

ปัญหาในการจัดการของตกค้างจากการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ

ทางระบบราง ตามพระราชบัญญัติศุลกากร พ.ศ. 2560*

PROBLEMS IN MANAGING UN-CLEARANCE GOODS FROM INTERNATIONAL RAIL FREIGHT ACCORDING TO THE CUSTOMS ACT, B.E. 2560

ฐิติพงษ์ ฌานอภิรักษ์

Thitipong Chanaphirak

มหาวิทยาลัยขอนแก่น วิทยาเขตหนองคาย, ประเทศไทย

Khon Kaen University, Nong Khai Campus, Thailand

Corresponding Author, E-mail: thitipongchanaphirak@kkumail.com

บทคัดย่อ

บทความวิจัยนี้มีวัตถุประสงค์ 1) เพื่อศึกษาปัญหาการจัดการของตกค้างจากการขนส่งสินค้าทางรางในประเทศไทย 2) เพื่อศึกษามาตรการทางกฎหมายศุลกากรในการปฏิบัติเกี่ยวกับของตกค้างของต่างประเทศ 3) เพื่อวิเคราะห์หาแนวทางการแก้ไขปัญหาการจัดการของตกค้างจากการขนส่งสินค้าทางรางในประเทศไทย การวิจัยนี้เป็นการวิจัยเชิงศึกษาเอกสาร มีวิธีดำเนินการวิจัยโดยการศึกษา ค้นคว้าจากตำรา หนังสือ บทความ งานการศึกษาอิสระ ระเบียบ ประกาศคำสั่งที่เกี่ยวข้องและคำพิพากษาของศาลทั้งของไทยและต่างประเทศและเอกสารอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องในอินเทอร์เน็ตแล้วนำมาศึกษาการศึกษาอิสระทางกฎหมายในเชิงพรรณนาและวิเคราะห์ เพื่อเปรียบเทียบและหาข้อสรุป

ผลการศึกษาพบว่า การเกิด “ของตกค้าง” จากการขนส่งสินค้าทางระบบราง เกิดจากหลายปัจจัย ได้แก่ ความยุ่งยากและซับซ้อนของกระบวนการศุลกากร ความไม่ชัดเจนของกฎหมายที่เกี่ยวข้อง รวมถึงปัญหาด้านความร่วมมือระหว่างหน่วยงานภายในและระหว่างประเทศ โดยเฉพาะการขาดการประสานงานและข้อตกลงที่มีประสิทธิภาพในการแก้ไขปัญหาของตกค้าง ที่เกิดขึ้นในระหว่างการขนส่งสินค้าข้ามพรมแดน โดยสาเหตุดังกล่าว เกิดจากการบังคับใช้พระราชบัญญัติศุลกากร พ.ศ. 2560 ยังขาดความชัดเจน โดยไม่ได้กำหนดหลักเกณฑ์การเป็นของตกค้างทางรางไว้โดยเฉพาะ ทั้งในด้านการจัดการของตกค้าง รวมถึงการตีความข้อกำหนดที่แตกต่างกัน ในระดับระหว่างประเทศ ส่งผลให้เกิด

*Received: 18 March 2025 ; Revised: 2 May 2025 ; Accepted: 16 May 2025

ความล่าช้าและค่าใช้จ่ายที่สูงขึ้น ในการดำเนินการทางศุลกากร การศึกษานี้ได้นำเสนอข้อเสนอแนะเพื่อปรับปรุงกฎหมายศุลกากรให้มีความชัดเจน และสอดคล้องกับสถานการณ์จริง รวมถึงการพัฒนาเทคโนโลยีความร่วมมือระหว่างประเทศ ที่มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้นเพื่อป้องกันและแก้ไขปัญหาของตักค้างจากการขนส่งสินค้าทางระบบราง

คำสำคัญ: ของตักค้าง, การขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ, การขนส่งทางราง, พระราชบัญญัติศุลกากร พ.ศ. 2560

Abstract

This research article aims to 1. Study the issues related to the management of abandoned goods resulting from rail freight transport in Thailand. 2. Examine the customs legal measures and practices regarding abandoned goods in foreign countries. 3. Analyze potential solutions to improve the management of abandoned goods from rail freight transport in Thailand. This research is a documentary study. The methodology involves collecting data from textbooks, academic books, articles, independent studies, relevant regulations, official announcements, court judgments both from Thailand and abroad, as well as related documents available on the internet. These materials are then examined using descriptive and analytical legal research methods in order to compare and draw conclusions.

The study found that the occurrence of “abandoned goods” in rail freight transport is caused by several factors, including the complexity and intricacy of customs procedures, ambiguity in relevant laws, and issues related to cooperation between domestic and international agencies. In particular, the lack of effective coordination and agreements to address abandoned goods in cross-border rail transport has become a major challenge. These issues stem from the lack of clarity in the enforcement of the Customs Act B.E. 2560 (2017), which does not specifically define criteria for abandoned goods in the rail transport context. Additionally, there is a lack of clear guidance on the management of such goods, and inconsistent interpretations of legal provisions at the

international level, leading to delays and increased costs in customs operations. This study proposes recommendations to improve the clarity of customs law, aligning it with practical realities, and to develop more effective international cooperation mechanisms to prevent and resolve issues related to abandoned goods in rail transport.

Keywords: Abandoned goods, International freight transport, Rail transport, Customs Act B.E. 2560

บทนำ

การขนส่งผ่านทางระบบรางเคยเป็นโครงข่ายหลักในการขนส่งสินค้าในประเทศไทย แต่ในช่วงหลายทศวรรษที่ผ่านมา การขนส่งทางถนนมีการเติบโตอย่างรวดเร็วและมีบทบาทสำคัญมากขึ้น ทำให้สัดส่วนการขนส่งสินค้าผ่านระบบรางลดลงอย่างต่อเนื่อง การขนส่งสินค้าผ่านระบบรางมีสัดส่วนเพียง 1.7–2.2% ของการขนส่งสินค้าทั้งหมดในประเทศ ขณะที่การขนส่งทางถนนยังคงมีสัดส่วนสูงถึงกว่า 80% การขนส่งสินค้าผ่านระบบรางของประเทศไทยมีการพัฒนาอย่างต่อเนื่อง ทั้งในอดีตและปัจจุบัน โดยมีแนวโน้มที่ชัดเจนในการเพิ่มสัดส่วนการขนส่งทางรางในอนาคต

ก่อนปี 2560 กฎหมายศุลกากรของไทยมุ่งเน้นการควบคุมและจัดการสินค้าตกค้างที่ไม่ได้รับการยื่นใบขนสินค้า หรือไม่ได้รับการนำออกจากอารักขาศุลกากรภายในระยะเวลาที่กำหนด โดยสินค้าดังกล่าวจะถูกนำออกขายทอดตลาดเพื่อชำระค่าอากรและค่าภาระติดพันต่าง ๆ อาทิเช่น การลักลอบนำเข้าสินค้าผิดกฎหมาย เช่น สินค้าปศุสัตว์ที่ไม่ได้รับอนุญาตจากกรมปศุสัตว์ มีการตรวจพบเป็นระยะ ๆ แต่ยังไม่สามารถควบคุมได้อย่างมีประสิทธิภาพ ซึ่งต่อมาในปี 2560 พระราชบัญญัติศุลกากร พ.ศ. 2560 ได้มีผลบังคับใช้ ซึ่งมีการปรับปรุงกระบวนการและมาตรการควบคุมการนำเข้าสินค้า รวมถึงการจัดการสินค้าตกค้างให้มีความชัดเจนและมีประสิทธิภาพมากขึ้น เมื่อเกิดของตกค้างจากการขนส่งสินค้าทางระบบรางตามกฎหมายศุลกากร จะส่งผลเสียในหลายด้าน ทั้งต่อระบบโลจิสติกส์ ศุลกากรผู้ประกอบการ และเศรษฐกิจโดยรวม โดยเฉพาะอย่างยิ่งในบริบทของการขนส่งทางรางที่มีบทบาทเพิ่มขึ้นในยุคปัจจุบัน เช่น โครงการรถไฟจีน-ลาว หรือระบบรางของไทยที่เชื่อมโยงการค้ากับประเทศเพื่อนบ้าน

หากมีของตกค้างจากการขนส่งปริมาณมากจะส่งผลเสียต่อระบบเศรษฐกิจกล่าวคือ ค่าใช้จ่ายในการเก็บรักษาสูงมาก สินค้าตกค้างในเขตศุลกากร ต้องจ่ายค่าเช่า ค่าดูแล ค่าบริหารจัดการ ทำให้รัฐ

เสียค่าใช้จ่ายมหาศาล ดังเช่นตัวอย่างปี 2565 พบว่าค่าเก็บรักษาของตกค้างในตู้คอนเทนเนอร์มีมูลค่ากว่า 1,500 ล้านบาท และการมีของตกค้างจำนวนมากในพื้นที่เก็บสินค้าทำให้เกิดการ “จองพื้นที่โดยเปล่าประโยชน์” ซึ่งส่งผลกระทบต่อระบบโลจิสติกส์และการขนส่งสินค้าอื่น ๆ ความล่าช้าหรือการจัดการของตกค้างที่ไม่มีประสิทธิภาพ อาจกระทบภาพลักษณ์ของไทยในฐานะศูนย์กลางการขนส่งในภูมิภาค คู่ค้าต่างประเทศอาจไม่มั่นใจในระบบโลจิสติกส์และพิธีการศุลกากรของไทย โดยเฉพาะหากมีการค้าข้ามแดนผ่านทางราง เช่น ไทย-ลาว-จีน (Thai PBS, 2567) หากสามารถแก้ไขปัญหาสินค้าตกค้างได้จะก่อให้เกิดผลดีต่อประเทศไทย กล่าวคือ สามารถลดค่าใช้จ่ายที่เกิดจากการเก็บรักษาสินค้าตกค้าง เช่น ค่าพื้นที่ ค่าจัดเก็บ หรือค่าปรับจากศุลกากรจะพร้อมทั้งสามารถส่งเสริมให้ไทยเป็นศูนย์กลางขนส่งทางรางในภูมิภาค โดยเฉพาะการค้าผ่าน รถไฟจีน-ลาว-ไทย ซึ่งจะช่วยกระตุ้นการส่งออกและนำเข้า สร้างความเชื่อมั่นแก่คู่ค้าต่างประเทศว่าไทยมีระบบโลจิสติกส์ที่มีประสิทธิภาพ ปลอดภัย และตรวจสอบได้ ลดจำนวนของตกค้างที่ต้องเข้าสู่กระบวนการขายทอดตลาด หรือทำลาย ซึ่งใช้เวลานานและมีค่าใช้จ่ายสูง หน่วยงานศุลกากรสามารถนำทรัพยากรไปใช้กับการควบคุมสินค้าผิดกฎหมายหรือเสริมความปลอดภัยที่จุดผ่านแดนได้มากขึ้น (Isranews, 2567)

โดยตามพระราชบัญญัติศุลกากร พ.ศ. 2560 ได้ให้อำนาจในการดำเนินการกับของตกค้างนั้น โดยสามารถทำได้ดังต่อไปนี้ 1. ขายทอดตลาด 2. ส่งคืนสู่ต้นทาง 3. ทำลาย (กรมศุลกากร, 2560) ส่วนวิธีการดำเนินการกับของตกค้างนั้น อธิบดีกรมศุลกากรเป็นผู้พิจารณาว่าจะดำเนินการกับของดังกล่าวอย่างไร หากเป็นกรณีที่ดำเนินการส่งของตกค้างที่ไม่ผ่านหลักเกณฑ์การนำเข้าสินค้าตามมาตรา 51 กลับคืนสู่ต้นทาง แต่ไม่มีผู้รับของนั้น หรือตรวจสอบพบว่าการนำเข้าไม่ถูกต้องตามกฎหมายของประเทศดังกล่าว สินค้านั้นก็จะถูกส่งกลับมาอยู่ในอารักขาของศุลกากรไทย โดยกฎหมายให้อำนาจกรมศุลกากรในการที่จะประมูลขายทอดตลาด ทำลาย ส่งคืนสู่ต้นทาง หรือหากส่งไม่ได้ให้ทำลาย (ราชกิจจานุเบกษา, 2560) ซึ่งของตกค้างดังกล่าวนี้ เป็นของที่ถูกลำเลียงเข้ามาโดยมิชอบด้วยกฎหมาย หากในกรณีที่จะต้องทำลาย รัฐจำต้องใช้งบประมาณในการทำลาย หรือหากไม่ทำลาย กรมศุลกากรจะดำเนินการอย่างไร มีวิธีจัดการกับของตกค้างด้วยวิธีอื่นหรือไม่ หรือจะมีแนวทางใดที่สามารถแก้ไขปัญหาของตกค้างจากการขนส่งสินค้านี้ระหว่างประเทศทางระบบรางได้

วัตถุประสงค์ของการวิจัย

- 1) เพื่อศึกษาปัญหาการจัดการของตกค้างจากการขนส่งสินค้าทางรางในประเทศไทย
- 2) เพื่อศึกษามาตรการทางกฎหมายศุลกากรในการปฏิบัติเกี่ยวกับของตกค้างของประเทศจีนและมาเลเซีย
- 3) เพื่อวิเคราะห์หาแนวทางการแก้ไขปัญหาการจัดการของตกค้างจากการขนส่งสินค้าทางรางในประเทศไทย

วิธีดำเนินการวิจัย

การศึกษานี้ ใช้วิธีการศึกษาเอกสาร โดยการศึกษาค้นคว้าจากตำรา หนังสือ บทความ งานการศึกษาอิสระ ระเบียบ ประกาศคำสั่งที่เกี่ยวข้องและคำพิพากษาของศาล ทั้งของไทยและต่างประเทศและเอกสารอื่น ๆ รวมทั้งส่วนที่มีใช้กฎหมาย เช่น ประเพณีการค้าการขนส่งระหว่างประเทศและเศรษฐกิจ และในเว็บไซต์ต่าง ๆ ในอินเทอร์เน็ต แล้วนำมาศึกษาการศึกษาอิสระทางกฎหมายในเชิงพรรณนาและวิเคราะห์ เพื่อเปรียบเทียบและหาข้อสรุป โดยหลักเกณฑ์และเนื้อหาในการคัดเลือกเอกสารเพื่อนำข้อมูลมาประกอบบทความฉบับนี้จะคัดเลือกจากตำรา หนังสือ บทความ งานการศึกษาอิสระ ระเบียบ ประกาศคำสั่งที่เกี่ยวข้องและคำพิพากษาของศาล ที่มีความเกี่ยวเนื่องกับเนื้อหาหรือเกี่ยวข้องกับเรื่องที่ศึกษา

เอกสาร	เกณฑ์การคัดเลือก	จำนวนเอกสาร
1. ตำรา	เนื้อหาตรงหรือเกี่ยวข้องกับเรื่องที่ศึกษา	15
2. งานศึกษาอิสระ	เนื้อหาตรงหรือเกี่ยวข้องกับเรื่องที่ศึกษา	10
3. พระราชบัญญัติ ศุลกากรและประกาศกรม ศุลกากร	เป็นกฎหมายที่ใช้บังคับ	2

ผลการวิจัย

ของตกค้างจากการขนส่งทางราง หมายถึง สินค้าที่ถูกขนส่งมาทางรถไฟแล้วไม่ได้มีการนำออกจากสถานีปลายทางภายในเวลาที่กฎหมายกำหนด หรือไม่มีผู้อ้างสิทธิ์รับของ ซึ่งอาจกลายเป็นของ

ตกค้างตามกฎหมายศุลกากร โดยในประเทศไทย การดำเนินการและข้อกำหนดเกี่ยวกับของตกค้างอยู่ภายใต้ พระราชบัญญัติศุลกากร พ.ศ. 2560 (และฉบับที่แก้ไขเพิ่มเติม) โดยสามารถแจกแจงสาเหตุของการเกิดของตกค้างทางรางได้โดยละเอียด ดังนี้

1. ผู้นำเข้าหรือผู้รับของไม่มาติดต่อภายในกำหนดเวลา ตามมาตรา 74 และ 75 แห่ง พ.ร.บ. ศุลกากร พ.ศ. 2560 (ราชกิจจานุเบกษา, 2560) กล่าวคือ หากไม่มีผู้แสดงตนรับของภายใน 30 วัน นับแต่วันที่ของมาถึง (หรือภายในระยะเวลาที่อธิบดีศุลกากรอนุญาตขยายเวลา) หรือผู้นำเข้าไม่แสดงหลักฐานการผ่านพิธีการศุลกากร ของนำเข้าเหล่านั้นจะตกเป็นของตกค้างโดยผลของกฎหมาย

2. เอกสารการนำเข้าหรือใบตราส่ง (Bill of Lading / Rail Consignment Note) มีปัญหาเอกสารไม่สมบูรณ์ หรือมีความคลาดเคลื่อน เช่น ชื่อผู้รับไม่ตรง, ไม่มีข้อมูลผู้รับของ (To Order หรือไม่ระบุชื่อ) ข้อมูลพิกัดศุลกากร หรือรายละเอียดสินค้าไม่ชัดเจนทำให้กรมศุลกากรไม่สามารถระบุเจ้าของเพื่อดำเนินการทางศุลกากรได้ (กรมศุลกากร, 2565)

3. ผู้นำเข้าไม่สามารถชำระภาษีอากรหรือค่าธรรมเนียมได้บางกรณีผู้นำเข้าไม่สามารถชำระภาษีศุลกากรตามที่กำหนดหรือมีข้อพิพาททางกฎหมาย ทำให้ของไม่สามารถผ่านพิธีการได้จึงกลายเป็นของตกค้าง

4. ของที่ถูกทิ้งโดยเจตนาผู้นำเข้าอาจตั้งใจไม่ปรับของ หากประเมินว่าค่าใช้จ่ายภาษีและค่าขนส่งไม่คุ้มกรณีเช่นนี้อาจเกิดขึ้นบ่อยกับของที่เสียหาย เสื่อมคุณภาพ หรือหมดอายุ

5. ของไม่ได้ระบุในเอกสารขนส่ง (ของซุกซ่อน) ของที่ถูกลักลอบนำเข้าหรือไม่มีการระบุในใบตราส่งเมื่อเจ้าหน้าที่ศุลกากรตรวจพบ จะอายัดไว้รอการสอบสวนหากไม่มีผู้อ้างสิทธิ์หรือเป็นของผิดกฎหมาย จะถูกจัดเป็นของตกค้างในที่สุด

จากการศึกษากฎหมายเกี่ยวกับการจัดการของตกค้างจากการขนส่งสินค้าทางรางในประเทศไทย รวมทั้งศึกษามาตรการทางกฎหมายศุลกากร ในการปฏิบัติเกี่ยวกับของตกค้างของต่างประเทศสามารถสรุปสาระสำคัญได้ 3 ประการ ดังนี้

1. มาตรการทางกฎหมายศุลกากรในการจัดการของตกค้างตามพระราชบัญญัติศุลกากร พ.ศ. 2560

การจัดการของตกค้างในประเทศไทย ตามกฎหมายศุลกากร จะต้องผ่านกระบวนการหลายขั้นตอน ตั้งแต่การตรวจสอบเอกสาร การแจ้งเตือนให้แก้ไขปัญหา การชำระภาษีหรือค่าธรรมเนียม การขายสินค้าผ่านการประมูลหรือการทำลายสินค้า ไปจนถึงการบังคับใช้มาตรการทางกฎหมาย โดย

ทั้งหมดนี้ มีจุดประสงค์เพื่อให้การจัดการของตักค่างเป็นไปอย่างมีระเบียบและรวดเร็ว และเมื่อเป็นของตักค่างตามกฎหมายแล้ว จะดำเนินการตามประกาศพระราชบัญญัติศุลกากร มาตรา 108 (ราชกิจจานุเบกษา, 2560) โดยให้อธิบดีกรมศุลกากรเป็นผู้ดำเนินการ

1.1 การกำหนดนิยามและลักษณะของของตักค่าง

ของตักค่าง หมายถึง ของที่อยู่ในอารักขาของศุลกากรที่มีลักษณะตามมาตรา 5 (5) แห่งพระราชบัญญัติศุลกากร พ.ศ. 2560 ของนำเข้าอื่นนอกจากมาตรา 5 (5) ที่อยู่ในอารักขาของศุลกากรเกินสามสิบวัน ของสดของเสียได้ ที่ยังมีได้รับมอบไปจากอารักขาของศุลกากรตามมาตรา 109

1.2 การกำหนดวิธีการจัดการของตักค่าง

ตามพระราชบัญญัติศุลกากร พ.ศ. 2560 มาตรา 108 กำหนดให้พนักงานศุลกากรนำของนั้นออกขายทอดตลาดหรือทำลาย หรือให้ผู้นำของเข้าหรือผู้ขนส่ง ส่งของออกไปนอกราชอาณาจักร หากไม่ปฏิบัติตาม ให้พนักงานศุลกากรมีอำนาจทำลายของนั้นได้ (ราชกิจจานุเบกษา, 2560)

1.3 กระบวนการป้องกันมิให้เกิดของตักค่าง

โดยรวมแล้ว ประเทศไทยยังไม่ได้มีมาตรการที่เข้มงวดหรือเป็นระบบแบบ (Cross-Border E-commerce) CBEC ของจีน แต่ก็มี การสนับสนุนการค้าออนไลน์ที่เติบโตขึ้น และมีกฎเกณฑ์ที่เหมาะสมกับการซื้อขายข้ามประเทศในรูปแบบออนไลน์ (สำนักงานนโยบายและยุทธศาสตร์การค้า, 2567)

2. มาตรการทางกฎหมายศุลกากรในการปฏิบัติเกี่ยวกับของตักค่างของต่างประเทศ

2.1 สาธารณรัฐประชาชนจีน

2.1.1 การกำหนดนิยามของตักค่าง

ตามกฎหมายสาธารณรัฐประชาชนจีน Customs Law of the People's Republic of China มาตรา 26 ได้กำหนดนิยามของ “ของตักค่าง” ไว้ว่า หมายถึง สินค้าที่ไม่ได้รับการเคลียร์หรือนำเข้าออกจากพื้นที่ศุลกากร ภายในระยะเวลาที่กำหนด หรือสินค้าที่ไม่ได้รับการดำเนินการที่เหมาะสมหลังจากการผ่านกระบวนการตรวจสอบศุลกากรแล้ว

(1) สินค้าที่ไม่ได้รับการจัดการตามกฎหมายศุลกากรภายในระยะเวลาที่กำหนด หรือไม่ได้รับการอนุญาตให้นำเข้าหรือนำออกจากประเทศ ภายในกรอบเวลาที่กำหนด ซึ่งอาจเกิดจากปัญหาการชำระภาษีที่ไม่ครบถ้วน เอกสารไม่สมบูรณ์ หรือไม่ปฏิบัติตามข้อกำหนดด้านศุลกากร

(2) สินค้าที่ได้รับการนำเข้าหรือส่งออก แต่ยังไม่ได้รับการดำเนินการจัดการ (เช่น การขนส่งไป

ยังจุดปลายทาง หรือการเก็บรักษาในพื้นที่ที่ได้รับอนุญาตจากศุลกากร) เช่น สินค้าที่รอการตรวจสอบ
รอการชำระภาษี หรือรอการขออนุญาตต่าง ๆ

(3) สินค้าที่ไม่ได้รับการจัดการจากเจ้าของ หากสินค้าที่ถูกยึดไม่มีการจัดการภายในระยะเวลาที่
กำหนด หรือไม่สามรถติดต่อเจ้าของได้ ศุลกากรมีสิทธิ์ในการนำสินค้านี้ไปขายทอดตลาด หรือ
ทำลายตามข้อกำหนด (GACC, 2567)

ของตกค้างเหล่านี้ จะถูกเก็บไว้ในพื้นที่ที่ได้รับอนุญาตจากศุลกากร ภายใต้การควบคุม หากไม่
สามารถจัดการได้ในระยะเวลาที่กำหนด สินค้าอาจถูกริบ, ขาย, หรือทำลายตามขั้นตอนที่กฎหมาย
กำหนด โดยระบุว่าด้วยการจัดการสินค้าที่ถูกยึดและของตกค้าง (Regulations on the Handling
of Seized Goods and Unclaimed Goods) จะกำหนดขั้นตอนการจัดการกับสินค้าที่ศุลกากรยึดไว้
หรือสินค้าที่ไม่ได้รับการจัดการจากเจ้าของ

2.1.2 การกำหนดวิธีการจัดการของตกค้าง

การจัดการของตกค้างตามกฎหมายศุลกากร ของสาธารณรัฐประชาชนจีน มีระบบที่มี
ระเบียบขั้นตอนและกฎเกณฑ์ที่ชัดเจน เพื่อให้การนำเข้าสินค้าและการส่งออกสินค้าผ่านพรมแดนของ
สาธารณรัฐประชาชนจีน เป็นไปอย่างถูกต้องตามกฎหมาย และไม่เกิดความยุ่งยากที่ไม่จำเป็น
โดยเฉพาะในกรณีที่สินค้าตกค้างตามศุลกากร หรือในพื้นที่ที่รับผิดชอบตามกฎหมายศุลกากรของจีน
หากสินค้าตกค้างในพื้นที่ของศุลกากรเป็นเวลานาน โดยทั่วไปสินค้าจะต้องถูกเก็บรักษาไว้ไม่เกิน 30 วัน
หากเจ้าของสินค้าหรือผู้เกี่ยวข้องไม่สามารถดำเนินการนำสินค้าออกจากพื้นที่ได้ ภายในระยะเวลานี้
สินค้าอาจจะถูกจัดการตามข้อกำหนดของศุลกากร หากสินค้าตกค้าง ศุลกากรจีนจะทำการแจ้งเตือน
เจ้าของหรือผู้รับสินค้า เพื่อให้ดำเนินการนำสินค้าออกจากพื้นที่ภายในระยะเวลาที่กำหนด โดยจะมีการ
ส่งคำเตือนทางจดหมายหรือช่องทางการติดต่ออื่น ๆ สินค้าที่ตกค้างไม่ได้รับการนำสินค้าออกจากพื้นที่
ภายในระยะเวลาที่กำหนด และเจ้าของสินค้าหรือผู้ส่งออก ไม่สามารถดำเนินการได้ตามกฎหมาย สินค้า
จะถูกนำไปประมูลหรือขายต่อไป ซึ่งการประมูลจะดำเนินการตามระเบียบและกฎหมายของศุลกากรจีน
โดยที่รายได้จากการประมูลจะนำไปใช้เพื่อครอบคลุมค่าธรรมเนียมและค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้อง สำหรับ
สินค้าที่ไม่สามารถขายได้ เช่น สินค้าที่ไม่ปลอดภัยหรือมีข้อผิดพลาด ที่ไม่สามารถแก้ไขได้ เช่น สินค้าที่
หมดอายุ สินค้าที่เป็นอันตราย หรือสินค้าที่ผิดกฎหมาย ศุลกากรจีนสามารถสั่งให้ทำลายสินค้านี้
ได้ตามข้อบังคับ (General Administration of Customs of China [GACC], 2567)

2.1.3 กระบวนการป้องกันมิให้เกิดของตกค้าง

สาธารณรัฐประชาชนจีนนั้น มีมาตรการ Cross-Border e-Commerce ซึ่งเป็นวิธีการนำเข้าสินค้าจากต่างประเทศไปยังเขตปลอดอากร (Free Trade Zone) โดยผ่านกฎระเบียบพิเศษของทางศุลกากร และจำหน่ายผ่านทางแพลตฟอร์ม Cross-Border e-Commerce เท่านั้น ซึ่งเป็นวิธีการนำเข้าที่สะดวก และใช้เอกสารน้อยกว่าการนำเข้าแบบทั่วไป (General Trade) ทั้งยังช่วยให้การขนส่งสินค้าไปยังต่างประเทศมีประสิทธิภาพสูงขึ้น เนื่องจากการใช้ระบบโลจิสติกส์ที่ทันสมัย และการประสานงานที่ดีขึ้นระหว่างผู้ผลิตและผู้ขาย ซึ่งจะช่วยลดการเกิดของตกค้างจากการขนส่ง ทั้งยังมีมาตรการทางศุลกากรที่ยกเว้นอากรนำเข้าแก่สินค้า ซึ่งชักจูงให้ผู้ประกอบการใช้มาตรการดังกล่าวในการนำเข้าสินค้า (ศูนย์ข้อมูลเพื่อธุรกิจไทยในจีน, 2567)

2.2 ประเทศมาเลเซีย

2.2.1 การกำหนดนิยามของของตกค้าง

การกำหนดนิยามและของตกค้าง ในกรณีของสินค้าตกค้าง หมายถึง สินค้าที่ถูกนำเข้าหรือส่งออกแล้ว ไม่สามารถจัดการได้ตามระยะเวลาที่กำหนด หรือไม่สมารถนำออกจากประเทศ หรือรับมอบจากเจ้าของสินค้าตามข้อกำหนด เช่น การไม่สามารถชำระภาษีหรือค่าธรรมเนียมได้ทันเวลา หรือเอกสารไม่ครบถ้วน ของตกค้างตามกฎหมายศุลกากรของประเทศมาเลเซีย (Customs Act 1967, 2567) ของตกค้างมักจะมีลักษณะที่เกี่ยวข้องกับการไม่สามารถดำเนินการเคลียร์สินค้าได้ตามระยะเวลาที่กำหนด เช่น สินค้าหรือเอกสารไม่ครบถ้วน, การไม่สามารถชำระค่าธรรมเนียมภาษีได้, หรือสินค้าที่มีปัญหาทางกฎหมายและความปลอดภัย ซึ่งศุลกากรของมาเลเซียจะดำเนินการจัดการตามกฎระเบียบ โดยอาจมีการขาย, ประมูล, ทำลาย, หรือส่งคืนสินค้าไปยังประเทศต้นทาง

2.2.2 การกำหนดวิธีการจัดการของตกค้าง

หากเจ้าของสินค้าหรือผู้เกี่ยวข้องไม่ปฏิบัติตามกฎระเบียบเกี่ยวกับการเคลียร์สินค้า หรือไม่ดำเนินการในระยะเวลาที่กำหนด อาจมีการปรับหรือบทลงโทษตามกฎหมายศุลกากรมาเลเซีย รวมถึงการยึดทรัพย์สินหรือการดำเนินคดีตามกฎหมาย

ดังนั้น การจัดการของตกค้างในประเทศมาเลเซีย จะดำเนินการตาม Customs Act 1967 โดยการเก็บรักษาสินค้า, การขายทอดตลาด, หรือการทำลายสินค้าที่ผิดกฎหมาย หากเจ้าของไม่สามารถเคลียร์สินค้าได้ภายในระยะเวลาที่กำหนด ศุลกากรจะทำการขายทอดตลาดหรือทำลายสินค้าตามข้อกำหนดทางกฎหมาย (Customs Act 1967, 2567)

2.2.3 กระบวนการป้องกันมิให้เกิดของตกค้าง

Malaysia Cross-Border E-Commerce Initiative (MYCIS) มาเลเซียเป็นโครงการที่มีบทบาทสำคัญในการป้องกันการเกิดของตกค้างในกระบวนการศุลกากร โดยการปรับปรุงระบบการจัดการศุลกากรผ่านเทคโนโลยีออนไลน์, การให้ความรู้แก่ผู้ประกอบการเกี่ยวกับกฎหมายศุลกากร, การลดความล่าช้าในการดำเนินการศุลกากร, และการส่งเสริมการใช้ระบบการชำระภาษีออนไลน์ ซึ่งช่วยให้การขนส่งสินค้าข้ามพรมแดน เป็นไปได้อย่างราบรื่นและมีประสิทธิภาพ โครงการนี้ไม่เพียงแต่แก้ปัญหาของตกค้างเท่านั้น แต่ยังช่วยส่งเสริมการเติบโตของ SMEs และการค้าข้ามพรมแดนที่ยั่งยืนอีกด้วย (Ministry of Finance Malaysia, 2564)

แนวทางการแก้ไขปัญหาการจัดการของตกค้างจากการขนส่งสินค้าทางรางในประเทศไทย โดยหากประเทศไทยสามารถนำหลักเกณฑ์ที่สาธารณรัฐประชาชนจีน ได้มีการกำหนดรูปแบบเกี่ยวกับพิธีศุลกากรรูปแบบใหม่ Cross-Border E-commerce (CBEC) เข้ามาลบลจุดด้อยในเรื่องของขั้นตอนที่ยุ่งยากวุ่นวายในการนำเข้าสินค้าสู่สาธารณรัฐประชาชน สาธารณรัฐประชาชนจีน ซึ่ง CBEC มีความแตกต่างจากการนำเข้าวิธีการปกติ โดยวิธีการนำเข้าปกติของสาธารณรัฐประชาชน สาธารณรัฐประชาชนจีน จะต้องมีใบอนุญาตนำเข้า ใบตรวจเช็คคุณภาพสินค้า และมีการเสียอากร แต่ในทางกลับกัน CBEC ไม่จำเป็นต้องมี ใบอนุญาตนำเข้าสินค้า ไม่ต้องมีใบตรวจเช็คคุณภาพสินค้า และได้รับการเว้นการเสียอากร แต่ทั้งนี้ก็ยังผ่านการ ตรวจสอบเช็คของเจ้าหน้าที่กรมศุลกากรของสาธารณรัฐประชาชน สาธารณรัฐประชาชนจีน ย่อมเป็นการแก้ปัญหาในส่วนของการนำเข้า ที่ขั้นตอนปฏิบัติมาก ส่วนในประเทศไทย สาธารณรัฐมาเลเซีย นั้น แม้จะมีกฎหมายลายลักษณ์อักษรอื่นใด บุคคล จะต้องไม่นำเข้าหรือสินค้าที่ต้องเสียภาษี ส่งออกหรือสินค้าขนถ่ายประเภทที่ต้องเสียภาษีนำเข้ายกเว้น (Liu, J., & Wong, T, 2563)

อภิปรายผล

จากการศึกษาประเด็น “ของตกค้างจากการขนส่งทางราง” สามารถอภิปรายผลได้โดยพิจารณาทั้งบริบททางกฎหมายภายในประเทศ และแนวทางการจัดการจากต่างประเทศ ซึ่งสะท้อนให้เห็นถึงความสำคัญของการพัฒนากลไกด้านศุลกากรอย่างเป็นระบบ เพื่อป้องกันผลกระทบทางเศรษฐกิจ การบริหารจัดการ และความมั่นคงทางพรมแดน ประเทศไทยมีแนวทางการดำเนินการตามกรอบของ พระราชบัญญัติศุลกากร พ.ศ. 2560 ซึ่งมีความชัดเจนในเชิงกฎหมาย โดยเฉพาะมาตรา 74,

75, 108 และ 109 ที่ระบุขั้นตอนและอำนาจหน้าที่ของกรมศุลกากรต่อของตกค้างอย่างเป็นระบบ เช่น การประมูล การทำลาย หรือการส่งกลับต้นทาง อย่างไรก็ตาม จากการวิเคราะห์พบว่า การเกิดของ ตกค้าง ส่วนใหญ่ยังคงเกิดจากปัจจัยภายนอกที่ควบคุมได้ยาก เช่น ความผิดพลาดของเอกสาร ผู้รับไม่ แสดงตน หรือเจตนาไม่รับสินค้า ซึ่งสะท้อนปัญหาในระดับเชิงระบบ (systemic failure) ของห่วงโซ่ โลจิสติกส์และการประสานงานข้ามหน่วยงานการขาดระบบดิจิทัลที่ครบวงจรในการติดตามสินค้า และ กระบวนการผ่านพิธีศุลกากรที่ยังต้องพึ่งพาเอกสารกระดาษและการดำเนินการโดยมนุษย์เป็นส่วนใหญ่ ยังเป็นปัจจัยสำคัญที่เอื้อให้เกิดความล่าช้าและนำไปสู่สถานะของตกค้าง ดังนั้น แม้กฎหมายจะมีกรอบที่ ชัดเจน แต่ การบังคับใช้ และ ระบบการติดตาม ยังจำเป็นต้องพัฒนาให้ทันกับบริบทของการค้าและ โลจิสติกส์ยุคดิจิทัล

จีนได้พัฒนาแนวทางจัดการของตกค้างผ่านกฎหมายที่มีความเข้มแข็ง ทั้งในด้านนิยาม การแจ้ง เตือนเจ้าของ และแนวปฏิบัติที่เป็นรูปธรรม โดยเฉพาะการนำรูปแบบ Cross-Border E-Commerce (CBEC) มาใช้ ซึ่งเป็นนวัตกรรมสำคัญที่ช่วยลดของตกค้างอย่างมีนัยสำคัญ ผ่านการลดขั้นตอนพิธี ศุลกากร ใช้ระบบดิจิทัลในการตรวจสอบเอกสาร และให้สิทธิประโยชน์ด้านภาษีเพื่อส่งเสริมการ เคลื่อนย้ายสินค้าอย่างรวดเร็วและมีประสิทธิภาพ นอกจากนี้ การบริหารของตกค้าง เช่น การประมูล และทำลายสินค้า มีขั้นตอนชัดเจน มีระยะเวลาแน่นอน และใช้ช่องทางออนไลน์ในการแจ้งเตือนและ เปิดเผยข้อมูลต่อสาธารณะ ซึ่งสะท้อนการบริหารเชิงรุกและโปร่งใส

มาเลเซียเน้นการบูรณาการกฎหมายกับเทคโนโลยีผ่าน Malaysia Cross-Border e-Commerce Initiative (MYCIS) ซึ่งใช้ระบบออนไลน์เพื่อการประสานงาน ตรวจสอบ และชำระภาษี การพัฒนาเชิงระบบนี้ช่วยลดการตกค้างจากการขาดเอกสารหรือความผิดพลาดด้านข้อมูลอย่างมี ประสิทธิภาพ จุดแข็งของมาเลเซียอยู่ที่การจัดระเบียบภายในและการมีช่องทางสนับสนุน SME ให้ เข้าถึงระบบศุลกากรได้ง่ายขึ้น ส่งผลให้การจัดการของตกค้างเกิดขึ้นน้อยลง และสามารถแก้ไขได้ รวดเร็ว

ของตกค้างจากการขนส่งทางรางเป็นปัญหาที่สะท้อนถึง การประสานงานที่ยังไม่สมบูรณ์ ระหว่างภาคขนส่ง ภาคธุรกิจ และระบบศุลกากร แม้กฎหมายไทยจะมีกรอบชัดเจน แต่ในทางปฏิบัติยัง ขาดระบบที่มีประสิทธิภาพและยืดหยุ่นเหมือนที่จีนและมาเลเซียดำเนินการอยู่ การพัฒนาแนวทาง CBEC และการใช้เทคโนโลยีดิจิทัลในการบริหารพิธีการศุลกากร จะเป็นกุญแจสำคัญในการลดของ

ตกค้างในอนาคต และยกระดับการขนส่งสินค้าทางรางให้มีศักยภาพและความเชื่อมั่นมากขึ้นในระดับสากล

องค์ความรู้ใหม่

องค์ความรู้ใหม่ ที่ได้รับจากการศึกษาในครั้งนี้ คือ CROSS-BORDER E-COMMERCE (CBEC) และ Malaysia Cross-Border E-Commerce Initiative (MYCIS) แนวคิดและระบบการจัดการศุลกากรเชิงดิจิทัล เช่น CBEC และ MYCIS ซึ่งสามารถนำมาประยุกต์ใช้ในบริบทของประเทศไทยได้ โดยการพัฒนาแพลตฟอร์มกลางที่สามารถติดตามสถานะสินค้าและประสานข้อมูลระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้องแบบเรียลไทม์ อันจะช่วยลดความล่าช้าในการจัดการของตกค้าง และสนับสนุนเป้าหมายในการพัฒนาโลจิสติกส์ทางรางของประเทศไทยให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น

สรุปผลวิจัยและข้อเสนอแนะ

สรุปผลวิจัย

จากการศึกษามาตรการทางกฎหมายศุลกากรในการจัดการของตกค้างจากการขนส่งทางรางในประเทศไทย พบว่า “ของตกค้าง” หมายถึง สินค้าที่อยู่ภายใต้การควบคุมของศุลกากรแต่ไม่มีการดำเนินการนำออกจากสถานีปลายทางภายในระยะเวลาที่กฎหมายกำหนด หรือไม่มีผู้แสดงสิทธิ์เป็นเจ้าของ อันเข้าข่ายตามพระราชบัญญัติศุลกากร พ.ศ. 2560 และฉบับแก้ไขเพิ่มเติม โดยมีสาเหตุหลักจากการไม่แสดงตัวของผู้นำเข้าหรือผู้รับของ เอกสารนำเข้าที่ไม่ครบถ้วน การไม่ชำระภาษี การทิ้งของโดยเจตนา และการลักลอบนำเข้า กฎหมายศุลกากรดังกล่าว กำหนดนิยามของตกค้างอย่างชัดเจน (มาตรา 5 และ 109) และให้อำนาจพนักงานศุลกากรดำเนินการขายทอดตลาด ทำลาย หรือส่งคืนประเทศต้นทาง (มาตรา 108) อย่างไรก็ตาม การปฏิบัติยังประสบปัญหาความล่าช้า จากขั้นตอนที่ซับซ้อน เอกสารจำนวนมาก และขาดระบบเทคโนโลยีสนับสนุน เมื่อเปรียบเทียบกับจีนและมาเลเซียพบว่าทั้งสองประเทศมีระบบจัดการของตกค้างที่มีประสิทธิภาพกว่า โดยจีนใช้ระบบ Cross-Border E-Commerce (CBEC) และมาเลเซียใช้ Malaysia Cross-Border E-Commerce Initiative (MYCIS) ซึ่งช่วยลดความซับซ้อนทางกฎหมายและส่งเสริมการนำเข้า-ส่งออกผ่านช่องทางดิจิทัลอย่างเป็นระบบ ส่งผลให้การจัดการของตกค้างมีประสิทธิภาพ โปร่งใส และลดภาระของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

ข้อเสนอแนะจากการวิจัย

1. **ประโยชน์ต่อหน่วยงานภาครัฐ (กรมศุลกากร)** ผลการวิจัยสามารถใช้เป็นข้อมูลเชิงนโยบายเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการจัดการของตักค้ำ ผ่านระบบติดตามสถานะสินค้าแบบเรียลไทม์ การลดขั้นตอนซ้ำซ้อน และการยกระดับสู่ศุลกากรดิจิทัลตามแนวทาง CBEC และ MYCIS ซึ่งช่วยลดภาระบุคลากร เพิ่มความโปร่งใส และเร่งรัดการจัดการได้อย่างชัดเจน

2. **ประโยชน์ต่อผู้ประกอบการนำเข้าและโลจิสติกส์** การปรับใช้ศุลกากรดิจิทัลช่วยให้การนำเข้า-ส่งออกสะดวก รวดเร็ว ลดต้นทุนและความเสี่ยงจากการตักค้ำ อีกทั้งเปิดโอกาสให้ SME เข้าถึงระบบศุลกากรได้อย่างเท่าเทียมและมีประสิทธิภาพมากขึ้น

3. **ประโยชน์ต่อผู้กำหนดนโยบายและนักวิชาการ** ผลวิจัยสะท้อนช่องว่างทางกฎหมายและปฏิบัติที่ควรแก้ไข เป็นข้อมูลสำคัญต่อการปรับปรุงกฎหมายศุลกากรให้สอดคล้องกับการค้าดิจิทัล และใช้เป็นฐานข้อมูลสำหรับการจัดทำข้อเสนอเชิงนโยบายหรือร่างกฎหมายใหม่ที่ตอบโจทย์ระบบโลจิสติกส์สมัยใหม่

4. **ประโยชน์ต่อการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ทางราง** การประยุกต์ใช้เทคโนโลยีสารสนเทศและศุลกากรอัจฉริยะช่วยเสริมความเชื่อมั่นในระบบราง อันเป็นโครงสร้างพื้นฐานสำคัญในอนาคต และสอดคล้องกับยุทธศาสตร์ชาติเพื่อพัฒนาระบบโลจิสติกส์ที่มีประสิทธิภาพและยั่งยืน

ข้อเสนอแนะในการวิจัยครั้งต่อไป

ควรพิจารณาการนำเข้ารถยนต์ไฟฟ้าที่เพิ่มขึ้นต่อเนื่อง โดยมุ่งศึกษาแนวทางการจัดการของเหลือใช้เมื่อสิ้นอายุการใช้งาน ทั้งด้านกฎหมายศุลกากร มาตรฐานสิ่งแวดล้อม และระบบโลจิสติกส์ เพื่อรองรับการเปลี่ยนผ่านสู่การคมนาคมพลังงานสะอาดอย่างยั่งยืน

เอกสารอ้างอิง

- กรมศุลกากร. (2560). *พระราชบัญญัติศุลกากร พ.ศ. 2560*. กรุงเทพมหานคร: สำนักกฎหมายกรมศุลกากร.
- _____. (2565). *แนวทางการจัดการของตักค้ำในเขตศุลกากร*. กรุงเทพมหานคร: กรมศุลกากร.
- ประกาศกรมศุลกากร. (2560). ราชกิจจานุเบกษา เล่ม 134 ตอนพิเศษ 276 ง หน้า 56 (13 พฤศจิกายน 2560).

- พระราชบัญญัติศุลกากร. (2560). ราชกิจจานุเบกษา เล่ม 134 ตอนที่ 53 ก หน้า 26 (17 พฤษภาคม 2560).
- ลงทุนแมน. (2562). *สรุประบบวางในอนาคต ที่จะเปลี่ยนประเทศไทย*. เรียกใช้เมื่อ 3 กุมภาพันธ์ 2567 จาก https://www.longtunman.com/19424?utm_source=chatgpt.com.
- ศูนย์ข้อมูลเพื่อธุรกิจไทยในจีน. (2555). *Cross-Border e-Commerce ทางเลือกสำหรับผู้ประกอบการ SME ไทยที่ต้องการลองตลาดจีน*. เรียกใช้เมื่อ 18 กันยายน 2567 จาก <https://shorturl.asia/3tOfm>.
- สำนักงานนโยบายและยุทธศาสตร์การค้า. (2566). *สนค. ชี้เป้าผู้ประกอบการไทย ใช้ช่องทาง CBEC ขายสินค้าออนไลน์เจาะตลาดจีน*. เรียกใช้เมื่อ 20 ตุลาคม 2567 จาก <https://tpso.go.th/news/2309-0000000118>.
- สำนักงานศุลกากรแห่งประเทศไทย. (2565). *รายงานประจำปี 2565*. เรียกใช้เมื่อ 10 ตุลาคม 2567 จาก <https://www.customs.go.th/>.
- Customs Act 1967. (1967). *LAW OF MALAYSIA*. เรียกใช้เมื่อ 3 ตุลาคม 2567 จาก <https://shorturl.asia/1jqcY>.
- GACC. *กฎหมายศุลกากรแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีน*. (2557). เรียกใช้เมื่อ 25 ตุลาคม 2567 จาก <https://url.in.th/BKmpJ>.
- General Administration of Customs of China [GACC]. (2557). *Customs Law of the People's Republic of China*. เรียกใช้เมื่อ 3 ตุลาคม 2567 จาก <https://shorturl.asia/HQyRb>
- Isranews. (2560). *โฉมหน้า MOU รถไฟ ไทย-จีน 7 ข้อ ฉบับภาษาไทย-อังกฤษ พร้อม MOI ไทย-ญี่ปุ่น*. เรียกใช้เมื่อ 11 พฤศจิกายน 2567 จาก <https://url.in.th/JfuXp>.
- Liu, J., & Wong, T. (2563). *Cross-Border E-Commerce and Customs Management in China*. *Journal of International Trade and Logistics*, 18(2), 45-60.
- Ministry of Finance Malaysia. (2564). *Malaysia Cross-Border E-Commerce Initiative (MYCIS)*. Putrajaya: Ministry of Finance.
- Thai PBS. (2566). *14 ปี 3 รัฐบาล รู้จักโครงการรถไฟความเร็วสูงไทย-จีน*. เรียกใช้เมื่อ 3 กุมภาพันธ์ 2567 จาก <https://shorturl.asia/bVLD5>.