

แนวทางการเชื่อมโยงและบูรณาการข้อมูลภาครัฐ
ในการให้บริการด้านการนำเข้า – ส่งออก

โดย

นางชลิตา พันธุ์กระวี

ตำแหน่ง ผู้อำนวยการสำนักงานศุลกากรตรวจสินค้าท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ
กรมศุลกากร กระทรวงการคลัง

นักศึกษาวิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร
หลักสูตรการป้องกันราชอาณาจักร รุ่นที่ ๕๗
ประจำปีการศึกษา พุทธศักราช ๒๕๕๗ – ๒๕๕๘

บทคัดย่อ

เรื่อง **แนวทางการเชื่อมโยงและบูรณาการข้อมูลภาครัฐในการให้บริการด้านการนำเข้า – ส่งออก**
ลักษณะวิชา การเศรษฐกิจ

ผู้วิจัย **นางชลิตา พันธุ์กระวี หลักสูตร วปอ. รุ่นที่ ๕๗**

การวิจัยครั้งนี้มีจุดมุ่งหมายเพื่อให้ทราบถึง วิธีการยกระดับการให้บริการภาครัฐ โดยการกำหนดหลักการและแนวทางที่ชัดเจน สำหรับการเชื่อมโยงและบูรณาการข้อมูลภาครัฐในการให้บริการด้านการนำเข้า – ส่งออก

ผลจากการวิจัยพบว่า หลักพื้นฐานในการออกแบบและพัฒนาบริการภาครัฐในการให้บริการด้านการนำเข้า-ส่งออกทั้งระบบ สำหรับกระบวนการที่เป็นธุรกรรมที่เอกชนมีความเกี่ยวข้องกับภาครัฐ ในการยื่นคำขอให้ เป็นไปตามพระราชบัญญัติการอำนวยความสะดวกในการพิจารณาอนุญาตของทางราชการ พ.ศ. ๒๕๕๘ โดยจัดให้มีการกำหนดให้ยื่นคำขอผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์แทนการมายื่นคำขอด้วยตนเอง อีกทั้งจัดการกระบวนการของ การนำเข้า-ส่งออกทั้งหมดให้มีความชัดเจนและการลดขั้นตอนให้เหลือในรูปแบบเท่าที่จำเป็น โดยมีการแบ่งประเภทของกระบวนการที่ต้องมีปฏิสัมพันธ์และไม่มีปฏิสัมพันธ์กับหน่วยงานอื่น ๆ แล้ว จึงนำข้อมูลทั้งหมดมาบูรณาการโดยการหาจุดเชื่อมของหน่วยงานในแต่ละขั้นตอน เพื่อสร้างกระบวนการที่ลดปฏิสัมพันธ์และประกันเวลาของกระบวนการทั้งหมด เพื่อนำไปสู่ขั้นตอนของการบูรณาการและเชื่อมโยงเอกสารที่จำเป็นในการนำเข้า-ส่งออก โดยสามารถใช้ข้อมูลร่วมกันได้อย่างสมบูรณ์ และทำการการพัฒนาต่อยอดเป็นระบบ Trade Gateway ในการให้บริการด้านการนำเข้า-ส่งออก

ฉะนั้นจึงควรปรับปรุง แนวทางการเชื่อมโยงและบูรณาการข้อมูลภาครัฐในการให้บริการด้านการนำเข้า- ส่งออก ในการยื่นคำขอผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์ระหว่างเอกชนกับหน่วยงานของรัฐหรือการส่งผ่านข้อมูลระหว่างหน่วยงานของรัฐด้วยกันเอง โดยกำหนดให้ใช้มาตรฐานข้อมูลที่เป็นสากล แต่พัฒนากระบวนการอย่างง่ายทางอิเล็กทรอนิกส์ที่มีการตอบรับอัตโนมัติที่เอื้อต่อการอำนวยความสะดวกทางการค้า และสอดคล้องกับระบบงานที่ภาคเอกชนมีอยู่แล้วและประชาชนสามารถเข้าถึงได้โดยง่าย เช่น ระบบ National Contact Information System (NCIS) สำหรับการยื่นเอกสารตามแบบฟอร์มย่อยของแต่ละหน่วยงาน โดยลงลายมือชื่ออิเล็กทรอนิกส์ (Digital Signature) และนำเทคโนโลยี Trusted electronic Document Authority (TeDA) ซึ่งเป็นการจัดเก็บเอกสารอิเล็กทรอนิกส์ (e-Document) แบบถาวรมาใช้ โดยจัดตั้งระบบรับรองและจัดเก็บเอกสาร ด้วยเทคโนโลยีโครงสร้างพื้นฐานกุญแจสาธารณะ (Public Key Infrastructure: PKI) ในการยืนยันตัวตนบุคคลทางอิเล็กทรอนิกส์ ร่วมกับการบริหารจัดการเอกสารอิเล็กทรอนิกส์ โดยจัดเก็บเป็นฐานข้อมูลกลางของประเทศ (Data Center)

สำหรับการส่งผ่านข้อมูลต่อเชื่อมโยงไปยังประเทศคู่ค้าหรือการจัดทำใบขนสินค้าในกระบวนการศุลกากรไร้เอกสาร ให้ทำการเชื่อมโยงข้อมูลในระบบ National Single Window (NSW) อย่างเต็มรูปแบบ อีกทั้งควรจัดให้มีหน่วยงานที่ทำงานร่วมกันแบบบูรณาการภายใต้คณะกรรมการชุดเดียวในการกำกับดูแลมาตรฐานการจัดทำข้อมูล และบริหารจัดการฐานข้อมูลของชาติเพื่อให้เกิดความเป็นเอกภาพในการบริหารจัดการข้อมูลของชาติ ปฏิบัติงาน

คำนำ

งานวิจัย เรื่อง แนวทางการเชื่อมโยงและบูรณาการข้อมูลภาครัฐในการให้บริการด้านการนำเข้า-ส่งออก มีวัตถุประสงค์เพื่อทราบกระบวนการที่เกี่ยวข้องกับการให้บริการของภาครัฐในการนำเข้า-ส่งออก และทำการวิเคราะห์รูปแบบการบูรณาการข้อมูลภาครัฐ ตลอดจนแนวทางการนำเทคโนโลยีสารสนเทศที่เหมาะสมมาใช้ในการสร้างกระบวนการที่มีความถูกต้อง แม่นยำ สะดวก แนนอน ลดปฏิสัมพันธ์และประกันเวลา ซึ่งจะเป็นการอำนวยความสะดวกทางการค้าและเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันทางการค้าและโลจิสติกส์ที่สอดคล้องกับยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย

ผู้วิจัยหวังเป็นอย่างยิ่งว่า รายงานการวิจัยฉบับนี้จะเป็นประโยชน์และสามารถนำไปเป็นแนวทางในการปรับปรุงและพัฒนาการเชื่อมโยงและบูรณาการข้อมูลภาครัฐในการให้บริการด้านการนำเข้า-ส่งออก เพื่อให้การบริการภาครัฐด้านการนำเข้า-ส่งออกมีประสิทธิภาพ ประสิทธิภาพ ซึ่งจะสามารถขับเคลื่อนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ให้มีผลในทางปฏิบัติที่ชัดเจน อันจะเป็นการเพิ่มศักยภาพทางการแข่งขันด้านการค้าและโลจิสติกส์ของประเทศต่อไป

(นางชลิตา พันธุ์กระวี)

นักศึกษาวิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร

หลักสูตร วปอ. รุ่นที่ ๕๗

ผู้วิจัย

สารบัญ

| | หน้า |
|--|------|
| บทคัดย่อ | ก |
| คำนำ | ข |
| กิตติกรรมประกาศ | ค |
| สารบัญ | ง |
| สารบัญตาราง | ฉ |
| สารบัญแผนภาพ | ช |
| บทที่ ๑ บทนำ | |
| ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา | ๑ |
| วัตถุประสงค์ของการวิจัย | ๓ |
| ขอบเขตของการวิจัย | ๓ |
| วิธีดำเนินการวิจัย | ๓ |
| ประโยชน์ที่ได้รับจากการวิจัย | ๔ |
| บทที่ ๒ การทบทวนวรรณกรรมที่เกี่ยวข้อง | |
| ความตกลงว่าด้วยการอำนวยความสะดวกทางการค้า (Agreement on Trade Facilitation: TFA) | ๕ |
| ความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคุ่มแม่น้ำโขง (GMS Cross-Border Transport Agreement: CBTA) | ๖ |
| การบริหารจัดการชายแดนร่วมกัน (Coordinated Border Management (CBM)) | ๑๖ |
| แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์แห่งชาติ | ๑๗ |
| หลักการของแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย | ๑๗ |
| ยุทธศาสตร์ตามแผนพัฒนาโลจิสติกส์ที่เกี่ยวข้องกับการบูรณาการการให้บริการของรัฐ ในการนำเข้า - ส่งออก | ๒๐ |
| กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการควบคุมการนำเข้า-มาในหรือการส่งออกไป | ๒๑ |
| นอกราชอาณาจักร | |
| รูปแบบกระบวนการที่เกี่ยวข้องกับการให้บริการของรัฐ ในการนำเข้า-ส่งออกของ | ๒๔ |
| ไทยที่มีอยู่ในปัจจุบัน | |
| เปรียบเทียบรูปแบบของการให้บริการภาครัฐในการนำเข้า - ส่งออกของไทยกับ | ๒๗ |
| ต่างประเทศ | |

| สารบัญ (ต่อ) | | หน้า |
|---------------------|--|-------------|
| | สถานการณ์การจัดอันดับการอำนวยความสะดวกทางการค้าของประเทศไทย | ๓๔ |
| | สรุป | ๓๕ |
| บทที่ ๓ | รูปแบบการให้บริการของภาครัฐในการนำเข้า-ส่งออก | |
| | นโยบายดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม (Digital Economy) | ๓๗ |
| | การบริการภาครัฐ | ๓๘ |
| | พระราชบัญญัติอำนวยความสะดวกในการพิจารณาอนุญาตของทางราชการ พ.ศ. ๒๕๕๘ | ๔๐ |
| | ระบบ National Single Window | ๔๒ |
| | สรุป | ๔๘ |
| บทที่ ๔ | แนวทางการเชื่อมโยงและบูรณาการข้อมูลภาครัฐในการให้บริการด้านการนำเข้า - ส่งออก | |
| | การเชื่อมโยงและบูรณาการข้อมูลด้านการนำเข้า-ส่งออก | ๔๙ |
| | สถานะการดำเนินการเชื่อมต่อ National Single Window ในปัจจุบัน | ๕๐ |
| | โครงสร้างพื้นฐานที่จำเป็นต่อการขับเคลื่อน National Single Window | ๕๑ |
| | อุปสรรคของการพัฒนาระบบ National Single Window | ๕๖ |
| | กรอบแนวทางการเชื่อมโยงรัฐบาลอิเล็กทรอนิกส์ | ๕๖ |
| | ข้อเสนอของภาคเอกชนต่อการพัฒนาระบบการเชื่อมโยงข้อมูลการนำเข้า-ส่งออก | ๖๐ |
| | แนวคิดของคณะทำงานปรับปรุงข้อมูลและระบบ National Single Window เพื่อรองรับ AEC 2015 | ๖๕ |
| | สรุป | ๖๙ |
| บทที่ ๕ | บทสรุปและข้อเสนอแนะ | |
| | บทสรุป | ๗๐ |
| | ข้อเสนอแนะ | ๗๔ |
| | บรรณานุกรม | ๘๔ |
| | ประวัติย่อผู้วิจัย | ๘๕ |

สารบัญตาราง

| ตารางที่ | หน้า |
|--|------|
| ๑ - ๑ ตารางแสดงสถานะเศรษฐกิจของกลุ่มประเทศอาเซียน ปี ๒๕๕๕-๒๕๕๖ | ๑ |
| ๒ - ๑ ตารางแสดงประสิทธิภาพในการอำนวยความสะดวกทางการค้า ๒๕๕๘ | ๓๔ |
| ๒ - ๒ ตารางแสดงประสิทธิภาพในการอำนวยความสะดวกทางการค้าของประเทศไทย | ๓๔ |
| ๕ - ๑ ตารางแสดงแผนงานการเชื่อมโยงและบูรณาการข้อมูลภาครัฐในการให้บริการด้านการนำเข้า - ส่งออก | ๗๕ |
| ๕ - ๒ ตารางแสดงระยะเวลาดำเนินการเชื่อมโยงและบูรณาการข้อมูลภาครัฐในการให้บริการด้านการนำเข้า - ส่งออก | ๘๑ |

สารบัญแผนภาพ

| แผนภาพที่ | หน้า |
|--|------|
| ๑ - ๑ ตารางแสดงอันดับดัชนีความสามารถในการแข่งขันระดับโลก | ๒ |
| ๒ - ๑ ระเบียบเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก เหนือ-ใต้ และด้านใต้ | ๗ |
| ๒ - ๒ ระเบียบเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก | ๘ |
| ๒ - ๓ แนวพื้นที่เศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก | ๙ |
| ๒ - ๔ แนวพื้นที่เศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก แสดงถนน | ๑๑ |
| ๒ - ๕ แนวพื้นที่เศรษฐกิจเหนือ-ใต้ | ๑๒ |
| ๒ - ๖ แนวพื้นที่เศรษฐกิจเหนือ-ใต้ (R3) | ๑๓ |
| ๒ - ๗ ทางหลวง ไทย-กัมพูชา | ๑๕ |
| ๒ - ๘ เส้นทางแนวพื้นที่เศรษฐกิจอื่น | ๑๖ |
| ๒ - ๙ เป้าหมายของแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย | ๑๙ |
| ๒ - ๑๐ กระบวนการส่งข้อมูลใบขนสินค้าขาเข้าทางอิเล็กทรอนิกส์ | ๒๕ |
| ๒ - ๑๑ กระบวนการส่งข้อมูลใบขนสินค้าขาออกทางอิเล็กทรอนิกส์ | ๒๖ |
| ๓ - ๑ ภาพแสดงงานบริการภาครัฐ | ๓๙ |
| ๓ - ๒ ภาพแสดงงานบริการภาครัฐในการนำเข้าส่งออก | ๔๐ |
| ๓ - ๓ พระราชบัญญัติการอำนวยความสะดวกในการพิจารณาอนุญาตของทางราชการ พ.ศ. ๒๕๕๘ | ๔๑ |
| ๓ - ๔ ระบบ National Single Window (NSW) ของประเทศไทย | ๔๖ |
| ๔ - ๑ การเชื่อมโยงข้อมูลในการนำเข้าส่งออก | ๔๙ |
| ๔ - ๒ สถานะการดำเนินการเชื่อมต่อ NSW ในปัจจุบัน | ๕๐ |
| ๔ - ๓ โครงสร้างพื้นฐานด้านมาตรฐาน | ๕๑ |
| ๔ - ๔ แสดงเป้าประสงค์ของการประยุกต์ใช้เทคโนโลยี PKI | ๕๓ |
| ๔ - ๕ Thailand National Root Certificate Authority : NRCA | ๕๓ |
| ๔ - ๖ กฎหมายว่าด้วยธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ | ๕๔ |
| ๔ - ๗ อุปสรรคในการพัฒนาระบบ NSW | ๕๖ |
| ๔ - ๘ บันได ๔ ขั้นสู่ระบบ NSW | ๖๑ |

สารบัญแผนภาพ (ต่อ)

| แผนภาพที่ | หน้า |
|---|------|
| ๔ - ๙ โมเดลการเชื่อมโยง National Single Window | ๖๑ |
| ๔ - ๑๐ รูปแบบการให้บริการ Cloud Computing | ๖๓ |
| ๔ - ๑๑ รูปแบบเชื่อมโยงข้อมูลระหว่างภาครัฐและเอกชนผ่าน Cloud Computing | ๖๓ |
| ๔ - ๑๒ การเชื่อมโยง National Single Window Single Entry ผ่าน Concept Messaging | ๖๔ |
| ๔ - ๑๓ การเชื่อมโยง National Single Window สำหรับการผ่านพิธีการศุลกากร | ๖๔ |
| ๔ - ๑๔ National Contact Information System : NCIS | ๖๕ |
| ๔ - ๑๕ Trusted electronic Document Authority : TeDA | ๖๖ |
| ๔ - ๑๖ TeDA Form | ๖๗ |
| ๔ - ๑๗ ร่างพระราชกฤษฎีกา กำหนดหลักเกณฑ์และวิธีการในการทำธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ ด้านการนำเข้า ส่งออก นำผ่านและโลจิสติกส์ผ่านระบบเชื่อมโยงข้อมูล ณ จุดเดียว พ.ศ. | ๖๘ |
| ๔ - ๑๘ การแลกเปลี่ยนข้อมูล NSW | ๖๘ |
| ๕ - ๑ แผนงานสู่ความสำเร็จ (Plans to reach the goals) ในการเชื่อมโยงและบูรณาการข้อมูลภาครัฐในด้านการนำเข้าส่งออก | ๗๔ |
| ๕ - ๒ แผนภาพแสดงแผนการดำเนินงานการเชื่อมโยงและบูรณาการข้อมูลภาครัฐในการให้บริการด้านการนำเข้า - ส่งออก | ๘๒ |
| ๕ - ๓ ร่างพระราชบัญญัติศุลกากร (ฉบับที่ ..) พ.ศ. เรื่อง เขตเศรษฐกิจพิเศษทางศุลกากร | ๘๓ |

บทที่ ๑

บทนำ

ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

ธนาคารโลก (World Bank) ได้จัดทำรายงาน Doing Business ซึ่งเป็นรายงานวัดความสะดวกในการประกอบธุรกิจ รายงานการวิจัยประเทศที่มีความสะดวกในการประกอบธุรกิจประจำปี ๒๕๕๗ (Doing Business ๒๐๑๓) เป็นการรายงานล่วงหน้า ๑ ปี (ข้อมูลระหว่างเดือนมิถุนายน ๒๕๕๕-พฤษภาคม ๒๕๕๖) โดยมีประเทศที่ได้รับการประเมินทั้งหมด ๑๘๙ ประเทศทั่วโลก ซึ่งผลจากการวิจัยรายงานว่า ประเทศไทยได้รับการจัดอันดับให้เป็นประเทศที่มีความสะดวกและมีกฎระเบียบที่เอื้อในการประกอบธุรกิจเป็นอันดับที่ ๑๘ จาก ๑๘๙ ประเทศทั่วโลก ซึ่งประเทศไทยสามารถรักษาอันดับเดิมไว้ได้ และยังคงอยู่ใน ๒๐ อันดับแรกของกลุ่มประเทศที่มีความสะดวกในการประกอบธุรกิจ ซึ่งอยู่ในลำดับที่ ๕ ของประเทศในกลุ่มเอเชียตะวันออกเฉียงใต้และแปซิฟิก รองจากประเทศสิงคโปร์ ฮองกง มาเลเซีย และได้หวัน^๑

โดยประเทศสิงคโปร์ยังคงครองแชมป์อันดับที่ ๑ ของประเทศที่มีกฎระเบียบที่เอื้อต่อการประกอบธุรกิจมากที่สุดเป็นปีที่ ๘ ติดต่อกัน ฮองกงอยู่ในอันดับที่ ๒ ต่อมาคือ นิวซีแลนด์ สหรัฐอเมริกา เดนมาร์ก มาเลเซีย เกาหลีใต้ จอร์เจีย นอร์เวย์ และ สหราชอาณาจักร ตามลำดับ โดยมาเลเซียมีอันดับที่ดีขึ้นอย่างมาก จากที่อยู่ในอันดับ ๑๒ ในปี ๒๐๑๓ ปรับขึ้นมาอยู่ในอันดับที่ ๖ ในปี ๒๐๑๔ ตารางที่ ๑-๑ ตารางแสดงสถานะเศรษฐกิจของกลุ่มประเทศอาเซียน ปี ๒๕๕๕-๒๕๕๖

| ประเทศ | รายได้มวลรวมประชาชาติ (GDP) ปี ๒๕๕๖ (พันล้านเหรียญสหรัฐ) | อัตราการเติบโต ๒๕๕๕-๒๕๕๖ (%) |
|----------------|---|---------------------------------|
| ๑. ลาว | ๑๑.๑ | ๘.๑% |
| ๒. กัมพูชา | ๑๕.๓ | ๗.๕% |
| ๓. ฟิลิปปินส์ | ๒๗.๒ | ๗.๒% |
| ๔. พม่า | ๕๙.๔๓ | ๖.๘% |
| ๕. อินโดนีเซีย | ๘๖๘.๓ | ๕.๘% |
| ๖. เวียดนาม | ๑๗๑.๔ | ๕.๔% |
| ๗. มาเลเซีย | ๓๑๒.๔ | ๔.๗% |

^๑ “รายงานผลวิจัยประเทศที่มีความสะดวกในการประกอบธุรกิจ ๒๕๕๗ (Doing Business 2014)” (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก : http://www.fti.or.th/2011/download/technical/Doing_Business_2014_1_643.pdf, ๒๕๕๗.

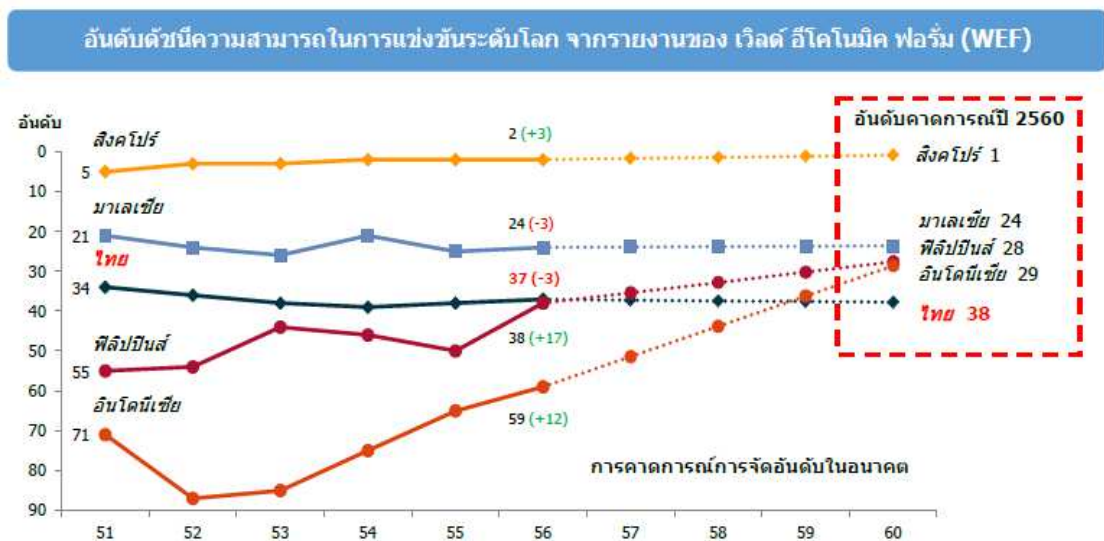
| | | |
|-------------|-------|-------|
| ๘. สิงคโปร์ | ๒๙๗.๙ | ๓.๙% |
| ๙. ไทย | ๓๘๗.๓ | ๑.๘% |
| ๑๐. บรูไน | ๑๖.๙๕ | -๑.๘% |

หมายเหตุ รายได้มวลรวมประชาชาติของบรูไนตกเนื่องจากราคาน้ำมันดิบตก

ที่มา: ธนาคารโลก (world bank)

เมื่อวิเคราะห์จากผลการศึกษาศาสนาภาวะเศรษฐกิจของกลุ่มประเทศอาเซียน ปี ๒๕๕๕-๒๕๕๖ จากรายงานของธนาคารโลก (World Bank) พบว่าประเทศไทยมีอัตราการขยายตัวของเศรษฐกิจต่ำเกือบที่สุดในกลุ่มประเทศอาเซียนทั้งหมด โดยมีอัตราการขยายตัวของเศรษฐกิจต่ำกว่าประเทศคู่แข่งสำคัญ เช่น อินโดนีเซีย ถึงสามเท่า และมีอัตราการขยายตัวของเศรษฐกิจต่ำกว่าประเทศพัฒนาแล้ว เช่น สิงคโปร์ กว่าเท่าตัว

แผนภาพที่ ๑-๑ ตารางแสดงอันดับดัชนีความสามารถในการแข่งขันระดับโลก



ที่มา : รายงานของ world economic forum (WEF)

เมื่อวิเคราะห์จากอันดับดัชนีความสามารถในการแข่งขันระดับโลกจากรายงานของ เวิลด์ อีโคโนมิก ฟอรัม (The World Economic Forum: WEF) พบว่าประเทศไทยอยู่ในสถานะสูญเสียความสามารถในการแข่งขันอย่างรวดเร็วและต่อเนื่องตลอด ๖ ปีที่ผ่านมา (ปี ๒๕๕๑ - ๒๕๕๖) โดยคาดการณ์ว่าภายในปี ๒๕๖๐ ประเทศไทยจะมีความสามารถในการแข่งขันต่ำที่สุดในกลุ่มประเทศ ASEAN 5

จากการวิเคราะห์การจัดอันดับความสามารถในการแข่งขันพบว่าประสิทธิภาพของภาครัฐที่ต่ำเป็นสาเหตุสำคัญที่ทำให้ประเทศขาดความสามารถในการแข่งขัน หนึ่งในสาเหตุใหญ่ที่ทำให้ไทยสูญเสียความสามารถในการแข่งขันมาจากประสิทธิภาพของภาครัฐที่ต่ำลงโดยเฉพาะด้านการบริการภาครัฐ ซึ่งขาดความชัดเจนการติดต่อหน่วยงาน ความไม่สะดวกอันเนื่องมาจากการที่ผู้ใช้บริการต้องติดต่อหลายหน่วยงานและต้องมาติดต่อหน่วยงานด้วยตนเอง อีกทั้งความซ้ำซ้อนของเอกสารที่ใช้ประกอบการดำเนินการ ซึ่งเป็นข้อมูลที่ภาครัฐมีอยู่แล้ว ส่งผลให้การบริการใช้เวลานาน

และขาดกรอบเวลาที่ชัดเจน ไม่สามารถติดตามสถานะของงานได้ ขาดการต่อเชื่อมกับภาคเอกชน ในกระบวนการ และที่สำคัญคือขาดการป้องกันความเสี่ยงต่อการทุจริต^๒

ผู้วิจัยในฐานะผู้ให้บริการด้านการนำเข้า-ส่งออก จึงเล็งเห็นถึงความสำคัญในการพัฒนา สภาพแวดล้อมทางการค้าที่เป็นธรรมและคาดการณ์ล่วงหน้าได้ ลดข้อจำกัดในการนำเข้าสินค้า ให้เหลือน้อยที่สุด ยกกระตักการให้บริการภาครัฐ โดยการกำหนดหลักการและแนวทางที่ชัดเจน เพื่อเป็นหลักพื้นฐานในการออกแบบและพัฒนาบริการภาครัฐในการให้บริการด้านการนำเข้า-ส่งออก ทั้งระบบ นอกจากนี้ควรให้ความสำคัญกับเรื่องการสร้างความโปร่งใสของกฎระเบียบและการต่อต้าน การทุจริตคอร์รัปชัน

วัตถุประสงค์ของการวิจัย

๑. เพื่อศึกษารูปแบบกระบวนการงานที่เกี่ยวข้องกับการให้บริการของรัฐ ในการนำเข้า-ส่งออกของไทยที่มีอยู่ในปัจจุบัน

๒. เพื่อศึกษาช่องทางการบริการที่สะดวกทันสมัย รูปแบบข้อมูลที่เข้าใจง่ายและ สอดคล้องกันในทุกช่องทางการติดต่อราชการ การบูรณาการข้อมูลภาครัฐด้วยการทำการตรวจสอบ ขั้นตอนการทำงานที่ต่อเนื่องกันบริการเบ็ดเสร็จ ณ จุดเดียวไม่ต้องติดต่อหลายหน่วยงาน มีกรอบเวลา และมาตรฐานในการให้บริการที่ชัดเจน ลดการใช้เอกสารที่ภาครัฐมีข้อมูลอยู่แล้ว ลดความเสี่ยงของ การทุจริต

๓. เพื่อวิเคราะห์ขั้นตอน และนำเทคโนโลยีที่เหมาะสมมาใช้กับกระบวนการในการ อนุมัติอนุญาต (Authorization) เพื่อลดขั้นตอนให้เหลือในรูปแบบเท่าที่จำเป็น (End to End Process)

๔. เพื่อศึกษาแนวทางการเชื่อมโยงและบูรณาการข้อมูลภาครัฐในการให้บริการ ด้านการนำเข้า-ส่งออก เพื่อให้มีกระบวนการเดียวในการจัดทำ (National Trade Gateway)

ขอบเขตของการวิจัย

การวิจัยครั้งนี้ มีกำหนดขอบเขตการศึกษา เป็นการอธิบายถึงขั้นตอนพิธีการศุลกากร กฎหมาย ข้อกำหนด และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการให้บริการด้านการนำเข้า-ส่งออก ทั้งนี้ เพื่อให้ มีความรับรู้ร่วมกันในการทำงานตามขั้นตอนทางธุรกิจ (Business Process) ที่ได้รับการบูรณาการ แล้วนำไปสู่กรอบทิศทางการจัดทำกฎหมายที่ใช้ร่วมกันทุกหน่วยงาน ที่เอื้อให้เกิดกระบวนการเดียว

^๒ วรรณพร เทพหัสดิน ณ อยุธยา, ที่ปรึกษาการพัฒนาระบบราชการ สำนักงานคณะกรรมการพัฒนา ระบบราชการ บรรยายเรื่อง “โครงการบูรณาการงานบริการภาครัฐให้มีประสิทธิภาพ”, ๑๗ ธันวาคม ๒๕๕๗.

ในการทำงานระหว่างหน่วยงาน เพื่อให้การให้บริการประชาชนเป็นไปได้อย่างราบรื่นโดยมีกฎหมายเป็นเครื่องสนับสนุน

วิธีดำเนินการวิจัย

การวิจัยเป็นการวิจัยเชิงคุณภาพ เน้นวิจัยเฉพาะการดำเนินการที่เกี่ยวข้องกับขั้นตอนพิธีการศุลกากร กฎหมาย ข้อกำหนด และระบบที่ใช้ใช้ในการบริการด้านการนำเข้า-ส่งออก การศึกษาเปรียบเทียบกระบวนการและกฎหมายที่ใช้ร่วมกัน รวมถึงการสัมภาษณ์เชิงลึกจากผู้บริหารหน่วยงานภาครัฐที่ให้บริการด้านการนำเข้า-ส่งออก เพื่อให้เกิดการเชื่อมโยงและบูรณาการข้อมูลภาครัฐในการให้บริการด้านการนำเข้า-ส่งออก อย่างมีประสิทธิภาพ

ประโยชน์ที่ได้รับจากการวิจัย

๑. สร้างกระบวนการที่ลดปฏิสัมพันธ์และประกันเวลา โดยหากเอกสารครบถ้วนจะสามารถได้รับการบริการจากหน่วยงานรัฐ โดยผู้ประกอบการไม่ต้องพบเจ้าหน้าที่ของรัฐ

๒. ประกาศกระบวนการที่ต้องมีการชี้แจงเฉพาะ เนื่องจากกระบวนการใดต้องการความถูกต้อง แม่นยำ เพราะมีผลกระทบต่อความมั่นคง หรือความปลอดภัยของประชาชน ทำให้สามารถกำหนดรูปแบบที่เหมาะสมในการเชื่อมโยงและบูรณาการข้อมูลภาครัฐในการให้บริการด้านการนำเข้า-ส่งออก

๓. สร้างกระบวนการในการอนุมัติอนุญาต (Authorization) โดยเทคโนโลยีที่เหมาะสมมาใช้กับกระบวนการ

๔. สร้างกฎระเบียบกลางที่ใช้ร่วมกัน เพื่อให้มีกระบวนการเดียวในการเชื่อมโยงและบูรณาการข้อมูลภาครัฐในการให้บริการด้านการนำเข้า-ส่งออก (National Trade Gateway)

บทที่ ๒

การทบทวนวรรณกรรมที่เกี่ยวข้อง

การบูรณาการและเชื่อมโยงข้อมูลภาครัฐที่เกี่ยวข้องกับการให้บริการนำเข้า-ส่งออก มีความจำเป็นต้องศึกษากรอบข้อตกลงความร่วมมือระหว่างประเทศ แผนยุทธศาสตร์การพัฒนา ระบบโลจิสติกส์แห่งชาติ กฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้อง กระบวนการในการนำเข้า-ส่งออก รวมทั้ง การเปรียบเทียบรูปแบบของการให้บริการภาครัฐในการนำเข้า-ส่งออกของไทยกับต่างประเทศ เพื่อจะ สามารถนำเสนอรูปแบบหรือแนวทางในการบูรณาการข้อมูลภาครัฐสำหรับการนำเข้า-ส่งออก เพื่อให้ กระบวนการนำเข้า-ส่งออก มีความสะดวก รวดเร็ว ซึ่งจะเป็นการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน และการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทยต่อไป

ความตกลงว่าด้วยการอำนวยความสะดวกทางการค้า (Agreement on Trade Facilitation: TFA)

องค์การการค้าโลก (World Trade Organization, WTO) ได้มีการประชุมคณะมนตรีใน วาระพิเศษ เมื่อวันที่ ๒๗ พฤศจิกายน ๒๕๕๗ และมีฉันทามติเห็นชอบพิธีสารร่างแก้ไขและผนวกความ ตกลงว่าด้วยการอำนวยความสะดวกทางการค้าหรือที่เรียกกันว่า Trade Facilitation Agreement (TFA) ซึ่งถือเป็นส่วนหนึ่งของความตกลงองค์การการค้าโลกในปัจจุบัน ดังนั้น จึงอาจกล่าวได้ว่า TFA เป็นความตกลงพหุภาคีฉบับแรกที่มีนับตั้งแต่การจัดตั้งองค์การการค้าโลกเป็นต้นมา ทั้งนี้ ความตกลง ดังกล่าวจะมีผลบังคับใช้ทางกฎหมายได้ก็ต่อเมื่อประเทศสมาชิกจำนวน ๒ ใน ๓ (๑๐๗ ประเทศ) ให้สัตยาบันยอมรับร่วมกัน โดยวัตถุประสงค์หลักของความตกลง TFA มุ่งเน้นการลดขั้นตอนพิธีการ ด้านศุลกากรต่างๆ และลดระยะเวลาที่ใช้ในด้านพิธีการเพื่อให้เกิดความคล่องตัว รวมทั้งสร้างความ ชัดเจนในด้านระเบียบพิธีการให้มีความโปร่งใสและเป็นไปในแนวทางเดียวกัน ทั้งหมดที่กล่าวนี้ เป็นปัญหาหลักของการส่งออกและนำเข้าสินค้าที่ทุกประเทศกำลังประสบปัญหาาร่วมกัน ดังนั้น หากสามารถนำความตกลง TFA มาปฏิบัติให้มีผลบังคับใช้ได้จริงย่อมจะส่งผลช่วยเพิ่มปริมาณการค้า ของโลกให้เพิ่มสูงขึ้นได้

ประเทศไทยได้สนับสนุนและเข้าร่วมการเจรจา TFA โดยคณะรักษาความสงบแห่งชาติ (คสช.) ได้ให้ความเห็นชอบบทบัญญัติที่พร้อมปฏิบัติได้ทันทีที่ความตกลง TFA มีผลใช้บังคับ (Category A) เมื่อวันที่ ๒๒ กรกฎาคม ๒๕๕๗ จำนวนทั้งสิ้น ๑๒๓ บทบัญญัติ เนื่องจากมีความ สอดคล้องกับกฎหมายและระเบียบภายในประเทศที่มีผลบังคับอยู่ในปัจจุบันหรือจะมีการแก้ไข ปรับปรุงในระยะเวลาอันใกล้ เช่น การเผยแพร่ข้อมูลที่มีความสำคัญสำหรับผู้ค้า ในเรื่องของอัตราภาษี

ศุลกากร ค่าธรรมเนียม กฎหมาย กฎระเบียบ ขั้นตอนการอุทธรณ์ ฯลฯ การออกคำวินิจฉัยล่วงหน้าเกี่ยวกับพิคตของสินค้า การชำระภาษีผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ การใช้ระบบบริหารความเสี่ยงสำหรับการควบคุมทางศุลกากร และการตรวจสอบหลังการตรวจปล่อย การยอมรับให้ใช้สำเนาแทนเอกสารตัวจริง การพยายามนำระบบ Single Window มาใช้งาน เสริมภาพในการขนส่งสินค้าผ่านแดนโดยการไม่เก็บค่าธรรมเนียมการผ่านแดนเว้นแต่เพื่อเป็นค่าบริการ หลักเกณฑ์เงื่อนไขด้านความร่วมมือกันของหน่วยงานศุลกากร^๑ การจัดให้มีระบบส่งเอกสารล่วงหน้าในรูปแบบอิเล็กทรอนิกส์ สำหรับกระบวนการดำเนินการล่วงหน้าก่อนสินค้าถึงปลายทาง หรือการจัดให้มีมาตรการเพิ่มเติมด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าที่เกี่ยวข้องกับการนำเข้า-ส่งออกหรือผ่านแดน โดยการกำหนดให้ใช้ข้อมูลหรือเอกสารน้อยลง การตรวจปล่อยสินค้าอย่างรวดเร็ว รวมทั้งข้อกำหนดที่เกี่ยวข้องกับการชะลอการชำระภาษีอากร และค่าธรรมเนียมต่าง ๆ^๒ เป็นต้น

เมื่อความตกลง TFA มีผลบังคับใช้ จะทำให้ผู้ประกอบการของไทยได้ประโยชน์จากการขยายการค้าระหว่างประเทศโดยเฉพาะอย่างยิ่งการค้ากับประเทศที่มีระบบพิธีการศุลกากรที่ยุงยากซับซ้อน รวมถึงโอกาสในการพัฒนาการค้าชายแดนกับประเทศในกลุ่ม CLMV ได้แก่ กัมพูชา ลาว เมียนมาร์ และเวียดนาม สอดคล้องกับนโยบายหลักของรัฐบาลที่เน้นให้ความสำคัญและสนับสนุนให้เพิ่มขยายการค้าชายแดน นอกจากนี้ความตกลง TFA ยังได้รับการสนับสนุนจากภาครัฐ องค์กรวิชาการ และภาคธุรกิจเอกชนทั่วโลก เนื่องจากทุกภาคส่วนมีความคาดหวังว่าความตกลง TFA จะช่วยลดต้นทุน ระยะเวลา และภาวะปัญหาในการดำเนินธุรกิจการค้าระหว่างประเทศลง ด้วยเหตุนี้ในท้ายที่สุดประเทศไทยจะได้รับประโยชน์จากเรื่องนี้ทั้งทางตรงและทางอ้อม ในขณะที่เดียวกันจะช่วยให้ประเทศไทยมีจุดเด่นในการสร้างสภาพแวดล้อมทางธุรกิจที่เอื้อต่อการค้าและการลงทุน (Ease of Doing Business) และจะเป็นหนึ่งในปัจจัยที่ช่วยให้ไทยบรรลุผลในความพยายามที่จะก้าวมาเป็นศูนย์กลางทางการค้าของภูมิภาคในอนาคตด้วย

ความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง (GMS Cross-Border Transport Agreement: CBTA)

กรอบความร่วมมือทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง (Greater Mekong Sub-Region: GMS) ถือเป็นความร่วมมือสำคัญในการเชื่อมโยงและพัฒนาเส้นทางเศรษฐกิจภายในภูมิภาค

^๑ “ความตกลงว่าด้วยการอำนวยความสะดวกทางการค้า (AGREEMENT ON TRADE FACILITATION : TFA)” (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก : http://www2.moc.go.th/ewt_dl_link.php?nid=7500&filename=status, ๒๕๕๘.

^๒ ศุลกากร, กรม. “สรุปสาระสำคัญของความตกลงว่าด้วยการอำนวยความสะดวกทางการค้า (Agreement on Trade Facilitation: TFA)”. ๒๕๕๘.

อินโดจีน ทั้งในด้านโครงสร้างพื้นฐานและกฎระเบียบต่างๆ โดยเฉพาะการพัฒนาเส้นทางตามแนวระเบียงเศรษฐกิจ (Economic Corridor) โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อส่งเสริมให้เกิดการขยายตัวทางการค้า การลงทุน อุตสาหกรรม การเกษตร และบริการ สนับสนุนการจ้างงาน และยกระดับความเป็นอยู่ของประชาชนในพื้นที่ให้ดีขึ้น ส่งเสริมและพัฒนาความร่วมมือทางเทคโนโลยีและการศึกษาระหว่างกัน ตลอดจนการใช้ทรัพยากรธรรมชาติที่ส่งเสริมกันอย่างมีประสิทธิภาพ ส่งเสริมและเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน รวมทั้งเปิดโอกาสทางเศรษฐกิจในตลาดโลก

ธนาคารเพื่อการพัฒนาแห่งเอเชีย (Asian Development Bank: ADB) ได้กำหนดให้มีการพัฒนาเส้นทางเศรษฐกิจตามกรอบความร่วมมือ GMS จำนวน ๑๐ เส้นทาง โดยอยู่บนแนวระเบียงเศรษฐกิจ ๓ แนว ได้แก่ ระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก (East-West Economic Corridor) ระเบียงเศรษฐกิจเหนือ-ใต้ (North-South Economic Corridor) และระเบียงเศรษฐกิจด้านใต้ (Southern Economic Corridor)

แผนภาพที่ ๒-๑ ระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก เหนือ-ใต้ และด้านใต้



แนวพื้นที่เศรษฐกิจ (Economic Corridor) และเส้นทางเศรษฐกิจที่สำคัญใน อนุภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขง (GMS)

๑. แนวพื้นที่เศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก (East-West Economic Corridor: EWEC) เชื่อมโยงเวียดนาม-ลาว-ไทย-พม่า

แนวพื้นที่เศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก (East West Economic Corridor: EWEC) เป็นการเชื่อมโยงพื้นที่ด้านตะวันออกจากเวียดนาม ผ่าน สปป.ลาว บนเส้นทาง R๙ ข้ามสะพานแม่น้ำโขง แห่งที่ ๒ เข้าสู่ไทย และไปสู่สหภาพพม่า หรืออาจเรียกได้ว่าเป็นเส้นทางเชื่อมโยงระหว่างทะเลจีนใต้ กับทะเลอันดามัน โดยมีระยะทางรวมประมาณ ๑,๔๕๐ กิโลเมตร โดยเส้นทาง R๙ มีจุดเชื่อมโยง เมืองสำคัญต่างๆ คือ เมาะละแหม่ง - เมียวะดี (พม่า) - แม่สอด - พิษณุโลก - ขอนแก่น - กาฬสินธุ์ - มุกดาหาร (ไทย) - สะหวันนะเขต - แดนสะหวัน (ลาว)- ลาวบาว - เว้ - ดองฮา - ดานัง (เวียดนาม)

แผนภาพที่ ๒-๒ ระเบียบเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก



แผนภาพที่ ๒-๓ แนวพื้นที่เศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก

- (i) จุดข้ามแดน : เมียวดี (พม่า) – แม่สอด (ไทย)
- (ii) จุดข้ามแดน : มุกดาหาร (ไทย) – สะหวันนะเขต (ลาว)
- (iii) จุดข้ามแดน : แตนสะหวัน (ลาว) – ลาวบาว (เวียดนาม)



แนวพื้นที่เศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก (R 9)

ถนน

แม่สอด – มุกดาหาร (770 กม.) – ยกกระดับให้เป็นทาง
ด่วน 4 เลน

- เป็นทางด่วน 4 เลนแล้ว (233 กม.)
- อยู่ระหว่างก่อสร้าง (75 กม.)
- วางแผนที่จะยกกระดับภายใน 5 ปี (262 กม.)

สะพาน

- สะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ 2
(มุกดาหาร-สะหวันนะเขต)
 - สร้างเสร็จแล้ว โดยได้รับเงินกู้จาก JBIC
 - เปิดใช้เมื่อวันที่ 19 ธันวาคม 2549

EWEC มีจุดที่เชื่อมต่อกับเส้นทางในแนวเหนือ-ใต้หลายเส้นทาง ได้แก่ (๑) ย่างกุ้ง-ดาไว (๒) เชียงใหม่-กรุงเทพฯ (๓) หนองคาย-กรุงเทพฯ (๔) เส้นทางหมายเลข ๑๓ ในลาว และ (๕) ทางด่วน ๑A ในเวียดนาม EWEC จึงมีบทบาทสำคัญในการเป็นทางเปิดไปสู่ท่าเรือสำหรับภาคตะวันออกเฉียงเหนือของไทยและภาคกลางของลาว รวมทั้งเป็นการเปิดโอกาสให้แก่เมืองขนาดกลางหลายเมืองในประเทศ GMS ๔ ประเทศ

วัตถุประสงค์ของการริเริ่ม EWEC คือ (๑) เพื่อเสริมสร้างความร่วมมือทางเศรษฐกิจและอำนวยความสะดวกทางการค้าและการลงทุน และการพัฒนาระหว่างประเทศลาว พม่า ไทย และเวียดนาม (๒) เพื่อลดต้นทุนการขนส่งในพื้นที่ และทำให้การเคลื่อนย้ายสินค้าและคนโดยสารมีประสิทธิภาพ มากขึ้น และ (๓) เพื่อลดความยากจน สนับสนุนการพัฒนาในพื้นที่ชนบทและพื้นที่ชายแดน เพิ่มรายได้ ในกลุ่มคนที่มีรายได้ต่ำ สร้างโอกาสการจ้างงานสำหรับสตรี และส่งเสริมการ

ท่องเที่ยว นอกจากนี้ EWEC ยังเน้นการสร้างโอกาสในการพัฒนาอุตสาหกรรมบริการและการท่องเที่ยว ซึ่งโครงการด้านการขนส่งภายใต้ EWEC ที่สำคัญ ได้แก่ การพัฒนาเส้นทางขนส่ง ตะวันออก-ตะวันตก การพัฒนาการขนส่งทางน้ำ การพัฒนาเส้นทางรถไฟ การปรับปรุงท่าอากาศยาน สะหวันนะเขต การอำนวยความสะดวกการเคลื่อนย้ายสินค้าและคนข้ามพรมแดน การพัฒนา ทรัพยากรมนุษย์ในสาขาการขนส่ง เป็นต้น นอกจากนี้ยังมีโครงการเขตเศรษฐกิจพิเศษ-นิคม อุตสาหกรรมบน EWEC บนเส้นทาง R๙ มีเขตเศรษฐกิจพิเศษและเขตนิคมอุตสาหกรรม ๖ แห่ง ได้แก่ เขตนิคมอุตสาหกรรมผาอัน ในสหภาพพม่า เขตนิคมอุตสาหกรรมเมาะละหม่าง ในสหภาพพม่า เขต นิคมอุตสาหกรรมเมียวดี ในสหภาพพม่า เขตเศรษฐกิจพิเศษสะหวันเซโน ในสปป. ลาว เขตการค้าเสรี บ้านแดนสะหวัน ในสปป.ลาว และเขตเศรษฐกิจพิเศษลาวบาวในเวียดนาม

สภาพการค้า การลงทุน และการท่องเที่ยวบนเส้นทาง R๙

๑) ด้านการค้า การขนส่งสินค้ามีความสะดวก เนื่องจากสภาพถนนตั้งแต่มุกดาหาร – สะหวันนะเขต – เว้ – ดานัง – วินห์ – ฮานอย เป็นถนน ๒ เลนตลอดทาง และมีการเจาะอุโมงค์ระหว่างเว้ไปดานัง ชื่อ อุโมงค์ไฮวัน ลอดภูเขายาว ๗ กิโลเมตร เพื่อย่นระยะทางในการอ้อมขึ้นเขา ๒๕ กิโลเมตร ปัจจุบัน สินค้าไทย จะส่งออกโดยขนส่งลงเรือข้ามแม่น้ำโขงจากมุกดาหารไปสะหวันนะเขตและขนส่งทางถนนต่อไปยังจุดผ่านแดน ลาวบาว ของเวียดนาม โดยจะมีบริษัทตัวแทนขนส่งสินค้าของเวียดนาม รับขนส่งกระจายเข้าไปในตลาดในเมือง ต่างๆ ของเวียดนามต่อไป สาเหตุที่ผู้ประกอบการไทยไม่ประสงค์ที่จะขนส่งสินค้าเองในเวียดนาม เนื่องจากไม่มี สินค้าให้ขนในเที่ยวกลับ ซึ่งจะทำให้ต้นทุนการขนส่งสูงขึ้น และเนื่องจากการขับซีรยนต์/รถบรรทุกในลาวและ เวียดนาม ใช้พวงมาลัยซ้าย และมีการจำกัดน้ำหนักบรรทุกทุกให้บรรทุกได้ไม่เกิน ๒๑ ตัน ในขณะที่ไทยให้ บรรทุกได้ไม่เกิน ๒๔ ตัน นอกจากนี้ เวียดนามยังจำกัดความเร็วของรถยนต์/รถบรรทุกไว้ไม่เกิน ๓๐ และ ๕๐ กิโลเมตร/ชั่วโมง สำหรับการขับในเมือง และนอกเมือง ตามลำดับ อย่างไรก็ตาม ปัจจุบันยังไม่มี การขนส่งสินค้า บนเส้นทาง R๙ ไปยังท่าเรือน้ำลึกดานัง เนื่องจากท่าเรือมีสภาพเก่าและมีขนาดเล็ก รวมทั้งยังอยู่ระหว่างการ พัฒนา แต่มีการขนส่งสินค้าระหว่างท่าเรือไฮฟอง ซึ่งอยู่ใกล้กับฮานอย ไปยังท่าเรือหยางพู ของมณฑลไหหลำ

๒) ด้านการลงทุน ในปัจจุบัน ยังไม่มีสิ่งอำนวยความสะดวกบนเส้นทาง R๙ เช่น ปั้มน้ำมันร้านอาหาร โรงแรม ศูนย์บริการนักท่องเที่ยว และร้านจำหน่ายของที่ระลึก เนื่องจากพื้นที่ ส่วนใหญ่เป็นป่าเขาและพื้นที่เกษตรกรรม นอกจากนี้ การจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษสะหวันเซโน และ เขตการค้าเสรีบ้านแดนสะหวันในสปป.ลาว ยังไม่ประสบความสำเร็จ เนื่องจากยังไม่มี การพัฒนา โครงสร้างพื้นฐานที่จำเป็น ทำให้ไม่มีนักลงทุนต่างชาติสนใจเข้าไปลงทุน อย่างไรก็ตาม รัฐบาลลาวได้ ตระหนักถึงความสำคัญและโอกาสทางการค้าและการลงทุนในแขวงสะหวันนะเขต จึงได้กำหนดให้ เป็น ๑ ใน ๔ แขวง (สะหวันนะเขต เวียงจันทน์ หลวงพระบาง จำปาสัก) ที่เจ้าแขวงมีอำนาจในการ อนุมัติโครงการลงทุนในแขวงที่มีมูลค่าไม่เกิน ๒ ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ โดยไม่ต้องได้รับความเห็นชอบ จากส่วนกลาง เฉพาะในโครงการที่รัฐบาลส่งเสริม เช่น การก่อสร้าง และการขุดค้น

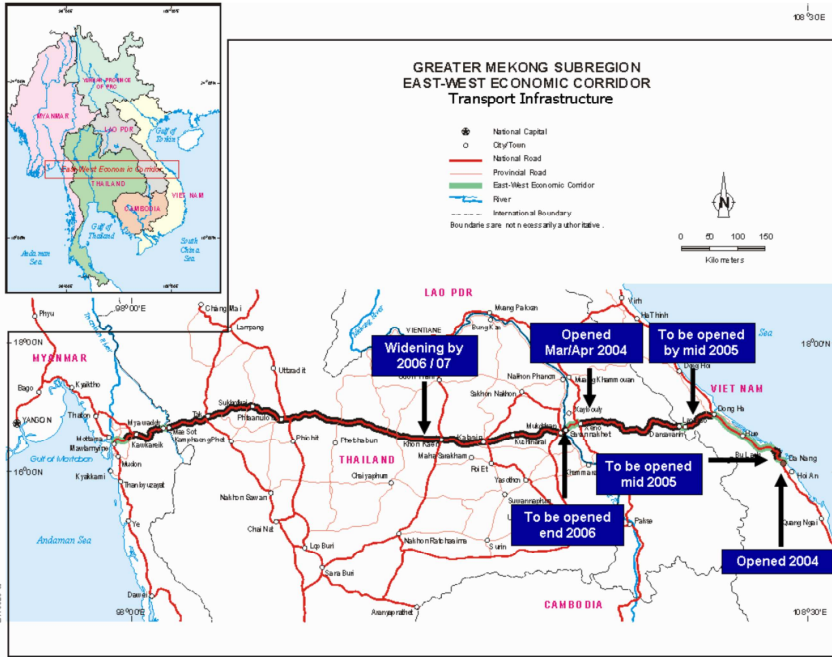
ทรัพยากรธรรมชาติ เป็นต้น ในขณะที่แขวงอื่นๆ สามารถอนุมัติโครงการลงทุนได้เองในโครงการที่มีมูลค่าไม่เกิน ๑ ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ จึงเป็นโอกาสดีที่นักลงทุนไทยที่สนใจเข้าร่วมพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษสะหวันเซโน จะสามารถใช้เป็นฐานเชื่อมโยงการลงทุนด้านตะวันออกของไทย และช่วยสร้างงานแก่ประชาชนลาว ซึ่งจะสร้างความรู้สึกที่ดีของลาวที่มีต่อไทยที่ได้แสดงความจริงใจในการร่วมมือกันพัฒนาเศรษฐกิจลาว

ส่วนเขตเศรษฐกิจพิเศษลาวบาว ในเวียดนาม ยังมีนักลงทุนเข้าไปลงทุนจำนวนไม่มากนักแต่มีนักลงทุนไทยเข้าไปลงทุนบ้างแล้ว คือ บริษัทเครื่องตีและผ้าเย็บ Super Horse และโรงงานผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ ซึ่งเป็นโรงงานที่ผลิตเพื่อป้อนตลาดภายในเวียดนามที่มีผู้บริโภค ๘๓ ล้านคน

สำหรับไทย การนิคมอุตสาหกรรม (กนอ.) ได้ริเริ่มโครงการพัฒนานิคมอุตสาหกรรมมุกดาหาร เพื่อรองรับการค้าชายแดนไทย-ลาว (มุกดาหาร – สะหวันนะเขต) และเป็นประตูการค้าสู่ลาวกัมพูชา และเวียดนาม โดยอาศัยสะพานข้ามแม่น้ำโขงเป็นแรงผลักดันให้เกิดการลงทุนในนิคมอุตสาหกรรมมุกดาหาร ตั้งศูนย์กระจายสินค้า โดยกำหนดให้อุตสาหกรรมการผลิตและแปรรูปสินค้าเกษตร เป็นอุตสาหกรรมเป้าหมาย ซึ่งสินค้าหลัก ได้แก่ ยางพารา ซึ่งจะมีการผลิตทั้งน้ำยางข้น ยางแผ่นดิบรมควัน การแปรรูปผลิตภัณฑ์ยางพารา ส่วนสินค้ารอง คือ เอทานอล เนื่องจากจังหวัดมุกดาหารและจังหวัดใกล้เคียงมีโรงงานน้ำตาลหลายแห่ง สามารถนำกากขานอ้อยจากโรงงานน้ำตาลมาผลิตเป็นเอทานอลเพื่อส่งออกไปอินโดจีนได้ นอกจากนี้ยังมีพื้นที่เพื่อรวบรวมและกระจายสินค้า โดยมีสินค้าหลักได้แก่ สินค้าเกษตร สินค้าอุปโภคบริโภค และสินค้าอุตสาหกรรม คือ เครื่องใช้ไฟฟ้าพื้นฐาน

๓) ด้านการท่องเที่ยว ในปัจจุบัน มีนักท่องเที่ยวไทยจำนวนมากเดินทางบนเส้นทาง R๙ เพื่อไปยังเมืองเว้ ดานัง และฮอยอัน ซึ่งเป็นเมืองมรดกโลกทางวัฒนธรรม มีอาคารสถาปัตยกรรมสมัยฝรั่งเศสอยู่หลายแห่ง และเป็นที่ตั้งของเมืองโบราณสมัยจักรพรรดิของเวียดนาม ไทยจึงควรเสนอยุทธศาสตร์การท่องเที่ยว เพื่อเชื่อมโยงเส้นทางท่องเที่ยวและนำไปสู่การขยายโอกาสทางการค้าและการลงทุนในลาวและเวียดนามต่อไป

แผนภาพที่ ๒-๔ แนวพื้นที่เศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก แสดงถนน



๒. แนวพื้นที่เศรษฐกิจเหนือ-ใต้ (North South Economic Corridor: NSEC)

NSEC เชื่อมโยงไทย-พม่า/ลาว-จีน ประกอบด้วยเส้นทางหลัก ๓ เส้นทาง ได้แก่

๑) เส้นทาง R3E : Cunming – Yuxi – Hanyuanjing – Mohe – Xima – Diemengyang – Bohan (China) – Boten – Huaythary (Laos) – Chiangkhong – Chiangrai – Tak – Bangkok (Thailand)

(i) จุดข้ามแดน: Bohan (China) – Boten (Laos)

(ii) จุดข้ามแดน: Huaythary (Laos) – Chiangkhong (Thailand)

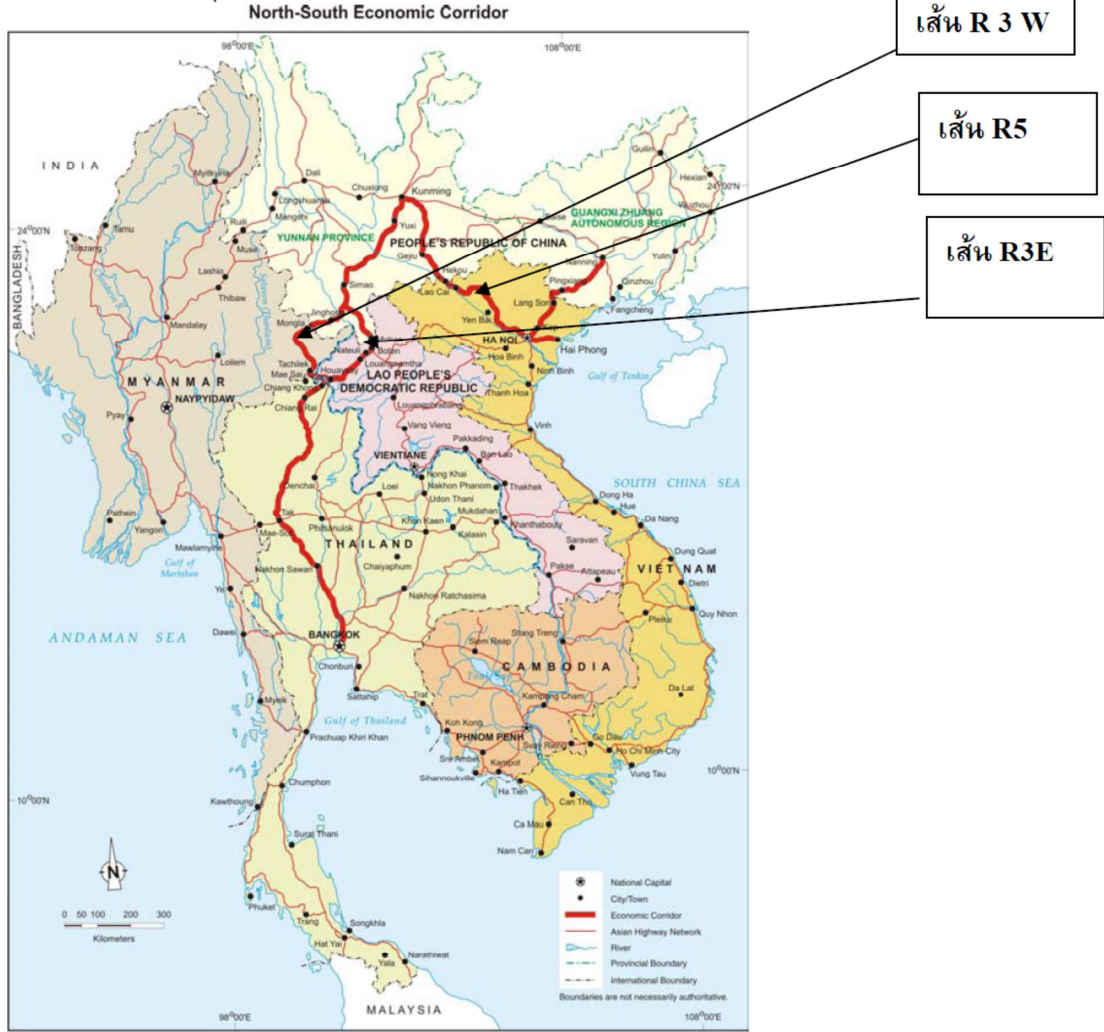
๒) เส้นทาง R3W : Chiangtung – Thaxi (Myanmar) – Maysay – Chiangrai – Tak – Bangkok (Thailand)

(i) จุดข้ามแดน: Thaxi (Myanmar) – Maysay (Thailand)

๓) เส้นทาง R5 : Cunming – Hmihlo – Hainao – Kohuan – Mengxiao – Heikou (China) – Laoke – Hanoi – Hoihong (Vietnam)

(i) จุดข้ามแดน: Heikou (China) – Laoke (Vietnam)

แผนภาพที่ ๒-๕ แนวพื้นที่เศรษฐกิจเหนือ-ใต้



วัตถุประสงค์ของการริเริ่ม NSEC คือ (๑) เพื่ออำนวยความสะดวกการค้าและการพัฒนา ระหว่างลาว พม่า ไทย เวียดนาม และจีน (๒) เพื่อลดต้นทุนค่าขนส่งในพื้นที่ภายใต้โครงการและทำให้ การเคลื่อนย้ายสินค้าและคนมีประสิทธิภาพ และ (๓) เพื่อลดความยากจน สนับสนุนการพัฒนาในพื้นที่ ชนบทและชายแดน เพิ่มรายได้ของกลุ่มคนรายได้ต่ำ สร้างโอกาสในการจ้างงานสำหรับสตรี และส่งเสริม การท่องเที่ยวในพื้นที่ ซึ่งโครงการด้านการขนส่งภายใต้ NSEC ที่สำคัญ ได้แก่ โครงการปรับปรุงถนน เชียงราย - कुนหมิง ผ่านลาว โครงการปรับปรุงถนน เชียงราย - कुนหมิง ผ่านพม่า โครงการปรับปรุงถนน หัวใจโก้น (จ.น่าน) - ปากแบ่ง - อุดมไชย - บ่อเต็น - เชียงรุ่ง - कुนหมิง โครงการเส้นทางคมนาคม कुนหมิง - ฮานอย- ไฮฟอง การยกระดับเส้นทางรถไฟคุนหมิง - ไฮฟอง - ยินเวียน - ลาวโค และเส้นทาง รถไฟด้าลี่ - หลู่ลี่ การพัฒนาท่าอากาศยานที่หลวงน้ำทาและหัวขุทราย การพัฒนาพื้นที่ตอนบนของ Lancang/ความตกลงว่าด้วยการเดินเรือเชิงพาณิชย์ในแม่น้ำโขง การอำนวยความสะดวกข้ามพรมแดนใน

การเคลื่อนย้ายสินค้าและคน การพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ในสาขาการขนส่ง และการจัดตั้งเขตเศรษฐกิจชายแดนพิเศษในจังหวัดเชียงราย เป็นต้น

ในการดำเนินโครงการลงทุนด้าน โครงสร้างพื้นฐานจำเป็นต้องมีการวางนโยบายและกฎระเบียบซึ่งเอื้อประโยชน์ต่อการค้าและการลงทุน จึงมีความริเริ่มเรื่องการอำนวยความสะดวกการค้าและการลงทุนข้ามพรมแดนรวมเป็นส่วนหนึ่งของโครงการภายใต้กรอบยุทธศาสตร์ GMS ซึ่งการดำเนินการตามความตกลงเรื่องการอำนวยความสะดวกการขนส่งทางบกข้ามพรมแดนถือเป็นส่วนหนึ่งในการพัฒนา NSEC เช่นเดียวกับการพัฒนาเขตเศรษฐกิจอื่น โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อให้พิธีการทางศุลกากรง่ายขึ้น อำนวยความสะดวกการเดินทางข้ามพรมแดน และลดความจำเป็นในการเปลี่ยนถ่ายยานพาหนะ

แผนภาพที่ ๒-๖ แนวพื้นที่เศรษฐกิจเหนือ-ใต้ (R3)



แนวพื้นที่เศรษฐกิจเหนือ-ใต้ (R3)

ไทย - สปป.ลาว - จีน (R3E)

ถนน

- กรุงเทพฯ - เชียงราย (830 กม.) (ถนน 4 เลน/มากกว่า)
- เชียงราย - เชียงของ (110 กม.) (ทางด่วน 2 เลน จะยกระดับภายใน 5 ปี)
- ถนนในสปป.ลาว (228 กม.) - อยู่ระหว่างก่อสร้าง
- (ได้รับการสนับสนุนทางการเงินจากไทย+ADB+จีน)

สะพาน

- สะพานข้ามแม่น้ำโขงที่เชียงของ (ADB ให้ความช่วยเหลือทางเทคนิค)

ไทย - พม่า - จีน (R3W)

ถนน

- กรุงเทพฯ - แม่สาย (890 กม.) (ถนน 4 เลน/มากกว่า)
- New Mae Sal Bypass (8 กม.) (อยู่ระหว่างก่อสร้าง)

สะพาน

- สะพานข้ามแม่น้ำสายแห่งที่ 2 (สร้างเสร็จแล้ว)

๓. แนวพื้นที่เศรษฐกิจตอนใต้ (Southern Economic Corridor: SEC) เชื่อมโยง

ไทย-กัมพูชา-เวียดนาม

แนวพื้นที่เศรษฐกิจตอนใต้ (Southern Economic Corridor: SEC) เป็นการพัฒนาแนวเส้นทางเชื่อมระหว่างไทย-กัมพูชา-เวียดนาม มีเส้นทางสำคัญ ๒ เส้นทางคือ เส้นทาง R๑ และ R๑๐ เส้นทาง R๑ มีจุดเชื่อมโยงเมืองสำคัญต่างๆ ดังนี้

กรุงเทพฯ - กบินทร์บุรี - สระแก้ว - อัญประเทศ หรือ กรุงเทพฯ - แหลมฉบัง -
พนมสารคาม - กบินทร์บุรี - สระแก้ว - อัญประเทศ (ไทย) - ปอยเปต - ศรีโสภณ - เปอสาต -
พนมเปญ - นาคหลวง - บาเวด (กัมพูชา) - มอโคไบ - โฮจิมินห์ซิตี้ - ว่างเตา (เวียดนาม)

(i) จุดข้ามแดน : อัญประเทศ (ไทย) - ปอยเปต (กัมพูชา)

(ii) จุดข้ามแดน : บาเวด (กัมพูชา) - มอโคไบ (เวียดนาม)

เส้นทาง R๑๐ มีจุดเชื่อมโยงเมืองสำคัญต่างๆ ดังนี้

กรุงเทพฯ - ตราด - หาดเล็ก (ไทย) - แซมแยม - เกาะกง - สะระอัมเปิล - กำพต -
ลอก(กัมพูชา) - ฮาเตียน - คาเมา - นามคาน (เวียดนาม)

(i) จุดข้ามแดน : หาดเล็ก (ไทย) - แซมแยม (กัมพูชา)

วัตถุประสงค์ของการริเริ่ม SEC คือ (๑) เพื่อส่งเสริมความร่วมมือในภูมิภาค สนับสนุน
การรวมกลุ่มเศรษฐกิจ สนับสนุนการขยายตัวของการค้าและการลงทุน และอำนวยความสะดวก การ
แลกเปลี่ยนและการพัฒนาตามแนวพื้นที่ด้านตะวันออก-ตะวันตก ระหว่างไทย กัมพูชา เวียดนาม และ
บางส่วนของตอนใต้ของลาว และ (๒) เพื่อสนับสนุนการพัฒนาเขตเศรษฐกิจที่ครอบคลุมเมืองสำคัญใน
ไทย กัมพูชา และเวียดนามโดยผ่านโครงสร้างเครือข่ายถนนและทางรถไฟ ซึ่งโครงการด้านการขนส่ง
ภายใต้ SEC ที่สำคัญ ได้แก่ โครงการปรับปรุงเส้นทาง R๑ กรุงเทพฯ- พนมเปญ - โฮจิมินห์ซิตี้ -
ว่างเตา โครงการพัฒนาเส้นทาง R ๑๐ กรุงเทพ - เกาะกง - กำพต (กัมพูชา) - ฮาเตียน - คาเมา -
นามคาน (เวียดนาม) โครงการปรับปรุงเส้นทาง ตอนใต้ของลาว - สีหนุวิลล์ โครงการพัฒนาเส้นทาง
ตะวันตกตอนกลางของกัมพูชา - ตะวันออก โครงการพัฒนาทางรถไฟ ไทย - กัมพูชา - เวียดนาม
โครงการปรับปรุงท่าเรือในพนมเปญและสีหนุวิลล์ (กัมพูชา) และในว่างเตา (เวียดนาม) โครงการ
ยกระดับท่าอากาศยานปากเซ (ลาว) และ ท่าอากาศยานรัตนคีรีและสะตริงเตริง (กัมพูชา) การอำนวยความสะดวก
การเคลื่อนย้ายสินค้าและคนข้ามพรมแดน และการพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ในสาขาการ
ขนส่ง เป็นต้น

โครงการพัฒนาท่าอากาศยานใน SEC ได้แก่ (๑) การยกระดับท่าอากาศยานปากเซ
ในภาคใต้ของลาว เพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวแหล่งมรดกโลกของ UNESCO ในอนุภูมิภาค และ
(๒) การยกระดับท่าอากาศยานรัตนคีรีและสะตริงเตริงในกัมพูชา ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของโครงการ
พัฒนาการท่องเที่ยวในแม่น้ำโขงที่ได้รับความช่วยเหลือจาก ADB

แผนภาพที่ ๒-๗ เส้นทางเชื่อมโยงการคมนาคมในภูมิภาค



๔. แนวพื้นที่เศรษฐกิจอื่น

- ๑) เส้นทาง : คุนหมิง – ฉวง – ต้าลี่ – เปาซาน – หลู่ลี่ (จีน) – มูเซ – ลาซีโอ (พม่า)
 - (i) จุดข้ามแดน : หลู่ลี่ (จีน) – มูเซ (พม่า)
- ๒) เส้นทาง : เวียงจันทน์ – บ้านลาว – ท่าแขก – เซโน – ปากเซ (ลาว) – สะตริงเตี๋ย – Kratie – พนมเปญ – สีหนุวิลล์
 - (i) จุดข้ามแดน : ชายแดนเวียนขาม (ลาว) – ดองกระลอ (กัมพูชา)
- ๓) เส้นทาง : นาเตย – อุดมไชย – ปักมอ – หลวงพระบาง – เวียงจันทน์ – ทำนาแล้ง (ลาว) – หนองคาย – อุดรธานี – ขอนแก่น – กรุงเทพฯ (ไทย)
 - (i) จุดข้ามแดน : ทำนาแล้ง (ลาว) – หนองคาย (ไทย)
- ๔) เส้นทาง : เวียงจันทน์ – ปอลิคมไซ (ลาว) – ฮาติง (เวียดนาม)
 - (i) จุดข้ามแดน : นำเพา (ลาว) – เคาโทร (เวียดนาม)
- ๕) เส้นทาง : จำปาสัก (ลาว) – อุบลราชธานี (ไทย)

(i) จุดผ่านแดน : วังเตา (ลาว) – ช่องเม็ก (ไทย)

แผนภาพที่ ๒-๘ เส้นทางแนวพื้นที่เศรษฐกิจอื่น



การบริหารจัดการชายแดนร่วมกัน (Coordinated Border Management (CBM))^๓

ประเทศสมาชิกอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง ได้ร่วมกันพัฒนากฎระเบียบเพื่ออำนวยความสะดวกในการขนส่งข้ามแดน โดยการจัดทำความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง (GMS Cross-Border Transport Agreement: CBTA) ซึ่งเป็นมาตรการสำคัญในการอำนวยความสะดวกในการขนส่งและผู้โดยสาร โดยการลดขั้นตอนพิธีการ ตลอดจนข้อจำกัดและอุปสรรคต่างๆ เพื่อให้การขนส่งมีความสะดวก รวดเร็ว และสามารถทำการขนส่งระหว่างกันได้โดยไม่ต้องมีการขนถ่ายที่บริเวณชายแดน

การบริหารจัดการชายแดนร่วมกัน (Coordinated Border Management (CBM)) หมายถึงลักษณะการปฏิบัติงานร่วมกันของศุลกากรและหน่วยงานต่างๆ ที่มีอำนาจหน้าที่ตามแนวชายแดนทั้งในระดับภายในประเทศและระหว่างประเทศ เพื่อให้เกิดความร่วมมือและการประสานงานอย่างมีประสิทธิภาพ รวมทั้งจัดการขัดแย้งและความซับซ้อนในการทำงานของหน่วยงานต่างๆ จะทำให้การเคลื่อนย้ายสินค้า การขนส่ง และการเดินทางข้ามแดนของบุคคลเป็นไปอย่างสะดวกรวดเร็ว รวมทั้งสามารถควบคุมให้มีการปฏิบัติตามกฎหมายและข้อกำหนดอื่นๆ ของหน่วยงานที่มีอำนาจหน้าที่ตามแนวชายแดนซึ่งกรอบแนวคิดของ CBM แบ่งความร่วมมือเป็น ๓ ระดับ คือ ภายในหน่วยงาน ระหว่างหน่วยงาน และระหว่างประเทศ โดยเน้นการบูรณาการในเรื่องของโครงสร้างทรัพยากร หน้าที่ กระบวนการและกฎระเบียบ ที่จะต้องนำมาพิจารณาปรับเปลี่ยนเพื่อให้การบริหารจัดการการเคลื่อนย้ายสินค้าและระบบการควบคุมแนวชายแดนมีประสิทธิภาพและประสิทธิผล

แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์แห่งชาติ^๔

แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ฉบับที่ ๒ (พ.ศ. ๒๕๕๖-๒๕๖๐) กำหนดแนวทางการพัฒนาของแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ นโยบายรัฐบาลและความเชื่อมโยงกับการก้าวเข้าสู่ประชาคมอาเซียนในปี พ.ศ. ๒๕๕๘ โดยมีประเด็นการพัฒนาเชิงนโยบายของแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ ให้ความสำคัญกับการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการจัดการโซ่อุปทาน (supply chain) เพื่อความสามารถในการแข่งขันและการบูรณาการระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ ให้มีผลในทาง

^๓ ศุลกากร, กรม. “รายงานผลการศึกษาการบริหารจัดการชายแดนร่วมกัน (Coordinated Border Management (CBM))”. ๒๕๕๗.

^๔ “แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ฉบับที่ ๒ (พ.ศ. ๒๕๕๖-๒๕๖๐” (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก : <http://www.nesdb.go.th>, ๒๕๕๘.

ปฏิบัติที่ชัดเจน ซึ่งมีความเกี่ยวข้องกับหน่วยงานทั้งภาครัฐ ภาคเอกชน เป็นจำนวนมาก ซึ่งเพื่อให้สามารถนำกรอบยุทธศาสตร์ไปปฏิบัติให้เกิดประสิทธิภาพในการบริหารจัดการระบบโลจิสติกส์ของประเทศให้ดีขึ้น โดยหลักการของแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย เป็นการบูรณาการภารกิจที่มีลักษณะข้ามกระทรวง ข้ามสาขาที่จำเป็นต้องดำเนินการอย่างประสานสอดคล้องกันทั้งในเชิงเป้าหมาย วิธีการและช่วงเวลา เพื่อให้เป็นแผนที่สามารถส่งเสริมให้เกิดกระบวนการนำไปสู่การปฏิบัติที่มีประสิทธิภาพและมีประสิทธิผล (High Performance Implementation Process)

หลักการของแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย

มุ่งเน้นการบูรณาการทั้งในส่วนของเนื้อหาของแผนและการดำเนินงานในชั้นปฏิบัติการของภาคส่วนต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง ดังนี้

๑. เน้นภารกิจเชิงยุทธศาสตร์ และความเป็นแผนเชิงกลยุทธ์ (Strategic Plan) เพื่อให้การดำเนินงานซึ่งมีพื้นฐานอยู่บนข้อจำกัดของทรัพยากรของแต่ละภาคส่วนสามารถบรรลุผลสำเร็จตามเป้าหมายได้อย่างแท้จริง เต็มศักยภาพและสร้างผลกระทบได้สูง ดังนั้น จึงเน้นประเด็นการพัฒนาที่มีความสำคัญ โดยให้น้ำหนักกับแต่ละประเด็นยุทธศาสตร์ไม่เท่ากันในเชิงปริมาณแต่เน้นความสำคัญในเชิงคุณภาพที่มีผลต่อการสร้างผลกระทบมากกว่า

๒. การกำหนดภารกิจและแนวทางการพัฒนาในแต่ละระดับเน้นประเด็นการพัฒนาที่มีการบูรณาการของเนื้อหา (Issue-based) มากกว่าการกำหนดตามภารกิจของหน่วยงานที่เป็นเอกเทศ (Function based) เพื่อให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องตระหนักและเห็นถึงความจำเป็นที่จะต้องดำเนินการพัฒนาอย่างบูรณาการและเป็นเอกภาพภายใต้บทบาทและอำนาจหน้าที่ที่แตกต่างกัน ดังนั้น การกำหนดภาระรับผิดชอบของหน่วยงานจึงอาจมีลักษณะข้ามประเด็นและข้ามสาขา (Cross-functional)

๓. การพัฒนาของภาครัฐในช่วงที่ผ่านมาและแนวโน้มในอนาคตจะต้องคำนึงถึงคุณค่าที่สังคมทั้งในระดับสากลและระดับประเทศให้ความสำคัญมากขึ้น คือ การสร้างสังคมที่อนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติและเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม (Green Society) ความตื่นตัวในเรื่องการอนุรักษ์พลังงาน การมีชีวิตอย่างมีคุณภาพ และการให้คุณค่าความเป็นมนุษย์กับคนทุกระดับ ทั้งหมดนี้เป็นค่านิยมที่จะต้องคำนึงถึงในการกำหนดแนวทางการพัฒนาระบบโลจิสติกส์และโซ่อุปทานของประเทศไทยในช่วงต่อไป

๔. เป็นที่ปรากฏชัดว่าการพัฒนาในช่วงที่ผ่านมาของภาครัฐซึ่งถูกผูกมัดด้วยกฎระเบียบต่างๆ ทำให้มีระบบการบริหารจัดการที่ไม่สนับสนุนความคิดริเริ่ม และการแบกรับภาระความเสี่ยงในการแก้ไขปัญหาที่ต้องการบทบาทผู้นำที่เข้มแข็ง ปัญหาหลายอย่างที่เป็นอุปสรรคต่อการสร้างความสามารถในการแข่งขันให้กับภาคเอกชน จึงทับซ้อน สะสม และแก้ไขยากขึ้นจนส่งผลกระทบต่อให้เกิดการจัดสรรทรัพยากรเพื่อแก้ไขปัญหาที่บิดเบียวขาดประสิทธิผล และขาดประสิทธิภาพไปทั้งระบบ ดังนั้น เพื่อปรับแนวทางการขับเคลื่อนกระบวนการพัฒนาระบบโลจิสติกส์และโซ่อุปทานของประเทศให้มีประสิทธิภาพ ประสิทธิผล และตอบสนองต่อความจำเป็นของภาคธุรกิจที่จำเป็นต้องทันกับสถานการณ์ที่มีพลวัตการแข่งขันสูง จึงควรเปิดโอกาสให้ภาคเอกชนในฐานะผู้ใช้บริการเข้ามามีบทบาทมากขึ้นในกระบวนการพัฒนาตั้งแต่ขั้นตอนการกำหนดเป้าหมายการพัฒนา แนวทางการพัฒนา การนำแผนงาน/โครงการไปสู่การปฏิบัติ และการติดตามประเมินผลสัมฤทธิ์ที่เกิดจากการพัฒนา

เป้าหมายของแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย

นอกจากหลักการของแผนยุทธศาสตร์ตามที่กล่าวมาข้างต้นแล้ว แผนยุทธศาสตร์ฉบับนี้ยังได้กำหนดเป้าหมายแห่งความสำเร็จ เรียกว่า สามเหลี่ยมแห่งความสำเร็จ (Triangle of Achievements) ประกอบด้วย

๑. ตำแหน่งทางยุทธศาสตร์ (Strategic Position) ประเทศไทยควรวางบทบาทตนเองเป็นศูนย์กลางธุรกรรมการค้าและบริการของกลุ่มประเทศลุ่มแม่น้ำโขงและเป็นประตูการค้าสู่ตลาดเอเชีย (Trade and Service Hub of GMS, and Gateway to Asia) เพื่อให้สอดคล้องกับศักยภาพและหลักความได้เปรียบโดยเปรียบเทียบ (Comparative advantage) และนำไปสู่ความร่วมมือและการเติบโตที่ยั่งยืนร่วมกันในภูมิภาค

๒. เป้าประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ (Strategic Objectives) ประกอบด้วย ๓ ส่วน คือ

๒.๑ การเพิ่มประสิทธิภาพและความสามารถในการตอบสนองลูกค้าของระบบโลจิสติกส์ (Logistics Efficiency and Responsiveness) ทั้งในระดับสถานประกอบการระดับกลไกและกระบวนการอำนวยความสะดวกทางการค้าของประเทศ

๒.๒ การสร้างความเข้มแข็งและมูลค่าเพิ่มให้กับธุรกิจไทยในโซ่อุปทาน (Value Creation) และ

๒.๓ การเติบโตที่ช่วยลดความเหลื่อมล้ำทางเศรษฐกิจทั้งในระดับประเทศและระดับภูมิภาค (Regional Inclusive Growth)

๓. ผลสัมฤทธิ์สุดท้าย (Ultimate Goal) การสร้างขีดความสามารถในการแข่งขันของภาคธุรกิจและการสร้างความเติบโตทางเศรษฐกิจร่วมกันบนพื้นฐานของการมีภาคธุรกิจที่เข้มแข็ง มีการกระจายโอกาสทางเศรษฐกิจ รวมถึงการคำนึงถึงคุณค่าที่สังคมต้องการ ทั้งเรื่องของการอนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติ สิ่งแวดล้อม และพลังงาน การมีชีวิตอย่างมีคุณภาพ และการให้คุณค่าความเป็นมนุษย์กับคนทุกระดับ ท้ายที่สุดจะก่อให้เกิดผลลัพธ์ที่บูรณาการไปสู่การยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชนร่วมกันอย่างยั่งยืนในภูมิภาค (Competitiveness, Co-prosperity, Sustainability and Quality of Life)

แผนภาพที่ ๒-๙ เป้าหมายของแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย



ภารกิจของแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย

ประเด็นยุทธศาสตร์และกลยุทธ์การพัฒนา เพื่อให้สามารถนำไปปฏิบัติให้บรรลุเป้าหมายของแผนยุทธศาสตร์ ประกอบด้วย

๑. การสร้างความเข้มแข็งให้กับผู้ประกอบการไทยในโซ่อุปทาน (Supply Chain Enhancement)
๒. การยกระดับประสิทธิภาพระบบอำนวยความสะดวกทางการค้า (Trade Facilitation Enhancement)
๓. การพัฒนาปัจจัยสนับสนุน (Capacity Building and Policy Driving Mechanism)

ยุทธศาสตร์ตามแผนพัฒนาโลจิสติกส์ที่เกี่ยวข้องกับการบูรณาการการให้บริการของรัฐ ในการนำเข้า - ส่งออก

ตามแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของไทย ฉบับที่ ๒ (๒๕๕๖-๒๕๖๐) ได้กำหนดยุทธศาสตร์ที่เกี่ยวข้องกับการบูรณาการ เชื่อมโยงข้อมูลระบบเอกสารอิเล็กทรอนิกส์ เพื่อให้เกิดการพัฒนาระบบการอำนวยความสะดวกทางการค้า โดยกำหนดไว้ในภารกิจที่ ๒ การยกระดับประสิทธิภาพระบบอำนวยความสะดวกทางการค้า (Trade Facilitation Enhancement) ยุทธศาสตร์ที่ ๔ การพัฒนาระบบอำนวยความสะดวกทางการค้า โดยกำหนดกลยุทธ์หลัก ๓ ประการ ดังนี้

กลยุทธ์ที่ ๑ เร่งรัดการพัฒนาและขยายการเชื่อมโยง NSW ที่เกี่ยวกับธุรกรรมเอกสารอิเล็กทรอนิกส์ของภาครัฐ (Regulatory NSW) ไปสู่กลุ่มผู้ประกอบการขนส่งผ่านท่า (Port Community System) และส่งเสริมการพัฒนาระบบ NSW และ e-Logistics ในประเทศเพื่อนบ้าน ทั้งท่าเรือ ท่าอากาศยาน และด่านชายแดน เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งระหว่างประเทศด้วยการเชื่อมโยงระบบเอกสารอิเล็กทรอนิกส์ระหว่างผู้เกี่ยวข้องในกลุ่มการขนส่ง (e-Freight) ทั้งที่เกี่ยวข้องกับสินค้าและบุคลากรผู้ให้บริการผ่านแดนกับระบบ NSW รวมถึงการผลักดันให้หน่วยงานภาครัฐที่ให้บริการที่เกี่ยวข้องกับการนำเข้า-ส่งออก มีการปรับปรุงกระบวนการทำงาน (Back-office Reprocess) ให้มีประสิทธิภาพและอำนวยความสะดวกให้กับผู้ประกอบการอย่างบูรณาการ ทั้ง G2G B2G และ B2B ตลอดจนเพื่อเตรียมความพร้อมการเชื่อมโยงเป็นระบบ ASEAN Single Window โดยการให้ความช่วยเหลือทางวิชาการและการแลกเปลี่ยนประสบการณ์กับประเทศเพื่อนบ้าน

กลยุทธ์ที่ ๒ ดำเนินการจัดตั้งองค์กรกำกับบริหารการจัดการระบบ NSW (Business Model) ที่มีประสิทธิภาพ เพื่อให้ระบบ NSW มีรูปแบบการบริหารธุรกิจ (Business Model) ที่เหมาะสมและสามารถอำนวยความสะดวกให้กับผู้ประกอบการนำเข้า-ส่งออก และมีความเป็นธรรมกับทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้อง

กลยุทธ์ที่ ๓ ผลักดันการออกกฎหมาย อาทิ พระราชกฤษฎีกาการทำธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ผ่านระบบ NSW และพระราชบัญญัติสิ่งอำนวยความสะดวกข้ามแดน เพื่ออำนวยความสะดวกในการนำเข้า-ส่งออก และการขนส่งสินค้าข้ามแดนได้อย่างถูกต้องตามกฎหมายและเป็นที่ยอมรับของผู้เกี่ยวข้อง

กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการควบคุมการนำเข้ามาในหรือการส่งออกไปนอกราชอาณาจักร

กรณีการนำเข้า-ส่งออกสินค้า นอกจากที่ผู้นำเข้า-ส่งออกจะต้องปฏิบัติตามกฎหมายศุลกากรให้ครบถ้วนแล้ว พระราชบัญญัติศุลกากร พ.ศ. ๒๕๖๙ มาตรา ๔๐^๕ และมาตรา ๔๕^๖ มาตรา ๓๘^๗ ยังต้องปฏิบัติตามกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้องกับการศุลกากรด้วย ดังนี้

กฎหมายที่มีมาตรการควบคุมการนำเข้าและการส่งออกด้านความมั่นคง (๔ ฉบับ)

๑. พระราชบัญญัติควบคุมยุทธภัณฑ์ พ.ศ. ๒๕๓๐

๒. พระราชบัญญัติอาวุธปืนเครื่องกระสุนปืน วัตถุระเบิด ดอกไม้เพลิงและสิ่งเทียมอาวุธปืน พ.ศ. ๒๔๙๐

^๕ มาตรา ๔๐ ก่อนที่จะนำเข้าของใด ๆ ไปจากอารักขาของศุลกากร ผู้นำของเข้าต้องปฏิบัติให้ครบถ้วนตามพระราชบัญญัตินี้ และตามกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้องกับการศุลกากร กับต้องยื่นใบขนสินค้าโดยถูกต้อง และเสียภาษีอากรจนครบถ้วนหรือวางเงินไว้เป็นประกัน การขอวางเงินประกันให้เป็นไปตามระเบียบที่อธิบดีกำหนด

ในกรณีที่มีการร้องขอและอธิบดีเห็นว่าของใดมีความจำเป็นที่จะต้องนำออกไปจากอารักขาของศุลกากรโดยรีบด่วน อธิบดีมีอำนาจให้นำของนั้นไปจากอารักขาของศุลกากรได้โดยไม่ต้องปฏิบัติตามวรรคหนึ่งก่อนแต่ต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขที่อธิบดีกำหนด และในกรณีที่ต้องเสียภาษีอากร ให้วางเงินหรือหลักประกันอย่างอื่นเป็นที่พอใจอธิบดีเพื่อเป็นประกันค่าภาษีอากรด้วย

^๖ มาตรา ๔๕ ก่อนที่จะส่งของใด ๆ ออกนอกราชอาณาจักร ผู้ส่งของออกต้องปฏิบัติให้ครบถ้วนตามพระราชบัญญัตินี้ และตามกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้องกับการศุลกากร กับต้องยื่นใบขนสินค้าโดยถูกต้อง และเสียภาษีอากรจนครบถ้วนหรือวางเงินไว้เป็นประกัน การขอวางเงินประกันให้เป็นไปตามระเบียบที่อธิบดีกำหนด

ในกรณีที่มีการร้องขอและอธิบดีเห็นว่าของใดมีความจำเป็นที่จะต้องส่งออกนอกราชอาณาจักรโดยรีบด่วน อธิบดีมีอำนาจให้ส่งของนั้นออกไปได้โดยไม่ต้องปฏิบัติตามวรรคหนึ่งก่อนแต่ต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขที่อธิบดีกำหนด และในกรณีที่ต้องเสียภาษีอากร ให้วางเงินหรือหลักประกันอย่างอื่นเป็นที่พอใจอธิบดีเพื่อเป็นประกันค่าภาษีอากรด้วย

^๗ มาตรา ๓๘ นายเรือทุกลำที่บรรทุกสินค้า หรือมีแต่อัฒา ซึ่งมาแต่ภายนอกพระราชอาณาเขต ต้องทำรายงานอันถูกต้องยื่นต่อพนักงานเจ้าหน้าที่ตามแบบที่กำหนดไว้ (ใบแนบ ๑) ภายในยี่สิบสี่ชั่วโมง นับแต่เมื่อเรือมาถึงท่า เมื่อยื่นรายงานนี้ให้นายเรือแสดงใบทะเบียนเรือเพื่อตรวจด้วย และรายงานนี้ต้องทำยื่นก่อนเปิดระวางเรือ เว้นแต่จะได้รับอนุญาตพิเศษและถ้าเรือลำใดมาถึงท่า มีสินค้าต่างประเทศที่ประสงค์จะส่งออกก็ดี หรือจะขนขึ้น ณ ที่อื่นภายในพระราชอาณาจักรก็ดี นายเรือจะต้องแถลงข้อความว่าด้วยสินค้านั้นๆ ลงไว้ในรายงานด้วย ถ้าและเรือลำนั้นจะเดินต่อไปยังท่าอื่นภายในพระราชอาณาจักร นายเรือจะต้องมีสำเนาเดินทาง ซึ่งพนักงานเจ้าหน้าที่รับรองแล้วไปด้วย และจะต้องแสดงสำเนาในเมื่อทำรายงานขาเข้ายื่น ณ ท่าอื่น และจะต้องทำดังนี้ต่อไปทุกๆ ท่าจนกว่าเรือนั้นจะได้ออกพ้นไป หรือจนกว่าจะได้ย้ายสินค้าต่างประเทศออกจากเรือหมด แล้วแต่กรณี ถ้ามีการทำผิดต่อบทมาตรานี้ด้วยประการใด ๆ ท่านว่านายเรือมีความผิดต้องระวางโทษปรับไม่เกินหนึ่งแสนบาท และบรรดาของที่มีได้ทำรายงานยื่นไว้โดยถูกต้องนั้น ให้กักไว้จนกว่าจะได้รายงานให้ถูกต้อง หรือจนกว่าจะได้อธิบายเหตุที่ทำการขาดตกบกพร่องนั้นให้เป็นที่พอใจของอธิบดี

๓. พระราชบัญญัติควบคุมการส่งออกป็นอกราชอาณาจักรซึ่งอาวุธยุทโธปกรณ์และสิ่งที่ใช้ในการสงคราม พ.ศ. ๒๔๙๕

๔. พระราชบัญญัติพลังงานปรมาณูเพื่อสันติ พ.ศ. ๒๕๐๔

กฎหมายที่มีมาตรการควบคุมการนำเข้าและการส่งออกด้านสังคมและสิ่งแวดล้อมที่มีความร้ายแรง (๙ ฉบับ)

๑. พระราชบัญญัติกักพืช พ.ศ. ๒๕๐๗

๒. พระราชบัญญัติโรคระบาดสัตว์ พ.ศ. ๒๕๕๘

๓. พระราชบัญญัติเชื้อโรคและพิษจากสัตว์ พ.ศ. ๒๕๒๕

๔. พระราชบัญญัติวัตถุที่ออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาท พ.ศ. ๒๕๑๘

๕. พระราชบัญญัติปุ๋ย พ.ศ. ๒๕๑๘

๖. พระราชบัญญัติวัตถุอันตราย พ.ศ. ๒๕๓๕

๗. พระราชบัญญัติยาเสพติดให้โทษ พ.ศ. ๒๕๒๒

๘. พระราชบัญญัติสงวนและคุ้มครองสัตว์ป่า พ.ศ. ๒๕๓๕

๙. พระราชบัญญัติพันธุ์พืช พ.ศ. ๒๕๑๘

กฎหมายเกี่ยวกับการควบคุมเพื่อส่งผ่านหรือนำผ่านราชอาณาจักร ด้านอื่นๆ (๗๗ ฉบับ)

๑. พระราชกำหนดแก้ไขและป้องกันภาวะการขาดแคลนน้ำมันเชื้อเพลิง พ.ศ. ๒๕๑๖

๒. พระราชกำหนดควบคุมสินค้าตามชายแดน พ.ศ. ๒๕๓๔

๓. พระราชกำหนดป้องกันการใช้สารระเหย พ.ศ. ๒๕๓๓

๔. พระราชบัญญัติกองทุนสงเคราะห์การทำสวนยาง พ.ศ. ๒๕๐๓

๕. พระราชบัญญัติกองทุนสงเคราะห์เกษตรกร พ.ศ. ๒๕๕๔

๖. พระราชบัญญัติกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ พ.ศ. ๒๕๔๔

๗. พระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. ๒๕๔๘

๘. พระราชบัญญัติการแข่งขันทางการค้า พ.ศ. ๒๕๔๒

๙. พระราชบัญญัติการค้าน้ำมันเชื้อเพลิง พ.ศ. ๒๕๔๓

๑๐. พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช ๒๔๕๖

๑๑. พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗

๑๒. พระราชบัญญัติการตอบโต้การทุ่มตลาดและการอุดหนุนซึ่งสินค้าจากต่างประเทศ พ.ศ. ๒๕๔๒

๑๓. พระราชบัญญัติการทำเรือแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๔๙๔

๑๔. พระราชบัญญัติการนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๒๒

๑๕. พระราชบัญญัติการประมง พ.ศ. ๒๔๙๐

๑๖. พระราชบัญญัติจัดแจ้งการพิมพ์ พ.ศ. ๒๕๕๐
๑๗. พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. ๒๕๓๔
๑๘. พระราชบัญญัติการส่งเสริมการอนุรักษ์พลังงาน พ.ศ. ๒๕๓๕
๑๙. พระราชบัญญัติการส่งออกไปนอกและการนำเข้า มาในราชอาณาจักรซึ่งสินค้า พ.ศ. ๒๕๒๒
๒๐. พระราชบัญญัติควบคุมการแลกเปลี่ยนเงิน พ.ศ. ๒๔๘๕
๒๑. พระราชบัญญัติภาพยนตร์และวีดิทัศน์ พ.ศ. ๒๕๕๑
๒๒. พระราชบัญญัติควบคุมคุณภาพอาหารสัตว์ พ.ศ. ๒๕๒๕
๒๓. พระราชบัญญัติควบคุมน้ำมันเชื้อเพลิง พ.ศ. ๒๕๔๒
๒๔. พระราชบัญญัติควบคุมผลิตภัณฑ์ยาสูบ พ.ศ. ๒๕๓๕
๒๕. พระราชบัญญัติควบคุมยาง พ.ศ. ๒๕๔๒
๒๖. พระราชบัญญัติควบคุมแร่ดีบุก พ.ศ. ๒๕๑๔
๒๗. พระราชบัญญัติคุ้มครองการดำเนินงานของ คณะมนตรีความร่วมมือทางศุลกากร พ.ศ. ๒๕๔๑
๒๘. พระราชบัญญัติคุ้มครองการดำเนินงานของบริษัทประกันต่อแห่งเอเชีย พ.ศ. ๒๕๓๔
๒๙. พระราชบัญญัติคุ้มครองการดำเนินงานของสำนักงานใหญ่ของสหภาพไประชณีย์แห่ง เอเชียและแปซิฟิก พ.ศ. ๒๕๕๑
๓๐. พระราชบัญญัติคุ้มครองการดำเนินงานของศูนย์พัฒนาการประมงแห่งเอเชีย ตะวันออกเฉียงใต้ พ.ศ. ๒๕๑๔
๓๑. พระราชบัญญัติคุ้มครองการดำเนินงานของสถาบันเทคโนโลยีแห่งเอเชีย พ.ศ. ๒๕๑๐
๓๒. พระราชบัญญัติคุ้มครองการดำเนินงานของ องค์การการค้าโลก พ.ศ. ๒๕๓๗
๓๓. พระราชบัญญัติคุ้มครองแบบผังภูมิของวงจรรวม พ.ศ. ๒๕๔๓
๓๔. พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้บริโภค พ.ศ. ๒๕๒๒
๓๕. พระราชบัญญัติคุ้มครองพันธุ์พืช พ.ศ. ๒๕๔๒
๓๖. พระราชบัญญัติคุ้มครองและส่งเสริมภูมิปัญญา การแพทย์แผนไทย พ.ศ. ๒๕๔๒
๓๗. พระราชบัญญัติเครื่องมือแพทย์ พ.ศ. ๒๕๕๑
๓๘. พระราชบัญญัติเครื่องสำอาง พ.ศ. ๒๕๓๕
๓๙. พระราชบัญญัติเครื่องหมายการค้า พ.ศ. ๒๕๓๔
๔๐. พระราชบัญญัติชดเชยค่าภาษีอากรสินค้าส่งออก ที่ผลิตในราชอาณาจักร พ.ศ. ๒๕๒๔
๔๑. พระราชบัญญัติใช้ตราแผ่นดิน ร.ศ. ๑๐๘

๔๒. พระราชบัญญัติบำรุงพันธุ์สัตว์ พ.ศ. ๒๕๐๗

๔๓. พระราชบัญญัติโบราณสถาน โบราณวัตถุ ศิลปวัตถุและพิพิธภัณฑสถานแห่งชาติ

พ.ศ. ๒๕๐๔

๔๔. พระราชบัญญัติป้องกันและปราบปรามการฟอกเงิน พ.ศ. ๒๕๔๒

๔๕. พระราชบัญญัติป่าไม้ พ.ศ. ๒๔๘๔

๔๖. พระราชบัญญัติปิโตรเลียม พ.ศ. ๒๕๑๔

๔๗. พระราชบัญญัติไปรษณีย์ พ.ศ. ๒๔๗๗

๔๘. พระราชบัญญัติพิกัดอัตรภาษีสรรพสามิต พ.ศ. ๒๕๒๗

๔๙. พระราชบัญญัติไฟ พ.ศ. ๒๔๘๖

๕๐. พระราชบัญญัติภาษีสรรพสามิต พ.ศ. ๒๕๒๗

๕๑. พระราชบัญญัติมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม พ.ศ. ๒๕๑๑

๕๒. พระราชบัญญัติมาตรฐานสินค้าขาออก พ.ศ. ๒๕๐๓

๕๓. พระราชบัญญัติมาตรฐานซึ่งดวงวัด พ.ศ. ๒๕๔๒

๕๔. พระราชบัญญัติยา พ.ศ. ๒๕๑๐

๕๕. พระราชบัญญัติยาสูบ พ.ศ. ๒๕๐๗

๕๖. พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. ๒๕๒๒

๕๗. พระราชบัญญัติรายได้เทศบาล พ.ศ. ๒๔๙๗

๕๘. พระราชบัญญัติเรือไทย พ.ศ. ๒๔๘๑

๕๙. พระราชบัญญัติแร่ พ.ศ. ๒๕๑๐

๖๐. พระราชบัญญัติเลื่อยโซ่ยนต์ พ.ศ. ๒๕๔๕

๖๑. พระราชบัญญัติการประกอบกิจการกระจายเสียงและกิจการโทรทัศน์ พ.ศ. ๒๕๕๑

๖๒. พระราชบัญญัติวิเทศมนาคม พ.ศ. ๒๔๙๘

๖๓. พระราชบัญญัติส่งเสริมการพัฒนาฝีมือแรงงาน พ.ศ. ๒๕๔๕

๖๔. พระราชบัญญัติส่งเสริมการพาณิชย์นาวี พ.ศ. ๒๕๒๑

๖๕. พระราชบัญญัติส่งเสริมการลงทุน พ.ศ. ๒๕๒๐

๖๖. พระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. ๒๕๓๕

๖๗. พระราชบัญญัติส่งเสริมสินค้าขาออก พ.ศ. ๒๕๐๓

๖๘. พระราชบัญญัติสัตว์พาหนะ พ.ศ. ๒๔๘๒

๖๙. พระราชบัญญัติสิทธิบัตร พ.ศ. ๒๕๒๒

๗๐ . พระราชบัญญัติสุรา พ.ศ. ๒๔๙๓

๗๑. พระราชบัญญัติห้ามนำของที่มีการสำแดงเมืองกำเนิดเป็นเท็จเข้ามาในราชอาณาจักร พ.ศ. ๒๔๘๑

๗๒. พระราชบัญญัติให้อำนาจทหารเรือปราบปรามการกระทำความผิดบางอย่างทางทะเล พ.ศ. ๒๔๙๐

๗๓. พระราชบัญญัติให้อำนาจปฏิบัติการเกี่ยวกับกองทุนร่วมเพื่อสินค้าโภคภัณฑ์ พ.ศ. ๒๕๓๕

๗๔. พระราชบัญญัติให้อำนาจปฏิบัติการเกี่ยวกับธนาคาร พัฒนาเอเชีย พ.ศ. ๒๕๐๙

๗๕. พระราชบัญญัติอ้อยและน้ำตาลทราย พ.ศ. ๒๕๒๗

๗๖. พระราชบัญญัติอาหาร พ.ศ. ๒๕๒๒

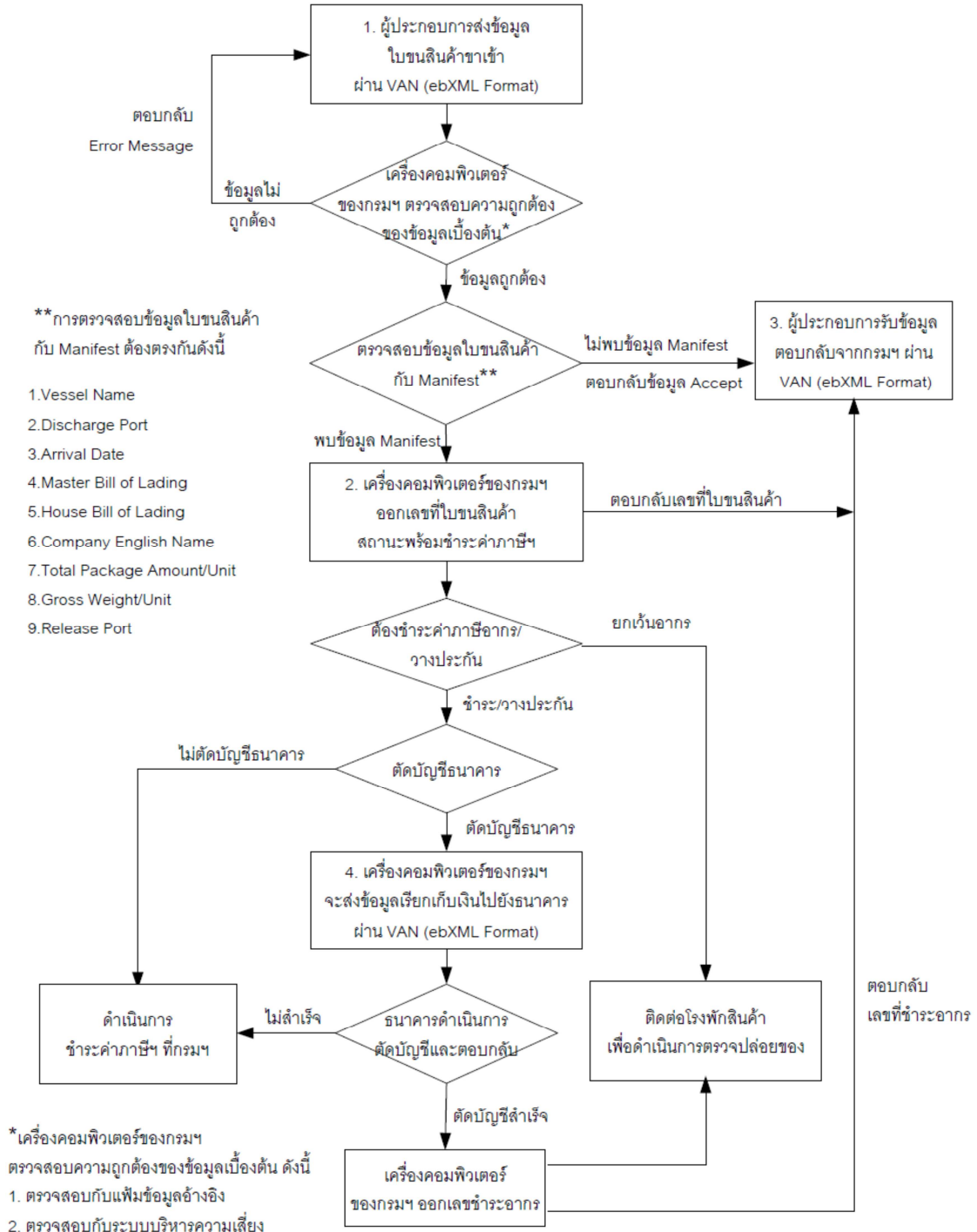
๗๗. ประมวลกฎหมายอาญา

รูปแบบกระบวนการที่เกี่ยวข้องกับการให้บริการของรัฐ ในการนำเข้า-ส่งออกของไทยที่มีอยู่ในปัจจุบัน

กระบวนการในการนำเข้าสินค้า ผู้นำเข้าต้องปฏิบัติตามกฎหมาย ระเบียบ และประกาศที่กรมศุลกากรและหน่วยงานอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องในการนำเข้า เช่น กระทรวงพาณิชย์ สำนักงานคณะกรรมการอาหารและยา กรมปศุสัตว์ ฯลฯ กำหนดไว้ให้ครบถ้วน โดยขั้นตอนพิธีการศุลกากรในการนำเข้าสินค้า ดังนี้

แผนภาพที่ ๒-๑๐ กระบวนการส่งข้อมูลใบขนสินค้าขาเข้าทางอิเล็กทรอนิกส์

กระบวนการส่งข้อมูลใบขนสินค้าขาเข้าพร้อมชำระค่าภาษีอากร (ถ้ามี) ผ่านธนาคาร



ที่มา : คู่มือการบันทึกข้อมูลระบบ e-Import กรมศุลกากร

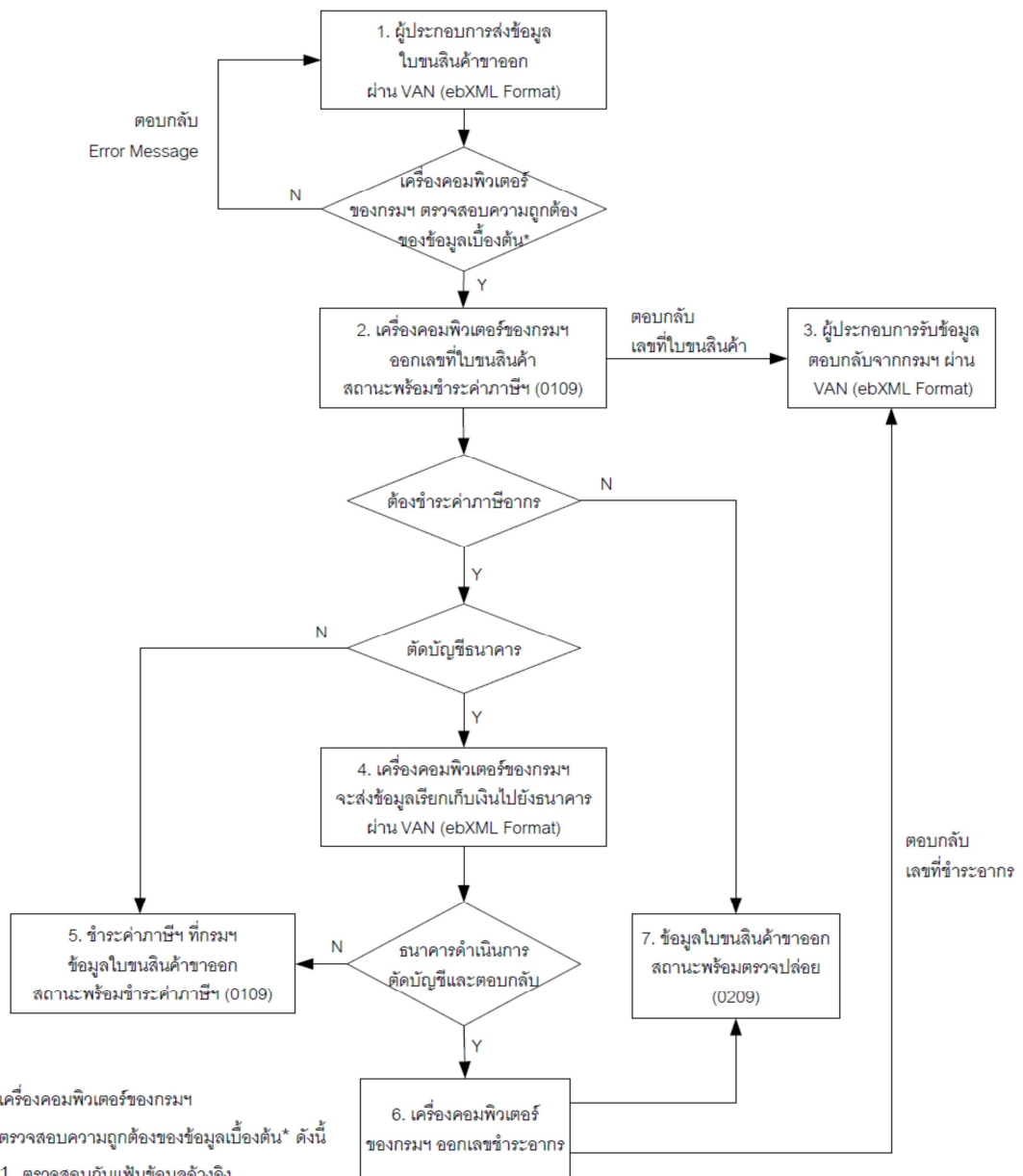
กระบวนการงานในการส่งออก

ในการส่งออกสินค้า ผู้ส่งของออกต้องปฏิบัติตามกฎหมาย ระเบียบ และประกาศที่กรมศุลกากรและหน่วยงานอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องในการส่งออกให้ครบถ้วน โดยขั้นตอนพิธีการศุลกากรในการนำเข้าสินค้า ดังนี้

แผนภาพที่ ๒-๑๑ กระบวนการส่งข้อมูลใบขนสินค้าขาออกทางอิเล็กทรอนิกส์

กระบวนการส่งสินค้าออกด้วยวิธีทางอิเล็กทรอนิกส์

ส่งข้อมูลใบขนสินค้าขาออกพร้อมชำระค่าภาษีอากร (ถ้ามี) ผ่านธนาคาร



- เครื่องคอมพิวเตอร์ของกรมฯ
ตรวจสอบความถูกต้องของข้อมูลเบื้องต้น* ดังนี้
1. ตรวจสอบกับแฟ้มข้อมูลอ้างอิง
 2. ตรวจสอบกับระบบ Profile

ที่มา : คู่มือการบันทึกข้อมูลระบบ e-Export กรมศุลกากร

เปรียบเทียบรูปแบบของการให้บริการภาครัฐในการนำเข้า-ส่งออกของไทยกับต่างประเทศ^๔

การให้บริการภาครัฐในการนำเข้า – ส่งออก ของต่างประเทศ มีการนำแนวทางการบริหารจัดการชายแดนร่วมกัน (Coordinated Border Management: CBM) มาเป็นเครื่องมือในการบริหารจัดการ เพื่อเป็นการอำนวยความสะดวก ทำให้กระบวนการนำเข้า – ส่งออกมีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น แนวทางบริหารจัดการ CBM ภาครัฐจะมีการบริหารจัดการเรื่องเชิงสถาบัน (Institutional Arrangement) ของศุลกากร เป็นการปรับปรุงโครงสร้างของหน่วยงาน เพื่อให้หน่วยงานชายแดนทำงานร่วมกันเบ็ดเสร็จในจุดเดียว หรืออาจเป็นการรวมหน่วยงานชายแดน ต่าง ๆ เข้าด้วยกันเพื่อลดจำนวนหน่วยงานชายแดน ทั้งนี้ ศุลกากรของแต่ละประเทศจะอยู่ภายใต้การกำกับดูแลของหน่วยงานแตกต่างกันไป เช่น อยู่ภายใต้การกำกับดูแลของกระทรวงการคลัง หรือเป็นหน่วยงานอิสระที่ขึ้นตรงกับผู้นำรัฐบาล หรืออยู่ภายใต้หน่วยงานจัดเก็บรายได้ หรืออยู่ร่วมกับหน่วยงานรักษาความปลอดภัยบริเวณชายแดน หรืออยู่ภายใต้กระทรวงกลาโหม เป็นต้น

กรณีที่ ๑ ประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีน

ศุลกากรจีน เป็นหน่วยงานอิสระที่รายงานขึ้นตรงกับรัฐสภา ซึ่งเป็นหน่วยงานที่อำนาจบริหารสูงสุดของประเทศ ศุลกากรจีนไม่อยู่ใต้โครงสร้างของรัฐสภา แต่เป็นองค์กรที่เล็กที่สุดที่อยู่ใต้การกำกับของรัฐบาล ตำแหน่งสูงสุดของศุลกากรจีน คือ ตำแหน่งรัฐมนตรี ที่ได้รับการแต่งตั้งจากนายกรัฐมนตรี

- ความร่วมมือระหว่างหน่วยงานชายแดนในประเทศในปี พ.ศ. ๒๕๕๔ ประเทศจีนได้มีการรวมหน่วยงานตรวจปล่อยและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเข้าด้วยกันโดยหน่วยงานหลัก คือ ศุลกากร และมีหน่วยงานที่เข้าร่วม เช่น หน่วยงานตรวจสอบพืชและสัตว์ที่นำเข้าและส่งออก กระทรวงพาณิชย์ สำนักบริหารภาษีอากรแห่งชาติ และธนาคาร เป็นต้น จัดตั้งเป็นหน่วยประสานงาน (Liaison Body) มีการจัดประชุมทุกปี โดยมีหลักการพื้นฐาน ดังนี้

- (๑) ประสานงานโดยรัฐบาล
- (๒) ใช้ฐานข้อมูลร่วมกัน
- (๓) นำ Dumbbell Shape Clearance Mode มาใช้
- (๔) ส่งข้อมูลเข้าระบบเพียงครั้งเดียว
- (๕) One Stop Service

^๔ ศุลกากร, กรม. “รายงานผลการศึกษาการบริหารจัดการชายแดนร่วมกัน (Coordinated Border Management (CBM))”. ๒๕๕๗.

- ความร่วมมือระหว่างประเทศ

๑. โครงการนำร่อง CBM กับศุลกากรฮ่องกง (CBM Pilot with HK Customs) ชื่อโครงการ “Shenzhen-HK Customs Operation” เริ่มต้นในปี พ.ศ.๒๕๔๘ ดำเนินการ ดังนี้

๑.๑ รวม Land Port Cargo Manifest เข้าด้วยกัน

๑.๒ ตรวจสอบ (Trans - Customs Express Clearance Cooperation) Co - Location Cooperation ในเขต Shenzhen Bay Port โดยการตรวจร่วมอยู่ในขณะที่มีการตรวจและส่งข้อมูลรูปเอกซเรย์ รวมทั้งมีการใช้ CCTV ร่วมกัน

๒. โครงการนำร่องกับศุลกากรคาซัคสถาน (CBM Pilot with Kazakhstan Customs) ชื่อโครงการ “China - Kazakhstan Joint Customs Control” เริ่มต้นในปี พ.ศ. ๒๕๕๐ ดำเนินการ ดังนี้

๒.๑ ใช้เอกสารร่วมกัน

๒.๒ รับรองผลการตรวจร่วมกัน

๒.๓ Joint Border Control Operation

๓. โครงการนำร่องกับศุลกากรมองโกเลีย (CBM Pilot with Mongolian Customs) ชื่อโครงการ “China - Mongolian Joint Customs Control” อยู่ในระหว่างเตรียมการ ดังนี้

๓.๑ ใช้รูปแบบเดียวกันกับโครงการนำร่องกับศุลกากรคาซัคสถาน

๓.๒ มีคณะทำงานประชุมในจุดผ่านแดนต่าง ๆ

๓.๓ แลกเปลี่ยนแนวคิดเกี่ยวกับระเบียบและรูปแบบในช่วงแรกของการดำเนินการ (Loading List of Road Trucks)

๔. โครงการนำร่องกับเวียดนาม (CBM Pilot with Vietnam Customs)

ชื่อโครงการ “Cross-Border Transport Agreement Between China and Vietnam” มีการลงนามในข้อตกลงนี้ เมื่อวันที่ ๒๐ มีนาคม พ.ศ. ๒๕๕๐ ดำเนินการ ดังนี้

๔.๑ กำหนดระยะเวลา (Working Hour) ร่วมกัน

๔.๒ ทำงาน ๒๔ ชั่วโมง เมื่อมีการร้องขอจากทั้ง ๒ ฝ่าย

๔.๓ Single Window Inspection

นอกจากนี้ จีนมีโครงการเกี่ยวกับ CBM ที่จะทำต่อเนื่องไปในอนาคต เช่น China - EU Smart and Secure Trade Lane Pilot Project และ China - US Validation Pilot Project เป็นต้น

กรณีที่ ๒ ประเทศแคนาดา

ความร่วมมือระหว่างหน่วยงานชายแดนในประเทศ มีการจัดตั้ง Canadian Border Service Agency (CBSA) ที่รวมหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการข้ามแดนของสินค้าและคนเข้าสู่แคนาดา ซึ่งหน่วยงานเหล่านั้นเดิมกระจายอยู่ใน ๓ องค์กร ได้แก่

(๑) The Customs programme อยู่ภายใต้ The Canada Customs and Revenue Agency

(๒) The Intelligence, Interdiction and Enforcement programme อยู่ภายใต้
Citizenship and Immigration Canada

(๓) The Import Inspection at Ports of Entry programme อยู่ภายใต้
The Canadian Food Inspection Agency

และในขณะเดียวกัน CBSA เป็นส่วนหนึ่งของ The Public Safety Canada ซึ่งก่อตั้งใน ปี พ.ศ. ๒๕๔๘
เพื่อประสานงานกับหน่วยงานต่าง ๆ ที่ดูแลด้านความปลอดภัยของประเทศ การจัดการเหตุการณ์
ฉุกเฉิน การบังคับใช้กฎหมาย การตรวจสอบ การป้องกันอาชญากรรม และงานบริการเกี่ยวกับ
ชายแดน

กรณีที่ ๓ ประเทศสหรัฐอเมริกา

ความร่วมมือระหว่างหน่วยงานชายแดนในประเทศสหรัฐอเมริกา ก่อนปี พ.ศ. ๒๕๔๔
การทำหน้าที่ตามแนวเขตแดน ถูกแบ่งเป็นหน่วยงานของรัฐหลายหน่วยงาน ต่อมาได้รวมเข้าเป็น
หน่วยงานเดียวกัน ภายใต้หลังคาเดียวกัน โดยหน่วยงานศุลกากรของสหรัฐฯ ประกอบด้วย
๔ หน่วยงาน ได้แก่

(๑) Immigration and Naturalization Service (Passenger Processing)

(๒) U.S. Customs Service (Protecting the borders at the port of entry)

(๓) U.S. Border Patrol (Protecting borders between ports of entry)

(๔) Animal Plant Health Inspection service (Inspection of Passengers and
Cargo for dangerous pets)

ในปี พ.ศ. ๒๕๔๕ ได้มีกฎหมายความมั่นคงแห่งมาตุภูมิ นำมาซึ่งการก่อตั้งกระทรวง
ความมั่นคงภายในแห่งสหรัฐอเมริกา ซึ่งมีหน้าที่หลักในการป้องกันเขตแดน โดยผลจากการควบรวม
หน่วยงาน ได้มีการแบ่งหน้าที่ต่าง ๆ ดังนี้

๑) สำนักงานศุลกากรและป้องกันเขตแดน ทำหน้าที่เป็นหน่วยงานผู้ปฏิบัติงานแนวหน้า
จัดการเกี่ยวกับการตรวจคนเข้าเมือง ศุลกากร และความร่วมมือทางการเกษตร และมีหน้าที่บังคับใช้
กฎหมายภายใต้กระทรวงความมั่นคงภายในแห่งสหรัฐอเมริกา

๒) สำนักงานตรวจคนเข้าเมืองและบังคับใช้กฎหมายทางศุลกากร มีหน้าที่ในการ
ตรวจสอบ หน่วยบริหารรักษาความปลอดภัยในการขนส่ง มีหน้าที่รักษาความปลอดภัยระบบขนส่ง
และรักษาความปลอดภัยทางชายฝั่ง และน่านน้ำของประเทศ และเป็นส่วนหนึ่งของหน่วยงาน
อำนาจการรักษาความปลอดภัยตามเขตแดน โดยยามชายฝั่งของสหรัฐฯ เป็นส่วนงานเดี่ยวภายใต้
โครงสร้างกระทรวงความมั่นคงภายในแห่งสหรัฐอเมริกา

ทั้งนี้ มีปัจจัยของความสำเร็จในการรวมหน่วยงาน ประกอบด้วย แรงผลักดันจากทางการเมือง Tariff Act, Homeland Security Act, Safe Port Act และความร่วมมือจากหน่วยงานต่างๆ เช่น หน่วยงานอาหารและยา กรมการค้า กระทรวงการต่างประเทศ กรมคลัง เป็นต้น และมีการนำเทคโนโลยีล่าสุดมาใช้อำนวยความสะดวกการค้าและการท่องเที่ยวที่ถูกต้องกฎหมาย ทั้งการตรวจสัมภาระผู้โดยสาร นำระบบ Advance Passenger Information System (APIS) และระบบ Global Entry มาใช้หรือการตรวจสินค้ามีการนำระบบ Automated Targeting System ระบบ International Trade Data System และระบบ Non - Intrusive Inspection System มาใช้ และเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องได้รับการฝึกอบรมขั้นสูง เช่น เจ้าหน้าที่ศุลกากร ผู้เชี่ยวชาญด้านเกษตร และหน่วยลาดตระเวนชายแดน เป็นต้น

กรณีที่ ๔ ตัวอย่างประเทศออสเตรเลีย

ความร่วมมือระหว่างหน่วยงานชายแดนในประเทศออสเตรเลีย เดือนธันวาคม พ.ศ. ๒๕๕๑ คำแถลงความมั่นคงแห่งชาติของนายกรัฐมนตรีออสเตรเลีย นำไปสู่การเปลี่ยนแปลงของศุลกากรและหน่วยงานด้านเขตแดน ศุลกากรเปลี่ยนชื่อเป็น “ศุลกากรออสเตรเลียและการบริการป้องกันเขตแดน” และได้รับบทบาทใหม่ในการปกป้องเขตแดน มีหน้าที่เกี่ยวข้องกับการศุลกากรการตรวจคนเข้าเมืองและการกักกัน เช่น การตรวจสอบเบื้องต้น ณ ท่าอากาศยานระหว่างประเทศและท่าเรือ ให้ความร่วมมือในการสนองตอบต่อภัยคุกคาม การเฝ้าระวังทางทะเล เช่น ขาวประมงลักลอบขนส่ง และการประมงที่ผิดกฎหมาย เป็นการจัดการส่วนใหญ่ โดยเจ้าหน้าที่ศุลกากรเป็นหลักในทุกวัน แต่ถ้าเป็นงานที่ต้องการความช่วยเหลือมากขึ้น เจ้าหน้าที่ผู้มีความรู้ความสามารถ จะต้องเข้ามามีบทบาท (เช่น ในกรณีที่มีข้อสงสัยเกี่ยวกับความถูกต้องของหนังสือเดินทาง กรมตรวจคนเข้าเมือง ต้องเข้ามาช่วยในการตรวจสอบ) จัดการด้านการรักษาความปลอดภัยของพรมแดนประเทศออสเตรเลียซึ่งทำงานอย่างใกล้ชิดกับหน่วยงานราชการอื่น และหน่วยงานระหว่างประเทศ โดยเฉพาะอย่างยิ่ง ดำรวจสหพันธ์ออสเตรเลีย หน่วยกักกันและหน่วยบริการตรวจสอบออสเตรเลีย กรมตรวจคนเข้าเมืองและพลเมือง และกรมป้องกันเพื่อตรวจจับและป้องกันการเคลื่อนย้ายสินค้าที่ผิดกฎหมายและการข้ามเขตแดน (ศุลกากรออสเตรเลีย และการบริการป้องกันเขตแดน พ.ศ. ๒๕๕๔)

กรณีที่ ๕ ตัวอย่างประเทศนิวซีแลนด์

ความร่วมมือระหว่างหน่วยงานชายแดนในประเทศประเทศนิวซีแลนด์ ใช้รูปแบบที่เรียกว่า Border sector cooperation and collaboration ประกอบด้วย ๓ หน่วยงานหลักที่มีอำนาจในการควบคุมบริเวณชายแดน คือ New Zealand Customs Service, The Ministry of Agriculture and Forestry และ The Immigration Service in the Department of Labour และมีอีก ๓ หน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินการบริเวณชายแดน ได้แก่ The Ministry of Transport, The Department of Internal Affairs และ The New Zealand Food Safety Authority ยุทธศาสตร์

ด้านเขตแดน สำหรับปี พ.ศ. ๒๕๕๑ - ๒๕๕๖ คือ“การสร้างกรอบความร่วมมือระหว่างหน่วยงานชายแดน” เพื่อกำหนดขอบเขตงานร่วมกันของหน่วยงานชายแดน การค้าแบบหน้าต่างเดียว การอำนวยความสะดวกผู้โดยสารโดยพัฒนาการบริหารความเสี่ยง การสร้างความเชื่อมั่นด้วยอัตลักษณ์ที่แข็งแกร่งสำหรับทุกภาคส่วนของรัฐบาลที่เกี่ยวกับการเดินทางเข้าออกพรมแดน และสร้างขีดความสามารถการทำงานโดยใช้ข้อมูลจากทุกหน่วยงาน

ด้านเขตแดน เมื่อได้กำหนดวัตถุประสงค์ร่วมกันและแนวทางการทำงานแล้ว นิวซีแลนด์ได้นำแนวทางของรัฐบาลที่เกี่ยวกับการบริหารจัดการชายแดนมาใช้ โดยที่ไม่รวมหน่วยงานเข้าด้วยกัน อย่างไรก็ตาม หน่วยงานเหล่านั้นยังคงทำงานร่วมกันเพื่อให้บรรลุเป้าหมายส่วนรวม การจัดตั้งศูนย์บริการชายแดนแบบเบ็ดเสร็จ (One - Stop Border Post: OSBP) เป็นวิธีบริหารจัดการของประเทศเพื่อนบ้านที่มีพรมแดนติดกัน เพื่ออำนวยความสะดวกในการผ่านแดน OSBP นี้จะต้องดำเนินการภายใต้ความร่วมมือและความไว้วางใจซึ่งกันและกัน การแลกเปลี่ยนข้อมูลและดำเนินการร่วมกันจะก่อให้เกิดระบบการบริหารความเสี่ยงที่มีประสิทธิภาพ อย่างไรก็ตาม OSBP จะมีประเด็นทางกฎหมายที่เกี่ยวข้องอยู่ ๒ ประการ คือ การบังคับใช้กฎหมายบนดินแดนของประเทศอื่นและการยินยอมให้มีการบังคับใช้กฎหมายของประเทศอื่นในดินแดนของตนเอง

แนวทางการบริหารจัดการชายแดนของยุโรป

การเคลื่อนไหวของผู้คนและสินค้าข้ามชายแดนภายในยุโรปเป็นหนึ่งในความสำเร็จของการรวมยุโรป ในขณะที่ประเทศสมาชิกยังคงรับผิดชอบในการควบคุมพรมแดนของตนเอง นโยบายเพื่อการบริหารจัดการแบบบูรณาการตามแนวชายแดนยุโรปเป็นสิ่งสำคัญที่จะประสานคลังข้อมูลกฎหมายที่หลากหลาย วิธีการดำเนินงานและความสามารถด้านเทคนิค ตั้งแต่เริ่มใช้สนธิสัญญาเชงเก้น (Schengen Treaty) ปี พ.ศ. ๒๕๒๘ ระบบขนาดใหญ่หลายระบบมีการวางแนวทางทางสู่การสร้างวิธีการแบบบูรณาการในการบริหารจัดการพรมแดนของสหภาพยุโรป ตัวอย่างเช่น ระบบสารสนเทศเชงเก้น (Schengen Information System - SIS) I และ II, และระบบสารสนเทศเพื่อการขอวีซ่า (the Visa Information System - VIS) โดยเมื่อเดือนกุมภาพันธ์ ปี พ.ศ. ๒๕๕๑ มีการประชุมประชาคมเศรษฐกิจยุโรป เพื่อร่วมกันแสวงหาแนวทางดำเนินการ "ขั้นตอนต่อไปในการบริหารจัดการชายแดนของสหภาพยุโรปแบบบูรณาการ" (next steps in border management in the European Union) การจัดการชายแดนแบบบูรณาการของสหภาพยุโรป (The Integrated Management of EU Borders) อาศัยการแลกเปลี่ยนข้อมูล (ทั้งสำหรับการตรวจสอบและเฝ้าระวัง) ที่ประเทศสมาชิกต้องประสานงานและทำงานร่วมกันมากขึ้น ระหว่างระบบระดับชาติและเครือข่ายที่อาจจะเป็นประโยชน์ร่วมกัน ซึ่งมีอิทธิพลต่อโครงสร้างของระบบสารสนเทศ (Information System Architectures) และวิธีการ (Procedures) อย่างไรก็ตาม ปัญหาการดำเนินงานของสหภาพยุโรปเกิดจากความแตกต่างทางวัฒนธรรมและเทคนิคทางกฎหมายที่เชื่อมโยงกับระบบ

เดิมและเครือข่ายสำหรับอุปสรรคในประเทศนอกสหภาพยุโรปอื่น ๆ (เช่น สหรัฐอเมริกา) มีการใช้งานระบบสารสนเทศขนาดใหญ่ที่คล้ายกัน เป็นการฝ่าฝืนอุปสรรคทางการเมืองและทางเทคนิค นอกจากนี้เรื่องของอำนาจอธิปไตย (sovereignty) และกิจกรรมการดำเนินงานส่วนท้องถิ่นมีข้อจำกัด สำหรับระบบการควบคุมชายแดนแบบครบวงจร (one - stop border control system) ประเทศสมาชิกควรปรับปรุงการทำงานและการข้อมูลร่วมกันอย่างยืดหยุ่นเพื่อให้หน่วยงานชายแดนที่จะบังคับใช้กฎหมายท้องถิ่นและจัดลำดับความสำคัญใช้ทรัพยากรของประเทศให้เป็นไปในทิศทางเดียวกับสหภาพยุโรป การปรับปรุงการรักษาความปลอดภัยของการจัดการชายแดนในยุโรปและอำนวยความสะดวกการเคลื่อนย้ายของผู้คนและสินค้า EOS แนะนำให้ดำเนินการ ดังนี้

๑. ความร่วมมือในการแต่งตั้ง "คณะทำงานเฉพาะกิจตรวจสอบชายแดนสหภาพยุโรป (EU Border Checks Task Force)" เพื่อหาวิธีการในการพัฒนาและเตรียมความพร้อม "แนวคิดการควบคุมชายแดนครบวงจรแบบบูรณาการ (one-stop integrated border control concept)"

๒. การก่อตั้งกองทุนในสหภาพยุโรป (EU funded Programme) เพื่อการออกแบบพัฒนาและดำเนินการระบบการบริหารจัดการแบบบูรณาการเพื่อการควบคุมพรมแดน และใช้ประโยชน์จากที่ข้อเสนอแนะของ "คณะทำงานเฉพาะกิจตรวจสอบชายแดนสหภาพยุโรป"

๓. เพื่อสนับสนุนการออกแบบและการพัฒนาโครงสร้างของสหภาพยุโรปสำหรับการตรวจสอบชายแดนซึ่งประกอบด้วยคำอธิบายอ้างอิงและกรอบงานของสหภาพยุโรป (Reference Solutions and Building Blocks)

๔. เพื่อเสริมสร้างการทำงานร่วมกันและมาตรฐานของการจัดการชายแดนเครื่องมือและกระบวนการในการเสริมสร้างประสิทธิภาพของกระบวนการแบ่งปันข้อมูลร่วมกันระหว่างประเทศสมาชิก

๕. เพื่อสนับสนุนความก้าวหน้ากิจกรรมการดำเนินงานบริหารจัดการชายแดนสหภาพยุโรปแบบบูรณาการและโครงสร้างการตรวจสอบบริเวณชายแดนของสหภาพยุโรป ด้วยคำอธิบายอ้างอิงของสหภาพยุโรป (EU Reference Solutions)

กรณีศึกษา ๒ ประเทศสหราชอาณาจักร

หน่วยงานสรรพากรและศุลกากรแห่งสหราชอาณาจักร ก่อตั้งขึ้น ในปี พ.ศ. ๒๕๔๘ โดยการควบรวมหลายหน่วยงาน คือ กรมสรรพากร กรมศุลกากร และกรมสรรพสามิต ซึ่งทำงานด้านการสืบสวน และด้านข่าวกรอง ของศุลกากร และสรรพสามิต ที่เกี่ยวข้องกับการค้ายาเสพติดร้ายแรง และการเรียกคืนสินทรัพย์ทางอาญา ไปสู่หน่วยงานจัดการความผิดอาญาร้ายแรง ในปี พ.ศ. ๒๕๕๐

รัฐบาลประกาศการจัดตั้งหน่วยงานด้านเขตแดนแห่งสหราชอาณาจักร มีการจัดเจ้าหน้าที่รับผิดชอบในการปฏิบัติงานตามเขตแดน ด้านการควบคุมการตรวจคนเข้าเมือง และวีซ่าการทำงานในต่างประเทศ โดยก่อตั้งขึ้นในรูปแบบจำลอง ในเดือนเมษายน ปี พ.ศ. ๒๕๕๑ มีวัตถุประสงค์เร่งด่วนในการรักษาความปลอดภัยทางเขตแดนของสหราชอาณาจักรและการควบคุมการเข้าออกประเทศเพื่อประโยชน์ของชาติ ได้รับสถานะเป็นหน่วยงานบริหารอย่างเต็มรูปแบบ เมื่อวันที่ ๑ เมษายน พ.ศ. ๒๕๕๒ มีหน้าที่หลักเกี่ยวกับการทำงานของศุลกากรทางเขตแดน มีการทำงานสนับสนุนเข้าประเทศเชิงยุทธศาสตร์ของหน่วยงานสรรพากรและศุลกากรแห่งสหราชอาณาจักร โดยมีพื้นที่จำนวนมากที่ยังคงรับผิดชอบนโยบายสำหรับกิจกรรมด้านเขตแดน และในประเด็นนี้ หน่วยงานด้านเขตแดนแห่งสหราชอาณาจักรจะทำหน้าที่อำนวยความสะดวกประสานงานร่วมกันเป็นพันธมิตร มีคณะกรรมการตรวจสอบการดำเนินงานและมีความสัมพันธ์ที่ขยายเพิ่มขึ้นระหว่างสององค์กร

กรณีที่ ๗ ประเทศนอร์เวย์

- ความร่วมมือระหว่างหน่วยงานชายแดนในประเทศ

หน่วยงานศุลกากรนอร์เวย์ปฏิบัติหน้าที่ควบคุมแทนหน่วยงานอื่นด้วย เช่น Food Security, Protection of Animal and Human Diseases, Weapon and Security Threats, Medicines, และ Immigration matter Automated Declaration Systems เป็นระบบสนับสนุนความร่วมมือระหว่างหน่วยงาน เช่น ส่งข้อมูลอัตโนมัติไปยังสำนักงานสถิติแห่งชาติ หน่วยงานเกษตร นำข้อมูลไปใช้จัดลำดับการนำเข้า ราคา หรือกำหนดวิธีการตรวจสอบจากข้อมูลการนำเข้าและเส้นทางการขนส่ง มีความท้าทายในเรื่องข้อตกลงร่วมกันระหว่างหน่วยงานถือเป็นเงื่อนไขที่ระบุไว้ล่วงหน้าสำหรับการร่วมมือกันและการแบ่งอำนาจหน้าที่ รวมทั้งโครงสร้างด้านกฎหมายที่เปลี่ยนไปทำให้เกิดความเปลี่ยนแปลง เช่น เจ้าหน้าที่ศุลกากรมีอำนาจหน้าที่ใช้กฎหมายในนามหน่วยงานอื่น

- ความร่วมมือระหว่างประเทศ

กฎหมายพื้นฐานสำหรับการมอบหมายของหน้าที่ : กรณีของประเทศนอร์เวย์ สวีเดน และฟินแลนด์ การก่อตั้งเริ่มจากสวีเดนและฟินแลนด์มีความตกลงกันในปี พ.ศ. ๒๕๐๒ ว่าประเทศทั้งสองสามารถปฏิบัติพิธีการและบังคับใช้กฎหมาย ณ บริเวณชายแดนในนามของอีกประเทศหนึ่งได้ เมื่อสวีเดนและฟินแลนด์เข้าเป็นสมาชิกสหภาพยุโรป (European Union : EU) ข้อตกลงจึงได้มีการปรับเปลี่ยนให้รวม EU และนอร์เวย์เป็นประเทศที่ ๓ ด้วย ทั้งนี้ตั้งอยู่บนหลักการที่ว่า การตรวจสอบและการผ่านพิธีการควรกระทำในเพียงจุดเดียว โดยมาตรา ๓ ในข้อตกลง ระบุว่า เจ้าหน้าที่ศุลกากรนอร์เวย์จะต้องได้รับอนุญาตให้ดำเนินการในนามของเจ้าหน้าที่ศุลกากรประเทศฟินแลนด์หรือประเทศสวีเดนทั้งการตรวจสอบและพิธีการทางศุลกากรสำหรับสินค้าภายใต้กฎระเบียบ ทางศุลกากรของประชาคมที่จะนำเข้า ส่งออก และผ่านแดนภายใต้ขั้นตอนทางศุลกากรสำหรับสินค้านำเข้าระหว่างประชาคมและประเทศนอร์เวย์เมื่ออ้างถึงข้อตกลงนี้ ทุกประเทศได้ออกกฎหมายภายในเพื่อที่จะให้ข้อตกลงดังกล่าว

มีผลบังคับใช้ ตัวอย่างเช่นกฎระเบียบที่ออกในปี พ.ศ. ๒๕๔๕ และคำสั่งของศาลฎีกาสวีเดนเกี่ยวกับวิธีการบังคับใช้กฎหมายพื้นฐาน อธิบายหน้าที่ของเจ้าหน้าที่ศาลฎีกาสวีเดนเมื่อทำหน้าที่ในนามของศาลฎีกานอร์เวย์ในอาณาเขตประเทศสวีเดน หรือในอาณาเขตประเทศนอร์เวย์ เช่น การตรวจสอบสินค้า การบังคับใช้กฎหมาย การยึดทรัพย์ อำนาจทางกฎหมายสำหรับการจับกุมผู้กระทำความผิด ฯลฯ ดังนั้น ประเทศสวีเดนจึงสร้างกรอบการทำงานทางกฎหมายที่เชื่อถือได้สำหรับข้อตกลงในการดำเนินการ และเห็นว่าสำนักงานร่วมเพื่อปฏิบัติงานบริเวณชายแดนระหว่าง ๒ ประเทศ ควรมีเพียงแค่ ๑ แห่ง ในประเทศใดประเทศหนึ่งเท่านั้น เพราะการตั้งสำนักงานร่วมบริเวณชายแดน ๒ แห่ง แต่มีเจ้าหน้าที่ของทั้งสองประเทศและอุปกรณ์ทุกอย่างเหมือนกัน ถือเป็นสิ่งไม่จำเป็นโดยมีการกำหนดเงื่อนไขล่วงหน้าสำหรับความร่วมมือ ให้มี Front/Back Office ระหว่าง ๒ ประเทศ ทำให้ศาลฎีกามีอำนาจปฏิบัติงานในนามหน่วยงานอื่นได้ ส่วน Back Office คือ ผู้ร่างกฎหมายและนโยบาย สำหรับข้อตกลงจัดตั้งหน่วยงานร่วมระหว่างศาลฎีกาและ National Back Office หน่วยงานบังคับใช้กฎหมายมักจะอยู่ในสังกัดเดิม ในขณะที่ศาลฎีกามีอำนาจเกี่ยวกับการปฏิบัติพิธีการข้ามแดนและการควบคุม และให้ขยายความร่วมมือ การเจรจา และข้อตกลงไปยังภาคเอกชนด้วย สำหรับกรณีตัวอย่างการนำเข้าส่งออกระหว่างกัน มีดังนี้

(๑) การส่งออกจาก EU เข้านอร์เวย์ ในกรณีนี้สวีเดนตรวจสอบ และเป็นการผ่านพิธีการนำเข้าของนอร์เวย์

(๒) การส่งออกจากนอร์เวย์เข้า EU (ผ่านสวีเดน) ในกรณีนี้สวีเดนทำการตรวจสอบและปฏิบัติพิธีการขาออกและในขณะเดียวกัน สวีเดนปฏิบัติพิธีการขาเข้า EU เช่นกัน

ทั้งนี้ กฎหมายให้อำนาจเจ้าหน้าที่ทำงานในอีกประเทศหนึ่งเสมือนว่าทำงานในประเทศตนเอง และไม่จำเป็นต้องมีการแจ้งผลการตัดสินใจให้อีกฝ่ายทราบล่วงหน้า

กรณีที่ ๘ สำนักงานที่ตั้งข้างกันในประเทศที่นำเข้า: ชายแดนประเทศสวิตเซอร์แลนด์ – ประเทศฝรั่งเศส

การเป็นประเทศที่ไม่มีทางออกสู่ทะเล ทำให้ประเทศสวิตเซอร์แลนด์ได้จัดตั้งสำนักงานที่ตั้งข้างกันขึ้นหรือเหมือนกันที่ชายแดนดินแดนมานานกว่าสี่ทศวรรษ ประเทศสวิตเซอร์แลนด์ได้ข้อสรุปการประชุมระหว่างรัฐบาลและความตกลงทวิภาคีกับฝ่ายปกครองของประเทศเพื่อนบ้านเพื่อให้สอดคล้องกับหลักการของสิทธินอกอาณาเขตสำหรับเจ้าหน้าที่ของประเทศที่จะทำงานเต็มศักยภาพที่สำนักงานที่ตั้งข้างกันในดินแดนของประเทศอื่นๆ ตัวอย่างเช่นการประชุมทวิภาคีในปี พ.ศ. ๒๕๐๓ ระหว่างประเทศสวิตเซอร์แลนด์และประเทศฝรั่งเศส ได้ออกกฎหมายพื้นฐานที่จะสร้างสำนักงานที่ตั้งขึ้น มาตรา ๑ ของอนุสัญญาระบุว่า เจ้าหน้าที่ เจ้าหน้าที่ศาลฎีกาสวิส จะต้องใช้อำนาจในการปฏิบัติหน้าที่ ในดินแดนของฝรั่งเศสและเจ้าหน้าที่ศาลฎีกาฝรั่งเศสจะได้รับอนุญาตในการปฏิบัติหน้าที่ ในดินแดนของชาวสวิสซึ่งกันและกัน ตามมาตราที่ ๑ ของอนุสัญญาสำนักงานที่ตั้งข้างกันขึ้นในพื้นที่เจนีวาได้รับการจัดตั้งขึ้นโดยการแลกเปลี่ยนของบันทึกทางการทูตในปี พ.ศ. ๒๕๓๙ หากไม่รวมถึงการขนส่งผู้โดยสาร การค้า และการ

ขนส่งสินค้ามีการดำเนินการที่สำนักงานที่ตั้งข้างกันอยู่ในประเทศขาเข้าที่สำนักงานศุลกากรสวิสและสำนักงานศุลกากรฝรั่งเศสจะอยู่เคียงข้างกัน เช่น คนขับรถบรรทุกสินค้าจากประเทศฝรั่งเศสยื่นใบขนสินค้าขาออกและเอกสารที่เกี่ยวข้องไปให้กับสำนักงานศุลกากรฝรั่งเศส ของสำนักงานที่ตั้งอยู่ประเทศสวิตเซอร์แลนด์ หลังจากเสร็จสิ้นพิธีการศุลกากรขาออก ก็จะเดินไปยังสำนักงานศุลกากรสวิสที่อยู่ในอาคารเดียวกันเพื่อปฏิบัติพิธีการศุลกากรขาเข้า ในกรณีนี้จำเป็นต้องมีการตรวจสอบใดๆ

สถานการณ์การจัดอันดับการอำนวยความสะดวกทางการค้าของประเทศไทย

ในการจัดอันดับประสิทธิภาพในการอำนวยความสะดวกทางการค้า (Trading Across Borders) ของธนาคารโลก (World Bank) ประเมินประสิทธิภาพในการอำนวยความสะดวกทางการค้าของ ๑๘๙ ประเทศทั่วโลก โดยวัดจากเวลาและค่าใช้จ่าย (ไม่รวมภาษี) ในการส่งออกและนำเข้าสินค้าทางเรือใน ๔ ขั้นตอน ได้แก่

- ๑) การจัดเตรียมเอกสาร
- ๒) กระบวนการด้านพิธีการศุลกากรและการตรวจสอบ
- ๓) การขนส่งภายในประเทศ และ
- ๔) การเคลื่อนย้ายสินค้าภายในท่าเรือ

ตารางที่ ๒-๑ ตารางแสดงประสิทธิภาพในการอำนวยความสะดวกทางการค้า (Trading across border ๒๐๑๕)

| | Export | | | | Import | | |
|-----------------|-----------|------------------|-------------|---------------------------|------------------|-------------|---------------------------|
| | Rank | No. of Documents | Time (Days) | Cost per Container (US\$) | No. of Documents | Time (Days) | Cost per Container (US\$) |
| Singapore | 1 | 3 | 6 | 460 | 3 | 4 | 440 |
| Hong Kong | 2 | 3 | 6 | 590 | 3 | 5 | 565 |
| Korea | 3 | 3 | 8 | 670 | 3 | 7 | 695 |
| ASEAN | | | | | | | |
| Malaysia | 11 | 4 | 11 | 525 | 4 | 8 | 560 |
| THAILAND | 36 | 5 | 14 | 595 | 5 | 13 | 760 |
| Brunei | 46 | 5 | 19 | 705 | 5 | 15 | 770 |
| Indonesia | 62 | 4 | 17 | 572 | 8 | 26 | 647 |
| Philippines | 65 | 6 | 15 | 755 | 7 | 15 | 915 |
| Vietnam | 75 | 5 | 21 | 610 | 8 | 21 | 600 |
| Myanmar | 103 | 8 | 20 | 620 | 8 | 22 | 610 |
| Cambodia | 124 | 8 | 22 | 795 | 9 | 24 | 930 |
| Lao | 156 | 10 | 23 | 1,950 | 10 | 26 | 1,910 |

ตารางที่ ๒-๒ ตารางแสดงประสิทธิภาพในการอำนวยความสะดวกทางการค้าของประเทศไทย

| | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 |
|---------------------------------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| Rank | 12 | 17 | 20 | 24 |
| Documents to Export (number) | 4 | 5 | 5 | 5 |
| Time to Export (days) | 14 | 14 | 14 | 14 |
| Cost to Export (US\$/container) | 625 | 625 | 585 | 594 |
| Documents to Import (number) | 3 | 5 | 5 | 5 |
| Time to Import (days) | 13 | 13 | 13 | 13 |
| Cost to Import (US\$/container) | 795 | 750 | 750 | 760 |

ที่มา <http://www.commercethaiusa.org/>

จากตารางที่ ๒-๑ และ ๒-๒ แสดงประสิทธิภาพในการอำนวยความสะดวกทางการค้า พบว่าในปี ๒๕๕๘ ประเทศสิงคโปร์ถูกจัดอันดับให้เป็นประเทศที่มีประสิทธิภาพในการอำนวยความสะดวกทางการค้าสูงที่สุดเป็นอันดับ ๑ เป็นระยะเวลาติดต่อกันถึง ๘ ปี ตามด้วยประเทศฮ่องกง และประเทศเกาหลีใต้ สำหรับประเทศไทยถูกจัดให้อยู่ในอันดับที่ ๓๖ ซึ่งตกลงอย่างต่อเนื่องนับตั้งแต่ปี ๒๕๕๔ (อันดับที่ ๑๒) และในปี ๒๕๕๗ (อันดับที่ ๒๔) ซึ่งการที่ประสิทธิภาพในการอำนวยความสะดวกทางการค้าของไทยลดลงอาจมีผลกระทบต่อขีดความสามารถทางการแข่งขันของไทย โดยผลการศึกษาของธนาคารโลก (World Bank) สำหรับประเทศเขตเศรษฐกิจเอเปค พบว่าการลดระยะเวลาในการส่งออกครั้งหนึ่งจะสามารถช่วยให้ธุรกิจขนาดกลางและขนาดย่อม (SMEs) มีส่วนแบ่งในการส่งออกต่อการค้าทั้งหมดเพิ่มขึ้นระหว่างร้อยละ ๑.๖ - ๔.๕ ในขณะเดียวกัน ผลการศึกษาขององค์การเพื่อความร่วมมือทางเศรษฐกิจและการพัฒนา (Organization for Economic Co-operation and Development - OECD) และองค์การการค้าโลก (WTO) พบว่าความล่าช้าในกระบวนการส่งออก ๑ วัน จะมีผลให้การส่งออกลดลงอย่างน้อยร้อยละ ๑^๙ ดังนั้น ประเทศไทยควรปรับปรุงประสิทธิภาพของกระบวนการในการนำเข้า-ส่งออก ในเรื่องการจัดเตรียมเอกสาร กระบวนการด้านพิธีการศุลกากรและการตรวจสอบ การขนส่งภายในประเทศ และการเคลื่อนย้ายสินค้าภายในท่าเรือ เพื่อเป็นการอำนวยความสะดวกทางการค้า ซึ่งจะเป็นการเพิ่มขีดความสามารถทางการแข่งขันของประเทศได้

สรุป

การบูรณาการและเชื่อมโยงข้อมูลภาครัฐที่เกี่ยวข้องกับการให้บริการนำเข้า-ส่งออก มีความจำเป็นต้องศึกษากรอบข้อตกลงความร่วมมือระหว่างประเทศ ทั้งในส่วนของสำหรับองค์การการค้าโลก (World Trade Organization, WTO) คือความตกลงว่าด้วยการอำนวยความสะดวกทางการค้าหรือที่เรียกกันว่า Trade Facilitation Agreement (TFA) ที่เป็นเรื่องหลักสามารถนำความตกลง TFA มาปฏิบัติให้มีผลบังคับใช้ได้จริงย่อมจะส่งผลช่วยเพิ่มปริมาณการค้าของโลกให้เพิ่มสูงขึ้นได้ สำหรับกรอบความตกลงสำคัญในภูมิภาค ได้แก่ กรอบความร่วมมือทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาค ลุ่มแม่น้ำโขง (Greater Mekong Sub-Region: GMS) ถือเป็นความร่วมมือสำคัญในการเชื่อมโยงและพัฒนาเส้นทางเศรษฐกิจภายในภูมิภาคอินโดจีน ทั้งในด้านโครงสร้างพื้นฐานและกฎระเบียบต่างๆ โดยเฉพาะการพัฒนาเส้นทางตามแนวระเบียงเศรษฐกิจ (Economic Corridor) ซึ่งในด้านภูมิศาสตร์

^๙ “การอำนวยความสะดวกทางการค้าและแนวทางการพัฒนาขีดความสามารถทางการแข่งขันของไทย” (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก : http://www.commercethaiusa.org/oca/wp-content/uploads/PDF/Competitiveness_CustomsMutualAssistanceAgreement.pdf, ๒๕๕๘.

แล้วประเทศไทยมีความได้เปรียบในการเป็นศูนย์กลางของแนวระเบียงเศรษฐกิจ โดยประเทศสมาชิกอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง ได้ร่วมกันพัฒนากฎระเบียบเพื่ออำนวยความสะดวกในการขนส่งข้ามแดน โดยการจัดทำความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง (GMS Cross-Border Transport Agreement: CBTA) ซึ่งเป็นมาตรการสำคัญในการอำนวยความสะดวกในการขนส่งและผู้โดยสาร โดยการลดขั้นตอนพิธีการ ตลอดจนข้อจำกัดและอุปสรรคต่างๆ เพื่อให้การขนส่งมีความสะดวก รวดเร็ว และสามารถทำการขนส่งระหว่างกันได้โดยไม่ต้องมีการขนถ่ายที่บริเวณชายแดน และมีการบริหารจัดการชายแดนร่วมกัน (Coordinated Border Management (CBM)) หมายถึง ลักษณะการปฏิบัติงานร่วมกันของศุลกากรและหน่วยงานต่างๆ ที่มีอำนาจหน้าที่ตามแนวชายแดน ทั้งในระดับภายในประเทศและระหว่างประเทศ

อย่างไรก็ดีประเทศไทยมีปัญหาในด้านกฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้อง กระบวนการในการนำเข้า-ส่งออก นอกจากที่ผู้นำเข้า-ส่งออกจะต้องปฏิบัติตามกฎหมายศุลกากรแล้ว ยังต้องอยู่ภายใต้กฎหมายที่มีมาตรการควบคุมการนำเข้าและการส่งออกด้านความมั่นคง ด้านสังคมและสิ่งแวดล้อมที่มีความร้ายแรง และกฎหมายเกี่ยวกับการควบคุมเพื่อส่งผ่านหรือนำผ่านราชอาณาจักรด้านอื่นๆ แต่เมื่อศึกษาเปรียบเทียบจากการให้บริการภาครัฐในการนำเข้า – ส่งออก ของต่างประเทศ มีการนำแนวทางการบริหารจัดการชายแดนร่วมกัน (Coordinated Border Management: CBM) มาเป็นเครื่องมือในการบริหารจัดการ เพื่อเป็นการอำนวยความสะดวก ทำให้กระบวนการนำเข้า-ส่งออกมีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น แนวทางบริหารจัดการ CBM ภาครัฐจะมีการบริหารจัดการเรื่องเชิงสถาบัน (Institutional Arrangement) ของศุลกากร เป็นการปรับปรุงโครงสร้างของหน่วยงาน เพื่อให้หน่วยงานชายแดนทำงานร่วมกันเบ็ดเสร็จในจุดเดียว หรืออาจเป็นการรวมหน่วยงานชายแดนต่าง ๆ เข้าด้วยกันเพื่อลดจำนวนหน่วยงานชายแดน ทั้งนี้ ศุลกากรของแต่ละประเทศจะอยู่ภายใต้การกำกับดูแลของหน่วยงานแตกต่างกันไป เช่น อยู่ภายใต้การกำกับดูแลของกระทรวงการคลัง หรือเป็นหน่วยงานอิสระที่ขึ้นตรงกับผู้นำรัฐบาล หรืออยู่ภายใต้หน่วยงานจัดเก็บรายได้ หรืออยู่ร่วมกับหน่วยงานรักษาความปลอดภัยบริเวณชายแดน หรืออยู่ภายใต้กระทรวงกลาโหม ทั้งนี้เพื่อเป้าหมายหลักเดียวกันในการการบูรณาการ เชื่อมโยงข้อมูลระบบเอกสารอิเล็กทรอนิกส์ เพื่อให้เกิดการพัฒนา ระบบการอำนวยความสะดวกทางการค้า (Trade Facilitation Enhancement)

บทที่ ๓

รูปแบบการให้บริการของภาครัฐในการนำเข้า-ส่งออก

การเสริมสร้างศักยภาพทางเศรษฐกิจของประเทศ ผ่านการบูรณาการการให้บริการของภาครัฐอย่างมีประสิทธิภาพ เพื่อให้การบริการภาครัฐเป็นไปอย่างรวดเร็ว โดยการปรับปรุงรูปแบบการให้บริการมิให้เกิดการซ้ำซ้อน การเชื่อมโยงข้อมูลและขั้นตอนการปฏิบัติงานระหว่างหน่วยงานภาครัฐ รวมทั้งฐานข้อมูลที่กระจายอยู่ตามหน่วยงาน โดยนำระบบเทคโนโลยีสารสนเทศมาใช้เพื่อให้เกิดการเชื่อมโยงข้อมูลภาครัฐ และการส่งเสริมในส่วนของภาคเศรษฐกิจดิจิทัลสำหรับภาคธุรกิจ เพื่อให้ทุกภาคส่วนทั้งภาครัฐและเอกชนมีการใช้ดิจิทัลรองรับการทำธุรกรรมที่ต้องเชื่อมโยงกันอย่างครบวงจร

นโยบายดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม (Digital Economy)

นโยบายดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคมเป็นนโยบายที่มีความสำคัญ ซึ่งเกี่ยวข้องกับ การนำเทคโนโลยีสารสนเทศมาประยุกต์ใช้ให้เข้ากับกิจกรรมทางเศรษฐกิจและสังคมการขับเคลื่อนเข้าสู่ความเป็นดิจิทัลมีความสำคัญต่อการพัฒนาประเทศในทุกๆ ด้าน โดยเฉพาะการพัฒนาธุรกิจ การสื่อสารของประเทศไทยในอนาคต ที่จำเป็นต้องมุ่งเน้นการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานดิจิทัล ประกอบด้วย โครงสร้างพื้นฐานด้านเทคโนโลยีสารสนเทศ (IT) โทรคมนาคม (Telecommunication) และการแพร่ภาพกระจายเสียง (Broadcast) รวมทั้งการหลอมรวมของเทคโนโลยี (Convergence) ทั้งสามด้าน ที่เป็นนวัตกรรมใหม่ในการพัฒนาดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม โดยมีเป้าหมายการครอบคลุมทุกพื้นที่ การมีขนาดที่พอเพียงกับการใช้งาน มีเสถียรภาพที่มั่นคงในราคาที่เหมาะสม เพื่อเป็นพื้นฐานไปสู่ การต่อยอดกิจกรรมการพัฒนาประเทศทั้งด้านเศรษฐกิจและสังคมที่มีประสิทธิภาพสูงสุด^๑

แนวทางขับเคลื่อนกรอบยุทธศาสตร์ดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม ดังนี้

๑. การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานดิจิทัล (Hard Infrastructure)

ประเทศไทยจะพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานดิจิทัลต่อไปจนถึงเป้าหมายการครอบคลุมทุกพื้นที่ การมีขนาดที่พอเพียงกับการใช้งาน มีเสถียรภาพที่มั่นคง ในราคาที่เหมาะสม เพื่อเป็นพื้นฐานไปสู่การต่อยอดกิจกรรมการพัฒนาประเทศทั้งด้านเศรษฐกิจและสังคมที่มีประสิทธิภาพสูงสุด โดยรัฐจะเร่งพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อให้โครงข่ายการสื่อสารครอบคลุมทั่วประเทศในระดับหมู่บ้าน มีขนาดเพียงพอต่อการใช้งานมีเสถียรภาพในราคาที่เหมาะสม ทำให้ประเทศไทยมีโครงสร้างพื้นฐานการสื่อสาร

^๑ “นโยบายดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม (Digital Economy)” (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก : <http://www.mict.go.th/view/1/Digital%20Economy>, ๒๕๕๘.

หรือบรอดแบนด์ความเร็วสูงมากที่มีเสถียรภาพและมีราคาถูกลงที่พร้อมให้บริการสำหรับธุรกิจต่างชาติที่จะเข้ามาลงทุนในประเทศไทยทั้งในธุรกิจ ICT เอง (เช่นการมาตั้ง data center การให้บริการ Cloud Computing การมาร่วมทุนในธุรกิจโทรคมนาคม และซอฟต์แวร์แอปพลิเคชัน ฯลฯ) หรือธุรกิจอื่นๆ ที่ใช้ประโยชน์จากการสื่อสารที่มีคุณภาพในการเชื่อมต่อกับโลก

๒. การสร้างความมั่นคงปลอดภัย และความเชื่อมั่นในการทำธุรกรรมด้วยเทคโนโลยีดิจิทัล (Soft Infrastructure)

โดยภาครัฐจะเร่งทบทวน ปรับปรุง ยกร่างกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาเศรษฐกิจดิจิทัลทุกฉบับ โดยมีกฎหมาย ฎระเบียบด้านการลงทุนและกำกับดูแลด้านโทรคมนาคม (และอินเทอร์เน็ต) ที่ทันสมัย เป็นธรรมต่อทุกฝ่าย รวมถึงมีกฎหมาย ฎระเบียบ และแนวทางปฏิบัติที่ชัดเจนในเรื่องความมั่นคงปลอดภัยของระบบดิจิทัล และการคุ้มครองข้อมูลประเภทต่างๆ เป็นการเพิ่มความเชื่อมั่น และสร้างบรรยากาศที่ดี เพื่อดึงดูดนักลงทุนจากต่างประเทศ

๓. โครงสร้างพื้นฐานเพื่อส่งเสริมการให้บริการ (Service Infrastructure)

นอกจากการพัฒนาประเทศไทยมีโครงสร้างพื้นฐานการให้บริการที่ครอบคลุม และมีมาตรฐาน เพื่อส่งเสริมให้เกิดนวัตกรรมบริการผ่านระบบดิจิทัลต่างๆ ของทั้งภาครัฐ และเอกชน ได้อย่างมีประสิทธิภาพและคุณภาพสูงมาก โดยมีต้นทุนต่ำกว่าเดิมมาก สิ่งที่จะต้องดำเนินการควบคู่กันไปก็คือ การส่งเสริมการให้บริการ โดยรัฐจะเร่งยกระดับการให้บริการ e-Government โดยการเชื่อมโยงข้อมูลภาครัฐผ่าน Platform ของรัฐ เน้นบริการพื้นฐานและบริการข้ามหน่วยงาน (รวมถึงการสร้างฐานข้อมูลกลาง ID แห่งชาติ และการจัดตั้งศูนย์กลางข้อมูลภาครัฐ) รวมถึงจัดเก็บเปิดเผย และแลกเปลี่ยนข้อมูลภาครัฐ ตามมาตรฐาน Open Data (และผลักดันให้มีกฎหมายการพัฒนา Open Government Data) เพื่ออำนวยความสะดวกในการเชื่อมโยงข้อมูลผ่าน API และนำมาซึ่งการพัฒนาสินค้าและบริการใหม่ๆ เชิงนวัตกรรมจากภาครัฐและเอกชน

๔. การส่งเสริมและสนับสนุนดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจ (Digital Economy Promotion)

รัฐบาลจะกระตุ้นเศรษฐกิจด้วยการสร้างระบบนิเวศดิจิทัลอย่างครบวงจรที่มีผู้ประกอบการดิจิทัล (Digital Entrepreneur) เกิดใหม่จำนวนมาก และปรับเปลี่ยนวิธีการทำธุรกิจของผู้ประกอบการไทยในด้านต่างๆ (เน้น SME) จากการแข่งขันเชิงราคา (ถูก) ไปสู่การแข่งขันเชิงการสร้างคุณค่าของสินค้าและบริการ (Service Innovation) ที่ผู้บริโภคพอใจสูงสุด รัฐจะเพิ่มขีดความสามารถของภาคธุรกิจ ให้สามารถสร้างมูลค่าเพิ่มของผลิตภัณฑ์/บริการด้วยการประยุกต์ใช้เทคโนโลยีดิจิทัลและการต่อยอดนวัตกรรม เช่น การตั้งศูนย์บริการ Digital Business Analytic ให้ผู้ประกอบการ SMEs, การตั้งกองทุนสนับสนุนธุรกิจดิจิทัล SMEs การสร้าง National APIs' Platform สำหรับ SMEs, การขยายฐานการพัฒนา Service Platform ที่มีอยู่ให้รองรับบริการรูปแบบใหม่ รวมทั้งสร้าง Agile e-Marketplace บนระบบ Cloud Computing ที่มีความทันสมัย

และสะดวกในการปรับเปลี่ยนกระบวนการทางธุรกิจ (Business Process) เพื่อส่งเสริมธุรกิจไทย โดยเฉพาะในกลุ่มธุรกิจขนาดกลางและขนาดเล็กตลอดจนการสร้างให้เกิดธุรกิจใหม่ด้วยการใช้เทคโนโลยีดิจิทัลเพื่อสนับสนุนการตลาดทั้งภายในประเทศและต่างประเทศ

๕. ดิจิทัลเพื่อสังคมและทรัพยากรความรู้ (Digital Society)

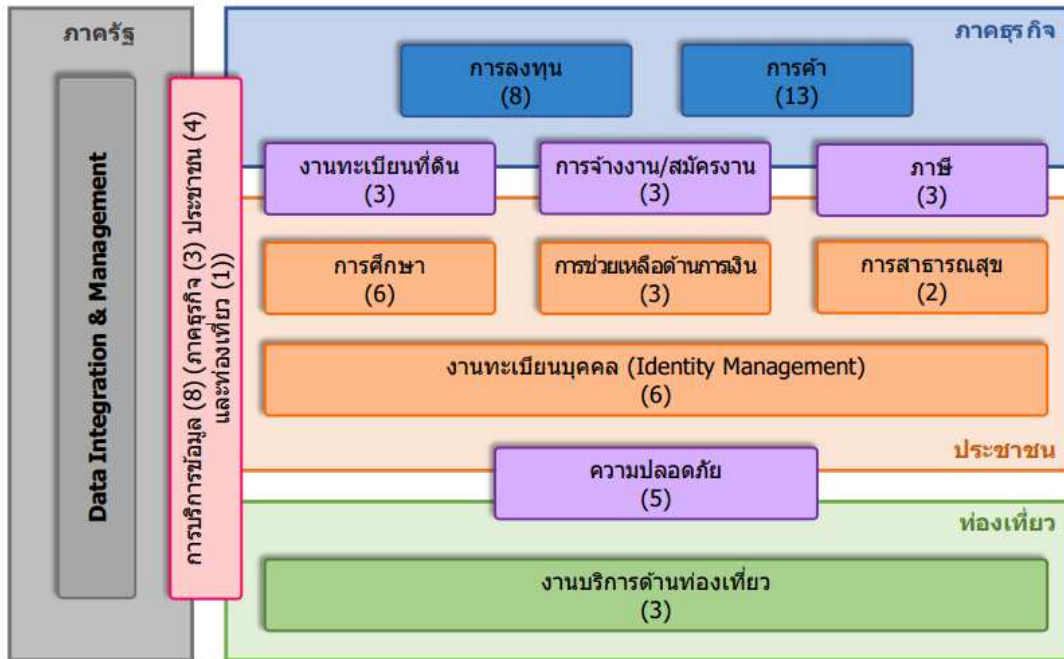
การพัฒนาสังคมดิจิทัลที่มีคุณภาพ ด้วยการพัฒนาข้อมูลข่าวสาร และบริการของรัฐต่างๆ ที่เอื้ออำนวยต่อคนทุกระดับ คำนึงถึงผู้ด้อยโอกาสให้สามารถเข้าถึงได้ทุกที่ ทุกเวลา อย่างทั่วถึงเท่าเทียมกันผ่านเทคโนโลยีดิจิทัล รวมทั้ง ประเทศไทยมีคลังทรัพยากรสารสนเทศเพื่อเก็บรวบรวมข้อมูล และองค์ความรู้ของประเทศในรูปแบบดิจิทัลที่ประชาชนสามารถเข้าถึงและสามารถเรียกข้อมูลมาใช้หรือนำไปวิเคราะห์ที่ต่อยอดได้อย่างสะดวกง่ายดาย ตอบสนองต่อการเปลี่ยนแปลงของโลก

การบริการภาครัฐ

บทบาทการให้บริการของภาครัฐมีผลกระทบต่อภาคประชาชนและภาคเอกชนอย่างกว้างขวาง โดยเฉพาะอย่างยิ่งการให้บริการภาครัฐที่เกี่ยวข้องกับภาคธุรกิจ การลงทุนและการค้า มีความสำคัญต่อระบบเศรษฐกิจ ซึ่งภาครัฐได้พยายามปรับปรุงกลไกการให้บริการของรัฐ การปรับปรุงขั้นตอนการให้บริการให้รวดเร็วและมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้นภายในหน่วยงานเดียวกัน หรืออาจเป็นการรวมการให้บริการจากหลายหน่วยงานมาอยู่ภายใต้ระบบและองค์กรเดียวเพื่อให้การให้บริการมีความสะดวก รวดเร็ว และมีประสิทธิภาพ

สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาระบบราชการ (กพร.) ได้กำหนดหลักการในการปรับปรุงบริการภาครัฐ (Guiding Principle) เพื่อเป็นแนวทางพื้นฐานในการออกแบบและพัฒนาบริการภาครัฐทั้งระบบ ประกอบด้วย การปรับปรุงช่องทางการบริการที่สะดวก ทันสมัย (Convenient & Modern Channels) การจัดให้มีข้อมูลที่เข้าใจง่ายและสอดคล้องกันทุกช่องทาง (Clear and Consistent Information) การให้บริการเบ็ดเสร็จ ณ จุดเดียวโดยไม่ต้องติดต่อหลายหน่วยงาน (End-to-End Processing) การมีกรอบเวลาและมาตรฐานในการให้บริการที่ชัดเจน (Commitment to Service Delivery) การลดการใช้เอกสารและไม่ขอข้อมูลที่ภาครัฐมีอยู่แล้ว (Ask for Less) การตอบสนองต่อข้อร้องเรียนและดำเนินการแก้ไขอย่างรวดเร็ว (Action on Feedback) การพัฒนางานบริการให้ดีขึ้นอย่างต่อเนื่อง (Continuous Improvement) ลดความเสี่ยงของการทุจริต (Reduce Corruption Risk) โดย กพร. ได้กำหนดงานบริการหลัก จำนวน ๖๓ งาน เพื่อทำการปรับปรุงการให้บริการภาครัฐในระยะแรก

แผนภาพที่ ๓-๑ ภาพแสดงงานบริการภาครัฐ



ที่มา : โครงการบูรณาการงานบริการภาครัฐให้มีประสิทธิภาพ นางวรรณพร เทพหัสติน ณ ออยุธยา
ที่ปรึกษาการพัฒนาระบบราชการ สำนักงาน ก.พ.ร.

สำหรับการให้บริการของภาครัฐในการนำเข้าส่งออก เป็นภารกิจที่เกี่ยวข้องในส่วนของภาคธุรกิจ ประกอบด้วยภาคการลงทุนและการค้า โดยมีกรอบของงานบริการภาครัฐที่เกี่ยวข้องที่ต้องทำการปรับปรุงการให้บริการภาครัฐ เช่น การจดทะเบียนจัดตั้งธุรกิจ การขออนุญาตประกอบกิจการพิธีการศุลกากร (นำเข้า-ส่งออก) การขอใบอนุญาตและใบรับรองต่างๆ เป็นต้น

| ภาคธุรกิจ | |
|--|---|
| การลงทุน (8) | การค้า (13) |
| <ol style="list-style-type: none">1. การขอรับสิทธิประโยชน์ด้านการส่งเสริมการลงทุน2. การช่วยประสานงานและอำนวยความสะดวกแก่นักลงทุน3. การจดทะเบียนจัดตั้งธุรกิจ (จดทะเบียนธุรกิจ ขอเลขประจำตัวผู้เสียภาษี และขึ้นทะเบียนนายจ้าง)4. การขออนุญาตก่อสร้างอาคาร5. การพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมและสุขภาพ6. การขออนุญาตประกอบกิจการ7. การจดทะเบียนเครื่องหมายการค้า8. การต่ออายุใบอนุญาตประกอบกิจการ | <ol style="list-style-type: none">1. การขอใบขนสินค้าขาออกแบบใช้สิทธิ, ไม้ ใช้สิทธิ2. การขอใบกำกับการขนย้ายสินค้า3. การขอบัตรผู้นำเข้า – ส่งออกสินค้า4. การขอใบอนุญาต และใบรับรองที่เกี่ยวกับการส่งออกข้าว5. การขอหนังสืออนุญาตค้าข้าว6. การขอใบจดทะเบียนเป็นผู้มีอาชีพในการประมง การค้าสินค้าสัตว์น้ำ ผลิตภัณฑ์สัตว์น้ำและอุตสาหกรรมสัตว์น้ำ7. การขอใบอนุญาตและใบรับรองที่เกี่ยวกับการส่งออกสัตว์หรือซากสัตว์8. การขอใบอนุญาตและใบรับรองที่เกี่ยวกับการส่งออกรถหรือเครื่องยนต์9. การขอใบรับรองมาตรฐานอุตสาหกรรม10. การขอใบอนุญาตค้ายางและใบอนุญาตส่งออกยาง11. การขอใบอนุญาตและใบรับรองที่เกี่ยวกับการส่งออกยาง12. พิธีการศุลกากร (เช่น นำเข้า – ส่งออก)13. การขอคืนภาษีและตรวจสอบเอกสารย้อนหลัง |

ที่มา : โครงการบูรณาการงานบริการภาครัฐให้มีประสิทธิภาพ นางวรรณพร เทพหัสดิน ณ อยุธยา
ที่ปรึกษาการพัฒนาระบบราชการ สำนักงาน ก.พ.ร.

พระราชบัญญัติอำนวยความสะดวกในการพิจารณาอนุญาตของทางราชการ พ.ศ. ๒๕๕๘

ปัจจุบันการติดต่อขออนุญาตดำเนินการต่างๆ จะต้องติดต่อกับส่วนราชการหลายแห่งรวมกัน มีกฎหมายว่าด้วยการอนุญาตจำนวนมากและบางฉบับก็ไม่ได้กำหนดระยะเวลา เอกสารและหลักฐานที่จำเป็นต้องใช้ และขั้นตอนในการพิจารณาไว้อย่างชัดเจน ทำให้เกิดความคลุมเครือไม่ชัดเจน เป็นการสร้างภาระแก่ประชาชน ดังนั้น เพื่ออำนวยความสะดวกและลดภาระให้แก่ประชาชน จึงได้มีการตราพระราชบัญญัติการอำนวยความสะดวกในการพิจารณาอนุญาตของทางราชการ พ.ศ. ๒๕๕๘ ขึ้น ซึ่งเป็นเสมือนกฎหมายกลาง ที่จะกำหนดขั้นตอนและระยะเวลาในการพิจารณาอนุญาต การจัดให้มีช่องทางในการรับคำขอ ณ จุดเดียว และให้ข้อมูลที่ชัดเจนเกี่ยวกับการขออนุญาตกับประชาชน

พระราชบัญญัติการอำนวยความสะดวกในการพิจารณาอนุญาตของทางราชการ พ.ศ. ๒๕๕๘ ประชาชนได้อะไร^๒

ประการแรก เมื่อไปติดต่อขอรับบริการตามหน่วยราชการต่างๆ จะพบกับ “คู่มือสำหรับประชาชน” ที่จะทำให้ประชาชนผู้รับบริการทราบถึงวิธีการยื่นคำขอ ขั้นตอนและระยะเวลาในการพิจารณา เอกสารหลักฐานที่ต้องใช้ยื่นพร้อมคำขอ และ ค่าธรรมเนียมต่างๆ ที่จะติดประกาศไว้ให้เห็น สิ่งเหล่านี้ทำให้การปฏิบัติราชการมีความชัดเจน โปร่งใส ไม่คลุมเครือ ด้วยการลดการใช้ดุลพินิจของเจ้าหน้าที่ รวมทั้ง จะอำนวยความสะดวกประชาชนให้สามารถยื่นคำขอผ่านทาง “อิเล็กทรอนิกส์” แทนการยื่นคำขอด้วยตนเองได้

ประการที่สอง ในการรับคำขอเจ้าหน้าที่ผู้รับคำขอจะต้องตรวจสอบคำขอและเอกสารให้ถูกต้องครบถ้วน หากพบว่าเอกสารไม่ถูกต้องหรือขาดเอกสารใด ต้องรีบแจ้งให้ประชาชนผู้มารับบริการทันที หากไม่สามารถแก้ไขเพิ่มเติมได้ในขณะนั้น ต้องบันทึกข้อมูลและเอกสารหลักฐานที่ต้องยื่นเพิ่มเติม พร้อมกำหนดเวลาที่ประชาชนผู้รับบริการต้องดำเนินการไว้ด้วย ซึ่งเจ้าหน้าที่จะสามารถขอเอกสารเพิ่มเติมได้เพียงครั้งเดียวนั้น เพื่อเป็นการลดความล่าช้าในเรื่องการพิจารณาเอกสารของเจ้าหน้าที่ลง

ประการที่สาม การพิจารณาคำขอของหน่วยงานราชการต้องดำเนินการให้เสร็จตามที่ได้ประกาศไว้ ในคู่มือสำหรับประชาชน และต้องแจ้งให้ประชาชนผู้รับบริการทราบภายใน ๗ วัน หากไม่สามารถพิจารณาเสร็จภายในกำหนด ก็ต้องแจ้งเป็นหนังสือให้ประชาชนผู้รับบริการทราบด้วย

ประการสุดท้าย จะพัฒนาศูนย์บริการร่วมของหน่วยงานราชการต่างๆ ที่ดำเนินการอยู่แล้ว ให้สามารถรับคำขออนุญาตหลายๆ งานบริการภายใต้กระทรวงเดียวกันได้ และในระยะต่อไป จะพัฒนาไปสู่การจัดตั้งศูนย์รับคำขออนุญาตเพื่อเป็นศูนย์กลางในการรับคำขอที่ประชาชนสามารถยื่นคำขอ เอกสารหลักฐาน ค่าธรรมเนียม ณ ศูนย์รับคำขอแทนหน่วยงานผู้อนุญาตได้

นอกจากนี้ หน่วยงานราชการยังต้องทบทวนกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการอนุญาตทุก ๕ ปี หาแนวทางในการต่ออายุใบอนุญาตแบบอัตโนมัติ และเมื่อมีการออกใบอนุญาตแล้ว จะต้องมีการตรวจสอบว่าการดำเนินกิจการเหล่านั้น ไม่สร้างความเดือดร้อนให้กับประชาชนด้วย

แผนภาพที่ ๓-๓ พระราชบัญญัติการอำนวยความสะดวกในการพิจารณาอนุญาตของทางราชการ พ.ศ. ๒๕๕๘

^๒ “พระราชบัญญัติการอำนวยความสะดวกในการพิจารณาอนุญาตของทางราชการ พ.ศ. ๒๕๕๘ ประชาชน ได้อะไร” (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก : http://www.opdc.go.th/page.php?url=tab_view&cat=N&id=471, ๒๕๕๘.



ที่มา : สำนักงาน ก.พ.ร.

ระบบ National Single Window

ระบบ National Single Window (NSW) เป็นระบบการบริการเชื่อมโยงข้อมูลหน่วยงานภาครัฐและภาคธุรกิจ (G2G G2B และ B2B) สำหรับการนำเข้า ส่งออก และโลจิสติกส์รองรับการเชื่อมโยงข้อมูลระหว่างประเทศสมาชิกอาเซียน และประเทศในภูมิภาคอื่นๆ ซึ่งเป็นระบบบริการแบบอัตโนมัติและกึ่งอัตโนมัติควบคู่ไปกับการปฏิรูปกระบวนการและขั้นตอนการให้บริการ และการลดรูปเอกสาร โดยอำนวยความสะดวกให้ผู้ใช้บริการสามารถทำธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์กับหน่วยงานภาครัฐ และภาคธุรกิจทางอิเล็กทรอนิกส์แบบปลอดภัยและไร้เอกสาร รวมถึงการใช้ข้อมูลร่วมกันกับทุกองค์กรที่เกี่ยวข้อง และการเชื่อมโยงข้อมูลใบอนุญาตและใบรับรองระหว่างหน่วยงานภาครัฐภายในประเทศและระหว่างประเทศ โดยผู้ให้บริการทั้งภาครัฐและภาคธุรกิจสามารถติดตามผลในทุกๆ ขั้นตอนของการดำเนินงานนำเข้า ส่งออกและการอนุมัติต่างๆผ่านทางอินเทอร์เน็ตได้ (e-Tracking) ทุกวันและตลอดเวลา ๒๔ ชั่วโมง^๓

กรอบแนวคิดการพัฒนาระบบ National Single Window

ระบบ NSW ของประเทศไทยพัฒนาตามกรอบแนวคิดขององค์การสหประชาชาติ องค์การศุลกากรโลกและความตกลง ASEAN สำหรับการจัดตั้ง ASEAN Single Window ภายใต้กรอบความร่วมมือของประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (ASEAN Economic Community: AEC) ภายในปี ๒๕๕๘ โดยมีขอบเขตการพัฒนาระบบ NSW สำหรับการนำเข้า การส่งออก และโลจิสติกส์ ดังนี้

๑. การจัดตั้งระบบ NSW ทำหน้าที่เป็นศูนย์กลางการเชื่อมโยงข้อมูลแบบบูรณาการระหว่างหน่วยงานภาครัฐ (G2G) ที่เกี่ยวข้องกับการนำเข้า การส่งออก การออกใบอนุญาตและ

^๓ “ระบบ National Single Window (NSW)” (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก :

ใบรับรองต่างๆ การเชื่อมโยงข้อมูลระหว่างภาครัฐและภาคธุรกิจ (G2B) รวมถึงการเชื่อมโยงข้อมูลระหว่างภาคธุรกิจ (B2B) และ e-Logistics ในอนาคต

๒. การจัดตั้งระบบ NSW ทำหน้าที่เป็นศูนย์กลางการเชื่อมโยงข้อมูลกับทุก Electronic Windows ที่มีอยู่แล้ว ทำให้ภาคธุรกิจสามารถเชื่อมโยงข้อมูลกับทุกหน่วยงานที่อยู่ต่างระบบ Electronic Window ได้โดยอัตโนมัติ

๓. การจัดตั้งระบบ NSW ทำหน้าที่เป็นศูนย์กลางการเชื่อมโยงข้อมูลกับหน่วยงานต่างประเทศ เช่น การเชื่อมโยงข้อมูลระหว่างประเทศสมาชิก ASEAN และ APEC เป็นต้น รวมถึงรองรับการเชื่อมโยงข้อมูลกับหน่วยงานต่างประเทศของภาคธุรกิจด้วย

๔. การพัฒนาปรับปรุงมาตรฐานการเชื่อมโยงข้อมูลของประเทศให้เป็นสากล เพื่อให้ระบบคอมพิวเตอร์ของทุกหน่วยงานสามารถสื่อสารกันเข้าใจเป็นมาตรฐานเดียวกัน

๕. การพัฒนาปรับปรุงขั้นตอนการทำงาน การติดต่อสื่อสารระหว่างหน่วยงานภาครัฐและภาคธุรกิจให้สั้นลง โดยการสื่อสารกันผ่านระบบ NSW แทนการสื่อสารระหว่างบุคคล

๖. การพัฒนามาตรฐานความปลอดภัยการให้บริการระบบ NSW ตามมาตรฐานสากล เพื่อรักษาความลับและความปลอดภัยของข้อมูลทางการค้าของหน่วยงานภาครัฐและภาคธุรกิจ และมีกลไกการตรวจสอบตามมาตรฐานสากล

๗. การปรับปรุงกฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้องกับการค้าระหว่างประเทศของส่วนราชการต่างๆ เพื่อรองรับการการค้าไร้กระดาษทั้งภายในประเทศและระหว่างประเทศ

๘. การพัฒนาความรู้ความเข้าใจให้บุคลากรทั้งภาครัฐและภาคธุรกิจที่เกี่ยวข้อง รวมถึงการพัฒนาความร่วมมือกับองค์การระหว่างประเทศ เช่น APEC ASEAN WCO และ UN เป็นต้น

ระบบ NSW ของประเทศเริ่มให้บริการอย่างเป็นทางการตั้งแต่วันที่ ๒๕๕๔ โดยเชื่อมโยงข้อมูลกับผู้ใช้บริการระบบ Electronic Windows ที่มีอยู่แล้ว รวมถึงการเชื่อมโยงกับระบบศุลกากรไร้เอกสาร เพื่อให้บริการผู้ประกอบการที่เกี่ยวข้องกับการนำเข้า-ส่งออกทั่วประเทศแบบไร้เอกสารได้อย่างต่อเนื่องโดยไม่ส่งผลกระทบต่อผู้ประกอบการค้าที่ใช้ระบบศุลกากรไร้เอกสารอยู่แล้ว รวมทั้งหน่วยงานภาครัฐที่มีการแลกเปลี่ยนข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์กับกรมศุลกากรอยู่ก่อนแล้ว ปัจจุบันระบบ NSW ให้บริการเชื่อมโยงข้อมูล ประกอบด้วย การเชื่อมโยงข้อมูลระหว่างหน่วยงานภาครัฐ (G2G) การเชื่อมโยงข้อมูลระหว่างหน่วยงานภาครัฐและภาคธุรกิจ (G2B) และการเชื่อมโยง

ข้อมูลระหว่างหน่วยงานภาครัฐกิจและภาครัฐกิจ (B2B) บางส่วน โดยมีความก้าวหน้าการเชื่อมโยงระหว่างหน่วยงานภาครัฐต่างๆ กับระบบ NSW (ณ วันที่ ๑๕ กันยายน ๒๕๕๗) ดังนี้^๔

๑. การเชื่อมโยงข้อมูลใบอนุญาต และใบรับรองต่างๆ กับระบบ NSW อย่างเป็นทางการแล้วจำนวน ๒๑ หน่วยงานประกอบด้วย

(๑) กรมศุลกากรเชื่อมโยงข้อมูลกับหน่วยงานผู้ออกใบอนุญาต/ใบรับรองที่เกี่ยวข้องกับการนำเข้า-ส่งออกแบบไร้เอกสาร ตั้งแต่ตุลาคม ๒๕๕๔

(๒) กรมสรรพสามิต เชื่อมโยงข้อมูลใบอนุญาตนำเข้า-ส่งออกสุรา ไฟ และบุหรี่ ตั้งแต่ตุลาคม ๒๕๕๔

(๓) กรมการค้าต่างประเทศ ประกอบด้วย

- การเชื่อมโยงข้อมูลหนังสือรับรองการส่งออกเพชรที่ยังไม่ได้เจียรไน ตั้งแต่ตุลาคม ๒๕๕๔

- การเชื่อมโยงข้อมูลใบอนุญาตส่งออกกาแฟ ตั้งแต่ตุลาคม ๒๕๕๔

- การเชื่อมโยงข้อมูลใบอนุญาตส่งออกสินค้าไม้และไม้แปรรูป ตั้งแต่เมษายน ๒๕๕๕

- การเชื่อมโยงข้อมูลใบอนุญาตส่งออกสินค้าถ่านไม้ ตั้งแต่เมษายน ๒๕๕๕

- การเชื่อมโยงข้อมูลใบรับรองมาตรฐานสินค้าแป้งมันสำปะหลัง ตั้งแต่พฤศจิกายน ๒๕๕๖

- การเชื่อมโยงข้อมูลการขึ้นทะเบียนผู้นำเข้าสินค้า หอมแดง มันสำปะหลัง และผลิตภัณฑ์มันสำปะหลัง ส้ม เครื่องในสุกร เครื่องใช้ไฟฟ้า และยางรถใหม่ ตั้งแต่กรกฎาคม ๒๕๕๗

(๔) การนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทยเชื่อมโยงข้อมูลใบรับรองและ/หรือใบอนุญาตเพื่อการนำเข้าหรือการส่งออกจากเขตประกอบการเสรี ตั้งแต่ตุลาคม ๒๕๕๔

(๕) กรมโรงงานอุตสาหกรรมเชื่อมโยงข้อมูลใบแจ้งข้อเท็จจริงตามแบบ วอ./อก.๖ สำหรับนำเข้า-ส่งออกวัตถุดิบราย ตั้งแต่ตุลาคม ๒๕๕๔

(๖) สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนเชื่อมโยงหนังสืออนุมัติสิ่งปลอยสินค้าที่ได้รับการส่งเสริมการลงทุน ตั้งแต่ตุลาคม ๒๕๕๔

(๗) กรมปศุสัตว์ ประกอบด้วย

^๔ “ระบบ National Single Window (NSW)” (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก : [http://wiki.mof.go.th/mediawiki/index.php/%E0%B8%A3%E0%B8%B0%E0%B8%9A%E0%B8%9A_National_Single_Window_\(NSW\)](http://wiki.mof.go.th/mediawiki/index.php/%E0%B8%A3%E0%B8%B0%E0%B8%9A%E0%B8%9A_National_Single_Window_(NSW)), ๒๕๕๘.

- การเชื่อมโยงข้อมูลใบอนุญาตการนำสัตว์หรือซากสัตว์เข้าราชอาณาจักร และออกนอกราชอาณาจักร (แบบ ร.๖ และแบบ ร.๗) ตั้งแต่ตุลาคม ๒๕๕๔
- การเชื่อมโยงข้อมูลใบรับรองสินค้าเกษตร (Health Certificate) กับกรมปศุสัตว์ ตั้งแต่สิงหาคม ๒๕๕๕
 - (๘) กรมประมงเชื่อมโยงข้อมูลหนังสืออนุญาตให้นำสัตว์น้ำบางชนิดเข้ามาในราชอาณาจักร และใบอนุญาตนำสัตว์น้ำหรือซากสัตว์ออกนอกราชอาณาจักร (ร.๗) ตั้งแต่มกราคม ๒๕๕๕
 - (๙) สำนักงานคณะกรรมการอาหารและยาเชื่อมโยงข้อมูลใบรับแจ้งการนำเข้าผลิตภัณฑ์สุขภาพ ตั้งแต่เมษายน ๒๕๕๕
 - (๑๐) สำนักงานมาตรฐานสินค้าเกษตรและอาหารแห่งชาติเชื่อมโยงข้อมูลใบรับรองสินค้าเกษตร (Health Certificate) กับกรมปศุสัตว์ ตั้งแต่สิงหาคม ๒๕๕๕
 - (๑๑) กรมศิลปากรเชื่อมโยงข้อมูลใบอนุญาตส่งหรือนำโบราณวัตถุหรือศิลปวัตถุออกนอกราชอาณาจักร ตั้งแต่กันยายน ๒๕๕๕
 - (๑๒) กรมธุรกิจพลังงาน ประกอบด้วย
 - การเชื่อมโยงข้อมูลหนังสือรับรองให้นำสินค้า (น้ำมันเชื้อเพลิง) เข้าในราชอาณาจักร และใบอนุญาตเป็นผู้ค้าน้ำมันตามมาตรา ๗ ตั้งแต่ธันวาคม ๒๕๕๕
 - การเชื่อมโยงข้อมูลหนังสือรับรองให้จำหน่ายก๊าซปิโตรเลียมออกไปนอกราชอาณาจักรตั้งแต่กรกฎาคม ๒๕๕๖
 - (๑๓) สำนักงานคณะกรรมการอ้อยและน้ำตาลทรายเชื่อมโยงข้อมูลใบอนุญาตให้ส่งสินค้า ออกไปนอกราชอาณาจักร (สินค้าทั่วไป) (แบบ อ.๔) ตั้งแต่เมษายน ๒๕๕๖
 - (๑๔) กรมการอุตสาหกรรมทหารเชื่อมโยงข้อมูลใบอนุญาตสั่งเข้ามาซึ่งยุทธภัณฑ์ ใบอนุญาตนำเข้าซึ่งยุทธภัณฑ์ หนังสือกำกับการส่งออก และหนังสือกำกับการส่งผ่านแดน ตั้งแต่พฤษภาคม ๒๕๕๖
 - (๑๕) สำนักงานกองทุนสงเคราะห์การทำสวนยางเชื่อมโยงข้อมูลใบรับเงินสงเคราะห์ทางอิเล็กทรอนิกส์ ตั้งแต่กรกฎาคม ๒๕๕๖
 - (๑๖) กรมการขนส่งทางบก เชื่อมโยงข้อมูลใบขนสินค้าขาเข้าเพื่อใช้ในการส่งข้อมูลแบบ ๓๒ ตั้งแต่สิงหาคม ๒๕๕๖
 - (๑๗) กรมป่าไม้เชื่อมโยงข้อมูลใบอนุญาตนำเข้าเลื่อยโซยนต์ ตั้งแต่มกราคม ๒๕๕๗
 - (๑๘) การทำเรือแห่งประเทศไทยเชื่อมโยงข้อมูลบัญชีสินค้าทางเรือ (Manifest) ตั้งแต่พฤษภาคม ๒๕๕๗

(๑๙) สำนักงานคณะกรรมการกิจการกระจายเสียง กิจการโทรทัศน์และกิจการโทรคมนาคมแห่งชาติเชื่อมโยงข้อมูลใบอนุญาตนำเข้า-ส่งออกเครื่องวิทยุคมนาคมและอุปกรณ์ ตั้งแต่กรกฎาคม ๒๕๕๗

(๒๐) กรมวิทยาศาสตร์การแพทย์ เชื่อมโยงข้อมูลใบอนุญาตนำเข้า ส่งออก และนำผ่านเชื้อโรค และพิษจากสัตว์ ตั้งแต่สิงหาคม ๒๕๕๗

(๒๑) สถาบันไฟฟ้าและอิเล็กทรอนิกส์เชื่อมโยงข้อมูลใบรับรองการยกเว้นอากรตามมาตรา ๑๒ ตั้งแต่กันยายน ๒๕๕๗

๒. การเชื่อมโยงข้อมูลใบอนุญาต และใบรับรองต่างๆ กับระบบ NSW ที่อยู่ระหว่างทดสอบระบบ จำนวน ๑๐ หน่วยงานประกอบด้วย

- (๑) กรมเชื้อเพลิงธรรมชาติ
- (๒) กรมอุตสาหกรรมพื้นฐานและการเหมืองแร่
- (๓) กรมการปกครอง
- (๔) สำนักงานปรมาณูเพื่อสันติ
- (๕) กรมทรัพยากรธรณี
- (๖) กรมอุทยานแห่งชาติ สัตว์ป่า และพันธุ์พืช
- (๗) กรมการค้าภายใน
- (๘) กรมวิชาการเกษตร
- (๙) กรมเจ้าท่า
- (๑๐) หอการค้าไทยและสภาหอการค้าแห่งประเทศไทย

๓. การเชื่อมโยงข้อมูลใบอนุญาตและใบรับรองต่างๆ กับระบบ NSW ที่อยู่ระหว่างการพัฒนาระบบ จำนวน ๓ หน่วยงาน ประกอบด้วย

- (๑) บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)
- (๒) กรมการบินพลเรือน
- (๓) กรมควบคุมโรค

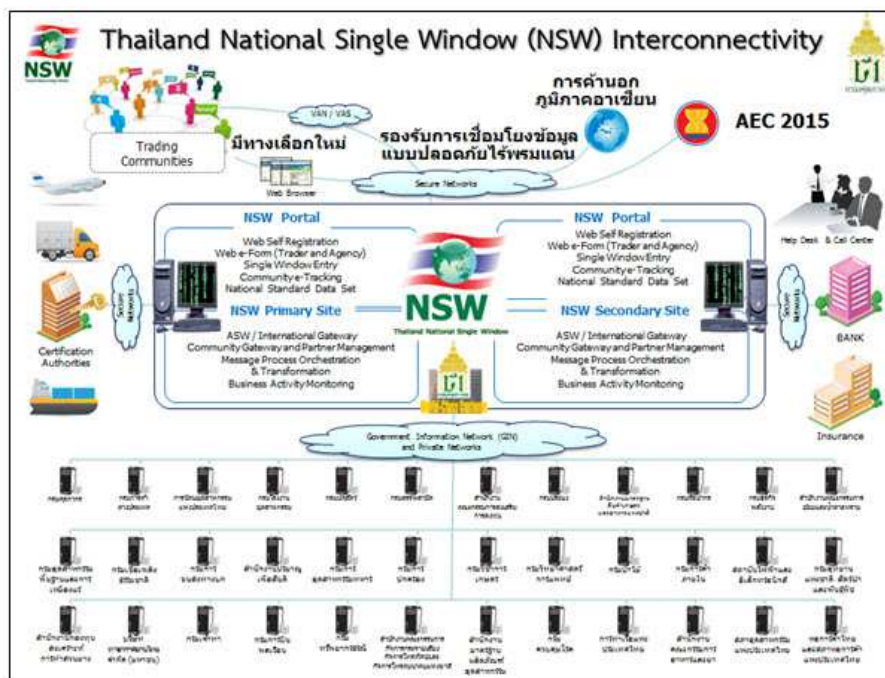
๔. การเชื่อมโยงข้อมูลใบอนุญาตและใบรับรองต่างๆ กับระบบ NSW ที่อยู่ระหว่างจัดหาระบบ จำนวน ๒ หน่วยงานประกอบด้วย

- (๑) สำนักงานมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม
- (๒) สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย

ลักษณะงานบริการของระบบ National Single Window ในปัจจุบัน

ระบบ NSW ของประเทศ ทำหน้าที่เป็นศูนย์กลางการเชื่อมโยงข้อมูลแบบเบ็ดเสร็จ ณ จุดเดียวของประเทศ เชื่อมโยงข้อมูลแบบบูรณาการระหว่างหน่วยงานภาครัฐและภาคธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับการค้าระหว่างประเทศ โดยผู้ประกอบการค้าจัดทำข้อมูลเพียงครั้งเดียวหรือจัดเตรียมเอกสารเพียงหนึ่งชุด แล้วส่งให้ระบบ NSW ทางอิเล็กทรอนิกส์ ซึ่งระบบ NSW จะทำหน้าที่ส่งข้อมูลเหล่านั้นให้ทุกหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง รวมถึงธุรกรรมการค้าการเงิน โดยผู้ใช้บริการไม่ต้องเสียเวลาและค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการจัดทำข้อมูลหลายชุดเพื่อจัดส่งให้หลายหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง นอกจากนี้ ระบบ NSW ยังทำหน้าที่เป็น National Gateway สำหรับการเชื่อมโยงข้อมูลกับหน่วยงานภายในประเทศสมาชิกอาเซียน และประเทศอื่นๆ นอกภูมิภาคอาเซียนโดยมีรูปแบบการเชื่อมโยงดังรูป

แผนภาพที่ ๓-๔ ระบบ National Single Window (NSW) ของประเทศไทย



ที่มา : กรมศุลกากร

ระบบ NSW พร้อมให้บริการเชื่อมโยงข้อมูลระหว่างหน่วยงานภาครัฐและผู้ประกอบการนำเข้าส่งออก รวมถึงพร้อมรองรับการเชื่อมโยงข้อมูลระหว่าง ASEAN Single Window โดยมีบริการหลักๆ พร้อมให้บริการ ดังนี้

๑. การบริการเว็บไซต์ (www.thainsw.net) โดยระบบ NSW ของประเทศ ประกอบด้วยบริการข้อมูลข่าวสารการนำเข้าส่งออกที่เกี่ยวข้องกับการค้าระหว่างประเทศ เช่น กฎหมายและระเบียบการจัดตั้ง NSW และ ASEAN Single Window มาตรฐานข้อมูล มาตรฐานการเชื่อมโยงข้อมูล โดยกลุ่มผู้ใช้บริการ ประกอบด้วยสาธารณชนทั่วไป ผู้รับบริการจากหน่วยงานภาครัฐ และผู้ประกอบการที่เกี่ยวข้องกับการนำเข้า ส่งออกและโลจิสติกส์

๒. การบริการระบบการแลกเปลี่ยนข้อมูล (Exchange Gateway) ระหว่างหน่วยงานภายในประเทศ และแลกเปลี่ยนข้อมูลกับหน่วยงานต่างประเทศ สำหรับทำหน้าที่รับส่งข้อมูลแบบปลอดภัยระหว่างหน่วยงานภาครัฐและภาคธุรกิจภายในประเทศไทย ระหว่างประเทศสมาชิกอาเซียน และประเทศนอกภูมิภาคอาเซียน โดยระบบดังกล่าวออกแบบไว้ให้ทำงานแบบอัตโนมัติ สามารถรับส่งข้อมูลได้ประมาณ ๑๐๐,๐๐๐ เอกสารอิเล็กทรอนิกส์ต่อชั่วโมง ซึ่งปัจจุบัน มีทะเบียนผู้ใช้บริการรวมทั้งสิ้น ประมาณ ๑๐,๐๐๐ ทะเบียน ทำหน้าที่เป็นตัวแทนของผู้ใช้บริการนำเข้าส่งออกทางอิเล็กทรอนิกส์ประมาณ ๑๐๐,๐๐๐ ราย

๓. การบริการติดตามสถานภาพการทำธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ของทุกหน่วยงานแบบเบ็ดเสร็จ ณ จุดเดียวผ่านอินเทอร์เน็ต (NSW e-Tracking) โดยผู้ใช้บริการสามารถติดตามผลของการทำธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ระหว่างหน่วยงานภายในประเทศและระหว่างประเทศแบบ Real time บนระบบ NSW ได้ทุกวันตลอดเวลา ๒๔ ชั่วโมง โดยใช้เลขที่อ้างอิง วันที่ ชื่อเอกสาร และประเทศที่ต้องการทราบ ระบบงานดังกล่าวจะให้ข้อมูลเกี่ยวกับผลของการทำธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ของแต่ละหน่วยงานที่มีการเชื่อมโยงข้อมูลกันทางอิเล็กทรอนิกส์จากต้นทางจนถึงปลายทางว่า กระบวนการนั้นอยู่ที่หน่วยงานใด โดยผู้ใช้สามารถดูรายละเอียดของแต่ละขั้นตอนการส่งข้อมูลได้ เช่น แต่ละหน่วยงานใช้เวลาดำเนินการนานเท่าไร ความล่าช้าอยู่ที่ขั้นตอนใด

๔. การบริการระบบฐานข้อมูล “National Standard Data Set” หรือมาตรฐานข้อมูลของประเทศแบบ Real time ซึ่งเป็นมาตรฐานข้อมูลสอดคล้องตามมาตรฐานขององค์การระหว่างประเทศ (UN WCO และ ASEAN) พร้อมแสดงความสัมพันธ์ระหว่างมาตรฐานสากลจากแหล่งต่างๆ เช่น มาตรฐานที่จัดทำโดยองค์การสหประชาชาติ และมาตรฐานขององค์การศุลกากรโลก เพื่อให้ผู้ใช้บริการของหน่วยงานภาครัฐและภาคธุรกิจ สามารถสืบค้นและนำไปใช้งานได้เป็นมาตรฐานเดียวกัน

๕. การบริการระบบการออกใบอนุญาตและใบรับรองของส่วนราชการที่ไม่มีระบบงานคอมพิวเตอร์ของตนเอง และยังไม่พร้อมเชื่อมโยงข้อมูลกับระบบ NSW ของประเทศ เช่น กรมศิลปากร และกรมทรัพยากรธรณี โดยผู้ประกอบการสามารถยื่นคำขอใบอนุญาตและใบรับรองต่างๆ ของส่วนราชการดังกล่าวบนระบบ NSW ได้โดยตรงผ่านอินเทอร์เน็ต โดยเจ้าหน้าที่ของหน่วยงานออกใบอนุญาตและใบรับรองจะพิจารณาคำขอใบอนุญาตและใบรับรอง และพิจารณาการออกเลขที่ใบอนุญาตและใบรับรองบนระบบ NSW โดยตรงเช่นเดียวกัน ซึ่งผู้ประกอบการสามารถติดตามผลการออกใบอนุญาตและใบรับรอง รวมถึงการใช้ใบอนุญาตและใบรับรองต่างๆ สำหรับการตรวจปล่อยสินค้าได้ทุกวัน ตลอดเวลา ๒๔ ชั่วโมง

๖. การบริการ Help Desk and Call Center สำหรับหน่วยงานภาครัฐและผู้ประกอบการค้าที่เกี่ยวข้องกับการนำเข้าส่งออก โดยให้บริการรับแจ้งปัญหา การแก้ไขปัญหา และบริการ

สอบถามข้อมูลต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการทำธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการเชื่อมโยงข้อมูลระหว่าง NSW กับหน่วยงานภายใน ประเทศไทย และการเชื่อมโยงกับประเทศสมาชิกอาเซียน (ASEAN Single Window) และประเทศอื่นๆ นอกภูมิภาคอาเซียน ประกอบด้วย การให้บริการผ่านทางโทรศัพท์ และผ่านระบบคอมพิวเตอร์แบบออนไลน์

สรุป

นโยบายดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม เพื่อการเสริมสร้างศักยภาพทางเศรษฐกิจของประเทศ ผ่านการบูรณาการการให้บริการของภาครัฐอย่างมีประสิทธิภาพ เพื่อให้การบริการภาครัฐเป็นไปอย่างรวดเร็ว โดยการปรับปรุงรูปแบบการให้บริการมิให้เกิดการซ้ำซ้อน การเชื่อมโยงข้อมูลและขั้นตอนการปฏิบัติงานระหว่างหน่วยงานภาครัฐ รวมทั้งฐานข้อมูลที่กระจายอยู่ตามหน่วยงาน โดยนำระบบเทคโนโลยีสารสนเทศมาใช้เพื่อให้เกิดการเชื่อมโยงข้อมูลภาครัฐ และการส่งเสริมในส่วนของภาคเศรษฐกิจดิจิทัลสำหรับภาคธุรกิจ เพื่อให้ทุกภาคส่วนทั้งภาครัฐและเอกชนมีการใช้ดิจิทัลรองรับการทำธุรกรรมที่ต้องเชื่อมโยงกันอย่างครบวงจร โดยมีพระราชบัญญัติอำนวยความสะดวกในการพิจารณาอนุญาตของทางราชการ พ.ศ. ๒๕๕๘ กำหนดให้หน่วยงานของรัฐที่มีการอนุญาต การจดทะเบียนหรือการแจ้งให้มีกฎหมายหรือกฎกำหนดให้ต้องขออนุญาต จดทะเบียน หรือแจ้งก่อน จะดำเนินการใด ต้องจัดทำคู่มือสำหรับประชาชน ประกอบด้วย หลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไข (ถ้ามี) ในการยื่นคำขอขั้นตอนและระยะเวลาในการพิจารณาอนุญาตและรายการเอกสารหรือหลักฐานที่ผู้ขออนุญาตจะต้องยื่นมาพร้อมกับคำขอ โดยจะกำหนดให้ยื่นคำขอผ่านทางสื่ออิเล็กทรอนิกส์ แทนการมายื่นคำขอด้วยตนเองก็ได้

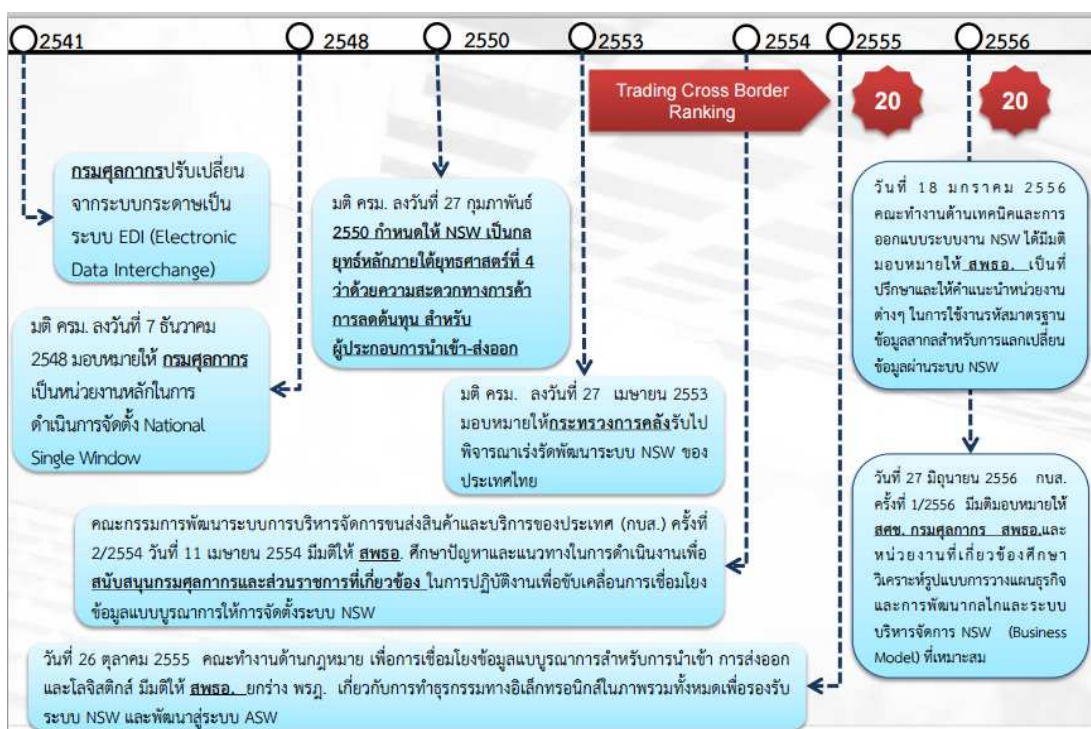
บทที่ ๔

แนวทางการเชื่อมโยงและบูรณาการข้อมูลภาครัฐ ด้านการนำเข้า-ส่งออก

การเชื่อมโยงและบูรณาการข้อมูลด้านการนำเข้า-ส่งออก

การพัฒนากระบวนการเชื่อมโยงข้อมูลด้านการนำเข้า-ส่งออก เป็นการอำนวยความสะดวกด้านการนำเข้า-ส่งออก และการบริหารจัดการกิจกรรมโลจิสติกส์ที่มีประสิทธิภาพ เพื่อสร้างความได้เปรียบในการแข่งขัน และเป็นการเพิ่มศักยภาพทางเศรษฐกิจให้กับประเทศ การกำหนดรูปแบบที่เหมาะสมในการเชื่อมโยงและบูรณาการข้อมูลด้านการนำเข้า-ส่งออก ต้องสามารถเชื่อมโยงและบูรณาการข้อมูลทั้งภาคเอกชนและระหว่างหน่วยงานภาครัฐได้อย่างครบวงจร คือ การเชื่อมโยงข้อมูลระหว่างภาคเอกชนและภาครัฐ (B2G) และการเชื่อมโยงข้อมูลระหว่างหน่วยงานภาครัฐ (G2G)

แผนภาพที่ ๔-๑ การเชื่อมโยงข้อมูลในการนำเข้าส่งออก



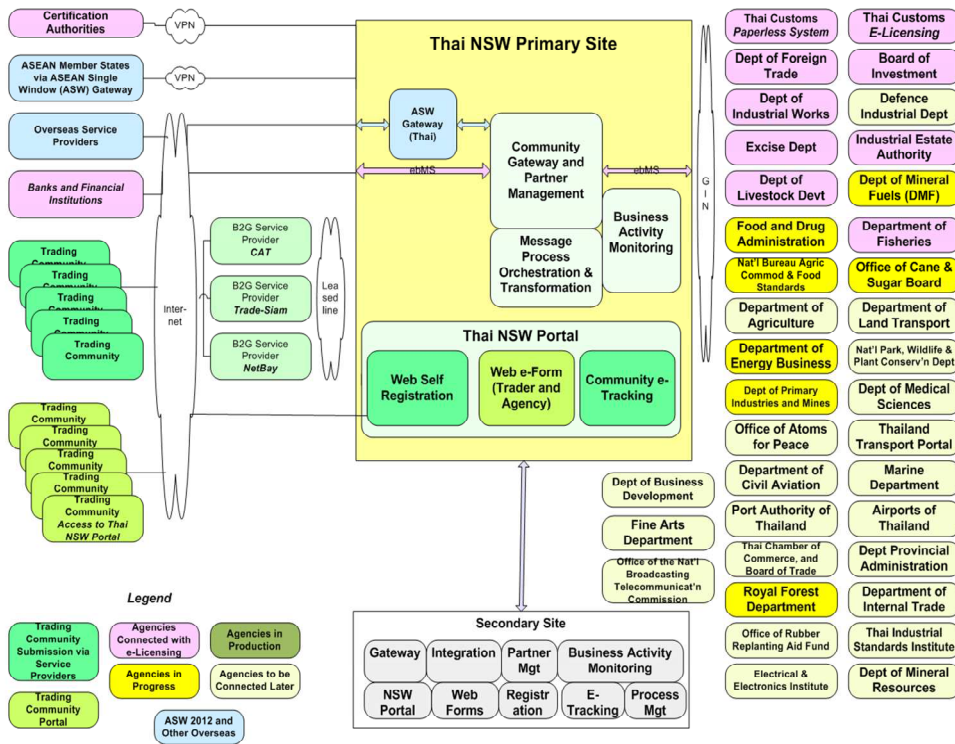
ที่มา : สำนักงานพัฒนาธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ (องค์การมหาชน)

สถานะการดำเนินการเชื่อมต่อ National Single Window ในปัจจุบัน ^๑

ระบบ National Single Window (NSW) เป็นระบบการบริการเชื่อมโยงข้อมูลหน่วยงานภาครัฐและภาคธุรกิจ (G2G, G2B และ B2B) สำหรับการนำเข้า ส่งออก และโลจิสติกส์รองรับการเชื่อมโยงข้อมูลระหว่างประเทศสมาชิกอาเซียน และประเทศในภูมิภาคอื่น ๆ โดยระบบ NSW เป็นระบบอำนวยความสะดวกและบริการแบบอัตโนมัติและกึ่งอัตโนมัติควบคู่ไปกับการปฏิรูปกระบวนการและขั้นตอนการให้บริการ และการลดการใช้เอกสาร โดยอำนวยความสะดวกให้ผู้ให้บริการ (เช่น ผู้ประกอบการนำเข้า ส่งออก และโลจิสติกส์) สามารถทำธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์กับหน่วยงานภาครัฐ และภาคธุรกิจทางอิเล็กทรอนิกส์แบบปลอดภัยและไร้เอกสาร เช่น การจัดเตรียมข้อมูลเพียงครั้งเดียวในการขอใบอนุญาตและใบรับรองทางอิเล็กทรอนิกส์และการปฏิบัติพิธีการศุลกากรใบขนสินค้าและชำระค่าภาษีอากรแบบอัตโนมัติการใช้ข้อมูลร่วมกันกับทุกองค์กรที่เกี่ยวข้อง รวมถึงการเชื่อมโยงข้อมูลใบอนุญาตและใบรับรองระหว่างหน่วยงานภาครัฐภายในประเทศ และการเชื่อมโยงข้อมูลภาคธุรกิจระหว่างประเทศ โดยผู้ให้บริการทั้งภาครัฐและภาคธุรกิจ สามารถติดตามผลในทุก ๆ ขั้นตอนของการดำเนินงานนำเข้า ส่งออก และการอนุมัติต่าง ๆ ผ่านทางอินเทอร์เน็ตได้ (NSW e-Tracking) ทุกวันและตลอดเวลา ๒๔ ชั่วโมง โดยมีรูปแบบของการบูรณาการเชื่อมโยงข้อมูลระหว่างหน่วยงานภาครัฐและภาคธุรกิจกับระบบ NSW ของประเทศดังนี้

^๑ ศุลกากร, กรม. “สถานะการดำเนินการเชื่อมต่อ National Single Window ในปัจจุบัน”. ๒๕๕๘.

แผนภาพที่ ๔-๒ สถานะการดำเนินการเชื่อมต่อ NSW ในปัจจุบัน



โครงสร้างพื้นฐานที่จำเป็นต่อการขับเคลื่อน National Single Window

สำนักงานพัฒนาธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ (องค์การมหาชน) (สพธอ.) (Electronic Transactions Development Agency (Public Organization) ได้นำเสนอกรอบโครงสร้างพื้นฐานที่จำเป็นในการขับเคลื่อน National Single Window ซึ่งมีโครงสร้างสำคัญในการขับเคลื่อนรวม ๓ ส่วน ได้แก่ โครงสร้างพื้นฐานด้านมาตรฐาน โครงสร้างพื้นฐานด้านความมั่นคงปลอดภัย และโครงสร้างพื้นฐานด้านกฎหมาย (standard - security - law)

๑. โครงสร้างพื้นฐานด้านมาตรฐาน

ได้นำเสนอกรอบโครงสร้างพื้นฐานที่จำเป็นต่อการขับเคลื่อน National Single Window ไปสู่ e-Single Window and Paperless Trading โดยทำการศึกษา วิเคราะห์กระบวนการที่เกี่ยวข้องกับการนำเข้า-ส่งออกสินค้า การลดขั้นตอนที่เกี่ยวข้องกับกระบวนการนำเข้า-ส่งออกสินค้า รวมถึงการปรับปรุงข้อบังคับและกฎหมายที่เกี่ยวข้อง การพัฒนารหัสข้อมูลมาตรฐานและการออกแบบเอกสารอิเล็กทรอนิกส์ การพัฒนามาตรฐานการแลกเปลี่ยนและเชื่อมโยงของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องภายในประเทศ และการพัฒนามาตรฐานการแลกเปลี่ยนข้อมูลระหว่างประเทศ

แผนภาพที่ ๔-๓ โครงสร้างพื้นฐานด้านมาตรฐาน



ที่มา : สำนักงานพัฒนาธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ (องค์การมหาชน)

๒. โครงสร้างพื้นฐานด้านความมั่นคงปลอดภัย

ด้วยการทำธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ซึ่งครอบคลุมการทำธุรกรรมต่างๆ ทั้งในภาคธุรกิจ และการให้บริการของรัฐในงานรัฐบาลอิเล็กทรอนิกส์ รวมทั้งการทำธุรกรรมในส่วนของประชาชนหรือผู้บริโภค มีความสำคัญมากขึ้นเรื่อยๆ โดยเฉพาะอย่างยิ่งในการสร้างมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจและการยกระดับคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้นของประชาชน แต่การติดต่อสื่อสารกันทางออนไลน์เพื่อทำธุรกรรมต่างๆ ก็มีประเด็นความเชื่อมั่นว่าบุคคล เว็บไซต์ เครื่องให้บริการ (เซิร์ฟเวอร์/server) หรืออุปกรณ์หนึ่งอุปกรณ์ใด หรือระบบสารสนเทศระบบหนึ่งระบบใด หรือเอนทิตี (Entity) หนึ่งเอนทิตีใดนั้น เป็นบุคคลหรือเป็นสิ่งนั้นจริง จึงเป็นที่มาของการพัฒนาเทคโนโลยีโครงสร้างพื้นฐานกุญแจสาธารณะ (Public Key Infrastructure) หรือมักเรียกกันว่า “เทคโนโลยี PKI” ซึ่งมีคุณสมบัติในการเข้ารหัสลับเพื่อรักษาความลับ และใช้ในการลงลายมือชื่อดิจิทัล ซึ่งสามารถระบุตัวเจ้าของลายมือชื่อดิจิทัล และเมื่อใช้ลายมือชื่อดิจิทัลกำกับข้อความใดแล้ว หากมีการเปลี่ยนแปลงใดๆ เกิดขึ้นกับข้อความหรือลายมือชื่อดิจิทัล ก็จะตรวจพบการเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้นนั้นได้ ซึ่งทำให้การลงลายมือชื่อดิจิทัลดังกล่าว นั้น นอกจากสามารถระบุตัวบุคคลได้แล้ว ยังสามารถตรวจสอบความครบถ้วนของข้อมูล อันทำให้เจ้าของลายมือชื่อดิจิทัลไม่สามารถปฏิเสธความรับผิดชอบในธุรกรรมที่ทำได้” อนึ่ง ในการให้บริการเกี่ยวกับใบรับรองอิเล็กทรอนิกส์นั้น ผู้ให้บริการออกใบรับรองอิเล็กทรอนิกส์ (Certification Authority) หรือที่มักเรียกกันว่า “CA” ^๒ เป็นองค์กรที่ให้บริการ ภายใต้แนวปฏิบัติ มาตรฐาน หรือ

^๒ มาตรา ๙ ในกรณีที่บุคคลพึงลงลายมือชื่อในหนังสือ ให้ถือว่าข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์นั้นมีการลงลายมือชื่อแล้วถ้า

(๑) ใช้วิธีการที่สามารถระบุตัวเจ้าของลายมือชื่อ และสามารถแสดงได้ว่าเจ้าของลายมือชื่อรับรองข้อความในข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์นั้นว่าเป็นของตน และ

(๒) วิธีการดังกล่าวเป็นวิธีการที่เชื่อถือได้โดยเหมาะสมกับวัตถุประสงค์ของการสร้างหรือส่งข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ โดยคำนึงถึงพฤติการณ์แวดล้อมหรือข้อตกลงของคู่กรณี

^๓ มาตรา ๒๖ ลายมือชื่ออิเล็กทรอนิกส์ที่มีลักษณะดังต่อไปนี้ให้ถือว่าเป็นลายมือชื่ออิเล็กทรอนิกส์ที่เชื่อถือได้

(๑) ข้อมูลสำหรับใช้สร้างลายมือชื่ออิเล็กทรอนิกส์นั้นได้เชื่อมโยงไปยังเจ้าของลายมือชื่อโดยไม่เชื่อมโยงไปยังบุคคลอื่นภายใต้สภาพที่นำมาใช้

(๒) ในขณะที่สร้างลายมือชื่ออิเล็กทรอนิกส์นั้น ข้อมูลสำหรับใช้สร้างลายมือชื่ออิเล็กทรอนิกส์อยู่ภายใต้การควบคุมของเจ้าของลายมือชื่อโดยไม่มีการควบคุมของบุคคลอื่น

(๓) การเปลี่ยนแปลงใด ๆ ที่เกิดแก่ลายมือชื่ออิเล็กทรอนิกส์ นับแต่เวลาที่ได้สร้างขึ้นสามารถจะตรวจพบได้ และ

(๔) ในกรณีที่กฎหมายกำหนดให้การลงลายมือชื่ออิเล็กทรอนิกส์เป็นไปเพื่อรับรองความครบถ้วนและไม่มีการเปลี่ยนแปลงของข้อความ การเปลี่ยนแปลงใดแก่ข้อความนั้นสามารถตรวจพบได้นับแต่เวลาที่ลงลายมือชื่ออิเล็กทรอนิกส์

มาตรการด้านความมั่นคงปลอดภัยตามมาตรฐานสากลมากมายที่เกี่ยวข้อง ขณะนี้ ในประเทศไทย มี CA ที่ให้บริการแล้วจำนวน ๔ ราย และที่อยู่ระหว่างการพัฒนาระบบเพื่อให้บริการอีกหลายราย

แผนภาพที่ ๔-๔ แสดงเป้าประสงค์ของการประยุกต์ใช้เทคโนโลยี PKI



บทบาทของ Thailand National Root Certificate Authority : NRCA ช่วยทำให้ ใบรับรองอิเล็กทรอนิกส์ ที่รับรองตัวบุคคล นิติบุคคล หรือเซอร์เวอร์ให้เชื่อมโยงและตรวจสอบกันได้ ทำให้ผู้ประกอบการไม่มีความจำเป็นที่จะต้องขอใบรับรองอิเล็กทรอนิกส์ซ้ำซ้อนหลายใบเพื่อทำธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ที่เกี่ยวกับการขอใบอนุญาต หรือการนำเข้าส่งออกสินค้าทั้งในและระหว่างประเทศ ปัจจุบันมีผู้ให้บริการ ๓ ราย คือ TOT CAT และ Thai Digital ID ด้านข้อมูลกฎหมาย NRCA เป็นโครงสร้างพื้นฐานที่สำคัญในการสนับสนุนการใช้ลายมือชื่อดิจิทัล ซึ่งจะเป็นเครื่องมือที่สนับสนุนการห้ามปฏิเสธความรับผิดชอบในกระบวนการทำธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์

บทบัญญัติในวรรคหนึ่ง ไม่เป็นการจำกัดว่าไม่มีวิธีการอื่นใดที่แสดงได้ว่าเป็นลายมือชื่ออิเล็กทรอนิกส์ที่เชื่อถือได้ หรือการแสดงพยานหลักฐานใดเกี่ยวกับความไม่น่าเชื่อถือของลายมือชื่ออิเล็กทรอนิกส์

แผนภาพที่ ๔-๕ Thailand National Root Certificate Authority : NRCA



ที่มา : สำนักงานพัฒนาธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ (องค์การมหาชน)

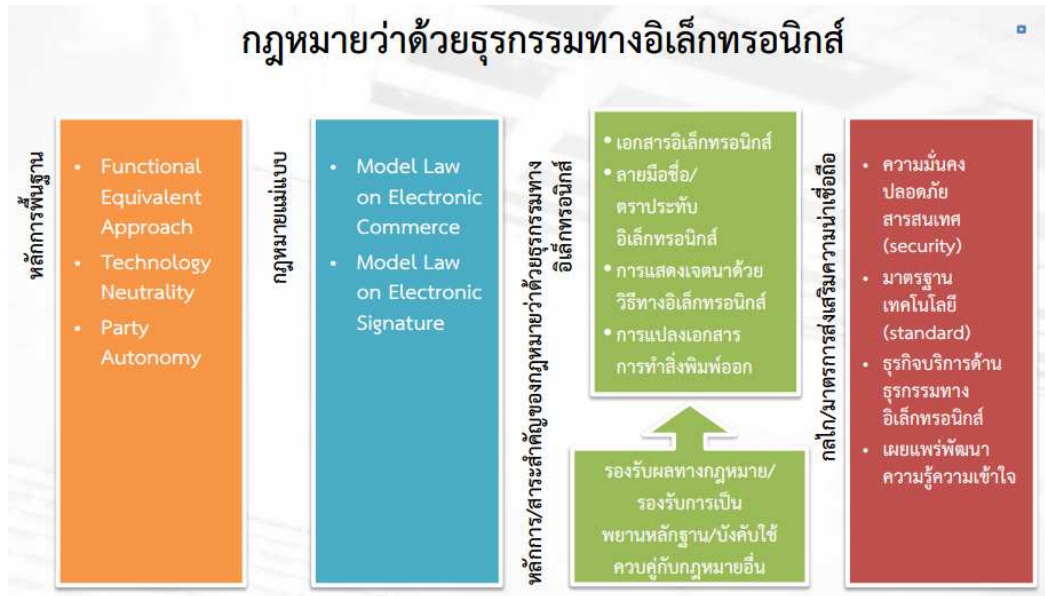
๓. โครงสร้างพื้นฐานด้านกฎหมาย

พระราชบัญญัติว่าด้วยธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. ๒๕๔๔ และที่แก้ไขเพิ่มเติม (ฉบับที่ ๒) พ.ศ. ๒๕๕๑ กำหนดให้มีทบัญญัติรองรับในเรื่องตราประทับอิเล็กทรอนิกส์ ซึ่งเป็นสิ่งที่สามารถระบุถึงตัวผู้ทำธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ได้เช่นเดียวกับลายมือชื่ออิเล็กทรอนิกส์ ทำให้ธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ที่ต้องมีการประทับตราในหนังสือเป็นสำคัญสามารถดำเนินการได้ รวมทั้งให้นำเอกสารซึ่งเป็นสิ่งพิมพ์ออกของข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์มาใช้แทนต้นฉบับหรือให้เป็นพยานหลักฐานในศาลได้ ซึ่งจะเป็นการส่งเสริมความเชื่อมั่นในการทำธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ และเสริมสร้างศักยภาพการแข่งขันในเวทีการค้าระหว่างประเทศ หลักการของกฎหมายว่าด้วยธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ คือมีความเท่าเทียมกันระหว่างเอกสารอิเล็กทรอนิกส์กับกระดาษ โดยต้องมีการรับรองผลทางกฎหมาย^๔ และให้เป็นพยานหลักฐานในการดำเนินคดีได้^๕ พระราชบัญญัติว่าด้วยธุรกรรม

^๔ มาตรา ๗ ห้ามมิให้ปฏิเสธความมีผลผูกพันและการบังคับใช้ทางกฎหมายของข้อความใดเพียงเพราะเหตุที่ข้อความนั้นอยู่ในรูปของข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์

ทางอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. ๒๕๔๔ มีการกำหนดไว้ ๓ ส่วนหลัก หนังสือหรือหลักฐานเป็นหนังสือ การลงลายมือชื่อ และการแสดงเจตนาไว้ด้วย

แผนภาพที่ ๔-๖ กฎหมายว่าด้วยธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์



ข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์นั้นมีความเป็นเป็นต้นฉบับ^๖ สามารถพิมพ์ออกมาเป็นเอกสารกระดาษเพื่อใช้งาน^๗ มีวิธีการเก็บรักษาไว้ตามกฎหมาย^๘ สามารถแปลงเอกสารกระดาษเป็นอิเล็กทรอนิกส์^๙ รวมถึง

^๕ มาตรา ๑๑ ห้ามมิให้ปฏิเสธการรับฟังข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์เป็นพยานหลักฐาน ในกระบวนการพิจารณาตามกฎหมายทั้งในคดีแพ่ง คดีอาญา หรือคดีอื่นใด เพียงเพราะเหตุว่าเป็นข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ ในการซึ่งนำพยานหลักฐานว่าข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์จะเชื่อถือได้ หรือไม่เพียงใดนั้น ให้พิเคราะห์ถึงความน่าเชื่อถือของลักษณะหรือวิธีการที่ใช้สร้าง เก็บรักษา หรือสื่อสารข้อมูล อิเล็กทรอนิกส์ ลักษณะหรือวิธีการเก็บรักษา ความครบถ้วน และไม่มี การเปลี่ยนแปลงของข้อความ ลักษณะ หรือวิธีการที่ใช้ในการระบุหรือแสดงตัวผู้ส่งข้อมูล รวมทั้งพฤติการณ์ที่เกี่ยวข้อง ทั้งปวง ให้นำความในวรรคหนึ่งมาใช้ บังคับกับสิ่งพิมพ์ออกของข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ด้วย

^๖ มาตรา ๑๐ ในกรณีที่กฎหมายกำหนดให้นำเสนอหรือเก็บรักษาข้อความใดในสภาพที่เป็นมา แต่เดิมอย่างเอกสารต้นฉบับ ถ้าได้นำเสนอหรือเก็บรักษาในรูปข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ตาม หลักเกณฑ์ดังต่อไปนี้ ให้ถือว่าได้มีการนำเสนอหรือเก็บรักษาเป็นเอกสารต้นฉบับตามกฎหมายแล้ว

(๑) ข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ได้ใช้วิธีการที่เชื่อถือได้ในการรักษาความถูกต้องของข้อความตั้งแต่การสร้างข้อความเสร็จสมบูรณ์ และ

(๒) สามารถแสดงข้อความนั้นในภายหลังได้ ความถูกต้องของข้อความตาม (๑) ให้พิจารณาถึงความครบถ้วนและไม่มี การเปลี่ยนแปลงใดของข้อความ เว้นแต่การรับรองหรือบันทึกเพิ่มเติม หรือ การเปลี่ยนแปลงใด ๆ ที่อาจจะเกิดขึ้นได้ตามปกติในการติดต่อสื่อสาร การเก็บรักษา หรือการส่งข้อความ ซึ่งไม่มีผลต่อความถูกต้องของข้อความนั้น

การปิดอาคารแสดมภ์บนข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ได้^{๑๐} ตามประกาศคณะกรรมการธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ เรื่อง หลักเกณฑ์และวิธีการในการจัดทำหรือแปลงเอกสารและข้อความให้อยู่ในรูปของข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. ๒๕๕๓

อุปสรรคของการพัฒนาระบบ National Single Window

๑. ความไม่มั่นใจ ในการออกใบอนุญาต/ใบรับรองในรูปแบบอิเล็กทรอนิกส์ว่ามีผลทางกฎหมาย อีกทั้งรูปแบบฟอร์มกลาง (Single Form) ที่ใช้ระหว่างหน่วยงานภายในประเทศและต่างประเทศ สามารถนำมาใช้ทดแทนเอกสารเดิมที่มีอยู่แล้วได้หรือไม่

ในการวินิจฉัยความน่าเชื่อถือของวิธีการรักษาความถูกต้องของข้อความตาม (๑) ให้พิจารณาถึงพฤติการณ์ที่เกี่ยวข้องทั้งปวง รวมทั้งวัตถุประสงค์ของการสร้างข้อความนั้น

^๗ มาตรา ๑๐ วรรค ๔ ในกรณีที่มีการทำสิ่งพิมพ์ออกของข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ตามมาตราหนึ่งสำหรับใช้อ้างอิงข้อความของข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ หากสิ่งพิมพ์ออกนั้นมีข้อความถูกต้องครบถ้วนตรงกับข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ และมีการรับรองสิ่งพิมพ์ออกโดยหน่วยงานที่มีอำนาจตามที่คณะกรรมการประกาศกำหนดแล้ว ให้ถือว่าสิ่งพิมพ์ออกดังกล่าวใช้แทนต้นฉบับได้

^๘ มาตรา ๑๒ ภายใต้บังคับบทบัญญัติมาตรา ๑๐ ในกรณีที่กฎหมายกำหนดให้เก็บรักษาเอกสารหรือข้อความใด ถ้าได้เก็บรักษาในรูปข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ตามหลักเกณฑ์ดังต่อไปนี้ ให้ถือว่าได้มีการเก็บรักษาเอกสารหรือข้อความตามที่กฎหมายต้องการแล้ว

(๑) ข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์นั้นสามารถเข้าถึงและนำกลับมาใช้ได้โดยความหมายไม่เปลี่ยนแปลง

(๒) ได้เก็บรักษาข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์นั้นให้อยู่ในรูปแบบที่เป็นอยู่ในขณะที่สร้าง ส่งหรือได้รับข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์นั้น หรืออยู่ในรูปแบบที่สามารถแสดงข้อความที่สร้าง ส่ง หรือได้รับให้ปรากฏอย่างถูกต้องได้ และ

(๓) ได้เก็บรักษาข้อความส่วนที่ระบุถึงแหล่งกำเนิด ต้นทาง และปลายทางของข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ตลอดจนวันและเวลาที่ส่งหรือได้รับข้อความดังกล่าว

ถ้ามีความในวรรคหนึ่ง มิให้ใช้บังคับกับข้อความที่ใช้เพียงเพื่อวัตถุประสงค์ในการส่งหรือรับข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์

หน่วยงานของรัฐที่รับผิดชอบในการเก็บรักษาเอกสารหรือข้อความใด อาจกำหนดหลักเกณฑ์รายละเอียดเพิ่มเติมเกี่ยวกับการเก็บรักษาเอกสารหรือข้อความนั้นได้ เท่าที่ไม่ขัดหรือแย้งกับบทบัญญัติในมาตรานี้

^๙ มาตรา ๑๒/๑ ให้นำบทบัญญัติในมาตรา ๑๐ มาตรา ๑๑ และมาตรา ๑๒ มาใช้ บังคับกับเอกสารหรือข้อความที่ได้มีการจัดทำหรือแปลงให้อยู่ในรูปของข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ในภายหลังด้วยวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์ และการเก็บรักษาเอกสารและข้อความดังกล่าวด้วยโดยอนุโลม การจัดทำหรือแปลงเอกสารและข้อความให้อยู่ในรูปของข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ตามวรรคหนึ่ง ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่คณะกรรมการกำหนด

^{๑๐} มาตรา ๘ วรรค ๒ ในกรณีที่กฎหมายกำหนดให้ต้องมีการปิดอาคารแสดมภ์ หากได้ มีการชำระเงินแทนหรือ ดำเนินการอื่นใดด้วยวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์ตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่หน่วยงานของรัฐซึ่งเกี่ยวข้องประกาศกำหนด ให้ถือว่าหนังสือ หลักฐานเป็นหนังสือ หรือเอกสาร ซึ่งมีลักษณะเป็นตราสารนั้น ได้มีการปิดอาคารแสดมภ์และขีดฆ่าตามกฎหมายนั้นแล้ว ในการนี้ในการกำหนดหลักเกณฑ์และวิธีการ ของหน่วยงานของรัฐดังกล่าว คณะกรรมการจะกำหนดกรอบและแนวทางเพื่อเป็นมาตรฐานทั่วไปไว้ด้วยก็ได้

๒. ความไม่พร้อม ในการแก้ไขกฎหมายภายในเพื่อรองรับการออกใบอนุญาต/ใบรับรอง เพื่อการนำเข้า-ส่งออกผ่านทางอิเล็กทรอนิกส์ รวมถึงความไม่พร้อมด้านงบประมาณในการจัดทำระบบคอมพิวเตอร์ การไม่มีบุคลากรและผู้เชี่ยวชาญ

แผนภาพที่ ๔-๗ อุปสรรคในการพัฒนาระบบ NSW



ที่มา : ข้อมูลจากการสำรวจหน่วยงานนำร่องของรัฐจำนวน ๕ หน่วยงาน

กรอบแนวทางการเชื่อมโยงรัฐบาลอิเล็กทรอนิกส์^{๑๑}

ประเทศสหรัฐอเมริกา

ประเทศสหรัฐอเมริกานำแนวคิดสถาปัตยกรรมองค์กร (EA: Enterprise Architecture) มาประยุกต์ใช้ในการพัฒนารอบแนวทางสถาปัตยกรรมระบบ IT ภาครัฐของประเทศสหรัฐอเมริกา โดยกำหนดไว้ในกรอบแนวทางที่เรียกว่า Federal Enterprise Architecture (FEA) ซึ่งประเทศสหรัฐอเมริกาได้ใช้เป็นกรอบในการขับเคลื่อนการพัฒนาระบบเชื่อมโยงรัฐบาลอิเล็กทรอนิกส์ โดยเป็นแบบจำลองแนวคิดที่กำหนดโครงสร้างของเอกสารและโครงสร้างของการทำงานร่วมกันในธุรกรรมที่มีความซับซ้อนคาบเกี่ยวกับหลายส่วนงาน (cross-cutting business) เอฟอีเอถูกออกแบบให้รองรับการพัฒนาโครงสร้างการทำงานร่วมกันในรัฐบาลเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพ และรองรับขนาดของเศรษฐกิจที่เติบโตขึ้น

^{๑๑} “การศึกษาแนวทางการขับเคลื่อนการพัฒนารัฐบาลอิเล็กทรอนิกส์ของประเทศไทยภายใต้โครงการส่งเสริมศักยภาพบุคลากรด้านนโยบายเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสารของประเทศไทย” (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก : http://www.mict.go.th/assets/portals/1/files/4_cha%2022.pdf, ๒๕๕๘.

เอฟอีเอประกอบด้วย ๖ องค์ประกอบหลัก ได้แก่

- Performance Reference Model (PRM) เป็นโมเดลอ้างอิงเชิงสมรรถนะ สนับสนุนการประเมินและวัดประสิทธิภาพของการทำงาน เป็นการจับหมวดหมู่และวิธีการมาตรฐานในการวัดประสิทธิภาพการทำงาน การทำให้บรรลุเป้าหมายโดยการสร้างภาษาที่เป็นมาตรฐานเพื่อใช้อธิบายผลและการวัดเพื่อให้เป็นไปตามวัตถุประสงค์ควบคู่การบริการทางธุรกิจ ซึ่งจะแสดงให้เห็นถึงการเชื่อมโยงระหว่างกระบวนการธุรกิจภายในและความสำเร็จของธุรกิจโดยดูจากผลผลิต (Outputs) และประโยชน์ที่ได้จากผลผลิต (outcomes) ที่ได้จากแนวคิดที่จะให้ประชาชนเป็นศูนย์กลาง (customer centric) ซึ่งจะช่วยในการสนับสนุนการวางแผนและการตัดสินใจบนพื้นฐานของการเปรียบเทียบโปรแกรมและบริการที่มีประสิทธิภาพและประสิทธิผล

- Business Reference Model (BRM) เป็นโมเดลอ้างอิงเชิงธุรกรรม เน้นการทำงานร่วมกันและการให้บริการทั้งภายในและภายนอกหน่วยงาน โดยพิจารณาในแง่มุมมองของการทำงานมากกว่าการพิจารณาโครงสร้างขององค์กรรัฐบาล เน้นการพิจารณาทั้งภารกิจและธุรกรรมการปฏิบัติงาน ซึ่งเป็นการส่งเสริมการปฏิบัติงานร่วมกันระหว่างหน่วยงานภายในและระหว่างหน่วยงาน และทำหน้าที่เป็นฐานสำหรับหน่วยงานและรัฐบาลกลางในการใช้กลยุทธ์ของการให้บริการร่วมกันของภาครัฐ

- Data Reference Model (DRM) เป็นโมเดลที่สนับสนุนข้อมูลสำหรับการทำงานร่วมกัน และการนำข้อมูลกลับมาใช้ใหม่ (reuse) การสร้างมาตรฐานด้านการอธิบาย การจัดกลุ่มของข้อมูล เป็นการบูรณาการแลกเปลี่ยนข้อมูลกันระหว่างหน่วยงาน

- Application Reference Model (ARM) เป็นโมเดลที่เน้นการจัดกลุ่มแอปพลิเคชันและระบบให้สอดคล้องกับมาตรฐานและเทคโนโลยีที่สนับสนุนการให้บริการและการทำงานร่วมกัน เป็นการจัด Application ที่มีความสัมพันธ์กับมาตรฐานและเทคโนโลยีที่สนับสนุนองค์ประกอบของการให้บริการ

- Infrastructure Reference Model (IRM) เป็นโมเดลสำหรับการบริหารจัดการโครงสร้างของหน่วยงานรัฐบาลให้สนับสนุนการทำงานร่วมกัน และกำหนดมาตรฐานของเทคโนโลยีให้รองรับกับข้อมูลต่างๆ ที่เกี่ยวข้องในการปฏิบัติงาน

- Security Reference Model (SRM) เป็นโมเดลการบริหารจัดการด้านความปลอดภัย ทั้งด้านนโยบายและแนวทางในการรักษาความปลอดภัย เป็นการกำหนดมาตรฐานด้านความปลอดภัย ซึ่งสอดคล้องกับสถาปัตยกรรมองค์กร ทั้งเป็นการกำหนดนโยบายด้านความปลอดภัยในขั้นตอนทางธุรกรรมและการดำเนินงาน

วิธีการของเอฟอีเอ (FEA Method)

แผนงานในการดำเนินการตามวิธีการของเอฟอีเอ (FEA Method) ประกอบด้วย

- การสร้างและการวางแผน (Organize and Plan) เน้นบทบาทของผู้นำ (leadership) และการมีส่วนร่วมของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย (stakeholder) เพื่อให้เกิดความเข้าใจในการกำหนด

การจัดลำดับความต้องการ และหาข้อมูลว่าองค์กรใดมีความต้องการที่คล้ายกัน จากนั้นสร้างเป็นแผนในการทำงานร่วมกันเพื่อกำหนดแนวทาง (roadmap)

- การใช้งานและการวัดผล (Implement and Measure) ให้มีความสำคัญกับการมีส่วนร่วม สนับสนุน ความสำคัญในการทำงานเพื่อใช้และตรวจสอบ โดยจะสนับสนุนการลงทุนการจัดซื้อจัดจ้าง การดำเนินการและการวัดประสิทธิภาพ

กลุ่มประเทศในทวีปยุโรป

การพัฒนา IT ภาครัฐของกลุ่มประเทศในทวีปยุโรป (EIF: European Interoperability Framework) เป็นลักษณะของการรองรับและสนับสนุนบริการสาธารณะ (public service) ของกลุ่มประเทศยุโรปให้มีการเชื่อมโยงแบบข้ามพรมแดน (cross - border) โดยแบ่งระดับการเชื่อมโยงออกเป็น ๔ ด้าน ได้แก่

- ความเชื่อมโยงในระดับกฎหมาย (Legal Interoperability) เป็นความสอดคล้องของกฎหมายและกฎระเบียบเพื่อสนับสนุนการแลกเปลี่ยนข้อมูลที่เหมาะสม โดยแต่ละประเทศพัฒนาบริการสาธารณะภายใต้กรอบของกฎหมายระดับชาติ บางครั้งกฎหมายนั้นอาจไม่สอดคล้องกับประเทศสมาชิกอื่นที่ทำงานร่วมกันเนื่องจากมีความซับซ้อน หรือไม่สามารถนำไปใช้งานได้ กฎหมายในประเทศสมาชิกต้องมีการปรับปรุงให้เหมาะสมกับสถานการณ์นั้นๆ เมื่อมีการแลกเปลี่ยนข้อมูลระหว่างประเทศสมาชิกเพื่อใช้บริการสาธารณะของกลุ่มประเทศยุโรป จะต้องมีการปรับปรุงกฎหมายในการส่งข้อมูลไร้พรมแดน และกฎหมายปกป้องข้อมูลทั้งในประเทศผู้ให้ข้อมูลและประเทศผู้รับข้อมูล

- ความเชื่อมโยงในระดับกระบวนการ (Organizational Interoperability) เป็นความสอดคล้องด้านการพัฒนากระบวนการที่ใช้งานร่วมกันในองค์กรที่แตกต่างกัน เพื่อให้บรรลุเป้าหมายที่ตกลงกันและได้ประโยชน์ร่วมกัน โดยประเทศสมาชิกต้องเห็นชอบในรายละเอียดของกระบวนการที่ดำเนินการร่วมกัน ทั้งการประสานงานและให้ความร่วมมือเพื่อให้เกิด “บริการสาธารณะที่จำเป็น” ดังนี้

๑. การจัดเตรียมกระบวนการ โดยหน่วยงานที่มีการทำงานร่วมกันในกระบวนการที่ต้องมีการกำหนดมาตรฐานที่ใช้ มีการสร้างที่จัดเก็บข้อมูล กระบวนการและวิธีปฏิบัติ เพื่อให้ผู้มีส่วนเกี่ยวข้องสามารถแลกเปลี่ยนข้อมูลได้ และทำให้เกิดความสะดวกในการนำข้อมูลเหล่านั้นกลับมาใช้ใหม่

๒. การปรับกระบวนการใหม่ โดยประเทศสมาชิกควรปรับปรุงกระบวนการเพื่อสนับสนุนการทำงานร่วมกันแบบไร้พรมแดน โดยการปรับเปลี่ยนต้องคำนึงถึงที่มาของกระบวนการนั้นๆ ด้วย

๓. การจัดตั้งสัญญาด้านการบริการ เป็นเครื่องมือในการให้ความช่วยเหลือร่วมกิจกรรมและรวม/ควบ กระบวนการในกรอบของการบริการข้ามพรมแดน เช่น การทำบันทึกความเข้าใจ (MOU) ร่วมกันระหว่างรัฐบาลในการเห็นชอบร่วมกันในกิจกรรมต่างๆ ดำเนินการร่วมกัน

๔. การประเมินผลและการเติมช่องว่าง กรอบการประเมินผลร่วมกัน (Common Assessment Framework: CAF) ควรจะประเมินตามส่วนงาน (Sector) เพื่อกำหนดจุดบกพร่องในกระบวนการแล้วปรับปรุงให้ดีขึ้น ผลของการปรับกระบวนการจะถูกนำไปใช้ในประเทศสมาชิกเพื่อเติมเต็มช่องว่าง มีเป้าหมายเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพและให้เกิดความสอดคล้องกับบริการของรัฐบาลอิเล็กทรอนิกส์ในกลุ่มประเทศยุโรป (Pan-European e-Government Services: PEGS)

๕. การจัดการและการเปลี่ยนแปลง ประเทศสมาชิกควรจัดทำแผนกลยุทธ์ระยะต้นฉบับชาติให้เป็นข้อกำหนดในแนวทางของ PEGS โดยข้อกำหนดจะเน้นการให้ความร่วมมือข้ามพรมแดนเป็นกิจกรรมหนึ่งของประเทศสมาชิก

- การเชื่อมโยงเชิงความหมาย (Semantics Interoperability) เป็นการเชื่อมโยงข้อมูลที่ใช้ในการแลกเปลี่ยน ต้องเป็นข้อมูลที่ถูกต้องและทุกฝ่ายต้องเข้าใจความหมายของข้อมูลที่ตรงกัน และการแลกเปลี่ยนได้รับการคุ้มครอง ซึ่งอาจเริ่มต้นจากการสร้างกลุ่มของโครงสร้างของข้อมูลที่ถูกต้อง อ้างถึงในการเชื่อมโยงเชิงความหมาย เพื่อให้องค์กรเห็นชอบในความหมายของข้อมูลที่ต้องการแลกเปลี่ยน ซึ่งอุปสรรคที่ในการเชื่อมโยงเชิงความหมายของกลุ่มประเทศยุโรป คือ ความแตกต่างด้านภาษา วัฒนธรรม กฎหมายและการบริหารงานในประเทศสมาชิก

- การเชื่อมโยงด้านเทคนิค (Technical Interoperability) ด้านเทคนิคในการเชื่อมโยงระบบคอมพิวเตอร์และบริการ ซึ่งครอบคลุมการเชื่อมโยงด้านข้อมูล การบริการที่เชื่อมโยงกัน บริการที่ใช้ข้อมูลร่วมกัน การนำเสนอข้อมูลและการแลกเปลี่ยนข้อมูล การเชื่อมโยงด้านเทคนิคต้องรองรับข้อกำหนดมาตรฐานของกลุ่มประเทศในยุโรป หรือข้อกำหนดของกระทรวงไอซีที

ประเทศมาเลเซีย

ประเทศมาเลเซียได้พัฒนากรอบแนวทางเพื่อการพัฒนาธรรมาภิบาลอิเล็กทรอนิกส์ที่เรียกว่า "วันกอพีเอ (1GovEA)" ในปี พ.ศ. ๒๕๕๕ ที่มาของ 1GovEA มาจากแนวคิดที่รัฐบาลมาเลเซียต้องการปรับปรุงการทำงานของเจ้าหน้าที่ในองค์กรภาครัฐที่มีวัฒนธรรมของ "การเพิ่มผลผลิตความคิดสร้างสรรค์และนวัตกรรม" 1GovEA ต้องการขับเคลื่อนกระบวนการใหม่ๆ ที่จะทำให้ประชาชนมีความมั่นใจว่าบริการสาธารณะมีประสิทธิภาพ ประสิทธิภาพ และตอบสนองความต้องการ เพิ่มประสิทธิภาพให้องค์กรแบบเดิมที่มักจะมีส่วนงานแยกกันทั้งแบบอัตโนมัติ (automate) แบบทำด้วยมือ (manual) รวมถึงสนับสนุนการวางแผนทางธุรกรรมและการใช้ทรัพยากรร่วมกัน มุมมองที่หลากหลายจากการใช้ 1GovEA ก่อให้เกิดประโยชน์ ดังนี้

๑. มีระบบในการทำงานร่วมกัน เช่น แบ่งปันกระบวนการ ระบบหรือข้อมูล

๒. ต่อยอดและขยายการใช้งาน แบ่งปันกระบวนการทำงานร่วมกัน ระบบและข้อมูล เพื่อให้ผลลัพธ์ที่เกิดขึ้นสอดคล้องกับแผนงานของรัฐบาล

กรอบการพัฒนา 1GovEA ที่ใช้แนวคิดของสถาปัตยกรรมองค์กรมาช่วยในการพัฒนา โดยใช้ทั้ง ๔ สถาปัตยกรรมองค์กร ประกอบด้วย สถาปัตยกรรมด้านองค์กรและธุรกรรม (Business architecture) สถาปัตยกรรมด้านข้อมูล (Information architecture) สถาปัตยกรรมด้านแอปพลิเคชัน (Application architecture) และสถาปัตยกรรมด้านเทคโนโลยี (Infrastructure architecture)

ขั้นตอนการพัฒนาตามแนวทางของ 1GovEA

ขั้นตอนเริ่มต้นของการพัฒนา 1GovEA จะให้ความสำคัญในบริการภาครัฐที่แชร์ให้แก่ประชาชน ประกอบด้วย สถาปัตยกรรมด้านธุรกรรม (ในระดับของ Process) สถาปัตยกรรมด้านข้อมูล (ในระดับของ Services) และสถาปัตยกรรมด้านเทคโนโลยี (ในระดับของ Infrastructure) ซึ่งจากข้อมูลในปี พ.ศ. ๒๕๕๖ บริการของประเทศมาเลเซียที่มีมากกว่าร้อยละ ๖๐ เป็นบริการออนไลน์

ขั้นตอนการพัฒนาตามแนวทางของ 1GovEA ประกอบด้วย ๔ ขั้นตอนตามลำดับ ดังนี้

๑. การศึกษาเบื้องต้น (Preliminary Research) โดยทำการศึกษาเบื้องต้นเกี่ยวกับเอกสาร หรือกระบวนการที่เกี่ยวข้อง

๒. ระยะที่ ๑ ระยะการศึกษา (Phase 1 Study) เป็นการศึกษาทรัพยากรที่มีอยู่เพื่อการเตรียมความพร้อมในด้านต่างๆ แนวทางการปฏิบัติและระดับของสถาปัตยกรรมในองค์กรภาครัฐ

๓. ระยะที่ ๒ ระยะการออกแบบ และวางแผนการพัฒนา (Phase 2 Development) โดยพัฒนาแนวทางภาครัฐ กรอบสถาปัตยกรรมองค์กร กรรมวิธี และข้อเสนอแนะที่เกี่ยวข้อง

๔. ระยะที่ ๓ ระยะการพัฒนาระบบและนำไปใช้ (Phase 3 Implementation) การลงมือพัฒนา ติดตั้ง และใช้งานระบบจริงในองค์กรต่างๆ

ข้อเสนอของภาคเอกชนต่อการพัฒนาระบบการเชื่อมโยงข้อมูลการนำเข้า-ส่งออก

๑. “ดร.สมนึก ศิริโต” ผู้อำนวยการสถาบันนวัตกรรมเทคโนโลยีสารสนเทศ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ ได้นำเสนอรูปแบบการเชื่อมโยงของระบบ National Single Window ในการสัมมนา “อนาคต e-Freight และ Port Community Systems สำหรับประเทศไทย เพื่อการเตรียมความพร้อมเข้าสู่ AEC” เมื่อวันที่ ๒๑ ตุลาคม ๒๕๕๗^{๑๒} โดยกล่าวถึงสถานการณ์ของประเทศไทย ที่ผ่านมา โครงการต่างๆ ของทั้งกรมศุลกากร กระทรวงคมนาคม และหน่วยงานราชการอื่นๆ ต่างเร่งดำเนินการพัฒนาระบบ “NSW ที่เกี่ยวข้องกับธุรกรรมเอกสารของภาครัฐ” (Regulatory NSW) เท่านั้น ยังไม่มีแผนงานที่ชัดเจนในการประสานงานการพัฒนาระบบเชื่อมโยงข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ระหว่างกลุ่มผู้ประกอบการขนส่ง ทั้งผ่านทางเรือ ทางอากาศยาน และด่านชายแดน (ไม่มี Port Single Window Roadmap ทั้ง Air/Sea/Land e-Freight) ผู้ประกอบการที่เกี่ยวข้องยังไม่เข้าใจ ในโอกาสของการพัฒนาประสิทธิภาพการขนส่งระหว่างประเทศ ด้วยการเชื่อมโยงระบบเอกสารอิเล็กทรอนิกส์ระหว่างกลุ่มผู้เกี่ยวข้องในการขนส่ง (e-Freight หรือ Port Community System Roadmap) ผู้ประกอบการขนส่งของไทยซึ่งส่วนใหญ่มีขนาดเล็ก ขาดความสามารถในการพัฒนาระบบไอทีเพื่อปรับปรุงงานบริหารจัดการภายในของตนเองให้ดีกว่าเดิม ดังนั้น จึงเป็นภัยคุกคามสำคัญเนื่องจากจะไม่พร้อมรับมือกับการแข่งขันที่จะเข้มข้นรุนแรงมากขึ้นไปอีกของคู่แข่งในอาเซียน โดยเฉพาะอย่างยิ่งนับจากปี ๒๕๕๘

โดย ดร.สมนึก ศิริโต ให้ความเห็นเพิ่มเติมในส่วนของการพัฒนาสู่ระบบ NSW อย่างเต็มรูปแบบสำหรับประเทศไทย ดังนี้

^{๑๒} สมนึก ศิริโต, ผู้อำนวยการสถาบันนวัตกรรมเทคโนโลยีสารสนเทศ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ บรรยายเรื่อง “อนาคต e-Freight และ Port Community Systems สำหรับประเทศไทย เพื่อการเตรียมความพร้อมเข้าสู่ AEC”, ๒๑ ตุลาคม ๒๕๕๗.

บันไดขั้นที่ ๑ ระบบศุลกากรไร้กระดาษ (+e-payment for Customs Duty + Container Loading List + Simple + e-Document Exchange with Port Authority and/or Terminal Operators)

บันไดขั้นที่ ๒ เชื่อมโยงระบบระหว่างหน่วยงานภาครัฐเพื่อการออกใบอนุญาต และใบรับรองของภาครัฐ ๓๖ หน่วยงาน

บันไดขั้นที่ ๓ ระบบเอกสารอิเล็กทรอนิกส์ภาคการขนส่ง ทั้งทางเรือ ทางการบิน และรถบรรทุกข้ามพรมแดน (e-Document Exchange among Air & Sea & Land Port Community) Air/Sea/Land Port Community System Integration : PCS

บันไดขั้นที่ ๔ แลกเปลี่ยนเอกสารอิเล็กทรอนิกส์กับประเทศคู่ค้า เช่น ASEAN SW และ EU e-Doc Exchange

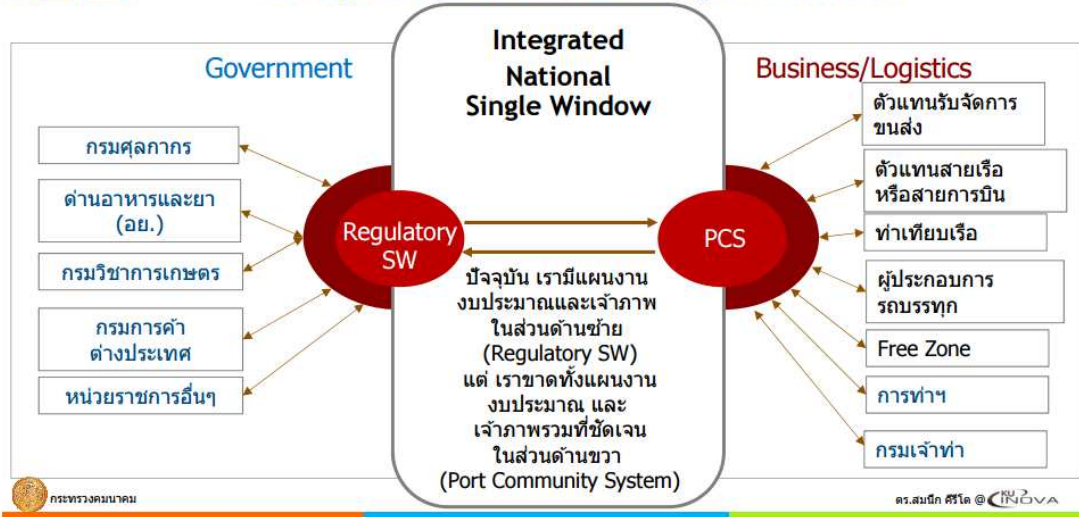
แผนภาพที่ ๔-๘ บันได ๔ ขั้นสู่ระบบ NSW



ที่มา : แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ ฉบับที่ ๒ (พ.ศ. ๒๕๕๖-๒๕๖๐)

แผนภาพที่ ๔-๙ โมเดลการเชื่อมโยง National Single Window

ภาพโมเดลการเชื่อมโยง ที่ควรเกิดขึ้นในอนาคต Integrated National Single Window



๒. การสัมภาษณ์ผู้บริหารสมาพันธ์โลจิสติกส์ไทย (Thai Federation on Logistics) “นายธง ตั้งศรีตระกูล” ได้กล่าวถึงแนวความคิดในการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย การเปิดเสรีบริการโลจิสติกส์จะส่งผลดีต่อผู้บริโภค และกระตุ้นการแข่งขันด้านการให้บริการให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น และส่งผลดีต่อผู้ที่ขยายตลาดบริการโลจิสติกส์ไปยังตลาดในภูมิภาคอาเซียน แต่ผู้ประกอบการโลจิสติกส์ (LSP) ของไทยที่อาจได้รับผลกระทบมากคาดว่าจะในกลุ่มบริการโลจิสติกส์ที่ไม่ใช่ขนส่ง ที่ไม่สนใจขยายเครือข่ายการให้บริการไปยังตลาดในภูมิภาคอาเซียนภาคเอกชนไทยต้องปรับปรุงคุณภาพบริการ เทคโนโลยี ฝีมือแรงงาน ลดต้นทุนรวมทั้งพัฒนาความสามารถด้านการใช้ภาษาต่างประเทศภาครัฐควรสนับสนุนการสร้างเครือข่ายผู้ประกอบการไทยเชื่อมโยงกับต่างประเทศ การเร่งพัฒนาระบบ National Single Window ที่เกี่ยวข้องกับ e-Logistics ทั้งทางท่าเรือ ท่าอากาศยาน และด่านชายแดนเพื่อประสิทธิภาพในการขนส่งระหว่างประเทศด้วยการเชื่อมโยงระบบเอกสารอิเล็กทรอนิกส์

ข้อเสนอในการนำเทคโนโลยี Cloud Computing ที่เป็นการสร้างพื้นที่จำลอง (Virtual Machine) บน Internet ที่มี Software สำหรับบริหารจัดการระบบและทรัพยากรของเครื่องคอมพิวเตอร์มาใช้ในการเชื่อมโยงและบูรณาการข้อมูล ทำให้หน่วยงานสามารถลดต้นทุนด้าน Hardware มีความยืดหยุ่นในการบริหารจัดการทรัพยากรจากการที่ผู้ให้บริการมีการจัดทำระบบ Load-Balancer Auto-scaling โดยสามารถใช้ประโยชน์ในการจัดทำ Big Data Analytics Recommendation รวมถึงการมี Back Up Data เพื่อความปลอดภัยของข้อมูล

ระบบ Cloud Computing มี ๓ รูปแบบหลัก คือ

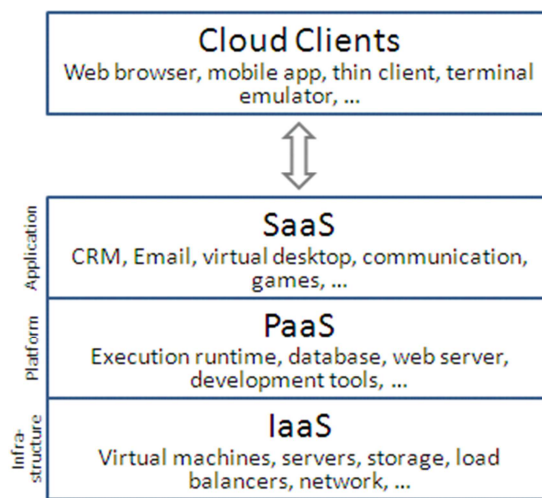
- Software as a Service (SaaS) เป็นการใช้หรือเช่าใช้บริการซอฟต์แวร์หรือแอปพลิเคชันผ่านอินเทอร์เน็ต โดยประมวลผลบนระบบของผู้ให้บริการ ทำให้ไม่ต้องลงทุนในการสร้างระบบคอมพิวเตอร์ ฮาร์ดแวร์ ซอฟต์แวร์เอง ไม่มีต้นทุนค่าใช้จ่ายในการดูแลระบบ เพราะซอฟต์แวร์จะถูกเรียกใช้งานผ่าน Cloud ที่เป็น SaaS เช่น Gmail เป็นต้น

- Platform as a Service (PaaS) เป็นรูปแบบการให้บริการที่ผู้ให้บริการจะเตรียมโครงสร้างพื้นฐานในส่วนของ Hardware Software ชุดคำสั่ง และ Application ซึ่งเรียกว่า Platform สำหรับรองรับการพัฒนาการใช้งานให้เหมาะสมกับบริบทในแต่ละองค์กร ทำให้สามารถลดต้นทุนและเวลาที่ใช้ในการพัฒนาซอฟต์แวร์ขององค์กรได้ เช่น Google App Engine Microsoft Azure เป็นต้น

- Infrastructure as a Service (IaaS) เป็นบริการให้ใช้โครงสร้างพื้นฐานทางคอมพิวเตอร์ เช่น หน่วยประมวลผล ระบบจัดเก็บข้อมูล ระบบเครือข่าย ในรูปแบบระบบเสมือน (Virtualization) โดยองค์กรไม่ต้องลงทุนสิ่งเหล่านี้เอง สามารถยืดหยุ่นในการปรับเปลี่ยนโครงสร้างระบบไอทีขององค์กรในทุกรูปแบบ อีกทั้งลดความยุ่งยากในการดูแลระบบ ซึ่งเป็นหน้าที่ของผู้ให้บริการ เช่น บริการ

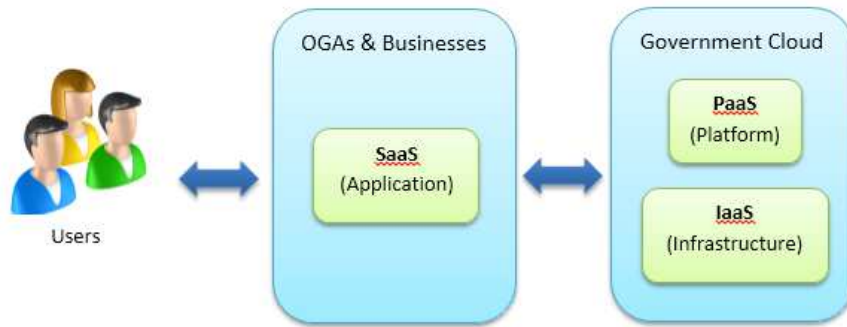
Cloud storage ของ DropBox ซึ่งให้บริการพื้นที่เก็บข้อมูล นอกจากนี้ยังมีบริการให้เช่ากำลังประมวลผล บริการให้เช่าเซิร์ฟเวอร์เสมือน เพื่อใช้งานรันแอปพลิเคชันผ่าน Web Application หรือ Software เฉพาะด้านขององค์กร เช่น Google Compute Engine Amazon Web Services Microsoft Azure เป็นต้น

แผนภาพที่ ๔-๑๐ รูปแบบการให้บริการ Cloud Computing

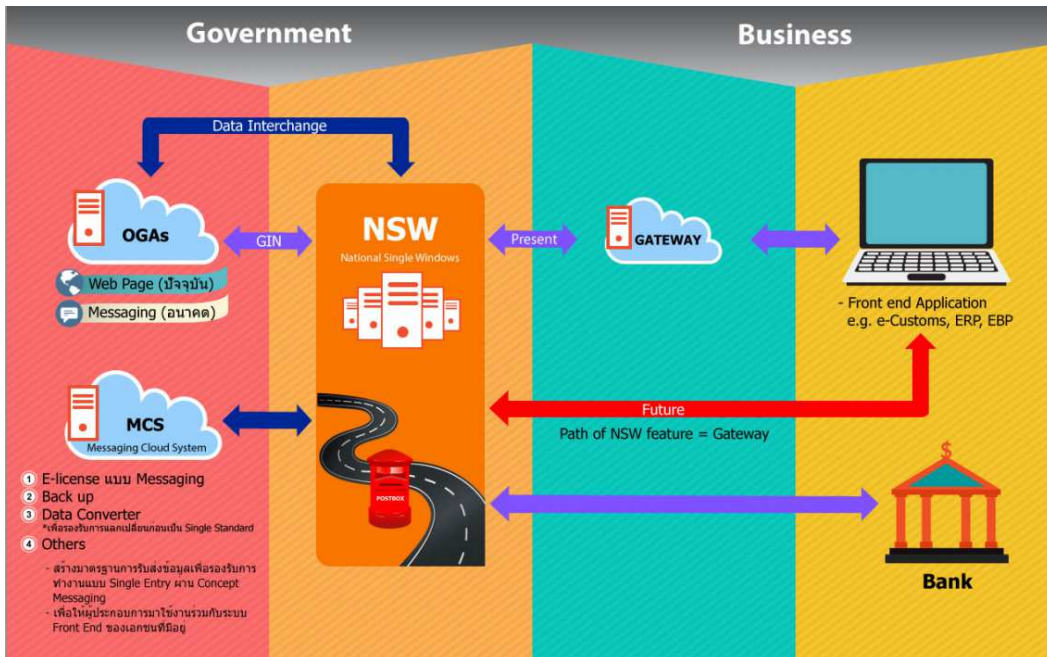


ข้อเสนอในการเชื่อมโยงข้อมูลด้านการนำเข้า-ส่งออก โดยนำระบบ Cloud Computing มาประยุกต์ใช้ ในส่วนของ G2G ควรตัดกระบวนการของ Gateway โดยจัดทำเป็น Front end Application แทน ในส่วนของหน่วยงานภาครัฐควรมีการปรับปรุงกระบวนการโดยการสร้างมาตรฐานข้อมูลโดยการจัดทำ Data Interchange สำหรับ e-License แบบ Massaging เพื่อรองรับการแลกเปลี่ยนข้อมูลแบบ Single Entry ผ่าน Concept Messaging เพื่อให้ผู้ประกอบการสามารถใช้งานร่วมกับระบบ Front End ของเอกชนที่มีอยู่

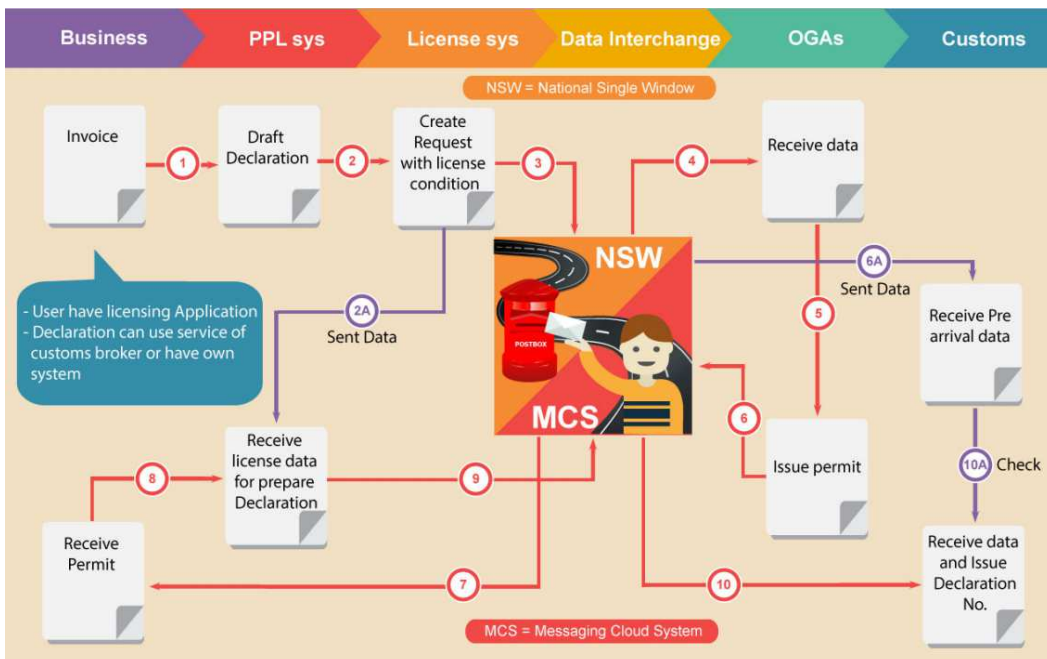
แผนภาพที่ ๔-๑๑ รูปแบบเชื่อมโยงข้อมูลระหว่างภาครัฐและเอกชนผ่าน Cloud Computing



แผนภาพที่ ๔-๑๒ การเชื่อมโยง National Single Window Single Entry ผ่าน Concept Messaging



แผนภาพที่ ๔-๑๓ การเชื่อมโยง National Single Window สำหรับการผ่านพิธีการศุลกากร



แนวคิดของคณะทำงานปรับปรุงข้อมูลและระบบ National Single Window เพื่อรองรับ AEC 2015

ด้วยรองนายกรัฐมนตรีฝ่ายเศรษฐกิจ (ม.ร.ว.ปรีดิยาธร เทวกุล) มีบัญชาในการประชุม คณะอนุกรรมการศูนย์อำนวยการเตรียมความพร้อมในการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน ครั้งที่ ๓/๒๕๕๘ ให้แต่งตั้งคณะทำงานพิเศษเพื่อขับเคลื่อนการพัฒนาระบบ National Single Window ให้เป็นไปด้วยความเรียบร้อยและมีประสิทธิภาพ และให้สามารถลดขั้นตอนเอกสารและสามารถใช้งานได้จริงในการปรับปรุงกระบวนการนำเข้า-ส่งออกสินค้า ด้วยระบบอิเล็กทรอนิกส์

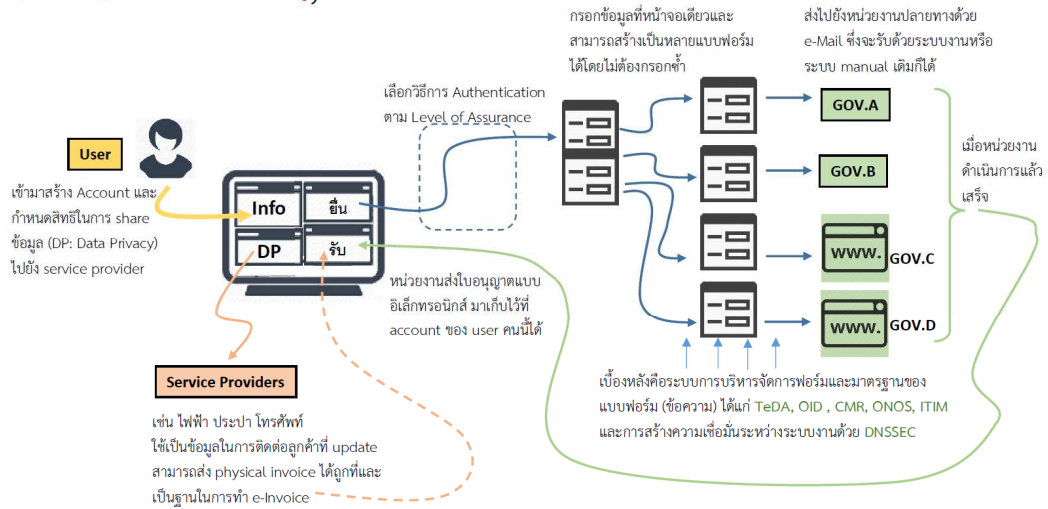
“นางสาวอุรัชฎา เกตุพรหม” เลขาธิการและคณะทำงาน ให้ความคิดเห็นว่า สำนักงานพัฒนาธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ (องค์การมหาชน) (สพธอ) ในฐานะหน่วยงานรับมอบหมายเพื่อตอบโจทย์ e-Document และพระราชบัญญัติการอำนวยความสะดวกในการพิจารณาอนุญาตของทางราชการ พ.ศ. ๒๕๕๘ โดยได้จัดทำระบบงาน ดังนี้

๑. ระบบ National Contact Information System: NCIS เพื่อใช้เป็นหน้าต่างยื่นเอกสารจาก G2G หรือ B2G โดยระบบ NCIS นี้ ประชาชนหรือผู้ประกอบการสามารถเข้ามากรอกเอกสารได้ที่จุดเดียวแบบไม่ซ้ำซ้อน และระบบกระจายแบบฟอร์มย่อยที่แต่ละหน่วยงานต้องการให้ โดยสามารถลงลายมือชื่ออิเล็กทรอนิกส์ได้ (Digital Signature) หน่วยงานสามารถรับข้อมูลได้ โดยไม่ต้องปรับเปลี่ยนระบบงาน

แผนภาพที่ ๔-๑๔ National Contact Information System : NCIS

NCIS: เพื่อใช้เป็นหน้าต่างในการยื่นเอกสารจาก C2G หรือ B2G

National Contact Information System



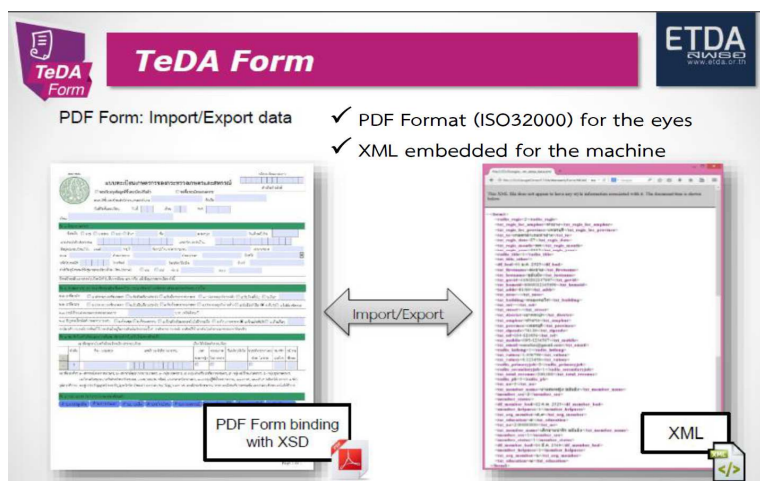
- ประชาชนหรือบริษัท สามารถเข้ามากรอกเอกสารได้ที่จุดเดียวแบบไม่ซ้ำซ้อน และระบบกระจายแบบฟอร์มย่อยๆที่แต่ละหน่วยงานต้องการให้
- สามารถลงลายมือชื่ออิเล็กทรอนิกส์ (Digital Signature)
- หน่วยงานยังรับข้อมูลเหมือนเดิม โดยไม่ต้องปรับเปลี่ยนระบบงาน



๒. ระบบ Trusted electronic Document Authority: TeDA จัดทำขึ้น เพื่อให้เป็น

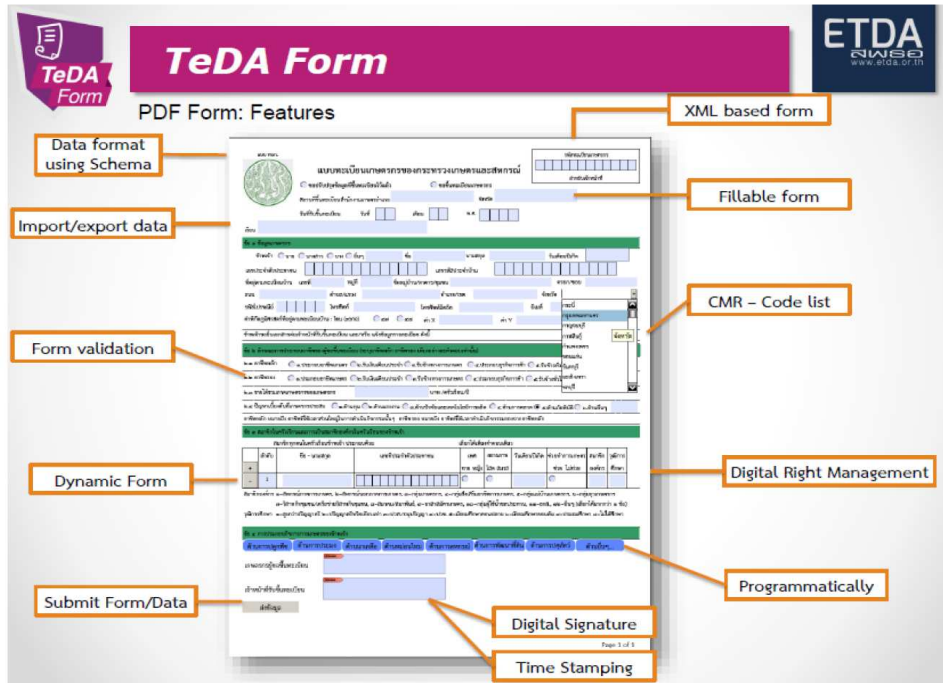
โครงการต้นแบบในการจัดเก็บเอกสารอิเล็กทรอนิกส์ (e-Document) แบบถาวรที่มีความน่าเชื่อถือ โดยจัดตั้งระบบรับรองและจัดเก็บเอกสาร ด้วยเทคโนโลยีโครงสร้างพื้นฐานกุญแจสาธารณะ (Public Key Infrastructure: PKI) ในการยืนยันตัวตนบุคคลทางอิเล็กทรอนิกส์ ร่วมกับการบริหารจัดการเอกสารอิเล็กทรอนิกส์ คุณสมบัติเฉพาะ (Key Features) ที่ระบบ TeDA มี เพื่อรองรับความต้องการของหน่วยงานต่างๆ ซึ่งเป็นหัวใจหลักในการทำ e-Trade Documents

แผนภาพที่ ๔-๑๕ Trusted electronic Document Authority : TeDA



ได้แก่ แบบฟอร์มอัจฉริยะ (iForm) รองรับเอกสารได้อย่างหลากหลายที่มาจากหน่วยงานต่างๆ และเพิ่มความมั่นใจด้วยลายมือชื่ออิเล็กทรอนิกส์ เป็นแบบฟอร์มที่ดูคล้ายแบบฟอร์มทั่วๆ ไปให้ผู้ใช้ (user) กรอกข้อมูล และเบื้องหลังมีการจัดเก็บและส่งข้อมูลแบบเป็นโครงสร้าง (xml) ซึ่งทำให้ส่งต่อไปประมวลผลได้สะดวก มีการประทับเวลาอิเล็กทรอนิกส์ (e-Time Stamping) เพื่อรับรองว่าเอกสารอิเล็กทรอนิกส์นั้น ได้เกิดขึ้นและมีอยู่ก่อนเวลาที่ระบุไว้ (Time Stamp Token) เพื่อเป็นกลไกยืนยันเวลาของการทำธุรกรรม การรับรองเอกสารอิเล็กทรอนิกส์ (e-Notary) สำหรับกรณีที่ธุรกรรมนั้นๆ ต้องการทนาย หรือ Notary Public ในการยืนยันผู้ลงลายมือชื่อ เช่น เอกสารแปลสำคัญที่เป็นภาษาต่างประเทศ การจัดเก็บเอกสารอิเล็กทรอนิกส์ (e-Archive) ระยะเวลา โดยอ้างอิงจากระยะเวลาการจัดเก็บเอกสารกระดาษแต่ละประเภทซึ่งต้องมีมาตรฐานในการจัดการเอกสาร การจัดหาเครื่องมืออุปกรณ์และซอฟต์แวร์ที่ใช้จัดเก็บโดยคำนึงถึงวิธีการที่มั่นคงปลอดภัย เชื่อถือได้ และมีการจัดเก็บตามเวลาที่เหมาะสม การค้นหาและเรียกดูข้อมูล (Search & View) ของหน่วยงานต้นสังกัดที่ได้ทำการจัดเก็บและบริหารโดยโครงการ TeDA ได้ตามสิทธิของผู้ใช้ที่หน่วยงานนั้นๆ แจ็งไว้กับโครงการสิ่งพิมพ์ออก (Printout) จากระบบ TeDA จะเป็นเอกสารที่ถือว่าได้พิมพ์ออกจากหน่วยงานที่ได้รับการรับรองสิ่งพิมพ์ออกแล้ว ตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการทำธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. ๒๕๔๔ มาตรา ๑๐ ให้ใช้ได้เสมือนต้นฉบับ

แผนภาพที่ ๔-๑๖ TeDA Form



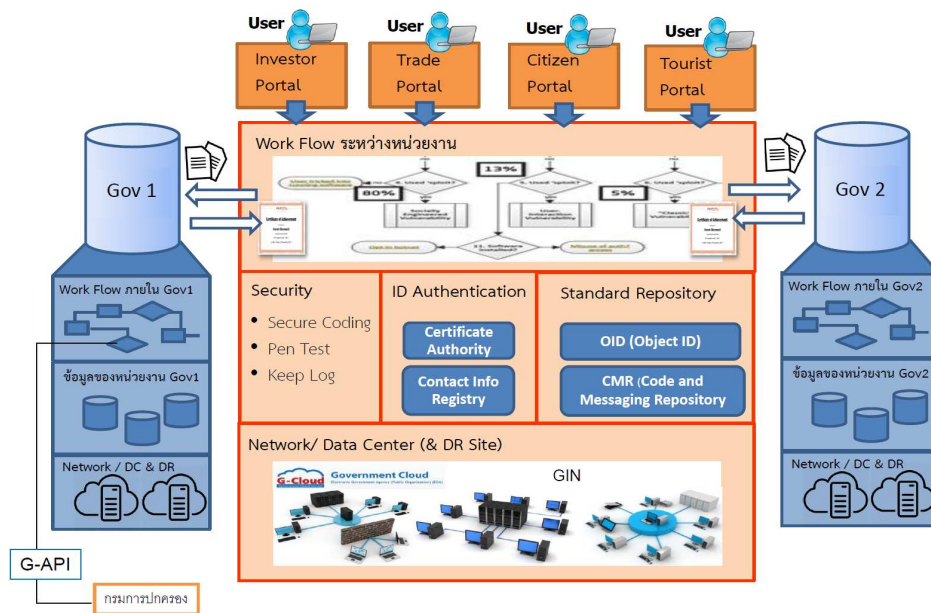
- ✓ OID (Object ID) เพื่อเรียกชื่อแบบฟอร์มหนึ่ง ใน version หนึ่งๆ ให้ไม่ซ้ำกันและเข้าใจตรงกัน
- ✓ CMR: Code and Message Repository คือระบบที่จัดเก็บมาตรฐานของแบบฟอร์มและข้อมูลภายในแบบฟอร์ม เพื่อให้มีจุดศูนย์กลางในการอธิบายแบบฟอร์มที่ใช้อ้างอิงได้

๓. โครงสร้างพื้นฐานในการแลกเปลี่ยนข้อมูล (กรณีมีการจัด Workflow ระหว่างหน่วยงาน) ปัจจุบันมีการจัดทำโครงสร้างของร่างพระราชกฤษฎีกากำหนดหลักเกณฑ์และวิธีการในการทำธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ด้านการนำเข้า ส่งออก นำผ่านและโลจิสติกส์ ผ่านระบบเชื่อมโยงข้อมูล ณ จุดเดียว พ.ศ. เพื่อใช้เป็นกฎหมายที่กำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการ ในการเชื่อมโยงข้อมูล ณ จุดเดียว

แผนภาพที่ ๔-๑๗ ร่างพระราชกฤษฎีกากำหนดหลักเกณฑ์และวิธีการในการทำธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ด้านการนำเข้า ส่งออก นำผ่านและโลจิสติกส์ ผ่านระบบเชื่อมโยงข้อมูล ณ จุดเดียว พ.ศ.



แผนภาพที่ ๔-๑๘ การแลกเปลี่ยนข้อมูล NSW



สรุป

โครงสร้างพื้นฐานที่จำเป็นในการขับเคลื่อน National Single Window ที่ต้องดำเนินการไปพร้อมกันได้แก่ โครงสร้างพื้นฐานด้านมาตรฐาน โครงสร้างพื้นฐานด้านความมั่นคงปลอดภัย และโครงสร้างพื้นฐานด้านกฎหมาย (standard - security - law) แต่ในการพัฒนาระบบ National Single Window ในการเชื่อมโยงและบูรณาการข้อมูลภาครัฐด้านการนำเข้า-ส่งออก ในส่วนของภาครัฐพบว่า ความไม่มั่นใจ ในการออกใบอนุญาต/ใบรับรองในรูปแบบอิเล็กทรอนิกส์ว่ามีผลทางกฎหมาย รูปแบบฟอร์มกลาง (Single Form) และความไม่พร้อม ในการแก้ไขกฎหมายภายในเพื่อรองรับการออกใบอนุญาต/ใบรับรองเพื่อการนำเข้า-ส่งออกผ่านทางอิเล็กทรอนิกส์ รวมถึงความไม่พร้อมด้านงบประมาณในการจัดทำระบบคอมพิวเตอร์ การไม่มีบุคลากรและผู้เชี่ยวชาญ ในส่วนของภาคเอกชนเห็นว่า ผ่านมาโครงการต่างๆ ของทั้งกรมศุลกากร กระทรวงคมนาคม และหน่วยงานราชการอื่นๆ ต่างเร่งดำเนินการพัฒนาระบบ NSW ที่เกี่ยวข้องกับธุรกรรมเอกสารของภาครัฐ (Regulatory NSW) เท่านั้น ยังไม่มีแผนงานที่ชัดเจนในการประสานงานการพัฒนาเชื่อมโยงข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ระหว่างกลุ่มผู้ประกอบการขนส่ง ทั้งผ่านทางเรือ ทางอากาศยาน และด่านชายแดน ผู้ประกอบการที่เกี่ยวข้องยังไม่เข้าใจ ในโอกาสของการพัฒนาประสิทธิภาพการขนส่งระหว่างประเทศ ด้วยการเชื่อมโยงระบบเอกสารอิเล็กทรอนิกส์ระหว่างกลุ่มผู้เกี่ยวข้องในการขนส่ง (e-Freight หรือ Port Community System Roadmap) ผู้ประกอบการขนส่งของไทยซึ่งส่วนใหญ่มีขนาดเล็ก ขาดความสามารถในการพัฒนาระบบไอทีเพื่อปรับปรุงงานบริหารจัดการภายในของตนเองให้ดีกว่าเดิม และเห็นควรปรับเปลี่ยน ในส่วนของ G2G เป็น Front end Application จัดทำ Data Interchange สำหรับ e-License แบบ Massaging เพื่อรองรับการแลกเปลี่ยนข้อมูลแบบ Single Entry ผ่าน Concept Messaging เพื่อให้ผู้ประกอบการสามารถใช้งานร่วมกับระบบ Front End ของเอกชนที่มีอยู่

สพธอ. ในฐานะหน่วยงานรับมอบหมายเพื่อตอบโจทย์ e-Document และพระราชบัญญัติการอำนวยความสะดวกในการพิจารณาอนุญาตของทางราชการ พ.ศ. ๒๕๕๘ ได้โดยอาศัยเทคโนโลยีในการพัฒนาระบบ National Contact Information System : NCIS ขึ้นเพื่อประชาชนหรือผู้ประกอบการสามารถเข้ามากรอกเอกสารได้ที่จุดเดียวแบบไม่ซ้ำซ้อน และระบบกระจายแบบฟอร์มย่อยที่แต่ละหน่วยงานต้องการให้ โดยสามารถลงลายมือชื่ออิเล็กทรอนิกส์ได้ (Digital Signature) หน่วยงานสามารถรับข้อมูลได้โดยไม่ต้องปรับเปลี่ยนระบบงาน ระบบ Trusted electronic Document Authority : TeDA จัดทำขึ้น เพื่อให้เป็นโครงการต้นแบบในการจัดเก็บเอกสารอิเล็กทรอนิกส์แบบถาวรที่มีความน่าเชื่อถือ โดยจัดตั้งระบบรับรองและจัดเก็บเอกสาร ด้วยเทคโนโลยีโครงสร้างพื้นฐานกุญแจสาธารณะ (Public Key Infrastructure: PKI) ในการยืนยันตัวตนบุคคลทางอิเล็กทรอนิกส์ ร่วมกับการบริหารจัดการเอกสารอิเล็กทรอนิกส์ คุณสมบัติเฉพาะ (Key Features)

ที่ระบบ TeDA มี เพื่อรองรับความต้องการของหน่วยงานต่างๆ ซึ่งเป็นหัวใจหลักของการดำเนินการ
โครงการ Trade Gateway)

บทที่ ๕

บทสรุปและข้อเสนอแนะ

จากการศึกษา วิเคราะห์ข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับกระบวนการนำเข้า-ส่งออก สภาพปัญหา และอุปสรรคในการทำให้ประเทศไทยสูญเสียความสามารถในการแข่งขันของประเทศในด้านการค้า และการบริการด้านโลจิสติกส์ ตลอดจนแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์แห่งชาติ เพื่อศึกษา แนวทางในการเชื่อมโยงและบูรณาการข้อมูลภาครัฐในการนำเข้า-ส่งออก มาประยุกต์ใช้ให้เหมาะสม กับบริบทของประเทศไทย เพื่อเป็นการเสริมสร้างขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศในอนาคต ผู้วิจัยขอเสนอบทสรุปและข้อเสนอแนะ ดังนี้

บทสรุป

จากสถานการณ์การค้าของโลกที่มีการแข่งขันและเปลี่ยนแปลงตลอดเวลา ประกอบกับการ เข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC) เป็นโอกาสที่ผลักดันให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางการขนส่ง สินค้าของภูมิภาคอาเซียน (ASEAN Logistics Hub) ภาครัฐที่เกี่ยวข้องกับกระบวนการนำเข้า-ส่งออกจึง ต้องปรับเปลี่ยนแนวทางการให้บริการของภาครัฐให้มีความเหมาะสมและทันทั่วถึง โดยต้องมีการบูรณา การข้อมูลที่เกี่ยวข้องและจำเป็นในการนำเข้า-ส่งออก ทำให้กระบวนการนำเข้า-ส่งออกเป็น อิเล็กทรอนิกส์ มีช่องทางการบริการสะดวก ทันสมัย มีการกำหนดกรอบเวลาและมาตรฐานในการ ให้บริการที่ชัดเจน สามารถอำนวยความสะดวกทางการค้าได้อย่างรวดเร็วและมีประสิทธิภาพ ซึ่งจะเป็น การช่วยพัฒนาระบบ Logistics ของประเทศให้มีประสิทธิภาพและสามารถแข่งขันกับประเทศในภูมิภาคได้ อีกทั้งการนำเอาระบบเทคโนโลยีสารสนเทศมาใช้ในการปฏิบัติงานจะเป็นการลดปฏิสัมพันธ์ระหว่าง ผู้ประกอบการและเจ้าหน้าที่ของรัฐ ซึ่งสามารถลดความเสี่ยงในการทุจริตคอร์รัปชันของเจ้าหน้าที่ภาครัฐได้

การเชื่อมโยงและการบูรณาการข้อมูลภาครัฐในการให้บริการด้านการนำเข้า-ส่งออก ผู้วิจัยขอเสนอแนวทางในการดำเนินการ ดังนี้

๑. สร้างกระบวนการที่มีความถูกต้อง แม่นยำ สะดวก ปลอดภัย และประหยัด โดยหากเอกสารครบถ้วน จะสามารถได้รับการบริการจากหน่วยงานรัฐ โดยผู้ประกอบการไม่ต้องพบ เจ้าหน้าที่ของรัฐ ในปัจจุบันมีการประกาศใช้พระราชบัญญัติการอำนวยความสะดวกในการพิจารณาอนุญาต ของทางราชการ พ.ศ. ๒๕๕๘ ซึ่งสามารถนำมาใช้เป็นเครื่องมือในการอำนวยความสะดวกให้กับประชาชนได้

๑.๑ “ถูกต้อง แม่นยำ” เป้าหมายในการดำเนินการเชื่อมโยงและบูรณาการข้อมูล ภาครัฐในการให้บริการด้านการนำเข้าส่งออก (Business Processes for Trade Facilitation Concept) การจัดทำคู่มือสำหรับประชาชนจะทำให้ประชาชนผู้รับบริการทราบถึงวิธีการยื่นคำขอ ขั้นตอน ระยะเวลา

ในการพิจารณาเอกสารหลักฐานที่ต้องใช้ยื่นพร้อมคำขอ และค่าธรรมเนียมต่างๆ ที่จะติดประกาศไว้ให้เห็นสิ่งเหล่านี้ทำให้การปฏิบัติราชการมีความชัดเจน โปร่งใส ไม่คลุมเครือ ด้วยการลดการใช้ดุลพินิจของเจ้าหน้าที่

๑.๒ “สะดวก แน่นนอน” หากกระบวนการงานใดที่ต้องชี้แจงเป็นการเฉพาะ ต้องมีการจัดทำประกาศกระบวนการงานที่ต้องมีการชี้แจงเฉพาะ เนื่องจากมีผลกระทบต่อความมั่นคง หรือความปลอดภัยของประชาชน เช่น การตรวจสอบเรื่องโรคระบาดสัตว์ สามารถรับเอกสารและอนุมัติให้นำเข้าได้ แต่ยังคงต้องมีกระบวนการในการตรวจสอบทางกายภาพด้วย ทำให้สามารถกำหนดรูปแบบกระบวนการที่เหมาะสมในการเชื่อมโยงและบูรณาการข้อมูลภาครัฐในการให้บริการด้านการนำเข้า-ส่งออก

๑.๓ “ลดปฏิสัมพันธ์ ประกันเวลา” ในการยื่นคำขอรับบริการ หากเอกสารครบถ้วนตามประกาศ ผู้ประกอบการสามารถได้รับการอนุมัติอนุญาต ตามระยะเวลาที่กำหนดไว้ โดยไม่ต้องพบเจ้าหน้าที่ของรัฐ

๑.๔ “พัฒนา ปรับปรุง ต่อเนื่อง” หน่วยงานราชการยังต้องทบทวนกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการอนุมัติอนุญาตทุก ๕ ปี หาแนวทางในการต่ออายุใบอนุญาตแบบอัตโนมัติ และเมื่อมีการออกใบอนุญาตแล้ว จะต้องมีการตรวจสอบว่าการดำเนินกิจการเหล่านั้น ไม่สร้างความเดือดร้อนให้กับประชาชนด้วย

๒. แผนงานสู่ความสำเร็จ (Plans to reach the goals) ในการเชื่อมโยงและบูรณาการข้อมูลภาครัฐในด้านการนำเข้าส่งออก ปัจจัยสู่ความสำเร็จคือการใช้ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศที่เหมาะสมในการดำเนินงาน ผู้วิจัยขอเสนอในการพัฒนาระบบเชื่อมโยงข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ระหว่างภาครัฐ ภาคการขนส่ง และภาคการค้า ดังนี้

๒.๑ การจัดทำกระบวนการงาน “Business Process” ของแต่ละหน่วยงาน โดยแบ่งประเภทของกระบวนการงานที่ต้องมีปฏิสัมพันธ์ และไม่มีปฏิสัมพันธ์ให้ชัดเจน นำเทคโนโลยีที่เหมาะสมมาใช้กับกระบวนการงาน Authorization โดยสร้างกระบวนการงานในการอนุมัติหรืออนุญาต (Authorization) ผ่านการเชื่อมโยงทางอิเล็กทรอนิกส์ National Single Window (NSW) เพื่อให้เจ้าหน้าที่ของรัฐสามารถใช้ประโยชน์จากข้อมูลที่จำเป็นในขั้นตอนต่างๆ ในการนำเข้า-ส่งออกพร้อมกัน ซึ่งจะสามารถลดระยะเวลาและประกันเวลาในการให้บริการของหน่วยงานภาครัฐได้

ผู้วิจัยมีความเห็นว่า ข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งระหว่างประเทศ ได้แก่ ข้อมูลการขนส่งทั้งทางเรือ ทางการบิน และรถบรรทุกข้ามพรมแดน (e-Document Exchange among Air & Sea & Land Port Community) ซึ่งเป็นข้อมูลตั้งต้นของการค้าระหว่างประเทศ มีความจำเป็นต้องเป็นข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์และต้องมีการดำเนินกระบวนการล่วงหน้าก่อนสินค้ามาถึง ดังนั้น จึงควรมีการร่างกฎหมายเพื่อบังคับให้มีการส่งข้อมูลการขนส่งระหว่างประเทศล่วงหน้าก่อนที่จะมีการขนส่ง

สินค้าเข้ามาในราชอาณาจักร (Inbound) หรือส่งสินค้าออกไปนอกราชอาณาจักร (Outbound) หรือมีการขนส่งสินค้าผ่านราชอาณาจักร (Transit) และต้องทำการแลกเปลี่ยนข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ ผ่านระบบ NSW เท่านั้น

๒.๒ การวิเคราะห์ขั้นตอน และนำเทคโนโลยีสารสนเทศที่เหมาะสมมาใช้กับกระบวนการงานอิเล็กทรอนิกส์ที่สามารถตอบรับอัตโนมัติ “Technology Authorization”

ผู้วิจัยมีความเห็นว่าในการจัดทำกระบวนการที่เป็นธุรกรรมที่เอกชนมีความเกี่ยวข้องกับภาครัฐ ในการยื่นคำขอตามพระราชบัญญัติการอำนวยความสะดวกในการพิจารณาอนุญาตของทางราชการ พ.ศ. ๒๕๕๘ โดยกฎหมายฉบับดังกล่าวได้กำหนดไว้ใน มาตรา ๗ วรรคหนึ่ง “ในกรณีที่มีกฎหมายกำหนดให้การกระทำใดจะต้องได้รับอนุญาต ผู้อนุญาตจะต้องจัดทำคู่มือสำหรับประชาชน ซึ่งอย่างน้อยต้องประกอบด้วย หลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไข (ถ้ามี) ในการยื่นคำขอขั้นตอนและระยะเวลาในการพิจารณาอนุญาตและรายการเอกสารหรือหลักฐานที่ผู้ขออนุญาตจะต้องยื่นมาพร้อมกับคำขอ และจะกำหนดให้ยื่นคำขอผ่านทางสื่ออิเล็กทรอนิกส์แทนการมายื่นคำขอด้วยตนเองก็ได้”

ในการยื่นคำขอผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์แทนการมายื่นคำขอด้วยตนเอง ภาครัฐจึงควรเลือกกระบวนการที่เหมาะสม และประชาชนสามารถเข้าถึงได้โดยง่าย ดังนั้น การใช้ระบบ NSW จึงเป็นกระบวนการที่จะนำมาใช้ในกระบวนการที่จะนำมาใช้เป็นพื้นฐานในการดำเนินงานที่เกี่ยวข้องกับการขออนุมัติอนุญาตของประชาชน (B2G)

เพื่อให้เกิดความสำเร็จที่สอดคล้องกับกระบวนการตาม พระราชบัญญัติการอำนวยความสะดวกในการพิจารณาอนุญาตของทางราชการ พ.ศ. ๒๕๕๘ ผู้วิจัยเห็นควรให้มีการนำเทคโนโลยีสารสนเทศที่เหมาะสมมาใช้กับกระบวนการงานอิเล็กทรอนิกส์ที่สามารถตอบรับอัตโนมัติ “Technology Authorization” อาทิเช่น ระบบ National Contact Information System (NCIS) ซึ่งเป็นระบบการสร้างหน้าต่างในการยื่นเอกสารต่างๆ ตามแบบฟอร์มย่อยของแต่ละหน่วยงาน ตามความเคยชินของเอกสารกระดาษ โดยสามารถลงลายมือชื่ออิเล็กทรอนิกส์ได้ (Digital Signature) ประชาชนหรือผู้ประกอบการสามารถเข้ามาที่หน้าต่างนี้กรอกเอกสารได้ที่จุดเดียวแบบไม่ซ้ำซ้อน หน่วยงานรัฐสามารถรับข้อมูลและตอบกลับข้อมูลได้ โดยไม่ต้องปรับเปลี่ยนระบบงาน ซึ่งหากมีความกังวลในการยืนยันตัวตนบุคคลทางอิเล็กทรอนิกส์ ก็สามารถนำเทคโนโลยี Trusted Electronic Document Authority (TeDA) ซึ่งเป็นการจัดเก็บเอกสารอิเล็กทรอนิกส์ (e-Document) แบบถาวร โดยจัดตั้งระบบรับรองและจัดเก็บเอกสาร ด้วยเทคโนโลยีโครงสร้างพื้นฐานกุญแจสาธารณะ (Public Key Infrastructure: PKI) ในการยืนยันตัวตนบุคคลทางอิเล็กทรอนิกส์ ร่วมกับการบริหารจัดการเอกสารอิเล็กทรอนิกส์

อย่างไรก็ดี ในการจัดเก็บข้อมูลในการทำธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ระหว่างเอกชนกับรัฐ หรือต้องมีการส่งต่อข้อมูลระหว่างหน่วยงานของรัฐกับหน่วยงานของรัฐ ทำให้มีความจำเป็นต้องมีการจัดเก็บข้อมูลไว้ในฐานข้อมูลเดียวกัน เป็นฐานข้อมูลกลางของประเทศ (Data Center)

๒.๓ การจัดทำกระบวนการงาน “End to End Process” ของการนำเข้า-ส่งออกทั้งหมด ให้มีความชัดเจน และลดขั้นตอนให้เหลือในรูปแบบเท่าที่จำเป็น โดยหลังจากการแบ่งประเภทของ กระบวนการที่ต้องมีปฏิสัมพันธ์และไม่มีปฏิสัมพันธ์กับหน่วยงานอื่น ๆ ตามกระบวนการ Business Process แล้ว จึงนำข้อมูลทั้งหมดมาบูรณาการโดยการหาจุดเชื่อมต่อของหน่วยงานในแต่ละขั้นตอน และลดขั้นตอนให้เหลือในรูปแบบเท่าที่จำเป็น เพื่อสร้างกระบวนการที่ลดปฏิสัมพันธ์และประกันเวลาของ กระบวนการทั้งหมด และนำไปสู่ขั้นตอนของการบูรณาการและเชื่อมโยงเอกสารที่จำเป็นในการ นำเข้า-ส่งออก เพื่อให้สามารถใช้ข้อมูลร่วมกันได้อย่างสมบูรณ์ ซึ่งจะเป็นการลดระยะเวลาในการผ่าน พิธีการนำเข้า-ส่งออกได้อย่างมีประสิทธิภาพ

ผู้วิจัยมีความเห็นว่า เมื่อข้อมูลในการอนุมัติอนุญาตเป็นระบบอิเล็กทรอนิกส์และเก็บ อยู่ใน Data Center แล้ว ปัจจัยที่ต้องพึงระวังในการจัดทำข้อมูล คือ จัดให้มีมาตรฐานกลางของข้อมูล ในรูปแบบเดียวกันในทุกหน่วยงาน เช่น สำหรับประชาชน ใช้เลขบัตรประจำตัวประชาชน สำหรับนิติ บุคคล ใช้เลขการจดทะเบียนนิติบุคคล สำหรับรหัสใดๆ ที่เป็นมาตรฐานสากล ต้องจัดทำข้อมูลตาม มาตรฐานสากลเท่านั้น

ปัจจัยของความสำเร็จในการจัดทำ “End to End Process” คือ กระบวนการใดที่ กระทำได้โดยการตอบรับอัตโนมัติ และเป็นข้อมูลที่เชื่อมโยงภายในประเทศเท่านั้น กระบวนการนั้น สามารถใช้ระบบการจัดทำข้อมูลและการเชื่อมโยงข้อมูลบนกระบวนการอย่างง่ายที่ประชาชนเข้าถึงได้ ง่ายและเก็บข้อมูลไว้ใน Data Center เพื่อให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องสามารถนำข้อมูลนั้นไปใช้ต่อยอด การทำงานที่เป็นกระบวนการต่อเนื่องได้

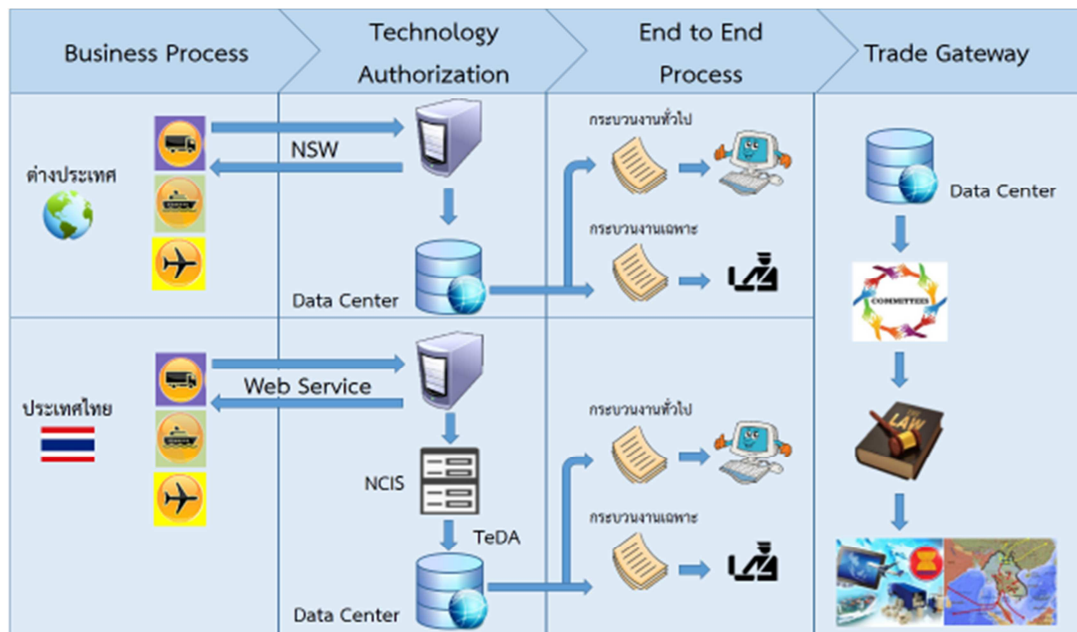
แต่หากกระบวนการใดเป็นกระบวนการที่ต้องชี้แจงเป็นการเฉพาะ และได้มีการ ประกาศกระบวนการที่ต้องมีการชี้แจงเฉพาะ เนื่องจากมีผลกระทบต่อความมั่นคง หรือความปลอดภัย ของประชาชนไว้แล้ว หรือกระบวนการนั้นเป็นกระบวนการที่ต้องเชื่อมโยงกับการนำเข้า (Import) ส่งออก (Export) นำผ่าน (Transit) ในขั้นตอนของการผ่านเข้าออกประเทศ ควรมีการเชื่อมโยงข้อมูล โดยใช้ระบบ NSW เพื่อเตรียมการในการเชื่อมโยงส่งผ่านข้อมูลในด้านการนำเข้าส่งออกไปยังประเทศ คู่ค้า

๒.๔ การพัฒนาต่อยอดเป็นระบบ Trade Gateway ในการให้บริการด้านการ นำเข้า-ส่งออก ด้วยการออกแบบระบบออนไลน์และพัฒนาระบบครอบคลุมครบวงจรการบริการ ธุรกิจ สำหรับการนำเข้า-ส่งออก ให้ครอบคลุมได้ทั้งภาครัฐและภาคเอกชน ซึ่งจะเป็นเครื่องมือ สนับสนุนให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางทางการค้าในภูมิภาคอาเซียนได้

ผู้วิจัยมีความเห็นว่าต้องจัดให้มีการทำงานร่วมกันแบบบูรณาการภายใต้คณะกรรมการ ชุดเดียวในการกำกับดูแลมาตรฐานการจัดทำข้อมูลและฐานข้อมูลของชาติ เพื่อให้เกิดความเป็นเอกภาพ ในการปฏิบัติ

โดยอาจมีการสร้างกฎระเบียบกลางที่ใช้ร่วมกัน เพื่อให้มีกระบวนการเดียวในการเชื่อมโยงและบูรณาการข้อมูลภาครัฐในการให้บริการด้านการนำเข้า – ส่งออก (National Trade Gateway) ที่ทำให้กระบวนการในการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ภาครัฐที่เกี่ยวข้องในกระบวนการนำเข้า-ส่งออกทุกหน่วยงาน มีมาตรฐานการปฏิบัติงานสอดคล้อง ต่อเนื่องและเชื่อมโยงกัน ภายใต้กฎหมายกลางที่มีการบูรณาการข้อมูลที่เป็นในการนำเข้า-ส่งออกอย่างครบถ้วนตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้มาตรฐานของข้อมูล กฎ ระเบียบของหน่วยงานเอื้อต่อระบบ ทำธุรกรรมผ่านทางอิเล็กทรอนิกส์ และสามารถอำนวยความสะดวกทางการค้าให้กับประชาชนได้อย่างมีประสิทธิภาพ เช่น กฎหมายกำหนดหลักเกณฑ์วิธีการในการทำธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ด้านการนำเข้า ส่งออก นำผ่านและโลจิสติกส์ ผ่านระบบเชื่อมโยงข้อมูล ณ จุดเดียว พ.ศ. เป็นต้น

แผนภาพที่ ๕-๑ แผนภาพแผนงานสู่ความสำเร็จ (Plans to reach the goals) ในการเชื่อมโยงและบูรณาการข้อมูลภาครัฐในด้านการนำเข้าส่งออก



ข้อเสนอแนะ

๑. แนวทางการเชื่อมโยงและบูรณาการข้อมูลภาครัฐในการให้บริการด้านการนำเข้า-ส่งออก โดยการพัฒนาระบบ National single Window (NSW) และกระบวนการอย่างง่ายทางอิเล็กทรอนิกส์ที่มีการตอบรับอัตโนมัติ (Trade Facilitation Authorization)

- การเชื่อมโยงข้อมูลในระบบ National Single Window (NSW) อย่างเต็มรูปแบบสำหรับประเทศไทย ในขั้นตอนของการจัดทำใบขนสินค้าได้เข้าสู่กระบวนการศุลกากรไร้เอกสาร (Paperless) และมีการส่งผ่านข้อมูลกับภาคเอกชนด้วยระบบ NSW แล้ว สิ่งที่ต้องเร่งดำเนินการ คือ จัดทำระบบเอกสารอิเล็กทรอนิกส์ภาคการขนส่ง ทั้งทางเรือ ทางการบิน และรถบรรทุกข้ามพรมแดน และเชื่อมโยงข้อมูลกับกรมศุลกากรด้วยระบบ NSW

- สำหรับการเชื่อมโยงข้อมูลระหว่างเอกชนกับหน่วยงานภาครัฐ ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการขออนุมัติอนุญาต ตามพระราชบัญญัติการอำนวยความสะดวกในการพิจารณาอนุญาตของทางราชการ พ.ศ. ๒๕๕๘ และการเชื่อมโยงระบบระหว่างหน่วยงานภาครัฐด้วยตนเอง ซึ่งเป็นการดำเนินการกับข้อมูลที่มีต้องมีการส่งผ่านไปยังคู่ค้าต่างประเทศ ผู้วิจัยเสนอแนะให้มีการเชื่อมโยงข้อมูลโดยใช้มาตรฐานข้อมูลที่เป็นสากล แต่จัดทำโดยกระบวนการอย่างง่ายทางอิเล็กทรอนิกส์ที่มีการตอบรับอัตโนมัติ (Trade Facilitation Authorization) ที่เอื้อต่อการอำนวยความสะดวกทางการค้าและสอดคล้องกับระบบงานที่ภาคเอกชนมีอยู่แล้ว และประชาชนสามารถเข้าถึงได้โดยง่าย

- ในการบริหารจัดการข้อมูลของชาติ ต้องจัดให้มีหน่วยงานที่ทำงานร่วมกันแบบบูรณาการภายใต้คณะกรรมการชุดเดียวในการกำกับดูแลมาตรฐานการจัดทำข้อมูลและฐานข้อมูลของชาติ (Data Center) เพื่อให้เกิดความเป็นเอกภาพในการปฏิบัติ

- แผนงาน/โครงการการเชื่อมโยงและบูรณาการข้อมูลภาครัฐในการให้บริการด้านการนำเข้า - ส่งออก

ตารางที่ ๕-๑ ตารางแสดงแผนงานการเชื่อมโยงและบูรณาการข้อมูลภาครัฐในการให้บริการด้านการนำเข้า - ส่งออก

| ที่ | แผนงาน/ โครงการ | วัตถุประสงค์/ สาระสำคัญ | ผลผลิต | ผลลัพธ์ | ระยะเวลา | หน่วยงาน ที่เกี่ยวข้อง | งบประมาณ |
|-----|--|--|--|---|-----------------------|---|---|
| ๑ | การสร้าง คู่มือสำหรับ ประชาชน ตาม พระราชบัญญัติ การอำนวยความสะดวก ในการพิจารณา ความสะดวก ในการพิจารณา | ให้มีคู่มือสำหรับ ประชาชนที่มี กระบวนการการ อนุมัติอนุญาตฯ ในการติดต่อ ราชการตาม พรบ.ฯ | คู่มือสำหรับ ประชาชน ของ ส่วนราชการ ที่เผยแพร่บน ระบบ สารสนเทศ | ภาครัฐมี กระบวนการกลางใน การให้บริการ ประชาชนที่เกี่ยวข้อง กับการนำเข้า ส่งออก ดังนี้ ชื่อกระบวนการ | ๒๑ กรกฎาคม ๒๕๕๘ | หน่วยงาน ผู้มีหน้าที่ ในการ ให้บริการ ประชาชน | สำนักงาน คณะกรรมการ พัฒนา ระบบ ราชการ (กพร.) |

| | อนุญาตของ ทางราชการ พ.ศ. ๒๕๕๘ | | ของ สำนักงาน คณะกรรมการ การพัฒนา ระบบ ราชการ (กพร.) | หน่วยงานเจ้าของ กระบวนการ พื้นที่ที่ให้บริการ กฎหมาย ข้อบังคับ ข้อตกลงที่กำหนด ระยะเวลา ช่องทางการ ให้บริการ หลักเกณฑ์ วิธีการ เงื่อนไขในการยื่นคำ ขอ และในการ พิจารณาอนุญาต ขั้นตอนระยะเวลา และส่วนงานที่ รับผิดชอบ รายการเอกสาร หลักฐานประกอบ การยื่นคำขอ ตัวอย่างแบบฟอร์ม และคู่มือการกรอก แบบฟอร์ม | | | | |
|-----|---|--|---|--|-----------------|---|---|--|
| ที่ | แผนงาน/ โครงการ | วัตถุประสงค์/ สาระสำคัญ | ผลผลิต | ผลลัพธ์ | ระยะ เวลา | หน่วยงาน ที่เกี่ยวข้อง | งบ ประมาณ | |
| ๒ | การจัดทำ รายงานการ จัดแบ่ง ประเภท ของ กระบวนการ ที่เกี่ยวข้องใน การนำเข้า - | สามารถแบ่งแยก กระบวนการที่ ต้องพบปะ เจ้าหน้าที่หรือ กระบวนการที่ อนุมัติได้โดยไม่มี ต้องพบปะ | ๑. รายงาน กระบวนการ ทั่วไปที่ไม่ ต้องพบ เจ้าหน้าที่ ซึ่ง สามารถ อนุญาต/ | ภาครัฐมีการจัดแบ่ง ประเภทของ กระบวนการที่ เกี่ยวข้องในการ นำเข้า-ส่งออก ที่ต้องมี/ไม่มี ปฏิสัมพันธ์อย่าง | ธันวาคม ๒๕๕๘ | หน่วยงาน ผู้มีหน้าที่ ในการ ให้บริการ ประชาชน | หน่วยงาน ผู้มีหน้าที่ ในการ ให้บริการ ประชาชน | |

| | ส่งออก ใน รูปแบบของ กระบวนการ ที่ต้องมี ปฏิสัมพันธ์ และ กระบวนการ ที่ไม่มี ปฏิสัมพันธ์ ต่อกัน | เจ้าหน้าที่ | อนุมัติผ่าน ระบบอิเล็กทรอนิกส์ ๒. รายงาน กระบวนการ เฉพาะที่ต้อง พบเจ้าหน้าที่ ก่อนที่จะ อนุมัติ/ อนุญาต ตาม ระเบียบของ ทางราชการ ซึ่งมีคู่มือที่ แจ่ม รายละเอียด ขั้นตอนการ ดำเนินการที่ ชัดเจน | ชัดเจน ดังนี้ ๑. กระบวนการ ทั่วไปที่ไม่ต้องพบ เจ้าหน้าที่ ซึ่ง สามารถอนุญาต/ อนุมัติ ผ่านระบบ อิเล็กทรอนิกส์ได้ ทันทีหากมีการยื่น เอกสารครบถ้วน ๒. กระบวนการ เฉพาะที่ต้องพบ เจ้าหน้าที่ ก่อนที่จะ อนุมัติ/อนุญาตตาม ระเบียบของทาง ราชการ ซึ่งอาจมี ความจำเป็น ต้องใช้ เอกสารในรูปแบบ กระดาษ ประกอบการขอ อนุมัติ/อนุญาต และมีความ จำเป็นต้อง ตรวจสอบสินค้าทาง กายภาพ เพื่อ ปกป้องสังคม | | | |
|-----|---|-----------------------------|--|---|-----------|------------------------|---------------|
| ที่ | แผนงาน/ โครงการ | วัตถุประสงค์/ สารสำคัญ | ผลผลิต | ผลลัพธ์ | ระยะ เวลา | หน่วยงาน ที่เกี่ยวข้อง | งบ ประมาณ |
| ๓ | การเชื่อมโยง และบูรณาการ | ๑. วิเคราะห์การ นำเทคโนโลยี | มีการ เปลี่ยนแปลง | ๑. ประชาชน สามารถยื่นขอรับ | ๒๕๕๘ - | หน่วยงาน/ คณะ | หน่วยงาน/ คณะ |

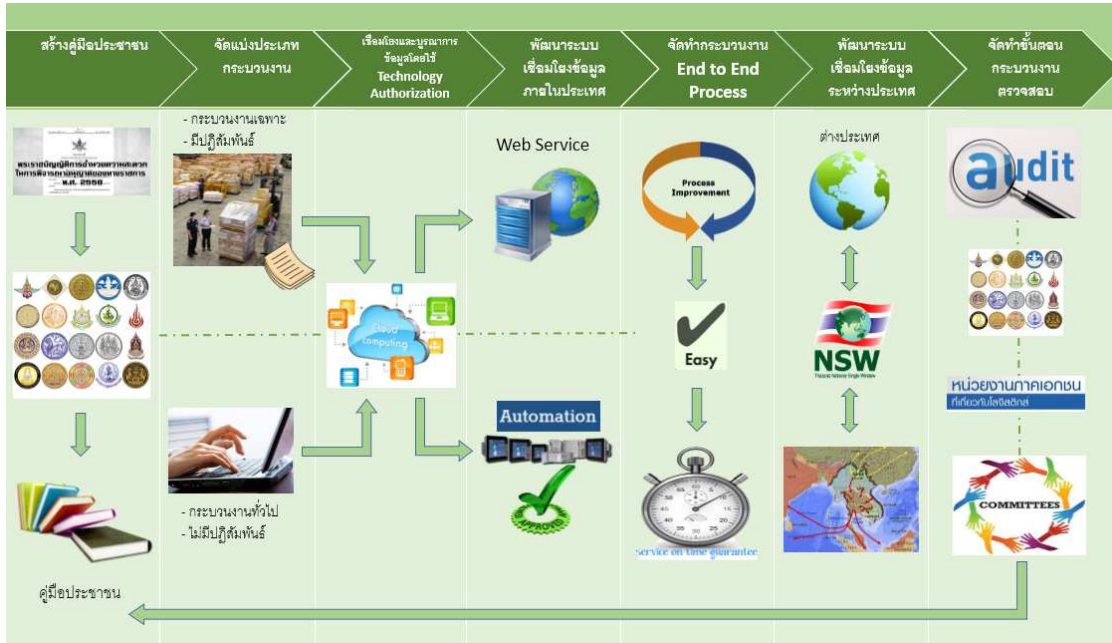
| | | | | | | |
|--|---|--|---|-------------|---|---|
| <p>ข้อมูลภาครัฐ ในการ ให้บริการ ด้านการ นำเข้า-ส่งออก โดย Technology Authorization</p> | <p>สารสนเทศที่ เหมาะสมมาใช้กับ กระบวนการ อิเล็กทรอนิกส์ที่ สามารถตอบรับ อัตโนมัติ "Technology Authorization" ๒. วิเคราะห์ กระบวนการที่ เป็นธุรกรรมที่ เอกชนมีความ เกี่ยวข้องกับ ภาครัฐในการยื่น คำขอตาม พระราชบัญญัติ การอำนวยความสะดวก สะดวกในการ พิจารณาอนุญาต ของ ทางราชการ พ.ศ. ๒๕๕๘ มีการกำหนดให้ ยื่นคำขอผ่านสื่อ อิเล็กทรอนิกส์ แทนการมายื่น คำขอด้วยตนเอง ภาครัฐจึงควร เลือกกระบวนการ ที่เหมาะสมและ ประชาชนเข้าถึง ได้โดยง่าย</p> | <p>กระบวนการ ที่เป็น กระดาษมา เป็น กระบวนการ อิเล็กทรอนิกส์ สีในส่วนที่ จำเป็น</p> | <p>บริการด้วยวิธีการ ทางอิเล็กทรอนิกส์ ๒. หน่วยงาน ภาครัฐสามารถ เชื่อมโยงและบูรณา การข้อมูลภาครัฐใน รูปแบบ อิเล็กทรอนิกส์ ๓. มีรูปแบบของ การให้บริการที่ ประชาชนเข้าถึงได้ โดยง่ายในรูปแบบ อิเล็กทรอนิกส์ เช่น ทำบนอุปกรณ์ คอมพิวเตอร์ สำนักงาน หรือ โทรศัพท์มือถือ smart phone</p> | <p>๒๕๕๙</p> | <p>กรรมการ ที่ได้รับ มอบหมาย ให้มีหน้าที่ ในการ พัฒนา ธุรกรรม ทางอิเล็กทรอนิกส์</p> | <p>กรรมการ ที่ได้รับ มอบหมาย ให้มีหน้าที่ ในการ พัฒนา ธุรกรรม ทางอิเล็กทรอนิกส์</p> |
|--|---|--|---|-------------|---|---|

| ที่ | แผนงาน/ โครงการ | วัตถุประสงค์/ สาระสำคัญ | ผลผลิต | ผลลัพธ์ | ระยะ เวลา | หน่วยงาน ที่เกี่ยวข้อง | งบ ประมาณ |
|-----|--|---|--|--|--------------|---|---|
| ๔ | การพัฒนา ระบบเชื่อมโยง ข้อมูลระหว่าง หน่วยงาน ภายในประเทศ ด้วยระบบ Web Service Cloud Service และ Trade Gateway | ๑. จัดทำอุปกรณ์ อิเล็กทรอนิกส์ เพื่อจัดเก็บข้อมูล ในการให้บริการ ด้านการนำเข้า- ส่งออก ๒. พัฒนาระบบ ซอฟต์แวร์สำหรับ การเชื่อมโยง ข้อมูลระหว่าง เอกชนกับ หน่วยงานของรัฐ (B2G) หรือ หน่วยงานของรัฐ กับหน่วยงานของ รัฐ (G2G) ๓. พัฒนาระบบ การเชื่อมโยง ข้อมูลและบูรณา การข้อมูลภาครัฐ ในการให้บริการ ด้านการนำเข้า- ส่งออก และการ จัดทำรายงานทาง สถิติ | ๑. มีอุปกรณ์ อิเล็กทรอนิกส์ ในการจัดเก็บ ข้อมูลเพื่อการ บริการด้าน การนำเข้า- ส่งออก ๒. มีระบบ ซอฟต์แวร์ใน การเชื่อมโยง ข้อมูล B2G และ G2G ๓. มีข้อมูล รายงานและ ข้อมูลทาง สถิติ เพื่อใช้ ในการ วิเคราะห์ ข้อมูลทาง การค้าและ การบริการที่ เกี่ยวข้องกับ การนำเข้า- ส่งออก | ๑. มีอุปกรณ์ อิเล็กทรอนิกส์ในการ จัดเก็บข้อมูลที่ เกี่ยวข้องกับ นำเข้า-ส่งออก เพื่อ เป็นฐานข้อมูลชาติ ๒. มีการเชื่อมโยง ข้อมูลในการนำเข้า- ส่งออก เป็น อิเล็กทรอนิกส์ แบบ ครบวงจร ๓. ภาครัฐและเอกชน สามารถใช้ประโยชน์ จากฐานข้อมูลในการ นำเข้า-ส่งออก เพื่อ วิเคราะห์ข้อมูลทาง การค้า การลงทุน | ๒๕๕๙ | หน่วยงาน/ คณะ กรรมการ ที่ได้รับ มอบหมาย ให้มีหน้าที่ ในการ พัฒนา ระบบ Trade Gateway | หน่วยงาน/ คณะ กรรมการ ที่ได้รับ มอบหมาย ให้มีหน้าที่ ในการ พัฒนา ระบบ Trade Gateway |

| ที่ | แผนงาน/ โครงการ | วัตถุประสงค์/ สาระสำคัญ | ผลผลิต | ผลลัพธ์ | ระยะ เวลา | หน่วยงาน ที่เกี่ยวข้อง | งบ ประมาณ |
|-----|---|--|--|---|-------------------|---|---|
| ๕ | การจัดทำ กระบวนการ End to End Process เพื่อ การบูรณาการ ข้อมูลภาครัฐ ในการ ให้บริการด้าน การนำเข้า- ส่งออก | ๑. สํารวจ กระบวนการที่มี ความซ้ำซ้อน หรือ ทำการเรื่อง เดียวกันมากกว่า ๑ หน่วยงาน ๒. จัดทำ End to End Process เพื่อลดขั้นตอน กระบวนการใน การนำเข้า-ส่งออก ๓. บูรณาการ เชื่อมโยงเพื่อให้ การกระบวนการ สามารถ ดำเนินการแบบ เบ็ดเสร็จ ณ จุด เดียว โดยวิธีการ ทาง อิเล็กทรอนิกส์ | ๑. มีข้อมูล กระบวนการ ที่สามารถลด การ ดำเนินงานที่ ซ้ำซ้อนใน การให้บริการ ด้านการ นำเข้า-ส่งออก ๒. มีข้อมูล กระบวนการ End to End Process ซึ่ง ลดขั้นตอนที่ เกี่ยวข้องกับ การนำเข้า- ส่งออก ๓. มี กระบวนการ เป็น กระบวนการ กลางที่ใช้ใน การ ให้บริการ แบบ เบ็ดเสร็จ ณ จุดเดียว ใน รูปแบบอิเล็กทรอนิกส์ | ๑. ภาครัฐสามารถ ลดข้อมูลที่มีความ ซ้ำซ้อนจากการ ให้บริการด้านการ นำเข้า-ส่งออก ๒. สามารถสร้าง กระบวนการที่มีการ เชื่อมโยงและบูรณา การข้อมูลภาครัฐใน การให้บริการด้าน การนำเข้า-ส่งออก ๓. ประชาชน สามารถใช้บริการใน การดำเนินธุรกรรมที่ เกี่ยวข้องกับการ นำเข้า-ส่งออก ที่มี กระบวนการ ให้บริการแบบ เบ็ดเสร็จ ณ จุดเดียว ในรูปแบบ อิเล็กทรอนิกส์ | ๒๕๕๘ - ๒๕๕๙ | หน่วยงาน/ คณะ กรรมการ ที่ได้รับ มอบหมาย ให้มีหน้าที่ ในการ พัฒนา ธุรกรรม ทางอิเล็กทรอนิกส์ | หน่วยงาน/ คณะ กรรมการ ที่ได้รับ มอบหมาย ให้มีหน้าที่ ในการ พัฒนา ธุรกรรม ทางอิเล็กทรอนิกส์ |

| ที่ | แผนงาน/ โครงการ | วัตถุประสงค์/ สาระสำคัญ | ผลผลิต | ผลลัพธ์ | ระยะเวลา | หน่วยงาน ที่เกี่ยวข้อง | งบ ประมาณ |
|-----|---|--|---|---|-------------------|--|--|
| ๖ | การพัฒนาและ เชื่อมโยงข้อมูล ภาครัฐในการ ให้บริการ นำเข้า-ส่งออก ระหว่าง ประเทศด้วย ระบบ NSW | นำข้อมูล อิเล็กทรอนิกส์ที่ เกี่ยวข้องกับการ ให้บริการด้านการ นำเข้า-ส่งออก ที่มีความจำเป็น ในการแลกเปลี่ยน ข้อมูลระหว่าง ประเทศ มาพัฒนา เชื่อมโยงข้อมูล ระหว่างประเทศ ด้วยระบบ NSW | สามารถ เชื่อมโยงข้อมูล อิเล็กทรอนิกส์ ที่เกี่ยวข้องกับ การให้บริการ ด้านการนำเข้า- ส่งออก ระหว่าง ประเทศด้วย ระบบ NSW | สามารถแลกเปลี่ยน ข้อมูลด้านการ นำเข้า-ส่งออก ระหว่างประเทศ ผ่านระบบ NSW | ๒๕๕๘ - ๒๕๕๙ | หน่วยงาน/ คณะกรรมการ การที่มี หน้าที่ใน การพัฒนา ระบบ NSW | หน่วยงาน/ คณะกรรมการ การที่มี หน้าที่ใน การพัฒนา ระบบ NSW |
| ๗ | การตรวจสอบ ประสิทธิภาพ การเชื่อมโยง และบูรณาการ ข้อมูลภาครัฐ และการ ให้บริการใน การนำเข้า- ส่งออก | ๑. จัดตั้ง หน่วยงาน/ คณะกรรมการเพื่อ ทำหน้าที่ในการ ตรวจสอบ ประสิทธิภาพการ เชื่อมโยงและ บูรณาการข้อมูล ภาครัฐ และการ ให้บริการในการ นำเข้า-ส่งออก ๒. ให้มีการ ประเมิน ประสิทธิภาพใน การให้บริการ และ ทบทวน กระบวนการตาม โครงการการ เชื่อมโยงและ บูรณาการข้อมูล ภาครัฐในการ ให้บริการด้านการ | ๑. หน่วยงาน ผู้ทำการ ประเมินและ ตรวจสอบ ประสิทธิภาพ การเชื่อมโยง และบูรณาการ ข้อมูลภาครัฐ และการ ให้บริการในการ นำเข้า-ส่งออก ๒. มีการ ประเมิน ประสิทธิภาพใน การให้บริการ และทบทวน กระบวนการ ตามโครงการการ เชื่อมโยงและ บูรณาการข้อมูล ภาครัฐในการ ให้บริการด้าน | ๑. ทำให้ทราบข้อมูล ประสิทธิภาพในการ ให้บริการด้านการ นำเข้า-ส่งออกของ ภาครัฐ ๒. มีการทบทวนและ ปรับปรุง กระบวนการในทุก ขั้นตอนอย่างต่อเนื่อง | ๒๕๕๙ - ๒๕๖๐ | - หน่วยงาน/ คณะ กรรมการผู้ มีหน้าที่ รับผิดชอบ ในการ ตรวจสอบ ประสิทธิภาพ การ เชื่อมโยง และบูรณา การข้อมูล ภาครัฐ และการ ให้บริการใน การนำเข้า- ส่งออก | - หน่วยงาน/ คณะ กรรมการผู้ มีหน้าที่ รับผิดชอบ ในการ ตรวจสอบ ประสิทธิภาพ การ เชื่อมโยง และบูรณา การข้อมูล ภาครัฐ และการ ให้บริการใน การนำเข้า- ส่งออก |

แผนภาพที่ ๕-๒ แผนภาพแสดงแผนการดำเนินงานการเชื่อมโยงและบูรณาการข้อมูลภาครัฐในการให้บริการด้านการนำเข้า – ส่งออก



๒. แนวทางการอำนวยความสะดวกทางการค้าโดยการเพิ่มศักยภาพของระบบโลจิสติกส์ของประเทศ เพื่อรองรับการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC)

- ในการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC) จะก่อให้เกิดฐานการผลิตร่วมกันในประเทศอาเซียน อัตราภาษีอากรในอาเซียนมีอัตราเป็น “0” ประเทศไทยในฐานะประเทศที่มีความได้เปรียบในเชิงภูมิศาสตร์ ควรจะมีการเตรียมการในการเพิ่มศักยภาพของระบบโลจิสติกส์ของประเทศ โดยการขจัดอุปสรรคทางการค้าที่มีใช้ภาษี (Non-tariff barrier) ได้แก่ การต้องดำเนินการขออนุมัติอนุญาต เพื่อการนำเข้ามาในราชอาณาจักร โดยจัดให้สินค้าได้รับการชะลอการดำเนินการตามกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการขออนุญาตไว้ก่อน โดยให้ขออนุญาตนำเข้าในขณะนำออกจากพื้นที่เฉพาะสินค้าในส่วนที่ใช้บริโภคในราชอาณาจักร

- จัดตั้ง “เขตเศรษฐกิจพิเศษทางศุลกากร” เพื่อเป็นพื้นที่ที่กำหนดไว้สำหรับการประกอบพาณิชย์กรรม หรือกิจการอื่นใดที่เป็นประโยชน์แก่การเศรษฐกิจของประเทศ มุ่งเน้นกิจกรรมในเชิงพาณิชย์กรรมการบริการด้านโลจิสติกส์ และจุดกระจายสินค้าแบบครบวงจร โดยนำสินค้าที่มีฐานการผลิตอยู่ในประเทศอื่น และสินค้านำเข้ามาเพิ่มมูลค่าในพื้นที่ มาทำการบริหารจัดการในการกระจายสินค้าส่งเสริมให้นักลงทุนข้ามชาติเข้ามาใช้ประเทศไทยเป็นฐานในการบริหารการค้าและการลงทุน ในการจัดตั้งสำนักงานใหญ่ข้ามประเทศ (International Headquarters : IHQ) เพื่อทำธุรกรรม “บริการแก่ธุรกิจในเครือ” หรืออาจจัดตั้งบรรษัทการค้าระหว่างประเทศ (International Trading Centers: ITC) ในประเทศไทย เพื่อทำธุรกรรม “ซื้อขายสินค้า” เป็นหลัก อีกทั้ง ผู้ประกอบการไทย

จะได้ขยายตลาดและสินค้าจากหลากหลายประเทศ เกิดการจ้างงานในประเทศ และทำให้ภาครัฐสามารถจัดเก็บภาษีเงินได้เพิ่มมากขึ้น อันเป็นการเพิ่มศักยภาพทางเศรษฐกิจของประเทศ

แผนภาพที่ ๕-๓ ร่างพระราชบัญญัติศุลกากร (ฉบับที่ ..) พ.ศ. เรื่อง เขตเศรษฐกิจพิเศษทางศุลกากร

ร่าง
พระราชบัญญัติศุลกากร (ฉบับที่ ..)

พ.ศ.

.....

.....

.....

โดยที่เป็นการสมควรแก้ไขเพิ่มเติมกฎหมายว่าด้วยศุลกากร

มาตรา ๑ พระราชบัญญัตินี้ให้เรียกว่า “**พระราชบัญญัติศุลกากร (ฉบับที่ ..) พ.ศ.**”

มาตรา ๒ พระราชบัญญัตินี้ให้ใช้บังคับเมื่อพ้นกำหนดเก้าสิบวันนับแต่วันประกาศในราชกิจจานุเบกษาเป็นต้นไป

มาตรา ๓ ให้เพิ่มความต่อไปนี้เป็นหมวด ๑๐ ตริ เขตเศรษฐกิจพิเศษทางศุลกากร มาตรา ๙๗ เอกาเทศ มาตรา ๙๗ ทวาทศ มาตรา ๙๗ เทรส มาตรา ๙๗ จตุทศ และมาตรา ๙๗ ปันรต แห่งพระราชบัญญัติศุลกากร พุทธศักราช ๒๔๖๙

“หมวด ๑๐ ตริ

เขตเศรษฐกิจพิเศษทางศุลกากร

มาตรา ๙๗ เอกาเทศ ในหมวดนี้

“เขตเศรษฐกิจพิเศษทางศุลกากร” หมายความว่า พื้นที่ที่กำหนดไว้สำหรับการประกอบ พาณิชยกรรมหรือกิจการอื่นใดที่เป็นประโยชน์แก่การเศรษฐกิจของประเทศ โดยของที่นำเข้าไปในหรือปล่อยออกจากเขตดังกล่าวจะได้รับยกเว้นไม่อยู่ภายในบังคับของกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้องกับการศุลกากรหากได้ปฏิบัติตามที่อธิบดีกำหนด

มาตรา ๙๗ ทวาทศ เมื่อเห็นเป็นการสมควรกำหนดเขตพื้นที่ใดเป็นเขตเศรษฐกิจพิเศษทางศุลกากร ให้ตราเป็นพระราชกฤษฎีกา

ให้เขตเศรษฐกิจพิเศษทางศุลกากรอยู่ภายใต้อำนาจการตรวจค้นของพนักงานศุลกากร เช่นเดียวกับเขตควบคุมศุลกากร

มาตรา ๙๗ เทรส บรรดาของที่นำเข้าไปในหรือปล่อยออกจากเขตเศรษฐกิจพิเศษทางศุลกากร จะได้รับยกเว้นไม่อยู่ภายในบังคับของกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้องกับการศุลกากรในส่วนที่เกี่ยวกับการควบคุมการนำเข้า การส่งออก การครอบครองหรือใช้ประโยชน์ซึ่งของดังกล่าว หรือการควบคุมมาตรฐาน หรือคุณภาพ การประทับตรา หรือเครื่องหมายใด ๆ แก่ของนั้น

การกำหนดประเภท หรือชนิดของของตามวรรคแรก หลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไข ในการนำของเข้าไปในหรือปล่อยออกจากเขตเศรษฐกิจพิเศษทางศุลกากรให้เป็นไปตามที่อธิบดีประกาศกำหนด

การกำหนดประเภท หรือชนิดของของตามวรรคแรก หากของนั้นก่อให้เกิดหรืออาจก่อให้เกิดผลกระทบต่อความมั่นคงหรือความปลอดภัยของประเทศ ความสงบเรียบร้อยของประชาชน สุขภาพอนามัยของประชาชน หรือกระทบต่อสิ่งแวดล้อม หรือเป็นของซึ่งประเทศไทยมีพันธกรณีตามข้อผูกพันตามสัญญาหรือความตกลงระหว่างประเทศ ให้อธิบดีโดยความเห็นชอบของรัฐมนตรีมีอำนาจประกาศกำหนด ทั้งนี้จะกำหนด หลักเกณฑ์และเงื่อนไขใด ๆ ไว้ด้วยก็ได้

การประกาศ การยกเลิกหรือการเปลี่ยนแปลงประกาศ ให้ประกาศในราชกิจจานุเบกษา

มาตรา ๙๗ จตุทศ ให้ของที่นำเข้าไปในเขตเศรษฐกิจพิเศษทางศุลกากรได้รับสิทธิประโยชน์ทางอากรเช่นเดียวกับของที่นำเข้าไปในคลังสินค้าทัณฑ์บนตามกฎหมายว่าด้วยศุลกากร

ให้นำบทบัญญัติในหมวด ๑๐ เก็บของในคลังสินค้า และบทกำหนดโทษที่เกี่ยวข้องกับบทบัญญัติดังกล่าวมาบังคับแก่การนำเข้า การเก็บรักษา การส่งออก การควบคุม การขนถ่ายของในเขตเศรษฐกิจพิเศษทางศุลกากรและอำนาจของพนักงานเจ้าหน้าที่โดยอนุโลม

มาตรา ๙๗ ปันรต ให้อธิบดีมีอำนาจกำหนดระเบียบและวิธีปฏิบัติเกี่ยวกับการศุลกากรในพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษทางศุลกากร”

ผู้รับสนองพระบรมราชโองการ

นายกรัฐมนตรี

บรรณานุกรม

เอกสารวิจัย

“รายงานผลวิจัยประเทศที่มีความสะดวกในการประกอบธุรกิจ ๒๕๕๗ (Doing Business 2014)”
(ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก : [http : //www.fti.or.th/2011/download/technical/
Doing_Business_2014_1_643.pdf](http://www.fti.or.th/2011/download/technical/Doing_Business_2014_1_643.pdf), ๒๕๕๗.

สัมภาษณ์

ธง ตั้งศรีตระกูล, ผู้บริหารสมาพันธ์โลจิสติกส์ไทย (Thai Federation on Logistics). สัมภาษณ์.
๑๕ พฤษภาคม ๒๕๕๘.

อุรัชฎา เกตุพรหม, เลขาธิการและคณะทำงานปรับปรุงข้อมูลและระบบ National Single Window
เพื่อรองรับ AEC 2015. สัมภาษณ์. ๒๐ พฤษภาคม ๒๕๕๘.

บรรยาย

วรรณพร เทพหัสดิน ณ อยุธยา, ที่ปรึกษาการพัฒนาระบบราชการ สำนักงานคณะกรรมการพัฒนา
ระบบราชการ บรรยายเรื่อง “โครงการบูรณาการงานบริการภาครัฐให้มีประสิทธิภาพ”,
๑๗ ธันวาคม ๒๕๕๗.

สมนึก ศิริโต, ผู้อำนวยการสถาบันนวัตกรรมเทคโนโลยีสารสนเทศ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์
บรรยายเรื่อง “อนาคต e-Freight และ Port Community Systems สำหรับประเทศไทย
เพื่อการเตรียมความพร้อมเข้าสู่ AEC”, ๒๑ ตุลาคม ๒๕๕๗.

สุรางคณา วายุภาพ, ผู้อำนวยการสำนักงานพัฒนาธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ (องค์การมหาชน)
บรรยายเรื่อง “Standard - Security - Law โครงสร้างพื้นฐานที่จำเป็นต่อการ
ขับเคลื่อน National Single Window”, ๒๕๕๖.

กฎหมาย

“พระราชบัญญัติศุลกากร พ.ศ. ๒๔๖๙”, ราชกิจจานุเบกษา. เล่มที่ ๔๓, ๑๓ สิงหาคม ๒๔๖๙,
หน้า ๒๗๒-๓๕๖.

“พระราชบัญญัติอำนวยความสะดวกในการพิจารณาอนุญาตของทางราชการ พ.ศ. ๒๕๕๘”,
ราชกิจจานุเบกษา. เล่มที่ ๑๓๒, ๒๒ มกราคม ๒๕๕๘, หน้า ๑-๘.

“พระราชบัญญัติว่าด้วยธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. ๒๕๔๔”, ราชกิจจานุเบกษา. เล่มที่ ๑๑๘, ๔ ธันวาคม ๒๕๔๔, หน้า ๒๖-๔๒.

เอกสารที่ไม่ตีพิมพ์

- ศุลกากร, กรม. “คู่มือการบันทึกข้อมูลระบบ e-Export”. คู่มือปฏิบัติงาน. ๒๕๕๖.
- ศุลกากร, กรม. “คู่มือการบันทึกข้อมูลระบบ e-Import”. คู่มือปฏิบัติงาน. ๒๕๕๖.
- ศุลกากร, กรม. “รายงานผลการศึกษากาการบริหารจัดการชายแดนร่วมกัน (Coordinated Border Management (CBM))”. ๒๕๕๗.
- ศุลกากร, กรม. “สถานะการดำเนินการเชื่อมต่อ National Single Window ในปัจจุบัน”. ๒๕๕๘.
- ศุลกากร, กรม. “สรุปสาระสำคัญของความตกลงว่าด้วยการอำนวยความสะดวกทางการค้า (Agreement on Trade Facilitation: TFA)”. ๒๕๕๘.

ฐานข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์

- “การอำนวยความสะดวกทางการค้าและแนวทางการพัฒนาขีดความสามารถทางการแข่งขันของไทย” (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก : http://www.commercethaiusa.org/oca/wp-content/uploads/PDF/Competitiveness_CustomsMutualAssistanceAgreement.pdf, ๒๕๕๘.
- “ความตกลงว่าด้วยการอำนวยความสะดวกทางการค้า (AGREEMENT ON TRADE FACILITATION : TFA)” (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก : http://www2.moc.go.th/ewt_dl_link_.php?nid=7500&filename=status, ๒๕๕๘.
- “ความร่วมมือทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง (Greater Mekong Sub-Region : GMS)” (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก : <http://vigcollab.mot.go.th>, ๒๕๕๘.
- “นโยบายดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม (Digital Economy)” (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก : <http://www.mict.go.th/view/1/Digital%20Economy>, ๒๕๕๘.
- “แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ฉบับที่ ๒ (พ.ศ. ๒๕๕๖-๒๕๖๐)” (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก : <http://www.nesdb.go.th>, ๒๕๕๘.
- “แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ฉบับที่ ๒ (พ.ศ. ๒๕๕๖-๒๕๖๐)” (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก : <http://www.news.mot.go.th/motc/portal/graph/logistic2.pdf>, ๒๕๕๘.
- “พระราชบัญญัติการอำนวยความสะดวกในการพิจารณาอนุญาตของทางราชการ พ.ศ. ๒๕๕๘ ประชาชนได้อะไร” (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก : http://www.opdc.go.th/page.php?url=tab_

view&cat=N&id=471, ๒๕๕๘.

“พระราชบัญญัติการอำนวยความสะดวกในการพิจารณาอนุญาตของทางราชการ พ.ศ. ๒๕๕๘”

(ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก: http://library2.parliament.go.th/giventake/content_nla2557/law4-220158-1.pdf, ๒๕๕๘.

“ระบบ National Single Window (NSW)” (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก : [http://wiki.mof.go.th/mediawiki/index.php/%E0%B8%A3%E0%B8%B0%E0%B8%9A%E0%B8%9A_National_Single_Window_\(NSW\)](http://wiki.mof.go.th/mediawiki/index.php/%E0%B8%A3%E0%B8%B0%E0%B8%9A%E0%B8%9A_National_Single_Window_(NSW)), ๒๕๕๘.

“การศึกษาแนวทางการขับเคลื่อนการพัฒนารัฐบาลอิเล็กทรอนิกส์ของประเทศไทยภายใต้โครงการส่งเสริมศักยภาพบุคลากรด้านนโยบายเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสารของประเทศไทย” (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก : http://www.mict.go.th/assets/portals/1/files/4_cha%20_22.pdf, ๒๕๕๘.

ประวัติย่อผู้วิจัย

ชื่อ นางสาวชลิตา พันธุ์กระวี

วัน เดือน ปีเกิด ๓๐ กรกฎาคม ๒๕๐๖

การศึกษา ปี ๒๕๒๓ - ๒๕๒๖ นิติศาสตรบัณฑิต จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ปี ๒๕๓๑ - ๒๕๓๓ นิติศาสตรมหาบัณฑิต จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ปี ๒๕๔๘ - ๒๕๔๙ เนติบัณฑิตไทย

ประวัติการทำงานโดยย่อ

- ผู้เชี่ยวชาญเฉพาะด้านกฎหมายและระเบียบพิธีการศุลกากร (๒๐ พฤศจิกายน ๒๕๕๑)
- นายด่านศุลกากรแม่กลอง ด่านศุลกากรแม่กลอง (๑๐ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๓)
- ผู้อำนวยการสำนักสิทธิประโยชน์ทางภาษีอากร (๑๙ ตุลาคม ๒๕๕๓)
- ผู้อำนวยการสำนักงานศุลกากรตรวจสอบสินค้าทำอากาศยานสุวรรณภูมิ (๑๔ พฤศจิกายน ๒๕๕๔)

ตำแหน่งปัจจุบัน ผู้อำนวยการสำนักงานศุลกากรตรวจสอบสินค้าทำอากาศยานสุวรรณภูมิ
กรมศุลกากร กระทรวงการคลัง

การปฏิบัติงานพิเศษ

- อาจารย์พิเศษภาควิชาปกติ คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ วิชากฎหมายศุลกากร
- อาจารย์พิเศษร่วมบรรยาย มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ หลักสูตรประกาศนียบัตรกฎหมายภาษีอากร
- อาจารย์พิเศษร่วมบรรยาย มหาวิทยาลัยรามคำแหง หลักสูตร MBA Logistics

สรุปย่อ

ลักษณะวิชา การเศรษฐกิจ

เรื่อง แนวทางการเชื่อมโยงและบูรณาการข้อมูลภาครัฐในการให้บริการด้านการนำเข้า-ส่งออก

ผู้วิจัย นางชลิดา พันธุ์กระวี หลักสูตร การป้องกันราชอาณาจักร รุ่นที่ 57

ตำแหน่ง ผู้อำนวยการสำนักงานศุลกากรตรวจสินค้าท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ กรมศุลกากร

ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

จากอันดับดัชนีความสามารถในการแข่งขันระดับโลกจากรายงานของเว็ลด์ อีโคโนมิก ฟอรัม (The World Economic Forum: WEF) พบว่าประเทศไทยอยู่ในสถานะสูญเสียความสามารถในการแข่งขันอย่างรวดเร็วและต่อเนื่องตลอด 6 ปีที่ผ่านมา (ปี 2551-2556) โดยคาดการณ์ว่าภายในปี 2560 ประเทศไทยจะมีความสามารถในการแข่งขันต่ำที่สุดในกลุ่มประเทศ ASEAN 5

จากการวิเคราะห์การจัดอันดับความสามารถในการแข่งขันพบว่าประสิทธิภาพของภาครัฐที่ต่ำเป็นสาเหตุสำคัญที่ทำให้ประเทศขาดความสามารถในการแข่งขัน หนึ่งในสาเหตุใหญ่ที่ทำให้ไทยสูญเสียความสามารถในการแข่งขันมาจากประสิทธิภาพของภาครัฐที่ต่ำลง โดยเฉพาะด้านการบริการภาครัฐ ซึ่งขาดความชัดเจนการติดต่อหน่วยงาน ความไม่สะดวกอันเนื่องมาจากการที่ผู้ใช้บริการต้องติดต่อหลายหน่วยงานและต้องมาติดต่อหน่วยงานด้วยตนเอง อีกทั้งความซ้ำซ้อนของเอกสารที่ใช้ประกอบการดำเนินการ ซึ่งเป็นข้อมูลที่ภาครัฐมีอยู่แล้ว ส่งผลให้การบริการใช้เวลานานและขาดกรอบเวลาที่ชัดเจน ไม่สามารถติดตามสถานะของงานได้ ขาดการต่อเชื่อมกับภาคเอกชนในกระบวนการ และที่สำคัญคือขาดการป้องกันความเสี่ยงต่อการทุจริต

ผู้วิจัยในฐานะผู้ให้บริการด้านการนำเข้า-ส่งออก จึงเล็งเห็นถึงความสำคัญในการพัฒนาสภาพแวดล้อมทางการค้าที่เป็นธรรมและคาดการณ์ล่วงหน้าได้ ลดข้อจำกัดในการนำเข้าสินค้า ให้เหลือน้อยที่สุด ยกเว้นการให้บริการภาครัฐ โดยการกำหนดหลักการและแนวทางที่ชัดเจน เพื่อเป็นหลักพื้นฐานในการออกแบบและพัฒนาบริการภาครัฐในการให้บริการด้านการนำเข้า-ส่งออกทั้งระบบ นอกจากนี้ควรให้ความสำคัญกับการสร้างความโปร่งใสของกฎระเบียบและการต่อต้านการทุจริตคอร์รัปชัน

วัตถุประสงค์ของการวิจัย

1. เพื่อศึกษารูปแบบกระบวนการงานที่เกี่ยวข้องกับการให้บริการของรัฐ ในการนำเข้า-ส่งออกของไทยที่มีอยู่ในปัจจุบัน

2. เพื่อศึกษาช่องทางการบริการที่สะดวกทันสมัย รูปแบบข้อมูลที่เข้าใจง่ายและสอดคล้องกันในทุกช่องทางการติดต่อราชการ การบูรณาการข้อมูลภาครัฐด้วยการทำการตรวจสอบขั้นตอนการทำงานที่ต่อเนื่องกันบริการเบ็ดเสร็จ ณ จุดเดียวไม่ต้องติดต่อหลายหน่วยงาน มีกรอบเวลาและมาตรฐานในการให้บริการที่ชัดเจน ลดการใช้เอกสารที่ภาครัฐมีข้อมูลอยู่แล้ว ลดความเสี่ยงของการทุจริต

3. เพื่อวิเคราะห์ขั้นตอน และนำเทคโนโลยีที่เหมาะสมมาใช้กับกระบวนการงานในการอนุมัติอนุญาต (Authorization) เพื่อลดขั้นตอนให้เหลือในรูปแบบเท่าที่จำเป็น (End to End Process)

4. เพื่อศึกษาแนวทางการเชื่อมโยงและบูรณาการข้อมูลภาครัฐในการให้บริการด้านการนำเข้า-ส่งออก เพื่อให้มีกระบวนการเดียวในการจัดทำ (National Trade Gateway)

ขอบเขตของการวิจัย

การวิจัยครั้งนี้ กำหนดขอบเขตการศึกษา เป็นการอธิบายถึงขั้นตอนพิธีการศุลกากร กฎหมาย ข้อกำหนด และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการให้บริการด้านการนำเข้า-ส่งออก ทั้งนี้ เพื่อให้มีความรับรู้ร่วมกันในการทำงานตามขั้นตอนทางธุรกิจ (Business Process) ที่ได้รับการบูรณาการ แล้วนำไปสู่กรอบทิศทางการจัดทำกฎหมายที่ใช้ร่วมกันทุกหน่วยงาน ที่เอื้อให้เกิดกระบวนการเดียวในการทำงานระหว่างหน่วยงาน เพื่อให้การให้บริการประชาชนเป็นไปได้อย่างราบรื่น โดยมีกฎหมายเป็นเครื่องสนับสนุน

วิธีดำเนินการวิจัย

การวิจัยเป็นการวิจัยเชิงคุณภาพ เน้นวิจัยเฉพาะการดำเนินการที่เกี่ยวข้องกับขั้นตอนพิธีการศุลกากร กฎหมาย ข้อกำหนด และระบบที่ใช้ใช้ในการบริการด้านการนำเข้า-ส่งออก การศึกษาเปรียบเทียบกระบวนการและกฎหมายที่ใช้ร่วมกัน รวมถึงการสัมภาษณ์เชิงลึกจากผู้บริหารหน่วยงานภาครัฐที่ให้บริการด้านการนำเข้า-ส่งออก เพื่อให้เกิดการเชื่อมโยงและบูรณาการข้อมูลภาครัฐในการให้บริการด้านการนำเข้า-ส่งออก อย่างมีประสิทธิภาพ

ผลการวิจัย

การเชื่อมโยงและการบูรณาการข้อมูลภาครัฐในการให้บริการด้านการนำเข้า-ส่งออก ผู้วิจัยขอเสนอแนวทางในการดำเนินการ ดังนี้

1. สร้างกระบวนการที่มีความถูกต้อง แม่นยำ สะดวก แน่นอน ลดปฏิสัมพันธ์และประกันเวลา โดยหากเอกสารครบถ้วน จะสามารถได้รับการบริการจากหน่วยงานรัฐ โดยผู้ประกอบการไม่ต้องพบเจ้าหน้าที่ของรัฐ

1.1 “ถูกต้อง แม่นยำ” เป้าหมายในการดำเนินการเชื่อมโยงและบูรณาการข้อมูลภาครัฐในการให้บริการด้านการนำเข้าส่งออก (Business Processes for Trade Facilitation Concept) การจัดทำคู่มือสำหรับประชาชนจะทำให้ประชาชนผู้รับบริการทราบถึงวิธีการยื่นคำขอ ขั้นตอนระยะเวลาในการพิจารณา เอกสารหลักฐานที่ต้องใช้ยื่นพร้อมคำขอ และค่าธรรมเนียมต่างๆ ที่จะติดประกาศไว้ให้เห็น

1.2 “สะดวก แน่นนอน” หากกระบวนการใดที่ต้องชี้แจงเป็นการเฉพาะ ต้องมีการจัดทำประกาศกระบวนการที่ต้องมีการชี้แจงเฉพาะ ทำให้สามารถกำหนดรูปแบบกระบวนการที่เหมาะสมในการเชื่อมโยงและบูรณาการข้อมูลภาครัฐในการให้บริการด้านการนำเข้า-ส่งออก

1.3 “ลดปฏิสัมพันธ์ ประกันเวลา” ในการยื่นคำขอรับบริการ หากเอกสารครบถ้วนตามประกาศ ผู้ประกอบการสามารถได้รับการอนุมัติอนุญาต ตามระยะเวลาที่กำหนดไว้ โดยไม่ต้องพบเจ้าหน้าที่ของรัฐ

1.4 “พัฒนา ปรับปรุง ต่อเนื่อง” หน่วยงานราชการยังต้องทบทวนกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการอนุมัติอนุญาตทุก 5 ปี

2. แผนงานสู่ความสำเร็จ (Plans to reach the goals) ในการเชื่อมโยงและบูรณาการข้อมูลภาครัฐในด้านการนำเข้าส่งออก

2.1 การจัดทำกระบวนการ “Business Process” ของแต่ละหน่วยงาน โดยแบ่งประเภทของกระบวนการที่ต้องมีปฏิสัมพันธ์ และไม่มีปฏิสัมพันธ์ให้ชัดเจน นำเทคโนโลยีที่เหมาะสมมาใช้กับกระบวนการ Authorization โดยสร้างกระบวนการในการอนุมัติหรืออนุญาต (Authorization)

2.2 การวิเคราะห์ขั้นตอน และนำเทคโนโลยีสารสนเทศที่เหมาะสมมาใช้กับกระบวนการอิเล็กทรอนิกส์ที่สามารถตอบรับอัตโนมัติ “Technology Authorization”

ในการจัดทำกระบวนการที่เป็นธุรกรรมที่เอกชนมีความเกี่ยวข้องกับภาครัฐ ในการยื่นคำขอตามพระราชบัญญัติการอำนวยความสะดวกในการพิจารณาอนุญาตของทางราชการ พ.ศ. 2558 มีการกำหนดให้ยื่นคำขอผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์แทนการมายื่นคำขอด้วยตนเอง ภาครัฐจึงควรเลือกกระบวนการที่เหมาะสม และประชาชนสามารถเข้าถึงได้โดยง่าย โดยมีการนำเทคโนโลยีสารสนเทศที่เหมาะสมมาใช้กับกระบวนการอิเล็กทรอนิกส์ที่สามารถตอบรับอัตโนมัติ “Technology Authorization” อาทิเช่น ระบบ National Contact Information System (NCIS) ซึ่งเป็นระบบการสร้างหน้าต่างในการยื่นเอกสารต่างๆ ตามแบบฟอร์มย่อยของแต่ละหน่วยงาน ตามความเคยชินของเอกสารกระดาษ โดยสามารถลงลายมือชื่ออิเล็กทรอนิกส์ได้ (Digital Signature) ประชาชนหรือผู้ประกอบการสามารถเข้ามาที่หน้าต่างนี้กรอกเอกสารได้ที่จุดเดียวแบบไม่ซ้ำซ้อน หน่วยงานรัฐสามารถรับข้อมูลและตอบกลับ

ข้อมูลได้ โดยไม่ต้องปรับเปลี่ยนระบบงาน ซึ่งหากมีความกังวลในการยืนยันตัวบุคคลทางอิเล็กทรอนิกส์ก็สามารถนำเทคโนโลยี Trusted electronic Document Authority (TeDA) ซึ่งเป็นการจัดเก็บเอกสารอิเล็กทรอนิกส์ (e-Document) แบบถาวร โดยจัดตั้งระบบรับรองและจัดเก็บเอกสาร ด้วยเทคโนโลยีโครงสร้างพื้นฐานกุญแจสาธารณะ (Public Key Infrastructure: PKI) ในการยืนยันตัวบุคคลทางอิเล็กทรอนิกส์ ร่วมกับการบริหารจัดการเอกสารอิเล็กทรอนิกส์ โดยในการจัดเก็บข้อมูลมีความจำเป็นต้องมีการจัดเก็บข้อมูลไว้ในฐานข้อมูลเดียวกัน เป็นฐานข้อมูลกลางของประเทศ (Data Center)

2.3 การจัดทำกระบวนการงาน “End to End Process” ของการนำเข้า-ส่งออกทั้งหมดให้มีความชัดเจน และลดขั้นตอนให้เหลือในรูปแบบเท่าที่จำเป็น โดยหลังจากการแบ่งประเภทของกระบวนการที่ต้องมีปฏิสัมพันธ์และไม่มีปฏิสัมพันธ์กับหน่วยงานอื่น ๆ ตามกระบวนการ Business Process แล้วจึงนำข้อมูลทั้งหมดมาบูรณาการ โดยการหาจุดเชื่อมของหน่วยงานในแต่ละขั้นตอน และลดขั้นตอนให้เหลือในรูปแบบเท่าที่จำเป็น เพื่อสร้างกระบวนการที่ลดปฏิสัมพันธ์และประกันเวลาของกระบวนการทั้งหมด และนำไปสู่ขั้นตอนของการบูรณาการและเชื่อมโยงเอกสารที่จำเป็นในการนำเข้า-ส่งออก เพื่อให้สามารถใช้ข้อมูลร่วมกันได้อย่างสมบูรณ์ ซึ่งจะเป็นการลดระยะเวลาในการผ่านพิธีการนำเข้า-ส่งออกได้อย่างมีประสิทธิภาพ

2.4 การพัฒนาต่อยอดเป็นระบบ Trade Gateway ในการให้บริการด้านการนำเข้า-ส่งออก ด้วยการออกแบบระบบออนไลน์และพัฒนาระบบครอบคลุมครบวงจรการบริการธุรกรรมสำหรับการนำเข้า-ส่งออก ให้ครอบคลุมได้ทั้งภาครัฐและภาคเอกชน ซึ่งจะเป็เครื่องมือสนับสนุนให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางทางการค้าในภูมิภาคอาเซียนได้

ข้อเสนอแนะ

1. แนวทางการเชื่อมโยงและบูรณาการข้อมูลภาครัฐในการให้บริการด้านการนำเข้า-ส่งออก โดยการพัฒนา ระบบ National Single Window (NSW) และกระบวนการอย่างง่ายทางอิเล็กทรอนิกส์ที่มีการตอบรับอัตโนมัติ (Trade Facilitation Authorization)

- การเชื่อมโยงข้อมูลในระบบ National Single Window (NSW) อย่างเต็มรูปแบบสำหรับประเทศไทย ในขั้นตอนของการจัดทำใบขนสินค้าได้เข้าสู่กระบวนการศุลกากรไร้เอกสาร (Paperless) และมีการส่งผ่านข้อมูลกับภาคเอกชนด้วยระบบ NSW แล้ว สิ่งที่ต้องเร่งดำเนินการ คือ จัดทำระบบเอกสารอิเล็กทรอนิกส์ภาคการขนส่ง ทั้งทางเรือ ทางการบิน และรถบรรทุก ข้ามพรมแดน และเชื่อมโยงข้อมูลกับกรมศุลกากรด้วยระบบ NSW

- สำหรับการเชื่อมโยงข้อมูลระหว่างเอกชนกับหน่วยงานภาครัฐ ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการขออนุมัติอนุญาต ตามพระราชบัญญัติการอำนวยความสะดวกในการพิจารณาอนุญาตของทางราชการ พ.ศ. 2558 และการเชื่อมโยงระบบระหว่างหน่วยงานภาครัฐด้วยกันเอง ซึ่งเป็นการดำเนินการกับข้อมูลที่มีต้องมีการส่งผ่านไปยังคู่ค้าต่างประเทศ ผู้วิจัยเสนอแนะให้มีการเชื่อมโยงข้อมูลโดยใช้มาตรฐานข้อมูลที่เป็นสากล แต่จัดทำโดยกระบวนการอย่างง่ายทางอิเล็กทรอนิกส์ที่มีการตอบรับอัตโนมัติ (Trade Facilitation Authorization) ที่เอื้อต่อการอำนวยความสะดวกทางการค้า และสอดคล้องกับระบบงานที่ภาคเอกชนมีอยู่แล้ว และประชาชนสามารถเข้าถึงได้โดยง่าย

- ในการบริหารจัดการข้อมูลของชาติ ต้องจัดให้มีหน่วยงานที่ทำงานร่วมกันแบบบูรณาการภายใต้คณะกรรมการชุดเดียวในการกำกับดูแลมาตรฐานการจัดทำข้อมูลและฐานข้อมูลของชาติ (Data Center) เพื่อให้เกิดความเป็นเอกภาพในการปฏิบัติ

2. แนวทางการอำนวยความสะดวกทางการค้าโดยการเพิ่มศักยภาพของระบบโลจิสติกส์ของประเทศ เพื่อรองรับการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC)

- ในการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC) จะก่อให้เกิดฐานการผลิตร่วมกันในประเทศอาเซียน อัตราภาษีอากรในอาเซียนมีอัตราเป็น “0” ประเทศไทยในฐานะประเทศที่มีความได้เปรียบในเชิงภูมิศาสตร์ ควรจะมีการเตรียมการในการเพิ่มศักยภาพของระบบโลจิสติกส์ของประเทศ โดยการขจัดอุปสรรคทางการค้าที่มีไม่ภาษี (Non-Tariff Barrier) ได้แก่ การต้องดำเนินการขออนุมัติอนุญาต เพื่อการนำเข้าในราชอาณาจักร โดยจัดให้สินค้าได้รับการชะลอการดำเนินการตามกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการขออนุญาตไว้ก่อน โดยให้ขออนุญาตนำเข้าในขณะนำออกจากพื้นที่เฉพาะสินค้าในส่วนที่ใช้บริโภคในราชอาณาจักร

- จัดตั้ง “เขตเศรษฐกิจพิเศษทางศุลกากร” เพื่อเป็นพื้นที่ที่กำหนดไว้สำหรับการประกอบพาณิชย์กรรม หรือกิจการอื่นใดที่เป็นประโยชน์แก่การเศรษฐกิจของประเทศ มุ่งเน้นกิจกรรมในเชิงพาณิชย์กรรมการบริการด้านโลจิสติกส์ และจุดกระจายสินค้าแบบครบวงจร โดยนำสินค้าที่มีฐานการผลิตอยู่ในประเทศอื่น และสินค้านำเข้ามาเพิ่มมูลค่าในพื้นที่ มาทำการบริหารจัดการในการกระจายสินค้าส่งเสริมให้นักลงทุนข้ามชาติเข้ามาใช้ประเทศไทยเป็นฐานในการบริหารการค้าและการลงทุน ในการจัดตั้งสำนักงานใหญ่ข้ามประเทศ (International Headquarters: IHQ) เพื่อทำธุรกรรม “บริการแก่ธุรกิจในเครือ” หรืออาจจัดตั้งบรรษัทการค้าระหว่างประเทศ (International Trading Centers: ITC) ในประเทศไทย เพื่อทำธุรกรรม “ซื้อขายสินค้า” เป็นหลัก อีกทั้งผู้ประกอบการไทยจะได้ขยายตลาดและสินค้าจากหลากหลายประเทศ เกิดการจ้างงานในประเทศ และทำให้ภาครัฐสามารถจัดเก็บภาษีเงินได้เพิ่มมากขึ้น อันเป็นการเพิ่มศักยภาพทางเศรษฐกิจของประเทศ