

メコン地域における共同集荷・共同輸送システム形成・促進に係る

実証事業による調査

報告書

平成 28 年 3 月

株式会社 日 新

株式会社 野村総合研究所

目次

1.	本事業の背景と目的	1
1.1.	背景・目的	1
1.2.	実施内容	2
2.	メコン地域における共同集荷・共同輸送システムの検討	3
2.1.	実証運行に向けた事業サイト・ルートを選定	3
1)	メコン域内の貿易金額・量・品目の整理	3
2)	対象ルートを選定	6
2.2.	事業サイト・ルートにおける共同集荷・共同輸送システムの提案	7
2.3.	共同集荷・共同輸送システムに係る現状調査及び需要・市場調査	14
1)	共同集荷・共同輸送システムに係る現状認識の精査	14
2)	共同集荷・共同輸送システムの需要・市場調査	16
2.4.	共同集荷・共同輸送システム実現における関係諸手続き	22
1)	海上輸送における貨物の手続き	22
2)	実証事業時の貨物手続き	33
2.5.	共同集荷・共同輸送システムに係る効果及び課題の調査	56
3.	実証運行による共同集荷・共同輸送システムの有効性を検証	58
3.1.	共同集荷・共同輸送システムの実証運行の内容	58
3.2.	実証運行の結果の分析	59
3.3.	実証運行の効果及び課題	68
1)	荷役（人材）面	68
2)	インフラ面	68
3)	制度面	69
4.	共同集荷・共同輸送システムの実現に向けた具体的な提言	70
4.1.	明らかになった課題の改善検討	71
1)	物流インフラ関連の課題	71
2)	通関等の諸手続き関連の課題	71
4.2.	物流環境改善に向けた具体的な提言	73
1)	物流インフラに対する課題と提言	73
2)	通関手続きに関する課題と提言	73
3)	企業活動に関する課題と提言	74

1. 本事業の背景と目的

1.1. 背景・目的

これまで ASEAN は日本企業から生産拠点として位置づけられていたが、現在は成長する消費マーケットと認識されている。これらの動きを受けてサプライチェーンも全域に広がりつつあり、ASEAN における物流事業者への要求も日々難易度が高まっている。

従来の物流事業者のサービス範囲は、港湾の後背地に立地する生産工場に日本から部品を提供し、生産された完成品を首都圏に供給することや、再び輸出することが主流であった。しかし、ASEAN 全域で経済水準が高まり、都市基盤・生産技術・購買力などが上昇してくれば、首都と地方都市や地方都市間の物流ニーズが高まることが想定される。日本企業の萌芽事例も着実に増えており、日系メーカーのプラスワンと呼ばれる動き（廉価な労働力の周辺途上国に第二工場を設立する）や素材メーカー（高付加価値・小型の貨物）の進出、日系小売店の地方都市展開などが挙げられる。これらの進出企業の課題の一つが物流インフラの未整備とそれに起因するコストの高さである。また、現時点では、特に GMS 地域において一定規模の荷量が確保できるまでの経済活動になっていない。そのため積載率を高めることができず、物流コストが引き下がらない状況にある。

今後、ASEAN で経済統合が進んでくれば、日本企業の活動範囲もさらに拡大していく。ASEAN 加盟国の間には国境があり、クロスボーダー輸送を図る場合も ASEAN 域外と同じような貿易手続きが発生する。しかし規制緩和などによる物流のシームレス化が進めば、ASEAN 各国に設けられている生産工場が集約されることで、さらなる稼働率および生産効率の向上を追求することも考えられる。その場合は、ASEAN 全域から部材を調達し、生産した完成品を ASEAN 全域へ提供する動きにシフトするだろう。

ASEAN、特に GMS 域内の物流ネットワークを構築する場合、主要都市間の距離からしてトラック又は鉄道輸送が望ましい。ただし、鉄道インフラは未整備な箇所が多く、当面はトラックによる陸上輸送になる。しかし、フルトラック貸切便で結ぶこれまでのような輸送方法を全域に広げていくことは非効率である。大型トラックを満載する荷量が確保できるのは特定貨物・荷主の輸送のみであり、地方都市や小型の製品を製造する企業での導入は難しい。このような場合にはハブアンドスポーク方式を導入することが効率的である。

本調査では、メコン地域の中間地点であるラオスに積み替え拠点を設けて、その拠点と周辺国の各都市を混載トラックで結ぶ共同集荷・共同輸送システムの構築を目指し、調査を進めていく。

このシステムが実現できれば、フルトラックの荷量に満たない拠点間の物流ニーズに対応ができ、トラックの回転率と積載率を高められる。よって、まずは現行の法制度や税関当局の認識を踏まえて、国をまたいだ混載輸送や外貨の積み替えが可能であるかを確認した上で、積み替え用地やルートを設定して実現可能性を検証していく。さらに、共同集荷・共

同輸送システムの導入によってトラックの輸送効率が向上し、物流コスト低減が実現できるかを荷主との意見交換を通じて確認する。

今回のようなシステムは海上輸送で一般的に行われているものの、陸上輸送では前例が無い。ラオスの保税輸送は、FCLであれLCLであれ入国から出国まで同一コンテナが通過することが原則である。コンプライアンスを担保したまま、保税のままトラックから別のトラックに積み替える新たな業務プロセスを、税関当局と調整をしながら作っていくことが求められる。そこで、実証運行として複数都市からラオスを中継した輸送を実施して、税関現場のオペレーションを調整したり、実運営に向けた法制度・設備の課題を明らかにしていく。

1.2. 実施内容

本調査では、①提案するシステムを運用していくために必要な業務プロセスを関係各所と調整した上で設計し、②実証走行によって現場オペレーションに関わる障壁を把握し、実導入に向けた課題を整理する。さらに、③荷主の関心意向を確認した上で共同集荷・共同輸送システムのあり方を提言した。

①に関しては、積み替え拠点での保税制度と申請手続きを整理した上で、税関当局との調整を進める。また、積み替え作業を実施する保税蔵置所を確保して、実証運行の計画を策定した。

②に関しては、実際に貨物を輸送することで、作業場所の適性確保や現場オペレーション（庫内や税関の手続き含む）に支障が無いかを確認する。また、実証運行で明らかになった積み替えに伴う業務負荷を勘案して、より簡便かつ効率的な運用を目指すために取り組むべき課題を整理した。

③に関しては、共同集荷・共同輸送システムの活用が想定される荷主や物流事業者等へのアンケートやヒアリングを通じてニーズを確認し、荷主に支持されるであろう最低限のサービス水準を明らかにした。

これらを踏まえて、最終とりまとめを行い、共同集荷・共同輸送システムの実現に向けて我が国として関係各国へ提言していく施策を検討した。

2. メコン地域における共同集荷・共同輸送システムの検討

2.1. 実証運行に向けた事業サイト・ルートを選定

1) メコン域内の貿易金額・量・品目の整理

国連等の国際機関や、各国貿易統計、JETROの既存調査結果等を用いて、定量的に対象地域内の貿易実態を把握する。メコン地域にはカンボジアやラオス、ミャンマーも含まれるが、これらの地域の経済規模は小さいため、本調査ではタイとベトナム間を中心にメコン域内の貿易動向を整理した。

国連統計によると、メコン域内の荷動きはタイとベトナム間の貿易が大部分を占めるものの、タイを中心にカンボジア、ラオス、ミャンマー間で貿易等メコン域内の各国間で貿易が行われている。

表 1. 対象地域の貿易金額（赤背景色が上位 6 位）

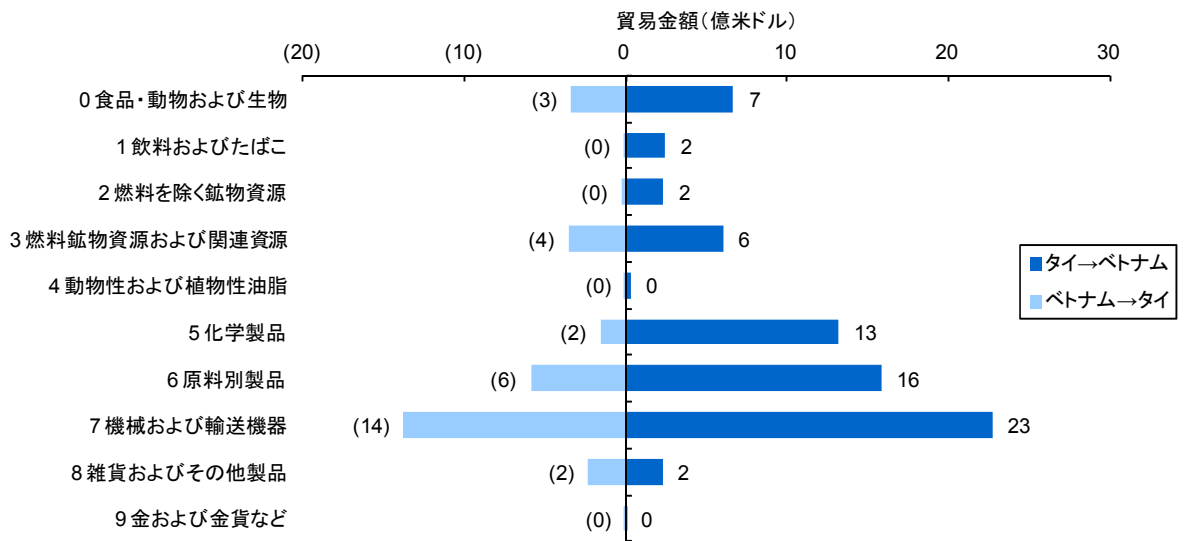
単位：米国ドル

相手国\輸出国	タイ	カンボジア	ラオス	ミャンマー	ベトナム
タイ		235,724,568	1,360,045,077	4,032,925,926	3,069,558,995
カンボジア	3,978,055,792		5,368,263	262,568	2,933,996,771
ラオス	3,734,421,427	582,272			423,186,684
ミャンマー	3,788,633,160	675,413			229,746,918
ベトナム	7,181,237,969	108,058,301	668,724,325	123,514,887	

※ ミャンマー、ラオスは輸出額の統計データがないため、相手国の輸入量で代替。

出所) 国際連合 COMTRADE

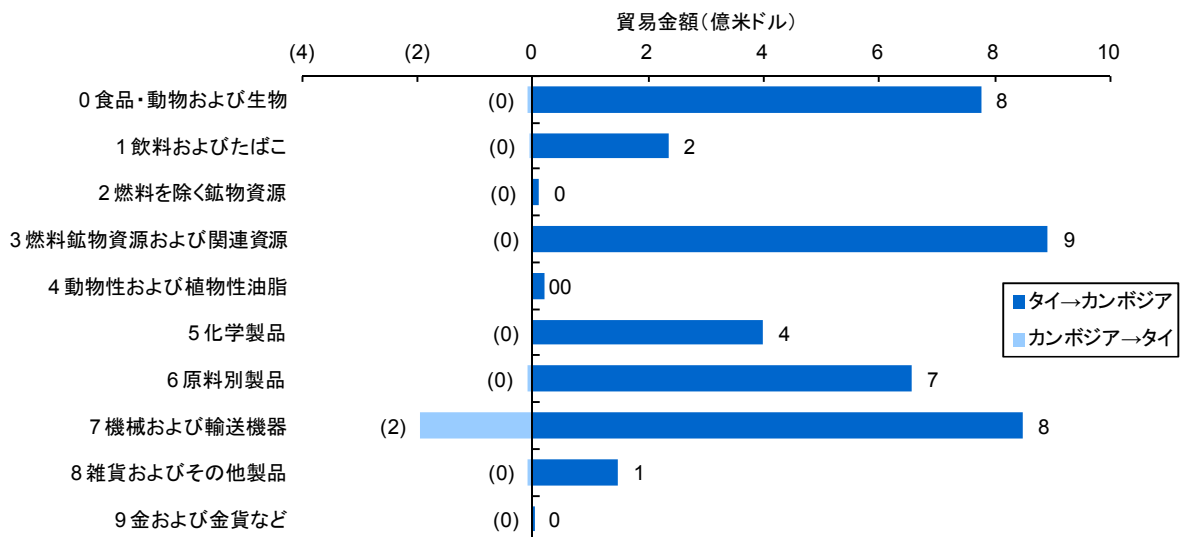
タイとベトナム間の貿易を金額ベースで分析すると、多くの品目でタイからの入超になる。特に、工業製品およびその原材料についてタイからベトナムに多く、ベトナムからタイへも一定量輸出されている。



出所) 国際連合 COMTRADE

図 1 品目別の貿易金額 (タイ⇄ベトナム)

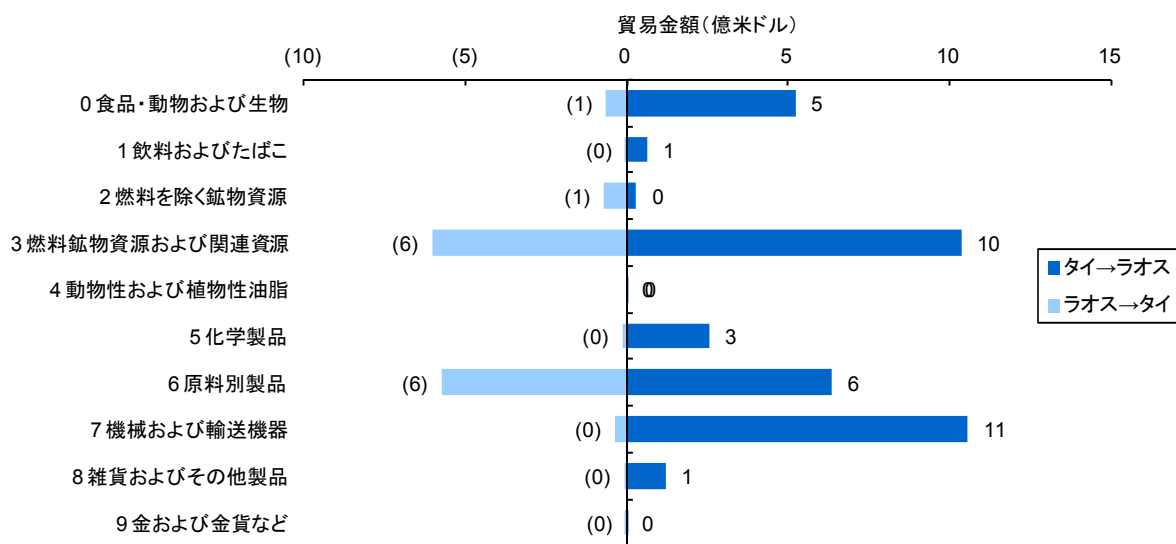
タイとカンボジア間の貿易を分析すると、多くの品目でタイからの入超になる。特に、食品、燃料鉱物資源、工業製品およびその原材料についてタイからカンボジアに多く輸出されている。また一部、カンボジアからタイに工業製品が輸出されている。



出所) 国際連合 COMTRADE

図 2 品目別の貿易金額 (タイ⇄カンボジア)

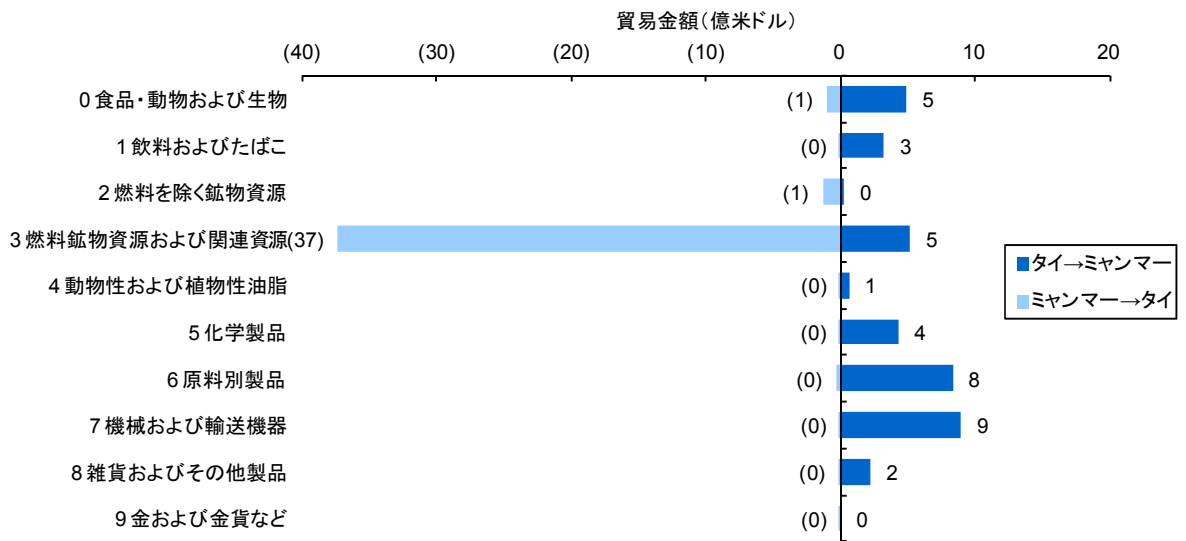
タイとラオス間の貿易を分析すると、多くの品目でタイからの入超になる。特に、燃料鉱物資源、工業製品およびその原材料についてタイからラオスに多く輸出されている。また一部、ラオスからタイに燃料鉱物資源や工業製品が輸出されている。



出所) 国際連合 COMTRADE

図 3 品目別の貿易金額 (タイ⇄ラオス)

タイとミャンマー間の貿易を分析すると、食品や燃料鉱物資源、工業製品およびその原材料がタイからミャンマーへ多く輸出されている。一方、ミャンマーからタイに燃料鉱物資源や工業製品が多く輸出されている。



出所) 国際連合 COMTRADE

図 4 品目別の貿易金額 (タイ⇄ミャンマー)

2) 対象ルートの選定

上記の通り現状で貿易量が多いのがベトナムとタイ間であり、東西経済回廊のまさに東西に位置する両国に陸上ルートを構築することで、中期的には成長著しいラオスやカンボジア、ミャンマーにも波及すると考える。本業務では、ベトナムとタイ間をルートの中心に絞り込み、また日新の物流拠点がありベトナムとタイの間に位置するラオスを含めて共同集荷・共同輸送システムを構築することで効率的に業務を実施した。

2.2. 事業サイト・ルートにおける共同集荷・共同輸送システムの提案

東西経済回廊では、道路インフラの整備や輸送サービスの商品化が進んだことで、FCL を利用した国際陸上輸送が拡大しつつある。また、地方部や周辺国の経済成長や企業進出なども相まって、FCL から派生した小口の貨物も普及しつつあるものの、小口貨物に対応するサービスはなく、新たに共同集荷・共同輸送システムを提案した。

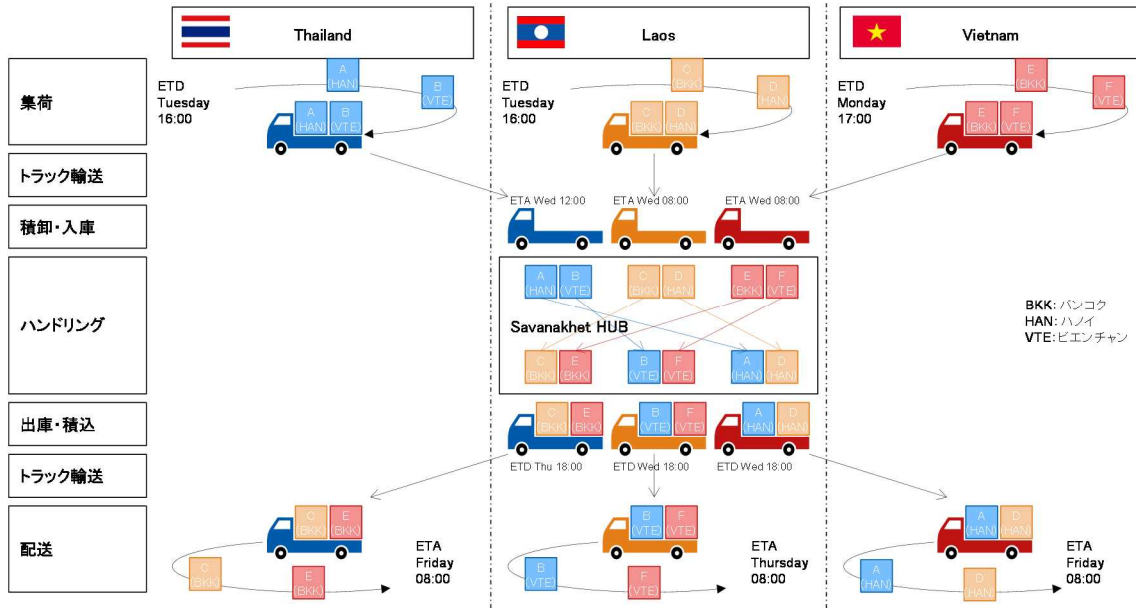


図 5 共同集荷・共同輸送システム

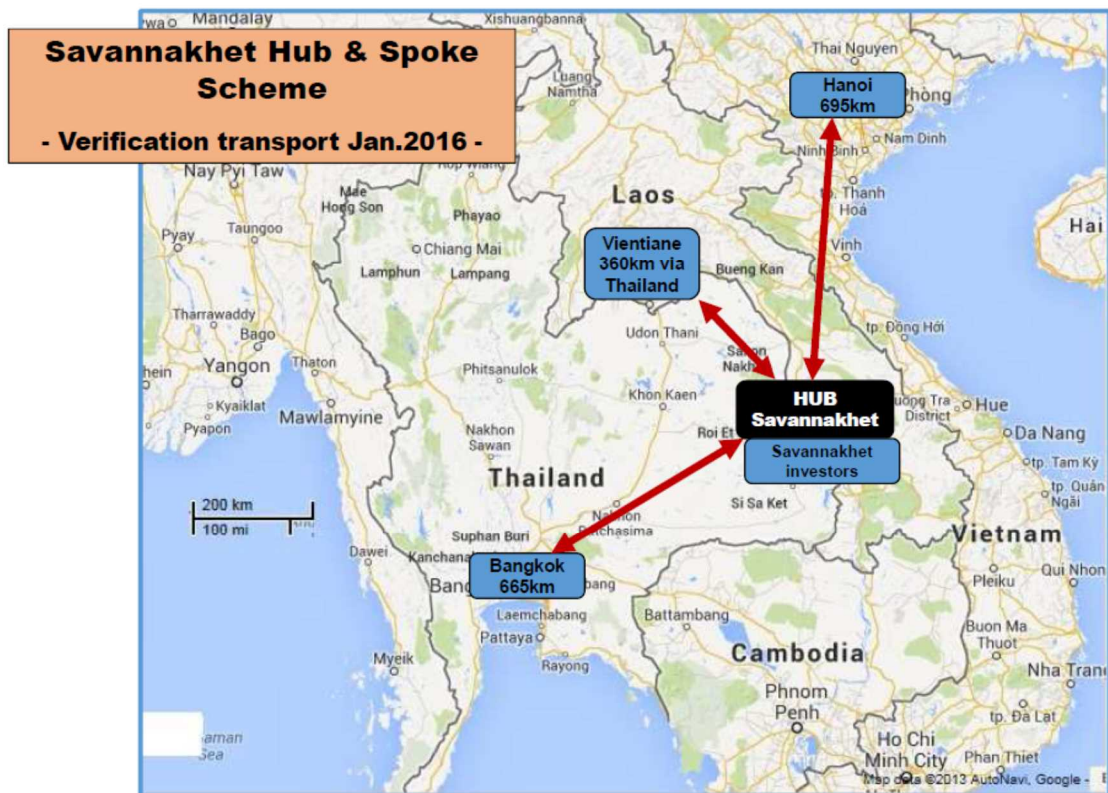


図 6 実証事業における共同集荷・共同輸送システムのルート概要図

ラオスのサバナケットにクロスドック（保税倉庫）の拠点（ハブ）を設ける。ここが共同集荷・共同輸送システムの拠点となる場所である（イメージとしては全日空の沖縄ハブ、FedEx のメンフィスハブなどがある）。タイ・バンコクの荷主（ハノイへの貨物）の目線では、バンコクで出荷した貨物が他の荷主の貨物とともに混載され、同じトラックで通関後にサバナケットまで輸送され、新たにサバナケット・ハブからはビエンチャン及びサバナケット地元からの貨物と一緒にハノイ行きの異なるトラックで共同輸送される。この結果、荷主は小ロットでトラックを貸切にする必要がなく、定時輸送が可能となる。

また、物流事業者の観点ではバンコク⇄サバナケットを A 社、ハノイ⇄サバナケットを B 社と共同でサービスを実施することも可能となる。言い換えると物流事業者がクロスドック拠点と新たな都市や地域との共同集荷・共同輸送のトラックサービスを実施すれば、サバナケットで他のトラックサービスに接続することで多様な方面へと配送可能となる。

これらの仕組みは複数都市から集荷された貨物をクロスドック拠点で積み替えることになり、この場合、それぞれのトラックが時間厳守つまりはダイヤ通りに走行することがキーとなる。輸出者にも出荷時間を守ってもらい、定時運行を実施することがシステムの成功のポイントとなり、通関等の行政手続きの組み込んだ定時性確保が重要である。

なお、本業務では実証事業に協力してもらえらる荷主が存在するバンコク、ビエンチャン、ハノイの3都市間の輸出入貨物をターゲットに、上図の通りサバナケットにクロスドック（保税倉庫）を設けて3都市間での共同集荷・共同輸送システムを構築した。



図 7 サバナケットのクロスドック（保税倉庫）の位置



図 8 サバナケットのクロスドック（保税倉庫）

クロスドック内のレイアウトについては、ラオス国内の内国貨物とラオス国外の外貨取扱を保税倉庫内で取り扱うことになるため、内国貨物と外国貨物のエリアを分け、貨物の出入りする貨物を明確に区分し、保税倉庫内のオペレーションを行う必要がある。

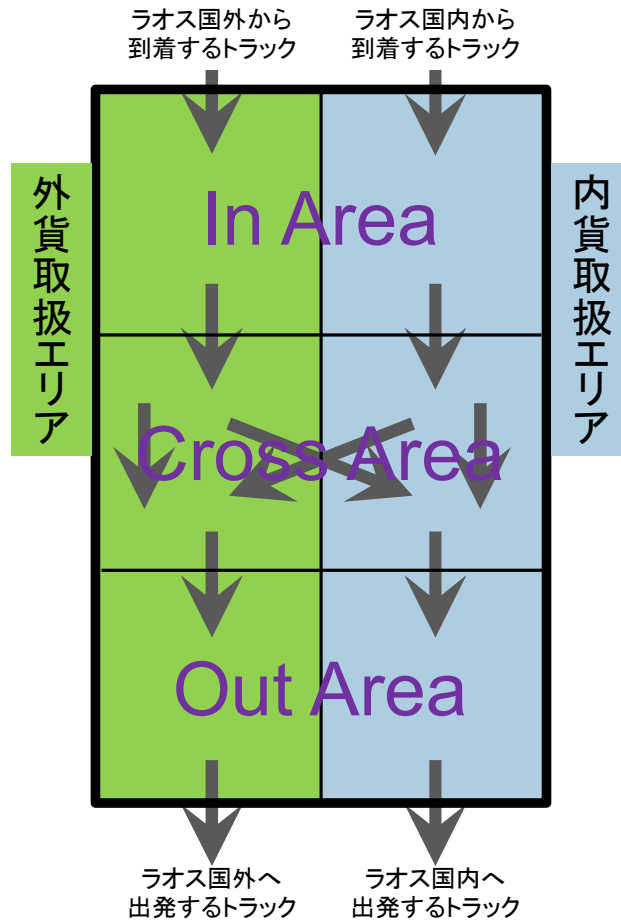


図 9 クロスドック内のレイアウト例

In Area を、国内外からのトラックが到着し、荷降ろしを実施し、その貨物を一次保管するエリアとし、ここに貨物がある時に輸出入申告や保税手続きを実施し、申告が終わったものは **Cross Area** に移動させる。

Cross Area を、輸出入申告や保税手続きの結果を待って、外貨取扱エリアと内貨取扱エリアとの間で移動するエリアとし、税関による現物確認が必要な場合はここで実施する。

Out Area を、トラックでの出荷待ちし、方面別の仕分けを実施後、トラックへの積み込みを実施するエリアとし、国外へと出発するトラックはシールをして、その ID の確認等を行う。

ベトナムからラオスおよびタイに輸送する貨物を混載する場合には、これまでラオス国境で行っていた、通関手続きをサバナケットで実施する必要がある。例として、ベトナム・ハノイからラオス・ビエンチャンに輸出する貨物とベトナム・ハノイからラオスを保税輸送してタイ・バンコクに輸送する貨物を混載する場合を想定する。現状の物流体系では、ビエンチャン向けとバンコク向けの貨物を、ベトナム・ラオスの国境でそれぞれ輸入手続き・保税手続きを行う必要があり、輸入手続きを終えた内国貨物と保税手続きを終えた外国貨物

を同一トラックで輸送することができないため、別々のトラックで輸送する必要がある。本事業においては、それらの貨物を 1 台のトラックで輸送し、物流の効率化を図ることを目的としているため、ビエンチャン向けとバンコク向けの貨物を混載したままベトナム・ラオス国境からサバナケットまで保税転送を行い、サバナケットの保税倉庫で輸出手続きおよび保税手続きを実施する。

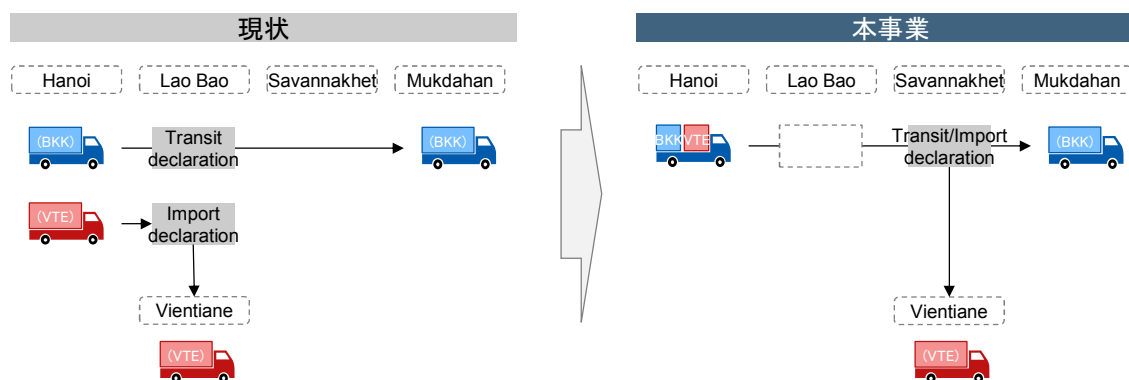


図 10 ベトナム発 ラオス・タイ向け貨物の輸送例

これらの取り組みが実現することにより、積載率の向上（片荷の解消）による運賃の低廉化の実現や定時性の向上が期待される。

LCL の定期サービスがない同エリアにおいては、これまでは各社がチャーター便でトラックを確保する必要があり、FCL を仕立てられない限り、1 件あたりの運賃が高額になってしまう。また、帰り荷の確保ができない場合には、帰り便の運賃を実質的に荷主が負担する形になることもあるため、さらに輸送費が高額になる可能性がある。これに対して共同集荷・共同輸送システムが実現し、複数の荷主の貨物を混載できるようになれば、積載率が向上し、また片荷のリスクも軽減されることで、運賃の低廉化が期待できる。

また、これまでは備車ベースの物流であり、定時性の担保が荷主の出荷に依存していたが、定時性を担保することで安定的な物流を確保可能となる。ただし、通関等の行政手続きの組み込んだ定時性が本当に確保できるかの検証は必要である。その結果として、現状ではロットがまとまらないことから商取引が成立していない分野でも小ロットでの低廉かつ定時性の高い仕組みができることで、これをベースにした新たな商取引が発生し、ASEAN 内の新たな貨物需要を喚起できる可能性がある。

さらにクロスドックを拠点とした小ロットの定時サービスが主に ASEAN 内の大都市間で成立すると、経済発展とともにそのサービスエリアは拡大することが期待され、多方向向けにサービスが展開することが期待される。

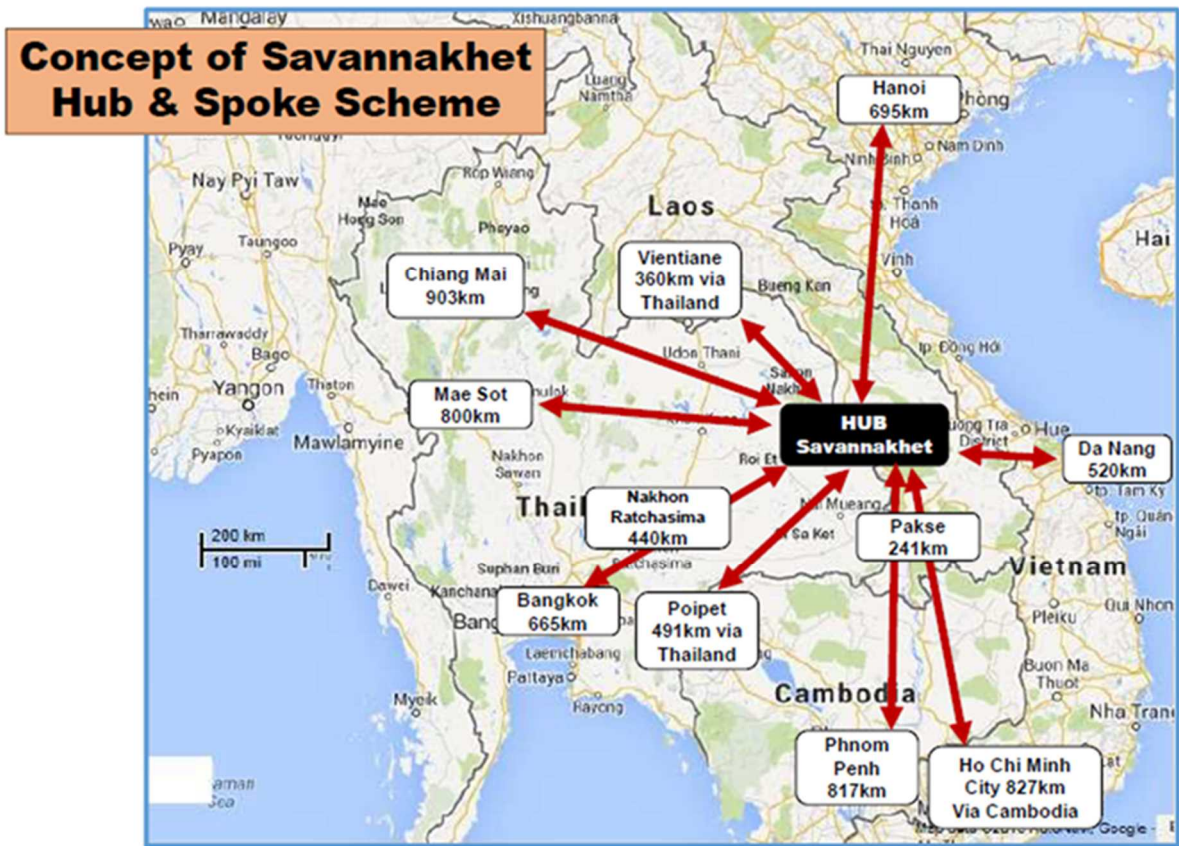
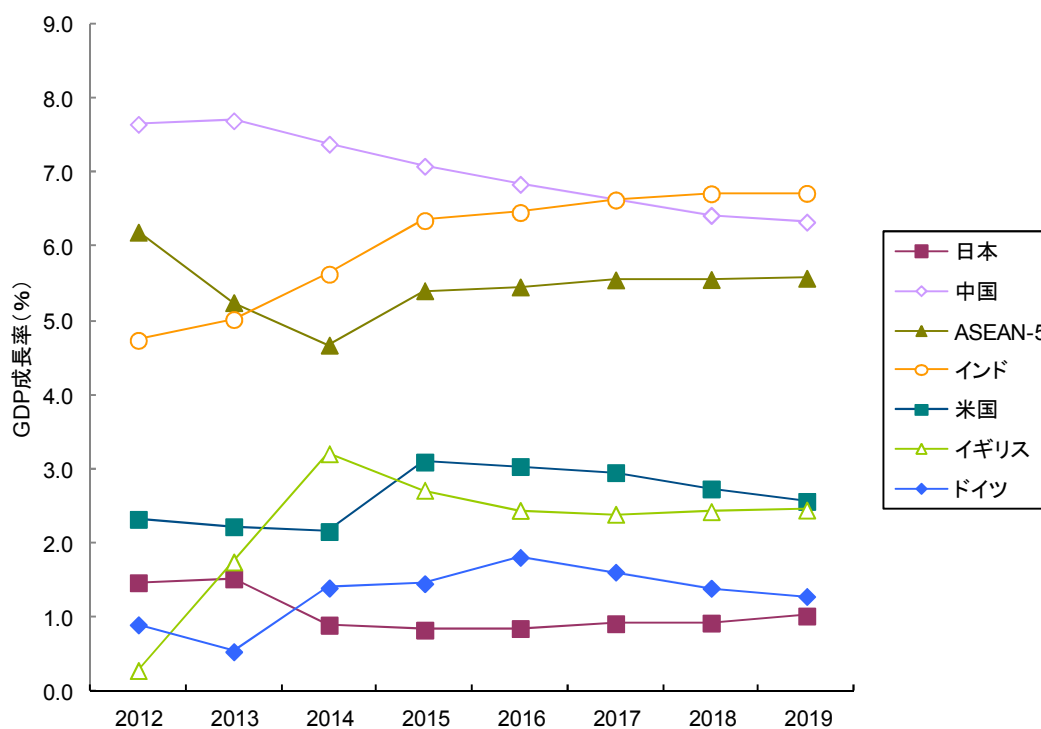


図 11 多方向へのサービス展開（将来イメージ）

2.3. 共同集荷・共同輸送システムに係る現状調査及び需要・市場調査

1) 共同集荷・共同輸送システムに係る現状認識の精査

東南アジア地域は、アジア太平洋地域の経済成長を牽引する地域の 1 つであり、今後も急速な発展が期待される。経済の拡大に伴い所得水準の上昇と中間層の拡大も見通される。



出所) IMF

図 12 各国の GDP 成長率

ASEAN 全域で経済水準が高まり、これまで経済の中心にあったタイ・バンコクに加え、タイ・地方部、ベトナム、カンボジア、ラオス、ミャンマーの経済成長が期待されている。都市基盤・生産技術・購買力などが上昇してくれば、首都と地方都市や地方都市間の物流ニーズが高まることが想定される。日本企業の萌芽事例も着実に増えており、日系メーカーのタイプラスワンと呼ばれる動きが加速している。

この動きの背景には、タイ国内の労働者リソースが不足したことがきっかけで、サテライト工場を周辺国に設置する動きであった。2014 年からは税制優遇も終わり自動車産業が失速しているため、動きはすこし沈静化している。しかしながら、タイの人件費高騰は続いており、より生産コストの安い国への工場移転は進んでいくと見られる。

これらの動きに伴い、タイ地方部やラオス、カンボジアなどにサテライト工場が設立されることや、タイとベトナムの工場では部材や完成品の融通が活発になり、面的な広がりを持つ広域な物流網が必要になってくることが予想される。

プラスワン戦略の背景にある様々な要因

- ❖ 周辺国の経済成長の加速による市場の魅力拡大(プル要因、以下図)
- ❖ カンボジア、ラオスへの道路インフラ(アクセス)の改善や関税撤廃による物流コストの低下。
- ❖ 競争激化:2014年8月時点の登記ベースの在タイ日系企業数は、8,890社。年間250~300社のペースで増加。日系企業間での激しい競争は、現地日系企業にとっても最大の経営課題(プッシュ要因)
- ❖ タイにおける人件費の高騰、労働力確保の難しさ(周辺国からの労働者流入制限などが拍車)(プッシュ要因)
- ❖ 洪水災害、政治混乱などを受けたリスク分散体制の必要性(プッシュ要因)
- ❖ 15年以降の新たな要因:BOIIによる投資奨励策の変更(対象業種絞り込み)、EUのGSP適用除外によるコスト競争力低下

図1 ASEAN各国のGDP成長率(14年、15年は見通し)

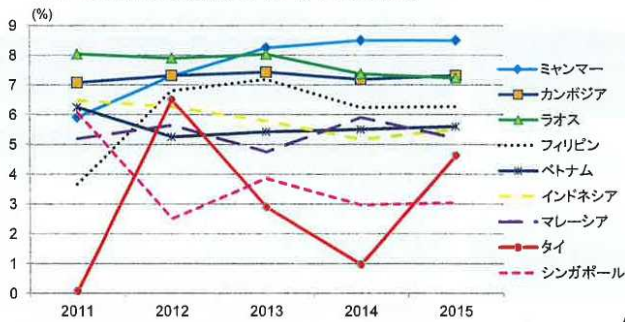
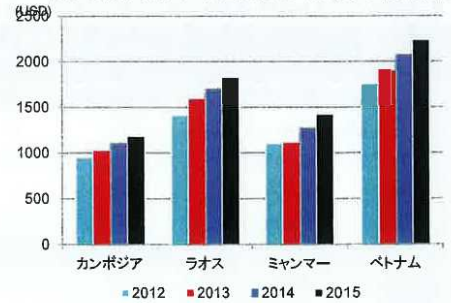


図2 CLMVIにおける一人当たりGDP(14年、15年は見通し)



(出所) 図1,2ともWorld Economic Outlook Database, October 2014, IMF

出所) JETRO セミナー資料

図 13 タイプラスワンの動向

2) 共同集荷・共同輸送システムの需要・市場調査

現在、メコン域内でクロスボーダー輸送を行っている荷主にヒアリングを実施し、共同集荷・共同輸送システムの利用が今後見込まれる事業者の特性や貨物の特徴を検証した。

メコン域内に工場を保有するメーカーは、メコン域内で原材料や部材、完成品の輸送を行っており、多くの場合海上輸送を行っている。現在、陸上輸送を行う場合には、定期便がほとんどないため、チャーター便で輸送する必要がある、FCL を仕立てられない限り、物流費が高額になってしまう。新しい消費者ニーズの誕生と取り扱い荷量の拡大による運賃の低減が実現すれば、荷量が十分でない路線を束ねることができ、大型トラックの積載率を高められ、輸送コストの大幅な削減や、これまで運行できなかった路線が開通することでリードタイムの短縮される可能性が考えられる。

① 寝具メーカーA社

メコン域内の輸送実績	・ ラオス国内の委託工場で寝具などを生産しており、部材や製品をラオス委託工場とタイ工場間で輸送している。
現状の課題	・ 1週間に1度、6輪トラックで往復輸送していたが、高コストのため、20ftコンテナで1カ月に1~2回程度の頻度でタイの倉庫からラオスの委託工場へ部材を輸送し、2か月に1回程度完成品を帰り便で輸送するオペレーションに変更した。
物流ハブ活用ニーズ	・ 輸送コストに課題があるため、共同集荷・共同輸送システムによりコストが低減するのであれば、活用可能性がある。
物流ハブ活用にあたっての課題	・ 共同集荷・共同輸送システムを使用するための条件としては、1. 定期的なスケジュール / 2. 定時輸送 / 3. コスト（現行の3-4割程度の運賃を希望）を満たす必要がある。

② 衣類メーカーB社

メコン域内の輸送実績	<ul style="list-style-type: none"> ラオス国内の工場で輸出用衣類を製造（上海、タイにも工場有り）、スペイン（3-4割）、東京（5-6割）、大阪（1割弱）に輸出している。 同社工場にて20F or 40Fにバンニング後、タナレーンを通して、バンコク or レムチャバンより輸出している。
現状の課題	<ul style="list-style-type: none"> 同社製品のカートンサイズは一定であり、最大コンテナ積載量は「20F: 5,000 - 6,000着 / 40F: 10,000着」となっているため、ユーザーからの発注がコンテナ1本では収まらない際は、追加でコンテナを1本仕立てざるを得ない場合がある。
物流ハブ活用ニーズ	<ul style="list-style-type: none"> 現状小口混載輸送の需要は無いが、コンテナ1本では収まらない際は、2本目は空気を運んでいるような状態になってしまう為、その無駄を改善出来るような物流サービスを求めている。 週1回程度、各工場から定期的にコンテナで集荷し、そのまま日本向けに輸出する、というようなサービスを構築してもらいたい。
物流ハブ活用にあたっての課題	<ul style="list-style-type: none"> 定期的なスケジュールで運行する必要がある。

③ 衣類メーカーC社

メコン域内の輸送実績	<ul style="list-style-type: none"> ラオス国内の工場で輸出用衣類を製造しており、タイにも工場を保有。 現状は同社工場より同社バンコク工場向けに「4-5M3/週1回」程度を輸出している。バンコク到着以後は、バンコク港からLCLにて日本向けに輸出（関東、関西向け）している。
現状の課題	<ul style="list-style-type: none"> 特になし
物流ハブ活用ニーズ	<ul style="list-style-type: none"> 当該プロジェクトに関心はあるが、現行業者はタイ・ローカル企業を利用しており、かなり安い費用で運んでいるため、活用はコスト次第である。
物流ハブ活用にあたっての課題	<ul style="list-style-type: none"> ローカル物流会社と比較して、安価なコストでの輸送が必要である。

④ 電子部品メーカーD社

メコン域内の輸送実績	<ul style="list-style-type: none"> ラオス国内ビエンチャンの工場でエアコン用コネクタや電線を製造している。 週1回チャーター車(ウイング車)にて、タイからは半完成品を輸入し、同社で荷卸し後、帰り便で完成品を積載しタイへ輸出している。
現状の課題	<ul style="list-style-type: none"> 特になし
物流ハブ活用ニーズ	<ul style="list-style-type: none"> 現状小口輸送の需要は無い事に加え、小口で運ぶ必要があるのは急ぎの貨物となる為、サバナケットを経由する当該プロジェクトは、リードタイムの面でもあまり魅力的では無い。また、サバナケット～ビエンチャン間の道路状況もあまり良くない為、精密機械を取り扱っている会社としては、輸送中の揺れ・衝撃もあまり望ましく無い。 会社が往復輸送を行っている「ビエンチャン⇄バンコク」間の小口混載サービスであれば料金・リードタイム次第ではあるが利用出来る可能性も出てくる。
物流ハブ活用にあたっての課題	<ul style="list-style-type: none"> 定時輸送が保証出来、かつ十分なコストメリットが出るようであれば、当該プロジェクトのルートでも利用出来る可能性がある。

⑤ 輸送機器メーカーE社

<p>メコン域内の輸送実績</p>	<ul style="list-style-type: none"> ベトナム（ハノイ）やタイ（バンコク）の周辺に工場を有しており、輸送機器を製造している。商品の特性上、国別で嗜好が異なるため、ラインアップを分けていることから、生産拠点が分散している。 第3友好橋を経由して途中から東西回廊に接続し、陸上輸送でハノイの工場からタイ市場に完成品を提供している。 国別に工場があるので、原則は国内に閉じた物流ネットワークを構築しているが、タイ市場の供給不足を補うために、ベトナムからの供給も数年前から開始した。 また、部品調達についてはシンガポールで物流は一括管理している（受発注業務はタイでとりまとめている）。
<p>現状の課題</p>	<ul style="list-style-type: none"> 海上輸送より輸送費が高いが、国内輸送と同じトラック輸送なので、海上コンテナのバンニング機能を工場のラインに設置する必要がなく、投資を抑制することができた。振動が小さいため、梱包を簡素化できる（梱包材が減らせることで積載率が向上すると共に、部材費用の削減につながる）。また、リードタイムが短いので、タイ国内の在庫を減らすことができ、在庫コストを圧縮することができている。 利用開始の当初は海上輸送と比較して品質にばらつきがあったが、梱包のノウハウが蓄積されてきたので、輸送品質面の不満はない（道路インフラも整備が進んでいる）。 リードタイムは、店頭に一定の在庫を持たせているので、1-2日レベルの納期短縮は影響がないが、定時制の厳守は必要である。 調達物流の輸送手配は、ASEAN域内をシンガポールで一括管理しているが、実際には国境があるので手続きコストは都度発生する。EUのようなシンガポール通関後は内貨にできると業務負荷がかなり軽減される。
<p>物流ハブ活用ニーズ</p>	<ul style="list-style-type: none"> クロスボーダー輸送については一定のニーズがあり、今後、メコン地域が成長して市場規模が拡大すれば、さらにニーズは出てくる。 荷量のロットは小さいことが多いので、LCLによる小口多頻度配送サービスが提供はありがたい。
<p>物流ハブ活用にあたっての課題</p>	<ul style="list-style-type: none"> 定期的な運行スケジュールの実現と定時制の厳守が必要である。

⑥ 輸送機部品メーカーF社

メコン域内の輸送実績	<ul style="list-style-type: none"> ベトナム（ハノイ）とタイ（ランプーン）に工場があり、相互に部品を融通し合っている。 タイは経済成長が一段落して4輪車市場があるが、ベトナムは2輪車が主流である。 ただし、タイも2輪車市場が大きいので、ハノイからランプーンに送って品質保証をし、バンコクへ供給している（コンテナ単位で動いている）。ランプーンからハノイへの輸送はあまりないが、定期的にLCLによる船便で送っている。 顧客への納品は、今は、直接納めるのではなく、間に商社をかましている。なので納期は商社がコントロールすれば、メーカーとしては高いけど早いサービスには魅力を感じない。
現状の課題	<ul style="list-style-type: none"> 元々はタイを中心に生産体制を構築していたが、賃金の高騰もありベトナムにシフトしてきた。ただ、今はベトナムローカル企業と競争することも多く、競争が激化している。ベトナム企業は原材料に中国製を使っており安い。インドネシアは市場規模があるもの、国内市場への対応で手一杯であり、プレイヤーが現れてはいない。 ベトナムの工場はまだ安定軌道に乗っておらず、イレギュラー対応が多い。その場合は、航空便を利用している。 コストを削減するために、今までは日本で多くの処理を行い、最終加工をタイで実施していたが、一次加工からタイ国内の日系企業に委託する取り組みを始めている。
物流ハブ活用ニーズ	<ul style="list-style-type: none"> 現状では、運賃の安さでしか物流は見えていない。輸送スピードが高まっても、すでに商社を経由する商流なので魅力的ではない。 ただし、商品価格に占める販売物流費の比率は非常に低いので、物流コストのインパクトは大きくない。 納品頻度や納品時刻がきちんと定められている物流であれば、より安価なトラック輸送の関心も少しはあるだろう。 緊急輸送で使用するには、輸送時間が長く、実証運行のリードタイムでは使いにくい。
物流ハブ活用にあたっての課題	<ul style="list-style-type: none"> タイからベトナムへのトラック輸送は実施したことがあるので安心だが、ベトナムからタイは未実施であり、輸送中の継続的な振動を懸念している。逆に、積み替え時に破損が起こる可能性などはそんなに心配していない。 タイの景気停滞で、一時期に叫ばれていたタイ+1の動きは全く見られなくなった。バンコクの駐在日本人も減少している。全般的に市

場成長が見えにくくなっている。

- ・ ミャンマーは市場が大きく中国製のコピー品があふれている。この市場も無視できない。タイはコストが上がる一方なので、ベトナムと協力して何かできないかを模索している。

2.4. 共同集荷・共同輸送システム実現における関係諸手続き

1) 海上輸送における貨物の手続き

クロスボーダーにおける通関手続きに関しては、既存の調査結果によってすでに整理が進んでいる。そこで、本調査では共同集荷・共同輸送システム特有の制度や手続きに着目し、既存調査レポートや税関からのヒアリング情報を元に、実証運行に必要な書類説明と手続きの概要を整理する。

海上輸送の手続きは、ベトナム・タイ・ラオス間の輸出入手続きと、欧米など他国との輸出入手続きで差がない。例えば、タイからベトナムに輸出する場合は、レムチャバンなどタイの輸出港で輸出通関を受け、ハイフォンなどベトナムの輸入港で輸入通関を受けるのみである。すでに JETRO が ASEAN 各国の通関手続きを詳しく紹介していることから、これらの引用を踏まえながら、整理をした。

① タイの輸出入手続き

タイでの輸出申告は、通関システムを用いる。タイでは、E-Customs と呼ばれるシステムが整備されて運用されている。以下は、JETRO が整理しているタイからの輸出手続きからの引用である。

(1) 輸出者が自らのコンピューターで、もしくは当局のサービス窓口においてインボイスに関わる全ての情報を記入すると、同情報は自動的に輸出通関のためのインボイス情報として登録される。次に輸出者は輸出申告書を税関のコンピューターに送信しなければならない。

(2) 申告情報入手後、税関コンピューターは申告書類をチェックし、必要に応じ修正を加える。

(3) 輸出申告情報チェックした後、必要に応じて税関が設定する条件とともに、次の二つのグループに分類された上で輸出申告書 No.が発給される。

・グリーンライン：輸出税支払い（必要な場合）に直接進み、税関から貨物が受け渡しされる。

・レッドライン：輸出税の支払い（必要な場合）、および貨物の受け渡しの前に、輸出税の評価（必要な場合）に関して税関職員にコンタクトしなければならない。

(4) 貨物を出荷する際、輸出者は以下の書類を提出しなければならない。

a. 輸出申告書（税関書式 No.101 または 101/1）

b. インボイス 2 通

c. 外国為替取引申告書（FOB 価格が 50 万バーツを超える場合）

d. 輸出管理品目または輸出許可品目の場合、関連省庁の発行する輸入承認書

e. 輸出品（貨物）の税関用説明資料（カタログ等）

出所) JETRO Web サイト

また、ASEAN 域内産品であり、輸入関税の減免処置を受ける場合は、タイ側で原産地証明を受け取る必要がある。ASEAN 自由貿易地域 (AFTA) の特恵を受ける場合は、Form D と呼ばれる様式が用意されている。

【原産地証明書】

特恵関税適用品目の原産地証明書（主要なフォームのみ記載）

・原産地証明書様式 A：カナダ、EU、日本、ノルウェー、スイス等、一般特恵関税制度（GSP）を供与している多くの国向けの輸出品に対して、一般特恵関税制度（GSP）による関税の優遇措置を受ける輸出者に発行される。

・原産地証明書様式 D：ASEAN 自由貿易地域（AFTA）であるブルネイダルサラーム、カンボジア、インドネシア、ラオス、マレーシア、ミャンマー、フィリピン、シンガポール、ベトナム向けの輸出品に対して、共通効果特恵関税（CEPT）の優遇措置を受ける輸出者に発行される。

・原産地証明書様式 E：ASEAN 中国 FTA（ACFTA）による特恵関税を受ける輸出者に発行される。

・原産地証明書様式 AJ：日 ASEAN 経済連携（AJCEP）協定による特恵関税を受ける輸出者に発行される。

・原産地証明書様式 AK：ASEAN 韓国 FTA（AKFTA）による特恵関税を受ける輸出者に発行される。

・原産地証明書様式 JTEPA：日タイ経済連携協定（JTEPA）により日本向けの輸出品に対して同協定の特恵税率の適用を受ける輸出者に発行される。

・原産地証明書様式 GSTP：アルジェリア、アルゼンチン、バングラデシュ、ボリビア、ブラジル、カメルーン、チリ、キューバ等 40 カ国の開発途上国向けの輸出品に対して、グローバル特恵関税制度（GSTP）から優遇措置を受けるために輸出者に発行される。

・原産地証明書様式 AISP：ASEAN Integration System of Preference、ASEAN 特恵統合システムによる特恵関税を受ける輸出者に発行される。

【原産地証明の申請機関】

商務省外国貿易局、タイ商工会議所、タイ工業連盟（Federation of Thai Industry）

出所) JETRO Web サイト

タイでの輸入申告は、通関システムを用いる。以下は、JETRO が整理しているタイからの輸出手続きからの引用である。

(1) 輸入者が自らのコンピューターで、もしくは当局のサービス窓口においてインボイスに関するすべての情報を記入する。同情報は自動的に輸入通関のためのインボイス情報として登録される。次に輸入者は輸入申告書を税関のコンピューターに送信しなければならない。

(2) 申告情報入手後、税関コンピューターは申告情報をチェックし必要に応じ修正を加える。

(3) 輸入申告情報のチェック後、必要に応じて税関が設定する条件とともに、次の 2 つのグループに分類された上で輸入申告書 No.が発給される。

- ・グリーンライン：関税支払の段階に直接進み、その後税関から貨物が手渡される。
- ・レッドライン：関税の支払い、貨物の受領の前に関税評価に関して税関職員にコンタクトしなければならない。

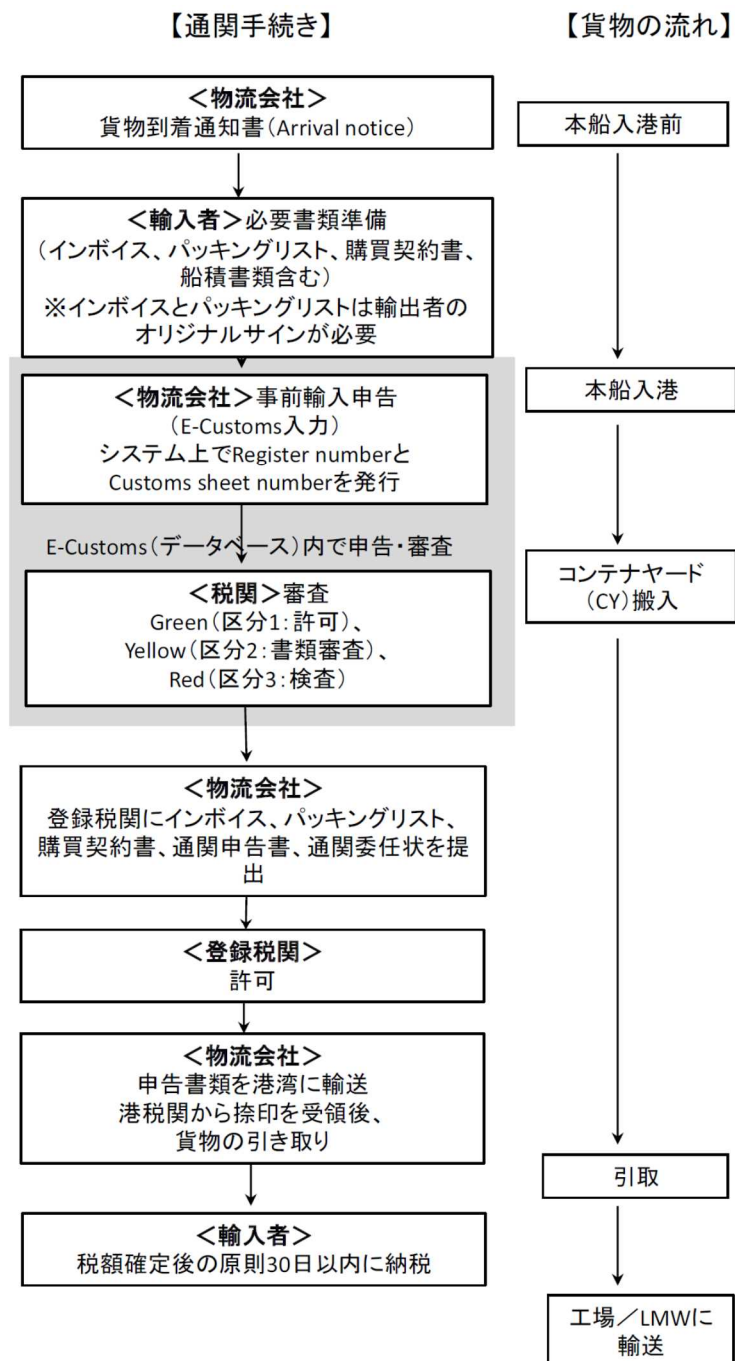
(4) 貨物受け取りの際、輸入者は次の書類を提出しなければならない。

- a. 輸入申告書（税関書式 No.99 または 99/1）
- b. インボイス
- c. パッキングリスト
- d. 船荷証券（B/L）もしくは航空貨物運送状（Air Waybill）
- e. 輸入申告全額が 50 万バーツを超える場合は、外国為替取引申告書
- f. 通関細目リスト（税関書式 No.170）
- g. 貨物受渡し書（税関書式 100/1 または 469）
- h. 保険料請求書
- i. 輸入管理品目または輸入許可品目の場合、関連省庁の発行する輸入承認書
- j. 原産地証明書（当該する場合）
- k. 輸入品（貨物）の税関用説明資料（カタログ等）

出所) JETRO Web サイト

② ベトナムの輸出入申告

ベトナムでの輸入申告では、ベトナム税関の通関システムを用いる。ベトナムでは日本から移転された V-NACCS と呼ばれるシステムの運用が 2014 年より運用を開始された。以下は、JETRO が整理しているベトナムへの輸入手続きからの引用である。



出所) JETRO ASEAN・メコン地域の最新物流・通関事情

図 14 ベトナムの輸入手続き (FCL の場合)

植物検疫が発生する場合は、輸入審査を実施する前に、ベトナムで植物検疫の検査を受ける。タイ政府が発行した植物検疫書を基に、ベトナム側のシステムに入力し、必要に応じて検査を実施する。

必要書類等 (Circular 128/2013/TT-BTC)

- ・通関申告書 (原本 2 部)
- ・売買契約書 (コピー 1 部)
- ・コマーシャル・インボイス (コピー 1 部)
- ・B/L または同等な書類 (コピー 1 部)
- ・物品リスト (物品が多種に分かれているか、別個に梱包されている場合) (コピー 1 部)
- ・その他関連法により求められる文書 (原本およびコピー 1 部)

出所) JETRO Web サイト

ベトナムでは、外資系企業の輸入が制限されている。外資系企業がベトナム国内で商品を生産するための資産や原材料については、投資計画の範囲内で自由に輸入できる。ただし、中古機械の輸入規制が設けられたり (現在は効力停止中) するため、品目別に輸入手続きの動向を注視する必要がある。

2006 年 7 月 1 日以降、共通投資法が施行され、今までの外国投資法に取って代わった。外資系企業に対する優遇措置が、外国投資企業に対してではなく「奨励投資業種」または「奨励投資地域に進出する企業」に対してのみ付与されることになった。

外資系企業の投資活動に伴う輸出入手続き (Circular 04/2007/TT-BTM)

上述の手続き、必要書類は商法に基づく外資系企業の輸出入取引に関して適用される。外資系企業の投資活動に伴う輸出入手続きは Circular04 に規定される。商務省は 2007 年 4 月 4 日付で Circular 04/2007/TT-BTM を発行し、共通投資法の施行細則となる 2006 年 9 月 22 日付政府発行 Decree 108/2006/ND-CP で定めた外資系企業による物品の輸出入、加工、および内部消費、ならびに国内販売に関するガイダンスを発行した。同 Circular は、外資系企業による製品の輸出、ならびに投資活動に用いる機械、設備、原材料、資材、部品、構成品、およびその他物品の輸入、物品加工、国内消費、製品の国内販売に関する手続きを規定している。

出所) JETRO Web サイト

また、完成品を海外から輸入して販売する場合も制約があり、こちらも制度変更が頻繁に行われる。ベトナムでは輸入管理項目が設けられており、商工省および関連省庁が管轄している。一例として以下に記載した商工省の指定である。

No	輸入品
1	ラインガン
2	商工省から随時発表される、ベトナムが加盟・締結している国際条約や協定に従って管理される輸入品
3	商工省の規定による自動輸入許可書の適用対象の製品
4	年間輸入クォータの適用対象の製品（葉巻原料、砂糖、塩および卵）
5	a. 有毒化学物質およびそれを含有する製品全般、 b. 政令Decree100/2005/ND-CPの付録Iの表2-3に定められている化学製品 c. 工業用前駆物質
6	火薬類及び産業用火薬類の工業用前駆物質
7	タバコ原料、タバコ製品、タバコ用巻紙、タバコ生産用の機械設備及びその部品

出所) JETRO Web サイト

指定の「3. 商工省の規定による自動輸入許可書の適用対象の製品」について、食品や衣料、電気機械など幅広い品目の組み込みが 2010 年に発表されたが、2012 年より一時的に効力を停止している。また、外資系企業の完成品輸入を妨げる要因として、ベトナム国内での事業許可に関する制度が影響する場合が多い。JETRO や日本機械輸出組合は以下のような指摘をしている。

ベトナムの卸売業・小売業に対する外資規制は、WTO 加盟時のサービス分野約束表に基づいて、2009 年 1 月以降自由化され、外資 100%出資が可能となっている。

しかし、外資企業にとって障壁は少なからず存在する。まず、外資系企業に対して自由化されていない取り扱い品目がある。WTO サービス約束表において、卸売業・小売業の自由化例外品目とされているのは、たばこ、本、新聞、雑誌、ビデオ録画物、貴金属、医薬品、砂糖などだ。これら品目は、2007 年商工省議定 10 号(10/2007/QD-BTM)において、流通権が認められない品目として、HS コード 4 桁レベルで指定されている。また、外資企業に輸入権が認められない品目として、たばこ、鉱物類、雑誌類、コンテンツ媒体、航空機部品などが、HS コード 6 桁レベルで指定されている。

また、卸売業・小売業・輸入業ともに、投資証明書に明記された品目以外は扱うことができない。投資証明書への品目追加や事前に多めに申請することは可能だが、申請の際、窓口である省・市レベルの計画投資局から、品目ごとに関係当局（例えば、食品であれば農業農村開発局や保健局、家電製品であれば情報通信局など）に諮問される。実態として、特に輸入業かつ多品目を扱う企業にとって、このような品目申請の際に手間と時間のかかることが課題となっている。また、外資が輸入業をする場合、扱う品目が50品目（HSコード4桁レベル）を超えると認可が下りないのが実態といわれている。さらに、特に食品の輸入業の場合には、地場・外資企業ともに適用される規制ではあるが、初めて輸入する品目の時、パッケージを変更した時、更新時（3年ごと）に保健省への事前登録が必要となり、品目種類ごとに手数料（輸入の際の輸入税とは別の手数料）が必要となる。

また一般に、製造業と流通業を行う企業（ベトナム国内で製造した自社製品を流通させる企業）に比べて、製造業を行わず流通業のみを行う企業（他社製品を流通させる企業）の方が、会社設立申請などの際に厳しく審査されるのが実態だ。

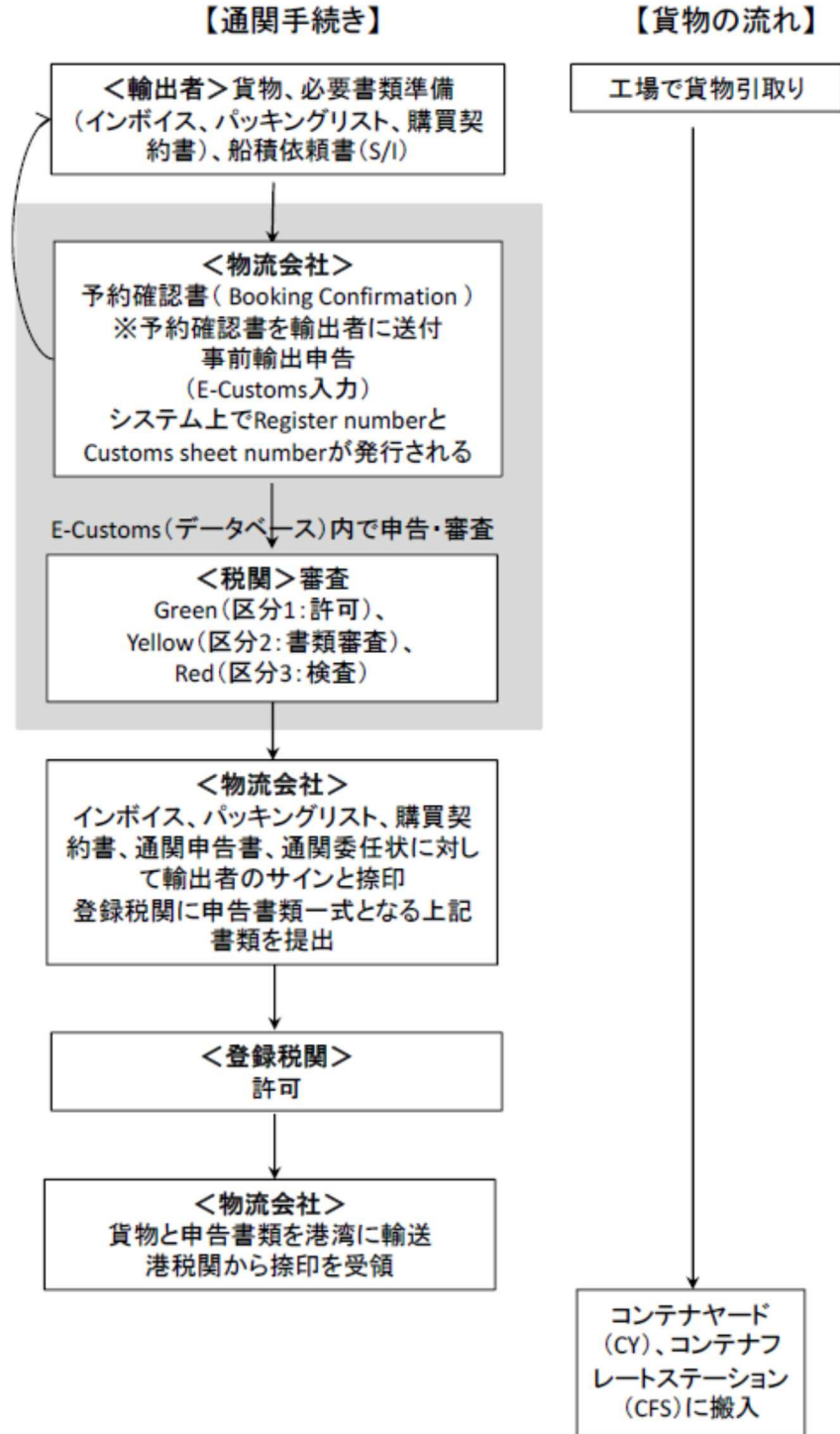
出所) JETRO Web サイト

ベトナムは2007年1月にWTOに加盟し、2009年以降、WTOコミットメントにより流通分野において100%外資法人の設立が可能になる。しかし、流通分野のうち、ガソリン、医薬品、雑誌、書籍、新聞、DVD、タバコ、米、砂糖、希少金属、原油・同製品の小売市場については外資に開放せず、特にガソリンの小売市場は、国営企業による流通支配を継続する。なお、鉄鋼、セメントの流通市場は、WTO加盟後3年以内に外資に開放される。

ベトナム貿易省は2007年7月17日、外資系企業による商品売買活動及び商品売買関連活動に関する商法の詳細について述べた2007年2月17日付け政令第23号(Decree No. 23/2007/ND-CP)の施行細則を定めた2007年通達第9号(Circular No. 09/2007/TT-BTM)を公布した。通達第9号は、外資系企業とともに、外資系企業による商品売買を管理する又は当該商品売買の関連活動に従事する団体又は個人に対して適用される。同通達に基づき、ベトナムに商品を輸入する資格を有する外資系企業は輸入禁制品リストに掲載されていない商品であれば輸入することができる。しかしながら、輸入した商品をベトナム国内で販売する業務に従事することはできない。

出所) 日本機械輸出組合 各国・地域の貿易・投資上の問題点と要望 「2014年版」

ベトナムの輸出手続きについては、ベトナム税関の通関システムを用いる。以下は、JETRO が整理しているベトナムへの輸出手続きからの引用である。



出所) JETRO ASEAN・メコン地域の最新物流・通関事情

図 15 ベトナムの輸出手続き (FCL の場合)

ベトナムから輸出をする場合は、輸出者は貨物、商業送り状（Invoice）、梱包明細書（Packing List）、購買契約書を準備した上で、物流会社に対して船積依頼書（Shipping Instruction）の依頼を行う。依頼を受けた物流会社は輸出者に対して、予約確認書（Booking Confirmation）を返送すると共に税関に対して E-Customs 上から事前の輸出申告を行う。輸出品目のなどの必要事項を入力して「Register Number」、「Customs Sheet Number」を発行する。この際、輸入通関同様に Green、Yellow、Red の審査が入る。

物流会社は輸出者から商業送り状、梱包明細書、購買契約書、通関申告書、通関委任状に対してオリジナルサインを受け取り、輸出者の登録税関に申告書類一式を提出する。登録税関から許可が下りれば、物流会社は貨物と申告書類一式を港湾に輸送し、港税関での捺印を受けて、貨物をターミナルに搬入する。

③ ラオスの輸出入手続き

ラオスの輸出入手続きについては、通関は ASEAN 統一書式の税関申告書 (ACDD フォーム) にて行う。11 カ所の国境税関で電子通関システムの利用が可能である。2014 年より関税等の支払いにカード決済方式が導入された。貨物が国境に到着してから 24 時間以内に運送書類を税関に提出する。輸送書類到着後、15 日以内に以下の書類を税関に提出する。貨物の到着前 7 日以内の事前の税関申告も可能。ただし関税は貨物到着時に支払う。

必要書類等 (Circular 128/2013/TT-BTC)

- (1) ACDD フォーム
- (2) インボイスもしくは販売契約書
- (3) B/L などの船積書類
- (4) パッキングリスト
- (5) 原産地証明書
- (6) 輸入許可証

出所) JETRO Web サイト

現在、以下の 11 カ所の国境検問所で ASYCUDA (Automated System for Customs Data、UNCTAD が開発した電子通関システム) を利用した電子申告が可能である。

ASYCUDA 導入済みの国境検問所

ワッタイ国際空港、第 1 友好橋 (首都ビエンチャン)、第 2 友好橋 (サワナケート県)、第 3 友好橋 (カムアン県タケーク)、第 4 友好橋 (ボケオ県)、デンサワン (サワナケート県)、ボーテン (ルアンナムター県)、ワントオ (チャンパサック県)、ナムフアン (サイヤブリー県)、ナムソイ (フアパン県)、ナムパオ (ボリカムサイ県)

出所) JETRO Web サイト

通関審査終了後、国境近くの銀行あるいは税関内窓口で関税を支払い、領収書を税関に提出した後、税関職員による検査の後に通関する。2014年11月より Smart Card が導入され、国境での関税や諸税の支払いが簡易になった。

自動・非自動輸出入許可は商工省輸出入局あるいは地方当局にて、その他輸出入許可が必要な対象品目（医薬品、化粧品、食品、農業資材、農畜水産品など）は各所管省庁あるいは地方当局にて輸出入許可を得る。

1. 自動・非自動輸出入許可の対象品

商工省輸出入局あるいは地方当局にて、輸出入許可申請書、企業登録証明書、納税証明書、その他品目ごとに必要な書類を提出する。1万キープを支払い、輸入許可証の発給を受ける。

2. 医薬品、化粧品、伝統医薬品

輸入許可証の取得の前に、保健省食品薬品局にて製品の登録が必要。申請書審査・サンプル検査後に製品登録書が発行される（有効期限は2年間）。その後、初回輸入時には輸入計画書を提出し、以降、輸入の度ごとに輸入許可証の取得が必要である。

3. 食品

保健省食品薬品局に輸入許可申請書および食品分析証明書などの必要書類を提出し、輸入許可証を取得する。高リスク食品に該当する食品は、同局において製品登録が必要。

4. 農業資材（農薬）、農産物（植物、種、果物、野菜）

農業資材の場合は、輸入許可証の取得の前に農林省農業局にて製品の登録が必要。初回輸入時には輸入計画書およびその他必要書類を農林省農業局に提出し、輸入条件書および輸入許可証の発給を受ける。以降、輸入の度ごとに輸入許可証の取得が必要。

5. 水産物（生鮮、冷凍）、家畜

農林省畜水産局より輸入許可証を取得する。家畜の輸入の際は、ワクチン接種証明書などの提出により技術証明書の発給を受ける。その後、輸入許可書を取得する。

出所) JETRO Web サイト

2) 実証事業時の貨物手続き

海上輸送も陸上輸送も、輸出と輸入の手続きは大差ない。東西経済回廊を活用した陸上輸送が海上輸送と大きく異なる箇所は、ラオス国内の保税運送が発生することである。そこで、タイ～ベトナム間輸送におけるタイ：ラオス間の輸出入手続きと、ラオス：ベトナム間の輸出入手続きを中心に紹介する。

① タイ～ベトナム間輸送

タイ～ベトナムに輸送する際は、タイ：ラオス間の国境でムクダハン（タイ）とサバナケット（ラオス）の税関で通関手続きが行われ、ラオス：ベトナム間の国境でラオバオ（ベトナム）の税関で通関手続きが行われる。



出所) Google Map より作成

図 16 各国境税関の位置

タイ（ムクダハン）では、国境の税関で輸出申請が行われる。

到着前手続き

項目	主体	概要
各種書類の準備	輸出者	Invoice 作成（2通） その他関連資料の作成（Sales Contract 作成や Power of Attorney（輸送委任状）など） ¹
	物流事業者	Packing List の作成（倉庫作業を請けている場合） トラック Waybill の発行 ²
輸出申告	物流事業者 ³	タイの税関システム「e-Custom」にインボイス情報を登録

到着時手続き

項目	主体	概要
輸出申告	物流事業者	関係書類の提出
輸出許可	タイ税関	事前申告内容と記載書類の確認

¹ 初回の輸送では必要であるが、定常的に輸送されており荷主や物流事業者の実績が税関に認識されている場合は、必ずしも用意する必要はない。

² 顧客の要望に応じて発行される。商取引上の書類であり、税関検査とは直接関係がないため未発行でも許可が下りる（本実証運行では未発行）。

³ 通常は、物流事業者が通関手続きも受けるが、荷主が独自で通関部署を抱えて対応する場合もある。



出所) Google Map より作成

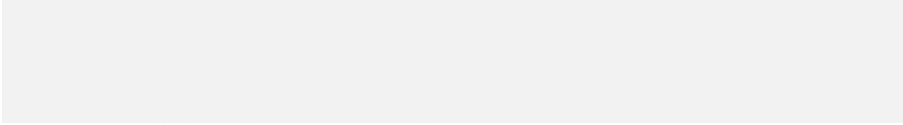
図 17 ムクダハン国境の施設

ใบขนสินค้าขาออก

กศก. 10/1

ผู้ส่งออก (ชื่อ ที่อยู่ โทรศัพท์)		เลขประจำตัวผู้เสียภาษีอากร	ลำดับที่สาขา	ประเภทใบขน DHRW000002771	เลขที่ใบขนสินค้า
		0135530004280	00000	ใช้สิทธิประโยชน์	A0081590301828
ต.บ. นพ. น. ๒.๗๕๖๓๑ กุญ. ๖.๗.๑๖๖๖ ๒๖๖.		ใบขนสินค้าขาออก Inv. no.: TPT-SPC-INV160302 03/03/16			
ชื่อและเลขที่บัตรผ่านพิธีการ		ส่งกรมตรวจ			
นางสาวจิตวิมลันท์ เมืองโคตร 5490390000156		08-03-2559 09:47:03 DECLARATION ACCEPTED			
ใบอนุญาตส่งออกหรือหนังสือรับของ					
แบบ ส.ค.๑ วันที่		ภาษีที่ต้องเสีย	ค่าภาษีอากร (บาท)	เงินประกัน (บาท)	
		หักภาษีอากร	0.00	0.00	0.00
ชื่อยานพาหนะ		วันที่ส่งออก	เลขที่ชำระภาษีอากรประกัน		
BY TRUCK		23-03-2559			
ส่งออกโดยทาง		ท่าเรือที่ส่งของออก	รหัส	ประเทศปลายทาง	รหัส
รถยกดี, คนเดินทางบก		ด่านศุลกากรมุกดาหาร (ศก.2)	3601	VIETNAM	VN
จำนวนหีบห่อ (ตัวเลข)		(ตัวอักษร)	อัตราแลกเปลี่ยน		
1 Crate (ONE CRATE ONLY)			1 USD=35.3749 THB		
รายการที่	เครื่องมือนำเข้าหรือ	จำนวนลักษณะและหีบห่อ	น้ำหนักสุทธิ	ราคาของ FOB (เงินต่างประเทศ)	ใช้สิทธิประโยชน์
	TANAKA PRECISION VIET NAM CO.,LTD.	1	224.000 KGM	USD 4,480.00	BOI : 1569(2)/2549,2301(2)/255
	INVOICE NO : TPT-SPC-INV160302	Crate	ปริมาณ	THB 158,479.55	
	PACKING LIST NO.TPVN-160301		ประเภทพิธีการ		อัตราภาษีอากร
1	MADE IN THAILAND		SPART3		FREE
	ชนิดของ NO BRAND		003 50001		หักภาษีอากร
	V71-HGB4-MA-01(14771-GB4-6806) (RETAINER VALVE		อัตราประเมินมูลค่า		0.00
	SPRING)		73200010		
	แม่พิมพ์รองสปริงเวลาตัว		000 / KGM		
Fr.USD 443.52=THB 15,689.48, Ins.USD 4.48=THB 158.48					
STATUS=0209		Total G.W.:	259.000 KGM	Total N.W.:	224.000 KGM
08-03-2559		Total QTY.:	44,800.000 C62	Total Inv. QTY.:	44,800.000 C62
		Total Fri. USD 443.52=THB 15,689.48, Ins. USD 4.48=THB 158.48	รวมยกไป		0.00
ขอรับรองว่าข้อมูลถูกต้องได้รับรองการบรรทุกและส่งออกแล้ว		(ชื่อผู้ส่งออก/ผู้รับของ)	(นายพาทร มราดาณี)	รวมค่าภาษีอากรทั้งสิ้น	0.00
ตามระเบียบพิธีการศุลกากรในรูปแบบอิเล็กทรอนิกส์แล้ว		TK6478132 /		FOB BANGKOK	
		วันที่ขึ้น	08-03-2559		

图 18 輸出申告書

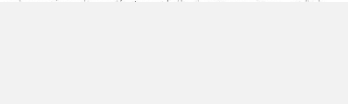


INVOICE

DOCUMENT DATE: 3 March 2016		INVOICE NO	TPT-SPC-INV160302		
		PACKING LIST NO	TPVN-160301		
		Customer's Order No.	20160109-1/TPT		
MESSRS :					
SHIPPED FROM	-	DESTINATION			
BY THE SHIP	BY TRUCK	NET WEIGHT			
SAILING ON (ETD)	-	GROSS WEIGHT			
ARRIVE DATE (ETA)	-	MEASUREMENT			
CONTENTS	PART OF ENGINE FOR MOTORCYCLE	PAYMENT TERMS			
ITEM	DESCRIPTION OF GOODS.	UNIT	QUANTITY	UNIT/PRICE	AMOUNT
	**** Delivery term :				
	TOTAL : 1 STEEL CRATE				
SUB TOTAL:		PCS.	44,800		
				FOB	
				Insurance	
				Freight	

COUNTRY OF ORIGIN THAILAND

SHIPPING MARK :



MADE IN THAILAND

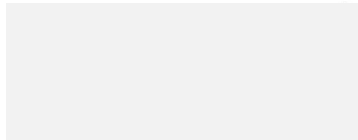
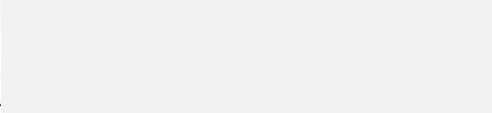
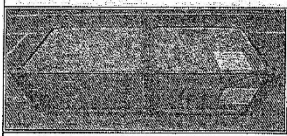


図 19 インボイス

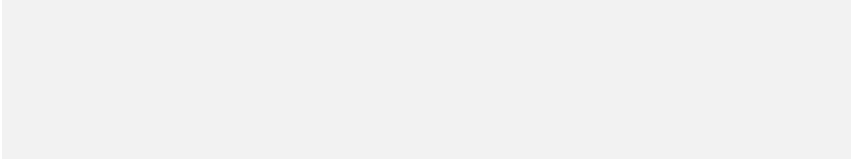
NORTHERN REGION INDUSTRIAL ESTATE

FACTORY : 122 MOO 4, T.BAN-KLANG, A.MUANG, LAMPHUN 51000 THAILAND TEL. 053-552801, FAX 053-552800

PACKING LIST (TPVN)

P/O No. 20160109-1/TPT		DATE: 3-Mar-16	PACKING LIST NO: TPVN-160301				
ATTN: MR.YUSUKE OBAYASHI							
Tel : (+84)321 358 9990 (Ext:201)							
SHIPPED PER: SAILING		DEL: TPVN					
FROM: LAMPHUN		TO:					
PACK IN: 1 STEEL CRATES		NET WEIGHT	224	KGS.			
DESTINATION: Tanaka Precision Viet Nam Co.,Ltd.		GROSS WEIGHT	259	KGS.			
		TYPE: STEEL CRATE					
ITEM	DESCRIPTION		QUANTITY (Pcs.)	NET WEIGHT	GROSS WEIGHT	MEASUREMENT(mm.)	
	PART NO.	PART NAME.				IN SIDE	OUT SIDE
C/NO.1	V71-HGB4-MA-01 (14771-GB4-6806)	RETAINER VALVE SPRING					
TOTAL							

SHIPPING MARK :



Authorized Signature

**Remark : Test transportation
by truck
Thai → Laos → Vietnam
Hatsumono Control**

図 20 パッキングリスト

ラオス（サバナケット）では、国境の税関で保税申請が行われる。

到着前手続き

項目	主体	概要
各種書類の準備	物流事業者	荷主もしくは物流事業者のタイ支店からインボイスやパッキングリスト情報を受信 越境申請書（リクエストレター、保税契約書）を作成 越境保税運送許可事業者の証明書（登記簿、運送事業許可書、業界団体加盟書、納税証明書、越境包括契約書）のコピーを準備
保税申請	物流事業者	ラオスの通関システム「ASYCUDA」にインボイス情報を登録 サバナケット税関に関連書類を提出
保税運送審査	ラオス税関	システム入力内容と書類の事前審査



図 21 サバナケット国境の施設

* 2 7 8 2 7 4 3 *

R3C10

ປະຈຳພາສາລາວ ຈາຍຕ່າງ
ASEAN CUSTOMS DECLARATION DOCUMENT

1. ລະຫວ່າງປະຈຳພາສາລາວ IM		2. ກະຊວງ/ອົງການ/ບໍລິສັດ/ບໍລິຫານ R3C10	
3. ຮູບແບບປະຈຳພາສາລາວ / Forms		4. ລາຍຊື່ປະຈຳພາສາລາວ / Customs reference number I 7943 10/03/2016	
5. ຈຳນວນໝວດສິນຄ້າ Total items		6. ຈຳນວນຫຸ້ນສິນຄ້າ / Total packages 1	
7. ລາຍຊື່ໝວດສິນຄ້າ / Declarant reference number 2015/2016 #202		8. ຈຳນວນໝວດສິນຄ້າ / Cargo manifest reference	
9. ຈຳນວນໝວດສິນຄ້າ / Identification and nationality of means of transport 478239963		10. ວັນເດືອນປີເຂົ້າ / ປີອອກ / Date of importation / exportation 13/03/2016	
11. ຈຳນວນໝວດສິນຄ້າ / Identification and nationality of means of transport 478239963		12. ບໍລິເວນເຮືອນ / ບໍລິເວນ / Country of exportation TH	
13. ບໍລິເວນເຮືອນ / ບໍລິເວນ / Country of origin / Code		14. ບໍລິເວນເຮືອນ / ບໍລິເວນ / Country of destination LA	
15. ບໍລິເວນເຮືອນ / ບໍລິເວນ / Country of exportation TH		16. ບໍລິເວນເຮືອນ / ບໍລິເວນ / Country of origin / Code	
17. ບໍລິເວນເຮືອນ / ບໍລິເວນ / Country of destination		18. ລະຫວ່າງປະຈຳພາສາລາວເພື່ອນຮ່ວມເຮືອນ / Identification and nationality of means of transport	
19. ວັນເດືອນປີເຂົ້າ / ປີອອກ / Date of importation / exportation no		20. ວິທີສົ່ງເສີມສິນຄ້າ / Terms of delivery CIF	
21. ລະຫວ່າງປະຈຳພາສາລາວເພື່ອນຮ່ວມເຮືອນ / Identification and nationality of means of transport crossing the border		22. ລາຍຊື່ເງິນເຮືອນ / ລາຍຊື່ເງິນເຮືອນ / Currency / Total invoice amount USD 1,400.00	
23. ລາຍຊື່ເງິນເຮືອນ / Exchange rate 8,147.00		24. ລາຍຊື່ເງິນເຮືອນ / Name of trans 1	
25. ວິທີສົ່ງເສີມສິນຄ້າ / Mode of transport 3		26. ບໍລິເວນເຮືອນ / ບໍລິເວນ / Country of origin / Code R3C10	
27. ບໍລິເວນເຮືອນ / ບໍລິເວນ / Country of origin / Code R3C10		28. ບໍລິເວນເຮືອນ / ບໍລິເວນ / Country of origin / Code R3C10	
29. ບໍລິເວນເຮືອນ / ບໍລິເວນ / Country of origin / Code R3C10		30. ບໍລິເວນເຮືອນ / ບໍລິເວນ / Country of origin / Code CPWHS	

31. ຈຳນວນໝວດສິນຄ້າ / Container identifier, marks and number of packages, number and type of packages and description of goods 1 NE ບັງຄັ້ງເພີ່ມ ແຜ່ນຜັງຈອນໄມ້ປີ້າ ເຮັດດ້ວຍອາລູມິນຳ ຈຳນວນ 1 ພາກສ່ວນ		32. ຈຳນວນໝວດສິນຄ້າ / Item No 73209010 00		33. ຕົວເລກສິນຄ້າ / Commodity Tariff Code (AHTS)	
34. ບໍລິເວນເຮືອນ / ບໍລິເວນ / Country of exportation TH		35. ບໍລິເວນເຮືອນ / ບໍລິເວນ / Country of origin / Code TH		36. ບໍລິເວນເຮືອນ / ບໍລິເວນ / Country of destination / Preference	
37. ບໍລິເວນເຮືອນ / ບໍລິເວນ / Country of exportation 4700 500		38. ບໍລິເວນເຮືອນ / ບໍລິເວນ / Country of origin / Code		39. ບໍລິເວນເຮືອນ / ບໍລິເວນ / Country of destination / License	
40. ລາຍຊື່ເງິນເຮືອນ / ລາຍຊື່ເງິນເຮືອນ / Previous customs document / Summary declaration IM8 7886 09/03/2016		41. ບໍລິເວນເຮືອນ / ບໍລິເວນ / Country of exportation KG		42. ບໍລິເວນເຮືອນ / ບໍລິເວນ / Country of origin / Code 90	
43. ບໍລິເວນເຮືອນ / ບໍລິເວນ / Country of exportation 0+0+0+0+0		44. ບໍລິເວນເຮືອນ / ບໍລິເວນ / Country of origin / Code 0160036		45. ບໍລິເວນເຮືອນ / ບໍລິເວນ / Country of origin / Code 00	
46. ບໍລິເວນເຮືອນ / ບໍລິເວນ / Country of origin / Code 0160036		47. ບໍລິເວນເຮືອນ / ບໍລິເວນ / Country of origin / Code 0160036		48. ບໍລິເວນເຮືອນ / ບໍລິເວນ / Country of origin / Code 0160036	

47. ຕົວເລກສິນຄ້າ / ຕົວເລກສິນຄ້າ / Item No	ປະເພດສິນຄ້າ / ປະເພດສິນຄ້າ / Type of goods	ອີງຕາມ / ອີງຕາມ / Calculation base	ອັດຕາ / ອັດຕາ / Rate	ຄ່າສິນຄ້າ / ຄ່າສິນຄ້າ / Amount	ສ່ວນສ່ວນ / ສ່ວນສ່ວນ / MP
	ສິນຄ້າ / ສິນຄ້າ / Duty	0.00	0.00	350,000.00	
	ສ່ວນ / ສ່ວນ / Cons tax	0.00	0.00	0.00	
	ສ່ວນ / ສ່ວນ / VAT	0.00	0.00	0.00	
	ສ່ວນ / ສ່ວນ / Profit tax	0.00	0.00	0.00	
ສ່ວນ / ສ່ວນ / Total				350,000.00	

47. ຕົວເລກສິນຄ້າ / ຕົວເລກສິນຄ້າ / Item No	ປະເພດສິນຄ້າ / ປະເພດສິນຄ້າ / Type of duty / tax	ຄ່າສິນຄ້າ / ຄ່າສິນຄ້າ / Amount	ສ່ວນສ່ວນ / ສ່ວນສ່ວນ / MP
	ສ່ວນ / ສ່ວນ / Duty	350,000.00	
	ສ່ວນ / ສ່ວນ / Consumption tax	0.00	
	ສ່ວນ / ສ່ວນ / VAT	0.00	
	ສ່ວນ / ສ່ວນ / Profit tax	0.00	
ສ່ວນສ່ວນ / ສ່ວນສ່ວນ / Total amount		350,000.00	

48. ບໍລິເວນເຮືອນ / ບໍລິເວນ / Country of exportation	ບໍລິເວນເຮືອນ / ບໍລິເວນ / Country of origin	ບໍລິເວນເຮືອນ / ບໍລິເວນ / Country of destination
TH	TH	LA

49. ບໍລິເວນເຮືອນ / ບໍລິເວນ / Country of exportation
KG

50. ບໍລິເວນເຮືອນ / ບໍລິເວນ / Country of origin / Code
90

51. ບໍລິເວນເຮືອນ / ບໍລິເວນ / Country of destination / License
0

52. ບໍລິເວນເຮືອນ / ບໍລິເວນ / Country of origin / Code
00

53. ບໍລິເວນເຮືອນ / ບໍລິເວນ / Country of origin / Code
0160036

54. ບໍລິເວນເຮືອນ / ບໍລິເວນ / Country of origin / Code
0160036

55. ບໍລິເວນເຮືອນ / ບໍລິເວນ / Country of origin / Code
0160036

56. ບໍລິເວນເຮືອນ / ບໍລິເວນ / Country of origin / Code
0160036

57. ບໍລິເວນເຮືອນ / ບໍລິເວນ / Country of origin / Code
0160036

58. ບໍລິເວນເຮືອນ / ບໍລິເວນ / Country of origin / Code
0160036

59. ບໍລິເວນເຮືອນ / ບໍລິເວນ / Country of origin / Code
0160036

60. ບໍລິເວນເຮືອນ / ບໍລິເວນ / Country of origin / Code
0160036

61. ບໍລິເວນເຮືອນ / ບໍລິເວນ / Country of origin / Code
0160036

62. ບໍລິເວນເຮືອນ / ບໍລິເວນ / Country of origin / Code
0160036

63. ບໍລິເວນເຮືອນ / ບໍລິເວນ / Country of origin / Code
0160036

64. ບໍລິເວນເຮືອນ / ບໍລິເວນ / Country of origin / Code
0160036

65. ບໍລິເວນເຮືອນ / ບໍລິເວນ / Country of origin / Code
0160036

66. ບໍລິເວນເຮືອນ / ບໍລິເວນ / Country of origin / Code
0160036

67. ບໍລິເວນເຮືອນ / ບໍລິເວນ / Country of origin / Code
0160036

68. ບໍລິເວນເຮືອນ / ບໍລິເວນ / Country of origin / Code
0160036

69. ບໍລິເວນເຮືອນ / ບໍລິເວນ / Country of origin / Code
0160036

70. ບໍລິເວນເຮືອນ / ບໍລິເວນ / Country of origin / Code
0160036

71. ບໍລິເວນເຮືອນ / ບໍລິເວນ / Country of origin / Code
0160036

72. ບໍລິເວນເຮືອນ / ບໍລິເວນ / Country of origin / Code
0160036

73. ບໍລິເວນເຮືອນ / ບໍລິເວນ / Country of origin / Code
0160036

74. ບໍລິເວນເຮືອນ / ບໍລິເວນ / Country of origin / Code
0160036

75. ບໍລິເວນເຮືອນ / ບໍລິເວນ / Country of origin / Code
0160036

76. ບໍລິເວນເຮືອນ / ບໍລິເວນ / Country of origin / Code
0160036

77. ບໍລິເວນເຮືອນ / ບໍລິເວນ / Country of origin / Code
0160036

78. ບໍລິເວນເຮືອນ / ບໍລິເວນ / Country of origin / Code
0160036

79. ບໍລິເວນເຮືອນ / ບໍລິເວນ / Country of origin / Code
0160036

80. ບໍລິເວນເຮືອນ / ບໍລິເວນ / Country of origin / Code
0160036

81. ບໍລິເວນເຮືອນ / ບໍລິເວນ / Country of origin / Code
0160036

82. ບໍລິເວນເຮືອນ / ບໍລິເວນ / Country of origin / Code
0160036

83. ບໍລິເວນເຮືອນ / ບໍລິເວນ / Country of origin / Code
0160036

84. ບໍລິເວນເຮືອນ / ບໍລິເວນ / Country of origin / Code
0160036

85. ບໍລິເວນເຮືອນ / ບໍລິເວນ / Country of origin / Code
0160036

86. ບໍລິເວນເຮືອນ / ບໍລິເວນ / Country of origin / Code
0160036

87. ບໍລິເວນເຮືອນ / ບໍລິເວນ / Country of origin / Code
0160036

88. ບໍລິເວນເຮືອນ / ບໍລິເວນ / Country of origin / Code
0160036

89. ບໍລິເວນເຮືອນ / ບໍລິເວນ / Country of origin / Code
0160036

90. ບໍລິເວນເຮືອນ / ບໍລິເວນ / Country of origin / Code
0160036

91. ບໍລິເວນເຮືອນ / ບໍລິເວນ / Country of origin / Code
0160036

92. ບໍລິເວນເຮືອນ / ບໍລິເວນ / Country of origin / Code
0160036

93. ບໍລິເວນເຮືອນ / ບໍລິເວນ / Country of origin / Code
0160036

94. ບໍລິເວນເຮືອນ / ບໍລິເວນ / Country of origin / Code
0160036

95. ບໍລິເວນເຮືອນ / ບໍລິເວນ / Country of origin / Code
0160036

96. ບໍລິເວນເຮືອນ / ບໍລິເວນ / Country of origin / Code
0160036

97. ບໍລິເວນເຮືອນ / ບໍລິເວນ / Country of origin / Code
0160036

98. ບໍລິເວນເຮືອນ / ບໍລິເວນ / Country of origin / Code
0160036

99. ບໍລິເວນເຮືອນ / ບໍລິເວນ / Country of origin / Code
0160036

100. ບໍລິເວນເຮືອນ / ບໍລິເວນ / Country of origin / Code
0160036

图 22 保税运送许可书

到着時手続き

項目	主体	概要
書類提出	物流事業者	保税運送申告書（輸出入申告書と同様式）の提出（ASYCUDA より出力可能） X線検査結果（タイ側の結果を流用可能）の提示 シール手数料の支払い
保税運送 許可	ラオス税関	コンテナのシーリングと証明書の発行 事前申告内容と記載書類を確認し、許可書を発行（サバナケ ット税関、荷主、デンサワン税関が各1部を保管するため計 3部発行） 越境契約の締結 現物確認完了書の発行

ໃບບັນທຶກກວດປ່ອຍສິນຄ້າ



ອີງຕາມໃບແຈ້ງພາສີເປັນລາຍລະອຽດ, ສະບັບເລກທີ: 248, ລົງວັນທີ: 10/3/16.
 ໃນເວລາ: 15:30 ຂອງວັນທີ: 10/3/16 ພວກເຮົາເຈົ້າໜ້າທີ່ພາສີ ດັ່ງນີ້ລາຍຊື່ລຸ່ມນີ້:
 1. ທ. ສົມບັລ ສິມ 3
 2. ທ. ໄດວະນີ ວລົງ 4
 ຮູບການກວດກາ: ບໍ່ກວດກາ ກວດກາເອກະສານ ໃຊ້ສະແກນເນີ ກວດສິນຄ້າຕົວຈິງ
 ໄດ້ກວດກາສິນຄ້າຂອງບໍລິສັດ: ລ. ໂອ ສິດ ຊີ ໂປ ໂດຍຊ່ອງໜ້າທ່ານ: ໄຊ ສົມບັລ
 ຢູ່ທີ່: ອຸ ຈຽ R3C10 ບັນທຸກໃສ່ລິດຈຳນວນ: 01 ຄັນ, ໝາຍເລກທະບຽນ: ປີ 0015/ບ.ກ. 1451

ຜ່ານການກວດກາສິນຄ້າຕົວຈິງເຫັນວ່າ:

<input checked="" type="checkbox"/>	ເອກະສານປະກອບໃບແຈ້ງ	ໝາຍເຫດ ລາຍຊື່ MLB 2000231
<input type="checkbox"/>	ຈຳນວນຫີບຫໍ່	
<input type="checkbox"/>	ເຄື່ອງໝາຍການຄ້າ	
<input type="checkbox"/>	ຊະນິດສິນຄ້າ	
<input type="checkbox"/>	ເລກລະຫັດສິນຄ້າ	
<input type="checkbox"/>	ປະເທດຕົ້ນກຳເນີດ	
<input type="checkbox"/>	ອື່ນໆ	
<input checked="" type="checkbox"/>	ໃບແຈ້ງພາສີເປັນລາຍລະອຽດ	

- ການກວດກາສິນຄ້າໄດ້ສິ້ນສຸດລົງໃນເວລາ: 16:00 ຂອງວັນທີ: 10/3/2016 ພ້ອມ
 ດຽວກັນ ນັ້ນກໍໄດ້ປົກຜັງ ບໍ່ໄດ້ປົກຜັງ ປົກຜັງປັດໜິບກົວ ຍັງຢືນວ່າຜົນການກວດກາສິນຄ້າ
 ຖືກຕ້ອງຕາມການແຈ້ງໃນເບື້ອງຕົ້ນ.

ດ່ານພາສີ: R3C10
 (ພະນັກງານກວດກາສິນຄ້າ)
 ຊີ້ ແລະ ລາຍເຊັນ

ໝາຍເຫດ:
 ຮັບໄດ້
 ຮັບບໍ່ໄດ້ (ກວດກາຄືນ)
 ຄຳເຕືອນ: ເມື່ອຂົນສົມຄຳຂົນສົດເປັນທີ່ຮຽບຮ້ອຍແລ້ວ ຕ້ອງຢູ່ໃນການຄວບຄຸມຂອງເຈົ້າໜ້າທີ່ພາສີ
 ເພື່ອລໍຖ້າການຊຳລະສະສາງ ແລະ ໄດ້ຮັບອະນຸຍາດຈາກຄະນະດ່ານເສຍກ່ອນຈຶ່ງປ່ອຍສິນຄ້າອອກຈາກສາງໄດ້.

图 23 現物確認完了書



ສາທາລະນະລັດ ປະຊາທິປະໄຕ ປະຊາຊົນລາວ
 ສັນຕິພາບ ເອກະລາດ ປະຊາທິປະໄຕ ເອກະພາບ ວັດທະນະຖາວອນ

-----000-----

ກະຊວງການເງິນ
 ກົມພາສີ

ເລກທີ.....ກພສ

ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ, ວັນທີ.....

ສະໂນດນຳສິ່ງ

- ເຖິງ: - ທ່ານ ຫົວໜ້າດ່ານພາສີສາກົນຂົວມິດຕະພາບ II
 - ທ່ານ ຫົວໜ້າດ່ານພາສີສາກົນແດນສະຫວັນ

ເລື່ອງ: ການຈັດສັນປະຕິບັດໂຄງການທົດລອງ ການຂົນສົ່ງ ແຈກຢາຍສິນຄ້າ ຂອງບໍລິສັດລາວນິດສິນ
 ຂົນສົ່ງຈຳກັດ, ທີ່ແຂວງສະຫວັນນະເຂດ ໃນລະຫວ່າງວັນທີ 08 – 14 ມີນາ 2016.

ເອກະສານທີ່ນຳສົ່ງມາພ້ອມນີ້ :

ລ/ດ	ເນື້ອໃນເອກະສານ	ຈຳນວນ	ໝາຍເຫດ
01	<p>- ຕາຕະລາງແຜນທົດລອງການຂົນສົ່ງແຈກຢາຍສິນຄ້າ ຂອງ ບໍລິສັດ ລາວນິດສິນ ຂົນສົ່ງ ຈຳກັດ ຕາມໃບສະເໜີເລກທີ: 103/ລນຂ ລົງວັນທີ 08 ມີນາ 2016.</p> <p>ໝາຍເຫດ :</p> <p>- ສິນຄ້າ, ເຄື່ອງຂອງຈາກ ເຂດເສດຖະກິດພິເສດ ສະຫວັນ-ເຊໂນ ແລະ ສິນຄ້າ, ເຄື່ອງຂອງຈາກ ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນທີ່ຈະໄປຕ່ຽນຖ່າຍຢູ່ດ່ານພາສີສາກົນຂົວມິດຕະພາບ II ແມ່ນໃຫ້ປະຕິບັດເຊັ່ນດຽວກັບ ແຈ້ງການແນະນຳ ເລກທີ 04135/ກພສ, ລົງວັນທີ 03 ມີນາ 2016.</p> <p>- ສຳລັບການເຕືອນບ້າຍຈາກດ່ານພາສີສາກົນຂົວມິດຕະພາບ II ເຖິງ ດ່ານພາສີສາກົນແດນສະຫວັນ ໃຫ້ນຳໃຊ້ລະບອບໃບແຈ້ງພາສີເປັນລາຍລະອຽດ ການເຕືອນຄ້າປະກັນ. ຈ</p>	01 ຊຸດ	<p>- ເພື່ອຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ.</p> <p>- ຖ້າພົບຄວາມຫຍຸ້ງຍາກ ໃຫ້ລາຍງານມາຍັງກົມພາສີ (ພະແນກ ມິຕິກຳ)</p>



ບຸນປະເສີດ ສີກຸນລະບຸດ

图 24 越境契約書

ベトナムへの輸入通関は、国境（ラオバオ）で行われる。本実証事業においては、ベトナム国内を保税運送し、ハノイのCFSにて輸入通関を実施した。

到着時手続き（対ベトナム税関）

項目	主体	概要
輸入申告	物流事業者	<p>（事務所作業）</p> <p>検疫検査の承認番号を基に、輸入申告を通関システム「V-NACCS」で行い、インボイス情報を入力し、輸入申告書を出力</p> <p>（国境税関作業）</p> <p>輸入申告書を提出</p> <p>国境税関で関税や付加価値税の支払い</p> <p>コンテナ再輸出の申請</p>
輸入許可	ベトナム税関	<p>通関システム「V-NACCS」で審査状況を確認</p> <p>Green 判定（1.許可）の申告はすでに許可済み</p> <p>Yellow 判定（2.書類審査）は書類審査のみを実施</p> <p>Red 判定（3.税関検査）は現物検査を実施</p> <p>Yellow と Red の場合は、申請内容を確認し、通関システム「V-NACCS」で審査結果を登録</p> <p>輸入許可書の発行</p>

<IMP>

1/3

Tờ khai hàng hóa nhập khẩu (thông quan)

0077756766

Số tờ khai **100777567660** Số tờ khai đầu tiên /
 Số tờ khai tạm nhập tái xuất tương ứng /
 Mã phân loại kiểm tra ² Mã loại hình A12 4 [4] Mã số hàng hóa đại diện của tờ khai 8409
 Tên cơ quan Hải quan tiếp nhận tờ khai HUNGYENHP Mã bộ phận xử lý tờ khai 00
 Ngày đăng ký 15/03/2016 09:21:24 Ngày thay đổi đăng ký Thời hạn tái nhập/ tái xuất

Người nhập khẩu
 Mã 0900854491
 Tên [REDACTED]
 Mã bưu chính (+84)43
 Địa chỉ [REDACTED] Yên Mỹ, Tỉnh Hưng Yên, Việt Nam
 Số điện thoại 84-321-358-9990
 Người ủy thác nhập khẩu
 Mã
 Tên

Người xuất khẩu
 Mã
 Tên [REDACTED]
 Mã bưu chính [REDACTED]
 Địa chỉ [REDACTED] SOI NORTHERN REGION INDUSTRIAL
 A.MUANG LAMPHUN 51000
 Mã nước TH

Người ủy thác xuất khẩu
 Đại lý Hải quan Mã nhân viên Hải quan
 Số vận đơn HS1-630006-02 Địa điểm lưu kho 18IDC02 CTY DAU TU BAC KY 02
 2 Địa điểm dỡ hàng VNITSL ICD TIEN SON BAC NINH
 3 Địa điểm xếp hàng THEKK BANGKOK
 4 Phương tiện vận chuyển 60-4666
 5 Ngày hàng đến 13/03/2016
 Số lượng 1 SS Ký hiệu và số hiệu
 Tổng trọng lượng hàng (Gross) 259 KGM
 Số lượng container
 Ngày được phép nhập kho đầu tiên
 Mã văn bản pháp quy khác

Số hóa đơn A - TPT-SPC-INV160302
 Số tiếp nhận hóa đơn điện tử
 Ngày phát hành 03/03/2016
 Phương thức thanh toán TTR
 Tổng trị giá hóa đơn A - CIF - USD - 4.928
 Tổng trị giá tính thuế 109.672.640
 Tổng hệ số phân bổ trị giá 4.928 -
 Mã kết quả kiểm tra nội dung

Giấy phép nhập khẩu
 1 - 2 - 3 -
 4 - 5 -
 Mã phân loại khai trị giá 6
 Khai trị giá tổng hợp - -
 Các khoản điều chỉnh - -
 Phí vận chuyển - -
 Phí bảo hiểm - -
 Mã tên Mã phân loại Trị giá khoản điều chỉnh Tổng hệ số phân bổ
 1 - - - -
 2 - - - -
 3 - - - -
 4 - - - -
 5 - - - -
 Chi tiết khai trị giá

Tên sắc thuế	Tổng tiền thuế	Số dòng tổng			
1 N Thuế NK	[REDACTED]	VND	1	Tổng tiền thuế phải nộp	[REDACTED] VND
2 V Thuế GTGT	11.515.627	VND	1	Số tiền bảo lãnh	[REDACTED] VND

図 25 輸入許可書

② ベトナム～タイ間輸送

ベトナムでは、国境の税関で輸出申請が行われる。本実証事業においては、ハノイの CFS で輸出申告を行い、ベトナム国内を保税運送した。

到着前手続き

項目	主体	概要
各種書類の準備	輸出者	Invoice 作成 Packing List の作成 購買契約書の作成 その他関連資料の作成 (Power of Attorney (輸送委任状) など)
	物流事業者	トラック Waybill の発行 ⁴
輸出申告	物流事業者 ⁵	ベトナムの税関システム「V-NACCS」にインボイス情報を登録

到着時手続き

項目	主体	概要
輸出申告	物流事業者	関係書類の提出
輸出許可	ベトナム税関	事前申告内容と記載書類の確認

⁴ 顧客の要望に応じて発行される。商取引上の書類であり、税関検査とは直接関係がないため未発行でも許可が下りる (本実証運行では未発行)。

⁵ 通常は、物流事業者が通関手続きも受けるが、荷主が独自で通関部署を抱えて対応する場合もある。

Tờ khai hàng hóa xuất khẩu (thông quan)

Số tờ khai **300735813730** Số tờ khai đầu tiên - / **0073581373**
 Số tờ khai tạm nhập tái xuất tương ứng
 Ngày đăng ký 02/03/2016 16:00:15 Mã số thuế đại diện 7326
 Thời hạn tái nhập/ tái xuất 02/03/2017 - Mã bộ phận xử lý tờ khai 00
 Ngày thay đổi đăng ký / /

Người xuất khẩu
 Mã
 Tên
 Mã bưu chính
 Địa chỉ
 Số điện thoại

Người ủy thác xuất khẩu
 Mã
 Tên

Người nhập khẩu
 Mã
 Tên
 Mã bưu chính
 Địa chỉ
 Mã nước

Đại lý Hải quan Mã nhân viên Hải quan

Số vận đơn
 Số lượng
 Tổng trọng lượng hàng (Gross)
 Địa điểm lưu kho
 Địa điểm nhận hàng cuối cùng
 Địa điểm xếp hàng
 Phương tiện vận chuyển dự kiến
 Ngày hàng đi dự kiến
 Ký hiệu và số hiệu

Giấy phép xuất khẩu	Số hóa đơn	A
1	Số tiếp nhận hóa đơn điện tử	
2	Ngày phát hành	
3	Phương thức thanh toán	
4	Tổng trị giá hóa đơn	
5	Tổng trị giá tính thuế	
	Tỷ giá tính thuế	
	Tổng hệ số phân bổ trị giá	

Phân loại không cần đổi VND Người nộp thuế Mã xác định thời hạn nộp thuế
 Tổng số tiền thuế xuất khẩu Tổng số tiền lệ phí VND
 Số tiền bảo lãnh

Tổng số trang của tờ khai 3 Tổng số dòng hàng của tờ khai 1

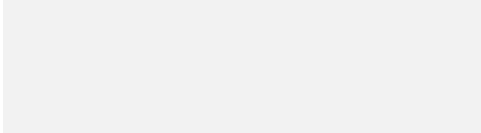
Số đính kèm khai báo điện tử 1 - 2 - 3 -
 Phần ghi chú PO: TTTC-N-1603291 ngày 29.02.2016, Hàng lẻ đóng ghép vào CFS ICD Tiên Sơn,

Số quản lý của nội bộ doanh nghiệp Số quản lý người sử dụng 00021

Mục thông báo của Hải quan
 Tên trưởng đơn vị Hải quan Chỉ cục HQ Cảng nội địa Tiên Sơn
 Ngày hoàn thành kiểm tra 02/03/2016
 Ngày cấp phép xuất nhập 02/03/2016
 Thời hạn cho phép vận chuyển bảo thuế (khởi hành) 08/03/2016

	Địa điểm	Ngày đến	Ngày khởi hành
Thông tin trung chuyển	1	/ /	/ /
	2	/ /	/ /

図 26 輸出申告書



From : HANOI, VIETNAM
To : LAEMCHABANG, THAILAND
Vessel : By Truck
ETD : 8-Mar-16
Payment : NON COMMERCIAL VALUE

INVOICE & PACKING LIST

Date : 29-Feb-16
Invoice : TTTC-N-1603291

Part No	Description of Goods	Quantity PCS	Unit Price	TTL Amount USD
---------	----------------------	--------------	------------	----------------

Returnable Rack
(2255x1494x180)



TOTAL :

Net weight :
Gross Weight :
Total :
Measurement :

図 27 インボイスとパッキングリスト

ラオス（デンサワン）では、国境の税関で保税申請が行われる。

到着前手続き

項目	主体	概要
各種書類の準備	物流事業者	荷主もしくは物流事業者のタイ支店からインボイスやパッキングリスト情報を受信 越境申請書（リクエストレター、保税契約書）を作成 越境保税運送許可事業者の証明書（登記簿、運送事業許可書、業界団体加盟書、納税証明書、越境包括契約書）のコピーを準備
保税申請	物流事業者	ラオスの通関システム「ASYCUDA」にインボイス情報を登録 サバナケット税関に関連書類を提出
保税運送審査	ラオス税関	システム入力内容と書類の事前審査

* 2 7 8 2 7 3 8 *

ໃບຢັ້ງຢືນການສົ່ງສິນຄ້າຂ້າມຊາວເຢັນ
ASEAN CUSTOMS DECLARATION DOCUMENT

CUSTOMS OFFICE OF LODGEMENT
ຕຳນານພາສີສາກົນຂົວມິດຕິ

R3C10

1. ຊື່ຜູ້ສະໜອງ / Exporter / Consignor		2. ປະເພດການສົ່ງສິນຄ້າ / Type of declaration		3. ກຳລັງສົ່ງສິນຄ້າ / Form		4. ກຳລັງໃບຢັ້ງຢືນ / Customs reference number		5. ວັນທີສົ່ງສິນຄ້າ / Date of declaration	
[Redacted]		IM 4		1		2992		03/03/2016	
6. ຈື່ງສິນຄ້າ / Goods		7. ຈຳນວນສິນຄ້າ / Total packages		8. ກຳລັງສົ່ງສິນຄ້າ / Declarant reference number		9. ຈຳນວນສິນຄ້າ / Total packages		10. ວັນທີສົ່ງສິນຄ້າ / Date of declaration	
478239963		35		2015/2016		1203		03/03/2016	
11. ກຳລັງສົ່ງສິນຄ້າ / Consignee		12. ວັນທີສົ່ງສິນຄ້າ / Date of invoice / expedition		13. ນ້ຳໜັກສິນຄ້າ / Gross weight (kg)		14. ຈື່ງສິນຄ້າ / Goods		15. ປະເທດສົ່ງສິນຄ້າ / Country of exportation	
[Redacted]		[Redacted]		3732.0		[Redacted]		VN	
16. ຈື່ງສິນຄ້າ / Goods		17. ປະເທດສົ່ງສິນຄ້າ / Country of exportation		18. ປະເທດສົ່ງສິນຄ້າ / Country of origin / Code		19. ປະເທດສົ່ງສິນຄ້າ / Country of destination		20. ວັນທີສົ່ງສິນຄ້າ / Date of declaration	
[Redacted]		VN		VN		LA		03/03/2016	
21. ກຳລັງສົ່ງສິນຄ້າ / Consignee		22. ວັນທີສົ່ງສິນຄ້າ / Date of invoice / expedition		23. ຕຳແໜ່ງສົ່ງສິນຄ້າ / Place of unloading		24. ຕຳແໜ່ງສົ່ງສິນຄ້າ / Place of unloading		25. ຕຳແໜ່ງສົ່ງສິນຄ້າ / Place of unloading	
[Redacted]		[Redacted]		OTIS		[Redacted]		[Redacted]	
26. ຕຳແໜ່ງສົ່ງສິນຄ້າ / Consignee		27. ຕຳແໜ່ງສົ່ງສິນຄ້າ / Consignee		28. ຕຳແໜ່ງສົ່ງສິນຄ້າ / Consignee		29. ຕຳແໜ່ງສົ່ງສິນຄ້າ / Consignee		30. ຕຳແໜ່ງສົ່ງສິນຄ້າ / Consignee	
[Redacted]		[Redacted]		[Redacted]		[Redacted]		[Redacted]	
31. ຕຳແໜ່ງສົ່ງສິນຄ້າ / Consignee		32. ຕຳແໜ່ງສົ່ງສິນຄ້າ / Consignee		33. ຕຳແໜ່ງສົ່ງສິນຄ້າ / Consignee		34. ຕຳແໜ່ງສົ່ງສິນຄ້າ / Consignee		35. ຕຳແໜ່ງສົ່ງສິນຄ້າ / Consignee	
[Redacted]		[Redacted]		[Redacted]		[Redacted]		[Redacted]	
36. ຕຳແໜ່ງສົ່ງສິນຄ້າ / Consignee		37. ຕຳແໜ່ງສົ່ງສິນຄ້າ / Consignee		38. ຕຳແໜ່ງສົ່ງສິນຄ້າ / Consignee		39. ຕຳແໜ່ງສົ່ງສິນຄ້າ / Consignee		40. ຕຳແໜ່ງສົ່ງສິນຄ້າ / Consignee	
[Redacted]		[Redacted]		[Redacted]		[Redacted]		[Redacted]	
41. ຕຳແໜ່ງສົ່ງສິນຄ້າ / Consignee		42. ຕຳແໜ່ງສົ່ງສິນຄ້າ / Consignee		43. ຕຳແໜ່ງສົ່ງສິນຄ້າ / Consignee		44. ຕຳແໜ່ງສົ່ງສິນຄ້າ / Consignee		45. ຕຳແໜ່ງສົ່ງສິນຄ້າ / Consignee	
[Redacted]		[Redacted]		[Redacted]		[Redacted]		[Redacted]	
46. ຕຳແໜ່ງສົ່ງສິນຄ້າ / Consignee		47. ຕຳແໜ່ງສົ່ງສິນຄ້າ / Consignee		48. ຕຳແໜ່ງສົ່ງສິນຄ້າ / Consignee		49. ຕຳແໜ່ງສົ່ງສິນຄ້າ / Consignee		50. ຕຳແໜ່ງສົ່ງສິນຄ້າ / Consignee	
[Redacted]		[Redacted]		[Redacted]		[Redacted]		[Redacted]	

ຈິດປະສົງ ເຫລີອງວິໄລ
Chitprasong LEUANGVILAY

ຄຳສາຍພາ ຟອງສະມັດ
Khamasayana PHONGSAMOITH

图 28 保税运送许可书

到着時手続き

項目	主体	概要
書類提出	物流事業者	保稅運送申告書(輸出入申告書と同様式)の提出(ASYCUDAより出力可能) シール手数料の支払い
保稅運送許可	ラオス税関	コンテナのシーリングと証明書の発行 事前申告内容と記載書類を確認し、許可書を発行(サバナケット税関、荷主、デンサワン税関が各1部を保管するため計3部発行) 越境契約の締結 現物確認完了書の発行

ສາທາລະນະລັດ ປະຊາທິປະໄຕ ປະຊາຊົນລາວ
ສັນຕິພາບ ເອກະລາດ ປະຊາທິປະໄຕ ເອກະພາບ ວັດທະນະຖາວອນ



ດ່ານພາສີສາກົນແດນສະຫວັນ

ໃບຢັ້ງຢືນໜີບກວ່າ

ເລກທີ 440 ພສ.ດສຫວ

ວັນທີ 9/11/16

ດ່ານພາສີສາກົນແດນສະຫວັນ... ໃຫ້ແກ່ບໍລິສັດ... ລາວ ບົດ ກຽມ
 ປະເພດພາຫະນະ... ຫຍໍ້... ວັດ... ເລກທະບຽນ... ບວ 001 ສ
 ກຳນົດການເດີນທາງ... ວັນ, ແຕ່ວັນທີ... 9/11/16 ຫວັນທີ... 10/11/16
 - ຕາມເສັ້ນທາງເລກທີ... ຈຸດໝີບກວ່າ... ຈດ
 - ອີງຕາມໃບແຈ້ງພາສີ ລະບອບ... ເລກທີ... ລົງວັນທີ 9/11/16
 - ຄ່າທຳນຽມໜີບກວ່າ... ຈດ
 - (ຈຳນວນເງິນເປັນຕົວໜັງສື...)

ໝາຍເຫດ:
 ໃນໄລຍະການເຄື່ອນຍ້າຍສິນຄ້າໄປຕາມເສັ້ນທາງ, ກໍລະນີເກີດອຸປະຕິເຫດ, ພາຫານະເປັນ ຫຼື ເກີດບັນຫາ
 ອື່ນໆຕາມເສັ້ນທາງ, ຖ້າເຈົ້າຂອງສິນຄ້າມີຄວາມຕ້ອງການຄ່ຽນຖ່າຍສິນຄ້າໃສ່ລົດຕົນອື່ນ, ຕ້ອງແຈ້ງເຈົ້າໜ້າທີ່ ພາສີຊາບກອນ,
 ຖ້າຢູ່ທາງໄກຕ້ອງແຈ້ງໃຫ້ອຳນາດການປົກຄອງທ້ອງຖິ່ນ ຫຼື ເຈົ້າໜ້າທີ່ໆ ກ່ຽວຂ້ອງບ່ອນທີ່ຢູ່ໃກ້ ທີ່ສຸດເພື່ອຢັ້ງຢືນຈົ່ງສາມາດ
 ປະຕິບັດໄດ້, ຫ້າມແຕະກົວຕາມລຳພັງ ເມື່ອຮອດຈຸດໝາຍ ປາຍທາງຕ້ອງແຈ້ງເຈົ້າໜ້າທີ່ພາສີ ເພື່ອກວດກາຄວາມຖືກຕ້ອງ,
 ຈົ່ງອະນຸຍາດເອົາສິນຄ້າເຄື່ອງຂອງລົງຈາກລົດໄດ້.

ແຈ້ງອອກເວລາ... 10/11/16... ໂມງ, ຂອງວັນທີ... 09-03-2016

ລາຍເຊັນເຈົ້າໜ້າທີ່ພາສີ
 ທ່ານ ສະຫວັດດີ ຫຼວງໄຊ
 Mr. SAVATHDY LUANGXAY

ການຮັບຮູ້ຂອງເຈົ້າໜ້າທີ່ພາສີ ປາຍທາງ
 ມາຮອດ, ເວລາ... ໂມງ, ຂອງວັນທີ...
 ລາຍເຊັນເຈົ້າໜ້າທີ່ພາສີ

1/
 2/

图 29 シール証明書

ສາທາລະນະລັດ ປະຊາທິປະໄຕ ປະຊາຊົນລາວ
ສັນຕິພາບ ເອກະລາດ ປະຊາທິປະໄຕ ເອກະພາບ ວັດທະນາຖາວອນ

ບໍລິສັດ ລາວນິດຊິນອິນສິງ ຈຳກັດ
Tel: 041 260352

ເລກທີ 057

ໃບສະເໜີ

ຂຽນ: ທ່ານຫົວໜ້າຕໍາແໜ່ງພາສີສາກົນແດນສະຫວັນ
(ໂດຍຜ່ານບຸກຄົນກ່ຽວຂ້ອງ)

ເພື່ອງ: ຂໍສະເໜີຢາດນໍາເອົາເສື້ອງຂອງອອກຈາກສາງ ຫຼື ດ່ານພາສີ ກ່ອນການແຈ້ງພາສີເປັນລາຍລະອຽດ.

ຂ້າພະເຈົ້າ ບໍລິສັດ ລາວນິດຊິນອິນສິງ ຈຳກັດ

ບໍລິສັດຂ້າພະເຈົ້າ ໄດ້ນຳສິນຄ້າເອົາມາເປື້ອນຢາດປະສົງສົ່ງອອກທີ່ ຊົມໃຊ້ພາຍໃນ ສິນຄູ

ແຕ່ເນື່ອງຈາກວ່າ ການປະກອບໃບແຈ້ງພາສີເປັນລາຍລະອຽດຍັງສ່ວງອັນ, ຈຶ່ງຂໍສະເໜີ ເອັດສັນຍາສໍາປະກັນກ່ຽວກັບການຊໍາ
ລະສະສາງຄ່າພາສີ ແລະ ພັນທະອື່ນໆ ຕາມກົດໝາຍພາສີໄດ້ກຳນົດໃຫ້ພາຍໃນ 15 ວັນ. ຖ້າຫາກກາຍກຳນົດຕັ້ງກ່າວອ້າງເຜີຍນັ້ນ
ຫາງບໍລິສັດ ຂໍສັບສິດຊອບຕໍ່ກົດໝາຍພາສີ ທຸກປະການ.

ລາຍລະອຽດຕົ້ນລຸ່ມນີ້:

ລ/ດ	ລາຍການສິນຄ້າ	ຫົວໜ່ວຍ	ຈໍານວນ	ນ້ຳໜັກ (ກິໂລ)	ມູນຄ່າ (\$)	ອັດຕາ ແລກປ່ຽນ (ກີບ/\$)	ມູນຄ່າ (ກີບ)	ອັດຕາ ພາສີ-ອາກອນ	ພັນທະ (ກີບ)
1	ແກັດເລັກເປົາສໍາລັບໃສ່ສິນຄ້າ	ຊຸດ	30.00						
2	ແກັດເຈ້ຍເປົາສໍາລັບໃສ່ສິນຄ້າ	ຊຸດ	5.00						
ລວມຍອດ:									
ຈໍານວນເງິນຕ້ອງຖອກຄ່າປະກັນໃນຄັ້ງນີ້ ຄ່າພາສີ ແລະ ພັນທະອື່ນໆ :									
ສໍາປະກັນດ້ວຍ								ໝາຍເຫດ:	
- ໃບເອບເປັນສິດ ແຊັກ ໃບສໍາປະກັນຂອງທ/ອ ເລກທີ: _____				- ເງິນສົດ <input type="checkbox"/>				ລະຍອບ IM8: 1368/09.03.2016	
- ຊື່ບຸກຄົນ ນິຕິບຸກຄົນ : ບໍລິສັດ ລາວນິດຊິນອິນສິງ ຈຳກັດ				- ແຊັກ <input type="checkbox"/>					
ບ້ານ ສ່ອງແກ, ເມືອງ ໄຊເສດຖາ, ນະຄອນຫລວງວຽງຈັນ				- ໃບສໍາປະກັນຂອງທ/ອ <input type="checkbox"/>					
- ຕໍາແໜ່ງ: ຕ່າງໜ້າຜູ້ອໍານວຍການ ບໍລິສັດ, ເລກໂທ: 020 56969558				- ຊື່ບຸກຄົນ ນິຕິບຸກຄົນ <input checked="" type="checkbox"/>					

ດັ່ງນັ້ນ, ຈຶ່ງສະເໜີຍັງທ່ານເພື່ອມີຈາລະນາຕາມສິນສອບດ້ວຍ.

ສະຫວັນນະເອດ, ບັນທຶກ: 09 MAR 2016

ຫົວໜ້າຕໍາແໜ່ງພາສີສາກົນແດນສະຫວັນ

ຫົວໜ້າບຸກຄົນສິນຕອນການແຈ້ງພາສີ

ຜູ້ອໍານວຍການ ຫລື ຜູ້ຕາງໜ້າ



ບຸນທິ ອັກຄະວົງ
Bounthy ACKHAVONG

ສິມມະລິ ອິນທະວົງ
Simmaly INTHAVONG

ຄຳໝັ້ນ ຫາມຂຸນນະ
Khammanh HANSANA

图 30 越境契約書

タイの輸入通関は、国境（ムクダハン）で行われる。

到着時手続き（対タイ税関）

項目	主体	概要
輸入申告	物流事業者	(事務所作業) 輸入申告を通関システム「e-Custom」で行い、インボイス情報を入力し、輸入申告書を出力 (国境税関作業) 輸入申告書、インボイス、パッキングリストを提出 国境税関で関税や付加価値税の支払い
輸入許可	タイ税関	通関システム「e-Custom」で審査状況を確認 グリーンライン：関税支払の段階に直接進み、その後税関から貨物が手渡される レッドライン：関税の支払い、貨物の受領の前に関税評価に関して税関職員にコンタクトしなければならない 輸入許可書の発行



THIE560005



A0100590306296



ใบขนสินค้าขาเข้าพร้อมแบบแสดงรายการภาษีศุลกากรและภาษีมูลค่าเพิ่ม

หน้าตา ฉบับที่ 1/1

ส่งตรวจ Document Type : 0-ใบขนสินค้าขาเข้า ACCEPT 2018-03-10 13:30:15 รศการศัตตบัญญัติธนาคาร		ประเภทใบขน ไม่ใช้สิทธิประโยชน์		เลขที่ใบขน DOYF000018379 A010-0-5903-06296					
ผู้ส่งออก (ชื่อ, ที่อยู่, โทรศัพท์)		ภาษีอากรที่ต้องชำระ		ค่าภาษีอากร(บาท)					
บริษัท โตโยตา มอเตอร์ (ไทยแลนด์) จำกัด 607 ถนนดินแดง แขวงดินแดง เขตดินแดง กรุงเทพมหานคร 10400 โทร 02-6255555 แฟกซ์ 02-6255547-8		อากรขาเข้า		0.00					
ชื่อและเลขที่บัตรผ่านผู้ศุลกากร ทะเบียนเลขที่		ภาษีศุลกากร		0.00					
หมายเลขนำเข้าหรือหนังสือรับรอง		ภาษีเงินได้		0.00					
ชื่อและเลขที่บัตรผ่านผู้ศุลกากร ทะเบียนเลขที่		ภาษีมูลค่าเพิ่ม		39,609.00					
หมายเลขนำเข้าหรือหนังสือรับรอง		รวมทั้งสิ้น		39,609.00					
เลขที่บัญชีศุลกากร TBL16019 :03/03/2559									
วันที่รับภาระภาษีอากรประกัน									
ชื่อยานพาหนะ BY TRUCK (รถยนต์, คนเดิน)		วันที่นำเข้า		10/03/2559					
เครื่องกลและเลขหมายอื่นของ TBL-TTTC RACK NO.1-4 MAD IN LAOS NO.TBL16019		จำนวนและลักษณะสินค้า		4 Racks					
		H-ตัดบัญชีธนาคารระบบ EFT							
		ประเทศกำเนิด LAO REPUBLIC		รหัส ประเทศปลายทางที่บรรจุ LAO REPUBLIC รหัส LA					
		หน่วยที่นำมา คำนวณศุลกากร (ศก.2)		3601 รหัส สถานีตรวจปล่อย 0303 รหัส รพท.บ.เอ็นเอชพรอสเพอริตี จก.					
จำนวนเต็มหรือรวม (ตัวเลข) 4 Racks (FOUR RACKS ONLY)				อัตราแลกเปลี่ยน 1.00 USD = 35.787500 THB 1.00 THB = 1.000000 THB					
รายละเอียด	ประเภทที่	ราคาของ (เงินต่างประเทศ)	อัตราอากร	อากรขาเข้ารวมปกติ	ค่าธรรมเนียม	รหัสสินค้าศุลกากร	ภาษีศุลกากร	รวมภาษีมูลค่าเพิ่ม	รวมภาษีอากรทั้งหมด
8452.29.00	001/C62	USD 4,466.74	FREE	0.00	0.00		0.00		
000		170,874.75		0.00	0.00		0.00		
000		266.467 KGM		1.000 C62 (1,000 SET)		INDUSTRIAL SEWING MACHINE SET JUKI TYPE	ชื่อย่อของ		N/A LA
F.= USD 292.92 = THB 10,485.80 L.= THB 490.82									
8452.29.00	001/C62		FREE	0.00	0.00		0.00		
000		662.163 KGM		3,000 C62 (3,000 SET)		INDUSTRIAL SEWING MACHINE SET MITSUBISHI TYPE	ชื่อย่อของ		N/A LA
F.= USD 677.08 = THB 24,237.77 L.= THB 1,134.51									
จำนวนเต็มหรือรวม (ตัวเลข)									
เลขที่รับงาน : THN4-TBL16019									
CIF รวม		รวมภาษีมูลค่าเพิ่ม		รวมภาษีอากรทั้งหมด					
0.00		4,000 C62 (4,000 SET)		0.00		F.=USD 970.00 = THB 34,723.57 L.= THB 1,625.33			

THMIKAP จากข้อมูลของกรมศุลกากรผู้ดูแลข้างต้นเป็นความลับ
2018-03-10 13:31:10 เลขที่บัญชีศุลกากรผู้รับมอบ N/A

(ลายมือชื่อผู้นำขน) บริษัท โตโยตา มอเตอร์ (ไทยแลนด์) จำกัด (ประเทศไทย) จำกัด
วันที่ 10/03/2559 วันที่ออกเลขที่ใบขน 10/03/2559

图 31 輸入許可書

2.5. 共同集荷・共同輸送システムに係る効果及び課題の調査

共同集荷・共同輸送システムの効果及び課題の調査に当たっては、現行の輸送と比較したQCD（Quality、Cost、Delivery）に沿った改善を効果とし、さらに効果を発現するための課題を整理する。

① 共同集荷・共同輸送システムに係る効果

共同集荷・共同輸送システムの実現することで、積載率が向上し、運賃の低廉化や定時性の向上が期待される。

LCL の定期サービスがない同エリアにおいては、これまでは各社がチャーター便でトラックを確保する必要があり、FCL を仕立てられない限り、1件あたりの運賃が高額になってしまう。共同集荷・共同輸送システムが実現し、複数の荷主の貨物を混載できるようになれば、積載率が向上し、また片荷のリスクも軽減されることで、運賃の低廉化が期待できる。また、これまでは傭車ベースの物流であり、輸送頻度は荷主が出荷するタイミングに依存していたが、共同集荷・共同輸送システムにより定期的な物流サービスを提供することで安定的な物流が確保可能となる。

② 共同集荷・共同輸送システムに係る課題

<物流インフラ関連>

- ラオスのサバナケットの税関付近に保税倉庫がほとんど存在しない。
 - 本実証実験で活用したサバナケットの国境税関にある倉庫以外に、国境周辺に保税倉庫がほとんどなく、物流量が増えた場合に対応可能な保税倉庫を整備していく必要がある。
 - 本実証実験で活用した倉庫の使用ルールが明確に規定されておらず、使用可否が直前までわからないため、使用ルールの明確化が必要である。

✓

<通関等の諸手続き関連>

- ラオス税関では混載（LCL レベル）の保税経験がなく、制度の整備から実施する必要がある
 - 日ラオス政策対話で、日本側から共同集荷・共同輸送システムを提案し、理解を得られたが、ラオス税関は現状ではFCLのタイ～ラオス～ベトナム間の保税輸送の取り扱いを行っているが、LCLの混載の保税輸送の経験がなく、理解を示してもらえなかった。今回の実証実験では特別に認められて実施した経緯があり、今後も精力的に共同集荷・共同輸送システムの有用性を説明し、そのためにはLCLレベルの混載の保税輸送が不可欠であることを説明していく必要がある。

- ラオス税関ではベトナムからのラオスの輸入貨物について、(FCL・LCL ともに)ベトナム～ラオス間の国境税関で輸入通関を実施せずに、サバナケットまで保税輸送する制度がない(ラオス税関では必要性を感じていない)
 - 共同集荷・共同輸送システムの有用性が理解されていないためか、ラオス税関ではベトナムからのラオス輸入貨物について、国境税関で輸入通関を実施せずにサバナケットまで保税輸送する必要性を感じていないようであり、今回の実験では特別に実施してもらった。

- 通関手続きの内容や場所が不確定であると、急な変更によってサバナケットの運行時間に間に合わないリスクが生じる
 - 今回の実験の調整段階や実施段階で生じた課題から、通関手続きの内容や場所が不確定で急な変更があると荷主が安心して共同集荷・共同輸送システムを利用することができない。それぞれの CFS での受取時間と、受渡時間がコミットされないとサービスが成立しない。

3. 実証運行による共同集荷・共同輸送システムの有効性を検証

3.1. 共同集荷・共同輸送システムの実証運行の内容

実証運行では、実際にメコン地域で事業を展開している日系メーカーの貨物を輸送した。貨物は、消費者に渡る最終製品では無く、セットメーカーに納品する中間部材が主となる。また、同時期に納期に余裕があり、実験に協力してもらえる荷主が見つからなかったため、ビエンチャン発着の荷物は物流会社の現地拠点間で物流資材を輸送した。

表 2 実証運行の貨物

仕出地	仕向地	荷送人	荷受人	内容	数量	パレット数
Hanoi	Laemchabang	Toyota Tsusho	Toyota Tsusho Thai	Returnable rack, empty	30 pcs	2
Savanakhet	Gateway	Toyota Boshoku Lao	Toyota Boshoku Asia	Sewing Machine	5	5
Savanakhet	Navanakorn	Misuzu Lao	Fujikura Electric (Thailand)	Copper Wire, fine	1	1
Vientiane	Bangkok	SMT	Siam Nistrans	Gift	1	1
Bangkok	Hanoi	Tanaka Precision	Tanaka Precision(VN)	Retainer Valve Spring	1 Crate	1
Bangkok	Hanoi	Morimura	NCI (Viet Nam)	Alumina Substrate	1 Pallet	1
Savanakhet	Hanoi	Misuzu Lao	Nissei Electric Hanoi	Copper Wire, fine	1	1
Vientiane	Hanoi	SMT	Nissin Logistics(VN)	Gift	1	1
Hanoi	Vientiane	Nissin Logistics (VN)	SMT	Carton	1 pcs	1
Bangkok	Savanakhet	Toyota Tsusho	Toyota Boshoku Laos	Seating Material	5 Racks	5

3.2. 実証運行の結果の分析

実証運行では、バンコク、ビエンチャン、ハノイの3都市をトラックが出発して、サバナケットで折り返した。

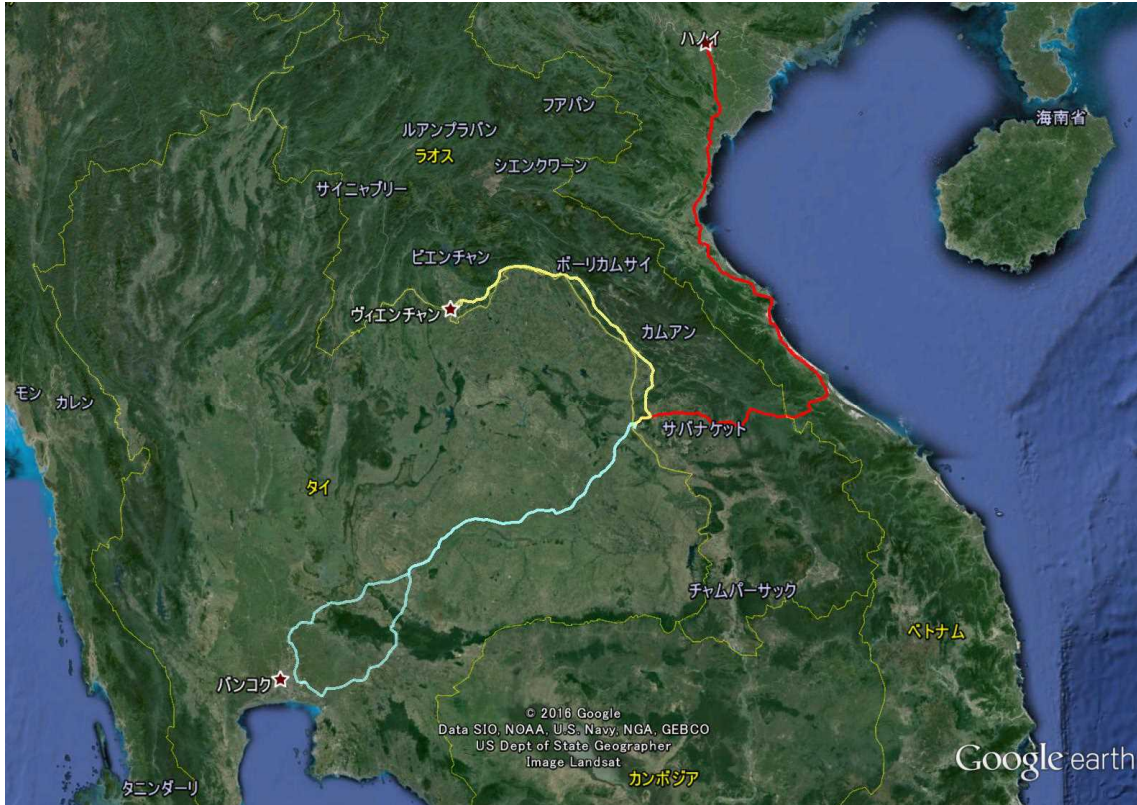


図 32 実証運行の走行ルート

ハノイ発着のトラックは、ハノイから国道1号線を南下し、ドンハーからは内陸部へ入っていくルートである。ベトナムとラオスの国境であるラオバオ、デンサワンを通過して、ラオス国内を走行し、サバナケットに到着する。復路も同様のルートである。

タイ発着のトラックは、バンコクから304号線を通りナコーンラーチャーシーマー（コラート）を經由し、国境の街であるムクダハンから第2友好橋を渡りサバナケットに到着する。復路は、コラートを2号線より西に進んで、アユタヤからバンコクに南下するルートを通った。

ビエンチャン発着のトラックは、13号線を通ってメコン川に沿って南下しサバナケットに到着し、復路も同様のルートを折り返した。

サバナケットでの仕分けを3月10日に予定していたため、各地からのトラックはその時間に合わせて出発している。

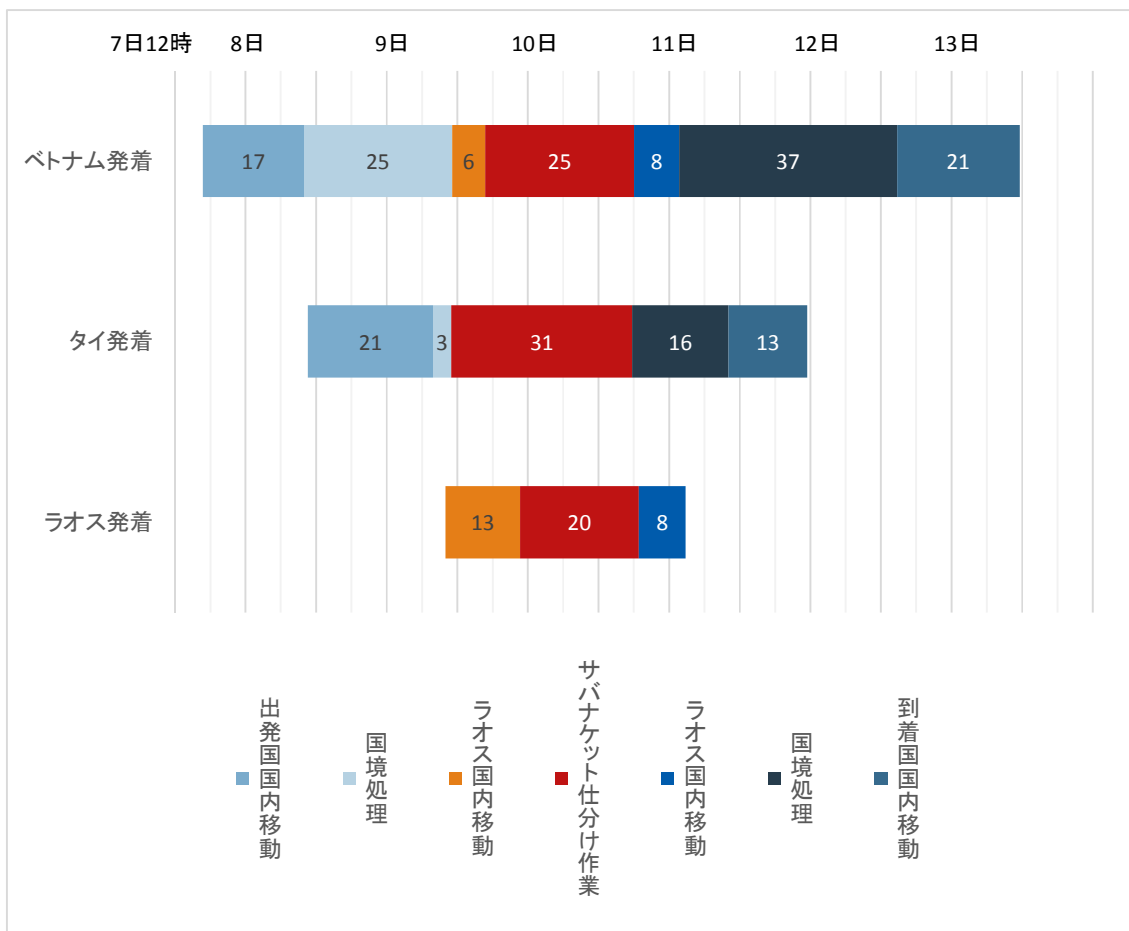


図 33 トラックの走行状況（図中の数字は時間を示している）

ベトナムのハノイを出発したトラックは平成 28 年 3 月 7 日(月)に出発し、サバナケットには仕分け作業日の前日に到着した。タイのバンコクを出発したトラックは、平成 28 年 3 月 8 日(火)に出発し、サバナケットには仕分け作業日の前日に到着した。ラオスのビエンチャンを出発したトラックは平成 28 年 3 月 9 日(水)に出発して、仕分け日前日の深夜・早朝時間帯に到着した。

サバナケットでの仕分け作業は、3 月 10 日(木)の 11 時から開始した。17 時前後に、貨物の積み替えが終わったトラックが一斉に出発し、各都市へ折り返した。

ハノイへ折り返すトラックは、3 月 11 日(金)の深夜・早朝にラオスとベトナムの国境に到着するため、通関手続きは翌日の午前から取りかかることになる※。バンコクへ折り返すトラックも、サバナケットの出発時間が遅くなったため、ムクダハンの輸入通関が翌朝になった。ビエンチャンへ折り返すトラックは、夜間を走行して 3 月 11 日(金)の深夜・早朝に目的地周辺に到着して休息に入った。

※実証運行では、通関手続きを翌々日の 3 月 12 日(土)に実施している。3 月 11 日(金)の早朝にラオスとベトナムの国境に到着したトラックが、ラオスからの輸出貨物の

申告書類を受領するために終日待機していたためである。今回、ラオスからベトナムに輸出する貨物(日新ラオス拠点からハノイ拠点へのギフト)をラオス税関に輸出申告したところ、申告不要と判断された。その情報がトラックドライバーに伝達されるまでに時間を要した結果、3月11日(金)の開庁時間内に申告ができず、3月12日(土)の申告となった。仮に、3月11日(金)の9時に申告し、10時に許可が下りて、10時30分に出発した場合の所要時間は以下の通りである。

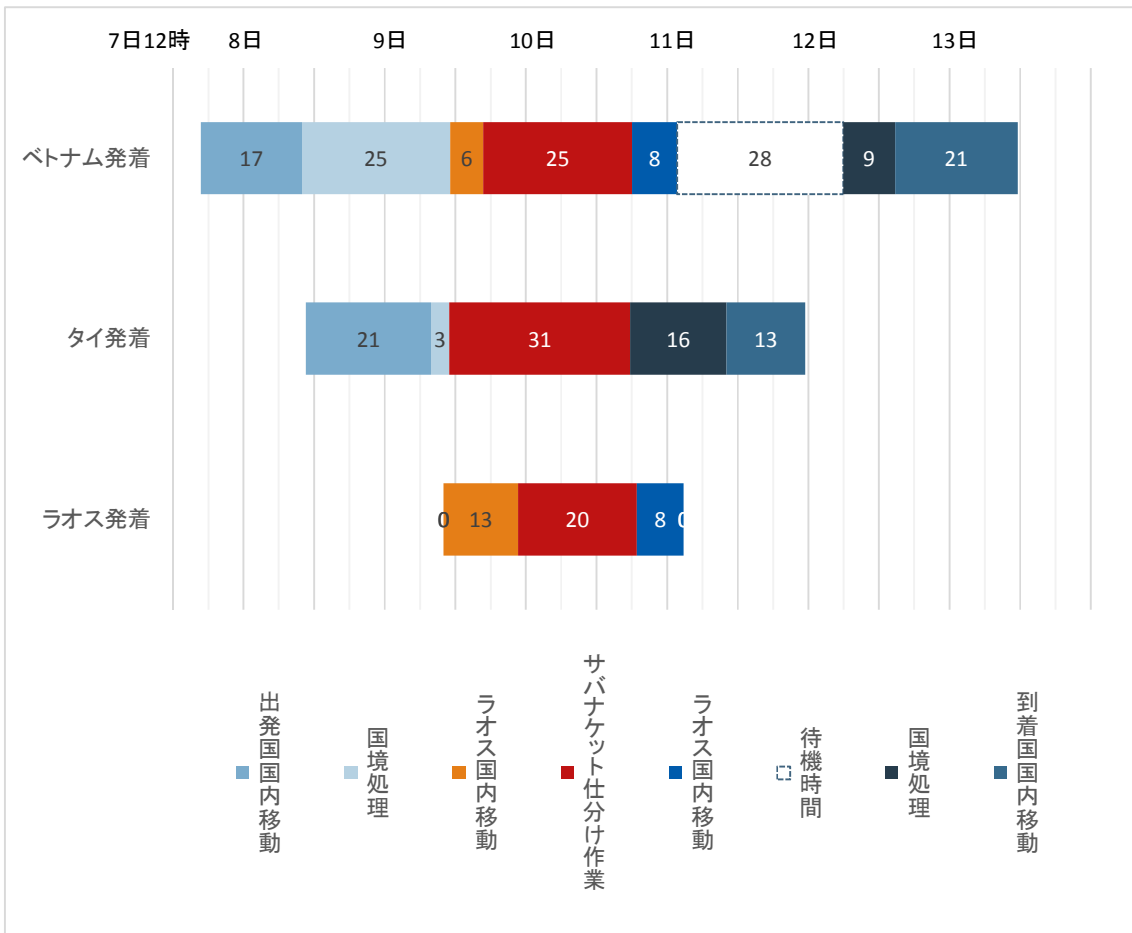


図 34 トラックの走行状況（待機時間を区別）（図中の数字は時間を示している）

表 3 トラックの通過時間（ベトナム発着）

出発	2016/3/7	16:45
ラオス＝ベトナム国境到着	2016/3/8	9:54
ラオス＝ベトナム国境出発	2016/3/9	11:07
サバナケット税関到着	2016/3/9	16:44
サバナケット税関出発	2016/3/10	18:03
ラオス＝ベトナム国境到着	2016/3/11	1:42
ラオス＝ベトナム国境出発	2016/3/12	14:44
到着	2016/3/13	11:34

表 4 トラックの通過時間（タイ発着）

出発	2016/3/8	10:36
ラオス＝タイ国境到着	2016/3/9	7:51
ラオス＝タイ国境出発	2016/3/9	10:57
サバナケット税関到着	2016/3/9	11:06
サバナケット税関出発	2016/3/10	17:53
ラオス＝タイ国境到着	2016/3/10	18:00
ラオス＝タイ国境出発	2016/3/11	10:21
到着	2016/3/11	23:45

表 5 トラックの通過時間（ラオス発着）

出発	2016/3/9	10:00
サバナケット税関到着	2016/3/9	22:40
サバナケット税関出発	2016/3/10	18:50
到着	2016/3/11	2:50

上記の時刻は、GPS 記録より当該施設の地点を通過した時間である。出発時間および到着時間は、物流会社の倉庫で保管されている待ち時間を含んでいない。たとえば、ラオスでは前日の 8 日に荷主から貨物を預かっているが、ここでの出発時間はサバナケットに向かう直前の倉庫や駐車場を出発した時刻になっている。また、タイの到着時刻は、スワンナプーム国際空港の保税地区にある駐車場にトラックが到着した時刻になっている（実際には、週明けの月曜日に貨物は荷主へ届けられた）。

サバナケットでの仕分け作業は、2 段階に分けて実施した。ベトナムとタイからの荷物は前日に到着していたことから、9 日の夕方に搬入作業を行った。



図 35 搬入された貨物（撮影はビエンチャン便も到着した 3 月 10 日）

仕分け作業と積み込み作業は 3 月 10 日(木)に実施した。仕向地が 3 カ所になることから仕分けが複雑になるため、作業の工夫をしている。床にテープでマーキングをして、搬入された貨物を仕分ける際に、仕向地別に置くよう区切りをした。さらに、ラオスにおける通過貨物と輸出貨物が区別できるような区切りを行った。

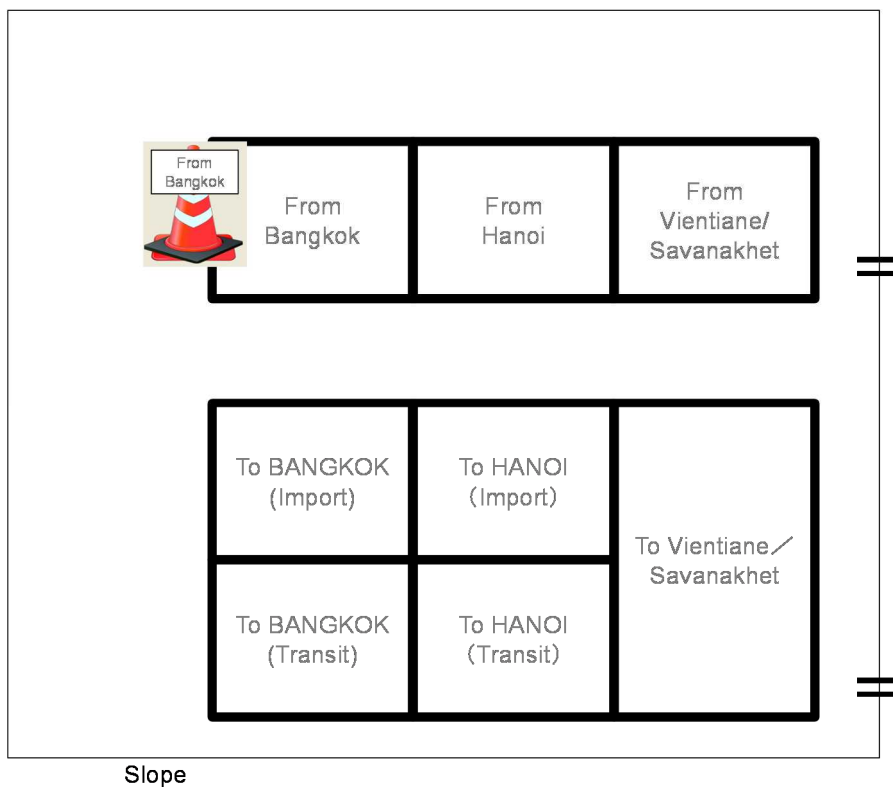


図 36 倉庫内のレイアウト図



図 37 倉庫内の仕分けの風景

また、仕分けの作業員が搬入された貨物をどこに移動していいか一目で分かるように、貨物にラベルを貼った。ラベルには仕出地と仕向地が記載されており、さらにタイ＝ベトナム間の通過貨物なのか輸出貨物なのかが分かるようになっている。



図 38 貨物のラベルイメージ

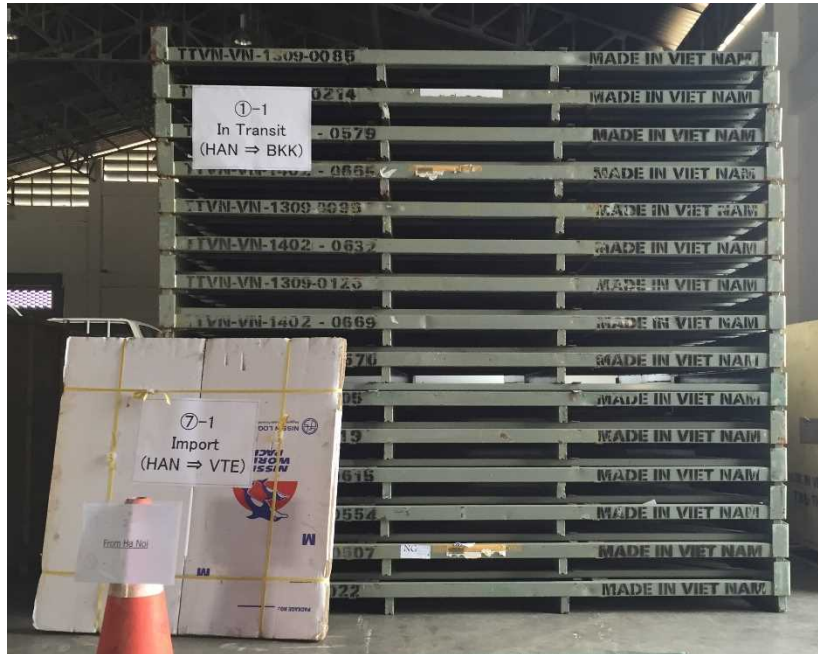


図 39 貨物のラベルイメージ

ただし、当日は作業進捗を踏まえて、このレイアウトに基づいた厳格な仕分けをすべての貨物では実施しなかった。一部の貨物は、重量物で容易に移動することができなかつたため、仕分けをせずに搬入場所から直接、仕向地のトラックに搬出した。

容積が小さく重量も軽い貨物は、フォークで容易に移動できる。さらに、20 フィートコンテナであれば、倉庫の搬出入口の開口部と広さがほぼ同じであるため、トラックを横付けしてフォークリフトや人の手で迅速に搬出することができた。そのため、まずは仕分けで倉庫内を横持ちして、その後に搬出しても大きな時間ロスにはならなかつた。



図 40 20 フィートコンテナへの搬出作業

一方で、容積が大きく重量も重たい貨物は、移動させるのに非常に苦勞した。作業時間も長引いてしまうため、仕分けのための横持ち移動は実施しなかった。さらに、搬出口も、大型のウイングトラックが横付けできないことから、積み込むまでに複数回のフォークリフトの昇降が発生することになった。



図 41 ウイングトラックへの搬出作業

今回、これらの例外対応を実施した理由は2つある。

1 つは当日のラオス税関システムがダウンしていたため輸出入通関ができなかったこと

が挙げられる。3月10日(木)の朝一からダウンしていたシステムは、昼頃まで影響が続いた。そのため通関の結果を待つ時間が発生して、十分な余裕を持って設計していた作業時間がタイトになったこと。

また、2つめの要因はサバナケット税関の施設がクロスドックとして整備されていないため、慎重なハンドリングが求められ、作業スピードを引き上げることができなかった。たとえば、税関倉庫にはフォークリフトが用意されていたが、その爪は短い物しかなかったため、作業を慎重に進めるしかなかった。ただし、作業の後半からは、延長用のロング爪を調達したことで作業の効率化が向上した。また、倉庫がクロスドック設計になっていないため、トラックドックに車両を直につけることができなかった。さらに、床がフラットになっていないため、蔵置エリアからコンテナ内にフォークリフトでそのまま貨物を運び込むことができなかった。



図 42 床の段差 搬出入口とトラックの段差

3.3. 実証運行の効果及び課題

1) 荷役（人材）面

これまでラオスでは、通過国の側面が強かった。そのため、ラオスの物流事業者は、ラオスの輸出入貨物の実輸送を担うか、タイ＝ベトナムの通過貨物の実輸送を担うか、通関業を営むしか業務が無かった。荷主の倉庫も、多くが荷主によって運営されており、3PL の概念もまだ浸透していないため、庫内作業の経験が圧倒的に不足している。

今回の構想は、複数の仕出地から搬入された貨物を仕分けて、複数の仕向地に搬出するクロスドックが要であり、仕分けの庫内作業が非常に重要になる。しかしながら、ラオスの物流事業者にはこのような経験を積んでいる人材が不足している。たとえば、タイ＝ベトナムの通過貨物をラオスで取り扱う場合は、コンテナをそのまま別の国籍の車両に移動させたり、積み荷を手作業で別のトラックに移送する作業がされている。しかし、積み荷のラベルを見ながら、複数のトラックに分けていく作業は未経験である。

仕分け作業を効率化するためにはマテハン機器の活用が欠かせない。今回の実証運行では、フォークリフトのみを使用したがる、狭い空間で小口貨物をスムーズに移動させることができる人材が不足している。位置決めやり直しや各種操作の試行錯誤を繰り返しながら、ドライバーが作業を進めていた。併せて、荷姿の基準がないため、積替えを想定せずドアツードア的前提の荷姿で設計されている貨物が多く、荷姿や重量によって荷役に時間がかかるケースがあった。

また、今回はすべての貨物の紙でラベルを付与して、作業従事者がそれを見ながら仕分けを進めていった。数量が少ない場合はこのような方法でミスは発生しにくい。しかし、本格運用が始まった場合は、ラベル指示だけでミスが無いオペレーションを実行できるとは考えにくい。そこで、非常に簡易ではあるが物流 IT システムの導入が検討される。搬入貨物と搬出貨物の情報をすべてサーバーに格納しておき、作業経過をトラッキングする仕組みが有効である。仕分けをして新しいトラックに搬入すると、その場で PDA 端末によりバーコードをスキャンし、搭載したトラック番号と貨物情報を紐付ける。この仕組みがあれば、サバナケットを出発するトラックの積み残しを着実に予防することができる。作業員はこれらの仕組みを活用するために、ルールに基づいたトレーニングが必要になる。

2) インフラ面

サバナケット税関の倉庫は保管型の DC 倉庫であるが、通過型の TC 倉庫が最適である。実証運行で使用した倉庫は、搬出入口が 1 つしか利用できなかった。倉庫には 3 カ所の搬出入口が設置されているが、税関職員の休憩場所に使用されていたり、スロープが設置されていてトラックドックとしては利用できない状況であり、事実上 1 カ所しか利用できなかった。理想的な施設は、搬入用のトラックドックから、搬入後の一時蔵置エリア、仕分けエリア、搬出前の一時蔵置エリア、搬出用のトラックドックまで、1 つの導線で交差なく結ばれる設計の物流倉庫が最適である。ただ、周辺国からの到着時間と、出発時間がずれている

のであれば、搬入と搬出を共通化するとスペースを省くことができる。

また、導線だけでなく、建物の設計として、見直しが必要である。前述のようにサバナケットの倉庫には段差が多く、パレタイズされた貨物のハンドリングには全く適していない。軽量物を作業員が手で運ぶオペレーションであれば支障は無いが、日系企業の貨物に多い工業製品には適していない。トラックが直づけできるドックを設けて、ハンドリフトやフォークリフトが動き回れるフラットな床は必要不可欠である。合わせて、柱や搬出入口の周りにはフォークリフトの誤進入を防ぐポールを配置したり、トラックの接岸面にはクッション材の配置が必要である。

3) 制度面

タイからの輸出時に活用した CFS は輸出通関と保税輸送の手続きとが、本来は実施可能であるが、今回実験時には保税輸送の申請件数が少ないことから、タイ側の国境税関で輸出手続きを実施するように指示された。これでは国境税関で手続きのために時間を要し、本来の共同集荷・共同輸送システムの有用性が発揮されないことから、CFS では定常的に輸出通関と保税輸送の手続きが出来るように調整していく必要がある。

また、海上輸送と比較して、トラック輸送の強みは輸送速度であり、ボトルネックの改善が求められる。実証運行では、3月10日(木)のサバナケットでの仕分けを基準に、余裕を持って前日には貨物が到着するようなスケジュールを採用した。さらに、荷受人に届く納期も、余裕を設けてもらったケースもある。本格運用時は、このようなバッファをできるだけ少なくして、輸送速度を高める取り組みが必要である。3.2の結果が示すように、この場合にボトルネックとなるのが、各国境通関の開庁時間である。例えば、タイ側の国境においては、3月10日18時に国境に到着し、翌朝の開庁時間まで待機した。サバナケットでの仕分けが終わり次第、翌朝まで待たずに通関へ進むことができれば、移動していない待ち時間が短縮されることになる。

4. 共同集荷・共同輸送システムの実現に向けた具体的な提言

今回の実証運行ではベトナム、ラオス、タイの三国の貨物を共同集荷・共同輸送システムを使って実施した。目指すべき姿は、下図の通り、GMS でサービス提供することであり、これが ASEAN の経済発展に寄与するものである。

ここでは GMS での共同集荷・共同輸送システムの実現に向けた課題とその対応策について提言する。

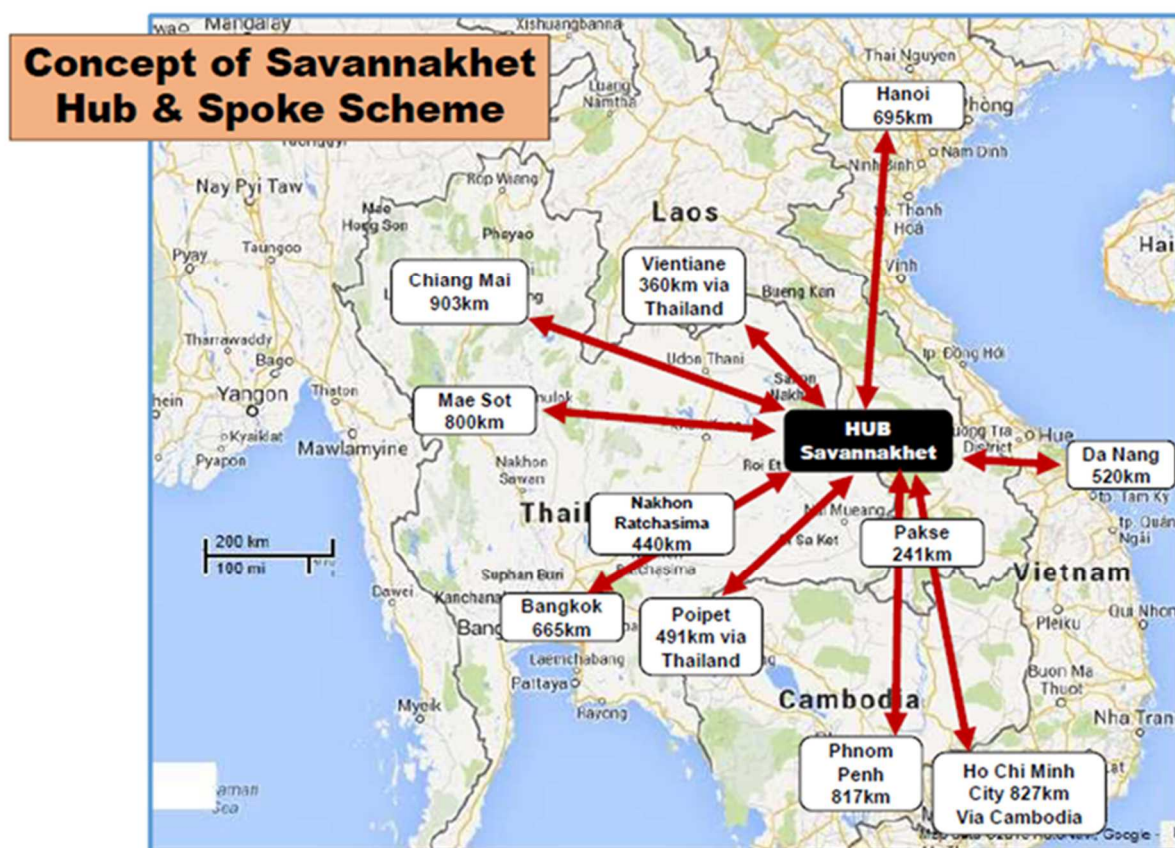


図 43 多方向へのサービス展開 (将来イメージ)

4.1.1. 明らかになった課題の改善検討

ここでは実証実験で明らかになった課題に対応した改善策を検討した。

1) 物流インフラ関連の課題

- サバナケットの国境税関にある倉庫（今回の実証実験で活用）は、以下の点で共同集荷・共同輸送システムの提供者が利用しにくい。
 - ✓ トラックの荷役が実施しにくく、特にウィング車が横付けしてフォークリフトで荷役が可能な扉（出入口）がない
 - ✓ レベラーのような倉庫の床とトラックの荷台の高さを揃える機能がない。
 - ✓ 完成車などの貨物が置かれており、荷役や一時保管のスペースが制限されており、どういう位置づけで利用されているかが不明瞭である。
- 共同集荷・共同輸送システムの積替え拠点として活用する場合は、保税倉庫が不可欠であり、ラオス税関の管理の観点からもサバナケットの国境税関にある倉庫は有用であり、共同集荷・共同輸送システムの専用利用（当面は区分利用もありえる）を提案し、以下のラオス税関の課題解決にもつなげることが有効である。

- 積替えが発生する共同集荷・共同輸送システムを前提とせずに、備車でドアツードアの荷姿で設計されていることからバンコク・ビエンチャン・ハノイの倉庫やサバナケットの国境税関にある倉庫で、荷姿や重量によって荷役に時間がかかるケースがあった。
- 共同集荷・共同輸送システムでは、発着地での車上渡しでなく、積替え拠点での積替えが発生することから、荷姿や重量について、荷主の意見をもとに基準を設け、一方では積替え拠点でのそれらの基準に従った荷役機器を整備することで対応する。具体的にはパレットや日本国内で活用されるカゴ車などの標準を共同集荷・共同輸送システムの提供者が設定していくことが有効である。その際は他の路線で共同集荷・共同輸送システムの提供者とも調整し、共通化することが望ましい。

2) 通関等の諸手続き関連の課題

- ラオス税関では混載（LCL レベル）の保税経験がなく、制度の整備から実施する必要がある
- 今回の実証実験結果から税関側に共同集荷・共同輸送システムの有用性を説明し、税関視点でも問題ないことを説明し、LCL に対応した法制度をラオス税関に求めていく。

- タイ税関では件数が少ないとバンコク近郊 CFS で輸出通関と保税輸送の手続きができず国境税関での実施を指示された

- ▶ 今回の実証実験結果から税関側にバンコクの CFS をトラックが出発してから計画されたダイヤ通りにラオスやベトナムの CFS に到着することが共同集荷・共同輸送システムで有用であることを説明し、タイ税関に対して CFS での通関を運用面で徹底してもらう。

- ラオス税関ではベトナムからのラオス輸入貨物について、国境税関で輸入通関を実施せずにサバナケットまで保税輸送する制度がない（ラオス税関では必要性を感じていない）
 - ▶ 今回の実証実験結果から税関側に CFS をトラックが出発してから計画されたダイヤ通りにラオスやベトナムの CFS に到着することが共同集荷・共同輸送システムで有用であることを説明し、そのためには通関などの諸手続きで貨物が止まる場所を 1 ヶ所にすべきであることをラオス税関に説明し、サバナケットで集中して手続きが可能としていく。

- 通関手続きの内容や場所が不確定であると、急な変更によってサバナケットの運行時間に間に合わないリスクが生じる
 - ▶ CFS をトラックが出発してから計画されたダイヤ通りにラオスやベトナムの CFS に到着することが共同集荷・共同輸送システムで有用であることを説明し、サバナケットの積替え拠点や各国の CFS 以外では大きな問題が生じない限りは貨物が止まらないようにすることが共同集荷・共同輸送システムには有用であることをラオス税関に説明し、サバナケット以外ではトラックや貨物が止まらないように要請していく。

4.2. 物流環境改善に向けた具体的な提言

ここでは今回の実証実験の準備段階や結果を受けて、中長期的に共同集荷・共同輸送システムが ASEAN の経済発展のインフラとなるための提言を検討した。

1) 物流インフラに対する課題と提言

物流インフラに対する課題と提言は以下のとおりである。

- ダイヤを守る観点から積替え拠点の荷役時間を最小化し、定期サービスを提供可能とする必要がある。
 - 共同集荷・共同輸送システムでは、輸出側の CFS で預かる時間と、輸入側の CFS で受け取る時間が定期サービスとして一定していることが最大の特性である。今後、各国に整備される積替え拠点（今回の実証実験ではサバナケットの走行）と CFS（今回の実験ではバンコク、ハノイ、ビエンチャンの拠点）との設備や荷役機器などの標準化を図っていく。これによって新規に共同集荷・共同輸送システムへ参加することを容易としていく。一方では設備や荷役機器などの標準化に従い、荷主から預かる形態も標準化が必要となる。

- 荷主が活用し易い均一化したサービスを提供する必要がある。
 - CFS や積替え拠点の入出荷時間が守られるように荷役等のオペレーションや行政手続きをシームレスに実施可能としていく。先述のとおり、設備や荷役機器などの標準化に対応して、荷主が CFS に持ち込む貨物の荷姿も、例えば 1100×1100 のパレットやカゴ車などに統一することも想定されよう。

2) 通関手続きに関する課題と提言

通関等の行政諸手続きに対する課題と提言は以下のとおりである。

- ASEAN 全体へと共同集荷・共同輸送システムを広げるには保税輸送の概念やルールを統一基準で運用する必要がある。
 - 各国で通関手続きのシングルウィンドウ化が進展しており、この中に LCL の保税輸送を盛り込むことで共同集荷・共同輸送システムが実現し易くなる。
 - また、通関の 24 時間化が実現できれば、移動していない待ち時間が短縮されることになり、輸送速度の向上が可能となる。

- タイ税関ではラオスとタイ以外の国を通過する保税を認めていない。例えばラオスでシンガポール向けに海上コンテナに混載してラオスから保税輸送の陸路でレムチャバン港に輸送し、船積みすることができない。

- ASEAN内はもとより、緒外国との輸出入に対して通過する貨物の保税輸送を認めることが ASEAN の発展に寄与することを説明していく。

3) 企業活動に関する課題と提言

ここでは今回の実証実験の結果を受けて、中長期的に共同集荷・共同輸送システムが ASEAN での企業活動に不可欠な物流インフラとなるための提言を検討した。

- ASEAN の荷主企業が国境を感じることなく、小ロットから ASEAN 内の様々な地域へと共同集荷・共同輸送システムを使って輸送可能としていく必要がある。
 - 共同集荷・共同輸送システムでは、輸出側の CFS で預かる時間と、輸入側の CFS で受け取る時間が定期サービスとして一定していることが最大の特性であり、この概念を様々な地域へと拡大していく必要がある。
 - 需要が生じれば新たな共同集荷・共同輸送システムのネットワークが増幅されるように、荷主に対して情報発信とその利便性を啓発する。