

วาระเพื่อพิจารณาจร

เรื่องที่ ๑.....



ที่ กค 0514/13492

กระทรวงการคลัง

ถนนพระราม 6 กทม. 10400

สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี
รับที่ 4279
วันที่ 21 ก.ค. 2549

คณ. 3325
21 ก.ค. 49
9.40น.

19 กรกฎาคม 2549

เรื่อง ขออัตรากำลังเพิ่มเพื่อรองรับการปฏิบัติงาน ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

เรียน เลขาธิการคณะรัฐมนตรี

จัดเข้าวาระ 25 ก.ค. 2549

สิ่งที่ส่งมาด้วย คำชี้แจงประกอบการขอรับจัดสรรอัตรากำลังเพื่อการปฏิบัติงาน ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

ตามที่รัฐบาลมีนโยบายพัฒนาและปรับปรุงประสิทธิภาพการให้บริการทางอากาศ โดยพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิให้มีความทันสมัยได้มาตรฐานสากล เช่นเดียวกับสนามบินชั้นนำอื่น ๆ ของโลก ซึ่งมีกำหนดเปิดบริการปลายปี 2549 นั้น

เนื่องจากท่าอากาศยานสุวรรณภูมิมีขนาดใหญ่กว่าท่าอากาศยานกรุงเทพฯ มาก ทั้งขนาดของสนามบิน อาคารผู้โดยสาร และคลังสินค้า ในขณะเดียวกันปริมาณผู้โดยสารและสินค้าจะเพิ่มขึ้นอย่างมาก ประกอบกับนโยบายพัฒนาให้ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเป็นศูนย์กลางการเดินทาง ศูนย์กลางการกระจายสินค้า ในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ และการขยายตัวของอุตสาหกรรมการท่องเที่ยว กรมศุลกากรจำเป็นต้องมีอัตรากำลังรองรับให้เพียงพอต่อการให้บริการและการควบคุมทางศุลกากร เพื่อสร้างความพึงพอใจให้แก่ผู้โดยสารและนักท่องเที่ยว ในขณะเดียวกัน จะต้องสามารถควบคุมจัดเก็บภาษีให้รัวไหล และปกป้องสังคมจากของต้องห้าม ต้องกำกัณฑ์เป็นอันตราย รวมทั้งการประสานงานในการป้องกันการก่อการร้ายข้ามชาติ และความปลอดภัยของผู้โดยสาร ตลอดจนกระบวนการให้บริการและการควบคุมทางศุลกากรจะต้องพร้อมให้บริการตลอด 24 ชั่วโมง จึงต้องจัดอัตรากำลังเป็นผลัด โดยแบ่งเป็น 4 ผลัดเช่นเดียวกันศุลกากรนานาชาติตามมาตรฐานสากล การจัดอัตรากำลังเพื่อรองรับกระบวนการให้บริการผู้โดยสารจึงต้องเพิ่มเป็น 4 เท่า ของงานบริการปกติที่ทำในเวลาราชการ ประกอบกับมาตรฐานสากลองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ กำหนดให้กระบวนการให้บริการผู้โดยสารนับตั้งแต่ออกจากเครื่องบินจนกระทั่งออกจากอาคารผู้โดยสารต้องไม่เกิน 45 นาที ศุลกากรเป็นกระบวนการสุดท้าย จึงได้รับความกดดันที่จะต้องเร่งการปฏิบัติงานให้สะดวกและรวดเร็วที่สุด จึงต้องมีอัตรากำลังรองรับอย่างเหมาะสมและเพียงพอ โดยกรมศุลกากรจำเป็นต้องใช้อัตรากำลังทั้งสิ้น จำนวน 1,382 อัตรา ซึ่งกรมศุลกากรได้เกลี้ยอัตรากำลังจากท่าอากาศยานกรุงเทพฯ และหน่วยงานอื่น เป็นจำนวน 563 อัตรา แต่ก็ยังไม่ครบถ้วนเพียงพอต่อการให้บริการ ดังนั้น เพื่อให้การปฏิบัติงานกรมศุลกากร ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เกิดผลสัมฤทธิ์ตามนโยบายของรัฐบาล กรมศุลกากรจำเป็นต้องได้รับการสนับสนุนอัตรากำลังเพิ่ม จำนวน 819 อัตรา โดยแยกเป็นข้าราชการ จำนวน 539 อัตรา และพนักงานราชการ จำนวน 280 อัตรา ดังมีรายละเอียดคำชี้แจงตามเอกสารสิ่งที่ส่งมาด้วย

/จึงเรียนมา...

จึงเรียนมาเพื่อโปรดนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาอนุมัติการขออัตรากำลังเพิ่มใหม่ของ
กรมศุลกากร จำนวน 819 อัตรา โดยแยกเป็นข้าราชการ จำนวน 539 อัตรา และพนักงานราชการ จำนวน 280
อัตรา ให้อย่าง จักขอบคุณยิ่ง

ขอแสดงความนับถือ



(นายทนง พิทยะ)

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลัง

อนุมัติ / 1520 ค.ม. พ.ร.ก.
พันตำรวจโท 
(ทักษิณ ชินวัตร)
นายกรัฐมนตรี
25 ก.ค. 2549

กราบเรียน นรม.ผ่าน ร.นรม.

เห็นควรอนุมัติให้เสนอ กรม. พิจารณา
ในวันที่ 25.7.2549 เนื่องจากมีความจำเป็น
เร่งด่วน ตาม ม.9 แห่ง พรฎ. ว่าด้วยการเสนอเรื่อง



(นายรองพล เจริญพันธุ์)

ปลัดสำนักนายกรัฐมนตรี รักษาการแทน
เลขาธิการคณะรัฐมนตรี

กรมศุลกากร

สำนักบริหารและพัฒนาบุคคล

โทร. 0-2240-2301

โทรสาร. 0-2240-2312

คำชี้แจงประกอบการขอรับการจัดสรรอัตรากำลังเพื่อปฏิบัติงาน

ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

กรมศุลกากร เป็นหน่วยงานที่ต้องรับผิดชอบการปฏิบัติงานที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ในการให้บริการทางศุลกากรแก่ผู้โดยสารขาเข้า-ออก การนำของเข้า-การส่งของออก จึงต้องเตรียมการรองรับการเปิดดำเนินการของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ โดยการพัฒนาและปรับเปลี่ยนระบบงานศุลกากร เพื่อสนองนโยบายของรัฐบาลที่มุ่งเน้นในเรื่องของการอำนวยความสะดวกในการเคลื่อนย้ายผู้โดยสารและสินค้า โดยนำเทคโนโลยี เครื่องมือ เครื่องใช้วัสดุอุปกรณ์ที่ทันสมัยมาใช้ในการปฏิบัติงานของศุลกากร ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิตามนโยบายด้านการคมนาคมของรัฐบาล (คำแถลงนโยบายของคณะรัฐมนตรี พันตำรวจโท ทักษิณ ชินวัตร นายกรัฐมนตรี แถลงต่อรัฐสภา เมื่อวันที่ 26 กุมภาพันธ์ 2544) ในการพัฒนาคุณภาพและปรับปรุงประสิทธิภาพการให้บริการขนส่งทางอากาศ เพื่อรองรับความต้องการของผู้ใช้บริการ การส่งเสริมการท่องเที่ยว และการขยายตัวทางเศรษฐกิจ ตลอดจนผลักดันให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางการขนส่งทางอากาศในภูมิภาค โดยดำเนินโครงการก่อสร้างท่าอากาศยานสากลกรุงเทพแห่งที่ 2 (ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ) ให้แล้วเสร็จในปี 2548 และกำหนดเปิดให้บริการปลายปี 2549

เนื่องจากการปฏิบัติงานศุลกากรที่ท่าอากาศยานกรุงเทพในปัจจุบัน ทั้งกระบวนการตรวจสินค้าและกระบวนการตรวจของผู้โดยสารยังมีได้แยกออกจากกันเด็ดขาดในลักษณะเบ็ดเสร็จ ณ จุดเดียว (One Stop Service) ดังนั้น ในแนวคิดในการจัดโครงสร้าง และอัตรากำลังเพื่อรองรับการปฏิบัติงานที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จึงได้นำหลักการให้บริการแบบ One Stop Service ภายใต้อาคารและสำนักงานเดียวกันมาใช้ โดยแยกผู้โดยสารและสินค้าที่เป็น Cargo ออกจากกันโดยเด็ดขาด ซึ่งกระบวนการตรวจของผู้โดยสาร ได้แก่ การปฏิบัติพิธีการชำระภาษีอากร การปฏิบัติพิธีการ Express Consignment การควบคุมทางศุลกากร การดำเนินการด้านคดี ของกลาง ของตกค้าง มารวมปฏิบัติแบบเบ็ดเสร็จ ภายใต้อาคารผู้โดยสารเท่านั้น สำหรับกระบวนการตรวจสินค้าอยู่ภายใต้การบริหารกำกับดูแลภายใต้หลักการเดียวกัน โดยนำหลักการ Free Zone มาบริหารคลังสินค้าเพื่อให้เป็นศูนย์กลาง (Hub) ในการกระจายสินค้าตามนโยบายของรัฐบาลในการส่งเสริมประสิทธิภาพการแข่งขันของประเทศอย่างเป็นรูปธรรม

ดังที่ทราบกันดีว่า ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ มีขนาดใหญ่กว่าท่าอากาศยานกรุงเทพมาก ทั้งขนาดของสนามบิน อาคารผู้โดยสาร และคลังสินค้า ในขณะที่เดียวกันปริมาณผู้โดยสารและสินค้าจะเพิ่มขึ้นอย่างมากจากนโยบายการพัฒนาให้ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเป็นศูนย์กลางการเดินทาง และศูนย์กลางการกระจายสินค้าในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ประกอบกับการขยายตัวของอุตสาหกรรมการท่องเที่ยว ดังนั้น กรมศุลกากรต้องเตรียมอัตรากำลังรองรับให้เพียงพอต่อการ

ให้บริการ และการควบคุมทางศุลกากร เพื่อสร้างความพึงพอใจให้แก่ผู้โดยสารและนักท่องเที่ยวใน ขณะเดียวกันจะต้องสามารถควบคุมจัดเก็บภาษีมิให้รั่วไหล และปกป้องสังคมจากของต้องห้ามต้อง กำกัดที่เป็นอันตราย รวมทั้งการประสานงานในการป้องกันการก่อการร้ายข้ามชาติและความปลอดภัย ของผู้โดยสาร

ดังที่ได้กล่าวแล้วว่ากรมศุลกากรได้นำหลักการ One Stop Service มาใช้ในการปรับปรุง กระบวนการให้บริการ และการควบคุมทางศุลกากร โดยให้บริการแบบเบ็ดเสร็จในอาคารสำนักงาน เดียวกัน จึงทำให้กระบวนการให้บริการเป็นไปด้วยความสะดวกและรวดเร็วกรมศุลกากรจึงต้องพร้อม ให้บริการตลอด 24 ชั่วโมง เช่นกัน จึงต้องจัดอัตรากำลังเป็นผลัด (Shift) โดยแบ่งเป็น 4 ผลัด เช่นเดียวกับศุลกากรนานาชาติตามมาตรฐานสากล การจัดอัตรากำลังเพื่อรองรับกระบวนการให้บริการ ผู้โดยสารจึงต้องเพิ่มเป็น 4 เท่าของงานบริการปกติที่ทำในเวลาราชการ อนึ่ง ตามมาตรฐานสากล องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศกำหนดให้กระบวนการให้บริการผู้โดยสารนับตั้งแต่ออกจาก เครื่องบินจนกระทั่งออกจากอาคารผู้โดยสารต้องไม่เกิน 45 นาที ศุลกากรเป็นกระบวนการสุดท้าย จึง ได้รับความกดดันที่จะต้องเร่งการปฏิบัติงานให้สะดวกและรวดเร็วที่สุด จึงจำเป็นต้องใช้อัตรากำลัง รองรับอย่างเหมาะสมและเพียงพอ กระบวนการให้บริการที่คลั่งสินค้าก็เช่นกัน ผู้ประกอบการต้องการ ให้ตรวจปล่อยวัตถุดิบและสินค้าอย่างรวดเร็ว เพื่อลดต้นทุนค่าใช้จ่าย ประกอบกับนโยบายของรัฐบาลที่ ต้องการพัฒนาระบบการ Logistic และการเป็นศูนย์กลางการกระจายสินค้า (HUB) เป็นแรงผลักดัน สำคัญ ซึ่งกระบวนการมิใช่เพียงการตรวจปล่อยสินค้าเข้า – ออก เท่านั้น แต่รวมถึงกิจกรรมการเพิ่ม มูลค่าของสินค้า (Value Added) ใน Free Zone ด้วย จึงต้องจัดอัตรากำลังสนับสนุนภารกิจดังกล่าว

เพื่อให้กรมศุลกากรมีความพร้อมในการปฏิบัติภารกิจที่ทำท่าอากาศยานสุวรรณภูมิได้ทันกำหนดเวลา เปิดให้บริการและเหมาะสมกับขนาดของพื้นที่และการเพิ่มศักยภาพของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิในการรองรับ จำนวนผู้โดยสารและปริมาณสินค้า การปรับเปลี่ยนภารกิจและการนำเทคโนโลยี เครื่องมือ เครื่องใช้ และวัสดุ อุปกรณ์ที่ทันสมัยเข้ามาเสริมประสิทธิภาพการทำงาน จึงต้องใช้อัตรากำลังผู้ปฏิบัติงาน จำนวน 1,382 อัตรา (เอกสารแนบ) แต่เนื่องจากการสูญเสียอัตรากำลังอย่างต่อเนื่อง ตั้งแต่ปีงบประมาณ 2541 - ปัจจุบัน รวม 572 อัตรา ส่งผลให้กรมศุลกากรประสบปัญหาขาดแคลนอัตรากำลังที่จะเกลี้ยไปปฏิบัติภารกิจที่เพิ่มขึ้นดังกล่าว จึงมีความจำเป็นต้องขอรับการสนับสนุนอัตรากำลังเพื่อให้มีความพร้อมและรองรับการปฏิบัติงาน ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ในการที่จะต้องเตรียมการสรรหา/คัดเลือกเจ้าหน้าที่ที่มีความเหมาะสม เพื่อเข้ารับการอบรมการ ปฏิบัติงาน และเข้าทดสอบระบบ ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ก่อนการเปิดให้บริการ โดยได้กำหนดแผนการ เตรียมการด้านอัตรากำลัง ดังนี้

1. จัดโอนอัตรากำลังข้าราชการที่ปฏิบัติงานที่สำนักงานศุลกากรท่าอากาศยานกรุงเทพ จำนวน 563 อัตรา
2. ขอรับจัดสรรอัตรากำลังเพิ่มขึ้นเพื่อรองรับการปฏิบัติงานสำนักงานตรวจของของผู้โดยสาร ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและสำนักงานตรวจปล่อยสินค้าท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จำนวน 819 อัตรา

3. จากเหตุผลความจำเป็นและแผนการเตรียมการด้านอัตรากำลังดังกล่าว กรมศุลกากรจึงมีความจำเป็นต้องขอรับการจัดสรรอัตรากำลัง ดังนี้

3.1 ขอรับการจัดสรรอัตรากำลังคืนทดแทนตำแหน่งที่ยุบเลิกจากการเกษียณอายุราชการของกรมศุลกากรในปีงบประมาณ 2548 จำนวน 48 อัตรา (ตามหนังสือกรมศุลกากร ที่ กค 0514/0780 ลงวันที่ 3 กุมภาพันธ์ 2549)

3.2 ขออัตรากำลังข้าราชการเพิ่มจำนวน 491 อัตรา

3.3 ขออัตรากำลังพนักงานราชการเพิ่มจำนวน 280 อัตรา

เพื่อให้การปฏิบัติงานกรมศุลกากร ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เกิดผลสัมฤทธิ์ตามนโยบายของรัฐบาล กรมศุลกากรจำเป็นต้องได้รับการสนับสนุนอัตรากำลังเพิ่ม จำนวน 819 อัตรา โดยแยกเป็นข้าราชการ จำนวน 539 อัตรา และพนักงานราชการ จำนวน 280 อัตรา (ดังมีรายละเอียดการจัดอัตรากำลังเพื่อปฏิบัติงาน ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิตามเอกสารแนบ)

ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

กรมศุลกากร มีความพร้อมด้านอัตรากำลังที่จะรองรับการปฏิบัติงาน ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ที่จะเปิดให้บริการในปี 2549 โดยมีการปรับเปลี่ยนระบบงานที่มีความทันสมัย สามารถให้บริการผู้โดยสารด้วยความสะดวก รวดเร็ว และสามารถรองรับเทคโนโลยีใหม่ ๆ ได้ รวมทั้งสามารถตรวจสอบและป้องกันการก่ออาชญากรรมและการก่อการร้ายที่มีประสิทธิภาพ ได้มาตรฐานสากล เช่นเดียวกับสนามบินชั้นนำอื่นๆ ของโลกตามนโยบายของรัฐบาล

ข้อมูลประกอบการขอรับการจัดสรรอัตรากำลังของ
ระบบงานตรวจของผู้โดยสารท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

รายละเอียดการจัดอัตรากำลังปฏิบัติงาน ณ ทำอากาศยานสุวรรณภูมิ

ระบบงาน	ตำแหน่ง / ระดับ	อัตรากำลังปัจจุบันของ สำนักงานศุลกากร ท่าอากาศยานกรุงเทพ	อัตรากำลัง ที่คงไว้ ณ ท่าอากาศยาน กรุงเทพ	อัตรากำลัง ที่สามารถนำมา ใช้ที่ สุวรรณภูมิ	อัตรากำลังที่ ต้องการใช้ที่ สุวรรณภูมิ	จำนวน ที่เพิ่ม	อัตรากำลังที่ขอเพิ่ม	
							ขรก.	พนักงาน ราชการ
บริหารงานศุลกากร ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ	สารวัตรศุลกากร 9	1		1	2	1	1	
รวม		1		1	2	1	1	
1. ระบบงานตรวจผู้โดยสาร	สารวัตรศุลกากร 8	1	1		1	1	1	
	สารวัตรศุลกากร 7	3	3		4	4	4	
	สารวัตรศุลกากร 6	7	3	4	12	8	8	
	เจ้าหน้าที่ประเมินอากร 8				1	1	1	
	เจ้าหน้าที่ประเมินอากร 7				1	1	1	
	เจ้าหน้าที่ประเมินอากร 6ว/7ว				1	1	1	
	เจ้าหน้าที่ประเมินอากร 3-5/6ว				3	3	3	
	นายตรวจศุลกากร 3-5/6ว	90	12	78	211	133	133	
	เจ้าหน้าที่ตรวจสอบศุลกากร 3-5/6ว	86	6	80	87	7	7	
	ศุลกากรักษ์ 1-3/4/5	23	9	14	54	40		
	เจ้าหน้าที่สนับสนุนทางศุลกากร							40
รวม		210	34	176	375	199	159	40
2. ระบบงานนำเข้าและส่งออก	สารวัตรศุลกากร 8	3		3	2	-1	-1	
	สารวัตรศุลกากร 7	6	2	4	8	4	4	
	สารวัตรศุลกากร 6	16	4	12	24	12	12	
	เจ้าหน้าที่ประเมินอากร 8				1	1	1	
	เจ้าหน้าที่ประเมินอากร 7				2	2	2	
	เจ้าหน้าที่ประเมินอากร 6	7	2	5	12	7	7	

ระบบงาน	ตำแหน่ง / ระดับ	อัตรากำลังปัจจุบันของ สำนักงานศุลกากร ท่าอากาศยานกรุงเทพ	อัตรากำลัง ที่คงไว้ ณ ท่าอากาศยาน กรุงเทพ	อัตรากำลัง ที่สามารถนำมา ใช้ที่ สุวรรณภูมิ	อัตรากำลังที่ ต้องการใช้ที่ สุวรรณภูมิ	จำนวน ที่เพิ่ม	อัตรากำลังที่ขอเพิ่ม	
							ขรก.	พนักงาน ราชการ
	เจ้าหน้าที่ประเมินอากร 3-5/6ว	58	5	53	58	5	5	
	นายตรวจศุลกากร 3-5/6ว	95	10	85	140	55	55	
	เจ้าหน้าที่ตรวจสอบศุลกากร 3-5/6ว							
	ศุลการักษ์ 1-3/4/5	35	5	30	40	10		
	เจ้าหน้าที่บริหารงานพิธีการศุลกากร 7	2		2				
	เจ้าหน้าที่บริหารงานพิธีการศุลกากร 6	3		5	6	1	1	
	เจ้าหน้าที่พิธีการศุลกากร 5	4		4	67			
	เจ้าหน้าที่พิธีการศุลกากร 1-3/4/5	36	1	35		25		
	เจ้าหน้าที่การเงินและบัญชี 1-3/4/5	3		3				
	เจ้าหน้าที่สนับสนุนทางศุลกากร							35
รวม		268	29	239	360	121	86	35
3. ระบบงานสินค้าเร่งด่วน	สารวัตรศุลกากร 8				1	1	1	
	สารวัตรศุลกากร 7	1		1	4	3	3	
	สารวัตรศุลกากร 6	3		3	8	5	5	
	เจ้าหน้าที่ประเมินอากร 6	2		2	8	6	6	
	เจ้าหน้าที่ประเมินอากร 3-5/6ว	15		15	64			
	นายตรวจศุลกากร 3-5/6ว	32		32		20	14	6
	เจ้าหน้าที่พิธีการศุลกากร 1-3/4/5	4		4				
	เจ้าหน้าที่การเงินและบัญชี 1-3/4/5	1		1	16			
	ศุลการักษ์ 1-3/4/5	13		13		3		3
	เจ้าหน้าที่สนับสนุนทางศุลกากร							
รวม		71	0	71	109	38	29	9

ระบบงาน	ตำแหน่ง / ระดับ	อัตรากำลังปัจจุบันของ สำนักงานศุลกากร ท่าอากาศยานกรุงเทพ	อัตรากำลัง ที่คงไว้ ณ ท่าอากาศยาน กรุงเทพ	อัตรากำลัง ที่สามารถนำมา ใช้ที่ สุวรรณภูมิ	อัตรากำลังที่ ต้องการใช้ที่ สุวรรณภูมิ	จำนวน ที่เพิ่ม	อัตรากำลังที่ขอเพิ่ม	
							ขรก.	พนักงาน ราชการ
4. ระบบงานควบคุมทางศุลกากร	สารวัตรศุลกากร 8	1		1	2	1	1	
	สารวัตรศุลกากร 7				5	5	5	
	สารวัตรศุลกากร 6	1	1		21	21	21	
	เจ้าหน้าที่ประเมินอากร 7	1		1	1			
	เจ้าหน้าที่ประเมินอากร 6		1		3	4	4	
	เจ้าหน้าที่ประเมินอากร 3-5/6ว	9	2	7	28	21	21	
	นายตรวจศุลกากร 3-5/6ว	3	3		150	150	150	
	เจ้าหน้าที่ตรวจสอบศุลกากร 3-5/6ว				16	16	16	
	นิติกร 7ว/8ว	1		1	2	1	1	
	นิติกร 6ว/7ว	2		2	1	-1	-1	
	นิติกร 3-5/6ว/7ว	7	2	5	21	16		16
	นักวิชาการคอมพิวเตอร์ 3-5/6ว/7วข				5	5		5
	ศุลกากรักษ์ 1-3/4/5	3	3		94	94		
	เจ้าหน้าที่บริหารงานพิธีการศุลกากร 8							
	เจ้าหน้าที่พิธีการศุลกากร 1-3/4/5							
	นักวิชาการเงินและบัญชี 6							
	นักวิชาการเงินและบัญชี 3-5/6ว							
	เจ้าหน้าที่สนับสนุนทางศุลกากร							94
รวม		28	12	16	349	333	218	115
5. ระบบงานสนับสนุน	เจ้าหน้าที่บริหารงานทั่วไป 7				2	2	2	
	เจ้าหน้าที่บริหารงานทั่วไป 6	1		1	2	1	1	
	เจ้าหน้าที่บริหารงานทั่วไป 3-5/6ว		1		4	5		5

ระบบงาน	ตำแหน่ง / ระดับ	อัตรากำลังปัจจุบันของ สำนักงานศุลกากร ท่าอากาศยานกรุงเทพ	อัตรากำลัง ที่คงไว้ ณ ท่าอากาศยาน กรุงเทพ	อัตรากำลัง ที่สามารถนำมา ใช้ที่ สุวรรณภูมิ	อัตรากำลังที่ ต้องการใช้ที่ สุวรรณภูมิ	จำนวน ที่เพิ่ม	อัตรากำลังที่ขอเพิ่ม	
							ขรก.	พนักงาน ราชการ
	เจ้าหน้าที่ประเมินอากร 6				1	1	1	
	เจ้าหน้าที่ประเมินอากร 3-5/6ว	2		2	2			
	นักวิทยาศาสตร์ 7ว/8ว	1		1	1			
	นักวิทยาศาสตร์ 6ว/7ว				1	1	1	
	นักวิทยาศาสตร์ 3-5/6ว/7ว	11	2	9	10	1		1
	เจ้าหน้าที่บริหารงานการเงินและบัญชี 7	1		1		-1	-1	
	เจ้าหน้าที่บริหารงานการเงินและบัญชี 6	2		2	2	-	-	
	นักวิชาการเงินและบัญชี 7				2	2	2	
	นักวิชาการเงินและบัญชี 6	1		1	2	1	1	
	นักวิชาการเงินและบัญชี 3-5/6ว	1		1	4	3	3	
	เจ้าพนักงานการเงินและบัญชี 2-4/5	1		1	2	1	1	
	เจ้าพนักงานการเงินและบัญชี 5	1	1					
	เจ้าหน้าที่การเงินและบัญชี 5	1	1					
	เจ้าหน้าที่การเงินและบัญชี 1-3/4/5	15	1	14	49	35	35	
	เจ้าหน้าที่บริหารงานธุรการ 5	1	1					
	เจ้าหน้าที่ธุรการ 1-3/4/5	29	9	20	103	75		
	เจ้าหน้าที่บันทึกข้อมูล 1-3/4/5	10	2	8				
	เจ้าหน้าที่สนับสนุนทางศุลกากร							75
รวม		78	18	60	187	127	46	81
รวมทั้งสิ้น		656	93	563	1382	819	539	280

ข้อมูลประกอบการขอรับการจัดสรรอัตราจ้างของ
ระบบงานตรวจของผู้โดยสารท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

ข้อมูลประกอบการรับจัดสรรอัตรากำลังของระบบงานตรวจของผู้โดยสารท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

แนวคิดในการปรับโครงสร้างและอัตรากำลัง

1. กรมศุลกากรได้วางแผนในการจัดโครงสร้างและอัตรากำลังเพื่อรองรับภารกิจดังกล่าวในการให้บริการผู้โดยสาร ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ภายใต้หลักการจัดกระบวนการทำงานให้ง่ายและชัดเจน (Simplified Process) โดยการปรับกระบวนการให้บริการให้รวมอยู่ ณ จุดเดียว (One Stop Service) ภายใต้อาคารผู้โดยสารและอาคารเทียบเครื่องบินเท่านั้น ทั้งนี้โดยการพัฒนากระบวนการตรวจของผู้โดยสารให้ได้มาตรฐานสากลเช่นเดียวกับสนามบินชั้นนำอื่นๆ โดยนำระบบการแจ้งข้อมูลผู้โดยสารล่วงหน้า (Advanced Passenger Information System : APIS) มาใช้ในการอำนวยความสะดวกแก่ผู้โดยสารควบคู่กับการนำระบบการบริหารความเสี่ยง (Risk Management) มาใช้ในการควบคุมตรวจสอบเฉพาะบุคคลและสินค้าที่มีความเสี่ยงสูง (High Risk) ขณะเดียวกันได้นำเครื่องเอ็กซเรย์กระเป๋าและสัมภาระผู้โดยสาร จำนวน 20 เครื่อง มาติดตั้ง ณ ช่องตรวจศุลกากร พร้อมทั้งติดตั้งระบบ CCTV เพื่อติดตามพฤติกรรมบุคคลภายในอาคารผู้โดยสาร ทั้งนี้ เพื่อให้สามารถให้บริการและกำกับดูแลได้อย่างสมดุล การใช้เทคโนโลยีดังกล่าวจะช่วยอำนวยความสะดวกและสร้างความพึงพอใจให้กับผู้โดยสารที่เดินทางเข้า - ออก โดยสุจริต ในขณะเดียวกันก็สามารถเสริมสร้างระบบการป้องกันและปราบปรามที่มีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น ซึ่งสอดคล้องกับแนวทางการบริหารงานศุลกากรขององค์การศุลกากรโลก (World Customs Organization : WCO)

2. การพัฒนาให้ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเป็นศูนย์กลางการเดินทางในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ประกอบกับการขยายตัวอุตสาหกรรมท่องเที่ยวของไทยทำให้จำนวนผู้โดยสารและของติดตัวผู้โดยสารเพิ่มมากขึ้น ประกอบกับพื้นที่อาคารผู้โดยสารและอาคารเทียบเครื่องบินท่าอากาศยานสุวรรณภูมิมีขนาดใหญ่กว่าพื้นที่อาคารผู้โดยสารท่าอากาศยานกรุงเทพเกือบเท่าตัวทำให้พื้นที่ความรับผิดชอบเพิ่มขึ้น ในขณะเดียวกันต้องเพิ่มช่องตรวจศุลกากรเพิ่มขึ้นเป็น 20 ช่องตรวจ เพื่อให้สามารถรองรับการให้บริการผู้โดยสารได้อย่างรวดเร็วและเพียงพอแก่การปฏิบัติงานในการให้บริการและการควบคุมทางศุลกากร (Customs Control) อย่างมีประสิทธิภาพนั้น จำเป็นต้องอาศัยทักษะและประสบการณ์ของเจ้าหน้าที่ควบคุมผสมผสานไปกับการใช้เทคโนโลยีและเครื่องมืออุปกรณ์ต่างๆ ในขณะเดียวกันจำนวนเจ้าหน้าที่ต้องเหมาะสมและเพียงพอต่อการปฏิบัติงานแต่ละกิจกรรมและกระบวนการด้วย

3. ลักษณะงานตรวจของผู้โดยสารซึ่งเป็นภารกิจหลักนั้น เป็นการทำงานตลอด 24 ชั่วโมง เพราะท่าอากาศยานสุวรรณภูมิมีเที่ยวบินขึ้นลงตลอดเวลาอย่างต่อเนื่อง จึงจำเป็นต้องจัดโครงสร้างและอัตรากำลังเป็นผลัดเพื่อผลัดเปลี่ยนหมุนเวียนกันปฏิบัติงานอย่างต่อเนื่อง เดิมการจัดอัตรากำลังแยกเป็น 3 ผลัด (3 ฝ่ายฯ) โดยแต่ละผลัดจะปฏิบัติงาน 24 ชั่วโมง (เวลา 09.00น. – 09.00น. วันรุ่งขึ้น) และพัก 48 ชั่วโมง การจัดอัตรากำลังและเวลาปฏิบัติงานดังกล่าว เจ้าหน้าที่ต้องทำงานเฉลี่ยประมาณเดือนละ 240 ชั่วโมง (10 ผลัด) ซึ่งเจ้าหน้าที่ปฏิบัติงานประจำปกติจะทำงานเพียงเดือนละ 165

ชั่วโมงเท่านั้น ฉะนั้น ในการจัดอัตรากำลัง ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จึงได้ปรับการจัดอัตรากำลังของ ส่วนบริการผู้โดยสาร เป็น 4 ผลัด (4 ฝ่ายฯ) โดยจะปรับระยะเวลาการปฏิบัติงานและการพักให้เหมาะสมยิ่งขึ้น ทั้งนี้ การจัดอัตรากำลังแต่ละผลัด (ฝ่ายฯ) และการจัดเวลาทำงานแต่ละผลัดฯ ได้แยกรายละเอียดไว้ตามเอกสารแนบท้าย

4. นอกจากภารกิจหลักดังกล่าวของส่วนบริการผู้โดยสารแล้ว ได้จัดโครงสร้างหน่วยงานสนับสนุนเพื่อปฏิบัติงานในพื้นที่เดียวกัน ในลักษณะ One Stop Service ได้แก่ ส่วนควบคุมทางศุลกากร ส่วนบริการกลาง และฝ่ายบริหารทั่วไป โดย ส่วนควบคุมทางศุลกากร มีหน้าที่หลักในการสืบสวนและปราบปรามการกระทำความผิด ควบคุมและวิเคราะห์ข้อมูลระบบ APIS ดำเนินคดีกับผู้กระทำความผิด ดำเนินการเกี่ยวกับของกลางและของตกค้าง และทบทวนเอกสารหลังการตรวจปล่อย ทั้งนี้ เพื่อสนับสนุนงานจัดเก็บให้มีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น ส่วนบริการกลาง มีหน้าที่หลักในการปฏิบัติพิธีการศุลกากร จัดเก็บค่าภาษีอากรและตรวจปล่อยของติดตัวผู้โดยสารที่ผ่านพิธีการใบขนสินค้า ทั้งนี้ เพื่อให้ผู้โดยสารสามารถปฏิบัติพิธีการได้อย่างรวดเร็ว และ ฝ่ายบริหารงานทั่วไป มีหน้าที่ปฏิบัติงานสารบรรณ งานธุรการ ประชาสัมพันธ์ จัดทำและประเมินผลแผนงานและโครงการ การบริหารและพัฒนาบุคลากรรวมทั้งดำเนินการเกี่ยวกับงบประมาณและวัสดุครุภัณฑ์ทั้งนี้เพื่อสนับสนุนการปฏิบัติงานของสำนักฯ และส่วนฯ อื่น ๆ

5. การจัดโครงสร้างและอัตรากำลัง ของสำนักงานตรวจปล่อยผู้โดยสารท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ได้เน้นที่จะให้บริการในลักษณะ One Stop Service แก่ผู้โดยสารที่นำของติดตัวเข้ามาพร้อมกับตน ให้สามารถผ่านพิธีการชำระภาษีอากรและตรวจปล่อยสินค้าได้ ณ อาคารผู้โดยสารเพียงจุดเดียว ไม่ต้องส่งสินค้าไปปฏิบัติพิธีการ ณ หน่วยงานอื่นเช่นเดิม จึงได้จัดโครงสร้างส่วนบริการกลางขึ้นมารองรับเพื่อให้บริการในการปฏิบัติพิธีการวิเคราะห์สินค้าและตรวจปล่อยสินค้าได้ ณ อาคารผู้โดยสาร ทำให้ผู้โดยสารได้รับการบริการที่สะดวกและรวดเร็วกว่าเดิม

6. ตามที่กรมศุลกากรมีนโยบายปรับกระบวนการบริการ กรณีจัดทำใบขนสินค้าให้รวมอยู่ ณ จุดเดียวและใช้เจ้าหน้าที่เพียงคนเดียว โดยการปรับ Profile ให้ไปอยู่ในขั้นตอนการตรวจปล่อยเท่านั้น โดยให้เจ้าหน้าที่ประเมินอากรและนายตรวจศุลกากร ปฏิบัติงานร่วมกันแบบคู่ขนานเพื่อถ่ายทอดความรู้ให้กันและกัน ก่อนจะปรับตำแหน่งให้เจ้าหน้าที่เพียงคนเดียวทำหน้าที่ในการตรวจทั้ง พิกัดฯ ราคา และตรวจปล่อยสินค้านั้น ไม่กระทบต่อการจัดโครงสร้างและอัตรากำลังของสำนักงานตรวจปล่อยผู้โดยสารท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เพราะงานดังกล่าวทั้งกระบวนการได้แยกให้ฝ่ายพิธีการกลาง ส่วนบริการกลาง เป็นผู้ดำเนินการทั้งหมดในลักษณะ One Stop Service แยกออกจากส่วนบริการผู้โดยสาร ซึ่งได้จัดอัตรากำลังทั้งเจ้าหน้าที่ประเมินอากรและนายตรวจศุลกากรไว้ปฏิบัติงานร่วมกันอยู่แล้ว (เจ้าหน้าที่ประเมินอากร 5 ตำแหน่ง นายตรวจศุลกากร 3 ตำแหน่ง)

สาเหตุที่อัตรากำลังในสำนักงานตรวจของผู้โดยสารท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเพิ่มขึ้น

แม้ว่าสำนักงานตรวจปล่อยผู้โดยสารท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จะได้มีการนำเอาเทคโนโลยีที่ทันสมัยมาใช้ก็ตาม แต่จำนวนบุคลากรที่จำเป็นต้องใช้นั้นจำเป็นที่จะต้องขอรับการสนับสนุนจากภาครัฐและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพิ่มจากอัตราที่มีอยู่เดิม โดยมีเหตุผลซึ่งอาจพิจารณาได้จากสภาพแวดล้อมต่าง ๆ ในปัจจุบันและในอนาคตอันใกล้ที่เป็นองค์ประกอบสำคัญซึ่งกระทบต่ออัตรากำลังและการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ ดังต่อไปนี้

1. ปริมาณผู้โดยสารที่มีแนวโน้มสูงขึ้นอันเนื่องมาจากการขยายตัวของอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวของไทย การฟื้นตัวของภาวะเศรษฐกิจโลกและรวมถึงการที่ไทยกำลังเป็นศูนย์กลางการเดินทางในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ทำให้ปริมาณงานและจำนวนผู้โดยสารที่อยู่ในข่ายควบคุมสังเกตการณ์นั้นมีมากขึ้น
2. ความจำเป็นที่จะต้องเพิ่มการตรวจสอบผู้โดยสารเพื่อป้องกันการก่อการร้ายข้ามชาติซึ่งนับวันจะมีความรุนแรงและมีแนวโน้มที่จำขยายตัวมายังประเทศในแถบเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ซึ่งรวมถึงประเทศไทยด้วย
3. พื้นที่ของอาคารผู้โดยสารที่มีขนาดใหญ่ขึ้น (การออกแบบอาคารผู้โดยสารจัดทำขึ้นเพื่อรองรับผู้โดยสารได้เป็นจำนวนถึง 45 ล้านคน เทียบกับอัตราผู้โดยสารขณะนี้มีจำนวนประมาณ 20 ล้านคน) ทำให้พื้นที่ความรับผิดชอบและช่องตรวจทางศุลกากรขยายขอบเขตกว้างมากขึ้น เพื่อประโยชน์ในด้านการควบคุมทางศุลกากรพร้อม ๆ กับการอำนวยความสะดวกแก่ผู้โดยสารที่ไม่มีสัมภาระที่ต้องเสียภาษีอากร
4. เทคโนโลยีและเครื่องมืออุปกรณ์ที่นำมาใช้นั้น เป็นการนำมาเพื่อใช้เสริมประสิทธิภาพการตรวจของผู้โดยสาร ซึ่งในปัจจุบันอาศัยทักษะและประสบการณ์ของเจ้าหน้าที่แต่เพียงอย่างเดียว ทั้งนี้ เทคโนโลยีที่นำมาใช้นี้จำเป็นต้องเพิ่มอัตรากำลังเจ้าหน้าที่จำนวนหนึ่งในฐานะเป็นผู้ควบคุมเครื่อง ผู้วิเคราะห์ข้อมูล ผู้เฝ้าสังเกตการณ์ และผู้ตรวจสอบ
5. การจัดโครงสร้างองค์กร ให้กระบวนการปฏิบัติงานมีลักษณะ One Stop Service ภายใต้อาคารสำนักงานเดียวกัน เพื่อให้ผู้โดยสารได้รับการบริการที่สะดวกเร็วขึ้นได้จัดโครงสร้างงานสนับสนุนเพิ่มขึ้น คือ ส่วนควบคุมทางศุลกากร ส่วนบริการกลาง และฝ่ายบริหารงานทั่วไป จึงต้องใช้อัตรากำลังเพิ่มขึ้น
6. ผลกระทบจากนโยบายของรัฐบาลและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทำให้ต้องจัดอัตรากำลังรองรับได้แก่

6.1 สำนักงานตรวจคนเข้าเมืองประกาศใช้นโยบายตรวจหนังสือเดินทางที่ท่าอากาศยานแรกสำหรับผู้โดยสารขาเข้า (First Port of Call) และท่าอากาศยานสุดท้ายสำหรับผู้โดยสารขาออก (Last Port of Departure) ทำให้ศุลกากรต้องจัดอัตรากำลังเจ้าหน้าที่ปฏิบัติงานควบคู่กันกับ ต.ม. ให้

ครบกระบวนการ CIQ ตามหลักการทั่วไปในกรณีที่ถูกโดยสารเปลี่ยนลำ (Transfer) รวมทั้งกรณีที่สายการบินขอ Check through กระเป๋าเดินทาง

6.2 บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) เปิดศูนย์ลูกเรือสำหรับกับตันและลูกเรือของบริษัทและพันธมิตร แยกต่างหากจากอาคารผู้โดยสารและจัดห้อง VIP. LOUNGE ให้บริการพิเศษสำหรับผู้โดยสารขาออก ชั้น First Class และ Business Class โดยให้บริการตรวจหนังสือเดินทางและคืนภาษีมูลค่าเพิ่ม ณ จุดดังกล่าว สุลกากรจึงจำเป็นต้องจัดอัตรากำลังไปให้บริการและกำกับดูแล ณ จุดนั้น ๆ

6.3 การให้บริการกรณีผู้โดยสารนำสินค้าลักษณะถุงมัลต์ว่น (Express Consignments) เข้ามา เคมีส่วนบริการผู้โดยสารจะออกไปรับรองเดินทางเข้าและการสำแดงรายละเอียดของติดตัวผู้โดยสารลักษณะถุงมัลต์ว่น ให้ผู้โดยสารรับมอบนำไปใช้เป็นหลักฐานในการปฏิบัติพิธีการที่ศูนย์ปฏิบัติพิธีการและตรวจปล่อยของเร่งด่วน (ศพด.) แต่ตามโครงสร้างใหม่จะให้บริการที่อาคารผู้โดยสารในลักษณะ One Stop Service

7. การจัดอัตรากำลังรองรับการปฏิบัติงานตลอด 24 ชั่วโมง โดยแบ่งเป็นผลัด (Shift)

เดิมการจัดอัตรากำลังเจ้าหน้าที่ของส่วนบริการผู้โดยสารที่ท่าอากาศยานกรุงเทพ ได้แบ่งออกเป็น 3 ผลัด/ฝ่าย แต่ละผลัดจะมีอัตรากำลังเจ้าหน้าที่ประมาณ 60 คน หมุนเวียนกันปฏิบัติงานผลัดละ 24 ชั่วโมง โดยเข้าเวร 09.00 น. และออกเวร 09.00 น. วันรุ่งขึ้น เมื่อออกเวรจะได้พัก 48 ชั่วโมง โดยไม่มีวันหยุดราชการเช่นการปฏิบัติงานในเวลาปกติ

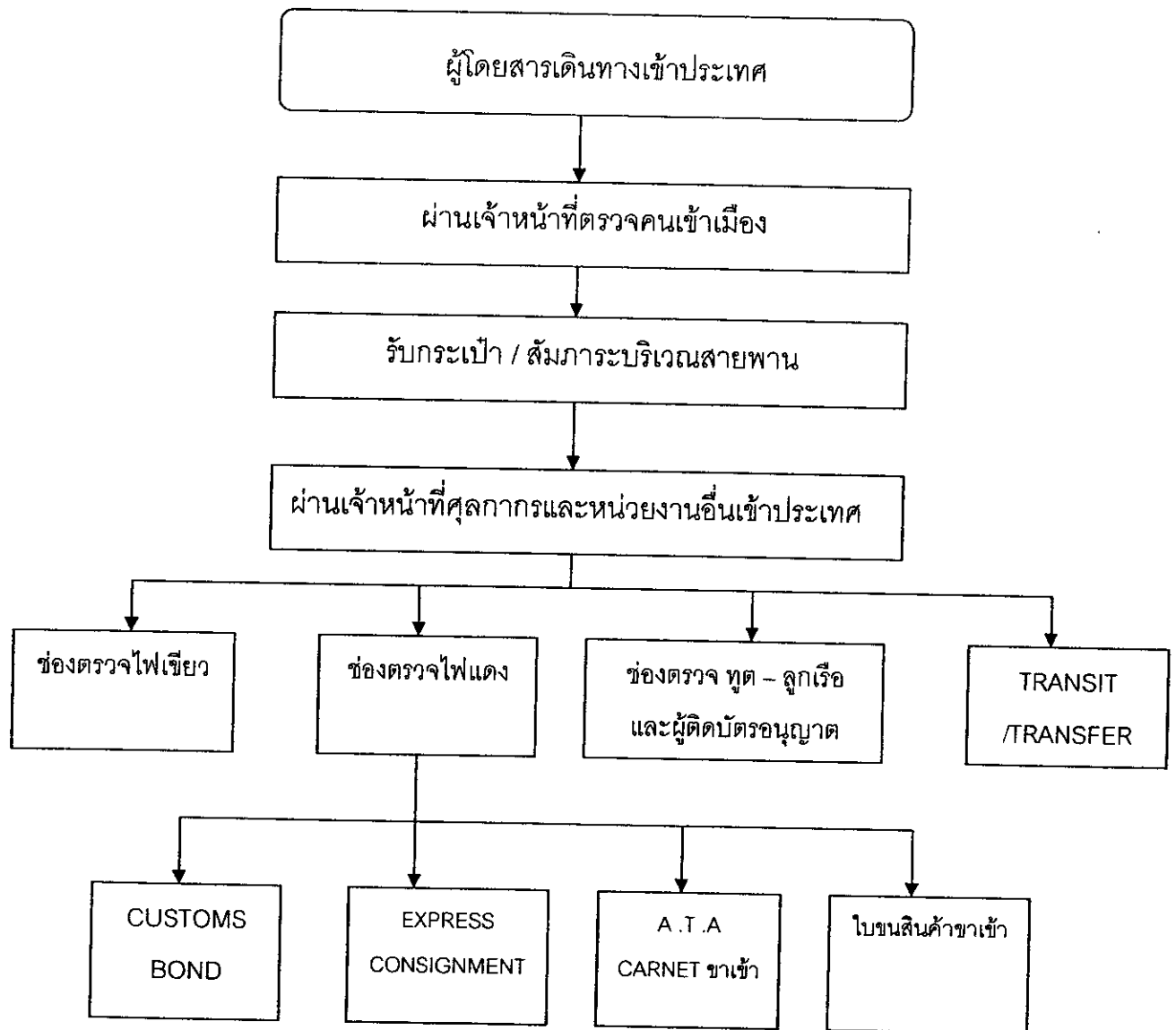
การปฏิบัติงานของแต่ละผลัด/ฝ่าย จะแบ่งออกเป็น 4 กลุ่ม หมุนเวียนกันตามภารกิจ คือ งานช่องตรวจไฟแดง (Red Charnel) งานช่องตรวจไฟเขียว (Green Charnel) อาคาร 1 และอาคาร 2 และงานตรวจผู้โดยสารขาออก งานเช่นว่านั้น ไม่รวมถึงงานสืบสวนปราบปรามและงานพิธีการ ซึ่งมีอีกหน่วยงานดูแลต่างหาก ในการปฏิบัติงานโดยแบ่งเป็น 3 ผลัดดังกล่าว เจ้าหน้าที่ต้องปฏิบัติงานค่อนข้างหนักและเหนื่อยล้าเนื่องจากต้องปฏิบัติงานต่อเนื่องระยะยาวนาน ต้องผลัดเปลี่ยนกันพักผ่อนช่วง Flight ลงน้อยได้แก่ช่วงเวลา 02.00 – 05.00 น. ซึ่งจะมี Flight ขึ้น-ลงประมาณ 5 – 11 เที่ยวบิน โดยปกติจะมี Flight ขึ้น-ลง โดยตลอดทั้ง 24 ชั่วโมง แต่ละวันจะมีเที่ยวบินขาเข้าประมาณ 362 เที่ยวบิน) เที่ยวบินขาออกประมาณวันละ 359 เที่ยวบิน การปฏิบัติงานโดยแบ่งเป็น 3 ผลัด/ฝ่ายดังกล่าว เจ้าหน้าที่ต้องปฏิบัติงานประมาณเดือนละ 240-264 ชั่วโมง ขณะที่เจ้าหน้าที่ปฏิบัติงานตามเวลาราชการปกติจะปฏิบัติงานเฉลี่ยเพียงเดือนละ 164 ชั่วโมง

จากการศึกษาวิธีจัดเวลาการปฏิบัติงานสุลกากรต่างประเทศ ซึ่งแบ่งเป็นผลัด/กะ (Shift) นั้น ส่วนใหญ่จะแบ่งเป็น 4 ผลัด/กะ เช่น สุลกากรเกาหลี และฮ่องกง เป็นต้น (รายละเอียดตามเอกสารแนบ 3 และ 4 โดยกำหนดให้เจ้าหน้าที่ปฏิบัติงานต่อเนื่องไม่เกิน 16 ชั่วโมง หากเกินกว่านี้ประสิทธิภาพในการปฏิบัติงานจะลดลง ฉะนั้น การจัดอัตรากำลังในการให้บริการผู้โดยสาร ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ กรมศุลกากรจึงได้นำแนวทางที่เป็นสากลดังกล่าวมาจัดโครงสร้างและอัตรากำลังโดยแบ่งออกเป็น 4 ฝ่าย/ผลัด/กะ และสลับช่วงเวลาปฏิบัติงานในทำนองเดียวกัน

8. การจัดอัตราค่าสิ่งประจำช่องตรวจศุลกากรขาเข้าและขาออก

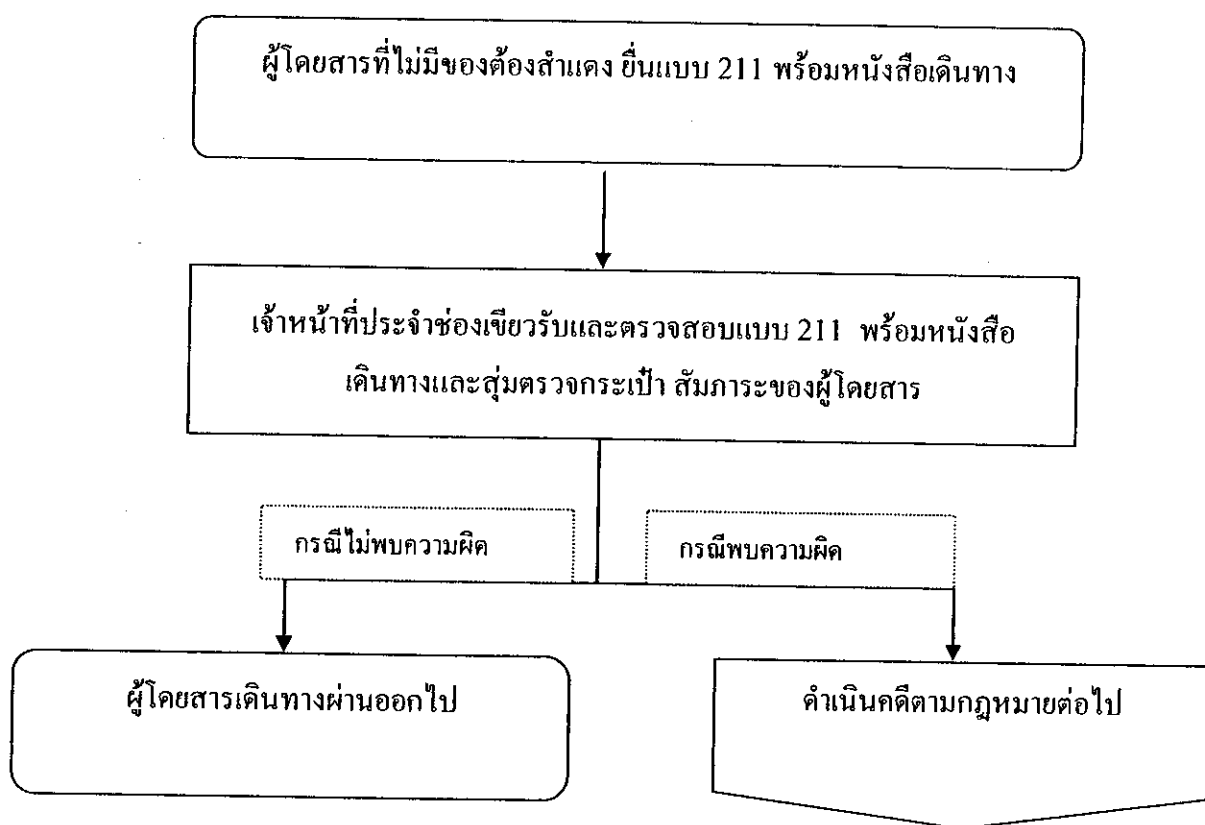
ช่องตรวจศุลกากร ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ทอท. ได้ออกแบบช่องตรวจศุลกากรขาเข้า ทั้งหมด 20 ช่องตรวจ เป็นช่องตรวจไฟเขียว (Green Channel) 16 ช่องตรวจ ช่องตรวจไฟแดง (Red Channel) 2 ช่องตรวจ และช่องตรวจ ทูต ถูกเรือ และผู้ติดบัตรอนุญาต 2 ช่องตรวจ โดยได้ติดตั้งเครื่อง X-Ray สำหรับตรวจกระเป๋า/สัมภาระของผู้โดยสารไว้ทุกช่องตรวจ สำหรับช่องตรวจศุลกากรขาออกได้ออกแบบไว้ 4 ช่องตรวจ สาเหตุที่ออกแบบช่องตรวจศุลกากรสำหรับผู้โดยสารขาเข้าไว้หลายช่องตรวจนั้น เพื่อให้สามารถให้บริการตรวจปล่อยผู้โดยสารได้อย่างรวดเร็ว มีให้มาแออัดเข้าคิวยาวที่หน้าช่องตรวจ การออกแบบอาคารได้ออกแบบให้ช่องตรวจของเจ้าหน้าที่ตรวจคนเข้าเมือง สายพานรับกระเป๋าในห้องผู้โดยสารขาเข้าและช่องตรวจศุลกากร อยู่ภายในชั้นเดียวกันในพื้นที่ต่อเนื่องและระยะห่างระหว่างเคาน์เตอร์ของ ต.ม. มายังสายพานรับกระเป๋า และจากสายพานรับกระเป๋าไปยังช่องตรวจศุลกากรนั้น ค่อนข้างแคบและสั้นกว่าที่ท่าอากาศยานดอนเมือง ศุลกากรจึงต้องเปิดช่องตรวจให้มากที่สุด เพื่อให้สามารถระบายผู้โดยสารได้อย่างรวดเร็ว โดยเฉพาะช่วงที่ Flight และผู้โดยสารมาก ได้แก่ ช่วง เวลา 08.00 – 12.00 น. (40-63 เที่ยวบิน/ชั่วโมง) และช่วงเวลา 22.00 – 02.00 น. (26-38 เที่ยวบิน/ชั่วโมง) รายละเอียดตามเอกสารแนบ 1 อนึ่ง ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิสามารถจอดเครื่องบินแบบ A 380 ได้ ซึ่งสามารถบรรจุผู้โดยสารได้ประมาณ 555 ที่นั่ง เมื่อ Flight ลงผู้โดยสารจะแออัดมากต้องจัดเจ้าหน้าที่ให้เพียงพอพร้อมปฏิบัติงานรองรับช่วงที่ผู้โดยสารมีปริมาณมาก หากอัตราค่าสิ่งไม่เพียงพอ ก็อาจจะระดมอัตราค่าสิ่งได้ทันที ซึ่งย่อมส่งผลเสียทั้งในแง่การให้บริการและการควบคุมทางศุลกากร ได้แก่ การจัดเก็บภาษีและการควบคุมของต้องห้าม ต้องกำกับ ที่เป็นอันตรายต่อสังคม ในแง่ของการให้บริการนั้น องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) ได้กำหนดมาตรฐาน (Standard) ในการให้บริการผู้โดยสารขาเข้าไว้ ตั้งแต่ผู้โดยสารออกจากประตูเครื่องบิน จนกระทั่งผ่านศุลกากรออกไปจากห้องผู้โดยสารต้องไม่เกิน 45 นาที ศุลกากรเป็น ด้านสุดท้ายที่ให้บริการ จึงมีความกดดันค่อนข้างสูง หากให้บริการล่าช้าจะถูกตำหนิตั้งจากผู้โดยสารและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ฉะนั้น ศุลกากรจึงจำเป็นต้องนำหลักการบริหารทางศุลกากรและเทคโนโลยีต่างๆ มาใช้เป็นเครื่องมือในการให้บริการ ในขณะเดียวกันก็ต้องสามารถกำกับดูแลการจัดเก็บภาษีและปกป้องสังคมจากสิ่งอันตรายทั้งปวงได้ด้วย กรมศุลกากรจึงได้นำระบบ APIS (Advance Passenger Information Systems) ระบบ X-Ray และระบบ CCTV มาช่วยในการปฏิบัติงาน อนึ่ง การเปิดช่องตรวจศุลกากรให้เพียงพอต่อปริมาณผู้โดยสารก็เป็นอีกมาตรการหนึ่งที่จะสร้างความพึงพอใจให้กับผู้โดยสารและนักท่องเที่ยวได้ ทั้งนี้ เพื่อตอบสนองนโยบายของรัฐบาลที่กำหนดให้การเปิดท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเป็น “วาระแห่งชาติ” เพื่อส่งเสริมศักยภาพการแข่งขันของประเทศ โดยมีเป้าหมายที่จะเป็นศูนย์กลางการบินในภูมิภาคเอเชียอาคเนย์

FLOW CHART กระบวนการรวมด้านผู้โดยสารขาเข้า



- หมายเหตุ :
1. หากพบการกระทำผิดความผิด จะมีการดำเนินคดีตามกฎหมาย การดำเนินคดีตามกฎหมาย
 2. มีกระบวนการที่เพิ่มขึ้น ณ อาคาร Crew Terminal และที่แยกการตรวจจากช่อง ตรวจผู้โดยสารปกติ ณ อาคารผู้โดยสาร ทำให้จำเป็นต้องจัดอัตรากำลังเจ้าหน้าที่ ทั้งขาเข้า - ขาออกเพิ่มขึ้นด้วย
 3. สำนักงานตรวจคนเข้าเมือง นำนโยบาย First Port of Call และ Last Port of Departure มาใช้ทำให้ศุลกากร ต้องจัดอัตรากำลังรองรับในการ Check-Through ผู้โดยสารเปลี่ยนลำ (Transfer) ที่แวนะ ทสภ. ก่อนไปลง สนามบินปลายทางในประเทศ (ขาเข้า) และออกจากสนามบินต้นทางภายในประเทศ แวะ ทสภ. ก่อนเดินทาง ไปต่างประเทศ (ขาออก) ศุลกากรจึงต้องจัดอัตรากำลังรองรับในการตรวจผู้โดยสาร และควบคุมกระเป๋า /สัมภาระ ที่ Load ขึ้นเครื่อง

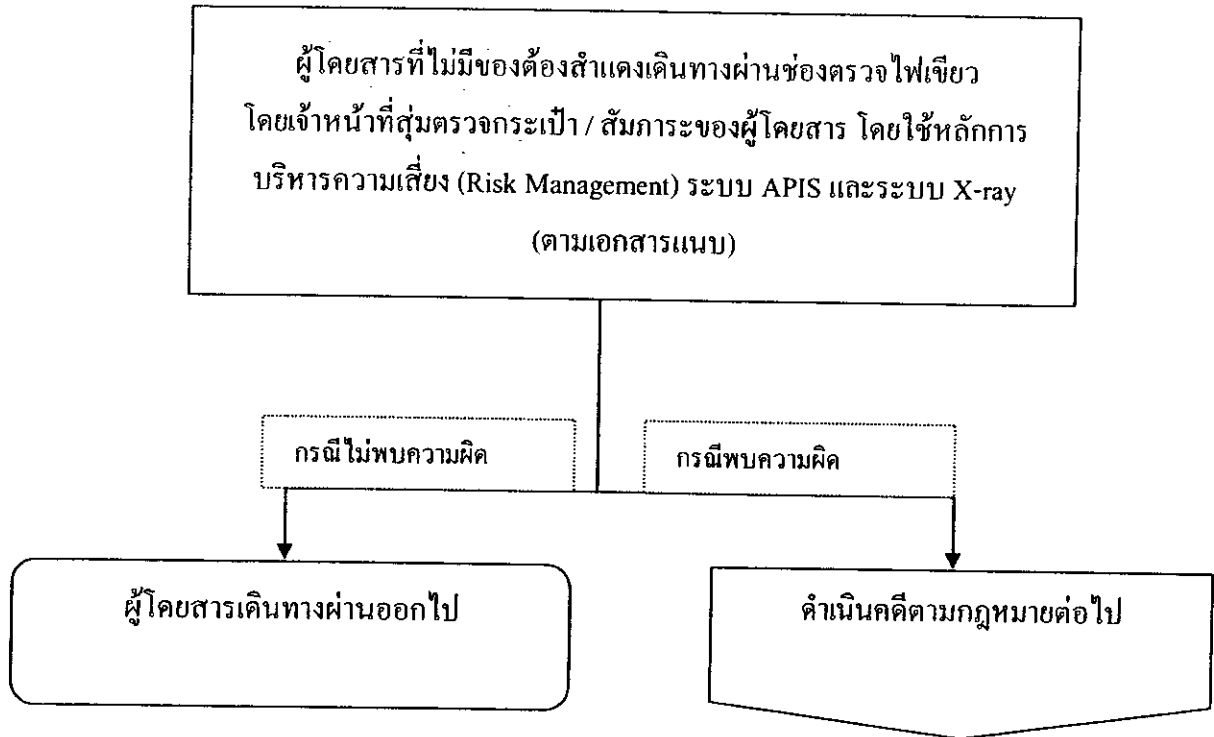
WORK FLOW ช่องตรวจไฟเขียว



ขั้นตอนการปฏิบัติ ช่องตรวจไฟเขียว

1. ผู้โดยสารที่ไม่มีของต้องสำแดง ยื่นแบบ 211 พร้อมหนังสือเดินทาง
2. เจ้าหน้าที่ประจำช่องเขียวรับและตรวจสอบแบบ 211 พร้อมหนังสือเดินทางและสุ่มตรวจกระเป๋า สัมภาระของผู้โดยสาร

WORK FLOW ช่องตรวจไฟเขียว

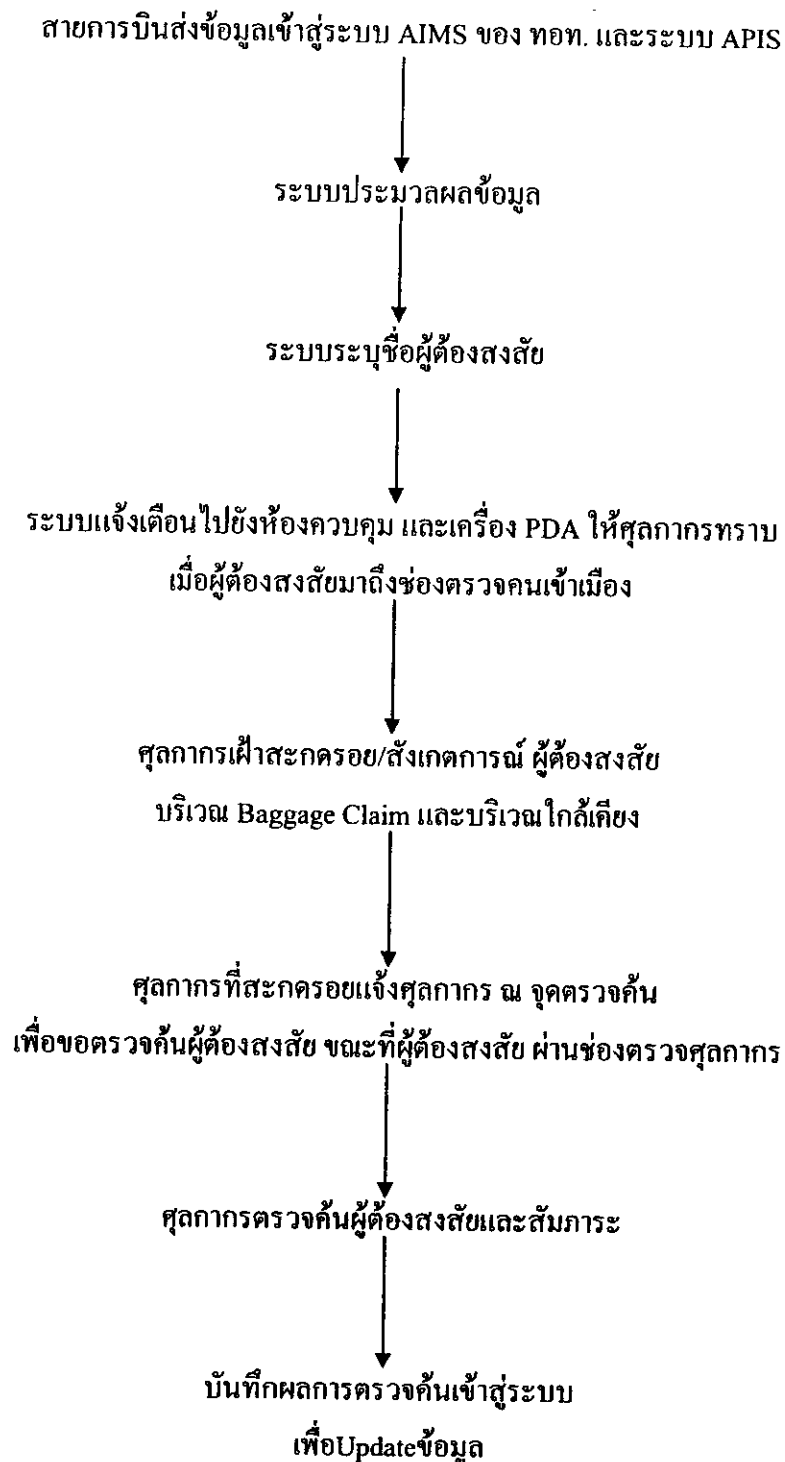


ขั้นตอนการปฏิบัติ ช่องตรวจไฟเขียว

- เจ้าหน้าที่ประจำช่องเขียวผู้คุมตรวจ กระเป๋า สัมภาระของผู้โดยสาร โดยใช้ระบบ APIS , RISK MANAGEMENT และระบบ X-RAY ณ SORTING AREA ในการพิจารณาผู้คุมตรวจ หากพบความผิด ดำเนินคดีตามกฎหมายต่อไป

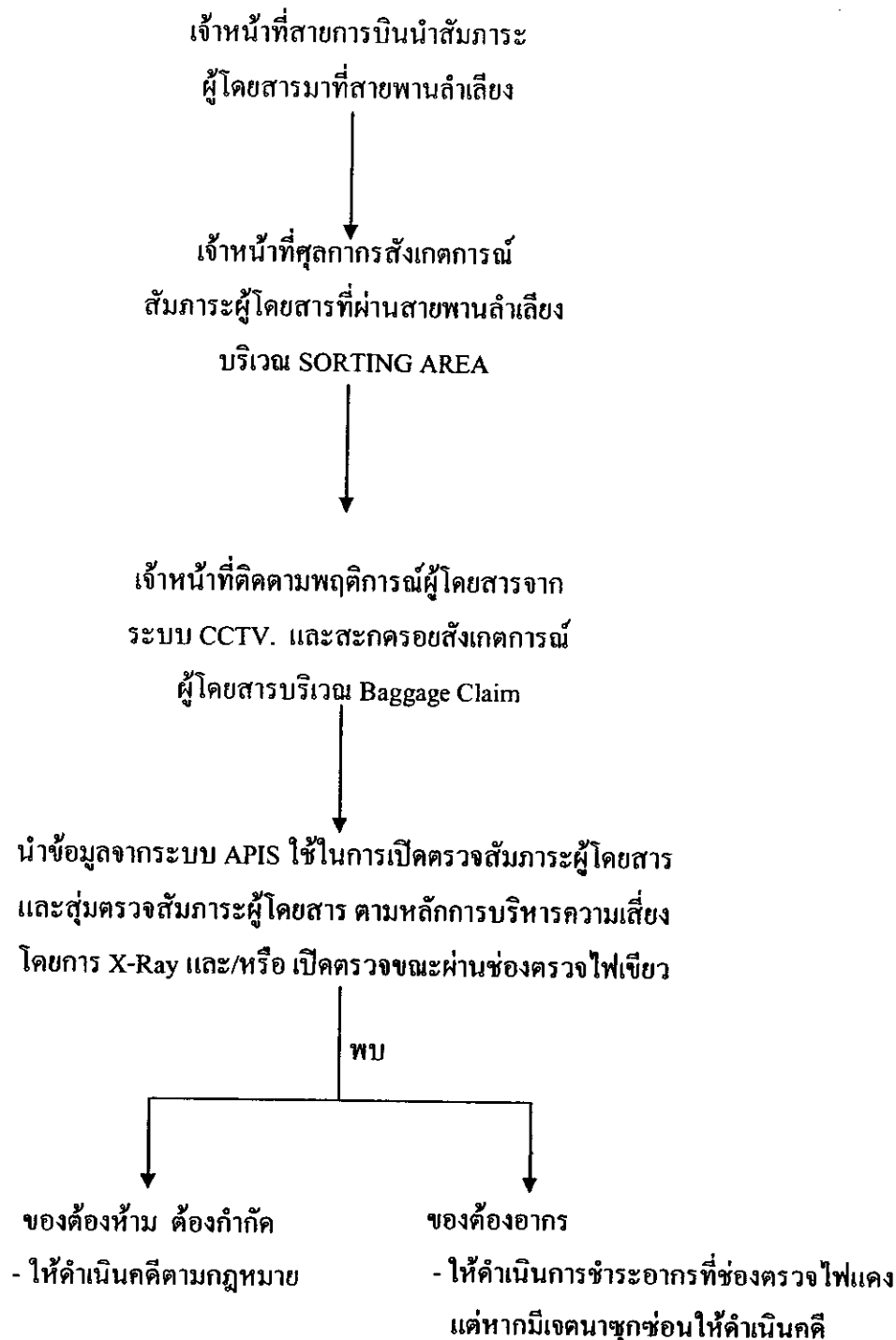
เอกสารแนบ WORK FLOW ช่องตรวจไฟเขียว

แผนภูมิการปฏิบัติงานของระบบ APIS
ในการตรวจค้นบุคคลที่ต้องสงสัย

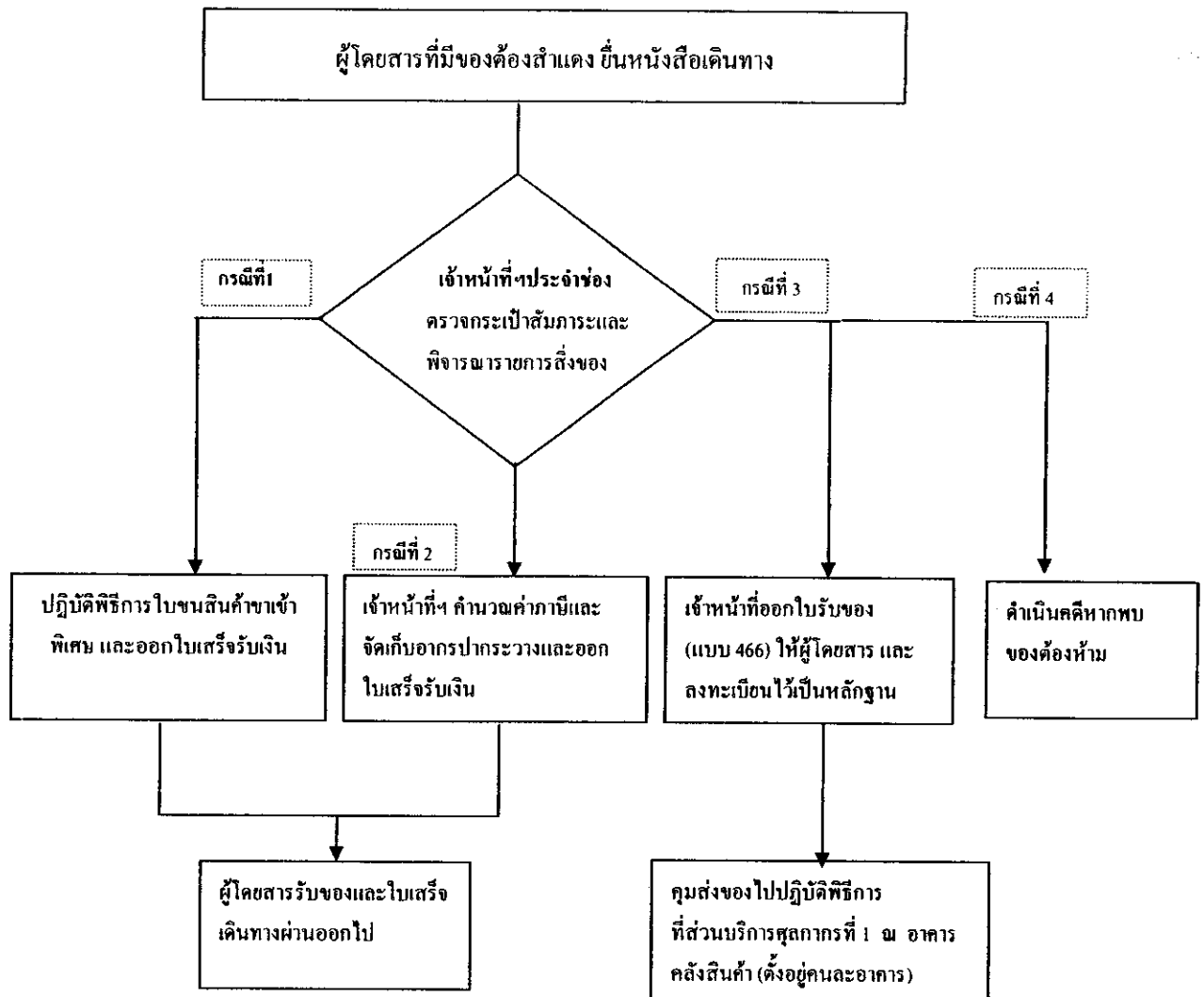


เอกสารแนบ WORK FLOW ช่องตรวจไฟเขียว

แผนภูมิการปฏิบัติงาน ณ ช่องตรวจไฟเขียว (GREEN CHANNEL)
และระบบ X-Ray



แผนภูมิการปฏิบัติงาน ๗ ช่องตรวจไฟแดง (Red Channel)



ขั้นตอนการปฏิบัติงาน ณ ช่องตรวจไฟแดง (RED CHANNEL)

1. ผู้โดยสารที่มีของต้องสำแดง ขึ้นหนังสือเดินทาง พร้อมบัญชีรายการสินค้าหรือใบเสร็จรับเงิน (ถ้ามี)
2. เจ้าหน้าที่ประจำช่องตรวจไฟแดงรับและตรวจสอบหนังสือเดินทาง และตรวจกระเป๋าสัมภาระของผู้โดยสาร เพื่อพิจารณารายการสิ่งของ

- กรณีที่ 1 - เป็นของติดตัวผู้โดยสาร ซึ่งมีลักษณะเป็นเชิงการค้า มูลค่าไม่เกิน 80,000 บาท
- เป็นของติดตัวผู้โดยสารประเภทชิ้นส่วนอะไหล่ หรือชิ้นส่วนอุปกรณ์เครื่องจักร รวมถึงของอื่น ๆ ที่มีลักษณะความจำเป็นต้องใช้ในงานเร่งด่วนให้เกิดการผลิต
 - เป็นของติดตัวผู้โดยสาร ซึ่งมีลักษณะเป็นพลอยดิบ (กิวคำ)

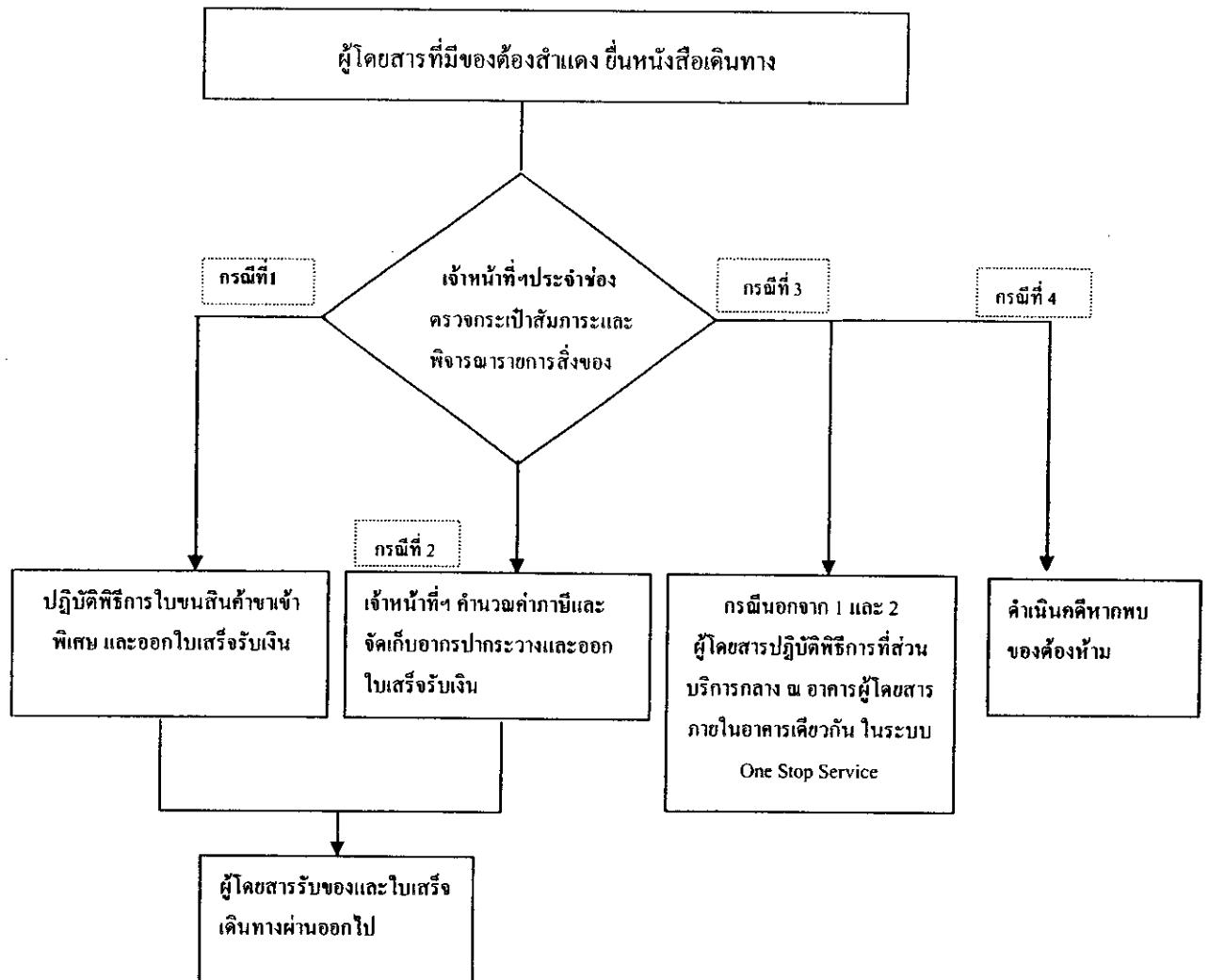
ให้ปฏิบัติพิธีการใบขนสินค้าขาเข้าพิเศษ

กรณีที่ 2 - เป็นของติดตัวผู้โดยสาร ซึ่งไม่มีลักษณะเป็นเชิงการค้าและมีมูลค่าไม่เกิน 80,000 บาท เจ้าหน้าที่ศุลกากรประจำช่องแดง ผู้ที่ทำหน้าที่ตรวจสอบสัมภาระและพิจารณาของรายนั้น คำนวณค่าภาษีอากรปากรวาง และจัดเก็บค่าภาษีฯ พร้อมออกใบเสร็จรับเงิน

กรณีที่ 3 - เป็นของที่ไม่เข้าลักษณะในกรณีที่ 1 และ 2 เจ้าหน้าที่ศุลกากรจัดทำใบรับรองของ (แบบที่ 466) มอบให้ผู้โดยสาร เพื่อให้ใช้เป็นหลักฐานในการไปปฏิบัติพิธีการ ณ ส่วนบริการกลาง

กรณีที่ 4 - เป็นของต้องห้าม ให้ดำเนินคดีกับผู้โดยสาร

แผนภูมิการปฏิบัติงาน ณ ช่องตรวจไฟแดง (Red Channel)



หมายเหตุ ให้บริการด้วยระบบ One Stop Service เบ็ดเสร็จ ณ สถานที่เดียวกัน เพื่อความสะดวก รวดเร็ว แก่ผู้โดยสาร

ขั้นตอนการปฏิบัติงาน ณ ช่องตรวจไฟแดง (RED CHANNEL)

1. ผู้โดยสารที่มีของต้องสำแดง ยื่นหนังสือเดินทาง พร้อมบัญชีรายการสินค้าหรือใบเสร็จรับเงิน (ถ้ามี)
2. เจ้าหน้าที่ประจำช่องตรวจไฟแดงรับและตรวจสอบหนังสือเดินทาง และตรวจกระเป๋าสัมภาระของผู้โดยสาร เพื่อพิจารณารายการสิ่งของ

- กรณีที่ 1 - เป็นของติดตัวผู้โดยสาร ซึ่งมีลักษณะเป็นเชิงการค้า มูลค่าไม่เกิน 80,000 บาท
- เป็นของติดตัวผู้โดยสารประเภทชิ้นส่วนอะไหล่ หรือชิ้นส่วนอุปกรณ์เครื่องจักร รวมถึงของอื่น ๆ ที่มีลักษณะความจำเป็นต้องใช้ในงานเร่งด่วนให้การผลิต
 - เป็นของติดตัวผู้โดยสาร ซึ่งมีลักษณะเป็นพลอยดิบ (กิวดำ)

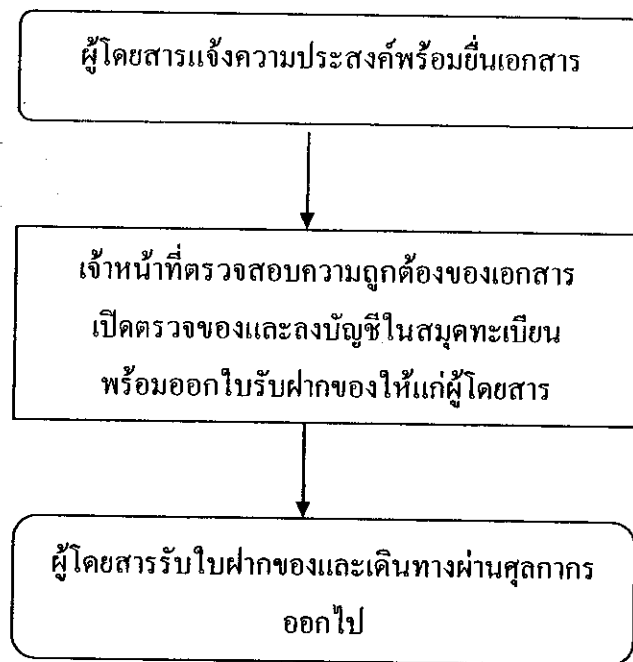
ให้ปฏิบัติพิธีการใบขนสินค้าขาเข้าพิเศษ โดยจัดทำใบขนสินค้าขาเข้าพิเศษ (กศก. 102) ซึ่งมีเจ้าหน้าที่ทำหน้าที่ตรวจสอบราคา พิกัดอัตรา คำนวณค่าภาษีอากร และนายตรวจศุลกากร ทำหน้าที่ตรวจปล่อยและสักรายการตรวจปล่อย พร้อมทั้งจัดเก็บค่าภาษีอากรและออกใบเสร็จรับเงิน (กศก. 121) โดยให้บริการเบ็ดเสร็จ ณ จุดเดียว (ONE STOP SERVICE)

กรณีที่ 2 - เป็นของติดตัวผู้โดยสาร ซึ่งไม่มีลักษณะเป็นเชิงการค้าและมีมูลค่าไม่เกิน 80,000 บาท เจ้าหน้าที่ศุลกากรประจำช่องแดง ผู้ที่ทำหน้าที่ตรวจสอบสัมภาระและพิจารณาของรายนั้น คำนวณค่าภาษีอากรปากระวาง และจัดเก็บค่าภาษีฯ พร้อมออกใบเสร็จรับเงิน

กรณีที่ 3 - เป็นของที่ไมเข้าลักษณะในกรณีที่ 1 และ 2 ผู้โดยสารสามารถปฏิบัติพิธีการ ณ ส่วนบริการกลาง ภายในอาคารเดียวกัน ในระบบ One Stop Service

กรณีที่ 4 - เป็นของต้องห้าม ให้ดำเนินคดีกับผู้โดยสาร

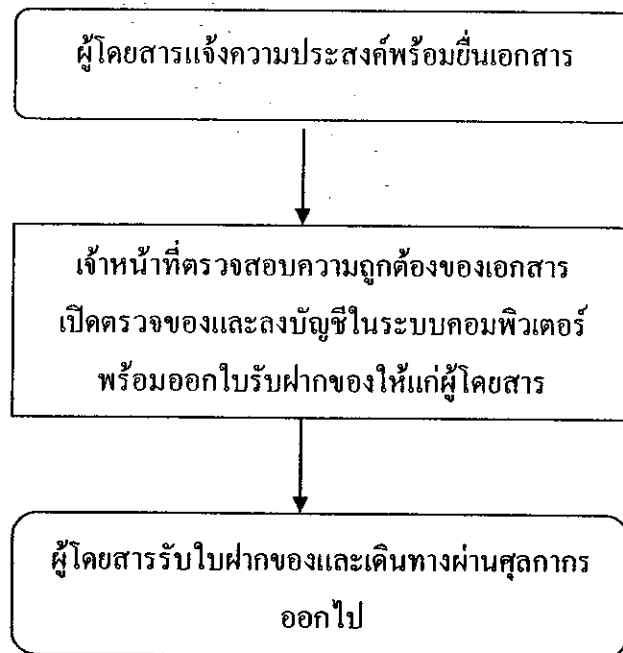
แผนภูมิการปฏิบัติงานการรับฝากของใน CUSTOMS BOND



ขั้นตอนการรับฝากของใน CUSTOMS BOND

1. ผู้โดยสารแจ้งความประสงค์จะฝากของในวันที่เดินทางมาถึงก่อนที่จะผ่านศุลกากรออกไป พร้อมยื่นหนังสือเดินทางและตัวเดินทาง
2. เจ้าหน้าที่ศุลกากรตรวจสอบเอกสาร ได้แก่ หนังสือเดินทาง ตัวเดินทาง และเปิดตรวจของที่จะฝาก
 - 2.1 หากเป็นของมีค่าหรือราคาสูง หรือเป็นอาวุธปืน ชั่งน้ำหนัก ควบคุมให้ผู้โดยสารมัดหีบห่อของด้วยเทปขาวพร้อมลงนามกำกับและเจ้าหน้าที่ซีลด้วยลวดประทับตราตะกั่ว กศก. แล้วเก็บไว้ในห้อง STRONG ROOM
 - 2.2 หากเป็นของอื่น ให้ผู้โดยสารปิดผนึกหีบห่อให้มีฉีกขาด ชั่งน้ำหนัก แล้วเก็บไว้ในห้อง CUSTOMS BOND
3. ลงบัญชีในสมุดทะเบียนประจำที่เก็บรักษาแต่ละ BOND แล้วออกใบรับฝากของ (แบบ 466) ซึ่งมี 3 ส่วน ดังนี้ ดันฉบบัสตีเขียว มอบให้ผู้ฝากของ ,สำเนาสีเหลือง นำไปติดที่หีบห่อของที่ฝาก และสำเนาสีขาวเก็บติดไว้กับดันขาว

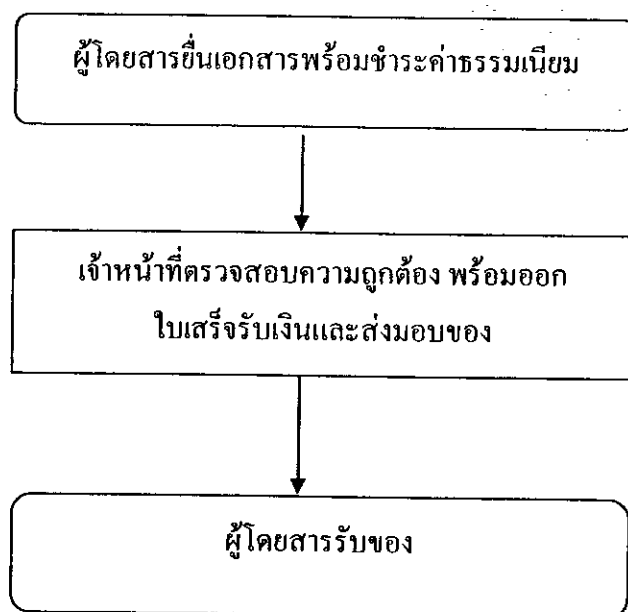
แผนภูมิการปฏิบัติงานการรับฝากของใน CUSTOMS BOND



ขั้นตอนการรับฝากของใน CUSTOMS BOND

1. ผู้โดยสารแจ้งความประสงค์จะฝากของในวันที่เดินทางมาถึงก่อนที่จะผ่านศุลกากรออกไป พร้อมยื่นหนังสือเดินทางและตัวเดินทาง
2. เจ้าหน้าที่ศุลกากรตรวจสอบเอกสาร ได้แก่ หนังสือเดินทาง ตัวเดินทาง และเปิดตรวจของที่จะฝาก
 - 2.1 หากเป็นของมีค่าหรือราคาสูง หรือเป็นอาวุธปืน ชั่งน้ำหนัก ควบคุมให้ผู้โดยสารมัดหีบห่อของด้วยเทปขาวพร้อมลงนามกำกับและเจ้าหน้าที่ซีลด้วยลวดประทับตราตะกั่ว ทสก. แล้วเก็บไว้ในห้อง STRONG ROOM
 - 2.2 หากเป็นของอื่น ให้ผู้โดยสารปิดผนึกหีบห่อให้มีคิ๊ด ชั่งน้ำหนัก แล้วเก็บไว้ในห้อง CUSTOMS BOND
3. ลงบัญชีในระบบคอมพิวเตอร์แทนการลงทะเบียนในระบบ Manual แล้วออกใบรับฝากของ (แบบ 466) ซึ่งมี 3 ส่วน ดังนี้ ดันฉบับสีเขียว มอบให้ผู้ฝากของ ,สำเนาสีเหลืองนำไปติดที่หีบห่อของที่ฝาก และสำเนาสีขาวเก็บติดไว้กับดันขาว

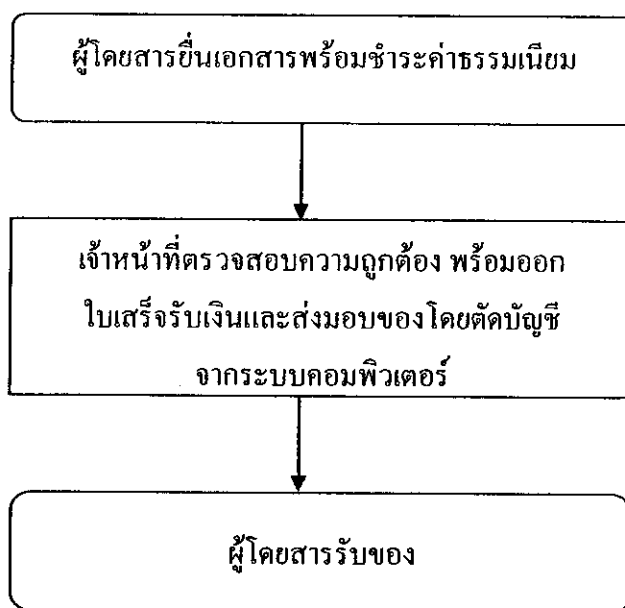
WORK FLOW ขอรับของคืนจาก CUSTOMS BOND



ขั้นตอนการรับของคืนจาก CUSTOMS BOND

1. ผู้โดยสารยื่นเอกสารได้แก่ ใบรับฝากของ (แบบ 466), หนังสือเดินทาง, ตั๋วเดินทางไปต่างประเทศที่ผ่านการ CHECK IN แล้ว, บัตรที่นั่ง (BOARDING PASS), บัตรหมายเลขติดหีบห่อ (TAG) เท่าจำนวนหีบห่อของของที่ฝาก พร้อมชำระค่าธรรมเนียม
2. นายตรวจศุลกากรตรวจสอบความถูกต้องครบถ้วนของเอกสาร ดำเนินการจัดเก็บค่าธรรมเนียมเก็บรักษา ตามอัตราในกฎกระทรวงการคลัง ใบแนบ ศ. 1 และออกใบเสร็จรับเงิน (กศก.121) พร้อมตัดบัญชีในสมุดทะเบียน BOND โดยให้ผู้โดยสารลงลายมือชื่อ พร้อมวันเดือนปี
 - 2.1 กรณีผู้โดยสารนำหีบห่อของบรรทุกในระหว่างเครื่องบิน นายตรวจศุลกากรมอบของพร้อมติดหมายเลขหีบห่อ ให้เจ้าหน้าที่สายการบินลงลายมือชื่อรับของลงในสมุดทะเบียน
 - 2.2 กรณีเป็นของมีค่าหรือมีราคาสูง และผู้โดยสารมีความประสงค์จะนำติดตัวไป จะมีการจัดเจ้าหน้าที่ศุลกากรคุมส่งไปมอบให้ผู้โดยสารภายหลังผ่านการตรวจเช็ค BOARDING PASS ของสายการบินก่อนขึ้นเครื่อง

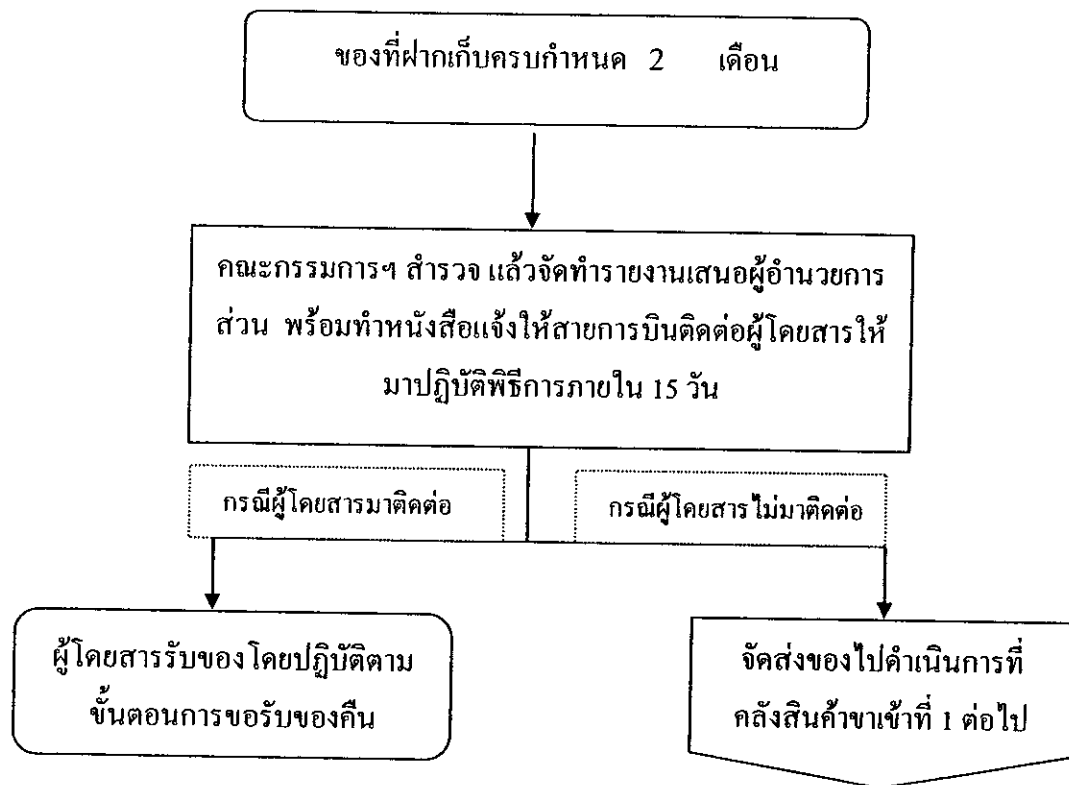
แผนภูมิการปฏิบัติงาน ขอรับของคืนจาก CUSTOMS BOND



ขั้นตอนการรับของคืนจาก CUSTOMS BOND

1. ผู้โดยสารยื่นเอกสารได้แก่ ใบรับฝากของ (แบบ 466) หนังสือเดินทาง ตัวเดินทางไปต่างประเทศที่ผ่านการ CHECK IN แล้ว, บัตรที่นั่ง (BOARDING PASS) บัตรหมายเลขติดหีบห่อ (TAG) เท่าจำนวนหีบห่อของของที่ฝาก พร้อมชำระค่าธรรมเนียม
2. เจ้าหน้าที่สุกลการตรวจสอบความถูกต้องครบถ้วนของเอกสาร ดำเนินการจัดเก็บค่าธรรมเนียมเก็บรักษา ตามอัตราในกฎกระทรวงการคลัง ใบแนบ ศ. 1 และออกใบเสร็จรับเงิน (กศก.121) พร้อมตัดบัญชีในระบบคอมพิวเตอร์ โดยให้ผู้โดยสารลงลายมือชื่อไว้เป็นหลักฐานในสำเนาใบรับฝากของ (แบบ 466)
 - 2.1 กรณีผู้โดยสารนำหีบห่อของบรรทุกในระหว่างเครื่องบิน เจ้าหน้าที่สุกลการมอบของพร้อมติดหมายเลขหีบห่อให้เจ้าหน้าที่สายการบินลงลายมือชื่อรับของไว้เป็นหลักฐานในสำเนาใบรับฝากของ (แบบ 466)
 - 2.2 กรณีเป็นของมีค่าหรือมีราคาสูง และผู้โดยสารมีความประสงค์จะนำติดตัวไป จะมีการจัดเจ้าหน้าที่สุกลการคุมส่งไปมอบให้ผู้โดยสารภายหลังผ่านการตรวจเช็ค BOARDING PASS ของสายการบินก่อนขึ้นเครื่อง

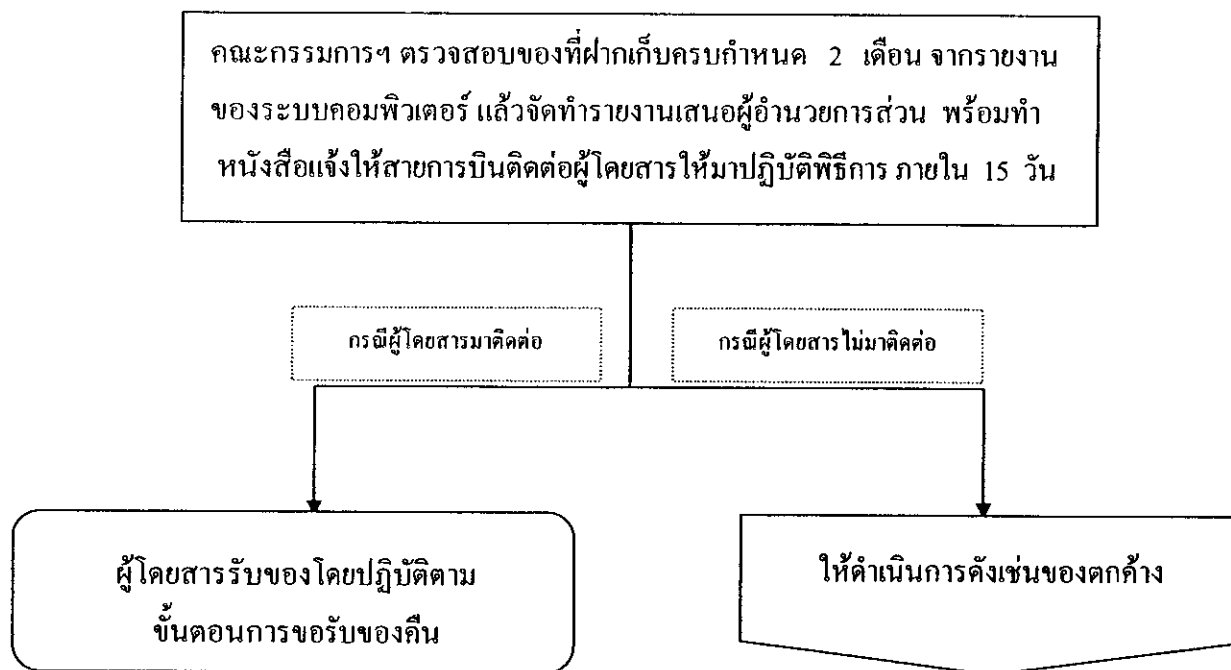
WORK FLOW การสำรวจของใน CUSTOMS BOND



ขั้นตอนการสำรวจของใน CUSTOMS BOND

1. เมื่อของที่ฝากเก็บใน CUSTOMS BOND ครบกำหนด 2 เดือน
2. ให้คณะกรรมการที่ได้รับการแต่งตั้ง ทำการสำรวจโดยบันทึกในช่องหมายเหตุของรายงานในสมุดทะเบียนรับฝาก/ที่หีบห่อ แล้วรายงานให้ผู้ส่วนราชการทราบพร้อมทำหนังสือแจ้งให้สายการบังคับต่อผู้โดยสารให้มาปฏิบัติพิธีการภายใน 15 วันนับแต่วันที่รับหนังสือ
3. หากพ้นกำหนด ยังไม่มีผู้ใดมาติดต่อ ก็ให้จัดส่งของติดตัวผู้โดยสารตกค้างดังกล่าวไปยังคลังสินค้าขาเข้าที่ 1 สอข. เพื่อดำเนินการตามระเบียบต่อไป

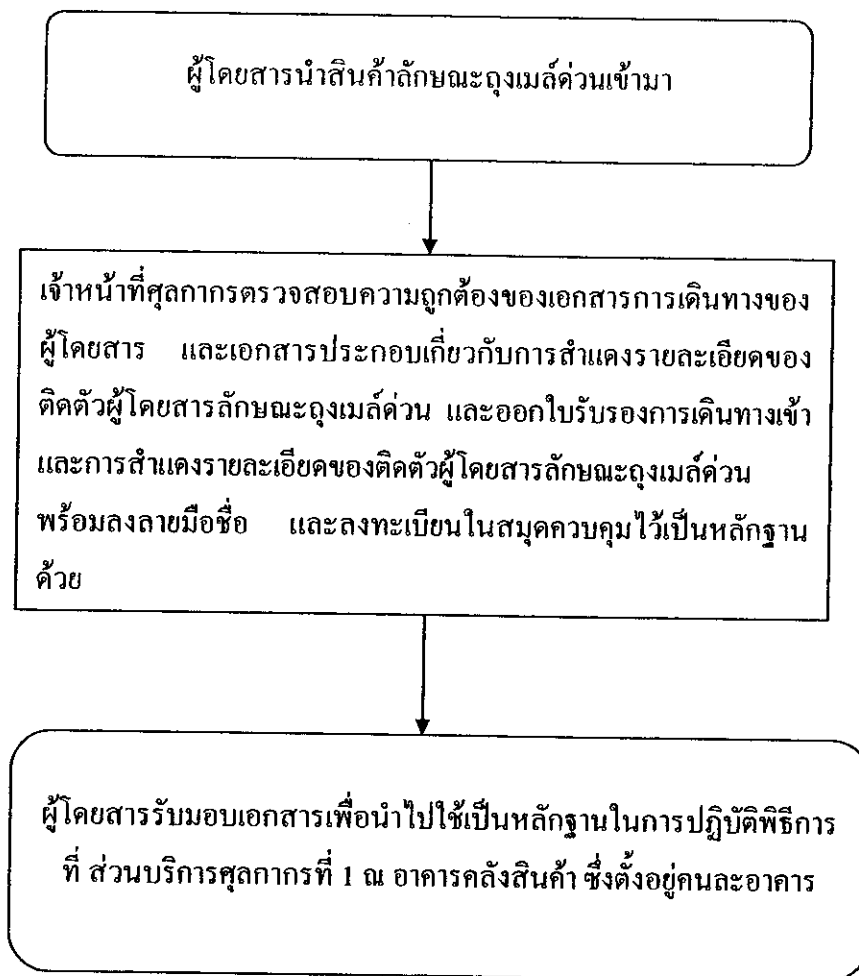
แผนภูมิการปฏิบัติงานการสำรวจของใน CUSTOMS BOND



ขั้นตอนการสำรวจของใน CUSTOMS BOND

1. เมื่อของที่ฝากเก็บใน CUSTOMS BOND ครบกำหนด 2 เดือน Program คอมพิวเตอร์จะทำรายงานแจ้งโดยอัตโนมัติ
2. ให้คณะกรรมการที่ได้รับการแต่งตั้ง ทำการสำรวจ แล้วรายงานให้ผู้ผู้อำนวยการส่วนทราบพร้อมทำหนังสือแจ้งให้สายการบินติดต่อผู้โดยสารให้มาปฏิบัติพิธีการภายใน 15 วันนับแต่วันที่ได้รับหนังสือตามหลักเกณฑ์ของตกค้าง
3. หากพ้นกำหนด ยังไม่มีผู้ใดมาติดต่อ ให้เจ้าหน้าที่ของติดตัวผู้โดยสารตกค้างดังกล่าวตามระเบียบต่อไป

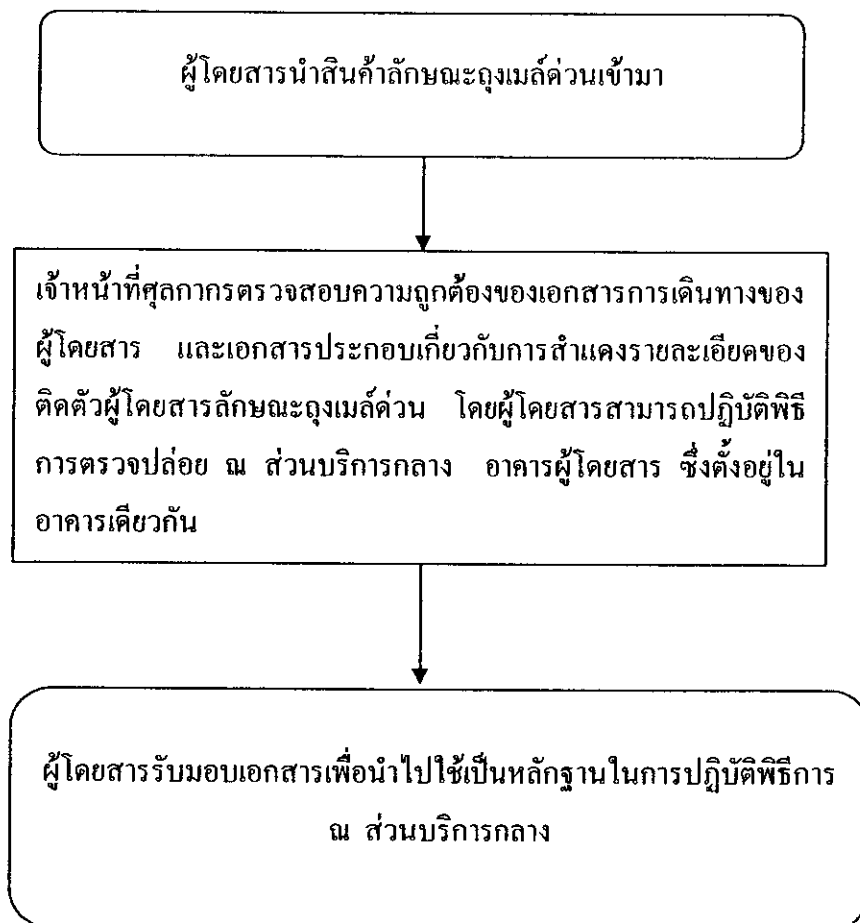
แผนภูมิการปฏิบัติงาน EXPRESS CONSIGNMENTS



ขั้นตอนการปฏิบัติ : EXPRESS CONSIGNMENTS

1. ผู้โดยสารนำของมาในลักษณะถุงเมล็ดพันธุ์
2. เจ้าหน้าที่สุกการตรวจสอบความถูกต้องของเอกสารการเดินทางของผู้โดยสาร และเอกสารประกอบเกี่ยวกับการสำแดงรายละเอียดของติดตัวผู้โดยสารลักษณะถุงเมล็ดพันธุ์ และออกใบรับรองการเดินทางเข้า และการสำแดงรายละเอียดของติดตัวผู้โดยสารลักษณะถุงเมล็ดพันธุ์ ตามแบบที่กำหนด พร้อมลงลายมือชื่อ และลงทะเบียนในสมุดควบคุมไว้เป็นหลักฐานด้วย และมอบให้ผู้โดยสาร นำไปใช้เป็นหลักฐานในการปฏิบัติพิธีการที่ ส่วนบริการสุกการที่ 1 ณ อาคารคลังสินค้า

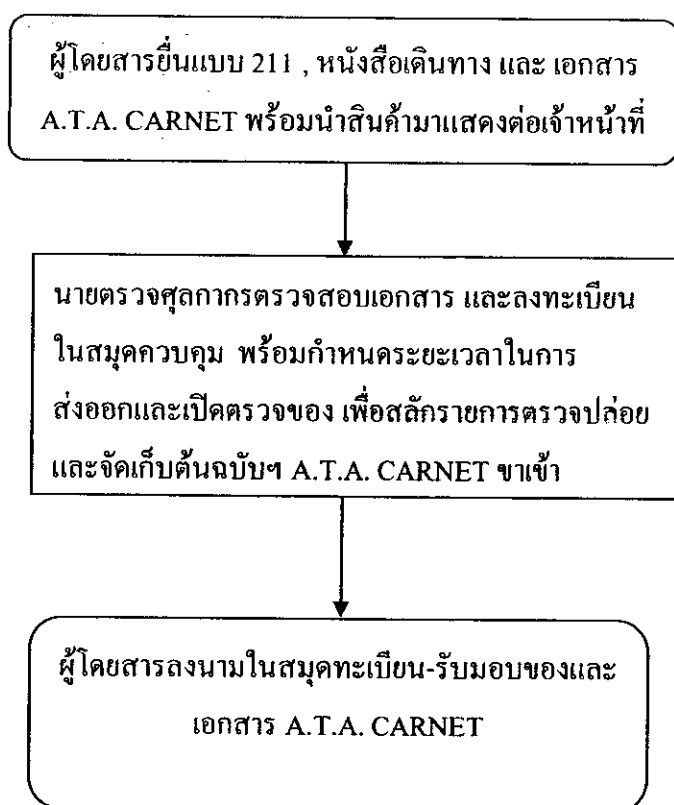
แผนภูมิการปฏิบัติงาน EXPRESS CONSIGNMENTS



ขั้นตอนการปฏิบัติ : EXPRESS CONSIGNMENTS

- ผู้โดยสารนำของมาในลักษณะถุงแมล์ด่วน จะได้รับการบริการ ณ อาคารผู้โดยสารในลักษณะ One Stop Service ไม่ต้องส่งไปปฏิบัติพิธีการที่อาคารคลังสินค้า

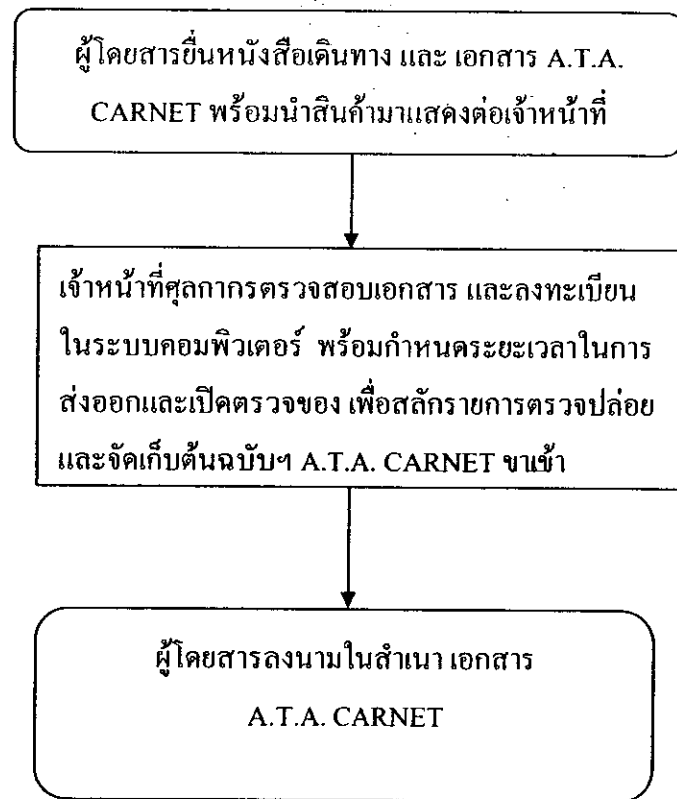
WORK FLOW A.T.A. CARNET (ขาเข้า)



ขั้นตอนการปฏิบัติ : A.T.A CARNET (ขาเข้า)

1. ผู้โดยสารยื่นแบบ 211, หนังสือเดินทาง และเอกสาร A.T.A. CARNET พร้อมนำสินค้ามาแสดงต่อเจ้าหน้าที่ศุลกากร
2. นายตรวจศุลกากรตรวจสอบเอกสาร A.T.A. CARNET และลงรายละเอียดตามช่องต่าง ๆ ในเอกสาร A.T.A. CARNET และในสมุดทะเบียนควบคุม พร้อมกำหนดระยะเวลาในการ ส่งออกและเปิดตรวจของ เพื่อสักรายการตรวจปล่อย จัดเก็บค่านับฯ A.T.A. CARNET ขาเข้า เมื่อเรียบร้อยแล้วให้ผู้โดยสารลงนามรับมอบของและเอกสารในสมุดทะเบียน

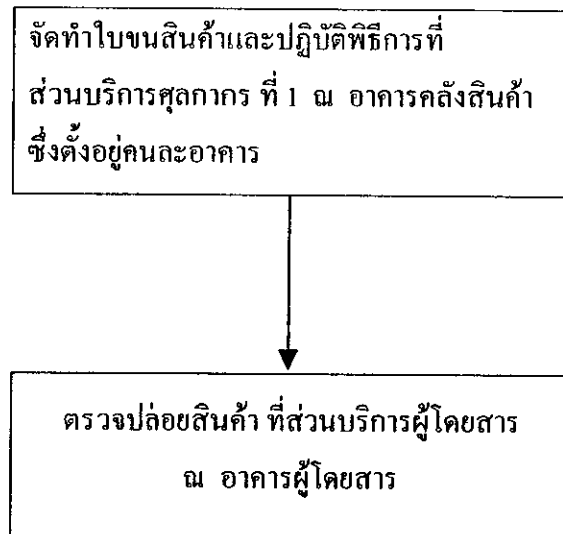
แผนภูมิการปฏิบัติงาน A.T.A. CARNET (ขาเข้า)



ขั้นตอนการปฏิบัติ : A.T.A. CARNET (ขาเข้า)

1. ผู้โดยสารยื่นหนังสือเดินทาง และเอกสาร A.T.A. CARNET พร้อมนำสินค้ามาแสดงต่อเจ้าหน้าที่ศุลกากร
2. เจ้าหน้าที่ศุลกากรตรวจสอบเอกสาร A.T.A. CARNET และลงรายละเอียดตามช่องต่าง ๆ ในเอกสาร A.T.A. CARNET และลงทะเบียนในระบบคอมพิวเตอร์พร้อมกำหนดระยะเวลาในการส่งออกและเปิดตรวจของเพื่อสักรายการตรวจปล่อย จัดเก็บค่าน้ำขึ้น A.T.A. CARNET ขาเข้า เมื่อเรียบร้อยให้ผู้โดยสารลงนามรับมอบของและเอกสารในสำเนาเอกสาร A.T.A. CARNET

Work Flow การตรวจปล่อยสินค้าตามใบอนุญาตนำเข้า



หมายเหตุ

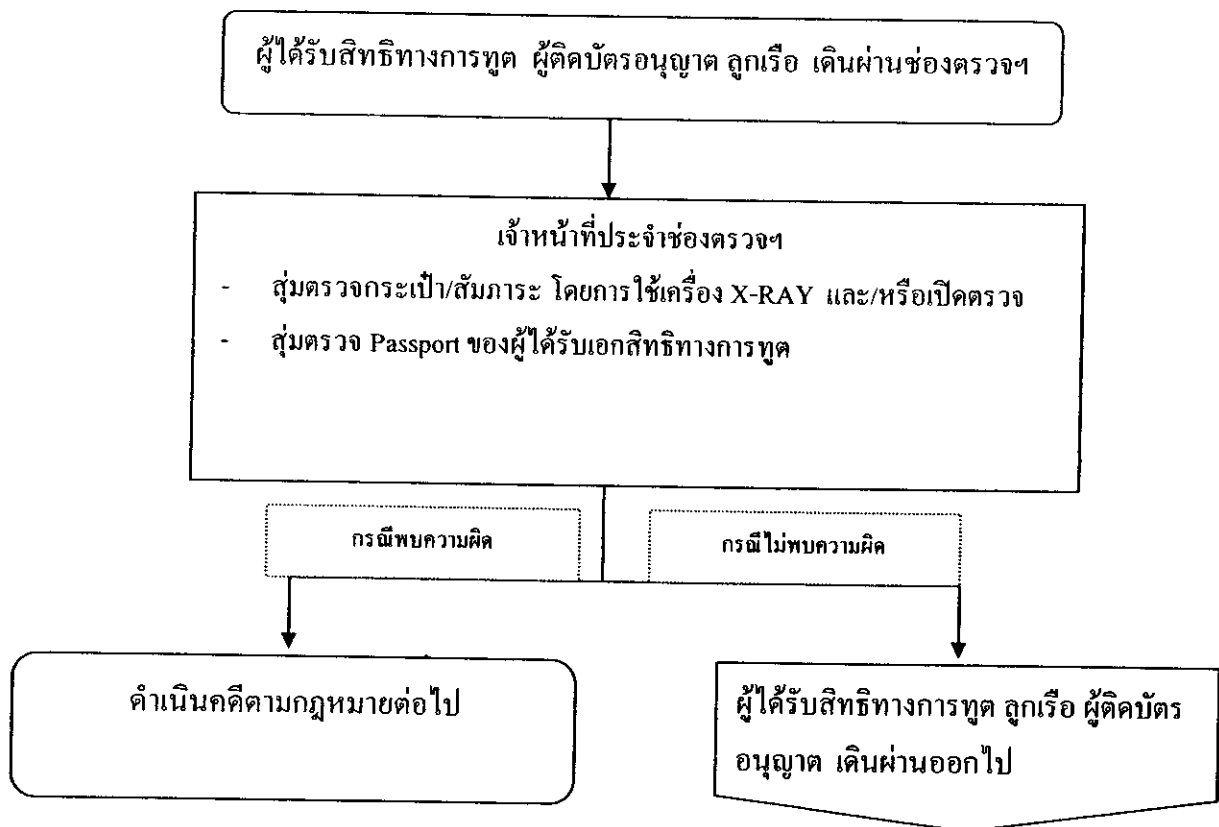
1. กรณีที่ต้องจัดทำใบอนุญาตชำระอากร ที่อยู่นอกเงื่อนไข การชำระอากรปากระวาง และ ใบขนสินค้าขาเข้าพิเศษ (กศก.102)
2. ในกรณีให้สิทธิประโยชน์ทางภาษีศุลกากร เช่น ใบขนคลังสินค้าทัณฑ์บน ใบขน BOI เป็นต้น

Work Flow การตรวจปล่อยสินค้าตามใบขนสินค้า ขาเข้า

จัดทำใบขนสินค้า ปฏิบัติพิธีการ และตรวจปล่อยสินค้า
ณ สำนักงานตรวจปล่อยผู้โดยสาร ในลักษณะ ONE STOP
SERVICE

หมายเหตุ เป็นการจัดระบบงานให้เป็น ONE STOP SERVICE โดยให้ปฏิบัติพิธีการและตรวจปล่อยสินค้า ณ จุดเดียวกัน

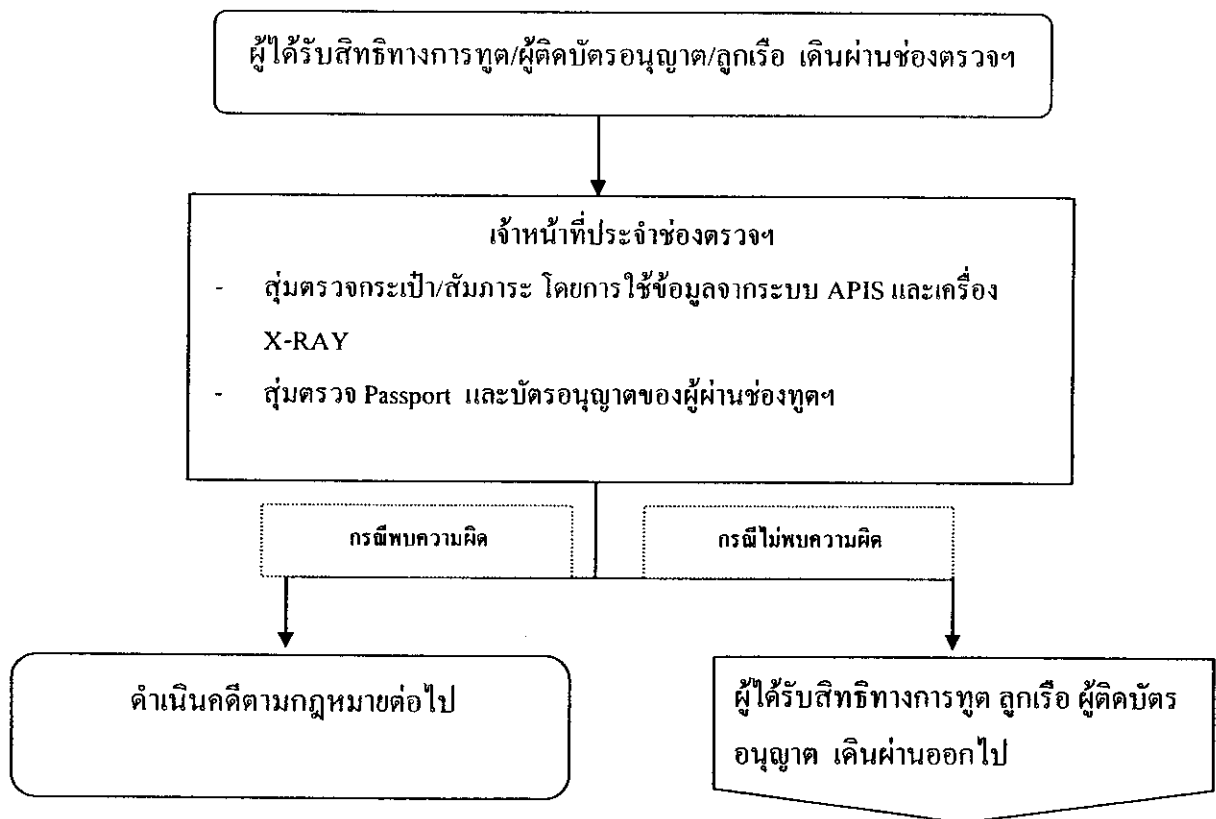
แผนภูมิการปฏิบัติงาน ช่องทูต-ผู้ติดบัตรอนุญาต-ลูกเรือ



ขั้นตอนการปฏิบัติ ช่องทูต-ผู้ติดบัตรอนุญาต-ลูกเรือ

1. ผู้ได้รับสิทธิทางการทูต, ผู้ติดบัตรอนุญาต, ลูกเรือ เดินผ่านช่องฯ กรณีเป็นผู้ได้รับสิทธิทางการทูตต้องแสดง Passport ต่อเจ้าหน้าที่
2. เจ้าหน้าที่ประจำช่อง สุ่มตรวจกระเป๋า สัมภาระของลูกเรือ หรือผู้ได้รับสิทธิทางการทูต (ถ้ามีข้อมูลหรือต้องสงสัย) โดยการใช้เครื่อง X-RAY ตรวจสอบก่อนการเปิดตรวจกระเป๋า สัมภาระ หากพบความความผิด ดำเนินคดีตามกฎหมายต่อไป

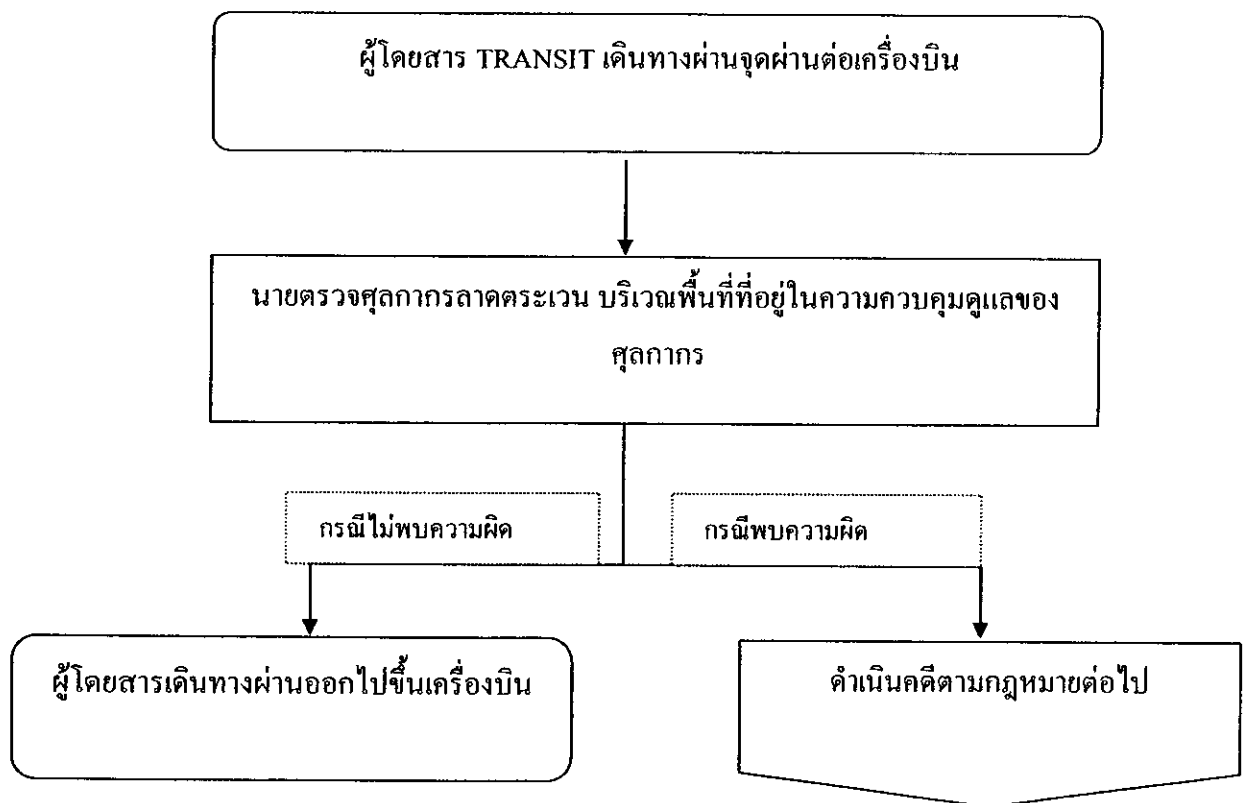
แผนภูมิการปฏิบัติงาน ช่องทูต-ผู้ติดบัตรอนุญาต-ลูกเรือ



ขั้นตอนการปฏิบัติ ช่องทูต-ผู้ติดบัตรอนุญาต-ลูกเรือ

1. ผู้ได้รับสิทธิทางการทูต ผู้ติดบัตรอนุญาต ลูกเรือ เดินผ่านช่องทางฯ กรณีเป็นผู้ได้รับสิทธิทางการทูตต้องแสดง Passport ต่อเจ้าหน้าที่
2. เจ้าหน้าที่ประจำช่อง สุ่มตรวจกระเป๋า สัมภาระของลูกเรือ หรือผู้ได้รับสิทธิทางการทูต (ถ้ามีข้อมูลหรือต้องสงสัย) โดยการใช้เครื่อง X-RAY ตรวจสอบก่อนการเปิดตรวจกระเป๋า สัมภาระ หากพบความผิด ดำเนินคดีตามกฎหมายต่อไป

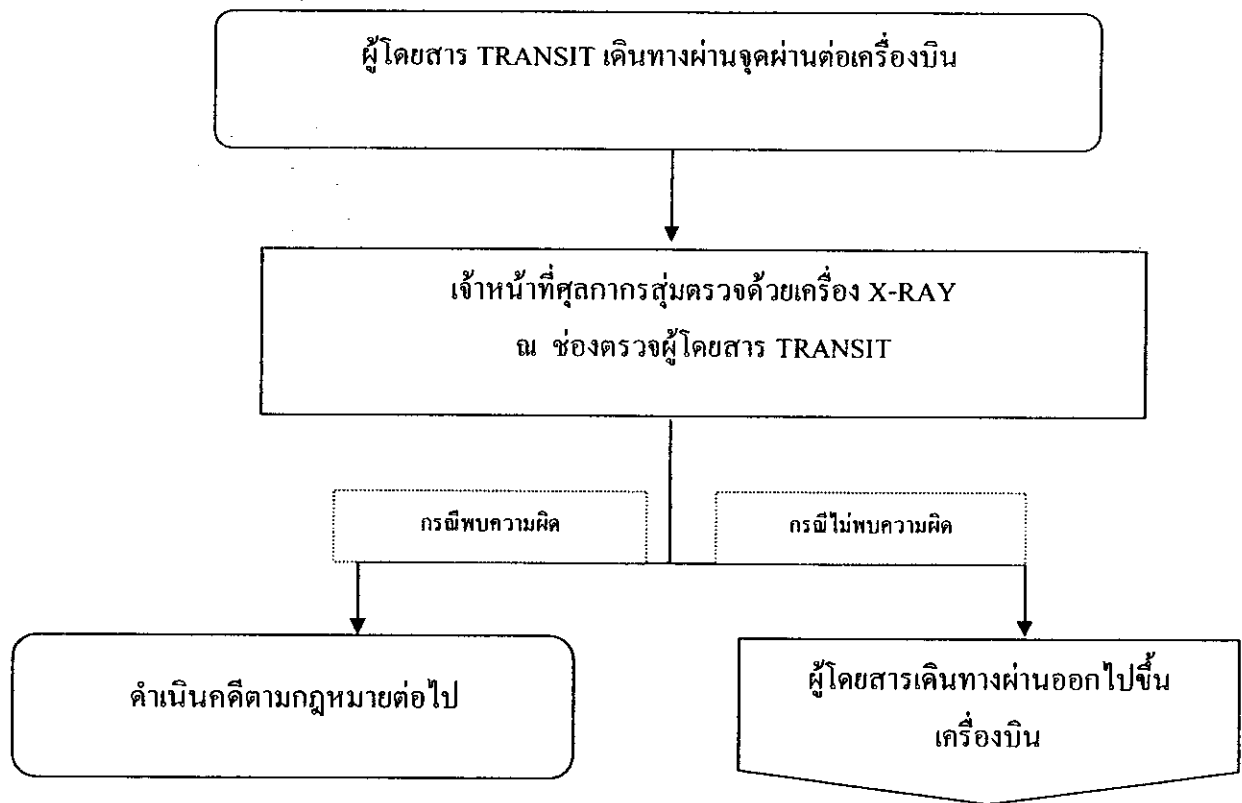
WORK FLOW TRANSIT



ขั้นตอนการปฏิบัติ : ผู้โดยสารเดินทางผ่าน (TRANSIT)

1. ผู้โดยสาร TRANSIT เดินทางผ่านจุดผ่านที่จะต่อเครื่องบิน
2. นายตรวจศุลกากรลาดตระเวน บริเวณพื้นที่ที่อยู่ในความควบคุมดูแลของศุลกากร หากพบความผิด ดำเนินคดีตามกฎหมายต่อไป

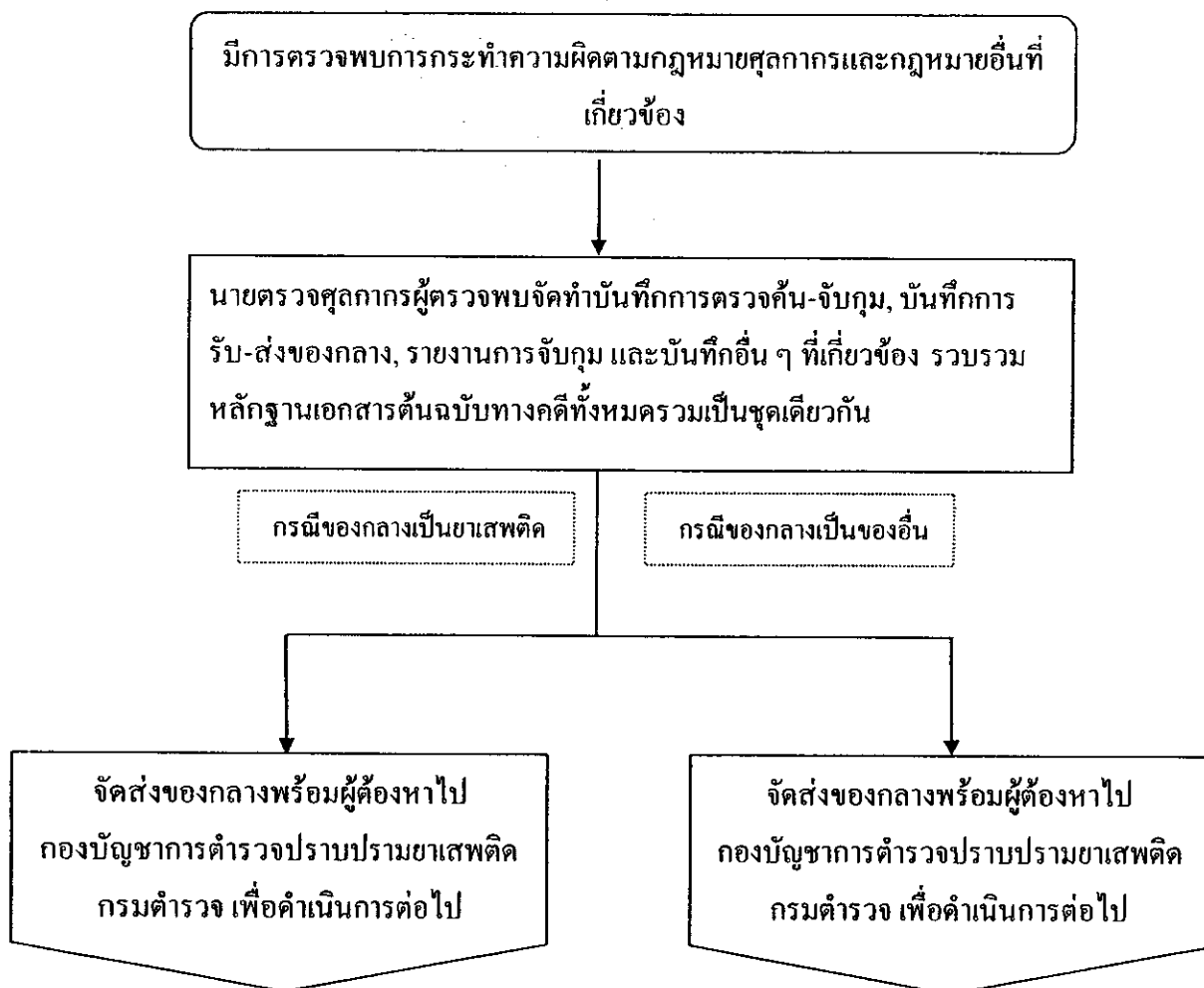
แผนภูมิการปฏิบัติงานผู้โดยสารเดินทางผ่าน (TRANSIT)



ขั้นตอนการปฏิบัติ : ผู้โดยสารเดินทางผ่าน (TRANSIT)

- ผู้โดยสาร TRANSIT เดินทางผ่านจุดผ่านที่จะต่อเครื่องบิน เจ้าหน้าที่ศุลกากรจะใช้ระบบ X-RAY กระเป๋า HAND CARRY มาช่วยในการตรวจสอบสิ่งของในกระเป๋า/หีบห่อที่ HAND CARRY เพื่ออำนวยความสะดวก รวดเร็ว ในการไปต่อเครื่อง ในขณะที่เดียวกันก็สามารถควบคุมทางศุลกากรได้อย่างมีประสิทธิภาพ

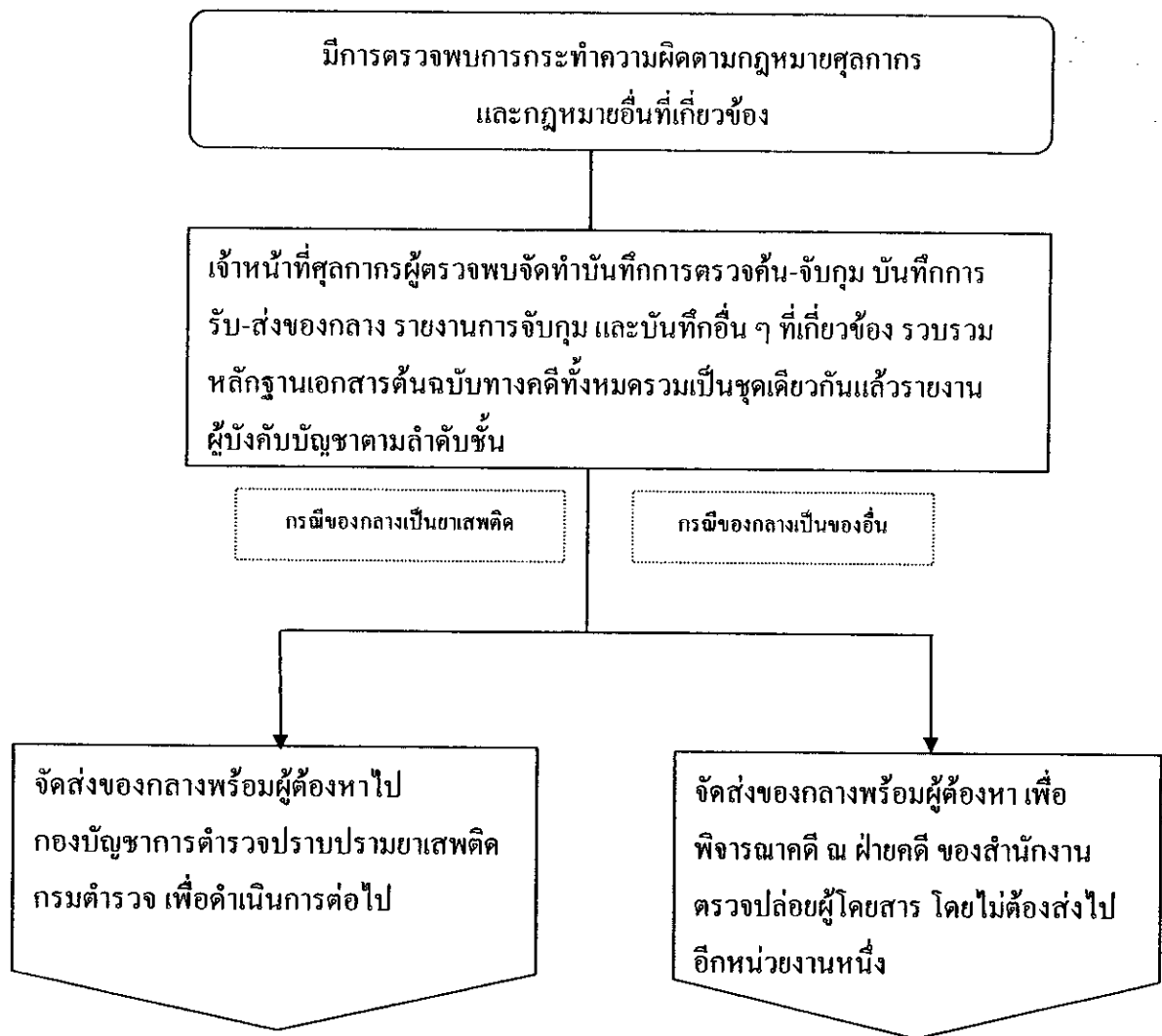
WORK FLOW การดำเนินคดีตามกฎหมาย



ขั้นตอนการปฏิบัติการดำเนินคดีตามกฎหมาย

1. กรณีตรวจพบความผิด นายตรวจสุกลางผู้ตรวจพบแจ้งข้อกล่าวหา และดำเนินการ
 - 1.1 จัดทำบันทึกการตรวจค้น - จับกุม
 - 1.2 จัดทำบันทึกการรับ - ส่ง ของกลาง, รายงานการจับกุม (แบบที่ 306) และบันทึกอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง
 - 1.3 แนบบแบบสำแดงรายละเอียดสิ่งของผู้โดยสาร (แบบ 211) หนังสือเดินทางผู้ต้องหา, บัตรโดยสาร (ถ้ามี) กับเอกสารต้นฉบับทางคดีทั้งหมดรวมเป็นชุดเดียวกัน
2. เจ้าหน้าที่ผู้ได้รับมอบหมาย นำตัวผู้ต้องหาที่กระทำผิดพร้อมของกลาง ส่งไปดำเนินคดียังหน่วยงานต่อไปนี้
 - 2.1 ในเวลาทำการให้นำตัวผู้ต้องหาและของกลางส่ง หัวหน้าฝ่ายคดี ส่วนปฏิบัติการกลาง สอช. ภายใน 24 ชั่วโมง
 - 2.2 นอกเวลาทำการ
 - กรณีผู้ต้องหาต่อสู้คดีหรือไม่ต่อสู้คดี แต่ไม่มีเงินเพียงพอแก่ค่าปรับเพื่อเป็นเกณฑ์ในการพิจารณาประกันตัวผู้ต้องหาได้ในขณะนั้น ให้นำส่งตัวผู้ต้องหาไปที่สภ.วัดรงาน 1 กองกำกับการ 1 กองบังคับการสืบสวนคดีเศรษฐกิจ สำนักงานตำรวจแห่งชาติ ภายใน 24 ชั่วโมง พร้อมเอกสารอื่นที่เกี่ยวข้อง อาทิ สำเนาบันทึกการจับกุมต้นฉบับหนังสือนำส่งฯ ส่วนของกลางและเอกสารอื่นที่เกี่ยวข้อง อาทิ ต้นฉบับบันทึกการจับกุม สำเนาหนังสือส่ง ต้นฉบับบันทึกประเมินราคาและอากร ให้เจ้าหน้าที่สุกลางผู้จับกุมเป็นผู้เก็บรักษาและนำส่งส่วนปฏิบัติการกลาง (ฝ่ายคดี, ฝ่ายของกลาง) ในวันเปิดทำการถัดไป
 - กรณีผู้ต้องหาไม่ประสงค์จะสู้คดีและขอระงับคดีในชั้นสุกลาง โดยมีเงินเพียงพอแก่ค่าปรับ ผู้ต้องหาสามารถประกันตัวได้ในขณะนั้น โดยกรอกและยื่น “คำร้องขอประกันตัว” ต่อผู้อำนวยการส่วนตรวจของผู้โดยสาร หรือผู้ที่ได้รับมอบหมายเพื่อพิจารณาอนุมัติตามหลักการที่กำหนดไว้ในประมวลฯ
 - 2.3 กรณีของกลางเป็นยาเสพติด ให้จัดส่งของกลางพร้อมผู้ต้องหาและเรื่องไปยังแผนก 1 กองกำกับการ 1 กองบังคับการสอบสวน กองบัญชาการตำรวจปราบปรามยาเสพติด กรมตำรวจ ภายใน 24 ชั่วโมง หลังการตรวจพบการกระทำความผิด เพื่อดำเนินการต่อไป

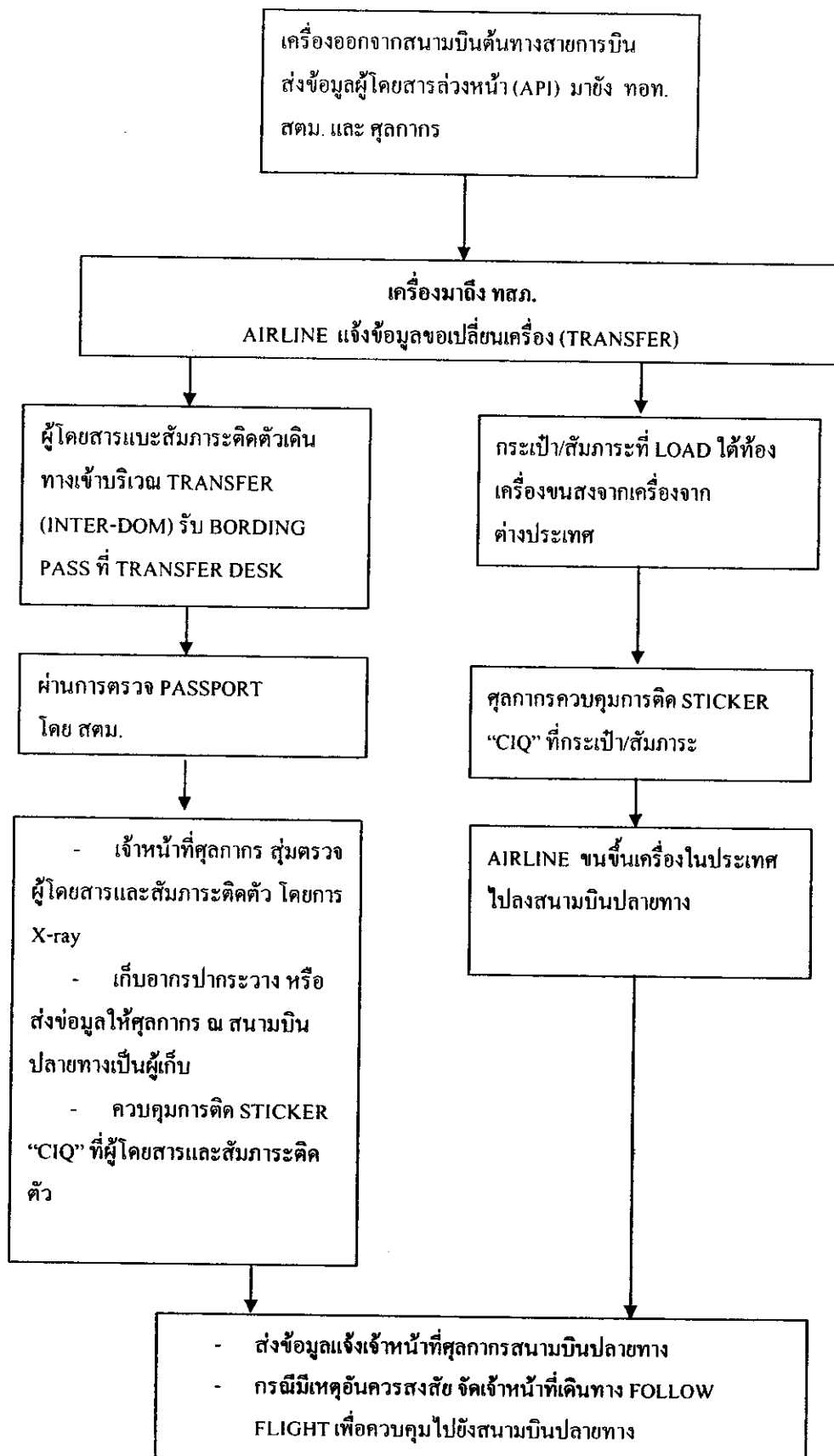
แผนภูมิการปฏิบัติงาน การดำเนินคดีตามกฎหมาย



ขั้นตอนการปฏิบัติการดำเนินคดีตามกฎหมาย

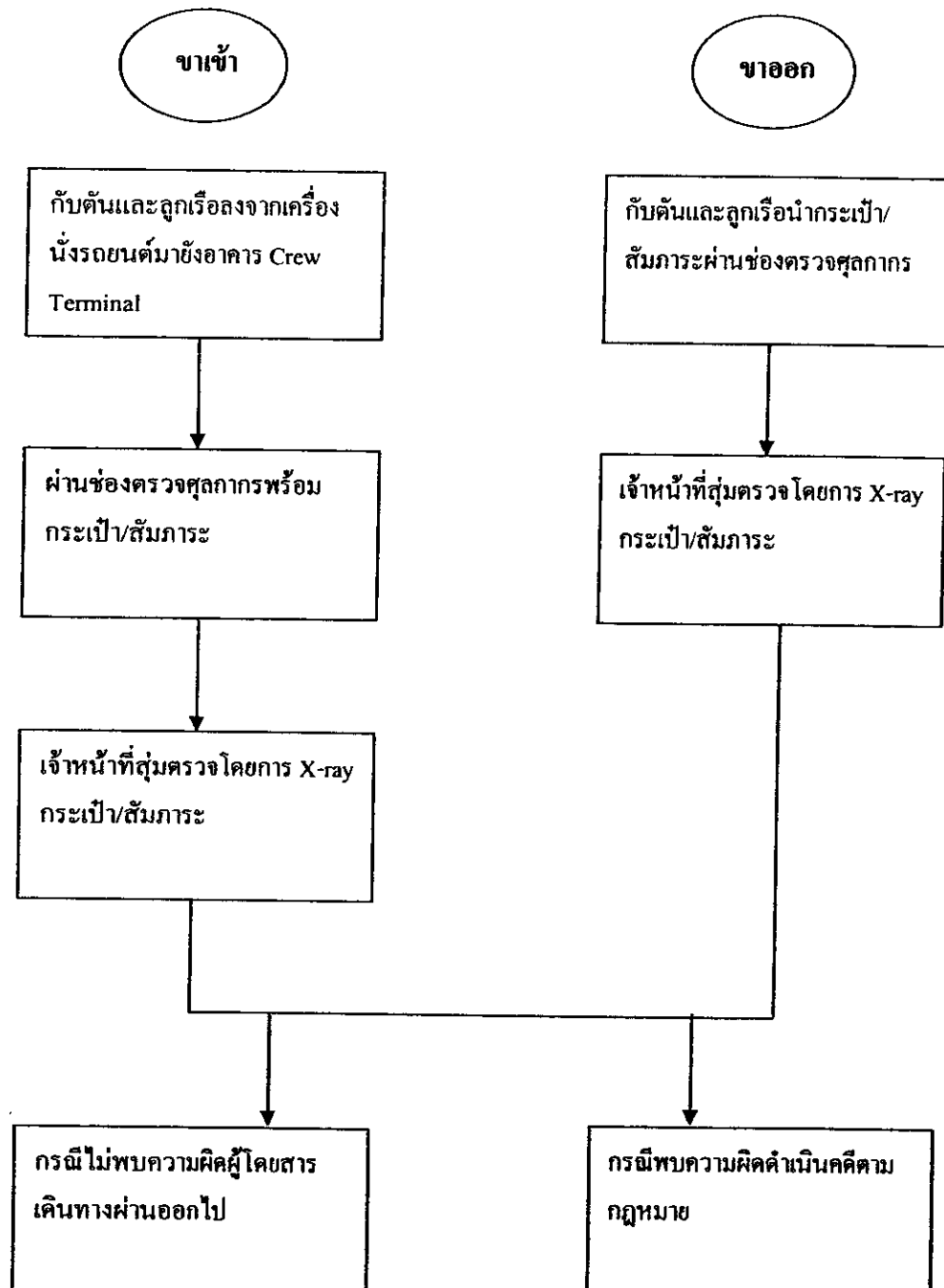
1. กรณีตรวจพบความผิด เจ้าหน้าที่สุทการผู้ตรวจพบแจ้งข้อกล่าวหา และดำเนินการ
 - 1.1 จัดทำบันทึกการตรวจค้น - จับกุม
 - 1.2 จัดทำบันทึกการรับ-ส่งของกลาง รายงานการจับกุม (แบบที่ 306) และบันทึกอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง
 - 1.3 แบนหนังสือเดินทางผู้ต้องหา บัตรโดยสาร(ถ้ามี) กับเอกสารต้นฉบับทางคดีทั้งหมด รวมเป็นชุดเดียวกัน
2. เจ้าหน้าที่ผู้ได้รับมอบหมาย นำตัวผู้ต้องหาที่กระทำผิดพร้อมของกลาง ส่งไปดำเนินคดียังหน่วยงานต่อไปนี้
 - 2.1 ในเวลาทำการให้นำตัวผู้ต้องหาและของกลางส่ง ฝ่ายคดี ส่วนควบคุมทางสุทการ สำนักงานตรวจปล่อยผู้โดยสาร ภายใน 24 ชั่วโมง
 - 2.2 นอกเวลาทำการ
 - กรณีผู้ต้องหาต่อสู้คดีหรือไม่ต่อสู้คดี แต่ไม่มีเงินเพียงพอแก้ค่าปรับเพื่อเป็นเกณฑ์ในการพิจารณาประกันตัวผู้ต้องหาได้ในขณะนั้นให้นำส่งตัวผู้ต้องหาไปที่สารวัตรงาน 1 กองกำกับการ 1 กองบังคับการสืบสวนคดีเศรษฐกิจ สำนักงานตำรวจแห่งชาติ ภายใน 24 ชั่วโมง พร้อมเอกสารอื่นที่เกี่ยวข้อง อาทิ สำเนาบันทึกการจับกุมต้นฉบับหนังสือนำส่งฯ ส่วนของกลางและเอกสารอื่นที่เกี่ยวข้อง อาทิ ต้นฉบับบันทึกการจับกุม สำเนานหนังสือส่ง ต้นฉบับบันทึกประเมินราคาและอากร ให้เจ้าหน้าที่สุทการผู้จับกุมเป็นผู้เก็บรักษา และนำส่งฝ่ายคดีและฝ่ายของกลางและของตกค้าง ส่วนควบคุมทางสุทการ ในวันเปิดทำการถัดไป
 - กรณีผู้ต้องหาไม่ประสงค์จะสู้คดีและขอระงับคดีในชั้นสุทการ โดยมีเงินเพียงพอแก้ค่าปรับ ผู้ต้องหาสามารถประกันตัวได้ในขณะนั้น โดยกรอกและยื่น “คำร้องขอประกันตัว” ต่อผู้อำนวยการส่วนบริการผู้โดยสาร หรือผู้ที่ได้รับมอบหมายเพื่อพิจารณาอนุมัติตามหลักการที่กำหนดไว้ในประมวลฯ
 - 2.3 กรณีของกลางเป็นยาเสพติด ให้จัดส่งของกลางพร้อมผู้ต้องหาและเรื่องไปยังแผนก 1 กองกำกับการ 1 กองบังคับการสอบสวน กองบัญชาการตำรวจปราบปรามยาเสพติด สำนักงานตำรวจแห่งชาติ ภายใน 24 ชั่วโมง หลังการตรวจพบการกระทำความผิด เพื่อดำเนินการต่อไป

FLOW CHART การตรวจผู้โดยสารและกระเป๋า/สัมภาระ CHECK THROUGH เที่ยวขาเข้า ระบบ FIRST PORT OF CALL

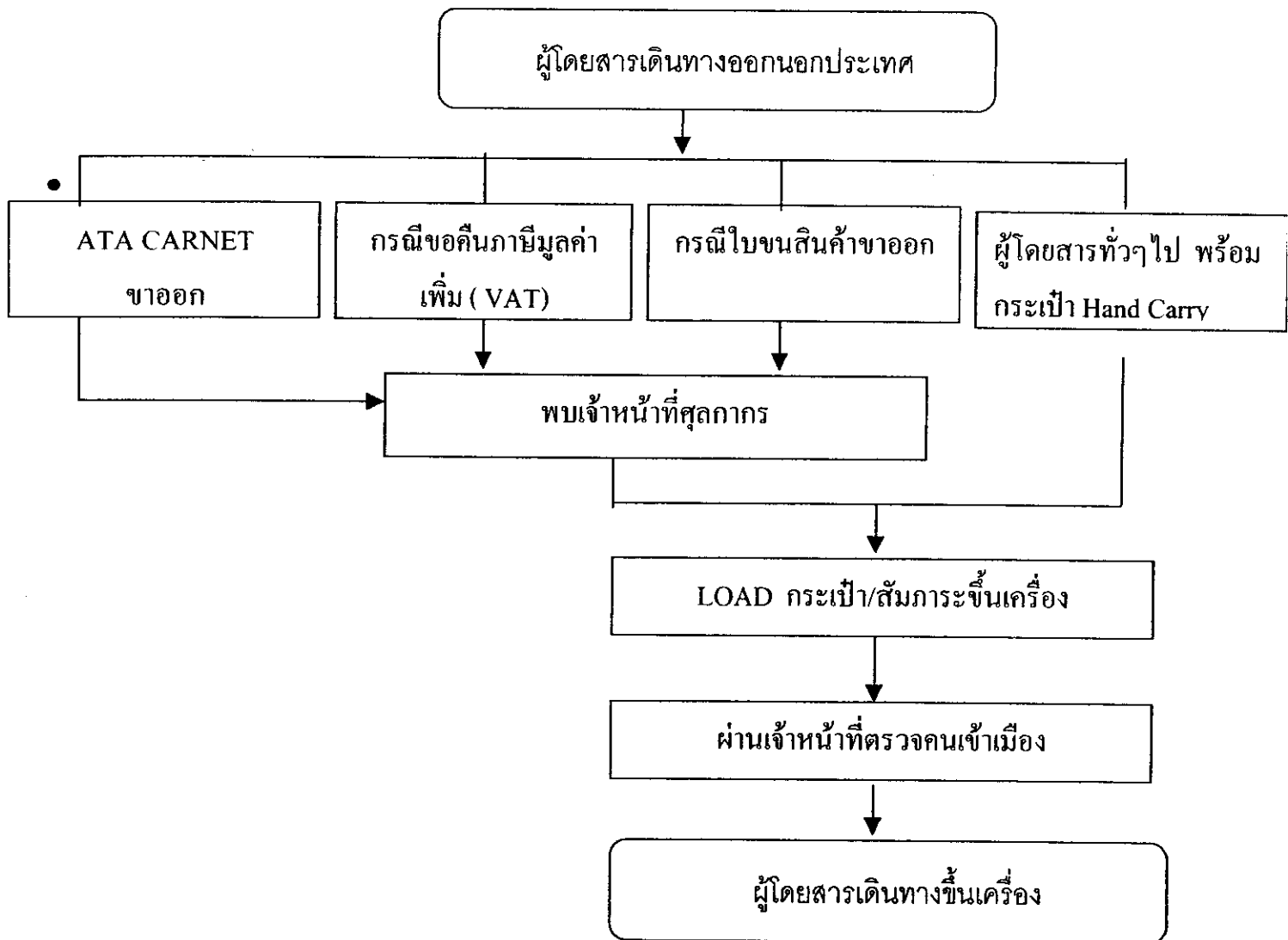


FLOW CHART การตรวจลูกเรือของ บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)

๗ อาคาร CREW TERMINAL

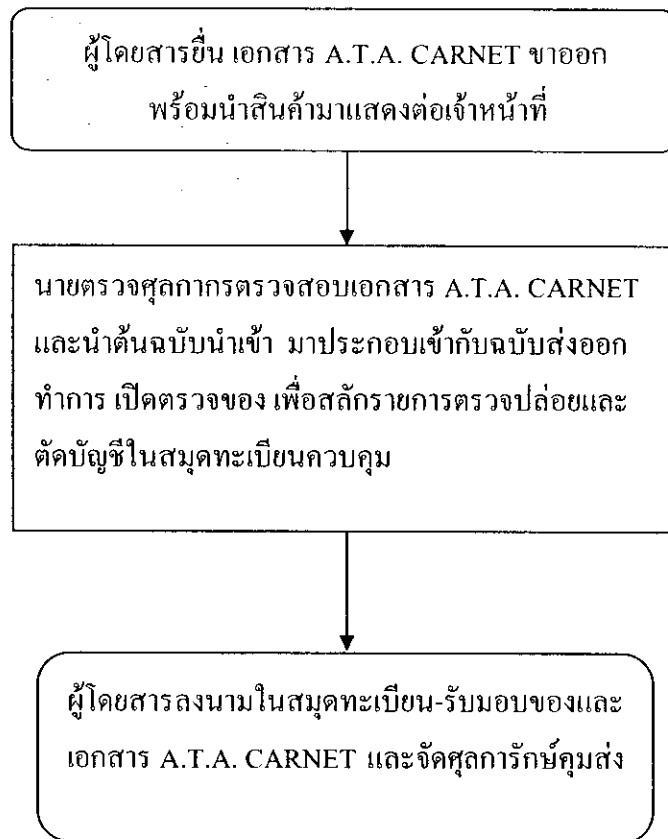


FLOW CHART กระบวนการรวมด้านผู้โดยสารขาออก



- หมายเหตุ :
1. หากตรวจพบการกระทำความผิด จะสั่งดำเนินคดีตาม Work Flow การดำเนินคดีตามกฎหมาย
 2. บริษัทการบินไทย ได้จัดเคาน์เตอร์พิเศษ (VIP LOUNGE) สำหรับบริการผู้โดยสารขาออก เป็นการบริการพิเศษให้กับผู้โดยสาร FIRST CLASS & BUSINESS CLASS จึงต้องจัดอัตราค่าล้างเจ้าหน้าที่ ไปรองรับในการให้บริการ ณ จุดดังกล่าว ทั้งในด้านของการตรวจของทั่วไป & การคืนภาษีมูลค่าเพิ่ม (VAT)

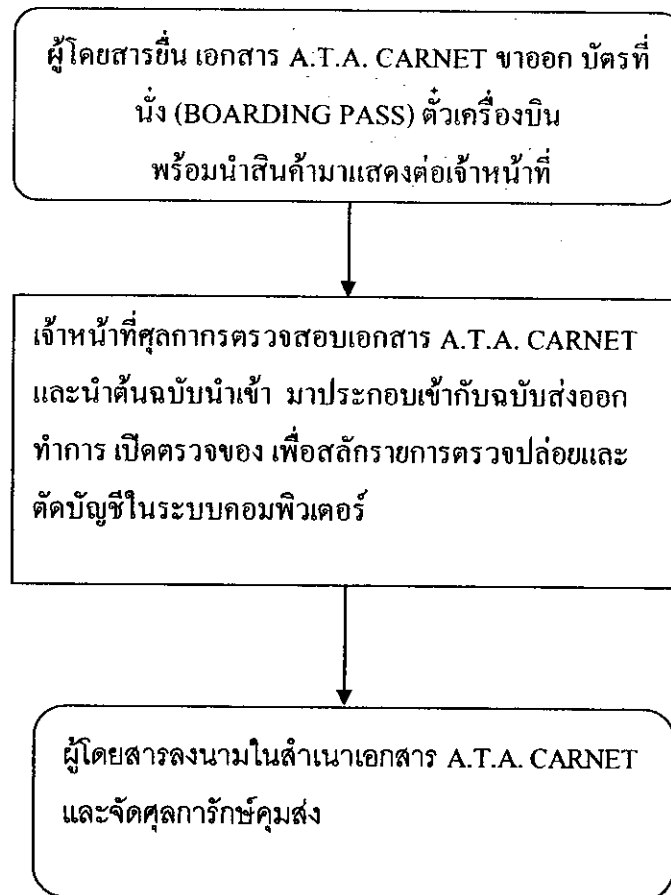
WORK FLOW A.T.A. CARNET (ขาออก)



ขั้นตอนการปฏิบัติ : A.T.A CARNET (ขาออก)

1. ผู้โดยสารยื่นแบบ 211, หนังสือเดินทาง และเอกสาร A.T.A. CARNET ฉบับขาออก พร้อมนำสินค้ามาแสดงต่อเจ้าหน้าที่ศุลกากร
2. นายตรวจศุลกากรตรวจสอบความถูกต้องสมบูรณ์ของเอกสาร A.T.A. CARNET และนำต้นฉบับนำเข้ามาประกอบกับฉบับส่งออก ทำการเปิดตรวจของเพื่อสักรายการตรวจปล่อยและตัดบัญชีในสมุดทะเบียนควบคุม เมื่อเรียบร้อยให้ผู้โดยสารลงนามรับมอบของและเอกสารในสมุดทะเบียน

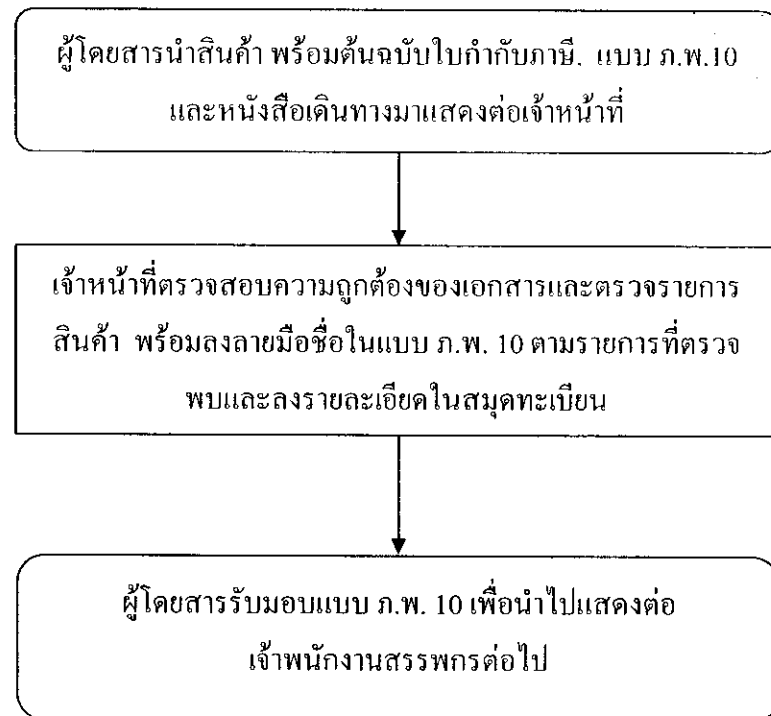
แผนภูมิการปฏิบัติงาน A.T.A. CARNET (ขาออก)



ขั้นตอนการปฏิบัติ : A.T.A. CARNET (ขาออก)

1. ผู้โดยสารยื่นหนังสือเดินทาง บัตรที่นั่ง และเอกสาร A.T.A. CARNET ฉบับขาออก พร้อมนำสินค้ามาแสดงต่อเจ้าหน้าที่สุกการ
2. เจ้าหน้าที่สุกการตรวจสอบความถูกต้องสมบูรณ์ของเอกสาร A.T.A. CARNET และนำต้นฉบับนำเข้า มาประกอบกับฉบับส่งออก ทำการเปิดตรวจของเพื่อสักรายการตรวจปล่อยและตัดบัญชีในระบบคอมพิวเตอร์ เมื่อเรียบร้อยแล้วให้ผู้โดยสารลงนามรับมอบของและสำเนา A.T.A. CARNET

WORK FLOW VAT REFUND FOR FOREIGN TOURIST

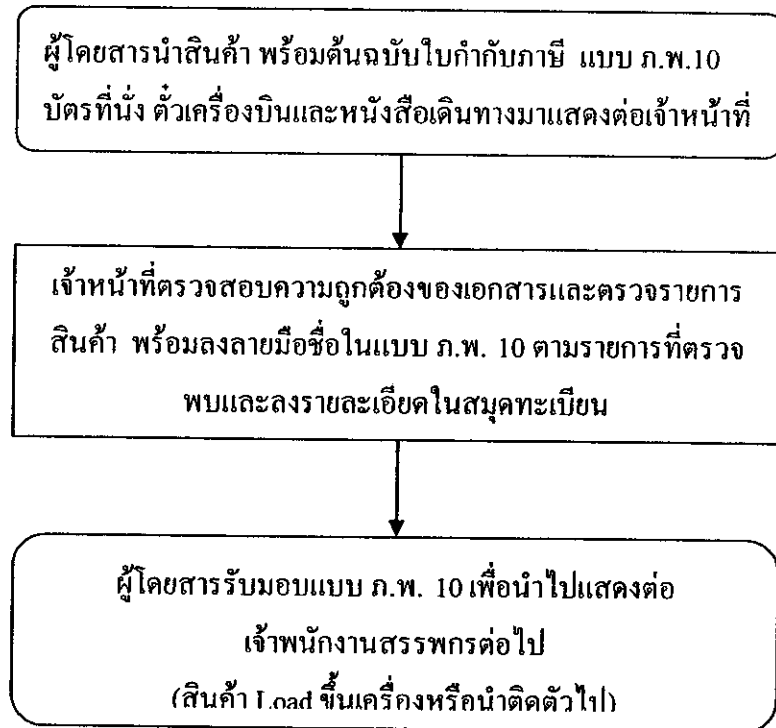


ขั้นตอนการปฏิบัติ : VAT REFUND FOR FOREIGN TOURIST

1. ผู้โดยสารชาวต่างประเทศ นำสินค้าที่ได้รับสิทธิขอคืนภาษีมูลค่าเพิ่ม พร้อมต้นฉบับใบกำกับภาษีและใบคำร้องขอคืนเงินภาษีมูลค่าเพิ่มสำหรับนักท่องเที่ยว(ภ.พ.10) มาแสดงต่อเจ้าพนักงานศุลกากรประจำสำนักงานตรวจสอบสินค้าที่ขอคืนภาษีมูลค่าเพิ่ม เพื่อให้ตรวจสอบสินค้าและรับรองใบคำร้องฯ (ภ.พ.10)
2. นายตรวจศุลกากร ตรวจสอบหนังสือเดินทาง ต้นฉบับใบกำกับภาษี รายการสินค้าที่ขอคืนภาษีมูลค่าเพิ่ม
 - 2.1 กรณีตรวจพบรายการสินค้าครบถ้วนถูกต้อง ให้รับรองสินค้าครบจำนวน
 - 2.2 กรณีพบบางรายการ ให้ขีดฆ่ารายการสินค้าที่ขาด หรือใส่จำนวนสินค้าที่ตรวจพบจริง
 - 2.3 กรณีไม่มีสินค้ามาให้ตรวจ ให้ประทับตราไม่มีของมาให้ตรวจ

ลงลายมือชื่อพร้อมประทับตราศุลกากรไว้เป็นหลักฐานในแบบ ภ.พ.10 และลงรายละเอียดในสมุด “ทะเบียนแบบ ภ.พ.10” คืนใบคำร้องขอคืนเงินภาษีมูลค่าเพิ่มให้แก่ผู้โดยสารเพื่อนำไปแสดงต่อเจ้าพนักงานสรรพากรต่อไป ส่วนสินค้ามอบให้ผู้โดยสารนำไปบรรจุขึ้นเครื่องบินที่ CHECK IN ของสายการบินต่อไป

**แผนภูมิปฏิบัติงานในการตรวจสอบสินค้าและรับรองการคืนเงินภาษีมูลค่าเพิ่มสำหรับ
นักท่องเที่ยว (VAT REFUND FOR FOREIGN TOURIST)**



ขั้นตอนการปฏิบัติ : VAT REFUND FOR FOREIGN TOURIST

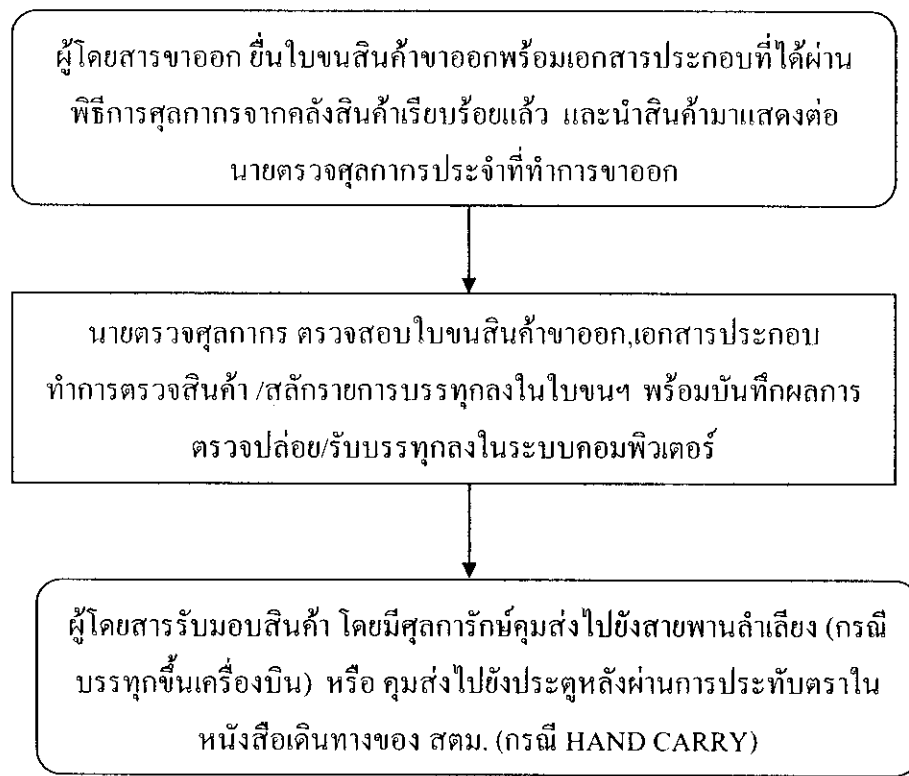
1. ผู้โดยสารชาวต่างประเทศ นำสินค้าที่ได้รับสิทธิขอคืนภาษีมูลค่าเพิ่ม พร้อมต้นฉบับใบกำกับภาษีและใบคำร้องขอคืนเงินภาษีมูลค่าเพิ่มสำหรับนักท่องเที่ยว(ภ.พ.10) มาแสดงต่อเจ้าหน้าที่ศุลกากรประจำสำนักงานตรวจสอบสินค้าที่ขอคืนภาษีมูลค่าเพิ่ม เพื่อให้ตรวจสอบสินค้าและรับรองใบคำร้องฯ (ภ.พ.10)
2. เจ้าหน้าที่ศุลกากร ตรวจสอบหนังสือเดินทาง ต้นฉบับใบกำกับภาษี รายการสินค้าที่ขอคืนภาษีมูลค่าเพิ่ม บัตรที่นั่ง และตู้เครื่องบิน
 - 2.1 กรณีตรวจพบรายการสินค้าครบถ้วนถูกต้อง ให้รับรองสินค้าครบจำนวน
 - 2.2 กรณีพบบางรายการ ให้ขีดฆ่ารายการสินค้าที่ขาด หรือใส่จำนวนสินค้าที่ตรวจพบจริง
 - 2.3 กรณีไม่มีสินค้ามาให้ตรวจ ให้ประทับตราไม่มีของมาให้ตรวจ

ลงลายมือชื่อพร้อมประทับตราศุลกากรไว้เป็นหลักฐานในแบบ ภ.พ.10 และลงรายละเอียดในสมุด “ ทะเบียนแบบ ภ.พ.10 ” คืนใบคำร้องขอคืนเงินภาษีมูลค่าเพิ่มให้แก่ผู้โดยสารเพื่อนำไปแสดงต่อเจ้าพนักงานสรรพากรต่อไป ส่วนสินค้ามอบให้ผู้โดยสารนำไปบรรจุทุกชิ้น เครื่องบินที่ CHECK IN หรือนำติดตัวไป

หมายเหตุ - ปรับปรุงระบบการลงทะเบียนให้ สะดวก รวดเร็ว ขึ้น

- จัดเจ้าหน้าที่สืบสวนคุมผู้โดยสารนำของที่ขอคืน VAT ไป LOAD ลงสายพานขณะ Check-in ป้องกันการฉ้อฉล

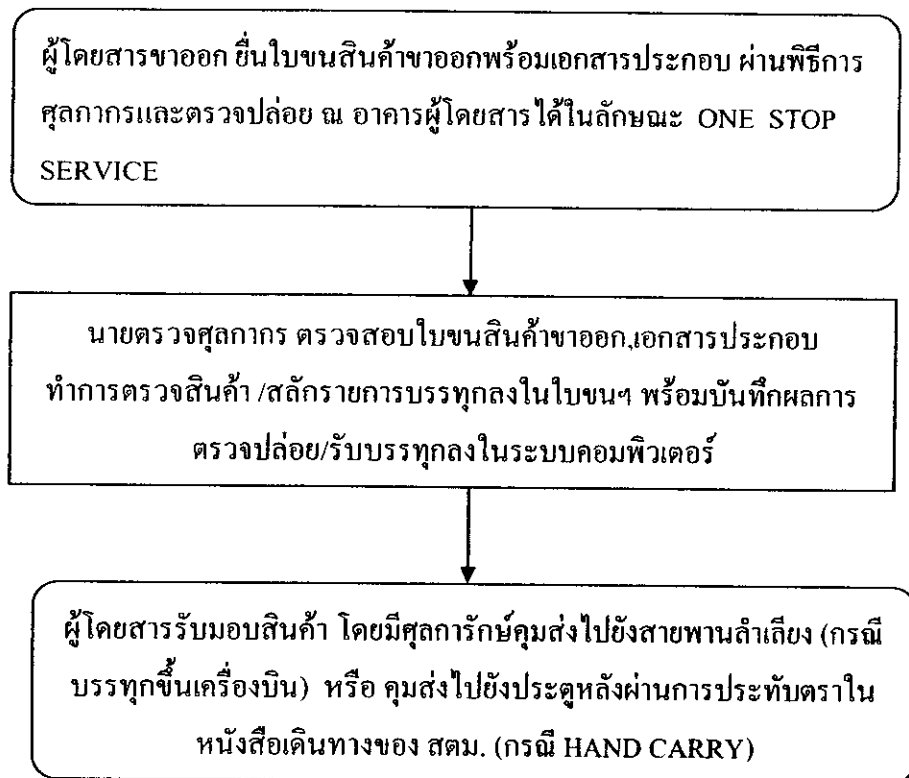
WORK FLOW การตรวจปล่อยสินค้าตามใบขนสินค้าขาออก



ขั้นตอนการปฏิบัติ : การตรวจปล่อยสินค้าตามใบขนสินค้าขาออก

1. ผู้โดยสารขาออก ยื่นใบขนสินค้าขาออกพร้อมเอกสารประกอบ ที่ได้ผ่านพิธีการศุลกากรจากคลังสินค้า เรียบร้อยแล้ว และนำสินค้ามาแสดงต่อนายตรวจศุลกากรประจำที่ทำการขาออก
2. นายตรวจศุลกากร ทำการตรวจสอบใบขนสินค้าขาออกและเอกสารประกอบ และทำการเปิดตรวจสินค้า และหรือสักการะการบรรจุทุกลงในใบขนฯ พร้อมบันทึกผลการตรวจปล่อย/รับบรรจุทุกลงในระบบคอมพิวเตอร์
3. ผู้โดยสารขาออกรับมอบสินค้า โดยมีศุลกากรักษ์คุมส่งไปยังสายพานลำเลียง (กรณีบรรจุขึ้นเครื่องบิน) หรือ คุมส่งไปยังประตูหลังผ่านการประทับตราในหนังสือเดินทางของ สตม. (กรณี HAND CARRY)

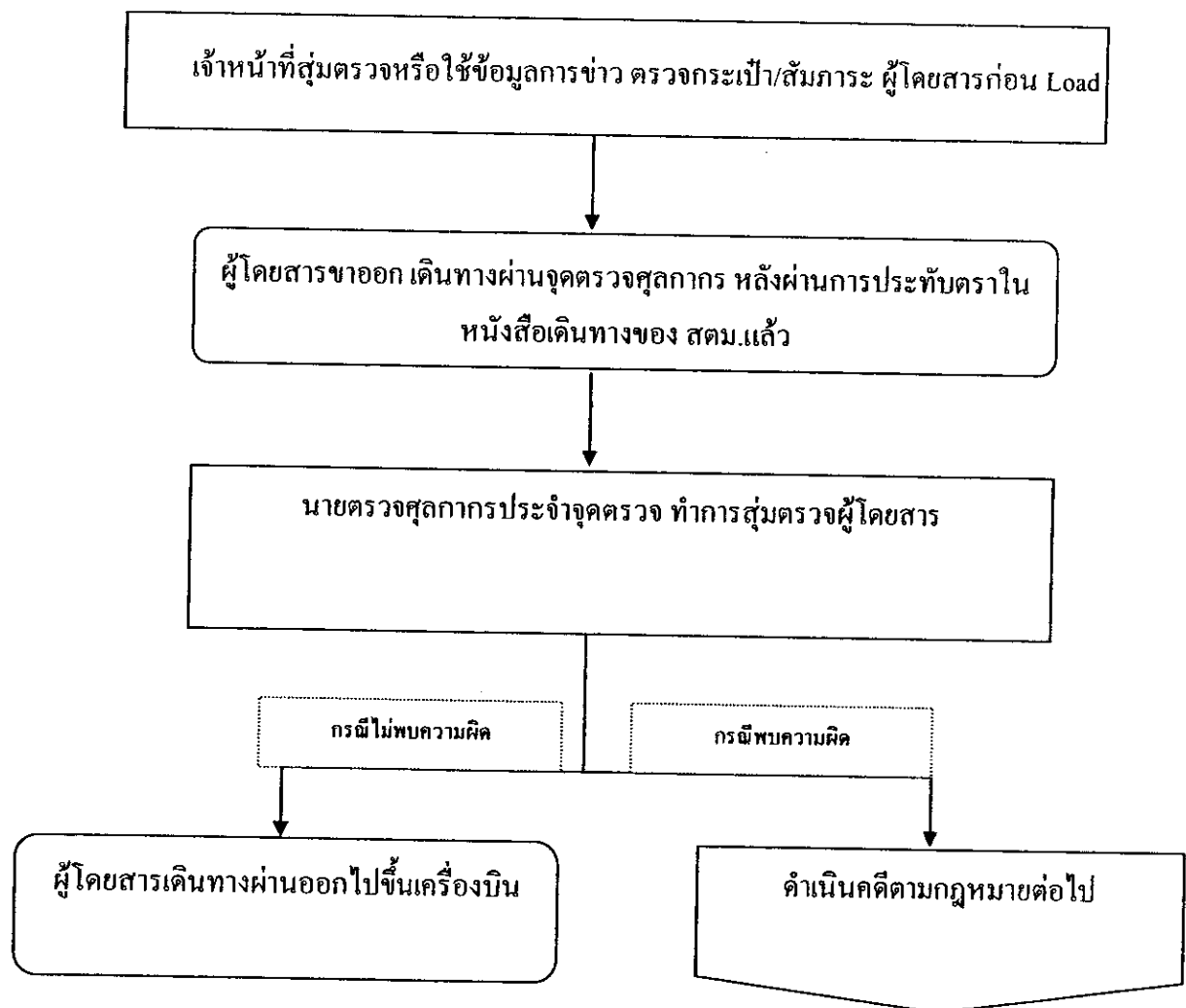
WORK FLOW การตรวจปล่อยสินค้าตามใบขนสินค้าขาออก



ขั้นตอนการปฏิบัติ : การตรวจปล่อยสินค้าตามใบขนสินค้าขาออก

1. ผู้โดยสารขาออก ยื่นใบขนสินค้าขาออกพร้อมเอกสารประกอบ ผ่านพิธีการและตรวจปล่อยได้ ณ อาคารผู้โดยสารในลักษณะ ONE STOP SERVICE
2. นายตรวจศุลกากร ทำการตรวจสอบใบขนสินค้าขาออกและเอกสารประกอบ และทำการเปิดตรวจสินค้า และหรือสลักรายการบรรจุทุกลงในใบขนฯ พร้อมบันทึกผลการตรวจปล่อย/รับบรรจุทุกลงในระบบคอมพิวเตอร์
3. ผู้โดยสารขาออกรับมอบสินค้า โดยมีศุลกากรักษ์คุมส่งไปยังสายพานลำเลียง (กรณีบรรจุทุกขึ้นเครื่องบิน) หรือ คุมส่งไปยังประตูหลังผ่านการประทับตราในหนังสือเดินทางของ สตม. (กรณี HAND CARRY)

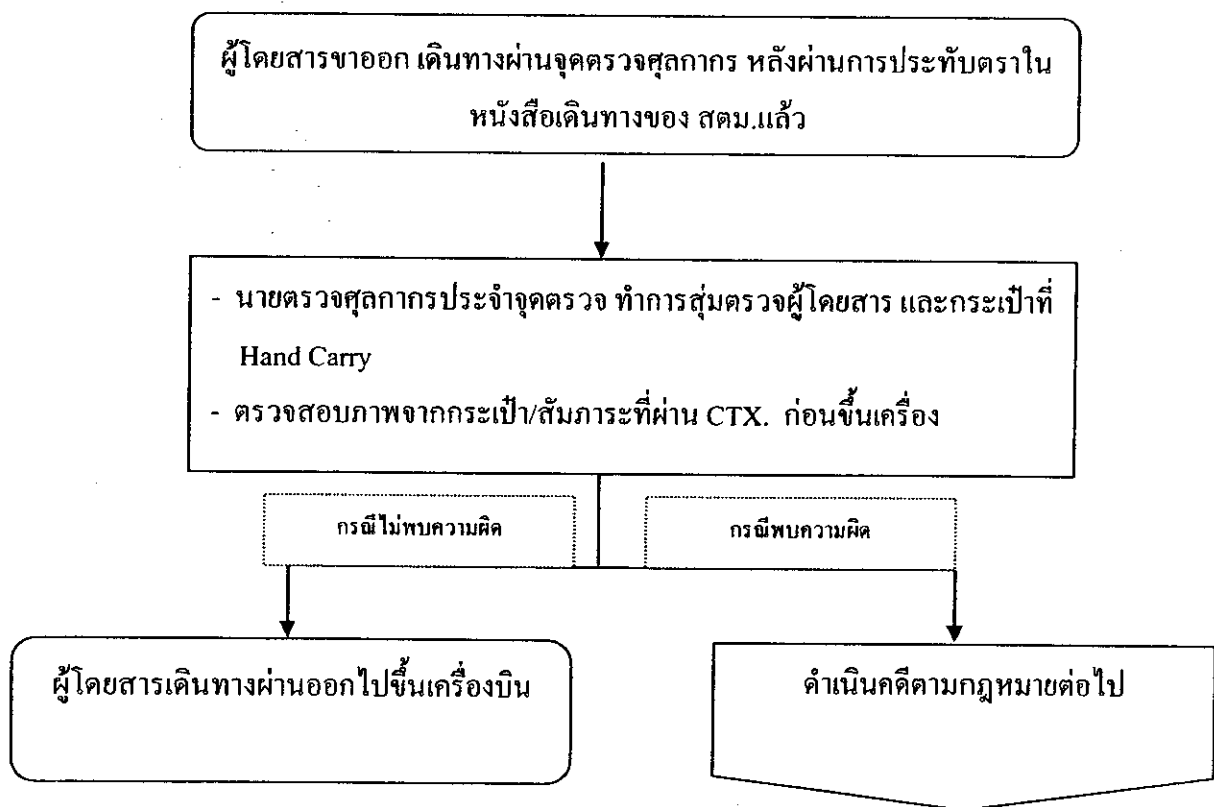
WORK FLOW การตรวจปล่อยผู้โดยสารขาออก



ขั้นตอนการปฏิบัติ : การตรวจปล่อยผู้โดยสารขาออก

- เจ้าหน้าที่ศุลกากร สุ่มตรวจหรือใช้ข้อมูลการข่าว ตรวจกระเป๋า/สัมภาระ ก่อนที่กระเป๋าจะ Load ขึ้นเครื่องบิน
- ผู้โดยสารขาออก เดินทางผ่านจุดตรวจศุลกากร หลังผ่านการประทับตราในหนังสือเดินทางของ สตม. แล้ว
- นายตรวจศุลกากรประจำจุดตรวจ ทำการสุ่มตรวจผู้โดยสาร หากพบความผิด ดำเนินคดีตามกฎหมายต่อไป

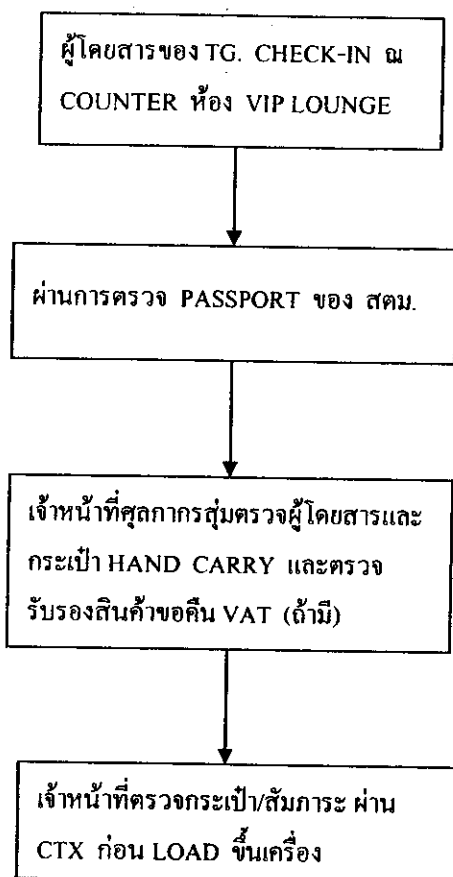
WORK FLOW การตรวจปล่อยผู้โดยสารขาออก



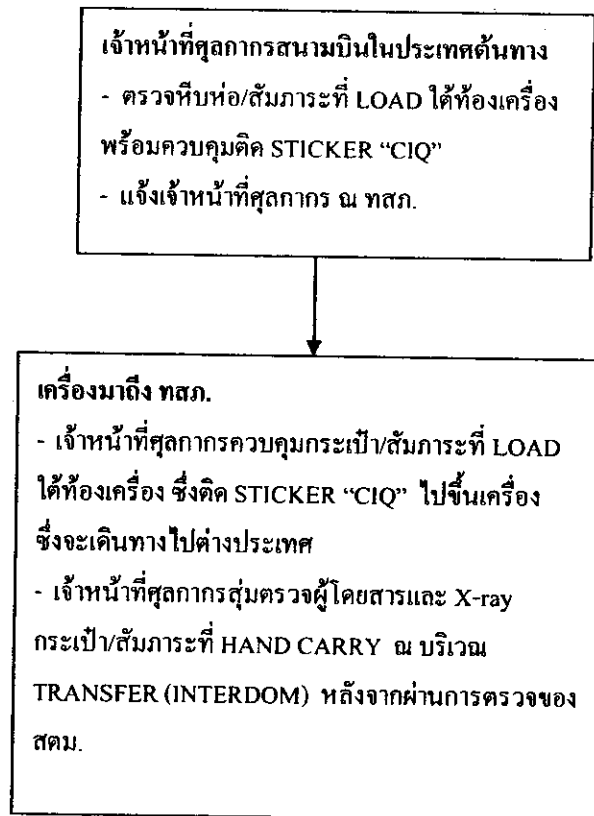
ขั้นตอนการปฏิบัติ : การตรวจปล่อยผู้โดยสารขาออก

1. ผู้โดยสารขาออก เดินทางผ่านจุดตรวจศุลกากร หลังผ่านการประทับตราในหนังสือเดินทางของ สตม. แล้ว
2. นายตรวจศุลกากรประจำจุดตรวจ ทำการสุ่มตรวจผู้โดยสาร หากพบความผิด ดำเนินคดีตามกฎหมายต่อไป
3. จัดเจ้าหน้าที่สืบสวนตรวจสอบภาพสิ่งของในกระเป๋า/หีบห่อสัมภาระของผู้โดยสาร ขณะผ่านเครื่อง X-RAY CTX. ก่อนขึ้นเครื่อง

FLOW CHART การให้บริการผู้โดยสาร VIP.
ของ บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ณ ห้อง VIP LOUNGE ขาออก



FLOW CHART การตรวจผู้โดยสารและกระเป๋า/สัมภาระ CHECK THROUGH เที่ยวขาออก



**ข้อมูลประกอบการขอรับการจัดสรรอัตรากำลังของ
ระบบงานตรวจปล่อยสินค้าท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ**

ข้อมูลประกอบการขอรับจัดสรรอัตราค่าคลังของระบบงานตรวจปล่อยสินค้าท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

ในการเตรียมความพร้อมในการเปิดใช้เขตปลอดอากร ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ให้ทันภายในกำหนดการเปิดใช้สนามบินสุวรรณภูมิ กรมศุลกากรได้ดำเนินการปรับปรุงระบบงานเพื่อให้เกิดประสิทธิภาพในการให้บริการศุลกากรตลอด 24 ชม. เพื่อตอบสนองนโยบายของรัฐบาลที่มุ่งเน้นให้สนามบินสุวรรณภูมิ เป็นศูนย์กลางการขนส่งของภูมิภาค และให้มีความสะดวกรวดเร็วในการเคลื่อนย้ายสินค้าเพื่อพัฒนาระบบ Logistic ของประเทศ

แนวคิดหลักของการจัดตั้งเขตปลอดอากร ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

1. ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เป็นโครงการระดับชาติที่รัฐบาลมีนโยบายให้เป็นศูนย์กลางการบินในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ เนื่องจากท่าอากาศยานกรุงเทพมีข้อจำกัดในการพัฒนาเพื่อรองรับการจราจรทางอากาศที่เพิ่มขึ้นในอนาคต เพื่อให้ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเป็นท่าอากาศยานหลักของประเทศ และเป็นศูนย์กลางการคมนาคมขนส่งทางอากาศของภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้
2. ผู้บริหารงานท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ(บริษัท ท่าอากาศยานสากลกรุงเทพแห่งใหม่ จำกัด หรือ บทม.) ได้เป็นผู้ขอจัดตั้งเขตปลอดอากร ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ โดยนำเสนอระบบ IT เพื่อควบคุมการเคลื่อนย้ายสินค้าภายในเขตปลอดอากร ที่เรียกว่า ระบบ ACCS (Airport Cargo Community Systems) ซึ่งจะทำให้เกิดกระบวนการที่จะดำเนินการภายในเขตปลอดอากร ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ แตกต่างจากท่าอากาศยานกรุงเทพ ที่เป็นเพียงสนามบินศุลกากรเพื่อการนำเข้าและส่งออกเท่านั้น
3. ระบบ ACCS(Airport Cargo Community Systems) เป็นระบบการขนส่งสินค้าทางอากาศยานที่ทันสมัยที่สุดในปัจจุบัน โดยบริษัทสายการบินลู่ฟท์ฮันซ่าซึ่งเป็นสายการบินที่มีความเชี่ยวชาญในการบริหารงานท่าอากาศยานและการขนส่งทางอากาศยานเป็นผู้พัฒนาระบบ และประเทศไทยเป็นประเทศแรกที่ได้นำระบบดังกล่าวมาใช้ และ บทม.ได้ว่าจ้างบริษัท เมอร์ลินฯ ให้เป็นผู้ออกแบบและควบคุมงานระบบสารสนเทศและระบบเอกสารในเขตปลอดอากรที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ
4. การกำหนดให้มีเขตปลอดอากร ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เกิดจากแนวคิดของผู้บริหารท่าอากาศยาน (บทม.) ได้ศึกษาเปรียบเทียบการดำเนินงานของเขตปลอดอากรในประเทศมาเลเซียซึ่งตั้งอยู่ในเขตท่าหรือที่ในการนำเข้าและส่งออกสินค้า ในลักษณะเดียวกันกับไทย

ลักษณะพิเศษที่ถือว่าเป็น Best Practice ของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ถือเป็นสนามบินนานาชาติที่มีความทันสมัย และมีมาตรฐานระดับสากลในการบริหารจัดการทางด้านการขนส่งสินค้าและการปฏิบัติพิธีการศุลกากรที่มีมาตรฐานในระดับสากล ซึ่งถือเป็น **Best Practice** ซึ่งเมื่อเปรียบเทียบกับท่าอากาศยานกรุงเทพและสนามบิน

นานาชาติอื่นๆ พบว่ามีความแตกต่างกัน เพราะท่าอากาศยานส่วนใหญ่กำหนดให้เป็นเพียงสนามบินศุลกากรเพื่อการขนส่งสินค้าทางอากาศยาน (Cargo Terminal) เท่านั้น แต่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิมีการกำหนดเขตพื้นที่ของสนามบินศุลกากรในส่วนคลังสินค้า เป็นเขตปลอดอากรตามกฎหมายศุลกากร ทำให้ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จึงมีลักษณะพิเศษที่แตกต่างจากท่าอากาศยานกรุงเทพ ดังนี้

1. การพัฒนาการขนส่งทางอากาศ โดยการจัดตั้งเขตปลอดอากร ณ ท่าอากาศยาน

การพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เพื่อรองรับการจราจรทางอากาศที่เพิ่มขึ้นในอนาคต เพื่อให้ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเป็นท่าอากาศยานหลักของประเทศ และเป็นศูนย์กลางการคมนาคมขนส่งทางอากาศของภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ จึงมีแนวคิดในการจัดตั้งเขตปลอดอากร ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ โดยให้เป็นทั้งสนามบินศุลกากรในการนำเข้า และส่งออกสินค้าทางอากาศยาน รวมถึงเป็นเขตปลอดอากร ตามกฎหมายศุลกากร แตกต่างจากท่าอากาศยานกรุงเทพ ซึ่งเป็นเพียงสนามบินศุลกากรในการนำเข้า และส่งออกสินค้าทางอากาศยานเท่านั้น ดังนั้น กระบวนการของการปฏิบัติในการตรวจปล่อยสินค้า จึงมีหลายรูปแบบ และมีกิจกรรมหลายอย่างซึ่งท่าอากาศยานกรุงเทพไม่มี ได้แก่ กระบวนการของกิจกรรมภายในเขตปลอดอากรเขตปลอดอากร

การจัดตั้งเขตปลอดอากรในต่างประเทศโดยส่วนใหญ่ยกเว้น มาเลเซีย และอังกฤษ มักจัดตั้งภายในประเทศนอกบริเวณสนามบิน ลักษณะ Inland นอกเขตท่าหรือที่นำเข้า จึงมีขั้นตอนปฏิบัติพิธีการศุลกากรใน 2 ส่วนคือ ขั้นตอนการนำเข้าปกติ และการนำเข้าของเข้าเขตปลอดอากร ดังนั้น เขตปลอดอากร ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จึงเป็นการลดขั้นตอนการปฏิบัติพิธีการศุลกากรเหลือเพียงขั้นตอนเดียว

2. การพัฒนาพิธีการศุลกากรไปสู่ระบบไร้เอกสาร (Paperless)

การนำระบบ IT เพื่อควบคุมการเคลื่อนย้ายสินค้าภายในเขตปลอดอากร ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ที่เรียกว่า ระบบ ACCS (Airport Cargo Community Systems) เพื่อเชื่อมโยงกับระบบแลกเปลี่ยนข้อมูลทางอิเล็กทรอนิกส์ (EDI) และการติดตั้งเครื่องมือ อุปกรณ์คอมพิวเตอร์ต่างๆ รวมถึงการควบคุมโดยระบบโทรทัศน์วงจรปิด (CCTV) โดยเชื่อมโยงผ่าน ระบบ EDI ของกรมศุลกากร และสั่งการโดยใช้เครื่องคอมพิวเตอร์ และข้อมูลจะถูกเก็บไว้ในฐานข้อมูลของกรมศุลกากรและ ระบบ ACCS ของเขตปลอดอากร ซึ่งถือว่าเป็น การพัฒนาระบบงานศุลกากร ทั้งพิธีการศุลกากรในระบบ EDI และการควบคุมทางศุลกากรในระบบ ACCS รวมถึงระบบ CCTV อันเป็นการพัฒนาไปสู่ระบบไร้เอกสาร (Paperless) และการใช้อิเล็กทรอนิกส์เต็มรูปแบบแห่งแรก และทันสมัยกว่าประเทศมาเลเซีย ซึ่งเป็นต้นแบบของไทย

3. การบริการศุลกากรตลอด 24 ชั่วโมง ณ ท่าอากาศยาน (Customs Hours)

การรองรับปริมาณสินค้าในอนาคต ซึ่งท่าอากาศยานสุวรรณภูมิสามารถรองรับได้ในระยะแรกที่เปิด จำนวน 3 ล้านตัน และระยะที่ 2 จะเพิ่มได้ถึง 6.4 ล้านตัน ขณะที่ปริมาณสินค้าที่ท่า

อากาศยานกรุงเทพ ในปัจจุบันรองรับได้เพียง 1.02 ล้านตันเท่านั้น ซึ่งแสดงให้เห็นว่า ปริมาณงานจะเพิ่มมากขึ้นกว่าเดิมถึง 3 เท่าในระยะแรกที่เปิด

ดังนั้นการให้บริการศุลกากร ณ ท่าอากาศยานกรุงเทพ ที่เปิดให้บริการ 24 ชม.เฉพาะ การปฏิบัติพิธีการศุลกากรส่งออกเท่านั้น จึงจำเป็นต้องมีการเปลี่ยนแปลงให้สามารถปฏิบัติพิธีการศุลกากรได้ทุกประเภทตลอด 24 ชม. ในทุกจุดของการให้บริการศุลกากร ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เช่นเดียวกับสนามบินชั้นนำของโลก เช่น Amsterdam และ Munich ซึ่งเปิดบริการตลอด 24 ชม. จึงถือว่าท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เป็นสนามบินชั้นนำที่มีการให้บริการศุลกากรตลอด 24 ชม.ทั้งการปฏิบัติพิธีการศุลกากร และการตรวจปล่อยสินค้า

เหตุผลและความจำเป็น

1. ด้านการปรับปรุงกระบวนการงาน

1.1 กรมศุลกากรได้ปรับปรุงกระบวนการทำงานให้ง่ายและชัดเจน (Simplified Process) โดยการปรับกระบวนการบริการให้รวมอยู่ ณ จุดเดียว (One-Stop Service) และใช้เจ้าหน้าที่เพียงคนเดียว และการปรับกระบวนการปฏิบัติงานในด้านการป้องกันและปราบปรามโดยใช้ Risk Management และ Intelligence System เป็นการบริหารความเสี่ยงในการคัดเลือกใบขนสินค้าที่มีความเสี่ยงสูงต่อการกระทำความผิดเข้ารับการตรวจสอบ

แต่เนื่องจากกระบวนการที่ปรับปรุงใหม่โดยการปรับกระบวนการบริการให้รวมอยู่ ณ จุดเดียวและใช้เจ้าหน้าที่เพียงคนเดียว ในเบื้องต้นจำเป็นต้องให้เจ้าหน้าที่ประเมินอากรซึ่งมีหน้าที่ในการตรวจสอบพิกัดอัตราศุลกากรและราคา เรียนรู้งานตรวจซึ่งเป็นงานของนายตรวจศุลกากร ขณะเดียวกันนายตรวจศุลกากรก็ต้องเรียนรู้จากเจ้าหน้าที่ประเมินอากรเกี่ยวกับการตรวจสอบราคาและพิกัดอัตราศุลกากรเช่นกัน ดังนั้นในระยะแรกจำเป็นต้องให้ทำงานร่วมกัน ณ จุดเดียว จนกว่าจะมีความพร้อมในการปฏิบัติหน้าที่ ซึ่งรวมถึงการบูรรวมสายงานเพื่อกำหนดหน้าที่ความรับผิดชอบของตำแหน่ง เพื่อให้มีอำนาจหน้าที่ตามที่กฎหมายกำหนด

1.2 การใช้ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ (IT) เพื่อควบคุมการเคลื่อนย้ายสินค้าภายในเขตปลอดอากร โดยนำระบบ ACCS (Airport Cargo Community System) มาใช้ในการตรวจสอบสินค้า ณ เขตปลอดอากร เพื่อสนับสนุนการปฏิบัติงานของศุลกากรในด้านระเบียบพิธีการ และการควบคุมติดตาม เพื่อให้ศุลกากรสามารถปฏิบัติหน้าที่ในการรักษาผลประโยชน์ทางภาษีอากรของรัฐ และการควบคุมการลักลอบสินค้าผิดกฎหมายได้อย่างมีประสิทธิภาพ จึงจำเป็นต้องจัดเตรียมอัตราค่าจ้างให้เหมาะสมและสอดคล้องกับระบบเทคโนโลยีที่ติดตั้งไว้ เพื่อให้การปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ในพื้นที่ตามจุดที่กำหนด สามารถปฏิบัติงานได้อย่างมีประสิทธิภาพ และให้บริการได้ตลอด 24 ชม.

1.3 การกำหนดหน้าที่ความรับผิดชอบให้สำนักงานศุลกากรฯซึ่งมีภารกิจทางด้านการจัดเก็บฯ มีหน้าที่ในการการสืบสวน ป้องกันและปราบปรามการกระทำความผิดด้วยศุลกากร และกฎหมายอื่น และดำเนินการเกี่ยวกับการทบทวนเอกสารหลังการผ่านพิธีการศุลกากร ทำให้ต้องกำหนดอัตราค่าลงให้เพียงพอ และเหมาะสมกับการปฏิบัติหน้าที่ ทั้งนี้เพื่อรองรับการใช้ระบบ ACCS เพื่อเชื่อมโยงกับระบบแลกเปลี่ยนข้อมูลทางอิเล็กทรอนิกส์ (EDI) พร้อมระบบบริหารความเสี่ยง (Risk Management) จึงต้องมีการกำหนดอัตราค่าลงเพื่อดำเนินมาตรการทบทวนเอกสารหลังการผ่านพิธีการโดยการตรวจสอบใบขนสินค้าอย่างจริงจัง และ อย่างมีประสิทธิภาพ

2. ด้านการอำนวยความสะดวก

1.1 ในการปฏิบัติงานของศุลกากร ณ สนามบินสุวรรณภูมิ กำหนดให้มีการให้บริการศุลกากรที่แยกระบบการตรวจปล่อยสินค้า ณ เขตปลอดอากร ออกจากการตรวจปล่อยของติดตัวผู้โดยสารอย่างสิ้นเชิง ทั้งนี้เพื่อให้มีการให้บริการในลักษณะแบบเบ็ดเสร็จ ณ จุดเดียว เนื่องจากพื้นที่อาคารแยกจากกัน และมีระยะทางไกลพอสมควร อันจะทำให้เกิดความไม่สะดวกต่อผู้ใช้บริการ

1.2 การให้บริการศุลกากรตลอด 24 ชม. ในทุกจุดของการให้บริการศุลกากร ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ซึ่งเป็นนโยบายการให้บริการศุลกากรที่แตกต่างจากการให้บริการ ณ ท่าอากาศยานกรุงเทพ ที่ให้บริการศุลกากรเฉพาะพิธีการศุลกากรในการส่งออก และส่วนตรวจผู้โดยสารเท่านั้น จึงมีความจำเป็นในการกำหนดอัตราค่าลงโดยการจัดเวลาทำงานของเจ้าหน้าที่ในลักษณะแบ่งการทำงานออกเป็น 4 ผลัด ทำงานผลัดละ 12 ชม.

1.3 การกำหนดจุดการให้บริการศุลกากรซึ่งต้องกำหนดเจ้าหน้าที่ไว้ตามจุดที่มีการติดตั้งเครื่องมือ เครื่องใช้ อุปกรณ์คอมพิวเตอร์ต่างๆ ให้สอดคล้องกับระบบงานที่ได้ออกแบบไว้ในระบบ ACCS ซึ่งประกอบด้วย อาคารสำนักงานศุลกากร (BC-1) อาคารตรวจสินค้าขาเข้า (CI-1) อาคารตรวจสินค้าขาออก (CE-1) อาคาร Terminal (TM) อาคารสถานีตรวจสอบ (CP-1) และอาคารควบคุมการ X-rays สินค้า 2 จุด

3. ด้านพื้นที่ปฏิบัติงานในท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

เนื่องจากปริมาณพื้นที่ซึ่งอยู่ในการควบคุมของศุลกากรมีมากขึ้น โดยเฉพาะพื้นที่เขตปลอดอากร ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิซึ่งมีมากถึง 549,416 ตารางเมตร หรือ ประมาณ 343 ไร่เศษ ทั้งนี้ไม่นับรวมพื้นที่บริเวณ Airsideและลานบินทั้งหมด รวมถึงอาคารสำนักงานต่างๆภายนอกเขตปลอดอากรซึ่งเชื่อมโยงและเกี่ยวเนื่องกัน ตลอดจนเขตปลอดอากรและคลังสินค้าทัณฑ์บนที่อยู่ในพื้นที่ความรับผิดชอบของสำนักงานตรวจปล่อยสินค้าท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ได้แก่คลังฯเสบียงของบริษัทรถบินไทย, คลังฯเสบียงของบริษัทรถการบินกรุงเทพฯ, ศูนย์ซ่อมอากาศยานฯ ตลอดจนร้านค้าปลอดอากรประเภทต่างๆ หลายแห่ง ซึ่งอยู่ภายในเขตท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จึงจำเป็นต้องมีการกำหนดทีมลาดตระเวนในพื้นที่ต่างๆให้มีความเหมาะสมกับปริมาณพื้นที่ในความ

รับผิดชอบซึ่งมีมากขึ้น โดยเฉพาะตามจุดที่ต้องสงสัย และ นอกเหนือการควบคุมโดยระบบโทรทัศน์วงจรปิด (CCTV)

4. ด้านปริมาณงานที่ต้องเตรียมการไว้รองรับ ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

ความจำเป็นในการเตรียมการเพื่อรองรับงาน ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ โดยมีศักยภาพรองรับผู้โดยสารถึง 45 ล้านคนต่อปี (ประมาณการว่าในปี พ.ศ. 2553 จะมีสูงถึง 58 ล้านคนต่อปี) รองรับเที่ยวบิน 76 เที่ยวบินต่อชั่วโมง และรองรับการขนส่งสินค้าทางอากาศยาน 3 ล้านตันต่อปีในระยะแรกที่เปิดใช้ และเพิ่มสูงถึง 6.4 ล้านตันต่อปีในระยะที่สอง ขณะที่ท่าอากาศยานกรุงเทพรองรับได้เพียง 1.02 ล้านตันต่อปี (ปีพ.ศ.2546)

เมื่อเปรียบเทียบปริมาณการขนส่งสินค้าทางอากาศยานจำนวน 1.02 ล้านตันต่อปี (พ.ศ.2546) กับ การผ่านพิธีการศุลกากร ซึ่งมีสถิติปริมาณใบขนสินค้าขาเข้า จำนวน 1,042,885 ฉบับ และใบขนสินค้าขาออก จำนวน 988,140 ฉบับแล้ว อาจสรุปได้ว่าหากปริมาณการขนส่งสินค้าทางอากาศยานเมื่อเปิดท่าอากาศยานสุวรรณภูมิในระยะแรกมีจำนวน 3 ล้านตันต่อปี ซึ่งมีมากกว่าถึง 3 เท่า ย่อมแสดงให้เห็นว่าสถิติปริมาณใบขนสินค้าย่อมมีแนวโน้มเพิ่มมากขึ้นตามสัดส่วน

แนวทางการกำหนดอัตรากำลัง

ในการตรวจปล่อยสินค้า ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ มีประเด็นสำคัญซึ่งควรนำมาพิจารณาเพื่อใช้ในการกำหนดอัตรากำลัง ซึ่งแตกต่างจากท่าอากาศยานกรุงเทพ ซึ่งเป็นเพียงท่าหรือที่นำเข้าทางอากาศยาน เนื่องจากท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ได้มีการกำหนดให้เป็นเขตปลอดอากรภายในเขตสนามบินศุลกากรด้วย ทำให้ต้องกำหนดอัตรากำลังในการรองรับงานทั้ง 2 ส่วนงานคือ

- รองรับงานในส่วนงานของท่าหรือที่ที่นำเข้าสินค้า
- รองรับกระบวนการ 14 กิจกรรมหลักที่อนุญาตให้ปฏิบัติพิธีการศุลกากรได้ในเขตปลอดอากร ณ สนามบินสุวรรณภูมิ (รายละเอียดแสดงไว้ในเอกสารกระบวนการหลักของสำนักงานตรวจสินค้าท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ)

แนวทางในการกำหนดอัตรากำลังเพื่อรองรับงาน มีดังนี้

1. การจัดอัตรากำลังเพื่อปฏิบัติงานประจำจุดที่กำหนด ตามความจำเป็นเพื่อรองรับงานในพื้นที่ความรับผิดชอบ เช่น ช่องตรวจปล่อยสินค้าขาเข้าขาออก สถานีตรวจสอบศุลกากร
2. การกำหนดให้เขตปลอดอากรมีการให้บริการศุลกากรตลอด 24 ชม. ทำให้จำเป็นต้องจัดเวลาการทำงานของเจ้าหน้าที่โดยแบ่งออกเป็นผลัด จำนวน 4 ผลัด (ทำงานผลัดละ 12 ชม.)

3. การกำหนดอัตราค่าจ้างเพื่อรองรับงานที่มีผู้ใช้บริการศุลกากรจำเป็นต้องมาปฏิบัติพิธีการศุลกากรในระบบ Manual ตามเวลาราชการปกติ เช่น หน่วยราชการ เอกสิทธิ์ และส่วนบุคคล และที่ไม่เข้าสู่ระบบ EDI
4. การกำหนดแผนอัตราค่าจ้างเพื่อรองรับการจัดสรรอัตราค่าจ้าง ออกเป็น 2 ระยะเวลาได้ข้อจำกัดด้านอัตราค่าจ้าง ในขณะที่มีความจำเป็นต้องใช้อัตราค่าจ้าง จำนวน 840 ตำแหน่ง เพื่อให้เพียงพอต่อการรองรับงานในภาพรวมทั้งหมด
 ระยะเวลาแรก กำหนดอัตราค่าจ้าง จำนวน 658 อัตรา
 ระยะเวลาสอง กำหนดอัตราค่าจ้าง จำนวน 840 อัตรา

1. แนวทางการจัดอัตราค่าจ้างเพื่อปฏิบัติงานประจำจุดที่กำหนด โดยแบ่งการทำงานออกเป็นผลัด จำนวน 4 ผลัด (ทำงานผลัดละ 12 ชม.)

1.1 ด้านการตรวจปล่อยสินค้า

กรมศุลกากรได้ปรับปรุงกระบวนการทำงานให้ง่ายและชัดเจน (Simplified Process) โดยการปรับกระบวนการให้บริการให้รวมอยู่ ณ จุดเดียว (One-Stop Service) และสามารถใช้เจ้าหน้าที่เพียงคนเดียว โดยมีแนวทางการยุบรวมตำแหน่งเจ้าหน้าที่ประเมินอากร และนายตรวจศุลกากร ให้ทำหน้าที่เดียวกัน แต่เนื่องจากยังอยู่ในขั้นตอนการขออนุมัติปรับเปลี่ยนสายงาน ดังนั้น การใช้อัตราค่าจ้างจึงยังคงกำหนดตำแหน่งตามเดิมไว้ก่อน โดยให้ปฏิบัติหน้าที่เดียวกันในขั้นตอนการตรวจปล่อยสินค้า ตลอดจนการปรับกระบวนการปฏิบัติงานในด้านการป้องกันและปราบปรามโดยใช้ Risk Management และ Intelligence System เป็นการบริหารความเสี่ยงในการคัดเลือกใบขนสินค้าที่มีความเสี่ยงสูงต่อการกระทำความผิดเข้ารับการตรวจสอบเพื่อทบทวนหลังการตรวจปล่อย ซึ่งถือเป็นขั้นตอนการปฏิบัติงานที่มีความสำคัญอย่างยิ่งในอนาคต

1.1.1 จุดตรวจสินค้าขาเข้า

- กำหนดตำแหน่ง นายตรวจศุลกากร ปฏิบัติหน้าที่ตรวจปล่อยสินค้า จำนวน 20 ตำแหน่ง ประจำช่องทางตรวจ 20 ช่อง (15 ช่องตรวจเฉพาะศุลกากร และ 5 ช่องตรวจร่วมกับส่วนราชการอื่น) รวม $20 \times 4 = 80$ ตำแหน่ง

- กำหนดตำแหน่งเจ้าหน้าที่ประเมินอากร (ปฏิบัติหน้าที่ตรวจปล่อยสินค้า) ประจำสำนักงาน เพื่อดำเนินการด้านคดี และจัดทำบันทึกการจับกุม กรณีที่พบการกระทำความผิดในช่องทางตรวจ จำนวน 5 ตำแหน่ง รวม $5 \times 4 = 20$ ตำแหน่ง

- กำหนดตำแหน่ง ศุลกากรักษ์ ปฏิบัติหน้าที่ผู้ช่วยฯ จำนวน 6 ตำแหน่ง รวม $6 \times 4 = 24$ ตำแหน่ง

1.1.2 จุดตรวจสินค้าขาออก

- กำหนดตำแหน่ง นายตรวจศุลกากร ปฏิบัติหน้าที่ตรวจปล่อยสินค้า จำนวน 15 ตำแหน่ง ประจำช่องทางตรวจ 15 ช่อง รวม

$15 \times 4 = 60$ ตำแหน่ง

- กำหนดตำแหน่งเจ้าหน้าที่ประเมินอากร(ปฏิบัติหน้าที่ตรวจปล่อยสินค้า) ประจำสำนักงาน เพื่อดำเนินการด้านคดี และจัดทำบันทึกการจับกุม กรณีที่พบการกระทำความผิดในช่องตรวจ จำนวน 2 ตำแหน่ง รวม $2 \times 4 = 8$ ตำแหน่ง

- กำหนดตำแหน่ง ศุลกากรักษ์ ปฏิบัติหน้าที่ผู้ช่วยฯ จำนวน 4 ตำแหน่ง รวม $4 \times 4 = 16$ ตำแหน่ง

1.1.3 จุดตรวจสินค้าเร่งด่วน

- กำหนดตำแหน่ง นายตรวจศุลกากร ปฏิบัติหน้าที่ตรวจปล่อยสินค้า ผลัดละ 16 ตำแหน่ง รวม $16 \times 4 = 64$ ตำแหน่ง

- กำหนดตำแหน่งเจ้าหน้าที่ประเมินอากร(ปฏิบัติหน้าที่ตรวจปล่อยสินค้า) ประจำสำนักงาน เพื่อดำเนินการด้านคดี และจัดทำบันทึกการจับกุม กรณีที่พบการกระทำความผิดในช่องตรวจ จำนวน ผลัดละ 2 ตำแหน่ง รวม $2 \times 4 = 8$ ตำแหน่ง

- กำหนดตำแหน่ง ศุลกากรักษ์ ผลัดละ 4 ตำแหน่ง รวม $4 \times 4 = 16$ ตำแหน่ง

1.1.4 จุดตรวจสถานีตรวจสอบศุลกากร จำนวน 10 ช่องตรวจ

- กำหนดตำแหน่ง ศุลกากรักษ์ จุดละ 1 ตำแหน่ง (จัดสำรองไว้เพื่อการพักผ่อนเวียน 1 ตำแหน่ง) รวม $11 \times 4 = 44$ ตำแหน่ง

1.1.5 จุดตรวจสินค้าด้วยระบบ X-ray (ขาเข้า - ขาออก)

- กำหนดตำแหน่งเจ้าหน้าที่ตรวจสอบศุลกากร ผลัดละ 4 ตำแหน่ง (ประจำจุด X-ray ขาเข้า และขาออก จำนวนจุดละ 2 ตำแหน่ง) รวม $4 \times 4 = 16$ ตำแหน่ง

1.2 ด้านการสืบสวนและปราบปราม

1.2.1 กำหนด ตำแหน่ง นายตรวจศุลกากร ผลัดละ 12 ตำแหน่ง รวม $12 \times 4 = 48$ ตำแหน่ง และตำแหน่ง ศุลกากรักษ์ ผลัดละ 4 ตำแหน่ง รวม $4 \times 4 = 16$ ตำแหน่ง

1.3 ด้านการควบคุมเขตปลอดอากร

1.3.1 กำหนด ตำแหน่ง นายตรวจศุลกากร ผลัดละ 6 ตำแหน่ง รวม $6 \times 4 = 24$ ตำแหน่ง

1.3.2 กำหนดตำแหน่ง ศุลกากรักษ์ปฏิบัติหน้าที่ควบคุมเขตปลอดอากรครวักร บินฯ 2 แห่ง (2 ตำแหน่ง) รวม $2 \times 4 = 8$ ตำแหน่ง

1.4 ด้านพิธีการกลาง ที่มีลักษณะพิเศษ หรือที่ต้องตรวจสอบการประเมินอากร

1.4.1 กำหนดตำแหน่ง เจ้าหน้าที่ประเมินอากร จำนวนผลัดละ 5 ตำแหน่ง รวม $5 \times 4 = 20$ ตำแหน่ง และตำแหน่งเจ้าหน้าที่พิธีการศุลกากร จำนวนผลัดละ 5 ตำแหน่ง รวม $5 \times 4 = 20$ ตำแหน่ง เพื่อปฏิบัติพิธีการศุลกากรที่มีลักษณะพิเศษหรือที่ต้องตรวจสอบการประเมินอากร

1.4.2 กำหนดตำแหน่งเจ้าหน้าที่พิธีการศุลกากร 6 จำนวน 4 ตำแหน่ง และ ตำแหน่งเจ้าหน้าที่พิธีการศุลกากร 1-3/4/5 จำนวนผลัดละ 8 ตำแหน่ง รวม $8 \times 4 = 32$ ตำแหน่ง เพื่อปฏิบัติพิธีการศุลกากรในระบบ Manual ที่นอกเหนือจากระบบ EDI

2. แนวทางการกำหนดอัตราค่าจ้าง ตามลักษณะงานที่ต้องปฏิบัติงานตามเวลาราชการปกติ

2.1 ด้านการเงินและบัญชี

2.1.1 กำหนดตำแหน่งเจ้าหน้าที่การเงินและบัญชี ประจำช่องเก็บเงินขาเข้า จำนวน 10 ช่อง (ช่องละ 3 ตำแหน่ง) รวม 30 ตำแหน่ง

2.1.2 กำหนดตำแหน่ง เจ้าหน้าที่การเงินและบัญชี ประจำช่องเก็บเงินขาออก จำนวน 5 ช่อง (ช่องละ 3 ตำแหน่ง) รวม 15 ตำแหน่ง

2.2 ด้านการทบทวนหลังการตรวจปล่อย

2.2.1 กำหนดตำแหน่ง เจ้าหน้าที่ประเมินอากร เพื่อตรวจสอบใบขนสินค้า ภายหลังการตรวจปล่อย จำนวน 25 ตำแหน่ง

2.3 ด้านพิธีการส่วนบุคคล เอกสิทธิ์ และส่วนราชการ

2.3.1 กำหนดตำแหน่ง เจ้าหน้าที่พิธีการศุลกากร จำนวน 10 ตำแหน่ง และเจ้าหน้าที่ประเมินอากร จำนวน 5 ตำแหน่ง เพื่อปฏิบัติหน้าที่ในงานเอกสิทธิ์ ส่วนบุคคล และส่วนราชการ

2.3.2 กำหนดตำแหน่งเจ้าหน้าที่ประเมินอากร จำนวน 5 ตำแหน่ง และเจ้าหน้าที่พิธีการศุลกากร จำนวน 5 ตำแหน่ง เพื่อปฏิบัติหน้าที่ในการคำนวณค่าภาษี การขอคืนอากรและการตัดบัญชีวัตถุศุลกากร สำหรับใบขนฯ ส่งเสริมการลงทุน

2.4 ด้านธุรการ

2.4.1 กำหนดตำแหน่ง เจ้าหน้าที่ธุรการ เพื่อปฏิบัติงานธุรการประจำฝ่ายต่างๆ รวม 23 ฝ่าย โดยพิจารณาตามปริมาณงานที่รับผิดชอบ รวม 58 ตำแหน่ง

2.5 ด้านวิเคราะห์สินค้า

2.5.1 กำหนดตำแหน่ง นักวิทยาศาสตร์ เพื่อปฏิบัติหน้าที่ประจำส่วนบริการศุลกากร 1 จำนวน 8 ตำแหน่ง

2.6 ด้านคดี

2.6.1 กำหนดตำแหน่ง นิติกร ปฏิบัติงานคดี จำนวน 16 ตำแหน่ง

2.7 ด้านของกลาง

2.7.1 กำหนดตำแหน่ง นายตรวจศุลกากร จำนวน 3 ตำแหน่ง และตำแหน่งศุลกากรักษ์ จำนวน 3 ตำแหน่ง เพื่อดำเนินการเกี่ยวกับของกลาง

2.8 ด้านการควบคุมคลังสินค้าทัณฑ์บนฯ ในเขตความรับผิดชอบ

2.8.1 กำหนดตำแหน่ง นายตรวจศุลกากร จำนวน 10 ตำแหน่ง และตำแหน่งศุลกากรักษ์ จำนวน 6 ตำแหน่ง

3. การเปรียบเทียบอัตราค่าจ้างที่ใช้ในการปฏิบัติงาน

การกำหนดอัตราค่าจ้างในการตรวจปล่อยสินค้า ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เมื่อเปรียบเทียบกับ ท่าอากาศยานกรุงเทพ พบว่า ในแต่ละขั้นตอนของการปฏิบัติงานจะใช้อัตราค่าจ้างลดลงจากเดิม แต่เนื่องจากความจำเป็นในการให้บริการศุลกากรตลอด 24 ชม. จึงจำเป็นต้องกำหนดการปฏิบัติงานในลักษณะผลัด จำนวน 4 ผลัด ปฏิบัติงานผลัดละ 12 ชม. (ตามเกณฑ์มาตรฐานที่ กพร.กำหนด) จึงทำให้จำนวนอัตราค่าจ้างเพิ่มขึ้นตามข้อเท็จจริงดังกล่าว ซึ่งอธิบายการใช้อัตราค่าจ้างได้ ดังนี้

3.1 กระบวนการตรวจปล่อยสินค้าขาเข้า

3.1.1 การใช้อัตราค่าจ้าง ณ ท่าอากาศยานกรุงเทพ ในปัจจุบัน

- นายตรวจศุลกากร 3-5/6ว จำนวน 52 ตำแหน่ง
- เจ้าหน้าที่ประเมินอากร 3-5/6ว จำนวน 38 ตำแหน่ง
- เจ้าหน้าที่พิธีการศุลกากร 1-3/4/5 จำนวน 11 ตำแหน่ง
- ศุลกากรักษ์ 1-3/4/5 จำนวน 21 ตำแหน่ง

3.1.2 การใช้อัตราค่าจ้าง ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

- นายตรวจศุลกากร 3-5/6ว จำนวน 20 ตำแหน่ง (รวม 4 ผลัด = 80 ตำแหน่ง)
- เจ้าหน้าที่ประเมินอากร 3-5/6ว จำนวน 5 ตำแหน่ง (รวม 4 ผลัด = 20 ตำแหน่ง)
- เจ้าหน้าที่พิธีการศุลกากร 1-3/4/5 จำนวน 4 ตำแหน่ง (รวม 4 ผลัด = 16 ตำแหน่ง)
- ศุลกากรักษ์ 1-3/4/5 จำนวน 6 ตำแหน่ง (รวม 4 ผลัด = 24 ตำแหน่ง)

3.2 กระบวนการตรวจปล่อยสินค้าขาออก

3.2.1 การใช้อัตราค่าจ้าง ณ ท่าอากาศยานกรุงเทพ ในปัจจุบัน

- นายตรวจศุลกากร 3-5/6ว จำนวน 43 ตำแหน่ง
- เจ้าหน้าที่ประเมินอากร 3-5/6ว จำนวน 4 ตำแหน่ง
- เจ้าหน้าที่พิธีการศุลกากร 1-3/4/5 จำนวน 9 ตำแหน่ง
- ศุลกากรักษ์ 1-3/4/5 จำนวน 13 ตำแหน่ง

3.2.2 การใช้อัตราค่าจ้าง ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

- นายตรวจศุลกากร 3-5/6ว จำนวน 16 ตำแหน่ง (รวม 4 ผลัด = 64 ตำแหน่ง)
- เจ้าหน้าที่ประเมินอากร 3-5/6ว จำนวน 2 ตำแหน่ง (รวม 4 ผลัด = 8 ตำแหน่ง)

- เจ้าหน้าที่พิธีการศุลกากร 1-3/4/5 จำนวน 2 ตำแหน่ง (รวม 4 ผลัด = 8 ตำแหน่ง)

- ศุลกากรักษ์ 1-3/4/5 จำนวน 4 ตำแหน่ง (รวม 4 ผลัด = 16 ตำแหน่ง)

3.3 กระบวนการตรวจปล่อยสินค้าเร่งด่วน

3.2.1 การใช้อัตราค่าสิ่ง ณ ท่าอากาศยานกรุงเทพ ในปัจจุบัน

- นายตรวจศุลกากร 3-5/6ว จำนวน 32 ตำแหน่ง

- เจ้าหน้าที่ประเมินอากร 3-5/6ว จำนวน 15 ตำแหน่ง

- เจ้าหน้าที่พิธีการศุลกากร 1-3/4/5 จำนวน 4 ตำแหน่ง

- ศุลกากรักษ์ 1-3/4/5 จำนวน 13 ตำแหน่ง

3.2.2 การใช้อัตราค่าสิ่ง ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

- นายตรวจศุลกากร 3-5/6ว จำนวน 16 ตำแหน่ง (รวม 4 ผลัด = 64 ตำแหน่ง)

- เจ้าหน้าที่ประเมินอากร 3-5/6ว จำนวน 2 ตำแหน่ง (รวม 4 ผลัด = 8 ตำแหน่ง)

- เจ้าหน้าที่พิธีการศุลกากร 1-3/4/5 จำนวน 2 ตำแหน่ง (รวม 4 ผลัด = 8 ตำแหน่ง)

- ศุลกากรักษ์ 1-3/4/5 จำนวน 4 ตำแหน่ง (รวม 4 ผลัด = 16 ตำแหน่ง)

เหตุผลและความจำเป็นในการจัดเจ้าหน้าที่ปฏิบัติงานทุกช่องตรวจสินค้า

1. จากการศึกษาของคณะที่ปรึกษาเตรียมการจัดตั้งเขตปลอดอากร ณ สนามบินสุวรรณภูมิ ได้กำหนดความเหมาะสมของช่องตรวจสินค้าเพื่อรองรับปริมาณสินค้าและสัดส่วนของการสุ่มตรวจสินค้าโดยประมาณ ร้อยละ 10 ของปริมาณสินค้าที่นำเข้า-ส่งออก ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ โดยกำหนดให้มีช่องตรวจ ดังนี้

1.1 ช่องตรวจปล่อยสินค้าขาเข้า ที่อาคารตรวจสินค้าขาเข้า (CI-1) จำนวน 20 ช่อง

1.2 ช่องตรวจปล่อยสินค้าขาออก ที่อาคารตรวจสินค้าขาออก (CE-1) 15 ช่อง

1.3 ช่องตรวจประจำสถานีตรวจสอบศุลกากร 10 ช่อง

จากสภาพทางกายภาพที่กำหนดให้มีช่องตรวจดังกล่าวข้างต้น ประกอบกับปริมาณสินค้าที่ ทอท. คาดว่าจะเพิ่มขึ้นเป็น 3 ล้านตันต่อปี ในระยะแรกที่เปิดสนามบินสุวรรณภูมิ จึงมีความจำเป็นต้องจัดเจ้าหน้าที่ประจำทุกช่องตรวจ เพื่อแก้ปัญหาความคับคั่งของการจราจรเนื่องจากรถบรรทุกซึ่งรับ-ส่งสินค้าที่ต้องมาทำการตรวจปล่อยสินค้า ณ อาคารตรวจสินค้าขาเข้า – ขาออก ตามระบบบริหารความเสี่ยงของกรมฯ และมีเส้นทางในการเข้ารับการตรวจกระจายตามระบบ First in - First out หากเปิดช่องตรวจน้อยการจราจรก็จะแออัด ซึ่งแตกต่างจากการตรวจปล่อยสินค้า ณ ท่า

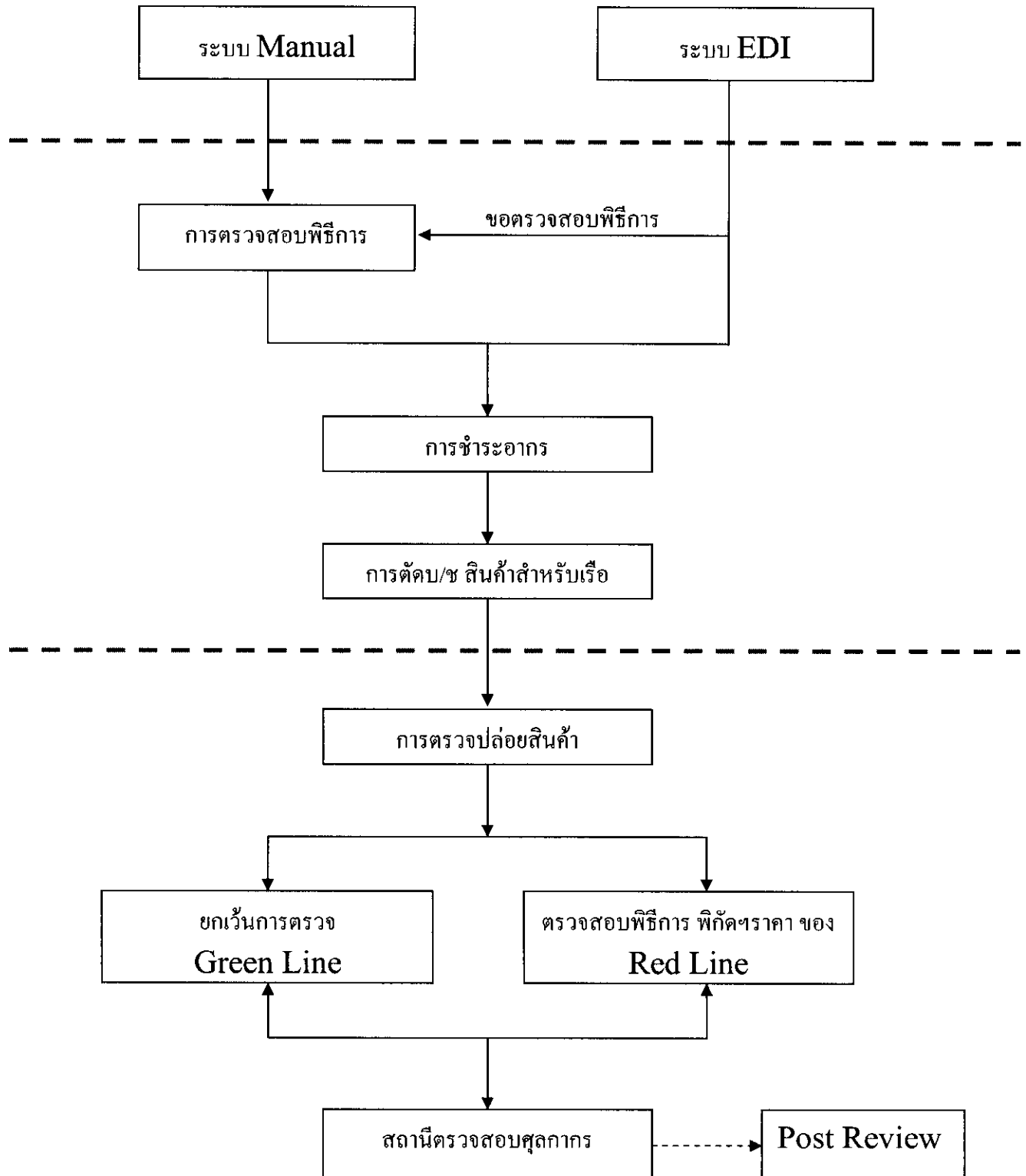
อากาศยานกรุงเทพ ที่ตรวจปล่อย ณ สถานีตรวจปล่อยสินค้าประจำคลังสินค้า จำนวน 4 แห่ง และมีจำนวนช่องทางให้รถรับ-ส่ง สินค้าสามารถนำสินค้าออกจากคลังสินค้ามากกว่าที่ทำอากาศยานสุวรรณภูมิ ทั้งที่มีปริมาณสินค้าน้อยกว่า

2. ทำอากาศยานสุวรรณภูมิถูกกำหนดให้เป็นทั้งสนามบินศุลกากรในการนำเข้า และส่งออกสินค้าทางอากาศยาน รวมถึงการเป็นเขตปลอดอากรตามกฎหมายศุลกากร โดยมุ่งหมายให้เป็นศูนย์กลางในการกระจายสินค้าในภูมิภาคอาเซียน ดังนั้น กระบวนการของกิจกรรมภายในเขตปลอดอากรจะเกิดขึ้นตลอด 24 ชั่วโมง และเจ้าหน้าที่ศุลกากรต้องพร้อมให้บริการศุลกากรตลอดเวลา ณ ช่องตรวจที่กำหนด

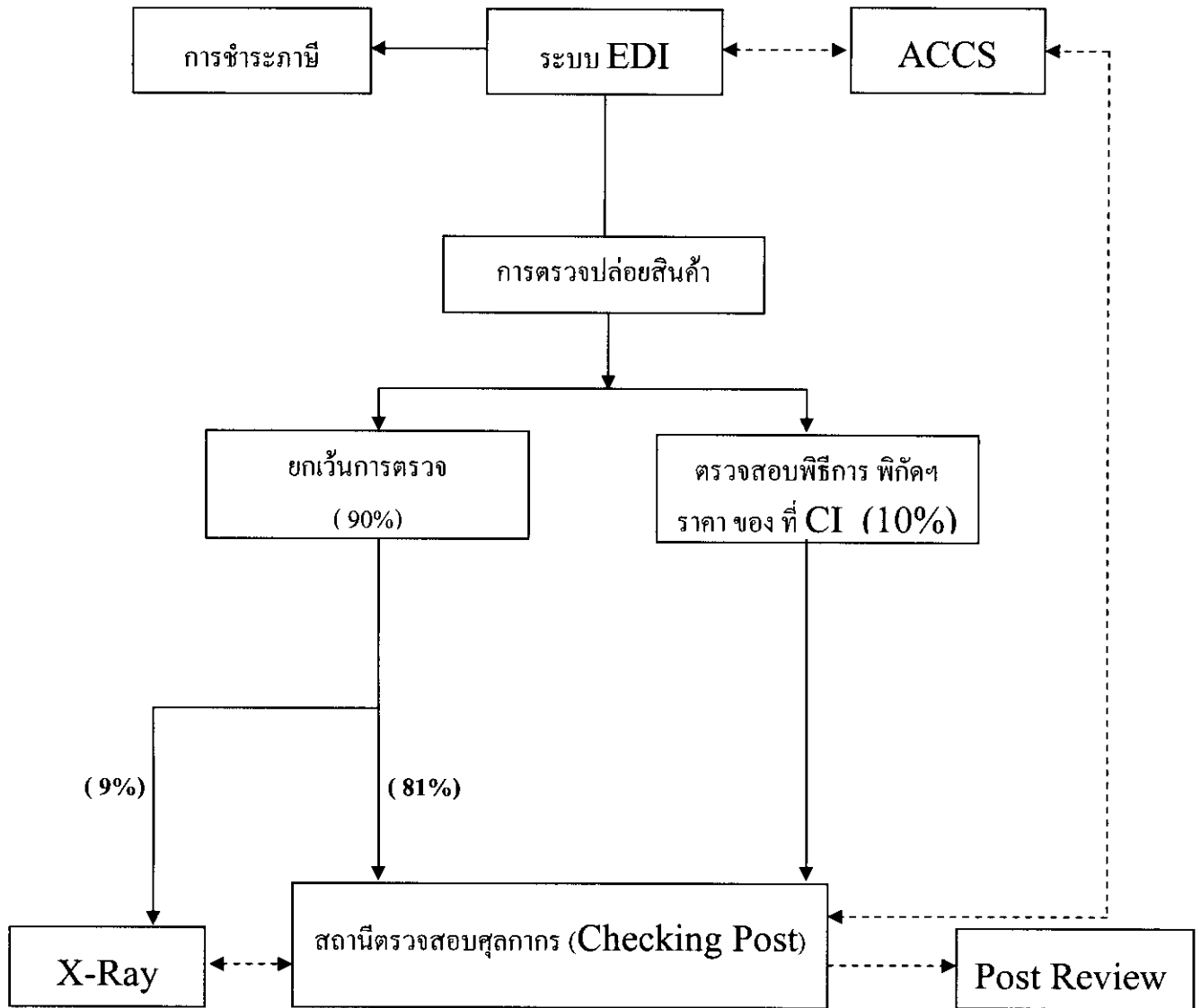
3. การให้บริการศุลกากรตลอด 24 ชม. ณ ทำอากาศยานสุวรรณภูมิ เป็นนโยบายการให้บริการศุลกากรที่แตกต่างจากการให้บริการ ณ ทำอากาศยานกรุงเทพ ที่ให้บริการศุลกากรเฉพาะพิธีการศุลกากรในการส่งออก และส่วนตรวจผู้โดยสารเท่านั้น จึงมีความจำเป็นในการกำหนดอัตราค่าจ้างโดยการจัดเวลาทำงานของเจ้าหน้าที่ในลักษณะแบ่งการทำงานออกเป็น 4 ผลัด ทำงานผลัดละ 12 ชม. หมุนเวียนกัน ทำให้การปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ในแต่ละผลัดกระจายความรับผิดชอบในปริมาณงานที่อาจมีปริมาณที่แตกต่างกัน แต่ทั้งนี้ คาดการณ์ว่าเมื่อมีการให้บริการศุลกากรในทุกกิจกรรมตลอด 24 ชั่วโมง จะทำให้ผู้นำเข้า-ส่งออก มาใช้บริการหลังเวลาราชการเพิ่มมากขึ้น

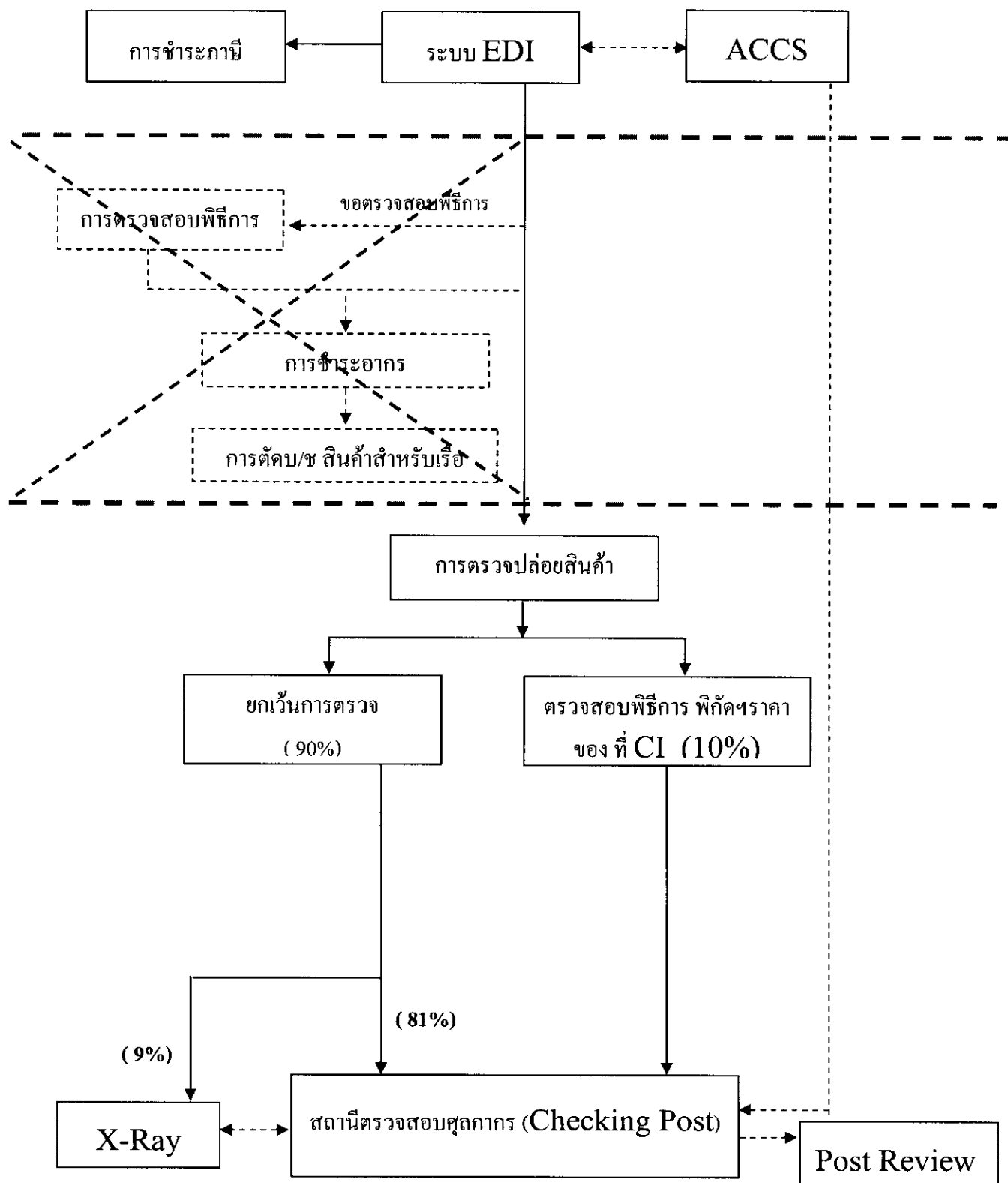
4. ช่องตรวจประจำสถานีตรวจสอบศุลกากร ซึ่งมีจำนวน 10 ช่อง ใช้เป็นช่องตรวจรถขนส่งสินค้าที่ผ่านเข้า-ออก เขตปลอดอากร สามารถปรับเปลี่ยนเป็นช่องทางเข้าหรือออกขึ้นอยู่กับปริมาณงานของสินค้าในขณะนั้น ดังนั้น 10 ช่องตรวจดังกล่าวต้องเปิดให้บริการทุกช่องตรวจ เพื่อหลีกเลี่ยงปัญหาการแออัดของการจราจรบริเวณดังกล่าว อันจะส่งผลกระทบต่อรถขนส่งสินค้าภายในเขตปลอดอากร

พิธีการศุลกากรขาเข้า (ปัจจุบัน) ณ ท่าอากาศยานกรุงเทพ

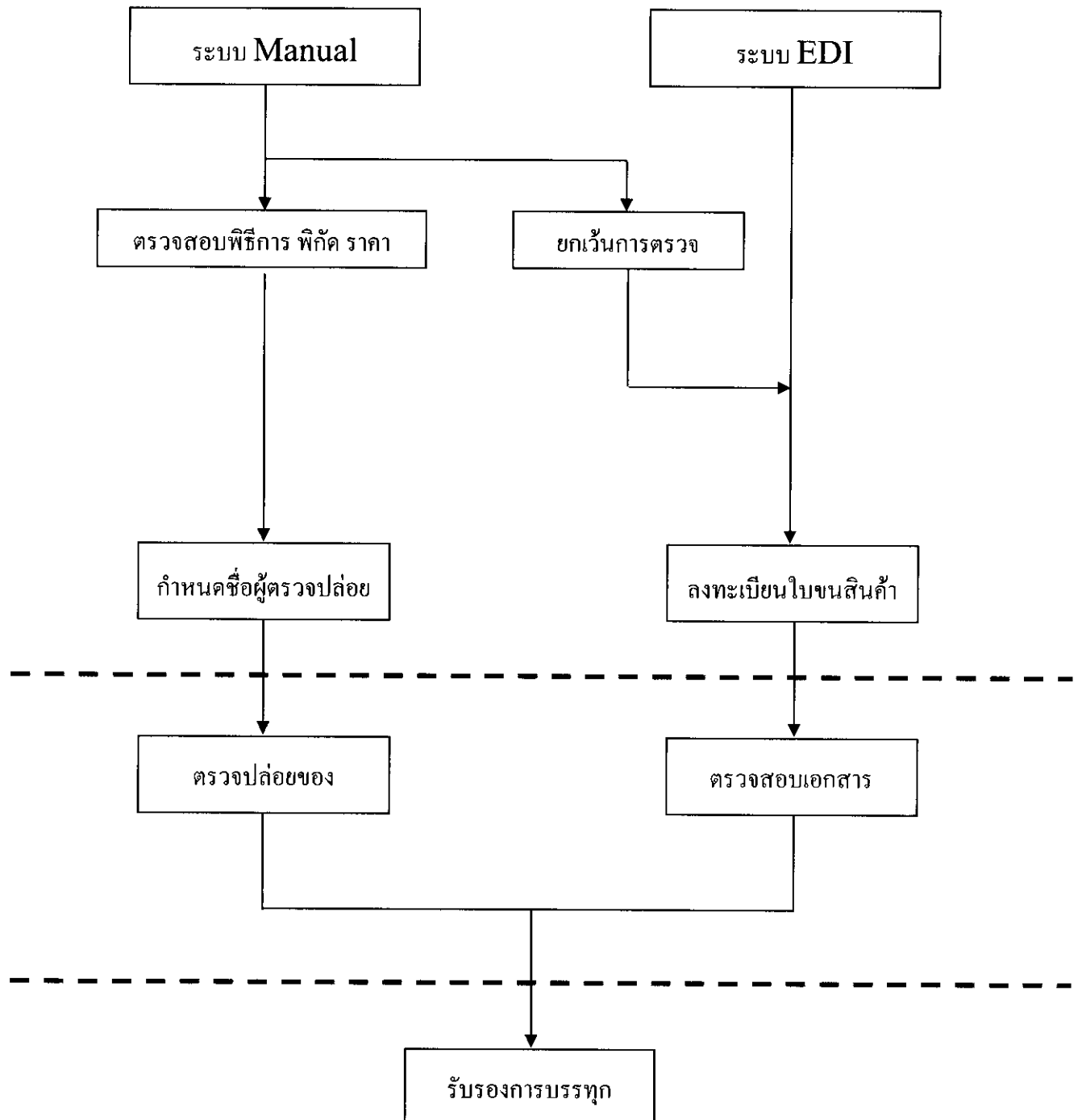


พิธีการศุลกากรขาเข้า ณ เขตปลอดอากรท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

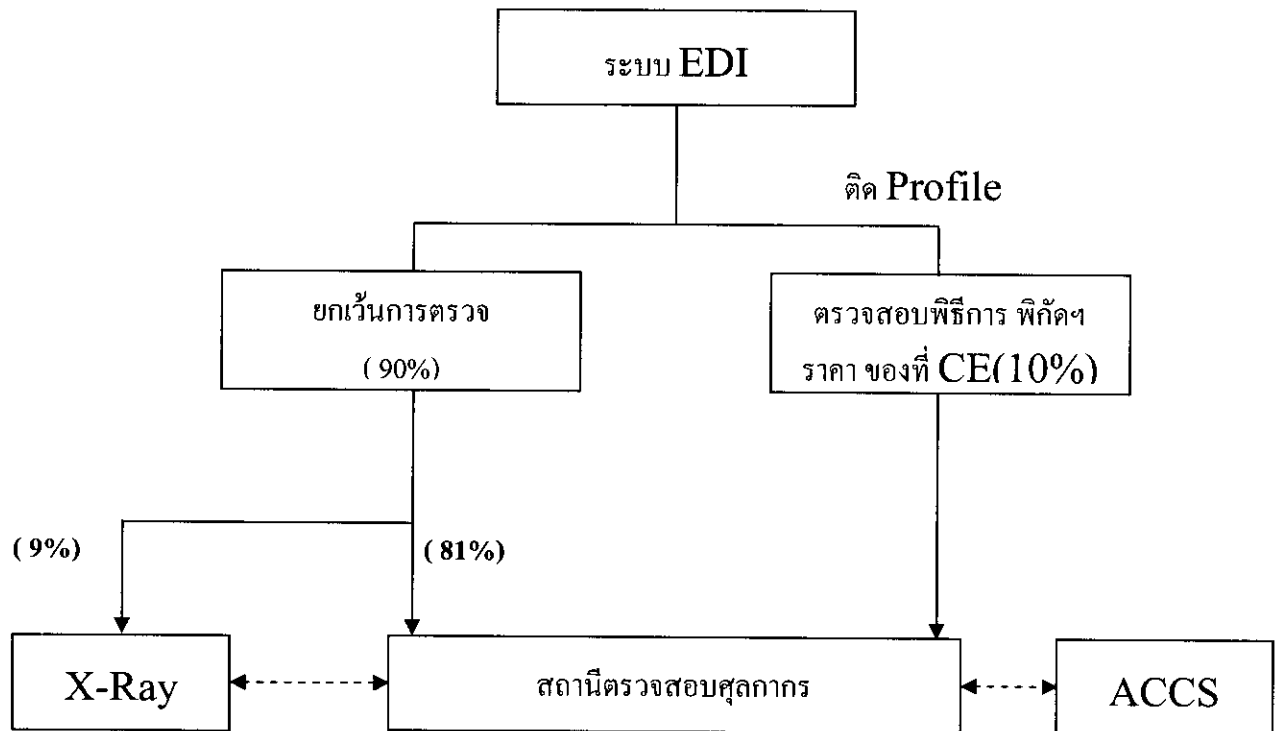




พิธีการศุลกากรขาออก (ปัจจุบัน) ณ ท่าอากาศยานกรุงเทพ



พิธีการศุลกากรขาออก ณ เขตปลอดอากรท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ



วิธีการสุเคราะห์ขออก(ปัจจุบัน) ณ ท่าอากาศยานกรุงเทพที่จะถูกตัดออก และส่วนที่ยังคงใช้ ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

