิตรทางธุรกิจ วิธีปฏิบัติควรรวมถึง การสัมภาษณ์ การตรวจสอบจากข้อมูลอ้างอิง และการใช้ข้อมูลที่ได้จากพันธมิตรและแหล่งข้อมูลภายนอก ตัวอย่าง เช่น ศูนย์บริการข้อมูลทางธุรกิจ ธนาคาร แหล่งอ้างอิงจากหน่วยงานอื่นๆ เป็นต้น

3.2 ข้อกำหนดในเรื่องการรักษาความปลอดภัยตามความตกลง/หรือการทำสัญญา หรือ การแสดงเจตนาารมณ์ในการรักษาความปลอดภัย

หน่วยงานควรมีข้อกำหนดในเรื่องการรักษาความปลอดภัย ระบุเป็นลายลักษณ์อักษรอยู่ในความตกลง และ/หรือสัญญาที่พันธมิตรธุรกิจจะต้องดำเนินการ หรือ กำหนดให้คู่ค้าจะต้องแสดงเจตนาารมณ์ในการรักษาความปลอดภัย เช่น ควรมีการระบุ “ผู้จัดหายินดีที่จะร่วมมือในการเสริมสร้างความปลอดภัยในด้านต่างๆ” ข้อกำหนดในเรื่องการรักษาความปลอดภัย หรือการแสดงเจตนาารมณ์ควรมีคำอธิบายว่า สินค้า และ ข้อมูลต่างๆที่เกี่ยวข้อง จะได้รับการรักษาความปลอดภัยอย่างไร รวมถึง คู่ค้าจะนำมาตรการรักษาความปลอดภัยมาใช้ได้อย่างไร

หน่วยงานควรทบทวน ความตกลง หรือสัญญา หรือการแสดงเจตนาารมณ์ เมื่อมีความจำเป็น และ/หรือ ทบทวนเป็นระยะๆเพื่อให้เหมาะสมกับการดำเนินงานและการเปลี่ยนแปลงสภาพแวดล้อมของบริษัท

การทบทวน ความตกลง หรือสัญญา หรือการแสดงเจตนาารมณ์นั้น หน่วยงานจะทำการทบทวนในกรณีที่มีความจำเป็น หรือจะทำการทบทวนเป็นระยะๆ เพื่อให้เหมาะสมกับการดำเนินงานและการเปลี่ยนแปลงสภาพแวดล้อมของหน่วยงานก็ได้

หน่วยงานที่มีตัวแทนจัดซื้อในต่างประเทศ ควรมีการจัดทำคู่มือ (Vendor Compliance Manual) ให้กับตัวแทนเพื่อใช้เป็นคู่มือในการคัดเลือกโรงงานที่มีมาตรฐานในการรักษาความปลอดภัย ยิ่งกว่านั้นในคู่มือต้องระบุถึงรายชื่อ Freight Forwarder ที่หน่วยงานรับรอง เพื่อให้เกิดความต่อเนื่องในการเสริมสร้างความปลอดภัย

- Factory Certification Requirement
- Requiring Business update

- Contractual Obligations
- Supplier Code of Conduct
- Collaboration to Selected Suppliers and Service Provider
- Service Provider Requirements
- Customer Screening

3.3 การรับรองความปลอดภัย

หน่วยงานควรขอหลักฐานจากพันธมิตรทางธุรกิจที่แสดงถึงการเข้าร่วมโครงการเสริมสร้างความปลอดภัย และการรับรอง ซึ่งออกให้โดยศุลกากรต่างประเทศ และ/หรือจากโครงการเสริมสร้างความปลอดภัยอื่นๆ

3.4 การทบทวนมาตรการรักษาความปลอดภัยของพันธมิตรธุรกิจ

หน่วยงานควรทบทวนการรักษาความปลอดภัยในการดำเนินงานของพันธมิตรธุรกิจ ในเวลาที่เหมาะสม เพื่อให้เกิดความมั่นใจว่า พันธมิตรธุรกิจได้ดำเนินการตามที่ตกลงหรือสัญญาไว้ และหากพบว่าไม่เป็นไปตามที่ตกลง/หรือสัญญา หน่วยงานควรแจ้งปัญหาดังกล่าวให้พันธมิตรธุรกิจทราบและให้เวลาในการแก้ไขปัญหา หรือในกรณีที่จำเป็น หน่วยงานอาจจะต้องพิจารณาทบทวนการดำเนินงานร่วมกับพันธมิตรธุรกิจนั้น

4. ความปลอดภัยในเรื่องสินค้า (Cargo Security)

หน่วยงานต้องกำหนดนโยบายและวิธีปฏิบัติเป็นลายลักษณ์อักษรซึ่งสอดคล้องกับคำแนะนำที่จัดทำโดยองค์การศุลกากรโลก เพื่อให้เกิดความมั่นใจว่าการบรรทุกสินค้าได้รับการดูแลเพื่อป้องกันมิให้มีสิ่งแปลกปลอม หรือบุคคลที่ไม่ได้รับอนุญาต เข้าไปยุ่งเกี่ยว

4.1 การดำเนินการด้านเอกสารและการตรวจสอบ

หน่วยงานควรกำหนดวิธีปฏิบัติเพื่อสร้างความมั่นใจว่ารายละเอียดต่างๆ ที่ระบุอยู่ในเอกสาร ที่ใช้ในการจัดส่งสินค้า (ไม่ว่าจะเป็นเอกสารอิเล็กทรอนิกส์หรือกระดาษ) มีความชัดเจน สมบูรณ์ ถูกต้อง และได้รับการป้องกันต่อการสับเปลี่ยน สูญหายหรือถูกเปลี่ยนแปลง ข้อมูล หน่วยงานควรมีการตรวจสอบเพื่อตรวจสอบข้อพิรุชบกพร่อง การปลอมแปลง หรือความผิดปกติอื่นๆ

4.2 การรับและส่งสินค้า

หน่วยงานควรกำหนดวิธีปฏิบัติเพื่อให้เกิดความมั่นใจว่าสินค้าที่ได้รับหรือจัดส่งนั้นมีรายละเอียดตรงกับเอกสารที่เกี่ยวข้อง เช่น บัญชีรายละเอียดสินค้า(Manifest) บัญชีบรรจุหีบห่อ ใบตราส่งสินค้า ใบสั่งซื้อ และใบจัดส่งสินค้า (purchase/delivery order) เป็นต้น หน่วยงานควรกำหนดวิธีปฏิบัติเพื่อตรวจสอบสินค้าว่ามีรายละเอียดตรงตามที่ระบุ ทั้งนี้ น้ำหนัก เครื่องหมาย ยี่ห้อ จำนวน และ ผู้ลงนามรับรองในการรับและจัดส่งสินค้า ทั้งนี้ หน่วยงานควรกำหนดชื่อบุคคล/คนขับรถ ที่ทำหน้าที่รับหรือจัดส่งสินค้า ให้ชัดเจนก่อนสินค้าจะถูกรับมอบหรือจัดส่งไป

4.3 การลงลายมือชื่อและประทับตราหน่วยงาน

หน่วยงานควรกำหนดวิธีปฏิบัติเกี่ยวกับการลงลายมือชื่อและการประทับตราหน่วยงานสำหรับขั้นตอนสำคัญๆในการส่งมอบแต่ละจุด ตัวอย่างเช่น ขั้นตอนทางเอกสาร การจำหน่ายตราประทับ (seal) การทำลายตราประทับ (seal) การนับจำนวนสินค้าที่บรรจุ การตรวจสอบการบรรจุสินค้า การจัดส่งสินค้า และนับจำนวนสินค้าที่ไม่ได้ขนขึ้นยานพาหนะ เอกสารต่างๆที่เกี่ยวข้องกับเรื่องดังกล่าวควรมีการลงลายมือชื่อโดยบุคคลที่ทำหน้าที่รับและจัดส่งสินค้า

4.4 การตรวจสอบคอนเทนเนอร์ที่บรรจุสินค้า

หน่วยงานควรตรวจสอบสภาพของผู้คอนเทนเนอร์ว่าโครงสร้างของผู้ กลไก และอุปกรณ์ที่ใช้ ล็อคประตูผู้คอนเทนเนอร์ อยู่ในสภาพปกติหรือไม่ ทั้งนี้ หน่วยงานควรตรวจสอบสภาพผู้คอนเทนเนอร์ จำนวน 7 จุด ได้แก่

- (1) ผนังตู้ด้านหน้า
- (2) ผนังตู้ข้างซ้าย
- (3) ผนังตู้ข้างขวา
- (4) พื้นตู้
- (5) เพดานตู้
- (6) ประตูตู้ทั้งด้านนอกและด้านใน
- (7) สภาพภายนอกและด้านล่างตู้

4.5 ตราประทับ (seal) และเครื่องหมาย

หน่วยงานควรกำหนดวิธีปฏิบัติในเรื่องการควบคุมการใช้ตราประทับ (seal) และกำหนดเครื่องหมาย เรื่องการติดตราประทับ (seal) และตรวจสอบ ทั้งนี้ หน่วยงานควรนำมาตรการต่างๆดังต่อไปนี้ไปใช้

- (1) ตราประทับ (seal) และเครื่องหมาย ควรออกโดยพนักงานที่หน่วยงานมอบหมายให้ทำหน้าที่นี้เท่านั้น
- (2) หน่วยงานควรจัดทำเอกสารบันทึกรายละเอียดตราประทับและเครื่องหมายที่จำหน่ายออกไป บุคคลที่นำไปใช้ และสถานที่ที่นำไปใช้
- (3) ตราประทับและเครื่องหมายไม่ควรออกโดยเรียงตามลำดับหมายเลข (strict numbering sequence) เพื่อป้องกันมิให้มีการคาดเดาหมายเลขได้

ตราประทับที่ติดคอนเทนเนอร์ ควรใช้ตามมาตรฐาน PAS ISO 17712 หรือมาตรฐานอื่นที่สูงกว่า

4.6 การเก็บคอนเทนเนอร์และสินค้า

หน่วยงานควรเก็บคอนเทนเนอร์และสินค้าในบริเวณที่ปลอดภัยเพื่อป้องกันการบุกรุกหรือบุคคลเข้าไปโดยไม่ได้รับอนุญาต และกำหนดวิธีปฏิบัติในการรายงานให้หน่วยงานรักษาความปลอดภัย/ตำรวจ หรือ ผู้มีหน้าที่ทราบเมื่อมีผู้ไม่ได้รับอนุญาตบุกรุกเข้า และตรวจสอบเลขหมายทะเบียนยานพาหนะที่ทำการรับ/ส่งสินค้า ว่าตรงตามที่ได้กำหนดไว้หรือไม่

4.7 การควบคุมสินค้าคงเหลือ

หน่วยงานควรมีการควบคุมสินค้าคงเหลือและการเก็บรักษาสินค้า ทั้งนี้หน่วยงานควรมีมาตรการดังต่อไปนี้ มาใช้ปฏิบัติ

- (1) การสำรวจสินค้าคงเหลือ (Stock-taking) ซึ่งรวมถึงการบันทึกสินค้าเข้าเก็บ และการนำออก
- (2) การใช้พนักงานประจำคลังสินค้าที่ได้รับการฝึกฝน ตรวจสอบสินค้าคงเหลือ ด้วยสายตา
- (3) การให้พนักงานดำเนินการเป็นขั้นเป็นตอนในการตรวจสอบโดยละเอียด และการตรวจทาน
- (4) การตรวจสอบสินค้าบ่อยๆ ในช่วงที่มีการรับสินค้าเข้าคลังมากๆ และ รายงานเมื่อพบสิ่งผิดปกติ

หน่วยงานต้องกำหนดให้คู่ค้าใช้ตราประทับ (seal) ที่ได้มาตรฐานเท่ากับหรือสูงกว่า ISO standard

5. ความปลอดภัยสำหรับยานพาหนะขนส่งสินค้า (Conveyance Security)

หน่วยงานต้องกำหนดวิธีปฏิบัติเพื่อให้มั่นใจว่าการขนส่งสินค้าได้รับความปลอดภัยอย่างมีประสิทธิภาพ

5.1 การตรวจสอบยานพาหนะ

หน่วยงานควรกำหนดวิธีปฏิบัติเพื่อตรวจสอบยานพาหนะเป็นระยะๆ โดยเฉพาะบริเวณที่อาจใช้เป็นพื้นที่ในการซุกซ่อนสิ่งผิดกฎหมาย รวมทั้งบริเวณห้อง/ที่เก็บของ และช่องว่างต่างๆ ทั้งภายในและภายนอก

5.2 การควบคุมและติดตามยานพาหนะ

หน่วยงานควรกำหนดวิธีปฏิบัติในการควบคุมและติดตามกิจกรรมต่างๆ ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการเคลื่อนย้ายสินค้าทั้งภายในหน่วยงานเอง และระหว่างหน่วยงานกับหน่วยงานอื่นๆ ที่อยู่ภายนอก การควบคุมและติดตามยานพาหนะอาจดำเนินการโดย

- (1) ระบบอิเล็กทรอนิกส์ ตัวอย่างเช่น การใช้ transponders smart cards ชีดอิเล็กทรอนิกส์ กล้องวิดีโอ กล้องถ่ายภาพดิจิทัล โทรศัพท์เคลื่อนที่ วิทยุสื่อสาร และระบบ GPS (Global Positioning Systems)
- (2) สมุดบันทึกรายงานการเคลื่อนย้ายสินค้า (Activity log) หรือวิธีการอื่นๆ

5.3 สมุดคู่มือสำหรับผู้ควบคุมยานพาหนะ

ผู้ควบคุมยานพาหนะควรได้รับการฝึกฝนทักษะในการรักษาความปลอดภัยให้กับยานพาหนะและสินค้าที่บรรทุกตลอดเวลา พร้อมทั้งรายงานเหตุการณ์ที่น่าสงสัยกลับมายังเจ้าหน้าที่ที่บริษัทแต่งตั้งเพื่อดูแลในเรื่องความปลอดภัยนี้ ดังนั้น หน่วยงานควรมีคู่มือสำหรับผู้ควบคุมยานพาหนะได้ทราบ โดยมีเรื่องต่างๆดังต่อไปนี้

- (1) การวางแผนรายละเอียดเส้นทางสำหรับรับ/ส่งสินค้า
- (2) การรักษาความลับสำหรับข้อมูลสินค้าที่บรรทุก (Confidentiality of load) เส้นทาง และจุดหมายปลายทาง
- (3) ข้อกำหนดของบริษัทในเรื่องกฎจราจร การจอดรถ การเติมน้ำมัน และการจอดรถนอกเหนือจากจุดที่กำหนด
- (4) การรายงานผู้เกี่ยวข้องเมื่อเกิดอุบัติเหตุ หรือ เหตุสุดวิสัย
- (5) การรายงานผู้เกี่ยวข้องเมื่อมีเหตุผิดปกติที่เกิดกับสิ่งที่บรรทุก ตัวล้อหรือตราประทับ(seal)
- (6) การติดตั้งและการทดสอบระบบสัญญาณเตือนภัยและอุปกรณ์ควบคุมติดตาม (ถ้ามี)

5.4 การดูแลยานพาหนะ

หน่วยงานควรจัดหาพื้นที่ที่ปลอดภัยในการจอดยานพาหนะเพื่อป้องกันการบุกรุกหรือเข้าไปโดยไม่ได้รับอนุญาต

6. ความปลอดภัยสำหรับข้อมูล และระบบเทคโนโลยีสารสนเทศของหน่วยงาน (Information and IT Security)

หน่วยงานต้องกำหนดวิธีปฏิบัติเกี่ยวกับการรักษาความลับและความถูกต้องของข้อมูล (ทั้งในลักษณะที่เป็นอิเล็กทรอนิกส์และทางกายภาพ) รวมทั้งระบบข้อมูลที่ใช้ในห่วงโซ่อุปทาน และการป้องกันมิให้ข้อมูลถูกนำไปใช้ในทางที่ผิดหรือเปลี่ยนแปลงข้อมูลโดยไม่ได้รับอนุญาต

6.1 นโยบายของหน่วยงานในเรื่องความปลอดภัยสำหรับข้อมูล

หน่วยงานควรกำหนดนโยบาย และวิธีปฏิบัติ ในเรื่องการรักษาความปลอดภัยสำหรับข้อมูล รวมทั้งระบบป้องกันความปลอดภัยที่เกี่ยวข้อง เช่น Firewall passwords anti-virus and encryption software เป็นต้น ทั้งนี้เพื่อป้องกันมิให้บุคคลที่ไม่ได้รับอนุญาตเข้าถึงระบบ

6.2 การกำหนดชั้นความลับของเอกสาร/หรือข้อมูล การเข้าถึงและการดูแลข้อมูล

หน่วยงานควรกำหนดวิธีปฏิบัติเกี่ยวกับการกำหนดชั้นความลับของเอกสาร/ข้อมูล ตามระดับความสำคัญ ดังนั้น ข้อมูลและเอกสารที่มีความสำคัญดังกล่าวควรจัดเก็บในที่ปลอดภัย หรือ ในระบบซึ่งเฉพาะผู้ได้รับอนุญาตจากหน่วยงานเท่านั้นที่สามารถเข้าถึงข้อมูลหรือเอกสารนั้นได้ ทั้งนี้ หน่วยงานควรพิจารณาทบทวนรายชื่อบุคคลที่อนุญาตให้เข้าถึงข้อมูลเป็น

ระยะๆ เพื่อให้เกิดความมั่นใจว่าบุคคลที่ได้รับอนุญาตเหล่านั้นจะไม่นำข้อมูล/หรือเอกสารไปใช้ในทางที่ผิด

6.3 การกำหนดระยะเวลาในการจัดเก็บข้อมูล/หรือเอกสาร (Data life cycle control)
หน่วยงานควรมีวิธีปฏิบัติในการกำหนดระยะเวลาในการจัดเก็บเอกสาร

6.4 การสำรองข้อมูล และการกู้ข้อมูล

หน่วยงานควรมีวิธีปฏิบัติในการสำรองข้อมูล และกู้ข้อมูลเพื่อป้องกันมิให้ข้อมูลสูญหาย

6.5 การบริหารจัดการและการสืบสวน (Incident Management and Investigation)

หน่วยงานต้องกำหนดวิธีปฏิบัติอย่างเป็นระบบ มีรายละเอียดในการดำเนินการ และให้หน่วยต่างๆประสานงานกัน ในกรณีที่มีเหตุการณ์เสี่ยง หรือเหตุการณ์ที่ไม่ปลอดภัยเกิดขึ้น และสามารถระบุต้นเหตุที่แท้จริงของปัญหาได้ เพื่อจะได้กำหนดมาตรการในการป้องกันมิให้เหตุการณ์ในลักษณะดังกล่าวเกิดขึ้นซ้ำอีก

6.6 การรายงานเหตุการณ์

หน่วยงานควรกำหนดวิธีปฏิบัติในการรายงานเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นต่อฝ่ายบริหาร เช่น กรณีสินค้าที่บรรจุทุกขาดหายหรือเกินจำนวน เหตุการณ์ผิดปกติหรือ/ผิดกฎหมาย หรือเหตุการณ์ที่คุกคาม ความปลอดภัย เป็นต้น

หน่วยงานควรเก็บรักษาข้อมูลรายงานดังกล่าว และให้ความสนใจในการติดตามและระบุแนวโน้มหรือรูปแบบของความเสียหายที่อาจเกิดขึ้นในอนาคต

6.7 การสืบสวนและวิเคราะห์

หน่วยงานควรกำหนดวิธีปฏิบัติในการสืบสวนเหตุการณ์ที่เกิดขึ้น และวิเคราะห์เพื่อหาสาเหตุของการเกิดเหตุการณ์นั้น และกำหนดมาตรการ/หรือแนวทางแก้ไขปัญหา หรือปรับปรุง เพื่อป้องกันมิให้เกิดเหตุการณ์ขึ้นซ้ำอีก

7. การบริหารจัดการเมื่อเกิดวิกฤตการณ์/หรือเหตุฉุกเฉินเกิดขึ้นและแนวทางดำเนินการแก้ไข (Crisis Management and Incident Recovery)

หน่วยงานควรกำหนดวิธีบริหารจัดการเมื่อเกิดวิกฤตการณ์ความรุนแรงหรือเหตุไม่ปลอดภัย และแนวทางดำเนินการแก้ไข ทั้งนี้เพื่อลดผลกระทบในด้านความสูญเสีย หรือความไม่ปลอดภัยที่เกิดขึ้น ทั้งนี้ วิธีปฏิบัติควรรวมถึงการวางแผนล่วงหน้า และการกำหนดขั้นตอนการปฏิบัติเมื่อมีเหตุการณ์ที่ไม่ปกติเกิดขึ้น

7.1 แผนฉุกเฉินหรือแผนสำรอง

หน่วยงานควรมีแผนสำรองหรือแผนฉุกเฉิน และแจ้งแผนดังกล่าวให้พนักงานทุกคนได้รับทราบ และทบทวนแผนอย่างสม่ำเสมอเพื่อให้ทันสมัยสอดคล้องกับการดำเนินงานและ

การเปลี่ยนแปลงทางองค์กร นอกจากนี้ หน่วยงานหน่วยงานควรจัดให้มีการอบรมและซักซ้อมแผนดังกล่าวให้กับพนักงานเป็นระยะๆ เช่นกัน

7.2 แผนเพื่อให้หน่วยงานสามารถดำเนินธุรกิจได้อย่างต่อเนื่อง: Business

Continuity Plan (BCP)

หน่วยงานควรจัดทำแผนงานที่เรียกว่า “Business Continuity Plan (BCP)” เพื่อสร้างความมั่นใจว่าการดำเนินงานในหน่วยงานที่มีหน้าที่สำคัญอย่างยิ่งยวดของบริษัท (Critical Business Functions: CBF) จะยังคงดำเนินการอยู่ได้ระหว่างและหลังจากวิกฤตการณ์ความรุนแรงหรือเหตุฉุกเฉินเกิดขึ้นและมีผลกระทบต่อบริษัทหรือหน่วยที่เกี่ยวข้องในระบบห่วงโซ่อุปทาน

Framework of Standards to Secure and Facilitate Global Trade (FoS)

1. ความเป็นมา

Framework of Standards to Secure and Facilitate Global Trade ได้เกิดขึ้นจากแนวความคิดที่เห็นว่าควรมีการพัฒนาเครื่องมือ/กิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับการควบคุมทางศุลกากรในด้านความปลอดภัยของช่องทางการขนส่งสินค้าให้เป็นรูปธรรมมากขึ้น กอปรกับเป็นความมุ่งหวังขององค์การศุลกากรโลกในการสร้างกลยุทธ์ให้ประเทศสมาชิก (ปัจจุบันมีจำนวน 166 ประเทศ) เพื่อเสริมสร้างความปลอดภัย พร้อมทั้งอำนวยความสะดวกให้กับการเคลื่อนย้ายสินค้าที่ถูกต้องตามกฎหมาย

2. วัตถุประสงค์

การที่หน่วยงานศุลกากรเป็นหน่วยงานรัฐบาล ที่มีบทบาทและอำนาจ สำหรับการควบคุมการเคลื่อนย้ายสินค้านานาชาติ จึงเป็นช่องทางที่เหมาะสมที่สุดในการบังคับใช้ Framework of Standards to Secure and Facilitate เพื่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดต่อการค้าระหว่างประเทศ ตามวัตถุประสงค์ดังต่อไปนี้

- สร้างมาตรฐานเกี่ยวกับการเสริมสร้างความปลอดภัยพร้อมการอำนวยความสะดวกทางการค้าในระดับสากล เพื่อสร้างความแน่นอนและคาดการณ์ได้
- เพื่อรวบรวม และประสานวิธีการจัดการเกี่ยวกับช่องทางการขนส่งสินค้าในทุกรูปแบบของการขนส่งเข้าด้วยกัน
- ส่งเสริมบทบาท หน้าที่ และศักยภาพของศุลกากร เพื่อรองรับกับความท้าทายและโอกาสใหม่ๆ ที่จะเกิดขึ้นในศตวรรษที่ 21
- เสริมสร้างความร่วมมือระหว่างหน่วยงานศุลกากร เพื่อปรับปรุงความสามารถในการตรวจสินค้าที่มีความเสี่ยงสูง
- เสริมสร้างความร่วมมือระหว่างศุลกากรกับภาคเอกชน

- สนับสนุนให้เกิดความคล่องตัวในการขนส่งสินค้าที่ถูกกฎหมายโดยการปกป้องความปลอดภัยสำหรับการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ

3. องค์ประกอบหลักของ WCO Framework

3.1 กำหนดให้มีการจัดส่งข้อมูลสินค้าล่วงหน้าทางอิเล็กทรอนิกส์สำหรับการนำเข้า ส่งออก และผ่านแดน

3.2 ประเทศที่เข้าร่วมใน Framework ต้องรับที่จะนำเอาการบริหารจัดการความเสี่ยงในเรื่องภัยคุกคามความปลอดภัยมาใช้

3.3 การตรวจสอบตู้สินค้า หรือสินค้าตามการร้องขออย่างสมเหตุสมผล (ตามวิธีการเปรียบเทียบเพื่อค้นหาความเสี่ยง) โดยประเทศผู้ส่งออกต้องดำเนินการตรวจสอบตู้สินค้าตามที่ประเทศผู้นำเข้า (ผู้ร้องขอ) พิจารณาแล้วคาดว่าจะมีความเสี่ยงสูง ทั้งนี้ หากเป็นไปได้ควรรใช้เครื่องมือในการตรวจสอบเข้าร่วม เช่น เครื่อง X-ray Radiation detectors เครื่องตรวจหาแก๊มมันตาภาพรังสี เป็นต้น

3.4 การกำหนดสิทธิประโยชน์ที่ศุลกากรสามารถจัดให้กับภาคเอกชนที่สามารถปฏิบัติได้ตามมาตรฐานในเรื่องความปลอดภัยของช่องทางการขนส่งและแนวทางปฏิบัติฯ ไว้อย่างชัดเจน

4. ประโยชน์ที่ได้รับ

4.1 ประเทศ/รัฐบาล จะได้รับความปลอดภัยในระบบการค้าระหว่างประเทศมากขึ้น และเป็นการป้องกันการก่อการร้ายข้ามชาติอีกทางหนึ่ง เพื่อสนับสนุนการพัฒนาเศรษฐกิจปกป้องสังคม ส่งเสริมการลงทุนจากต่างประเทศ รวมทั้ง พัฒนาประสิทธิภาพในการอำนวยความสะดวกทางการค้า และการดำเนินงานของหน่วยงานศุลกากร ซึ่งจะส่งผลให้เพิ่มรายได้จากการจัดเก็บ และสามารถบังคับใช้กฎหมายและระเบียบได้อย่างเหมาะสม นอกจากนี้ ยังช่วยเสริมสร้างให้เกิดการประสานความร่วมมือระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับระบบทางการค้าระหว่างประเทศภายในประเทศด้วย

4.2 ศุลกากร จะสามารถสร้างเครือข่ายความร่วมมือระหว่างกัน เพื่อให้เกิดความคล่องตัวในการเคลื่อนย้ายสินค้าตลอดช่องทางการขนส่ง เช่น การแลกเปลี่ยนข้อมูลที่เชื่อถือได้ตามกำหนดเวลา (ซึ่งจะทำให้ศุลกากรสามารถบริหารความเสี่ยงได้อย่างมีประสิทธิภาพ) การเพิ่มประสิทธิภาพในการควบคุมทั้งในส่วนของการนำเข้าและการส่งออก การได้รับความร่วมมือในการตรวจสอบเที่ยวการขนส่งที่มีความเสี่ยงสูงก่อนการส่งออกและการลดความซ้ำซ้อนในการใช้ทรัพยากรบุคคล เป็นต้น

4.3 ภาคธุรกิจ จะได้รับประโยชน์จากการอำนวยความสะดวกในการปฏิบัติพิธีการศุลกากรเป็นพิเศษในระดับสูงสุด นอกเหนือไปจากความปลอดภัยของระบบการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศแล้ว (ภายใต้การเข้าร่วมเป็น Authorized Economic Operators (AEOs) ซึ่งต้อง

ดำเนินการให้สอดคล้องกับมาตรฐาน และแนวทางปฏิบัติที่กำหนดไว้ใน Framework นี้ รวมทั้งระเบียบอื่น ๆ ของประเทศที่เกี่ยวข้องด้วย)

5. ภายใต้อกรอบ FoS

FoS ประกอบด้วย 2 Pillar คือ Pillar ว่าด้วยความร่วมมือระหว่างศุลกากรกับศุลกากร (Customs to Customs Pillar) จำนวน 11 มาตรฐาน และ Pillar ว่าด้วยการมีส่วนร่วมระหว่างศุลกากรกับภาคเอกชน (Customs to Business Pillar) จำนวน 6 มาตรฐาน ดังนี้

- ส่วนที่ 1 เป็นเรื่องของความร่วมมือระหว่างศุลกากรกับศุลกากรด้วยกันมีข้อกำหนดในเรื่องของมาตรฐานที่กรมศุลกากรจะต้องดำเนินการ จำนวน 11 ข้อ ได้แก่

Standard 1 - Integrated Supply Chain Management

Standard 2 – Cargo Inspection Authority

Standard 3 – Modern Technology in Inspection Equipment

Standard 4 – Risk-Management Systems

Standard 5 – High-Risk Cargo or Container

Standard 6 – Advance Electronic Information

Standard 7 – Targeting and Communication

Standard 8 – Performance Measures

Standard 9 – Security Assessments

Standard 10 – Employee Integrity

Standard 11 – Outbound Security Inspections

- ส่วนที่ 2 เป็นเรื่องของความร่วมมือระหว่างศุลกากรกับภาคเอกชน มีข้อกำหนดในเรื่องของมาตรฐานที่กรมศุลกากรจะต้องดำเนินการร่วมกับภาคเอกชน จำนวน 6 ข้อ ดังมีรายละเอียดต่อไปนี้ คือ

Standard 1 – Partnership

ศุลกากรและภาคเอกชนจะร่วมมือกันเพื่อจัดตั้ง Authorized Economic Operations (AEOs)* Program โดยภาคเอกชนที่ได้รับคัดเลือกเป็น AEO จะต้องประเมินตนเอง โดยเปรียบเทียบกับมาตรฐานและแนวทางปฏิบัติเกี่ยวกับความปลอดภัยที่กำหนดไว้ เพื่อให้แน่ใจว่านโยบายและขั้นตอนการในการดำเนินงานของตนเหมาะสม และมีความปลอดภัยเพียงพอสำหรับ

การขนส่งสินค้าจนถึงจุดที่สินค้าพ้นจากการควบคุมของศุลกากร ณ จุดปลายทาง โดยที่หน่วยงานศุลกากรและ AEOs จำเป็นต้องร่วมกันกำหนดและจัดทำเอกสารแสดงมาตรการที่เหมาะสมด้านความปลอดภัยเพื่อให้ AEOs นำไปปฏิบัติ ทั้งนี้ ควรมีความยืดหยุ่นตามประเภทธุรกิจของ AEOs และต้องสอดคล้องกับข้อตกลงของธุรกิจที่เกี่ยวกับความปลอดภัยอื่นด้วย นอกจากนี้ จะต้องมีการพิจารณาทบทวนมาตรการดังกล่าวเป็นครั้งคราวตามความเหมาะสม

โครงการความร่วมมือระหว่างศุลกากรและภาคเอกชน ควรมีกำหนดแผนเบื้องต้นให้มีความยืดหยุ่นและให้มีความปลอดภัยตามประเภทของงานธุรกิจ นั้น ๆ

หน่วยงานศุลกากรและ AEO ควรร่วมกันกำหนดและจัดทำเอกสารมาตรการทางด้านความปลอดภัยเพื่อเป็นแนวทางที่จะให้ AEOs สามารถนำไปปฏิบัติได้

ในการจัดทำเอกสารนั้น AEO ควรให้ผู้ประกอบการ เจ้าของโรงงาน หรือคลังสินค้า และผู้ขายที่เป็นสมาชิกของ AEO ร่วมพิจารณา ตรวจสอบและรับรอง ตามประเภทของธุรกิจนั้น ๆ

มีการทบทวนเป็นระยะ ๆ ถึงวิธีการและมาตรการของ AEO ในด้านความปลอดภัย ภายใต้พื้นฐานความเสี่ยง และสอดคล้องกับกระบวนการด้านความปลอดภัยที่เริ่มดำเนินตามข้อตกลงที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยตามลำดับ

Standard 2 – Security

AEOs ต้องประยุกต์การดำเนินธุรกิจของตนให้สอดคล้องกับแนวทางปฏิบัติที่เหมาะสมในเรื่องความมั่นคงปลอดภัยที่ถูกกำหนดไว้ เช่น จัดให้มีระบบรักษาความปลอดภัยที่เข้มงวดสำหรับการดำเนินงานของตนหรือแสดงรายละเอียดในแต่ละขั้นตอนของผู้ที่เกี่ยวข้องกับช่องทางการขนส่งให้ชัดเจน เป็นต้น

AEOs ต้องนำมาตรการด้านความปลอดภัยของอาคารสถานที่มาปฏิบัติ เช่นเดียวกับการตรวจสอบและการควบคุมภายนอกและภายในอาคาร และการควบคุมการเข้า-ออก โดยมีข้อกำหนดหรือประกาศห้ามมิให้ผู้ไม่มีสิทธิเข้าไปบริเวณยานพาหนะในการขนส่ง บริเวณท่าเรือ และพื้นที่ขนส่งสินค้า

การควบคุมในการเข้าสู่การอำนวยความสะดวกและความปลอดภัยของห่วงโซ่อุปทาน ควรทำร่วมกับการควบคุมบุคคลเข้า-ออก โดยอาจให้ระบบ อนุญาต บัตรผ่าน และอื่นๆที่สามารถใช้เพื่อเข้าออกบริเวณบริษัท และหากมีพนักงานพ้นจากการทำงาน ควรยกเลิกบัตรประจำตัวพนักงานในการเข้า-ออกอาคารสถานที่

ข้อมูลที่สำคัญทางการค้า ควรมีระบบป้องกันและระบบฐานข้อมูลสำรอง เช่น การมีรหัสผ่านเฉพาะบุคคล ซึ่งจะต้องมีการเปลี่ยนใหม่เป็นระยะ การฝึกอบรมเรื่องความปลอดภัยใน

ระบบข้อมูล เป็นต้น เพื่อป้องกันการเข้าสู่ฐานข้อมูลโดยไม่ได้รับอนุญาต และเพื่อป้องกันการใช้ข้อมูลในทางที่ผิด

โครงการความปลอดภัยด้านบุคคล ควรมีการตรวจสอบพนักงาน และคัดเลือกพนักงานใหม่ โดยมีข้อกำหนดที่เหมาะสมกล่าวคือ มีการตรวจสอบประวัติของพนักงานเป็นระยะ ตลอดจนมีการสังเกตความผิดปกติของพนักงาน ทั้งความเป็นอยู่ทางสังคมและเศรษฐกิจ

รูปแบบในทางธุรกิจของ AEO ที่เหมาะสม โครงการและมาตรการด้านความปลอดภัยควรมีการส่งเสริมความซื่อสัตย์ในความร่วมมือกับผู้ที่เข้าร่วม ที่เกี่ยวข้องกับกระบวนการดำเนินงาน และการดำเนินค้า

ในขั้นตอนต่าง ๆ ควรมีพนักงานดูแลในเรื่องสารสนเทศที่เกี่ยวข้องกับสินค้า ทั้งระบบอิเล็กทรอนิกส์และManual ลายมือต้องอ่านชัดเจน มีความละเอียดรอบคอบ ถูกต้องเหมาะสม และมีการป้องกันมิให้มีการกระทำผิด เกิดความเสียหาย ข้อมูลผิดพลาด โดย AEO และบุคลากรควรจะต้องทำให้มั่นใจได้ว่าข้อมูลต่าง ๆ จะไม่ถูกเปิดเผยและนำไปใช้ผิดวัตถุประสงค์

AEO ที่มีหน้าที่รับหรือส่งสินค้า ควรมีการตรวจสอบเอกสารในการขนส่ง โดย AEO จะต้องได้รับข้อมูลการขนส่งจากสมาชิกที่ถูกต้องเชื่อถือได้ และทันการณ์ โดยอาจกำหนดให้ผู้รับหรือผู้ส่ง นำมาให้อ่านก่อนที่สินค้าจะรับมาหรือปล่อยออกไป

AEO ควรจัดให้มีการอบรมพนักงานเพื่อให้มีความซื่อสัตย์ต่อการดูแลสินค้า และภัยคุกคามภายในที่อาจก่อให้เกิดปัญหาด้านความปลอดภัยและการควบคุม โดยการทำความเข้าใจกับพนักงานถึงกระบวนการที่บริษัทดำเนินการอยู่เพื่อให้สามารถแยกแยะและรายงานเหตุการณ์ต่าง ๆ ได้

Standard 3 – Authorization

หน่วยงานบุคลากร และตัวแทนภาคเอกชนอาจร่วมกันพิจารณากำหนดขั้นตอนการตรวจสอบ หรือความเหมาะสมในการให้สิทธิพิเศษทางบุคลากรแก่บริษัทที่มีสถานภาพเป็น AEOs โดยการชี้ให้เห็นถึงผลประโยชน์ที่ได้รับจากการลงทุนในระบบความปลอดภัย และแนวทางปฏิบัติ รวมไปถึงการได้รับการพิจารณาลดระดับความเสี่ยง และความสะดวกในขั้นตอนการเคลื่อนย้ายสินค้า

หน่วยงานบุคลากรควรร่วมมือ (ตามประเภทของการขนส่ง) กับผู้ประกอบการที่เข้าร่วมในการกำหนดสิทธิประโยชน์ร่วมกันเพื่อให้ได้มาซึ่งความร่วมมือในความปลอดภัยของห่วงโซ่อุปทาน

หน่วยงานบุคลากรควรรับฟังความคิดจากผู้ที่เกี่ยวข้องกับ AEO และผู้แทน เพื่อที่จะกำหนดและให้คำปรึกษาแก่พวกเขาในเรื่องของระเบียบวิธีการที่ถูกต้อง

หน่วยงานศุลกากรควรมีหนังสือเอกสารที่ว่าด้วยสิทธิประโยชน์โดยจัดให้มีหน่วยงานที่คอยดูแลจัดทำข้อผูกพันกับผู้เข้าร่วมให้มีความสมบูรณ์ในความปลอดภัยของห่วงโซ่อุปทาน ซึ่งสิทธิประโยชน์นี้ควรวัดและรายงาน พร้อมกันไปกับการบังคับใช้ในโครงการที่เป็นสากล

หน่วยงานศุลกากรควรยอมรับและรับรองร่วมกันในสถานะของ AEO

หน่วยงานศุลกากรอาจจำเป็นต้องแก้ไขบทบัญญัติเพื่อให้พิธีการต่าง ๆ มีความรวดเร็วในการบริโภค หรือการส่งสินค้าออกโดยการกำหนดลำดับชั้นสินค้าที่มีความเสี่ยงต่ำ

หน่วยงานศุลกากรควรจะให้สิทธิประโยชน์อย่างต่อเนื่องตลอดจนส่งเสริมความปลอดภัยของสินค้าในห่วงโซ่อุปทานระหว่างประเทศ มีกระบวนการที่ดี สามารถประเมินความเสี่ยงและกำหนดกลุ่มเป้าหมายของการขนส่งสินค้าที่มีความเสี่ยงสูงได้

หน่วยงานศุลกากรและ AEOs ควรจะให้สิทธิประโยชน์อย่างต่อเนื่องหลังจากที่ได้มีการประเมินตนเองและตรวจสอบแล้ว

Standard 4 – Technology

ธุรกิจต้องเสริมสร้างความปลอดภัยให้กับตู้คอนเทนเนอร์ เช่น ดำเนินการให้สอดคล้องกับ the 1972 Customs Container Convention and the Customs Convention on International Transport of Goods under Cover of TIR Carnets (TIR Convention, 1975) และการใช้เครื่องมือ อุปกรณ์ เทคโนโลยีเข้ามาช่วยในการกำกับดูแลความปลอดภัยให้กับตู้สินค้าและสินค้าเป็นต้น

AEOs อย่างน้อยควรปฏิบัติตามความต้องการปัจจุบันและดำเนินการเริ่มในหลาย ๆ อย่างของข้อตกลงระหว่างประเทศ รวมถึงการดำเนินงานให้สอดคล้องกับ the 1972 Customs Container Convention and the Customs Convention on International Transport of Goods under Cover of TIR Carnets (TIR Convention, 1975)

หน่วยงานศุลกากรควรสนับสนุนและอำนวยความสะดวก ตลอดจนกระตุ้นและเสริมสร้างแรงจูงใจ AEOs ยอมรับนำเทคโนโลยีล่วงหน้ามาใช้นอกสถานที่ เครื่องมือกลไกในการซีล (Seal) และการตรวจสอบตู้คอนเทนเนอร์ ความซื่อสัตย์ในสินค้า พร้อมกันกับการรายงานเกี่ยวกับตู้คอนเทนเนอร์และสินค้าที่ถูกแทรกแซงจากผู้ไม่มีสิทธิ

AEOs ควรจัดให้มีการเริ่มดำเนินการในเรื่องการประทับตราของตู้สินค้าและสินค้าโดยใช้ซีล (Seal) ที่มีความปลอดภัยสูง และ/หรือ กลไกอื่น ๆ ที่ออกแบบมาเพื่อป้องกันไม่ให้เกิดการเข้าไปยุ่งกับสินค้าได้

หน่วยงานศุลกากรควรจัดให้มีระบบตรวจสอบซีล พร้อมกับการดำเนินการหาข้อมูลไม่ตรงกัน

หน่วยงานศุลกากรและ AEO ควรจัดให้มีการสนทนากับผู้ที่มีสิทธิประโยชน์ร่วมกันเกี่ยวกับเทคโนโลยีล่วงหน้าของมาตรฐานอุตสาหกรรมและผู้สินค้า โดยทั้งสองฝ่ายดำเนินการกำหนดมาตรการในกรณีที่มีการทำให้ซึลเสียหาย

Standard 5 – Communication

หน่วยงานศุลกากรควรจะพัฒนาการมีส่วนร่วมระหว่างศุลกากรและเอกชนให้มีความทันสมัยอยู่เสมอ เพื่อประชาสัมพันธ์ถึงมาตรฐานความปลอดภัยขั้นต่ำ รวมทั้ง แนวทางปฏิบัติที่เหมาะสมในเรื่องความปลอดภัยในช่องทางการขนส่ง โดยจัดการหารือกับ AEOs หรือตัวแทนอย่างสม่ำเสมอ หรือในกรณีที่มีเหตุสงสัย ซึ่งควรมีการกำหนด ศูนย์ประสานงาน (Contact point) เพื่อให้เอกชนสามารถติดต่อได้ด้วย

Standard 6 – Facilitation

หน่วยงานศุลกากรจะทำงานร่วมกับ AEOs เพื่อสร้าง/รักษาความปลอดภัยและการอำนวยความสะดวกทางการค้าในระดับสูงสุด สำหรับการขนส่งสินค้าตั้งแต่จุดส่งออก หรือจุดที่เคลื่อนย้ายผ่านเขตศุลกากรของตน โดยต้องมีการจัดทำช่องทางเพื่อให้ภาคเอกชนสามารถแสดงความเห็น และเสนอแนะสำหรับการปรับปรุง/แก้ไขในผลกระทบที่มีต่อภาคเอกชน

โครงการความร่วมมือระหว่างศุลกากรกับภาคธุรกิจเพื่อต่อต้านการก่อการร้าย (Customs-Trade Partnership Against Terrorism หรือ C-TPAT)

ความเป็นมา

โครงการ Customs-Trade Partnership Against Terrorism (C-TPAT) หรือโครงการความร่วมมือระหว่างศุลกากรกับภาคธุรกิจเพื่อต่อต้านการก่อการร้าย ได้ริเริ่มขึ้นโดยประเทศสหรัฐอเมริกาเมื่อเดือนพฤศจิกายน พ.ศ. 2544 ภายหลังจากเหตุการณ์ก่อการร้ายเมื่อวันที่ 11 กันยายน 2544 หรือเหตุการณ์ 9/11 เป็นต้นมา ทำให้ทั่วโลกตระหนักถึงความสำคัญของมาตรการความปลอดภัยในการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ จึงได้มีมาตรการเพื่อป้องกันการก่อการร้ายเกิดขึ้นหลายมาตรการ

โครงการ C-TPAT เป็นโครงการภายใต้ความร่วมมือระหว่างศุลกากรสหรัฐกับภาคธุรกิจภายในประเทศว่าด้วยเรื่องของการเคลื่อนย้ายสินค้าระหว่างประเทศ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อปกป้องคุ้มครองการค้าที่ถูกกฎหมายและเสริมสร้างความมั่นคงปลอดภัยของประเทศให้พ้นจากภัยคุกคามของกลุ่มก่อการร้ายที่จะใช้กระบวนการขนส่งสินค้าเป็นเครื่องมือในการลักลอบขนส่งสินค้าที่เป็นอันตราย ต่อประเทศรวมทั้งสินค้าลักลอบไม่ได้ผ่านศุลกากรโดยชอบด้วยกฎหมาย ศุลกากรสหรัฐฯ ได้เริ่มเปิดให้มีการสมัครเข้าร่วมโครงการฯ เป็นครั้งแรกเมื่อเดือนเมษายน

2545 โดยเปิดรับสมัครสมาชิกเฉพาะ ผู้นำเข้าสินค้าทุกชนิดที่ผ่านการตรวจสอบของศุลกากรมาก่อนและได้รับการจัดระดับผู้นำเข้าที่มีความเสี่ยงต่ำ (Low Risk Importers : LRIs) จนถึงปัจจุบันโครงการฯ มีสมาชิกเข้าร่วมแล้ว เกินกว่า 300 ราย ซึ่งส่วนใหญ่เป็นผู้นำเข้าของสหรัฐฯ ทั้งนี้สหรัฐฯ มีแผนเปิดรับผู้ขนส่ง นายหน้า ผู้ให้บริการคลังสินค้าและผู้ผลิต ซึ่งแต่ละรายนับเป็นห่วงโซ่อุปทาน (supply chain) เข้าร่วมในโครงการฯ ทั้งได้เสนอมาตรการ Authorized Economic Operator หรือ AEO แก่องค์การศุลกากรโลก (World Customs Organization : WCO)

ทั้งนี้ องค์การศุลกากรโลกหรือ WCO ได้กำหนดกรอบมาตรฐานในการรักษาความปลอดภัยและการอำนวยความสะดวกทางการค้าโลก (Framework of Standards to Secure and Facilitate Global Trade : SAFE) มีหลักการสำคัญประการหนึ่ง คือ ความร่วมมือกันระหว่างศุลกากร และผู้ประกอบการของแต่ละประเทศเพื่อสร้างความปลอดภัยตลอดห่วงโซ่อุปทานของการนำเข้าและส่งออกสินค้า โดย WCO ได้กำหนดโครงการ Authorized Economic Operator (AEO) ขึ้นเป็นแนวทางปฏิบัติเพื่อเป็นการรับรองผู้ประกอบการที่เกี่ยวข้องกับการเคลื่อนย้ายสินค้าตลอดห่วงโซ่อุปทานว่ามีการดำเนินงานที่ปลอดภัยได้รับการรับรองจากศุลกากรว่าได้ปฏิบัติตามมาตรฐานของ WCO ในเรื่องการรักษาความปลอดภัยครอบคลุมตั้งแต่ผู้ผลิต ผู้นำเข้า ผู้ส่งออก ตัวแทน ผู้ขนส่ง ผู้รวบรวม คนกลาง ท่าเรือ ท่าอากาศยาน ผู้ประกอบกิจการท่ารถ คลังสินค้า ผู้จัดการจำหน่าย เป็นต้น

ขณะนี้ได้มีหลายประเทศดำเนินโครงการ AEO แล้ว ภายใต้ชื่อเรียกที่แตกต่างกัน เช่น โครงการ Customs-Trade Partnership Against Terrorism (C-TPAT) ของประเทศสหรัฐฯ โครงการ Secure Export Scheme ของประเทศนิวซีแลนด์ และโครงการ Secure Trade Partnership ของประเทศสิงคโปร์ นอกจากนี้ชื่อเรียกขานที่แตกต่างกันแล้วแต่ละประเทศยังมีรายละเอียดของมาตรฐาน AEO ที่ต่างกันด้วย เช่น โครงการ C-TPAT เป็น AEO เฉพาะด้านการนำเข้า โครงการ Secure Export Scheme ใช้ AEO เฉพาะด้านการส่งออกและสหภาพยุโรปหรือ EU ใช้ AEO ทั้งด้านการนำเข้าและส่งออก ส่วนประเทศญี่ปุ่น เกาหลีใต้และจีน รวมถึงประเทศไทยอยู่ระหว่างการศึกษา

กลไกการทำงานของโครงการ C-TPAT

C-TPAT เป็นโครงการตามความสมัครใจและถูกออกแบบให้มีการแบ่งปันข้อมูลเพื่อช่วยป้องกันไม่ให้กลุ่มผู้ค้าตกเป็นเครื่องมือของกลุ่มก่อการร้ายโดยผ่านกระบวนการรับรองความถูกต้อง ที่จะทำให้ศุลกากรสหรัฐฯและผู้เข้าร่วมโครงการฯ ได้ร่วมใจกันทบทวนมาตรการด้านความปลอดภัยที่กำหนดขึ้น (C-TPAT security guideline) เพื่อสร้างความมั่นใจว่ามีการปฏิบัติตามอย่างมีประสิทธิภาพ ทั้งนี้ การรับรองความถูกต้องของ C-TPAT ไม่ใช่การตรวจสอบ (audits) และใช้เวลาดำเนินการไม่เกิน 10 วันทำการ ผลของกระบวนการจะทำให้บริษัทสามารถทราบได้ว่า

มาตรการด้านความปลอดภัยของคนที่ซื้ออุปกรณ์และต้องแก้ไขอย่างไรโดยใช้ระบบ SCSS (Supply Chain Security Specialists) เพื่อให้บรรลุถึงหลักความปลอดภัยในการขนส่งสินค้าของกลุ่มค้าส่งระหว่างประเทศเรียกหลักการนี้ว่า “หลักการปฏิบัติที่ดี” (Best Practices) อันเป็นหลักการตรวจสอบเฝ้าระวังและยืนยันความน่าเชื่อถือในทุกด้านของเส้นทางการขนส่ง ซึ่งระบบนี้จะสนับสนุนการจัดการร่วมกัน การมีระเบียบปฏิบัติเป็นลายลักษณ์อักษรซึ่งครอบคลุมการใช้งาน การมีระบบตรวจสอบ เพื่อรับรองความต่อเนื่องอันจะสัมฤทธิ์ผลได้โดยการใช้ประโยชน์จากทรัพยากรมนุษย์ กระบวนการและเทคโนโลยีอย่างมีประสิทธิภาพ

วัตถุประสงค์ของหลักการปฏิบัติที่ดี (Best Practices) คือการให้ความสำคัญกับการป้องกันอาชญากรรม การก่อการร้ายและของลักลอบหนีภาษีอากรที่เข้ามาในเส้นทางขนส่งและเพื่อให้ระบบนี้ มีประสิทธิภาพต้องได้รับความร่วมมืออย่างแข็งจากผู้บริหารระดับสูงของผู้ประกอบการซึ่งมีปรัชญาการทำงานของผู้ประกอบการที่ว่า “การปรับปรุงอย่างต่อเนื่อง” (Continuous Improvement)

ประโยชน์ทางการค้าที่จะได้รับจากการเข้าร่วมโครงการ C-TPAT คือ สินค้าที่ส่งมาโดยผู้นำเข้าที่เป็นสมาชิก C-TPAT จะถูกศุลกากรสหรัฐฯตรวจสอบน้อยกว่าโดยถือว่าได้รับการรับรองความถูกต้องในเบื้องต้นจากศุลกากรสหรัฐฯมาแล้ว กลไกการทำงานของโครงการ C-TPAT สามารถแบ่งได้เป็น 2 ภาคส่วน กล่าวคือ การดำเนินงานของหน่วยงานศุลกากรและการดำเนินงานของภาคเอกชน

การดำเนินการของหน่วยงานศุลกากร

หน่วยงานศุลกากรมีหน้าที่ดำเนินการด้านการรับรองความถูกต้องให้แก่ผู้เข้าร่วมโครงการฯ มีขั้นตอนดังต่อไปนี้

1. เลือกระบวนการจากคู่มือว่ามาตรการใดควรได้รับการรับรองโดยดูจากปริมาณสินค้า ความผิดปกติในเรื่องความปลอดภัย จุดหรือแหล่งที่ล่อแหลมต่อความปลอดภัยหรืออื่นๆ นอกจากนี้อาจมีการรับรองเป็นระยะหรือเป็นประจำก็ได้ เช่น ดำเนินการ 3 ปี/ครั้ง ทั้งนี้ ก่อนเริ่มกระบวนการจะมีการแจ้งล่วงหน้า 30 วัน ให้ผู้เข้าร่วมโครงการฯเตรียมความพร้อมทั้งขอเอกสารที่จำเป็น
2. กลุ่มผู้ดำเนินการจะประกอบด้วยศุลกากรในพื้นที่และตัวแทนผู้เข้าร่วมโครงการ
3. สถานที่ดำเนินการจะเป็นไปตามที่ระบุในคู่มือรักษาความปลอดภัยของผู้เข้าร่วมโครงการ ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับว่าจะรับรองความถูกต้องด้านใด
4. ขั้นตอนในการรับรองความถูกต้อง เริ่มต้นจากหัวหน้าทีมซึ่งคือศุลกากรแจ้งผู้ประกอบการ ให้ทราบกำหนดการดำเนินการ 30 วันล่วงหน้าพร้อมทั้งขอข้อมูลผู้ประสานงาน

และทีมจะทบทวนเอกสารที่ได้รับและสิ่งที่กำหนดในคู่มือก่อนตัดสินใจว่าจะให้การรับรองในส่วนใด ก่อนลงพื้นที่ทีมจะดูเอกสารที่ผู้เข้าร่วมโครงการส่งให้ หลังจากนั้นจะมีการหารือถึงสิ่งที่ประสบในการดำเนินการ

5. จัดทำรายงานการรับรองเสนอผู้อำนวยการโครงการและนำเข้าหารือร่วมกับผู้เข้าร่วมโครงการ ดังนั้นรายงานจะก่อประโยชน์แก่ผู้เข้าร่วมโครงการที่จะทำให้การส่งสินค้าเป็นไปอย่างรวดเร็วไม่ติดขัด แต่อย่างไรก็ตาม หากมีการพบข้อผิดพลาดในมาตรการรักษาความปลอดภัยก็อาจทำให้มีผลต่อผู้เข้าร่วมโครงการที่จะต้องแก้ไขข้อผิดพลาดในระบบความปลอดภัย อันจะทำให้การส่งสินค้าต้องล่าช้าออกไป

การดำเนินงานของภาคเอกชน

โครงการ C-TPAT ตระหนักถึงความซับซ้อนในเครือข่ายโซ่อุปทานและวิธีปฏิบัติในการรักษาความปลอดภัยระหว่างประเทศ ดังนั้น จึงสนับสนุนให้มีการใช้และการนำมาตรการรักษาความปลอดภัยมาใช้ตามภาวะความเสี่ยง เพราะฉะนั้น โครงการฯ นี้จึงเปิดโอกาสให้มีความยืดหยุ่นและการกำหนดแผนงานรักษาความปลอดภัยด้วยตนเอง โดยขึ้นอยู่กับรูปแบบธุรกิจของผู้เข้าร่วมโครงการฯ ขนาด และความสามารถด้านการเงินของผู้ประกอบการที่มีหลายระดับจึงพยายามกำหนดการดำเนินการ ไม่เฉพาะเทคโนโลยีความปลอดภัยที่ก้าวหน้าเท่านั้นแต่ยังจัดให้มีการปฏิบัติด้านความปลอดภัยที่ใช้ต้นทุนต่ำด้วย

1. หน้าที่การดำเนินงานของภาคเอกชนระดับภายในประเทศ

ผู้เข้าร่วมโครงการฯ ต้องให้ความร่วมมือกับศุลกากรสหรัฐฯ โดยเข้าร่วม ATDI (Advanced Trade Data Initiative) หรือส่งข้อมูลการนำเข้าในระดับเริ่มต้น (Entry-level import Data) ให้แก่ศุลกากรสหรัฐฯ ในการส่งผ่านข้อมูลให้ระบบ ACE (Automated Commercial Environment) มาใช้เพื่ออำนวยความสะดวกและทำให้การแลกเปลี่ยนทางด้านศุลกากรเป็นไปอย่างเป็นรูปแบบ โดยนำมาใช้ร่วมกับระบบ EDI (Electronic Data Interchange) และ ASNs (Advanced Shipping Notices) โดยใช้บาร์โค้ดและสแกนเนอร์รายละเอียดประกอบด้วยหน้าที่ดังต่อไปนี้

- หน้าที่ประเมินตนเองในทุกด้าน (comprehensive self-assessment) หมายถึง การประเมินว่าขั้นตอนดำเนินการมีความปลอดภัยเพียงพอหรือไม่ ให้ทำการประเมินเป็นระยะๆ โดยอาศัยแนวทาง (C-TPAT security guideline) ที่กำหนดร่วมกัน โดยศุลกากรและภาคธุรกิจเพื่อทำการประเมินความปลอดภัยในด้านต่างๆ ได้แก่ ด้านการดำเนินพิธีการ ด้านกายภาพ ด้านบุคลากร รวมถึงการประเมินด้านการศึกษาและอบรมการควบคุมและความปลอดภัยด้านการจัดทำ manifest และการขนส่ง

- หน้าที่ตอบแบบสอบถามรายละเอียดต่างๆ เกี่ยวกับการเสริมสร้างความปลอดภัย

- หน้าที่จัดทำแผนงานเพื่อเสริมสร้างความปลอดภัยทั่วทั้งขบวนการ ได้แก่ การกระตุ้นพนักงานให้มีส่วนร่วมแม้ว่าผู้นั้นจะไม่ได้มีหน้าที่เกี่ยวข้องกับสินค้า การประสานงานด้าน

ความปลอดภัย ให้สอดคล้องกับระเบียบปฏิบัติของธุรกิจ การตรวจสอบขั้นตอนการบรรจุและติดตามด้านการขนส่ง ตรวจสอบ/ผลัดเปลี่ยนหน้าที่ของผู้รักษาความปลอดภัย การตรวจสอบความปลอดภัยด้านกายภาพ และตั้งคณะกรรมการรักษาความปลอดภัยของเส้นทางขนส่งให้สอดคล้องกับแนวทางที่กำหนดข้างต้น

- หน้าที่ในการถ่ายทอดแนวทางดำเนินการตาม Guideline นี้ให้บริษัทอื่นๆที่อยู่ในเครือข่ายโซ่อุปทานของคุณและผู้บริหารระดับสูงควรรู้จักหุ้นส่วนทางธุรกิจเป็นอย่างดีรวมทั้งร่วมมือกันอย่างเต็มที่ในระหว่างเครือข่ายขนส่ง

2. หน้าที่การดำเนินงานของภาคเอกชนระดับสากล

มาตรการรักษาความปลอดภัยขั้นต่ำสุดเหล่านี้ได้รับการกำหนดขึ้นเพื่อให้ผู้ผลิตในต่างประเทศนำไปใช้เป็นพื้นฐานสำหรับการกำหนดวิธีปฏิบัติในการรักษาความปลอดภัยที่มีประสิทธิผลเพื่อปรับปรุงให้เครือข่ายโซ่อุปทานให้มีความสามารถสูงสุดในการดำเนินงานเพื่อลดความเสี่ยงจากการสูญเสียวงเงิน การฉ้อโกงและการลักลอบสินค้าต้องห้ามการตรวจสอบและขอบเขตของอาชญากรรมที่ผู้ก่อการร้ายมุ่งไปที่การพาณิชย์ทั่วโลกโดยอาศัยวิธีการสมรู้ร่วมคิดกันในวงในจำเป็นต้องอาศัยความร่วมมือของบริษัทต่างๆ โดยเฉพาะอย่างยิ่งผู้ผลิตต่างประเทศ เพื่อยกระดับมาตรการรักษาความปลอดภัยให้สูงขึ้น หน้าที่ของผู้ประกอบการ ได้แก่ การจัดให้มีผู้อำนวยความสะดวกความปลอดภัยและผู้จัดการภายในประเทศ จัดให้มีที่ปรึกษาด้านความปลอดภัย (Security Councils) เพื่อจัดทำคำแนะนำในด้านความปลอดภัย แลกเปลี่ยนภารกิจด้านความปลอดภัย ติดตามตรวจสอบผู้จัดหาสินค้าและบริการ (Suppliers and service providers) อย่างสม่ำเสมอและทำการประเมินตามแบบของ C-TPAT และอาจทำการตรวจสอบโดยไม่ต้องแจ้งให้ทราบล่วงหน้าเพิ่มเติมอีก

ผู้ผลิตต่างประเทศจะต้องประเมินผลการดำเนินงานของเครือข่ายโซ่อุปทานนานาชาติของตนอย่างละเอียดรอบคอบ โดยอาศัยมาตรการรักษาความปลอดภัยของ C-TPAT อย่างน้อยที่สุดเป็นประจำทุกปีหรือตามความเหมาะสมของสถานการณ์ในขณะนั้น เช่น ในช่วงที่ต้องเพิ่ม ความระมัดระวังสูงหรือเมื่อมีการฝ่าฝืนหรือเหตุการณ์ด้านการรักษาความปลอดภัย ในกรณีที่ผู้ผลิตต่างประเทศทำการจ้างงานภายนอกหรือให้มีการรับเหมาบริการย่อยของเครือข่ายโซ่อุปทาน เช่น สถานประกอบการต่างประเทศ คลังสินค้า หรือบริการย่อยอื่นๆผู้ผลิตต่างประเทศจะต้องให้ความร่วมมือกับหุ้นส่วนธุรกิจเพื่อตรวจสอบให้แน่ใจว่ามีการนำมาตราการรักษาความปลอดภัยที่เหมาะสมมาใช้และยึดถือปฏิบัติทั่วทั้งเครือข่ายโซ่อุปทาน เริ่มตั้งแต่จุดตั้งต้น (ผู้ผลิต/ผู้จัดส่งสินค้า/ผู้จำหน่าย) ไปจนถึงจุดจัดจำหน่ายและครอบคลุมถึงรูปแบบธุรกิจที่หลากหลายที่ผู้เข้าร่วมโครงการฯนำมาใช้

3. หน้าที่ของภาคเอกชนในส่วนที่เกี่ยวข้องกับลูกค้า

ผู้ประกอบการที่เข้าร่วมโครงการฯต้องส่งจดหมายเชิญเพื่อกระตุ้นให้ลูกค้ามีส่วนร่วมในโครงการ C-TPAT และอธิบายมาตรฐานขั้นต่ำของระบบนี้ให้แก่ลูกค้าทราบ ในส่วนที่

เกี่ยวข้องกับการเลือกคู่ค้า ผู้ประกอบการมีหน้าที่ต้องคำนึงถึงความปลอดภัยโดยใช้บริการจัดหาคู่ค้ากับตัวแทนที่เชื่อถือได้ ปรีกษาหารือกันในการเลือก Suppliers and service providers มีความพร้อมปรับปรุงข้อมูลทางธุรกิจอยู่เสมอ ตกลงทำสัญญาเป็นลายลักษณ์อักษร มีหลักปฏิบัติในการจัดส่งสินค้าที่ดีและมีการรับรองด้านโรงงาน สำหรับคู่ค้าที่ไม่มีประวัติเสียหายแต่ไม่สามารถบรรลุข้อกำหนด C-TPAT ได้ บริษัทต้องรับรองคู่ค้าต่อศุลกากรสหรัฐฯ โดยจะมีแผนปฏิบัติเป็นพิเศษในกรณีดังกล่าว

ในด้านการตรวจสอบคู่ค้า ผู้เข้าร่วมโครงการมีหน้าที่ ได้แก่ หน้าที่กำหนดมาตรการป้องกันการใช้สินค้าในทางที่ผิด สามารถขออำนาจศาลในการดำเนินคดีเพื่อป้องกันคู่ค้าที่ไม่ซื้อตรง ไม่รับเงินสดหรือคำสั่งทางโทรศัพท์จากคู่ค้าต้องปรับปรุงข้อมูลคู่ค้าตลอดเวลา มีวิธีดำเนินการกับคู่ค้าที่ไม่ทราบที่มา ไม่รับของจากสถานประกอบการที่ไม่รู้จักและให้คู่ค้าลงทะเบียนข้อมูลกับทางบริษัทและขอหลักฐานเพื่ออ้างอิง

4. หน้าที่ของภาคเอกชนในการตรวจสอบพาหนะขนส่งสินค้า

ธุรกิจต้องเสริมสร้างความปลอดภัยให้กับตู้คอนเทนเนอร์ รถพ่วงและอุปกรณ์ต่อพ่วงทั้งทางด้านวิธีการตรวจสอบและการรักษาความปลอดภัยตู้คอนเทนเนอร์ประเภทที่บรรจุสินค้าแล้วและประเภทที่เป็นตู้ว่าง ได้แก่ การตรวจสอบตู้คอนเทนเนอร์ เช่น จัดทีมตรวจสอบตู้คอนเทนเนอร์ทั้ง 7 จุด (7- point Inspection) โดยตรวจผนังด้านหน้า ด้านซ้าย ด้านขวา พื้นเพดานหลังคา ประตูด้านข้าง ด้านนอกและใต้ตู้คอนเทนเนอร์ ตรวจสอบพื้นที่จัดวางตู้เก็บสินค้า ตรวจสอบผนังด้านที่ต้องสงสัย

ส่วนการรักษาความปลอดภัยตู้ว่างและการรักษาความปลอดภัยภายหลังจากตรวจปล่อยแล้ว ด้วยการตรวจสอบและชั่งน้ำหนักตู้ว่าง ถ่ายรูปตู้และผนึกตู้ ใช้เทคโนโลยี Smart Box เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการตรวจสอบการจัดทำแผนในการควบคุมรอยผนึกและทำการตรวจเช็คผนึก โดยต้องมีตราเครื่องหมายคบบนผนึกและใช้ผนึกพลาสติกเพื่อรักษาความปลอดภัยให้กับตู้ว่าง

5. หน้าที่ของภาคเอกชนด้านความปลอดภัยของสินค้า

มาตรฐานความปลอดภัยของสินค้าครอบคลุมทั้งวิธีการเก็บรักษาและการเข้าถึงตัวสินค้าโดยการเก็บรักษาสินค้าต้องมีการจัดการดูแลที่เก็บตู้ขนส่งสินค้า ควบคุมการเข้าถึงสินค้ามีระบบป้องกันตู้และกำหนดที่วางสินค้าและที่จอดรถ การควบคุมการเข้าถึงสินค้าทางกายภาพต้องสร้างฝังเพื่อกำหนดและวิเคราะห์การเข้าถึงสินค้า ใช้เทคโนโลยี Biometric ในการระบุตัวบุคคลโดยใช้ลายนิ้วมือร่วมกับรหัสพนักงาน 4 หลัก ใช้ชุดฟอร์มเป็นรหัสสี กระจายข้อมูลอย่างทั่วถึงเมื่อมีการปลดพนักงาน ออกบัตรพนักงานใหม่ทุกปี จำกัดสิทธิการเข้าถึงข้อมูลของพนักงานแต่ละคนตรวจบัตรพนักงานทุกคนและระงับการเข้าระบบชั่วคราวเมื่อมีการลางาน

6. หน้าที่ของภาคเอกชนด้านความปลอดภัยของการขนส่ง

ส่วนเกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้า ภาคเอกชนจะต้องปฏิบัติให้สอดคล้องกับมาตรฐานและแนวทางปฏิบัติที่เกี่ยวกับความปลอดภัยที่กำหนดไว้ เพื่อให้แน่ใจว่านโยบายและขั้นตอนการดำเนินงานของตนเหมาะสมมีความปลอดภัยเพียงพอสำหรับขนส่งสินค้าจนถึงจุดที่สินค้าพ้นจากการควบคุมของศุลกากร ณ จุดปลายทาง โดยที่หน่วยงานศุลกากรและผู้ประกอบการร่วมกันกำหนดและจัดทำเอกสารแสดงมาตรการที่เหมาะสมด้านความปลอดภัยเพื่อให้ผู้ประกอบการนำไปปฏิบัติ ควรมีความยืดหยุ่นตามประเภทธุรกิจและต้องสอดคล้องกับข้อตกลงของธุรกิจที่เกี่ยวกับความปลอดภัยอื่นด้วย นอกจากนี้ จะต้องมีการพิจารณาทบทวนมาตรการดังกล่าวเป็นครั้งคราวตามความเหมาะสม ได้แก่ การใช้รายการตรวจสอบ (Inspection Checklist) การมีการตรวจชำระระหว่างทางและมีระบบตรวจการลักลอบขึ้นเรือ การติดตั้ง Panic Buttons เมื่อมีเหตุฉุกเฉินเพื่อส่งสัญญาณไปยังสำนักงานและโทรศัพท์ของผู้บริหารจำนวน 5 คน การจัดให้มีจุดตรวจสอบระหว่างทางและที่ชายแดน การใช้รหัสคำพูดเพื่อความปลอดภัย จัดให้มีเทคโนโลยีในการตามรอยตรวจสอบ ตรวจยานพาหนะที่เข้าออก ทำการติดต่อกับคนขับพาหนะสม่ำเสมอ กำหนดเส้นทางที่แน่นอนและตรวจสอบเมื่อมีกรณีการเบี่ยงเบนออกจากเส้นทางที่กำหนด ใช้ระบบ Driver Check-in Alert System เมื่อคนขับไม่มารายงานตัวภายในเวลาที่กำหนด ใช้ Scanning Cards และ Bar Code เพื่อตรวจสอบสถานภาพทุกระยะการขนส่ง หากขนส่งทางเรือต้องมีการควบคุมจากดาวเทียมและกล้องควบคุม (Remote Surveillance)

โครงการ Authorized Economic Operator (AEO Program)

องค์การศุลกากรโลก (WCO) ได้สร้างเครื่องมือ (Tool) และมาตรฐานเกี่ยวกับการเสริมสร้างความปลอดภัย พร้อมการอำนวยความสะดวกทางการค้า คือ WCO Framework of Standard หรือ WCO FoS เมื่อปี พ.ศ. 2548 WCO FoS ประกอบด้วย 2 Pillar

องค์การศุลกากรโลก (WCO) ได้นิยามคำว่า Authorized Economic Operator หรือ AEO ว่า องค์กรหรือบริษัทที่มีหน้าที่เกี่ยวข้องกับการเคลื่อนย้ายสินค้า ซึ่งได้รับการรับรองจากกรมศุลกากรว่าได้ปฏิบัติตามมาตรฐานของ WCO หรือมาตรฐานอื่นที่เทียบเท่าในเรื่องการรักษาความปลอดภัยในห่วงโซ่อุปทาน จากคำนิยามดังกล่าว คำว่า AEO จะหมายรวมถึง ผู้ผลิต ผู้นำของเข้า ผู้ส่งออก ตัวแทนออกของ ผู้ขนส่ง (Carriers) ผู้รวบรวมสินค้า (Consolidators) เจ้าของท่าเรือ ท่าอากาศยาน ผู้ประกอบการในท่าเรือหรือท่าอากาศยาน (Terminal operators) เจ้าของโรงพักสินค้าตัวแทนจำหน่ายสินค้า โดยผู้ที่ได้รับสถานะเป็น AEO จะได้รับสิทธิประโยชน์ทางศุลกากร อาทิ การผ่านพิธีการศุลกากรที่สะดวกรวดเร็ว การลดการตรวจสินค้า (หรือหากเปิดตรวจ ก็จะได้รับพิจารณาให้เปิดตรวจเป็นลำดับต้นๆ)

หลังจากเหตุการณ์ก่อการร้ายในสหรัฐฯ เมื่อวันที่ 11 กันยายน 2544 เป็นต้นมา ทั่วโลกตระหนักถึงความสำคัญของมาตรการความปลอดภัยในการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ โดย

องค์การศุลกากรโลก (World Customs Organization : WCO) ได้กำหนดกรอบมาตรฐานในการรักษาความปลอดภัยและการอำนวยความสะดวกทางการค้าโลก (Framework of Standards to Secure and Facilitate Global Trade : SAFE) ซึ่งหนึ่งในหลักการสำคัญ คือ ความร่วมมือกันระหว่างศุลกากรและผู้ประกอบการของแต่ละประเทศเพื่อสร้างความปลอดภัยตลอดห่วงโซ่อุปทานของการนำเข้าและส่งออกสินค้า โดย WCO ได้กำหนดโครงการ Authorized Economic Operator (AEO) ขึ้นเป็นแนวทางปฏิบัติ เพื่อเป็นการรับรองผู้ประกอบการที่เกี่ยวข้องกับการเคลื่อนย้ายสินค้าตลอดห่วงโซ่อุปทานว่ามีการดำเนินงานที่ปลอดภัย ครอบคลุมตั้งแต่ผู้ผลิต ผู้นำเข้า ผู้ส่งออก ตัวแทน ผู้ขนส่ง ผู้รวบรวม คนกลาง ท่าเรือ ท่าอากาศยาน ผู้ประกอบกิจการท่าเรือ คลังสินค้า ผู้จัดการจำหน่าย เป็นต้น ปัจจุบันหลายประเทศดำเนินโครงการดังกล่าวภายใต้ชื่อที่แตกต่างกัน อาทิ โครงการ Customs-Trade Partnership Against Terrorism (C-TPAT) ของสหรัฐฯ โครงการ Secure Export Scheme ของนิวซีแลนด์ และโครงการ Secure Trade Partnership ของสิงคโปร์

โครงการเหล่านี้โดยภาพรวมแล้ว น่าจะเป็นประโยชน์ต่อการเสริมสร้างความปลอดภัยในการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศและเป็นผลดีต่อการส่งออกโดยรวมของประเทศ ทั้งนี้หน่วยงานต่าง ๆ ทั้งภาครัฐและเอกชนที่เกี่ยวข้องกับการค้าระหว่างประเทศควรให้ความสนใจ และทำความเข้าใจกับรายละเอียดในเรื่องต่าง ๆ ที่ตนเองเกี่ยวข้อง เพื่อศึกษาถึงเนื้อหา/ผลกระทบ และเตรียมพร้อมสำหรับการเปลี่ยนแปลง รวมถึงจัดเตรียมแผนงานรองรับเพื่อลดผลกระทบทางลบที่อาจเกิดขึ้น ทั้งนี้ องค์การศุลกากรโลกได้สนับสนุนให้ศุลกากรประเทศต่างๆ จัดตั้ง AEO Program เพื่อกระตุ้นให้ภาคเอกชนในห่วงโซ่อุปทานให้ความสำคัญกับการเสริมสร้างความปลอดภัยในธุรกิจของตน

สิทธิประโยชน์ทางภาษีอากร

1. การชดเชยค่าภาษีอากร

ความหมายที่สำคัญในการชดเชยค่าภาษีอากร

คำว่า“สินค้า” หมายความว่า สินค้าที่ผลิตในราชอาณาจักร

คำว่า“ผลิต” หมายความว่า ประกอบ แปรรูป แปรรสภาพ หรือทำการอย่างใดอย่างหนึ่งให้มีขึ้นซึ่งสินค้าไม่ว่าด้วยวิธีใดๆ

คำว่า“เงินชดเชย” หมายความว่า เงินที่จะจ่ายชดเชยค่าภาษีอากรซึ่งมีอยู่ในต้นทุนการผลิตสินค้าส่งออกให้แก่ ผู้มีสิทธิได้รับเงินชดเชยในรูปของบัตรภาษีตามพระราชบัญญัติชดเชยค่าภาษีอากรสินค้าส่งออกที่ผลิตในราชอาณาจักร พ.ศ. 2524

คำว่า“อัตราเงินชดเชยค่าภาษีอากร” หมายความว่า อัตราเงินชดเชยสำหรับชนิดและประเภทสินค้าที่จะได้รับเงินชดเชยค่าภาษีอากร ตามที่คณะกรรมการพิจารณาชดเชยค่าภาษีอากรสินค้าส่งออกที่ผลิตในราชอาณาจักร ได้ประกาศในราชกิจจานุเบกษา

คำว่า “การส่งออกสินค้า” หมายความว่า การส่งออกตามกฎหมายว่าด้วยศุลกากร รวมถึงการขายสินค้าภายในประเทศให้แก่ส่วนราชการหรือรัฐวิสาหกิจตามโครงการ เงินกู้หรือเงินช่วยเหลือจากต่างประเทศ และการขายสินค้าให้แก่องค์กรระหว่างประเทศหรือหน่วยงานที่มีสิทธินำสินค้า เข้ามาในราชอาณาจักร โดยได้รับการยกเว้นอากรตามกฎหมายว่าด้วยพิกัดอัตราศุลกากร คำว่า “ผู้มีสิทธิได้รับชดเชยค่าภาษีอากร” หมายความว่า

(1) ผู้ทำการส่งออกตามกฎหมายว่าด้วยศุลกากร หรือการขายสินค้าภายในประเทศให้แก่ส่วนราชการหรือรัฐวิสาหกิจตามโครงการเงิน กู้หรือเงินช่วยเหลือจากต่างประเทศ และการขายสินค้าให้แก่องค์กรระหว่างประเทศหรือหน่วยงานที่มีสิทธินำสินค้า เข้ามาในราชอาณาจักร โดยได้รับการยกเว้นอากรตามกฎหมายว่าด้วยพิกัดอัตราศุลกากร

(2) ผู้มีสิทธิได้รับเงินชดเชยจะต้องไม่ได้รับคืนหรือยกเว้นหรือลดหย่อนอากรขาเข้าที่ส่งออกที่ใช้สิทธิประโยชน์ ดังนี้

(1) การคืนอากรขาเข้าตามมาตรา 19 ทวิ แห่งพระราชบัญญัติศุลกากร (ฉบับที่ 9) พ.ศ.2482

(2) การยกเว้นอากรขาเข้าเกี่ยวกับคลังสินค้าทัณฑ์บนประเภทโรงผลิตสินค้าตามพระราชบัญญัติศุลกากร พ.ศ.2469

(3) การยกเว้นอากรขาเข้าเกี่ยวกับเขตอุตสาหกรรมส่งออกตามพระราชบัญญัติการนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2522

(4) การยกเว้นอากรหรือลดหย่อนขาเข้าตามพระราชบัญญัติส่งเสริมการลงทุน พ.ศ. 2520 ที่ไม่ใช่การยกเว้นหรือลดหย่อนอากรสำหรับเครื่องจักร

(5) การยกเว้นอากรขาเข้าเกี่ยวกับเขตปลอดอากรหมวด 10 ทวิ แห่งพระราชบัญญัติศุลกากร พ.ศ.2469 ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติศุลกากร (ฉบับที่ 18) พ.ศ. 2543

(6) การส่งออกไปจำหน่ายยังต่างประเทศต้องปฏิบัติให้ถูกต้องครบถ้วนตามกฎหมาย ศุลกากรและได้รับชำระเงินค่าขายสินค้าจากต่างประเทศ ถ้าหากเป็นการส่งออกเพื่อวัตถุประสงค์อื่นที่ไม่ใช่ทางการค้าจะไม่ได้สิทธิชดเชยค่าภาษีอากร
ขั้นตอนการขอชดเชยค่าภาษีอากร

2.1 ก่อนการส่งออก ผู้ประสงค์จะใช้สิทธิขอรับเงินชดเชยค่าภาษีอากร ให้ทำการลงทะเบียนเป็นผู้ผ่านพิธีการศุลกากรทางอิเล็กทรอนิกส์แบบไร้เอกสาร โดยใช้แบบคำขอลงทะเบียนแนบท้ายหมายเลข 1-1 ของประกาศกรมศุลกากรที่ 20/2550 และลงทะเบียนเป็นผู้ประสงค์ยื่นคำขอรับเงินชดเชยค่าภาษีอากร ตามแบบคำร้องมอบอำนาจกระทำการแทนในการขอรับเงินชดเชยค่าภาษีอากรสำหรับ สินค้าส่งออก ณ ฝ่ายทะเบียนและสิทธิพิเศษ กลุ่มงาน

มาตรฐานพิธีการและราคาศุลกากร หรือฝ่ายบริหารทั่วไปสำนัก/สำนักงานศุลกากร หรือด่านศุลกากร

2.2 ผ่านพิธีการส่งออกสินค้าระบบ e-Export ให้ผู้ส่งของออกที่ใช้สิทธิขอรับเงินชดเชยค่าภาษีอากรสินค้าส่งออก จัดทำข้อมูลใบขนสินค้าขาออกตามมาตรฐานที่ศุลกากรกำหนดแล้วส่งข้อมูลทาง อิเล็กทรอนิกส์เข้าสู่ระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากร

2.2.1 ในส่วนรายละเอียดของใบขนสินค้าขาออกแต่ละรายการ ในช่องการใช้สิทธิชดเชยอากร ต้องมีค่าเท่ากับ Y เท่านั้น

2.2.2 ในส่วนรายละเอียดของใบขนสินค้าขาออกแต่ละรายการ ในช่องการใช้สิทธิพิเศษ ให้ระบุค่าเป็น “ 003 ”

2.2.3 ในส่วนรายละเอียดของใบขนสินค้าขาออกแต่ละรายการ ในช่องอัตราอากรขาออก ให้ระบุค่าเป็น “ 9 PART 3 ”

2.2.4 ในส่วนรายละเอียดของใบขนสินค้าขาออกแต่ละรายการ ในช่องพิกัดศุลกากร ให้บันทึกพิกัดศุลกากรให้ตรงกับชนิดของของที่ส่งออก

2.3. การยื่นขอรับเงินชดเชยค่าภาษีอากร การยื่นคำขอรับเงินชดเชยค่าภาษีอากรสินค้าส่งออกที่ผลิตในราชอาณาจักร จะต้องยื่นคำขอภายใน 1 ปีนับตั้งแต่วันที่รับบรรจุส่งสินค้าออกนอกราชอาณาจักรเรียบร้อยแล้ว และกรณีเป็นผู้ขอรับเงินชดเชยรายใหม่ให้ยื่นหนังสือรับรองกระทรวงพาณิชย์และ ใบประกอบโรงงานที่งานเอกสารและข้อมูล ฝ่ายชดเชยอากร ก่อนยื่นคำขอรับเงินชดเชยค่าภาษีอากร โดยยื่นคำขอรับเงินชดเชยค่าภาษี อากรพร้อมเอกสารประกอบได้ที่ ฝ่ายชดเชยอากร ส่วนคืนและชดเชยอากร สำนักสิทธิประโยชน์ทางภาษีอากร โดยปฏิบัติดังนี้

(1) ยื่นคำขอรับเงินชดเชยค่าภาษีอากรสำหรับสินค้าส่งออกที่ผลิตในราชอาณาจักร ตามแบบ กศก. 20/1 พร้อมทั้งลงนามและประทับตราบริษัท ห้าง ร้าน (ถ้ามี) โดยผู้มีอำนาจยื่นคำขอรับเงินชดเชยค่าภาษีอากร และแนบเอกสารประกอบดังนี้

(1.1) ใบรายละเอียดของสินค้าส่งออกขอรับเงินชดเชยค่าภาษีอากรแนบคำขอรับเงินชดเชย ค่าภาษีอากรตามแบบ กศก. 20/1 ก โดยแสดงรายการรายละเอียดสินค้าจำนวน 10 ใบขนสินค้าแต่ไม่เกิน 100 รายการต่อชุดคำขอชดเชยค่าภาษีอากร (กรณีใบขนสินค้าฉบับใดมีมากกว่า 100 รายการ ให้คำขอรับเงินชดเชยอากรเป็นหนึ่งชุดคำขอ)

(1.2) กรณีที่มีการ โอนสิทธิตามบัตรภาษี จะต้องแสดงความประสงค์ในแบบ กศก. 20/1 และมีหนังสือขอรับ โอนสิทธิตามบัตรภาษีแบบ กศก. 22/1 โดยลงนามผู้โอนซึ่งเป็นผู้มีสิทธิได้รับเงินชดเชยอากรและชื่อผู้รับโอนที่ รับรองถูกต้อง โดยผู้มีอำนาจพร้อมประทับตราบริษัท ห้าง ร้าน (ถ้ามี) กำกับไว้

(1.3) หลักฐานแสดงการรับชำระเงินค่าขายสินค้าส่งออก หรือหลักฐานการโอนเงินอื่นๆ ที่ออกโดยธนาคารพาณิชย์หรือสถาบันการเงินที่ได้ รับรองจากธนาคารแห่งประเทศไทย

ไทยให้ทำหน้าที่เหมือนธนาคารพาณิชย์ และเป็นสถาบันการเงินที่ได้รับชำระเงินค่าสินค้าโดยตรงจากต่างประเทศ ทั้งนี้เอกสารดังกล่าวจะต้องมีข้อความระบุเงื่อนไขและวิธีการชำระเงิน ชื่อผู้รับเงิน (ผู้ส่งออก) เลขที่บัญชีราคา แหล่งที่มาของเงิน จำนวนเงินตราต่างประเทศหรือเงินตราสกุลเงินบาท และหากจำนวนเงินในใบแจ้งเข้าบัญชีชำระค่าสินค้าตามบัญชีราคาสินค้าหลายฉบับ ให้ระบุจำนวนเงินที่ชำระแต่ละบัญชีราคาสินค้าให้ชัดเจน โดยให้ผู้มีอำนาจ ลงลายมือชื่อ ชื่อ-สกุล ตำแหน่ง พร้อมประทับตรา และให้ผู้ส่งออกยื่นเอกสารเพิ่มเติมในแต่ละกรณี ดังนี้

ก. กรณีที่มีการรับชำระเงินค่าขายสินค้าที่ส่งออกเป็นเช็ค / ดราฟท์ของสถาบันการเงินต่างประเทศ ให้แนบสำเนาภาพถ่าย เช็ค / ดราฟท์ ที่ธนาคารพาณิชย์ที่ทำการแลกเปลี่ยนเงินตรารับรอง

ข. กรณีที่มีการชำระเงินค่าขายสินค้าที่ส่งออกเป็นเช็คเดินทางให้แนบสำเนาภาพถ่ายเช็คเดินทางที่ธนาคารพาณิชย์รับรอง และภาพถ่ายหนังสือเดินทางเข้าประเทศไทยของผู้ซื้อ

ค. กรณีที่มีการรับชำระเงินค่าขายสินค้าส่งออกด้วยบัตรเครดิต ให้แนบสำเนาภาพถ่ายหนังสือเดินทางเข้าประเทศไทย หรือสำเนาภาพถ่ายหลักฐานการผ่านแดนเข้ามาในประเทศไทยของผู้ถือบัตรบัตรเครดิต เข้ามา

ง. กรณีที่มีการชำระเงินค่าขายสินค้าที่ส่งออกเป็นเงินสดด้วยเงินสกุลเงินต่างประเทศ หรือสกุลบาท ให้แนบหลักฐานการนำเงินเข้าประเทศ ตามแบบที่กรมศุลกากรกำหนด โดยเจ้าหน้าที่ศุลกากร ณ ด่านศุลกากรเป็นผู้รับรอง และภาพถ่ายหนังสือเดินทางเข้าประเทศหรือภาพถ่ายหลักฐานการผ่านแดนเข้ามาใน ประเทศของผู้เดินทาง พร้อมเอกสารนำเงินฝากเข้าบัญชีธนาคาร ระบุเลขที่บัญชี สินค้า

(1.4) กรณีการขอชดเชยค่าภาษีอากรสำหรับสินค้าที่ส่งออกทางอากาศยาน ให้ผู้ส่งของออกแนบสำเนาใบตราส่งสินค้าทางอากาศยาน โดยผู้ส่งของออกและตัวแทนบริษัทสายการบินลงลายมือชื่อ และประทับตรารับรอง กรณีไม่สำแดงค่าขนส่งใน ให้แนบเอกสารการชำระค่าขนส่งของเพิ่มเติม

(1.5) กรณีผู้ขอรับเงินชดเชยค่าภาษีอากร ไม่ได้เป็นผู้ผลิตสินค้าที่ส่งออกและประสงค์จะโอนสิทธิตามบัตรภาษีให้บุคคลอื่น และสินค้าที่ขอรับเงินชดเชยค่าภาษีอากรมีอัตราเงินชดเชยค่าภาษีอากร ตั้งแต่ร้อยละ 1.5 ขึ้นไปของราคาส่งออก ให้ยื่นใบกำกับภาษีหรือหลักฐานการซื้อขายอย่างอื่นที่ระบุชื่อและผู้ขาย พร้อมสถานประกอบการของผู้ขาย ใบกำกับภาษีที่ยื่นประกอบการขอรับเงินชดเชย มีรายการดังต่อไปนี้

ก. คำว่า “ใบกำกับภาษี” ในที่ที่เห็นได้เด่นชัด

ข. ชื่อ ที่อยู่ และเลขประจำตัวผู้เสียภาษีอากรของผู้ประกอบการจดทะเบียนที่ออกใบกำกับภาษี

ค. หมายเลขลำดับของใบกำกับภาษีและหมายเลขลำดับของเล่ม (ถ้ามี) พร้อม วัน เดือน ปี ที่ออกใบกำกับภาษี

ง. ชื่อ ที่อยู่ ของผู้ซื้อสินค้า

จ. ชื่อ ชนิด ประเภท ปริมาณและมูลค่าของสินค้า

ฉ. จำนวนภาษีมูลค่าเพิ่มที่คำนวณจากมูลค่าของสินค้าโดยให้แยกออก จากมูลค่าสินค้าให้ชัดเจน

(1.6) เอกสารหลักฐานอื่นๆ เพื่อประกอบการพิจารณาตามความจำเป็น

(2) ยื่นคำขอรับเงินชดเชยค่าภาษีอากรกรณีขายสินค้าภายในประเทศซึ่งเข้าข่ายได้ รับเงินชดเชยค่าภาษีอากร แบบ (กศก. 21/1) พร้อมทั้งลงนามและประทับตราบริษัท ห้าง ร้าน (ถ้ามี) โดยผู้มีอำนาจยื่นคำขอรับเงินชดเชยค่าภาษีอากร และแนบเอกสารประกอบดังนี้

(2.1) ใบแนบคำขอรับเงินชดเชยค่าภาษีอากรตามแบบ กศก. 21/1 ก พร้อม ลงลายมือชื่อ สกุล

(2.2) สำเนาสัญญาซื้อขาย (เฉพาะส่วนที่เกี่ยวกับสินค้าที่ขอรับเงินชดเชยค่า ภาษีอากร) ถ้าสัญญาซื้อขายเป็นภาษาต่างประเทศให้แปลเป็นภาษาไทย และมีการรับรองโดยผู้มี อำนาจลงลายมือชื่อ ชื่อ - สกุล ตำแหน่งพร้อมประทับตราบริษัท ห้าง ร้านไว้ด้วย

(2.3) สำเนาหนังสือรับรองสัญญาซื้อขายจากส่วนราชการ หรือรัฐวิสาหกิจว่า เป็นการซื้อขายสินค้าตามโครงการเงินกู้หรือเงินช่วยเหลือ จากต่างประเทศ โดยเป็นการซื้อขายที่ ผู้ขายได้รับการคัดเลือกในการประกวดราคานานาชาติหรือ การสอบราคานานาชาติ

(2.4) หนังสือรับรองการตรวจสอบสินค้า หรือสำเนาหนังสือตรวจรับสินค้า ของคณะกรรมการตรวจรับคุณภาพและปริมาณสินค้า จากส่วนราชการ หรือรัฐวิสาหกิจ

(2.5) สำเนาใบส่งสินค้าหรือสำเนาใบกำกับสินค้าซึ่งออกโดยผู้ยื่นคำขอต้อง ลงลายมือ ชื่อรับรองพร้อมประทับตราบริษัท ห้าง ร้าน

(2.6) เป็นคำขอรับเงินชดเชยค่าภาษีอากรที่ยื่นภายใน 1 ปี นับแต่วันที่ คณะกรรมการตรวจรับคุณภาพและปริมาณตรวจรับสินค้า หรือภายใน 1 ปี นับแต่วันที่ คณะกรรมการตรวจรับแต่ละงวด ให้นำสำเนาเอกสารพร้อมต้นฉบับ ตามข้อ (2.1) – (2.4) มายื่น โดยเฉพาะหนังสือของส่วนราชการ หรือรัฐวิสาหกิจ ต้องลงลายมือชื่อ – สกุล ตำแหน่ง โดยหัวหน้า ส่วนราชการ หรือรัฐวิสาหกิจหรือผู้ที่ได้รับมอบหมาย เมื่อเจ้าหน้าที่ตรวจสอบเรียบร้อยแล้วคืน ต้นฉบับไป

(3) ในการยื่นเอกสารเพื่อขอรับเงินชดเชยค่าภาษีอากร ตามข้อ (1) – (2) หาก เอกสารครบถ้วนถูกต้อง เจ้าหน้าที่จะออกใบรับคำขอรับเงินชดเชยค่าภาษีอากรตามแบบ กศก. 123 แนบท้ายประกาศฯ โดยออกเลขที่ พร้อม วัน เดือน ปี ที่รับคำขอรับเงินชดเชยค่าภาษีอากร แล้วมอบ ให้ผู้ยื่นคำขอรับเงินชดเชยค่าภาษีอากร ถ้าเอกสารขอรับเงินชดเชยอากร ไม่ถูกต้องหรือไม่ครบถ้วน

เจ้าหน้าที่จะส่งคืนค่า ขอรับเงินชดเชยค่าภาษีอากรฉบับนั้น เพื่อนำไปแก้ไขให้ถูกต้องครบถ้วน ก่อนที่จะรับค่าขอรับเงินชดเชยค่าภาษีอากร

(4) กรณีที่มีเหตุจำเป็นซึ่งผู้ขอรับเงินชดเชยค่าภาษีอากรไม่สามารถดำเนินการได้ตามข้อ (1) – (2) ให้ผู้ยื่นคำขอรับเงินชดเชยค่าภาษีอากร ยื่นคำร้องขอผ่อนผันให้รับค่าขอรับเงินชดเชยค่าภาษีอากรฉบับนั้นไว้ก่อนตาม แบบ กศก. 159 โดยให้แสดงเหตุผลความจำเป็นของการผ่อนผันนั้นด้วย

(5) การขอผ่อนผันจะพิจารณาอนุญาตขอผ่อนผันได้ไม่เกินสามครั้งๆ ละไม่เกิน 2 เดือนนับแต่วันที่รับคำร้อง การขอผ่อนผันในครั้งต่อไปให้ยื่นคำร้องขอผ่อนผันก่อนครบกำหนดระยะเวลาที่ได้ รัับอนุญาตให้ผ่อนผันในแต่ละครั้ง เมื่อได้รับอนุญาตให้ผ่อนผันแล้ว เจ้าหน้าที่จะรับค่าขอรับเงินชดเชยฉบับนั้นไว้ โดยออกเลขที่พร้อมวัน เดือน ปี ที่รับค่าขอรับเงินชดเชยค่าภาษีอากร แต่จะไม่มอบใบรับค่าขอ รับเงินชดเชยค่าภาษีอากร (แบบ กศก. 123) ให้จนกว่าจะได้ปฏิบัติตามเงื่อนไขที่ขอผ่อนผันไว้ กรณีผู้ยื่นคำขอรับเงินชดเชยค่าภาษีอากรที่ขอผ่อนผันดังกล่าว ไม่ปฏิบัติตาม เงื่อนไขขอผ่อนผันไว้หรือไม่สามารถดำเนินการได้ทันภายในกำหนดเวลา ให้ถือว่าผู้ขอรับเงินชดเชยค่าภาษีอากร ไม่ให้ความร่วมมือในการปฏิบัติงานของ พนักงานเจ้าหน้าที่ ตามนัย มาตรา 28 แห่งพระราชบัญญัติชดเชยค่าภาษีอากรสินค้าส่งออกที่ผลิตในราชอาณาจักร พ.ศ. 2524 และกรมศุลกากรจะยกค่าขอรับเงินชดเชยค่าภาษีอากรนั้นทั้งหมดหรือบางส่วนตามที่ เห็นสมควร

2. การคืนอากรตามมาตรา 19 ทวิ

การคืนอากรตามมาตรา 19 ทวิ แห่งพระราชบัญญัติศุลกากร (ฉบับที่ 9) พ.ศ. 2482 เป็นการคืนค่าภาษีอากร สำหรับวัตถุดิบที่นำเข้า ได้แก่ อากรขาเข้า ค่าธรรมเนียมภาษีอื่น ภาษีสรรพสามิต ภาษีมหาดไทย ที่ผู้นำของเข้าได้เสียหรือวางประกันไว้ขณะนำเข้าเมื่อสามารถพิสูจน์ได้ว่า ได้นำวัตถุดิบนั้นไปผลิตผสม ประกอบหรือบรรจุเป็นสินค้าส่งออก แล้วก็จะได้รับการคืนอากร โดยจะคำนวณค่าภาษีอากรที่คืนให้ตามสูตรการผลิต ทั้งนี้โดยมีเงื่อนไขว่าจะต้องผลิตส่งออกภายใน 1 ปี นับตั้งแต่วันที่ได้นำเข้า และต้องขอคืนเงินอากรภายใน 6 เดือน นับแต่วันที่ส่งของนั้นออกไป

หลักเกณฑ์และเงื่อนไข

- (1) ของที่นำเข้ามา ต้องนำมาผลิต หรือผสม หรือประกอบ หรือบรรจุ แล้วส่งออก ไปต่างประเทศ หรือส่งไปเป็นของใช้ สิ้นเปลืองในเรือเดินทาง ไปต่างประเทศ
- (2) ของที่นำเข้ามาต้องมีไซ้ของที่กฎกระทรวงระบุห้ามคืนเงินอากร
- (3) ปริมาณของที่นำเข้า ซึ่งใช้ในการผลิต หรือผสม หรือประกอบ หรือบรรจุเป็นของที่ส่งออก ให้ถือตามหลักเกณฑ์ที่ อธิบดีกรมศุลกากรเห็นชอบ หรือประกาศกำหนดไว้
- (4) ของนั้นต้องส่งออกทางท่า หรือที่สำหรับการส่งออก ซึ่งของที่ขอคืนอากรขาเข้า

(5) ของนั้นได้ส่งออกไป ภายใน 1 ปี นับแต่วันที่นำของซึ่งใช้ในการผลิต ผสม หรือประกอบเป็นของที่ส่งออก หรือใช้บรรจุ ของที่ส่งออกเข้ามาในราชอาณาจักร เว้นแต่ในกรณีมี เหตุสุดวิสัยทำให้ไม่อาจส่งออกไปในกำหนดเวลาดังกล่าวได้ อธิบดีกรมศุลกากรอาจขยายเวลา ออกไปได้อีกไม่เกิน 6 เดือน

(6) ผู้นำของเข้าต้องขอคืนอากรภายใน 6 เดือน นับแต่วันที่ส่งของนั้นออกไป แต่ อธิบดีกรมศุลกากรจะขยายเวลาออกไป ตามที่เห็นสมควรได้

ของที่ได้รับคืนอากรตามมาตรา 19 ทวิ

1. วัตถุดิบที่เห็นได้ชัดว่ามีอยู่ในของที่ผลิตเพื่อส่งออก
2. วัตถุดิบที่ใช้ในการผลิต โดยตรงที่มีอยู่ในของที่ผลิตส่งออก แต่ไม่ปรากฏให้

เห็นอย่างชัดเจน

3. วัตถุดิบจำเป็นที่ใช้ในการผลิต

ของที่ไม่ได้รับคืนอากรตามมาตรา 19 ทวิ

1. เครื่องจักร เครื่องมือ แม่พิมพ์ เครื่องใช้ในการผลิตชนิดต่าง ๆ
2. เชื้อเพลิงที่ใช้ในการผลิต

ขั้นตอนคืนอากรวัตถุดิบที่นำเข้ามาผลิต เพื่อการส่งออกตามมาตรา 19 ทวิ

1. การขออนุมัติหลักการ

(1) ผู้นำของเข้าจะต้องยื่นหนังสือแสดงความจำนงขอคืนอากรตามมาตรา 19 ทวิ (แบบ กศก.29) ต่อส่วนคืน และชดเชยอากร สำนักกสิกรรมพาณิชย์ทางภาษีอากร โดยแจ้งความจำนง ดังนี้

(1.1) ผู้นำของเข้าต้องแจ้งความจำนงว่าจะนำเข้าวัตถุดิบชนิดใด เพื่อผลิตเป็นสินค้า ชนิดใด

(1.2) ผู้นำของเข้าต้องแจ้งความจำนงว่าจะชำระอากรด้วยเงินสด หรือใช้หนังสือ ธนาคารค้ำประกัน ดังนี้

(1.2.1) ชำระอากรเป็นเงินสดเต็มจำนวน หรือ

(1.2.2) ใช้หนังสือธนาคารค้ำประกันได้ โดยวางประกันให้ค้ำค่าภาษีอากร หรือ

(1.2.3) ใช้ธนาคารค้ำประกัน โดยวิธีวางประกันลอย (RGS : Revolving

Guarantee System)

(1.2.4) ผู้นำของเข้าที่ประสงค์จะขอลดอัตราอากรเหลือกึ่งหนึ่งของอัตราอากรที่ เรียกเก็บเป็นการทั่วไป ต้องเป็นนิติบุคคล ไม่มีหนี้สินค้างชำระต่อกรมศุลกากร และไม่มีประวัติที่ กรมศุลกากรว่าเคยทุจริตในการขอคืนอากรตามมาตรา 19 ทวิ แห่งพระราชบัญญัติศุลกากร (ฉบับที่ 9) พุทธศักราช 2482 และต้องมีคุณสมบัติอย่างใดอย่างหนึ่งดังต่อไปนี้

(1.2.4.1) เป็นบริษัทที่มีหลักทรัพย์จดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย

(1.2.4.2) เป็นบริษัทจำกัด (มหาชน)

(1.2.4.3) เป็นสมาชิกสภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทยและได้รับการรับรองจากสภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย ว่ามีฐานะการเงินมั่นคงเป็นที่น่าเชื่อถือได้ ตามหลักเกณฑ์ที่สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย กำหนดโดยความเห็นชอบของรัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลัง

(1.2.4.4) เป็นสมาชิกสภาหอการค้าแห่งประเทศไทยและได้รับการรับรองจากสภาหอการค้าแห่งประเทศไทย ว่ามีฐานะการเงินมั่นคงเป็นที่น่าเชื่อถือได้ตามหลักเกณฑ์ที่สภาหอการค้าแห่งประเทศไทยกำหนด โดยความเห็นชอบของรัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลัง

(1.2.4.5) ได้นำส่งงบการเงินต่อกระทรวงพาณิชย์ตามข้อกำหนดของกระทรวงพาณิชย์ ซึ่งผู้ตรวจสอบบัญชีได้รับรองว่าเป็นกิจการที่มีกำไรย้อนหลังไม่ต่ำกว่าสองปี บัญชีติดต่อกัน และไม่เคยได้รับการปฏิเสธการรับรองฐานะการเงินจากสภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทยหรือสภาหอการค้าแห่งประเทศไทย

(1.2.5) ผู้นำของเข้าที่ประสงค์จะขอลดอัตราอากรเหลือร้อยละ 5 ของอัตราอากรที่เรียกเก็บเป็นการทั่วไป ต้องเป็นนิติบุคคล ไม่มีหนี้สินค้างชำระต่อกรมศุลกากร และไม่มีประวัติที่กรมศุลกากรว่าเคยทุจริตในการขอคืนอากรตามมาตรา 19 ทวิ แห่งพระราชบัญญัติศุลกากร (ฉบับที่ 9) พุทธศักราช 2482 และเป็นผู้ที่ได้รับการคัดเลือกให้เป็นผู้นำของเข้าระดับบัตรทองของกรมศุลกากร

(2) เอกสารที่ใช้ประกอบการขออนุมัติหลักการ

(2.1) คำร้องแสดงความจำนงขอคืนอากรตามมาตรา 19 ทวิ (แบบ กศก.29)

(2.2) หนังสือรับรองของกระทรวงพาณิชย์ที่แสดงการจดทะเบียนเป็นนิติบุคคล วัตถุประสงค์ ผู้มีอำนาจกระทำการแทน ทุนจดทะเบียน และที่ตั้งสถานประกอบการ ที่ออกให้ไม่เกิน 6 เดือน

(2.3) ใบรับแจ้งการประกอบกิจการโรงงาน (ร.ง.2) หรือใบอนุญาตประกอบกิจการโรงงาน (ร.ง.4) หรือหนังสือรับรองการประกอบกิจการจากหน่วยงานของรัฐ ในกรณีไม่มีโรงงานเป็นของตนเองให้แสดงหนังสือสัญญาเช่า สัญญาว่าจ้าง หรือหนังสือสัญญาซื้อขายและใบรับแจ้งการประกอบกิจการโรงงาน (ร.ง.2) หรือใบอนุญาตประกอบกิจการโรงงาน (ร.ง.4) หรือหนังสือรับรองการประกอบกิจการจากหน่วยงานของรัฐของผู้ให้เช่า ผู้รับจ้าง หรือผู้ซื้อ

(2.4) งบการเงินที่ผู้ตรวจสอบบัญชีอนุญาตรับรอง (กรณีขอใช้หนังสือธนาคารค้ำประกันแทนการชำระอากร)

(3) กรมศุลกากรจะมีหนังสือแจ้งการอนุมัติหลักการ และรหัสผู้นำของเข้าภายใน 1 วันทำการ นับแต่วันที่ได้รับเอกสาร ครบถ้วน

2. การนำเข้าวัตถุดิบ

2.1 การผ่านพิธีการศุลกากรระบบแลกเปลี่ยนข้อมูล

(1) ผู้นำของเข้าจะต้องยื่นชุดใบขนสินค้าขาเข้า และแบบใบแนบใบขนสินค้าขาเข้า โดยสำแดงข้อความ "ขอคืนอากร ตามมาตรา 19 ทวิ" (กรณีชำระอากรเป็นเงินสด) แต่หากเป็นกรณีใช้หนังสือธนาคารค้ำประกันให้สำแดงข้อความว่า "ขอคืนอากรตามมาตรา 19 ทวิ โดยวิธีค้ำประกัน (หรือวิธีวางประกันลอย)" ที่มุมขวาด้านบนของใบขนสินค้าขาเข้า และ ใบแนบใบขนสินค้าขาเข้า พร้อมเอกสารอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง ต่อฝ่ายการนำเข้า สำนักงานศุลกากร/ด่านศุลกากรที่นำเข้า

(2) ผู้นำของเข้าสามารถขอรับใบแนบใบขนสินค้าขาเข้า จากหน่วยตรวจปล่อยสินค้าทันที หลังการตรวจปล่อยเสร็จสิ้น/ หรือขอรับจากหน่วยงานที่ตรวจสอบตัวอย่างทันที หลังการตรวจสอบเสร็จสิ้น เพื่อนำไปใช้เป็นหลักฐานในการขอคืนอากร ต่อไป

(3) เอกสารที่ควรจัดเตรียมในการนำเข้าวัตถุดิบ

(3.1) บัตรประชาชนเจ้าของ หรือผู้จัดการ หรือผู้รับมอบอำนาจ ตามที่ได้ลงทะเบียนไว้กับกรมศุลกากร

(3.2) ใบขนสินค้าขาเข้า (แบบ กศก.99/1)

(3.3) ใบแนบใบขนสินค้าขาเข้า (แบบ กศก.99 ก)

(3.4) บัญชีราคาสินค้า

(3.5) บัญชีรายละเอียดบรรจุหีบห่อ

(3.6) ใบตราส่งสินค้า

(3.7) ใบอนุญาต หรือหนังสืออนุญาตสำหรับของควบคุมการนำเข้า (ถ้ามี)

(3.8) แบบธุรกิจต่างประเทศ (ช. ต.2) (ถ้ามูลค่าเกิน 500,000 บาท)

(3.9) ใบรับรองแหล่งกำเนิด (ถ้ามี)

(3.10) หนังสืออนุมัติหลักการ

(3.11) รายละเอียด หรือแคตตาล็อกของสินค้า

2.2 การผ่านพิธีการศุลกากรทางอิเล็กทรอนิกส์แบบไร้เอกสาร

(1) ให้ผู้นำของเข้าที่ใช้สิทธิ์ขอคืนอากรตามมาตรา 19 ทวิ จัดทำข้อมูลใบขนสินค้าขาเข้าตามมาตรฐานที่ศุลกากรกำหนด แล้วส่งข้อมูลทางอิเล็กทรอนิกส์เข้าสู่ระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากร

(1.1) ในส่วนรายละเอียดของใบขนสินค้าขาเข้าแต่ละรายการ ในช่องการใช้สิทธิ์ขอคืนอากรตามมาตรา 19 ทวิ ต้องมีค่าเท่ากับ Y เท่านั้น

(1.2) ในส่วนรายละเอียดของใบขนสินค้าขาเข้าแต่ละรายการ (Import Declaration Detail) ในช่องการใช้สิทธิพิเศษ

(1.2.1) กรณีผู้ใช้สิทธิขอคืนอากรตามมาตรา 19 ทวิ ที่ต้องชำระค่าภาษีอากรเป็นเงินสด ในแต่ละรายการของข้อมูลใบขนสินค้าขาเข้า ให้ผู้นำของเข้าระบุรหัสสิทธิพิเศษตามที่ประสงค์จะใช้สิทธิในการชำระภาษี อากรจริง เช่น AF1 การให้สิทธิประโยชน์ด้านอากรเพื่อจัดตั้งเขตการค้าเสรีอาเซียน TAU การยกเว้นอากรและลดอัตราอากรศุลกากรสำหรับของที่มีถิ่นกำเนิดจากออสเตรเลีย โดยระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากรจะทำการตรวจสอบข้อมูลกับแฟ้มข้อมูลรหัสสิทธิพิเศษ

(1.2.2) กรณีผู้ได้รับอนุมัติหลักการให้ลดอัตราอากรเหลือกึ่งหนึ่งของอัตราอากรที่เรียกเก็บเป็นการทั่วไป หรือลดอัตราอากรลงเหลือร้อยละ 5 ของอัตราอากรที่เรียกเก็บเป็นการทั่วไป ตามประกาศกระทรวงการคลัง เรื่อง การลดอัตราอากรและยกเว้นอากรศุลกากรตามมาตรา 12 แห่งพระราชกำหนดพิกัดอัตราศุลกากร พ.ศ. 2530 ลงวันที่ 31 ธันวาคม 2549 ให้ผู้นำของเข้าจัดทำข้อมูลใบขนสินค้าขาเข้าชำระอากรในอัตราปกติ โดยบันทึกในแต่ละรายการของข้อมูลใบขนสินค้าขาเข้า ในช่องสิทธิพิเศษ ระบุเป็น “000” อัตราปกติ เท่านั้น

(1.3) ในส่วนค่าภาษีอากร ในแต่ละรายการของใบขนสินค้าขาเข้า

(1.3.1) กรณี ผู้ใช้สิทธิขอคืนอากรตามมาตรา 19 ทวิ ที่ต้องชำระค่าภาษีอากรเป็นเงินสด ในแต่ละรายการของข้อมูลใบขนสินค้าขาเข้า ให้ผู้นำของเข้าระบุค่าภาษี และช่องค่าภาษีที่ชำระ เท่ากันตามจำนวนเงินที่ต้องชำระจริง

(1.3.2) กรณี ผู้ได้รับอนุมัติหลักการให้ลดอัตราอากรลงเหลือกึ่งหนึ่งของอัตราอากรที่ เรียกเก็บเป็นการทั่วไป หรือลดอัตราอากรลงเหลือร้อยละ 5 ของอัตราอากรที่เรียกเก็บเป็นการทั่วไป ให้ผู้นำของเข้าระบุค่า ดังนี้

(1.3.2.1) ในช่องค่าภาษี ให้ระบุค่าภาษีเต็มจำนวน และ

(1.3.2.2) ในช่องอัตราอากรลดหย่อน (เปอร์เซ็นต์) ให้ระบุอัตราที่ได้รับลดหย่อน เช่น บันทึกลดหย่อน 95% “95” เพื่อให้คำนวณลดหย่อนยอดเงินอากรที่ต้องชำระจริงลงเหลือร้อยละ 5 ของอัตราปกติ

(1.3.2.3) ในช่องค่าภาษีที่ชำระ ให้ระบุค่าภาษีที่ได้คำนวณลดอัตราอากรแล้ว

(1.3.3) กรณี ผู้ได้รับอนุมัติหลักการให้ใช้การคำนวณแทนการชำระค่าภาษีอากร ให้ผู้นำของเข้า ระบุค่า ดังนี้

(1.3.3.1) ในช่องค่าภาษี ให้ระบุค่าภาษีเต็มจำนวน และ

(1.3.3.2) ให้บันทึกอัตราอากรลดหย่อน (เปอร์เซ็นต์) เพื่อให้คำนวณลดหย่อนยอดเงินอากรที่ต้องชำระจริง (ถ้ามี)

(1.3.3.3) ในช่องค่าภาษีที่ชำระ ให้ระบุค่าเป็นศูนย์ “0”

(1.3.3.4) ในช่องเงินประกัน ให้ระบุค่าเท่ากับค่าภาษีที่คำนวณได้แล้วปิดตัวเลขเป็นตัวกลมในหลักสิบ

(2) ผู้นำของเข้าที่ผ่านพิธีการศุลกากรทางอิเล็กทรอนิกส์แบบไร้เอกสารไม่ต้องจัด ทำใบแนบใบขนสินค้าขาเข้าในการขอคืนอากรตามมาตรา 19 ทวิ

3. การยื่นสูตรการผลิตในระบบอิเล็กทรอนิกส์

(1) ภายในระยะเวลาอันควร ก่อนการส่งออก ผู้นำของเข้าจะต้องยื่นคำร้องเพื่อขออนุมัติกรณีใดกรณีหนึ่ง ดังต่อไปนี้

(1.1) สูตรการผลิต (รวมสูตรการผลิตที่ใช้วัตถุดิบ 1 หน่วยต่อผลิตภัณฑ์ 1 หน่วย หรือนับขึ้นได้)

(1.2) ขอใช้สูตรการผลิตร่วมกับสูตรการผลิตของผู้อื่น โดยจะต้องได้รับความยินยอมเป็นลายลักษณ์อักษรจากผู้เป็นเจ้าของสูตรการผลิต

(1.3) ขอแก้ไขเพิ่มเติมวัตถุดิบเข้าในสูตรการผลิตที่กรมศุลกากรอนุมัติแล้ว

(1.4) ขอแก้ไขเพิ่มเติมชื่อผลิตภัณฑ์ในสูตรการผลิตที่กรมศุลกากรอนุมัติแล้ว

(2) สูตรการผลิตที่ยื่นใหม่ กรมศุลกากรจะอนุมัติภายใน 30 วันทำการ นับตั้งแต่วันที่ได้รับเอกสารครบถ้วน

(3) สูตรการผลิตที่อนุมัติแล้ว จะมีอายุการใช้งาน 5 ปี นับแต่วันที่กำหนดให้ใช้ตัดบัญชีวัตถุดิบ (ไม่รวมสูตรมาตรฐาน) และขอต่ออายุสูตรการผลิตได้คราวละ 5 ปี ตามประกาศกรมศุลกากรที่ 66/2551

(4) เอกสารที่ควรจัดเตรียมในการยื่นสูตรการผลิต

(4.1) คำร้องขอยื่นสูตรการผลิต (แบบ กศก.96)

(4.2) รายชื่อวัตถุดิบ รหัสวัตถุดิบ หน่วยวัตถุดิบ ปริมาณการใช้วัตถุดิบรวม ส่วนสูญเสีย (ถ้ามี) หากวัตถุดิบรายการใดมีชื่อทางการค้า ให้กำหนดรหัสลำดับชื่อทางการค้าของแต่ละรายการ ทั้งนี้ หน่วยวัตถุดิบต้องเป็นไปตามมาตรฐานที่รับรองโดยองค์การสหประชาชาติ เพื่อให้ใช้สำหรับการบริหารการค้าและการขนส่ง

(4.3) รายชื่อผลิตภัณฑ์ที่ผลิต

(4.4) บัญชีราคาสินค้าของวัตถุดิบ

(4.5) แบบจำลอง แสดงการใช้วัตถุดิบ (กรณีจำเป็น เช่น ผลิตภัณฑ์เสื้อผ้า รองเท้า เป็นต้น)

(4.6) ตัวอย่างวัตถุดิบที่ขอคืนอากร หรือตัวอย่างผลิตภัณฑ์ที่ผลิต

(4.7) กรรมวิธีการผลิต

(4.8) ข้อมูลที่บันทึกในแผ่น Diskette (File Microsoft Excel)

4. การยื่นตารางอิเล็กทรอนิกส์

(1) ตารางโอนสิทธิ์ หมายถึง ตารางแสดงการโอนสิทธิ์ใช้ข้อมูลการส่งออก สำหรับตัดบัญชีวัตถุประสงค์ที่นำเข้า เพื่อขอคืนอากรตามมาตรา 19 ทวิ

(2) ก่อนส่งข้อมูลใบขนสินค้าขาออก ผู้ส่งของออกที่ผ่านพิธีการศุลกากรทางอิเล็กทรอนิกส์แบบไร้เอกสารและมีการ โอนสิทธิ์ใช้ข้อมูลการส่งออกสำหรับตัดบัญชีวัตถุประสงค์ที่นำเข้าเพื่อขอคืนอากร ตามมาตรา 19 ทวิ ต้องจัดทำตารางโอนสิทธิ์ โดยสำแดงข้อมูลในแบบแสดงรายการโอนสิทธิ์เพื่อขอคืนอากรตามมาตรา 19 ทวิ (กศก.96/6) พร้อมสำเนา 1 ฉบับ และบันทึกลงสื่ออิเล็กทรอนิกส์ เช่น แผ่น DISKETTE หรือแผ่น CD ROM เป็นต้น ยื่นต่อหน่วยงานพิจารณาคืนอากร ส่วนคืนและชดเชยอากร เพื่อนำเข้าสู่ระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากร

(3) ผู้ส่งของออกต้องสำแดงรายละเอียดของการ โอนสิทธิ์โดยสำแดงข้อมูลการโอนสิทธิ์ ดังนี้

(3.1) ข้อมูลของผู้โอนสิทธิ์ (ผู้ส่งของออก)

(3.1.1) ชื่อและเลขประจำตัวผู้เสียภาษี

(3.1.2) ชื่อของที่ส่งออก

(3.1.3) เลขที่สูตรการผลิตของที่ส่งออก

(3.1.4) ชื่อวัตถุประสงค์และรหัสวัตถุประสงค์ของผู้โอนสิทธิ์

(3.2) ข้อมูลของผู้รับโอนสิทธิ์ (ผู้นำของเข้า)

(3.2.1) ชื่อและเลขประจำตัวผู้เสียภาษี

(3.2.2) เลขที่สูตรการผลิตของผู้รับโอนสิทธิ์

(3.2.3) ชื่อวัตถุประสงค์และรหัสวัตถุประสงค์ของผู้รับโอนสิทธิ์

(3.2.4) ประเภทการใช้สิทธิประโยชน์

(3.2.5) ปริมาณและหน่วยของผลิตภัณฑ์ที่โอนสิทธิ์ (สำหรับกรณีที่โอนสิทธิ์บางส่วนซึ่งไม่ครบเต็มจำนวนที่ส่งออก)

(3.2.6) ปริมาณวัตถุประสงค์ต่อหนึ่งผลิตภัณฑ์

(3.2.7) กรณีที่ผลิตภัณฑ์ส่งออกมีการเชื่อมโยงกับสูตรการผลิตอื่น ให้สำแดงเลขที่สูตรการผลิตและรหัสวัตถุประสงค์ของสูตรการผลิตนั้น ๆ ด้วย

(4) ให้เจ้าหน้าที่หน่วยงานพิจารณาคืนอากร บันทึกข้อมูลการระบุผู้ใช้สิทธิขอคืนอากรตามมาตรา 19 ทวิ ลงในระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากร พร้อมออกเลขที่ตารางโอนสิทธิ์ และให้ตรวจสอบข้อมูลในระบบของศุลกากรกับข้อมูลที่เป็นเอกสาร เมื่อถูกต้องตรงกันแล้วให้บันทึกเลขที่ตารางโอนสิทธิ์พร้อมลงลายมือชื่อ กำกับในแบบ กศก.96/6 และส่งสำเนาคืนให้ผู้ยื่นเก็บไว้เป็นหลักฐาน

(5) ข้อมูลตารางโอนสิทธิ์ที่ได้บันทึกเข้าสู่ระบบคอมพิวเตอร์ของ ศุลกากรแล้วไม่สามารถแก้ไขเปลี่ยนแปลงได้ หากผู้ส่งของออกพบว่ามีความคลาดเคลื่อนต้องจัดทำตารางโอนสิทธิ์ใหม่

5. การส่งออกผลิตภัณฑ์

5.1 การผ่านพิธีการศุลกากรระบบแลกเปลี่ยนข้อมูล

(1) ผู้ส่งของออกต้องส่งออกผลิตภัณฑ์ที่ผลิตได้ภายใน 1 ปี นับแต่วันนำวัตถุดิบเข้า

(2) ผู้ส่งของออกจะต้องยื่นชุดใบขนสินค้าขาออก และใบแนบใบขนสินค้าขาออก เพื่อขอกินอากรตามมาตรา 19 ทวิ และ เอกสารอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องต่อสำนักงานศุลกากรหรือด่านศุลกากรที่ส่งของออก

(3) ผู้ส่งของออกสามารถขอรับใบแนบใบขนสินค้าขาออกจากหน่วยตรวจปล่อย สินค้าทันที หลังการตรวจปล่อยเสร็จสิ้น หรือขอรับจากหน่วยงานที่ตรวจสอบตัวอย่างได้ทันที หลังการตรวจสอบเสร็จสิ้นเพื่อนำไปใช้เป็นหลักฐานในการกินอากร ต่อไป

(4) ในใบขนสินค้าขาออก และใบแนบใบขนสินค้าขาออกจะต้องสำแดงการขอกินอากร หรืออิเล็กทรอนิกส์การกินอากรไว้ดังนี้

(4.1) กรณีที่ผู้ส่งของออกมิใช่ผู้นำของเข้า และประสงค์อิเล็กทรอนิกส์การกินอากร ให้สำแดงข้อความ "ให้ผู้อื่นขอกินอากร ทั้งฉบับ" พร้อมระบุ ชื่อ-รหัส ผู้นำของเข้า วัตถุดิบ และเลขที่สูตรการผลิตในใบขนสินค้าขาออก และใบแนบใบขนสินค้าขาออก

(4.2) กรณีที่ผู้ส่งของออกเป็นผู้นำของเข้าบางส่วน และประสงค์อิเล็กทรอนิกส์การกินอากรบางส่วนที่เหลือ ให้สำแดง ข้อความ "ให้ผู้อื่นขอกิน อากรบางส่วน" พร้อมระบุ ชื่อ-รหัส ผู้นำของเข้า วัตถุดิบ และเลขที่สูตรการผลิตในใบขนสินค้าขาออกและใบแนบใบขนสินค้าขาออก

(5) กรณีส่งตัวอย่างผลิตภัณฑ์ ขณะส่งออก

(5.1) กรมศุลกากรจะตรวจสอบตัวอย่างให้เสร็จภายใน 7 วัน

(5.2) ผู้ส่งของออกขอรับตัวอย่างคืนภายใน 15 วัน นับแต่วันที่ได้รับการแจ้งจากกรมศุลกากร

(6) เอกสารที่ควรจัดเตรียมในการส่งออก

(6.1) บัตรตัวอย่างลายมือชื่อเจ้าของ หรือผู้จัดการ หรือบัตรตัวอย่างลายมือชื่อผู้รับมอบอำนาจ

(6.2) บัตรผ่านพิธีการศุลกากร (บัตรตัวแทนออกของ)

(6.3) ใบขนสินค้าขาออก (แบบ กศก.101/1)

(6.4) ใบแนบใบขนสินค้าขาออก (แบบ กศก.113)

(6.5) บัญชีราคาสินค้า

(6.6) บัญชีรายละเอียดบรรจุหีบห่อ

(6.7) ใบอนุญาตหรือหนังสืออนุญาตสำหรับของควบคุมการส่งออก (ถ้ามี)

(6.8) แบบธุรกิจต่างประเทศ (ธ.ต.1) (ถ้ามูลค่าเกิน 500,000 บาท)

5.2 การผ่านพิธีการศุลกากรทางอิเล็กทรอนิกส์แบบไร้เอกสาร

การผ่านพิธีการใบขนสินค้าขาออกที่มีการใช้สิทธิ์ขอลิ้นอากรตามมาตรา 19 ทวิ ทางอิเล็กทรอนิกส์แบบไร้เอกสาร ให้ดำเนินการเพิ่มเติม ดังนี้

(1) ให้ผู้ส่งของออกที่ใช้สิทธิ์ขอลิ้นอากรตามมาตรา 19 ทวิ จัดทำข้อมูลใบขนสินค้าขาออกตามมาตรฐานที่ศุลกากรกำหนด แล้วส่งข้อมูลทางอิเล็กทรอนิกส์เข้าสู่ระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากร

(1.1) ในส่วนรายละเอียดของใบขนสินค้าขาออกแต่ละรายการ ในช่องการใช้สิทธิ์ขอลิ้นอากรตามมาตรา 19 ทวิ ต้องมีค่าเท่ากับ Y เท่านั้น

(1.2) ในส่วนรายละเอียดของใบขนสินค้าขาออกแต่ละรายการ ในช่องการใช้สิทธิ์พิเศษ ให้ระบุค่าเป็น “003”

(1.3) ในส่วนรายละเอียดของใบขนสินค้าขาออกแต่ละรายการ ในช่องอัตราอากรขาออก ให้ระบุค่าเป็น “9PART3”

(1.4) ในส่วนรายละเอียดของใบขนสินค้าขาออกแต่ละรายการ ในช่องพิกัดศุลกากร ให้บันทึกพิกัดศุลกากรให้ตรงกับชนิดของของที่ส่งออก

(1.5) ในส่วนรายละเอียดของใบขนสินค้าขาออกแต่ละรายการ ในช่องเลขที่สูตรการผลิต ให้บันทึกเลขที่สูตรการผลิตที่ขอลิ้นอากรตามมาตรา 19 ทวิ

(1.6) ในส่วนรายละเอียดของใบขนสินค้าขาออกแต่ละรายการ ในช่องเลขที่ตารางไอเอสที ให้บันทึกเลขที่ตารางไอเอสทีที่ขอลิ้นอากรตามมาตรา 19 ทวิ

(2) ผู้ส่งของออกที่ผ่านพิธีการศุลกากรทางอิเล็กทรอนิกส์แบบไร้เอกสารไม่ต้องจัดทำใบแนบใบขนสินค้าขาออกขอลิ้นอากรตามมาตรา 19 ทวิ (กศก.113) และได้รับการผ่อนผันการชักตัวอย่าง

3. ผู้นำของเข้าผู้ส่งของออกระดับบัตรทอง

ผู้นำของเข้าผู้ส่งของออกระดับบัตรทอง เป็นอีกมาตรการหนึ่งของกรมศุลกากรเพื่ออำนวยความสะดวกในการนำเข้าหรือส่งออก สินค้าโดยคัดเลือกผู้นำเข้าส่งออกที่มีประวัติดี และเชื่อถือได้ให้เป็นผู้นำของเข้าผู้ส่งของออก ระดับบัตรทองเพื่อรับสิทธิพิเศษต่าง ๆ ในการผ่านพิธีการศุลกากร

คุณสมบัติของผู้ขอรับการคัดเลือกเป็นผู้นำของเข้าผู้ส่งของออกระดับบัตรทอง

- (1) เป็นนิติบุคคล
- (2) มีทุนจดทะเบียนที่ชำระแล้ว ไม่น้อยกว่า 5 ล้านบาท
- (3) นำของเข้าหรือส่งของออกมาแล้วเป็นเวลาไม่น้อยกว่า 3 ปี และผ่านพิธีการศุลกากรด้วยระบบ EDI ด้วยตนเอง หรือใช้บริการตัวแทนออกของรับอนุญาต หรือใช้บริการของ

หน่วยบริการส่งข้อมูลระบบ EDI (EDI Service Counter) ที่ได้จดทะเบียนเข้าสู่ระบบ EDI ตามหลักเกณฑ์ของกรมศุลกากรแล้ว

(4) เป็นสมาชิกสภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย หรือสมาชิกสภาหอการค้าแห่งประเทศไทย หรือสมาชิกหอการค้าไทย หรือหรือสมาชิกสภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย และองค์กรดังกล่าวได้รับรองว่าผู้ขอรับการคัดเลือกมีฐานะทางการเงินมั่นคง เป็นที่น่าเชื่อถือได้

(5) ไม่มีประวัติการกระทำความผิดตามกฎหมายว่าด้วยศุลกากร หรือกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้องกับการศุลกากรย้อนหลังเป็นเวลา 3 ปี นับแต่วันที่ยื่นคำร้องขอ เว้นแต่เป็นความผิดเล็กน้อย

เอกสารที่ควรจัดเตรียมการขอรับการคัดเลือกเป็นผู้นำของเข้าผู้ส่งของออกระดับบัตรทอง

(1) คำร้องขอให้พิจารณาเป็นผู้นำของเข้า ผู้ส่งของออกระดับบัตรทอง (แบบคำร้องขอท้ายประกาศกรมศุลกากรที่ 8/2542)

(2) หนังสือรับรองการจดทะเบียนนิติบุคคลของกระทรวงพาณิชย์ฉบับปัจจุบัน

(3) หนังสือรับรองฐานะทางการเงินจากองค์กรตามข้อ 6.1 (4)

(4) ภพ.20 รง.4 หรือ กนอ. 08

(5) งบการเงินย้อนหลัง 3 ปี

(6) สำเนาบัตรผู้จัดการ

(7) รายชื่อผู้ถือหุ้น

(8) ปริมาณ มูลค่านำเข้า-ส่งออก และจำหน่ายภายในประเทศ

(9) แผนผังการจัดเก็บวัตถุดิบ

ขั้นตอนการยื่นคำขอรับการคัดเลือกเป็นผู้นำของเข้า ผู้ส่งของออกระดับบัตรทอง

(1) ผู้ที่ประสงค์จะขอเข้ารับการคัดเลือกเป็นผู้นำของเข้า ผู้ส่งของออกระดับบัตรทอง ยื่นคำร้องขอพร้อมเอกสารประกอบต่อ ฝ่ายทะเบียนและสิทธิพิเศษ กลุ่มงานมาตรฐานพิธีการและราคาศุลกากร (กมพ.) อาคาร 120 ปี กรมศุลกากร

(2) กรมศุลกากรจะพิจารณาคัดเลือกให้เป็นผู้นำของเข้า ผู้ส่งของออกระดับบัตรทอง ตามจำนวนที่เห็นสมควร และจะแจ้งประกาศให้ผู้สมัครเข้ารับการคัดเลือกทราบ

(3) ผู้สมัครเข้ารับการคัดเลือกที่ได้รับอนุมัติจากกรมศุลกากรให้เป็นผู้นำของเข้า ผู้ส่งของออกระดับบัตรทองจะได้รับหนังสือรับรองจากกรมศุลกากร

หน้าที่ของผู้นำของเข้า ผู้ส่งของออกระดับบัตรทอง

(1) ต้องปฏิบัติตามระเบียบที่กรมศุลกากรกำหนดไว้ ทั้งในปัจจุบันและอนาคต

(2) ต้องทำสัญญาประกันและทัณฑ์บนและวางหนังสือค้ำประกันของธนาคารหรือประกัน อย่างอื่นจนเป็นที่พอใจของกรมศุลกากรในวง เงินไม่ต่ำกว่า 5 ล้านบาท

(3) ต้องเก็บรักษาต้นฉบับใบขนสินค้าพร้อมเอกสารอื่นๆที่เกี่ยวข้องไว้ไม่น้อยกว่า 5 ปี

(4) ต้องยินยอมให้เจ้าหน้าที่ศุลกากรเข้าไปในสถานที่ประกอบการหรือสถานที่อื่นใดที่เกี่ยวข้องเพื่อทำการตรวจสอบบัญชี เอกสาร หลักฐาน และข้อมูลไม่ว่าสื่อรูปแบบใดๆที่เกี่ยวข้องที่กำลังผ่านหรือได้ผ่านศุลกากร และต้องให้ความร่วมมือหรืออำนวยความสะดวกในการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ศุลกากร

สิทธิพิเศษของผู้นำของเข้า ผู้ส่งของออกระดับบัตรทอง

(1) สิทธิพิเศษในการนำของเข้า

1.1 ให้ผ่านการตรวจสอบใบขนสินค้าโดยไม่ต้องตรวจสอบพิธีการของระบบ EDI

1.2 ให้ตัดบัญชีสินค้าสำหรับเรือภายหลังการปล่อยของ

1.3 ได้รับงดเว้นการตรวจของจากเจ้าหน้าที่ศุลกากร เว้นแต่การสุ่มตรวจ

(2) สิทธิพิเศษในการส่งของออก

2.1 ให้ผ่านการตรวจสอบใบขนสินค้าโดยไม่ต้องตรวจสอบพิธีการของระบบ EDI

2.2 ได้รับงดเว้นการตรวจของจากเจ้าหน้าที่ศุลกากร เว้นแต่การสุ่มตรวจ

(3) สิทธิพิเศษในการคืนอากรหรือการชดเชยค่าภาษีอากร

4. การจัดระดับตัวแทนออกของรับอนุญาต(LICENSED CUSTOMS

BROKER)

เป็นมาตรการหนึ่งของกรมศุลกากรเพื่ออำนวยความสะดวกในการนำเข้าหรือส่งออกสินค้าโดยทำการคัดเลือกตัวแทนออกของรับอนุญาตที่มีความรู้ ประสบการณ์เข้ามามีส่วนร่วมในการตรวจสอบพิธีการศุลกากรแทนกรมศุลกากรเพื่อ เป็นการแบ่งเบาภาระและลดขั้นตอนพิธีการศุลกากรให้สะดวกรวดเร็วยิ่งขึ้น

คุณสมบัติของตัวแทนออกของรับอนุญาต

(1) เป็นนิติบุคคล มีทุนจดทะเบียนที่ชำระแล้ว ไม่นต่ำกว่า 1 ล้านบาท

(2) มีผู้ชำนาญการศุลกากรที่ผ่านการอบรมหลักสูตรผู้ชำนาญการศุลกากรจากกรมศุลกากรตามหลักเกณฑ์และเงื่อนไขที่กรมศุลกากรกำหนดอย่างน้อย 1 คน โดยจะต้องจัดให้มีภายใน 6 เดือน นับตั้งแต่วันที่กรมศุลกากรอนุมัติให้เป็นตัวแทนออกของรับอนุญาต

(3) ต้องวางหลักประกันเป็นหนังสือค้ำประกันของธนาคาร หรือหลักทรัพย์อื่นใดที่กรมศุลกากรเห็นชอบ ในวงเงินไม่ต่ำกว่า 2 ล้านบาท แต่ไม่เกิน 10 ล้านบาท

(4) มีความพร้อมในการผ่านพิธีการศุลกากรด้วยระบบแลกเปลี่ยนข้อมูลทางอิเล็กทรอนิกส์ (Electronic Data Interchange: EDI) ตามหลักเกณฑ์ที่กรมศุลกากรกำหนด

(5) ไม่มีประวัติการกระทำความผิดตามกฎหมายศุลกากร หรือกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้องกับการศุลกากร โดยการตรวจสอบประวัติย้อนหลัง 2 ปี นับแต่วันที่ยื่นคำร้องขอ เว้นแต่กรณีที่เป็นความผิดเล็กน้อย หรือความผิดที่กรมศุลกากรเห็นควรให้ได้รับการผ่อนผัน

เอกสารที่ใช้ในการสมัครเป็นตัวแทนออกของรับอนุญาต

- (1) คำร้องขอสมัครเป็นตัวแทนออกของรับอนุญาต
- (2) หนังสือรับรองการจดทะเบียนนิติบุคคล พร้อมการรับรองเอกสารจากกรมทะเบียนการค้าไม่เกิน 30 วันนับแต่วันที่กรมทะเบียนการค้ารับรอง
- (3) ใบทะเบียนภาษีมูลค่าเพิ่ม (ภ.พ. 20)
- (4) บัญชีรายชื่อผู้ถือหุ้น พร้อมการรับรองเอกสารจากกรมทะเบียนการค้าไม่เกิน 30 วันนับแต่วันที่กรมทะเบียนการค้ารับรอง
- (5) บัญชีรายชื่อลูกค้า พร้อมสำเนาบัตรตัวอย่างลายมือชื่อเจ้าของหรือผู้จัดการ หรือหนังสือรับรองการจดทะเบียน หรือหนังสือรับรองการว่าจ้าง หรือหลักฐานที่มีการว่าจ้าง
- (6) ยอดประมาณการที่จะขอรับชดเชยค่าภาษีอากร ยอดเงินคืนอากรตามมาตรา 19 ทวิ และยอดเงินวางประกันค่าภาษีอากรกรณีขอรับของไปก่อนในช่วง 3 เดือน ก่อนยื่นคำร้องขอรวมกัน

ขั้นตอนการรับสมัครคัดเลือกผู้ชำนาญการศุลกากร

- (1) ผู้ประกอบการที่ประสงค์จะสมัครเข้ารับการคัดเลือกเป็นตัวแทนออกของรับอนุญาต ยื่นคำร้องพร้อมเอกสารประกอบทั้งหมดที่ ฝ่ายทะเบียนและสิทธิพิเศษ กลุ่มงานมาตรฐานพิธีการและราคาศุลกากร(กมพ.) อาคาร 120 กรมศุลกากร
- (2) กรมศุลกากรจะพิจารณาคุณสมบัติและยื่นทะเบียนรายชื่อผู้ได้รับการคัดเลือก
- (3) ผู้ประกอบการที่ได้รับการคัดเลือกเป็นตัวแทนออกของรับอนุญาตจะต้องทำสัญญา ประกันและทัณฑ์บนต่อกรมศุลกากรภายใน 30 วัน นับแต่วันที่ได้รับแจ้ง โดยการลงทะเบียนตอบรับทางไปรษณีย์ กรณีผู้ประกอบการที่ได้รับการคัดเลือกเป็นตัวแทนออกของรับอนุญาตมิได้มาทำสัญญาประกันและทัณฑ์บนต่อกรมศุลกากรภายในเวลาที่กำหนดดังกล่าวจะถือว่าสละสิทธิ

หลักประกัน

เพื่อเป็นหลักประกันค่าภาษีอากรที่กรมศุลกากรอาจเรียกเก็บเพิ่มเติมจากตัวแทนออกของรับอนุญาตหลังจากที่ได้ส่งมอบของออกไปนอกราชอาณาจักรแล้ว หรือเรียกเงินชดเชยค่าภาษีอากรหรือเงินอากรที่รับไปแล้วคืนหรือในกรณีที่ ตรวจพบการกระทำความผิดซึ่งอาจต้องชำระค่าปรับ ตัวแทนออกของรับอนุญาตจะต้องทำสัญญาประกันทัณฑ์บนตามแบบที่กรมศุลกากรกำหนด โดยจัดให้มีหนังสือค้ำประกันของธนาคาร หรือหลักทรัพย์อื่นใดที่กรมศุลกากรเห็นชอบในวงเงินร้อยละ 25 ของประมาณการที่จะขอรับเงินชดเชยค่าภาษีอากร ยอดคืนเงินอากรตามมาตรา 19 ทวิ และยอดเงินวางประกันค่าภาษีอากรกรณีขอรับของไปก่อนช่วง 3 เดือนก่อนยื่นคำร้องขอรวมกัน ทั้งนี้วงเงินค้ำประกันต้องไม่ต่ำกว่า 2 ล้านบาท แต่ไม่เกิน 10 ล้านบาท ยกเว้นตัวแทนออกของรับอนุญาตปฏิบัติพิธีการและตรวจปล่อยของเร่งด่วน ณ สนามบินศุลกากร โดยไม่มีธุรกรรม

เกี่ยวกับสิทธิประโยชน์การคืนอากรตามมาตรา 19 ทวิ และการชดเชยค่าภาษีอากร วงหลักประกัน ไม่ต่ำกว่า 2 ล้านบาท

สิทธิพิเศษที่ตัวแทนออกของรับอนุญาตจะได้รับ

(1) สิทธิพิเศษในการนำของเข้า

1.1 ให้ผ่านการตรวจสอบใบขนสินค้าขาเข้าโดยไม่ต้องตรวจสอบพิธีการ (GREEN LINE) ของระบบ EDI โดยกรมศุลกากรจะตรวจ สอบราคาประเมิน พิกัดอัตราศุลกากร และการคำนวณหลังจากที่ได้ส่งมอบของออกไปจากอารักขาของศุลกากรแล้ว เว้นแต่หน่วยงาน ตรวจสอบปล่อยตรวจพบความผิดก็ให้ ดำเนินการไปตามปกติ

1.2 กรณีสินค้าที่นำเข้าต้องส่งตัวอย่างเพื่อทำการวิเคราะห์ หรือเจ้าหน้าที่ ประเมินอากรต้องตรวจสอบตัวอย่าง ให้ส่งตัวอย่างภายหลังจากที่ได้ส่งมอบของออกไปจาก อารักขาของศุลกากรแล้ว เว้น แต่มีระเบียบกำหนดไว้เป็นอย่างอื่น หรือเป็นของที่มีกฎหมายอื่น กำหนดให้ส่งตัวอย่างก่อนส่งมอบ

1.3 กรณีสินค้าที่นำเข้าในลักษณะ BULK CARGO ไม่ต้องค้ำประกันด้าน ปริมาณ เว้นแต่เป็นเงื่อนไขของหน่วยงานอื่น

1.4 การตรวจปล่อยสินค้าขาเข้าให้ใช้อัตราเปิดตรวจกึ่งหนึ่งของอัตราเปิดตรวจ ตาม ปกติเว้นแต่จะมีระเบียบกรมศุลกากรกำหนดไว้เป็นอย่างอื่น

(2) สิทธิพิเศษในการส่งของออก

2.1 ให้ผ่านการตรวจสอบใบขนสินค้าขาออกโดยไม่ต้องตรวจสอบพิธีการ (GREEN LINE) ของระบบ EDI โดยกรมศุลกากรจะตรวจสอบราคาประเมิน พิกัดอัตราศุลกากร และการคำนวณ หลังจากที่ได้ส่งออกไปแล้ว

2.2 ให้สั่งการตรวจว่า “ตัวแทนออกของรับอนุญาต ให้สักรายการบรรทุก” เว้นแต่กรมศุลกากรจะสุ่มตรวจตามสมควร กรณีที่ต้องมีการดำเนินการอื่นใดตามเงื่อนไขที่ กฎหมายอื่นกำหนดไว้ ให้ดำเนินการไปตามนั้น

2.3 การตรวจของส่งออก

2.3.1 ให้งดเว้นการตรวจของ เว้นแต่จะสุ่มตรวจโดยระบบ PROFILE หรือ มีคำสั่งพิเศษให้ตรวจของ

2.3.2 ให้งดเว้นดำเนินการขั้นตอนควบคุมการบรรทุกเข้าคอนเทนเนอร์ การร้อยแถบเหล็ก RTC และการออกไปกำกับคอนเทนเนอร์ ให้เป็นหน้าที่ของตัวแทนออกของรับ อนุญาตดำเนินการเอง

2.3.3 การชักตัวอย่าง ให้งดเว้นการชักตัวอย่างของที่ส่งออก เว้นแต่กรณี ที่ กรมศุลกากรเห็นว่ามีความสมควร หรือเป็นของที่มี กฎหมายอื่นกำหนดให้ส่งตัวอย่าง สามารถชัก ตัวอย่าง หรือรับตัวอย่างไว้ภายหลังจากที่ได้ตรวจปล่อยของไปแล้ว

(3) สิทธิพิเศษในการชดเชยค่าภาษีอากร

3.1 ฝ่ายชดเชยอากร ส่วนคืนอากรฯ สำนักสิทธิประโยชน์ทางภาษีอากร จะจัดพนักงานเจ้าหน้าที่ไว้โดยเฉพาะ เพื่อรับคำร้อง ขอรับเงินชดเชยค่าภาษีอากรที่มีเอกสารครบถ้วน ซึ่งยื่น โดยตัวแทนออกของรับอนุญาต โดยพนักงานเจ้าหน้าที่จะจัดพิมพ์บัตร ตามจำนวนเงินที่ขอชดเชยค่าภาษีอากรและจ่ายบัตรภาษีให้ก่อนภายใน 1 วันทำการนับแต่วันที่รับคำขอ

3.2 การตรวจสอบภายหลังรับเงินชดเชยค่าภาษีอากร จะดำเนินการแล้วเสร็จภายใน 30 วันทำการ นับแต่วันอนุมัติ หากมีการขอ ชดเชยค่าภาษีอากรเกินกว่าจำนวนที่ควรได้รับ กรมศุลกากรจะรีบแจ้งผู้ส่งของออก และตัวแทนออกของรับอนุญาต เพื่อนำ บัตรภาษีมาคืนหรือชดใช้เงินคืนพร้อมเงินเพิ่ม หากเพิกเฉยกรมศุลกากรจะบังคับสัญญาประกันและทัณฑ์บนตัวแทนออกของรับอนุญาตต่อไป

3.3 เพื่อเป็นการอำนวยความสะดวกแก่ตัวแทนออกของรับอนุญาต ผู้อำนวยการสำนักงานศุลกากร และผู้ที่ได้รับมอบหมายที่ ดำเนินการพิจารณาชดเชยค่าภาษีอากรสามารถใช้ดุลยพินิจผ่อนผันระเบียบปฏิบัติ เกี่ยวกับการชดเชยค่าภาษีอากรที่เกิด ปัญหาในทางปฏิบัติเท่าที่ไม่ขัดกับหลักการชดเชยค่าภาษีอากรในกรณีที่มีอาจ ดำเนินการได้ ก็จะเสนอกรมฯ สั่งการเป็นรายๆ ไป

(4) สิทธิพิเศษในการคืนอากรตามมาตรา 19 ทวิ

4.1 ตัวแทนออกของรับอนุญาตจะได้รับการพิจารณาอนุมัติหลักการให้เสร็จภายใน 1 วันทำการ นับแต่วันที่ยื่นคำขอพร้อมเอกสารครบถ้วน

4.2 ตัวแทนออกของรับอนุญาตจะได้รับการพิจารณาอนุมัติสูตรการผลิตให้เสร็จภายใน 10 วันทำการ นับแต่วันที่ยื่นคำขอพร้อม เอกสารครบถ้วน ได้รับการผ่อนผันไม่ต้องส่งตัวอย่างและรับรองสูตรการผลิตในใบแนบใบขนสินค้า ขาออก หรือสำเนาใบขนสินค้าขาออก เว้นแต่กรณีกักกัน หรือของที่มีกฎหมายอื่นกำหนดให้ส่งตัวอย่าง

4.3 ฝ่ายคืนอากรการผลิตเพื่อการส่งออก ส่วนคืนอากรฯ สำนักสิทธิประโยชน์ทางภาษีอากร จะจัดพนักงานเจ้าหน้าที่ไว้โดย เฉพาะเพื่อรับคำขอคืนเงินอากร ซึ่งยื่น โดยตัวแทนออกของรับอนุญาต โดยพนักงานเจ้าหน้าที่จะคืนเงินอากรหรือหนังสือค้ำ ประกันตามจำนวนที่ขอคืนให้ก่อนภายใน 1 วันทำการ นับแต่วันที่รับคำขอพร้อมเอกสารครบถ้วน

4.4 การตรวจสอบภายหลังคืนเงินอากร กรมศุลกากรจะดำเนินการให้แล้วเสร็จภายใน 30 วันทำการนับแต่วันอนุมัติ หากมีการคืนเงินอากรเกินกว่าจำนวนที่ควรได้รับกรมศุลกากรจะรีบแจ้งผู้นำของ เข้าและตัวแทนออกของรับอนุญาต เพื่อนำเงินมาคืน พร้อมเงินเพิ่ม หากเพิกเฉยกรมศุลกากรจะบังคับสัญญาประกันทัณฑ์บน ตัวแทนออกของรับอนุญาตต่อไป

4.5 เพื่อเป็นการอำนวยความสะดวกแก่ตัวแทนออกของรับอนุญาต ผู้อำนวยการสำนักงานศุลกากร หรือผู้ที่ได้รับมอบหมาย ที่ ดำเนินการคืนอากร สามารถใช้ดุลยพินิจ

ผ่อนผันระเบียบปฏิบัติเกี่ยวกับการคืนอากรที่เกิดปัญหาใน ทางปฏิบัติเท่าที่ไม่ขัดกับ หลักการคืนอากร ในกรณีที่มีอาจดำเนินการได้ ให้เสนอกรมฯ สั่งการเป็นรายๆ ไป

(5) สิทธิพิเศษในการปฏิบัติพิธีการไปขนสินค้าของส่งกลับ (RE-EXPORT)

5.1 สินค้านำเข้าที่ได้ตรวจปล่อยจากอารักขาของศุลกากรแล้ว ให้สามารถใช้สำเนาไปขนสินค้าขาเขาที่ผู้นำของเข้ารับรองแล้วปฏิบัติพิธีการได้

5.2 สินค้านำเข้าที่อยู่ในอารักขาของศุลกากร แต่ส่งออกต่างท่ากับที่นำเข้าให้สามารถชำระอากร 1 ใน 10 ส่วน แต่ไม่เกิน 1,000 บาทได้

5.3 ไม่ต้องผ่านการตรวจร่วมจากเจ้าหน้าที่ศุลกากร สำนักสืบสวนและปราบปราม เว้นแต่มีเหตุอันควรจึงทำการตรวจร่วม

(6) สิทธิพิเศษในการปฏิบัติพิธีการถ่ายลำ (TRANSHIPMENT) ตัวแทนออกของรับอนุญาต สามารถปฏิบัติพิธีการเกี่ยวกับของถ่ายลำ โดยใช้หลักประกันในการเป็นตัวแทนออกของรับอนุญาตแทนการค้ำประกันของผู้ขอ ถ่ายลำ

(7) สิทธิพิเศษในการปฏิบัติพิธีการขอรับของไปก่อน ตัวแทนออกของรับอนุญาตสามารถยื่นคำร้องขอรับของไปก่อนสำหรับสินค้าที่ไม่ได้ขอสิทธิประโยชน์ทาง ภาษีอากรตามกฎหมายศุลกากรและกฎหมายอื่น โดยใช้หลักประกันในการเป็นตัวแทนออกของรับอนุญาตแทนการค้ำประกันของผู้นำของ เข้าเฉพาะการปฏิบัติพิธีการขอรับของไปก่อน ณ สนามบินศุลกากร ทั้งนี้จะต้องยื่นไปขนสินค้าขาเข้าและปฏิบัติพิธีการ ให้ครบถ้วนสมบูรณ์ภายใน 10 วัน นับแต่วันที่ ได้ส่งมอบของออกไปจากอารักขาของศุลกากรแล้ว

เอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

อธิพล ปาณชู (2550) ได้ศึกษาความพึงพอใจของผู้นำเข้า-ส่งออกสินค้า ในบริการพิธีการศุลกากร ศึกษากรณีสำนักงานศุลกากรตรวจสินค้าท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ผลการศึกษาพบว่าผู้นำเข้า-ส่งออกสินค้ามีระดับความพึงพอใจอยู่ในระดับมาก แต่ผู้นำเข้า-ส่งออกสินค้าบางรายไม่พึงพอใจต่อระบบไร้เอกสารเพราะไม่สามารถช่วยลดค่าใช้จ่ายต่างๆเกี่ยวกับการผ่านพิธีการได้เท่าที่ควร และระบบนี้ช่วยลดความขัดแย้งระหว่าง shipping กับพนักงานเจ้าหน้าที่ได้บ้างเล็กน้อย ดังนั้น ผู้บริหารควรคิดหาวิธีการในการที่จะช่วยลดค่าใช้จ่ายต่างๆเกี่ยวกับการผ่านพิธีการ ในระบบไร้เอกสาร อีกทั้งควรจัดการฝึกอบรมให้ความรู้แก่เจ้าหน้าที่กรมศุลกากรตามด้านต่างๆ เพื่อที่จะได้นำความรู้ที่ได้รับการฝึกอบรม มาให้คำแนะนำแก่ผู้ประกอบการ อีกทั้งควรติดตาม ประเมินการทำงาน of เจ้าหน้าที่อย่างสม่ำเสมอและต่อเนื่อง เพื่อให้คุณภาพการบริการดียิ่งขึ้น

ดวงใจ กันทา (2551) ได้ศึกษาการดำเนินโครงการนำระบบเอกสารมาใช้ในการตรวจสอบตู้สินค้า ของกรมศุลกากรเฉพาะกรณีการนำระบบเอกสารชนิดประจำที่ (Fixed Type) มาใช้ในการตรวจสอบตู้สินค้า ผลการศึกษาพบว่า มีต้นทุนต่อหน่วยผลผลิตที่สูงเมื่อพิจารณาจาก

มูลค่าการลงทุนของเครื่องเอกซเรย์ แต่การที่ยังมีการ Scan ตู้คอนเทนเนอร์ที่น้อยนั้น สืบเนื่องจากการคัดเลือกตู้คอนเทนเนอร์สินค้าเพื่อมาทำการ Scan แม้กรมฯ ได้มีการปรับปรุงระเบียบปฏิบัติในการตรวจสอบตู้คอนเทนเนอร์สินค้าด้วยเครื่องเอกซเรย์แล้วก็ตาม ภายหลังจากนำเอาระบบ e – Customs หรือ ระบบพิธีการศุลกากรอิเล็กทรอนิกส์ มาใช้ การกำหนดรหัสสั่งการตรวจสอบสินค้าขาเข้า หรือ e – Import นั้น การกำหนดรหัสสั่งการตรวจสอบสำหรับสินค้าที่มีความเสี่ยง (Red line) เป็นการให้เปิดตรวจ เพื่อให้ใช้ได้กับทุกหน่วยงานในสังกัดกรมฯ ดังนั้นระบบสั่งการตรวจจึงไม่มีการกำหนดรหัสสั่งการตรวจให้ตรวจสอบด้วยเครื่องเอกซเรย์ สำหรับหน่วยงานที่มีการนำเครื่องเอกซเรย์ไปใช้ จึงเป็นสาเหตุหนึ่งที่ทำให้การ Scan ตู้คอนเทนเนอร์สินค้าขาเข้ายังมีปริมาณไม่มากนัก



ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

บทที่ 3

วิธีดำเนินการวิจัย

ในการศึกษาโครงการความร่วมมือระหว่างศุลกากรกับผู้ประกอบการ (AEO Program) ครั้งนี้เป็นการวิจัยเชิงสำรวจ (survey research) ดำเนินการวิจัยโดยใช้แบบสอบถาม (questionnaire) เป็นเครื่องมือในการเก็บรวบรวมข้อมูล ซึ่งผู้วิจัยจะมีขั้นตอนดังนี้

1. ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง
2. เครื่องมือที่ใช้ในการรวบรวมข้อมูล
3. การเก็บรวบรวมข้อมูล
4. การวิเคราะห์ข้อมูล
5. สถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล

ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง

ในการศึกษาครั้งนี้ ประชากร ได้แก่ บริษัทที่นำเข้า-ส่งออกสินค้าโดยตรง และตัวแทนการนำเข้า-ส่งออกสินค้าที่ติดต่อผ่านพิธีการศุลกากร และมีความรู้ความเข้าใจวัตถุประสงค์ของโครงการความร่วมมือระหว่างศุลกากรกับผู้ประกอบการ (AEO Program)

ขนาดของกลุ่มตัวอย่าง

ในการศึกษาครั้งนี้ จำนวนประชากร คือ ผู้ประกอบการนำเข้า-ส่งออกสินค้าโดยตรง และตัวแทนการนำเข้า-ส่งออกสินค้าที่ติดต่อผ่านพิธีการศุลกากร ที่ได้เข้าลงทะเบียนบริษัท/หน่วยงานในฐานะข้อมูลของกรมศุลกากร ในระหว่างวันที่ 1 มกราคม 2550 – 30 กันยายน 2552 มีผู้ประกอบการนำเข้า-ส่งออกสินค้า (คุณสมบัติครบถ้วน) และมีตัวแทนการนำเข้า-ส่งออกสินค้า

การหาขนาดของประชากรกลุ่มตัวอย่าง โดยใช้สูตรดังนี้

$$n = \frac{N}{1+N(e)} \quad n = \frac{836}{836(.05)}$$

โดยที่ n = ขนาดของตัวอย่าง

N = ขนาดของประชากร

e = ค่าความคลาดเคลื่อนซึ่งกำหนดไว้ ณ .05

จากการคำนวณจะได้ขนาดของกลุ่มตัวอย่างเท่ากับ 270.55 จำนวน 271 คน

เครื่องมือที่ใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูล

ในการศึกษารุ่นนี้ ผู้วิจัยได้ใช้เครื่องมือสำหรับการศึกษาค้นคว้าเพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์ได้แก่

1. ศึกษาข้อมูลจากแนวคิด ทฤษฎี เอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้องเพื่อนำข้อมูลในส่วนดังกล่าวนี้มาสร้างเป็นแบบสอบถามแบ่งออกเป็น 2 ส่วน ดังนี้

ส่วนที่ 1 เป็นแบบเลือกตอบ(checklist) เป็นคำถามเกี่ยวกับข้อมูลเกี่ยวกับสถานภาพทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม

ส่วนที่ 2 เป็นมาตรวัดแบบให้คะแนน(rating scale) เกี่ยวกับการประเมินด้านความรู้ความเข้าใจปัจจัยพื้นฐานในการเข้าร่วมโครงการความร่วมมือระหว่างบุคลากรกับภาคเอกชน(AEO Program) ซึ่งกำหนดความหมายของคะแนนดังนี้

5 หมายถึง มีความเห็นด้วยมากที่สุด

4 หมายถึง มีความเห็นด้วยมาก

3 หมายถึง มีความเห็นด้วยปานกลาง

2 หมายถึง มีความเห็นด้วยน้อย

1 หมายถึง มีความเห็นด้วยน้อยที่สุด

ส่วนที่ 3 ความคิดเห็นต่อการดำเนินโครงการความร่วมมือระหว่างบุคลากรกับภาคเอกชน

ส่วนที่ 4 ความคิดเห็นและข้อเสนอแนะต่อโครงการความร่วมมือระหว่างบุคลากรกับภาคเอกชน

2. ในการสร้างแบบสอบถาม ผู้วิจัยได้ขอคำแนะนำจากอาจารย์ที่ปรึกษา เพื่อตรวจสอบเนื้อหาของแบบสอบถามให้ถูกต้องตามแนวทางของการศึกษาโครงการความร่วมมือระหว่างบุคลากรกับผู้ประกอบการ (AEO Program) เพื่อความเที่ยงตรงในเชิงเนื้อหา

3. นำแบบสอบถามที่ได้แก้ไขเบื้องต้นไปทดลองใช้กับบริษัทที่นำเข้า-ส่งออกสินค้าโดยตรง และตัวแทนการนำเข้า-ส่งออกสินค้าที่ติดต่อผ่านพิธีการศุลกากร จำนวน 30 ชุด เพื่อทดสอบความเชื่อมั่นของแบบสอบถาม โดยการหาค่าสัมประสิทธิ์แอลฟา ตามวิธีการของครอนบาค (Cronbach's alpha coefficient) ของแบบสอบถาม ซึ่งผลปรากฏว่าได้ค่าความเชื่อมั่นเท่ากับ 0.82 ซึ่งมากกว่า 0.7 แสดงว่าแบบสอบถามมีความเชื่อมั่นในระดับที่ยอมรับได้ จึงนำไปใช้เป็นเครื่องมือในการรวบรวมข้อมูล

การเก็บรวบรวมข้อมูล

เก็บรวบรวมข้อมูล โดยแจกแบบสอบถามให้กับบริษัทที่นำเข้า-ส่งออกสินค้า โดยตรง และตัวแทนการนำเข้า-ส่งออกสินค้าที่ติดต่อผ่านพิธีการศุลกากร และเก็บรวบรวมแบบสอบถามคืนให้กับผู้ทำการวิจัย

การวิเคราะห์ข้อมูล

จากการแจกแบบสอบถามประชากร จำนวน 271 ตัวอย่าง ผู้วิจัยได้ทำการตรวจสอบความสมบูรณ์ และนำแบบสอบถามที่ตรวจได้คะแนนแล้วไปวิเคราะห์ตามระดับความคิดเห็นของผู้ตอบแบบสอบถาม แล้วนำข้อมูลมาแปลค่าเฉลี่ยความคิดเห็นของตัวแปรต่างๆที่มีต่อระดับความคิดเห็น จัดแบ่งอันตรภาคชั้นของคะแนนตามแบบของ Likert เพื่อให้การแปลความหมายสามารถทำได้อย่างละเอียดขึ้นและสามารถแปรความหมายได้ ดังนี้

(4.21 – 5.00)	หมายถึง	มีระดับความเห็นด้วยมากที่สุด
(3.41 – 4.20)	หมายถึง	มีระดับความเห็นด้วยมาก
(2.61 – 3.40)	หมายถึง	มีระดับความเห็นด้วยปานกลาง
(1.81 – 2.60)	หมายถึง	มีระดับความเห็นด้วยน้อย
(1.00 – 1.80)	หมายถึง	มีระดับความเห็นด้วยน้อยที่สุด

โดยความกว้างของอันตรภาคชั้นของค่าเฉลี่ยมีค่าเท่ากับ 0.80 ซึ่งได้ค่ามาจากการคำนวณ โดยการใช้สมการทางคณิตศาสตร์ ดังนี้

$$\begin{aligned} \text{ความกว้างของอันตรภาคชั้น} &= \frac{\text{คะแนนสูงสุด} - \text{คะแนนต่ำสุด}}{\text{จำนวนชั้น}} \\ &= \frac{5 - 1}{5} = 0.80 \end{aligned}$$

สถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล

สถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล ได้แก่

- อธิบายลักษณะทั่วไปของกลุ่มตัวอย่างโดยใช้สถิติเชิงพรรณนา (descriptive statistics) โดยใช้ค่าร้อยละ (percent)
- อธิบายระดับความเห็นของผู้ประกอบการต่อมาตรการต่างๆในการดำเนินโครงการความร่วมมือระหว่างศุลกากรกับผู้ประกอบการ (AEO Program) โดยใช้สถิติเชิงพรรณนา (descriptive statistics) โดยใช้ค่าใช้ค่าเฉลี่ยเลขคณิต (\bar{X}) และค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D)

บทที่ 4

ผลการวิเคราะห์ข้อมูล

ในบทนี้เป็นการนำเสนอผลการสำรวจและการวิเคราะห์ข้อมูลจากการศึกษาวิจัยที่ได้รวบรวมมาโดยผู้วิจัยได้จัดส่งแบบสอบถามให้ผู้ประกอบการ/ตัวแทนผู้ประกอบการที่มาติดต่อราชการ ณ กรมศุลกากร จำนวนทั้งสิ้น 271 ชุด และได้รับแบบสอบถามคืนมา 271 ชุด คิดเป็นร้อยละ 100 ของประชากรเป้าหมายที่ใช้ในการศึกษา ซึ่งการนำเสนอผลการวิจัยในส่วนนี้จะเป็นการตอบสนองวัตถุประสงค์ในการวิจัย โดยจะนำเสนอเป็น 2 ส่วน โดยแบ่งข้อมูลออกเป็น 4 ส่วนตามลำดับดังนี้

ส่วนที่ 1 ข้อมูลเกี่ยวกับสถานภาพทั่วไป

ส่วนที่ 2 การประเมินปัจจัยพื้นฐานในการเข้าร่วมโครงการความร่วมมือระหว่างศุลกากรกับภาคเอกชน

ส่วนที่ 3 ความคิดเห็นต่อการดำเนินโครงการความร่วมมือระหว่างศุลกากรกับภาคเอกชน

ส่วนที่ 4 ความคิดเห็นและข้อเสนอแนะต่อโครงการความร่วมมือระหว่างศุลกากรกับภาคเอกชน

ส่วนที่ 1 ข้อมูลเกี่ยวกับสถานภาพทั่วไป

ผลการวิเคราะห์ลักษณะสถานภาพทั่วไปของกลุ่มตัวอย่าง ได้ผลดังนี้

ตารางที่ 1 : แสดงจำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามลักษณะกิจการ

เพศ	จำนวน	ร้อยละ
ผู้ผลิต	22	8.2
ตัวแทนออกของ	226	83.4
ผู้ขนส่ง	14	5.2
อื่นๆ	9	3.2
รวม	271	100.0

จากตารางที่ 1 แสดงว่ากลุ่มตัวอย่างที่ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่เป็นตัวแทนออกของ จำนวน 226 คน (คิดเป็นร้อยละ 83.4) รองลงมาคือผู้ผลิต จำนวน 22 คน (คิดเป็นร้อยละ 8.2) ผู้ขนส่ง จำนวน 14 คน (คิดเป็นร้อยละ 5.2) และอื่นๆ จำนวน 9 คน (คิดเป็นร้อยละ 3.2)

ตารางที่ 2: จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามขนาดธุรกิจ

ขนาดธุรกิจ	จำนวน	ร้อยละ
ขนาดเล็ก	74	27.3
ขนาดกลาง	128	47.2
ขนาดใหญ่	66	24.4
อื่นๆ	3	1.1
รวม	271	100.0

จากตารางที่ 2 แสดงว่ากลุ่มตัวอย่างที่ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่เป็นธุรกิจขนาดกลาง จำนวน 128 คน (คิดเป็นร้อยละ 47.2) รองลงมา คือ ธุรกิจขนาดเล็ก จำนวน 74 คน (คิดเป็นร้อยละ 27.3) ธุรกิจขนาดใหญ่ จำนวน 66 คน (คิดเป็นร้อยละ 24.4) และอื่นๆ จำนวน 3 คน (คิดเป็นร้อยละ 1.1)

ตารางที่ 3: จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามระยะเวลาในการดำเนินธุรกิจ

ระยะเวลาในการดำเนินธุรกิจ	จำนวน	ร้อยละ
น้อยกว่า 5 ปี	6	2.2
5 – 10 ปี	40	14.8
11 – 15 ปี	34	12.5
มากกว่า 15 ปีขึ้นไป	191	70.5
รวม	271	100.0

จากตารางที่ 3 แสดงว่ากลุ่มตัวอย่างที่ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่มีระยะเวลาในการดำเนินธุรกิจ มากกว่า 15 ปีขึ้นไป จำนวน 191 คน (คิดเป็นร้อยละ 70.5) รองลงมาคือ ระยะเวลา 5 – 10 ปี จำนวน 40 คน (คิดเป็นร้อยละ 14.8) ระยะเวลา 11 – 15 ปี จำนวน 34 คน (คิดเป็นร้อยละ 12.5) และระยะเวลาน้อยกว่า 5 ปี จำนวน 6 คน (คิดเป็นร้อยละ 2.2)

ตารางที่ 4: จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามระยะเวลาติดต่อกองานด้านการปฏิบัติพิธีการ

ระยะเวลา	จำนวน	ร้อยละ
1 - 3 ปี	3	1.1
4 - 6 ปี	12	4.4
7 - 9 ปี	34	12.5
10 ปีขึ้นไป	222	82.0
รวม	271	100.0

จากตารางที่ 4 แสดงว่า กลุ่มตัวอย่างที่ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่มีระยะเวลาติดต่อกิจการด้านการปฏิบัติพิธีการ 10 ปีขึ้นไป จำนวน 222 คน (คิดเป็นร้อยละ 82.0) รองลงมา คือ ระยะเวลา 7 - 9 ปี จำนวน 34 คน (คิดเป็นร้อยละ 12.5) ระยะเวลา 4 - 6 ปี จำนวน 12 คน (คิดเป็นร้อยละ 4.4) และระยะเวลา 1 - 3 ปี จำนวน 3 คน (คิดเป็นร้อยละ 1.1)

ตารางที่ 5: จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามการใช้สิทธิประโยชน์

สิทธิประโยชน์	จำนวน	ร้อยละ
การส่งเสริมการลงทุน	42	15.5
ผู้นำของเข้า ผู้ส่งของออกระดับบัตรทอง (GOLD CARD)	76	28.0
การจัดระดับตัวแทนออกของรับอนุญาต (LICENSED CUSTOMS BROKER)	130	48.0
อื่นๆ	23	8.5
รวม	271	100.0

จากตารางที่ 5 แสดงว่ากลุ่มตัวอย่างที่ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่ได้รับสิทธิประโยชน์ด้านการจัดระดับตัวแทนออกของรับอนุญาต (LICENSED CUSTOMS BROKER) จำนวน 130 คน (คิดเป็นร้อยละ 48.0) รองลงมาคือผู้นำของเข้า ผู้ส่งของออกระดับบัตรทอง (GOLD CARD) จำนวน 76 คน (คิดเป็นร้อยละ 28.0) และการส่งเสริมการลงทุน จำนวน 42 คน (คิดเป็นร้อยละ 15.5)

ตารางที่ 6: แสดงค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของความพึงพอใจต่อการได้รับสิทธิประโยชน์จากกรมศุลกากร

สิทธิประโยชน์	ค่าเฉลี่ย (Mean)	ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.)	ระดับความพึงพอใจ
ให้ผ่านการตรวจสอบใบขนสินค้าโดยไม่ต้องตรวจสอบพิธีการ	3.65	0.97	ค่อนข้างมาก
ให้ตัดบัญชีสินค้าสำหรับเรือ (MANIFEST) ภายหลังการปล่อยของ	3.41	0.97	ค่อนข้างมาก
ได้รับงดเว้นการตรวจของจากเจ้าหน้าที่ศุลกากร	3.87	0.96	ค่อนข้างมาก

สิทธิประโยชน์	ค่าเฉลี่ย (Mean)	ส่วน เบี่ยงเบน มาตรฐาน (S.D.)	ระดับความ พึงพอใจ
เว้นแต่การสุ่มตรวจ			
สิทธิพิเศษในการคืนอากรหรือการชดเชยค่าภาษี อากร ได้รับอนุมัติการคืนอากรหรือชดเชยค่าภาษี อากรทันทีที่ยื่นคำร้องขอ	3.30	0.97	ค่อนข้างมาก
รวม	3.56	0.99	ค่อนข้างมาก

จากตารางที่ 6 แสดงว่ากลุ่มตัวอย่างที่ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่ในภาพรวม มีความพึงพอใจในสิทธิประโยชน์ที่ได้รับในระดับค่อนข้างมากและเมื่อพิจารณาเป็นรายด้าน พบว่า ในด้านได้รับงดเว้นการตรวจของจากเจ้าหน้าที่ศุลกากร เว้นแต่การสุ่มตรวจ มีความพึงพอใจมากที่สุด (3.87) รองลงมา ด้านให้ผ่านการตรวจสอบใบขนสินค้าโดยไม่ต้องตรวจสอบพิธีการ (3.65) ด้านให้ตัดบัญชีสินค้าสำหรับเรือ (MANIFEST) ภายหลังจากปล่อยของ(3.41) และสิทธิพิเศษในการคืนอากรหรือการชดเชยค่าภาษีอากร ได้รับอนุมัติการคืนอากรหรือชดเชยค่าภาษีอากรทันทีที่ยื่นคำร้องขอ(3.30)

ส่วนที่ 2 การประเมินปัจจัยพื้นฐานในการเข้าร่วมโครงการ AEO program

ตารางที่ 7: แสดงร้อยละของการเตรียมความพร้อมของปัจจัยพื้นฐานใน การเข้าร่วมโครงการ AEO program

ข้อพิจารณา	มี	ไม่มี	รวม
มีการกำหนดผู้มีอำนาจหน้าที่รับผิดชอบในโครงการฯ	156 (57.6)	115 (42.4)	271 (100.0)
มีหน่วยงานที่รับผิดชอบในการดำเนินโครงการ และ ประสานงานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องอื่น ๆ	174 (64.2)	97 (35.8)	271 (100.0)
มีการให้คำแนะนำและดูแลควบคุมในเรื่องการ ปฏิบัติงาน	144 (53.1)	117 (46.9)	271 (100.0)
ข้อพิจารณา	มี	ไม่มี	รวม

ข้อพิจารณา	มี	ไม่มี	รวม
มีการนำมาตรการต่าง ๆ ไปใช้ในหน่วยงานเพื่อให้การปฏิบัติงานเป็นไปอย่างเหมาะสม	158 (58.3)	113 (41.7)	271 (100.0)
มีการควบคุม และมีการเก็บรักษาสินค้าที่ดำเนินการภายใต้การปฏิบัติงานนี้อย่างเหมาะสม	174 (64.2)	97 (35.8)	271 (100.0)
สามารถเข้าถึงข้อมูลบัญชีรายการผู้นำเข้า/ส่งออก และจัดส่งข้อมูลรายการนั้นให้กับศุลกากรตามเวลาที่กำหนดเมื่อมีการร้องขอ	178 (65.7)	93 (34.3)	271 (100.0)
มีระเบียบและ/หรือ โครงสร้างในการทำงานที่เกี่ยวข้องกับการสำแดงของนำเข้า รวมถึงการเตรียมการสำหรับการเรียกเอกสารที่เกี่ยวข้องและการตรวจสอบสินค้า	172 (63.5)	99 (36.5)	271 (100.0)
สามารถควบคุมสินค้าได้อย่างเหมาะสมและตรงตามกำหนดเวลา และมีการจัดการที่เหมาะสมในการควบคุมสินค้าเข้า-ออกจากสถานที่จัดเก็บสินค้า	186 (68.6)	85 (31.4)	271 (100.0)
สามารถตรวจสอบเส้นทางและรูปแบบของการขนส่ง รวมถึงสามารถติดตามการเคลื่อนไหวของสินค้าได้อย่างเหมาะสม	164 (60.5)	107 (39.5)	271 (100.0)
มีการตรวจสอบสถานะการขนถ่ายสินค้าไปยังที่ต่างๆ	164 (60.5)	107 (39.5)	271 (100.0)
มีการรายงานให้แก่ศุลกากรทราบ ถ้าการเปลี่ยนแปลงนั้นเกี่ยวข้องกับพิธีการศุลกากร คลังสินค้า หรือการขนส่งสินค้า	192 (70.8)	79 (29.2)	271 (100.0)
จัดให้ให้มีการสื่อสาร โดยวิธีที่เหมาะสมถึงศุลกากรโดยทันทีเมื่อมีการเปลี่ยนแปลงแก้ไขข้อมูล	184 (67.9)	87 (32.1)	271 (100.0)
มีการวางแผนโครงการอบรมและการฝึกปฏิบัติเพื่อให้โครงการบรรลุผลอย่างต่อเนื่อง	148 (54.6)	123 (45.4)	271 (100.0)
มีระเบียบในการลงโทษสำหรับการกระทำผิดใดๆของพนักงานต่อการไม่ปฏิบัติตามกฎหมาย หรือระเบียบที่เกี่ยวข้อง	158 (58.3)	113 (41.7)	271 (100.0)
รวม	61.99	38.01	100

จากตารางที่ 7 แสดงว่ากลุ่มตัวอย่างที่ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่มีความพร้อมในด้านปัจจัยพื้นฐานในการเข้าร่วมโครงการ AEO program ในระดับสูง คิดเป็นร้อยละ 61.99 โดยผู้ตอบเกินร้อยละ 50 ทราบว่าในการเป็นสมาชิกโครงการ AEO program ผู้ที่เข้าร่วมโครงการจะต้องดำเนินการตามมาตรการต่างๆ เพื่อให้เกิดความมั่นใจว่านโยบาย กระบวนการ และ ขั้นตอนการปฏิบัติ ได้ดำเนินการอย่างเข้มงวดและจริงจัง มีระบบการจัดการรักษาความปลอดภัยในการดำเนินธุรกิจของตน

ส่วนที่ 3 แสดงจำนวนและร้อยละผู้ประกอบการจำแนกตามความคิดเห็นต่อการดำเนินโครงการ AEO program

ตัวแปร	เห็นด้วยมากที่สุด	เห็นด้วยมาก	เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วยมาก	\bar{X}	S.D.
1. โครงการความร่วมมือระหว่างบุคลากรและภาคเอกชน ควรมีกำหนดแผนเบื้องต้นให้มีความยืดหยุ่นและให้มีความปลอดภัยตามประเภทของงานธุรกิจ นั้น ๆ	53	130	76	8	4	3.81	0.96
2. บุคลากรและผู้ประกอบการที่เข้าร่วมโครงการ AEO ควรร่วมกันกำหนดและจัดทำเอกสารมาตรการทางด้านความปลอดภัยเพื่อเป็นแนวทางที่จะให้ผู้ประกอบการที่เข้าร่วมโครงการ AEOs สามารถนำไปปฏิบัติได้	53	130	75	12	1	3.82	0.96
3. ผู้ประกอบการที่เข้าร่วมโครงการ AEOs ต้องประยุกต์การดำเนินธุรกิจของตนให้สอดคล้องกับแนวทางปฏิบัติที่เหมาะสมในเรื่องความมั่นคงปลอดภัยที่ถูกกำหนดไว้	89	98	78	6	-	4.00	0.96
4. ผู้ประกอบการกับบุคลากรควรมีสวนร่วมในการกำหนดสิทธิประโยชน์	74	133	62	2	-	4.03	0.96

ตัวแปร	เห็นด้วยมากที่สุด	เห็นด้วยมาก	เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วยมาก	\bar{X}	S.D.
ในการกำหนดสิทธิประโยชน์ร่วมกันเพื่อให้ได้มาซึ่งความร่วมมือในความปลอดภัยของห่วงโซ่อุปทาน							
5. สุลกากรอาจต้องแก้ไขบทบัญญัติเพื่อให้พิธีการต่างๆ มีความรวดเร็วในการบริโภค หรือการส่งสินค้าออกโดยการกำหนดลำดับชั้นสินค้าที่มีความเสี่ยงต่ำ	82	73	98	18	-	3.81	0.96
6. สุลกากรควรให้สิทธิประโยชน์อย่างต่อเนื่อง	78	126	52	14	1	3.98	0.96
7. สุลกากรควรส่งเสริมความปลอดภัยของสินค้าในห่วงโซ่อุปทานระหว่างประเทศ	67	128	57	18	1	3.89	0.96
8. สุลกากรควรนำการบริหารความเสี่ยงมาประเมินความเสี่ยงและกำหนดกลุ่มเป้าหมายของการขนส่งสินค้าที่มีความเสี่ยงสูงได้	95	88	69	16	3	3.94	0.96
9. ผู้ประกอบการต้องเสริมสร้างความปลอดภัยให้กับผู้คอนเทนเนอร์ และนำเครื่องมือ อุปกรณ์ เทคโนโลยีเข้ามาช่วยในการกำกับดูแลความปลอดภัยให้กับผู้สินค้าและสินค้า	75	128	48	16	4	3.94	0.96
10. สุลกากรควรสนับสนุนและอำนวยความสะดวก ตลอดจนกระตุ้นและเสริมสร้างแรงจูงใจแก่ผู้ประกอบการที่เข้าร่วมโครงการ AEOs ขอมรับนำเทคโนโลยีล่วงหน้ามาใช้	62	115	45	45	4	3.69	0.97

ตัวแปร	เห็นด้วยมากที่สุด	เห็นด้วยมาก	เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วยมาก	\bar{X}	S.D.
11. สุลกากรควรจะมีพัฒนาการมีส่วนร่วมระหว่างศุลกากรและเอกชนให้มีความทันสมัยอยู่เสมอเพื่อประชาสัมพันธ์ถึงมาตรฐานความปลอดภัยขั้นต่ำ รวมทั้งแนวทางปฏิบัติที่เหมาะสมในเรื่องความปลอดภัยในช่องทางการขนส่ง	84	90	40	56	1	3.74	0.96
12. สุลกากรควรมีการจัดตั้งศูนย์ประสานงาน (Contact point) เพื่อให้เอกชนสามารถติดต่อได้ 24 ชั่วโมง	99	80	42	48	2	3.83	0.96
13. สุลกากรควรจัดทำช่องทางเพื่อให้ภาคเอกชนสามารถแสดงความคิดเห็น และข้อเสนอแนะในการปรับปรุง/แก้ไข	78	144	30	16	3	4.03	0.96

ตารางที่ 8 : แสดงร้อยละของปัญหาและอุปสรรคในการดำเนินโครงการความร่วมมือระหว่างศุลกากรกับภาคเอกชน

ปัญหาและอุปสรรคในการดำเนินงาน	จำนวน(คน)	ร้อยละ
1. การดำเนินการทางเอกสาร	250	92.3
1.1 ด้านเอกสารภายในหน่วยงาน	118	43.6
1.2 ด้านเอกสารของศุลกากร	132	48.7
2. ด้านระเบียบกฎหมายต่างๆของศุลกากร	198	73.1
2.1 การเผยแพร่ระเบียบและข้อกฎหมายต่างๆในการปฏิบัติพิธีการและการตรวจปล่อยสินค้า	112	41.3
2.2 ระเบียบกฎหมายต่างๆมีการเปลี่ยนแปลงอยู่เสมอ	96	35.4
2.3 ยังไม่มีกฎระเบียบรองรับการดำเนินการอย่างเป็นทางการ	110	40.6

ปัญหาและอุปสรรคในการดำเนินงาน	จำนวน(คน)	ร้อยละ
3. ด้านขั้นตอนการปฏิบัติงาน	181	66.8
4. ด้านค่าใช้จ่ายในการดำเนิน โครงการ	114	42.1
5. ด้านบุคลากร	188	69.4
5.1 บุคลากรของหน่วยงาน	92	33.9
5.2 บุคลากรของศุลกากร	100	36.9
6. การเผยแพร่ข้อมูลสารสนเทศ	128	47.2
6.1 ด้านราคา	112	41.3
6.2 ด้านสินค้า	94	34.7
6.3 ด้านอัตราภาษี	126	46.5
6.4 ด้านการฝึกอบรม	90	33.21
7. ด้านเครื่องมืออุปกรณ์ต่างๆที่ใช้เพื่อดำเนินโครงการ	72	26.6

จากการสำรวจปัญหาและอุปสรรคในการดำเนินงานโครงการความร่วมมือระหว่างศุลกากรกับภาคเอกชน (Authorized Economic Operations (AEOs)* Program) สามารถจัดลำดับความสำคัญได้ดังนี้

1. ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่มีความคิดเห็นว่าปัญหาและอุปสรรคของโครงการนี้เกิดจากการดำเนินการทางเอกสาร จำนวน 250 คน ร้อยละ 92.3 พบว่าเกิดจากปัญหาด้านเอกสารภายในหน่วยงาน จำนวน 132 คน ร้อยละ 48.7 และเกิดจากปัญหาด้านเอกสารของศุลกากร จำนวน 118 คน ร้อยละ 43.6

2. ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่มีความคิดเห็นว่าปัญหาและอุปสรรคของโครงการนี้ คือ ด้านระเบียบกฎหมายต่างๆของศุลกากร จำนวน 198 คน ร้อยละ 73.1 พบว่าเกิดจากปัญหาการเผยแพร่ระเบียบและข้อกำหนดต่างๆในการปฏิบัติพิธีการและการตรวจปล่อยสินค้า จำนวน 112 คน ร้อยละ 41.3 เกิดจากไม่มีกฎระเบียบรองรับการดำเนินการอย่างเป็นทางการเป็นรูปธรรม จำนวน 110 คน ร้อยละ 40.6 และเกิดจากระเบียบกฎหมายต่างๆมีการเปลี่ยนแปลงอยู่เสมอ จำนวน 96 คน ร้อยละ 35.4

3. ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่มีความคิดเห็นว่าปัญหาและอุปสรรคของโครงการนี้เกิดจากปัญหาด้านบุคลากร จำนวน 188 คน ร้อยละ 69.4 พบว่าเกิดจากปัญหามูลค่าของศุลกากร จำนวน 100 คน ร้อยละ 36.9 และเกิดจากปัญหามูลค่าของหน่วยงาน จำนวน 92 คน ร้อยละ 33.9

4. ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่มีความคิดเห็นว่าปัญหาและอุปสรรคของโครงการนี้เกิดจากปัญหาด้านขั้นตอนการปฏิบัติงาน จำนวน 181 คน ร้อยละ 66.8

5. ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่มีความคิดเห็นว่าปัญหาและอุปสรรคของโครงการนี้เกิดจากการเผยแพร่ข้อมูลสารสนเทศ จำนวน 128 คน ร้อยละ 47.2 พบว่าเกิดจากข้อมูลด้านอัตราภาษี จำนวน 126 คน ร้อยละ 46.5 ข้อมูลราคา จำนวน 112 คน ร้อยละ 41.3 ข้อมูลด้านสินค้า จำนวน 94 คน ร้อยละ 34.7 และเกิดจากปัญหาด้านการฝึกอบรม จำนวน 90 คน ร้อยละ 33.2

6. ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่มีความคิดเห็นว่าปัญหาและอุปสรรคของโครงการนี้เกิดจากปัญหาด้านค่าใช้จ่ายในการดำเนินโครงการ จำนวน 114 คน ร้อยละ 42.1

7. ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่มีความคิดเห็นว่าปัญหาและอุปสรรคของโครงการนี้เกิดจากปัญหาด้านเครื่องมืออุปกรณ์ต่างๆที่ใช้เพื่อดำเนินโครงการ จำนวน 72 คน ร้อยละ 26.6

ตารางที่ 9 : แสดงจำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามสิทธิประโยชน์ที่ต้องการได้รับ

มาตรการ	ความต้องการสิทธิประโยชน์	จำนวน(คน)	ร้อยละ
มาตรการด้านภาษี	- ด้านการกำหนดราคา	148	54.6
	- ด้านอัตราภาษีศุลกากร	134	48.4
มาตรการที่ไม่ใช่ภาษี	- ด้านการลดพิธีการนำเข้า – ส่งออก	144	53.1
	- ด้านการตรวจปล่อยสินค้า	114	42.1
	- ด้านระเบียบ กฎหมาย	88	32.5
	- ด้านเทคโนโลยีที่ช่วยควบคุมความปลอดภัยของสินค้า	96	35.4
	- ด้านสถานที่ในการอำนวยความสะดวก	102	37.6
	รวม	271	100.0

ผลจากตารางที่ 9 พบว่าผู้ตอบแบบสอบถามมีความต้องการสิทธิประโยชน์ของมาตรการทางด้านภาษีและมาตรการที่ไม่ใช่ภาษี ในระดับปานกลางค่อนข้างต่ำ โดยผู้ตอบมีความต้องการสิทธิประโยชน์ของมาตรการทางด้านภาษี ด้านการกำหนดราคามากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 54.6 รองลงมามีความต้องการสิทธิประโยชน์ของมาตรการที่ไม่ใช่ภาษี ด้านการลดพิธีการนำเข้า – ส่งออก คิดเป็นร้อยละ 53.1 มีความต้องการสิทธิประโยชน์ของมาตรการที่ไม่ใช่ภาษี ด้านระเบียบกฎหมายน้อยที่สุด คิดเป็นร้อยละ 32.5

บทที่ 5

สรุปผลการวิจัย อภิปรายผล และข้อเสนอแนะ

การวิจัยครั้งนี้ ผู้วิจัยมีความประสงค์ที่จะศึกษาความคิดเห็นของผู้ประกอบการต่อการดำเนินโครงการความร่วมมือระหว่างศุลกากรกับผู้ประกอบการ AEO program ปัญหาและอุปสรรคในการเข้าร่วมโครงการความร่วมมือระหว่างศุลกากรกับผู้ประกอบการ AEO program และสิทธิประโยชน์ที่ผู้ประกอบการต้องการได้รับ การศึกษาครั้งนี้ใช้การสำรวจโดยการสุ่มตัวอย่าง กลุ่มตัวอย่างได้แก่ บริษัทที่นำเข้า-ส่งออกสินค้าโดยตรง และตัวแทนการนำเข้า-ส่งออกสินค้าที่ติดต่อผ่านพิธีการศุลกากร จำนวน 271 คน ศึกษาในช่วงเดือนพฤศจิกายน – ธันวาคม 2552

วิเคราะห์ข้อมูลโดยใช้สถิติในการคำนวณ คือ ร้อยละ ค่าเฉลี่ย และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ในการวิจัยครั้งนี้คาดหวังผลที่ได้จะทำให้ทราบถึงความคิดเห็นของผู้ประกอบการต่อการดำเนินโครงการความร่วมมือระหว่างศุลกากรกับผู้ประกอบการ AEO program อีกทั้งเป็นแนวทางในการแก้ไขปัญหาและอุปสรรคจากการดำเนินโครงการความร่วมมือระหว่างศุลกากรกับผู้ประกอบการ AEO program และเสริมสร้างความมีส่วนร่วมระหว่างศุลกากรกับผู้ประกอบการภาคเอกชน

สรุปผลการวิจัย

ผลการวิจัย

รายงานการวิจัย เรื่อง การศึกษาโครงการความร่วมมือ วัตถุประสงค์การศึกษา คือ

1. เพื่อให้ทราบถึงรายละเอียดและแนวทางในการปฏิบัติงานตามโครงการความร่วมมือระหว่างศุลกากรกับภาคเอกชน
2. เพื่อให้ทราบถึงปัญหาและอุปสรรคของผู้ประกอบการในการดำเนินงานของความร่วมมือระหว่างศุลกากรกับภาคเอกชน
3. เพื่อหาผลสรุปการศึกษา และข้อเสนอแนะ ในการเสริมสร้างให้โครงการความร่วมมือระหว่างศุลกากรกับภาคเอกชนเกิดผลสัมฤทธิ์ที่ดี

สำหรับขอบเขตการศึกษาวิจัย มุ่งที่จะศึกษาโครงการความร่วมมือระหว่างศุลกากรกับภาคเอกชน ซึ่งเป็นโครงการที่เป็นความร่วมมือระหว่างศุลกากรโลก ในส่วนที่เกี่ยวกับระเบียบวิธีวิจัย ผู้ศึกษาได้ใช้วิธีการเก็บรวบรวม โดยใช้แบบสอบถามเป็นเครื่องมือในการสำรวจความคิดเห็นของผู้ที่เกี่ยวข้องในการปฏิบัติงานโดยตรงของโครงการ

ทางการวิเคราะห์ข้อมูล รายงานการวิจัยฉบับนี้เป็นการวิจัยเชิงปริมาณ การวิเคราะห์ข้อมูลจึงใช้วิเคราะห์โดยหาค่าร้อยละ ค่าเฉลี่ย(X) และค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) เป็นส่วนใหญ่เพื่อให้เป็นไปตามวัตถุประสงค์ของการศึกษาดังกล่าวข้างต้น ผู้วิจัยได้ทำการศึกษาโครงการความร่วมมือระหว่างศุลกากรกับภาคเอกชน ซึ่งสามารถสรุปรายละเอียดแยกเป็นประเด็น ดังนี้

1.1 ข้อมูลทั่วไป

จากผลการศึกษาในครั้งนี้พบว่า กลุ่มตัวอย่างตัวแทนออกของ ร้อยละ 83.4 มีธุรกิจขนาดกลาง มากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 47.2 ระยะเวลาดำเนินธุรกิจ มากกว่า15 ปีขึ้นไป คิดเป็นร้อยละ 70.5 ระยะเวลาติดต่อกิจการด้านการปฏิบัติพิธีการ10 ปีขึ้นไป คิดเป็นร้อยละ 82.0 ส่วนใหญ่ได้รับสิทธิประโยชน์ ด้านการจัดระดับตัวแทนออกของรับอนุญาต (LICENSED CUSTOMS BROKER) คิดเป็นร้อยละ 48.0

1.2 ข้อมูลความพึงพอใจต่อการได้รับสิทธิประโยชน์จากกรมศุลกากร

สำหรับการวัดความพึงพอใจในสิทธิประโยชน์ที่ได้รับในการปฏิบัติงานศุลกากรนั้นเป็นการศึกษาเพื่อให้ทราบถึงระดับความพึงพอใจของกลุ่มตัวอย่าง เพื่อเป็นแนวทางในการกำหนดสิทธิประโยชน์ของผู้สมัครเข้าร่วมโครงการ AEO program ซึ่งผลปรากฏว่าผู้ตอบแบบสอบถามมีความพึงพอใจในสิทธิประโยชน์ของกรมศุลกากร โดยรวมในระดับค่อนข้างมาก กลุ่มตัวอย่างที่ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่มีความพึงพอใจด้านการได้รับขบวนการตรวจของจากเจ้าหน้าที่ศุลกากร เว้นแต่การสุ่มตรวจในระดับพึงพอใจมาก จำนวน 128 คน พึงพอใจมากยิ่งขึ้น จำนวน 64 คน พึงพอใจปานกลาง จำนวน 63 คน พึงพอใจน้อย จำนวน 12 คน และพึงพอใจน้อยอย่างยิ่ง จำนวน 4 คน มีความพึงพอใจในด้านตรวจสอบใบขนสินค้าโดยไม่ต้องตรวจสอบพิธีการในระดับพึงพอใจมาก จำนวน 128 คน พึงพอใจปานกลาง จำนวน 90 คน พึงพอใจมากยิ่งขึ้น จำนวน 36 คน พึงพอใจน้อย จำนวน 11 คน และพึงพอใจน้อยอย่างยิ่ง จำนวน 6 คน มีความพึงพอใจในด้านผู้บังคับบัญชาตัดบัญชีสินค้าสำหรับเรือ (MANIFEST) ภายหลังจากปล่อยของในระดับพึงพอใจปานกลาง จำนวน 136 คน พึงพอใจมาก จำนวน 88 คน พึงพอใจมากยิ่งขึ้น จำนวน 24 คน พึงพอใจน้อย จำนวน 22 คน และพึงพอใจน้อยอย่างยิ่ง จำนวน 1 คน มีความพึงพอใจในการได้รับอนุมัติการคืนอากรหรือชดเชยค่าภาษีอากรทันทีที่ยื่นคำร้องขอ ระดับปานกลาง จำนวน 126 คน พึงพอใจมาก จำนวน 76 คน พึงพอใจน้อย จำนวน 38 คน พึงพอใจมากยิ่งขึ้น จำนวน 26 คน และพึงพอใจน้อยอย่างยิ่ง จำนวน 5 คน

1.3 ข้อมูลความพร้อมของปัจจัยพื้นฐานในการเข้าร่วมโครงการ AEO program

กลุ่มตัวอย่างที่ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่มีความพร้อมด้านปัจจัยพื้นฐานในการดำเนินโครงการ ถ้ามีการเปลี่ยนแปลงแก้ไขข้อมูลทางพิธีการศุลกากร คลังสินค้า หรือการขนส่งสินค้า จะมีการรายงานให้ศุลกากรทราบด้วยวิธีการสื่อสารที่เหมาะสมทันที สามารถควบคุมสินค้าได้อย่างเหมาะสมและตรงตามกำหนดเวลา และมีการจัดการที่เหมาะสมในการควบคุมสินค้าเข้า-ออกจากสถานที่จัดเก็บสินค้า เมื่อมีการร้องขอข้อมูล สามารถเข้าถึงข้อมูลบัญชีรายการผู้นำเข้า/ส่งออก และจัดส่งข้อมูลรายงานนั้นตามเวลาที่กำหนด มีการกำหนดผู้รับผิดชอบในการดำเนินโครงการ และประสานงานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องอื่นๆ มีระเบียบ โครงสร้างในการทำงานที่เกี่ยวข้องกับการลำแดงของนำเข้า รวมถึงการเตรียมการสำหรับการเรียกเอกสารที่เกี่ยวข้องและการตรวจสอบสินค้า สามารถตรวจสอบเส้นทางและรูปแบบของการขนส่ง รวมถึงสามารถติดตามการเคลื่อนไหวของสินค้าได้อย่างเหมาะสม มีการวางแผนโครงการอบรมและการฝึกปฏิบัติเพื่อให้โครงการบรรลุผลอย่างต่อเนื่อง

1.4 ข้อมูลความคิดเห็นต่อการดำเนินโครงการ AEO program

กลุ่มตัวอย่างที่ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่มีความความคิดเห็นต่อการดำเนินโครงการ AEO program ในภาพรวมอยู่ในระดับเห็นด้วยมาก พบว่า กลุ่มผู้ตอบแบบสอบถามมีความคิดเห็นว่า ศุลกากรควรจะมีการจัดตั้งศูนย์ประสานงาน (Contact point) เพื่อให้เอกชนสามารถติดต่อได้ 24 ชั่วโมง มีระดับความคิดเห็นเห็นด้วยมากที่สุด เนื่องจากเป็นโครงการที่เกิดขึ้นใหม่ ยังไม่มีการกำหนดระเบียบข้อปฏิบัติในการดำเนินงาน ภาคเอกชนจึงไม่มีความรู้ ความเข้าใจถึงวิธีการปฏิบัติงาน จากข้อมูลแบบสอบถามได้รับคำตอบว่าภาคเอกชนมีความเต็มใจและสนใจที่จะสมัครเข้าร่วมเป็นสมาชิกโครงการ ภาคเอกชนจึงต้องการศูนย์กลางที่สามารถให้คำแนะนำและคำปรึกษาได้อย่างถูกต้อง ทำให้เกิดความสะดวกและรวดเร็ว และ ข้อมูลที่ได้รับจากการปฏิบัติงาน รองลงมาเป็นความคิดเห็นเรื่อง ศุลกากรควรนำการบริหารความเสี่ยงมาประเมินความเสี่ยงและกำหนดกลุ่มเป้าหมายของการขนส่งสินค้าที่มีความเสี่ยงสูง เพื่อให้การให้บริการตรวจปล่อยสินค้านำเข้า-ส่งออก เป็นไปอย่างสะดวกรวดเร็ว และเป็นการอำนวยความสะดวกทางการค้าระหว่างประเทศ

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

1.5 ปัญหาและอุปสรรคในการดำเนินงานโครงการความร่วมมือระหว่างศุลกากรกับภาคเอกชน

1.5.1 ปัญหาด้านการดำเนินการทางเอกสาร พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามประสบปัญหาในระดับสูง คิดเป็นร้อยละ 92.3 โดยผู้ตอบแบบสอบถามเห็นว่าการดำเนินการนำเข้า-ส่งออก หากใช้เอกสารจำนวนมากและมีความซับซ้อน จะทำให้การดำเนินงานเกิดความยุ่งยาก ค่าใช้จ่ายและส่งผลกระทบถึงความไม่สะดวกทางการค้าระหว่างประเทศ ทั้งนี้เกิดจากความไม่ครบถ้วนในการเตรียมเอกสารของผู้ประกอบการ คิดเป็นร้อยละ 48.7 และเกิดจากความซับซ้อนด้านเอกสารของศุลกากร คิดเป็นร้อยละ 43.6

1.5.2 ปัญหาด้านระเบียบกฎหมายต่างๆของศุลกากร พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามประสบปัญหาในระดับค่อนข้างสูง คิดเป็นร้อยละ 73.1 โดยผู้ตอบแบบสอบถามเห็นว่ายังไม่มีการประชาสัมพันธ์และเผยแพร่ระเบียบและข้อกำหนดต่างๆในการปฏิบัติพิธีการและการตรวจปล่อยสินค้าให้ผู้ประกอบการทราบ คิดเป็นร้อยละ 41.3 ไม่มีกฎระเบียบรองรับการดำเนินการอย่างเป็นทางการเป็นรูปธรรม คิดเป็นร้อยละ 40.6 และระเบียบกฎหมายต่างๆมีการเปลี่ยนแปลงอยู่เสมอ คิดเป็นร้อยละ 35.4

1.5.3 ปัญหาด้านบุคลากร พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามประสบปัญหาในระดับค่อนข้างสูง คิดเป็นร้อยละ 69.4 โดยผู้ตอบแบบสอบถามเห็นว่าบุคลากรของศุลกากรยังขาดความรู้และประสบการณ์ในการดำเนินโครงการ คิดเป็นร้อยละ 36.9 และเกิดจากปัญหามูลค่าของหน่วยงานผู้ประกอบการไม่เข้าใจแนวทางการปฏิบัติ คิดเป็นร้อยละ 33.9

1.5.4 ปัญหาด้านขั้นตอนการปฏิบัติงาน พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามประสบปัญหาในระดับค่อนข้างสูง คิดเป็นร้อยละ 66.8 โดยผู้ตอบแบบสอบถามเห็นว่าขั้นตอนการปฏิบัติงานซับซ้อนเกินไป

1.5.5 ปัญหาด้านการเผยแพร่ข้อมูลสารสนเทศ พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามประสบปัญหาในระดับปานกลาง ร้อยละ 47.2 ผู้ประกอบการต้องการให้มีการประชาสัมพันธ์สถานการณ์ทางเศรษฐกิจการค้าและมาตรการทางการค้า ซึ่งประกอบด้วยข้อมูลด้านอัตราภาษี คิดเป็นร้อยละ 46.5 ข้อมูลด้านอัตราราคา คิดเป็นร้อยละ 41.3 ข้อมูลด้านสินค้า คิดเป็นร้อยละ 34.7 เพื่อประโยชน์ในการแข่งขันทางการค้าและผู้ประกอบการต้องการเข้ารับการศึกษาเพื่อเพิ่มศักยภาพในการแข่งขัน คิดเป็นร้อยละ 33.2

1.5.6 ปัญหาด้านค่าใช้จ่ายในการดำเนินโครงการ พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามประสบปัญหาในระดับค่อนข้างปานกลาง ร้อยละ 42.1 ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่มีความพร้อมของ

ปัจจัยพื้นฐานในการเข้าร่วมโครงการ ค่อนข้างมาก เนื่องจากข้อกำหนดส่วนใหญ่เป็นมาตรฐานซึ่งผู้ตอบแบบสอบถามมีการดำเนินการอยู่แล้วและ ตามกรอบของกรมศุลกากรมุ่งเน้นให้มีค่าใช้จ่ายในการดำเนินการน้อยที่สุดเพื่อที่จะเป็นการอำนวยความสะดวกทางการค้าแก่ผู้ประกอบการ

1.5.7 ปัญหาด้านเครื่องมืออุปกรณ์ต่างๆ พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามประสบปัญหาระดับต่ำ ร้อยละ 26.6 ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่มีความคิดเห็นว่าการติดตั้งเครื่องมืออุปกรณ์ที่ใช้เพื่อดำเนินโครงการทำให้การปฏิบัติงานมีความปลอดภัยมากยิ่งขึ้นและเกิดผลดีมากกว่าผลเสีย และส่วนใหญ่เป็นเครื่องมือและอุปกรณ์ที่ใช้กันโดยทั่วไปอยู่แล้ว

สรุป ผลการศึกษาในประเด็นปัญหาอุปสรรคในการดำเนินงาน โครงการความร่วมมือระหว่างศุลกากรกับภาคเอกชน ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่มีความคิดเห็นว่ ปัญหาการดำเนินการทางเอกสารการดำเนินการนำเข้า-ส่งออก เป็นประเด็นสำคัญที่สุดเนื่องจากเป็นจุดแรกในการเริ่มกระบวนการ สาเหตุจากกรมศุลกากรใช้เอกสารจำนวนมาก เช่น บัญชีราคาสินค้า, ใบอนุญาตการนำเข้า/ส่งออก ,เอกสารแสดงการใช้สิทธิพิเศษต่างๆ และ แบบรายละเอียดข้อมูลใบขนสินค้า เป็นต้น ทำให้ผู้นำเข้า/ผู้ส่งออกเกิดความยุ่งยาก ลำบากในการจัดเตรียมและเกิดความผิดพลาดบ่อยครั้ง รองลงมาคือ ปัญหาด้านระเบียบกฎหมายต่างๆของศุลกากร พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่ประสบปัญหาในการตีความพระราชกำหนดพิกัดอัตราศุลกากร เนื่องจากมีความซับซ้อนและขาดผู้เชี่ยวชาญที่มีความรู้เฉพาะด้าน ทำให้เกิดปัญหาในการคำนวณค่าอากรส่งผลให้ต้นทุนผลผลิตเพิ่มขึ้นและการตรวจปล่อยสินค้าเกิดความล่าช้า และปัญหาด้านบุคลากร พบว่าการดำเนินงาน โครงการความร่วมมือระหว่างศุลกากรกับภาคเอกชน เป็นโครงการใหม่บุคลากรทั้งภายในและภายนอกยังขาดความรู้ความเข้าใจ ซึ่งอาจทำให้การดำเนินงานไม่บรรลุตามวัตถุประสงค์ที่วางไว้ได้

2. อภิปรายผลการวิจัย

จากการสรุปผลการศึกษา พบว่ากลุ่มตัวอย่างที่ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่มีความพร้อมในด้านปัจจัยพื้นฐานในการเข้าร่วมโครงการ AEO program ในระดับสูง คิดเป็นร้อยละ 61.99 โดยผู้ตอบเกินร้อยละ 50 ทราบว่าในการเป็นสมาชิกโครงการ AEO program ผู้ที่เข้าร่วมโครงการจะต้องดำเนินการตามมาตรการต่างๆ เพื่อให้เกิดความมั่นใจว่านโยบาย กระบวนการ และ ขั้นตอนการปฏิบัติได้ดำเนินการอย่างเข้มงวดและจริงจัง มีระบบการจัดการรักษาความปลอดภัยในการดำเนินธุรกิจของตน

จากผลสรุปดังกล่าว ทำให้ผู้วิจัยทราบว่ากลุ่มตัวอย่างที่ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่เป็นตัวแทนออกของ ประชกอบการในธุรกิจขนาดกลาง มีระยะเวลาในการดำเนินธุรกิจ มากกว่า15 ปีขึ้นไป มีระยะเวลาติดต่อกงานด้านการปฏิบัติพิธีการ10 ปีขึ้นไป ส่วนใหญ่ได้รับสิทธิประโยชน์ด้านการ

จัดระดับตัวแทนออกของรับอนุญาต(LICENSED CUSTOMS BROKER) กลุ่มตัวอย่างที่ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่ในภาพรวม มีความพึงพอใจในสิทธิประโยชน์ที่ได้รับในระดับค่อนข้างมาก และเมื่อพิจารณาเป็นรายด้าน พบว่ามีความพึงพอใจมากทั้งในด้านวงเงินการตรวจของจากเจ้าหน้าที่ศุลกากร ผู้ตรวจการให้ผ่านการตรวจสอบใบขนสินค้าโดยไม่ต้องตรวจสอบพิธีการ การตัดบัญชีสินค้าสำหรับเรือ (MANIFEST) ภายหลังจากปล่อยของ และสิทธิพิเศษในการ ได้รับอนุมัติการคืนอากรหรือชดเชยค่าภาษีอากรทันทีที่ยื่นคำร้องขอ จากผลการศึกษาดังกล่าวทำให้วิเคราะห์ได้ว่า ผู้ตอบแบบสอบถามมีระยะเวลาในการติดต่อกับกรมศุลกากรเป็นเวลานาน และส่วนใหญ่เป็นผู้เคยได้รับสิทธิประโยชน์จากกรมศุลกากร จึงมีความรู้ความเข้าใจในระบบงานศุลกากรได้ง่าย ประกอบกับปัจจุบันกรมศุลกากรได้มีการประชาสัมพันธ์ เผยแพร่งานศุลกากรให้ภาคเอกชนทราบอย่างต่อเนื่องเพื่อเสริมสร้างความมีส่วนร่วมในการพัฒนาระบบงานศุลกากรต่อไป พร้อมกันนี้กรมศุลกากรมีการปรับปรุงกฎ ระเบียบ ประกาศ คำสั่ง และระบบงานอย่างต่อเนื่อง เพื่ออำนวยความสะดวกในการประกอบการ ลดขั้นตอนการทำงาน และสร้างความมั่นคงปลอดภัยให้แก่สังคม

3. ข้อเสนอแนะ

ด้านเอกสาร

- ควรใช้เอกสารทางการค้า หรือเอกสารทางการบริหาร หรือใบขนสินค้าที่มีข้อมูลเท่าที่จำเป็นและเฉพาะเอกสารที่จำเป็นสำหรับการผ่านพิธีการใบขนสินค้าของศุลกากร นอกจากนี้สินค้าอาจถูกส่งไปยังหรือนำออกจากสถานประกอบการของผู้ประกอบการค้าโดยตรง โดยมีเงื่อนไขว่าต้องบันทึกสินค้าเหล่านั้นลงในหลักฐานของ แต่ศุลกากรจะเข้าไปควบคุมเมื่อมีการยื่นใบขนสินค้าเพื่อปฏิบัติพิธีการศุลกากรหรือเมื่อสินค้ามาถึงหรือออกจากอารักขาเพื่อให้เจ้าหน้าที่ได้ตัดสินใจว่าจะต้องมีการตรวจสินค้าทางกายภาพหรือไม่ นอกจากนี้ อาจมีการตรวจสอบย้อนหลังเมื่อมีการยื่นใบขนสินค้าเพิ่มเติมที่ทำการศุลกากร

ด้านระเบียบกฎหมาย

- ควรกำหนดระเบียบมาตรฐานในการดำเนินโครงการเพื่อให้ทราบถึงแนวทางในการปฏิบัติงานที่ถูกต้องและเพื่อสร้างมาตรฐานในการประกอบการของกลุ่มสมาชิกของโครงการให้สามารถปฏิบัติงานได้ตามแนวทางศุลกากรต้องการไปในแนวทางเดียวกัน

ด้านการบุคลากร

- ควรมีการพัฒนาบุคลากรทั้งภายในและภายนอกอย่างต่อเนื่อง เพื่อให้มีความรู้ความเข้าใจในระบบงานและสามารถปฏิบัติงานได้อย่างถูกต้อง เนื่องจากเป็นโครงการที่อยู่ระหว่างกรดำเนินการจึงควรจัดอบรมความรู้เบื้องต้นในการปฏิบัติงาน ซึ่งเป็นการเตรียมความพร้อมก่อนดำเนินโครงการ และเพื่อรองรับการปฏิบัติงานที่จะเกิดขึ้นควรจัดสรรเจ้าหน้าที่ของบุคลากรให้เพียงพอเหมาะสมกับกระบวนการปฏิบัติงาน เพื่ออำนวยความสะดวกแก่ผู้ประกอบการ ในส่วนผู้ประกอบการควรมีการจัดเตรียมบุคลากรให้มีความรู้ความเข้าใจต่อโครงการเพื่อจะได้สามารถปฏิบัติงานได้ถูกต้องและลดความล่าช้าที่จะเกิดขึ้นในอนาคต

ด้านขั้นตอนการปฏิบัติงานของบุคลากร

- หน่วยงานบุคลากรควรลดขั้นตอนการปฏิบัติงานของบุคลากร ควรจัดสถานที่ในการปฏิบัติงานในแต่ละขั้นตอนให้อยู่ในบริเวณใกล้เคียงกัน โดยเฉพาะขั้นตอนการตรวจสอบและการควบคุม โดยการใช้เทคนิคการบริหารความเสี่ยงเพื่อให้เกิดประสิทธิภาพและประสิทธิผลมากขึ้น ในการใช้แผนบริหารความเสี่ยง บุคลากรจะต้องจัดอันดับความสำคัญของกิจกรรมเพื่อรวมทรัพยากรของตนไปใช้ในกิจกรรมนั้น พบว่า มีผู้ค้ามากถึงร้อยละ 10 จะทำการนำเข้าและส่งออกสินค้ามากกว่าร้อยละ 80 ดังนั้นการมุ่งความสนใจไปยังการผลิต ผู้นำเข้า ผู้ส่งออกและสินค้าที่มีปริมาณมากในอันดับต้นที่ ร้อยละ 5-10 จะทำให้บุคลากรมั่นใจว่าการผลิต ผู้นำเข้า ผู้ส่งออกและสินค้าที่มีผลกระทบต่อเศรษฐกิจของประเทศจะได้รับการทบทวนอย่างมีประสิทธิภาพที่สุด เพื่อให้สอดคล้องกับบทบาทของบุคลากรในปัจจุบันที่มุ่งเน้นเรื่องการอำนวยความสะดวกและการวางมาตรการในการควบคุมสินค้า

ด้านการเผยแพร่ข้อมูลสารสนเทศ

- ควรมีการเสริมสร้างความรู้ความเข้าใจของผู้ประกอบการ ด้วยการดำเนินการชี้แจงและประชาสัมพันธ์ให้เจ้าหน้าที่และผู้ประกอบการทราบถึงวัตถุประสงค์และประโยชน์ของโครงการ โดยการอบรม สัมมนา ตั้งบอร์ดติดประกาศ พร้อมทั้งจัดช่องทางผ่านทางเว็บไซต์ ฯลฯ เพื่อสร้างความรู้ความเข้าใจของผู้ประกอบการในด้านต่างๆ เพื่อให้การติดต่องานเป็นไปอย่างราบรื่น และมีการพัฒนาข้อมูลให้มีความถูกต้อง ทันสมัยอย่างสม่ำเสมอ

ข้อเสนอแนะในการวิจัยครั้งต่อไป

การศึกษาครั้งนี้ เป็นการศึกษาโครงการความร่วมมือระหว่างบุคลากรกับผู้ประกอบการ AEO program ในขณะที่อยู่ระหว่างการดำเนินงานโครงการ และยังไม่มีการกำหนดกฎ ระเบียบ ข้อกำหนด ในการดำเนินโครงการที่แน่ชัด และจากการวิจัยพบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่ที่มีระยะเวลา ติดต่อกับงานด้านการปฏิบัติพิธีการมากกว่า 10 ปีขึ้นไป เห็นด้วยกับการดำเนินโครงการ สนใจที่จะมีส่วนร่วม และให้ความร่วมมือ ดังนั้นผู้วิจัยจึงเห็นว่าเมื่อโครงการนี้ได้ดำเนินการจนเสร็จสิ้นแล้วควรมี การศึกษาโครงการเพื่อให้ทราบปัญหาและอุปสรรค เพื่อให้โครงการนี้เกิดประโยชน์และบรรลุเป้าประสงค์ ได้ดียิ่งขึ้น



ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

รายการอ้างอิง

ภาษาไทย

- เจรจาการค้าระหว่างประเทศ,กรม. 2550. สรุปสาระสำคัญการสัมมนาเรื่อง “Doing Business with the EU-Security and facilitation in the International Trade Supply Chain: The New EU Supply Chain Security requirements” [ออนไลน์]. แหล่งที่มา : <http://www.doingbusinesswith.eu.com> [2552, กันยายน 20]g
- ดวงใจ กันทา. 2551. การดำเนินโครงการนำระบบเอกซเรย์มาใช้ในการตรวจสอบผู้สินค้า ของกรมศุลกากรเฉพาะกรณีการนำระบบเอกซเรย์ชนิดประจำที่ (Fixed Type) เอกสารวิจัยหลักสูตรบริหารธุรกิจมหาบัณฑิต คณะบริหารธุรกิจ มหาวิทยาลัยรามคำแหง.
- พิพัฒน์ ไทยอารี. 2550. แนวคิดการบริหารภาครัฐและภาคเอกชนยุคใหม่ [ออนไลน์]. แหล่งที่มา : <http://elearning.aru.ac.th/3561101/soc16/tp1/linkfile/print5.htm> [2552, กันยายน 20]
- ศุลกากร,กรม. 2546. เรื่องนำรู้ กรอบความสัมพันธ์ของกรมศุลกากรกับองค์การและกลุ่มความร่วมมือระหว่างประเทศในระดับพหุภาคี [ออนไลน์]. แหล่งที่มา: <http://www.customs.go.th/OpenFile.jsp?docId=K00014> [2552, กันยายน 20]
- ศิริชัย คุณาบุตร. 2548. ปัจจัยเสี่ยงที่ส่งผลต่อประสิทธิภาพและประสิทธิผลในการบริหารงานด้านการตรวจสอบอากรของสำนักตรวจสอบอากร กรมศุลกากร. เอกสารวิจัยหลักสูตรรัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต คณะรัฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยรามคำแหง.
- อริพล ปาณชู. (2550). ความพึงพอใจของผู้นำเข้า- ส่งออกสินค้า ในบริการพิธีการศุลกากร ศึกษากรณี สำนักงานศุลกากรตรวจสินค้าท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ. เอกสารวิจัยหลักสูตรรัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต คณะรัฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยรามคำแหง.

ภาษาอังกฤษ

- WCO ROCB Asia Pacific. 2008. Regional Best Practice Study on Authorized Economic Operator (AEO)[Online]. Available from : <http://www.wcoasiapacific.org.jsp> [2009, October 18]
- World Customs Organization. 2007. WCO SAFE FRAMEWORK OF STANDARDS. [Online]. Available from : http://www.wcoomd.org/files/1.%20Public%20files/PDFandDocuments/SAFE%20Framework_EN_2007_for_publication.pdf [2009, October 18]



ภาคผนวก

ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

แบบสอบถาม

โครงการความร่วมมือระหว่างศสทการกับผู้ประกอบการ

คำชี้แจง

1. แบบสอบถามนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาปัญหาและอุปสรรคในการดำเนินโครงการความร่วมมือระหว่างศสทการกับผู้ประกอบการ
2. ศึกษาข้อเท็จจริงจากความคิดเห็นของผู้มีส่วนได้เสียต่อการดำเนินการโครงการฯนี้
3. แบบสอบถามแบ่งเป็น 3 ส่วน ดังนี้

ส่วนที่ 1 ข้อมูลเกี่ยวกับสถานภาพทั่วไป

ส่วนที่ 2 การประเมินปัจจัยพื้นฐานในการเข้าร่วมโครงการความร่วมมือระหว่างศสทการกับภาคเอกชน

ส่วนที่ 3 ความคิดเห็นต่อการดำเนินโครงการความร่วมมือระหว่างศสทการกับภาคเอกชน

ส่วนที่ 4 ความคิดเห็นและข้อเสนอแนะต่อโครงการความร่วมมือระหว่างศสทการกับภาคเอกชน

ข้อมูลที่ได้จากการสำรวจในครั้งนี้จะเป็นประโยชน์อย่างยิ่งต่อการพัฒนางานในหน่วยงานให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น ดังนั้นจึงขอความร่วมมือทุกท่านให้ข้อมูลตามความเป็นจริง ข้อมูลของท่านถือเป็นความลับ การนำเสนอข้อมูลจะเป็นไปในลักษณะของการวิเคราะห์ในภาพรวม และขอให้ท่านตอบคำถามให้ครบทุกข้อ เพื่อความสมบูรณ์ของผลการศึกษาในครั้งนี้

สุดท้ายนี้ ขอขอบคุณทุกท่านที่เสียสละเวลาในการตอบแบบสำรวจครั้งนี้ และขอให้ท่านเชื่อมั่นว่า ข้อมูลที่ได้จากการตอบของท่านจะเป็นข้อมูลที่มีคุณค่าต่อการพัฒนากรมศสทการอย่างแน่นอน

ส่วนที่ 1 ข้อมูลเกี่ยวกับสถานภาพทั่วไป

คำชี้แจง โปรดอ่านข้อความต่อไปนี้และทำเครื่องหมาย ✓ ในช่องว่าง

ข้อมูลเกี่ยวกับสถานภาพทั่วไป

1. ลักษณะกิจการ

ผู้ผลิต ตัวแทนออกของ ผู้ขนส่ง อื่น ๆ (โปรดระบุ).....

2. ธุรกิจของท่านเป็นธุรกิจขนาดใด

ขนาดเล็ก ขนาดกลาง ขนาดใหญ่ อื่น ๆ (โปรดระบุ).....

3. ธุรกิจของท่านเกี่ยวข้องกับพิธีการศสทการมาแล้วกี่ปี

1 - 3 ปี 4 - 6 ปี 7 - 9 ปี 10 ปีขึ้นไป

4. ระยะเวลาดำเนินการในการนำของเข้าหรือส่งของออกมาแล้ว

- น้อยกว่า 5 ปี 5 – 10 ปี 10 – 15 ปี มากกว่า 15 ปีขึ้นไป

5. ท่านเคยเข้าร่วมเป็นสมาชิกในการส่งเสริมสิทธิประโยชน์ใด (สามารถเลือกได้มากกว่า 1 คำตอบ)

- การส่งเสริมการลงทุน
- ผู้นำของเข้า ผู้ส่งของออกระดับบัตรทอง (GOLD CARD)
- การจัดระดับตัวแทนออกของรับอนุญาต (LICENSED CUSTOMS BROKER)
- อื่นๆ

6. ท่านต้องการสมัครเข้าร่วมโครงการหรือไม่

1. ใช่ 2. ไม่ใช่

สรุปผลการประเมินความพึงพอใจในการใช้สิทธิประโยชน์ของกรมศุลกากรที่ผ่านมา

ประเด็น	ระดับความพึงพอใจ				
	มากที่สุด (5)	มาก (4)	ปานกลาง (3)	น้อย (2)	น้อยที่สุด (1)
ให้ผ่านการตรวจสอบใบขนสินค้าโดยไม่ต้องตรวจสอบพิธีการ					
ให้ตัดบัญชีสินค้าสำหรับเรือ (MANIFEST) ภายหลังการปล่อยของ					
ได้รับงดเว้นการตรวจของจากเจ้าหน้าที่ศุลกากร เว้นแต่การสุ่มตรวจ					
สิทธิพิเศษในการคืนอากรหรือการชดเชยค่าภาษีอากรได้รับ อนุมัติการคืนอากรหรือชดเชยค่าภาษีอากรทันทีที่ยื่นคำร้องขอ					

ส่วนที่ 2 การประเมินปัจจัยพื้นฐานในการเข้าร่วมโครงการ AEO program

คำชี้แจง โปรดอ่านข้อความต่อไปนี้และทำเครื่องหมาย ✓ ในช่องว่าง

ข้อพิจารณา	มี/ใช่	ไม่มี/ ไม่ใช่
ด้านความพร้อมในการดำเนินโครงการ		
1. มีการกำหนดผู้บริหารที่มีอำนาจสั่งการ		

ข้อพิจารณา	มี/ใช่	ไม่มี/ ไม่ใช่
2. มีการกำหนดผู้มีอำนาจหน้าที่รับผิดชอบในโครงการฯ		
3. ถ้ามีการ outsource มีการตรวจสอบความเหมาะสมในการปฏิบัติงานตามโครงการฯ		
ด้านการปฏิบัติงานของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง		
1. มีหน่วยงานที่รับผิดชอบในการดำเนิน โครงการ		
2. มีการให้คำแนะนำและดูแลควบคุมคู่สัญญาในเรื่องการปฏิบัติงาน		
3. มีการนำมาตรการต่าง ๆ ไปใช้ในหน่วยงานเพื่อให้การปฏิบัติงานเป็นไปอย่างเหมาะสม		
ด้านการปฏิบัติตามพิธีการศุลกากร		
1. มีการจัดทำบัญชีรายการ และมีการเก็บรักษาสินค้าที่ดำเนินการภายใต้การปฏิบัติงานนี้อย่างเหมาะสม		
2. สามารถเข้าถึงข้อมูลบัญชีรายการผู้นำเข้า/ส่งออก และจัดส่งข้อมูลรายการนั้นให้กับศุลกากรตามเวลาที่กำหนดเมื่อมีการร้องขอ		
3. มีระเบียบและ/หรือ โครงสร้างในการทำงานที่สร้างขึ้นเพื่อใช้ในการปฏิบัติงานในกรณีฉุกเฉิน		
4. มีระเบียบและ/หรือ โครงสร้างในการทำงานที่เกี่ยวข้องกับการสำแดงของนำเข้า รวมถึงการเตรียมการสำหรับการเรียกเอกสารที่เกี่ยวข้องและการตรวจสอบสินค้า		
5. ระเบียบและ/หรือ โครงสร้างในการทำงานนั้นได้มีการพัฒนาการจัดส่งเอกสาร เช่น คำร้องในการผ่านพิธีการและบัญชีราคาสินค้าให้กับตัวแทนศุลกากรซึ่งได้รับมอบหมายในการสำแดงการนำเข้า ได้อย่างเหมาะสม		
6. ในกรณีการสำแดงการจ่ายค่าอากรในระบบการสำแดง ท่านสามารถยื่นจ่ายอากรตามวันเวลาที่กำหนดในกฎหมายศุลกากร และสามารถจัดเตรียมการสำแดงการจ่ายอากรที่ถูกต้อง เช่น จัดเตรียมตามเอกสารที่เกี่ยวข้องรวมถึงใบอนุญาตนำเข้าและรายการที่นำเข้า		
7. มีระเบียบและโครงสร้างในการทำงานเพื่อตอบสนองต่อคำสั่งของศุลกากรในเรื่องการวางประกันความปลอดภัยโดยทันที		
ด้านการปฏิบัติในการควบคุมสินค้า		
1. ระเบียบและ/หรือ โครงสร้างในการทำงานที่สร้างขึ้นสำหรับสถานที่จัดเก็บสินค้า ต้องควบคุมรายการสินค้าได้อย่างเหมาะสมและตรงตามกำหนดเวลา และมีการจัดการที่เหมาะสมในการควบคุมสินค้าเข้า-ออกจากสถานที่จัดเก็บสินค้า		
2. กรณีสินค้าควบคุมที่ผ่านแดนนั้น มีระเบียบและ/หรือ โครงสร้างในการตรวจสอบเส้นทางและรูปแบบของการขนส่งรวมถึงติดตามการเคลื่อนไหวของสินค้าอย่างเหมาะสม		

ข้อพิจารณา	มี/ใช่	ไม่มี/ ไม่ใช่
3. มีการวางระเบียบและ/หรือ โครงสร้างในการทำงานเพื่อตรวจสอบสถานการณ์ขนถ่ายสินค้าไปยังที่ต่างๆ		
4. โรงพักสินค้าของสินค้าควบคุม มีการตรวจสอบเส้นทางขนส่งของทั้งสองฝ่ายรวมถึงพาหนะและสินค้าที่ถูกนำเข้ามาหรือส่งออกไปเพื่อการควบคุมความปลอดภัยที่แน่นอน		
ด้านแผนงานความร่วมมือตามกฎหมายและระเบียบในการควบคุมการค้า		
1. มีการกำหนดหัวข้อและวัตถุประสงค์ของแผนงานโครงการฯ รวมไปถึงกรณีที่มีการปฏิบัติงานได้ถูกมอบหมายให้แก่คู่สัญญา		
2. มีการรายงานให้แก่ศุลกากรทราบ ถ้าการเปลี่ยนแปลงเช่นนั้นเกี่ยวข้องกับพิธีการศุลกากรคลังสินค้า หรือการขนส่งสินค้า		
3. มีการรายงานให้แก่ศุลกากรทราบ ถ้าเกิดความผิดพลาดหรือเหตุสุดวิสัยเกี่ยวข้องกับกระบวนการทางศุลกากร สินค้า หรือการขนส่งสินค้า		
ด้านช่องทางการสื่อสารกับศุลกากร		
1. มีผู้ได้รับมอบหมายให้ทำการติดต่อกับศุลกากร		
2. จัดให้มีการสื่อสารโดยวิธีที่เหมาะสมถึงศุลกากรโดยทันทีเมื่อมีการเปลี่ยนแปลงแก้ไขข้อมูลรวมถึงชื่อและที่อยู่ในหนังสืออนุญาตตามที่ระบุไว้ในกฎหมายศุลกากร มีความผิดปกติใดๆที่เกี่ยวข้องกับกระบวนการขนส่งสินค้า มีการถ่ายทอดข้อมูลเกี่ยวกับการติดต่อหรือการสอบถามจากศุลกากรแก่สาขาที่เกี่ยวข้องอย่างรวดเร็ว		
ด้านการให้การศึกษาและฝึกอบรม		
1. มีการวางแผน โครงการอบรมและการฝึกปฏิบัติเพื่อให้โครงการบรรลุผลอย่างต่อเนื่อง		
2. มีการวางแผนและการดำเนินการให้เป็นไปตามแผนการอบรมและการฝึกปฏิบัติ		
3. มีข้อกำหนดเกี่ยวกับเนื้อหาและเวลาในการอบรมและการฝึกปฏิบัติ เพื่อเพิ่มความระมัดระวังของเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติงานแผนงานโครงการฯและพิธีการทางศุลกากร รวมทั้งการพัฒนาความรู้ความเชี่ยวชาญเพิ่มเติม		
ด้านมาตรการบังคับ		
1. มีระเบียบในการบังคับการสำหรับการกระทำความผิดใดๆของพนักงานต่อกรณีไม่ปฏิบัติตามกฎหมาย หรือระเบียบที่เกี่ยวข้อง		

ส่วนที่ 3 ความคิดเห็นต่อการดำเนินโครงการ AEO program

คำชี้แจง โปรดอ่านข้อความต่อไปนี้และทำเครื่องหมาย ✓ ในช่องว่างที่สอดคล้องกับความคิดเห็นของท่านมากที่สุด เพียงข้อละ 1 ช่อง และโปรดตอบให้ครบทุกข้อคำถาม

ประเด็น	ระดับความคิดเห็น				
	มากที่สุด (5)	มาก (4)	ปานกลาง (3)	น้อย (2)	น้อยที่สุด (1)
1. โครงการความร่วมมือระหว่างศุลกากรและภาคเอกชน ควร มีกำหนดแผนเบื้องต้นให้มีความยืดหยุ่นและให้มีความ ปลอดภัยตามประเภทของงานธุรกิจนั้น ๆ					
2. ศุลกากรและผู้ประกอบการที่เข้าร่วมโครงการ AEO ควร ร่วมกันกำหนดและจัดทำเอกสารมาตรการทางด้านความ ปลอดภัยเพื่อเป็นแนวทางที่จะให้ผู้ประกอบการที่เข้าร่วม โครงการ AEOs สามารถนำไปปฏิบัติได้					
3. ผู้ประกอบการที่เข้าร่วมโครงการ AEOs ต้องประยุกต์การ ดำเนินธุรกิจของตนให้สอดคล้องกับแนวทางปฏิบัติที่ เหมาะสมในเรื่องความมั่นคงปลอดภัยที่ถูกกำหนดไว้					
4. ผู้ประกอบการกับศุลกากรควรมีส่วนร่วมในการกำหนด สิทธิประโยชน์ในการกำหนดสิทธิประโยชน์ร่วมกันเพื่อให้ ได้มาซึ่งความร่วมมือในความปลอดภัยของห่วงโซ่อุปทาน					
5. ศุลกากรอาจต้องแก้ไขบทบัญญัติเพื่อให้พิธีการต่าง ๆ มี ความรวดเร็วในการบริโภค หรือการส่งสินค้าออกโดยการ กำหนดลำดับชั้นสินค้าที่มีความเสี่ยงต่ำ					
6. ศุลกากรควรให้สิทธิประโยชน์อย่างต่อเนื่อง					
7. ศุลกากรควรส่งเสริมความปลอดภัยของสินค้าในห่วงโซ่ อุปทานระหว่างประเทศ					
8. ศุลกากรควรนำการบริหารความเสี่ยงมาประเมินความเสี่ยง และกำหนดกลุ่มเป้าหมายของการขนส่งสินค้าที่มีความเสี่ยงสูงได้					
9. ผู้ประกอบการต้องเสริมสร้างความปลอดภัยให้กับผู้คอน เทนเนอร์ และนำเครื่องมือ อุปกรณ์ เทคโนโลยีเข้ามาช่วยใน การกำกับดูแลความปลอดภัยให้กับผู้สินค้าและสินค้า					
10. ศุลกากรควรสนับสนุนและอำนวยความสะดวก ตลอดจน กระตุ้นและเสริมสร้างแรงจูงใจแก่ผู้ประกอบการที่เข้าร่วม โครงการ AEOs ขอมรับนำเทคโนโลยีล่วงหน้ามาใช้					
11. ศุลกากรควรจะพัฒนาการมีส่วนร่วมระหว่างศุลกากรและ					

ประเด็น	ระดับความคิดเห็น				
	มากที่สุด (5)	มาก (4)	ปานกลาง (3)	น้อย (2)	น้อยที่สุด (1)
เอกชนให้มีความทันสมัยอยู่เสมอ เพื่อประชาสัมพันธ์ถึงมาตรฐานความปลอดภัยขั้นต่ำ รวมทั้ง แนวทางปฏิบัติที่เหมาะสมในเรื่องความปลอดภัยในช่องทางการขนส่ง					
12. สุลกากรควรจะมีการจัดตั้งศูนย์ประสานงาน (Contact point) เพื่อให้เอกชนสามารถติดต่อได้ 24 ชั่วโมง					
13. สุลกากรควรจัดทำช่องทางเพื่อให้ภาคเอกชนสามารถแสดงความเห็น และข้อเสนอแนะในการปรับปรุง/แก้ไข					
14. อื่นๆ (โปรดระบุ).....					

ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ส่วนที่ 4 ความคิดเห็นและข้อเสนอแนะต่อการดำเนินโครงการความร่วมมือระหว่างศุลกากรกับ
ภาคเอกชน

1. ท่านคิดว่าอะไรเป็นปัญหาและอุปสรรคในการดำเนินงานโครงการความร่วมมือระหว่างศุลกากรกับภาคเอกชน (Authorized Economic Operations (AEOs)* Program)

คำชี้แจง โปรดทำเครื่องหมาย ✓ ในข้อที่ท่านคิดว่าเป็นปัญหาและอุปสรรคในช่อง □ ท่านสามารถเลือกได้มากกว่า 1 ข้อ

- | | |
|---|--|
| 1. การดำเนินการทางเอกสาร | |
| 1.1 ด้านเอกสารภายในหน่วยงาน | |
| 1.2 ด้านเอกสารของศุลกากร | |
| 1.3 อื่น ๆ ระบุ..... | |
| 2. ด้านระเบียบกฎหมายต่างๆของศุลกากร | |
| 2.1 การเผยแพร่ระเบียบและข้อกำหนดต่างๆในการปฏิบัติพิธีการและการตรวจปล่อยสินค้า | |
| 2.2 ระเบียบกฎหมายต่างๆมีการเปลี่ยนแปลงอยู่เสมอ | |
| 2.3 ยังไม่มีกฎระเบียบรองรับการดำเนินการอย่างเป็นรูปธรรม | |
| 2.3 อื่น ๆ ระบุ..... | |
| 3. ด้านขั้นตอนการปฏิบัติงาน | |
| 4. ด้านค่าใช้จ่ายในการดำเนิน โครงการ | |
| 5. ด้านบุคลากร | |
| 5.1 บุคลากรภายใน | |
| 5.2 บุคลากรของศุลกากร | |
| 6. การเผยแพร่ข้อมูลสารสนเทศ | |
| 6.1 ด้านราคา | |
| 6.2 ด้านสินค้า | |
| 6.3 ด้านอัตราภาษี | |
| 6.4 ด้านการฝึกอบรม | |
| 7. ด้านเครื่องมือ อุปกรณ์ต่างๆที่ใช้เพื่อดำเนิน โครงการ | |

2. ท่านคิดว่าผู้เข้าร่วมเป็นสมาชิกโครงการ Authorized Economic Operations (AEOs)* Program ควรได้รับสิทธิประโยชน์อย่างไรบ้าง ท่านสามารถเลือกได้มากกว่า 1 ข้อ

มาตรการ	ความต้องการ	ความต้องการได้รับสิทธิประโยชน์เพิ่มเติมจากหน่วยงานฯ
<input type="checkbox"/> มาตรการด้านภาษี	<input type="checkbox"/> ด้านการกำหนดราคา <input type="checkbox"/> ด้านอัตราภาษีศุลกากร <input type="checkbox"/> อื่นๆ	
<input type="checkbox"/> มาตรการที่ไม่ใช่ภาษี	<input type="checkbox"/> ด้านการลดพิธีการนำเข้า – ส่งออก <input type="checkbox"/> ด้านการตรวจปล่อยสินค้า <input type="checkbox"/> ด้านระเบียบ กฎหมาย <input type="checkbox"/> ด้านเทคโนโลยีที่ช่วยควบคุมความปลอดภัยของสินค้า <input type="checkbox"/> ด้านสถานที่ในการอำนวยความสะดวก <input type="checkbox"/> อื่นๆ	

3. ข้อเสนอแนะอื่นๆ

.....

.....

.....

.....

ขอขอบพระคุณในความอนุเคราะห์ข้อมูลของท่านมา ณ โอกาสนี้ด้วย

ประวัติผู้เขียนวิทยานิพนธ์

ชื่อ – สกุล	นางสาวณัฐา โอวาททัศนีย์	
วัน เดือน ปีเกิด	17 กรกฎาคม 2526	
การศึกษา	พ.ศ. 2548	มัธยมศึกษาปีที่ 6 (ศิลป์-คำนวณ) โรงเรียนสาธิตมหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ ปทุมวัน
	พ.ศ. 2549	ปริญญาตรี บริหารธุรกิจบัณฑิต สาขาการบัญชี มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ
ประสบการณ์ทำงาน	พ.ศ. 2552	ตำแหน่งนักวิชาการภาษี กรมศุลกากร กระทรวงการคลัง
	ปัจจุบัน	ตำแหน่งนักวิชาการศุลกากรปฏิบัติการ กรมศุลกากร กระทรวงการคลัง

ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย