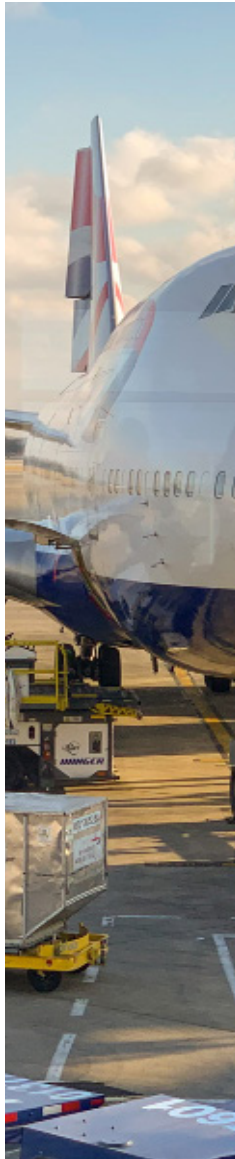
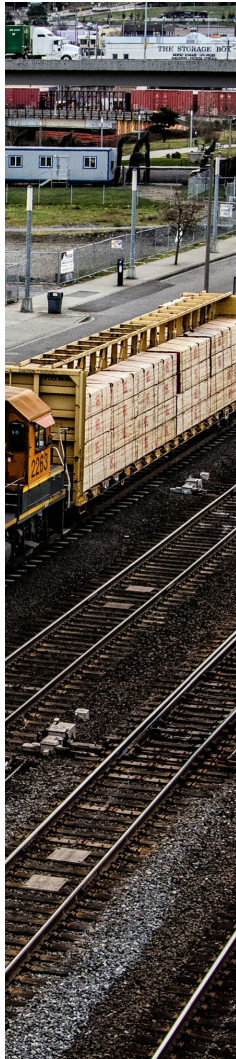


พิธีการศุลกากร สำหรับการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ในอาเซียน



สำนักงานที่ปรึกษาการศุลกากร
ประจำสถานเอกอัครราชทูต ณ กรุงบรัสเซลส์





CPMU
Customs Policy
Monitoring Unit

สร้อยดีคะ ท่านผู้อ่าน

เป็นที่ทราบกันดีว่าการขนส่งในห่วงโซ่อุปทานโลกขับเคลื่อนไปด้วยการขนส่งหลายรูปแบบ ซึ่งแต่ละแบบล้วนมีข้อดีและข้อเสียในด้านความเหมาะสมต่อชนิดสินค้าและงบประมาณของผู้ขนส่งต่างกันไป ทั้งนี้ เส้นทางขนส่งหนึ่งเส้นทางไม่จำเป็นต้องใช้รูปแบบการขนส่ง (Mode of Transport) รูปแบบเดียวเสมอไป จึงมีการขนส่งที่ใช้รูปแบบการขนส่งหลายรูปแบบผสมกันมาอย่างต่อเนื่อง และพัฒนาจนกลายเป็นการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Multimodal Transport) ที่ได้รับความนิยมในปัจจุบัน

การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบนอกจากจะเปิดโอกาสให้มีการเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งอย่างราบรื่นแล้ว ยังเปิดโอกาสให้มีการกระจายสินค้าและการร่วมบรรจุสินค้าจากเส้นทางการขนส่งต่าง ๆ ซึ่งจะส่งผลให้พื้นที่ที่เป็นจุดเชื่อมต่อต่อการขนส่ง (Hub of Multiple Corridors) เป็นศูนย์กลางด้านโลจิสติกส์ของโลกหรือของภูมิภาค โดยสมาคมประชาชาติเอเชียตะวันออกเฉียงใต้หรืออาเซียน (Association of Southeast Asian Nations: ASEAN) ได้ออกกรอบข้อตกลงอาเซียน (ASEAN Framework Agreement) หลายฉบับเพื่อส่งเสริมการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ซึ่งมีผลให้พิธีการศุลกากรที่เกี่ยวข้องของแต่ละประเทศสมาชิกเป็นไปในทิศทางเดียวกัน และประเทศไทยก็ได้ส่งเสริมการขนส่งรูปแบบดังกล่าวด้วยการตั้งศูนย์บริการศุลกากรเพื่อกระจายสินค้า สำนักงานศุลกากรตรวจสินค้าท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เมื่อปี 2564 (2022)

รายงานการศึกษานโยบายศุลกากรฉบับนี้ จึงขอเสนอแนวคิดและคำนิยามของการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ รวมทั้งพิธีการศุลกากรที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบในอาเซียน โดยหวังว่าข้อมูลเหล่านี้จะมีประโยชน์ต่อผู้ประกอบการและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องไม่มากนัก

บราลี รัตนปัทมา

บรรณาธิการที่ปรึกษา

นางสาวบราลี รัตนปัทมา
อัครราชทูต (ฝ่ายศุลกากร)

นางสาวนันทกมล สีนจนาอนุรักษ์
อัครราชทูตที่ปรึกษา (ฝ่ายศุลกากร)

นางสาวณัฐพร โพธิ์ยอด
เลขานุการเอก (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
รายงานฉบับอื่น ๆ ได้ที่
<http://brussels.customs.go.th>
หัวข้อ: รายงานการศึกษานโยบาย

สารบัญ

01

การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ
(Multimodal Transport)

1

คำนิยามและความสำคัญ

ของการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ

3

ผู้คนที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ

4

จุดเชื่อมต่อหรือเมืองการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ
(Hub of Multiple Corridors)

02

พิธีการศุลกากรสำหรับการ
การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ
ในอาเซียน

9



03

พิธีการศุลกากรภายใต้

ระบบศุลกากรผ่านแดนอาเซียน (ACTS)

ที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ 14



การขนส่งทางถนน/ทะเลหรือแม่น้ำ/ถนน
(Road/Sea or Inland Water/Road)

17

การขนส่งทางถนน/ทะเล/แม่น้ำ/ถนน
(Road/Sea/River/Road)

19

การขนส่งทางถนน/ราง/ถนน
(Road/Rail/Road)

20

การขนส่งทางถนน/ราง/ทะเล/ถนน
(Road/Rail/Sea/Road)

21

การขนส่งทางถนน/ทะเล/ถนน/อากาศ/ถนน
(Road/Sea/Road/Air/Road)

22

04

พิธีการศุลกากรสำหรับการกระจายสินค้า
ในระหว่างการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ

24

การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Multimodal Transport)

ในปัจจุบัน การขนส่งสินค้าในห่วงโซ่อุปทานโลกนั้น ได้มีการพัฒนาอย่างต่อเนื่อง เพื่อรองรับการเปลี่ยนแปลงของตลาดการค้าและลดต้นทุนการขนส่ง โดยมีการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศอยู่ทั้งหมด 4 ประเภท ได้แก่

1. **การขนส่งรูปแบบเดียว (Unimodal Transport)** คือ การขนส่งที่ใช้รูปแบบการขนส่ง (Mode of Transport) เพียงชนิดเดียว ถือเป็นรูปแบบการขนส่งแบบดั้งเดิม
2. **การขนส่งแบบผสม (Combined Transport)** คือ การขนส่งที่ผสมรูปแบบการขนส่งหลายรูปแบบเข้าด้วยกัน โดยที่มีรูปแบบการขนส่งชนิดหนึ่งที่ถูกบรรจุ (Passive Transport) โดยการขนส่งอีกรูปแบบหนึ่ง (Active Transport) ยกตัวอย่างเช่น การขนส่งแบบ Piggyback ที่สินค้าถูกบรรจุไว้บนรถยนต์ แต่รถยนต์จะถูกบรรจุโดยรถไฟอีกชั้นหนึ่ง เพื่อช่วยลดต้นทุนการขนส่งให้ได้มากที่สุด
3. **การขนส่งแบบเชื่อมต่อ (Intermodal Transport)** คือ การขนส่งสินค้าที่ใช้รูปแบบการขนส่งหลายรูปแบบเชื่อมต่อกัน โดยใช้ผู้ให้บริการ (Operator) หลายราย จึงทำให้มีสัญญาการขนส่ง (Contract of Carriage) หลายฉบับ

4. **การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Multimodal Transport)** คือ การขนส่งสินค้าที่ใช้รูปแบบการขนส่งมากกว่า 1 รูปแบบ แต่จะอยู่ภายใต้สัญญาการขนส่งฉบับเดียว

ทั้งนี้ การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบถือเป็นการขนส่งที่ได้รับความนิยม เพราะสามารถใช้ประโยชน์จากความเชื่อมโยงของเส้นทางการขนส่งทั้งทางทะเล ทางอากาศ ทางราง และทางถนนได้อย่างมีประสิทธิภาพ และเป็นการขนส่งที่สมาคมประชาชาติเอเชียตะวันออกเฉียงใต้หรืออาเซียน (Association of Southeast Asian Nations: ASEAN) ให้การสนับสนุนอย่างต่อเนื่อง โดยมีประเทศสมาชิกอาเซียนได้ลงนามกรอบความตกลงอาเซียนว่าด้วยการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (ASEAN Framework Agreement on Multimodal Transport: AFAMT) ซึ่งวางกฎเกณฑ์เกี่ยวกับการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบในกลุ่มประเทศอาเซียนให้เป็นสากลและมีมาตรฐานเดียวกันในปี 2548 (2005)

ในกรณีของประเทศไทย มีการริเริ่มโครงการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบตั้งแต่ปี 2561 (2018) โดยประกาศการปฏิบัติพิธีการศุลกากร ณ เขตปลอดอากรท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ สำหรับของที่ขนส่งหลายรูปแบบ ในหมวด 7 ของประกาศกรมศุลกากรที่ 66/2561 เรื่อง การปฏิบัติพิธีการศุลกากร ณ เขตปลอดอากรท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และต่อมาได้มีการยกเลิกหมวดนี้ และออกประกาศกรมศุลกากรที่ 115/2564 เรื่อง การปฏิบัติพิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์สำหรับศูนย์บริการศุลกากรเพื่อกระจายสินค้า สำนักงานศุลกากรตรวจสินค้าท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เพื่อส่งเสริมการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบและผลักดันให้ไทยเป็นศูนย์กลางด้านโลจิสติกส์ของภูมิภาค

กรณีข้างต้นแสดงให้เห็นว่าการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบจะมีความสำคัญมากขึ้นอย่างต่อเนื่องในภูมิภาคอาเซียน โดยเฉพาะเมื่อมีการพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานที่เชื่อมโยงเส้นทางการขนส่งทุกรูปแบบเข้าด้วยกัน และประเทศสมาชิกต่าง ๆ ให้ความสำคัญสนับสนุนการขนส่งในรูปแบบนี้เพิ่มมากขึ้น อย่างไรก็ตามแนวคิดเรื่องการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบนั้นมีความเกี่ยวข้องกับหลายภาคส่วน และมีความซับซ้อนในแง่ของกระบวนการขนส่ง พิธีการศุลกากรในส่วนของการผ่านแดน การกระจายสินค้า และอื่น ๆ สำนักงานที่ปรึกษาการศุลกากร ณ กรุงบรัสเซลส์จึงขอแนะนำรายงานการศึกษาพิธีการศุลกากรสำหรับการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบในอาเซียน เพื่อให้ผู้ประกอบการหรือผู้ที่สนใจได้รับทราบข้อมูลที่เกี่ยวข้องและนำข้อมูลไปต่อยอดในการประกอบกิจการหรือกิจกรรมอื่น ๆ ต่อไป



คำนิยามความสำคัญของการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ

รายงานการศึกษานี้ เริ่มต้นด้วยการอธิบายคำนิยาม ลักษณะพื้นฐานและตัวแสดงที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ก่อนที่จะนำเสนอกรอบข้อตกลงอาเซียน (ASEAN Framework Agreement) 3 ฉบับ ที่เกี่ยวข้องกับพิธีการศุลกากรสำหรับการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบในอาเซียน และลงรายละเอียดในพิธีการศุลกากร 2 ประเภทหลักที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งรูปแบบนี้ คือ พิธีการศุลกากรภายใต้ระบบศุลกากรผ่านแดนอาเซียน ที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ และพิธีการด้านการกระจายสินค้าในระหว่างขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบของกรมศุลกากรไทย

การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Multimodal Transport) คือการขนส่งสินค้าที่ใช้รูปแบบการขนส่งมากกว่า 1 รูปแบบ โดยสามารถใช้บริการผู้ขนส่ง (Carrier) รายเดียวหรือหลายรายก็ได้ แต่กระบวนการทั้งหมดจะอยู่ภายใต้ความรับผิดชอบของผู้ให้บริการ (Operator) รายเดียว และมีสัญญาการขนส่ง (Contract of Carriage) ฉบับเดียว มีความคล้ายคลึงกับการขนส่งแบบเชื่อมต่อ (Intermodal Transport) ซึ่งเป็นการขนส่งสินค้าที่ใช้รูปแบบการขนส่งมากกว่า 1 รูปแบบเช่นกัน แต่จะใช้ผู้ให้บริการหลายรายที่รับผิดชอบการขนส่งในแต่ละช่วง จึงทำให้มีสัญญาการขนส่ง หลายฉบับ การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบจึงเป็นการขนส่งที่เชื่อมการขนส่งรูปแบบต่าง ๆ เข้าด้วยกัน ได้อย่างมีประสิทธิภาพมากกว่า

ยกตัวอย่างการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ เช่น การขนส่งสินค้าโดยผู้ให้บริการบริษัท DHL ในเส้นทางจากท่าเรือแหลมฉบัง ประเทศไทย ไปยังเมือง Salzburg สาธารณรัฐออสเตรีย โดยเริ่มด้วยการขนส่งทางเรือจากท่าเรือแหลมฉบังไปยังท่าเรือ Rotterdam ราชอาณาจักรเนเธอร์แลนด์ และส่งต่อด้วยการขนส่งแบบรางไปยังปลายทางที่เมือง Salzburg ซึ่งดำเนินการโดยมีสัญญาการขนส่งฉบับเดียว คือสัญญาระหว่างผู้ขาย ผู้ซื้อและบริษัท DHL และใช้เอกสารการขนส่งฉบับเดียว



One Contract + One Bill of Lading

ผู้เล่นที่เกี่ยวข้องกับ การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ

การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบมีความสำคัญดังนี้

- เป็นการขนส่งที่สะดวกรวดเร็ว ลดระยะเวลาและต้นทุนในเรื่องการประสานงานและสามารถคาดการณ์ระยะเวลาการขนส่งได้อย่างแม่นยำเนื่องจากเกี่ยวข้องกับผู้ให้บริการเพียงรายเดียว
- มีความสำคัญต่อการบริการขนส่งแบบ Door-to-Door ที่ผู้ให้บริการจะเป็นผู้จัดการตั้งแต่ขั้นตอนการไปรับสินค้าที่หน้าบ้านของประเทศผู้ส่งออกต้นทาง จัดการเอกสาร และดำเนินพิธีการศุลกากรนำเข้าและขาออกไปจนถึงการนำส่งสินค้าที่หน้าบ้านของประเทศผู้รับปลายทาง
- ช่วยให้บริการจัดการสินค้าและการขนส่งได้ดียิ่งขึ้น ลดโอกาสการสูญหายและการโจรกรรมสินค้า และหากเกิดความผิดพลาดขึ้นก็ช่วยลดความซับซ้อนในการหาผู้รับผิดชอบ เนื่องจากผู้ให้บริการรายเดียวที่จะเป็นผู้รับผิดชอบทั้งหมด
- เป็นโอกาสสร้างรายได้ของประเทศจากการเป็นศูนย์กลางในการผ่านแดน (Hub of Transit) และการถ่ายลำสินค้า (Transshipment Hub)

ผู้เล่นหลักที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ นอกจากจะมีผู้ให้บริการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Multimodal Transport Operator: MTO) ที่เป็นผู้ออกสัญญาการขนส่งแล้ว ยังมีภาคส่วนอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งรูปแบบนี้ในขั้นตอนต่าง ๆ ด้วยเช่นกัน โดยมีผู้เล่นที่สำคัญดังนี้

1. ผู้ให้บริการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Multimodal Transport Operator: MTO)

ผู้ให้บริการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Multimodal Transport Operator: MTO) คือผู้เล่นหลักในการขนส่ง ซึ่งจะเป็นผู้ออกสัญญาการขนส่งและปฏิบัติตามสัญญานั้น ตลอดการขนส่ง และเป็นผู้รับผิดชอบในกรณีเกิดความผิดพลาดใด ๆ ทั้งการสูญหาย ความเสียหาย และความล่าช้าทั้งหมดระหว่างทางขนส่ง โดยสามารถแบ่ง MTO ออกได้เป็น 2 ประเภท คือ 1. ผู้ให้บริการที่มีสายเรือเป็นของตนเอง (Vessel Operating MTO: VO-MTO) และ 2. ผู้ให้บริการที่ไม่มีสายเรือเป็นของตนเอง (Non vessel Operating MTO: NVO-MTO) โดย MTO สามารถจ้างผู้รับจ้างช่วง (Subcontractor) ให้ดำเนินการขนส่งในขั้นตอนต่าง ๆ ได้

ผู้ให้บริการ MTO ในภูมิภาคอาเซียนจะต้องจดทะเบียนกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในประเทศนั้น ๆ โดยแสดงกรมธรรม์ประกันภัยที่รับรองว่าผู้ให้บริการจะสามารถชำระค่าเสียหายและรับผิดชอบต่อความผิดพลาดต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นในระหว่างการขนส่งสินค้าได้ และต้องมีสินทรัพย์หรือเงินทุนจดทะเบียนไม่ต่ำกว่า 97,650 ยูโร หรือประมาณ 3,740,000 บาท (ในประเทศไทยต้องจดทะเบียนด้วยเงินทุนเท่านั้น)

2. ผู้รับจ้างช่วง (Subcontractor)

ผู้ประกอบการที่ MTO ว่าจ้างให้ดำเนินการบางส่วนในการขนส่ง เช่น ผู้รับจ้างช่วงระหว่างการถ่ายลำ (Transit Subcontractor) ที่ทำหน้าที่ดำเนินพิธีการศุลกากรผ่านแดนในนามของ MTO และผู้รับจ้างช่วงในประเทศปลายทาง ที่ทำหน้าที่จัดส่งสินค้าไปยังผู้รับในนามของ MTO

3. ผู้ให้บริการขนส่ง (Transport Service Provider)

ผู้ให้บริการขนส่งที่ไม่มีสายเรือเป็นของตนเอง (NVO-MTO) มักให้บริการขนส่งเพื่อขนส่งสินค้าตามสัญญา หรือผู้ให้บริการที่มีสายเรือเป็นของตนเอง (VO-MTO) อาจให้บริการขนส่งรูปแบบอื่นที่บริษัทของตนเองไม่มีกิจการ จึงมีบริการขนส่งหลายประเภทที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ เช่น การขนส่งทางอากาศผ่านทางสายการบิน การขนส่งทางทะเลผ่านเรือเดินสมุทร การขนส่งทางถนนด้วยรถบรรทุก และการขนส่งทางรางด้วยรถไฟบรรทุกสินค้า

4. ผู้ให้บริการที่เกี่ยวข้องอื่น ๆ

นอกจากผู้ให้บริการขนส่งและผู้รับจ้างช่วงในขั้นตอนต่าง ๆ แล้ว MTO ยังอาจต้องใช้บริการจากผู้ให้บริการประเภทอื่น ๆ เช่น ผู้ให้บริการรวบรวมสินค้า (Cargo Consolidation) ผู้ให้บริการตู้คอนเทนเนอร์ (Container Operator) ผู้ให้บริการคลังสินค้า (Warehouse Service) เป็นต้น ซึ่งผู้ให้บริการเหล่านี้จะดำเนินการภายใต้สัญญาการขนส่งฉบับตั้งต้นของ MTO เช่นกัน



© katemangostar, Freepik

จุดเชื่อมต่อระเบียบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบของโลก

การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบต้องใช้รูปแบบการขนส่งตั้งแต่ 2 รูปแบบขึ้นไป ซึ่งเส้นทางการขนส่ง 1 เส้นทางตั้งแต่จุดเริ่มต้นจนถึงปลายทางขนส่งนั้นอาจเรียกว่า “ระเบียบการขนส่ง (Transport Corridor)” โดยมีทั้งระเบียบการขนส่งที่ผ่านประเทศเพียง 2 ประเทศ (Single Corridor) และระเบียบการขนส่งที่ผ่าน 3 ประเทศขึ้นไป (Multiple Corridors) โดยระเบียบการขนส่งลักษณะนี้มักมีจุดเชื่อมต่อ (Hub of Multiple Corridors) ที่เหมาะสำหรับการเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งเพื่อส่งต่อสินค้าไปยังจุดหมายถัดไป บริเวณจุดเชื่อมต่อนี้จึงมีความเหมาะสมแก่การถ่ายลำสินค้า การรวบรวม และการกระจายสินค้าเป็นอย่างมาก จึงเป็นพื้นที่ที่มีความสำคัญทางเศรษฐกิจของประเทศนั้น ๆ โดยมีจุดเชื่อมต่อที่สำคัญในแต่ละภูมิภาคดังนี้

1. ภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้

- **สาธารณรัฐสิงคโปร์** เป็นจุดเชื่อมต่อที่เหมาะสมต่อการเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งจากการขนส่งทางทะเลต่อไปเป็นรูปแบบการขนส่งทางอากาศ โดยปัจจุบันผลิตภัณฑ์เนื้อสัตว์จากนิวซีแลนด์จะถูกขนส่งทางทะเลมายังสิงคโปร์เพื่อส่งต่อทางอากาศไปยังสหภาพยุโรป (EU) ผลิตภัณฑ์เสื้อผ้าจากราชอาณาจักรกัมพูชาถูกส่งทางทะเลเพื่อส่งต่อทางอากาศไปยังสหรัฐอเมริกา
- **มาเลเซีย** เป็นจุดเชื่อมต่อที่สำคัญของสินค้าอาหารฮาลาลที่ขนส่งจากบรูไนดารุสซาลามมาทางทะเล เพื่อส่งต่อไปยังภูมิภาคตะวันออกกลาง และเป็นจุดเชื่อมต่อสินค้ายางพาราจากภาคใต้ของไทยที่จะส่งต่อไปยังปลายทางในสาธารณรัฐประชาชนจีน
- **ราชอาณาจักรไทย** เป็นจุดเชื่อมต่อที่สำคัญของรูปแบบการขนส่งทางบกจากสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว กัมพูชา และสาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมา เพื่อส่งต่อสินค้าไปยังสหรัฐอเมริกา EU และญี่ปุ่นทั้งทางอากาศและทางทะเล

2. ภูมิภาคเอเชียตะวันออก

- **เขตบริหารพิเศษฮ่องกงแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีน** เป็นจุดเชื่อมต่อของการรับและส่งสินค้าระหว่างจีนและประเทศต่าง ๆ ทั่วโลก
- **นครเฉิงตู สาธารณรัฐประชาชนจีน** เป็นจุดเชื่อมต่อระหว่างจีนกับภูมิภาคยุโรปด้วยระบบราง โดยเป็นส่วนหนึ่งของยุทธศาสตร์เส้นทางสายไหมใหม่ (New Silk Road) ของรัฐบาลจีน ยกตัวอย่างเส้นทางการขนส่งที่สำคัญคือการขนส่งเครื่องยนต์ของบริษัท Fiat ที่ผลิตในเมือง Foggia อิตาลี จะถูกขนส่งทางรางด้วยรถไฟของบริษัท DHL ไปยังสถานี Mataszewicze สาธารณรัฐโปแลนด์ เพื่อส่งออกนอกเขต EU และส่งผ่านระบบรางที่ผ่านสาธารณรัฐเบลารุส สาธารณรัฐคาซัคสถาน และเข้ามายังจุดเชื่อมต่อที่นครเฉิงตู เพื่อส่งต่อท่าเรือที่จะลำเลียงสินค้าไปยังปลายทางที่เมืองโยโกฮามะ ประเทศญี่ปุ่น
- **ท่าเรือนครปูซาน สาธารณรัฐเกาหลี** เป็นจุดเชื่อมต่อการขนส่งทางทะเลระหว่างจีน สหรัฐอเมริกา และสหรัฐเม็กซิโก

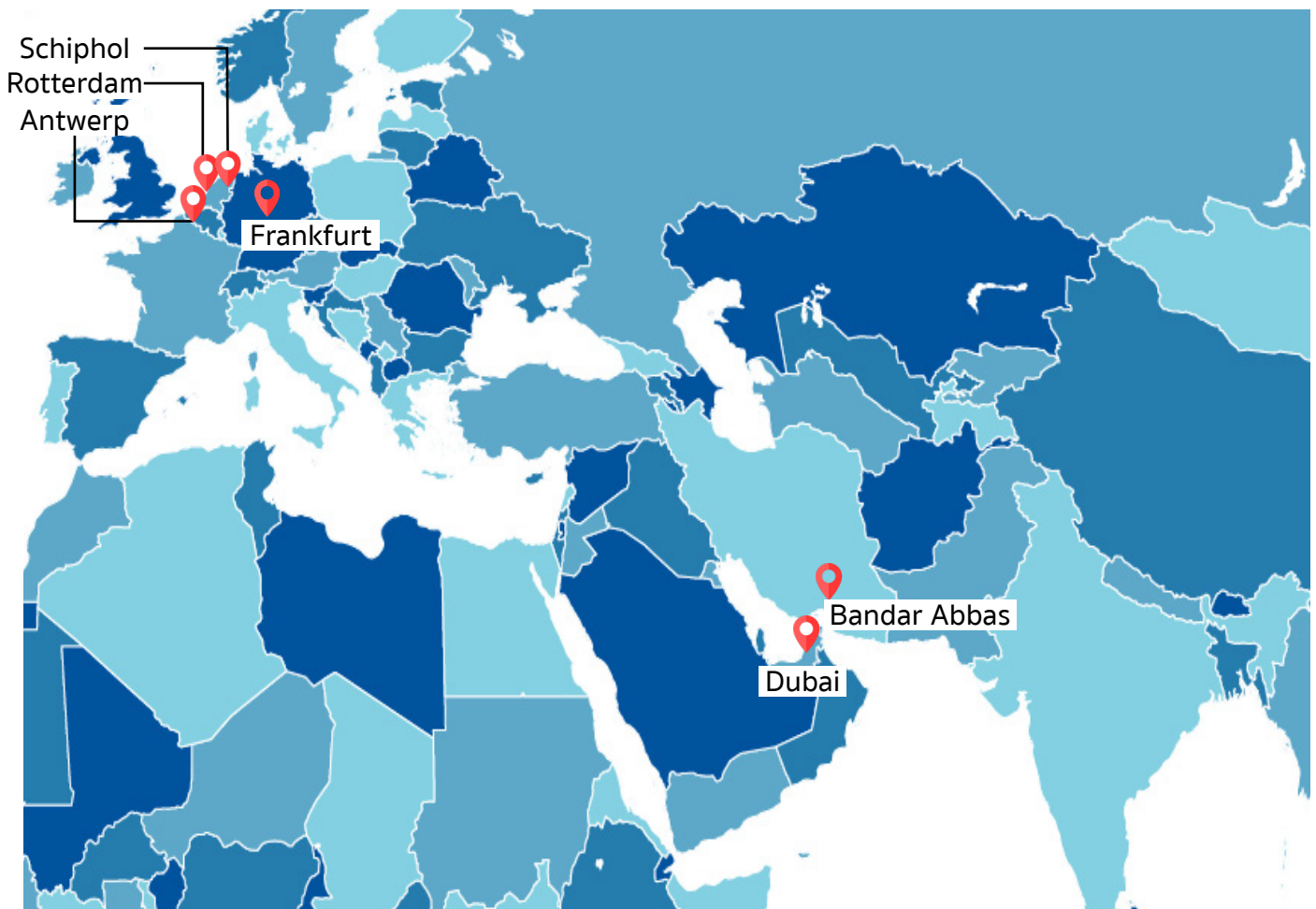


3. ภูมิภาคตะวันออกกลาง

- **เมืองดูไบ สหรัฐอาหรับเอมิเรตส์** เป็นศูนย์กลางการขนส่งทางทะเลระหว่างภูมิภาคยุโรปและภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ เพื่อเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งจากการขนส่งทางเรือเป็นการขนส่งทางอากาศ
- **เมืองบันดาร์ อับบาส (Bandar Abbas) สาธารณรัฐอิสลามอิหร่าน** เป็นศูนย์กลางการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศกลุ่มประเทศเครือรัฐเอกราช (Commonwealth of Independent States: CIS) ซึ่งประกอบด้วยสมาชิก 11 ประเทศ ได้แก่ สหพันธรัฐรัสเซีย เบลารุส คาซัคสถาน สาธารณรัฐอาร์เมเนีย สาธารณรัฐมอลโดวา สาธารณรัฐอาเซอร์ไบจาน สาธารณรัฐคีร์กีซ สาธารณรัฐอุซเบกิสถาน สาธารณรัฐทาจิกิสถาน เติร์กเมนิสถาน และยูเครน

4. ภูมิภาคยุโรป

- **ท่าเรือ Antwerp** ราชอาณาจักรเบลเยียม **ท่าเรือ Rotterdam** ราชอาณาจักรเนเธอร์แลนด์ และท่าเรือสำคัญอื่น ๆ ทั่วภูมิภาคเป็นจุดเชื่อมต่อสินค้าที่ส่งมาทางทะเลเพื่อส่งต่อไปยังประเทศต่าง ๆ ใน EU ทางถนน ทางราง และทางแม่น้ำ
- **ท่าอากาศยาน Schiphol** ราชอาณาจักรเนเธอร์แลนด์ และท่าอากาศยาน **Frankfurt** สหพันธ์สาธารณรัฐเยอรมนี เป็นจุดเชื่อมต่อสำคัญของเส้นทางที่ต้องส่งต่อโดยการขนส่งทางอากาศใน EU



5. ภูมิภาคอเมริกา

- ท่าเรือ **Los Angeles** และท่าเรือ **Long Beach** สหรัฐอเมริกา เป็นจุดเชื่อมการขนส่งจากภูมิภาคยุโรป เอเชีย และอเมริกาใต้
- ท่าเรือสำคัญต่าง ๆ ในอเมริกาใต้ เช่น ท่าเรือ Santos สหพันธ์สาธารณรัฐบราซิล ท่าเรือ Balboa สาธารณรัฐปานามา ท่าเรือ Cartagena สาธารณรัฐโคลอมเบีย ท่าเรือ Manzanillo เม็กซิโก



พิธีการศุลกากรสำหรับการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบในอาเซียน

© Freepik

พิธีการศุลกากรเป็นปัจจัยสำคัญที่สามารถทั้งอำนวยความสะดวกหรือเป็นอุปสรรคทางการค้าระหว่างประเทศ โดยแต่ละประเทศมักมีพิธีการศุลกากรให้สามารถติดตามสินค้าที่ผ่านแดนหรือสินค้าที่นำมากระจายและรวบรวมในประเทศตนเองอย่างรัดกุม เนื่องจากการขนส่งรูปแบบนี้มีผู้เกี่ยวข้องหลายภาคส่วนจึงมีความเสี่ยงในการกระทำ ความผิดทางศุลกากรมากขึ้นตามไปด้วย ทั้งนี้ พิธีการศุลกากรที่มีความซับซ้อนมากขึ้นก็สามารถเพิ่มต้นทุนในการบริหารและเป็นการสูญเสียเวลาในการขนส่งของผู้ประกอบการได้เช่นกัน

ในปัจจุบัน พิธีการศุลกากรที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบในอาเซียนมีความเกี่ยวข้องกับการลดความตกลง 3 ฉบับ ได้แก่

1. กรอบความตกลงอาเซียนว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าผ่านแดน (AFAFGIT)

กรอบความตกลงอาเซียนว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าผ่านแดน (ASEAN Framework Agreement on the Facilitation of Goods in Transit: AFAFGIT) จัดตั้งระบบการขนส่งผ่านแดนที่เป็นเอกภาพในทุกประเทศสมาชิกโดยกำหนดให้มี **ระบบศุลกากรผ่านแดนอาเซียน (ASEAN Customs Transit System: ACTS)**

ระบบ ACTS ควบคุมการผ่านแดนของสินค้า การดำเนินกิจการของผู้ประกอบการ Authorized Transit Traders (ATT)¹ และดำเนินการผ่านแดนภายใต้แนวคิด Two (ASEAN) Countries Transit ที่อำนวยความสะดวกการผ่านแดนระหว่างสองประเทศสมาชิกอาเซียน โดยแสดงเพียงเอกสารประกอบการผ่านแดน (Transit Accompanying Document: TAD) ต่อด้านศุลกากรต้นทาง ด้านศุลกากรผ่านแดน และด้านศุลกากรปลายทาง ทั้งนี้ ข้อกำหนดส่วนใหญ่ของกรอบความตกลงนี้เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางถนนซึ่งเป็นรูปแบบการขนส่งที่แพร่หลายที่สุดในภูมิภาค

กรอบความตกลง AFAFGIT มีการลงนามตั้งแต่ปี 2541 (1998) และประเทศสมาชิกอาเซียน 10 ประเทศได้ให้สัตยาบันแล้ว และมีผลใช้บังคับตั้งแต่วันที่ 12 ตุลาคม 2543 (2000)



© Freepik

2. กรอบความตกลงอาเซียนว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการขนส่งข้ามแดน (AFAFIST)

กรอบความตกลงอาเซียนว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการขนส่งข้ามแดน (ASEAN Framework Agreement on the Facilitation of Inter-State Transport: AFAFIST) คือกรอบความตกลงเพื่ออำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าข้ามแดนระหว่างประเทศสมาชิกอาเซียน และเพื่อเสริมการดำเนินงานของกรอบความตกลงว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าผ่านแดน (AFAFGIT) มีเนื้อหาที่สำคัญต่อการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบคือการกำหนดให้ประเทศสมาชิกออกใบอนุญาตรถขนส่งสินค้าผ่านแดนอาเซียน (ASEAN Goods Vehicle Cross Border permits: AGVCBP) ให้แก่ผู้ประกอบการ 500 ราย มีสิทธิเคลื่อนที่ผ่านพรมแดนของประเทศต่าง ๆ ตามเส้นทางการผ่านแดนได้และสามารถขนส่งสินค้าไปมาระหว่างต้นทางและปลายทางในเส้นทางเดิมได้ เพื่อแก้ปัญหาการขนส่งรถเที่ยวเปล่า (Backhaul) ในการเดินทางขากลับ และกำหนดให้มีการขนส่งเข้าถึงทุกพรมแดนของประเทศสมาชิกในเส้นทางที่กำหนดเอาไว้ได้

กรอบความตกลง AFAFIST มีการลงนามเมื่อปี 2552 (2009) มีผลใช้บังคับตั้งแต่วันที่ 30 ธันวาคม 2554 (2011) ทั้งนี้ **บรูไน อินโดนีเซีย และมาเลเซีย** ยังไม่ได้ให้สัตยาบัน

¹โครงการที่มีแนวคิดเดียวกันกับโครงการผู้ประกอบการระดับมาตรฐาน (Authorized Economic Operator: AEO) แต่ใช้กับผู้ประกอบการขนส่งในระบบ ACTS โดยผู้ประกอบการที่ได้รับสถานะ ATT นั้นจะได้รับสิทธิประโยชน์ระหว่างการดำเนินการขนส่งผ่านแดน เช่น การใช้เอกสารแบบย่อ การเริ่มและสิ้นสุดกระบวนการขนส่งในสถานประกอบการ การใช้พนักงานผู้สินค้าของตนเอง เป็นต้น

3. กรอบความตกลงอาเซียนว่าด้วยการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (AFAMT)

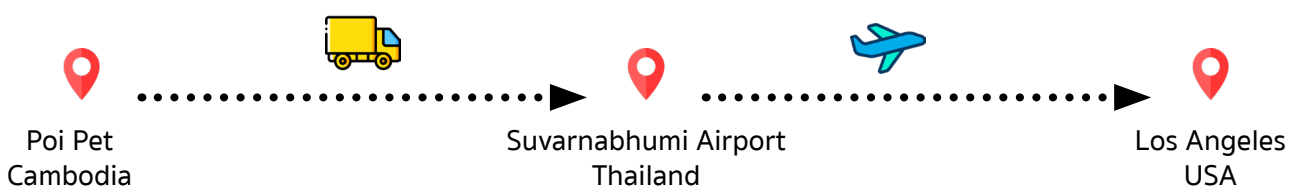
กรอบความตกลงอาเซียนว่าด้วยการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (ASEAN Framework Agreement on Multimodal Transport: AFAMT) กรอบความตกลงที่วางกฎเกณฑ์เกี่ยวกับการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบในกลุ่มประเทศอาเซียนให้เป็นสากลและมีมาตรฐานเดียวกัน ทั้งในแง่ของการดำเนินการทางสัญญา การรับผิดชอบ การลงทะเบียนเป็นผู้ให้บริการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Multimodal Transport Operator: MTO) และการให้ความเป็นธรรมแก่ผู้ให้บริการและผู้ใช้บริการ

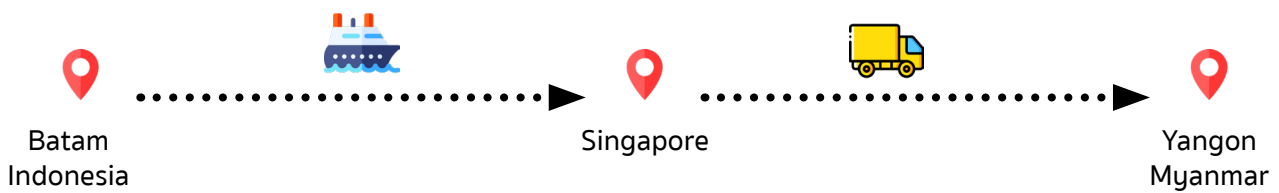
กรอบความตกลง AFAMT มีการลงนามเมื่อปี 2548 (2005) มีผลใช้บังคับตั้งแต่วันที่ 1 ตุลาคม 2551 (2008) ทั้งนี้ **บรูไนและมาเลเซียยังไม่ได้ให้สัตยาบัน**

กรณีศึกษาการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ: การขนส่งกระเป๋ารถโค้ช Coach จากโรงงาน ในกัมพูชาไปยังนคร Los Angeles สหรัฐอเมริกา

ตามปกติแล้วกระเป๋ารถโค้ช Coach ที่ผลิตในกัมพูชาจะถูกขนส่งทางทะเลเป็นหลักโดยเริ่มการขนส่งจากท่าเรือ Sihanoukville และไปถ่ายลำที่ทำเรือนครปูซาน สาธารณรัฐเกาหลีเพื่อไปยังปลายทางที่ทำเรือ Long Beach มลรัฐ California แต่เนื่องจากการขนส่งทางทะเลต้องใช้เวลาในการถ่ายลำมากและสินค้ามีความต้องการของตลาดเพิ่มมากขึ้น ผู้ประกอบการจึงเปลี่ยนมาใช้บริการขนส่งทางถนนผสมกับการขนส่งทางอากาศ โดยมาผ่านท่าอากาศยานสุวรรณภูมิแทน

สินค้าจะเริ่มขนส่งจากโรงงานโดยบรรจุในตู้คอนเทนเนอร์และออกนอกกัมพูชาทางด้านศุลกากรปอยเปต (Poi Pet) และผ่านเข้าประเทศไทย ณ ด้านศุลกากรอรัญประเทศ ก่อนที่สินค้าจะผ่านแดนมายังท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเพื่อลำเลียงขึ้นอากาศยานไปยังนคร Los Angeles ต่อไป ในการนี้ ผู้ประกอบการจะต้องปฏิบัติตามพิธีการศุลกากรในระบบศุลกากรผ่านแดนอาเซียน (ACTS) โดยต้องปิดผนึกตู้สินค้าตั้งแต่เริ่มการขนส่งสินค้า และต้องยื่นเอกสารประกอบการผ่านแดน (TAD) ต่อพนักงานศุลกากร ณ ด้านศุลกากรต้นทาง (ด้านศุลกากรปอยเปต) และด้านศุลกากรผ่านแดน (ด้านศุลกากรอรัญประเทศและสำนักงานศุลกากรตรวจสินค้าท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ) ก่อนส่งสินค้าต่อไปยังสหรัฐอเมริกา





กรณีศึกษาการขนส่งสินค้าผ่านแดน การขนส่งสินค้าข้ามแดน และการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบในอาเซียน: การขนส่งสินค้าจาก Batam Industrial Park อินโดนีเซีย ไปยังนครย่างกุ้ง

หากผู้ประกอบการต้องการขนส่งสินค้าจาก Batam Industrial Park ไปยังนครย่างกุ้ง เมียนมา ผู้ประกอบการส่วนใหญ่จะเลือกใช้เส้นทางการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบผ่านสิงคโปร์ มาเลเซีย ไทย เข้าไปยังเมียนมา โดยเริ่มการขนส่งด้วยการใช้เรือเฟอร์รี่ (Ferry) จากเมือง Batam ไปยังสิงคโปร์ และโดยสารถ่ต่อโดยรถบรรทุกไปจนถึงนครย่างกุ้ง

ผู้ประกอบการ MTO ในอินโดนีเซียเริ่มกระบวนการขนส่งด้วยการว่าจ้างผู้ประกอบการเรือ Ferry ให้ขนส่งสินค้าไปยังสิงคโปร์ จากนั้นผู้ประกอบการ MTO สิงคโปร์ ดำเนินการขนส่งต่อในฐานะผู้รับจ้างช่วง (Subcontractor) ของ MTO อินโดนีเซีย แต่ผู้ประกอบการรายนี้ได้ทำการว่าจ้างผู้ประกอบการรถบรรทุกที่มีใบอนุญาตรถขนส่งสินค้าผ่านแดนอาเซียน (AGVCBP) เพื่อส่งสินค้าไปยังนครย่างกุ้ง

โดยผู้ประกอบการสิงคโปร์ลงทะเบียนเป็นตัวการหลัก (Principal) ในระบบศุลกากรผ่านแดนอาเซียน (ACTS) และผู้ประกอบการรถบรรทุกที่รับการว่าจ้างทำการขนส่งผ่านมาเลเซีย และไทย และยื่นเอกสารประกอบการผ่านแดน (TAD) ต่อพนักงานศุลกากร ณ ด่านศุลกากรที่มีการผ่านแดนทั้งหมด ไปจนถึงด่านศุลกากรเมืองเมียวดี เมียนมา ก่อนที่จะขนส่งไปที่ปลายทาง ณ นครย่างกุ้ง

กรณีศึกษานี้แสดงเส้นทางการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบที่ผู้ประกอบการ MTO หลักที่เป็นผู้ออกสัญญาการขนส่ง (Contract of Carriage) ไม่จำเป็นต้องเป็นตัวการหลัก (Principal) ในระบบศุลกากรผ่านแดนอาเซียน (ACTS) เมื่อทำการผ่านแดน โดยสังเกตได้ว่ากรอบความตกลงอาเซียนทั้ง 3 ฉบับมีความเกี่ยวข้องกับการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบทั้งเส้นทาง โดย กรอบความตกลงอาเซียนว่าด้วยการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (AFAMT) เกี่ยวพันกับความรับผิดชอบและขอบเขตของสัญญาการขนส่งในภาพรวมสำหรับผู้ส่งสินค้าจากอินโดนีเซียและผู้รับสินค้าในเมียนมา กรอบความตกลงอาเซียนว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าผ่านแดน (AFAFGIT) กำหนดระเบียบการผ่านแดนใน ACTS ของผู้ประกอบการสิงคโปร์ และกรอบความตกลงอาเซียนว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการขนส่งข้ามแดน (AFAFIST) เกี่ยวข้องกับใบอนุญาตรถขนส่งสินค้าผ่านแดนอาเซียน (AGVCBP) ของผู้ประกอบการขนส่งที่ผู้ประกอบการสิงคโปร์ว่าจ้าง

กรอบข้อตกลงข้างต้นนี้มีความเกี่ยวข้องกับการผ่านแดน การขนส่งและความรับผิดชอบในการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบเป็นหลัก ซึ่งประเทศไทยและประเทศสมาชิกอาเซียนส่วนใหญ่ได้ให้สัตยาบันแล้ว ในกรณีของไทย กรมศุลกากรเป็นผู้รับผิดชอบหลักในเรื่องการผ่านแดนตามระบบศุลกากรผ่านแดนอาเซียน (ACTS) โดยใช้ประกาศกรมศุลกากรที่ 169/2563 เรื่อง การดำเนินการขนส่งทางศุลกากรสำหรับระบบศุลกากรผ่านแดนอาเซียน (ASEAN Customs Transit System: ACTS)²

ทั้งนี้อาเซียนยังไม่มีกรอบข้อตกลงที่เกี่ยวข้องกับการประกอบกิจกรรมกระจายสินค้าในระหว่างการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ แต่ละประเทศจึงยังคงใช้บังคับระเบียบศุลกากรของตนเอง เนื่องจากสินค้าที่มีจุดประสงค์เพื่อนำมาตัดแยกและรวบรวมกับตู้สินค้าอื่น ๆ มีลักษณะเป็นสินค้าขาเข้า จึงต้องมีพิธีการศุลกากรเฉพาะ โดยปฏิบัติตามประกาศกรมศุลกากรที่ 115/2564 เรื่อง การปฏิบัติพิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์สำหรับศูนย์บริการศุลกากรเพื่อกระจายสินค้า สำนักงานศุลกากรตรวจสินค้าท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

ในลำดับต่อไป ขอนำเสนอพิธีการศุลกากรภายใต้ระบบศุลกากรผ่านแดนอาเซียนที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ และพิธีการด้านการกระจายสินค้าในระหว่างการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบของกรมศุลกากรไทย



² ยังไม่มีการกล่าวถึงและใช้บังคับระเบียบเรื่องผู้ประกอบการ Authorized Transit Traders (ATT)

วิธีการศุลกากรภายใต้ ระบบศุลกากรผ่านแดนอาเซียน (ACTS) ที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ



ระบบศุลกากรผ่านแดนอาเซียน ASEAN Customs Transit System (ACTS) คือระบบอิเล็กทรอนิกส์สำหรับการขนส่งสินค้าผ่านแดนภายใต้การควบคุมทางศุลกากรเพื่ออำนวยความสะดวกให้กับการเคลื่อนย้ายสินค้าผ่านอาณาเขตของประเทศสมาชิกอาเซียนประเทศใดประเทศหนึ่งหรือหลายประเทศ ตามที่กำหนดไว้ในพิธีสาร 7 (Protocol 7) ของกรอบความตกลงอาเซียนว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าผ่านแดน (AFAFGIT)

เมื่อการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบมีความเกี่ยวข้องโดยตรงกับการผ่านแดนของสินค้าในประเทศต่าง ๆ พธีการศุลกากรส่วนใหญ่ของการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบจึงอยู่ภายใต้ระบบ ACTS โดยขอเสนอรูปแบบกระบวนการทางศุลกากรของการขนส่งในสถานการณ์ (Scenarios) ลักษณะต่าง ๆ ตั้งแต่ขั้นตอนก่อนการขนส่ง การเริ่มขนส่ง การผ่านแดน และการขนส่งถึงจุดหมาย สำหรับสถานการณ์การขนส่งที่พบได้บ่อยในอาเซียน 5 สถานการณ์ ได้แก่

1. การขนส่งทางถนน/ทะเลหรือแม่น้ำ/ถนน
(Road/Sea or Inland Water/Road)
2. การขนส่งทางถนน/ทะเล/แม่น้ำ/ถนน
(Road/Sea/River/Road)
3. การขนส่งทางถนน/ราง/ถนน
(Road/Rail/Road)
4. การขนส่งทางถนน/ราง/ทะเล/ถนน
(Road/Rail/Sea/Road)
5. การขนส่งทางถนน/ทะเล/ถนน/อากาศ/ถนน
(Road/Sea/Road/Air/Road)

ทั้งนี้การขนส่งในทุกสถานการณ์มีขั้นตอนพื้นฐานที่เหมือนกันดังนี้

ขั้นตอนก่อนเริ่มการขนส่ง (Pre-departure)

- ผู้ให้บริการ MTO ลงทะเบียนเป็นผู้รับผิดชอบหลัก (Principal) ซึ่งจะรับผิดชอบการดำเนินการและความเสียหายของการขนส่งทั้งหมดในระบบ ACTS
- ผู้ให้บริการ MTO วางหลักประกันสำหรับการผ่านแดนของสินค้า (Transit Guarantee) ซึ่งหน่วยงานศุลกากรในพื้นที่อาจพิจารณาลดหลักประกันลงร้อยละ 50 ร้อยละ 25 หรืองดเว้นการวางเงินประกันตามหลักเกณฑ์ของแต่ละประเทศ
- ผู้ประกอบการ MTO ที่ได้รับสถานะ Authorized Transit Traders (ATT) จะได้รับสิทธิประโยชน์ที่ไม่ต้องแสดงสินค้าเพื่อรับการตรวจสอบต่อพนักงานศุลกากรตลอดการขนส่ง และสามารถใช้นี้กตู้สินค้า (Seal) ของผู้ประกอบการเองได้ โดยไม่ต้องใช้นี้กของศุลกากร

การเริ่มขนส่ง (Departure)

- ผู้ให้บริการ MTO เริ่มการขนส่งโดยการส่งข้อมูลใบขนสินค้าผ่านแดนอาเซียน (Customs Transit Declaration) รูปแบบอิเล็กทรอนิกส์ไปยังศุลกากรประเทศต้นทางของระบบ ACTS
- **สำหรับผู้ให้บริการที่ได้รับสถานะ ATT**
 - สามารถเตรียมการขนส่งได้ในสถานประกอบการที่ได้รับอนุญาตของตนเองได้ เช่น คลังสินค้า สถานที่จัดสินค้าใส่หรือเอาสินค้าออกจากตู้คอนเทนเนอร์ (Container Freight Station) ลานตู้คอนเทนเนอร์ (Container Yard) โดยไม่ต้องแสดงสินค้าต่อพนักงานศุลกากร
 - สามารถเริ่มการขนส่งได้ทันทีที่หมดระยะเวลาที่กำหนดให้พนักงานศุลกากรสามารถเปิดตรวจสอบสินค้าได้ โดยผู้ประกอบการต้องพิมพ์เอกสารประกอบการผ่านแดน (Transit Accompanying Document :TAD) และปิดผนึกตู้สินค้าของตนเอง
 - ผู้ประกอบการยื่นเอกสาร TAD ให้พนักงานศุลกากรตรวจสอบ ณ ด่านศุลกากรต้นทาง ก่อนที่สินค้าออกจากอารักขาของศุลกากรและเริ่มการขนส่ง

- **สำหรับผู้ให้บริการ MTO ทั่วไป**

- ต้องแสดงสินค้าต่อพนักงานศุลกากร ณ ด่านศุลกากรต้นทางเท่านั้น โดยพนักงานศุลกากรจะเปิดตรวจสินค้าและปิดผนึกตู้สินค้าของศุลกากรก่อนที่จะออกเอกสาร TAD ให้แก่ผู้ประกอบการ
- พนักงานศุลกากรตรวจสอบเอกสารและเปิดตรวจสินค้า ก่อนปล่อยสินค้าออกจากอารักขาของศุลกากร และเริ่มการขนส่ง

- **การผ่านแดนสินค้า (Transit)**

- พนักงานศุลกากร ณ ด่านศุลกากรผ่านแดนตรวจสอบผนึกตู้สินค้าและเอกสาร TAD ว่ายังอยู่ในสภาพเรียบร้อยและครบถ้วน ก่อนปล่อยให้สินค้าเปลี่ยนรูปแบบการขนส่ง
- ผู้ให้บริการ ATT สามารถทำการผ่านแดนและเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งโดยไม่ต้องแสดงสินค้าและเอกสาร TAD ต่อด่านศุลกากรที่ผ่านแดน แต่ใช้การแจ้งในระบบ ACTS โดยทันทีที่หมดระยะเวลาที่กำหนดให้พนักงานศุลกากรสามารถเปิดตรวจสินค้าได้ ผู้ประกอบการจะได้รับการแจ้งเตือนในระบบโดยอัตโนมัติให้สามารถดำเนินการขนส่งต่อไปได้



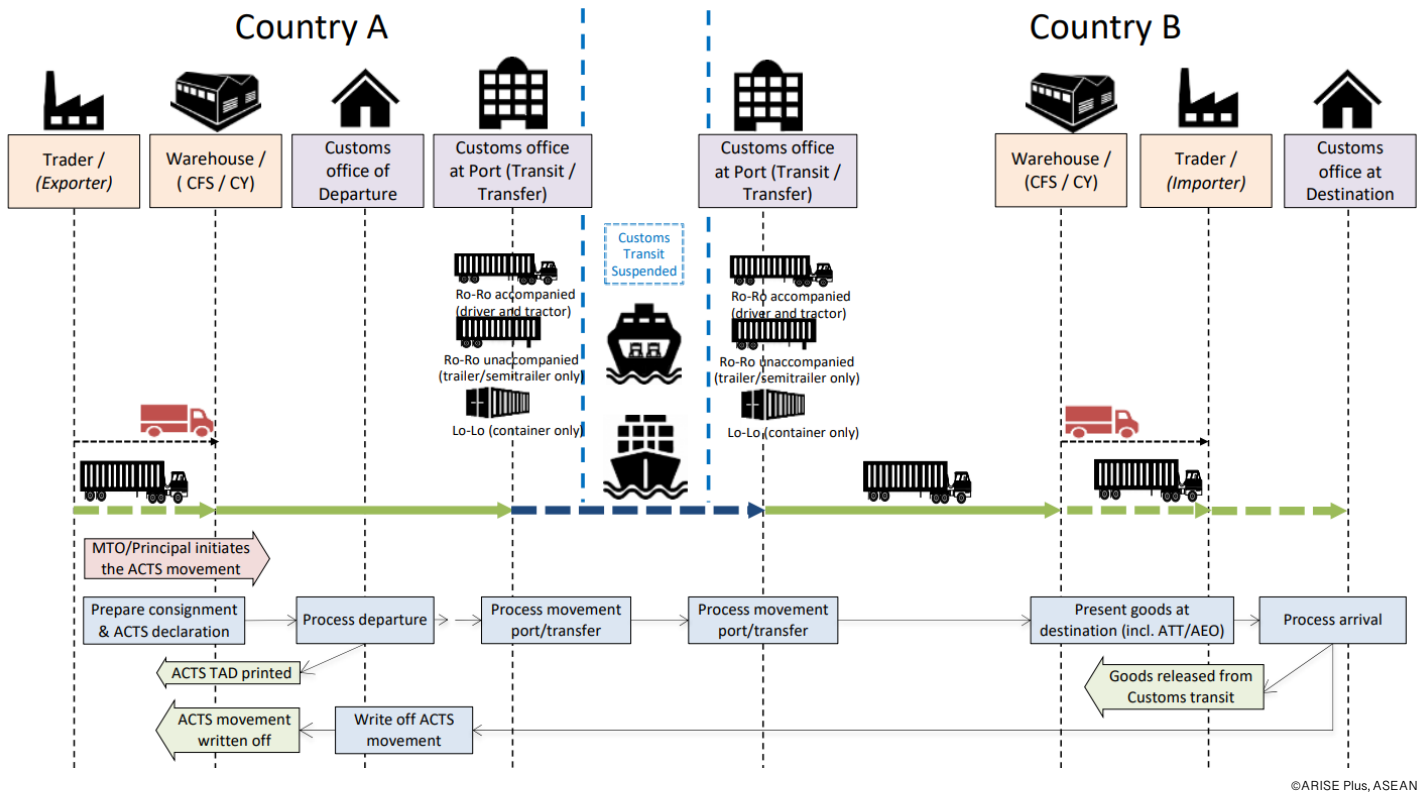
© Vectorjuice, Freepik

- **การถึงปลายทางของสินค้า (Destination)**

- ผู้ประกอบการ ATT สามารถนำสินค้าไปยังสถานประกอบการของตนเองได้ทันที แต่ควรแจ้งให้พนักงานศุลกากรทราบถึงความผิดปกติของสินค้าและผนึกสินค้า โดยให้แจ้งการมาถึงของสินค้าทางอิเล็กทรอนิกส์ต่อด่านศุลกากรปลายทาง ทันทีที่หมดระยะเวลาที่กำหนดให้พนักงานศุลกากรสามารถเปิดตรวจสินค้าได้ ผู้ประกอบการจะได้รับการแจ้งให้สามารถปลดผนึกสินค้า และถ่ายสินค้าออกจากตู้สินค้าได้ (Unloading)
- ผู้ประกอบการทั่วไปต้องยื่นเอกสารที่เกี่ยวข้องให้พนักงานศุลกากรที่ด่านศุลกากรปลายทางตรวจสอบและรอจนกว่าจะได้รับอนุญาตให้นำเข้าสินค้าได้ จึงจะถือเป็นการสิ้นสุดการผ่านแดนสินค้าทั้งหมดในระบบ ACTS
- จากนั้น สินค้าจะเข้าสู่กระบวนการตรวจปล่อยทางศุลกากร (Customs Clearance) ของประเทศปลายทาง หลักประกันจะถูกส่งคืนให้แก่ผู้ให้บริการ MTO ที่เป็นผู้รับผิดชอบหลัก (Principal) เมื่อสินค้าออกจากอารักขาของศุลกากร โดยหากมีข้อผิดพลาดหรือความผิดปกติ ผู้ประกอบการรายนี้มีหน้าที่ต้องตอบข้อซักถามต่อพนักงานศุลกากร

1. การขนส่งทางถนน/ทะเลหรือแม่น้ำ/ถนน (Road/Sea or Inland Water/Road)

1.1 การขนส่งผ่านพรมแดน 2 ประเทศ (ประเทศ A ไปยังประเทศ B)



- ผู้ให้บริการ MTO ส่งข้อมูลใบขนสินค้าผ่านแดนอาเซียนรูปแบบอิเล็กทรอนิกส์ไปยังด่านศุลกากรต้นทางในระบบ ACTS โดยระบุข้อมูลการเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งทั้งหมด (ข้อมูลการขนส่งทั้งการขนส่งทางถนน/ทะเล/ถนน โดยละเอียด)
- สินค้าถูกลำเลียงทางถนนในประเทศ A ไปยังท่าเรือในประเทศ (Exit Seaport)
- สินค้าเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งโดยใช้เรือ Roll-on/Roll-off (Ro-Ro)³ หรือเรือ Lift-on/Lift-off (Lo-Lo)⁴
- สินค้าผ่านกระบวนการตรวจสอบปล่อยทางศุลกากรที่แตกต่างกันระหว่างผู้ประกอบการทั่วไปกับผู้ประกอบการที่มีสถานะ ATT ก่อนเริ่มการขนส่งออกนอกประเทศ โดยพนักงานศุลกากรอาจร้องขอให้ผู้ประกอบการขนส่งแสดงใบรายการสินค้า (Manifest) เนื่องจากระบบ ACTS ยังไม่รองรับเอกสารนี้
- ในระหว่างการขนส่งทางทะเลในบริเวณน่านน้ำระหว่างประเทศ (International Waters) ขอบเขตอำนาจของระบบ ACTS จะถูกระงับชั่วคราว เนื่องจากเป็นเขตแดนที่อยู่นอกเหนืออำนาจของศุลกากร และจะกลับมาใช้บังคับอีกครั้งเมื่อเรือแล่นมาถึงท่าเรือปลายทาง
- เมื่อสินค้าแล่นมาถึงท่าเรือปลายทาง ผู้ประกอบต้องแจ้งการเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งในระบบ ACTS ล่วงหน้าซึ่งโดยปกติแล้วพนักงานศุลกากร ณ ท่าเรือจะปล่อยให้สินค้าเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งได้อย่างราบรื่นหากมีเอกสารครบถ้วนและพนักงานศุลกากรยังคงสภาพเดิม

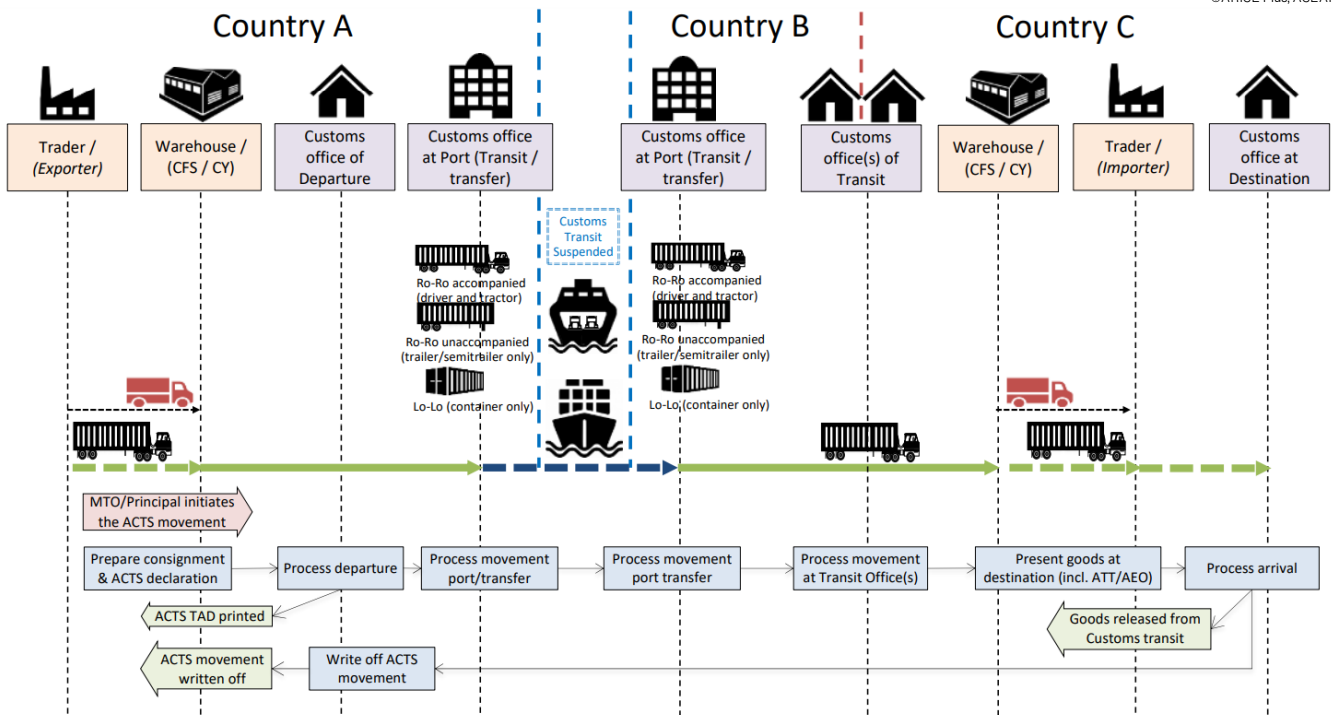
³เรือขนส่งสินค้าที่สามารถนำสินค้ามาวางบนล้อเลื่อนเพื่อขึ้นเรือ (Roll-on) และลงเรือ (Roll-off) มักเป็นสินค้าจำพวกรถยนต์

⁴เรือขนส่งสินค้าที่ใช้เครนเพื่อยกสินค้าขึ้นหรือลงจากเรือ มักใช้ขนส่งตู้คอนเทนเนอร์

- หากเป็นการขนส่งโดยใช้เรือ Ro-Ro ที่มีคนขับติดตามมาด้วย (Accompanied Ro-Ro) ผู้ประกอบการจะต้องแสดงเอกสารใบอนุญาตรถขนส่งสินค้าผ่านแดนอาเซียน (ASEAN Goods Vehicle Cross Border Permit: AGVCBP) กำกับด้วย ทั้งนี้ ผู้ประกอบการที่ขนส่งด้วยเรือ Ro-Ro ที่ไม่มีคนขับติดตามมาด้วย หรือ Unaccompanied Ro-Ro และการขนส่งด้วยเรือ Lo-Lo ที่ด่านศุลกากรผ่านแดน (Customs Office of Transit) และด่านศุลกากรปลายทาง (Office of Destination) อยู่ในประเทศเดียวกัน ไม่จำเป็นต้องแสดงเอกสาร AGVCBP
- ดำเนินการขนส่งสินค้าทางถนน โดยที่ผู้ประกอบการ ATT สามารถนำสินค้าไปยังสถานประกอบการที่ได้รับอนุญาตได้เลย โดยต้องแจ้งการมาถึงของสินค้าแก่ด่านศุลกากรปลายทางในระบบ ACTS แต่ผู้ประกอบการทั่วไป จะต้องแสดงสินค้าต่อพนักงานศุลกากร ณ ด่านศุลกากรปลายทาง ถือเป็นการสิ้นสุดกระบวนการขนส่งผ่านแดนในระบบ ACTS
- สินค้าเข้าสู่กระบวนการตรวจปล่อยทางศุลกากรสำหรับสินค้าขาเข้า (Import Clearance) และดำเนินการคืนหลักประกันหลังสินค้าออกจากอารักขาของศุลกากร

1.2 การขนส่งผ่านพรมแดน 3 ประเทศ (จากประเทศ A ผ่านประเทศ B ไปยังประเทศ C)

©ARISE Plus, ASEAN

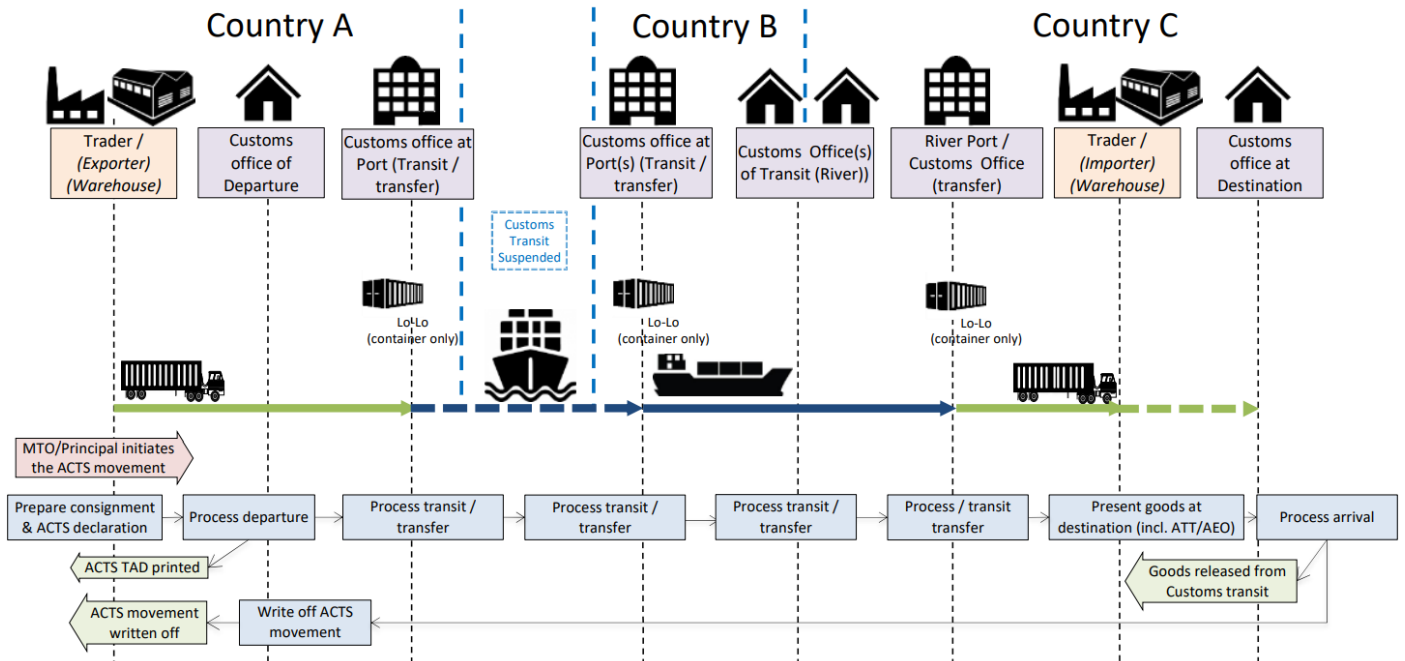


ขั้นตอนการขนส่งส่วนใหญ่มีความคล้ายคลึงกับกรณีในข้อ 1.1 ที่ขนส่งผ่านพรมแดนเพียง 2 ประเทศ แต่มีเส้นทางบนถนนหนึ่งเส้นทางที่ผ่านพรมแดนสองประเทศตามภาพคือเส้นทางถนนจากประเทศ B ไปประเทศ C

- ผู้ประกอบการต้องแสดงเอกสาร AGVCBP ทุกครั้งที่มีการขนส่งสินค้าผ่านถนนที่ผ่านพรมแดน 2 ประเทศขึ้นไป
- ณ จุดผ่านแดนระหว่างประเทศ B และประเทศ C ผู้ประกอบการต้องแสดงเอกสาร TAD และให้เจ้าหน้าที่ตรวจสอบพนักงสินค้า ซึ่งทั้งด่านศุลกากรขาออกในประเทศ B และด่านศุลกากรขาเข้าในประเทศ C จะทำการตรวจสอบดังกล่าว
- จากนั้น สามารถขนส่งสินค้าจากด่านศุลกากรขาเข้า ไปยังด่านศุลกากรปลายทางได้ หรือในกรณีที่ผู้ประกอบการ ATT สามารถขนส่งสินค้าไปยังสถานประกอบการได้ทันที ถือเป็นการสิ้นสุดกระบวนการขนส่งสินค้าผ่านแดนในระบบ ACTS
- สินค้าเข้าสู่กระบวนการตรวจปล่อยทางศุลกากรสำหรับสินค้าขาเข้า (Import Clearance) และดำเนินการคืนหลักประกันหลังสินค้าออกจากอารักขาของศุลกากร

2. การขนส่งทางถนน/ทะเล/แม่น้ำ/ถนน (ผ่านพรมแดน 3 ประเทศ) (Road/Sea/River/Road)

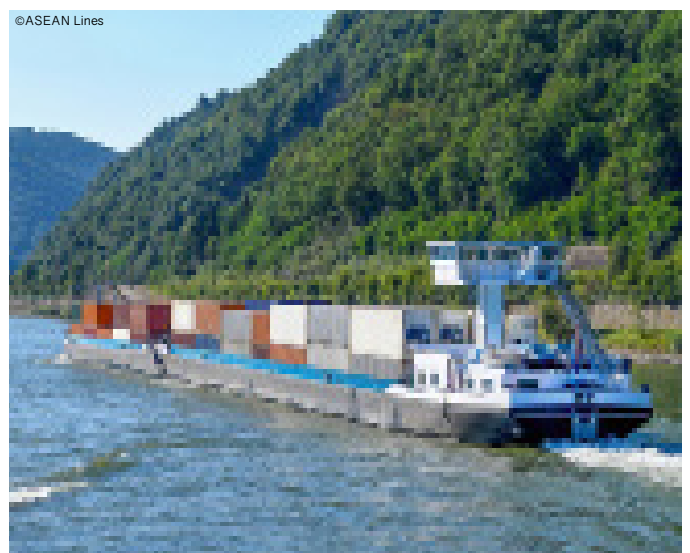
©ARISE Plus, ASEAN



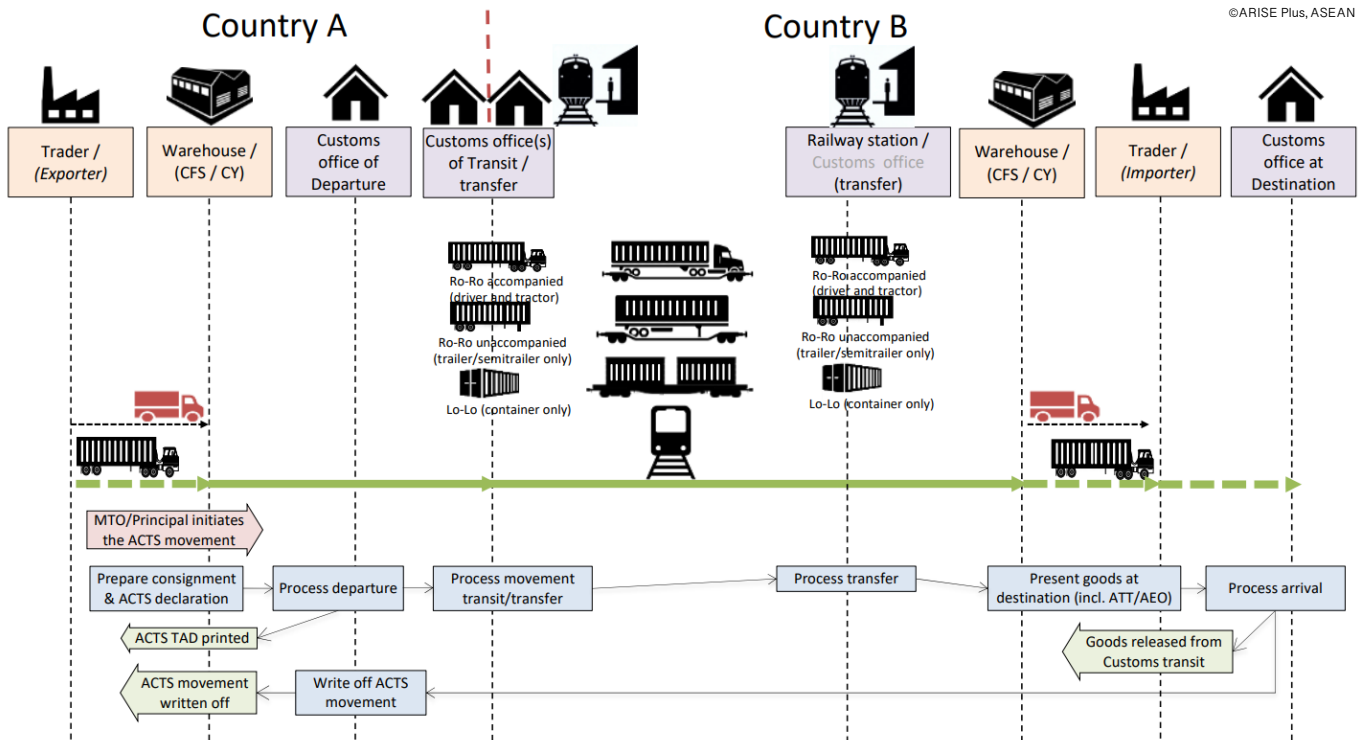
การขนส่งในรูปแบบนี้มีความคล้ายคลึงกับการขนส่งในข้อ 1.2 เพียงแต่มีการเปลี่ยนรูปแบบจากการขนส่งทางทะเลต่อเนื่องด้วยการขนส่งด้วยแม่น้ำหรือทางน้ำในแผ่นดิน (Inland Water) โดยขั้นตอนการเริ่มการขนส่งออกจากประเทศ A ยังคงเหมือนกระบวนการขนส่งในข้อ 1.1 ทุกประการ แต่มีกระบวนการเพิ่มเติมในประเทศ B และ C ดังนี้

- เมื่อสินค้ามาถึงท่าเรือของประเทศ B ผู้ประกอบการอาจต้องแสดงใบรายการสินค้า (Manifest) ต่อเจ้าหน้าที่ และต้องแจ้งเจ้าหน้าที่ถึงการผ่านแดน (Transit) ไปยังเรือที่ขนส่งในแม่น้ำหรือทางน้ำในแผ่นดินชนิดอื่น ๆ (ในกรณีของอาเซียน มักเป็นการใช้เรือขนส่งแบบ Lo-Lo) ซึ่งหากผู้ประกอบการแสดงเอกสารเพิ่มเติมได้ครบถ้วน และพนักสินค้ายังคงเดิม สินค้าจึงจะสามารถขนส่งต่อไปได้

- สินค้ากลับมายู่ภายใต้ระบบ ACTS เมื่อเข้าสู่กระบวนการขนส่งทางแม่น้ำหรือทางน้ำในแผ่นดิน โดยนับตั้งแต่การมาถึงของสินค้าที่ท่าเรือทะเลของประเทศ B ไปจนถึงท่าเรือแม่น้ำของประเทศ C
- พนักงานศุลกากรที่ทำเรือแม่น้ำของประเทศ C อาจขอให้ผู้ประกอบการแสดงใบขนสินค้า และผู้ประกอบการต้องยื่นข้อมูลการเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งไปสู่การใช้รถยนต์ จากนั้นให้ปฏิบัติตามขั้นตอนการขนส่งสินค้าไปถึงด่านศุลกากรปลายทางเช่นเดียวกับข้อ 1.2



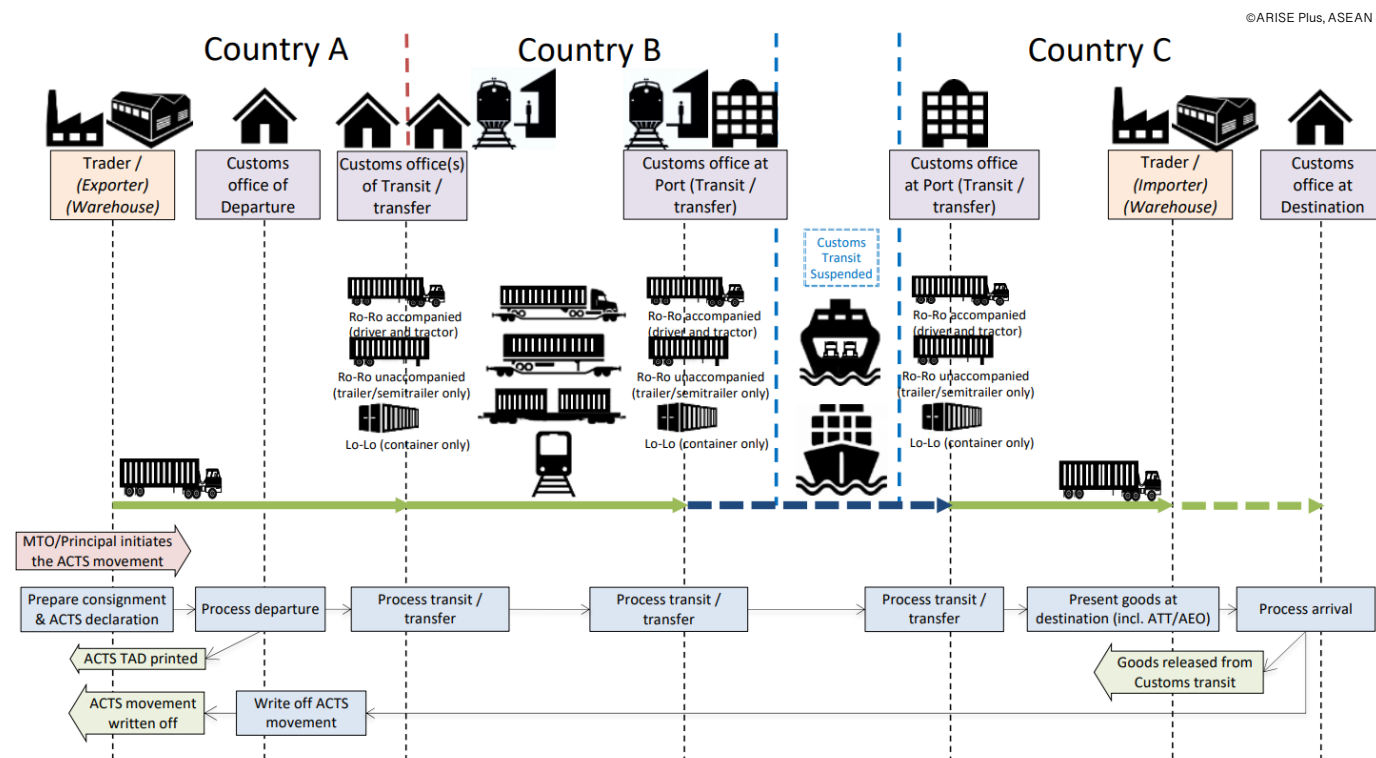
3. การขนส่งทางถนน/ราง/ถนน (ผ่านพรมแดน 2 ประเทศ) (Road/Rail/Road)



- ขั้นตอนเตรียมการขนส่งเหมือนกับกรณีก่อนหน้านี้ทุกประการ โดยผู้ประกอบการต้องส่งข้อมูลการขนส่งและการเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งเข้าในระบบ ACTS และเมื่อสินค้าเข้าสู่กระบวนการขนส่ง ข้อมูลทั้งหมดจะถูกส่งต่อไปให้ด่านศุลกากรที่เกี่ยวข้องตลอดเส้นทางโดยอัตโนมัติ
- เมื่อสินค้าถูกขนส่งถึงด่านศุลกากรขาออกจากประเทศ A พนักงานตรวจสอบเอกสารที่เกี่ยวข้องและผนึกสินค้าก่อนการเปลี่ยนการขนส่งไปใช้ระบบราง
- พนักงานศุลกากร ณ ด่านศุลกากรขาออกของประเทศ A และด่านศุลกากรขาเข้าของประเทศ B อาจขอให้ผู้ประกอบการแสดงใบขนสินค้าและรายการตู้บรรทุกรถไฟ (List of Wagons) เนื่องจากเป็นเอกสารที่ยังไม่รองรับในระบบ ACTS
- ขั้นตอนการขนส่งจากด่านศุลกากรขาเข้าประเทศ B ไปถึงด่านศุลกากรปลายทางมีลักษณะเดียวกันกับกรณีก่อนหน้านี้



4. การขนส่งทางถนน/ราง/ทะเล/ถนน (ผ่านพรมแดน 3 ประเทศ) (Road/Rail/Sea/Road)

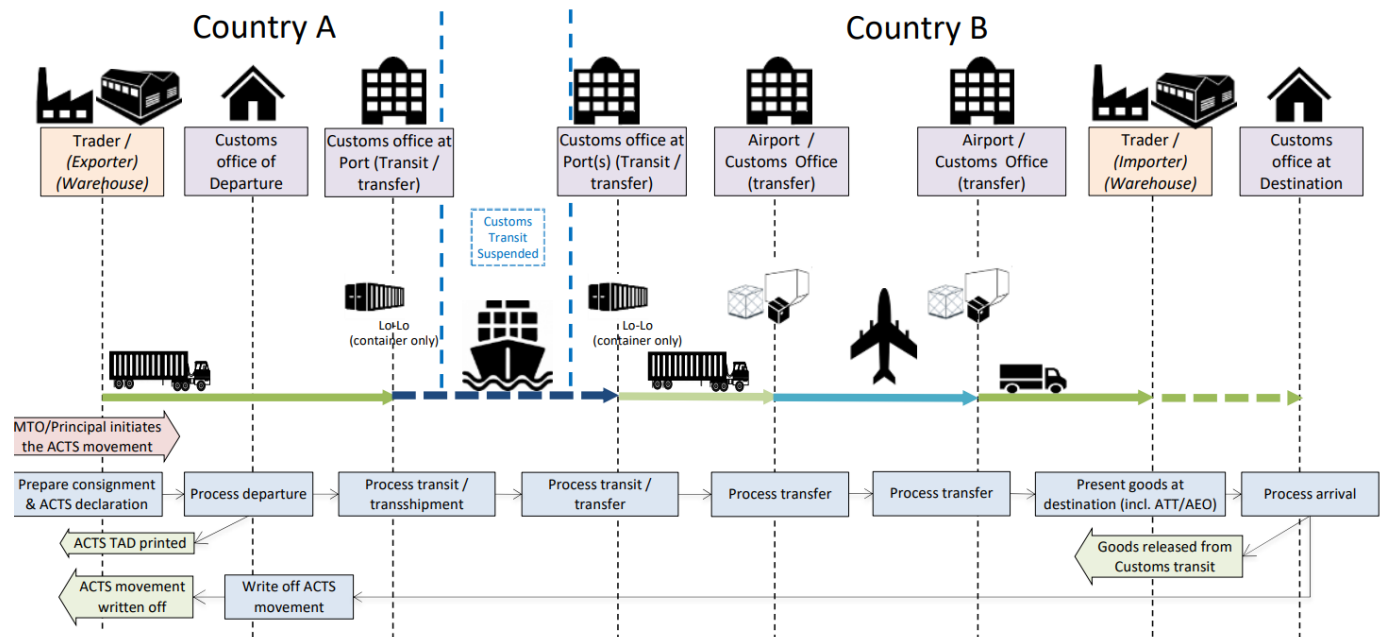


ในกรณีที่มีการเชื่อมต่อการขนส่งทางทะเลจากการขนส่งระบบรางเพิ่มเติมจากกรณีข้อ 3 โดยขั้นตอนการเริ่มขนส่งเหมือนกับกรณีก่อนหน้านี้แต่สินค้าออกจากประเทศ A ทางถนน ก่อนที่จะมาเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งเป็นระบบรางในประเทศ B และขนส่งออกจากประเทศ B ไปยังปลายทางที่ประเทศ C ทางทะเล โดยมีขั้นตอนการผ่านแดนและเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งที่ประเทศ B ดังนี้

- สินค้าออกจากประเทศ A ณ จุดผ่านแดนทางถนน โดยพนักงานศุลกากรที่ด่านศุลกากรผ่านแดนของประเทศ B จะตรวจสอบเอกสาร TAD และพินิจศุลกากรก่อนอนุญาตให้ผ่านแดน
- พนักงานศุลกากร ณ ด่านศุลกากรขาเข้าของประเทศ B ได้รับการแจ้งเตือนถึงการเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งไปเป็นระบบรางล่วงหน้าในระบบ ACTS โดยสามารถขอให้ผู้ประกอบการแสดงใบขนสินค้าและรายการตู้บรรทุกไฟ
- สินค้าถูกขนส่งทางรางไปถึงท่าเรือเพื่อเปลี่ยนรูปแบบการส่งไปยังประเทศ C ทางทะเล เจ้าหน้าที่ตรวจสอบเอกสารและได้รับการแจ้งข้อมูลทางระบบ ACTS ล่วงหน้า หากไม่พบความผิดปกติจึงจะอนุญาตให้ดำเนินการขนส่งต่อไป
- ขั้นตอนการขนส่งจากด่านศุลกากรขาเข้าประเทศ C ไปถึงด่านศุลกากรปลายทางมีลักษณะเดียวกันกับกรณีอื่น ๆ

5. การขนส่งทางถนน/ทะเล/ถนน/อากาศ/ถนน (ผ่านพรมแดน 2 ประเทศ) (Road/Sea/Road/Air/Road)

©ARISE Plus, ASEAN



การขนส่งทางอากาศเป็นหนึ่งในรูปแบบการขนส่งที่เกิดขึ้นอย่างแพร่หลายในอาเซียน โดยกระบวนการผ่านแดนของสินค้าในกรณีนี้จะมีความซับซ้อนเนื่องจากสินค้าที่มีการขนส่งเริ่มแรกมาทางถนน และต่อด้วยการขนส่งทางทะเลมักเป็นสินค้าที่บรรจุในตู้คอนเทนเนอร์และขนส่งมาด้วยเรือ Lo-Lo ซึ่งเมื่อสินค้าจะต้องเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งไปเป็นการขนส่งทางอากาศ จะต้องมีการปลดผนึกสินค้าเพื่อนำสินค้าออกจากตู้คอนเทนเนอร์และนำไปบรรจุในอากาศยาน

ทั้งนี้ ระบบ ACTS ได้เสนอแนวทางอำนวยความสะดวกการผ่านแดนสินค้านี้รูปแบบดังกล่าวโดยแนะนำให้มีการผนึกกล่องสินค้า (Package) ภายในตู้คอนเทนเนอร์ตั้งแต่ที่ด่านศุลกากรเริ่มต้น โดยให้ระบุข้อมูลหมายเลขผนึกกล่องสินค้า หมายเลขผนึกตู้คอนเทนเนอร์ และการเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งในใบขนสินค้าผ่านแดนอาเซียนในระบบ ACTS และ/หรือในเอกสารประกอบการผ่านแดน (TAD) เพื่อลดกระบวนการเปิดตรวจโดยพนักงานศุลกากร ณ ท่าอากาศยานให้ได้มากที่สุด โดยหากผู้ให้บริการ MTO หรือสายการบินที่ทำการขนส่ง เป็นผู้ประกอบการสถานะ ATT จะสามารถปลดผนึกตู้คอนเทนเนอร์และย้ายสินค้าไปบรรจุในอากาศยาน ได้เองโดยไม่ต้องมีเจ้าหน้าที่ควบคุม

ดังนั้น กระบวนการผ่านแดนของกรณีจึงเหมือนกับกระบวนการในข้อ 1.1 ตั้งแต่การเริ่มต้นการขนส่งและการเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งมาเป็นทางทะเล แต่เพิ่มการติดผนึกกล่องสินค้าภายในตู้คอนเทนเนอร์เข้ามาด้วย โดยเมื่อสินค้าเข้าสู่ประเทศ B และถูกขนส่งทางถนนไปยังท่าอากาศยานแล้วนั้น มีกระบวนการที่เพิ่มเติมขึ้นมา ดังนี้

- พนักงานศุลกากร ณ ท่าอากาศยานในประเทศ B ได้รับข้อมูลเกี่ยวกับการผ่านแดนสินค้านี้ล่วงหน้าโดยพนักงานศุลกากรจะมาปลดผนึกตู้คอนเทนเนอร์ของผู้ประกอบการทั่วไป และให้อนุญาตการลำเลียงสินค้าไปยังอากาศยาน แต่ผู้ประกอบการ ATT สามารถแจ้งพนักงานศุลกากรถึงการมาถึงของสินค้าและความประสงค์ที่จะปลดผนึกตู้คอนเทนเนอร์ได้ล่วงหน้า โดยเมื่อหมดระยะเวลาที่พนักงานศุลกากรสามารถตรวจสอบสินค้า ผู้ประกอบการสามารถลำเลียงสินค้าขึ้นอากาศยานได้ทันที
- เมื่อสินค้าถึงท่าอากาศยานปลายทาง พนักงานศุลกากรจะเข้ามาตรวจสอบเอกสารและผนึกกล่องสินค้าของผู้ประกอบการทั่วไปก่อนการลำเลียงสินค้าไปยังด่านศุลกากรปลายทางบนรถบรรทุก

- ผู้ประกอบการสถานะ ATT แจ้งการมาถึงของสินค้าต่อด่านศุลกากร ณ ท่าอากาศยานปลายทางล่วงหน้าทางระบบอิเล็กทรอนิกส์ และสามารถลำเลียงสินค้าออกจากอากาศยานไปยังรถบรรทุกได้ทันที จากนั้นสามารถขนส่งสินค้าไปยังปลายทางได้ทันทีที่หมดระยะเวลาที่พนักงานศุลกากรสามารถตรวจสอบสินค้าได้
- ขั้นตอนการขนส่งจากด่านศุลกากร ณ ท่าอากาศยานไปถึงด่านศุลกากรปลายทางมีลักษณะเดียวกันกับการอื่น ๆ





พิธีการศุลกากรสำหรับการกระจายสินค้า ในระหว่างการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ

เนื่องด้วยการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบสามารถสร้างจุดเชื่อมต่อ (Hub of Multiple Corridors) ที่เหมาะสมสำหรับการเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งเพื่อส่งต่อสินค้าไปยังจุดหมายถัดไป ซึ่งทำให้มีเส้นทางการขนส่งหลายเส้นทางมาพาดผ่านหรือบรรจบกัน ในบริเวณนี้ คลังสินค้าที่มาจากกระเปาะการขนส่งหนึ่งอาจนำมาคัดแยกและนำไปรวมกับคลังสินค้าที่มาจากกระเปาะการขนส่งอื่นเพื่อการขนส่งที่ประหยัดต้นทุนและมีประสิทธิภาพมากกว่า กระบวนการเช่นนี้สามารถเรียกในภาพรวมว่าเป็น**การกระจายสินค้าในระหว่างการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ** ซึ่งศูนย์กลางด้านโลจิสติกส์ของโลกหลายแห่งมักมีกิจกรรมการกระจายสินค้าในลักษณะดังกล่าวหนาแน่น



© Thai Customs

กรมศุลกากรไทยตระหนักถึงความสำคัญและโอกาสในการพัฒนาให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางด้านโลจิสติกส์ของภูมิภาค จึงได้จัดตั้งศูนย์บริการศุลกากรเพื่อกระจายสินค้า สำนักงานศุลกากรตรวจสินค้าท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ในบริเวณพื้นที่โซน 3 (Zone 3) ของเขตปลอดอากร ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ซึ่งถือเป็นพื้นที่นำร่องในการกระจายสินค้าในเส้นทางการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบของไทย ซึ่งให้บริการทั้งการนำเข้า การส่งออก การผ่านแดน การเก็บรักษา การรวมบรรจุ และการเปลี่ยนรูปแบบการขนส่ง

พิธีการศุลกากรที่เกี่ยวข้องกับการกระจายสินค้าตามประกาศกรมศุลกากรที่ 115/2564 เรื่อง การปฏิบัติพิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์สำหรับศูนย์บริการศุลกากรเพื่อกระจายสินค้า สำนักงานศุลกากรตรวจสินค้าท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ โดยสังเขป มีดังนี้

1. การเคลื่อนย้ายของนำเข้าและของผ่านแดนไปยัง ศูนย์บริการศุลกากรเพื่อกระจายสินค้า

- ผู้ประกอบการแจ้งใบรายการสินค้าล่วงหน้า (Pre-Manifest) โดยแยกรายการสินค้าที่จะนำเข้า ณ ศูนย์บริการเพื่อกระจายสินค้า (ของนำเข้า) และสินค้าที่ประสงค์จะผ่านแดนออกนอกประเทศไทย (ของผ่านแดน) โดยส่งข้อมูลทางระบบคอมพิวเตอร์ ก่อนที่ยานพาหนะมาถึงด่านศุลกากรที่นำเข้า
- ผู้ประกอบการสามารถบรรจุของนำเข้าและของผ่านแดน ในตู้คอนเทนเนอร์หรือยานพาหนะแบบปิดเดียวกันได้ แต่ต้องทำภายใต้การควบคุมของพนักงานศุลกากรและยื่นคำร้องขอคัดแยกและบรรจุ หนึ่ง จะต้องบรรจุสินค้า ในยานพาหนะแบบปิดที่ภายในมีผนังกันชัดเจน หรือ ตู้คอนเทนเนอร์ที่มีระบบตู้ย่อย (Multi Compartment Shipping Containers) หรือเทคโนโลยีการควบคุมหรือ แยกของตามที่กรมศุลกากรเห็นชอบ
- เมื่อยานพาหนะมาถึงสถานีตรวจสอบสินค้า (Checking Post) ณ ด่านศุลกากรต้นทางที่เขตแดนไทย พนักงานศุลกากรตรวจสอบใบรายการสินค้าล่วงหน้า และ ควบคุมการปิดผนึกกุญแจอิเล็กทรอนิกส์หรือระบบ ควบคุมทางศุลกากรอื่น ๆ ที่กรมศุลกากรกำหนด กับตู้สินค้า
- เมื่อยานพาหนะเดินทางมาถึงสำนักงานตรวจสินค้า ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ พนักงานศุลกากรจะตรวจสอบ ข้อมูล ตรวจสอบสภาพและสถานะของผนังตู้สินค้า หรือระบบควบคุมอื่น ๆ
- ผู้ขนส่งนำสินค้าให้ผู้ประกอบกิจการกระจายสินค้า จัดทำบัญชีสินค้าคงคลัง (e-Inventory) โดยแยกรายการของที่ประสงค์จะนำเข้า ของที่ประสงค์ จะผ่านแดนประเทศไทยและของที่ประสงค์จะร่วมบรรจุ เพื่อส่งออกให้ชัดเจน เพื่อให้พนักงานศุลกากรสามารถ ตรวจสอบการคัดแยกสินค้าได้ตลอดเวลา

2. การร่วมบรรจุและการกระจายสินค้า ณ ศูนย์บริการศุลกากรเพื่อกระจายสินค้า

- **สินค้าที่ประสงค์จะร่วมบรรจุเพื่อส่งออก** ผู้ดำเนิน กิจการศูนย์บริการศุลกากรเพื่อกระจายสินค้าจัดทำ ข้อมูลของสินค้าในศูนย์บริการเพื่อกระจายสินค้า (Balance Inbound) ในระบบบริหารจัดการของศูนย์ เพื่อให้พนักงานศุลกากรตรวจสอบการเคลื่อนย้าย สินค้าได้
- การร่วมบรรจุสามารถทำได้กับสินค้าที่นำเข้ามาใน ศูนย์บริการ หรือสินค้าที่เคลื่อนย้ายมาจากพื้นที่ คลังสินค้า (Zone 1) โดยต้องมีการตัดบัญชีอัตโนมัติ กับข้อมูลบัญชีสินค้าในใบตราส่งสินค้า (B/L) และ ใบรายการสินค้าในศูนย์บริการเพื่อกระจายสินค้า เป็นรายครั้งที่ทำการร่วมบรรจุหรือทำการเคลื่อนย้าย



3. การปฏิบัติพิธีการศุลกากร

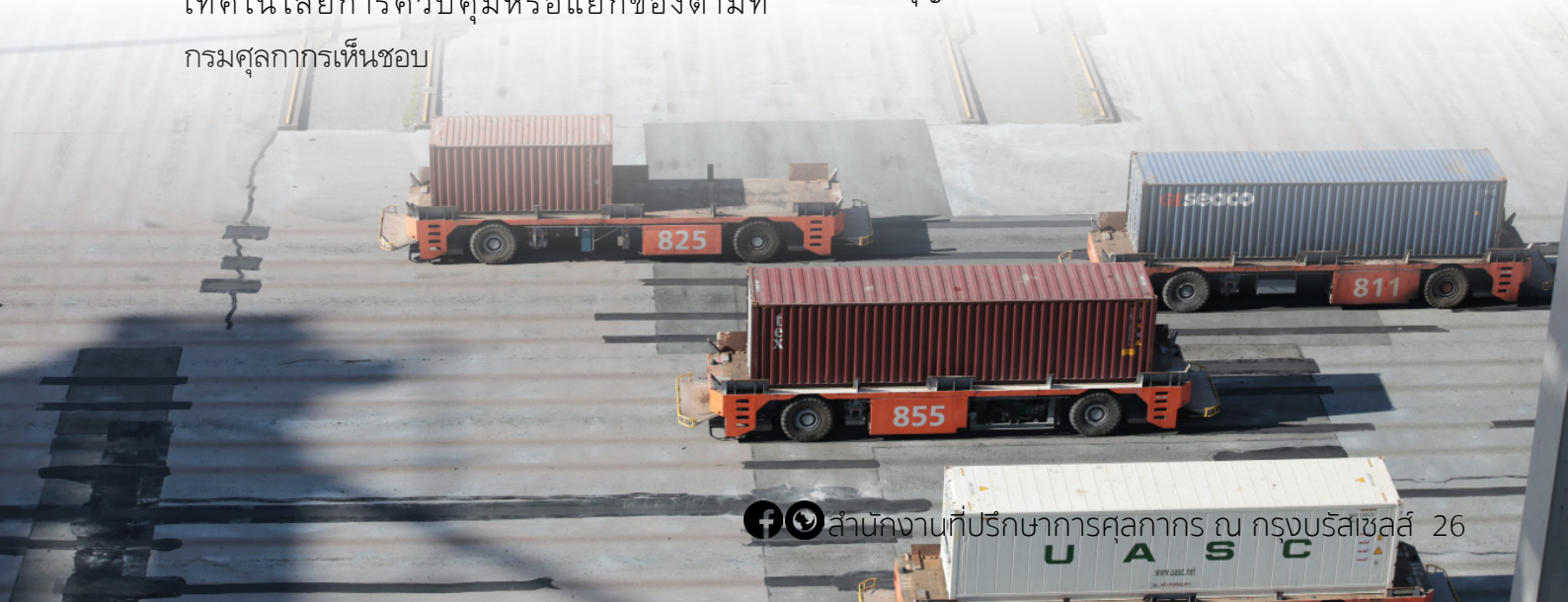
ณ ศูนย์บริการศุลกากรเพื่อกระจายสินค้า

- **สำหรับของที่ประสงค์จะนำเข้า** ให้ปฏิบัติตามพิธีการศุลกากรนำเข้า โดยให้จัดทำใบขนสินค้าขาเข้าตามที่กรมศุลกากรกำหนด โดยบันทึกรหัสสถานที่นำเข้า (Discharge Port) เป็นรหัสของด่านศุลกากรที่นำของเข้า และรหัสสถานที่ตรวจสอบปล่อยเป็นรหัสของศูนย์บริการศุลกากรเพื่อกระจายสินค้า
- **สำหรับของที่ประสงค์จะส่งออก** ให้จัดทำใบขนสินค้าขาออกและปฏิบัติตามพิธีการศุลกากรขาออกตามที่กรมศุลกากรกำหนด
- หากสำนักงานศุลกากรตรวจสอบสินค้าท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเป็นท่าส่งออก ให้บันทึกสถานที่ตรวจสอบปล่อย (Release Port) เป็นศูนย์บริการเพื่อกระจายสินค้า
- หากสำนักงานศุลกากรหรือด่านศุลกากรอื่นเป็นท่าส่งออก ให้บันทึกสถานที่บรรจุสินค้า (Packing Port) เป็นศูนย์บริการเพื่อกระจายสินค้า และรหัสสถานที่ตรวจสอบปล่อยเป็นสำนักงานศุลกากรหรือด่านศุลกากรที่ส่งออก
- สามารถบรรจุของขาออกและของผ่านแดนรวมในตู้คอนเทนเนอร์หรือยานพาหนะแบบปิดเดียวกันได้ แต่ต้องทำภายใต้การควบคุมของพนักงานศุลกากร และยื่นคำร้องขอคัดแยกและบรรจุ หนึ่งจะต้องบรรจุสินค้าในยานพาหนะแบบปิดที่ภายในมีผนังกันชัดเจน หรือตู้คอนเทนเนอร์ที่มีระบบตู้ย่อย (Multi Compartment Shipping Containers) หรือเทคโนโลยีการควบคุมหรือแยกของตามที่กรมศุลกากรเห็นชอบ

- **สำหรับของผ่านแดน** ให้ผู้ขอผ่านแดนทำใบขนสินค้าผ่านแดนตามที่กรมศุลกากรกำหนด โดยระบุรหัสท่าที่หรือสนามบินที่ทำการขนถ่ายของผ่านแดนเข้ามาในไทย เป็นสถานที่นำเข้า (Discharge Port) และระบุรหัสของศูนย์บริการเพื่อกระจายสินค้าเป็นสถานที่ตรวจสอบปล่อย (Release Port) และระบุรหัสท่าที่ หรือสนามบินที่จะทำการขนถ่ายของผ่านแดนออกไปนอกประเทศไทย เป็นทั้งสถานที่ตรวจสอบปล่อย (Release Port) และสถานที่รับบรรทุก (Load Port)

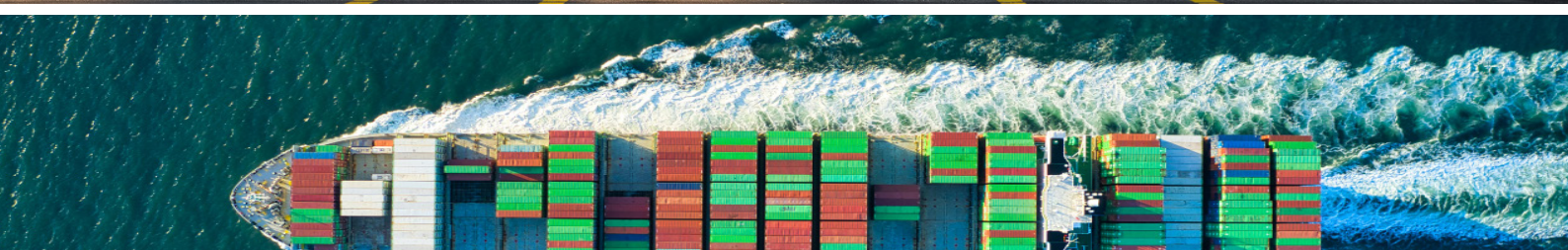
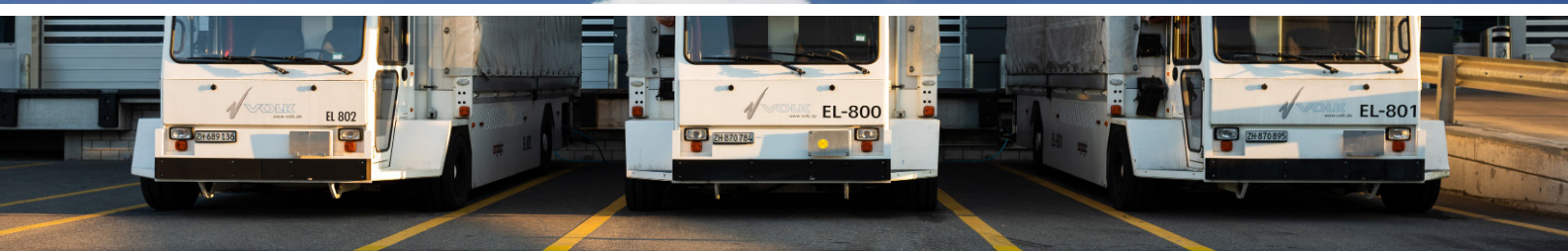
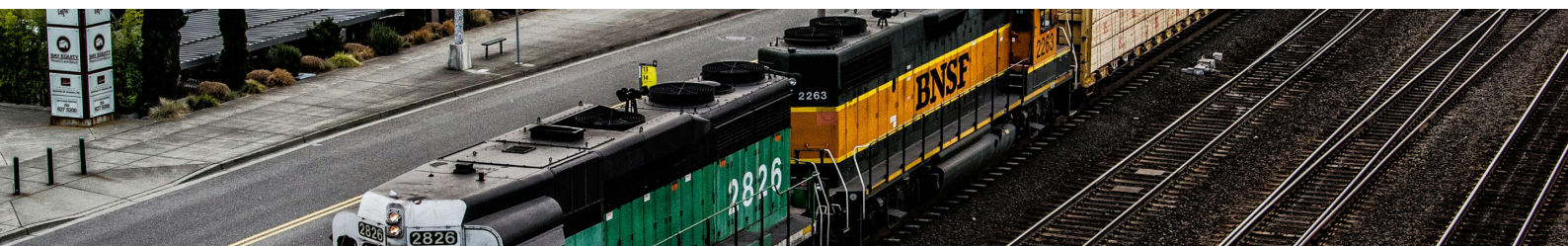
4. การเคลื่อนย้ายของออกจากศูนย์บริการศุลกากรเพื่อกระจายสินค้าเพื่อส่งออก หรือผ่านแดนไปนอกประเทศไทย

- ผู้ขนส่งยื่นคำร้องขอเคลื่อนย้ายต่อพนักงานศุลกากร ณ ศูนย์บริการศุลกากรเพื่อกระจายสินค้า โดยแจ้งเส้นทางขนส่งและปิดผนึกกุญแจอิเล็กทรอนิกส์หรือระบบควบคุมทางศุลกากรอื่น ๆ ที่กรมศุลกากรกำหนดกับตู้สินค้า
- เมื่อยานพาหนะมาถึงสถานีตรวจสอบสินค้าของสำนักงานศุลกากรหรือด่านศุลกากรปลายทางซึ่งเป็นท่าส่งออกนอกประเทศไทยหรือผ่านแดนไปนอกประเทศไทย พนักงานศุลกากรตรวจสอบสภาพและสถานะของผนึกตู้สินค้าหรือระบบควบคุมอื่น ๆ
- เมื่อยานพาหนะมาถึงพื้นที่สำนักงานศุลกากรหรือด่านศุลกากรปลายทาง พนักงานศุลกากรตรวจสอบสถานะของข้อมูลในกุญแจอิเล็กทรอนิกส์หรือระบบควบคุมอื่น ๆ หากไม่พบความผิดปกติจึงพิจารณาให้ปลดกุญแจอิเล็กทรอนิกส์



ข้อสรุป

การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบเป็นการขนส่งที่มีความสำคัญเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง ซึ่งอาเซียนมีความพยายามที่จะส่งเสริมเพื่อสร้างความเชื่อมโยงอาเซียน (ASEAN Connectivity) ให้โครงสร้างพื้นฐานและกิจกรรมทางเศรษฐกิจเชื่อมโยงกันทั่วถึงมากยิ่งขึ้น ในปัจจุบันพหุการศุลกากรที่เกี่ยวข้องในส่วนการผ่านแดนถูกปรับให้มีความเป็นเอกภาพมากขึ้นในหมู่ประเทศสมาชิกอาเซียนแล้ว แต่พิธีการที่เกี่ยวข้องกับการกระจายสินค้ายังคงมีความแตกต่างกันไปในแต่ละประเทศ ผู้ประกอบการจึงควรศึกษารายละเอียดที่เกี่ยวข้องเพื่อให้การขนส่งดำเนินไปอย่างราบรื่น



©Freepik

อ้างอิง

- กรมศุลกากร. “ประกาศกรมศุลกากรที่ 115/2564 เรื่อง การปฏิบัติพิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์สำหรับ ศูนย์บริการศุลกากรเพื่อกระจายสินค้า สำนักงานศุลกากรตรวจสินค้าท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ.” เข้าถึงเมื่อวันที่ 10 กรกฎาคม 2566.
- กรมศุลกากร. “ประกาศกรมศุลกากรที่ 169/2563 เรื่อง การดำเนินกระบวนการทางศุลกากรสำหรับ ระบบศุลกากรผ่านแดนอาเซียน (ASEAN Customs Transit System: ACTS).” เข้าถึงเมื่อวันที่ 9 กรกฎาคม 2566.
- กระทรวงคมนาคม. “ความร่วมมือด้านการขนส่งของอาเซียน (Transport Cooperation).” <https://api.dtn.go.th/files/v3/605c5a04ef41409341361b50/download> เข้าถึงเมื่อวันที่ 11 กรกฎาคม 2566.
- ARISE+. “Feasibility Study into the Implications of Adopting Customs Transit and ACTS Measures to Process Multi-modal Transport Operations within ASEAN.” <https://ariseplus.asean.org/wp-content/uploads/2021/04/Feasibility-Study-Transit-ACTS-and-Multimodal-Transport-1.pdf>. Accessed 5 July 2023.
- UN ESCAP. “Training Manual on Operational Aspects of Multimodal Transport.” <https://unttc.org/sites/unttc/files/2022-06/Training%20Manual%20on%20Operational%20Aspects%20of%20Multimodal%20Transport.pdf>. Accessed 5 July 2023.



CPMU
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>



©Fahrul Azmi, Unsplash