

ประสิทธิภาพของระบบตรวจปล่อยสินค้าล่วงหน้า (Pre-arrival processing system)
ในท่าเรือแหลมฉบัง

ปัทสนัน จันทิมา

งานนิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรบริหารธุรกิจมหาบัณฑิต
สาขาวิชาการจัดการธุรกิจโลก
วิทยาลัยพาณิชยศาสตร์ มหาวิทยาลัยบูรพา
มิถุนายน 2560
ลิขสิทธิ์เป็นของมหาวิทยาลัยบูรพา

อาจารย์ผู้ควบคุมงานนิพนธ์และคณะกรรมการสอบปากเปล่างานนิพนธ์ ได้พิจารณา
งานนิพนธ์ของ ปภัสมน จันทิมา ฉบับนี้แล้ว เห็นสมควรรับเป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตาม
หลักสูตรบริหารธุรกิจมหาบัณฑิต สาขาวิชาการจัดการธุรกิจโลก ของมหาวิทยาลัยบูรพาได้

อาจารย์ผู้ควบคุมงานนิพนธ์

.....*รช. ๒๒๖๘.*.....อาจารย์ที่ปรึกษาหลัก
(ดร.ณภัคอร ปุณยภักดิ์สร)

คณะกรรมการสอบปากเปล่า

.....*รช. ๒๒๖๘.*.....ประธาน
(ดร.ณภัคอร ปุณยภักดิ์สร)

.....*[Signature]*.....กรรมการ
(ดร.เบญญาดา กระจ่างแจ้ง)

.....*[Signature]*.....กรรมการ
(ดร.อักรกิตต์ พัฒนสัมพันธ์)

วิทยาลัยพาณิชยศาสตร์อนุมัติให้รับงานนิพนธ์ฉบับนี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษา
ตามหลักสูตรบริหารธุรกิจมหาบัณฑิต สาขาวิชาการจัดการธุรกิจโลก ของมหาวิทยาลัยบูรพา

.....*[Signature]*.....คณบดีวิทยาลัยพาณิชยศาสตร์
(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.บรรพต วิรุณราช)

วันที่.....เดือน พ.ศ. 2560

กิตติกรรมประกาศ

งานนิพนธ์ฉบับนี้สำเร็จลุล่วงไปด้วยความกรุณาจากผู้ให้สัมภาษณ์ จากทุกหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ซึ่งได้สละเวลาอันมีค่ามาให้ข้อมูลอันเป็นประโยชน์อย่างยิ่ง ผู้วิจัยรู้สึกซาบซึ้ง

ขอขอบพระคุณอาจารย์ที่ปรึกษางานนิพนธ์ ดร.ณภัคอร ปุณยภักดิ์สร ซึ่งได้ให้คำปรึกษาและให้ข้อเสนอแนะ และขอขอบพระคุณคณะกรรมการทุกท่านที่กรุณาให้ข้อเสนอแนะ คำชี้แนะและแนวทางในการวิเคราะห์ข้อมูลในการทำวิจัย ทำให้งานนิพนธ์มีความสมบูรณ์ยิ่งขึ้น และกราบขอบพระคุณคณาจารย์วิทยาลัยพาณิชยศาสตร์ มหาวิทยาลัยบูรพา ทุกท่านที่ประสิทธิ์ประสาทวิชาความรู้และประสบการณ์การเรียนการสอนที่มีค่ายิ่ง

ขอกราบขอบพระคุณ คุณพ่อ คุณแม่ และครอบครัวที่คอยให้การสนับสนุนและให้กำลังใจ และขอบคุณผู้มีพระคุณอันยิ่งใหญ่ ขอขอบคุณเพื่อน ๆ ทุกคนที่เป็นกำลังใจ คอยสนับสนุนช่วยเหลือและอยู่เบื้องหลังความสำเร็จของผู้วิจัยตลอดมา ทำให้ผู้วิจัยสามารถผ่านพ้นอุปสรรคต่าง ๆ จนกระทั่งงานนิพนธ์ฉบับนี้สำเร็จลุล่วงได้

ขอขอบคุณเจ้าหน้าที่ อาคารหอสมุดอนุสรณ์ 10 ปี มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ วิทยาเขตศรีราชา ที่คอยอำนวยความสะดวกในการสืบค้นข้อมูลและคอยอำนวยความสะดวกในด้านต่าง ๆ ตลอดมา

คุณค่าและประโยชน์ของงานนิพนธ์ฉบับนี้ ผู้วิจัยขอมอบเป็นเครื่องมือบูชาพระคุณบิดามารดา และบูรพาจารย์ ผู้ประสิทธิ์ประสาทวิชาทุกท่านที่ได้อบรมสั่งสอนชี้แนะแนวทางที่ดีและมีคุณค่าตลอดมาจนสำเร็จการศึกษา รวมถึงผู้มีพระคุณทุกท่านทั้งในอดีตและปัจจุบัน ที่ทำให้ข้าพเจ้าเป็นผู้มีการศึกษาและประสบความสำเร็จมาจนตราบนานเท่านานนี้

ปัทมณ จันทิมา

57710289: สาขาวิชา: การจัดการธุรกิจโลก; บธ.ม. (การจัดการธุรกิจโลก)

คำสำคัญ: การตรวจปล่อยสินค้าล่วงหน้า/ พิธีการศุลกากรแบบ Pre-arrival/ Pre-arrival processing system

ปกัสมน จันทิมมา: ประสิทธิภาพของระบบตรวจปล่อยสินค้าล่วงหน้า (PRE-ARRIVAL PROCESSING SYSTEM) ในท่าเรือแหลมฉบัง (EFFICIENCY OF PRE-ARRIVAL PROCESSING SYSTEM IN LAEM CHABANG PORT) อาจารย์ผู้ควบคุมงานนิพนธ์: ฅนัศคอร ปุณยภานุสสร, บธ.ค. 80 หน้า. ปี พ.ศ. 2559.

การศึกษาเรื่องประสิทธิภาพของระบบตรวจปล่อยสินค้าล่วงหน้า (Pre-arrival processing system) ในท่าเรือแหลมฉบัง มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษากระบวนการของระบบตรวจปล่อยสินค้าล่วงหน้า ศึกษาสภาพปัญหาของระบบตรวจปล่อยสินค้าล่วงหน้า ศึกษาประสิทธิภาพของระบบตรวจปล่อยสินค้าล่วงหน้า เป็นการศึกษาวิจัยเชิงคุณภาพ โดยใช้วิธีสัมภาษณ์แบบเชิงลึก (In-depth interview) ใช้คำถามถึง โครงสร้าง เป็นเครื่องมือในการเก็บรวบรวมข้อมูล ซึ่งคำถามแบ่งออกเป็น 4 กลุ่ม คือ 1) ตัวแทนเรือ 2) ผู้ประกอบการท่าเรือ 3) เจ้าหน้าที่ศุลกากร 4) ตัวแทนออกของ ข้อมูลที่ได้จากการสัมภาษณ์วิเคราะห์โดยกระบวนการเชิงคุณภาพ

ผลการศึกษาพบว่า ระบบตรวจปล่อยสินค้าล่วงหน้า (Pre-arrival processing systems) ในท่าเรือแหลมฉบัง หรือการดำเนินกระบวนการทางศุลกากรล่วงหน้าก่อนสินค้ามาถึงท่าเรือแหลมฉบังไม่มีประสิทธิภาพ เนื่องจากยังไม่สามารถบรรลุวัตถุประสงค์ของข้อตกลงว่าด้วยการอำนวยความสะดวกทางการค้าขององค์การการค้าโลก ซึ่งต้องการช่วยอำนวยความสะดวกให้กับผู้ประกอบการ ลดระยะเวลาและขั้นตอนการปฏิบัติพิธีการศุลกากร ในบางขั้นตอนของกระบวนการระบบตรวจปล่อยสินค้าล่วงหน้ามีระยะเวลาในการดำเนินการเพิ่มมากขึ้น ค่าใช้จ่ายในการแก้ไขข้อมูลเพิ่มสูงขึ้น อีกทั้งยังส่งผลกระทบต่อระบบอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องซึ่งไม่สะดวกต่อการเข้าใช้งาน ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศไม่ครอบคลุมในสถานที่มีการให้บริการ ควรให้เจ้าหน้าที่ดูแลรับผิดชอบความรู้และความชำนาญในการให้ข้อมูลและคำแนะนำแก่หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ควรมีการประชาสัมพันธ์โครงการอย่างต่อเนื่องเพื่อให้ทุกองค์กรและหน่วยงานอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องเกิดความเข้าใจกระบวนการดำเนินการ โครงการระบบตรวจปล่อย ต้องมีแผนฉุกเฉินรองรับในกรณีที่ระบบเกิดปัญหาในระหว่างการใช้งาน หรือเกิดระบบล่ม เพื่อป้องกันความเสียหายที่อาจเกิดขึ้นกับสินค้าของผู้นำเข้า ควรแก้ไขและพัฒนาระบบด้วยนวัตกรรมและเทคโนโลยีให้สะดวกต่อการใช้งานและเข้าใจได้ง่าย

57710289: MAJOR: GLOBAL BUSINESS MANAGEMENT;
M.B.A. (GLOBAL BUSINESS MANAGEMENT)

KEYWORDS: EFFICIENCY OF PRE-ARRIVAL PROCESSING SYSTEM/
PRE-ARRIVAL PROCESSING SYSTEM

PAPASMON CHANTHIMA: EFFICIENCY OF PRE-ARRIVAL PROCESSING
SYSTEM IN LEAM CHABUNG PORT. THESIS ADVISOR: NPAK-ON
PUNYAPAPASSORN, D.B.A. 80 P. 2017.

This research titled "Efficiency of pre-arrival processing system in Leam Chabang Port" attempts to study process of pre-arrival processing system, to study problems of pre-arrival processing system, and to study efficiency of pre-arrival processing system. This qualitative study applied in-depth interview with semi-structured questions as a research tool to collect the data. Questions were divided into four categories: 1) ship agents, 2) terminal operator, customs officers, 4) customs brokers. Data obtaining from interviews were analyzed with qualitative process.

The findings reveal that pre-arrival processing system in Leam Chabang port or the operation of the customs process before products landed in Leam Chabang were inefficient since the objectives on the agreement about trade facilitation regarding to World Trade Organization did not achieve. The agreement required the port to facilitate to the port uses, reduce time and customs process. Some steps of pre-arrival processing system consumed more time, more expenses to edit information, and affect to other related systems that could consider obstacles for usage. Information technology system did not cover all service area. The responsible officer should have knowledge and expertise in inserting information and providing suggestions to related sectors. In addition, there should be the public relation of the project continuously to encourage all organizations and sectors to understand in pre-arrival processing system. There should be an alternative plan for emergency case when there are the problems on service or the system is down. This is to prevent the damages that might exist to products. There should be an adjustment and improvement of the system with user-friendly innovation and technology.

สารบัญ

	หน้า
บทคัดย่อภาษาไทย	ง
บทคัดย่อภาษาอังกฤษ	จ
สารบัญ	ฉ
สารบัญตาราง	ช
สารบัญภาพ	ฌ
บทที่	
1 บทนำ	1
ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา.....	1
คำถามการวิจัย.....	3
วัตถุประสงค์ของการวิจัย	3
กรอบแนวคิดในการวิจัย.....	4
ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับจากการวิจัย	5
ขอบเขตของการวิจัย.....	5
นิยามศัพท์เฉพาะ	5
2 แนวคิด ทฤษฎี และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง	7
ข้อตกลงว่าด้วยการอำนวยความสะดวกทางการค้า	7
ความรู้ทั่วไปเกี่ยวกับระบบตรวจปล่อยสินค้าล่วงหน้า	10
แนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับประสิทธิภาพ.....	22
งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง	25
3 วิธีการดำเนินงานวิจัย	28
การกำหนดประชากรและกลุ่มตัวอย่าง	28
เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย	28
ขั้นตอนการสัมภาษณ์เชิงลึก.....	29
วิธีการเก็บรวบรวมข้อมูล	32
การวิเคราะห์ข้อมูล	32

สารบัญ (ต่อ)

บทที่	หน้า
4 ผลการศึกษาวิจัย	34
ข้อมูลทั่วไปของผู้สัมภาษณ์	35
ส่วนที่ 1 คำถามสัมภาษณ์กระบวนการระบบตรวจปล่อยสินค้าล่วงหน้า	36
ส่วนที่ 2 คำถามสัมภาษณ์สภาพปัญหาและแนวทางการแก้ไขระบบตรวจปล่อย สินค้าล่วงหน้า.....	48
5 สรุปผลการวิจัย อภิปรายผล และข้อเสนอแนะ	60
สรุปผลการวิจัย	60
อภิปรายผล	63
ข้อเสนอแนะจากการวิจัย	65
ข้อเสนอแนะในการทำวิจัยครั้งต่อไป	66
บรรณานุกรม	67
ภาคผนวก	69
ภาคผนวก ก.....	70
ภาคผนวก ข.....	74
ประวัติย่อของผู้วิจัย	80

สารบัญตาราง

ตารางที่		หน้า
2-1	รายชื่อรหัสสถานที่ตรวจปล่อย	13
2-2	สรุปการแก้ไขหรือยกเลิกข้อมูลรายงานเรือเข้า/ ข้อมูลบัญชีสินค้าสำหรับเรือ.....	16
4-1	สรุปข้อมูลทั่วไปของผู้ให้สัมภาษณ์	35

สารบัญภาพ

ภาพที่		หน้า
1-1	กรอบในการวิจัย	4
2-1	การเปรียบเทียบขั้นตอนการนำเข้าสินค้าระหว่างระบบ Pre-arrival และระบบเดิม	11
2-2	ระบบการปล่อยสินค้าล่วงหน้า	12
2-3	การแก้ไขหรือยกเลิกข้อมูลรายงานเรือเข้า/ ข้อมูลบัญชีสินค้าสำหรับเรือ	15

บทที่ 1

บทนำ

ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

การขนส่งทางเรือเป็นส่วนหนึ่งของธุรกิจระหว่างประเทศ หลายประเทศทั่วโลกรวมทั้งประเทศไทยยังคงใช้การขนส่งทางเรือเป็นหลัก และธุรกิจการขนส่งระหว่างประเทศเป็นเครื่องมืออันสำคัญในการช่วยเหลือธุรกิจการค้าระหว่างประเทศให้ขยายตัวและเจริญก้าวหน้าได้ หากธุรกิจการขนส่งระหว่างประเทศไม่มีประสิทธิภาพ กล่าวคือ ใช้ระยะเวลาและค่าใช้จ่ายสูงแล้ว ย่อมเป็นการปิดกั้นการค้าของโลกอย่างแน่นอน ปัจจุบันการนำเข้าสินค้าระหว่างประเทศโดยการขนส่งทางเรือในประเทศไทยใช้ระยะเวลาในการดำเนินการหลายขั้นตอนกว่าที่ผู้นำเข้าจะได้รับสินค้า ซึ่งเริ่มจากการรายงานเรือเข้าเมื่อเรือเทียบท่า ขั้นตอนการตรวจปล่อยสินค้า และขั้นตอนการขนส่งสินค้าจากท่าหรือที่ทำการตรวจปล่อยสินค้าไปยังเจ้าของสินค้า ทำให้ใช้ระยะเวลาและมีต้นทุนสูง ในการประชุมระดับรัฐมนตรี (Ministerial Conference: MC) ในกรอบองค์การการค้าโลก (World Trade Organization: WTO) ครั้งที่ 1 ที่ประเทศสิงคโปร์ เมื่อปี พ.ศ. 2539 สมาชิกเห็นว่าการเจรจาขอบรรจุของ WTO ประสบผลสำเร็จในการลดมาตรการภาษีในระดับหนึ่งแล้ว ประเทศที่พัฒนาแล้วบางประเทศจึงเห็นว่าสมาชิกควรลดอุปสรรคทางการค้าอื่น ๆ ที่ยังเหลืออยู่ เพื่ออำนวยความสะดวกทางการค้าระหว่างประเทศให้ไปอย่างรวดเร็ว โปร่งใส และเป็นธรรมต่อคู่ค้า จึงพยายามผลักดันเรื่องการอำนวยความสะดวกทางการค้าเข้าเป็นส่วนหนึ่งของ Singapore issues ซึ่งที่ประชุมระดับรัฐมนตรี ครั้งที่ 1 มีมติให้คณะรัฐมนตรีว่าด้วยการค้าสินค้า (Council for Trade in Goods: CTG) ทำการศึกษาวิเคราะห์แนวทางที่จะลดความซับซ้อนของขั้นตอนการค้า จากการวิจัยขององค์กรระหว่างประเทศต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง เพื่อนำมาพิจารณาประกอบการกำหนดขอบเขตระเบียบ การอำนวยความสะดวกทางการค้าภายใต้กรอบ WTO ต่อไป

หลังจากนั้นประเด็นการอำนวยความสะดวกทางการค้าภายใต้กรอบ WTO ได้มีการผลักดันอย่างจริงจังอีกครั้งในการประชุม MC ครั้งที่ 4 เมื่อปี พ.ศ. 2544 ที่กรุงโดฮา ประเทศกาตาร์ และครั้งที่ 5 เมื่อปี พ.ศ. 2546 ที่เมืองแคนคูน ประเทศเม็กซิโก แต่สมาชิกยังหาข้อสรุปไม่ได้ว่าควรผนวกเรื่องนี้ไว้ในการเจรจาต่อไปหรือไม่จนเมื่อเดือนกรกฎาคม พ.ศ. 2547 สมาชิกได้มีมติอย่างเป็นทางการให้บรรจุประเด็นการอำนวยความสะดวกทางการค้าเป็นเรื่องหนึ่งในการเจรจารอบโดฮา (Doha Development Agenda: DDA) และได้จัดตั้งกลุ่มเจรจาว่าด้วยการอำนวยความสะดวกทางการค้า (Negotiation on Trade Facilitation: NGTF) ภายใต้ WTO เพื่อเป็นเวทีสำหรับ

การเจรจาเรื่องนี้โดยเฉพาะในการหามาตรการ ขั้นตอนในการลดอุปสรรคทางการค้า โดยสมาชิก เห็นว่ามาตรการ ขั้นตอนดังกล่าวจะต้องไม่เป็นภาระจนเกินไปสำหรับประเทศที่กำลังพัฒนาที่มี ข้อจำกัดในเรื่องของเงินทุนและความพร้อมในด้านต่าง ๆ วัตถุประสงค์ความตกลงว่าด้วยการ อำนวยความสะดวกทางการค้า เพื่อปรับปรุงระเบียบปฏิบัติในการลดขั้นตอนพิธีการศุลกากรด้าน ต่าง ๆ ให้มีความชัดเจน โปร่งใส และเป็นไปในทิศทางเดียวกัน เพื่อลดระยะเวลาและต้นทุนในการ ตรวจสอบปล่อยสินค้าและอำนวยความสะดวกให้กับการนำเข้า-การส่งออก และการผ่านแดนของ สินค้า

ความตกลงว่าด้วยการอำนวยความสะดวกทางการค้า ได้มีบทบัญญัติของความตกลง GATT 1944 จำนวน 12 ข้อตกลง ซึ่งมีข้อ 7 เรื่องการตรวจปล่อยสินค้าที่ก่อให้เกิดระบบ Pre-arrival processing system เกิดขึ้นซึ่งประเทศสมาชิกจะต้องมีการนำกระบวนการตรวจปล่อยสินค้าล่วงหน้า มาใช้เพื่อให้การตรวจปล่อยสินค้าเป็นไปในทิศทางเดียวกัน ในการปฏิบัติตามความตกลงว่าด้วยการ อำนวยความสะดวกทางการค้า ประเทศไทยในฐานะที่เป็นสมาชิกองค์การการค้าโลก และเป็น ประเทศกำลังพัฒนาซึ่งมีสิทธิได้รับการปฏิบัติที่เป็นพิเศษและแตกต่าง (Special and different treatment) การที่ไทยเป็นสมาชิก WTO ทำให้ได้รับประโยชน์จากการที่สมาชิกซึ่งปัจจุบันมีจำนวน 160 ประเทศครอบคลุมทุกภูมิภาคทั่วโลก ทั้งประเทศพัฒนาแล้วและประเทศกำลังพัฒนา จะต้อง ปฏิบัติตามหลักไม่เลือกปฏิบัติ (MNF และ National treatment) หลักการเรื่องความโปร่งใส หลักการคุ้มครองผู้ผลิตภายในด้วยภาษีศุลกากรเท่านั้น รวมทั้งประโยชน์จากพันธนาการที่สมาชิก ผูกพันไว้ในความตกลงย่อยต่าง ๆ ไม่ว่าจะเป็นเรื่องการลดภาษีศุลกากร การอุดหนุน และอุปสรรค ทางการค้าต่าง ๆ การเปิดเสรีสินค้าสิ่งทอ การใช้มาตรการสุขอนามัยต่าง ๆ ต้องเป็นไปด้วยความ เป็นธรรมและไม่เลือกปฏิบัติ โดยโครงการตรวจปล่อยสินค้านำหน้า มีประเทศญี่ปุ่นเป็นต้นแบบ ในการนำระบบตรวจปล่อยสินค้านำหน้าให้กับประเทศสมาชิกขององค์การการค้าโลก รวมถึง เป็นต้นแบบโครงการให้กับประเทศไทย ซึ่งระบบตรวจปล่อยสินค้านำหน้านั้นมีความสำคัญเพื่อ อำนวยความสะดวกทางการค้าธุรกิจระหว่างประเทศ

เมื่อกรมศุลกากรได้นำระบบ Pre-arrival processing system เข้ามาอำนวยความสะดวกใน เรื่องของการการตรวจปล่อยสินค้า ส่งผลให้การให้บริการมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น ช่วยลดต้นทุน และเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน เพราะการตรวจปล่อยสินค้าเป็นส่วนหนึ่งของการขนส่ง สินค้าระหว่างประเทศซึ่งเป็นปัจจัยสำคัญในการขับเคลื่อนต่อระบบเศรษฐกิจไทย และเป็นปัจจัย หลักที่จะทำให้ประเทศไทยสามารถแข่งขันได้ในระดับภูมิภาคและระดับโลก

ดังนั้นผู้วิจัยเห็นควรที่จะศึกษาประสิทธิภาพของระบบตรวจปล่อยสินค้า (Pre-arrival processing system) ในท่าเรือแหลมฉบัง ซึ่งเป็นท่าเรือนำร่องของโครงการระบบตรวจปล่อยสินค้า

ล่าวงหน้านี้ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อให้ทราบถึงประสิทธิภาพของระบบที่ช่วยลดขั้นตอนพิธีการทางศุลกากร และทราบถึงปัญหาและอุปสรรคในการให้บริการ เพื่อนำไปสู่แนวทางการแก้ไขปรับปรุง รวมถึงการให้บริการที่มีประสิทธิภาพสูงสุด

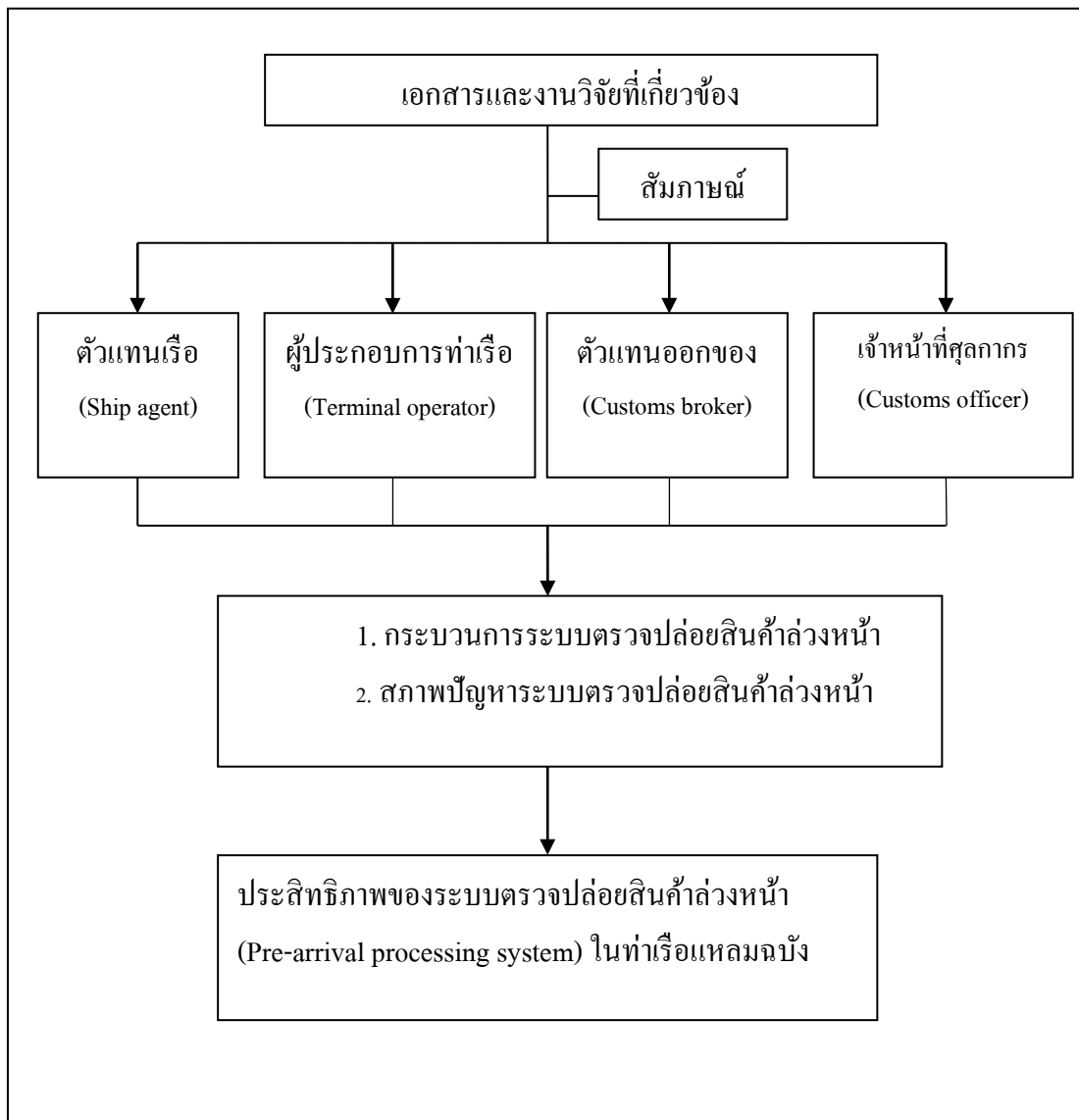
คำถามการวิจัย

1. กระบวนการระบบตรวจปล่อยสินค้าล่าวงหน้า ในท่าเรือแหลมฉบัง เป็นอย่างไร
2. สภาพปัญหากระบวนการตรวจปล่อยสินค้าล่าวงหน้า ในท่าเรือแหลมฉบัง มีอะไรบ้าง และมีข้อเสนอแนะในการแก้ปัญหายังไง
3. ประสิทธิภาพของระบบตรวจปล่อยสินค้าล่าวงหน้า ในท่าเรือแหลมฉบัง เป็นอย่างไร

วัตถุประสงค์ของการวิจัย

1. เพื่อศึกษากระบวนการระบบตรวจปล่อยสินค้าล่าวงหน้า ในท่าเรือแหลมฉบัง
2. เพื่อศึกษาถึงสภาพปัญหากระบวนการตรวจปล่อยสินค้าล่าวงหน้า ในท่าเรือแหลมฉบัง
3. เพื่อศึกษาประสิทธิภาพของระบบตรวจปล่อยสินค้าล่าวงหน้า ในท่าเรือแหลมฉบัง

กรอบแนวคิดในการวิจัย



ภาพที่ 1-1 กรอบในการวิจัย

ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับจากการวิจัย

1. เพื่อเป็นแนวทางในการปรับปรุงและแก้ไขปัญหาของระบบตรวจปล่อยสินค้าล่วงหน้าให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น ซึ่งจะส่งผลต่อความพึงพอใจของผู้ใช้บริการสูงสุด
2. เพื่อเป็นข้อมูลเบื้องต้นในการพัฒนาคุณภาพของระบบการตรวจปล่อยสินค้าล่วงหน้าในท่าเรือแหลมฉบัง รวมทั้งการตรวจปล่อยสินค้าล่วงหน้าในท่าเทียบเรืออื่น ๆ ในประเทศไทย ให้เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ

ขอบเขตของการวิจัย

การศึกษาวิจัยครั้งนี้เป็นวิจัยเชิงคุณภาพ ซึ่งมุ่งศึกษาประสิทธิภาพของระบบตรวจปล่อยสินค้าล่วงหน้า (Pre-arrival processing system) ซึ่งมีขอบเขตของการวิจัยดังนี้

ขอบเขตด้านกลุ่มประชากรตัวอย่างที่ใช้ในการศึกษาการวิจัยเชิงคุณภาพโดยการสัมภาษณ์เชิงลึก (In-depth interview) ได้แก่ ตัวแทนเรือ ผู้ประกอบการท่าเรือ เจ้าหน้าที่ศุลกากร และตัวแทนออกของ

ขอบเขตด้านเนื้อหา คือ ศึกษากระบวนการการตรวจปล่อยสินค้าล่วงหน้า (Pre-arrival processing system) ภายใต้อุปสงค์การนำเข้าสินค้าประเภทสินค้าประเภทการนำเข้าบริการและประสิทธิภาพของระบบตรวจปล่อยสินค้าล่วงหน้า

ขอบเขตด้านพื้นที่ คือ ท่าเรือแหลมฉบัง อำเภอศรีราชา จังหวัดชลบุรี

ขอบเขตด้านเวลา การศึกษาครั้งนี้ใช้เวลาในการศึกษา ตั้งแต่เดือนกันยายน-ตุลาคม พ.ศ. 2559 ทำการเก็บรวบรวมข้อมูลตั้งแต่เดือน พฤศจิกายน-ธันวาคม พ.ศ. 2559 และทำการนัดสัมภาษณ์ตั้งแต่เดือนมกราคม-กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2560

นิยามศัพท์เฉพาะ

ระบบตรวจปล่อยสินค้าล่วงหน้า (Pre-arrival processing system) หมายถึง ระบบอิเล็กทรอนิกส์ให้บริการทางพิธีการทางศุลกากร ก่อนสินค้ามาถึงปลายทางสำหรับการนำเข้า การนำเข้า หมายถึง การนำเข้าสินค้ามาจากต่างประเทศ เพื่อการผลิตหรือการจัดจำหน่าย ประสิทธิภาพ หมายถึง ความสามารถในการดำเนินการทำให้เกิดผลสัมฤทธิ์ และผลประโยชน์สูงสุด ภายใต้อุปสงค์การนำเข้าที่จำกัดและคุ้มค่า

การใช้บริการ หมายถึง การส่งข้อมูลบัญชีสินค้าหรือข้อมูลอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง เข้าไปในระบบคอมพิวเตอร์กรมศุลกากรเพื่อดำเนินการตรวจปล่อยสินค้าล่วงหน้าก่อนเรือมาถึงปลายทาง

การให้บริการอย่างมีประสิทธิภาพ หมายถึง การให้บริการที่ได้ผลลัพธ์สูง การให้บริการที่รวดเร็ว ลดขั้นตอนในการปฏิบัติงาน

พิธีการทางศุลกากร หมายถึง กระบวนการ ที่ผู้นำเข้าและส่งออก หรือตัวแทนต้องติดต่อ ดำเนินการกับกรมศุลกากร เพื่อทำตามกฎระเบียบข้อบังคับในการนำเข้าหรือส่งออกทุกครั้ง

ตัวแทนเรือ (Ship agent) หมายถึง บริษัทสายการเดินเรือทำหน้าที่ในการบรรทุกสินค้า และส่งข้อมูลบัญชีสินค้าเข้าสู่ระบบคอมพิวเตอร์ศุลกากรเพื่อเริ่มต้นกระบวนการตรวจปล่อยสินค้า ล่วงหน้า

ผู้ประกอบการท่าเรือ (Terminal operator) หมายถึง บริษัทผู้ให้บริการท่าเทียบเรือสินค้า และทำการแจ้งรายงานสถานะสินค้า

เจ้าหน้าที่ศุลกากร (Customs officer) หมายถึง ผู้ทำการตรวจสอบข้อมูลสินค้า และทำการตรวจปล่อยสินค้า

ตัวแทนออกของ (Customs broker) หมายถึง บริษัทตัวแทนที่ได้รับอนุญาตจากเจ้าของสินค้าเพื่อดำเนินพิธีการศุลกากร

การรายงานเรือเข้า หมายถึง การส่งข้อมูลเรือที่จะทำการเทียบท่า ณ ท่าเรือปลายทาง เข้าสู่ระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากร

การแจ้งสถานะสินค้า หมายถึง การรายงานสินค้าที่ได้รับการตรวจปล่อยทันทีที่สินค้ามาถึง

ใบขนสินค้าขาเข้า (Import entry declaration) หมายถึง เอกสารข้อมูลสินค้าขาเข้าเพื่อใช้ในการดำเนินพิธีการศุลกากร

สินค้าติดเงื่อนไขความเสี่ยง (Red line) หมายถึง สินค้าที่ได้รับการตรวจสอบแล้วพบว่า มีความเสี่ยงที่ผิดกฎหมาย

สินค้าที่ไม่ติดเงื่อนไขความเสี่ยง (Green line) หมายถึง สินค้าที่ได้รับการตรวจสอบแล้วพบว่า ไม่มีความเสี่ยงที่ผิดกฎหมาย

บทที่ 2

แนวคิด ทฤษฎี และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

การศึกษาเรื่อง ประสิทธิภาพของระบบตรวจปล่อยสินค้าล่วงหน้า (Pre-arrival processing system) ในท่าเรือแหลมฉบัง ผู้วิจัยได้ทำการศึกษาค้นคว้าเอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้องต่าง ๆ ดังนี้

1. ข้อตกลงว่าด้วยการอำนวยความสะดวกทางการค้า (Trade facilitation agreement)
2. ความรู้ทั่วไปเกี่ยวกับระบบตรวจปล่อยสินค้าล่วงหน้า (Pre-arrival processing system)
3. แนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับประสิทธิภาพ
4. งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

ข้อตกลงว่าด้วยการอำนวยความสะดวกทางการค้า (Trade Facilitation Agreement: TFA)

1. พหุภาคีฉบับแรกขององค์การการค้าโลก

เมื่อวันที่ 27 พฤศจิกายน พ.ศ. 2557 องค์การการค้าโลก (World Trade Organization: WTO) ได้มีการประชุมคณะมนตรีในวาระพิเศษ และมีมติเห็นชอบพิธีสารร่างแก้ไขและผนวกความตกลงว่าด้วยการอำนวยความสะดวกทางการค้าหรือที่เรียกกันว่า (Trade Facilitation Agreement: TFA) ซึ่งถือเป็นส่วนหนึ่งของความตกลงองค์การการค้าโลกในปัจจุบัน ดังนั้นจึงกล่าวได้ว่า TFA เป็นความตกลงพหุภาคีฉบับแรกที่มีนับตั้งแต่การจัดตั้งองค์การการค้าโลกเป็นต้นมา ทั้งนี้ ความตกลงดังกล่าวจะมีผลบังคับใช้ทางกฎหมายได้ก็ต่อเมื่อประเทศสมาชิกจำนวน 2 ใน 3 (107 ประเทศ) ให้สัตยาบันยอมรับร่วมกัน ซึ่งที่มาของความตกลงดังกล่าว เริ่มตั้งแต่เดือนกรกฎาคม พ.ศ. 2539 หรือ 10 ปีที่แล้ว ซึ่งได้มีการเจรจากันมาโดยตลอดและจะสามารถสรุปผลได้ในช่วงเดือนธันวาคม พ.ศ. 2556

2. ความสำคัญของความตกลงว่าด้วยการอำนวยความสะดวกทางการค้า

วัตถุประสงค์หลักของความตกลงคือมุ่งเน้นการลดขั้นตอนพิธีการด้านศุลกากรต่าง ๆ และลดระยะเวลาที่ใช้ในด้านพิธีการเพื่อให้เกิดความคล่องตัว รวมทั้งสร้างความชัดเจนในด้านระเบียบพิธีการให้มีความโปร่งใสและเป็นไปในทางเดียวกัน ซึ่งเป็นปัญหาหลักของการส่งออกและการนำเข้าสินค้าที่ทุกประเทศกำลังประสบปัญหาาร่วมกัน ดังนั้นหากสามารถนำความตกลงว่าด้วยการอำนวยความสะดวกทางการค้า มาปฏิบัติให้มีผลบังคับใช้ได้จริงย่อมจะส่งผลช่วยเพิ่มปริมาณการค้าของโลกให้เพิ่มสูงขึ้นได้

เนื้อหาของความตกลงว่าด้วยการอำนวยความสะดวกทางการค้าส่วนใหญ่เป็นการปรับปรุงและอธิบาย บทบัญญัติของความตกลง GATT ข้อ 4 ว่าด้วยเสรีภาพในการขนส่งสินค้าผ่านแดน ข้อ 8 ว่าด้วยค่าธรรมเนียมเกี่ยวกับการนำเข้าและส่งออก การตรวจปล่อยสินค้าและการผ่านแดนของสินค้าให้มีความสะดวกรวดเร็วโดยองค์ประกอบของเนื้อหา ได้แบ่งออกเป็น 3 ส่วน และส่วนที่ 1 ซึ่งมีรายละเอียดของบทบัญญัติเนื้อหาเกี่ยวกับการดำเนินของหน่วยงานศุลกากรที่เกี่ยวข้องกับการนำเข้า-การส่งออก และการผ่านแดนของสินค้า ซึ่งมีจำนวน 12 ข้อ ดังนี้

ข้อ 1 การจัดพิมพ์ และการเผยแพร่ข้อมูล

ข้อ 2 การเปิดโอกาสให้แสดงความเห็น รับทราบข้อมูลก่อนการมีผลบังคับใช้และปรึกษาหารือ

ข้อ 3 การวินิจฉัยล่วงหน้า

ข้อ 4 กระบวนการสำหรับการอุทธรณ์ หรือการทบทวน

ข้อ 5 มาตรการอื่น ๆ เพื่อส่งเสริมความเป็นธรรม การไม่แบ่งแยกกีดกันและความโปร่งใส

ข้อ 6 วินัยในการจัดเก็บค่าธรรมเนียมกับหรือในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการนำเข้าและส่งออก

ข้อ 7 การตรวจปล่อยสินค้า

ข้อ 8 ความร่วมมือของหน่วยงานที่พรมแดน

ข้อ 9 การเคลื่อนย้ายสินค้าเพื่อการนำเข้า ภายใต้การควบคุมทางศุลกากร

ข้อ 10 พิธีการเกี่ยวกับการนำเข้า การส่งออก และการถ่ายลำ

ข้อ 11 การผ่านแดนโดยเสรี

ข้อ 12 ความร่วมมือด้านศุลกากร

3. ทำที่ของประเทศไทย

ประเทศไทยได้สนับสนุนและเข้าร่วมการเจรจาความตกลงว่าด้วยการอำนวยความสะดวกทางการค้ามาโดยตลอด โดยคณะรักษาความสงบแห่งชาติ (คสช.) ได้ให้ความเห็นชอบบทบัญญัติที่พร้อมปฏิบัติได้ทันทีที่ความตกลงฯ มีผลบังคับใช้ (Category A) เมื่อวันที่ 22 กรกฎาคม พ.ศ. 2557 จำนวนทั้งสิ้น 123 บทบัญญัติ เนื่องจากมีความสอดคล้องกับกฎหมายและระเบียบภายในประเทศที่มีผลบังคับอยู่ในปัจจุบันหรือจะมีการแก้ไขปรับปรุงในระยะเวลาอันใกล้ อาทิ

- การเผยแพร่ข้อมูลที่มีความสำคัญสำหรับผู้ค้า เช่น อัตราภาษีศุลกากร ค่าธรรมเนียมกฎหมาย กฎระเบียบ ขั้นตอนการอุทธรณ์
- การออกคำวินิจฉัยล่วงหน้าเกี่ยวกับพิถักของสินค้า
- การชำระภาษีผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์
- การใช้ระบบบริหารความเสี่ยงสำหรับการควบคุมทางศุลกากร และการตรวจสอบหลังการตรวจปล่อย
- การยอมรับให้ใช้สำเนาแทนเอกสารตัวจริง
- การพยายามนำระบบ Single window มาใช้งาน
- เสรีภาพในการขนส่งสินค้าผ่านแดน โดยการไม่เก็บค่าธรรมเนียมการผ่านแดนเว้นแต่เพื่อเป็นค่าบริการ
- หลักเกณฑ์เงื่อนไขด้านความร่วมมือกันของหน่วยงานศุลกากร เป็นต้น

4. การปฏิบัติตามบทบัญญัติ

ในอนาคตไทยยังมีความจำเป็นที่ต้องปฏิบัติตามในบทบัญญัติอื่น ๆ ซึ่งจะใช้ระยะเวลาในการปรับตัวก่อนตามหลักการให้การปฏิบัติที่เป็นพิเศษและแตกต่าง (Special and Different Treatment: SDT) สำหรับสมาชิกที่กำลังพัฒนา (รวมประเทศไทย) และสมาชิกประเทศพัฒนาน้อยที่สุด (Least Development Countries: LDCs) ซึ่งเป็นหลักการดำเนินการที่คำนึงถึงความพร้อมที่อาจจะไม่เท่าเทียมกันในหมู่ประเทศสมาชิก จึงไม่จำเป็นต้องบังคับให้ปฏิบัติตามข้อผูกพันด้วยระดับความเข้มข้นที่เท่าเทียมกันกับประเทศที่พัฒนาแล้ว ดังนั้นในฐานะสมาชิกประเทศกำลังพัฒนาจึงมีสิทธิที่ได้รับการปฏิบัติหน้าที่เป็นพิเศษและแตกต่างในเรื่องระยะเวลาเริ่มปฏิบัติตามบทบัญญัติต่าง ๆ และการขอรับความช่วยเหลือเพื่อสร้างความพร้อมในการปฏิบัติตามความตกลง TFA ได้

กล่าวโดยสรุปคือ ไทยยังคงมีบทบัญญัติที่ต้องการระยะเวลาปรับตัวก่อนการปฏิบัติ (Category B) อีกจำนวน 18 บทบัญญัติ สาเหตุหลักเนื่องมาจากกฎหมายและระเบียบภายในประเทศยังไม่รองรับแนวปฏิบัติหรือกำหนดให้เป็นอย่างอื่น ซึ่งมีความจำเป็นต้องปรับปรุงแก้ไขต่อไป ทั้งนี้

ไทยไม่มีการกำหนดบทบัญญัติใด ๆ ที่ต้องการช่วยเหลือเพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการปฏิบัติ (Category C) แต่อย่างไร

5. ประโยชน์ของไทยภายหลังความตกลงว่าด้วยการอำนวยความสะดวกทางการค้า มีผลบังคับใช้

เมื่อความตกลงว่าด้วยการอำนวยความสะดวกทางการค้ามีผลบังคับใช้ จะทำให้ผู้ประกอบการของไทยได้ประโยชน์จากการขยายการค้าระหว่างประเทศ โดยเฉพาะอย่างยิ่งการค้ากับประเทศที่มีระบบพิธีการศุลกากรที่ยุ่ยากซับซ้อน รวมถึงโอกาสในการพัฒนาการค้าชายแดนกับประเทศในกลุ่ม CLMV ได้แก่ กัมพูชา สปป.ลาว เมียนมาร์ และเวียดนาม สอดคล้องกับนโยบายหลักของรัฐบาลที่เน้นให้ความสำคัญและสนับสนุนให้เพิ่มขยายการค้าชายแดน

นอกจากนี้ความตกลงว่าด้วยการอำนวยความสะดวกทางการค้ายังได้รับการสนับสนุนจากภาครัฐ องค์กรวิชาการ และภาคธุรกิจเอกชนทั่วโลก เนื่องจากทุกภาคส่วนมีความคาดหวังว่าความตกลงว่าด้วยการอำนวยความสะดวกทางการค้าจะช่วยลดต้นทุน ระยะเวลา และภาวะปัญหาในการดำเนินธุรกิจการค้าระหว่างประเทศลง ด้วยเหตุนี้ในท้ายที่สุดประเทศไทยจะได้รับผลประโยชน์จากเรื่องนี้ทั้งทางตรงและทางอ้อม ในขณะเดียวกันจะช่วยทำให้ประเทศไทยมีจุดเด่นในการสร้างสภาพแวดล้อมทางธุรกิจที่เอื้อต่อการลงทุน (Ease of doing business) และจะเป็นหนึ่งในปัจจัยที่ช่วยให้ไทยบรรลุผลในความพยายามที่จะก้าวมาเป็นศูนย์กลางทางการค้าของภูมิภาคในอนาคตด้วย

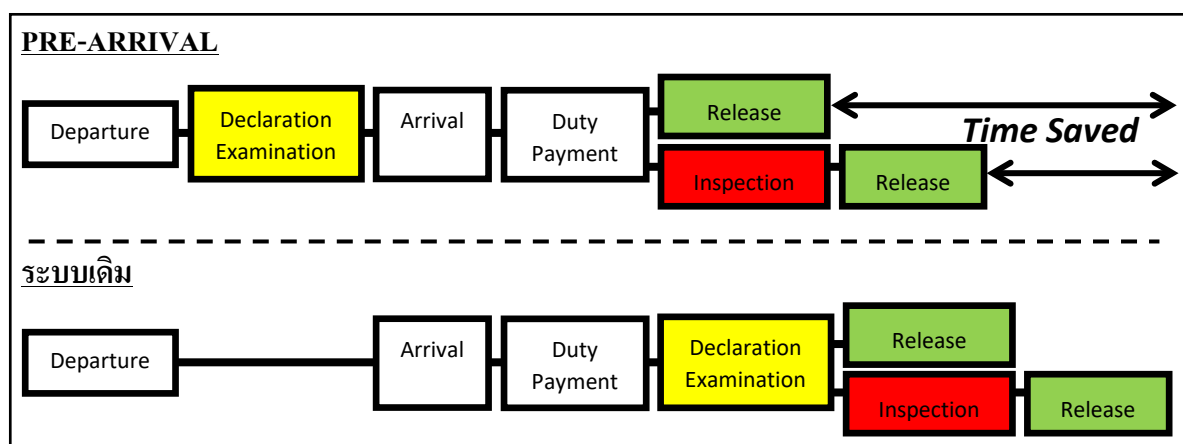
ข้อตกลงว่าด้วยการอำนวยความสะดวกทางการค้า ซึ่งมีระบบอิเล็กทรอนิกส์เข้ามาเป็นหัวใจสำคัญในการดำเนินงานซึ่งมีความสำคัญเป็นอย่างมากใน โลกปัจจุบัน เพราะสามารถช่วยลดระยะเวลาในการดำเนินธุรกรรมทางการค้าต่างๆ เนื่องจากการนำเข้า-ส่งออกสินค้าจะต้องมีการติดต่อกับหลายหน่วยงาน รวมถึงต้องใช้เอกสารในการติดต่ออื่นเรื่องเพื่ออนุมัติหรือขออนุญาตในเรื่องต่าง ๆ ทำให้ผู้ประกอบการเสียเวลาและทำให้ต้นทุนค่อนข้างสูง

ความรู้ทั่วไปเกี่ยวกับระบบตรวจปล่อยสินค้าล่วงหน้า (Pre-arrival processing system)

ระบบตรวจปล่อยสินค้าล่วงหน้า เป็นระบบการตรวจปล่อยสินค้าที่เน้นการอำนวยความสะดวกให้กับผู้ประกอบการ โดยเป็นกระบวนการตรวจปล่อยสินค้าก่อนที่จะมาถึงของสินค้าสำหรับสินค้าขาเข้า ระบบตรวจปล่อยสินค้าล่วงหน้าจัดตั้งขึ้นโดยองค์การศุลกากรโลก (World Customs Organization: WCO) ตามข้อตกลงว่าด้วยการอำนวยความสะดวกทางการค้า ภายใต้องค์การการค้าโลก ซึ่งสมาชิกแต่ละประเทศจะต้องจัดตั้งระบบนี้เพื่ออำนวยความสะดวกการค้าระหว่างประเทศ เพื่อลดขั้นตอนพิธีการทางศุลกากร ลดระยะเวลาและต้นทุนในการนำเข้า ระบบตรวจปล่อยสินค้าล่วงหน้าในประเทศไทย โครงการนำร่องระบบตรวจปล่อยสินค้าล่วงหน้า เริ่มทำ

การทดลองให้บริการที่ท่าเรือแหลมฉบัง อำเภอสัตหิรา จังหวัดชลบุรี ในเดือนเมษายน พ.ศ. 2559 โดยกรมศุลกากร กระทรวงการคลัง ในการควบคุมและรับผิดชอบภาระหน้าที่ของสำนักงานศุลกากรท่าเรือแหลมฉบัง

โดยแนวคิดของ WCO เป็นการนำขั้นตอนการคัดกรองสินค้าที่ต้องตรวจสอบ มาอยู่ก่อนหน้าที่เรือจะเทียบท่าซึ่งเป็นช่วงเวลาที่ไม่ได้ใช้ประโยชน์ เพื่อให้เกิดความรวดเร็วมากยิ่งขึ้น



ภาพที่ 2-1 การเปรียบเทียบขั้นตอนการนำเข้าสินค้าระหว่างระบบ Pre-arrival และระบบเดิม

ประโยชน์ของระบบตรวจปล่อยสินค้านำเข้าล่วงหน้า

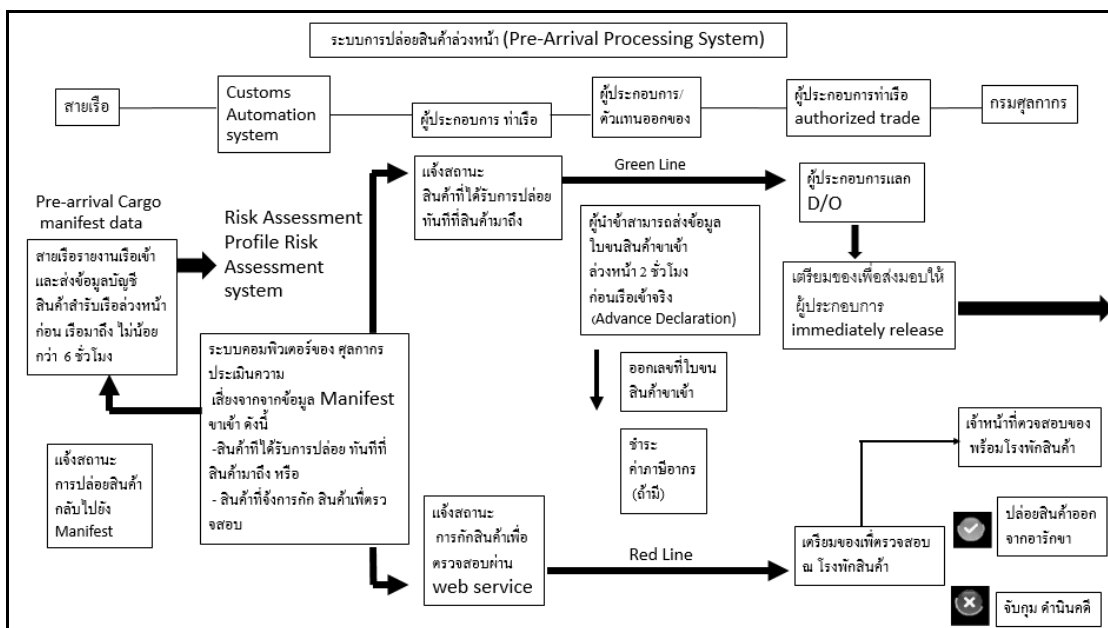
ประโยชน์และความสำคัญของระบบตรวจปล่อยสินค้านำเข้าล่วงหน้าที่จะได้รับในการนำมาให้บริการการตรวจปล่อยสินค้านำเข้าล่วงหน้าสำหรับการนำเข้าสินค้า มีดังนี้

ผู้ประกอบการ

- สามารถรับสินค้าได้ทันทีเมื่อสินค้านำเข้ามาถึงท่าเรือปลายทาง
- ช่วยลดต้นทุนค่าใช้จ่ายในการเก็บสินค้าที่ลานวางตู้หรือ โกดังเก็บสินค้า

เจ้าหน้าที่ศุลกากร

- ช่วยลดขั้นตอนการทำงาน
- เพื่อความสะดวกในการตรวจสอบสินค้า
- เพื่อช่วยให้มีการตรวจสอบเอกสารที่เกี่ยวข้องอย่างละเอียด



ภาพที่ 2-2 ระบบการปล่อยสินค้าล่วงหน้า (Pre-arrival processing system)

ระบบตรวจปล่อยสินค้าล่วงหน้า (Pre-arrival processing system) แบ่งออกเป็น 8 ส่วน ดังนี้

ส่วนที่ 1 รหัสสถานที่ตรวจปล่อย

ส่วนที่ 2 การรายงานเรือเข้าและการยื่นบัญชีสินค้าสำหรับเรือล่วงหน้า

ส่วนที่ 3 การบริหารความเสี่ยงจากข้อมูลบัญชีสินค้าสำหรับเรือ

ส่วนที่ 4 การผ่านพิธีการศุลกากรใบขนสินค้าขาเข้าทางอิเล็กทรอนิกส์

ส่วนที่ 5 การดำเนินกระบวนการทางศุลกากรเฉพาะท่าเรือที่เข้าร่วมโครงการนำร่อง

ส่วนที่ 6 การดำเนินกระบวนการทางศุลกากรเฉพาะท่าเรือที่มีเข้าร่วมโครงการนำร่อง

ส่วนที่ 7 การตรวจค้นยานพาหนะกรณีมีเหตุแห่งความสงสัย

ส่วนที่ 1 รหัสสถานที่ตรวจปล่อย (Shed number)

กรมศุลกากร ได้มีการกำหนดรหัสสถานที่ตรวจปล่อย (Shed number) ให้กับสถานที่ท่าเรือในแต่ละท่าที่ให้บริการ เพื่อเป็นการวางมาตรฐานในการปฏิบัติงาน (Standardization) ทำให้ผู้ให้บริการ และผู้รับบริการมีความเข้าใจที่ตรงกัน

ตารางที่ 2-1 รายชื่อรหัสสถานที่ตรวจปล่อย

ลำดับ	รหัสสถานที่ตรวจปล่อย
1	2811 ท่าเรือ บริษัท LAEM CHABANG CONTAINER สทบ.
2	2812 ท่าเรือ กลุ่ม GREEN SIAM สทบ.
3	2813 ท่าเรือ กลุ่ม ESCO สทบ.
4	2814 ท่าเรือ กลุ่ม TIPS สทบ.
5	2815 ท่าเรือ บริษัท แหลมฉบังอินเตอร์ฯ สทบ.
6	2816 ท่าเรือ บริษัท SIAM SEAPORT TERMINAL สทบ.
7	2817 ท่าเรือ บริษัท ศรีราชาฮาร์เบอร์
8	2818 ท่าเรือ บริษัท นามยงเทอร์มินัล
9	2820 ท่าเทียบเรือ ซี 3 ท่าเรือแหลมฉบัง
10	2821 ท่าเทียบเรือ เอ 2 ท่าเรือแหลมฉบัง
11	2822 ท่าเรือ บริษัท เอ็น วาย เค ออโต้ โลจิสติกส์
12	2826 คลังสินค้าอันตราย สทบ.
13	2827 งานตรวจ OVERSIDE สทบ.
14	2828 พท. บริษัท เคอรี่ สยามซีพอร์ต จำกัด สทบ.
15	2829 ท่าเรือ บริษัท ฮัทชีสันเทอร์มินัล (A3) สทบ.
16	2830 ท่าเรือ บริษัท อ่าวไทยคลังสินค้า (กA4) สทบ.
17	2835 ท่าเรือ LCMT (A0)
18	2836 ท่าเรือฮัทชีสันแหลมฉบังฯ (C1&C2)
19	2837 งานตรวจปล่อยสินค้าขนถ่ายข้างลำ (กลางน้ำ)
20	2838 ทำเนียบท่าเรือและรพส.แหลมฉบังอินเตอร์เนชั่นแนล โรโร เทอร์มินัล จำกัด (C0)
21	2839 รพท./ ICD บริษัท เคอรี่ สยามซีพอร์ต จำกัด แห่งที่ 2 สทบ.
22	2851 ฝ่ายบริการศุลกากรที่ 5 (PETROLIEM) สทบ.

ส่วนที่ 2 การรายงานเรือเข้าและการยื่นบัญชีสินค้าสำหรับเรือล่วงหน้า

1. การรายงานเรือเข้าล่วงหน้า ไม่น้อยกว่า 24 ชั่วโมง ก่อนเรือมาถึงเขตท่าเทียบท่าเรือแหลมฉบัง

1.1 ให้ตัวแทนเรือผู้รับมอบอำนาจจากนายเรือ จัดทำข้อมูลการรายงานเรือเข้าและทำการขอเปิดระวางเรือ (Vessel Pre Arrival Message: VSED) ตามมาตรฐานที่ศุลกากรกำหนดและส่งข้อมูลทางอิเล็กทรอนิกส์เข้าสู่ระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากร โดยถือเป็นการยื่นเอกสารใบแนบ 1 ในการรายงานเรือเข้าสู่ศุลกากรแล้ว

1.2 เมื่อระบบคอมพิวเตอร์ของกรมศุลกากรรับข้อมูลรายงานเรือเข้าแล้วและแจ้งกลับเลขที่รับรายงานเรือเข้า (Receive Control Number: RCN) ให้ตัวแทนเรือทราบถือเป็นการอนุญาตพิเศษให้เปิดระวางเรือเพื่อขนถ่ายของได้ทันที

2. การจัดทำบัญชีสินค้าสำหรับเรือล่วงหน้า ไม่น้อยกว่า 6 ชั่วโมง ก่อนเรือเข้าจริง

2.1 ให้ตัวแทนเรือ (Ship agent) หรือผู้ขนส่งสินค้า (Container operator) หรือเจ้าของสินค้า (Ownership) จัดทำข้อมูลบัญชีสินค้าขาเข้าทางเรือสำหรับตัวแทนเรือทางอิเล็กทรอนิกส์ (Ship Agent Operator Message: SAOPER) ตามมาตรฐานที่ศุลกากรกำหนดและเป็นผู้ส่งข้อมูลเข้าสู่ระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากร

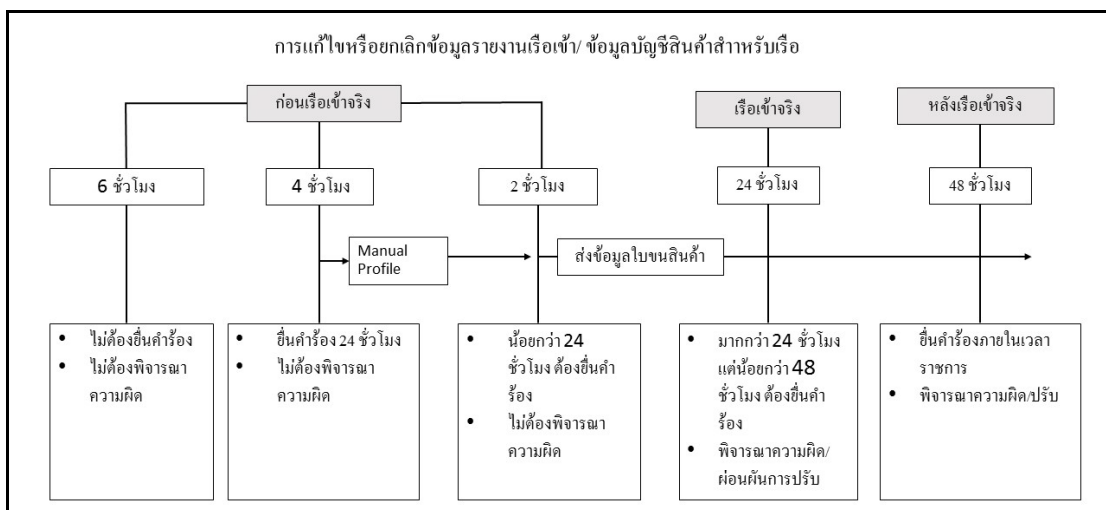
2.2 ให้ผู้ส่งข้อมูลบัญชีสินค้าทางเรือ (Ship Agent Operator Message: SAOPER) จัดทำข้อมูลบัญชีผู้สินค้าขาเข้าสำหรับเรือทางอิเล็กทรอนิกส์ (Container list message) และส่งข้อมูลเข้าสู่ระบบคอมพิวเตอร์โดยแยกตามรายการหมายเลขผู้สินค้า (Container number)

2.3 ให้ผู้ส่งข้อมูลบัญชีสินค้าทางเรือ จัดทำข้อมูลบัญชีสินค้าขาเข้าสำหรับเรือทางอิเล็กทรอนิกส์ (Master sea cargo manifest message)

3. การรายงานเรือเข้าสำเร็จล่วงหน้า ไม่น้อยกว่า 6 ชั่วโมง ก่อนเรือมาถึงเขตท่าเทียบท่าเรือแหลมฉบัง สำหรับของที่จะขนขึ้น ณ ท่าเรือแหลมฉบัง

3.1 ให้ตัวแทนเรือรับมอบอำนาจจากนายเรือ จัดทำข้อมูลรายงานเรือเข้าสำเร็จ (Vessel actual message) โดยแจ้งวันนำเข้าจริงและเวลาที่เรือถึงเขตท่า (Actual date actual time) และส่งข้อมูลทางอิเล็กทรอนิกส์ล่วงหน้า ไม่น้อยกว่า 6 ชั่วโมง ก่อนเรือเข้าจริง

3.2 ภายใน 6 ชั่วโมงก่อนเรือเข้าจริง ระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากรจะไม่อนุญาตให้แก้ไขหรือยกเลิกข้อมูลการรายงานเรือเข้าและข้อมูลบัญชีสินค้าสำหรับเรือ



ภาพที่ 2-3 การแก้ไขหรือยกเลิกข้อมูลรายงานเรือเข้า/ ข้อมูลบัญชีสินค้าสำหรับเรือ

ข้อ 5 การแก้ไขหรือยกเลิกข้อมูลการรายงานเรือเข้าหรือข้อมูลบัญชีสินค้าสำหรับเรือ

1. ภายหลังจากการส่งข้อมูลการรายงานเรือเข้าและข้อมูลบัญชีสินค้าสำหรับเรือเข้าสู่ระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากรแล้ว การแก้ไขหรือยกเลิกข้อมูลให้ดำเนินการ ดังนี้

1.1 ก่อนเรือเข้าจริง ไม่น้อยกว่า 6 ชั่วโมง ให้ตัวแทนเรือหรือผู้รับมอบอำนาจจากนายเรือส่งข้อมูลแก้ไขเข้าสู่ระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากรได้โดยไม่ต้องพิจารณาความคิด

1.2 ภายใน 6 ชั่วโมง ก่อนเรือเข้าจริงให้ตัวแทนเรือผู้รับมอบอำนาจจากนายเรือ จัดทำคำร้องขอแก้ไข (Should be manifest) ยื่นต่อหน่วย บริการควบคุมการขนถ่าย ณ ท่าเรือแหลมฉบัง ได้ตลอด 24 ชั่วโมง เพื่อพิจารณาอนุญาตเป็นการเฉพาะรายโดยไม่ต้องพิจารณาความคิด

1.3 ภายใน 24 ชั่วโมง หลังเรือเข้าจริง ให้ตัวแทนเรือผู้รับมอบอำนาจจากนายเรือ จัดทำคำร้องขอแก้ไข (Should be manifest) ยื่นต่อหน่วย บริการควบคุมการขนถ่าย ณ ท่าเรือแหลมฉบัง ได้ตลอด 24 ชั่วโมง เพื่อพิจารณาอนุญาตเป็นการเฉพาะรายโดยไม่ต้องพิจารณาความคิด

1.4 ภายหลัง 24 ชั่วโมง หลังเรือเข้าจริง แต่ไม่เกิน 48 ชั่วโมง ให้ตัวแทนเรือผู้รับมอบอำนาจจากนายเรือจัดทำคำร้องขอแก้ไข (Should be manifest) ยื่นต่อหน่วยบริการควบคุมการขนถ่าย ณ ท่าเรือแหลมฉบัง ได้ในเวลาราชการเพื่อพิจารณาอนุญาตเป็นการเฉพาะรายและพิจารณา ความคิด โดยให้ผ่อนผันการปรับ

1.5 เกินกว่า 48 ชั่วโมง หลังเรือเข้าจริง ให้ตัวแทนเรือผู้รับมอบอำนาจจากนายเรือจัดทำคำร้องขอแก้ไข (Should be manifest) ยื่นต่อหน่วย บริการควบคุมการขนถ่าย ณ ท่าเรือแหลมฉบัง ได้ในเวลาราชการ เพื่อพิจารณาอนุญาตเป็นการเฉพาะรายและพิจารณาความคิดโดยไม่ผ่อนผันการปรับ

ตารางที่ 2-2 สรุปการแก้ไขหรือยกเลิกข้อมูลรายงานเรือเข้า/ ข้อมูลบัญชีสินค้าสำหรับเรือ

ระยะเวลาแก้ไข	การดำเนินการ	เวลาปฏิบัติงาน	การพิจารณาความผิด
รับ Receive control number ถึง 6 ชั่วโมง ก่อน Actual date/ Actual time	ส่งข้อมูลแก้ไขกับระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากร	24 ชั่วโมง	ไม่ต้องพิจารณาความผิด
ภายใน 6 ชั่วโมงก่อน Actual date/ Actual time	พบเจ้าหน้าที่	24 ชั่วโมง	ไม่ต้องพิจารณาความผิด
มากกว่า 24 ภายใน 48 ชั่วโมง หลัง Actual date/ Actual time	พบเจ้าหน้าที่	24 ชั่วโมง	พิจารณาความผิดผ่อนผันการปรับ
มากกว่า 48 ชั่วโมง หลัง Actual date/ Actual time	พบเจ้าหน้าที่	เวลาราชการ	พิจารณาความผิดไม่ผ่อนผันการปรับ

2. เมื่อเจ้าหน้าที่ศุลกากรทำการอนุญาตให้แก้ไขหรือยกเลิก ตามคำร้องในข้อ 1.1 แล้วเจ้าหน้าที่จะบันทึกการอนุญาตเพื่อให้ระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากรรับข้อมูลการแก้ไขหรือยกเลิกข้อมูลสำหรับใบตราส่งสินค้า นั้น ๆ ต่อไป

3. ให้ผู้ส่งข้อมูลตามข้อ 2 เป็นผู้ส่งข้อมูลเพื่อแก้ไขหรือยกเลิกบัญชีสินค้าสำหรับเรือเข้าสู่ระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากร ได้เพียงครั้งเดียวเฉพาะรายการการอนุญาตข้างต้น

ส่วนที่ 3 การบริหารความเสี่ยงจากข้อมูลบัญชีสินค้าสำหรับเรือ

ข้อ 6 การประเมินความเสี่ยงจากข้อมูลบัญชีสินค้าสำหรับเรือเป็นรายใบตราส่งสินค้า (Bill of lading) ที่รหัสท่าที่นำเข้า 2801 ท่าเรือแหลมฉบัง

1. ไม่น้อยกว่า 6 ชั่วโมง ก่อนเรือเข้าจริง ระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากรประเมินความเสี่ยงกับข้อมูล บัญชีสินค้าสำหรับเรือ โดยอัตโนมัติ (Customs automation system) เพื่อกำหนดสถานะในการดำเนินการกับสินค้า

1.1 กรณีสินค้าที่มีความเสี่ยง ระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากรจะตอบกลับผลการตัดสินใจของข้อมูลบัญชีสินค้าสำหรับเรือ โดยสั่งการให้กักสินค้าเพื่อการตรวจสอบ (Detain cargo for inspection) เป็นรายใบตราส่งสินค้า

1.2 กรณีสินค้าที่ไม่มีความเสี่ยง ระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากรจะตอบกลับรับ “Accepted” ข้อมูลบัญชีสินค้าสำหรับเรือแล้ว

1.3 กรณีสินค้าที่ไม่มีความเสี่ยง ระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากรจะตอบกลับรับ “Accepted” ข้อมูลบัญชีสินค้าสำหรับเรือแล้ว

2. ไม่น้อยกว่า 6 ชั่วโมง ก่อนเรือเข้าจริง เจ้าหน้าที่ศุลกากรจะทำการประเมินความเสี่ยงกับข้อมูลบัญชีสินค้าสำหรับเรือเพื่อคัดเลือกบัญชีสินค้าสำหรับเรือ (Manual profile manifest)

2.1 เฉพาะท่าเรือที่เข้าร่วมโครงการนำร่องเจ้าหน้าที่ศุลกากรผู้มีอำนาจหน้าที่หรือที่ได้รับมอบหมาย ของสำนักงานศุลกากรท่าเรือแหลมฉบังจะทำการบริหารความเสี่ยงในการเลือกกักสินค้าเพื่อตรวจสอบให้แล้วเสร็จ ก่อนเรือมาถึงเขตท่าเทียบท่าเรือแหลมฉบัง ไม่น้อยกว่า 2 ชั่วโมง

2.1.1 กรณีสินค้าที่มีความเสี่ยง เจ้าหน้าที่ศุลกากรจะบันทึกข้อมูลในระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากรเพื่อสั่งการให้กักสินค้าเพื่อการตรวจสอบ (Detain cargo for inspection) เป็นรายใบตราส่งสินค้า

2.1.2 ระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากรจะตอบกลับผลการตีความความเสี่ยงของข้อมูลบัญชีสินค้าสำหรับเรือ โดยสั่งการให้กักสินค้าเพื่อการตรวจสอบ (Detain cargo for inspection) เป็นรายใบตราส่งสินค้า

3. ระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากรจะตอบกลับผลการบริหารความเสี่ยงจากข้อมูลบัญชีสินค้าทางเรือ สำหรับท่าเรือที่เข้าร่วม โครงการนำร่อง

3.1 กรณีใบตราส่งสินค้าที่ไม่มีความเสี่ยง

3.1.1 ระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากรจะตอบกลับรับ “Accepted” ข้อมูลบัญชีสินค้าสำหรับเรือ ให้ ผู้ประกอบการสายเรือผู้ส่งข้อมูลบัญชีสินค้าทางเรือทราบ

3.1.2 ระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากรจะแจ้งข้อมูล “Accepted” สินค้าได้รับการตรวจปล่อยล่วงหน้าก่อน สินค้ามาถึง (Advance notice of released cargo) ให้ผู้ประกอบการท่าเรือที่เข้าร่วม โครงการทราบ ด้วยระบบ Web service เป็นรายใบตราส่ง

3.2 กรณีใบตราส่งสินค้าตีความเสี่ยงในการกักสินค้าเพื่อการตรวจสอบ

3.2.1 ระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากรจะตอบกลับ “กักสินค้าเพื่อตรวจสอบ” (Detain cargo for inspection) ให้ผู้ประกอบการสายเรือผู้ส่งข้อมูลบัญชีสินค้าทางเรือทราบ และ

3.2.2 แจ้งข้อมูลในการกักสินค้าเพื่อการตรวจสอบ “กักสินค้าเพื่อตรวจสอบ” ให้ผู้ประกอบการท่าเรือที่เข้าร่วม โครงการทราบ ด้วยระบบ Web service เป็นรายใบตราส่ง

4. ผู้นำของเข้าระดับมาตรฐานเออีโอ (Authorized Economic Operator: AEO)

จะได้รับสิทธิพิเศษด้านการยกเว้นประเมินความเสี่ยงจากข้อมูลบัญชีสินค้าทางเรือทั้งประเมินความเสี่ยงกับข้อมูลบัญชีสินค้าสำหรับเรือโดยอัตโนมัติ (Customs automation system) และเจ้าหน้าที่ศุลกากรคัดเลือกรายบัญชีสินค้าสำหรับเรือ (Manual profile manifest)

5. กรณีมีเหตุอันควรสงสัยในความจริงหรือความถูกต้องของข้อมูล อันอาจจะเป็นการลำเอียงเพื่อหลีกเลี่ยงอากรหรือข้อห้ามข้อจำกัด ตำนักสืบสวนและปราบปรามสามารถบันทึกบริหารความเสี่ยงจากข้อมูลบัญชีสินค้าทางเรือได้

ส่วนที่ 4 การผ่านพิธีการศุลกากรไปขนสินค้าขาเข้าทางอิเล็กทรอนิกส์

ข้อ 7 การจัดทำข้อมูลไปขนสินค้าขาเข้าและส่งเข้าสู่ระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากร

1. ผู้นำของเข้าสามารถส่งข้อมูลไปขนสินค้าขาเข้าเข้าสู่ระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากรได้อย่างน้อย 2 ชั่วโมง ก่อนเรือเข้าจริง

2. กรณีข้อมูลบัญชีสินค้าสำหรับเรือเป็น สินค้าขนถ่ายข้างลำ (Cargo along side list) หรือสินค้าอันตรายที่ไม่สามารถขนถ่ายลงจากเรือได้ก่อนจัดทำไปขนสินค้าขาเข้าผู้นำของเข้าสามารถส่งข้อมูลไปขนสินค้าขาเข้าเข้าสู่ระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากรได้ทันทีที่มีการส่งข้อมูลบัญชีสินค้าสำหรับเรือล่วงหน้าตามข้อ 4

ส่วนที่ 5 การดำเนินกระบวนการทางศุลกากรเฉพาะท่าเรือที่เข้าร่วมโครงการนำร่อง

ข้อ 8 เมื่อผู้นำของเข้าส่งข้อมูลไปขนสินค้าขาเข้าเข้าสู่ระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากรแล้ว ระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากรจะทำการตรวจสอบข้อมูลไปขนสินค้าขาเข้ากับข้อมูลบัญชีสินค้าสำหรับเรือ ตามรายการ (Field name) ที่กำหนดไว้ว่า มีข้อมูลถูกต้องตรงกันแล้ว จึงทำการตัดบัญชีสินค้าให้โดยอัตโนมัติ เมื่อระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากรรับทราบการชำระค่าภาษีอากรจะทำการแจ้งสถานะการดำเนินกระบวนการทางศุลกากรให้ผู้ส่งข้อมูลไปขนสินค้าขาเข้าทราบ

1. กรณีใบตราส่งสินค้าที่ไม่มีความเสี่ยง และข้อมูลไปขนสินค้าขาเข้าไม่พบความเสี่ยงระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากรจะตอบกลับ “ให้รับสินค้า”

2. กรณีใบตราส่งสินค้าที่ไม่มีความเสี่ยง แต่ข้อมูลไปขนสินค้าขาเข้าพบความเสี่ยงระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากรจะตอบกลับ “ให้ติดต่อโรงพักสินค้า”

2.1 กรณีใบตราส่งสินค้าที่ไม่มีความเสี่ยง แต่ผู้นำของเข้าบันทึกข้อมูลขอพบเจ้าหน้าที่ในไปขนสินค้าขาเข้าระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากรจะตอบกลับ “เจ้าหน้าที่ศุลกากรให้พบตามร้องขอ”

2.2 กรณีใบตราส่งสินค้าที่มีความเสี่ยง แต่ข้อมูลไปขนสินค้าขาเข้าไม่พบความเสี่ยงระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากรจะตอบกลับ “สินค้าต้องตรวจสอบ”

2.3 กรณีใบตราส่งสินค้าที่มีความเสี่ยงและข้อมูลใบขนสินค้าขาเข้าพบความเสี่ยง ระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากรจะตอบกลับ **“สินค้าต้องตรวจสอบ”**

ข้อ 9 ผู้นำของเข้า ณ ท่าเรือที่เข้าร่วม โครงการนำร่อง ได้รับตอบกลับสถานะ การดำเนินการ กระบวนการทางศุลกากร ตามข้อ 8 แล้ว

1. กรณีต้องมีการดำเนินการตามกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้องกับการศุลกากร ให้ผู้นำของเข้า ดำเนินการในกระบวนการทางศุลกากรให้ครบถ้วนก่อนการรับของออกจากโรงพักสินค้า โดยถือ ปฏิบัติตามประกาศกรมศุลกากร ที่ 230/2558 เรื่อง การผ่านพิธีการศุลกากรทางอิเล็กทรอนิกส์ สำหรับการเชื่อมโยงข้อมูลตามกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้องกับการศุลกากร

2. กรณีได้รับการตอบกลับข้อมูลใบขนสินค้า “ให้รับสินค้า” หรือ “ให้ติดต่อโรงพัก สินค้า” สินค้าได้รับการ ตรวจปล่อยล่วงหน้าก่อนสินค้ามาถึง (Advance notice of released cargo) ให้ผู้นำของเข้าแจ้งเลขที่ใบตราส่งให้เจ้าหน้าที่โรงพักสินค้าทราบ เพื่อติดต่อรับสินค้ากับ โรงพัก สินค้าได้ทันทีที่สินค้ามาถึง

3. กรณีได้รับการตอบกลับข้อมูลใบขนสินค้า “เจ้าหน้าที่ศุลกากรให้พบตามร้องขอ” ให้ผู้นำของเข้าแจ้งเลขที่ใบตราส่งให้เจ้าหน้าที่โรงพักสินค้าทราบ เพื่อติดต่อรับสินค้ากับ โรงพัก สินค้าได้ทันทีที่สินค้ามาถึง และสามารถติดต่อขอพบเจ้าหน้าที่หน่วยบริการศุลกากร ณ ท่าเรือ แหลมฉบังได้ ตลอด 24 ชั่วโมง เพื่อดำเนินการตามที่ร้องขอพบเจ้าหน้าที่เป็นการเฉพาะราย ก่อน การนำของออกจากท่าเรือแหลมฉบัง

4. กรณีได้รับการตอบกลับข้อมูลใบขนสินค้า “สินค้าต้องตรวจสอบ” สินค้าตามใบตรา ส่งได้ถูกกักจากการบริหารความเสี่ยง (Detain cargo for inspection)

4.1 สำนักงานศุลกากรท่าเรือแหลมฉบังร่วมกับท่าเรือที่ทำการนำร่อง จะจัดชุดเจ้าหน้าที่ศุลกากรเข้าปฏิบัติการตรวจสอบสินค้าที่ถูกกักไว้ในเวลาราชการ โดยในการ ตรวจสอบสินค้าที่ถูกกักไว้หากมีค่าใช้จ่ายใด ๆ ให้ท่าเรือที่เข้าร่วม โครงการเรียกเก็บจากผู้นำของ เข้าที่ถูกตรวจสอบ

4.2 หากผู้นำของเข้าประสงค์จะตรวจสอบสินค้าที่ถูกกักไว้พร้อมกับเจ้าหน้าที่ศุลกากร สามารถยื่นคำร้องขอตรวจสอบสินค้าพร้อมเจ้าหน้าที่ศุลกากร เมื่อเจ้าหน้าที่ศุลกากรทำการอนุญาต ให้นำคำร้องและแจ้งเลขที่ใบตราส่งให้เจ้าหน้าที่โรงพักสินค้าทราบต่อไป

ส่วนที่ 6 การดำเนินกระบวนการทางศุลกากร ณ ท่าเรือที่มีได้เข้าร่วมโครงการนำร่อง

ข้อ 10 เมื่อผู้นำของเข้าแจ้งเลขที่ใบตราส่งให้เจ้าหน้าที่ท่าเรือที่มีได้เข้าร่วมโครงการนำร่องทราบเพื่อติดต่อรับสินค้ากับ โรงพักสินค้า ให้ท่าเรือที่มีได้เข้าร่วมโครงการนำร่องจัดเจ้าหน้าที่ของท่าเรือตรวจสอบข้อมูลคำสั่งการตรวจของศุลกากร จากจอภาพ Customs permit ของระบบ E-import ของ กรมศุลกากรเท่านั้น

1. กรณีคำสั่งการตรวจจากจอภาพ Customs permit ของระบบ E-import เป็น “ยกเว้นการตรวจ” (89) ท่าเรือไม่ต้องดำเนินการใด ๆ เพิ่มเติมอีก

2. กรณีคำสั่งการตรวจจากจอภาพ Customs permit ของระบบ E-import เป็น “ยกเว้นการตรวจ” (88) ให้ท่าเรือบันทึกว่า “ขอพบเจ้าหน้าที่ศุลกากรก่อนปล่อย” และส่ง Response message กลับมาที่ระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากร เพื่อระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากรจะมอบหมายเจ้าหน้าที่ปฏิบัติงานตามคำสั่งการตรวจ “ให้เปิดตรวจ” (51) เดิม

3. กรณีคำสั่งการตรวจจากจอภาพ Customs permit ของระบบ E-import เป็น “ยกเว้นการตรวจ” (87) เนื่องจากผู้นำของเข้าแจ้งขอพบเจ้าหน้าที่ ให้ท่าเรือบันทึกว่า “ขอพบเจ้าหน้าที่ศุลกากรก่อนปล่อย” และส่ง Response message กลับมาที่ระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากร เพื่อระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากรจะมอบหมาย เจ้าหน้าที่ปฏิบัติงานตามคำสั่งการตรวจ “พบเจ้าหน้าที่ศุลกากรที่ทำเรือที่หรือสนามบินที่นำเข้าก่อนปล่อยสินค้า” (50) เดิม

4. กรณีคำสั่งการตรวจจากจอภาพ Customs permit ของระบบ E-import เป็น “ให้ตรวจสอบ” (82) ระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากรจะมอบหมายเจ้าหน้าที่ปฏิบัติงานตามคำสั่งการตรวจ “ให้เปิดตรวจ” (51) เดิม

5. กรณีคำสั่งการตรวจจากจอภาพ Customs permit ของระบบ E-import เป็น “ให้ตรวจสอบ” (81) ระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากรจะมอบหมายเจ้าหน้าที่ปฏิบัติงานตามคำสั่งการตรวจ “ให้เปิดตรวจ” (51) เดิม

ส่วนที่ 7 การตรวจค้นยานพาหนะกรณีมีเหตุแห่งความสงสัย

ข้อ 11 กรณีมีเหตุอันควรสงสัยในความจริงหรือความถูกต้องของข้อมูลอันอาจจะเป็นการสำแดงเท็จเพื่อหลีกเลี่ยงอากรหรือข้อห้ามข้อจำกัดหรือมีการลักลอบหนีศุลกากรให้ดำเนินการดังนี้

1. ให้เจ้าหน้าที่สำนักสืบสวนและปราบปรามที่ได้รับมอบหมาย เรียกให้ยานพาหนะหยุดเพื่อสอบถามหรือเพื่อตรวจสอบเอกสารใด ๆ ที่ใช้ในการกำกับสินค้าหรือเพื่อทำการตรวจค้นยานพาหนะ

2. ให้ผู้ควบคุมยานพาหนะที่ต้องสงสัยนั้นหยุด และยอมให้ตรวจยานพาหนะ

และของที่ขนส่ง รวมถึงตอบคำถามในเรื่องการเดินทางและของที่ขนส่งด้วยความสัตย์จริงทุกประการ

3. ในการตรวจสอบของสำนักสืบสวนและปราบปราม อาจรกระทำ ณ ท่าเรือที่ขนของขึ้นหรือสถานที่อื่นในเขตท่าเรือแหลมฉบัง หรือนอกเขตท่าเรือแหลมฉบังก็ได้

ส่วนที่ 8 บทเฉพาะกาล

ข้อ 12 อธิบดีกรมศุลกากร โดยผู้อำนวยการสำนักงานศุลกากรท่าเรือแหลมฉบัง จะจัดทำประกาศกรมศุลกากร แจ้งให้ทราบถึงรายชื่อท่าเรือที่เข้าร่วมโครงการ

ข้อ 13 เมื่อพ้นกำหนด 60 วันนับแต่ประกาศนี้มีผลใช้บังคับ ให้สำนักมาตรฐานพิธีการและราคาศุลกากรจัดรับฟังความคิดเห็นของผู้ประกอบการเพื่อนำมาประเมินผลก่อนการดำเนินโครงการต่อไป

ข้อ 14 ประกาศนี้ให้มีผลใช้บังคับตั้งแต่วันที่ 18 เมษายน พ.ศ. 2559 เป็นต้นไป

สรุป สืบเนื่องจากประกาศกรมศุลกากรที่ 45/2559 และคำสั่งทั่วไปกรมศุลกากรที่ 7/2559 เรื่องการพิธีการศุลกากรอิเล็กทรอนิกส์ สำหรับการดำเนินการกระบวนการทางศุลกากรล่วงหน้าก่อนสินค้ามาถึงท่าเทียบเรือ ในกระบวนการปฏิบัติงานการผ่านพิธีการศุลกากรทางอิเล็กทรอนิกส์ ภายใต้กรอบโครงการ Pre-arrival processing system สำนักงานเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร (สทส.) ได้พัฒนาระบบการปฏิบัติการทางอิเล็กทรอนิกส์เป็นบางส่วน เป็นรูปแบบใหม่เพื่อรองรับการทดลองโครงการนำร่อง แต่เนื่องจากการท่าเรือแห่งประเทศไทย มีการบริหารจัดการท่าเรือแหลมฉบัง โดยการให้สัมปทานบริษัทเอกชนเข้ามาบริหารจัดการท่าเทียบเรือย่อยในแต่ละท่า ทำให้การนำเข้าสินค้าทางท่าเรือแหลมฉบัง (Loading port) มีท่าเทียบเรือย่อยเพื่อการตรวจปล่อย (Release port) ในเขตท่าเรือแหลมฉบัง ซึ่งอยู่ในการกำกับดูแลของสำนักงานศุลกากรท่าเรือแหลมฉบัง อีก 2 แห่ง จึงเป็นเหตุให้ท่าเทียบเรือทุกแห่งต้องใช้ระบบปฏิบัติการพิธีการศุลกากรรูปแบบใหม่ตามโครงการนำร่อง ระบบตรวจปล่อยสินค้าล่วงหน้าเป็นการปรับรูปแบบพิธีการศุลกากรทางอิเล็กทรอนิกส์ จากพิธีการศุลกากรเดิมหรือเพื่อให้สอดคล้องกับข้อตกลงว่าด้วยการอำนวยความสะดวกทางการค้า ซึ่งบางขั้นตอนก็ยังปฏิบัติตามขั้นตอนพิธีการศุลกากรแบบปกติ แต่ในบางขั้นตอนจะต้องมีการดำเนินการล่วงหน้า

แนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับประสิทธิภาพ

ประสิทธิภาพ (Effectives) เป็นการศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างผลผลิตที่ได้รับจากการดำเนินการตามแผนหรือกิจกรรมและทรัพยากรที่ใช้ในลักษณะของทรัพยากรบุคคล การเงิน และทรัพยากรอื่นๆ รวมทั้งกระบวนการ เทคโนโลยี และเวลา การประเมินประสิทธิภาพมุ่งหมายที่จะปรับปรุงการปฏิบัติงานและเพิ่มเติมเนื้อหาให้กับการทบทวนความก้าวหน้าเพื่อประกอบการติดตามผลการปฏิบัติงาน ทั้งนี้เพื่อเป็นการตรวจสอบความเหมาะสมของแผนปฏิบัติการที่ใช้อยู่ในปัจจุบัน ตารางการทำงาน วิธีการทำงาน บุคลากรที่ใช้ ความเพียงพอ และการใช้ทรัพยากรทางการเงิน เพื่อให้เกิดการปรับปรุงในส่วนที่จำเป็น โดยเสียค่าใช้จ่ายน้อยที่สุด

ประสิทธิภาพ ยังเป็นการพิจารณาถึงผลการดำเนินกิจกรรมในแต่ละขั้นตอนนี้ว่า ช่วยส่งเสริมเป็นอุปสรรคในการผลิตผลงานของโครงการในระยะเวลาที่กำหนดหรือไม่ โดยที่โครงการใดจะมีประสิทธิภาพมากน้อยเพียงใดนั้น ต้องมีการเปรียบเทียบกับเงิน เวลา และคุณภาพ กล่าวคือ กระบวนการที่ก่อให้เกิดผลผลิตผลงานนั้นจะต้องมีความรวดเร็ว คล่องตัว ช่วยลดต้นทุนการผลิต และที่สำคัญคือ ผลงานที่ออกมาต้องมีคุณภาพ จึงจะเรียกว่า “ประสิทธิภาพ” เกิดขึ้น

สำนักงาน ก.พ. (ม.ป.ป. อ้างถึงใน สำนักนโยบายและยุทธศาสตร์ สำนักงาน ปลัดกระทรวงยุติธรรม, 2551) กล่าวถึง ประสิทธิภาพการทำงานโดยทั่วไปว่า หมายถึง การทำงานที่ประหยัด ได้ผลงานที่รวดเร็ว มีคุณภาพ คุ่มค่ากับการใช้ทรัพยากรในด้านการเงิน คน อุปกรณ์ และเวลา ดังนั้นประสิทธิภาพจึงเป็นสิ่งที่สามารถสร้างให้เกิดขึ้นได้และสามารถวัดได้ โดยในทางปฏิบัติจะวัดประสิทธิภาพจากปัจจัยนำเข้า กระบวนการ หรือผลผลิตที่ออกมา โดยวัดอย่างใดอย่างหนึ่ง หรือหลายอย่างประกอบกัน ดังนั้นประสิทธิภาพจึงสามารถมองได้ในแง่มุมต่างๆ ดังนี้

1. ประสิทธิภาพในแง่มุมของค่าใช้จ่ายหรือต้นทุนการผลิต (Input) เช่น การใช้ทรัพยากรทั้งเงิน คน วัสดุ เทคโนโลยีที่มีอยู่อย่างประหยัด คุ่มค่าและเกิดการสูญเสียน้อยที่สุด
 2. ประสิทธิภาพในแง่มุมของกระบวนการบริหาร (Process) เช่น การทำงาน ที่ถูกต้องได้มาตรฐาน รวดเร็ว และใช้เทคนิคที่สะดวกสบายกว่าเดิม
 3. ประสิทธิภาพในแง่มุมผลลัพธ์ เช่น การทำงานที่มีคุณภาพ เกิดประโยชน์ต่อสังคม เกิดผลกำไร ทันเวลา ผู้ปฏิบัติงานมีจิตสำนึกที่ดีต่อการทำงาน และบริการเป็นที่พึงพอใจต่อลูกค้า
- ขณะทำงานส่งเสริมประสิทธิภาพในระบบราชการของสำนักงาน ก.พ. ได้ให้ความหมายของประสิทธิภาพในการปฏิบัติงานว่า หมายถึง การทำงานตามภารกิจ ได้รวดเร็ว ประหยัด คุ่มค่ากับทรัพยากรการเงิน บุคคล วัสดุ อุปกรณ์ และเทคโนโลยีที่มีค่า

Baker and Neuhauser. (n.d. อ้างถึงใน ภรณ์ กิริ์ดิบุตร, 2559) ได้ทำการเสนอแบบจำลองเกี่ยวกับประสิทธิภาพขององค์กร กล่าวว่า ประสิทธิภาพขององค์กรจะพิจารณาถึงทรัพยากร ได้แก่

คน เงิน วัสดุอุปกรณ์ที่เป็นปัจจัยนำเข้าและผลผลิตขององค์กร คือ การบรรลุเป้าหมายแล้ว องค์กร
ในฐานะที่เป็นองค์กรในระบบเปิดยังมีปัจจัยอื่น ๆ ประกอบด้วย ซึ่งได้แก่

1. หากสภาพแวดล้อมการทำงานมีความซับซ้อนต่ำหรือมีความแน่นอน มีการกำหนด
ระเบียบปฏิบัติในการทำงานขององค์กรอย่างละเอียดถี่ถ้วนแน่ชัด จะนำไปสู่ความมีประสิทธิภาพ
ขององค์กรมากกว่าองค์กรที่มีสภาพแวดล้อมในการทำงานที่ยุกยักซับซ้อนสูง หรือมีความไม่
แน่นอน

2. การกำหนดระเบียบปฏิบัติชัดเจน เพื่อเพิ่มผลของการทำงานที่มองเห็นได้ มีผลทำให้
การทำงานมีประสิทธิภาพมากขึ้นด้วย

3. ผลการทำงานที่มองเห็นได้มีความสัมพันธ์ในเชิงบวกกับประสิทธิภาพ

4. หากพิจารณาควบคู่กันจะพบว่า การกำหนดระเบียบปฏิบัติอย่างชัดเจนและผลของการทำงานที่มองเห็นได้มีความสัมพันธ์มากขึ้นต่อประสิทธิภาพมากกว่าตัวแปรแต่ละตัวตามลำพัง

Elmore and Plowmen. (1953 หน้า 443) กล่าวว่า ประสิทธิภาพในการบริหารงานด้าน
ธุรกิจในความหมายอย่างแคบ หมายถึง การลดต้นทุนในการผลิต และในความหมายอย่างกว้างคือ
คุณภาพ (Quality) ของการมีประสิทธิภาพ (Effectiveness) และความสามารถ (Competence and
capability) ในการผลิต การดำเนินงานที่ถือว่าจะมีประสิทธิภาพด้านธุรกิจ จึงมีองค์ประกอบอยู่ 5
ประการ ได้แก่ ต้นทุน (Cost) คุณภาพ (Quality) ปริมาณ (Quantity) ปริมาณ (Time) และวิธีการ
(Method) ในการผลิต

มธุรส พรหมนาถ (2549, หน้า 20) กล่าวว่า ประสิทธิภาพ หมายถึง ความสามารถในการ
บริหาร การจัดการ ความรวดเร็ว การลดต้นทุนและการประหยัดเวลา ทรัพยากรและคนเพื่อให้
องค์กรดำเนินการอย่างใดอย่างหนึ่งเพื่อให้ลุล่วงไปด้วยดี ประสิทธิภาพในการปฏิบัติงานของ
บุคคลเกิดจากสถานภาพของลักษณะของประชากรศาสตร์ของแต่ละคนที่แตกต่างกัน ดังนั้นการจูง
ใจในการทำงานจึงเป็นสิ่งที่ช่วยกระตุ้น ผลักดัน และจูงใจให้บุคคลทำงานให้มีประสิทธิภาพมาก
ยิ่งขึ้น ซึ่งเป้าหมายความสำเร็จขององค์กรคือ การมีประสิทธิภาพในการดำเนินงานซึ่งจำเป็นต้อง
อาศัยการมีประสิทธิภาพในการทำงานของพนักงานในองค์กรและการพัฒนาเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพ
ขององค์กร

ทิพาวดี เมฆสุวรรณค์ (ม.ป.ป. อ้างถึงใน อรรถวุฒิ ตัญจนวิทย์, 2554) กล่าวถึง
ประสิทธิภาพในระบบราชการว่า มีความหมายรวมถึงผลิตภาพและประสิทธิภาพ โดย
ประสิทธิภาพเป็นสิ่งที่วัดได้หลายมิติตามวัตถุประสงค์ที่ต้องการพิจารณา คือ

1. ประสิทธิภาพในภาพมิตินของค่าใช้จ่ายหรือต้นทุนการผลิต (Input) ได้แก่ การใช้ทรัพยากรการบริหาร ทั้งคน เงิน วัสดุ เทคโนโลยีที่มีอยู่อย่างประหยัด และคุ้มค่าอย่างสูงสุด ซึ่งเกิดความสูญเสียน้อยที่สุด

2. ประสิทธิภาพในมิติของกระบวนการบริหาร (Process) ได้แก่ การทำงานที่ถูกต้อง ได้มาตรฐานอย่างรวดเร็วและใช้เทคโนโลยีที่สะดวกกว่าเดิม

3. ประสิทธิภาพในมิติของผลผลิตและผลลัพธ์ (Output) ได้แก่ การทำงานที่มีคุณภาพ เกิดประโยชน์ต่อสังคม เกิดผลกำไรทันเวลา ผู้ปฏิบัติงานมีจิตสำนึกที่ดีกับการทำงานและการบริการที่เป็นที่น่าพอใจของลูกค้าหรือผู้มารับบริการ

สมาน รังสิโยภุชณ์ (2540, หน้า 78-79) กล่าวถึง ประสิทธิภาพของการจัดการ เป็นการใช้ทรัพยากรที่องค์กรมีอยู่ ไปใช้เพื่อให้บริการตามที่ถูกค้ำต้องการและคาดหวัง จุดมุ่งหมายก็เพื่อที่จะสร้างวัฒนธรรมองค์การในการปรับปรุงคุณภาพและผลิตภาพให้เป็นเสมือนวิถีชีวิต (A way of life) และให้ซึมซับเข้าไปในจิตใจของบุคคลทั่วทั้งองค์กร รวมทั้งเป็นปรัชญาของการจัดการอย่างหนึ่งที่สนับสนุนการจัดการมีส่วนร่วม และสร้างความพึงพอใจให้แก่ลูกค้า คุณค่าของการจัดการตามแนวนี้ ได้แก่ การใช้ต้นทุนต่ำ การใช้เวลาที่สั้น การบรรลุเป้าหมาย การคิดริเริ่มใหม่ ๆ และการสนองตอบลูกค้า ซึ่งจะกลายเป็นการบูรณาการไปสู่วัฒนธรรมคุณภาพต่อไป

จากความหมายและแนวความคิดและคำจำกัดความของคำว่า “ประสิทธิภาพ” ของนักวิชาการทั้งในและต่างประเทศที่กล่าวมาทั้งหมดนั้น เมื่อพิจารณาความหมายต่าง ๆ เหล่านั้นแล้ว จึงสรุปได้ว่า ประสิทธิภาพ หมายถึง การใช้ทรัพยากรอย่างประหยัด ลดต้นทุนการผลิตและบังเกิดประโยชน์สูงสุดต่อส่วนรวมทั้งหมด โดยการใช้ทรัพยากรการบริหารทั้งคน เงิน วัสดุ ที่มีอยู่อย่างประหยัดคุ้มค่า มีการปฏิบัติงานที่ได้มาตรฐานถูกต้อง รวดเร็ว โดยการใช้เทคโนโลยีที่สะดวกกว่าเดิม และมีการลดขั้นตอนและระยะเวลาในการปฏิบัติงานเพื่ออำนวยความสะดวกและลดภาระค่าใช้จ่าย ส่งผลให้เกิดการทำงานที่มีคุณภาพและสร้างความพึงพอใจให้แก่ผู้มารับบริการ นำมาซึ่งความสำเร็จตามวัตถุประสงค์ขององค์การ ซึ่งความหมายของประสิทธิภาพที่ผู้วิจัยได้ศึกษาสรุปมาจากแนวความคิดของนักวิชาการทั้งสองท่าน มีความสอดคล้องกับประสิทธิภาพของระบบตรวจปล่อยสินค้าล่วงหน้า (Pre-arrival processing systems) ในท่าเรือแหลมฉบัง ซึ่งอยู่ภายใต้ความตกลงว่าด้วยการอำนวยความสะดวกทางการค้า ที่มีอยู่ 4 ด้านด้วยกัน ได้แก่ ด้านการลดขั้นตอนพิธีการศุลกากร ด้านความโปร่งใสและเป็นไปในทิศทางเดียวกัน ด้านการลดระยะเวลาและต้นทุนในการตรวจปล่อยสินค้า และด้านการอำนวยความสะดวกให้กับการนำเข้า-การส่งของออก

งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

การศึกษาวิจัยเรื่อง ประสิทธิภาพระบบตรวจปล่อยสินค้า (Pre-arrival processing system) ในท่าเรือแหลมฉบัง ผู้วิจัยได้นำงานวิจัยที่เกี่ยวข้องมาเป็นแนวทางในการศึกษาค้นคว้า

อรุณี อินเทพ (2557) ศึกษาสภาพปัญหาการให้บริการของด่านศุลกากรเชียงของ อำเภอเชียงของ จังหวัดเชียงราย มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาถึงสภาพปัญหาในการให้บริการด่านศุลกากรเชียงของ อำเภอเชียงของ จังหวัดเชียงราย และเพื่อศึกษาหาแนวทางการเพิ่มศักยภาพให้บริการของด่านศุลกากรเชียงของ เครื่องมือที่ใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูล ได้แก่ แบบสอบถาม โดยมีกลุ่มตัวอย่างคือ ผู้ประกอบการที่ใช้บริการด้านการส่งออกด่านศุลกากรเชียงของ จำนวน 140 คน และผู้ปฏิบัติงาน ด่านศุลกากรเชียงของ จำนวน 35 คน รวมทั้งหมด 175 คน สถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล คือ ค่าร้อยละ (Percentage) ค่าเฉลี่ย (Mean) และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (Standard deviation) ผลการศึกษาพบว่า สภาพปัญหาการให้บริการของด่านศุลกากรเชียงของ การให้บริการของด่านศุลกากรยังไม่มีมาตรฐานในการปฏิบัติงาน ไม่มีการจัดสิ่งอำนวยความสะดวกไว้ให้แก่ผู้มารับบริการ จำนวนเจ้าหน้าที่ไม่เพียงพอและเจ้าหน้าที่มีขวัญกำลังใจในการทำงานน้อย อีกทั้งยังไม่มี ความโปร่งใสในการทำงาน และข้อเสนอแนะแนวทางการเพิ่มศักยภาพให้บริการของด่านศุลกากรเชียงของ คือ ควรเพิ่มเจ้าหน้าที่เพื่ออำนวยความสะดวกในการบริการ นำเทคโนโลยีเข้ามาช่วยเพื่อช่วยระยะเวลาและขั้นตอนการทำงาน และเจ้าหน้าที่ต้องมีความรู้และข้อมูลต่าง ๆ เอื้อต่อการให้บริการ และขั้นตอนการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ต้องสามารถแก้ไขระเบียบข้อปฏิบัติต่างๆ ได้ เพื่อให้สามารถทำงานร่วมกันได้อย่าง สะดวก รวดเร็ว ไม่มีข้อขัดแย้ง

ศุภชัย อวิรุทธ์สุวรรณ (2557) ศึกษาคุณภาพระบบพิธีการศุลกากรนำเข้าทางอิเล็กทรอนิกส์ (E-import) มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาความคาดหวัง การรับรู้ และคุณภาพ ตลอดจนแนวทางปรับปรุงระบบพิธีการศุลกากรนำเข้าทางอิเล็กทรอนิกส์ (E-import) เครื่องมือที่ใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูล ได้แก่ แบบสอบถามซึ่งปรับปรุงจากแบบจำลอง E-S-QUAL (Electronic service quality) ซึ่งมีค่าความเชื่อมั่นของแบบสอบถามเท่ากับ 0.9915 โดยมีกลุ่มตัวอย่าง คือ ตัวแทนออกของในเขตกรุงเทพมหานครที่เป็นสมาชิกสมาคมชิปปิงแห่งประเทศไทย จำนวน 254 ราย สถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ ได้แก่ ค่าร้อยละ ค่าเฉลี่ย ค่าเฉลี่ยเบี่ยงเบนมาตรฐาน และวิเคราะห์ความแตกต่างของค่าเฉลี่ย ระหว่างการรับรู้และความคาดหวังในระบบศุลกากรนำเข้าอิเล็กทรอนิกส์ (E-import) ในกรณีที่คะแนนการรับรู้ผลการบริการมากกว่าหรือเท่ากับคะแนนความคาดหวัง (P น้อยกว่า E) แสดงว่าการบริการมีคุณภาพ แต่ถ้า (P มากกว่า E) แสดงว่าการบริการไม่มีคุณภาพ ผลการศึกษาค้นคว้าพบว่า ในภาพรวมระบบศุลกากรนำเข้าอิเล็กทรอนิกส์ (E-import) มีคุณภาพ โดยอำนวยความสะดวกด้านการค้าระหว่างประเทศแก่ผู้นำเข้าและผู้ส่งออกให้สามารถให้บริการได้ทุกที่ ทุกเวลา

ลดขั้นตอนการปฏิบัติงานที่เกินความจำเป็น มีความรวดเร็วและมีความคล่องตัวในการปฏิบัติงาน ลดค่าใช้จ่าย ลดปัญหาทุจริตคอร์รัปชัน มีความโปร่งใสตรวจสอบได้ในทุกขั้นตอนการทำงาน และมีการจัดเก็บภาษีอย่างมีประสิทธิภาพ และมีข้อเสนอแนะให้เพิ่มช่องทางการติดต่อ เมื่อผู้รับบริการพบเจอปัญหาในขณะที่เข้าใช้งาน และมีการส่งเสริมความรู้และทักษะในการใช้ระบบ ให้แก่เจ้าหน้าที่ซึ่งมีความจำเป็นต้องปรับเปลี่ยนบทบาทในการให้บริการมามีส่วนร่วมบนอินเทอร์เน็ต เฟซบนอินเทอร์เน็ต และเป็นผู้ให้คำปรึกษาแทน

สุทาศิณี สายสินธุ์ (2556) ศึกษาปัจจัยที่มีผลต่อคุณภาพการให้บริการของด่านศุลกากรอรัญประเทศ สำนักงานศุลกากรภาคที่ 1 กรมศุลกากร มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาถึงปัจจัยการให้บริการที่มีผลต่อผู้ใช้บริการของด่านศุลกากรอรัญประเทศ และเพื่อเปรียบเทียบคุณภาพการให้บริการของด่านศุลกากรอรัญประเทศจำแนกตามลักษณะประเภทธุรกิจ เครื่องมือที่ใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูลได้คือแบบสอบถาม โดยมีกลุ่มตัวอย่าง ได้แก่ ผู้ประกอบการนำของเข้า ผู้ประกอบการส่งออก และตัวแทนออกของ จำนวน 175 ราย สถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ ได้แก่ ค่าเฉลี่ย และค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และใช้สถิติทดสอบความแปรปรวนทางเดียว และทดสอบความแตกต่างรายคู่ภายหลังด้วยวิธีของเชฟเฟ (Scheffe' method) ผลการศึกษาพบว่า โดยภาพรวมปัจจัยที่มีผลต่อคุณภาพการให้บริการของผู้รับบริการด่านศุลกากรอรัญประเทศอยู่ในระดับมากที่สุด เรียงลำดับจากมากไปหาน้อย ได้แก่ ความเชื่อถือไว้ใจได้ (Reliability) การให้ความเชื่อมั่นต่อผู้รับบริการ (Assurance) การรู้จักและเข้าใจผู้รับบริการ (Empathy) การตอบสนองต่อผู้รับบริการ (Responsiveness) และด้านรูปธรรมของการให้บริการ (Tangibles) และผลการเปรียบเทียบความคิดเห็นเกี่ยวกับปัจจัยที่มีผลต่อคุณภาพการให้บริการของผู้รับบริการ จำแนกตามลักษณะหรือประเภทธุรกิจโดยรวม พบว่า ด้านรูปธรรมของการให้บริการด้านความเชื่อถือไว้ใจได้ ด้านการให้ความเชื่อมั่นต่อผู้รับบริการและด้านการรู้จักและเข้าใจผู้รับบริการ แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 และยังพบว่ามีการตอบสนองต่อผู้รับบริการ มีความคิดเห็นเกี่ยวกับปัจจัยที่มีผลต่อคุณภาพการให้บริการ และเมื่อทดสอบความแตกต่างรายคู่ พบว่า มีจำนวน 1 คู่ ได้แก่ ผู้ประกอบการ และผู้ส่งของออก แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 ซึ่งมากกว่า ผู้นำของเข้า และตัวแทนออกของ และหน่วยงานรัฐ/วิสาหกิจ

Chen, Zhang and Zheng (2017) ศึกษานวัตกรรมการสำหรับการนำเข้าไปในประเทศจีน มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาการนำนวัตกรรมมาใช้สำหรับการนำเข้า ซึ่งสร้างแบบจำลองทางทฤษฎีการนำเข้านวัตกรรมผ่านการลดต้นทุนในการเก็บข้อมูล และทำการประเมินผลกระทบที่ได้จากการพัฒนา R&D ผลการศึกษาพบว่า เมื่อนำนวัตกรรมในเทคโนโลยีมาใช้สำหรับการนำเข้า ช่วยให้การดำเนินงานมีประสิทธิภาพมีแนวโน้มเพิ่มขึ้น และสามารถตรวจสอบข้อมูลการทำงานได้ง่ายขึ้น

นอกจากนี้ยังช่วยให้การนำเข้าของผู้ประกอบการมีขั้นตอนที่สะดวกมากยิ่งขึ้นเพราะช่วยลดต้นทุนหรือเพิ่มรายได้ที่คาดว่าจะเกิดขึ้นจากนวัตกรรม หน่วยงานที่มีส่วนเกี่ยวข้องหรือต้องให้ความสำคัญในการพัฒนานวัตกรรมซึ่งมีผลในอนาคตของการค้าระหว่างประเทศ

Urciuoli, Hinsta and Akohas, (2013) ศึกษาสภาพปัญหาและอุปสรรคที่มีต่อการใช้ระบบศุลกากรอิเล็กทรอนิกส์ (E-customs) ของศุลกากรโลก โดยใช้เทคนิคการวิเคราะห์หลายตัวแปร มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาและทำความเข้าใจเกี่ยวกับปัจจัยที่มีผลต่อการใช้ระบบศุลกากรอิเล็กทรอนิกส์ (E-customs) ของศุลกากรโดยที่มีวัตถุประสงค์เพื่ออำนวยความสะดวกทางการค้า เครื่องมือที่ใช้ในการเก็บรวมข้อมูล ได้แก่ แบบสอบถามในการประชุมสามัญประจำปีขององค์การศุลกากรโลก (WCO) ซึ่งมีผู้เข้าร่วมจำนวน 400 ราย วิเคราะห์ข้อมูลโดยใช้เทคนิคหลายตัวแปรร่วมกันและการวิเคราะห์ความแปรปรวน ผลการศึกษาพบว่า ปัจจัยการใช้งานมีนัยสำคัญต่อการใช้ระบบศุลกากรอิเล็กทรอนิกส์ ที่ระดับ 0.05 ปัจจัยด้านความคุ้มค่าและประโยชน์ของระบบศุลกากรอิเล็กทรอนิกส์ไม่มีผลกระทบอย่างมีนัยสำคัญที่ระดับ 0.05 การนำระบบศุลกากรอิเล็กทรอนิกส์มาใช้ สมาชิกมองว่าประสบความสำเร็จถึง 70 เปอร์เซ็นต์ คือ ใช้งานง่ายและประหยัดค่าใช้จ่าย ลดต้นทุนในการดำเนินพิธีการศุลกากร และมีข้อเสนอแนะให้จัดสรรทรัพยากรอย่างรอบคอบเพื่อตอบสนองต่อการใช้งาน เจ้าหน้าที่ที่มีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับการให้ข้อมูลและการให้บริการ

Raus, Flugge and Boutelleir (2008) ศึกษา นวัตกรรมระบบพิธีการศุลกากรอิเล็กทรอนิกส์ (E-customs) มีวัตถุประสงค์ของการศึกษาเพื่อระบุถึงปัจจัยที่เป็นการอำนวยความสะดวกทางการค้า เพื่อศึกษาปัญหาและอุปสรรคของระบบพิธีการศุลกากรอิเล็กทรอนิกส์ (E-customs) ของสมาชิกสหภาพยุโรป โดยใช้วิธีการเก็บข้อมูลผ่านการใช้วิธีสัมภาษณ์และการประชุมเชิงปฏิบัติการ ซึ่งมีกลุ่มตัวอย่างได้แก่ สถานศึกษาเกี่ยวกับ ภาคเอกชนที่เป็นกลุ่มเป้าหมาย และหน่วยงานภาครัฐ โดยมีสมมติฐานปัจจัยที่สร้างเสริมอำนวยความสะดวก ได้แก่ 1) การพัฒนากระบวนการและเสริมสร้างความคล่องตัวของกระบวนการทางธุรกิจ 2) การลดข้อผิดพลาดอันเกิดความความไม่เข้าใจในกฎระเบียบ 3) การจัดทำมาตรฐานของกระบวนการ ข้อความ และข้อมูล และสมมติฐานของปัจจัยที่เป็นอุปสรรค 3 ประการ ได้แก่ 1) ความล่าช้าอันเกิดขึ้นมาจากขั้นตอนหรือกระบวนการมีข้อผิดพลาด 2) ความซับซ้อนของสร้างจัดมาตรฐาน 3) การปฏิบัติงานทางอิเล็กทรอนิกส์ (E-customs) ช่วยให้ประหยัดเวลา และลดต้นทุนการดำเนินการ สามารถดำเนินการกระบวนการต่างๆ ได้รวดเร็ว และมีความถูกต้องมากกว่าใช้ระบบ Manual จากการหารือร่วมกันในกลุ่มสหภาพยุโรปได้มีการปรับปรุงขั้นตอนการทำงาน และผลจากการนำระบบ Pre-certification และ Pre-approval มาใช้ ช่วยให้การปฏิบัติงานของศุลกากร ผู้ส่งออก และโรงงานผู้ผลิต สามารถปฏิบัติงานพร้อมกันได้

บทที่ 3

วิธีการดำเนินงานวิจัย

การศึกษา “ประสิทธิภาพของระบบตรวจปล่อยสินค้าล่วงหน้า (Pre-arrival processing system) ในท่าเรือแหลมฉบัง” โดยกำหนดรูปแบบการการศึกษาเป็นการวิจัยเชิงคุณภาพ (Qualitative research) ทำการศึกษาข้อมูลเอกสาร แนวคิดทฤษฎี ซึ่งเป็นการนำบทสรุปจากการสัมภาษณ์เชิงลึก (In-depth interview) ของผู้ให้บริการระบบตรวจปล่อยสินค้าล่วงหน้าในท่าเรือแหลมฉบัง จำนวน ทั้งหมด 17 คน มาใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูลวิจัย โดยมีวิธีการดำเนินการวิจัยดังนี้

1. การกำหนดประชากรและกลุ่มตัวอย่าง
2. เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย
3. ขั้นตอนการสัมภาษณ์เชิงลึก
4. วิธีการเก็บรวบรวมข้อมูล
5. การวิเคราะห์ข้อมูล

การกำหนดประชากรและกลุ่มตัวอย่าง

ประชากรและกลุ่มตัวอย่างการวิจัย ได้แก่ 1) ตัวแทนเรือ 2) ผู้ประกอบการท่าเรือ 3) เจ้าหน้าที่ศุลกากร 4) ตัวแทนออกของ

การเลือกประชากรและกลุ่มตัวอย่างเป็นการคัดเลือกแบบเฉพาะเจาะจง เกณฑ์ในการพิจารณาเลือกกลุ่มตัวอย่างที่มีความน่าเชื่อถือ และเลือกจากความสะดวกของผู้วิจัยและความร่วมมือในการให้เข้าสัมภาษณ์ของผู้ใช้งานระบบตรวจปล่อยสินค้าล่วงหน้าในท่าเรือแหลมฉบัง

เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัยครั้งนี้ เป็นการสัมภาษณ์เพื่อศึกษาถึงประสิทธิภาพของระบบตรวจปล่อยสินค้าล่วงหน้า (Pre-arrival processing system) ในท่าเรือแหลมฉบัง ซึ่งผู้วิจัยได้สร้างคำถามปลายเปิด ซึ่งแบ่งคำถามออกเป็น 2 ส่วนดังนี้

ส่วนที่ 1 คำถามสัมภาษณ์กระบวนการของระบบตรวจปล่อยสินค้าล่วงหน้า (Pre-arrival processing system) ในท่าเรือแหลมฉบัง

1. การรายงานเรือเข้าและการยื่นบัญชีสินค้าสำหรับเรือล่วงหน้า
2. การบริหารความเสี่ยงจากข้อมูลสินค้าสำหรับเรือ

3. การผ่านพิธีการศุลกากรใบขนสินค้าขาเข้าทางอิเล็กทรอนิกส์
 4. การดำเนินกระบวนการทางศุลกากร เฉพาะท่าเรือที่เข้าร่วมโครงการนำร่อง
 5. การดำเนินกระบวนการทางศุลกากร ณ ท่าเรือที่มีได้เข้าร่วมโครงการนำร่อง
- ส่วนที่ 2 สภาพปัญหาและแนวทางการแก้ไขของระบบตรวจปล่อยสินค้าล่วงหน้า

(Pre-arrival processing system) ในท่าเรือแหลมฉบัง

1. การรายงานเรือเข้าและการยื่นบัญชีสินค้าสำหรับเรือล่วงหน้า
2. การบริหารความเสี่ยงจากข้อมูลสินค้าสำหรับเรือ
3. การผ่านพิธีการศุลกากรใบขนสินค้าขาเข้าทางอิเล็กทรอนิกส์
4. การดำเนินกระบวนการทางศุลกากร เฉพาะท่าเรือที่เข้าร่วมโครงการนำร่อง
5. การดำเนินกระบวนการทางศุลกากร ณ ท่าเรือที่มีได้เข้าร่วมโครงการนำร่อง

ขั้นตอนการสัมภาษณ์เชิงลึก

ขั้นที่ 1 วางแผนการสัมภาษณ์เชิงลึก

ขั้นที่ 2 พิจารณาผู้ให้ข้อมูล ข้อมูลที่ดีและมีความน่าเชื่อถือ ส่วนหนึ่งมาจากผู้ให้ข้อมูลที่ตรงตามวัตถุประสงค์ของงานวิจัย การสัมภาษณ์เชิงลึกเพื่อให้ได้ข้อมูลที่น่าเชื่อถือ ผู้วิจัยต้องทำการสัมภาษณ์จนได้ข้อมูลที่อึดตัวและครอบคลุมตามวัตถุประสงค์

ขั้นที่ 3 เตรียมแนวการสัมภาษณ์ โดยลักษณะของคำถามเป็นรูปแบบคำถามปลายเปิด

(Open-ended question)

ขั้นที่ 4 การคัดเลือกผู้สัมภาษณ์ ความสำเร็จของการสัมภาษณ์เชิงลึกนั้นขึ้นอยู่กับคุณภาพของผู้สัมภาษณ์ จึงจำเป็นต้องเป็นผู้ที่มีทักษะการสื่อสารเป็นอย่างดี หน้าที่ของสัมภาษณ์ คือ การทำให้การสนทนาคำเนินไปโดยการป้อนคำถามที่ดีจนกว่าจะได้รับคำตอบที่เหมาะสม

ขั้นที่ 5 ดำเนินการสัมภาษณ์

1. ขั้นตอนแนะนำ

1.1 แนะนำตัวเอง และอธิบายวัตถุประสงค์ของการวิจัย

1.2 ชี้แจงกับผู้ให้ข้อมูลทราบว่า ข้อมูลหรือความคิดเห็นของผู้ให้ข้อมูลมีความสำคัญต่อการวิจัยเป็นอย่างมาก

1.3 ชี้แจงระยะเวลาในการสัมภาษณ์ และขออนุญาตทำการบันทึกเสียงและจดข้อมูล

1.4 ขอให้ผู้ให้ข้อมูลแนะนำตัวเองและให้ความเชื่อมั่นแก่ผู้ให้ข้อมูลว่า ข้อมูลที่ได้จะถูกรักษาเป็นความลับ

2. ขั้นตอนการสัมภาษณ์

2.1 เริ่มทำการสัมภาษณ์ในประเด็นคำถามที่มีผลต่อน้อยก่อนหรือเปิดประเด็นกว้าง ๆ ก่อนแล้วค่อยเจาะลึก

2.2 เก็บข้อมูลที่เป็นคำพูดและที่ไม่เป็นคำพูด เช่น อากัปกริยาในขณะที่พูดให้สัมภาษณ์ และให้ความสนใจในการฟังการให้ข้อมูล

2.3 ใช้เทคนิคต่าง ๆ เพื่อให้ได้ข้อมูลมากที่สุด เช่น ช่วยอธิบายเพิ่มเติม และมีการให้ผู้ให้ข้อมูลพักระหว่างการให้สัมภาษณ์

2.4 จดบันทึกทันทีที่ทำได้เพื่อป้องกันการตกหล่นข้อมูลที่สำคัญ ในกรณีที่ทำการบันทึกเสียงก็เขียนชื่อเทปก่อนออกจากที่สัมภาษณ์

ข้อมูลทั่วไปของผู้ให้สัมภาษณ์

- หน่วยงาน
- ตำแหน่งงาน
- อายุ
- ระดับการศึกษา

ส่วนที่ 1 คำถามสัมภาษณ์กระบวนการของระบบตรวจปล่อยสินค้าล่วงหน้า (Pre-arrival processing system) ในท่าเรือแหลมฉบัง

1. การรายงานเรือเข้าและการยื่นบัญชีสินค้าสำหรับเรือล่วงหน้า

1.1 การรายงานเรือเข้าและการยื่นข้อมูลบัญชีสินค้าสำหรับเรือล่วงหน้า มีขั้นตอนอย่างไร

1.2 การแก้ไขหรือยกเลิกข้อมูลรายงานเรือเข้า/ ข้อมูลบัญชีสินค้าสำหรับเรือ เป็นอย่างไร

2. การบริหารความเสี่ยงจากข้อมูลสินค้าสำหรับเรือ

2.1 การบริหารความเสี่ยงในระบบตรวจปล่อยสินค้าล่วงหน้า มีขั้นตอนอย่างไร

2.2 การบริหารความเสี่ยงในระบบตรวจปล่อยสินค้าล่วงหน้า เมื่อเปรียบเทียบกับ การตรวจปล่อยสินค้าแบบปกติมีความแตกต่างกันหรือไม่ อย่างไร

3. การผ่านพิธีการศุลกากรใบขนสินค้าขาเข้าทางอิเล็กทรอนิกส์

3.1 การผ่านพิธีการศุลกากรใบขนสินค้าขาเข้าทางอิเล็กทรอนิกส์ในระบบตรวจปล่อยสินค้าล่วงหน้ามีขั้นตอนอย่างไร

3.2 การผ่านพิธีการศุลกากรใบขนสินค้าขาเข้าทางอิเล็กทรอนิกส์ในระบบตรวจปล่อยสินค้าล่วงหน้าแตกต่างจากพิธีการศุลกากรแบบปกติหรือไม่ อย่างไร

4. การดำเนินกระบวนการทางศุลกากร เฉพาะท่าเรือที่เข้าร่วมโครงการนำร่อง
 - 4.1 การดำเนินกระบวนการทางศุลกากร เฉพาะท่าเรือที่เข้าร่วมโครงการนำร่อง เป็นอย่างไร
 - 4.2 การแจ้งสถานะสินค้าในระบบตรวจปล่อยสินค้าล่วงหน้า มีขั้นตอนอย่างไร
 - 4.3 การจัดทำเอกสารใบส่งจ่ายสินค้า และการเตรียมของเพื่อส่งมอบในระบบตรวจปล่อยสินค้าล่วงหน้า เป็นอย่างไร
5. การดำเนินกระบวนการทางศุลกากร ณ ท่าเรือที่มีได้เข้าร่วมโครงการนำร่อง
 - 5.1 การดำเนินกระบวนการทางศุลกากร ณ ท่าเรือที่มีได้เข้าร่วมโครงการนำร่องเป็นอย่างไร
 - 5.2 การแจ้งสถานะสินค้าในระบบตรวจปล่อยสินค้าล่วงหน้า มีขั้นตอนอย่างไร

ส่วนที่ 2 คำถามสัมภาษณ์สภาพปัญหาและแนวทางการแก้ไขปัญหาของระบบตรวจปล่อยสินค้าล่วงหน้า (Pre-arrival processing system) ในท่าเรือแหลมฉบัง

 1. การรายงานเรือเข้าและการยื่นบัญชีสินค้าสำหรับเรือล่วงหน้า
 - 1.1 ท่านพบเจอปัญหาการรายงานเรือเข้าและการยื่นบัญชีสินค้าสำหรับเรือในระบบตรวจปล่อยสินค้าล่วงหน้าหรือไม่ อย่างไร
 - 1.2 การแก้ไขหรือยกเลิกข้อมูลรายงานเรือเข้า/ ข้อมูลบัญชีสินค้าสำหรับเรือ มีปัญหาในเรื่องใดบ้าง
 - 1.3 แนวทางในการแก้ไขปัญหาและข้อเสนอแนะ
 2. การบริหารความเสี่ยงจากข้อมูลสินค้าสำหรับเรือ
 - 2.1 การบริหารความเสี่ยงจากข้อมูลสินค้าสำหรับเรือ มีปัญหาหรือไม่ อย่างไร
 - 2.2 ปัญหาในการตรวจสอบข้อมูลสินค้าในระบบตรวจปล่อยสินค้าล่วงหน้ามีหรือไม่ อย่างไร
 - 2.3 ท่านพบเจอปัญหาในการเข้าใช้งานระบบตรวจปล่อยสินค้าล่วงหน้าสำหรับการบริหารความเสี่ยงของข้อมูลสินค้าหรือไม่ อย่างไร
 - 2.4 แนวทางในการแก้ไขปัญหาและข้อเสนอแนะ
 3. การผ่านพิธีการศุลกากรใบขนสินค้าขาเข้าทางอิเล็กทรอนิกส์
 - 3.1 การผ่านพิธีการศุลกากรใบขนสินค้าขาเข้าทางอิเล็กทรอนิกส์ในระบบตรวจปล่อยสินค้าล่วงหน้ามีปัญหาหรือไม่ อย่างไร
 - 3.2 แนวทางในการแก้ไขปัญหาและข้อเสนอแนะ

4. การดำเนินกระบวนการทางศุลกากร เฉพาะท่าเรือที่เข้าร่วมโครงการนำร่อง
 - 4.1 ท่านพบเจอปัญหาการดำเนินกระบวนการทางศุลกากรในท่าเรือที่เข้าร่วมโครงการนำร่อง ของระบบตรวจปล่อยสินค้าล่วงหน้ามีหรือไม่ อย่างไร
 - 4.2 แนวทางการแก้ไขปัญหาและข้อเสนอแนะ
5. การดำเนินกระบวนการทางศุลกากร ณ ท่าเรือที่มีได้เข้าร่วมโครงการนำร่อง
 - 5.1 ปัญหาของการดำเนินกระบวนการทางศุลกากร ณ ท่าเรือที่มีได้เข้าร่วมโครงการนำร่องแตกต่างจากการดำเนินกระบวนการทางศุลกากร เฉพาะท่าเรือที่เข้าร่วมโครงการนำร่องหรือไม่ อย่างไร
 - 5.2 แนวทางการแก้ไขปัญหาและข้อเสนอแนะ

วิธีการเก็บรวบรวมข้อมูล

ผู้วิจัยดำเนินการเก็บรวบรวมข้อมูลตามขั้นตอนดังนี้

1. การเก็บรวบรวมข้อมูล โดยการศึกษาค้นคว้าข้อมูลโดยละเอียดจาก บทความ สิ่งตีพิมพ์ กรมศุลกากร สำนักงานมาตรฐานพิธีการและราคาศุลกากร ข้อมูลจากกรมการค้าต่างประเทศ กระทรวงพาณิชย์ แนวคิดทฤษฎีและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง
2. ดำเนินการขอหนังสือ ขอความร่วมมือในการเข้าถึงข้อมูล จากวิทยาลัยพาณิชยศาสตร์ มหาวิทยาลัยบูรพา จำนวน 17 ฉบับ ประกอบด้วยตัวแทนเรือ 3 ฉบับ ผู้ประกอบการท่าเรือ จำนวน 1 ฉบับ เจ้าหน้าที่ศุลกากร จำนวน 5 ฉบับ และตัวแทนออกของ จำนวน 8 ฉบับ
3. จัดส่งหนังสือขอความร่วมมือในการเข้าถึงข้อมูลให้กับผู้ให้ข้อมูลทั้งหมดและทำการนัดทำการสัมภาษณ์โดยกำหนดวันที่และเวลาตามที่ผู้ให้ข้อมูลสะดวก และทำการเข้าสัมภาษณ์ตามวันเวลาดังกล่าว

การวิเคราะห์ข้อมูล

การวิเคราะห์ข้อมูลที่ได้จากการสัมภาษณ์ผู้ให้ข้อมูลทั้ง 4 กลุ่ม ซึ่งเป็นข้อมูลในภาพรวมทุก ๆ ด้านของระบบตรวจปล่อยสินค้าล่วงหน้า (Pre-arrival processing) ดังนี้

1. นำข้อมูลที่ได้จากการถอดความตามเทปและการบันทึกการสัมภาษณ์ ฟังบทสัมภาษณ์ซ้ำ ถอดบทความและตีความเพื่อให้เกิดความเข้าใจในภาพรวมและแจกแจงประเด็นที่สำคัญ
2. นำข้อมูลที่ได้มาอ่านทบทวนพิจารณาตีความโดยละเอียดอีกครั้งเพื่อให้เข้าใจประเด็นที่สำคัญและเกี่ยวข้องกับวัตถุประสงค์ของการวิจัย

3. ทำการสรุปคำตอบตามประเด็นคำถามในการวิจัยจากกลุ่มตัวอย่างแต่ละคน แล้วนำคำตอบมาวิเคราะห์ โดยวิธี Content analysis เพื่อตอบวัตถุประสงค์ของการทำวิจัย

4. นำข้อมูลที่ได้จากการศึกษาย้อนกลับ ไปหาผู้ให้ข้อมูลเพื่อตรวจสอบความถูกต้องตามได้ที่บรรยายมาหรือไม่ จากนั้นนำข้อมูลมาปรับปรุงแก้ไขตามข้อเสนอแนะจากผู้ให้สัมภาษณ์ หรืออาจารย์ที่ปรึกษาจนได้ข้อมูลที่สมบูรณ์

บทที่ 4

ผลการวิจัย

การวิจัยเรื่อง “ประสิทธิภาพของระบบตรวจปล่อยสินค้าล่วงหน้า (Pre-arrival processing system) ในท่าเรือแหลมฉบัง” ผู้วิจัยได้นำข้อมูลตัวอย่างที่เก็บรวบรวมมาจากการสัมภาษณ์เชิงลึก (In-depth interview) จำนวนทั้งหมด 17 คน นำมาสังเคราะห์ร่วมกับข้อมูลเอกสาร (Document analysis) ด้วยวิธีการวิเคราะห์เนื้อหา (Content analysis) โดยนำเสนอผลการวิเคราะห์ได้ดังนี้

ข้อมูลทั่วไปของผู้ให้สัมภาษณ์

ส่วนที่ 1 คำถามสัมภาษณ์กระบวนการระบบตรวจปล่อยสินค้าล่วงหน้า (Pre-arrival processing system) ในท่าเรือแหลมฉบัง

1. การรายงานเรือเข้าและการยื่นบัญชีสินค้าสำหรับเรือล่วงหน้า
2. การบริหารความเสี่ยงจากข้อมูลสินค้าสำหรับเรือ
3. การผ่านพิธีการศุลกากร ไปรษณีย์สินค้าขาเข้าทางอิเล็กทรอนิกส์
4. การดำเนินกระบวนการทางศุลกากร เฉพาะท่าเรือที่เข้าร่วมโครงการนำร่อง
5. การดำเนินกระบวนการทางศุลกากร ณ ท่าเรือที่มีได้เข้าร่วมโครงการนำร่อง

ส่วนที่ 2 สภาพปัญหาและแนวทางการแก้ไขของระบบตรวจปล่อยสินค้าล่วงหน้า (Pre-arrival processing system) ในท่าเรือแหลมฉบัง

1. การรายงานเรือเข้าและการยื่นบัญชีสินค้าสำหรับเรือล่วงหน้า
2. การบริหารความเสี่ยงจากข้อมูลสินค้าสำหรับเรือ
3. การผ่านพิธีการศุลกากร ไปรษณีย์สินค้าขาเข้าทางอิเล็กทรอนิกส์
4. การดำเนินกระบวนการทางศุลกากร เฉพาะท่าเรือที่เข้าร่วมโครงการนำร่อง
5. การดำเนินกระบวนการทางศุลกากร ณ ท่าเรือที่มีได้เข้าร่วมโครงการนำร่อง

ข้อมูลทั่วไปของผู้ให้สัมภาษณ์

ตารางที่ 4-1 สรุปข้อมูลทั่วไปของผู้สัมภาษณ์

รหัส	อายุ	ระดับการศึกษา	หน่วยงาน	ตำแหน่งงาน
SA1	48	ปริญญาตรี	ตัวแทนเรือ	Operation Manager
SA2	53	ปริญญาตรี	ตัวแทนเรือ	Import Operation Manager
SA3	47	ปริญญาโท	ตัวแทนเรือ	Business Development
TO1	39	ปริญญาโท	ผู้ประกอบการท่าเรือ	Operation Supervisor
CO1	36	ปริญญาโท	เจ้าหน้าที่ศุลกากร	นักวิชาการศุลกากรชำนาญการ
CO2	38	ปริญญาโท	เจ้าหน้าที่ศุลกากร	นักวิชาการศุลกากรปฏิบัติการ
CO3	36	ปริญญาโท	เจ้าหน้าที่ศุลกากร	นักวิชาการศุลกากรชำนาญการ
CO4	36	ปริญญาโท	เจ้าหน้าที่ศุลกากร	นักวิชาการศุลกากรชำนาญการ
CO5	26	ปริญญาตรี	เจ้าหน้าที่ศุลกากร	นักวิชาการศุลกากรปฏิบัติการ
CB1	43	ปริญญาตรี	ตัวแทนออกของ	เจ้าหน้าที่เดินพิธีการศุลกากร
CB2	37	ประกาศนียบัตร วิชาชีพ	ตัวแทนออกของ	เจ้าหน้าที่เดินพิธีการศุลกากร
CB3	45	ประกาศนียบัตร วิชาชีพ	ตัวแทนออกของ	หัวหน้าแผนก Shipping
CB4	34	ประกาศนียบัตร วิชาชีพชั้นสูง	ตัวแทนออกของ	เจ้าหน้าที่เดินพิธีการศุลกากร
CB5	41	ปริญญาตรี	ตัวแทนออกของ	รองหัวหน้าแผนก Shipping
CB6	43	ประกาศนียบัตร วิชาชีพชั้นสูง	ตัวแทนออกของ	เจ้าหน้าที่เดินพิธีการศุลกากร
CB7	38	ปริญญาตรี	ตัวแทนออกของ	เจ้าหน้าที่เดินพิธีการศุลกากร
CB8	33	ประกาศนียบัตร วิชาชีพ	ตัวแทนออกของ	เจ้าหน้าที่เดินพิธีการศุลกากร

ส่วนที่ 1 คำถามสัมภาษณ์กระบวนการระบบตรวจปล่อยสินค้าล่วงหน้า

(Pre-arrival processing system) ในท่าเรือแหลมฉบัง

1. การรายงานเรือเข้าและการยื่นบัญชีสินค้าสำหรับเรือล่วงหน้า

การรายงานเรือเข้าและการยื่นบัญชีสินค้าสำหรับเรือล่วงหน้า เป็นการเริ่มต้นกระบวนการของระบบตรวจปล่อยสินค้าล่วงหน้า ซึ่งเป็นหน้าที่ตัวแทนเรือ (Ship agent) ผู้วิจัยได้กำหนดรหัส SA1-SA3 แทนให้ผู้สัมภาษณ์แต่ละท่าน ผลการวิเคราะห์ข้อมูลการสัมภาษณ์มีดังนี้

คำถามข้อที่ 1 การรายงานเรือเข้าและการยื่นข้อมูลบัญชีสินค้าสำหรับเรือล่วงหน้า มีขั้นตอนอย่างไร

SA-SA3 กล่าวตรงกันว่า การรายงานเรือเข้าและการยื่นข้อมูลบัญชีสินค้าสำหรับเรือล่วงหน้าในระบบ Pre-arrival processing มี 2 กรณีดังนี้

กรณีการใช้ระบบปฏิบัติการพิธีการศุลกากรแบบปกติ ตัวแทนเรือ มีหน้าที่

1. จัดทำข้อมูลการรายงานเรือเข้าและการขอเปิดตารางเรือ (Vessel Arrival Message: VSED) ไม่น้อยกว่า 24 ชั่วโมง ก่อนเรือมาถึงเขตท่าเรือแหลมฉบัง
2. จัดทำบัญชีสินค้าสำหรับเรือ ส่งข้อมูลเข้าสู่ระบบคอมพิวเตอร์ของกรมศุลกากร ก่อนเรือมาถึงเขตท่าเรือแหลมฉบัง
3. จัดทำข้อมูลรายงานเรือสำเร็จ (Vessel actual message) ก่อนเรือมาถึงเขตท่าเรือแหลมฉบัง

กรณีการใช้ระบบปฏิบัติการพิธีการศุลกากรแบบ Pre-arrival processing

1. จัดทำข้อมูลการรายงานเรือเข้าและการขอเปิดตารางเรือ (Vessel Arrival Message: VSED) ไม่น้อยกว่า 24 ชั่วโมง ก่อนเรือมาถึงเขตท่าเรือแหลมฉบัง
2. จัดทำข้อมูลบัญชีสินค้าสำหรับเรือ ส่งข้อมูลเข้าสู่ระบบคอมพิวเตอร์ของกรมศุลกากร ไม่น้อยกว่า 6 ชั่วโมง ก่อนเรือมาถึงเขตท่าเรือแหลมฉบัง
3. จัดทำข้อมูลรายงานเรือสำเร็จ (Vessel actual message) ล่วงหน้าไม่น้อยกว่า 6 ชั่วโมง ก่อนเรือมาถึงเขตท่าเรือแหลมฉบัง (ตัวแทนเรือ SA1, สัมภาษณ์, 10 มกราคม 2560; ตัวแทนเรือ SA2, สัมภาษณ์, 10 มกราคม 2560; ตัวแทนเรือ SA3, สัมภาษณ์, 25 มกราคม 2560)

ผู้ให้ข้อมูล SA1, SA2 และ SA3 ให้ความคิดเห็นที่ตรงกัน กล่าวคือ การรายงานเรือเข้าและการยื่นบัญชีสินค้าล่วงหน้าในระบบตรวจปล่อยสินค้าล่วงหน้า นั้น มีความแตกต่างจากการใช้ระบบปฏิบัติการพิธีการศุลกากรแบบปกติในเรื่องของการเตรียมข้อมูลเพราะมีระยะเวลาในการเตรียมข้อมูล จะเห็นได้จากต้องทำการจัดทำข้อมูลและส่งข้อมูลเข้าสู่ระบบคอมพิวเตอร์ไม่น้อย

กว่า 6 ชั่วโมง เมื่อเทียบกับระยะเวลาการปฏิบัติงานในแต่วันแล้ว ถือว่ามีเวลาค่อนข้างน้อย อาจจะสะดวกในกรณีที่มีเส้นทางเดินเรือระยะไกล (Long haul) เพราะมีเวลาในการเตรียมข้อมูลพอสมควร แต่ถ้าเป็นเรือที่มีเส้นทางเดินเรือระยะสั้นทำให้มีเวลาในการเตรียมข้อมูลน้อยลงและเกิดความผิดพลาดสูง

คำถามข้อที่ 2 การแก้ไขหรือยกเลิกข้อมูลรายงานเรือเข้า/ข้อมูลบัญชีสินค้าสำหรับเรือเป็นอย่างไร

SA1, SA2, SA3 ได้กล่าวตรงกัน คือ การแก้ไขข้อมูลแบ่งได้เป็น 2 กรณี ได้แก่

1. กรณีที่ไม่ต้องยื่นคำร้องต่อเจ้าหน้าที่ ก่อนเรือเข้าไม่น้อยกว่า 6 ชม. สามารถดำเนินการแก้ไขได้ด้วยตนเองแต่ต้องให้เจ้าหน้าที่ศุลกากรประทับตราลงในเอกสารก่อน

2. กรณีที่ต้องยื่นคำร้องต่อเจ้าหน้าที่ มีการแบ่งออกเป็น 2 กรณี ดังนี้

2.1 กรณีผ่อนผันการปรับ ภายใน 6 ชั่วโมง ก่อนเรือเข้า จนถึงภายหลังเรือเข้าแต่ไม่เกิน 48 ชั่วโมง ต้องยื่นคำร้อง (Amend should be) ต่อเจ้าหน้าที่ศุลกากร โดยผ่อนผันการปรับ

2.2 กรณีที่ต้องมีการชำระค่าปรับ ภายหลังเรือเข้า 48 ชั่วโมง ต้องยื่นคำร้อง (Amend should be) ต่อเจ้าหน้าที่ศุลกากร โดยพิจารณาความผิดตามเกณฑ์การเปรียบเทียบการงดฟ้อง

ผู้ให้ข้อมูล SA1, SA2, SA3 มีความคิดเห็นตรงกันว่า การยกเลิกหรือแก้ไขข้อมูลรายงานเรือเข้านั้นมีขั้นตอนที่ค่อนข้างยุ่งยาก เพราะต้องทำงานซ้ำซ้อนและต้องทำงานระยะเวลาที่จำกัดเพื่อไม่ให้มีการปรับจากทางศุลกากร และข้อมูลต้องมีการตรวจสอบอย่างละเอียดเพื่อป้องกันข้อมูลที่ผิดพลาดได้เพื่อหลีกเลี่ยงการชำระค่าปรับที่ตามมา

2. การบริหารความเสี่ยงจากข้อมูลสินค้าสำหรับเรือ

การบริหารความเสี่ยงจากข้อมูลสินค้าสำหรับเรือ เป็นหน้าที่ของเจ้าหน้าที่ศุลกากร (Customs officer) ซึ่งมีผู้ให้ข้อมูล จำนวน 5 คน ผู้วิจัยได้กำหนดรหัส CO1-CO5 แทนให้ผู้สัมภาษณ์แต่ละท่าน ผลการวิเคราะห์ข้อมูลการสัมภาษณ์มีดังนี้

คำถามข้อที่ 1 การบริหารความเสี่ยงในระบบตรวจปล่อยสินค้าล่องหน้า มีขั้นตอนอย่างไร

CO1 กล่าวว่า หน้าที่ของเจ้าหน้าที่ศุลกากรในระบบตรวจปล่อยสินค้าล่องหน้า มีความเกี่ยวข้องอยู่ 2 ขั้นตอน คือ 1) ขั้นตอนจัดทำการบริหารความเสี่ยง 2) ขั้นตอนการตรวจสอบสินค้า โดยที่ CO1 เป็นเจ้าหน้าที่สังกัดฝ่ายสืบสวนปราบปราม มีความเกี่ยวข้องในขั้นตอนของการจัดทำการบริหารความเสี่ยง ซึ่งพิจารณาความเสี่ยงรายใบตราส่งโดยอาศัยข้อมูลที่ปรากฏบนหน้าใบตราส่ง รวมไปถึงประวัติการกระทำผิด ประวัติการนำเข้า-ส่งออก กิจกรรมที่นิติบุคคลดังกล่าว ดำเนินการมีความสอดคล้องกับสินค้าที่นำเข้าหรือไม่ หากพิจารณาแล้วพบว่าข้อมูลไม่สอดคล้อง

กัน มีข้อสงสัย หรือมีพิรุธ ก็จะพิจารณาให้ใบตราส่งนั้นจัดเป็นใบตราส่งที่มีความเสี่ยง และจะตั้ง การตรวจให้พบเจ้าหน้าที่เพื่อตรวจสอบสินค้าต่อไป แต่ถ้าหากว่ามีข้อมูลหรือข่าวกรองที่แน่นอน แล้วว่าสินค้าตามใบตราส่งดังกล่าวเป็นสินค้าที่มีการนำเข้าโดยผิดกฎหมายก็จะทำการตั้งการตรวจ ให้พบเจ้าหน้าที่เพื่อทำการตรวจสินค้าร่วมกับเจ้าหน้าที่ฝ่ายสืบสวนและปราบปรามต่อไป

ในขั้นตอนการปฏิบัติงานของศุลกากรสำหรับเจ้าหน้าที่ฝ่ายสืบสวนและปราบปรามแตกต่างจาก ระบบเดิมเล็กน้อย กล่าวคือ แต่เดิมนอกจากจะตรวจสอบข้อมูลเพื่อประเมินพิจารณาการบริหาร ความเสี่ยง สามารถทำได้จากทั้งใบตราส่งสินค้า หรือใบขนสินค้า แต่ระบบใหม่สามารถพิจารณา การบริหารความเสี่ยงจากใบขนสินค้าได้ (เจ้าหน้าที่ศุลกากร CO1, สัมภาษณ์, 6 มกราคม 2560)

CO2 กล่าวว่า การบริหารความเสี่ยงข้อมูลสินค้า มีขั้นตอนการทำงาน ดังนี้

1. ค้นหาใบตราส่งสินค้า โดยระบุข้อมูลที่ค้นหาตามที่ได้รับมอบหมาย ได้แก่ Discharge port, Release port, Vessel และ Actual date

2. พิจารณาข้อมูลเบื้องต้นตามที่ปรากฏในหน้าใบตราส่งสินค้า

3. จัดทำข้อมูลเพื่อการบริหารความเสี่ยง โดยอาศัยจากข้อมูลแวดล้อม ได้แก่ ประวัติ- ธุรกรรมของบริษัท รวมทั้งการข่าว

4. ใช้ข้อมูลตามข้อ 2 และ 3 พิจารณาระดับความเสี่ยง โดยให้สินค้าที่มีความเสี่ยงสูงต้อง พบเจ้าหน้าที่ฝ่ายบริการศุลกากรเพื่อตรวจสอบสินค้าร่วมกับฝ่ายสืบสวนปราบปรามเป็นอันดับแรก สินค้าที่มีความเสี่ยงลดลงมาพบเจ้าหน้าที่ฝ่ายบริการศุลกากร

5. เมื่อตรวจสอบแล้วหากพบว่าการนำเข้าดังกล่าวถูกต้องก็ให้ออกจากอารักขาศุลกากรได้ หากพบว่าการนำเข้าดังกล่าวไม่ถูกต้องก็จะดำเนินคดีต่อไปตามกฎหมายศุลกากรและกฎหมาย อื่นที่เกี่ยวข้อง (เจ้าหน้าที่ศุลกากร CO2, สัมภาษณ์, 6 มกราคม 2560)

CO3 กล่าวว่า ขั้นตอนการปฏิบัติงานของฝ่ายสืบสวนและปราบปรามในระบบตรวจปล่อย สินค้าล่วงหน้า มีดังนี้

1. ตรวจสอบข้อมูล Manifest เรือที่ถูกส่งเข้ามาในระบบคอมพิวเตอร์ โดยอ้างอิงจากวันที่ เรือแจ้งเทียบท่า

2. ตรวจสอบข้อมูลการนำเข้าตามที่ปรากฏในบัญชีเรือ โดยตรวจสอบเฉพาะบัญชีเรือที่ เทียบท่า ณ ท่าที่เข้าร่วมโครงการระบบตรวจปล่อยสินค้าล่วงหน้า

3. พิจารณาความเสี่ยง และจัดแบ่งตามระดับความเสี่ยงเป็นรายใบตราส่งสินค้า

4. เสนอผู้บังคับบัญชาอนุมัติให้ตั้งการตรวจเป็น “พบเจ้าหน้าที่” สำหรับใบตราส่งที่มี ความเสี่ยงสูง

5. ร่วมตรวจสอบสินค้ากับฝ่ายบริการศุลกากร

6. หากตรวจสอบแล้วพบว่าการนำเข้าถูกต้องก็ให้เจ้าหน้าที่ฝ่ายบริการศุลกากรบันทึกผลการตรวจปล่อย หากตรวจสอบแล้วพบความผิดก็ดำเนินคดีตามกฎหมาย (เจ้าหน้าที่ศุลกากร, สัมภาษณ์, 19 มกราคม 2560)

CO4 กล่าวว่า การให้บริการของฝ่ายบริการศุลกากรสำหรับระบบตรวจปล่อยสินค้า ล่วงหน้า มีการดำเนินการในหลายขั้นตอนโดยส่วนใหญ่หน้าที่ที่ต้องปฏิบัติจะเป็นกรณีเกิดความผิดพลาดของผู้ประกอบการทำให้ผู้ประกอบการไม่ว่าจะเป็นตัวแทนเรือ หรือตัวแทนออกของ ต้องนำคำร้องขอแก้ไขข้อมูลในระบบคอมพิวเตอร์ของกรมศุลกากรมาขึ้นต่อเจ้าหน้าที่ เมื่อเจ้าหน้าที่ตรวจสอบความถูกต้องของคำร้องและเอกสารประกอบคำร้องพบว่าถูกต้องแล้วก็จะทำการดำเนินคดีกับผู้ประกอบการ โดยการดำเนินคดีจะแบ่งเป็น 2 กรณี คือ ผ่อนผันการปรับ หรือ ดำเนินการปรับ ซึ่งอาศัยหลักเกณฑ์การระงับคดีในชั้นศุลกากร หลักเกณฑ์ตามคำสั่งกรมศุลกากร ประกาศกรมศุลกากร ในการพิจารณาความผิด เมื่อการดำเนินคดีเสร็จสิ้นแล้วจึงเข้าไปแก้ไขข้อมูลในระบบคอมพิวเตอร์ของกรมศุลกากรต่อไป สำหรับขั้นตอนการตรวจปล่อยสินค้าในระบบตรวจปล่อยสินค้านำล่วงหน้า เจ้าหน้าที่ศุลกากรจะมีส่วนเกี่ยวข้องในกรณีที่สินค้านำดังกล่าวเป็นสินค้าที่ต้องกักตุน หมายถึงเป็นสินค้าที่ต้องผ่านการตรวจสอบ รับรอง หรือได้รับอนุญาตให้นำเข้าจากหน่วยงานอื่น เช่น กรมปศุสัตว์ กรมโรงงานอุตสาหกรรม กรมวิชาการเกษตร สำนักงานคณะกรรมการอาหารและยา เป็นต้น โดยที่เมื่อตัวแทนผู้นำเข้าติดต่อผู้ประกอบการเพื่อขอรับสินค้า ตัวแทนผู้นำเข้าจะพบกับเจ้าหน้าที่ศุลกากรเพื่อตรวจสอบว่าสินค้านำดังกล่าวเป็นสินค้าที่ต้องได้รับการตรวจสอบหรือไม่ หรือเป็นสินค้าต้องกักตุนหรือไม่ หากสินค้านำเป็นสินค้าที่ต้องทำการตรวจสอบตัวแทนออกของก็จะไปติดต่อกับเจ้าหน้าที่ฝ่ายสืบสวนและปราบปรามก่อนมาพบกับเจ้าหน้าที่ฝ่ายบริการศุลกากรเพื่อทำการตรวจสอบสินค้านำร่วมกัน หากสินค้านำเป็นสินค้าต้องกักตุนก็ให้เจ้าหน้าที่ฝ่ายบริการศุลกากรจะดำเนินการแก้ไขสถานะใบขนสินค้าเพื่อให้ตัวแทนออกของไปพบกับเจ้าหน้าที่ของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง หลังจากได้รับอนุญาตจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องแล้วก็จะทำการบันทึกผลการตรวจปล่อยสินค้านำดังกล่าวลงในระบบคอมพิวเตอร์ (เจ้าหน้าที่ศุลกากร CO4, สัมภาษณ์, 19 มกราคม 2560)

CO5 กล่าวว่า ขั้นตอนการให้บริการของฝ่ายบริการศุลกากร สามารถแบ่งได้เป็น 2 ส่วน คือ ขั้นตอนก่อนการตรวจสอบสินค้า และ ขั้นตอนการตรวจปล่อยสินค้า

1. ขั้นตอนก่อนการตรวจสอบสินค้า จะเป็นขั้นตอนเพื่อแก้ไขข้อมูลสำหรับผู้ประกอบการ ได้แก่ ตัวแทนเรือ และตัวแทนออกของ ส่งข้อมูลเข้าสู่ระบบคอมพิวเตอร์ของกรมศุลกากรแล้ว แต่ผู้ประกอบการมีความประสงค์แก้ไขข้อมูลดังกล่าว สามารถทำได้โดย

1.1 ยื่นคำร้องต่อเจ้าหน้าที่

1.2 เจ้าหน้าที่ตรวจสอบความถูกต้องของข้อมูลที่ขอแก้ไข และเอกสารประกอบ
คำร้อง

1.3 พิจารณาความผิดตามระเบียบกรมศุลกากร

1.4 เสนอผู้มีอำนาจเพื่อพิจารณาอนุมัติ

1.5 แก้ไขข้อมูลในระบบคอมพิวเตอร์ของกรมศุลกากร

2. ขั้นตอนการตรวจปล่อยสินค้า มีขั้นตอนการให้บริการดังนี้

2.1 ตัวแทนออกของมาพบเจ้าหน้าที่ (กรณีสินค้าไม่ถูกสั่งการตรวจจากฝ่ายสืบสวน
และปราบปราม) เพื่อตรวจสอบว่าสินค้าต้องพบหน่วยงานอื่นก่อนทำการตรวจปล่อยหรือไม่

2.2 กรณีต้องพบหน่วยงานอื่น

2.2.1 หากสินค้านี้ดังกล่าวต้องพบหน่วยงานอื่น จะทำการถอยสถานะของใบขน
สินค้าเพื่อให้ตัวแทนออกของไปพบหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

2.2.2 เมื่อได้รับอนุญาตให้นำเข้าได้ และเจ้าหน้าที่ของหน่วยงานอื่นประทับตรา
รับรองแล้ว จะทำการบันทึกผลการตรวจลงในระบบคอมพิวเตอร์ของกรมศุลกากร และให้ตัวแทน
ออกของนำสินค้าออกจากอารักขาของศุลกากรได้

2.3. กรณีไม่ต้องพบหน่วยงานอื่น ให้ทำการประทับตราและลงนามในใบขนสินค้า
เพื่อให้ตัวแทนออกของนำสินค้าออกจากอารักขาของศุลกากรได้ (เจ้าหน้าที่ศุลกากร CO4,
สัมภาษณ์, 19 มกราคม 2560)

ขั้นตอนการบริหารความเสี่ยงในระบบตรวจปล่อยสินค้านำเข้า CO1-CO5 ได้กล่าว
ตรงกันว่า ขั้นตอนปฏิบัติตามระบบพิธีการแบบปกติ

3. การผ่านพิธีการศุลกากรใบขนสินค้าขาเข้าทางอิเล็กทรอนิกส์

การผ่านพิธีการศุลกากรใบขนขาเข้าทางอิเล็กทรอนิกส์ เป็นหน้าที่ของตัวแทนออกของ
(Customs Broker) ซึ่งมีผู้ให้ข้อมูลจำนวน 8 คน ผู้วิจัยได้กำหนดรหัส CB1-CB8 แทนให้ผู้สัมภาษณ์
แต่ละท่าน ผลการวิเคราะห์ข้อมูลมีดังนี้

คำถามข้อที่ 1 การผ่านพิธีการศุลกากรใบขนสินค้าขาเข้าทางอิเล็กทรอนิกส์ในระบบ
ตรวจปล่อยสินค้านำเข้ามีขั้นตอนอย่างไร

CB1 กล่าวว่า การผ่านพิธีการศุลกากรใบขนสินค้าขาเข้าทางอิเล็กทรอนิกส์ มีขั้นตอน
ดังนี้

1. ติดต่อตัวแทนเรือแลก Delivery order และชำระค่า Demurrage

2. ผู้ประกอบการทำเพื่อขอรับสินค้า

3. พบเจ้าหน้าที่ศุลกากร เพื่อยื่นเอกสารตามระเบียบ

4. ติดต่อท่าเพื่อชำระค่า Rent

5. ติดต่อหัวลากให้มารับสินค้า โดยมอบใบงาน สถานที่จัดส่งสินค้า ผู้ติดต่อพร้อมแผนที่ (ตัวแทนออกของ CB1, สัมภาษณ์, 17 มกราคม 2560)

CB2 กล่าวว่าโดยสรุปว่า ขั้นตอนการผ่านพิธีการศุลกากรทางอิเล็กทรอนิกส์มีดังนี้

1. ติดต่อตัวแทนเรือเพื่อนำใบตราส่งสินค้า (Bill of lading) แลกเปลี่ยนเป็นใบสั่งปล่อย (Delivery order) และชำระค่าคืนตู้สินค้าที่ช้าเกินกว่าที่กำหนด (Demurrage) กรณีที่มีค่าใช้จ่ายเกิดขึ้น

2. นำใบสั่งปล่อยติดต่อห้องเอกสารของท่าเรือเพื่อให้เตรียมของ (กรณีตู้ยกเว้นเตรียมของเพื่อรับสินค้า กรณีตู้แดงเตรียมของเพื่อให้เจ้าหน้าที่ตรวจสอบ)

3. พบเจ้าหน้าที่ศุลกากรเพื่อประทับตราลงนาม และส่งเอกสารที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ บัญชีราคาสินค้า และหนังสือรับรองถิ่นกำเนิดสินค้า

4. ติดต่อห้องเอกสารของท่า และชำระค่าวางตู้

5. นำสลิป และใบงานให้คนขับรถเพื่อเข้าไปรับสินค้าในท่าเรือ เพื่อไปส่งให้ลูกค้า (ตัวแทนออกของ CB2, สัมภาษณ์, 17 มกราคม 2560)

CB3 กล่าวว่าโดยสรุปว่า ขั้นตอนการออกของไม่แตกต่างจากเดิม คือ แลก Delivery order แล้วทำการติดต่อท่าเพื่อเช็คสถานะใบขน (สินค้าที่ตรวจปล่อยวันนี้เป็นใบขนยกเว้นการตรวจ) นำไปให้นายตรวจเซ็นตัวและทำการจ่ายค่า Rent แล้วจึงสามารถรับสินค้าได้ ((ตัวแทนออกของ CB3, สัมภาษณ์, 18 มกราคม 2560)

CB4 กล่าวว่า ทำการแลก Deliver order กับตัวแทนเรือ นำ Deliver order ไปติดต่อกับท่าฯ เพื่อเตรียมสินค้าให้เจ้าหน้าที่ตรวจสอบ ไปพบเจ้าหน้าที่ฝ่ายสืบสวนปราบปรามเพื่อขอตรวจสินค้า แจ้งนายตรวจเพื่อทำการตรวจสินค้านำร่วมกับฝ่ายสืบสวนปราบปราม ให้นายตรวจบันทึกผลการตรวจปล่อยและลงนามใบขนสินค้า พร้อมยื่นเอกสารที่เกี่ยวข้อง ติดต่อท่าเพื่อขอลากตู้ แจ้งให้รถเข้ามาทำการลากตู้ (ตัวแทนออกของ CB4, สัมภาษณ์, 18 มกราคม 2560)

CB-5 กล่าวว่า ขั้นตอนของการผ่านพิธีการศุลกากรทางอิเล็กทรอนิกส์ มีดังนี้

1. ทำการแลก Delivery order

2. นำ Delivery order ยื่นห้อง Document ของท่าเรือ

3. พบศุลกากรเพื่อถอยสถานะใบขน

4. พบปลุสตัดว์โดยยื่นเอกสารประกอบการนำเข้า

5. นำใบขนที่ปลุสตัดว์ลงนามแล้วมายื่นต่อเจ้าหน้าที่ศุลกากร

6. นำเอกสารที่ศุลกากร และปลุสตัดว์ลงนามแล้วยื่น Document เพื่อขอรับสินค้า

(ตัวแทนออกของ CB 5, สัมภาษณ์, 18 มกราคม 2560)

CB6, CB7 และ CB8 กล่าวตรงกันว่า ขั้นตอนในการผ่านพิธีการศุลกากรทางอิเล็กทรอนิกส์ มีขั้นตอนดังนี้

1. ทำการร่างใบขนสินค้า
2. ส่งใบขนขาเข้าสู่ระบบคอมพิวเตอร์ศุลกากร
3. ทำการแลก Delivery order
4. ทำการชำระภาษีอากรและติดต่อท่าเรือ
5. ติดต่อศุลกากรเพื่อถอยสถานะใบขน
6. พบด่าน อย. และพบเจ้าหน้าที่ศุลกากรเพื่อตรวจสินค้า จากนั้นจึงไปพบท่าเรือเพื่อ

ขอรับสินค้า (ตัวแทนออกของ CB6, สัมภาษณ์, 19 มกราคม 2560; ตัวแทนออกของ CB7, สัมภาษณ์, 19 มกราคม 2560; ตัวแทนออกของ CB7, สัมภาษณ์, 20 มกราคม 2560)

ผู้ให้ข้อมูล CB-CB8 ให้ข้อมูลโดยรวมคือ ขั้นตอนของตัวแทนออกของแต่ละคนแตกต่างกันขึ้นอยู่กับชนิดของสินค้า และผลการบริหารความเสี่ยง บางรายมีการจัดทำใบขนให้ลูกค้าด้วย แต่ส่วนใหญ่ตัวแทนออกของไม่ได้เป็นผู้ทำใบขนสินค้าด้วยตนเองแต่มีหน่วยงานในบริษัทของตนเองที่ทำหน้าที่ดังกล่าว ตัวแทนออกของที่มีขั้นตอนน้อยที่สุดคือ CB3 ซึ่งเจ้าของสินค้าแลกเปลี่ยนตราส่งแล้วอีกทั้งเป็นสินค้าที่ยกเว้นการตรวจและไม่เป็นสินค้าต้องกักตัว ตัวแทนออกของที่มีขั้นตอนมากที่สุดคือ CB5-CB8 ที่ทำหน้าที่ทั้งหมดให้กับผู้นำเข้า ตั้งแต่จัดส่งใบขนเข้าระบบศุลกากร ไปจนถึงการรับ-ส่งสินค้า โดยที่สินค้าที่บริหารความเสี่ยงแล้วต้องพบเจ้าหน้าที่ และเป็นสินค้าต้องกักตัว นอกเหนือจากนี้ตัวแทนออกของให้ข้อมูลว่าเป็นการนำเข้าครั้งแรกของผู้นำเข้าดังกล่าว

คำถามข้อที่ 2 การผ่านพิธีการศุลกากรใบขนสินค้าขาเข้าทางอิเล็กทรอนิกส์ในระบบตรวจปล่อยสินค้านำเข้าแตกต่างจากพิธีการศุลกากรแบบปกติหรือไม่อย่างไร

CB1, CB3 กล่าวเหมือนกันว่า การผ่านพิธีการศุลกากรใบขนสินค้าขาเข้าทางอิเล็กทรอนิกส์ในระบบตรวจปล่อยสินค้านำเข้า ไม่มีความแตกต่างจากระบบพิธีการศุลกากรแบบปกติ เนื่องจากพบว่าไม่สามารถอำนวยความสะดวกทางกักตามวัตถุประสงค์ของโครงการ เพราะมีขั้นตอนการทำงานที่เหมือนเดิม หรือบางขั้นตอนพบว่ามีความยุ่งยากมากกว่าเดิม

CB2 กล่าวว่า พบความแตกต่างเพียงเล็กน้อยและรู้สึกค่อนข้างพึงพอใจเนื่องจากขณะที่เกิดข้อสงสัยและได้สอบถามเจ้าหน้าที่ เจ้าหน้าที่ให้คำแนะนำได้ดี อีกทั้งโยกคดีแล้วสินค้านำเข้าดังกล่าวก็จะได้รับการสั่งการเปิดตรวจบ่อยครั้ง โดยที่ไม่เคยมีประวัติกระทำผิด แต่ครั้งนี้ได้รับการยกเว้นการตรวจ จึงทำให้สะดวกยิ่งขึ้น

CB4 กล่าวว่า เนื่องจากปกติเมื่อสินค้าต้องเปิดตรวจก็ทำการพบนายตรวจได้เลย แต่ครั้งนี้นี้ต้องขับรถออกไปภายนอกเขตท่าเรือเพื่อติดต่อปราบปรามให้เข้ามาตรวจสินค้า และต้องรอเจ้าหน้าที่นาน ทำให้เสียเวลาในการทำงานมากขึ้น

CB5 กล่าวว่า ระบบ Pre-arrival processing มีความแตกต่างจากระบบพิธีการศุลกากรแบบปกติ เนื่องจากแต่เดิมสามารถไปพบเจ้าหน้าที่หน่วยงานอื่นได้เลย แต่ระบบ Pre-arrival processing ทำให้ต้องมาพบศุลกากรก่อน เป็นการเพิ่มขึ้นตอนและไม่ช่วยอำนวยความสะดวกทางการค้าที่บอกว่าสามารถรับสินค้าได้ทันทีที่สินค้ามาถึงเพราะมีการดำเนินพิธีการศุลกากรก่อนที่เรือจะมาถึงท่าเทียบเรือ

CB6, CB7, CB8 กล่าวตรงกันว่า การผ่านพิธีการศุลกากรแบบปกตินั้น มีความสะดวกสบายอยู่แล้วในเรื่องขั้นตอนเพราะตัวแทนออกของมีความชำนาญ แต่พอมีระบบ Pre-arrival processing ดูเหมือนขั้นตอนจะแตกต่างกัน คือ ในกรณีการใช้ระบบปฏิบัติการพิธีการศุลกากรแบบปกติตัวแทนออกของสามารถส่งข้อมูลใบขนสินค้าขาเข้าเข้าสู่ระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากรได้ทันทีที่มีการส่งข้อมูลการส่งข้อมูลบัญชีสินค้าสำหรับเรือล่วงหน้า แต่กรณีการใช้ระบบปฏิบัติการศุลกากรแบบ Pre-arrival processing ตัวแทนออกของสามารถส่งข้อมูลใบขนสินค้าขาเข้าเข้าสู่ระบบฯ ได้ไม่เกิน 2 ชม. ก่อนเรือเข้าจริงตามข้อมูลเวลาเรือเข้า

การผ่านพิธีการศุลกากรใบขนสินค้าขาเข้าทางอิเล็กทรอนิกส์ มีความแตกต่างกันในเรื่องของระยะเวลา เพราะในกรณีพิธีการศุลกากรแบบปกติไม่ระบุเวลาอย่างจำกัดในการส่งข้อมูลใบขนสินค้าขาเข้าเข้าสู่ระบบคอมพิวเตอร์ศุลกากร แต่ระบบ Pre-arrival processing จะมีระยะเวลาอย่างจำกัดซึ่งอาจไม่เพียงพอต่อตัวแทนออกของในการจัดทำข้อมูล เพราะเอกสารที่สำคัญจะมีการร่างให้ผู้นำเข้าตรวจสอบก่อน เมื่อเอกสารถูกต้องครบถ้วนแล้วจึงดำเนินการในขั้นตอนต่อไป การรอให้ผู้นำเข้าตรวจสอบนั้น ต้องมีการให้เวลาเพื่อทำการตรวจสอบความละเอียดถูกต้องของข้อมูล เพราะมีบางครั้งที่ทำให้เกิดความล่าช้า หากผิดพลาดแล้วต้องทำการแก้ไขทำให้เกิดความล่าช้า ซึ่งจะต้องนำเอกสารไปยื่นเรื่องต่อหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

4. การดำเนินกระบวนการทางศุลกากร เฉพาะท่าเรือที่เข้าร่วมโครงการนำร่อง

การดำเนินกระบวนการทางศุลกากร เฉพาะท่าเรือที่เข้าร่วมโครงการนำร่อง เป็นหน้าที่ของผู้ประกอบการท่าเรือ (Terminal operator) ซึ่งมีผู้ให้ข้อมูลจำนวน 1 คน ผู้วิจัยได้กำหนดรหัส TO1 แทนให้ผู้สัมภาษณ์ ผลการวิเคราะห์ข้อมูลมีดังนี้

คำถามข้อที่ 1 การดำเนินกระบวนการทางศุลกากร เฉพาะท่าเรือที่เข้าร่วมโครงการนำร่อง เป็นอย่างไร

TO1 กล่าวว่า กระบวนการทางศุลกากร มีดังนี้

ระบบคอมพิวเตอร์จะทำการตรวจสอบข้อมูลใบขนสินค้าขาเข้าเข้ากับบัญชีสินค้าสำหรับเรือ หากข้อมูลถูกต้องตรงกันจะทำการตัดบัญชีสินค้าให้โดยอัตโนมัติ และเมื่อระบบรับทราบการชำระค่าภาษีอากร จะทำการแจ้งสถานการณ์ดำเนินกระบวนการทางศุลกากรให้ผู้ส่งข้อมูลทราบดังต่อไปนี้

- รหัส 81 สั่งการตรวจ ให้ตรวจสอบ

(กรณีใบตราส่งสินค้าที่มีความเสี่ยง และข้อมูลใบขนสินค้าขาเข้าพบความเสี่ยง)

ระบบคอมพิวเตอร์จะตอบกลับข้อความไปยังผู้ส่งข้อมูลว่า “สินค้าต้องตรวจสอบ”

ถือเป็นสินค้าที่ถูกกักจากบริหารความเสี่ยง เจ้าหน้าที่ศุลกากรจะทำการตรวจสอบสินค้าที่ถูกกักดังกล่าว

- รหัส 82 สั่งการตรวจ ให้ตรวจสอบ

(กรณีใบตราส่งสินค้าที่มีความเสี่ยง และข้อมูลใบขนสินค้าขาเข้าไม่พบความเสี่ยง)

ระบบคอมพิวเตอร์จะตอบกลับข้อความไปยังผู้ส่งข้อมูลว่า “สินค้าต้องตรวจสอบ”

ถือเป็นสินค้าที่ถูกกักจากบริหารความเสี่ยง เจ้าหน้าที่ศุลกากรจะทำการตรวจสอบสินค้าที่ถูกกักดังกล่าว

- รหัส 87 สั่งการตรวจ ยกเว้นการตรวจ

(กรณีใบตราส่งสินค้าที่ไม่มีความเสี่ยง แต่ผู้นำของเข้าบันทึกข้อมูลขอพบเจ้าหน้าที่)

ระบบคอมพิวเตอร์จะตอบกลับข้อความไปยังผู้ส่งข้อมูลว่า “เจ้าหน้าที่ศุลกากรให้พบ

ตามร้องขอ” ผู้นำเข้าสามารถติดต่อพบเจ้าหน้าที่ เพื่อดำเนินการตามที่ร้องขอ ก่อนนำของออกจากท่าเรือแหลมฉบัง

- รหัส 88 สั่งการตรวจ ยกเว้นการตรวจ

(กรณีใบตราส่งสินค้าที่ไม่มีความเสี่ยง แต่ข้อมูลใบขนสินค้าขาเข้าพบความเสี่ยง)

ระบบคอมพิวเตอร์จะตอบกลับข้อความไปยังผู้ส่งข้อมูลว่า “ให้ติดต่อโรงพักสินค้า”

ผู้นำเข้าสามารถติดต่อรับสินค้าได้ทันทีที่มาถึง

- รหัส 89 สั่งการตรวจ ยกเว้นการตรวจ

(กรณีใบตราส่งสินค้าที่ไม่มีความเสี่ยง แต่ข้อมูลใบขนสินค้าขาเข้าไม่พบความเสี่ยง)

ระบบคอมพิวเตอร์จะตอบกลับข้อความไปยังผู้ส่งข้อมูลว่า “ให้รับสินค้า” ผู้นำเข้า

สามารถติดต่อรับสินค้าได้ทันทีที่มาถึง (ผู้ประกอบการท่าเรือ TO1, สัมภาษณ์, 14 มกราคม 2560)

การดำเนินกระบวนการทางศุลกากร เฉพาะท่าเรือที่เข้าร่วมโครงการนำร่อง คือ ท่าเรือจะเป็นผู้รับข้อมูลจากระบบคอมพิวเตอร์ศุลกากร ที่มีการตรวจสอบข้อมูลสินค้าและมีการกำหนดรหัสสั่งการตรวจปล่อย เพื่อให้เจ้าของสินค้าได้รับทราบถึงสถานะสินค้าไปในทางเดียวกัน และมีการ

กำหนดขั้นตอนของแต่ละรหัสสั่งการตรวจปล่อย ทำเรือก็ต้องคอยตรวจสอบข้อมูลเพื่อที่จะได้เตรียมสินค้าให้กับตัวแทนออกของหรือผู้ประกอบการต่อไป

คำถามข้อที่ 2 การแจ้งสถานะสินค้าในระบบตรวจปล่อยสินค้าล่วงหน้า มีขั้นตอนอย่างไร

TO1 การแจ้งสถานะสินค้าทุกอย่างจะถูกกำหนดโดยกรมศุลกากร แล้วจึงแจ้งมายังผู้ประกอบการทำโดยมีการเปลี่ยนแปลงรหัสสั่งการตรวจใหม่ทั้งหมด ทำให้ผู้ประกอบการทำทราบว่าสินค้านั้นต้องดำเนินการอย่างไรต่อไป ซึ่งรหัสสั่งการตรวจปล่อยที่ใช้ในระบบพิธีการศุลกากรแบบปกติจะใช้รหัสสั่งการตรวจปล่อย ด้วยรหัสขึ้นต้นด้วยเลข 4, 5 และ 7 ซึ่งรหัสสั่งการตรวจปล่อยในระบบ Pre-arrival processing จะขึ้นต้นด้วยเลข 8 ซึ่งรหัสการสั่งการตรวจปล่อย มีดังต่อไปนี้

- รหัส 43 สั่งการตรวจ ให้เปิดตรวจส่งหน่วย X-ray ตรวจสอบก่อนปล่อย
- รหัส 44 สั่งการตรวจ ให้ตรวจสอบเฉพาะใบอนุญาต/ ใบรับรองเท่านั้น
- รหัส 50 สั่งการตรวจ พบเจ้าหน้าที่ศุลกากรที่ทำเรือหรือที่ที่นำของเข้าก่อนปล่อยสินค้า
- รหัส 51 สั่งการตรวจ ให้เปิดตรวจ
- รหัส 77 สั่งการตรวจ ให้มัดลวด

ผู้ประกอบการทำเรือทำหน้าที่รอผลการแจ้งสถานะสินค้าจากกรมศุลกากร ซึ่งต้องเตรียมการให้บริการกับตัวแทนออกของหรือผู้นำเข้าในการรับสินค้า เพื่อที่ตัวแทนออกของจะได้ปฏิบัติตามขั้นตอนของรหัสสั่งการตรวจปล่อย หากต้องมีการตรวจสอบเอกสารที่เกี่ยวข้อง ตัวแทนออกของก็จะต้องทำการติดต่อกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง หรือแจ้งไปยังผู้ประกอบการหรือลูกค้าได้ต่อไป

คำถามข้อที่ 3 การจัดทำเอกสารใบส่งจ่ายสินค้า และการเตรียมของเพื่อส่งมอบในระบบตรวจปล่อยสินค้าล่วงหน้า เป็นอย่างไร

TO1 กล่าวว่าการจัดทำเอกสารใบส่งจ่ายสินค้า และการเตรียมของเพื่อส่งมอบในระบบตรวจปล่อยสินค้าล่วงหน้าของท่าเรือ คือ ทำการดึงข้อมูล Cargo manifest ทั้งหมดจากระบบของกรมศุลกากรเป็นรายลำเรือ เพื่อเป็นข้อมูลสำหรับการปฏิบัติงานในขั้นตอนนี้ผู้ประกอบการทำเรือที่จะสามารถดึงข้อมูล Cargo manifest profile ได้ ตามที่กรมศุลกากรได้แจ้งตอนประชุมเพื่อเตรียมการใช้ระบบ Pre-arrival โดยผู้ประกอบการจะสามารถทราบได้ว่าสินค้าตามใบตราส่งสินค้าใดต้องพบเจ้าหน้าที่หรือสามารถทำการส่งมอบได้เลย เพื่อเป็นประโยชน์ในการจัดวางตู้คอนเทนเนอร์ให้เหมาะสม สะดวก และรวดเร็วต่อการให้บริการเมื่อผู้ประกอบการทำไม่สามารถดูข้อมูล Cargo manifest ได้ จึงปฏิบัติงานตามปกติกล่าวคือเมื่อนำเข้าทำการส่งมอบสินค้าและชำระค่า

ภาระภาษีแล้ว ตัวแทนออกของ/ผู้นำเข้าจะมาติดต่อเพื่อขอเตรียมสินค้าทำการตรวจสอบรหัสสั่งการตรวจของใบขนสินค้าดังกล่าว ว่าต้องพบเจ้าหน้าที่หรือไม่ คือกรณีพบเจ้าหน้าที่ ต้องดำเนินการถอยสถานะใบขนสินค้าในระบบของท่าฯ ให้พบเจ้าหน้าที่ก่อน กรณีไม่ต้องพบเจ้าหน้าที่ ก็ต้องส่งให้ไปพบเจ้าหน้าที่ศุลกากรก่อนส่งมอบสินค้า เพื่อยืนยันอีกครั้งหนึ่ง เมื่อผ่านขั้นตอนการตรวจสอบรหัสสั่งการตรวจ คือ เจ้าหน้าที่ศุลกากรทำการตรวจปล่อยสินค้าแล้ว หรือยืนยันแล้วว่าไม่ต้องพบเจ้าหน้าที่ ก็ทำการส่งมอบสินค้าให้กับผู้รับบริการได้

การจัดทำใบส่งจ่ายสินค้าในระบบ Pre-arrival processing มีขั้นตอนเหมือนเดิมกับระบบพิธีการศุลกากรแบบปกติ เพราะขั้นตอนนี้ผู้ประกอบการทำ ทำการจัดเตรียมข้อมูลที่ได้จากกรมศุลกากรและจัดเตรียมสินค้าให้กับตัวแทนออก/ผู้นำเข้า ข้อความที่ใช้ในใบส่งจ่ายก็ยังคงรูปแบบเดิม และตัวแทนออกของ/ผู้นำเข้าก็เข้าใจข้อมูลที่ระบุในใบส่งจ่ายสินค้าอยู่แล้ว

5. การดำเนินกระบวนการทางศุลกากร ณ ท่าเรือที่มีได้เข้าร่วมโครงการนำร่อง

การดำเนินกระบวนการทางศุลกากร ณ ท่าเรือที่มีได้เข้าร่วมโครงการนำร่อง เป็นหน้าที่ของผู้ประกอบการท่าเรือ (Terminal operator) ซึ่งมีผู้ให้ข้อมูลจำนวน 1 คน ผู้วิจัยได้กำหนดรหัส TO1 แทนให้ผู้สัมภาษณ์ ผลการวิเคราะห์ข้อมูลมีดังนี้

คำถามข้อที่ 1 การดำเนินกระบวนการทางศุลกากร ณ ท่าเรือที่มีได้เข้าร่วมโครงการนำร่องเป็นอย่างไร

TO1 กล่าวว่า การดำเนินกระบวนการทางศุลกากร ณ ท่าเรือที่มีได้เข้าร่วมโครงการนำร่อง มีขั้นตอนเหมือนกับท่าเรือที่เข้าร่วมโครงการนำร่อง ซึ่งไม่ได้มีความแตกต่างแต่อย่างไร เพราะรหัสสั่งการตรวจปล่อยใช้รหัสเดียวกันในการดำเนินพิธีการศุลกากรระบบ Pre-arrival processing

คำถามข้อที่ 2 การแจ้งสถานะสินค้าในระบบตรวจปล่อยสินค้านำร่อง มีขั้นตอนอย่างไร

TO1 กล่าวว่า ระบบคอมพิวเตอร์จะทำการตรวจสอบข้อมูลใบขนสินค้าขาเข้ากับข้อมูลบัญชีสินค้าสำหรับเรือ หากมีข้อมูลถูกต้องตรงกันจะทำการตัดบัญชีสินค้าให้โดยอัตโนมัติ และเมื่อระบบรับทราบการชำระค่าภาษีอากร จะทำการแจ้งสถานะการดำเนินการกระบวนการทางศุลกากรให้ผู้ส่งข้อมูลทราบ ท่าเรือที่มีได้เข้าร่วมโครงการนำร่องต้องจัดเจ้าหน้าที่ของท่าเรือ ตรวจสอบข้อมูลคำสั่งการตรวจของศุลกากร จากจอภาพ Customs permit ของระบบ E-import ของกรมศุลกากร โดยดำเนินการ ดังต่อไปนี้

- รหัส 81 สั่งการตรวจ ให้ตรวจสอบ

(กรณีใบตราส่งสินค้าที่มีความเสี่ยง และข้อมูลใบขนสินค้าขาเข้าพบความเสี่ยง)

ระบบคอมพิวเตอร์จะตอบกลับข้อความไปยังผู้ส่งข้อมูลว่า “สินค้าต้องตรวจสอบ”
ระบบคอมพิวเตอร์จะกำหนดชื่อเจ้าหน้าที่ดำเนินการตามคำสั่งการตรวจ “ให้เปิดตรวจ (51)”

- รหัส 82 สั่งการตรวจ ให้ตรวจสอบ

(กรณีใบตราส่งสินค้าที่มีความเสี่ยง และข้อมูลใบขนสินค้าขาเข้าไม่พบความเสี่ยง)

ระบบคอมพิวเตอร์จะตอบกลับข้อความไปยังผู้ส่งข้อมูลว่า “สินค้าต้องตรวจสอบ”
ระบบคอมพิวเตอร์จะกำหนดชื่อเจ้าหน้าที่ดำเนินการตามคำสั่งการตรวจ “ให้เปิดตรวจ (51)”

- รหัส 87 สั่งการตรวจ ยกเว้นการตรวจ

(กรณีใบตราส่งสินค้าที่ไม่มีความเสี่ยง แต่ผู้นำของเข้าบันทึกข้อมูลขอพบเจ้าหน้าที่)

ระบบคอมพิวเตอร์จะตอบกลับข้อความไปยังผู้ส่งข้อมูลว่า “เจ้าหน้าที่ศุลกากรให้พบตามร้องขอ” ให้ทำเรือบันทึกว่า “ขอพบเจ้าหน้าที่ศุลกากรก่อนปล่อย” และส่ง Response message มาที่ระบบคอมพิวเตอร์ศุลกากร ระบบฯ จะมอบหมายเจ้าหน้าที่ที่ปฏิบัติงานตามคำสั่งการตรวจ “พบเจ้าหน้าที่ศุลกากรที่ทำหรือที่ที่นำของเข้าก่อนปล่อยสินค้า”

- รหัส 88 สั่งการตรวจ ยกเว้นการตรวจ

(กรณีใบตราส่งสินค้าที่ไม่มีความเสี่ยง แต่ข้อมูลใบขนสินค้าขาเข้าพบความเสี่ยง)

ระบบคอมพิวเตอร์จะตอบกลับข้อความไปยังผู้ส่งข้อมูลว่า “ให้ติดต่อโรงพักสินค้า”
ให้ทำเรือบันทึกว่า “ขอพบเจ้าหน้าที่ศุลกากรก่อนปล่อย” และส่ง Response message มาที่ระบบคอมพิวเตอร์ของกรมศุลกากร ระบบฯ จะมอบหมายเจ้าหน้าที่ที่ปฏิบัติงานตามคำสั่งการตรวจ “ให้เปิดตรวจ (51)”

- รหัส 89 สั่งการตรวจ ยกเว้นการตรวจ

(กรณีใบตราส่งสินค้าที่ไม่มีความเสี่ยง แต่ข้อมูลใบขนสินค้าขาเข้าไม่พบความเสี่ยง)

ระบบคอมพิวเตอร์จะตอบกลับข้อความไปยังผู้ส่งข้อมูลว่า “ให้รับสินค้า” ผู้นำเข้าสามารถติดต่อรับสินค้าได้ทันทีที่มาถึง

ส่วนที่ 2 คำถามสัมภาษณ์สภาพปัญหาและแนวทางการแก้ไขปัญหาของระบบตรวจปล่อยสินค้าล่วงหน้า (Pre-arrival processing system) ในท่าเรือแหลมฉบัง

1. การรายงานเรือเข้าและการยื่นบัญชีสินค้าสำหรับเรือล่วงหน้า

คำถามข้อที่ 1 ท่านพบเจอปัญหาการรายงานเรือเข้าและการยื่นบัญชีสินค้าสำหรับเรือในระบบตรวจปล่อยสินค้าล่วงหน้าหรือไม่ อย่างไร

SA1 กล่าวว่า เนื่องจากระบบ Pre-arrival processing เป็นระบบที่นำมาทดลองใช้เลยรู้สึกทำให้เสียเวลาอย่างน้อย 2-3 ชั่วโมง ในการแก้ไข ถ้าเป็นระบบเดิมใช้เวลาไม่เกิน 20 นาที ระบบใหม่ต้องใช้เจ้าหน้าที่ 2 คน ในการแก้ไขข้อมูล คนที่ 1 ยื่นเรื่องขอแก้ไขซึ่งต้องเดินทางจากที่ทำงานไปยังหน่วยงานของกรม และคนที่ 2 ส่งข้อมูลเข้าระบบต้องรอที่ทำงานเพื่อรอส่งข้อมูล ถ้าเป็นระบบเดิมใช้เพียง 1 คนเพื่อส่งข้อมูลแก้ไขเข้าระบบ เสียค่าใช้จ่ายเพิ่มในการส่งข้อมูลแก้ไขใหม่ ใช้พลังงาน/เชื้อเพลิงในการเดินทางเข้าไปยังหน่วยงานของกรมฯ เสียค่าล่วงเวลาเพิ่มให้กับพนักงานกรณีต้องส่งข้อมูลในเวลาหลังเลิกงานเสียค่าล่วงเวลาเพิ่มในกรณีหลังเวลาทำการและวันหยุดราชการในการยื่นคำร้องขอแก้ไข

SA2 กล่าวว่า ระบบ Pre-arrival processing ทำให้ระบบ E-paperless เกิดความไม่สะดวกเนื่องจากการกลับมาใช้เอกสารมากขึ้นในการยื่นขอแก้ไขบัญชีเรือซึ่งไม่ตรงตามวัตถุประสงค์ของแนวคิด E-paperless เพราะในอนาคตอาจมีแนวโน้มการดำเนินการผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์มากขึ้นและมีค่าใช้จ่ายที่เพิ่มขึ้นของตัวแทนเรือในการส่งข้อมูลให้กับกรมฯ หลังจากปลดคือระบบอนุญาตให้ส่งข้อมูลได้ ใช้เวลาเดินพิธีการกับกรมฯ เพิ่มขึ้น ตัวแทนเรือต้องทำการยื่นบัญชีเรือให้กรมฯ เร็วขึ้น ซึ่งอาจทำให้ข้อผิดพลาดมีมากขึ้น เนื่องจากระยะเวลาในการเตรียมการที่น้อยลง และเรือบางลำที่มีระยะเวลาเดินเรือสั้น (เช่น ต้นทางจากมาเลเซีย เวียดนาม กัมพูชา สิงคโปร์ ฯลฯ) และปริมาณตู้คอนเทนเนอร์ค่อนข้างมากโดยเฉพาะท่าเรือสิงคโปร์ส่งผลให้การเตรียมข้อมูลจากตัวแทนเรือต้นทางส่งข้อมูลมายังตัวแทนเรือที่ไทยมีเวลากระชั้นชิด ตัวแทนเรือมีเวลาน้อยมากในการเตรียมบัญชีเพื่อสำแดงให้กับกรมฯ บางครั้งจะต้องมีการแก้ไขข้อมูลภายในช่วงเวลา 6 ชั่วโมง ก่อนเรือเข้าเทียบท่าและ 48 ชั่วโมงหลังเรือเข้าเทียบท่าแล้ว ดังนั้นเงื่อนไขการแก้ไขข้อมูลบัญชีเรือนี้ส่งผลกระทบต่อตัวแทนเรือและผู้นำเข้าอย่างเลี่ยงไม่ได้ ก่อให้เกิดความล่าช้าในกระบวนการเตรียมก่อนการตรวจปล่อยสินค้า เพราะตัวแทนเรือจะต้องดำเนินการพิธีการทางเอกสารก่อนให้เสร็จสิ้นก่อนที่จะแก้ไขในระบบ E-manifest ได้ส่งผลต่อการให้บริการลูกค้าผู้ที่ต้องการส่งข้อมูลไปขนสินค้าและรับสินค้าในวันที่เรือเข้าและอาจเกิดค่าใช้จ่ายเพิ่มเติม นอกเหนือค่าใช้จ่ายหลักแก่ผู้นำเข้าหรือตัวแทนเรือเช่น ค่าล่วงเวลา, Port storage demurrage เป็นต้น

SA3 กล่าวว่า ในการเข้าใช้งานระบบตรวจปล่อยสินค้าล่วงหน้าที่พบปัญหา คือ หากมีการเปลี่ยนแปลงวันเรือเข้า หลังจากทีสำแดงผ่าน NSW และตัวแทนเรือไม่สามารถแก้ไขได้เพราะระบบล๊อคไปแล้ว ถ้าเป็นระบบเดิมตัวแทนเรือเคยยื่นจดหมายเปลี่ยนวันเรือเข้า ก็สามารถเลื่อนเวลาปิดระบบของกรมฯ ออกไปได้อีก กรณีเรือเข้าวันจันทร์ ทำให้ตัวแทนเรือต้องสำแดงบัญชีเรือภายในวันศุกร์และหลังจากทีสำแดงไปแล้ว ถ้ามีการแก้ไขตัวแทนเรือไม่สามารถดำเนินการภายในวันเสาร์-อาทิตย์ได้ เนื่องจากเป็นวันหยุดราชการ ทำให้เกิดค่าใช้จ่ายเพิ่มเติมแก่ตัวแทนเรือเมื่อต้องดำเนินการแก้ไขหลังจาก 48 ชั่วโมง และนอกจากนี้ระบบ IT ไม่ครอบคลุมทุกสถานที่ตรวจปล่อย (ICD) เมื่อต้องการแก้ไขบัญชีสินค้าสำหรับเรือทำให้เจ้าหน้าที่ต้องแก้ไขตามระเบียบแบบเก่าซึ่งขัดกับหลักการของระเบียบใหม่

สรุป ปัญหาการเข้าใช้งานระบบตรวจปล่อยของตัวแทนเรือพบว่า เสียเวลาเพิ่มมากขึ้นอย่างน้อย 2-3 ชั่วโมง ทำให้ขั้นตอนอื่น ๆ เกิดความล่าช้า ใช้นักงานเพิ่มมากขึ้น เกิดค่าใช้จ่ายเพิ่มมากขึ้น และมีขั้นตอนในการทำงานเพิ่มมากขึ้นซึ่งอาจทำให้เกิดข้อผิดพลาดมากขึ้น เนื่องจากระยะเวลาในการเตรียมการน้อยลง ตัวแทนเรือมีเวลาน้อยมากในการเตรียมบัญชีข้อมูลสินค้าเพื่อสำแดงให้กับกรมศุลกากร บางครั้งจะครึ่งครึ่งจะต้องมีการแก้ไขข้อมูลภายในช่วงเวลา 6 ชั่วโมง ก่อนเรือเข้าเทียบท่าแล้ว การรับ-ส่งข้อมูลรายงานเรือเข้า/ ข้อมูลบัญชีสินค้าพบว่ายังมีปัญหา โดยไม่สามารถให้บริการ ได้ครอบคลุม และยังไม่มีประสิทธิภาพ เจ้าหน้าที่ที่ดูแลระบบยังขาดความรู้เมื่อเกิดกรณีฉุกเฉิน

คำถามข้อที่ 2 การแก้ไขหรือยกเลิกข้อมูลรายงานเรือเข้า/ ข้อมูลบัญชีสินค้าสำหรับเรือ มีปัญหาในเรื่องใดบ้าง

SA1 กล่าวว่า ถ้าต้องการแก้ไขข้อมูล 6 ชั่วโมง Actual date/ Actual time ต้องทำแบบฟอร์ม should be ขอแก้ไขกับกรมฯ ตัวแทนเรือต้องประทับตราบริษัทยื่นเอกสารกับกรมฯ และรอกกรมฯ อนุญาตให้ส่งข้อมูลเข้าระบบของกรมฯ ซึ่งมีระยะเวลาการเปิดให้เอดเอนด์และตัวแทนเรือยังแก้ไขข้อมูลมีระยะเวลาที่สั้นเกินไป เพียง 3 ชั่วโมง ซึ่งไม่เพียงพอในการดำเนินการ เพราะลูกค้าหรือเจ้าหน้าที่ที่ขึ้นคำร้องแจ้งให้ตัวแทนเรือทำการแก้ไขบัญชีเรืออาจใช้เวลานานในการติดต่อหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง หากเกินเวลาระบบของกรมฯ จะไม่อนุญาตให้ทำการส่งข้อมูลเข้าระบบได้ ลูกค้าหรือผู้ส่งข้อมูลต้องไปดำเนินการติดต่อกับทางกรมฯ อีกครั้ง เพื่อขออนุญาตให้ทำการส่งข้อมูลเข้าระบบใหม่ของกรมฯ ถ้าเป็นช่วงวันหยุดตัวแทนเรือต้องมีพนักงานปฏิบัติการ 24 ชั่วโมง เพื่อจะต้องส่งข้อมูลขึ้นกรมฯ ได้ทันเวลาที่กำหนด ทำให้ไม่ได้รับความสะดวกในการขอแก้ไขได้ทันที ทั้งผู้ส่งข้อมูลและลูกค้า มีเจ้าหน้าที่ดำเนินการแก้ไขบัญชีเรือ Should be ไม่เพียงพอตัวแทนเรือไม่สามารถดำเนินการขึ้นคำร้องได้ทันการตามที่กรมฯ กำหนด เพราะเจ้าหน้าที่

ดำเนินการแก้ไขอาจติดธุกรมอื่นซึ่งต้องให้เจ้าหน้าที่ไปยื่นเรื่องขอแก้ไขที่กรมฯ เอง ซึ่งเกิดความล่าช้าในการเดินพิธีการ ทำให้ลูกค้าแต่ละเจ้าที่มีการแก้ไขเอกสาร ต้องรอเจ้าหน้าที่ของตัวแทนเรือจนกว่าจะเสร็จ ทำให้เกิดความล่าช้าจากการทำงานขั้นตอนต่อไปของลูกค้าเอง และไม่สามารถไปขอขึ้นคำร้องได้ทันภายในเวลา 48 ชั่วโมง เพื่อเลี่ยงค่าปรับที่ทางกรมฯ เรียกเก็บ

SA2 กล่าวว่า สำหรับการแก้ไขข้อมูลเกิน 48 ชั่วโมง ลูกค้าทำ Should be ขอแก้ไขพิจารณาความผิดทางกรมฯ อนุญาตให้ผู้ส่งข้อมูลเข้าระบบของกรมฯ ใหม่เอง แต่มีเวลาจำกัดไม่เกิน 3 ชั่วโมง หลังจากกรมฯ อนุญาตให้ส่งข้อมูลเข้าระบบ ทำให้ไม่ได้รับความสะดวกในการปฏิบัติงาน การแก้ไขบัญชีเรือภายหลัง 24 ชั่วโมง แต่ไม่เกิน 48 ชั่วโมง หลังเรือเทียบท่าอนุญาตให้ตัวแทนเรือยื่นคำร้องได้ในเวลาราชการเท่านั้น ส่งผลให้ตัวแทนเรือไม่สามารถยื่นคำร้องขอแก้ไขบัญชีเรือหลัง 24 ชั่วโมงหลังเรือเข้าเทียบท่าหรือเรือที่เข้าเทียบท่าวันศุกร์ หรือวันก่อนวันหยุดราชการที่หยุดต่อเนื่องตั้งแต่ 2 วันขึ้นไปได้เป็นเหตุให้ล่วงเวลาเลยเกิน 48 ชั่วโมง จำเป็นต้องใช้เวลาในการดำเนินการ ส่งผลให้นำเข้าตรวจปล่อยสินค้าล่าช้า ซึ่งไม่เป็นไปตามเจตนารมณ์ของประกาศกรมฯ ที่ 45/2549 การแก้ไขปัญหาไม่ทันกับความต้องการของลูกค้าที่ต้องการสินค้าเร่งด่วน หรือสินค้าอันตราย รวมถึงสินค้าตู้เย็น ซึ่งทำให้ต้องเสียค่าใช้จ่ายเพิ่มขึ้น และถูก Complain จากลูกค้า ตัวแทนเรือต้องยื่นเอกสารซ้ำซ้อนหลายรอบ ไม่สะดวกทั้งลูกค้า (Consignee) และตัวแทนเรือ

SA3 กล่าวว่า การเปลี่ยนเรือกระทันหัน หลังจากที่ปิดเรือไปแล้ว ทำให้ตัวแทนเรือต้องแก้ไขเปลี่ยนแปลง Shed number หากเป็นตามปกติตัวแทนเรือสามารถแก้ไขเองภายในระบบของตนเอง แต่ตอนนี้ต้องให้เจ้าหน้าที่ไปยื่นแก้ไขที่ท่า ซึ่งทำให้ล่าช้าและเป็นที่ไม่พอใจแก่ลูกค้าเป็นอย่างมาก กรณีสินค้าประเภทรับข้างลำเรือ (Class 2.3 และ 3.7) กรณีที่เรือเข้าวันหยุด เสาร์-อาทิตย์ สายเรือต้องรอรับข้อมูลจาก Port of loading สุกท้ายในวันหยุด และทำการตามเอกสารลูกค้า และสายเรืออื่นที่ทำการ Joint มาด้วย ซึ่งค่อนข้างลำบากในการตามเอกสารทั้งหมดให้ครบ ตามเวลาที่กรมฯ กำหนดได้ ทำให้สายเรือเสียหายจากการจำเป็นต้องปิดทุกอย่างขึ้นกรมฯ ก่อน แต่เอกสารของทางลูกค้ายังไม่เสร็จ ซึ่งทางสายเรือโดนเรียกร้องค่าเสียหายและความรับผิดชอบจากทางลูกค้าและสายเรืออื่นเช่นกัน

ผู้ให้ข้อมูล SA1, SA2, SA3 กล่าวโดยตรงกันว่า การแก้ไขหรือยกเลิกข้อมูลรายงานเรือเข้า/ข้อมูลบัญชีสินค้าสำหรับเรือ พบว่าการการแก้ไขปัญหาไม่ทันกับความต้องการของลูกค้าที่ต้องการสินค้าเร่งด่วน เสียค่าใช้จ่ายเพิ่มขึ้น ซึ่งทำให้ไม่ทั้งสะดวกทั้งผู้นำเข้าและตัวแทนเรือระยะเวลาในการดำเนินการสั้นซึ่งไม่เพียงพอต่อการเตรียมข้อมูล SA1 กล่าวเพิ่มเติมอีกว่า หากมีการเปลี่ยนแปลงวันเรือเข้า หลังจากที่สำคัญผ่าน NSW และตัวแทนเรือไม่สามารถแก้ไขได้เพราะ

ระบบลือออกไปแล้ว ถ้าเป็นระบบเดิมตัวแทนเรือเคลื่อนจดหมายเปลี่ยนวันเรือเข้า ก็สามารถเลื่อนเวลาปิดระบบของกรมฯ ออกไปได้อีก หากมีเรือเข้าวันจันทร์ แล้วเจ้าของเรือประชุมท่าเสร็จวันเสาร์ ซึ่งแต่ละตัวแทนเรือที่ฝากตู้มาไม่ได้ทำงานวันเสาร์ ทำให้ไม่สามารถที่จะยิง Papaerless ทันภายใน 6 ชั่วโมงตามประกาศได้ หากไม่อนุญาตให้สายเดินเรือหรือผู้นำเข้าสามารถแก้ไขข้อมูลได้เหมือนเดิม ก็ควรมีการยืดหยุ่นผ่อนปรนในการแก้ไขข้อมูลหลังเรือเทียบท่าแม้ว่าจะให้ระยะเวลาสั้นลงไปบ้างก็จะเป็นประโยชน์อย่างมาก เนื่องจากการแก้ไขข้อมูล (Should be) ทำให้เกิดความล่าช้า เป็นผลให้ตัวแทนเรือและผู้นำเข้าเกิดภาระค่าใช้จ่ายที่ไม่จำเป็นเป็นอย่างมาก

คำถามที่ 3 แนวทางในการแก้ไขปัญหาและข้อเสนอแนะ

SA1 กล่าวว่า ระบบเดิมก่อนหน้านี้ สามารถลดระยะเวลาการแก้ไขและขั้นตอนการทำงานได้มาก แต่ถ้าจะให้สะดวกรวดเร็วขึ้น ควรเปิดช่องทางให้แก้ไขทางอิเล็กทรอนิกส์ทุกรูปแบบ โดยไม่ต้องยื่นคำร้อง จะได้ไม่เสียเวลา กำลังคน ประหยัดพลังงาน ค่าใช้จ่ายเพิ่มเติม และการพบเจ้าหน้าที่ อยากให้แจ้งเรื่องเอกสารประกอบการเดินเปิด EDI (Electronic Data Interchange) ให้ชัดเจนว่าต้องใช้เอกสารอะไรบ้างและต้องการให้ขยายเวลาการส่งข้อมูล นอกจากนั้นควรปรับระยะเวลาในการลือระบบในการแก้ไขเป็นแบบเดิม คือ แก้ไขได้ภายในเวลา 48 ชั่วโมงหลังจากที่ตัวแทนเรือสำแดงบัญชีเรือผ่านระบบ (National Single Window: NSW)

SA2 กล่าวว่า หากกรมฯ ไม่สามารถเลื่อนเวลาได้ อาจปรับการดำเนินการแก้ไขที่ต้องให้เจ้าหน้าที่ตัวแทนเรือหรือลูกค้าไปติดต่อขอขึ้นคำร้องที่กรมฯ เป็นการอนุญาตให้ตัวแทนเรือยื่นคำร้องขอแก้ไขผ่านอีเมลแทนเพื่อลดขั้นตอนและระยะเวลาในการดำเนินการ และควรนำระบบ E-papaerless กลับมาใช้เหมือนเดิมซึ่งมีความเหมาะสมต่อยุคสมัยและรวดเร็วกว่า อีกทั้งรองรับนโยบาย E-government ของรัฐทำให้ลดเวลาในการดำเนินการ และไม่ควรรนำโครงการนี้มาปรับใช้หรือยกเลิกเงื่อนไขตามประกาศกรมฯ ที่ 45/2559 ที่ว่าด้วยการส่งข้อมูลบัญชีสินค้าสำหรับเรือ 6 ชม. การแก้ไขบัญชีสินค้าสำหรับเรือภายใน 6 ชั่วโมง ก่อนเรือเทียบท่า การแก้ไขบัญชีสินค้าสำหรับเรือภายใน 24 ชั่วโมงหลังเรือเทียบท่า โดยเฉพาะการตรวจปล่อยสินค้าสำหรับเรือภายใน 24 ชั่วโมง หลังแต่ไม่เกิน 48 ชั่วโมง หลังเรือเทียบท่า โดยเฉพาะการตรวจปล่อยสินค้าในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑล เนื่องด้วยสภาพการจราจรและการเดินทางจากสถานประกอบการของผู้นำเข้าและตัวแทนเรือไปยังหน่วยงานของกรมฯ มีความล่าช้ากว่าพื้นที่ต่างจังหวัดส่งผลให้การดำเนินพิธีการศุลกากรและการตรวจปล่อยสินค้ามีความล่าช้าอย่างมาก

SA3 กล่าวว่า ต้องการให้มีระบบ IT ครอบคลุมทางสถานที่ตรวจปล่อย สำหรับการแก้ไขข้อมูลและมีจัดเตรียมบุคลากรให้คำปรึกษาและสามารถระบุแนวทางการแก้ไขได้อย่างชัดเจน และเป็นผู้ประสานงานกับทุกฝ่ายเพื่อแก้ปัญหาของระบบได้ ตัวแทนเรือสามารถปิดหัวเรือก่อนเรือเข้า

6 ชั่วโมง โดยข้อมูลต้องไม่เกี่ยวข้องกับระบบ Manifest master sea cargo ซึ่งสามารถแก้ไขผ่านระบบได้ภายใน 48 ชั่วโมง หลังจากเรือเข้า โดยตัวแทนเรือสามารถส่งและแก้ไขผ่านระบบ Manifest master sea cargo ได้หลังเรือเข้าอย่างน้อย 48 ชั่วโมง นับจากเวลาที่ทำการ Close vessel ในระบบแล้ว โดยไม่จำเป็นต้องให้เจ้าหน้าที่ไปยื่นแก้ไข แต่หากหลังจากนั้นแล้วจะต้องให้เจ้าหน้าที่ไปดำเนินการทำ Should be เพื่อเปรียบเทียบปรับต่อไป

สรุปแนวทางในการแก้ไขปัญหาและข้อเสนอแนะ SA-SA3 มีความคิดเห็นตรงกันว่า ควรเพิ่มระยะเวลาในการส่งข้อมูลเพื่อป้องกันความผิดพลาด นำระบบเทคโนโลยีมาช่วยเพื่อลดต้นทุนในการดำเนินการเห็นว่าควรกำหนดการส่งเอกสารภายใน 24 ชั่วโมง เพราะเวลา 6 ชั่วโมงน้อยเกินไปสำหรับตัวแทนเรือในการส่งเอกสาร มิฉะนั้นทุกตัวแทนเรือส่งเปิดเรือเสร็จ เจ้าของตู้ที่ฝากตัวแทนเรือมาทำเอกสารไม่เสร็จต้องรีบส่งโดยไม่รอวันเรือเข้ามิฉะนั้นจะส่งไม่ทันเวลาและควรมีการร่วมประชุมปรึกษาหารือเกี่ยวกับระบบดังกล่าว เพื่อสรุปผลดีผลเสียอย่างถี่ถ้วนหลังจากการทดลองใช้งานระบบนำร่องโครงการฯ พร้อมทั้งทบทวนการออกกฎใหม่ที่เป็นประโยชน์และยอมรับกันทุกฝ่าย

2. การบริหารความเสี่ยงจากข้อมูลสินค้าสำหรับเรือ มีปัญหาหรือไม่ อย่างไร

คำถามข้อที่ 1 การบริหารความเสี่ยงจากข้อมูลสินค้าสำหรับเรือ มีปัญหาหรือไม่ อย่างไร CO1 และ CO3 กล่าวตรงกันว่า ไม่พบปัญหาใด ๆ ในการบริหารความเสี่ยง เนื่องจากระบบ Pre-arrival processing มีขั้นตอนการทำงานเหมือนกับการดำเนินพิธีการศุลกากรแบบปกติ

CO2 กล่าวว่า พบว่าในบางครั้งการจัดทำการบริหารความเสี่ยงแล้วพบสินค้าที่ต้องสงสัย และได้สั่งการให้เปิดตรวจ แต่พบว่าข้อพิรุธดังกล่าวเกิดจากการส่งข้อมูลเข้าสู่ระบบคอมพิวเตอร์ของกรมศุลกากรไม่ถูกต้อง ซึ่งสินค้านำเข้านั้นเป็นการนำเข้าที่ถูกต้อง

CO4 กล่าวว่า พบปัญหาว่าบางครั้งตัวแทนออกของไม่ทราบว่ามีการใช้งานระบบดังกล่าว ทำให้เกิดความสับสนของตัวแทนออกของจนทำให้การให้บริการบางครั้งหยุดชะงักลงเพื่ออธิบายและคอยแก้ไขปัญหที่เกิดขึ้นให้กับผู้ประกอบการ

CO5 กล่าวว่า พบปัญหาจากการออกระเบียบ ประกาศ ซึ่งในบางครั้งขัดแย้งกับระเบียบเดิมทำให้เกิดความสับสน อีกทั้งการปฏิบัติหน้าที่ต้องให้บริการจากท่าเทียบเรือที่อยู่ในโครงการฯ และไม่อยู่ในโครงการฯ ทำให้บางครั้งผู้ประกอบการเกิดความสับสนว่าสินค้านำเข้าของตนเองต้องผ่านพิธีการแบบตรวจปล่อยล่วงหน้าหรือไม่

สภาพปัญหาการบริหารความเสี่ยงจากข้อมูลสินค้าสำหรับเรือ โดยเจ้าหน้าที่ศุลกากร CO3, CO4 และ CO5 ให้สัมภาษณ์ตรงกันว่า มีปัญหาในการเข้าใช้งาน หากแต่ปัญหาที่เกิดขึ้นเกิดจากความไม่เข้าใจของผู้ประกอบการ และระเบียบข้อบังคับที่ออกมาใหม่ ทำให้ผู้ประกอบการและ

เจ้าหน้าที่สืบสวน หากแต่ CO1 และ CO2 ให้สัมภาษณ์ตรงกันว่า ไม่มีปัญหาในการบริการความเสี่ยง เพราะการทำงานก็ยังเป็นเหมือนระบบพิธีการศุลกากรแบบปกติ ดังนั้นจึงสรุปได้ว่า การบริการความเสี่ยงจากข้อมูลสินค้าในระบบ Pre-arrival processing มีปัญหาที่เกิดจากผู้ใช้งานจากหน่วยงานอื่น

คำถามที่ 2 ปัญหาในการตรวจสอบข้อมูลสินค้าในระบบตรวจปล่อยสินค้าล่วงหน้ามีหรือไม่ อย่างไร

CO1 กล่าวว่า การตรวจสอบข้อมูลวันเวลาเรือเข้าเทียบท่าที่แท้จริง เพื่อกำหนดเวลาในการปฏิบัติงานในแต่ละวัน ฝ่ายสืบสวนปราบปราม ส่วนควบคุมทางศุลกากร ได้รับแจ้งข้อมูลจากการแจ้งของผู้ประกอบการท่าเรือ A3 (แจ้งให้ทราบผ่านแอปพลิเคชันไลน์) และตรวจสอบจากเว็บไซต์ของสำนักงานนำร่องศรียาชา (ซึ่งจะปรับปรุงข้อมูลทุกวันเวลา 16.00 น.) เนื่องจากระบบคอมพิวเตอร์ของกรมศุลกากร ไม่สามารถตรวจสอบเรือสินค้าที่เข้าเทียบท่าเรือแหลมฉบังได้เป็นรายท่าย่อย ไม่มีระบบแจ้งเตือน ระบบค้นหาเฉพาะท่าเทียบเรือย่อย หรือเฉพาะลำเรือ ได้ ทำให้ต้องดูข้อมูลการรายงานเรือเข้าทุกลำรวมกันทุกท่าเทียบเรือ ในเขตท่าเรือแหลมฉบัง และต้องคอยดูหน้าจอตลอดเวลา ซึ่งทำให้เกิดความล่าช้า ในการตรวจสอบค้นหา ส่วนวันเวลาตาม Actual date ที่ผู้ประกอบการตัวแทนเรือส่งมาในระบบเป็นประมาณการเวลาเรือเข้าที่ใกล้เคียงกว่า (Expected to arrival date) และจะมีการขอแก้ไขในเวลาที่ยื่นใบแนบ 1 ต่อ งานรับเรือ ฝ่ายพิธีการกลาง ส่วนบริการกลาง ทุกลำ

CO2 กล่าวว่า การตรวจสอบข้อมูล Manifest ปัจจุบันทีมตรวจสอบข้อมูล Manifest ประกอบด้วยเจ้าหน้าที่จาก ฝ่ายวิปสวนสอบสวนและปราบปราม ส่วนบริการศุลกากร ศูนย์เอกซเรย์และเทคโนโลยีศุลกากร จำนวนรวม 3 นาย ซึ่งเข้ามาร่วมตรวจสอบในวันเวลา ก่อนหน้าที่เรือเข้าเป็นเวลา 6 ชั่วโมง ปัจจุบันท่าที่เข้าร่วมโครงการยังมีปริมาณเรือไม่มากนักและผู้ประกอบการสายเดินเรือส่งข้อมูลมาล่วงหน้า จึงยังสามารถตรวจสอบข้อมูลได้ทันเวลา ปัญหาอุปสรรคส่วนใหญ่อยู่ที่ข้อมูลรายละเอียดสินค้าในบัญชีสินค้าสำหรับเรือสำแดงข้อมูลกว้าง ๆ ไม่ละเอียดมากนัก จึงต้องอาศัยการวิเคราะห์ข้อมูลจากข้อมูลแวดล้อมอื่น ๆ ประกอบ รวมถึงข้อจำกัดเรื่องอัตราจำนวนใบขนสินค้าซึ่งกำหนดให้ตรวจสอบ ไว้ไม่เกิน 10 เปอร์เซนต์

CO3-CO4 ได้กล่าวตรงกันว่า การจัดทำข้อมูลเพื่อการบริหารความเสี่ยงจากข้อมูลบัญชีสินค้าทางเรือโดยอัตโนมัติ (Customs automation system) ซึ่งต้องไปดำเนินการในระบบ Profile (Profile systyem/ Sea manifest) ปัจจุบัน ยังไม่มีการดำเนินการเนื่องจาก ข้อจำกัดของข้อมูลที่ใช้ในการกำหนดความเสี่ยง ไม่สามารถกำหนดความเสี่ยงได้จากรายละเอียดเกี่ยวกับชนิดของสินค้าและยังไม่มีมีอัตรากำลังเจ้าหน้าที่เพียงพอในการปฏิบัติดังกล่าวได้อย่างเต็มเวลา ประกอบกับปริมาณ

งานของท่าที่เข้าร่วม โครงการมีไม่มากนัก สามารถทำการบริหารความเสี่ยงในการคัดเลือกบัญชีสินค้าสำหรับเรือ (Manual profile manifest) เป็นรายใบตราส่งให้แล้วเสร็จทันเวลาก่อนเรือเข้า 2 ชั่วโมง

CO5 กล่าวว่า มีปัญหาอยู่บ้างในส่วนของการจัดทำการบริหารความเสี่ยงกล่าวคือ การที่มีข้อมูลจำกัดเพื่อใช้ในการประกอบการพิจารณา ระยะเวลาที่จำกัด และเกิดปัญหาจากการที่ระบบของกรมศุลกากรยังไม่มีการเปรียบเทียบข้อบังคับที่ให้ตัวแทนเรือต้องลงข้อมูลรายละเอียดในส่วนของบัญชีเรือให้มากพอที่จะสามารถสืบได้ว่าสินค้าที่นำเข้ามาเป็นอะไร ยกตัวอย่างเช่น ในช่อง Good description ระบุว่า “As per attach sheet” ทำให้แต่เดิมข้อมูลที่มีจำกัดอยู่แล้ว กลับไม่สามารถยืนยันได้เลยว่าสินค้านั้นคืออะไร ในกรณีที่ระบบคอมพิวเตอร์ของกรมศุลกากรล่มแต่ไม่ได้หมายความเฉพาะระบบตรวจปล่อยสินค้านั้นๆ หากแต่ล่มทั้งระบบทำให้ไม่สามารถเข้าสู่ข้อมูลได้

สภาพปัญหาในการบริหารความเสี่ยงข้อมูลสินค้า CO1-CO5 มีความคิดเห็นเกี่ยวกับสภาพปัญหาที่คล้ายคลึงกัน กล่าวคือ ระบบ Pre-arrival processing ไม่ได้สะดวกต่อการตรวจสอบข้อมูลสินค้า เนื่องจากต้องมีการทำงานที่ซ้ำซ้อน

คำถามข้อที่ 3 ท่านพบเจอปัญหาในการเข้าใช้งานระบบตรวจปล่อยสินค้านั้นๆ สำหรับการบริหารความเสี่ยงของข้อมูลสินค้าหรือไม่ อย่างไร

CO1, CO2 และ CO4 กล่าวว่า ไม่พบปัญหาในการเข้าใช้งานระบบตรวจปล่อยสินค้านั้นๆ สำหรับการบริหารความเสี่ยง

CO3 กล่าวว่า พบว่าในบางครั้งระบบคอมพิวเตอร์ล่ม และซ้ำทำให้การเข้าระบบไม่สามารถกระทำได้

CO5 พบปัญหาเข้าระบบไม่ได้เนื่องจากระบบล่ม หรือขัดข้อง

ปัญหาในการเข้าใช้งานระบบตรวจปล่อยสินค้านั้นๆ ของเจ้าหน้าที่ศุลกากร CO1-CO5 ให้สัมภาษณ์ตรงกันว่า พบปัญหาจากการเข้าใช้งาน แต่ไม่ได้เป็นจากระบบตรวจปล่อยสินค้านั้นๆ หากแต่เป็นจากระบบคอมพิวเตอร์ หรือระบบการสื่อสารข้อมูลขัดข้อง

คำถามข้อที่ 4 แนวทางการแก้ไขปัญหาและข้อเสนอแนะ

CO1 กล่าวว่า ควรมีการพัฒนาาระบบเพื่อลดเวลาการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ เช่น ระบบการค้นหาใบตราส่งสินค้าเหมือนกับระบบการค้นหาใบขนสินค้า เป็นต้น

CO2 กล่าวว่า ควรปรับปรุงระเบียบข้อบังคับให้ตัวแทนเรือ ส่งข้อมูลใบตราส่งที่มีความครบถ้วนให้เพียงพอต่อการจัดการบริหารความเสี่ยง และปรับปรุงระบบการคัดแยกใบตราส่งสินค้าเพื่อให้ง่ายต่อการค้นหามากยิ่งขึ้น

CO3 กล่าวว่า ควรมีการเพิ่มจำนวนบุคลากรที่ใช้จัดทำข้อมูลการบริหารความเสี่ยงให้มากยิ่งขึ้น เพื่อให้การอำนวยความสะดวกยังคงอยู่ในขณะที่ให้ประสิทธิภาพในการปฏิบัติหน้าที่ไม่ลดลงไป

CO4 กล่าวว่า ควรมีการปรับปรุงแก้ไขระบบสำหรับสินค้าที่ต้องพบเจ้าหน้าที่หน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้อง ให้สามารถไปพบเจ้าหน้าที่หน่วยงานอื่นได้เลยโดยไม่ต้องพบเจ้าหน้าที่ศุลกากรก่อน

CO5 กล่าวว่า ควรมีการแจ้งเวียนผู้ประกอบการที่เกี่ยวข้องเพื่อซักซ้อมทำความเข้าใจมากกว่านี้ โดยเฉพาะตัวแทนออกของ ซึ่งเป็นผู้รับบริการที่มีส่วนได้ส่วนเสียกับระบบดังกล่าวโดยตรง

แนวทางในการแก้ไขปัญหาและคำแนะนำ เจ้าหน้าที่ศุลกากร CO1-CO5 ส่วนใหญ่มีข้อเสนอแนะ ด้านการพัฒนาระบบ และระเบียบให้ปฏิบัติหน้าที่ได้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น ในขณะเดียวกันก็ยังเห็นว่าต้องเพิ่มการประชาสัมพันธ์เพื่อทำความเข้าใจกับผู้ประกอบการให้มากกว่าเดิมอีกด้วย และที่สำคัญต้องมีการให้ข้อมูลต่อผู้ที่เกี่ยวข้องให้เข้าใจไปในทิศทางเดียวกัน และนอกจากนั้นควรมีระบบค้นหาข้อมูลและระบบแจ้งเตือนสำหรับตรวจสอบเรือสินค้าที่เข้าเทียบท่าที่แหลมฉบังเป็นรายท่าย่อย ข้อมูลเวลาเรือเข้า Actual date ควรมีความชัดเจนและพัฒนาระบบข้อมูล Manifest และเพิ่มเติมข้อมูลรายการสินค้าใน Manifest ด้วย

3. การผ่านพิธีการศุลกากรใบขนสินค้าขาเข้าทางอิเล็กทรอนิกส์

คำถามข้อที่ 1 การผ่านพิธีการศุลกากรใบขนสินค้าขาเข้าทางอิเล็กทรอนิกส์ในระบบตรวจปล่อยสินค้าล่วงหน้ามีปัญหาหรือไม่ อย่างไร

CB1 กล่าวว่า ทำให้เกิดความล่าช้าและเพิ่มปริมาณการทำงานเพราะต้องคอยแก้ไขเอกสารที่ผิดพลาดตลอดเวลาและการแก้ไขก็ล่าช้าเพราะจะต้องทำเอกสารไปยื่นเรื่องและต้องให้ศุลกากรเปิดระบบแล้วจึงแก้ไขได้ ซึ่งกรณีที่เป็นวันหยุดเสาร์ อาทิตย์หรือวันหยุดนักขัตฤกษ์ไม่สามารถทำอะไรได้ ต้องรอให้เปิดวันทำการก่อนเป็นการเสียเวลาเป็นอย่างมาก

CB2 กล่าวว่า พบปัญหาในส่วนของสถานะใบขนสินค้า เนื่องจากสถานะใบขนสินค้าเป็นตัวเลขชุดใหม่ทั้งหมดทำให้เกิดความสับสน จนต้องไปขอข้อมูลจากนายตรวจ นอกจากนั้นไม่พบปัญหาอื่น

CB3 และ CB4 ได้กล่าวตรงกันว่า พบปัญหา คือ ไม่ทราบว่าจะระบบใหม่แตกต่างกันอย่างไร แต่ก็เดินพิธีการแบบเดิม และไม่พบปัญหาอะไร

CB5 กล่าวว่า ไม่พบปัญหาแต่อย่างใด เพราะว่าให้บริการแก่ผู้นำเข้าที่มีประวัติที่ดีอยู่แล้ว ดังนั้นการผ่านพิธีการผ่านพิธีการศุลกากรใบขนสินค้าขาเข้าทางอิเล็กทรอนิกส์ในระบบตรวจปล่อยสินค้าล่วงหน้าในท่าเรือแหลมฉบังจึงเหมือนกับการผ่านพิธีการระบบปกติ

CB6 กล่าวว่า ปัญหาที่พบ คือ ผู้นำเข้าไม่สามารถส่งข้อมูลใบขนสินค้าขาเข้าล่วงหน้าได้มากกว่า 2 ชั่วโมงก่อนเรือเข้าจริง กรณีสินค้าที่เป็นของสด เช่น ผัก ผลไม้ และสินค้าที่เป็นวัตถุดิบที่ใช้ในการผลิต และระบบของกรมฯ ล่มในบางครั้งทำให้เสียเวลาหากแต่แล้วก็เข้าใจที่ระบบจะมีการล่มเกิดขึ้น

CB7 กล่าวว่า ไม่พบปัญหาในการเข้าใช้งานระบบ Pre-arrival processing เพราะเป็นผู้ให้บริการอยู่ในมาตรฐานระดับ AEO ฉะนั้นการผ่านพิธีการศุลกากรในระบบนี้ก็เหมือนกับการผ่านพิธีการศุลกากรแบบปกติ เพราะขั้นตอนทุกอย่างเหมือนกันหากแต่มีเพียงขั้นตอนอื่น ที่แตกต่างออกไป

CB8 กล่าวว่า พบปัญหา ดำเนินการพิธีการไม่ทันเวลาทำการ ซึ่งมีการขอเปิดทำการล่วงหน้าก่อนเริ่มโครงการ ทำให้เกิดค่าใช้จ่าย กรณีที่ทั้งใบตราส่งสินค้าและใบขนสินค้าขาเข้ามีสถานะเป็น Green แล้วขอพบเจ้าหน้าที่ เมื่อถอยแล้วไม่มีผู้ตรวจรองรับทั้งนายตรวจประจำท่าหรือปราบปราม เจ้าหน้าที่ที่ทำการแก้ไข ไม่ได้ต้องส่งเรื่องให้ สทส. ทำการแก้ไขและทำบันทึกเสนอต่อผู้อำนวยการตรวจปล่อยพิเศษ และสำหรับกรณีที่ตรวจปล่อยแบบมัดลวดไม่มี Profile รองรับต้องเดินพิธีการแบบเดิม

จากการสัมภาษณ์ผู้ให้ข้อมูลทั้ง 8 คน ในการผ่านพิธีการศุลกากรใบขนสินค้าขาเข้าทางอิเล็กทรอนิกส์ CB5 และ CB7 ไม่พบปัญหาในการเข้าใช้งาน หากแต่ CB1, CB2, CB3, CB4, CB6 และ CB8 พบปัญหาในการเข้าใช้งานและกล่าวตรงกันคือ พบความล่าช้าของระบบเพราะมีขั้นตอนที่เพิ่มขึ้นเมื่อเทียบกับการผ่านพิธีการศุลกากรแบบปกติ

คำถามข้อที่ 2 แนวทางในการแก้ไขปัญหาและข้อเสนอแนะ

CB1 กล่าวว่า ควรมีการร่วมประชุมปรึกษาหารือเกี่ยวกับระบบดังกล่าว เพื่อสรุปผลดีผลเสียอย่างถี่ถ้วนหลังจากการทดลองใช้งานระบบนำร่อง โครงการฯ พร้อมทั้งทบทวนการออกกฎใหม่ที่เป็นประโยชน์และยอมรับกันทุกฝ่าย

CB2 กล่าวว่า เห็นว่าควรกำหนดการส่งเอกสารภายใน 24 ชั่วโมง เพราะเวลา 6 ชั่วโมงน้อยเกินไปสำหรับตัวแทนเรือในการส่งเอกสาร มิฉะนั้นทุกตัวแทนเรือส่งเปิดเรือเสร็จ เจ้าของตู้ที่ฝากตัวแทนเรือมาทำเอกสารไม่เสร็จต้องรีบส่งโดยไม่รอวันเรือเข้ามิฉะนั้นจะส่งไม่ทันเวลา เพราะการผ่านพิธีการศุลกากรจะล่าช้าถ้าการยื่นข้อมูลบัญชีเรือเรือเข้าต้องมีการแก้ไขเมื่อเกิดข้อผิดพลาด

CB3 กล่าวว่า ควรมีการทำใบปลิวสรุปเพื่อแจกให้ตัวแทนออกของทราบ เนื่องจากบางครั้งตัวแทนออกของไม่ได้ปฏิบัติงานที่ทำเรือแหลมฉบังเป็นประจำ ทำให้ไม่ทราบขั้นตอนหรือรายละเอียดของโครงการ

CB4 กล่าวว่า ผู้ที่เกี่ยวข้องทุกองค์กรทั้งเจ้าหน้าที่กรมฯ ผู้ประกอบการท่าเรือ ตัวแทนเรือ และตัวแทนออกของ รวมถึงผู้นำเข้าหรือผู้ประกอบการควรได้รับข้อมูลข่าวสาร ข้อมูล แนวทางในการดำเนินการที่ครบถ้วนและชัดเจนก่อนการประกาศใช้งานระบบ

CB5 กล่าวว่า ในกรณีที่ใบอนุญาตที่มีรหัสการตรวจปล่อยสินค้าอยู่แล้ว หลังจากการอัปเดตไปแล้ว ณ ตอนนี้อยู่ไม่สามารถตรวจสอบย้อนหลังได้ว่า ใบอนุญาตที่อัปเดตไปแล้วนั้นรหัสการตรวจปล่อยเป็นอะไร จึงต้องการให้เพิ่มรหัสใบอนุญาต ไว้ในเมนู Inquiry เพื่อจะได้ตรวจสอบได้ว่า หลังจากที่เราอัปเดตข้อมูลไปแล้วนั้น มีรหัสการตรวจเป็นรหัสอะไร ทำให้สามารถตรวจสอบย้อนหลังได้ ในกรณีที่เจ้าหน้าที่อัปเดตไปแบบไม่รู้ตัว จะสามารถตรวจสอบได้ และสามารถแก้ไขได้ทันก่อนสินค้าออกจากเขตท่าเรือแหลมฉบัง

CB6 กล่าวว่า หน้าจอของกรมฯ ที่แสดงสถานะในการอัปเดต “ส่งมอบผู้ประกอบการ, ขอบพบเจ้าหน้าที่ศุลกากรก่อนปล่อย” น่าจะตั้งค่าไว้ที่ “ขอบพบเจ้าหน้าที่ศุลกากรก่อนปล่อย” เนื่องจากหากเกิดความผิดพลาดในการอัปเดต จะได้แก้ไขได้ง่าย

CB7 กล่าวว่า คำสั่งสำหรับรหัส 87 และ 88 ให้แสดงเป็นคำสั่ง “ขอบพบเจ้าหน้าที่ศุลกากร” และรหัส 89 แสดงเป็น “ส่งมอบผู้ประกอบการ” เพื่อป้องกันการเลือกตรวจปล่อยข้อมูล ใบขนสินค้าขาเข้าผิด และ รหัส 89 ที่ใบตราส่งสินค้าที่เป็น Green ใบขนฯ เป็น Green ให้แสดงเป็นคำสั่ง “ขอบพบเจ้าหน้าที่ก่อนปล่อย” ให้เลือกเฉพาะรหัส 89 ยกเว้นการตรวจจึงไม่มีความจำเป็นที่มีคำสั่งอื่นให้เลือกเพื่อป้องกันการเลือกผิด

CB8 กล่าวว่า ควรพัฒนาระบบของกรมฯ ให้สามารถตรวจสอบใบขนสินค้าขาเข้าว่า สินค้าใดที่ยังไม่ได้ตรวจปล่อยซึ่งสินค้านั้นมาในตู้เดียวกันที่เรียกว่า ตู้ Consolidate เพื่อป้องกันการผิดพลาด และควรแยกข้อความแต่ละหน้า Application ออกจากกันเพื่อไม่ให้เกิดความสับสน และลดความผิดพลาดของผู้ใช้งาน

ตัวแทนออกของทั้งหมด CB1-CB8 เห็นตรงกันว่าการประชาสัมพันธ์ยังไม่เข้าถึงตัวแทนออกของ ทำให้ไม่มีความเข้าใจในระบบตรวจปล่อยสินค้าล่วงหน้าเท่าที่ควรและควรกำหนดแผนฉุกเฉินเวลาที่ระบบกรมฯ ล่มมีการพัฒนานวัตกรรมให้หลากหลายยิ่งขึ้นเพื่อตอบสนองต่อความต้องการผู้ใช้

4. การดำเนินกระบวนการทางศุลกากร เฉพาะท่าเรือที่เข้าร่วมโครงการนำร่อง

คำถามข้อที่ 1 ท่านพบเจอปัญหาการดำเนินกระบวนการทางศุลกากรในท่าเรือที่เข้าร่วมโครงการนำร่อง ของระบบตรวจปล่อยสินค้าล่วงหน้ามีหรือไม่ อย่างไร

TO1 กล่าวว่า ทำไม่สามารถเชื่อมโยงข้อมูลผ่าน Web service ได้ อ่างถึงการประชุมก่อนเริ่มโครงการที่ได้มีการชี้แจงในที่ประชุมว่าท่าเรือที่มี Web service ใช้งานจะได้ประโยชน์จาก

ข้อมูล Profile cargo manifest เพื่อนำใช้ในการเตรียมงาน ตั้งแต่ที่เริ่มโครงการมาไม่ได้มีการเชื่อมโยงข้อมูลผ่าน Web service แต่อย่างไร ทางกรมฯ เปิดให้เชื่อมโยงข้อมูลผ่าน Web service เกี่ยวกับ Cargo manifest profile แต่มีเพียงสถานะที่เป็น Red ส่งมาให้เท่านั้น ส่วนที่เป็น Green ไม่ได้ส่งมาให้แต่อย่างไร ข้อมูลสถานะของ Cargo manifest ไม่สามารถดึงข้อมูลซ้ำได้ เช่น มีการดึงข้อมูลครั้งแรกแต่ไม่สำเร็จ จำเป็นต้องดึงข้อมูลซ้ำอีกครั้งต่างจากข้อมูลใบสินค้าขาเข้าที่สามารถดึงข้อมูลซ้ำได้เลย

สรุปปัญหาในการดำเนินการกระบวนการทางศุลกากร คือ การประสานงานและความเข้าใจในแนวทางปฏิบัติทั้งภาครัฐและภาคเอกชนยังขาดความรู้ความเข้าใจ การตรวจสอบข้อมูลคำสั่งการตรวจของศุลกากรและการถอยสถานะใบขนสินค้าของเจ้าหน้าที่ท่าเรือมีความผิดพลาดในการแปลสถานะของใบขนสินค้าและรหัสสั่งการตรวจปล่อย

คำถามข้อที่ 2 แนวทางการแก้ไขปัญหาและข้อเสนอแนะ

TO1 กล่าวว่า ในส่วน Web service ขอให้เพิ่มสถานะทั้งหมดของ Cargo manifest ที่เป็นทั้ง Red และ Green ส่งมาพร้อมกับสถานะใบขนสินค้าขาเข้า ก็คือ แจ้งเป็น Inspection code มาให้ท่าเรือเพื่อที่จะทราบสถานะและเตรียมงานทั้งผู้นำเข้าและท่าเรือ สามารถพัฒนาให้เป็นอัตโนมัติได้จริงและสอดคล้องในเรื่องการลดระยะเวลาในการตรวจปล่อย ถ้ามีการส่ง Inspection code ให้สามารถดึงข้อมูลซ้ำได้ โดยการอ้างอิงจาก Transtion number และคำอธิบายของสถานะ Inspection code ให้ใช้เป็นข้อความเดียวกัน โดยกำหนดจากกรมฯ

แนวทางในแก้ไขปัญหาและข้อเสนอแนะ คือ ข้อมูลในระบบต้องเป็นข้อมูลที่มีความชัดเจนถูกต้องเพื่อป้องกันความสับสนในการแปลสถานะของข้อมูล ผู้ที่เกี่ยวข้องทุกองค์กรควรได้รับความรู้และข้อมูลตรงกันก่อนเริ่ม โครงการ

5. การดำเนินการกระบวนการทางศุลกากร ณ ท่าเรือที่มีได้เข้าร่วมโครงการนำร่อง

คำถามข้อที่ 1 ปัญหาของการดำเนินการกระบวนการทางศุลกากร ณ ท่าเรือที่มีได้เข้าร่วมโครงการนำร่องแตกต่างจากการดำเนินการกระบวนการทางศุลกากร เฉพาะท่าเรือที่เข้าร่วมโครงการนำร่องหรือไม่ อย่างไร

TO1 กล่าวว่า เกิดปัญหาคือจัดเคาน์เตอร์บริการแยก เพื่อทำการตรวจเช็คสถานะใบขนสินค้าขาเข้าให้กับตัวแทนออกของหรือผู้นำเข้า เพื่อเป็นการคัดกรองในการทำงานและขั้นตอนของท่าเรือ พบความล่าช้าในการบริการให้กับลูกค้า เนื่องจากทุกใบขนสินค้าขาเข้าจะต้องเช็คสถานะผ่านหน้าจอของกรมฯ เท่านั้นจึงจะสามารถดำเนินการต่อไปได้ หากใบขนสินค้าสามารถอัปเดตการส่งปล่อยได้ เจ้าหน้าที่ของท่าฯ ต้องมาปลดในระบบของท่า แต่ถ้าหากใบขนสินค้าขาเข้า ต้องพบเจ้าหน้าที่ศุลกากรก่อนปล่อย ทางท่าเรือจะอัปเดตผ่านหน้าจอของกรมฯ เท่านั้น และ Drop down

ช่องระบุข้อความอยู่ติดกันทำให้เกิดความผิดพลาดในการกดปุ่มยืนยันคำสั่งการตรวจปล่อย ยังพบอีกว่าปัญหาการส่งปล่อยในระบบของกรมฯ ส่งปล่อยเป็น Bill of lading หรือใบขนสินค้าขาเข้าแต่ระบบของท่าต้องปล่อยเป็นผู้สินค้า พบข้อมูลรหัส 87, 88 ที่ส่งปล่อยโดยศุลกากรและทำได้ส่งมอบผู้ประกอบการแล้วย้อนกลับมาเป็นสถานะเปิดตรวจอีกครั้ง โดยขึ้นชื่อนายตรวจเป็นบุคคลที่ 2 อีกทั้งรหัส 81, 82, 87, 88 และ 89 ที่ผู้ประกอบการทำเรื่องเห็นกับข้อมูลของผู้นำเข้ามีความเข้าใจไม่ตรงกัน การปฏิบัติงานต้องกลับหน้าจอไปมาระหว่างหน้าจอของกรมฯ และ Web service ระบบของกรมล่มในบางครั้งทำให้เสียเวลา

ปัญหาที่พบเจอคือ ไม่สามารถเชื่อมโยงข้อมูลกันได้ และรหัสการส่งปล่อยมีการเปลี่ยนสถานะด้วยตัวมันเอง ซึ่งสถานะที่แสดงบนระบบนั้นไม่ตรงกับสถานะของสินค้าที่แท้จริง ระบบใช้งานยุ่งยาก กล่าวคือ ต้องทำงานผ่านหลายหน้าจอ ทำซ้ำไปซ้ำมาอาจจะก่อให้เกิดความสับสนและการประมวลที่ผิดพลาดได้

คำถามข้อที่ 2 แนวทางในการแก้ไขปัญหาและข้อเสนอแนะ

TO1 กล่าวว่า ควรให้ท่าเรือที่สามารถใช้ Web service มีการพัฒนาเพื่อที่จะสามารถใช้งานและบริการได้เต็มศักยภาพของท่าเรือ ควรพัฒนาให้ระบบของกรมฯ สามารถปฏิบัติงานได้หน้าจอเดียวแบบเบ็ดเสร็จ และควรให้แก้ไขรหัส 87 ให้แสดงค่าเป็น Green/ Red เพื่อให้มีความแตกต่างและป้องกันความสับสน รวมทั้งรหัส 81, 82, 87, 88 และ 89 แสดงค่าที่หน้าแรกเพื่อที่จะไม่ต้องเสียเวลาในการคลิกต่อไปหน้าอื่น

การแก้ไขปัญหาในการดำเนินกระบวนการทางศุลกากร ณ ท่าเรือที่มีได้เข้าร่วมโครงการนำร่อง คือ ต้องมีการแก้ไขข้อมูลที่ใช้งานในระบบ Pre-arrival processing ก่อนเพื่อที่จะมาตรฐานให้กับผู้เข้าใช้งานเพื่อป้องกันความผิดพลาดของข้อมูลและป้องกันความสับสน ทุกหน่วยงานที่เกี่ยวข้องต้องได้รับข้อมูล ข่าวสาร อย่างต่อเนื่อง แนวทางการดำเนินการที่ครบถ้วนและชัดเจนก่อนการประการใช้ระบบ

บทที่ 5

สรุปผลการวิจัย อภิปรายผล และข้อเสนอแนะ

การศึกษาวิจัยเรื่อง ประสิทธิภาพของระบบตรวจปล่อยสินค้าล่วงหน้า (Pre-arrival processing System) ในท่าเรือแหลมฉบัง มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษากระบวนการระบบตรวจปล่อยสินค้าล่วงหน้า สภาพปัญหาของระบบตรวจปล่อยสินค้าล่วงหน้า และประสิทธิภาพของระบบตรวจปล่อยสินค้าล่วงหน้า ในท่าเรือแหลมฉบัง การศึกษาวิจัยครั้งนี้เป็นการวิจัยเชิงคุณภาพ (Qualitative research) ใช้เทคนิคการสัมภาษณ์แบบเชิงลึก (In-depth-interview) กลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการศึกษาครั้งนี้ได้แก่ ตัวแทนเรือ (Ship agent) ผู้ประกอบการท่าเรือ (Terminal operator) เจ้าหน้าที่ศุลกากร (Customs officer) และตัวแทนออกของ (Customs broker) ทั้งนี้ผู้วิจัยนำเสนอผลงานวิจัยในรูปแบบการบรรยายเชิงพรรณนา สามารถสรุปผลการวิจัย ได้ดังนี้

สรุปผลการวิจัย

1. ผลการวิเคราะห์ข้อมูลทั่วไปของผู้ให้สัมภาษณ์ พบว่า ผู้ที่ใช้งานระบบตรวจปล่อยสินค้าล่วงหน้า (Pre-arrival processing system) ในท่าเรือแหลมฉบัง คือผู้ที่ใช้งานจริงของโครงการนำร่อง มีประสบการณ์เกี่ยวกับการผ่านพิธีการศุลกากรสำหรับสินค้าขาเข้า

2. ผลการวิเคราะห์ข้อมูลบทสรุปสัมภาษณ์กระบวนการระบบตรวจปล่อยสินค้าล่วงหน้า (Pre-arrival processing system) ในท่าเรือแหลมฉบัง สามารถแบ่งออกเป็นประเด็นสำคัญได้ดังนี้

2.1 กระบวนการของระบบตรวจปล่อยสินค้าล่วงหน้า (Pre-arrival processing system) ในท่าเรือแหลมฉบัง

2.1.1 การรายงานเรือเข้าและการยื่นบัญชีสินค้าสำหรับเรือล่วงหน้า มีกระบวนการรายงานเรือเข้าและการยื่นบัญชีสินค้าล่วงหน้าในระบบตรวจปล่อยสินค้าล่วงหน้า นั้น มีความแตกต่างจากการใช้ระบบปฏิบัติการพิธีการศุลกากรแบบปกติในเรื่องของการเตรียมข้อมูลเพราะมีระยะเวลาในการเตรียมข้อมูล จะเห็นได้จากต้องทำการจัดทำข้อมูลและส่งข้อมูลเข้าสู่ระบบคอมพิวเตอร์ไม่น้อยกว่า 6 ชั่วโมง เมื่อเทียบกับระยะเวลาการปฏิบัติงานในแต่ละวันแล้ว ถือว่ามีเวลาดำเนินการน้อย อาจจะสะดวกในกรณีที่มีเส้นทางเดินเรือระยะไกล (Long haul) เพราะมีเวลาในการเตรียมข้อมูลพอสมควร แต่ถ้าเป็นเรือที่มีเส้นทางเดินเรือระยะสั้นทำให้มีเวลาในการเตรียมข้อมูลน้อยลงและเกิดความผิดพลาดสูง

2.1.2 การยกเลิกหรือแก้ไขข้อมูลรายงานเรือเข้านั้นมีขั้นตอนที่ค่อนข้างยุ่งยาก เพราะต้องทำงานซ้ำซ้อนและต้องทำงานระยะเวลาที่จำกัดเพื่อไม่ให้มีการปรับจากทางศุลกากร และข้อมูลต้องมีการตรวจสอบอย่างละเอียดเพื่อป้องกันข้อมูลที่ผิดพลาดอันส่งผลให้ต้องมีการชำระค่าปรับที่ตามมา

2.2 การบริหารความเสี่ยงจากข้อมูลสินค้าสำหรับเรือ เจ้าหน้าที่ศุลกากรจะมีการตรวจสอบข้อมูล Manifest และข้อมูลบัญชีสินค้าที่ถูกส่งเข้ามาในระบบคอมพิวเตอร์ของกรมฯ จากนั้นพิจารณาความเสี่ยง และจัดแบ่งตามระดับความเสี่ยง เมื่อตรวจสอบแล้วหากพบว่าการนำเข้ดังกล่าวถูกต้องก็ให้ออกจากรักษาศุลกากรได้ หากพบว่าการนำเข้ดังกล่าวไม่ถูกต้องก็จะดำเนินคดีต่อไปตามกฎหมายศุลกากรและกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้อง

2.3 การผ่านพิธีการศุลกากรใบขนขาเข้าทางอิเล็กทรอนิกส์ กระบวนการจะแตกต่างกันออกไปขึ้นอยู่กับชนิดของสินค้า และผลการบริหารความเสี่ยง โดยส่วนใหญ่คิดว่าการผ่านพิธีการศุลกากรใบขนสินค้าขาเข้าทางอิเล็กทรอนิกส์ในระบบตรวจปล่อยสินค้าล่วงหน้า มีความแตกต่างจากระบบพิธีการศุลกากรแบบปกติ ในกรณีการใช้ระบบปฏิบัติการพิธีการศุลกากรแบบปกติตัวแทนออกของสามารถส่งข้อมูลใบขนสินค้าขาเข้าเข้าสู่ระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากรได้ทันทีที่มีการส่งข้อมูลการส่งข้อมูลบัญชีสินค้าสำหรับเรือล่วงหน้า แต่กรณีการใช้ระบบปฏิบัติการพิธีการศุลกากรแบบ Pre-arrival processing ตัวแทนออกของสามารถส่งข้อมูลใบขนสินค้าขาเข้าเข้าสู่ระบบฯ ได้ไม่เกิน 2 ชม. ก่อนเรือเข้าจริงตามข้อมูลเวลาเรือเข้า การผ่านพิธีการศุลกากรใบขนสินค้าขาเข้าทางอิเล็กทรอนิกส์ มีความแตกต่างกันในเรื่องของระยะเวลา เพราะในกรณีพิธีการศุลกากรแบบปกติไม่จำกัดเวลาในการส่งข้อมูลใบขนสินค้าขาเข้าเข้าสู่ระบบคอมพิวเตอร์ศุลกากร แต่ระบบ Pre-arrival processing จะมีระยะเวลาจำกัดซึ่งอาจไม่เพียงพอให้ตัวแทนออกของจัดทำข้อมูล เพราะเอกสารที่สำคัญจะมีการร่างให้ผู้นำเข้าตรวจสอบก่อน เมื่อเอกสารถูกต้องครบถ้วนแล้วจึงดำเนินการในขั้นตอนต่อไป การรอให้ผู้นำเข้าตรวจสอบนั้น ต้องมีการใช้เวลาเพื่อทำการตรวจสอบความละเอียดถูกต้องของข้อมูล หากผิดพลาดแล้วต้องทำการแก้ไขทำให้เกิดความล่าช้า ซึ่งจะต้องนำเอกสารไปยื่นเรื่องต่อหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

2.4 การดำเนินกระบวนการทางศุลกากร เฉพาะท่าเรือที่เข้าร่วมโครงการนำร่อง ท่าเรือจะเป็นผู้รับข้อมูลจากระบบคอมพิวเตอร์ศุลกากร ที่มีการตรวจสอบข้อมูลสินค้าและมีการกำหนดรหัสสั่งการตรวจปล่อย เพื่อให้เจ้าของสินค้าได้รับทราบถึงสถานะสินค้าไปในทางเดียวกัน และมีการกำหนดขั้นตอนของแต่ละรหัสสั่งการตรวจปล่อย ท่าเรือก็ต้องคอยตรวจสอบข้อมูลเพื่อที่จะได้เตรียมสินค้าให้กับตัวแทนออกของหรือผู้ประกอบการต่อไป ผู้ประกอบการท่าเรือทำหน้าที่หรือผลการแจ้งสถานะสินค้าจากกรมศุลกากร ซึ่งต้องเตรียมการให้บริการกับตัวแทนออกของ

หรือผู้นำเข้าในการรับสินค้า เพื่อที่ตัวแทนออกของจะได้ปฏิบัติตามขั้นตอนของรหัสสั่งการตรวจปล่อย หากต้องมีการตรวจสอบเอกสารที่เกี่ยวข้อง ตัวแทนออกของก็จะต้องทำการติดต่อกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง หรือแจ้งไปยังผู้ประกอบการหรือลูกค้าได้ต่อไป

2.5 การดำเนินกระบวนการทางศุลกากร ณ ท่าเรือที่มีได้เข้าร่วมโครงการนำร่องระบบคอมพิวเตอร์จะทำการตรวจสอบข้อมูลใบขนสินค้าขาเข้ากับข้อมูลบัญชีสินค้าสำหรับเรือ หากมีข้อมูลถูกต้องตรงกันจะทำการตัดบัญชีสินค้าให้โดยอัตโนมัติ และเมื่อระบบรับทราบการชำระค่าภาษีอากร จะทำการแจ้งสถานการณ์ดำเนินกระบวนการทางศุลกากรให้ผู้ส่งข้อมูลทราบ ท่าเรือที่มีได้เข้าร่วมโครงการนำร่องต้องจัดเจ้าหน้าที่ของท่าเรือ ตรวจสอบข้อมูลคำสั่งการตรวจของศุลกากร จากจอภาพ Customs permit ของระบบ E-import ของกรมศุลกากร

3. ผลการวิเคราะห์ข้อมูลบทสรุปสัมพันธภาพปัญหาของระบบตรวจปล่อยสินค้าล่วงหน้า (Pre-arrival processing system) ในท่าเรือแหลมฉบัง สามารถแบ่งออกเป็นประเด็นสำคัญได้ดังนี้

3.1 การรายงานเรือเข้าและการยื่นบัญชีสินค้าสำหรับเรือล่วงหน้า ปัญหาการเข้าใช้งานระบบตรวจปล่อยของตัวแทนเรือพบว่า เสียเวลาเพิ่มมากขึ้นอย่างน้อย 2-3 ชั่วโมง ทำให้ขั้นตอนอื่น ๆ เกิดความล่าช้า ใช้นักงานเพิ่มมากขึ้น เกิดค่าใช้จ่ายเพิ่มมากขึ้น และมีขั้นตอนในการทำงานเพิ่มมากขึ้นซึ่งอาจทำให้เกิดข้อผิดพลาดมากขึ้น เนื่องจากระยะเวลาในการเตรียมการน้อยลง ตัวแทนเรือมีเวลาน้อยมากในการเตรียมบัญชีข้อมูลสินค้าเพื่อสำแดงให้กับกรมศุลกากร บางครั้งจะครึ่งจะต้องมีการแก้ไขข้อมูลภายในช่วงเวลา 6 ชั่วโมง ก่อนเรือเข้าเทียบท่าแล้ว การรับ-ส่งข้อมูลรายงานเรือเข้า/ ข้อมูลบัญชีสินค้าพบว่ายังมีปัญหา โดยไม่สามารถให้บริการได้ครอบคลุม และยังไม่มีประสิทธิภาพ เจ้าหน้าที่ที่ดูแลระบบยังขาดความรู้เมื่อเกิดกรณีฉุกเฉิน ซึ่งมีข้อเสนอแนะในการแก้ไขปัญหา คือ ควรเพิ่มระยะเวลาในการส่งข้อมูลเพื่อป้องกันความผิดพลาด นำระบบเทคโนโลยีมาเข้าช่วยเพื่อลดต้นทุนและควรมีการร่วมประชุมปรึกษาหารือ พร้อมทั้งทบทวนการออกกฎหมายที่เป็นประโยชน์และยอมรับกันทุกฝ่าย

3.2 การบริหารความเสี่ยงจากข้อมูลสินค้าสำหรับเรือ คือ จากความไม่เข้าใจของผู้ประกอบการ และระเบียบข้อบังคับที่ออกมาใหม่ ทำให้ผู้ประกอบการและเจ้าหน้าที่สับสน และคิดว่าไม่ได้สะดวกต่อการตรวจสอบข้อมูลสินค้าเลย เพราะต้องทำงานซ้ำซ้อนทำให้เสียเวลา แนวทางในการแก้ไขปัญหา ต้องมีการพัฒนาระบบโดยใช้เทคโนโลยีขั้นสูง ถ้าระบบทางอิเล็กทรอนิกส์อื่น ๆ ที่คืออยู่แล้ว ควรนำมาใช้ให้สอดคล้องกับระบบ Pre-arrival processing และมีการพัฒนาระบบด้วยนวัตกรรมที่เข้าใจได้ง่าย มีการประชาสัมพันธ์โครงการเพื่อทำความเข้าใจไปในทิศทางเดียวกัน เจ้าหน้าที่ควรมีการอบรมความรู้ ขั้นตอนการปฏิบัติงานให้เกิดความเชี่ยวชาญ

3.3 การผ่านพิธีการศุลกากรใบขนสินค้าขาเข้าทางอิเล็กทรอนิกส์ เกิดความล่าช้า เพราะต้องทำงานที่ซ้ำซ้อนและเกิดค่าใช้จ่ายเพิ่มมากขึ้น เมื่อต้องการสอบถามข้อมูลในกรณีที่เกิดปัญหาในการทำงานแต่หน่วยงานที่เกี่ยวข้องไม่สามารถให้คำแนะนำที่ถูกต้อง และข้อมูลที่ได้ไม่ตรงกัน ระบบ Pre-arrival processing เกิดเหตุขัดข้องและไม่มีการกำหนดแผนรองรับในกรณีที่เกิดฉุกเฉิน แนวทางในการแก้ไขปัญหาและข้อเสนอแนะควรมีการประชาสัมพันธ์โครงการอย่างต่อเนื่อง ควรมีการร่วมประชุมปรึกษาหารือเกี่ยวกับระบบดังกล่าวเป็นระยะ ๆ เพื่อจะได้เห็นถึงปัญหาในแต่ละระยะช่วงเวลา

3.4 การดำเนินกระบวนการทางศุลกากร เฉพาะท่าเรือที่เข้าร่วมโครงการนำร่อง ปัญหาในการดำเนินกระบวนการทางศุลกากร คือ การประสานงานและความเข้าใจในแนวทางการปฏิบัติทั้งภาครัฐและภาคเอกชนยังขาดความรู้ความเข้าใจ การตรวจสอบข้อมูลคำสั่งการตรวจของศุลกากรและการถอดสถานะใบขนสินค้าของเจ้าหน้าที่ท่าเรือมีความผิดพลาดในการแปลสถานะของใบขนสินค้าและรหัสสั่งการตรวจปล่อย แนวทางในแก้ไขปัญหาและข้อเสนอแนะ คือ ข้อมูลในระบบต้องเป็นข้อมูลที่มีความชัดเจนถูกต้องเพื่อป้องกันความสับสนในการแปลสถานะของข้อมูล ผู้ที่เกี่ยวข้องทุกองค์กรควรได้รับความรู้และข้อมูลตรงกันก่อนเริ่มโครงการ

3.5 การดำเนินกระบวนการทางศุลกากร ณ ท่าเรือที่มีได้เข้าร่วมโครงการนำร่อง ไม่สามารถเชื่อมโยงข้อมูลกันได้ และรหัสการสั่งปล่อยมีการเปลี่ยนแปลงสถานะด้วยตัวเอง ซึ่งสถานะที่แสดงบนระบบนั้นไม่ตรงกับสถานะของสินค้าที่แท้จริง ระบบใช้งานยุ่งยาก กล่าวคือต้องทำงานผ่านหลายหน้าจอ ทำซ้ำไปซ้ำมาอาจจะก่อให้เกิดความสับสนและการประมวลผลที่ผิดพลาดได้ การแก้ไขปัญหาในการดำเนินกระบวนการทางศุลกากร ณ ท่าเรือที่มีได้เข้าร่วมโครงการนำร่อง คือ ต้องมีการแก้ไขข้อมูลที่ใช้งานในระบบ Pre-arrival processing ก่อนเพื่อที่จะเป็นมาตรฐานให้กับผู้เข้าใช้งานเพื่อป้องกันความผิดพลาดของข้อมูลและป้องกันความสับสน ทุกหน่วยงานที่เกี่ยวข้องต้องได้รับข้อมูล ข่าวสาร อย่างต่อเนื่อง แนวทางการดำเนินการที่ครบถ้วนและชัดเจนก่อนการประกาศใช้ระบบ

อภิปรายผล

จากผลการวิจัยประสิทธิภาพของระบบตรวจปล่อยสินค้าล่วงหน้า (Pre-arrival processing system) ในท่าเรือแหลมฉบัง สามารถอภิปรายผลได้ดังนี้

จากผลการศึกษาสอดคล้องกับผลการศึกษาของ อรุณี อินเทพ (2557) ว่าการนำเทคโนโลยีเข้ามาช่วยเพื่อลดระยะเวลาและขั้นตอนการทำงาน และ ศุภชัย อวิรุทธ์สุวรรณ (2557) ระบบศุลกากรนำเข้าอิเล็กทรอนิกส์ (e-Import) มีคุณภาพ โดยอำนวยความสะดวกด้านการค้าระหว่าง

ประเทศแก่ผู้นำเข้าและผู้ส่งออก ลดขั้นตอนการปฏิบัติงานที่เกินความจำเป็น มีความรวดเร็วและมีความคล่องตัวในการปฏิบัติงาน ลดค่าใช้จ่าย ลดปัญหาทุจริตคอร์รัปชัน มีความโปร่งใส ตรวจสอบได้ในทุกขั้นตอนการทำงานซึ่งความคาดหวังของผู้รับบริการนั้นเป็นผลมาจากประสิทธิภาพที่ได้รับของผู้รับบริการภายหลังจากมีการให้บริการศุลกากรทางอิเล็กทรอนิกส์ (e-Customs) ซึ่งสอดคล้องกับผลการศึกษาตามที่ได้กล่าวไว้ข้างต้นเช่นกัน

การอำนวยความสะดวกทางการค้า ผลการศึกษาชี้ให้เห็นว่าจากการทดลองใช้งานระบบตรวจปล่อยสินค้าล่วงหน้าของสำนักงานศุลกากรท่าเรือแหลมฉบัง ยังไม่สามารถบรรลุวัตถุประสงค์ของแนวทางการอำนวยความสะดวกทางการค้าขององค์การการค้าโลกได้ แม้ว่าแนวความคิดริเริ่มของโครงการดังกล่าวจะมีวัตถุประสงค์ที่ต้องการช่วยอำนวยความสะดวกให้กับผู้ประกอบการ เพื่อเป็นการเสริมสร้างการอำนวยความสะดวกทางการค้าก็ตามแต่ระบบตรวจปล่อยสินค้าเป็นระบบที่พัฒนาโดยใช้พื้นฐานของระบบให้บริการทางศุลกากรทางอิเล็กทรอนิกส์ (Thai Customs Electronics Systems: TCES) จึงทำให้ขั้นตอนการให้บริการต่างๆมีความยุ่งยาก ซับซ้อน การเข้าถึงหน้าจอในการให้บริการมีขั้นตอนเพิ่มขึ้น ต้องเข้าสู่หน้าต่างหลายขั้นตอนกว่าจะถึงหน้าจอที่จะใช้งาน นอกจากนี้ระเบียบ คำสั่ง และประกาศที่มีผลบังคับใช้สำหรับระบบตรวจปล่อยสินค้าล่วงหน้านั้นยังมีการใช้ระเบียบ คำสั่ง และประกาศ ในลักษณะเฉพาะกาล กล่าวคือ เป็นการจัดทำขึ้นเพื่อใช้สำหรับการทดลองระบบตรวจปล่อยสินค้าล่วงหน้า ณ ท่าเรือแหลมฉบังเท่านั้น โดยที่หลาย ๆ ข้อยังขัดกับแนวทางปฏิบัติเดิมทำให้ต้องมีการดำเนินการแก้ไขปัญหาลักษณะรายอยู่บ่อยครั้ง ส่งผลให้เกิดความล่าช้ามากขึ้นกว่าเดิม

ประสิทธิภาพของระบบตรวจปล่อยสินค้าล่วงหน้าสอดคล้องกับมธฐรศ พรหมนาถ (2549) กล่าวว่า ประสิทธิภาพ หมายถึง ความสามารถในการบริหาร การจัดการ ความรวดเร็ว การลดต้นทุนและการประหยัดเวลา ทรัพยากรและคนเพื่อให้องค์กรดำเนินการอย่างใดอย่างหนึ่ง เพื่อให้ลุล่วงไปด้วยดี แต่ระบบตรวจปล่อยล่วงหน้าต้องทำการทบทวนแต่ละขั้นตอนเพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์และให้การทำงานเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ

กระบวนการของระบบตรวจปล่อยสินค้าล่วงหน้าผลการศึกษาสอดคล้องกับศุภชัย อวิรุทธ์สุวรรณ (2557) โดยระบบได้อำนวยความสะดวกด้านการค้าระหว่างประเทศแก่ผู้นำเข้าและผู้ส่งออกให้สามารถให้บริการได้ทุกที่ ทุกเวลา ลดขั้นตอนการปฏิบัติงานที่เกินความจำเป็น มีความรวดเร็วและมีความคล่องตัวในการปฏิบัติงาน ลดค่าใช้จ่าย ลดปัญหาทุจริตคอร์รัปชัน มีความโปร่งใสตรวจสอบได้ในทุกขั้นตอนการทำงาน และมีการจัดเก็บภาษีอย่างมีประสิทธิภาพ และมีข้อเสนอแนะให้เพิ่มช่องทางการติดต่อ เมื่อผู้รับบริการพบเจอปัญหาในขณะที่เข้าใช้งาน และมีการ

ส่งเสริมความรู้และทักษะในการใช้ระบบให้แก่เจ้าหน้าที่ซึ่งมีความจำเป็นต้องปรับเปลี่ยนบทบาทในการให้บริการมีส่วนร่วมบนอินเทอร์เน็ตเฟบนอินเทอร์เน็ต และเป็นผู้ให้คำปรึกษาแทน

หน่วยงานที่เกี่ยวข้องต้องร่วมกันพัฒนานวัตกรรมเทคโนโลยี เพื่อให้บรรลุเป้าหมาย ซึ่งนวัตกรรมนั้นต้องสามารถใช้งานง่ายได้ง่าย ซึ่งสอดคล้องกับงานวิจัยของ Chen, Zhang and Zheng (2017) ช่วยให้การงานมีประสิทธิภาพมีแนวโน้มเพิ่มขึ้น และสามารถตรวจสอบข้อมูลการทำงานได้ง่ายขึ้น นอกจากนี้ยังช่วยให้การนำเข้าของผู้ประกอบการมีขั้นตอนที่สะดวกมากยิ่งขึ้นเพราะช่วยลดต้นทุนหรือเพิ่มรายได้

สภาพปัญหาที่เกิดขึ้นจะสามารถแก้ไขและพัฒนาให้ได้ผลลัพธ์ที่ดีที่สุด เพราะสามารถแก้ไขข้อบกพร่องที่พบเจอในแต่ละจุด เห็นถึงความต้องการของแต่ละขั้นตอน ซึ่งสอดคล้องกับงานวิจัยของ Urciuoli, Hinsta and Ahokas (2013) ที่ได้ศึกษาเรื่อง สภาพปัญหาและอุปสรรคที่มีต่อการใช้ระบบศุลกากรอิเล็กทรอนิกส์ (E-customs) ของศุลกากรโลก โดยใช้เทคนิคการวิเคราะห์หลายตัวแปร ซึ่งพบว่า ปัจจัยที่ก่อให้เกิดปัญหาเมื่อได้รับการแก้ไขแล้วสามารถลดค่าใช้จ่ายลดต้นทุนในการดำเนินพิธีการศุลกากร และสอดคล้องกับงานวิจัยของ Raus, Flugge and Boutelleir (2008) ศึกษาว่านวัตกรรมระบบพิธีการศุลกากรอิเล็กทรอนิกส์ (E-customs) มีวัตถุประสงค์ของการศึกษาเพื่อระบุถึงปัจจัยที่เป็นการอำนวยความสะดวกทางการค้า เพื่อศึกษาปัญหาและอุปสรรคของระบบพิธีการศุลกากรอิเล็กทรอนิกส์ (E-customs) ของสมาชิกสหภาพยุโรป ซึ่งพบว่าการพัฒนากระบวนการและเสริมสร้างความคล่องตัวของกระบวนการทางธุรกิจช่วยให้ประหยัดเวลา และลดต้นทุนการดำเนินการ สามารถดำเนินการกระบวนการต่างๆ ได้รวดเร็ว และมีความถูกต้องมากกว่าใช้ระบบ Manual

ข้อเสนอแนะจากการวิจัย

ผลการจากการศึกษาประสิทธิภาพของระบบตรวจปล่อยสินค้าล่วงหน้า ในท่าเรือแหลมฉบัง มีข้อเสนอแนะสรุปได้ดังนี้

1. กระบวนการดำเนินงานในระบบ Pre-arrival processing ควรมีการประชาสัมพันธ์ในการใช้โครงการ ข้อระเบียบปฏิบัติที่ชัดเจน โดยทำการประชาสัมพันธ์ผ่านสื่อต่างๆช่องทาง ให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ได้รับทราบถึงข้อปฏิบัติ การร่วมประชุมปรึกษาหารือเกี่ยวกับการดำเนินงานเพื่อหาแนวทางในการแก้ไข หรือการปรับวิธีการดำเนินงานให้สอดคล้องกับสภาพแวดล้อมในการดำเนินพิธีการศุลกากร อบรมเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องให้มีความชำนาญเกี่ยวกับการใช้งานในระบบเพื่ออำนวยความสะดวกในการให้บริการ ปรับปรุงระบบสารสนเทศให้มีเสถียรภาพมากยิ่งขึ้น และครอบคลุมสถานที่ในการดำเนินงาน

2. ควรพัฒนาระบบตรวจสอบปล่อยให้สามารถปฏิบัติงานในหน้าจอเดียวแบบเบ็ดเสร็จ ซึ่งจะแสดงให้เห็นถึงประสิทธิภาพการทำงานของระบบตรวจสอบสินค้าล่วงหน้า ที่จะช่วยอำนวยความสะดวกทางการค้า

3. ควรกำหนดแผนฉุกเฉินในกรณีที่ระบบสารสนเทศหรือระบบกรมฯ ล่ม เพื่อใช้เป็นแนวทางในการปฏิบัติและเพื่อป้องกันความเสียหายที่อาจจะเกิดขึ้นกับสินค้าของผู้นำเข้า

ข้อเสนอแนะในการทำวิจัยครั้งต่อไป

1. การศึกษาในครั้งนี้เป็นการศึกษาจากโครงการนำร่องของกรมศุลกากร จึงเป็นไปได้ว่าจะมีการปรับปรุง และปรับเปลี่ยนรายละเอียดต่าง ๆ อีกมาก ซึ่งเมื่อมีการใช้งานจริงแล้วควรที่จะมีการศึกษาการทำวิจัยอีกครั้งหนึ่ง

2. การศึกษาในครั้งนี้เน้นการสัมภาษณ์เนื่องจากเป็นโครงการนำร่อง ผู้ศึกษาจึงเห็นว่าควรทำการสัมภาษณ์ถึงประสบการณ์ ทักษะ และข้อคิดเห็นของกลุ่มตัวอย่างที่มีต่อระบบการตรวจสอบสินค้าล่วงหน้า อย่างไรก็ตามหากโครงการตรวจสอบสินค้าล่วงหน้ามีการใช้งานจริงแล้ว ผู้ศึกษาเห็นว่าควรใช้แนวทางในการวัดประสิทธิภาพการตรวจสอบสินค้าขององค์การศุลกากรโลก ที่เรียกว่า (Time Release Study: TRS) มาทำการศึกษาถึงประสิทธิภาพของระบบการตรวจสอบสินค้าล่วงหน้าอีกทางหนึ่งด้วย

3. การศึกษาในครั้งนี้ทำการศึกษาในพื้นที่ท่าเรือแหลมฉบังเนื่องจากข้อจำกัดของกรมศุลกากร สำหรับการศึกษานี้ครั้งต่อไปหากกรมศุลกากรมีการนำระบบตรวจสอบสินค้าล่วงหน้าไปใช้งานที่พื้นที่อื่น ผู้ศึกษาเห็นว่าควรมาทำการศึกษาจากพื้นที่อื่นด้วย เพื่อจะได้ศึกษาวิจัยทางด้านพื้นที่ว่ามีส่วนเกี่ยวข้องกับประสิทธิภาพของระบบตรวจสอบสินค้าล่วงหน้าหรือไม่อย่างไร

บรรณานุกรม

- กระทรวงพาณิชย์. *ความตกลงว่าด้วยการอำนวยความสะดวกทางการค้า*. เข้าถึงได้จาก <http://www.moc.go.th/index.php/moc-news/item/11-2557.html>
- กรมการเจรจาการค้าระหว่างประเทศ. (ม.ป.ป.). *ความตกลงว่าด้วยการอำนวยความสะดวกทางการค้า*. เข้าถึงได้จาก <http://www.thaifita.com/ThaiFTA/>
- เจ้าหน้าที่ศุลกากร CO1. (2560, 6 มกราคม). นักวิชาการศุลกากรปฏิบัติการ. สัมภาษณ์.
- เจ้าหน้าที่ศุลกากร CO2. (2560, 6 มกราคม). นักวิชาการศุลกากรชำนาญการ. สัมภาษณ์.
- เจ้าหน้าที่ศุลกากร CO3. (2560, 19 มกราคม). นักวิชาการศุลกากรชำนาญการ. สัมภาษณ์.
- เจ้าหน้าที่ศุลกากร CO4. (2560, 19 มกราคม). นักวิชาการศุลกากรชำนาญการ. สัมภาษณ์.
- เจ้าหน้าที่ศุลกากร CO5. (2560, 19 มกราคม). นักวิชาการศุลกากรปฏิบัติการ. สัมภาษณ์.
- ผู้ประกอบการท่าเรือ TO1. (2560, 14 มกราคม). Operation supervisor. สัมภาษณ์.
- ตัวแทนออกของ CB1. (2560, 17 มกราคม). เจ้าหน้าที่เดินพิธีการศุลกากร. สัมภาษณ์.
- ตัวแทนออกของ CB2. (2560, 17 มกราคม). เจ้าหน้าที่เดินพิธีการศุลกากร. สัมภาษณ์.
- ตัวแทนออกของ CB3. (2560, 18 มกราคม). หัวหน้าแผนก Shipping. สัมภาษณ์.
- ตัวแทนออกของ CB4. (2560, 18 มกราคม). เจ้าหน้าที่เดินพิธีการศุลกากร. สัมภาษณ์.
- ตัวแทนออกของ CB5. (2560, 18 มกราคม). รองหัวหน้าแผนก Shipping. สัมภาษณ์.
- ตัวแทนออกของ CB6. (2560, 19 มกราคม). เจ้าหน้าที่เดินพิธีการศุลกากร. สัมภาษณ์.
- ตัวแทนออกของ CB7. (2560, 19 มกราคม). เจ้าหน้าที่เดินพิธีการศุลกากร. สัมภาษณ์.
- ตัวแทนออกของ CB8. (2560, 20 มกราคม). เจ้าหน้าที่เดินพิธีการศุลกากร. สัมภาษณ์.
- ตัวแทนเรือ SA1. (2560, 10 มกราคม). Operation manager. สัมภาษณ์.
- ตัวแทนเรือ SA2. (2560, 10 มกราคม). Import operation manager. สัมภาษณ์.
- ตัวแทนเรือ SA3. (2560, 25 มกราคม). Business Development. สัมภาษณ์.
- ภรณ์ กীরดีบุตร. (2559). *การประเมินประสิทธิผลขององค์การ*. กรุงเทพฯ: โอเดียนสโตร์
- มรุรส พรหมนาถ. (2549). *การเพิ่มประสิทธิภาพการจัดเก็บภาษีสุรากลั่นชุมชนของสำนักงานสรรพสามิตพื้นที่เชียงราย สาขาเมืองเชียงราย*. การศึกษาค้นคว้าอิสระศิลปศาสตรมหาบัณฑิต, สาขาวิชารัฐประศาสนศาสตร์, บัณฑิตวิทยาลัย, มหาวิทยาลัยแม่ฟ้าหลวง.
- รัฐบาลไทย. (ม.ป.ป.). *โครงการตรวจปล่อยสินค้าล่วงหน้า (Pre-arrival processing system)*. เข้าถึงได้จาก <http://www.thaigov.go.th/index.php/th/news-ministry>

- ศุภชัย อวิรุทธิ์สุวรรณ. (2557). *คุณภาพระบบพิธีการศุลกากรนำเข้าทางอิเล็กทรอนิกส์ (E-import)*.
 การค้นคว้าอิสระรัฐศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาการบริหารจัดการสาธารณะ
 สำหรับนักบริหาร, คณะรัฐศาสตร์, มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์
- สมาน รังสิโยภุชณ์. (2540). *หลักการบริหารเบื้องต้น*. (พิมพ์ครั้งที่ 6) กรุงเทพฯ:
 อักษรสาส์นการพิมพ์
- สุทาศิณี สายสินธุ์. (2556). ปัจจัยที่มีผลต่อคุณภาพการให้บริการของด่านศุลกากรอรัญประเทศ
 สำนักงานศุลกากรภาคที่ 1 กรมศุลกากร. *วารสารการเมือง การบริหาร และกฎหมาย*,
 ฉบับที่
- สำนักงานนโยบายยุทธศาสตร์ สำนักปลัดกระทรวงยุติธรรม. (2551). ความต้องการ และความคาดหวัง
 และความพึงพอใจของผู้รับบริการ. *วารสารวิชาการศูนย์บริการร่วมกระทรวงยุติธรรม*,
 ฉบับที่ 1 16-17.
- อรุณี อินเทพ. (2557๗). สภาพปัญหาการให้บริการของด่านศุลกากรเชียงของ อำเภอเชียงของ
 จังหวัดเชียงราย. การศึกษาอิสระรัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต
 สาขารัฐประศาสนศาสตร์, บัณฑิตวิทยาลัย, มหาวิทยาลัยราชภัฏเชียงราย
- อรรถวุฒิ ตัญชนาวิทย์. (2544) *ประสิทธิภาพในการปฏิบัติงานของข้าราชการ*. กรุงเทพฯ:
 มหาวิทยาลัยรามคำแหง.
- Chen, Z., Zhang J., Zheng W. (2017). *Import and innovation: Evidence from
 Chinese firms*. Pennsylvania: Department of Economics, Pennsylvania State University.
- Elmore, P., lowmaen, E. G. (1953.) *Business organization and management*. Homewood Ullionoise:
 Richaed D.Frwin
- M. (2016). *WTO Trade facilitation agreement (Article 7.1 Pre-arrival processing)*.
 Japan: Customs Traning Institue, MOF, Japan. Document of WCO National Traning
 on Trade Facilitation Agreement.
- Raus, M., Flugge, B., Boutelleir, R. (2008). *Electronic customs innovation:
 An improvement of governmental infrastructure*. Switzerland:
 Otto-von-Guericke University Magedeburg
- Urciuoli, L., Hinsta J., Ahokas J. (2013). *Drivers and barriers affecting usage
 of customs— a global survey with customs administrations using multivariate
 analysis technics*. Boras: University of Board, School of Engineering.

ภาคผนวก



ภาคผนวก ก
แบบสอบถาม



วิทยาลัยพาณิชยศาสตร์ มหาวิทยาลัยบูรพา

Graduate school of Commerce Burapha University

169 ถนนลงหาดบางแสน ตำบลแสนสุข อำเภอเมือง จังหวัด

ชลบุรี

แบบสัมภาษณ์

เรื่อง ประสิทธิภาพของระบบตรวจสอบปล่อยสินค้าล่วงหน้า (Pre-Arrival Processing System)

ในท่าเรือแหลมฉบัง

แบบสอบถามชุดนี้จัดทำขึ้น โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อใช้ประกอบการเรียนวิชาการศึกษาค้นคว้าด้วยตนเองในหลักสูตรปริญญาบริหารธุรกิจมหาบัณฑิต วิทยาลัยพาณิชยศาสตร์ มหาวิทยาลัยบูรพา ผู้ทำการวิจัยขอความอนุเคราะห์จากท่านในการตอบแบบสัมภาษณ์ฉบับนี้ด้วย และขอขอบคุณท่านมา ณ โอกาสนี้

ข้อมูลเกี่ยวกับผู้ให้สัมภาษณ์

หน่วยงาน.....
ตำแหน่งงาน.....
อายุ.....
ระดับการศึกษา.....

ส่วนที่ 1 คำถามสัมภาษณ์กระบวนการระบบตรวจสอบปล่อยสินค้าล่วงหน้า (Pre-arrival processing system) ในท่าเรือแหลมฉบัง

1. การรายงานเรือเข้าและการขึ้นบัญชีสินค้าสำหรับเรือล่วงหน้า
 - 1.1 การรายงานเรือเข้าและการขึ้นข้อมูลบัญชีสินค้าสำหรับเรือล่วงหน้า มีขั้นตอนอย่างไร
 - 1.2 การแก้ไขหรือยกเลิกข้อมูลรายงานเรือเข้า/ ข้อมูลบัญชีสินค้าสำหรับเรือ เป็นอย่างไร
2. การบริหารความเสี่ยงจากข้อมูลสินค้าสำหรับเรือ
 - 2.1 การบริหารความเสี่ยงในระบบตรวจสอบปล่อยสินค้าล่วงหน้า มีขั้นตอนอย่างไร
 - 2.2 การบริหารความเสี่ยงในระบบตรวจสอบปล่อยสินค้าล่วงหน้า เมื่อเปรียบเทียบกับการตรวจสอบปล่อยสินค้าแบบปกติมีความแตกต่างกันหรือไม่ อย่างไร

3. การผ่านพิธีการศุลกากรใบขนสินค้าขาเข้าทางอิเล็กทรอนิกส์

3.1 การผ่านพิธีการศุลกากรใบขนสินค้าขาเข้าทางอิเล็กทรอนิกส์ในระบบตรวจปล่อยสินค้าล่วงหน้ามีขั้นตอนอย่างไร

3.2 การผ่านพิธีการศุลกากรใบขนสินค้าขาเข้าทางอิเล็กทรอนิกส์ในระบบตรวจปล่อยสินค้าล่วงหน้าแตกต่างจากพิธีการศุลกากรแบบปกติหรือไม่ อย่างไร

4. การดำเนินกระบวนการทางศุลกากร เฉพาะท่าเรือที่เข้าร่วมโครงการนำร่อง

4.1 การดำเนินกระบวนการทางศุลกากร เฉพาะท่าเรือที่เข้าร่วมโครงการนำร่อง เป็นอย่างไร

4.2 การแจ้งสถานะสินค้าในระบบตรวจปล่อยสินค้าล่วงหน้า มีขั้นตอนอย่างไร

4.3 การจัดทำเอกสารใบสั่งจ่ายสินค้า และการเตรียมของเพื่อส่งมอบในระบบตรวจปล่อยสินค้าล่วงหน้า เป็นอย่างไร

5. การดำเนินกระบวนการทางศุลกากร ณ ท่าเรือที่มีได้เข้าร่วมโครงการนำร่อง

5.1 การดำเนินกระบวนการทางศุลกากร ณ ท่าเรือที่มีได้เข้าร่วมโครงการนำร่องเป็นอย่างไร

5.2 การแจ้งสถานะสินค้าในระบบตรวจปล่อยสินค้าล่วงหน้า มีขั้นตอนอย่างไร

5.3 การจัดทำเอกสารใบสั่งจ่ายสินค้า และการเตรียมของเพื่อส่งมอบในระบบตรวจปล่อยสินค้าล่วงหน้าเป็นอย่างไร

ส่วนที่ 2 คำถามสัมภาษณ์สภาพปัญหาและแนวทางการแก้ไขปัญหาของระบบตรวจปล่อยสินค้าล่วงหน้า (Pre-arrival processing system) ในท่าเรือแหลมฉบัง

1. การรายงานเรือเข้าและการยื่นบัญชีสินค้าสำหรับเรือล่วงหน้า

1.1 ท่านพบเจอปัญหาการรายงานเรือเข้าและการยื่นบัญชีสินค้าสำหรับเรือในระบบตรวจปล่อยสินค้าล่วงหน้าหรือไม่ อย่างไร

1.2 การแก้ไขหรือยกเลิกข้อมูลรายงานเรือเข้า/ ข้อมูลบัญชีสินค้าสำหรับเรือ มีปัญหาในเรื่องใดบ้าง

1.3 แนวทางในการแก้ไขปัญหาและข้อเสนอแนะ

2. การบริหารความเสี่ยงจากข้อมูลสินค้าสำหรับเรือ

2.1 การบริหารความเสี่ยงจากข้อมูลสินค้าสำหรับเรือ มีปัญหาหรือไม่ อย่างไร

2.2 ปัญหาในการตรวจสอบข้อมูลสินค้าในระบบตรวจปล่อยสินค้าล่วงหน้ามีหรือไม่
อย่างไร

2.3 ท่านพบเจอปัญหาในการเข้าใช้งานระบบตรวจปล่อยสินค้าล่วงหน้าสำหรับการ
บริหารความเสี่ยงของข้อมูลสินค้าหรือไม่ อย่างไร

2.4 แนวทางการแก้ไขปัญหาและข้อเสนอแนะ

3. การผ่านพิธีการศุลกากรใบขนสินค้าขาเข้าทางอิเล็กทรอนิกส์

3.1 การผ่านพิธีการศุลกากรใบขนสินค้าขาเข้าทางอิเล็กทรอนิกส์ในระบบตรวจปล่อย
สินค้าล่วงหน้ามีปัญหาหรือไม่ อย่างไร

3.2 แนวทางการแก้ไขปัญหาและข้อเสนอแนะ

4. การดำเนินกระบวนการทางศุลกากร เฉพาะท่าเรือที่เข้าร่วมโครงการนำร่อง

4.1 ท่านพบเจอปัญหาการดำเนินกระบวนการทางศุลกากรในท่าเรือที่เข้าร่วม
โครงการนำร่อง ของระบบตรวจปล่อยสินค้าล่วงหน้ามีหรือไม่ อย่างไร

4.2 แนวทางการแก้ไขปัญหาและข้อเสนอแนะ

5. การดำเนินกระบวนการทางศุลกากร ณ ท่าเรือที่มีได้เข้าร่วมโครงการนำร่อง

5.1 ปัญหาของการดำเนินกระบวนการทางศุลกากร ณ ท่าเรือที่มีได้เข้าร่วมโครงการ
นำร่องแตกต่างจากการดำเนินกระบวนการทางศุลกากร เฉพาะท่าเรือที่เข้าร่วมโครงการนำร่อง
หรือไม่ อย่างไร

5.2 แนวทางการแก้ไขปัญหาและข้อเสนอแนะ

ภาคผนวก ข
แบบสัมภาษณ์ IOC

ผลการวิเคราะห์การหาค่าดัชนีความสอดคล้องของวัตถุประสงค์ ค่า (IOC) ของผู้เชี่ยวชาญ

ชื่อเรื่อง : ประสิทธิภาพของระบบตรวจปล่อยสินค้าล่วงหน้า (Pre-arrival processing system)
ในท่าเรือแหลมฉบัง

แบบสัมภาษณ์ที่ใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูล โดยผู้วิจัยได้ส่งแบบสัมภาษณ์ให้ผู้เชี่ยวชาญตั้ง
รายนามต่อไปนี้

1. ชื่อ ดร.ศรัณยา เลิศพุทธรักษ์ ตำแหน่งทางวิชาการ อาจารย์ สถาบัน วิทยาลัย
พาณิชยศาสตร์ มหาวิทยาลัยบูรพา
2. ชื่อ ดร.กฤษ จรินโท ตำแหน่งทางวิชาการ อาจารย์ สถาบัน วิทยาลัยพาณิชยศาสตร์
มหาวิทยาลัยบูรพา
3. ชื่อ ดร.ธีทัต ตรีศิริโชติ ตำแหน่งทางวิชาการ อาจารย์ สถาบัน วิทยาลัย
พาณิชยศาสตร์ มหาวิทยาลัยบูรพา

ผู้วิจัยได้กำหนดค่าดัชนีความสอดคล้องของวัตถุประสงค์ (IOC) ของแต่ละข้อไม่น้อย
กว่า 0.5 (อ้างอิง) ดังตารางสรุปคะแนนแบบทดสอบความเที่ยงตรง (Validity) ของแบบสัมภาษณ์
ดังนี้

-1 หมายถึง ไม่สอดคล้อง 0 หมายถึง ไม่แน่ใจ 1 หมายถึง สอดคล้อง

การคำนวณ IOC เรื่อง ประสิทธิภาพของระบบตรวจปล่อยสินค้าล่วงหน้า (Pre-arrival processing systems) ในท่าเรือแหลมฉบัง

กลุ่มเป้าหมาย ตัวแทนเรือ (Ship agent)

ลำดับ	ข้อความถาม	ผู้เชี่ยวชาญท่านที่			ผลรวม	แปลผล
		1	2	3		
1	การรายงานเรือเข้าและการยื่นข้อมูลบัญชีสินค้าสำหรับเรือล่วงหน้า มีขั้นตอนอย่างไร	1	1	1	1	สอดคล้อง
2	การแก้ไขหรือยกเลิกข้อมูลรายงานเรือเข้า/ ข้อมูลบัญชีสินค้าสำหรับเรือ เป็นอย่างไร	1	1	1	1	สอดคล้อง
ลำดับ	ข้อความถาม	ผู้เชี่ยวชาญท่านที่			ผลรวม	แปลผล
		1	2	3		
1	ท่านพบเจอปัญหาการรายงานเรือเข้าและการยื่นบัญชีสินค้าสำหรับเรือในระบบตรวจปล่อยสินค้าล่วงหน้าหรือไม่ อย่างไร	1	1	1	1	สอดคล้อง
2	การแก้ไขหรือยกเลิกข้อมูลรายงานเรือเข้า/ ข้อมูลบัญชีสินค้าสำหรับเรือ มีปัญหาในเรื่องใดบ้าง	1	1	1	1	สอดคล้อง
3	แนวทางในการแก้ไขปัญหาและข้อเสนอแนะ	1	1	1	1	สอดคล้อง

กลุ่มเป้าหมาย ผู้ประกอบการท่าเรือ (Terminal Operator)

ลำดับ	ข้อความถาม	ผู้เชี่ยวชาญท่านที่			ผลรวม	แปลผล
		1	2	3		
1	1 การดำเนินการกระบวนการทางศุลกากร เฉพาะท่าเรือที่เข้าร่วมโครงการนำร่อง เป็นอย่างไร	1	1	1	1	สอดคล้อง
2	การแจ้งสถานะสินค้าในระบบตรวจปล่อยสินค้าล่วงหน้า มีขั้นตอนอย่างไร	1	1	1	1	สอดคล้อง
3	การจัดทำเอกสารใบสั่งจ่ายสินค้า และการเตรียมของเพื่อส่งมอบในระบบ ตรวจปล่อยสินค้าล่วงหน้า เป็นอย่างไร	1	1	1	1	สอดคล้อง
4	การดำเนินการกระบวนการทางศุลกากร ณ ท่าเรือที่มีได้เข้าร่วมโครงการนำร่อง เป็นอย่างไร	1	1	1	1	สอดคล้อง
5	การแจ้งสถานะสินค้าในระบบตรวจปล่อยสินค้าล่วงหน้า มีขั้นตอนอย่างไร	1	1	1	1	สอดคล้อง
6	การจัดทำเอกสารใบสั่งจ่ายสินค้า และการเตรียมของเพื่อส่งมอบในระบบ ตรวจปล่อยสินค้าล่วงหน้าเป็นอย่างไร	1	1	1	1	สอดคล้อง
ลำดับ	ข้อความถาม	ผู้เชี่ยวชาญท่านที่			ผลรวม	แปลผล
		1	2	3		
1	ท่านพบเจอปัญหาการดำเนินการ กระบวนการทางศุลกากรในท่าเรือที่ เข้าร่วมและมีได้โครงการนำร่อง ของ ระบบตรวจปล่อยสินค้าล่วงหน้ามี หรือไม่ อย่างไร	1	1	1	1	สอดคล้อง
2	แนวทางในการแก้ไขปัญหาและ ข้อเสนอแนะ	1	1	1	1	สอดคล้อง

กลุ่มเป้าหมาย เจ้าหน้าที่ศุลกากร (Customs officer)

ลำดับ	ข้อความ	ผู้เชี่ยวชาญท่านที่			ผลรวม	แปลผล
		1	2	3		
1	การบริหารความเสี่ยงในระบบตรวจปล่อยสินค้าล่วงหน้า มีขั้นตอนอย่างไร	1	1	1	1	สอดคล้อง
2	การบริหารความเสี่ยงในระบบตรวจปล่อยสินค้าล่วงหน้า เมื่อเปรียบเทียบกับ การตรวจปล่อยสินค้าแบบปกติมีความแตกต่างกันหรือไม่ อย่างไร	1	1	1	1	สอดคล้อง
ลำดับ	ข้อความ	ผู้เชี่ยวชาญท่านที่			ผลรวม	แปลผล
		1	2	3		
1	การบริหารความเสี่ยงจากข้อมูลสินค้าสำหรับเรือ มีปัญหาหรือไม่ อย่างไร	1	1	1	1	สอดคล้อง
2	ปัญหาในการตรวจสอบข้อมูลสินค้าในระบบตรวจปล่อยสินค้าล่วงหน้ามีหรือไม่ อย่างไร	1	1	1	1	สอดคล้อง
3	ท่านพบเจอปัญหาในการเข้าใช้งานระบบตรวจปล่อยสินค้าล่วงหน้าสำหรับการบริหารความเสี่ยงของข้อมูลสินค้าหรือไม่ อย่างไร	1	1	1	1	สอดคล้อง

กลุ่มเป้าหมาย ตัวแทนออกของ (Customs Broker)

ลำดับ	ข้อความ	ผู้เชี่ยวชาญท่านที่			ผลรวม	แปลผล
		1	2	3		
1	การผ่านพิธีการศุลกากรไปขนสินค้าขา เข้าทางอิเล็กทรอนิกส์ในระบบตรวจ ปล่อยสินค้าล่วงหน้ามีขั้นตอนอย่างไร	1	1	1	1	สอดคล้อง
2	การผ่านพิธีการศุลกากรไปขนสินค้าขา เข้าทางอิเล็กทรอนิกส์ในระบบตรวจ ปล่อยสินค้าล่วงหน้าแตกต่างจากพิธี การศุลกากรแบบปกติหรือไม่ อย่างไร	1	1	1	1	สอดคล้อง
ลำดับ	ข้อความ	ผู้เชี่ยวชาญท่านที่			ผลรวม	แปลผล
		1	2	3		
1	การผ่านพิธีการศุลกากรไปขนสินค้าขา เข้าทางอิเล็กทรอนิกส์ในระบบตรวจ ปล่อยสินค้าล่วงหน้ามีปัญหาหรือไม่ อย่างไร	1	1	1	1	สอดคล้อง
2	แนวทางในการแก้ไขปัญหาและ ข้อเสนอแนะ มีหรือไม่อย่างไร	1	1	1	1	สอดคล้อง