



# วิทยานิพนธ์

การอำนวยความสะดวกทางการค้าของกรมศุลกากรไทยที่มีผลต่อ  
การนำเข้าของประเทศไทย

**Royal Thai Customs's Trade Facilitation to Import of Thailand**

นางสาวธนอมจิต บุรีรักษ์

บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

พ.ศ. 2551





ใบรับรองวิทยานิพนธ์  
บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

เศรษฐศาสตรมหาบัณฑิต

ปริญญา

เศรษฐศาสตร์

สาขา

เศรษฐศาสตร์

ภาควิชา

เรื่อง การอำนวยความสะดวกทางการค้าของกรมศุลกากรไทยที่มีผลต่อการนำเข้าของประเทศไทย

Royal Thai Customs's Trade Facilitation to Import of Thailand

นามผู้วิจัย นางสาวณอมจิต บุรีรักษ์

ได้พิจารณาเห็นชอบโดย

อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์หลัก

( รองศาสตราจารย์จิรพรรณ กุลดิลก, ศ.ม. )

อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ร่วม

( ผู้ช่วยศาสตราจารย์เสาวลักษณ์ กู้เจริญประสิทธิ์, Ph.D. )

หัวหน้าภาควิชา

( รองศาสตราจารย์ชูชีพ พิพัฒน์ศิริ, Ph.D. )

บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์รับรองแล้ว

( รองศาสตราจารย์วินัย อางคงหาญ, M.A. )

คณบดีบัณฑิตวิทยาลัย

วันที่ เดือน พ.ศ.

วิทยานิพนธ์

เรื่อง

การอำนวยความสะดวกทางการค้าของกรมศุลกากรไทยที่มีผลต่อการนำเข้าของประเทศไทย

Royal Thai Customs's Trade Facilitation to Import of Thailand

โดย

นางสาวถนอมจิต บุรีรักษ์

เสนอ

บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์  
เพื่อความสมบูรณ์แห่งปริญญาเศรษฐศาสตรมหาบัณฑิต

พ.ศ. 2551

ถนอมจิต บุรีรักษ์ 2551: การอำนวยความสะดวกทางการค้าของกรมศุลกากรไทยที่มีต่อการนำเข้าของประเทศไทย ปริญญาเศรษฐศาสตรมหาบัณฑิต สาขาเศรษฐศาสตร์ ภาควิชาเศรษฐศาสตร์ อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์หลัก: รองศาสตราจารย์จิรพรรณ กุลดิลก, ศ.ม. 125 หน้า

การวิจัยครั้งนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาการอำนวยความสะดวกทางการค้าของกรมศุลกากรไทยทางด้านพิธีการศุลกากร และวิเคราะห์ผลจากการอำนวยความสะดวกดังกล่าวที่มีต่อการนำเข้าของประเทศไทย โดยทำการศึกษาเฉพาะสินค้านำเข้า 2 ชนิด ได้แก่ ผลิตภัณฑ์แผ่นรีดทำด้วยเหล็กหรือเหล็กกล้าได้จากการรีดร้อนไม่ชุบไม่เคลือบ และหลอดหรือท่อทำด้วยยาง ซึ่งทำการเก็บรวบรวมข้อมูลทุติยภูมิจากใบขนสินค้าขาเข้าซึ่งผ่านพิธีการระบบการแลกเปลี่ยนข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ (Electronic Data Interchange, EDI) ของกรมศุลกากร โดยทำการสุ่มใบขนสินค้าจำนวนสินค้าละ 50 ใบขนสินค้า มาทำการวิเคราะห์ด้วยสมการเส้นถดถอยเชิงซ้อนในการประมาณค่าและใช้วิธีกำลังสองน้อยที่สุด โดยใช้โปรแกรมสำเร็จรูป

ผลการวิจัยพบว่า กรมศุลกากรได้มีการพัฒนาระบบด้านพิธีการนำเข้าและส่งออกใหม่ทั้งระบบ โดยการพัฒนานี้ได้ตระหนักถึงความรวดเร็วและการลดต้นทุนของผู้ประกอบการมากที่สุด และพบว่าเมื่อนำข้อมูลของสินค้าทั้งสองชนิดมาวิเคราะห์เป็นแบบจำลองเดียวกันจะทำให้ ปัจจัยระยะทางจากประเทศต้นทางถึงประเทศไทย และระยะเวลาตั้งแต่ยื่นใบขนในการดำเนินพิธีการผ่านศุลกากรจนถึงการตรวจปล่อยของผลิตภัณฑ์ทั้งสอง มีผลต่อปริมาณการนำเข้าของผลิตภัณฑ์ในทิศทางตรงกันข้าม โดยค่าความยืดหยุ่นจะเท่ากับ 3.428 และ 2.978 ตามลำดับ ซึ่งเป็นไปตามที่คาดการณ์ไว้ และเมื่อนำข้อมูลของสินค้าแต่ละชนิดมาทำการวิเคราะห์แยกกัน จะพบว่าปัจจัยอัตราภาษีนำเข้า และปัจจัยระยะเวลาในการผ่านพิธีการศุลกากร มีอิทธิพลต่อปริมาณนำเข้าของผลิตภัณฑ์แผ่นรีดทำด้วยเหล็กหรือเหล็กกล้าได้จากการรีดร้อนไม่ชุบไม่เคลือบ มีค่าความยืดหยุ่นเท่ากับ 31.885 และ 1.191 ตามลำดับ โดยมีความสัมพันธ์ในทิศทางเดียวกัน ซึ่งทิศทางไม่เป็นไปตามสมมติฐานที่คาดไว้ และการนำเข้าหลอดหรือท่อทำด้วยยางพบว่าปัจจัยที่นำมาศึกษาไม่ส่งผลต่อปริมาณนำเข้าของสินค้านี้ ดังนั้นการอำนวยความสะดวกทางการค้าด้านพิธีการศุลกากร ที่ได้ลงทุนเพื่อให้ระยะเวลาที่ผ่านศุลกากรสั้นลง นั้น จะส่งผลประโยชน์ต่อการนำเข้าสำหรับสินค้าอุตสาหกรรมต่างๆ ในภาพรวม

Tanomjit Bureerak 2008: Royal Thai Customs's Trade Facilitation to Import of Thailand. Master of Economics, Major Field: Economics, Department of Economics. Thesis Advisor: Associate Professor Chiraphan Kuladilok, M.Econ. 125 pages.

This thesis aims to examine and analyze the role and capacity of the trade facilitation campaign, which has recently been launched by the Royal Thai customs, on two imported commodities. These goods include flat-rolled products of iron or non-alloy steel, and tubes, pipes and hoses, of vulcanized rubber other than hard rubber. The studies will primarily focus on the impact which may arise from the Thai customs formality process on the volume of the importation of such commodities. The studies is conducted by analyzing a secondary sources data, which is, importing bills of lading, gathering randomly, 50 B/Ls for each commodity, from the Electronic Data Interchange system of the Royal Thai Customs, by using a multiple regression and a least square method in an instance computing program.

The research found that the Royal Thai Customs has developed a whole new customs formality on both exporting and importing procedures over the period of time. The development was expected to decrease importing time and to reduce operational capital fund of entrepreneurs. A hypothesis suggested that the variability of distance from the port of loading to the port of discharge (Thailand) and the essence of time in the customs formality process; i.e. started from the bill of lading submissive period until the goods would be inspected and released from the customs custody, would give an effect on the volume of import of the flat-rolled products of iron and the rubber tubes in an opposite direction, and the result from the analytical model of such commodities was found positive with the complementary of 3.428 and 2.987 in the elasticity. However, if these two commodities were divided and analyzed in an individual basis, the tariff rate and the time of the formality process would play an integral part on the importation of the flat-rolled products of iron in the same direction but the result at this step was unexpected. The elasticity is equivalence to 31.885 and 1.191 following the orders. On the other hand, none of those elements would affect the volume of the importation of the rubber tubes. All of the above mentioned was a brief examining result of the trade facilitation campaign which ran by the Royal Thai Customs.

---

Student's signature

---

Thesis Advisor's signature

## กิตติกรรมประกาศ

วิทยานิพนธ์ฉบับนี้สำเร็จได้ด้วยความกรุณาอย่างสูงยิ่งของ รองศาสตราจารย์ จีรพรรณ กุลดิลก ประธานกรรมการที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร. เสาวลักษณ์ กู้เจริญประสิทธิ์ กรรมการวิชาเอก ที่กรุณาให้คำแนะนำ ให้คำปรึกษาตลอดจนให้ความช่วยเหลือแก้ไขข้อบกพร่องต่างๆ เพื่อให้วิทยานิพนธ์ฉบับนี้มีความสมบูรณ์ ผู้วิจัยขอกราบขอบพระคุณเป็นอย่างสูงไว้ ณ โอกาสนี้

ขอขอบคุณโครงการบัณฑิตศึกษา ภาคพิเศษ ประจำภาควิชาเศรษฐศาสตร์ ที่กรุณาให้โอกาสให้คำแนะนำ ให้คำปรึกษา ในขั้นตอนต่างๆ ของการเสนอโครงการวิทยานิพนธ์ และขอขอบคุณ ครอบครัวข้าพเจ้า เพื่อนร่วมงานที่กรมศุลกากร เพื่อนร่วมรุ่นที่มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ ตลอดจนเพื่อนร่วมรุ่นที่มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ อันเป็นกำลังใจสำคัญ และให้ความช่วยเหลือในช่วงของการศึกษาและทำการวิจัยเป็นอย่างดี

ขอขอบพระคุณคณาจารย์ทุกท่านที่ได้ประสิทธิ์ประสาทวิชา รวมถึงผู้เขียนตำรา เอกสาร บทความต่างๆ ที่ผู้วิจัยได้ศึกษาค้นคว้าและนำมาอ้างอิงในงานวิจัยนี้

คุณค่าอันพึงมีจากวิทยานิพนธ์ฉบับนี้ขอมอบเป็นเครื่องบูชาคุณบิดา มารดา ครู อาจารย์ และผู้มีพระคุณทุกท่าน

ถนอมจิต บุรีรักษ์

มกราคม 2551

## สารบัญ

### หน้า

|                                              |     |
|----------------------------------------------|-----|
| สารบัญตาราง                                  | (3) |
| สารบัญภาพ                                    | (5) |
| บทที่ 1 บทนำ                                 | 1   |
| ความสำคัญของปัญหา                            | 1   |
| วัตถุประสงค์ของการศึกษา                      | 11  |
| ขอบเขตของการศึกษา                            | 11  |
| ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ                    | 11  |
| นิยามศัพท์                                   | 12  |
| บทที่ 2 การตรวจเอกสาร                        | 13  |
| งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง                        | 13  |
| แนวคิดและทฤษฎี                               | 15  |
| กรอบแนวคิดในการศึกษา                         | 32  |
| บทที่ 3 วิธีการวิจัย                         | 34  |
| การเก็บรวบรวมข้อมูล                          | 34  |
| การวิเคราะห์ข้อมูล                           | 34  |
| แบบจำลองที่ใช้ในการวิจัย                     | 36  |
| สมมติฐานการศึกษา                             | 38  |
| บทที่ 4 ระบบพิธีการศุลกากรในการนำเข้า-ส่งออก | 43  |
| พิธีการศุลกากรระบบ Manual                    | 43  |
| พิธีการศุลกากรระบบ EDI                       | 47  |
| พิธีการศุลกากร ระบบ Paperless                | 60  |

## สารบัญ (ต่อ)

|                                                                                                                                              | หน้า |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------|
| บทที่ 5 ผลการวิจัยและข้อวิจารณ์                                                                                                              | 97   |
| ผลการวิเคราะห์แบบจำลองปริมาณการนำเข้าของผลิตภัณฑ์รวม (แผ่นรีดทำด้วยเหล็กหรือเหล็กกล้าได้จากการรีดร้อนไม่ชุบไม่เคลือบ และหลอดหรือท่อทำด้วยยาง | 98   |
| ผลการวิเคราะห์แบบจำลองปริมาณการนำเข้าของผลิตภัณฑ์แผ่นรีดทำด้วยเหล็กหรือเหล็กกล้าได้จากการรีดร้อนไม่ชุบไม่เคลือบ                              | 101  |
| ผลการวิเคราะห์แบบจำลองปริมาณการนำเข้าของหลอดหรือท่อทำด้วยยาง                                                                                 | 104  |
| บทที่ 6 สรุปผลการวิจัยและข้อเสนอแนะ                                                                                                          | 110  |
| สรุปผลการวิจัย                                                                                                                               | 110  |
| ข้อเสนอแนะ                                                                                                                                   | 112  |
| เอกสารและสิ่งอ้างอิง                                                                                                                         | 115  |
| ภาคผนวก                                                                                                                                      | 118  |
| ประวัติการศึกษาและการทำงาน                                                                                                                   | 125  |

## สารบัญตาราง

| ตารางที่                |                                                                                                                                         | หน้า |
|-------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------|
| 1                       | การลดภาษีของไทยในการทำ FTA กับประเทศต่างๆ                                                                                               | 3    |
| 2                       | รูปแบบการลด/เลิกภาษีของสินค้าปกติภายใต้ FTA อาเซียน-จีน                                                                                 | 6    |
| 3                       | รูปแบบการลด/เลิกภาษี สินค้าอ่อนไหวภายใต้ FTA อาเซียน-จีน                                                                                | 6    |
| 4                       | อัตราร้อยละของภาษีศุลกากรต่อรายได้ของภาษีอากรของภาครัฐทั้งหมด                                                                           | 9    |
| 5                       | เปรียบเทียบพิธีการศุลกากรระบบ Manual, EDI และ Paperless                                                                                 | 95   |
| 6                       | การวิเคราะห์แบบจำลองปริมาณการนำเข้าของผลิตภัณฑ์รวม (ผลิตภัณฑ์หลักและยาง)                                                                | 99   |
| 7                       | การวิเคราะห์แบบจำลองปริมาณการนำเข้าของผลิตภัณฑ์แผ่นรีดทำด้วยเหล็กหรือ เหล็กกล้าได้จากการรีดร้อนไม่ชุบไม่เคลือบ                          | 102  |
| 8                       | การวิเคราะห์แบบจำลองปริมาณการนำเข้าของหลอดหรือท่อทำด้วยยาง                                                                              | 106  |
| 9                       | สรุปผลแบบจำลองปริมาณการนำเข้าของผลิตภัณฑ์เหล็กฯ และผลิตภัณฑ์ยางฯ                                                                        | 109  |
| <br><b>ตารางผนวกที่</b> |                                                                                                                                         |      |
| 1                       | รายละเอียดในการนำเข้าของผลิตภัณฑ์แผ่นรีดทำด้วยเหล็กหรือเหล็กกล้าได้จากการรีดร้อนไม่ชุบไม่เคลือบที่นำมาใช้ในการคำนวณ จำนวน 50 ใบขนสินค้า | 119  |

## สารบัญตาราง (ต่อ)

| ตารางผนวกที่ |                                                                                          | หน้า |
|--------------|------------------------------------------------------------------------------------------|------|
| 2            | รายละเอียดในการนำเข้าของหลอดหรือท่อทำด้วยยางที่นำมาใช้ในการ<br>คำนวณ จำนวน 50 ใบชนสินค้า | 122  |

## สารบัญภาพ

| ภาพที่ |                                                                                                                                          | หน้า |
|--------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------|
| 1      | ขั้นตอนการลดภาษีภายใต้ AFTA สำหรับสินค้าที่มีภาษีสูงกว่า 20%                                                                             | 7    |
| 2      | ขั้นตอนการลดภาษีภายใต้ AFTA สำหรับสินค้าที่มีภาษีเท่ากับหรือต่ำกว่า 20%                                                                  | 8    |
| 3      | Increasing Return to Scale                                                                                                               | 18   |
| 4      | กรอบแนวคิดในการศึกษาการอำนวยความสะดวกทางการค้าต่อปริมาณนำเข้า<br>ผลิตภัณฑ์รวม                                                            | 32   |
| 5      | กรอบแนวคิดในการศึกษาการอำนวยความสะดวกทางการค้าต่อปริมาณนำเข้า<br>ผลิตภัณฑ์แผ่นรีดทำด้วยเหล็กหรือเหล็กกล้าได้จากการรีดร้อนไม่ชุบไม่เคลือบ | 33   |
| 6      | กรอบแนวคิดในการศึกษาการอำนวยความสะดวกทางการค้าต่อปริมาณนำเข้า<br>หลอดหรือท่อทำด้วยยาง                                                    | 33   |
| 7      | แผนผังแสดงขั้นตอนการส่งออกสินค้า                                                                                                         | 55   |
| 8      | แผนผังแสดงขั้นตอนการนำเข้าสินค้า                                                                                                         | 60   |
| 9      | ขั้นตอนการผ่านพิธีการศุลกากรแบบ Manual                                                                                                   | 88   |
| 10     | ขั้นตอนการผ่านพิธีการศุลกากรแบบ EDI                                                                                                      | 91   |
| 11     | ขั้นตอนการผ่านพิธีการศุลกากรแบบ Paperless                                                                                                | 93   |

## บทที่ 1

### บทนำ

#### ความสำคัญของปัญหา

ยุคการเปิดเสรีทางการค้าในปัจจุบัน ที่เกือบทุกประเทศทั่วโลกกำลังเจรจาเปิดเขตการค้าเสรีระหว่างกันหรือบางประเทศได้ตกลงกันไปบ้างแล้ว ประเทศไทยก็เป็นประเทศหนึ่งที่ได้ทำเขตการค้าเสรีกับประเทศต่างๆ เช่นเดียวกัน ซึ่งหลักการสำคัญอย่างหนึ่งในการเปิดเสรีทางการค้านั้น ก็คือการลดภาษีศุลกากรสำหรับสินค้านำเข้าให้น้อยลง จนกระทั่งไม่เก็บภาษีศุลกากรในที่สุด

การเจรจารอบโดฮาเพื่อการพัฒนา ภายใต้องค์การการค้าโลก (WTO) ในการลดภาษีสินค้าอุตสาหกรรม หลายประเทศผลักดันรูปแบบการลดภาษีเป็นรายสาขา โดยเฉพาะสาขาอิเล็กทรอนิกส์ สิ่งทอและเครื่องนุ่งห่ม รองเท้า สินค้าประมง อัญมณีและเครื่องประดับ ยานยนต์ และชิ้นส่วนยานยนต์ และสินค้าป่าไม้ โดยรูปแบบการลดภาษีคือ กลุ่มประเทศที่มีปริมาณการค้าในสาขานั้นๆ ในสัดส่วนร้อยละ 90 ของการค้าในตลาด สามารถตกลงเพื่อลดภาษีรูปแบบรายสาขากลับคือ ลดอัตราภาษีให้เหลือร้อยละ 0-5 ภายในระยะเวลาที่กำหนด เช่น 5 ปี สำหรับประเทศพัฒนาแล้ว หรือ 7-8 ปี สำหรับประเทศกำลังพัฒนา

ในประเด็นสินค้าเกษตร จะหารือกันถึงสูตรในการลดภาษี โดยมีหลักการว่าจะพิจารณาจากฐานภาษีเดิม หากอัตราภาษีสูง ก็ลดมาก ภาษีต่ำก็ลดน้อย เช่น แบ่งเป็นร้อยละ 0-20 ร้อยละ 20-40 ร้อยละ 40-60 เป็นต้น โดยมีเป้าหมายว่าจะต้องมีการลดภาษีระหว่างกันให้ได้มากที่สุด ทั้งนี้ ปัจจุบันไทยมีอัตราภาษีนำเข้าสินค้าเกษตรเฉลี่ยอยู่ร้อยละ 35 ส่วนสินค้าเกษตรที่มีการกำหนดโควตา อาทิ หอม กระเทียม ชา กาแฟ ไข่ไก่ ทุเรียน และถั่วเหลือง มีอัตราภาษีที่สูงกว่าสินค้าเกษตรทั่วไป อยู่ที่ร้อยละ 60-200

ส่วนกรอบของ FTA นั้นจะประกอบไปด้วยการที่สองประเทศขึ้นไปตกลงที่จะขยายการค้าและการลงทุนระหว่างกัน ซึ่งจะพยายามลดอุปสรรคทั้งด้านภาษีและไม่ใช่ภาษีให้เหลือน้อยที่สุด โดยครอบคลุมทั้งสินค้า บริการและการลงทุน ดังตารางที่ 1 2 และ 3 และภาพที่ 1 และ 2 เป็นการกำหนดเป้าหมายลดภาษีศุลกากรระหว่างประเทศสมาชิกของเขตการค้าเสรีอาเซียน (AFTA) ซึ่ง

ประเทศไทยนั้นเป็นสมาชิกอยู่ โดยจะลดภาษีศุลกากรลงเหลือร้อยละ 0 ถึง 5 ภายในระยะเวลา 15 ปี จากปี พ.ศ. 2534

ภาษีศุลกากรเป็นส่วนหนึ่งในรายได้ภาษีอากรของภาครัฐ ดังตารางที่ 4 ก่อนปี 2539 พิกัดอัตราภาษีศุลกากรมีมากถึง 39 อัตรา ตั้งแต่อัตราร้อยละ 0 - 100 ซึ่งจากข้อตกลงทางการค้าในเวทีโลกมีผลให้ประเทศไทยจำเป็นต้องลดอัตราการคุ้มครองลงจากเดิมเพื่อส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศให้ขยายตัวเพิ่มมากขึ้น มีผลให้ภาษีศุลกากรลดความสำคัญในฐานะเป็นแหล่งที่มาของรายได้โดยตลอด จากเคยมีส่วนมากถึงร้อยละ 21 ในอดีต ลดลงเหลือไม่ถึงร้อยละ 8 ของรายได้ของภาษีอากรของภาครัฐ

# ตารางที่ 1 การลดภาษีของไทยในการทำ FTA กับประเทศต่างๆ

| การลดภาษีของไทย        | สินค้า                                                                                                                                                                                                          |
|------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>ไทย-ออสเตรเลีย</b>  |                                                                                                                                                                                                                 |
| ลดเหลือ 0 ทันที        | สินค้าเกษตร 290 รายการ เช่น กล้วยไม้ โกโก้และของปรุงแต่ง<br>สินค้าอุตสาหกรรม 2,434 รายการ เช่น สินแร่ เชื้อเพลิง ไขมัน เยื่อไม้<br>เส้นใยทอจากพืช อัญมณี เคมีภัณฑ์ หนังสือ รถยนต์นั่งขนาดใหญ่                   |
| ลดเหลือ 0 ภายในปี 2010 | สินค้าเกษตร 443 รายการ เช่น ผักผลไม้<br>สินค้าอุตสาหกรรม 1,968 รายการ เช่น พลาสติก กระจก สิ่งทอ<br>เหล็ก เครื่องจักร อุปกรณ์ไฟฟ้า                                                                               |
| ลดเหลือ 0 ภายในปี 2015 | สินค้าเกษตร 18 รายการ เช่น นมข้น บัตเตอร์มิลค์ น้ำผึ้ง ส้ม องุ่น<br>มันฝรั่งปรุงแต่ง ไวน์<br>สินค้าอุตสาหกรรม 295 รายการ เช่น แอลูมิเนียม สิ่งพิมพ์ แป้ง/แป้ง<br>คอนโซล และฐานรองรับอื่นๆ สิ่งทอ เสื้อผ้า เหล็ก |
| ลดเหลือ 0 ภายในปี 2020 | สินค้าเกษตร 53 รายการ ได้แก่ เนื้อวัว เนื้อหมู นม หางนม ชา เนย<br>เหลว เนยแข็ง เครื่องในสัตว์ มันฝรั่ง น้ำตาล กาแฟ ข้าวโพด                                                                                      |
| ลดเหลือ 0 ภายในปี 2025 | สินค้าเกษตร 4 รายการ คือ นมและครีม                                                                                                                                                                              |

## การค้าบริการและการลงทุน

ลงทุนธุรกิจบริการและการผลิตสินค้าในไทยได้ 100% ยกเว้น ธุรกิจที่มีผลกระทบต่อความมั่นคง - ทำธุรกิจประเภทต่างๆ ได้มากกว่าสมาชิก WTO อื่นๆ-ผ่อนคลายเงื่อนไขการเข้าไปทำงานในออสเตรเลีย

# ตารางที่ 1 (ต่อ)

| การลดภาษีของไทย        | สินค้า                                                                                                                                                         |
|------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| ไทย-นิวซีแลนด์         |                                                                                                                                                                |
| ลดเหลือ 0 ทันที        | สินค้าเกษตร 307 รายการ เช่น ของปรุงแต่งสำหรับบริโภคอาหาร<br>ปรุงแต่งสำหรับเลี้ยงทารก ธัญพืช<br>สินค้าอุตสาหกรรม 2,671 รายการ เช่น ไม้และของทำด้วยไม้ ขน<br>แกะ |
| ลดเหลือ 0 ภายในปี 2010 | สินค้าเกษตร 433 รายการ เช่น ผักผลไม้เมืองหนาว สัตว์น้ำ<br>สินค้าอุตสาหกรรม 1,528 รายการ เช่น เฟอ์นิเจอร์ กระจกและ<br>ของทำด้วยกระจก                            |
| ลดเหลือ 0 ภายในปี 2015 | สินค้าเกษตร 23 รายการ เช่น ปลา ไวน์<br>สินค้าอุตสาหกรรม 497 รายการ เช่น ไฟเบอร์บอร์ด สิ่งทอ เสื้อผ้า<br>เครื่องนุ่งห่ม ตู้วงจรไฟฟ้า                            |
| ลดเหลือ 0 ภายในปี 2020 | สินค้าเกษตร 42 รายการ ได้แก่ เนื้อสัตว์ นมผงเต็มมันเนย ไวน์ มัน<br>ฝรั่ง เนยแข็ง หัวหอม เมล็ดพันธุ์หอมหัวใหญ่                                                  |
| ลดเหลือ 0 ภายในปี 2025 | สินค้าเกษตร 4 รายการ คือ นม ครีม นมผงขาดมันเนย                                                                                                                 |

## การค้าบริการและการลงทุน

กำหนดให้มีการเจรจาเปิดตลาดการค้าบริการภายใน 3 ปี หลังจากความตกลงมีผลใช้บังคับ  
เปิดเสรีการลงทุนนอกภาคบริการ

# ตารางที่ 1 (ต่อ)

| การลดภาษีของไทย                                          | สินค้า                                                                                                               |
|----------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>อาเซียน-จีน</b>                                       |                                                                                                                      |
| ลดภาษีเป็น 0<br>เริ่ม 1 ตุลาคม 2003                      | สินค้าผักผลไม้ พิกัด 07-08ระหว่างไทย-จีน                                                                             |
| ลดภาษีเป็น 0<br>เริ่ม 1 ม.ค. 2004-1 ม.ค. 2006            | สัตว์มีชีวิต เนื้อสัตว์ ปลาและอาหารทะเล นมและผลิตภัณฑ์<br>ผลิตภัณฑ์จากพืชและสัตว์ ในพิกัด 01-08                      |
| ลดภาษีตั้งแต่ 20 ก.ค. 2005<br>และเหลือ 0 ภายในปี 2010    | สินค้าอื่นๆ(พิกัด 09-97 )                                                                                            |
| <b>บริการและการลงทุนอยู่ระหว่างการเจรจา</b>              |                                                                                                                      |
| <b>ไทย-อินเดีย</b>                                       |                                                                                                                      |
| ลดเหลือ 0 โดยใช้เวลา 3 ปี<br>เริ่ม 1 ก.ย. 47 – 1 ก.ย. 49 | เร่งลดภาษีสินค้าบางส่วน จำนวน 82 รายการ<br><br>สินค้าที่เหลือ อยู่ระหว่างการเจรจา ขณะนี้ได้ชะลอการเจรจาออกไป<br>ก่อน |

ที่มา: กรมเจรจาการค้าระหว่างประเทศ (2549)

ตารางที่ 2 รูปแบบการลด/เลิกภาษีของสินค้าปกติภายใต้ FTA อาเซียน-จีน

| X=Applied MFN tariff rate ณ<br>วันที่ 1 กรกฎาคม 2546 | อัตราภาษี (%) |      |      |      |
|------------------------------------------------------|---------------|------|------|------|
|                                                      | 2005          | 2007 | 2009 | 2010 |
| $X \geq 20\%$                                        | 20            | 12   | 5    | 0    |
| $15\% \leq X < 20\%$                                 | 15            | 8    | 5    | 0    |
| $10\% \leq X < 15\%$                                 | 10            | 8    | 5    | 0    |
| $5\% < X < 10\%$                                     | 5             | 5    | 0    | 0    |
| $X \leq 5\%$                                         | คงอัตราภาษี   |      | 0    | 0    |

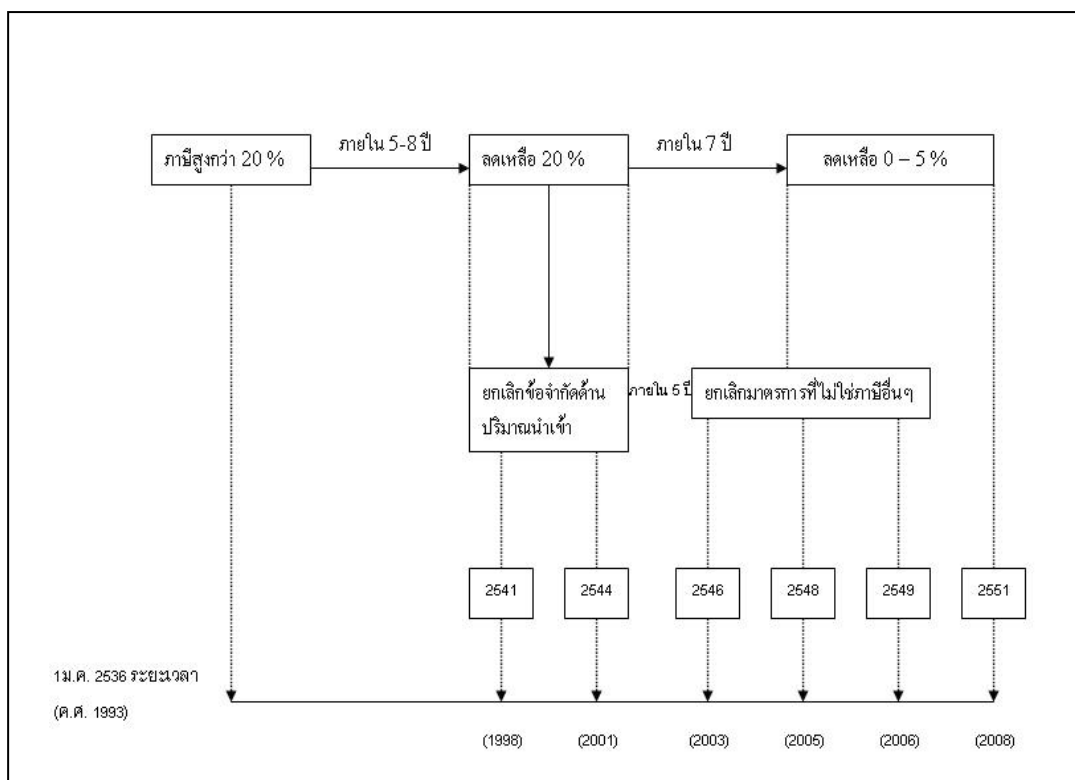
ที่มา: กรมเจรจาการค้าระหว่างประเทศ (2549)

ตารางที่ 3 รูปแบบการลด/เลิกภาษี สินค้าอ่อนไหวภายใต้ FTA อาเซียน-จีน

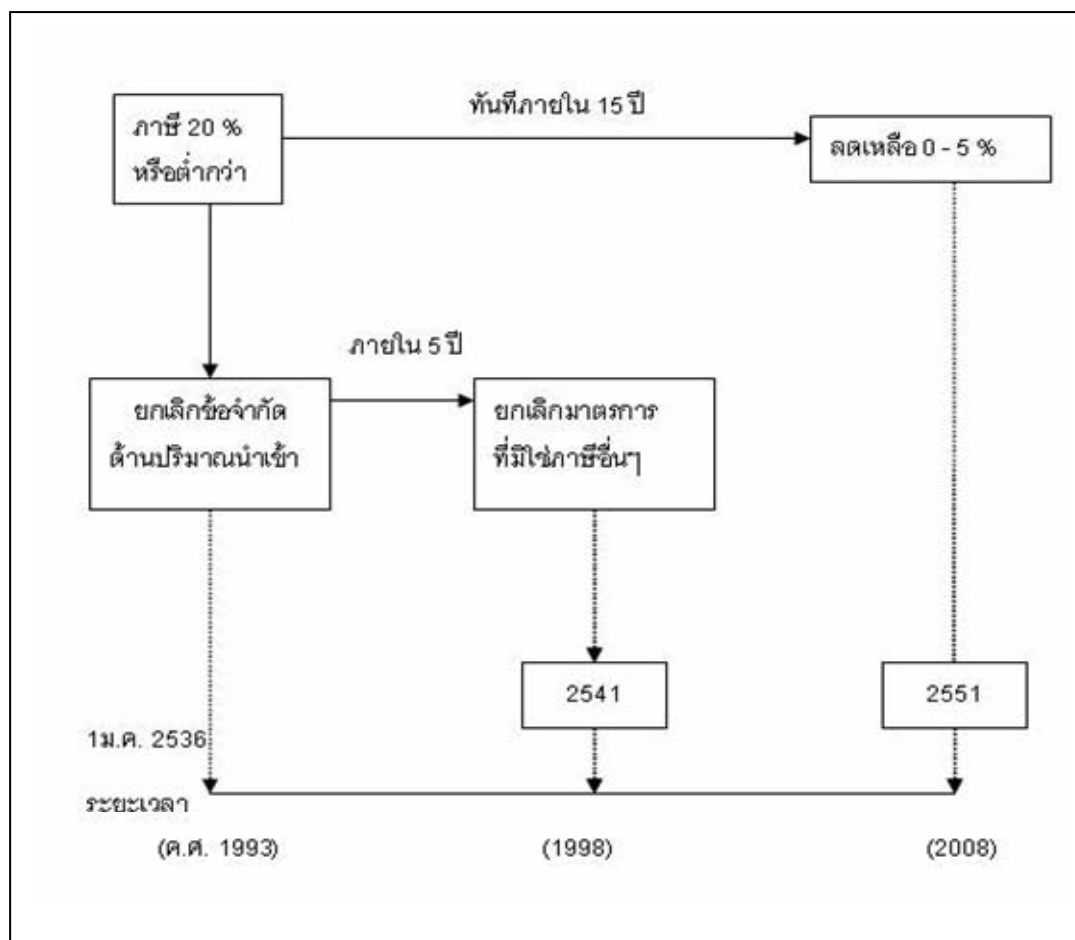
| กลุ่ม            | เพดานอัตราภาษี (%) |
|------------------|--------------------|
| สินค้าอ่อนไหว    |                    |
| ปี 2012          | 20                 |
| ปี 2018          | 0-5                |
| สินค้าอ่อนไหวสูง |                    |
| ปี 2015          | 50                 |

หมายเหตุ: ลดภาษีเฉพาะสินค้าที่อยู่ในโควตา เช่น เกษตร 23 รายการ ส่วนภาษีสินค้านอกโควตาอยู่ระหว่างการเจรจา

ที่มา: กรมเจรจาการค้าระหว่างประเทศ (2549)



ภาพที่ 1 ขั้นตอนการลดภาษีภายใต้ AFTA สำหรับสินค้าที่มีภาษีสูงกว่า 20%  
ที่มา: สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย (2535: 20)



ภาพที่ 2 ขั้นตอนการลดภาษีภายใต้ AFTA สำหรับสินค้าที่มีภาษีเท่ากับหรือต่ำกว่า 20%  
ที่มา: สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย (2535: 21)

ตารางที่ 4 อัตราร้อยละของภาษีศุลกากรต่อรายได้ของภาษีอากรของภาครัฐทั้งหมด

| ปี พ.ศ. | รายได้ของภาษีอากร<br>ของภาครัฐทั้งหมด<br>(ล้านบาท) | ภาษีศุลกากร<br>(ล้านบาท) | อัตราร้อยละของ<br>ภาษีศุลกากรต่อ<br>รายได้ของภาษีอากร<br>ของภาครัฐทั้งหมด |
|---------|----------------------------------------------------|--------------------------|---------------------------------------------------------------------------|
| 2548    | 1,320,997.9                                        | 104,065.2                | 7.87                                                                      |
| 2547    | 1,168,655.4                                        | 103,333.8                | 8.84                                                                      |
| 2546    | 1,045,580.4                                        | 109,831.7                | 10.50                                                                     |
| 2545    | 871,699.7                                          | 95,245.3                 | 10.92                                                                     |
| 2544    | 834,140.8                                          | 90,761.0                 | 10.88                                                                     |
| 2543    | 747,873.0                                          | 84,902.0                 | 11.35                                                                     |
| 2542    | 712,960.0                                          | 66,376.0                 | 9.30                                                                      |
| 2541    | 732,351.0                                          | 66,069.0                 | 9.02                                                                      |
| 2540    | 849,208.0                                          | 103,619.0                | 12.20                                                                     |
| 2539    | 854,235.0                                          | 126,227.0                | 14.77                                                                     |
| 2538    | 765,528.0                                          | 126,701.0                | 16.55                                                                     |
| 2537    | 656,971.0                                          | 113,784.0                | 17.31                                                                     |
| 2536    | 561,854.0                                          | 102,483.0                | 18.24                                                                     |
| 2535    | 490,434.0                                          | 82,263.0                 | 16.77                                                                     |
| 2534    | 467,514.0                                          | 90,399.0                 | 19.33                                                                     |
| 2533    | 401,209.0                                          | 88,233.0                 | 21.99                                                                     |

ที่มา: กระทรวงการคลัง (2549)

จากบทสรุปของการเจรจาการค้ารอบอุรุกวัยในการลดและยกเลิก มาตรการด้านภาษีและ มาตรการที่ไม่ใช่ภาษีได้เป็นผลสำเร็จในระดับหนึ่ง ประเด็นที่ส่งเสริมมากขึ้นก็คือเรื่องของการ อำนวยความสะดวกทางการค้า ซึ่งกรมศุลกากรไทยได้สนับสนุนประเด็นดังกล่าวในด้านการดำเนิน พิธีการศุลกากร โดยนำการให้บริการในระบบการแลกเปลี่ยนข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ (Electronic Data Interchange, EDI) มาใช้ในปี พ.ศ. 2543 และปัจจุบันกรมศุลกากรได้มีการพัฒนาพิธีการนำเข้า และส่งออกโดยใช้ระบบ EDI ให้เต็มรูปแบบและมุ่งไปสู่ระบบไร้เอกสาร (Paperless) โดยนำร่อง ให้บริการผ่านพิธีการศุลกากรส่งออกด้วยอิเล็กทรอนิกส์แบบไร้เอกสาร (e-Export) ตั้งแต่เดือน มีนาคม 2549 ทำให้ผู้ประกอบการมีความคุ้นเคยกับระบบ e-Export ในระดับหนึ่งแล้ว ซึ่งจากเดิม กรมศุลกากรได้ประกาศว่าจะเริ่มใช้ 1 มกราคม 2550 แต่เนื่องจากความไม่พร้อมของเจ้าหน้าที่ ปัญหาด้านระบบ ความไม่เข้าใจของภาคเอกชน ตลอดจนยังมีผู้ประกอบการจำนวนหนึ่งไม่ได้ ลงทะเบียนผ่านพิธีการทางศุลกากรอิเล็กทรอนิกส์ โครงการดังกล่าวจึงต้องเลื่อนออกไป โดยจะเริ่ม ใช้ระบบการผ่านพิธีการศุลกากรส่งออกแบบไร้เอกสาร (e-Export) ณ สำนักงานศุลกากรท่าเรือ แหลมฉบัง อย่างเต็มรูปแบบ ในวันที่ 1 กรกฎาคม 2550

การนำระบบ ระบบการแลกเปลี่ยนข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ (Electronic Data Interchange, EDI) เข้ามาใช้ในพิธีการศุลกากรเพื่ออำนวยความสะดวกทางการค้านั้น เริ่มต้นกรมศุลกากรได้ใช้ งบประมาณกว่า 1,000 ล้านบาท ในการจัดซื้อเครื่องคอมพิวเตอร์ขนาดใหญ่ระดับ Mainframe ที่มี ประสิทธิภาพสูงและสามารถรองรับปริมาณงานทั้งหมดของกรมฯ ในระบบ EDI พร้อมติดตั้ง PC Computer เพื่อใช้เป็น Terminal ในการปฏิบัติงานตามสำนักงานและด่านศุลกากรต่างๆ ส่วนในการ ทำ Data Warehouse ต้องใช้งบประมาณถึง 32 ล้านบาท และใช้งบประมาณกว่า 20 ล้านบาทเพื่อซื้อ โครงการเพื่อจัดทำระบบ Paperless

จะเห็นได้ว่าจากการสูญเสียรายได้ของภาครัฐในการลดภาษีศุลกากร และการใช้ งบประมาณในการปฏิรูประบบด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าของประเทศไทยดังกล่าว จึง มีความสำคัญยิ่งในการศึกษาถึงผลประโยชน์ที่ประเทศไทยจะได้รับจากการส่งเสริมเรื่องการค้า ความสะดวกทางการค้าในการเปิดเสรีดังที่กล่าวมาข้างต้น

สินค้าที่นำมาเป็นตัวแทนในการศึกษาถึงประโยชน์ที่ได้รับจากการอำนวยความสะดวกทาง การค้าในการผ่านพิธีการทางศุลกากรนั้น จะเป็นสินค้าที่ใช้เป็นวัตถุดิบในการผลิต นั่นคือ เหล็ก และเหล็กกล้าโดยนำมาจากมูลค่านำเข้าสินค้าสูงสุด 10 อันดับแรก ของ Customs Report ประจำเดือนธันวาคม 2549 โดยกรมศุลกากร ซึ่งนำเข้าจากประเทศคู่ค้าที่สำคัญคือประเทศญี่ปุ่นมี

มูลค่า 3,272 ล้านบาท และผลิตภัณฑ์ยาง ซึ่งเป็นสินค้าที่มีมูลค่าส่งออกสูงสุด 10 อันดับแรก แต่เป็นที่น่าสนใจเนื่องจากแนวโน้มการนำเข้าผลิตภัณฑ์ยางเพิ่มขึ้นเฉลี่ยร้อยละ 11.8 ต่อปี จากมูลค่านำเข้า 442.2 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ในปี 2546 เพิ่มขึ้นเป็น 551.1 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ในปี 2548 และในระยะ 7 เดือนแรกของปี 2549 (มค.-กค.) นำเข้ามูลค่า 370.8 ล้านดอลลาร์สหรัฐเพิ่มจากระยะเดียวกันของปีก่อนหน้าร้อยละ 16.5

### วัตถุประสงค์ของการศึกษา

1. ศึกษาการอำนวยความสะดวกทางการค้าของกรมศุลกากรไทยในด้านพิธีการทางศุลกากร
2. วิเคราะห์ผลจากการอำนวยความสะดวกทางการค้าของกรมศุลกากรที่มีต่อปริมาณนำเข้าสินค้าของประเทศไทย

### ขอบเขตของการศึกษา

การศึกษาการอำนวยความสะดวกทางการค้าจะศึกษาในเรื่องพิธีการศุลกากร ที่กรมศุลกากรได้ดำเนินการพัฒนา คือการนำระบบนำการให้บริการในระบบการแลกเปลี่ยนข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ (Electronic Data Interchange, EDI) มาใช้ในปี พ.ศ. 2543 และพัฒนาต่อมาเป็นระบบ Paperless ข้อมูลที่นำมาใช้ศึกษา เป็นข้อมูลจากการให้บริการระบบ EDI ซึ่งทำการสุ่มใบขนสินค้าของแต่ละสินค้า สินค้าละจำนวน 50 ใบขนสินค้า ศึกษาข้อมูลเฉพาะสินค้านำเข้าหมวดสินค้าวัตถุดิบและกึ่งสำเร็จรูป คือ ผลิตภัณฑ์แผ่นรีดทำด้วยเหล็กหรือเหล็กกล้าได้จากการรีดร้อนไม่ชุบไม่เคลือบ และหล่อหรือหล่อทำด้วยยาง

### ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

1. ทำให้ทราบถึงกระบวนการนำเข้าและส่งออกสินค้าในพิธีการทางศุลกากร ตั้งแต่พิธีการศุลกากรแบบเก่า คือ แบบ Manual ต่อมาก็นำเทคโนโลยีเข้ามาใช้ในพิธีการศุลกากรเป็นแบบ EDI และได้พัฒนาระบบพิธีการศุลกากรแบบ EDI ให้เต็มรูปแบบจนกระทั่งมาเป็นระบบพิธีการศุลกากรแบบไร้เอกสาร โดยจะแสดงให้เห็นถึงการเปลี่ยนแปลงของกระบวนการนำเข้าและส่งออก เพื่อการ

อำนวยความสะดวกทางการค้าที่เพิ่มมากขึ้น ตลอดจนนำไปสู่การพัฒนาระบบพิธีการดำเนินการศุลกากรให้มีขั้นตอนที่ยุงยากลดน้อยลง ต่อไป

2. ทำให้ทราบถึงผลจากการอำนวยความสะดวกทางการค้า ในการลดระยะเวลาที่ผ่านพิธีการศุลกากร จะมีผลต่อปริมาณการนำเข้าสินค้าที่นำมาวิจัย ซึ่งจะทำให้สามารถเปรียบเทียบผลประโยชน์และต้นทุนที่ต้องเสียจากการดำเนินการในเรื่องความอำนวยความสะดวกทางการค้า

### นิยามศัพท์

การอำนวยความสะดวกทางการค้า หมายถึง การลดขั้นตอนที่ยุงยากและก่อให้เกิดความกลมกลืนกันรวมถึงการใช้เทคโนโลยีใหม่ๆ และกระบวนการอื่นๆ เพื่อลดการปฏิบัติที่เป็นการกีดขวางการค้า (APEC, 2002)

พิธีการศุลกากร หมายถึง ขั้นตอนต่างๆ ที่ผู้นำเข้า-ส่งออกหรือตัวแทนต้องปฏิบัติตามที่ระเบียบข้อบังคับของกรมศุลกากรหรือตามที่กฎหมายศุลกากรหรือกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้องกำหนดไว้เกี่ยวกับการนำเข้า-ส่งออกซึ่งของหรือสินค้านั้น (สมบัติ น้ำประเสริฐ, 2548)

ระบบการแลกเปลี่ยนข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ (Electronic Data Interchange, EDI) หมายถึง ระบบการแลกเปลี่ยนข้อมูลด้วยสื่อทางอิเล็กทรอนิกส์ ผ่านระบบคอมพิวเตอร์และเครือข่ายการสื่อสาร โทรคมนาคมที่เกี่ยวข้อง ระหว่างผู้นำเข้าหรือส่งออก หรือตัวแทนกับกรมศุลกากรและ/หรือธนาคารพาณิชย์ สามารถนำข้อมูลที่ได้รับนั้นไปประมวลผลทำงานต่อได้ทันที หรือจัดเก็บไว้ในฐานข้อมูลได้ทันที โดยไม่ต้องบันทึกข้อมูลนั้นใหม่ เป็นระบบการทำงานที่มนุษย์เข้าไปยุ่งเกี่ยวกับน้อยที่สุด (สมบัติ น้ำประเสริฐ, 2548)

ระบบไร้เอกสาร (Paperless) หมายถึง ระบบที่ไม่ต้องพิมพ์รายละเอียดต่างๆ ที่สำแดงไว้ในใบขนสินค้า ใบตราส่งสินค้า ใบตราส่งสินค้า ฯลฯ ที่ผู้ส่งออกหรือตัวแทนได้บันทึกไว้ในเครื่องคอมพิวเตอร์และมีการส่งข้อมูลด้วยระบบการแลกเปลี่ยนข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ หรือ EDI ทำให้ไม่ต้องสิ้นเปลืองกระดาษ เป็นการเก็บข้อมูลไว้ในเครื่องคอมพิวเตอร์หรือแผ่นบันทึกข้อมูล ที่สามารถเรียกข้อมูลรายละเอียดได้ทันทีที่ต้องการ (สมบัติ น้ำประเสริฐ, 2548)

## บทที่ 2

### การตรวจเอกสาร

#### งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

Asia Pacific Foundation of Canada (1998) ศึกษาถึงประโยชน์ของการอำนวยความสะดวกทางการค้าภายใต้ความร่วมมือทางเศรษฐกิจในเอเชียแปซิฟิก (APEC) พบว่า การลดต้นทุนธุรกรรมทางการค้า เช่น การเก็บข้อมูลทางอิเล็กทรอนิกส์และการนำเทคโนโลยีเข้ามาประยุกต์ใช้ในเรื่องเอกสารอิเล็กทรอนิกส์ (Electronic Documentation) จะลดต้นทุนทางการค้าระหว่างประเทศสมาชิกถึง 60 พันล้านเหรียญดอลลาร์สหรัฐ โดย APEC พยายามที่จะบรรลุวัตถุประสงค์ของการเพิ่มความรวดเร็วทางเศรษฐกิจ ซึ่งทิศทางและการตัดสินใจที่จะนำสู่ความสำเร็จได้นั้นต้องพึ่งพาข้อมูลเชิงประจักษ์ และวิธีการเชิงปริมาณ จากการใช้อิเล็กทรอนิกส์เข้ามาช่วยทำให้ข้อมูลแม่นยำ และน่าเชื่อถือมากกว่า

WTO (2000) ศึกษาการอำนวยความสะดวกทางการค้าเป็นปัจจัยสำคัญที่ทำให้เกิดความน่าสนใจในการลงทุนของต่างชาติโดยตรง (Foreign Direct Investment - FDI) ซึ่งระบบศุลกากรที่ยุงยาก และขั้นตอนทางการค้าที่มากเกินไป เป็นอุปสรรคอย่างยิ่งต่อการเข้ามาของ FDI ผลของการลดภาษีเช่นเดียวกันการเพิ่มโอกาสในการมีงานทำ และการถ่ายทอดเทคโนโลยี เป็นสิ่งที่จำเป็นอย่างมากในประเทศกำลังพัฒนา เพราะสิ่งเหล่านี้ทำให้ประเทศกำลังพัฒนาสามารถเพิ่มขีดความสามารถในการอำนวยความสะดวกทางการค้า ทำให้ง่ายขึ้น ความโปร่งใส และการคาดคะเนได้ทั้งการนำเข้าและส่งออก มีมากขึ้น ความโปร่งใสของระบบทำให้ลดการคอร์รัปชันลงได้ ซึ่งมีมากในประเทศกำลังพัฒนาโดยส่วนใหญ่ อีกทั้งพิธีการทางศุลกากรที่รวดเร็วและมีประสิทธิภาพ ทำให้การจัดเก็บรายได้เข้ารัฐได้มาก ซึ่งเป็นแหล่งรายได้หลักๆ ของประเทศกำลังพัฒนาอีกด้วย โดยตัวอย่างการศึกษา พบว่าการเริ่มใช้ระบบการแลกเปลี่ยนข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ (Electronic Data Interchange, EDI) ในประเทศชิลี ทำให้ประหยัดค่าใช้จ่ายไปได้ถึง 1 ล้านเหรียญสหรัฐ ต่อเดือน ในขณะที่ต้นทุนการปฏิรูประบบภายในประเทศเท่ากับ 5 ล้านเหรียญสหรัฐเท่านั้น

Hummels (2001) ได้ทำการศึกษาโดยมุ่งประเด็นความสำคัญของเวลาในฐานะที่เป็นอุปสรรคทางการค้า การประเมินต้นทุนทางเวลา และเชื่อมโยงสิ่งเหล่านี้สู่รูปแบบทางการค้าและ

การผลิตสินค้าระหว่างประเทศ การประเมินได้ชี้ให้เห็นว่าในแต่ละการขนส่งที่ใช้เวลาในการขนส่งสินค้าลดลงจะเพิ่มความเป็นไปได้ที่สหรัฐจะซื้อสินค้าวัตถุดิบจากประเทศนั้นร้อยละ 1-1.5 เงื่อนไขของประเทศส่งออก เกิดจาก ความพอใจที่จะจ่ายเงินเพื่อลดระยะเวลาขนส่งซึ่งแตกต่างกันไปตามผู้ส่งออกและชนิดสินค้า ความเร็วในการขนส่งสินค้าทางเครื่องบินหรือทางเรือ การศึกษาพบว่า การลดเวลาที่ต้องเสียไป 1 วัน จากการดำเนินการทางศุลกากรสำหรับสินค้าข้ามและผ่านแดน จะทำให้ผู้ทำการค้าลดต้นทุนในการประกอบธุรกรรมบนแผ่นดินร้อยละ 0.8

APEC (2002) พบว่าการอำนวยความสะดวกทางการค้าจะทำให้การส่งออกของประเทศอินโดนีเซียเพิ่มขึ้นมูลค่า 2.9 พันล้านเหรียญสหรัฐ มาเลเซียเพิ่มขึ้น 6.3 พันล้านเหรียญสหรัฐ ประเทศไทยเพิ่มขึ้น 3.9 พันล้านเหรียญสหรัฐ เม็กซิโกเพิ่มขึ้น 1.9 พันล้านเหรียญสหรัฐ และจีนเพิ่มขึ้น 32 พันล้านเหรียญสหรัฐ ซึ่งมูลค่าการค้าที่เพิ่มขึ้นสูงกว่ารายได้จากการลดภาษีเสียอีก

Wilson, Mann and Otsuki (2003) ได้ทำการศึกษาวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างการอำนวยความสะดวกทางการค้า ขั้นตอนทางการค้า และ GDP ต่อหัว ในเขต Asia – Pacific สำหรับส่วนแบ่งตลาดสินค้า พวกเขาได้กำหนดตัววัดการอำนวยความสะดวกทางการค้า 4 ด้านที่สำคัญ คือ การเพิ่มประสิทธิภาพของท่าเรือและท่าอากาศยาน ระบบศุลกากร การลดกฎระเบียบและข้อบังคับ และการใช้อิเล็กทรอนิกส์ในการดำเนินธุรกิจ พวกเขาได้ประเมินหาความสัมพันธ์ระหว่างตัววัดตัววัดการอำนวยความสะดวกทางการค้า 4 ด้านดังกล่าว และขั้นตอนทางการค้า โดยใช้โมเดลสมการโน้มถ่วง (Gravity Model) ซึ่งได้รวมปัจจัยภายในและตัวแปรมาตรฐานลงไปด้วย

พบว่าการปรับปรุงการอำนวยความสะดวกทางการค้าใน 4 ด้านดังกล่าวข้างต้น จะทำให้มูลค่าการค้าเพิ่มขึ้นถึง 377 พันล้านเหรียญสหรัฐ โดยที่มูลค่าการค้าจะเพิ่มขึ้นทั้งมูลค่าการส่งออกและนำเข้า แต่มูลค่าการส่งออกของเกือบทุกประเทศจะเพิ่มมากกว่า โดยเฉพาะการส่งออกไปยังตลาดกลุ่มประเทศ OECD

Yasui (2003) ทำการศึกษาโดยมีจุดประสงค์ของการศึกษา คือ ในการอำนวยความสะดวกทางการค้านั้นเป็นเหตุให้เกิดการลดลงของต้นทุนทางธุรกรรม (Trade Transaction Costs) ซึ่งต้นทุนทางธุรกรรม เกี่ยวข้องโดยตรงกับนโยบายผ่านแดน ซึ่งขึ้นอยู่กับประสิทธิภาพและความถูกต้องของการดำเนินธุรกิจและการจัดการระหว่างกัน ของผู้ดำเนินธุรกรรม คุณลักษณะ หรือ ชนิดของสินค้า ขนาด และประเภทของธุรกิจ โดยที่ต้นทุนรวมเกิดจากต้นทุนโดยตรง เช่น ค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้องกับการจัดหาข้อมูลและเอกสารสิทธิ์ต่างๆ และต้นทุนทางอ้อม เช่น ต้นทุนที่เกิดจากความล่าช้าของ

ขั้นตอนทางธุรกรรม การศึกษาเชิงประจักษ์ได้ชี้ให้เห็นว่าต้นทุนธุรกรรมทางตรงและทางอ้อมที่เกิดขึ้นในแต่ละครั้งนั้นเพิ่มขึ้นร้อยละ 1-15 ของมูลค่าสินค้า ซึ่งถ้าหากการอำนวยความสะดวกทางการค้าส่งผลต่อต้นทุนทางธุรกรรม โดยชัดเจนแล้ว จะทำให้สวัสดิการเพิ่มสูงขึ้น และจากการลดต้นทุนทางธุรกรรมการค้าร้อยละ 1 จะทำให้สวัสดิการโดยรวมทั่วโลกดีขึ้นประมาณ 40 พันล้านเหรียญสหรัฐ

BaGai, Newfarmer, and Wilson (2004) กล่าวว่า หากเวลาที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้าผ่านแดนลดลง 1 วันในประเทศกำลังพัฒนา จะทำให้ประหยัดค่าใช้จ่ายต่อปีลงได้ 240 พันล้านเหรียญสหรัฐ ซึ่งต้นทุนทางการขนส่ง ถือเป็นปัจจัยหนึ่งที่สำคัญของอุปสรรคทางการค้า ดังนั้น การขนส่งที่ล่าช้าจึงส่งผลเสียที่คิดเป็นต้นทุนมหาศาล และถ้าหากการอำนวยความสะดวกทางการค้าได้ถูกพิจารณาในมุมกว้างเพื่อรวมการปรับปรุงในการขนส่งและการขายปลีก จะสามารถเพิ่มมูลค่าได้ถึง 3.6 พันล้านเหรียญสหรัฐ

นาริรัตน์ เดชมหาลาภอนันต์ (2545) ได้ทำการศึกษา “การปรับชั้นกับพิธีการนำเข้าส่งออกของไทย” ว่าการนำระบบคอมพิวเตอร์ Electronic Data Interchange (EDI) ซึ่งเป็นเทคโนโลยีการแลกเปลี่ยนข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ มาใช้ในด้านปฏิบัติพิธีการนำสินค้าเข้าส่งออกและตรวจปล่อยสินค้า ทำให้สามารถลดขั้นตอนพิธีการนำเข้าสินค้าเข้าและส่งออกได้ไม่น้อยกว่า 2 ขั้นตอน ลดการพบปะติดต่อกันระหว่างเจ้าหน้าที่และผู้ประกอบการ จะทำให้เจ้าหน้าที่สามารถเรียกครองสินบนได้น้อยลง นอกจากนั้นยังสามารถลดการบันทึกข้อมูลที่ซ้ำซ้อนระหว่างหน่วยงานลงไปได้ทำให้สามารถลดต้นทุนและประหยัดเวลาของผู้ประกอบการได้

### แนวคิดและทฤษฎี

การศึกษาถึงการอำนวยความสะดวกทางการค้านั้น มีพื้นฐานมาจากทฤษฎีทางการค้าระหว่างประเทศ มาตรการในการแทรกแซงทางการค้า การประหยัดและไม่ประหยัดสืบเนื่องจากขนาดของการผลิต และแนวคิดทางด้านต้นทุนสินค้าและการอำนวยความสะดวกทางการค้าดังต่อไปนี้

## ทฤษฎีการค้าระหว่างประเทศ

Markusen and Melvin (1989) ได้แบ่งทฤษฎีการค้าระหว่างประเทศตามสาเหตุที่ต้องมีการค้าระหว่างประเทศ คือ

1. การค้าระหว่างประเทศเกิดจากความแตกต่างของฟังก์ชันการผลิต (Production Function) ของแต่ละประเทศ ทฤษฎีที่อยู่ในกลุ่มนี้ คือ ทฤษฎีความได้เปรียบเชิงสมบูรณ์ของ Adam Smith เห็นว่าการผลิตสินค้า ที่ตนมีความชำนาญจะทำให้สามารถผลิตสินค้าชนิดใดชนิดหนึ่งเมื่อเทียบกับประเทศคู่ค้าก็ควรผลิตและส่งออกสินค้าหรือบริการนั้น เพื่อแลกกับสินค้าหรือบริการที่ตนเองไม่มีความชำนาญ ในที่นี้การที่ประเทศใดมีความชำนาญในการผลิตสินค้าชนิดใดชนิดหนึ่งมากกว่าประเทศอื่น ถือได้ว่าประเทศนี้มีความได้เปรียบเชิงสมบูรณ์ในการผลิตสินค้านั้นๆ

ในความเป็นจริง แม้บางประเทศไม่มีความได้เปรียบเชิงสมบูรณ์ใดๆ เลย ประเทศก็ยังสามารถทำการค้าระหว่างประเทศได้ Ricardo จึงเสนอแนวคิดใหม่ว่า การค้าระหว่างประเทศไม่ได้ขึ้นอยู่กับความได้เปรียบเชิงสมบูรณ์ของประเทศผู้ส่งออกเหนือคู่ค้า แต่ขึ้นอยู่กับความแตกต่างเชิงเปรียบเทียบต้นทุนการผลิต กล่าวคือ ประเทศใดๆ จะส่งออกสินค้าที่ตนเองมีต้นทุนเชิงเปรียบเทียบสูงกว่าประเทศอื่น เช่น ประเทศที่ 1 ผลิตสินค้า A และ B อย่างละ 1 หน่วย โดยใช้แรงงาน 80 และ 90 ชั่วโมง ตามลำดับ ส่วนประเทศที่ 2 ผลิตโดยใช้แรงงาน 120 และ 100 ชั่วโมง ตามลำดับ ถ้าพิจารณาความได้เปรียบเชิงสมบูรณ์แล้ว จะไม่มีการค้าระหว่างกันเนื่องจากประเทศที่ 1 สามารถผลิตสินค้าโดยใช้แรงงาน (ต้นทุน) น้อยกว่า ทั้งสินค้า A และสินค้า B แต่ในแนวคิดของ Ricardo หรือทฤษฎีความได้เปรียบเชิงเปรียบเทียบแล้ว ประเทศที่ 1 จะผลิตและส่งออกสินค้า A เพราะต้นทุนเชิงเปรียบเทียบของสินค้า A น้อยกว่าสินค้า B นั่นคือ  $80/120$  น้อยกว่า  $90/100$  ในทางกลับกัน ประเทศที่ 2 มีความได้เปรียบเชิงเปรียบเทียบในการผลิตสินค้า B และมีความเสียเปรียบเชิงเปรียบเทียบในการผลิตสินค้า A

ต่อมา Gottfried Harberler ได้เสนอทฤษฎีการค้าระหว่างประเทศใหม่ โดยยกเลิกข้อสมมติที่ว่า แรงงานเป็นปัจจัยเดียวที่ใช้ในการผลิตของทฤษฎีคลาสสิก และเพิ่มเติมว่าปัจจัยการผลิตสินค้าชนิดใดชนิดหนึ่งวัดได้ด้วยต้นทุนค่าเสียโอกาส ซึ่งจะเพิ่มขึ้นเรื่อยๆ เมื่อขยายการผลิตสินค้านั้นๆ ระหว่างประเทศจะเกิดขึ้นเมื่อสินค้าที่ส่งออก (มีต้นทุนเชิงเปรียบเทียบต่ำ) จะมีราคาสูงขึ้น (เนื่องจากมีอุปสงค์จากต่างประเทศเข้ามารวมด้วย จากเดิมที่มีเพียงอุปสงค์ภายในประเทศเท่านั้น) ส่วนสินค้านำเข้า (มีต้นทุนเชิงเปรียบเทียบสูง) มีราคาลดลง (เนื่องจากการค้าระหว่างประเทศทำ

ให้มีอุปทานของสินค้ามากขึ้น) ในกรณีนี้ประเทศจะมีการผลิตสินค้าทั้งที่ตนเองมีความได้เปรียบ โดยจะผลิตสินค้าที่มีความได้เปรียบเพิ่มขึ้นและลดการผลิตสินค้าดังกล่าวหลังจากที่มีการค้าระหว่างประเทศ จะขึ้นอยู่กับราคาเปรียบเทียบของสินค้านั้นๆ

2. การค้าระหว่างประเทศเกิดจากความแตกต่างกันของปริมาณปัจจัยและทรัพยากรการผลิตของแต่ละประเทศ (Factor Endowments) มีทฤษฎีหลักคือ ทฤษฎีของ Heckscher-Ohlin ทฤษฎี Factor-Price-Equalization ทฤษฎี Rybczynski และทฤษฎี Stolper-Samuelson

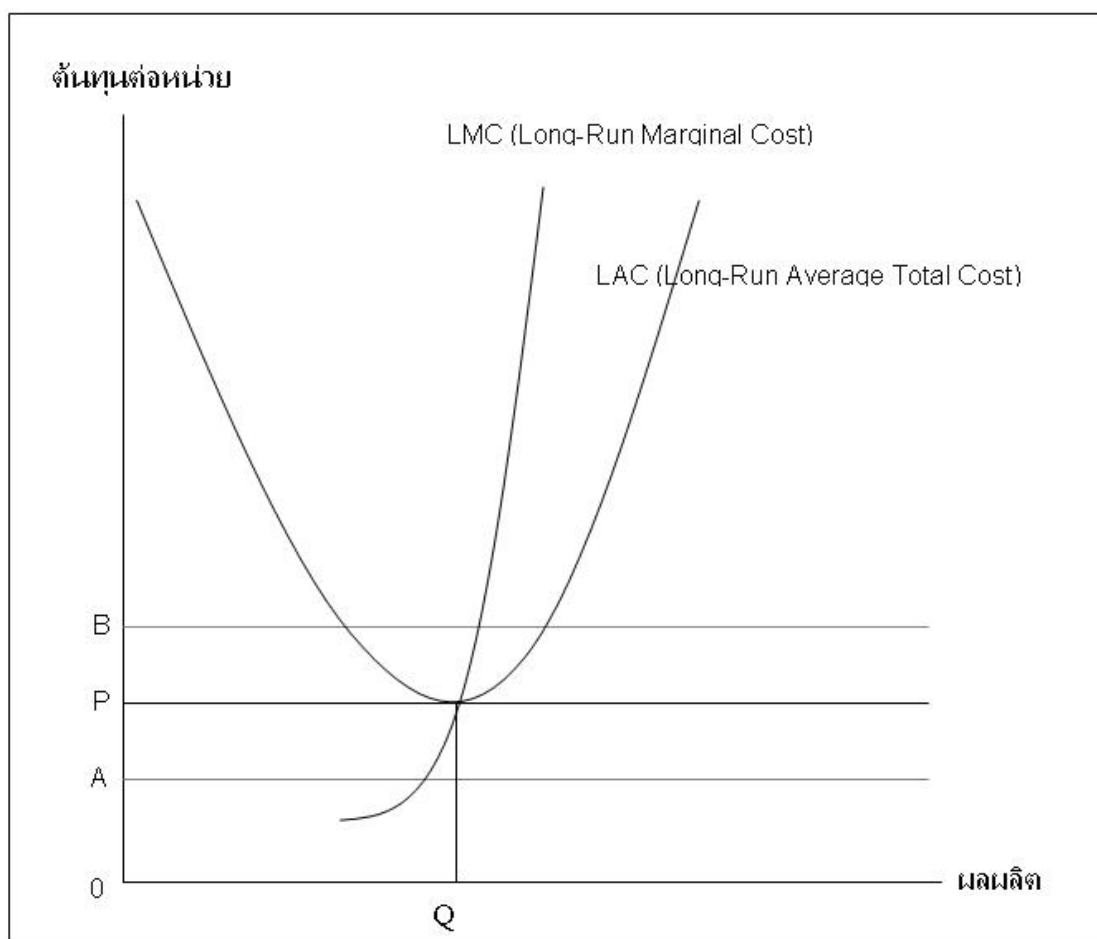
ทฤษฎี Heckscher-Ohlin ซึ่งเป็นทฤษฎีหลัก ได้ชี้ให้เห็นว่า ความแตกต่างของปริมาณปัจจัยและทรัพยากรการผลิตที่แต่ละประเทศมีอยู่ (Factor Endowments) เป็นสาเหตุสำคัญที่ทำให้เกิดการค้าระหว่างประเทศ ประเทศต่างๆ จะได้ประโยชน์จากการผลิตสินค้าที่ใช้ปัจจัยและทรัพยากรการผลิตที่ประเทศนั้นมีอยู่อย่างหนาแน่น (Factor Abundant) โดยประเทศจะส่งออกสินค้าที่ใช้ปัจจัยการผลิตที่ตนมีอยู่อย่างหนาแน่น เมื่อเปรียบเทียบกับปัจจัยการผลิตอื่นที่เป็นส่วนประกอบสำคัญในการผลิต เช่น ประเทศที่ 1 มีปัจจัยทุนหนาแน่นเมื่อเทียบกับปัจจัยแรงงาน ส่วนประเทศที่ 2 ปัจจัยแรงงานหนาแน่นเมื่อเทียบกับปัจจัยต้นทุน เมื่อมีการค้าระหว่างประเทศ ประเทศที่ 1 จะส่งออกสินค้าที่มีปัจจัยต้นทุนเป็นปัจจัยการผลิตหลัก (Capital Intensive) ส่วนประเทศที่ 2 จะส่งออกสินค้าที่มีปัจจัยแรงงานเป็นปัจจัยหลักในการผลิต (Labor Intensive)

จากทฤษฎีในข้อ 1 และ 2 จะเห็นได้ว่า การค้าระหว่างประเทศเกิดจากความอุดมสมบูรณ์ของปัจจัยการผลิต และความชำนาญในการผลิตของแต่ละประเทศมีไม่เท่ากัน ต้นทุนในการผลิตสินค้าจึงต่างกัน

3. การค้าระหว่างประเทศเกิดจากการขยายการผลิตของอุตสาหกรรมทำให้ต้นทุนในการผลิตลดลง (Increasing return to scale) แม้ประเทศที่ทำการค้าระหว่างกันจะมีสภาพทางเศรษฐกิจใกล้เคียงกันก็ตาม อุตสาหกรรมที่มีต้นทุนคงที่ (Fixed cost) สูง และราคาของสินค้าสูงกว่าต้นทุนส่วนเพิ่ม (Marginal Cost) การขยายการผลิตจะทำให้ต้นทุนเฉลี่ยลดลง ผู้ผลิตได้กำไรและมีความชำนาญในการผลิตที่เพิ่มขึ้น โดยเฉพาะกรณีที่เป็นผู้ผลิตรายแรกๆ ซึ่งจะทำให้ผลิตภาพของปัจจัยการผลิต (Factor productivity) สูงขึ้นด้วย ดังนั้นถ้ามีการค้าระหว่างประเทศผู้ผลิตที่มีเทคโนโลยีในการผลิตในลักษณะ Increasing return to scale ก็จะได้ประโยชน์จากการค้าระหว่างประเทศ เนื่องจากตลาดสินค้าใหญ่ขึ้นทำให้สามารถขยายการผลิตได้ ส่วนประเทศที่นำเข้าก็จะได้ประโยชน์จากการที่ราคาสินค้าลดลงหรือถูกกว่าผลิตเอง นอกจากนี้ การขยายตลาดยังมีผลทำให้สามารถผลิต

สินค้าได้หลากหลายขึ้น แม้จะมีต้นทุนสูงกว่ากรณีที่ผลิตสินค้าเพียงชนิดเดียว แต่ผู้บริโภคก็ได้ประโยชน์จากการที่มีสินค้าให้เลือกมากขึ้นด้วยเช่นกัน อุตสาหกรรมที่มีลักษณะเช่นนี้ ได้แก่ อุตสาหกรรมการผลิตยานยนต์ และเครื่องบิน เป็นต้น

จากภาพที่ 3 จะเห็นได้ว่า ช่วงการผลิตที่เกิด Increasing return to scale คือช่วงการผลิตที่เมื่อผลิตเพิ่มขึ้น ต้นทุนการผลิตเฉลี่ยต่อหน่วย (LAC) จากรูปจะอยู่ในช่วงการผลิต  $0Q$  ถ้าผลิตมากกว่าช่วงดังกล่าวจะเป็นการผลิตที่ไม่เกิดการประหยัดต่อขนาด เนื่องจากต้นทุนต่อหน่วยจะเพิ่มขึ้น (เส้นต้นทุนเฉลี่ยต่อหน่วยมีค่าความชันเป็นบวก) ตามปริมาณการผลิต



ภาพที่ 3 Increasing Return to Scale

ที่มา: Markusen and Melvin (1989)

#### 4. การค้าระหว่างประเทศเกิดจากการที่ตลาดถูกบิดเบือน (Distortions)

การบิดเบือนทั้งที่เกิดจากการแข่งขันที่ไม่สมบูรณ์ และจากมาตรการกีดกันการนำเข้า และมาตรการสนับสนุนการส่งออก เนื่องจากการบิดเบือนดังกล่าว ทำให้ราคาสินค้าไม่ได้แสดงถึงต้นทุนที่แท้จริงของปัจจัยการผลิต จึงจูงใจให้มีการผลิตและส่งออกมากกว่ากรณีที่ตลาดไม่ถูกบิดเบือน ซึ่งอาจจะไม่มีการส่งออกหรือเป็นผู้นำเข้าก็ได้

#### 5. การค้าระหว่างประเทศเกิดจากการผลิตเพื่อการตลาดในประเทศ

ทฤษฎีของ Linder ทฤษฎีนี้เสนอว่าอุปสงค์ต่อสินค้าภายในประเทศทำให้เกิดการผลิตเพื่อส่งออก เนื่องจาก Linder มีความเห็นว่าความต้องการสินค้าภายในประเทศจะทำให้ผู้ผลิตผลิตสินค้าเพื่อจำหน่ายในประเทศ และผู้ผลิตจะทำการพัฒนาสินค้านั้นๆ จนสามารถส่งออกได้ ในทฤษฎีนี้ผู้ผลิตจะส่งออกสินค้าให้กับประเทศที่มีอุปสงค์ที่คล้ายคลึงกัน ซึ่งเป็นผลจากการผลิตเพื่อจำหน่ายในประเทศหลัก อย่างไรก็ดี ปัจจัยที่จะเสริมให้ทฤษฎีของ Linder เป็นความจริงได้ก็คือ ขนาดตลาดภายในประเทศนั้น ต้องมีขนาดใหญ่มากพอที่จะทำให้ต้นทุนการผลิตลดลงจนสามารถแข่งขันกับประเทศอื่น

6. การค้าระหว่างประเทศขึ้นอยู่กับวงจรชีวิตของสินค้า (Product Cycle) ในทฤษฎีนี้แบ่งวงจรชีวิตของสินค้าในการค้าระหว่างประเทศเป็น 3 ช่วง คือ

6.1 ช่วงผลิตสินค้าใหม่ ในช่วงนี้ผู้ผลิตจะผลิตสินค้าใหม่เพื่อจำหน่ายในประเทศมักจะเกิดขึ้นในประเทศที่มีอำนาจซื้อสูง เนื่องจากราคาสินค้าในช่วงนี้อยู่ในระดับสูง

6.2 ช่วงส่งออกสินค้า ในช่วงนี้การผลิตเริ่มมีปริมาณมากขึ้น ราคาเริ่มลดลง สินค้ามีมาตรฐานดีขึ้น มีอุปสงค์จากต่างประเทศในระดับหนึ่ง ผู้ผลิตจึงเริ่มส่งออกในช่วงนี้ บางรายมีการตั้งสาขาในต่างประเทศ ขณะเดียวกันผู้ผลิตในประเทศที่นำเข้าก็เริ่มมีการผลิตสินค้านี้ด้วยตัวเอง ซึ่งจะได้เปรียบผู้ผลิตในต่างประเทศ เนื่องจากมีค่าจ้างแรงงานต่ำกว่า

6.3 ช่วงนี้ประเทศที่นำเข้าเริ่มมีการส่งออกสินค้าที่ตนเองผลิตได้ไปยังประเทศในโลกว่าที่สาม และประเทศในโลกว่าที่สาม ก็เริ่มมีการผลิตเอง เพราะค่าจ้างแรงงานต่ำกว่า ส่วนประเทศที่เป็น

ผู้คิดค้นจะคิดค้นสินค้าใหม่ออกมา เนื่องจากไม่สามารถผลิตสินค้าเดิมแข่งกับประเทศอื่นที่มีต้นทุนการผลิตต่ำกว่าได้

#### 7. การค้าระหว่างประเทศเกิดจากความแตกต่างของเทคโนโลยี (Technology Gap)

ทั้งนี้เนื่องจากประเทศที่มีการพัฒนาเทคโนโลยีสูงมักมีรายได้และค่าจ้างสูงจะลงทุนพัฒนาเทคโนโลยีในการผลิตเพื่อลดการจ้างงาน ประเทศเหล่านี้จึงได้เปรียบในการผลิตสินค้าใหม่ที่ต้องใช้เทคโนโลยีในการผลิตสูง เมื่อมีการค้าระหว่างประเทศ ประเทศเหล่านี้จะส่งออกสินค้าดังกล่าวไปยังประเทศที่มีการพัฒนาเทคโนโลยีต่ำกว่า จนกว่าเทคโนโลยีดังกล่าวจะแพร่กระจายไปยังประเทศอื่น

#### 8. การค้าระหว่างประเทศเกิดจากความแตกต่างของรายได้และรสนิยม

รสนิยมที่ต่างกัน สินค้าชนิดเดียวกันที่ไม่สามารถทดแทนกันได้สมบูรณ์ หรือมีความแตกต่างกันในสายตาของผู้บริโภค ทำให้ผู้บริโภคนำเข้าสินค้าที่ตนชื่นชอบจากต่างประเทศแม้ว่าสินค้าชนิดเดียวกันนี้จะผลิตได้ในประเทศก็ตาม

รายได้ของผู้บริโภค จะทำให้ผู้บริโภคที่มีรายได้สูงและรายได้ต่ำมีรูปแบบการบริโภคที่ต่างกัน ผู้บริโภคที่มีรายได้ต่ำจะบริโภคสินค้าจะเป็นในสัดส่วน (เทียบกับสินค้าอื่น) ที่สูงกว่าผู้บริโภคที่มีรายได้สูง ดังนั้น ถ้ามีการค้าระหว่างประเทศโดยเสรี ประเทศที่มีรายได้ต่ำมีแนวโน้มจะนำเข้าสินค้าจำเป็นในอัตราที่สูงกว่าประเทศที่มีรายได้สูง

#### มาตรการในการแทรกแซงทางการค้า

การแทรกแซงทางการค้าระหว่างประเทศ (รัตน สหายคณิต และ พุทธกาล รัชธร, 2549) ทำได้ 2 ด้าน ได้แก่ การแทรกแซงทางการนำเข้าโดยอาศัยมาตรการต่างๆ กีดกันการนำเข้าสินค้า และการแทรกแซงทางการส่งออกโดยมาตรการต่างๆ สนับสนุนการส่งออก ซึ่งได้อธิบายตามลำดับต่อไป

## 1. มาตรการกีดกันการนำเข้า

มาตรการกีดกันการนำเข้า หมายถึง มาตรการต่างๆ ที่จะส่งผลให้สินค้าจากต่างประเทศเข้ามาขายแข่งขันภายในประเทศได้ยากลำบากขึ้น หรือไม่สามารถส่งเข้ามาขายแข่งขันได้ มาตรการต่างๆ ที่นำมาใช้กีดกันการนำเข้า ได้แก่ มาตรการทางภาษ้นำเข้าหรืออากรขาเข้า (tariffs) และ มาตรการที่ไม่ใช่ภาษี (nontariff barriers)

ก. มาตรการทางภาษี หมายถึง มาตรการที่รัฐบาลจัดเก็บภาษีจากสินค้าเข้าซึ่งเรียกว่า ภาษ้นำเข้า (import tariffs) หรืออากรนำเข้า (import duties) ภาษีที่จัดเก็บจากสินค้าเข้านี้ อาจจัดเก็บในอัตราร้อยละของมูลค่านำเข้า ซึ่งเรียกว่า ภาษีจัดเก็บตามมูลค่า (ad valorem tariff) หรืออาจจัดเก็บโดยกำหนดภาษีต่อหน่วยของสินค้า ซึ่งเรียกว่า ภาษีจัดเก็บต่อหน่วยของสินค้า (specific tariff) หรืออาจจัดเก็บในลักษณะผสมของภาษีทั้งสองชนิดข้างต้น ซึ่งเรียกว่า ภาษีผสม (compound tariff) โดยปกติภาษีที่จัดเก็บจากสินค้าเข้าส่วนใหญ่จะเป็นภาษีจัดเก็บตามมูลค่า กล่าวคือ จัดเก็บตามราคานำเข้าของสินค้า แต่บางครั้งอาจมีปัญหาเกิดขึ้นบ้างในกรณีที่ผู้ผลิตในต่างประเทศระบุราคาสินค้าต่ำกว่าความเป็นจริง หรือต่ำกว่าราคาดตลาดโลกมาก ดังนั้น รัฐบาลของประเทศผู้นำเข้าก็จะแก้ปัญหาด้วยการกำหนดราคาทางการ (official prices) ของสินค้าเข้าชนิดนั้น เพื่อใช้เป็นฐานในการคำนวณภาษีขาเข้า หรือในกรณีที่รัฐบาลของประเทศผู้ผลิตสินค้าให้การอุดหนุนการผลิตสินค้าออก จึงทำให้ประเทศนั้นสามารถส่งออกได้ในราคาต่ำกว่าผู้ผลิตรายอื่นๆ รัฐบาลของประเทศผู้นำเข้าก็จะจัดเก็บภาษีเท่ากับส่วนต่างของราคาดตลาดโลกและราคาที่ได้รับการอุดหนุน ภาษีดังกล่าวเรียกว่า ภาษีผันแปร (variable levy) ซึ่งมีการจัดเก็บดังตัวอย่าง สมมติการผลิตสินค้า X ในประเทศ ก. เสียต้นทุนการผลิตต่อหน่วยคิดเป็นเงินยูโรเท่ากับ 12 ยูโร ทำให้ราคาขายในประเทศเท่ากับ 12 ยูโรต่อหน่วย แต่ราคาดตลาดโลกเท่ากับ 10 ยูโรต่อหน่วย จึงทำให้ประเทศ ก. ไม่สามารถส่งสินค้า X ออกไปขายในตลาดโลกได้ แต่ถ้ารัฐบาลของประเทศ ก. ให้เงินอุดหนุนแก่ผู้ผลิตหน่วยละ 2 ยูโร ประเทศ ก. จะสามารถส่งออกสินค้า X ไปขายแข่งขันในตลาดโลกได้ ในกรณีเช่นนี้ประเทศผู้นำเข้าจะจัดเก็บภาษีผันแปร 2 ยูโรต่อหน่วย ซึ่งเท่ากับส่วนต่างระหว่างราคาในตลาดโลกกับราคาขายในประเทศ ก. ประเทศที่จัดเก็บภาษีผันแปรได้แก่ ประเทศในสหภาพยุโรป ซึ่งจัดเก็บภาษีชนิดนี้กับธัญพืชที่นำเข้าจากประเทศที่รัฐบาลให้การอุดหนุนการผลิต

การจัดเก็บภาษีนำเข้าทำให้เกิดผลที่สำคัญหลายประการ ดังนี้

- 1) รัฐบาลได้รับรายได้ภาษีเพิ่มขึ้น ซึ่งรายได้จากภาษีนำเข้าจัดว่าเป็นรายได้ที่สำคัญในประเทศจัดเก็บภาษีทางตรงได้ค่อนข้างน้อย
- 2) การเก็บภาษีนำเข้าเป็นการสร้างอุปสรรคทางการค้า ทำให้สินค้าเข้ามีราคาขายในประเทศสูงขึ้น อุปสงค์ต่อสินค้าเข้าและการนำเข้าลดลง ดุลการค้าของประเทศจะดีขึ้น
- 3) ทำให้อุปสงค์ที่มีต่อสินค้าที่ผลิตในประเทศที่สามารถใช้ทดแทนสินค้าเข้าได้ขยายตัวเพิ่มขึ้น การผลิตสินค้าชนิดนั้นจะขยายตัว เป็นผลดีแก่กลุ่มผู้ผลิต แรงงาน ผู้จัดหาวัตถุดิบให้ และกลุ่มที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับการผลิตสินค้านั้นในประเทศ
- 4) การจัดเก็บภาษีนำเข้าทำให้ราคาขายสินค้าภายในประเทศมีราคาสูงขึ้น ผู้บริโภคต้องซื้อสินค้าในราคาที่แพงขึ้น และมีสินค้า(นำเข้า)บริโภคในจำนวนที่น้อยลง ทำให้สวัสดิการหรือความกินดีอยู่ดีของผู้บริโภคลดลงเมื่อเปรียบเทียบกับกรณีการค้าเสรี
- 5) อุตสาหกรรมการผลิตสินค้าในประเทศที่ขยายตัวนั้นอาจเป็นอุตสาหกรรมที่ประเทศไม่มีความได้เปรียบในการผลิต จึงเป็นการใช้ทรัพยากรของประเทศเป็นไปอย่างไม่เหมาะสม และอาจเป็นอุตสาหกรรมที่อ่อนแอไม่มีศักยภาพที่จะแข่งขันได้กับสินค้าของผู้ผลิตต่างประเทศ

การเก็บภาษีนำเข้าจึงทำให้เกิดผลดีและผลเสีย ซึ่งได้มีการวิพากษ์ว่าผลทางด้านใดจะสูงกว่ากัน ผู้ที่สนับสนุนนโยบายการค้าเสรีจะได้แย้งว่า การเก็บภาษีนำเข้าทำให้เกิดผลเสียแก่ประเทศมากกว่าผลดี ส่วนผู้สนับสนุนนโยบายกีดกันการค้าก็จะโต้แย้งว่า การเก็บภาษีนำเข้าจะทำให้ประเทศได้รับประโยชน์มากกว่า ซึ่งการถกเถียงกันในเรื่องดังกล่าวยังคงดำเนินต่อไป

ข. มาตรการที่ไม่ใช่ภาษี ได้แก่ มาตรการต่างๆ ดังนี้

- 1) โควตา (quotas) หมายถึง การกำหนดปริมาณสูงสุดที่จะนำเข้าสินค้านั้นได้ในช่วงระยะเวลาหนึ่ง เช่น กำหนดปริมาณนำเข้ารถยนต์นั่งส่วนบุคคลขนาดต่ำกว่า 1,300 ซีซีไม่เกิน 10,000 คันใน 1 ปี เป็นต้น เมื่อรัฐบาลใช้มาตรการโควตาการนำเข้าแก่สินค้าใด ผู้ที่จะสามารถ

นำเข้าสินค้าได้นั้นต้องได้รับใบอนุญาตนำเข้าจากรัฐบาลก่อน และจะสามารถนำเข้าสินค้าได้ตามจำนวนที่รัฐบาลจัดสรรให้ ตัวอย่างเช่น สหรัฐอเมริกากำหนดโควตาการนำเข้าเนยแข็ง บริษัทที่ได้รับอนุญาตให้นำเนยแข็งจะสามารถนำเข้าเนยแข็งได้ไม่เกินจำนวนที่กำหนด ญี่ปุ่นและฟิลิปปินส์ก็เคยกำหนดโควตาการนำเข้าสินค้าข้าว หรือสหภาพยุโรปกำหนดโควตาการนำเข้าสินค้าประเภทสิ่งทอ เป็นต้น การกำหนดโควตาเป็นมาตรการที่ใช้กันมาแต่ดั้งเดิมเพื่อป้องกันการผลิตในประเทศจากการแข่งขันกับสินค้านำเข้า แต่ในระยะหลังหลายประเทศได้หันมาใช้มาตรการกำหนดโควตาพร้อมกับภาษีนำเข้า (tariff rate quota) กันมากขึ้น โดยเก็บภาษีที่นำเข้าในอัตราต่ำสำหรับการนำเข้าสินค้าในปริมาณที่กำหนด แต่เก็บภาษีนำเข้าในอัตราที่สูงสำหรับการนำเข้าสินค้าที่เกินกว่าปริมาณที่กำหนด มาตรการกำหนดโควตาพร้อมกับภาษีนำเข้าส่งผลให้ผู้นำเข้าสามารถนำเข้าสินค้าได้เกินกว่าปริมาณนำเข้าที่ได้รับอนุญาตราบใดที่ยินยอมจ่ายภาษีนำเข้าในอัตราที่สูง

ผลของการกำหนดโควตาหรือกำหนดโควตาพร้อมกับภาษีนำเข้าแก่สินค้าใดจะเป็นการช่วยเหลืออุตสาหกรรมการผลิตสินค้านั้น แต่ทำให้ผู้บริโภคต้องซื้อสินค้าในราคาที่แพงขึ้น ตัวอย่างเช่น สหรัฐอเมริกากำหนดโควตาการนำเข้าน้ำตาลจำนวน 2 ล้านตันต่อปี การนำเข้าที่น้ำตาลเกินกว่าจำนวนที่กำหนดจะต้องเสียภาษีนำเข้าประมาณ 17 เซนต์ต่อน้ำตาลหนึ่งปอนด์ ส่งผลให้ราคาขายน้ำตาลในสหรัฐอเมริกาปี ค.ศ.2003 เท่ากับ 21 เซนต์ต่อปอนด์ ในขณะที่ราคาในตลาดโลกเท่ากับ 7 เซนต์ต่อปอนด์เท่านั้น แต่ผู้ได้รับผลประโยชน์จากมาตรการดังกล่าว ได้แก่ กลุ่มผู้ปลูกอ้อยและหัวบีทรูทที่ใช้ทำน้ำตาล กลุ่มผู้ผลิตน้ำตาลและผู้ผลิตน้ำตาลเทียมหรือน้ำตาลสังเคราะห์ต่างๆ ถ้าไรส่วนเกินที่ผู้ผลิตน้ำตาลได้รับอันเป็นผลจากการกำหนดโควตานี้เป็นค่าเช่าทางเศรษฐกิจเรียกว่า ค่าเช่าจากโควตา (quota rent) ส่วนผู้เสียประโยชน์มีใช้จำกัดเฉพาะผู้ซื้อน้ำตาลบริโภคเท่านั้น แต่ยังรวมถึงผู้ผลิตเครื่องดื่มอัดลม น้ำหวาน และขนมหวานต่างๆ เพราะต้นทุนการผลิตสูงขึ้น จึงต้องขายสินค้าในราคาที่แพงขึ้น ทำให้ผู้บริโภคเสียผลประโยชน์โดยซื้อสินค้าที่แพงขึ้นด้วย

2) การจำกัดการส่งออกโดยสมัครใจ (voluntary export restraint) หมายถึงสัญญาที่ประเทศผู้ส่งออกสินค้าสมัครใจจำกัดการส่งออกของตนไปยังประเทศผู้นำเข้า การที่ประเทศนำมาตรการนี้มาใช้เพื่อหลีกเลี่ยงข้อขัดแย้งกับประเทศคู่ค้า ตัวอย่างเช่น ใน ค.ศ.1996 แคนาดาตกลงจำกัดปริมาณการส่งออกไม้เนื้ออ่อนไปยังสหรัฐอเมริกาเป็นเวลา 5 ปี เพื่อแก้ปัญหาข้อกล่าวหาที่ว่าแคนาดาให้การอุดหนุนอุตสาหกรรมนี้ ทำให้ไม้เนื้ออ่อนของสหรัฐอเมริกาไม่สามารถขายแข่งขันกับไม้เนื้ออ่อนของแคนาดาได้ หรือใน ค.ศ.1981 สหรัฐอเมริกาคัดค้านให้รัฐบาลญี่ปุ่นตกลงจำกัดการส่งออกโดยสมัครใจแก่สินค้ารถยนต์ โดยญี่ปุ่นสามารถส่งออกรถยนต์เข้าสหรัฐอเมริกาได้ไม่

เกิน 1.68 ล้านคันต่อปี และเพิ่มเป็น 1.84 ล้านคันต่อปีใน ค.ศ.1984 แม้ว่าข้อตกลงดังกล่าวสิ้นสุดลง ใน ค.ศ.1985 แต่รัฐบาลญี่ปุ่นก็ยังจำกัดการส่งออกยานยนต์ของตนไปสหรัฐอเมริกาไว้ไม่เกิน 1.85 ล้านคันต่อปี เป็นต้น

การที่รัฐบาลของต่างประเทศยอมจำกัดการส่งออกของตนก็เพื่อหลีกเลี่ยงข้อขัดแย้งกับประเทศผู้นำเข้า หรือเพราะเกรงว่าประเทศผู้นำเข้าจะนำมาตราการภาษีหรือโควตามาใช้กับสินค้านำเข้า ซึ่งก็จะไม่เป็นผลดีต่อการผลิตของประเทศผู้ส่งออก ผลของการจำกัดการส่งออกโดยสมัครใจของประเทศผู้ส่งออกทำให้ราคาสินค้านั้นในประเทศผู้นำเข้ามีราคาสูงขึ้น และทำให้บุคคลบางกลุ่มเสียประโยชน์ เช่นเดียวกับกรณีของการเก็บภาษีและการกำหนดโควตา

3) การกำหนดมาตรฐานผลิตภัณฑ์และมาตรฐานการทดสอบผลิตภัณฑ์ (product and testing standards) มาตรการกีดกันการค้าที่นำมาใช้กันอย่างแพร่หลายในประเทศพัฒนาแล้ว ได้แก่ การกำหนดมาตรฐานผลิตภัณฑ์สินค้าและมาตรฐานทดสอบผลิตภัณฑ์ ดังนั้น ถ้าสินค้าต่างประเทศมีคุณภาพไม่ได้มาตรฐานสินค้าตามที่กำหนด หรือไม่ผ่านการทดสอบตามมาตรฐานที่กำหนด ผู้ผลิตก็จะไม่สามารถส่งสินค้านั้นเข้าไปขายในประเทศได้ ซึ่งประเทศที่กำหนดมาตรฐานผลิตภัณฑ์สินค้า หรือมาตรฐานการทดสอบผลิตภัณฑ์นั้นมักจะอ้างว่า เป็นมาตรการเพื่อคุ้มครองผู้บริโภคในประเทศทางด้านสุขอนามัย ด้านความปลอดภัยในการบริโภค ด้านสิ่งแวดล้อม หรือให้เป็นไปตามหลักศาสนา เป็นต้น การกำหนดมาตรฐานสินค้าหรือมาตรฐานการทดสอบสินค้าไว้ค่อนข้างสูง จะทำให้สินค้าหลายชนิดจากหลายประเทศไม่ผ่านการทดสอบ จึงไม่สามารถส่งเข้าไปขายแข่งขันในประเทศนั้นๆ ได้ การปรับปรุงการผลิตสินค้าให้มีคุณภาพได้มาตรฐานตามที่กำหนดหรือให้สามารถผ่านการทดสอบได้จะต้องเสียค่าใช้จ่ายสูง ทำให้ต้นทุนการผลิตสูงจนอาจไม่สามารถส่งเข้าไปขายแข่งขันกับสินค้าในประเทศนั้นได้ ดังนั้น มาตรการนี้จึงเป็นการกีดกันการค้าอย่างได้ผลโดยที่ประเทศอื่นๆ ไม่สามารถตั้งข้อกล่าวหาว่าเป็นการกีดกันการค้าได้ เพราะไม่แจ้งชัดเหมือนกรณีการเก็บภาษีนำเข้า หรือการกำหนดโควตา

4) การห้ามทำการค้า (embargoes) หมายถึงการห้ามนำเข้า (หรือส่งออก) สินค้าชนิดใดชนิดหนึ่งหรือหลายชนิดกับประเทศใดประเทศหนึ่ง หรือการห้ามทำการค้าระหว่างประเทศกับประเทศหนึ่งอย่างเด็ดขาด เช่น สหรัฐอเมริกาห้ามนำเข้าหรือส่งออกสินค้าทุกชนิดกับคิวบา การห้ามทำการค้ากับประเทศใดจัดว่าเป็นมาตรการที่ไม่ใช่ภาษีที่เข้มงวดที่สุดเป็นการกีดกันการค้า แต่ส่วนใหญ่เป็นมาตรการที่นำมาใช้เพื่อเหตุผลทางการเมือง

มาตรการที่ไม่ใช่ภาษีที่ประเทศต่างๆ นำมาใช้กีดกันการนำเข้าสินค้านั้น นอกจากมาตรการที่ได้อธิบายมาแล้ว ยังมีมาตรการอื่นๆ อีก เช่น รัฐบาลมีนโยบายให้หน่วยงานของรัฐซื้อสินค้าจากผู้ผลิตภายในประเทศ แม้ว่าสินค้านั้นในประเทศจะมีราคาสูงกว่าสินค้านำเข้าก็ตาม หรือควบคุมปริวรรตเงินตราต่างประเทศ โดยธนาคารกลางขายเงินตราต่างประเทศให้ผู้นำเข้าในอัตราที่สูงกว่าอัตราปกติ หรือจำกัดการขายเงินตราต่างประเทศแก่ผู้นำเข้า ซึ่งจะส่งผลให้การนำเข้าลดลงได้ หรือกำหนดให้ประเทศผู้ผลิตจะต้องใช้สินค้าหรือวัตถุดิบในประเทศผู้นำเข้าเป็นสัดส่วนของสินค้านำเข้า (local content requirements) เป็นต้น

## 2. มาตรการสนับสนุนการส่งออก

รัฐบาลสามารถใช้มาตรการต่างๆ เพื่อสนับสนุนการส่งออกดังนี้

ก) การอุดหนุน (subsidies) หมายถึง มาตรการที่รัฐบาลช่วยเหลือผู้ผลิตในประเทศ ซึ่งทำได้หลายลักษณะ ได้แก่ ให้เงินช่วยเหลือการผลิต ให้สินเชื่ออัตราดอกเบี้ยต่ำ งดเว้นการเก็บภาษี หรือให้เงินทุนร่วมเป็นเจ้าของกิจการ การอุดหนุนโดยวิธีต่างๆ ดังกล่าวจะทำให้ต้นทุนการผลิตลดลงส่งผลให้สินค้าของผู้ผลิตในประเทศสามารถแข่งขันกับสินค้าต่างประเทศที่นำเข้าได้ และยังสามารถส่งออกไปขายแข่งขันในตลาดโลกหลายประเทศใช้มาตรการการอุดหนุนการผลิตสินค้าเกษตรกรรมของตน อาทิ ญี่ปุ่น สหรัฐอเมริกา แคนาดา และประเทศในสหภาพยุโรป สัดส่วนของเงินอุดหนุนในมูลค่าผลผลิตคิดเป็นสัดส่วนค่อนข้างสูง เช่น ร้อยละ 62 ในประเทศญี่ปุ่นในต้นศตวรรษที่ 21 ร้อยละ 22 ในสหรัฐอเมริกา และร้อยละ 18 ในแคนาดา เป็นต้น ส่วนการอุดหนุนในภาคอุตสาหกรรมแม้ว่าจะมีสัดส่วนที่ต่ำในมูลค่าการผลิต แต่ก็ยังมีความสำคัญ เช่น ประมาณร้อยละ 0.5 ในสหรัฐอเมริกา ร้อยละ 1 ในญี่ปุ่น ร้อยละ 2 ในสหราชอาณาจักร และประมาณร้อยละ 6-7 ในสวีเดน เป็นต้น

ผลของการอุดหนุนของรัฐบาลนั้น แม้จะทำให้สินค้าของประเทศสามารถแข่งขันกับสินค้านำเข้าได้ และสามารถส่งออกไปขายในตลาดโลกได้ก็ตาม แต่อุตสาหกรรมการผลิตที่ได้รับการอุดหนุนนั้นอาจเป็นอุตสาหกรรมการผลิตที่ไม่มีประสิทธิภาพ การอุดหนุนยังช่วยให้เกิดการผลิตในอุตสาหกรรมนั้นมากเกินไป จึงเป็นการจัดสรรการใช้ทรัพยากรของประเทศอย่างไม่มีประสิทธิภาพ และทำให้นักลงทุนบางกลุ่มได้รับประโยชน์ และบุคคลบางกลุ่มเสียประโยชน์ กลุ่มบุคคลผู้เสียประโยชน์มีใช้จำกัดอยู่เฉพาะผู้บริโภคนั้นๆ แต่โดยรวมถึงผู้เสียภาษีอากรให้รัฐบาล เพราะรัฐบาลได้นำเงินภาษีอากรมาช่วยเหลือหรืออุดหนุนการผลิตบางอุตสาหกรรม

นอกจากนี้ เมื่อรัฐบาลประเทศใดให้การอุดหนุนการผลิตสินค้าของตน และสินค้านั้นสามารถขายแข่งขันในตลาดโลกได้ ประเทศอื่นๆ จะมีความรู้สึกรู้ว่า เป็นการค้าที่ไม่เป็นธรรม (unfair trade) เพราะมิได้เกิดจากการแข่งขันกันระหว่างผู้ผลิตในประเทศต่างๆ อย่างแท้จริง ประเทศอื่นๆ จึงต้องใช้มาตรการตอบโต้การอุดหนุน (countervailing duties) บ้าง เช่น ด้วยการเก็บภาษีผันแปร เป็นต้น

ข) จัดตั้งเขตการค้าระหว่างประเทศ (foreign trade zone) หมายถึงเขตภูมิศาสตร์ที่รัฐบาลกำหนดให้เป็นแหล่งส่งออกหรือนำเข้าสินค้าโดยได้รับสิทธิพิเศษบางประการ เขตภูมิศาสตร์ดังกล่าวอาจจะเป็นส่วนใดส่วนหนึ่งของเมือง หรือครอบคลุมทั้งเมือง หรือเป็นพื้นที่ของเกาะใดเกาะหนึ่งของประเทศก็ได้ สิทธิพิเศษที่รัฐบาลให้อาจได้แก่ การยกเว้นภาษีนำเข้า (และภาษีส่งออก) ตัวอย่างเช่น องค์การธุรกิจสามารถนำเข้าวัตถุดิบจากต่างประเทศเข้ามาในเขตดังกล่าวได้ โดยปลอดภาษีนำเข้า และแปรรูปเป็นสินค้าสำเร็จรูปภายในเขตนี้ จากนั้นสามารถส่งออกไปขายต่างประเทศได้โดยไม่ต้องเสียภาษีสินค้าออก (ถ้าประเทศนี้มีการจัดเก็บภาษีสินค้าออกด้วย) การที่รัฐบาลให้สิทธิพิเศษทางภาษีศุลกากร (และอาจได้รับการลดหย่อนภาษีประเภทอื่นด้วยก็ได้) ทำให้สินค้าออกของประเทศสามารถแข่งขันกับสินค้าของประเทศอื่นๆ ในตลาดโลกได้ การส่งออกเพิ่มขึ้น และการผลิตสินค้านั้นขยายตัว

ค) โครงการเงินทุนเพื่อการส่งออก (export financing programs) หมายถึง การจัดหาเงินทุนเพื่อการส่งออกให้ผู้ทำธุรกิจส่งออก รัฐบาลของหลายประเทศตั้งธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้า (Export-Import Bank : EXIM BANK) ตัวอย่างเช่น ธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย จัดตั้งขึ้นเพื่อให้สินเชื่อแก่ธุรกิจส่งออก การรับซื้อลดตั๋วเงินสินค้าออก และการรับประกันการส่งออกเพื่อลดความเสี่ยง

### การประหยัดและไม่ประหยัดสืบเนื่องจากขนาดของการผลิต

#### (Economies and Diseconomies of Scale)

1. การประหยัดสืบเนื่องจากการขยายขนาดของการผลิต (Economies of Scale) หมายถึง ผลดีต่างๆ ซึ่งอาจให้อยู่ในรูปของการลดต้นทุนเฉลี่ยต่อหน่วย หรือในรูปของผลผลิตที่เพิ่มขึ้นในอัตราที่สูงกว่าการเพิ่มของปัจจัยการผลิต

การประหยัดสืบนื่องจากการขยายขนาดของการผลิต แบ่งได้เป็น 2 กรณี ได้แก่ การประหยัดที่เกิดจากภายใน (internal economies of scale) และการประหยัดที่เกิดจากภายนอก (external economies of scale)

(1) การประหยัดที่เกิดจากภายใน อาจเกิดจากสาเหตุต่างๆ ดังนี้

**การจัดซื้อ** ธุรกิจขนาดใหญ่จัดซื้อวัตถุดิบและสินค้าขั้นกลางคราวละจำนวนมาก จึงมักได้รับส่วนลดจากผู้ขายในอัตราที่สูงกว่ารายที่ซื้อในปริมาณน้อย หรือสามารถซื้อเชื่อด้วยระยะเวลาที่นานกว่า ยังผลให้ต้นทุนลดลง ผู้ผลิตรายย่อยไม่สามารถจัดซื้อวัตถุดิบคราวละจำนวนมากๆ จึงไม่ได้รับส่วนลดในอัตราสูงและไม่สามารถลดต้นทุนจากเหตุนี้ได้

**การตลาด** ธุรกิจขนาดใหญ่สามารถใช้ประโยชน์จากแผนการตลาดได้อย่างเต็มที่ สมมติว่าพนักงานการตลาดหนึ่งคนสามารถติดต่อหาคำสั่งซื้อสินค้า 1,000 หน่วย โดยใช้ต้นทุน (ได้แก่ เวลา ค่าพาหนะ ค่าใช้จ่ายอื่นๆ) เท่าเทียมกับการติดต่อรับคำสั่งซื้อสินค้า 200 หน่วย เมื่อคำนวณรายจ่ายด้านการตลาดเฉลี่ยต่อสินค้า 1 หน่วย พบว่าการรับคำสั่งซื้อจำนวนมากย่อมเสียค่าใช้จ่ายเฉลี่ยต่ำกว่าการรับคำสั่งซื้อจำนวนน้อย ธุรกิจขนาดใหญ่ขายสินค้าคราวละจำนวนมากๆ จึงสามารถประหยัดค่าการตลาด นอกจากนี้ ธุรกิจใหญ่ยังสามารถใช้ประโยชน์อย่างคุ้มค่ากับรายจ่ายการโฆษณาทางสื่อมวลชน ซึ่งคิดค่าใช้จ่ายสูงมาก โดยเฉพาะอย่างยิ่งหน่วยธุรกิจที่มีการผลิตหรือจำหน่ายผลิตภัณฑ์หลายอย่าง การโฆษณาที่ห่อเหี่ยวกับการโฆษณาสินค้าต่างๆ ของหน่วยธุรกิจนั้น โดยเบ็ดเสร็จ เช่น การผลิตของใช้ประจำตัวต่างๆ เป็นต้น

**การบริหารจัดการ** ธุรกิจขนาดใหญ่สามารถว่าจ้างนักบริหารมืออาชีพ และบุคคลากรที่เชี่ยวชาญประจำแผนกต่างๆ เช่น นักบริหารการเงิน นักบัญชี ผู้จัดการฝ่ายการผลิต ผู้จัดการฝ่ายการตลาด เป็นต้น ในขณะที่ธุรกิจขนาดเล็กผู้จัดการคนเดียวอาจต้องดูแลเกือบทุกอย่าง จึงไม่อาจทำหน้าที่ได้ดีในงานแต่ละอย่างที่ดูแล

**การเงิน** ธุรกิจขนาดใหญ่อาจจะระดมเงินทุนได้ง่ายด้วยต้นทุนที่ต่ำกว่าธุรกิจขนาดเล็ก ธุรกิจใหญ่มีทรัพย์สินมาก สถาบันการเงินหรือผู้ถือหุ้นเกิดความมั่นใจว่ามีความเสี่ยงน้อยกว่า จึงยินดีให้กู้หรือซื้อหุ้น

**วิทยาการการผลิต** ธุรกิจขนาดใหญ่สามารถแบ่งงานกันทำได้กว้างขวางมากกว่า บุคลากรจึงสามารถฝึกฝนความชำนาญได้มากกว่า และสามารถใช้เครื่องมือเครื่องจักรได้อย่างมีประสิทธิภาพมากกว่า เมื่อผลผลิตมากขึ้น ต้นทุนแรงงานเฉลี่ยต่อผลผลิต 1 หน่วยก็จะลดลง นอกจากนี้ การผลิตสินค้าบางอย่างที่มีคุณภาพดีจะต้องใช้เครื่องจักรทันสมัย การลงทุนสูง และต้องผลิตเป็นจำนวนมากจึงจะสามารถลดต้นทุนเฉลี่ยต่อสินค้า 1 หน่วยได้ เช่น ผลิตภัณ์เคมี รถยนต์ เป็นต้น

**การแบกรับความเสี่ยง** ธุรกิจขนาดใหญ่อาจผลิตสินค้าหลายๆ ตัวพร้อมกัน เมื่อสินค้าตัวหนึ่งมีปัญหา ก็ยังพึ่งสินค้าตัวอื่นได้ ไม่ถึงกับต้องเลิกกิจการ นอกจากนี้ ถ้าผู้บริหารมองการณ์ไกลธุรกิจขนาดใหญ่สามารถลงทุนด้านการวิจัยและพัฒนาผลิตภัณฑ์ ทำให้สามารถแข่งขันและยืนหยัดอยู่ในตลาดได้นาน

(2) การประหยัดที่เกิดจากภายนอก อันที่จริงไม่ได้เกิดจากการขยายขนาดการผลิตของหน่วยของหน่วยผลิตนั้น แต่เป็นผลจากปัจจัยภายนอก นั่นคือการกระจุกตัวของหน่วยผลิตพร้อมๆ กับการพัฒนาของอุตสาหกรรมนั้นภายในเขตพื้นที่หนึ่งๆ ทำให้แต่ละหน่วยผลิตที่อยู่ในเขตพื้นที่เดียวกันได้ประโยชน์ร่วมกันจากหน่วยงานวิจัยที่อยู่ในเขตพื้นที่นั้น การเข้าถึงแหล่งเงินทุนที่เชี่ยวชาญเฉพาะ การพึ่งพาวัตถุดิบและสินค้าขั้นกลางที่มีการผลิตอยู่ในเขตพื้นที่ การใช้ประโยชน์ได้เต็มที่และคุ้มค่ากับการลงทุนด้านสาธารณูปโภค

การประหยัดที่เกิดจากภายนอกนี้เป็นแนวคิดที่นำไปสู่การจัดตั้งนิคมอุตสาหกรรมในไทย หรือเขตส่งเสริมอุตสาหกรรมในประเทศต่างๆ ทั้งนี้เพื่อให้มีการใช้ประโยชน์อย่างคุ้มค่าจากระบบสาธารณูปโภคต่างๆ ที่ใช้เงินลงทุนมากมาย รวมทั้งการลดต้นทุนการควบคุมมลภาวะจากโรงงานอุตสาหกรรม

2. การไม่ประหยัดสืบเนื่องจากการขยายขนาดของการผลิต (diseconomies of scale) หมายถึง ผลเสียต่างๆ ซึ่งอาจอยู่ในรูปของการเพิ่มขึ้นของต้นทุนเฉลี่ยต่อหน่วย หรือในรูปของผลผลิตที่เพิ่มขึ้นในอัตราที่ต่ำกว่าการเพิ่มของปัจจัยการผลิต การไม่ประหยัดแบ่งได้เป็น 2 กรณีเช่นกัน ได้แก่ การไม่ประหยัดที่เกิดจากภายใน และการไม่ประหยัดที่เกิดจากภายนอก

(1) การไม่ประหยัดที่เกิดจากภายใน (internal diseconomies of scale) มีสาเหตุจากภายในหน่วยผลิต โดยมากเกี่ยวข้องกับปัญหาด้านการบริหารจัดการ เป็นต้นว่า เมื่อหน่วยธุรกิจ

ขยายตัวเป็นธุรกิจขนาดใหญ่ ถึงแม้จะมีผู้จัดการเพิ่มขึ้นหลายคน แต่ก็อาจเกิดปัญหาการประสานงานระหว่างผู้จัดการแผนกต่างๆ หรือปัญหาการติดต่อสื่อสารและการสร้างความเข้าใจกับคนจำนวนมากขึ้น หรือหน่วยงานที่กระจายอยู่หลายที่ หรือปัญหาการสร้างเอกภาพและความกระตือรือร้นในการทำงาน พนักงานกับฝ่ายจัดการไม่รู้จักมักคุ้น ระบบการจัดการดูแลไม่ทั่วถึงยังผลให้มีการรั่วไหลมากและประสิทธิภาพการผลิตลดลง

(2) การไม่ประหยัดที่เกิดจากภายนอก (external diseconomies of scale) สาเหตุมาจากภายนอกหน่วยผลิต กล่าวคือ เมื่อมีหน่วยผลิตหลายหน่วยพร้อมกันขยายขนาดของการผลิตความต้องการปัจจัยการผลิตประเภทต่างๆ จะเพิ่มขึ้นรวดเร็ว แต่ละหน่วยผลิตต่างแย่งซื้อปัจจัยการผลิตบางอย่างที่มีจำนวนจำกัด ทำให้ราคาของปัจจัยการผลิตเหล่านั้นสูงขึ้น และมีผลทำให้ต้นทุนการผลิตสูงขึ้นด้วย ตัวอย่างที่เห็นได้ชัดคือการขยายงานของหลายธุรกิจของไทยในช่วงก่อนเกิดวิกฤตการณ์ทางเศรษฐกิจ พ.ศ.2540 ทำให้ค่าจ้างวิศวกรและนักบริหารสูงขึ้นอย่างมาก และมีส่วนทำให้ต้นทุนการผลิตสูงขึ้นมาก

การขยายขนาดของการผลิตในธุรกิจหนึ่งๆ อาจเกิดทั้ง economies และ diseconomies ในเวลาเดียวกันได้ และการขยายขนาดของการผลิตจะเกิดผลสุทธิอย่างไร ขึ้นอยู่กับว่าผลดีและผลเสียอย่างไหนมากกว่ากัน

อนึ่ง การแก้ปัญหาค่าไม่ประหยัดจากการขยายขนาดของการผลิต เป็นสิ่งที่สาขาวิชาบริหารธุรกิจหรือวิทยาการจัดการพยายามศึกษารวบรวม ซึ่งมีวิธีการต่างๆ มากมาย อาทิ การนำระบบคอมพิวเตอร์มาใช้งาน การปรับปรุงโครงสร้างการบริหารโดยลดขั้นตอนและมีการกระจายอำนาจสร้างระบบผู้รับเหมาช่วงและลดงานผลิตขึ้นส่วนในโรงงานแม่ หาทาลดต้นทุนลดการรั่วไหลโดยตั้งศูนย์ต้นทุน (cost centres) เพื่อหาต้นทุนที่แท้จริง นำวิธีการ Just-in Time และ Total quality Control มาใช้กับการเก็บสต็อก การยกเครื่องระบบจัดการแบบ Re-engineering การแบ่งแยกงานบางอย่างภายในหน่วยงานโดยจ้างเอกชนรายอื่นไปทำแทนที่จะจ้างเป็นพนักงานของตน ฯลฯ วิธีการเหล่านี้ล้วนมาจากการลองผิดลองถูกและมีการเปลี่ยนวิธีการไปเรื่อยๆ (วันรักษ์ มิ่งมณีนาคิน, 2547)

## ต้นทุนทางการค้า และการอำนวยความสะดวกทางการค้า

### (Trade Costs and Trade Facilitation)

มาตรการทางภาษี และมาตรการปลอดภาษี พร้อมด้วยการขนส่ง การประกันสินค้า และ ต้นทุนทางธุรกรรม ล้วนเป็นอุปสรรคต่อความคล่องตัวในการค้าขายระหว่างประเทศ

มาตรการกีดกันทางการค้า ที่เป็นมาตรการที่ไม่ใช่ภาษี จะมีทั้งทางตรงและทางอ้อม ทางตรงได้แก่ โควตาการนำเข้า ในทางอ้อม ได้แก่ พิธีการศุลกากรที่ซับซ้อน เป็นต้น การกีดกันทางการค้าเหล่านี้จะมีผลกระทบต่อราคาการผลิตสินค้าภายในประเทศ และการนำเข้า จึงเกิดเป็น ข้อจำกัดในการทำการค้าระหว่างประเทศขึ้น

การอำนวยความสะดวกทางการค้า หมายความว่า ความพยายามทำให้การค้าระหว่างประเทศมีความสะดวกยิ่งขึ้น ตลอดจนมีขั้นตอนที่ง่ายยิ่งขึ้นสำหรับกระบวนการต่างๆ ในการค้าระหว่างประเทศ เช่น การเคลื่อนย้ายสินค้า และการบริการระหว่างพรมแดน เป็นต้น ซึ่งเป็นความพยายามในการลดต้นทุนในเรื่องของ การจัดการ การกำหนดมาตรฐาน เทคโนโลยี สารสนเทศ ธุรกรรม แรงงาน การสื่อสาร การประกันสินค้า และการเงิน ขณะเดียวกันก็ต้องลดเวลาที่ต้อง ปฏิบัติกับขั้นตอนต่างๆ ในเรื่องดังกล่าวมาด้วย ต้นทุนทางด้านการจัดการเป็นผลมาจากพิธีการทาง ศุลกากร ต้นทุนทางเทคโนโลยีถูกนำมาเกี่ยวข้องในกระบวนการที่มีมาตรฐาน ต้นทุนทาง สารสนเทศเป็นผลจากการนำเข้า-ส่งออก สินค้าและบริการ ต้นทุนเหล่านี้ส่งผลให้เกิดความเสียหาย ต่อประสิทธิภาพทางเศรษฐกิจ และลดผลกำไรจากการค้าระหว่างประเทศอีกด้วย

ในบทความนี้ ต้นทุนทางการค้าสามารถถูกแบ่งได้เป็น 3 ประเภท ได้แก่

1. ต้นทุนทางธุรกรรม (Transaction Costs) ประกอบด้วย ต้นทุนการขนส่ง และต้นทุนการประกัน
2. ต้นทุนทางนโยบาย (Policy Costs) จะเกิดจากนโยบายในการกีดกันทางการค้า มาตรการภาษี และมาตรการที่ไม่ใช่ภาษี
3. ต้นทุนการอำนวยความสะดวกทางการค้า (Facilitation Costs)

ดังนั้น ต้นทุนทางการค้าเกิดจากการเคลื่อนย้ายของสินค้า และบริการ ข้ามผ่านแดน สามารถสรุป เป็นสมการได้ดังนี้

### ต้นทุนทางการค้า=ต้นทุนทางธุรกรรม+ต้นทุนทางนโยบาย+ต้นทุนการอำนวยความสะดวกทางการค้า

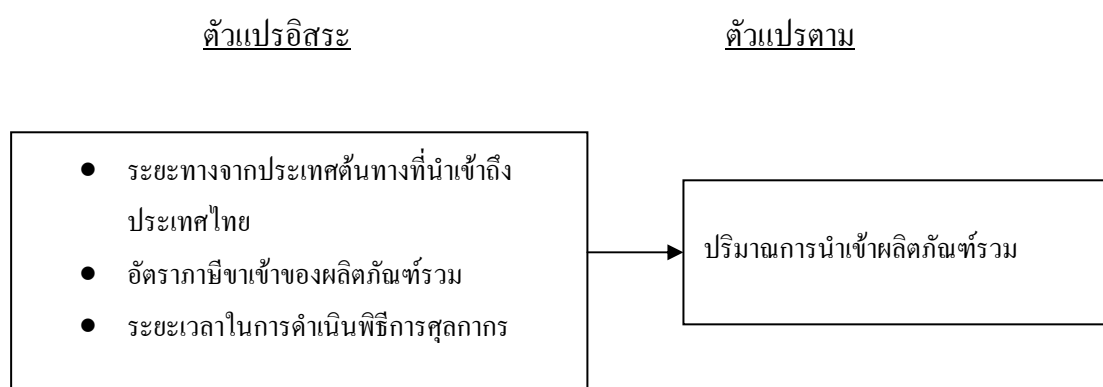
ในบทความนี้ได้มีการวัดผลที่ทำให้ต้นทุนทางการค้าลดลง จากการเพิ่มขึ้นของการอำนวยความสะดวกทางการค้า ในการทำการค้าระหว่างสามประเทศคือ ญี่ปุ่น เกาหลี และจีน โดยมีวัตถุประสงค์ที่ง่ายคือ ต้นทุนทางการค้าถูกแยกออกเป็น ต้นทุนทางธุรกรรม ต้นทุนนโยบาย และต้นทุนการอำนวยความสะดวกทางการค้า โดยใช้ตัวชี้วัดในเรื่องต่างๆ ดังนี้

1. ต้นทุนทางธุรกรรม ใช้ตัวชี้วัดคือ ระยะทางระหว่างประเทศคู่ค้า
2. ต้นทุนนโยบายทางการค้า ใช้ตัวชี้วัดคือ อัตราภาษีนำเข้า ของประเทศคู่ค้า
3. ต้นทุนการอำนวยความสะดวกทางการค้า ใช้ตัวชี้วัดจากการวัดความแตกต่างในสี่หัวข้อของเรื่องการอำนวยความสะดวกทางการค้า ดังนี้ กระบวนการทางศุลกากร ความมีมาตรฐาน การทำธุรกิจที่เคลื่อนที่ได้ เทคโนโลยีการสื่อสารและโทรคมนาคม (Sangkyom and Innwon, 2005)

### กรอบแนวคิดในการศึกษา

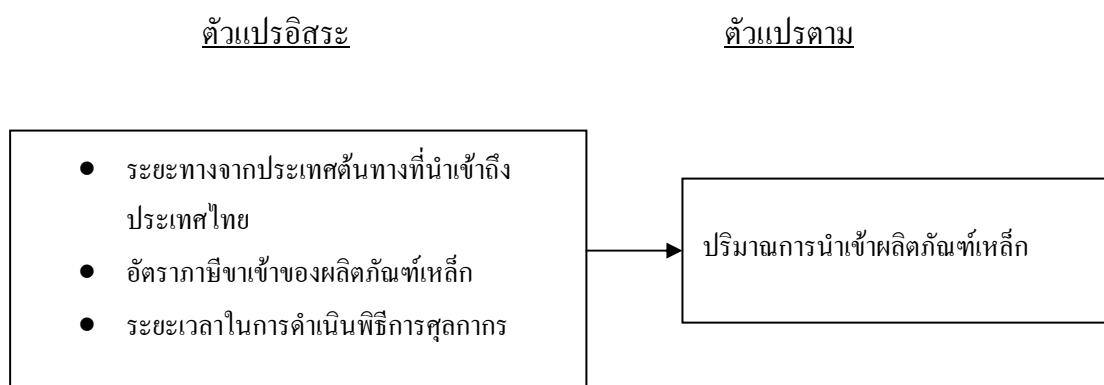
ในการศึกษาครั้งนี้ ได้ศึกษาถึงผลของการอำนวยความสะดวกทางการค้าของกรมศุลกากร ที่ได้ลดระยะเวลาในการดำเนินพิธีการศุลกากร ที่มีผลต่อการเปลี่ยนแปลงของปริมาณนำเข้าของสินค้า ซึ่งได้เลือกสินค้ามาทำการวิจัย 2 ชนิด ได้แก่ ผลิตภัณฑ์แผ่นรีดทำด้วยเหล็กหรือเหล็กกล้าได้จากการรีดร้อนไม่ชุบไม่เคลือบ และ หลอดหรือท่อทำด้วยยาง ซึ่งได้ทำการดัดแปลงแบบจำลองของ Sangkyom and Innwon (2005) โดยให้ต้นทุนทางธุรกรรม ใช้ตัวชี้วัดคือ ระยะทางระหว่างประเทศคู่ค้า ต้นทุนนโยบายทางการค้า ใช้ตัวชี้วัดคือ อัตราภาษีนำเข้า ของประเทศคู่ค้า และต้นทุนการอำนวยความสะดวกทางการค้า จะใช้ตัวชี้วัดคือ ระยะเวลาในการผ่านศุลกากร ดังปรากฏตามภาพที่ 4 5 และภาพที่ 6 ซึ่งได้สรุปกรอบแนวคิดและความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรที่ทำการศึกษาไว้ดังนี้

#### 1. ผลของการอำนวยความสะดวกทางการค้าต่อการนำเข้าผลิตภัณฑ์รวม



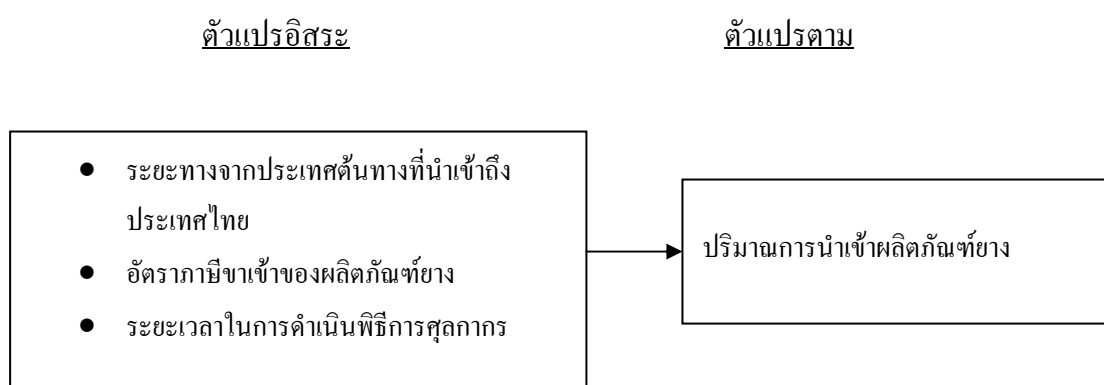
ภาพที่ 4 กรอบแนวคิดในการศึกษาการอำนวยความสะดวกทางการค้าต่อปริมาณนำเข้าผลิตภัณฑ์รวม

## 2. ผลของการอำนวยความสะดวกทางการค้าต่อการนำเข้าผลิตภัณฑ์เหล็ก



**ภาพที่ 5** กรอบแนวคิดในการศึกษาการอำนวยความสะดวกทางการค้าต่อปริมาณนำเข้าผลิตภัณฑ์แผ่นรีดทำด้วยเหล็กหรือเหล็กกล้าได้จากการรีดร้อนไม่ชุบไม่เคลือบ

## 3. ผลของการอำนวยความสะดวกทางการค้าต่อการนำเข้าหลอดหรือท่อทำด้วยยาง



**ภาพที่ 6** กรอบแนวคิดในการศึกษาการอำนวยความสะดวกทางการค้าต่อปริมาณนำเข้าหลอดหรือท่อทำด้วยยาง

### บทที่ 3

#### วิธีการวิจัย

##### การเก็บรวบรวมข้อมูล

ทำการเก็บรวบรวมข้อมูลทุติยภูมิจากใบขนสินค้าซึ่งผ่านพิธีการแบบ ระบบการแลกเปลี่ยนข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ (Electronic Data Interchange, EDI) ของกรมศุลกากร ซึ่งทำการศึกษาเฉพาะสินค้านำเข้าคือผลิตภัณฑ์แผ่นรีดด้วยเหล็กหรือเหล็กกล้าได้จากการรีดร้อนไม่ชุบไม่เคลือบ และหลอดหรือท่อทำด้วยยาง จำนวนสินค้าละ 50 ใบขนสินค้า โดยทำการสุ่มใบขนสินค้าให้โอกาสเกิดแต่ละช่วงเวลาเท่าๆ กัน ซึ่งใบขนสินค้าจะมีรายละเอียดที่ต้องการนำมาใช้ในการศึกษาดังนี้

1. ปริมาณนำเข้า จะนำปริมาณที่แสดงน้ำหนัก (กิโลกรัม) ในใบขนสินค้า
2. ระยะทาง (ไมล์) จากประเทศต้นทางถึงประเทศไทย จะนำประเทศต้นทางที่บรรทุกในใบขนสินค้า ทำการหาระยะทางประเทศต้นทางที่บรรทุกถึงประเทศไทย จากโปรแกรม Google Earth
3. อัตราภาษีในการนำเข้า
4. ระยะเวลา (วัน) ในการดำเนินพิธีการ เริ่มตั้งแต่นำใบขนในการดำเนินพิธีการผ่านศุลกากรจนถึงการตรวจปล่อย จากการบันทึกของระบบคอมพิวเตอร์

##### การวิเคราะห์ข้อมูล

1. ศึกษาการอำนวยความสะดวกทางการค้าของกรมศุลกากรไทยในด้านพิธีการทางศุลกากร ตั้งแต่เริ่มนำระบบการแลกเปลี่ยนข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ (Electronic Data Interchange, EDI) มาใช้ในการดำเนินการผ่านพิธีการทางศุลกากรเมื่อปี พ.ศ. 2543 เปรียบเทียบกระบวนการนำเข้า-ส่งออกแบบเดิม (Manual) กับระบบใหม่ การเตรียมการลงทุนพัฒนาระบบในด้านต่างๆ

ตลอดจนพัฒนาการนำเข้าและส่งออกโดยใช้ระบบการแลกเปลี่ยนข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ (Electronic Data Interchange, EDI) ให้เต็มรูปแบบซึ่งนำไปสู่ระบบไร้เอกสาร (Paperless Customs)

2. วิเคราะห์ผลจากการอำนวยความสะดวกทางการค้าของกรมศุลกากรที่มีต่อการนำเข้าสินค้าของประเทศไทย โดยใช้ข้อมูลสถิติที่รวบรวมมาประมวลผลด้วยวิธีกำลังสองน้อยสุดแบบธรรมดา (Ordinary Least Square, OLS) เพื่อพิจารณาว่าปัจจัยแต่ละตัวมีอิทธิพลอย่างไร มากน้อยเท่าไรต่อปริมาณการนำเข้าในผลิตภัณฑ์สองชนิดรวมกันคือ แผ่นรีดทำด้วยเหล็กหรือเหล็กกล้าได้จากการรีดร้อนไม่ชุบไม่เคลือบ และต่อปริมาณการนำเข้าของหลอดหรือท่อทำด้วยยางและแยกวิเคราะห์สินค้าในแต่ละชนิด

โดยผลการวิเคราะห์พิจารณาจากค่า  $R^2$  ค่า Adjust  $R^2$  ค่า t-statistics ค่า F-statistics ค่า Tolerance ดังมีรายละเอียดดังนี้

ค่าสัมประสิทธิ์การตัดสินใจ (Coefficient of Determination,  $R^2$ ) เป็นค่าที่ใช้อธิบายว่าสมการที่สร้างขึ้นนั้นมีความเหมาะสมกับข้อมูลร้อยละเท่าใด หรืออธิบายว่าตัวแปรอิสระมีความสัมพันธ์กับตัวแปรตามมากหรือน้อย

ค่า Adjust  $R^2$  (Adjust Coefficient of Determination) เป็นค่าที่ใช้อธิบายว่าสมการที่สร้างขึ้นมีความเหมาะสมกับข้อมูลร้อยละเท่าใดเช่นกัน การใช้ Adjust  $R^2$  เพื่อลดปัญหาการที่  $R^2$  จะเพิ่มขึ้นโดยทันที เมื่อมีการเพิ่มตัวแปรอิสระเข้าไปในสมการ เนื่องจากบางครั้งการเพิ่มตัวแปรอิสระเข้าไปจะทำให้  $R^2$  มีค่าสูงขึ้นทั้งที่ไม่มีนัยสำคัญทางสถิติเลย

ค่า t-statistics เป็นค่าที่ใช้ในการตรวจสอบความสัมพันธ์ของตัวแปรอิสระแต่ละตัวกับตัวแปรตามว่ามีมากน้อยเพียงใด

ค่า F-statistics เป็นค่าที่ใช้ในการตรวจสอบความสัมพันธ์ของตัวแปรอิสระทุกตัวในสมการ กับตัวแปรตามว่ามีค่ามากน้อยเพียงใด ในกรณีที่สมการมีตัวแปรอิสระมากกว่า 1 ตัวขึ้นไป

ค่า Tolerance เป็นค่าที่ใช้ในการตรวจสอบว่าสมการที่สร้างขึ้นเกิดปัญหาความสัมพันธ์เชิงเส้นในตัวแปรอิสระ (Multicollinearity) หรือไม่ เป็นการทดสอบว่าตัวแปรอิสระตัวใดตัวหนึ่งมีความสัมพันธ์กับตัวแปรอิสระตัวอื่นที่เหลือหรือไม่

ค่าสัมประสิทธิ์การถดถอยอย่างง่าย  $(k_1, k_2, k_3)$ ,  $(a_1, a_2, a_3)$  และ  $(b_1, b_2, b_3)$  คือค่าสัมประสิทธิ์หน้าตัวแปร จะบอกให้ทราบว่าตัวแปรอิสระและตัวแปรตามมีทิศทางของความสัมพันธ์กันในลักษณะใด และตัวแปรอิสระและตัวแปรตามมีขนาดของความสัมพันธ์กันมากน้อยเพียงใด

### แบบจำลองที่ใช้ในการวิจัย

1. แบบจำลองปริมาณการนำเข้าของผลิตภัณฑ์รวม (แผ่นรีดทำด้วยเหล็กหรือเหล็กกล้าได้จากการรีดร้อนไม่ชุบไม่เคลือบ และหล่อหรือท่อทำด้วยยาง)

$$Q_{Mt} = f(\text{TRAN}_t, \text{TAX}_t, \text{TIME}_t)$$

Take ln จะได้สมการ

$$\ln Q_{Mt} = k_1 \ln \text{TRAN}_t + k_2 \text{TAX}_t + k_3 \ln \text{TIME}_t + e_t \quad (1)$$

2. แบบจำลองปริมาณการนำเข้าของผลิตภัณฑ์แผ่นรีดทำด้วยเหล็กหรือเหล็กกล้าได้จากการรีดร้อนไม่ชุบไม่เคลือบ

$$Q_{Mt} = f(\text{TRAN}_t, \text{TAX}_t, \text{TIME}_t)$$

Take ln จะได้สมการ

$$\ln Q_{Mt} = a_0 + a_1 \ln \text{TRAN}_t + a_2 \text{TAX}_t + a_3 \ln \text{TIME}_t + e_t \quad (2)$$

3. แบบจำลองปริมาณการนำเข้าของหล่อหรือท่อทำด้วยยาง

$$Q_{Mj} = f(\text{TRAN}_j, \text{TAX}_j, \text{TIME}_j)$$

Take ln จะได้สมการ

$$\ln Q_{Mj} = b_0 + b_1 \ln \text{TRAN}_j + b_2 \text{TAX}_j + b_3 \ln \text{TIME}_j + e_j \quad (3)$$

โดยกำหนดให้

$Q_{Mt}$  : ปริมาณการนำเข้าของผลิตภัณฑ์แผ่นรีดทำด้วยเหล็กหรือเหล็กกล้าได้จากการรีดร้อนไม่ชุบไม่เคลือบ และหล่อหรือท่อทำด้วยยาง

- $Q_{Mi}$  : ปริมาณการนำเข้าของผลิตภัณฑ์แผ่นรีดทำด้วยเหล็กหรือเหล็กกล้าได้จากการรีดร้อนไม่ชุบไม่เคลือบ
- $Q_{Mj}$  : ปริมาณการนำเข้าของหลอดหรือท่อทำด้วยยาง
- $TRAN_t$  : ระยะทางจากประเทศต้นทางถึงประเทศไทยของสินค้าผลิตภัณฑ์แผ่นรีดทำด้วยเหล็กหรือเหล็กกล้าได้จากการรีดร้อนไม่ชุบไม่เคลือบ และหลอดหรือท่อทำด้วยยาง
- $TRAN_i$  : ระยะทางจากประเทศต้นทางถึงประเทศไทยของสินค้าผลิตภัณฑ์แผ่นรีดทำด้วยเหล็กหรือเหล็กกล้าได้จากการรีดร้อนไม่ชุบไม่เคลือบ
- $TRAN_j$  : ระยะทางจากประเทศต้นทางถึงประเทศไทยของหลอดหรือท่อทำด้วยยาง
- $TAX_t$  : ภาษีในการนำเข้าผลิตภัณฑ์แผ่นรีดทำด้วยเหล็กหรือเหล็กกล้าได้จากการรีดร้อนไม่ชุบไม่เคลือบ และหลอดหรือท่อทำด้วยยาง
- $TAX_i$  : ภาษีในการนำเข้าผลิตภัณฑ์แผ่นรีดทำด้วยเหล็กหรือเหล็กกล้าได้จากการรีดร้อนไม่ชุบไม่เคลือบ
- $TAX_j$  : ภาษีในการนำเข้าหลอดหรือท่อทำด้วยยาง
- $TIME_t$  : ระยะเวลาตั้งแต่ยื่นใบขนในการดำเนินพิธีการผ่านศุลกากรจนถึงการตรวจปล่อยของผลิตภัณฑ์แผ่นรีดทำด้วยเหล็กหรือเหล็กกล้าได้จากการรีดร้อนไม่ชุบไม่เคลือบ และหลอดหรือท่อทำด้วยยาง
- $TIME_i$  : ระยะเวลาตั้งแต่ยื่นใบขนในการดำเนินพิธีการผ่านศุลกากรจนถึงการตรวจปล่อยของผลิตภัณฑ์แผ่นรีดทำด้วยเหล็กหรือเหล็กกล้าได้จากการรีดร้อนไม่ชุบไม่เคลือบ
- $TIME_j$  : ระยะเวลาตั้งแต่ยื่นใบขนในการดำเนินพิธีการผ่านศุลกากรจนถึงการตรวจปล่อยของหลอดหรือท่อทำด้วยยาง
- $t$  : ผลิตภัณฑ์แผ่นรีดทำด้วยเหล็กหรือเหล็กกล้าได้จากการรีดร้อนไม่ชุบไม่เคลือบ และหลอดหรือท่อทำด้วยยาง
- $i$  : ผลิตภัณฑ์แผ่นรีดทำด้วยเหล็กหรือเหล็กกล้าได้จากการรีดร้อนไม่ชุบไม่เคลือบ
- $j$  : หลอดหรือท่อทำด้วยยาง
- $k_0, a_0, b_0$  : ค่าคงที่
- $k_1, k_2, k_3, a_1, a_2, a_3$  และ  $b_1, b_2, b_3$  : ค่าสัมประสิทธิ์ของตัวแปร
- $e$  : ค่าความคลาดเคลื่อน

## สมมติฐานการศึกษา

1. ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์ในทางตรงกันข้ามกับปริมาณการนำเข้าของผลิตภัณฑ์รวม (แผ่นรีดทำด้วยเหล็กหรือเหล็กกล้าได้จากการรีดร้อนไม่ชุบไม่เคลือบ และหลอดหรือท่อทำด้วยยาง) คือ ระยะทางจากประเทศต้นทางถึงประเทศไทย ภายใต้อาณัติในการนำเข้าผลิตภัณฑ์แผ่นรีดทำด้วยเหล็กหรือเหล็กกล้าได้จากการรีดร้อนไม่ชุบไม่เคลือบ และ ระยะเวลาดังแต่ขึ้นไบนในการดำเนินพิธีการผ่านศุลกากรจนถึงการตรวจปล่อย ซึ่งสามารถอธิบายความสัมพันธ์ได้ดังนี้

$$1.1 \text{ จากสมการ (1) กำหนดว่า } \frac{\partial Q_{mt}}{\partial \text{TRAN}_t} < 0 \text{ หรือ } k_1 < 0$$

จากหลักการของระบบขนส่งสินค้า ที่ว่าต้นทุนค่าขนส่ง หรือค่าใช้จ่ายต่างๆ ที่เกิดขึ้นในกระบวนการขนส่ง มีทั้งต้นทุนคงที่ และต้นทุนผันแปร โดยที่ต้นทุนผันแปรจะเปลี่ยนแปลงตามระยะทางในการขนส่ง เพื่อนำไปสู่การลดต้นทุนในการนำเข้าก่อให้เกิดการประหยัดต่อขนาด จึงนำมาสู่การตั้งสมมติฐาน คือ ถ้าระยะทางจากประเทศต้นทางถึงประเทศไทยของสินค้ารวม (ผลิตภัณฑ์เหล็กและยาง) ลดลงจะทำให้ปริมาณการนำเข้าของผลิตภัณฑ์รวมเพิ่มขึ้น แต่ถ้าระยะทางจากประเทศต้นทางถึงประเทศไทยของสินค้าดังกล่าว เพิ่มขึ้นจะทำให้ปริมาณการนำเข้าของผลิตภัณฑ์รวมลดลง แสดงว่าระยะทางจากประเทศต้นทางถึงประเทศไทยของสินค้าผลิตภัณฑ์รวมมีความสัมพันธ์ในทิศทางตรงกันข้ามกับ ปริมาณการนำเข้าของผลิตภัณฑ์รวม นั่นหมายถึง สัมประสิทธิ์หน้าตัวแปรระยะทางจากประเทศต้นทางถึงประเทศไทยต้องน้อยกว่าศูนย์

$$1.2 \text{ จากสมการ (1) กำหนดว่า } \frac{\partial Q_{mt}}{\partial \text{TAX}_t} < 0 \text{ หรือ } k_2 < 0$$

ในหลักการของมาตรการการกีดกันทางการค้า การเก็บภาษีนำเข้าทำให้สินค้าเข้ามีราคาขายในประเทศสูงขึ้น อุปสงค์ต่อสินค้าเข้าและการนำเข้าก็จะลดลง ดังนั้นถ้าภาษีในการนำเข้าผลิตภัณฑ์รวม(แผ่นรีดทำด้วยเหล็กหรือเหล็กกล้าได้จากการรีดร้อนไม่ชุบไม่เคลือบและหลอดหรือท่อทำด้วยยาง) เพิ่มขึ้น จะทำให้ปริมาณการนำเข้าของผลิตภัณฑ์รวม ลดลง แต่ถ้าภาษีในการนำเข้าผลิตภัณฑ์รวม ลดลง จะทำให้ปริมาณการนำเข้าของผลิตภัณฑ์ทั้งสอง เพิ่มขึ้น แสดงว่าภาษีในการนำเข้าผลิตภัณฑ์ทั้งสองมีความสัมพันธ์ในทิศทางตรงกันข้ามกับ ปริมาณการนำเข้าของผลิตภัณฑ์ดังกล่าว นั่นหมายถึง สัมประสิทธิ์หน้าตัวแปรภาษีในการนำเข้าผลิตภัณฑ์รวมต้องน้อยกว่าศูนย์

$$1.3 \text{ จากสมการ (1) กำหนดว่า } \frac{\partial Q_{mt}}{\partial TIME_t} < 0 \text{ หรือ } k_3 < 0$$

พิธีการศุลกากรที่ซับซ้อน ถือเป็นมาตรการการกีดกันทางค้าวิธีหนึ่งนอกเหนือจากการใช้มาตรการทางด้านภาษี ซึ่งเป็นอุปสรรคทางการค้าระหว่างประเทศ ซึ่งมีผลกระทบต่อราคาการผลิตสินค้าภายในประเทศ และการนำเข้า เป็นการจำกัดความคล่องตัวในการทำการค้าระหว่างประเทศ นั่นคือ ถ้าระยะเวลาตั้งแต่ยื่นใบขนในการดำเนินพิธีการผ่านศุลกากรจนถึงการตรวจปล่อยของผลิตภัณฑ์รวม (แผ่นรีดทำด้วยเหล็กหรือเหล็กกล้าได้จากการรีดร้อนไม่ชุบไม่เคลือบ และหล่อหรือหล่อทำด้วยยาง) เพิ่มขึ้น จะทำให้ปริมาณการนำเข้าของผลิตภัณฑ์รวม ลดลง แต่ถ้าระยะเวลาตั้งแต่ยื่นใบขนในการดำเนินพิธีการผ่านศุลกากรจนถึงการตรวจปล่อยของผลิตภัณฑ์รวม ลดลง จะทำให้ปริมาณการนำเข้าของผลิตภัณฑ์รวม เพิ่มขึ้น แสดงว่าระยะเวลาตั้งแต่ยื่นใบขนในการดำเนินพิธีการผ่านศุลกากรจนถึงการตรวจปล่อยของผลิตภัณฑ์รวม มีความสัมพันธ์ในทิศทางตรงกันข้ามกับ ปริมาณการนำเข้าของผลิตภัณฑ์ทั้งสองชนิด นั้นหมายถึง สัมประสิทธิ์หน้าตัวแปรระยะเวลาตั้งแต่ยื่นใบขนในการดำเนินพิธีการผ่านศุลกากรจนถึงการตรวจปล่อยของผลิตภัณฑ์ดังกล่าวได้จากการรีดร้อนไม่ชุบไม่เคลือบน้อยกว่าศูนย์

2. ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์ในทางตรงกันข้ามกับปริมาณการนำเข้าของผลิตภัณฑ์แผ่นรีดทำด้วยเหล็กหรือเหล็กกล้าได้จากการรีดร้อนไม่ชุบไม่เคลือบ คือ ระยะทางจากประเทศต้นทางถึงประเทศไทย ภาษีในการนำเข้าผลิตภัณฑ์แผ่นรีดทำด้วยเหล็กหรือเหล็กกล้าได้จากการรีดร้อนไม่ชุบไม่เคลือบ และ ระยะเวลาตั้งแต่ยื่นใบขนในการดำเนินพิธีการผ่านศุลกากรจนถึงการตรวจปล่อย ซึ่งสามารถอธิบายความสัมพันธ์ได้ดังนี้

$$2.1 \text{ จากสมการ (2) กำหนดว่า } \frac{\partial Q_{mi}}{\partial TRAN_i} < 0 \text{ หรือ } a_1 < 0$$

จากหลักการของระบบขนส่งสินค้า ที่ว่าต้นทุนค่าขนส่ง หรือค่าใช้จ่ายต่างๆ ที่เกิดขึ้นในกระบวนการขนส่ง มีทั้งต้นทุนคงที่ และต้นทุนผันแปร โดยที่ต้นทุนผันแปรจะเปลี่ยนแปลงตามระยะทางในการขนส่ง เพื่อนำไปสู่การลดต้นทุนในการนำเข้าก่อให้เกิดการประหยัดต่อขนาด จึงนำมาสู่การตั้งสมมติฐาน คือ ถ้าระยะทางจากประเทศต้นทางถึงประเทศไทยของสินค้าผลิตภัณฑ์แผ่นรีดทำด้วยเหล็กหรือเหล็กกล้าได้จากการรีดร้อนไม่ชุบไม่เคลือบ เพิ่มขึ้น จะทำให้ปริมาณการนำเข้าของผลิตภัณฑ์แผ่นรีดทำด้วยเหล็กหรือเหล็กกล้าได้จากการรีดร้อนไม่ชุบไม่เคลือบ ลดลง แต่ถ้าระยะทางจากประเทศต้นทางถึงประเทศไทยของสินค้าผลิตภัณฑ์แผ่นรีดทำ

ด้วยเหล็กหรือเหล็กกล้าได้จากการรีดร้อนไม่ชุบไม่เคลือบ ลดลง จะทำให้ปริมาณการนำเข้าของผลิตภัณฑ์แผ่นรีดทำด้วยเหล็กหรือเหล็กกล้าได้จากการรีดร้อนไม่ชุบไม่เคลือบ เพิ่มขึ้น แสดงว่าระยะทางจากประเทศต้นทางถึงประเทศไทยของสินค้าผลิตภัณฑ์แผ่นรีดทำด้วยเหล็กหรือเหล็กกล้าได้จากการรีดร้อนไม่ชุบไม่เคลือบมีความสัมพันธ์ในทิศทางตรงกันข้ามกับ ปริมาณการนำเข้าของผลิตภัณฑ์แผ่นรีดทำด้วยเหล็กหรือเหล็กกล้าได้จากการรีดร้อนไม่ชุบไม่เคลือบ นั้นหมายถึง สัมประสิทธิ์หน้าตัวแปรระยะทางจากประเทศต้นทางถึงประเทศไทยต้องน้อยกว่าศูนย์

$$2.2 \text{ จากสมการ (2) กำหนดว่า } \frac{\partial Q_{mi}}{\partial TAX_i} < 0 \text{ หรือ } a_2 < 0$$

ในหลักการของมาตรการการกีดกันทางการค้า การเก็บภาษีนำเข้าทำให้สินค้าเข้ามีราคาขายในประเทศสูงขึ้น อุปสงค์ต่อสินค้าเข้าและการนำเข้าก็จะลดลง ดังนั้น ถ้าภาษีในการนำเข้าผลิตภัณฑ์แผ่นรีดทำด้วยเหล็กหรือเหล็กกล้าได้จากการรีดร้อนไม่ชุบไม่เคลือบ เพิ่มขึ้น จะทำให้ปริมาณการนำเข้าของผลิตภัณฑ์แผ่นรีดทำด้วยเหล็กหรือเหล็กกล้าได้จากการรีดร้อนไม่ชุบไม่เคลือบ ลดลง แต่ถ้าภาษีในการนำเข้าผลิตภัณฑ์แผ่นรีดทำด้วยเหล็กหรือเหล็กกล้าได้จากการรีดร้อนไม่ชุบไม่เคลือบ ลดลง จะทำให้ปริมาณการนำเข้าของผลิตภัณฑ์แผ่นรีดทำด้วยเหล็กหรือเหล็กกล้าได้จากการรีดร้อนไม่ชุบไม่เคลือบ เพิ่มขึ้น แสดงว่าภาษีในการนำเข้าผลิตภัณฑ์แผ่นรีดทำด้วยเหล็กหรือเหล็กกล้าได้จากการรีดร้อนไม่ชุบไม่เคลือบมีความสัมพันธ์ในทิศทางตรงกันข้ามกับ ปริมาณการนำเข้าของผลิตภัณฑ์แผ่นรีดทำด้วยเหล็กหรือเหล็กกล้าได้จากการรีดร้อนไม่ชุบไม่เคลือบ นั้นหมายถึง สัมประสิทธิ์หน้าตัวแปรภาษีในการนำเข้าผลิตภัณฑ์แผ่นรีดทำด้วยเหล็กหรือเหล็กกล้าได้จากการรีดร้อนไม่ชุบไม่เคลือบต้องน้อยกว่าศูนย์

$$2.3 \text{ จากสมการ (2) กำหนดว่า } \frac{\partial Q_{mi}}{\partial TIME_i} < 0 \text{ หรือ } a_3 < 0$$

พิธีการศุลกากรที่ซับซ้อน ถือเป็นมาตรการการกีดกันทางค้าวิธีหนึ่งนอกเหนือจากการใช้มาตรการทางด้านภาษี ซึ่งเป็นอุปสรรคทางการค้าระหว่างประเทศ ซึ่งมีผลกระทบต่อราคาการผลิตสินค้าภายในประเทศ และการนำเข้า เป็นการจำกัดความคล่องตัวในการทำการค้าระหว่างประเทศ นั่นคือ ถ้าระยะเวลาตั้งแต่ยื่นใบขนในการดำเนินพิธีการผ่านศุลกากรจนถึงการตรวจปล่อยของผลิตภัณฑ์แผ่นรีดทำด้วยเหล็กหรือเหล็กกล้าได้จากการรีดร้อนไม่ชุบไม่เคลือบ เพิ่มขึ้น จะทำให้ปริมาณการนำเข้าของผลิตภัณฑ์แผ่นรีดทำด้วยเหล็กหรือเหล็กกล้าได้จากการรีดร้อนไม่ชุบไม่เคลือบ ลดลง แต่ถ้าระยะเวลาตั้งแต่ยื่นใบขนในการดำเนินพิธีการผ่านศุลกากรจนถึง

การตรวจปล่อยของผลิตภัณฑ์แผ่นรีดทำด้วยเหล็กหรือเหล็กกล้าได้จากการรีดร้อนไม่ชุบไม่เคลือบลดลง จะทำให้ปริมาณการนำเข้าของผลิตภัณฑ์แผ่นรีดทำด้วยเหล็กหรือเหล็กกล้าได้จากการรีดร้อนไม่ชุบไม่เคลือบเพิ่มขึ้น แสดงว่าระยะเวลาตั้งแต่ยื่นใบขนในการดำเนินพิธีการผ่านศุลกากรจนถึงการตรวจปล่อยของผลิตภัณฑ์แผ่นรีดทำด้วยเหล็กหรือเหล็กกล้าได้จากการรีดร้อนไม่ชุบไม่เคลือบมีความสัมพันธ์ในทิศทางตรงกันข้ามกับ ปริมาณการนำเข้าของผลิตภัณฑ์แผ่นรีดทำด้วยเหล็กหรือเหล็กกล้าได้จากการรีดร้อนไม่ชุบไม่เคลือบ นั่นหมายถึง สัมประสิทธิ์หน้าตัวแปรระยะเวลาตั้งแต่ยื่นใบขนในการดำเนินพิธีการผ่านศุลกากรจนถึงการตรวจปล่อยของผลิตภัณฑ์แผ่นรีดทำด้วยเหล็กหรือเหล็กกล้าได้จากการรีดร้อนไม่ชุบไม่เคลือบน้อยกว่าศูนย์

3. ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์ในทางตรงกันข้ามกับปริมาณการนำเข้าของหลอดหรือท่อทำด้วยยางคือ ระยะทางจากประเทศต้นทางถึงประเทศไทย ภายใต้นการนำเข้าหลอดหรือท่อทำด้วยยางระยะเวลาตั้งแต่ยื่นใบขนในการดำเนินพิธีการผ่านศุลกากรจนถึงการตรวจปล่อย ซึ่งสามารถอธิบายความสัมพันธ์ได้ดังนี้

$$3.1 \text{ จากสมการ (3) กำหนดว่า } \frac{\partial Q_{mj}}{\partial \text{TRAN}_j} < 0 \text{ หรือ } b_1 < 0$$

จากหลักการของระบบขนส่งสินค้า ที่ว่าต้นทุนค่าขนส่ง หรือค่าใช้จ่ายต่างๆ ที่เกิดขึ้นในกระบวนการขนส่ง มีทั้งต้นทุนคงที่ และต้นทุนผันแปร โดยที่ต้นทุนผันแปรจะเปลี่ยนแปลงตามระยะทางในการขนส่ง เพื่อนำไปสู่การลดต้นทุนในการนำเข้าก่อให้เกิดการประหยัดต่อขนาด จึงนำมาสู่การตั้งสมมติฐาน คือ ถ้าระยะทางจากประเทศต้นทางถึงประเทศไทยของหลอดหรือท่อทำด้วยยางเพิ่มขึ้น จะทำให้ปริมาณการนำเข้าของหลอดหรือท่อทำด้วยยาง ลดลง แต่ถ้าทางระยะทางจากประเทศต้นทางถึงประเทศไทยของสินค้าหลอดหรือท่อทำด้วยยาง ลดลง จะทำให้ปริมาณการนำเข้าของหลอดหรือท่อทำด้วยยาง เพิ่มขึ้น แสดงว่าระยะทางจากประเทศต้นทางถึงประเทศไทยของหลอดหรือท่อทำด้วยยางมีความสัมพันธ์ในทิศทางตรงกันข้ามกับ ปริมาณการนำเข้าของหลอดหรือท่อทำด้วยยางนั่นหมายถึง สัมประสิทธิ์หน้าตัวแปรระยะทางจากประเทศต้นทางถึงประเทศไทยต้องน้อยกว่าศูนย์

$$3.2 \text{ จากสมการ (3) กำหนดว่า } \frac{\partial Q_{mj}}{\partial \text{TAX}_j} < 0 \text{ หรือ } b_2 < 0$$

ในหลักการของมาตรการการกีดกันทางการค้า การเก็บภาษีนำเข้าทำให้สินค้าเข้ามีราคาขายในประเทศสูงขึ้น อุปสงค์ต่อสินค้าเข้าและการนำเข้าก็จะลดลง ดังนั้นถ้าภาษีในการนำเข้าลดลงหรือต่อทำได้ด้วยยาง เพิ่มขึ้น จะทำให้ปริมาณการนำเข้าของลดลงหรือต่อทำได้ด้วยยางลดลง แต่ถ้าภาษีในการนำเข้าลดลงหรือต่อทำได้ด้วยยางลดลง จะทำให้ปริมาณการนำเข้าของลดลงหรือต่อทำได้ด้วยยาง เพิ่มขึ้น แสดงว่าภาษีในการนำเข้าลดลงหรือต่อทำได้ด้วยยางมีความสัมพันธ์ในทิศทางตรงกันข้ามกับ ปริมาณการนำเข้าของลดลงหรือต่อทำได้ด้วยยาง นั้นหมายถึง สัมประสิทธิ์หน้าตัวแปรภาษีในการนำเข้าลดลงหรือต่อทำได้ด้วยยางต้องน้อยกว่าศูนย์

$$3.3 \text{ จากสมการ (3) กำหนดว่า } \frac{\partial Q_{mj}}{\partial TIME_j} < 0 \text{ หรือ } b_3 < 0$$

พิธีการศุลกากรที่ซับซ้อน ถือเป็นมาตรการการกีดกันทางการค้าวิธีหนึ่งนอกเหนือจากการใช้มาตรการทางด้านภาษี ซึ่งเป็นอุปสรรคทางการค้าระหว่างประเทศ ซึ่งมีผลกระทบต่อราคาการผลิตสินค้าภายในประเทศ และการนำเข้า เป็นการจำกัดความคล่องตัวในการทำการค้าระหว่างประเทศ นั่นคือ ถ้าระยะเวลาตั้งแต่ยื่นใบขนในการดำเนินพิธีการผ่านศุลกากรจนถึงการตรวจปล่อยของลดลงหรือต่อทำได้ด้วยยางเพิ่มขึ้น จะทำให้ปริมาณการนำเข้าของลดลงหรือต่อทำได้ด้วยยางลดลง แต่ถ้าระยะเวลาตั้งแต่ยื่นใบขนในการดำเนินพิธีการผ่านศุลกากรจนถึงการตรวจปล่อยของลดลงหรือต่อทำได้ด้วยยางลดลง จะทำให้ปริมาณการนำเข้าของลดลงหรือต่อทำได้ด้วยยางเพิ่มขึ้น แสดงว่าระยะเวลาตั้งแต่ยื่นใบขนในการดำเนินพิธีการผ่านศุลกากรจนถึงการตรวจปล่อยของลดลงหรือต่อทำได้ด้วยยางมีความสัมพันธ์ในทิศทางตรงกันข้ามกับ ปริมาณการนำเข้าของลดลงหรือต่อทำได้ด้วยยาง นั้นหมายถึง สัมประสิทธิ์หน้าตัวแปรระยะเวลาตั้งแต่ยื่นใบขนในการดำเนินพิธีการผ่านศุลกากรจนถึงการตรวจปล่อยของลดลงหรือต่อทำได้ด้วยยางน้อยกว่าศูนย์

## บทที่ 4

### ระบบพิธีการศุลกากรในการนำเข้า-ส่งออก

บทนี้จะเป็นการศึกษาถึงกระบวนการของพิธีการศุลกากรนำเข้า-ส่งออกสินค้า ตั้งแต่ดั้งเดิม คือ แบบ Manual ต่อมาได้พัฒนา โดยใช้เครือข่ายสื่อสารผ่าน Value Added Network (VAN) ซึ่งเป็นการแลกเปลี่ยนข้อมูลทางอิเล็กทรอนิกส์ มาใช้ เรียกการผ่านพิธีการศุลกากรแบบ ระบบการแลกเปลี่ยนข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ (Electronic Data Interchange, EDI) และพัฒนาระบบกระบวนการนำเข้า-ส่งออกใหม่ให้มีมาตรฐาน สากลอันเป็นที่ยอมรับกันทั่วไปโดยตระหนักถึงความรวดเร็วและการลดต้นทุนให้กับผู้ประกอบการมากที่สุด เรียกว่า แบบไร้เอกสาร (Paperless)

#### พิธีการศุลกากรระบบ Manual

##### พิธีการส่งออกสินค้า

1. เมื่อผู้ส่งของออกสำแดงรายการในใบขนสินค้าถูกต้องครบถ้วน พร้อมทั้งจัดเอกสารสัมพันธ์ครบถ้วน ผู้ส่งของออกจะต้องนำใบขนสินค้า และเอกสารที่เกี่ยวข้องมายื่นที่ ส่วนการส่งออก สำนักงานศุลกากรท่าเรือกรุงเทพหรือหน่วยงานอื่นๆ ที่กำหนดให้เป็นจุดผ่านพิธีการ เจ้าหน้าที่รับใบขนสินค้า จะตรวจสอบใบขนสินค้า ที่ผู้ปฏิบัติพิธีการนำมาขึ้นดังนี้

- ตรวจสอบความสมบูรณ์ครบถ้วนและถูกต้องของใบขนสินค้าและเอกสารประกอบ คือ ใบขนสินค้ามีลักษณะตรงตามที่กำหนดไว้ และกรอกข้อความครบถ้วน

- ตรวจสอบว่าผู้ลงนามในใบขนสินค้า เป็นผู้มีอำนาจ หรือเป็นผู้ที่ได้รับมอบอำนาจและเลขประจำตัวผู้เสียภาษี โดยผู้ปฏิบัติพิธีการจะต้องนำบัตรตัวอย่างลายมือชื่อผู้จัดการ หรือผู้รับมอบอำนาจที่กรมศุลกากรออกให้มาประกอบการตรวจสอบทุกครั้ง

- เมื่อตรวจสอบถูกต้องแล้ว เจ้าหน้าที่จะจดเลขที่บัตรลายมือชื่อดังกล่าวไว้ในใบขนสินค้า พร้อมทั้งลงนามและวัน เดือน ปี กำกับรับรองไว้ว่า “ได้ตรวจสอบบัตรประจำตัวผู้เสียภาษี และบัตรลายมือชื่อถูกต้องแล้ว”

- ในกรณีที่มิใช่ใบแนบใบขนสินค้า ตามมาตรา 19 ทวิ ให้ประทับตรา ตรวจสอบบัตรประจำตัวผู้เสียภาษีและบัตรลายมือชื่อในที่ว่างด้านล่างของใบแนบใบขนสินค้า พร้อมทั้งลงลายมือชื่อและวัน เดือน ปี

- ในกรณีที่มิใช่ใบขนสินค้า ระดับพิเศษ ตรวจสอบบัตรผู้ส่งของออกระดับพิเศษที่กรมศุลกากรออกให้ พร้อมทั้งลงนามรับรองที่ตราประทับ “ผู้ส่งของออกระดับพิเศษเลขที่.....” ในใบขนสินค้าสินค้า

เมื่อเห็นว่าถูกต้อง เจ้าหน้าที่จะออกเลขที่ใบขนสินค้า ให้เพื่อนำไปผ่านพิธีการในขั้นตอนต่อไป

2. เจ้าหน้าที่จะตรวจสอบความถูกต้องและครบถ้วนของการสำแดงในใบขนสินค้า ให้ตรงตามเอกสารประกอบและใบอนุญาต เช่น

- ประเทศผู้ซื้อ, ประเทศปลายทาง
- น้ำหนัก, ปริมาณ, ชนิดของสินค้า
- เครื่องหมายการค้า, เลขหมายหีบห่อ, ลักษณะหีบห่อ
- ชื่อเรือ, วันเรือออก, ท่าที่ส่งออก
- ธ.ศ. 1
- ใบอนุญาต (ถ้ามี)

เมื่อตรวจสอบรายละเอียดถูกต้องครบถ้วนแล้ว จะประทับตราลงในบัญชีราคาสินค้า และด้านหลังของใบขนสินค้า ในช่อง “บันทึกการตรวจสอบพิธีการ” และแบบ กศก. 129 (กรณีใบขนสินค้า ขดเซกค่าภาษีอากร) พร้อมทั้งลงลายมือชื่อและวัน เดือน ปี (กรณีที่มิใช่ใบต่อใบขนสินค้า ให้ประทับตราในใบต่อใบขนสินค้า แผ่นสุดท้าย)

3. เจ้าหน้าที่จะตรวจสอบความถูกต้องดังนี้

3.1) ตรวจสอบประเภทพิกัดอัตราศุลกากร รหัสสถิติ รหัสหน่วย และอัตราอากรของชนิดสินค้านั้นๆ รวมทั้งการสำแดงประกาศต่างๆ กรณีมีการลดอัตราอากร

3.2) ตรวจสอบการสำแดงอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ การคำนวณราคาเงินตราต่างประเทศเป็นเงินบาท ให้ใช้อัตราแลกเปลี่ยนตามที่กรมศุลกากร (อ้างอิงตามประกาศกระทรวงการคลัง) ประกาศในวันที่ยื่นใบขนสินค้าให้กรณีที่ไม่ต้องเสียอากรขาออก สำหรับกรณีต้องชำระอากรขาออกหรือวางประกันให้ใช้อัตราแลกเปลี่ยนในวันที่ชำระอากร

ในกรณีที่เจ้าหน้าที่ได้ตรวจสอบราคา โดยใช้อัตราแลกเปลี่ยนในวันที่ยื่นใบขนสินค้าไปแล้ว หากในวันที่ยื่นออกชำระอากรหรือวางประกัน อัตราแลกเปลี่ยนได้เปลี่ยนไป ผู้ส่งออกจะต้องแก้ไขให้ถูกต้อง และให้เจ้าหน้าที่ประทับตราสมบูรณ์ตรวจสอบอีกชั้นหนึ่งว่า อัตราแลกเปลี่ยนเงินสำหรับใบขนสินค้า ฉบับนั้น ได้ใช้อัตราแลกเปลี่ยนถูกต้องแล้ว

3.3) ตรวจสอบราคาสินค้าจากบัญชีราคาสินค้า ว่ามีการสำแดงรายละเอียดครบถ้วน และราคา เอฟ.โอ.บี ตรงกับที่สำแดงไว้ในช่อง “ราคาของ (FOB)” ในใบขนสินค้า เมื่อเจ้าหน้าที่ตรวจสอบแล้วเห็นว่าถูกต้อง จะประทับตราพร้อมลงลายมือชื่อและวัน เดือน ปี ในช่อง “บันทึกการประเมินอากร” ด้านหลังใบขนสินค้า และบัญชีราคาสินค้า (สำหรับใบขนสินค้า ผู้ส่งออกออกกระดပ်พิเศษไม่ต้องตรวจสอบตามรายละเอียดข้างต้น)

ในกรณีเป็นสินค้าต้องอากร เจ้าหน้าที่จะคำนวณค่าภาษีอากรที่ต้องชำระ และบันทึกจำนวนเงินอากรที่ต้องชำระไว้ในช่อง “อากรขาออก” พร้อมทั้งลงลายมือชื่อ วัน เดือน ปีกำกับ

3.4) เจ้าหน้าที่จะบันทึกการสั่งการตรวจ โดยตราประทับหรือเขียนลงในช่อง “สั่งการตรวจ” แล้วลงชื่อ วัน เดือน ปี กำกับ ปัจจุบันสินค้าที่ต้องเสียอากรขาออกมี 2 ประเภท คือ ไม้ ไม้แปรรูป, หนังโคและหนังกระบือ

4. เมื่อผ่านขั้นตอนทั้ง 3 แล้ว จะเป็นการประทับตราสมบูรณ์หรือการเซ็นรับรองใบขนสินค้า การประทับตราสมบูรณ์จะพิจารณาจากราคาเป็นเงินบาทที่สำแดงในใบขนสินค้า ดังนี้

4.1) กรณีใบขนสินค้า ยกเว้นอากร ไม่ขอชดเชยค่าภาษีอากร, ใบขนสินค้า 19 ทวิ ใบขนสินค้า ส่งเสริมการลงทุนฯ และใบขนสินค้าชดเชยค่าภาษีอากรที่สำแดงราคาไม่เกิน 500,000 บาท เจ้าหน้าที่ประเมินอากรจะเป็นผู้ประทับตราสมบูรณ์ (พร้อมกับการพิจารณาในขั้นที่ 3)

4.2) กรณีใบขนสินค้า ขอชดเชยค่าภาษีอากรสำแดงราคาเกิน 500,000 บาท หัวหน้างานประเมินอากรจะทำการตรวจสอบความสมบูรณ์ถูกต้อง และประทับตราสมบูรณ์

4.3) กรณีใบขนสินค้า ที่ต้องชำระค่าภาษีอากร เจ้าหน้าที่งานอากรจะเป็นผู้ประทับตราสมบูรณ์

5. ในการออกเลขยกเว้นอากรนั้น เลขยกเว้นอากรมี 6 หลัก โดย 2 หลักแรกจะแยกประเภทของใบขนสินค้า ส่วน 4 หลักสุดท้าย จะเรียงตามลำดับที่ของใบขนสินค้า

เลข 01 หมายถึง ใบขนสินค้า ที่มีค่าภาษีอากร

10 หมายถึง ใบขนสินค้า ส่วนบุคคลและเอกสิทธิ์

11 หมายถึง ใบขนสินค้า ทั่วไป (จะรวมถึงใบขนสินค้าที่ไม่ชดเชยค่าภาษีอากร, ชดเชยค่าภาษีอากร ใบขนสินค้า 19 ทวิ, ใบขนสินค้า ส่งเสริมของสินค้าทั่วไป)

17 หมายถึง ใบขนสินค้า ข้ามเอกชน

18 หมายถึง ใบขนสินค้า ข้ามรัฐบาล

19 หมายถึง ใบขนสินค้า ยาง

เช่น ใบขนสินค้า ที่มีเลขยกเว้นอากร 11 2013 คือ ใบขนสินค้า ทั่วไป ที่ยื่นขอเลขยกเว้นอากรเป็นลำดับที่ 2013

### พิธีการนำเข้าสินค้า

1. ผู้ประกอบการหรือตัวแทนนำข้อมูลในบัญชีราคาสินค้า (invoice) และเอกสารที่เกี่ยวข้อง เช่น รายการบรรจุสินค้าในหีบห่อ (packing list) หรือ ใบแสดงรายละเอียดของสินค้าหรือรายการสินค้า (catalogue) มาใช้เป็นข้อมูลในการสำแดงรายการและรายละเอียดต่างๆ ลงในใบขนสินค้า เช่น ชนิดของ ประเภทของ ราคาของ และพิกัดอัตราศุลกากรสำหรับของดังกล่าว การสำแดงรายการในใบขนสินค้านี้อาจจะใช้วิธีพิมพ์หรือกรอกข้อความด้วยลายมือบรรจงก็ได้ เสร็จแล้วลงลายมือชื่อและหรือประทับตราสำคัญของบริษัท ห้าง ร้าน แล้วนำมายื่นต่อเจ้าหน้าที่ศุลกากรเพื่อตรวจสอบ

2. เจ้าหน้าที่ศุลกากร ตรวจสอบความถูกต้องด้านพิธีการทั่วไป เช่น ตรวจสอบบัตรตัวอย่างลายมือชื่อเจ้าของหรือผู้จัดการ หรือผู้รับมอบอำนาจ ตรวจสอบว่าปริมาณของ ชนิดของ ถูกต้องตรงตามเอกสารประกอบหรือไม่ หากถูกต้องก็จะออกเลขที่ใบขนสินค้าให้ตามชนิด ประเภทและสถานที่ทำการ แล้วลงนามกำกับไว้

3. เจ้าหน้าที่ศุลกากรตรวจสอบความถูกต้องด้านพิกัดอัตราศุลกากร การประเมินอากร การคำนวณ และตั้งการตรวจ ตามลักษณะและชนิดประเภทของสินค้านั้นๆ ทั้งนี้ ตามที่ประมวลระเบียบปฏิบัติการศุลกากรกำหนดไว้ เช่น

- หากเป็นสินค้าที่เป็นเคมีภัณฑ์ จำเป็นต้องวินิจฉัยโดยกระบวนการวิเคราะห์ทางเคมีก่อน จึงจะสามารถชี้ประเภทพิกัดอัตราศุลกากรที่ถูกต้องได้ จะสั่งการตรวจว่า “ให้เปิดตรวจ และให้ชักตัวอย่างส่งวิเคราะห์สินค้าพอใจก่อนปล่อย”

- หากเป็นสินค้าที่เจ้าหน้าที่ประเมินอากรผู้มีหน้าที่พิจารณาพิกัดของสินค้าไม่อาจจัดประเภทพิกัดอัตราศุลกากรให้แก่สินค้านั้นได้ โดยอาศัยเฉพาะเอกสารเท่านั้นก็อาจสั่งการให้เจ้าหน้าที่ประเมินอากรขอตรวจร่วม เพื่อจะได้เห็นสินค้าจริงและสามารถกำหนดพิกัดอัตราศุลกากรที่ถูกต้องให้แก่สินค้านั้นได้ เป็นต้น

4. เจ้าหน้าที่ศุลกากรทำการบันทึกข้อมูลใบขนสินค้าลงในคอมพิวเตอร์

5. ผู้ประกอบการหรือตัวแทนนำใบขนสินค้าที่ผ่านการพิจารณาในเบื้องต้นตามที่กล่าวมาแล้วในข้อ 1- 3 ไปชำระภาษีหรือวางเงินประกันตามประเภทพิกัดและอัตราอากรที่เจ้าหน้าที่ประเมินอากรเห็นชอบ ณ ที่ทำการศุลกากรที่ผ่านพิธีการใบขนสินค้าฉบับนั้นๆ

6. เมื่อชำระอากรเรียบร้อยแล้ว ผู้ประกอบการหรือตัวแทนนำใบขนสินค้าดังกล่าวไปที่คลังสินค้าเพื่อให้สารวัตรศุลกากรกำหนดชื่อนายตรวจหรือสารวัตรผู้ทำการตรวจสินค้า

7. นายตรวจหรือสารวัตรผู้ทำการตรวจสินค้าดำเนินการตรวจสินค้าตามวิธีที่กำหนดในการตั้งตรวจ โดยการตรวจสินค้าจะทำการตรวจทุก Shipment

### พิธีการศุลกากร ระบบ EDI

ระบบการแลกเปลี่ยนข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ (Electronic Data Interchange, EDI) คือ การใช้เครื่องคอมพิวเตอร์ในการรับส่งเอกสาร ทางธุรกิจ รวมถึงการเปลี่ยนแปลงข้อมูล เช่น ใบสั่งซื้อสินค้า บัญชีราคาสินค้า ใบส่งของ เป็นต้น ระหว่างหน่วยงานตั้งแต่ 2 หน่วยงานขึ้นไปและมีมาตรฐานอันเป็นที่ยอมรับร่วมกัน โดยผ่านเครือข่ายสื่อสาร เช่น สายโทรศัพท์ สัญญาณดาวเทียม เป็นต้น

ในการรับหรือส่งเอกสาร ข้อมูลดังกล่าวจะถูกกระทำภายใต้มาตรฐานความปลอดภัยในระดับหนึ่ง เพื่อป้องกันมิให้คู่แข่งทางการค้าสามารถดึงข้อมูลของตนไปใช้ได้ ถ้าหากนำ EDI เข้ามาใช้ในกิจกรรมต่างๆ อย่างครบวงจรแล้ว จะช่วยให้พนักงานไม่ต้องพิมพ์ข้อมูลซ้ำ

การทำงานตามขั้นตอนของระบบการแลกเปลี่ยนข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ (Electronic Data Interchange, EDI) นั้น ระบบคอมพิวเตอร์มีส่วนสำคัญอย่างยิ่งสำหรับองค์กรต่างๆ เพราะจะต้องมีส่วนการสื่อสารที่เป็นระบบเปิด ทั้งตัว Hardware และ Software ที่ไม่ได้เป็นตัวปิดกั้นการติดต่อจากโลกภายนอก โดยการใช้มาตรฐานที่เป็นสากล เช่น UN/EDIFACT, IEEE, AMC, ISO เป็นต้น ซึ่งได้กำหนดและวางกฎเกณฑ์ของการส่งผ่าน หรือการแลกเปลี่ยนข้อมูลทาง Electronic ไว้อย่างชัดเจน เพื่อให้คอมพิวเตอร์ของฝ่ายที่เกี่ยวข้องสามารถติดต่อและรับ / ส่งข้อมูลกันโดยไม่จำกัดยี่ห้อของอุปกรณ์

### การทำงานของระบบ EDI

ขั้นตอนการทำงานของระบบ EDI นั้น จะเป็นการทำงานระหว่างเครื่องคอมพิวเตอร์ของผู้ส่ง กับคอมพิวเตอร์ของผู้รับ คือ

#### ผู้ส่งเอกสาร EDI

- ผู้ส่งต้องมีโปรแกรม (In House Application) สำหรับบันทึกข้อมูลเอกสารต่างๆ เช่น Invoice เป็นต้น โปรแกรมนี้ผู้ส่งสามารถพัฒนาเอง หรือซื้อโปรแกรมสำเร็จรูปใช้ก็ได้
- ผู้ส่งบันทึกรายละเอียดของเอกสารต่างๆ ลงคอมพิวเตอร์
- ผู้ส่งเอกสารตรวจสอบความถูกต้องครบถ้วนของข้อมูลก่อนที่จะส่งไปคอมพิวเตอร์ของผู้รับ
- เมื่อผู้ส่งได้ส่งข้อมูลไปยังคอมพิวเตอร์ของผู้รับ คอมพิวเตอร์ของผู้ส่งก็จะแยกข้อมูลที่ต้องการส่ง (Extracted Data) จากฐานข้อมูล (DB File) ให้อยู่ในรูปที่พร้อมจะถูกแปลงเป็นเอกสาร EDI
- ซอฟต์แวร์ EDI จะทำการแปลงข้อมูลที่ต้องการส่งให้อยู่ในรูปของเอกสาร EDI
- จากนั้นชุดคำสั่งจะส่งข้อมูลไปยังคอมพิวเตอร์ของผู้ให้บริการ EDI

#### ผู้ให้บริการ EDI

- ตรวจสอบสิทธิการใช้งานบริการ EDI ของผู้ส่ง เช่น ตรวจสอบรหัสผ่าน
- เมื่อได้รับข้อมูลแล้วก็จะทำการแปลงข้อมูล ในกรณีที่ผู้ส่งและผู้รับใช้มาตรฐาน EDI

ต่างกัน

- ตรวจสอบข้อมูลว่าตรงตามมาตรฐานหรือไม่
- นำเอกสาร EDI ที่ได้รับจากผู้ส่งไปเก็บไว้ใน Mail Box ของผู้รับ

### ผู้รับ EDI

- ผู้รับติดต่อมายังเครื่องของผู้ให้บริการ EDI ผ่านเครือข่ายสื่อสาร เช่น โทรศัพท์ เพื่อรับเอกสารที่อยู่ใน Mail Box ของตน
- อ่านเอกสาร EDI ของตน แล้วส่งข้อความตอบรับแจ้งผู้ส่งว่าได้รับข้อมูลแล้ว
- ซอฟต์แวร์ EDI จะแปลงเอกสาร EDI ให้อยู่ในรูปแบบที่ผู้รับนำไปใช้งานในองค์กรได้
- เครื่องคอมพิวเตอร์ของผู้รับนำข้อมูลที่แปลงเรียบร้อยแล้วมาทำการประมวลผล และจัดเก็บลงในฐานข้อมูล

### ประโยชน์ของระบบ EDI

#### ประโยชน์ทางตรง

ลดค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการจัดเก็บเอกสาร ที่ขึ้นในระบบการค้าแบบเดิมที่ทำการติดต่อด้วยเอกสารได้ ค่าใช้จ่าย ส่วนที่ลดได้ เช่น

- ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการจัดทำเอกสารโดยตรง เช่น ค่าใช้จ่ายสำหรับเอกสาร และพนักงาน การจัดเก็บเอกสาร เป็นต้น
- ค่าใช้จ่ายสำหรับความผิดพลาดที่เกิดขึ้นในระบบเอกสาร
- ค่าใช้จ่ายสำหรับเวลาที่ใช้ในกระบวนการส่งข้อมูลด้วยเอกสาร

#### ประโยชน์ทางอ้อม

- เพิ่มประสิทธิภาพในกระบวนการทางธุรกิจ
- ลดจำนวนสินค้าคงคลัง
- กระชับความสัมพันธ์ระหว่างคู่ค้าทางธุรกิจ และสนับสนุนการใช้ Just in time

- พัฒนา บริการลูกค้า
- พัฒนาการใช้เงินทุนหมุนเวียน
- พัฒนาระบบข้อมูลเพื่อการบริหาร และเพื่อประโยชน์จากการใช้ฐานข้อมูลเดียวกัน

### **ประโยชน์ทางกลยุทธ์**

เป็นเครื่องมือสนับสนุนในการบรรลุถึงเป้าหมาย องค์กรตามที่วางไว้ได้ เช่น การสร้างพันธมิตรทางการค้าใหม่ๆ การเข้าสู่ตลาดใหม่ การเป็นผู้นำในตลาดและความอยู่รอดขององค์กร

### **ระบบการผ่านพิธีการนำเข้า-ส่งออก ระบบ EDI**

ระบบการผ่านพิธีการศุลกากรทางอินเทอร์เน็ตในด้านการส่งสินค้าออกเป็นบริการรูปแบบใหม่ที่พัฒนาโดยกระทรวงการคลัง และกรมศุลกากร เพื่อให้เป็นอีกทางเลือกหนึ่งของผู้ส่งสินค้าออกนอกเหนือจากการผ่านพิธีการศุลกากรผ่าน EDI VAN ที่กรมศุลกากรได้ให้บริการมาตั้งแต่ปี พ.ศ. 2543 ผู้ส่งออกหรือตัวแทนออกของสามารถเลือกใช้ได้ตามความเหมาะสมของแต่ละราย

หากจะดำเนินการธุรกิจการค้าระหว่างประเทศ เมื่อต้องการส่งสินค้าออกไปยังต่างประเทศ หรือนำเข้าสินค้าจากต่างประเทศก็ตาม ผู้ประกอบการจะต้องดำเนินการผ่านพิธีการศุลกากร ตามระเบียบปฏิบัติที่กรมศุลกากรกำหนดในปัจจุบัน ซึ่งระบบการผ่านพิธีการศุลกากรทางอินเทอร์เน็ตเป็นอีกวิธีหนึ่งที่กระทรวงการคลังได้จัดทำขึ้น เพื่ออำนวยความสะดวกแก่ผู้นำเข้า / ส่งออก และตัวแทนออกของรายย่อย

### **พิธีการศุลกากรระบบ EDI**

1. ตัวแทนออกของรับข้อมูล Invoice และเอกสารประกอบอื่นๆ จากผู้นำเข้า/ส่งออก เพื่อจัดทำใบขนส่งสินค้า โดยป้อนข้อมูลในคอมพิวเตอร์ของตนเอง หรือใช้บริการ Service Counter
2. ส่งข้อมูลผ่านสายโทรศัพท์ ไปยังเครื่องคอมพิวเตอร์ของกรมศุลกากร โดยผ่านบริการ EDI คอมพิวเตอร์ของกรมศุลกากรจะตรวจสอบข้อมูลเบื้องต้น เช่น เลขประจำตัวผู้นำเข้า/ส่งออก ชื่อเรือ เทียบเรือ โดยจะออกเลขที่ใบขนสินค้าให้

3. การตรวจสอบพิกัดอัตรา และประเมินอากรกระทำโดย ตัวแทนออกของ ก่อนส่งข้อมูลไปยังเครื่องคอมพิวเตอร์ของกรมศุลกากร
4. นำใบขนสินค้าที่ผ่านพิธีการแล้ว ไปชำระอากร หรือเงินประกัน ณ ที่ทำการกรมศุลกากร หรือชำระด้วยระบบ FEDI
5. เจ้าหน้าที่ตรวจสินค้าตามหลักเกณฑ์ที่เครื่องคอมพิวเตอร์กำหนด

#### ขอบเขตการใช้งานระบบ EDI

EDI จะมีประโยชน์มากขึ้น ถ้าหากคู่ค้าทุกฝ่ายใช้ ในการติดต่อสื่อสารกัน เพราะผู้ส่งจะสามารถนำข้อมูลเข้าระบบคอมพิวเตอร์เพียงครั้งเดียว และคอมพิวเตอร์ของผู้ส่งก็จะส่งข้อมูลไปยังคอมพิวเตอร์ของหน่วยงานอื่นโดยตรงได้ โดยที่หน่วยงานเหล่านั้นไม่จำเป็นต้องบันทึกข้อมูลที่ได้รับเข้ามาในระบบคอมพิวเตอร์ของตนเองอีกครั้ง ซึ่งกลุ่มผู้ใช้งานระบบ ด้านการค้าระหว่างประเทศจะมีองค์การต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการนำเข้า/ส่งออก ที่นำมาประยุกต์ตามความจำเป็น และตามลักษณะงานของตนเอง เช่น

|                   |   |                                                           |
|-------------------|---|-----------------------------------------------------------|
| กรมศุลกากร        | : | พิธีการทางศุลกากร                                         |
| ธนาคาร            | : | การโอนเงินทางอิเล็กทรอนิกส์                               |
| ธุรกิจขนส่ง       | : | การส่งรายละเอียดของของที่ส่งให้ลูกค้า                     |
| ผู้นำเข้า/ส่งออก  | : | กระบวนการนำเข้า และส่งออก                                 |
| การทำเรือ         | : | ควบคุมการไหลเวียนของสินค้าระหว่างท่าเรือและผู้ขนส่งสินค้า |
| ผู้ค้าส่ง/ค้าปลีก | : | กระบวนการสั่งซื้อและการขาย                                |

#### พิธีการส่งออกสินค้า

ในการส่งออกสินค้า ผู้ส่งออกก็ต้องปฏิบัติตามกฎหมาย ระเบียบ และประกาศที่กรมศุลกากรและหน่วยงานอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องในการส่งออกกำหนดไว้ให้ครบถ้วนเช่นเดียวกับการนำเข้า โดยมีคำแนะนำในการจัดเตรียมเอกสาร และปฏิบัติตามขั้นตอนพิธีการศุลกากรในการส่งออกสินค้า ดังนี้

1. ประเภทใบขนสินค้าขาออก เป็นแบบพิมพ์ที่กรมศุลกากรกำหนดให้ผู้ส่งออกต้องยื่นต่อกรมศุลกากรในการส่งออกสินค้า ซึ่งจำแนกออกเป็น 4 ประเภท ตามลักษณะการส่งออก ดังนี้

(1) แบบ กศก.101/1 ใบขนสินค้าขาออก ใช้สำหรับการส่งออกในกรณี ดังต่อไปนี้

- การส่งออกสินค้าทั่วไป
- การส่งออกของส่วนบุคคลและเอกสิทธิ์
- การส่งออกสินค้าประเภทส่งเสริมการลงทุน (BOI)
- การส่งออกสินค้าจากคลังสินค้าทัณฑ์บน
- การส่งออกสินค้าที่ขอชดเชยค่าภาษีอากร
- การส่งออกสินค้าที่ขอคืนอากรตามมาตรา 19 ทวิ
- การส่งออกสินค้าที่ต้องการใบสุทธินำกลับ
- การส่งสินค้ากลับออกไป (RE-EXPORT)

(2) แบบ กศก.103 คำร้องขอผ่อนผันรับของ/ส่งของออกไปก่อน ใช้สำหรับการขอส่งสินค้าออกไปก่อนปฏิบัติพิธีการใบขนสินค้าขาออกในลักษณะที่กรมศุลกากรกำหนดไว้ในประมวลระเบียบปฏิบัติศุลกากร พ.ศ. 2544

(3) แบบ A.T.A. Carnet ใบขนสินค้าสำหรับนำของเข้าหรือส่งของออกชั่วคราว ใช้สำหรับพิธีการส่งของออกชั่วคราวในลักษณะที่กำหนดในอนุสัญญา

(4) ใบขนสินค้าพิเศษสำหรับรถยนต์และจักรยานยนต์นำเข้าหรือส่งออกชั่วคราว ใช้สำหรับการส่งออกรถยนต์และจักรยานยนต์ชั่วคราว

2. เอกสารที่ผู้ส่งออกควรจัดเตรียมในการส่งออกสินค้า

- (1) ใบขนสินค้าขาออก ประกอบด้วยต้นฉบับและสำเนา 1 ฉบับ
- (2) บัญชีราคาสินค้า (Invoice) 2 ฉบับ
- (3) ใบอนุญาตส่งออกหรือเอกสารอื่นใดสำหรับสินค้าควบคุมการส่งออก
- (4) เอกสารอื่น ๆ (ถ้ามี)

3. ขั้นตอนการปฏิบัติพิธีการส่งออกสินค้า

(1) ผู้ส่งออกหรือตัวแทนส่งข้อมูลใบขนสินค้าขาออกและบัญชีราคาสินค้า (Invoice) ทุกรายการจากเครื่องคอมพิวเตอร์ของผู้ส่งออกหรือตัวแทนมายังเครื่องคอมพิวเตอร์ของกรมศุลกากร โดยผ่านบริษัทผู้ให้บริการระบบแลกเปลี่ยนข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์

(2) เมื่อเครื่องคอมพิวเตอร์ของกรมศุลกากรตรวจสอบข้อมูลในใบขนสินค้าขาออกส่งมาถูกต้องครบถ้วนแล้ว จะออกเลขที่ใบขนสินค้าขาออกและตรวจสอบเงื่อนไขต่างๆที่กรมศุลกากรกำหนดไว้ เพื่อจัดกลุ่มใบขนสินค้าขาออกเป็น 2 ประเภท ดังต่อไปนี้และแจ้งกลับไปยังผู้ส่งออกหรือตัวแทน เพื่อจัดพิมพ์ใบขนสินค้า

- ใบขนสินค้าขาออกที่ต้องตรวจสอบพิธีการ (Red Line) สำหรับใบขนสินค้าประเภทนี้ ผู้ส่งออกหรือตัวแทนต้องนำใบขนสินค้าไปติดต่อกับหน่วยงานประเมินอากรของท่าที่ผ่านพิธีการ

- ใบขนสินค้าขาออกที่ไม่ต้องตรวจสอบพิธีการ (Green Line) สำหรับใบขนสินค้าขาออกประเภทนี้ ผู้ส่งออกสามารถชำระค่าอากร (ถ้ามี) และดำเนินการนำสินค้าไปตรวจปล่อยเพื่อส่งออกได้เลยโดยไม่ต้องไปพบเจ้าหน้าที่ประเมินอากร

#### 4. ข้อควรทราบเพิ่มเติมในการส่งออกสินค้า

(1) ถ้าสินค้าที่ส่งออกเป็นสินค้าที่ผู้ส่งออกประสงค์จะนำกลับเข้ามาในประเทศไทย อีกภายในหนึ่งปีโดยขอยกเว้นอากรขาเข้า ให้เพิ่มคู่ฉบับใบขนสินค้าขาออกอีกหนึ่งฉบับเพื่อใช้เป็นหลักฐานที่เรียกว่า “ใบสุทธินำกลับ” เพื่อเป็นหลักฐานในการนำสินค้ากลับเข้ามา

(2) การส่งน้ำมันหรือผลิตภัณฑ์น้ำมันที่ผลิตในราชอาณาจักรไปจำหน่ายยังต่างประเทศและผู้ส่งออกต้องการขอคืนภาษีน้ำมันของกรมสรรพสามิต ให้เพิ่มคู่ฉบับใบขนสินค้าขาออกอีกหนึ่งฉบับและเขียนหรือประทับตราว่ามีข้อความว่า “ขอคืนภาษีน้ำมันหรือผลิตภัณฑ์น้ำมัน” ไว้ ตอนบนใบขนสินค้าขาออกและคู่ฉบับ

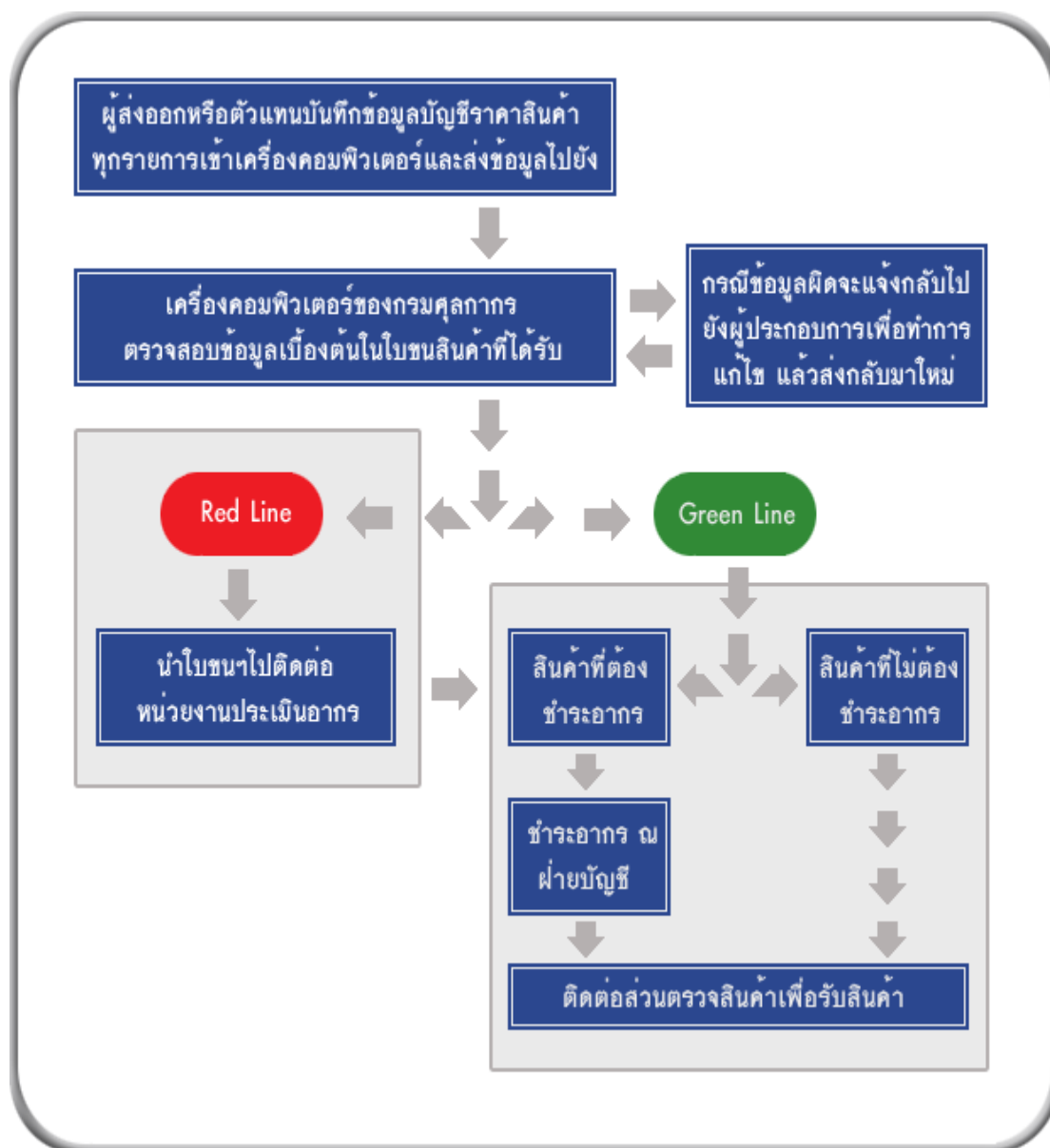
(3) สำหรับท่ากรุงเทพ การส่งสินค้า Re-Export ไปยังประเทศ สปป.ลาวและประมงค์ จะขอคืนอากรขาเข้า ให้เพิ่มคู่ฉบับใบขนสินค้าขาออกอีกหนึ่งฉบับแนบติดกับต้นฉบับใบขนสินค้าขาออกด้วย

(4) การส่งออกที่ผู้ส่งออกประสงค์จะได้เอกสารส่งออกจากกรมศุลกากรเพื่อขอรับเงินชดเชยอากร จะต้องยื่นคู่ฉบับใบขนสินค้าขาออกอีกหนึ่งฉบับ ซึ่งมีลักษณะพิเศษคือมีสีน้ำเงินที่มุมทั้ง 4 มุม

(5) สินค้าส่งออกที่ขอคืนอากรตามมาตรา 19 ทวิ จะต้องยื่นใบแนบใบขนสินค้าขาออกเพื่อขอคืนอากรตามมาตรา 19 ทวิ

(6) สถานที่สำหรับตรวจสินค้าขาออก มีดังนี้

- ท่าศุลกากร (ท่ากองตรวจสินค้าขาออกเดิม) หรือ ณ ทำเนียบท่าเรือที่ได้รับอนุมัติสำหรับการนำเข้า – ส่งออก
- งานตรวจคอนเทนเนอร์และสถานีตรวจสอบขาออก (Main Gate) ฝ่ายตรวจสินค้าที่ 2 ภายในบริเวณท่าเรือกรุงเทพ
- สถานีตรวจและบรรจุสินค้าเข้าคอนเทนเนอร์ เพื่อการส่งออก (สตส. LCY.)
- สำหรับข้าว แร่ ยาง ณ โรงเก็บข้าว โรงสีข้าว โรงเก็บแร่ โรงเก็บ ยาง อันได้รับอนุมัติตามมาตรา 7(4) แห่ง พ.ร.บ.ศุลกากร พ.ศ. 2469
- โรงพักสินค้าสำหรับตรวจของขาเข้า และบรรจุของขาออกที่ขนส่งโดยระบบคอนเทนเนอร์ นอกเขตท่าทำเนียบท่าเรือ (รพท. หรือ I.C.D./INLAND CONTAINER DEPOT)
- ทำเนียบท่าเรือเอกชน
- เขตอุตสาหกรรมส่งออกต่าง ๆ
- โรงงานหรือสถานประกอบการของผู้ส่งออก
- ด่านศุลกากรภูมิภาคต่าง ๆ



ภาพที่ 7 แผนผังแสดงขั้นตอนการส่งออกสินค้า

ที่มา: กรมศุลกากร (2545)

### พิธีการนำเข้าสินค้า

ในการนำเข้าสินค้า ผู้นำเข้าจะต้องปฏิบัติตามกฎหมาย ระเบียบ และประกาศที่กรมศุลกากรและหน่วยงานอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องในการนำเข้า อาทิ กระทรวงพาณิชย์ สำนักงานคณะกรรมการอาหารและยา กรมปศุสัตว์ ฯลฯ ที่กำหนดไว้ให้ครบถ้วน โดยมีคำแนะนำในการ

จัดเตรียมเอกสาร และปฏิบัติตามขั้นตอนพิธีการศุลกากรในการนำเข้าสินค้า ดังนี้

1. ประเภทใบอนุญาตนำเข้า เป็นแบบพิมพ์ที่กรมศุลกากรกำหนดให้ผู้นำเข้าต้องยื่นต่อกรมศุลกากรในการนำเข้าสินค้า ซึ่งจำแนกออกเป็น 9 ประเภทตามลักษณะการนำเข้า ดังนี้

(1) แบบ กศก. 99/1 ใบขนสินค้าขาเข้าพร้อมแบบแสดงรายการภาษีสรรพสามิตและภาษีมูลค่าเพิ่ม ใช้สำหรับการนำเข้าสินค้าทั่วไปทุกประเภทที่กรมศุลกากรมิได้กำหนดให้ใช้ใบอนุญาตนำเข้าประเภทอื่น

(2) แบบ กศก. 102 ใบขนสินค้าขาเข้าพิเศษพร้อมแบบแสดงรายการภาษีสรรพสามิตและภาษีมูลค่าเพิ่ม ใช้สำหรับการนำเข้าสินค้าทางอากาศยานหรือพิธีการอื่นที่กรมศุลกากรกำหนดสำหรับของที่นำเข้าในลักษณะเฉพาะ เช่น การนำเข้าสัตว์เลี้ยงมีชีวิต

(3) แบบ กศก. 103 คำร้องขอผ่อนผันรับของ/ส่งของออกไปก่อน ใช้สำหรับการนำเข้าหรือส่งออกสินค้าก่อนปฏิบัติพิธีการครบถ้วนตามที่กรมศุลกากรกำหนด

(4) แบบ A.T.A. Carnet ใบขนสินค้าสำหรับนำของเข้าหรือส่งของออกชั่วคราว ใช้สำหรับการนำเข้าหรือส่งออกสินค้าชั่วคราวประเภทต่าง ๆ ตามที่ระบุในอนุสัญญา

(5) แบบ JDA (Joint Development Area) ใบขนสินค้าสำหรับพื้นที่พัฒนาร่วมไทย-มาเลเซีย ใช้สำหรับการนำเข้าสินค้าในเขตพื้นที่พัฒนาร่วมไทย-มาเลเซีย

(6) แบบใบแนบ 9 ใบขนสินค้าถ่ายลำ ใช้สำหรับพิธีการสินค้าถ่ายลำ

(7) แบบที่ 448 ใบขนสินค้าผ่านแดน ใช้สำหรับพิธีการสินค้าผ่านแดน

(8) ใบขนสินค้าพิเศษสำหรับรถยนต์และจักรยานยนต์นำเข้าหรือส่งออกชั่วคราว ใช้สำหรับการนำรถยนต์และจักรยานยนต์เข้ามาในประเทศหรือส่งออกชั่วคราว

(9) ใบขนสินค้าพิเศษสำหรับเรือสำราญและกีฬาที่นำเข้าหรือส่งออกชั่วคราว ใช้สำหรับการนำเรือสำราญและกีฬาเข้ามาในประเทศหรือส่งออกชั่วคราว

## 2. เอกสารที่ควรจัดเตรียมในการนำเข้าสินค้า

2.1) สำหรับพิธีการชำระอากร พิธีการวางประกัน พิธีการขนถ่ายข้างลำ พิธีการคลังสินค้า ทันท์บนประเภทร้านค้าปลอดอากร ต้องมีเอกสารประกอบ ได้แก่

(1) ต้นฉบับใบขนสินค้าขาเข้า (กศก. 99/1) พร้อมสำเนา 1 ฉบับ เว้นแต่กรณีที่กรมศุลกากรกำหนดให้มีการจัดทำฉบับเพิ่ม เช่น สำหรับ การนำเข้าอาวุธปืน เครื่องกระสุนปืน วัตถุระเบิด การนำเข้าน้ำมันเชื้อเพลิง ที่ต้องส่งเงินเข้ากองทุนน้ำมัน กรณีดังกล่าวต้องมีสำเนาใบขนสินค้าขาเข้า 2 ฉบับ

- (2) ใบตราส่งสินค้า (Bill of Lading or Air Waybill)
- (3) บัญชีราคาสินค้า (Invoice)
- (4) แบบแสดงรายละเอียดราคาศุลกากร (กศก. 170)
- (5) ใบส่งปล่อยสินค้า (กศก.100/1)
- (6) บัญชีรายละเอียดบรรจุหีบห่อ (Packing List)
- (7) ใบแจ้งยอดเบี้ยประกัน (Insurance Premium Invoice)
- (8) ใบอนุญาตหรือหนังสืออนุญาตสำหรับสินค้าควบคุมการนำเข้า
- (9) ใบรับรองแหล่งกำเนิดสินค้า (Certificate of Origin) กรณีขอลดอัตราอากร
- (10) เอกสารอื่น ๆ เช่น เอกสารแสดงส่วนผสม คุณลักษณะและการใช้งานของสินค้า แคตตาล็อก เป็นต้น

2.2) พิธีการหลายเที่ยวเรือ ต้องเพิ่มพิมพ์เขียว (BLUE PRINT) แบบแปลน แบบพิมพ์ หรือเอกสารประกอบอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับการพิจารณาให้ทำใบขนสินค้าหลายเที่ยวเรือ

2.3) พิธีการขอคืนอากรตามมาตรา 19 ทวิต้องเพิ่มสำเนาใบขนสินค้าขาเข้า (กศก.99/1) อีก 1 ฉบับ

2.4) พิธีการส่งเสริมการลงทุนต้องเพิ่มหนังสืออนุมัติให้ยกเว้นหรือลดหย่อนอากรจากคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน

2.5) พิธีการคลังสินค้าทัณฑ์บนทั่วไป ต้องเพิ่มเอกสารดังนี้ คือ

- (1) คำขออนุญาตนำเข้าคลังสินค้าทัณฑ์บนทั่วไป (แบบที่ 369)
- (2) คำขออนุญาตนำเข้าคลังสินค้าทัณฑ์บนทั่วไป ตามแบบที่กรมศุลกากร

กำหนด

2.6) พิธีการคลังสินค้าทัณฑ์บนประเภทโรงผลิตสินค้า กรณีนำเข้าโดยผู้อื่นที่มีใบได้รับอนุญาตจัดตั้งคลังสินค้าทัณฑ์บนประเภทโรงผลิตสินค้า ต้องเพิ่ม คำขออนุญาตนำเข้าคลังสินค้าทัณฑ์บนประเภทโรงผลิตสินค้า

## 2.7) พิธีการสินค้าส่งกลับ (RE-EXPORT)

กรณีอยู่ในอารักขาของศุลกากร ต้องเพิ่มเอกสารดังนี้ คือ

- (1) คำร้องขอผ่อนผันทำใบขนสินค้าส่งกลับ (RE-EXPORT) ชำระอากร 1 ใน 10
- (2) ใบขนสินค้าขาออก (กศก.101/1) พร้อมเอกสารประกอบ

## 2.8) พิธีการนำของออกจากเขตอุตสาหกรรมส่งออก (EPZ) ต้องเพิ่มเอกสารดังนี้ คือ

- (1) แบบ กนอ.02-1 กรณีสินค้านำเข้าเป็นวัตถุดิบ
- (2) แบบ กนอ.02-1 และ กนอ.101 กรณีสินค้านำเข้าเป็นเครื่องจักร อุปกรณ์เครื่องมือและ เครื่องใช้ รวมทั้งส่วนประกอบของสินค้านี้ที่จำเป็นต้องใช้ในการผลิตสินค้าหรือการค้าเพื่อส่งออก

## 3. ขั้นตอนการปฏิบัติพิธีการนำเข้าสินค้า

3.1) ผู้นำเข้าหรือตัวแทนบันทึกข้อมูลบัญชีราคาสินค้า (Invoice) ทุกรายการเข้าสู่เครื่องคอมพิวเตอร์ของตนเองหรือผ่าน Service Counter โดยโปรแกรมคอมพิวเตอร์จะแปลงข้อมูลบัญชีราคาสินค้าให้เป็นข้อมูลใบขนสินค้าโดยอัตโนมัติ และให้ผู้นำเข้าหรือตัวแทนส่งเฉพาะข้อมูลใบขนสินค้ามายังเครื่องคอมพิวเตอร์ของกรมศุลกากร

3.2) เครื่องคอมพิวเตอร์ของกรมศุลกากรจะตรวจสอบข้อมูลเบื้องต้นในใบขนสินค้าที่ส่งเข้ามา เช่น ชื่อและที่อยู่ผู้นำเข้า เลขประจำตัวผู้เสียภาษี พิกัดอัตราศุลกากร ราคา เป็นต้น ถ้า

พบว่าข้อมูลใบขนสินค้าขาเข้าที่ส่งมาไม่ถูกต้อง เครื่องคอมพิวเตอร์ของกรมศุลกากรจะแจ้งกลับไปยังผู้นำเข้าหรือตัวแทนเพื่อให้แก้ไขให้ถูกต้อง

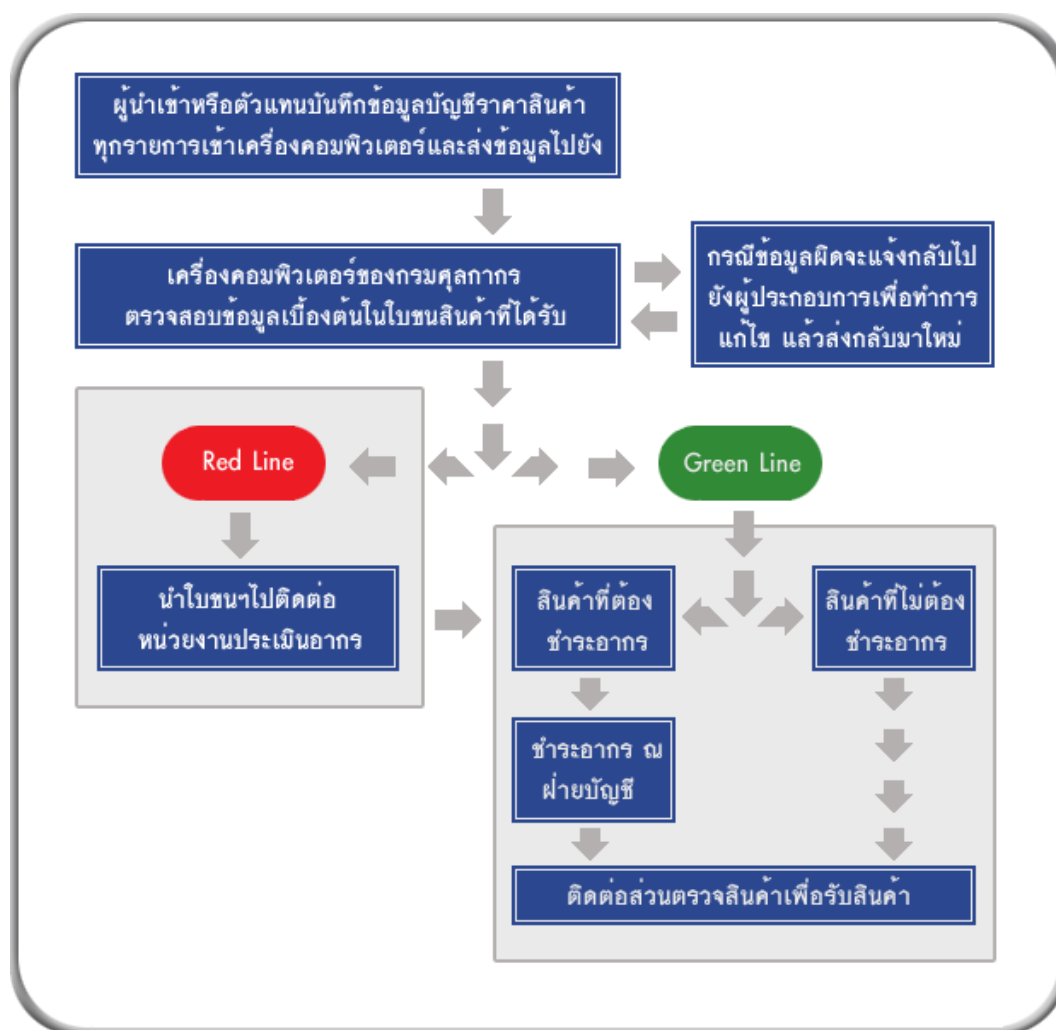
3.3) เมื่อเครื่องคอมพิวเตอร์ของกรมศุลกากรตรวจสอบข้อมูลในใบขนสินค้าที่ส่งมาถูกต้องครบถ้วนแล้ว จะออกเลขที่ใบขนสินค้าขาเข้า พร้อมกับตรวจสอบเงื่อนไขต่างๆ ที่กรมศุลกากรกำหนดไว้ เพื่อจัดกลุ่มใบขนสินค้าขาเข้าในขั้นตอนการตรวจสอบพิธีการเป็น 2 ประเภทดังต่อไปนี้ แล้วแจ้งกลับไปยังผู้นำเข้าหรือตัวแทน เพื่อจัดพิมพ์ใบขนสินค้า

**ใบขนสินค้าขาเข้าประเภทที่ไม่ต้องตรวจสอบพิธีการ (Green Line)** สำหรับใบขนสินค้าประเภทนี้ เครื่องคอมพิวเตอร์จะสั่งการตรวจ หลังจากนั้น ผู้นำเข้าหรือตัวแทนสามารถนำใบขนสินค้าขาเข้าไปชำระค่าภาษีอากรและรับการตรวจปล่อยสินค้าได้

**ใบขนสินค้าขาเข้าประเภทที่ต้องตรวจสอบพิธีการ (Red Line)** สำหรับใบขนสินค้าประเภทนี้ ผู้นำเข้าหรือตัวแทนต้องนำใบขนสินค้าไปติดต่อกับหน่วยงานประเมินอากรของท่าที่นำของเข้า

3.4) ผู้นำเข้าหรือตัวแทนต้องจัดเก็บข้อมูลบัญชีราคาสินค้าตามวรรคแรกในรูปของสื่อคอมพิวเตอร์เป็นเวลา ไม่น้อยกว่า 6 เดือน เพื่อใช้สำหรับการตรวจสอบใบขนสินค้าหลังการตรวจปล่อย โดยให้สามารถจัดพิมพ์เป็นรายงานเมื่อกรมศุลกากรร้องขอ ดังนี้

- (1) IMPORT/EXPORT INVOICE LIST BY DECLARATION ITEM
- (2) IMPORT/EXPORT INVOICE LIST BY INVOICE ITEM
- (3) IMPORT/EXPORT INVOICE LIST



ภาพที่ 8 แผนผังแสดงขั้นตอนการนำเข้าสินค้า

ที่มา: กรมศุลกากร (2545)

### พิธีการศุลกากร ระบบ ไร้เอกสาร (Paperless)

แนวทางในการดำเนินการพิธีการศุลกากรระบบไร้เอกสาร คือเป็นการผ่านพิธีการศุลกากรระบบอิเล็กทรอนิกส์เต็มรูปแบบ คือ ไม่ต้องพิมพ์ใบขนสินค้าจากเครื่องคอมพิวเตอร์ของผู้ส่งข้อมูลโดยกรมศุลกากรได้สร้างโปรแกรมให้ผู้ส่งข้อมูลบันทึกเพื่อกำหนดรหัสเกี่ยวกับวิธีการชำระค่าภาษีอากร แยกให้เห็นว่าเป็นใบขนสินค้าประเภทยกเว้นอากร หรือประเภทชำระค่าภาษีอากร ในขั้นตอนการรับชำระค่าภาษีอากรผู้ส่งข้อมูลไปติดต่อแจ้งเลขที่ใบขนสินค้า เพื่อการชำระค่าภาษีอากรกับหน่วยงานรับชำระอากรหรือธนาคาร (กรณีชำระผ่านสินค้าทาง EFT หรือการชำระเงินผ่านธนาคาร) ส่วนในขั้นตอนตรวจปล่อยสินค้า ให้ผู้นำของเข้าหรือส่งข้อมูลไปแจ้งเลขที่ใบขนสินค้าที่

หน่วยงานตรวจปล่อย เจ้าหน้าที่ศุลกากรผู้ตรวจปล่อยสินค้าจะเปิดดูข้อมูลของสินค้าที่ส่งออกจากเครื่องคอมพิวเตอร์ เพื่อเปรียบเทียบกับสินค้าที่ตรวจพบว่าถูกต้องตรงกันหรือไม่ และทำการบันทึกผลการตรวจสินค้าเข้าเครื่องคอมพิวเตอร์ตามรหัสที่กำหนด เช่น ใช้เลข 1 หมายถึง ของตรงกับข้อมูลในคอมพิวเตอร์ ใช้เลข 2 หมายถึง ของไม่ตรงกับข้อมูลในคอมพิวเตอร์ หรือใช้เลข 3 หมายถึง กรณีการพบความผิดและมีการดำเนินคดี เป็นต้น ซึ่งการดำเนินงานของเจ้าหน้าที่ศุลกากรนับตั้งแต่ การตรวจสอบข้อมูลเบื้องต้นของสินค้า การรับชำระค่าภาษีอากร การตรวจปล่อยสินค้า และการส่งมอบ หรือการรับรองการส่งออกสินค้า จะดำเนินการโดยระบบอิเล็กทรอนิกส์ทั้งหมด และกรมศุลกากรได้ลดขั้นตอนการตรวจสินค้าลงเรื่อยๆ โดยขณะนั้น มีการส่งมอบสินค้าโดยไม่ทำการเปิดตรวจถึง 90% สุ่มเปิดตรวจตามนโยบายการบริหารความเสี่ยง (Risk Management) เพียง 10% เท่านั้น ทำให้ผู้ส่งออกเกิดความสะดวกรวดเร็วมากขึ้น

### ขั้นตอนกระบวนการพิธีการขาออกแบบไร้เอกสาร

1. ผู้ส่งของออก (Exporter) ตัวแทนออกของ (Customs Broker) เคาน์เตอร์บริการ (Service Counter) ลงทะเบียนขอใบรับรองอิเล็กทรอนิกส์ เพื่อเข้ารหัสและลงลายมือชื่ออิเล็กทรอนิกส์ที่ บริษัท ที โอ ที จำกัด (มหาชน) ชั้น 1 อาคาร 120 ปี กรมศุลกากร หรือติดต่อสอบถามได้ที่ E-mail : [info @ ca.tot.co.th](mailto:info@ca.tot.co.th) และ Websites [www.ca.tot.co.th](http://www.ca.tot.co.th) ยกเว้นผู้ส่งออกที่ใช้บริการ ตัวแทนออกของหรือเคาน์เตอร์เซอร์วิสหรือผู้รับผิดชอบบรรจุที่ใช้เคาน์เตอร์เซอร์วิสไม่ต้องลงทะเบียนก็ได้
2. ผู้ส่งของออก (Exporter) ตัวแทนออกของ (Customs Broker) เคาน์เตอร์บริการ (Service Counter) และผู้รับผิดชอบบรรจุ ต้องยื่นแบบคำขอเป็นผู้ผ่านพิธีการศุลกากรทางอิเล็กทรอนิกส์แบบไร้เอกสาร ตามเอกสารแนบท้ายหมายเลข 1, 2, 3, 4 ตามลำดับ ที่ฝ่ายทะเบียนและสิทธิพิเศษ กลุ่มงานมาตรฐานพิธีการและราคาศุลกากร หรือ เคาน์เตอร์บริการ ชั้น 1 อาคาร 120 ปี กรมศุลกากร ส่วนจังหวัดอื่น นอกกรุงเทพมหานคร ยื่นคำขอลงทะเบียนได้ที่ ฝ่ายบริหารงานทั่วไป สำนักงานศุลกากร หรือด่านศุลกากรก็ได้ เพื่อตรวจสอบหลักฐานและพิจารณาอนุมัติ และเมื่อได้รับการอนุมัติแล้ว สามารถดำเนินการผ่านพิธีการศุลกากรในการนำเข้า ส่งออก และการดำเนินการในเรื่องสิทธิประโยชน์ทางภาษีอากรได้ทุกขั้นตอน โดยไม่ต้องใช้บัตรใด ๆ อีก
3. เมื่อได้ทำการลงทะเบียนขอใบรับรองอิเล็กทรอนิกส์เพื่อเข้ารหัสและลงลายมือชื่ออิเล็กทรอนิกส์ และลงทะเบียน เป็นผู้ผ่านพิธีการศุลกากรทางอิเล็กทรอนิกส์แบบไร้เอกสารแล้ว ก่อนที่

จะส่งข้อมูลทางอิเล็กทรอนิกส์เข้าสู่ระบบคอมพิวเตอร์ทางศุลกากร ต้องดำเนินการจัดหาซอฟต์แวร์ (Software) และติดตั้งซอฟต์แวร์เพื่อดำเนินการส่งข้อมูลโดยผ่านบริษัทผู้ให้บริการรับส่งข้อมูล (VANS) ซึ่งเป็นตัวกลางในการส่งข้อมูลเกี่ยวกับการส่งออกสู่ฐานข้อมูลของศุลกากร สำหรับบริษัทซอฟต์แวร์และบริษัทผู้ให้บริการรับส่งข้อมูลสามารถค้นหาได้จาก [www.customs.go.th](http://www.customs.go.th).

4. การดำเนินการผ่านพิธีการศุลกากรกระบวนการส่งออกทางอิเล็กทรอนิกส์แบบไร้เอกสาร (e-Export) มีขั้นตอน 5 ขั้นตอน ดังนี้

### ขั้นตอนที่ 1 การส่งข้อมูลใบขนสินค้าขาออกทางอิเล็กทรอนิกส์แบบไร้เอกสาร

1. ผู้ส่งออกหรือตัวแทนออกของจัดส่งข้อมูลบัญชีราคาสินค้า (Invoice) และข้อมูลใบขนสินค้าขาออกเข้าสู่ระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากร โดยผ่านผู้ให้บริการรับส่งข้อมูลทางอิเล็กทรอนิกส์ (VANS)

2. ระบบคอมพิวเตอร์ของกรมศุลกากรจะตรวจสอบความถูกต้องของข้อมูลเบื้องต้นกับแฟ้มข้อมูลอ้างอิง และข้อมูลการอนุมัติหรืออนุญาตตามกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับศุลกากรหากระบบพบข้อผิดพลาด ระบบคอมพิวเตอร์ของกรมศุลกากรจะส่งกลับข้อมูลที่ผิดพลาดไปยังผู้ส่งข้อมูลให้ดำเนินการแก้ไขข้อมูลเมื่อผู้ส่งข้อมูลได้ทำการแก้ไขแล้ว ให้ส่งข้อมูลการแก้ไขเข้าสู่ระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากรใหม่อีกครั้ง

3. ถ้าไม่พบข้อผิดพลาด ระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากรจะกำหนดเลขที่ใบขนสินค้าขาออกทางระบบอิเล็กทรอนิกส์ จำนวน 14 หลัก ดังนี้

|                  |   |   |    |   |    |    |       |     |
|------------------|---|---|----|---|----|----|-------|-----|
|                  | X | X | DD | X | YY | MM | NNNN  |     |
| เลขที่ใบขนสินค้า | A | 0 | 26 | 1 | 49 | 07 | 00052 | → 1 |
|                  | ① | ② | ③  | ④ | ⑤  | ⑥  | ⑦     |     |

① หมายถึง อักษรที่เริ่มต้นจาก A และจะเปลี่ยนเป็นตัวอักษรถัดไป (B, C, .....)

เมื่อเลขที่ใบขนสินค้า Running ไปจนถึงสุดท้าย 99999 เช่น A0261490799999 → B1

② ตัวเลข 1 หลัก มีค่าเริ่มต้นตั้งแต่ 0-9 และจะเปลี่ยนเป็นเลขถัดไป เมื่อใบขนสินค้า Running ไปจนถึง 99999

③ วันที่ ตั้งแต่ 01-31

④ ประเภทของเอกสาร 1 หลัก มีค่าดังนี้

- 0 = ใบขนสินค้าขาเข้า
- 1 = ใบขนสินค้าขาออก
- 2 = ใบขนสินค้าผ่านแดน
- 3 = คำร้องขอรับของไปก่อน
- 4 = คำร้องขอส่งของออกไปก่อน
- A = ใบขนสินค้าขาเข้าโอนย้ายภายในประเทศ
- B = ใบขนสินค้าขาออกโอนย้ายภายในประเทศ
- C = คำร้องขอปฏิบัติพิธีการอื่น ๆ

⑤ ปี พ.ศ. 2 หลัก

⑥ เดือน 2 หลัก

⑦ Running เลข 5 หลัก เริ่มต้นด้วย 00001

4. ในกรณีนำของออกจากคลังสินค้าทัณฑ์บน หรือเขตปลอดอากร หรือเขตนิคมอุตสาหกรรมส่งออก ไปยังท่าหรือที่ หรือสนามบินเพื่อส่งออกไปนอกราชอาณาจักร ให้ส่งข้อมูลใบขนสินค้าขาออกก่อนการขนย้ายสินค้าออกคลังสินค้าทัณฑ์บน หรือเขตปลอดอากร หรือเขตนิคมอุตสาหกรรมส่งออก เพื่อเป็นข้อมูลกำกับการขนย้าย และกรณีการโอนสินค้าไปยังคลังสินค้าทัณฑ์บนอื่น หรือเขตปลอดอากรอื่น หรือเขตนิคมอุตสาหกรรมอื่น ให้ส่งข้อมูลใบขนสินค้าขาออกโอนย้ายภายในประเทศก่อนขนย้ายสินค้าจากที่เก็บของนั้น เพื่อเป็นข้อมูลกำกับการขนย้ายเช่นเดียวกัน

5. ในกรณีนำของเข้าไปในเขตปลอดอากร หรือเข้าไปในเขตอุตสาหกรรมส่งออก หรือโอนของที่นำเข้ามาตามมาตรา 19 ทวิ พ.ร.บ. 2482 เข้าไปในคลังสินค้าทัณฑ์บน เขตปลอดอากร หรือจำหน่ายให้แก่ผู้มีสิทธิได้รับยกเว้นอากร ผู้ส่งออกจะต้องส่งข้อมูลใบขนสินค้าขาออกโอนย้ายภายในประเทศ เพื่อเป็นข้อมูลกำกับการขนย้ายในลักษณะเดียวกัน

## 6. การชำระภาษี

6.1 ในกรณีใบขนสินค้าที่ต้องมีการวางค้ำประกันของธนาคาร ผู้ส่งออกต้องตั้งวงเงินค้ำประกันหลักกับธนาคาร (ประกันลอย) หรือตั้งวงเงินประกันลอยเพิ่ม แล้วธนาคารจะหักยอดวงเงินค้ำประกันลอยตามจำนวนภาระค้ำประกันของใบขนสินค้าขาออกนั้น และหากใบขน

สินค้าฉบับนั้นไม่มีข้อต้องชำระค่าภาษีอากร ระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากรจะออกเลข  
รับประกันธนาคาร แล้วส่งกลับให้ผู้ส่งของออกพร้อมกับเปลี่ยนสถานะใบขนสินค้าเป็น “ใบขน  
สินค้าที่ชำระค่าภาษีอากรแล้ว” โดยอัตโนมัติ

6.2 ในกรณีใบขนสินค้าที่ต้องชำระภาษีหรือต้องวางประกัน (เงินสด) ระบบ  
คอมพิวเตอร์ของ กรมศุลกากรจะส่งข้อมูลไปตัดบัญชีธนาคารที่ผู้ส่งของออกแจ้งไว้ และจะออก  
เลขที่ชำระค่าภาษีอากร แล้วส่งให้ผู้ส่งออกทราบพร้อมกับเปลี่ยนสถานะใบขนสินค้าเป็น “ใบขน  
สินค้าที่ชำระค่าภาษีอากรแล้ว” โดยอัตโนมัติ แต่หากไม่สามารถตัดบัญชีธนาคารได้ หรือผู้ส่งออก  
ประสงค์จะชำระเงิน ณ หน่วยการเงินของท่าหรือที่หรือสนามบินที่ส่งออกก็สามารถดำเนินการ  
ชำระค่าภาษีอากรและวางประกันเงินสด แคชเชียร์เช็ค หรือบัตรเครดิตได้ ณ หน่วยการเงินประจำ  
ท่าหรือที่หรือสนามบินส่งออก และสามารถรับใบเสร็จรับเงินได้ทันที ณ หน่วยบริการศุลกากร  
นั้น ๆ

7. หากมีการส่งข้อมูลผิดพลาดหรือไม่ประสงค์จะส่งออกตามใบขนสินค้าขาออกที่ได้ส่ง  
ข้อมูลให้ระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากรแล้ว ผู้ส่งออกต้องยกเลิกเลขที่ใบขนสินค้าขาออกฉบับนั้น  
ทางอิเล็กทรอนิกส์ ก่อนส่งข้อมูลใบขนสินค้าขาออกที่ถูกต้องมาใหม่

#### 8. กรณีผู้ส่งออกใช้บริการเคาน์เตอร์บริการ (Service Counter)

8.1 ผู้ส่งออกหรือตัวแทนออกของนำบัญชีราคาสินค้า (Invoice) และเอกสารอื่น ๆ มา  
ให้เคาน์เตอร์บริการบันทึกข้อมูลทางอิเล็กทรอนิกส์ เข้าสู่ระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากรเพื่อ  
ตรวจสอบ

8.2 เมื่อเคาน์เตอร์บริการได้บันทึกข้อมูลแล้ว ให้จัดพิมพ์ใบขนสินค้าขาออก จำนวน  
2 ฉบับ ให้ผู้ส่งออกหรือตัวแทนออกของซึ่งได้รับการมอบอำนาจแล้ว ทำการลงนามในใบขน  
สินค้าขาออกและเอกสารประกอบทุกฉบับ และผู้ส่งออกหรือตัวแทนจัดเก็บไว้ 1 ชุด อีก 1 ชุด  
เคาน์เตอร์ บริการรวบรวมจัดส่งให้ สำนักตรวจสอบอากร กรมศุลกากร เป็นรายเดือนภายในวันที่ 5  
ของเดือนถัดไป นับแต่วันที่จัดพิมพ์ใบขนสินค้า

9. ในกรณีที่ท่าที่หรือสนามบินที่ส่งออกไม่มีเคาน์เตอร์บริการ ให้เจ้าหน้าที่ศุลกากรเป็นผู้  
บริการบันทึกและส่งข้อมูลทางอิเล็กทรอนิกส์แทนเคาน์เตอร์บริการ และจัดพิมพ์ใบขนฯ จำนวน 2

ฉบับ ให้ผู้ส่งออกลงนามในใบขนฯและเอกสารประกอบ แล้วมอบให้ผู้ส่งออก 1 ชุด อีก 1 ชุด ส่งให้สำนักตรวจสอบอากร เพื่อจัดเก็บเป็นหลักฐานในการตรวจสอบภายหลังการตรวจปล่อยเป็นรายเดือน ภายในวันที่ 5 ของเดือนถัดไป นับแต่วันที่จัดพิมพ์ใบขนฯ

## ขั้นตอนที่ 2 การส่งข้อมูลใบกำกับการขนย้ายสินค้าทางอิเล็กทรอนิกส์แบบไร้เอกสาร

เมื่อผู้ส่งออกหรือตัวแทนออกของได้ส่งข้อมูลบัญชีราคาสินค้า (Invoice) และข้อมูลใบขนสินค้า เข้าสู่ระบบคอมพิวเตอร์ศุลกากรแล้ว และได้รับเลขที่ใบขนสินค้าเรียบร้อยแล้ว สามารถเรียกดูและสั่งพิมพ์บัญชีราคาสินค้าและใบขนสินค้าจากเครื่องคอมพิวเตอร์ด้วยโปรแกรมคอมพิวเตอร์ของตนเอง ต่อจากนี้ผู้รับผิดชอบการบรรจุดำเนินการบรรจุสินค้าเข้าสู่คอนเทนเนอร์ โดยผู้รับผิดชอบบรรจุที่ได้รับอนุญาตให้เป็นผู้บรรจุ ตามประกาศกรมศุลกากรที่ 57/2549 มี 7 ประเภท คือ (1) ผู้ส่งออกหรือตัวแทน (2) ผู้รับจัดการขนส่งสินค้าหรือตัวแทนของเรือ (3) ผู้ประกอบการสถานที่ตรวจปล่อยและบรรจุสินค้าเข้าสู่คอนเทนเนอร์เพื่อการส่งออก (สตส.) (4) ประกอบการโรงพักสินค้าเพื่อการตรวจปล่อยของขาเข้าและบรรจุของขาออกที่ขนส่งโดยระบบคอนเทนเนอร์นอกเขตท่าเทียบท่าเรือ (รพท.) (5) ผู้ประกอบการคลังสินค้าทัณฑ์บน หรือประกอบการในเขตปลอดอากรหรือเขตอุตสาหกรรมส่งออก (6) ผู้ให้บริการบรรจุสินค้าเข้าสู่คอนเทนเนอร์ในเขตท่าเทียบท่าเรือ (7) ผู้จัดการโรงงานหรือผู้จัดการสถานประกอบการของผู้ส่งออกที่ทำการบรรจุสินค้า โดยรายละเอียดการส่งข้อมูลใบกำกับการขนย้ายสินค้ามีรายละเอียดดังนี้

### 1. การบรรจุสินค้า : ผู้รับผิดชอบบรรจุสินค้า มีหน้าที่ดำเนินการดังนี้

1.1 การบรรจุสินค้าเข้าสู่คอนเทนเนอร์ : เมื่อผู้รับผิดชอบบรรจุสินค้าเข้าสู่คอนเทนเนอร์เรียบร้อยแล้ว ให้ทำการปิดผนึกตู้คอนเทนเนอร์ด้วยวิธีที่ผู้รับผิดชอบบรรจุกำหนด

1) กรณีเป็นผู้ส่งออกเพียงรายเดียว (FCL) มีใบขนสินค้าฉบับเดียวหรือหลายฉบับ ผู้รับผิดชอบการบรรจุสามารถทำการบรรจุออกอารักขาศุลกากรได้

2) กรณีเป็นผู้ส่งออกมากรกว่า 1 ราย (LCL) ผู้รับผิดชอบบรรจุต้องทำการบรรจุภายในเขตอารักขาของศุลกากรเท่านั้น

1.2 การบรรจุสินค้าในพาหนะแบบปิด ผู้รับผิดชอบปิดผนึกประตูปาหนะที่ขนย้าย ด้วยวิธีที่ผู้รับผิดชอบบรรจุกำหนด

1.3 การบรรจุสินค้าบนยานพาหนะแบบเปิด ให้ทำการคลุมผ้าใบหรือคลุมตาข่ายที่พาหนะซึ่งใช้ในการขนย้าย แล้วใช้เชือกผูกประทับตราผนึกตามวิธีที่ผู้รับผิดชอบบรรจุกำหนด

## 2. การส่งข้อมูลใบกำกับการขนย้าย

2.1 เมื่อผู้รับผิดชอบบรรจุได้บรรจุสินค้าเข้าสู่คอนเทนเนอร์หรือในยานพาหนะเรียบร้อยแล้ว ต้องทำการบันทึกข้อมูลรายละเอียดในใบกำกับการขนย้าย ตามแบบแนบท้าย หมายเลข 5 ด้วยปริมาตรและน้ำหนักที่บรรจุจริงเท่านั้น โดยมีการบันทึกข้อมูลตามแต่ละประเภท ดังนี้

- 1) กรณีการบรรจุตู้คอนเทนเนอร์ได้จัดทำใบกำกับการขนย้าย 1 ฉบับ ต่อ 1 ตู้คอนเทนเนอร์
- 2) กรณีการบรรจุสินค้ารายหีบห่อที่ส่งออกทางสนามบินสุลกากร ให้จัดทำข้อมูลใบกำกับการขนย้ายสินค้า 1 ฉบับ ต่อ 1 ใบขนสินค้าขาออกทางอากาศยาน
- 3) กรณีบรรจุสินค้าในยานพาหนะ เพื่อทำการขนส่งย้ายผ่านเขตแดนทางบก ให้จัดทำข้อมูลใบกำกับการขนย้าย 1 ฉบับ ต่อ 1 ยานพาหนะที่ใช้ขนย้ายสินค้า และให้ใช้ใบกำกับการขนย้ายสินค้านี้เป็นบัญชีสินค้า (แบบ ศ.บ.3) ในการขนย้ายสินค้าผ่านแดนทางบก ออกไปนอกราชอาณาจักร
- 4) กรณีการขนย้ายโดยวิธีอื่นให้จัดทำข้อมูลใบกำกับการขนย้ายสินค้า 1 ฉบับ ตามใบขนสินค้าขาออก เช่น การขนย้ายโดยเรือลอม หรือโดยสายพานลำเลียง หรือโดยทางท่อขนส่ง เป็นต้น
- 5) เมื่อผู้รับผิดชอบบรรจุส่งข้อมูลใบกำกับการขนย้ายให้ระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากรแล้ว ระบบจะตรวจสอบเบื้องต้น หากพบข้อผิดพลาดระบบคอมพิวเตอร์จะส่งข้อมูล

กลับไปให้ ผู้ส่งข้อมูลแก้ไขและส่งข้อมูลกลับมาใหม่ หากไม่พบข้อผิดพลาดระบบคอมพิวเตอร์จะให้เลขที่ใบกำกับการขนย้ายสินค้ากับผู้ส่งข้อมูล 12 หลัก ดังนี้

|                |            |                        |
|----------------|------------|------------------------|
| <b>Y Y M M</b> | <b>X</b>   | <b>N N N N N N N N</b> |
| <b>4 9 0 8</b> | <b>A</b>   | <b>0 0 0 0 0 0 4</b>   |
| <b>(1) (2)</b> | <b>(3)</b> | <b>(4)</b>             |

- (1) ปี พ.ศ. 2 หลัก
- (2) เดือน 2 หลัก
- (3) ตัวอักษร 1 หลัก เริ่มต้นตั้งแต่ A และจะเปลี่ยนเป็นอักษรถัดไป (B, C, D.....) เมื่อเลขที่ใบกำกับฯ Running ไปจนถึง 9999999
- (4) เลขที่ใบกำกับการขนย้าย เริ่มต้นตั้งแต่ 0000001-9999999

2.2 เมื่อบันทึกข้อมูลในใบกำกับการขนย้ายเรียบร้อยแล้ว ผู้รับผิดชอบการบรรจุต้องสั่งพิมพ์ใบกำกับการขนย้ายสินค้าจากระบบคอมพิวเตอร์ หรือสำเนาภาพถ่าย หรือแสดงเลขที่ใบกำกับการขนย้ายในเอกสารอื่น ๆ ก็ได้ มอบให้กับพนักงานขับรถ หรือผู้ที่ทำการขนย้ายสินค้า หรือผู้ควบคุมยานพาหนะเพื่อใช้กำกับสินค้าที่ทำการขนย้าย และนำไปให้เจ้าหน้าที่ศุลกากร ณ จุดตรวจปล่อย เพื่อตรวจสอบ

3. กรณีผู้รับผิดชอบบรรจุใช้เคาน์เตอร์บริการ ผู้รับผิดชอบบรรจุต้องนำใบกำกับการขนย้ายที่กรอกข้อมูลเรียบร้อยแล้วพร้อมเอกสารอื่น ๆ มาให้เคาน์เตอร์บริการ บันทึกข้อมูลจากเอกสารดังกล่าวเข้าสู่ระบบคอมพิวเตอร์ศุลกากรเพื่อตรวจสอบและออกเลขที่ใบกำกับการขนย้ายให้ เมื่อเคาน์เตอร์บริการดำเนินการเรียบร้อยแล้ว ให้จัดพิมพ์ใบกำกับฯ จำนวน 2 ฉบับ และให้ผู้รับผิดชอบบรรจุลงนามในใบกำกับและเอกสารประกอบทุกฉบับ แล้วมอบให้ผู้รับผิดชอบการบรรจุ 1 ชุด อีก 1 ชุด เคาน์เตอร์บริการรวบรวมจัดส่งให้ สำนักตรวจสอบอากร กรมศุลกากร เป็นรายเดือน ภายในวันที่ 5 ของเดือนถัดไป นับแต่จัดพิมพ์ใบกำกับฯ

### ขั้นตอนที่ 3 การขนย้ายสินค้าไปยัง ณ จุดตรวจปล่อยหรือสถานีรับบรรทุกเมื่อผู้ควบคุม

ยานพาหนะได้ทำการขนย้ายสินค้ามายัง ณ จุดตรวจปล่อยหรือรับบรรทุก ให้ผู้ควบคุมยานพาหนะดำเนินการดังนี้

1. ผู้ควบคุมยานพาหนะนำผู้คอนเทนเนอร์หรือสินค้าไปให้ผู้ประกอบการทำเนียบทำเรือผู้ประกอบการสถานที่ที่ส่งออก หรือผู้ประกอบการคลังสินค้า/ผู้ประกอบการเขตปลอดอากร ณ สนามบินที่ส่งออก ทำการชั่งน้ำหนัก แล้วผู้ประกอบการจะออกไปตรวจรับสถานะผู้สินค้าหรือใบชั่ง (Equipment Interchange Receipt : EIR) ให้กับผู้ควบคุมยานพาหนะ (กรณีที่เชื่อมโยงข้อมูลระหว่างศุลกากรและผู้ประกอบการทำเรียบร้อยแล้ว ผู้ควบคุมยานพาหนะไม่ต้องรับเอกสาร EIR)

2. เมื่อชั่งน้ำหนักผู้คอนเทนเนอร์หรือสินค้าเรียบร้อยแล้ว ผู้ควบคุมยานพาหนะรับเอกสาร EIR (กรณียังไม่เชื่อมโยงข้อมูล) แนบพร้อมใบกำกับการขนย้ายให้กับเจ้าหน้าที่ศุลกากรที่ประจำสถานีรับบรรทุก หากเป็นกรณีส่งออกทางสนามบินผู้รับผิดชอบต้องแจ้งเลขที่ใบตราส่งสินค้าทางอากาศยาน (Air Way Bil) ให้เจ้าหน้าที่ศุลกากรเพื่อตรวจสอบต่อไป หากผู้ส่งออกมีความประสงค์ขอให้เปิดตรวจของที่จะส่งออก ให้ทำคำร้องยื่นต่อหัวหน้าหน่วยบริการก่อนผ่านสถานีรับบรรทุก เพื่อพิจารณาอนุมัติเป็นการเฉพาะราย ส่วนในกรณีการขนย้ายโดยวิธีอื่น ผู้รับผิดชอบบรรจุเข้าไปกำกับฯ จากระบบคอมพิวเตอร์ หรือเอกสารอื่นใดที่มีเลขที่ใบกำกับฯ ให้เจ้าหน้าที่ศุลกากรเพื่อกำหนดชื่อเจ้าหน้าที่ตรวจสอบและเมื่อการขนย้ายสินค้าเสร็จสิ้นตามใบขนสินค้าขาออกแล้ว ผู้รับผิดชอบบรรจุต้องแจ้งน้ำหนักสินค้าที่ได้รับรองจากผู้ตรวจสอบแล้ว เช่น เอกสาร Summary of Lighter Alongside, รายงานการคำนวณปริมาตร (Outturn) หรือรายงานการวัดระดับเรือ (Draft Survey) ของ Surveyor ให้หน่วยบริการศุลกากรทราบแทนการชั่งน้ำหนักสินค้า ณ จุดรับบรรทุก เพื่อดำเนินการต่อไป

3. เจ้าหน้าที่ศุลกากรจะทำการตรวจสอบข้อมูล เลขที่ใบกำกับการขนย้ายสินค้าเลขที่ผู้คอนเทนเนอร์ เลขทะเบียนยานพาหนะกรณีขนส่งผ่านเขตแดนทางบก ปริมาณและน้ำหนักว่าถูกต้องตรงกับข้อมูลในระบบคอมพิวเตอร์หรือไม่ พร้อมทั้งตรวจสอบว่า อยู่ในเงื่อนไขความเสี่ยงหรือติดเงื่อนไขความเสี่ยงหรือไม่ หากผู้สินค้าหรือสินค้าที่จะผ่านสถานีรับบรรทุกอยู่ในเงื่อนไขความเสี่ยง หรือติดเงื่อนไขความเสี่ยง เจ้าหน้าที่จะแจ้งให้พนักงานควบคุมยานพาหนะรับทราบ ผู้ควบคุมยานพาหนะต้องนำรถบรรทุกคอนเทนเนอร์หรือยานพาหนะที่ใช้ในการขนย้ายสินค้าไปยังจุดตรวจ หรือส่งไปตรวจสอบโดยเครื่อง X-Ray ก่อนที่จะทำการตัดสินใจเปิดตรวจ ซึ่งจะขึ้นกับเงื่อนไขการตรวจแต่ละประเภทที่กรมศุลกากรได้กำหนดไว้ หากเจ้าหน้าที่ศุลกากรพบว่าข้อมูลในใบกำกับสอดคล้องถูกต้องตรงกับข้อมูลในระบบคอมพิวเตอร์ และสินค้านั้นไม่มีความเสี่ยง เจ้าหน้าที่จะทำการตัดบัญชีใบกำกับการขนย้ายสินค้าแล้วอนุญาตให้นำสินค้าผ่านสถานีรับบรรทุก เพื่อทำการบรรทุกลงเรือส่งออกป็นอกราชอาณาจักรได้ จากนั้นระบบคอมพิวเตอร์จะ

ส่งข้อมูลการตัดบัญชีไปให้ผู้ส่งข้อมูลขาออกทราบว่า ตู้คอนเทนเนอร์หรือสินค้านั้นได้ผ่านสถานีรับบรรจุแล้ว แต่เงื่อนไขสำหรับการตรวจให้เปิดตรวจหรือผลการตรวจจากเครื่อง X-Ray ให้เปิดตรวจ เจ้าหน้าที่จะตรวจสอบความถูกต้องครบถ้วนของข้อมูลใบขนสินค้า ขาออกและสินค้าส่งออก พร้อมตรวจสอบการประเมินอากร หากตรวจสอบพอใจเจ้าหน้าที่จะแจ้งให้ผู้ควบคุมสินค้านำสินค้านั้นไปเพื่อรอการบรรจุ แต่หากพบความผิดเจ้าหน้าที่จะดำเนินการตามกฎหมายศุลกากรต่อไป ส่วนกรณีการขนย้ายโดยวิธีอื่นนั้น การตรวจสอบข้อมูล และการตัดบัญชีให้หน่วยบริการศุลกากร ณ ท่าหรือที่ หรือสนามบินที่ส่งออก กำหนดระเบียบเป็นการเฉพาะให้เหมาะสม กับประเภทสินค้า นั้น ๆ

4. สำหรับกรณีของที่จะทำการปล่อยออกจากคลังสินค้าทัณฑ์บน หรือเขตปลอดอากร หรือเขตนิคมอุตสาหกรรมส่งออก เพื่อโอนเข้าไปในคลังสินค้าทัณฑ์บนหรือเขตปลอดอากรอื่น หรือเขตอุตสาหกรรมส่งออก หรือจำหน่ายของที่นำเข้ามาตามมาตรา 19 ทวิ แห่งพระราชบัญญัติศุลกากร (ฉบับที่ 9) พ.ศ.2482 หรือผู้มีสิทธิได้รับยกเว้นอากรหรือคืนเงินอากรนั้น ข้อมูลใบขนสินค้าขาออกโอนย้ายภายในประเทศต้องถูกต้องตามข้อมูลใบขนสินค้าขาเข้าโอน ย้ายภายในประเทศที่ผู้นำของเข้าที่ได้รับของที่นำออกหรือปล่อยออกจากคลังฯ หรือเขตปลอดฯ หรือเขตนิคมฯดังกล่าวได้ส่งเข้าสู่ระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากร และได้ระบุเลขที่ใบขนสินค้าขาออกนั้นไว้ก่อนการขนย้ายจากที่เก็บของนั้น หากคิดเงื่อนไขความเสี่ยงเจ้าหน้าที่ศุลกากรจากหน่วยงานที่จะทำการปล่อยของออกดังกล่าวขาออกเป็นผู้ดำเนินการ ส่วนในกรณีโอนของที่นำเข้ามา มาตาม มาตรา 19 ทวิ ตาม พ.ร.บ.ศุลกากร (ฉบับที่ 9) พ.ศ.2482 เข้าไปในคลังสินค้าทัณฑ์บน หรือเขตปลอดอากร หรือจำหน่ายให้แก่ผู้มีสิทธิได้รับยกเว้นอากรตามกฎหมายว่าด้วยพิกัดอัตราศุลกากร หรือผู้มีสิทธิได้รับยกเว้นอากรตามกฎหมายอื่นนั้น ให้เจ้าหน้าที่ศุลกากรจากหน่วยงานรับผิดชอบพื้นที่เป็นผู้ดำเนินการ สำหรับนอกเหนือจากกรณีดังกล่าวให้เจ้าหน้าที่ศุลกากร ณ ท่าหรือที่ที่มีเขตอำนาจในพื้นที่สถานประกอบการของผู้นำของเข้าที่ได้รับโอนของที่นำเข้ามาตามมาตรา 19 ทวิ ตั้งอยู่เป็นผู้ดำเนินการ

5. หลังจากที่ส่งสินค้าออกไปนอกราชอาณาจักรแล้ว หากสินค้าที่ส่งออกต้องได้รับการอนุมัติ/อนุญาตในการส่งออก แต่ได้มีการบันทึกเลขที่ใบอนุญาตการส่งออกในการส่งข้อมูลใบขนสินค้าขาออกไว้แล้ว ให้ผู้ส่งออกดำเนินการดังนี้

#### 5.1 กรณีอนุมัติ/อนุญาตให้ส่งออกตามบัญชีราคาสินค้า

ผู้ส่งออกต้องนำเอกสารอนุญาตยื่นต่อหน่วยควบคุมทางศุลกากร ณ เขตท่าหรือที่หรือสนามบินที่ได้รับส่งออก ไปนอกราชอาณาจักรภายใน 10 วันทำการ นับแต่วันที่ส่งออก

5.2 กรณีอนุมัติ/อนุญาตให้ส่งออกตามปริมาณที่กำหนดไว้หรือเป็นรายงวด/รายปี หรือตามใบขนสินค้าออกมากกว่า 1 ฉบับ ให้ดำเนินการดังนี้

- 1) ผู้ส่งออกยื่นเอกสารการอนุญาตให้เจ้าหน้าที่ศุลกากร ณ จุดรับรองใบขนสินค้าออกของท่าหรือที่ หรือสนามบินที่ส่งออกภายใน 10 วันทำการ นับแต่วันที่ส่งออก เพื่อให้เจ้าหน้าที่ตรวจสอบและรับรองปริมาณการส่งออกตามใบขนสินค้าออก โดยลงชื่อและวันเดือนปีกำกับ
- 2) ผู้ส่งออกนำเอกสารดังกล่าวถ่ายสำเนาแล้วรับรองสำเนาเอกสารยื่นต่อ หน่วยควบคุมทางศุลกากร เพื่อจัดเก็บไว้เป็นหลักฐานในการตรวจสอบภายหลังการตรวจปล่อยต่อไป

#### ขั้นตอนที่ 4 การยื่นรายงานเรือออกและการยื่นบัญชีสินค้าสำหรับเรือ

เมื่อผู้คอนเทนเนอร์หรือสินค้าได้บรรทุกลงเรือหรืออากาศยาน และได้ออกไปนอกราชอาณาจักรแล้ว ตัวแทนเรือหรือตัวแทนผู้รับขนส่ง (Freight Forwarder) ดำเนินการดังนี้

1. บันทึกข้อมูลรายงานเรือออกไปนอกราชอาณาจักรเข้าสู่ระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากรโดยทันทีที่เรือได้ออกจากนอกราชอาณาจักรไป หากเป็นกรณีส่งออกทางอากาศยานให้ตัวแทนอากาศยานยื่นรายงานอากาศยานออกในทันทีเช่นกัน
2. บันทึกข้อมูลรายการบรรทุกคอนเทนเนอร์ลงเรือ (Container Tally Sheet) เข้าสู่ระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากรภายใน 3 วัน นับแต่วันออกใบปล่อยเรือขาออก และบันทึกข้อมูลบัญชีสินค้าสำหรับเรือ (Manifest) ที่เดินทางออกไปนอกราชอาณาจักร เข้าสู่ระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากรภายใน 6 วัน นับแต่วันออกใบปล่อยเรือขาออก เพื่อปิดบัญชีเรือหรือรับบรรทุกของขาออกต่อไป แต่กรณีส่งออกทางอากาศยานนั้น ตัวแทนออกจะต้องยื่นบัญชีสินค้าสำหรับอากาศยาน โดยบันทึกข้อมูลอากาศยานออกนอกราชอาณาจักร และข้อมูลบัญชีสินค้าสำหรับอากาศยานเข้าสู่ระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากรทันที

## ขั้นตอนที่ 5 การรับรองใบขนสินค้าขาออก

เมื่อเรือหรืออากาศยานได้ออกไปนอกราชอาณาจักรแล้ว ผู้ส่งออกหรือตัวแทนออกของที่ต้องการรับบรรจุใบขนสินค้าขาออก (มูมน้ำเงิน) เพื่อนำไปใช้ขอสิทธิประโยชน์ต่างๆ เมื่อยังไม่มี การเชื่อมข้อมูลระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้องให้ดำเนินการดังนี้

1. ผู้ส่งออกหรือตัวแทนออกของยื่นขอรับรองรายการบรรทุก รับรองวันเรือออก หรือการขอจำลองใบขนสินค้าขาออกต่อหน่วยบริการศุลกากร พร้อมชำระค่าธรรมเนียมตามอัตราที่กำหนดไว้ในใบแนบ ศ.5 (40 บาท ต่อแผ่น)
2. เจ้าหน้าที่จะพิมพ์ใบขนสินค้าจากระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากร และลงชื่อรับรองว่า “ใบขนสินค้าได้พิมพ์จากระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากร”

### การแก้ไขข้อมูลในระบบ e-Export

ในการแก้ไขข้อมูล เมื่อพบข้อมูลที่ส่งเข้าสู่ระบบคอมพิวเตอร์ศุลกากรผิดพลาดมีความคลาดเคลื่อนไม่ตรงตามเป็นจริงที่สำแดงในใบขนสินค้า สามารถดำเนินการแก้ไขได้ดังนี้

1. การแก้ไขเปลี่ยนชื่อเรือ เทียวเรือ ชื่ออากาศยาน หรือเที่ยวบิน
  - 1.1 กรณีไม่เปลี่ยนเขตท่าที่จะขนถ่ายสินค้าลงเรือหรือไม่เปลี่ยนคลังสินค้า ตัวแทนเรือหรือตัวแทนอากาศยาน ทำคำร้องขอแก้ไขเปลี่ยนแปลงตามแบบแนบท้ายหมายเลข 6 ต่อเจ้าหน้าที่บริการศุลกากรของท่าเทียบท่าเรือหรือคลังสินค้าที่ส่งออก
  - 1.2 กรณีเปลี่ยนเขตท่าที่จะขนถ่ายสินค้าลงเรือ คลังสินค้าที่จะบรรจุขึ้นอากาศยาน ท่าเรือที่จะส่งออก สถานที่ที่จะส่งออก หรือสนามบินที่จะส่งออก

ผู้ประกอบการทำเนียบท่าเรือ ผู้ประกอบสถานที่ หรือผู้ประกอบการคลังสินค้า ณ สนามบินที่ได้รับของที่จะส่งออกไว้แล้ว ยื่นดำเนินการแก้ไขตามแบบแนบท้ายหมายเลข 7 ต่อเจ้าหน้าที่ ณ หน่วยบริการ เพื่อแก้ไขข้อมูลใบขนสินค้าและยกเลิกเลขที่ใบกำกับการขนย้ายสินค้า ก่อนส่งข้อมูลใบกำกับการขนย้ายสินค้ามาใหม่

## 2. กรณีการตรวจรับกลับคืน หรือการยกเลิกการส่งออก

ผู้ประกอบการทำเรือ ผู้ประกอบการสถานที่ หรือผู้ประกอบการคลังสินค้า ณ สนามบินที่ได้รับของที่จะส่งออกไว้แล้ว จัดทำคำร้องขอแก้ไขเปลี่ยนแปลงตามแบบแนบท้าย หมายเลข 8 โดยผู้ส่งออกหรือตัวแทนลงชื่อรับรองในคำร้องด้วย แล้วยื่นต่อเจ้าหน้าที่ ณ หน่วยบริการ เพื่อแก้ไขข้อมูลใบขนสินค้าและข้อมูลใบกำกับการขนย้ายสินค้าให้ถูกต้อง

3. กรณีขอเปิดตู้สินค้าเพื่อเปลี่ยนถ่ายตู้สินค้าใหม่ในเขตท่าที่จะขนถ่ายสินค้าลงเรือหรือคลังสินค้าที่จะบรรจุขึ้นอากาศยาน

ผู้ประกอบการทำเนียบท่าเรือ ผู้ประกอบการสถานที่ หรือผู้ประกอบการคลังสินค้า ณ สนามบิน ที่ได้รับของที่จะส่งออกไว้แล้ว ยื่นคำร้องขอแก้ไขเปลี่ยนแปลงตามแบบแนบท้าย หมายเลข 10 และให้ผู้ส่งของออกหรือตัวแทนลงชื่อรับรองในคำร้องด้วย แล้วยื่นต่อเจ้าหน้าที่ ณ หน่วยบริการ เพื่อให้เจ้าหน้าที่ศุลกากรหน่วยบริการและเจ้าหน้าที่หน่วยควบคุมทางศุลกากรทำการกำกับควบคุมการเปิดตู้จนแล้วเสร็จ

## 4. กรณีแจ้งแก้ไขการส่งออกไม่ครบตามจำนวนที่สำแดงไว้ในใบขนสินค้า (Short Packing)

### 4.1 กรณีก่อนสินค้าส่งออกไปนอกราชอาณาจักร

ผู้ส่งออกหรือตัวแทนทำคำร้องตามแบบแนบหมายเลข 9 แจ้งรายการสินค้าที่ไม่ได้ส่งออก และยืนยันปริมาณหรือจำนวนหีบห่อที่ส่งออกจริงพร้อมแนบเอกสารที่เกี่ยวข้องยื่นต่อเจ้าหน้าที่พิจารณาอนุญาต

### 4.2 กรณีส่งออกไปนอกราชอาณาจักรแล้ว

ผู้ส่งออกจัดทำคำร้องตามแบบแนบท้ายหมายเลข 9 เพื่อแจ้งรายการสินค้าที่ไม่ได้ส่งออก และยืนยันปริมาณหรือจำนวนหีบห่อสินค้าที่ส่งออกให้ตรงตามเป็นจริงพร้อมแนบเอกสารที่เกี่ยวข้องต่อหน่วยควบคุมทางศุลกากรภายใน 10 วัน นับตั้งแต่วันที่ส่งออก สำหรับกรณีเป็นสินค้าเทกอง ปฏิบัติเช่นเดียวกับ

กรณี 1, 2, 3, 4 ไม่พิจารณาความผิดแต่อย่างใด

5. กรณีผู้รับผิดชอบบรรจุมิได้ส่งข้อมูลเลขที่ใบขนสินค้าขาออกเข้ามาในระบบคอมพิวเตอร์ เพื่อตัดบัญชีใบกำกับการขนย้ายสินค้า แต่ของที่ส่งออกได้ผ่านสถานีหรือจุดรับบรรทุกสินค้าแล้ว และผู้ส่งออกได้ทำคำร้องยื่นต่อหน่วยควบคุมทางศุลกากรที่ทำการส่งออกให้รับรองการบรรทุก หากมีการพิจารณาให้การรับรองการส่งออกเป็นการเฉพาะรายแล้ว ให้ผ่อนผันการปรับ

6. การแก้ไขข้อมูลใบขนสินค้าในเรื่องอื่นๆ ภายหลังการส่งออก ผู้ส่งออกยื่นคำร้องขอแก้ไขต่อหน่วยควบคุมทางศุลกากรที่ส่งออก เพื่อพิจารณาอนุญาตเป็นการเฉพาะราย

### กรณีเครื่องคอมพิวเตอร์ขัดข้อง

ในกรณีเครื่องคอมพิวเตอร์ของกรมศุลกากร หรือผู้ให้บริการส่งข้อมูล (VANS) หรือระบบสื่อสารของศุลกากรขัดข้อง หรือระบบไฟฟ้าขัดข้อง ทำให้ไม่สามารถผ่านพิธีการด้านระบบอิเล็กทรอนิกส์ได้ ผู้ส่งออกสามารถดำเนินการได้ดังนี้

1. ผู้ส่งออกหรือตัวแทนออกของยื่นคำร้องขอผ่านพิธีการในรูปแบบกระดาษ (Manual) ต่อหัวหน้าหน่วยบริการศุลกากร เพื่อพิจารณาสั่งการให้ผ่านพิธีการด้วยระบบ Manual
2. ผู้ส่งออกหรือตัวแทนจัดทำใบขนสินค้าขาออกพร้อมเอกสารประกอบจำนวน 2 ชุด พร้อมลงนามในเอกสารทุกฉบับ และจัดทำใบกำกับการขนย้ายในลักษณะเดียวกันด้วย ยื่นต่อหน่วยบริการศุลกากร ณ ท่าหรือที่หรือสนามบินที่ส่งออก
3. เจ้าหน้าที่ศุลกากรจะตรวจสอบใบขนฯ และเอกสารประกอบรวมทั้งใบกำกับการขนย้าย แล้วออกเลขที่ใบขนสินค้าและเลขที่ใบกำกับการขนย้ายให้ พร้อมลงชื่อและวันที่กำกับในเอกสาร แล้วคืนให้ผู้ส่งออก 1 ฉบับ และเมื่อคอมพิวเตอร์สามารถใช้งานได้แล้วเจ้าหน้าที่จะทำการบันทึกข้อมูลในคอมพิวเตอร์ทันที

เลขที่ใบขนสินค้าในระบบ Manual มี 14 หลัก ดังนี้

|         |   |     |     |           |
|---------|---|-----|-----|-----------|
| A A A A | X | Y Y | M M | N N N N N |
| 0 2 0 1 | 1 | 4 9 | 0 9 | 0 0 0 0 1 |
| ①       | ② | ③   | ④   | ⑤         |

- ① รหัสสถานที่ผ่านพิธีการศุลกากร 4 หลัก
- ② ประเภทของใบขนฯ
- ③ ปี พ.ศ. 2 หลัก
- ④ เดือน 2 หลัก
- ⑤ Running 5 หลัก เริ่มต้นด้วย 00001

เลขที่ใบกำกับการขนย้ายในระบบ Manual มี 12 หลัก ดังนี้

|         |     |     |         |
|---------|-----|-----|---------|
| A A A A | X Y | M M | N N N N |
| 0 2 0 1 | 4 9 | 0 9 | 0 0 0 1 |
| ①       | ②   | ③   | ④       |

- ① รหัสสถานที่ผ่านพิธีการศุลกากร 4 หลัก
- ② ปี พ.ศ. 2 หลัก
- ③ เดือน 2 หลัก
- ④ Running 5 หลัก เริ่มต้นด้วย 00001

4. หากผู้ส่งออกหรือตัวแทนมีข้อมูลเลขที่ใบขนสินค้าและเลขที่ใบกำกับการขนย้ายทางอิเล็กทรอนิกส์แบบไร้เอกสารแล้ว ให้จัดพิมพ์เลขที่ใบขนฯและใบกำกับฯลงในใบขนฯและเอกสารกำกับ รวมทั้งใบกำกับการขนย้าย โดยไม่ต้องออกเลขที่ใบขนฯแบบ Manual

5. ให้พนักงานขับรถที่บรรทุกตู้คอนเทนเนอร์หรือควบคุมยานพาหนะ แสดงใบขนฯ และใบกำกับฯในระบบ Manual ที่ลงลายมือชื่อพร้อมวันเดือนปีต่อเจ้าหน้าที่สถานีรับบรรทุกหรือจุดรับบรรทุกสินค้าเพื่อดำเนินการต่อไป

#### การจัดเก็บหลักฐานข้อมูล

ผู้ส่งออก ผู้รับผิดชอบบรรจุ ตัวแทนออกของ เกาน์เตอร์บริการ ตัวแทนเรือ ให้จัดเก็บและรักษาเอกสารหลักฐานและข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับการผ่านพิธีการส่งออกเป็นระยะเวลาไม่น้อยกว่า 5 ปี นับแต่วันที่ส่งออก

## การทบทวนหลังการตรวจปล่อย

ให้หน่วยงานที่ทำหน้าที่ทบทวนภายหลังการตรวจปล่อย ตรวจสอบความถูกต้อง การสำแดงข้อมูลตามเงื่อนไขกฎหมายศุลกากรและกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับศุลกากร หากพบการชำระอากรขาดให้ออกแบบแจ้งการประเมินอากร (กศก.115) เพื่อเรียกเก็บเงินอากรที่ชำระขาดให้ครบถ้วนตามมาตรา 102 ตรี พ.ร.บ.ศุลกากร พ.ศ.2469 แต่หากไม่มาชำระภายในกำหนด 30 วัน นับจากวันที่ได้รับแบบแจ้งฯ ให้พิจารณาปรับปฏิบัติพิธีการศุลกากร หากพบว่าการสำแดงข้อมูลในระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากรไม่ถูกต้องครบถ้วนแต่ไม่กระทบต่อค่าภาษีให้ส่ง หน่วยคดีพิจารณา ดำเนินการก่อนแก้ไขให้ถูกต้อง และถ้าตรวจสอบแล้วพบว่าการสำแดงเท็จเพื่อหลีกเลี่ยงอากร หรือเพื่อให้ได้รับการคืนอากรให้จับกุมตามระเบียบต่อไป

## ขั้นตอนกระบวนการพิธีการนำเข้าแบบไร้เอกสาร

### ก. การส่งข้อมูลไปชนสินค้านำเข้า

(1) ผู้นำของเข้าจัดทำข้อมูลไปชนสินค้านำเข้าตามมาตรฐานที่ศุลกากรกำหนด แล้วเป็นผู้ส่งข้อมูลทางอิเล็กทรอนิกส์เข้าสู่ระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากร

(2) ระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากรจะตรวจสอบความถูกต้องเบื้องต้นกับแฟ้มข้อมูลอ้างอิงตรวจสอบกับข้อมูลการอนุมัติหรืออนุญาตตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง กับข้อมูลบัญชีสินค้าสำหรับเรือ

(2.1) ถ้าพบข้อผิดพลาดในการตรวจสอบความถูกต้องเบื้องต้นกับแฟ้มข้อมูลอ้างอิงระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากรจะตอบรหัสข้อผิดพลาดกลับไปให้ผู้ส่งข้อมูล ให้ผู้นำของเข้าทำการแก้ไขข้อมูลและส่งข้อมูลการแก้ไขข้อมูลไปชนสินค้านำเข้า เข้าสู่ระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากร

(2.2) ในการตรวจสอบความถูกต้องเบื้องต้นกับแฟ้มข้อมูลการอนุมัติหรืออนุญาตตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง หากพบข้อผิดพลาดระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากรจะตอบรหัสข้อผิดพลาดกลับไปให้ผู้ส่งข้อมูล ให้ผู้นำของเข้าทำการแก้ไขข้อมูลและส่งข้อมูลการแก้ไขข้อมูลไปชนสินค้านำเข้าสู่ระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากร

(2.3) ถ้าไม่พบข้อผิดพลาดระบบคอมพิวเตอร์ของศาลากรจะกำหนดเลขที่ใบขนสินค้าขาเข้าทางอิเล็กทรอนิกส์จำนวน 14 หลัก ในสถานะพร้อมชำระค่าภาษีอากร และแจ้งเลขที่ใบขนสินค้าทางระบบอิเล็กทรอนิกส์ตอบกลับไปยังผู้ส่งข้อมูล โดยมีประเภทของเอกสารหลักมีค่าเป็น 0 = ใบขนสินค้าขาเข้า โดยถือเป็นการยื่นใบขนสินค้าขาเข้าโดยถูกต้องต่อศาลากรแล้ว

(3) กรณี ผู้นำของเข้าผู้ส่งข้อมูลใบขนสินค้าขาเข้าทางอิเล็กทรอนิกส์เข้าสู่ระบบคอมพิวเตอร์ของศาลากรล่วงหน้า

(3.1) กรณียังไม่มีกรรายงานเรือเข้าสำเร็จ ระบบคอมพิวเตอร์ของศาลากรจะตรวจสอบความถูกต้องเบื้องต้นกับแฟ้มข้อมูลอ้างอิง ตรวจสอบกับข้อมูลการอนุมัติหรืออนุญาตตามกฎหมายที่เกี่ยวข้องและตอบกลับไปยังผู้ส่งข้อมูลว่า “ยังไม่มีกรรายงานเรือเข้าสำเร็จ” โดยระบบคอมพิวเตอร์ของศาลากรจะไม่ออกเลขที่ใบขนสินค้าให้ จนกว่าระบบคอมพิวเตอร์ของศาลากรจะได้รับข้อมูลรายงานเรือเข้าสำเร็จ ระบบคอมพิวเตอร์ของศาลากรจึงจะตอบกลับเลขที่ใบขนสินค้าขาเข้าให้ผู้ส่งข้อมูลโดยอัตโนมัติ

(3.2) กรณีมีการรายงานเรือเข้าแล้ว แต่ข้อมูลบัญชีสินค้าสำหรับเรือไม่ถูกต้องตรงกันกับใบขนสินค้าขาเข้า ระบบคอมพิวเตอร์ของศาลากรจะตอบกลับไปยังผู้ส่งข้อมูลว่า “ยังไม่พบข้อมูลบัญชีสินค้า” ให้ผู้นำของเข้าทำการตรวจสอบเพื่อแจ้งตัวแทนเรือแก้ไขบัญชีสินค้าสำหรับเรือ โดยระบบคอมพิวเตอร์ของศาลากรจะไม่ออกเลขที่ใบขนสินค้าให้ จนกว่าระบบคอมพิวเตอร์ของศาลากรจะได้รับข้อมูลบัญชีสินค้าสำหรับเรือที่ถูกต้องตรงกันกับใบขนสินค้าขาเข้า ระบบคอมพิวเตอร์ของศาลากรจึงจะตอบกลับเลขที่ใบขนสินค้าขาเข้าให้ผู้ส่งข้อมูลโดยอัตโนมัติ

(3.3) ก่อนที่ระบบคอมพิวเตอร์ของศาลากรจะออกเลขที่ใบขนสินค้าให้ ผู้นำของเข้าสามารถส่งข้อมูลทางอิเล็กทรอนิกส์เข้าสู่ระบบคอมพิวเตอร์ของศาลากรเพื่อแก้ไขข้อมูลใบขนสินค้าขาเข้าได้โดยไม่ต้องพิจารณาความผิด

(3.4) กรณี ตรวจพบความผิดพลาดในข้อมูลใบขนสินค้าขาเข้าที่ได้รับเลขที่แล้ว ให้ยื่นคำร้องต่อหน่วยบริการศาลากรพิจารณาเป็นการเฉพาะกรณี

## ข. การชำระค่าภาษีอากร

### (1) ให้ผู้นำของเข้าดำเนินการตามมาตรฐานที่ศุลกากรกำหนด

(1.1) กรณีใบขนสินค้าขาเข้าที่ต้องมีการวางค้ำประกันของธนาคาร เมื่อผู้นำของเข้า ดำเนินการตั้งภาระค้ำประกันตามมาตรฐานที่ศุลกากรกำหนดแล้ว ระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากร จะออกเลขที่รับประกันธนาคาร พร้อมกับเปลี่ยนสถานะใบขนสินค้าขาเข้าเป็น “ใบขนสินค้าที่ชำระค่า ภาษีอากรแล้ว” โดยอัตโนมัติ

(1.2) กรณีใบขนสินค้าขาเข้าที่ต้องชำระค่าภาษีอากร เมื่อผู้นำของเข้าชำระภาษีอากร แล้วระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากรจะออกเลขชำระค่าภาษีอากร พร้อมกับเปลี่ยนสถานะใบขนสินค้าขาเข้าเป็น “ใบขนสินค้าที่ชำระค่าภาษีอากรแล้ว” โดยอัตโนมัติ

(1.3) กรณีใบขนสินค้าขาเข้ายกเว้นอากรระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากรจะออกเลขที่ยกเว้นอากรพร้อมกับเปลี่ยนสถานะใบขนสินค้าขาเข้าเป็น “ใบขนสินค้าที่ยกเว้นอากรแล้ว” โดยอัตโนมัติ

(2) ระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากรจะตอบกลับเลขที่วางประกัน หรือเลขที่ชำระอากร หรือ เลขที่ยกเว้นอากร แต่ละรายการในใบขนสินค้าขาเข้ากลับไปให้ผู้ส่งข้อมูล

## การรับของนำเข้าจากอารักขาศุลกากร

### ก. การตัดบัญชีสินค้าเพื่อตรวจปล่อยสินค้าจากอารักขาศุลกากร

(1) ระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากรจะทำการตรวจสอบข้อมูลใบขนสินค้าขาเข้าสถานะ พร้อมตัดบัญชีเพื่อตรวจปล่อยกับบัญชีสินค้าสำหรับเรือหรือบัญชีสินค้าสำหรับอากาศยานหรือบัญชี ยานพาหนะทางบกตามรายการ (Field Name) ที่กำหนดไว้ว่ามีข้อมูลถูกต้องตรงกันแล้ว จึงทำการ ตัดบัญชีสินค้าให้โดยอัตโนมัติ

(2) ระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากรจะทำการตรวจสอบเงื่อนไข (Profile) ตามหลักการบริหาร ความเสี่ยงที่กรมศุลกากรกำหนดและจะแจ้งการประมวลผลการตัดบัญชีตรวจปล่อยหลังการชำระภาษี อากรแล้ว ให้ผู้ส่งข้อมูลทราบคำสั่งการตรวจ

(2.1)กรณีใบขนสินค้าขาเข้าที่มีคำสั่ง “ยกเว้นการตรวจ” ระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากรจะบันทึกข้อมูล “ไม่ต้องตรวจสอบพิกัด ราคา และของ” (Green Line) พร้อมกับเปลี่ยนสถานะใบขนสินค้าขาเข้าเป็น “ใบขนสินค้าขาเข้าพร้อมส่งมอบของ” โดยอัตโนมัติ และระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากรจะแจ้งข้อมูลการส่งปล่อยสินค้าไปยังโรงพักสินค้าเพื่อส่งมอบของให้แก่ผู้นำของเข้า และตอบกลับให้ผู้ส่งข้อมูลทราบถึงการส่งปล่อยสินค้าออกจากอาคารศุลกากรแล้ว

(2.2)กรณีใบขนสินค้าขาเข้าที่มีคำสั่ง “ให้เปิดตรวจ” ระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากร จะบันทึกข้อมูล “ต้องตรวจสอบพิกัด ราคา และของ” (Red Line) และระบบคอมพิวเตอร์ของ ศุลกากรจะส่งข้อมูลเตรียมของไปยังโรงพักสินค้า และตอบกลับให้ผู้ส่งข้อมูลทราบถึงการให้เปิดตรวจเพื่อมาติดต่อโรงพักสินค้า ต่อไป

ข. ให้ผู้นำของเข้าดำเนินการในกระบวนการทางศุลกากรให้ครบถ้วนก่อนการรับของ ออกจากโรงพักสินค้า

#### (1) กรณีใบขนสินค้าขาเข้าที่มีคำสั่งยกเว้นการตรวจ

(1.1) ให้ผู้นำของเข้าแจ้งเลขที่ใบตราส่งให้เจ้าหน้าที่โรงพักสินค้าทราบเพื่อติดต่อรับสินค้ากับโรงพักสินค้า

(1.2)กรณีไม่สามารถดำเนินการกระบวนการทางศุลกากรโดยระบบการให้บริการเบ็ดเสร็จ ณ จุดเดียวได้ ให้ผู้นำของเข้ายื่นเอกสารในรูปแบบเอกสารแก่หน่วยบริการศุลกากร เช่น เอกสารแสดง การได้รับสิทธิพิเศษต่างๆ ,ใบอนุญาต/ใบทะเบียน/หนังสืออนุญาตตามเงื่อนไขของกฎหมายที่เกี่ยวข้อง ก่อนการนำของออกจากโรงพักสินค้า

(1.3)หน่วยบริการศุลกากรจะลงรับเอกสารไว้ และจัดเจ้าหน้าที่ศุลกากรเพื่อทำการตรวจสอบเบื้องต้นกับข้อมูลใบขนสินค้าขาเข้าในระบบของศุลกากร หากตรวจพบว่า เอกสารไม่ตรงกับข้อมูลใบขนสินค้าขาเข้าจะพิจารณาดำเนินการเป็นการเฉพาะรายทันที

#### (2) กรณีใบขนสินค้าขาเข้าที่มีคำสั่งให้ตรวจสอบพิกัด ราคา และของ

(2.1)ให้ผู้นำของเข้าติดต่อโรงพักสินค้าเพื่อเตรียมของให้ตรวจสอบ

(2.2) การตรวจสอบพิกัด ราคา และของ ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์ในเรื่องการกำหนด พิกัดอัตราศุลกากรและการกำหนดราคาศุลกากร

(2.3) เมื่อตรวจสอบพิกัด ราคา และของแล้วเสร็จเจ้าหน้าที่ศุลกากรจะทำการบันทึกการตรวจในระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากร และตอบกลับให้ผู้ส่งข้อมูลทราบถึงการตรวจปล่อยสินค้า ออกจากอารักขาศุลกากรแล้ว เพื่อติดต่อรับของกับโรงพักสินค้า ต่อไป

ค. การตรวจสอบพิกัด ราคา และของก่อนการตรวจปล่อยทางศุลกากร

(1) กรณีต้องตรวจสอบพิกัด ราคา และของ

(1.1) ของตามข้อมูลใบขนสินค้าขาเข้าติดเงื่อนไขความเสี่ยงต้องตรวจสอบตามกฎหมายศุลกากร และกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการศุลกากร

(1.2) กรณีที่ผู้นำของเข้าแจ้งความประสงค์ขอตรวจสอบพิกัดหรือราคา ในขณะที่ส่งข้อมูลใบขนสินค้าขาเข้าเข้าสู่ระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากร

(1.2.1) เนื่องจากได้มีการวางประกันสำหรับของชนิดและประเภทเดียวกัน ที่ได้นำเข้ามาก่อนหน้านี้

(1.2.2) เนื่องจากได้มีการชำระภาษีอากรในตามพิกัดอัตราศุลกากรหรือตามราคา ที่สูงกว่า และบันทึกข้อมูลในช่องบันทึกก่อน ๆ (Remark) ของรายการในใบขนสินค้าขาเข้าว่าขอ สงวนสิทธิโต้แย้งพิกัดและ/หรือราคา จากที่สำแดงเป็นพิกัด/ราคาใด

(2) ในกรณีที่การตรวจสอบการสำแดงราคาศุลกากร

(2.1) หากพบว่ามีเหตุอันควรสงสัยในความจริงและความถูกต้องของรายละเอียด หรือ เอกสารหรือข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ซึ่งจัดทำขึ้นเพื่อการผ่านพิธีการศุลกากรนั้น

(2.1.1) ให้เจ้าหน้าที่ศุลกากรดำเนินการใดๆ ตรวจสอบความจริงหรือความถูกต้องของข้อความในเอกสารหรือการสำแดงใดๆ ที่ยื่นเพื่อความมุ่งหมายของการกำหนดราคาศุลกากร

(2.1.2) ใบขนสินค้าขาเข้าที่พบว่ามีความเสี่ยงสูงอย่างชัดเจน ให้หลุดพ้นจากเงื่อนไขการประกันเวลาการให้บริการ

(2.2) ให้เจ้าหน้าที่ศุลกากร แจ้งให้ผู้นำเข้าของเข้าจัดหาคำชี้แจงเกี่ยวกับราคาสำแดงคำอธิบายเพิ่มเติม รวมทั้งเอกสารหรือหลักฐานอื่น

(2.3) ผู้นำเข้าของเข้าต้องยื่นคำชี้แจง อธิบายเพิ่มเติมรวมทั้งเอกสารหลักฐานอื่นๆ เกี่ยวกับราคาที่สำแดง ต่อเจ้าหน้าที่ศุลกากรผู้ตรวจสอบราคา ภายใน 7 วัน นับแต่วันที่ได้รับหนังสือแจ้งดังกล่าว

(2.4) ในกรณีที่ผู้นำของเข้าเพิกเฉยไม่ให้คำชี้แจงเกี่ยวกับราคาสำแดงและเอกสารสนับสนุน ภายใน 7 วันนับแต่ได้รับหนังสือแจ้ง ให้ถือว่าราคาศุลกากรสำหรับของนำเข้านั้น ไม่อาจกำหนดได้ตามวิธีที่ 1 ราคาซื้อขายของที่นำเข้า

(2.5) เมื่อเจ้าหน้าที่ศุลกากรผู้ตรวจสอบราคาได้รับคำอธิบายเพิ่มเติมรวมทั้งเอกสาร และหลักฐานอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องจนเพียงพอต่อการกำหนดราคาของของนั้นครบถ้วน เจ้าหน้าที่ศุลกากร ผู้ตรวจสอบราคาจะพิจารณากำหนดราคาศุลกากรให้แล้วเสร็จภายใน 5 วันทำการ

(2.6) กรณีที่ราคาตามสำแดงสามารถกำหนดราคาศุลกากรตามวิธีที่ 1 ราคาซื้อขายของที่นำเข้าได้ โดยราคาที่สำแดงนั้นเป็นราคาซื้อขายของที่นำเข้า ตามที่ได้บัญญัติในหมวด 2 แห่งกฎกระทรวง ฉบับที่ 132 (พ.ศ. 2543) แก้ไขเพิ่มเติมโดยฉบับที่ 145 (พ.ศ. 2547) ออกตามความในพระราชบัญญัติศุลกากร พุทธศักราช 2469 จะรับราคาตามสำแดงเป็นราคาซื้อขายของที่นำเข้า

(2.7) กรณีที่ผู้นำของเข้าประสงค์จะเพิ่มราคา

(2.7.1) ให้ผู้นำของเข้าแจ้งให้เจ้าหน้าที่ศุลกากรทราบว่าประสงค์จะเพิ่มราคาจากราคาที่สำแดงให้ครบถ้วนตามหลักเกณฑ์ของการกำหนดราคาศุลกากรตามวิธีที่ 1 ราคาซื้อขายของที่นำเข้า

(2.7.2) เจ้าหน้าที่ศุลกากรจะทำการบันทึกข้อมูลการเพิ่มราคาแต่ละรายการใน แต่ละรายการในใบขนสินค้าขาเข้าใบขนสินค้าขาเข้าในระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากร และเสนอให้ หัวหน้าหน่วยบริการหรือผู้ที่ได้รับมอบหมายทำการบันทึกอนุมัติให้รับราคาที่ได้มีการเพิ่มเติมดังกล่าวเป็นราคาศุลกากรตามวิธีที่ 1 โดยไม่ต้องพิจารณาความผิด

(2.7.3) ระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากรจะแจ้งข้อมูลค่าภาษีอากรที่ต้องชำระเพิ่ม ให้ครบถ้วนตามหลักเกณฑ์ของการกำหนดราคาศุลกากรตามวิธีที่ 1 ราคาซื้อขายของที่นำเข้า ของใบขนสินค้าขาเข้ากลับไปให้ผู้ส่งข้อมูล

(2.7.4) ให้ผู้นำของเข้าชำระค่าภาษีอากรเพิ่ม ณ หน่วยการเงินของ ท่า หรือ ที่ หรือสนามบินที่นำของเข้าได้ เมื่อผู้นำของเข้าชำระภาษีอากรแล้วระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากรจะออกเลขชำระค่าภาษีอากร พร้อมกับเปลี่ยนสถานะใบขนสินค้าขาเข้าเป็น “ใบขนสินค้าที่สามารถบันทึกผลการตรวจได้” โดยอัตโนมัติ

(2.8) กรณีที่เจ้าหน้าที่ศุลกากรยังมีเหตุอันควรสงสัยในความจริงและความถูกต้องของ ราคาที่สำแดง และราคาของของนำเข้าตามสำแดงไม่สามารถกำหนดเป็นราคาศุลกากรตามวิธีที่ 1 ราคาซื้อขายของที่นำเข้าได้ ให้ถือเป็นกรณีมีเหตุจำเป็นที่ทำให้การกำหนดราคาศุลกากรขั้นสุดท้าย ต้องล่าช้าออกไป

(2.8.1) หากผู้นำของเข้าประสงค์จะขอวางประกันเพิ่มเติมจนครบจำนวนค่าภาษี อากรสูงสุดที่อาจต้องเสียสำหรับของนั้น ผู้นำของที่นำเข้านั้นออกไปจากอารักขาของศุลกากรได้ โดยตกลงกันยอมให้เอาแต่ตัวอย่าง รูปภาพ หรือรายละเอียดของของไว้วินิจฉัยปัญหา

(2.8.2) เจ้าหน้าที่ศุลกากรจะทำการบันทึกการประเมินราคาใหม่ และบันทึกที่มา ของราคาที่ใช้ในการวางประกันแต่ละรายการของข้อมูลใบขนสินค้าขาเข้าในระบบคอมพิวเตอร์ของ ศุลกากรและเสนอให้หัวหน้าหน่วยบริการหรือผู้ที่ได้รับมอบหมายทำการบันทึกอนุมัติการประเมิน ราคาใหม่ดังกล่าว

(2.8.3) ระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากรจะแจ้งข้อมูลค่าภาษีอากรที่ต้องวางประกันเพิ่มเติมเพื่อนำของออกไปจากอารักขาศุลกากรกลับไปให้ผู้ส่งข้อมูลใบขนสินค้าขาเข้า

(2.8.4) ระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากรจะส่งข้อมูลการประเมินราคาเพิ่มเพื่อการวางประกันออกไปก่อนดังกล่าวเข้าสู่ระบบงานคดี โดยระบบจะให้เลขที่แฟ้มคดีโดยอัตโนมัติ แล้วให้เจ้าหน้าที่หน่วยคดีของท่า หรือที่ หรือสนามบินที่นำเข้าทำการกำหนดค่าเปรียบเทียบปรับ ภาษีอากร เบี้ยปรับภาษีมูลค่าเพิ่ม หรือเบี้ยปรับภาษีอื่นๆ (ถ้ามี) และบันทึกลงในระบบ คอมพิวเตอร์ของศุลกากรเพื่อการวางประกันออกไปก่อนของผู้นำเข้าของเขา

(2.8.5) ระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากรจะแจ้งข้อมูลค่าภาษีอากรพร้อมค่าเปรียบเทียบปรับ/เบี้ยปรับภาษีอากรต่างๆ ที่ต้องวางประกันเพิ่มเติมเพื่อนำของออกไปจากอารักขาศุลกากรกลับไปให้ผู้ส่งข้อมูลใบขนสินค้าขาเข้าทราบเพื่อมาติดต่อชำระ ณ หน่วยการเงิน ต่อไป

(2.8.6) ให้ผู้นำของเข้าวางประกันค่าภาษีอากร พร้อมวางประกันค่าเปรียบเทียบปรับภาษีอากร ชำระเบี้ยปรับภาษีมูลค่าเพิ่ม และ/หรือวางประกันเบี้ยปรับภาษีอื่นๆ (ถ้ามี) ณ หน่วยการเงินของ ท่า หรือที่ หรือสนามบินที่นำเข้าได้ เมื่อผู้นำของเข้าวางประกันเพิ่มออก ของไปก่อนแล้วระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากรจะออกเลขชำระค่าภาษีอากร พร้อมกับเปลี่ยนสถานะใบขนสินค้าขาเข้าเป็น “ใบขนสินค้าที่สามารถบันทึกผลการตรวจได้” โดยอัตโนมัติ

(2.8.7) เจ้าหน้าที่ศุลกากรจะตรวจปล่อยของออกจากอารักขาของศุลกากรโดย ชักตัวอย่าง หรือรูปภาพ หรือหลักฐานอื่น เพื่อการพิจารณากำหนดราคาศุลกากรในภายหลัง

(2.8.8) เมื่อเจ้าหน้าที่หน่วยบริการทำการบันทึกผลการตรวจปล่อยแล้วระบบ คอมพิวเตอร์ของศุลกากรจะส่งข้อมูลใบขนสินค้าขาเข้าเข้าสู่ระบบคดีเพื่อพิจารณา ต่อไป

(3) ในกรณีที่การการตรวจสอบพบความผิดตามกฎหมาย ว่าด้วยศุลกากรและกฎหมาย ว่าด้วยพิกัดอัตราภาษีศุลกากร หรือกฎหมายอื่นใด

(3.1) เมื่อมีการตรวจพบความผิดตามกฎหมาย ว่าด้วยศุลกากรและกฎหมายว่าด้วยพิกัดอัตราภาษีศุลกากร หรือกฎหมายอื่นใด และของยังไม่ได้ตรวจปล่อยพ้นไปจากอารักขาของศุลกากรเจ้าหน้าที่ศุลกากรจะทำการบันทึกข้อมูลการตรวจพบความผิดในระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากร

(3.2) ในกรณีที่ผู้นำของเข้ามีความประสงค์จะขอให้ตรวจปล่อยของออกไปก่อนแล้ว พิจารณาภายหลัง

(3.2.1) เจ้าหน้าที่ศุลกากรจะทำการบันทึกการประเมินภาษีอากรใหม่ และ บันทึกที่มาเช่นพิศดัตราอากรของการพิจารณาค่าภาษีอากรใหม่ แต่ละรายการของข้อมูลใบขนสินค้าขาเข้า ในระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากร และเสนอให้หัวหน้าหน่วยบริการหรือผู้ที่ได้รับมอบหมายทำการ บันทึกอนุมัติการประเมินภาษีอากรใหม่ดังกล่าว

(3.2.2) ระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากรจะแจ้งข้อมูลค่าภาษีอากรที่ต้องวางประกันเพิ่มเติมเพื่อนำของออกไปจากอารักขาศุลกากรกลับไปให้ผู้ส่งข้อมูล

(3.2.3) ระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากรจะส่งข้อมูลใบขนสินค้าขาเข้าดังกล่าว ให้หน่วยคดีของท่า หรือที่ หรือสนามบินที่นำเข้าทราบ เพื่อดังเพิ่มคดีและทำการบันทึกคำเปรียบเทียบปรับภาษีอากร เบี้ยปรับภาษีมูลค่าเพิ่ม หรือเบี้ยปรับภาษีอื่นๆ (ถ้ามี) ในระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากรเพื่อการวางประกันออกของไปก่อนของผู้นำของเข้า เว้นแต่ของนั้นเป็นของต้องห้าม หรือของต้องกักตุนให้ปฏิบัติตามระเบียบหรือตามกฎหมายที่กำหนดไว้สำหรับของนั้นๆ ด้วย

(3.2.4) ระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากรจะแจ้งข้อมูลค่าภาษีอากรพร้อมค่าเปรียบเทียบปรับ/เบี้ยปรับภาษีอากรต่างๆ ที่ต้องวางประกันเพิ่มเติมเพื่อนำของออกไปจากอารักขาศุลกากรกลับไปให้ผู้ส่งข้อมูล

(3.2.5) ให้ผู้นำของเข้าวางประกันค่าภาษีอากร พร้อมวางประกันค่าภาษีอากรชำระเบี้ยปรับภาษีมูลค่าเพิ่ม และ/หรือวางประกันเบี้ยปรับภาษีอื่นๆ (ถ้ามี) ณ หน่วยการเงินของ ท่า หรือที่ หรือสนามบินที่นำเข้าได้ เมื่อผู้นำของเข้าวางประกันเพิ่มออกของไปก่อนแล้ว ระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากรจะออกเลขชำระค่าภาษีอากร พร้อมกับเปลี่ยนสถานะใบขนสินค้าขาเข้าเป็น “ใบขนสินค้าที่สามารถบันทึกผลการตรวจได้” โดยอัตโนมัติ

(3.2.6) เจ้าหน้าที่ศุลกากรจะตรวจปล่อยของออกจากอารักขาของศุลกากร โดยชักตัวอย่างหรือรูปภาพ หรือหลักฐานอื่น เพื่อการพิจารณาในภายหลัง

(3.2.7) เมื่อบันทึกผลการตรวจปล่อยแล้ว ระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากรจะส่งข้อมูลใบขนสินค้าขาเข้าเข้าสู่ระบบคดีเพื่อพิจารณา ต่อไป

#### ง. การรับมอบของไปจากโรงพักสินค้า

(1) ให้ผู้นำของเข้าตรวจสอบว่าของที่นำเข้าตรงตามข้อมูลใบขนสินค้าขาเข้าที่ส่งเข้าสู่ระบบ คอมพิวเตอร์ของศุลกากร

(2) หากพบว่าของไม่ตรงตามสำแดงให้แจ้งต่อส่วนบริการศุลกากร เพื่อขอแก้ไขก่อนการรับของไปจากโรงพักสินค้า

(3) เมื่อส่วนบริการศุลกากรอนุญาตให้แก้ไขได้ ให้ผู้นำของเข้าส่งข้อมูลการแก้ไขข้อมูลเข้า ระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากรได้ โดยถือเป็นกรณีผู้นำของเข้าตรวจพบเอง

#### จ. ของที่ได้ตรวจปล่อยออกจากอารักขาของศุลกากรแล้ว

(1) ของที่นำเข้ามาในราชอาณาจักรและได้ปล่อยออกจากอารักขาของศุลกากรแล้ว ให้ถือว่า มี ชนิด คุณภาพ ปริมาณ น้ำหนัก ราคา หรือเกี่ยวกับอัตราอากร ถูกต้องตรงตามที่ผู้นำของเข้าได้ส่งข้อมูลเข้าสู่ระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากร

(2) ของที่นำเข้ามาในราชอาณาจักรและได้ยื่นใบขนสินค้าเพื่อขนเข้าเก็บในคลังสินค้าทัณฑ์บน เมื่อได้ทำการปล่อยออกจากอารักขาศุลกากรแล้ว ให้ถือว่าได้จัดแจ้งรายละเอียดแห่งที่ขนขึ้นเก็บ ในคลังสินค้าทัณฑ์บน ทั้งชนิด คุณภาพ ปริมาณ น้ำหนัก ราคา หรือเกี่ยวกับอัตราอากร ถูกต้องตรง ตามที่ผู้นำของเข้าได้ส่งข้อมูลเข้าสู่ระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากร

(3) ของที่นำเข้ามาในราชอาณาจักรเพื่อนำเข้าไปในเขตปลอดอากรและ/หรือเขตอุตสาหกรรม ส่งออก เมื่อได้ทำการปล่อยออกจากอารักขาศุลกากรแล้ว ให้ถือว่าของที่นำเข้าไปในเขตปลอดอากร และ/หรือเขตอุตสาหกรรมส่งออก มี ชนิด คุณภาพ ปริมาณ น้ำหนัก ราคา หรือเกี่ยวกับอัตราอากร ถูกต้องตรงตามที่ผู้นำของเข้าได้ส่งข้อมูลเข้าสู่ระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากร

#### ฉ. ให้โรงพักสินค้า ดำเนินกระบวนการทางศุลกากร ดังนี้

(1) กรณี ยกเว้นการตรวจ

(1.1) เมื่อผู้นำของเข้าแจ้งเลขที่ใบตราส่งให้เจ้าหน้าที่โรงพักสินค้าทราบเพื่อติดต่อรับสินค้ากับโรงพักสินค้า ให้โรงพักสินค้าทำการตรวจสอบของที่จะทำการส่งมอบให้ตรงตามข้อมูลการส่งปล่อย

(1.2) ในกรณีของที่จะส่งมอบแก่ผู้นำของเข้าไม่ตรงตามข้อมูลการส่งปล่อย หรือกรณีมีเหตุอันควรสงสัยด้วยประการใด ๆ ก็ตาม ให้เจ้าหน้าที่โรงพักสินค้าแจ้งให้หน่วยบริการศุลกากร ทราบเพื่อตรวจสอบโดยพลัน

(1.3) เมื่อโรงพักสินค้าได้ส่งมอบของให้กับผู้นำของเข้าแล้ว ให้โรงพักสินค้าแจ้งข้อมูล การส่งมอบของกลับเข้าสู่ระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากร

(2) กรณี ต้องตรวจสอบพิกัด ราคา และของ

(2.1) เมื่อผู้นำของเข้าแจ้งเลขที่ใบตราส่งให้เจ้าหน้าที่โรงพักสินค้าทราบเพื่อติดต่อรับสินค้ากับโรงพักสินค้า ให้โรงพักสินค้าทำการเตรียมของให้เจ้าหน้าที่ศุลกากรตรวจสอบ

(2.2) เมื่อโรงพักสินค้าเตรียมของแล้วเสร็จ ให้โรงพักสินค้าแจ้งข้อมูลการเตรียมของ พร้อมให้ตรวจแล้วเข้าสู่ระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากร

(2.3) ระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากรจะกำหนดเจ้าหน้าที่หน่วยบริการศุลกากรผู้ทำการ ตรวจสอบพิกัด ราคา และของ โดยอัตโนมัติ

(2.4) เมื่อตรวจสอบพิกัด ราคา และของแล้วเสร็จเจ้าหน้าที่ศุลกากรจะทำการบันทึกการตรวจในระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากร และแจ้งข้อมูลการส่งปล่อยสินค้าให้โรงพักสินค้าทราบ เพื่อส่งมอบของให้แก่ผู้นำของเข้า

(2.5) เมื่อโรงพักสินค้าได้ส่งมอบของให้กับผู้นำของเข้าแล้ว ให้โรงพักสินค้าแจ้งข้อมูล การส่งมอบของกลับเข้าสู่ระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากร

ข. ในกรณีผู้นำของเข้าแจ้งความประสงค์ขอขนย้ายสินค้าไปตรวจปล่อยนอกเขตท่า หรือที่ หรือสนามบินที่นำของเขาในขณะส่งข้อมูลใบขนสินค้าขาเข้าเข้าสู่ระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากร

(1) กรณี ใบขนสินค้าขาเข้าที่มีคำสั่งยกเว้นการตรวจ ให้ดำเนินการกระบวนการ ศุลกากร อื่นๆ ให้เสร็จสิ้นก่อนนำของออกจากอารักขาศุลกากร

(2) กรณีใบขนสินค้าขาเข้าที่มีคำสั่งให้ตรวจสอบพิกัด ราคา และของ

(2.1) ระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากรจะทำการแจ้งกลับให้ผู้นำของเข้าทราบว่า “ให้ตรวจสอบพิกัด ราคา และของ” เพื่อมาติดต่อโรงพักสินค้า และแจ้งข้อมูลไปยังโรงพักสินค้า เพื่อทำการ เตรียมของให้ดำเนินการ ต่อไป

(2.2) ให้โรงพักสินค้าแจ้งข้อมูลการเตรียมของพร้อมให้มัดลวดแล้วเข้าสู่ระบบ คอมพิวเตอร์ของศุลกากร และระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากรจะกำหนดเจ้าหน้าที่ผู้ทำการมัดลวด ต่อไป

(2.3) เมื่อโรงพักสินค้าได้ส่งมอบของให้กับผู้นำของเข้าแล้ว ให้โรงพักสินค้าแจ้ง ข้อมูล การส่งมอบของกลับเข้าสู่ระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากร

(2.4) ระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากรจะกำหนดเจ้าหน้าที่หน่วยบริการศุลกากร ณ สถานที่ที่ขอให้ตรวจปล่อยนั้นเป็นผู้ทำการตรวจสอบพิกัด ราคา และของ ต่อไป

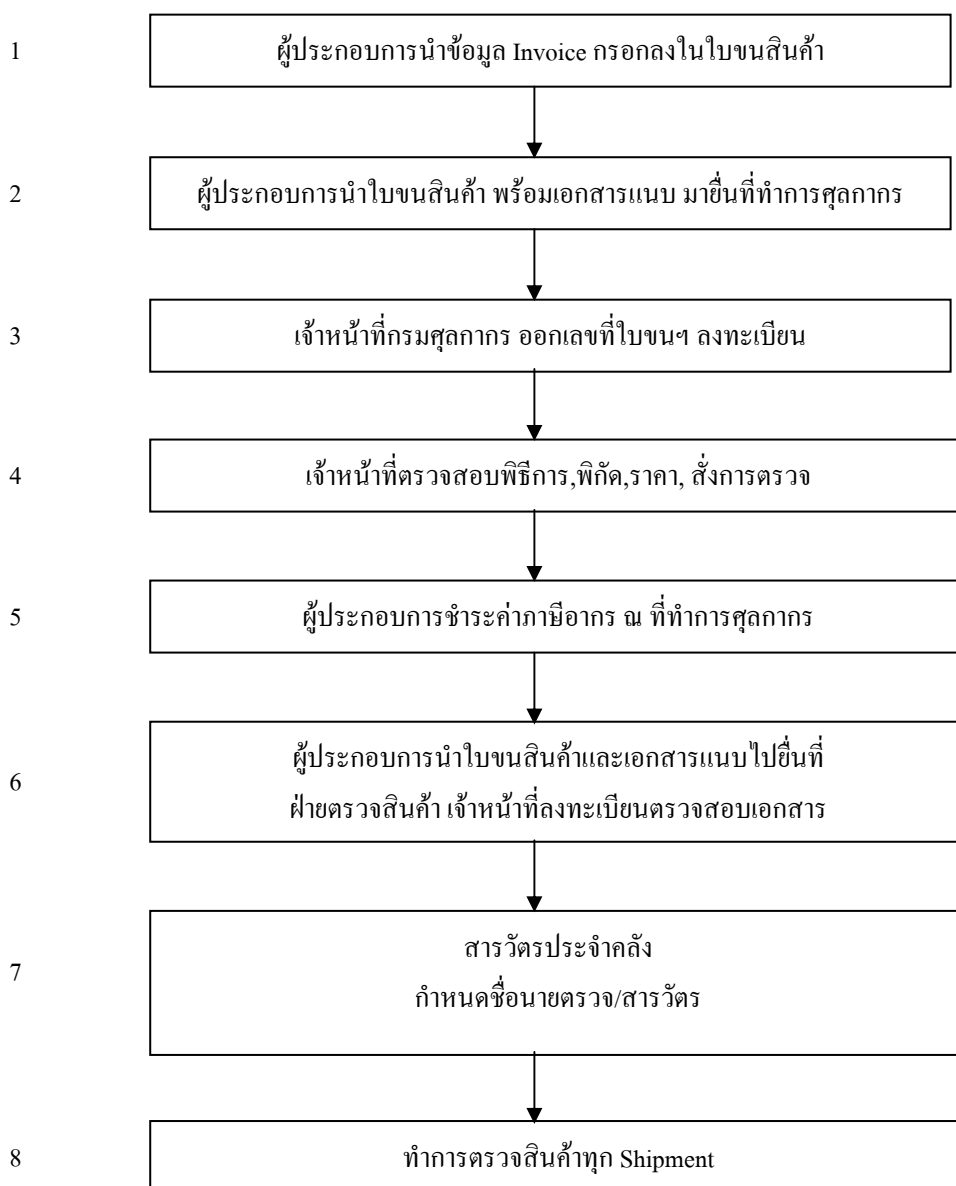
(2.5) หาก ท่า ที่ หรือสนามบินที่นำเข้า และเขตปลอดอากรหรือนิคมอุตสาหกรรม ส่งออกหรือคลังสินค้าทัณฑ์บนมีระบบตรวจสอบรหัสโดยใช้ความถี่วิทยุ (Radio Frequency Identification : RFID) ให้มีการติดอุปกรณ์ระบบตรวจสอบรหัสโดยใช้ความถี่วิทยุที่ตู้คอนเทนเนอร์ หรือพาหนะที่ใช้ขนย้ายสินค้าหรือที่ที่สามารถสื่อสารกับตัวอ่านระบบตรวจสอบรหัสโดยใช้ความถี่วิทยุ (RFID Reader) ได้แทนการมัดลวดประทับตรา กศก.

### การขอแก้ไขข้อมูลการนำของเข้า

(1) กรณีการขอยกเลิกใบขนสินค้าซึ่งได้รับการตอบกลับเลขที่ใบขนสินค้าขาเข้าไปยังผู้ส่งข้อมูลแล้ว ให้ยื่นคำร้องต่อหน่วยบริการศุลกากร ณ ท่า หรือที่ หรือสนามบินที่นำของเขาเพื่อพิจารณา เป็นการเฉพาะเป็นรายๆ ไป

(2) กรณีก่อนรับของจากอารักขาศุลกากรพบว่าข้อมูลที่เข้าสู่ระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากรแล้วมีความผิดพลาด คลาดเคลื่อนไม่ตรงตามความจริง ให้ยื่นคำร้องต่อหน่วยบริการศุลกากร ณ ท่าหรือที่ หรือสนามบินที่นำของเขาเพื่อพิจารณาเป็นการเฉพาะเป็นรายๆ ให้ถือเป็นการตรวจพบความผิดเอง

(3) กรณีขอแก้ไขข้อมูลใบขนสินค้าขาเข้าในเรื่องใดๆ ภายหลังการตรวจปล่อยไปจากอารักขาศุลกากรแล้ว ให้ยื่นคำร้องต่อหน่วยควบคุมทางศุลกากร ณ ท่า หรือที่ สนามบิน ศุลกากรที่นำ ของเข้า หรือที่ทำการตรวจปล่อยของเพื่อพิจารณาเป็นการเฉพาะเป็นรายๆ ไป



ภาพที่ 9 ขั้นตอนการผ่านพิธีการศุลกากรแบบ Manual

ที่มา: กรมศุลกากร (2544)

ในการดำเนินพิธีการศุลกากรในระบบ manual ดังภาพที่ 8 ก็จะพบปัญหาหลายประการดังต่อไปนี้

1. ผู้ประกอบการต้องมาติดต่อกับเจ้าหน้าที่โดยตรง ดังนั้น ย่อมก่อให้เกิดโอกาสที่เจ้าหน้าที่จะใช้อำนาจในตำแหน่งโดยมิชอบได้ ไม่ว่าจะเป็นกรณีดำเนินการล่าช้าไม่ดำเนินการ

ตามลำดับก่อน-หลัง ตลอดจนการเรียกเก็บเงินสินบนในการปฏิบัติงานทั้งด้านการปฏิบัติงานโดยชอบและโดยมิชอบ เป็นต้น

2. การสำแดงรายละเอียดในใบขนสินค้า เป็นการพิมพ์หรือการเขียนโดยนำข้อมูลมาจากเอกสารประกอบการนำเข้า เช่น บัญชีราคาสินค้า (invoice) หรือรายการบรรจุสินค้าในหีบห่อ (packing list) ดังนั้น จึงอาจเกิดความผิดพลาดคลาดเคลื่อนจากการพิมพ์หรือเขียน หรืออ่านไม่ชัดเจนได้หากเป็นการเขียนด้วยลายมือที่อ่านยาก

3. ต้องใช้เวลา ทั้งเวลาในการเตรียมเอกสาร ได้แก่ การกรอกข้อมูลในใบขนสินค้า และการเดินทางมาติดต่อกับเจ้าหน้าที่ ณ ที่ทำการของศุลกากร

4. ต้องจัดทำสำเนาหลายฉบับตามระเบียบที่กรมศุลกากรกำหนด และตามที่ผู้ประกอบการจะต้องเก็บไว้เพื่อเป็นหลักฐาน ทำให้เพิ่มค่าใช้จ่ายและเพิ่มภาระในการเก็บเอกสารทั้งของภาครัฐและเอกชน

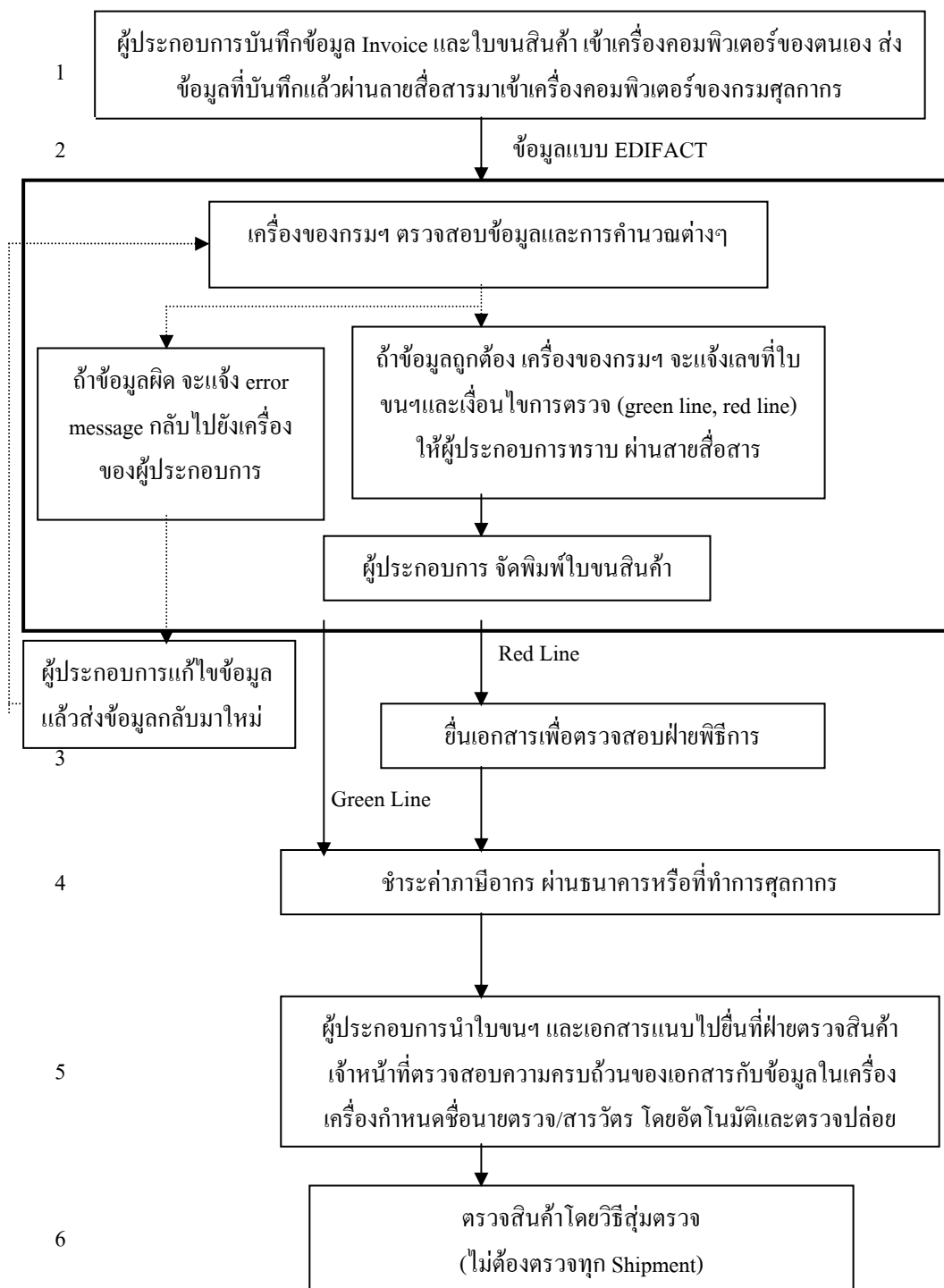
5. ทำให้เกิดความสูญเปล่าของการทำงาน เช่น เมื่อมีการยื่นใบขนสินค้าเพื่อผ่านพิธีการแล้ว จะต้องส่งสำเนาใบขนสินค้าไปทำการบันทึกข้อมูลสถิติอีกครั้งหนึ่ง การเก็บสถิตินี้จะต้องทำการบันทึกข้อมูลไว้ในเครื่องคอมพิวเตอร์ จึงเป็นการทำงานที่ซ้ำซ้อนเพราะข้อมูลที่บันทึกนี้เป็นข้อมูลชนิดเดียวกับที่ผู้ประกอบการได้กรอกหรือพิมพ์มาแล้วครั้งหนึ่งในใบขนสินค้า แต่ก็ไม่สามารณนำมาใช้ได้และการทำการบันทึกข้อมูลเดิมอาจมีความผิดพลาดคลาดเคลื่อนจากการพิมพ์ได้อีกด้วย

6. ไม่เป็นไปตามมาตรฐานสากล กล่าวคือ ปัจจุบันนี้การผ่านพิธีการศุลกากร มักจะดำเนินการโดยใช้ระบบคอมพิวเตอร์หรือใช้ระบบอิเล็กทรอนิกส์เป็นส่วนใหญ่ ทั้งนี้เพื่อลดปัญหาของการทำงานในระบบกระดาษ ซึ่งมีข้อเสียหลายประการดังที่กล่าวมาข้างต้นนี้

7. ไม่มีข้อมูลที่จะเป็นพื้นฐานในการจัดทำระบบเลือกตรวจสินค้าที่เหมาะสม (Cargo Selection) กล่าวคือ การจะกำหนดให้เครื่องคอมพิวเตอร์เลือกว่าสมควรจะสุ่มตรวจสินค้านั้นอย่างไร จำเป็นต้องมีข้อมูลมาก่อน เช่น หากในอดีตสินค้านั้นบางพิศดอัตราศุลกากรมีการสำแดงเท็จเพื่อหลีกเลี่ยงอากรบ่อยครั้ง ก็เป็นข้อมูลอย่างหนึ่งที่จะกำหนดโปรแกรมให้เครื่องคอมพิวเตอร์สั่งการให้ตรวจของพิศดๆ ดังกล่าว แต่หากข้อมูลนี้ไม่เคยมีมาก่อน เครื่องคอมพิวเตอร์ก็ไม่สามารถจะ

มีข้อมูลเพื่อเป็นฐานในการจัดระบบการเลือกตรวจสอบสินค้าที่เหมาะสมได้ การเก็บข้อมูลที่เป็นพื้นฐานเหล่านี้ กรมศุลกากรจะนำมาใช้เพื่อจัดทำข้อมูลพื้นฐานในการเลือกตรวจสอบสินค้านั้นต่อไป แต่ในระบบ manual ข้อมูลเหล่านี้จะอยู่ในรูปของเอกสารที่เป็นกระดาษ ทำให้ยากต่อการนำมาใช้หากจะนำมาใช้ต้องทำการบันทึกข้อมูลดังกล่าวเก็บไว้ในเครื่องคอมพิวเตอร์ก่อน

8. เทคโนโลยีสารสนเทศได้เข้ามามีบทบาทในการทำธุรกรรมต่างๆ ทั้งของภาครัฐกิจและภาครัฐ โดยมีการนำระบบคอมพิวเตอร์เข้ามาใช้เพื่อเป็นเครื่องทุ่นแรงและช่วยให้การทำงานในหน่วยงานมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น แต่เนื่องจากแต่ละหน่วยงานต่างก็มีระบบการจัดเก็บข้อมูลและการจัดทำเอกสารที่ต้องใช้ในการติดต่อสื่อสาร ข้อมูลระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับธุรกรรมของตนซึ่งมีความแตกต่างกัน เมื่อต้องมีการส่งข้อมูลหรือเอกสารระหว่างหน่วยงาน หน่วยงานที่เป็นผู้รับก็ต้องบันทึกข้อมูลที่ได้มาในรูปแบบที่องค์กรของตนใช้อยู่ ทำให้เกิดการบันทึกข้อมูลที่ซ้ำซ้อนกัน ปัญหาที่เกิดขึ้นคือการขาดมาตรฐานในการรับส่งข้อมูลและปัญหาเกี่ยวกับการขยายระบบการสื่อสารข้อมูลที่จะต้องเพิ่มมากขึ้นตามสัดส่วนของหน่วยงานที่ต้องทำการติดต่อ ซึ่งกรมศุลกากรและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น ตัวแทนเรือ สายการบิน ผู้ประกอบการส่งออก ตัวแทนออกของ ธนาคารพาณิชย์หรือผู้ขนส่ง ต่างก็ประสบปัญหานี้เช่นเดียวกัน



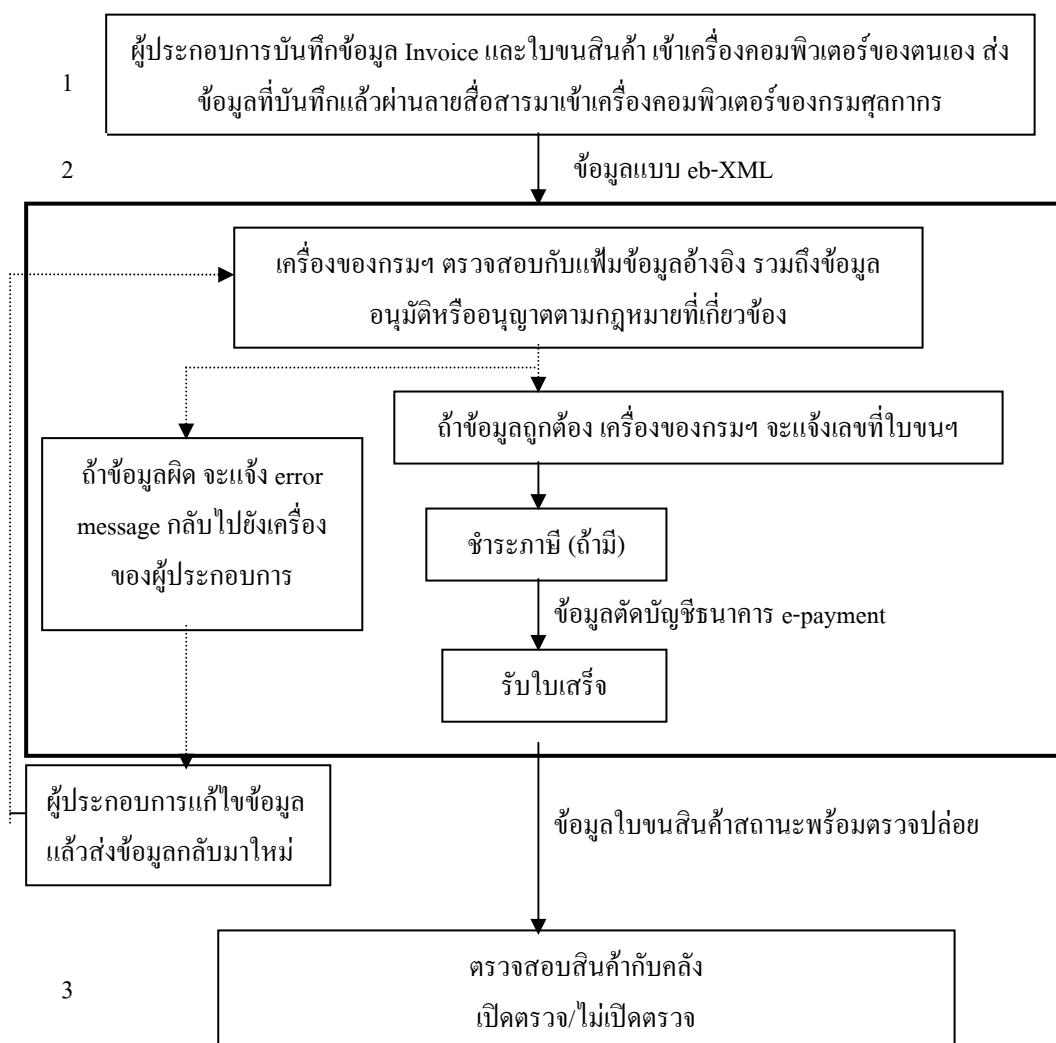
ภาพที่ 10 ขั้นตอนการผ่านพิธีการศุลกากรแบบ EDI

ที่มา: กรมศุลกากร (2544)

จากการที่กรมศุลกากรตระหนักถึงความสำคัญของการเจรจาเรื่องการค้าเสรี การอำนวยความสะดวกทางการค้า และปัญหาอุปสรรคที่เกิดขึ้นในพิธีการศุลกากรระบบ manual กรมศุลกากรจึงได้นำ

ระบบการแลกเปลี่ยนข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ (Electronic Data Interchange: EDI) เป็นการนำเอาเทคโนโลยีมาใช้ในการให้บริการกับผู้นำเข้าและส่งออกสินค้าสำหรับปฏิบัติพิธีการศุลกากรเพื่อลดขั้นตอนและเพิ่มประสิทธิภาพในการปฏิบัติงาน โดยมีขั้นตอนในการผ่านพิธีการทางศุลกากรดังภาพที่ 9 ซึ่งเกิดการพัฒนาของระบบพิธีการศุลกากรขึ้น ดังนี้

1. ในหน่วยบริการศุลกากร การตรวจสอบทั้งหมดจะทำโดยใช้เครื่องคอมพิวเตอร์แทนการใช้คนพิมพ์เข้าไป และที่สำคัญคือผู้ประกอบการ ไม่ต้องมายื่นเอกสารที่กรมศุลกากร แต่สามารถจะส่งข้อมูลผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์เข้ามาที่กรมศุลกากรได้ทันที ไม่ว่าผู้นั้นจะอยู่ที่ใด หรือจะเป็นเวลาใดก็ตาม
2. ผู้ที่จะส่งผ่านข้อมูลเพื่อนำของออกมายังกรมศุลกากรต้องเป็นผู้ประกอบการ หรือตัวแทนออกของที่ได้จดทะเบียนกับกรมศุลกากรแล้ว คนทั่วไปจะส่งข้อมูลเข้ามาโดยตรงไม่ได้
3. การนำระบบ ระบบการแลกเปลี่ยนข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ (Electronic Data Interchange, EDI) มาใช้จะช่วยลดขั้นตอนในการทำงาน ซึ่งอาจจะช่วยให้การใช้เวลาในการนำเข้า หรือส่งออกสินค้าลดลงด้วย ทั้งนี้เนื่องจากปัจจัยที่จะช่วยให้การใช้เวลาในการนำเข้า หรือส่งออกสินค้านั้นมีหลายประการ เช่น เรื่องความพร้อมของเอกสาร เป็นต้น



ภาพที่ 11 ขั้นตอนการผ่านพิธีการศุลกากรแบบ Paperless

ที่มา: กรมศุลกากร (2549)

จากภาพที่ 9 แม้ว่าระบบ EDI จะช่วยลดระยะเวลาในการตรวจปล่อยสินค้า แต่ระบบ EDI ก็ยังไม่ครอบคลุมในคำร้องหรือการแจ้งรายละเอียดเกี่ยวกับสินค้าก่อนการนำเข้า-ส่งออกทั้งหมด และบางขั้นตอนยังต้องยื่นเอกสารและมาพบกับเจ้าหน้าที่ ซึ่งสุดท้ายยังคงต้องเสียเวลาในการชำระอากรอยู่ จึงได้มีการพัฒนาการผ่านพิธีการนำเข้าและส่งออกแบบ EDI ให้เต็มรูปแบบ นั่นคือระบบพิธีศุลกากรอิเล็กทรอนิกส์แบบไร้เอกสาร จะช่วยอำนวยความสะดวกแก่ผู้นำเข้า-ส่งออก โดยมีขั้นตอนการผ่านพิธีการศุลกากรที่ลดลง ดังภาพที่ 10 อีกทั้งยังช่วยเพิ่มศักยภาพให้แก่ผู้นำเข้า-ส่งออก โดยเป็นระบบวันสต็อปเซอร์วิส ที่ใช้เทคโนโลยีมาตรฐานใหม่ เข้ามาจัดเก็บข้อมูลได้เป็นเวลานาน และยังเพิ่มความสะดวกจากการใช้ลายเซ็นอิเล็กทรอนิกส์ แทนการลงลายมือชื่อในกระดาษ ถือเป็นการดำเนินการแบบไร้เอกสาร มีระบบบริหารที่ช่วยลดความเสี่ยงโดยใช้ระบบ

คอมพิวเตอร์ซึ่งได้สร้างเงื่อนไขขึ้นมา พร้อมกับการเชื่อมโยงข้อมูลของภาครัฐอื่นๆ หรือที่เรียกว่า Single Window

การใช้ระบบพิธีศุลกากรอิเล็กทรอนิกส์แบบไร้เอกสาร ยังสามารถลดความซ้ำซ้อนในการบันทึกข้อมูลและข้อมูลที่อยู่ในคอมพิวเตอร์ของศุลกากรในการผ่านพิธีการส่งออกสามารถนำมาใช้ในการให้สิทธิประโยชน์ทางภาษีได้อย่างครบวงจร ช่วยลดค่าใช้จ่ายในการจัดเก็บเอกสาร และค่าใช้จ่ายในการเดินทางมาติดต่อที่กรมศุลกากร อีกทั้งลูกค้าสามารถตรวจสอบติดตามสถานะของสินค้า ผ่านศุลกากรได้ทันที นอกจากนี้ การแลกเปลี่ยนข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ โดยการใช้เทคโนโลยี Public Key Infrastructure (PKI) และเป็นการตอบรับกฎหมาย พ.ร.บ. ธุรกรรมอิเล็กทรอนิกส์ด้วย

จากการศึกษาในบทนี้จะแสดงให้เห็นว่าพิธีการทางศุลกากรได้มีการพัฒนาเพื่ออำนวยความสะดวกทางการค้า โดยมีการลงทุนเพื่อการแก้ไขปัญหาและอุปสรรคต่างๆ ที่เกิดขึ้นจากพิธีการทางศุลกากรแบบดั้งเดิมจนกระทั่งพัฒนามาเป็นระบบแบบไร้เอกสาร ดังได้วิเคราะห์สรุปไว้ในตารางที่ 5

จุดประสงค์หนึ่งที่พบจากที่ศึกษาบทนี้คือ ในการพัฒนาพิธีการศุลกากรโดยนำเทคโนโลยีเข้ามาใช้เพื่ออำนวยความสะดวกทางการค้า ก็คือ เพื่อลดระยะเวลาในการดำเนินพิธีการศุลกากรนั่นเอง และประโยชน์อย่างหนึ่งที่คาดว่าจะได้รับจากการอำนวยความสะดวกทางการค้านั้นได้แก่ การเพิ่มปริมาณการส่งออก-นำเข้า จึงนำมาสู่การวิเคราะห์ถึงความสัมพันธ์กันของระยะเวลาในการดำเนินพิธีการศุลกากรกับปริมาณการนำเข้าในบทต่อไป

ตารางที่ 5 เปรียบเทียบพิธีการศุลกากรระบบ Manual, EDI และ Paperless

| รายการ                               | Manual                                                      | EDI                                                                   | Paperless                                                       |
|--------------------------------------|-------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------|
| 1. การส่งข้อมูล(เอกสาร)              | ต้องมาขึ้นเอกสารที่กรมศุลกากร                               | ส่งข้อมูลผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์ (ข้อมูลรูปแบบ EDIFACT)                | ส่งข้อมูลผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์ (ข้อมูลรูปแบบ eb-XML)           |
| 2. เอกสารที่ต้องมาขึ้นกับเจ้าหน้าที่ | ใบขนฯ พร้อมสำเนา, INVOICE, ใบกำกับสินค้า, เอกสารประกอบอื่นๆ | ใบขนฯ พร้อมสำเนา, INVOICE, ใบกำกับสินค้า, เอกสารประกอบอื่นๆ           | ใบกำกับสินค้า (มาพร้อมกับรถบรรทุกสินค้า)                        |
| 3. การขึ้นเอกสาร                     | ต้องจ้างshipping มาขึ้นใบขนฯ                                | ต้องจ้างshipping มาขึ้นใบขนฯ                                          | ไม่ต้องจ้างshipping มาขึ้นใบขนฯ                                 |
| 4. เวลาในการรับข้อมูล                | ขึ้นเอกสารกับเจ้าหน้าที่ทำได้เฉพาะเวลาทำการ                 | เครื่องคอมพิวเตอร์ดำเนินการอัตโนมัติตลอด 24 ชั่วโมง                   | เครื่องคอมพิวเตอร์ดำเนินการอัตโนมัติตลอด 24 ชั่วโมง             |
| 5. การตรวจสอบพิธีการ                 | ต้องตรวจสอบพิธีการ                                          | กรณี green line ไม่ต้องตรวจสอบพิธีการ แต่มี 2 จุดที่ต้องพบเจ้าหน้าที่ | กรณี green line ไม่ต้องตรวจสอบพิธีการและไม่ต้องพบเจ้าหน้าที่เลย |
| 6. ข้อมูล invoice                    | ไม่ต้องป้อนข้อมูลในใบขนสินค้า                               | บันทึกข้อมูลลงใบขนฯ                                                   | บันทึกข้อมูลลงใบขนฯ                                             |
| 7. การลงลายมือชื่อ                   | ต้องมีการเซ็นในใบขนสินค้า                                   | ต้องให้ messenger นำใบขนฯ ไปให้ผู้ประกอบการเซ็น                       | ใช้การลงลายมือชื่อทางอิเล็กทรอนิกส์                             |
| 8. การชำระค่าภาษี                    | ผู้ประกอบการทำการชำระค่าภาษีอากร ณ ที่ทำการศุลกากร          | ผู้ประกอบการทำการชำระค่าภาษีอากร ณ ที่ทำการศุลกากร หรือผ่านธนาคาร     | ข้อมูลระบบตัดบัญชีธนาคาร (e-payment)                            |

ตารางที่ 5 (ต่อ)

| รายการ                          | Manual                                                                             | EDI                                                               | Paperless                                                         |
|---------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------|
| 9. การรับ/ย้ายสินค้า            | ผู้ประกอบการนำเข้าขนฯ และเอกสารแนบไปยื่นที่ฝ่ายตรวจสอบสินค้า                       | ผู้ประกอบการนำเข้าขนฯ และเอกสารแนบไปยื่นที่ฝ่ายตรวจสอบสินค้า      | มีข้อมูลใบขนสินค้าสถานะพร้อมตรวจสอบปล่อยในคอมพิวเตอร์แล้ว         |
| 10. การกำหนดชื่อนายตรวจ/สารวัตร | สารวัตรประจำคลังกำหนดรายชื่อ นายตรวจหรือสารวัตร                                    | เครื่องคอมพิวเตอร์กำหนดชื่อ นายตรวจหรือสารวัตรอัตโนมัติ           | เครื่องคอมพิวเตอร์กำหนดชื่อ นายตรวจหรือสารวัตรอัตโนมัติ           |
| 11. การตรวจสอบสินค้า            | ตรวจสอบของทุก Shipment                                                             | สุ่มตรวจ                                                          | สุ่มตรวจ                                                          |
| 12. การเก็บข้อมูล               | ข้อมูลเก็บอยู่ในรูปเอกสารที่เป็นกระดาษ ถ้านำมาใช้จะต้องบันทึกลงคอมพิวเตอร์อีกครั้ง | ข้อมูลที่ทำการบินทีกในขณะทำใบขนฯ สามารถนำไปใช้ประโยชน์ต่อไปได้เลย | ข้อมูลที่ทำการบินทีกในขณะทำใบขนฯ สามารถนำไปใช้ประโยชน์ต่อไปได้เลย |
| 13. การยกเลิกใบขนสินค้า         | ยื่นคำร้องขอยกเลิกใบขนฯ ณ สำนักงานศุลกากร                                          | ยื่นคำร้องขอยกเลิกใบขนฯ ณ สำนักงานศุลกากร                         | ไม่ต้องยื่นเอกสาร ขกเลิกทางอิเล็กทรอนิกส์                         |

ที่มา: จากการวิเคราะห์

## บทที่ 5

### ผลการวิจัยและข้อวิจารณ์

ในบทนี้จะกล่าวถึงผลจากการอำนวยความสะดวกทางการค้าของกรมศุลกากรที่มีต่อการนำเข้าสินค้าของประเทศไทย ด้วยการวิเคราะห์เชิงปริมาณ โดยใช้ข้อมูลทุติยภูมิ ซึ่งเป็นข้อมูลแบบภาคตัดขวาง เป็นจำนวนทั้งหมด 100 ใบขนสินค้าขาเข้า ทำการวิเคราะห์เส้นถดถอยเชิงซ้อน ในการประมาณค่าจะใช้วิธีกำลังสองน้อยที่สุด และใช้หลักเกณฑ์การคัดเลือกตัวแปรที่เหมาะสม โดยการพิจารณากำหนดตัวแปรอิสระต่างๆ ที่น่าจะมีผลต่อปริมาณการนำเข้าของผลิตภัณฑ์แผ่นรีดทำด้วยเหล็กหรือเหล็กกล้าได้จากการรีดร้อนไม่ชุบไม่เคลือบ และหลอดหรือท่อทำด้วยยาง ตามหลักทฤษฎีและแนวคิดเกี่ยวกับเศรษฐศาสตร์ระหว่างประเทศจากบทที่ 2 และการมีนัยสำคัญทางสถิติประกอบกันไปด้วย

ในการวิเคราะห์ผลจากการอำนวยความสะดวกทางการค้าของกรมศุลกากรที่มีต่อการนำเข้าสินค้าของประเทศไทย ประกอบไปด้วยแบบจำลองที่ใช้ในการวิจัย 3 แบบจำลองด้วยกันคือ

1. แบบจำลองปริมาณการนำเข้าของผลิตภัณฑ์รวม (แผ่นรีดทำด้วยเหล็กหรือเหล็กกล้าได้จากการรีดร้อนไม่ชุบไม่เคลือบ และหลอดหรือท่อทำด้วยยาง)
2. แบบจำลองปริมาณการนำเข้าของผลิตภัณฑ์แผ่นรีดทำด้วยเหล็กหรือเหล็กกล้าได้จากการรีดร้อนไม่ชุบไม่เคลือบ
3. แบบจำลองปริมาณการนำเข้าของหลอดหรือท่อทำด้วยยาง

โดยผลการวิเคราะห์พิจารณาจากค่า  $R^2$  ค่า Adjust  $R^2$  ค่า t-statistics ค่า F-statistics ค่า Tolerance และค่าความคลาดเคลื่อนมาตรฐาน (Standard Error of Estimation)

จากการทดลองสมการดังกล่าวทำให้ได้สมการที่ให้ค่าสถิติต่างๆ ดังนี้

**ผลการวิเคราะห์แบบจำลองปริมาณการนำเข้าของผลิตภัณฑ์รวม (แผ่นรีดทำด้วยเหล็กหรือเหล็กกล้าได้จากการรีดร้อนไม่ชุบไม่เคลือบ และหลอดหรือท่อทำด้วยยาง)**

การวิเคราะห์แบบจำลองปริมาณการนำเข้าของผลิตภัณฑ์รวม พบว่ารูปแบบสมการที่เหมาะสมนั้นอยู่ในรูปของ Double logarithm ดังต่อไปนี้

$$\ln Q_{Mt} = k_1 \ln \text{TRAN}_t + k_2 \text{TAX}_t + k_3 \ln \text{TIME}_t + e_t$$

โดยกำหนดให้

|                 |                                                                                                                                                                           |
|-----------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| $Q_{Mt}$        | : ปริมาณการนำเข้าของผลิตภัณฑ์แผ่นรีดทำด้วยเหล็กหรือเหล็กกล้าได้จากการรีดร้อนไม่ชุบไม่เคลือบ และหลอดหรือท่อทำด้วยยาง                                                       |
| $\text{TRAN}_t$ | : ระยะทางจากประเทศต้นทางถึงประเทศไทยของสินค้าผลิตภัณฑ์แผ่นรีดทำด้วยเหล็กหรือเหล็กกล้าได้จากการรีดร้อนไม่ชุบไม่เคลือบ และหลอดหรือท่อทำด้วยยาง                              |
| $\text{TAX}_t$  | : ภาษีในการนำเข้าผลิตภัณฑ์แผ่นรีดทำด้วยเหล็กหรือเหล็กกล้าได้จากการรีดร้อนไม่ชุบไม่เคลือบ และหลอดหรือท่อทำด้วยยาง                                                          |
| $\text{TIME}_t$ | : ระยะเวลาตั้งแต่ยื่นใบขนในการดำเนินพิธีการผ่านศุลกากรจนถึงการตรวจปล่อยของผลิตภัณฑ์แผ่นรีดทำด้วยเหล็กหรือเหล็กกล้าได้จากการรีดร้อนไม่ชุบไม่เคลือบ และหลอดหรือท่อทำด้วยยาง |
| $t$             | : ผลิตภัณฑ์แผ่นรีดทำด้วยเหล็กหรือเหล็กกล้าได้จากการรีดร้อนไม่ชุบไม่เคลือบ และหลอดหรือท่อทำด้วยยาง                                                                         |
| $k_1, k_2, k_3$ | : ค่าสัมประสิทธิ์ของตัวแปร                                                                                                                                                |
| $e$             | : ค่าความคลาดเคลื่อน                                                                                                                                                      |

ผลจากการประมาณค่าสัมประสิทธิ์ของตัวแปรในแบบจำลอง โดยใช้สมการถดถอยเชิงซ้อน โดยตัดและจับคู่ตัวแปรต่างๆ ได้ผลการศึกษาดังตารางที่ 6 และสมการที่ได้คือสมการที่ (5.1)

ตารางที่ 6 การวิเคราะห์แบบจำลองปริมาณการนำเข้าของผลิตภัณฑ์รวม (ผลิตภัณฑ์เหล็กและยาง)

| ตัวแปร                | $\ln Q_{Mt}$ (1)      | $\ln Q_{Mt}$ (2)       | $\ln Q_{Mt}$ (3)      | $\ln Q_{Mt}$ (4)       | $\ln Q_{Mt}$ (5)      | $\ln Q_{Mt}$ (6)       | $\ln Q_{Mt}$ (7)      |
|-----------------------|-----------------------|------------------------|-----------------------|------------------------|-----------------------|------------------------|-----------------------|
| C                     | 40.314 <sup>***</sup> | 32.934 <sup>***</sup>  | 40.612 <sup>***</sup> | 11.326 <sup>****</sup> | 33.172 <sup>***</sup> | 8.073 <sup>***</sup>   | 11.202 <sup>***</sup> |
| TRAN <sub>t</sub>     | -3.382 <sup>***</sup> | -2.943 <sup>***</sup>  | -3.428 <sup>***</sup> |                        | -3.001 <sup>***</sup> |                        |                       |
| TAX <sub>t</sub>      | -2.52 <sup>n.s.</sup> | -3.886 <sup>n.s.</sup> |                       | -3.344 <sup>n.s.</sup> |                       | -4.457 <sup>n.s.</sup> |                       |
| TIME <sub>t</sub>     | -2.92 <sup>***</sup>  |                        | -2.978 <sup>***</sup> | -2.584 <sup>***</sup>  |                       |                        | -2.654 <sup>***</sup> |
| R <sup>2</sup>        | 0.263                 | 0.117                  | 0.258                 | 0.133                  | 0.104                 | 0.017                  | 0.124                 |
| Adjust R <sup>2</sup> | 0.24                  | 0.099                  | 0.242                 | 0.115                  | 0.095                 | 0.007                  | 0.115                 |
| S.E.                  | 2.997                 | 2.263                  | 2.992                 | 3.233                  | 3.27                  | 3.425                  | 3.234                 |
| F-statistic           | 11.416 <sup>***</sup> | 6.418 <sup>***</sup>   | 16.827 <sup>***</sup> | 7.444 <sup>***</sup>   | 11.391 <sup>***</sup> | 1.694 <sup>n.s.</sup>  | 13.818 <sup>***</sup> |

หมายเหตุ: \*\*\* และ n.s. แสดงระดับนัยสำคัญทางสถิติ ด้วยความเชื่อมั่นร้อยละ 99 และไม่มีนัยสำคัญทางสถิติ

ที่มา: จากการคำนวณ

$$\ln Q_{Mt}(3) = 40.612 - 3.428 \ln \text{TRAN}_t - 2.978 \ln \text{TIME}_t \quad (5.1)$$

$$t\text{-statistics} \quad (5.731)^{***} \quad (-4.184)^{***} \quad (-4.478)^{***}$$

$$R^2 = 0.258 \quad \text{Adjust } R^2 = 0.242$$

$$S.E. = 2.992 \quad F\text{-statistics} = 16.827^{***}$$

$$\text{Tolerance} = 0.986$$

โดยที่: \*\*\* แสดงระดับนัยสำคัญทางสถิติร้อยละ 99  
n.s. ไม่มีนัยสำคัญทางสถิติ

จากสมการ (5.1) จะได้ค่าสถิติต่างๆ คือ ค่าสัมประสิทธิ์ในการตัดสินใจ ( $R^2$ ) ของสมการเท่ากับ 0.258 หมายความว่า ตัวแปรอิสระต่างๆ ที่กำหนดในสมการสามารถอธิบายการเปลี่ยนแปลงของปริมาณนำเข้าผลิตภัณฑ์เหล็กฯ ได้ร้อยละ 25.8 ส่วนที่เหลือร้อยละ 74.2 เป็นผลกระทบเนื่องจากตัวแปรอื่นๆ ที่ไม่ได้นำมาวิเคราะห์ และสมการมีค่า F-statistics เท่ากับ 16.827 มีนัยสำคัญทางสถิติ ด้วยความเชื่อมั่นร้อยละ 99 และค่า Tolerance คือ 0.986 เป็นค่าที่แสดงว่าไม่เกิดปัญหาความสัมพันธ์เชิงเส้นในตัวแปรอิสระ (Multicollinearity)

ในการวิเคราะห์จะได้ว่า สัมประสิทธิ์หน้าตัวแปรของระยะทางจากประเทศต้นทางถึงประเทศไทยของผลิตภัณฑ์รวม ( $\text{TRAN}_t$ ) เท่ากับ 3.428 โดยมีเครื่องหมายหน้าสัมประสิทธิ์เป็นลบ ซึ่งตรงตามสมมติฐานที่กำหนดไว้ หมายความว่าเมื่อปัจจัยอื่นๆ คงที่ ถ้าระยะทางฯ เพิ่มขึ้นร้อยละ 1 จะทำให้ผู้นำเข้าผลิตภัณฑ์เหล็กและผลิตภัณฑ์ยาง นำเข้าลดลงร้อยละ 3.428 หรือถ้าระยะทางฯ ลดลง ร้อยละ 1 จะทำให้ผู้นำเข้าผลิตภัณฑ์เหล็กและผลิตภัณฑ์ยาง นำเข้าเพิ่มขึ้นร้อยละ 3.428 โดยสมการมีนัยสำคัญทางสถิติ ด้วยความเชื่อมั่นร้อยละ 99

สำหรับสัมประสิทธิ์หน้าตัวแปรของระยะเวลาดังแต่ยื่นใบขนในการดำเนินการผ่านศุลกากรจนถึงการตรวจปล่อยของผลิตภัณฑ์รวม ( $\text{TIME}_t$ ) เท่ากับ 2.978 โดยมีเครื่องหมายหน้าสัมประสิทธิ์เป็นลบ ซึ่งตรงตามสมมติฐานที่กำหนดไว้ หมายความว่าเมื่อปัจจัยอื่นๆ คงที่ ถ้า

ระยะเวลาฯ เพิ่มขึ้นร้อยละ 1 จะทำให้ผู้นำเข้าผลิตภัณฑ์รวม นำเข้าเพิ่มขึ้นร้อยละ 2.978 โดยสมการ มีนัยสำคัญทางสถิติ ด้วยความเชื่อมั่นร้อยละ 99

**ผลการวิเคราะห์แบบจำลองปริมาณการนำเข้าของผลิตภัณฑ์แผ่นรีดทำด้วยเหล็กหรือเหล็กกล้าได้จากการรีดร้อนไม่ชุบไม่เคลือบ**

การวิเคราะห์แบบจำลองปริมาณการนำเข้าของผลิตภัณฑ์แผ่นรีดทำด้วยเหล็กหรือเหล็กกล้าได้จากการรีดร้อนไม่ชุบไม่เคลือบ พบว่ารูปแบบสมการที่เหมาะสมนั้นอยู่ในรูปของ Double logarithm ดังต่อไปนี้

$$\ln Q_{Mi} = a_1 \ln \text{TRAN}_i + a_2 \text{TAX}_i + a_3 \ln \text{TIME}_i + e_i$$

โดยกำหนดให้

- $Q_{Mi}$  : ปริมาณการนำเข้าของผลิตภัณฑ์แผ่นรีดทำด้วยเหล็กหรือเหล็กกล้าได้จากการรีดร้อนไม่ชุบไม่เคลือบ
- $\text{TRAN}_i$  : ระยะทางจากประเทศต้นทางถึงประเทศไทยของสินค้าผลิตภัณฑ์แผ่นรีดทำด้วยเหล็กหรือเหล็กกล้าได้จากการรีดร้อนไม่ชุบไม่เคลือบ
- $\text{TAX}_i$  : ภาษีในการนำเข้าผลิตภัณฑ์แผ่นรีดทำด้วยเหล็กหรือเหล็กกล้าได้จากการรีดร้อนไม่ชุบไม่เคลือบ
- $\text{TIME}_i$  : ระยะเวลาตั้งแต่ยื่นใบขนในการดำเนินการพิธีการผ่านศุลกากรจนถึงการตรวจปล่อยของผลิตภัณฑ์แผ่นรีดทำด้วยเหล็กหรือเหล็กกล้าได้จากการรีดร้อนไม่ชุบไม่เคลือบ
- $i$  : ผลิตภัณฑ์แผ่นรีดทำด้วยเหล็กหรือเหล็กกล้าได้จากการรีดร้อนไม่ชุบไม่เคลือบ
- $a_1, a_2, a_3$  : ค่าสัมประสิทธิ์ของตัวแปร
- $e$  : ค่าความคลาดเคลื่อน

ผลจากการประมาณค่าสัมประสิทธิ์ของตัวแปรในแบบจำลอง โดยใช้สมการถดถอยเชิงซ้อน โดยตัดและจับคู่ตัวแปรต่างๆ ได้ผลการศึกษาดังตารางที่ 7 และสมการที่ได้คือสมการที่ (5.2)

ตารางที่ 7 การวิเคราะห์แบบจำลองปริมาณการนำเข้าของผลิตภัณฑ์แผ่นรีดทำด้วยเหล็กหรือเหล็กกล้าได้จากการรีดร้อนไม่ชุบไม่เคลือบ

| ตัวแปร                | $Q_{Mi}(1)$           | $Q_{Mi}(2)$           | $Q_{Mi}(3)$           | $Q_{Mi}(4)$           | $Q_{Mi}(5)$           | $Q_{Mi}(6)$           | $Q_{Mi}(7)$           |
|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|
| C                     | 1.792 <sup>n.s.</sup> | 8.211 <sup>*</sup>    | 1.953 <sup>n.s.</sup> | 8.332 <sup>***</sup>  | 7.07 <sup>n.s.</sup>  | 9.599 <sup>***</sup>  | 10.098 <sup>***</sup> |
| TRAN <sub>i</sub>     | 0.763 <sup>n.s.</sup> | 0.17 <sup>n.s.</sup>  | 0.94 <sup>n.s.</sup>  |                       | 0.445 <sup>n.s.</sup> |                       |                       |
| TAX <sub>i</sub>      | 31.885 <sup>***</sup> | 27.119 <sup>***</sup> |                       | 33.148 <sup>***</sup> |                       | 27.706 <sup>***</sup> |                       |
| TIME <sub>i</sub>     | 1.191 <sup>***</sup>  |                       | 0.92 <sup>**</sup>    | 0.951 <sup>***</sup>  |                       |                       | 0.609 <sup>n.s.</sup> |
| R <sup>2</sup>        | 0.295                 | 0.164                 | 0.095                 | 0.261                 | 0.014                 | 0.162                 | 0.043                 |
| Adjust R <sup>2</sup> | 0.249                 | 0.128                 | 0.057                 | 0.23                  | -0.006                | 0.144                 | 0.023                 |
| S.E.                  | 1.106                 | 1.191                 | 1.239                 | 1.12                  | 1.28                  | 1.18                  | 1.261                 |
| F-statistic           | 6.415 <sup>***</sup>  | 4.597 <sup>**</sup>   | 2.478 <sup>*</sup>    | 8.299 <sup>***</sup>  | 0.691 <sup>n.s.</sup> | 9.252 <sup>***</sup>  | 2.174 <sup>n.s.</sup> |

หมายเหตุ: \*\*\* \*\* \* และ n.s. แสดงระดับนัยสำคัญทางสถิติร้อยละ 99 95 90 และไม่มีนัยสำคัญทางสถิติ

ที่มา: จากการคำนวณ

$$\ln Q_{Mi}(4) = 8.332 + 33.148 \ln TAX_i + 0.951 \ln TIME_i \quad (5.2)$$

$$t\text{-statistics} \quad (13.00)^{***} \quad (3.721)^{***} \quad (2.514)^{**}$$

$$R^2 = 0.261 \quad \text{Adjust } R^2 = 0.23$$

$$S.E. = 1.12 \quad F\text{-statistics} = 8.299^{***}$$

$$\text{Tolerance} = 0.941$$

โดยที่: \*\*\* \*\* แสดงระดับนัยสำคัญทางสถิติร้อยละ 99 95  
n.s. ไม่มีนัยสำคัญทางสถิติ

จากค่าสถิติต่างๆ ที่ได้จากสมการ (5.2) พบว่า มีค่าสัมประสิทธิ์ในการตัดสินใจ ( $R^2$ ) ของสมการเท่ากับ 0.261 หมายความว่า ตัวแปรอิสระต่างๆ ที่กำหนดในสมการสามารถอธิบายการเปลี่ยนแปลงของปริมาณนำเข้าผลิตภัณฑ์หลักๆ ได้ร้อยละ 26.1 ส่วนที่เหลืออีกร้อยละ 73.9 เป็นผลกระทบเนื่องจากตัวแปรอื่นๆ ที่ไม่ได้นำมาวิเคราะห์ และสมการมีค่า F-statistics เท่ากับ 8.299 นั่นคือมีค่าสัมประสิทธิ์หน้าตัวแปรอย่างน้อย 1 ตัว ที่มีนัยสำคัญทางสถิติ ด้วยความเชื่อมั่นร้อยละ 99 และค่า Tolerance คือ 0.941 เป็นค่าที่แสดงว่าไม่เกิดปัญหาความสัมพันธ์เชิงเส้นในตัวแปรอิสระ (Multicollinearity)

ในการวิเคราะห์ของตัวแปรภายในการนำเข้าผลิตภัณฑ์แผ่นดินทำด้วยเหล็กหรือเหล็กกล้า ได้จากการรีดร้อนไม่ชุบไม่เคลือบ (TAX<sub>i</sub>) พบว่ามีสัมประสิทธิ์หน้าตัวแปร เท่ากับ 33.148 โดยมีเครื่องหมายหน้าสัมประสิทธิ์เป็นบวก ซึ่งไม่ตรงตามสมมติฐานที่กำหนดไว้ หมายความว่าเมื่อปัจจัยอื่นๆ คงที่ ถ้าอัตราภาษี เพิ่มขึ้นร้อยละ 1 จะทำให้ผู้นำเข้าผลิตภัณฑ์หลักๆ นำเข้าเพิ่มขึ้นร้อยละ 33.148 หรือถ้าอัตราภาษีลดลงร้อยละ 1 จะทำให้ผู้นำเข้าผลิตภัณฑ์หลักๆ นำเข้าลดลงร้อยละ 33.148 โดยสมการมีนัยสำคัญทางสถิติ ด้วยความเชื่อมั่นร้อยละ 99

สำหรับสัมประสิทธิ์หน้าตัวแปรของระยะเวลาตั้งแต่ยื่นใบขนในการดำเนินพิธีการผ่านศุลกากรจนถึงการตรวจปล่อยของผลิตภัณฑ์แผ่นดินทำด้วยเหล็กหรือเหล็กกล้าได้จากการรีดร้อนไม่ชุบไม่เคลือบ (TIME<sub>i</sub>) เท่ากับ 0.951 โดยมีเครื่องหมายหน้าสัมประสิทธิ์เป็นบวก ซึ่งไม่ตรงตาม

สมมติฐานที่กำหนดไว้ หมายความว่าเมื่อปัจจัยอื่นๆ คงที่ ถ้าระยะเวลาฯ เพิ่มขึ้นร้อยละ 1 จะทำให้ ผู้นำเข้าผลิตภัณฑ์เหล็กฯ นำเข้าเพิ่มขึ้นร้อยละ 0.951 หรือถ้าระยะเวลาฯ ลดลงร้อยละ 1 จะทำให้ ผู้นำเข้าผลิตภัณฑ์เหล็กฯ นำเข้าลดลงร้อยละ 0.951 โดยสมการมีนัยสำคัญทางสถิติ ด้วยความเชื่อมั่น ร้อยละ 95

สาเหตุที่ทำให้ปัจจัยทั้งสองที่นำมาศึกษาไม่เป็นไปตามสมมติฐาน คือเครื่องหมายสัมประสิทธิ์หน้าตัวแปรเป็นบวก อาจะมาจากการที่ปัจจุบันผลิตภัณฑ์เหล็กขึ้นปลาย เป็นขั้นตอนที่มีการผลิตมากที่สุดในประเทศไทย ซึ่งก็มีเหล็กแผ่นรีดร้อนด้วย และมีการจัดโควตาการนำเข้าเหล็กที่ลดลงทุกปี เนื่องจากการเป็นสนับสนุนให้ใช้เหล็กภายในประเทศ ตามนโยบายการใช้วัตถุดิบในประเทศ จึงส่งผลให้การนำเข้าผลิตภัณฑ์เหล็กลดลงโดยตลอด

ประกอบกับการจัดตั้งเขตการค้าเสรีของประเทศไทยก็เกิดกับประเทศต่างๆ มากขึ้น จึงทำให้อัตราภาษีขาเข้าที่จัดเก็บสำหรับผลิตภัณฑ์เหล็กก็ยิ่งลดน้อยลง ในส่วนของปัจจัยด้านระยะเวลาในการผ่านพิธีการศุลกากร ก็เช่นเดียวกัน การพัฒนาระบบเทคโนโลยีในดำเนินพิธีการศุลกากรก็ดีขึ้นตามวิวัฒนาการ ส่งผลระยะเวลาก็ลดลงตามด้วย

ดังนั้นการนำเข้าผลิตภัณฑ์เหล็กจะลดลงจากการสนับสนุนการใช้เหล็กภายในประเทศมาโดยตลอด และอัตราภาษีที่ลดลงจากการเปิดการค้าเสรี และระยะเวลาที่ลดลงจากการพัฒนาพิธีการศุลกากร จึงอาจจะเป็นสาเหตุให้ปัจจัยอัตราภาษี และระยะเวลาในการผ่านพิธีการศุลกากร ส่งผลให้ปริมาณนำเข้าของผลิตภัณฑ์ดังกล่าวมีทิศทางเดียวกันกับปัจจัยที่กล่าวมา

### ผลการวิเคราะห์แบบจำลองปริมาณการนำเข้าของหลอดหรือท่อทำด้วยยาง

การวิเคราะห์แบบจำลองปริมาณการนำเข้าของหลอดหรือท่อทำด้วยยางพบว่ารูปแบบสมการที่เหมาะสมนั้นอยู่ในรูปของ Double logarithm ดังต่อไปนี้

$$\ln Q_{Mj} = b_0 + b_1 \ln \text{TRAN}_j + b_2 \text{TAX}_j + b_3 \ln \text{TIME}_j + e_j$$

โดยกำหนดให้

$Q_{Mj}$  : ปริมาณการนำเข้าของหลอดหรือท่อทำด้วยยาง

|                 |                                                                                                    |
|-----------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------|
| $TRAN_j$        | : ระยะทางจากประเทศต้นทางถึงประเทศไทยของหลอดหรือท่อทำด้วยยาง                                        |
| $TAX_j$         | : อัตราภาษีในการนำเข้าหลอดหรือท่อทำด้วยยาง                                                         |
| $TIME_j$        | : ระยะเวลาตั้งแต่ยื่นใบขนในการดำเนินพิธีการผ่านศุลกากรจนถึงการตรวจปล่อย<br>ของหลอดหรือท่อทำด้วยยาง |
| $j$             | : หลอดหรือท่อทำด้วยยาง                                                                             |
| $b_1, b_2, b_3$ | : ค่าสัมประสิทธิ์ของตัวแปร                                                                         |
| $e$             | : ค่าความคลาดเคลื่อน                                                                               |

ผลจากการประมาณค่าสัมประสิทธิ์ของตัวแปรในแบบจำลอง โดยใช้สมการถดถอยเชิงซ้อน โดย  
ตัดและจับคู่ตัวแปรต่างๆ ได้ผลการศึกษาดังตารางที่ 8 และสมการที่ได้คือสมการที่ (5.3)

ตารางที่ 8 การวิเคราะห์แบบจำลองปริมาณการนำเข้าของหลอดหรือท่อทำด้วยยาง

| ตัวแปร                | $Q_{Mj}(1)$            | $Q_{Mj}(2)$            | $Q_{Mj}(3)$            | $Q_{Mj}(4)$            | $Q_{Mj}(5)$            | $Q_{Mj}(6)$           | $Q_{Mj}(7)$           |
|-----------------------|------------------------|------------------------|------------------------|------------------------|------------------------|-----------------------|-----------------------|
| C                     | -0.025 <sup>n.s.</sup> | -0.785 <sup>n.s.</sup> | 0.693 <sup>s.</sup>    | 5.126 <sup>***</sup>   | -0.033 <sup>n.s.</sup> | 4.664 <sup>***</sup>  | 5.243 <sup>***</sup>  |
| TRAN <sub>j</sub>     | 0.572 <sup>n.s.</sup>  | 0.631 <sup>n.s.</sup>  | 0.506 <sup>n.s.</sup>  |                        | 0.563 <sup>n.s.</sup>  |                       |                       |
| TAX <sub>j</sub>      | 1.872 <sup>n.s.</sup>  | 1.867 <sup>n.s.</sup>  |                        | 1.765 <sup>n.s.</sup>  |                        | 1.733 <sup>n.s.</sup> |                       |
| TIME <sub>j</sub>     | -0.17 <sup>n.s.</sup>  |                        | -0.162 <sup>n.s.</sup> | -0.314 <sup>n.s.</sup> |                        |                       | -0.29 <sup>n.s.</sup> |
| R <sup>2</sup>        | 0.025                  | 0.024                  | 0.009                  | 0.017                  | 0.008                  | 0.014                 | 0.003                 |
| Adjust R <sup>2</sup> | -0.039                 | -0.017                 | -0.033                 | -0.025                 | -0.012                 | -0.007                | -0.018                |
| S.E.                  | 2.08                   | 2.06                   | 2.079                  | 2.07                   | 2.058                  | 2.052                 | 2.063                 |
| F-statistic           | 0.394 <sup>n.s.</sup>  | 0.58 <sup>n.s.</sup>   | 0.218 <sup>n.s.</sup>  | 0.412 <sup>n.s.</sup>  | 0.403 <sup>n.s.</sup>  | 0.666 <sup>n.s.</sup> | 0.147 <sup>n.s.</sup> |

หมายเหตุ: \*\*\* และ n.s. แสดงระดับนัยสำคัญทางสถิติร้อยละ 99 และไม่มีนัยสำคัญทางสถิติ

ที่มา: จากการคำนวณ

$$\ln Q_{Mj}(1) = -0.025 + 0.572 \ln \text{TRAN}_j + 1.872 \text{TAX}_j - 0.17 \ln \text{TRAN}_j \quad (5.3)$$

$$t\text{-statistics} \quad (-0.003)^{n.s.} \quad (0.607)^{n.s.} \quad (0.865)^{n.s.} \quad (-0.212)^{n.s.}$$

$$R^2 = 0.025 \quad \text{Adjust } R^2 = -0.039$$

$$S.E. = 2.08 \quad F\text{-statistics} = 0.394^{n.s.}$$

ค่า Tolerance สำหรับตัวแปร  $\ln \text{TRAN}_j$ ,  $\text{TAX}_j$  และ  $\ln \text{TRAN}_j$  คือ 0.905, 0.992 และ 0.911

โดยที่: n.s. ไม่มีนัยสำคัญทางสถิติ

จากสมการ (5.3) จะได้ค่าสถิติต่างๆ คือ ค่าสัมประสิทธิ์ในการตัดสินใจ ( $R^2$ ) ของสมการ เท่ากับ 0.025 หมายความว่า ตัวแปรอิสระต่างๆ ที่กำหนดในสมการสามารถอธิบายการเปลี่ยนแปลงของปริมาณนำเข้าผลิตภัณฑ์หลักๆ ได้ร้อยละ 2.5 ส่วนที่เหลือร้อยละ 97.5 เป็นผลกระทบเนื่องจากตัวแปรอื่นๆ ที่ไม่ได้นำมาวิเคราะห์ และสมการมีค่า F-statistics เท่ากับ 0.394 ซึ่งไม่มีนัยสำคัญทางสถิติ และค่า Tolerance สำหรับตัวแปร  $\ln \text{TRAN}_j$ ,  $\text{TAX}_j$  และ  $\ln \text{TRAN}_j$  คือ 0.905, 0.992 และ 0.911 เป็นค่าที่แสดงว่าไม่เกิดปัญหาความสัมพันธ์เชิงเส้นในตัวแปรอิสระ (Multicollinearity)

การวิเคราะห์จะได้ว่า ตัวแปรของระยะทางจากประเทศต้นทางถึงประเทศไทยของผลิตภัณฑ์ ตัวแปรอัตราภาษี และตัวแปรระยะเวลาดั้งแต่ยื่นใบขนในการดำเนินพิธีการผ่านศุลกากรจนถึงการตรวจปล่อย ( $\text{TRAN}_j$ ,  $\text{TAX}_j$  และ  $\text{TIME}_j$ ) ไม่มีนัยสำคัญต่อปริมาณนำเข้าของหลอดหรือท่อทำด้วยยาง

สาเหตุที่ทำให้ตัวแปรระยะทางจากประเทศต้นทางถึงประเทศไทยของผลิตภัณฑ์รวม อัตราภาษีในการนำเข้า และระยะเวลาดั้งแต่ยื่นใบขนในการดำเนินพิธีการผ่านศุลกากรจนถึงการตรวจปล่อย ที่นำมาวิเคราะห์ไม่ส่งผลต่อปริมาณนำเข้าของหลอดหรือท่อทำด้วยยาง นั้น ผู้วิจัยคิดว่า จะเกิดจากสาเหตุ 2 ด้านคือ ตัวแปรที่นำมาวิเคราะห์นั้น ไม่ได้ส่งผลโดยตรงกับปริมาณการนำเข้า อาจจะส่งผลต่อตัวแปรอื่นๆ เช่น ต้นทุนทางการค้า โดยที่ปริมาณการนำเข้าอาจเกิดจากปัจจัยอื่นๆ เช่น GDP อัตราดอกเบี้ย อัตราแลกเปลี่ยนต่างประเทศ และอีกด้านมาจากสภาพโดยทั่วไปของสินค้าที่นำมาวิเคราะห์ คือ หลอดหรือท่อทำด้วยยาง

สาเหตุน่าจะเกิดจากการที่ผลิตภัณฑ์ที่สามารถทำรายได้ให้แก่ประเทศมีมูลค่าปีละหลายหมื่นล้านบาท โดยสังเกตได้จากสถิติในปี พ.ศ. 2544 ซึ่งสามารถส่งออกผลิตภัณฑ์ยางในตลาดส่งออก 10 ประเทศ มีมูลค่ารวม 48,484.18 ล้านบาท แต่ในขณะเดียวกันการนำเข้าผลิตภัณฑ์ยางมีมูลค่า 15,683.99 ล้านบาท ทั้งนี้เนื่องจากอุตสาหกรรมผลิตภัณฑ์ยางส่วนใหญ่เป็นอุตสาหกรรมขนาดกลางและขนาดย่อม จะเห็นได้จาก ที่หน่วยเทคโนโลยียาง มหาวิทยาลัยมหิดล ได้จำแนกจำนวนและขนาดของโรงงานผลิตภัณฑ์หลอดหรือท่อทำด้วยยางในประเทศไทยของปี 2544 ว่ามีโรงงานขนาดเล็กจำนวน 14 โรงงาน ขนาดกลาง 2 โรงงาน ขนาดใหญ่ 2 โรงงาน แสดงให้เห็นถึงการขาดแคลนเทคโนโลยีการผลิต ขาดการจัดการที่ดี ขาดบุคลากรผู้เชี่ยวชาญ รวมทั้งปัญหาด้านคุณภาพวัตถุดิบที่ไม่สม่ำเสมอ ซึ่งมีผลเชื่อมโยงไปสู่คุณภาพของผลิตภัณฑ์ที่ไม่ได้มาตรฐาน นอกจากนี้ตลาดส่งออกผลิตภัณฑ์ยางค่อนข้างแคบและจำกัดอยู่เพียงไม่กี่ประเภท นั่นคือการขาดเทคโนโลยีและการผลิตที่ไม่เพียงพอ จึงนำไปสู่การนำเข้าผลิตภัณฑ์ดังกล่าว ดังนั้นจึงทำให้ปัจจัยที่นำมาศึกษาดังกล่าวไม่ส่งผลต่อปริมาณนำเข้าหลอดหรือท่อทำด้วยยาง

จากการวิเคราะห์แบบจำลองทั้งสามซึ่งสรุปดังตารางที่ 9 จะพบว่า ในแบบจำลองของผลิตภัณฑ์รวม (ผลิตภัณฑ์แผ่นรีดทำด้วยเหล็กหรือเหล็กกล้าได้จากการรีดร้อนไม่ชุบไม่เคลือบ และหลอดหรือท่อทำด้วยยาง) จะพบว่าปัจจัยระยะทางจากประเทศต้นทางจนถึงประเทศไทย และปัจจัยระยะเวลาในการผ่านพิธีการศุลกากรมีอิทธิพลต่อปริมาณนำเข้าของผลิตภัณฑ์ทั้งสองในทิศทางตรงกันข้าม อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ซึ่งเป็นไปตามสมมติฐาน สำหรับแบบจำลองผลิตภัณฑ์แผ่นรีดทำด้วยเหล็กหรือเหล็กกล้าได้จากการรีดร้อนไม่ชุบไม่เคลือบ มีตัวแปรอัตราภาษีและตัวแปรระยะเวลาในการผ่านพิธีการศุลกากรจะส่งผลต่อปริมาณนำเข้าของสินค้านี้ โดยมีนัยสำคัญทางสถิติในทิศทางเดียวกัน ซึ่งมีทิศทางที่ไม่ตรงตามสมมติฐานที่ตั้งไว้ในสินค้าหลอดหรือท่อทำด้วยยางนั้น ปัจจัยที่นำมาศึกษาในแบบจำลองทั้งหมดจะไม่มีนัยสำคัญต่อปริมาณนำเข้าสินค้านี้ดังกล่าว

ตารางที่ 9 สรุปผลแบบจำลองปริมาณการนำเข้าของผลิตภัณฑ์

| ตัวแปร                | ผลิตภัณฑ์รวม | ผลิตภัณฑ์เหล็กฯ | ผลิตภัณฑ์ยางฯ          |
|-----------------------|--------------|-----------------|------------------------|
| C                     | 40.612 ***   | 8.332 ***       | -0.025 <sup>n.s.</sup> |
| TRAN <sub>j</sub>     | -3.428 ***   |                 | 0.572 <sup>n.s.</sup>  |
| TAX <sub>j</sub>      |              | 33.148 ***      | 1.872 <sup>n.s.</sup>  |
| TIME <sub>j</sub>     | -2.978 ***   | 0.951 ***       | -0.17 <sup>n.s.</sup>  |
| R <sup>2</sup>        | 0.258        | 0.261           | 0.025                  |
| Adjust R <sup>2</sup> | 0.242        | 0.23            | -0.039                 |
| S.E.                  | 2.992        | 1.12            | 2.08                   |
| F-statistic           | 16.827 ***   | 8.299 ***       | 0.394 <sup>n.s.</sup>  |

หมายเหตุ: \* \*\* \*\*\* และ n.s. แสดงระดับนัยสำคัญทางสถิติร้อยละ 90 95 99 และไม่มีนัยสำคัญ

ทางสถิติ

ที่มา: จากการคำนวณ

## บทที่ 6

### สรุปผลการวิจัยและข้อเสนอแนะ

#### สรุปผลการวิจัย

ปัจจุบันประเทศไทยสูญเสียรายได้จากการลดภาษีศุลกากร ในการเปิดการค้าเสรีกับประเทศต่างๆ และในขณะเดียวกันกรมศุลกากรต้องพัฒนาองค์กรให้มีความทันสมัย ให้ได้มาตรฐานโลกที่เรียกว่า “World-Class Customs” โดยใช้งบประมาณในการปฏิรูประบบด้านพิธีการศุลกากร เพื่ออำนวยความสะดวกทางการค้า ตามกรอบมาตรฐานองค์การศุลกากรโลก ดังนั้นวัตถุประสงค์ของการวิจัยครั้งนี้เพื่อศึกษาการอำนวยความสะดวกทางการค้าของกรมศุลกากรไทยในด้านพิธีการทางศุลกากร ซึ่งเป็นการศึกษากระบวนการของพิธีการศุลกากรนำเข้า-ส่งออกสินค้า ตั้งแต่ดั้งเดิมคือแบบ Manual ต่อมาได้พัฒนา โดยใช้เครือข่ายสื่อสารผ่าน Value Added Network (VAN) ซึ่งเป็นการแลกเปลี่ยนข้อมูลทางอิเล็กทรอนิกส์ มาใช้ เรียกการผ่านพิธีการศุลกากรแบบ ระบบการแลกเปลี่ยนข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ (Electronic Data Interchange, EDI) และพัฒนาระบบกระบวนการนำเข้า-ส่งออกใหม่ให้มีมาตรฐานสากลอันเป็นที่ยอมรับกันทั่วไปโดยตระหนักถึงความรวดเร็วและการลดต้นทุนให้กับผู้ประกอบการมากที่สุด เรียกว่า แบบไร้เอกสาร (Paperless) และศึกษาผลจากการอำนวยความสะดวกทางการค้าของกรมศุลกากรในด้านพิธีการทางศุลกากร ที่มีต่อการนำเข้าสินค้าของประเทศไทย โดยทำการศึกษาเฉพาะสินค้านำเข้า 2 ชนิด ได้แก่ ผลิตภัณฑ์แผ่นรีดทำด้วยเหล็กหรือเหล็กกล้าได้จากการรีดร้อนไม่ชุบไม่เคลือบ และหลอดหรือท่อทำด้วยยาง ซึ่งได้เก็บรวบรวมข้อมูลทุกข้อมูจากใบขนสินค้าซึ่งผ่านพิธีการแบบ ระบบการแลกเปลี่ยนข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ (Electronic Data Interchange, EDI) ของกรมศุลกากร โดยทำการสุ่มจำนวนสินค้าละ 50 ใบขนสินค้า มาทำการวิเคราะห์เส้นถดถอยเชิงซ้อนในการประมาณค่าและใช้วิธีกำลังสองน้อยที่สุด โดยใช้โปรแกรมสำเร็จรูป ซึ่งได้ข้อสรุปดังนี้

#### 1. การอำนวยความสะดวกทางการค้าของกรมศุลกากรไทยในด้านพิธีการศุลกากร

ปัจจุบันกรมศุลกากรได้มีการพัฒนาระบบด้านพิธีการนำเข้าและส่งออกใหม่ทั้งระบบ เพื่อสร้างความเป็นมาตรฐานสากลที่มีทั้งระบบการอำนวยความสะดวก และระบบควบคุมความปลอดภัยทางการค้า ตามกรอบมาตรฐานองค์การศุลกากรโลก ซึ่งเป็นการปรับเปลี่ยนจากระบบ

UNEDIFACT มาเป็นระบบ ebXML Format ที่เป็นผลมาจากการพัฒนาความก้าวหน้าของเทคโนโลยีซึ่งเป็นมาตรฐานที่ยอมรับของระบบงานศุลกากรทั่วโลกในขณะนี้ โดยพัฒนานี้ได้ตระหนักถึงความรวดเร็วและการลดต้นทุนกับผู้ประกอบการมากที่สุด ยังสามารถลดความซ้ำซ้อนในการบันทึกข้อมูล และข้อมูลที่อยู่ในคอมพิวเตอร์ของศุลกากรในการผ่านพิธีการส่งออกสามารถนำมาใช้ในการให้สิทธิประโยชน์ทางภาษีได้อย่างครบวงจร ช่วยลดค่าใช้จ่ายในการจัดเก็บเอกสาร และค่าใช้จ่ายในการเดินทางมาติดต่อที่กรมศุลกากร อีกทั้งลูกค้าสามารถตรวจสอบติดตามสถานะของสินค้าผ่านศุลกากรได้ทันที

## 2. สรุปผลการอำนวยความสะดวกทางการค้าต่อปริมาณนำเข้า

จากผลการวิเคราะห์จะเห็นได้ว่าเมื่อนำผลิตภัณฑ์แผ่นรีดด้วยเหล็กหรือเหล็กกล้าได้จากการรีดร้อนไม่ชุบไม่เคลือบ และหล่อหรือท่อทำด้วยยาง มารวมเป็นแบบจำลองเดียวกัน สามารถทำให้ปัจจัยที่นำมาศึกษามีนัยสำคัญต่อปริมาณนำเข้า และมีทิศทางที่ตรงกับสมมติฐานที่ได้คาดไว้ แสดงให้เห็นถึงประโยชน์ในภาพรวมของการลงทุนในเรื่องของการอำนวยความสะดวกทางการค้า นั่นคือ ปัจจัยที่มีผลต่อปริมาณการนำเข้าของผลิตภัณฑ์(ผลิตภัณฑ์เหล็กและยาง) ได้แก่ ระยะทางจากประเทศต้นทางถึงประเทศไทย และระยะเวลาดังแต่ขึ้นไบนในการดำเนินพิธีการผ่านศุลกากรจนถึงการตรวจปล่อยของผลิตภัณฑ์รวม มีค่าความยืดหยุ่นเท่ากับ 3.428 และ 2.978 ตามลำดับ ที่ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 99 โดยมีความสัมพันธ์ในทิศทางตรงกันข้าม ซึ่งเป็นไปตามการคาดการณ์ไว้

สำหรับปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อปริมาณนำเข้าของผลิตภัณฑ์แผ่นรีดด้วยเหล็กหรือเหล็กกล้าได้จากการรีดร้อนไม่ชุบไม่เคลือบ ได้แก่ ปัจจัยอัตราภาษีนำเข้า และปัจจัยระยะเวลาในการผ่านพิธีการศุลกากร มีค่าความยืดหยุ่นเท่ากับ 31.885 และ 1.191 ตามลำดับ โดยมีนัยสำคัญกับปริมาณนำเข้าผลิตภัณฑ์เหล็ก ด้วยระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 99 มีความสัมพันธ์ในทิศทางเดียวกัน ซึ่งมีทิศทางไม่เป็นไปตามสมมติฐานที่คาดไว้ น่าจะเกิดจากสาเหตุที่อุตสาหกรรมเหล็กในประเทศไทยมีการพัฒนามากขึ้น และภาครัฐมีนโยบายที่สนับสนุนให้ใช้ผลิตภัณฑ์เหล็กที่ผลิตภายในประเทศ จึงนำไปสู่การปริมาณนำเข้าที่ลดลง และจากตัวแปรอัตราภาษีนำเข้าที่ลดลงเนื่องจากการเปิดเสรีทางการค้า จึงทำให้การนำเข้าเหล็กมีทิศทางเดียวกันกับอัตราภาษี และตัวแปรระยะเวลาในการผ่านศุลกากรก็เช่นเดียวกัน ก็มีการลดระยะเวลาในการผ่านพิธีการตามการพัฒนาที่มากขึ้นจึงส่งผลต่อการนำเข้าปริมาณเหล็กในทิศทางเดียวกัน

ในกรณีของการนำเข้าหลอดหรือท่อทำด้วยยาง ไม่สามารถสรุปได้ว่าปัจจัยที่นำมาศึกษาได้แก่ ระยะทางจากประเทศต้นทางถึงประเทศไทย อัตราภาษีนำเข้า และระยะเวลาดังแต่ยื่นใบขนในการดำเนินพิธีการผ่านศุลกากรจนถึงการตรวจปล่อยของผลิตภัณฑ์ จะส่งผลต่อปริมาณนำเข้าผลิตภัณฑ์ยาง อาจจะมีสาเหตุ 2 ด้านคือ ปัจจัยที่นำมาวิเคราะห์นั้น ไม่ได้ส่งผลโดยตรงกับปริมาณการนำเข้า อาจจะมีสาเหตุต่อตัวแปรอื่นๆ เช่น ต้นทุนทางการค้า โดยที่ปริมาณการนำเข้าอาจเกิดจากปัจจัยอื่นๆ เช่น GDP อัตราดอกเบี้ย อัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ และอีกด้านมาจากสภาพโดยทั่วไปของสินค้าที่นำมาวิเคราะห์คือหลอดหรือท่อทำด้วยยาง

เนื่องจากอุตสาหกรรมผลิตภัณฑ์ยางในประเทศไทยส่วนใหญ่เป็นอุตสาหกรรมขนาดกลางและขนาดย่อม ซึ่งแสดงถึงการขาดเทคโนโลยีและการผลิตที่ไม่เพียงพอ จึงนำไปสู่ความจำเป็นในการนำเข้าผลิตภัณฑ์ดังกล่าว และน่าจะเป็นสาเหตุหนึ่งที่ทำให้ปัจจัยระยะทางจากประเทศต้นทางถึงประเทศไทย อัตราภาษีนำเข้า และระยะเวลาดังแต่ยื่นใบขนในการดำเนินพิธีการผ่านศุลกากรจนถึงการตรวจปล่อยของผลิตภัณฑ์ ที่นำมาศึกษา ไม่ส่งผลต่อปริมาณนำเข้าของหลอดหรือท่อทำด้วยยาง นั่นเอง

### ข้อเสนอแนะ

#### ข้อเสนอแนะจากการศึกษา

จากการศึกษาศึกษาการอำนวยความสะดวกทางการค้าของกรมศุลกากรไทยในด้านพิธีการทางศุลกากร รวมถึงผลจากการอำนวยความสะดวกทางการค้าของกรมศุลกากรที่มีต่อการนำเข้าสินค้าของประเทศไทย ทำให้ทราบว่า

1. ในการวิเคราะห์เพื่อดูผลการอำนวยความสะดวกทางการค้าด้านพิธีการศุลกากร ที่ทำให้ระยะเวลาที่ผ่านศุลกากรสั้นลง นั้น จะส่งผลประโยชน์ต่อการนำเข้าสำหรับสินค้าอุตสาหกรรมต่างๆ ในภาพรวม ซึ่งหากวิเคราะห์แยกเป็นแต่ละสินค้าจะไม่สามารถสรุปให้เห็นถึงประโยชน์ของการอำนวยความสะดวกทางการค้าที่มีต่อการนำเข้าได้ นั่นคือการอำนวยความสะดวกทางการค้าเป็นการลงทุนในเรื่องเดียว แต่ให้ผลประโยชน์ต่อการนำเข้ากับทุกอุตสาหกรรม

2. ในการจัดตั้งเขตการค้าเสรี ภายใต้ประเด็นการอำนวยความสะดวกทางการค้า น่าจะมีการเรียกร้องให้ประเทศมหาอำนาจ เช่น สหรัฐอเมริกา จัดหาความช่วยเหลือทางด้านเทคนิค และ

การใช้เทคโนโลยีที่ทันสมัยแก่ไทยเพื่อเพิ่มขีดความสามารถ และเพิ่มประสิทธิภาพการอำนวยความสะดวกทางการค้าและลดความยุ่งยากทางศุลกากร

### ข้อเสนอแนะสำหรับการศึกษาในครั้งต่อไป

จากการศึกษาในครั้งนี้ มีข้อเสนอแนะสำหรับผู้ที่จะทำการศึกษาในครั้งต่อไป โดยเกิดจากการสังเกตผลการวิเคราะห์ที่มีความพิเศษบางประการ ประกอบกับนำข้อจำกัดในการศึกษา มาเสนอแนะสำหรับการศึกษาในอนาคต โดยมีรายละเอียดดังนี้

1. ในขณะที่ทำการศึกษานี้ พิธีการศุลกากรแบบไร้เอกสารยังมีการใช้อย่างไม่สมบูรณ์ในทุกด้าน ข้อมูลที่นำมาใช้ในการศึกษานี้จึงเป็นข้อมูลที่ได้จากการดำเนินการพิธีการแบบ ระบบการแลกเปลี่ยนข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ (Electronic Data Interchange, EDI) ซึ่งเป็นการบันทึกข้อมูลตอนหลังในการตรวจปล่อยสินค้าไปแล้ว อาจทำให้ข้อมูลที่บันทึกมีความผิดพลาด ดังนั้นการศึกษารoundต่อไป เมื่อระบบพิธีการศุลกากรแบบไร้เอกสารมีความสมบูรณ์แล้ว ควรนำข้อมูลที่บันทึกจากการใช้พิธีการศุลกากรแบบไร้เอกสารมาทำการศึกษาในครั้งต่อไป

2. จากการศึกษาครั้งนี้ได้นำปริมาณการนำเข้าเพื่อมาทำการศึกษาถึงการเปลี่ยนแปลงเมื่อระยะเวลาที่ใช้ในการผ่านพิธีการศุลกากรลดลง ซึ่งพบว่าระยะเวลาที่ลดลงไม่สามารถสรุปได้ว่าส่งผลต่อการเปลี่ยนแปลงปริมาณนำเข้าสินค้าของแต่ละสินค้า ในการศึกษาครั้งต่อไปอาจใช้ตัวแปรอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินพิธีการศุลกากรที่รวดเร็วขึ้นแทนการดูตัวแปรปริมาณนำเข้า เช่น ต้นทุนทางการค้าซึ่งควรวัดด้วยตัวมูลค่า หรืออาจใช้ตัวชี้วัดการอำนวยความสะดวกทางการค้าตัวอื่นแทนการลดลงของเวลาในการดำเนินพิธีการทางศุลกากร

3. ข้อมูลที่นำมาศึกษาครั้งนี้ เป็นตัวเลขที่สมบูรณ์ในขณะนั้น ซึ่งอาจจะน้อยไป จึงส่งผลการวิเคราะห์ได้ ในการศึกษาครั้งต่อไป หากนำข้อมูลที่ได้จากสินค้าในทุกหมวดมาทำการศึกษาและจำนวนข้อมูลที่นำมาวิเคราะห์มากขึ้น จะทำให้เห็นถึงผลที่ได้รับจากการอำนวยความสะดวกทางการค้าในภาพรวมได้ดี

4. สำหรับแบบจำลองที่ทำการวิเคราะห์นี้เป็นการดัดแปลง ของบทความที่ศึกษาข้อมูลมหภาค แต่วิทยานิพนธ์เล่มนี้เป็นการศึกษาในข้อมูลจุลภาคจึงทำให้ผลวิเคราะห์ไม่ได้ตามสมมติฐานในการศึกษาครั้งต่อไปอาจใช้ข้อมูลที่เป็นมหภาค เช่น ข้อมูลปริมาณนำเข้าโดยใช้ปริมาณนำเข้าเฉลี่ย

จากประเทศต่างๆ รายปี เพิ่มปัจจัยอิสระคือ GDP และเปลี่ยนตัวชี้วัดการอำนวยความสะดวกทางการค้า เช่นงบประมาณที่ใช้ในการลงทุนเรื่องการอำนวยความสะดวกทางการค้าในแต่ละปี เป็นต้น

## เอกสารและสิ่งอ้างอิง

กรมศุลกากร. 2549. **Customs Report**. กรุงเทพมหานคร.

กระทรวงการคลัง. 2549. **Central Government – Budgetary** (Online).

[http://dw.mof.go.th/foc/gfs/database/c1\\_budgetary.html](http://dw.mof.go.th/foc/gfs/database/c1_budgetary.html), 13 ธันวาคม 2549.

การเปิดตลาดสินค้าบางพาราและผลิตภัณฑ์ภายใต้กรอบเจรจา FTA. 2549. สำนักวิเคราะห์สินค้า  
อุตสาหกรรม.

คณะกรรมการการศึกษาเรื่องเขตการค้าเสรีอาเซียน สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย. 2535.

เขตการค้าเสรีอาเซียน ข้อมูลเบื้องต้น. กรุงเทพฯ: สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย.

จักรกฤษณ์ งามขำ, 2546. ปัญหาทางกฎหมายเกี่ยวกับธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ภาครัฐ: ศึกษา  
เฉพาะกรณีพิธีการศุลกากร เกี่ยวกับการนำเข้าและส่งออกสินค้า. วิทยานิพนธ์นิติศาสตร  
มหาบัณฑิต สาขานิติศาสตร์, จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ชมเพลิน สุวรรณภาณุ. 2548. การอำนวยความสะดวกทางการค้า. กรุงเทพมหานคร: โรงพิมพ์  
มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.

รัตนา สายคณิต, และ พุทธกาล รัชชร. 2549. เศรษฐศาสตร์การจัดธุรกิจระหว่างประเทศ. โรง  
พิมพ์แห่งจุฬาลงกรณ์.

เดือนเด่น นิคมบริรักษ์ และ วีรวัลย์ ไพบูลย์จิตอารี. 2547. “การอำนวยความสะดวกทาง  
การค้า”, โครงการจัดทำยุทธศาสตร์และแนวทางในการเตรียมความพร้อมของ  
ภาคอุตสาหกรรมไทย อันเนื่องมาจากการเจรจา WTO รอบใหม่ที่กรุงโดฮา. สถาบันวิจัย  
เพื่อการพัฒนาประเทศไทย.

นางนิรัชรา เบญจนิวัติชัย. 2549. การเจรจาการค้าในกรอบทวิภาคี. โครงการอบรมครู ครั้งที่  
1/2549 ณ วันพฤหัสบดีที่ 29 มิถุนายน 2549 โรงแรมเฟลิกซ์ จ.กาญจนบุรี.

นาริรัตน์ เตชมหาลาภอนันต์. 2545. **คอร์ปชั่นกับพิธีการนำเข้าส่งออกของไทย**. วิทยานิพนธ์  
เศรษฐศาสตรมหาบัณฑิต (เศรษฐศาสตร์ธุรกิจ) สาขาเศรษฐศาสตร์ธุรกิจ,  
มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.

พงศภัค ตรีรัตนาศรุษ. 2549. **นวัตกรรมใหม่ ระบบการส่งออกทางอิเล็กทรอนิกส์แบบไร้เอกสาร**.  
กรมศุลกากร.

มดิชนรายวัน. 2548. กรุงเทพมหานคร: 6 พฤษภาคม 2548.

สถาบันวิจัยนโยบายเศรษฐกิจการคลัง. 2548. **ไขข้อกระจ่างประเด็นร้อนจาก FTA ไทย-ญี่ปุ่น:**  
**กรณีเหล็กแผ่นรีดร้อน** (Online). [www.FTAMonitoring.org](http://www.FTAMonitoring.org)., 10 พฤศจิกายน 2550.

สมบัติ น้าประเสริฐ. 2548. **ทัศนคติของเจ้าหน้าที่ศุลกากรต่อการปฏิบัติพิธีการศุลกากร**  
**ด้านการส่งออกด้วยระบบไร้เอกสารของสำนักงานศุลกากรท่าอากาศยานกรุงเทพ**.  
วิทยานิพนธ์ศิลปศาสตรมหาบัณฑิต (รัฐศาสตร์) สาขารัฐศาสตร์,  
มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์.

สำนักงานมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม กระทรวงอุตสาหกรรม. 2541. **สมอ. เป็นเจ้าภาพจัด**  
**ประชุมมาตรฐานยางและผลิตภัณฑ์ยางโลก** (Online). [www.tisi.go.th/cgi-](http://www.tisi.go.th/cgi-bin/news/news.pl?news=45)  
[bin/news/news.pl?news=45](http://www.tisi.go.th/cgi-bin/news/news.pl?news=45)., 13 พฤศจิกายน 2550.

สำนักนโยบายอุตสาหกรรมรายสาขา 2 สำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรม. 2544. **รายงาน**  
**การศึกษานับสมบูรณ์ โครงการจัดทำแผนแม่บทอุตสาหกรรมรายสาขา (สาขาผลิตภัณฑ์**  
**ยาง)** (Online). <http://www.oie.go.th/policy7/6.html>., 13 พฤศจิกายน 2550.

สำนักวิเคราะห์สินค้าอุตสาหกรรม. 2549. **การเปิดตลาดสินค้ายางพาราและผลิตภัณฑ์ภายใต้กรอบ**  
**เจรจา FTA** (Online). [www.thaifita.com](http://www.thaifita.com)., 13 พฤศจิกายน 2550.

David Hummels. 2001. **Time as a trade barrier**. Purdue University.

John S. Wilson., Catherine Mann., Yuen Pau Woo., Nizar Assanie. and Inbom Choi. 2002.

“Trade Facilitation: A Development Perspective in the Asia Pacific Region.” **Asia Pacific Economic Cooperation.**

John S. Wilson., Catherine L. Mann. and Tsunehiro Otsuki. 2003. “Trade Facilitation and Economic Development.” **The World Bank.** March 2003.

Kim, S. and I. Park. 2005. “Trade Facilitation and A North Asian Free Trade Arrangement”. **International Area Review** 8 (1): 48-49.

Markusen, J. R. and J. R. Melvin. 1989. “The Theory of International Trade”

Shweta Bagai., Richard Newfarmer. and John S. Wilson. 2004. “Trade Facilitation: Using WTO Discipline to Promote Development” **The World Bank Group.**

ภาคผนวก

**ตารางผนวกที่ 1** รายละเอียดในการนำเข้าของผลิตภัณฑ์แผ่นรีดทำด้วยเหล็กหรือเหล็กกล้าได้จากการรีดร้อนไม่ชุบไม่เคลือบที่นำมาใช้ในการคำนวณ จำนวน 50 ใบขนสินค้า

| ที่ | lnQ      | lnTRAN   | TAX  | lnTIME   |
|-----|----------|----------|------|----------|
| 1   | 9.554285 | 8.434464 | 0.05 | 1.098612 |
| 2   | 11.35802 | 8.434464 | 0.05 | 1.098612 |
| 3   | 10.27781 | 8.434464 | 0.05 | 1.098612 |
| 4   | 11.64149 | 8.434464 | 0.05 | 1.098612 |
| 5   | 10.68967 | 8.434464 | 0.05 | 1.098612 |
| 6   | 10.62934 | 8.434464 | 0.05 | 1.098612 |
| 7   | 12.85027 | 8.434464 | 0.05 | 1.098612 |
| 8   | 11.03053 | 8.434464 | 0.05 | 1.098612 |
| 9   | 9.160099 | 8.434464 | 0.05 | 1.098612 |
| 10  | 11.76353 | 8.434464 | 0.05 | 1.098612 |
| 11  | 11.73294 | 8.434464 | 0.05 | 1.098612 |
| 12  | 11.20667 | 8.434464 | 0.05 | 1.098612 |
| 13  | 12.7493  | 8.434464 | 0.05 | 1.098612 |
| 14  | 11.17941 | 8.434464 | 0.05 | 1.098612 |
| 15  | 10.83683 | 8.434464 | 0.05 | 0.693147 |
| 16  | 11.12195 | 8.434464 | 0.05 | 0.693147 |
| 17  | 11.0001  | 8.434464 | 0.05 | 0.693147 |
| 18  | 9.559588 | 8.434464 | 0.05 | 0.693147 |
| 19  | 10.40062 | 8.434464 | 0.05 | 0.693147 |
| 20  | 11.10976 | 8.434464 | 0.05 | 0.693147 |
| 21  | 10.85938 | 8.434464 | 0.05 | 0.693147 |
| 22  | 9.15377  | 8.434464 | 0.05 | 0.693147 |
| 23  | 11.3022  | 8.434464 | 0.05 | 0.693147 |

## ตารางผนวกที่ 1 (ต่อ)

| ที่ | lnQ      | lnTRAN   | TAX  | lnTIME   |
|-----|----------|----------|------|----------|
| 24  | 10.95797 | 8.434464 | 0.05 | 0.693147 |
| 25  | 12.21706 | 8.434464 | 0.05 | 0.693147 |
| 26  | 10.09274 | 8.434464 | 0.05 | 0.693147 |
| 27  | 8.613957 | 8.434464 | 0.05 | 0.693147 |
| 28  | 9.809726 | 8.434464 | 0.05 | 0        |
| 29  | 11.75658 | 8.22121  | 0.05 | 1.94591  |
| 30  | 9.657267 | 8.22121  | 0    | 1.94591  |
| 31  | 11.72286 | 8.22121  | 0.05 | 1.791759 |
| 32  | 11.04372 | 8.22121  | 0.05 | 1.609438 |
| 33  | 13.75298 | 8.22121  | 0.05 | 1.609438 |
| 34  | 14.20905 | 8.22121  | 0.05 | 1.609438 |
| 35  | 12.13801 | 8.22121  | 0.05 | 1.609438 |
| 36  | 10.06731 | 8.22121  | 0.05 | 1.609438 |
| 37  | 9.890909 | 8.22121  | 0.05 | 1.386294 |
| 38  | 13.18633 | 8.22121  | 0.05 | 1.386294 |
| 39  | 10.43382 | 8.22121  | 0.05 | 1.386294 |
| 40  | 11.25932 | 8.22121  | 0.05 | 1.098612 |
| 41  | 10.63273 | 8.22121  | 0.05 | 0.693147 |
| 42  | 9.482274 | 8.949495 | 0    | 0.693147 |
| 43  | 9.664596 | 8.949495 | 0    | 0.693147 |
| 44  | 9.482274 | 8.949495 | 0    | 0.693147 |
| 45  | 9.136586 | 7.261927 | 0    | 1.791759 |
| 46  | 10.97421 | 7.261927 | 0    | 1.098612 |
| 47  | 8.779557 | 7.261927 | 0.05 | 0.693147 |

ตารางผนวกที่ 1 (ต่อ)

| ที่ | lnQ      | lnTRAN   | TAX  | lnTIME   |
|-----|----------|----------|------|----------|
| 48  | 9.399141 | 7.839132 | 0    | 1.94591  |
| 49  | 8.998384 | 7.839132 | 0    | 1.791759 |
| 50  | 9.622318 | 7.839132 | 0.05 | 1.098612 |

ที่มา: กรมศุลกากร (2549)

**ตารางผนวกที่ 2** รายละเอียดในการนำเข้าของหลอดหรือท่อทำด้วยยางที่นำมาใช้ในการคำนวณ  
จำนวน 50 ใบขนสินค้า

| ที่ | lnQ      | lnTRAN   | TAX  | lnTIME   |
|-----|----------|----------|------|----------|
| 1   | 9.622318 | 7.839132 | 0.05 | 1.098612 |
| 2   | 12.00113 | 9.391578 | 0.05 | 1.098612 |
| 3   | 3.295837 | 9.391578 | 0.05 | 2.397895 |
| 4   | 2.639057 | 9.391578 | 0.05 | 1.386294 |
| 5   | 2.197225 | 9.391578 | 0.05 | 0.693147 |
| 6   | 0.693147 | 9.16262  | 0.05 | 1.386294 |
| 7   | 4.912655 | 9.153558 | 0.05 | 1.386294 |
| 8   | 6.929517 | 9.060447 | 0.1  | 1.791759 |
| 9   | 9.473243 | 9.060447 | 0.05 | 1.609438 |
| 10  | 3.871201 | 9.060447 | 0.1  | 1.098612 |
| 11  | 7.584773 | 9.060447 | 0.1  | 0.693147 |
| 12  | 5.680173 | 9.060447 | 0.1  | 0.693147 |
| 13  | 3.433987 | 9.020148 | 0.05 | 0.693147 |
| 14  | 1.791759 | 8.434464 | 0.05 | 2.564949 |
| 15  | 3.688879 | 8.434464 | 0.05 | 2.302585 |
| 16  | 6.776507 | 8.434464 | 0.05 | 2.302585 |
| 17  | 1.791759 | 8.434464 | 0.05 | 1.94591  |
| 18  | 6.527958 | 8.434464 | 0.1  | 1.791759 |
| 19  | 3.332205 | 8.434464 | 0.05 | 1.609438 |
| 20  | 3.850148 | 8.434464 | 0.05 | 1.609438 |
| 21  | 4.025352 | 8.434464 | 0.05 | 1.609438 |
| 22  | 4.094345 | 8.434464 | 0.05 | 1.609438 |
| 23  | 4.553877 | 8.434464 | 0.05 | 1.609438 |

## ตารางผนวกที่ 2 (ต่อ)

| ที่ | lnQ      | lnTRAN   | TAX  | lnTIME   |
|-----|----------|----------|------|----------|
| 24  | 5.087596 | 8.434464 | 0.05 | 1.609438 |
| 25  | 5.293305 | 8.434464 | 0.05 | 1.609438 |
| 26  | 5.641907 | 8.434464 | 0.05 | 1.609438 |
| 27  | 5.697093 | 8.434464 | 0.05 | 1.609438 |
| 28  | 5.726848 | 8.434464 | 0.75 | 1.609438 |
| 29  | 5.752573 | 8.434464 | 0.05 | 1.609438 |
| 30  | 6.016157 | 8.434464 | 0.05 | 1.609438 |
| 31  | 6.016157 | 8.434464 | 0.75 | 1.609438 |
| 32  | 6.741701 | 8.434464 | 0.05 | 1.609438 |
| 33  | 1.94591  | 8.434464 | 0.1  | 1.386294 |
| 34  | 3.218876 | 8.434464 | 0.05 | 1.386294 |
| 35  | 3.850148 | 8.434464 | 0.05 | 1.386294 |
| 36  | 3.988984 | 8.434464 | 0.05 | 1.386294 |
| 37  | 4.204693 | 8.434464 | 0.05 | 1.386294 |
| 38  | 4.234107 | 8.434464 | 0.05 | 1.386294 |
| 39  | 4.343805 | 8.434464 | 0.1  | 1.386294 |
| 40  | 4.394449 | 8.434464 | 0.1  | 1.386294 |
| 41  | 4.488636 | 8.434464 | 0.05 | 1.386294 |
| 42  | 5.609472 | 8.434464 | 0.05 | 1.386294 |
| 43  | 5.631212 | 8.434464 | 0.05 | 1.386294 |
| 44  | 5.758902 | 8.434464 | 0.05 | 1.386294 |
| 45  | 6.059123 | 8.434464 | 0.05 | 1.386294 |
| 46  | 7.251345 | 8.434464 | 0.05 | 1.386294 |
| 47  | 7.598399 | 8.434464 | 0.05 | 1.386294 |

ตารางผนวกที่ 2 (ต่อ)

| ที่ | lnQ      | lnTRAN   | TAX  | lnTIME   |
|-----|----------|----------|------|----------|
| 48  | 2.564949 | 8.434464 | 0.05 | 1.098612 |
| 49  | 2.772589 | 8.434464 | 0.05 | 1.098612 |
| 50  | 2.772589 | 8.434464 | 0.05 | 1.098612 |

ที่มา: กรมศุลกากร (2549)

## ประวัติการศึกษา และการทำงาน

|                      |                                                                                               |
|----------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------|
| ชื่อ –นามสกุล        | นางสาวอนอมจิต บุรีรักษ์                                                                       |
| วัน เดือน ปี ที่เกิด | วันที่ 19 ธันวาคม พ.ศ. 2524                                                                   |
| สถานที่เกิด          | จังหวัดนครราชสีมา                                                                             |
| ประวัติการศึกษา      | สำเร็จการศึกษาปริญญาตรี วิทยาศาสตร์บัณฑิต<br>สาขาวิชาสถิติ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์<br>พ.ศ. 2546 |
| ตำแหน่งปัจจุบัน      | เจ้าหน้าที่ตรวจสอบบุคลากร 4                                                                   |
| สถานที่ทำงานปัจจุบัน | กรมบุคลากร                                                                                    |