

แนวทางการเพิ่มประสิทธิภาพการอำนวยความสะดวก
ทางด้านการค้าเพื่อความยั่งยืนทางเศรษฐกิจ

โดย

นายฐิติเศรษฐ์ เศรษฐบุตร
นักวิชาการเชี่ยวชาญ
กรมเจรจาการค้าระหว่างประเทศ

นักศึกษาวิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร
หลักสูตรป้องกันราชอาณาจักร รุ่นที่ 60
ประจำปีการศึกษา พุทธศักราช 2560 – 2561

บทคัดย่อ

เรื่อง **แนวทางการเพิ่มประสิทธิภาพการอำนวยความสะดวกทางการค้า
เพื่อความยั่งยืนทางเศรษฐกิจ**

ลักษณะวิชา **การเศรษฐกิจ**

ผู้วิจัย **นายฉัตรชัย เศรษฐบุตร** **หลักสูตร วปอ. รุ่นที่ 60**

ในสภาพเศรษฐกิจโลกที่มีความเชื่อมโยงระหว่างกันสูง จากห่วงโซ่การผลิตสินค้ามีการกระจายตัวไปในหลายประเทศ ตามข้อได้เปรียบทางการแข่งขันของประเทศนั้นๆ การค้าขายระหว่างประเทศจึงเป็นกลไกขับเคลื่อนสำคัญของระบบเศรษฐกิจในยุคปัจจุบัน การเคลื่อนไหวของสินค้าทุนและวัตถุดิบที่มีความไหลลื่น ได้กลายเป็นปัจจัยที่นักลงทุนพิจารณา และเป็นช่องทางที่ผู้ประกอบการขนาดกลางและขนาดย่อมสามารถก้าวเข้าสู่ตลาดต่างประเทศได้ อย่างไรก็ตาม ในปัจจุบันธุรกิจไทยเผชิญกับอุปสรรคในการค้าขายสินค้าระหว่างประเทศ กับกระบวนการเคลื่อนย้ายสินค้าที่มีความซับซ้อนและใช้เอกสารจำนวนมาก ประกอบกับกฎระเบียบรายสินค้าที่มีอยู่เป็นจำนวนมาก ปัญหาและอุปสรรคเหล่านี้เป็นที่มาของแนวคิดการอำนวยความสะดวกทางการค้า ซึ่งคือการลดอุปสรรคทางการค้าขายสินค้าระหว่างประเทศที่เกิดจากกระบวนการของภาครัฐ และการทำให้กระบวนการส่งออกและนำเข้ามีความกระชับ ทันสมัย และได้มาตรฐานสากล เอกสารวิจัยฉบับนี้จึงจัดทำขึ้นเพื่อ 1. ศึกษาผลกระทบที่เกิดจากมาตรการอำนวยความสะดวกทางการค้าต่อเศรษฐกิจ และความมั่นคง 2. วิเคราะห์จุดแข็งและจุดที่ควรได้รับการปรับปรุงของระบบการอำนวยความสะดวกทางการค้าของประเทศไทย 3. เสนอแนะแนวทางเพิ่มประสิทธิภาพการอำนวยความสะดวกทางการค้า เพื่อความยั่งยืนทางเศรษฐกิจ โดยขอบเขตของการวิจัยจะศึกษาเชิงลึกเฉพาะมิติที่เกี่ยวข้องกับพิธีการศุลกากรและบริการที่เกี่ยวข้องกับการค้า โดยวิธีดำเนินการวิจัยจะเป็นการเก็บข้อมูลทุติยภูมิ ข้อมูลปฐมภูมิ และวิเคราะห์ข้อมูลที่ได้มาเพื่อจัดทำข้อเสนอแนะ ประโยชน์ที่ได้รับจากการวิจัยคือ 1. ได้รับทราบถึงผลกระทบของมาตรการการอำนวยความสะดวกทางการค้าต่อเศรษฐกิจและความมั่นคง 2. ได้รับทราบสถานะและพัฒนาการของระบบการอำนวยความสะดวกทางการค้าของประเทศไทย จุดแข็งและจุดที่ควรได้รับการปรับปรุง และ 3. ได้ข้อเสนอแนะแนวทางการเพิ่มประสิทธิภาพการอำนวยความสะดวกทางการค้าเพื่อความยั่งยืนทางเศรษฐกิจ

คำนำ

เอกสารวิจัยฉบับนี้จัดทำขึ้นเพื่อศึกษาแนวทางการเพิ่มประสิทธิภาพการอำนวยความสะดวกทางการค้าเพื่อความยั่งยืนทางเศรษฐกิจโดยมุ่งเน้นมิติที่เกี่ยวกับพิธีการศุลกากรและบริการที่เกี่ยวข้องกับการค้า โดยผ่านการเก็บข้อมูลทั้งปฐมภูมิและทุติยภูมิ เพื่อนำมาประกอบการวิเคราะห์ โดยเนื้อหาเอกสารวิจัยฉบับนี้ประกอบไปด้วย 5 บท ได้แก่ บทที่ 1 บทนำ บทที่ 2 การทบทวนวรรณกรรมและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง บทที่ 3 การวิเคราะห์การอำนวยความสะดวกทางการค้าของประเทศไทยกับประเทศสิงคโปร์ บทที่ 4 ผลการวิเคราะห์วิธีการ แนวทางเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการอำนวยความสะดวกทางการค้าของไทย และบทที่ 5 สรุปและข้อเสนอแนะ

ผู้จัดทำหวังว่าเอกสารวิจัยชิ้นนี้จะเป็นประโยชน์ในการนำข้อเสนอแนะที่ได้ไปปรับปรุงเพิ่มประสิทธิภาพการอำนวยความสะดวกทางการค้าได้ตามที่ตั้งใจไว้ และขอขอบคุณผู้เชี่ยวชาญและนักวิชาการที่ได้กรุณาให้ข้อมูลเชิงลึกประกอบการจัดทำเอกสารวิจัยนี้

(นายฐิติเศรษฐ์ เศรษฐบุตร)
นักศึกษาวิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร
หลักสูตร วปอ. รุ่นที่ 60
ผู้วิจัย

กิตติกรรมประกาศ

เอกสารวิจัยฉบับนี้สำเร็จได้ด้วยความสนับสนุนจากหลายฝ่าย ผู้วิจัยขอขอบคุณ ดร. นิลสุวรรณ ลีลาธรรม ดร.ทรงวุฒิ ไกรภัสสรพงษ์ จากสภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย ดร.ปิยะนุช มาลากุล ณ อยุธยา คุณธวัชชัย เศรษฐจินดา จากสภาหอการค้าแห่งประเทศไทย คุณกัญญภัค ตันติพิพัฒน์พงศ์ จากสภาผู้ขนส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย คุณกฤติกา ปั้นประเสริฐ ผู้อำนวยการ สำนักกฎหมาย กรมศุลกากร คุณวรรณดี เมลาพันธ์ ผู้เชี่ยวชาญด้านนวัตกรรมเทคโนโลยีสารสนเทศ กรมศุลกากร คุณฐิตินันทนา ตันศรีสกุล ผู้อำนวยการ สำนักงานส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ กรุงสิงคโปร์ ดร. วรรณวิทย์ อาชูปุตร และ ดร. รัชดา เจียสกุล นักวิชาการ ที่กรุณาให้ข้อมูล ข้อคิดเห็น ข้อเสนอแนะ ต่อการจัดทำเอกสารวิจัยฉบับนี้

ขอขอบคุณ นาวาอากาศเอกหญิง ดร.คณินิจ อนุโรจน์ พลโท ไสรัจ ร่วมพุ่ม พันเอกหญิง สรัญญา กิจสำนอง อาจารย์ที่ปรึกษา ซึ่งกรุณาสละเวลา ให้ความรู้และคำแนะนำตลอดการทำงานวิจัย

(นายฐิติเศรษฐ์ เศรษฐบุต)

นักศึกษาวิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร

หลักสูตร วปอ. รุ่นที่ 60

ผู้วิจัย

สารบัญ

	หน้า
บทคัดย่อ	ก
คำนำ	ข
กิตติกรรมประกาศ	ค
สารบัญ	ง
สารบัญตาราง	จ
สารบัญแผนภาพ	ฉ
บทที่ 1 บทนำ	1
ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา	1
วัตถุประสงค์การวิจัย	2
ขอบเขตของการวิจัย	2
วิธีดำเนินการวิจัย	2
ประโยชน์ที่ได้รับจากการวิจัย	3
บทที่ 2 การทบทวนวรรณกรรมและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง	4
การอำนวยความสะดวกทางการค้า	4
องค์ประกอบของการอำนวยความสะดวกทางการค้า	6
กฎหมาย กฎระเบียบ มีผลต่อการอำนวยความสะดวกทางการค้าอย่างไร	7
ต้นทุนของการอำนวยความสะดวกทางการค้าที่มีต่อความสามารถในการแข่งขันของประเทศ	7
ผลกระทบของการอำนวยความสะดวกทางการค้าต่อเศรษฐกิจ	8
ผลกระทบของการอำนวยความสะดวกทางการค้าต่อความมั่นคง	14
สรุป	15
บทที่ 3 การวิเคราะห์การอำนวยความสะดวกทางการค้าของประเทศไทยกับประเทศสิงคโปร์	18
สถานะของการอำนวยความสะดวกทางการค้าของประเทศไทยในปัจจุบัน	18
การอำนวยความสะดวกทางการค้าของสิงคโปร์	21

สารบัญ (ต่อ)

	หน้า
การอำนวยความสะดวกทางการค้าของไทยและสิ่งค้ำประกันในมุมมองขององค์กร ระหว่างประเทศ	26
การวิเคราะห์ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการอำนวยความสะดวก ทางการค้าในประเทศไทย	34
กรณีศึกษาการดำเนินงาน Single Window ของประเทศไทย	35
กรณีศึกษาการบริหารจัดการการขอวีซ่าของบริษัท VFS ในอาเซียน	37
กรณีศึกษาการจัดทำหนังสือเดินทางของไทยโดยเอกชน	38
สรุป	38
บทที่ 4 ผลการวิเคราะห์วิธีการ/แนวทางเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการอำนวยความสะดวก ทางการค้าของไทย	40
การวิเคราะห์จุดแข็งและจุดที่ควรได้รับการปรับปรุงการอำนวยความสะดวก ทางการค้า	40
การพัฒนากฎหมาย กฎระเบียบทางการค้าเพื่อสนับสนุน เพิ่มประสิทธิภาพการ อำนวยความสะดวกทางการค้า	42
การศึกษาโครงการความร่วมมือกับภาคเอกชนในการดำเนินการเพิ่ม ประสิทธิภาพการอำนวยความสะดวกทางการค้า	44
การศึกษาการนำการวิเคราะห์ข้อมูลไปใช้เพื่ออำนวยความสะดวกทางการค้า	45
ผลการสัมภาษณ์เชิงลึกผู้เชี่ยวชาญภาครัฐ ภาคเอกชน และนักวิชาการ	49
ข้อเสนอแนะแนวทางการปรับปรุงมาตรการและระบบการอำนวยความสะดวก ทางการค้าของประเทศไทย	51
สรุป	58
บทที่ 5 สรุปและข้อเสนอแนะ	60
สรุป	60
ข้อเสนอแนะ	66
บรรณานุกรม	69
ภาคผนวก	70
ประวัติย่อผู้วิจัย	72

สารบัญแผนภาพ

แผนภาพที่	หน้า
2-1	6
3-1	19
3-2	20
3-3	23
3-4	23
3-5	24
3-6	26
3-7	28
3-8	29
3-9	30
3-10	31
3-11	32
3-12	34
3-13	35
4-1	42
4-2	52
4-3	54
4-4	56

บทที่ 1

บทนำ

ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

ในสภาพเศรษฐกิจโลกที่มีความเชื่อมโยงระหว่างกันสูง จากห่วงโซ่การผลิตสินค้ามีการกระจายตัวไปในหลายประเทศ ตามข้อได้เปรียบทางการแข่งขันของประเทศนั้นๆ การค้าขายระหว่างประเทศจึงเป็นกลไกขับเคลื่อนสำคัญของระบบเศรษฐกิจในยุคปัจจุบัน การเคลื่อนไหวของสินค้าทุนและวัตถุดิบที่มีความไหลลื่น ได้กลายเป็นปัจจัยที่นักลงทุนพิจารณา และเป็นช่องทางที่ผู้ประกอบการขนาดกลางและขนาดย่อมสามารถก้าวเข้าสู่ตลาดต่างประเทศได้ อย่างไรก็ตาม ในปัจจุบันธุรกิจไทยเผชิญกับอุปสรรคในการค้าขายสินค้าระหว่างประเทศ กับกระบวนการเคลื่อนย้ายสินค้าที่มีความซับซ้อนและใช้เอกสารจำนวนมาก ประกอบกับกฎระเบียบรายสินค้าที่มีอยู่เป็นจำนวนมาก

นอกจากนี้ World Bank (2016) รายงานว่า ในปี 2559 ประเทศไทยมีการส่งออกนำเข้าสินค้าคิดมูลค่าเป็นร้อยละ 100.6 ของขนาดเศรษฐกิจ (ผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ) ในขณะที่การบริโภคในประเทศทั้งในระดับครัวเรือนและภาครัฐมีมูลค่าคิดเป็นสัดส่วนประมาณร้อยละ 63.3 ซึ่งสะท้อนว่าอุปสงค์ในต่างประเทศเป็นแหล่งรายได้สำคัญของประเทศ ดังนั้น กระบวนการเคลื่อนย้ายสินค้าข้ามแดนที่ไหลลื่นจะเป็นปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่อความยั่งยืนทางเศรษฐกิจของประเทศเป็นอย่างยิ่ง ภาครัฐจึงต้องให้ความสำคัญกับการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่เกี่ยวข้องกับการค้าระหว่างประเทศ ทั้งในเชิงกายภาพและเชิงสถาบันเพื่อสนับสนุนภาคส่งออกของไทย โดยเชิงกายภาพนี้จะรวมถึงโครงสร้างระบบขนส่งหรือระบบโทรคมนาคม ส่วนเชิงสถาบัน คือ กฎหมายและกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง

ปัญหาและอุปสรรคเหล่านี้เป็นที่มาของแนวคิดการอำนวยความสะดวกทางการค้า ซึ่งคือการลดอุปสรรคทางการค้าขายสินค้าระหว่างประเทศที่เกิดจากกระบวนการของภาครัฐ และการทำให้กระบวนการส่งออกและนำเข้ามีความกระชับ ทันสมัย และได้มาตรฐานสากล (WTO, 2015) จึงได้กลายมาเป็นประเด็นที่ประเทศต่างๆ ให้ความสำคัญ ทั้งนี้ การอำนวยความสะดวกทางการค้ามีองค์ประกอบหลัก 3 ส่วน ได้แก่ 1. พิธีการศุลกากรและมาตรการทางการค้า (Customs and Regulatory Trade Procedures) หรือในเชิงการปฏิบัติ คือ มิติที่เกี่ยวกับกฎหมาย กฎระเบียบ และพิธีการการเคลื่อนย้ายสินค้าข้ามพรมแดน 2. โครงสร้างพื้นฐานทางการค้าและการขนส่ง (Trade and Transport Infrastructures) อันได้แก่คุณภาพของระบบขนส่ง ถนน รถไฟ อากาศยาน และท่าเรือ

และ 3. บริการที่เกี่ยวข้องกับการค้า (Trade-Related Services) เช่น บริการขนส่ง หรือบริการตัวแทนพิธีการศุลกากร เป็นต้น โดยสำหรับการศึกษาในครั้งนี้ จะมุ่งเน้นไปที่มิติแรกและมิติที่สาม ซึ่งหน่วยงานภาครัฐมีส่วนเกี่ยวข้องโดยตรง

วัตถุประสงค์ของการวิจัย

1. เพื่อศึกษาผลกระทบที่เกิดจากมาตรการอำนวยความสะดวกทางการค้าต่อเศรษฐกิจและความมั่นคง
2. เพื่อวิเคราะห์จุดแข็งและจุดที่ควรได้รับการปรับปรุงของระบบการอำนวยความสะดวกทางการค้าของประเทศไทย
3. เพื่อเสนอแนะแนวทางเพิ่มประสิทธิภาพการอำนวยความสะดวกทางการค้า เพื่อความยั่งยืนทางเศรษฐกิจ

ขอบเขตของการวิจัย

การศึกษาเรื่องการอำนวยความสะดวกทางการค้าในที่นี้จะศึกษาเชิงลึกเฉพาะมิติที่เกี่ยวข้องกับพิธีการศุลกากรและบริการที่เกี่ยวข้องกับการค้าเท่านั้น ส่วนในมิติของโครงสร้างพื้นฐานทางการค้าและการขนส่ง จะเป็นการให้ข้อเสนอแนะเบื้องต้น

วิธีดำเนินการวิจัย

การวิจัยครั้งนี้เป็นการวิจัยเชิงคุณภาพ (Qualitative Research) มีวิธีดำเนินการวิจัยดังนี้

1. การเก็บข้อมูลทุติยภูมิ ผ่านการศึกษาแนวคิด ทฤษฎี และการวิจัยที่เกี่ยวข้องกับผลกระทบของมาตรการการอำนวยความสะดวกทางการค้า ต่อระบบเศรษฐกิจ ทั้งในด้านของการบริโภคในประเทศ การจัดเก็บภาษีและการใช้จ่ายของรัฐ การลงทุน การนำเข้า และการส่งออก รวมถึงตัวชี้วัดสากลด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้า
2. การเก็บข้อมูลปฐมภูมิ ผ่านการสัมภาษณ์เชิงลึกผู้เชี่ยวชาญ 10 ท่าน ซึ่งเป็นตัวแทนจากภาคเอกชนเช่น สมาอุตสาหกรรม สมาหอการค้า สมาผู้ขนส่งสินค้าทางเรือ และ ตัวแทนจากภาครัฐ เช่น ตัวแทนจากกรมศุลกากร และ ตัวแทนจากกรมส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ ตลอดจนนักวิชาการผู้เชี่ยวชาญด้านการค้าระหว่างประเทศ (รายชื่อผู้เชี่ยวชาญดังแสดงในภาคผนวก)
3. การวิเคราะห์ข้อมูล โดยนำข้อมูลที่ได้จากข้อ 1. และ 2. มาทำการวิเคราะห์เชิงเนื้อหา เพื่อได้คำตอบตามวัตถุประสงค์ที่ตั้งไว้

ประโยชน์ที่ได้รับจากการวิจัย

1. ได้รับทราบถึงผลกระทบของมาตรการการอำนวยความสะดวกทางการค้าต่อเศรษฐกิจและความมั่นคง
2. ได้รับทราบสถานะและพัฒนาการของระบบการอำนวยความสะดวกทางการค้าของประเทศไทย จุดแข็งและจุดที่ควรได้รับการปรับปรุง
3. ได้ข้อเสนอแนะแนวทางการเพิ่มประสิทธิภาพการอำนวยความสะดวกทางการค้าเพื่อความยั่งยืนทางเศรษฐกิจ

คำจำกัดความ

การอำนวยความสะดวกทางการค้า หมายถึง การลดอุปสรรคทางการค้าขายสินค้าระหว่างประเทศที่เกิดจากกระบวนการของภาครัฐ โดยการทำให้กระบวนการส่งออกและนำเข้ามีความกระชับ ทันสมัย และได้มาตรฐานสากล (World Trade Organization, 2015)

ความยั่งยืนทางเศรษฐกิจ หมายถึง การเติบโตของระบบเศรษฐกิจที่มีความยั่งยืน มีการโตอย่างเสมอภาค มีความเท่าเทียมและการกระจายรายได้ ประชากรมีคุณภาพชีวิต และธุรกิจสามารถเติบโตได้

บทที่ 2

การทบทวนวรรณกรรมและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

สำหรับบทนี้ จะเป็นการนำเสนอวรรณกรรมที่เกี่ยวข้อง โดยในลำดับแรก จะเป็นเนื้อหาว่าด้วยนิยามและองค์ประกอบของการอำนวยความสะดวกทางการค้าจากแหล่งต่างๆ ต่อมาเป็นประเด็นเรื่องผลกระทบของการอำนวยความสะดวกทางการค้าต่อเศรษฐกิจและความมั่นคง และสุดท้ายเป็นเรื่องของมุมมองต่างชาติต่อการอำนวยความสะดวกทางการค้าในประเทศไทย โดยพิจารณาจากดัชนีต่างๆ ที่มีความน่าเชื่อถือและได้รับการยอมรับ ซึ่งข้อมูลนี้จะทำให้ได้ทราบถึงความก้าวหน้าของมาตรการหรือระบบการอำนวยความสะดวกทางการค้าในประเทศไทย และมีมติที่ประเทศไทยเด่นอยู่แล้วหรือควรได้รับการปรับปรุง โดยประเด็นที่ได้รับการศึกษามีดังต่อไปนี้

1. การอำนวยความสะดวกทางการค้า
2. องค์ประกอบของการอำนวยความสะดวกทางการค้า
3. กฎหมาย กฎระเบียบ มีผลต่อการอำนวยความสะดวกทางการค้าอย่างไร
4. ต้นทุนของการอำนวยความสะดวกทางการค้าที่มีต่อความสามารถในการแข่งขันของประเทศ
5. ผลกระทบของการอำนวยความสะดวกทางการค้าต่อเศรษฐกิจ
6. ผลกระทบของการอำนวยความสะดวกทางการค้าต่อความมั่นคง
7. สรุป

การอำนวยความสะดวกทางการค้า

ปริมาณและความซับซ้อนทางการค้า (Trade Volumes and Complexity) ที่เพิ่มขึ้นในช่วงหลายปีที่ผ่านมาได้เปลี่ยนแปลงสภาพแวดล้อมของการค้าระหว่างประเทศอย่างมาก หนึ่งในสภาพแวดล้อมที่เปลี่ยนแปลงไปคือ การเพิ่มขึ้นของต้นทุนแฝง (Hidden Cost) ในการทำธุรกิจ อันเกิดจากความไม่สะดวกต่างๆ ในการทำธุรกิจระหว่างประเทศ เช่น พิธีการศุลกากรที่ซับซ้อนและยุ่งยาก พิธีการขออนุญาตต่างๆ ที่เกี่ยวกับการค้า การขนส่งที่ล่าช้า ฯลฯ จึงเป็นที่มาของแนวคิดด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้า (Trade Facilitation) (OECD, 2005)

การอำนวยความสะดวกทางการค้า (Trade Facilitation) มีวัตถุประสงค์เพื่อลดต้นทุนทางธุรกรรมในการค้าและการขนย้ายสินค้าระหว่างประเทศ โดยการยกเลิกภาระทางด้านบริหารจัดการและเอกสารต่างๆ ที่ไม่จำเป็น โดยที่ผ่านมา การอำนวยความสะดวกทางการค้าเป็นความตกลงร่วมกันระหว่างประเทศคู่ค้าเท่านั้น แต่ในปัจจุบัน องค์กรระหว่างประเทศต่างๆ เช่น องค์กรการค้าโลก (World Trade Organization) องค์กรศุลกากรโลก (World Customs Organization: WCO) และองค์การสหประชาชาติ (United Nations) รวมทั้งประเทศต่างๆ เริ่มให้ความสนใจเกี่ยวกับประเด็นดังกล่าว และพยายามผลักดันให้การอำนวยความสะดวกทางการค้าเป็นประเด็นในระดับนานาชาติมากกว่าที่จะเป็นนโยบายหรือกฎระเบียบของประเทศใดประเทศหนึ่งเท่านั้น (สุวรรณภานุ, 2548)

ปัจจุบัน คำจำกัดความของ “การอำนวยความสะดวกทางการค้า (Trade Facilitation)” ให้ความสำคัญทั้งในด้านการจัดการภาคพื้นดินในการเคลื่อนย้ายสินค้าผ่านท่าเรือหรือท่าอากาศยาน การเพิ่มประสิทธิภาพในกระบวนการด้านเอกสารในการค้าผ่านแดน ไปจนถึงการสร้างสภาพแวดล้อมทางการค้า ความโปร่งใสในกระบวนการทางศุลกากร กฎระเบียบต่างๆ การปรับเปลี่ยนนโยบายและโครงสร้างทางสถาบันภายในประเทศ และการเข้ามามีบทบาทสำคัญของเทคโนโลยี (สุวรรณภานุ, 2548)

ตัวอย่างคำจำกัดความของ “การอำนวยความสะดวกทางการค้า (Trade Facilitation)” ที่องค์กรระหว่างประเทศต่างๆ ได้ให้ไว้ ได้แก่

1. องค์กรการค้าโลก (World Trade Organization: WTO) ให้คำจำกัดความของการอำนวยความสะดวกทางการค้าไว้ว่า เป็นการลดขั้นตอนที่ยุ่งยากและก่อให้เกิดความกลมกลืนกัน (Simplification and Harmonization) ของกิจกรรมหรือการปฏิบัติทางพิธีการทางศุลกากรที่เกี่ยวข้องกับการเก็บข้อมูล การแสดงข้อมูล การติดต่อสื่อสาร และกระบวนการจัดทำข้อมูลสำหรับการเคลื่อนย้ายสินค้าระหว่างประเทศ

2. องค์กรเพื่อความร่วมมือทางเศรษฐกิจระหว่างประเทศ (The Organization for Economic Co-Operation and Development: OECD) ให้ความหมายว่า การอำนวยความสะดวกทางการค้า เป็นการลดขั้นตอนที่ยุ่งยากและก่อให้เกิดความกลมกลืนกันของกระบวนการส่งผ่านข้อมูลที่ต้องใช้สำหรับการเคลื่อนย้ายสินค้าระหว่างประเทศจากประเทศผู้ขายไปยังประเทศผู้ซื้อ และการลดการถ่ายโอนค่าใช้จ่ายทางศุลกากรในรูปแบบต่างๆ

3. องค์กรสหประชาชาติ (United Nations: UN) นิยามว่า การอำนวยความสะดวกทางการค้า เป็นการลดความซับซ้อนและต้นทุนทางธุรกรรมด้านการค้า และการทำให้น่าเข้าและผู้ส่งออกมั่นใจว่ากระบวนการและกิจกรรมต่างๆ จะดำเนินไปอย่างมีประสิทธิภาพ โปร่งใส และสามารถคาดการณ์ได้ โดยอยู่บนพื้นฐานธรรมเนียมปฏิบัติซึ่งได้รับการยอมรับและเป็นมาตรฐานในระดับนานาชาติ

4. ความร่วมมือทางเศรษฐกิจในเอเชีย-แปซิฟิก (Asia-Pacific Economic Cooperation: APEC) นิยามการอำนวยความสะดวกทางการค้า ว่าเป็นการลดขั้นตอนที่ยุ่งยากและก่อให้เกิดความกลมกลืนกันรวมถึงการใช้เทคโนโลยีใหม่ๆ และกระบวนการอื่นๆ เพื่อลดการปฏิบัติที่อาจก่อให้เกิดอุปสรรคทางการค้า

โดยสรุปแล้ว การอำนวยความสะดวกทางการค้ามุ่งที่จะลดต้นทุนในการประกอบธุรกิจสำหรับทุกฝ่ายโดยการลดและยกเลิกกระบวนการขั้นตอนที่ไม่จำเป็นที่เกี่ยวกับการขนส่งสินค้าผ่านแดน ซึ่งจากคำนิยามต่างๆ ของการอำนวยความสะดวกทางการค้า พอจะจัดได้ว่ากิจกรรมเพื่อการอำนวยความสะดวกทางการค้าประกอบด้วยกระบวนการนำเข้าและส่งออก กระบวนการบริหารจัดการ และการใช้ข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์เพื่ออำนวยความสะดวกทางการค้า โดยที่กระบวนการนำเข้าและส่งออกจะหมายถึง กระบวนการทางศุลกากร การประเมินราคาศุลกากร มาตรฐานทางเทคนิค มาตรฐานเพื่อสุขภาพและความปลอดภัย และมาตรการโควตา ในขณะที่กระบวนการบริหารจัดการ จะเน้นการปรับปรุงด้านเอกสารและการส่งแจ้งข้อมูลการโดยสารและการขนส่ง

องค์ประกอบของการอำนวยความสะดวกทางการค้า

ธนาคารโลก (World Bank) ได้นิยามองค์ประกอบของการอำนวยความสะดวกทางการค้าไว้ 3 ส่วน ได้แก่ 1. พิธีการศุลกากรและมาตรการทางการค้า (Customs and Regulatory Trade Procedures) 2. โครงสร้างพื้นฐานทางการค้าและการขนส่ง (Trade and Transport Infrastructures) และ 3. บริการที่เกี่ยวข้องกับการค้า (Trade-Related Services) ดังที่สรุปในแผนภาพที่

แผนภาพที่ 2-1 องค์ประกอบของการอำนวยความสะดวกทางการค้า



ที่มา: World Bank

กฎหมาย กฎระเบียบ มีผลต่อการอำนวยความสะดวกทางการค้าอย่างไร

OECD (2005) ได้กล่าวว่า ในช่วงหลายปีที่ผ่านมา การค้าระหว่างประเทศได้รับการเปิดเสรีมากยิ่งขึ้น ผ่านการเจรจาข้อตกลงการค้าเสรีฉบับต่างๆ ซึ่งช่วยลดอัตราอากรและอุปสรรคทางการค้าที่ไม่ใช่ภาษี (Non-Tariff Measures) อันเป็นผลให้บริษัทสามารถตั้งฐานการผลิตที่กระจายตัวไปยังประเทศต่างๆ โดยขึ้นส่วนและวัตถุดิบที่ใช้ในการผลิตขั้นสุดท้าย (Final Assembly) อาจมิได้ถูกผลิตในประเทศเดียวกัน แต่ถูกนำเข้ามาจากประเทศต่างๆ ทั่วโลก ดังนั้น ความตรงต่อเวลาและความรวดเร็ว (Timeliness) จึงเป็นปัจจัยสำคัญต่อการผลิตภายใต้ห่วงโซ่การผลิตที่มีความเชื่อมโยงข้ามประเทศ

อย่างไรก็ตาม ถึงแม้อุปสรรคทางการค้าระหว่างประเทศจะมีแนวโน้มลดลง แต่อุปสรรคภายในประเทศ อันได้แก่ ระเบียบพิธีการทางศุลกากร หรือการตรวจสินค้า ซึ่งผู้ประกอบการต้องแบกรับต้นทุนที่เกิดขึ้น และการขาดประสิทธิภาพจากกระบวนการนี้จะส่งผลต่อต้นทุนสินค้าให้เพิ่มสูงขึ้นโดยไม่จำเป็น รวมถึงความน่าดึงดูดทางการลงทุนของประเทศ

ต้นทุนของการอำนวยความสะดวกทางการค้าที่มีต่อความสามารถในการแข่งขันของประเทศ

ความสามารถทางแข่งขัน (Competitiveness) เป็นแนวคิดการประเมินศักยภาพการเติบโตทางเศรษฐกิจในระดับประเทศ โดยพิจารณาถึงองค์ประกอบหลากหลายมิติควบคู่กันไป เช่น โครงสร้างพื้นฐาน คุณภาพและทักษะแรงงาน การเข้าถึงอินเทอร์เน็ตและความพร้อมของเทคโนโลยี คุณภาพชีวิตของประชากร ฯลฯ ซึ่งผลการประเมินนี้มักถูกนำไปพิจารณาคู่กับประเทศอื่นๆ เพื่อเปรียบเทียบจุดแข็งและจุดที่ควรได้รับการพัฒนา และหลายครั้งเป็นเครื่องมือที่นักลงทุนนำมาใช้ประกอบการตัดสินใจการลงทุน

ดัชนี Global Competitiveness Index (GCI) ที่ World Economic Forum ได้จัดทำขึ้นนั้น เป็นตัวอย่างการประเมินและเปรียบเทียบศักยภาพทางเศรษฐกิจที่ได้รับการยอมรับในวงกว้าง ซึ่งในการจัดทำดัชนีนี้ ได้มีการประมวลข้อมูลหลายตัวที่เกี่ยวข้องกับการเคลื่อนย้ายสินค้าหรือกระบวนการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศด้วย เช่น คุณภาพของระบบคมนาคม หรือต้นทุนในการดำเนินการทางศุลกากร เป็นต้น จึงอาจกล่าวได้ว่า การอำนวยความสะดวกทางการค้าเป็นปัจจัยหนึ่งที่มีผลกระทบต่อความสามารถทางการแข่งขัน และเป็นประเด็นพัฒนาหนึ่งซึ่งควรได้รับความสำคัญ อย่างไรก็ตาม การดำเนินการเพื่อให้บรรลุการอำนวยความสะดวกทางการค้าที่มีประสิทธิภาพ รวมทั้งการปฏิรูปทางด้านศุลกากร และทางสถาบันต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง มักจะก่อให้เกิดต้นทุนในระยะสั้นที่สูงมาก ซึ่งสามารถแจกแจงต้นทุนดังกล่าวได้ ดังต่อไปนี้

1. ต้นทุนในการเปลี่ยนแปลงทางทัศนคติและการปฏิรูปเชิงสถาบัน

ในการอำนวยความสะดวกทางการค้า ภาครัฐต้องอาศัยการเปลี่ยนแปลงทางโครงสร้างและสถาบันอย่างมาก เช่น มีการเปลี่ยนแปลงองค์กร/หน่วยงาน การยกเลิกหน่วยงานต่างๆ

ที่ไม่จำเป็นและไม่มีประสิทธิภาพ รวมถึงอาจมีการตั้งหน่วยงานที่มีประสิทธิภาพและการใช้เทคโนโลยีใหม่ๆ ขึ้นมาแทนที่หน่วยงานเก่าดังกล่าว เหล่านี้ ล้วนแล้วแต่เป็นต้นทุนในการเปลี่ยนแปลงทั้งสิ้น

2. ต้นทุนในการใช้เทคโนโลยีใหม่ๆ และการทำให้เป็นระบบอัตโนมัติ

ต้นทุนในการวางระบบศุลกากรและการดำเนินการเพื่อการอำนวยความสะดวกทางการค้าโดยคอมพิวเตอร์อาจเป็นต้นทุนที่มหาศาล ซึ่งประกอบด้วยต้นทุนในการซื้อฮาร์ดแวร์ ซอฟต์แวร์ รวมถึงการบำรุงรักษาและปรับปรุงให้โปรแกรมต่างๆ ทันสมัยอยู่เสมอ ซึ่งประเทศกำลังพัฒนาและประเทศพัฒนาน้อยที่สุดอาจยังไม่พร้อมที่จะลงทุนในการวางระบบดังกล่าวได้ อีกทั้ง หากเปรียบเทียบกับการลงทุนในโครงการอื่นๆ ที่เป็นประโยชน์ต่อประชาชนโดยรวมมากกว่า เช่น การพัฒนาระบบสาธารณสุข การแก้ไขปัญหาความยากจน หรือการให้เงินช่วยเหลือแก่เกษตรกร จะพบว่าประเทศกำลังพัฒนาหลายประเทศจะให้ความสำคัญกับการลงทุนในโครงการที่เป็นประโยชน์ต่อประชาชนโดยรวมมากกว่าการลงทุนวางระบบศุลกากรเพื่อการอำนวยความสะดวกทางการค้าเหล่านั้น

3. รายได้ทางศุลกากรที่ต้องสูญเสียไป

แม้ว่าจากการศึกษาส่วนใหญ่พบว่า การอำนวยความสะดวกทางการค้าจะทำให้มูลค่าทางการค้าเพิ่มขึ้น แต่ประเทศกำลังพัฒนาส่วนมากยังคงพึ่งพารายได้จากอากรและค่าธรรมเนียมทางศุลกากรที่สูงอยู่ ดังนั้น การส่งเสริมการอำนวยความสะดวกทางการค้าจะทำให้รายได้ส่วนนี้หายไป

ผลกระทบของการอำนวยความสะดวกทางการค้าต่อเศรษฐกิจ

โดยทั่วไปแล้ว การอำนวยความสะดวกทางการค้าเกี่ยวข้องกับการดำเนินนโยบายภายในประเทศ สาธารณูปโภคขั้นพื้นฐานที่เกี่ยวกับการค้าผ่านแดน สถาบันต่างๆ ภายในประเทศ และการใช้ข้อมูลสารสนเทศและเทคโนโลยีใหม่ๆ โดยเฉพาะโลกปัจจุบันที่รูปแบบทางการค้ามีการเปลี่ยนแปลงอยู่เสมอ และต้องการความรวดเร็วในการส่งผ่านสินค้า ดังนั้น การเพิ่มปริมาณการค้าโดยการลดหรือยกเลิกอัตราภาษีศุลกากรแต่เพียงอย่างเดียวอาจไม่เพียงพออีกต่อไป จึงเกิดแนวคิดด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าขึ้น เพื่อลดต้นทุนทางธุรกรรมในการเคลื่อนย้ายสินค้า ทั้งในส่วนที่เป็นค่าใช้จ่ายและเวลาที่ต้องเสียไปโดยไม่จำเป็น โดยประโยชน์ของการอำนวยความสะดวกทางการค้าต่อประเทศต่างๆ มีดังนี้

1. ก่อให้เกิดการเจริญเติบโตทางการค้า

งานศึกษาของ Wilson, et al. (2004) และ Hausmann, et al. (2005) ได้ศึกษาถึงความสัมพันธ์ของการอำนวยความสะดวกทางการค้าและระดับการค้า พบว่า การพัฒนาด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าจะสามารถเพิ่มระดับการค้าในทุกๆ ประเทศที่เกี่ยวข้อง โดย Wilson, et al. (2004) ได้ศึกษาผลกระทบของการพัฒนาด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าใน 4 มิติ ได้แก่ พิธีการศุลกากร (Customs Procedures) โครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure) ประสิทธิภาพของท่าเรือ (Port Efficiency) และสภาพแวดล้อมด้านกฎระเบียบ (Regulatory Environment) ใน 75 ประเทศผ่านแบบจำลองแรงดึงดูด (Gravity Model) พบว่า การปรับปรุงการอำนวยความสะดวกทางการค้าสามารถเพิ่มปริมาณการค้าได้ถึง 337 พันล้านดอลลาร์สหรัฐ โดยการพัฒนาด้านโครงสร้าง

พื้นฐานถือเป็นปัจจัยที่มีบทบาทสำคัญมากที่สุด รองลงมาได้แก่การพัฒนาท่าเรือ นอกจากนี้ Hausmann, et al. (2005) ยังได้ใช้แบบจำลองแรงดึงดูด (Gravity Model) ในการศึกษาผลกระทบของเวลาที่ใช้ไปกับพิธีการศุลกากร (Customs Procedure) การควบคุมเชิงเทคนิค (Technical Control) และการคมนาคมทางบก (In-Land Transportation) ที่มีต่อระดับการค้า พบว่า ต้นทุนด้านเวลาที่เสียไปกับการคมนาคมขนส่ง โลจิสติกส์ และการติดต่อทางธุรกิจ ส่งผลกระทบต่อระดับการค้าอย่างมีนัยสำคัญ นอกจากนี้ ยังพบว่า ต้นทุนการทำธุรกิจที่ลดลง จะส่งผลต่อให้ระดับการค้าเพิ่มสูงขึ้นอย่างมีนัยสำคัญอีกด้วย ในทำนองเดียวกัน Nordas, et al. (2006) ได้ใช้แบบจำลองโพรบิต (Probit Model) เพื่อวัดผลกระทบของระยะเวลาในการขนส่ง (Logistics Time) ที่มีต่อระดับการค้า พบว่าการลดลงของระยะเวลาในการขนส่ง ส่งผลให้ปริมาณการส่งออกเพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญ โดยเฉพาะสินค้าประเภทเครื่องใช้ไฟฟ้า ทั้งนี้ ผลกระทบดังกล่าวจะเห็นได้ชัดมากขึ้นในประเทศกำลังพัฒนา (Developing Countries)

นอกจากนี้ ยังมีงานศึกษาจำนวนหนึ่ง ที่ศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างการอำนวยความสะดวกทางการค้าและระดับการค้าในทวีปเอเชีย โดย APEC (2002) พบว่า การปรับปรุงการอำนวยความสะดวกทางการค้าจะทำให้มูลค่าการส่งออกของประเทศอินโดนีเซียเพิ่มขึ้น 2.9 พันล้านดอลลาร์สหรัฐ ไทยเพิ่มขึ้น 3.9 พันล้านดอลลาร์สหรัฐ มาเลเซียเพิ่มขึ้น 6.3 พันล้านดอลลาร์สหรัฐ เม็กซิโกเพิ่มขึ้น 1.9 พันล้านดอลลาร์สหรัฐ และจีนเพิ่มขึ้น 32 พันล้านดอลลาร์สหรัฐ ทั้งนี้ หากพิจารณาเปรียบเทียบระหว่างผลของการปรับปรุงการอำนวยความสะดวกทางการค้า และผลของการลดภาษีศุลกากร ที่มีต่อการเพิ่มขึ้นของมูลค่าการค้า พบว่า การปรับปรุงการอำนวยความสะดวกทางการค้าจะช่วยเพิ่มมูลค่าการค้าได้มากกว่าการลดภาษีศุลกากร

Cheewatrakoolpong and Rujanakanoknad (2011) ได้ศึกษาผลกระทบของการปรับใช้กรอบความตกลงอาเซียนว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าผ่านแดน (ASEAN Framework Agreement on the Facilitation of Goods in Transit) และกรอบความตกลงอาเซียนว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการขนส่งข้ามแดน (ASEAN Framework Agreement on the Facilitation of Inter-State Transport) ที่มีต่อการส่งออกบริเวณจุดผ่านแดนถาวร (Border Checkpoints) โดยใช้แบบจำลองแรงดึงดูดแบบต่อขยาย (Augmented Gravity Model) พบว่า การลดลงของระยะเวลาที่เกี่ยวข้องกับการอำนวยความสะดวกทางการค้า ณ บริเวณจุดผ่านแดนถาวร การปรับใช้ข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ (Electronic Data Interchange: EDI) ในพิธีการศุลกากร และการจัดการทุจริตในพิธีการศุลกากร จะช่วยเพิ่มระดับของการค้า ณ บริเวณจุดผ่านแดนถาวร ดังนั้น การปรับใช้ความตกลงฯ ทั้งสองดังกล่าว จะส่งผลให้ระดับการค้าข้ามพรมแดนระหว่างประเทศไทยและประเทศเพื่อนบ้านเพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญ ทั้งนี้ หนึ่งในปัจจัยสำคัญที่ส่งผลให้การปรับใช้กรอบความตกลงฯ ทั้งสองประสบความสำเร็จ คือ การสนับสนุนการปรับใช้ระบบพิธีการใบขนส่งสินค้า และระบบศุลกากรอิเล็กทรอนิกส์ (E-Customs Systems) ในประเทศกำลังพัฒนาและประเทศพัฒนาน้อยที่สุด เช่น ลาว เมียนมา และกัมพูชา

2. ส่งเสริมการแข่งขันทางการค้า

เนื่องจากความตกลง WTO ที่ส่งเสริมให้มีการลดหรือยกเลิกการเก็บภาษีศุลกากร ทำให้ประเทศต่างๆ ต้องหันมาแข่งขันในด้านอื่นๆ ที่มีภาษีเพิ่มขึ้น ในขณะที่การอำนวยความสะดวกทางการค้าเป็นหนึ่งในมาตรการสำคัญที่ส่งเสริมการแข่งขันทางการค้า เพราะการขนส่งสินค้าที่มีประสิทธิภาพและขั้นตอนการขอมใบอนุญาตต่างๆ ที่สะดวกรวดเร็วทำให้ต้นทุนทางธุรกรรมลดลง อันจะส่งผลให้ต้นทุนของสินค้านำเข้าถูกลง และเมื่อราคาวัตถุดิบต่างๆ ที่นำเข้ามีแนวโน้มลดลง ก็ทำให้ต้นทุนการผลิตสินค้าภายในประเทศมีแนวโน้มลดลงตามไปด้วย เช่นเดียวกับสินค้าส่งออกที่ราคามีแนวโน้มลดลงเนื่องจากต้นทุนที่ลดลง ทำให้ความสามารถในการแข่งขันในตลาดโลกเพิ่มสูงขึ้น นอกจากนี้ การอำนวยความสะดวกทางการค้ายังก่อให้เกิดประโยชน์ต่อการขนส่งสินค้าข้ามพรมแดน เนื่องจากการอำนวยความสะดวกทางการค้า หมายรวมถึงพิธีการศุลกากร การส่งผ่านสินค้า ระบบการขนส่งสินค้าเพื่อการค้า ไปจนถึงการจัดการข้อมูลและระบบเทคโนโลยี (Wilson, 2004, Trade Note 12)

ทั้งนี้ งานศึกษาของ Hummels (2001) พบว่า เวลาที่ประหยัดได้ไป 1 วันจากการดำเนินการด้านพิธีศุลกากรที่เร็วขึ้น จะทำให้ผู้นำเข้าและผู้ส่งออกสามารถลดต้นทุนในการดำเนินการได้ถึงร้อยละ 0.8 ของต้นทุนในการดำเนินการทั้งหมด และยังมีค่าเทียบเท่ากับการลดลงของอัตราภาษีตามมูลค่า (Ad Valorem Tariffs) ร้อยละ 0.5 อีกด้วย

นอกจากนี้ งานศึกษาของ Asia Pacific Foundation of Canada (1998) ได้ศึกษาถึงผลประโยชน์ของการอำนวยความสะดวกทางการค้าภายใต้ความร่วมมือทางเศรษฐกิจในเอเชียแปซิฟิก (Asia-Pacific Economic Cooperation: APEC) พบว่า การลดต้นทุนธุรกรรมทางการค้า เช่น การเก็บข้อมูลทางอิเล็กทรอนิกส์ และการนำเทคโนโลยีเข้ามาประยุกต์ใช้ในเรื่องเอกสารอิเล็กทรอนิกส์ (Electronic Documentation) จะสามารถลดต้นทุนทางการค้าระหว่างประเทศสมาชิก APEC ได้ถึง 60 พันล้านเหรียญดอลลาร์สหรัฐ และส่งผลให้ประเทศสมาชิก APEC มีความสามารถทางการแข่งขันที่เพิ่มสูงขึ้นได้

3. ช่วยพัฒนาประเทศ

จากงานศึกษาของสมัชชาสหประชาชาติว่าด้วยการค้าและการพัฒนา (The United Nations Conference on Trade and Development: UNCTAD) ในปี 2001 พบว่า การลดต้นทุนในการขนส่งทางน้ำและอากาศเพียงร้อยละ 1 จะทำให้ GDP ของทวีปเอเชียเพิ่มขึ้นถึง 3.3 พันล้านดอลลาร์สหรัฐ

ปัจจุบัน ต้นทุนการขนส่งสินค้าข้ามพรมแดนเป็นอุปสรรคสำคัญทางการค้าเทียบเท่ากับอัตราภาษีศุลกากร ดังนั้น ความสามารถของประเทศในการที่จะขนส่งสินค้าและบริการให้ทันเวลาและให้ได้ต้นทุนที่ต่ำที่สุดเท่าที่จะเป็นไปได้ จึงนับเป็นปัจจัยสำคัญที่ทำให้การค้ามีประสิทธิภาพ จากงานศึกษาของ World Bank (2002) ได้เปรียบเทียบต้นทุนในการขนส่งสินค้าจากประเทศต่างๆ ไปยังประเทศสหรัฐอเมริกา กับต้นทุนด้านภาษีศุลกากร พบว่า ประเทศส่วนใหญ่มีต้นทุนด้านการขนส่งคิดเป็นสัดส่วนที่สูงกว่าต้นทุนด้านภาษีศุลกากร โดยต้นทุนด้านการขนส่งดังกล่าวคิดเป็นสัดส่วนสูงถึงร้อยละ 22.7 ของมูลค่าการส่งออกทั้งหมด ในขณะที่ต้นทุนด้านภาษีศุลกากรคิดเป็นสัดส่วนเพียงร้อยละ 0.6 ของมูลค่าการส่งออกเท่านั้น

ความล่าช้าในการขนส่ง (Transport Delay) นับเป็นต้นทุนที่สำคัญเทียบเท่ากับ ต้นทุนการขนส่งสินค้า โดยงานศึกษาของ UNCTAD (2001) พบว่า การลดต้นทุนด้านบริการขนส่งทาง ทะเลและทางอากาศร้อยละ 1 ในประเทศกำลังพัฒนา จะสามารถเพิ่ม GDP ของประเทศในทวีปเอเชีย สูงขึ้นถึง 3.3 พันล้านดอลลาร์สหรัฐ หรือเพิ่ม GDP โลกได้ประมาณ 7 พันล้านดอลลาร์สหรัฐ

นอกจากนี้ จากงานศึกษาของ Walkenhorst and Yasui (2003) ยังพบว่า การลด ต้นทุนการทำธุรกรรมด้านการค้า (Trade Transaction Cost) เพียงร้อยละ 1 จะก่อให้เกิดสวัสดิการ เพิ่มขึ้นอยู่ที่ประมาณ 40 พันล้านดอลลาร์สหรัฐ อีกทั้ง งานศึกษาของ Hummels (2001) ได้ประมาณ การไว้ว่า การลดเวลาการขนส่ง 1 วันทั่วโลก (ซึ่งอาจหมายถึงการลดเวลาในท่าเรือ หรือการลดความ ล่าช้าจากพิธีการทางศุลกากร) จะสามารถลดต้นทุนการขนส่งสินค้าทางบก (Landed Costs of Goods) ได้ถึงร้อยละ 0.8 ซึ่งเทียบเท่ากับค่าใช้จ่ายที่ประหยัดได้ถึง 240 พันล้านดอลลาร์สหรัฐต่อปี นอกจากนี้ Minor and Tsigas (2008) พบว่า การลดลงของระยะเวลาในการขนส่ง (Transport Time) ส่งผลให้ GDP ในประเทศกำลังพัฒนา เพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญ นอกจากนี้ ยังมีการศึกษาอื่นๆ ที่กล่าวถึงประโยชน์ที่จะได้จากปฏิรูประบบการเคลื่อนย้ายสินค้าผ่านแดน หรือการอำนวยความสะดวก ทางการค้า เช่น หากลดเวลาที่เกี่ยวเนื่องกับการขนส่งสินค้าผ่านแดนลงไป 1 วันในประเทศ กำลังพัฒนา จะทำให้ประหยัดค่าใช้จ่ายต่อปีได้ถึง 240 พันล้านดอลลาร์สหรัฐ (Bagai, Newfarmer, and Wilson, 2004)

Yasui (2003) พบว่า การลดต้นทุนทางธุรกรรมการค้าร้อยละ 1 จะทำให้สวัสดิการ โดยรวมทั่วโลกดีขึ้นประมาณ 40 พันล้านดอลลาร์สหรัฐ โดยประเทศที่ไม่ได้เป็นสมาชิกกลุ่ม OECD (Non-OECD Countries) จะได้รับประโยชน์มากที่สุด OECD (2001) และ Mirza (2007) พบว่า การ ลดลงของต้นทุนการทำธุรกรรม (Transaction Cost) จะสามารถเพิ่มระดับการค้าและสวัสดิการทาง เศรษฐกิจ (Economic Welfare) ได้อย่างมีนัยสำคัญ Fox, et al. (2003) และ Walkenhorst and Yasui (2003) ได้ใช้แบบจำลองดุลยภาพทั่วไป (Computable General Equilibrium Model: CGE) เพื่อประเมินผลกระทบของการพัฒนาด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าที่มีต่อเศรษฐกิจ พบว่า การพัฒนาด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้า ส่งผลกระทบต่ออย่างมีนัยสำคัญต่อสวัสดิการทาง เศรษฐกิจ (Economic Welfare)

4. เพิ่มการลงทุนโดยตรงจากต่างประเทศ

การอำนวยความสะดวกทางการค้าเป็นหนึ่งในปัจจัยสำคัญที่ประเทศต่างๆ ใช้ พิจารณาในการตัดสินใจเข้ามาลงทุนในประเทศใดๆ นักลงทุนจากต่างประเทศจะคำนึงถึงความสะดวก รวดเร็ว และการดำเนินการในการนำเข้าและส่งออกสินค้า หากประเทศมีต้นทุนในการทำธุรกรรม ดังกล่าวต่ำ ก็จะต้องดึงดูดนักลงทุนให้เข้ามาลงทุนมากขึ้น ดังนั้น ประเทศที่มีการอำนวยความสะดวกทาง การค้าที่มีประสิทธิภาพจะมีแนวโน้มที่อัตราการลงทุนโดยตรงจากต่างประเทศสูงกว่าประเทศที่มีระดับ การอำนวยความสะดวกทางการค้าต่ำกว่า

งานศึกษาของ Global Alliance for Trade Facilitation (2017) ได้วิเคราะห์ถึง ความสัมพันธ์ระหว่างการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการลงทุนโดยตรงจากต่างประเทศ พบว่า การลดต้นทุนที่เป็นอุปสรรคทางการค้าร้อยละ 1 จะช่วยส่งเสริมให้มูลค่าการลงทุนโดยตรงจาก

ต่างประเทศเพิ่มสูงขึ้นถึงร้อยละ 3.2 นอกจากนี้ ยังพบว่า หากมีการปรับปรุงสภาพแวดล้อมในการอำนวยความสะดวกทางการค้าในประเทศกำลังพัฒนา จะยิ่งช่วยดึงดูดการลงทุนที่มีมูลค่าสูง (High-Value Investments) โดยเฉพาะในอุตสาหกรรมที่สำคัญ อาทิ อุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วน และอุตสาหกรรมยานอวกาศ ฯลฯ นอกจากนี้ การเพิ่มขึ้นของการลงทุนโดยตรงจากต่างประเทศดังกล่าว ยังส่งผลให้การจ้างงานเพิ่มมากขึ้น และเกิดการถ่ายทอดเทคโนโลยี (Technology Transfer) อันจะส่งผลให้เกิดการพัฒนาประเทศต่อไป อีกทั้ง งานศึกษา UNESCAP (2014) ได้ศึกษาถึงต้นทุนการทำธุรกรรมทางการค้าและปัจจัยที่เกี่ยวข้องที่มีต่อการลงทุนโดยตรงจากต่างประเทศ (Foreign Direct Investment: FDI) โดยใช้แบบจำลองแรงดึงดูดแบบต่อขยาย (Augmented Gravity Model) พบว่า ต้นทุนทางธุรกรรมทางการค้า (ทั้งต้นทุนด้านภาษีและมิใช่ภาษี) ถือเป็นปัจจัยลบที่ส่งผลต่อระดับของ FDI ทั้งสิ้น

5. ส่งเสริมผู้ประกอบการกิจการขนาดกลางและขนาดย่อม (SMEs)

ขั้นตอนกระบวนการส่งออกและนำเข้าสินค้าที่ยุ่งยากและมีต้นทุนสูง มักจะทำให้สัดส่วนในการส่งออก-นำเข้าของผู้ประกอบการกิจการขนาดกลางและขนาดย่อมต่ำกว่ากิจการขนาดใหญ่ ดังนั้น หากมีการอำนวยความสะดวกทางการค้า ก็จะทำให้ผู้ประกอบการกิจการขนาดกลางและขนาดย่อมสามารถประกอบธุรกิจนำเข้าส่งออกได้ง่ายขึ้น และได้รับผลประโยชน์จากการค้าระหว่างประเทศมากขึ้น

งานศึกษาของ Li and Wilson (2009) พบว่า หากมีการพัฒนาด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าเพิ่มขึ้น SMEs จะมีแนวโน้มที่จะส่งออกเพิ่มมากขึ้น เนื่องจากการพัฒนาด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้า (เช่น นโยบายที่มีความชัดเจนมากขึ้น และบริการด้านเทคโนโลยีที่ดีขึ้น) จะทำให้ SMEs มีความมั่นใจในการดำเนินธุรกิจมากขึ้น และกล้าตัดสินใจที่จะขยายธุรกิจของตนได้มากขึ้นนั่นเอง

งานศึกษาของ Joosep (2014) พบว่า การปรับใช้ความตกลงว่าด้วยการอำนวยความสะดวกทางการค้า (Trade Facilitation Agreement: TFA) จะทำให้ SMEs ทราบขั้นตอนและพิธีการศุลกากรล่วงหน้าได้อย่างชัดเจนมากยิ่งขึ้น (More Predictable Customs Procedures) และสามารถวางแผนเตรียมการดำเนินงาน และค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้องกับพิธีการศุลกากรได้ชัดเจนมากยิ่งขึ้นด้วย นอกจากนี้ ผู้ประกอบการ SMEs จะเผชิญกับปัญหาความล่าช้าในการดำเนินงาน (Red Tape) น้อยลง โดยเฉพาะในประเทศกำลังพัฒนา จากกรณีศึกษาของทวีปแอฟริกา พบว่า ต้นทุนอันเกิดจากความล่าช้าในการดำเนินงาน (Red Tape) นั้น เทียบเท่ากับต้นทุนด้านภาษีสูงถึงร้อยละ 25.6 ดังนั้น จึงอาจกล่าวได้ว่า ต้นทุน Red Tape ดังกล่าว ถือเป็นอุปสรรคที่สำคัญที่สุดของความสามารถทางการแข่งขันด้านการส่งออกของ SMEs

6. กระตุ้นให้มีการปฏิรูปทางศุลกากร

การอำนวยความสะดวกทางการค้าจะช่วยย่อระยะเวลาและการดำเนินการในการตรวจปล่อยทางศุลกากร อีกทั้ง ยังเป็นการสร้างกฎระเบียบและมาตรฐานที่ชัดเจนของการดำเนินพิธีการศุลกากร เหล่านี้ จะช่วยส่งเสริมให้หน่วยงานศุลกากรและหน่วยงานอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องมีระเบียบและการดำเนินงานที่ชัดเจน เป็นการเพิ่มประสิทธิภาพทางศุลกากรและการบริหารจัดการ อีกทั้ง ยังมี

ส่วนช่วยเพิ่มความโปร่งใสในการดำเนินงานและลดการฉ้อราษฎร์บังหลวง ซึ่งจัดเป็นต้นทุนแฝง (Hidden Cost) ชนิดหนึ่งของผู้ประกอบการ นอกจากนี้ ยังมีงานศึกษาของ OECD (2015) ที่พบว่า กระบวนการทางการค้าอาจก่อให้เกิดต้นทุนแฝงได้ โดยในบางกรณี ต้นทุนแฝงดังกล่าวอาจสูงถึงร้อยละ 15 ของมูลค่าสินค้า ดังนั้น การเพิ่มประสิทธิภาพของพิธีการศุลกากร อาจทำให้สวัสดิการโดยรวมเพิ่มขึ้น เทียบเท่ากับหรือมากกว่าการลดภาษีศุลกากร

งานศึกษาของ WTO (2000) ได้พิจารณานำต้นทุนในการปฏิรูประบบภายในประเทศเพื่อให้การดำเนินงานภาครัฐมีประสิทธิภาพมากขึ้นโดยการใช้ข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ (Electronic Data Interchange: EDI) ของประเทศชิลี มาเปรียบเทียบกับต้นทุนแฝงที่ประหยัดได้จากการปฏิรูประบบภายในดังกล่าว พบว่า การเริ่มใช้ข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ในประเทศชิลี จะทำให้ชิลีประหยัดค่าใช้จ่ายไปได้ถึง 12 ล้านดอลลาร์สหรัฐต่อปี ในขณะที่ต้นทุนการปฏิรูประบบภายในประเทศเท่ากับ 5 ล้านดอลลาร์สหรัฐเท่านั้น

ผลกระทบของการอำนวยความสะดวกทางการค้าต่อความมั่นคง

Grainger (2011) ได้กล่าวไว้ว่า ถึงแม้การอำนวยความสะดวกทางการค้าจะสร้างผลประโยชน์ต่อเศรษฐกิจของประเทศ ในประเด็นได้นำเสนอไปก่อนหน้านี้ แต่การที่สินค้าสามารถเคลื่อนไหวได้ไหลลื่นขึ้น ก็อาจมีผลเกี่ยวพันกับความมั่นคงของประเทศ เช่น ในด้านการก่อการร้าย การก่ออาชญากรรม (การนำวัตถุอันตรายเข้ามาในประเทศ) หรือความปลอดภัยของผู้บริโภค เป็นต้น โดย Grainger ได้เสนอแนะว่า ประเทศที่มีการดำเนินงานเพื่อสร้างความสะดวกทางการค้า ควรมีมาตรการรองรับภัยคุกคามต่างๆ ที่อาจเกิดขึ้น ในมิติต่างๆ ดังต่อไปนี้

1. การเฝ้าระวังรายสินค้า (Goods Specific) ได้แก่ การเฝ้าระวังการส่งออกนำเข้าสินค้าที่อาจส่งผลกระทบต่อความปลอดภัยทางชีวภาพ (Bio-Security) เช่น อาหาร และพืช รวมถึงเทคโนโลยีบางชนิดที่ต้องได้รับใบอนุญาตการใช้งานเฉพาะ
2. สร้างเครือข่ายการเฝ้าระวัง (Umbrella) ได้แก่ การระบุสินค้าในอุตสาหกรรมต่างๆ ที่มีการเคลื่อนย้ายระหว่างประเทศซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อความมั่นคง การสร้างระบบสารสนเทศและข่าวกรองเพื่อต่อต้านการก่อการร้ายและอาชญากรรม
3. การตรวจสอบและควบคุม (Control Type Specific) ได้แก่ การตรวจสอบการชำระอากร การตรวจสอบธุรกรรมที่ผิดกฎหมาย และการตรวจคนเข้าเมือง
4. การส่งเสริมความปลอดภัย (Safety Specific) ได้แก่ ความปลอดภัยสาธารณะในการบริโภคและอุปโภค และการเคลื่อนย้ายสินค้า รวมถึงความปลอดภัยต่อโครงสร้างพื้นฐานของประเทศ

สรุป

ดังที่นำเสนอไป อาจสรุปได้ว่า การอำนวยความสะดวกทางการค้า คือ กระบวนการ มาตรการ หรือระบบที่มีส่วนช่วยลดต้นทุนที่ผู้ประกอบการต้องแบกรับในการเคลื่อนย้ายสินค้านี้

ประเทศ โดยเมื่อกล่าวถึงคำนี้ มิได้หมายถึงพิธีการศุลกากรและการตรวจสอบสินค้าเท่านั้น แต่รวมถึงโครงสร้างพื้นฐานทางคมนาคม และบริการสนับสนุนที่เกี่ยวข้องกับการเคลื่อนย้ายสินค้าอีกด้วย เช่น บริษัทขนส่งสินค้า หรือตัวแทนผู้ส่งออกนำเข้า ซึ่งต้นทุนที่เกิดจากกิจกรรมเหล่านี้ล้วนส่งผลต่อปริมาณและมูลค่าการค้า และความสามารถทางการแข่งขันของประเทศ

ผลการศึกษาหลายฉบับล้วนให้ข้อสรุปไปในทิศทางเดียวกันว่าระบบการอำนวยความสะดวกทางการค้าที่มีประสิทธิภาพจะสร้างผลกระทบในเชิงบวกต่อการเติบโตทางเศรษฐกิจทั้งในทางตรงและทางอ้อม กล่าวคือ เมื่อต้นทุนในการเคลื่อนย้ายสินค้าลดลง ผู้ประกอบการจะสามารถซื้อขายสินค้าได้ในปริมาณและมูลค่าสูงขึ้น และยังกระตุ้นให้เกิดการลงทุนจากต่างประเทศ การส่งเสริมธุรกิจขนาดกลางและขนาดย่อม และการปฏิรูปทางศุลกากร จึงเป็นประเด็นที่รัฐบาลควรให้ความสำคัญและพัฒนาอย่างเร่งด่วน โดยสำหรับกรณีวิจัยในครั้งนี้ จะมุ่งเน้นศึกษาในมิติที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาระบบศุลกากร และบริการที่เกี่ยวข้องกับการค้าเท่านั้น

โดยประโยชน์ต่อเศรษฐกิจและความมั่นคงของประเทศไทย จากการอำนวยความสะดวกทางการค้าแบ่งออกได้เป็น 1. มิติเศรษฐกิจ และ 2. มิติด้านความมั่นคง ซึ่งสามารถสรุปผลประโยชน์ของการอำนวยความสะดวกทางการค้าได้ดังนี้

1. มิติเศรษฐกิจ

การอำนวยความสะดวกทางการค้าที่มีประสิทธิภาพจะก่อให้เกิดผลกระทบเชิงบวกต่อระบบเศรษฐกิจของประเทศใน 6 ประเด็นย่อย ดังต่อไปนี้

1.1 ก่อให้เกิดการเจริญเติบโตทางการค้า – งานศึกษาของ Wilson, et al. (2004) และ Hausmann, et al. (2005) ได้ศึกษาถึงความสัมพันธ์ของการอำนวยความสะดวกทางการค้าและระดับการค้า พบว่า การพัฒนาด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าจะสามารถเพิ่มระดับการค้าในทุกๆ ประเทศที่เกี่ยวข้อง นอกจากนี้ ยังพบอีกว่า ต้นทุนด้านเวลาที่เสียไปกับการคมนาคมขนส่ง โลจิสติกส์ และการติดต่อทางธุรกิจ ส่งผลต่อระดับการค้าอย่างมีนัยสำคัญ และหากต้นทุนการทำธุรกิจลดลง จะส่งผลต่อให้ระดับการค้าเพิ่มสูงขึ้นอีกด้วย

1.2 ส่งเสริมการแข่งขันทางการค้า – การอำนวยความสะดวกทางการค้าที่มีประสิทธิภาพจะช่วยผู้ประกอบการลดต้นทุนการประกอบธุรกิจ ซึ่งมีส่วนกระตุ้นให้มีการค้าขายสินค้าระหว่างประเทศมากยิ่งขึ้น โดย Hummels (2001) พบว่า เวลาที่ประหยัดได้ไป 1 วันจากการดำเนินการด้านพิธีศุลกากรที่เร็วขึ้น จะทำให้ผู้นำเข้าและผู้ส่งออกสามารถลดต้นทุนในการดำเนินการได้ถึงร้อยละ 0.8 ของต้นทุนในการดำเนินการทั้งหมด

1.3 ช่วยพัฒนาประเทศ – ในที่นี้หมายถึง ผลกระทบของการอำนวยความสะดวกทางการค้าต่อ GDP และความเป็นอยู่ของประชากรในประเทศ รวมถึงสวัสดิการทางเศรษฐกิจ (Economic Welfare) โดยจะชัดเจนที่สุดในกรณีของประเทศกำลังพัฒนา

1.4 เพิ่มการลงทุนโดยตรงจากต่างประเทศ (Foreign Direct Investment) – การดำเนินธุรกิจอย่างไหลลื่นเป็นประเด็นหนึ่งที่ชาวต่างชาติให้ความสำคัญเมื่อต้องตัดสินใจเลือกประเทศเป้าหมายการลงทุน การอำนวยความสะดวกทางการค้าก็นับเป็นหนึ่งในประเด็นดังกล่าว โดย Global Alliance for Trade Facilitation (2017) ได้ศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างการอำนวยความสะดวก

สะดวกทางการค้าและการลงทุนโดยตรงจากต่างประเทศ และพบว่า การลดต้นทุนที่เป็นอุปสรรคทางการค้าร้อยละ 1 จะช่วยส่งเสริมให้มูลค่าการลงทุนโดยตรงจากต่างประเทศเพิ่มสูงขึ้นถึงร้อยละ 3.2

1.5 ส่งเสริมผู้ประกอบการกิจการขนาดกลางและขนาดย่อม (SMEs) – ขั้นตอนการนำเข้าส่งออกสินค้ามีต้นทุนค่อนข้างสูง ซึ่งธุรกิจขนาดกลางและขนาดย่อม (SMEs) จะสามารถแบกรับต้นทุนในส่วนนี้ได้มากกว่าธุรกิจขนาดใหญ่ โดยจากการศึกษาของ Li and Wilson (2009) พบว่า การพัฒนาการอำนวยความสะดวกทางการค้าจะมีผลให้ SMEs ส่งออกเพิ่มมากขึ้น เนื่องจากนโยบายที่มีความชัดเจนมากขึ้นและบริการด้านเทคโนโลยีที่ดีขึ้น จะทำให้ SMEs ขยายธุรกิจของตนได้มากยิ่งขึ้น

1.6 กระตุ้นให้มีการปฏิรูปทางศุลกากร – องค์กรประกอบสำคัญของการพัฒนาระบบการอำนวยความสะดวกทางการค้าที่มีประสิทธิภาพ คือการสร้างกฎระเบียบและมาตรฐานที่ชัดเจนของการดำเนินพิธีการศุลกากร ซึ่งจะมีส่วนให้เพิ่มความโปร่งใสในการดำเนินงานและลดการฉ้อราษฎร์บังหลวง ซึ่งจัดเป็นต้นทุนแฝง (Hidden Cost) ชนิดหนึ่งของผู้ประกอบการ นอกจากนี้ จะยังเป็นการกระตุ้นให้มีการนำระบบอิเล็กทรอนิกส์มาใช้ในกระบวนการทางศุลกากร อันจะทำให้ต้นทุนที่ผู้ประกอบการต้องแบกรับลดลงไปได้มาก

2. มิติด้านความมั่นคง

มาตรการการอำนวยความสะดวกทางการค้าที่มีประสิทธิภาพ กล่าวคือ การที่สินค้าสามารถเคลื่อนไหวได้อย่างไหลลื่น อาจมีผลเกี่ยวข้องกับความมั่นคงของประเทศ เช่น ในด้านการก่อการร้าย การก่ออาชญากรรม หรือความปลอดภัยของผู้บริโภค เป็นต้น โดย Grainger (2011) ได้ศึกษาเกี่ยวกับมาตรการเพื่อรองรับภัยต่อความมั่นคงที่เกิดจากมาตรการการอำนวยความสะดวกทางการค้าไว้ 4 ด้าน ได้แก่ 1. การเฝ้าระวังรายสินค้า (Goods Specific) และสินค้าที่อาจส่งผลกระทบต่อความปลอดภัยทางชีวภาพ (Bio-Security) 2. การระบุสินค้าในอุตสาหกรรมต่างๆ ที่มีการเคลื่อนย้ายระหว่างประเทศ ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อความมั่นคง การสร้างระบบสารสนเทศและข่าวกรองเพื่อต่อต้านการก่อการร้ายและอาชญากรรม 3. การตรวจสอบและควบคุม (Control Type Specific) 4. การส่งเสริมความปลอดภัย (Safety Specific) ได้แก่ ความปลอดภัยสาธารณะในการบริโภคและอุปโภค อีกทั้งความปลอดภัยต่อโครงสร้างพื้นฐานของประเทศ

บทที่ 3

การวิเคราะห์การอำนวยความสะดวกทางการค้า ของประเทศไทยกับประเทศสิงคโปร์

ในบทนี้ จะเป็นการศึกษาสถานะและพัฒนาการของระบบการอำนวยความสะดวกทางการค้าของประเทศไทย โดยเฉพาะการพัฒนา National Single Window (NSW) ของกรมศุลกากร กำหนดการสำคัญ (Milestone) ที่ผ่านมา รวมถึงความพยายามในการเชื่อมโยงฐานข้อมูลกับประเทศสมาชิกอาเซียน และความสามารถและประสิทธิภาพของระบบการอำนวยความสะดวกทางการค้าของประเทศไทย รวมถึงกรณีศึกษาของประเทศสิงคโปร์ นอกจากนี้ จะมีการจัดทำกรณีศึกษาความร่วมมือระหว่างภาครัฐกับเอกชนหรือการว่าจ้างบริษัทเอกชนเพื่อให้บริการประชาชน โดยจะศึกษาการให้บริการด้านวีซ่าและกงสุลของบริษัท VFS Global และบริการการจัดทำพาสปอร์ตของบริษัท จันวาณิชย์ จำกัด ซึ่งเป็นแนวคิดที่กรมศุลกากรหรือหน่วยงานอื่นๆ อาจนำมาปรับใช้ได้เพื่อให้บริการประชาชน โดยประเด็นที่ได้รับการวิเคราะห์และนำเสนอข้อมูลเชิงลึกในบทนี้มีดังต่อไปนี้

1. สถานะการอำนวยความสะดวกทางการค้าของประเทศไทยในปัจจุบัน
2. การอำนวยความสะดวกทางการค้าของสิงคโปร์
3. การอำนวยความสะดวกทางการค้าของไทยเปรียบเทียบกับสิงคโปร์จากมุมมองขององค์การระหว่างประเทศ
4. การวิเคราะห์ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการอำนวยความสะดวกทางการค้าในประเทศไทย
5. การศึกษาการดำเนินงาน Single Window ของประเทศไทย
6. กรณีศึกษาการบริหารจัดการการขอวีซ่าของบริษัท VFS Global ในอาเซียน
7. กรณีศึกษาการจัดทำหนังสือเดินทางของไทยโดยบริษัทเอกชน

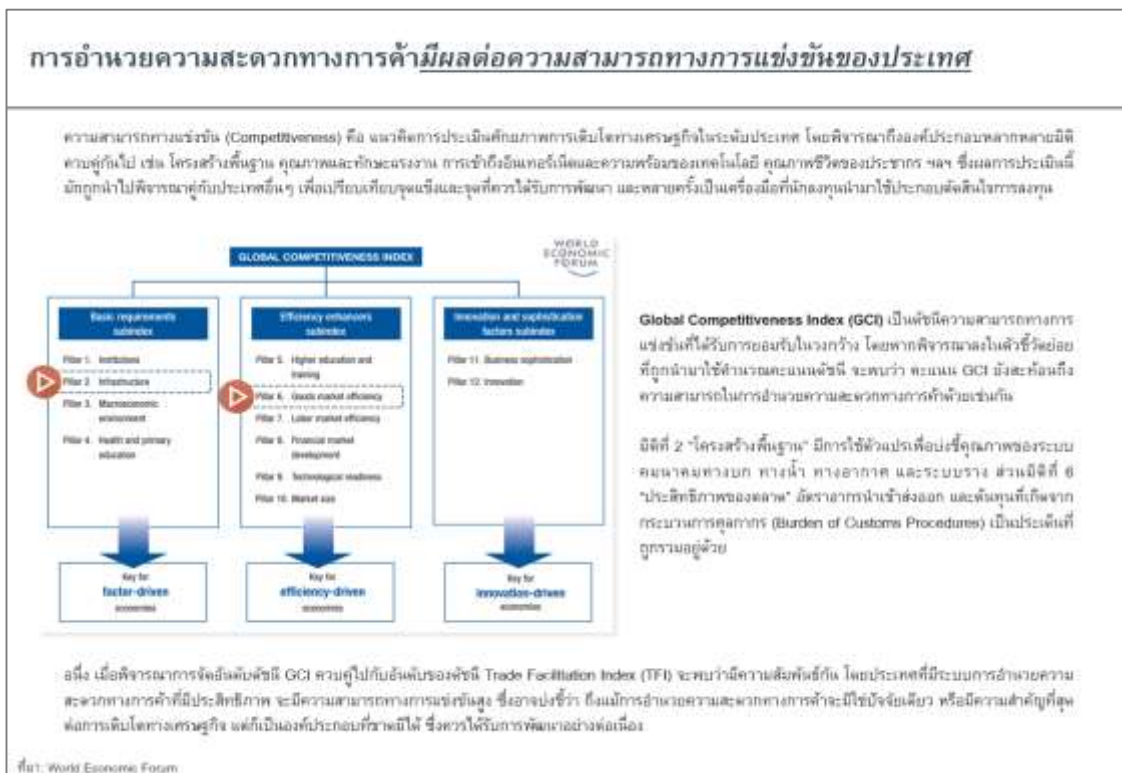
สถานะของการอำนวยความสะดวกทางการค้าของประเทศไทยในปัจจุบัน

ในบทที่ 2 ได้มีการนำเสนอถึงต้นทุนการเคลื่อนย้ายสินค้าระหว่างประเทศที่ปรับตัวลดลง มูลค่าการค้าระหว่างประเทศและรายได้ของประเทศที่เพิ่มขึ้น อันเป็นผลจากการดำเนินมาตรการเพื่ออำนวยความสะดวกทางการค้า หรือการปรับปรุงระบบและพิธีการศุลกากรให้มีประสิทธิภาพ

ทั้งนี้ ศักยภาพทางเศรษฐกิจที่ได้รับความสนใจมากยิ่งขึ้นในระยะที่ผ่านมา โดยเฉพาะจากนักลงทุนต่างชาติ คือ การประเมินความสามารถทางการแข่งขัน (Competitiveness) ซึ่งเป็นการเปรียบเทียบปัจจัยทางเศรษฐกิจในมิติต่างๆ อาทิ ความสามารถทางการผลิต ทักษะและคุณภาพแรงงาน หรือโครงสร้างพื้นฐาน เป็นต้น อย่างไรก็ตาม ภายใต้บริบทโลกยุคใหม่ที่ห่วงโซ่การผลิตในแต่ละประเทศมีความเชื่อมโยงระหว่างกันสูง ต้นทุนการค้าขายระหว่างประเทศจึงเป็นอีกปัจจัยหนึ่งที่สำคัญ ผลกระทบต่อความสามารถทางการแข่งขัน โดยข้อมูลที่น่าเสนอในส่วนนี้ จะแสดงให้เห็นว่าการอำนวยความสะดวกทางการค้ามีผลต่อความสามารถทางการแข่งขัน

Global Competitiveness Index (GCI) เป็นดัชนีตัวชี้ความสามารถทางการแข่งขันที่ได้รับการยอมรับในระดับนานาชาติ ที่ World Economic Forum (WEF) เป็นผู้จัดทำขึ้น ประเด็นที่ถูกรวมไว้ในดัชนีนี้ มีทั้งด้านสถาบัน โครงสร้างพื้นฐาน เสถียรภาพทางเศรษฐกิจมหภาค การศึกษา ตลาดแรงงาน ความพร้อมของเทคโนโลยี นวัตกรรม ฯลฯ โดยหากพิจารณาในดัชนีย่อย พบว่า ข้อมูลบางตัวที่ใช้ในการจัดทำดัชนีนี้ยังสะท้อนถึงความสามารถในการอำนวยความสะดวกทางการค้าด้วย ทั้งในมิติที่ 2 “โครงสร้างพื้นฐาน” ซึ่งมีการใช้ตัวแปรเพื่อบ่งชี้คุณภาพของระบบคมนาคมทางบก ทางน้ำ ทางอากาศ และระบบราง และมิติที่ 6 “ประสิทธิภาพของตลาด” ซึ่งรวมอัตราอากรนำเข้าส่งออก และต้นทุนที่เกิดจากกระบวนการศุลกากร เข้ามาเป็นส่วนหนึ่งของการคำนวณ ดังที่สรุปไว้ในแผนภาพที่ 3-1

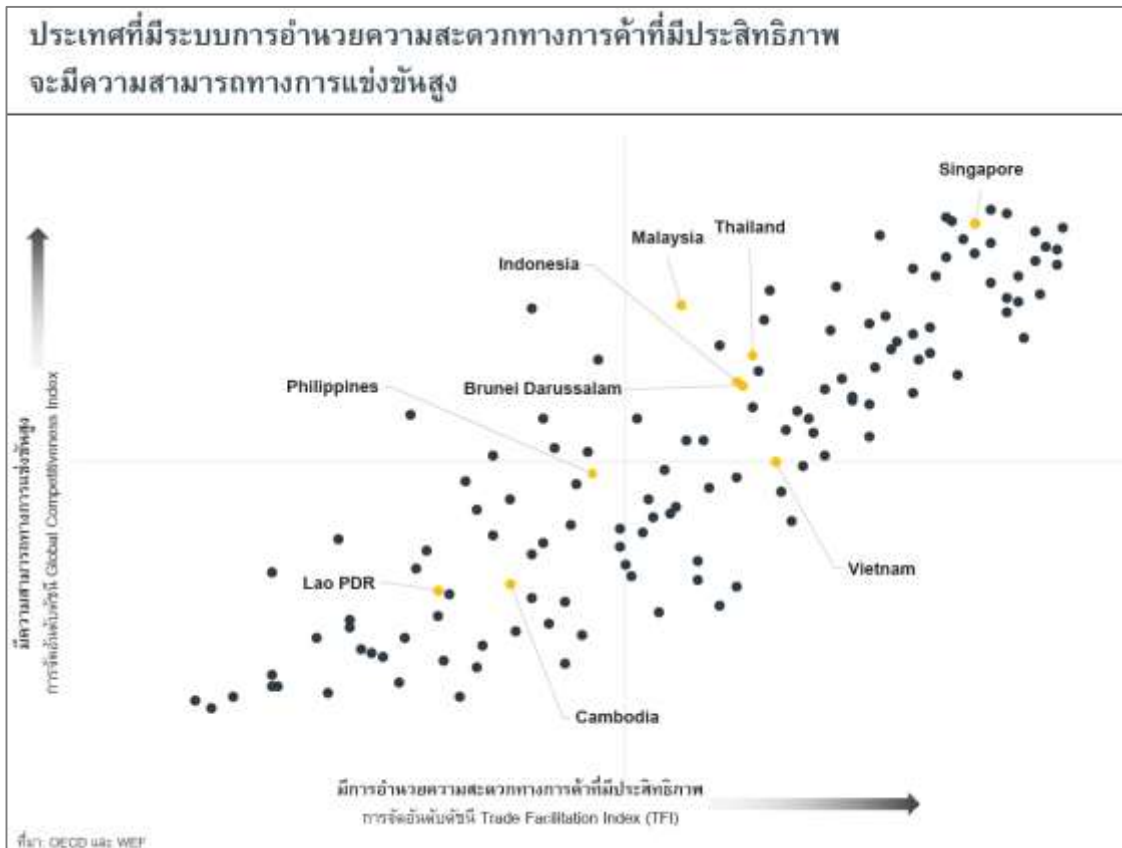
แผนภาพที่ 3-1 ผลของการอำนวยความสะดวกทางการค้าต่อความสามารถทางการแข่งขัน



แผนภาพที่ 3-2 นำเสนออันดับดัชนี Global Competitiveness Index (GCI) ของ World Economic Forum (WEF) ควบคู่กับอันดับของดัชนี Trade Facilitation Index (TFI) ของ

Organisation for Economic Co-operation and Development (OECD) จากทุกประเทศที่มีการคำนวณคะแนนของทั้ง 2 ดัชนี โดยจะพบว่า อันดับของแต่ละประเทศภายใต้ทั้งสองดัชนีมีแนวโน้มไปในทิศทางเดียวกัน กล่าวคือ ประเทศที่มีระบบการอำนวยความสะดวกทางการค้าที่มีประสิทธิภาพจะมีความสามารถทางการแข่งขันสูง

**แผนภาพที่ 3-2 ความสัมพันธ์ระหว่างการอำนวยความสะดวกทางการค้า
และความสามารถทางการแข่งขัน**



จากที่นำเสนอไป อาจสรุปสาระสำคัญได้ว่า หากประเทศไทยมุ่งหมายที่จะพัฒนาความสามารถทางการแข่งขัน สร้างการเจริญเติบโตและความยั่งยืนทางเศรษฐกิจ การอำนวยความสะดวกทางการค้า เป็นประเด็นที่ต้องได้รับการพัฒนาอย่างต่อเนื่อง โดยในปัจจุบัน ประเทศไทยได้มีความก้าวหน้าด้านการพัฒนาระบบการเชื่อมโยงข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ ณ จุดเดียว (National Single Window) ไปแล้วในระดับหนึ่ง และยังได้มีการเชื่อมโยงฐานข้อมูลกับประเทศสมาชิกอาเซียนบางประเทศเพื่อแลกเปลี่ยนใบขนสินค้าอาเซียน (ACDD) และใบรับรองแหล่งกำเนิดสินค้าอาเซียน (ATIGA Form D) ซึ่งทำให้การค้าสินค้าระหว่างประเทศเป็นไปได้อย่างรวดเร็วยิ่งขึ้น และใช้ต้นทุนต่ำลง

หากพิจารณาจากดัชนี Trade Facilitation Index (TFI) ที่ OECD เป็นผู้จัดทำขึ้น พบว่า คะแนนดัชนีของประเทศในมิติที่เกี่ยวข้องกับระบบอัตโนมัติและระบบเอกสารอยู่ในระดับที่ใกล้เคียงกับคะแนนเฉลี่ยของประเทศในกลุ่ม OECD ซึ่งมีพัฒนาการทางเศรษฐกิจสูง ซึ่งเป็นเครื่องบ่งชี้ว่า ประเทศไทยได้มีพัฒนาการมาในทิศทางที่ถูกต้องแล้ว อย่างไรก็ตาม หากพิจารณาจากดัชนีเดียวกัน ยัง

มีประเด็นที่ควรได้รับการพัฒนาต่อไป อาทิ การสร้างความร่วมมือกับหน่วยงานภาครัฐในประเทศ การสร้างความร่วมมือระหว่างหน่วยงานในต่างประเทศ และการให้ข้อมูล

นอกจากนี้ ยังมีอีกหลายมิติที่ประเทศไทยสามารถพัฒนาได้ โดยกรณีศึกษาของประเทศ สิงคโปร์ ได้แสดงถึงตัวอย่างในการต่อยอดจากระบบ National Single Window ให้เป็นแพลตฟอร์มสำหรับผู้ค้าขาย รวมถึงพัฒนาซอฟต์แวร์ ในการนำข้อมูลทางการค้าไปใช้ประโยชน์ทางธุรกิจ ส่วนกรณีศึกษาบริษัท VFS Global และบริษัท จันวาณิชย์ (จำกัด) ซึ่งผู้ให้บริการด้านวีซ่าและพาสปอร์ต เป็นตัวอย่างที่น่าสนใจในด้านการว่าจ้างผู้รับเหมาภาคเอกชน ซึ่งจะได้รับการนำเสนอใน ส่วนต่อไป

การอำนวยความสะดวกทางการค้าของสิงคโปร์

สิงคโปร์เป็นประเทศที่ได้รับการยอมรับในระดับนานาชาติว่ามีระบบการอำนวยความสะดวกทางการค้าที่มีประสิทธิภาพสูงเป็นอันดับต้นๆ ของโลก โดยเมื่อพิจารณาจากดัชนี Trade Facilitation Index (TFI) พบว่า สิงคโปร์ได้รับการจัดอยู่ในอันดับที่ 8 ของโลก และเป็นหนึ่งในกลุ่มประเทศสมาชิกอาเซียน นอกจากนี้ หากพิจารณาลงในมิติย่อย พบว่า สิงคโปร์เป็นทีหนึ่งของโลกในหลายมิติ อันได้แก่ การให้คำวินิจฉัยล่วงหน้า (Advance Ruling) ระบบอัตโนมัติ (Automation) และธรรมาภิบาลและความเป็นกลาง (Governance and Impartiality)

ด้วยข้อจำกัดของขนาดตลาด จำนวนประชากร และทรัพยากรธรรมชาติ สิงคโปร์ต้องพึ่งพาการนำเข้าสินค้าอุปโภคบริโภค สินค้าทุนหรือวัตถุดิบจากต่างประเทศ และถึงแม้สิงคโปร์ในปัจจุบันมีภาคบริการจะเป็นแหล่งรายได้หลักของประเทศ (คิดสัดส่วนต่อขนาดเศรษฐกิจหรือ GDP ที่ร้อยละ 74) เป็นศูนย์กลางทางการเงินที่ได้มาตรฐานและได้รับการยอมรับ แต่ก็มีอุตสาหกรรมหนักหลายประเภทเช่นกัน อาทิ อากาศยาน เคมีภัณฑ์ และอิเล็กทรอนิกส์ เป็นต้น ซึ่งทั้งหมดนี้เกิดขึ้นได้ส่วนหนึ่งเป็นเพราะสิงคโปร์มีระบบการอำนวยความสะดวกทางการค้าและโครงสร้างพื้นฐานการค้าระหว่างประเทศทั้งในเชิงกายภาพและสถาบันที่มีความเข้มแข็ง และในปี 2559 มูลค่าการค้าขายระหว่างประเทศของสิงคโปร์ทั้งการนำเข้าและส่งออกมีสัดส่วนต่อขนาดเศรษฐกิจหรือ GDP ที่ร้อยละ 212.1

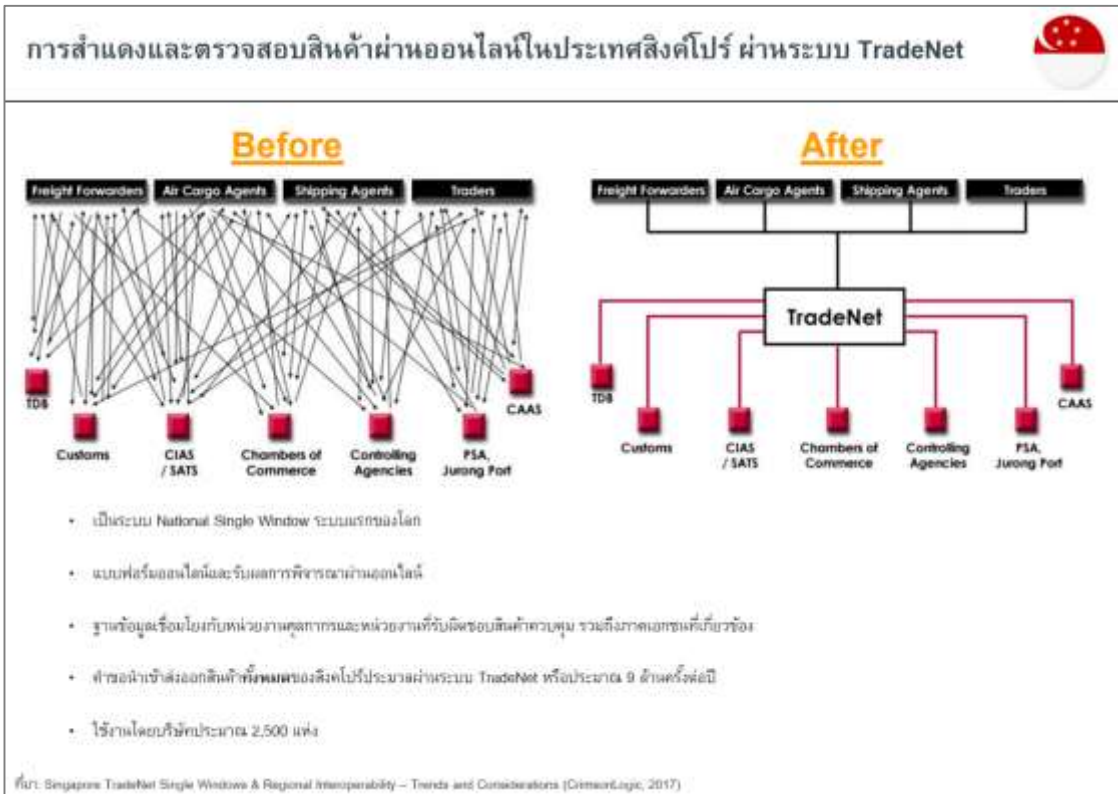
เช่นเดียวกับประเทศอื่นๆ ในอดีตสิงคโปร์ใช้ระบบเอกสารและกระดาษเพื่อประมวลค่าขอนำเข้าส่งออกสินค้าระหว่างประเทศ ซึ่งกระบวนการนี้ใช้เวลาหลายวัน ใช้เอกสารจำนวนมาก ผู้นำเข้าส่งออกต้องติดต่อกับหลายหน่วยงาน มีช่องทางการชำระเงินแบบดั้งเดิม และทำให้ระบบการนำเข้าส่งออกขาดประสิทธิภาพ ต่อมาในปี 2528 หน่วยงาน Trade Development Board (TDB) ได้รับการจัดตั้งขึ้นเพื่อเป็นผู้นำการพัฒนาระบบการอำนวยความสะดวกทางการค้า และเป็นตัวกลางการประสานงานระหว่างหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้องกับกระบวนการนำเข้าและส่งออกสินค้า โดยระบบ TradeNet ซึ่งเป็นระบบอิเล็กทรอนิกส์ของภาครัฐ (e-Government Services) ได้รับการพัฒนาขึ้นเพื่อให้บริการการสำแดงสินค้า (Declaration) และการตรวจสอบสินค้า (Cargo Clearance) เปิดใช้งานอย่างเป็นทางการครั้งแรกในปี 2532

ระบบ TradeNet ถือเป็นระบบระบบการเชื่อมโยงข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ ณ จุดเดียว (National Single Window) ระบบแรกของโลก มีฐานข้อมูลเชื่อมโยงกับหน่วยงานศุลกากรและหน่วยงานที่รับผิดชอบสินค้าควบคุม รวมถึงภาคเอกชนที่เกี่ยวข้อง ซึ่งจุดเด่นสำคัญของระบบนี้ คือการใช้แบบฟอร์มออนไลน์ฉบับเดียวเพื่อดำเนินการด้านการนำเข้าส่งออกสินค้าทั้งหมด ดังที่ปรากฏในแผนภาพที่ 3-3

ในปี 2560 กระบวนการการสำแดงและตรวจสอบสินค้าที่ถูกนำเข้าหรือส่งออกทั้งหมดของสิงคโปร์ดำเนินการผ่านระบบ TradeNet ซึ่งมีความสามารถในการประมวลคำขอธุรกรรมการนำเข้าส่งออกสินค้าถึง 900,000 ธุรกรรมต่อปี โดยคำขอนำเข้าส่งออกร้อยละ 90 จะได้รับคำตัดสินภายใน 10 นาที ภายหลังสิงคโปร์เริ่มการใช้งานระบบ TradeNet ประสิทธิภาพในการเคลื่อนย้ายสินค้านี้ระหว่างประเทศของสิงคโปร์ก็ปรับตัวอย่างเห็นได้ชัด ดังที่ปรากฏในแผนภาพที่ 3-4

ภายหลังระบบ TradeNet เริ่มเปิดให้บริการ สิงคโปร์ก็ได้พัฒนาระบบนี้มาอย่างต่อเนื่อง โดยมีทั้งการปรับปรุงระบบเพื่อความสะดวกสบายของผู้รับบริการ และปรับปรุงฐานข้อมูลเพื่อรองรับมาตรฐานใหม่ๆ รวมถึงระบบ Harmonized System เวอร์ชันใหม่ ภาษีสินค้าและบริการ (Goods and Services Tax) ที่เริ่มใช้ในปี 2537 และระบบการจัดการสินค้าควบคุม (Strategic Controlled Goods)

แผนภาพที่ 3-3 ระบบ TradeNet ของประเทศสิงคโปร์



แผนภาพที่ 3-4 ประสิทธิภาพก่อนและหลังการใช้งานระบบ TradeNet

ผลกระทบจากการใช้งานระบบ TradeNet

กิจกรรม	ก่อนเริ่มใช้งาน TradeNet	หลังมีการใช้งาน TradeNet
การยื่นเอกสาร	ยื่นผ่านศูนย์รับเรื่อง โดยใช้บริการจุดรับพัสดุ (Counter)	ยื่นโดยใช้เอกสารอิเล็กทรอนิกส์
เวลาที่สามารถยื่นเอกสารได้	เวลาทำการ	สามารถยื่นได้ 24 ชม.
จำนวนเที่ยวโดยรถเพื่อลำส่งเอกสารไปยังแต่ละหน่วยงานผู้ควบคุมสินค้า (Controlling Agency)	2 เที่ยวหรือมากกว่า	ไม่ต้องมีการเดินทาง
จำนวนสำเนาที่ใช้ในภาคยื่นคำขอ	หลายชุด	ชุดเดียว
การยื่นขอชำระผ่านกรมศุลกากร	ต้องมีเอกสารแนบสำหรับการตรวจสอบสินค้าและพิธีการทางศุลกากร	ใช้เอกสารอิเล็กทรอนิกส์ชุดเดียวกับชำระค่า
การจัดการสินค้าควบคุม (Controlled Goods)	ต้องมีเอกสารแนบสำหรับการตรวจสอบสินค้าควบคุม	ใช้เอกสารอิเล็กทรอนิกส์ชุดเดียวกับชำระค่า
การชำระค่ากรมศุลกากร	ใช้เงินสดหรือเช็ค	การชำระเงินบัญชีอัตโนมัติผ่านธนาคาร
ค่าจัดการเอกสาร	10 ดอลลาร์สิงคโปร์ต่อเอกสาร 1 ฉบับ	2.88 ดอลลาร์สิงคโปร์ต่อ 1 คำขออิเล็กทรอนิกส์
เวลาที่ใช้ในการพิจารณา	2 – 7 วัน	ร้อยละ 90 ของคำขออิเล็กทรอนิกส์ได้รับการพิจารณาตัดสินภายใน 10 นาที

ที่มา: Singapore TradeNet Single Windows & Regional Interoperability – Trends and Considerations (CIMEXLogic, 2017)

โดยความเป็นมาของระบบการอำนวยความสะดวกทางการค้าของสิงคโปร์และ พัฒนาการของระบบ TradeNet เป็นดังที่สรุปในแผนภาพที่ 3-5

แผนภาพที่ 3-5 ความเป็นมาของระบบการอำนวยความสะดวกทางการค้าของสิงคโปร์



ทั้งนี้ ลำดับการพัฒนาของระบบ TradeNet ตั้งแต่เริ่มแรก เป็นดังต่อไปนี้

1. (ปี 2528) สิงคโปร์ประสบวิกฤตทางเศรษฐกิจ หันมาให้ความสำคัญกับการส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ จึงได้มีการจัดตั้ง Trade Development Board (TDB) เพื่อพัฒนาระบบการอำนวยความสะดวกทางการค้า
2. (ปี 2532) เริ่มเปิดใช้งานระบบ TradeNet เป็นระบบกลางที่ใช้ประมวลผลคำขออนุญาตนำเข้าส่งออก มีฐานข้อมูลเชื่อมโยงระหว่างหน่วยงานรัฐที่เกี่ยวข้องผ่านเครือข่ายคอมพิวเตอร์ ทั้งหน่วยงานศุลกากรและหน่วยงานที่รับผิดชอบสินค้าควบคุม กับผู้ประกอบการภาคเอกชน เช่น บริษัทขนส่งสินค้า ตัวแทนนำเข้าส่งออก และถือเป็น National Single Window ระบบแรกของโลก โดยผู้ประกอบการสามารถยื่นคำขอได้ผ่านแบบฟอร์มออนไลน์ฉบับเดียว และรับผลการพิจารณาผ่านออนไลน์เช่นเดียวกัน
3. (ปี 2532) มีการปรับปรุงระบบ TradeNet อย่างต่อเนื่อง ทั้งนี้เมื่อมีการแก้ไขระบบ Harmonized System (HS) การคิดคำนวณภาษีสินค้าและบริการ (Goods and Services Tax: GST) การจัดทำระบบควบคุมสินค้า (Strategic Goods Control) และการแก้ไขอัตราอากรเมื่อมีการบรรลุดังกล่าว

4. (ปี 2550) TradeXchange ได้รับการเปิดตัว เป็นแพลตฟอร์มการแลกเปลี่ยนข้อมูล และเอกสารการค้าระหว่างรัฐบาลกับภาคเอกชน (B2G) และระหว่างเอกชนกับเอกชน (B2B) ซึ่งเปิดโอกาสให้การสร้างสรรค์บริการทางธุรกิจที่ทำให้กระบวนการนำเข้าส่งออกสินค้ามีความรวดเร็วมากยิ่งขึ้น

5. (ปี 2560) การปรับปรุงระบบครั้งใหญ่ จาก TradeNet สู่ National Trade Platform (NTP) ซึ่งยังคงไว้ซึ่งความสามารถในการประมวลค่าขนานนำเข้าส่งออกสินค้าและการใช้ข้อมูลเปิด แต่เป็นระบบที่สร้างขึ้นโดยใช้เทคโนโลยีเปิด (Open Technology)

สำหรับพัฒนาการล่าสุด ระบบ TradeNet กำลังถูกแทนที่ด้วยระบบ National Trade Platform (NTP) โดย NTP จะคงไว้ซึ่งความสามารถต่างๆ ที่ TradeNet มีอยู่แล้ว ในด้านการให้บริการอิเล็กทรอนิกส์ของภาครัฐที่เกี่ยวข้องกับการนำเข้าส่งออกสินค้า อย่างไรก็ตาม ระบบ NTP จะได้รับการพัฒนาภายใต้กรอบแนวคิดการให้บริการ Platform-as-a-Service (PaaS) หรือแพลตฟอร์มเพื่อการพัฒนาซอฟต์แวร์และแอปพลิเคชัน ดังนั้น บริการสนับสนุนอื่นๆ เช่น เครื่องมือการประเมินประสิทธิภาพการใช้ประโยชน์จากข้อตกลงทางการค้า (FTA Optimization) หรือเครื่องมือการวางแผนการส่งสินค้าและการจัดเก็บสินค้า (Trade Planner and Inventory) จะถูกพัฒนาเป็นองค์ประกอบสำคัญของระบบ NTP นอกจากนี้ ระบบ NTP จะได้รับการพัฒนาขึ้นผ่านเทคโนโลยีแบบเปิด (Open Technology) และข้อมูลเปิด (Open Data) ซึ่งนักพัฒนาสามารถนำไปต่อยอดได้ ทั้งในมิติของการวิเคราะห์ข้อมูล (Data Analytics) หรือการสร้างบริการประเภทอื่นๆ ดังที่นำเสนอในแผนภาพที่ 3-6 โดยลักษณะสำคัญของ NTP มีดังต่อไปนี้

1. NTP บูรณาการบริการ TradeNet และ TradeXChange ไว้ในแพลตฟอร์มเดียวกัน
2. เป็นแพลตฟอร์มการแลกเปลี่ยนเอกสารที่เกี่ยวข้องกับการนำเข้าส่งออกและการแปลงเอกสารเป็นดิจิทัลที่มีมาตรฐานความปลอดภัย
3. เปิดโอกาสในการนำข้อมูลไปใช้สร้างมูลค่าเพิ่ม ในบริการต่างๆ เช่น การจัดส่งสินค้า (Arrange Shipment) การสำแดงสินค้า (Declaring Customs) ธุรกิจระหว่างประเทศ (Financing Trade) สร้างความเชื่อมโยงข้ามประเทศ (International Connectivity) ข้อมูลตลาด (Market Insights) การเตรียมเอกสารคำขอ (Permit Preparation) การรายงานและการชำระเงิน (Reports And Payment) การหาลูกค้า (Sourcing Customer) การติดตามสินค้า (Tracking Shipment)

แผนภาพที่ 3-6 การเปลี่ยนแปลงไปสู่ Singapore National Trade Platform (NTP)



จากกรณีศึกษาประเทศสิงคโปร์ สาระสำคัญที่ประเทศไทยควรนำมาเรียนรู้ คือ การตั้งเป้าหมายการให้บริการ กล่าวคือ ในการพัฒนาระบบการอำนวยความสะดวกทางการค้า ประเทศไทยควรกำหนดตัวชี้วัดหรือมาตรฐานอ้างอิงที่ชัดเจน เช่น จำนวนเอกสารที่ใช้ในกระบวนการทั้งหมด จำนวนหน่วยงานที่ต้องติดต่อ รูปแบบการชำระเงินที่ยอมรับได้ รวมถึงค่าใช้จ่าย และเวลาที่ใช้ในการประมวลผลฯ โดยควรประเมินสถานะในปัจจุบัน เปรียบเทียบเป้าหมายที่ควรจะเป็น และกรอบเวลาที่เหมาะสมเพื่อการดำเนินงานต่างๆ ที่จำเป็น

การอำนวยความสะดวกทางการค้าของไทยและสิงคโปร์ในมุมมองขององค์การระหว่างประเทศ

ในส่วนนี้ จะเป็นการศึกษาดัชนีตัวชี้วัดที่ประเมินศักยภาพด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าขององค์การระหว่างประเทศหลายแห่ง ได้แก่ 1) OECD Trade Facilitation Indicators 2) WEF Global Enabling Trade Report 3) World Bank Doing Business Trade Across Border โดยมีรายละเอียดดังนี้

1. OECD Trade Facilitation Indicator (2558)

OECD Trade Facilitation Indicator (OECD TFI) เป็นดัชนีวัดขีดความสามารถด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้า ในมิติของพิธีการศุลกากรและมาตรการทางการค้า (Customs and Regulatory Trade Procedures) โดยพิจารณาจากองค์ประกอบ 11 มิติย่อย ดังต่อไปนี้

1.1 การให้คำวินิจฉัยล่วงหน้า (Advance Ruling) คือ การให้ข้อมูลล่วงหน้าเพื่อขอข้อมูลเกี่ยวกับวิธีการจัดจำแนกสินค้า (Classification) ที่มา วิธีการประเมินมูลค่า และขั้นตอนการประมวลสินค้าบางประเภท

1.2 การอุทธรณ์ (Appeal Procedures) คือ กระบวนการ วิธีการ และความเป็นไปได้ในการขออุทธรณ์จากหน่วยงานที่รับผิดชอบ

1.3 ความร่วมมือกับต่างประเทศ (Co-operation – External) คือ ความร่วมมือกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในประเทศอื่นๆ การแลกเปลี่ยนข้อมูลระหว่างกัน ซึ่งทำให้กระบวนการนำเข้าส่งออกมีความราบรื่นมากยิ่งขึ้น

1.4 ความร่วมมือกับในประเทศ (Co-operation – Internal) คือ ความร่วมมือกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในประเทศ การแลกเปลี่ยนข้อมูลระหว่างกัน การแยกส่วนงานอย่างมีประสิทธิภาพและมีความเหมาะสม ซึ่งทำให้กระบวนการนำเข้าส่งออกมีความราบรื่นมากยิ่งขึ้น

1.5 ค่าธรรมเนียม (Fees and Charges) คือ ความเหมาะสม ความเป็นธรรม และความเท่าเทียมในการกำหนดค่าธรรมเนียม

1.6 การใช้งานระบบอัตโนมัติ (Formalities – Automation) คือ ความพร้อมของระบบการแลกเปลี่ยนข้อมูลทางอิเล็กทรอนิกส์ การให้บริการอิเล็กทรอนิกส์เพื่อการเคลื่อนย้ายสินค้าข้ามแดน และการบริหารจัดการความเสี่ยง

1.7 เอกสาร (Formalities – Documents) คือ การลดจำนวนเอกสาร ใช้ฟอร์มเอกสารที่อ่านง่ายและขอข้อมูลเท่าที่จำเป็น รูปแบบการขอและให้ข้อมูลเป็นไปตามมาตรฐานสากล และมีระบบการรองรับสำเนา

1.8 ขั้นตอน (Formalities – Procedures) คือ การทำให้กระบวนการเคลื่อนย้ายสินค้าข้ามแดนมีประสิทธิภาพและรวดเร็ว มีระบบการเชื่อมโยงข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ ณ จุดเดียว (Single Window) มีการตรวจหลังปล่อย (Post-Clearance Audits) และมีบริการเกี่ยวกับการเคลื่อนย้ายสินค้า (Authorized Economic Operator)

1.9 ธรรมาภิบาลและความเป็นกลาง (Governance and Impartiality) คือ โครงสร้างและบทบาทหน้าที่ของหน่วยงานศุลกากร การตรวจสอบได้ และมาตรฐานทางจริยธรรม

1.10 การให้ข้อมูล (Information Availability) คือ ความสะดวกในการเข้าถึงข้อมูลทั้งผ่านอินเทอร์เน็ตและจุดรับเอกสาร

1.11 ความมีส่วนร่วมของผู้ที่เกี่ยวข้อง (Involvement of the Trade Community) คือ หน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้องมีความเปิดกว้าง พร้อมรับฟังความคิดเห็นจากหน่วยงานภาครัฐอื่นๆ และบริษัทผู้นำเข้าส่งออกสินค้า รวมถึงผู้ให้บริการที่เกี่ยวข้อง

สำหรับการให้คะแนน เกณฑ์ของดัชนี OECD FTI เป็นการให้คะแนนเต็ม 2 คะแนน เช่นเดียวกับคะแนนของทุกมิติย่อย หากเปรียบเทียบกับประเทศอื่นๆ ในประชาคมอาเซียน พบว่าประเทศไทยได้รับคะแนนสูงเป็นอันดับ 2 (1.38 คะแนน) รองจากสิงคโปร์ (1.75 คะแนน) ในอันดับที่

1 และมีคะแนนสูงกว่า เวียดนาม มาเลเซีย และบรูไน ที่คะแนน 1.36 1.27 และ 1.19 คะแนน ตามลำดับ เมื่อพิจารณาลงไปมิติย่อย ความสามารถด้านเอกสาร (Formalities – Documents) เป็นมิติที่ประเทศไทยได้คะแนนสูงสุด ที่ 1.75 คะแนน รองลงมาเป็น การใช้งานระบบอัตโนมัติ (Formalities – Automation) และด้านการอุทธรณ์ (Appeal Procedures) ที่ 1.73 และ 1.67 คะแนน ตามลำดับ ทั้งนี้ มิติที่ได้คะแนนน้อยที่สุด คือ ความร่วมมือกับในประเทศ (Co-operation – Internal) โดยได้ 0.6 คะแนน โดยข้อมูลที่น่าเสนอนี้ได้รับการสรุปไว้ในแผนภาพที่ 3-7

แผนภาพที่ 3-7 คะแนนดัชนี OECD Trade Facilitation Indicators

คะแนนดัชนี Trade Facilitation Index ของประเทศสมาชิกอาเซียน

	Average	Information availability	Involvement of the trade community	Advance rulings	Appeal procedures	Fees and charges	Formalities - documents	Formalities - automation	Formalities - procedures	Internal border agency co-operation	External border agency co-operation	Governance and impartiality
 สิงคโปร์	1.75	1.90	1.88	2.00	1.67	1.71	1.89	2.00	1.79	1.55	0.91	2.00
 ไทย	1.38	1.30	1.57	1.43	1.67	1.31	1.75	1.73	1.48	0.60	1.00	1.33
 เวียดนาม	1.36	1.62	1.29	1.88	1.33	1.69	1.11	1.38	1.44	1.00	0.70	1.56
 มาเลเซีย	1.27	1.25	1.25	1.71	1.33	1.50	1.63	1.00	1.33	0.73	0.70	1.56
 บรูไน	1.19	1.15	0.63	0.73	0.83	1.83	1.50	1.62	1.21	1.38	1.00	1.22
 อินโดนีเซีย	1.13	1.43	0.88	1.40	1.00	1.23	1.13	0.62	1.33	1.00	0.82	1.56
 ฟิลิปปินส์	1.03	1.05	1.25	0.50	1.11	1.36	1.00	1.00	0.97	1.00	0.78	1.33
 กัมพูชา	0.92	1.00	1.00	1.71	0.88	1.08	0.63	0.60	1.16	0.64	0.64	0.75
 สปป. ลาว	0.70	1.19	0.67	0.00	0.70	0.75	0.22	0.25	0.89	0.91	0.82	1.25
 เมียนมา	0.53	0.70	0.43	0.00	0.13	1.00	0.44	0.40	0.52	0.67	0.60	1.00

หมายเหตุ: กลุ่มตัวอย่างทั้งหมด 103 ประเทศ
ที่มา: OECD

หากเปรียบเทียบในระดับโลก ประเทศไทยได้รับการจัดอยู่ในอันดับที่ 52 และหากพิจารณาลงในมิติย่อย พบว่า ในด้านเอกสาร (Formalities – Documents) และการใช้งานระบบอัตโนมัติ (Formalities – Automation) เป็นมิติที่ได้รับการจัดอันดับดีที่สุด หรือในอันดับที่ 26 และ 29 ของโลก ตามลำดับ ส่วนมิติที่ประเทศไทยควรปรับปรุง ได้แก่ ความร่วมมือกับในประเทศ (Co-operation – Internal) และค่าธรรมเนียม (Fees and Charges) โดยถูกจัดอยู่ในอันดับที่ 97 และ 93 ตามลำดับ ดังที่ปรากฏในแผนภาพที่ 3-8

แผนภาพที่ 3-8 อันดับดัชนี OECD Trade Facilitation Indicators

อันดับดัชนี Trade Facilitation Index ของประเทศสมาชิกอาเซียน

	Average	Information availability	Involvement of the trade community	Advance rulings	Appeal procedures	Fees and charges	Formalities – documents	Formalities – automation	Formalities – procedures	Internal border agency co-operation	External border agency co-operation	Governance and impartiality
สิงคโปร์	8	5	7	1	18	40	4	1	3	10	51	1
ไทย	52	60	42	58	18	93	26	29	43	97	47	76
เวียดนาม	53	30	75	18	85	42	79	54	50	41	82	58
มาเลเซีย	60	69	67	30	65	75	42	78	55	77	82	58
บรูไน	69	78	142	107	119	5	51	38	75	32	44	85
อินโดนีเซีย	76	50	119	62	102	103	72	108	55	41	63	58
ฟิลิปปินส์	86	97	87	118	95	89	82	78	94	41	73	76
กัมพูชา	98	100	105	30	115	120	117	113	80	91	86	118
สปป. ลาว	121	78	137	140	125	155	159	147	108	55	83	83
เมียนมา	142	133	153	140	155	122	140	130	150	88	92	98

หมายเหตุ: กลุ่มตัวอย่างทั้งหมด 163 ประเทศ
ที่มา: OECD

ต่อมา หากเปรียบเทียบคะแนนของไทยกับโลก อาเซียน และกลุ่มประเทศในกลุ่ม OECD โดยเฉลี่ยแล้ว พบว่า มีหลายมิติที่จัดได้ว่าประเทศไทยมีศักยภาพที่ดีในระดับหนึ่ง ซึ่งรวมถึง มิติการอุทธรณ์ (Appeal Procedures) เอกสาร (Formalities – Documents) และการใช้งานระบบอัตโนมัติ (Formalities – Automation) ซึ่งเป็นมิติที่ประเทศไทยได้คะแนนใกล้เคียงหรือสูงกว่าค่าเฉลี่ยคะแนนในมิติเดียวกันของกลุ่มประเทศ OECD ซึ่งเป็นกลุ่มประเทศที่มีรายได้และพัฒนาการทางเศรษฐกิจสูงดังที่ปรากฏในแผนภาพที่ 3-9

แผนภาพที่ 3-9 คะแนนดัชนี OECD Trade Facilitation Indicators
ของประเทศไทย โลก อาเซียน และกลุ่มประเทศ OECD

คะแนนเฉลี่ยดัชนี OECD Trade Facilitation Index ของไทย ค่าเฉลี่ยทั่วโลก อาเซียน และประเทศกลุ่ม OECD

	Information availability	Involvement of the trade community	Advance rulings	Appeal procedures	Fees and charges	Formalities - documents	Formalities - automation	Formalities - procedures	Internal border agency (co-operation)	External border agency (co-operation)	Governance and impartiality	Average
ไทย	1.30	1.57	1.43	1.67	1.31	1.75	1.73	1.46	0.60	1.00	1.33	15.15
เฉลี่ยโลก	1.13	1.21	1.03	1.13	1.38	1.10	1.02	1.11	0.76	0.70	1.17	11.85
เฉลี่ยอาเซียน	1.26	1.08	1.14	1.06	1.36	1.13	1.06	1.21	0.93	0.61	1.36	12.39
เฉลี่ย OECD	1.67	1.71	1.68	1.61	1.82	1.74	1.74	1.62	1.34	1.54	1.01	18.39

ที่มา: ดัชนี กลุ่มตัวอย่างพัฒนา ไทย ปีละพอ
ที่มา: OECD

2. WEF Global Enabling Trade Report (2559)

ดัชนี WEF Global Enabling Trade Report เป็นตัวชี้วัดความเปิดกว้างของตลาดและต่อการค้าขายระหว่างประเทศ ทั้งในมิติของการนำเข้าและการส่งออก กล่าวคือ คะแนนของประเทศที่ทำการศึกษาระยะสะท้อนถึงความเปิดกว้างของตลาดต่อผู้ประกอบการต่างชาติที่จะนำสินค้าและวัตถุดิบเข้ามายังประเทศที่ทำการศึกษา และอุปสรรคทางการค้าที่ผู้ประกอบการในประเทศจะพบเจอเมื่อเคลื่อนย้ายสินค้าไปยังต่างประเทศ โดยจะแบ่งประเด็นที่ได้รับการพิจารณาออกเป็น 4 ส่วนดังต่อไปนี้

2.1 ดัชนีย่อยที่ 1 การเข้าตลาด (Market Access) หรืออุปสรรคทางการค้า เช่น อัตราการนำเข้า หรือความซับซ้อนของโครงสร้างการนำเข้าของประเทศที่ทำการศึกษา ซึ่งจะสะท้อนถึงอุปสรรคที่ผู้ประกอบการต่างชาติประสบในการนำเข้าสินค้านำเข้ามายังประเทศที่ทำการศึกษารวมถึงพิจารณาอัตราการนำเข้าของประเทศอื่นๆ ที่เป็นคู่แข่ง เพื่อศึกษาอุปสรรคที่ผู้ประกอบการในประเทศต้องประสบเมื่อส่งออกสินค้าไปยังต่างประเทศ

2.2 ดัชนีย่อยที่ 2 การบริหารจัดการพรมแดน (Border Administration) คือ ประสิทธิภาพและความโปร่งใสของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการเคลื่อนย้ายสินค้าข้ามพรมแดน (Border Administration) ประเภทบริการที่มี ระยะเวลาที่ใช้ ต้นทุนค่าธรรมเนียมที่จัดเก็บ และปริมาณเอกสารทั้งหมดที่ใช้ในขั้นตอน รวมถึงความพร้อมของการให้ข้อมูลอีกด้วย

2.3 ดัชนีย่อยที่ 3 โครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure) ทั้งในด้านคมนาคม การสื่อสาร และบริการของภาคเอกชนที่เกี่ยวข้องกับการขนส่ง

2.4 ดัชนีย่อยที่ 4 สภาพแวดล้อมทางธุรกิจ (Operating Environment) เช่น การคุ้มครองทรัพย์สินทางปัญญา ความเป็นกลางของสถาบันสาธารณะ การบังคับใช้กฎหมายและสัญญา ความพร้อมของระบบการเงิน ความเปิดกว้างต่อการลงทุนจากต่างประเทศ ฯลฯ ซึ่งปัจจัยนี้ ล้วนส่งผลต่อกิจกรรมทางเศรษฐกิจโดยรวมของประเทศโดยทั้งสิ้น

ตามที่ได้กล่าวไว้ในวัตถุประสงค์การดำเนินโครงการ การศึกษาในครั้งนี้จะมุ่งเน้นไปที่ด้านศุลกากร ดังนั้น จะนำเสนอเฉพาะคะแนนและอันดับของดัชนีย่อยที่ 2 เท่านั้น โดยพบว่า หากเปรียบเทียบกับประเทศสมาชิกอาเซียนประเทศอื่นๆ ไทยถูกจัดอยู่ในอันดับที่ 2 รองจากสิงคโปร์เพียงประเทศเดียว และหากพิจารณาในระดับโลก พบว่า ประเทศไทยถูกจัดอยู่ในอันดับที่ 62 นอกจากนี้ ประเทศไทยยังมิได้รับการประเมินคะแนนสูงกว่าค่าเฉลี่ยของโลกและอาเซียน ดังแผนภาพที่ 3-10

แผนภาพที่ 3-10 คะแนนดัชนี Global Enabling Trade Report



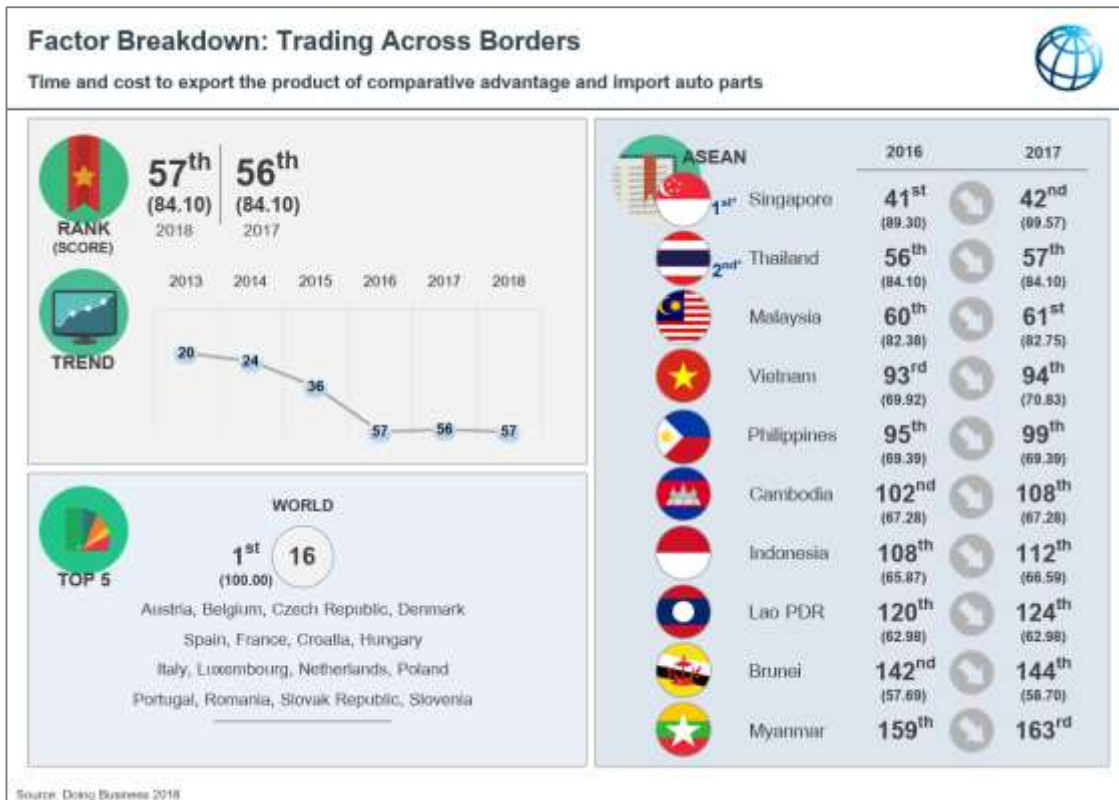
3. World Bank Doing Business Trading Across Border (2560)

ดัชนี Doing Business ของ World Bank เป็นตัวชี้วัดการอำนวยความสะดวกทางการดำเนินธุรกิจ (Ease of Doing Business) ที่ได้รับการยอมรับในระดับสากล ดัชนีนี้ได้รับการจัดทำขึ้นผ่านการศึกษาระดมความคิดเห็นจากผู้ประกอบการที่ได้รับผลกระทบ แต่ละมิตี้อยู่สะท้อนถึงความสะดวกในการดำเนินกิจกรรมทางธุรกิจแต่ละประเภท ทั้งการจดทะเบียนธุรกิจ การขออนุญาตใบก่อสร้าง การจดทะเบียนอสังหาริมทรัพย์ การฟ้องล้มละลาย ฯลฯ ทั้งนี้ คะแนนของมิติการค้าข้ามแดน (Trading Across Borders) ถูกจัดทำขึ้นด้วยข้อมูลเกี่ยวกับความรวดเร็วและมูลค่าต้นทุนที่ใช้ใน

กระบวนการนำเข้าส่งออกสินค้า จึงอาจเป็นเครื่องบ่งชี้ประสิทธิภาพการอำนวยความสะดวกทางการค้าที่ดีประการหนึ่ง

ในปี 2561 ประเทศไทยจัดอยู่ในอันดับสองของอาเซียน หรืออันดับที่ 56 ของโลก เป็นรองเพียงประเทศสิงคโปร์ ที่ถูกจัดอยู่ในอันดับที่ 41 ของโลก หรืออาจกล่าวได้ว่า ต้นทุนและเวลาที่ใช้ในการนำเข้าส่งออกสินค้าของประเทศไทยต่ำสุดเป็นอันดับ 2 ของอาเซียน ดังที่ปรากฏในแผนภาพที่ 3-11

แผนภาพที่ 3-11 คะแนนดัชนี World Bank Doing Business Trading Across Border



การวิเคราะห์ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการอำนวยความสะดวกทางการค้าในประเทศไทย

รายงานของ United Nations Economic Commission for Europe (2015) ระบุว่า การพิจารณาความคิดเห็นของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียเป็นองค์ประกอบสำคัญของกระบวนการการพัฒนา ระบบการอำนวยความสะดวกทางการค้าที่มีประสิทธิภาพ โดยการระดมกลุ่มผู้มีส่วนเกี่ยวข้องอาจทำได้ 2 วิธี ได้แก่ 1. พิจารณาจากลำดับชั้นในห่วงโซ่อุปทาน หรือ 2. พิจารณาตามบทบาทที่เกี่ยวข้องกับการเคลื่อนย้ายสินค้าระหว่างประเทศ โดยแต่ละวิธีมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

1. การพิจารณาจากลำดับชั้นในห่วงโซ่อุปทาน

ห่วงโซ่อุปทานการเคลื่อนย้ายสินค้าระหว่างประเทศอาจแบ่งออกได้ 4 ส่วน ได้แก่ กลุ่มลูกค้า ซัพพลายเออร์ ตัวกลาง (ผู้ให้บริการที่เกี่ยวข้อง) และหน่วยงานกำกับดูแล

1.1 กลุ่มลูกค้า ได้แก่ ผู้ซื้อสินค้า ผู้นำเข้าสินค้า ผู้รับของ หรือผู้ชำระค่าสินค้า โดยจะสังเกตว่า ลูกค้าที่กล่าวถึงในที่นี่มีได้หมายถึงผู้บริโภคเท่านั้น แต่ยังรวมถึงผู้นำเข้ามายาหรือขายส่งอีกด้วย

1.2 ซัพพลายเออร์ ได้แก่ ผู้ขาย ผู้ส่งออก ผู้ส่งของ และผู้รับชำระเงิน

1.3 ตัวกลาง ได้แก่ ธุรกิจบริการที่เกี่ยวข้อง เช่น บริการขนส่ง ธนาคาร ประกันภัย ตัวแทนผู้ดำเนินการ ฯลฯ

1.4 ผู้กำกับดูแล ได้แก่ หน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้อง ศุลกากร หน่วยงานผู้กำหนดมาตรฐาน สถานกงสุล ผู้กำกับดูแลท่าเรือและท่าอากาศยาน รวมถึงหอการค้าและตัวแทนผู้ประกอบการ

2. การพิจารณาตามบทบาทหน้าที่

หากพิจารณาในเชิงของบทบาทหน้าที่ อาจจำแนกผู้มีส่วนได้ส่วนเสียออกเป็น 6 กลุ่ม ได้แก่ ผู้ผลิตสินค้า ตัวแทนผู้นำเข้าส่งออกและบริษัทขนส่ง ผู้ให้บริการท่าเรือและสนามบิน ธนาคารและผู้ให้บริการประกัน ตัวแทนและผู้ดำเนินการแทน และหน่วยงานผู้กำกับดูแล

2.1 ผู้ผลิตสินค้า เช่น บริษัทผู้ผลิต ผู้ค้าขาย และผู้ขายสินค้า

2.2 ตัวแทนและบริษัทขนส่ง เช่น ผู้ให้บริการด้านการเคลื่อนย้ายสินค้า และตัวแทนของผู้ส่งสินค้า

2.3 ผู้ให้บริการท่าเรือและสนามบิน เช่น การท่าอากาศยาน และการท่าเรือ

2.4 ธนาคารและผู้ให้บริการประกัน เช่น ผู้ให้บริการที่เกี่ยวข้องกับการชำระค่าสินค้า ค่าอากร และภาษี รวมถึงผู้ให้บริการประกัน

2.5 ผู้ให้บริการอื่นๆ เช่น โบรกเกอร์ศุลกากร (Customs Broker) และผู้ให้บริการด้านพิธีศุลกากร (Single Window Broker)

2.6 หน่วยงานภาครัฐและผู้กำกับดูแล เช่น ศุลกากร และผู้กำกับดูแลสินค้าควบคุม

กลุ่มบุคคลที่ควรได้รับการพิจารณา เป็นดังที่ปรากฏในแผนภาพที่ 3-12

แผนภาพที่ 3-12 กรอบแนวทางการจำแนกกลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย



สำหรับประเทศไทย หน่วยงานภาครัฐหรือรัฐวิสาหกิจที่เกี่ยวข้องกับกระบวนการเคลื่อนย้ายสินค้าระหว่างประเทศ สามารถจำแนกออกได้เป็น 4 กลุ่ม ได้แก่ 1. กรมศุลกากร 2. หน่วยงานผู้รับผิดชอบพื้นที่ควบคุมศุลกากร 3. หน่วยงานผู้ให้บริการที่เกี่ยวข้องกับเอกสารเคลื่อนย้ายสินค้า และ 4. หน่วยงานผู้รับผิดชอบสินค้าควบคุม ดังที่นำเสนอในแผนภาพที่ 3-13

แผนภาพที่ 3-13 หน่วยงานภาครัฐและรัฐวิสาหกิจ ที่เกี่ยวข้องกับการอำนวยความสะดวกทางการค้าในประเทศไทย



กรณีศึกษาการดำเนินงาน Single Window ของประเทศไทย

แนวคิดการจัดทำระบบการเชื่อมโยงข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ ณ จุดเดียว (National Single Window) ของประเทศไทย เริ่มต้นขึ้นในปี 2541 เมื่อกรมศุลกากรเปลี่ยนระบบการส่งเอกสารเป็นระบบอิเล็กทรอนิกส์ หรือที่เรียกว่า Electronic Data Exchange (EDI) เพื่อส่งผ่านเอกสารใบขนสินค้าขาเข้าและขาออก ต่อมาในปี 2551 ระบบนี้ได้รับการพัฒนาต่อกลายเป็นระบบ e-Customs โดยจุดเด่นของระบบนี้ คือ ความสามารถในการใช้งานบนเว็บไซต์ มีการใช้งานเทคโนโลยี Public Key Infrastructure (PKI) ซึ่งทำให้ระบบมีความปลอดภัยมากยิ่งขึ้น และอนุญาตให้ลงลายมือชื่อแบบอิเล็กทรอนิกส์ได้ โดยพัฒนาการทั้งหมดเหล่านี้ล้วนมีผลให้ความสามารถในการอำนวยความสะดวกทางการค้าของไทยปรับตัวไปในทิศทางที่ดียิ่งขึ้น อย่างไรก็ตาม ระบบเหล่านี้ยังขาดการเชื่อมโยงกับหน่วยงานภาครัฐอื่นๆ ที่มีความเชี่ยวชาญรายสินค้า กล่าวคือ เป็นผู้กำกับดูแลสินค้าควบคุม ทำให้ระบบเหล่านี้ยังไม่มีประสิทธิภาพสูงสุด

ต่อมา แนวคิดการจัดทำ National Single Window (NSW) ของไทยมีทิศทางที่ชัดเจนมากยิ่งขึ้น ประมวลต่อจากคำแนะนำขององค์การศุลกากรโลก โดยมีเนื้อความดังต่อไปนี้

1. มีการเชื่อมโยงบูรณาการข้อมูลระหว่างหน่วยงานภาครัฐ (G2G) ที่เกี่ยวข้องกับการนำเข้า การส่งออก การออกใบอนุญาตและใบรับรองต่างๆ และเชื่อมโยงต่อไปยังภาคเอกชน รวมถึงเชื่อมโยงระหว่างเอกชนด้วยกัน
2. ทำให้ระบบ NSW กลายเป็นศูนย์กลางการเชื่อมโยงข้อมูลกับ Electronic Window อื่นๆ ที่มีอยู่แล้ว
3. สร้างระบบ NSW ให้มีความสามารถในการเชื่อมต่อกับระบบเดียวกันของประเทศอื่นๆ ในประชาคมอาเซียน และเอเปค
4. สร้างความสามารถในการทำงานร่วมกัน (Interoperability) ระหว่างหน่วยงานต่างๆ โดยให้มีมาตรฐานเดียวกันและสามารถสื่อสารระหว่างกันได้
5. กระตุ้นให้มีการใช้งาน NSW เพื่อการสื่อสารระหว่างหน่วยงาน แทนการสื่อสารระหว่างบุคคล
6. พัฒนาระบบ NSW ให้มีมาตรฐานความปลอดภัยระดับสากล เพื่อรักษาความมั่นคงของข้อมูลของหน่วยงานภาครัฐและธุรกิจ และมีกลไกการตรวจสอบ
7. ปรับปรุงกฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้อง เพื่อรองรับกระบวนการเคลื่อนย้ายสินค้าแบบไร้กระดาษ

ดังที่กล่าวไปในตอนต้น องค์กรประกอบของ NSW ที่มีผลต่อประสิทธิภาพการให้บริการเคลื่อนย้ายสินค้าระหว่างประเทศมากที่สุด คือ ความสามารถในการเชื่อมโยงฐานข้อมูลระหว่างกรมศุลกากรกับหน่วยงานภาครัฐต่างๆ ซึ่งจะทำให้การขออนุญาตรายสินค้าเป็นไปได้อย่างรวดเร็ว ในการนี้ กรมศุลกากรได้ร่วมมือกับหน่วยงานภาครัฐต่างๆ นับตั้งแต่ปี 2551 และการดำเนินงานได้สิ้นสุดลงในปี 2554 เมื่อได้มีการเชื่อมโยงฐานข้อมูลกับสภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย ที่เป็นผู้พัฒนาระบบใบรับรองแหล่งกำเนิดสินค้าอิเล็กทรอนิกส์

ปัจจุบัน ระบบ NSW ของประเทศไทย มีการเชื่อมโยงฐานข้อมูลระหว่างกรมศุลกากรกับหน่วยงานรัฐทั้งหมด 33 แห่ง ซึ่งรวมถึงหน่วยงานผู้รับผิดชอบสินค้าควบคุม การท่าเรือแห่งประเทศไทย และสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย และหน่วยงานภาคเอกชนที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย รวมถึงผู้นำเข้าส่งออกสินค้าและตัวแทน บริษัทเรือ และสายการบิน โดยมีการทำธุรกรรมผ่าน NSW ถึง 7 ล้านครั้งต่อเดือน (ข้อมูลล่าสุดเดือนตุลาคม 2559)

นอกจากนี้ จากผลการศึกษาของกรมศุลกากร (2559) ระบบ NSW ของประเทศไทยมีส่วนช่วยลดเวลาที่ใช้ในการขออนุญาตนำเข้าส่งออกสินค้าประมาณร้อยละ 55 และลดต้นทุนในการดำเนินการที่เกี่ยวข้องได้ประมาณร้อยละ 70 สำหรับพัฒนาการในระดับประชาคมอาเซียน กรมศุลกากรได้บูรณาการและเชื่อมโยงระบบ NSW ของประเทศไทยเข้ากับบางประเทศอื่นๆ ในกลุ่มอาเซียนแล้ว โดยได้เริ่มมีการทดสอบไปตั้งแต่ปี 2555 เพื่อแลกเปลี่ยนใบขนสินค้าอาเซียน (ACDD) และใบรับรองแหล่งกำเนิดสินค้าอาเซียน (ATIGA Form D) และเมื่อเดือนกรกฎาคม 2555 ฐานข้อมูล Single Window ของไทยได้มีการเชื่อมต่อกับฐานข้อมูลของอินโดนีเซียและสิงคโปร์แล้ว ส่วนประเทศอื่นๆ กำลังอยู่ระหว่างการจัดทำฐานข้อมูล NSW ของตนเองเพื่อเชื่อมต่อกับฐานข้อมูลกลางของอาเซียน

กรณีศึกษาการบริหารจัดการการขอวีซ่าของบริษัท VFS Global ในอาเซียน

บริษัท VFS Global (บริษัท) เป็นผู้ให้บริการด้านการจัดการพาสปอร์ตและวีซ่าแก่รัฐบาลและคณะผู้แทนทางทูตของประเทศต่างๆ ทั่วโลก ในปี 2544 บริษัทได้ถูกก่อตั้งขึ้นในเมืองมุมไบ ประเทศอินเดีย โดยผู้รับบริการรายแรกคือสถานกงสุลของรัฐบาลสหรัฐอเมริกา บทบาทหลักของบริษัทในกระบวนการขอวีซ่า คือ การรับและประมวลแบบฟอร์มคำขอวีซ่าและพาสปอร์ตของผู้ยื่นคำขอ การจัดทำฐานข้อมูลผู้ยื่นคำขอ การส่งต่อแบบฟอร์มคำขอวีซ่าและเอกสารต่างๆ ให้กับเจ้าหน้าที่ฝ่ายกงสุล การจัดเก็บค่าธรรมเนียม รวมถึงเป็นตัวกลางประสานงานกับผู้ยื่นคำขอ ในกรณีที่เจ้าหน้าที่ฝ่ายกงสุลประสงค์จะรับทราบข้อมูลเพิ่มเติมหรือเพื่อยืนยันการสัมภาษณ์ และการแจ้งผลการยื่นคำขอ

ทั้งนี้ กระบวนการทั้งหมดนี้จะถูกแบ่งแยกส่วนงานอย่างชัดเจน บทบาทของบริษัทจะถูกจำกัดอยู่เฉพาะด้านธุรการ (Administrative Feature) ของกระบวนการยื่นคำขอวีซ่าเท่านั้น โดยเจ้าหน้าที่ฝ่ายกงสุลหรือหน่วยงานของประเทศที่ได้รับคำขอจะยังเป็นผู้มีสิทธิตัดสินผลการให้วีซ่าแต่เพียงฝ่ายเดียว

ในปัจจุบัน บริษัทได้รับการว่าจ้างจากรัฐบาลของ 58 ประเทศ มีศูนย์รับคำขอวีซ่า 2,530 แห่ง ใน 137 ประเทศ และได้มีส่วนประมวลคำขอวีซ่ามาแล้วถึง 160 ล้านครั้ง โดยสหรัฐฯ และสหราชอาณาจักรเป็นผู้รับบริการรายใหญ่ที่สุด เฉพาะในอินเดีย บริษัทมีศูนย์รับคำขอวีซ่าของสองประเทศนี้ทั้งหมด 23 แห่ง อีกทั้งยังมีศูนย์รับคำขอวีซ่าเซนแกนแบบจุดเดียวในนครมุมไบ ประเทศอินเดีย กล่าวคือ ไม่ว่าจะเดินเข้าประเทศใดในเขตเซนแกน สามารถขอวีซ่าได้ที่จุดเดียวกัน สำหรับในประเทศไทย บริษัทให้บริการกับสถานกงสุลของหลายประเทศ รวมถึง ออสเตรเลีย นิวซีแลนด์ สหราชอาณาจักร และประเทศในกลุ่มเซนแกน (สหภาพยุโรป) อีกหลายประเทศ

นาย Zubin Karkaria ชาวอินเดียผู้เป็นคนก่อตั้งบริษัท VFS Global กล่าวว่า ในอดีตตนทำงานเป็นตัวแทนการท่องเที่ยวในประเทศอินเดีย ได้มีโอกาสเห็นถึงกระแสนิยมการท่องเที่ยวต่างประเทศของชาวอินเดียที่เติบโตคู่ไปกับการขยายตัวทางเศรษฐกิจของประเทศ และได้ข้อสังเกตว่า สถานกงสุลหรือหน่วยงานทางการทูตในอินเดียต้องประสบกับปัญหาปริมาณงานในช่วงฤดูการท่องเที่ยว จึงเกิดแนวคิดที่ว่า ควรมีบริการที่ช่วยลดภาระของสถานกงสุลหรือหน่วยงานทางการทูตอื่นๆ ที่มีหน้าที่ในการพิจารณาออกวีซ่า โดยให้บริการด้านธุรการ (Administrative Services) ที่ไม่เกี่ยวข้องกับการพิจารณาและให้คำตัดสิน

กรณีศึกษาการจัดทำหนังสือเดินทางของไทยโดยเอกชน

กระทรวงต่างประเทศได้ว่าจ้างบริษัท จันวาณิชย์ จำกัด (บริษัท) ให้ผลิตพาสปอร์ตอิเล็กทรอนิกส์ ให้บริการที่เกี่ยวข้องกับการจัดทำพาสปอร์ต และผลิตแผ่นปะตรวจลงตรา (Visa Sticker) โดยบริษัทเป็นผู้มีความเชี่ยวชาญเกี่ยวกับการทำฐานข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์และความปลอดภัยข้อมูลตัวตน (Identity Information) และมีประสบการณ์การให้บริการกับบริษัทขนาดใหญ่ในหลายอุตสาหกรรม อาทิ ธนาคาร และโรงพยาบาล เป็นต้น

นอกจากนี้ บริษัทยังเป็นผู้ติดตั้งและให้บริการช่องตรวจหนังสือเดินทางอัตโนมัติ (Auto Channel) ที่สนามบินสุวรรณภูมิและสนามบินดอนเมือง โดยข้อมูลของบริษัทได้ระบุไว้ว่า Auto Channel สามารถลดเวลาที่ผู้เดินทางใช้ในการบันทึกการเข้าออกประเทศไทยได้กว่าครึ่ง ซึ่งเป็นประโยชน์โดยตรงต่อทั้งนักเดินทาง และกองบังคับการตรวจคนเข้าเมือง ทั้งในเชิงการดูแลผู้โดยสาร ตกค้าง และกำลังคนสามารถไปปฏิบัติหน้าที่อื่นได้

สรุป

การอำนวยความสะดวกทางการค้าเป็นปัจจัยหนึ่งที่มีส่วนช่วยผลักดันความยั่งยืนทางเศรษฐกิจและความสามารถในการแข่งขัน กล่าวคือ กระบวนการเคลื่อนย้ายสินค้าระหว่างประเทศที่มีความรวดเร็วและใช้ต้นทุนต่ำ เป็นปัจจัยหนึ่งที่ผู้ประกอบการให้ความสำคัญ มีผลต่อปริมาณการค้าขายระหว่างประเทศ และเป็นองค์ประกอบสำคัญต่อการสร้างห่วงโซ่มูลค่าข้ามประเทศ

เมื่อพิจารณาดัชนีชี้วัดที่ประเมินศักยภาพด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าขององค์ระหว่างประเทศ พบว่า จุดแข็งของประเทศไทยอยู่ที่ ความสามารถด้านเอกสาร (Formalities – Documents) การใช้งานระบบอัตโนมัติ (Formalities – Automation) และด้านการอุทธรณ์ (Appeal Procedures) ส่วนจุดอ่อนอยู่ที่ด้านความร่วมมือกับในประเทศ (Cooperation – Internal) และค่าธรรมเนียม (Fee and Charges)

ทั้งนี้ พัฒนาการสำคัญของประเทศไทยในช่วงหลายปีที่ผ่านมา ซึ่งเป็นจุดแข็งของระบบการอำนวยความสะดวกทางการค้าของประเทศไทย คือการพัฒนากระบวนการเชื่อมโยงข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ ณ จุดเดียว (National Single Window) ที่ผู้นำเข้าส่งออกสามารถดำเนินการพิธีศุลกากรได้ผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ อย่างไรก็ตาม OECD (2015) ได้ระบุไว้ว่า มิติที่ควรได้รับการพัฒนาปรับปรุงมากที่สุด คือ การสร้างความร่วมมือระหว่างหน่วยงานภาครัฐในประเทศหรือการเชื่อมโยงหรือส่งต่อข้อมูลจากหน่วยงานผู้ดูแลสินค้าควบคุมโดยตรง ซึ่งจากการศึกษาเพิ่มเติมพบว่า กรมศุลกากรกับหน่วยงานภาครัฐอื่นๆ ได้มีการสร้างระบบเชื่อมโยงฐานข้อมูลระหว่างกันแล้ว อย่างไรก็ตาม อาจยังมีได้ถูกนำมาใช้ประโยชน์เต็มที่

สำหรับการพัฒนาในลำดับต่อไป หรือมิติที่ควรมีการปรับปรุง อาจนำกรณีศึกษาประเทศสิงคโปร์มาเป็นแบบอย่างได้ โดยระบบ National Single Window ของสิงคโปร์ ซึ่งได้มีการพัฒนามาอย่างต่อเนื่องนับแต่ปี 2528 ปัจจุบันได้ถูกต่อยอดเป็นแพลตฟอร์มเปิด (Open Platform) ที่นักพัฒนาซอฟต์แวร์สามารถเข้ามาใช้ข้อมูลเพื่อสร้างบริการที่เกี่ยวข้องกับการค้าขายสินค้าระหว่างประเทศ

นอกจากนี้ จากการศึกษาบริษัท VFS Global และบริษัท จันวาณิชย์ จำกัด สามารถสรุปสาระสำคัญได้ว่า หากหน่วยงานภาครัฐมุ่งหมายที่จะดำเนินการด้านระบบอิเล็กทรอนิกส์ อาจจะไม่จำเป็นต้องพัฒนาหรือบริหารจัดการงานทั้งหมดด้วยตัวเอง เนื่องจากองค์ความรู้บางส่วนอาจมิใช่ประเด็นที่หน่วยงานภาครัฐนั้นมีความเชี่ยวชาญ อีกทั้งกิจกรรมเหล่านี้ล้วนมิใช่หน้าที่หลักขององค์กร ดังที่ นาย Zubin Karkaria แห่งบริษัท VFS Global ได้กล่าวไว้ว่า หน้าที่ของบริษัท VFS Global คือการช่วยเหลือให้เจ้าหน้าที่ฝ่ายกงสุลของรัฐบาลประเทศผู้รับบริการได้ปฏิบัติงานที่ตนเองถนัดที่สุด ซึ่งคือการให้คำตัดสินคำขอวีซ่า นอกจากนี้ โครงสร้างองค์กรของบริษัทเอกชนที่มีความยืดหยุ่น อาจทำ

ให้การแก้ปัญหาเฉพาะหน้าเป็นไปได้ง่ายขึ้น เช่น การจ้างพนักงานประจำในช่วงที่มีปริมาณงานสูง เป็นต้น ซึ่งอาจเป็นแบบอย่างที่หน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการอำนวยความสะดวกทางการค้าสามารถนำไปใช้เป็นตัวอย่างได้ กล่าวคือ ว่าจ้างบริษัทเอกชนผู้มีความเชี่ยวชาญ ให้เข้ามาช่วยจัดการบริหารงานธุรการและการส่งผ่านข้อมูล เพื่อให้เจ้าหน้าที่ผู้อำนาจตัดสินใจปฏิบัติงานได้อย่างราบรื่นที่สุด

บทที่ 4

ผลการวิเคราะห์วิธีการ/แนวทางเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพ การอำนวยความสะดวกทางการค้าของไทย

ในบทนี้ เป็นการเสนอแนะแนวทางการปรับปรุงและเพิ่มศักยภาพของการอำนวยความสะดวกทางการค้าของประเทศไทย โดยประเด็นที่ได้รับการวิเคราะห์และนำเสนอข้อมูลเชิงลึกในบทนี้มีดังต่อไปนี้

1. การวิเคราะห์จุดแข็งและจุดที่ควรได้รับการปรับปรุงของไทยด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้า
2. การพัฒนากฎหมาย กฎระเบียบทางการค้าเพื่อสนับสนุน/เพิ่มประสิทธิภาพการอำนวยความสะดวกทางการค้า
3. การศึกษาโครงการความร่วมมือกับภาคเอกชนในการดำเนินการเพิ่มประสิทธิภาพการอำนวยความสะดวกทางการค้า
4. การศึกษาการนำการวิเคราะห์ข้อมูลไปใช้เพื่ออำนวยความสะดวกทางการค้า (Big Data and Analytic for Trade Facilitation)
5. ผลการสัมภาษณ์เชิงลึกผู้เชี่ยวชาญภาครัฐ ภาคเอกชน และนักวิชาการ
6. ข้อเสนอแนะแนวทางการปรับปรุงมาตรการและระบบการอำนวยความสะดวกทางการค้าของประเทศไทย

การวิเคราะห์จุดแข็งและจุดที่ควรได้รับการปรับปรุงการอำนวยความสะดวกทางการค้า

จากการศึกษาผลงานในอดีตของกรมศุลกากร พบว่า การพัฒนาระบบการเชื่อมโยงข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ ณ จุดเดียว (National Single Window) ที่มีการเชื่อมโยงกับฐานข้อมูลกับหน่วยงานภาครัฐทั้งหมด 33 แห่ง ทั้งที่เป็นหน่วยงานผู้กำกับดูแลสินค้าควบคุม และหน่วยงานเอกชนที่เกี่ยวข้อง ได้ดำเนินการเสร็จสิ้นไปแล้วในปี 2554 ซึ่งมีผลให้การอำนวยความสะดวกทางการค้าของประเทศไทยมีประสิทธิภาพขึ้นอย่างเห็นได้ชัด โดยผลการศึกษาของกรมศุลกากรได้บ่งชี้ว่า เวลาที่ใช้ใน

กระบวนการขออนุญาตนำเข้าส่งออกมีความรวดเร็วขึ้น และต้นทุนที่ผู้ประกอบการแบกรับน้อยลง นอกจากนี้ ยังได้มีการเชื่อมต่อฐานข้อมูลกับหน่วยงานศุลกากรของประเทศสมาชิกอาเซียนบางประเทศ และมีแผนที่จะขยายไปยังประเทศอื่นๆ ในอนาคต

ข้อมูลที่น่าเสนอไปสอดคล้องกับการวิเคราะห์ของ OECD (2015) ที่ระบุไว้ว่า การจัดการเอกสารและการทำงานของระบบอัตโนมัติ เป็นมิติที่ประเทศไทยมีการพัฒนาในระดับหนึ่ง ถึงแม้จะได้เสนอว่าประเทศไทยควรปรับปรุงคุณภาพโครงสร้างสนับสนุนด้านสารสนเทศของระบบการให้บริการให้ดียิ่งขึ้นไปอีก โดยข้อสรุปนี้ได้รับการประมวลจากดัชนี Trade Facilitation Index (OECD, 2015) คะแนนที่ไทยได้รับการประเมินในมิติเหล่านี้ใกล้เคียงกับคะแนนเฉลี่ยของประเทศสมาชิกกลุ่ม OECD อย่างไรก็ดี บทวิเคราะห์ฉบับเดียวกันได้ให้ข้อเสนอแนะประเด็นที่ประเทศไทยสามารถปรับปรุงได้ดังต่อไปนี้

1. ควรเพิ่มข้อมูลอัตราค่าธรรมเนียมให้มีความละเอียดมากยิ่งขึ้น และลดค่าธรรมเนียมสำหรับการยื่นคำขอในเวลาทำการปกติ และประชาสัมพันธ์ข้อมูลมากยิ่งขึ้น
2. ให้การยอมรับสำเนา แทนที่เอกสารฉบับจริงมากยิ่งขึ้น และลดจำนวนเอกสารที่ใช้เพื่อการยื่นคำขอ เพื่อลดความซับซ้อนของการจัดเตรียมเอกสาร
3. อนุญาตให้ปล่อยสินค้าก่อนกำหนดอัตราอากรและการชำระอากร และลดขั้นตอนเพื่อช่วยผู้ประกอบการประหยัดต้นทุนและเวลา

ทั้งนี้ มิติที่ประเทศไทยได้รับคะแนนน้อยที่สุดในดัชนี Trade Facilitation Indicator คือ มิติด้านความร่วมมือระหว่างหน่วยงานในประเทศ โดยเชษฐา อินทรวีทักษ์ สุขเมธ องค์กรธุรกิจ และณัฐฉา ลิขณาปัญญากุล (2555) ได้ระบุไว้ว่า ความร่วมมือระหว่างกระทรวงหรือหน่วยงานอื่นๆ นั้นยังเป็นที่น่าพอใจ เนื่องจากกรมศุลกากรมีข้อจำกัดในการเข้าถึงระบบ Government Information Network (GIN) และจากข้อมูลล่าสุดของสำนักงานรัฐบาลอิเล็กทรอนิกส์ (องค์การมหาชน) ในปี 2559 พบว่า กรมศุลกากรมีช่องทางการเชื่อมต่อกับเครือข่าย GIN เพียง 2 ช่องทางเท่านั้น ซึ่งอาจบ่งชี้ได้ว่า การเชื่อมต่อยังไม่มีประสิทธิภาพเพียงพอ ซึ่งเป็นประเด็นที่พัฒนาต่อไปได้นอกจากนี้ ผู้เขียนยังได้ระบุอีกว่า กระทรวงและหน่วยงานภาครัฐอื่นๆ ต้องให้ความสำคัญกับการลงทุนด้านสารสนเทศและการเชื่อมต่อกับกรมศุลกากรด้วยเช่นกัน เพราะถึงแม้ว่ากรมศุลกากรจะสามารถจัดสรรงบประมาณให้กับหน่วยงานอื่นๆ ได้ในระดับหนึ่ง แต่ก็ไม่เพียงพอต่อความต้องการทั้งหมด และในบางกรณี การพัฒนาและจัดทำระบบสารสนเทศอาจมีใช้ความสามารถหลักขององค์กร ซึ่งทำให้ระบบไม่มีประสิทธิภาพและประสิทธิผลสูงสุด แผนภาพที่ 4-1 สรุปข้อเสนอแนะของ OECD ต่อการพัฒนากระบวนการอำนวยความสะดวกทางการค้าในประเทศไทย

แผนภาพที่ 4-1 ประเด็นที่ได้รับการปรับปรุงของระบบการอำนวยความสะดวกทางการค้าของประเทศไทย

มุมมองของ OECD ต่อการอำนวยความสะดวกทางการค้าในไทย		OECD			
คำเฉลี่ย	ไทย	โลก	อาเซียน	OECD	
Information Availability	1.30	1.13	1.26	1.67	
Involvement of the Trade Community	1.57	1.21	1.08	1.71	
Advance Rulings	1.43	1.03	1.14	1.68	
Appeal Procedures	1.67	1.13	1.06	1.81	
Fees and Charges	1.31	1.38	1.36	1.82	
Formalities – Documents	1.75	1.10	1.13	1.74	
Formalities – Automation	1.73	1.02	1.06	1.74	
Formalities – Procedures	1.46	1.11	1.21	1.82	
Internal Border Agency Co-operation	0.60	0.76	0.93	1.34	
External Border Agency Co-operation	1.00	0.70	0.81	1.54	
Governance and Impartiality	1.33	1.17	1.36	1.91	
Average	15.15	11.85	12.39	16.39	

ศักยภาพของไทย

สำหรับไทย การปฏิรูประบบการอำนวยความสะดวกทางการค้าในอดีตดำเนินการสู่การลดภาระ (Formalities) การลดจำนวนเอกสาร การลดความซับซ้อนของกฎระเบียบ การเปลี่ยนมาใช้ระบบอัตโนมัติ การให้ข้อมูลอย่างครบถ้วน (Availability of Information) รวมถึงการมีส่วนร่วมกับภาคและความเป็นกลาง (Governance and Impartiality) จะเป็นปัจจัยที่สำคัญสำหรับไทยในเชิงบวกได้มากที่สุด รองลงมาเป็นเรื่องของการมีส่วนร่วมของภาคประชาสังคม (Involvement of the Trade Community) การลดอัตราค่าธรรมเนียม และการวินิจฉัยอุทธรณ์ (Advance Ruling)

ไทยประเดิมด้วย OECD ในระดับไทยมุ่งเน้นพัฒนาในมิติต่อไปนี้

- ค่าธรรมเนียม (Fees and Charges)**
เพิ่มข้อมูลอัตราค่าธรรมเนียมให้มีความละเอียดมากขึ้น และลดค่าธรรมเนียมสำหรับการยื่นคำขอในเวลาทำการปกติ
- เอกสาร (Documents)**
ให้การยอมรับสำเนา และลดจำนวนเอกสารที่ใช้เพื่อการยื่นคำขอ
- การเปลี่ยนเป็นระบบอัตโนมัติ (Automation)**
ปรับเปลี่ยนคุณภาพโครงสร้างข้อมูลเพื่อเสริมการบูรณาการระบบการให้บริการ
- ขั้นตอน (Procedures)**
อนุญาตให้ปล่อยสินค้าก่อนประเทศมีตราออกและการชำระอากร และพร้อมพัฒนาเพื่อช่วยผู้ประกอบการประหยัดต้นทุนและเวลา

ที่มา: Area for Action, Country Profile, Thailand, Trade Facilitation Indicator (OECD, 2015)

อาจสรุปได้ว่า ในด้านการพัฒนาระบบการอำนวยความสะดวกทางการค้า ประเทศไทยได้มีพัฒนาการมาในทางที่ถูกต้องแล้ว กล่าวคือ กรมศุลกากรได้เห็นความสำคัญและใช้ศักยภาพของเทคโนโลยีสารสนเทศเพื่อการยกระดับการให้บริการ และเพิ่มประสิทธิภาพของกระบวนการนำเข้าส่งออกสินค้า โดยระบบอิเล็กทรอนิกส์ต่างๆ ที่ได้พัฒนาขึ้น ประกอบกับการใช้เอกสารดิจิทัล ทั้งหมดนี้มีผลให้ปริมาณเอกสารที่ใช้ ต้นทุนการดำเนินการ และเวลาที่ใช้ลดลงไป อย่างไรก็ตาม การเชื่อมโยงข้ามหน่วยงานภาครัฐจะเป็นประเด็นสำคัญที่ควรได้รับการปรับปรุง เพื่อให้การส่งต่อข้อมูลเป็นไปอย่างราบรื่น ประหยัดเวลาและลดต้นทุนของผู้ประกอบการ

การพัฒนากฎหมาย กฎระเบียบทางการค้าเพื่อสนับสนุน เพิ่มประสิทธิภาพการอำนวยความสะดวกทางการค้า

เนื่องจากประเทศไทยมีพันธกรณีจากการเข้าร่วมความตกลงว่าด้วยการอำนวยความสะดวกทางการค้าขององค์การการค้าโลก ที่มีผลบังคับใช้เมื่อวันที่ 22 กุมภาพันธ์ 2560 ซึ่งไทยจะต้องปรับมาตรการทางการค้าต่าง ๆ ให้อำนวยความสะดวกทางการค้ามากขึ้น โดยมาตรการที่สามารถดำเนินการได้ทันทีในวันที่ความตกลงมีผลบังคับใช้ เช่น การเปิดโอกาสให้ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียมีช่องทางในการแสดงความคิดเห็น การสร้างวินัยในการจัดเก็บค่าธรรมเนียมพิธีการทางศุลกากร การส่งเสริมให้

หน่วยงานที่เกี่ยวข้องใช้เครื่องมือทางอิเล็กทรอนิกส์ในพิธีการนำเข้า/ส่งออกและผ่านแดน และการมีมาตรการส่งเสริมความรวดเร็วในกระบวนการตรวจปล่อยสินค้า

ส่วนมาตรการที่ไทยขอระยะเวลาการปรับตัว 2 ปี เช่น การจัดทำกลไกรองรับการประมวลผลเอกสารล่วงหน้าก่อนที่สินค้าผ่านแดนจะมาถึง โดยจะทำให้ผู้ประกอบการสามารถยื่นเอกสารประกอบการขนส่งต่างๆ ผ่านกระบวนการทางศุลกากรล่วงหน้าก่อนสินค้ามาถึง (Pre-Arrival Processing) ซึ่งเป็นระบบคอมพิวเตอร์ของกรมศุลกากร ที่จะช่วยลดระยะเวลาและค่าใช้จ่ายในการขนส่งสินค้าผ่านแดนลง และมาตรการที่ไทยขอระยะเวลาปรับตัว 7 ปี เช่น การมีกระบวนการทดสอบที่จะเปิดโอกาสให้มีการขอทดสอบครั้งที่สอง ดังนั้น จะต้องมีการติดตามการดำเนินการเตรียมปรับตัวของหน่วยงานไทยว่าเป็นไปตามกำหนดหรือไม่ หรือมีปัญหาหรืออุปสรรคอย่างไร

นอกจากไทยจะมีข้อผูกพันด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าในกรอบองค์การการค้าโลกแล้ว ยังมีข้อผูกพันในกรอบอาเซียน โดยคณะมนตรีประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน เมื่อปลายปี 2560 ได้ให้ความเห็นชอบ “แผนปฏิบัติการเชิงยุทธศาสตร์ด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าของอาเซียน” ช่วงปี 2560-2568 มีเป้าหมาย คือ 1. ลดต้นทุนธุรกรรมทางการค้าภายในภูมิภาคลงร้อยละ 10 ภายในปี 2563 2. เพิ่มการค้าภายในภูมิภาคเป็น 2 เท่าภายในปี 2568 และ 3. ให้ผลการจัดอันดับขีดความสามารถในระดับโลกดีขึ้น

ดังนั้น เพื่อบรรลุเป้าหมายดังกล่าว อาเซียนได้ร่วมกันกำหนดมาตรการเชิงยุทธศาสตร์ต่างๆ เช่น เร่งดำเนินการตามความตกลงว่าด้วยการอำนวยความสะดวกทางการค้าขององค์การการค้าโลก พัฒนาระบบการเชื่อมโยงข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ ณ จุดเดียวของอาเซียน (ASEAN Single Window) พัฒนาและเชื่อมโยงระบบคลังข้อมูลการค้าอาเซียนให้สมบูรณ์ พัฒนาระบบศุลกากรผ่านแดนอาเซียน โดยนำระบบคอมพิวเตอร์มาใช้ในการดำเนินการพิธีการศุลกากรผ่านแดนอาเซียน ไม่ใช่บุคคลในการดำเนินการด้านเอกสาร และเร่งสรุปการเจรจาจัดทำระบบการรับรองถิ่นกำเนิดสินค้าด้วยตนเอง (Self-Certification) ให้เป็นระบบเดียวกันของอาเซียนให้เสร็จสิ้นภายในปี 2561 เป็นต้น ซึ่งขณะนี้ อาเซียนรวมถึงไทยอยู่ระหว่างจัดลำดับความสำคัญของการดำเนินการตามแผนปฏิบัติการดังกล่าว เพื่อให้บรรลุเป้าหมายตามที่กำหนดไว้

การดำเนินการของหน่วยงานต่างๆ ของไทยมีความคืบหน้าไปแล้วหลายส่วน เช่น

1. โครงการนำร่องระบบการรับรองถิ่นกำเนิดสินค้าด้วยตนเอง (Self-Certification) ของอาเซียน โครงการที่ 1 (ระหว่าง 6 ประเทศสมาชิก ได้แก่ สิงคโปร์ มาเลเซีย กัมพูชา บรูไน เมียนมา ไทย) และโครงการที่ 2 (ระหว่าง 5 ประเทศสมาชิก ได้แก่ อินโดนีเซีย ฟิลิปปินส์ ลาว เวียดนาม และไทย)
2. การใช้หนังสือรับรองถิ่นกำเนิดสินค้าแบบอิเล็กทรอนิกส์ (e-Form D) ระหว่างอาเซียน 4 ประเทศ ได้แก่ อินโดนีเซีย มาเลเซีย สิงคโปร์ และเวียดนาม ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2561 ซึ่งดำเนินการโดยกรมศุลกากรและกรมการค้าต่างประเทศ และ 3. การปรับปรุงคลังข้อมูลทางการค้าระดับประเทศ (NTR) ของไทย (www.thailandntr.com) โดยรวบรวมมาตรการที่มีไขภาษี (NTMs) จากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อปรับปรุงข้อมูลในระบบอย่างต่อเนื่อง ซึ่งดำเนินการโดยกรมเจรจาการค้าระหว่างประเทศ เป็นต้น

นอกจากนี้ กระทรวงพาณิชย์ในฐานะที่เป็นผู้รับผิดชอบเกี่ยวกับการดำเนินงานตามความตกลงว่าด้วยการอำนวยความสะดวกทางการค้า ภายใต้องค์การการค้าโลก มีนโยบายในการสร้าง

สภาพแวดล้อมที่เป็นมิตรต่อการค้าและการลงทุน โดยการลดต้นทุนรวมของการค้าระหว่างประเทศ ด้วยการลดต้นทุนทางการเงิน ต้นทุนเวลา และลดความไม่แน่นอน สำหรับการนำเข้า การส่งออก และผ่านแดนสินค้า ทั้งนี้ ตัวอย่างการปรับปรุงแก้ไขกฎหมายระเบียบของกระทรวงพาณิชย์ ที่ได้ดำเนินการไปในปี 2560 เพื่อบรรลุวัตถุประสงค์และเป้าหมายข้างต้น ได้แก่

1. การทบทวนประกาศและกฎระเบียบกระทรวงพาณิชย์เพื่อมอบอำนาจให้หน่วยงานอื่นเป็นผู้พิจารณาอนุญาตหรือออกใบอนุญาตนำเข้า/ส่งออกสินค้าแทน เพื่อเป็นการลดขั้นตอนและอำนวยความสะดวก ในการขออนุญาตนำเข้าส่งออกให้แก่ผู้ประกอบการ

2. การยกเลิกประกาศ/ระเบียบกระทรวงพาณิชย์ ในกรณีที่มีหน่วยงานที่เกี่ยวข้องโดยตรง และสามารถกำกับดูแลการส่งออก-นำเข้าสินค้าได้โดยไม่ต้องอาศัยอำนาจของกระทรวงพาณิชย์

แนวคิดสำคัญของการดำเนินงานเหล่านี้ คือการสร้างช่องทางให้ผู้ประกอบการสามารถทำธุรกรรมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับสินค้านั้นโดยตรงได้ เป็นการลดจำนวนขั้นตอนและเวลาที่ผู้ประกอบการใช้

การศึกษาโครงการความร่วมมือกับภาคเอกชนในการดำเนินการเพิ่มประสิทธิภาพการอำนวยความสะดวกทางการค้า

กรณีศึกษาบริษัท VFS Global และบริษัท จันวาณิชย์ จำกัด แสดงให้เห็นว่าการสร้างความร่วมมือกับภาคเอกชนหรือการว่าจ้างภาคเอกชนให้เข้ามาดำเนินการแทนบางส่วน เป็นวิธีการเพิ่มประสิทธิภาพการดำเนินงานของภาครัฐและการให้บริการประชาชนที่ดีประการหนึ่ง หลักการสำคัญของบริการของทั้งสองบริษัท คือการแบ่งเบาภาระงานธุรการ (Administrative Feature) และงานอื่นๆ ที่ไม่เกี่ยวกับหน้าที่หลักหรืออำนาจการตัดสินใจขององค์กร โดยในกรณีของบริษัท VFS Global หน้าที่หลักของบริษัท คือการรวบรวมและตรวจสอบเอกสาร และการประสานติดต่อกับผู้ยื่นคำขอวีซ่า ซึ่งช่วยลดปริมาณงานที่เจ้าหน้าที่ฝ่ายกงสุลแบกรับ ส่วนบริษัท จันวาณิชย์ จำกัด มีหน้าที่ให้คำปรึกษาและจัดทำฐานข้อมูลพาสปอร์ต และวีซ่านักท่องเที่ยวที่เดินทางเข้ามายังประเทศไทย ซึ่งในทั้งสองกรณี หน่วยงานภาคเอกชนเข้ามาเติมเต็มในด้านที่หน่วยงานภาครัฐอาจมีกำลังคนไม่เพียงพอ หรือในด้านที่หน่วยงานภาครัฐขาดความเชี่ยวชาญ หรือขาดความคล่องตัวในงานด้านเอกสาร ด้านโลจิสติกส์ รวมถึงการลงทุนด้านระบบ IT ทั้ง Hardware และ Software ให้รองรับกับการเติบโตด้านเศรษฐกิจและความต้องการต่อการให้บริการ

ในรูปแบบเดียวกัน กรมศุลกากรอาจว่าจ้างที่ปรึกษาภายนอกหรือบริษัทเอกชนให้เข้ามาให้บริการงานธุรการที่เกี่ยวข้องกับกระบวนการนำเข้าส่งออกสินค้า และพัฒนาต่อยอดระบบ National Single Window เนื่องจากงานที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาเทคโนโลยีสารสนเทศอาจมีใช้หน้าที่หลักของกรมศุลกากร อย่างไรก็ตาม กรมศุลกากรยังคงต้องมีบทบาทในการสร้างความร่วมมือกับหน่วยงานภาครัฐอื่นๆ เพื่อบูรณาการและเชื่อมโยงฐานข้อมูลระหว่างกัน ซึ่งจะทำให้การส่งต่อข้อมูลและเอกสารมีความรวดเร็วมากยิ่งขึ้นซึ่งหน่วยงานภาคเอกชนที่เข้ามามีส่วนร่วมดำเนินการ อาจคิดค่าบริการจากผู้ใช้บริการในการทำธุรกรรมภายใต้ระบบ Single Window ได้

นอกจากนี้ ภาครัฐอาจพิจารณาทางองค์กรอิสระหรือหน่วยงานอื่นที่ความอ่อนตัวสามารถเชื่อมโยงกับทุกๆ หน่วยงานของรัฐให้มารับผิดชอบด้านระบบ Single Window แทนกรมศุลกากรเพิ่มเติม

การศึกษาการนำการวิเคราะห์ข้อมูลไปใช้เพื่ออำนวยความสะดวกทางการค้า

จากการศึกษาของ Keyes (2016) การวิเคราะห์ข้อมูล (Data Analytics) เป็นการจัดการข้อมูลที่ได้มาเพื่อนำไปสู่การค้นหาลักษณะบางประการ ขั้นตอนการวิเคราะห์ข้อมูลเริ่มต้นตั้งแต่ การได้มาซึ่งข้อมูล การตรวจสอบ/ทบทวนข้อมูล การวิเคราะห์ ไปจนถึงการทำความเข้าใจประเด็นที่ซ่อนอยู่ในข้อมูล ข้อมูลที่ผ่านการวิเคราะห์แล้วจะถูกนำไปใช้ตัดสินใจและวางกลยุทธ์ในการดำเนินธุรกิจอย่างมีประสิทธิภาพ ทั้งนี้ การเข้ามาของเทคโนโลยีและนวัตกรรมจะช่วยให้การจัดการข้อมูลเป็นไปอย่างสะดวก รวดเร็ว และได้ผลลัพธ์ที่มีประสิทธิภาพมากขึ้น

เจ้าหน้าที่จากหน่วยงานและองค์กรต่างๆ ใช้การวิเคราะห์ข้อมูลเพื่อแสดงให้เห็นแนวโน้มในอนาคต และตรวจจับข้อผิดพลาดต่างๆ ที่เกิดขึ้น การวิเคราะห์ข้อมูลยังสามารถผนวกข้อมูลทางธุรกรรมในรูปแบบอิเล็กทรอนิกส์หลายชนิดเข้าด้วยกันและนำไปวิเคราะห์เพื่อวางแผนในการตรวจวัดความเสี่ยงได้

ในทวีปยุโรป การวิเคราะห์ข้อมูลเป็นเครื่องมือสำคัญในการอำนวยความสะดวกทางการค้า ใน ช่วยให้ระบบการค้าของโลกมีการแลกเปลี่ยนข้อมูลในรูปแบบอิเล็กทรอนิกส์อย่างมีประสิทธิภาพ ในการประชุมสหประชาชาติว่าด้วยการค้าและการพัฒนา (UNCTAD) ได้ชี้ให้เห็นถึงความสำคัญของการจัดการธุรกรรมทางศุลกากรซึ่งมีปริมาณมากในทุกวันและเกิดขึ้นเข้าไปข้ามาระหว่างประเทศ ซึ่งภายใต้สภาพแวดล้อมที่การผลิตและขนส่งต้องตอบสนองความต้องการอย่างฉับไว ผู้ค้าต่างต้องการข้อมูลที่รวดเร็วและคาดการณ์ได้ การวิเคราะห์ข้อมูลมีหลายรูปแบบด้วยกัน โดยมีรูปแบบที่สำคัญ 3 ประการ ได้แก่

1. การวิเคราะห์เชิงพรรณนา (Descriptive Analytics)

การวิเคราะห์เชิงพรรณนา เป็นการค้นหาสิ่งที่เกิดขึ้นในอดีตโดยใช้ข้อมูลธุรกรรมที่เกิดขึ้นมาแล้ว ธุรกรรมที่เกิดขึ้นแล้วนี้อาจเป็นทั้งธุรกรรมที่เกิดขึ้นเมื่อหนึ่งปีที่ผ่านมาหรือแม้กระทั่งเกิดขึ้นในช่วงเวลาที่ผ่านมา การใช้เครื่องมือการวิเคราะห์จะช่วยแสดงให้เห็นถึงโอกาส ข้อผิดพลาด และปูพื้นฐานสู่ความเข้าใจอย่างลึกซึ้งในข้อมูลเพื่อนำไปประกอบการตัดสินใจ

ตัวอย่างของการวิเคราะห์เชิงพรรณนาในการค้าคือ การตรวจสอบข้อผิดพลาดหรือกลไกที่เกิดขึ้น ในกรณีที่สหภาพยุโรปนำเข้าสินค้าจากสหรัฐอเมริกา ผู้นำเข้ามีโอกาสที่จะระบุประเภทสินค้าไม่ถูกต้อง ทำให้รอดพ้นจากการเสียภาษี การใช้วิธีวิเคราะห์เชิงพรรณนาจะค้นหาความเป็นไปได้ของความผิดพลาดที่เกิดขึ้น โดยตั้งอยู่บนพื้นฐานของข้อมูลในอดีต เช่น ร้อยละ 99.9 ของผู้ประกอบการในอุตสาหกรรม X นำเข้าสินค้า Y จากประเทศ Z โดยเสียภาษีนำเข้าร้อยละ 6 อย่างไรก็ตาม แม้ว่าสถิติเชิงพรรณนาอาจไม่ได้มีความแม่นยำเต็มร้อย แต่ก็ช่วยให้ผู้ปฏิบัติงานมีโอกาสค้นหาจุดผิดพลาดเล็กน้อยในข้อมูลธุรกรรมมหาศาลได้มากขึ้น

2. การวิเคราะห์เชิงคาดการณ์ (Predictive Analytics)

การวิเคราะห์เชิงคาดการณ์ เป็นการวิเคราะห์ที่เพิ่มขึ้นในอนาคตโดยใช้ข้อมูลที่เกิดขึ้นในอดีตจากการวางแผนทรัพยากรทางธุรกิจ (Enterprise Resource Planning: ERP) เพื่อทำความเข้าใจและคาดการณ์ความเป็นไปได้ที่อาจเกิดขึ้นในอนาคต หน่วยงานในภาครัฐใช้เครื่องมือนี้ในการค้นหาความเสี่ยงที่อาจเกิดขึ้นและจัดลำดับความสำคัญเพื่อแก้ไข

ตัวอย่างของการวิเคราะห์เชิงคาดการณ์คือ การค้นหาการนำเข้าสินค้าที่ไม่ได้รับอนุญาต เจ้าหน้าที่สามารถใช้ประโยชน์จากข้อมูลการค้าจำนวนมหาศาลในอดีตเพื่อหาแนวโน้มที่ผู้ค้าจะนำเข้าสินค้าที่ผิดกฎหมาย เช่น การนำเข้าของบริษัท A จากท่าเรือ B โดยใช้บริการขนส่งจากบริษัท C ทุกๆ 2 สัปดาห์ ในช่วงที่ผ่านมามีกิจกรรมการขนส่งที่ไม่เป็นปกติเกิดขึ้นซึ่งอาจเป็นการนำเข้าที่ผิดกฎหมาย เป็นต้น ดังนั้น ศุลกากรจึงสามารถคาดการณ์เวลา สถานที่ และผู้ประกอบการซึ่งนำเข้ามาสินค้าผิดกฎหมาย และนำข้อมูลที่ได้ไปวางแผนรับมืออย่างมีประสิทธิภาพ

3. การวิเคราะห์เชิงวางแผน (Prescriptive Analytics)

การวิเคราะห์เชิงวางแผน เป็นการวิเคราะห์ในขั้นถัดไปของการวิเคราะห์เชิงคาดการณ์ ซึ่งจัดเป็นแนวทางการวิเคราะห์ที่เพิ่งมีการกล่าวถึงเมื่อไม่นานมานี้ การวิเคราะห์ประเภทนี้ครอบคลุมการพรรณนาและการคาดการณ์ ทำให้ช่วยขยายผลลัพธ์ไปได้มากกว่าสิ่งที่เคยเกิดขึ้นและสิ่งที่อาจเกิดขึ้นในอนาคต โดยสามารถลงลึกไปถึงระดับสิ่งที่ควรปฏิบัติและผลลัพธ์จากการปฏิบัติดังกล่าว หรืออาจกล่าวได้ว่าการวิเคราะห์เชิงวางแผนเป็นการหาหนทางที่ดีที่สุดเพื่อรับมือกับอนาคตที่ถูกคาดการณ์ขึ้นจากข้อมูลที่มีอยู่

ตัวอย่างการวิเคราะห์ประเภทนี้ เช่น ในกรณีที่การขนส่งสินค้าจากประเทศ A สู่อุประเทศ B เกิดการขัดข้องของยานพาหนะในการขนส่ง ทำให้ไม่สามารถขนส่งสินค้าถึงที่หมายได้ การวิเคราะห์เชิงวางแผนจะพิจารณาปัจจัยที่เกี่ยวข้อง เช่น ระยะทาง และปริมาณสินค้าที่ขนส่ง จากนั้นจึงระบุบริการขนส่งที่ใกล้ที่สุดซึ่งสามารถนำส่งสินค้าสู่ปลายทางได้ เป็นต้น

การวิเคราะห์ข้อมูลในปัจจุบันเริ่มมีลักษณะเป็นการวิเคราะห์จากฐานข้อมูลที่ขนาดใหญ่มากขึ้น Big Data เป็นคำที่กล่าวถึงบ่อยครั้งเพื่อใช้อธิบายข้อมูลซึ่งมีขนาดใหญ่มาก (ทั้งที่มีโครงสร้างและไม่มีโครงสร้าง) การเกิดขึ้นของ Big Data สืบเนื่องมาจากการเติบโตของข้อมูลอย่างต่อเนื่องในทศวรรษที่ผ่านมา ซึ่งสอดคล้องไปกับความสามารถในการกักเก็บข้อมูลของหน่วยงานภาครัฐและผู้ประกอบการช่วยขยายขึ้นอย่างมากตามเทคโนโลยีที่เปลี่ยนแปลงไป โดยในปี 2555 มีการประเมินว่าขนาดข้อมูลในโลกเติบโตขึ้นถึง 2.8 Zettabytes ซึ่งมากกว่าข้อมูลที่เกิดขึ้นในปี 2546 ถึง 500 เท่า และมีการคาดการณ์ว่าในปี 2563 ขนาดของข้อมูลจะโตขึ้นไปอีกถึง 50 เท่า

Big Data เป็นข้อมูลที่มีการรวบรวมในหลายแหล่ง ทั้งจากธุรกรรมทางธุรกิจ สังคมออนไลน์ และข้อมูลจากการสื่อสารกันระหว่างอุปกรณ์ (Machine-to-machine Data) ข้อมูลเหล่านี้ถูกนำเข้ามาในหลายรูปแบบ ทั้งในรูปแบบที่มีการจัดโครงสร้างแล้ว เช่น ข้อมูลตัวเลขทางสถิติ ไปจนถึงข้อมูลที่ยังไม่มีการจัดโครงสร้าง เช่น เอกสาร อีเมล ไฟล์เสียง หรือข้อมูลธุรกรรมที่ยังไม่มีการแปรผล เป็นต้น

การวิเคราะห์เชิงคาดการณ์มีส่วนเกี่ยวข้องอย่างมากกับ Big Data ความมีประสิทธิภาพของการคาดการณ์ขึ้นอยู่กับความเร็วในการรับมาของข้อมูล หรืออาจกล่าวได้ว่าการ

ได้รับข้อมูลแบบอย่างทันที (Real-time) จะช่วยให้การวิเคราะห์มีข้อผิดพลาดน้อยที่สุด สำหรับข้อมูลทางการค้า มีข้อมูลหลายชนิดที่สามารถใช้ Big Data เข้ามาประมวลผลได้ในอดีต แม้ว่าการเข้าข้อมูลเหล่านี้จะอยู่ในขอบเขตที่เป็นไปได้ แต่การตรวจสอบและแก้ไข ตลอดจนการวิเคราะห์ข้อมูลถือเป็นความท้าทายอย่างยิ่ง การเข้ามาของ Big Data จึงช่วยขจัดปัญหาดังกล่าวด้วยการประมวลผลที่รวดเร็ว รวมถึงช่วยลดต้นทุนจากการประมวลผลขนาดใหญ่ลง

ในทศวรรษที่ผ่านมา ปริมาณการค้าทั้งการนำเข้าและส่งออกของสหภาพยุโรปมีการขยายตัวอย่างต่อเนื่อง แม้ว่าจะอยู่ในช่วงวิกฤติทางการเงินปี 2552 ซึ่งแสดงให้เห็นถึงความสำคัญของการค้าระหว่างประเทศ การเพิ่มขึ้นของปริมาณการค้าระหว่างประเทศทำให้สหภาพยุโรปต้องพัฒนาการอำนวยความสะดวกทางการค้า เพื่อกระตุ้นให้การเคลื่อนย้ายสินค้าเป็นไปอย่างราบรื่น Big Data จึงเป็นเทคโนโลยีสำคัญในการยกระดับการวิเคราะห์ให้สอดคล้องกับขนาดข้อมูลที่เพิ่มขึ้น

การใช้ประโยชน์จากการวิเคราะห์ข้อมูลจำเป็นต้องเริ่มจากการทำความเข้าใจระบบการจัดเก็บข้อมูลการนำเข้าและส่งออก ในสหภาพยุโรป เมื่อผู้ประกอบการนำเข้า จะต้องผ่านพิธีการศุลกากรจำนวนมาก โดยจะต้องมีการสำแดงสินค้าผ่านเอกสารการนำเข้าสินค้า (Single Administration Document: SAD) ที่บันทึกในรูปแบบอิเล็กทรอนิกส์ และเชื่อมโยงข้อมูลต่างๆ เข้ากับรหัสสินค้า เช่น พิภักศุลกากร และรหัสพิธีการศุลกากร การจัดการข้อมูลแต่ละชนิดอย่างเป็นระบบจะก่อให้เกิดประโยชน์แก่ทั้งศุลกากรและผู้ค้า ซึ่งเมื่อพิจารณาจากระเบียบข้อที่ 2286/2003 เรื่องการยกระดับการจัดเก็บข้อมูล สหภาพยุโรปมีการกำหนดให้จัดทำข้อมูลอย่างเป็นระบบเพื่อลดความซับซ้อนของกระบวนการนำเข้าและส่งออก

ขนาดการนำเข้าและส่งออกที่มากขึ้นในสหภาพยุโรปทำให้ศุลกากรต้องรับมือเผชิญกับการเพิ่มขึ้นของข้อมูลการสำแดงสินค้า ทำให้ยากต่อการตรวจสอบความโปร่งใสโดยละเอียด ดังนั้นจึงจำเป็นต้องพึ่งพาข้อมูลที่ระบุในเอกสารการนำเข้าสินค้าเป็นหลัก ศุลกากรจะนำข้อมูลที่เก็บได้มาเป็นพื้นฐานในการวิเคราะห์แนวโน้ม ติดตามการขนส่ง และตรวจสอบข้อผิดพลาด ตลอดจนค้นหากการนำเข้า/ส่งออกที่ไม่เป็นไปตามกฎหมาย การมีอยู่ของข้อมูลและความสามารถในการเข้าถึงจึงเป็นตัวแปรสำคัญที่ทำให้ได้มาซึ่งผลลัพธ์ที่ต้องการและความเข้าใจอย่างถ่องแท้

ความท้าทายอีกประการของเจ้าหน้าที่ศุลกากรคือ การควบคุมการขนส่งสินค้าข้ามแดนให้เป็นไปตามกฎหมาย และลดระยะเวลาการผ่านด่านศุลกากรเพื่อป้องกันการตกค้างของสินค้าที่นำเข้ามาสู่ประเทศ การผสมผสานข้อมูลจากการเคลื่อนย้ายสินค้าตลอดห่วงโซ่อุปทานโดยเฉพาะข้อมูลที่ได้รับจากผู้ประกอบการดำเนินการตามมาตรฐานเออีโอ (Authorized Economic Operator: AEO) จึงช่วยให้ศุลกากรเข้าใจแนวโน้มที่เกิดขึ้นตลอดห่วงโซ่ได้เป็นอย่างดี

การระบุแนวโน้มที่อาจเกิดขึ้นช่วยให้เจ้าหน้าที่ศุลกากรสามารถจับตาตุ๊กกิจกรรมที่น่าสงสัยซึ่งอาจนำไปสู่การลักลอบนำเข้าสินค้า การเลียนแบบสินค้า และกลโกงรูปแบบต่างๆ การจัดการข้อมูลเหล่านี้ด้วยวิธีการแบบดั้งเดิมจะใช้เวลาในการจัดการสูงและมีโอกาสเกิดข้อผิดพลาดได้ง่าย การวิเคราะห์เชิงคาดการณ์จะขจัดปัญหาดังกล่าว และช่วยลำดับความสำคัญที่ต้องดำเนินการ รวมถึงทำให้การจัดการข้อมูลอยู่ในลักษณะทันที (Real Time) มากยิ่งขึ้น

สำหรับจัดเก็บภาษีศุลกากร การวิเคราะห์ข้อมูลจะช่วยให้ศุลกากรสามารถระบุข้อผิดพลาดที่เกิดขึ้น เช่น ความคาดเคลื่อนของมูลค่า การจัดกลุ่มที่ไม่ถูกต้อง และการระบุจำนวนหรือ

แหล่งกำเนิดสินค้าที่ผิดพลาด เป็นต้น ซึ่งอาจนำไปสู่การให้สิทธิพิเศษที่แตกต่างกัน อันมีผลต่อจำนวนภาษีนำเข้าที่ต้องจ่าย เมื่อเจ้าหน้าที่ศุลกากรตรวจจับการสำแดงสินค้าที่ไม่ถูกต้องหรือข้อผิดพลาดอื่นๆ ได้ จะต้องมีการแก้ไขและแจ้งข้อเท็จจริงดังกล่าวไปยังผู้ประกอบการ การค้นหาข้อผิดพลาดที่เกิดขึ้นได้จะช่วยป้องกันไม่ให้เกิดข้อผิดพลาดสูญผลประโยชน์ และสามารถดำเนินบทลงโทษต่อผู้ละเมิดกฎด้วยวิธีการปรับหรือมาตรการอื่นๆ ทางกฎหมายได้

การวิเคราะห์ข้อมูลยังช่วยลดโอกาสในการก่อการร้าย การละเมิดลิขสิทธิ์ และการโจรกรรมต่างๆ โดยที่ผ่านมาสหภาพยุโรปได้มีการวางแผนปฏิบัติการเพื่อเปลี่ยนแปลงรูปแบบการเคลื่อนย้ายสินค้าภายในห่วงโซ่อุปทาน รวมถึงผลักดันระเบียบการรักษาความปลอดภัยสินค้าภายใต้ชื่อ Framework of Standards to Secure and Facilitate Trade (SAFE) อย่างไรก็ตาม ในการนำไปปฏิบัติจริง ศุลกากรจำเป็นต้องพึ่งพาการวิเคราะห์ข้อมูลทางอิเล็กทรอนิกส์เพื่อวิเคราะห์การเคลื่อนไหวที่ผิดปกติของสินค้า เช่น การลักลอบขนระเบิดมาพร้อมกับตลับหมึกพิมพ์จากเยเมนไปยังสหรัฐอเมริกา การค้นพบดังกล่าวเกิดขึ้นจากการศึกษาข้อมูลในอดีต โดยเจ้าหน้าที่พบว่า ในช่วงที่ผ่านมา ผู้ประกอบการในชิคาโกซึ่งเป็นปลายทางขนส่งไม่เคยมีการนำเข้าอุปกรณ์สำนักงานจากเยเมน ทำให้สหรัฐอเมริกาสังเกตความผิดปกติและสามารถจัดการบรรจุดังกล่าวก่อนที่เกิอันตราย

ผลการสัมภาษณ์เชิงลึกผู้เชี่ยวชาญภาครัฐ ภาคเอกชน และนักวิชาการ

จากการสัมภาษณ์เชิงลึก ผู้เชี่ยวชาญภาครัฐ ภาคเอกชน และนักวิชาการมีผลสรุปการสัมภาษณ์ ดังนี้

1. ผู้เชี่ยวชาญภาครัฐ

ประเทศไทย ได้มีการพัฒนาระบบการเชื่อมโยงข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ ณ จุดเดียว (National Single Window) ที่มีการเชื่อมโยงกับฐานข้อมูลกับหน่วยงานภาครัฐทั้งหมด 33 แห่ง ทั้งที่เป็นหน่วยงานผู้กำกับดูแลสินค้าควบคุม และหน่วยงานเอกชนที่เกี่ยวข้อง ถือเป็นความสำเร็จในการดำเนินงานซึ่งส่งผลให้ระบบการอำนวยความสะดวกทางการค้าของไทยถูกมองว่าพัฒนาไปได้ดีพอสมควรเมื่อเปรียบเทียบกับประเทศเพื่อนบ้าน อย่างไรก็ตามยังสามารถพัฒนาให้ได้ดีกว่านี้ ซึ่งที่ผ่านมามีบทเรียนจากการดำเนินการเรื่อง National Single Window ทำให้ทราบว่า

1. อาจมีปัญหาในการบูรณาการระหว่างหน่วยงานรัฐทั้งหมด 33 แห่ง เช่น การสื่อสาร การสำรวจความต้องการของผู้ใช้ การเผยแพร่เปิดเผยขั้นตอนการดำเนินงานของแต่ละขั้นตอนของทุกหน่วยงาน การตั้งงบประมาณที่อาจไม่สอดคล้องกัน ความต่อเนื่องของนโยบาย หรือความเข้าใจเชิงลึกของผู้บริหารระดับสูง ของหน่วยงานแต่ละหน่วยงาน

2. ความเพียงพอทั้งเชิงปริมาณ และเชิงคุณภาพของบุคลากร และทรัพยากรภายในหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งหมด

3. การเชื่อมโยงฐานข้อมูลจะเป็นประโยชน์มากทั้งสามารถนำไปวิเคราะห์ ติดตาม ประเมินผล และนำไปใช้วางแผนต่อได้ อย่างไรก็ตามแต่ละหน่วยงานมี นโยบายเกี่ยวกับการเปิดเผยข้อมูลระหว่างกัน ที่กำลังเปิดมากขึ้น แต่การส่งผ่านข้อมูลยังไม่ลื่นไหล บุคลากรที่จะนำข้อมูลไปวิเคราะห์ให้ถึงการป้องกัน ตรวจสอบและวางแผนในอนาคต ยังมีไม่พอ และข้อมูลเป็นข้อมูลที่มีความ

อ่อนไหว และต้องให้ความสำคัญกับการรักษาความเป็นส่วนตัวของข้อมูลบริษัทที่เป็นความลับทางการค้าด้วย

4. การทำงานร่วมกันกับเอกชนในการพัฒนาระบบ และดำเนินการในส่วนของการปฏิบัติการเป็นไปได้ แต่อาจมีอุปสรรคสำคัญ คืออาจมีต้นทุนต่อประมาณค่อนข้างสูง การตั้งราคาของภาคเอกชนโดยเฉพาะสำหรับบริการใหม่ๆ และต้องเข้าสัญญาเกี่ยวกับภาครัฐ ในช่วงแรกๆ อาจราคาสูงมาก และ จำเป็นต้องให้ความสำคัญกับการวางแผนเรื่องการรักษาระดับความปลอดภัย และความเป็นส่วนตัวของข้อมูลด้วย

2. ผู้เชี่ยวชาญภาคเอกชน

สำหรับตัวแทนผู้ประกอบการภาคเอกชน ทั้งผู้แทนจากสภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย สภาหอการค้าแห่งประเทศไทย และสภาผู้ขนส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย ล้วนแล้วแต่ให้ความเห็นว่า การปรับปรุงมาตรการ และระบบการอำนวยความสะดวกทางการค้าของประเทศไทยนั้น เป็นปัจจัยสำคัญสู่ความสำเร็จในการพัฒนาความสามารถทางการแข่งขันของประเทศเป็นอย่างมาก เนื่องจากประเทศไทยนั้น เป็นประเทศที่พึ่งพิงการค้าการลงทุนระหว่างประเทศสูงมาก อันดับต้นๆ ของโลก และสามารถจัดได้ว่าเป็นประเทศค้าขายสำคัญของโลก (Trading Nation) ผู้แทนภาคเอกชนเอง เห็นควรว่า ภาครัฐ ควรสนับสนุนให้เอกชน มีส่วนร่วมในการเข้าไปพัฒนาการอำนวยความสะดวกทางการค้าของประเทศ ตลอดจน รับฟังความคิดเห็น ของเอกชนอยู่เสมอ และมีกลไกให้เอกชนเข้าไปร่วมออกแบบนโยบาย และมาตรการเพื่อส่งเสริมปรับปรุงการอำนวยความสะดวกทางการค้าที่ชัดเจน

นอกจากนี้ ผู้แทนเอกชนยังให้ความสำคัญกับความสำคัญของการเชื่อมโยงฐานข้อมูลการค้า ทั้งก่อนการส่งมอบ ระหว่างผ่านแดน และหลังผ่านแดน ควรพัฒนาต่อเนื่องเรื่อง Traceability การสร้างความโปร่งใส และการทำ Pre-Post Audit ที่มีมาตรฐาน แต่ยังคงให้ความสำคัญกับการดูแลความปลอดภัย ความเสถียรของระบบ ตลอดจนความเป็นส่วนตัวของข้อมูล (Security, Stability, Privacy)

3. นักวิชาการ

ในส่วนของนักวิชาการด้านการค้าระหว่างประเทศ และผู้เชี่ยวชาญด้านระบบการอำนวยความสะดวกทางการค้า แนะนำให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องในประเทศ หมั่นติดตามความคืบหน้าเกี่ยวกับการอำนวยความสะดวกทางการค้า มิใช่จากการดำเนินการตามข้อบทตามพันธกรณีจากการเข้าร่วมความตกลงว่าด้วยการอำนวยความสะดวกทางการค้าขององค์การการค้าโลกเท่านั้น แต่ควรติดตาม แนวทางการพัฒนาระบบการอำนวยความสะดวกทางการค้าของ United Nations Economic Commission for Europe (UNECE) เป็นหน่วยงานเฉพาะทางขององค์การสหประชาชาติ ที่มีบทบาทในการส่งเสริมความร่วมมือทางเศรษฐกิจและการค้าระหว่างประเทศในทวีปยุโรปรวมถึงทวีปอเมริกาเหนือ และติดตามพัฒนาการของเทคโนโลยีใหม่ๆ เช่น เทคโนโลยี Blockchain ซึ่งจะนำมาใช้เพื่อเปลี่ยนโฉม การอำนวยความสะดวกทางการค้าในอนาคตได้

ข้อเสนอแนะแนวทางการปรับปรุงมาตรการและระบบการอำนวยความสะดวกทางการค้าของประเทศไทย

จากข้อสรุปเกี่ยวกับผลประโยชน์ของการอำนวยความสะดวกทางการค้าที่ได้นำเสนอไป ในส่วนนี้จะเสนอแนะการพัฒนาปรับปรุงโครงสร้างเชิงกายภาพและโครงสร้างสถาบันที่เกี่ยวข้องกับการนำเข้าส่งออกสินค้าระหว่างประเทศ ที่ United Nations Economic Commission for Europe (UNECE) ได้จัดทำขึ้น ซึ่งประเทศไทยสามารถนำมาปรับใช้ได้ และอีกส่วนหนึ่งจะเป็นข้อเสนอแนะการว่าจ้างผู้ให้บริการภาคเอกชนเพื่อแบ่งเบาภาระงานของกรมศุลกากร อันจะมีส่วนช่วยให้การทำงานและการให้บริการมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น

1. ข้อเสนอแนะการพัฒนาปรับปรุงระบบการอำนวยความสะดวกทางการค้าของ UNECE

United Nations Economic Commission for Europe (UNECE) เป็นหน่วยงานเฉพาะทางขององค์การสหประชาชาติที่มีบทบาทในการส่งเสริมความร่วมมือทางเศรษฐกิจและการค้าระหว่างประเทศในทวีปยุโรปรวมถึงทวีปอเมริกาเหนือ ซึ่งประเด็นหนึ่งที่ UNECE ให้การสนับสนุนอย่างต่อเนื่อง คือการอำนวยความสะดวกทางการค้า และได้มีการจัดทำ Trade Facilitation Implementation Guide เพื่อช่วยให้ประเทศต่างๆ วางแผนการพัฒนาระบบการอำนวยความสะดวกทางการค้าได้อย่างมีประสิทธิภาพสูงสุด โดยกรอบแนวคิดเบื้องต้นที่ UNECE กำหนดไว้ เป็นดังต่อไปนี้

1.1 การสร้างความโปร่งใส (Transparency) – สร้างความโปร่งใสให้กับกระบวนการของภาครัฐทุกส่วน มีการสร้างฐานข้อมูลที่ครบถ้วน ชัดเจน และเข้าถึงได้ง่าย ซึ่งจะรวมถึงกฎหมาย กฎระเบียบ การจัดสรรงบประมาณ การจัดซื้อจัดจ้าง บันทึกการประชุม ฯลฯ ทั้งนี้ในการร่างกฎหมายฉบับใหม่ ควรรับฟังและปรับปรุงเนื้อความตามความคิดเห็นของผู้มีส่วนเกี่ยวข้อง อีกทั้งบทกฎหมายควรได้รับการเผยแพร่ก่อนบังคับใช้ เพื่อเปิดโอกาสให้ผู้ที่ได้รับผลกระทบปรับตัว

1.2 การลดความซ้ำซ้อน (Simplification) – ยกเลิกขั้นตอนหรือเอกสารที่ไม่จำเป็นหรือมีความซ้ำซ้อน เพื่อลดจำนวนขั้นตอน ระยะเวลา และต้นทุนที่ผู้ประกอบการต้องแบกรับในการทำธุรกรรมกับหน่วยงานภาครัฐ

1.3 การสร้างความสอดคล้อง (Harmonization) – กำหนดระเบียบพิธีการ ขั้นตอน และเอกสารที่ใช้ ใช้งานได้ง่ายและไม่ซับซ้อนจนเกินไป เป็นไปในรูปแบบที่ได้รับการยอมรับในระดับนานาชาติหรือในระดับภูมิภาค

1.4 การสร้างมาตรฐาน (Standardization) – ทำให้พิธีการ ขั้นตอน เอกสาร และรูปแบบการนำเสนอข้อมูลเป็นไปในทิศทางหรือรูปแบบเดียวกัน ซึ่งจะทำให้กระบวนการสร้างความสอดคล้องเป็นไปได้อย่างยิ่งขึ้น

แผนภาพที่ 4-2 กรอบแนวคิดการพัฒนาระบบการอำนวยความสะดวกทางการค้าของ
United Nations Economic Commission for Europe (UNECE)

แนวคิดการอำนวยความสะดวกทางการค้าของ UNECE

United Nations Economic Commission for Europe (UNECE) ระบุไว้ว่า ในการบรรลุเป้าหมายการอำนวยความสะดวกทางการค้า ต้องมีกิจกรรม 4 ส่วนดังต่อไปนี้

- **สร้างความโปร่งใส (Transparency)** ในกระบวนการของภาครัฐ มีการสร้างช่องทางที่ครบถ้วน ชัดเจน และเข้าถึงได้ง่าย ซึ่งจะรวมถึงกฎหมาย กฎระเบียบ การจัดการงบประมาณ การจัดซื้อจัดจ้าง บัญชีการประจวบ ฯลฯ ทั้งนี้ ในการร่างกฎหมายฉบับใหม่ การรับฟังและปรับปรุงเนื้อหาตามความคิดเห็นของผู้มีส่วนเกี่ยวข้อง อีกด้านกฎหมายควรให้การเผยแพร่พร้อมฉบับไว้ เพื่อเปิดโอกาสให้ผู้ได้รับผลกระทบปรับแก้
- **ลดความซับซ้อน (Simplification)** โดยยกเลิกขั้นตอนหรือเอกสารที่ไม่จำเป็นหรือมีความซ้ำซ้อน
- **สร้างความสอดคล้อง (Harmonisation)** ให้พิธีการ รัศมีเขต และเอกสารที่ใช้ เป็นไปในรูปแบบที่ให้บริการยอมรับในระดับนานาชาติหรือในระดับภูมิภาค
- **สร้างมาตรฐาน (Standardisation)** ในพิธีการ รัศมีเขต เอกสาร และรูปแบบการนำเสนอข้อมูล ซึ่งจะทำการประสานการสร้างความสอดคล้องเป็นไปได้อย่างขึ้น

การพัฒนากระบวนการและพิธีการเคลื่อนย้ายสินค้าข้ามพรมแดน (Customs Procedures and Border Process) เป็นประเด็นที่มักได้รับความสำคัญมากที่สุด ทั้งนี้ มีข้อเสนอแนะและแนวทางที่สัมพันธ์กันเกี่ยวกับกระบวนการแต่ละครั้ง

โครงสร้างห่วงโซ่อุปทาน และวิธีการประเมินธุรกิจ (Business Process) ซึ่งผลคล้ายกันไปในแต่ละประเทศ/อุตสาหกรรม จะเป็นข้อมูลที่ค่อนข้างน่าเชื่อถือและเป็นลำดับแรก ในการพัฒนาระบบศุลกากรและพิธีการเคลื่อนย้ายสินค้าข้ามพรมแดน เพื่อให้กิจการแก้ไขปัญหาคือตรงจุด และเป็นประโยชน์ต่อผู้ประกอบการอย่างแท้จริง

เตรียมส่งออก	ส่งออก	เคลื่อนย้าย	เตรียมนำเข้า	นำเข้า
<ul style="list-style-type: none"> • ทำสัญญาซื้อขายสินค้า • วางแผนการขนส่งสินค้า • กำกับสินค้า • เตรียมเอกสารเคลื่อนย้าย (ศุลกากร) (ขาออก) • จัดหาสินค้าส่งออก • ขนไปส่งผู้เช่าส่งออก 	<ul style="list-style-type: none"> • ส่งสินค้า (ขาออก) • ภาระขนส่งสินค้า (ขาออก) 	<ul style="list-style-type: none"> • ด่านสินค้า • จัดระเบียบเอกสารรับสินค้าและใบเสร็จ • เตรียมการนำเข้าสินค้า (ศุลกากร) (ขาเข้า) 	<ul style="list-style-type: none"> • ขนไปส่งผู้เช่านำเข้า • จัดเก็บภาษีขาเข้า 	<ul style="list-style-type: none"> • ส่งสินค้า (ขาเข้า) • ภาระขนส่งสินค้า (ขาเข้า) • แบ่งปันสินค้า • จัดหาสินค้า

ที่มา: United Nations Economic Commission for Europe (UNECE) Trade Facilitation Implementation Guide

หัวใจสำคัญของการพัฒนาระบบการอำนวยความสะดวกทางการค้า คือ การปรับแต่งให้ระบบการอำนวยความสะดวกทางการค้าให้เหมาะสมและมีความสอดคล้องกับลักษณะการดำเนินธุรกิจของผู้ประกอบการในประเทศ กล่าวคือ มาตรการในแต่ละประเทศ หรือแม้กระทั่งพื้นที่ที่มีความแตกต่างกันไปแล้วแต่วิธีการประกอบธุรกิจ หรือความต้องการผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ดังนั้น UNECE จึงได้จัดทำกรอบแนวคิดการวิเคราะห์กระบวนการทางธุรกิจและห่วงโซ่อุปทาน (Business Process Analysis) เพื่อช่วยให้ผู้จัดทำนโยบายเข้าใจกระบวนการทางธุรกิจของผู้ประกอบการในประเทศมากยิ่งขึ้น โดยกรอบแนวคิดนี้จัดสรรกระบวนการทางการดำเนินธุรกิจออกเป็น 4 ส่วนดังต่อไปนี้

1. การจัดซื้อ (Purchasing) เช่น การใช้แบบฟอร์มการสั่งซื้อ การทำสัญญาการสั่งซื้อ แบบ ICC Model International Sales Contract หรือการใช้คำอธิบายผลิตภัณฑ์แบบ Harmonized System (HS) เป็นต้น
2. การส่งสินค้า (Shipping and Transport) รวมถึง การส่งเอกสารล่วงหน้า การบริหารจัดการท่าเรือและท่าอากาศยาน การขอใบอนุญาตขนส่งสินค้า และการดูแลความปลอดภัยของโครงสร้างขนส่ง และการควบคุมสินค้าอันตราย เป็นต้น
3. ศุลกากรและเคลื่อนย้าย (Customs/Border Management) รวมถึง ความปลอดภัย (การสร้างความปลอดภัยระหว่างการอำนวยความสะดวกและความปลอดภัย เช่น การใช้สารสนเทศข้อมูลสินค้าล่วงหน้า) การเคลียร์สินค้า และการขนส่งสินค้าข้ามพรมแดน เป็นต้น

4. การชำระเงิน (Payment) – บริการทางการเงินต่างๆ ล้วนมีผลต่อความถี่ไหลทางการค้า เช่น Supply Chain Finance เพื่อช่วยผู้ซื้อควบคุมต้นทุน บริหารจัดการกระแสเงินสด และลดความเสี่ยงการชำระหนี้ที่ผู้ขายแบกรับ ส่วนบริการ Reverse Factoring ช่วยลดความเสี่ยงการเรียกชำระหนี้ของผู้ขาย

เมื่อผู้กำหนดนโยบายมีความเข้าใจถึงกระบวนการทางธุรกิจในประเทศแล้ว กิจกรรมในลำดับต่อมาคือการวางแผนการพัฒนาระบบการอำนวยความสะดวกทางการค้า โดย UNECE ได้กำหนดกรอบแนวคิดไว้ดังต่อไปนี้

1. การวางแผนปฏิบัติ (Implementation) – ในส่วนนี้ ขั้นตอนที่เกี่ยวข้องจะรวมถึงการประเมินความสถานะปัจจุบัน/ความต้องการ การกำหนดเป้าหมาย การวิเคราะห์รูปแบบ/แนวทางการแก้ไข การศึกษาและคัดเลือกมาตรฐานที่ควรนำมาใช้ การศึกษาและคัดเลือกเครื่องมือที่เหมาะสม และการนำไปปฏิบัติจริงและติดตามแก้ไข

2. การใช้ระบบอิเล็กทรอนิกส์ (e-Business Solutions) – ได้แก่ การประสานความแตกต่าง/สร้างมาตรฐานข้อมูล (Harmonization) การสร้างภาษากลาง/คลังศัพท์กลาง การเพื่อใช้ในการติดต่อข้ามหน่วยงานและระหว่างประเทศ การสร้างแบบฟอร์มที่มีมาตรฐาน การแทนที่แบบฟอร์มกระดาษด้วยระบบอิเล็กทรอนิกส์ และการเชื่อมโยงฐานข้อมูลระหว่างหน่วยงาน

3. การวิเคราะห์ห่วงโซ่ธุรกิจ (Business Process Analysis) – นำความรู้ความเข้าใจที่ได้จากการวิเคราะห์กระบวนการทางธุรกิจและห่วงโซ่อุปทาน (Business Process Analysis) เพื่อปรับปรุงแผนการพัฒนาระบบการอำนวยความสะดวกทางการค้าให้สอดคล้องกับลักษณะของธุรกิจในประเทศมากยิ่งขึ้น

4. การรวบรวมความคิดเห็น (Consultation and Cooperation) – สร้างความร่วมมือระหว่างหน่วยงานผู้รับผิดชอบระบบการอำนวยความสะดวกทางการค้า หน่วยงานศุลกากร และภาคเอกชนที่เกี่ยวข้อง (Trade Community)

กระบวนการขั้นตอนที่ได้นำเสนอไปทั้งหมดนี้ได้รับการนำเสนอไว้ในแผนภาพที่ 4-3

แผนภาพที่ 4-3 แนวทางการพัฒนาระบบการอำนวยความสะดวกทางการค้าของ

United Nations Economic Commission for Europe (UNECE)

การพัฒนาการอำนวยความสะดวกทางการค้าแบบ Domain-Based



เป้าหมายการพัฒนางานที่มุ่งเน้นการอำนวยความสะดวกทางการค้าแบบโดเมนเบส ซึ่งครอบคลุมการดำเนินงานในลักษณะที่ครอบคลุม

<p>การสั่งซื้อ (Purchasing)</p> <p>การใช้แบบฟอร์มที่ง่ายหรือแบบมาตรฐาน</p> <ul style="list-style-type: none"> การใช้ระบบคอมพิวเตอร์สั่งซื้อ การค้าขายจากคำสั่งซื้อ เช่น ICC Model International Sales Contract การใช้ระบบอิเล็กทรอนิกส์แบบ Harmonized System (HS) <p>ยกระดับการใช้ระบบอิเล็กทรอนิกส์ที่มีอยู่ ประยุกต์ระบบ และออกแบบระบบใหม่</p>	<p>การขนส่งสินค้า (Shipping and Transport)</p> <ul style="list-style-type: none"> การขนส่งทางบก การบริหารจัดการท่าเรือและท่าอากาศยาน การเชื่อมโยงระหว่างขนส่งสินค้า และการดูแลความต่อเนื่องของระบบขนส่ง การขนส่งสินค้าข้ามแดน 	<p>ศุลกากรและศุลกากร (Customs/Border Management)</p> <ul style="list-style-type: none"> ความโปร่งใส – การสร้างความสมดุลระหว่างการอำนวยความสะดวกและความปลอดภัย เช่น การใช้ระบบศุลกากรอิเล็กทรอนิกส์ การเพิ่มประสิทธิภาพ การขนส่งสินค้าข้ามแดน 	<p>การชำระเงิน (Payment)</p> <p>บริการทางการเงินต่างๆ ส่วนหนึ่งของห่วงโซ่มูลค่าทางการเงิน เช่น Supply Chain Finance หรือ ผู้ซื้อควบคุมเงินทุน และบริหารจัดการความเสี่ยงเงินตรา มีกลไกการชำระเงินที่โปร่งใสและมีการ Reverse Factoring ซึ่งลดความเสี่ยงในการชำระหนี้ของผู้ขาย</p>
<p>การรวมแผนกพัฒนาการส่วนกลางและหน่วยงานการค้า ในการใช้ระบบอิเล็กทรอนิกส์เพื่อส่งเสริมการค้า และสร้างระบบที่เชื่อมโยงกัน</p>			
<p>การวางแผนที่ปฏิบัติ (Implementation)</p> <ul style="list-style-type: none"> ประเมินความเหมาะสมกับบริบทของแต่ละภาค กำหนดเป้าหมาย มีมาตรการสนับสนุนและการส่งเสริม ศึกษาและคัดเลือกมาตรการที่จะนำมาใช้ ศึกษาและวัดผลความสำเร็จที่เฉพาะเจาะจง นำไปใช้ใช้จริงและติดตามผล 	<p>การใช้ระบบอิเล็กทรอนิกส์ (e-Business Solutions)</p> <ul style="list-style-type: none"> ประสานความสอดคล้องกับมาตรฐานฮาร์โมนาไรซ์ (Harmonization) สร้างมาตรฐานเพื่อใช้ร่วมกัน เพื่อใช้ในการติดต่อค้าขายระหว่างประเทศ สร้างแบบฟอร์มที่ใช้งานได้จริง แลกเปลี่ยนข้อมูลระหว่างหน่วยงานอิเล็กทรอนิกส์ เชื่อมโยงฐานข้อมูลระหว่างหน่วยงาน 	<p>การวิเคราะห์ห่วงโซ่มูลค่า (Business Process Analysis)</p> <ul style="list-style-type: none"> สร้างระบบเชื่อมโยงห่วงโซ่มูลค่า และปรับปรุงกระบวนการดำเนินงาน การนำเอาความเชี่ยวชาญ จ้างบริการที่ปรึกษา ระบุประเด็นที่จะได้รับการพัฒนาปรับปรุง และกำหนดเป้าหมาย 	<p>การรวบรวมความคิดเห็น (Consultation and Cooperation)</p> <p>สร้างการร่วมมือระหว่างหน่วยงานต่างๆ เช่น</p> <ul style="list-style-type: none"> หน่วยงานผู้ให้บริการบริการอำนวยความสะดวกทางการค้า หน่วยงานศุลกากร และหน่วยงานขนส่งสินค้า ภาคเอกชนที่เกี่ยวข้อง ผู้ค้า ส่วนกลางต่างๆ (สมาคม วิชาการ ฯลฯ) (Trade Community)

ที่มา: United Nations Economic Commission for Europe (UNECE) Trade Facilitation Implementation Guide

หากพิจารณาถึงการปฏิบัติจริง การปฏิรูประบบการอำนวยความสะดวกทางการค้าอย่างครอบคลุม กล่าวคือ การปรับปรุงกระบวนการตั้งแต่ต้นจนจบ (Whole-of-Government Border Management) จะต้องคำนึงถึงผู้มีส่วนได้ส่วนเสียเป็นจำนวนมาก ทั้งหน่วยงานภาครัฐและเอกชน ดังนั้น การรวบรวมความคิดเห็นและการทำความเข้าใจกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียจึงเป็นองค์ประกอบที่ขาดไม่ได้ในการปฏิรูปหรือการทำให้ระบบการอำนวยความสะดวกทางการค้ามีความทันสมัย นอกจากนี้ การพัฒนาต้องได้รับการปฏิบัติในหลายๆ ด้านควบคู่กันไป เพราะถึงแม้เทคโนโลยีจะมีความสามารถในการลดระยะเวลาและต้นทุนการนำเข้าส่งออกสินค้า แต่หากกฎหมายยังไม่รองรับลายเซ็นอิเล็กทรอนิกส์ หรือผู้ใช้งานยังไม่มีประสิทธิภาพต่อบริการอิเล็กทรอนิกส์มากเพียงพอ จะยังถือว่ามาตรการดังกล่าวไม่มีประสิทธิภาพมากเพียงพอ โดย UNECE ได้กำหนด 5 มิติสำคัญที่ต้องได้รับการคำนึงถึง เมื่อมีความพยายามในการพัฒนาระบบการอำนวยความสะดวกทางการค้า

1. การปรับปรุงกฎหมายกฎระเบียบ ให้มีความชัดเจน กระชับ และมีความโปร่งใส
2. การพัฒนาในระดับองค์กร กล่าวคือ การพัฒนาศักยภาพเชิงสถาบัน การสร้างความเข้าใจกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในภาคเอกชน และการสร้างความร่วมมือระหว่างหน่วยงานภาครัฐด้วยกัน
3. การนำเทคโนโลยีเข้ามาใช้ ได้แก่ การใช้เทคโนโลยีดิจิทัลเพื่อประมวลเอกสารการค้า และแลกเปลี่ยนข้อมูลระหว่างหน่วยงาน

4. การเปลี่ยนแปลงวิธีการดำเนินธุรกิจ ได้แก่ การเปลี่ยนแปลงวิธีการประกอบธุรกิจให้สอดคล้องกับกระบวนการนำเข้าส่งออกสินค้าที่เปลี่ยนแปลงไป ซึ่งสะท้อนถึงความสำคัญของการหารือระหว่างหน่วยงานภาครัฐและภาคเอกชน

5. การสร้างทักษะความสามารถของผู้ให้บริการ รวมถึงผู้ใช้งาน

2. ข้อเสนอแนะการว่าจ้างผู้ให้บริการภาคเอกชนให้มาทำหน้าที่แทนรัฐ

ในบทที่ 3 และ ต้นบทที่ 4 ได้มีการนำเสนอผลการศึกษาคำแนะนำของ บริษัท VFS Global และบริษัท จันวาณิชย์ จำกัด เพื่อแสดงให้เห็นว่า การว่าจ้างบริษัทเอกชนให้เข้ามาดำเนินการแทนบางส่วน เป็นวิธีการเพิ่มประสิทธิภาพการดำเนินงานของภาครัฐและการให้บริการประชาชนที่ดีประการหนึ่ง ซึ่งในทั้งสองกรณีศึกษา หน่วยงานภาคเอกชนเข้ามาเติมเต็มในด้านที่หน่วยงานภาครัฐอาจมีกำลังคนไม่เพียงพอ หรือในด้านที่หน่วยงานภาครัฐขาดความเชี่ยวชาญ โดยกรณีศึกษาบริษัท จันวาณิชย์ จำกัด เป็นดังที่สรุปไว้ในแผนภาพที่ 4-4

เช่นเดียวกัน กรมศุลกากรอาจว่าจ้างที่ปรึกษาภายนอกหรือบริษัทเอกชนให้เข้ามาแบ่งเบาภาระงานธุรการที่เกี่ยวข้องกับการนำเข้าส่งออกสินค้า และพัฒนาต่อยอดระบบ National Single Window ให้มีความสมบูรณ์ และให้บริการได้อย่างครอบคลุมมากยิ่งขึ้น โดยแนวทางนี้จะช่วยสร้างประสิทธิภาพการทำงานให้กับกรมศุลกากร และทำให้บริการมีคุณภาพมากยิ่งขึ้น

แผนภาพที่ 4-4 กรณีศึกษาบริษัท จันวานิชย์ จำกัด และแนวทางที่กรมศุลกากรอาจนำมาปรับใช้ได้



3. ข้อเสนอแนะการการนำการวิเคราะห์ข้อมูลไปใช้เพื่ออำนวยความสะดวกทางการค้า

การวิเคราะห์ข้อมูล (Data Analytics) เป็นการจัดการข้อมูลที่ได้มาเพื่อนำไปสู่การค้นหาลักษณะบางประการ ขั้นตอนการวิเคราะห์ข้อมูลเริ่มต้นตั้งแต่ การได้มาซึ่งข้อมูล การตรวจสอบ/ทบทวนข้อมูล การวิเคราะห์ ไปจนถึงการทำความเข้าใจประเด็นที่ซ่อนอยู่ในข้อมูล ข้อมูลที่ผ่านการวิเคราะห์แล้วจะถูกนำไปใช้ตัดสินใจและวางกลยุทธ์ในการดำเนินธุรกิจอย่างมีประสิทธิภาพ ทั้งนี้ การเข้ามาของเทคโนโลยีและนวัตกรรมจะช่วยให้การจัดการข้อมูลเป็นไปอย่างสะดวก รวดเร็ว และได้ผลลัพธ์ที่มีประสิทธิภาพมากขึ้น

ดังนั้นควรมีการใช้การวิเคราะห์ข้อมูลเพื่อแสดงให้เห็นแนวโน้มในอนาคต และตรวจจับข้อผิดพลาดต่างๆ ที่เกิดขึ้น การวิเคราะห์ข้อมูลยังสามารถผนวกข้อมูลทางธุรกรรมในรูปแบบอิเล็กทรอนิกส์หลายชนิดเข้าด้วยกันและนำไปวิเคราะห์เพื่อวางแผนในการตรวจวัดความเสี่ยงได้

การวิเคราะห์ข้อมูลในปัจจุบันเริ่มมีลักษณะเป็นการวิเคราะห์จากฐานข้อมูลที่มีขนาดใหญ่มากขึ้น Big Data เป็นคำที่กล่าวถึงบ่อยครั้งเพื่อใช้อธิบายข้อมูลซึ่งมีขนาดใหญ่มาก (ทั้งที่มีโครงสร้างและไม่มีโครงสร้าง) การเกิดขึ้นของ Big Data สืบเนื่องมาจากการเติบโตของข้อมูลอย่างต่อเนื่องในทศวรรษที่ผ่านมา Big Data เป็นข้อมูลที่มีการรวบรวมในหลายแหล่ง ทั้งจากธุรกรรมทางธุรกิจ สังคมออนไลน์ และข้อมูลจากการสื่อสารกันระหว่างอุปกรณ์ (Machine-to-machine Data)

ข้อมูลเหล่านี้ถูกนำเข้ามาในหลายรูปแบบ ทั้งในรูปแบบที่มีการจัดโครงสร้างแล้ว เช่น ข้อมูลตัวเลขทางสถิติ ไปจนถึงข้อมูลที่ยังไม่มีการจัดโครงสร้าง เช่น เอกสาร อีเมล ไฟล์เสียง หรือข้อมูลธุรกรรมที่ยังไม่มีการแปรผล เป็นต้น

ปริมาณการนำเข้าและการนำออกที่มีการขยายตัวอย่างต่อเนื่อง ทำให้ต้องมีการพัฒนาการอำนวยความสะดวกทางการค้า และเพื่อการกระตุ้นให้การเคลื่อนย้ายสินค้าเป็นไปอย่างรวดเร็ว Big Data จึงเป็นเทคโนโลยีสำคัญในการยกระดับการวิเคราะห์ให้สอดคล้องกับขนาดข้อมูลที่เพิ่มขึ้น การใช้ประโยชน์จากการวิเคราะห์ข้อมูลจำเป็นต้องเริ่มจากการทำความเข้าใจระบบการจัดเก็บข้อมูลการนำเข้าและส่งออก เมื่อผู้ประกอบการนำเข้า จะต้องผ่านพิธีการศุลกากรจำนวนมาก โดยจะต้องมีการสำแดงสินค้าผ่านเอกสารการนำเข้าสินค้า (Single Administration Document: SAD) ที่บันทึกในรูปแบบอิเล็กทรอนิกส์ และเชื่อมโยงข้อมูลต่างๆ เข้ากับรหัสสินค้า เช่น พิกัดศุลกากร และรหัสพิธีการศุลกากร การจัดการข้อมูลแต่ละชนิดอย่างเป็นระบบจะก่อให้เกิดประโยชน์แก่ทั้งศุลกากรและผู้ค้า

การระบุแนวโน้มที่อาจเกิดขึ้นช่วยให้เจ้าหน้าที่ศุลกากรสามารถจับตามองกิจกรรมที่นำสงสัยซึ่งอาจนำไปสู่การลักลอบนำเข้าสินค้า การเลียนแบบสินค้า และกลโกงรูปแบบต่างๆ การจัดการข้อมูลเหล่านี้ด้วยวิธีการแบบดั้งเดิมจะใช้เวลาในการจัดการสูงและมีโอกาสเกิดข้อผิดพลาดได้ง่าย การวิเคราะห์เชิงคาดการณ์จะขจัดปัญหาดังกล่าว และช่วยลดความสำคัญที่ต้องดำเนินการ รวมถึงทำให้การจัดการข้อมูลอยู่ในลักษณะทันท่วงที (Real Time) มากยิ่งขึ้น

สำหรับจัดเก็บภาษีศุลกากร การวิเคราะห์ข้อมูลจะช่วยให้ศุลกากรสามารถระบุข้อผิดพลาดที่เกิดขึ้น เช่น ความคาดเคลื่อนของมูลค่า การจัดกลุ่มที่ไม่ถูกต้อง และการระบุจำนวนหรือแหล่งกำเนิดสินค้าที่ผิดพลาด เป็นต้น ซึ่งอาจนำไปสู่การให้สิทธิพิเศษที่แตกต่างกัน อันมีผลต่อจำนวนภาษีนำเข้าที่ต้องจ่าย เมื่อเจ้าหน้าที่ศุลกากรตรวจจับการสำแดงสินค้าที่ไม่ถูกต้องหรือข้อผิดพลาดอื่นๆ ได้ จะต้องมีการแก้ไขและแจ้งข้อเท็จจริงดังกล่าวไปยังผู้ประกอบการ การค้นหาข้อผิดพลาดที่เกิดขึ้นได้จะช่วยป้องกันไม่ให้เกิดข้อสงสัยเสียผลประโยชน์ และสามารถดำเนินบทลงโทษต่อผู้ละเมิดกฎด้วยวิธีการปรับหรือมาตรการอื่นๆ ทางกฎหมายได้

สำหรับผู้ประกอบการ การวิเคราะห์ข้อมูลการนำเข้าและส่งออกช่วยให้ผู้ประกอบการสามารถรู้ปริมาณค่าใช้จ่ายที่พวกเขาต้องเสียในแต่ละประเทศที่ขนส่ง หากบริษัทมีการวิเคราะห์กระแสการค้า จะสามารถค้นหาโอกาสในการลดต้นทุนผ่านการใช้ประโยชน์จากเขตการค้าเสรี ซึ่งนำไปสู่การบริหารจัดการธุรกิจ การปรับภูมิทัศน์ทางการค้า ตลอดจนการระบุแนวโน้มและโอกาสสำหรับการค้าที่เกิดขึ้นในอนาคต ทั้งนี้ ยังอาจสามารถยกตัวอย่างประโยชน์จากการวิเคราะห์ขั้นสูงได้เพิ่มเติมดังนี้

1. การติดตามการปฏิบัติตามกฎระเบียบโดยใช้แนวทางเชิงปริมาณและความเสี่ยง
2. การตรวจสอบข้อผิดพลาดอย่างสม่ำเสมอเพื่อลดโอกาสการนำไปสู่ความผิดพลาดถาวรในอนาคต
3. การกระตุ้นให้เกิดขึ้นตอนการทำงานที่ส่งเสริมการปฏิบัติตามกฎระเบียบ
4. การประเมินความเพียงพอของกระบวนการควบคุมและวางกระบวนการควบคุมเฉพาะทางเพิ่มเติม

5. การประเมินประสิทธิภาพของการตรวจสอบการปฏิบัติตามกฎระเบียบ
6. การบริหารทรัพยากรที่มีอยู่อย่างมีประสิทธิภาพเพื่อส่งเสริมการทำธุรกิจหรือกิจกรรมเสริมอื่นๆ

การเข้าถึงข้อมูลมีบทบาทสำคัญอย่างยิ่งในการอำนวยความสะดวกทางการค้า ทั้งต่อภาครัฐและผู้ประกอบการ การนำข้อมูลไปใช้ต่อเพื่อวิเคราะห์เชิงลึกจะช่วยให้การดำเนินการมีประสิทธิภาพสูงขึ้น สามารถตรวจสอบและปกป้องสมดุลของการค้าระหว่างประเทศ ตลอดจนตรวจจับข้อผิดพลาด รวมไปถึงลดเวลาและต้นทุนสำหรับศุลกากรและผู้ประกอบการ

สรุป

จากการวิเคราะห์ของ OECD (2015) ประเทศไทยควรต้องปรับปรุงประเด็นดังต่อไปนี้ เพื่อให้การค้าระหว่างประเทศมีความคล่องตัวมากขึ้น 1. เพิ่มข้อมูลอัตราค่าธรรมเนียมให้มีความละเอียดมากขึ้น และลดค่าธรรมเนียมสำหรับการยื่นคำขอในเวลาทำการปกติ 2. ให้การยอมรับสำเนา แทนที่เอกสารฉบับจริงมากขึ้น 3. อนุญาตให้ปล่อยสินค้าก่อนกำหนดอัตราอากรและการชำระอากร โดยที่กล่าวมานี้เป็นมิติที่เกี่ยวข้องกับกรมศุลกากรโดยตรง

ทั้งนี้ อีกแนวทางหนึ่งที่สามารถดำเนินการได้ คือ การว่าจ้างผู้ประกอบการภาคเอกชนให้เข้ามาร่วมดำเนินการกับกรมศุลกากร หรือแบ่งแยกงานบางส่วนที่ไม่ใช่บทบาทหลักให้กับผู้ที่ได้รับว่าจ้าง เช่น งานด้านธุรการ การบริหารจัดการเอกสารหรือฐานข้อมูล ซึ่งการดำเนินการเช่นนี้จะช่วยลดปริมาณงานที่กรมศุลกากรต้องแบกรับ และจะส่งผลให้การดำเนินงานมีความรวดเร็วและมีประสิทธิภาพสูงขึ้น หรือพิจารณาให้องค์กรอิสระหรือหน่วยงานอื่นมาดูแลระบบ Single Window แทนกรมศุลกากร

ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับหน่วยงานภาครัฐแห่งอื่นๆ ควรร่วมมือกันปรับปรุงกฎหมายกฎระเบียบต่างๆ ที่มีผลกระทบต่อการเคลื่อนย้ายสินค้า เพื่อลดจำนวนขั้นตอนและความซับซ้อนของกระบวนการอนุญาตนำเข้าส่งออก ซึ่งจะส่งผลให้ภาคเอกชนสามารถทำการค้าได้มีประสิทธิภาพ ทั้งสะดวกและสามารถลดต้นทุนในการประกอบการได้ดีขึ้น

นอกจากนี้การวิเคราะห์ข้อมูล (Data Analytics) เป็นการจัดการข้อมูลที่ได้มาเพื่อนำไปสู่การค้นหาลักษณะบางประการ ขั้นตอนการวิเคราะห์ข้อมูลเริ่มต้นตั้งแต่ การได้มาซึ่งข้อมูล การตรวจสอบ/ทบทวนข้อมูล การวิเคราะห์ ไปจนถึงการทำความเข้าใจประเด็นที่ซ่อนอยู่ในข้อมูล ข้อมูลที่ผ่านการวิเคราะห์แล้วจะถูกนำไปใช้ตัดสินใจและวางกลยุทธ์ในการดำเนินธุรกิจอย่างมีประสิทธิภาพ ทั้งนี้ การเข้ามาของเทคโนโลยีและนวัตกรรมจะช่วยให้การจัดการข้อมูลเป็นไปอย่างสะดวก รวดเร็ว และได้ผลลัพธ์ที่มีประสิทธิภาพมากขึ้น ดังนั้นควรมีการใช้การวิเคราะห์ข้อมูลเพื่อแสดงให้เห็นแนวโน้มในอนาคต และตรวจจับข้อผิดพลาดต่างๆ ที่เกิดขึ้น การวิเคราะห์ข้อมูลยังสามารถผนวกข้อมูลทางธุรกรรมในรูปแบบอิเล็กทรอนิกส์หลายชนิดเข้าด้วยกันและนำไปวิเคราะห์เพื่อวางแผนในการตรวจวัดความเสี่ยงได้

สำหรับจัดเก็บภาษีศุลกากร การวิเคราะห์ข้อมูลจะช่วยให้ศุลกากรสามารถระบุข้อผิดพลาดที่เกิดขึ้น เช่น ความคลาดเคลื่อนของมูลค่า การจัดกลุ่มที่ไม่ถูกต้อง และการระบุจำนวนหรือ

แหล่งกำเนิดสินค้าที่ผิดพลาด เป็นต้น ซึ่งอาจนำไปสู่การให้สิทธิพิเศษที่แตกต่างกัน อันมีผลต่อจำนวนภาษีนำเข้าที่ต้องจ่าย เมื่อเจ้าหน้าที่ศุลกากรตรวจจับการสำแดงสินค้าที่ไม่ถูกต้องหรือข้อผิดพลาดอื่นๆ ได้ จะต้องมีการแก้ไขและแจ้งข้อเท็จจริงดังกล่าวไปยังผู้ประกอบการ การค้นหาข้อผิดพลาดที่เกิดขึ้นได้จะช่วยป้องกันไม่ให้เกิดข้อผิดพลาดซ้ำซ้อน และสามารถดำเนินบทลงโทษต่อผู้ละเมิดกฎหมายด้วยวิธีการปรับหรือมาตรการอื่นๆ ทางกฎหมายได้

สำหรับผู้ประกอบการ การวิเคราะห์ข้อมูลการนำเข้าและส่งออกช่วยให้ผู้ประกอบการสามารถรู้ปริมาณค่าใช้จ่ายที่พวกเขาต้องเสียในแต่ละประเทศที่ขนส่ง หากบริษัทมีการวิเคราะห์กระแสการค้า จะสามารถค้นหาโอกาสในการลดต้นทุนผ่านการใช้ประโยชน์จากเขตการค้าเสรี ซึ่งนำไปสู่การบริหารจัดการธุรกิจ การปรับภูมิทัศน์ทางการค้า ตลอดจนการระบุแนวโน้มและโอกาสสำหรับการค้าที่เกิดขึ้นในอนาคต

บทที่ 5

สรุปและข้อเสนอแนะ

สรุป

การศึกษานี้มีผลการวิจัยที่สามารถตอบวัตถุประสงค์ของการวิจัยทั้ง 3 ข้อ ได้แก่ 1) เพื่อศึกษาผลกระทบที่เกิดจากมาตรการอำนวยความสะดวกทางการค้าต่อเศรษฐกิจ และความมั่นคง 2) เพื่อวิเคราะห์จุดแข็งและจุดที่ควรได้รับการปรับปรุงของระบบการอำนวยความสะดวกทางการค้าของประเทศไทย 3) เพื่อเสนอแนะแนวทางเพิ่มประสิทธิภาพการอำนวยความสะดวกทางการค้า เพื่อความยั่งยืนทางเศรษฐกิจ ซึ่งสามารถสรุปผลการศึกษตามวัตถุประสงค์การวิจัยได้ดังนี้

1. ผลการวิจัยเพื่อตอบวัตถุประสงค์การวิจัยข้อที่ 1 เพื่อศึกษาผลกระทบที่เกิดจากมาตรการอำนวยความสะดวกทางการค้าต่อเศรษฐกิจ และความมั่นคง

การอำนวยความสะดวกทางการค้า คือ กระบวนการ มาตรการ หรือระบบที่มีส่วนช่วยลดต้นทุนที่ผู้ประกอบการแบกรับในการเคลื่อนย้ายสินค้าระหว่างประเทศ โดยเมื่อก้าวถึงขั้นนี้ได้หมายถึงพิธีการศุลกากรและการตรวจสอบสินค้าเท่านั้น แต่รวมถึงโครงสร้างพื้นฐานทางคมนาคมและบริการสนับสนุนที่เกี่ยวข้องกับการเคลื่อนย้ายสินค้าอีกด้วย เช่น บริษัทขนส่งสินค้า หรือตัวแทนผู้ส่งออกนำเข้า ซึ่งต้นทุนที่เกิดจากกิจกรรมเหล่านี้ล้วนส่งผลต่อปริมาณและมูลค่าการค้า และความสามารถทางการแข่งขันของประเทศ

จากการศึกษาวิจัยที่เกี่ยวข้องได้ให้ข้อสรุปไปในทิศทางเดียวกันว่าระบบการอำนวยความสะดวกทางการค้าที่มีประสิทธิภาพจะสร้างผลกระทบในเชิงบวกต่อการเติบโตทางเศรษฐกิจ ทั้งในทางตรงและทางอ้อม กล่าวคือ เมื่อต้นทุนในการเคลื่อนย้ายสินค้าลดลง ผู้ประกอบการจะสามารถซื้อขายสินค้าได้ในปริมาณและมูลค่าสูงขึ้น และยังกระตุ้นให้เกิดการลงทุนจากต่างประเทศ การส่งเสริมธุรกิจขนาดกลางและขนาดย่อม และการปฏิรูปทางศุลกากร จึงเป็นประเด็นที่รัฐบาลควรให้ความสำคัญและพัฒนาอย่างเร่งด่วน โดยผลกระทบของการอำนวยความสะดวกทางการค้าอาจมีหลายด้าน ทั้งด้านเศรษฐกิจ เช่น ก่อให้เกิดการเจริญเติบโตทางการค้า ส่งเสริมการแข่งขันทางการค้า ช่วยพัฒนาประเทศ เพิ่มการลงทุนโดยตรงจากต่างประเทศ ส่งเสริมผู้ประกอบการกิจการขนาดกลางและขนาดย่อม (SMEs) กระตุ้นให้มีการปฏิรูปทางศุลกากร และทางด้านความมั่นคง โดยการเฝ้าระวัง

สินค้าที่เป็นภัยต่อความมั่นคงของประเทศ เช่น การก่อการร้าย การก่ออาชญากรรม และความพลอดภัยของผู้บริโภค ดังนั้น หน่วยงานที่มีส่วนเกี่ยวข้องต้องจัดเตรียมกลไกเพื่อเฝ้าระวังและวางมาตรการป้องกันอย่างเพียงพอ

การอำนวยความสะดวกทางการค้าเป็นปัจจัยหนึ่งที่มีส่วนช่วยผลักดันความยั่งยืนทางเศรษฐกิจและความสามารถในการแข่งขัน กล่าวคือ กระบวนการเคลื่อนย้ายสินค้าระหว่างประเทศที่มีความรวดเร็วและใช้ต้นทุนต่ำ เป็นปัจจัยหนึ่งที่ผู้ประกอบการให้ความสำคัญ มีผลต่อปริมาณการค้าขายระหว่างประเทศ และเป็นองค์ประกอบสำคัญต่อการสร้างห่วงโซ่มูลค่าข้ามประเทศ

2. ผลการวิจัยเพื่อตอบวัตถุประสงค์การวิจัยข้อที่ 2 เพื่อวิเคราะห์จุดแข็งและจุดที่ควรได้รับการปรับปรุงของระบบการอำนวยความสะดวกทางการค้าของประเทศไทย

พัฒนาการสำคัญของประเทศไทยในช่วงหลายปีที่ผ่านมา ซึ่งเป็นจุดแข็งของระบบการอำนวยความสะดวกทางการค้าของประเทศไทย คือการพัฒนากระบวนการเชื่อมโยงข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ ณ จุดเดียว (National Single Window) ที่ผู้นำเข้าส่งออกสามารถดำเนินการพิธีศุลกากรได้ผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ อย่างไรก็ตาม มิติที่ประเทศไทยควรได้รับการพัฒนาปรับปรุงมากที่สุด คือ การสร้างความร่วมมือระหว่างหน่วยงานภาครัฐในประเทศ หรือการเชื่อมโยงหรือส่งต่อข้อมูลจากหน่วยงานผู้ดูแลสินค้าควบคุมโดยตรง ซึ่งจากการศึกษาเพิ่มเติม พบว่า กรมศุลกากรกับหน่วยงานภาครัฐอื่นๆ ได้มีการสร้างระบบเชื่อมโยงฐานข้อมูลระหว่างกันแล้ว อย่างไรก็ตาม ระบบดังกล่าวอาจยังมิได้ถูกนำมาใช้ประโยชน์เต็มที่

สำหรับการพัฒนาในลำดับต่อไป หรือมิติที่ควรมีการปรับปรุง อาจนำกรณีศึกษาประเทศสิงคโปร์มาเป็นแบบอย่างได้ โดยระบบ National Single Window ของสิงคโปร์ ซึ่งได้มีการพัฒนาอย่างต่อเนื่องนับแต่ปี 2528 ปัจจุบันได้ถูกต่อยอดเป็นแพลตฟอร์มเปิด (Open Platform) ที่นักพัฒนาซอฟต์แวร์สามารถเข้ามาใช้ข้อมูลเพื่อสร้างบริการที่เกี่ยวข้องกับการค้าขายสินค้าระหว่างประเทศ

นอกจากนี้ จากการศึกษาบริษัท VFS Global และบริษัท จันวาณิชย์ จำกัด สามารถสรุปสาระสำคัญได้ว่า หากหน่วยงานภาครัฐมุ่งหมายที่จะดำเนินการด้านระบบอิเล็กทรอนิกส์ อาจจะไม่จำเป็นต้องพัฒนาหรือบริหารจัดการงานทั้งหมดด้วยตัวเอง เนื่องจากองค์ความรู้บางส่วนอาจมิใช่ประเด็นที่หน่วยงานภาครัฐนั้นมีความเชี่ยวชาญ อีกทั้งกิจกรรมเหล่านี้ล้วนมิใช่หน้าที่หลักขององค์กร ดังที่ นาย Zubin Karkaria แห่งบริษัท VFS Global ได้กล่าวไว้ว่า หน้าที่ของบริษัท VFS Global คือการช่วยเหลือให้เจ้าหน้าที่ฝ่ายกงสุลของรัฐบาลประเทศผู้รับบริการได้ปฏิบัติงานที่ตนเองถนัดที่สุด ซึ่งคือการให้คำตัดสินคำขอวีซ่า นอกจากนี้ โครงสร้างองค์กรของบริษัทเอกชนที่มีความยืดหยุ่น อาจทำให้การแก้ปัญหาเฉพาะหน้าเป็นไปได้ง่ายขึ้น เช่น การจ้างพนักงานประจำในช่วงที่มีปริมาณงานสูง เป็นต้น ซึ่งอาจเป็นแบบอย่างที่หน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการอำนวยความสะดวกทางการค้าสามารถนำไปใช้เป็นตัวอย่างได้ กล่าวคือ ว่าจ้างบริษัทเอกชนผู้มีความเชี่ยวชาญ ให้เข้ามาช่วยจัดการบริหารงานธุรการและการส่งผ่านข้อมูล เพื่อให้เจ้าหน้าที่ผู้อำนาจตัดสินใจปฏิบัติงานได้อย่างราบรื่นที่สุด

จากการวิเคราะห์ต้นแบบของ OECD (2015) ประเทศไทยควรต้องปรับปรุงประเด็นดังต่อไปนี้ เพื่อให้การค้าระหว่างประเทศมีความลื่นไหลมากยิ่งขึ้น 1. เพิ่มข้อมูลอัตราค่าธรรมเนียมให้มีความละเอียดมากยิ่งขึ้น และลดค่าธรรมเนียมสำหรับการยื่นคำขอในเวลาทำการปกติ 2. ให้การยอมรับสำเนา แทนที่เอกสารฉบับจริงมากยิ่งขึ้น 3. อนุญาตให้ปล่อยสินค้าก่อนกำหนดอัตราอากรและการชำระอากร โดยที่กล่าวมานี้เป็นมิติที่เกี่ยวข้องกับกรมศุลกากรโดยตรง

ทั้งนี้ อีกแนวทางหนึ่งที่น่าสนใจคือการว่าจ้างผู้ประกอบการภาคเอกชนให้เข้ามาร่วมดำเนินการกับกรมศุลกากร หรือแบ่งแยกงานบางส่วนที่ไม่ใช่บทบาทรับผิดชอบหลักให้กับผู้ที่ได้รับว่าจ้าง เช่น งานด้านธุรการ การบริหารจัดการเอกสารหรือฐานข้อมูล ซึ่งการดำเนินการเช่นนี้จะช่วยลดปริมาณงานที่กรมศุลกากรต้องแบกรับ และจะส่งผลให้การดำเนินงานมีความรวดเร็วและมีประสิทธิภาพสูงขึ้น หรือพิจารณาให้องค์กรอิสระหรือหน่วยงานอื่นมาดูแลระบบ Single Window แทนกรมศุลกากร

ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับหน่วยงานภาครัฐแห่งอื่นๆ ควรร่วมมือกันปรับปรุงกฎหมายกฎระเบียบต่างๆ ที่มีผลกระทบต่อ การเคลื่อนย้ายสินค้า เพื่อลดจำนวนขั้นตอนและความซับซ้อนของกระบวนการอนุญาตนำเข้าส่งออก ซึ่งจะส่งผลให้ภาคเอกชนสามารถทำการค้าได้มีประสิทธิภาพ ทั้งสะดวกและสามารถลดต้นทุนในการประกอบการได้ดีขึ้น

จากการศึกษาในครั้งนี้ สามารถสรุปประโยชน์ต่อเศรษฐกิจและความมั่นคงของประเทศไทย จากการอำนวยความสะดวกทางการค้าได้ 2 มิติ ในด้านมิติทางเศรษฐกิจ การอำนวยความสะดวกทางการค้าที่มีประสิทธิภาพจะก่อให้เกิดผลกระทบเชิงบวกต่อระบบเศรษฐกิจของประเทศใน 6 ประเด็นย่อย ได้แก่ 1. ก่อให้เกิดการเจริญเติบโตทางการค้า 2. ส่งเสริมการแข่งขันทางการค้า 3. ช่วยพัฒนาประเทศ 4. เพิ่มการลงทุนโดยตรงจากต่างประเทศ 5. ส่งเสริมผู้ประกอบการกิจการขนาดกลางและขนาดย่อม และ 6. กระตุ้นให้มีการปฏิรูปทางศุลกากร ในด้านมิติความมั่นคง การที่สินค้าสามารถเคลื่อนไหวได้อย่างไหลลื่น อาจมีผลเกี่ยวพันกับความมั่นคงของประเทศ เช่น ในด้านการก่อการร้าย การก่ออาชญากรรม หรือความปลอดภัยของผู้บริโภค

3. ผลการวิจัยเพื่อตอบวัตถุประสงค์การวิจัยข้อที่ 3 เพื่อให้ได้ข้อเสนอแนะแนวทางการเพิ่มประสิทธิภาพการอำนวยความสะดวกทางการค้าเพื่อความยั่งยืนทางเศรษฐกิจ

ในส่วน of ข้อเสนอแนะแนวทางการปรับปรุงมาตรการและระบบการอำนวยความสะดวกทางการค้าของประเทศไทย การศึกษาครั้งนี้ได้เสนอไว้ 3 ประเด็น ได้แก่ 3.1 นำข้อเสนอแนะการพัฒนาปรับปรุงโครงสร้างเชิงกายภาพและโครงสร้างสถาบันที่เกี่ยวข้องกับการนำเข้าส่งออกสินค้าระหว่างประเทศ ที่ United Nations Economic Commission for Europe (UNECE) ได้จัดทำขึ้น ซึ่งประเทศไทยสามารถนำมาปรับใช้ได้ 3.2 ข้อเสนอแนะการว่าจ้างผู้ให้บริการภาคเอกชนเพื่อแบ่งเบาภาระงานของกรมศุลกากร อันจะมีส่วนช่วยให้การทำงานและการให้บริการมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น และ 3.3 ข้อเสนอแนะในการนำการวิเคราะห์ข้อมูล (Data Analytics) มาใช้เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการอำนวยความสะดวกทางการค้าของไทย

3.1 นำข้อเสนอแนะการพัฒนาปรับปรุงโครงสร้างเชิงกายภาพและโครงสร้างสถาบันที่เกี่ยวข้องกับการนำเข้าส่งออกสินค้าระหว่างประเทศ ที่ United Nations Economic Commission for Europe (UNECE) ได้จัดทำขึ้น ซึ่งประเทศไทยสามารถนำมาปรับใช้ได้ United Nations Economic Commission for Europe (UNECE) เป็นหน่วยงานเฉพาะทางขององค์การสหประชาชาติที่มีบทบาทในการส่งเสริมความร่วมมือทางเศรษฐกิจและการค้าระหว่างประเทศในทวีปยุโรปรวมถึงทวีปอเมริกาเหนือ ซึ่งประเด็นหนึ่งที่ UNECE ให้ความสำคัญและสนับสนุนอย่างต่อเนื่อง คือการอำนวยความสะดวกทางการค้า และได้มีการจัดทำ Trade Facilitation Implementation Guide เพื่อช่วยให้ประเทศต่างๆ วางแผนการพัฒนาระบบการอำนวยความสะดวกทางการค้าได้อย่างมีประสิทธิภาพสูงสุด โดยกรอบแนวคิดเบื้องต้นที่ UNECE กำหนดไว้ซึ่งจะเป็นประโยชน์ต่อการพัฒนาประสิทธิภาพการอำนวยความสะดวกทางการค้าของไทย เป็นดังต่อไปนี้

1. การสร้างความโปร่งใส (Transparency) – สร้างความโปร่งใสให้กับกระบวนการของภาครัฐทุกส่วน มีการสร้างฐานข้อมูลที่ครบถ้วน ชัดเจน และเข้าถึงได้ง่าย ซึ่งจะรวมถึงกฎหมาย กฎระเบียบ การจัดสรรงบประมาณ การจัดซื้อจัดจ้าง บันทึกการประชุม ฯลฯ ทั้งนี้ ในการร่างกฎหมายฉบับใหม่ ควรรับฟังและปรับปรุงเนื้อความตามความคิดเห็นของผู้มีส่วนเกี่ยวข้อง อีกทั้งบทกฎหมายควรได้รับการเผยแพร่ก่อนบังคับใช้ เพื่อเปิดโอกาสให้ผู้ที่ได้รับผลกระทบปรับตัว

2. การลดความซ้ำซ้อน (Simplification) – ยกเลิกขั้นตอนหรือเอกสารที่ไม่จำเป็นหรือมีความซ้ำซ้อน เพื่อลดจำนวนขั้นตอน ระยะเวลา และต้นทุนที่ผู้ประกอบการต้องแบกรับ ในการทำธุรกรรมกับหน่วยงานภาครัฐ

3. การสร้างความสอดคล้อง (Harmonization) – กำหนดระเบียบพิธีการ ขั้นตอน และเอกสารที่ใช้ ใช้งานได้ง่ายและไม่ซับซ้อนจนเกินไป เป็นไปในรูปแบบที่ได้รับการยอมรับในระดับนานาชาติหรือในระดับภูมิภาค

4. การสร้างมาตรฐาน (Standardization) – ทำให้พิธีการ ขั้นตอน เอกสาร และรูปแบบการนำเสนอข้อมูลเป็นไปในทิศทางหรือรูปแบบเดียวกัน ซึ่งจะช่วยให้กระบวนการสร้างความสอดคล้องเป็นไปได้อย่างยิ่งขึ้น

หัวใจสำคัญของการพัฒนาระบบการอำนวยความสะดวกทางการค้า คือ การปรับแต่งให้ระบบการอำนวยความสะดวกทางการค้าให้เหมาะสมและมีความสอดคล้องกับลักษณะการดำเนินธุรกิจของผู้ประกอบการในประเทศ กล่าวคือ มาตรการในแต่ละประเทศ หรือแม้กระทั่งพื้นที่ ควรมีความแตกต่างกันไปแล้วแต่วิธีการประกอบธุรกิจ หรือความต้องการผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ดังนั้น UNECE จึงได้จัดทำกรอบแนวคิดการวิเคราะห์กระบวนการทางธุรกิจและห่วงโซ่อุปทาน (Business Process Analysis) เพื่อช่วยให้ผู้จัดทำนโยบายเข้าใจกระบวนการทางธุรกิจของผู้ประกอบการในประเทศมากยิ่งขึ้น โดยกรอบแนวคิดนี้จัดสรรกระบวนการทางการดำเนินธุรกิจออกเป็น 4 ส่วน ได้แก่ การจัดซื้อ การส่งสินค้า ศุลกากรและการเคลื่อนย้ายสินค้า และการชำระเงิน

เมื่อผู้กำหนดนโยบายมีความเข้าใจถึงกระบวนการทางธุรกิจในประเทศแล้ว กิจกรรมในลำดับต่อมาคือการวางแผนการพัฒนาระบบการอำนวยความสะดวกทางการค้า โดยมี การวางแผนปฏิบัติ มีการใช้ระบบอิเล็กทรอนิกส์ วิเคราะห์ห่วงโซ่ธุรกิจ และการรวบรวมความคิดเห็น

หากพิจารณาถึงการปฏิบัติจริง การปฏิรูประบบการอำนวยความสะดวกทางการค้าอย่างครอบคลุม กล่าวคือ การปรับปรุงกระบวนการตั้งแต่ต้นจนจบ จะต้องคำนึงถึงผู้มีส่วนได้ส่วนเสียเป็นจำนวนมาก ทั้งหน่วยงานภาครัฐ และเอกชน ดังนั้น การรวบรวมความคิดเห็นและการทำความเข้าใจกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียจึงเป็นองค์ประกอบที่ขาดไม่ได้ในการปฏิรูปหรือการทำให้ระบบการอำนวยความสะดวกทางการค้ามีความทันสมัย นอกจากนี้ การพัฒนาต้องได้รับการปฏิบัติในหลายๆ ด้านควบคู่กันไป เพราะถึงแม้เทคโนโลยีจะมีความสามารถในการลดระยะเวลาและต้นทุนการนำเข้าส่งออกสินค้า แต่หากกฎหมายยังไม่รองรับลายเซ็นอิเล็กทรอนิกส์ หรือผู้ใช้งานยังไม่มี ความเข้าใจต่อ บริการอิเล็กทรอนิกส์มากเพียงพอ จะยังถือว่ามาตรการดังกล่าวไม่มีประสิทธิผลมากเพียงพอ ทั้งนี้ 5 มิติสำคัญที่ต้องได้รับการคำนึงถึง เมื่อมีความพยายามในการพัฒนาระบบการอำนวยความสะดวกทางการค้า ได้แก่

1. การปรับปรุงกฎหมายกฎระเบียบ ให้มีความชัดเจน กระชับ และมีความโปร่งใส
2. การพัฒนาในระดับองค์กร กล่าวคือ การพัฒนาศักยภาพเชิงสถาบัน การสร้างความเข้าใจกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในภาคเอกชน และการสร้างความร่วมมือระหว่างหน่วยงานภาครัฐด้วยกัน
3. การนำเทคโนโลยีเข้ามาใช้ ได้แก่ การใช้เทคโนโลยีดิจิทัลเพื่อประมวลเอกสารการค้า และแลกเปลี่ยนข้อมูลระหว่างหน่วยงาน
4. การเปลี่ยนแปลงวิธีการดำเนินธุรกิจ ได้แก่ การเปลี่ยนแปลงวิธีการประกอบธุรกิจให้สอดคล้องกับกระบวนการนำเข้าส่งออกสินค้าที่เปลี่ยนแปลงไป ซึ่งสะท้อนถึงความสำคัญของการหารือระหว่างหน่วยงานภาครัฐและภาคเอกชน
5. การสร้างทักษะความสามารถของผู้ให้บริการ รวมถึงผู้ใช้งาน

3.2 ข้อเสนอแนะการว่าจ้างผู้ให้บริการภาคเอกชนเพื่อแบ่งเบาภาระงานของกรมศุลกากร อันจะมีส่วนช่วยให้การทำงานและการให้บริการมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น ในส่วนของข้อเสนอแนะการว่าจ้างผู้ให้บริการภาคเอกชนให้มาทำหน้าที่แทนรัฐ การศึกษาครั้งนี้ ได้มีการนำเสนอผลการศึกษาคำแนะนำของ บริษัท VFS Global และบริษัท จันวาณิชย์ จำกัด เพื่อแสดงให้เห็นว่า การว่าจ้างบริษัทเอกชนให้เข้ามาดำเนินการแทนบางส่วน เป็นวิธีการเพิ่มประสิทธิภาพการดำเนินงานของภาครัฐและการให้บริการประชาชนที่ดีประการหนึ่ง ซึ่งในทั้งสองกรณีศึกษา หน่วยงานภาคเอกชนเข้ามาเติมเต็มในด้านที่หน่วยงานภาครัฐอาจมีกำลังคนไม่เพียงพอ หรือในด้านที่หน่วยงานภาครัฐขาดความเชี่ยวชาญ ซึ่งแนวทางนี้จะช่วยสร้างประสิทธิภาพการทำงานให้กับหน่วยงานราชการ และทำให้บริการมีคุณภาพมากยิ่งขึ้น ส่งผลให้ภาคเอกชนสามารถดำเนินธุรกิจได้อย่างมีประสิทธิภาพ และลดต้นทุนในการดำเนินงานได้เพิ่มขึ้น

3.3 ข้อเสนอแนะในการนำการวิเคราะห์ข้อมูล (Data Analytics) มาใช้เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการอำนวยความสะดวกทางการค้าของไทย การวิเคราะห์ข้อมูล (Data Analytics) เป็นการจัดการข้อมูลที่ได้มาเพื่อนำไปสู่การค้นหาลักษณะบางประการ ขั้นตอนการวิเคราะห์ข้อมูลเริ่มต้นตั้งแต่ การได้มาซึ่งข้อมูล การตรวจสอบ/ทบทวนข้อมูล การวิเคราะห์ ไปจนถึง การทำความเข้าใจประเด็นที่ซ่อนอยู่ในข้อมูล ข้อมูลที่ผ่านการวิเคราะห์แล้วจะถูกนำไปใช้ตัดสินใจและวางกลยุทธ์ในการดำเนินธุรกิจอย่างมีประสิทธิภาพ ทั้งนี้ การเข้ามาของเทคโนโลยีและนวัตกรรมจะช่วยให้การจัดการข้อมูลเป็นไปอย่างสะดวก รวดเร็ว และได้ผลลัพธ์ที่มีประสิทธิภาพมากขึ้น ดังนั้นควรมีการใช้การวิเคราะห์ข้อมูลเพื่อแสดงให้เห็นแนวโน้มในอนาคต และตรวจจับข้อผิดพลาดต่างๆ ที่เกิดขึ้น การวิเคราะห์ข้อมูลยังสามารถผนวกข้อมูลทางธุรกรรมในรูปแบบอิเล็กทรอนิกส์หลายชนิดเข้าด้วยกันและนำไปวิเคราะห์เพื่อวางแผนในการตรวจวัดความเสี่ยงได้

สำหรับจัดเก็บภาษีศุลกากร การวิเคราะห์ข้อมูลจะช่วยให้ศุลกากรสามารถระบุข้อผิดพลาดที่เกิดขึ้น เช่น ความคลาดเคลื่อนของมูลค่า การจัดกลุ่มที่ไม่ถูกต้อง และการระบุจำนวนหรือแหล่งกำเนิดสินค้าที่ผิดพลาด เป็นต้น ซึ่งอาจนำไปสู่การให้สิทธิพิเศษที่แตกต่างกัน อันมีผลต่อจำนวนภาษีนำเข้าที่ต้องจ่าย เมื่อเจ้าหน้าที่ศุลกากรตรวจจับการสำแดงสินค้าที่ไม่ถูกต้องหรือข้อผิดพลาดอื่นๆ ได้ จะต้องมีการแก้ไขและแจ้งข้อเท็จจริงดังกล่าวไปยังผู้ประกอบการ การค้นหาข้อผิดพลาดที่เกิดขึ้นได้จะช่วยป้องกันไม่ให้เกิดข้อผิดพลาดสูญเสียชีวิตประโยชน์ และสามารถดำเนินบทลงโทษต่อผู้ละเมิดกฎหมายด้วยวิธีการปรับหรือมาตรการอื่นๆ ทางกฎหมายได้

สำหรับผู้ประกอบการ การวิเคราะห์ข้อมูลการนำเข้าและส่งออกช่วยให้ผู้ประกอบการสามารถรู้ปริมาณค่าใช้จ่ายที่พวกเขาต้องเสียในแต่ละประเทศที่ขนส่ง หากบริษัทมีการวิเคราะห์กระแสการค้า จะสามารถค้นหาโอกาสในการลดต้นทุนผ่านการใช้ประโยชน์จากเขตการค้าเสรี ซึ่งนำไปสู่การบริหารจัดการธุรกิจ การปรับภูมิทัศน์ทางการค้า ตลอดจนการระบุแนวโน้มและโอกาสสำหรับการค้าที่เกิดขึ้นในอนาคต

ดังนั้น จึงควรมีการนำการวิเคราะห์ข้อมูล (Data Analytic) มาใช้เพื่อพัฒนาประสิทธิภาพด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าของไทยอย่างจริงจัง ต่อเนื่อง และมีการเรียนรู้บทเรียนในการใช้ร่วมกันเพื่อประโยชน์สูงสุดต่อไป

ข้อเสนอแนะ

สำหรับในส่วนของข้อเสนอแนะซึ่งแบ่งออกเป็น 1. ด้านนโยบาย 2. ด้านการปฏิบัติการ และ 3. ด้านวิชาการ จากการศึกษา มีรายละเอียดดังนี้

1. ข้อเสนอแนะด้านนโยบาย

สำหรับการเพิ่มประสิทธิภาพการอำนวยความสะดวกทางการค้าเพื่อความยั่งยืนทางเศรษฐกิจนั้น ควรมีการส่งเสริมให้หน่วยงานปฏิบัติ ปฏิบัติตามแนวปฏิบัติที่ดี (Best Practice) และติดตามส่งเสริมให้มีการนำเทคโนโลยีใหม่ๆ มายกระดับประสิทธิภาพการอำนวยความสะดวกทางการค้าของไทยอย่างสม่ำเสมอ เพื่อยกระดับความสามารถทางการแข่งขันของประเทศอย่างยั่งยืน ทั้งนี้ เพื่อส่งเสริมให้เกิดประสิทธิภาพสูงสุด และเพื่อก้าวข้ามข้อจำกัดของภาครัฐด้าน กำลังคน ความ

เชี่ยวชาญ หรือความคล่องตัวในงานด้านเอกสาร ด้านโลจิสติกส์ รวมถึงการลงทุนด้านระบบ IT ทั้ง Hardware และ Software ภาครัฐอาจพิจารณาร่วมมือกับภาคเอกชน ให้เอกชนเข้ามาเป็นผู้ปฏิบัติงาน (Operator) โดยภาครัฐอาจจำกัดบทบาทเป็นผู้กำกับดูแล หรือผู้อำนวยการความสะดวก (Regulator/ Facilitator) ทั้งนี้ อาจต้องมีการปรับปรุงกฎหมายระเบียบที่เกี่ยวข้อง เช่นระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการพัสดุ หรืออาจต้องมีการพิจารณาตั้งองค์กรกลางเพื่อทำหน้าที่ดำเนินงานยกระดับประสิทธิภาพด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าทั้งระบบ เนื่องจากมีหน่วยงานที่เกี่ยวข้องใน National Single Window ถึง 33 หน่วยงาน ซึ่งสิ่งสำคัญที่สุดคือมีการตั้งตัวชี้วัดด้านประสิทธิภาพในการดำเนินงาน และมีการติดตามประเมินผลอย่างละเอียดรอบคอบและกระทำอย่างสม่ำเสมอเพื่อยกระดับประสิทธิภาพการอำนวยความสะดวกทางการค้าเพื่อความยั่งยืนทางเศรษฐกิจต่อไป

2. ข้อเสนอแนะด้านการปฏิบัติการ

ในทางปฏิบัติ คาดการณ์ได้ว่าจะต้องมีการบูรณาการ ตลอดจนต้องส่งเสริมการเรียนรู้ร่วมกัน และสร้างวงจรการสะท้อนความคิดเห็น (Feedback Loop) และการเน้นการติดตามประเมินผลการดำเนินงาน และเชื่อได้ว่าจะมีความกังวล เรื่องความปลอดภัยของการเชื่อมโยงข้อมูลด้านการค้าข้ามหน่วยงาน ซึ่งจำเป็นจะต้องมีมาตรการเรื่องความปลอดภัยของข้อมูล (Data Security) และ มาตรการเรื่องความเป็นส่วนตัวของข้อมูล (Data Privacy) ที่มีความครอบคลุม รัดกุม และทันสมัย อย่างไรก็ตามยังคงควรมีระบบที่มีความยืดหยุ่น สามารถรองรับการเปลี่ยนแปลงและการพัฒนาของเทคโนโลยีใหม่ๆ ได้ด้วย นอกจากนี้ การยกระดับประสิทธิภาพการอำนวยความสะดวกทางการค้า โดยนำแนวปฏิบัติที่ดีในระดับสากลมาใช้ รวมถึงร่วมมือกับภาคเอกชนเพื่อลดข้อจำกัดจากการดำเนินงานของภาครัฐ แต่ดำเนินงานอย่างระมัดระวัง รวมทั้งความตระหนักถึงเรื่องการบริหารจัดการฐานข้อมูลขนาดใหญ่ (Big Data) ก็มีความจำเป็นอย่างยิ่ง

3. ข้อเสนอแนะด้านวิชาการ

การเตรียมการเรื่องบุคลากรควรพัฒนาความรู้ในหัวข้อการบริหารจัดการและวิเคราะห์ข้อมูลขนาดใหญ่ (Big Data) โดยบุคลากรที่พัฒนาควรมุ่งเน้นที่การพัฒนาบุคลากรกลุ่ม Data Scientist และผู้เชี่ยวชาญเรื่องการออกแบบการให้บริการแบบมีผู้ใช้เป็นศูนย์กลาง (User Centric Service Design) เช่นที่นำเสนอในงานวิจัยฉบับนี้ โดยสามารถถอดเป็นบทเรียนเชิงวิชาการที่สามารถนำไปเสนอเป็นผลงานทางวิชาการในเวทีวิชาการด้านการค้าระหว่างประเทศในระดับโลกได้ การนำบทวิเคราะห์ ฐานข้อมูลขนาดใหญ่ ไปวิเคราะห์ตั้งแต่ระดับการวิเคราะห์ เชิงพรรณนา (Descriptive Analytics) เชิงคาดการณ์ (Predictive Analytics) และเชิงวางแผน (Prescriptive Analytics) สามารถระบุสถานการณ์การอำนวยความสะดวกทางการค้าของไทย ระบุข้อผิดพลาด ความคลาดเคลื่อนต่างๆ และสามารถนำไปใช้ติดตามตรวจจับการสำแดงสินค้าที่ไม่ถูกต้อง ผลการศึกษาด้านวิชาการที่จะเกิดจากฐานข้อมูลขนาดใหญ่ ที่เกิดจากการดำเนินงานด้านการยกระดับประสิทธิภาพการอำนวยความสะดวกทางการค้าดังที่เสนอในงานวิจัยฉบับนี้ จะสามารถนำไปต่อยอดเชิงวิชาการได้อีกมากมายหลายแง่มุม และจะเป็นผลงานที่เป็นการค้นพบสิ่งใหม่ ได้รับการยอมรับเป็นความก้าวหน้า

ทางวิชาการและมีข้อเสนอแนะที่จับต้องได้สามารถนำไปใช้ในทางปฏิบัติ และทางนโยบายได้อย่างต่อเนื่อง

บรรณานุกรม

- ศุลกากร, กรม. 2559. คู่มือการใช้งานฉบับสมบูรณ์ ระบบพิธีการนำเข้าส่งออกแบบ Single Window Entry ด้วยระบบการเชื่อมโยงข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ ณ จุดเดียว.
- ESCAP, OECD, ADB, World Bank, ITC, WCO, UNCTAD, UNNeXT, CIECC and New Zealand Ministry of Foreign Affairs. 2015. "Indicator for Trade Facilitation: A Handbook".
- CrimsonLogic. 2017. "Singapore TradeNet Single Windows & Regional Interoperability – Trends and Considerations".
- Fox A.K., Francois J., and Londoño-Kent P. 2003. "Measuring Border Crossing Costs and their Impact on Trade Flows: The United States-Mexican Trucking Case".
- Grainger A. 2011. "Trade Facilitation and Security".
- Hummels D.L. 2001. "Time as a Trade Barrier".
- Joosep K. 2014. "Trade Facilitation as a Means to Improve SME Competitiveness and Consumer Welfare in Developing and Least-Developed Countries".
- Nordas H., Pinali E. and Geloso Grosso M. 2006. "Logistics and Time as a Trade Barrier".
- Organisation for Economic Co-operation and Development. 2015. "OECD Trade Facilitation Indicators: An Overview of Available Tools".
- Organization for Security and Co-operation in Europe. 2011. "Balancing Security with Trade Facilitation and Developing Partnerships with Private Industry".
- Walkenhorst, Peter and Yasui, Tadashi. 2003. "Evaluation Quantitative des Avantages de la Facilitation des Echanges".
- World Trade Organization. 2000. "Chile's Experience with the Modernization of Customs Administrations Based on the Use of Information Technology".

ภาคผนวก

รายชื่อผู้เชี่ยวชาญที่ได้ทำการสัมภาษณ์เชิงลึก

สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย

1. ดร. นิลสุวรรณ สีลาร์คีมี
2. ดร.ทรงวุฒิ ไกรภัสสรพงษ์

สภาหอการค้าแห่งประเทศไทย

3. ดร.ปิยะนุช มาลากุล ณ อยุธยา
4. คุณ ธวัชชัย เศรษฐจินดา

สภาผู้ขนส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย

5. นางสาวกัญญภัค ตันติพิพัฒน์พงศ์

กรมศุลกากร กระทรวงการคลัง

6. นางกฤติกา ปั้นประเสริฐ ผู้อำนวยการสำนักกฎหมาย
7. นางสาววรรณดี เมฆานนท์ ผู้เชี่ยวชาญด้านนวัตกรรมเทคโนโลยีสารสนเทศ

กรมส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ กระทรวงพาณิชย์

8. นางสาวฐิตินันทนา ตันศรีสกุล ผู้อำนวยการ สำนักงานส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศกรุงสิงคโปร์

นักวิชาการ

9. ดร. วรรณวิทย์ อาชูปุตร
10. ดร. รัชดา เจียสกุล

ประวัติย่อผู้วิจัย

ชื่อ	นายฐิติเศรษฐ์ เศรษฐบุตร
วัน เดือน ปี เกิด	5 มกราคม 2505
การศึกษา	ปริญญาตรี คณะบริหารธุรกิจ (BBA) สาขา Marketing มหาวิทยาลัยหอการค้าไทย จบปีพ.ศ. 2527 ปริญญาโท คณะบริหารธุรกิจ (MBA) สาขา Marketing, Oklahoma City University, USA จบปีพ.ศ. 2530
ประวัติการทำงานโดยย่อ	<p>ต.ค. 2532 เศรษฐกร 3 ฝ่ายนโยบายการค้า กองนโยบายการพาณิชย์ กรมเศรษฐกิจการพาณิชย์</p> <p>ต.ค. 2533 เศรษฐกร 4 ฝ่ายนโยบายการค้า กองนโยบายการพาณิชย์ กรมเศรษฐกิจการพาณิชย์</p> <p>ต.ค. 2535 เศรษฐกร 5 ฝ่ายนโยบายการค้า กองนโยบายการพาณิชย์ กรมเศรษฐกิจการพาณิชย์</p> <p>ม.ค. 2537 เศรษฐกร 5 กลุ่มมาตรการด้านภาษี กองเศรษฐกิจการค้าอาเซียน กรมเศรษฐกิจการพาณิชย์</p> <p>ธ.ค. 2537 เศรษฐกร 6 กลุ่มมาตรการด้านภาษี กองเศรษฐกิจการค้าอาเซียน กรมเศรษฐกิจการพาณิชย์</p> <p>ม.ค. 2544 นักวิชาการ กลุ่มงานการค้าบริการ สำนักเจรจาการค้าพหุภาคี พาณิชย์ 7ว. กรมเจรจาการค้าระหว่างประเทศ</p> <p>พ.ค. 2545 นักวิชาการ หัวหน้ากลุ่มงานเจรจาสินค้าอุตสาหกรรม พาณิชย์ 8ว. สำนักเจรจาการค้าพหุภาคี กรมเจรจาการค้าระหว่างประเทศ</p> <p>ต.ค. 2551 หัวหน้ากลุ่มงานความสัมพันธ์ทวิภาคีอาเซียน สำนักอาเซียน</p> <p>มี.ค. 2554 นักวิชาการ สำนักอาเซียน พาณิชย์ 9 ชช</p> <p>ธ.ค. 2557 นักวิชาการ สำนักสารสนเทศ พาณิชย์ 9 ชช</p> <p>ม.ค. 2558 นักวิชาการ สำนักอธิบดี พาณิชย์ 9 ชช</p>
ตำแหน่งปัจจุบัน	นักวิชาการพาณิชย์เชี่ยวชาญ สำนักอธิบดี กรมเจรจาการค้าระหว่างประเทศ

บทคัดย่อ

เรื่อง **แนวทางการเพิ่มประสิทธิภาพการอำนวยความสะดวกทางการค้า
เพื่อความยั่งยืนทางเศรษฐกิจ**

ลักษณะวิชา **การเศรษฐกิจ**

ผู้วิจัย **นายฉัตร เศรษฐบุตร** **หลักสูตร วปอ. รุ่นที่ 60**

ในสภาพเศรษฐกิจโลกที่มีความเชื่อมโยงระหว่างกันสูง จากห่วงโซ่การผลิตสินค้ามีการกระจายตัวไปในหลายประเทศ ตามข้อได้เปรียบทางการแข่งขันของประเทศนั้นๆ การค้าขายระหว่างประเทศจึงเป็นกลไกขับเคลื่อนสำคัญของระบบเศรษฐกิจในยุคปัจจุบัน การเคลื่อนไหวของสินค้าทุนและวัตถุดิบที่มีความไหลลื่น ได้กลายเป็นปัจจัยที่นักลงทุนพิจารณา และเป็นช่องทางที่ผู้ประกอบการขนาดกลางและขนาดย่อมสามารถก้าวเข้าสู่ตลาดต่างประเทศได้ อย่างไรก็ตาม ในปัจจุบันธุรกิจไทยเผชิญกับอุปสรรคในการค้าขายสินค้าระหว่างประเทศ กับกระบวนการเคลื่อนย้ายสินค้าที่มีความซับซ้อนและใช้เอกสารจำนวนมาก ประกอบกับภาวะเบียบรายสินค้าที่มีอยู่เป็นจำนวนมาก ปัญหาและอุปสรรคเหล่านี้เป็นที่มาของแนวคิดการอำนวยความสะดวกทางการค้า ซึ่งคือการลดอุปสรรคทางการค้าขายสินค้าระหว่างประเทศที่เกิดจากกระบวนการของภาครัฐ และการทำให้กระบวนการส่งออกและนำเข้ามีความกระชับ ทันสมัย และได้มาตรฐานสากล เอกสารวิจัยฉบับนี้จึงจัดทำขึ้นเพื่อ 1. ศึกษาผลกระทบที่เกิดจากมาตรการอำนวยความสะดวกทางการค้าต่อเศรษฐกิจ และความมั่นคง 2. วิเคราะห์จุดแข็งและจุดที่ควรได้รับการปรับปรุงของระบบการอำนวยความสะดวกทางการค้าของประเทศไทย 3. เสนอแนะแนวทางการเพิ่มประสิทธิภาพการอำนวยความสะดวกทางการค้าเพื่อความยั่งยืนทางเศรษฐกิจ โดยขอบเขตของการวิจัยจะศึกษาเชิงลึกเฉพาะมิติที่เกี่ยวข้องกับพิธีการศุลกากรและบริการที่เกี่ยวข้องกับการค้า โดยวิธีดำเนินการวิจัยจะเป็นการเก็บข้อมูลทุติยภูมิ ข้อมูลปฐมภูมิ และวิเคราะห์ข้อมูลที่ได้มาเพื่อจัดทำข้อเสนอแนะประโยชน์ที่ได้รับจากการวิจัยคือ 1. ได้รับทราบถึงผลกระทบของมาตรการการอำนวยความสะดวกทางการค้าต่อเศรษฐกิจและความมั่นคง 2. ได้รับทราบสถานะและพัฒนาการของระบบการอำนวยความสะดวกทางการค้าของประเทศไทย จุดแข็งและจุดที่ควรได้รับการปรับปรุง และ 3. ได้ข้อเสนอแนะแนวทางการเพิ่มประสิทธิภาพการอำนวยความสะดวกทางการค้าเพื่อความยั่งยืนทางเศรษฐกิจ

ABSTRACT

Title Recommendations on Enhancing Trade Facilitation for Economic Sustainability

Field Economics

Name Mr. Thitisesh Seshtabutra **Course** NDC **Class** 60

This study aims to 1. Identify the effects of trade facilitation measures on the economy 2. Analyze the strengths and weaknesses of the trade facilitation system in Thailand 3. Provide guidance on enhancing the efficiency of trade facilitation for economic sustainability. The scope of research focuses on the dimensions related to customs and trade-related services. The methodology includes both primary and secondary data collection. The findings of this study can be summarized as follows: 1. Effective trade facilitation will have a positive impact on economic growth. It also encourages foreign investment, promotes SMEs and customs reform. 2. Thailand National Single Window can enhance better understanding of single window development and facilitate integrated data linkage among government and business sectors. However, the cooperation between government agencies needs some improvement. 3. Improvement of the physical structure and institutional structure related to international import and export, hiring private service providers and increasing the use of data analytics can enhance Thailand's trade facilitation. Finally, recommendations from the study are divided into 1. Policy 2. Operating and 3. Academic. For policy recommendations, the government agencies should follow the best practice and follow up on new technologies. For operating recommendations, it needs good cooperation among agencies and promote the collaborative learning environment, create feedback loop and focus on monitoring performance. For academic recommendations, personnel preparation is the key. The development of knowledge in the topic of management and big data analytics can enhance the efficiency of trade facilitation.

คำนำ

เอกสารวิจัยฉบับนี้จัดทำขึ้นเพื่อศึกษาแนวทางการเพิ่มประสิทธิภาพการอำนวยความสะดวกทางการค้าเพื่อความยั่งยืนทางเศรษฐกิจโดยมุ่งเน้นมิติที่เกี่ยวกับพิธีการศุลกากรและบริการที่เกี่ยวข้องกับการค้า โดยผ่านการเก็บข้อมูลทั้งปฐมภูมิและทุติยภูมิ เพื่อนำมาประกอบการวิเคราะห์ โดยเนื้อหาเอกสารวิจัยฉบับนี้ประกอบไปด้วย 5 บท ได้แก่ บทที่ 1 บทนำ บทที่ 2 การทบทวนวรรณกรรมและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง บทที่ 3 การวิเคราะห์การอำนวยความสะดวกทางการค้าของประเทศไทยกับประเทศสิงคโปร์ บทที่ 4 ผลการวิเคราะห์วิธีการ แนวทางเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการอำนวยความสะดวกทางการค้าของไทย และบทที่ 5 สรุปและข้อเสนอแนะ

ผู้จัดทำหวังว่าเอกสารวิจัยชิ้นนี้จะเป็นประโยชน์ในการนำข้อเสนอแนะที่ได้ไปปรับปรุงเพิ่มประสิทธิภาพการอำนวยความสะดวกทางการค้าได้ตามที่ตั้งใจไว้ และขอขอบคุณผู้เชี่ยวชาญ และนักวิชาการที่ได้กรุณาให้ข้อมูลเชิงลึกประกอบการจัดทำเอกสารวิจัยนี้

(นายฐิติเศรษฐ์ เศรษฐบุตร)

นักศึกษาวิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร

หลักสูตร วปอ. รุ่นที่ 60

ผู้วิจัย

สารบัญ

	หน้า
บทคัดย่อ	ก
คำนำ	ข
กิตติกรรมประกาศ	ค
สารบัญ	ง
สารบัญตาราง	จ
สารบัญแผนภาพ	ฉ
บทที่ 1 บทนำ	1
ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา	1
วัตถุประสงค์การวิจัย	2
ขอบเขตของการวิจัย	2
วิธีดำเนินการวิจัย	2
ประโยชน์ที่ได้รับจากการวิจัย	3
บทที่ 2 การทบทวนวรรณกรรมและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง	4
การอำนวยความสะดวกทางการค้า	4
องค์ประกอบของการอำนวยความสะดวกทางการค้า	6
กฎหมาย กฎระเบียบ มีผลต่อการอำนวยความสะดวกทางการค้าอย่างไร	7
ต้นทุนของการอำนวยความสะดวกทางการค้าที่มีต่อความสามารถในการแข่งขันของประเทศ	7
ผลกระทบของการอำนวยความสะดวกทางการค้าต่อเศรษฐกิจ	8
ผลกระทบของการอำนวยความสะดวกทางการค้าต่อความมั่นคง	14
สรุป	15
บทที่ 3 การวิเคราะห์การอำนวยความสะดวกทางการค้าของประเทศไทยกับประเทศสิงคโปร์	18
18	
สถานะของการอำนวยความสะดวกทางการค้าของประเทศไทยในปัจจุบัน	18
การอำนวยความสะดวกทางการค้าของสิงคโปร์	21

สารบัญ (ต่อ)

	หน้า
การอำนวยความสะดวกทางการค้าของไทยและสิงคโปร์ในมุมมองขององค์กรระหว่างประเทศ	26
การวิเคราะห์ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการอำนวยความสะดวกทางการค้าในประเทศไทย	34
กรณีศึกษาการดำเนินงาน Single Window ของประเทศไทย	35
กรณีศึกษาการบริหารจัดการการขอวีซ่าของบริษัท VFS ในอาเซียน	37
กรณีศึกษาการจัดทำหนังสือเดินทางของไทยโดยเอกชน	38
สรุป	38
บทที่ 4 ผลการวิเคราะห์วิธีการ/แนวทางเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการอำนวยความสะดวกทางการค้าของไทย	40
การวิเคราะห์จุดแข็งและจุดที่ควรได้รับการปรับปรุงการอำนวยความสะดวกทางการค้า	40
การพัฒนากฎหมาย กฎระเบียบทางการค้าเพื่อสนับสนุน เพิ่มประสิทธิภาพการอำนวยความสะดวกทางการค้า	42
การศึกษาโครงการความร่วมมือกับภาคเอกชนในการดำเนินการเพิ่มประสิทธิภาพการอำนวยความสะดวกทางการค้า	44
การศึกษาการนำการวิเคราะห์ข้อมูลไปใช้เพื่ออำนวยความสะดวกทางการค้า	45
ผลการสัมภาษณ์เชิงลึกผู้เชี่ยวชาญภาครัฐ ภาคเอกชน และนักวิชาการ	49
ข้อเสนอแนะแนวทางการปรับปรุงมาตรการและระบบการอำนวยความสะดวกทางการค้าของประเทศไทย	51
สรุป	58
บทที่ 5 สรุปและข้อเสนอแนะ	60
สรุป	60
ข้อเสนอแนะ	66
บรรณานุกรม	69
ภาคผนวก	70
รายชื่อผู้เชี่ยวชาญที่ได้ทำการสัมภาษณ์เชิงลึก	71
ประวัติย่อผู้วิจัย	72

สารบัญแผนภาพ

แผนภาพที่	หน้า	
2-1	องค์ประกอบของการอำนวยความสะดวกทางการค้า	6
3-1	ผลของการอำนวยความสะดวกทางการค้าต่อความสามารถทางการแข่งขัน	19
3-2	ความสัมพันธ์ระหว่างการอำนวยความสะดวกทางการค้าและความสามารถทางการแข่งขัน	20
3-3	ระบบ TradeNet ของประเทศสิงคโปร์	23
3-4	ประสิทธิภาพก่อนและหลังการใช้งานระบบ TradeNet	23
3-5	ความเป็นมาของระบบการอำนวยความสะดวกทางการค้าของสิงคโปร์	24
3-6	การเปลี่ยนแปลงไปสู่ Singapore National Trade Platform (NTP)	26
3-7	คะแนนดัชนี OECD Trade Facilitation Indicators	28
3-8	อันดับดัชนี OECD Trade Facilitation Indicators	29
3-9	คะแนนดัชนี OECD Trade Facilitation Indicators ของประเทศไทย โลก อาเซียน และกลุ่มประเทศ OECD	30
3-10	คะแนนดัชนี Global Enabling Trade Report	31
3-11	คะแนนดัชนี World Bank Doing Business Trading Across Border	32
3-12	กรอบแนวทางการจำแนกกลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย	34
3-13	หน่วยงานภาครัฐและรัฐวิสาหกิจที่เกี่ยวข้องกับการอำนวยความสะดวก ทางการค้าในประเทศไทย	35
4-1	ประเด็นที่ได้รับการปรับปรุงของระบบการอำนวยความสะดวกทางการค้า ของไทย	42
4-2	กรอบแนวคิดการพัฒนาระบบการอำนวยความสะดวกทางการค้าของ United Nations Economic Commission for Europe (UNECE)	52
4-3	แนวทางการพัฒนาระบบการอำนวยความสะดวกทางการค้าของ United Nations Economic Commission for Europe (UNECE)	54
4-4	กรณีศึกษาบริษัท จันวานิชย์ จำกัด และแนวทางที่กรมศุลกากรอาจนำมา ปรับใช้ได้	56

บทที่ 1

บทนำ

ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

ในสภาพเศรษฐกิจโลกที่มีความเชื่อมโยงระหว่างกันสูง จากห่วงโซ่การผลิตสินค้ามีการกระจายตัวไปในหลายประเทศ ตามข้อได้เปรียบทางการแข่งขันของประเทศนั้นๆ การค้าขายระหว่างประเทศจึงเป็นกลไกขับเคลื่อนสำคัญของระบบเศรษฐกิจในยุคปัจจุบัน การเคลื่อนไหวของสินค้าทุนและวัตถุดิบที่มีความไหลลื่น ได้กลายเป็นปัจจัยที่นักลงทุนพิจารณา และเป็นช่องทางที่ผู้ประกอบการขนาดกลางและขนาดย่อมสามารถก้าวเข้าสู่ตลาดต่างประเทศได้ อย่างไรก็ตาม ในปัจจุบันธุรกิจไทยเผชิญกับอุปสรรคในการค้าขายสินค้านี้ระหว่างประเทศ กับกระบวนการเคลื่อนย้ายสินค้าที่มีความซับซ้อนและใช้เอกสารจำนวนมาก ประกอบกับกฎระเบียบสินค้านี้มีอยู่เป็นจำนวนมาก

นอกจากนี้ World Bank (2016) รายงานว่า ในปี 2559 ประเทศไทยมีการส่งออกนำเข้าสินค้าคิดมูลค่าเป็นร้อยละ 100.6 ของขนาดเศรษฐกิจ (ผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ) ในขณะที่การบริโภคในประเทศทั้งในระดับครัวเรือนและภาครัฐมีมูลค่าคิดเป็นสัดส่วนประมาณร้อยละ 63.3 ซึ่งสะท้อนว่าอุปสงค์ในต่างประเทศเป็นแหล่งรายได้สำคัญของประเทศ ดังนั้น กระบวนการเคลื่อนย้ายสินค้าข้ามแดนที่ไหลลื่นจะเป็นปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่อความยั่งยืนทางเศรษฐกิจของประเทศเป็นอย่างดี ภาครัฐจึงต้องให้ความสำคัญกับการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่เกี่ยวข้องกับการค้าระหว่างประเทศทั้งในเชิงกายภาพและเชิงสถาบันเพื่อสนับสนุนภาคส่งออกของไทย โดยเชิงกายภาพนี้จะรวมถึงโครงสร้างระบบขนส่งหรือระบบโทรคมนาคม ส่วนเชิงสถาบัน คือ กฎหมายและกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง

ปัญหาและอุปสรรคเหล่านี้เป็นที่มาของแนวคิดการอำนวยความสะดวกทางการค้า ซึ่งคือการลดอุปสรรคทางการค้าขายสินค้านี้ระหว่างประเทศที่เกิดจากกระบวนการของภาครัฐ และการทำให้กระบวนการส่งออกและนำเข้ามีความกระชับ ทันสมัย และได้มาตรฐานสากล (WTO, 2015) จึงได้กลายมาเป็นประเด็นที่ประเทศต่างๆ ให้ความสำคัญ ทั้งนี้ การอำนวยความสะดวกทางการค้ามีองค์ประกอบหลัก 3 ส่วน ได้แก่ 1. พิธีการศุลกากรและมาตรการทางการค้า (Customs and Regulatory Trade Procedures) หรือในเชิงการปฏิบัติ คือ มิติที่เกี่ยวกับกฎหมาย กฎระเบียบ และพิธีการการเคลื่อนย้ายสินค้าข้ามพรมแดน 2. โครงสร้างพื้นฐานทางการค้าและการขนส่ง (Trade and Transport Infrastructures) อันได้แก่คุณภาพของระบบขนส่ง ถนน รถไฟ อากาศยาน และท่าเรือ

และ 3. บริการที่เกี่ยวข้องกับการค้า (Trade-Related Services) เช่น บริการขนส่ง หรือบริการตัวแทนพิธีการศุลกากร เป็นต้น โดยสำหรับการศึกษาในครั้งนี้ จะมุ่งเน้นไปที่มิติแรกและมิติที่สาม ซึ่งหน่วยงานภาครัฐมีส่วนเกี่ยวข้องโดยตรง

วัตถุประสงค์ของการวิจัย

1. เพื่อศึกษาผลกระทบที่เกิดจากมาตรการอำนวยความสะดวกทางการค้าต่อเศรษฐกิจ และความมั่นคง
2. เพื่อวิเคราะห์จุดแข็งและจุดที่ควรได้รับการปรับปรุงของระบบการอำนวยความสะดวกทางการค้าของประเทศไทย
3. เพื่อเสนอแนะแนวทางเพิ่มประสิทธิภาพการอำนวยความสะดวกทางการค้า เพื่อความยั่งยืนทางเศรษฐกิจ

ขอบเขตของการวิจัย

การศึกษาเรื่องการอำนวยความสะดวกทางการค้าในที่นี้จะศึกษาเชิงลึกเฉพาะมิติที่เกี่ยวข้องกับพิธีการศุลกากรและบริการที่เกี่ยวข้องกับการค้าเท่านั้น ส่วนในมิติของโครงสร้างพื้นฐานทางการค้าและการขนส่ง จะเป็นการให้ข้อเสนอแนะเบื้องต้น

วิธีดำเนินการวิจัย

การวิจัยครั้งนี้เป็นการวิจัยเชิงคุณภาพ (Qualitative Research) มีวิธีดำเนินการวิจัยดังนี้

1. การเก็บข้อมูลทุติยภูมิ ผ่านการศึกษาแนวคิด ทฤษฎี และการวิจัยที่เกี่ยวกับผลกระทบของมาตรการการอำนวยความสะดวกทางการค้า ต่อระบบเศรษฐกิจ ทั้งในด้านของการบริโภคในประเทศ การจัดเก็บภาษีและการใช้จ่ายของรัฐ การลงทุน การนำเข้า และการส่งออก รวมถึงตัวชี้วัดสากลด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้า
2. การเก็บข้อมูลปฐมภูมิ ผ่านการสัมภาษณ์เชิงลึกผู้เชี่ยวชาญ 10 ท่าน ซึ่งเป็นตัวแทนจากภาคเอกชนเช่น สมาคมอุตสาหกรรม สมาหการค้า สมาคมผู้ขนส่งสินค้าทางเรือ และ ตัวแทนจากภาครัฐ เช่น ตัวแทนจากกรมศุลกากร และ ตัวแทนจากกรมส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ ตลอดจนนักวิชาการผู้เชี่ยวชาญด้านการค้าระหว่างประเทศ (รายชื่อผู้เชี่ยวชาญดังแสดงในภาคผนวก)
3. การวิเคราะห์ข้อมูล โดยนำข้อมูลที่ได้จากข้อ 1. และ 2. มาทำการวิเคราะห์เชิงเนื้อหา เพื่อได้คำตอบตามวัตถุประสงค์ที่ตั้งไว้

ประโยชน์ที่ได้รับจากการวิจัย

1. ได้รับทราบถึงผลกระทบของมาตรการการอำนวยความสะดวกทางการค้าต่อเศรษฐกิจและความมั่นคง
2. ได้รับทราบสถานะและพัฒนาการของระบบการอำนวยความสะดวกทางการค้าของประเทศไทย จุดแข็งและจุดที่ควรได้รับการปรับปรุง
3. ได้ข้อเสนอแนะแนวทางการเพิ่มประสิทธิภาพการอำนวยความสะดวกทางการค้าเพื่อความยั่งยืนทางเศรษฐกิจ

คำจำกัดความ

การอำนวยความสะดวกทางการค้า หมายถึง การลดอุปสรรคทางการค้าขายสินค้าระหว่างประเทศที่เกิดจากกระบวนการของภาครัฐ โดยการทำให้กระบวนการส่งออกและนำเข้ามีความกระชับ ทันสมัย และได้มาตรฐานสากล (World Trade Organization, 2015)

ความยั่งยืนทางเศรษฐกิจ หมายถึง การเติบโตของระบบเศรษฐกิจที่มีความยั่งยืน มีการโตอย่างเสมอภาค มีความเท่าเทียมและการกระจายรายได้ ประชากรมีคุณภาพชีวิต และธุรกิจสามารถเติบโตได้

บทที่ 2

การทบทวนวรรณกรรมและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

สำหรับบทนี้ จะเป็นการนำเสนอวรรณกรรมที่เกี่ยวข้อง โดยในลำดับแรก จะเป็นเนื้อหาว่าด้วยนิยามและองค์ประกอบของการอำนวยความสะดวกทางการค้าจากแหล่งต่างๆ ต่อมาเป็นประเด็นเรื่องผลกระทบของการอำนวยความสะดวกทางการค้าต่อเศรษฐกิจและความมั่นคง และสุดท้ายเป็นเรื่องของมุมมองต่างชาติต่อการอำนวยความสะดวกทางการค้าในประเทศไทย โดยพิจารณาจากดัชนีต่างๆ ที่มีความน่าเชื่อถือและได้รับการยอมรับ ซึ่งข้อมูลนี้จะทำให้ได้ทราบถึงความก้าวหน้าของมาตรการหรือระบบการอำนวยความสะดวกทางการค้าในประเทศไทย และมีมติที่ประเทศไทยเด่นอยู่แล้วหรือควรได้รับการปรับปรุง โดยประเด็นที่ได้รับการศึกษามีดังต่อไปนี้

1. การอำนวยความสะดวกทางการค้า
2. องค์ประกอบของการอำนวยความสะดวกทางการค้า
3. กฎหมาย กฎระเบียบ มีผลต่อการอำนวยความสะดวกทางการค้าอย่างไร
4. ต้นทุนของการอำนวยความสะดวกทางการค้าที่มีต่อความสามารถในการแข่งขันของประเทศ
5. ผลกระทบของการอำนวยความสะดวกทางการค้าต่อเศรษฐกิจ
6. ผลกระทบของการอำนวยความสะดวกทางการค้าต่อความมั่นคง
7. สรุป

การอำนวยความสะดวกทางการค้า

ปริมาณและความซับซ้อนทางการค้า (Trade Volumes and Complexity) ที่เพิ่มขึ้นในช่วงหลายปีที่ผ่านมาได้เปลี่ยนแปลงสภาพแวดล้อมของการค้าระหว่างประเทศอย่างมาก หนึ่งในสภาพแวดล้อมที่เปลี่ยนแปลงไปคือ การเพิ่มขึ้นของต้นทุนแฝง (Hidden Cost) ในการทำธุรกิจ อันเกิดจากความไม่สะดวกต่างๆ ในการทำธุรกิจระหว่างประเทศ เช่น พิธีการศุลกากรที่ซับซ้อนและยุ่งยาก พิธีการขออนุญาตต่างๆ ที่เกี่ยวกับการค้า การขนส่งที่ล่าช้า ฯลฯ จึงเป็นที่มาของแนวคิดด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้า (Trade Facilitation) (OECD, 2005)

การอำนวยความสะดวกทางการค้า (Trade Facilitation) มีวัตถุประสงค์เพื่อลดต้นทุนทางธุรกรรมในการค้าและการขนย้ายสินค้าระหว่างประเทศ โดยการยกเลิกภาระทางด้านบริหารจัดการและเอกสารต่างๆ ที่ไม่จำเป็น โดยที่ผ่านมา การอำนวยความสะดวกทางการค้าเป็นความตกลงร่วมกันระหว่างประเทศคู่ค้าเท่านั้น แต่ในปัจจุบัน องค์กรระหว่างประเทศต่างๆ เช่น องค์กรการค้าโลก (World Trade Organization) องค์กรศุลกากรโลก (World Customs Organization: WCO) และองค์การสหประชาชาติ (United Nations) รวมทั้งประเทศต่างๆ เริ่มให้ความสนใจเกี่ยวกับประเด็นดังกล่าว และพยายามผลักดันให้การอำนวยความสะดวกทางการค้าเป็นประเด็นในระดับนานาชาติมากกว่าที่จะเป็นนโยบายหรือกฎระเบียบของประเทศใดประเทศหนึ่งเท่านั้น (สุวรรณภานุ, 2548)

ปัจจุบัน คำจำกัดความของ “การอำนวยความสะดวกทางการค้า (Trade Facilitation)” ให้ความสำคัญทั้งในด้านการจัดการภาคพื้นดินในการเคลื่อนย้ายสินค้าผ่านท่าเรือหรือท่าอากาศยาน การเพิ่มประสิทธิภาพในกระบวนการด้านเอกสารในการค้าผ่านแดน ไปจนถึงการสร้างสภาพแวดล้อมทางการค้า ความโปร่งใสในกระบวนการทางศุลกากร กฎระเบียบต่างๆ การปรับเปลี่ยนนโยบายและโครงสร้างทางสถาบันภายในประเทศ และการเข้ามามีบทบาทสำคัญของเทคโนโลยี (สุวรรณภานุ, 2548)

ตัวอย่างคำจำกัดความของ “การอำนวยความสะดวกทางการค้า (Trade Facilitation)” ที่ องค์กรระหว่างประเทศต่างๆ ได้ให้ไว้ ได้แก่

1. องค์กรการค้าโลก (World Trade Organization: WTO) ให้คำจำกัดความของการอำนวยความสะดวกทางการค้าไว้ว่า เป็นการลดขั้นตอนที่ยุ่งยากและก่อให้เกิดความกลมกลืนกัน (Simplification and Harmonization) ของกิจกรรมหรือการปฏิบัติทางพิธีการทางศุลกากรที่เกี่ยวข้องกับการเก็บข้อมูล การแสดงข้อมูล การติดต่อสื่อสาร และกระบวนการจัดทำข้อมูลสำหรับการเคลื่อนย้ายสินค้าระหว่างประเทศ

2. องค์กรเพื่อความร่วมมือทางเศรษฐกิจระหว่างประเทศ (The Organization for Economic Co-Operation and Development: OECD) ให้ความหมายว่า การอำนวยความสะดวกทางการค้า เป็นการลดขั้นตอนที่ยุ่งยากและก่อให้เกิดความกลมกลืนกันของกระบวนการส่งผ่านข้อมูลที่ต้องใช้สำหรับการเคลื่อนย้ายสินค้าระหว่างประเทศจากประเทศผู้ขายไปยังประเทศผู้ซื้อ และการลดการถ่ายโอนค่าใช้จ่ายทางศุลกากรในรูปแบบต่างๆ

3. องค์กรสหประชาชาติ (United Nations: UN) นิยามว่า การอำนวยความสะดวกทางการค้า เป็นการลดความซับซ้อนและต้นทุนทางธุรกรรมด้านการค้า และการทำให้นำเข้าและผู้ส่งออกมั่นใจว่ากระบวนการและกิจกรรมต่างๆ จะดำเนินไปอย่างมีประสิทธิภาพ โปร่งใส และสามารถคาดการณ์ได้ โดยอยู่บนพื้นฐานธรรมเนียมปฏิบัติซึ่งได้รับการยอมรับและเป็นมาตรฐานในระดับนานาชาติ

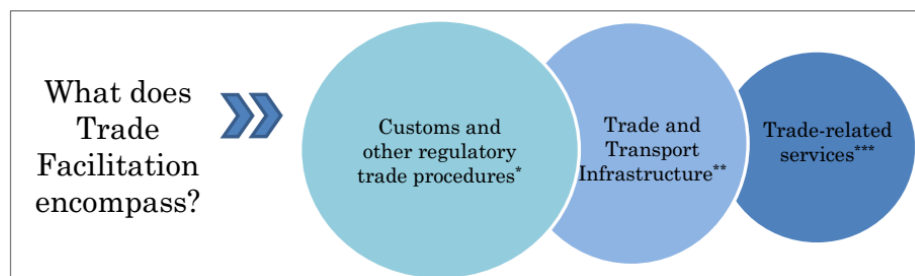
4. ความร่วมมือทางเศรษฐกิจในเอเชีย-แปซิฟิก (Asia-Pacific Economic Cooperation: APEC) นิยามการอำนวยความสะดวกทางการค้า ว่าเป็นการลดขั้นตอนที่ยุ่งยากและก่อให้เกิดความกลมกลืนกันรวมถึงการใช้เทคโนโลยีใหม่ๆ และกระบวนการอื่นๆ เพื่อลดการปฏิบัติที่อาจก่อให้เกิดอุปสรรคทางการค้า

โดยสรุปแล้ว การอำนวยความสะดวกทางการค้ามุ่งที่จะลดต้นทุนในการประกอบธุรกิจสำหรับทุกฝ่ายโดยการลดและยกเลิกกระบวนการขั้นตอนที่ไม่จำเป็นที่เกี่ยวกับการขนส่งสินค้าผ่านแดน ซึ่งจากค่านิยมต่างๆ ของการอำนวยความสะดวกทางการค้า พอจะจัดได้ว่ากิจกรรมเพื่อการอำนวยความสะดวกทางการค้าประกอบด้วยกระบวนการนำเข้าและส่งออก กระบวนการบริหารจัดการ และการใช้ข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์เพื่ออำนวยความสะดวกทางการค้า โดยที่กระบวนการนำเข้าและส่งออกจะหมายถึง กระบวนการทางศุลกากร การประเมินราคาศุลกากร มาตรฐานทางเทคนิค มาตรฐานเพื่อสุขภาพและความปลอดภัย และมาตรการโควตา ในขณะที่กระบวนการบริหารจัดการ จะเน้นการปรับปรุงด้านเอกสารและการส่งแจ้งข้อมูลการโดยสารและการขนส่ง

องค์ประกอบของการอำนวยความสะดวกทางการค้า

ธนาคารโลก (World Bank) ได้นิยามองค์ประกอบของการอำนวยความสะดวกทางการค้าไว้ 3 ส่วน ได้แก่ 1. พิธีการศุลกากรและมาตรการทางการค้า (Customs and Regulatory Trade Procedures) 2. โครงสร้างพื้นฐานทางการค้าและการขนส่ง (Trade and Transport Infrastructures) และ 3. บริการที่เกี่ยวข้องกับการค้า (Trade-Related Services) ดังที่สรุปในแผนภาพที่

แผนภาพที่ 2-1 องค์ประกอบของการอำนวยความสะดวกทางการค้า



ที่มา: World Bank

กฎหมาย กฎระเบียบ มีผลต่อการอำนวยความสะดวกทางการค้าอย่างไร

OECD (2005) ได้กล่าวว่า ในช่วงหลายปีที่ผ่านมา การค้าระหว่างประเทศได้รับการเปิดเสรีมากยิ่งขึ้น ผ่านการเจรจาข้อตกลงการค้าเสรีฉบับต่างๆ ซึ่งช่วยลดอัตราอากรและอุปสรรคทางการค้าที่ไม่ใช่ภาษี (Non-Tariff Measures) อันเป็นผลให้บริษัทสามารถตั้งฐานการผลิตที่กระจายตัวไปยังประเทศต่างๆ โดยขึ้นส่วนและวัตถุดิบที่ใช้ในการผลิตขั้นสุดท้าย (Final Assembly) อาจมิได้ถูกผลิตในประเทศเดียวกัน แต่ถูกนำเข้ามาจากประเทศต่างๆ ทั่วโลก ดังนั้น ความตรงต่อเวลาและความรวดเร็ว (Timeliness) จึงเป็นปัจจัยสำคัญต่อการผลิตภายใต้ห่วงโซ่การผลิตที่มีความเชื่อมโยงข้ามประเทศ

อย่างไรก็ตาม ถึงแม้อุปสรรคทางการค้าระหว่างประเทศจะมีแนวโน้มลดลง แต่อุปสรรคภายในประเทศ อันได้แก่ ระเบียบวิธีการทางศุลกากร หรือการตรวจสินค้า ซึ่งผู้ประกอบการต้องแบกรับต้นทุนที่เกิดขึ้น และการขาดประสิทธิภาพจากกระบวนการนี้จะส่งผลกระทบต่อต้นทุนสินค้าให้เพิ่มสูงขึ้นโดยไม่จำเป็น รวมถึงความน่าดึงดูดทางการลงทุนของประเทศ

ต้นทุนของการอำนวยความสะดวกทางการค้าที่มีต่อความสามารถในการแข่งขันของประเทศ

ความสามารถทางแข่งขัน (Competitiveness) เป็นแนวคิดการประเมินศักยภาพการเติบโตทางเศรษฐกิจในระดับประเทศ โดยพิจารณาถึงองค์ประกอบหลากหลายมิติควบคู่กันไป เช่น โครงสร้างพื้นฐาน คุณภาพและทักษะแรงงาน การเข้าถึงอินเทอร์เน็ตและความพร้อมของเทคโนโลยี คุณภาพชีวิตของประชากร ฯลฯ ซึ่งผลการประเมินนี้มักถูกนำไปพิจารณาคู่กับประเทศอื่นๆ เพื่อเปรียบเทียบจุดแข็งและจุดที่ควรได้รับการพัฒนา และหลายครั้งเป็นเครื่องมือที่นักลงทุนนำมาใช้ประกอบการตัดสินใจการลงทุน

ดัชนี Global Competitiveness Index (GCI) ที่ World Economic Forum ได้จัดทำขึ้นนั้น เป็นตัวอย่างการประเมินและเปรียบเทียบศักยภาพทางเศรษฐกิจที่ได้รับการยอมรับในวงกว้าง ซึ่งในการจัดทำดัชนีนี้ ได้มีการประมวลข้อมูลหลายตัวที่เกี่ยวข้องกับการเคลื่อนย้ายสินค้าหรือกระบวนการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศด้วย เช่น คุณภาพของระบบคมนาคม หรือต้นทุนในการดำเนินการทางศุลกากร เป็นต้น จึงอาจกล่าวได้ว่า การอำนวยความสะดวกทางการค้าเป็นปัจจัยหนึ่งที่มีผลกระทบต่อความสามารถทางการแข่งขัน และเป็นประเด็นพัฒนาหนึ่งที่ควรได้รับความสำคัญ อย่างไรก็ตาม การดำเนินการเพื่อให้บรรลุการอำนวยความสะดวกทางการค้าที่มีประสิทธิภาพ รวมทั้งการปฏิรูปทางด้านศุลกากร และทางสถาบันต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง มักจะก่อให้เกิดต้นทุนในระยะสั้นที่สูงมาก ซึ่งสามารถแจกแจงต้นทุนดังกล่าวได้ ดังต่อไปนี้

1. ต้นทุนในการเปลี่ยนแปลงทางทัศนคติและการปฏิรูปเชิงสถาบัน

ในการอำนวยความสะดวกทางการค้า ภาครัฐต้องอาศัยการเปลี่ยนแปลงทางโครงสร้างและสถาบันอย่างมาก เช่น มีการเปลี่ยนแปลงองค์กร/หน่วยงาน การยกเลิกหน่วยงานต่างๆ ที่ไม่จำเป็น

และไม่มีประสิทธิภาพ รวมถึงอาจมีการตั้งหน่วยงานที่มีประสิทธิภาพและการใช้เทคโนโลยีใหม่ๆ ขึ้นมา แทนที่หน่วยงานเก่าดังกล่าว เหล่านี้ ล้วนแล้วแต่เป็นต้นทุนในการเปลี่ยนแปลงทั้งสิ้น

2. ต้นทุนในการใช้เทคโนโลยีใหม่ๆ และการทำให้เป็นระบบอัตโนมัติ

ต้นทุนในการวางระบบบุคลากรและการดำเนินการเพื่อการอำนวยความสะดวกทางการค้าโดยคอมพิวเตอร์อาจเป็นต้นทุนที่มหาศาล ซึ่งประกอบด้วยต้นทุนในการซื้อฮาร์ดแวร์ ซอฟต์แวร์ รวมถึงการบำรุงรักษาและปรับปรุงให้โปรแกรมต่างๆ ทันสมัยอยู่เสมอ ซึ่งประเทศกำลังพัฒนาและประเทศพัฒนาน้อยที่สุดอาจยังไม่พร้อมที่จะลงทุนในการวางระบบดังกล่าวได้ อีกทั้ง หากเปรียบเทียบกับการลงทุนในโครงการอื่นๆ ที่เป็นประโยชน์ต่อประชาชนโดยรวมมากกว่า เช่น การพัฒนาระบบสาธารณสุข การแก้ไขปัญหาความยากจน หรือการให้เงินช่วยเหลือแก่เกษตรกร จะพบว่า ประเทศกำลังพัฒนาหลายประเทศจะให้ความสำคัญกับการลงทุนในโครงการที่เป็นประโยชน์ต่อประชาชนโดยรวมมากกว่าการลงทุนวางระบบบุคลากรเพื่อการอำนวยความสะดวกทางการค้าเหล่านั้น

3. รายได้ทางศุลกากรที่ต้องสูญเสียไป

แม้ว่าจากการศึกษาส่วนใหญ่พบว่า การอำนวยความสะดวกทางการค้าจะทำให้มูลค่าทางการค้าเพิ่มขึ้น แต่ประเทศกำลังพัฒนาส่วนมากยังคงพึ่งพารายได้จากอากรและค่าธรรมเนียมทางศุลกากรที่สูงอยู่ ดังนั้น การส่งเสริมการอำนวยความสะดวกทางการค้าจะทำให้รายได้ส่วนนี้หายไป

ผลกระทบของการอำนวยความสะดวกทางการค้าต่อเศรษฐกิจ

โดยทั่วไปแล้ว การอำนวยความสะดวกทางการค้าเกี่ยวข้องกับการดำเนินนโยบายภายในประเทศ สาธารณูปโภคขั้นพื้นฐานที่เกี่ยวกับการค้าผ่านแดน สถาบันต่างๆ ภายในประเทศ และการใช้ข้อมูลสารสนเทศและเทคโนโลยีใหม่ๆ โดยเฉพาะโลกปัจจุบันที่รูปแบบทางการค้ามีการเปลี่ยนแปลงอยู่เสมอ และต้องการความรวดเร็วในการส่งผ่านสินค้า ดังนั้น การเพิ่มปริมาณการค้าโดยการลดหรือยกเลิกอัตราภาษีศุลกากรแต่เพียงอย่างเดียวอาจไม่เพียงพออีกต่อไป จึงเกิดแนวคิดด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าขึ้น เพื่อลดต้นทุนทางธุรกรรมในการเคลื่อนย้ายสินค้า ทั้งในส่วนที่เป็นค่าใช้จ่ายและเวลาที่ต้องเสียไปโดยไม่จำเป็น โดยประโยชน์ของการอำนวยความสะดวกทางการค้าต่อประเทศต่างๆ มีดังนี้

1. ก่อให้เกิดการเจริญเติบโตทางการค้า

งานศึกษาของ Wilson, et al. (2004) และ Hausmann, et al. (2005) ได้ศึกษาถึงความสัมพันธ์ของการอำนวยความสะดวกทางการค้าและระดับการค้า พบว่า การพัฒนาด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าจะสามารถเพิ่มระดับการค้าในทุกๆ ประเทศที่เกี่ยวข้อง โดย Wilson, et al. (2004) ได้ศึกษาผลกระทบของการพัฒนาด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าใน 4 มิติ ได้แก่ พิธีการศุลกากร (Customs Procedures) โครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure) ประสิทธิภาพของท่าเรือ (Port Efficiency) และสภาพแวดล้อมด้านกฎระเบียบ (Regulatory Environment) ใน 75 ประเทศผ่านแบบจำลองแรงดึงดูด (Gravity Model) พบว่า การปรับปรุงการอำนวยความสะดวกทางการค้าสามารถเพิ่มปริมาณการค้าได้ถึง 337 พันล้านดอลลาร์สหรัฐ โดยการพัฒนาด้านโครงสร้างพื้นฐานถือเป็นปัจจัยที่มี

บทบาทสำคัญมากที่สุด รองลงมาได้แก่การพัฒนาท่าเรือ นอกจากนี้ Hausmann, et al. (2005) ยังได้ใช้แบบจำลองแรงดึงดูด (Gravity Model) ในการศึกษาผลกระทบของเวลาที่ใช้ไปกับพิธีการศุลกากร (Customs Procedure) การควบคุมเชิงเทคนิค (Technical Control) และการคมนาคมทางบก (In-Land Transportation) ที่มีต่อระดับการค้า พบว่า ต้นทุนด้านเวลาที่เสียไปกับการคมนาคมขนส่ง โลจิสติกส์ และการติดต่อทางธุรกิจ ส่งผลต่อระดับการค้าอย่างมีนัยสำคัญ นอกจากนี้ ยังพบว่า ต้นทุนการทำธุรกิจที่ลดลง จะส่งผลต่อให้ระดับการค้าเพิ่มสูงขึ้นอย่างมีนัยสำคัญอีกด้วย ในทำนองเดียวกัน Nordas, et al. (2006) ได้ใช้แบบจำลองโพรบิต (Probit Model) เพื่อวัดผลกระทบของระยะเวลาในการขนส่ง (Logistics Time) ที่มีต่อระดับการค้า พบว่า การลดลงของระยะเวลาในการขนส่ง ส่งผลให้ปริมาณการส่งออกเพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญ โดยเฉพาะสินค้าประเภทเครื่องใช้ไฟฟ้า ทั้งนี้ ผลกระทบดังกล่าวจะเห็นได้ชัดมากขึ้นในประเทศกำลังพัฒนา (Developing Countries)

นอกจากนี้ ยังมีงานศึกษาจำนวนหนึ่ง ที่ศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างการอำนวยความสะดวกทางการค้าและระดับการค้าในทวีปเอเชีย โดย APEC (2002) พบว่า การปรับปรุงการอำนวยความสะดวกทางการค้าจะทำให้มูลค่าการส่งออกของประเทศอินโดนีเซียเพิ่มขึ้น 2.9 พันล้านดอลลาร์สหรัฐ ไทยเพิ่มขึ้น 3.9 พันล้านดอลลาร์สหรัฐ มาเลเซียเพิ่มขึ้น 6.3 พันล้านดอลลาร์สหรัฐ เม็กซิโกเพิ่มขึ้น 1.9 พันล้านดอลลาร์สหรัฐ และจีนเพิ่มขึ้น 32 พันล้านดอลลาร์สหรัฐ ทั้งนี้ หากพิจารณาเปรียบเทียบระหว่างผลของการปรับปรุงการอำนวยความสะดวกทางการค้า และผลของการลดภาษีศุลกากร ที่มีต่อการเพิ่มขึ้นของมูลค่าการค้า พบว่า การปรับปรุงการอำนวยความสะดวกทางการค้าจะช่วยเพิ่มมูลค่าการค้าได้มากกว่าการลดภาษีศุลกากร

Cheewatrakoolpong and Rujanakanoknad (2011) ได้ศึกษาผลกระทบของการปรับใช้กรอบความตกลงอาเซียนว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าผ่านแดน (ASEAN Framework Agreement on the Facilitation of Goods in Transit) และกรอบความตกลงอาเซียนว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการขนส่งข้ามแดน (ASEAN Framework Agreement on the Facilitation of Inter-State Transport) ที่มีต่อการส่งออกบริเวณจุดผ่านแดนถาวร (Border Checkpoints) โดยใช้แบบจำลองแรงดึงดูดแบบต่อขยาย (Augmented Gravity Model) พบว่า การลดลงของระยะเวลาที่เกี่ยวข้องกับการอำนวยความสะดวกทางการค้า ณ บริเวณจุดผ่านแดนถาวร การปรับใช้ข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ (Electronic Data Interchange: EDI) ในพิธีการศุลกากร และการขจัดกีดกันทุกรูปแบบในพิธีการศุลกากร จะช่วยเพิ่มระดับของการค้า ณ บริเวณจุดผ่านแดนถาวร ดังนั้น การปรับใช้ความตกลงฯ ทั้งสองดังกล่าว จะส่งผลให้ระดับการค้าข้ามพรมแดนระหว่างประเทศไทยและประเทศเพื่อนบ้านเพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญ ทั้งนี้ หนึ่งในปัจจัยสำคัญที่ส่งผลให้การปรับใช้กรอบความตกลงฯ ทั้งสองประสบความสำเร็จ คือ การสนับสนุนการปรับใช้ระบบพิธีการใบขนส่งสินค้า และระบบศุลกากรอิเล็กทรอนิกส์ (E-Customs Systems) ในประเทศกำลังพัฒนาและประเทศพัฒนาน้อยที่สุด เช่น ลาว เมียนมา และกัมพูชา

2. ส่งเสริมการแข่งขันทางการค้า

เนื่องจากความตกลง WTO ที่ส่งเสริมให้มีการลดหรือยกเลิกการเก็บภาษีศุลกากร ทำให้ประเทศต่างๆ ต้องหันมาแข่งขันในด้านอื่นๆ ที่มีใช้ภาษีเพิ่มขึ้น ในขณะที่การอำนวยความสะดวกทางการค้าเป็นหนึ่งในมาตรการสำคัญที่ส่งเสริมการแข่งขันทางการค้า เพราะการขนส่งสินค้าที่มีประสิทธิภาพและขั้นตอนการขอมใบอนุญาตต่างๆ ที่สะดวกรวดเร็วทำให้ต้นทุนทางธุรกรรมลดลง อันจะส่งผลให้ต้นทุนของสินค้านำเข้าถูกลง และเมื่อราคาวัตถุดิบต่างๆ ที่นำเข้ามีแนวโน้มลดลง ก็ทำให้ต้นทุนการผลิตสินค้าภายในประเทศมีแนวโน้มลดลงตามไปด้วย เช่นเดียวกับสินค้าส่งออกที่ราคามีแนวโน้มลดลงเนื่องจากต้นทุนที่ลดลง ทำให้ความสามารถในการแข่งขันในตลาดโลกเพิ่มสูงขึ้น นอกจากนี้ การอำนวยความสะดวกทางการค้ายังก่อให้เกิดประโยชน์ต่อการขนส่งสินค้าข้ามพรมแดน เนื่องจากการอำนวยความสะดวกทางการค้า หมายถึงพิธีการศุลกากร การส่งผ่านสินค้า ระบบการขนส่งสินค้าเพื่อการค้า ไปจนถึงการจัดการข้อมูลและระบบเทคโนโลยี (Wilson, 2004, Trade Note 12)

ทั้งนี้ งานศึกษาของ Hummels (2001) พบว่า เวลาที่ประหยัดได้ไป 1 วันจากการดำเนินการด้านพิธีศุลกากรที่เร็วขึ้น จะทำให้ผู้นำเข้าและผู้ส่งออกสามารถลดต้นทุนในการดำเนินการได้ถึงร้อยละ 0.8 ของต้นทุนในการดำเนินการทั้งหมด และยังมีค่าเทียบเท่ากับการลดลงของอัตราภาษีตามมูลค่า (Ad Valorem Tariffs) ร้อยละ 0.5 อีกด้วย

นอกจากนี้ งานศึกษาของ Asia Pacific Foundation of Canada (1998) ได้ศึกษาถึงผลประโยชน์ของการอำนวยความสะดวกทางการค้าภายใต้ความร่วมมือทางเศรษฐกิจในเอเชียแปซิฟิก (Asia-Pacific Economic Cooperation: APEC) พบว่า การลดต้นทุนธุรกรรมทางการค้า เช่น การเก็บข้อมูลทางอิเล็กทรอนิกส์ และการนำเทคโนโลยีเข้ามาประยุกต์ใช้ในเรื่องเอกสารอิเล็กทรอนิกส์ (Electronic Documentation) จะสามารถลดต้นทุนทางการค้าระหว่างประเทศสมาชิก APEC ได้ถึง 60 พันล้านเหรียญดอลลาร์สหรัฐ และส่งผลให้ประเทศสมาชิก APEC มีความสามารถทางการแข่งขันที่เพิ่มสูงขึ้นได้

3. ช่วยพัฒนาประเทศ

จากงานศึกษาของสมัชชาสหประชาชาติว่าด้วยการค้าและการพัฒนา (The United Nations Conference on Trade and Development: UNCTAD) ในปี 2001 พบว่า การลดต้นทุนในการขนส่งทางน้ำและอากาศเพียงร้อยละ 1 จะทำให้ GDP ของทวีปเอเชียเพิ่มขึ้นถึง 3.3 พันล้านดอลลาร์สหรัฐ

ปัจจุบัน ต้นทุนการขนส่งสินค้าข้ามพรมแดนเป็นอุปสรรคสำคัญทางการค้าเทียบเท่ากับอัตราภาษีศุลกากร ดังนั้น ความสามารถของประเทศในการที่จะขนส่งสินค้าและบริการให้ทันเวลาและให้ได้ต้นทุนที่ต่ำที่สุดเท่าที่จะเป็นไปได้ จึงนับเป็นปัจจัยสำคัญที่ทำให้การค้ามีประสิทธิภาพ จากงานศึกษาของ World Bank (2002) ได้เปรียบเทียบต้นทุนในการขนส่งสินค้าจากประเทศต่างๆ ไปยังประเทศสหรัฐอเมริกา กับต้นทุนด้านภาษีศุลกากร พบว่า ประเทศส่วนใหญ่มีต้นทุนด้านการขนส่งคิดเป็นสัดส่วนที่สูงกว่าต้นทุนด้านภาษีศุลกากร โดยต้นทุนด้านการขนส่งดังกล่าวคิดเป็นสัดส่วนสูงถึงร้อยละ 22.7 ของ

มูลค่าการส่งออกทั้งหมด ในขณะที่ต้นทุนด้านภาษีศุลกากรคิดเป็นสัดส่วนเพียงร้อยละ 0.6 ของมูลค่าการส่งออกเท่านั้น

ความล่าช้าในการขนส่ง (Transport Delay) นับเป็นต้นทุนที่สำคัญเทียบเท่ากับต้นทุนการขนส่งสินค้า โดยงานศึกษาของ UNCTAD (2001) พบว่า การลดต้นทุนด้านบริการขนส่งทางทะเลและทางอากาศร้อยละ 1 ในประเทศกำลังพัฒนา จะสามารถเพิ่ม GDP ของประเทศในทวีปเอเชียสูงขึ้นไปถึง 3.3 พันล้านดอลลาร์สหรัฐ หรือเพิ่ม GDP โลกได้ประมาณ 7 พันล้านดอลลาร์สหรัฐ

นอกจากนี้ จากงานศึกษาของ Walkenhorst and Yasui (2003) ยังพบว่า การลดต้นทุนการทำธุรกรรมด้านการค้า (Trade Transaction Cost) เพียงร้อยละ 1 จะก่อให้เกิดสวัสดิการเพิ่มขึ้นอยู่ที่ประมาณ 40 พันล้านดอลลาร์สหรัฐ อีกทั้ง งานศึกษาของ Hummels (2001) ได้ประมาณการไว้ว่า การลดเวลาการขนส่ง 1 วันทั่วโลก (ซึ่งอาจหมายถึงการลดเวลาในท่าเรือ หรือการลดความล่าช้าจากพิธีการทางศุลกากร) จะสามารถลดต้นทุนการขนส่งสินค้าทางบก (Landed Costs of Goods) ได้ถึงร้อยละ 0.8 ซึ่งเทียบเท่ากับค่าใช้จ่ายที่ประหยัดได้ถึง 240 พันล้านดอลลาร์สหรัฐต่อปี นอกจากนี้ Minor and Tsigas (2008) พบว่า การลดลงของระยะเวลาในการขนส่ง (Transport Time) ส่งผลให้ GDP ในประเทศกำลังพัฒนา เพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญ นอกจากนี้ ยังมีการศึกษาอื่นๆ ที่กล่าวถึงประโยชน์ที่จะได้จากปฏิรูประบบการเคลื่อนย้ายสินค้าผ่านแดน หรือการอำนวยความสะดวกทางการค้า เช่น หากลดเวลาที่เกี่ยวเนื่องกับการขนส่งสินค้าผ่านแดนลงไป 1 วันในประเทศกำลังพัฒนา จะทำให้ประหยัดค่าใช้จ่ายต่อปีลงได้ถึง 240 พันล้านดอลลาร์สหรัฐ (Bagai, Newfarmer, and Wilson, 2004)

Yasui (2003) พบว่า การลดต้นทุนทางธุรกรรมการค้าร้อยละ 1 จะทำให้สวัสดิการโดยรวมทั่วโลกดีขึ้นประมาณ 40 พันล้านดอลลาร์สหรัฐ โดยประเทศที่ไม่ได้เป็นสมาชิกกลุ่ม OECD (Non-OECD Countries) จะได้รับประโยชน์มากที่สุด OECD (2001) และ Mirza (2007) พบว่า การลดลงของต้นทุนการทำธุรกรรม (Transaction Cost) จะสามารถเพิ่มระดับการค้าและสวัสดิการทางเศรษฐกิจ (Economic Welfare) ได้อย่างมีนัยสำคัญ Fox, et al. (2003) และ Walkenhorst and Yasui (2003) ได้ใช้แบบจำลองดุลยภาพทั่วไป (Computable General Equilibrium Model: CGE) เพื่อประเมินผลกระทบของการพัฒนาด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าที่มีต่อเศรษฐกิจ พบว่า การพัฒนาด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้า ส่งผลกระทบบอย่างมีนัยสำคัญต่อสวัสดิการทางเศรษฐกิจ (Economic Welfare)

4. เพิ่มการลงทุนโดยตรงจากต่างประเทศ

การอำนวยความสะดวกทางการค้าเป็นหนึ่งในปัจจัยสำคัญที่ประเทศต่างๆ ใช้พิจารณาในการตัดสินใจเข้ามาลงทุนในประเทศใดๆ นักลงทุนจากต่างประเทศจะคำนึงถึงความสะดวกรวดเร็ว และการดำเนินการในการนำเข้าและส่งออกสินค้า หากประเทศมีต้นทุนในการทำธุรกรรมดังกล่าวต่ำ ก็ดึงดูดให้นักลงทุนให้เข้ามาลงทุนมากขึ้น ดังนั้น ประเทศที่มีการอำนวยความสะดวกทางการค้าที่มีประสิทธิภาพจะมีแนวโน้มที่อัตราการลงทุนโดยตรงจากต่างประเทศสูงกว่าประเทศที่มีระดับการอำนวยความสะดวกทางการค้าต่ำกว่า

งานศึกษาของ Global Alliance for Trade Facilitation (2017) ได้วิเคราะห์ถึงความสัมพันธ์ระหว่างการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการลงทุนโดยตรงจากต่างประเทศ พบว่าการลดต้นทุนที่เป็นอุปสรรคทางการค้าร้อยละ 1 จะช่วยส่งเสริมให้มูลค่าการลงทุนโดยตรงจากต่างประเทศเพิ่มสูงขึ้นถึงร้อยละ 3.2 นอกจากนี้ ยังพบว่า หากมีการปรับปรุงสภาพแวดล้อมในการอำนวยความสะดวกทางการค้าในประเทศกำลังพัฒนา จะยิ่งช่วยดึงดูดการลงทุนที่มีมูลค่าสูง (High-Value Investments) โดยเฉพาะในอุตสาหกรรมที่สำคัญ อาทิ อุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วน และอุตสาหกรรมอวกาศ ฯลฯ นอกจากนี้ การเพิ่มขึ้นของการลงทุนโดยตรงจากต่างประเทศดังกล่าว ยังส่งผลให้การจ้างงานเพิ่มมากขึ้น และเกิดการถ่ายทอดเทคโนโลยี (Technology Transfer) อันจะส่งผลให้เกิดการพัฒนาประเทศต่อไป อีกทั้ง งานศึกษา UNESCAP (2014) ได้ศึกษาถึงต้นทุนการทำธุรกรรมทางการค้าและปัจจัยที่เกี่ยวข้องที่มีต่อการลงทุนโดยตรงจากต่างประเทศ (Foreign Direct Investment: FDI) โดยใช้แบบจำลองแรงดึงดูดแบบต่อขยาย (Augmented Gravity Model) พบว่า ต้นทุนทางธุรกรรมทางการค้า (ทั้งต้นทุนด้านภาษีและมีใช้ภาษี) ถือเป็นปัจจัยลบที่ส่งผลต่อระดับของ FDI ทั้งสิ้น

5. ส่งเสริมผู้ประกอบการกิจการขนาดกลางและขนาดย่อม (SMEs)

ขั้นตอนกระบวนการส่งออกและนำเข้าสินค้าที่ยุ่งยากและมีต้นทุนสูง มักจะทำให้สัดส่วนในการส่งออก-นำเข้าของผู้ประกอบการกิจการขนาดกลางและขนาดย่อมต่ำกว่ากิจการขนาดใหญ่ ดังนั้น หากมีการอำนวยความสะดวกทางการค้า ก็จะทำให้ผู้ประกอบการขนาดกลางและขนาดย่อมสามารถประกอบธุรกิจนำเข้าส่งออกได้ง่ายขึ้น และได้รับผลประโยชน์จากการค้าระหว่างประเทศมากขึ้น

งานศึกษาของ Li and Wilson (2009) พบว่า หากมีการพัฒนาด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าเพิ่มขึ้น SMEs จะมีแนวโน้มที่จะส่งออกเพิ่มมากขึ้น เนื่องจากการพัฒนาด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้า (เช่น นโยบายที่มีความชัดเจนมากขึ้น และบริการด้านเทคโนโลยีที่ดีขึ้น) จะทำให้ SMEs มีความมั่นใจในการดำเนินธุรกิจมากขึ้น และกล้าตัดสินใจที่จะขยายธุรกิจของตนได้มากขึ้นนั่นเอง

งานศึกษาของ Joosep (2014) พบว่า การปรับใช้ความตกลงว่าด้วยการอำนวยความสะดวกทางการค้า (Trade Facilitation Agreement: TFA) จะทำให้ SMEs ทราบขั้นตอนและพิธีการศุลกากรล่วงหน้าได้อย่างชัดเจนมากยิ่งขึ้น (More Predictable Customs Procedures) และสามารถวางแผนเตรียมการดำเนินงาน และค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้องกับพิธีการศุลกากรได้ชัดเจนมากยิ่งขึ้นด้วย นอกจากนี้ ผู้ประกอบการ SMEs จะเผชิญกับปัญหาความล่าช้าในการดำเนินงาน (Red Tape) น้อยลง โดยเฉพาะในประเทศกำลังพัฒนา จากกรณีศึกษาของทวีปแอฟริกา พบว่า ต้นทุนอันเกิดจากความล่าช้าในการดำเนินงาน (Red Tape) นั้น เทียบเท่ากับต้นทุนด้านภาษีสูงถึงร้อยละ 25.6 ดังนั้น จึงอาจกล่าวได้ว่า ต้นทุน Red Tape ดังกล่าว ถือเป็นอุปสรรคที่สำคัญที่สุดของความสามารถทางการแข่งขันด้านการส่งออกของ SMEs

6. กระตุ้นให้มีการปฏิรูปทางศุลกากร

การอำนวยความสะดวกทางการค้าจะช่วยย่นระยะเวลาและการดำเนินการในการตรวจปล่อยทางศุลกากร อีกทั้ง ยังเป็นการสร้างกฎระเบียบและมาตรฐานที่ชัดเจนของการดำเนินพิธีการ

ศุลกากร เหล่านี้ จะช่วยส่งเสริมให้หน่วยงานศุลกากรและหน่วยงานอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องมีระเบียบและการดำเนินงานที่ชัดเจน เป็นการเพิ่มประสิทธิภาพทางศุลกากรและการบริหารจัดการ อีกทั้ง ยังมีส่วนช่วยเพิ่มความโปร่งใสในการดำเนินงานและลดการฉ้อราษฎร์บังหลวง ซึ่งจัดเป็นต้นทุนแฝง (Hidden Cost) ชนิดหนึ่งของผู้ประกอบการ นอกจากนี้ ยังมีงานศึกษาของ OECD (2015) ที่พบว่า กระบวนการทางการค้าอาจก่อให้เกิดต้นทุนแฝงได้ โดยในบางกรณี ต้นทุนแฝงดังกล่าวอาจสูงถึงร้อยละ 15 ของมูลค่าสินค้า ดังนั้น การเพิ่มประสิทธิภาพของพิธีการศุลกากร อาจทำให้สวัสดิการโดยรวมเพิ่มขึ้น เทียบเท่ากับหรือมากกว่าการลดภาษีศุลกากร

งานศึกษาของ WTO (2000) ได้พิจารณาดำเนินงานในการปฏิรูประบบภายในประเทศ เพื่อให้การดำเนินงานภาครัฐมีประสิทธิภาพมากขึ้นโดยการใช้ข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ (Electronic Data Interchange: EDI) ของประเทศชิลี มาเปรียบเทียบกับต้นทุนแฝงที่ประหยัดได้จากการปฏิรูประบบภายในดังกล่าว พบว่า การเริ่มใช้ข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ในประเทศชิลี จะทำให้ชิลีประหยัดค่าใช้จ่ายไปได้ถึง 12 ล้านดอลลาร์สหรัฐต่อปี ในขณะที่ต้นทุนการปฏิรูประบบภายในประเทศเท่ากับ 5 ล้านดอลลาร์สหรัฐเท่านั้น

ผลกระทบของการอำนวยความสะดวกทางการค้าต่อความมั่นคง

Grainger (2011) ได้กล่าวไว้ว่า ถึงแม้การอำนวยความสะดวกทางการค้าจะสร้างผลประโยชน์ต่อเศรษฐกิจของประเทศ ในประเด็นได้นำเสนอไปก่อนหน้านี้ แต่การที่สินค้าสามารถเคลื่อนไหวได้ไหลลื่นขึ้น ก็อาจมีผลเกี่ยวข้องกับความมั่นคงของประเทศ เช่น ในด้านการก่อการร้าย การก่ออาชญากรรม (การนำวัตถุอันตรายเข้ามาในประเทศ) หรือความปลอดภัยของผู้บริโภค เป็นต้น โดย Grainger ได้เสนอแนะว่า ประเทศที่มีการดำเนินงานเพื่อสร้างความสะดวกทางการค้า ควรพิจารณาการรองรับภัยคุกคามต่างๆ ที่อาจเกิดขึ้น ในมิติต่างๆ ดังต่อไปนี้

1. การเฝ้าระวังรายสินค้า (Goods Specific) ได้แก่ การเฝ้าระวังการส่งออกนำเข้าสินค้าที่อาจส่งผลกระทบต่อความปลอดภัยทางชีวภาพ (Bio-Security) เช่น อาหาร และพืช รวมถึงเทคโนโลยีบางชนิดที่ต้องได้รับใบอนุญาตการใช้งานเฉพาะ
2. สร้างเครือข่ายการเฝ้าระวัง (Umbrella) ได้แก่ การระบุสินค้าในอุตสาหกรรมต่างๆ ที่มีการเคลื่อนย้ายระหว่างประเทศซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อความมั่นคง การสร้างระบบสารสนเทศและข่าวกรองเพื่อต่อต้านการก่อการร้ายและอาชญากรรม
3. การตรวจสอบและควบคุม (Control Type Specific) ได้แก่ การตรวจสอบการชำระอากร การตรวจสอบธุรกรรมที่ผิดกฎหมาย และการตรวจคนเข้าเมือง
4. การส่งเสริมความปลอดภัย (Safety Specific) ได้แก่ ความปลอดภัยสาธารณะในการบริโภคและอุปโภค และการเคลื่อนย้ายสินค้า รวมถึงความปลอดภัยต่อโครงสร้างพื้นฐานของประเทศ

สรุป

ดังที่นำเสนอไป อาจสรุปได้ว่า การอำนวยความสะดวกทางการค้า คือ กระบวนการ มาตรการ หรือระบบที่มีส่วนช่วยลดต้นทุนที่ผู้ประกอบการต้องแบกรับในการเคลื่อนย้ายสินค้าระหว่าง ประเทศ โดยเมื่อก้าวถึงคำนี้ มิได้หมายถึงพิธีการศุลกากรและการตรวจสอบสินค้าเท่านั้น แต่รวมถึง โครงสร้างพื้นฐานทางคมนาคม และบริการสนับสนุนที่เกี่ยวข้องกับการเคลื่อนย้ายสินค้าอีกด้วย เช่น บริษัทขนส่งสินค้า หรือตัวแทนผู้ส่งออกนำเข้า ซึ่งต้นทุนที่เกิดจากกิจกรรมเหล่านี้ล้วนส่งผลต่อปริมาณ และมูลค่าการค้า และความสามารถทางการแข่งขันของประเทศ

ผลการศึกษาหลายฉบับล้วนให้ข้อสรุปไปในทิศทางเดียวกันว่าระบบการอำนวยความสะดวก ทางการค้าที่มีประสิทธิภาพจะสร้างผลกระทบในเชิงบวกต่อการเติบโตทางเศรษฐกิจ ทั้งในทางตรงและทางอ้อม กล่าวคือ เมื่อต้นทุนในการเคลื่อนย้ายสินค้าลดลง ผู้ประกอบการจะสามารถซื้อ ขายสินค้าได้ในปริมาณและมูลค่าสูงขึ้น และยังกระตุ้นให้เกิดการลงทุนจากต่างประเทศ การส่งเสริมธุรกิจ ขนาดกลางและขนาดย่อม และการปฏิรูปทางศุลกากร จึงเป็นประเด็นที่รัฐบาลควรให้ความสำคัญและ พัฒนาอย่างเร่งด่วน โดยสำหรับการวิจัยในครั้งนี้ จะมุ่งเน้นศึกษาในมิติที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาระบบ ศุลกากร และบริการที่เกี่ยวข้องกับการค้าเท่านั้น

โดยประโยชน์ต่อเศรษฐกิจและความมั่นคงของประเทศไทย จากการอำนวยความสะดวกทาง การค้าแบ่งออกได้เป็น 1. มิติเศรษฐกิจ และ 2. มิติด้านความมั่นคง ซึ่งสามารถสรุปผลประโยชน์ของการ อำนวยความสะดวกทางการค้าได้ดังนี้

1. มิติเศรษฐกิจ

การอำนวยความสะดวกทางการค้าที่มีประสิทธิภาพจะก่อให้เกิดผลกระทบเชิงบวกต่อ ระบบเศรษฐกิจของประเทศใน 6 ประเด็นย่อย ดังต่อไปนี้

1.1 ก่อให้เกิดการเจริญเติบโตทางการค้า – งานศึกษาของ Wilson, et al. (2004) และ Hausmann, et al. (2005) ได้ศึกษาถึงความสัมพันธ์ของการอำนวยความสะดวกทางการค้าและระดับ การค้า พบว่า การพัฒนาด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าจะสามารถเพิ่มระดับการค้าในทุกๆ ประเทศที่เกี่ยวข้อง นอกจากนี้ ยังพบอีกว่า ต้นทุนด้านเวลาที่เสียไปกับการคมนาคมขนส่ง โลจิสติกส์ และ การติดต่อทางธุรกิจ ส่งผลต่อระดับการค้าอย่างมีนัยสำคัญ และหากต้นทุนการทำธุรกิจลดลง จะส่งผลต่อ ให้ระดับการค้าเพิ่มสูงขึ้นอีกด้วย

1.2 ส่งเสริมการแข่งขันทางการค้า – การอำนวยความสะดวกทางการค้าที่ ประสิทธิภาพจะช่วยผู้ประกอบการลดต้นทุนการประกอบธุรกิจ ซึ่งมีส่วนกระตุ้นให้มีการค้าขายสินค้า ระหว่างประเทศมากยิ่งขึ้น โดย Hummels (2001) พบว่า เวลาที่ประหยัดได้ไป 1 วันจากการดำเนินการ ด้านพิธีศุลกากรที่เร็วขึ้น จะทำให้ผู้นำเข้าและผู้ส่งออกสามารถลดต้นทุนในการดำเนินการได้ถึงร้อยละ 0.8 ของต้นทุนในการดำเนินการทั้งหมด

1.3 ช่วยพัฒนาประเทศ – ในที่นี้หมายถึง ผลกระทบของการอำนวยความสะดวกทาง การค้าต่อ GDP และความเป็นอยู่ของประชากรในประเทศ รวมถึงสวัสดิการทางเศรษฐกิจ (Economic Welfare) โดยจะชัดเจนที่สุดในกรณีของประเทศกำลังพัฒนา

1.4 เพิ่มการลงทุนโดยตรงจากต่างประเทศ (Foreign Direct Investment) – การดำเนินธุรกิจอย่างไรหลักรู้เป็นประเด็นหนึ่งที่ชาวต่างชาติให้ความสำคัญเมื่อต้องตัดสินใจเลือกประเทศ เป้าหมายการลงทุน การอำนวยความสะดวกทางการค้าก็นับเป็นหนึ่งในประเด็นดังกล่าว โดย Global Alliance for Trade Facilitation (2017) ได้ศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างการค้าอำนวยความสะดวกทางการค้าและการลงทุนโดยตรงจากต่างประเทศ และพบว่า การลดต้นทุนที่เป็นอุปสรรคทางการค้าร้อยละ 1 จะช่วยส่งเสริมให้มูลค่าการลงทุนโดยตรงจากต่างประเทศเพิ่มสูงขึ้นถึงร้อยละ 3.2

1.5 ส่งเสริมผู้ประกอบการกิจการขนาดกลางและขนาดย่อม (SMEs) – ขั้นตอนการนำเข้าส่งออกสินค้ามีต้นทุนค่อนข้างสูง ซึ่งธุรกิจขนาดกลางและขนาดย่อม (SMEs) จะสามารถแบกรับต้นทุนในส่วนนี้ได้มากกว่าธุรกิจขนาดใหญ่ โดยจากการศึกษาของ Li and Wilson (2009) พบว่า การพัฒนาการอำนวยความสะดวกทางการค้าจะมีผลให้ SMEs ส่งออกเพิ่มมากขึ้น เนื่องจากนโยบายที่มีความชัดเจนมากขึ้นและบริการด้านเทคโนโลยีที่ดีขึ้น จะทำให้ SMEs ขยายธุรกิจของตนได้มากยิ่งขึ้น

1.6 กระตุ้นให้มีการปฏิรูปทางศุลกากร – องค์ประกอบสำคัญของการพัฒนาระบบการอำนวยความสะดวกทางการค้าที่มีประสิทธิภาพ คือการสร้างกฎระเบียบและมาตรฐานที่ชัดเจนของการดำเนินพิธีการศุลกากร ซึ่งจะมีส่วนให้เพิ่มความโปร่งใสในการดำเนินงานและลดการฉ้อราษฎร์บังหลวง ซึ่งจัดเป็นต้นทุนแฝง (Hidden Cost) ชนิดหนึ่งของผู้ประกอบการ นอกจากนี้ จะยังเป็นการกระตุ้นให้มีการนำระบบอิเล็กทรอนิกส์มาใช้ในกระบวนการทางศุลกากร อันจะทำให้ต้นทุนที่ผู้ประกอบการต้องแบกรับลดลงไปได้มาก

2. มิติด้านความมั่นคง

มาตรการการอำนวยความสะดวกทางการค้าที่มีประสิทธิภาพ กล่าวคือ การที่สินค้าสามารถเคลื่อนไหวได้อย่างไหลลื่น อาจมีผลเกี่ยวข้องกับความมั่นคงของประเทศ เช่น ในด้านการก่อการร้าย การก่ออาชญากรรม หรือความปลอดภัยของผู้บริโภค เป็นต้น โดย Grainger (2011) ได้ศึกษาเกี่ยวกับมาตรการเพื่อรองรับภัยต่อความมั่นคงที่เกิดจากมาตรการการอำนวยความสะดวกทางการค้าไว้ 4 ด้าน ได้แก่ 1. การเฝ้าระวังรายสินค้า (Goods Specific) และสินค้าที่อาจส่งผลกระทบต่อความปลอดภัยทางชีวภาพ (Bio-Security) 2. การระบุสินค้าในอุตสาหกรรมต่างๆ ที่มีการเคลื่อนย้ายระหว่างประเทศซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อความมั่นคง การสร้างระบบสารสนเทศและข่าวกรองเพื่อต่อต้านการก่อการร้ายและอาชญากรรม 3. การตรวจสอบและควบคุม (Control Type Specific) 4. การส่งเสริมความปลอดภัย (Safety Specific) ได้แก่ ความปลอดภัยสาธารณะในการบริโภคและอุปโภค อีกทั้งความปลอดภัยต่อโครงสร้างพื้นฐานของประเทศ

บทที่ 3

การวิเคราะห์การอำนวยความสะดวกทางการค้า ของประเทศไทยกับประเทศสิงคโปร์

ในบทนี้ จะเป็นการศึกษาสถานะและพัฒนาการของระบบการอำนวยความสะดวกทางการค้าของประเทศไทย โดยเฉพาะการพัฒนา National Single Window (NSW) ของกรมศุลกากร กำหนดการสำคัญ (Milestone) ที่ผ่านมา รวมถึงความพยายามในการเชื่อมโยงฐานข้อมูลกับประเทศสมาชิกอาเซียน และความสามารถและประสิทธิภาพของระบบการอำนวยความสะดวกทางการค้าของประเทศไทย รวมถึงกรณีศึกษาของประเทศสิงคโปร์ นอกจากนี้ จะมีการจัดทำกรณีศึกษาความร่วมมือระหว่างภาครัฐกับเอกชนหรือการว่าจ้างบริษัทเอกชนเพื่อให้บริการประชาชน โดยจะศึกษาการให้บริการด้านวีซ่าและกงสุลของบริษัท VFS Global และบริการการจัดทำพาสปอร์ตของบริษัท จันวาณิชย์ จำกัด ซึ่งเป็นแนวคิดที่กรมศุลกากรหรือหน่วยงานอื่นๆ อาจนำมาปรับใช้ได้เพื่อให้บริการประชาชน โดยประเด็นที่ได้รับการวิเคราะห์และนำเสนอข้อมูลเชิงลึกในบทนี้มีดังต่อไปนี้

1. สถานะการอำนวยความสะดวกทางการค้าของประเทศไทยในปัจจุบัน
2. การอำนวยความสะดวกทางการค้าของสิงคโปร์
3. การอำนวยความสะดวกทางการค้าของไทยเปรียบเทียบกับสิงคโปร์จากมุมมองขององค์การระหว่างประเทศ
4. การวิเคราะห์ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการอำนวยความสะดวกทางการค้าในประเทศไทย
5. การศึกษาการดำเนินงาน Single Window ของประเทศไทย
6. กรณีศึกษาการบริหารจัดการการขอวีซ่าของบริษัท VFS Global ในอาเซียน
7. กรณีศึกษาการจัดทำหนังสือเดินทางของไทยโดยบริษัทเอกชน

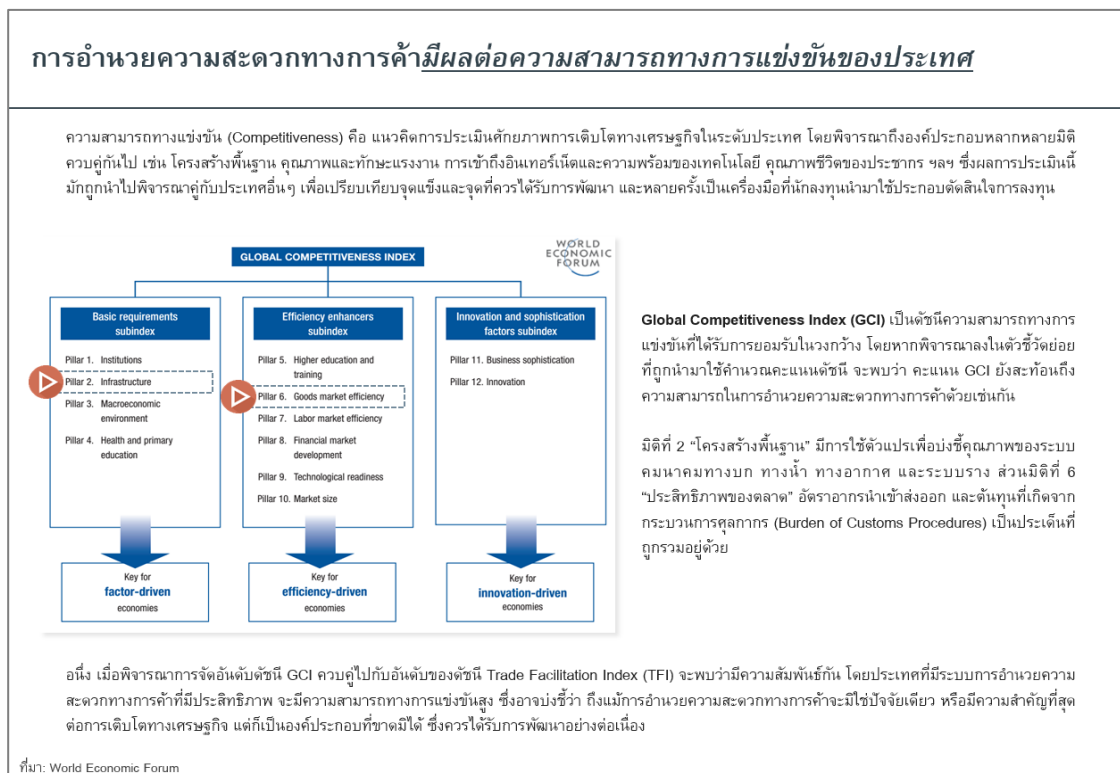
สถานะของการอำนวยความสะดวกทางการค้าของประเทศไทยในปัจจุบัน

ในบทที่ 2 ได้มีการนำเสนอถึงต้นทุนการเคลื่อนย้ายสินค้าระหว่างประเทศที่ปรับตัวลดลง มูลค่าการค้าระหว่างประเทศและรายได้ของประเทศที่เพิ่มขึ้น อันเป็นผลจากการดำเนินมาตรการเพื่ออำนวยความสะดวกทางการค้า หรือการปรับปรุงระบบและพิธีการศุลกากรให้มีประสิทธิภาพ

ทั้งนี้ ศักยภาพทางเศรษฐกิจที่ได้รับความสนใจมากยิ่งขึ้นในระยะที่ผ่านมา โดยเฉพาะจากนักลงทุนต่างชาติ คือ การประเมินความสามารถทางการแข่งขัน (Competitiveness) ซึ่งเป็นการเปรียบเทียบปัจจัยทางเศรษฐกิจในมิติต่างๆ อาทิ ความสามารถทางการผลิต ทักษะและคุณภาพแรงงาน หรือโครงสร้างพื้นฐาน เป็นต้น อย่างไรก็ตาม ภายใต้อิทธิพลของเทคโนโลยี ที่ห่วงโซ่การผลิตในแต่ละประเทศมีความเชื่อมโยงระหว่างกันสูง ต้นทุนการค้าขายระหว่างประเทศจึงเป็นอีกปัจจัยหนึ่งซึ่งสร้างผลกระทบต่อความสามารถทางการแข่งขัน โดยข้อมูลที่น่าสนใจในส่วนนี้ จะแสดงให้เห็นว่าการอำนวยความสะดวกทางการค้ามีผลต่อความสามารถทางการแข่งขัน

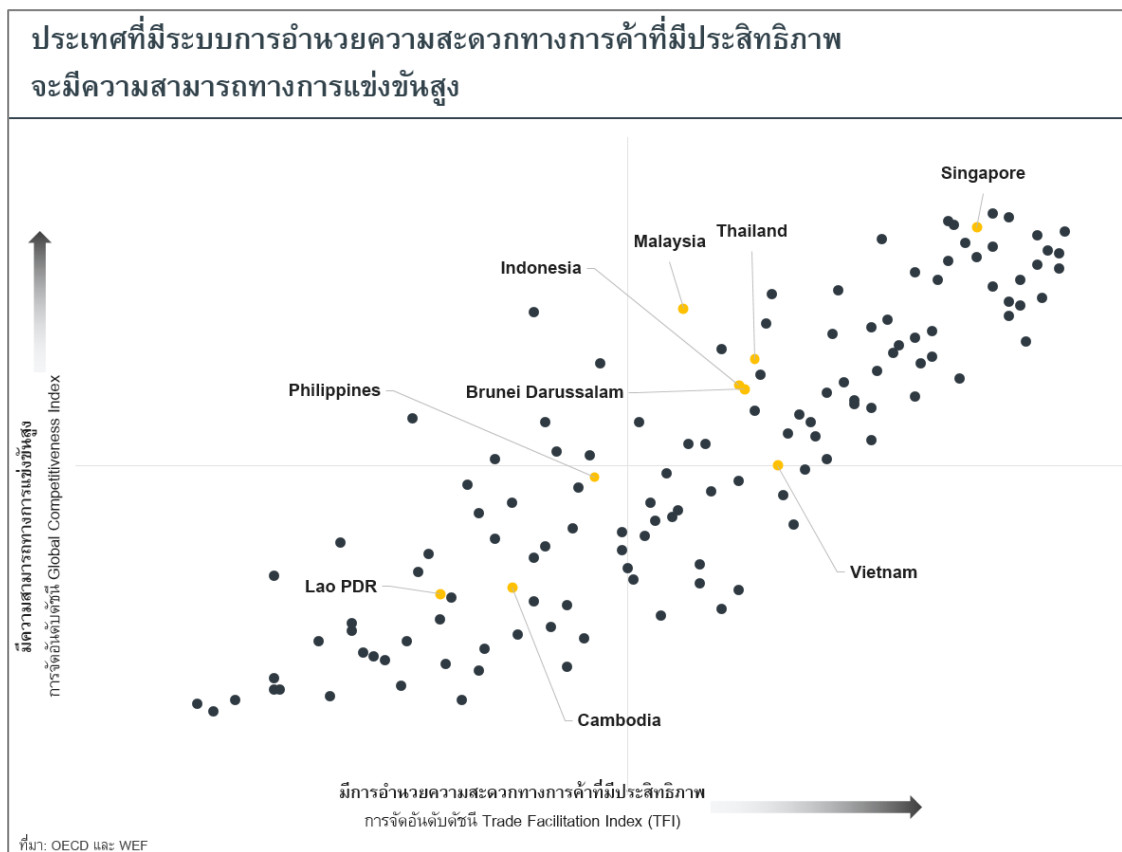
Global Competitiveness Index (GCI) เป็นดัชนีตัวชี้ความสามารถทางการแข่งขันที่ได้รับการยอมรับในระดับนานาชาติ ที่ World Economic Forum (WEF) เป็นผู้จัดทำขึ้น ประเด็นที่ถูกรวมไว้ในดัชนีนี้ มีทั้งด้านสถาบัน โครงสร้างพื้นฐาน เสถียรภาพทางเศรษฐกิจมหภาค การศึกษา ตลาดแรงงาน ความพร้อมของเทคโนโลยี นวัตกรรม ฯลฯ โดยหากพิจารณาในดัชนีย่อย พบว่า ข้อมูลบางตัวที่ใช้ในการจัดทำดัชนีนี้ยังสะท้อนถึงความสามารถในการอำนวยความสะดวกทางการค้าด้วย ทั้งในมิติที่ 2 “โครงสร้างพื้นฐาน” ซึ่งมีการใช้ตัวแปรเพื่อบ่งชี้คุณภาพของระบบคมนาคมทางบก ทางน้ำ ทางอากาศ และระบบราง และมิติที่ 6 “ประสิทธิภาพของตลาด” ซึ่งรวมอัตราอากรนำเข้าส่งออก และต้นทุนที่เกิดจากกระบวนการศุลกากร เข้ามาเป็นส่วนหนึ่งของการคำนวณ ดังที่สรุปไว้ในแผนภาพที่ 3-1

แผนภาพที่ 3-1 ผลของการอำนวยความสะดวกทางการค้าต่อความสามารถทางการแข่งขัน



แผนภาพที่ 3-2 นำเสนออันดับดัชนี Global Competitiveness Index (GCI) ของ World Economic Forum (WEF) ควบคู่กับอันดับของดัชนี Trade Facilitation Index (TFI) ของ Organisation for Economic Co-operation and Development (OECD) จากทุกประเทศที่มีการคำนวณคะแนนของทั้ง 2 ดัชนี โดยจะพบว่า อันดับของแต่ละประเทศภายใต้ทั้งสองดัชนีมีแนวโน้มไปในทิศทางเดียวกัน กล่าวคือ ประเทศที่มีระบบการอำนวยความสะดวกทางการค้าที่มีประสิทธิภาพจะมีความสามารถทางการแข่งขันสูง

**แผนภาพที่ 3-2 ความสัมพันธ์ระหว่างการอำนวยความสะดวกทางการค้า
และความสามารถทางการแข่งขัน**



จากที่นำเสนอไป อาจสรุปสาระสำคัญได้ว่า หากประเทศไทยมุ่งหมายที่จะพัฒนาความสามารถทางการแข่งขัน สร้างการเจริญเติบโตและความยั่งยืนทางเศรษฐกิจ การอำนวยความสะดวกทางการค้า เป็นประเด็นที่ต้องได้รับการพัฒนาอย่างต่อเนื่อง โดยในปัจจุบัน ประเทศไทยได้มีความก้าวหน้าด้านการพัฒนาระบบการเชื่อมโยงข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ ณ จุดเดียว (National Single Window) ไปแล้วในระดับหนึ่ง และยังสามารถเชื่อมโยงฐานข้อมูลกับประเทศสมาชิกอาเซียนบางประเทศเพื่อแลกเปลี่ยนใบขนสินค้าอาเซียน (ACDD) และใบรับรองแหล่งกำเนิดสินค้าอาเซียน (ATIGA Form D) ซึ่งทำให้การค้าสินค้าระหว่างประเทศเป็นไปได้อย่างรวดเร็วยิ่งขึ้น และใช้ต้นทุนต่ำลง

หากพิจารณาจากดัชนี Trade Facilitation Index (TFI) ที่ OECD เป็นผู้จัดทำขึ้น พบว่า คะแนนดัชนีของประเทศในมิติที่เกี่ยวข้องกับระบบอัตโนมัติและระบบเอกสารอยู่ในระดับที่ใกล้เคียงกับ คะแนนเฉลี่ยของประเทศในกลุ่ม OECD ซึ่งมีพัฒนาการทางเศรษฐกิจสูง ซึ่งเป็นเครื่องบ่งชี้ว่าประเทศไทย ได้มีพัฒนาการมาในทิศทางที่ถูกต้องแล้ว อย่างไรก็ตาม หากพิจารณาจากดัชนีเดียวกัน ยังมีประเด็นที่ควร ได้รับการพัฒนาต่อไป อาทิ การสร้างความร่วมมือกับหน่วยงานภาครัฐในประเทศ การสร้างความร่วมมือ ระหว่างหน่วยงานในต่างประเทศ และการให้ข้อมูล

นอกจากนี้ ยังมีอีกหลายมิติที่ประเทศไทยสามารถพัฒนาได้ โดยกรณีศึกษาของประเทศ สิงคโปร์ ได้แสดงถึงตัวอย่างในการต่อยอดจากระบบ National Single Window ให้เป็นแพลตฟอร์ม สำหรับผู้ค้าขาย รวมถึงพัฒนาซอฟต์แวร์ ในการนำข้อมูลทางการค้าไปใช้ประโยชน์ทางธุรกิจ ส่วนกรณีศึกษาบริษัท VFS Global และบริษัท จันวานิชย์ (จำกัด) ซึ่งผู้ให้บริการด้านวีซ่าและพาสปอร์ต เป็นตัวอย่างที่น่าสนใจในด้านการว่าจ้างผู้รับเหมาภาคเอกชน ซึ่งจะได้รับการนำเสนอในส่วนต่อไป

การอำนวยความสะดวกทางการค้าของสิงคโปร์

สิงคโปร์เป็นประเทศที่ได้รับการยอมรับในระดับนานาชาติว่ามีระบบการอำนวยความสะดวก ทางการค้าที่มีประสิทธิภาพสูงเป็นอันดับต้นๆ ของโลก โดยเมื่อพิจารณาจากดัชนี Trade Facilitation Index (TFI) พบว่า สิงคโปร์ได้รับการจัดอยู่ในอันดับที่ 8 ของโลก และเป็นหนึ่งในกลุ่มประเทศสมาชิก อาเซียน นอกจากนี้ หากพิจารณาลงในมิติย่อย พบว่า สิงคโปร์เป็นหนึ่งในโลกในหลายมิติ อันได้แก่ การให้คำวินิจฉัยล่วงหน้า (Advance Ruling) ระบบอัตโนมัติ (Automation) และธรรมาภิบาลและความเป็นกลาง (Governance and Impartiality)

ด้วยข้อจำกัดของขนาดตลาด จำนวนประชากร และทรัพยากรธรรมชาติ สิงคโปร์ต้องพึ่งพา การนำเข้าสินค้าอุปโภคบริโภค สินค้าทุนหรือวัตถุดิบจากต่างประเทศ และถึงแม้สิงคโปร์ในปัจจุบันมีภาค บริการจะเป็นแหล่งรายได้หลักของประเทศ (คิดสัดส่วนต่อขนาดเศรษฐกิจหรือ GDP ที่ร้อยละ 74) เป็นศูนย์กลางทางการเงินที่ได้มาตรฐานและได้รับการยอมรับ แต่ก็มีอุตสาหกรรมหนักหลาย ประเภทเช่นกัน อาทิ อากาศยาน เคมีภัณฑ์ และอิเล็กทรอนิกส์ เป็นต้น ซึ่งทั้งหมดนี้เกิดขึ้นได้ส่วนหนึ่ง เป็นเพราะสิงคโปร์มีระบบการอำนวยความสะดวกทางการค้าและโครงสร้างพื้นฐานการค้าระหว่างประเทศ ทั้งในเชิงกายภาพและสถาบันที่มีความเข้มแข็ง และในปี 2559 มูลค่าการค้าขายระหว่างประเทศของ สิงคโปร์ทั้งการนำเข้าและส่งออกมีสัดส่วนต่อขนาดเศรษฐกิจหรือ GDP ที่ร้อยละ 212.1

เช่นเดียวกับประเทศอื่นๆ ในอดีตสิงคโปร์ใช้ระบบเอกสารและกระดาษเพื่อประมวลค่าขอ นำเข้าส่งออกสินค้าระหว่างประเทศ ซึ่งกระบวนการนี้ใช้เวลาหลายวัน ใช้เอกสารจำนวนมาก ผู้นำเข้า ส่งออกต้องติดต่อกับหลายหน่วยงาน มีช่องทางการชำระเงินแบบดั้งเดิม และทำให้ระบบการนำเข้า ส่งออกขาดประสิทธิภาพ ต่อมาในปี 2528 หน่วยงาน Trade Development Board (TDB) ได้รับการ จัดตั้งขึ้นเพื่อเป็นผู้นำการพัฒนากระบวนการอำนวยความสะดวกทางการค้า และเป็นตัวกลางการ ประสานงานระหว่างหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้องกับกระบวนการนำเข้าและส่งออกสินค้า โดยระบบ

TradeNet ซึ่งเป็นระบบอิเล็กทรอนิกส์ของภาครัฐ (e-Government Services) ได้รับการพัฒนาขึ้นเพื่อให้บริการการสำแดงสินค้า (Declaration) และการตรวจสอบสินค้า (Cargo Clearance) เปิดใช้งานอย่างเป็นทางการครั้งแรกในปี 2532

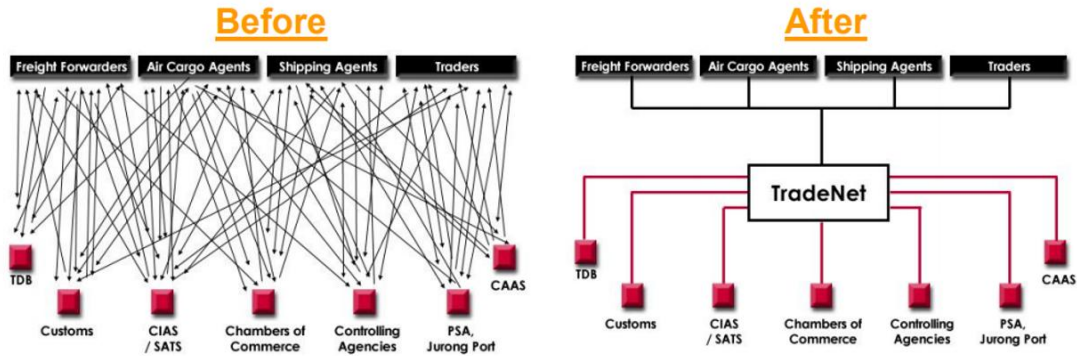
ระบบ TradeNet ถือเป็นระบบระบบการเชื่อมโยงข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ ณ จุดเดียว (National Single Window) ระบบแรกของโลก มีฐานข้อมูลเชื่อมโยงกับหน่วยงานศุลกากรและหน่วยงานที่รับผิดชอบสินค้าควบคุม รวมถึงภาคเอกชนที่เกี่ยวข้อง ซึ่งจุดเด่นสำคัญของระบบนี้ คือการใช้แบบฟอร์มออนไลน์ฉบับเดียวเพื่อดำเนินการด้านการนำเข้าส่งออกสินค้าทั้งหมด ดังที่ปรากฏในแผนภาพที่ 3-3

ในปี 2560 กระบวนการการสำแดงและตรวจสอบสินค้าที่ถูกนำเข้าหรือส่งออกทั้งหมดของสิงคโปร์ดำเนินการผ่านระบบ TradeNet ซึ่งมีความสามารถในการประมวลค่าขอธุรกรรมการนำเข้าส่งออกสินค้าถึง 900,000 ธุรกรรมต่อปี โดยคำขออนำเข้าส่งออกร้อยละ 90 จะได้รับคำตัดสินภายใน 10 นาที ภายหลังจากสิงคโปร์เริ่มการใช้งานระบบ TradeNet ประสิทธิภาพในการเคลื่อนย้ายสินค้านี้ระหว่างประเทศของสิงคโปร์ก็ปรับตัวอย่างเห็นได้ชัด ดังที่ปรากฏในแผนภาพที่ 3-4

ภายหลังระบบ TradeNet เริ่มเปิดให้บริการ สิงคโปร์ก็ได้พัฒนาระบบนี้มาอย่างต่อเนื่อง โดยมีทั้งการปรับปรุงระบบเพื่อความสะดวกสบายของผู้รับบริการ และปรับปรุงฐานข้อมูลเพื่อรองรับมาตรฐานใหม่ๆ รวมถึงระบบ Harmonized System เวอร์ชันใหม่ ภาษีสินค้าและบริการ (Goods and Services Tax) ที่เริ่มใช้ในปี 2537 และระบบการจัดการสินค้าควบคุม (Strategic Controlled Goods)

แผนภาพที่ 3-3 ระบบ TradeNet ของประเทศสิงคโปร์

การสำแดงและตรวจสอบสินค้าผ่านออนไลน์ในประเทศสิงคโปร์ ผ่านระบบ TradeNet



- เป็นระบบ National Single Window ระบบแรกของโลก
- แบบฟอร์มออนไลน์และรับผลการพิจารณาผ่านออนไลน์
- ฐานข้อมูลเชื่อมโยงกับหน่วยงานศุลกากรและหน่วยงานที่รับผิดชอบสินค้าควบคุม รวมถึงภาคเอกชนที่เกี่ยวข้อง
- ค่าขนานนำเข้าสู่ออกสินค้าทั้งหมดของสิงคโปร์ประมวลผ่านระบบ TradeNet หรือประมาณ 9 ล้านครั้งต่อปี
- ใช้งานโดยบริษัทประมาณ 2,500 แห่ง

ที่มา: Singapore TradeNet Single Windows & Regional Interoperability – Trends and Considerations (CrimsonLogic, 2017)

แผนภาพที่ 3-4 ประสิทธิภาพก่อนและหลังการใช้งานระบบ TradeNet

ผลกระทบจากการใช้งานระบบ TradeNet



กิจกรรม	ก่อนเริ่มใช้งาน TradeNet	หลังมีการใช้งาน TradeNet
การยื่นเอกสาร	ยื่นผ่านศูนย์รับเรื่อง โดยใช้บริการผู้รับพัสดุ (Courier)	ยื่นโดยใช้เอกสารอิเล็กทรอนิกส์
เวลาที่สามารถยื่นเอกสารได้	เวลาราชการ	สามารถยื่นได้ 24 ชม.
จำนวนเที่ยวโดยสารเพื่อนำส่งเอกสารไปยัง แต่ละหน่วยงานผู้ควบคุมสินค้า (Controlling Agency)	2 เที่ยวหรือมากกว่า	ไม่ต้องมีการเดินทาง
จำนวนสำเนาที่ใช้ในการยื่นคำขอ	หลายชุด	ชุดเดียว
การยื่นขอชำระค่าอากรสินค้า	ต้องมีเอกสารแยกสำหรับการตรวจสอบสินค้า และพิธีการทางศุลกากร	ใช้เอกสารอิเล็กทรอนิกส์ชุดเดียวกับคำขอหลัก
การจัดการสินค้าควบคุม (Controlled Goods)	ต้องมีเอกสารแยกสำหรับการตรวจสอบ สินค้าควบคุม	ใช้เอกสารอิเล็กทรอนิกส์ชุดเดียวกับคำขอหลัก
การชำระค่าอากรสินค้า	ใช้เงินสดหรือเช็ค	การลดหย่อนบัญชีอัตโนมัติผ่านธนาคาร
ค่าจัดการเอกสาร	10 ดอลลาร์สิงคโปร์ต่อเอกสาร 1 ฉบับ	2.88 ดอลลาร์สิงคโปร์ต่อ 1 คำขอลิเกททรอนิกส์
เวลาที่ใช้ในการพิจารณา	2 - 7 วัน	ร้อยละ 90 ของคำขอลิเกททรอนิกส์ ได้รับการพิจารณาตัดสินภายใน 10 นาที

ที่มา: Singapore TradeNet Single Windows & Regional Interoperability – Trends and Considerations (CrimsonLogic, 2017)

โดยความเป็นมาของระบบการอำนวยความสะดวกทางการค้าของสิงคโปร์และพัฒนาการ
ของระบบ TradeNet เป็นดังที่สรุปในแผนภาพที่ 3-5

แผนภาพที่ 3-5 ความเป็นมาของระบบการอำนวยความสะดวกทางการค้าของสิงคโปร์

ความเป็นมาการอำนวยความสะดวกทางการค้าในสิงคโปร์



- 2528 (1985)** ----- สิงคโปร์ประสบวิกฤตทางเศรษฐกิจ หันมาให้ความสำคัญกับการส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ จึงได้มีการจัดตั้ง Trade Development Board (TDB) เพื่อพัฒนาระบบการอำนวยความสะดวกทางการค้า

- 2532 (1989)** ----- เริ่มเปิดใช้งานระบบ **TradeNet** เป็นระบบกลางที่ใช้ประมวลค่าขออนุญาตนำเข้าส่งออก มีฐานข้อมูลเชื่อมโยงระหว่างหน่วยงานรัฐที่เกี่ยวข้องผ่านเครือข่ายคอมพิวเตอร์ ทั้งหน่วยงานศุลกากรและหน่วยงานที่รับผิดชอบสินค้าควบคุม กับผู้ประกอบการภาคเอกชน เช่น บริษัทขนส่งสินค้า ตัวแทนนำเข้าส่งออก และถือเป็น National Single Window ระบบแรกของโลก โดยผู้ประกอบการสามารถยื่นคำขอได้ผ่านแบบฟอร์มออนไลน์ฉบับเดียว และรับผลการพิจารณาผ่านออนไลน์เช่นเดียวกัน

- 2532 (1989)** ----- มีการปรับปรุงระบบ TradeNet อย่างต่อเนื่อง ทั้งเมื่อมีการแก้ไขระบบ **Harmonised System (HS)**
- 2550 (2007)** ----- การคิดคำนวณภาษีสินค้าและบริการ (Goods and Services Tax: GST) การจัดทำระบบควบคุมสินค้า (Strategic Goods Control) และการแก้ไขอัตราอากรเมื่อมีการบรรลุข้อตกลงทางการค้า

- 2550 (2007)** ----- **TradeXchange** ได้รับการเปิดตัว เป็นแพลตฟอร์มการแลกเปลี่ยนข้อมูลและเอกสารการค้าระหว่างรัฐบาลกับภาคเอกชน (B2G) และระหว่างเอกชนกับเอกชน (B2B) ซึ่งเปิดโอกาสให้การสร้างสรรค์บริการทางธุรกิจที่ทำให้กระบวนการนำเข้าส่งออกสินค้ามีความรวดเร็วมากยิ่งขึ้น

- 2560 (2017)** ----- การปรับปรุงระบบครั้งใหญ่ จาก TradeNet สู่ National Trade Platform (NTP) ซึ่งยังคงไว้ซึ่งความสามารถในการประมวลค่าขอนำเข้าส่งออกสินค้าและการใช้ข้อมูลเปิด แต่เป็นระบบที่สร้างขึ้นโดยใช้เทคโนโลยีเปิด (Open Technology)

ที่มา: Singapore TradeNet Single Windows & Regional Interoperability – Trends and Considerations (CrimsonLogic, 2017)

ทั้งนี้ ลำดับการพัฒนา ระบบ TradeNet ตั้งแต่เริ่มแรก เป็นดังต่อไปนี้

1. (ปี 2528) สิงคโปร์ประสบวิกฤตทางเศรษฐกิจ หันมาให้ความสำคัญกับการส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ จึงได้มีการจัดตั้ง Trade Development Board (TDB) เพื่อพัฒนาระบบการอำนวยความสะดวกทางการค้า
2. (ปี 2532) เริ่มเปิดใช้งานระบบ TradeNet เป็นระบบกลางที่ใช้ประมวลค่าขออนุญาตนำเข้าส่งออก มีฐานข้อมูลเชื่อมโยงระหว่างหน่วยงานรัฐที่เกี่ยวข้องผ่านเครือข่ายคอมพิวเตอร์ ทั้งหน่วยงานศุลกากรและหน่วยงานที่รับผิดชอบสินค้าควบคุม กับผู้ประกอบการภาคเอกชน เช่น บริษัทขนส่งสินค้า ตัวแทนนำเข้าส่งออก และถือเป็น National Single Window ระบบแรกของโลก โดยผู้ประกอบการสามารถยื่นคำขอได้ผ่านแบบฟอร์มออนไลน์ฉบับเดียว และรับผลการพิจารณาผ่านออนไลน์เช่นเดียวกัน
3. (ปี 2532) มีการปรับปรุงระบบ TradeNet อย่างต่อเนื่อง ทั้งเมื่อมีการแก้ไขระบบ Harmonized System (HS) การคิดคำนวณภาษีสินค้าและบริการ (Goods and Services Tax: GST) การจัดทำระบบควบคุมสินค้า (Strategic Goods Control) และการแก้ไขอัตราอากรเมื่อมีการบรรลุข้อตกลงทางการค้า

4. (ปี 2550) TradeXchange ได้รับการเปิดตัว เป็นแพลตฟอร์มการแลกเปลี่ยนข้อมูล และเอกสารการค้าระหว่างรัฐบาลกับภาคเอกชน (B2G) และระหว่างเอกชนกับเอกชน (B2B) ซึ่งเปิดโอกาสให้การสร้างสรรค์บริการทางธุรกิจที่ทำให้กระบวนการนำเข้าส่งออกสินค้ามีความรวดเร็วมากยิ่งขึ้น

5. (ปี 2560) การปรับปรุงระบบครั้งใหญ่ จาก TradeNet สู่ National Trade Platform (NTP) ซึ่งยังคงไว้ซึ่งความสามารถในการประมวลคำขอนำเข้าส่งออกสินค้าและการใช้ข้อมูลเปิด แต่เป็นระบบที่สร้างขึ้นโดยใช้เทคโนโลยีเปิด (Open Technology)

สำหรับพัฒนาการล่าสุด ระบบ TradeNet กำลังถูกแทนที่ด้วยระบบ National Trade Platform (NTP) โดย NTP จะคงไว้ซึ่งความสามารถต่างๆ ที่ TradeNet มีอยู่แล้ว ในด้านการให้บริการอิเล็กทรอนิกส์ของภาครัฐที่เกี่ยวข้องกับการนำเข้าส่งออกสินค้า อย่างไรก็ตาม ระบบ NTP จะได้รับการพัฒนาภายใต้กรอบแนวคิดการให้บริการ Platform-as-a-Service (PaaS) หรือแพลตฟอร์มเพื่อการพัฒนาซอฟต์แวร์และแอปพลิเคชัน ดังนั้น บริการสนับสนุนอื่นๆ เช่น เครื่องมือการประเมินประสิทธิภาพการใช้ประโยชน์จากข้อตกลงทางการค้า (FTA Optimization) หรือเครื่องมือการวางแผนการส่งออกสินค้า และการจัดเก็บสินค้า (Trade Planner and Inventory) จะถูกพัฒนาเป็นองค์ประกอบสำคัญของระบบ NTP นอกจากนี้ ระบบ NTP จะได้รับการพัฒนาขึ้นผ่านเทคโนโลยีแบบเปิด (Open Technology) และข้อมูลเปิด (Open Data) ซึ่งนักพัฒนาสามารถนำไปต่อยอดได้ ทั้งในมิติของการวิเคราะห์ข้อมูล (Data Analytics) หรือการสร้างบริการประเภทอื่นๆ ดังที่นำเสนอในแผนภาพที่ 3-6 โดยลักษณะสำคัญของ NTP มีดังต่อไปนี้

1. NTP บูรณาการบริการ TradeNet และ TradeXChange ไว้ในแพลตฟอร์มเดียวกัน
2. เป็นแพลตฟอร์มการแลกเปลี่ยนเอกสารที่เกี่ยวข้องกับการนำเข้าส่งออกและการแปลงเอกสารเป็นดิจิทัลที่มีมาตรฐานความปลอดภัย
3. เปิดโอกาสในการนำข้อมูลไปใช้สร้างมูลค่าเพิ่ม ในบริการต่างๆ เช่น การจัดส่งสินค้า (Arrange Shipment) การสำแดงสินค้า (Declaring Customs) ธุรกิจระหว่างประเทศ (Financing Trade) สร้างความเชื่อมโยงข้ามประเทศ (International Connectivity) ข้อมูลตลาด (Market Insights) การเตรียมเอกสารคำขอ (Permit Preparation) การรายงานและการชำระเงิน (Reports And Payment) การหาลูกค้า (Sourcing Customer) การติดตามสินค้า (Tracking Shipment)

แผนภาพที่ 3-6 การเปลี่ยนแปลงไปสู่ Singapore National Trade Platform (NTP)



- NTP บูรณาการบริการ TradeNet และ TradeXChange ไว้ในแพลตฟอร์มเดียวกัน
- เป็นแพลตฟอร์มการแลกเปลี่ยนเอกสารที่เกี่ยวข้องกับการนำเข้าส่งออกและการแปลงเอกสารเป็นดิจิทัลที่มีมาตรฐานความปลอดภัย
- เปิดโอกาสในการนำข้อมูลไปใช้สร้างมูลค่าเพิ่ม ในบริการต่างๆ เช่น
 - การจัดส่งสินค้า (Arrange Shipment)
 - การสำแดงสินค้า (Declaring Customs)
 - ธุรกิจระหว่างประเทศ (Financing Trade)
 - สร้างความเชื่อมโยงข้ามประเทศ (International Connectivity)
 - ข้อมูลตลาด (Market Insights)
 - การเตรียมเอกสารค้าขอ (Permit Preparation)
 - การรายงานและการชำระเงิน (Reports And Payment)
 - การหาลูกค้า (Sourcing Customer)
 - การติดตามสินค้า (Tracking Shipment)

จากกรณีศึกษาประเทศสิงคโปร์ สารระสำคัญที่ประเทศไทยควรนำมาเรียนรู้ คือ การตั้งเป้าหมายการให้บริการ กล่าวคือ ในการพัฒนาระบบการอำนวยความสะดวกทางการค้า ประเทศไทยควรกำหนดตัวชี้วัดหรือมาตรฐานอ้างอิงที่ชัดเจน เช่น จำนวนเอกสารที่ใช้ในกระบวนการทั้งหมด จำนวนหน่วยงานที่ต้องติดต่อ รูปแบบการชำระเงินที่ยอมรับได้ รวมถึงค่าใช้จ่าย และเวลาที่ใช้ในการประมวลคำขอต่างๆ โดยควรประเมินสถานะในปัจจุบัน เปรียบเทียบเป้าหมายที่ควรจะเป็น และกรอบเวลาที่เหมาะสมเพื่อการดำเนินงานต่างๆ ที่จำเป็น

การอำนวยความสะดวกทางการค้าของไทยและสิงคโปร์ในมุมมองขององค์การระหว่างประเทศ

ในส่วนนี้ จะเป็นการศึกษาดัชนีตัวชี้วัดที่ประเมินศักยภาพด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าขององค์การระหว่างประเทศหลายแห่ง ได้แก่ 1) OECD Trade Facilitation Indicators 2) WEF Global Enabling Trade Report 3) World Bank Doing Business Trade Across Border โดยมีรายละเอียดดังนี้

1. OECD Trade Facilitation Indicator (2558)

OECD Trade Facilitation Indicator (OECD TFI) เป็นดัชนีวัดขีดความสามารถด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้า ในมิติของพิธีการศุลกากรและมาตรการทางการค้า (Customs and Regulatory Trade Procedures) โดยพิจารณาจากองค์ประกอบ 11 มิติย่อย ดังต่อไปนี้

1.1 การให้คำวินิจฉัยล่วงหน้า (Advance Ruling) คือ การให้ข้อมูลล่วงหน้าเพื่อขอข้อมูลเกี่ยวกับวิธีการจัดจำแนกสินค้า (Classification) ที่มา วิธีการประเมินมูลค่า และขั้นตอนการประมวลสินค้าบางประเภท

1.2 การอุทธรณ์ (Appeal Procedures) คือ กระบวนการ วิธีการ และความเป็นไปได้ในการขออุทธรณ์จากหน่วยงานที่รับผิดชอบ

1.3 ความร่วมมือกับต่างประเทศ (Co-operation – External) คือ ความร่วมมือกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในประเทศอื่นๆ การแลกเปลี่ยนข้อมูลระหว่างกัน ซึ่งทำให้กระบวนการนำเข้าส่งออกมีความราบรื่นมากยิ่งขึ้น

1.4 ความร่วมมือกับในประเทศ (Co-operation – Internal) คือ ความร่วมมือกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในประเทศ การแลกเปลี่ยนข้อมูลระหว่างกัน การแยกส่วนงานอย่างมีประสิทธิภาพ และมีความเหมาะสม ซึ่งทำให้กระบวนการนำเข้าส่งออกมีความราบรื่นมากยิ่งขึ้น

1.5 ค่าธรรมเนียม (Fees and Charges) คือ ความเหมาะสม ความเป็นธรรม และความเท่าเทียมในการกำหนดค่าธรรมเนียม

1.6 การใช้งานระบบอัตโนมัติ (Formalities – Automation) คือ ความพร้อมของระบบการแลกเปลี่ยนข้อมูลทางอิเล็กทรอนิกส์ การให้บริการอิเล็กทรอนิกส์เพื่อการเคลื่อนย้ายสินค้าข้ามแดน และการบริหารจัดการความเสี่ยง

1.7 เอกสาร (Formalities – Documents) คือ การลดจำนวนเอกสาร ใช้ฟอร์มเอกสารที่อ่านง่ายและขอข้อมูลเท่าที่จำเป็น รูปแบบการขอและให้ข้อมูลเป็นไปตามมาตรฐานสากล และมีระบบการรองรับสำเนา

1.8 ขั้นตอน (Formalities – Procedures) คือ การทำให้กระบวนการเคลื่อนย้ายสินค้าข้ามแดนมีประสิทธิภาพและรวดเร็ว มีระบบการเชื่อมโยงข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ ณ จุดเดียว (Single Window) มีการตรวจหลังปล่อย (Post-Clearance Audits) และมีบริการเกี่ยวกับการเคลื่อนย้ายสินค้า (Authorized Economic Operator)











1.9 ธรรมาภิบาลและความเป็นกลาง (Governance and Impartiality) คือ โครงสร้างและบทบาทหน้าที่ของหน่วยงานศุลกากร การตรวจสอบได้ และมาตรฐานทางจริยธรรม

1.10 การให้ข้อมูล (Information Availability) คือ ความสะดวกในการเข้าถึงข้อมูลทั้งผ่านอินเทอร์เน็ตและจุดรับเอกสาร

1.11 ความมีส่วนร่วมของผู้ที่เกี่ยวข้อง (Involvement of the Trade Community) คือ หน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้องมีความเปิดกว้าง พร้อมรับฟังความคิดเห็นของจากหน่วยงานภาครัฐอื่นๆ และบริษัทผู้นำเข้าส่งออกสินค้า รวมถึงผู้ให้บริการที่เกี่ยวข้อง

สำหรับการให้คะแนน เกณฑ์ของดัชนี OECD FTI เป็นการให้คะแนนเต็ม 2 คะแนน เช่นเดียวกับคะแนนของทุกมิตีย่อย หากเปรียบเทียบกับประเทศอื่นๆ ในประชาคมอาเซียน พบว่า ประเทศไทยได้รับคะแนนสูงเป็นอันดับ 2 (1.38 คะแนน) รองจากสิงคโปร์ (1.75 คะแนน) ในอันดับที่ 1 และมีคะแนนสูงกว่า เวียดนาม มาเลเซีย และบรูไน ที่คะแนน 1.36 1.27 และ 1.19 คะแนน ตามลำดับ เมื่อพิจารณาลงไปในมิตีย่อย ความสามารถด้านเอกสาร (Formalities – Documents) เป็นมิติที่ประเทศไทยได้คะแนนสูงสุด ที่ 1.75 คะแนน รองลงมาเป็นการใช้งานระบบอัตโนมัติ (Formalities – Automation) และด้านการอุทธรณ์ (Appeal Procedures) ที่ 1.73 และ 1.67 คะแนน ตามลำดับ ทั้งนี้ มิติที่ได้คะแนนน้อยที่สุด คือ ความร่วมมือกับในประเทศ (Co-operation – Internal) โดยได้ 0.6 คะแนน โดยข้อมูลที่น่าเสนอนี้ได้รับการสรุปไว้ในแผนภาพที่ 3-7

แผนภาพที่ 3-7 คะแนนดัชนี OECD Trade Facilitation Indicators











คะแนนดัชนี Trade Facilitation Index ของประเทศสมาชิกอาเซียน												
	Average	Information availability	Involvement of the trade community	Advance rulings	Appeal procedures	Fees and charges	Formalities - documents	Formalities - automation	Formalities - procedures	Internal border agency co-operation	External border agency co-operation	Governance and impartiality
 สิงคโปร์	1.75	1.90	1.88	2.00	1.67	1.71	1.89	2.00	1.79	1.55	0.91	2.00
 ไทย	1.38	1.30	1.57	1.43	1.67	1.31	1.75	1.73	1.46	0.60	1.00	1.33
 เวียดนาม	1.36	1.62	1.29	1.88	1.33	1.69	1.11	1.38	1.44	1.00	0.70	1.56
 มาเลเซีย	1.27	1.25	1.25	1.71	1.33	1.50	1.63	1.00	1.33	0.73	0.70	1.56
 บรูไน	1.19	1.15	0.63	0.73	0.83	1.93	1.50	1.62	1.21	1.18	1.09	1.22
 อินโดนีเซีย	1.13	1.43	0.88	1.40	1.00	1.23	1.13	0.62	1.33	1.00	0.82	1.56
 ฟิลิปปินส์	1.03	1.05	1.25	0.50	1.11	1.36	1.00	1.00	0.97	1.00	0.78	1.33
 กัมพูชา	0.92	1.00	1.00	1.71	0.88	1.08	0.63	0.60	1.16	0.64	0.64	0.75
 สปป. ลาว	0.70	1.19	0.67	0.00	0.70	0.75	0.22	0.25	0.89	0.91	0.82	1.25
 เมียนมา	0.53	0.70	0.43	0.00	0.13	1.00	0.44	0.40	0.52	0.67	0.60	1.00

หมายเหตุ: กลุ่มตัวอย่างทั้งหมด 163 ประเทศ
ที่มา: OECD

หากเปรียบเทียบในระดับโลก ประเทศไทยได้รับการจัดอยู่ในอันดับที่ 52 และหากพิจารณาลงในมิติย่อย พบว่า ในด้านเอกสาร (Formalities – Documents) และการใช้งานระบบอัตโนมัติ (Formalities – Automation) เป็นมิติที่ได้รับการจัดอันดับที่ดีที่สุด หรือในอันดับที่ 26 และ 29 ของโลก ตามลำดับ ส่วนมิติที่ประเทศไทยควรปรับปรุง ได้แก่ ความร่วมมือกับในประเทศ (Co-operation – Internal) และค่าธรรมเนียม (Fees and Charges) โดยถูกจัดอยู่ในอันดับที่ 97 และ 93 ตามลำดับ ดังที่ปรากฏในแผนภาพที่ 3-8

แผนภาพที่ 3-8 อันดับดัชนี OECD Trade Facilitation Indicators

อันดับดัชนี Trade Facilitation Index ของประเทศสมาชิกอาเซียน

	Average	Information availability	Involvement of the trade community	Advance rulings	Appeal procedures	Fees and charges	Formalities – documents	Formalities – automation	Formalities – procedures	Internal border agency co-operation	External border agency co-operation	Governance and impartiality
 สิงคโปร์	8	5	7	1	16	40	4	1	3	10	51	1
 ไทย	52	60	42	58	16	93	26	29	43	97	47	76
 เวียดนาม	53	30	75	16	65	42	79	54	50	41	82	58
 มาเลเซีย	60	69	87	30	65	75	42	78	55	77	82	58
 บรูไน	69	78	142	107	119	5	51	39	75	32	44	85
 อินโดนีเซีย	76	50	119	62	102	103	72	108	55	41	63	58
 ฟิลิปปินส์	86	97	87	118	95	89	82	78	94	41	73	76
 กัมพูชา	98	100	105	30	115	120	117	113	80	91	86	118
 สปป. ลาว	121	76	137	140	125	155	159	147	108	55	63	83
 เมียนมา	142	133	153	140	155	122	140	130	150	88	92	98

หมายเหตุ: กลุ่มตัวอย่างทั้งหมด 163 ประเทศ
ที่มา: OECD

ต่อมา หากเปรียบเทียบคะแนนของไทยกับโลก อาเซียน และกลุ่มประเทศในกลุ่ม OECD โดยเฉลี่ยแล้ว พบว่า มีหลายมิติที่จัดได้ว่าประเทศไทยมีศักยภาพที่ดีในระดับหนึ่ง ซึ่งรวมถึง มิติการอุทธรณ์ (Appeal Procedures) เอกสาร (Formalities – Documents) และการใช้งานระบบอัตโนมัติ (Formalities – Automation) ซึ่งเป็นมิติที่ประเทศไทยได้คะแนนใกล้เคียงหรือสูงกว่าค่าเฉลี่ยคะแนนในมิติเดียวกันของกลุ่มประเทศ OECD ซึ่งเป็นกลุ่มประเทศที่มีรายได้และพัฒนาการทางเศรษฐกิจสูงดังที่ปรากฏในแผนภาพที่ 3-9

แผนภาพที่ 3-9 คะแนนดัชนี OECD Trade Facilitation Indicators
ของประเทศไทย โลก อาเซียน และกลุ่มประเทศ OECD

คะแนนเฉลี่ยดัชนี OECD Trade Facilitation Index ของไทย ค่าเฉลี่ยทั่วโลก อาเซียน และประเทศกลุ่ม OECD

	Information availability	Involvement of the trade community	Advance rulings	Appeal procedures	Fees and charges	Formalities - documents	Formalities - automation	Formalities - procedures	Internal border agency co-operation	External border agency co-operation	Governance and impartiality	Average
ไทย	1.30	1.57	1.43	1.67	1.31	1.75	1.73	1.46	0.60	1.00	1.33	15.15
เฉลี่ยโลก	1.13	1.21	1.03	1.13	1.38	1.10	1.02	1.11	0.76	0.79	1.17	11.85
เฉลี่ยอาเซียน	1.26	1.08	1.14	1.06	1.36	1.13	1.06	1.21	0.93	0.81	1.36	12.39
เฉลี่ย OECD	1.67	1.71	1.68	1.61	1.82	1.74	1.74	1.62	1.34	1.54	1.91	18.39

หมายเหตุ: กลุ่มตัวอย่างทั้งหมด 163 ประเทศ
ที่มา: OECD

2. WEF Global Enabling Trade Report (2559)

ดัชนี WEF Global Enabling Trade Report เป็นตัวชี้วัดความเปิดกว้างของตลาดและต่อการค้าขายระหว่างประเทศ ทั้งในมิติของการนำเข้าและการส่งออก กล่าวคือ คะแนนของประเทศที่ทำการศึกษาระยะสะท้อนถึงความเปิดกว้างของตลาดต่อผู้ประกอบการต่างชาติที่จะนำสินค้าและวัตถุดิบเข้ามายังประเทศที่ทำการศึกษา และอุปสรรคทางการค้าที่ผู้ประกอบการในประเทศจะพบเจอเมื่อเคลื่อนย้ายสินค้าไปยังต่างประเทศ โดยจะแบ่งประเด็นที่ได้รับการพิจารณาออกเป็น 4 ส่วน ดังต่อไปนี้

2.1 ดัชนีย่อยที่ 1 การเข้าตลาด (Market Access) หรืออุปสรรคทางการค้า เช่น อัตราอากรนำเข้า หรือความซับซ้อนของโครงสร้างอากรนำเข้าของประเทศที่ทำการศึกษา ซึ่งจะสะท้อนถึงอุปสรรคที่ผู้ประกอบการต่างชาติประสบในการนำเข้าสินค้ามายังประเทศที่ทำการศึกษา รวมถึงพิจารณาอัตราอากรนำเข้าของประเทศอื่นๆ ที่เป็นคู่แข่ง เพื่อศึกษาอุปสรรคที่ผู้ประกอบการในประเทศต้องประสบเมื่อส่งออกสินค้าไปยังต่างประเทศ

2.2 ดัชนีย่อยที่ 2 การบริหารจัดการพรมแดน (Border Administration) คือ ประสิทธิภาพและความโปร่งใสของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการเคลื่อนย้ายสินค้าข้ามพรมแดน (Border

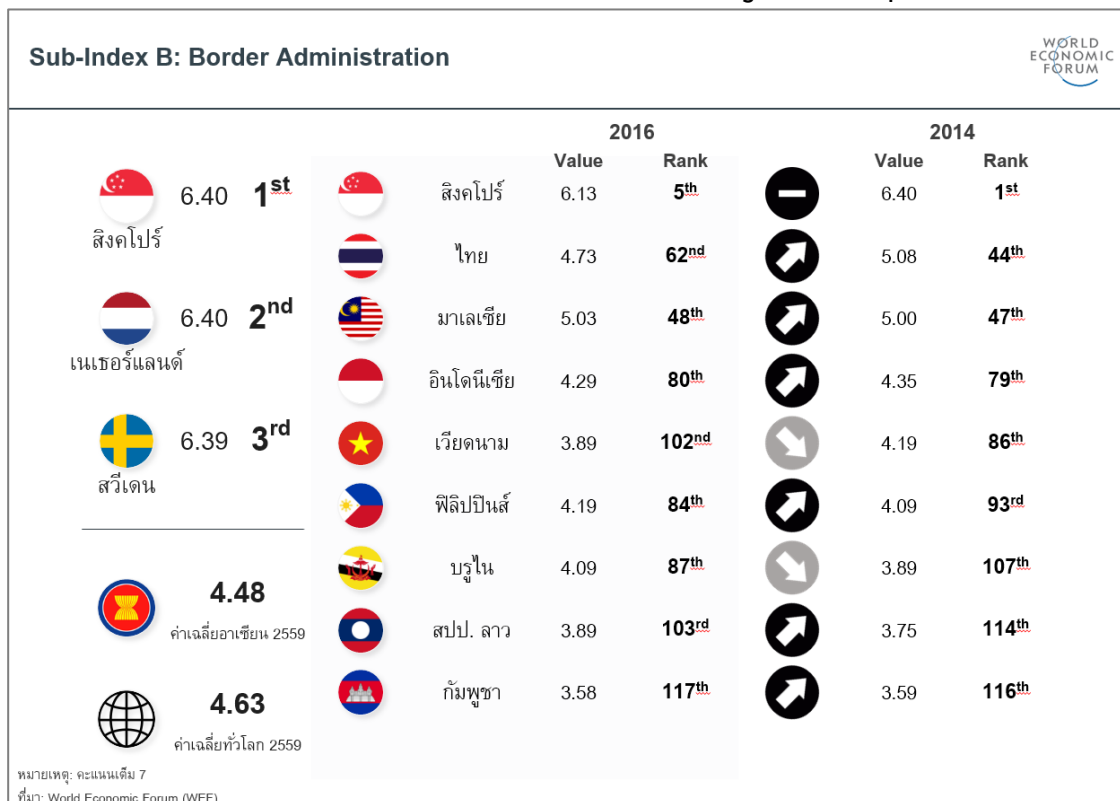
Administration) ประเภทบริการที่มี ระยะเวลาที่ใช้ ต้นทุนค่าธรรมเนียมที่จัดเก็บ และปริมาณเอกสาร ทั้งหมดที่ใช้ในขั้นตอน รวมถึงความพร้อมของการให้ข้อมูลอีกด้วย

2.3 ดัชนีย่อยที่ 3 โครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure) ทั้งในด้านคมนาคม การสื่อสาร และบริการของภาคเอกชนที่เกี่ยวข้องกับการขนส่ง

2.4 ดัชนีย่อยที่ 4 สภาพแวดล้อมทางธุรกิจ (Operating Environment) เช่น การคุ้มครองทรัพย์สินทางปัญญา ความเป็นกลางของสถาบันสาธารณะ การบังคับใช้กฎหมายและสัญญา ความพร้อมของระบบการเงิน ความเปิดกว้างต่อการลงทุนจากต่างประเทศ ฯลฯ ซึ่งปัจจัยนี้ล้วนส่งผลต่อ กิจกรรมทางเศรษฐกิจโดยรวมของประเทศโดยทั้งสิ้น

ตามที่ได้กล่าวไว้ในวัตถุประสงค์การดำเนินโครงการ การศึกษาในครั้งนี้จะมุ่งเน้นไปที่ ด้านศุลกากร ดังนั้น จะนำเสนอเฉพาะคะแนนและอันดับของดัชนีย่อยที่ 2 เท่านั้น โดยพบว่า หากเปรียบเทียบกับประเทศสมาชิกอาเซียนประเทศอื่นๆ ไทยถูกจัดอยู่ในอันดับที่ 2 รองจากสิงคโปร์เพียง ประเทศเดียว และหากพิจารณาในระดับโลก พบว่า ประเทศไทยถูกจัดอยู่ในอันดับที่ 62 นอกจากนี้ ประเทศไทยยังมิได้รับการประเมินคะแนนสูงกว่าค่าเฉลี่ยของโลกและอาเซียน ดังแผนภาพที่ 3-10

แผนภาพที่ 3-10 คะแนนดัชนี Global Enabling Trade Report



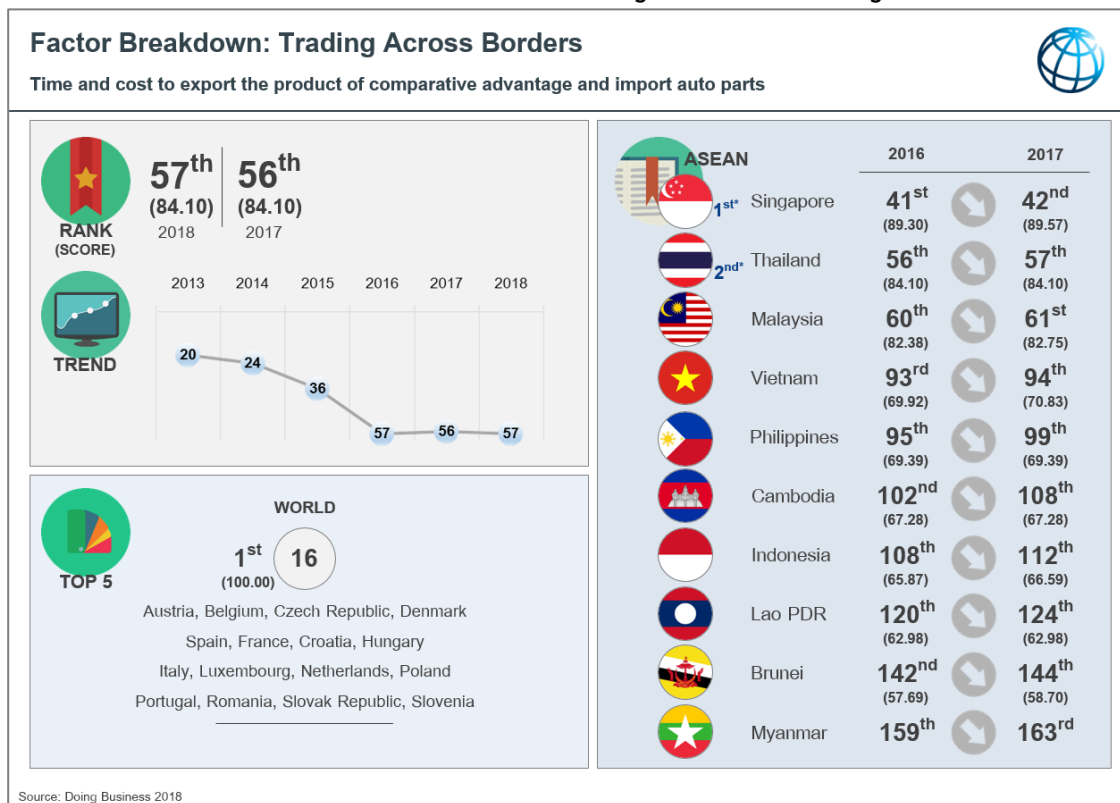
3. World Bank Doing Business Trading Across Border (2560)

ดัชนี Doing Business ของ World Bank เป็นตัวชี้วัดการอำนวยความสะดวกทางการดำเนินธุรกิจ (Ease of Doing Business) ที่ได้รับการยอมรับในระดับสากล ดัชนีนี้ได้รับการจัดทำขึ้นผ่าน

การศึกษาและประมวลข้อมูลปฐมภูมิที่ได้จากการสำรวจ แต่ละมิตีย่อยสะท้อนถึงความสะดวกในการดำเนินกิจกรรมทางธุรกิจแต่ละประเภท ทั้งการจดทะเบียนธุรกิจ การขออนุญาตใบก่อสร้าง การจดทะเบียนอสังหาริมทรัพย์ การฟ้องล้มละลาย ฯลฯ ทั้งนี้ คะแนนของมิติการค้าข้ามแดน (Trading Across Borders) ถูกจัดทำขึ้นด้วยข้อมูลเกี่ยวกับความเร็วและมูลค่าต้นทุนที่ใช้ในกระบวนการนำเข้าส่งออกสินค้า จึงอาจเป็นเครื่องบ่งชี้ประสิทธิภาพการอำนวยความสะดวกทางการค้าที่ดีประการหนึ่ง

ในปี 2561 ประเทศไทยจัดอยู่ในอันดับสองของอาเซียน หรืออันดับที่ 56 ของโลก เป็นรองเพียงประเทศสิงคโปร์ ที่ถูกจัดอยู่ในอันดับที่ 41 ของโลก หรืออาจกล่าวได้ว่า ต้นทุนและเวลาที่ใช้ในการนำเข้าส่งออกสินค้าของประเทศไทยต่ำสุดเป็นอันดับ 2 ของอาเซียน ดังที่ปรากฏในแผนภาพที่ 3-11

แผนภาพที่ 3-11 คะแนนดัชนี World Bank Doing Business Trading Across Border



การวิเคราะห์ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการอำนวยความสะดวกทางการค้าในประเทศไทย

รายงานของ United Nations Economic Commission for Europe (2015) ระบุว่า การพิจารณาความคิดเห็นของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียเป็นองค์ประกอบสำคัญของกระบวนการพัฒนาระบบการอำนวยความสะดวกทางการค้าที่มีประสิทธิภาพ โดยการระบุกลุ่มผู้มีส่วนเกี่ยวข้องอาจทำได้ 2 วิธี ได้แก่

1. พิจารณาจากลำดับชั้นในห่วงโซ่อุปทาน หรือ 2. พิจารณาตามบทบาทที่เกี่ยวข้องกับการเคลื่อนย้ายสินค้าระหว่างประเทศ โดยแต่ละวิธีมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

1. การพิจารณาจากลำดับชั้นในห่วงโซ่อุปทาน

ห่วงโซ่อุปทานการเคลื่อนย้ายสินค้านานาชาติอาจแบ่งออกได้ 4 ส่วน ได้แก่ กลุ่มลูกค้า ซัพพลายเออร์ ตัวกลาง (ผู้ให้บริการที่เกี่ยวข้อง) และหน่วยงานกำกับดูแล

1.1 กลุ่มลูกค้า ได้แก่ ผู้ซื้อสินค้า ผู้นำเข้าสินค้า ผู้รับของ หรือผู้ชำระค่าสินค้า โดยจะสังเกตว่า ลูกค้าที่กล่าวถึงในที่นี้ไม่ได้หมายถึงผู้บริโภคเท่านั้น แต่ยังรวมถึงผู้นำเข้ามายังหรือขายส่งอีกด้วย

1.2 ซัพพลายเออร์ ได้แก่ ผู้ขาย ผู้ส่งออก ผู้ส่งของ และผู้รับชำระเงิน

1.3 ตัวกลาง ได้แก่ ธุรกิจบริการที่เกี่ยวข้อง เช่น บริการขนส่ง ธนาคาร ประกันภัย ตัวแทนผู้ดำเนินการ ฯลฯ

1.4 ผู้กำกับดูแล ได้แก่ หน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้อง ศุลกากร หน่วยงานผู้กำหนดมาตรฐาน สถานกงสุล ผู้กำกับดูแลท่าเรือและท่าอากาศยาน รวมถึงหอการค้าและตัวแทนผู้ประกอบการ

2. การพิจารณาตามบทบาทหน้าที่

หากพิจารณาในเชิงของบทบาทหน้าที่ อาจจำแนกผู้มีส่วนได้ส่วนเสียออกเป็น 6 กลุ่ม ได้แก่ ผู้ผลิตสินค้า ตัวแทนผู้นำเข้าส่งออกและบริษัทขนส่ง ผู้ให้บริการท่าเรือและสนามบิน ธนาคารและผู้ให้บริการประกัน ตัวแทนและผู้ดำเนินการแทน และหน่วยงานผู้กำกับดูแล

2.1 ผู้ผลิตสินค้า เช่น บริษัทผู้ผลิต ผู้ค้าขาย และผู้ขายสินค้า

2.2 ตัวแทนและบริษัทขนส่ง เช่น ผู้ให้บริการด้านการเคลื่อนย้ายสินค้า และตัวแทนของผู้ส่งสินค้า

2.3 ผู้ให้บริการท่าเรือและสนามบิน เช่น การท่าอากาศยาน และการท่าเรือ

2.4 ธนาคารและผู้ให้บริการประกัน เช่น ผู้ให้บริการที่เกี่ยวข้องกับการชำระค่าสินค้า ค่าอากร และภาษี รวมถึงผู้ให้บริการประกัน

2.5 ผู้ให้บริการอื่นๆ เช่น โบรกเกอร์ศุลกากร (Customs Broker) และผู้ให้บริการด้านพิธีศุลกากร (Single Window Broker)

2.6 หน่วยงานภาครัฐและผู้กำกับดูแล เช่น ศุลกากร และผู้กำกับดูแลสินค้าควบคุม

กลุ่มบุคคลที่ควรได้รับการพิจารณา เป็นดังที่ปรากฏในแผนภาพที่ 3-12

แผนภาพที่ 3-12 กรอบแนวทางการจำแนกกลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย

ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในระบบการอำนวยความสะดวกทางการค้า

ห่วงโซ่อุปทานการเคลื่อนย้ายสินค้าระหว่างประเทศ

ลูกค้า (Customers)	ซัพพลายเออร์ (Supplier)	ตัวกลาง (Intermediary)	ผู้กำกับดูแล (Authority)
<ul style="list-style-type: none"> • ผู้ซื้อ • ผู้นำเข้า • ผู้รับของ • ผู้ชำระสินค้า 	<ul style="list-style-type: none"> • ผู้ขาย • ผู้ส่งออก • ผู้ส่งของ • ผู้รับชำระเงิน 	<ul style="list-style-type: none"> • ผู้ให้บริการขนส่ง • ตัวแทนของผู้ส่งสินค้า • ธนาคาร • ผู้ให้บริการประกันภัย • ตัวแทนศุลกากร • โบรกเกอร์ • ตัวแทนผู้ดำเนินการ 	<ul style="list-style-type: none"> • ศุลกากร • ผู้กำกับดูแลรายสินค้า • ผู้กำหนดมาตรฐาน • กองศุล • การท่าเรือ • หอการค้า / ตัวแทนผู้ประกอบการ

จำแนกตามบทบาทหน้าที่



ผู้ผลิต

บริษัทผู้ผลิต ผู้ค้าขาย ผู้ขายส่งสินค้า



ตัวแทนและบริษัทขนส่ง

บริษัทผู้ให้บริการด้านการเคลื่อนย้ายสินค้า และตัวแทนของผู้ส่งสินค้า (Freight Forwarders)



ผู้ให้บริการท่าเรือ / สนามบิน

ฝ่ายที่เกี่ยวข้องกับการขนส่ง เช่น ตัวแทนท่าเรือ/ สนามบิน ผู้ให้บริการยกสินค้าและโกดัง



ธนาคารและบริษัทประกัน

ผู้ให้บริการที่เกี่ยวข้องกับการชำระค่าสินค้า ค่าอากร และภาษี ผู้ให้บริการประกันสินค้า ยานยนต์ และการค้าประกัน



ผู้ให้บริการอื่นๆ

โบรกเกอร์ศุลกากร (Customs Broker) ผู้ให้บริการด้านพิธีศุลกากร (Single Window Operators) ฯลฯ



หน่วยงานรัฐ / ผู้กำกับดูแล

หน่วยงานศุลกากร และหน่วยงานภาครัฐที่กำกับดูแลสินค้าควบคุม

ที่มา: "Stakeholders," Trade Facilitation Implementation Guide (United Nations Economic Commission for Europe, 2012)

สำหรับประเทศไทย หน่วยงานภาครัฐหรือรัฐวิสาหกิจที่เกี่ยวข้องกับกระบวนการเคลื่อนย้ายสินค้าระหว่างประเทศ สามารถจำแนกออกได้เป็น 4 กลุ่ม ได้แก่ 1. กรมศุลกากร 2. หน่วยงานผู้รับผิดชอบพื้นที่ควบคุมศุลกากร 3. หน่วยงานผู้ให้บริการที่เกี่ยวข้องกับเอกสารเคลื่อนย้ายสินค้า และ 4. หน่วยงานผู้รับผิดชอบสินค้าควบคุม ดังที่นำเสนอในแผนภาพที่ 3-13

แผนภาพที่ 3-13 หน่วยงานภาครัฐและรัฐวิสาหกิจ
ที่เกี่ยวข้องกับการอำนวยความสะดวกทางการค้าในประเทศไทย



กรณีศึกษาการดำเนินงาน Single Window ของประเทศไทย

แนวคิดการจัดทำระบบการเชื่อมโยงข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ ณ จุดเดียว (National Single Window) ของประเทศไทย เริ่มต้นขึ้นในปี 2541 เมื่อกรมศุลกากรเปลี่ยนระบบการส่งเอกสารเป็นระบบอิเล็กทรอนิกส์ หรือที่เรียกว่า Electronic Data Exchange (EDI) เพื่อส่งผ่านเอกสารใบขนสินค้าขาเข้าและขาออก ต่อมาในปี 2551 ระบบนี้ได้รับการพัฒนาต่อกลายเป็นระบบ e-Customs โดยจุดเด่นของระบบนี้ คือ ความสามารถในการใช้งานบนเว็บไซต์ มีการใช้งานเทคโนโลยี Public Key Infrastructure (PKI) ซึ่งทำให้ระบบมีความปลอดภัยมากยิ่งขึ้น และอนุญาตให้ลงลายมือชื่อแบบอิเล็กทรอนิกส์ได้ โดยพัฒนาการทั้งหมดเหล่านี้ล้วนมีผลให้ความสามารถในการอำนวยความสะดวกทางการค้าของไทยปรับตัวไปในทิศทางที่ดียิ่งขึ้น อย่างไรก็ตาม ระบบเหล่านี้ยังขาดการเชื่อมโยงกับหน่วยงานภาครัฐอื่นๆ ที่มีความเชี่ยวชาญรายสินค้า กล่าวคือ เป็นผู้กำกับดูแลสินค้าควบคุม ทำให้ระบบเหล่านี้ยังไม่ีประสิทธิภาพสูงสุด

ต่อมา แนวคิดการจัดทำ National Single Window (NSW) ของไทยมีทิศทางที่ชัดเจนมากยิ่งขึ้น ประมวลผลต่อจากคำแนะนำขององค์การศุลกากรโลก โดยมีเนื้อความดังต่อไปนี้

1. มีการเชื่อมโยงบูรณาการข้อมูลระหว่างหน่วยงานภาครัฐ (G2G) ที่เกี่ยวข้องกับการนำเข้า การส่งออก การออกใบอนุญาตและใบรับรองต่างๆ และเชื่อมโยงต่อไปยังภาคเอกชน รวมถึงเชื่อมโยงระหว่างเอกชนด้วยกัน
2. ทำให้ระบบ NSW กลายเป็นศูนย์กลางการเชื่อมโยงข้อมูลกับ Electronic Window อื่นๆ ที่มีอยู่แล้ว
3. สร้างระบบ NSW ให้มีความสามารถในการเชื่อมต่อกับระบบเดียวกันของประเทศอื่นๆ ในประชาคมอาเซียน และเอเปค
4. สร้างความสามารถในการทำงานร่วมกัน (Interoperability) ระหว่างหน่วยงานต่างๆ โดยให้มีมาตรฐานเดียวกันและสามารถสื่อสารระหว่างกันได้
5. กระตุ้นให้มีการใช้งาน NSW เพื่อการสื่อสารระหว่างหน่วยงาน แทนการสื่อสารระหว่างบุคคล
6. พัฒนาระบบ NSW ให้มีมาตรฐานความปลอดภัยระดับสากล เพื่อรักษาความมั่นคงของข้อมูลของหน่วยงานภาครัฐและธุรกิจ และมีกลไกการตรวจสอบ
7. ปรับปรุงกฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้อง เพื่อรองรับกระบวนการเคลื่อนย้ายสินค้าแบบไร้กระดาษ

ดังที่กล่าวไปในตอนต้น องค์ประกอบของ NSW ที่มีผลต่อประสิทธิภาพการให้บริการเคลื่อนย้ายสินค้าระหว่างประเทศมากที่สุด คือ ความสามารถในการเชื่อมโยงฐานข้อมูลระหว่างกรมศุลกากรกับหน่วยงานภาครัฐต่างๆ ซึ่งจะทำให้การขออนุญาตรายสินค้าเป็นไปได้อย่างรวดเร็ว ในครั้งนี้ กรมศุลกากรได้ร่วมมือกับหน่วยงานภาครัฐต่างๆ นับตั้งแต่ปี 2551 และการดำเนินงานได้สิ้นสุดลงในปี 2554 เมื่อได้มีการเชื่อมโยงฐานข้อมูลกับสภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย ที่เป็นผู้พัฒนาระบบใบรับรองแหล่งกำเนิดสินค้าอิเล็กทรอนิกส์

ปัจจุบัน ระบบ NSW ของประเทศไทย มีการเชื่อมโยงฐานข้อมูลระหว่างกรมศุลกากรกับหน่วยงานรัฐทั้งหมด 33 แห่ง ซึ่งรวมถึงหน่วยงานผู้รับผิดชอบสินค้าควบคุม การท่าเรือแห่งประเทศไทย และสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย และหน่วยงานภาคเอกชนที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย รวมถึงผู้นำเข้าส่งออกสินค้าและตัวแทน บริษัทเรือ และสายการบิน โดยมีการทำธุรกรรมผ่าน NSW ถึง 7 ล้านครั้งต่อเดือน (ข้อมูลล่าสุดเดือนตุลาคม 2559)

นอกจากนี้ จากผลการศึกษาของกรมศุลกากร (2559) ระบบ NSW ของประเทศไทยมีส่วนช่วยลดเวลาที่ใช้ในการขออนุญาตนำเข้าส่งออกสินค้าประมาณร้อยละ 55 และลดต้นทุนในการดำเนินการที่เกี่ยวข้องได้ประมาณร้อยละ 70 สำหรับพัฒนาการในระดับประชาคมอาเซียน กรมศุลกากรได้บูรณาการและเชื่อมโยงระบบ NSW ของประเทศไทยเข้ากับบางประเทศอื่นๆ ในกลุ่มอาเซียนแล้ว โดยได้เริ่มมีการทดสอบไปตั้งแต่ปี 2555 เพื่อแลกเปลี่ยนใบขนสินค้าอาเซียน (ACDD) และใบรับรองแหล่งกำเนิดสินค้าอาเซียน (ATIGA Form D) และเมื่อเดือนกรกฎาคม 2555 ฐานข้อมูล Single

Window ของไทยได้มีการเชื่อมต่อกับฐานข้อมูลของอินโดนีเซียและสิงคโปร์แล้ว ส่วนประเทศอื่นๆ กำลังอยู่ระหว่างการจัดทำฐานข้อมูล NSW ของตนเองเพื่อเชื่อมต่อกับฐานข้อมูลกลางของอาเซียน

กรณีศึกษาการบริหารจัดการการขอวีซ่าของบริษัท VFS Global ในอาเซียน

บริษัท VFS Global (บริษัท) เป็นผู้ให้บริการด้านการจัดการพาสปอร์ตและวีซ่าแก่รัฐบาลและคณะผู้แทนทางทูตของประเทศต่างๆ ทั่วโลก ในปี 2544 บริษัทได้ถูกก่อตั้งขึ้นในเมืองมุมไบ ประเทศอินเดีย โดยผู้รับบริการรายแรกคือสถานกงสุลของรัฐบาลสหรัฐอเมริกา บทบาทหลักของบริษัทในกระบวนการขอวีซ่า คือ การรับและประมวลแบบฟอร์มคำขอวีซ่าและพาสปอร์ตของผู้ยื่นคำขอ การจัดทำฐานข้อมูลผู้ยื่นคำขอ การส่งต่อแบบฟอร์มคำขอวีซ่าและเอกสารต่างๆ ให้กับเจ้าหน้าที่ฝ่ายกงสุล การจัดเก็บค่าธรรมเนียม รวมถึงเป็นตัวกลางประสานงานกับผู้ยื่นคำขอ ในกรณีที่เจ้าหน้าที่ฝ่ายกงสุลประสงค์จะรับทราบข้อมูลเพิ่มเติมหรือเพื่อยื่นคำขอการสัมภาษณ์ และการแจ้งผลการยื่นคำขอ

ทั้งนี้ กระบวนการทั้งหมดนี้จะถูกแบ่งแยกส่วนงานอย่างชัดเจน บทบาทของบริษัทจะถูกจำกัดอยู่เฉพาะด้านธุรการ (Administrative Feature) ของกระบวนการยื่นคำขอวีซ่าเท่านั้น โดยเจ้าหน้าที่ฝ่ายกงสุลหรือหน่วยงานของประเทศที่ได้รับคำขอจะยังเป็นผู้มีสิทธิตัดสินผลการให้วีซ่าแต่เพียงฝ่ายเดียว

ในปัจจุบัน บริษัทได้รับการว่าจ้างจากรัฐบาลของ 58 ประเทศ มีศูนย์รับคำขอวีซ่า 2,530 แห่ง ใน 137 ประเทศ และได้มีส่วนประมวลคำขอวีซ่ามาแล้วถึง 160 ล้านครั้ง โดยสหรัฐฯ และสหราชอาณาจักรเป็นผู้รับบริการรายใหญ่ที่สุด เฉพาะในอินเดีย บริษัทมีศูนย์รับคำขอวีซ่าของสองประเทศนี้ทั้งหมด 23 แห่ง อีกทั้งยังมีศูนย์รับคำขอวีซ่าเซนแกนแบบจุดเดียวในนครมุมไบ ประเทศอินเดีย กล่าวคือไม่ว่าจะเดินเข้าประเทศใดในเขตเซนแกน สามารถขอวีซ่าได้ที่จุดเดียวกัน สำหรับในประเทศไทย บริษัทให้บริการกับสถานกงสุลของหลายประเทศ รวมถึง ออสเตรเลีย นิวซีแลนด์ สหราชอาณาจักร และประเทศในกลุ่มเชงเกน (สหภาพยุโรป) อีกหลายประเทศ

นาย Zubin Karkaria ชาวอินเดียผู้เป็นคนก่อตั้งบริษัท VFS Global กล่าวว่า ในอดีตตนทำงานเป็นตัวแทนการท่องเที่ยวในประเทศอินเดีย ได้มีโอกาสเห็นถึงกระแสนิยมการท่องเที่ยวต่างประเทศของชาวอินเดียที่เติบโตคู่ไปกับการขยายตัวทางเศรษฐกิจของประเทศ และได้ข้อสังเกตว่าสถานกงสุลหรือหน่วยงานทางการทูตในอินเดียต้องประสบกับปัญหาปริมาณงานในช่วงฤดูกาลท่องเที่ยว จึงเกิดแนวคิดที่ควรมีบริการที่ช่วยลดภาระของสถานกงสุลหรือหน่วยงานทางการทูตอื่นๆ ที่มีหน้าที่ในการพิจารณาออกวีซ่า โดยให้บริการด้านธุรการ (Administrative Services) ที่ไม่เกี่ยวข้องกับการพิจารณาและให้คำตัดสิน

กรณีศึกษาการจัดทำหนังสือเดินทางของไทยโดยเอกชน

กระทรวงต่างประเทศได้ว่าจ้างบริษัท จันวาณิชย์ จำกัด (บริษัท) ให้ผลิตพาสปอร์ตอิเล็กทรอนิกส์ ให้บริการที่เกี่ยวข้องกับการจัดทำพาสปอร์ต และผลิตแผ่นปะตราวีซ่า (Visa Sticker)

โดยบริษัทเป็นผู้มีความเชี่ยวชาญเกี่ยวกับการทำฐานข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์และความปลอดภัยข้อมูลตัวตน (Identity Information) และมีประสบการณ์การให้บริการกับบริษัทขนาดใหญ่ในหลายอุตสาหกรรม อาทิ ธนาคาร และโรงพยาบาล เป็นต้น

นอกจากนี้ บริษัทยังเป็นผู้ติดตั้งและให้บริการช่องตรวจหนังสือเดินทางอัตโนมัติ (Auto Channel) ที่สนามบินสุวรรณภูมิและสนามบินดอนเมือง โดยข้อมูลของบริษัทได้ระบุไว้ว่า Auto Channel สามารถลดเวลาที่ใช้ในการบันทึกการเข้าออกประเทศไทยได้กว่าครึ่ง ซึ่งเป็นประโยชน์โดยตรงต่อทั้งนักเดินทาง และกองบังคับการตรวจคนเข้าเมือง ทั้งในเชิงการดูแลผู้โดยสารตกค้าง และกำลังคนสามารถไปปฏิบัติหน้าที่อื่นได้

สรุป

การอำนวยความสะดวกทางการค้าเป็นปัจจัยหนึ่งที่มีส่วนช่วยผลักดันความยั่งยืนทางเศรษฐกิจและความสามารถในการแข่งขัน กล่าวคือ กระบวนการเคลื่อนย้ายสินค้าระหว่างประเทศที่มีความรวดเร็วและใช้ต้นทุนต่ำ เป็นปัจจัยหนึ่งที่สำคัญที่ผู้ประกอบการให้ความสำคัญ มีผลต่อปริมาณการค้าขายระหว่างประเทศ และเป็นองค์ประกอบสำคัญต่อการสร้างห่วงโซ่มูลค่าข้ามประเทศ

เมื่อพิจารณาดัชนีชี้วัดที่ประเมินศักยภาพด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าขององค์การระหว่างประเทศ พบว่า จุดแข็งของประเทศไทยอยู่ที่ ความสามารถด้านเอกสาร (Formalities – Documents) การใช้งานระบบอัตโนมัติ (Formalities – Automation) และด้านการอุทธรณ์ (Appeal Procedures) ส่วนจุดอ่อนอยู่ที่ด้านความร่วมมือกับในประเทศ (Cooperation – Internal) และค่าธรรมเนียม (Fee and Charges)

ทั้งนี้ พัฒนาการสำคัญของประเทศไทยในช่วงหลายปีที่ผ่านมา ซึ่งเป็นจุดแข็งของระบบการอำนวยความสะดวกทางการค้าของประเทศไทย คือการพัฒนาการเชื่อมโยงข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ ณ จุดเดียว (National Single Window) ที่ผู้นำเข้าส่งออกสามารถดำเนินการพิธีศุลกากรได้ผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ อย่างไรก็ตาม OECD (2015) ได้ระบุไว้ว่า มิติที่ควรได้รับการพัฒนาปรับปรุงมากที่สุด คือ การสร้างความร่วมมือระหว่างหน่วยงานภาครัฐในประเทศ หรือการเชื่อมโยงหรือส่งต่อข้อมูลจากหน่วยงานผู้ดูแลสินค้าควบคุมโดยตรง ซึ่งจากการศึกษาเพิ่มเติม พบว่า กรมศุลกากรกับหน่วยงานภาครัฐอื่นๆ ได้มีการสร้างระบบเชื่อมโยงฐานข้อมูลระหว่างกันแล้ว อย่างไรก็ตาม อาจยังมีได้ถูกนำมาใช้ประโยชน์เต็มที่

สำหรับการพัฒนาในลำดับต่อไป หรือมิติที่ควรมีการปรับปรุง อาจนำกรณีศึกษาประเทศสิงคโปร์มาเป็นแบบอย่างได้ โดยระบบ National Single Window ของสิงคโปร์ ซึ่งได้มีการพัฒนามาอย่างต่อเนื่องนับแต่ปี 2528 ปัจจุบันได้ถูกต่อยอดเป็นแพลตฟอร์มเปิด (Open Platform) ที่นักพัฒนาซอฟต์แวร์สามารถเข้ามาใช้ข้อมูลเพื่อสร้างบริการที่เกี่ยวข้องกับการค้าขายสินค้าระหว่างประเทศ

นอกจากนี้ จากการศึกษาบริษัท VFS Global และบริษัท จันวาณิชย์ จำกัด สามารถสรุปสาระสำคัญได้ว่า หากหน่วยงานภาครัฐมุ่งหมายที่จะดำเนินการด้านระบบอิเล็กทรอนิกส์ อาจจะไม่

จำเป็นต้องพัฒนาหรือบริหารจัดการงานทั้งหมดด้วยตัวเอง เนื่องจากองค์ความรู้บางส่วนอาจมีใช้ประเด็นที่หน่วยงานภาครัฐนั้นมีความเชี่ยวชาญ อีกทั้งกิจกรรมเหล่านี้ล้วนมีใช้หน้าที่หลักขององค์กร ดังที่ นาย Zubin Karkaria แห่งบริษัท VFS Global ได้กล่าวไว้ว่า หน้าที่ของบริษัท VFS Global คือการช่วยเหลือให้เจ้าหน้าที่ฝ่ายกงสุลของรัฐบาลประเทศผู้รับบริการได้ปฏิบัติงานที่ตนเองถนัดที่สุด ซึ่งคือการให้คำตัดสินคำขอวีซ่า นอกจากนี้ โครงสร้างองค์กรของบริษัทเอกชนที่มีความยืดหยุ่น อาจทำให้การแก้ปัญหาเฉพาะหน้าเป็นไปได้ง่ายขึ้น เช่น การจ้างพนักงานประจำในช่วงที่มีปริมาณงานสูง เป็นต้น ซึ่งอาจเป็นแบบอย่างที่หน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการอำนวยความสะดวกทางการค้าสามารถนำไปใช้เป็นตัวอย่างได้ กล่าวคือว่าจ้างบริษัทเอกชนผู้มีความเชี่ยวชาญ ให้เข้ามาช่วยจัดการบริหารงานธุรการและการส่งผ่านข้อมูล เพื่อให้เจ้าหน้าที่ผู้อำนาจตัดสินใจปฏิบัติงานได้อย่างราบรื่นที่สุด

บทที่ 4

ผลการวิเคราะห์วิธีการ/แนวทางเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพ การอำนวยความสะดวกทางการค้าของไทย

ในบทนี้ เป็นการเสนอแนะแนวทางการปรับปรุงและเพิ่มศักยภาพของการอำนวยความสะดวกทางการค้าของประเทศไทย โดยประเด็นที่ได้รับการวิเคราะห์และนำเสนอข้อมูลเชิงลึกในบทนี้มีดังต่อไปนี้

1. การวิเคราะห์จุดแข็งและจุดที่ควรได้รับการปรับปรุงของไทยด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้า
2. การพัฒนากฎหมาย กฎระเบียบทางการค้าเพื่อสนับสนุน/เพิ่มประสิทธิภาพการอำนวยความสะดวกทางการค้า
3. การศึกษาโครงการความร่วมมือกับภาคเอกชนในการดำเนินการเพิ่มประสิทธิภาพการอำนวยความสะดวกทางการค้า
4. การศึกษาการนำการวิเคราะห์ข้อมูลไปใช้เพื่ออำนวยความสะดวกทางการค้า (Big Data and Analytic for Trade Facilitation)
5. ผลการสัมภาษณ์เชิงลึกผู้เชี่ยวชาญภาครัฐ ภาคเอกชน และนักวิชาการ
6. ข้อเสนอแนะแนวทางการปรับปรุงมาตรการและระบบการอำนวยความสะดวกทางการค้าของประเทศไทย

การวิเคราะห์จุดแข็งและจุดที่ควรได้รับการปรับปรุงการอำนวยความสะดวกทางการค้า

จากการศึกษาผลงานในอดีตของกรมศุลกากร พบว่า การพัฒนาระบบการเชื่อมโยงข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ ณ จุดเดียว (National Single Window) ที่มีการเชื่อมโยงกับฐานข้อมูลกับหน่วยงานภาครัฐทั้งหมด 33 แห่ง ทั้งที่เป็นหน่วยงานผู้กำกับดูแลสินค้าควบคุม และหน่วยงานเอกชนที่เกี่ยวข้อง ได้ดำเนินการเสร็จสิ้นไปแล้วในปี 2554 ซึ่งมีผลให้การอำนวยความสะดวกทางการค้าของประเทศไทยมีประสิทธิภาพขึ้นอย่างเห็นได้ชัด โดยผลการศึกษาของกรมศุลกากรได้บ่งชี้ว่า เวลาที่ใช้ใน

กระบวนการขออนุญาตนำเข้าส่งออกมีความรวดเร็วขึ้น และต้นทุนที่ผู้ประกอบการแบกรับน้อยลง นอกจากนี้ ยังได้มีการเชื่อมต่อด้านข้อมูลกับหน่วยงานศุลกากรของประเทศสมาชิกอาเซียนบางประเทศ และมีแผนที่จะขยายไปยังประเทศอื่นๆ ในอนาคต


ข้อมูลที่น่าเสนอไปสอดคล้องกับการวิเคราะห์ของ OECD (2015) ที่ระบุไว้ว่า การจัดการเอกสารและการใช้งานระบบอัตโนมัติ เป็นมิติที่ประเทศไทยมีการพัฒนาในระดับหนึ่ง ถึงแม้จะได้เสนอว่า ประเทศไทยควรปรับปรุงคุณภาพโครงสร้างสนับสนุนด้านสารสนเทศของระบบการให้บริการให้ดีขึ้นไปอีก โดยข้อสรุปนี้ได้รับการประมวลจากดัชนี Trade Facilitation Index (OECD, 2015) คะแนนที่ไทยได้รับการประเมินในมิติเหล่านี้ใกล้เคียงกับคะแนนเฉลี่ยของประเทศสมาชิกกลุ่ม OECD อย่างไรก็ดี บทวิเคราะห์ฉบับเดียวกันได้ให้ข้อเสนอแนะประเด็นที่ประเทศไทยสามารถปรับปรุงได้ดังต่อไปนี้

1. ควรเพิ่มข้อมูลอัตราค่าธรรมเนียมให้มีความละเอียดมากยิ่งขึ้น และลดค่าธรรมเนียมสำหรับการยื่นคำขอในเวลาทำการปกติ และประชาสัมพันธ์ข้อมูลมากยิ่งขึ้น
2. ให้การยอมรับสำเนา แทนที่เอกสารฉบับจริงมากยิ่งขึ้น และลดจำนวนเอกสารที่ใช้เพื่อการยื่นคำขอ เพื่อลดความซับซ้อนของการจัดเตรียมเอกสาร
3. อนุญาตให้ปล่อยสินค้าก่อนกำหนดอัตราอากรและการชำระอากร และลดขั้นตอนเพื่อช่วยผู้ประกอบการประหยัดต้นทุนและเวลา

ทั้งนี้ มิติที่ประเทศไทยได้รับคะแนนน้อยที่สุดในดัชนี Trade Facilitation Indicator คือ มิติด้านความร่วมมือระหว่างหน่วยงานในประเทศ โดยเชษฐา อินทวิทักษ์ สุเมธ องกิตติกุล และณัฐวุฒิ ลักษณะปัญญากุล (2555) ได้ระบุไว้ว่า ความร่วมมือระหว่างกระทรวงหรือหน่วยงานอื่นๆ นั้น ยังเป็นได้ไม่ดีเท่าที่ควร เนื่องจากกรมศุลกากรมีข้อจำกัดในการเข้าถึงระบบ Government Information Network (GIN) และจากข้อมูลล่าสุดของสำนักงานรัฐบาลอิเล็กทรอนิกส์ (องค์การมหาชน) ในปี 2559 พบว่า กรมศุลกากรมีช่องทางการเชื่อมต่อกับเครือข่าย GIN เพียง 2 ช่องทางเท่านั้น ซึ่งอาจบ่งชี้ได้ว่า การเชื่อมต่อยังไม่มีประสิทธิภาพเพียงพอ ซึ่งเป็นประเด็นที่พัฒนาต่อไปได้ นอกจากนี้ ผู้เขียนยังได้ระบุอีกว่า กระทรวงและหน่วยงานภาครัฐอื่นๆ ต้องให้ความสำคัญกับการลงทุนด้านสารสนเทศและการเชื่อมต่อกับกรมศุลกากรด้วยเช่นกัน เพราะถึงแม้ว่ากรมศุลกากรจะสามารถจัดสรรงบประมาณให้กับหน่วยงานอื่นๆ ได้ในระดับหนึ่ง แต่ก็ไม่เพียงพอต่อความต้องการทั้งหมด และในบางกรณี การพัฒนาและจัดทำระบบสารสนเทศอาจมิใช่ความสามารถหลักขององค์กร ซึ่งทำให้ระบบไม่มีประสิทธิภาพและประสิทธิผลสูงสุด

แผนภาพที่ 4-1 สรุปข้อเสนอแนะของ OECD ต่อการพัฒนาระบบการอำนวยความสะดวกทางการค้าในประเทศไทย

แผนภาพที่ 4-1 ประเด็นที่ได้รับการปรับปรุงของระบบการอำนวยความสะดวกทางการค้าของไทย

มุมมองของ OECD ต่อการอำนวยความสะดวกทางการค้าในไทย					
คำเฉลี่ย	ไทย	โลก	อาเซียน	OECD	
Information Availability	1.30	1.13	1.26	1.67	
Involvement of the Trade Community	1.57	1.21	1.08	1.71	
Advance Rulings	1.43	1.03	1.14	1.68	
Appeal Procedures	1.67	1.13	1.06	1.61	
Fees and Charges	1.31	1.38	1.36	1.82	
Formalities – Documents	1.75	1.10	1.13	1.74	
Formalities – Automation	1.73	1.02	1.06	1.74	
Formalities – Procedures	1.46	1.11	1.21	1.62	
Internal Border Agency Co-operation	0.60	0.76	0.93	1.34	
External Border Agency Co-operation	1.00	0.79	0.81	1.54	
Governance and Impartiality	1.33	1.17	1.36	1.91	
Average	15.15	11.85	12.39	18.39	

ศักยภาพของไทย
สำหรับไทย การปฏิรูประบบการอำนวยความสะดวกทางการค้าไม่มีด้านพิธีการศุลกากร (Formalities) การลดจำนวนเอกสาร การลดความซับซ้อนของกฎระเบียบ การเปลี่ยนมาใช้ระบบอัตโนมัติ การให้ข้อมูลอย่างครบถ้วน (Availability of Information) รวมถึงการสร้างธรรมาภิบาลและความเป็นกลาง (Governance and Impartiality) จะเป็นปัจจัยที่สร้างผลกระทบในเชิงบวกได้มากที่สุด รองลงมาประเด็นของการรับฟังผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย (Involvement of the Trade Community) การลดอัตราค่าธรรมเนียม และการวินิจฉัยล่วงหน้า (Advance Ruling)

ไม่ประเด็นย่อย OECD ในแผนที่ไทยมุ่งเน้นพัฒนาในมิติดังต่อไปนี้

- ค่าธรรมเนียม (Fees and Charges)**
เพิ่มข้อมูลอัตราค่าธรรมเนียมให้มีความละเอียดมากขึ้น และลดค่าธรรมเนียมสำหรับการยื่นคำขอในเวลาทำการปกติ
- เอกสาร (Documents)**
ให้การยอมรับสำเนา และลดจำนวนเอกสารที่ใช้เพื่อการยื่นคำขอ
- การเปลี่ยนเป็นระบบอัตโนมัติ (Automation)**
ปรับปรุงคุณภาพโครงสร้างสนับสนุนด้านสารสนเทศของระบบการให้บริการ
- ขั้นตอน (Procedures)**
อนุญาตให้ปล่อยสินค้าก่อนประเทศอัตราและการชำระอากร และลดขั้นตอนเพื่อช่วยผู้ประกอบการประหยัดต้นทุนและเวลา

ที่มา: Area for Action, Country Profile: Thailand, Trade Facilitation Indicator (OECD, 2015)

อาจสรุปได้ว่า ในด้านการพัฒนาระบบการอำนวยความสะดวกทางการค้า ประเทศไทยได้มีการพัฒนาการมาในทางที่ถูกต้องแล้ว กล่าวคือ กรมศุลกากรได้เห็นความสำคัญและใช้ศักยภาพของเทคโนโลยีสารสนเทศเพื่อการยกระดับการให้บริการ และเพิ่มประสิทธิภาพของกระบวนการนำเข้าส่งออกสินค้า โดยระบบอิเล็กทรอนิกส์ต่างๆ ที่ได้พัฒนาขึ้น ประกอบกับการใช้เอกสารดิจิทัล ทั้งหมดนี้มีผลให้ปริมาณเอกสารที่ใช้ ต้นทุนการดำเนินการ และเวลาที่ใช้ลดลงไป อย่างไรก็ตาม การเชื่อมโยงข้ามหน่วยงานภาครัฐจะเป็นประเด็นสำคัญที่ควรได้รับการปรับปรุง เพื่อให้การส่งต่อข้อมูลเป็นไปอย่างรวดเร็ว ประหยัดเวลา และลดต้นทุนของผู้ประกอบการ

การพัฒนานกฎหมาย กฎระเบียบทางการค้าเพื่อสนับสนุน เพิ่มประสิทธิภาพการอำนวยความสะดวกทางการค้า

เนื่องจากประเทศไทยมีพันธกรณีจากการเข้าร่วมความตกลงว่าด้วยการอำนวยความสะดวกทางการค้าขององค์การการค้าโลก ที่มีผลบังคับใช้เมื่อวันที่ 22 กุมภาพันธ์ 2560 ซึ่งไทยจะต้องปรับมาตรการทางการค้าต่าง ๆ ให้อำนวยความสะดวกทางการค้ามากขึ้น โดยมาตรการที่สามารถดำเนินการได้

ทันทีในวันที่มีความตกลงมีผลบังคับใช้ เช่น การเปิดโอกาสให้ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียมีช่องทางในการแสดงความเห็น การสร้างวินัยในการจัดเก็บค่าธรรมเนียมพิธีการทางศุลกากร การส่งเสริมให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องใช้เครื่องมือทางอิเล็กทรอนิกส์ในพิธีการนำเข้า/ส่งออกและผ่านแดน และการมีมาตรการส่งเสริมความรวดเร็วในกระบวนการตรวจปล่อยสินค้า

ส่วนมาตรการที่ไทยขอระยะเวลาการปรับตัว 2 ปี เช่น การจัดทำกลไกรองรับการประมวลผลเอกสารล่วงหน้าก่อนที่สินค้าผ่านแดนจะมาถึง โดยจะทำให้ผู้ประกอบการสามารถยื่นเอกสารประกอบการขนส่งต่างๆ ผ่านกระบวนการทางศุลกากรล่วงหน้าก่อนสินค้ามาถึง (Pre-Arrival Processing) ซึ่งเป็นระบบคอมพิวเตอร์ของกรมศุลกากร ที่จะช่วยลดระยะเวลาและค่าใช้จ่ายในการขนส่งสินค้าผ่านแดนลง และมาตรการที่ไทยขอระยะเวลาปรับตัว 7 ปี เช่น การมีกระบวนการทดสอบที่จะเปิดโอกาสให้มีการขอทดสอบครั้งที่สอง ดังนั้น จะต้องมีการติดตามการดำเนินการเตรียมปรับตัวของหน่วยงานไทยว่าเป็นไปตามกำหนดหรือไม่ หรือมีปัญหาหรืออุปสรรคอย่างไร

นอกจากไทยจะมีข้อผูกพันด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าในกรอบองค์การการค้าโลกแล้ว ยังมีข้อผูกพันในกรอบอาเซียน โดยคณะมนตรีประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน เมื่อปลายปี 2560 ได้ให้ความเห็นชอบ “แผนปฏิบัติการเชิงยุทธศาสตร์ด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าของอาเซียน” ช่วงปี 2560-2568 มีเป้าหมาย คือ 1. ลดต้นทุนธุรกรรมทางการค้าภายในภูมิภาคลงร้อยละ 10 ภายในปี 2563 2. เพิ่มการค้าภายในภูมิภาคเป็น 2 เท่าภายในปี 2568 และ 3. ให้ผลการจัดอันดับขีดความสามารถในระดับโลกดีขึ้น

ดังนั้น เพื่อบรรลุเป้าหมายดังกล่าว อาเซียนได้ร่วมกันกำหนดมาตรการเชิงยุทธศาสตร์ต่างๆ เช่น เร่งดำเนินการตามความตกลงว่าด้วยการอำนวยความสะดวกทางการค้าขององค์การการค้าโลก พัฒนาระบบการเชื่อมโยงข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ ณ จุดเดียวของอาเซียน (ASEAN Single Window) พัฒนาและเชื่อมโยงระบบคลังข้อมูลการค้าอาเซียนให้สมบูรณ์ พัฒนาระบบศุลกากรผ่านแดนอาเซียน โดยนำระบบคอมพิวเตอร์มาใช้ในการดำเนินการพิธีการศุลกากรผ่านแดนอาเซียน ไม่ใช้บุคคลในการดำเนินการด้านเอกสาร และเร่งสรุปการเจรจาจัดทำระบบการรับรองถิ่นกำเนิดสินค้าด้วยตนเอง (Self-Certification) ให้เป็นระบบเดียวกันของอาเซียนให้เสร็จสิ้นภายในปี 2561 เป็นต้น ซึ่งขณะนี้ อาเซียนรวมถึงไทยอยู่ระหว่างจัดลำดับความสำคัญของการดำเนินการตามแผนปฏิบัติการดังกล่าว เพื่อให้บรรลุเป้าหมายตามที่กำหนดไว้

การดำเนินการของหน่วยงานต่างๆ ของไทยมีความคืบหน้าไปแล้วหลายส่วน เช่น

1. โครงการนำร่องระบบการรับรองถิ่นกำเนิดสินค้าด้วยตนเอง (Self-Certification) ของอาเซียน โครงการที่ 1 (ระหว่าง 6 ประเทศสมาชิก ได้แก่ สิงคโปร์ มาเลเซีย กัมพูชา บรูไน เมียนมา ไทย) และโครงการที่ 2 (ระหว่าง 5 ประเทศสมาชิก ได้แก่ อินโดนีเซีย ฟิลิปปินส์ ลาว เวียดนาม และไทย)
2. การใช้หนังสือรับรองถิ่นกำเนิดสินค้าแบบอิเล็กทรอนิกส์ (e-Form D) ระหว่างอาเซียน 4 ประเทศ ได้แก่ อินโดนีเซีย มาเลเซีย สิงคโปร์ และเวียดนาม ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2561 ซึ่งดำเนินการโดยกรมศุลกากรและกรมการค้าต่างประเทศ และ 3. การปรับปรุงคลังข้อมูลทางการค้าระดับประเทศ (NTR) ของไทย (www.thailandntr.com) โดยรวบรวมมาตรการที่มีใช้ภาษี (NTMs) จากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อปรับปรุงข้อมูลในระบบอย่างต่อเนื่อง ซึ่งดำเนินการโดยกรมเจรจาการค้าระหว่างประเทศ เป็นต้น

นอกจากนี้ กระทรวงพาณิชย์ในฐานะที่เป็นผู้รับผิดชอบเกี่ยวกับการดำเนินงานตามความตกลงว่าด้วยการอำนวยความสะดวกทางการค้า ภายใต้องค์การการค้าโลก มีนโยบายในการสร้างสภาพแวดล้อมที่เป็นมิตรต่อการค้าและการลงทุน โดยการลดต้นทุนรวมของการค้าระหว่างประเทศ ด้วยการลดต้นทุนทางการเงิน ต้นทุนเวลา และลดความไม่แน่นอน สำหรับการนำเข้า การส่งออก และผ่านแดนสินค้า ทั้งนี้ ตัวอย่างการปรับปรุงแก้ไขกฎหมายระเบียบของกระทรวงพาณิชย์ ที่ได้ดำเนินการไปในปี 2560 เพื่อบรรลุวัตถุประสงค์และเป้าหมายข้างต้น ได้แก่

1. การทบทวนประกาศและกฎระเบียบกระทรวงพาณิชย์เพื่อมอบอำนาจให้หน่วยงานอื่นเป็นผู้พิจารณาอนุญาตหรือออกใบอนุญาตนำเข้า/ส่งออกสินค้าแทน เพื่อเป็นการลดขั้นตอนและอำนวยความสะดวก ในการขออนุญาตนำเข้าส่งออกให้แก่ผู้ประกอบการ

2. การยกเลิกประกาศ/ระเบียบกระทรวงพาณิชย์ ในกรณีที่มีหน่วยงานที่เกี่ยวข้องโดยตรง และสามารถกำกับดูแลการส่งออก-นำเข้าสินค้าได้โดยไม่ต้องอาศัยอำนาจของกระทรวงพาณิชย์

แนวคิดสำคัญของการดำเนินงานเหล่านี้ คือการสร้างช่องทางให้ผู้ประกอบการสามารถทำธุรกรรมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับสินค้านั้นโดยตรงได้ เป็นการลดจำนวนขั้นตอนและเวลาที่ผู้ประกอบการใช้

การศึกษาโครงการความร่วมมือกับภาคเอกชนในการดำเนินการเพิ่มประสิทธิภาพการอำนวยความสะดวกทางการค้า

กรณีศึกษาบริษัท VFS Global และบริษัท จันวาณิช จำกัด แสดงให้เห็นว่าการสร้างความร่วมมือกับภาคเอกชนหรือการว่าจ้างภาคเอกชนให้เข้ามาดำเนินการแทนบางส่วน เป็นวิธีการเพิ่มประสิทธิภาพการดำเนินงานของภาครัฐและการให้บริการประชาชนที่ดีประการหนึ่ง หลักการสำคัญของบริการของทั้งสองบริษัท คือการแบ่งเบาภาระงานธุรการ (Administrative Feature) และงานอื่นๆ ที่ไม่เกี่ยวกับหน้าที่หลักหรืออำนาจการตัดสินใจขององค์กร โดยในกรณีของบริษัท VFS Global หน้าที่หลักของบริษัท คือการรวบรวมและตรวจสอบเอกสาร และการประสานติดต่อกับผู้ยื่นคำขอวีซ่า ซึ่งช่วยลดปริมาณงานที่เจ้าหน้าที่ฝ่ายกงสุลแบกรับ ส่วนบริษัท จันวาณิช จำกัด มีหน้าที่ให้คำปรึกษาและจัดทำฐานข้อมูลพาสปอร์ต และวิช่านักท่องเที่ยวที่เดินทางเข้ามายังประเทศไทย ซึ่งในทั้งสองกรณี หน่วยงานภาคเอกชนเข้ามาเติมเต็มในด้านที่หน่วยงานภาครัฐอาจมีกำลังคนไม่เพียงพอ หรือในด้านที่หน่วยงานภาครัฐขาดความเชี่ยวชาญ หรือขาดความคล่องตัวในงานด้านเอกสาร ด้านโลจิสติกส์ รวมถึงการลงทุนด้านระบบ IT ทั้ง Hardware และ Software ให้รองรับกับการเติบโตด้านเศรษฐกิจและความต้องการต่อการให้บริการ

ในรูปแบบเดียวกัน กรมศุลกากรอาจว่าจ้างที่ปรึกษาภายนอกหรือบริษัทเอกชนให้เข้ามาให้บริหารงานธุรการที่เกี่ยวข้องกับกระบวนการนำเข้าส่งออกสินค้า และพัฒนาต่อยอดระบบ National Single Window เนื่องจากงานที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาเทคโนโลยีสารสนเทศอาจมีใช้หน้าที่หลักของกรมศุลกากร อย่างไรก็ตาม กรมศุลกากรยังคงต้องมีบทบาทในการสร้างความร่วมมือกับหน่วยงานภาครัฐอื่นๆ

เพื่อบูรณาการและเชื่อมโยงฐานข้อมูลระหว่างกัน ซึ่งจะช่วยให้การส่งต่อข้อมูลและเอกสารมีความรวดเร็วมากยิ่งขึ้นซึ่งหน่วยงานภาคเอกชนที่เข้ามาร่วมดำเนินการ อาจคิดค่าบริการจากผู้ให้บริการในการทำธุรกรรมภายใต้ระบบ Single Window ได้

นอกจากนี้ ภาครัฐอาจพิจารณาทางองค์กรอิสระหรือหน่วยงานอื่นที่ความอ่อนตัว สามารถเชื่อมโยงกับทุกๆ หน่วยงานของรัฐให้มารับผิดชอบด้านระบบ Single Window แทนกรมศุลกากรเพิ่มเติม

การศึกษาการนำการวิเคราะห์ข้อมูลไปใช้เพื่ออำนวยความสะดวกทางการค้า

จากการศึกษาของ Keyes (2016) การวิเคราะห์ข้อมูล (Data Analytics) เป็นการจัดการข้อมูลที่ได้มาเพื่อนำไปสู่การค้นหาลักษณะบางประการ ขั้นตอนการวิเคราะห์ข้อมูลเริ่มต้นตั้งแต่ การได้มาซึ่งข้อมูล การตรวจสอบ/ทบทวนข้อมูล การวิเคราะห์ ไปจนถึงการทำความเข้าใจประเด็นที่ซ่อนอยู่ในข้อมูล ข้อมูลที่ผ่านการวิเคราะห์แล้วจะถูกนำไปใช้ตัดสินใจและวางกลยุทธ์ในการดำเนินธุรกิจอย่างมีประสิทธิภาพ ทั้งนี้ การเข้ามาของเทคโนโลยีและนวัตกรรมจะช่วยให้การจัดการข้อมูลเป็นไปอย่างสะดวก รวดเร็ว และได้ผลลัพธ์ที่มีประสิทธิภาพมากขึ้น

เจ้าหน้าที่จากหน่วยงานและองค์กรต่างๆ ใช้การวิเคราะห์ข้อมูลเพื่อแสดงให้เห็นแนวโน้มในอนาคต และตรวจจับข้อผิดพลาดต่างๆ ที่เกิดขึ้น การวิเคราะห์ข้อมูลยังสามารถผนวกข้อมูลทางธุรกรรมในรูปแบบอิเล็กทรอนิกส์หลายชนิดเข้าด้วยกันและนำไปวิเคราะห์เพื่อวางแผนในการตรวจวัดความเสี่ยงได้

ในทวีปยุโรป การวิเคราะห์ข้อมูลเป็นเครื่องมือสำคัญในการอำนวยความสะดวกทางการค้าในช่วยให้ระบบการค้าของโลกมีการแลกเปลี่ยนข้อมูลในรูปแบบอิเล็กทรอนิกส์อย่างมีประสิทธิภาพ ในการประชุมสหประชาชาติว่าด้วยการค้าและการพัฒนา (UNCTAD) ได้ชี้ให้เห็นถึงความสำคัญของการจัดการธุรกรรมทางศุลกากรซึ่งมีปริมาณมากในทุกวันและเกิดขึ้นเข้าไปข้ามาระหว่างประเทศ ซึ่งภายใต้สภาพแวดล้อมที่การผลิตและขนส่งต้องตอบสนองความต้องการอย่างฉับไว ผู้ค้าต้องการข้อมูลที่รวดเร็วและคาดการณ์ได้ การวิเคราะห์ข้อมูลมีหลายรูปแบบด้วยกัน โดยมีรูปแบบที่สำคัญ 3 ประการ ได้แก่

1. การวิเคราะห์เชิงพรรณนา (Descriptive Analytics)

การวิเคราะห์เชิงพรรณนา เป็นการค้นหาสิ่งที่เกิดขึ้นในอดีตโดยใช้ข้อมูลธุรกรรมที่เกิดขึ้นมาแล้ว ธุรกรรมที่เกิดขึ้นแล้วนี้อาจเป็นทั้งธุรกรรมที่เกิดขึ้นเมื่อหนึ่งปีที่ผ่านมาหรือแม้กระทั่งเกิดขึ้นในช่วงเวลาที่ผ่านมา การใช้เครื่องมือการวิเคราะห์จะช่วยแสดงให้เห็นถึงโอกาส ข้อผิดพลาด และปูพื้นฐานสู่ความเข้าใจอย่างลึกซึ้งในข้อมูลเพื่อนำไปประกอบการตัดสินใจ

ตัวอย่างของการวิเคราะห์เชิงพรรณนาในการค้าคือ การตรวจสอบข้อผิดพลาดหรือกลไกที่เกิดขึ้น ในกรณีที่สหภาพยุโรปนำเข้าสินค้าจากสหรัฐอเมริกา ผู้นำเข้ามีโอกาสที่จะระบุประเภทสินค้าไม่ถูกต้อง ทำให้รอดพ้นจากการเสียภาษี การใช้วิธีวิเคราะห์เชิงพรรณนาจะค้นหาความเป็นไปได้ของข้อผิดพลาดที่เกิดขึ้น โดยตั้งอยู่บนพื้นฐานของข้อมูลในอดีต เช่น ร้อยละ 99.9 ของผู้ประกอบการใน

อุตสาหกรรม X นำเข้าสินค้า Y จากประเทศ Z โดยเสียภาษีนำเข้าร้อยละ 6 อย่างไรก็ตาม แม้ว่าสถิติเชิงพรรณนาอาจไม่ได้มีความแม่นยำเต็มร้อย แต่ก็ช่วยให้ผู้ปฏิบัติงานมีโอกาสค้นหาจุดผิดพลาดเล็กน้อยในข้อมูลธุรกรรมมหาศาลได้มากขึ้น

2. การวิเคราะห์เชิงคาดการณ์ (Predictive Analytics)

การวิเคราะห์เชิงคาดการณ์ เป็นการวิเคราะห์สิ่งที่เกิดขึ้นในอนาคตโดยใช้ข้อมูลที่เกิดขึ้นในอดีตจากการวางแผนทรัพยากรทางธุรกิจ (Enterprise Resource Planning: ERP) เพื่อทำความเข้าใจและคาดการณ์ความเป็นไปได้ที่อาจเกิดขึ้นในอนาคต หน่วยงานในภาครัฐใช้เครื่องมือนี้ในการค้นหาความเสี่ยงที่อาจเกิดขึ้นและจัดลำดับความสำคัญเพื่อแก้ไข

ตัวอย่างของการวิเคราะห์เชิงคาดการณ์คือ การค้นหาการนำเข้าสินค้าที่ไม่ได้รับอนุญาต เจ้าหน้าที่สามารถใช้ประโยชน์จากข้อมูลการค้าจำนวนมหาศาลในอดีตเพื่อหาแนวโน้มที่ผู้ค้าจะนำเข้าสินค้าที่ผิดกฎหมาย เช่น การนำเข้าของบริษัท A จากท่าเรือ B โดยใช้บริการขนส่งจากบริษัท C ทุกๆ 2 สัปดาห์ ในช่วงที่ผ่านมามีกิจกรรมการขนส่งที่ไม่เป็นปกติเกิดขึ้นซึ่งอาจเป็นการนำเข้าที่ผิดกฎหมาย เป็นต้น ดังนั้น ศุลกากรจึงสามารถคาดการณ์เวลา สถานที่ และผู้ประกอบการซึ่งนำเข้าสินค้าผิดกฎหมาย และนำข้อมูลที่ได้ไปวางแผนรับมืออย่างมีประสิทธิภาพ

3. การวิเคราะห์เชิงวางแผน (Prescriptive Analytics)

การวิเคราะห์เชิงวางแผน เป็นการวิเคราะห์ขั้นถัดไปของการวิเคราะห์เชิงคาดการณ์ ซึ่งจัดเป็นแนวทางการวิเคราะห์ที่เพิ่งมีการกล่าวถึงเมื่อไม่นานมานี้ การวิเคราะห์ประเภทนี้ครอบคลุมการพรรณนาและการคาดการณ์ ทำให้ขยายผลลัพธ์ไปได้มากกว่าสิ่งที่เคยเกิดขึ้นและสิ่งที่อาจเกิดขึ้นในอนาคต โดยสามารถลงลึกไปถึงระดับสิ่งที่ควรปฏิบัติและผลลัพธ์จากการปฏิบัติดังกล่าว หรืออาจกล่าวได้ว่าการวิเคราะห์เชิงวางแผนเป็นการหาหนทางที่ดีที่สุดเพื่อรับมือกับอนาคตที่ถูกคาดการณ์ขึ้นจากข้อมูลที่มีอยู่

ตัวอย่างการวิเคราะห์ประเภทนี้ เช่น ในกรณีที่การขนส่งสินค้าจากประเทศ A สู่อู่ประเทศ B เกิดการขัดข้องของยานพาหนะในการขนส่ง ทำให้ไม่สามารถขนส่งสินค้าถึงที่หมายได้ การวิเคราะห์เชิงวางแผนจะพิจารณาปัจจัยที่เกี่ยวข้อง เช่น ระยะทาง และปริมาณสินค้าที่ขนส่ง จากนั้นจึงระบุบริการขนส่งที่ใกล้ที่สุดซึ่งสามารถนำส่งสินค้าสู่ปลายทางได้ เป็นต้น

การวิเคราะห์ข้อมูลในปัจจุบันเริ่มมีลักษณะเป็นการวิเคราะห์จากฐานข้อมูลขนาดใหญ่มากขึ้น Big Data เป็นคำที่กล่าวถึงบ่อยครั้งเพื่อใช้อธิบายข้อมูลซึ่งมีขนาดใหญ่มาก (ทั้งที่มีโครงสร้างและไม่มีโครงสร้าง) การเกิดขึ้นของ Big Data สืบเนื่องมาจากการเติบโตของข้อมูลอย่างต่อเนื่องในทศวรรษที่ผ่านมา ซึ่งสอดคล้องไปกับความสามารถในการกักเก็บข้อมูลของหน่วยงานภาครัฐและผู้ประกอบการขยายขึ้นอย่างมากตามเทคโนโลยีที่เปลี่ยนแปลงไป โดยในปี 2555 มีการประเมินว่าขนาดข้อมูลในโลกเติบโตขึ้นถึง 2.8 Zettabytes ซึ่งมากกว่าข้อมูลที่เกิดขึ้นในปี 2546 ถึง 500 เท่า และมีการคาดการณ์ว่าในปี 2563 ขนาดของข้อมูลจะโตขึ้นไปอีกถึง 50 เท่า

Big Data เป็นข้อมูลที่มีการรวบรวมในหลายแหล่ง ทั้งจากธุรกรรมทางธุรกิจ สังคมออนไลน์ และข้อมูลจากการสื่อสารกันระหว่างอุปกรณ์ (Machine-to-machine Data) ข้อมูลเหล่านี้ถูกนำเข้ามาในหลายรูปแบบ ทั้งในรูปแบบที่มีการจัดโครงสร้างแล้ว เช่น ข้อมูลตัวเลขทางสถิติ ไปจนถึงข้อมูลที่ยังไม่มีการจัดโครงสร้าง เช่น เอกสาร อีเมล ไฟล์เสียง หรือข้อมูลธุรกรรมที่ยังไม่มีการประมวล เป็นต้น

การวิเคราะห์เชิงคาดการณ์มีส่วนเกี่ยวข้องอย่างมากกับ Big Data ความมีประสิทธิภาพของการคาดการณ์ขึ้นอยู่กับความเร็วในการรับมาของข้อมูล หรืออาจกล่าวได้ว่าการได้รับข้อมูลดิบอย่างทันทีทันใด (Real-time) จะช่วยให้การวิเคราะห์มีข้อผิดพลาดน้อยที่สุด สำหรับข้อมูลทางการค้า มีข้อมูลหลายชนิดที่สามารถใช้ Big Data เข้ามาประมวลผลได้ ในอดีต แม้ว่าการเข้าข้อมูลเหล่านี้ยังจะอยู่ในขอบเขตที่เป็นไปได้ แต่การตรวจสอบและแก้ไข ตลอดจนการวิเคราะห์ข้อมูลถือเป็นความท้าทายอย่างยิ่ง การเข้ามาของ Big Data จึงช่วยขจัดปัญหาดังกล่าวด้วยการประมวลผลที่รวดเร็ว รวมถึงช่วยลดต้นทุนจากการประมวลผลขนาดใหญ่ลง

ในทศวรรษที่ผ่านมา ปริมาณการค้าทั้งการนำเข้าและส่งออกของสหภาพยุโรปมีการขยายตัวอย่างต่อเนื่อง แม้ว่าจะอยู่ในช่วงวิกฤติทางการเงินปี 2552 ซึ่งแสดงให้เห็นถึงความสำคัญของการค้าระหว่างประเทศ การเพิ่มขึ้นของปริมาณการค้าระหว่างประเทศทำให้สหภาพยุโรปต้องพัฒนาการอำนวยความสะดวกทางการค้า เพื่อกระตุ้นให้การเคลื่อนย้ายสินค้าเป็นไปอย่างราบรื่น Big Data จึงเป็นเทคโนโลยีสำคัญในการยกระดับการวิเคราะห์ให้สอดคล้องกับขนาดข้อมูลที่เพิ่มขึ้น

การใช้ประโยชน์จากการวิเคราะห์ข้อมูลจำเป็นต้องเริ่มจากการทำความเข้าใจระบบการจัดเก็บข้อมูลการนำเข้าและส่งออก ในสหภาพยุโรป เมื่อผู้ประกอบการนำเข้า จะต้องผ่านพิธีการศุลกากรจำนวนมาก โดยจะต้องมีการสำแดงสินค้าผ่านเอกสารการนำเข้าสินค้า (Single Administration Document: SAD) ที่บันทึกในรูปแบบอิเล็กทรอนิกส์ และเชื่อมโยงข้อมูลต่างๆ เข้ากับรหัสสินค้า เช่น พิภักศุลกากร และรหัสพิธีการศุลกากร การจัดการข้อมูลแต่ละชนิดอย่างเป็นระบบจะก่อให้เกิดประโยชน์แก่ทั้งศุลกากรและผู้ค้า ซึ่งเมื่อพิจารณากฎระเบียบข้อที่ 2286/2003 เรื่องการยกระดับการจัดเก็บข้อมูลสหภาพยุโรปมีการกำหนดให้จัดทำข้อมูลอย่างเป็นระบบเพื่อลดความซับซ้อนของกระบวนการนำเข้าและส่งออก

ขนาดการนำเข้าและส่งออกที่มากขึ้นในสหภาพยุโรปทำให้ศุลกากรต้องรับมือเผชิญกับการเพิ่มขึ้นของข้อมูลการสำแดงสินค้า ทำให้ยากต่อการตรวจสอบความโปร่งใสโดยละเอียด ดังนั้น จึงจำเป็นต้องพึ่งพาข้อมูลที่ระบุในเอกสารการนำเข้าสินค้าเป็นหลัก ศุลกากรจะนำข้อมูลที่เก็บได้มาเป็นพื้นฐานในการวิเคราะห์แนวโน้ม ติดตามการขนส่ง และตรวจสอบข้อผิดพลาด ตลอดจนค้นหาการนำเข้า/ส่งออกที่ไม่เป็นไปตามกฎหมาย การมีอยู่ของข้อมูลและความสามารถในการเข้าถึงจึงเป็นตัวแปรสำคัญที่ทำให้ได้มาซึ่งผลลัพธ์ที่ต้องการและความเข้าใจอย่างถ่องแท้

ความท้าทายอีกประการของเจ้าหน้าที่ศุลกากรคือ การควบคุมการขนส่งสินค้าข้ามแดนให้เป็นไปตามกฎหมาย และลดระยะเวลาการผ่านด่านศุลกากรเพื่อป้องกันการตกค้างของสินค้าที่นำเข้ามาสู่ประเทศ การผสมผสานข้อมูลจากการเคลื่อนย้ายสินค้าตลอดห่วงโซ่อุปทานโดยเฉพาะข้อมูลที่ได้รับจาก

ผู้ประกอบการดำเนินการตามมาตรฐานเออีโอ (Authorized Economic Operator: AEO) จึงช่วยให้ศุลกากรเข้าใจแนวโน้มที่เกิดขึ้นตลอดห่วงโซ่ได้เป็นอย่างดี

การระบุแนวโน้มที่อาจเกิดขึ้นช่วยให้เจ้าหน้าที่ศุลกากรสามารถจับตาดูกิจกรรมที่น่าสงสัยซึ่งอาจนำไปสู่การลักลอบนำเข้าสินค้า การเลียนแบบสินค้า และกลโกงรูปแบบต่างๆ การจัดการข้อมูลเหล่านี้ด้วยวิธีการแบบดั้งเดิมจะใช้เวลาในการจัดการสูงและมีโอกาสเกิดข้อผิดพลาดได้ง่าย การวิเคราะห์เชิงคาดการณ์จะขจัดปัญหาดังกล่าว และช่วยลำดับความสำคัญที่ต้องดำเนินการ รวมถึงทำให้การจัดการข้อมูลอยู่ในลักษณะทันท่วงที (Real Time) มากยิ่งขึ้น

สำหรับจัดเก็บภาษีศุลกากร การวิเคราะห์ข้อมูลจะช่วยให้ศุลกากรสามารถระบุข้อผิดพลาดที่เกิดขึ้น เช่น ความคาดเคลื่อนของมูลค่า การจัดกลุ่มที่ไม่ถูกต้อง และการระบุจำนวนหรือแหล่งกำเนิดสินค้าที่ผิดพลาด เป็นต้น ซึ่งอาจนำไปสู่การให้สิทธิพิเศษที่แตกต่างกัน อันมีผลต่อจำนวนภาษีนำเข้าที่ต้องจ่าย เมื่อเจ้าหน้าที่ศุลกากรตรวจจับการสำแดงสินค้าที่ไม่ถูกต้องหรือข้อผิดพลาดอื่นๆ ได้ จะต้องมีการแก้ไขและแจ้งข้อเท็จจริงดังกล่าวไปยังผู้ประกอบการ การค้นหาข้อผิดพลาดที่เกิดขึ้นได้จะช่วยป้องกันไม่ให้เกิดข้อสงสัยเสียผลประโยชน์ และสามารถดำเนินบทลงโทษต่อผู้ละเมิดกฎหมายด้วยการปรับหรือมาตรการอื่นๆ ทางกฎหมายได้

การวิเคราะห์ข้อมูลยังช่วยลดโอกาสในการก่อการร้าย การละเมิดลิขสิทธิ์ และการโจรกรรมต่างๆ โดยที่ผ่านมาสหภาพยุโรปได้มีการวางแผนปฏิบัติการเพื่อเปลี่ยนแปลงรูปแบบการเคลื่อนย้ายสินค้าภายในห่วงโซ่อุปทาน รวมถึงผลักดันระเบียบการรักษาความปลอดภัยสินค้าภายใต้ชื่อ Framework of Standards to Secure and Facilitate Trade (SAFE) อย่างไรก็ตาม ในการนำไปปฏิบัติจริง ศุลกากรจำเป็นต้องพึ่งพาการวิเคราะห์ข้อมูลทางอิเล็กทรอนิกส์เพื่อวิเคราะห์การเคลื่อนไหวที่ผิดปกติของสินค้า เช่น การลักลอบขนระเบิดมาพร้อมกับตลับหมึกพิมพ์จากเยเมนไปยังสหรัฐอเมริกา การค้นพบดังกล่าวเกิดขึ้นจากการศึกษาข้อมูลในอดีต โดยเจ้าหน้าที่พบว่า ในช่วงที่ผ่านมา ผู้ประกอบการในซีกโลกซึ่งเป็นปลายทางขนส่งไม่เคยมีการนำเข้าอุปกรณ์สำนักงานจากเยเมน ทำให้สหรัฐอเมริกาสังเกตความผิดปกติและสามารถจัดการบรรจุภัณฑ์ดังกล่าวก่อนที่เกิดอันตราย

ผลการสัมภาษณ์เชิงลึกผู้เชี่ยวชาญภาครัฐ ภาคเอกชน และนักวิชาการ

จากการสัมภาษณ์เชิงลึก ผู้เชี่ยวชาญภาครัฐ ภาคเอกชน และนักวิชาการมีผลสรุปการสัมภาษณ์ ดังนี้

1. ผู้เชี่ยวชาญภาครัฐ

ประเทศไทย ได้มีการพัฒนาระบบการเชื่อมโยงข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ ณ จุดเดียว (National Single Window) ที่มีการเชื่อมโยงกับฐานข้อมูลกับหน่วยงานภาครัฐทั้งหมด 33 แห่ง ทั้งที่เป็นหน่วยงานผู้กำกับดูแลสินค้าควบคุม และหน่วยงานเอกชนที่เกี่ยวข้อง ถือเป็นความสำเร็จในการดำเนินงาน ซึ่งส่งผลให้ระบบการอำนวยความสะดวกทางการค้าของไทยถูกมองว่าพัฒนาไปได้ดีพอสมควรเมื่อ

เปรียบเทียบกับประเทศเพื่อนบ้าน อย่างไรก็ตามก็ยังสามารถพัฒนาให้ได้ดีกว่านี้ ซึ่งที่ผ่านมาบทเรียนจากการดำเนินการเรื่อง National Single Window ทำให้ทราบว่า

1. อาจมีปัญหาในการบูรณาการระหว่างหน่วยงานรัฐทั้งหมด 33 แห่ง เช่น การสื่อสาร การสำรวจความต้องการของผู้ใช้ การเผยแพร่เปิดเผยขั้นตอนการดำเนินงานของแต่ละขั้นตอนของทุกหน่วยงาน การตั้งงบประมาณที่อาจไม่สอดคล้องกัน ความต่อเนื่องของนโยบาย หรือความเข้าใจเชิงลึกของผู้บริหารระดับสูง ของหน่วยงานแต่ละหน่วยงาน

2. ความเพียงพอทั้งเชิงปริมาณ และเชิงคุณภาพของบุคลากร และทรัพยากรภายในหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งหมด

3. การเชื่อมโยงฐานข้อมูลจะเป็นประโยชน์มากทั้งสามารถนำไปวิเคราะห์ ติดตาม ประเมินผล และนำไปใช้วางแผนต่อได้ อย่างไรก็ตามแต่ละหน่วยงานมี นโยบายเกี่ยวกับการเปิดเผยข้อมูลระหว่างกัน ที่กำลังเปิดมากขึ้น แต่การส่งผ่านข้อมูลยังไม่ลื่นไหล บุคลากรที่จะนำข้อมูลไปวิเคราะห์ให้ถึงการป้องกัน ตรวจสอบและวางแผนในอนาคต ยังมีไม่พอ และข้อมูลเป็นข้อมูลที่มีความอ่อนไหว และต้องให้ความสำคัญกับการรักษาความเป็นส่วนตัวของข้อมูลบริษัทที่เป็นความลับทางการค้าด้วย

4. การทำงานร่วมกันกับเอกชนในการพัฒนาระบบ และดำเนินการในส่วนของการปฏิบัติการเป็นไปได้ แต่อาจมีอุปสรรคสำคัญ คืออาจมีต้นทุนต่อบริษัทค่อนข้างสูง การตั้งราคาของภาคเอกชนโดยเฉพาะสำหรับบริการใหม่ๆ และต้องเข้าสัญญากับภาครัฐ ในช่วงแรกๆ อาจราคาสูงมาก และ จำเป็นต้องให้ความสำคัญกับการวางแผนเรื่องการรักษาระดับความปลอดภัย และความเป็นส่วนตัวของข้อมูลด้วย

2. ผู้เชี่ยวชาญภาคเอกชน

สำหรับตัวแทนผู้ประกอบการภาคเอกชน ทั้งผู้แทนจากสภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย สภาหอการค้าแห่งประเทศไทย และสภาผู้ขนส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย ล้วนแล้วแต่ให้ความเห็นว่า การปรับปรุงมาตรการ และระบบการอำนวยความสะดวกทางการค้าของประเทศไทยนั้น เป็นปัจจัยสำคัญสู่ความสำเร็จในการพัฒนาความสามารถทางการแข่งขันของประเทศเป็นอย่างมาก เนื่องจากประเทศไทยนั้น เป็นประเทศที่พึ่งพิงการค้าการลงทุนระหว่างประเทศสูงมากอันดับต้นๆ ของโลก และสามารถจัดได้ว่าเป็นประเทศค้าขายสำคัญของโลก (Trading Nation) ผู้แทนภาคเอกชนเอง เห็นควรว่า ภาครัฐ ควรสนับสนุนให้เอกชน มีส่วนร่วมในการเข้าไปพัฒนาการอำนวยความสะดวกทางการค้าของประเทศ ตลอดจน รับฟังความคิดเห็น ของเอกชนอยู่เสมอ และมีกลไกให้เอกชนเข้าไปร่วมออกแบบนโยบาย และมาตรการเพื่อส่งเสริมปรับปรุงการอำนวยความสะดวกทางการค้าที่ชัดเจน

นอกจากนี้ ผู้แทนเอกชนยังให้ความสำคัญกับความสำคัญของการเชื่อมโยงฐานข้อมูลการค้า ทั้งก่อนการส่งมอบ ระหว่างผ่านแดน และหลังผ่านแดน ควรพัฒนาต่อเนื่องเรื่อง Traceability การสร้างความโปร่งใส และการทำ Pre-Post Audit ที่มีมาตรฐาน แต่ยังคงต้องให้ความสำคัญกับการดูแลความปลอดภัย ความเสถียรของระบบ ตลอดจนความเป็นส่วนตัวของข้อมูล (Security, Stability, Privacy)

3. นักวิชาการ

ในส่วนของนักวิชาการด้านการค้าระหว่างประเทศ และผู้เชี่ยวชาญด้านระบบการอำนวยความสะดวกทางการค้า แนะนำให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องในประเทศ หมั่นติดตามความคืบหน้าเกี่ยวกับการอำนวยความสะดวกทางการค้า มิใช่จากการดำเนินการตามข้อบทตามพันธกรณีจากการเข้าร่วมความตกลงว่าด้วยการอำนวยความสะดวกทางการค้าขององค์การการค้าโลกเท่านั้น แต่ควรติดตามแนวทางการพัฒนาระบบการอำนวยความสะดวกทางการค้าของ United Nations Economic Commission for Europe (UNECE) เป็นหน่วยงานเฉพาะทางขององค์การสหประชาชาติที่มีบทบาทในการส่งเสริมความร่วมมือทางเศรษฐกิจและการค้าระหว่างประเทศในทวีปยุโรปรวมถึงทวีปอเมริกาเหนือ และติดตามพัฒนาการของเทคโนโลยีใหม่ๆ เช่น เทคโนโลยี Blockchain ซึ่งจะนำมาใช้เพื่อเปลี่ยนโฉมการอำนวยความสะดวกทางการค้าในอนาคตได้

ข้อเสนอแนะแนวทางการปรับปรุงมาตรการและระบบการอำนวยความสะดวกทางการค้าของประเทศไทย

จากข้อสรุปเกี่ยวกับผลประโยชน์ของการอำนวยความสะดวกทางการค้าที่ได้นำเสนอไป ในส่วนนี้จะนำเสนอแนะการพัฒนาปรับปรุงโครงสร้างเชิงกายภาพและโครงสร้างสถาบันที่เกี่ยวข้องกับการนำเข้าส่งออกสินค้าระหว่างประเทศ ที่ United Nations Economic Commission for Europe (UNECE) ได้จัดทำขึ้น ซึ่งประเทศไทยสามารถนำมาปรับใช้ได้ และอีกส่วนหนึ่งจะเป็นข้อเสนอแนะการว่าจ้างผู้ให้บริการภาคเอกชนเพื่อแบ่งเบาภาระงานของกรมศุลกากร อันจะมีส่วนช่วยให้การทำงานและการให้บริการมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น

1. ข้อเสนอแนะการพัฒนาปรับปรุงระบบการอำนวยความสะดวกทางการค้าของ UNECE

United Nations Economic Commission for Europe (UNECE) เป็นหน่วยงานเฉพาะทางขององค์การสหประชาชาติที่มีบทบาทในการส่งเสริมความร่วมมือทางเศรษฐกิจและการค้าระหว่างประเทศในทวีปยุโรปรวมถึงทวีปอเมริกาเหนือ ซึ่งประเด็นหนึ่งที่ UNECE ให้การสนับสนุนอย่างต่อเนื่อง คือการอำนวยความสะดวกทางการค้า และได้มีการจัดทำ Trade Facilitation Implementation Guide เพื่อช่วยให้ประเทศต่างๆ วางแผนการพัฒนาระบบการอำนวยความสะดวกทางการค้าได้อย่างมีประสิทธิภาพสูงสุด โดยกรอบแนวคิดเบื้องต้นที่ UNECE กำหนดไว้ เป็นดังต่อไปนี้

1.1 การสร้างความโปร่งใส (Transparency) – สร้างความโปร่งใสให้กับกระบวนการของภาครัฐทุกส่วน มีการสร้างฐานข้อมูลที่ครบถ้วน ชัดเจน และเข้าถึงได้ง่าย ซึ่งจะรวมถึงกฎหมาย กฎระเบียบ การจัดสรรงบประมาณ การจัดซื้อจัดจ้าง บันทึกการประชุม ฯลฯ ทั้งนี้ ในการร่างกฎหมายฉบับใหม่ ควรรับฟังและปรับปรุงเนื้อหาตามความคิดเห็นของผู้มีส่วนเกี่ยวข้อง อีกด้วบทกฎหมายควรได้รับการเผยแพร่ก่อนบังคับใช้ เพื่อเปิดโอกาสให้ผู้ที่ได้รับผลกระทบปรับตัว

1.2 การลดความซ้ำซ้อน (Simplification) – ยกเลิกขั้นตอนหรือเอกสารที่ไม่จำเป็น หรือมีความซ้ำซ้อน เพื่อลดจำนวนขั้นตอน ระยะเวลา และต้นทุนที่ผู้ประกอบการต้องแบกรับ ในการทำธุรกรรมกับหน่วยงานภาครัฐ

1.3 การสร้างความสอดคล้อง (Harmonization) – กำหนดระเบียบพิธีการ ขั้นตอน และเอกสารที่ใช้ ใช้งานได้ง่ายและไม่ซับซ้อนจนเกินไป เป็นไปในรูปแบบที่ได้รับการยอมรับในระดับนานาชาติหรือในระดับภูมิภาค

1.4 การสร้างมาตรฐาน (Standardization) – ทำให้พิธีการ ขั้นตอน เอกสาร และรูปแบบการนำเสนอข้อมูลเป็นไปในทิศทางหรือรูปแบบเดียวกัน ซึ่งจะช่วยให้กระบวนการสร้างความสอดคล้องเป็นไปได้อย่างยิ่งขึ้น

แผนภาพที่ 4-2 กรอบแนวคิดการพัฒนากระบวนการอำนวยความสะดวกทางการค้าของ United Nations Economic Commission for Europe (UNECE)



หัวใจสำคัญของการพัฒนาระบบการอำนวยความสะดวกทางการค้า คือ การปรับแต่งให้ระบบการอำนวยความสะดวกทางการค้าให้เหมาะสมและมีความสอดคล้องกับลักษณะการดำเนินธุรกิจของผู้ประกอบการในประเทศ กล่าวคือ มาตรการในแต่ละประเทศ หรือแม้กระทั่งพื้นที่ ควรมีความแตกต่างกันไปแล้วแต่วิธีการประกอบธุรกิจ หรือความต้องการผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ดังนั้น UNECE จึงได้จัดทำกรอบแนวคิดการวิเคราะห์กระบวนการทางธุรกิจและห่วงโซ่อุปทาน (Business Process Analysis)

เพื่อช่วยให้ผู้จัดทำนโยบายเข้าใจกระบวนการทางธุรกิจของผู้ประกอบการในประเทศมากยิ่งขึ้น โดยกรอบแนวคิดนี้จัดสรรกระบวนการทางการดำเนินธุรกิจออกเป็น 4 ส่วน ดังต่อไปนี้

1. การจัดซื้อ (Purchasing) เช่น การใช้แบบฟอร์มการสั่งซื้อ การทำสัญญาการสั่งซื้อ แบบ ICC Model International Sales Contract หรือการใช้คำอธิบายผลิตภัณฑ์แบบ Harmonized System (HS) เป็นต้น

2. การส่งสินค้า (Shipping and Transport) รวมถึง การส่งเอกสารล่วงหน้า การบริหารจัดการท่าเรือและท่าอากาศยาน การขอใบอนุญาตขนส่งสินค้า และการดูแลความปลอดภัยของโครงสร้างขนส่ง และการควบคุมสินค้าอันตราย เป็นต้น

3. ศุลกากรและเคลื่อนย้าย (Customs/Border Management) รวมถึง ความปลอดภัย (การสร้างความปลอดภัยระหว่างการอำนวยความสะดวกและความปลอดภัย เช่น การใช้สารสนเทศข้อมูลสินค้าล่วงหน้า) การเคลียร์สินค้า และการขนส่งสินค้าข้ามพรมแดน เป็นต้น

4. การชำระเงิน (Payment) – บริการทางการเงินต่างๆ ล้วนมีผลต่อความลื่นไหลทางการค้า เช่น Supply Chain Finance เพื่อช่วยผู้ซื้อควบคุมต้นทุน บริหารจัดการกระแสเงินสด และลดความเสี่ยงการชำระหนี้ที่ผู้ขายแบกรับ ส่วนบริการ Reverse Factoring ช่วยลดความเสี่ยงการเรียกชำระหนี้ของผู้ขาย

เมื่อผู้กำหนดนโยบายมีความเข้าใจถึงกระบวนการทางธุรกิจในประเทศแล้ว กิจกรรมในลำดับต่อมาคือการวางแผนการพัฒนาระบบการอำนวยความสะดวกทางการค้า โดย UNECE ได้กำหนดกรอบแนวคิดไว้ดังต่อไปนี้

1. การวางแผนปฏิบัติ (Implementation) – ในส่วนนี้ ขั้นตอนที่เกี่ยวข้องจะรวมถึง การประเมินความสถานะปัจจุบัน/ความต้องการ การกำหนดเป้าหมาย การวิเคราะห์รูปแบบ/แนวทางการแก้ไข การศึกษาและคัดเลือกมาตรฐานที่ควรนำมาใช้ การศึกษาและคัดเลือกเครื่องมือที่เหมาะสม และการนำไปปฏิบัติจริงและติดตามแก้ไข

2. การใช้ระบบอิเล็กทรอนิกส์ (e-Business Solutions) – ได้แก่ การประสานความแตกต่าง/สร้างมาตรฐานข้อมูล (Harmonization) การสร้างภาษากลาง/คลังศัพท์กลาง การเพื่อใช้ในการติดต่อข้ามหน่วยงานและระหว่างประเทศ การสร้างแบบฟอร์มที่มีมาตรฐาน การแทนที่แบบฟอร์มกระดาษด้วยระบบอิเล็กทรอนิกส์ และการเชื่อมโยงฐานข้อมูลระหว่างหน่วยงาน

3. การวิเคราะห์ห่วงโซ่ธุรกิจ (Business Process Analysis) – นำความรู้ความเข้าใจที่ได้จากการวิเคราะห์กระบวนการทางธุรกิจและห่วงโซ่อุปทาน (Business Process Analysis) เพื่อปรับปรุงแผนการพัฒนาระบบการอำนวยความสะดวกทางการค้าให้สอดคล้องกับลักษณะของธุรกิจในประเทศมากยิ่งขึ้น

4. การรวบรวมความคิดเห็น (Consultation and Cooperation) – สร้างความร่วมมือระหว่างหน่วยงานผู้รับผิดชอบระบบการอำนวยความสะดวกทางการค้า หน่วยงานศุลกากร และภาคเอกชนที่เกี่ยวข้อง (Trade Community)

กระบวนการขั้นตอนที่ได้นำเสนอไปทั้งหมดนี้ได้รับการนำเสนอไว้ในแผนภาพที่ 4-3

แผนภาพที่ 4-3 แนวทางการพัฒนาระบบการอำนวยความสะดวกทางการค้าของ
United Nations Economic Commission for Europe (UNECE)



หากพิจารณาถึงการปฏิบัติจริง การปฏิรูประบบการอำนวยความสะดวกทางการค้าอย่างครอบคลุม กล่าวคือ การปรับปรุงกระบวนการตั้งแต่ต้นจนจบ (Whole-of-Government Border Management) จะต้องคำนึงถึงผู้มีส่วนได้ส่วนเสียเป็นจำนวนมาก ทั้งหน่วยงานภาครัฐและเอกชน ดังนั้น การรวบรวมความคิดเห็นและการทำความเข้าใจกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียจึงเป็นองค์ประกอบที่ขาดไม่ได้ในการปฏิรูปหรือการทำให้ระบบการอำนวยความสะดวกทางการค้ามีความทันสมัย นอกจากนี้ การพัฒนาต้องได้รับการปฏิบัติในหลายๆ ด้านควบคู่กันไป เพราะถึงแม้เทคโนโลยีจะมีความสามารถในการลดระยะเวลาและต้นทุนการนำเข้าส่งออกสินค้า แต่หากกฎหมายยังไม่รองรับลายเซ็นอิเล็กทรอนิกส์ หรือผู้ใช้งานยังไม่มี ความเข้าใจต่อบริการอิเล็กทรอนิกส์มากเพียงพอ จะยังถือว่ามาตรการดังกล่าวไม่มีประสิทธิผลมากเพียงพอ โดย UNECE ได้กำหนด 5 มิติสำคัญที่ต้องได้รับการคำนึงถึง เมื่อมีความพยายามในการพัฒนาระบบการอำนวยความสะดวกทางการค้า

1. การปรับปรุงกฎหมายกฎระเบียบ ให้มีความชัดเจน กระชับ และมีความโปร่งใส
2. การพัฒนาในระดับองค์กร กล่าวคือ การพัฒนาศักยภาพเชิงสถาบัน การสร้างความเข้าใจกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในภาคเอกชน และการสร้างความร่วมมือระหว่างหน่วยงานภาครัฐด้วยกัน

3. การนำเทคโนโลยีเข้ามาใช้ ได้แก่ การใช้เทคโนโลยีดิจิทัลเพื่อประมวลเอกสารการค้า และแลกเปลี่ยนข้อมูลระหว่างหน่วยงาน

4. การเปลี่ยนแปลงวิธีการดำเนินธุรกิจ ได้แก่ การเปลี่ยนแปลงวิธีการประกอบธุรกิจให้ สอดคล้องกับกระบวนการนำเข้าส่งออกสินค้าที่เปลี่ยนแปลงไป ซึ่งสะท้อนถึงความสำคัญของการหารือ ระหว่างหน่วยงานภาครัฐและภาคเอกชน

5. การสร้างทักษะความสามารถของผู้ให้บริการ รวมถึงผู้ใช้งาน

2. ข้อเสนอแนะการว่าจ้างผู้ให้บริการภาคเอกชนให้มาทำหน้าที่แทนรัฐ

ในบทที่ 3 และ ตันบทที่ 4 ได้มีการนำเสนอผลการศึกษาคำแนะนำของ บริษัท VFS Global และบริษัท จันวาณิชย์ จำกัด เพื่อแสดงให้เห็นว่า การว่าจ้างบริษัทเอกชนให้เข้ามาดำเนินการแทน บางส่วน เป็นวิธีการเพิ่มประสิทธิภาพการดำเนินงานของภาครัฐและการให้บริการประชาชนที่ดีประการ หนึ่ง ซึ่งในทั้งสองกรณีศึกษา หน่วยงานภาคเอกชนเข้ามาเติมเต็มในด้านที่หน่วยงานภาครัฐอาจมีกำลังคน ไม่เพียงพอ หรือในด้านที่หน่วยงานภาครัฐขาดความเชี่ยวชาญ โดยกรณีศึกษาบริษัท จันวาณิชย์ จำกัด เป็นดังที่สรุปไว้ในแผนภาพที่ 4-4

เช่นเดียวกัน กรมศุลกากรอาจว่าจ้างที่ปรึกษาภายนอกหรือบริษัทเอกชนให้เข้ามาแบ่งเบา ภาระงานธุรการที่เกี่ยวข้องกับการนำเข้าส่งออกสินค้า และพัฒนาต่อ ยอดระบบ National Single Window ให้มีความสมบูรณ์ และให้บริการได้อย่างครอบคลุมมากยิ่งขึ้น โดยแนวทางนี้จะช่วยสร้าง ประสิทธิภาพการทำงานให้กับกรมศุลกากร และทำให้บริการมีคุณภาพมากยิ่งขึ้น

แผนภาพที่ 4-4 กรณีศึกษาบริษัท จันวานิชย์ จำกัด
และแนวทางที่กรมศุลกากรอาจนำมาปรับใช้ได้



3. ข้อเสนอแนะการการนำการวิเคราะห์ข้อมูลไปใช้เพื่ออำนวยความสะดวกทางการค้า

การวิเคราะห์ข้อมูล (Data Analytics) เป็นการจัดการข้อมูลที่ได้มาเพื่อนำไปสู่การค้นหาลักษณะบางประการ ขั้นตอนการวิเคราะห์ข้อมูลเริ่มต้นตั้งแต่ การได้มาซึ่งข้อมูล การตรวจสอบ/ ทบทวนข้อมูล การวิเคราะห์ ไปจนถึงการทำความเข้าใจประเด็นที่ซ่อนอยู่ในข้อมูล ข้อมูลที่ผ่านการวิเคราะห์แล้วจะถูกนำไปใช้ตัดสินใจและวางกลยุทธ์ในการดำเนินธุรกิจอย่างมีประสิทธิภาพ ทั้งนี้ การเข้ามาของเทคโนโลยีและนวัตกรรมจะช่วยให้การจัดการข้อมูลเป็นไปอย่างสะดวก รวดเร็ว และได้ผลลัพธ์ที่มีประสิทธิภาพมากขึ้น

ดังนั้นควรมีการใช้การวิเคราะห์ข้อมูลเพื่อแสดงให้เห็นแนวโน้มในอนาคต และตรวจจับข้อผิดพลาดต่างๆ ที่เกิดขึ้น การวิเคราะห์ข้อมูลยังสามารถผนวกข้อมูลทางธุรกรรมในรูปแบบอิเล็กทรอนิกส์หลายชนิดเข้าด้วยกันและนำไปวิเคราะห์เพื่อวางแผนในการตรวจวัดความเสี่ยงได้

การวิเคราะห์ข้อมูลในปัจจุบันเริ่มมีลักษณะเป็นการวิเคราะห์จากฐานข้อมูลที่มีขนาดใหญ่มากขึ้น Big Data เป็นคำที่กล่าวถึงบ่อยครั้งเพื่อใช้อธิบายข้อมูลซึ่งมีขนาดใหญ่มาก (ทั้งที่มีโครงสร้างและไม่มีโครงสร้าง) การเกิดขึ้นของ Big Data สืบเนื่องมาจากการเติบโตของข้อมูลอย่างต่อเนื่องในทศวรรษที่

ผ่านมา Big Data เป็นข้อมูลที่มีการรวบรวมในหลายแหล่ง ทั้งจากธุรกรรมทางธุรกิจ สังคมออนไลน์ และข้อมูลจากการสื่อสารกันระหว่างอุปกรณ์ (Machine-to-machine Data) ข้อมูลเหล่านี้ถูกนำเข้ามาในหลายรูปแบบ ทั้งในรูปแบบที่มีการจัดโครงสร้างแล้ว เช่น ข้อมูลตัวเลขทางสถิติ ไปจนถึงข้อมูลที่ยังไม่มีการจัดโครงสร้าง เช่น เอกสาร อีเมล ไฟล์เสียง หรือข้อมูลธุรกรรมที่ยังไม่มีการแปรรูป เป็นต้น

ปริมาณการค้าทั้งการนำเข้าและส่งออกที่มีการขยายตัวอย่างต่อเนื่อง ทำให้ต้องมีการพัฒนาการอำนวยความสะดวกทางการค้า และเพื่อการกระตุ้นให้การเคลื่อนย้ายสินค้าเป็นไปอย่างรวดเร็ว Big Data จึงเป็นเทคโนโลยีสำคัญในการยกระดับการวิเคราะห์ให้สอดคล้องกับขนาดข้อมูลที่เพิ่มขึ้น การใช้ประโยชน์จากการวิเคราะห์ข้อมูลจำเป็นต้องเริ่มจากการทำความเข้าใจระบบการจดทะเบียนข้อมูลการนำเข้าและส่งออก เมื่อผู้ประกอบการนำเข้า จะต้องผ่านพิธีการศุลกากรจำนวนมาก โดยจะต้องมีการสำแดงสินค้าผ่านเอกสารการนำเข้าสินค้า (Single Administration Document: SAD) ที่บันทึกในรูปแบบอิเล็กทรอนิกส์ และเชื่อมโยงข้อมูลต่างๆ เข้ากับรหัสสินค้า เช่น พิกัดศุลกากร และรหัสพิธีการศุลกากร การจัดการข้อมูลแต่ละชนิดอย่างเป็นระบบจะก่อให้เกิดประโยชน์แก่ทั้งศุลกากรและผู้ค้า

การระบุแนวโน้มที่อาจเกิดขึ้นช่วยให้เจ้าหน้าที่ศุลกากรสามารถจับตาดูกิจกรรมที่น่าสงสัยซึ่งอาจนำไปสู่การลักลอบนำเข้าสินค้า การเลียนแบบสินค้า และกลโกงรูปแบบต่างๆ การจัดการข้อมูลเหล่านี้ด้วยวิธีการแบบดั้งเดิมจะใช้เวลาในการจัดการสูงและมีโอกาสเกิดข้อผิดพลาดได้ง่าย การวิเคราะห์เชิงคาดการณ์จะขจัดปัญหาดังกล่าว และช่วยลำดับความสำคัญที่ต้องดำเนินการ รวมถึงทำให้การจัดการข้อมูลอยู่ในลักษณะทันท่วงที (Real Time) มากยิ่งขึ้น

สำหรับจัดเก็บภาษีศุลกากร การวิเคราะห์ข้อมูลจะช่วยให้ศุลกากรสามารถระบุข้อผิดพลาดที่เกิดขึ้น เช่น ความคาดเคลื่อนของมูลค่า การจัดกลุ่มที่ไม่ถูกต้อง และการระบุจำนวนหรือแหล่งกำเนิดสินค้าที่ผิดพลาด เป็นต้น ซึ่งอาจนำไปสู่การให้สิทธิพิเศษที่แตกต่างกัน อันมีผลต่อจำนวนภาษีนำเข้าที่ต้องจ่าย เมื่อเจ้าหน้าที่ศุลกากรตรวจจับการสำแดงสินค้าที่ไม่ถูกต้องหรือข้อผิดพลาดอื่นๆ ได้ จะต้องมีการแก้ไขและแจ้งข้อเท็จจริงดังกล่าวไปยังผู้ประกอบการ การค้นหาข้อผิดพลาดที่เกิดขึ้นได้จะช่วยป้องกันไม่ให้เกิดข้อสงสัยที่ต้องสูญเสียผลประโยชน์ และสามารถดำเนินบทลงโทษต่อผู้ละเมิดกฎหมายได้

สำหรับผู้ประกอบการ การวิเคราะห์ข้อมูลการนำเข้าและส่งออกช่วยให้ผู้ประกอบการสามารถรู้ปริมาณค่าใช้จ่ายที่พวกเขาต้องเสียในแต่ละประเทศที่ขนส่ง หากบริษัทมีการวิเคราะห์กระแสการค้า จะสามารถค้นหาโอกาสในการลดต้นทุนผ่านการใช้ประโยชน์จากเขตการค้าเสรี ซึ่งนำไปสู่การบริหารจัดการธุรกิจ การปรับภูมิทัศน์ทางการค้า ตลอดจนการระบุแนวโน้มและโอกาสสำหรับการค้าที่เกิดขึ้นในอนาคต ทั้งนี้ ยังอาจสามารถยกตัวอย่างประโยชน์จากการวิเคราะห์ขั้นสูงได้เพิ่มเติมดังนี้

1. การติดตามการปฏิบัติตามกฎระเบียบโดยใช้แนวทางเชิงปริมาณและความเสี่ยง
2. การตรวจสอบข้อผิดพลาดอย่างสม่ำเสมอเพื่อลดโอกาสการนำไปสู่ความผิดพลาด
3. การกระตุ้นให้เกิดขึ้นตอนการทำงานที่ส่งเสริมการปฏิบัติตามกฎระเบียบ

ถาวรในอนาคต

4. การประเมินความเพียงพอของกระบวนการควบคุมและวางกระบวนการควบคุมเฉพาะทางเพิ่มเติม
5. การประเมินประสิทธิภาพของการตรวจสอบการปฏิบัติตามกฎระเบียบ
6. การบริหารทรัพยากรที่มีอยู่อย่างมีประสิทธิภาพเพื่อส่งเสริมการทำธุรกิจหรือกิจกรรมเสริมอื่นๆ

การเข้าถึงข้อมูลมีบทบาทสำคัญอย่างยิ่งในการอำนวยความสะดวกทางการค้าทั้งต่อภาครัฐและผู้ประกอบการ การนำข้อมูลไปใช้ต่อเพื่อวิเคราะห์เชิงลึกจะช่วยให้การดำเนินการมีประสิทธิภาพสูงขึ้น สามารถตรวจสอบและปกป้องสมดุลของการค้าระหว่างประเทศ ตลอดจนตรวจจับข้อผิดพลาด รวมไปถึงลดเวลาและต้นทุนสำหรับศุลกากรและผู้ประกอบการ

สรุป

จากการวิเคราะห์ของ OECD (2015) ประเทศไทยควรต้องปรับปรุงประเด็นดังต่อไปนี้ เพื่อให้การค้าระหว่างประเทศมีความลื่นไหลมากยิ่งขึ้น 1. เพิ่มข้อมูลอัตราค่าธรรมเนียมให้มีความละเอียดมากยิ่งขึ้น และลดค่าธรรมเนียมสำหรับการยื่นคำขอในเวลาทำการปกติ 2. ให้การยอมรับสำเนา แทนที่เอกสารฉบับจริงมากยิ่งขึ้น 3. อนุญาตให้ปล่อยสินค้าก่อนกำหนดอัตราอากรและการชำระอากร โดยที่กล่าวมานี้เป็นมิติที่เกี่ยวข้องกับกรมศุลกากรโดยตรง

ทั้งนี้ อีกแนวทางหนึ่งที่น่าดำเนินการได้ คือ การว่าจ้างผู้ประกอบการภาคเอกชนให้เข้ามาร่วมดำเนินการกับกรมศุลกากร หรือแบ่งแยกงานบางส่วนที่ไม่ใช่บทบาทรับผิดชอบหลักให้กับผู้ที่รับว่าจ้าง เช่น งานด้านธุรการ การบริหารจัดการเอกสารหรือฐานข้อมูล ซึ่งการดำเนินการเช่นนี้จะช่วยลดปริมาณงานที่กรมศุลกากรต้องแบกรับ และจะส่งผลให้การดำเนินงานมีความรวดเร็วและมีประสิทธิภาพสูงขึ้น หรือพิจารณาให้องค์กรอิสระหรือหน่วยงานอื่นมาดูแลระบบ Single Window แทนกรมศุลกากร

ในส่วนที่เกี่ยวกับหน่วยงานภาครัฐแห่งอื่นๆ ควรร่วมมือกันปรับปรุงกฎหมายกฎระเบียบต่างๆ ที่มีผลกระทบต่อ การเคลื่อนย้ายสินค้า เพื่อลดจำนวนขั้นตอนและความซับซ้อนของกระบวนการ อนุญาตนำเข้าส่งออก ซึ่งจะส่งผลให้ภาคเอกชนสามารถทำการค้าได้มีประสิทธิภาพ ทั้งสะดวกและสามารถลดต้นทุนในการประกอบการได้ดีขึ้น

นอกจากนี้การวิเคราะห์ข้อมูล (Data Analytics) เป็นการจัดการข้อมูลที่ได้มาเพื่อนำไปสู่การค้นหาลักษณะบางประการ ขั้นตอนการวิเคราะห์ข้อมูลเริ่มต้นตั้งแต่ การได้มาซึ่งข้อมูล การตรวจสอบ/ ทบทวนข้อมูล การวิเคราะห์ ไปจนถึงการทำความเข้าใจประเด็นที่ซ่อนอยู่ในข้อมูล ข้อมูลที่ผ่านการวิเคราะห์แล้วจะถูกนำไปใช้ตัดสินใจและวางกลยุทธ์ในการดำเนินธุรกิจอย่างมีประสิทธิภาพ ทั้งนี้ การเข้ามาของเทคโนโลยีและนวัตกรรมจะช่วยให้การจัดการข้อมูลเป็นไปอย่างสะดวก รวดเร็ว และได้ผลลัพธ์ที่มีประสิทธิภาพมากขึ้น ดังนั้นควรมีการใช้การวิเคราะห์ข้อมูลเพื่อแสดงให้เห็นแนวโน้มในอนาคต และ

ตรวจจับข้อผิดพลาดต่างๆ ที่เกิดขึ้น การวิเคราะห์ข้อมูลยังสามารถผนวกข้อมูลทางธุรกรรมในรูปแบบอิเล็กทรอนิกส์หลายชนิดเข้าด้วยกันและนำไปวิเคราะห์เพื่อวางแผนในการตรวจวัดความเสี่ยงได้

สำหรับจัดเก็บภาษีศุลกากร การวิเคราะห์ข้อมูลจะช่วยให้ศุลกากรสามารถระบุข้อผิดพลาดที่เกิดขึ้น เช่น ความคาดเคลื่อนของมูลค่า การจัดกลุ่มที่ไม่ถูกต้อง และการระบุจำนวนหรือแหล่งกำเนิดสินค้าที่ผิดพลาด เป็นต้น ซึ่งอาจนำไปสู่การให้สิทธิพิเศษที่แตกต่างกัน อันมีผลต่อจำนวนภาษีนำเข้าที่ต้องจ่าย เมื่อเจ้าหน้าที่ศุลกากรตรวจจับการสำแดงสินค้าที่ไม่ถูกต้องหรือข้อผิดพลาดอื่นๆ ได้ จะต้องมีการแก้ไขและแจ้งข้อเท็จจริงดังกล่าวไปยังผู้ประกอบการ การค้นหาข้อผิดพลาดที่เกิดขึ้นได้จะช่วยป้องกันไม่ให้ประเทศต้องสูญเสียผลประโยชน์ และสามารถดำเนินบทลงโทษต่อผู้ละเมิดกฎด้วยวิธีการปรับหรือมาตรการอื่นๆ ทางกฎหมายได้

สำหรับผู้ประกอบการ การวิเคราะห์ข้อมูลการนำเข้าและส่งออกช่วยให้ผู้ประกอบการสามารถรู้ปริมาณค่าใช้จ่ายที่พวกเขาต้องเสียในแต่ละประเทศที่ขนส่ง หากบริษัทมีการวิเคราะห์กระแสการค้า จะสามารถค้นหาโอกาสในการลดต้นทุนผ่านการใช้ประโยชน์จากเขตการค้าเสรี ซึ่งนำไปสู่การบริหารจัดการธุรกิจ การปรับภูมิทัศน์ทางการค้า ตลอดจนการระบุแนวโน้มและโอกาสสำหรับการค้าที่เกิดขึ้นในอนาคต

บทที่ 5

สรุปและข้อเสนอแนะ

สรุป

การศึกษานี้มีผลการวิจัยที่สามารถตอบวัตถุประสงค์ของการวิจัยทั้ง 3 ข้อ ได้แก่ 1) เพื่อศึกษาผลกระทบที่เกิดจากมาตรการอำนวยความสะดวกทางการค้าต่อเศรษฐกิจ และความมั่นคง 2) เพื่อวิเคราะห์จุดแข็งและจุดที่ควรได้รับการปรับปรุงของระบบการอำนวยความสะดวกทางการค้าของประเทศไทย 3) เพื่อเสนอแนะแนวทางเพิ่มประสิทธิภาพการอำนวยความสะดวกทางการค้า เพื่อความยั่งยืนทางเศรษฐกิจ ซึ่งสามารถสรุปผลการศึกษตามวัตถุประสงค์การวิจัยได้ดังนี้

1. ผลการวิจัยเพื่อตอบวัตถุประสงค์การวิจัยข้อที่ 1 เพื่อศึกษาผลกระทบที่เกิดจากมาตรการอำนวยความสะดวกทางการค้าต่อเศรษฐกิจ และความมั่นคง

การอำนวยความสะดวกทางการค้า คือ กระบวนการ มาตรการ หรือระบบที่มีส่วนช่วยลดต้นทุนที่ผู้ประกอบการต้องแบกรับในการเคลื่อนย้ายสินค้าระหว่างประเทศ โดยเมื่อก้าวถึงขั้นนี้ได้หมายถึงพิธีการศุลกากรและการตรวจสอบสินค้าเท่านั้น แต่รวมถึงโครงสร้างพื้นฐานทางคมนาคมและบริการสนับสนุนที่เกี่ยวข้องกับการเคลื่อนย้ายสินค้าอีกด้วย เช่น บริษัทขนส่งสินค้า หรือตัวแทนผู้ส่งออกนำเข้า ซึ่งต้นทุนที่เกิดจากกิจกรรมเหล่านี้ล้วนส่งผลต่อปริมาณและมูลค่าการค้า และความสามารถทางการแข่งขันของประเทศ

จากการศึกษางานวิจัยที่เกี่ยวข้องได้ให้ข้อสรุปไปในทิศทางเดียวกันว่าระบบการอำนวยความสะดวกทางการค้าที่มีประสิทธิภาพจะสร้างผลกระทบในเชิงบวกต่อการเติบโตทางเศรษฐกิจ ทั้งในทางตรงและทางอ้อม กล่าวคือ เมื่อต้นทุนในการเคลื่อนย้ายสินค้าลดลง ผู้ประกอบการจะสามารถซื้อขายสินค้าได้ในปริมาณและมูลค่าสูงขึ้น และยังกระตุ้นให้เกิดการลงทุนจากต่างประเทศ การส่งเสริมธุรกิจขนาดกลางและขนาดย่อม และการปฏิรูปทางศุลกากร จึงเป็นประเด็นที่รัฐบาลควรให้ความสำคัญและพัฒนาอย่างเร่งด่วน โดยผลกระทบของการอำนวยความสะดวกทางการค้าอาจมีหลายด้าน ทั้งด้านเศรษฐกิจ เช่น ก่อให้เกิดการเจริญเติบโตทางการค้า ส่งเสริมการแข่งขันทางการค้า ช่วยพัฒนาประเทศ เพิ่มการลงทุนโดยตรงจากต่างประเทศ ส่งเสริมผู้ประกอบการกิจการขนาดกลางและขนาดย่อม (SMEs) กระตุ้นให้มีการปฏิรูปทางศุลกากร และทางด้านความมั่นคง โดยการเฝ้าระวัง

สินค้าที่เป็นภัยต่อความมั่นคงของประเทศ เช่น การก่อการร้าย การก่ออาชญากรรม และความปลอดภัยของผู้บริโภค ดังนั้น หน่วยงานที่มีส่วนเกี่ยวข้องต้องจัดเตรียมกลไกเพื่อเฝ้าระวังและวางมาตรการป้องกันอย่างเพียงพอ

การอำนวยความสะดวกทางการค้าเป็นปัจจัยหนึ่งที่มีส่วนช่วยผลักดันความยั่งยืนทางเศรษฐกิจและความสามารถทางการแข่งขัน กล่าวคือ กระบวนการเคลื่อนย้ายสินค้าระหว่างประเทศที่มีความรวดเร็วและใช้ต้นทุนต่ำ เป็นปัจจัยหนึ่งที่สำคัญที่ผู้ประกอบการให้ความสำคัญ มีผลต่อปริมาณการค้าขายระหว่างประเทศ และเป็นองค์ประกอบสำคัญต่อการสร้างห่วงโซ่มูลค่าข้ามประเทศ

2. ผลการวิจัยเพื่อตอบวัตถุประสงค์การวิจัยข้อที่ 2 เพื่อวิเคราะห์จุดแข็งและจุดที่ควรได้รับการปรับปรุงของระบบการอำนวยความสะดวกทางการค้าของประเทศไทย

พัฒนาการสำคัญของประเทศไทยในช่วงหลายปีที่ผ่านมา ซึ่งเป็นจุดแข็งของระบบการอำนวยความสะดวกทางการค้าของประเทศไทย คือการพัฒนากระบวนการเชื่อมโยงข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ ณ จุดเดียว (National Single Window) ที่ผู้นำเข้าส่งออกสามารถดำเนินการพิธีศุลกากรได้ผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ อย่างไรก็ตาม มิติที่ประเทศไทยควรได้รับการพัฒนาปรับปรุงมากที่สุด คือ การสร้างความร่วมมือระหว่างหน่วยงานภาครัฐในประเทศ หรือการเชื่อมโยงหรือส่งต่อข้อมูลจากหน่วยงานผู้ดูแลสินค้าควบคุมโดยตรง ซึ่งจากการศึกษาเพิ่มเติม พบว่า กรมศุลกากรกับหน่วยงานภาครัฐอื่นๆ ได้มีการสร้างระบบเชื่อมโยงฐานข้อมูลระหว่างกันแล้ว อย่างไรก็ตาม ระบบดังกล่าวอาจยังมิได้ถูกนำมาใช้ประโยชน์เต็มที่

สำหรับการพัฒนาในลำดับต่อไป หรือมิติที่ควรมีการปรับปรุง อาจนำกรณีศึกษาประเทศสิงคโปร์มาเป็นแบบอย่างได้ โดยระบบ National Single Window ของสิงคโปร์ ซึ่งได้มีการพัฒนาอย่างต่อเนื่องนับแต่ปี 2528 ปัจจุบันได้ถูกต่อยอดเป็นแพลตฟอร์มเปิด (Open Platform) ที่นักพัฒนาซอฟต์แวร์สามารถเข้ามาใช้ข้อมูลเพื่อสร้างบริการที่เกี่ยวข้องกับการค้าขายสินค้านำเข้าระหว่างประเทศ

นอกจากนี้ จากการศึกษารายบริษัท VFS Global และบริษัท จันวานิชย์ จำกัด สามารถสรุปสาระสำคัญได้ว่า หากหน่วยงานภาครัฐมุ่งหมายที่จะดำเนินการด้านระบบอิเล็กทรอนิกส์ อาจจะไม่จำเป็นต้องพัฒนาหรือบริหารจัดการงานทั้งหมดด้วยตัวเอง เนื่องจากองค์ความรู้บางส่วนอาจมิใช่ประเด็นที่หน่วยงานภาครัฐนั้นมีความเชี่ยวชาญ อีกทั้งกิจกรรมเหล่านี้ล้วนมิใช่หน้าที่หลักขององค์กร ดังที่ นาย Zubin Karkaria แห่งบริษัท VFS Global ได้กล่าวไว้ว่า หน้าที่ของบริษัท VFS Global คือการช่วยเหลือให้เจ้าหน้าที่ฝ่ายกงสุลของรัฐบาลประเทศผู้รับบริการได้ปฏิบัติงานที่ตนเองถนัดที่สุด ซึ่งคือการให้คำตัดสินคำขอวีซ่า นอกจากนี้ โครงสร้างองค์กรของบริษัทเอกชนที่มีความยืดหยุ่น อาจทำให้การแก้ปัญหาเฉพาะหน้าเป็นไปได้ง่ายขึ้น เช่น การจ้างพนักงานประจำในช่วงที่มีปริมาณงานสูง เป็นต้น ซึ่งอาจเป็นแบบอย่างที่ว่าหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการอำนวยความสะดวกทางการค้าสามารถนำไปใช้เป็นตัวอย่างได้ กล่าวคือ ว่าจ้างบริษัทเอกชนที่มีความเชี่ยวชาญ ให้เข้ามาช่วยจัดการบริหารงานธุรการและการส่งผ่านข้อมูล เพื่อให้เจ้าหน้าที่ผู้อำนาจตัดสินใจปฏิบัติงานได้อย่างราบรื่นที่สุด

จากการวิเคราะห์ต้นแบบของ OECD (2015) ประเทศไทยควรต้องปรับปรุงประเด็นดังต่อไปนี้ เพื่อให้การค้าระหว่างประเทศมีความลื่นไหลมากยิ่งขึ้น 1. เพิ่มข้อมูลอัตราค่าธรรมเนียมให้มีความละเอียดมากยิ่งขึ้น และลดค่าธรรมเนียมสำหรับการยื่นคำขอในเวลาทำการปกติ 2. ให้การยอมรับสำเนา แทนที่เอกสารฉบับจริงมากยิ่งขึ้น 3. อนุญาตให้ปล่อยสินค้าก่อนกำหนดอัตราอากรและการชำระอากร โดยที่กล่าวมานี้เป็นมิติที่เกี่ยวข้องกับกรมศุลกากรโดยตรง

ทั้งนี้ อีกแนวทางหนึ่งที่สามารถดำเนินการได้ คือ การว่าจ้างผู้ประกอบการภาคเอกชนให้เข้ามาร่วมดำเนินการกับกรมศุลกากร หรือแบ่งแยกงานบางส่วนที่ไม่ใช่บทบาทรับผิดชอบหลักให้กับผู้ที่รับว่าจ้าง เช่น งานด้านธุรการ การบริหารจัดการเอกสารหรือฐานข้อมูล ซึ่งการดำเนินการเช่นนี้จะช่วยลดปริมาณงานที่กรมศุลกากรต้องแบกรับ และจะส่งผลให้การดำเนินงานมีความรวดเร็วและมีประสิทธิภาพสูงขึ้น หรือพิจารณาให้องค์กรอิสระหรือหน่วยงานอื่นมาดูแลระบบ Single Window แทนกรมศุลกากร

ในส่วนที่เกี่ยวกับหน่วยงานภาครัฐแห่งอื่นๆ ควรร่วมมือกันปรับปรุงกฎหมายระเบียบต่างๆ ที่มีผลกระทบต่อ การเคลื่อนย้ายสินค้า เพื่อลดจำนวนขั้นตอนและความซับซ้อนของกระบวนการอนุญาตนำเข้าส่งออก ซึ่งจะส่งผลให้ภาคเอกชนสามารถทำการค้าได้มีประสิทธิภาพ ทั้งสะดวกและสามารถลดต้นทุนในการประกอบการได้ดีขึ้น

จากการศึกษาในครั้ง นี้ สามารถสรุปประโยชน์ต่อเศรษฐกิจและความมั่นคงของประเทศไทย จากการอำนวยความสะดวกทางการค้าได้ 2 มิติ ในด้านมิติทางเศรษฐกิจ การอำนวยความสะดวกทางการค้าที่มีประสิทธิภาพจะก่อให้เกิดผลกระทบเชิงบวกต่อระบบเศรษฐกิจของประเทศใน 6 ประเด็นย่อย ได้แก่ 1. ก่อให้เกิดการเจริญเติบโตทางการค้า 2. ส่งเสริมการแข่งขันทางการค้า 3. ช่วยพัฒนาประเทศ 4. เพิ่มการลงทุนโดยตรงจากต่างประเทศ 5. ส่งเสริมผู้ประกอบการกิจการขนาดกลางและขนาดย่อม และ 6. กระตุ้นให้มีการปฏิรูปทางศุลกากร ในด้านมิติความมั่นคง การที่สินค้าสามารถเคลื่อนไหวได้อย่างไหลลื่นอาจมีผลเกี่ยวพันกับความมั่นคงของประเทศ เช่น ในด้านการก่อการร้าย การก่ออาชญากรรม หรือความปลอดภัยของผู้บริโภค

3. ผลการวิจัยเพื่อตอบวัตถุประสงค์การวิจัยข้อที่ 3 เพื่อให้ได้ข้อเสนอแนะแนวทางการเพิ่มประสิทธิภาพการอำนวยความสะดวกทางการค้าเพื่อความยั่งยืนทางเศรษฐกิจ

ในส่วนของการข้อเสนอแนะแนวทางการปรับปรุงมาตรการและระบบการอำนวยความสะดวกทางการค้าของประเทศไทย การศึกษานี้ได้เสนอไว้ 3 ประเด็น ได้แก่ 3.1 นำข้อเสนอแนะการพัฒนาปรับปรุงโครงสร้างเชิงกายภาพและโครงสร้างสถาบันที่เกี่ยวข้องกับการนำเข้าส่งออกสินค้านี้ระหว่างประเทศ ที่ United Nations Economic Commission for Europe (UNECE) ได้จัดทำขึ้น ซึ่งประเทศไทยสามารถนำมาปรับใช้ได้ 3.2 ข้อเสนอแนะการว่าจ้างผู้ให้บริการภาคเอกชนเพื่อแบ่งเบาภาระงานของกรมศุลกากร อันจะมีส่วนช่วยให้การทำงานและการให้บริการมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น และ 3.3 ข้อเสนอแนะในการนำการวิเคราะห์ข้อมูล (Data Analytics) มาใช้เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการอำนวยความสะดวกทางการค้าของไทย

3.1 นำข้อเสนอแนะการพัฒนาปรับปรุงโครงสร้างเชิงกายภาพและโครงสร้างสถาบันที่เกี่ยวข้องกับการนำเข้าส่งออกสินค้าระหว่างประเทศ ที่ United Nations Economic Commission for Europe (UNECE) ได้จัดทำขึ้น ซึ่งประเทศไทยสามารถนำมาปรับใช้ได้ United Nations Economic Commission for Europe (UNECE) เป็นหน่วยงานเฉพาะทางขององค์การสหประชาชาติที่มีบทบาทในการส่งเสริมความร่วมมือทางเศรษฐกิจและการค้าระหว่างประเทศในทวีปยุโรปรวมถึงทวีปอเมริกาเหนือ ซึ่งประเด็นหนึ่งที่ UNECE ให้ความสำคัญอย่างต่อเนือง คือการอำนวยความสะดวกทางการค้า และได้มีการจัดทำ Trade Facilitation Implementation Guide เพื่อช่วยให้ประเทศต่างๆ วางแผนพัฒนาระบบการอำนวยความสะดวกทางการค้าได้อย่างมีประสิทธิภาพสูงสุด โดยกรอบแนวคิดเบื้องต้นที่ UNECE กำหนดไว้ซึ่งจะเป็นประโยชน์ต่อการพัฒนาประสิทธิภาพการอำนวยความสะดวกทางการค้าของไทย เป็นดังต่อไปนี้

1. การสร้างความโปร่งใส (Transparency) – สร้างความโปร่งใสให้กับกระบวนการของภาครัฐทุกส่วน มีการสร้างฐานข้อมูลที่ครบถ้วน ชัดเจน และเข้าถึงได้ง่าย ซึ่งจะรวมถึงกฎหมาย กฎระเบียบ การจัดสรรงบประมาณ การจัดซื้อจัดจ้าง บันทึกการประชุม ฯลฯ ทั้งนี้ ในการร่างกฎหมายฉบับใหม่ ควรรับฟังและปรับปรุงเนื้อหาตามความคิดเห็นของผู้มีส่วนเกี่ยวข้อง อีกด้วยบทกฎหมายควรได้รับการเผยแพร่ก่อนบังคับใช้ เพื่อเปิดโอกาสให้ผู้ได้รับผลกระทบปรับตัว

2. การลดความซ้ำซ้อน (Simplification) – ยกเลิกขั้นตอนหรือเอกสารที่ไม่จำเป็น หรือมีความซ้ำซ้อน เพื่อลดจำนวนขั้นตอน ระยะเวลา และต้นทุนที่ผู้ประกอบการต้องแบกรับ ในการทำธุรกรรมกับหน่วยงานภาครัฐ

3. การสร้างความสอดคล้อง (Harmonization) – กำหนดระเบียบพิธีการ ขั้นตอน และเอกสารที่ใช้ ใช้งานได้ง่ายและไม่ซับซ้อนจนเกินไป เป็นไปในรูปแบบที่ได้รับการยอมรับในระดับนานาชาติหรือในระดับภูมิภาค

4. การสร้างมาตรฐาน (Standardization) – ทำให้พิธีการ ขั้นตอน เอกสาร และรูปแบบการนำเสนอข้อมูลเป็นไปในทิศทางหรือรูปแบบเดียวกัน ซึ่งจะช่วยให้กระบวนการสร้างความสอดคล้องเป็นไปได้อย่างยิ่งขึ้น

หัวใจสำคัญของการพัฒนาระบบการอำนวยความสะดวกทางการค้า คือ การปรับแต่งให้ระบบการอำนวยความสะดวกทางการค้าให้เหมาะสมและมีความสอดคล้องกับลักษณะการดำเนินธุรกิจของผู้ประกอบการในประเทศ กล่าวคือ มาตรการในแต่ละประเทศ หรือแม้กระทั่งพื้นที่ ควรมีความแตกต่างกันไปแล้วแต่วิธีการประกอบธุรกิจ หรือความต้องการผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ดังนั้น UNECE จึงได้จัดทำกรอบแนวคิดการวิเคราะห์กระบวนการทางธุรกิจและห่วงโซ่อุปทาน (Business Process Analysis) เพื่อช่วยให้ผู้จัดทำนโยบายเข้าใจกระบวนการทางธุรกิจของผู้ประกอบการในประเทศมากยิ่งขึ้น โดยกรอบแนวคิดนี้จัดสรรกระบวนการทางการดำเนินธุรกิจออกเป็น 4 ส่วน ได้แก่ การจัดซื้อ การส่งสินค้า สุภากรและการเคลื่อนย้ายสินค้า และการชำระเงิน

เมื่อผู้กำหนดนโยบายมีความเข้าใจถึงกระบวนการทางธุรกิจในประเทศแล้ว กิจกรรมในลำดับต่อมาคือการวางแผนการพัฒนากระบวนการอำนวยความสะดวกทางการค้า โดยมี การวางแผนปฏิบัติ มีการใช้ระบบอิเล็กทรอนิกส์ วิเคราะห์ห่วงโซ่ธุรกิจ และการรวบรวมความคิดเห็น

หากพิจารณาถึงการปฏิบัติจริง การปฏิรูประบบการอำนวยความสะดวกทางการค้าอย่างครอบคลุม กล่าวคือ การปรับปรุงกระบวนการตั้งแต่ต้นจนจบ จะต้องคำนึงถึงผู้มีส่วนได้ส่วนเสียเป็นจำนวนมาก ทั้งหน่วยงานภาครัฐ และเอกชน ดังนั้น การรวบรวมความคิดเห็นและการทำความเข้าใจกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียจึงเป็นองค์ประกอบที่ขาดไม่ได้ในการปฏิรูปหรือการทำให้ระบบการอำนวยความสะดวกทางการค้ามีความทันสมัย นอกจากนี้ การพัฒนาต้องได้รับการปฏิบัติในหลายๆ ด้านควบคู่กันไป เพราะถึงแม้เทคโนโลยีจะมีความสามารถในการลดระยะเวลาและต้นทุนการนำเข้าส่งออกสินค้า แต่หากกฎหมายยังไม่รองรับลายเซ็นอิเล็กทรอนิกส์ หรือผู้ใช้งานยังไม่มี ความเข้าใจต่อบริการอิเล็กทรอนิกส์ มากเพียงพอ จะยังถือว่ามาตรการดังกล่าวไม่มีประสิทธิผลมากเพียงพอ ทั้งนี้ 5 มิติสำคัญที่ต้องได้รับการคำนึงถึง เมื่อมีความพยายามในการพัฒนาระบบการอำนวยความสะดวกทางการค้า ได้แก่

1. การปรับปรุงกฎหมายกฎระเบียบ ให้มีความชัดเจน กระชับ และมีความโปร่งใส
2. การพัฒนาในระดับองค์กร กล่าวคือ การพัฒนาศักยภาพเชิงสถาบัน การสร้างความเข้าใจกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในภาคเอกชน และการสร้างความร่วมมือระหว่างหน่วยงานภาครัฐด้วยกัน
3. การนำเทคโนโลยีเข้ามาใช้ ได้แก่ การใช้เทคโนโลยีดิจิทัลเพื่อประมวลเอกสารการค้า และแลกเปลี่ยนข้อมูลระหว่างหน่วยงาน
4. การเปลี่ยนแปลงวิธีการดำเนินธุรกิจ ได้แก่ การเปลี่ยนแปลงวิธีการประกอบธุรกิจให้สอดคล้องกับกระบวนการนำเข้าส่งออกสินค้าที่เปลี่ยนแปลงไป ซึ่งสะท้อนถึงความสำคัญของการหารือระหว่างหน่วยงานภาครัฐและภาคเอกชน
5. การสร้างทักษะความสามารถของผู้ให้บริการ รวมถึงผู้ใช้งาน

3.2 ข้อเสนอแนะการว่าจ้างผู้ให้บริการภาคเอกชนเพื่อแบ่งเบาภาระงานของกรมศุลกากร อันจะมีส่วนช่วยให้การทำงานและการให้บริการมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น
ในส่วนของข้อเสนอแนะการว่าจ้างผู้ให้บริการภาคเอกชนให้มาทำหน้าที่แทนรัฐ การศึกษาครั้งนี้ ได้มีการนำเสนอผลการศึกษาคำแนะนำของ บริษัท VFS Global และบริษัท จันวานิชย์ จำกัด เพื่อแสดงให้เห็นว่า การว่าจ้างบริษัทเอกชนให้เข้ามาดำเนินการแทนบางส่วน เป็นวิธีการเพิ่มประสิทธิภาพการดำเนินงานของภาครัฐและการให้บริการประชาชนที่ตีประการหนึ่ง ซึ่งในทั้งสองกรณีศึกษา หน่วยงานภาคเอกชนเข้ามาเติมเต็มในด้านที่หน่วยงานภาครัฐอาจมีกำลังคนไม่เพียงพอ หรือในด้านที่หน่วยงานภาครัฐขาดความเชี่ยวชาญ ซึ่งแนวทางนี้จะช่วยสร้างประสิทธิภาพการทำงานให้กับหน่วยงานราชการ และทำให้บริการมีคุณภาพมากยิ่งขึ้น ส่งผลให้ภาคเอกชนสามารถดำเนินธุรกิจได้อย่างมีประสิทธิภาพ และลดต้นทุนในการดำเนินงานได้เพิ่มขึ้น

3.3 ข้อเสนอแนะในการนำการวิเคราะห์ข้อมูล (Data Analytics) มาใช้

เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการอำนวยความสะดวกทางการค้าของไทย การวิเคราะห์ข้อมูล (Data Analytics) เป็นการจัดการข้อมูลที่ได้มาเพื่อนำไปสู่การค้นหาลักษณะบางประการ ขั้นตอนการวิเคราะห์ข้อมูลเริ่มต้นตั้งแต่ การได้มาซึ่งข้อมูล การตรวจสอบ/ทบทวนข้อมูล การวิเคราะห์ ไปจนถึงการทำความเข้าใจประเด็นที่ซ่อนอยู่ในข้อมูล ข้อมูลที่ผ่านการวิเคราะห์แล้วจะถูกนำไปใช้ตัดสินใจและวางกลยุทธ์ในการดำเนินธุรกิจอย่างมีประสิทธิภาพ ทั้งนี้ การเข้ามาของเทคโนโลยีและนวัตกรรมจะช่วยให้การจัดการข้อมูลเป็นไปอย่างสะดวก รวดเร็ว และได้ผลลัพธ์ที่มีประสิทธิภาพมากขึ้น ดังนั้นควรมีการใช้การวิเคราะห์ข้อมูลเพื่อแสดงให้เห็นแนวโน้มในอนาคต และตรวจจับข้อผิดพลาดต่างๆ ที่เกิดขึ้น การวิเคราะห์ข้อมูลยังสามารถผนวกข้อมูลทางธุรกรรมในรูปแบบอิเล็กทรอนิกส์หลายชนิดเข้าด้วยกันและนำไปวิเคราะห์เพื่อวางแผนในการตรวจวัดความเสี่ยงได้

สำหรับจัดเก็บภาษีศุลกากร การวิเคราะห์ข้อมูลจะช่วยให้ศุลกากรสามารถระบุข้อผิดพลาดที่เกิดขึ้น เช่น ความคลาดเคลื่อนของมูลค่า การจัดกลุ่มที่ไม่ถูกต้อง และการระบุจำนวนหรือแหล่งกำเนิดสินค้าที่ผิดพลาด เป็นต้น ซึ่งอาจนำไปสู่การให้สิทธิพิเศษที่แตกต่างกัน อันมีผลต่อจำนวนภาษีนำเข้าที่ต้องจ่าย เมื่อเจ้าหน้าที่ศุลกากรตรวจจับการสำแดงสินค้าที่ไม่ถูกต้องหรือข้อผิดพลาดอื่นๆ ได้ จะต้องมีการแก้ไขและแจ้งข้อเท็จจริงดังกล่าวไปยังผู้ประกอบการ การค้นหาข้อผิดพลาดที่เกิดขึ้นได้จะช่วยป้องกันไม่ให้เกิดข้อผิดพลาดซ้ำซ้อน และสามารถดำเนินบทลงโทษต่อผู้ละเมิดกฎหมายด้วยวิธีการปรับหรือมาตรการอื่นๆ ทางกฎหมายได้

สำหรับผู้ประกอบการ การวิเคราะห์ข้อมูลการนำเข้าและส่งออกช่วยให้ผู้ประกอบการสามารถรู้ปริมาณค่าใช้จ่ายที่พวกเขาต้องเสียในแต่ละประเทศที่ขนส่ง หากบริษัทมีการวิเคราะห์กระแสการค้า จะสามารถค้นหาโอกาสในการลดต้นทุนผ่านการใช้ประโยชน์จากเขตการค้าเสรี ซึ่งนำไปสู่การบริหารจัดการธุรกิจ การปรับภูมิทัศน์ทางการค้า ตลอดจนการระบุแนวโน้มและโอกาสสำหรับการค้าที่เกิดขึ้นในอนาคต

ดังนั้น จึงควรมีการนำการวิเคราะห์ข้อมูล (Data Analytic) มาใช้เพื่อพัฒนาประสิทธิภาพด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าของไทยอย่างจริงจัง ต่อเนื่อง และมีการเรียนรู้บทเรียนในการใช้ร่วมกันเพื่อประโยชน์สูงสุดต่อไป

ข้อเสนอแนะ

สำหรับในส่วนของข้อเสนอแนะซึ่งแบ่งออกเป็น 1. ด้านนโยบาย 2. ด้านการปฏิบัติการ และ 3. ด้านวิชาการ จากการศึกษา มีรายละเอียดดังนี้

1. ข้อเสนอแนะด้านนโยบาย

สำหรับการเพิ่มประสิทธิภาพการอำนวยความสะดวกทางการค้าเพื่อความยั่งยืนทางเศรษฐกิจนั้น ควรมีการส่งเสริมให้หน่วยงานปฏิบัติ ปฏิบัติตามแนวปฏิบัติที่ดี (Best Practice) และติดตามส่งเสริมให้มีการนำเทคโนโลยีใหม่ๆ มายกระดับประสิทธิภาพการอำนวยความสะดวกทางการค้าของไทย

อย่างสม่ำเสมอ เพื่อยกระดับความสามารถทางการแข่งขันของประเทศอย่างยั่งยืน ทั้งนี้ เพื่อส่งเสริมให้เกิดประสิทธิภาพสูงสุด และเพื่อก้าวข้ามข้อจำกัดของภาครัฐด้าน กำลังคน ความเชี่ยวชาญ หรือความคล่องตัว ในงานด้านเอกสาร ด้านโลจิสติกส์ รวมถึงการลงทุนด้านระบบ IT ทั้ง Hardware และ Software ภาครัฐ อาจพิจารณาร่วมมือกับภาคเอกชน ให้เอกชนเข้ามาเป็นผู้ปฏิบัติงาน (Operator) โดยภาครัฐอาจจำกัด บทบาทเป็นผู้กำกับดูแล หรือผู้อำนวยการความสะดวก (Regulator/ Facilitator) ทั้งนี้ อาจต้องมีการ ปรับปรุงกฎหมายกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง เช่นระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการพัสดุ หรืออาจต้องมีการ พิจารณาตั้งองค์กรกลางเพื่อทำหน้าที่ดำเนินงานยกระดับประสิทธิภาพด้านการอำนวยความสะดวกทาง การค้าทั้งระบบ เนื่องจากมีหน่วยงานที่เกี่ยวข้องใน National Single Window ถึง 33 หน่วยงาน ซึ่งสิ่ง สำคัญที่สุดคือมีการตั้งตัวชี้วัดด้านประสิทธิภาพในการดำเนินงาน และมีการติดตามประเมินผลอย่าง ละเอียดรอบคอบและกระทำอย่างสม่ำเสมอเพื่อยกระดับประสิทธิภาพการอำนวยความสะดวกทางการค้า เพื่อความยั่งยืนทางเศรษฐกิจต่อไป

2. ข้อเสนอแนะด้านการปฏิบัติการ

ในทางปฏิบัติ คาดการณ์ได้ว่าจะต้องมีการบูรณาการ ตลอดจนต้องส่งเสริมการเรียนรู้ ร่วมกัน และสร้างวงจรการสะท้อนความคิดเห็น (Feedback Loop) และการเน้นการติดตามประเมินผล การดำเนินงาน และเชื่อได้ว่าจะมีความกังวล เรื่องความปลอดภัยของการเชื่อมโยงข้อมูลด้านการค้าข้าม หน่วยงาน ซึ่งจำเป็นจะต้องมีมาตรการเรื่องความปลอดภัยของข้อมูล (Data Security) และ มาตรการ เรื่องความเป็นส่วนตัวของข้อมูล (Data Privacy) ที่มีความครอบคลุม รัดกุม และทันสมัย อย่างไรก็ตามยัง ควรมีระบบที่มีความยืดหยุ่น สามารถรองรับการเปลี่ยนแปลงและการพัฒนาของเทคโนโลยีใหม่ๆ ได้ด้วย นอกจากนี้ การยกระดับประสิทธิภาพการอำนวยความสะดวกทางการค้า โดยนำแนวปฏิบัติที่ดีในระดับ สากลมาใช้ รวมถึงร่วมมือกับภาคเอกชนเพื่อลดข้อจำกัดจากการดำเนินงานของภาครัฐ แต่ดำเนินงาน อย่างระมัดระวัง รวมทั้งความตระหนักถึงเรื่องการบริหารจัดการฐานข้อมูลขนาดใหญ่ (Big Data) ก็มีความ จำเป็นอย่างยิ่ง

3. ข้อเสนอแนะด้านวิชาการ

การเตรียมการเรื่องบุคลากรควรพัฒนาความรู้ในหัวข้อการบริหารจัดการและวิเคราะห์ ข้อมูลขนาดใหญ่ (Big Data) โดยบุคลากรที่พัฒนาควรมุ่งเน้นที่การพัฒนาบุคลากรกลุ่ม Data Scientist และผู้เชี่ยวชาญเรื่องการออกแบบการให้บริการแบบมีผู้ใช้เป็นศูนย์กลาง (User Centric Service Design) เช่นที่นำเสนอในงานวิจัยฉบับนี้ โดยสามารถถอดเป็นบทเรียนเชิงวิชาการที่สามารถนำไปเสนอเป็นผลงาน ทางวิชาการในเวทีวิชาการด้านการค้าระหว่างประเทศในระดับโลกได้ การนำบทวิเคราะห์ ฐานข้อมูลขนาด ใหญ่ ไปวิเคราะห์ตั้งแต่ระดับการวิเคราะห์ เชิงพรรณนา (Descriptive Analytics) เชิงคาดการณ์ (Predictive Analytics) และเชิงวางแผน (Prescriptive Analytics) สามารถระบุสถานการณ์การอำนวยความสะดวกทางการค้าของไทย ระบุข้อผิดพลาด ความคลาดเคลื่อนต่างๆ และสามารถนำไปใช้ติดตาม ตรวจสอบการสำแดงสินค้าที่ไม่ถูกต้อง ผลการศึกษาด้านวิชาการที่จะเกิดจากฐานข้อมูลขนาดใหญ่ ที่เกิด จากการดำเนินงานด้านการยกระดับประสิทธิภาพการอำนวยความสะดวกทางการค้าดังที่เสนอในงานวิจัย

ฉบับนี้ จะสามารถนำไปต่อยอดเชิงวิชาการได้อีกมากมายหลายแง่มุม และจะเป็นผลงานที่เป็นการค้นพบ
สิ่งใหม่ ได้รับการยอมรับเป็นความก้าวหน้าทางวิชาการและมีข้อเสนอแนะที่จับต้องได้สามารถนำไปใช้
ในทางปฏิบัติ และทางนโยบายได้อย่างต่อเนื่อง

บรรณานุกรม

- ศุภกากร, กรม. 2559. คู่มือการใช้งานฉบับสมบูรณ์ ระบบพิธีการนำเข้าส่งออกแบบ Single Window Entry ด้วยระบบการเชื่อมโยงข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ ณ จุดเดียว.
- ESCAP, OECD, ADB, World Bank, ITC, WCO, UNCTAD, UNNeXT, CIECC and New Zealand Ministry of Foreign Affairs. 2015. "Indicator for Trade Facilitation: A Handbook".
- CrimsonLogic. 2017. "Singapore TradeNet Single Windows & Regional Interoperability – Trends and Considerations".
- Fox A.K., Francois J., and Londoño-Kent P. 2003. "Measuring Border Crossing Costs and their Impact on Trade Flows: The United States-Mexican Trucking Case".
- Grainger A. 2011. "Trade Facilitation and Security".
- Hummels D.L. 2001. "Time as a Trade Barrier".
- Joosep K. 2014. "Trade Facilitation as a Means to Improve SME Competitiveness and Consumer Welfare in Developing and Least-Developed Countries".
- Nordas H., Pinali E. and Geloso Grosso M. 2006. "Logistics and Time as a Trade Barrier".
- Organisation for Economic Co-operation and Development. 2015. "OECD Trade Facilitation Indicators: An Overview of Available Tools".
- Organization for Security and Co-operation in Europe. 2011. "Balancing Security with Trade Facilitation and Developing Partnerships with Private Industry".
- Walkenhorst, Peter and Yasui, Tadashi. 2003. "Evaluation Quantitative des Avantages de la Facilitation des Echanges".
- World Trade Organization. 2000. "Chile's Experience with the Modernization of Customs Administrations Based on the Use of Information Technology".

รายชื่อผู้เชี่ยวชาญที่ได้ทำการสัมภาษณ์เชิงลึก

สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย

1. ดร. นิสสุวรรณ ลีลารัมย์
2. ดร.ทรงวุฒิ ไกรภัสสรพงษ์

สภาหอการค้าแห่งประเทศไทย

3. ดร.ปิยะนุช มาลากุล ณ อยุธยา
4. คุณ ธวัชชัย เศรษฐจินดา

สภาผู้ขนส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย

5. นางสาวกัญญภัค ตันติพิพัฒน์พงศ์

กรมศุลกากร กระทรวงการคลัง

6. นางกฤติกา ปั้นประเสริฐ ผู้อำนวยการสำนักกฎหมาย
7. นางสาววรรณดี เมลาณนท์ ผู้เชี่ยวชาญด้านนวัตกรรมเทคโนโลยีสารสนเทศ

กรมส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ กระทรวงพาณิชย์

8. นางสาวฐิตินันทนา ตันศรีสกุล ผู้อำนวยการ สำนักงานส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ
กรุงสิงคโปร์

นักวิชาการ

9. ดร. วรรณวิทย์ อาชูปุตร
10. ดร. รัชดา เจียสกุล

ประวัติย่อผู้วิจัย

ชื่อ นายฐิติเศรษฐ์ เศรษฐบุตร
วัน เดือน ปี เกิด 5 มกราคม 2505
การศึกษาปริญญาตรี คณะบริหารธุรกิจ (BBA) สาขา Marketing มหาวิทยาลัยหอการค้า
ไทย จบปีพ.ศ. 2527
ปริญญาโท คณะบริหารธุรกิจ (MBA) สาขา Marketing, Oklahoma City
University, USA จบปีพ.ศ. 2530

ประวัติการทำงานโดยย่อ

ต.ค. 2532 เศรษฐกร 3 ฝ่ายนโยบายการค้า กองนโยบายการพาณิชย์
กรมเศรษฐกิจการพาณิชย์
ต.ค. 2533 เศรษฐกร 4 ฝ่ายนโยบายการค้า กองนโยบายการพาณิชย์
กรมเศรษฐกิจการพาณิชย์
ต.ค. 2535 เศรษฐกร 5 ฝ่ายนโยบายการค้า กองนโยบายการพาณิชย์
กรมเศรษฐกิจการพาณิชย์
ม.ค. 2537 เศรษฐกร 5 กลุ่มมาตรการด้านภาษี กองเศรษฐกิจการค้าอาเซียน
กรมเศรษฐกิจการพาณิชย์
ธ.ค. 2537 เศรษฐกร 6 กลุ่มมาตรการด้านภาษี กองเศรษฐกิจการค้าอาเซียน
กรมเศรษฐกิจการพาณิชย์
ม.ค. 2544 นักวิชาการ กลุ่มงานการค้าบริการ สำนักเจรจาการค้าพหุภาคี
พาณิชย์ 7ว. กรมเจรจาการค้าระหว่างประเทศ
พ.ค. 2545 นักวิชาการ หัวหน้ากลุ่มงานเจรจาสินค้าอุตสาหกรรม
พาณิชย์ 8ว. สำนักเจรจาการค้าพหุภาคี กรมเจรจาการค้าระหว่างประเทศ
ต.ค. 2551 หัวหน้ากลุ่มงานความสัมพันธ์ทวิภาคีอาเซียน สำนักอาเซียน
มี.ค. 2554 นักวิชาการ สำนักอาเซียน พาณิชย์ 9 ชช
ธ.ค. 2557 นักวิชาการ สำนักสารสนเทศ พาณิชย์ 9 ชช
ม.ค. 2558 นักวิชาการ สำนักอธิบดี พาณิชย์ 9 ชช
ตำแหน่งปัจจุบัน นักวิชาการพาณิชย์เชี่ยวชาญ สำนักอธิบดี กรมเจรจาการค้าระหว่างประเทศ

สรุปย่อ

ลักษณะวิชา การเศรษฐกิจ

เรื่อง แนวทางการเพิ่มประสิทธิภาพการอำนวยความสะดวกทางการค้าเพื่อความ
ยั่งยืนทางเศรษฐกิจ

ผู้วิจัย นายฉัตรดิเรกสรรค์ เศรษฐบุตรี หลักสูตร วปอ. รุ่นที่ 60

ตำแหน่ง นักวิชาการเชี่ยวชาญ กรมเจรจาการค้าระหว่างประเทศ

ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

ในสภาพเศรษฐกิจโลกที่มีความเชื่อมโยงระหว่างกันสูง จากห่วงโซ่การผลิตสินค้ามีการกระจายตัวไปในหลายประเทศ ตามข้อได้เปรียบทางการแข่งขันของประเทศนั้นๆ การค้าขายระหว่างประเทศจึงเป็นกลไกขับเคลื่อนสำคัญของระบบเศรษฐกิจในยุคปัจจุบัน การเคลื่อนไหวของสินค้าทุนและวัตถุดิบที่มีความไหลลื่น ได้กลายเป็นปัจจัยที่นักลงทุนพิจารณา และเป็นช่องทางที่ผู้ประกอบการขนาดกลางและขนาดย่อมสามารถก้าวเข้าสู่ตลาดต่างประเทศได้ อย่างไรก็ตาม ในปัจจุบันธุรกิจไทยเผชิญกับอุปสรรคในการค้าขายสินค้าระหว่างประเทศ กับกระบวนการเคลื่อนย้ายสินค้าที่มีความซับซ้อนและใช้เอกสารจำนวนมาก ประกอบกับกฎระเบียบรายสินค้าที่มีอยู่เป็นจำนวนมาก

นอกจากนี้ World Bank (2016) รายงานว่า ในปี 2559 ประเทศไทยมีการส่งออกนำเข้าสินค้าคิดมูลค่าเป็นร้อยละ 100.6 ของขนาดเศรษฐกิจ (ผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ) ในขณะที่การบริโภคในประเทศทั้งในระดับครัวเรือนและภาครัฐมีมูลค่าคิดเป็นสัดส่วนประมาณร้อยละ 63.3 ซึ่งสะท้อนว่าอุปสงค์ในต่างประเทศเป็นแหล่งรายได้สำคัญของประเทศ ดังนั้น กระบวนการเคลื่อนย้ายสินค้าข้ามแดนที่ไหลลื่นจะเป็นปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่อความยั่งยืนทางเศรษฐกิจของประเทศเป็นอย่างยิ่ง ภาครัฐจึงต้องให้ความสำคัญกับการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่เกี่ยวข้องกับการค้าระหว่างประเทศทั้งในเชิงกายภาพและเชิงสถาบันเพื่อสนับสนุนภาคส่งออกของไทย โดยเชิงกายภาพนี้จะรวมถึงโครงสร้างระบบขนส่งหรือระบบโทรคมนาคม ส่วนเชิงสถาบัน คือ กฎหมายและกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง

ปัญหาและอุปสรรคเหล่านี้เป็นที่มาของแนวคิดการอำนวยความสะดวกทางการค้า ซึ่งคือการลดอุปสรรคทางการค้าขายสินค้าระหว่างประเทศที่เกิดจากกระบวนการของภาครัฐ และการทำให้กระบวนการส่งออกและนำเข้ามีความกระชับ ทันสมัย และได้มาตรฐานสากล (WTO, 2015) จึง

ได้กลายมาเป็นประเด็นที่ประเทศต่างๆ ให้ความสำคัญ ทั้งนี้ การอำนวยความสะดวกทางการค้ามีองค์ประกอบหลัก 3 ส่วน ได้แก่ 1. พิธีการศุลกากรและมาตรการทางการค้า (Customs and Regulatory Trade Procedures) หรือในเชิงการปฏิบัติ คือ มิติที่เกี่ยวกับกฎหมาย กฎระเบียบ และพิธีการการเคลื่อนย้ายสินค้าข้ามพรมแดน 2. โครงสร้างพื้นฐานทางการค้าและการขนส่ง (Trade and Transport Infrastructures) อันได้แก่คุณภาพของระบบขนส่ง ถนน รถไฟ อากาศยาน และท่าเรือ และ 3. บริการที่เกี่ยวข้องกับการค้า (Trade-Related Services) เช่น บริการขนส่ง หรือบริการตัวแทนพิธีการศุลกากร เป็นต้น โดยสำหรับการศึกษาในครั้งนี้ จะมุ่งเน้นไปที่มิติแรกและมิติที่สาม ซึ่งหน่วยงานภาครัฐมีส่วนเกี่ยวข้องโดยตรง

วัตถุประสงค์ของการวิจัย

1. เพื่อศึกษาผลกระทบที่เกิดจากมาตรการอำนวยความสะดวกทางการค้าต่อเศรษฐกิจและความมั่นคง
2. เพื่อวิเคราะห์จุดแข็งและจุดที่ควรได้รับการปรับปรุงของระบบการอำนวยความสะดวกทางการค้าของประเทศไทย
3. เพื่อเสนอแนะแนวทางเพิ่มประสิทธิภาพการอำนวยความสะดวกทางการค้า เพื่อความยั่งยืนทางเศรษฐกิจ

ขอบเขตของการวิจัย

การศึกษาเรื่องการอำนวยความสะดวกทางการค้าในที่นี่จะศึกษาเชิงลึกเฉพาะมิติที่เกี่ยวข้องกับพิธีการศุลกากรและบริการที่เกี่ยวข้องกับการค้าเท่านั้น ส่วนในมิติของโครงสร้างพื้นฐานทางการค้าและการขนส่ง จะเป็นการให้ข้อเสนอแนะเบื้องต้น

วิธีดำเนินการวิจัย

การวิจัยครั้งนี้เป็นการวิจัยเชิงคุณภาพ (Qualitative Research) มีวิธีดำเนินการวิจัยดังนี้

1. การเก็บข้อมูลทุติยภูมิ ผ่านการศึกษาแนวคิด ทฤษฎี และการวิจัยที่เกี่ยวข้อง ผลกระทบของมาตรการการอำนวยความสะดวกทางการค้า ต่อระบบเศรษฐกิจ ทั้งในด้านของการบริโภคในประเทศ การจัดเก็บภาษีและการใช้จ่ายของรัฐ การลงทุน การนำเข้า และการส่งออก รวมถึงตัวชี้วัดสากลด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้า

2. การเก็บข้อมูลปฐมภูมิ ผ่านการสัมภาษณ์เชิงลึกผู้เชี่ยวชาญ 10 ท่าน ซึ่งเป็นตัวแทนจากภาคเอกชน เช่น สภาอุตสาหกรรม สภาหอการค้า สภาผู้ขนส่งสินค้าทางเรือ และตัวแทนจากภาครัฐ เช่น ตัวแทนจากกรมศุลกากร และตัวแทนจากกรมส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ ตลอดจนนักวิชาการผู้เชี่ยวชาญด้านการค้าระหว่างประเทศ
3. การวิเคราะห์ข้อมูล โดยนำข้อมูลที่ได้จากข้อ 1. และ 2. มาทำการวิเคราะห์เชิงเนื้อหา เพื่อได้คำตอบตามวัตถุประสงค์ที่ตั้งไว้

ผลการวิจัย

1. จากการศึกษางานวิจัยที่เกี่ยวข้องได้ให้ข้อสรุปไปในทิศทางเดียวกันว่าระบบการอำนวยความสะดวกทางการค้าที่มีประสิทธิภาพจะสร้างผลกระทบในเชิงบวกต่อการเติบโตทางเศรษฐกิจ ทั้งในทางตรงและทางอ้อม เมื่อต้นทุนในการเคลื่อนย้ายสินค้าลดลง ผู้ประกอบการจะสามารถซื้อขายสินค้าได้ในปริมาณและมูลค่าสูงขึ้น และยังกระตุ้นให้เกิดการลงทุนจากต่างประเทศ การส่งเสริมธุรกิจขนาดกลางและขนาดย่อม และการปฏิรูปทางศุลกากร เป็นประเด็นที่รัฐบาลควรให้ความสำคัญและพัฒนาอย่างเร่งด่วน โดยผลกระทบของการอำนวยความสะดวกทางการค้าอาจมีหลายด้าน ทั้งด้านเศรษฐกิจ และทางด้านความมั่นคง ดังนั้น หน่วยงานที่มีส่วนเกี่ยวข้องต้องจัดเตรียมกลไกเพื่อเฝ้าระวังและวางมาตรการป้องกันอย่างเพียงพอ
2. พัฒนาการสำคัญของประเทศไทยในช่วงหลายปีที่ผ่านมา ซึ่งเป็นจุดแข็งของระบบการอำนวยความสะดวกทางการค้าของประเทศไทย คือการพัฒนากระบวนการเชื่อมโยงข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ ณ จุดเดียว (National Single Window) ที่ผู้นำเข้าส่งออกสามารถดำเนินการพิธีศุลกากรได้ผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ อย่างไรก็ตาม มิติที่ประเทศไทยควรได้รับการพัฒนาปรับปรุงมากที่สุด คือ การสร้างความร่วมมือระหว่างหน่วยงานภาครัฐในประเทศ หรือการเชื่อมโยงหรือส่งต่อข้อมูลจากหน่วยงานผู้ดูแลสินค้าควบคุมโดยตรง ซึ่งจากการศึกษาเพิ่มเติม พบว่า กรมศุลกากรกับหน่วยงานภาครัฐอื่นๆ ได้มีการสร้างระบบเชื่อมโยงฐานข้อมูลระหว่างกันแล้ว อย่างไรก็ตาม ระบบดังกล่าวอาจยังมิได้ถูกนำมาใช้ประโยชน์เต็มที่ สำหรับการพัฒนาในลำดับต่อไป หรือมิติที่ควรมีการปรับปรุง อาจนำกรณีศึกษาประเทศสิงคโปร์มาเป็นแบบอย่างได้
3. ในส่วนของข้อเสนอแนะแนวทางการปรับปรุงมาตรการและระบบการอำนวยความสะดวกทางการค้าของประเทศไทย การศึกษานี้ได้เสนอไว้ 3 ประเด็น ได้แก่ 3.1 นำข้อเสนอแนะการพัฒนาปรับปรุงโครงสร้างเชิงกายภาพและโครงสร้างสถาบันที่เกี่ยวข้องกับการนำเข้าส่งออกสินค้าระหว่างประเทศ ที่ United Nations Economic Commission for Europe (UNECE) ได้จัดทำขึ้น ซึ่งประเทศไทยสามารถนำมาปรับใช้ได้ 3.2 ข้อเสนอแนะการว่าจ้างผู้ให้บริการภาคเอกชนเพื่อแบ่งเบาภาระงานของกรมศุลกากร อันจะมีส่วนช่วยให้การทำงานและการให้บริการมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น

และ 3.3 ข้อเสนอแนะในการนำการวิเคราะห์ข้อมูล (Data Analytics) มาใช้เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการอำนวยความสะดวกทางการค้าของไทย

ข้อเสนอแนะ

ข้อเสนอแนะแบ่งออกเป็น 1. ด้านนโยบาย 2. ด้านการปฏิบัติการ และ 3. ด้านวิชาการ

1. ข้อเสนอแนะด้านนโยบาย สำหรับการเพิ่มประสิทธิภาพการอำนวยความสะดวกทางการค้าเพื่อความยั่งยืนทางเศรษฐกิจนั้น ควรมีการส่งเสริมให้หน่วยงานปฏิบัติ ปฏิบัติตามแนวปฏิบัติที่ดี (Best Practice) และติดตามส่งเสริมให้มีการนำเทคโนโลยีใหม่ๆ มายกระดับประสิทธิภาพการอำนวยความสะดวกทางการค้าของไทยอย่างสม่ำเสมอ เพื่อยกระดับความสามารถทางการแข่งขันของประเทศอย่างยั่งยืน ทั้งนี้ เพื่อส่งเสริมให้เกิดประสิทธิภาพสูงสุด และเพื่อก้าวข้ามข้อจำกัดของภาครัฐ ด้าน กำลังคน ความเชี่ยวชาญ หรือความคล่องตัวในงานด้านเอกสาร ด้านโลจิสติกส์ รวมถึงการลงทุน ด้านระบบ IT ทั้ง Hardware และ Software ภาครัฐอาจพิจารณาร่วมมือกับภาคเอกชน ให้เอกชนเข้ามาเป็นผู้ปฏิบัติงาน (Operator) โดยภาครัฐอาจจำกัดบทบาทเป็นผู้กำกับดูแล หรือผู้อำนวยการความสะดวก (Regulator/ Facilitator) ทั้งนี้ อาจต้องมีการปรับปรุงกฎหมายระเบียบที่เกี่ยวข้อง เช่น ระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการพัสดุ หรืออาจต้องมีการพิจารณาตั้งองค์กรกลางเพื่อทำหน้าที่ดำเนินงานยกระดับประสิทธิภาพด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าทั้งระบบ เนื่องจากมีหน่วยงานที่เกี่ยวข้องใน National Single Window ถึง 33 หน่วยงาน ซึ่งสิ่งสำคัญที่สุดคือมีการตั้งตัวชี้วัดด้านประสิทธิภาพในการดำเนินงาน และมีการติดตามประเมินผลอย่างละเอียดรอบคอบและกระทำอย่างสม่ำเสมอเพื่อยกระดับประสิทธิภาพการอำนวยความสะดวกทางการค้าเพื่อความยั่งยืนทางเศรษฐกิจต่อไป

2. ข้อเสนอแนะด้านการปฏิบัติการ ในทางปฏิบัติ คาดการณ์ได้ว่าจะต้องมีการบูรณาการ ตลอดจนต้องส่งเสริมการเรียนรู้ร่วมกัน และสร้างวงจรการสะท้อนความคิดเห็น (Feedback Loop) และการเน้นการติดตามประเมินผลการดำเนินงาน และเชื่อได้ว่าจะมีความกังวล เรื่องความปลอดภัยของการเชื่อมโยงข้อมูลด้านการค้าข้ามหน่วยงาน ซึ่งจำเป็นจะต้องมีมาตรการเรื่องความปลอดภัยของข้อมูล (Data Security) และ มาตรการเรื่องความเป็นส่วนตัวของข้อมูล (Data Privacy) ที่มีความครอบคลุม รัดกุม และทันสมัย อย่างไรก็ตามยังควรมีระบบที่มีความยืดหยุ่น สามารถรองรับการเปลี่ยนแปลงและการพัฒนาของเทคโนโลยีใหม่ๆ ได้ด้วย นอกจากนี้ การยกระดับประสิทธิภาพการอำนวยความสะดวกทางการค้า โดยนำแนวปฏิบัติที่ดีในระดับสากลมาใช้ รวมถึงร่วมมือกับภาคเอกชนเพื่อลดข้อจำกัดจากการดำเนินงานของภาครัฐ แต่ดำเนินงานอย่างระมัดระวัง รวมทั้งความตระหนักถึงเรื่องการบริหารจัดการฐานข้อมูลขนาดใหญ่ (Big Data) ก็มีความจำเป็นอย่างยิ่ง

3. ข้อเสนอแนะด้านวิชาการ การเตรียมการเรื่องบุคลากรควรพัฒนาความรู้ในหัวข้อการบริหารจัดการและวิเคราะห์ข้อมูลขนาดใหญ่ (Big Data) โดยบุคลากรที่พัฒนาควรมุ่งเน้นที่การพัฒนาบุคลากรกลุ่ม Data Scientist และผู้เชี่ยวชาญเรื่องการออกแบบการให้บริการแบบมีผู้ใช้เป็นศูนย์กลาง (User Centric Service Design) เช่นที่นำเสนอในงานวิจัยฉบับนี้ โดยสามารถถอดเป็นบทเรียนเชิงวิชาการที่สามารถนำไปเสนอเป็นผลงานทางวิชาการในเวทีวิชาการด้านการค้าระหว่างประเทศในระดับโลกได้ การนำบทวิเคราะห์ ฐานข้อมูลขนาดใหญ่ ไปวิเคราะห์ตั้งแต่ระดับการวิเคราะห์ เชิงพรรณนา (Descriptive Analytics) เชิงคาดการณ์ (Predictive Analytics) และเชิงวางแผน (Prescriptive Analytics) สามารถระบุสถานการณ์การอำนวยความสะดวกทางการค้าของไทย ระบุข้อผิดพลาด ความคลาดเคลื่อนต่างๆ และสามารถนำไปใช้ติดตามตรวจจับการสำแดงสินค้าที่ไม่ถูกต้อง ผลการศึกษาด้านวิชาการที่จะเกิดจากฐานข้อมูลขนาดใหญ่ ที่เกิดจากการดำเนินงานด้านการยกระดับประสิทธิภาพการอำนวยความสะดวกทางการค้าดังที่เสนอในงานวิจัยฉบับนี้ จะสามารถนำไปต่อยอดเชิงวิชาการได้อีกมากมายหลายแง่มุม และจะเป็นผลงานที่เป็นการค้นพบสิ่งใหม่ ได้รับการยอมรับเป็นความก้าวหน้าทางวิชาการและมีข้อเสนอแนะที่จับต้องได้สามารถนำไปใช้ในทางปฏิบัติ และทางนโยบายได้อย่างต่อเนื่อง