

มาตรการอำนวยความสะดวกในการขนส่ง สินค้าผ่านแดนของประเทศจีนในช่วง สถานการณ์แพร่ระบาดของโรคติดเชื้อ โควิด-19

China's Trade Facilitation Responses to the COVID-19 Pandemic

- ผู้ช่วยศาสตราจารย์ พิมพ์พา วณิชกอบจินดา
- Assistant Professor Pimpacha Vanichkobchinda
- อาจารย์ประจำคณะนิติศาสตร์
- มหาวิทยาลัยหอการค้าไทย
- อีเมล: Pimpach_piy@utcc.ac.th



บทคัดย่อ

ประเทศจีนให้สัตยาบันความตกลงว่าด้วยการอำนวยความสะดวกของการขนส่งผ่านแดนในรูปแบบเอกสารอิเล็กทรอนิกส์ (Framework Agreement on Facilitation of Cross-border Paperless Trade in Asia and the Pacific – CPTA) เมื่อเดือนพฤศจิกายน ค.ศ. 2020 เพื่อที่จะขับเคลื่อนเร่งรัดการดำเนินมาตรการอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าในรูปแบบดิจิทัลแบบบูรณาการครบวงจรและเพื่อให้สอดคล้องกับข้อตกลงว่าด้วยการอำนวยความสะดวกทางการค้า (Trade Facilitation Agreement-TFA) ซึ่งเป็นความตกลงภายใต้องค์การการค้าโลกที่มีวัตถุประสงค์เพื่ออำนวยความสะดวกให้กับประเทศสมาชิกในด้านพิธีการทางศุลกากรทำให้ลดอุปสรรคในการออกของและขนถ่ายสินค้าและสินค้าผ่านแดนอันเป็นการลดต้นทุนและค่าใช้จ่ายในการดำเนินการของผู้ประกอบการ อีกทั้งลดความล่าช้าในการผ่านด่านศุลกากรของประเทศสมาชิก¹ ซึ่งปัจจุบันสถานการณ์การแพร่ระบาดของไวรัสโควิด-19 รัฐบาลกลางของประเทศจีนได้ออกมาตรการฉุกเฉินเพื่อส่งเสริมและอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าผ่านแดนโดยเน้นพิธีการทางศุลกากรที่เรียบง่าย ลดค่าธรรมเนียมการตรวจสอบและกักกันโรค โดย The General Administration of Customs of China (GACC) ได้กำหนดมาตรการด้านพิธีการศุลกากรเพื่อควบคุมการแพร่ระบาดของไวรัสโคโรนาและในขณะเดียวกันก็ช่วยอำนวยความสะดวกในการขนส่ง ประเทศจีนได้เริ่มใช้ E-Platform สำหรับการค้าระหว่างประเทศอย่างจริงจัง ได้แก่ ระบบศุลกากรอิเล็กทรอนิกส์ ณ จุดเดียว (Single Window) และระบบศุลกากรอิเล็กทรอนิกส์ (Internet and Customs Platform) เพื่อให้บริการพิธีการศุลกากรที่มีประสิทธิภาพและป้องกันการระบาดของไวรัสโควิด-19

¹ United Nations Treaty Collections. Framework Agreement On Facilitation of Cross-Border Paperless Trade in [Blog Post]. Retrieved from https://treaties.un.org/pages/ViewDetails.aspx?src=TREATY&mtdsg_no=X-20&chapter=10&clang=_en (Accessed on 1 May 2021).

Abstract

China is a party to the Framework Agreement on Facilitation of Cross-border Paperless Trade in Asia and the Pacific. China ratified the Agreement on 22 November 2020 aiming at accelerating the implementation of digital trade facilitation measures for trade and development. WTO has therefore established the Trade Facilitation Agreement (TFA) as a means of better facilitating trade flows among member containing provisions for expediting the movement release and clearance of goods including goods in transit. During the COVID-19 Pandemic, China began implementing response measures to the Covid-19 pandemic, and relied extensively on its e-platforms for International Trade, namely the Single Window and the “Internet and Customs” platform. Electronic tools ensure epidemic prevention while providing effective customs clearance services.

Keywords: cross-border, CPTA, Covid-19 pandemic

1.1 บทนำ

ประเทศจีนมีพื้นที่ภาคตะวันตกเฉียงใต้ติดต่อกับเมียนมา สปป.ลาว และเวียดนามด้านมณฑลยูนนานและกวางสีของจีน การเชื่อมโยงการขนส่งกับประเทศจีนทางถนนต้องอาศัยเมียนมาหรือสปป.ลาวเพื่อเข้ามายังไทย ทั้งนี้ ประเทศจีนมีความต้องการในการเชื่อมโยงทางขนส่งและเศรษฐกิจกับประเทศอาเซียน เพื่อเป็นมหาอำนาจทางเศรษฐกิจ ดังนั้น จึงอาจกล่าวได้ว่าประเทศจีนจึงเป็นคู่ค้าและคู่แข่งสำคัญกับประเทศในอาเซียน โดยหนึ่งในยุทธศาสตร์การสร้างสรรค์พันธมิตรในเอเชียและยุโรปโดยใช้เส้นทางรถไฟเพื่อเชื่อมโยงกับอาเซียนของจีน คือ “แผนเส้นทางขนส่งทางบกและทางทะเลภาคตะวันตกแบบบูรณาการ” เป็นการบูรณาการเส้นทางขนส่งเชื่อมต่อ 96 ประเทศ/พื้นที่

ครอบคลุม 264 เมืองท่า ที่ได้รับการอนุมัติเมื่อเดือนส.ค. 2562 เป็นหนึ่งในแผนการเชื่อมโยง “หนึ่งเส้นทาง” ทั้งทางบกทางทะเลเข้าด้วยกัน เพื่อพัฒนาภูมิภาคตะวันตกของจีนเป็นศูนย์กลางความร่วมมือกับกลุ่มประเทศอาเซียน เอเชียใต้ ตะวันออกกลาง เอเชียกลาง และยุโรป แผนการดังกล่าวจะใช้ “มหานครฉงชิ่ง” เป็นศูนย์กลาง มีกวางสี กุ้ยโจว กานซู ซิงไห่ ชินเจียง ยูนนานเป็นประตูและจุดเชื่อมต่อ ใช้การขนส่งทางรถไฟ เรือเดินสมุทร และถนนเป็นวิธีการขนส่ง ทางใต้มีสองประตูสำคัญคือ กวางสี ที่อ่าวเป่ย์ปู้เพื่อการขนส่งทั้งทางถนนทางรถไฟและทางเรือผ่านเวียดนาม และประตูยูนนานที่มีทางรถไฟสายแพนเอเชีย และถนน R3A เป็นตัวเชื่อมโยง

1.2 แนวความคิดของประเทศจีนในเรื่อง การขนส่งสินค้าผ่านแดน

แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมฉบับที่ 13 ของประเทศจีน (2559-2563) กำหนดให้เมืองคุนหมิงซึ่งเป็นเมืองหลวงของมณฑลยูนนานเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์เส้นทางบกและทางแม่น้ำโขงเชื่อมโยงการค้าและการขนส่งกับประเทศต่าง ๆ โดยใช้ไทยเป็นทางผ่านไปสู่ประเทศอาเซียน โดยมณฑลยูนนานตั้งอยู่ทางทิศตะวันตกเฉียงใต้ของจีนเป็นมณฑลที่สำคัญในการขนส่งระหว่างประเทศทางถนนระหว่างจีนและประเทศอนุภูมิภาคกลุ่มน้ำโขง มีปริมาณการขนส่งสินค้าไหลเวียนเป็นจำนวนมากในแต่ละปี เนื่องจากมณฑลยูนนานเป็นดินแดนที่ไม่มีทางออกทะเล ดังนั้น สินค้าเข้าและออกจากมณฑลจึงต้องอาศัยการนำเข้าและส่งออกจากมณฑลอื่น หรือหากต้องการนำเข้าส่งออกสินค้าโดยตรงแล้วก็สามารถนำเข้าตามแนวชายแดนระหว่างมณฑลยูนนานกับประเทศเพื่อนบ้าน 3 ประเทศ คือ เวียดนาม สปป.ลาว และเมียนมา ซึ่งพรมแดนระหว่างมณฑลยูนนานกับประเทศเพื่อนบ้านทั้ง 3 นั้น มีระยะทาง 4,060 กิโลเมตร ซึ่งตามพรมแดนระหว่างประเทศมีด่านทางบกที่สำคัญ ๆ เช่น ด่านเหอโข่ว ระหว่างมณฑลยูนนาน กับเวียดนาม ด่านโมฮั่น ระหว่างมณฑลยูนนานกับ สปป.ลาว ด่านต้าลั่ว และรุ่ยลี่ ระหว่างมณฑลยูนนานกับเมียนมา² โดยได้มีการสร้างด่าน

ทางบกเพื่อรองรับการขนส่งสินค้าและรองรับระบบโลจิสติกส์อย่างครอบคลุม

ทั้งนี้ นโยบายที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งและโลจิสติกส์ของมณฑลยูนนานมีสาระสำคัญว่า รัฐบาลได้มีมติให้มณฑลยูนนานเป็นจุดเชื่อมต่อระหว่างจีนกับเอเชียตะวันออกเฉียงใต้และเอเชียใต้โดยได้มีการกำหนดให้ภายในปี ค.ศ. 2020 มณฑลยูนนานต้องได้รับการพัฒนาให้เป็นจุดเชื่อมต่อระหว่างจีนแผ่นดินใหญ่กับเอเชียตะวันออกเฉียงใต้โดยมีการสื่อสาร โทคมนาคมทางบก ได้แก่ ถนนและรถไฟเป็นหลัก ซึ่งการขนส่งดังกล่าวจะมีลักษณะเป็นการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ โดยโครงข่ายที่เชื่อมโยงกับ พื้นที่ต่าง ๆ ดังต่อไปนี้ 1. ทิศตะวันตกเชื่อมกับกัวโจวและกวางซี (กวางสี) เพื่อออกสู่ทะเล 2. ทิศเหนือเชื่อมกับช้อชวน (เสฉวน) ไปยังจีนแผ่นดินใหญ่ 3. ทิศใต้เชื่อมกับ สปป.ลาว และเวียดนามเพื่อไปยังไทยและกัมพูชา 4. ทิศตะวันตกเชื่อมกับเมียนมาเพื่อไปยังอินเดียและปากีสถาน ซึ่งภายหลังจากโครงข่ายดังกล่าวเสร็จจะช่วยร่นระยะเวลาการขนส่งและสามารถลดต้นทุนการขนส่งสินค้าให้แก่ผู้ประกอบการมากยิ่งขึ้น³

นอกจากนั้น ประเทศจีนได้ดำเนินยุทธศาสตร์ด้านขนส่งและโลจิสติกส์โดยการกำหนดให้เมืองหนานหนิง ซึ่งเป็นเมืองหลวงของมณฑลกวางซีซึ่งอยู่ติดกับกรุงเทพมหานครของเวียดนามเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์เชื่อมโยงกับเวียดนามเพื่อเข้า

² สำนักงานส่งเสริมการค้าในต่างประเทศ ณ นครคุนหมิง. โลจิสติกส์ไทย-ยูนนาน กับโอกาสเจาะตลาดจีนตะวันตก [เว็บไซต์]. จาก http://www.ditp.go.th/contents_attach/69296/55002266.pdf (เข้าถึงเมื่อวันที่ 12 มกราคม 2564).

³ ศูนย์วิจัยเศรษฐศาสตร์ประยุกต์. (2552). โครงการศึกษาวิจัยระบบ Logistics และ Supply Chain ผลไม้และผลิตภัณฑ์เพื่อขยายไปตลาดส่งออกไปยังเอเชีย (กรณีศึกษาเส้นทาง R3E และ R3W) [เว็บไซต์]. จาก www.oae.go.th/download/download_journal/Logistics_and_SupplyChain.pdf (เข้าถึงเมื่อวันที่ 12 มกราคม 2564).

สู่ตลาดอินโดจีนและอาเซียนอีกทางหนึ่ง แต่อย่างไรก็ตาม ผู้ส่งออกสินค้าผ่านแดนจากไทยไปยังจีนตอนใต้คงอยู่ที่ข้อจำกัดในเรื่องข้อตกลงในการขนส่งสินค้า กล่าวคือ ข้อจำกัดทางด้านกฎหมายของ สปป.ลาว ที่ไม่อนุญาตให้รถสัญชาติไทยขนส่งสินค้าผ่านแดนไปยังจีนโดยตรง ทำให้การขนส่งสินค้าผ่านประเทศดังกล่าวต้องมีการเปลี่ยนถ่ายสินค้าจากรถขนส่งสัญชาติไทยไปเป็นรถยนต์สัญชาติ สปป.ลาวอันอาจจะทำให้ระยะเวลาและต้นทุนที่ใช้ในการขนส่งสินค้าจากประเทศไทยไปยังประเทศจีนเพิ่มมากขึ้น

โดยในปัจจุบันเส้นทางหลักในการขนส่งสินค้าทางบกผ่านชายแดนจากไทยไปจีนตอนใต้ ประกอบด้วย เส้นทางกรุงเทพฯ-กว่างซีผ่านด่านนครพนม (R12) และมุกดาหาร (R9) และเส้นทางกรุงเทพฯ-มณฑลยูนนานผ่านด่านเชียงราย (R3A) ทั้งนี้ บริเวณกว่างซีเป็นพื้นที่ที่มีการพัฒนาภาคอุตสาหกรรมมาเป็นระยะเวลาพอสมควรจนกลายเป็นกลุ่มธุรกิจอิเล็กทรอนิกส์ขนาดใหญ่ของจีนเชื่อมต่อโดยตรงกับเมืองกว่างโจวและเส้นเงินในมณฑลกว่างตง อันเป็นเขตเศรษฐกิจแถบชายฝั่งที่มีการพัฒนาทั้งทางด้านการค้าและอุตสาหกรรมอย่างรวดเร็ว ทำให้การส่งออกสินค้าผ่านแดนจากไทยไปยังจีนตอนใต้ส่วนใหญ่มีจุดหมายหลักอยู่ที่กว่างซี สะท้อนจากสัดส่วนการส่งออกไปยังกว่างซีผ่านด่านนครพนมและมุกดาหารคิดเป็นสัดส่วนราวร้อยละ 70 ในขณะที่การส่งออกผ่านด่านเชียงรายคิดเป็นสัดส่วนเพียงร้อยละ 30 ของมูลค่าการส่งออกสินค้าผ่านแดนจากไทยไปจีนตอนใต้

เส้นทางขนส่งสินค้าระหว่างจีนตอนใต้ (คุนหมิง)-ไทย

เส้นทางขนส่งสินค้าที่สำคัญระหว่าง คุนหมิง ประเทศจีน และประเทศไทย สามารถขนส่งได้ทั้งทางถนนและทางเรือ โดยการขนส่งทางถนน คือ เส้นทาง R3 (Kunming Bangkok Highway) มี 3 เส้นทางหลัก ได้แก่

(1) เส้นทางขนส่งสินค้าทางถนน (ไทย-สปป.ลาว-จีน) ที่มีการขนส่งสินค้าผ่านทางกรุงเทพฯ ตาก เชียงราย เชียงของ ห้วยทราย หลวงน้ำทา บ่อเต็น บ่อหาน เหมิงล่า เชียงรุ่ง คุนหมิง หรือเรียกว่า เส้นทาง R3E หรือ R3A

(2) เส้นทางขนส่งสินค้าทางถนน (ไทย-เมียนมา-จีน) ที่มีการขนส่งสินค้าผ่านทางกรุงเทพฯ ตาก เชียงราย แม่สาย ท่าขี้เหล็ก เชียงตุง ไม่นละ (เมืองลา) ตาลั่ว เมงไฮ เชียงรุ่ง คุนหมิง หรือเรียกว่า เส้นทาง R3W หรือ R3B

(3) เส้นทางขนส่งสินค้าทางเรือแม่น้ำโขง (ไทย-สปป.ลาว/เมียนมา-จีน) ที่มีการขนส่งสินค้าทางถนนผ่านทางกรุงเทพฯ ตาก เชียงราย เชียงแสน จากนั้นขนถ่ายสินค้าขึ้นเรือที่ท่าเรือเชียงแสนแล้วขนส่งตามเส้นทางแม่น้ำโขงผ่านชายแดนเมียนมา-สปป.ลาว ไปยังท่าเรือจิ่งหง ที่เชียงรุ่ง ประเทศจีน แล้วขนส่งสินค้าทางถนนไปยังคุนหมิง

เส้นทางขนส่งสินค้าระหว่างจีนตอนใต้ (คุนหมิง)-ไทย พบว่า การขนส่งสินค้าทางถนน โดยเส้นทางไทย-สปป.ลาว-จีน (R3E) มีศักยภาพเป็นเส้นทางหลักในการขนส่งสินค้าทั้งสินค้าเกษตรกรรมและอุตสาหกรรม ที่ต้องการความ

รวดเร็วในการขนส่ง เนื่องจากมีระยะเวลาในการขนส่งน้อยที่สุด และมีความปลอดภัยของเส้นทางสูง ส่วนเส้นทางการขนส่งสินค้าทางเรือแม่น้ำโขง (ไทย-สปป.ลาว/เมียนมา-จีน) มีศักยภาพในการขนส่งสินค้าที่ต้องการมีค่าใช้จ่ายในการขนส่งต่ำ แต่ไม่สามารถขนส่งได้ตลอดทั้งปี ขึ้นกับปริมาณระดับน้ำในแม่น้ำโขง โดยเส้นทางไทย-สปป.ลาว-จีน (R3E) มีความรวดเร็ว และมีความน่าเชื่อถือของเส้นทางมากที่สุด คือ ใช้ระยะเวลาประมาณ 2-3 วัน ถึงแม้ว่าจะใช้ระยะเวลากับเส้นทางไทย-เมียนมา-จีน (R3W) และมีระยะทางขนส่ง 1,863 กิโลเมตร แต่ใช้ต้นทุนที่ต่ำกว่าเส้นทางไทย-เมียนมา-จีน (R3W) เนื่องจากเส้นทางการขนส่ง R3W มีการเสียค่าธรรมเนียมผ่านแดนค่อนข้างสูง เพราะมีด่านจำนวนมาก โดยเฉพาะช่วงเส้นทางระหว่างท่าขี้เหล็ก-เชียงตุง มีด่านมากกว่า 10 จุด รวมถึงมีการเก็บค่าธรรมเนียมทั้งในและนอกระบบ ส่งผลให้ผู้ขนส่งต้องเสียต้นทุนการขนส่งที่สูง รวมทั้งความปลอดภัยและความน่าเชื่อถือของเส้นทาง R3W ค่อนข้างต่ำ เนื่องจากเส้นทางนี้อยู่ในความดูแลของชนกลุ่มน้อยและสภาพภูมิประเทศเป็นเทือกเขาสูง สภาพถนนไม่เอื้ออำนวยต่อการขนส่งสินค้า อาจส่งผลให้เกิดอุบัติเหตุได้ง่าย ดังนั้นผู้ขนส่งส่วนใหญ่จึงเลี่ยงการใช้เส้นทางดังกล่าว และมาใช้เส้นทาง R3E มากกว่า

เส้นทางการขนส่งสินค้าระหว่างจีนตอนใต้ (หนานหนิง)-ไทย

นครหนานหนิง เป็นเมืองหลักอีกเมืองในจีนตอนใต้ที่มีการติดต่อค้าขายกับประเทศไทย โดยการขนส่งสินค้าเข้าและออกระหว่างประเทศจีนตอนใต้ (หนานหนิง, กวางโจว) กับประเทศไทยนั้น

จะมีการขนส่งได้ 4 เส้นทางหลัก คือ

- (1) เส้นทางการขนส่งทางถนน (ไทย (นครพนม)-สปป.ลาว-เวียดนาม-จีน)
- (2) เส้นทางการขนส่งทางถนน (ไทย (มุกดาหาร)-สปป.ลาว-เวียดนาม-จีน)
- (3) เส้นทางการขนส่งสินค้าทางเรือ (ไทย-ท่าเรือสิงคโปร์หรือฮ่องกง-จีน)
- (4) เส้นทางการขนส่งสินค้าทางถนนและทางเรือ (ไทย (นครพนม)-สปป.ลาว-เวียดนาม-ท่าเรือหวู่อ่าง-จีน)

อย่างไรก็ตาม การขนส่งสินค้านี้ยังมีอุปสรรคปัญหาในเรื่องความล่าช้าในการขนถ่ายสินค้าที่ด่านเชียงของ ทำให้การจราจรบริเวณด่านเกิดการติดขัด เนื่องจากการขนถ่ายสินค้าใช้แรงงานคนในการเคลื่อนย้ายสินค้า ซึ่งใช้ระยะเวลานานถ่ายสินค้าประมาณ 4-5 ชั่วโมงต่อครั้ง การขนถ่ายสินค้าที่คลังบ่อหาน/โม่ห่านยังขาดประสิทธิภาพ เนื่องจากการขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุกจากจีนมาไทย ต้องมีการเปลี่ยนรถที่บ่อหาน/โม่ห่าน แต่ขนาดของพื้นที่ท่าขนถ่ายแคบเกินไป ทำให้ไม่สะดวกในการเคลื่อนย้ายสินค้า

- ระยะเวลาในการเปิด-ปิดด่านไม่สอดคล้องกัน อีกทั้งด่านในประเทศจีนมีข้อแตกต่างทางด้านเวลาเมื่อเทียบกับด่าน สปป.ลาว และไทยอยู่ 1 ชั่วโมง (เวลาในจีนเร็วกว่า 1 ชั่วโมง)

- การขนส่งทางแม่น้ำโขง จากท่าเรือเชียงแสน จังหวัดเชียงราย ผ่านเมียนมาและสปป.ลาว ไปจีน (ท่าเรือ Simao, Jinghong, Menghan, Guanlei) ใช้ระยะเวลาจากจีนมาไทย 1 วัน แต่หากกลับจากไทยไปจีน 2 วัน ทั้งนี้ หากไม่มี

สินค้าจากจีนลงมา จะไม่มีเรือขนส่งสินค้าขึ้นไปจีน และในหลาย ๆ ครั้งยังต้องประสบปัญหาแม่น้ำ
ตื้นเขิน เพราะจีนมีเขื่อนกักเก็บน้ำไว้ทางตอนบน
ทางตอนเหนือของสิบสองปันนา

1.3 กฎหมายและกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง ของประเทศไทยในเรื่องการขนส่ง สินค้าผ่านแดน

ประเทศไทย (มณฑลยูนนาน) ได้ลงนามความ
ตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาค
กลุ่มแม่น้ำโขง (GMS Cross-border Transport
Agreement: GMS CBTA) โดยอนุสัญญาฉบับนี้
มีวัตถุประสงค์เพื่ออำนวยความสะดวกในการขนส่ง
สินค้าและบุคคลข้ามพรมแดนระหว่างภาคีสัญญา
ลดความยุ่งยาก และประสานกฎหมาย กฎระเบียบ
ระเบียบพิธี และข้อกำหนดเกี่ยวกับการขนส่งสินค้า
และบุคคลข้ามพรมแดน และส่งเสริมการขนส่ง
ต่อเนื่องหลายรูปแบบ โดยมีเป้าหมายหลัก คือ
พัฒนาการความร่วมมือระหว่างประเทศผู้ลงนาม
ในการพัฒนาการขนส่งทางถนน โดยกำหนดให้

- 1) มีการใช้เอกสารผ่านแดนในรูปแบบ
เดียวกัน
- 2) กำหนดให้มีระบบค้ำประกันโดยใช้ออโต้กร
ค้ำประกัน
- 3) กำหนดให้ลดกระบวนการตรวจสินค้าลง
โดยสินค้าในแต่ละรายที่ขนส่งผ่านแดนระหว่าง
ประเทศจะถูกตรวจเพียงครั้งเดียวเท่านั้น (Single
Stop Inspection) และการตรวจสินค้าแบบ
เบ็ดเสร็จ ณ จุดเดียว (Single Window Inspection)
- 4) การรวมระบบต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องของ

ประเทศในกลุ่มเข้าด้วยกัน อาทิ ระบบศุลกากร
ระบบตรวจคนเข้าเมือง และระบบตรวจสอบความ
ปลอดภัยและมาตรฐานสินค้าเพื่อลดขั้นตอน
การดำเนินการ

5) การแลกเปลี่ยนสิทธิด้านการจราจร โดย
อนุญาตให้รถยนต์ของประเทศในกลุ่มสามารถ
เข้ามารับส่งสินค้าในประเทศได้

6) การอำนวยความสะดวกในการขนส่ง
สินค้าผ่านแดน (Transit) เช่น การตรวจสินค้า
ผ่านแดนเท่าที่จำเป็นตามหลัก Single Stop
Inspection และการไม่เก็บภาษีสินค้าผ่านแดน

เนื่องจากปัจจัยเหล่านี้ทำให้เกิดความล่าช้า
ในการขนส่งในกลุ่มแม่น้ำโขงและสร้างต้นทุนให้
ผู้ประกอบการขนส่ง

นอกจากความตกลงระหว่างประเทศดังกล่าว
แล้ว ประเทศไทยยังได้ทำความตกลงทวิภาคีกับ
ประเทศเพื่อนบ้านเพื่ออำนวยความสะดวกในการ
ขนส่งสินค้าผ่านแดนและการขนส่งทางถนน เช่น
ความตกลงว่าด้วยการขนส่งสินค้าผ่านแดนระหว่าง
จีน-เวียดนาม ลงนามเมื่อปี ค.ศ. 1994 (Agreement
on Transit of Goods between China and
Vietnam 1994) โดยกำหนดด่านชายแดนสำหรับ
สินค้าผ่านแดนจีน-เวียดนาม ความตกลงว่าด้วย
การขนส่งทางถนนลงนามเมื่อปี ค.ศ. 1994
(Agreement on Road Transport between
China and Vietnam 1994) โดยประเทศภาคี
สมาชิกจะร่วมกันดำเนินการขนส่งสินค้าและบุคคล
ข้ามพรมแดนร่วมกัน ยานพาหนะที่ใช้ในการขนส่ง
ทางบกระหว่างประเทศสมาชิกได้รับอนุญาตให้
ผ่านเขตแดนไปยังประเทศสมาชิกผ่านจุดเปลี่ยน
ถ่ายยานพาหนะ (transshipment point) ที่ตั้ง

อยู่ในเขตแดน ความตกลงทวิภาคีระหว่างจีน-มองโกเลียว่าด้วยการขนส่งทางถนนระหว่างประเทศ (Agreement between the Government of China and the Government of Mongolia on International Road Transport of 16 June 2011)⁴

สำหรับกฎระเบียบภายในประเทศด้านการขนส่งสินค้าผ่านแดนของประเทศจีนที่สำคัญ มีดังนี้

1. กฎหมายเกี่ยวกับศุลกากรของประเทศจีน

- Customs Law of the People's Republic of China

- Decree of the General Administration of Customs of the People's Republic of China No.172

- Decree of the General Administration of Customs of the People's Republic of China No.173

- Decree of the General Administration of Customs of the People's Republic of China No. 170

- Decree of the General Administration of Customs of the People's Republic of China No. 169

นอกจากนั้น ประเทศจีนยังได้มีการกำหนด

และวางกฎเกณฑ์ด้านการนำเข้าและส่งออก รวมทั้งรูปแบบการนำเข้าส่งออกและธุรกรรมทางการค้าที่เกี่ยวข้องผ่านประกาศด้านพิธีการศุลกากรฉบับที่ 33⁵ (Customs Announcement No. 33) เป็นต้น

โดยในส่วนของงานด้านศุลกากรจะอยู่ภายใต้การกำกับดูแลของกระทรวงการศุลกากรจีน (General Administration of China Customs-GACC) ซึ่งมีหน้าที่ในการบังคับใช้กฎหมาย รับผิดชอบดูแลด้านพิธีการศุลกากร เก็บภาษีศุลกากรนำเข้าส่งออก การตรวจสอบควบคุมสินค้าที่เข้ามาในประเทศและส่งออกนอกประเทศผ่านเขตศุลกากร⁶ ตรวจสอบสินค้าที่ผิดกฎหมาย ตรวจสอบเอกสารที่เกี่ยวข้องในการส่งออกหรือนำเข้าต่าง ๆ รวบรวมข้อมูลสถิติด้านการค้าระหว่างประเทศ นอกจากนั้น ประเทศจีนยังมีอีกหน่วยงานหนึ่งที่ทำหน้าที่ควบคู่กัน คือ General Administration of Quality Supervision Inspection and Quarantine (AQSIQ) ทำหน้าที่คล้ายกระทรวงควบคุมคุณภาพ ตรวจสอบ สุขอนามัย โดยทั้งสองหน่วยงานนี้มีอำนาจหน้าที่แยกต่างหากจากกัน ซึ่งแตกต่างจากประเทศไทยซึ่งกรมศุลกากรจะทำหน้าที่ทั้งสองด้าน นอกจากนี้ ในส่วนของการตรวจสอบสินค้านำเข้าส่งออก นอกจากนี้ ยังมีหน่วยงานอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องอีก เช่น กระทรวงสาธารณสุข ส่วนสุขอนามัยทำหน้าที่ตรวจสอบพวงลिनค้านำเข้า

⁴ Ministry of Road and Transport. Overview of Bilateral Agreements on International Road Transport in Mongolia [Blog Post]. Retrieved from <http://www.unescap.org> (accessed 22 January 2021).

⁵ <https://www.dhl.de/content/dam/dhlde/ueberuns/express/pdf/dhl-express-tdi-customs-china-11-2010-eng.pdf>

⁶ Article 2 Customs Law of the People's Republic of China

ประเภพืชและสัตว์ ส่วนการตรวจคนเข้าเมืองยังมีเจ้าหน้าที่ของ AQSIQ ตรวจอุณหภูมิร่างกาย โดย AQSIQ จะเป็นกระทรวงอยู่ที่กรุงปักกิ่ง ซึ่งในแต่ละมณฑลจะมี CIQ: China Exit Entry Inspection and Quarantine Bureau เทียบเท่ากรมของไทย ทำหน้าที่คล้าย Custom Immigration and Quarantine ของไทย โดยในการทำงานหากมีสินค้ามาที่ด่านศุลกากรของจีนจะมีอย่างน้อย 2 หน่วยงานเข้ามาทำหน้าที่ คือ ศุลกากร กับ AQSIQ ตัวอย่างเช่น หากมีผลไม้เข้ามาที่ด่านพรมแดนของจีน จะมีการตรวจสอบด้านสุขอนามัยว่ามีการยื่นเอกสารต่อศุลกากรครบถ้วนหรือไม่ ผู้นำเข้าได้ยื่นเอกสารต่อ AQSIQ หรือ CIQ แล้วหรือยัง ถ้ายื่นแล้วหน่วยงานดังกล่าวเห็นด้วยหรือไม่ว่าผลไม้ปลอดสุขอนามัย

2. กฎหมายด้านสุขอนามัยการนำเข้าส่งออก

(1) Law on Import and Export Commodity Inspection เป็นกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการตรวจสอบสินค้านำเข้าและส่งออกของประเทศไทย มาตรฐานทางเทคนิคของประเทศไทย

(2) Regulations on the Enforcement of the Law of the People's Republic of China on the Inspections of Import and Export Commodities เป็นกฎหมายว่าด้วยการบังคับใช้กฎหมายสำหรับตรวจสอบสินค้านำเข้าและ

(3) Administrative Measures for Sampling Inspections on Import and Export

Commodities เป็นกฎหมายที่เกี่ยวกับมาตรการคุ้มครองอย่างที่ไม่ได้บังคับใช้ในกฎหมาย

(4) Animal and Plant Entry and Exit Quarantine Law เป็นกฎหมายการกักกันการเข้าออกพืชและสัตว์ การเคลื่อนย้ายสัตว์ วิธีการในการขนส่งสัตว์ พืช

(5) Administrative Measures for Review and Approval of Entry Animal and Plant Quarantine Law เป็นมาตรการกำกับ การทบทวนและอนุมัติของ General Administration of Quality Supervision Inspection and Quarantine (AQSIQ) ในด้านสุขอนามัยของสัตว์ และพืชที่นำเข้ามาในราชอาณาจักร

ปัจจุบันประเทศไทยยังได้เข้าเป็นสมาชิก Framework Agreement on Facilitation of Cross-border Paperless Trade in Asia and the Pacific (CPTA) โดยลงนามสัตยาบันความตกลงฉบับนี้⁷ เมื่อเดือนพฤศจิกายน พ.ศ. 2563 โดยความตกลงฉบับนี้มีวัตถุประสงค์ที่จะขับเคลื่อนเร่งรัดการดำเนินมาตรการอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าในรูปแบบดิจิทัลแบบบูรณาการครบวงจร เช่น ระบบศุลกากรอิเล็กทรอนิกส์ไร้เอกสาร (Digital Custom System), ระบบข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ ณ จุดเดียว (Electronic Single Window), ระบบการจัดการท่าขนส่งอิเล็กทรอนิกส์ (e-port) เป็นต้น⁷ และเพื่อให้สอดคล้องกับข้อตกลงว่าด้วยการอำนวยความสะดวกทางการค้า WTO Trade Facilitation Agreement (TFA) ซึ่งเป็น

⁷ Framework Agreement on Facilitation of Cross-border Paperless Trade in Asia and the Pacific <https://www.unescap.org/resources/framework-agreement-facilitation-cross-border-paperless-trade-asia-and-pacific>

ความตกลงภายใต้ต้องการการค้าโลกที่มีวัตถุประสงค์หลักเพื่ออำนวยความสะดวกให้กับประเทศสมาชิกในด้านพิธีการทางศุลกากรโดยปรับปรุงระเบียบปฏิบัติของศุลกากร พร้อมทั้งลดขั้นตอนพิธีการศุลกากรให้มีความชัดเจนโปร่งใสและเป็นไปในทิศทางเดียวกัน ทำให้สามารถลดระยะเวลาและต้นทุนในการตรวจสอบปล่อยสินค้าลงได้ ลดอุปสรรคในการออกของและขนถ่ายสินค้าและสินค้าผ่านแดน อันเป็นการลดต้นทุนและค่าใช้จ่ายในการดำเนินการของผู้ประกอบการ อีกทั้งลดความล่าช้าในการผ่านด่านศุลกากรของประเทศสมาชิกซึ่งมีส่วนช่วยให้เกิดการขยายตัวทางด้านเศรษฐกิจของประเทศสมาชิก เช่น กำหนดให้มีการตรวจสอบปล่อยสินค้านำเข้าอย่างง่ายในระยะเวลาอันสั้น (2) เก็บค่าธรรมเนียมที่เกี่ยวข้องกับพิธีการศุลกากรไม่เกินกว่าต้นทุนในการให้บริการ (3) มีระบบการควบคุมความเสี่ยงเพื่อเน้นการตรวจที่เข้มงวดในส่วนที่มีความเสี่ยงสูงและให้ความสะดวกในส่วนที่มีความเสี่ยงต่ำและส่วนที่เป็นความยืดหยุ่นที่ให้กับประเทศกำลังพัฒนา และประเทศพัฒนาน้อยที่สุดซึ่งความตกลงฉบับนี้มีผลบังคับใช้เมื่อวันที่ 22 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2560⁸

1.4 แนวปฏิบัติที่ดีในเรื่องการขนส่งสินค้าผ่านแดนของประเทศจีน

เนื่องจากระบบพิธีการศุลกากรมีผลต่อการเคลื่อนย้ายสินค้าระหว่างประเทศ ดังนั้น ประเทศจีนจึงได้มีการดำเนินการปรับปรุงพิธีการศุลกากรและดำเนินโครงการ ICT เพื่ออำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าและสร้างมาตรฐานในพิธีการศุลกากรที่ได้มาตรฐานเดียวกัน ได้แก่ พิธีการ

ศุลกากรแบบอิเล็กทรอนิกส์ การสำแดงเอกสารครั้งเดียว (one declaration) การตรวจสอบเอกสารเพียงครั้งเดียวเพื่ออำนวยความสะดวกในการเคลื่อนย้ายสินค้า พิธีการศุลกากรอิเล็กทรอนิกส์ซึ่งเชื่อมโยงระหว่างหน่วยงานต่าง ๆ และโครงการ e-port ซึ่งสนับสนุนส่งเสริมการแลกเปลี่ยนข้อมูลและการตรวจสอบร่วมกัน ณ จุดเดียวระหว่างหน่วยงานของรัฐที่เกี่ยวข้องต่าง ๆ โดยมีการดำเนินงาน ดังนี้

7.3.1 การปรับปรุงพิธีการศุลกากร เพื่อให้เป็นไปตามมาตรฐานสากลตามพันธกรณีระหว่างประเทศ (Simplification and Harmonization of Customs Procedures Simplification and Harmonization of Customs Procedures and Documentation)

ในปัจจุบันการขนส่งสินค้าทางถนนระหว่างชายแดนประเทศจีนและประเทศเพื่อนบ้านในกลุ่ม Greater Mekong Sub-Region มีอัตราการเจริญเติบโตอย่างต่อเนื่อง เนื่องจากการรวมกลุ่มของด้วยข้อตกลงทางการค้าต่าง ๆ เช่น China-ASEAN FTA ดังนั้น ปริมาณสินค้าจำนวนมากขึ้น โดยเฉพาะในเส้นทาง ประเทศไทย สปป.ลาว กัมพูชา เมียนมา ประเทศจีนเป็นประเทศที่ต้องนำเข้าและส่งออกสินค้าจำนวนมาก ซึ่งสินค้าจำนวนมากดังกล่าวส่งผลให้เกิดปัญหาคอขวดในการผ่านแดนหรือทำพิธีการศุลกากร ส่งผลให้การขนส่งสินค้าเป็นไปอย่างล่าช้าและส่งผลกระทบต่อต้นทุนการประกอบการของผู้ประกอบการ ดังนั้นจากการที่สินค้าจะต้องผ่านเข้าออกประเทศจีน

⁸ World Trade Organization. Agreement on Trade Facilitation.

เป็นจำนวนมากทำให้ประเทศจีนจำเป็นต้องมีการปรับปรุงกฎระเบียบและระบบศุลกากรดำเนินการเกี่ยวกับการจัดทำพิกัดอัตราศุลกากร เพื่อให้เป็นไปตามมาตรฐานสากลภายใต้ระบบฮาร์โมนีซ์ และตามพันธกรณีระหว่างประเทศ เพื่อสนับสนุนการอำนวยความสะดวกทางการค้า Trade Facilitation World Trade Organization (WTO) และ World Custom Organization (WCO) จัดทำมาตรฐาน พิจารณาจำแนกประเภทพิกัดอัตราศุลกากรที่มีการโต้แย้งในการนำเข้าหรือส่งออกหรือมีการขอหารือพิกัดอัตราศุลกากรพิจารณาดำเนินการเกี่ยวกับการอุทธรณ์การประเมินอากรในส่วนที่เกี่ยวข้องกับพิกัดอัตราศุลกากรและกฎว่าด้วยถิ่นกำเนิดสินค้า ดำเนินการเกี่ยวกับการปรับปรุงโครงสร้างอัตราอากร กำหนดมาตรฐานวิธีวิเคราะห์สินค้าและเป็นศูนย์รวบรวมข้อมูลด้านวิเคราะห์สินค้าและข้อมูลเกี่ยวกับของต้องห้ามและของต้องจำกัดตามกฎหมายที่เกี่ยวข้องดำเนินการพิจารณาปัญหาเกี่ยวกับกฎว่าด้วยถิ่นกำเนิดสินค้าและตรวจสอบข้อเท็จจริงเกี่ยวกับความถูกต้องของใบรับรองถิ่นกำเนิดสินค้า ดำเนินการเกี่ยวกับการออกหลักเกณฑ์ระเบียบ คำสั่ง และประกาศที่เกี่ยวข้องกับพิกัดอัตรา โดยทำการปรับระบบพิกัดอัตราศุลกากรให้เป็นไปตามฮาร์โมนีซ์อาเซียน (ASEAN Harmonized Tariff Nomenclature: AHTN 2007/1) ซึ่งเกิดจากความร่วมมือในการประสานพิกัดศุลกากรของประเทศสมาชิกที่พัฒนามาจากพิกัดศุลกากร

ระบบฮาร์โมนีซ์ (Harmonized Commodity Description and Coding System: HS 2007) ขององค์การศุลกากรโลก (World Customs Organization) ระบบพิกัดพิกัดศุลกากร AHTN⁹ เพื่อให้ทันสมัย ชัดเจน และสอดคล้องกับระเบียบปฏิบัติทางการค้า ดังนั้น ประเทศจีนจึงได้มีการปรับปรุงกฎระเบียบศุลกากรฉบับที่ 33 (REVISED CHINA CUSTOMS REGULATIONS (Customs Announcement No. 33) ในส่วนของรหัส Harmonized System Codes (“HS Code”) ให้เป็นมาตรฐานสากล เพื่อให้เกิดความรวดเร็วในการดำเนินพิธีการศุลกากร (Custom Clearance) ลดกระบวนการที่ทำให้เกิดความล่าช้า ส่งผลให้การขนส่งสินค้าผ่านแดนมีความสะดวกรวดเร็วทั้งยังสนับสนุนการอำนวยความสะดวกทางการค้า¹⁰

7.3.2 พัฒนาความร่วมมือในด้านข้อมูลและฐานข้อมูลศุลกากรที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้าผ่านแดน (Joint Customs Control Data And Information Sharing And ICT Development For Data And Information Sharing And ICT Development For Customs Operations Customs Operations)

ประเทศจีนได้ทำการปรับปรุงประสิทธิภาพของพิธีการศุลกากรของสินค้า โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อพัฒนามาตรฐานการตรวจสอบสินค้าผ่านพิธีการศุลกากร ลดต้นทุนของกระบวนการขนส่งสินค้า และสร้างความสามารถในการแข่งขันให้กับผู้ประกอบการ โดยระบบดังกล่าวนี้จะเริ่มต้นตั้งแต่

⁹ China Customs Trade Cooperation Forum. Briefing on China-ASEAN Customs Cooperation [Blog Post]. Retrieved from <http://www.customs.gov.cn> (accessed 1 February 2021).

¹⁰ http://www.e-to-china.com/tariff_changes/china_customs_practice/2010/0528/79234.html

การจัดเก็บฐาน ได้แก่ ข้อมูลของผู้ประกอบการ
 สินค้า ผู้นำเข้า/ส่งออกสินค้า Freight Forwarder
 ประวัติการกระทำผิดของผู้ประกอบการ ผู้นำเข้า/
 ส่งออก Freight Forwarder Multimodal
 Transportation Document ใบรับสินค้าขนส่ง
 หลายทอดหรือหลายรูปแบบ เป็นเอกสารที่ผู้รับ
 ขนส่งออกให้แทนใบตราส่งสินค้าทางเรือ ในกรณี
 ที่สินค้าที่รับขนส่งนั้นมีการขนส่งหลายทอด เช่น
 ขนจากโรงงานต้นทางด้วยรถยนต์ไปต่อเรือเดิน
 สมุทรแล้วขนส่งโดยทางรถไฟที่ปลายทางอีกทอด
 หนึ่ง จากนั้นจึงนำขึ้นรถบรรทุกไปส่งยังสถานที่
 ปลายทาง เป็นต้น โดยที่กระบวนการของพิธีการ
 ศุลกากรที่ปรับปรุงใหม่นี้ จะเริ่มที่การส่งบัญชี
 สินค้าที่บรรทุกมาก่อนที่สินค้าจะเข้ามาถึงจุดผ่าน
 แดน (ภายใต้ระบบฐานข้อที่ไดกล่าวไว้ก่อนหน้านี้)
 กระบวนการนี้ เรียกว่า Pre-declaration ซึ่งเมื่อ
 รถบรรทุกสินค้าเข้าใกล้จุดผ่านแดน ระบบ GPS
 Information จะเชื่อมโยงกับระบบ Electronic
 Customs Lock พร้อมเชื่อมโยงข้อมูลด้วยระบบ
 RFID (Radio Frequency Identification) และ
 ตรวจสอบด้วยเครื่อง X-Ray และหากข้อมูลที่
 อ้างอิงตามระบบฐานข้อมูลถูกต้องสินค้าถูกต้อง
 สินค้าที่อยู่ในรถบรรทุกนั้นจะสามารถผ่านไปได้ ซึ่ง
 ระบบที่ไดกล่าวนั้น เรียกว่า E-Custom ซึ่งระบบนี้
 ยังเชื่อมโยงกับระบบ E-Port และ E-Head
 Quarter การเชื่อมโยงดังกล่าวนี้รัฐบาลได้ออก
 กฎหมายบังคับการเปิดเผย แลกเปลี่ยน และ
 เชื่อมโยงข้อมูลในหน่วยงานราชการและหน่วยงาน
 เอกชนที่เกี่ยวข้อง เช่น ธนาคาร

ทั้งนี้ กระบวนการดังกล่าวประเทศจีนได้นำ
 มาทดลองใช้และถูกกำหนดให้เป็นแนวปฏิบัติ

ที่ดี (Best Practice) สำหรับด้านศุลกากรอื่น ๆ
 โดยกรณีของแนวปฏิบัติที่ดี (Best Practice) ได้มี
 การนำไปปฏิบัติในด้านต่อไปนี้ ได้แก่ ด้านชายแดน
 จีน-คาซัคสถาน ด้านชายแดนจีน-มองโกเลีย
 ด้านชายแดนจีน-เวียดนาม

7.3.3 การพัฒนาพิธีการศุลกากรผ่านแดนที่ เรียบง่าย (Development of Simplified Transit Systems)

จากการพัฒนาระบบศุลกากรอิเล็กทรอนิกส์
 นำไปสู่กระบวนการจัดทำพิธีการศุลกากรที่เรียบ
 ง่ายมีวัตถุประสงค์เพื่ออำนวยความสะดวกทาง
 การค้าให้แก่ผู้ประกอบการที่มีประสบการณ์ในการ
 ขนส่งผ่านแดนและเป็นผู้ประกอบการที่มีปฏิบัติ
 ตามระเบียบศุลกากรและไม่เคยกระทำความผิด
 หรือมีพฤติกรรมหลักเลียงภาษีเป็นระยะเวลาที่
 ศุลกากรกำหนดให้สามารถร้องขอรับอนุญาตใช้
 บริการระบบศุลกากรอิเล็กทรอนิกส์ได้ด้วยตนเอง
 เช่น ให้ผ่านการตรวจสอบใบขนสินค้าโดยไม่ต้อง
 ตรวจสอบพิธีการ (green line) ได้รับการงดเว้น
 จากการตรวจสอบจากเจ้าหน้าที่ศุลกากรเว้นแต่
 การสุ่มตรวจ ได้รับสิทธิพิเศษในการคืนอากรหรือ
 การชดเชยค่าภาษีอากรโดยการได้รับอนุมัติการ
 คืนอากรหรือชดเชยค่าภาษีอากรทันทีที่ยื่นคำร้องขอ
 ซึ่งเป็นการสร้างสมดุลระหว่างการควบคุมทาง
 ศุลกากรและการอำนวยความสะดวกทางการค้า
 พิธีการที่เรียบง่าย ช่วยลดภาระงานในการตรวจ
 สอบพิธีการศุลกากรผ่านแดนของเจ้าหน้าที่ศุลกากร
 เพื่อไปควบคุมตรวจสอบผู้ประกอบการที่มี
 พฤติกรรมความเสี่ยงสูงในการหลักเลียงภาษีได้
 และยังช่วยอำนวยความสะดวกทางการค้า ลด

ต้นทุนและระยะเวลาขนส่งให้แก่ผู้ประกอบการผ่านแดนที่ได้รับอนุญาต¹¹

ทั้งนี้ ในสถานการณ์ยุคโควิดที่มีการแพร่ระบาดเป็นวงกว้างของโรคระบาดติดเชื้อโควิด-19 รัฐบาลกลางของประเทศไทยได้ออกมาตรการฉุกเฉินเพื่อส่งเสริมและอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าผ่านแดนโดยเน้นพิธีการทางศุลกากรที่เรียบง่าย ลดค่าธรรมเนียม การตรวจสอบและกักกันโรค โดย The General Administration of Customs of China (GACC) ได้กำหนดมาตรการเพื่อควบคุมการแพร่ระบาดของไวรัสโคโรนาและในขณะเดียวกันก็ช่วยอำนวยความสะดวกในการขนส่ง โดยตั้งแต่เดือนมกราคม พ.ศ. 2563 ประเทศไทยได้เริ่มใช้ E-Platform สำหรับการค้าระหว่างประเทศอย่างจริงจัง ได้แก่ ระบบ Single Window และ Internet and Customs Platform ซึ่งเป็นเครื่องมืออิเล็กทรอนิกส์ที่สามารถใช้ควบคุมสถานการณ์การแพร่ระบาดของไวรัสโคโรนาได้ ในขณะเดียวกันก็สามารถอำนวยความสะดวกในการดำเนินพิธีการทางศุลกากรได้อย่างมีประสิทธิภาพ

มาตรการที่รัฐบาลจีนใช้เพื่อจำกัดการแพร่ระบาดของโควิด-19¹²

1. กระบวนการตรวจสอบปล่อยรถขนส่งสินค้าที่รวดเร็วขึ้น ลดความซับซ้อนของกระบวนการทางศุลกากรเพื่อลดความแออัดและให้เกิดความคล่อง

ตัว ในช่วงสถานการณ์แพร่ระบาดของไวรัสโควิด ศุลกากรจีนได้มีมาตรการลดระยะเวลาตรวจสอบปล่อยรถขนส่งสินค้าให้สั้นลงให้เสร็จใน 45 นาทีโดยใช้เคาน์เตอร์พิเศษและ green lanes เพื่อให้มีการเคลียร์สินค้าตลอด 24 ชั่วโมง 7 วันทำการทุกด้านหลัก ๆ ที่สำคัญ

- ให้อำนวยความสะดวกประเภทอุปกรณ์การแพทย์ ยาวัคซีนโรคโดยหลังจากยื่นเอกสารสำแดงสินค้าโดยให้มีบริการรับสินค้าทันทีที่สินค้าประเภทยาวัคซีนโรคและเครื่องมือแพทย์ทันทีที่สินค้ามาถึงด่าน

- การตรวจสอบหน้าด่าน (inspection) หรือการตรวจสอบ ณ สถานที่ต้นทางและปลายทาง เพื่อป้องกันการขนส่งสินค้าผิดกฎหมาย

- เร่งรัดกระบวนการเคลียร์สินค้า ณ ด่านศุลกากร เช่น มีการปฏิรูประบบการผ่านพิธีการศุลกากร “การสำแดงภาษีสองขั้นตอน” (Two-step Declaration) และ “การสำแดงภาษีล่วงหน้า” (advance declaration) และปล่อยสินค้าทันทีที่มีการลงทะเบียนก่อนมีผ่านพิธีการศุลกากรที่ด่านศุลกากรเชียงไฮ้โดยการตรวจสอบปล่อยสินค้าก่อนการสำแดงสินค้า ณ ด่าน Quindao

- การเพิ่มช่องทางการชำระภาษีอากร และค่าธรรมเนียมผ่านทางอิเล็กทรอนิกส์ การใช้ระบบบริหารจัดการความเสี่ยงในการตรวจสอบปล่อยสินค้า

¹¹ UNECE. CUSTOMS CONVENTION ON THE INTERNATIONAL TRANSPORT OF GOODS UNDER COVER OF TIR CARNETS (TIR CONVENTION) [Blog Post]. Retrieved from <https://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/bcf/wp30/documents/id11-05e.pdf> (accessed 1 February 2021).

¹² UNCTAD. Case Study: China's Trade Facilitation responses to the COVID-19 Pandemic [Blog Post]. Retrieved from <https://unctad.org/news/case-study-chinas-trade-facilitation-responses-covid-19-pandemic> (accessed 1 May 2021).

- การตรวจปล่อยสินค้าเน่าเสียง่ายให้รวดเร็วยิ่งขึ้น การเพิ่มช่องทางการชำระภาษีอากร และค่าธรรมเนียมผ่านทางอิเล็กทรอนิกส์ การใช้ระบบบริหารจัดการความเสี่ยงในการตรวจปล่อยสินค้า

2. การเข้าถึงข้อมูลเกี่ยวกับกระบวนการใหม่ ๆ ได้โดยจัดให้มีบริการออนไลน์เพื่อให้คำแนะนำแก่ผู้นำเข้าตลอดจนพิธีการศุลกากรที่รวดเร็วสำหรับสินค้าทุกประเภทที่เกี่ยวกับการป้องกันการแพร่ระบาดของไวรัสโควิด-19

3. ลดภาษี โดยสินค้าที่นำเข้ามาเพื่อใช้ในการป้องกันและควบคุมการแพร่ระบาดของไวรัสโควิด-19 จะได้รับยกเว้นภาษีนำเข้าและภาษีมูลค่าเพิ่มสำหรับสินค้านำเข้าและภาษีเพื่อการบริโภค

4. ใช้มาตรการเกี่ยวกับสุขอนามัยที่ยืดหยุ่นมากขึ้น โดยอนุญาตให้ศุลกากรสามารถตรวจปล่อยสินค้าประเภทยารักษาโรค เช่น วัคซีน สารทดลองต่าง ๆ หรือสิ่งของที่จำเป็นสำหรับป้องกัน วินิจฉัย และรักษาโรคไวรัสโควิด-19 ที่มีใบรับรองโดยหน่วยงานว่าควบคุมความเสี่ยงเกี่ยวกับสุขภาพอนามัยแล้ว

5. ศุลกากรต้องจัดเก็บข้อมูลเกี่ยวกับการนำเข้าสินค้าต่าง ๆ ที่ใช้เกี่ยวกับการควบคุมการแพร่ระบาดของไวรัสโควิด-19 และรวบรวมสถิติข้อมูลเพื่อใช้ในการตัดสินใจในเรื่องความปลอดภัยของสินค้านำเข้าเหล่านี้

บรรณานุกรม

แหล่งที่มาในประเทศ

สำนักงานส่งเสริมการค้าในต่างประเทศ ณ นครคุนหมิง (2557). โลจิสติกส์ไทย-ยูนนาน กับโอกาสเจาะตลาดจีน ตะวันตก. [เว็บไซต์]. จาก http://www.ditp.go.th/contents_attach/69296/55002266.pdf (เข้าถึงเมื่อวันที่ 12 มกราคม 2564).

ศูนย์วิจัยเศรษฐศาสตร์ประยุกต์. (2562). โครงการศึกษาวิจัยระบบ Logistics และ Supply Chain ผลไม้และผลิตภัณฑ์เพื่อขยายไปตลาดส่งออกไปยังเอเชีย (กรณีศึกษาเส้นทาง R3E และ R3W) [เว็บไซต์]. จาก <https://www.dhl.de/content/dam/dhlde/ueberuns/express/pdf/dhl-express-tdi-customs-china-11-2010-eng.pdf>

แหล่งที่มาจากต่างประเทศ

China Customs Trade Cooperation Forum. Briefing on China-ASEAN Customs Cooperation [Blog Post]. Retrieved from <http://www.customs.gov.cn> (accessed 1 February 2021).

Ministry of Road and Transport. Overview of Bilateral Agreements on International Road Transport in Mongolia [Blog Post]. Retrieved from <http://www.unescap.org> (accessed 22 January 2021).

Ministry of Road and Transport. Overview of Bilateral Agreements on International Road Transport in Mongolia [Blog Post].

Retrieved from <http://www.unescap.org>
(accessed 22 January 2021).

UNECE. (2020). Customs Convention on
the International Transport of Goods
Under Cover of TIR CARNETS (TIR
CONVENTION) [Blog Post]. Retrieved
from [https://www.unece.org/fileadmin/
DAM/trans/bcf/wp30/documents/id11-
05e.pdf](https://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/bcf/wp30/documents/id11-05e.pdf) (accessed 1 February 2021).

UNCTAD. (2020). Case Study: China's Trade
Facilitation responses to the COVID-19
Pandemic. [Blog Post]. Retrieved from
<https://unctad.org/news/case-study->

[chinas-trade-facilitation-responses-
covid-19-pandemic](#) (accessed 1
February 2021).

กฎหมาย

Framework Agreement on Facilitation of
Cross-Border Paperless Trade in Asia
and the Pacific

World Trade Organization Agreement on
Trade Facilitation

Customs Law of the People's Republic of
China