

บทที่ 2

พัฒนาการของระบบ E-Container

E-Container เกิดจากการการประชุมของกรมศุลกากร โลกซึ่งเป็นสมาคม WCO (World Customs Organization) ระบบเดิมที่ใช้อยู่เป็นระบบ EDI ส่งข้อมูลระหว่างกรมศุลกากรข้ามประเทศ เมื่อกลางปี 2004

ความหมายของระบบ EDI (กรมศุลกากร, 2541)

EDI (Electronic Data Interchange) คือ การใช้เครื่องคอมพิวเตอร์ในการรับส่งเอกสารธุรกิจระหว่างหน่วยงานตั้งแต่ 2 หน่วยงานขึ้นไปที่มีมาตรฐานอันเป็นที่ยอมรับร่วมกัน โดยผ่านเครือข่ายสื่อสาร เช่น สายโทรศัพท์ สัญญาณดาวเทียม เป็นต้น หรืออีกนัยหนึ่ง คือ การใช้สื่อ หรือรูปแบบทางอิเล็กทรอนิกส์ ในการแลกเปลี่ยนข้อมูลหรือเอกสารธุรกิจ เช่น ใบสั่งซื้อสินค้า ใบฉีราคา สินค้า ใบส่งของ รายงาน ฯลฯ ภายใต้มาตรฐานที่กำหนดไว้ การรับ/ส่งเอกสารข้อมูลดังกล่าว จะถูกระงับภายใต้มาตรฐานความปลอดภัยระดับหนึ่ง เพื่อป้องกันมิให้คู่แข่งทางการค้าสามารถดึงข้อมูลของตนเองไปใช้ได้ ซึ่งหากมีการใช้ EDI ในกิจกรรมต่าง ๆ อย่างครบวงจรแล้ว จะช่วยให้ไม่ต้องอาศัยเอกสารต้นฉบับที่ต้องฉบับที่ต้องตรวจสอบ โดยพนักงานหรือป้อนข้อมูลซ้ำอีก ซึ่งสามารถสนับสนุนให้องค์กรธุรกิจเปลี่ยนแปลงเป็นขั้นตอน การทำธุรกิจที่ต้องใช้เอกสารเป็นพื้นฐาน ไปสู่การทำธุรกิจภายใต้สื่อทางอิเล็กทรอนิกส์โดยไม่จำเป็นต้องใช้กระดาษอีกต่อไป

ในการทำงานตามขั้นตอนของระบบ EDI นี้จำเป็นต้องมีทั้งระบบคอมพิวเตอร์ขององค์กรต่าง ๆ จะต้องมีส่วนในการสื่อสารเป็นระบบเปิด คือเป็นระบบซึ่งใช้ฮาร์ดแวร์ (Hardware และซอฟต์แวร์ (Software) ที่ไม่ปิดกั้นการติดต่อจากโลกภายนอก โดยการใช้ระบบมาตรฐานที่เป็นสากล เช่น UN/EDIFACT (United Nation/ Electronic Data Interchange for Administration, Commerce, and Transportation), IEEE (Institute of Electrical and Electronic Engineers), ACM (Address Complete Message), ISO (International Standards Organization) เป็นต้น ซึ่งได้กำหนดและวางกฎเกณฑ์ของการส่งผ่าน หรือแลกเปลี่ยนข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ไว้อย่างชัดเจน เพื่อให้คอมพิวเตอร์ของทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้องสามารถติดต่อ และรับส่งข้อมูลกันได้โดยไม่จำกัดข้อห้อยของอุปกรณ์

การทำงานของระบบ EDI

การแลกเปลี่ยนเอกสารธุรกิจในระบบ EDI มีขั้นตอนการทำงานระหว่างเครื่องคอมพิวเตอร์ของผู้ส่งกับเครื่องคอมพิวเตอร์ของผู้รับ ดังนี้

1. ผู้ส่งเอกสารระบบ EDI (Sending System)

- เริ่มต้นผู้ส่งต้องมีโปรแกรม (In House Application) สำหรับบันทึกข้อมูลของเอกสารต่าง ๆ เช่น Invoice ใบขนสินค้า เป็นต้น โปรแกรมนี้ผู้ส่งอาจจะพัฒนาเองหรือซื้อที่เขาพัฒนาเสร็จแล้วก็ได้

- ผู้ส่งบันทึกรายละเอียดของเอกสารต่าง ๆ เข้าสู่เครื่องคอมพิวเตอร์
- ผู้ส่งตรวจสอบความถูกต้องครบถ้วน ของข้อมูลที่บันทึกเข้าเครื่องคอมพิวเตอร์ อีกครั้งก่อนที่จะส่งไปให้เครื่องคอมพิวเตอร์ของผู้รับ
- ผู้ส่งสั่งให้เครื่องคอมพิวเตอร์ของตนส่งข้อมูลไปให้เครื่องคอมพิวเตอร์ ของผู้รับเมื่อได้รับคำสั่ง เครื่องคอมพิวเตอร์ของผู้ส่งก็จะทำการคัดแยกข้อมูล ที่ต้องการส่ง (Extracted Data) จากฐานข้อมูล (Data Base) ให้อยู่ในรูปที่พร้อมจะถูกแปลงเป็นเอกสาร EDI
- ซอฟต์แวร์ EDI (Translation Software) จะทำการแปลงข้อมูลที่ต้องการส่งให้อยู่ในรูปของเอกสารอีดีไอหรือที่เรียกว่าเอกสารอิเล็กทรอนิกส์ เช่น (EDIFACT Format)
- จากนั้นก็เป็นหน้าที่ของชุดคำสั่งสำหรับการติดต่อสื่อสารข้อมูล (Communication Protocol เช่น VAN Protocol ฯลฯ) ที่จะส่งข้อมูลไปยังเครื่องคอมพิวเตอร์ของผู้ให้บริการ EDI

2. ผู้ให้บริการระบบ EDI (EDI Value added หรือ EDI Service Provider)

เครื่องคอมพิวเตอร์ของผู้ให้บริการ EDI จะดำเนินการดังต่อไปนี้

- ตรวจสอบสิทธิการใช้งานระบบ EDI ของผู้ส่ง เช่น ตรวจสอบรหัสผ่าน เป็นต้น
- เมื่อได้รับการข้อมูลจากผู้ส่งแล้วทำการแปลงข้อมูลมาตรฐานหนึ่ง ไปเป็นอีกมาตรฐานหนึ่งในกรณีที่ผู้ส่ง และผู้รับใช้มาตรฐานระบบ EDI ที่แตกต่างกัน
- ตรวจสอบข้อมูลว่าตรงตามมาตรฐานหรือไม่
- นำเอกสารระบบอีดีไอที่ได้รับจากผู้ส่ง ไปเก็บไว้ในตู้ไปรษณีย์ (Mailbox) ของผู้รับ

3. ผู้รับเอกสารระบบ EDI (Receiving System)

เครื่องคอมพิวเตอร์ของผู้รับจะดำเนินการดังต่อไปนี้

- ผู้รับติดต่อมายังเครื่องของผู้ให้บริการระบบผ่านเครือข่ายสื่อสาร เช่น โทรศัพท์ เพื่อรับเอกสารที่อยู่ใน Mailbox ของตน
- อ่านเอกสารระบบ EDI ในรูปของ (EDIFACT Format) จาก Mailbox ของตน และส่งข้อความตอบรับแจ้งให้ผู้ทราบว่าได้รับข้อมูลเรียบร้อยแล้ว

- ซอฟต์แวร์ระบบ EDI (Translation Software) จะทำการแปลงเอกสาร ระบบ EDI ให้อยู่ในรูปแบบที่ผู้รับเอาไปใช้งานภายในองค์กรได้
- เครื่องคอมพิวเตอร์ของผู้รับจะนำข้อมูลที่ผ่านมาผ่านการแปลงเรียบร้อยแล้ว (Deformed Data) มาทำการประมวลผล และจัดเก็บลงในฐานข้อมูล (Data Base)

ข้อแตกต่างระบบ EDI จากการใช้โทรสาร การรับส่งข้อความทาง E-mail หรือ พาณิชนียอิเล็กทรอนิกส์ (Electronic Commerce: EC)

- การส่งโทรสาร (Faximile) เป็นการส่งเอกสารธุรกิจ โดยผ่านเครือข่ายสื่อสาร วิธีการรับ/ส่งไม่ได้มีการกำหนดรูปแบบเป็นมาตรฐานที่แน่นอน ไม่สามารถนำข้อมูลที่ได้รับ ไปประมวลผลต่อได้โดยตรง
- E-mail เป็นการรับส่งข้อมูลในรูป (Free Format) ไม่มีรูปแบบที่แน่นอน ไม่สามารถนำข้อมูลไปประมวลผลต่อได้โดยตรง แต่สามารถแนบเพิ่มข้อมูลที่มีโครงสร้างแน่นอน มากับ E-mail ได้
- พาณิชนียอิเล็กทรอนิกส์ (Electronic Commerce: EC) คือ การซื้อขายสินค้าและบริการโดยใช้คอมพิวเตอร์ และเครือข่ายโทรคมนาคมเป็นสื่อกลาง (Internet) เช่น การโฆษณาสินค้าหรือบริการ การจองตั๋วเครื่องบิน การสั่งซื้อสินค้า เป็นต้น เป็นการเปลี่ยนแปลงทางเทคโนโลยีหรือสื่อทางอิเล็กทรอนิกส์ที่มีต่อธุรกิจ ซึ่งหมายถึงขั้นตอนในการทำธุรกิจแบบดั้งเดิม เมื่อนำมาประยุกต์ใช้เข้ากับเทคโนโลยีสารสนเทศและระบบเครือข่าย ทำให้เกิดความสามารถในการทำธุรกิจแบบใหม่ขึ้น โดยใช้การแลกเปลี่ยนข้อมูล หรือสารสนเทศในรูปแบบของอิเล็กทรอนิกส์เทคโนโลยีที่นำมาประยุกต์ใช้ในการดำเนินงานพาณิชนียอิเล็กทรอนิกส์ (EC) ดังกล่าว คือ พาณิชนียอิเล็กทรอนิกส์ (E-mail), EDI, EFT (Financial EDI) เป็นต้น

ประโยชน์โดยทั่วไปของระบบ EDI

ปัจจุบันได้มีการนำระบบ EDI มาใช้กันอย่างแพร่หลาย เนื่องจากเป็นระบบที่สามารถให้ประโยชน์สูงในการแข่งขันทางธุรกิจ ประโยชน์โดยทั่วไปของ EDI สามารถแบ่งได้เป็น 3 ระดับ คือ

1. ประโยชน์ทางตรง

ลดค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับจัดการเอกสาร EDI ทำให้ธุรกิจสามารถลดค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการจัดการเอกสาร ซึ่งเกิดขึ้นในระบบการค้าแบบเดิมที่ทำการติดต่อกันด้วยเอกสารได้ ค่าใช้จ่ายส่วนที่ลดได้อาทิ เช่น

- ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการจัดทำเอกสาร โดยตรง เช่น ค่าใช้จ่ายสำหรับเอกสารและพนักงานในกระบวนการรับเอกสาร การจับคู่เอกสาร การตรวจสอบความถูกต้องของข้อมูลในเอกสาร การ

คัดลอกเอกสาร การประมวล การออกเอกสารต่อเนื่อง การจัดเก็บเอกสารและการส่งเอกสารไปยังผู้ที่เกี่ยวข้องทั้งภายในและภายนอกองค์กร

- ค่าใช้จ่ายสำหรับความผิดพลาดที่เกิดขึ้นในระบบเอกสาร เช่น ค่าใช้จ่ายอันเนื่องมาจากการสูญหายของเอกสารระหว่างการเดินทาง และจากความผิดพลาดในการบันทึกข้อมูลเอกสารต้นฉบับ
- ค่าใช้จ่ายสำหรับเวลาที่ใช้ในกระบวนการส่งข้อมูลด้วยเอกสาร เช่น เวลาที่ต้องรอในแต่ละชั้นของการทำงาน ในขบวนการจัดการเอกสาร และเวลาที่ใช้ในการส่งเอกสารระหว่างองค์กร

2. ประโยชน์ทางอ้อม

เพิ่มประสิทธิภาพในการกระบวนการทางธุรกิจ ความถูกต้องของข้อมูลจากการใช้ EDI รวมทั้งวงจรธุรกิจที่สั้นลง สำหรับทุกขบวนการทางธุรกิจตั้งแต่การซื้อ การขาย จนกระทั่งถึงการรับเงินและจ่ายเงิน จะทำให้เกิดการเพิ่มประสิทธิภาพในกระบวนการทางธุรกิจในส่วนต่าง ๆ เช่น

- ลดจำนวนสินค้าคงคลัง
- กระชับความสัมพันธ์ระหว่างคู่ค้าทางธุรกิจ และสนับสนุนการใช้ระบบ (Just in Time)
- พัฒนาบริการลูกค้า
- พัฒนาการใช้เงินทุนหมุนเวียน
- พัฒนาระบบข้อมูลเพื่อการบริหาร และเพิ่มประโยชน์จากการใช้ฐานข้อมูลเดียวกัน

3. ประโยชน์ทางกลยุทธ์

- เป็นเครื่องมือสนับสนุนในการบรรลุถึงเป้าหมายองค์กร และประสิทธิภาพที่เพิ่มขึ้นในกระบวนการทางธุรกิจ จากการใช้ EDI สามารถใช้เป็นเครื่องมือในการสนับสนุนให้เกิดผลตามเป้าหมายขององค์กร ที่วางไว้ได้ เช่น การสร้างพันธมิตรทางการค้าใหม่ ๆ การเข้าสู่ตลาดใหม่ การออกผลิตภัณฑ์/ บริการใหม่ การเป็นผู้นำในตลาดและความอยู่รอดขององค์กร

ประโยชน์ที่ได้รับของการนำระบบ EDI มาใช้ในการปฏิบัติพิธีการศุลกากร (กรมศุลกากร, 2541)

- ช่วยลดระยะเวลาในการเดินทางพิธีการศุลกากร เช่น ไม่ต้องผ่านขั้นตอนการออกเลขที่ใบขนสินค้า หรือเลขที่ยกเว้นอากร เพราะเครื่องคอมพิวเตอร์จะออกเลขที่ใบขนสินค้า หรือเลขที่ยกเว้นอากรให้
- ช่วยลดความผิดพลาดในการคำนวณค่าภาษีอากร เพราะโปรแกรมคอมพิวเตอร์ได้ตรวจสอบการคำนวณแล้ว
- กรณีใบขนสินค้าขาออก จะลดเจ้าหน้าที่ตรวจสอบลง
- มีระบบข้อมูลที่ Update ตลอดเวลา
- ลดต้นทุนในการบริหารระบบคงคลังสินค้า

- กรมศุลกากรสามารถให้บริการระบบ EDI ได้ตลอด 24 ชั่วโมง
- ระบบ EDI จะมีบริการให้ผู้ส่งออกสอบถามข้อมูลจากเครื่องคอมพิวเตอร์ ของกรมศุลกากร ได้อัตโนมัติ เพื่อตรวจสอบเช็คสินค้าที่นำเข้า และส่งออกว่าได้รับอนุมัติหรือยัง

ข้อเสียของระบบ EDI คือ

- ปัญหาด้านต้นทุนสูงในการติดตั้งระบบ
- ปัญหา VAN คือค่าบริการแพงทำให้ระบบ E-Regulation ไปชนทาง Electronic ของกรมศุลกากรก็ค่าใช้จ่าย VAN สูงไปด้วย Tradesism
- การใช้บริการด้าน EDI ไม่เหมาะกับผู้ประกอบการรายเล็กถึงปานกลางที่มีจำนวนผู้ไม่ถึง 100 ผู้ต่อเดือน

ตารางที่ 2-1 แสดงข้อแตกต่างระหว่างพิธีการแบบ Manual กับ EDI

พิธีการแบบ Manual	พิธีการแบบ EDI
ตัวแทนออกของรับข้อมูล Invoice และเอกสารประกอบอื่นๆ จากผู้นำเข้า/ ส่งออก เพื่อจัดทำใบขนสินค้า	ตัวแทนออกของรับข้อมูล Invoice และเอกสารประกอบอื่น ๆ จากผู้นำเข้า/ ส่งออกเพื่อจัดทำใบขนสินค้า โดยป้อนข้อมูลลงในคอมพิวเตอร์ของตนเองหรือใช้บริการ Service Counter
ยื่นใบขนสินค้าต่อเจ้าหน้าที่พิธีการ ตรวจสอบบัตรตัวอย่างลายมือชื่อเจ้าของหรือผู้จัดการ หรือผู้รับมอบอำนาจ ออกเลขที่ใบขนสินค้า ตรวจสอบเอกสารและลงนามรับรอง	ส่งข้อมูลผ่านสายโทรศัพท์ไปยังเครื่องคอมพิวเตอร์ของกรมศุลกากร โดยผ่านผู้ให้บริการ EDI (VAN) คอมพิวเตอร์ของกรมศุลกากร จะตรวจสอบข้อมูลเบื้องต้น เช่น เลขประจำตัวผู้นำเข้า/ ส่งออก ชื่อเรือ เทียนเรือ โดยจะออกเลขที่ใบขนสินค้าให้
เจ้าหน้าที่ประเมินอากร ตรวจสอบพิกัดอัตราอากรประเมินอากร คำนวณ และสั่งการตรวจ	การตรวจสอบพิกัดอัตรา และประเมินอากรกระทำโดยตัวแทนออกของ ก่อนส่งข้อมูลไปยังเครื่องคอมพิวเตอร์ ของกรมศุลกากร

ตารางที่ 2-1 (ต่อ)

พิธีการแบบ Manual	พิธีการแบบ EDI
นำใบขนสินค้าที่ผ่านพิธีการ และชำระอากร หรือเงินประกันแล้วไปคลังสินค้า ให้เจ้าหน้าที่ สุลกากรกำหนดซื้อเจ้าหน้าที่ผู้ตรวจปล่อยสินค้า	นำใบขนสินค้าที่ผ่านพิธีการ และชำระอากร หรือเงินประกันแล้วไปที่คลังสินค้าให้ เจ้าหน้าที่สุลกากรกำหนดซื้อเจ้าหน้าที่ผู้ตรวจ ปล่อยสินค้า ด้วยเครื่องคอมพิวเตอร์โดยอัตโนมัติ
เจ้าหน้าที่สุลกากรทำการตรวจปล่อยสินค้า ตามปกติ	เจ้าหน้าที่สุลกากรทำการตรวจปล่อยสินค้า ตามปกติ หรือส่งมอบสินค้า หรือสัณนิการการ รับบรรจุทุก กรณีผู้นำเข้า/ ส่งออก เป็นบัตรทอง (Gold Card)

ขอบเขตการใช้งานระบบ EDI

EDI จะมีประโยชน์มากขึ้น ถ้าคู่ค้าทางธุรกิจทุกฝ่ายใช้ EDI ในการติดต่อสื่อสารกัน เช่น ในกรณีที่ผู้ส่งออกซึ่งมีการติดต่อกับลูกค้าในต่างประเทศ ผู้ผลิต ธนาคาร บริษัทตัวแทนขนส่งกรม สุลกากรและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องต่าง ๆ หากมีเพียงผู้ส่งออกและผู้ผลิตเท่านั้นที่ใช้ระบบ EDI ในการติดต่อกัน ประโยชน์การใช้ EDI ก็ไม่ได้เต็มที่เนื่องจากผู้ส่งออกยังต้องติดต่อกับองค์กรอื่น ๆ โดยการส่งเอกสารตามระบบการค้ำแบบเดิม และองค์กรเหล่านั้นก็ต้องบันทึกเอกสารระบบ คอมพิวเตอร์ ของตนเองอีกครั้งหนึ่ง แต่ถ้าทุกฝ่ายติดต่อกันโดยใช้ระบบ EDI ผู้ส่งก็จะสามารถนำ ข้อมูล เข้าสู่ระบบคอมพิวเตอร์ของหน่วยงานอื่นได้โดยตรง โดยที่หน่วยงานเหล่านั้นไม่จำเป็นต้อง บันทึกข้อมูลที่ได้รับมานี้ เข้าสู่ระบบคอมพิวเตอร์ของตนใหม่อีกครั้ง

กลุ่มผู้ใช้งานระบบ EDI ด้านการค้าระหว่างประเทศหลัก ๆ จะประกอบไปด้วยองค์กร ต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการนำเข้า/ ส่งออกซึ่งสามารถนำระบบ EDI ไปประยุกต์ใช้ได้ตามความจำเป็น และตามลักษณะงานของตน เช่น

กรมศุลกากร	พิธีการทางศุลกากร (Customs Formality)
ธนาคาร	การโอนเงินทางอิเล็กทรอนิกส์ (Electronic Fond Transfer: EFT)
ธุรกิจขนส่ง	การส่งรายละเอียดของที่ส่งให้ลูกค้า (Manifest, Bill of Landing, Airway Bill)
ผู้นำเข้า/ ส่งออก	กระบวนการนำเข้าและส่งออก (Letter of Credit, Invoice, Packing List)

การทำเรือ การควบคุมการไหลเวียนของสินค้า ระหว่างท่าเรือ และการติดต่อกับผู้ขนส่งสินค้าในประเทศ และระหว่างประเทศ (Bay Plans)

ผู้ค้าส่ง/ ผู้ค้าปลีก กระบวนการสั่งซื้อและการขาย (Purchase Order Invoice) เป็นต้น บริษัทเทรดสยาม (Trade Siam Limited) (วิชัย มากวัฒนสุข, 2546)

กรมศุลกากรได้นำเอาระบบ EDI มาใช้ในการปฏิบัติการศุลกากร ซึ่งได้กำหนดรูปแบบมาตรฐานของข้อมูลระบบ EDI ที่จัดส่งให้กรมศุลกากร จะต้องเป็นไปตามมาตรฐานขององค์การสหประชาชาติ คือ UN/ EDIFACT โดยมีการสื่อสารแห่งประเทศไทย (กสท.) เป็นผู้ให้บริการในการเชื่อมต่อการรับ – ส่งข้อมูลในระบบ EDI (Gateway) ระหว่างผู้ให้บริการ EDI เอกชน (VAN: Value Added Network Provider) กับผู้ให้บริการทั่วไปในประเทศไทยเป็นรายแรก และองค์การโทรศัพท์แห่งประเทศไทย (ทศท.) เป็นผู้ให้บริการเครือข่ายสาธารณะ

นอกจากการสื่อสารแห่งประเทศไทย (กสท.) ซึ่งเป็นผู้ให้บริการในการเชื่อมโยงรับ/ ส่งข้อมูล (Gateway) แล้วคณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ 19 กันยายน 2538 ให้จัดตั้งองค์กรที่บริหารงานแบบเอกชน โดยมีภาครัฐเข้าร่วมถือหุ้นบางส่วน จากมติดังกล่าวจึงได้มีการจัดตั้งบริษัท เทรดสยาม (Trade Siam Limited) เมื่อวันที่ 28 สิงหาคม 2540 โดยมีทุนจดทะเบียน 200 ล้านบาท ประกอบด้วย

ภาครัฐบาล

- กระทรวงการคลัง 12%
- กระทรวงคมนาคม 12%
- กระทรวงพาณิชย์ 12%
- กระทรวงวิทยาศาสตร์เทคโนโลยีและสิ่งแวดล้อม 13%

ภาคเอกชน

- สำนักงานทรัพย์สินส่วนพระมหากษัตริย์ 6%
- สมาคมธนาคารแห่งประเทศไทย 8%
- สมาคมผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ 12%

(TIFFAA)

- สมาคมตัวแทนขนส่งสินค้าทางอากาศ (TAFA) 25%

เทรดสยามจึงเป็นองค์กรที่จัดตั้งขึ้นให้เกิดความเป็นความคล่องตัว และมีประสิทธิภาพสูงสุดในการให้บริการ EDI กับองค์กรต่าง ๆ ทั้งภาครัฐและเอกชนทำหน้าที่ผู้ให้บริการ EDI แห่งชาติ (EDI Service Provider) ในการเชื่อมโยงรับ/ ส่งข้อมูล (Gateway) ระหว่างผู้ให้บริการ EDI เอกชน (VAN: Value Added Network Provider) กับกรมศุลกากรและผู้ให้บริการอื่น ๆ ด้วย

ปัจจุบันทรดศยามเปิดตัวให้บริการอย่างเต็มรูปแบบ โดยเริ่มจากการทำงานพิธีการนำเข้าส่งออกของกรมศุลกากรพร้อมทั้งเชื่อมต่อเครือข่ายกับการท่าเรือแห่งประเทศไทย เพื่อให้บริการ EDI ในการส่งบัญชีสินค้าสำหรับเรือ (Manifest) เชื่อมต่อกับบริษัทการบินไทย จำกัด ในการส่งบัญชีสินค้าของสายการบิน และเชื่อมต่อกับการให้บริการ EDI ระหว่างประเทศแผนการรุกในอนาคต ได้แก่ การให้บริการ EDI แก่กระทรวงพาณิชย์ คณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน (B.O.I) การดำเนินธุรกรรมชำระเงินผ่านธนาคารด้วยระบบ (Financial) EDI (FED) หรือระบบ (Electronic Fund Transfer) เป็นต้น

ผู้ให้บริการ EDI

ผู้ให้บริการ EDI/ VAN (Value ADDED Network Provider) คือ บริษัทที่จัดตั้งขึ้นเพื่อให้บริการรับส่งเอกสารทางธุรกิจผ่านเครือข่ายสื่อสาร จึงต้องใช้บริการจาก "ผู้ให้บริการ EDI" หลาย ๆ ท่านอาจสงสัยว่าทำไมผู้รับและผู้ส่ง EDI ติดต่อกันเองโดยตรงไม่ได้หรือ ไม่ต้องไปผ่านคนกลางทำไมให้เสียค่าใช้จ่ายเพิ่มขึ้น ถ้าท่านติดต่อธุรกิจกับบริษัทเดียว ท่านอาจจะติดต่อกันโดยตรง โดยไม่ผ่านผู้ให้บริการ EDI แต่ในความเป็นจริงลูกค้าของท่านมีหลายราย จึงต้องประจำเป็นต้องมีอุปกรณ์ที่ช่วยติดต่อโดยตรงกับประเทศคู่ค้า เช่น

- ต้องมีเครือข่ายสื่อสารของตัวเองที่จะรองรับลูกค้าที่ติดต่อเข้ามาได้อย่างเพียงพอ
- เครื่องคอมพิวเตอร์ต้องมีขนาดใหญ่
- ต้องมีค่าใช้จ่ายในการดูแลเครื่องคอมพิวเตอร์ และเครือข่ายสื่อสารสูง
- ต้องมีเจ้าหน้าที่ทางด้านคอมพิวเตอร์ และเครือข่ายสื่อสารสูง
- ต้องมีเจ้าหน้าที่ทางด้านคอมพิวเตอร์

ดังนั้นผู้ให้บริการ EDI/ VAN จึงถือเสมือนบุรุษไปรษณีย์ผู้ทำหน้าที่เป็นสื่อกลางเพื่อให้บริการรับส่งเอกสารธุรกิจผ่านเครือข่ายสื่อสารแก่ผู้ให้บริการ EDI

ผู้ให้บริการ EDI ให้บริการในด้าน ดังต่อไปนี้

ผู้ให้บริการ EDI ส่วนใหญ่นอกจากให้บริการ EDI แล้วยังให้บริการเสริมประเภทอื่นๆ เช่น

- ระบบเครือข่ายสื่อสารข้อมูลประเภทต่างๆ เพื่อให้ผู้ใช้สามารถเลือกใช้บริการได้ตาม

ความต้องการ

- Electronic Mailbox สำหรับใช้ในการจัดเก็บข้อมูลและข้อความประเภทต่าง ๆ ที่รับและส่งกันระหว่างคู่ค้า เช่น EDI, E-mail เป็นต้น

- Protocol Conversion สำหรับผู้ให้บริการที่ใช้ Communication Protocol แตกต่างกัน

- Message Standard Conversion ให้บริการแปลงมาตรฐานเอกสารอิเล็กทรอนิกส์

ประเภทต่าง ๆ สำหรับผู้ให้บริการที่ใช้บริการที่ใช้มาตรฐาน EDI, E-mail, E-Fax, Database – file, Spread Sheet File และรูปแบบต่าง ๆ เป็นต้น

- ซอฟต์แวร์สำเร็จรูปประเภทต่าง ๆ เช่น ซอฟต์แวร์ EDI (Translation Software), E-mail และ Communication เป็นต้น

- อินเทอร์เน็ต (Internet)

- ออกแบบและพัฒนาระบบงานคอมพิวเตอร์ให้แกภาคธุรกิจต่าง ๆ

- ให้บริการในด้านการฝึกอบรม

- บริการข้อมูลข่าวสารสำหรับใช้ในการบริหารและการลงทุน (Investment Informayion)

- Support Desk ให้คำปรึกษาแนะนำและแก้ปัญหาต่าง ๆ ให้กับผู้ใช้บริการ

- บริการเสริมประเภทอื่น ๆ อีกมากมาย เช่น การจองระวางสินค้า การแปลงเอกสาร

ธุรกิจ จากประเภทหนึ่งเป็นอีกประเภทหนึ่ง เช่น EDI to Fax, Fax to EDI, E-Form to EDI, EDI to E-Form, EDI to E-Cheque และ E-Cheque to EDI เป็นต้น

ตารางที่ 2- 2 แสดงบริษัทให้บริการ EDI และบริษัทซอฟต์แวร์ (วิจัย มาภวพัฒนสุข, 2546)

บริษัทผู้ให้บริการEDI (VAN)	โทรศัพท์	บริษัทซอฟต์แวร์	โทรศัพท์
บริษัทเทรคสยาม จำกัด	0 2350-3200	บริษัทคอมพิวเตอร์ คาด้า ซิสเต็ม จำกัด	0 2254-4027-8
การสื่อสารแห่งประเทศไทย	0 2234-6757	บริษัทเอ็น.วาย.เค. บริการขนส่ง (ประเทศไทย) จำกัด	0 2238-4505-12
บริษัทเอ็กซ์ซิเมเนีย จำกัด	0 2263-8647-9	บริษัท EDI สยาม จำกัด	0 2672-7788
บริษัทไทยเทรคเนีย จำกัด	0 2672-7000	บริษัท ศรีเอชเอ็นกรุ๊ป จำกัด	0 2216-4426-9
บริษัททีพีเอฟเอดิ เซอวิสเชส จำกัด	0 2366-0277	บริษัท WE-WEALTH จำกัด	0 2332-3940-9
บริษัทโซลูชั่น คอร์ปอเรชั่น จำกัด	0 2611-1111	บริษัทล็อกเลย์อินฟอร์เมชั่น จำกัด	0 2201-3776-7
บริษัทฟิสแควร์ เน็ทเวิร์ค จำกัด	0 2236-0248	บริษัทซอฟต์แวร์ ลิงค์ จำกัด	0 2216-4426-9
บริษัทผู้ให้บริการEDI (VAN)	0 2238-4505-12	บริษัทซอฟต์แวร์ บริษัทบางกอก เชนเนอร์วัล	0 2266-8245-7
บริษัทเอ็น.วาย.เค. บริการขนส่ง (ประเทศไทย) จำกัด		เอ็กซ์เพรส จำกัด	
บริษัทเจนเอร์อัล อิเลคทรอนิกส์ คอมเมอร์ซ เซอร์วิสเชส จำกัด	0 2656-0175	บริษัทพรอสเพอริที มิลเลนเนียม อินทิเกรชั่น จำกัด	0 2350-2767-8

ทางเลือกในการเข้าสู่ระบบ EDI ของกรมศุลกากร (ประสารณ์ เกียรติไพบูลย์กิจ, 2544)

ผู้นำเข้า/ ส่งออกหรือตัวแทนออกของสามารถเข้าสู่ระบบ EDI กับกรมศุลกากร โดยมีทางเลือก 3 วิธีดังนี้

1. เป็นผู้ใช้ EDI โดยตรง (EDI Direct User)

วิธีนี้เหมาะสำหรับผู้นำเข้า/ ส่งออกรายใหญ่ซึ่งมีปริมาณการนำเข้าและ/ หรือส่งออกเดือนละไม่ต่ำกว่า 50 ใบขนสินค้าที่มีระบบคอมพิวเตอร์ภายในของตนเองแล้ว ผู้ประกอบการที่เลือกใช้วิธีนี้จะต้องมีเครื่องคอมพิวเตอร์และอุปกรณ์สื่อสารครบชุดพร้อมกับ EDI Software และ Software สำหรับบันทึกข้อมูล Invoice, ข้อมูลใบขนสินค้า ฯลฯ โดยจัดหาได้จาก Software House นอกจากนี้ต้องเลือกที่จะส่งข้อมูล EDI ผ่านผู้ให้บริการ EDI รายใด (VAN Provider) ผู้ใช้บริการจะต้องมาจดทะเบียนเป็น EDI User ตามประกาศกรมศุลกากรที่ 12/ 2541 ก่อน และจะต้องทดสอบการรับ/ ส่งข้อมูล EDI กับกรมศุลกากรก่อนที่จะใช้จริง

2. ใช้บริการของ Customs Broker ที่ให้บริการด้วยระบบ EDI

โดยผู้นำเข้า/ ส่งออกไม่ต้องจัดหาอะไรพิเศษ เพียงแต่ติดต่อ Customs Broker หรือตัวแทนออกของทั่วไปที่เป็นสมาชิก EDI และผ่านการทดสอบการรับส่งข้อมูล EDI กับกรมศุลกากรแล้ว ว่าต้องการใช้ระบบ EDI ในการปฏิบัติพิธีการศุลกากร Customs Broker หรือตัวแทนออกของก็จะเป็นผู้ดำเนินการให้ตามต้องการเพียงแต่ผู้นำเข้า/ ส่งออกจะต้องเสียค่าใช้จ่ายเป็นค่าบริการให้แก่ Customs Broker หรือตัวแทนออกของตามที่ตกลงกันไว้เท่านั้น

3. ใช้บริการของ Service Counter เอกชน

Service Counter เอกชน คือ บริษัทเอกชนที่สร้างขึ้นเพื่อให้บริการรับ- ส่งข้อมูล EDI แก่ลูกค้ารายย่อยที่ไม่เป็นผู้ใช้ EDI โดยตรง หรือไม่ประสงค์จะใช้บริการ EDI ของ Customs Broker ผู้นำเข้า/ ส่งออก ต้องนำ Invoice และเอกสารอื่น ๆ มาให้ Service Counter เอกชนดำเนินการส่ง EDI แทนพนักงาน ณ จุดที่ให้บริการดังกล่าวจะบันทึกข้อมูลจาก Invoice และเอกสารของลูกค้าลงในเครื่องคอมพิวเตอร์แล้วส่งข้อมูล EDI ไปยังกรมศุลกากรโดยผ่านผู้ให้บริการ EDI/ VAN เมื่อเครื่องคอมพิวเตอร์ของกรมศุลกากรตรวจสอบแล้วถูกต้องและแจ้งผลการตรวจมาให้ทราบ Service Counter เอกชนก็จะพิมพ์ใบขนสินค้าฯ ให้แก่ผู้ให้บริการเพื่อนำไปปฏิบัติพิธีการศุลกากรต่อไป ทั้งนี้ Service Counter เอกชนจะคิดค่าบริการจากผู้ใช้บริการเป็นรายใบขนฯ ตามแต่จะตกลงกัน

การเตรียมความพร้อมที่จะใช้ EDI กับกรมศุลกากรสำหรับตัวแทนออกของ/ ผู้นำเข้า/
ผู้ส่งออก/ สายการบิน/ บริษัทเรือ

1. จัดหาเครื่องคอมพิวเตอร์ และอุปกรณ์ต่าง ๆ เช่น PC, เครื่องพิมพ์ และ Modem
 - จะใช้ยี่ห้ออะไรก็ได้
 - จะซื้อจะหาที่ไหนก็ได้
2. จัดหาโปรแกรมคอมพิวเตอร์ตามมาตรฐานที่กรมศุลกากรกำหนด
 - โปรแกรม Data Entry จะเขียนโปรแกรมเอง หรือจะให้ Programmer เขียนโปรแกรมให้

โดยจะต้องมีมาตรฐานตามศุลกากร

- จะซื้อโปรแกรมสำเร็จรูปมาใช้ก็ได้
3. เลือกบริษัทผู้ให้บริการ EDI (VAN)
 - จะเลือกบริษัทใด ๆ ก็ได้
 4. จดทะเบียนขอใช้ EDI กับกรมศุลกากร (ไม่มีค่าใช้จ่ายใด ๆ)
 - ยื่นขอจดทะเบียนเป็นผู้ใช้ EDI ตามแบบฟอร์มที่กำหนด
 - แต่งตั้งให้ผู้อื่นทำการแทนได้
 5. ทดสอบการรับ- ส่งข้อมูล EDI (ไม่มีค่าใช้จ่ายใด ๆ)
 - ทดสอบมาตรฐานของข้อมูล
 - ทดสอบความถูกต้องของการรับ – ส่งข้อมูล
 6. ใช้ EDI เมื่อผ่านการทดสอบแล้ว
 - กรมศุลกากร ไม่คิดค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการใช้ EDI

การติดตั้งระบบคอมพิวเตอร์ของกรมศุลกากรในปัจจุบัน (กรมศุลกากร, 2541)

1. หน่วยงานที่ติดตั้งระบบ EDI สำหรับนำเข้า/ ส่งออกเต็มรูปแบบ ได้แก่
 - สำนักงานศุลกากรท่าอากาศยานกรุงเทพฯ
 - สำนักงานศุลกากรท่าเรือกรุงเทพฯ
 - ด้านศุลกากรรถไฟ
 - ด้านศุลกากรไปรษณีย์
 - ด้านศุลกากรแหลมฉบัง
 - ด้านศุลกากรมาบตาพุด
 - ด้านศุลกากรระนอง
 - ด้านศุลกากรสะเดา
 - ด้านศุลกากรท่าอากาศยานเชียงใหม่

- ด้านศุลกากรทำอากาศยานภูเก็ต

- นิคมอุตสาหกรรม 7 แห่ง

1. ลาดกระบัง

2. บางปู

3. บางปะอิน

4. แปลงยาว

5. แหลมฉบัง

6. ลำพูน

- ท่าเรือเอกชน 6 แห่ง

- ICD (รพท.) 6 แห่ง

- CY (สตส.) 12 แห่ง

- คลังสินค้าทัณฑ์บน 29 แห่ง

2. หน่วยงานที่ติดตั้งเฉพาะระบบ ON-LINE ได้แก่ ด้านศุลกากรในส่วนภูมิภาค ที่มีใบขนสินค้าที่มีผู้ประกอบการผ่านพิธีการในระบบ EDI จากสำนักงานศุลกากรภายในส่วนกลางแล้วนำไปตรวจปล่อย/รับบรรจุทุกในส่วนภูมิภาค ได้แก่

- สำนักงานศุลกากรภาคที่ 1-5 สำหรับบันทึกการตรวจปล่อย/รับบรรจุ ใบขนสินค้า EDI ที่ไปตรวจปล่อย/รับบรรจุ ณ ด้านศุลกากรที่ยังมิได้ติดตั้งระบบ ON-LINE

- ด้านศุลกากรมุกดาหาร

- ด้านศุลกากรพินมั่งสาหาร

- ด้านศุลกากรแม่สาย

- ด้านศุลกากรปาดังเบซาร์

- ด้านศุลกากรสุโขทัย

- ด้านศุลกากรภูเก็ต

- ด้านศุลกากรสตูล

- ด้านศุลกากรกันตัง

3. หน่วยงานที่ติดตั้งเฉพาะคอมพิวเตอร์ระบบ PC-Manual ได้แก่ ด้านศุลกากรอื่น ๆ ที่กำลังจะดำเนินการต่อไปในอนาคต

กำหนดการให้เริ่มใช้ระบบ EDI เต็มรูปแบบ

กรมศุลกากรได้กำหนดให้ใช้ระบบ EDI ในการปฏิบัติพิธีการศุลกากรด้านการนำเข้าตั้งแต่วันที่ 1 กันยายน พ.ศ. 2544 และด้านการนำเข้าตั้งแต่วันที่ 1 ตุลาคม พ.ศ. 2544 เป็นต้นไป เว้นแต่กรณีดังต่อไปนี้ อนุญาตให้ปฏิบัติพิธีการด้วยระบบ Manual คือ

1. ประเภทใบขนสินค้า

- 1.1 ใบขนส่งสินค้าเอกสิทธิ์
- 1.2 ใบขนสินค้าส่วนบุคคล
- 1.3 ใบขนสินค้าถ่ายลำ
- 1.4 ใบขนสินค้าผ่านแดน
- 1.5 คำร้องขอผ่อนผันรับของไปก่อน
- 1.6 ใบขนสินค้าขาเข้าออกจากคลังสินค้าทัณฑ์บน
- 1.7 ใบขนสินค้าพิเศษอื่น ๆ ที่ไม่สามารถบันทึกด้วยระบบปกติได้ เช่น ใบขนสินค้า

ปากระวาง เป็นต้น

2. ระบบคอมพิวเตอร์ของกรมศุลกากรจัดซื้อ

- 2.1 กรณีเครื่องคอมพิวเตอร์ของกรมศุลกากรจัดซื้อ ก่อนได้รับเลขที่ใบขนสินค้า
- 2.2 กรณีเครื่องคอมพิวเตอร์ของกรมศุลกากรจัดซื้อ สำหรับใบขนสินค้า
- 2.3 กรณีเครื่องคอมพิวเตอร์ของกรมศุลกากรจัดซื้อ สำหรับใบขนสินค้า Red Line

ที่มีเลขที่ใบขนสินค้าแล้ว

- 2.4 กรณีเครื่องคอมพิวเตอร์ของกรมศุลกากรจัดซื้อ สำหรับใบขนสินค้า Gree line

ที่มีเลขที่ใบขนสินค้าแล้ว

- 2.5 รายละเอียดของจอภาพที่ใช้ปฏิบัติงาน หลังจากเครื่องใช้งานได้แล้ว

กรณีดังกล่าว ตามข้อ 2.1 ถึง 2.5 ให้ปฏิบัติตามคู่มือการปฏิบัติงาน ของสำนักเทคโนโลยีสารสนเทศ กรณีไม่สามารถปฏิบัติงานได้ให้ติดต่อ Help Desk ได้ตลอด 24 ชั่วโมง โดยไม่มีวันหยุด โทรศัพท์ 0 2667-7310-9 หรือ 0 1350-1009

ขอบเขตการให้บริการของ EDI (ประมวลระเบียบปฏิบัติศุลกากร, 2544)

ระบบ EDI (Electronic Data Interchange) สามารถรับ - ส่งเอกสาร EDI ได้ทั้งภายในประเทศ และต่างประเทศ เราแบ่งผู้ให้บริการ EDI หรือ ที่เรียกว่า VAN (Value Added Network) เป็น 2 คือ

1. ผู้ให้บริการ EDI ภายในประเทศ (Domestic VAN) เช่น บริษัทชินวัตร และบริษัทไทยเทรค บริษัทเหล่านี้มีศูนย์บริการ (Host) อยู่ในประเทศและจะให้บริการเครือข่ายภายในประเทศเป็นหลัก

2. ผู้ให้บริการ EDI ระหว่างประเทศ (International VAN) เช่น IBM, BT, AT&T บริษัทเหล่านี้มีศูนย์บริการ (Host) อยู่ต่างประเทศและให้บริการ เครือข่ายระหว่างประเทศเป็นหลัก

ระบบ EDI (Electronic Data Interchange) สามารถเลือกใช้บริการของผู้ให้บริการ EDI ตามความเหมาะสมกับการใช้งาน ในธุรกิจตัวอย่างเช่น บริษัทที่มีเอกสารรับส่งระหว่างประเทศเป็นหลัก ควรเลือกใช้ผู้ให้บริการ EDI ระหว่างประเทศ ส่วนบริษัทที่มีเอกสารรับส่งภายในประเทศเป็นหลัก ควรใช้บริการของผู้ให้บริการ EDI ภายในประเทศเพราะค่าใช้จ่ายจะต่ำกว่า

ข้อดีของการใช้ระบบ VAN (Value Added Network)

VAN คือ ผู้ให้บริการ EDI ทำหน้าที่เป็นศูนย์กลางไปรษณีย์ ในการรับ-ส่งข้อมูลระหว่างคู่ค้าให้สามารถรับส่งข้อมูลได้ตลอด 24 ชั่วโมง โดยปกติผู้ให้บริการ EDI สามารถให้บริการ ในการรับ-ส่งข้อมูลทั้ง EDI, File Transfer และ E-mail หลาย ๆ บริษัทอาจคิดว่าควร ติดต่อกับคู่ค้าด้วยตนเอง มากกว่าการใช้บริการของ VAN เนื่องจากมีค่าใช้จ่ายเพิ่มขึ้นโดยไม่จำเป็นหากแต่ปัญหาที่ต้องประสบ รวมถึงปริมาณงานที่เกิดขึ้น มีดังต่อไปนี้

- การใช้เครื่องคอมพิวเตอร์ต่างระบบกันระหว่างบริษัทและลูกค้า ซึ่งจะมีความยุ่งยากเพิ่มขึ้นหากท่านมีคู่ค้าเป็นจำนวนมาก
 - ต้องบริหารเครือข่ายการสื่อสารด้วยตนเอง
 - โดยบริษัทต้องรับภาระในการดูแลทั้งอุปกรณ์คอมพิวเตอร์ Modems การส่งและรับข้อมูล สายโทรศัพท์ และอื่น ๆ
 - ขาดผู้ชำนาญงานในการฝึกอบรมพนักงานให้เข้าใจถึง EDI
 - ต้องลงทุนสูงทางด้านอุปกรณ์เครือข่าย และการรักษาความปลอดภัยของข้อมูล
- ความรับผิดชอบหลักของผู้ให้บริการ EDI นอกจากการรับ-ส่งข้อมูลได้อย่างถูกต้อง สมบูรณ์แล้ว ยังต้องสามารถรักษาความปลอดภัยของผู้ไปรษณีย์ (Mailbox) ของลูกค้าแต่ละราย มิให้ผู้อื่นเข้าไปดูข้อมูลได้อีกด้วย

ขั้นตอนการทำงานของ EDI (บำรุง อิศรกุล, 2544)

1. ผู้ส่งทำการเตรียมข้อมูล และแปลงให้อยู่ในรูปแบบมาตรฐาน UN/EDIFACT โดยใช้ Translation Software
2. ผู้ส่งทำการส่งข้อมูลไปยังศูนย์บริการของผู้ให้บริการ EDI ผ่านเครือข่ายสาธารณะโดยใช้ Modems
3. ผู้ให้บริการ EDI จะจัดเก็บข้อมูลเหล่านี้ไว้ในตู้ไปรษณีย์ (Mailbox) ของผู้รับเมื่อข้อมูลไปถึงศูนย์บริการ

4. ผู้รับติดต่อมายังศูนย์บริการผ่าน Modems เพื่อรับข้อมูล EDI ที่อยู่ในตู้ไปรษณีย์ของตน
5. ผู้รับแปลงข้อมูลกลับโดยใช้ Translation Software ให้อยู่ในรูปแบบที่ระบบงานของตนสามารถรับไปประมวลผลได้

ยุคของการเปลี่ยนจากระบบ EDI เดิมมาเป็นระบบ E-Container (บำรุง อิศรกุล, 2544)

ระบบ EDI เดิมมีข้อมูลที่เกี่ยวข้อง คือข้อมูลของใบขน ตัวสินค้าและเรือ เช่น ต้องการขนสินค้าอะไร ไปที่ไหน เรืออะไร วอยอะไร เรือขนตู้อะไรบ้าง ผู้รับคือใคร ผู้ส่งคือใคร ชนิดของสินค้า ชนิดของตู้ แต่ข้อมูลเหล่านี้จะแยกจากกัน และส่งด้วย EDI ต่างชนิดกัน ในขณะที่ระบบ E-Container ซึ่งออกแบบรูปแบบของข้อมูลใหม่ให้เป็นโครงสร้างของ XML สามารถที่จะเชื่อมโยงข้อมูลทั้งหมดเข้าด้วยกันได้ ทำให้ง่ายต่อการสืบค้น สามารถตรวจสอบข้อมูลของผู้สินค้าเกี่ยวกับ จุดหมายปลายทางไปที่ไหน วันที่ส่งออกเรือ วันที่ตู้เข้าหรือออกต่างประเทศ สินค้าบรรจุภายในตู้ น้ำหนักตู้ วันที่เปิดตู้ วันที่ศุลกากรตรวจสอบสินค้า สามารถตรวจค้นได้ทันทีที่จุดเดียว แต่เมื่อกลางปี 2004 กรมศุลกากรโลกได้ประชุมกันถึงการพัฒนาระบบใหม่เนื่องจากระบบ EDI เดิมที่ใช้มากกว่า 5 ปี มีปัญหาในเรื่องของการเชื่อมโยงข้อมูลทำให้ยากแก่การสืบค้น ระบบ EDI เดิมมีข้อมูลที่เกี่ยวข้องคือข้อมูลของใบขน ตัวสินค้า และเรือ เช่น จะขนสินค้าอะไร ไปไหน เรืออะไร วอยอะไร เรือขนตู้มีแบบอะไรบ้าง ผู้รับคือใคร ผู้ส่งคือใคร ชนิดของสินค้า ชนิดของตู้ แต่ข้อมูลเหล่านี้จะแยกจากกันและส่งด้วย EDI ต่างชนิดกัน ในขณะที่ระบบ E-Container ซึ่งออกแบบรูปแบบของข้อมูลใหม่ให้เป็นโครงสร้าง XML สามารถที่จะเชื่อมโยงข้อมูลทั้งหมดเข้าด้วยกันได้ ทำให้ง่ายต่อการสืบค้น สามารถตรวจสอบข้อมูลของผู้สินค้าเกี่ยวกับ จุดหมายปลายทางไปที่ไหน วันที่ส่งออก เรือ วันที่ตู้เข้าหรือออกประเทศ สินค้าบรรจุภายในตู้ น้ำหนักตู้ วันที่เปิดตู้ วันที่ศุลกากรตรวจสอบสินค้า สามารถตรวจค้นได้ทันทีที่จุดเดียว

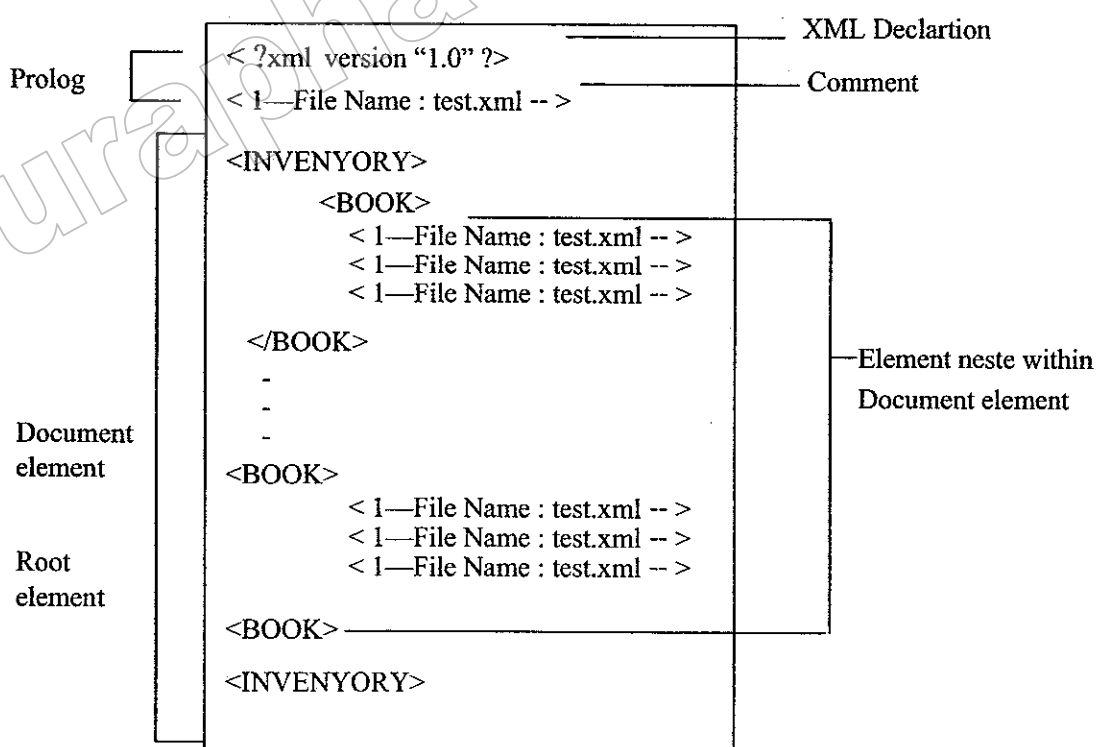
การใช้ E-Container ผู้ส่งออกจะต้องทำงานมากขึ้นเพราะต้องให้ข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับการส่งออกทั้งหมดซึ่งต่างจากระบบ EDI ผู้ส่งออกสามารถให้ข้อมูลเฉพาะที่จำเป็นเพียงแคให้ตู้ผ่านเข้าหรือออกได้เท่านั้น แต่จะลดภาระค่าใช้จ่ายที่ผู้ส่งออกต้องจ่ายให้กับบริษัทที่ให้บริการ EDI เพราะต้องซื้อ License และยังคงเสียค่าส่งต่อปริมาณข้อมูลด้วย แต่ระบบ XML ผู้ส่งออกสามารถศึกษาโครงสร้างข้อมูลและส่งข้อมูลไปศุลกากรได้เองโดยไม่ต้องผ่านนายหน้าทำให้สามารถลดค่าใช้จ่ายได้ค่อนข้างมาก

ความหมายของ XML (ชัยดำรงค์ อุทธิรัมย์, 2543)

XML ย่อมาจาก (Extensible Markup Language) ถูกพัฒนาโดย W3C (The World Wide Web Consortium) เป็นภาษา Markup Language เช่นเดียวกับ HTML Markup ประกอบด้วยโค้ดหรือที่เรียกว่า (Tag) เป็นพื้นฐานสำคัญที่ใช้เพิ่มเข้าไปในข้อความ ในการปรับเปลี่ยนรูปแบบมุมมองหรือความหมายเปอร์เซนต์ ข้อความที่ Tag ห่อหุ้มอยู่เรียกว่า ซอร์สโค้ด XML จะกลายเป็นภาษาพื้นฐานสำหรับ Web Browser ในอนาคต XML/ EDI ก็จะเป็นตัวหนึ่งที่พร้อมจะเจริญรอยตามเนื่องจาก EDI แบบเก่า ๆ นั้นสร้างมาจากด้านล่างสู่ด้านบน ทำให้ทำให้วงการ EDI สามารถใช้ประโยชน์ร่วมกับโปรแกรมอื่น ๆ ซึ่งนับว่าไม่เหมาะสมที่จะนำมาใช้งานในสถานการณ์ปัจจุบันอีกต่อไป การปรับเปลี่ยนมาใช้ XML/ EDI ทำให้วงการ EDI สามารถใช้ประโยชน์ร่วมกัน จากต้นทุนในการพัฒนาและความก้าวหน้าในอนาคตได้

XML คือ ผลรวมของเทคโนโลยีปัจจุบัน 5 อย่างด้วยกัน คือ

1. การแลกเปลี่ยนข้อมูลบนหลักการของ XML ที่กำหนดขึ้นใหม่
2. กระบวนการและโครงสร้างของธุรกิจบนมาตรฐาน EDI ที่กำหนดขึ้นใหม่
3. กรอบความรู้ในการลอจิกของการควบคุมกระบวนการ (Process Control)
4. Data Base ที่ทำหน้าที่พิเศษเฉพาะอย่าง
5. โครงสร้างที่ทำให้ความสัมพันธ์ของข้อมูลต่าง ๆ นั้นคงอยู่ได้



ภาพที่ 2-1 แสดงโครงสร้าง XML

การเปิดตัวบริการ E-Container ของกรมศุลกากร (กรมศุลกากร, 2541)

สำหรับพิธีการส่งสินค้าออกผ่านระบบอินเทอร์เน็ต เพื่อให้การขนถ่ายสินค้าออกทำเรือสามารถดำเนินการได้รวดเร็วยิ่งขึ้น เมื่อวันที่ 9 กันยายน 2547 กรมศุลกากรเปิดตัว E-Container สำหรับพิธีการส่งสินค้าออกผ่านระบบอินเทอร์เน็ต เพื่อให้การขนถ่ายสินค้าออกทำเรือสามารถดำเนินการได้รวดเร็วยิ่งขึ้น ขณะที่บริการตรวจปล่อยสินค้านำเข้าส่งออกแบบเบ็ดเสร็จ ณ จุดเดียว หรือ One Stop Service เริ่มนำร่องก่อนใน 5 ด่านศุลกากรแรกตามแนวชายแดน

อธิบดีกรมศุลกากรเปิดเผยว่า การให้บริการรูปแบบใหม่ E-Container เป็นบริการสำหรับพิธีการส่งสินค้าออกผ่านระบบอินเทอร์เน็ต โดยรับส่งข้อมูลใบกำกับตู้คอนเทนเนอร์จากผู้ขนส่งเข้าสู่ระบบผ่านระบบอินเทอร์เน็ตและรับส่งข้อมูลเข้าสู่คอมพิวเตอร์คอมพิวเตอร์ของศุลกากร โดยระบบนี้สามารถตรวจสอบรายละเอียดของใบขนสินค้ากับข้อมูลตู้คอนเทนเนอร์และบันทึกวันที่ตรวจปล่อยโดยอัตโนมัติ และกรมศุลกากรเตรียมเปิดให้บริการตรวจปล่อยสินค้านำเข้า-ส่งออกแบบเบ็ดเสร็จ ณ จุดเดียว One Stop Service บริเวณชายแดนซึ่งจะเริ่มนำร่องก่อน 5 แห่ง คือ ด่านศุลกากรอรัญประเทศ มุกดาหาร แม่สอด แม่สาย และสะเดา เพื่อลดขั้นตอนการดำเนินงานและเชื่อมโยงเครือข่ายข้อมูลของแต่ละหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

ข้อดีของ E-Container

- โครงสร้างข้อมูลมาตรฐาน
- สามารถส่งตรงเข้าสู่ระบบของศุลกากรได้เลย ทำให้ลดค่าใช้จ่ายจากการใช้ระบบ EDI
- มีกระบวนการที่ง่าย
- ผู้ใช้ทั่วไปสามารถใช้งานได้
- XML อ่านเข้าใจง่าย และสามารถเปิดอ่านได้ง่ายด้วย Web Browser
- ค่าใช้จ่ายน้อยเนื่องจากไม่ต้องจ่ายค่าบริการส่งให้ VANS Provider (Value Add Network Service Provider)

- สามารถเปิดให้บริการผ่าน Web ได้อย่างต่อเนื่องจาก XML เป็นเอกสารที่มี Facility เหมาะกับการใช้งานบน Web อยู่แล้วทำให้การแข่งขันในการให้บริการทำได้มากขึ้น และจะก่อให้เกิดประโยชน์โดยตรงต่อผู้ให้บริการ

- การเชื่อมต่อระหว่างกรมศุลกากร กับหน่วยงานอื่น ๆ จะทำให้ได้สะดวกขึ้น
- การเชื่อมต่อระหว่างประเทศของกรมศุลกากร

การสื่อสารแห่งประเทศไทย (CAT.) ให้บริการ E-Container เป็นผู้รับ-ส่งเอกสารใบกำกับตู้สินค้า หรือคอนเทนเนอร์ ผ่านระบบ CAT EDI ระหว่างผู้ประกอบการกับกรมศุลกากรกำหนดขึ้น โดย CAT Telecom ทำหน้าที่ให้บริการในส่วนของการเชื่อมต่อระหว่างผู้ประกอบการกับกรม

ศุลกากร ซึ่งผู้ประกอบการต้องการจัดส่งข้อมูล E-Container นี้ก่อนที่ตู้สินค้าจะผ่านเข้าสถานีรับ (SUB GATE) ของท่าที่จะส่งออก ข้อมูลสำคัญที่ต้องแจ้งตามแบบฟอร์มประกอบด้วยเลขประจำตัวผู้เสียภาษี ของผู้ส่งออก เลขที่ใบขนสินค้าออก ท่าที่ส่งออก ชื่อเรือ/ เทียวเรือ หมายเลขคอนเทนเนอร์ของแต่ละตู้ และน้ำหนักรวมหีบห่อของสินค้าในแต่ละตู้ ปัจจุบันกรมศุลกากรได้เปิดบริการตรวจสอบเอกสาร E-Container ในท่าเรือ 2 แห่ง ได้แก่ ท่าเรือกรุงเทพฯ และท่าเรือแหลมฉบัง ซึ่งบริการ E-Container นี้จะช่วยลดขั้นตอนและระยะเวลาในการดำเนินการให้กับผู้ประกอบการรวมทั้งช่วยเพิ่มประสิทธิภาพในการให้บริการ และลดต้นทุนในการดำเนินงานของกรมศุลกากร

นอกจากนี้ ในอนาคตอันใกล้ CAT Telecom เตรียมเปิดให้บริการ Cross Border หรือการแลกเปลี่ยนเอกสารการค้าระหว่างประเทศ อันเป็นผลมาจากการที่ CAT Telecom ได้เข้าเป็นสมาชิกของ Pan-Asia e-Commerce Alliance (PAA) เมื่อเดือนสิงหาคม ที่ผ่านมา ซึ่ง PAA นี้เป็นการรวมกลุ่มผู้ให้บริการ EDI ใน 9 ประเทศ ประกอบด้วยสิงคโปร์ (CrimsonLogic), ฮองกง (TradeLink), ญี่ปุ่น (TEDI), ไต้หวัน (Trade-Van), เกาหลี (Kmet), จีน (CIECC), มาเก๊า (TEDMEV), มาเลเซีย (Dagang Net) และไทย (CAT Telecom) โดย PAA มีข้อกำหนดในการรับสมาชิกคือในแต่ละประเทศจะสามารถเข้าร่วมเป็นสมาชิกได้เพียง 1 ราย เท่านั้น CAT Telecom จึงเป็นสมาชิก PAA เพียงแห่งเดียวของประเทศไทยดังนั้นผู้ใช้บริการ CAT EDI ประเภทต่าง ๆ กับ CAT Telecom จึงมั่นใจได้ว่าจะได้รับการพัฒนารูปแบบการใช้ บริการ CAT EDI อย่างต่อเนื่อง (การสื่อสารแห่งประเทศไทย, 2548)

เกณฑ์คุณสมบัติและข้อกำหนดที่สามารถเข้าร่วมโครงการ E-Container (บำรุง อิศรกุล, 2544)

ก่อนที่จะมีการนำระบบ E-Container เข้ามาใช้ นั้นขั้นตอนการส่งออกมีความยุ่งยาก ซับซ้อนของเอกสารเพราะต้องผ่านขั้นตอนการทำงานหลายหน่วยงาน ทำให้เกิดความไม่เข้าใจในการปฏิบัติงานของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องโดยเฉพาะผู้ส่งออกเอง ดังนั้นเพื่อเป็นการส่งเสริมและสนับสนุนการดำเนินงานตามแผนงานการพัฒนาระบบเครือข่ายข้อมูลภาครัฐและภาคการขนส่งรวมถึงภาคเอกชนเพื่อการส่งออก และ โลจิสติกส์ในลักษณะบริการเบ็ดเสร็จ (Single Window) และไร้กระดาษ (Paperless) กรมศุลกากรจึงได้มีการนำเอาระบบ E-Container เข้ามาช่วย เพื่อเป็นการอำนวยความสะดวกให้ผู้ส่งของ ตัวแทน หรือผู้รับจัดการขนส่งหรือตัวแทนเรือสามารถยื่นใบกำกับตู้คอนเทนเนอร์ทางอิเล็กทรอนิกส์ได้อย่างมีประสิทธิภาพ โดยมีจุดมุ่งหวัง ดังนี้

1. ลดเวลาอย่างแท้จริงในการจัดทำเอกสาร
2. เอกสารมีความถูกต้องแน่นอน ประหยัดเวลาในการตรวจสอบ
3. รวดเร็วเพราะไม่ต้องก๊อปปี้ข้อมูลใหม่
4. จัดพิมพ์ได้ทันทีเมื่อได้รับการ Accept จากกรมศุลกากร

5. ยื่นคำร้องขอเปลี่ยนแปลงต่าง ๆ เช่น ชื่อเรือ เที้ยวเรือ ได้ภายในโปรแกรมเดียว

6. มีความต่อเนื่อง ทำให้การส่งออกมีความสมบูรณ์ตั้งแต่เริ่มต้นจัดทำใบขนจนกระทั่งตรวจปล่อย

ตามประกาศกรมศุลกากร ที่ 50/ 2547 เรื่อง พิธีการเกี่ยวกับส่งออกทางเรือแบบเบ็ดเสร็จ ด้วยระบบอิเล็กทรอนิกส์ เพื่อเป็นการเพิ่มประสิทธิภาพระบบพิธีการส่งสินค้าออกทางเรือด้วยระบบคอนเทนเนอร์ในทุกขั้นตอนให้เป็นไปอย่างครบถ้วนแบบเบ็ดเสร็จ (One Stop Service) และก้าวทันกับยุคสมัยของการใช้เทคโนโลยีด้าน IT อันเป็นการอำนวยความสะดวก รวดเร็วยิ่งขึ้น และจัดอุปสรรคขั้นตอนพิธีการที่ใช้เอกสารให้น้อยลง อันเป็นการพัฒนาไปสู่ระบบไร้เอกสาร (Paperless) ตามมาตรการของกรมศุลกากร ได้อาศัยอำนาจตามความ ในมาตรา 3 แห่ง พระราชบัญญัติศุลกากร พุทธศักราช 2469 และมาตรา 6 (2) แห่งพระราชบัญญัติศุลกากร พุทธศักราช 2469 ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติศุลกากร (ฉบับที่ 12) พุทธศักราช 2497 ประกอบกับมาตรา 2 และมาตรา 114 แห่งพระราชบัญญัติศุลกากร พุทธศักราช 2469 อธิบดีกรมศุลกากรจึงออกข้อกำหนดการส่งสินค้าออกทางเรือตามประกาศของกรมศุลกากรว่าด้วยระบบของ E-Container

หลักเกณฑ์และข้อกำหนดของการปฏิบัติตามประกาศกรมศุลกากร

- เป็นสินค้าที่ส่งออกทางเรือด้วยระบบคอนเทนเนอร์ ยกเว้น สินค้าถ่ายลำ สินค้าผ่านแดน และ (Re-export)

- เป็นสินค้าที่ได้รับยกเว้นการตรวจ
- ส่งออกทางท่าเรือกรุงเทพ หรือท่าเรือแหลมฉบัง
- ผู้ประกอบการต้องมีความพร้อมด้าน (EDI) (เคยใช้โปรแกรมใบขนขาออก EDI)

ผู้รับผิดชอบการบรรจุ ความหมายรวมถึง

- ผู้ส่งของออกหรือตัวแทน
- ผู้รับจัดการขนส่งหรือตัวแทนของเรือ
- ผู้ประกอบการสถานที่ตรวจปล่อยและบรรจุสินค้าเข้าคอนเทนเนอร์เพื่อการส่งออก
- ผู้ประกอบการ โรงพักสินค้าเพื่อการตรวจปล่อยของขาเข้าและบรรจุของขาออกที่

ขนส่งโดยระบบคอนเทนเนอร์นอกเขตท่าเทียบท่าเรือ (รพท.)

- ผู้ประกอบการคลังสินค้าทัณฑ์บน หรือคลังสินค้าประเภทอื่น หรือผู้ประกอบการ

ในเขตปลอดอากร และเขตอุตสาหกรรมส่งออก

- ผู้ให้บริการบรรจุสินค้าเข้าคอนเทนเนอร์ในเขตท่าเทียบท่าเรืออนุมัติ
- ผู้จัดการ โรงงานหรือผู้จัดการสถานประกอบการของผู้ส่งของออกที่ทำการบรรจุสินค้า

การยื่นใบขนส่งสินค้าขาออก

การยื่นใบขนสินค้าขาออก ให้ผู้ส่งของออกหรือตัวแทน กระทำโดยการส่งข้อมูลตาม โปรแกรมที่กำหนด เข้าสู่ระบบ EDI/ IT ของกรมศุลกากร ซึ่งกรมศุลกากรจะออกเลขที่ใบขนสินค้า ให้ตามพิธีการปกติ

การบรรจุสินค้าขาออก

เมื่อบรรจุสินค้าที่จะส่งออกเข้าสู่คอนเทนเนอร์เรียบร้อยแล้ว ให้ผู้ที่เกี่ยวข้องกับการบรรจุ สินค้า(ผู้รับผิดชอบการบรรจุ) จัดทำใบกำกับคอนเทนเนอร์ตามแบบแนบท้ายประกาศนี้ เพื่อให้ กำกับการขนย้ายตู้คอนเทนเนอร์ จากสถานที่บรรจุสินค้า ไปยังท่าเทียบท่าเรือที่จะส่งออก และให้ บันทึกข้อมูลใบกำกับคอนเทนเนอร์ดังกล่าว เข้าเครื่องคอมพิวเตอร์ตามโปรแกรมที่กำหนดไปยัง ระบบ EDI/ IT ของกรมศุลกากร ภายในเวลา ก่อนที่ตู้คอนเทนเนอร์จะผ่านเข้าสถานีรับบรรจุ (SUB GATE) ของท่าที่จะส่งออก โดยข้อมูลที่บ้านทึกมีรายการที่สำคัญ ดังต่อไปนี้

- เลขประจำตัวผู้เสียภาษี (VAT ID.) ของผู้ส่งออก
- เลขที่ใบขนสินค้าขาออก
- ท่าที่ส่งออก
- ชื่อเรือ/ เทียบเรือ (VOY)
- หมายเลขคอนเทนเนอร์ของแต่ละตู้
- จำนวนหีบห่อสินค้าในแต่ละตู้
- น้ำหนักรวมหีบห่อ (GROSS WEIGHT) ของสินค้าในแต่ละตู้

สำหรับสินค้าที่จะนำออกจากคลังสินค้าพัฒนาบน เขตปลอดอากร หรือเขตส่งออก ทั้ง ที่บรรจุเข้าตู้หรือมิได้บรรจุเข้าตู้คอนเทนเนอร์ เพื่อส่งออกนอกราชอาณาจักร นั้น ให้ผู้ส่งของออก หรือ ผู้รับผิดชอบการบรรจุ จัดทำใบกำกับฯ พร้อมสำเนา เพิ่มขึ้นอีกหนึ่งฉบับ ยื่นให้แก่พนักงาน ศุลกากรที่ประจำอยู่ ณ สถานที่ที่จะนำสินค้าออกดังกล่าว (แทนการยื่นใบขนสินค้าขาออก) เพื่อตรวจสอบหากถูกต้องพนักงานศุลกากรจะลงนามรับรอง และคืนต้นฉบับให้เพื่อใช้กำกับสินค้า ที่ส่งออก ส่วนพิธีการอื่น ๆ ให้ปฏิบัติตามระเบียบปกติ

การตรวจสอบและรับบรรจุตู้คอนเทนเนอร์ลงเรือ

ให้พนักงานขับรถขนส่งตู้คอนเทนเนอร์ที่บรรจุสินค้าส่งออก นำใบตรวจรับสภาพตู้สินค้า (Equipment Inchange Receipt: EIR) หรือเอกสารอื่นใดที่แสดงหมายเลขและน้ำหนักของตู้สินค้า ซึ่งออกให้ โดยผู้ประกอบการท่าเทียบท่าเรือ แนบพร้อมใบกำกับคอนเทนเนอร์ ยื่นให้แก่เจ้าหน้าที่ ของศุลกากรที่ประจำอยู่ ณ สถานีรับบรรจุ (Sub Gate) ที่ตั้งอยู่บริเวณถัดจากเครื่องชั่งน้ำหนัก

เพื่อตรวจสอบหมายเลขคอนเทนเนอร์ และรับรองการบรรทุกให้โดยอัตโนมัติ ก่อนที่จะนำตู้คอนเทนเนอร์ไปบรรทุกลงเรือ

การขอเปลี่ยนแปลงชื่อเรือ และเรือที่รับบรรทุก

การขอเปลี่ยนแปลงชื่อเรือ / เทียเรือที่รับบรรทุก หรือการขอตรวจรับสินค้ากลับคืนและยกเลิกการส่งออก (เฉพาะกรณีที่ตู้คอนเทนเนอร์ได้ผ่านสถานีรับบรรทุกแล้ว) ให้ผู้ประกอบการที่เกี่ยวข้องแล้วแต่กรณี จัดทำคำร้องขอแก้ไขการเปลี่ยนแปลง ตามแบบแนบท้ายประกาศนี้ ยื่นต่อพนักงานเจ้าหน้าที่ ณ สถานีรับบรรทุก (Sub Gate) ของท่าเทียบท่าเรือที่ส่งออก นั้นเพื่อขออนุญาต ก่อนที่จะดำเนินการ ดังต่อไปนี้

- กรณีเปลี่ยนชื่อเรือ/ เทียเรือ โดยไม่เปลี่ยนเขตท่าที่จะขนถ่ายตู้ลงเรือ (Terminal) ให้ตัวแทนของเรือลงชื่อรับรอง และเป็นผู้ยื่นคำร้อง
- กรณีเปลี่ยนชื่อเรือ/ เทียเรือ และเปลี่ยนเขตท่าที่จะขนถ่ายตู้ลงเรือ (Terminal) แต่ไม่เปลี่ยนท่าเรือที่จะส่งออก (Port) ให้ตัวแทนของเรือลงชื่อรับรอง และเป็นผู้ยื่นคำร้อง
- กรณีเปลี่ยนชื่อเรือ/ เทียเรือ และเปลี่ยนเขตท่าเรือที่จะส่งออก (Port) หรือการขอตรวจรับสินค้ากลับคืนและยกเลิกการส่งออก ให้ตัวแทนของเรือเป็นผู้ยื่นคำร้อง โดยให้ผู้ส่งของออกหรือตัวแทนลงชื่อรับรองในคำร้องร่วมกับตัวแทนของเรือด้วย

โดยทั้งสองกรณีในข้อข้างต้นนี้ เมื่อพนักงานหรือเจ้าหน้าที่ดำเนินการตรวจสอบตู้คอนเทนเนอร์ที่ขอแก้ไขแล้ว หากถูกต้องและไม่มีเหตุอันควรสงสัย ก็จะลงชื่อรับรองไว้ในคำร้องเพื่ออนุญาตและให้ถือคำร้องนี้เป็นเอกสารแทนใบกำกับตู้คอนเทนเนอร์ สำหรับกำกับการขนย้ายตู้คอนเทนเนอร์ ออกไปจากเขตท่าที่จะขนถ่ายตู้ลงเรือ (Terminal) หรือท่าเรือ (Port) ที่ขอยกเลิก และสำหรับผ่านเข้าสถานีรับบรรทุก (Sub Gate) ของเขตท่าที่จะขนถ่ายตู้ลงเรือ (Terminal) หรือท่าเรือ (Port) ที่จะส่งของออกต่อไป แต่หากพบเหตุอันควรสงสัยก็จะสุ่มเปิดตรวจดู และพิจารณาดำเนินการตามระเบียบต่อไป

สำหรับตู้คอนเทนเนอร์ที่ขอเปลี่ยนแปลงชื่อเรือ/ เทียเรือ ในข้อดังกล่าวข้างต้นอนุญาตให้ส่งออกตามใบขนสินค้าออกฉบับเดิมได้

การขอรับรองรายการบรรทุกหรือวันเรือออกและการขอจำลองใบขนสินค้าขาออก

- ให้ผู้ส่งของออก หรือตัวแทน นำต้นฉบับใบขนสินค้าขาออก และสำเนาใบขนสินค้าขาออกที่ประสงค์จะขอใช้สิทธิประโยชน์ทางภาษีอากร หรือใบแนบใบขนสินค้าขาออกขอคืนอากรตาม มาตรา 19 ทวิ (ที่ได้แสดงรายการส่งออกไว้ด้านหน้าครบถ้วนสมบูรณ์แล้ว) และเอกสารประกอบที่เกี่ยวข้องตามระเบียบปกติแนบพร้อมคำร้องตามแบบแนบท้ายประกาศนี้ ไปยื่นที่หน่วยงานควบคุมการบรรทุกที่รับผิดชอบท่าเรือกรุงเทพ หรือท่าเรือแหลมฉบัง แล้วแต่สะดวก

และชำระค่าธรรมเนียมการออกสำเนาเอกสาร (เฉพาะสำเนานับที่ต้องชำระโดยระเบียบปกติ ตามอัตราที่กำหนดไว้ในใบแนบ ศ.5) เพื่อขอรับรองรายการบรรทุก/ วันเรือออกทั้งนี้ให้ยื่นได้ทันทีนับถัดจากวันเรือออก แต่ต้องไม่เกิน 15 วันนับแต่วันเรือออก

- กรณีสินค้าที่ส่งออกไปนอกราชอาณาจักรไม่ครบตามจำนวนที่สำแดงไว้ในใบขนสินค้าให้ผู้ส่งของออกสำแดงรายการของสินค้าที่ไม่ได้ส่งออกให้ถูกต้องตามความเป็นจริง โดยมีข้อความและรายละเอียดตามแบบแนบท้ายประกาศนี้ ยื่นพร้อมกับใบขนส่งสินค้าขาออก ต่อหน่วยงานควบคุมการบรรทุกตามความในวรรคแรก ภายในกำหนดเวลาไม่เกิน 15 วันนับแต่วันเรือออก แต่ทั้งนี้การส่งข้อมูลการสำแดงจำนวนหีบห่อสินค้าในใบกำกับคอนเทนเนอร์จะต้องถูกต้องตรงตามจำนวนของสินค้าที่ได้รับบรรจุเข้าคอนเทนเนอร์ผู้นั้นจริง

การขอลำลองใบขนสินค้าขาออก ให้ดำเนินการเช่นเดียวกันกับพิธีการในข้อข้างต้น

สำหรับผู้ส่งของออกรายใดที่มีความประสงค์จะยื่นต้นฉบับใบขนสินค้าขาออกและเอกสารประกอบที่เกี่ยวข้อง(ที่มีใช้ของหน่วยงานราชการอื่น) ในรูปของสื่ออิเล็กทรอนิกส์ เช่น แผ่นบันทึกข้อมูล (CD-ROM) ก็ให้ทำคำร้องขอต่อกรมศุลกากร เพื่อพิจารณาอนุญาตเฉพาะเป็นราย ๆ ไป และต้องปฏิบัติตามระเบียบเงื่อนไขที่กรมศุลกากรกำหนดด้วย

เพื่อเป็นการอำนวยความสะดวกและเพิ่มระยะเวลาเปิดนำร่องมาพอสมควรแล้ว กรมศุลกากรได้ประกาศ ตามประกาศที่ 94/2547 ณ วันที่ 30 กันยายน พ.ศ. 2547 ให้ผู้ประกอบการทั้งที่ได้แจ้งความประสงค์ไว้แล้ว หรือผู้ประกอบการที่ยังไม่ได้แจ้งความประสงค์ หากมีความพร้อมและมีโปรแกรมรับ-ส่งข้อมูลใบกำกับคอนเทนเนอร์ด้วยระบบอิเล็กทรอนิกส์ให้สามารถให้บริการในระบบเพื่อปฏิบัติพิธีการส่งออกจริงได้อย่างเป็นทางการทั่วไปโดยไม่ต้องแจ้งความประสงค์ตามแบบแนบท้ายประกาศกรมศุลกากรที่ 50 /2547 อีกต่อไป

ปัจจุบัน มีผู้ประกอบการให้ความสนใจและได้แจ้งความประสงค์ที่จะใช้บริการในระบบ E-Container เป็นจำนวนมาก และ หนึ่งในที่พร้อมคือ บริษัท เซ่งเกอร์ ไทย จำกัด เพราะฉะนั้นกรณีศึกษาฉบับนี้จึงทำการศึกษา กรณีของ บริษัท เซ่งเกอร์ ไทย จำกัด เพื่อเปรียบเทียบ ข้อดี และข้อเสีย ของตามประกาศกรมศุลกากร เรื่อง พิธีการเกี่ยวกับส่งออกทางเรือแบบเบ็ดเสร็จด้วยระบบอิเล็กทรอนิกส์ถึงผลลัพธ์เมื่อทดลองใช้ E-Container

ลูกค้าที่ใช้ระบบ E-Container (บริษัท อีคัสตอม เซอร์วิส จำกัด, 2548)

1. E-COMTOMS SERVICE CO.,LTD
2. CENTRAN INTERNATIONAL
3. SONY SUPPLY CHAIN CO.,LTD
4. บริษัท เราบริการ จำกัด

5. บริษัท โปรเกรส ชิปปิ้ง (แหลมฉบัง) จำกัด
6. บริษัท ไทยพลาสติกและเคมีภัณฑ์ จำกัด
7. บริษัท เอฟ ที เอส ขนส่ง จำกัด
8. บริษัท ยูเนี่ยนไทยนิจิบัน จำกัด
9. บริษัท สหยูเนี่ยน จำกัด (มหาชน)
10. บริษัท พีโตเคมี จำกัด (มหาชน)
11. บริษัท กัลลวีน จำกัด
12. บริษัท โปรเกรส ชิปปิ้ง (กรุงเทพ) จำกัด
13. บริษัท พรวัฒนา ชิปปิ้ง จำกัด
14. หจก. เอ็น เอส บริการ
15. บริษัท ชังคิวไทย จำกัด
16. บริษัท แอ็สเซนส์ คัสตอม เซอร์วิส
17. บริษัท ชลบุรีอินเตอร์เซอร์วิส จำกัด
18. Best Logistics Co.,Ltd
19. Maersk Co.,Ltd. (Bangkok Branch)
20. บริษัท อี.ที.ที เซอร์วิส จำกัด
21. บริษัท ชังคิวไทย (แหลมฉบัง) จำกัด
22. บริษัท โรจนะ คิสทรีบิวชั่น จำกัด
23. บริษัท ไอศิตคอน โซลิเดเตอร์ จำกัด
24. บริษัท บางกอกอินเตอร์เฟิร์น จำกัด
25. บริษัท ประกอบกิจขนส่งและชิปปิ้ง จำกัด
26. บริษัท ไทยสมเด็จ เซอร์วิส จำกัด
27. บริษัท อีสเทิร์น คัสตอมส์ เซอร์วิส จำกัด
28. บริษัท วี.ซี.แหลมฉบัง จำกัด
29. บริษัท นิมเบิล ชิปปิ้ง เซอร์วิส จำกัด
30. บริษัท นนทรี-เจ้าพระยาทรานสปอร์ต
31. บริษัท สยามนิปปอนสตีล ลอจิสติกส์ จำกัด
32. บริษัท ไทยเพรสซิเคนท์ฟูดส์ (มหาชน)
33. บริษัท ไกรทิพย์ รับเบอร์ จำกัด
34. บริษัท แคล-คอมพ์ (ประเทศไทย) จำกัด

35. บริษัท เค.จี.เอ็ม เซอร์วิส จำกัด
36. บริษัท เจ.ซี.เค กรู๊ป จำกัด
37. บริษัท โลจิเทม (ประเทศไทย) จำกัด
38. บริษัท นครหลวงค้าข้าว จำกัด
39. บริษัท อาทีเอ็น โลจิสติกส์ จำกัด
40. บริษัท ลัคกี้ไลน์ เซอร์วิส จำกัด
41. บริษัท ผลไม้กระป๋องประจวบ จำกัด
42. บริษัท จิรายุ (เจ.วาย) จำกัด
43. บริษัท แพ็คเซฟร์ ฟอร์เวิร์ด จำกัด
44. บริษัท เอฟ.ที.เอส. บริการขนส่ง จำกัด
45. บริษัท มิตซู-โซโก (ประเทศไทย) จำกัด
46. บริษัท เอฟ.โอ.บี อินเตอร์ จำกัด
47. บริษัท มิตซู-โซโก (ประเทศไทย) จำกัด
48. บริษัท ทีโอเอ เฟ้นท์ (ประเทศไทย) จำกัด
49. บริษัท อนุสรณ์ มหาชัย ชูวิมิ จำกัด
50. บริษัท เอ็กซ์ิม เอเยนซี่ จำกัด
51. บริษัท โกลว์ พลังงาน จำกัด (มหาชน)
52. บริษัท เซฟวิ่ง ทรานส์คาร์โก้ จำกัด
53. บริษัท เซ้าท์อีสท์ โลจิสติกส์ จำกัด
54. บริษัท แพนเทรค จำกัด
55. บริษัท เคียบอน พีซี จำกัด
56. บริษัท วิน-โปร คอร์เปอร์เรชั่น จำกัด
57. บริษัท มารีน ชิปปิ้ง แอนด์ เซอร์วิส จำกัด
58. บริษัท บางกอกเฟอร์นิเทค จำกัด
59. บริษัท บางกอกมาสเตอร์วู้ด จำกัด
60. บริษัท บางกอกคาบิเน็ต จำกัด
61. บริษัท บางกอกไอโทอะ จำกัด
62. บริษัท วุฒิชัยโปรดิวส์ จำกัด
63. บริษัท เวลด์คาโก้ ชิปปิ้ง จำกัด
64. บริษัท อุตสาหกรรมปิโตรเคมีกัลไทย จำกัด (มหาชน)

65. บริษัท เลสชาโก้ (ประเทศไทย) จำกัด
66. บริษัท เอส.พี.อินเตอร์โปร โลจิสติกส์ จำกัด
67. ห้างหุ้นส่วนจำกัด เอ็กซ์ิม อินเตอร์ไพรส์
68. บริษัท ไทยพรอสเพอริตี้เทอมินอล จำกัด
69. บริษัท พี แอนด์ พี พรีเมียร์เทรด จำกัด