



รายงานการศึกษาส่วนบุคคล
(Individual Study)

เรื่อง การศึกษาแนวทางปฏิบัติพิธีการศุลกากรสำหรับ
การขนส่งสินค้าต่อเนื่องหลายรูปแบบ
ผ่านด่านศุลกากรหนองคาย

จัดทำโดย นางสาววรรณา ผูุ้ตส่าห์
รหัส 17006

รายงานนี้เป็นส่วนหนึ่งของการฝึกอบรม
หลักสูตรนักบริหารการทูต รุ่นที่ 17 ปี 2569
สถาบันการต่างประเทศเทวะวงศ์วโรปการ กระทรวงการต่างประเทศ
ลิขสิทธิ์ของกระทรวงการต่างประเทศ



รายงานการศึกษาส่วนบุคคล
(Individual Study)

เรื่อง การศึกษาแนวทางปฏิบัติพิธีการศุลกากรสำหรับ
การขนส่งสินค้าต่อเนื่องหลายรูปแบบ
ผ่านด่านศุลกากรหนองคาย

จัดทำโดย นางสาววรรณา ผูุ้ตส่าห์
รหัส 17006

หลักสูตรนักบริหารการทูต รุ่นที่ 17 ปี 2569
สถาบันการต่างประเทศเทวะวงศ์วโรปการ กระทรวงการต่างประเทศ
รายงานนี้เป็นความคิดเห็นเฉพาะบุคคลของผู้ศึกษา



เอกสารรายงานการศึกษาส่วนบุคคลนี้ อนุมัติให้เป็นส่วนหนึ่งของการฝึกอบรม
หลักสูตรนักบริหารการทูตของกระทรวงการต่างประเทศ

ลงชื่อ.....

(เอกอัครราชทูตเจษฎา กตเวทิน)

อาจารย์ที่ปรึกษา

ลงชื่อ.....

(เอกอัครราชทูต ดร.จิตริยา ปิ่นทอง)

อาจารย์ที่ปรึกษา

ลงชื่อ.....

(รองศาสตราจารย์ ดร.กฤติณี วัฒนวิเศษ)

อาจารย์ที่ปรึกษา

บทสรุปสำหรับผู้บริหาร

การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมในภูมิภาค โดยเฉพาะโครงการ Belt and Road Initiative (BRI) ของสาธารณรัฐประชาชนจีน และการเปิดให้บริการรถไฟจีน-ลาว (China-Laos Railway) ส่งผลให้รูปแบบการขนส่งสินค้าระหว่างสาธารณรัฐประชาชนจีน สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว และประเทศไทยเปลี่ยนแปลงไปอย่างมีนัยสำคัญ โดยด่านศุลกากรหนองคายเป็นจุดเชื่อมโยงการขนส่งทางถนนและทางรางระหว่างประเทศ และเชื่อมต่อไปยังพื้นที่เศรษฐกิจและท่าเรือแหลมฉบัง เกิดเป็นเส้นทาง Rail-Road-Sea Corridor ระบบพิธีการศุลกากรจึงต้องพัฒนาให้รองรับการขนส่งสินค้าต่อเนื่องหลายรูปแบบ เพื่ออำนวยความสะดวกทางการค้าและส่งเสริมโลจิสติกส์ของประเทศ การศึกษานี้จึงมีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาพิธีการศุลกากรสำหรับการขนส่งสินค้าต่อเนื่องหลายรูปแบบผ่านด่านศุลกากรหนองคายเพื่อวิเคราะห์ปัญหา อุปสรรค แนวปฏิบัติจากต่างประเทศ เพื่อจัดทำข้อเสนอเชิงนโยบายให้สอดคล้องกับมาตรฐานสากล และรองรับระบบโลจิสติกส์ระหว่างประเทศได้อย่างมีประสิทธิภาพ

ผลการศึกษาพบว่า แม้ประเทศไทยจะมีการลงทุนพัฒนาเส้นทางรถไฟและศูนย์โลจิสติกส์เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการขนส่งสินค้า แต่การปฏิบัติพิธีการศุลกากรผ่านแดนยังไม่มีระเบียบปฏิบัติและระบบงานศุลกากรรองรับการเปลี่ยนถ่ายยานพาหนะหรือรูปแบบการขนส่งระหว่างทางถนนกับทางราง การขนส่งสินค้าต่อเนื่องหลายรูปแบบจึงมิได้ขึ้นอยู่กับการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานเพียงอย่างเดียว หากแต่ต้องอาศัยการพัฒนาพิธีการศุลกากรให้เชื่อมโยงกับการขนส่งสินค้า และการบูรณาการด้านโครงสร้างพื้นฐาน เทคโนโลยีสารสนเทศ และความร่วมมือระหว่างประเทศของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องควบคู่กันไป จึงนำไปสู่ข้อเสนอเชิงนโยบายที่กำหนดให้กรมศุลกากรต้องเร่งจัดทำระเบียบพิธีการศุลกากรผ่านแดนที่มีการขนส่งสินค้าต่อเนื่องหลายรูปแบบให้เป็นรูปธรรม สามารถรักษาสมดุลระหว่างการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการรักษาความมั่นคงและปลอดภัยของห่วงโซ่อุปทานได้อย่างเหมาะสมจากการนำเทคโนโลยีที่ทันสมัยมาใช้ในการควบคุมและติดตามสินค้าตลอดเส้นทาง รวมถึงการเจรจากับต่างประเทศในการเชื่อมโยงข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ล่วงหน้าผ่านระบบ ASEAN National Single Window เพื่อมุ่งส่งเสริมโลจิสติกส์สีเขียว และเศรษฐกิจคาร์บอนต่ำ ซึ่งต้องเตรียมงบประมาณด้านการจัดหาเครื่องมือ การเชื่อมโยงข้อมูล และบุคลากรรองรับการปฏิบัติพิธีการศุลกากรที่สอดคล้องกับโครงสร้างพื้นฐานและข้อมูลระหว่างประเทศที่เหมาะสม ซึ่งจะช่วยให้สินค้าผ่านประเทศไทยได้อย่างไร้รอยต่อ และเสริมสร้างบทบาทของประเทศไทยในฐานะศูนย์กลางโลจิสติกส์และประตูการค้าของภูมิภาคอาเซียนได้อย่างเป็นรูปธรรมและยั่งยืน

กิตติกรรมประกาศ

รายงานการศึกษาส่วนบุคคล (Individual Study) เรื่อง การศึกษาแนวทางปฏิบัติพิธีการศุลกากรสำหรับการขนส่งสินค้าต่อเนื่องหลายรูปแบบผ่านด่านศุลกากรหนองคายสำเร็จเรียบร้อยลงได้ด้วยกำลังความคิด กำลังกาย และกำลังใจของบุคคลมากมายที่ผู้เขียนขอนามกล่าวไว้จำนวนหนึ่ง ณ ที่นี้ ได้แก่ คณะอาจารย์ที่ปรึกษาทั้ง 3 ท่าน อันประกอบด้วย ออท.เจษฎา กตเวทิน ออท.ดร.จิตริยา ปิ่นทอง และ รศ.ดร.กฤติณี ญัณฐวุฒิสวัสดิ์ ที่กรุณาให้ความรู้ ให้คำปรึกษา ตลอดจนชี้แนะแนวทางต่าง ๆ ให้แก่ผู้เขียนในการจัดทำและปรับปรุงรายงานการศึกษาส่วนบุคคลฉบับนี้ให้มีความสมบูรณ์ยิ่งขึ้น ผู้เขียนขอขอบคุณนายพันธ์ทอง ลอยกุลนันท์ อธิบดีกรมศุลกากร และนางสาวสุนทรียา ทวีชาประสิทธิ์ รองอธิบดีกรมศุลกากร ที่เล็งเห็นถึงความสำคัญของการศึกษาและการแสวงหาความรู้เพิ่มเติมเพื่อนำไปปรับปรุงคุณภาพการทำงานของหน่วยงาน ผู้เขียนรู้สึกขอบคุณในการสนับสนุนของท่านทั้งสองเป็นอย่างยิ่ง ผู้เขียนขอขอบคุณสถาบันการต่างประเทศเทวะวงศ์วโรปการ กระทรวงการต่างประเทศ และเจ้าหน้าที่ผู้มีส่วนเกี่ยวข้องทุกท่านในการอำนวยความสะดวกในการศึกษา ค้นคว้า ติดต่อประสานงานเป็นอย่างดี ช่วยให้ผู้เขียนสามารถใช้เวลาในการศึกษาและจัดทำรายงานส่วนบุคคลได้อย่างเต็มที่ และขอขอบคุณเจ้าหน้าที่ด่านศุลกากรหนองคายที่ช่วยค้นคว้า หาข้อมูลและจัดทำข้อมูลที่เป็นประโยชน์ในการจัดทำรายงานการศึกษาในหลักสูตรนี้ ผู้เขียนได้รับการสนับสนุนจากพี่น้องมิตรสหายหลายท่านเป็นอย่างดี ทั้งในด้านที่เกี่ยวข้องกับการจัดทำรายงานการศึกษาส่วนบุคคลโดยตรง และในด้านการสนับสนุนและให้ความร่วมมือในการปฏิบัติงาน ผู้เขียนขอขอบคุณสำหรับมิตรภาพและน้ำใจไมตรีที่มีให้กันมาตลอด สุดท้ายนี้ ผู้เขียนขอขอบคุณครอบครัวที่เป็นกำลังใจในการทำงาน และการเข้ารับการฝึกอบรมในหลักสูตรนี้ของผู้เขียนเสมอมา

วรรณา ผูุ้ตส่าห์

กันยายน 2569

สารบัญ

บทสรุปสำหรับผู้บริหาร	ง
กิตติกรรมประกาศ	จ
สารบัญ	ฉ
สารบัญตาราง	ช
สารบัญภาพ	ซ
บทที่ 1 บทนำ	1
1.1 ภูมิหลัง และความสำคัญของหัวข้อที่จะศึกษา	1
1.2 การวิเคราะห์ความสำคัญเชิงยุทธศาสตร์ของส่วนราชการ	5
บทที่ 2 การวิเคราะห์ประเด็นศึกษาและผลการศึกษา	9
2.1 การกำหนดประเด็นศึกษา	9
2.2 การวิเคราะห์ประเด็นศึกษา	10
2.3 สรุปผลการศึกษา	24
บทที่ 3 ข้อเสนอ	28
3.1 ข้อเสนอเชิงนโยบาย	28
3.2 ข้อเสนอเพื่อขับเคลื่อนนโยบายสู่การปฏิบัติ	32
บรรณานุกรม	35
ภาคผนวก	39
ก. ประกาศกรมศุลกากรที่ 185/2564 ลงวันที่ 1 ธันวาคม 2564	
เรื่อง พิธีการศุลกากรว่าด้วยการผ่านแดนทางอิเล็กทรอนิกส์	40
ข. ประกาศกรมศุลกากรที่ 67/2568 ลงวันที่ 17 เมษายน 2568	
เรื่อง พิธีการศุลกากรว่าด้วยการผ่านแดนทางอิเล็กทรอนิกส์ (ฉบับที่ 2)	54
ประวัติผู้เขียน	56

สารบัญตาราง

ตารางที่ 1	แสดงมูลค่าและปริมาณสินค้าผ่านแดนทางด่านศุลกากรหนองคาย ไปยังท่าเรือแหลมฉบัง	4
ตารางที่ 2	แสดงปริมาณสินค้าผ่านแดนที่มีการขนส่งผ่านด่านศุลกากรหนองคาย ไปยังท่าเรือแหลมฉบัง	13
ตารางที่ 3	แสดงการเปรียบเทียบการปฏิบัติพิธีการทางศุลกากรขนย้ายสินค้าทางราง และแนวทางตาม Railway Guidance	20
ตารางที่ 4	แสดงความคุ้มค่าระหว่างการขนส่งทางถนนและทางราง	22
ตารางที่ 5	แสดงข้อมูลเปรียบเทียบต้นทุนต่อหน่วยที่ใช้ในการขนส่งสินค้าผ่านแดน จากด่านศุลกากรหนองคายไปยังท่าเรือแหลมฉบัง	23

สารบัญภาพ

ภาพที่ 1	แสดงเส้นทางรถไฟจีน-ลาว และการเชื่อมต่อมายังไทย	3
ภาพที่ 2	แผนภูมิแสดงมูลค่าการนำเข้า-ส่งออกจากสาธารณรัฐประชาชนจีนและ สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว ผ่านทางด่านศุลกากรหนองคาย	4
ภาพที่ 3	แสดงที่ตั้งของด่านศุลกากรหนองคาย (สำนักงานศุลกากรหนองคาย) ด่านพรมแดนหนองคาย และด่านพรมแดนรถไฟหนองคาย (สถานีรถไฟหนองคาย)	10
ภาพที่ 4	แสดงเส้นทางการขนส่งจากประเทศไทยไปยังทวีปยุโรปและ เส้นทางรถไฟสายสิงคโปร์-คุนหมิง	11
ภาพที่ 5	แสดงพื้นที่ศูนย์โลจิสติกส์เวียงจันทน์ (Vientiane Logistics Park: VLP)	12
ภาพที่ 6	แสดงเส้นทางโลจิสติกส์ จีน-ลาว-ไทย สู่ท่าเรือแหลมฉบัง	13

บทที่ 1

บทนำ

1.1 ภูมิหลัง และความสำคัญของหัวข้อที่จะศึกษา

ในช่วงทศวรรษที่ผ่านมา กระแสโลกาภิวัตน์ (Globalization) การเปิดเสรีทางการค้า การพัฒนาเทคโนโลยีด้านการคมนาคมและโลจิสติกส์ ส่งผลให้การเคลื่อนย้ายสินค้า การลงทุน และห่วงโซ่อุปทานมีความเชื่อมโยงระหว่างประเทศมากขึ้น ระบบโลจิสติกส์ซึ่งเป็นหัวใจหลักในการขับเคลื่อนสินค้าจึงมีความสำคัญมากขึ้นเป็นทวีคูณ ทั้งระบบโลจิสติกส์ระหว่างประเทศและภายในประเทศ เพื่อให้สินค้าส่งถึงผู้รับให้เร็วที่สุด สถานการณ์ทางเศรษฐกิจส่งผลอย่างมีนัยสำคัญต่อสถานการณ์การขนส่งสินค้าข้ามแดน (Cross-Border Trade) โดยเฉพาะประเทศในภูมิภาคที่มีพื้นที่พรมแดนทางบกติดต่อกันและมีการเคลื่อนย้ายสินค้าข้ามแดนระหว่างพรมแดนทางบกของทั้ง 2 ประเทศ การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ภายในประเทศเพื่อให้รองรับกับการขนส่งสินค้าข้ามแดนจึงเป็นปัจจัยหนึ่งที่สำคัญในการพัฒนาขีดความสามารถด้านการแข่งขันทางการค้าให้กับประเทศ ปัจจุบันการขนส่งสินค้ามีรูปแบบการขนส่งสินค้าหลักแบ่งเป็น 4 ประเภท¹ ได้แก่

1) การขนส่งรูปแบบเดียว (Unimodal Transport) คือ การขนส่งสินค้าที่ใช้รูปแบบการขนส่งสินค้า (Mode of Transport) เพียงชนิดเดียว ซึ่งถือเป็นการขนส่งสินค้ารูปแบบเดิม

2) การขนส่งสินค้าแบบผสม (Combined Transport) คือ การขนส่งสินค้าที่ผสมรูปแบบการขนส่งสินค้าหลายรูปแบบเข้าด้วยกัน โดยมีรูปแบบการขนส่งหนึ่งที่ถูกบรรจุทุกโดยขนส่งอีกรูปแบบหนึ่ง ยกตัวอย่างเช่น การขนส่งที่สินค้าถูกบรรจุอยู่ในรถบรรทุกและรถบรรทุกสินค้านั้นถูกเคลื่อนย้ายโดยรถไฟอีกชั้นหนึ่ง เพื่อช่วยลดต้นทุนการขนส่งสินค้าให้ได้มากที่สุด

3) การขนส่งแบบเชื่อมต่อ (Intermodal Transport) คือ การขนส่งสินค้าที่ใช้รูปแบบการขนส่งสินค้ามากกว่าหนึ่งรูปแบบเชื่อมต่อกัน โดยใช้ผู้ให้บริการหลายราย จึงทำให้มีสัญญาการขนส่งสินค้าหลายฉบับ

¹ สำนักงานที่ปรึกษาการศุลกากร ณ กรุงบรัสเซลส์, พิธีการศุลกากรสำหรับการขนส่งต่อหลายรูปแบบในอาเซียน, [ออนไลน์], 2569, แหล่งที่มา: https://brussels.customs.go.th/data_files/d0fd8030f220c5d8baabc970a219cadf.pdf [7 กรกฎาคม 2569].

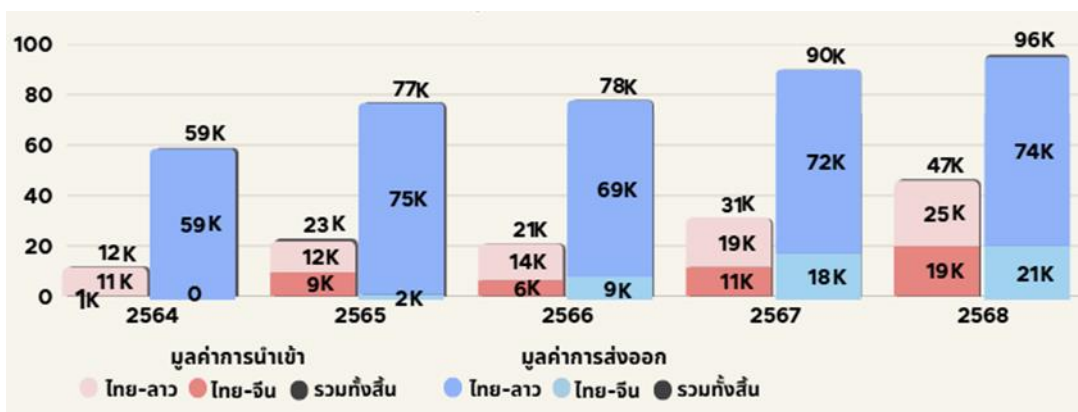
4) การขนส่งสินค้าต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Multimodal Transport) คือ การขนส่งสินค้าที่ใช้รูปแบบการขนส่งสินค้ามากกว่าหนึ่งรูปแบบเชื่อมต่อกัน แต่อยู่ภายใต้ผู้ให้บริการรายเดียวจึงทำให้มีสัญญาการขนส่งสินค้าเพียงฉบับเดียว

เส้นทางการขนส่งสินค้าจึงไม่จำเป็นต้องใช้รูปแบบการขนส่งสินค้า (Mode of Transport) รูปแบบเดียวเสมอไป การขนส่งสินค้าต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Multimodal Transportation) จึงเข้ามามีบทบาทในห่วงโซ่อุปทานด้านการขนส่งสินค้ามากขึ้น เป็นการเปิดโอกาสให้มีการเปลี่ยนแปลงรูปแบบการขนส่งสินค้าที่เหมาะสมกับสภาพแวดล้อมในแต่ละพื้นที่ ส่งผลให้พื้นที่ที่เป็นจุดเชื่อมโยงทางการขนส่งสินค้าสามารถพัฒนาศักยภาพในเชิงพื้นที่ทางยุทธศาสตร์ให้เป็นศูนย์กลางด้านการขนส่งสินค้าในภูมิภาค (Regional Logistics Hub) โดยเฉพาะอย่างยิ่ง ประเทศไทยในฐานะศูนย์กลางทางภูมิศาสตร์ของภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้จึงมีบทบาทสำคัญในการเชื่อมโยงการค้าระหว่างประเทศสมาชิกอาเซียนกับสาธารณรัฐประชาชนจีน การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมในภูมิภาค โดยเฉพาะโครงการ Belt and Road Initiative (BRI) ของสาธารณรัฐประชาชนจีน และการเปิดให้บริการรถไฟจีน-ลาว (China-Laos Railway) ตั้งแต่เดือนธันวาคม 2564 ก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงรูปแบบการขนส่งสินค้าอย่างมีนัยสำคัญ แต่เดิมการขนส่งสินค้านี้ระหว่างสาธารณรัฐประชาชนจีนกับประเทศไทยอาศัยการขนส่งทางทะเลและทางถนนเป็นหลัก ซึ่งใช้ระยะเวลานานและมีต้นทุนด้านโลจิสติกส์สูง การเปิดใช้รถไฟจีน-ลาว ช่วยลดระยะเวลาการขนส่งจากคุนหมิงมายังนครหลวงเวียงจันทน์เหลือเพียง 15-20 ชั่วโมง ทำให้นครหลวงเวียงจันทน์เป็นจุดเชื่อมต่อการขนส่งสินค้านี้ระหว่างสาธารณรัฐประชาชนจีนมายังประเทศไทยจึงเป็นโอกาสทางการค้าในเส้นทางการขนส่งจากคุนหมิงมายังประเทศไทยผ่านสะพานมิตรภาพไทย-ลาวแห่งที่ 1 ทางด่านศุลกากรหนองคายก่อนกระจายสินค้าไปยังพื้นที่อื่นหรือท่าเรือแหลมฉบังเพื่อไปยังต่างประเทศ การเปลี่ยนแปลงดังกล่าวทำให้รูปแบบการขนส่งสินค้าปรับเปลี่ยนไปสู่การขนส่งสินค้าต่อเนื่องหลายรูปแบบเพื่อลดต้นทุนโลจิสติกส์ เพิ่มความเร็วในการขนส่ง และเพิ่มทางเลือกให้แก่ผู้ประกอบการ และเป็นการสร้างความท้าทายต่อหน่วยงานศุลกากรที่จะต้องปรับพิธีการศุลกากรให้สอดคล้องกับการเปลี่ยนรูปแบบการขนส่ง การบริหารจัดการข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ และการกำกับดูแลความเสี่ยงตลอดห่วงโซ่การขนส่งสินค้าจากต้นทางจนถึงปลายทาง



ภาพที่ 1 แสดงเส้นทางรถไฟจีน-ลาว และการเชื่อมต่อมายังไทย

ด่านศุลกากรหนองคายเป็นด่านศุลกากรชายแดนที่มีความสำคัญ เนื่องจากเป็นจุดผ่านแดนในการเชื่อมโยงการค้าระหว่างประเทศไทยกับสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว และสาธารณรัฐประชาชนจีนผ่านสะพานมิตรภาพไทย-ลาวแห่งที่ 1 ที่มีโครงสร้างพื้นฐานที่รองรับทั้งการขนส่งทางถนนและทางรางเพียงแห่งเดียวในภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ปัจจุบันด่านศุลกากรหนองคายไม่ได้มีบทบาทเฉพาะการจัดเก็บภาษีอากรเท่านั้น แต่ยังเป็นศูนย์กลางการอำนวยความสะดวกทางการค้า การกำกับดูแลการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ และการสนับสนุนการพัฒนาเศรษฐกิจของภูมิภาคตะวันออกเฉียงเหนือด้วยมาตรการทางศุลกากร การเพิ่มขึ้นของปริมาณการขนส่งสินค้าผ่านเส้นทางรถไฟจีน-ลาว ส่งผลให้ด่านศุลกากรหนองคายต้องรองรับการขนส่งสินค้าทางรถไฟและรถบรรทุกเพิ่มสูงขึ้น รวมถึงการเชื่อมโยงกับเส้นทางขนส่งภายในประเทศ ซึ่งเป็นลักษณะของการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ทำให้ด่านศุลกากรหนองคายอยู่ระหว่างยกระดับการปรับโครงสร้างการบริหารจัดการงานศุลกากรให้เป็น “สำนักงานศุลกากรหนองคาย” เพื่อรองรับการค้าที่เติบโตขึ้นจากการขนส่งสินค้าผ่านรถไฟจีน-ลาว (China-Laos Railway) ตามยุทธศาสตร์ Belt and Road Initiative (BRI) ที่มุ่งเน้นการสร้างเชื่อมโยงด้านโครงสร้างพื้นฐานทั่วโลกผ่านทางบก เน้นการขยายเส้นทางขนส่งสินค้าเพื่อเชื่อมโยงสาธารณรัฐประชาชนจีนและภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ผ่านการขนส่งสินค้าทางถนนและทางราง อันจะเป็นเส้นทางหลักในการกระจายสินค้าออกสู่ตลาดโลก ดังจะเห็นได้จาก



ภาพที่ 2 แผนภูมิแสดงมูลค่าการนำเข้า-ส่งออกจากสาธารณรัฐประชาชนจีนและสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว ผ่านทางด่านศุลกากรหนองคาย

ที่มา: ระบบข้อมูลสารสนเทศกรมศุลกากร

มูลค่าการนำเข้า-ส่งออกสินค้าจากสาธารณรัฐประชาชนจีนตั้งแต่เปิดให้บริการรถไฟจีน-ลาว (China-Laos Railway) ในเดือนธันวาคม 2564 มีแนวโน้มของมูลค่าการนำเข้า-ส่งออกสินค้าของสาธารณรัฐประชาชนจีนผ่านทางด่านศุลกากรหนองคายเพิ่มมากขึ้นอย่างมีนัยสำคัญ

ตารางที่ 1 แสดงมูลค่าและปริมาณสินค้าผ่านแดนทางด่านศุลกากรหนองคายไปยังท่าเรือแหลมฉบัง

ปีงบประมาณ พ.ศ. 2566		ปีงบประมาณ พ.ศ. 2567		ปีงบประมาณ พ.ศ. 2568	
ปริมาณสินค้า (ตัน)	มูลค่า (ล้านบาท)	ปริมาณสินค้า (ตัน)	มูลค่า (ล้านบาท)	ปริมาณสินค้า (ตัน)	มูลค่า (ล้านบาท)
465,228	54,573	570,381	67,250	666,093	105,455

ที่มา: ระบบข้อมูลสารสนเทศกรมศุลกากร

มูลค่าและปริมาณสินค้าผ่านแดนที่มีการขนย้ายข้ามแดนจากสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว เข้ามายังประเทศไทยเพื่อไปส่งออกต่างประเทศที่ทำเรือแหลมฉบัง และสินค้าที่มีการขนย้ายจากท่าเรือแหลมฉบังผ่านประเทศไทยเพื่อออกไปสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว มีมูลค่าและปริมาณเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง โดยในปีงบประมาณ พ.ศ. 2568 มีปริมาณสูงถึง 666,093 ตัน และมีมูลค่าสูงถึง 105,455 ล้านบาท โดยมีปริมาณสูงขึ้นกว่าปีงบประมาณ พ.ศ. 2567 ร้อยละ 15 และมีมูลค่าสูงขึ้นมากกว่าร้อยละ 50

ด้วยเหตุนี้ รายงานการศึกษาส่วนบุคคล เรื่อง “การศึกษาแนวทางปฏิบัติพิธีการศุลกากรสำหรับการขนส่งสินค้าต่อเนื่องหลายรูปแบบผ่านด่านศุลกากรหนองคาย” จึงมีความสำคัญอย่างยิ่ง

เพื่อให้มีการศึกษาถึงสภาพปัญหาและข้อจำกัดของการปฏิบัติพิธีการทางศุลกากรผ่านแดนที่ปัจจุบันยังไม่มีแนวทางการดำเนินการเพื่อรองรับการขนส่งสินค้าต่อเนื่องหลายรูปแบบ อันจะนำไปสู่การกำหนดแนวทางและข้อเสนอแนะที่เหมาะสมต่อไป

1.2 การวิเคราะห์ความสำคัญเชิงยุทธศาสตร์ของส่วนราชการ

กรมศุลกากรเป็นหน่วยงานรัฐในสังกัดกระทรวงการคลัง มีภารกิจเกี่ยวกับการจัดเก็บภาษีอากร การป้องกันและปราบปรามการกระทำความผิดทางศุลกากรและกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งเสนอแนะนโยบายการจัดเก็บอากรต่อกระทรวง การส่งเสริมสนับสนุนการผลิตและการส่งออกและการปกป้องผลประโยชน์ของประเทศและประชาชน กรมศุลกากรจึงได้ดำเนินงานภายใต้วิสัยทัศน์ “องค์กรศุลกากรชั้นนำที่มุ่งส่งเสริมความยั่งยืนของเศรษฐกิจและความปลอดภัยของสังคมด้วยนวัตกรรมและบริการที่เป็นเลิศ” และมีพันธกิจหลัก 4 ด้าน² ได้แก่ (1) อำนวยความสะดวกทางการค้าและส่งเสริมระบบโลจิสติกส์ของประเทศ (2) ส่งเสริมเศรษฐกิจของประเทศด้วยมาตรการทางศุลกากรและข้อมูลการค้าระหว่างประเทศ (3) เพิ่มขีดความสามารถในการปกป้องสังคมให้ปลอดภัยด้วยระบบควบคุมทางศุลกากร และ (4) จัดเก็บภาษีอากรอย่างเป็นธรรม โปร่งใส และมีประสิทธิภาพ

กรมศุลกากรได้กำหนดยุทธศาสตร์กรมศุลกากรเพื่อรองรับยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี และแผนแม่บทภายใต้แผนยุทธศาสตร์ชาติ (พ.ศ. 2566-2580) ไว้ 5 เรื่อง³ ได้แก่

- 1) พัฒนาระบบงานทางศุลกากรเพื่ออำนวยความสะดวกทางการค้าและระบบโลจิสติกส์ โดยมีเป้าประสงค์เพื่อให้บริการศุลกากรมีความสะดวก รวดเร็วและทันสมัยทันต่อการเปลี่ยนแปลงการค้าโลก
- 2) พัฒนามาตรการทางศุลกากรและข้อมูลการค้าระหว่างประเทศเพื่อส่งเสริมเศรษฐกิจและเชื่อมโยงการค้าโลก โดยมีเป้าประสงค์ เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันและความยั่งยืนทางเศรษฐกิจของประเทศ
- 3) พัฒนาระบบควบคุมทางศุลกากรให้มีประสิทธิภาพและเชื่อมโยงกัน โดยมีเป้าประสงค์ เพื่อให้การตรวจสอบและควบคุมทางศุลกากรมีประสิทธิภาพและสร้างสังคมปลอดภัย
- 4) เพิ่มประสิทธิภาพและประสิทธิผลการจัดเก็บภาษีอากรโดยยึดหลักธรรมาภิบาล โดยมีเป้าประสงค์ เพื่อให้การจัดเก็บภาษีอากรเป็นไปตามเป้าหมาย ถูกต้อง และเป็นธรรมแก่ผู้เสียภาษีอากร

² กรมศุลกากร, พันธกิจกรมศุลกากร, [ออนไลน์], 2569, แหล่งที่มา: <https://www.customs.go.th/> [7 กรกฎาคม 2569].

³ กรมศุลกากร, ยุทธศาสตร์กรมศุลกากร, [ออนไลน์], 2569, แหล่งที่มา: <https://www.customs.go.th/> [7 กรกฎาคม 2569].

5) พัฒนาสมรรถนะบุคลากร นวัตกรรม และการบริหารจัดการองค์กรสู่ยุคดิจิทัล โดยมีเป้าหมาย เพื่อให้บุคลากรมีความเชี่ยวชาญ คุณธรรม และคุณภาพชีวิตที่ดี องค์กรมีคุณภาพ สามารถขับเคลื่อนกรมศุลกากรให้บรรลุเป้าหมาย

นอกจากนี้ กรมศุลกากรได้กำหนดกรอบนโยบายการดำเนินงานเร่งด่วน “Customs Quick Big Win”⁴ เพื่อให้เกิดผลลัพธ์ที่ชัดเจนในระยะสั้นควบคู่กับการวางรากฐานระยะยาว ภายใต้บทบาทหลัก 3 ด้าน เพื่อให้เกิดผลสัมฤทธิ์อย่างเป็นรูปธรรม ดังนี้

- 1) Trade Enabler การใช้มาตรการทางศุลกากรเพื่อกระตุ้นให้เกิดการค้า
- 2) Social Protector ดำเนินมาตรการเชิงรุกในการป้องกันปราบปรามสินค้าผิดกฎหมาย
- 3) Revenue Collector การจัดเก็บรายได้ของรัฐบาลอย่างเป็นธรรม

เมื่อวิเคราะห์ความสำคัญเชิงยุทธศาสตร์ของกรมศุลกากรกับยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี⁵ และแผนแม่บทภายใต้แผนยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี (พ.ศ. 2566-2580)⁶ จะเห็นได้ว่า กรมศุลกากรมีการกำหนดยุทธศาสตร์และแผนปฏิบัติการที่สอดคล้องกับยุทธศาสตร์ชาติและแผนแม่บทดังกล่าว ดังนี้

1) ยุทธศาสตร์ชาติด้านความมั่นคง โดยมีเป้าหมาย คือ การป้องกันและแก้ไขปัญหาที่มีผลกระทบต่อความมั่นคง ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 4.2 การป้องกันและแก้ไขปัญหาที่มีผลกระทบต่อความมั่นคง และแผนแม่บทภายใต้แผนยุทธศาสตร์ชาติ ประเด็นที่ 1 ประเด็นความมั่นคง โดยมีเป้าหมายของแผนแม่บท ได้แก่ ประเทศชาติมีความมั่นคงในทุกมิติ และทุกระดับเพิ่มขึ้นประชาชนอยู่ดีกินดีและมีความสุขดีขึ้น ซึ่งกรมศุลกากรได้กำหนดยุทธศาสตร์ที่สอดคล้องกัน ได้แก่ ยุทธศาสตร์ที่ 3 พัฒนาระบบควบคุมทางศุลกากรให้มีประสิทธิภาพและเชื่อมโยงกัน โดยมีเป้าหมาย เพื่อให้การตรวจสอบและควบคุมทางศุลกากรมีประสิทธิภาพและสร้างสังคมปลอดภัย

2) ยุทธศาสตร์ชาติด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน เป้าหมาย คือ ประเทศไทยมีขีดความสามารถในการแข่งขันสูงขึ้น ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 4.4 โครงสร้างพื้นฐาน เชื่อมไทย เชื่อมโลก และแผนแม่บทภายใต้แผนยุทธศาสตร์ชาติ ประเด็นที่ 7 ประเด็นโครงสร้างพื้นฐาน ระบบโลจิสติกส์และดิจิทัล โดยมีเป้าหมายของแผนแม่บท ได้แก่ ความสามารถในการแข่งขันด้านโครงสร้างพื้นฐานของประเทศดีขึ้น ซึ่งกรมศุลกากรได้กำหนดยุทธศาสตร์ที่สอดคล้องกัน ได้แก่ ยุทธศาสตร์ที่ 1 พัฒนา

⁴ กรมศุลกากร, กรมศุลกากรแถลงนโยบาย “Customs Quick Big Win” มุ่งขับเคลื่อนเศรษฐกิจ ควบคู่การปกป้องสังคมและจัดเก็บรายได้อย่างเป็นธรรม. [ออนไลน์], 2569, แหล่งที่มา: [https://www.customs.go.th/\[7 กรกฎาคม 2569\]](https://www.customs.go.th/[7 กรกฎาคม 2569]).

⁵ คณะกรรมการยุทธศาสตร์ชาติ. ยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี. [ออนไลน์], 2569, แหล่งที่มา: https://www.ratchakitcha.soc.go.th/DATA/PDF/2561/A/082/T_0001.PDF [7 กรกฎาคม 2569].

⁶ สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, แผนแม่บทภายใต้แผนยุทธศาสตร์ชาติ (พ.ศ.2566-2580), [ออนไลน์], แหล่งที่มา: <https://www.nesdc.go.th/wordpress/wp-content/uploads/2025/06/Masterplan-66-80.pdf> [7 กรกฎาคม 2569].

กระบวนการทางศุลกากรเพื่ออำนวยความสะดวกทางการค้าและระบบโลจิสติกส์ โดยมีเป้าหมายเพื่อให้บริการศุลกากรมีความสะดวก รวดเร็ว และทันสมัย ให้ทันต่อการเปลี่ยนแปลงการค้าโลก และยุทธศาสตร์ที่ 2 พัฒนามาตรการทางศุลกากรและข้อมูลการค้าระหว่างประเทศเพื่อส่งเสริมเศรษฐกิจและเชื่อมโยงการค้าโลก โดยมีเป้าหมายเพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันและความยั่งยืนทางเศรษฐกิจของประเทศ

3) ยุทธศาสตร์ชาติด้านการปรับสมดุลและพัฒนาระบบการบริหารจัดการภาครัฐ เป้าหมายคือ ภาครัฐมีวัฒนธรรมการทำงานที่มุ่งผลสัมฤทธิ์และผลประโยชน์ส่วนรวม ตอบสนองความต้องการของประชาชนได้อย่างสะดวก รวดเร็ว โปร่งใส และภาครัฐมีความโปร่งใส ปลอดภัยและประพฤติดี ในประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 4.1 ภาครัฐที่ยึดประชาชนเป็นศูนย์กลาง ตอบสนองความต้องการและให้บริการอย่างสะดวก รวดเร็ว โปร่งใส และในประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 4.6 ภาครัฐมีความโปร่งใส ปลอดภัยและประพฤติดี และแผนแม่บทภายใต้แผนยุทธศาสตร์ชาติ ประเด็นที่ 20 ประเด็นการบริการประชาชนและประสิทธิภาพภาครัฐ ซึ่งกรมศุลกากรได้กำหนดยุทธศาสตร์ที่สอดคล้องกัน ได้แก่ ยุทธศาสตร์ที่ 1 พัฒนาระบบงานทางศุลกากรเพื่ออำนวยความสะดวกทางการค้าและระบบ โลจิสติกส์ โดยมีเป้าหมายเพื่อให้บริการศุลกากรมีความสะดวก รวดเร็ว และทันสมัย ให้ทันต่อการเปลี่ยนแปลงการค้าโลก และยุทธศาสตร์ที่ 5 พัฒนาสมรรถนะบุคลากร นวัตกรรม และการบริหารจัดการองค์กรสู่ยุคดิจิทัล โดยมีเป้าหมายเพื่อให้บุคลากรมีความเชี่ยวชาญ คุณธรรม และคุณภาพชีวิตที่ดี องค์กรมีคุณภาพ สามารถขับเคลื่อนกรมศุลกากรให้บรรลุเป้าหมาย

รายงานการศึกษาส่วนบุคคล เรื่อง “การศึกษาแนวทางปฏิบัติพิธีการศุลกากรสำหรับการขนส่งสินค้าต่อเนื่องหลายรูปแบบผ่านด่านศุลกากรหนองคาย” จึงมีความสอดคล้องกับยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี ในยุทธศาสตร์ด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 4.4 โครงสร้างพื้นฐาน เชื่อมไทย เชื่อมโลก และยุทธศาสตร์ชาติด้านการปรับสมดุลและพัฒนาระบบการบริหารจัดการภาครัฐ ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 4.1 ภาครัฐที่ยึดประชาชนเป็นศูนย์กลาง ตอบสนองความต้องการและให้บริการอย่างสะดวก รวดเร็ว โปร่งใส ตลอดจนแผนแม่บทภายใต้แผนยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี ประเด็นที่ 7 ประเด็นโครงสร้างพื้นฐาน ระบบโลจิสติกส์ และดิจิทัล และประเด็นที่ 20 ประเด็นการบริการประชาชนและประสิทธิภาพภาครัฐ นอกจากนี้ รายงานการศึกษานี้ยังดำเนินการภายใต้แผนยุทธศาสตร์กรมศุลกากร ในยุทธศาสตร์ที่ 1 พัฒนาระบบงานทางศุลกากรเพื่ออำนวยความสะดวกทางการค้าและระบบโลจิสติกส์ และยุทธศาสตร์ที่ 2 พัฒนามาตรการทางศุลกากรและข้อมูลการค้าระหว่างประเทศเพื่อส่งเสริมเศรษฐกิจและเชื่อมโยงการค้าโลก และสอดคล้องกับนโยบายกรมศุลกากร “Customs Quick Big Win” ที่มุ่งเน้นการกระตุ้นให้เกิดการค้าควบคู่กับการปกป้องสังคมและยกระดับประสิทธิภาพในการจัดเก็บรายได้ของรัฐบาลอย่างโปร่งใส

และเป็นธรรม ภายใต้บทบาทด้าน Trade Enabler การใช้มาตรการทางศุลกากรเพื่อกระตุ้นให้เกิดการค้า โดยเร่งปรับปรุงกฎระเบียบที่เป็นอุปสรรคต่อการนำเข้า-ส่งออก ส่งเสริมการขนส่งสินค้าทางรถไฟ เพื่ออำนวยความสะดวกให้กับภาคเอกชนอย่างแท้จริง และขับเคลื่อนเศรษฐกิจของประเทศอย่างมั่นคงและยั่งยืน

บทที่ 2

การวิเคราะห์ประเด็นศึกษาและผลการศึกษา

2.1 การกำหนดประเด็นศึกษา

การเปิดให้บริการเส้นทางรถไฟจีน-ลาว ส่งผลให้รูปแบบการขนส่งสินค้าระหว่างสาธารณรัฐประชาชนจีน สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว และประเทศไทยเปลี่ยนแปลงไปอย่างมีนัยสำคัญ ด้านศุลกากรหนองคายจึงมีบทบาทเพิ่มขึ้นจากการเป็นด่านพรมแดนทางถนนไปสู่การเป็นจุดเชื่อมโยงการขนส่งสินค้าทางรางระหว่างประเทศ และเป็นจุดเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งจากทางถนนไปสู่ทางราง เพื่อขนส่งต่อไปยังพื้นที่เศรษฐกิจหรือส่งออกไปยังประเทศที่สาม แต่การมีโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมที่เชื่อมโยงกันไม่ได้หมายความว่า การเคลื่อนย้ายสินค้าจะสามารถดำเนินการได้อย่างต่อเนื่องโดยอัตโนมัติ เนื่องจากสินค้าข้ามประเทศจะต้องอยู่ภายใต้กฎหมายศุลกากร และกฎหมายอื่นที่ควบคุมสินค้าแต่ละประเภท การเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งระหว่างทางจึงทำให้การกำกับดูแลทางศุลกากรมีความซับซ้อนมากขึ้น ทั้งในด้านการตรวจสอบเอกสาร การควบคุมตู้สินค้า และการติดตามเส้นทางการขนส่งตู้สินค้า ปัจจุบันการปฏิบัติพิธีการศุลกากรผ่านแดนภายใต้การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบยังคงประสบปัญหาข้อจำกัดหลายประการ เช่น การเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งจากทางรางเป็นทางถนน การใช้เอกสารประกอบการผ่านพิธีการศุลกากร การแลกเปลี่ยนข้อมูลระหว่างประเทศที่ไม่สมบูรณ์ และข้อจำกัดด้านพิธีการศุลกากรที่ไม่รองรับการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ซึ่งส่งผลอย่างมากต่อต้นทุนด้านโลจิสติกส์ ความสามารถในการแข่งขันของประเทศไทยในฐานะศูนย์กลางการคมนาคมของภูมิภาค การศึกษาประเด็นดังกล่าวจึงมีความสำคัญต่อการพัฒนาพิธีการศุลกากรให้สามารถรองรับการเปลี่ยนแปลงของระบบโลจิสติกส์ระหว่างประเทศได้อย่างมีประสิทธิภาพ

การศึกษานี้มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษากฎหมายระเบียบปฏิบัติของกรมศุลกากรในการปฏิบัติพิธีการศุลกากรผ่านแดนสำหรับการขนส่งสินค้าต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Multimodal Transportation) ที่มีการขนย้ายสินค้าผ่านทางด่านศุลกากรหนองคายเชื่อมต่อไปยังท่าเรือแหลมฉบังที่ทำให้เกิดเส้นทาง Rail-Road-Sea Corridor โดยมุ่งเน้นการศึกษวิเคราะห์ประเด็นปัญหาการปฏิบัติพิธีการศุลกากรผ่านแดนในปัจจุบัน ปัจจัยพื้นฐานที่เป็นจุดอ่อนและจุดแข็งของด่านศุลกากรหนองคาย โครงสร้างพื้นฐานในพื้นที่จังหวัดหนองคายที่มีผลต่อการขนส่งสินค้า การศึกษาเปรียบเทียบแนวทางการปฏิบัติพิธีการศุลกากรภายใต้องค์การศุลกากรโลกควบคู่กับ

แนวปฏิบัติที่เป็นเลิศจากต่างประเทศ โดยรายงานการศึกษาส่วนบุคคลฉบับนี้ จะทำการศึกษาในเชิงคุณภาพ (Qualitative Research) ใช้วิธีการศึกษาจากเอกสารเป็นหลัก โดยอาศัยการค้นคว้าและวิเคราะห์ข้อมูลจากเอกสาร สิ่งพิมพ์ต่าง ๆ ที่น่าเชื่อถือ ตลอดจนงานวิจัย ข้อกฎหมายและระเบียบปฏิบัติที่เกี่ยวข้อง เพื่อนำมาวิเคราะห์และเสนอแนะแนวทางปฏิบัติพิธีการศุลกากรที่เหมาะสมเพื่อจัดทำข้อเสนอเชิงนโยบายและข้อเสนอเชิงปฏิบัติในการพัฒนาพิธีการศุลกากรให้รองรับการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบอย่างมีประสิทธิภาพ

2.2 การวิเคราะห์ประเด็นศึกษา

2.2.1 ภาพรวมเส้นทางการขนส่งสินค้าผ่านด่านศุลกากรหนองคาย

ด่านศุลกากรหนองคายมีด่านพรมแดนที่จัดตั้งขึ้นตามกฎหมายกระทรวง จำนวน 3 แห่ง ได้แก่ (1) ด่านพรมแดนหนองคาย ตั้งอยู่บริเวณเชิงสะพานมิตรภาพไทย-ลาว 1 (หนองคาย-เวียงจันทน์) (2) ด่านพรมแดนรถไฟหนองคาย ตั้งอยู่บริเวณสถานีรถไฟหนองคาย และ (3) ด่านพรมแดนท่าเรือหนองคาย (ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2564 ไม่มีการนำเข้า-ส่งออกผ่านทางนี้)



ภาพที่ 3 แสดงที่ตั้งของด่านศุลกากรหนองคาย (สำนักงานศุลกากรหนองคาย) ด่านพรมแดนหนองคาย และด่านพรมแดนรถไฟหนองคาย (สถานีรถไฟหนองคาย)

ที่มา: <https://maps.google.co.th/>

เส้นทางการขนส่งสินค้าผ่านด่านศุลกากรหนองคายเป็นเส้นทางยุทธศาสตร์ที่เชื่อมโยงประเทศไทย สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาวและสาธารณรัฐประชาชนจีนที่มีการขนส่งผ่านทางถนนและทางราง โดยผ่านเมืองที่สำคัญในแต่ละประเทศ ได้แก่ คุณหมิง-โมฮาน-บ่อเต็น-

หลวงพระบาง-วังเวียง-เวียงจันทน์-ท่านาแล้ง-หนองคาย-อุดรธานี-นครราชสีมา-ท่าเรือแหลมฉบังหรือพื้นที่กรุงเทพและปริมณฑล โดยสินค้าที่ผ่านด่านศุลกากรหนองคายสามารถเชื่อมต่อจากสาธารณรัฐประชาชนจีนไปยังเครือข่ายรถไฟภายในประเทศ และต่อไปยังประเทศในเอเชียกลาง รัสเซีย และยุโรปได้ ขณะที่สินค้าจากจีนและลาวที่เข้าสู่ไทยสามารถกระจายต่อไปยังท่าเรือแหลมฉบัง ท่าเรือมาบตาพุด ท่าเรือกรุงเทพ และด่านชายแดนทางภาคใต้เพื่อส่งต่อไปยังประเทศมาเลเซียและสิงคโปร์ ซึ่งเป็นไปตามเส้นทางรถไฟสายสิงคโปร์-คุนหมิง (Singapore-Kunming Rail Link (SKRL)) ซึ่งถือเป็นเส้นทางที่สร้างโอกาสให้กับผู้ประกอบการไทยในการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ โดยเชื่อมต่อไปยังตลาดการค้าสำคัญอย่างจีนและยุโรป โดยเส้นทางรถไฟสายนี้มีแนวเส้นทางผ่านไทยเป็นศูนย์กลาง เริ่มต้นจากสิงคโปร์ มาเลเซีย ผ่านท่าเรือแหลมฉบังมายังหนองคาย เวียงจันทน์ บ่อเต็น โมฮาน คุนหมิง ฉงชิ่ง ชินเจียง อี้หนิง คาซัคสถาน รัสเซีย เบลารุส โปแลนด์ และเข้าสู่ทวีปยุโรป



ภาพที่ 4 แสดงเส้นทางการขนส่งจากประเทศไทยไปยังทวีปยุโรปและเส้นทางรถไฟสายสิงคโปร์-คุนหมิง ที่มา: กรมการขนส่งทางราง กระทรวงคมนาคม

แต่อย่างไรก็ตาม การขนส่งสินค้าทางรถไฟในเส้นทางประเทศไทย สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว สาธารณรัฐประชาชนจีน มายังด่านศุลกากรหนองคาย มีข้อจำกัดสำคัญด้านความแตกต่างของขนาดราง โดยโครงข่ายรถไฟของประเทศไทยและเส้นทางจากสถานีหนองคายข้ามสะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 1 ไปยังสถานีท่านาแล้ง ใช้รางขนาด 1,000 เมตร (Meter Gauge) ในขณะที่รถไฟจีน-ลาว ตั้งแต่สถานีเวียงจันทน์ได้ถึงบ่อเต็นและคุนหมิงใช้รางมาตรฐานขนาด 1,435 เมตร (Standard Gauge) ซึ่งเป็นขนาดเดียวกับระบบรถไฟของสาธารณรัฐประชาชนจีน ความแตกต่างดังกล่าวทำให้ไม่สามารถขนส่งสินค้าได้อย่างต่อเนื่องตลอดเส้นทาง จึงจำเป็นต้องมีการเปลี่ยนถ่ายสินค้าที่ท่าบกท่านาแล้ง (Thanaleng Dry Port) ในสาธารณรัฐประชาธิปไตย

ประชาชนลาว บริเวณศูนย์โลจิสติกส์เวียงจันทน์ (Vientiane Logistics Park: VLP) ที่ เป็นจุดเชื่อมต่อ การขนส่งทางราง 2 ระบบ คือ ระบบรางขนาด 1.435 เมตร ของโครงการรถไฟจีน-ลาว โดยต่อราง จากสถานีรถไฟเวียงจันทน์มายังบริเวณท่าบกท่าหนาแล้ง ระยะทาง 2.8 กิโลเมตร เชื่อมกับระบบราง ขนาด 1.000 ม. ที่ต่อกับระบบรางของรถไฟไทย



ภาพที่ 5 แสดงพื้นที่ศูนย์โลจิสติกส์เวียงจันทน์ (Vientiane Logistics Park: VLP)

ที่มา: website Vientiane Logistics Park (VLP)

ดังนั้น ในการขนส่งสินค้าจากจีนผ่านลาวมายังไทยผ่านด่านศุลกากรหนองคายเพื่อไปยังท่าเรือแหลมฉบังเพื่อส่งออกต่างประเทศ จะมีเส้นทางจากจุดผ่านแดน จุดเปลี่ยนถ่ายตู้สินค้า และรูปแบบการขนส่งในแต่ละประเทศสรุปได้ ดังนี้



ภาพที่ 6 แสดงเส้นทางโลจิสติกส์ จีน-ลาว-ไทย สู่ท่าเรือแหลมฉบัง

ที่มา: รวบรวมโดยผู้เสนอรายงานการศึกษา

ตารางที่ 2 แสดงปริมาณสินค้าผ่านแดนที่มีการขนส่งผ่านด่านศุลกากรหนองคายไปยังท่าเรือแหลมฉบัง

ปริมาณสินค้าผ่านแดน ผ่านด่านศุลกากรหนองคาย	ปริมาณสินค้า (ตัน)		
	ปีงบประมาณ พ.ศ.		
	2566	2567	2568
ด้านพรมแดนหนองคาย (ทางถนน)	149,609	275,865	363,974
ด้านพรมแดนสถานีรถไฟหนองคาย (ทางราง)	2,187	2,646	3,654

จากข้อมูลเปรียบเทียบปริมาณสินค้าผ่านแดนที่ผ่านทางด่านศุลกากรหนองคาย ทั้งทางถนนและทางราง เพื่อออกไปยังท่าเรือแหลมฉบัง ในปีงบประมาณ พ.ศ. 2566-2568 แสดงให้เห็นว่า สัดส่วนปริมาณสินค้าที่ขนส่งข้ามแดนโดยรถบรรทุกที่ด่านพรมแดนหนองคายมีปริมาณมากกว่าการขนส่งข้ามแดนโดยรถไฟที่ด่านพรมแดนสถานีรถไฟหนองคายอย่างมีนัยสำคัญ แต่เมื่อพิจารณาเฉพาะการขนส่งสินค้าผ่านแดนทางรถไฟก็เห็นได้ว่า การขนส่งสินค้าผ่านแดนทางรถไฟมีแนวโน้มเติบโตขึ้นในแต่ละปี

2.2.2 การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์ทางรางในพื้นที่จังหวัดหนองคาย

กระทรวงคมนาคมได้กำหนดแนวทางพัฒนาโครงข่ายคมนาคมบริเวณจังหวัดหนองคายให้เป็นประตูเชื่อมโยงการขนส่งและการค้าระหว่างประเทศไทย สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว และสาธารณรัฐประชาชนจีน โดยมีโครงการที่สำคัญ ได้แก่

1) โครงการรถไฟทางคู่ระยะที่ 2 ช่วงขอนแก่น-หนองคาย เป็นการก่อสร้างทางรถไฟเพิ่มอีกหนึ่งทางขนานกับทางรถไฟเดิม ระยะทางประมาณ 167 กิโลเมตร ผ่านจังหวัดขอนแก่น อุตรดิตถ์ และสิ้นสุดที่จังหวัดหนองคาย กำหนดเป้าหมายเปิดให้บริการประมาณปี พ.ศ. 2570 ซึ่งจะช่วยเพิ่มความจุของเส้นทาง ลดข้อจำกัดจากการใช้ทางเดี่ยว ลดระยะเวลาและต้นทุนการขนส่ง ตลอดจน เพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งสินค้าจากพื้นที่อุตสาหกรรมและศูนย์กระจายสินค้าในภาคตะวันออกเฉียงเหนือเข้าสู่จังหวัดหนองคายเพื่อเชื่อมต่อไปยัง สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว และจีน

2) โครงการพัฒนาศูนย์เปลี่ยนถ่ายสินค้าทางรถไฟและการปรับปรุงพื้นที่สถานีรถไฟหนองคาย เป็นแผนงานของการรถไฟแห่งประเทศไทยเพื่อรองรับการขนส่งสินค้าทางราง และเชื่อมต่อการขนส่งระหว่างไทย ลาว และจีน โดยระยะเร่งด่วนเป็นการปรับปรุงพื้นที่สถานีรถไฟหนองคายให้รองรับการตรวจปล่อยสินค้าระหว่างประเทศและการเปลี่ยนถ่ายสินค้าระหว่างการขนส่งทางถนนกับทางรถไฟ ส่วนระยะยาวเป็นการพัฒนาพื้นที่สถานีรถไฟนาทา ให้เป็นศูนย์เปลี่ยนถ่ายสินค้าและย่านกองเก็บตู้สินค้า รองรับการรวบรวม แยกประเภท ยกขน และพักตู้สินค้าที่ขนส่งระหว่างไทย ลาวและจีน การพัฒนาดังกล่าวจะช่วยลดความแออัดของสถานีหนองคายที่แยกกิจกรรมด้านผู้โดยสารออกจากกิจกรรมขนส่งสินค้า และสนับสนุนการเปลี่ยนรูปแบบของการขนส่งจากรถบรรทุกเป็นรถไฟหรือจากรถไฟเป็นรถบรรทุกได้อย่างเป็นระบบ

3) โครงการก่อสร้างสะพานมิตรภาพไทย-ลาว หนองคาย-เวียงจันทน์ แห่งที่ 2 ซึ่งเป็นการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งใหม่ มีระยะห่างจากสะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 1 ประมาณ 30 เมตร มีทั้งรางขนาด 1.000 เมตร (Meter Gauge) และรางขนาด 1.435 เมตร (Standard Gauge) โดยการรถไฟแห่งประเทศไทยอยู่ระหว่างการศึกษาออกแบบรายละเอียดและจัดทำผลกระทบสิ่งแวดล้อม โดยสะพานแห่งใหม่นี้จะช่วยแก้ไขข้อจำกัดของสะพานเดิมที่มีทั้งทางถนนและทางรางบนสะพานเดียวกัน การมีสะพานแห่งใหม่ที่รองรับการขนส่งทางรางโดยเฉพาะจะช่วยเพิ่มจำนวนขบวนรถไฟและปริมาณสินค้าที่ขนส่งข้ามแดน ตลอดจนรองรับการเชื่อมโยงกับทางรถไฟลาว-จีน และโครงข่ายรถไฟของประเทศไทยในอนาคต

2.2.3 การวิเคราะห์กรอบกฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้อง

พระราชบัญญัติศุลกากร พ.ศ. 2560 ได้กำหนดนิยามความหมาย “การผ่านแดน” ไว้ว่า การขนส่งของผ่านราชอาณาจักรจากด่านศุลกากรแห่งหนึ่งที่ขนส่งของเข้ามาไปยังด่านศุลกากรอีกแห่งหนึ่งที่ขนส่งของออกไป ภายใต้การควบคุมของศุลกากร โดยมีจุดเริ่มต้น และจุดสิ้นสุดของการขนส่งอยู่นอกราชอาณาจักร ไม่ว่าการขนส่งนั้นจะมีการขนถ่ายของเพื่อเปลี่ยนยานพาหนะ การเก็บรักษาของ การเปลี่ยนภาชนะบรรจุของเพื่อประโยชน์ในการขนส่ง หรือการเปลี่ยน รูปแบบของการขนส่งของด้วยหรือไม่ก็ตาม ทั้งนี้ จะต้องไม่มีการใช้ประโยชน์ใด ๆ ซึ่งของนั้นหรือมีพฤติกรรมใด ๆ เพื่อประโยชน์ทางการค้าเกี่ยวกับของดังกล่าวในราชอาณาจักร และได้มีการบัญญัติหมวดด้านการผ่านแดนไว้อย่างชัดเจนภายใต้หมวด 4 ส่วนที่ 1 โดยมาตรา 102 ได้กำหนดการยื่นใบขนสินค้าระยะเวลาที่ต้องนำของผ่านแดนออกไปนอกราชอาณาจักร รวมถึงระบุให้การผ่านแดนที่มีการข้ามแดนทางบกให้กระทำได้ต่อเมื่อมีความตกลงระหว่างประเทศ ดังนั้น จากนิยามจะเห็นได้ว่าการขนส่งของผ่านแดนที่ต้องขนถ่ายของเพื่อเปลี่ยนยานพาหนะภายใต้การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบมีกฎหมายศุลกากรรองรับไว้แล้ว

กรมศุลกากรได้กำหนดพิธีการผ่านแดนทางอิเล็กทรอนิกส์ รวมถึงการลงทะเบียนผู้ขอผ่านแดนและการวางหลักประกัน ตามประกาศกรมศุลกากรที่ 141/2560 ลงวันที่ 10 พฤศจิกายน 2560 เรื่อง พิธีการศุลกากรว่าด้วยการผ่านแดนตามความตกลงว่าด้วยการขนส่งทางถนนระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยและรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว และประกาศกรมศุลกากรที่ 185/2564 ลงวันที่ 1 ธันวาคม 2564 เรื่อง พิธีการศุลกากรว่าด้วยการผ่านแดนทางอิเล็กทรอนิกส์ และประกาศกรมศุลกากร ที่ 67/2568 ลงวันที่ 17 เมษายน 2568 เรื่อง พิธีการศุลกากรว่าด้วยการผ่านแดนทางอิเล็กทรอนิกส์ (ฉบับที่ 2) โดยแก้ไขเพิ่มเติมส่วนที่เกี่ยวข้องกับการกำหนดระยะเวลาการขนถ่ายของผ่านแดนทางรถไฟระหว่างด่านศุลกากรที่มีการนำของเข้าและด่านศุลกากรที่มีการนำของออก การกำหนดรูปแบบการปฏิบัติพิธีการทางศุลกากร การควบคุมและการกำกับดูแลการเคลื่อนย้ายของผ่านแดนที่มีการขนส่งทางรถไฟ และกำหนดรูปแบบการตรวจสอบของผ่านแดนที่มีการขนส่งทางรถไฟซึ่งจะเห็นได้ว่า ระเบียบปฏิบัติที่บังคับใช้อยู่ในปัจจุบัน เป็นการกำหนดรูปแบบการปฏิบัติพิธีการศุลกากรและการควบคุมสินค้าภายใต้การขนส่งเดี่ยวเป็นหลัก ไม่ว่าจะเป็นการนำผ่านโดยขนส่งทางถนนหรือทางราง ซึ่งกรมศุลกากรยังไม่มีกำหนดระเบียบปฏิบัติพิธีการศุลกากรสำหรับสินค้าผ่านแดนที่มีการเปลี่ยนถ่ายยานพาหนะ (Multimodal Transportation) ในการขนส่งจากด่านศุลกากรต้นทางไปยังด่านศุลกากรปลายทาง

2.2.4 คู่มือปฏิบัติสำหรับการดำเนินการด้านศุลกากรที่เกี่ยวข้องกับการเคลื่อนย้ายสินค้าโดยระบบขนส่งทางราง

คู่มือปฏิบัติสำหรับการดำเนินการด้านศุลกากรที่เกี่ยวข้องกับการเคลื่อนย้ายสินค้าโดยระบบขนส่งทางราง (Railway Guidance) จัดทำขึ้นโดยองค์การศุลกากรโลก เพื่อเป็นแนวทางให้กับประเทศสมาชิกในการปฏิบัติพิธีการศุลกากรสำหรับการเคลื่อนย้ายตู้สินค้าโดยระบบขนส่งทางราง ซึ่งคู่มือฉบับนี้ได้กำหนดรูปแบบการปฏิบัติพิธีการศุลกากรและการควบคุมทางศุลกากรในการเคลื่อนย้ายตู้สินค้า พร้อมทั้งตัวอย่างการดำเนินการของประเทศต่าง ๆ⁷ โดยกำหนดมาตรฐานสำหรับการปฏิบัติพิธีการทางศุลกากรในรูปแบบอิเล็กทรอนิกส์สำหรับการเคลื่อนย้ายสินค้าโดยระบบขนส่งทางรางไว้ดังนี้

1) การจัดทำข้อมูลใบขนสินค้าในรูปแบบอิเล็กทรอนิกส์: การปฏิบัติพิธีการทางศุลกากรสำหรับการเคลื่อนย้ายโดยระบบขนส่งทางรางให้จัดทำข้อมูลใบขนสินค้าและข้อมูลต่างๆ ในรูปแบบอิเล็กทรอนิกส์ บนพื้นฐานของการจัดส่งข้อมูลที่จำเป็นสำหรับการเคลื่อนย้ายสินค้าที่เป็นมาตรฐานเดียวกันและสอดคล้องกันทุกประเทศ เพื่อให้ชุดข้อมูลดังกล่าวนำไปใช้ประกอบการปฏิบัติพิธีการศุลกากรในทุกประเทศที่สินค้ามีการเคลื่อนย้ายตั้งแต่ประเทศต้นทางจนถึงประเทศปลายทาง

2) การจัดส่งข้อมูลในรูปแบบอิเล็กทรอนิกส์ล่วงหน้า: กำหนดให้ผู้ประกอบการระบบขนส่งทางราง จัดส่งข้อมูลในรูปแบบอิเล็กทรอนิกส์ล่วงหน้าก่อนที่สินค้ามาถึง (Pre-Arrival) โดยใช้รูปแบบของข้อมูลที่เรียบง่าย ชัดเจนและเกี่ยวข้องกับสินค้าที่จะทำการเคลื่อนย้ายโดยระบบขนส่งทางราง โดยให้ผู้ประกอบการระบบขนส่งทางรางเป็นผู้จัดส่งข้อมูลดังกล่าว การดำเนินการเช่นนี้จะทำให้เกิดประโยชน์กับห่วงโซ่อุปทานการเคลื่อนย้ายสินค้าโดยระบบขนส่งทางรางทั้งระบบ

3) ข้อเสนอแนะแนวทางปฏิบัติตามคู่มือในการปฏิบัติพิธีการศุลกากรสำหรับการขนส่งผ่านแดนโดยระบบอิเล็กทรอนิกส์

3.1) หน่วยงานศุลกากรต้องนำระบบเทคโนโลยีสารสนเทศมาปรับใช้กับการปฏิบัติพิธีการทางศุลกากรและการนำส่งข้อมูลต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง

3.2) การนำส่งข้อมูลทางระบบอิเล็กทรอนิกส์ต้องกำหนดชุดข้อมูลที่เป็นมาตรฐานสากลและสอดคล้องกับการเคลื่อนย้ายตู้สินค้าโดยระบบขนส่งทางราง

3.3) หน่วยงานศุลกากรควรอำนวยความสะดวกทางการค้าในระบบห่วงโซ่อุปทานการเคลื่อนย้ายสินค้าโดยระบบขนส่งทางราง โดยนำระบบอิเล็กทรอนิกส์มาใช้ในการประเมินความเสี่ยงของสินค้า

⁷ World Customs Organization, *Railway Guidance* (2021), [Online], 2026, Available from: <https://www.wcoomd.org/en/topics/facilitation/instrument-and-tools/tools/wco-railway-guidance.aspx> [7 กรกฎาคม 2569].

3.4) ระบบคอมพิวเตอร์ของผู้ประกอบการระบบขนส่งสินค้าทางรางควรเชื่อมต่อกับระบบของหน่วยงานศุลกากร หรือสามารถเข้าถึงระบบของผู้ประกอบการระบบขนส่งสินค้าทางรางได้อย่างเต็มรูปแบบเพื่อให้หน่วยงานศุลกากรนำข้อมูลมาใช้ในการควบคุมและปฏิบัติพิธีการทางศุลกากรได้

2.2.5 กรอบมาตรฐานความปลอดภัยการค้าระหว่างประเทศ (SAFE Framework of Standards)

กรอบมาตรฐานความปลอดภัยการค้าระหว่างประเทศ (SAFE Framework of Standards) ขององค์การศุลกากรโลก มีวัตถุประสงค์เพื่อรักษาความปลอดภัยในห่วงโซ่อุปทานสากลควบคู่ไปกับการอำนวยความสะดวกทางการค้า โดยเน้นการบริหารความเสี่ยง (Risk Management) ผ่านการส่งข้อมูลสินค้าระหว่างประเทศล่วงหน้าแบบอิเล็กทรอนิกส์ (Advance Electronic Information) เพื่อให้เจ้าหน้าที่ศุลกากรวิเคราะห์ ประเมิน และคัดกรองตู้สินค้าที่มีความเสี่ยงสูงได้ตั้งแต่ต้นทางก่อนที่สินค้าจะเดินทางมาถึงปลายทาง จึงมีการนำมาประยุกต์ใช้กับการค้าผ่านแดนใน 2 มิติสำคัญ ได้แก่ (1) มิติด้านการบริหารความเสี่ยงล่วงหน้า (Advance Risk Management) โดยใช้การส่งข้อมูลสินค้าระหว่างประเทศล่วงหน้าแบบอิเล็กทรอนิกส์ เพื่อวิเคราะห์ คัดกรอง และประเมินระดับความเสี่ยงของตู้สินค้าผ่านแดนก่อนที่สินค้าจะมาถึงพรมแดน และ (2) มิติการใช้เทคโนโลยีและเครื่องมือควบคุมแบบไม่สัมผัส ในการนำเครื่องมือตรวจค้นแบบไม่เปิดทำลาย (Non-Intrusive Inspection: NII) มาใช้ เช่น เครื่องเอกซเรย์ตู้สินค้าเพื่อคัดกรองสินค้าโดยไม่ต้องเปิดตู้สินค้า ควบคู่กับการใช้ซีลอิเล็กทรอนิกส์ (e-Seals) และระบบติดตาม GPS เพื่อตรวจสอบสถานะและป้องกันการเปิดตู้ระหว่างการขนส่ง และรักษาความปลอดภัยของตู้สินค้าตลอดระยะเวลาที่เคลื่อนย้ายผ่านประเทศ การนำเทคโนโลยี ดังกล่าวมาประยุกต์ใช้ร่วมกับระบบข้อมูลล่วงหน้าจะทำให้การผ่านพิธีการศุลกากรเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ กำหนดเป้าหมายสินค้าที่มีความเสี่ยงสูงได้อย่างแม่นยำ โดยไม่สร้างอุปสรรคหรือความล่าช้าให้กับสินค้าที่ถูกกฎหมาย

การบูรณาการ SAFE Framework เข้ากับการค้าผ่านแดน จึงไม่ใช่เพียงแค่การยกระดับมาตรการด้านความมั่นคงและปลอดภัย (Safety & Security) ให้รัดกุม ป้องกันการรั่วไหลและการกระทำผิดกฎหมาย แต่ยังช่วยลดระยะเวลาและต้นทุนโลจิสติกส์ ส่งผลให้การค้าผ่านแดนมีความน่าเชื่อถือ ปลอดภัย และมีประสิทธิภาพตามมาตรฐานสากล

2.2.6 การศึกษาตัวอย่างแนวปฏิบัติที่เป็นเลิศ (Best Practices) จากต่างประเทศ

2.2.6.1 แนวปฏิบัติที่เป็นเลิศ (Best Practices) ของประเทศสวิตเซอร์แลนด์

1) ภาพรวมเส้นทางขนส่ง: ประเทศสวิตเซอร์แลนด์ตั้งอยู่กึ่งกลางทวีปยุโรป และเป็นจุดเชื่อมโยงการค้าระหว่างยุโรปเหนือกับยุโรปใต้ โดยเฉพาะแนวระเบียง Rhine-Alpine Corridor ซึ่งเชื่อมต่อท่าเรือรอตเตอร์ดัมและแอนต์เวิร์ป ผ่านเยอรมนีและสวิตเซอร์แลนด์ไปยังอิตาลีและ

ทะเลเมดิเตอร์เรเนียน เส้นทางดังกล่าวเป็นหนึ่งในระเบียบการขนส่งสินค้าที่มีปริมาณการขนส่งสูงที่สุดของยุโรป รัฐบาลสวิตเซอร์แลนด์จึงมีนโยบายถ่ายโอนการขนส่งสินค้าจากถนนสู่ทางราง (Modal Shift Policy) เพื่อลดการจราจรและผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม จึงได้ลงทุนโครงสร้างพื้นฐานด้านรถไฟและศูนย์เปลี่ยนถ่ายสินค้า (Intermodal Terminals) เช่น Basel Gateway, Zürich Limmattal และ Lugano รองรับการเปลี่ยนถ่ายตู้สินค้าระหว่างรถไฟกับรถบรรทุกโดยไม่ต้องเปิดตู้สินค้า ส่งผลให้การขนส่งข้ามพรมแดนมีความรวดเร็วและปลอดภัยมากขึ้น

2) ขั้นตอนพิธีการศุลกากรสำหรับสินค้าผ่านแดน: สวิตเซอร์แลนด์ไม่ได้เป็นสมาชิกสหภาพยุโรป แต่เป็นภาคีของ Common Transit Convention (CTC) จึงทำให้สามารถใช้ระบบพิธีการศุลกากรผ่านแดนร่วมกับประเทศสมาชิกสหภาพยุโรป และประเทศภาคีอื่น ๆ ได้ โดยการผ่านแดนกำหนดให้ต้องยื่นข้อมูลล่วงหน้าก่อนสินค้ามาถึงด่านศุลกากร โดยระบุรายละเอียดสินค้า เส้นทาง ด่านต้นทางและปลายทาง รวมทั้งหลักประกันภาษีอากร ซึ่งระบบจะประเมินความเสี่ยงก่อนสินค้าถึงชายแดน ศุลกากรต้นทางจะตรวจสอบความถูกต้องของข้อมูล และออกเลขอ้างอิงการผ่านแดน ในกรณีที่มีการเปลี่ยนถ่ายยานพาหนะ เมื่อสินค้าเคลื่อนย้ายมาถึงศูนย์เปลี่ยนถ่าย เช่น Basel Gateway จะมีการขนย้ายตู้สินค้าระหว่างรถไฟกับรถบรรทุก เพื่อขนส่งต่อไปโดยไม่มีการเปิดตู้สินค้า หากหมายเลขซีลศุลกากรยังสมบูรณ์และระบบบริหารความเสี่ยงไม่กำหนดให้ตรวจเพิ่มเติม ทั้งนี้ ศุลกากรจะใช้ระบบวิเคราะห์ความเสี่ยงในการคัดกรองสินค้า โดยสินค้าที่มีความเสี่ยงสูงจะตรวจสอบด้วยเครื่องเอกซเรย์ หรือเปิดตรวจ เมื่อสินค้าถึงศุลกากรปลายทาง เจ้าหน้าที่จะตรวจสอบความถูกต้องของข้อมูล หมายเลขซีล และเอกสารประกอบ โดยระบบอิเล็กทรอนิกส์จะแจ้งผลกลับไปยังศุลกากรต้นทางโดยอัตโนมัติ

กรณีศึกษาของสวิตเซอร์แลนด์ซึ่งเป็นต้นแบบของพิธีการศุลกากรผ่านแดนที่รองรับการขนส่งหลายรูปแบบ ในลักษณะ Rail-Road Intermodal Transport ซึ่งสะท้อนให้เห็นว่าความสำเร็จของการขนส่งสินค้าผ่านแดนเกิดจากการบูรณาการโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์กับระบบศุลกากรดิจิทัล โดยใช้ข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์เพียงครั้งเดียวตลอดเส้นทางผ่านแดน การควบคุมสินค้าด้วยข้อมูลและการบริหารความเสี่ยง แทนการตรวจซ้ำหลายครั้ง การออกแบบศูนย์เปลี่ยนถ่ายสินค้าให้รองรับการเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งโดยไม่ต้องเปิดตู้สินค้า และการเชื่อมโยงข้อมูลระหว่างศุลกากรต้นทางและปลายทางแบบเรียลไทม์

2.2.6.2 แนวปฏิบัติที่เป็นเลิศ (Best Practices) ของประเทศคาซัคสถาน

1) ภาพรวมเส้นทางขนส่ง: คาซัคสถานเป็นศูนย์กลางการขนส่งสินค้าบนเส้นทาง Belt and Road Initiative (BRI) เชื่อมโยงการขนส่งระหว่างสาธารณรัฐประชาชนจีนกับภูมิภาคเอเชียกลางและยุโรป โดยจุดยุทธศาสตร์ที่สำคัญ คือ Khorgos-Eastern Gate Dry Port เป็นจุดผ่านแดนและท่าเรือสำคัญที่เป็นจุดร่วมของระบบรางที่มีความกว้างต่างกัน กล่าวคือ จีนใช้ราง

มาตรฐานขนาด 1.435 เมตร ขณะที่คาคัสสถานใช้รางกว้างขนาด 1.520 เมตร ส่งผลให้ตู้สินค้าทุกขบวนที่ผ่านจุดดังกล่าวต้องเข้าสู่กระบวนการเปลี่ยนถ่ายตู้สินค้า หรือเปลี่ยนโบกี้รถไฟก่อนเดินทางต่อไปยังยุโรปหรือเอเชียกลาง โดย Khorgos Dry Port ได้รับการออกแบบให้เป็นศูนย์โลจิสติกส์แบบครบวงจร รองรับการขนส่งหลายรูปแบบ ประกอบด้วย ลานเปลี่ยนถ่ายตู้สินค้า คลังสินค้า ลานพักตู้ ระบบสแกนสินค้า พื้นที่ศุลกากร และศูนย์บริการด้านโลจิสติกส์ในพื้นที่เดียวกัน ทำให้ลดระยะเวลาการเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งและเพิ่มประสิทธิภาพของการขนส่งข้ามพรมแดนได้อย่างมีนัยสำคัญ

2) ขั้นตอนพิธีการศุลกากรสำหรับสินค้าผ่านแดน: คาคัสสถานอยู่ภายใต้กฎหมายศุลกากรของสหภาพเศรษฐกิจยูเรเชียที่กำหนดให้ผู้ขนส่งหรือผู้แทนยื่นข้อมูลผ่านแดนเข้าสู่ระบบศุลกากรล่วงหน้าก่อนสินค้าถึงชายแดน เพื่อให้ศุลกากรประเมินความเสี่ยงล่วงหน้าและกำหนดรูปแบบการตรวจสอบ เมื่อสินค้ามาถึงด่าน Khorgos ศุลกากรจะรับคำขอผ่านแดนและออกใบขนสินค้าโดยกำหนดด้านปลายทาง เส้นทาง และระยะเวลาที่ต้องขนส่งให้แล้วเสร็จภายใต้ระบบควบคุมของศุลกากร และใช้ระบบบริหารความเสี่ยงเพื่อคัดกรองการตรวจ สินค้าที่มีความเสี่ยงสูงอาจถูกตรวจสอบหรือเปิดตรวจตามความจำเป็น ในการเปลี่ยนถ่ายตู้สินค้า ตู้สินค้าถูกยกด้วยเครนจากรถไฟรางมาตรฐานของจีนไปยังรถไฟรางกว้างของคาคัสสถาน หรือเปลี่ยนไปเป็นรถบรรทุก โดยตู้สินค้ายังคงอยู่ภายใต้การควบคุมของศุลกากรตลอดกระบวนการ เมื่อสินค้าถึงด่านศุลกากรที่ออกจากรประเทศ ผู้ขนส่งยื่นใบขนสินค้าผ่านแดนและเอกสารประกอบต่อศุลกากรปลายทางเพื่อยุติความรับผิดชอบภายใต้ระบบผ่านแดนตามที่กฎหมายกำหนด

กรณีศึกษาของประเทศคาคัสสถานซึ่งเป็นต้นแบบการบริหารพิธีการศุลกากรสำหรับสินค้าผ่านแดนรองรับการขนส่งหลายรูปแบบ (Multimodal Transit) กรณี Khorgos Gateway แสดงให้เห็นว่า การเปลี่ยนถ่ายยานพาหนะไม่ได้เป็นอุปสรรคในการขนส่ง หากมีการออกแบบโครงสร้างพื้นฐานและพิธีการศุลกากรให้ทำงานควบคู่กัน โดยหัวใจสำคัญประกอบด้วย การรวมพื้นที่เปลี่ยนถ่ายสินค้า คลังสินค้า และพื้นที่ศุลกากรไว้ในศูนย์เดียว (One-Stop Dry Port) การยื่นข้อมูลล่วงหน้าและใช้ระบบบริหารความเสี่ยงเพื่อลดเวลาการตรวจปล่อย การควบคุมสินค้าผ่านแดนด้วย Transit Declaration ตลอดเส้นทาง แทนการตรวจซ้ำทุกจุด และการรองรับการขนส่งหลายรูปแบบ (Rail-Rail และ Rail-Road) ภายใต้ระบบศุลกากรเดียว

2.2.7 การวิเคราะห์เปรียบเทียบแนวทางการปฏิบัติพิธีการศุลกากรผ่านแดน

การศึกษาพิธีการศุลกากรผ่านแดนโดยระบบขนส่งทางรางควบคู่กับแนวทางการดำเนินการในระดับมาตรฐานสากลที่กำหนดไว้ในคู่มือ Railway Guidance สามารถวิเคราะห์และเปรียบเทียบแนวทางการปฏิบัติพิธีการศุลกากรผ่านแดน สรุปได้ดังนี้

ตารางที่ 3 แสดงการเปรียบเทียบการปฏิบัติพิธีการทางศุลกากรขนย้ายสินค้าทางรางและแนวทางตาม Railway Guidance

แนวทางการดำเนินการตามคู่มือปฏิบัติ Railway Guidance	กระบวนการงานในการปฏิบัติพิธีการศุลกากรผ่านแดนโดยระบบขนส่งทางรางของประเทศไทย
การปฏิบัติพิธีการศุลกากรโดยระบบอิเล็กทรอนิกส์ - นำระบบเทคโนโลยีสารสนเทศมาปรับใช้กับการปฏิบัติพิธีการทางศุลกากร - ข้อมูลทางระบบอิเล็กทรอนิกส์ต้องกำหนดชุดข้อมูลที่เป็นมาตรฐานสากลและสอดคล้องกับการเคลื่อนย้ายตู้สินค้า - นำระบบอิเล็กทรอนิกส์มาใช้ในการประเมินความเสี่ยงเพื่อคัดเลือกว่าผู้คอนเทนเนอร์ที่จะทำการตรวจสอบ เพื่ออำนวยความสะดวกทางการค้าให้กับผู้ประกอบการ - ระบบอิเล็กทรอนิกส์ของหน่วยงานศุลกากรควรเชื่อมโยงกับผู้ประกอบการระบบขนส่งทางราง	กรมศุลกากรมีระบบศุลกากรอิเล็กทรอนิกส์รองรับการปฏิบัติพิธีการศุลกากรในรูปแบบอิเล็กทรอนิกส์ ในส่วนของข้อมูลรายงานยานพาหนะเข้าและออก ข้อมูลใบขนสินค้า และการเคลื่อนย้ายสินค้าโดยระบบขนส่งทางราง ซึ่งกำหนดไว้ในประกาศกรมศุลกากรที่ 171/2568 เรื่อง พิธีการศุลกากรว่าด้วยการขนส่งของขาเข้าทางรถไฟจากสถานีพรมแดนเพื่อนำไปปฏิบัติพิธีการทางศุลกากร ณ สถานีรถไฟภายในประเทศ และการขนส่งของขาออกทางรถไฟเพื่อนำไปปฏิบัติพิธีการทางศุลกากร ณ สถานีรถไฟภายในประเทศเพื่อนำไปส่งออก ณ สถานีรถไฟพรมแดน และประกาศกรมศุลกากร ที่ 67/2568 เรื่อง พิธีการศุลกากรว่าด้วยการผ่านแดนทางอิเล็กทรอนิกส์ (ฉบับที่ 2) สำหรับของผ่านแดนที่มีการขนส่งทางรถไฟ โดยในส่วนของข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับการนำเข้า ส่งออก และนำผ่าน ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกภาคส่วนจะทำการส่งข้อมูลในรูปแบบอิเล็กทรอนิกส์เข้าสู่ระบบคอมพิวเตอร์ศุลกากร ซึ่งพนักงานศุลกากรสามารถใช้ข้อมูลดังกล่าวในการบริหารความเสี่ยงได้ แต่เอกสารประกอบการปฏิบัติพิธีการศุลกากรบางประเภท ได้แก่ คำร้องขอขนส่งของทางรถไฟ รายงานการขนส่งของทางรถไฟและสัญญาประกันและทัณฑ์บนยังคงอยู่ในรูปแบบกระดาษ เนื่องจากระบบอิเล็กทรอนิกส์ของกรมศุลกากรยังไม่มีเชื่อมโยงข้อมูลกับการรถไฟแห่งประเทศไทย และผู้รับผิดชอบการขนส่งของทางรถไฟ

การดำเนินพิธีการศุลกากรสำหรับสินค้าผ่านแดนของประเทศไทย กรมศุลกากรได้ดำเนินการตามอนุสัญญาเกียวโต (ฉบับแก้ไข) (Revised Kyoto Convention) ที่กำหนดให้ประเทศสมาชิกต้องนำระบบเทคโนโลยีสารสนเทศมาใช้ในการกระบวนการทางศุลกากร ซึ่งเป็นประโยชน์ต่อการให้บริการและการควบคุมทางศุลกากร โดยสรุปเป็นขั้นตอนได้ ดังนี้

- 1) ผู้ขนส่งสินค้าผ่านแดนลงทะเบียนต่อกรมศุลกากรพร้อมทั้งวางหลักประกัน
- 2) ส่งข้อมูลล่วงหน้าก่อนสินค้ามาถึง โดยส่งข้อมูลบัญชีสินค้า (Manifest) ในรูปแบบอิเล็กทรอนิกส์เข้าสู่ระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากร

3) การจัดทำใบขนส่งสินค้าผ่านแดนในรูปแบบอิเล็กทรอนิกส์ โดยผู้ขนส่งสินค้าผ่านแดนยื่นข้อมูลใบขนส่งสินค้าสู่ระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากร พร้อมแนบเอกสารที่เกี่ยวข้อง เช่น บัญชีราคาสินค้า และเอกสารการขนส่ง ต่อด้านศุลกากรต้นทาง

4) การจัดทำใบเคลื่อนย้ายสินค้าในรูปแบบอิเล็กทรอนิกส์ เพื่อกำกับตู้สินค้าที่เคลื่อนย้ายออกจากด้านศุลกากรต้นทางไปยังด้านศุลกากรปลายทาง

5) การตรวจสอบสินค้าผ่านแดน ตู้สินค้าผ่านแดนต้องผ่านการตรวจสอบด้วยเครื่องเอกซเรย์เพื่อเก็บข้อมูลเปรียบเทียบภาพเอกซเรย์ระหว่างด้านศุลกากรต้นทางและปลายทาง โดยไม่ต้องเปิดตรวจทางกายภาพ ยกเว้นกรณีมีเหตุสงสัยที่จะกระทำผิดกฎหมาย

6) การควบคุมสินค้าระหว่างการขนส่ง เมื่อศุลกากรต้นทางอนุญาตให้เคลื่อนย้ายสินค้าออกจากด่านแล้ว สินค้าจะอยู่ภายใต้การควบคุมของศุลกากรจนกว่าจะถึงด้านศุลกากรปลายทาง โดยใช้มาตรการควบคุม ได้แก่ การติดซีลศุลกากร การกำหนดเส้นทางขนส่ง และระยะเวลาการขนส่ง

7) เมื่อตู้สินค้าผ่านแดนถึงด้านศุลกากรปลายทาง เจ้าหน้าที่จะตรวจสอบหมายเลขซีล ความสมบูรณ์ของซีล และระยะเวลาการขนย้ายจากด้านศุลกากรต้นทางมายังปลายทางตามยานพาหนะที่ใช้ในการขนส่ง และระยะเวลาการผ่านแดนตามที่กฎหมายกำหนด หากถูกต้องครบถ้วน จะอนุญาตให้นำตู้สินค้าผ่านออกนอกประเทศได้

2.2.8 การวิเคราะห์เปรียบเทียบต้นทุนค่าใช้จ่ายในการขนส่งสินค้าทางรางและทางถนน

การเปรียบเทียบต้นทุนค่าใช้จ่ายต่อหน่วยระหว่างการขนส่งสินค้าทางรถไฟ (ทางราง) และการขนส่งสินค้าโดยรถบรรทุก (ทางถนน) สามารถวิเคราะห์เปรียบเทียบได้ ดังนี้

1) การขนส่งทางถนน: มีจุดเด่นด้านความยืดหยุ่นสูง สามารถให้บริการแบบ Door-to-Door และเข้าถึงผู้ส่งสินค้าต้นทางและผู้รับปลายทางได้โดยตรง เหมาะสำหรับสินค้าที่ต้องการความรวดเร็วหรือมีปริมาณไม่มากในการขนส่งสินค้า แต่ต้นทุนการขนส่งต่อหน่วยค่อนข้างสูง และมีความเสี่ยงจากสภาพการจราจร ความล่าช้าบริเวณจุดผ่านแดน ตลอดจนข้อจำกัดด้านความปลอดภัยและการปล่อยก๊าซเรือนกระจกในระดับสูง

2) การขนส่งทางราง: มีจุดเด่นด้านต้นทุนการขนส่งที่ต่ำกว่าทางถนนประมาณ 3-5 เท่า และสามารถขนส่งสินค้าได้ในปริมาณมากกว่าการขนส่งทางถนน โดยสามารถขนส่งสินค้าได้ประมาณ 200-500 ตันต่อเที่ยว ขณะที่รถบรรทุกหนึ่งคันสามารถขนส่งได้เพียง 20-40 ตันต่อเที่ยว

ในการประเมินความคุ้มค่า (Cost-Benefit Summary) การขนส่งทางถนนและทางราง สามารถสรุปได้ ดังนี้

ตารางที่ 4 แสดงความคุ้มค่าระหว่างการขนส่งทางถนนและทางราง⁸

ปัจจัย	ทางถนน	ทางราง	เปรียบเทียบ
ต้นทุนระยะสั้น	ต่ำ	สูง	ทางถนนได้เปรียบ
ต้นทุนระยะกลาง-ไกล	สูง	ต่ำ	ทางรางได้เปรียบ
ความยืดหยุ่น	สูง	ต่ำ	ทางถนนได้เปรียบ
ปริมาณ	ต่ำ	สูง	ทางรางได้เปรียบ
ความเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม	ต่ำ	สูง	ทางรางได้เปรียบ

เมื่อวิเคราะห์อัตราต้นทุนเฉลี่ยการขนส่งสินค้าโดยคำนวณจากน้ำหนักและระยะทางต่อรูปแบบการขนส่ง พบว่า การขนส่งทางถนนมีอัตราต้นทุนค่าขนส่งต่อหน่วยที่ 3.6 บาท/ตัน-กิโลเมตร แต่อัตราต้นทุนค่าขนส่งต่อหน่วยของการขนส่งทางรางอยู่ที่ 1.9 บาท/ตัน-กิโลเมตร

ดังนั้น หากวิเคราะห์ถึงสภาพแวดล้อมทางกายภาพและข้อมูลเชิงสถิติของสินค้าผ่านแดนระหว่างด่านศุลกากรหนองคายและท่าเรือแหลมฉบัง พบว่า สินค้าส่วนใหญ่เป็นวัตถุดิบที่มีปริมาณการขนส่งต่อเที่ยวจำนวนมากส่งผลให้ค่าใช้จ่ายในการขนส่งสินค้าสูง ประกอบกับข้อจำกัดด้านขนาดของรางที่แตกต่างกันของ 3 ประเทศ ทำให้การขนส่งจึงยังคงใช้รถบรรทุกเป็นหลัก แต่หากเปลี่ยนการขนส่งมาเป็นระบบขนส่งทางรางจะช่วยลดค่าใช้จ่ายในระบบโลจิสติกส์ได้อย่างมีนัยสำคัญ โดยปรับมาใช้รูปแบบการขนส่งสินค้าต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Multimodal Transportation) เพื่อรองรับรถบรรทุกสินค้าผ่านแดนที่มาจากสาธารณรัฐประชาชนจีนและสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว ข้ามแดนทางด่านพรมแดนหนองคายและเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งเป็นทางรางเพื่อไปยังท่าเรือแหลมฉบังและในทางกลับกัน ซึ่งรูปแบบดังกล่าวมีความเหมาะสมและยืดหยุ่น ลดข้อจำกัดของการขนส่งแต่ละรูปแบบและเพิ่มประสิทธิภาพระบบโลจิสติกส์โดยรวม โดยพบว่าอัตราต้นทุนค่าขนส่งต่อหน่วยสำหรับการขนส่งแบบ Multimodal Transportation จะมีต้นทุนเฉลี่ยที่ 2.2 บาท/ตัน-กิโลเมตร จะสามารถลดต้นทุนการขนส่งได้ประมาณร้อยละ 30-40 เมื่อเทียบกับการใช้รถบรรทุกเพียงอย่างเดียว อีกทั้งยังช่วยลดความแออัดของการจราจรบริเวณจุดผ่านแดน เพิ่มความปลอดภัยและลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม

⁸ Krissada Namchimplee, Takuro Inohae and Arjaree Saengsathien, *Multimodal transport efficiency in agricultural supply chains: a case study of rail-road integration in Thailand's sugar logistics*, [Online], 2026, Available from: https://www.researchgate.net/publication/399248555_Multimodal_transport_efficiency_in_agricultural_supply_chains_a_case_study_of_rail-road_integration_in_Thailand's_sugar_logistics.

ตารางที่ 5 แสดงข้อมูลเปรียบเทียบต้นทุนต่อหน่วยที่ใช้ในการขนส่งสินค้าผ่านแดนจากด้านศุลกากรหนองคายไปยังท่าเรือแหลมฉบัง

ปริมาณสินค้าผ่านแดนรวมปีงบประมาณ 66-68 (ตัน)	ต้นทุนค่าขนส่งสินค้า (ล้านบาท)			เปรียบเทียบต้นทุนถนน VS Multi modal	ร้อยละ	เปรียบเทียบต้นทุนถนน VS ระบบขนส่งทางราง	ร้อยละ
	ทางถนน (*3.6บาท* 715 กม.)	ทางราง (*1.9บาท* 715 กม.)	Multi modal (*2.2บาท* 715 กม.)				
	2,032.04	1,072.47	1,241.80	790.24	38.89	959.58	47.22

จากตารางข้างต้น จะเห็นได้ว่า ปีงบประมาณ พ.ศ. 2566-2568 ปริมาณสินค้าผ่านแดนที่ผ่านทางด้านศุลกากรหนองคายไปยังท่าเรือแหลมฉบังรวมทั้งสิ้น 789,448.93 ตัน เป็นการขนส่งสินค้าที่บรรจุในตู้คอนเทนเนอร์เพื่อขนส่งลงเรือบรรทุกตู้คอนเทนเนอร์ ซึ่งเป็นรูปแบบที่เหมาะสมกับการขนส่งทางรางมากที่สุด หากนำข้อมูลปริมาณสินค้านี้มาคำนวณเปรียบเทียบต้นทุนต่อหน่วยสำหรับการขนส่งสินค้าทางถนน ทางรางและการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Multimodal Transportation) ที่คำนวณต้นทุนต่อหน่วยตามระยะทางและน้ำหนัก โดยมีระยะทางระหว่างด้านศุลกากรหนองคายถึงท่าเรือแหลมฉบังประมาณ 715 กิโลเมตร จะพบว่า การขนส่งสินค้าผ่านแดนโดยใช้ระบบขนส่งทางถนน ซึ่งมีอัตราต้นทุนต่อหน่วยที่ 3.6 บาท/ตัน-กิโลเมตร มีต้นทุนการขนส่งสินค้าอยู่ที่ประมาณ 2,032.04 ล้านบาท แต่หากใช้รูปแบบการขนส่งในระบบรางที่มีอัตราต้นทุนต่อหน่วยที่ 1.9 บาท/ตัน-กิโลเมตร จะมีต้นทุนการขนส่งสินค้าอยู่ที่ประมาณ 1,072.47 ล้านบาท ซึ่งน้อยกว่าการขนส่งทางถนนประมาณ 959.58 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 47.22 ในขณะที่ใช้ระบบการขนส่งแบบ Multimodal Transportation ที่มีการขนส่งทางถนนในช่วงต้น (First mile) และช่วงท้ายของการขนส่ง (Last mile) เพื่อนำสินค้าข้ามแดนโดยรถบรรทุก มีอัตราต้นทุนต่อหน่วยที่ 2.2 บาท/ตัน-กิโลเมตร จะมีต้นทุนการขนส่งสินค้าประมาณ 1,241.80 ล้านบาท ซึ่งน้อยกว่าการขนส่งทางถนนประมาณ 790.24 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 38.89 โดยต้นทุนค่าใช้จ่ายมียอดลดลงอย่างมีนัยสำคัญ ซึ่งเป็นข้อได้เปรียบในการแข่งขันทางการค้าสำหรับผู้ประกอบการในประเทศ

2.2.9 การวิเคราะห์ด้วย SWOT Analysis

การประเมินศักยภาพการปฏิบัติพิธีการศุลกากรสำหรับการขนส่งสินค้าผ่านแดนที่สนับสนุนการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบทางด้านศุลกากรหนองคาย

จุดแข็ง (Strengths)

- เป็นประตูการค้าสำคัญที่เชื่อมโยงประเทศไทย สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว และจีน

- มีโครงสร้างพื้นฐานรองรับทั้งทางถนนและทางรถไฟ
- มีระบบศุลกากรอิเล็กทรอนิกส์รับปฏิบัติพิธีการศุลกากรได้อย่างมีประสิทธิภาพ
- เพิ่มความยืดหยุ่นในการเลือกใช้บริการขนส่งสินค้าที่เหมาะสมในแต่ละช่วงของเส้นทาง (Road-Rail)
- มีเส้นทางขนส่งสินค้าทางรางที่เชื่อมต่อกับท่าเรือแหลมฉบังโดยตรง ทำให้เกิดเส้นทาง Rail-Road-Sea Corridor

จุดอ่อน (Weaknesses)

- ระบบข้อมูลสินค้าผ่านแดนยังไม่มี การเชื่อมโยงระหว่างประเทศอย่างสมบูรณ์
- ความพร้อมของโครงสร้างพื้นฐานยังไม่สมบูรณ์ โดยสถานีรถไฟหนองคายมีพื้นที่จำกัด และไม่สามารถขยายพื้นที่ให้รองรับกิจกรรมการขนถ่ายตู้สินค้า การตรวจสอบตู้สินค้า รวมถึงลานพักตู้สินค้าได้อย่างมีประสิทธิภาพ
- ระเบียบปฏิบัติพิธีการศุลกากรผ่านแดนยังไม่รองรับรูปแบบการขนส่งในการเปลี่ยนถ่ายยานพาหนะ

โอกาส (Opportunities)

- การเติบโตทางการค้าระหว่างจีนกับอาเซียน
- การพัฒนาเส้นทางรถไฟไทย-ลาว-จีน
- นโยบายรัฐบาลในการผลักดันประเทศไทยเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ของภูมิภาค
- การจัดการโลจิสติกส์ที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม (Green Logistics) ลดค่าใช้จ่ายลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจก และตอบสนองต่อสังคม

อุปสรรค (Threats)

- การแข่งขันจากเส้นทางขนส่งผ่านประเทศเพื่อนบ้าน
- ความเสี่ยงในการลักลอบสับเปลี่ยนสินค้าระหว่างการเปลี่ยนถ่ายยานพาหนะ หากไม่มีระบบการควบคุมที่มีประสิทธิภาพ
- ความผันผวนของเศรษฐกิจโลกที่ส่งผลต่อปริมาณการค้าระหว่างประเทศ
- ระบบงานศุลกากรที่ยังไม่รองรับการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ อาจทำให้เกิดความล่าช้าในกระบวนการ

2.3 สรุปผลการศึกษา

การศึกษาแนวทางปฏิบัติพิธีการศุลกากรสำหรับการขนส่งสินค้าต่อเนื่องหลายรูปแบบผ่านด่านศุลกากรหนองคาย พบว่า การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมในภูมิภาคจากโครงการ Belt and Road Initiative (BRI) และการเปิดให้บริการรถไฟจีน-ลาว (China-Laos Railway) เป็นจุดแข็ง

ที่ทำให้ด้านศุลกากรหนองคายมีบทบาทสำคัญในฐานะประตูการค้าระหว่างประเทศบนเส้นทางโลจิสติกส์จีน-ลาว-ไทย ที่เป็นจุดเชื่อมโยงการขนส่งทางราง ทางถนน และทางทะเลที่เชื่อมต่อพื้นที่เศรษฐกิจภายในประเทศตลอดจนเส้นทางการค้าไปยังภูมิภาคเอเชียกลาง รัสเซีย และยุโรป ซึ่งมีโครงสร้างพื้นฐานทั้งทางถนนและทางราง และมีระบบศุลกากรอิเล็กทรอนิกส์รองรับการปฏิบัติพิธีการศุลกากรแล้ว แต่มีจุดอ่อนจากข้อจำกัดด้านระเบียบพิธีการศุลกากรผ่านแดนที่ยังไม่รองรับการเปลี่ยนถ่ายยานพาหนะ ซึ่งแนวปฏิบัติของสวิตเซอร์แลนด์และคาซัคสถานแสดงให้เห็นว่า ความแตกต่างของระบบรางหรือการเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งมีใช้อยู่สรรคในการผ่านพิธีการศุลกากร ถ้ามีการออกแบบพิธีการศุลกากรและโครงสร้างพื้นฐานควบคู่กันอย่างเป็นระบบ โดยมีปัจจัยความสำเร็จจากการใช้ข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ชุดเดียวตลอดเส้นทาง การยื่นข้อมูลล่วงหน้า การเชื่อมโยงข้อมูล การคงสภาพซิลศุลกากรระหว่างการเปลี่ยนถ่ายยานพาหนะ การจัดตั้งศูนย์เปลี่ยนถ่ายสินค้าที่รวมพื้นที่ศุลกากร ลานพักตู้ คลังสินค้า และเครื่องเอกซเรย์ ไว้ในพื้นที่เดียวกัน ซึ่งแนวปฏิบัติดังกล่าวสามารถนำมาประยุกต์ใช้กับการปฏิบัติพิธีการศุลกากรสำหรับการขนส่งสินค้าหลายรูปแบบผ่านด้านศุลกากรหนองคายได้อย่างเหมาะสม

จากการศึกษา วิเคราะห์ปัญหาในการปฏิบัติพิธีการศุลกากรผ่านแดนในปัจจุบัน สรุปได้ดังนี้

1) ปัญหาด้านกฎหมายและระเบียบ

กฎหมายศุลกากรมีบทบัญญัติรองรับการขนส่งสินค้าผ่านแดนแล้ว แต่ระเบียบปฏิบัติศุลกากรมุ่งกำกับการขนส่งรูปแบบเดียวเป็นหลัก จึงยังไม่มีวิธีการที่ชัดเจนในการเปลี่ยนยานพาหนะภายใต้ใบขนสินค้าผ่านแดนฉบับเดียว ซึ่งการเปลี่ยนถ่ายตู้สินค้าหรือยานพาหนะเป็นความเสี่ยงในการควบคุมทางศุลกากรที่อาจมีการลักลอบนำสินค้าเข้ามาในประเทศหรือมีการสับเปลี่ยนสินค้า จึงต้องกำหนดรูปแบบการควบคุมทางศุลกากรที่เหมาะสมควบคู่ด้วย

2) ปัญหาด้านระบบสารสนเทศ

กรมศุลกากรมีการนำระบบศุลกากรอิเล็กทรอนิกส์ มาใช้ในการผ่านพิธีการศุลกากรทุกรูปแบบ แต่ยังไม่มีการเชื่อมโยงข้อมูลระหว่างประเทศ โดยเฉพาะข้อมูลการเคลื่อนย้ายตู้สินค้าและสถานะการขนส่ง ทำให้การติดตามสินค้าตลอดเส้นทางยังต้องอาศัยเอกสารและการประสานงานระหว่างหน่วยงานและผู้ประกอบการ

3) ปัญหาด้านโครงสร้างพื้นฐาน

ประเทศไทยมีการพัฒนาระบบขนส่งทางรางเชื่อมต่อระหว่างประเทศ แต่พื้นที่ของสถานีรถไฟหนองคายมีข้อจำกัดด้านสถานที่สำหรับจัดทำลานพักตู้สินค้า พื้นที่ตรวจสอบสินค้า เครื่องเอกซเรย์ และการเชื่อมต่อระบบรางกับระบบถนน ส่งผลให้เกิดความแออัดในช่วงที่มีปริมาณสินค้าสูง

นอกจากนี้ ในการศึกษาความคุ้มค่าทางเศรษฐกิจ ผลการศึกษาพบว่า การขนส่งทางถนนมีต้นทุนเฉลี่ยประมาณ 3.6 บาทต่อตัน/กิโลเมตร ขณะที่การขนส่งทางรางมีต้นทุนเฉลี่ยประมาณ 1.9 บาทต่อตัน/กิโลเมตร และการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบมีต้นทุนเฉลี่ยประมาณ 2.2 บาทต่อตัน/กิโลเมตร ซึ่งสามารถลดต้นทุนได้ประมาณร้อยละ 30-40 เมื่อเทียบกับการใช้รถบรรทุกตลอดเส้นทาง การขนส่ง

ผลการศึกษาดังกล่าว สะท้อนให้เห็นว่า แนวโน้มการค้าระหว่างประเทศในปัจจุบันมุ่งสู่การลดต้นทุนโลจิสติกส์ ลดระยะเวลาการขนส่ง และเพิ่มความเชื่อมโยงของห่วงโซ่อุปทานระดับภูมิภาค การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบจึงเป็นกลไกสำคัญในการสนับสนุนการค้าระหว่างประเทศ แต่ด้วยข้อจำกัดของระเบียบปฏิบัติศุลกากรที่ยังไม่รองรับการขนส่งสินค้าต่อเนื่องหลายรูปแบบสำหรับสินค้าผ่านแดน ส่งผลให้สินค้าผ่านแดนที่ข้ามแดนโดยรถบรรทุกไม่สามารถเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งเป็นการขนส่งทางรางได้ ซึ่งการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านรางและการปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งจะช่วยส่งเสริมให้ภาคธุรกิจเปลี่ยนการขนส่งทางถนนมาสู่ทางรางที่มีอัตราการปล่อยมลพิษต่อตัน-กิโลเมตรต่ำกว่า ประกอบกับจังหวัดหนองคายมีการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางราง อาทิ โครงการรถไฟทางคู่ระยะที่ 2 ช่วงขอนแก่น-หนองคาย การพัฒนาศูนย์เปลี่ยนถ่ายสินค้านานาทุ และโครงการก่อสร้างสะพานมิตรภาพไทย-ลาว หนองคาย-เวียงจันทน์ แห่งที่ 2 ที่เป็นปัจจัยสำคัญในการผลักดันและสนับสนุนให้เกิดการพัฒนากระบวนการพิธีการศุลกากรที่สอดคล้องกับการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ หากไม่มีการพัฒนาระบบพิธีการศุลกากรที่รองรับการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ นักลงทุนอาจเลือกใช้เส้นทางขนส่งผ่านประเทศเพื่อนบ้านที่มีความสะดวกและต้นทุนต่ำกว่า ดังนั้น เพื่อให้การลงทุนโครงสร้างพื้นฐานดังกล่าวเกิดประโยชน์สูงสุดจึงจำเป็นต้องพัฒนาพิธีการศุลกากรให้รองรับการขนส่งสินค้าภายใต้การควบคุมทางศุลกากรและการเชื่อมโยงข้อมูลระหว่างประเทศ เพื่อให้สินค้าเคลื่อนย้ายได้อย่างต่อเนื่อง

ดังนั้น การพัฒนาพิธีการศุลกากรสำหรับการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบผ่านด่านศุลกากรหนองคาย แสดงให้เห็นว่า การพัฒนาระบบโลจิสติกส์เฉพาะด้านโครงสร้างพื้นฐานอาจยังไม่ตอบโจทย์ถ้าไม่มีระบบพิธีการศุลกากรรองรับรูปแบบการขนส่งสินค้า กรมศุลกากรจึงต้องมีการปรับปรุงระเบียบปฏิบัติพร้อมทั้งระบบงานพิธีการศุลกากรผ่านแดนให้มีความยืดหยุ่นรองรับการเปลี่ยนถ่ายยานพาหนะภายใต้การขนส่งสินค้าต่อเนื่องหลายรูปแบบได้อย่างมีประสิทธิภาพด้วยมาตรการควบคุมทางศุลกากรที่เหมาะสม และเชื่อมโยงข้อมูลกับหน่วยงานศุลกากรของประเทศเพื่อนบ้านเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการติดตามและควบคุมสินค้าผ่านแดน รวมถึงประสานงานกับการรถไฟแห่งประเทศไทยในการเตรียมพื้นที่รองรับการเปลี่ยนถ่ายยานพาหนะทางรถบรรทุกและทางรถไฟ รวมถึงการติดตั้งเครื่องเอกซเรย์ที่ทันสมัย ซึ่งจะช่วยส่งเสริมให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ของ

อนุภูมิภาคแม่น้ำโขง (GMS Logistics Hub) และเสริมสร้างบทบาทของประเทศไทยในฐานะ ศูนย์กลางการคมนาคมและโลจิสติกส์ของภูมิภาคอาเซียนได้อย่างยั่งยืน

บทที่ 3

ข้อเสนอ

จากผลการศึกษาพบว่า การเปลี่ยนแปลงภูมิทัศน์ด้านโลจิสติกส์ของภูมิภาคภายหลังการเปิดให้บริการรถไฟจีน-ลาว (China-Laos Railway) ประกอบกับการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานทางรางของประเทศไทยได้สร้างโอกาสสำคัญในการยกระดับประเทศไทยสู่การเป็นศูนย์กลางการเชื่อมโยงการขนส่งและการค้าของภูมิภาค โดยเฉพาะจังหวัดหนองคายซึ่งมีศักยภาพในการเป็นจุดเชื่อมต่อการขนส่งสินค้าระหว่างสาธารณรัฐประชาชนจีน สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว และประเทศไทย ไปยังท่าเรือแหลมฉบังและตลาดโลก อย่างไรก็ตาม ผลการศึกษาชี้ให้เห็นว่าแม้ประเทศไทยจะมีความพร้อมด้านโครงสร้างพื้นฐานและระบบศุลกากรอิเล็กทรอนิกส์ในระดับหนึ่ง แต่ระเบียบปฏิบัติพิธีการศุลกากร ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ และกลไกการบูรณาการร่วมของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องยังไม่รองรับการขนส่งสินค้าต่อเนื่องหลายรูปแบบได้อย่างสมบูรณ์ โดยเฉพาะเมื่อมีการเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งระหว่างทางถนนและทางราง ในขณะเดียวกันการขนส่งสินค้าต่อเนื่องหลายรูปแบบที่มีการเปลี่ยนถ่ายยานพาหนะย่อมทำให้เกิดความเสี่ยงด้านความมั่นคงและปลอดภัยของห่วงโซ่อุปทานเพิ่มขึ้น ทั้งความเสี่ยงจากการสับเปลี่ยนตู้สินค้า การลักลอบเปิดตู้สินค้าระหว่างทาง ซึ่งส่งผลกระทบต่อความเชื่อมั่นของประเทศคู่ค้า ดังนั้น การพัฒนาพิธีการศุลกากรจึงต้องสร้างสมดุลระหว่างการอำนวยความสะดวกทางการค้า (Trade Facilitation) และการรักษาความมั่นคงและปลอดภัย (Safety and Security) ของห่วงโซ่อุปทาน ควบคู่กับการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์ของประเทศ จึงมีข้อเสนอเชิงนโยบายและข้อเสนอเพื่อขับเคลื่อนนโยบายสู่การปฏิบัติ ดังนี้

3.1 ข้อเสนอเชิงนโยบาย

3.1.1 ข้อเสนอเชิงนโยบายระดับหน่วยงาน

3.1.1.1 แก้ไขปรับปรุงระเบียบพิธีการศุลกากรผ่านแดนว่าด้วยการขนส่งสินค้าต่อเนื่องหลายรูปแบบ

เห็นควรกำหนดนโยบายให้การพัฒนาพิธีการศุลกากรผ่านแดนสำหรับการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบเป็นนโยบายระดับองค์กร ที่ต้องเร่งดำเนินการแก้ไข ปรับปรุงประกาศ

ระเบียบ และแนวปฏิบัติที่เกี่ยวข้องให้รองรับการขนส่งสินค้าที่มีการเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งได้อย่างต่อเนื่อง

ปัญหาสำคัญในปัจจุบัน คือ ระเบียบปฏิบัติพิธีการศุลกากรยังไม่ได้ออกแบบให้รองรับการขนส่งสินค้าผ่านแดนที่มีการเปลี่ยนรูปแบบการขนส่ง ซึ่งต้องคำนึงถึงการควบคุม การเปลี่ยนถ่าย การเชื่อมโยงข้อมูลตู้สินค้าและยานพาหนะ ตลอดจนข้อมูลที่จำเป็นในแต่ละช่วงของการขนส่งให้มีความชัดเจนและเป็นมาตรฐานเดียวกันภายใต้ใบขนสินค้าผ่านแดนฉบับเดียวตลอดเส้นทางการขนส่ง และเพื่อให้การปรับปรุงระเบียบดังกล่าวเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ เห็นควรกำหนดพื้นที่ทดลองเสมือนจริง (Sandbox) ณ ด้านศุลกากรหนองคาย ซึ่งมีศักยภาพในการเชื่อมโยง การเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งระหว่างทางราง ทางถนน และเชื่อมต่อไปยังทางทะเล เพื่อจัดทำโครงการนำร่อง (Pilot Project) ในการทดสอบขั้นตอนปฏิบัติ มาตรการบริหารความเสี่ยง และการควบคุมทางศุลกากรที่เหมาะสม โดยนำผลจากการทดลองมาปรับปรุงหลักเกณฑ์และขยายผลไปยังด้านศุลกากรอื่นที่มีศักยภาพต่อไป แนวทางดังกล่าวจะช่วยแก้ไขข้อจำกัดและความไม่ชัดเจนของระเบียบที่มีในปัจจุบันได้อย่างมีประสิทธิภาพ

3.1.1.2 พัฒนาระบบศุลกากรดิจิทัลและยกระดับการเชื่อมโยงข้อมูลผ่าน National Single Window

เห็นควรยกระดับระบบศุลกากรดิจิทัลให้สามารถรองรับการเชื่อมโยงข้อมูลการขนส่งสินค้าผ่านระบบ National Single Window (NSW) และพัฒนาต่อยอดไปสู่การเชื่อมโยงข้อมูลข้ามพรมแดน โดยขยายผลจากกรอบความร่วมมือ ASEAN Single Window (ASW) มาพัฒนาต่อยอดชุดข้อมูลการขนส่งสินค้าผ่านแดนและการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Multimodal Transport Data Set) ให้สามารถแลกเปลี่ยนข้อมูลที่จำเป็นต่อการขนส่งและพิธีการศุลกากรได้อย่างต่อเนื่องตลอดเส้นทาง ตั้งแต่ประเทศต้นทาง ประเทศทางผ่าน จนถึงประเทศปลายทาง

ปัญหาสำคัญในปัจจุบัน คือ แม้ประเทศไทยจะมีระบบ NSW เชื่อมโยงข้อมูลระหว่างหน่วยงานภายในประเทศแล้ว แต่การขนส่งสินค้าผ่านแดนระหว่างประเทศ ยังมีข้อจำกัดในการเชื่อมโยงข้อมูลข้ามแดน เนื่องจาก แต่ละประเทศมีระบบข้อมูลของตนเอง ส่งผลให้ผู้ประกอบการต้องจัดทำและส่งข้อมูลซ้ำหลายครั้ง เป็นภาระด้านเอกสาร เกิดความผิดพลาดของข้อมูล ดังนั้น การพัฒนา NSW จึงไม่ควรจำกัดอยู่เพียงการเชื่อมโยงข้อมูลภายในประเทศ แต่ควรพัฒนาไปสู่ Cross-border Data Exchange โดยขับเคลื่อนร่วมกับกรอบ ASW ที่นำไปสู่ Cross-border Single Window ที่ผู้ประกอบการยื่นข้อมูลเพียงครั้งเดียว และใช้ข้อมูลนั้นตลอดเส้นทางการขนส่ง การดำเนินการดังกล่าวจะช่วยลดการจัดทำข้อมูลซ้ำ ลดความผิดพลาดจากการบันทึกข้อมูลหลายครั้ง ลดต้นทุน และลดระยะเวลาในการดำเนินพิธีการศุลกากร นอกจากนี้ การเชื่อมโยงข้อมูลระหว่างประเทศยังมีความสำคัญต่อการบริหารความเสี่ยงและการรักษาความมั่นคงปลอดภัย

กล่าวคือ ข้อมูลสินค้าที่ได้รับล่วงหน้าสามารถนำมาใช้ประเมินความเสี่ยงก่อนสินค้ามาถึง ทำให้สามารถคัดกรองสินค้าและกำหนดระดับการตรวจสอบได้อย่างเหมาะสม จึงมีความสำคัญทั้งในมิติของการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการเพิ่มประสิทธิภาพในการควบคุมทางศุลกากร

3.1.1.3 ยกระดับมาตรการด้านความมั่นคงและปลอดภัย (Safety and Security) ตลอดห่วงโซ่การขนส่ง

เห็นควรยกระดับมาตรการควบคุมทางศุลกากรที่สอดคล้องกับการขนส่งสินค้าต่อเนื่องหลายรูปแบบ เนื่องจาก เมื่อสินค้ามีการเปลี่ยนถ่ายยานพาหนะอาจนำไปสู่ความเสี่ยงจากการลักลอบเปิดตู้สินค้า การสับเปลี่ยนสินค้า ดังนั้น การอำนวยความสะดวกทางการค้าจึงต้องดำเนินการควบคู่กับมาตรการรักษาความมั่นคงและปลอดภัย โดยการนำเทคโนโลยีที่ทันสมัยมาใช้ในการควบคุมและติดตาม เช่น ระบบตรวจสอบสินค้าโดยไม่เปิดตรวจ (Non-Intrusive Inspection: NII) ระบบติดตามตู้สินค้าอิเล็กทรอนิกส์ (Electronic Cargo Tracking System) และกุญแจอิเล็กทรอนิกส์ (e-Seal) รวมทั้งระบบติดตามสถานะตู้สินค้าแบบ Real-time เพื่อให้ตรวจสอบความผิดปกติของเส้นทางหรือสถานะของตู้สินค้าได้ทันที มาตรการดังกล่าวจะช่วยลดความจำเป็นในการเปิดตรวจสินค้าและเพิ่มประสิทธิภาพในการตรวจสอบและติดตาม ควบคุมสินค้าได้อย่างเหมาะสม ปลอดภัยตลอดเส้นทาง สร้างความเชื่อมั่นให้แก่ผู้ประกอบการและนักลงทุนในการขนส่งสินค้าผ่านประเทศไทย

3.1.1.4 เตรียมความพร้อมด้านงบประมาณในการพัฒนาระบบศุลกากรดิจิทัลรองรับการเชื่อมโยงข้อมูลผ่าน National Single Window และการจัดหาเครื่องมือทางศุลกากร

เห็นควรจัดทำแผนงานเตรียมความพร้อมด้านงบประมาณและกรอบการลงทุนที่สอดคล้องกับการเชื่อมโยงข้อมูลข้ามพรมแดนในการเชื่อมโยงและแลกเปลี่ยนข้อมูลระหว่างประเทศผ่าน National Single Window รวมถึงการยกระดับผ่านกลไก ASEAN Single Window และความพร้อมด้านงบประมาณในการจัดหาเครื่องมือทางศุลกากรที่ทันสมัย อาทิ เครื่องเอกซเรย์ตู้สินค้าแบบขับเคลื่อน กุญแจอิเล็กทรอนิกส์ ระบบติดตามสถานะตู้สินค้า พร้อมทั้งงบประมาณในการบำรุงรักษา การปรับปรุงระบบ และการพัฒนาบุคลากรอย่างต่อเนื่อง โดยบูรณาการแผนงบประมาณเข้ากับแผนการลงทุนของหน่วยงานตั้งแต่ระยะเริ่มต้น เพื่อให้การจัดหาเครื่องมือและระบบสารสนเทศมีความพร้อมใช้งาน สอดคล้องกับการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน ซึ่งจะช่วยป้องกันปัญหาจากกรณีที่มีโครงสร้างพื้นฐาน แต่เครื่องมือทางศุลกากรและระบบพิธีการศุลกากรยังไม่รองรับการปฏิบัติงาน

3.1.2 ข้อเสนอเชิงนโยบายระดับคณะรัฐมนตรีและความร่วมมือระหว่างประเทศ

เห็นควรผลักดันความร่วมมือด้านศุลกากรและโลจิสติกส์ในการขนส่งสินค้าต่อเนื่องหลายรูปแบบผ่านกลไกร่วมของคณะรัฐมนตรี กระทรวงการคลัง และกระทรวงการต่างประเทศ

เพื่อให้เกิดการเจรจาและความร่วมมือในระดับรัฐบาลอย่างเป็นระบบ เนื่องจากการขนส่งสินค้าต่อเนื่องหลายรูปแบบตามเส้นทาง China-Laos-Thailand Railway Corridor ไม่สามารถดำเนินการได้โดยประเทศไทยเพียงประเทศเดียว ต้องอาศัยการเชื่อมโยงข้อมูลและการยอมรับข้อมูลร่วมกัน และเห็นควรผลักดันการพัฒนาระบบ Cross-border Data Exchange ไปสู่ Cross-border Single Window โดยต่อยอด จาก National Single Window (NSW) ของแต่ละประเทศ และยกระดับผ่านกลไก ASEAN Single Window (ASW) เพื่อขยายกรอบความร่วมมือจากระดับอาเซียนไปสู่ประเทศหุ้นส่วนนอกภูมิภาค เช่น สาธารณรัฐประชาชนจีน เพื่อให้ผู้ประกอบการส่งข้อมูลเข้าระบบเพียงครั้งเดียว (Single Submission) และใช้ข้อมูลชุดเดียวตลอดเส้นทางการขนส่ง (Single Transit Data) นอกจากนี้ ควรผลักดันการแลกเปลี่ยนข้อมูลภาพเอกซเรย์ล่วงหน้าข้ามพรมแดน (Cross-Border Data Sharing) เพื่อให้ทุกประเทศใช้ข้อมูลที่มีอยู่ร่วมกันในการประเมินความเสี่ยงก่อนสินค้ามาถึง ซึ่งจะช่วยลดการตรวจสอบหรือการเอกซเรย์ที่ซ้ำซ้อน การผลักดันความร่วมมือดังกล่าวจึงมีได้มีเป้าหมายเฉพาะการอำนวยความสะดวกทางการค้า แต่ยังเป็นการสร้างระบบความมั่นคงและปลอดภัยของห่วงโซ่อุปทานร่วมกันระหว่างประเทศ และช่วยแก้ไขปัญหปัจจุบันที่ข้อมูลการขนส่งเป็นข้อมูลเฉพาะของแต่ละประเทศ ซึ่งจะช่วยลดภาระในการส่งข้อมูลซ้ำ ลดระยะเวลา และต้นทุนด้านโลจิสติกส์ เพิ่มประสิทธิภาพการบริหารความเสี่ยง ขณะเดียวกันยังช่วยสร้างความเชื่อมั่นแก่ประเทศคู่ค้าและนักลงทุน

3.1.3 ข้อเสนอเชิงนโยบายระดับชาติ

เห็นควรกำหนดเป้าหมายเชิงยุทธศาสตร์ในการยกระดับประเทศไทยจากประเทศทางผ่านของสินค้า (Transit Country) ไปสู่ศูนย์กลางการให้บริการด้านโลจิสติกส์และการอำนวยความสะดวกทางการค้าของภูมิภาค (Regional Logistics Service Hub) โดยใช้ประโยชน์จากความสามารถได้เปรียบด้านภูมิศาสตร์ โครงสร้างพื้นฐานทางราง และการเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน ซึ่งการบรรลุเป้าหมายดังกล่าวจำเป็นต้องดำเนินการมากกว่าการเพิ่มขีดความสามารถของโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคม แต่ต้องมีการพัฒนาระบบพิธีการศุลกากรดิจิทัล และศูนย์เปลี่ยนถ่ายสินค้าที่ได้มาตรฐานให้สามารถทำงานเชื่อมโยงกันได้อย่างไร้รอยต่อ เพื่อให้ประเทศไทยสามารถสร้างมูลค่าเพิ่มจากการเป็นประเทศทางผ่าน ทั้งในด้านการให้บริการโลจิสติกส์ การเปลี่ยนถ่ายสินค้า การบริหารจัดการข้อมูลและบริการที่เกี่ยวข้องกับการค้าระหว่างประเทศ

นอกจากนี้ เห็นควรกำหนดให้การพัฒนากระบวนการขนส่งสินค้าต่อเนื่องหลายรูปแบบอย่างไร้รอยต่อเป็นวาระสำคัญของประเทศ โดยมีกลไกการบูรณาการระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ กระทรวงการคลัง กรมศุลกากร กระทรวงคมนาคม การรถไฟแห่งประเทศไทย กรมการขนส่งทางราง สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม และภาคเอกชน เพื่อร่วมกำหนดทิศทาง นโยบาย แผนงาน และ

มาตรการที่เกี่ยวข้องให้เป็นไปได้ในทิศทางเดียวกัน เนื่องจากปัญหาและข้อจำกัดของการขนส่งสินค้าต่อเนื่องหลายรูปแบบในปัจจุบันมิได้เกิดจากกระบวนการทางศุลกากรเพียงด้านเดียว แต่เกี่ยวข้องกับ การเชื่อมโยงของโครงสร้างพื้นฐาน ระบบงาน ขั้นตอนการปฏิบัติ และภารกิจของแต่ละหน่วยงาน ดังนั้น การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานควรดำเนินการควบคู่กับการพัฒนาพิธีการศุลกากร มาตรการด้าน ความมั่นคงและปลอดภัย และการส่งเสริมโลจิสติกส์สีเขียว (Green Logistics) และเศรษฐกิจ คาร์บอนต่ำ (Low-Carbon Economy) ซึ่งจำเป็นต้องอาศัยบทบาทของกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและ สิ่งแวดล้อมร่วมกำหนดมาตรฐานการประเมินคาร์บอนฟุตพริ้นท์ (Carbon Footprint) มาตรการ ลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกจากการเปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่ง และแนวทางการจัดการ สิ่งแวดล้อม รวมถึงการประเมินผลกระทบจากกิจกรรมการขนส่งสินค้าบริเวณด้านศุลกากรและศูนย์ เปลี่ยนถ่ายสินค้า ที่ต้องบูรณาการร่วมกันตั้งแต่การวางแผนโครงการ การออกแบบพื้นที่ การกำหนด จุดตรวจสอบสินค้า การวางระบบขนย้ายตู้สินค้า การติดตั้งเครื่องมือทางศุลกากร ตลอดจน การออกแบบการเชื่อมโยงข้อมูลระหว่างหน่วยงาน ซึ่งจะทำให้การลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐาน สามารถรองรับการปฏิบัติพิธีการศุลกากรและการขนส่งได้อย่างมีประสิทธิภาพ แก้ไขปัญหา ความซ้ำซ้อนของการดำเนินงาน และความล่าช้าในการผ่านแดน อันเป็นอุปสรรคสำคัญของการขนส่ง สินค้าต่อเนื่องหลายรูปแบบในปัจจุบัน

3.2 ข้อเสนอเพื่อขับเคลื่อนนโยบายสู่การปฏิบัติ

เพื่อให้ข้อเสนอเชิงนโยบายข้างต้นสามารถขับเคลื่อนไปสู่การปฏิบัติได้อย่างเป็นรูปธรรม เห็นควรกำหนดแผนดำเนินงานเป็น 3 ระยะ ดังนี้

3.2.1 ระยะสั้น (1-2 ปี)

ในระยะสั้น ควรมุ่งเน้นการวางกฎ ระเบียบ และขั้นตอนการปฏิบัติงานที่จำเป็น สำหรับการขนส่งสินค้าต่อเนื่องหลายรูปแบบ โดยกรมศุลกากรควรเร่งจัดทำประกาศกรมศุลกากรและ ระเบียบปฏิบัติพิธีการศุลกากรผ่านแดนให้รองรับการเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งระหว่างทางรางและ ทางถนนได้อย่างต่อเนื่อง พร้อมทั้งจัดทำคู่มือการปฏิบัติงาน (Standard Operating Procedure: SOP) และจัดตั้งคณะทำงานร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น กรมการขนส่งทางราง การรถไฟแห่งประเทศไทย ผู้ประกอบการโลจิสติกส์ และภาคเอกชน เพื่อร่วมกันทดสอบและปรับปรุงกระบวนการ ให้เหมาะสม และในระยะเดียวกันควรดำเนินโครงการนำร่อง (Pilot Project) ณ ด้านศุลกากร หนองคาย สำหรับการขนส่งสินค้าผ่านแดนในรูปแบบ Rail-Road Multimodal Transportation ที่ เชื่อมต่อไปยังท่าเรือแหลมฉบัง เพื่อทดสอบกฎ ระเบียบ ขั้นตอนปฏิบัติ ระบบศุลกากร และมาตรการ บริหารความเสี่ยงภายใต้การควบคุมทางศุลกากรตลอดเส้นทาง โดยนำผลจากโครงการนำร่องมาใช้ เป็นข้อมูลสำหรับปรับปรุงระเบียบและพัฒนามาตรฐานก่อนขยายผลไปยังพื้นที่อื่น

นอกจากนี้ กรมศุลกากรควรพัฒนาระบบศุลกากรอิเล็กทรอนิกส์ให้รองรับสินค้าผ่านแดน การติดตามสถานะสินค้า การแลกเปลี่ยนข้อมูลระหว่างหน่วยงานผ่าน National Single Window รวมทั้งจัดหาเครื่องมือที่ทันสมัยรองรับมาตรการด้านความมั่นคงและปลอดภัย เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการควบคุมทางศุลกากร โดยจัดทำแผนงานเตรียมความพร้อมด้านงบประมาณ รายการลงทุน เครื่องมือทางศุลกากร รวมถึงการปรับปรุงระบบงานและการพัฒนาบุคลากรควบคู่กัน

3.2.2 ระยะกลาง (3-5 ปี)

ในระยะกลางควรมุ่งเน้นการบูรณาการระบบงานและการเชื่อมโยงข้อมูลระหว่างประเทศ โดยอาศัยความร่วมมือระหว่างประเทศในการผลักดันการเจรจาระหว่างประเทศไทย สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว และสาธารณรัฐประชาชนจีน เพื่อต่อยอดระบบ National Single Window ของแต่ละประเทศ เข้ากับระบบ ASEAN Single Window (ASW) ให้ใช้ข้อมูลชุดเดียวตลอดเส้นทางการขนส่ง การยอมรับข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ล่วงหน้า การแลกเปลี่ยนภาพเอกซเรย์ล่วงหน้า และการบริหารความเสี่ยงร่วมกัน โดยมีกรมศุลกากรเป็นหน่วยงานหลักในการกำหนดประเด็นด้านเทคนิคและความต้องการในการเชื่อมโยงข้อมูล รวมถึงรูปแบบข้อมูลที่จำเป็นต่อการดำเนินพิธีการศุลกากร การติดตามสถานะสินค้า และการบริหารความเสี่ยงร่วมกันระหว่างประเทศ โดยเสนอผ่านกระทรวงการคลังและกลไกคณะรัฐมนตรีเพื่อผลักดันในระดับนโยบาย และประสานกระทรวงการต่างประเทศในส่วนที่เกี่ยวข้องกับกลไกความสัมพันธ์ระหว่างรัฐและการเจรจาระหว่างประเทศ เพื่อสนับสนุนการใช้ประเทศไทยเป็นเส้นทางหลักในการเชื่อมโยงการค้าของภูมิภาค โดยกรมศุลกากรจัดเตรียมกรอบงบประมาณสำหรับการเชื่อมโยงข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์และระบบงานศุลกากรที่รองรับการแลกเปลี่ยนข้อมูลระหว่างประเทศดังกล่าว

3.2.3 ระยะยาว (5-10 ปี)

ในระยะยาว เห็นควรให้รัฐบาลกำหนดการพัฒนาระบบการขนส่งสินค้าต่อเนื่องหลายรูปแบบเป็นส่วนหนึ่งของยุทธศาสตร์ชาติด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน ในประเด็นโครงสร้างพื้นฐาน เชื่อมไทย เชื่อมโลก โดยมีเป้าหมายเชิงยุทธศาสตร์ให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางการให้บริการด้านโลจิสติกส์และการอำนวยความสะดวกทางการค้าของภูมิภาค (Regional Logistics Service Hub) โดยบูรณาการการดำเนินงานของกระทรวงการคลังและกระทรวงคมนาคม รวมถึงหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ในการศึกษารูปแบบศูนย์โลจิสติกส์ชายแดนที่เหมาะสมกับการขนส่งสินค้าต่อเนื่องหลายรูปแบบ โดยจัดทำแผนปฏิบัติการว่าด้วยการอำนวยความสะดวกทางการค้าในการพัฒนาพิธีการศุลกากรสำหรับการขนส่งสินค้าต่อเนื่องหลายรูปแบบที่สอดคล้องกับการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและศูนย์โลจิสติกส์ชายแดนภายใต้แนวคิดโลจิสติกส์สีเขียวและเศรษฐกิจคาร์บอนต่ำควบคู่กับมาตรการด้านความมั่นคงและปลอดภัยให้เป็นไปในทิศทางเดียวกันทำให้สินค้าผ่านประเทศได้อย่างไร้รอยต่อ โดยกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมมีบทบาทในการกำหนดกรอบและตัวชี้วัด

ด้านโลจิสติกส์สีเขียวและเศรษฐกิจคาร์บอนต่ำ ตลอดจนสนับสนุนการประเมินและติดตามผลด้านสิ่งแวดล้อมของโครงการเพื่อการพัฒนาศูนย์โลจิสติกส์ชายแดนและระบบขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพควบคู่ไปกับการลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม โดยกระทรวงการคลัง กระทรวงคมนาคม และกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ร่วมพิจารณากำหนดกรอบงบประมาณในการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานที่รองรับศูนย์โลจิสติกส์ชายแดนที่มีความพร้อมด้านการบริหารจัดการขนส่งสินค้าต่อเนื่องหลายรูปแบบ เครื่องมือทางศุลกากรที่ทันสมัย มาตรการประหยัดพลังงานและการลดคาร์บอน รวมถึงการพัฒนาระบบดิจิทัลที่ทันต่อการเปลี่ยนแปลงของเทคโนโลยี

กล่าวโดยสรุป การพัฒนาพิธีการศุลกากรสำหรับการขนส่งสินค้าต่อเนื่องหลายรูปแบบจึงมิใช่เพียงการปรับปรุงกระบวนการปฏิบัติงานของกรมศุลกากรเท่านั้น หากแต่เป็นวาระเชิงยุทธศาสตร์ของประเทศที่ต้องอาศัยการบูรณาการด้านกฎหมาย นโยบาย โครงสร้างพื้นฐาน เทคโนโลยีสารสนเทศ และความร่วมมือระหว่างประเทศควบคู่กันไป การดำเนินการจึงจำเป็นต้องอาศัยการบูรณาการในทุกระดับ ตั้งแต่ระดับหน่วยงาน ระดับรัฐบาลและความร่วมมือระหว่างประเทศ ไปจนถึงระดับนโยบายแห่งชาติ ข้อเสนอในรายงานฉบับนี้จึงมุ่งเน้นการปรับปรุงกฎ ระเบียบให้รองรับการขนส่งสินค้าต่อเนื่องหลายรูปแบบ การบูรณาการการดำเนินงานระหว่างหน่วยงาน การเชื่อมโยงข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์กับประเทศเพื่อนบ้านผ่านระบบ National Single Window โดยต่อยอดจากฐานความร่วมมือ ASEAN Single Window ตลอดจนการยกระดับมาตรการด้านความมั่นคงและปลอดภัย (Safety and Security) ของห่วงโซ่อุปทาน ควบคู่กับการอำนวยความสะดวกทางการค้าที่ส่งเสริมโลจิสติกส์สีเขียว และเศรษฐกิจคาร์บอนต่ำ หากสามารถผลักดันข้อเสนอเชิงนโยบายดังกล่าวไปสู่การปฏิบัติได้อย่างต่อเนื่อง จะช่วยให้ประเทศไทยใช้ประโยชน์จากการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานได้อย่างเต็มศักยภาพ ยกกระดับจังหวัดหนองคายให้เป็นศูนย์กลางการขนส่งสินค้าต่อเนื่องหลายรูปแบบบนระเบียงเศรษฐกิจจีน-ลาว-ไทย เพิ่มความเชื่อมั่นในการขนส่งสินค้าผ่านประเทศไทย และเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศพร้อมทั้งเสริมสร้างบทบาทของประเทศไทยในฐานะศูนย์กลางโลจิสติกส์และการอำนวยความสะดวกทางการค้าของภูมิภาคอย่างยั่งยืน

บรรณานุกรม

ภาษาไทย

- กรมศุลกากร. กรมศุลกากรแถลงนโยบาย “Customs Quick Big Win” มุ่งขับเคลื่อนเศรษฐกิจ ควบคู่การปกป้องสังคมและจัดเก็บรายได้อย่างเป็นธรรม. [ออนไลน์]. 2569. แหล่งที่มา: https://www.customs.go.th/cont_strc_simple_with_date.php?lang=th&top_menu=menu_homepage&ini_menu=menu_public_relations_160421_04&left_menu=¤t_id=14232b324146505f4d464b4a464b49 [1 กรกฎาคม 2569].
- กรมศุลกากร. ประกาศกรมศุลกากร ที่ 67/2568 เรื่อง พิธีการศุลกากรว่าด้วยการผ่านแดนทางอิเล็กทรอนิกส์ (ฉบับที่ 2). [ออนไลน์]. 2568. แหล่งที่มา: https://www.customs.go.th/list_strc_download_with_docno_date.php?ini_content=announce_230119_01&ini_menu=menu_Interest_and_law_160421_07&left_menu=menu_Interest_and_law_160421_07_230119_01&order_by=date&sort_type=0&lang=th&left_menu=menu_Interest_and_law_160421_07_230119_01 [1 กรกฎาคม 2569].
- กรมศุลกากร. ประกาศกรมศุลกากร ที่ 171/2568 เรื่อง พิธีการศุลกากรว่าด้วยการขนส่งของขาเข้าทางรถไฟจากสถานีพรมแดนเพื่อนำไปปฏิบัติพิธีการทางศุลกากร ณ สถานีรถไฟภายในประเทศ และการขนส่งของขาออกทางรถไฟเพื่อไปปฏิบัติพิธีการทางศุลกากร ณ สถานีรถไฟภายในประเทศเพื่อนำไปส่งออก ณ สถานีรถไฟพรมแดน. [ออนไลน์]. 2568. แหล่งที่มา: https://www.customs.go.th/list_strc_download_with_docno_date.php?ini_content=announce_230119_01&ini_menu=menu_Interest_and_law_160421_07&left_menu=menu_Interest_and_law_160421_07_230119_01&order_by=date&sort_type=0&lang=th&left_menu=menu_Interest_and_law_160421_07_230119_01 [1 กรกฎาคม 2569].
- กรมศุลกากร. พันธกิจกรมศุลกากร. [ออนไลน์]. 2569. แหล่งที่มา: https://www.customs.go.th/content_with_menu1.php?top_menu=menu_about&left_menu=menu_about_160421_02_160421_01&ini_menu=menu_about_160421_02&ini_content=vision_mission_strategy&lang=th&left_menu=menu_about_160421_02_160421_01 [1 กรกฎาคม 2569].
- กรมศุลกากร. ยุทธศาสตร์กรมศุลกากร. [ออนไลน์]. 2569. แหล่งที่มา: https://www.customs.go.th/content_with_menu1.php?top_menu=menu_about&left_menu=menu_about_160421_02_160421_01&ini_menu=menu_about_160421_02&ini_content=vision_mission_strategy&lang=th&left_menu=menu_about_160421_02_160421_01

t_160421_02_160421_01&ini_menu=menu_about_160421_02&ini_content=vision_mission_strategy&lang=th&left_menu=menu_about_160421_02_160421_01 [1 กรกฎาคม 2569].

กระทรวงการคลัง. กฎกระทรวงแบ่งส่วนราชการกรมศุลกากร พ.ศ. 2562. [ออนไลน์]. 2562.

แหล่งที่มา: https://www.customs.go.th/data_files/775b75221b63def2d81f140d4d221414.pdf [1 กรกฎาคม 2569].

กระทรวงการคลัง. กฎกระทรวงแบ่งส่วนราชการกรมศุลกากร (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2565. [ออนไลน์].

2565. แหล่งที่มา: https://www.customs.go.th/data_files/260206ebed5bac379390927be7693a47.pdf [1 กรกฎาคม 2569].

กระทรวงการคลัง. กฎกระทรวงแบ่งส่วนราชการกรมศุลกากร (ฉบับที่ 7) พ.ศ. 2565. [ออนไลน์].

2565. แหล่งที่มา: https://www.customs.go.th/data_files/260206ebed5bac379390927be7693a47.pdf [1 กรกฎาคม 2569].

คณะกรรมการยุทธศาสตร์ชาติ. ยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี. [ออนไลน์]. 2561, แหล่งที่มา:

https://www.ratchakitcha.soc.go.th/DATA/PDF/2561/A/082/T_0001.PDF [1 กรกฎาคม 2569].

สำนักงานที่ปรึกษาการศุลกากร ณ กรุงบรัสเซลส์. พิธีการศุลกากรสำหรับการขนส่งต่อหลายรูปแบบในอาเซียน. [ออนไลน์]. 2566. แหล่งที่มา: https://brussels.customs.go.th/data_files/d0fd8030f220c5d8baabc970a219cacf.pdf [1 กรกฎาคม 2569].

สำนักงานที่ปรึกษาการศุลกากร ณ กรุงบรัสเซลส์. การพัฒนาเทคโนโลยีตรวจสอบโดยไม่เปิดตรวจ

(Non-intrusive Inspection: NII) ในยุค Smart Customs. [ออนไลน์]. 2569. แหล่งที่มา: http://www.customs.go.th/cont_strc_simple_with_date.php?lang=th&top_menu=menu_homepage&ini_menu=menu_public_relations_160421_04&left_menu=¤t_id=14232b324147505f47464b49464a4e [1 กรกฎาคม 2569].

สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ. แผนแม่บทภายใต้แผนยุทธศาสตร์ชาติ (พ.ศ. 2566-2580). [ออนไลน์]. 2566. แหล่งที่มา: <https://www.nesdc.go.th/wordpress/wp-content/uploads/2025/06/Masterplan-66-80.pdf> [1 กรกฎาคม 2569].

ภาษาต่างประเทศ

European Commission. Common Transit Convention and New Computerised Transit System (NCTS). [Online]. 2025. Available from: https://taxation-customs.ec.europa.eu/online-services/online-services-and-databases-customs/new-computerised-transit-system-ncts_en [1 July 2026].

Federal Office of Transport (Switzerland). Freight Transport Report. [Online]. 2026. Available from: <https://www.bfs.admin.ch/bfs/en/home/statistics/mobility-transport/goods-transport.html> [1 July 2026].

Nilubon Wirotthitawong, Thanapong Champahom and Siwadol Pholwatchana. Activity-Based CO2 Emission Analysis of Rail Container Transport: Lat Krabang Inland Container Depot-Laemchabang Port Corridor Route. [Online]. 2026. Available from: https://www.researchgate.net/publication/392341189_ActivityBased_CO2_Emission_Analysis_of_Rail_Container_Transport_Lat_Krabang_Inland_Container_DepotLaemchabang_Port_Corridor_Route [1 July 2026].

Republic of Kazakhstan. Code on Customs Regulation in the Republic of Kazakhstan (EAEU Customs Code). [Online]. 2019. Available from: <https://www.carecprogram.org/uploads/Session-2-KAZ-Updates-on-WTO-TFA.pdf> [1 July 2026].

Republic of Kazakhstan. On Customs Affairs in the Republic of Kazakhstan. [Online]. 2017. Available from: https://adilet.zan.kz/eng/docs/K100000296_ [1 July 2026].

Switzerland Federal Office for Customs and Border Security (FOCBS). Transit Procedure and NCTS Guidance. [Online]. 2022. Available from: <https://www.seeburger.com/resources/good-to-know/passar-the-new-swiss-customs-clearance-system> [1 July 2026].

United Nations Economic Commission for Europe (UNECE). Convention on International Customs Transit Procedures. [Online]. 2007. Available from: <https://unece.org/convention-international-customs-transit-procedures> [1 July 2026].

- United Nations Economic Commission for Europe (UNECE). Logistics and Transport Competitiveness in Kazakhstan: Review of National Policies and Measures for International Transport and Trade Facilitation. [Online]. 2019. Available from: https://digitallibrary.un.org/record/3833668/files/Report__Kazakhstan_as_a_transport_logistics_centre_Europe-Asia.pdf [1 July 2026].
- United Nations Economic Commission for Europe (UNECE). TIR Handbook. [Online]. 2024. Available from: https://unece.org/sites/default/files/2025-01/TIR-6Rev12e_0.pdf [1 July 2026].
- World Customs Organization. Railway Guidance (2021). [Online]. 2021. Available from: <https://www.wcoomd.org/en/topics/facilitation/instrument-and-tools/tools/wco-railway-guidance.aspx> [1 July 2026].
- World Customs Organization. WCO SAFE Framework of Standards to Secure and Facilitate Global Trade. [Online]. 2021. Available from: https://www.wcoomd.org/en/topics/facilitation/instrument-and-tools/frameworks-of-standards/safe_package.aspx [1 July 2026].
- World Customs Organization. Transit Handbook. [Online]. 2014. Available from: <https://www.wcoomd.org/en/topics/facilitation/instrument-and-tools/tools/transit-handbook.aspx> [1 July 2026].

ภาคผนวก

ภาคผนวก ก.

ประกาศกรมศุลกากรที่ 185/2564 ลงวันที่ 1 ธันวาคม 2564

เรื่อง พิธีการศุลกากรว่าด้วยการผ่านแดนทางอิเล็กทรอนิกส์



ประกาศกรมศุลกากร

ที่ ๑๘๕/๒๕๖๔

เรื่อง พิธีการศุลกากรว่าด้วยการผ่านแดนทางอิเล็กทรอนิกส์

โดยที่เป็นการสมควรปรับปรุงพิธีการศุลกากรผ่านแดนทางอิเล็กทรอนิกส์ ให้สอดคล้องกับความตกลงทั่วไปว่าด้วยภาษีศุลกากรและการค้า (General Agreement on Tariffs and Trade : GATT ๑๙๔๔) และอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยพิธีการศุลกากรที่เรียบง่ายและสอดคล้องกัน (The International Convention on the Simplification and Harmonization of Customs Procedures) และเพื่อเป็นการอำนวยความสะดวกทางการค้า

อาศัยอำนาจตามความใน มาตรา ๗ มาตรา ๑๐๒ และมาตรา ๑๐๔ แห่งพระราชบัญญัติศุลกากร พ.ศ. ๒๕๖๐ อธิบดีออกประกาศไว้ ดังต่อไปนี้

ข้อ ๑ ให้ยกเลิกประกาศกรมศุลกากร ที่ ๑๓๙/๒๕๖๐ เรื่อง พิธีการศุลกากรว่าด้วยการผ่านแดนทางอิเล็กทรอนิกส์ ลงวันที่ ๑๐ พฤศจิกายน ๒๕๖๐ และประกาศกรมศุลกากร ที่ ๑๐๐/๒๕๖๑ เรื่อง แก้ไขเพิ่มเติมประกาศกรมศุลกากร ที่ ๑๓๙/๒๕๖๐ ลงวันที่ ๓๐ เมษายน ๒๕๖๑

หมวด ๑

บททั่วไป

ข้อ ๒ ประกาศนี้ให้ใช้บังคับกับการผ่านแดนตามความตกลงทั่วไปว่าด้วยภาษีศุลกากรและการค้า (General Agreement on Tariffs and Trade : GATT ๑๙๔๔) ซึ่งไม่รวมถึงการปฏิบัติพิธีการศุลกากรผ่านแดนภายใต้บทบังคับแห่งบรรดาสัญญาและความตกลงระหว่างประเทศอื่นใด ที่มีกฎหมายและระเบียบภายในประเทศซึ่งได้กำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขไว้เป็นการเฉพาะ ทั้งนี้ ผู้ขอผ่านแดนที่ได้ปฏิบัติพิธีการผ่านแดนตามประกาศนี้แล้ว ไม่สามารถเปลี่ยนพิธีการศุลกากรเป็นพิธีการผ่านแดนตามประกาศที่ออกตามความตกลงระหว่างประเทศอื่นได้

ข้อ ๓ ของที่นำเข้ามาในราชอาณาจักรเพื่อทำการผ่านแดนจะต้องอยู่ภายใต้เงื่อนไข ดังต่อไปนี้

๓.๑ ต้องมีบัญชีสินค้าสำหรับเรือหรืออากาศยาน หรือเอกสารการขนส่งระหว่างประเทศหรือใบตราส่งสินค้าที่ระบุท่าหรือที่หรือสนามบินต้นทางและท่าหรือที่หรือสนามบินปลายทางที่อยู่นอกราชอาณาจักร

๓.๒ บัญชีตู้คอนเทนเนอร์ (Container List) (ถ้ามี) ต้องระบุท่าหรือที่หรือสนามบินในราชอาณาจักรที่จะทำการผ่านแดน

๓.๓ บัญชี...

๒

๓.๓ บัญชีราคาสินค้าต้องระบุชื่อผู้ส่งสินค้าและผู้รับสินค้าอยู่นอกราชอาณาจักร

ข้อ ๔ การผ่านแดนสามารถผ่านเข้าและผ่านออกได้ ณ ด่านศุลกากร ที่มีการขนส่งโดยทางเรือหรือทางอากาศยาน หรือทางบก

ข้อ ๕ ให้นำของผ่านแดนออกไปนอกราชอาณาจักรภายใน ๓๐ วัน นับแต่วันที่นำของผ่านแดนเข้ามาในราชอาณาจักร

ในกรณีที่ผู้ขอผ่านแดนไม่นำของออกไปนอกราชอาณาจักรภายในระยะเวลาตามวรรคหนึ่ง ให้ของนั้นตกเป็นของแผ่นดิน

ข้อ ๖ ผู้ขอผ่านแดนต้องปฏิบัติตามกฎหมายที่กำหนดข้อห้ามหรือข้อจำกัดสำหรับการนำผ่านตามบัญชีท้ายประกาศนี้ รวมถึงประกาศที่ออกตามความในกฎหมายดังกล่าวด้วย

ในกรณีที่มีการประกาศใช้กฎหมายอื่น ๆ เกี่ยวกับข้อห้ามหรือข้อจำกัดสำหรับการนำผ่านเพิ่มเติมขึ้นในภายหลัง ผู้ขอผ่านแดนต้องปฏิบัติตามกฎหมายนั้น ๆ ด้วย

หมวด ๒

ผู้ขอผ่านแดน

ข้อ ๗ ผู้ใดประสงค์เป็นผู้ขอผ่านแดน สำหรับการผ่านแดนในครั้งแรก ให้ยื่นคำขออนุมัติเป็นผู้ขอผ่านแดนตามแบบแนบท้ายประกาศนี้ ณ ด่านศุลกากรใด ๆ

เมื่อได้รับอนุมัติให้เป็นผู้ขอผ่านแดนและได้รับการบันทึกข้อมูลการอนุมัติให้เป็นผู้ขอผ่านแดนในระบบอิเล็กทรอนิกส์แล้ว ให้ผู้ขอผ่านแดนดำเนินการดังต่อไปนี้

๗.๑ ทำสัญญาประกันพันธบัตรตามแบบแนบท้ายประกาศนี้ พร้อมกับวางเงินไว้เป็นประกันหรือวางหนังสือค้ำประกันของธนาคารในวงเงิน ๑ ล้านบาท

๗.๒ ในกรณีที่ผู้ขอผ่านแดนไม่ประสงค์จะวางเงินไว้เป็นประกันหรือวางหนังสือค้ำประกันของธนาคารตาม ๗.๑ ให้ผู้ขอผ่านแดนทำสัญญาประกันพันธบัตร ตามแบบแนบท้ายประกาศนี้ ณ ด่านศุลกากรที่มีการนำของผ่านแดนนั้นเข้ามาในราชอาณาจักร พร้อมกับวางเงินไว้เป็นประกันหรือวางหนังสือค้ำประกันของธนาคารในวงเงินค้ำประกันของของทั้งหมดสำหรับการปฏิบัติพิธีการศุลกากรว่าด้วยการผ่านแดนแต่ละครั้ง

ให้ผู้ขอผ่านแดนยื่นคำร้องขอคืนหลักประกันต่อด่านศุลกากรที่ได้วางประกันเมื่อมีการส่งของผ่านแดนออกนอกราชอาณาจักรแล้ว กรมศุลกากรจะดำเนินการคืนหลักประกันต่อไป

กรณีการวางเงินไว้เป็นประกันหรือวางหนังสือค้ำประกันของธนาคารเป็นรายเที่ยวสำหรับของผ่านแดนอยู่ในพิภพที่อัตราอากรเป็นศูนย์ ให้วางเงินไว้เป็นประกันหรือวางหนังสือค้ำประกันของธนาคารในจำนวนร้อยละ ๑๐ ของราคาของผ่านแดน ส่วนของผ่านแดนที่ใบตราส่งหนึ่งฉบับมีสินค้าหลายประเภทซึ่งมีราคาและจัดเข้าประเภทพิภพอัตราอากรที่แตกต่างกัน ให้วางเงินไว้เป็นประกันหรือวางหนังสือค้ำประกันของธนาคารในจำนวนที่คำนวณจากราคารวมของของทั้งหมดคูณด้วยอัตราอากรสูงสุดของของผ่านแดนนั้น

๗.๓ สำหรับ...

๗.๓ สำหรับผู้นำของเข้า ผู้ส่งออก ระดับมาตรฐานเออีโอ หรือตัวแทนออกของระดับมาตรฐานเออีโอ เมื่อได้รับอนุมัติให้เป็นผู้ขอผ่านแดนสามารถใช้หลักประกันในการเป็นผู้นำของเข้า ผู้ส่งออก ระดับมาตรฐานเออีโอ หรือตัวแทนออกของระดับมาตรฐานเออีโอ แทนหลักประกันตามประกาศนี้

ข้อ ๘ ให้ผู้ขอผ่านแดนดำเนินการยื่นคำร้องการผ่านพิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์และ/หรือการลงลายมือชื่ออิเล็กทรอนิกส์ กับระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากร (Production System) ณ ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร เพื่อทำการทดสอบระบบการแลกเปลี่ยนข้อมูลและ/หรือการลงลายมือชื่ออิเล็กทรอนิกส์

หมวด ๓

พิธีการศุลกากรผ่านแดน

ส่วนที่ ๑

การปฏิบัติพิธีการศุลกากรผ่านแดน

ข้อ ๙ ผู้ขอผ่านแดนต้องมีชื่ออยู่ในใบตราส่งสินค้า หรือบัญชีสินค้าสำหรับเรือหรืออากาศยาน หรือเอกสารการขนส่งระหว่างประเทศ เป็นผู้ทำการผ่านแดน

ข้อ ๑๐ ให้ผู้ขอผ่านแดนปฏิบัติพิธีการศุลกากรว่าด้วยการผ่านแดน ณ ด่านศุลกากรที่มีการนำของผ่านแดนนั้นเข้ามาในราชอาณาจักร เว้นแต่กรณีการปฏิบัติพิธีการศุลกากรเฉพาะเรื่องตามข้อ ๒๘ ให้ปฏิบัติพิธีการศุลกากรผ่านแดน ณ ท่าที่มีชื่อส่งของถึงได้

ให้ผู้ขอผ่านแดนบันทึกรายละเอียดเส้นทางที่ใช้ขนส่งของผ่านแดน ซึ่งระบุเส้นทางจากด่านศุลกากรที่นำของเข้าถึงด่านศุลกากรที่นำของออกไปว่าจะใช้ถนนหมายเลขใด ช่วงใด หรือรถไฟขบวนใด เทียบใด และระยะเวลาการขนส่งโดยประมาณ ในช่องบันทึกอื่น ๆ (Remark) เช่น ระบุจังหวัดและเส้นทางระหว่างจังหวัดที่ผ่านจนถึงปลายทาง ในขณะที่ส่งข้อมูลใบขนส่งสินค้าผ่านแดน

ข้อ ๑๑ การจัดทำใบขนส่งสินค้าผ่านแดนให้ดำเนินการดังต่อไปนี้

๑๑.๑ ใบขนส่งสินค้าผ่านแดนแต่ละฉบับให้ใช้กับของผ่านแดนที่นำเข้ามาโดยเรือลำเดียวกัน หรืออากาศยานลำเดียวกัน หรือรถคันเดียวกัน หรือรถไฟขบวนเดียวกัน และให้ใช้ได้กับเอกสารการขนส่งระหว่างประเทศหรือใบตราส่งที่ระบุเมืองปลายทางต่างประเทศเดียวกันได้หลายฉบับ

๑๑.๒ ให้ผู้ขอผ่านแดนจัดทำข้อมูลใบขนส่งสินค้าผ่านแดนตามโครงสร้างใบขนส่งสินค้าผ่านแดนแนบท้ายประกาศนี้ และส่งข้อมูลทางอิเล็กทรอนิกส์เข้าสู่ระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากร

๑๑.๓ ระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากรจะตรวจสอบความถูกต้องกับแฟ้มข้อมูลอ้างอิงและข้อมูลบัญชีสินค้าสำหรับเรือหรืออากาศยาน หรือเอกสารการขนส่งระหว่างประเทศ ดังนี้

๔

๑๑.๓.๑ ประเภทของกระบวนการ (Processing Indicator) มีค่าเป็น ๒๔ = Transit (ผ่านแดน)

๑๑.๓.๒ ประเภทการผ่านแดน (Transit Type) มีค่าเป็น ๒ = การผ่านแดน

๑๑.๓.๓ เลขประจำตัวผู้เสียภาษีของผู้ขอผ่านแดน (Transit Applicant)

๑๑.๓.๔ ประเภทการขนถ่าย (Cargo Movement) มีค่าเป็น ๗ = Transit (ขนถ่ายของผ่านแดน)

๑๑.๓.๕ ชื่อผู้ขาย/ชื่อผู้ส่งสินค้าในต่างประเทศ (Shipper Name)

๑๑.๓.๖ ประเทศของผู้ส่งสินค้าในต่างประเทศ (Shipper Country Code)/รหัสประเทศของผู้รับสินค้าปลายทาง

๑๑.๓.๗ ชื่อผู้ซื้อ/ชื่อผู้รับสินค้าในต่างประเทศ (Consignee Name)

๑๑.๓.๘ ประเทศผู้รับสินค้าในต่างประเทศ (Consignee Country)

๑๑.๓.๙ เลขที่ใบตราส่งสินค้าขาเข้า (Master Bill of Lading)

๑๑.๓.๑๐ หมายเลขตู้คอนเทนเนอร์ (Container Number) กรณี FCL

๑๑.๓.๑๑ หน่วยของหีบห่อ (Total Package Unit Code)

๑๑.๓.๑๒ จำนวนหีบห่อของสินค้า (Total Package Amount)

๑๑.๓.๑๓ รหัสโกดังหรือสถานที่เก็บของ (Shed Number)/สถานที่ตรวจปล่อยของ (Release Port)

๑๑.๓.๑๔ รหัสท่าหรือสนามบินที่ทำการขนถ่ายของผ่านแดนเข้ามาในราชอาณาจักร (Port of Discharge)/รหัสท่าหรือสนามบินที่จะทำการขนถ่ายของผ่านแดนออกไปนอกราชอาณาจักร (Port of Loading)

๑๑.๔ กรณีตรวจพบข้อผิดพลาดในการตรวจสอบความถูกต้องกับแฟ้มข้อมูลอ้างอิงระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากรจะตอบรหัสข้อผิดพลาดกลับไปให้ ผู้ขอผ่านแดนต้องทำการแก้ไขข้อมูลและส่งข้อมูลที่แก้ไขแล้วเข้าสู่ระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากร

๑๑.๕ กรณีไม่พบข้อผิดพลาด ระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากรจะกำหนดเลขที่ใบขนสินค้าผ่านแดนทางอิเล็กทรอนิกส์จำนวน ๑๔ หลัก โดยหลักที่ ๕ ของเลขที่ใบขนสินค้าผ่านแดน มีค่าเป็น “๒” Transit และแจ้งเลขที่ใบขนสินค้าผ่านแดนทางระบบอิเล็กทรอนิกส์ตอบกลับไปยังผู้ขอผ่านแดน

เมื่อระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากรตอบกลับเลขที่ใบขนสินค้าผ่านแดนทางอิเล็กทรอนิกส์ให้ผู้ขอผ่านแดนทราบ ถือเป็นการยื่นใบขนสินค้าผ่านแดนตามกฎหมายว่าด้วยศุลกากรและกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้องกับพิธีการศุลกากรแล้ว

ข้อ ๑๒ การจัดทำใบเคลื่อนย้ายของผ่านแดนให้ดำเนินการดังต่อไปนี้

๑๒.๑ ให้ผู้ขอผ่านแดนจัดทำข้อมูลใบเคลื่อนย้ายของผ่านแดน (Transition Control Message) ตามโครงสร้างใบเคลื่อนย้ายของผ่านแดนแนบท้ายประกาศนี้ และส่งข้อมูลทางอิเล็กทรอนิกส์เข้าสู่ระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากร

๑๒.๒ ระบบ...

๕

๑๒.๒ ระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากรจะตรวจสอบความถูกต้องกับแฟ้มข้อมูลอ้างอิง และข้อมูลใบขนสินค้าผ่านแดน ดังนี้

๑๒.๒.๑ ประเภทของกระบวนการ (Processing Indicator) มีค่าเป็น ๒๔ = Transit (ผ่านแดน)

๑๒.๒.๒ ประเภทการผ่านแดน (Transit Type) มีค่าเป็น ๒=การผ่านแดน

๑๒.๒.๓ เลขประจำตัวผู้เสียภาษีของผู้ขอผ่านแดน (Transit Applicant)

๑๒.๒.๔ ประเภทยานพาหนะที่ใช้เคลื่อนย้ายสินค้าจากท่าต้นทางไปยังท่าปลายทาง (Mode of Movement) มีค่าเป็น ๑ = เรือ มีค่าเป็น ๒ = รถไฟ มีค่าเป็น ๓ = รถยนต์ มีค่าเป็น ๔ = เครื่องบิน

กรณีที่มีการเปลี่ยนประเภทยานพาหนะที่เคลื่อนย้ายสินค้าภายในท่าปลายทาง (Mode of Movement) มีค่าเป็น ๑ = เรือ มีค่าเป็น ๒ = รถไฟ มีค่าเป็น ๓ = รถยนต์ มีค่าเป็น ๔ = เครื่องบิน

๑๒.๒.๕ เลขที่ใบขนสินค้าผ่านแดน (Transit Declaration Number) ให้ระบุเลขที่ใบขนสินค้าผ่านแดนตามที่ได้รับการตอบกลับในข้อ ๑๑.๕

๑๒.๒.๖ รหัสท่าเรือ (Port of Discharge) รหัสโกดัง/รหัสสถานที่ที่เก็บของของผ่านแดนนำเข้ามาเพื่อผ่านแดน (Shed Number / Release Port (Import)) และรหัสโกดัง/รหัสสถานที่ที่จะเคลื่อนย้ายของผ่านแดนไปตรวจปล่อย (Shed Number / Release Port (Export))

๑๒.๓ กรณีตรวจพบข้อผิดพลาดในการตรวจสอบความถูกต้องกับแฟ้มข้อมูลอ้างอิง และข้อมูลใบขนสินค้าผ่านแดน ระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากรจะตอบรหัสข้อผิดพลาดกลับไปให้ผู้ขอผ่านแดนต้องทำการแก้ไขข้อมูลและส่งข้อมูลที่แก้ไขแล้วเข้าสู่ระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากร

๑๒.๔ กรณีไม่พบข้อผิดพลาด ระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากรจะกำหนดเลขที่ใบเคลื่อนย้ายของผ่านแดนทางอิเล็กทรอนิกส์จำนวน ๑๔ หลัก โดยหลักที่ ๕-๘ ของเลขที่ใบเคลื่อนย้ายของผ่านแดน มีค่าเป็น “ZG๒๔” = ใบเคลื่อนย้ายของผ่านแดนทางอิเล็กทรอนิกส์ และแจ้งเลขที่ใบเคลื่อนย้ายของผ่านแดนทางอิเล็กทรอนิกส์ตอบกลับไปยังผู้ขอผ่านแดน

เมื่อระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากรตอบกลับเลขที่ใบเคลื่อนย้ายของผ่านแดนทางอิเล็กทรอนิกส์ให้ผู้ขอผ่านแดนทราบ ถือเป็นการยื่นใบเคลื่อนย้ายของผ่านแดนตามกฎหมายว่าด้วยศุลกากรและกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้องกับพิธีการศุลกากรแล้ว

ข้อ ๑๓ ให้ผู้ขอผ่านแดนชำระค่าธรรมเนียมในการให้บริการของศุลกากรที่เกี่ยวกับการผ่านแดนตามมาตรา ๑๐๒ แห่งพระราชบัญญัติศุลกากร พ.ศ. ๒๕๖๐ ตามจำนวนและประเภทของรถที่ใช้ในการขนส่งของผ่านแดนที่ด่านศุลกากรที่นำของเข้าก่อนได้รับอนุญาตให้เคลื่อนย้ายจากพนักงานศุลกากร

ส่วนที่ ๒ พิธีการ...

ส่วนที่ ๒

พิธีการศุลกากรสำหรับของผ่านแดนที่นำเข้าทางเรือ

ข้อ ๑๔ ผู้รับขนส่งสินค้าหรือตัวแทนเรือจะต้องแยกบัญชีสินค้าสำหรับเรือของของผ่านแดนไว้ต่างหากออกจากบัญชีสินค้าสำหรับเรือของของนำเข้า

ข้อ ๑๕ การนำของผ่านแดนขึ้นไว้บนบก ให้เก็บของผ่านแดนในสถานที่เก็บรักษาของผ่านแดนภายในเขตด่านศุลกากรให้เป็นสัดส่วนเหมาะสม ไม่ปะปนกับสินค้านำเข้าอื่น ๆ เพื่อให้พนักงานศุลกากรสามารถควบคุมและตรวจสอบได้โดยง่าย

ข้อ ๑๖ ในกรณีที่ยังไม่อาจยื่นใบขนส่งสินค้าผ่านแดนได้ และผู้ขอผ่านแดนประสงค์จะขอถ่ายของผ่านแดนออกจากเรือ เพื่อรอรับการรับบรรทุกออกไปนอกราชอาณาจักร ให้ปฏิบัติดังต่อไปนี้

๑๖.๑ ของผ่านแดนที่เป็นของกองหรือมิได้บรรจุในตู้คอนเทนเนอร์ให้เก็บวางของผ่านแดนในสถานที่เก็บรักษาของผ่านแดน ไม่ปะปนกับของนำเข้าอื่น ๆ

การตรวจนับจำนวนหีบห่อของผ่านแดนที่ขนถ่ายจากเรือเข้าเก็บไว้ในสถานที่เก็บรักษาของผ่านแดน ให้ตรงตามบัญชีสินค้า ให้อยู่ในความควบคุมดูแลของหน่วยงานศุลกากรที่กำกับเรือ โดยมีหน้าที่ในการตรวจสอบรายการตรวจนับหีบห่อ (Tally Sheet) ของพนักงานสถานที่เก็บรักษาของและของตัวแทนเรือว่า ของผ่านแดนได้ขนขึ้นและเก็บในสถานที่เก็บรักษาของผ่านแดนถูกต้องตามบัญชีสินค้าสำหรับของผ่านแดนหรือไม่ มีขาดหรือเกินหรือไม่ประการใด ถ้ามีการขนขึ้นขาดหรือเกิน ให้จดบันทึกไว้ในเอกสารรายการตรวจนับหีบห่อ (Tally Sheet) และให้ตัวแทนเรือส่งข้อมูลแก้ไขบัญชีสินค้าสำหรับของผ่านแดนให้ถูกต้อง

กรณีหีบห่อชำรุดหรือแตกหักเสียหาย การเปิดหีบห่อเพื่อสำรวจรายการแตกหักเสียหาย ให้กระทำต่อหน้าตัวแทนเรือผู้รับขน พนักงานศุลกากร และผู้ที่มีชื่อระบุในเอกสารการขนส่งระหว่างประเทศหรือใบตราส่งหรือผู้ที่ได้รับมอบหมาย

๑๖.๒ ของผ่านแดนที่บรรจุในตู้คอนเทนเนอร์

๑๖.๒.๑ ให้ตัวแทนเรือแยกบัญชีของผ่านแดนที่บรรจุในตู้คอนเทนเนอร์ไว้ต่างหากจากบัญชีของนำเข้าทั่วไป และแจ้งหมายเลขดวงตราประทับ (SEAL) ของบริษัทเรือสำหรับตู้คอนเทนเนอร์แต่ละตู้ (ถ้ามี) ในบัญชีตู้คอนเทนเนอร์ เพื่อประกอบการควบคุมตรวจสอบ การเก็บรักษา และการขนย้ายตู้คอนเทนเนอร์ภายในเขตท่า

๑๖.๒.๒ ของผ่านแดนที่บรรจุในตู้คอนเทนเนอร์ ที่บรรจุของขาเข้าหลายผู้รับตราส่ง (ตู้ Less Container Load: LCL) ให้เก็บวางของผ่านแดนในสถานที่เก็บรักษาของผ่านแดน ให้เป็นสัดส่วน ไม่ปะปนกับของนำเข้าอื่น ๆ

๑๖.๒.๓ ของผ่านแดนที่บรรจุในตู้คอนเทนเนอร์ ที่บรรจุของขาเข้าผู้รับตราส่งรายเดียว (ตู้ Full Container Load: FCL) เมื่อขนถ่ายตู้คอนเทนเนอร์ซึ่งบรรจุของผ่านแดนลงจากเรือแล้ว ให้เก็บให้เป็นสัดส่วนเหมาะสม ไม่ปะปนกับของนำเข้าอื่น ๆ

ข้อ ๑๗ การตรวจ...

ข้อ ๑๗ การตรวจและบรรจุทุกของผ่านแดน ณ ด้านศุลกากรที่นำของเข้า ให้ปฏิบัติดังต่อไปนี้

๑๗.๑ ให้ผู้ขอผ่านแดนแจ้งเลขที่ใบขนสินค้าผ่านแดนและเลขที่ใบเคลื่อนย้ายของผ่านแดนทางอิเล็กทรอนิกส์ ต่อพนักงานศุลกากรของด่านศุลกากรที่นำของเข้า เพื่อทำการตัดบัญชีใบเคลื่อนย้ายของผ่านแดน

๑๗.๑.๑ กรณีของผ่านแดนที่เป็นของกองหรือมิได้บรรจุในตู้คอนเทนเนอร์ พนักงานศุลกากรจะทำการตรวจสอบเครื่องหมาย เลขหมาย จำนวนและลักษณะที่บ่งชี้ข้อมูลใบขนสินค้าผ่านแดนในระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากร เมื่อพบว่าถูกต้องครบถ้วนตรงกันแล้ว จะบันทึกผลการตรวจสอบในระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากร แล้วอนุญาตให้ทำการบรรจุ โดยมัตลอดประทับตราตะกั่ว กศก. ที่ประตูลูกบิดของยานพาหนะที่ใช้บรรจุทุกของผ่านแดน หรือที่ประตูลูกบิดตู้คอนเทนเนอร์ที่บรรจุทุกของผ่านแดนนั้น และเรียกเก็บค่าธรรมเนียมตามระเบียบ ให้ผู้ขอผ่านแดนนำของผ่านแดนนั้นพร้อมใบเคลื่อนย้ายของผ่านแดนทางอิเล็กทรอนิกส์ไปมอบให้ด่านศุลกากรที่นำของออก เพื่อนำของออกนอกราชอาณาจักรต่อไป

๑๗.๑.๒ กรณีของผ่านแดนที่บรรจุตู้คอนเทนเนอร์และจะขนส่งไปยังด่านศุลกากรที่นำของออกทั้งตู้คอนเทนเนอร์ พนักงานศุลกากรจะทำการตรวจสอบเครื่องหมาย เลขหมาย ตู้คอนเทนเนอร์ และหมายเลขดวงตราประทับ (SEAL) ของบริษัทเรือ เมื่อพบว่าถูกต้องครบถ้วนตรงกันแล้ว ให้ดำเนินการเช่นเดียวกับข้อ ๑๗.๑.๑

๑๗.๒ ให้ผู้ขอผ่านแดนแจ้งเลขที่ใบขนสินค้าผ่านแดนให้ผู้ประกอบการที่นำเข้าทราบ เพื่อติดต่อบริษัทของผ่านแดน

ข้อ ๑๘ การตรวจและรับบรรจุทุกของผ่านแดน ณ ด้านศุลกากรที่นำของออก ให้ปฏิบัติดังต่อไปนี้

๑๘.๑ เมื่อผู้ขอผ่านแดนได้นำของผ่านแดนจากท่าที่นำเข้าถึงด่านศุลกากรที่นำของออกแล้ว ให้แสดงใบเคลื่อนย้ายของผ่านแดนทางอิเล็กทรอนิกส์ต่อด่านศุลกากรที่นำของออก

๑๘.๒ พนักงานศุลกากรของด่านศุลกากรที่นำของออกจะตรวจสอบข้อมูลใบขนสินค้าผ่านแดนและใบเคลื่อนย้ายของผ่านแดนในระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากร

๑๘.๒.๑ กรณีของผ่านแดนที่เป็นของกองหรือมิได้บรรจุในตู้คอนเทนเนอร์ พนักงานศุลกากรจะตรวจสอบดวงตราตะกั่ว กศก. ที่ประตูลูกบิดของยานพาหนะที่ใช้บรรจุทุกของผ่านแดน หรือที่ประตูลูกบิดตู้คอนเทนเนอร์ที่บรรจุทุกของผ่านแดนนั้นว่าอยู่ในสภาพเรียบร้อยหรือไม่ และตรวจเครื่องหมาย เลขหมาย จำนวนลักษณะที่บ่งชี้ เมื่อพบว่าถูกต้องเรียบร้อยตรงกับข้อมูลในใบขนสินค้าผ่านแดนและใบเคลื่อนย้ายของผ่านแดน จะบันทึกตัดบัญชีใบเคลื่อนย้ายของผ่านแดนทางอิเล็กทรอนิกส์และอนุญาตให้นำของผ่านแดนผ่านสถานีของด่านศุลกากรที่นำของออกหรือจุดรับใบเคลื่อนย้ายของผ่านแดนทางอิเล็กทรอนิกส์ที่กำหนด

๑๘.๒.๒ กรณีของผ่านแดนที่บรรจุในตู้คอนเทนเนอร์ พนักงานศุลกากรจะตรวจสอบหมายเลขตู้คอนเทนเนอร์ และดวงตราตะกั่ว กศก. ที่ประตูลูกบิดตู้คอนเทนเนอร์ที่บรรจุทุกของผ่านแดนนั้นว่าอยู่ในสภาพเรียบร้อยหรือไม่ และตรวจหมายเลขดวงตราประทับ (SEAL) ของบริษัทเรือ เมื่อพบว่าถูกต้องครบถ้วนตรงกันแล้ว ให้ดำเนินการเช่นเดียวกับข้อ ๑๘.๒.๑

๑๘.๓ เมื่อระบบ...

๘

๑๘.๓ เมื่อระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากรได้รับข้อมูลรายงานยานพาหนะออกจริง และข้อมูลบัญชีสินค้าของผ่านแดนขาออกแล้ว ระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากรจะตรวจสอบประมวลผลกับข้อมูลรายงานยานพาหนะออกและบัญชีสินค้าของผ่านแดนขาออก เมื่อพบว่าถูกต้องตรงกัน ระบบจะปรับสถานะการรับบรรทุกในข้อมูลใบขนสินค้าผ่านแดน และแจ้งกลับผู้ส่งข้อมูลใบขนสินค้าผ่านแดน ให้ทราบว่า “Goods Loaded” ถือเป็นการรับบรรทุกของผ่านแดนแล้ว

๑๘.๔ กรณีการส่งของผ่านแดนออกทางสนามบินที่มีข้อมูลรายงานยานพาหนะออกจริงกับข้อมูลใบขนสินค้าผ่านแดนในระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากรไม่ถูกต้องตรงกัน เนื่องจากมีการเปลี่ยนแปลงเที่ยวบิน (Change Flight) ให้ปฏิบัติตามข้อ ๒๒ และกรณีการขนถ่ายของผ่านแดนไปเพียงบางส่วน (Partial Shipment) ให้ปฏิบัติตามข้อ ๒๓

ส่วนที่ ๓

พิธีการศุลกากรสำหรับของผ่านแดนที่นำเข้าทางอากาศยาน

ข้อ ๑๙ การดำเนินการเกี่ยวกับของผ่านแดนที่นำเข้าทางอากาศยานเพื่อรอการรับบรรทุกออกไปนอกราชอาณาจักรให้ปฏิบัติตามข้อ ๑๔ ข้อ ๑๕ และข้อ ๑๖ โดยอนุโลม

ข้อ ๒๐ การตรวจและบรรทุกของผ่านแดน ณ สนามบินที่นำเข้าให้ปฏิบัติดังต่อไปนี้

๒๐.๑ ให้ผู้ขอผ่านแดนแจ้งเลขที่ใบขนสินค้าผ่านแดนและเลขที่ใบเคลื่อนย้ายของผ่านแดนทางอิเล็กทรอนิกส์ต่อพนักงานศุลกากร เพื่อทำการตัดบัญชีใบเคลื่อนย้ายของผ่านแดน

๒๐.๒ เมื่อพนักงานศุลกากรได้ตรวจสอบข้อมูลใบขนสินค้าผ่านแดนในระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากร และตรวจสอบเครื่องหมาย เลขหมาย จำนวนและลักษณะหีบห่อแล้ว พบว่าถูกต้องครบถ้วนตรงกันแล้ว จะบันทึกผลการตรวจสอบ ในระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากร และให้ผู้ขอผ่านแดนชำระค่าธรรมเนียมการใช้ดวงตราตะกั่ว กศก. ตามระเบียบ

๒๐.๓ พนักงานศุลกากรจะมัดลวดประทับดวงตราตะกั่ว กศก. ที่หีบห่อทุกหีบห่อ เว้นแต่สามารถบรรจุทุกหีบห่อทั้งหมดไว้ในรถบรรทุกชนิดตู้ทึบ (Closed Van) ในคราวเดียวกันก็จะมัดลวดประทับดวงตราตะกั่ว กศก. ที่ประตูรถบรรทุก และให้ผู้ขอผ่านแดนนำของผ่านแดนไปยังด่านศุลกากรที่จะส่งออกนอกราชอาณาจักรโดยพลัน

ข้อ ๒๑ การตรวจและรับบรรทุกของผ่านแดน ณ ด่านศุลกากรที่นำของออกให้ปฏิบัติดังต่อไปนี้

๒๑.๑ เมื่อผู้ขอผ่านแดนได้นำของผ่านแดนจากสนามบินที่นำเข้าถึงด่านศุลกากรที่นำของออกแล้ว ให้แสดงใบเคลื่อนย้ายของผ่านแดนทางอิเล็กทรอนิกส์ต่อด่านศุลกากรที่นำของออก

๒๑.๒ พนักงานศุลกากรของด่านศุลกากรที่นำของออกจะตรวจสอบข้อมูลใบขนสินค้าผ่านแดนและใบเคลื่อนย้ายของผ่านแดนในระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากรแล้ว ให้ตรวจสอบเครื่องหมาย เลขหมาย จำนวนลักษณะหีบห่อ และดวงตราตะกั่ว กศก. ว่าอยู่ในสภาพเรียบร้อยหรือไม่ เมื่อพบว่าถูกต้องเรียบร้อยตรงกับข้อมูลในใบขนสินค้าผ่านแดนและใบเคลื่อนย้ายของผ่านแดน จะบันทึกตัดบัญชีใบเคลื่อนย้ายของผ่านแดนทางอิเล็กทรอนิกส์ และอนุญาตให้นำของผ่านแดนผ่านสถานีของด่านศุลกากรที่นำของออกหรือจุดรับใบเคลื่อนย้ายของผ่านแดนทางอิเล็กทรอนิกส์ที่กำหนด

๒๑.๓ เมื่อระบบ...

๒๑.๓ เมื่อระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากรได้รับข้อมูลรายงานยานพาหนะออกจริง และข้อมูลบัญชีสินค้าของผ่านแดนขาออกแล้ว ระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากรจะตรวจสอบประมวลผลกับข้อมูลรายงานยานพาหนะออกและบัญชีสินค้าของผ่านแดนขาออก เมื่อพบว่าถูกต้องตรงกัน ระบบจะปรับสถานะการรับบรรทุกในข้อมูลใบขนสินค้าผ่านแดน และแจ้งกลับผู้ส่งข้อมูลใบขนสินค้าผ่านแดน ให้ทราบว่า “Goods Loaded” ถือเป็นการรับบรรทุกของผ่านแดนแล้ว

ข้อ ๒๒ กรณีข้อมูลรายงานยานพาหนะออกจริง กับข้อมูลใบขนสินค้าผ่านแดนในระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากรไม่ถูกต้องตรงกัน เนื่องจากการเปลี่ยนแปลงเที่ยวบิน (Change Flight) ที่ทำการขนถ่ายสินค้าผ่านแดนออกไปนอกราชอาณาจักรต่างจากเที่ยวบินตามใบขนสินค้าผ่านแดนในครั้งแรก

๒๒.๑ กรณีผู้ขอผ่านแดนได้มีการเปลี่ยนแปลงเที่ยวบิน โดยไม่เปลี่ยนสถานที่เก็บรักษาของผ่านแดนที่ขนถ่ายสินค้าขึ้นอากาศยานให้ปฏิบัติดังต่อไปนี้

๒๒.๑.๑ เมื่อผู้ขอผ่านแดนนำของผ่านแดนออกตามใบตราส่ง (Master Air Waybill / House Air Waybill) ไปในเที่ยวบินอื่น หรือเที่ยวบินเดิมในวันถัดไป ให้ตัวแทนอากาศยานผู้ส่งข้อมูลรายงานยานพาหนะออก มีหน้าที่จัดทำข้อมูลการเปลี่ยนแปลงแก้ไขเที่ยวบิน (Flight Maintenance Message) โดยระบุเลขที่ใบตราส่ง (Master Air Waybill + House Air Waybill) และแจ้งว่า เที่ยวบิน/วันที่เที่ยวบินเดิม (Flight No / Departure Date) ได้ขอแก้ไขเป็น เที่ยวบิน/วันที่เที่ยวบินใด และเป็นผู้ส่งข้อมูลการเปลี่ยนแปลงดังกล่าว พร้อมลงลายมือชื่ออิเล็กทรอนิกส์เข้าสู่ระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากร

๒๒.๑.๒ ระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากรจะตรวจสอบประมวลผลกับข้อมูลรายงานยานพาหนะออกและข้อมูลใบขนสินค้าผ่านแดนในระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากร เมื่อพบว่าถูกต้องตรงกันระบบจะปรับสถานะการรับบรรทุกในข้อมูลใบขนสินค้าผ่านแดน และแจ้งกลับผู้ส่งข้อมูล “Goods Loaded” ถือเป็นการรับบรรทุกของผ่านแดนแล้ว

๒๒.๒ กรณีผู้ขอผ่านแดนมีความประสงค์จะทำการเปลี่ยนแปลงเที่ยวบินที่จะบรรทุกของผ่านแดนออกไปนอกราชอาณาจักร และจะนำของออกจากสถานที่เก็บรักษาของผ่านแดนแห่งหนึ่งไปยังอีกแห่งหนึ่งภายในสนามบินเดียวกัน เพื่อทำการเปลี่ยนแปลงเที่ยวบินที่จะบรรทุกของผ่านแดนออกไปนอกราชอาณาจักรให้ปฏิบัติดังต่อไปนี้

๒๒.๒.๑ ให้ผู้ขอผ่านแดนยื่นคำร้องขอเปลี่ยนเที่ยวบินต่อหน่วยบริการศุลกากร ณ ด้านศุลกากรที่จะนำของออก ก่อนทำการเปลี่ยนแปลง โดยให้ปฏิบัติดังต่อไปนี้

(๑) แจ้งเลขที่ใบเคลื่อนย้ายของผ่านแดนที่ต้องการให้แก้ไขเปลี่ยนแปลง

(๒) แจ้งขอยกเลิกเลขที่ใบตราส่ง (Master Air Waybill + House Air Waybill) และเที่ยวบิน/วันที่เที่ยวบินเดิม (Flight No / Departure Date)

(๓) แจ้งขอให้บันทึกข้อมูลแก้ไขเป็นเลขที่ ใบตราส่ง (Master Air Waybill + House Air Waybill) เที่ยวบิน/วันที่เที่ยวบินใหม่

๒๒.๒.๒ พนักงานศุลกากรจะบันทึกข้อมูลที่ขอแก้ไขในระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากร

๒๒.๒.๓ ระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากรจะตรวจสอบประมวลผลกับข้อมูลรายงานยานพาหนะออกและข้อมูลใบขนสินค้าผ่านแดนในระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากร เมื่อพบว่าถูกต้อง

ตรงกัน...

ตรงกัน ระบบจะปรับสถานะการรับบรรทุกในข้อมูลใบขนสินค้าผ่านแดน และแจ้งกลับผู้ส่งข้อมูล “Goods Loaded” ถือเป็นการรับบรรทุกของผ่านแดนแล้ว

ข้อ ๒๓ กรณีข้อมูลบัญชีสินค้าสำหรับอากาศยานขาออกสำหรับของผ่านแดนกับข้อมูลรายงานอากาศยานออกและข้อมูลใบขนสินค้าผ่านแดนในระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากรไม่ถูกต้องตรงกัน เนื่องจากการขนถ่ายของผ่านแดนไปเพียงบางส่วน (Partial Shipment) ให้ปฏิบัติดังต่อไปนี้

๒๓.๑ ให้ผู้ขอผ่านแดนยื่นคำร้องขออนุญาตขอผ่านแดนออกไปนอกราชอาณาจักรเพียงบางส่วน ณ ด่านศุลกากรที่นำของผ่านแดนออกไปนอกราชอาณาจักร

๒๓.๒ เมื่อพนักงานศุลกากรที่มีอำนาจหน้าที่หรือที่ได้รับมอบหมายรับคำร้องแล้ว จะทำการตัดบัญชีรับบรรทุกทุกแบบ Manual โดยจับคู่กับบัญชีสินค้าผ่านแดนสำหรับอากาศยานขาออกของแต่ละเที่ยวบินที่ทำการขนถ่ายของผ่านแดนไปเพียงบางส่วนจนครบจำนวนตามข้อมูลใบขนสินค้าผ่านแดน

ส่วนที่ ๔

พิธีการศุลกากรสำหรับของผ่านแดนที่นำเข้าทางบก

ข้อ ๒๔ การปฏิบัติพิธีการศุลกากรสำหรับของผ่านแดนที่นำเข้าทางบกให้ปฏิบัติพิธีการเช่นเดียวกับพิธีการศุลกากรสำหรับของผ่านแดนที่นำเข้าทางเรือโดยอนุโลม

ส่วนที่ ๕

การควบคุมของผ่านแดน

ข้อ ๒๕ การขนส่งของผ่านแดนให้ขนส่งด้วยระบบตู้คอนเทนเนอร์หรือรถบรรทุกชนิดตู้ทึบ (Closed Van) ซึ่งบรรทุกได้เฉพาะของผ่านแดนเท่านั้น

กรณีของผ่านแดนที่ไม่สามารถขนส่งด้วยระบบตู้คอนเทนเนอร์หรือรถบรรทุกชนิดตู้ทึบ (Closed Van) ให้ผู้ขอผ่านแดนยื่นคำร้องขอต่อพนักงานศุลกากร เพื่อพิจารณาอนุญาตให้ขนส่งของผ่านแดนนั้นโดยรถบรรทุกและรถพ่วง โดยใช้ผ้าใบคลุมทั้งสี่มุมหรือมากกว่า และมัดลวดประต็บบดงตราตะกั่ว กศก. ทั้งสี่มุมหรือมากกว่า

กรณีของผ่านแดนเป็นรถยนต์ ให้ขนส่งโดยรถบรรทุกรถยนต์หรือยานพาหนะที่สามารถใช้ขนส่งรถยนต์ได้ โดยให้มัดลวดประต็บบดงตราตะกั่ว กศก. ที่อุปกรณ์สำหรับยึดตรึงรถยนต์ไว้กับยานพาหนะที่ใช้ขนส่งนั้นด้วย

กรณีของผ่านแดนเป็นรถยนต์ขนาดใหญ่ไม่สามารถบรรทุกขึ้นยานพาหนะที่ใช้ขนส่งได้ ให้ผู้ขนส่งผ่านแดนดำเนินการขับของผ่านแดนที่เป็นรถยนต์ไปยังด่านศุลกากรที่นำของออก โดยปิดป้ายแสดงเครื่องหมายของผ่านแดนตามแบบแนบท้ายประกาศนี้ (แบบที่ ๔๕๑) ที่หน้ารถ พร้อมร้อยลวดประต็บบดงตราตะกั่ว กศก. ที่คอพวงมาลัย

กรณีของผ่านแดน...

กรณีของผ่านแดนที่บรรทุกโดยรถไฟ ให้ผู้ขนส่งผ่านแดนทำการบรรทุกตู้คอนเทนเนอร์ที่บรรทุกผ่านแดนโดยให้วางไว้บนแคร่ของขบวนรถไฟ ในตำแหน่งที่ต้องหันประตูสินค้าออกสู่ที่โล่งเพื่ออำนวยความสะดวกสำหรับพนักงานศุลกากรของด่านศุลกากรที่นำของเข้า ในการมัดลวดประตึบดวดตราตะกั่ว กศก. ที่ประตูตู้คอนเทนเนอร์ทุกตู้ที่บรรทุกของผ่านแดน หากไม่สามารถขนส่งด้วยระบบตู้คอนเทนเนอร์ ให้ผู้ขอผ่านแดนยื่นคำร้องขอต่อพนักงานศุลกากรของด่านศุลกากรที่นำของเข้า เพื่อพิจารณาอนุญาตให้ขนส่งของผ่านแดนนั้นโดยแคร่บรรทุกตู้คอนเทนเนอร์ และใช้ผ้าใบคลุมทั้งสี่มุมหรือมากกว่า และมัดลวดประตึบดวดตราตะกั่ว กศก. ทั้งสี่มุมหรือมากกว่า

ข้อ ๒๖ ของผ่านแดนจะต้องอยู่ในอารักขาของศุลกากรนับแต่ผ่านเข้ามาตลอดไปจนกว่าของนั้นจะผ่านพ้นออกนอกราชอาณาจักร เพื่อการควบคุมการขนย้ายของผ่านแดนในการขนส่งระหว่างด่านศุลกากร ให้ปฏิบัติดังต่อไปนี้

๒๖.๑ เมื่อได้ตรวจปล่อยของออกจากด่านศุลกากรที่นำของเข้าแล้ว ต้องขนย้ายของผ่านแดนให้ถึงด่านศุลกากรที่นำของออก ภายใน ๗๒ ชั่วโมง

๒๖.๒ ให้ปิดป้ายแสดงเครื่องหมายของผ่านแดนตามแบบแนบท้ายประกาศนี้ (แบบที่ ๔๕๑) ให้เห็นได้ชัดเจนไว้ที่ยานพาหนะสำหรับใช้ขนส่งของผ่านแดน หรือตู้คอนเทนเนอร์ทุกตู้ที่บรรทุกของผ่านแดนสำหรับกรณีการขนส่งผ่านแดนโดยรถไฟ

๒๖.๓ ในกรณีที่ด่านศุลกากรที่นำของเข้า มีระบบการตรวจสอบตู้คอนเทนเนอร์ด้วยเครื่องเอกซเรย์ (X-RAY) ด่านศุลกากรที่นำของเข้าจะทำการคัดเลือกตู้คอนเทนเนอร์ที่มีปัจจัยเสี่ยงทำการตรวจเอกซเรย์

๒๖.๔ ในกรณีที่มีการควบคุมการขนย้ายสินค้าด้วยระบบเทคโนโลยีที่กรมศุลกากรจะได้ปรับปรุงหรือพัฒนาเพิ่มขึ้น ให้ระบบการควบคุมด้วยเทคโนโลยีดังกล่าวมาใช้ในการควบคุมการขนย้ายของผ่านแดน ตามระเบียบ คำสั่ง หรือตามความเหมาะสมด้วย

ข้อ ๒๗ พนักงานศุลกากรสามารถตรวจค้นของผ่านแดนได้ โดยไม่ต้องมีหมายค้นเมื่อมีเหตุอันควรเชื่อได้ว่า

๒๗.๑ ของนั้นมีไว้เพื่อใช้ในการก่อการร้ายหรือเกี่ยวเนื่องกับการก่อการร้าย

๒๗.๒ ชนิดแห่งของหรือการขนส่งหรือการขนถ่ายดังกล่าว อาจก่อให้เกิดผลกระทบต่อความมั่นคง สันติภาพ และความปลอดภัยระหว่างประเทศ

๒๗.๓ มีการแสดงถิ่นกำเนิดเป็นเท็จ

๒๗.๔ เป็นของผิดกฎหมายที่เกี่ยวกับการผ่านแดนหรือการถ่ายลำ

กรณีผู้ขอผ่านแดนไม่มาร่วมกันตรวจสอบของผ่านแดน กรมศุลกากรจะเก็บของผ่านแดนนั้นไว้ในอารักขา เมื่อพ้นกำหนด ๓๐ วันนับแต่วันที่ของผ่านแดนเข้ามาในราชอาณาจักร ให้ของผ่านแดนนั้นตกเป็นของแผ่นดิน

ส่วนที่ ๖ พิธีการ...

๑๒

ส่วนที่ ๖

พิธีการศุลกากรเฉพาะเรื่อง

ข้อ ๒๘ กรณีของที่นำเข้าทางเรือ โดยบัญชีสินค้าสำหรับเรือหรือใบตราส่งระบุว่าเป็นของผ่านแดน ซึ่งจะต้องมีการเปลี่ยนถ่ายยานพาหนะและขนถ่ายของดังกล่าวจากท่าที่ขนถ่ายของขึ้นจากเรือ (Port of Discharge) นำไปปฏิบัติพิธีการผ่านแดน ณ ท่าที่มีชื่อส่งของถึง (Place of Delivery) เพื่อความสะดวกในการขนส่งของที่นำมาจากต่างประเทศ ให้ทำได้เฉพาะกรณีที่บัญชีสินค้าสำหรับเรือหรือใบตราส่งได้ระบุท่าที่มีชื่อส่งของถึงดังกล่าวไว้ก่อนของจะมาถึงท่าที่ขนถ่ายของขึ้นจากเรือเท่านั้น และไม่สามารถขอแก้ไขภายหลังจากนั้นได้

การขนถ่ายของตามวรรคหนึ่ง ระหว่างท่าที่ขนถ่ายของขึ้นจากเรือ (Port of Discharge) มายังท่าที่มีชื่อส่งของถึง (Place of Delivery) ให้ปฏิบัติดังต่อไปนี้

๒๘.๑ ให้นายเรือหรือตัวแทนเรือซึ่งประสงค์จะเป็นผู้ทำการขนถ่ายของตามวรรคหนึ่ง ยื่นคำร้องขออนุญาตต่อต้านศุลกากรของท่าที่ขนถ่ายของขึ้นจากเรือ (Port of Discharge) โดยระบุเส้นทางการขนส่งไว้ในคำขออนุญาต โดยกรมศุลกากรจะพิจารณาอนุญาตให้ตามความเหมาะสม โดยคำนึงถึงประสิทธิภาพในการควบคุมทางศุลกากร

๒๘.๒ เมื่อได้รับอนุญาตแล้ว ก่อนการขนถ่ายของตามวรรคหนึ่ง ให้นายเรือหรือตัวแทนเรือยื่นคำร้องขอขนถ่ายตู้คอนเทนเนอร์ ณ ด้านศุลกากร ของท่าที่ขนถ่ายของขึ้นจากเรือ (Port of Discharge) พร้อมทั้งระบุไว้ในคำร้องว่าเป็น “ของผ่านแดน”

๒๘.๓ การขนถ่ายของตามวรรคหนึ่ง ต้องขนส่งโดยใช้เส้นทางที่ได้รับอนุญาต และห้ามมิให้แวะขนถ่าย รับ ส่ง สินค้าหรือคอนเทนเนอร์ ณ ที่อื่นใดระหว่างเส้นทาง เว้นแต่มีเหตุจำเป็นให้นายเรือ หรือตัวแทนเรือ หรือผู้รับมอบอำนาจ แจ้งด้านศุลกากรที่ยื่นคำขออนุญาต เพื่อพิจารณาอนุมัติให้เป็นรายการนี้ไป

ระบบควบคุมการขนถ่ายของตามวรรคหนึ่ง ให้เป็นไปตามมาตรฐานที่กรมศุลกากรกำหนด

ข้อ ๒๙ ในกรณีหีบห่อภาชนะบรรจุของผ่านแดนแตก หรือชำรุด เพื่อความสะดวกหรือความเหมาะสมในการขนส่ง ให้ผู้ขอผ่านแดนยื่นคำร้องขอแก้ไขข้อมูลต่อต้านศุลกากร เพื่อพิจารณาให้เปลี่ยนภาชนะบรรจุของเพื่อประโยชน์ในการขนส่ง โดยให้พนักงานศุลกากรควบคุมตรวจนับจำนวนสินค้าในหีบห่อควบคุมการซ่อมแซม หรือเปลี่ยนหีบห่อภาชนะบรรจุใหม่ และเมื่อได้ดำเนินการแล้ว พนักงานศุลกากรจะบันทึกแก้ไขข้อมูลในระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากร

ข้อ ๓๐ ในกรณีของผ่านแดนบรรจุทุกไปไม่หมดทั้งจำนวนในใบขนสินค้าผ่านแดนในคราวเดียวกัน ให้ผู้ขอผ่านแดนจัดทำใบเคลื่อนย้ายของผ่านแดนไปให้พนักงานศุลกากรของด่านศุลกากรที่นำของผ่านแดนเข้ามา เพื่อกำกับของผ่านแดนไปยังด่านศุลกากรที่นำของออกทุกครั้ง เมื่อมีการบรรจุสินค้าที่เหลือจนครบจำนวนในใบขนสินค้าผ่านแดนแล้ว ให้พนักงานศุลกากรของด่านศุลกากรที่นำของผ่านแดนเข้ามาบันทึกผลการตรวจปล่อยในระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากร

ให้พนักงาน...

ให้พนักงานศุลกากรของด่านศุลกากรที่จะนำของผ่านแดนออกนอกราชอาณาจักร บันทึกผลการตรวจปล่อยในระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากร ตามใบเคลื่อนย้ายแต่ละฉบับในช่องหมายเหตุของ ใบขนสินค้าผ่านแดนที่ส่งในระบบคอมพิวเตอร์ตามวรรคหนึ่ง เมื่อของผ่านแดนมีการขนส่งออกนอกราชอาณาจักรจนครบจำนวนในใบขนสินค้าผ่านแดน ระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากรจะรับบรรจุให้โดยอัตโนมัติ

ข้อ ๓๑ กรณีเกิดอุบัติเหตุหรือเหตุสุดวิสัยอย่างใด ๆ ที่มีความจำเป็นต้องเปลี่ยนยานพาหนะหรือภาชนะที่บรรจุสินค้าระหว่างการขนส่งของผ่านแดนระหว่างด่านศุลกากร ให้ผู้ขอผ่านแดนแจ้งความต่อพนักงานสอบสวนเพื่อเป็นหลักฐาน พร้อมกับยื่นคำร้องขอแก้ไขข้อมูลใบเคลื่อนย้ายของผ่านแดนต่อด่านศุลกากร ที่ใกล้ที่สุดเพื่อพิจารณาอนุมัติให้ดำเนินการตามที่เห็นสมควร

ข้อ ๓๒ กรณีที่ระบบคอมพิวเตอร์ของกรมศุลกากรขัดข้องให้ผู้ขอผ่านแดนปฏิบัติตามประกาศกรมศุลกากรกรณีการผ่านพิธีการกรณีเครื่องคอมพิวเตอร์ขัดข้อง

ข้อ ๓๓ กรณีผู้ขอผ่านแดนประสงค์จะส่งของผ่านแดนที่นำผ่านเข้ามาในราชอาณาจักรกลับไปยังประเทศต้นทางหรือประเทศที่สาม หรือเปลี่ยนท่าที่จะนำของออก ให้ผู้ขอผ่านแดนยื่นคำร้องขอแก้ไขข้อมูลใบขนสินค้าผ่านแดนหรือใบเคลื่อนย้ายของผ่านแดนต่อด่านศุลกากรที่ได้ยื่นขอปฏิบัติพิธีการผ่านแดนสำหรับของนั้นไว้หรือด่านศุลกากรที่ของผ่านแดนอยู่ในความรับผิดชอบ เพื่อพิจารณาอนุมัติให้ส่งออกไปนอกราชอาณาจักรตามที่ร้องขอต่อไปได้ โดยให้ใช้ใบขนสินค้าผ่านแดนฉบับเดิม

ข้อ ๓๔ ในกรณีที่ผู้ขอผ่านแดนประสงค์จะเปลี่ยนการผ่านพิธีการศุลกากรจากการผ่านแดนเป็นการนำเข้า ต้องดำเนินการขอแก้ไขบัญชีสินค้าสำหรับเรือหรืออากาศยานหรือเอกสารการขนส่งระหว่างประเทศและใบตราส่งสินค้า ณ ด่านศุลกากร ท่าที่นำของเข้าหรือท่าที่มีชื่อส่งของถึง (Place of Delivery) ตามที่ของผ่านแดนนั้นเก็บรักษาอยู่ โดยปฏิบัติพิธีการนำเข้าพร้อมชำระอากร (หากมี) เท่านั้น ไม่สามารถใช้สิทธิประโยชน์ตามกฎหมายศุลกากรและกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้องได้ รวมถึงปฏิบัติตามกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้องและนำของนั้นออกไปจากอารักขาของศุลกากรให้แล้วเสร็จ ภายใน ๓๐ วันนับแต่วันนำของผ่านแดนเข้ามาในราชอาณาจักร โดยให้คำนวณอากรตามสภาพแห่งของ ราคาศุลกากร และพิกัดอัตราศุลกากรที่เป็นอยู่ในเวลาที่นำของนั้นเข้ามาในราชอาณาจักร และไม่สามารถส่งกลับเพื่อขอคืนอากรตามมาตรา ๒๘ แห่งพระราชบัญญัติศุลกากร พ.ศ. ๒๕๖๐ ทั้งนี้ การปฏิบัติพิธีการศุลกากรผ่านแดน ณ ท่าที่มีชื่อส่งของถึงเพื่อเปลี่ยนเป็นการนำเข้า ให้ใช้วันที่นำของผ่านแดนเข้ามาในราชอาณาจักรมาใช้บังคับด้วย

กรณีที่ไม่สามารถดำเนินการภายในระยะเวลาตามวรรคหนึ่ง ให้ของนั้นตกเป็นของแผ่นดิน

ข้อ ๓๕ กรณีมีเหตุจำเป็นที่ไม่สามารถปฏิบัติตามพิธีการตามประกาศนี้ได้และไม่อยู่ในอำนาจการพิจารณาของด่านศุลกากร ให้ผู้ขอผ่านแดนยื่นคำร้องต่อด่านศุลกากร เพื่อเสนอกรมศุลกากรพิจารณาเป็นกรณีเฉพาะราย

บทเฉพาะกาล

ข้อ ๓๖ ให้ผู้ที่ได้รับอนุมัติให้เป็นผู้ขอผ่านแดนตามประกาศกรมศุลกากร ที่ ๑๓๙/๒๕๖๐ เรื่อง พิธีการศุลกากรว่าด้วยการผ่านแดนทางอิเล็กทรอนิกส์ ลงวันที่ ๑๐ พฤศจิกายน ๒๕๖๐ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติม

โดยประกาศ...

๑๔

โดยประกาศกรมศุลกากร ที่ ๑๐๐/๒๕๖๑ เรื่อง แก้ไขเพิ่มเติมประกาศกรมศุลกากร ที่ ๑๓๙/๒๕๖๐ ลงวันที่ ๓๐ เมษายน ๒๕๖๑ เป็นผู้ได้รับอนุมัติให้เป็นผู้ขอผ่านแดนตามประกาศนี้

ข้อ ๓๗ คำขออนุมัติ อนุญาตใด ๆ ที่ได้ยื่นไว้ตามประกาศกรมศุลกากร ที่ ๑๓๙/๒๕๖๐ เรื่อง พิธีการศุลกากรว่าด้วยการผ่านแดนทางอิเล็กทรอนิกส์ ลงวันที่ ๑๐ พฤศจิกายน ๒๕๖๐ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยประกาศกรมศุลกากร ที่ ๑๐๐/๒๕๖๑ เรื่อง แก้ไขเพิ่มเติมประกาศกรมศุลกากร ที่ ๑๓๙/๒๕๖๐ ลงวันที่ ๓๐ เมษายน ๒๕๖๑ และยังอยู่ในระหว่างการพิจารณา ให้ถือว่าเป็นคำขออนุมัติ อนุญาตตามประกาศนี้

ข้อ ๓๘ การใดที่ได้ดำเนินการไว้ตามประกาศกรมศุลกากร ที่ ๑๓๙/๒๕๖๐ เรื่อง พิธีการศุลกากรว่าด้วยการผ่านแดนทางอิเล็กทรอนิกส์ ลงวันที่ ๑๐ พฤศจิกายน ๒๕๖๐ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยประกาศกรมศุลกากร ที่ ๑๐๐/๒๕๖๑ เรื่อง แก้ไขเพิ่มเติมประกาศกรมศุลกากร ที่ ๑๓๙/๒๕๖๐ ลงวันที่ ๓๐ เมษายน ๒๕๖๑ หากการนั้นยังมีผลใช้บังคับอยู่ในวันที่ประกาศนี้ใช้บังคับ ให้ใช้บังคับต่อไป เท่าที่ไม่ขัดหรือแย้งกับประกาศนี้

ข้อ ๓๙ ประกาศนี้ให้ใช้บังคับตั้งแต่ ๑ ธันวาคม พ.ศ. ๒๕๖๔ เป็นต้นไป

ประกาศ ณ วันที่ ๑ ธันวาคม พ.ศ. ๒๕๖๔



(นายพชร อนันตศิลป์)

อธิบดีกรมศุลกากร

ภาคผนวก ข.

ประกาศกรมศุลกากรที่ 67/2568 ลงวันที่ 17 เมษายน 2568

เรื่อง พิธีการศุลกากรว่าด้วยการผ่านแดนทางอิเล็กทรอนิกส์ (ฉบับที่ 2)



ประกาศกรมศุลกากร

ที่ ๖๗/๒๕๖๘

เรื่อง พิธีการศุลกากรว่าด้วยการผ่านแดนทางอิเล็กทรอนิกส์ (ฉบับที่ ๒)

เพื่อให้การขนส่งของผ่านแดนทางรถไฟเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น และตอบสนองนโยบายของรัฐบาลในเรื่องการเชื่อมโยงโครงข่ายคมนาคม

อาศัยอำนาจตามความในมาตรา ๑๐๒ แห่งพระราชบัญญัติศุลกากร พ.ศ. ๒๕๖๐ อธิบดีกรมศุลกากร ออกประกาศไว้ ดังต่อไปนี้

ข้อ ๑ ให้เพิ่มความต่อไปนี้เป็นวรรคสามของข้อ ๑๐ แห่งประกาศกรมศุลกากรที่ ๑๘๕/๒๕๖๔ เรื่อง พิธีการศุลกากรว่าด้วยการผ่านแดนทางอิเล็กทรอนิกส์ ลงวันที่ ๑ ธันวาคม พ.ศ. ๒๕๖๔

“กรณีการขนส่งของผ่านแดนทางรถไฟ นอกจากดำเนินการตามวรรคสองแล้ว ให้ผู้ขอผ่านแดนจัดทำรายงานการขนส่งของทางรถไฟตามแบบแนบท้ายประกาศนี้ ยื่นต่อด่านศุลกากรที่นำของเข้าก่อนรถไฟเดินทางออกจากด่านศุลกากรที่นำของเข้า และยื่นสำเนารายงานการขนส่งของทางรถไฟที่ได้รับอนุญาตจากด่านศุลกากรที่นำของเข้าต่อด่านศุลกากรที่นำของออกเมื่อรถไฟมาถึงด่านศุลกากรที่นำของออก”

ข้อ ๒ ให้ยกเลิกความในข้อ ๒๖ แห่งประกาศกรมศุลกากร ที่ ๑๘๕/๒๕๖๔ เรื่อง พิธีการศุลกากรว่าด้วยการผ่านแดนทางอิเล็กทรอนิกส์ ลงวันที่ ๑ ธันวาคม พ.ศ. ๒๕๖๔ และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน

“ข้อ ๒๖ ของผ่านแดนจะต้องอยู่ในอารักขาของศุลกากรนับแต่ผ่านเข้ามาตลอดไปจนกว่าของนั้นจะผ่านพ้นออกนอกราชอาณาจักร เพื่อการควบคุมการขนย้ายของผ่านแดนในการขนส่งระหว่างด่านศุลกากรให้ปฏิบัติ ดังต่อไปนี้

๒๖.๑ เมื่อได้ตรวจปล่อยของออกจากด่านศุลกากรที่นำของเข้าแล้ว ต้องขนย้ายของผ่านแดนให้ถึงด่านศุลกากรที่นำของออก ภายใน ๗๒ ชั่วโมง เว้นแต่ กรณีการขนส่งทางรถไฟจะต้องขนย้ายของผ่านแดนให้ถึงด่านศุลกากรที่นำของออกภายในระยะเวลาที่ได้รับอนุญาตจากด่านศุลกากรที่นำของเข้า ทั้งนี้ ระยะเวลาขนย้ายของผ่านแดนทางรถไฟให้ถึงด่านศุลกากรที่นำของออกต้องไม่เกิน ๑๒๐ ชั่วโมง

๒๖.๒ ให้ปิดป้ายแสดงเครื่องหมายของผ่านแดนตามแบบแนบท้ายประกาศนี้ (แบบที่ ๔๕๑) ให้เห็นได้ชัดเจนไว้ที่ยานพาหนะสำหรับใช้ขนส่งของผ่านแดน หรือตู้คอนเทนเนอร์ทุกตู้ที่บรรทุกของผ่านแดนสำหรับกรณีการขนส่งผ่านแดนโดยรถไฟ

๒๖.๓ ในกรณีที่ด่านศุลกากรที่นำของเข้า หรือด่านศุลกากรที่นำของออกมีระบบการตรวจสอบตู้คอนเทนเนอร์ด้วยเครื่องเอกซเรย์ (X-RAY) ด่านศุลกากรที่นำของเข้าหรือด่านศุลกากรที่นำของออกจะทำการคัดเลือกตู้คอนเทนเนอร์ที่มีปัจจัยเสี่ยงทำการตรวจเอกซเรย์ กรณีระบบตรวจสอบตู้คอนเทนเนอร์ด้วยเครื่องเอกซเรย์ (X-RAY) ขัดข้อง หรือไม่มีระบบดังกล่าว จะพิจารณาตรวจสอบโดยวิธีที่เหมาะสม

๒๖.๔ การตรวจสอบตู้คอนเทนเนอร์ที่วางอยู่บนแคร่รถไฟจะใช้ระบบเอกซเรย์ตรวจสอบตู้คอนเทนเนอร์คร่อมทางรถไฟ กรณีระบบเอกซเรย์ตรวจสอบตู้คอนเทนเนอร์คร่อมทางรถไฟขัดข้อง หรือไม่มีระบบดังกล่าว จะพิจารณาตรวจสอบโดยวิธีที่เหมาะสม

๒๖.๕ ในกรณีที่มีการควบคุมการขนถ่ายของด้วยระบบเทคโนโลยีที่กรมศุลกากรจะได้ปรับปรุงหรือพัฒนาเพิ่มขึ้น ให้นำระบบการควบคุมด้วยเทคโนโลยีดังกล่าวมาใช้ในการควบคุมการขนถ่ายของผ่านแดน ตามระเบียบ คำสั่ง หรือตามความเหมาะสมด้วย”

ข้อ ๓ ให้ยกเลิกความในข้อ ๓๑ แห่งประกาศกรมศุลกากร ที่ ๑๘๕/๒๕๖๔ เรื่อง พิธีการศุลกากรว่าด้วยการผ่านแดนทางอิเล็กทรอนิกส์ ลงวันที่ ๑ ธันวาคม พ.ศ. ๒๕๖๔ และใช้ความต่อไปนี้แทน

“ข้อ ๓๑ กรณีเกิดอุบัติเหตุหรือเหตุสุดวิสัยอย่างใด ๆ ที่มีความจำเป็นต้องเปลี่ยนยานพาหนะหรือภาชนะที่บรรจุของระหว่างการขนส่งของผ่านแดนระหว่างด่านศุลกากร ให้ผู้ขอผ่านแดนแจ้งต่อพนักงานสอบสวนเพื่อลงบันทึกประจำวันไว้เป็นหลักฐาน พร้อมกับยื่นคำร้องขอแก้ไขข้อมูลใบเคลื่อนย้ายของผ่านแดนต่อด่านศุลกากรที่ใกล้ที่สุดเพื่อพิจารณาอนุมัติให้ดำเนินการตามที่เห็นสมควร

กรณีการขนส่งของผ่านแดนทางรถไฟ หากเกิดอุบัติเหตุ หรือเหตุสุดวิสัยอย่างใด ๆ ที่มีความจำเป็นต้องเปลี่ยนวิธีการหรือรูปแบบการขนส่งตามรายงานการขนส่งของทางรถไฟที่ได้รับอนุญาตจากด่านศุลกากรที่นำของเข้าระหว่างการขนส่งของผ่านแดนระหว่างด่านศุลกากร ให้ผู้ขอผ่านแดนแจ้งต่อพนักงานสอบสวนเพื่อลงบันทึกประจำวันไว้เป็นหลักฐาน พร้อมกับยื่นคำร้องขอแก้ไขข้อมูลใบเคลื่อนย้ายของผ่านแดนและรายงานการขนส่งของทางรถไฟต่อด่านศุลกากรที่นำของเข้าเพื่อพิจารณาอนุมัติให้ดำเนินการตามที่เห็นสมควร ทั้งนี้ การเปลี่ยนหัวขบวนรถไฟสำหรับการขนส่งของผ่านแดนทางรถไฟตามรายงานการขนส่งของทางรถไฟไม่ถือเป็นกรณีเกิดอุบัติเหตุหรือเหตุสุดวิสัยที่ต้องดำเนินการตามข้อนี้”

ข้อ ๔ ให้เพิ่มรายงานการขนส่งของทางรถไฟตามแบบท้ายประกาศนี้ เป็นรายงานการขนส่งของทางรถไฟท้ายประกาศกรมศุลกากร ที่ ๑๘๕/๒๕๖๔ เรื่อง พิธีการศุลกากรว่าด้วยการผ่านแดนทางอิเล็กทรอนิกส์ ลงวันที่ ๑ ธันวาคม พ.ศ. ๒๕๖๔

ข้อ ๕ ประกาศนี้ให้ใช้บังคับตั้งแต่วันที่ ๑๗ เมษายน พ.ศ. ๒๕๖๘ เป็นต้นไป

ประกาศ ณ วันที่ ๑๗ เมษายน พ.ศ. ๒๕๖๘

อ.วิ. รัตนวิ

(นายธีรชัย อัดนวนิช)

อธิบดีกรมศุลกากร

ประวัติผู้เขียน

ชื่อ-สกุล	นางสาววรรณา ผู้อุตสาห์
ประวัติการศึกษา	– วิทยาศาสตรบัณฑิต (เกียรตินิยมอันดับ 2) มหาวิทยาลัยมหิดล – วิทยาศาสตรมหาบัณฑิต (อินทรีย์เคมี) มหาวิทยาลัยมหิดล
ประวัติการทำงาน	
พ.ศ. 2563	ผู้อำนวยการส่วนบริการศุลกากร 1 สำนักงานศุลกากรท่าเรือกรุงเทพ กรมศุลกากร
พ.ศ. 2565	ผู้เชี่ยวชาญด้านเทคนิคการตรวจสอบสินค้า สำนักงานศุลกากรท่าเรือกรุงเทพ กรมศุลกากร
พ.ศ. 2566	นายด่านศุลกากรระนอง สำนักงานศุลกากรภาคที่ 1 กรมศุลกากร
ตำแหน่งปัจจุบัน	นายด่านศุลกากรหนองคาย ปฏิบัติหน้าที่ ผู้อำนวยการสำนักงานศุลกากรหนองคาย