



CPMU News

Customs Policy Monitoring Unit

สำนักงานที่ปรึกษาการศุลกากร

ประจำสถานเอกอัครราชทูต ณ กรุงบรัสเซลส์

Rail Freight
Transport

แนวทางพัฒนาพิธีการศุลกากรสำหรับการขนส่งทางราง

- พิธีการผ่านแดนสินค้ารูปแบบอิเล็กทรอนิกส์
- การควบคุมทางศุลกากร
- ความร่วมมือระหว่างหน่วยงาน



© Thomas Thomson, Unsplash

สวัสดิ์ค๊ะ ท่านผู้อ่าน

การขนส่งทางรางเป็นรูปแบบการขนส่งที่หลายประเทศต้องการส่งเสริมระบบโลจิสติกส์ เช่น สาธารณรัฐประชาชนจีนที่สนับสนุนการสร้างทางรถไฟหลายแห่งในโครงการ Belt and Road Initiative (BRI) ซึ่งมีเส้นทางเชื่อมมาถึงสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว และสหภาพยุโรป (European Union: EU) ที่วางแผนให้เส้นทางรถไฟในภูมิภาคเชื่อมต่อกันมากขึ้น เนื่องจากการขนส่งที่ปล่อยก๊าซเรือนกระจกน้อยกว่าเครื่องบินและรถยนต์ ทั้งยังสามารถขนส่งสินค้าและผู้โดยสารได้ในปริมาณมาก

การขนส่งทางรางจึงถือเป็นรูปแบบการขนส่งมีความท้าทายในการควบคุมทางศุลกากรและเป็นการขนส่งที่มีการผ่านแดนหลายประเทศและต้องใช้อุปกรณ์ตรวจสอบสินค้าโดยเครื่อง X-ray หรือ Non-Intrusive Inspection (NII) รูปแบบเฉพาะที่สามารถนำไปใช้งานในสถานีรถไฟหรือบนรางรถไฟได้โดยไม่ขัดขวางการขนส่ง ในครั้งนี้ องค์การศุลกากรโลก (World Customs Organization: WCO) ได้เผยแพร่เอกสารคำแนะนำด้านการขนส่งทางราง (Railway Guidance) เพื่อรวบรวมแนวทางการพัฒนาพิธีการศุลกากรสำหรับการขนส่งทางรางโดยเฉพาะ

ด้วยเหตุนี้ จดหมายข่าวศุลกากร (CPMU News) ขอแนะนำแนวทางที่น่าสนใจจากเอกสารคำแนะนำนี้ประกอบกับกรณีศึกษาของศุลกากรประเทศต่าง ๆ ในประเด็นพิธีการศุลกากรสำหรับสินค้าผ่านแดนทางราง การควบคุมสินค้าและการควบคุมผู้โดยสารในการขนส่งทางราง ไปจนถึงแนวทางสร้างความร่วมมือระหว่างหน่วยงานศุลกากร หน่วยงานความมั่นคงที่เกี่ยวข้อง และภาคเอกชน เพื่อเป็นประโยชน์ต่อการพัฒนาระเบียบและนโยบายที่เกี่ยวข้องต่อไป

บราลี รัตนปัทมา

บรรณาธิการที่ปรึกษา

นางสาวบราลี รัตนปัทมา
อัครราชทูต (ฝ่ายศุลกากร)

นายภัสสรศรีรัฐ นิลพันธ์
อัครราชทูตที่ปรึกษา (ฝ่ายศุลกากร)

นางสาวณัฐพร โพธิ์ยอด
เลขาอนุกรม (ฝ่ายศุลกากร)

กองบรรณาธิการ

นายกรวีร์ ทองอินท์
เจ้าหน้าที่โครงการ Customs Policy
Monitoring Unit

จัดทำโดย

สำนักงานที่ปรึกษาการศุลกากร
ประจำสถานเอกอัครราชทูต
ณ กรุงบรัสเซลส์

Office of Customs Affairs
Royal Thai Embassy, Brussels

Drève du Rembucher 89
1170 Brussels, Belgium
Tel. +32 2 660 5759
Email: thaicustoms@thaicustoms.be

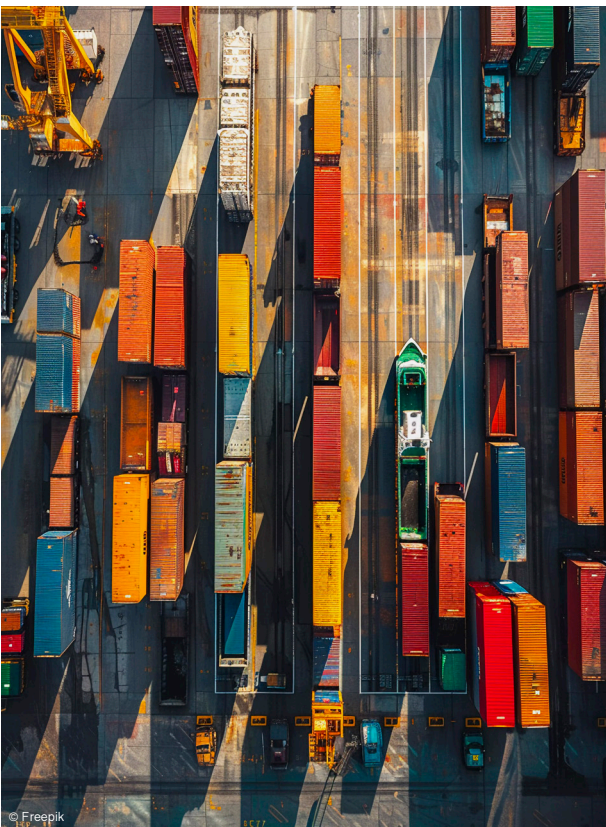
ท่านผู้อ่านสามารถติดตาม
CPMU News ฉบับอื่น ๆ ได้ที่
<http://brussels.customs.go.th>
หัวข้อ: CPMU News

สารบัญ

01

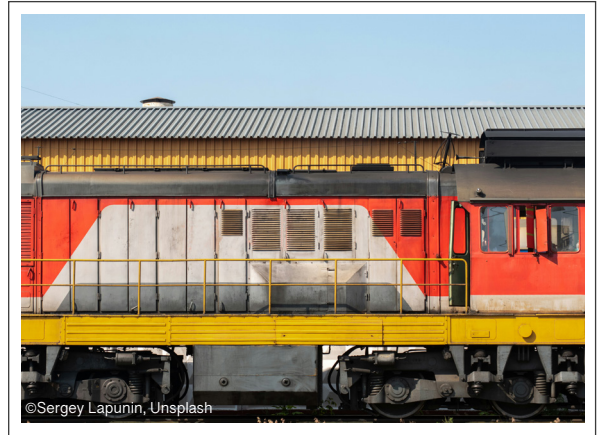
บทความประจำเดือน

ความสำคัญของการพัฒนาพิธีการศุลกากร สำหรับการขนส่งทางราง	1
พิธีการศุลกากรผ่านแดนรูปแบบอิเล็กทรอนิกส์	4
การควบคุมทางศุลกากรในการขนส่งทางราง	9
การควบคุมสินค้า	9
การควบคุมผู้โดยสาร	13
ความร่วมมือกับภาคเอกชนและหน่วยงานรัฐที่เกี่ยวข้อง	15
ความร่วมมือระหว่างหน่วยงานศุลกากร	18



02

รายงานความเคลื่อนไหว



วิกฤติในทะเลแดงยืดเยื้ออาจลดประสิทธิภาพการขนส่ง เอเชีย-ยุโรป ถึงร้อยละ 20	22
สวีเดนเตรียมลดความเข้มงวดของกฎหมายการจำหน่าย อาวุธเพื่อการส่งออก แต่ยังตั้งข้อสงสัยสำหรับยูเครน	23
ฟินแลนด์เตรียมเพิ่มกฎหมายปิดพรมแดนกับรัสเซีย เพื่อแก้ปัญหาผู้อพยพ	25
เบลเยียมประกาศห้ามส่งออกน้ำมันเชื้อเพลิงที่เป็นพิษ ไปยังภูมิภาคแอฟริกาตะวันตก	26

03

ข่าวกิจกรรมสำนักงาน

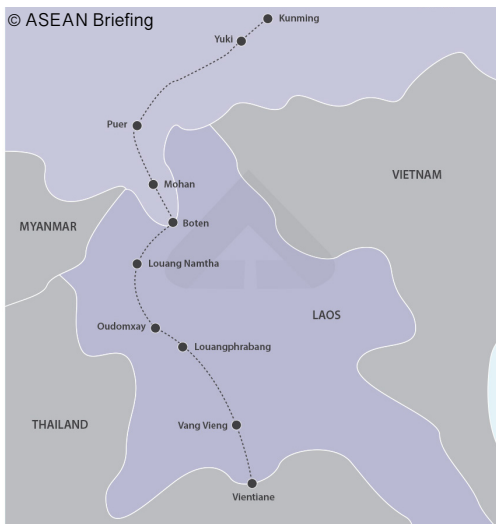
พิธีถวายราชสักการะและลงนามถวายพระพรชัยมงคล เนื่องในโอกาสวันฉัตรมงคล	27
การประชุมคณะกรรมการบริหาร (ทีมประเทศไทย) สถานเอกอัครราชทูต ณ กรุงเบิร์น ครั้งที่ 2/2567	28
อัครราชทูต (ฝ่ายศุลกากร) ร่วมเข้าเฝ้าฯ สมเด็จพระราชาธิบดีฟิลิปแห่งเบลเยียม ในโอกาสที่เอกอัครราชทูต ณ กรุงบรัสเซลส์ ถวายพระราชสาส์นตราตั้ง	29
พิธีเจริญพระพุทธมนต์ถวายพระราชกุศล และพิธีถวายเครื่องราชสักการะ เนื่องในโอกาสวันเฉลิมพระชนมพรรษาสมเด็จพระนางเจ้าฯ พระบรมราชินี 3 มิถุนายน 2567	30



ความสำคัญของการพัฒนา พิธีการศุลกากรสำหรับการขนส่งทางราง

ในปัจจุบัน ผู้ประกอบการได้หันมาขนส่งสินค้าทางราง (Rail Freight Transport) เพิ่มมากขึ้น เนื่องจากการขนส่งทางรางที่ใช้เทคโนโลยีสมัยใหม่นั้นปล่อยก๊าซเรือนกระจกในปริมาณเพียงร้อยละ 20 ของปริมาณก๊าซที่ปล่อยโดยการขนส่งทางถนน ทั้งยังสามารถขนส่งสินค้าได้จำนวนมาก มีความปลอดภัย และสามารถเชื่อมต่อการขนส่งรูปแบบอื่น ๆ ได้อย่างสะดวกรวดเร็ว นอกจากนี้ การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19) ยังเร่งให้มีการขนส่งทางรางเพิ่มมากขึ้น

การขนส่งทางรางจึงเป็นการขนส่งยุทธศาสตร์ที่ประเทศต่าง ๆ ให้การสนับสนุน โดยเฉพาะสาธารณรัฐประชาชนจีนที่ริเริ่มโครงการ Eurasian Landbridge อันเป็นทางรถไฟเชื่อมกรุงปักกิ่งและเมืองท่าเศรษฐกิจสำคัญทางตะวันออกของจีน กับสหพันธรัฐรัสเซียและสหภาพยุโรป (European Union: EU) และ Laos - China Railway ทางรถไฟเชื่อมนครคุนหมิงกับกรุงเวียงจันทน์ สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว ซึ่งอยู่ติดกับจังหวัดหนองคาย เป็นต้น¹



Laos - China Railway

¹ เส้นทางรถไฟเหล่านี้เป็นส่วนหนึ่งของโครงการ Belt and Road Initiative (BRI) เพื่อพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเชื่อมโยงตลาดการค้าระหว่างประเทศจีนและประเทศต่าง ๆ ในภูมิภาคเอเชียและยุโรป ปัจจุบัน ได้เพิ่มเส้นทางขนส่งทางทะเลเพื่อเชื่อมโยงประเทศในแถบชายฝั่งรวมถึงทวีปแอฟริกาด้วย

แนวโน้มการพัฒนาเส้นทางรถไฟที่เชื่อมต่อกันหลายประเทศเช่นนี้ ทำให้หน่วยงานศุลกากรต้องปรับตัวเพื่ออำนวยความสะดวกแก่การขนส่งสินค้าและผู้โดยสารทางรางที่มีปริมาณเพิ่มขึ้น โดยองค์การศุลกากรโลก (WCO) ได้ให้ความสำคัญกับบทบาทของศุลกากรในการขนส่งทางรางอย่างต่อเนื่องตั้งแต่ปี 2560 (2017) โดยได้จัดการประชุมกับหน่วยงานระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้องเพื่อกำหนดพิธีการศุลกากรและการควบคุมทางศุลกากรสำหรับการขนส่งทางรางที่สอดคล้องกัน และหารือในประเด็นความร่วมมือระหว่างศุลกากรและหน่วยงานการรถไฟ (Customs – Railway Cooperation) อันครอบคลุมประเด็นสำคัญ ดังนี้ ใบขนสินค้าผ่านแดน (Transit Declaration) การส่งข้อมูลล่วงหน้าทางอิเล็กทรอนิกส์ (Advance Electronic Data: AED) การตรวจสอบสินค้าด้วยเทคโนโลยีที่ทันสมัย และการควบคุมผู้โดยสาร



© Andy Holmes, Unsplash

ทั้งนี้ ถึงแม้ว่าเอกสารและเครื่องมือต่าง ๆ ของ WCO จะสามารถนำไปปรับใช้ได้กับการขนส่งทุกรูปแบบ แต่การขนส่งทางรางก็มีคุณลักษณะพิเศษ เช่น การมีจำนวนประเทศผ่านแดนหลายประเทศ การมีรูปแบบเอกสารทางการค้าที่หลากหลายและพิธีการสำหรับสินค้าผ่านแดนที่แตกต่างกันออกไปในแต่ละประเทศและภูมิภาค จึงจำเป็นต้องพัฒนาเครื่องมือและแนวปฏิบัติสำหรับการขนส่งทางรางโดยเฉพาะ โดยได้เผยแพร่เอกสารคำแนะนำด้านการขนส่งทางราง (Railway Guidance) ซึ่งวิเคราะห์และรวบรวม แนวปฏิบัติที่เป็นประโยชน์ต่อการพัฒนาพิธีการศุลกากรสำหรับการขนส่งทางราง ด้วยวัตถุประสงค์ดังนี้

- ส่งเสริมการใช้พิธีการศุลกากรรูปแบบอิเล็กทรอนิกส์เพื่อรับมือกับความท้าทายต่าง ๆ และช่วยเพิ่มความสามารถทางการแข่งขันและความยั่งยืนของการขนส่งทางราง
- สนับสนุนให้พิธีการศุลกากรที่เกี่ยวข้องมีความเรียบง่ายและสอดคล้องกันในแต่ละประเทศ
- ยกระดับประสิทธิภาพของการควบคุมทางศุลกากรสำหรับการขนส่งทางราง
- ส่งเสริมการใช้เทคโนโลยีสมัยใหม่ เช่น เครื่อง X-ray หรือ Non - intrusive Inspection (NII) และฉีกศุลกากรอิเล็กทรอนิกส์ (e-Customs Seal)
- กระชับความร่วมมือระหว่างรัฐบาล ความร่วมมือระหว่างหน่วยงานศุลกากร และความร่วมมือระหว่างศุลกากรและภาคเอกชน พร้อมกับการส่งเสริมโครงการผู้ประกอบการระดับมาตรฐานเออีโอ (Authorized Economic Operator: AEO) ในภาคการขนส่งทางราง

จดหมายข่าวศุลกากร (CPMU News) ฉบับนี้
จึงขอเสนอเนื้อหาคำแนะนำด้านพิธีการและการควบคุม
ทางศุลกากรของการขนส่งทางรางจากเอกสาร Railway
Guidance ของ WCO พร้อมด้วยกรณีศึกษาของประเทศ
ต่าง ๆ เพื่อเป็นข้อมูลสำหรับการพัฒนาโยบายแก่
หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง โดยครอบคลุมประเด็นต่าง ๆ ดังนี้

1. พิธีการศุลกากรผ่านแดนรูปแบบอิเล็กทรอนิกส์
2. การควบคุมทางศุลกากรในการขนส่งทางราง
3. แนวทางการสร้างความร่วมมือระหว่างหน่วยงาน
ศุลกากร ภาครัฐ และภาคเอกชน และ
4. แนวทางสร้างความร่วมมือระหว่างหน่วยงานศุลกากร



อ้างอิง

สำนักงานส่งเสริมการค้าในต่างประเทศ ณ เมืองชิงต่าว. "Belt and Road Initiative ช่วยเศรษฐกิจโลกฟื้นตัว
จากการระบาดของโรค COVID-19." [https://www.ditp.go.th/contents_attach/709462/
709462.pdf](https://www.ditp.go.th/contents_attach/709462/709462.pdf). Accessed 18 May 2024.

DHL Freight. "Rail Freight – Pros and Cons of Rail Transport." [https://dhl-freight-
connections.com/en/trends/rail-freight-pros-and-cons-of-rail-transport/](https://dhl-freight-connections.com/en/trends/rail-freight-pros-and-cons-of-rail-transport/).
Accessed 15 May 2024.

Geoff de Freitas. "BRI Success Stories: The Laos-China Railway Remains Clearly Well on
Track." HKTDC Research. <https://research.hktdc.com/en/article/MTU1NTUzNTAwOQ>.
Accessed 15 May 2024.

Jean-Paul Rodrigue. "The Trans-Asian Railway (Eurasian Landbridge)." In *The Geography of Transport
Systems* (New York: Routledge, 2024). DOI: 10.4324/9781003343196.

WCO. "Railway Guidance." [https://www.wcoomd.org/-/media/wco/public/global/pdf/topics
/facilitation/instruments-and-tools/tools/railway-guidance/railway-guidance.pdf?db=web](https://www.wcoomd.org/-/media/wco/public/global/pdf/topics/facilitation/instruments-and-tools/tools/railway-guidance/railway-guidance.pdf?db=web).
Accessed 10 May 2024.



พิธีการศุลกากรผ่านแดนรูปแบบอิเล็กทรอนิกส์

ศุลกากรทั่วโลกให้การยอมรับว่าเทคโนโลยีอิเล็กทรอนิกส์และระบบสารสนเทศสมัยใหม่มีความสำคัญต่อการดำเนินพิธีการศุลกากรในปัจจุบันเป็นอย่างมาก เนื่องจากระบบการประเมินความเสี่ยง (Risk Management) นั้นอาศัยข้อมูลจากใบขนสินค้าของศุลกากรแบบอิเล็กทรอนิกส์ (E-declaration) เป็นหลัก โดยที่พิธีการศุลกากรของการขนส่งสินค้าทางทะเลและทางอากาศได้เปลี่ยนผ่านไปสู่อุปกรณ์ดิจิทัลแล้วอย่างกว้างขวางเพื่ออำนวยความสะดวกและควบคุมการค้าระหว่างประเทศ แต่การขนส่งสินค้าทางรางยังคงใช้พิธีการศุลกากรรูปแบบกระดาษอยู่มาก เนื่องจากการขนส่งสินค้าทางรางมีความเกี่ยวข้องกับหลายประเทศผ่านแดนและมีผู้ให้บริการขนส่ง (Carrier) ที่เกี่ยวข้องกับหลายราย การพัฒนาระบบอิเล็กทรอนิกส์จึงมีความซับซ้อนหากไม่มีการกำหนดมาตรฐานที่สอดคล้องกัน

เนื่องจากการขนส่งทางรางกำลังเติบโต ทำให้การพัฒนาพิธีการศุลกากรรูปแบบอิเล็กทรอนิกส์มีความจำเป็นเพิ่มมากขึ้น โดยในช่วงการแพร่ระบาดของ COVID-19 พบว่าการขนส่งสินค้าทางรางมีความติดขัดเนื่องจากประเทศส่วนใหญ่ยังคงดำเนินพิธีการศุลกากรสำหรับการขนส่งทางรางในรูปแบบกระดาษ หรือใช้ระบบอิเล็กทรอนิกส์ที่ไม่สามารถแลกเปลี่ยนข้อมูลระหว่างกันได้ จึงจำเป็นต้องมีการวางระบบอิเล็กทรอนิกส์และกำหนดมาตรฐานร่วมกันโดยด่วน โดยสามารถแบ่งการพัฒนากระบวนการผ่านแดนในสองส่วน คือ การพัฒนาใบขนสินค้าผ่านแดนอิเล็กทรอนิกส์ และ ระบบการส่งข้อมูลล่วงหน้าทางอิเล็กทรอนิกส์ (Advance Electronic Data: AED)

ใบขนสินค้าผ่านแดนอิเล็กทรอนิกส์

อนุสัญญาเกียวโต (ฉบับแก้ไข) กำหนดให้สินค้าที่ขนส่งผ่านแดนประเทศต่าง ๆ โดยทุกรูปแบบการขนส่งต้องยื่นเอกสารใบขนสินค้าผ่านแดน (Transit Declaration) ให้แก่ศุลกากรของทุกประเทศผ่านแดน เพื่อให้ศุลกากรสามารถตรวจสอบว่าสินค้านั้นมีคุณลักษณะขัดต่อข้อกำหนดหรือข้อกำหนดที่เกี่ยวข้องในประเทศนั้น ๆ หรือไม่ ทั้งนี้การใช้ใบขนสินค้าผ่านแดนอิเล็กทรอนิกส์จะช่วยให้มีการส่งข้อมูลระหว่างประเทศต้นทางและประเทศผ่านแดนได้ทันเวลาและอำนวยความสะดวกแก่ทั้งผู้ประกอบการและศุลกากร

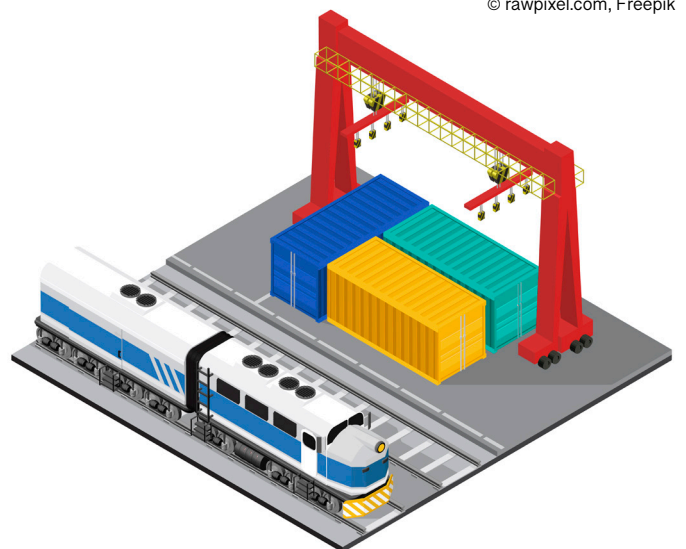
อย่างไรก็ตาม การพัฒนาใบขนสินค้าผ่านแดนอิเล็กทรอนิกส์ต้องมีการกำหนดรูปแบบข้อมูลทางการค้าและข้อมูลการขนส่งอื่น ๆ ให้สอดคล้องกัน เพื่อให้สามารถส่งข้อมูลถึงกันระหว่างภาคส่วนที่เกี่ยวข้องตลอดการขนส่ง ซึ่งข้อมูลสำคัญที่ต้องกำหนดมาตรฐานร่วมกัน คือ ข้อมูลใบตราส่งสินค้า (Consignment Note) ซึ่งในการขนส่งทางรางมีการใช้ใบตราส่งสินค้า 3 รูปแบบหลักคือ

- 1. ใบตราส่งสินค้า CIM (CIM Consignment Note)** คือ ใบตราส่งสินค้าตามกฎเกณฑ์ร่วมเรื่องสัญญาขนส่งสินค้าทางราง (Uniform Rules concerning the Contract of International Carriage of Goods by Rail: CIM UR) ใช้อย่างแพร่หลายในสหภาพยุโรป (European Union: EU) ภูมิภาคแอฟริกาเหนือ และ ภูมิภาคตะวันออกกลาง
- 2. ใบตราส่งสินค้า SMGS (SMGS Consignment Note)** คือ ใบตราส่งสินค้าตามข้อตกลงว่าด้วยการขนส่งสินค้าทางรางระหว่างประเทศ (Agreement on International Freight Traffic by Rail: SMGS) ใช้ในประเทศแถบเอเชียกลาง สาธารณรัฐประชาชนจีน สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม

- 3. ใบตราส่งสินค้า CIM/SMGS (CIM/SMGS Consignment Note)** คือ ใบตราส่งสินค้าที่ใช้ร่วมกันสำหรับการขนส่งระหว่างประเทศที่ใช้ใบตราส่งสินค้า CIM และประเทศที่ใช้ใบตราส่งสินค้า SMGS จึงเป็นใบตราส่งสินค้าที่สำคัญสำหรับการขนส่งสินค้าทางรางระหว่างทวีปยุโรปและทวีปเอเชีย

ซึ่งหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้ง EU สมาคมผู้ประกอบการทางรถไฟและโครงสร้างพื้นฐานยุโรป (Community of European Railway and Infrastructure Companies: CER) คณะกรรมการการขนส่งทางรางระหว่างประเทศ (International Rail Transport Committee: CIT) และองค์การเพื่อความร่วมมือการรถไฟ (Organization for Cooperation of Railways: OSJD) กำลังหารือกันเรื่องปรับมาตรฐานของใบตราส่งเหล่านี้ให้สอดคล้องกัน รวมไปถึงการพัฒนาใบตราส่งสินค้า CIM/SMGS แบบอิเล็กทรอนิกส์

ในการนี้ กลุ่มงานโครงสร้างข้อมูล (Data Model Projects Team: DMPT) ของ WCO กำลังกำหนดรูปแบบข้อมูลของใบขนสินค้าผ่านแดนของศุลกากรที่ใช้ร่วมกันได้ระหว่างศุลกากรประเทศต่าง ๆ และสามารถรับข้อมูลของใบตราส่งสินค้า CIM/SMGS แบบอิเล็กทรอนิกส์ด้วยเช่นกัน



© rawpixel.com, Freepik

การส่งข้อมูลล่วงหน้าทางอิเล็กทรอนิกส์ (Advance Electronic Data: AED)

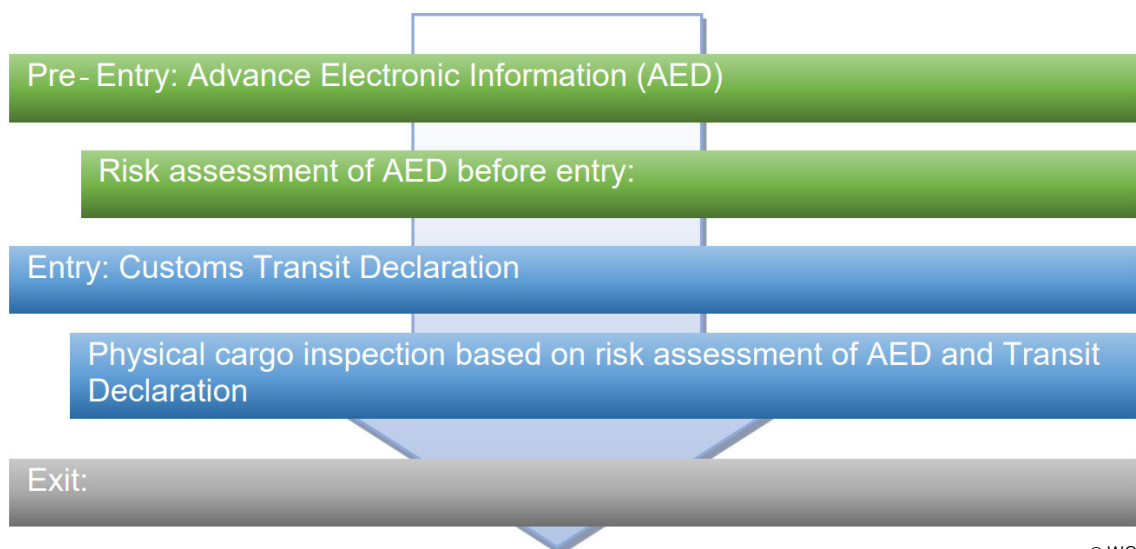
SAFE Framework of Standards (SAFE FoS) ซึ่งเป็นเครื่องมือของ WCO เพื่อการสกัดกั้นการก่อการร้ายระหว่างประเทศ ทำให้การจัดเก็บอากรมีความรัดกุม และส่งเสริมการอำนวยความสะดวกทางการค้าทั่วทั้งโลก ได้ส่งเสริมให้มีการใช้ระบบการส่งข้อมูลล่วงหน้าทางอิเล็กทรอนิกส์ (Advance Electronic Data: AED) ในทุกรูปแบบการขนส่ง โดยผู้ประกอบการขนส่งหรือภาคส่วนที่เกี่ยวข้องควรส่งข้อมูลฉบับย่อหรือข้อมูลทั้งหมดของใบขนสินค้าผ่านแดนล่วงหน้า เพื่อให้ศุลกากรประเมินความเสี่ยงก่อนที่สินค้าจะมาถึงพรมแดนของประเทศนั้น

สำหรับการขนส่งทางราง การพัฒนาระบบ AED นอกจากจะช่วยยกระดับการรักษาความปลอดภัยและทำให้การดำเนินพิธีการศุลกากรสะดวกรวดเร็วขึ้น ยังส่งผลดีต่อผู้ประกอบการและศุลกากรในประเด็นอื่น ๆ อาทิ

- การส่งข้อมูลล่วงหน้าในระบบ AED จะช่วยลดต้นทุนและลดเวลาในช่วงการผ่านแดนได้มาก เนื่องจากข้อมูลเหล่านี้เป็นส่วนหนึ่งของใบขนสินค้าผ่านแดน จึงทำให้สามารถถ่ายโอนข้อมูล AED มาเป็นข้อมูลในใบขนสินค้าผ่านแดนแบบบางส่วนหรือทั้งหมดได้ล่วงหน้า

- ระบบ AED จะช่วยให้ศุลกากรสามารถเข้าถึงข้อมูลที่สำคัญในระบบสารสนเทศของผู้ให้บริการรถไฟได้ ทำให้ศุลกากรมีข้อมูลเพียงพอสำหรับการควบคุมสินค้าเข้าและขาออก และเข้าถึงข้อมูลที่มีความแม่นยำได้อย่างรวดเร็วซึ่งมีความสำคัญต่อการบริหารความเสี่ยงที่มีประสิทธิภาพ
- หน่วยงานศุลกากรที่มีการส่งสินค้าผ่านแดน สามารถส่งข้อมูล AED ถึงกันได้เพื่อช่วยอำนวยความสะดวกต่อผู้ประกอบการให้ส่งข้อมูลเพียงครั้งเดียว และเป็นผลดีต่อการบริหารความเสี่ยง

สังเกตได้ว่า ระบบ AED และใบขนสินค้าผ่านแดนอิเล็กทรอนิกส์ต้องมีรูปแบบข้อมูลที่ทำงานร่วมกันได้ โดย WCO แนะนำให้ใช้รูปแบบข้อมูล WCO Data Model เพื่อกำหนดรหัสและองค์ประกอบของข้อมูลที่เป็นมาตรฐานเดียวกัน ยิ่งไปกว่านั้น ระบบ AED และใบขนสินค้าผ่านแดนอิเล็กทรอนิกส์ยังสามารถใช้ประโยชน์จากข้อมูลทางการค้าและการขนส่ง เช่น ข้อมูลใบตราส่งสินค้า เพื่ออำนวยความสะดวกทางการขนส่งเพิ่มขึ้น



© WCO

แผนภาพแสดงพิธีการศุลกากรผ่านแดนอิเล็กทรอนิกส์ของการขนส่งทางราง ที่มีการประเมินความเสี่ยงล่วงหน้าจากข้อมูล AED และเปิดตรวจสินค้าผ่านแดนตามหลักบริหารความเสี่ยงอย่างมีประสิทธิภาพ

กรณีศึกษาของสาธารณรัฐประชาชนจีน

เมื่อวันที่ 1 กรกฎาคม 2563 (2020) ศุลกากรจีน ได้เปิดตัวระบบจัดการเอกสารการขนส่งทางราง (Railway Manifest System) และระบบควบคุมรถไฟ (Rail Vehicle Control System) เพื่อลดภาระงานของเจ้าหน้าที่ศุลกากร ปรับปรุงประสิทธิภาพการตรวจปล่อยสินค้าที่ขนส่งทางราง และมุ่งสู่การปฏิบัติงานที่ไม่ใช้กระดาษ ซึ่งทั้งสองระบบนี้ ศุลกากรจีนได้ร่วมมือกับภาคการรถไฟและทดลองใช้โครงการร่วมกันในทุกขั้นตอน

ทั้งสองระบบข้างต้นมีระบบตรวจสอบความถูกต้อง (Data Verification) และระบบจัดเก็บข้อมูล เพื่อช่วยจัดการให้ข้อมูลไม่ซ้ำซ้อนและลดความผิดพลาด โดยใช้รูปแบบข้อมูล WCO Data Model 3.0 และมีลักษณะเป็น Single Window ที่ข้อมูลสามารถส่งต่อจากศุลกากรไปยังหน่วยงานอื่น ได้แก่ บริษัทผู้ควบคุมรางรถไฟ สถานีรถไฟ ผู้ให้บริการบริหารจัดการขนส่งสินค้า (Freight Forwarder) และภาคส่วนที่เกี่ยวข้องอื่น ๆ

กรณีศึกษาของสาธารณรัฐตุรกี

การรถไฟแห่งสาธารณรัฐตุรกี (Turkish State Railways: TCDD) มีระบบจัดการเอกสารสรุปการขนส่งขาเข้า (Entry Summary Declaration: ENS) และมีระบบแจ้งเตือนการมาถึงของสินค้า โดยระบบของ TCDD จะรับเอาข้อมูลจากใบตราส่งสินค้า CIM มาแปลงเป็นข้อมูล ENS และส่งไปยังระบบสารสนเทศของศุลกากรตุรกี โดยอัตโนมัติ หากเป็นการขนส่งผ่านแดน ระบบจะแจ้งเตือนไปยังศุลกากรพร้อมแนบรหัสอ้างอิงของข้อมูล ENS ที่เกี่ยวข้อง ข้อมูลยานพาหนะ ข้อมูลใบตราส่งสินค้า CIM วันที่สินค้าจะออกจากเขตแดน และด่านศุลกากรปลายทาง เพื่ออำนวยความสะดวกต่อการควบคุมทางศุลกากร

สรุปข้อเสนอแนะสำหรับการกำหนดพิธีการศุลกากรผ่านแดนรูปแบบอิเล็กทรอนิกส์

- ศุลกากรควรใช้ระบบอิเล็กทรอนิกส์มาช่วยส่งเสริมการดำเนินพิธีการศุลกากร โดยให้ใช้ข้อมูลทางการค้าและข้อมูลการขนส่งจากใบตราส่งสินค้าทางรางร่วมด้วย
- ศุลกากรควรมีระบบการส่งข้อมูลล่วงหน้าทางอิเล็กทรอนิกส์ (AED) เพื่ออำนวยความสะดวกแก่ผู้ประกอบการและเพิ่มประสิทธิภาพการตรวจปล่อยสินค้า
- ระบบสารสนเทศของผู้ให้บริการขนส่งทางรางที่จัดการข้อมูลการขนส่งสินค้าควรเชื่อมต่อกับระบบสารสนเทศของศุลกากร หรือ ศุลกากรควรมีสิทธิเข้าถึงข้อมูลในระบบเหล่านี้ในกรณีที่มีความจำเป็นต่อการดำเนินพิธีการและการควบคุมทางศุลกากร
- ศุลกากรควรใช้ WCO Data Model ในการพัฒนาใบขนสินค้าอิเล็กทรอนิกส์สำหรับการขนส่งทางราง เพื่อให้ได้ระบบที่มีมาตรฐานและใช้งานร่วมกับระบบของประเทศอื่น ๆ ได้



อ้างอิง

- International Rail Transport Committee. "CIM/SMGS Consignment Note Manual (GLV-CIM/SMGS)."
https://lawportal.cer.be/sites/default/files/2019-06/15%20INTERNATIONAL%20-%203.%20Annex%206%20to%20SMGS_0.pdf. Accessed 18 May 2024.
- WCO. "Railway Guidance." <https://www.wcoomd.org/-/media/wco/public/global/pdf/topics/facilitation/instruments-and-tools/tools/railway-guidance/railway-guidance.pdf?db=web>. Accessed 10 May 2024.



การควบคุมทางศุลกากรในการขนส่งทางราง

1. การควบคุมสินค้า

ในช่วงหลายปีที่ผ่านมา หน่วยงานศุลกากรหลายแห่งได้รายงานการตรวจยึดสินค้าผิดกฎหมาย สินค้าละเมิดทรัพย์สินทางปัญญา และการฉ้อฉลทางศุลกากรที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางรางหลายกรณี ซึ่งบริษัทผู้ควบคุมรางรถไฟ หรือหน่วยงานการรถไฟมีหน้าที่ตรวจสอบและรักษาความปลอดภัยของสินค้าที่ขนส่งทางรางตามมาตรฐานความปลอดภัยของประเทศนั้น ๆ โดยศุลกากรจะเข้ามาควบคุมมาตรฐานของการควบคุมอีกชั้นหนึ่งโดยใช้วิธีการตรวจสอบสินค้าตามหลักบริหารความเสี่ยง

อย่างไรก็ตาม ศุลกากรมีความท้าทายในการควบคุมและตรวจสอบสินค้า เนื่องจากมาตรฐานการควบคุมของการรถไฟและสถานีรถไฟหลายแห่งไม่สอดคล้องกับมาตรฐานของศุลกากร และมักไม่มีอุปกรณ์ที่จำเป็นต่อการควบคุมทางศุลกากรในพื้นที่ต่าง ๆ ศุลกากรจึงไม่สามารถนำเทคโนโลยีสมัยใหม่เข้าไปใช้ตรวจสอบสินค้าที่ขนส่งทางรางได้อย่างมีประสิทธิภาพ โดยสังเกตได้ว่า สถานีรถไฟหลายแห่งไม่มีการติดตั้งกล้องวงจรปิดและเครื่อง X-ray อีกทั้งไม่มีพนักงานศุลกากรปฏิบัติงานในเขตพื้นที่ของหน่วยงานการรถไฟ

• การใช้ข้อมูลเพื่อการบริหารความเสี่ยง

ดังที่ได้กล่าวไปแล้วข้างต้นว่าข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์มีความสำคัญต่อการบริหารความเสี่ยงของศุลกากร เนื่องจากเจ้าหน้าที่ไม่สามารถเปิดตรวจสินค้าที่มีจำนวนมากทั้งหมด จึงต้องอาศัยการวิเคราะห์ข้อมูลว่าสินค้าใดเป็นสินค้าที่มีความเสี่ยงสูงและเข้าไปเปิดตรวจสินค้านั้น ข้อมูลล่วงหน้าทางอิเล็กทรอนิกส์ (AED) จึงสามารถเพิ่มประสิทธิภาพของการบริหารความเสี่ยงได้ ในการนี้ WCO ได้พัฒนาระบบ WCO Cargo Targeting System (CTS) ซึ่งเป็นระบบรับข้อมูล AED เพื่อนำมาประเมินความเสี่ยงและเลือกสินค้าที่มีความเสี่ยงสูงโดยอัตโนมัติ ซึ่งเป็นระบบของ WCO ที่ประเทศสมาชิกทั้งหมดสามารถใช้งานได้

นอกจากนี้ ยังมีการแนะนำให้ใช้ระบบ WCO Customs Enforcement Network (CEN) เพื่อแลกเปลี่ยนข้อมูลการตรวจยึด แนวปฏิบัติ และข้อมูลที่จำเป็นด้านการป้องกันและปราบปรามในการขนส่งสินค้าทางระหว่างศุลกากรประเทศต่าง ๆ และการแลกเปลี่ยนข้อมูลกับสำนักงานประสานงานข้อมูลข่าวกรองระดับภูมิภาค (Regional Intelligence Liaison Office: RILO) เพื่อยกระดับความปลอดภัยในการขนส่งทางรางในระดับภูมิภาค



• การใช้เครื่อง X-ray และพนักศุลกากรอิเล็กทรอนิกส์ (e-Customs Seal)

ศุลกากรเป็นหนึ่งในหน่วยงานใช้บังคับกฎหมายที่มีข้อจำกัดเรื่องทรัพยากรบุคคล ซึ่งมีเจ้าหน้าที่ไม่เพียงพอต่อการตรวจสอบสินค้าที่ขนส่งทางรางอันเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง ทั้งนี้ เครื่อง X-ray จึงเข้ามามีส่วนสำคัญเพื่อช่วยเหลือเจ้าหน้าที่ในการตรวจสอบสินค้าและช่วยอำนวยความสะดวกให้การขนส่งสินค้าในห่วงโซ่อุปทานยังคงราบรื่น การติดตั้งเครื่อง X-ray ในสถานีรถไฟเป็นสิ่งที่จะต้องคำนึงถึงตั้งแต่ขั้นการก่อสร้างสถานีพร้อมกับการวางแผนเส้นทางรถไฟ เพื่อให้รถไฟเดินทางได้ราบรื่นและสามารถควบคุมตู้สินค้าที่มีความเสี่ยงได้ และศุลกากรควรมีระบบการแลกเปลี่ยนภาพ X-ray ให้แก่หน่วยงานในประเทศผ่านแดนและประเทศปลายทางด้วย

นอกจากการใช้เครื่อง X-ray แล้ว ศุลกากรยังมีการใช้พนักศุลกากร (Customs Seal) ที่ช่วยรับประกันว่าสินค้าจะยังคงอยู่ในลักษณะเดิมจากประเทศต้นทางถึงแม้ว่ารถไฟจะมีการผ่านแดนหลายประเทศก็ตาม ซึ่ง WCO ได้พยายามออกข้อกำหนดให้แต่ละประเทศมีมาตรฐานเรื่องการจัดตั้งพนักศุลกากร การเปลี่ยนพนักศุลกากร รวมไปถึงคุณภาพของพนักศุลกากรที่สอดคล้องกันในโครงการ Seal Integrity Programme

ทั้งนี้ หลายประเทศได้พัฒนาอุปกรณ์ Customs Smart Security Device (SSD) ซึ่งเป็นอุปกรณ์ติดตามสินค้า (Electronic Cargo Tracking) และผนึกศุลกากรอิเล็กทรอนิกส์ (e-Customs Seal) ที่สามารถปิดผนึกและติดตามสินค้าได้ตั้งแต่ประเทศต้นทาง ประเทศผ่านแดน จนถึงประเทศปลายทาง โดยไม่ต้องเปลี่ยนผนึกเมื่อข้ามพรมแดน อุปกรณ์เหล่านี้มักใช้เทคโนโลยีการระบุเอกลักษณ์ด้วยคลื่นวิทยุ (RFID) หรือระบบกำหนดตำแหน่งบนโลก (GPS)

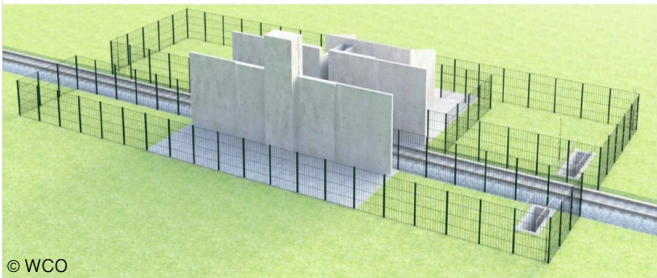
กรณีศึกษาของราชอาณาจักรเนเธอร์แลนด์

ศุลกากรราชอาณาจักรเนเธอร์แลนด์ได้ร่วมพัฒนาเทคโนโลยี NII กับบริษัทเอกเซนและสถาบันวิจัยแห่งชาติเนเธอร์แลนด์ (Dutch Research Institute) เพื่อนำมาใช้กับการขนส่งทางรางโดยเฉพาะ โดยได้ผลลัพธ์เป็นเครื่อง X-ray ที่ติดตั้งตรงกึ่งกลางทางรถไฟเพื่อสแกนตู้คอนเทนเนอร์ที่บรรทุกมาบนรถไฟที่ความเร็ว 60 กิโลเมตรต่อชั่วโมง ซึ่งเป็นหนึ่งในเครื่อง X-ray บนทางรถไฟที่จับความเร็วได้มากที่สุดในโลก โดยให้ภาพ X-ray ที่มีคุณภาพดีพอใช้ และส่งภาพไปให้ศุลกากรที่อยู่ใกล้ที่สุดในระยะ 5 กิโลเมตร มีงบประมาณการติดตั้ง 6 ล้านยูโร

นอกจากนี้ ยังมีการติดตั้งกล้องอินฟราเรดจับความร้อน (Thermal Infrared Camera) เพื่อคอยสังเกตการเคลื่อนไหวของมนุษย์และสิ่งมีชีวิตในบริเวณเครื่อง X-ray และมีระบบกล้องถ่ายภาพอัจฉริยะที่สามารถจดจำเลขทะเบียนของตู้คอนเทนเนอร์ได้ เพื่อสั่งการให้เครื่อง X-ray ทำการสแกนเฉพาะตู้คอนเทนเนอร์ที่มีเลขทะเบียนที่ได้รับการรับรองและกำลังขนส่งไปในทิศทางที่ถูกต้องเท่านั้น ปัจจุบันเครื่อง X-ray นี้ตั้งอยู่บนทางรถไฟบริเวณทางหลวง A15 ใกล้เมือง Oostvoorne เน้นตรวจสอบรถไฟที่ขนส่งสินค้ามาจากท่าเรือ Rotterdam

Train scan (general information)

The train scan location is surrounded by fencing with only openings for the trains to enter and exit.



© WCO

Source: Presentation by Netherlands Customs at the first Global Railway Workshop in October 2020



© WEKEY

กรณีศึกษาของสาธารณรัฐตุรกี

ศุลกากรตุรกีใช้ระบบและอุปกรณ์หลายประเภทเพื่อการควบคุมสินค้าที่ขนส่งทางราง เช่น อุปกรณ์ตรวจวัดความหนาแน่น (Density Measurement Device) สุนัขดมกลิ่น รวมไปถึงเครื่อง X-ray บนรางรถไฟ ซึ่งติดตั้งที่บริเวณจังหวัด Van ทางตะวันออกของประเทศซึ่งติดกับสาธารณรัฐอิสลามอิหร่านและสาธารณรัฐอาร์เมเนีย และติดตั้งอีกหนึ่งจุดที่จังหวัด Edirne ทางตะวันตกของประเทศ ซึ่งเป็นพรมแดนติดกับสาธารณรัฐบัลแกเรีย ทั้งนี้ ศุลกากรตุรกีมีการแลกเปลี่ยนข้อมูลภาพ X-ray กับศุลกากรบัลแกเรียเพื่อตรวจสอบสินค้าที่มาเทียบท่า ณ ท่าเรือของตุรกี ก่อนลำเลียงทางรางเข้าสู่ EU ผ่านทางบัลแกเรีย และมีการจัดตั้งศูนย์ข้อมูลข่าวกรองร่วมซึ่งประกอบไปด้วยเจ้าหน้าที่ศุลกากรและเจ้าหน้าที่ใช้บังคับกฎหมายที่เกี่ยวข้องเพื่อจัดการรางรถไฟระหว่างทั้งสองประเทศร่วมกัน

TRAIN SCANNING SYSTEM



KAPIKÖY/VAN; 2014



KAPIKULE/EDİRNE; 2018

สรุปข้อเสนอแนะสำหรับการควบคุมสินค้าในการขนส่งทางราง

- ศุลกากรควรใช้แนวคิดการบริหารความเสี่ยงในการควบคุมสินค้า โดยให้ใช้ประโยชน์จากข้อมูล AED และข้อมูลการผ่านแดนของสินค้า
- ควรเผยแพร่ข้อมูลการตรวจยึดในระบบ CEN เพื่อการวิเคราะห์แนวโน้มการกระทำความผิดในระดับภูมิภาคและระดับโลก
- ศุลกากรควรติดตั้งระบบรักษาความปลอดภัยบริเวณทางเข้าและทางออกของส่วนควบคุมศุลกากรในสถานีรถไฟ และควรใช้เครื่อง X-ray ในการตรวจสอบสินค้า
- การก่อสร้างสถานีรถไฟควรเป็นไปตามแผนที่ออกแบบร่วมกันกับหน่วยงานรถไฟและศุลกากร เพื่อให้ศุลกากรมีพื้นที่สำหรับการควบคุมและติดตั้งอุปกรณ์ตรวจสอบได้อย่างเหมาะสม
- ศุลกากรควรติดตามและควบคุมตู้คอนเทนเนอร์ด้วยพนักงานศุลกากรอิเล็กทรอนิกส์และเครื่องมือ SSD ประเภทอื่น ๆ เพื่อให้สามารถควบคุมสินค้าได้อย่างมีมาตรฐานตลอดช่วงการขนส่ง
- ศุลกากรควรแลกเปลี่ยนภาพถ่าย X-ray กับศุลกากรและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในต่างประเทศ เพื่อประสิทธิภาพการควบคุมสินค้าตามแนวทางของ WCO

2. การควบคุมผู้โดยสาร

รถไฟไม่เพียงแต่ใช้สำหรับบรรทุกสินค้าเท่านั้น แต่ยังใช้เพื่อการขนส่งผู้โดยสารเป็นจำนวนมากด้วยเช่นกัน ซึ่งศุลกากรก็มีหน้าที่ในการควบคุมผู้โดยสารโดยเฉพาะ การลักลอบขนส่งของผิดกฎหมายในกระเป๋าสัมภาระติดตัว ซึ่งในปัจจุบันศุลกากรได้ใช้ 2 ระบบหลักเพื่อการประมวลผลความเสี่ยงและตรวจสอบผู้โดยสารก่อนการเปิดตรวจสัมภาระหรือค้นตัวผู้โดยสาร คือ 1. ระบบข้อมูลผู้โดยสารล่วงหน้า (Advanced Passenger Information: API) และ 2. ระบบบันทึกชื่อผู้โดยสาร (Passenger Name Record: PNR) ทั้งสองระบบนี้ได้รับการพัฒนาโดยสมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (IATA) และ WCO เพื่อนำมาใช้ควบคุมผู้โดยสารที่เดินทางโดยอากาศยานเป็นหลัก

โดยปกติแล้ว ข้อมูล PNR ประกอบไปด้วยข้อมูลการจองบัตรโดยสาร การเช็คอิน/การออกบัตรโดยสาร ข้อมูลตารางบิน ข้อมูลรายละเอียดวันที่ทำการจอง และข้อมูลอื่น ๆ ของผู้โดยสาร ซึ่งสามารถนำมาปรับใช้กับข้อมูลผู้โดยสารที่เดินทางโดยรถไฟได้ โดยมีบางประเทศเริ่มทดลองใช้ระบบ PNR กับการขนส่งทางรางและการขนส่งรูปแบบอื่น ๆ แล้ว นอกจากนี้ ยังมีความพยายามเชื่อมต่อระบบข้อมูลผู้โดยสาร API/PNR เข้าสู่ระบบ Single Window เพื่อให้ศุลกากรและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องมีข้อมูลเพียงพอต่อการประเมินความเสี่ยงและการควบคุมผู้โดยสารต่อไป

กรณีศึกษาของราชอาณาจักรเบลเยียม

ศุลกากรราชอาณาจักรเบลเยียมให้ความสำคัญกับการใช้ข้อมูล PNR เพื่อใช้รักษาความปลอดภัยของผู้โดยสารที่เดินทางโดยอากาศยาน เรือ และรถไฟ โดยได้ทดลองใช้ระบบรับและประมวลข้อมูล PNR สำหรับการขนส่งทางรางกับรถไฟ Eurostar ที่มีเส้นทางเชื่อมเบลเยียมกับสหราชอาณาจักร โดยระบบจะรับข้อมูล PNR จากบริษัท Eurostar และนำมารวบรวมเป็นเอกสารทางเทคนิคที่มีรายชื่อผู้โดยสารเพื่อส่งต่อให้หน่วยข้อมูลผู้โดยสาร (Passenger Information Unit) ซึ่งผู้แทนจากหน่วยงานตำรวจ หน่วยงานความมั่นคงของชาติ หน่วยข่าวกรองของทหาร และศุลกากรได้ร่วมกันสอบข้อมูล PNR ว่าเข้าข่ายบุคคลเผด็จการ/อาชญากรในฐานข้อมูลความมั่นคงของชาติหรือไม่



สรุปข้อเสนอแนะสำหรับการควบคุมผู้โดยสาร ที่เดินทางโดยรถไฟ

- ศุลกากรควรพิจารณาใช้ข้อมูล PNR ในการควบคุมผู้โดยสารที่เดินทางโดยรถไฟ โดยให้มีการผนวกข้อมูล PNR จากผู้ให้บริการรถไฟเข้าสู่ระบบ Single Window
- ระบบสารสนเทศของบริษัทผู้ให้บริการรถไฟควรเชื่อมต่อกับระบบของศุลกากรเพื่อให้มีการแลกเปลี่ยนข้อมูลผู้โดยสารได้สะดวก
- ศุลกากรควรริเริ่มหรือมีส่วนร่วมในหน่วยควบคุมผู้โดยสารร่วมกับหน่วยงานด้านความมั่นคงอื่น ๆ เพื่อให้สามารถตรวจสอบและระบุผู้โดยสารที่มีความเสี่ยงสูงได้อย่างแม่นยำ และควรสร้างความร่วมมือกับหน่วยงานของประเทศเพื่อนบ้านที่อาจมีโครงสร้างการบริหารจัดการพรมแดนแตกต่างกัน เพื่อให้การควบคุมผู้โดยสารดำเนินไปอย่างราบรื่น
- การออกแบบสถานีรถไฟควรคำนึงถึงการทำงานของหน่วยงานหลักที่ปฏิบัติหน้าที่ควบคุมบริเวณชายแดน หรือ หน่วยงาน CIQ (Customs Immigration and Quarantine) อันประกอบไปด้วยศุลกากร สำนักงานตรวจคนเข้าเมือง และ หน่วยงานที่ควบคุมเกี่ยวกับพืช สัตว์ อาหารและยา



อ้างอิง

ธงชัย สุมโนทยาน. “การเพิ่มประสิทธิภาพการควบคุมทางศุลกากร ณ ท่าอากาศยาน ด้วยการบูรณาการระบบเทคโนโลยีดิจิทัล และการบริหารจัดการความเสี่ยง.” https://www.customs.go.th/data_files/83f261e3c9967a5481dfff335d0312b3.pdf. Accessed 20 May 2024.

WCO. “Netherlands Customs Acquires the Fastest Rail Scanner in the World.” WCO News No. 70 (February 2013). https://www.wcoomd.org/-/media/wco/public/global/pdf/media/wco-news-magazines/wco_news_70.pdf.

WCO. “Railway Guidance.” <https://www.wcoomd.org/-/media/wco/public/global/pdf/topics/facilitation/instruments-and-tools/tools/railway-guidance/railway-guidance.pdf?db=web>. Accessed 10 May 2024.



ความร่วมมือกับภาคเอกชน และหน่วยงานรัฐที่เกี่ยวข้อง

การเสริมสร้างความร่วมมือของศุลกากรกับหน่วยงานด้านความมั่นคงของรัฐ และภาคเอกชน โดยเฉพาะผู้ให้บริการรถไฟ มีความสำคัญต่อการอำนวยความสะดวกและรักษาความปลอดภัยในการขนส่งทางราง หน่วยงานที่เกี่ยวข้องจึงควรมีเครื่องมือหรือโครงการที่ส่งเสริมความร่วมมือเหล่านี้ เช่น การจัดวงรอบการหารือ (Periodic Dialogue) การรายงาน และการฝึกอบรม โดยการหารือกันจะช่วยให้ศุลกากรและภาคการรถไฟแลกเปลี่ยนข้อมูล ระบุปัญหา และหาทางแก้ไขร่วมกันได้ นอกจากนี้ ศุลกากรยังสามารถใช้แนวคิดผู้ประกอบการระดับมาตรฐานเออีโอ (Authorized Economic Operator: AEO) มาปรับใช้เพื่อสร้างความร่วมมือกับภาคเอกชนในการขนส่งทางรางได้เช่นกัน

แนวคิดผู้ประกอบการระดับมาตรฐานเออีโอ ในการขนส่งทางราง

ดังที่ได้กล่าวไปแล้วข้างต้นว่า ความท้าทายของศุลกากรคือการมีทรัพยากรและเจ้าหน้าที่จำกัด แต่ต้องจัดการควบคุมสินค้าและผู้โดยสารที่เพิ่มจำนวนขึ้น ทั้งยังมีการพัฒนารูปแบบธุรกิจที่หลากหลายอันจำเป็นต้องใช้มาตรการควบคุมทางศุลกากรรูปแบบใหม่ตามไปด้วย เหตุนี้ ศุลกากรจึงต้องเปลี่ยนมุมมองต่อผู้ประกอบการจากเดิมที่มองว่าผู้ประกอบการมีหน้าที่เพียงชำระอากรและอาจเกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้าผิดกฎหมาย มาเป็นการถือว่าผู้ประกอบการคือหุ้นส่วนที่ได้รับความไว้วางใจ (Trusted Partner) ให้มีส่วนร่วมในการรักษาความปลอดภัยในห่วงโซ่อุปทานร่วมกับศุลกากร

ในการนี้ WCO จึงได้สนับสนุนโครงการผู้ประกอบการระดับมาตรฐานเออีโอ (AEO) ที่เปิดโอกาสให้ผู้ประกอบการสมัคร และรับการตรวจสอบว่ามีกรดำเนินธุรกิจที่ถูกต้อง มีความมุ่งมั่นในการดำเนินพิธีการศุลกากร และมีระบบการตรวจสอบภายในที่ศุลกากรสามารถไว้วางใจได้ว่าจะไม่มีส่วนเกี่ยวข้องกับการฉ้อฉลในรูปแบบต่าง ๆ โดยโครงการนี้ให้ประโยชน์กับทั้งผู้ประกอบการและศุลกากร กล่าวคือ ช่วยแบ่งเบาภาระในการควบคุมสินค้าของศุลกากร โดยที่ผู้ประกอบการซึ่งมีความเข้าใจในรูปแบบการทำธุรกิจนั้น ๆ อย่างลึกซึ้ง เป็นผู้ดำเนินการตรวจสอบสินค้าเอง และผู้ประกอบการระดับมาตรฐานเออีโอจะได้รับสิทธิประโยชน์ในระหว่างการตรวจปล่อยของศุลกากร และยังสามารถได้รับสิทธิประโยชน์ในด้านอื่น ๆ ด้วยเช่นกัน

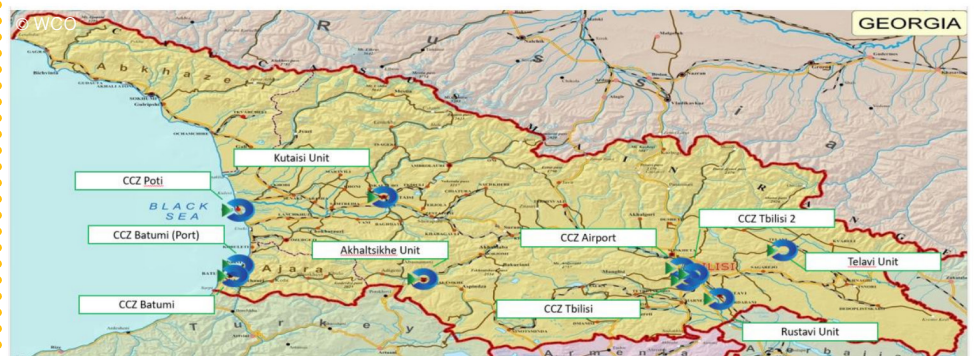
สังเกตได้ว่า โครงการผู้ประกอบการระดับมาตรฐานเออีโอสามารถนำมาปรับใช้กับการขนส่งทางรางได้ โดยเฉพาะกับบริษัทผู้ให้บริการรถไฟ โดยให้สิทธิประโยชน์แก่ผู้ประกอบการเหล่านี้ให้สามารถตรวจสอบสินค้าได้ในพื้นที่ของตนเองได้ โดยไม่ต้องทำการตรวจสอบสินค้าอีกครั้งบนรางรถไฟ ซึ่งช่วยให้การขนส่งราบรื่นมากยิ่งขึ้น นอกจากนี้ โครงการผู้ประกอบการระดับมาตรฐานเออีโอยังสามารถมีการยอมรับร่วมกันกับศุลกากรประเทศอื่น ๆ โดยเฉพาะกับประเทศที่มีรางรถไฟเชื่อมต่อกัน ซึ่งช่วยอำนวยความสะดวกในการควบคุมทางศุลกากรในระหว่างการผ่านแดนได้เป็นอย่างมาก

กรณีศึกษาของสาธารณรัฐออสเตรีย

ศุลกากรสาธารณรัฐออสเตรียทำการตรวจสอบพิธีการศุลกากรผ่านแดนสำหรับรถไฟที่ใช้ใบขนสินค้าผ่านแดนแบบย่อร์่วมกันกับบริษัทผู้ให้บริการรถไฟอยู่เป็นประจำ เพื่อแลกเปลี่ยนมุมมองในเรื่องพิธีการศุลกากรและส่งเสริมความร่วมมือระหว่างศุลกากรและบริษัทผู้ให้บริการรถไฟ และในส่วนของโครงการผู้ประกอบการระดับมาตรฐานเออีโอ ผู้ประกอบการที่ประสงค์จะเข้าร่วมโครงการต้องผ่านการตรวจสอบว่ามีมาตรฐานตามที่ศุลกากรออสเตรียกำหนดไว้ โดยสามารถทำการประเมินด้วยตนเอง (Self-assessment) ได้ในเว็บไซต์ก่อนเข้ารับการตรวจสอบจริง

++ กรณีศึกษาของจอร์เจีย

ศุลกากรได้ตั้งเขตตรวจปล่อยสินค้าของศุลกากร (Customs Clearance Zone: CCZ) สำหรับสินค้าที่ขนส่งทางราง 10 แห่ง ซึ่งกระจายอยู่ทั่วประเทศ ทั้งนี้ ผู้ประกอบการสามารถส่งข้อมูลใบขนสินค้าขาเข้าได้ล่วงหน้าทางระบบอิเล็กทรอนิกส์ และผู้ประกอบการระดับมาตรฐานเออีโอสามารถทำการตรวจปล่อยสินค้าได้ในพื้นที่ทำการของตนได้ หากได้รับอนุญาต



Source: Presentation by Georgia Customs at the first Global Railway Workshop in October 2020.

สรุปข้อเสนอแนะสำหรับการสร้างร่วมมือ กับภาคเอกชนและหน่วยงานรัฐที่เกี่ยวข้อง

- ศุลกากร ผู้ให้บริการรถไฟ และหน่วยงานรัฐที่เกี่ยวข้องอื่น ๆ ควรมีเครื่องมือหรือโครงการความร่วมมือ เพื่อแลกเปลี่ยนข้อมูล ทาทางแก้ไขปัญหา และมีการฝึกอบรมร่วมกัน
- ศุลกากรควรปรับใช้โครงการผู้ประกอบการระดับมาตรฐานเออีไอกับการขนส่งทางรางเพื่อส่งเสริมความร่วมมือกับผู้ประกอบการ และยกระดับการควบคุมทางศุลกากรโดยที่ไม่ทำให้การขนส่งสินค้าติดขัด
- ศุลกากรควรสร้างร่วมมือ และกำหนดมาตรการที่สอดคล้องกันกับหน่วยงานรัฐที่เกี่ยวข้องอื่น ๆ เพื่ออำนวยความสะดวกการขนส่งทางราง และเพิ่มความสามารถทางการแข่งขันของประเทศ



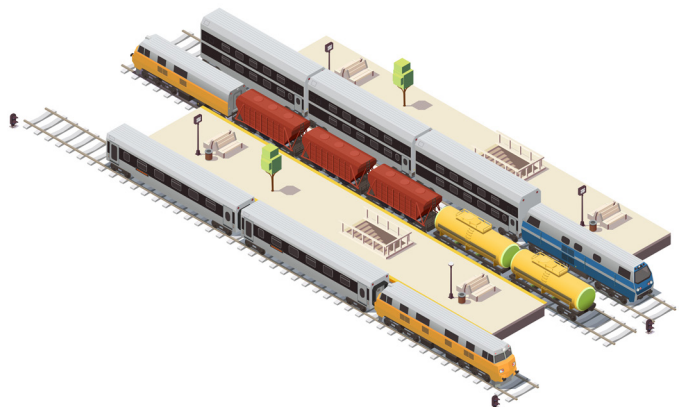
อ้างอิง

WCO. "Railway Guidance." <https://www.wcoomd.org/-/media/wco/public/global/pdf/topics/facilitation/instruments-and-tools/tools/railway-guidance/railway-guidance.pdf?db=web>. Accessed 10 May 2024.

ความร่วมมือระหว่างหน่วยงานศุลกากร

การควบคุมทางศุลกากรร่วมกัน (Joint Control) และการยอมรับการควบคุมทางศุลกากรร่วมกัน (Mutual Recognition of Customs Control) ของหน่วยงานศุลกากรประเทศที่มีพรมแดนติดกัน ถือเป็นกิจกรรมเพื่อการบริหารจัดการพรมแดนร่วมกัน (Coordinated Border Management: CBM) มีส่วนสำคัญต่อการยกระดับการควบคุมทางศุลกากรและอำนวยความสะดวกแก่การขนส่งสินค้าทางราง เนื่องจากการขนส่งสินค้าทางรานั้นมักขนส่งผ่านประเทศผ่านแดนหลายประเทศ ปฏิบัติการสกัดกั้นสินค้าผิดกฎหมายจึงต้องได้รับความร่วมมือกับทุกประเทศที่อยู่บนเส้นทางการขนส่ง

คำแนะนำข้อ 130 ของเอกสารคำแนะนำด้านการผ่านแดนของ WCO (WCO Transit Guidelines) มีใจความสนับสนุนให้หน่วยงานศุลกากรของประเทศที่มีพรมแดนติดกันดำเนินการควบคุมสินค้าผ่านแดนร่วมกัน และส่งเสริมให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องยอมรับผลการตรวจสอบการควบคุมที่ดำเนินการไปแล้วโดยประเทศอื่น ๆ เพื่อหลีกเลี่ยงการตรวจสอบสินค้าผ่านแดนซ้ำซ้อน



© macrovector, Freepik

นอกจากนี้ ยังมีเครื่องมือของ WCO อาทิ SAFE FoS และอนุสัญญาโจฮันเนสเบิร์ก (Johannesburg Convention) ที่สนับสนุนให้ศุลกากรทำการตรวจสอบสินค้าผ่านแดนร่วมกัน โดยสำหรับการขนส่งทางราง สามารถทำได้หลากหลายวิธี เช่น การทำให้พิธีการศุลกากรและใบขนสินค้ามีรูปแบบสอดคล้องกัน การสร้างที่ทำการศุลกากรให้อยู่ในอาคารเดียวกัน การแบ่งปันข้อมูล AED ผลการตรวจสอบ ภาพ X-ray และข้อมูลข่าวกรอง ซึ่งกิจกรรมเหล่านี้ควรเป็นไปตามข้อกำหนดในความตกลงว่าด้วยความร่วมมือด้านศุลกากร (Customs Mutual Assistance Agreement: CMAA) หรือบันทึกข้อตกลงความร่วมมือ (Memorandum of Understanding: MoU) ระหว่างหน่วยงานศุลกากร



©Aric Cheng, Unsplash

กรณีศึกษาของสาธารณรัฐบัลแกเรีย

ศุลกากรสาธารณรัฐบัลแกเรียมีความร่วมมือด้านการควบคุมการขนส่งสินค้าทางรางกับศุลกากรสาธารณรัฐเซอร์เบีย โดยมีการตั้งด่านศุลกากรบัลแกเรีย ณ สถานีรถไฟ Dimitrovgrad ในเขตเซอร์เบีย ที่เจ้าหน้าที่ศุลกากรของทั้งสองประเทศสามารถตรวจสอบสินค้านำเข้าร่วมกันได้ โดยหากศุลกากรบัลแกเรียมีความจำเป็นต้องตรวจสอบตู้คอนเทนเนอร์ที่มีความเสี่ยงซึ่งกำลังจะขนส่งมาจากเซอร์เบีย ศุลกากรบัลแกเรียสามารถเข้าไปทำการ X-ray หรือเปิดตรวจตู้คอนเทนเนอร์นั้นร่วมกับศุลกากรเซอร์เบียได้ในสถานีนี้

นอกจากนี้ ในปี 2549 (2006) ทั้งสองประเทศได้ทำข้อตกลงให้มีพื้นที่ยาว 13 กิโลเมตรบริเวณพรมแดน เป็นพื้นที่แลกเปลี่ยนการจราจรและเป็นเขตพรมแดนร่วมกันของรางรถไฟ (Area of Exchange of Traffic/Common Border for the Railway) ซึ่งศุลกากรของทั้งสองประเทศสามารถเข้าไปตรวจสอบรถไฟได้ทุกเมื่อ ถึงแม้ว่ารถไฟจะผ่านเข้ามาสู่เขตแดนของอีกประเทศหนึ่งแล้วก็ตาม



©Rail Away



©Rail Away

กรณีศึกษาของสหรัฐอเมริกา

ศุลกากรสหรัฐอเมริกาและหน่วยงานศุลกากรและป้องกันชายแดนสหรัฐอเมริกา (U.S. Customs and Border Protection: CBP) มีจุดควบคุมทางศุลกากรร่วมกัน ณ เมือง Laredo ซึ่งตั้งอยู่บนพรมแดนสหรัฐอเมริกา-เม็กซิโก และตั้งอาคารสำหรับการตรวจสอบสินค้าที่ขนส่งทางรางในปี 2560 (2017) โดยอาคารตรวจสอบสินค้านี้มีวัตถุประสงค์เพื่อแลกเปลี่ยนข้อมูลจากการตรวจสอบสินค้าด้วยเทคโนโลยี NII และเป็นเขตอุตสาหกรรมเพื่อการส่งออกทางรางของสหรัฐอเมริกาไปยังเม็กซิโก

จุดควบคุมทางศุลกากรร่วมนี้ช่วยให้มีการตรวจสอบเอกสารอย่างรวดเร็วมากขึ้นและดำเนินการตรวจสอบสินค้าร่วมกัน เพื่อเลี่ยงการหยุดขบวนรถไฟเพื่อการดำเนินพิธีการศุลกากรและส่งเสริมความรวดเร็วในการขนส่งข้ามพรมแดน



©U.S. CBP



©Border Report

สรุปข้อเสนอแนะสำหรับการสร้างความร่วมมือระหว่างหน่วยงานศุลกากร

- ศุลกากรควรมีความร่วมมือกับหน่วยงานศุลกากรในประเทศเพื่อนบ้านเพื่อทำการควบคุมทางศุลกากรและดำเนินการบริการจัดการพรมแดนร่วมกัน โดยเฉพาะประเทศที่มีรางรถไฟเชื่อมต่อกันและมีการขนส่งสินค้าผ่านแดนทางรางเป็นจำนวนมาก
- ศุลกากรประเทศที่มีการขนส่งสินค้านี้ระหว่างกันและมีการขนส่งสินค้าผ่านแดนในเส้นทางเดียวกันควรมีการแลกเปลี่ยนข้อมูลข่าวสาร ข้อมูล AED ภาพ X-ray และผลการตรวจสอบสินค้า โดยควรมีความตกลงว่าด้วยความร่วมมือด้านศุลกากร (CMAA) หรือบันทึกข้อตกลงความร่วมมือ (MoU) ที่กำหนดขอบเขตความร่วมมือระหว่างหน่วยงานอย่างชัดเจน

ข้อสรุป

ปฏิเสธไม่ได้ว่าการขนส่งทางรางนั้นกำลังขยายตัวและได้รับการส่งเสริมในหลายประเทศ เนื่องจากการขนส่งที่ให้ประโยชน์ทั้งทางเศรษฐกิจ สิ่งแวดล้อม และการเมือง ศุลกากรจึงต้องเตรียมพร้อมรับมือและเข้าไปมีส่วนในการวางแผนในช่วงเริ่มแรก เพื่อจัดการให้เส้นทางของรางรถไฟและการสร้างสถานีรถไฟมีความเหมาะสมกับการควบคุมทางศุลกากร โดยควรใช้เทคโนโลยีสมัยใหม่และการส่งข้อมูลทางอิเล็กทรอนิกส์มาเป็นเครื่องมือหลักในการตรวจสอบสินค้าและผู้โดยสาร นอกจากนี้ การบริหารจัดการพรมแดนร่วมกัน (CBM) ที่ราบรื่น ระหว่างหน่วยงานศุลกากร และหน่วยงานรัฐของประเทศต้นทาง ประเทศปลายทาง และประเทศที่มีการขนส่งผ่านแดน ถือเป็นใจความสำคัญของการพิธการศุลกากรสำหรับการขนส่งทางรางที่มีประสิทธิภาพ

อ้างอิง

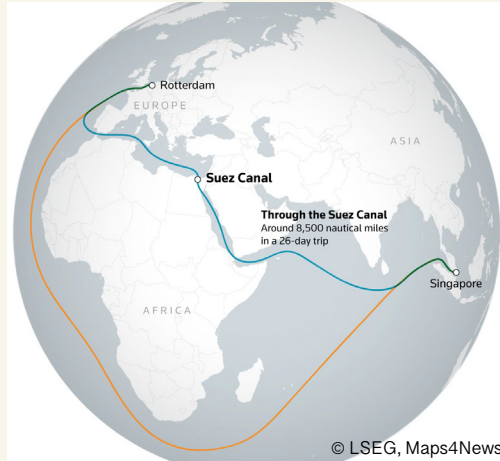
WCO. "Railway Guidance." <https://www.wcoomd.org/-/media/wco/public/global/pdf/topics/facilitation/instruments-and-tools/tools/railway-guidance/railway-guidance.pdf?db=web>. Accessed 10 May 2024.



รายงานความเคลื่อนไหว

จากสำนักงานที่ปรึกษาการศุลกากร ณ กรุงบรัสเซลส์

วิกฤติในทะเลแดงยืดเยื้อ อาจลดประสิทธิภาพการขนส่ง เอเชีย-ยุโรป ถึงร้อยละ 20



เมื่อวันที่ 6 พฤษภาคม 2566 (2024) บริษัท Maersk ซึ่งเป็นสายการเดินเรือรายใหญ่ของโลกได้คาดการณ์ว่า วิกฤตการณ์ในทะเลแดง (Red Sea Crisis) โดยกลุ่มกองกำลังติดอาวุธฮูตี (Houthi) ในสาธารณรัฐเยเมน ได้ใช้ โดรนและมิสไซล์โจมตีเรือสินค้าที่เดินเรือผ่านอ่าวเอเดนและทะเลแดง เพื่อสนับสนุนกลุ่มฮามาสที่กำลังทำสงครามกับ กองทัพรัฐอิสราเอลในฉนวนกาซาตั้งแต่เดือนพฤศจิกายน 2566 (2023) จะทำให้การขนส่งด้วยตู้คอนเทนเนอร์ทางทะเล ระหว่างทวีปเอเชียและทวีปยุโรปมีประสิทธิภาพลดลงถึงร้อยละ 20 ในช่วงไตรมาสที่สองของปี 2567 (2024)

ในปัจจุบัน การโจมตีได้ขยายวงกว้างออกมาจากบริเวณชายฝั่งเพิ่มมากขึ้น บริษัทสายการเดินเรือหลายราย ที่เลือกเดินทางอ้อมแหลมกู๊ดโฮป (Cape of Good Hope) เช่น บริษัท Maersk บริษัท Hapag-Lloyd ต้องขยาย เส้นทาง เพื่อเลี่ยงพื้นที่อันตรายมากขึ้น ส่งผลให้ต้นทุนเชื้อเพลิงในการเดินเรือระหว่างทวีปเอเชียและทวีปยุโรปเพิ่มขึ้น อีกร้อยละ 40

ทั้งนี้ บริษัท CMA CGM ยังคงทำการเดินเรือผ่านทะเลแดงโดยมีเรือจากกองทัพเรือสาธารณรัฐฝรั่งเศสและ กองทัพเรือจากประเทศยุโรปอื่น ๆ ขนาบข้างเพื่อรักษาความปลอดภัย อย่างไรก็ตาม ได้เปลี่ยนให้เรือส่วนใหญ่เดินทาง อ้อมแหลมกู๊ดโฮปแทนแล้ว เนื่องจากการเดินเรือผ่านทะเลแดงมีความเสี่ยงสูง และจำเป็นต้องเทียบท่า ณ ท่าเรือ ที่ไม่ใช่ปลายทางซึ่งมีการจราจรหนาแน่นอยู่แล้ว เช่น ท่าเรือเมือง Tangiers ราชอาณาจักรโมร็อกโก เพื่อใช้เป็น จุดถ่ายลำสินค้าไปยังเรือที่มีขนาดเล็กลง

อย่างไรก็ตาม การเดินเรืออ้อมแหลมกู๊ดโฮปหรือทวีปแอฟริกา เพื่อขนส่งสินค้าไปยังทวีปยุโรปหรือทวีปอเมริกา นั้น ยังก่อให้เกิดปัญหา Vessel Bunching หรือการที่เรือมาถึงท่าเรือปลายทางในเวลาไล่เลี่ยกันมากเกินไป ทำให้ท่าเรือ ไม่มีอุปกรณ์หรือพื้นที่ขนถ่ายสินค้าเพียงพอ

อ้างอิง

Stine Jacobsen. "Maersk says Red Sea disruption could cut Asia-Europe capacity by 20%." Reuters.

<https://www.reuters.com/business/red-sea-disruption-cuts-q2-capacity-by-15-20-maersk-says-2024-05-06/>.

Accessed 14 May 2024.





รายงานความเคลื่อนไหว

จากสำนักงานที่ปรึกษาการศุลกากร ณ กรุงบรัสเซลส์

สวิสเตรียมลดความเข้มงวด ของกฎหมายการจำหน่ายอาวุธเพื่อการส่งออก แต่ยังตั้งข้อยกเว้นสำหรับยูเครน



ในช่วงเดือนพฤษภาคมที่ผ่านมา รัฐบาลสมาพันธรัฐสวิสมีความพยายามที่จะปรับแก้กฎหมายความเป็นกลาง (Neutrality Law) เพื่อช่วยเหลือกลุ่มผู้ผลิตอาวุธของประเทศ แต่ยังคงไว้ซึ่งการห้ามส่งออกอาวุธไปยังยูเครน

กฎหมายความเป็นกลางของสวิสห้ามมิให้มีการส่งออกอาวุธไปยังประเทศที่กำลังทำสงครามเว้นเสียแต่เป็นสงครามที่อยู่ในอาณาเขตขององค์การสหประชาชาติ (UN) ส่งผลให้สวิสส่งออกอาวุธลดลงร้อยละ 27 ซึ่งเป็นมูลค่า 770 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ในปี 2566 (2023) ถึงแม้ว่าทั่วโลกจะมีการเร่งผลิตอาวุธเพื่อส่งไปช่วยเหลือยูเครนในการทำสงครามกับสหพันธรัฐรัสเซีย และหลายประเทศมีความต้องการนำเข้าอาวุธเพื่อนำไปทดแทนคลังอาวุธที่ได้ส่งไปช่วยเหลือยูเครนในช่วงก่อนหน้านี้

ด้วยเหตุนี้ เมื่อวันที่ 15 พฤษภาคม 2567 (2024) คณะรัฐมนตรีจึงได้เสนอกฎหมายชั่วคราวเพื่อลดความเข้มงวดเรื่องการส่งออกอาวุธ โดยยินยอมให้มีการส่งออกอาวุธเพื่อนำไปใช้ใน “สถานการณ์พิเศษ (Exceptional Circumstances) ซึ่งสอดคล้องกับนโยบายต่างประเทศและความมั่นคงของสวิส” อย่างไรก็ตาม รัฐบาลสวิสยังยืนยันว่าข้อยกเว้นชั่วคราวนี้ไม่สามารถใช้กับการส่งออกอาวุธเพื่อนำไปช่วยเหลือยูเครนได้ จึงมีผลโดยตรงต่อการส่งออกอาวุธไปยังสหพันธสาธารณรัฐเยอรมนี ราชอาณาจักรสเปน และราชอาณาจักรเดนมาร์กที่มีการนำเข้าอาวุธเพื่อส่งต่อไปยังยูเครนเป็นจำนวนมาก



รายงานความเคลื่อนไหว

จากสำนักงานที่ปรึกษาการศุลกากร ณ กรุงบรัสเซลส์

เป็นที่น่าสนใจว่าการออกกฎหมายชั่วคราวนี้จะช่วยเหลือภาคการผลิตอาวุธสวิสได้อย่างไร เนื่องจากสวิสส่งออกอาวุธถึงร้อยละ 75 ไปยังเยอรมนี และประเทศในสหภาพยุโรป (EU) ที่ล้วนเพิ่มงบประมาณกลาโหมเพื่อช่วยเหลือยูเครนทั้งสิ้น และสาเหตุหลักที่มีการส่งออกอาวุธน้อยลง คือ การที่ผู้ซื้อไม่สามารถจัดการกับอาวุธสวิสที่ตนนำเข้าไปได้ตามที่ต้องการ เนื่องจากสวิสยังคงมีกฎและเงื่อนไขเกี่ยวกับการใช้อาวุธที่ผลิตในสวิสอันเข้มงวด

ทั้งนี้ สวิสปฏิเสธที่จะส่งอาวุธไปยังยูเครนเนื่องจากความยึดมั่นในหลักความเป็นกลางทางทหาร (Military Neutrality) ซึ่งเป็นหลักการสำคัญของนโยบายต่างประเทศสวิส เพื่อหลีกเลี่ยงความเกี่ยวข้องกับความขัดแย้งระหว่างประเทศในทุกรูปแบบ อย่างไรก็ตาม สวิสได้ให้การสนับสนุนมาตรการคว่ำบาตรรัสเซียของ EU และยังคงให้ความช่วยเหลือทางมนุษยธรรมแก่ยูเครน

อ้างอิง

Bastien Benrath. "Swiss to Soften Rules on Arms Exports But Won't Help Ukraine." Bloomberg. <https://www.bloomberg.com/news/articles/2024-05-15/swiss-to-soften-neutrality-to-export-arms-but-won-t-help-ukraine?embedded-checkout=true>. Accessed 25 May 2024.

Yuri Zoria. "Bloomberg: Switzerland to Soften Arms Export Rules, But not for Ukraine." Euromaidan Press. <https://euromaidanpress.com/2024/05/16/bloomberg-switzerland-to-soften-arms-export-rules-but-not-for-ukraine/>. Accessed 25 May 2024.



ฟินแลนด์เตรียมเพิ่มกฎหมายปิดพรมแดนกับรัสเซีย เพื่อแก้ปัญหาผู้อพยพ



© Lehtikuva/Jussi Nukari, REUTERS

เมื่อวันที่ 21 พฤษภาคม 2567 (2024) รัฐบาลสาธารณรัฐฟินแลนด์เสนอกฎหมายฉุกเฉินเพื่อหยุดกระแสผู้แสวงหาที่ลี้ภัย (Asylum Seeker) ที่เดินทางข้ามพรมแดนอันกว้างขวางและมีหิมะปกคลุมมาจากสหพันธรัฐรัสเซีย ซึ่งฟินแลนด์เชื่อว่าการกระทำดังกล่าวได้รับการสนับสนุนจากรัฐบาลรัสเซีย

ในปี 2566 (2023) ฟินแลนด์ได้ปิดพรมแดนกับรัสเซียที่มีความยาว 1,340 กิโลเมตร หลังพบว่ามีผู้แสวงหาที่ลี้ภัยชาวซีเรียและชาวโซมาเลียเดินทางข้ามมาฝั่งฟินแลนด์เพิ่มมากขึ้นเป็นจำนวนมากหลังฟินแลนด์ได้เข้าร่วมองค์การสนธิสัญญาแอตแลนติกเหนือ (NATO) เพื่อสนับสนุนยูเครนในการทำสงครามกับรัสเซีย ซึ่งฟินแลนด์เชื่อว่ารัสเซียกำลังใช้กลุ่มผู้อพยพเพื่อกดดันหรือตอบโต้ฟินแลนด์ (Weaponizing Migration)

การปิดพรมแดนดังกล่าวทำให้มีผู้แสวงหาที่ลี้ภัยเดินทางข้ามมายังฟินแลนด์ไม่ถึง 100 คนในปี 2567 (2024) เทียบกับจำนวนมากกว่า 1,300 คนในปีที่แล้ว แต่รัฐบาลฟินแลนด์ต้องการออกกฎหมายให้มีการควบคุมพรมแดนเข้มงวดขึ้น เพราะเกรงว่ารัสเซียจะสนับสนุนให้มีผู้แสวงหาที่ลี้ภัยเดินทางข้ามฝั่งมาเพิ่มอีกครั้งในฤดูร้อนที่กำลังจะมาถึง

อย่างไรก็ตาม การปิดพรมแดนเพื่อกีดกันผู้แสวงหาที่ลี้ภัยนั้นถือเป็นการละเมิดหลักสิทธิมนุษยชนระหว่างประเทศ และมักได้รับการวิพากษ์วิจารณ์ในเชิงลบในระดับสหภาพยุโรป (EU) อยู่บ่อยครั้ง โดยฟินแลนด์เป็นประเทศในกลุ่ม NATO ที่มีพรมแดนติดกับรัสเซียยาวที่สุด รัฐบาลฟินแลนด์จึงต้องการให้ EU ยินยอมให้ช้อยกเว้นต่อมาตรการดังกล่าว โดยเน้นย้ำว่าจะเป็นเพียงมาตรการชั่วคราวและใช้ในสถานการณ์พิเศษที่มีการจงใจใช้ผู้แสวงหาที่ลี้ภัยเพื่อทำลายความมั่นคงของชาติ

ทั้งนี้ กฎหมายฉุกเฉินฉบับดังกล่าวจะอนุญาตให้เจ้าหน้าที่สามารถส่งกลับหรือปฏิเสธการข้ามพรมแดนของผู้แสวงหาที่ลี้ภัยได้โดยการใช้หรือไม่ใช้กำลัง แต่ไม่ใช่บังคับกับเด็กและผู้พิการ ทั้งนี้การขนส่งทางรถไฟระหว่างรัสเซียและฟินแลนด์ยังคงเปิดใช้อยู่สำหรับเฉพาะรถไฟขนส่งสินค้าเท่านั้น

อ้างอิง

“Finland Proposes New Law to Stem Migration from Russia.” Straits Times. <https://www.straitstimes.com/world/europe/finland-calls-for-eu-wide-solutions-to-prevent-migrant-flow-from-russia?close=true>. Accessed 25 May 2024.





รายงานความเคลื่อนไหว

จากสำนักงานที่ปรึกษาการศุลกากร ณ กรุงบรัสเซลส์

เบลเยียมประกาศห้ามส่งออกน้ำมันเชื้อเพลิงที่เป็นพิษ ไปยังภูมิภาคแอฟริกาตะวันตก



เมื่อวันที่ 24 พฤษภาคม 2567 (2024) รัฐบาลราชอาณาจักรเบลเยียมประกาศห้ามส่งออกน้ำมันเชื้อเพลิงที่เป็นพิษและเป็นอันตรายต่อสิ่งแวดล้อมไปยังภูมิภาคแอฟริกาตะวันตก หลังพบว่าบริษัทผู้ผลิตและจำหน่ายน้ำมันเชื้อเพลิงหลายแห่งได้ใช้ท่าเรือ Antwerp ในการส่งน้ำมันเชื้อเพลิงที่ไม่ได้มาตรฐานของสหภาพยุโรป (EU) เพื่อส่งออกไปยังสหพันธ์สาธารณรัฐไนจีเรีย สาธารณรัฐกานา และสาธารณรัฐแคเมอรูนมาอย่างต่อเนื่อง

น้ำมันเชื้อเพลิงเหล่านี้มีสารเบนซีน (Benzene) ซึ่งเป็นสารก่อมะเร็งในปริมาณที่สูงมาก และมีปริมาณซัลเฟอร์ (Sulfur) ในปริมาณ 1,500 ppm ซึ่ง EU กำหนดให้มีปริมาณไม่เกิน 10 ppm เท่านั้น ส่งผลให้ประเทศที่ใช้ น้ำมันเหล่านี้มีมลภาวะทางอากาศแย่และมีความเสี่ยงทางสาธารณสุข โดยมีการรายงานว่าประเทศในแถบแอฟริกาตะวันตกได้นำเข้าน้ำมันเชื้อเพลิงจากท่าเรือ Antwerp ในปริมาณ 137,000 บาร์เรลต่อวันในเดือนเมษายน 2567 (2024) ซึ่งเพิ่มขึ้นกว่าร้อยละ 18 จากปีก่อนหน้า

ทั้งนี้ ราชอาณาจักรเนเธอร์แลนด์ได้ประกาศห้ามส่งออกน้ำมันเชื้อเพลิงที่ไม่มีคุณภาพไปยังแอฟริกาตะวันตกในเดือนเมษายน 2567 (2024) จึงทำให้ท่าเรือ Antwerp กลายเป็นแหล่งส่งออกน้ำมันที่ไม่ได้มาตรฐานเหล่านี้เพียงแห่งเดียวของ EU ในช่วงปีที่ผ่านมา โดยการประกาศห้ามส่งออกของเบลเยียมครั้งนี้จะมีผลใช้บังคับในเดือนสิงหาคม 2567 (2024) และเบลเยียมหวังจะเป็นการช่วยลดปัญหาสิ่งแวดล้อมและสาธารณสุขที่กำลังเกิดขึ้นในแอฟริกาตะวันตกได้

อ้างอิง

“Belgium Bans Exports of “Dirty Fuels” to West Africa.” The Maritime Executive. <https://maritime-executive.com/article/belgium-bans-exports-of-dirty-fuels-to-west-africa>. Accessed 25 May 2024.



ข่าวกิจกรรมสำนักงาน

พิธีถวายราชสักการะและลงนามถวายพระพรชัยมงคล เนื่องในโอกาสวันฉัตรมงคล

เมื่อวันที่ 3 พฤษภาคม 2567 นางสาวราลี รัตนนิมิต อัครราชทูต (ฝ่ายศุลกากร) นายภิสร์ศักดิ์ นิลพันธ์ อัครราชทูตที่ปรึกษา (ฝ่ายศุลกากร) และนางสาวณัฐพร โพธิยอด เลขาอนุการเอก (ฝ่ายศุลกากร) พร้อมด้วยข้าราชการประจำที่มประเทศไทย ณ กรุงบรัสเซลส์ เข้าร่วมพิธีถวายราชสักการะเบื้องหน้าพระบรมฉายาลักษณ์พระบาทสมเด็จพระวชิรเกล้าเจ้าอยู่หัวและลงนามถวายพระพรชัยมงคลเนื่องในโอกาสวันฉัตรมงคล วันที่ 4 พฤษภาคม 2567 ณ สถานเอกอัครราชทูต ณ กรุงบรัสเซลส์ โดยมี นางกาญจนา ภัทรโชค เอกอัครราชทูต ณ กรุงบรัสเซลส์ เป็นประธาน



ข่าวกิจกรรมสำนักงาน

การประชุมคณะกรรมการบริหาร (ทีมประเทศไทย) สถานเอกอัครราชทูต ณ กรุงเบิร์น ครั้งที่ 2/2567

เมื่อวันที่ 24 พฤษภาคม 2567 นางสาวราลี รัตนปิณฑะ อัครราชทูต (ฝ่ายสุลกการ) และนายภิศวรรค์รัฐ นิลพันธ์ อัครราชทูตที่ปรึกษา (ฝ่ายสุลกการ) เข้าร่วมการประชุมคณะกรรมการบริหาร (ทีมประเทศไทย) สถานเอกอัครราชทูต ณ กรุงเบิร์น ครั้งที่ 2/2567 โดยมี นายจิตติพัฒน์ ทองประเสริฐ เอกอัครราชทูต ณ กรุงเบิร์น เป็นประธาน

ที่ประชุมได้รับทราบภาพรวมพัฒนาการสำคัญของสมาพันธ์รัฐสวิสในปี 2566-2567 แนวโน้มพัฒนาการสำคัญในครึ่งหลังของปี 2567 และได้หารือแผนงานและกิจกรรมเพื่อส่งเสริม Soft Power ของไทยประจำปีงบประมาณ 2567 ในการนี้ อัครราชทูต (ฝ่ายสุลกการ) ได้รายงานให้ที่ประชุมทราบถึงความคืบหน้าการเจรจาความตกลงการค้าเสรีไทย-สมาคมการค้าเสรีแห่งยุโรป (TH-EFTA) ในประเด็นที่เกี่ยวข้องกับสุลกการ

นอกจากนี้ ทีมประเทศไทยยังได้รับเกียรติจากนางสาวอุศณา พิธานนท์ เอกอัครราชทูต ผู้แทนถาวรไทยประจำสหประชาชาติ ณ นครเจนีวา นำคณะไปศึกษาดูงาน ณ Nestle Research ซึ่งเป็นศูนย์วิจัยและพัฒนาผลิตภัณฑ์อาหารของบริษัท Nestle ซึ่งเป็นหนึ่งในผู้ผลิตและจำหน่ายผลิตภัณฑ์อาหารที่ใหญ่ที่สุดของโลก เพื่อศึกษาแนวทางการพัฒนาอุตสาหกรรมอาหารให้มีประโยชน์และเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม



ข่าวกิจกรรมสำนักงาน

อัครราชทูต (ฝ่ายศิลปการ) ร่วมเข้าเฝ้าฯ สมเด็จพระราชาธิบดีฟีลิปแห่งเบลเยียม ในโอกาสที่เอกอัครราชทูต ณ กรุงบรัสเซลส์ ถวายพระราชสาส์นตราตั้ง

เมื่อวันที่ 30 พฤษภาคม 2567 นางสาวราลี รัตนปิณฑะ อัครราชทูต (ฝ่ายศิลปการ) ร่วมเข้าเฝ้าฯ สมเด็จพระราชาธิบดีฟีลิปแห่งเบลเยียม ในโอกาสที่นางกาญจนา ภัทรโชค เอกอัครราชทูต ณ กรุงบรัสเซลส์ ถวายพระราชสาส์นตราตั้งเป็นเอกอัครราชทูตวิสามัญผู้มีย่านาจเต็มแห่งราชอาณาจักรไทยประจำราชอาณาจักรเบลเยียม ณ พระราชวัง Laeken กรุงบรัสเซลส์

ในโอกาสนี้ นายภิสรร์รัฐ นิลพันธ์ อัครราชทูตที่ปรึกษา (ฝ่ายศิลปการ) และนางสาวณัฐพร โพธิยอด เลขาธิการเอก (ฝ่ายศิลปการ) พร้อมด้วยข้าราชการประจำที่มประเทศไทย ณ กรุงบรัสเซลส์ ได้ร่วมแสดงความยินดีและร่วมงานเลี้ยงรับรอง ณ ทำเนียบเอกอัครราชทูต

ทั้งนี้ เอกอัครราชทูต ณ กรุงบรัสเซลส์ ได้เดินทางมาเข้ารับหน้าที่ตั้งแต่วันที่ 9 เมษายน 2567 ได้ยื่นสำเนาพระราชสาส์นตราตั้งต่ออธิบดีกรมพิธีการทูตกระทรวงการกิจการยุโรปและการต่างประเทศเบลเยียม เป็นการเบื้องต้น เมื่อวันที่ 11 เมษายน 2567 ทำให้สามารถปฏิบัติหน้าที่ได้ในระดับหนึ่ง บัดนี้ ได้ถวายพระราชสาส์นตราตั้งแล้ว จึงปฏิบัติหน้าที่ได้โดยสมบูรณ์ในฐานะเอกอัครราชทูตวิสามัญผู้มีย่านาจเต็มแห่งราชอาณาจักรไทยประจำราชอาณาจักรเบลเยียม



ข่าวกิจกรรมสำนักงาน

พิธีเจริญพระพุทธมนต์ถวายพระราชกุศล และพิธีถวายเครื่องราชสักการะ เนื่องในโอกาสวันเฉลิม พระชนมพรรษาสมเด็จพระนางเจ้าฯ พระบรมราชินี

เมื่อวันที่ 31 พฤษภาคม 2567 นางสาวบราลี รัตนปิณฑะ อัครราชทูต (ฝ่ายศุลกากร) นายภิศรศักดิ์รัฐ นิลพันธ์ อัครราชทูตที่ปรึกษา (ฝ่ายศุลกากร) นางสาวณัฐพร โพธิยอด เลขานุการเอก (ฝ่ายศุลกากร) และเจ้าหน้าที่ประจำสำนักงานที่ปรึกษาการศุลกากร ณ กรุงบรัสเซลส์ เข้าร่วมพิธีเจริญพระพุทธมนต์ถวายพระราชกุศลและพิธีถวายเครื่องราชสักการะ เนื่องในโอกาสวันเฉลิมพระชนมพรรษาสมเด็จพระนางเจ้าฯ พระบรมราชินี 3 มิถุนายน 2567

ในการนี้ หัวหน้าสำนักงานที่มประเทศไทยในกรุงบรัสเซลส์ ถวายผ้าไตร จตุปัจจัย เครื่องไทยธรรมถวายเป็นพระราชกุศล และร่วมกันถวายภัตตาหารเพลแด่พระสงฆ์ หลังจากนั้น เอกอัครราชทูต ณ กรุงบรัสเซลส์ ได้เป็นผู้แทนถวายเครื่องราชสักการะ และเปิดกรวยดอกไม้ ธูปเทียนแพ ผู้เข้าร่วมทั้งหมดถวายความเคารพและลงนามถวายพระพรชัยมงคล





CPMU NEWS

Customs Policy Monitoring Unit

Office of Customs Affairs
Royal Thai Embassy Brussels

Drève du Rembucher 89
1170 Brussels, Belgium
Tel. +32 2 660 57 59

Email: thaicustoms@thaicustoms.be
<http://brussels.customs.go.th>

