

## บทที่ 7

### ชิปปิงและศุลกากร

#### ความหมายของคำว่า “ชิปปิง”

“ชิปปิง” เป็นคำภาษาอังกฤษมีความหมายถึง The act or business of one that ships ซึ่งแปลว่าธุรกิจเกี่ยวกับการขนส่งสินค้าโดยทางเรือและทางทะเล พนักงานที่ปฏิบัติงานเกี่ยวกับกิจการนี้เรียกว่า “Shipping clerk” พนักงานเหล่านี้ทำหน้าที่แจ้งเรือเข้า-ออก แก่การทำเรือแห่งประเทศไทยและกรมศุลกากรเกี่ยวกับการยื่นบัญชีสินค้าเพื่อชำระภาษีขาเข้า นอกจากนี้ Shipping ยังทำหน้าที่ติดต่อกับกรมเจ้าท่าเกี่ยวกับการนำร่องและกองตรวจคนเข้าเมืองสำหรับผู้โดยสารและลูกเรือ สรุปได้ว่า “Shipping” ทำหน้าที่เกี่ยวข้องกับกรมศุลกากรในฐานะเป็นผู้ดำเนินงานเกี่ยวกับพิธีการด้านชำระภาษีอากรให้กับกรมศุลกากร และการขนส่งสินค้าออกจากท่าเรือ รวมถึงการดำเนินการเกี่ยวกับวิธีการส่งสินค้าออกไปจำหน่ายต่างประเทศด้วย

ธุรกิจระหว่างประเทศจะดำเนินไปด้วยความรวดเร็วและมีประสิทธิภาพหรือไม่ ขึ้นอยู่กับความสามารถของชิปปิง ทางรัฐก็เช่นเดียวกัน กรมศุลกากรจะได้รับเงินค่าภาษีถูกต้องหรือไม่ ขึ้นอยู่กับชิปปิงทั้งสิ้น ฉะนั้นชิปปิงจึงต้องเป็นบุคคลที่มีความสามารถและจะต้องปฏิบัติไปด้วยความรอบคอบ ละเอียดถี่ถ้วนและรวดเร็วเพื่อมิให้เกิดผลเสียหายแก่บริษัทห้างร้าน

ดังนั้น บุคคลที่เป็นชิปปิงจะต้องเป็นบุคคลที่มีความกระตือรือร้นทันต่อเหตุการณ์อยู่เสมอจะต้องรอบรู้ทุก ๆ อย่าง เกี่ยวกับธุรกิจระหว่างประเทศและเศรษฐกิจของบ้านเมือง สิ่งที่สำคัญประการสุดท้ายของบุคคลซึ่งเป็นชิปปิงก็คือ มนุษย์สัมพันธ์ ชิปปิงจะต้องเป็นบุคคลที่มีมนุษยสัมพันธ์เข้าไหนเข้าได้ รู้จักกาลเทศะ รู้จักเด็กรู้จักผู้ใหญ่ ใจกว้างพอสมควรและมีศิลปะในการสนทนาปราศรัยด้วย

#### ความเป็นมาของชิปปิง

เมื่อประมาณ 40-50 ปีที่แล้วมา ชิปปิงจะแบ่งออกเป็น 2 ประเภท คือ

1. ชิปปิงที่ทำงานเป็นประจำกับบริษัทห้างร้านใหญ่ ๆ โดยได้รับเงินเดือนประจำเมื่อมีสินค้าที่จะส่งออก หรือสินค้าที่ส่งเข้ามาจึงจะไปติดต่อกับศุลกากรเป็นครั้งคราว
2. ชิปปิงที่รับจ้างเกี่ยวกับพิธีการศุลกากรและพิธีการเกี่ยวกับการส่งสินค้าออกและการส่งสินค้าเข้าจากบริษัทห้างร้านแต่ละราย กล่าวคือ การรับงานจากหลาย ๆ บริษัท โดยคิดค่า

บริการเป็นครั้งคราวแล้วแต่ร้านเล็กหรือร้านใหญ่ ส่วนมากจะตั้งเป็นสำนักงานอยู่แห่งใดแห่งหนึ่ง ใกล้เคียงท่าเรือหรือกรมศุลกากร และจะมีพนักงานจำนวนหนึ่งเป็นผู้ไปติดต่อกรมศุลกากร หรือที่การทำเรือแห่งประเทศไทย ชิปปิ้งประเภทนี้เป็นชิปปิ้งอิสระจะดำเนินงานเองทั้งหมด ตั้งแต่เตรียมเอกสารเพื่อแจ้งจำนวนและปริมาณสินค้าเข้าออกตลอดจนการเสียภาษีขาเข้า ขาออก จนกระทั่งสินค้าถึงมือผู้ซื้อ (ในกรณีการส่งสินค้าเข้า) หรือจนกระทั่งสินค้าถูกส่งลงเรือเป็นที่เรียบร้อย (ในกรณีการส่งสินค้าออก)

กรมศุลกากรได้บัญญัติศัพท์แทนคำว่า ชิปปิ้ง เป็นภาษาไทยเพื่อใช้เป็นทางการเมื่อปี 2529 ว่า “ตัวแทนออกของ” ซึ่งหมายถึงบุคคลที่ประกอบอาชีพในการเป็นผู้ติดต่อกับกรมศุลกากร ทำเรือ หรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง แทนผู้นำเข้าหรือผู้ส่งออก ในการดำเนินพิธีการต่าง ๆ เกี่ยวกับการนำเข้าหรือการส่งออกระหว่างประเทศ ซึ่งแต่ก่อนบุคคลทั่วไปเรียกว่าชิปปิ้ง ความจริงคำว่าชิปปิ้ง (Shipping) มิได้หมายความว่า เป็นตัวแทนออกของ แต่หมายถึง การเดินเรือ การส่งของทางเรือ

คำว่า “ตัวแทนออกของ” กรมศุลกากรมิได้บัญญัติศัพท์ภาษาอังกฤษไว้ แต่มีคำที่ชาวต่างประเทศใช้อยู่หลายคำ เช่น CUSTOMS BROKER, CUSTOMS-HOUSE BROKER, CUSTOMS CLEARANCE, AGENT FORWARDING, FORWARDER.

การพิจารณาออกบัตร “ตัวแทนออกของ” นั้น กรมศุลกากรได้กำหนดคุณสมบัติไว้ตามประกาศกรมศุลกากรที่ 33/2529 ดังนี้

1. ต้องไม่เป็นบุคคลที่เคยทำบัตรตัวแทนออกของมาก่อน และไม่มีประวัติการกระทำความผิดกฎหมายศุลกากร หรือกระทำการใด ๆ ที่อาจเป็นทางเสียหายแก่กรมศุลกากร
2. มีวุฒิการศึกษาสำเร็จปริญญาตรีหรือเทียบเท่าหรือมีประกาศนียบัตรผ่านการอบรมจากศูนย์ฝึกอบรมกรมศุลกากรหรือจากสมาคมชิปปิ้งแห่งประเทศไทย หรือจากสถาบันการศึกษาที่เปิดสอนวิชาตัวแทนออกของที่กรมศุลกากรรับรอง

3. มีหนังสือรับรองการเป็นตัวแทนออกของ จากบริษัท ห้างร้านที่ตนเป็นตัวแทน

#### **หน้าที่ของชิปปิ้ง**

1. ทำหน้าที่เกี่ยวกับการเตรียมเอกสารที่เกี่ยวข้องกับการส่งสินค้าออกและการส่งสินค้าเข้า
2. ทำหน้าที่กรอกข้อความในเอกสารต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการส่งสินค้าออกและการส่งสินค้าเข้า
3. ยื่นเอกสารต่าง ๆ โดยผ่านพิธีศุลกากร
4. ให้ความสะดวกแก่การขนสินค้าลงเรือในกรณีส่งสินค้าออกและการขนสินค้าขึ้นจากท่าเรือเดินสมุทร หรือขนออกจากโกดังสินค้าของท่าเรือ ในกรณีสินค้าเข้าในส่วนที่เกี่ยวข้องกับพิธีศุลกากร

5. เป็นตัวกลางการติดต่อระหว่างพ่อค้าผู้ส่งสินค้าออก และผู้ส่งสินค้าเข้ากับเจ้าหน้าที่ของรัฐในด้านพิธีศุลกากร

### ความหมายของคำว่า “ศุลกากร”

ศุลกากร มีความหมายถึง การเก็บภาษีอากรจากสินค้าขาเข้าและสินค้าขาออก สาเหตุที่ทำให้เกิดมีการเก็บภาษีอากรขึ้น เนื่องจากว่าเมื่อมนุษย์มารวมกันอยู่เป็นหมู่เป็นเหล่า มีความต้องการในการอุปโภคและบริโภค เป็นเหตุให้แสวงหาผลผลิตเพื่อสนองความต้องการตามความรู้ความชำนาญของแต่ละท้องถิ่น เมื่อผลิตไม่ได้ก็นำผลผลิตของตนไปแลกเปลี่ยนจากชุมชนอื่นมาใช้ จึงเกิดการแลกเปลี่ยนสินค้ากันขึ้น สินค้าต่างถิ่นบางอย่างหายาก จึงเกิดมีการเอาวัดเอาเปรียบ เช่น ชื้อถูกขายแพง ประกอบกับชุมชนมีความเจริญขึ้นก็เกิดมีหัวหน้าของชุมชน ซึ่งหัวหน้ามีภาระรับผิดชอบในชุมชนนั้น จึงเกิดความต้องการหาทุนมาใช้ในการบำรุงท้องที่ เพื่อเสริมสร้างสวัสดิภาพและความเจริญแก่ชุมชน หรือให้ความปลอดภัยแก่ชุมชน จึงต้องหารายได้มาใช้จ่ายในการบำบัดทุกข์บำรุงสุขชุมชนนั้น ประกอบกับการได้เปรียบเสียเปรียบจากสินค้าต่างถิ่นหัวหน้าจึงเกิดความคิดที่จะเก็บภาษีอากรขึ้น ที่ได้แน่นอนก็คือ สินค้าจากต่างถิ่น เป็นการจัดการได้เปรียบเสียเปรียบทางการค้าลง เป็นรายได้สำหรับสร้างสรรคความเจริญแก่ชุมชน จึงเป็นเหตุผลที่ว่าทำไมรัฐจึงต้องเก็บภาษีอากรจากประชาชน

ภาษีอากรครั้งแรก ๆ ไม่ได้เก็บเป็นสัดส่วนอย่างทุกวันนี้ ภาษีภายในและสินค้าต่างประเทศ ก็คงเก็บปะปนกัน สำหรับประเทศไทยมีหลักฐานปรากฏอยู่ในศิลาจารึกพ่อขุนรามคำแหงมหาราชว่า “เมื่อชั่วพ่อขุนรามคำแหง เมืองสุโขทัยนี้ดี ในน้ำมีปลา ในนามีข้าว เจ้าเมืองบ่เอาจกอบในไพร่ลู่ทาง ฯลฯ” ทำให้เรารู้ได้ว่า สมัยนั้นไม่มีการเก็บอากรสินค้าภายในและภายนอก และสันนิษฐานได้ว่า เมืองใกล้เคียงกับสุโขทัย หรือในสุโขทัยเอง ก่อนสมัยพ่อขุนรามคำแหงคงมีการเก็บภาษีกัน

คำว่า “จกอบ” เป็นภาษาเขมรแปลว่า ภาษี ต่อมาสมัยกรุงศรีอยุธยาเลื่อนมาเป็นจังกอบหรือจังกอบ ซึ่งจะเห็นได้จากกฎหมายสมัยนั้นหลายฉบับ สถานที่เก็บจกอบในสมัยกรุงศรีอยุธยาเรียกว่า “ขนอน” ตามปกติตั้งอยู่ปากทางเข้าเมืองทั้งทางบกทางน้ำ ตลอดจนในแม่น้ำลำคลองตรงทางร่วม เพื่อความสะดวกแก่เจ้าหน้าที่ในการจัดเก็บ จากกฎหมายลักษณะอาญาหลวงโบราณมีว่า “นายพระขนอนธนบุรี ขนอนน้ำ ขนอนบกแห่งใดในพระนครศรีอยุธยา และจะเก็บจกอบในสำเภานาวาเรือใหญ่ เรือน้อยก็ดี หนบกหนทางหนเกี่ยว อันจนถึงขนอนใด ท่านให้หนักของจนถึงสิบ ถ้าถึงไร่จึงให้เอาจกอบหนึ่ง ถ้ามีถึงสิบมิให้เอาจกอบนั้นเลย” จากกฎหมายนี้เราจะเห็นได้ว่า อัตราภาษีสมัยนั้นเก็บร้อยละสิบ และภาษีสมัยนั้นเก็บเป็นสินค้าไม่ได้เก็บเป็นเงินประเพณีนี้เหลือมาตั้งปรากฏในสัญญาทางพระราชไมตรีฉบับก่อน พ.ศ. 2468 กำหนดไว้ว่า พ่อค้าจะเสียอากรเป็นสิ่งของหรือตัวเงินก็ได้ กรมศุลกากรสมัยก่อนก็เคยยอมรับของแทนค่าภาษี

ปัจจุบันนี้ก็ยังมียู่ พระราชบัญญัติศุลกากร พ.ศ. 2469 ซึ่งยังใช้อยู่มีข้อความให้รับเอาของไว้แทนค่าภาษีได้ ในมาตรา 12 บัญญัติว่า “ถ้าไม่ตกลงในเรื่องราคาอันแท้จริงในท้องตลาดสำหรับของอย่างใด ๆ ให้อธิบดีมีอำนาจรับเอาของนั้นไว้เป็นค่าภาษี” อันนี้เกิดจากพ่อค้าและเจ้าหน้าที่โต้แย้งกันในเรื่องราคาของพ่อค้าแสดงราคาต่ำ เจ้าหน้าที่ตีราคาสูง พ่อค้าไม่ยอม จึงไม่อาจตกลงกันได้ ก็ให้กรมศุลกากรเก็บไว้ 25 กลอง แต่ยังไม่เคยปรากฏว่ามีพ่อค้าคนใดทำตามนี้ เพราะเอาสินค้าไปขายได้กำไรมากกว่า

“ขนอน” เป็นสถานที่เก็บจอกอบหรือภาษีอากร ในสมัยก่อนนอกจากขนอนแล้ว ยังมีสถานที่อีกแห่งหนึ่งที่พนักงานไปตักตรวจคนลักลอบเข้าออก ของต้องห้ามของต้องกำกัณฑ์ และคอยสดับรับฟัง เหตุการณ์ภายนอกประเทศ เรียกว่า “ด่าน” ด่านนี้ไม่ได้เก็บภาษีเหมือนขนอน ถ้าเทียบกับสมัยนี้ก็คือ ด่านตรวจคนเข้าเมือง แต่เพิ่มหน้าที่สืบราชการเข้าไปด้วย หัวหนาด่านเรียกว่า “ขุนด่าน” กฎหมายลักษณะอาญาหลวง มาตรา 2 บัญญัติว่า “แขก พรหมณ์ ญวน ประเทศ ฝรั่งเศส อังกฤษ จีน จาม วิลันดา ซวา มลายู กวยชอม พม่า รามัญ เข้ามาค้าขายทั้งทางบกทางเรือก็ดี ให้ชาวพระทวารด่านคอยตรวจตราดูดีและร้าย เก็บศาสตราวุธไว้ อย่าให้เที่ยวเตร่ลักลอบซื้อขาย กฤษณา ฝาง ดีบุก ถ้าลูกค้าต้องการสิ่งใดให้บอกแก่ล่ามพนักงาน ถ้าต่างประเทศลูกค้าขายตราจะไปทางบกก็ดี เมื่อสำเนาจะยตราก็ดี ให้เจ้าพนักงานตรวจตราสิ่งของต้องห้ามผู้คนที่ลักลอบซุ่มซ่อนพาไปนั้น” นี้แสดงถึงหน้าที่ของด่านและนายด่าน ซึ่งจะมองเห็นความแตกต่างระหว่างขนอนกับด่านได้ ด่านที่ตั้งในสมัยก่อน ต่อมากลายเป็นด่านตรวจของศุลกากรไปก็มี เช่นด่านตรวจที่สมุทรปราการ ส่วนมากด่านและขนอนสมัยนั้น มักตั้งในทำเลที่พ่อค้าเข้าออกและตั้งใกล้ ๆ กัน แต่บางทีก็อยู่ไกลกัน ตอนหลังมาทำให้เข้าใจว่าเป็นสถานที่เดียวกัน จนเรียกว่า “ด่านขนอน” ก็มี ซึ่งเป็นการเข้าใจผิดเพราะด่านนั้นเป็นสถานที่ตรวจคนเข้าเมือง แต่ขนอนเป็นสถานที่ตรวจเก็บภาษี

สมัยกรุงรัตนโกสินทร์ ในรัชกาลที่ 3 ได้แก้ไขวิธีเก็บภาษีอากรเดิม มาตั้งเก็บอากรใหม่หลายอย่าง เรียกว่าภาษีเป็นการเพิ่มคำว่า “ภาษี” เข้ามา ให้มีผู้รับประมวลผูกขาดตัดตอนไปจัดเก็บ เช่น ภาษีน้ำตาล ไซข้าว ผู้ผูกขาดเรียกว่า “เจ้าภาษี” มีการประเมินกัน เจ้าภาษีไปตั้งสถานที่เก็บตรงที่สินค้าผ่านไปมาเรียกว่า “โรงภาษี” แบบเดียวกับขนอน แต่ขนอนนั้นดำเนินการโดยเจ้าหน้าที่ของรัฐ ส่วนโรงภาษี เจ้าภาษีเป็นผู้จัดเก็บต่อมาถ้ามีอะไรดี เจ้าภาษีก็ไปประมวลขอผูกขาดหมด เลยกกลายเป็นการผูกขาดแต่ผู้เดียว ขนอนก็เลยหายไปไม่มีความหมายเพราะไม่มีอะไรจะเก็บ เนื่องจากถูกเจ้าภาษีประมวลไปหมด ขนอนเลยกลายเป็นโรงภาษีเพราะไปตั้งอยู่ที่เดียวกัน ต่อมารัชกาลที่ 5 เห็นว่า เจ้าภาษีเอาเปรียบประชาชนและรัฐมาก จึงให้เลิกวิธีผูกขาดนี้มาเป็นรัฐจัดเก็บเอง ภาษีที่รัฐเก็บเองนี้เรียกใหม่ว่า “ภาษีภายใน” คำว่าโรงภาษีเปลี่ยนมาเรียกเป็นด่านภาษีเมื่อเก็บ

ภาษีภายในชั้นเช่นนี้ คำว่า จกอบก็หายไปพร้อมখনอน แต่จกอบนี้แม้จะเลือนหายไปแล้วก็มีการเอามาใช้ใหม่คือพระราชบัญญัติจกอบ พ.ศ. 2471 แต่จกอบสมัยนี้มีความหมายผิดไปเป็น “เงินส่วนชักเก็บสำหรับบำรุงท้องที่” ปัจจุบันกลายเป็นเงินบำรุงท้องที่ไป

**สรูป** คำต่าง ๆ ต่อไปนี้มีความหมายถึงอะไรบ้าง

**ศุลกากร** เป็นคำบาลี มีความหมายถึง การเก็บภาษีขาเข้าและขาออก

**จกอบ** เป็นภาษาเขมร แปลว่า “ภาษี”

**จังกอบ** แปลว่าภาษีเช่นเดียวกับจกอบ แต่ใช้ในสมัยกรุงศรีอยุธยา

**ด่าน** สมัยกรุงศรีอยุธยาหมายถึงสถานที่สำหรับดักจับการลักลอบไม่มีหน้าที่เกี่ยวกับการเก็บภาษี มีลักษณะเหมือนกับด่านตรวจคนเข้าเมืองปัจจุบัน แต่ต่อมากลายเป็นสถานที่สำหรับเก็บภาษี จนถึงปัจจุบันนี้เรียกว่า “ด่านศุลกากร”

**খনอน** คือสถานที่เก็บภาษี ตามปกติตั้งอยู่ปากทางเข้าเมืองทั้งทางบกและทางน้ำ

ในสมัยกรุงรัตนโกสินทร์นำคำว่า “ด่าน” และ “খনอน” มารวมกันเรียกว่า “ด่านখনอน” คือสถานที่เก็บภาษีนั่นเอง ปัจจุบันกลายเป็น โรงภาษี หรือศุลกากรนั่นเอง

ศุลกากรตั้งเป็นครั้งแรกในกรุงเทพมหานครที่ปากคลองผดุงกรุงเกษม ด้านริมฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยา เมื่อ พ.ศ. 2428

คำว่า “ศุลกากร” นี้พระยาภาคกรวงศ์ เป็นผู้คิดขึ้น เพื่อให้ตรงกับคำว่า “Customs” กรมศุลกากรประกาศใช้เมื่อ พ.ศ. 2426

ต่อมาปี พ.ศ. 2433 กรมศุลกากรได้ย้ายมาตั้งที่ท่าখনอน หรือตรอกโรงภาษีเก่า บางรัก ทางการใช้สถานที่นี้จนกระทั่งถึง พ.ศ. 2479 รวมเวลา 60 ปีเศษ แล้วจึงย้ายมากรมศุลกากรที่สร้างขึ้นใหม่ตำบลคลองเตยเมื่อวันที่ 24 มิถุนายน 2497 และได้ใช้เป็นที่ทำการศุลกากรมาจนปัจจุบันนี้

การเก็บภาษีเกี่ยวกับการค้าระหว่างประเทศ คือ ภาษีขาเข้าและภาษีขาออกอยู่ในความรับผิดชอบของกรมศุลกากร กระทรวงการคลัง นอกจากการจัดเก็บภาษีขาเข้าและภาษีขาออกแล้ว กรมศุลกากรยังมีหน้าที่สำคัญอย่างอื่นคือ ป้องกันและปราบปรามการลักลอบหนีศุลกากร กระทรวงการคลังได้มอบหมายกรมศุลกากรจัดเก็บภาษีทุกชนิดสำหรับสินค้าเข้าและสินค้าออก ได้แก่ ภาษีมูลค่าเพิ่ม ภาษีเทศบาล และรายได้จังหวัด นอกจากนั้น ยังจัดเก็บภาษีสรรพสามิตสำหรับสินค้าบางประเภทตาม พ.ร.บ. ภาษีสรรพสามิต พ.ศ. 2527 อีกด้วย

บทบาทของกรมศุลกากรที่นอกเหนือจากการจัดเก็บภาษี ยังมีการหามาตรการเพื่อส่งเสริมอุตสาหกรรมและการส่งออก อีกทั้งการให้ความร่วมมือกับหน่วยงานของรัฐและภาคเอกชน ทั้งภายในและภายนอกประเทศ เพื่อดำเนินการให้สอดคล้องกับแผนพัฒนาเศรษฐกิจของชาติซึ่งรวมทั้งนโยบายการส่งเสริมการส่งออกด้วย

เดิมที่เดียวการจัดเก็บภาษีศุลกากร เป็นรายได้หลักของประเทศต่อมาได้มีการพัฒนาทางด้านการส่งเสริมการส่งออก เพื่อแก้ดุลการค้าเสียเปรียบ จึงมีมาตรการต่าง ๆ ในการส่งเสริมการผลิตเพื่อการส่งออกมากขึ้น ขณะเดียวกันก็มีการลดและงดภาษีขาเข้าและภาษีขาออก ซึ่งมีผลกระทบต่อรายได้ของกรมศุลกากรเป็นอันมาก จนในที่สุดกรมศุลกากรเป็นแหล่งที่นำเงินเข้าประเทศน้อยที่สุด เมื่อเทียบกับกรมสรรพากรและกรมสรรพสามิต

มาตรการต่าง ๆ ที่ช่วยให้มีการส่งเสริมการส่งออกให้มากขึ้น และมีผลกระทบต่อการเก็บภาษีของประเทศไทยเกี่ยวกับการนำเข้าและส่งออกได้น้อยลง ได้แก่

1. การคืนภาษีอากรขาเข้าตาม พ.ร.บ. ศุลกากร มาตรา 19 ทวิ
2. การอนุมัติให้จัดตั้งคลังสินค้าทัณฑ์บนประเภทโรงผลิตสินค้า (Factory Bounded Warehouse)
3. การชดเชยค่าภาษีอากรสินค้าส่งออกที่ผลิตในราชอาณาจักร (मुมน้ำเงิน)
4. การให้สิทธิประโยชน์แก่ผู้ประกอบการในเขตอุตสาหกรรมการส่งออก (Export Processing Zone : EPZ)
5. การยกเว้นภาษีอากรเครื่องจักรและวัตถุดิบจากคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน (Board of Investment : B.O.I)

นอกจากมาตรการต่าง ๆ ดังกล่าว AFTA (ASEAN FREE TRADE AREA) และ ASEAN-PTA (ASEAN PREFERENTIAL TRADING AGREEMENT) ซึ่งเป็นข้อตกลงระหว่างประเทศสมาชิกในกลุ่มอาเซียนด้วยกัน ในการลดภาษีขาเข้าลงเป็นลำดับ จากที่เคยเก็บภาษีขาเข้าสูงกว่า 50% ให้เหลือ 30% และลดลงไปเรื่อย ๆ จนถึง 0%-5% ภายในระยะเวลา 15 ปี (AFTA) สำหรับ ASEAN-PTA นั้นเป็นข้อตกลงของกลุ่มประเทศสมาชิกอาเซียนที่จะต้องลดอากรขาเข้าซึ่งกันและกันอย่างต่ำร้อยละ 50 จากอัตราที่เคยเรียกเก็บปกติ

จากมาตรการต่าง ๆ ที่เกี่ยวกับการยกเว้นภาษีขาเข้าและขาออกดังกล่าวมาแล้ว มีผลให้กรมศุลกากรเก็บภาษีได้น้อยลง กรมศุลกากรเคยเป็นแหล่งทำรายได้หลักให้ประเทศกลับต้องมาเป็นแหล่งทำรายได้ให้ประเทศน้อยลง

### **กฎหมายว่าด้วยการศุลกากรและกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้อง**

กฎหมายศุลกากร เป็นกฎหมายที่เกี่ยวกับการนำของเข้าและส่งออก ตรวจตราป้องกันและปราบปรามการหลีกเลี่ยงและลักลอบหนีศุลกากร ตลอดจนจัดเก็บภาษีอากรแก่ของที่นำเข้าและส่งออก ดังนั้น ในการศึกษากฎหมายศุลกากรจะต้องศึกษากฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้องกับการศุลกากรด้วย ซึ่งได้แก่

1. **กฎหมายว่าด้วยศุลกากร** เป็นกฎหมายที่มีบทบัญญัติเกี่ยวกับการกำหนดอำนาจหน้าที่ของกรมศุลกากรและความรับผิดชอบของผู้ที่เกี่ยวข้อง กำหนดสิทธิและหน้าที่ของผู้นำของเข้าและส่งออกกว่าด้วยการเสียค่าภาษีการตรวจของและป้องกันลักลอบหนีศุลกากร การค้าชายฝั่ง การประกันทัณฑ์บน การสำแดงเท็จ การฟ้องร้องคดี รวมทั้งหลักการปฏิบัติทั่วไป การกำหนดความผิดและโทษด้วย กฎหมายนี้ ได้แก่ พระราชบัญญัติศุลกากร พุทธศักราช 2469 ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติศุลกากร ประกาศของคณะปฏิวัติอีกหลายฉบับและพระราชกำหนด (แก้ไขเพิ่มเติมถึงปัจจุบันอีกรวม 14 ฉบับ)

2. **กฎหมายว่าด้วยพิกัดอัตราศุลกากร** คือ กฎหมายซึ่งกำหนดหลักเกณฑ์ในการจัดเก็บและเสียอากรศุลกากร ว่าด้วยเก็บในอัตราเท่าใด มีหลักเกณฑ์อย่างไร ผู้ที่เกี่ยวข้องมีอำนาจหน้าที่และสิทธิในการเก็บและเสียภาษีศุลกากรอย่างไร กฎหมายนี้ ได้แก่ พระราชกำหนดพิกัดอัตราศุลกากร พ.ศ. 2530 ซึ่งรัฐบาลไทยได้ประกาศใช้กฎหมายนี้ เพื่อให้สอดคล้องกับระบบพิกัดใหม่ที่นานาชาติใช้กันอยู่ โดยอาศัยหลักการตามระบบจำแนกประเภทสินค้า และรหัสประเภทพิกัด ของคณะมนตรีความร่วมมือทางศุลกากรซึ่งใช้กันอยู่ในระบบ International Convention of the Harmonized Commodity Description and Coding System หรือเรียกโดยย่อว่า “Harmonized-System” (HS.) ระบบนี้ใช้พัฒนาจากระบบการจำแนกประเภทสินค้าเดิมคือแบบ CCCN (Customs Cooperation Council Nomenclature) ที่ใช้มาก่อนปี 2530

นอกจากจะใช้ระบบ HS. เพื่อการจัดเก็บอากรศุลกากรแล้วยังสามารถนำไปใช้ประโยชน์เกี่ยวกับกิจการอื่น ๆ ได้อีกหลายประการเช่น การจัดทำสถิติสินค้าเข้าและขาออก และการขนส่ง เป็นต้น

นอกจากกฎหมายดังกล่าวแล้ว ยังมีพระราชบัญญัติพิกัดอัตราภาษีสรรพสามิต พ.ศ. 2527 และประมวลรัษฎากรซึ่งเกี่ยวกับการเรียกเก็บภาษีสรรพสามิต และภาษีมูลค่าเพิ่มตามที่กระทรวงการคลังมอบหมายให้จัดเก็บเพื่อกรมสรรพสามิตและกรมสรรพากรอีกด้วย

3. **กฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้อง** เป็นกฎหมายของหน่วยงานอื่นที่กำหนดอำนาจหน้าที่และเงื่อนไขเพื่อให้ปฏิบัติ ซึ่งกรมศุลกากรจะต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขนั้น ๆ เช่น พระราชบัญญัติการส่งออกไปนอกและการนำเข้ามาในราชอาณาจักรซึ่งสินค้า พ.ศ. 2522 พระราชบัญญัติไฟ พ.ศ. 2486 พระราชบัญญัติสุรา พ.ศ. 2493 พระราชบัญญัติอาวุธปืน เครื่องกระสุนปืนวัตถุระเบิด ดอกไม้เพลิง และสิ่งเทียมอาวุธปืน พ.ศ. 2490 พระราชบัญญัติวิทยุคมนาคม พ.ศ. 2498 พระราชบัญญัติยาเสพติดให้โทษ พ.ศ. 2522 และพระราชบัญญัติควบคุมการแลกเปลี่ยนเงิน พ.ศ. 2485 เป็นต้น

ในด้านการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศ กรมศุลกากรมีบทบาทสำคัญยิ่งในการหามาตรการเพื่อส่งเสริมอุตสาหกรรมและการส่งออก อันเป็นเป้าหมายหลักของรัฐบาล รวมตลอดถึง

การให้ความร่วมมือกับหน่วยงานของรัฐและเอกชน ทั้งภายในและนอกประเทศเพื่อดำเนินการให้ สอดคล้องกับแผนพัฒนาเศรษฐกิจของชาติซึ่งรวมทั้งนโยบายการส่งเสริมการส่งออกด้วย

ผลที่ได้จากการปรับปรุงเปลี่ยนแปลงวิธีการในการจัดเก็บภาษีอากรและบริการเพื่อการ ส่งออก ซึ่งรวมทั้งการให้สิทธิประโยชน์ต่าง ๆ ที่เป็นแรงกระตุ้นแก่ผู้ประกอบการผลิตภายใน ประเทศตามสิทธิจากบทบัญญัติของกฎหมายว่าด้วยศุลกากร และกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้องนอก เหนือจากที่กล่าวแล้ว กรมศุลกากรยังมีบทบาทในการสนับสนุนหน่วยงานอื่น ในการช่วยแก้ไข ผน่อนคลายความแออัดในบริเวณเขตท่าเรือกรุงเทพฯ ซึ่งกำลังเป็นอุปสรรคต่อการขนถ่ายสินค้าทั้ง ขาเข้าและขาออก อันเป็นปัญหาที่ต้องรีบแก้ไข เพราะสภาวะการณ์ปัจจุบันในด้านการค้าระหว่าง ประเทศก็เอื้ออำนวยแก่การส่งสินค้าออกอย่างยิ่ง บทบาทที่เกี่ยวข้องได้แก่

1. การคืนอากรขาเข้า ตาม พ.ร.บ. ศุลกากรฯ มาตรา 19 ทวิ โดยการคืนอากรให้แก่ผู้ นำเข้า ในกรณีนำวัตถุดิบเข้ามาทำการผลิตผสม ประกอบหรือบรรจุเป็นสินค้าและส่งออกป็นอก ราชอาณาจักรภายใน 1 ปี ตามระเบียบปฏิบัติของกรมศุลกากรที่กำหนดไว้

2. การอนุมัติให้ผู้ประกอบการผลิต จัดตั้งคลังสินค้าทัณฑ์บนประเภทโรงผลิตสินค้าเพื่อ การส่งออก (Factory Bonded Warehouse) โดยให้ใช้คลังสินค้านี้สำหรับเป็นที่เก็บรักษาของและ ใช้เป็นสถานที่ทำการผลิตสินค้าจากวัตถุดิบที่ได้นำเข้ามาจากต่างประเทศ และส่งออกไปภายในเวลา หนึ่งปี โดยได้รับยกเว้นภาษีอากร

3. การชดเชยค่าภาษีอากรสินค้าส่งออกที่ผลิตในราชอาณาจักรโดยทางราชการจะจ่าย เงินชดเชยค่าภาษีอากรซึ่งมีอยู่ในต้นทุนการผลิตสินค้าส่งออก เมื่อได้ทำการส่งออกป็นอกราชอาณาจักร และผู้ส่งออกได้ปฏิบัติให้ถูกต้องตามหลักเกณฑ์และเงื่อนไขที่บัญญัติในพระราชบัญญัติ ชดเชยค่าภาษีอากรสินค้าส่งออกที่ผลิตในราชอาณาจักร พ.ศ. 2524 รวมทั้งระเบียบปฏิบัติเกี่ยวกับ เรื่องนี้แล้ว ก็จะได้รับเงินชดเชยค่าภาษีอากร ในรูปของบัตรภาษี ตามที่กรมศุลกากรจะพิจารณา ออกบัตรดังกล่าวให้

4. การให้สิทธิประโยชน์แก่ผู้ประกอบการอุตสาหกรรมในเขตอุตสาหกรรมส่งออก (Export Processing Zone : EPZ) ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการศุลกากรนั้น คือการได้รับสิทธิยกเว้นภาษี อากรตามนัยบทบัญญัติแห่งพระราชบัญญัติการนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2522 สำหรับของที่นำเข้าไปในราชอาณาจักร และได้นำไปในเขตอุตสาหกรรมส่งออกเพื่อใช้ในการผลิตสินค้า และส่งสินค้าที่ผลิตออกไปนอกราชอาณาจักร

5. การยกเว้นภาษีอากรเครื่องจักรและวัตถุดิบจากคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน (Board of Investment : B.O.I.) ซึ่งจัดตั้งขึ้นเพื่อส่งเสริมการลงทุนและส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ



กฎหมายส่งเสริมการลงทุนทุกประการจึงจะได้รับสิทธิและประโยชน์จากโครงการที่ขอรับการส่งเสริม สิทธิและประโยชน์ได้แก่ ภาษีขาเข้าเครื่องจักร และวัตถุดิบ ภาษีขาออก ได้แก่ ภาษีมูลค่าเพิ่ม นอกจากนี้ยังได้รับยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคล ภายในระยะเวลาที่กำหนด ในขณะที่ขอรับการส่งเสริม ได้รับสิทธิพิเศษในการซื้อที่ดินสร้างโรงงานของนิติบุคคลที่คนต่างชาติเป็นเจ้าของ สิทธิพิเศษในการนำบุคลากรที่มีความสามารถเข้าประเทศไทย นอกเหนือจากโควตาคนเข้าเมืองธรรมดา เช่น นักวิทยาศาสตร์ วิศวกร เป็นต้น

นอกจากมาตรการต่าง ๆ ดังกล่าวแล้ว กรมศุลกากรยังให้ความสำคัญและรวดเร็วในการนำเข้าและส่งออก ดังนี้

1. การอนุมัติให้เอกชนจัดตั้งสถานที่ตรวจและบรรจุสินค้าเข้าคอนเทนเนอร์ เพื่อการส่งออก (สตส) ภายนอกเขตท่ากรุงเทพฯ ตามหลักเกณฑ์และเงื่อนไขที่กรมศุลกากรกำหนด ทั้งนี้เพื่อเป็นการผ่อนคลายความแออัดคับคั่งในเขตพื้นที่ของการท่าเรือแห่งประเทศไทย

2. การอนุมัติให้จัดตั้งท่าเทียบท่าเรือในรูปแบบของ Inland Container Depot ภายนอกเขตและนอกเหนือจากท่าเทียบท่าเรือของการท่าเรือแห่งประเทศไทย สำหรับให้บริการในท่านองเดียวกันที่การท่าเรือแห่งประเทศไทยดำเนินการอยู่ในปัจจุบัน ตามบทบัญญัติของกฎหมายว่าด้วยการศุลกากร

## การเสียภาษี

ภาษีศุลกากร มี 3 ประเภทคือ

1. อัตราอากรตามราคา (Ad Valorem Duties) ถ้าสินค้านั้นแพงก็จะเก็บภาษีได้มาก ถ้าสินค้านั้นถูกก็จะเก็บภาษีได้น้อย สินค้าที่เสียภาษีตามราคา ส่วนใหญ่จะเป็นสินค้าฟุ่มเฟือย มีราคาสูง เช่น รถยนต์ เครื่องสำอาง เครื่องแก้วคริสตอล

2. อัตราอากรตามสภาพ (Specific Duties) เป็นการเรียกเก็บตามสภาพของสินค้า เช่น ผ้าเช็ดหน้า เสียภาษีฝืนละเท่าไร น้ำมันบาเรลละ ข้าวตันละเท่าไร อัตราอากรตามสภาพส่วนใหญ่จะเก็บจากสินค้าอุปโภคบริโภค ซึ่งเป็นสินค้าที่จำเป็นต่อการดำรงชีวิต

3. อัตราผสม (Mixed Duties) อัตรานี้ก็ต่ออัตราทั้งสองอย่างข้างต้น เพียงแต่เสียเวลาในการคำนวณภาษีสองครั้งคือ คำนวณตามราคา และคำนวณตามสภาพ หากแบบใดได้ภาษีสูงกว่า กรมศุลกากรก็จะเก็บชนิดที่สูงกว่า

อาจมีคำถามว่า ทำไมจึงต้องมีอัตราผสม เพราะสินค้าทุกชนิดควรจะบรู๊ว่าจะต้องเสียภาษีชนิดใดแน่นอนอยู่แล้ว คำตอบก็คือ สินค้าบางชนิดยังไม่มีระบุไว้ใน พ.ร.ก. พิกัดอัตราภาษีศุลกากร เมื่อนำเข้าหรือส่งออกต่างประเทศ จึงต้องวิเคราะห์ว่า สินค้าชนิดนั้นควรจ่ายค่าภาษีเท่าใด

สินค้าขาเข้า กรมศุลกากรจะคิดภาษีจากราคา C.I.F. คือ ราคาสินค้าบวกค่าประกันภัย และค่าขนส่งจะนำราคา C.I.F. เป็นฐานในการคิดภาษีขาเข้า

สินค้าขาออก กรมศุลกากรจะคิดภาษีจากราคา F.O.B. ซึ่งเป็นราคาสินค้าบวกค่าใช้จ่ายในการยกขน บรรทุกรถ จนกระทั่งสินค้าถูกวางไว้บนเรือ ราคานี้จะนำมาเป็นฐานในการคิดภาษีขาออก

บางครั้งข้อตกลงในการซื้อขายสินค้าเป็นราคา F.O.B. ในการนำเข้าเราก็สามารถหาราคา C.I.F. ได้โดยประเมินค่าประกันภัยและค่าขนส่งตามระยะทางที่เป็นมาตรฐานแล้วนำมาบวกกับราคา F.O.B. ก็จะเป็นราคา C.I.F. แล้วจึงนำราคาคำนวณภาษีขาออก ในกรณีที่ขายสินค้าให้ต่างประเทศ และทำสัญญาซื้อขายในราคา C.I.F. เราก็สามารถส่งออกและหาราคา F.O.B. เพื่อคำนวณภาษีขาออกได้ โดยหักค่าประกันภัยและค่าขนส่งออกจากราคา C.I.F.

หลักเกณฑ์ในการเสียภาษี มีดังนี้

1. เวลาที่เกิดความรับผิดชอบอันที่จะเสียค่าภาษี
2. เวลาที่ต้องชำระค่าภาษี
3. การคำนวณภาษี
4. การเรียกเก็บภาษี
5. การชำระภาษี
6. การวางเงินประกัน
7. การเรียกเก็บค่าภาษีที่เสียไว้ไม่ครบถ้วน

### การนำของเข้าทางท่ากรุงเทพฯ

เรือบรรทุกสินค้าจากต่างประเทศทุกลำ เมื่อถึงท่ากรุงเทพฯ ต้องจอดเทียบท่าที่กำหนดให้ และรายงานหรือเข้าภายใน 24 ชั่วโมง ถ้าวันที่เรือเข้าตรงกับวันหยุด ให้นายเรือมารายงานเรือเข้า ก่อนเวลา 10.00 น. ในวันเปิดทำการวันแรก การรายงานเรือเข้าจะต้องมีเอกสารต่าง ๆ ดังนี้

1. บัญชีสินค้าสำหรับเรือ
2. บัญชีแสดงจำนวนคนโดยสาร
3. บัญชีแสดงจำนวนรายชื่อตำแหน่งหน้าที่คนเรือ
4. บัญชีแสดงอาวุธปืนและเครื่องกระสุนปืน ของคนโดยสารและเจ้าหน้าที่เรือ
5. บัญชีของต้องห้ามต้องกำกัตบางประเภท
6. บัญชีของใช้และอาหารของคนในเรือ

เมื่อยื่นบัญชีต่าง ๆ แล้ว นายเรือจะต้องขออนุญาตขนถ่ายสินค้าจากเรือเข้าเก็บในโรงพัก สินค้าอาจเป็นโรงพักสินค้าธรรมดาหรือโรงพักสินค้าทัณฑ์บน สินค้าบางชนิดไม่อาจนำเก็บไว้ในโรงพักสินค้าได้ ก็ต้องเก็บไว้ในที่มั่นคง ซึ่งอยู่ในบริเวณท่าเรือ มีรั้วรอบขอบชิดและใส่กุญแจไว้ สินค้าดังกล่าวได้แก่ เครื่องจักรใหญ่ เคมีไวไฟ (Bulk goods) วัตถุระเบิด น้ำมันเชื้อเพลิงหนัก

ของผ่านประเทศ มีหลายชนิด ได้แก่

1. ของถ่ายลำเรือ (Transshipment Cargo)
2. สินค้าผ่านแดน (Transit Cargo)
3. สินค้าติดเรือ (Through Cargo)
4. ของผิดท่าเฉพาะท่ากรุงเทพฯ (Wrong Destination)

พิธีการนำเข้า ผู้นำเข้ามักจะมอบอำนาจให้ผู้เชี่ยวชาญในการออกของซึ่งโดยทั่วไปเรียกว่า ชิปปิ้ง เป็นผู้ทำพิธีการนำเข้า ชิปปิ้งจะต้องทราบว่าจะใช้เอกสารฉบับใดบ้างในการออกของก็คือ เสียภาษีขาเข้าให้แก่กรมศุลกากร

พิธีการส่งออก ในการส่งออกก็ต้องปฏิบัติพิธีการศุลกากรเช่นเดียวกับการนำเข้า แต่เดิมมาสินค้าขาออกก็ต้องเสียภาษีขาออกหลายชนิด ระยะเวลาหลัง ๆ ประเทศไทยพยายามขยายการค้ากับต่างประเทศมากขึ้น มีการส่งเสริมการส่งออกสินค้าเกือบทุกชนิด จึงมีการงดหรือลดภาษีขาออกเป็นจำนวนมาก ทำให้รัฐขาดรายได้จากการเก็บภาษีขาออกเป็นจำนวนมาก

ในการส่งออก ผู้ส่งออกจะต้องยื่นใบขนสินค้าขาออกให้เจ้าหน้าที่ตรวจสอบว่าถูกต้องและครบถ้วน เมื่อตรวจสอบถูกต้องแล้ว ให้ผู้ส่งออกลงลายมือชื่อรับรองความถูกต้องก่อนจะส่งออก ผู้ส่งออกจะต้องยื่นใบขนสินค้าขาออกและเสียภาษีอากรให้ครบ หรือวางเงินประกัน ถ้าสินค้าที่ส่งออกจะต้องเกี่ยวข้องกับกฎหมายอื่น ก็ต้องปฏิบัติตามกฎหมายอื่นด้วย

**การทำเรือแห่งประเทศไทย (The Port Authority of Thailand)** การทำเรือแห่งประเทศไทยมีบทบาทสำคัญต่อการส่งออกและการนำเข้าสินค้าจากต่างประเทศเป็นอันมาก เป็นรัฐวิสาหกิจอยู่ภายใต้การกำกับดูแลของกระทรวงคมนาคม ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2494 โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อจัดดำเนินการและนำมาซึ่งความเจริญของกิจการท่าเรือ เพื่อประโยชน์แห่งรัฐและประชาชน ปัจจุบันการทำเรือแห่งประเทศไทย บริหารกิจการท่าเรือ 2 แห่ง คือ ท่าเรือกรุงเทพและท่าเรือพาณิชย์แหลมฉบัง

การทำเรือได้กำหนดนโยบายตามวัตถุประสงค์แห่งพระราชบัญญัติการทำเรือแห่งประเทศไทย และนโยบายที่ได้รับมอบหมายจากรัฐบาลในการบริหารและประกอบกิจการท่าเรือ โดยมุ่งที่จะพัฒนากิจการทำเรือให้ทันสมัย เหมาะสมกับเหตุการณ์และสถานการณ์ สอดคล้องกับแผนพัฒนาประเทศ ให้บริการความสะดวกและปลอดภัยอย่างมีประสิทธิภาพ

หน้าที่หลักของการท่าเรือแห่งประเทศไทย คือให้บริการเรือและสินค้าที่ผ่านเข้าออก ประเทศไทยโดยสะดวก กล่าวคือ ขุดลอกบำรุงรักษาร่องน้ำทางเดินเรือและบริเวณที่จอดเรือพร้อมติดตั้งเครื่องมือช่วยการเดินเรือ เพื่อให้เรือผ่านเข้าออกอย่างปลอดภัย จัดสถานที่จอดเรือ ควบคุมการขนถ่ายและบรรทุกสินค้า ดำเนินการยกขนและเคลื่อนย้ายสินค้า เก็บรักษาสินค้า และส่งมอบสินค้าให้แก่เจ้าของสินค้าตลอด 24 ชั่วโมง

**ท่าเรือกรุงเทพ** ท่าเรือกรุงเทพ ตั้งอยู่ระหว่างหลักกิโลเมตรที่ + 26 ถึง + 29 บนฝั่งซ้ายของแม่น้ำเจ้าพระยา ตำบลคลองเตย กรุงเทพฯ มีพื้นที่ทางบกประมาณ 2,260 ไร่ ทางน้ำ ตั้งแต่สะพานพระพุทธยอดฟ้าตลอดลงไปถึงร่องน้ำสันดอนจนถึงหลักกิโลเมตรที่ - 18 รวมเป็นระยะทางน้ำประมาณ 66 กิโลเมตร ร่องน้ำทางเข้าท่าเรือกรุงเทพ จากสันดอนเจ้าพระยามีความยาว 18 กิโลเมตร กว้าง 100 เมตรในทางตรงและ 250 เมตรในทางโค้ง

การทำเรือแห่งประเทศไทย มีหน้าที่ขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำทางเข้านี้ให้มีระดับความลึก 8.5 เมตร จากระดับน้ำทะเลปานกลาง เรือที่จะผ่านร่องน้ำเข้ามาเทียบยังท่าหรือที่จอดเรือของท่ากรุงเทพ ต้องมีขนาดระหว่าง 10,000 ถึง 12,000 เดดเวทตัน ยาวไม่เกิน 172 เมตร และกินน้ำลึกไม่เกิน 8.2 เมตร

ที่จอดเรือของท่าเรือกรุงเทพ ประกอบด้วย ท่าเทียบเรือเขื่อนตะวันตกมีความยาว 1,660 เมตร ใช้เทียบเรือบรรทุกสินค้าทั่วไป ท่าเทียบเรือเขื่อนตะวันออกมีความยาว 1,528 เมตร ใช้เทียบเรือบรรทุกตู้สินค้า หลักผูกเรือกลางน้ำหน้าท่าเรือกรุงเทพ ความยาว 1,377 เมตร หลักผูกเรือกลางน้ำที่ตำบลบางหัวเสือ ความยาว 1,535 เมตร ท่อนผูกเรือสาธูประดิษฐ์ ความยาว 1,555 เมตร ส่วนประกอบทั้งหมดนี้ใช้เทียบเรือบรรทุกสินค้าขาออกและเรือที่อยู่ในระหว่างการซ่อมแซมเล็กน้อย

ท่าเรือกรุงเทพ มีอุปกรณ์ยกขนและเคลื่อนย้ายสินค้าที่สำคัญได้แก่ ปั่นจันยกตู้สินค้า หน้าท่าชนิดเดินบนราง 12 คัน และอุปกรณ์ภาคพื้นดินเพื่อให้การบริการครบวงจรอีกจำนวนมาก อาทิ รถยกตู้สินค้า รถคานเคลื่อนที่ยกตู้สินค้า รถลากพ่วง รถลากจูง รถยก รถบรรทุก เป็นต้น ส่วนพื้นที่เก็บรักษาสินค้าประกอบด้วย โรงพักสินค้า คลังสินค้า และพื้นที่วางสินค้ากลางแจ้ง ประมาณ 600,000 ตารางเมตร ซึ่งใช้เป็นพื้นที่วางตู้สินค้าประมาณ 500,000 ตารางเมตร

การทำเรือแห่งประเทศไทย ตระหนักถึงความสำคัญในการนำเข้าและส่งออกสินค้าที่มีแนวโน้มเพิ่มขึ้นตลอดเวลา จึงได้ดำเนินการขยายและปรับปรุงพื้นที่รองรับสินค้า เพื่อให้สอดคล้องกับจำนวนสินค้า ตู้สินค้าที่ผ่านท่าเรือกรุงเทพที่มีจำนวนเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องในด้านการปรับปรุงและขยายร่องน้ำ การท่าเรือแห่งประเทศไทยได้ขยายร่องน้ำความยาว 18 กิโลเมตร จากความกว้าง 100 เมตรเป็น 135 เมตร เพื่อเพิ่มความปลอดภัยในการเดินเรือเข้าออกท่ากรุงเทพ

เพื่อเป็นการเพิ่มประสิทธิภาพงานบริการของท่าเรือกรุงเทพฯ การท่าเรือแห่งประเทศไทย ได้นำระบบเมนเฟรมคอมพิวเตอร์มาใช้ในงานด้านต่าง ๆ อาทิ การบริการเรือ การบริการสินค้า การจัดและควบคุมระบบตู้สินค้า การพัฒนาระบบข้อมูลข่าวสาร เพิ่มจากที่ได้นำระบบคอมพิวเตอร์ มาใช้ในการออกบิลค่าภาระและระบบบัญชีเงินเดือน

**ท่าเรือพาณิชย์แหลมฉบัง** ท่าเรือพาณิชย์แหลมฉบัง ตั้งอยู่ในท้องที่อำเภอศรีราชา จังหวัดชลบุรี ห่างจากกรุงเทพฯ ประมาณ 130 กิโลเมตร จุดประสงค์ของการสร้างท่าเรือแห่งนี้ เพื่อให้สามารถรับเรือขนาดใหญ่ที่ไม่สามารถเข้ามาเทียบท่าที่ท่าเรือกรุงเทพฯ ได้ อีกทั้งยังเป็นโครงสร้างพื้นฐานที่สำคัญของการพัฒนาพื้นที่บริเวณชายฝั่งทะเลตะวันออกด้วย

ในระยะแรกท่าเรือพาณิชย์แหลมฉบังประกอบด้วย ท่าเทียบเรืออเนกประสงค์ 1 ท่า ท่าเทียบเรือบรรทุกตู้สินค้า (Container) 3 ท่า ท่าเทียบเรือบรรทุกสินค้ากองเกษตรกรรม 2 ท่า ท่าเทียบเรือชายฝั่ง 1 ท่า และท่าเทียบเรือบริการ 1 ท่า โรงพักสินค้า พื้นวางสินค้ากลางแจ้ง อาคารสำนักงาน ระบบถนน รถไฟ สื่อสาร โทรคมนาคม และสาธารณูปโภคอื่น ๆ ที่จำเป็นต่อกิจการท่าเรือ สามารถรับสินค้าได้ 7.3 ล้านตันต่อปี

อุปกรณ์อำนวยความสะดวกที่ท่าเรือพาณิชย์แหลมฉบังระยะแรกประกอบด้วย บันจันหน้าท่า 6 คัน รถเครื่องมือทุ่นแรงประเภทต่าง ๆ เรือบริการและระบบควบคุมการจราจรทางน้ำ

การพัฒนาพื้นที่บริเวณชายฝั่งทะเลตะวันออก ซึ่งมีเป้าหมายในการสร้างเขตอุตสาหกรรมและการส่งออกที่สมบูรณ์แบบ ตามแบบอย่างประเทศที่พัฒนาแล้วทั่วโลกนั้น ท่าเรือพาณิชย์แหลมฉบัง ซึ่งอยู่ติดกับเขตนิคมอุตสาหกรรม จะเป็นปัจจัยที่สำคัญอย่างยิ่งในการพัฒนาการค้าและอุตสาหกรรม โดยที่ท่าเรือพาณิชย์แหลมฉบังนี้ประกอบด้วย อุปกรณ์ เครื่องมือและระบบการบริหารงานที่ทันสมัยในระดับเดียวกับท่าเรือนานาชาติ จึงเชื่อได้ว่าท่าเรือแห่งนี้จะมีบทบาทสำคัญในการส่งเสริมให้การพัฒนา นโยบายของรัฐบาลเกี่ยวกับการค้าระหว่างประเทศให้ประสบความสำเร็จด้วยดี ด้วยการลดต้นทุนของการขนส่ง การส่งเสริมการผลิตสินค้าออก การจูงใจให้ภาคเอกชนเข้ามาลงทุนในธุรกิจการขนส่งทางทะเล การกระจายรายได้ไปสู่ภูมิภาค การรองรับการขยายตัวของการขนส่งทางทะเลในอนาคต ตลอดจนการเปิดประตูการค้าไปสู่ภูมิภาคต่าง ๆ ของโลก

### **ความสัมพันธ์ระหว่างกรมศุลกากรและการท่าเรือแห่งประเทศไทย**

การท่าเรือแห่งประเทศไทยกับกรมศุลกากรจะต้องทำงานร่วมกันโดยตลอดจะขาดฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งไม่ได้ การท่าเรือทำหน้าที่ดูแลรักษาสินค้าที่นำเข้ามาจากต่างประเทศและที่เตรียมจะส่งออกไปยังต่างประเทศ มีผู้กล่าวว่าท่าเรือเปรียบเสมือนยามเฝ้าสินค้า

ในทางปฏิบัติ เมื่อเรือจากต่างประเทศเข้ามาฝากสินค้าไว้ การท่าเรือมีหน้าที่เก็บรักษาสินค้า เจ้าของสินค้าจะมารับสินค้าได้ ต้องขอหนังสือจากบริษัทเรือเพื่อเบิกสินค้าจากท่าเรือ แต่ต้องผ่านพิธีการศุลกากรของกรมศุลกากรเสียก่อน ฉะนั้นการท่าเรือจะมอบสินค้าให้แก่ผู้นำเข้าสินค้านั้นได้ ก็ต้องได้รับคำสั่งจากกรมศุลกากร

เมื่อเรือจากต่างประเทศเข้ามาถึงประเทศไทย ณ ท่าทอดเรือภายนอก (ท่าทอดเรือภายนอกของท่าเรือกรุงเทพคือเกาะสีชัง) กัปตันเรือจะต้องมารายงานเรือเข้า ณ ศุลกากรสถาน เจ้าหน้าที่ศุลกากรจะต้องขึ้นไปตรวจสินค้า และควบคุมเรือมายังท่าภายในคือท่าเรือกรุงเทพ ในการนำสินค้าออกจากเรือ เป็นหน้าที่ของการท่าเรือจะต้องกำหนดทำให้ยกขนสินค้า กำหนดที่วางสินค้าในคลังสินค้าและปิดกุญแจเรียบร้อย กุญแจนั้นจะต้องเปิดและปิดพร้อมกับเจ้าหน้าที่ของกรมศุลกากร การท่าเรือและกรมศุลกากรจะถือกุญแจกันคนละดอก จะเปิดและปิดต้องทำพร้อมกันทุกครั้ง

ก่อนปี 2515 การขนส่งสินค้านั้นระหว่างประเทศ จะใช้เรือ Conventional ซึ่งเป็นเรือบรรทุกสินค้าทั่วไป โดยแบ่งออกเป็นระวาง แต่ระวางจะแบ่งออกเป็นชั้น เรือ Conventional จะมีอุปกรณ์ยกขนจะอยู่ในเรือพร้อมหมด การขนส่งโดยเรือ Conventional ส่วนใหญ่จะเป็นสินค้าหีบเป็นห่อและเทกอง

หลังจากปี 2515 มีการคิดระบบการขนส่งใหม่ เรียกว่า ระบบ Container ซึ่งจะไม่มีการแบ่งเป็นระวาง ไม่มีชั้น ไม่มีอุปกรณ์ บันจั้นเรือจะต้องไปใช้เครื่องมือยก Container ที่ท่าจะยกขน Container จะเป็นเรือขนาดใหญ่ บรรทุกสินค้าได้มาก สินค้าจะอยู่ใน Container แต่ละ Container จะบรรจุสินค้าได้ 20-30 ตัน ฉะนั้นจึงใช้เวลาในการขนถ่ายน้อยมากขณะที่เรือ Conventional ใช้เวลาขนถ่ายสินค้า 5-7 วัน เรือ Container จะใช้เวลาขนถ่ายไม่เกิน 48 ชั่วโมง สำหรับประเทศไทย เรือ Container ไม่สามารถเข้ามาถึงท่ากรุงเทพได้ในยุโรป อเมริกา การขนส่งสินค้าโดยใช้ระบบ Container 90-95% ประเทศไทยทำการค้ากับยุโรปและอเมริกา เพราะฉะนั้นสินค้าจากยุโรปและอเมริกาที่ส่งมาเมืองไทย ต้องแวะพักที่สิงคโปร์หรือฮ่องกง จากนั้นต้องลำเลียงสินค้าด้วยเรือ Feeder เรือ Feeder คือเรือบรรทุก Container ขนาดเล็ก ในด้านการส่งออก กฎหมายไทยไม่มีบังคับว่าต้องลงที่ท่ากรุงเทพ จากสะพานพุทธถึงท่าเรือกรุงเทพ มีท่าเรือเอกชนเกือบ 100 ท่า ท่าเรือสามารถส่งออกได้หมด แต่ก็ไม่มีการใช้มากนัก เพราะท่าต่าง ๆ เหล่านั้นไม่มีเครื่องมือสำหรับยกขน Container การส่งออกโดยระบบ Container จึงต้องอาศัยท่าเรือกรุงเทพ

โดยสรุปแล้ว หน้าที่ของการท่าเรือแห่งประเทศไทยและกรมศุลกากร แบ่งแยกกันโดยเด็ดขาด แต่จะต้องทำงานร่วมกันโดยตลอด คือกรมศุลกากรมีหน้าที่เก็บภาษีขาเข้าและขาออก ควบคุมสินค้าที่เข้ามาจากต่างประเทศและออกไปนอกประเทศ ส่วนการท่าเรือแห่งประเทศไทย มีหน้าที่ดูแลรักษาสินค้าที่นำเข้ามาฝากไว้ในคลังสินค้าและที่มันคง รวมทั้งสินค้าที่เตรียมจะส่งออก

ไปยังต่างประเทศ โดยมีหน้าที่ในการจัดทำให้เรือจอดยกขนสินค้าขึ้นลงจากเรือ เตรียมรดและอุปกรณ์ต่าง ๆ เพื่อช่วยให้การยกขนรวดเร็วขึ้น จ่ายสินค้าให้แก่ผู้นำเข้าและส่งออกเมื่อผู้นำเข้าและผู้ส่งออกเสียภาษีเรียบร้อยแล้ว