

สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.)

บทสรุปผู้บริหารและรายงานฉบับสมบูรณ์
(Executive Summary and Final Report)

โครงการจัดทำแผนแม่บท
การพัฒนาระบบ National Single Window ระยะที่ ๒
เพื่ออำนวยความสะดวกทางการค้า
ให้กับผู้ประกอบการไทยสู่ตลาด ASEAN และตลาดโลก



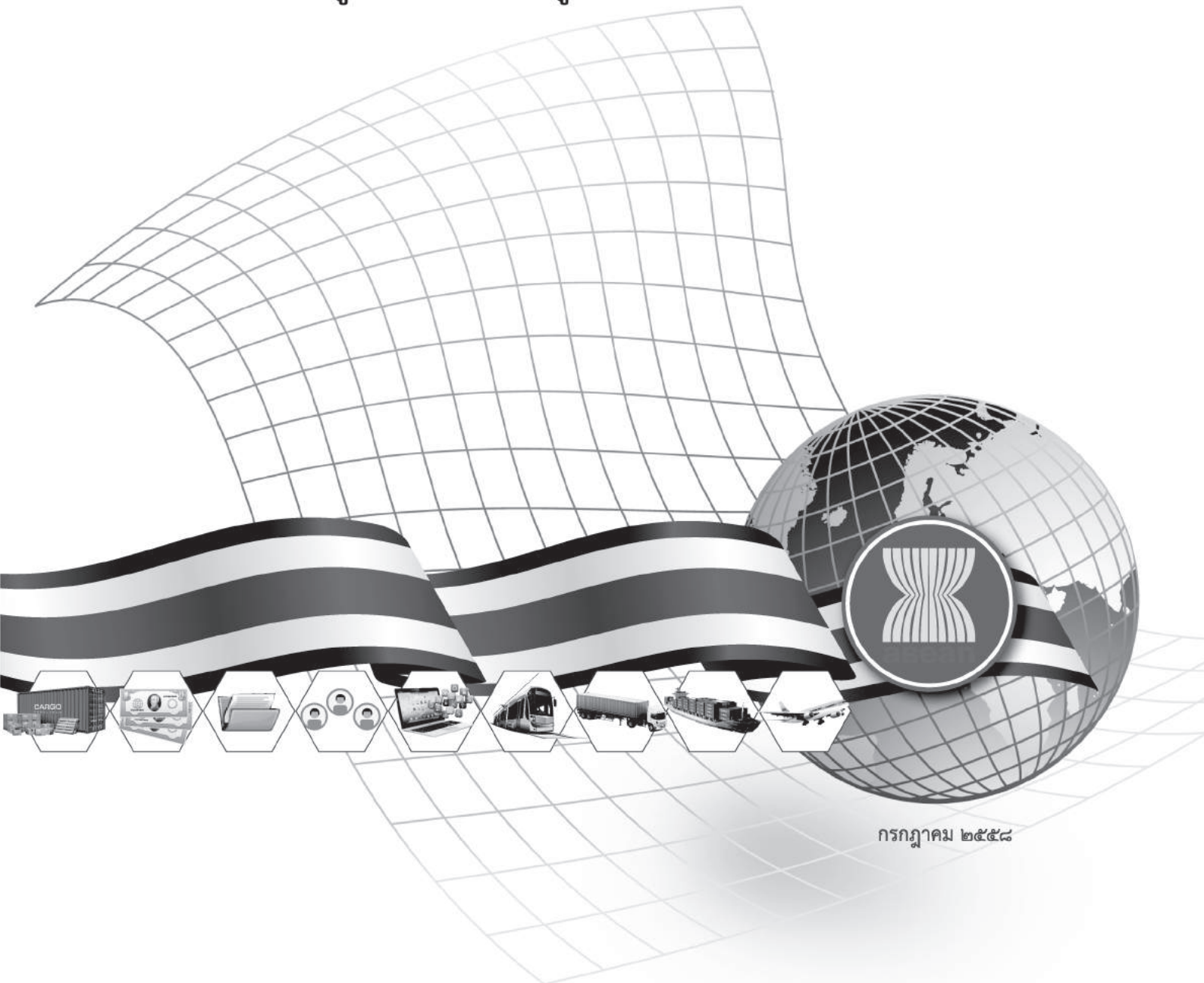
กรกฎาคม ๒๕๕๘

โดย สถาบันนวัตกรรมเทคโนโลยีสารสนเทศ
มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.)

บทสรุปผู้บริหารและรายงานฉบับสมบูรณ์
(Executive Summary and Final Report)

โครงการจัดทำแผนแม่บท
การพัฒนาระบบ National Single Window ระยะที่ ๒
เพื่ออำนวยความสะดวกทางการค้า
ให้กับผู้ประกอบการไทยสู่ตลาด ASEAN และตลาดโลก



กรกฎาคม ๒๕๕๘

โดย สถาบันนวัตกรรมเทคโนโลยีสารสนเทศ
มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

บทสรุปผู้บริหารและรายงานฉบับสมบูรณ์ (Executive Summary and Final Report)		
ชื่อโครงการ	โครงการจัดทำแผนแม่บทการพัฒนาระบบ National Single Window ระยะที่ ๒ เพื่ออำนวยความสะดวกทางการค้าให้กับผู้ประกอบการไทยสู่ตลาด ASEAN และตลาดโลก	
ข้อมูลโครงการ	*วันเริ่มต้นโครงการ*: ๓๐ กรกฎาคม ๒๕๕๗	
	วันสิ้นสุดโครงการ: ๒๙ กรกฎาคม ๒๕๕๘	
หน่วยงาน **เจ้าของโครงการ**	สำนักงานคณะกรรมการ พัฒนาการเศรษฐกิจและสังคม แห่งชาติ	เลขที่ ๙๖๒ ถนนกรุงเกษม แขวงวัดโสมนัส เขตป้อมปราบศัตรูพ่าย กรุงเทพมหานคร ๑๐๑๐๐ ฝ่ายเลขานุการฯ: ๑. **นางสาวอนุวรรณ วงศ์พิเชษฐ์** anuwan@nesdb.go.th ๒. **นายณัฐพงศ์ สุขจินดาเสถียร** nuttapong@nesdb.go.th โทร. ๐๒ ๒๘๐ ๔๐๘๕ ต่อ ๓๔๒๖
หน่วยงานที่ปรึกษา	สถาบันนวัตกรรมเทคโนโลยี สารสนเทศ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์	คณะวิศวกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ เลขที่ ๕๐ ถ. งามวงศ์วาน แขวงลาดยาว เขตจตุจักร กรุงเทพฯ ๑๐๙๐๐ โทรศัพท์/โทรสาร ๐๒ ๗๙๗ ๐๙๙๙ ต่อ ๑๑๓๘ ผู้อำนวยการโครงการ: **ผศ.ดร. สมนึก คีรีโต** อีเมล์ sk@ku-inova.org ผู้จัดการโครงการ: **นางสายสมร นาคลดา** อีเมล์ saisamorn@ku-inova.org
ข้อมูลรายงานที่ส่ง	*วันที่ส่งรายงานบทสรุปผู้บริหารและรายงานฉบับสมบูรณ์*: ๒๙ กรกฎาคม ๒๕๕๘	
	จัดทำรายงานและนำเสนอโดย: สถาบันนวัตกรรมเทคโนโลยีสารสนเทศ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์	

สารบัญ

บทสรุปผู้บริหาร ๑

Executive Summary ๑๙

ส่วนที่ ๑: การศึกษาสถานภาพของการพัฒนาระบบ National Single Window ระยะที่ ๑ ของประเทศไทย (พ.ศ. ๒๕๔๘-๒๕๕๘) ๓๗

บทที่ ๑. บทนำ ๓๙

๑.๑. หลักการและเหตุผล ๓๙

๑.๒. วัตถุประสงค์ของโครงการ ๔๐

๑.๓. ขอบเขตการดำเนินงาน ๔๑

๑.๔. แนวทางและวิธีการดำเนินงาน ๔๒

๑.๕. ระยะเวลาในการดำเนินงาน ๔๕

๑.๖. ผลที่ได้รับจากโครงการ ๔๕

๑.๗. ผลงานและรายงานที่ต้องส่งมอบ ๔๕

๑.๘. องค์ประกอบของรายงาน ๔๖

๑.๙. องค์ประกอบของคณะดำเนินงานโครงการฯ ที่เกี่ยวข้อง ๔๘

๑.๙.๑.คณะกรรมการกำกับการดำเนินการโครงการจัดทำแผนแม่บทการพัฒนาระบบ National Single Window (ระยะที่ ๒) เพื่ออำนวยความสะดวกทางการค้าให้กับผู้ประกอบการไทยสู่ตลาด ASEAN และตลาดโลก ๔๘

๑.๙.๒.คณะทำงานของสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ๔๙

๑.๙.๓.คณะที่ปรึกษาโครงการฯ ๔๙

บทที่ ๒. กรอบแนวคิด ทฤษฎี และวรรณกรรมที่เกี่ยวข้อง ๕๑

๒.๑. กรอบแนวคิดที่เกี่ยวข้อง ๕๑

๒.๑.๑.กรอบแนวคิดของการอำนวยความสะดวกทางการค้า (Trade Facilitation) ๕๑

๒.๑.๒.กรอบแนวคิดของระบบหน้าต่างเดียว (Single Window) ๖๓

๒.๑.๓.กรอบแนวคิดในการจัดทำแผนแม่บทการพัฒนาระบบ National Single Window เพื่อการอำนวยความสะดวกทางการค้า ๗๙

๒.๒. ทฤษฎีที่ใช้ในการวิเคราะห์ ๘๔

๒.๒.๑.รูปแบบการประเมินผลแบบซิปป์ (CIPP Model) ๘๔

๒.๒.๒.การวิเคราะห์ช่องว่าง (Gap Analysis) ๘๘

บทที่ ๓. ผลการศึกษาการพัฒนาระบบ Single Window ในต่างประเทศ ๙๑

๓.๑. ผลการศึกษาการพัฒนาระบบ SW ในระดับภูมิภาคต่างๆ ทั่วโลก ๙๑
๓.๑.๑.การพัฒนา SW ในทวีปแอฟริกา ๙๔
๓.๑.๒.การพัฒนา SW ในทวีปเอเชีย/โอเชียเนีย ๙๔
๓.๑.๓.การพัฒนา SW ในภูมิภาคตะวันออกกลาง ๙๕
๓.๑.๔.การพัฒนา SW ในภูมิภาคลาตินอเมริกา/แคริบเบียน ๑๐๐
๓.๑.๕.การพัฒนา SW ในภูมิภาคอาเซียน ๑๐๐
๓.๑.๖.การพัฒนาระบบอำนวยความสะดวกทางการค้าในภูมิภาคเอเชียและแปซิฟิก ๑๐๙
๓.๑.๗.สรุป ๑๑๐
๓.๑.๘.แนวโน้มการพัฒนา SW ของภูมิภาคต่างๆ ทั่วโลก ๑๑๑
๓.๒. ผลการศึกษาการพัฒนาระบบ SW ในระดับประเทศ: กรณีศึกษาของต่างประเทศ ๕ ประเทศ ๑๑๔
๓.๒.๑.กรณีศึกษาการพัฒนาระบบหน้าต่างเดียวของประเทศเยอรมนี: Case of DAKOSY ๑๑๕
๓.๒.๒.กรณีศึกษาการพัฒนาระบบหน้าต่างเดียวของประเทศญี่ปุ่น : Case of NACCS ๑๒๕
๓.๒.๓.กรณีศึกษาการพัฒนาระบบหน้าต่างเดียวของประเทศสิงคโปร์: Case of TradeNet ๑๓๖
๓.๒.๔.กรณีศึกษาการพัฒนาระบบหน้าต่างเดียวของประเทศสาธารณรัฐเกาหลี: Case of UNI-PASS ๑๕๓
๓.๒.๕.กรณีศึกษาการพัฒนาระบบหน้าต่างเดียวของเขตการปกครองพิเศษฮ่องกง: Case of DTTN ๑๗๒
๓.๓. สรุป ๑๘๘
บทที่ ๔. สถานภาพของการพัฒนาระบบ National Single Window ของประเทศไทย ๑๙๙
๔.๑. การริเริ่มพัฒนาระบบ National Single Window ของประเทศไทย ๑๙๙
๔.๒. แนวทางการพัฒนาระบบ NSW ของไทยที่ผ่านมา ๒๐๑
๔.๓. การประเมินบริบทของการพัฒนาระบบ NSW ของประเทศไทย ๒๐๕
๔.๓.๑.การจัดตั้งกลไกการขับเคลื่อน กำกับดูแล และกลไกความร่วมมือ ๒๐๖
๔.๓.๒.ความสอดคล้องกับภารกิจ ยุทธศาสตร์ และกลยุทธ์ในการพัฒนา NSW ของไทย ๒๑๒
๔.๔. การประเมินปัจจัยเบื้องต้นของการพัฒนาระบบ NSW ของประเทศไทย ๒๑๖
๔.๕. การประเมินกระบวนการพัฒนาระบบ NSW ของประเทศไทย ๒๑๘
๔.๕.๑.ความสอดคล้องของการดำเนินงานตามแผนงานกับองค์ประกอบแห่งความสำเร็จของการพัฒนาระบบหน้าต่างเดียว (SW) ๒๑๘
๔.๖. การประเมินผลผลิตโดยรวมของการพัฒนาระบบ NSW ของประเทศไทย ๒๒๗
บทที่ ๕. สรุปและข้อเสนอแนะ ๒๓๑
๕.๑. สรุปประเด็นปัญหาของการพัฒนาระบบ NSW ของไทย ๒๓๑

๕.๒. ความสำคัญและโอกาสในการพัฒนา NSW ระยะที่ ๒ ของประเทศไทย ๒๔๖
๕.๓. ข้อเสนอแนะในการพัฒนา NSW ระยะที่ ๒ ของประเทศไทย..... ๒๕๐
๕.๓.๑.ข้อแสนอแนะทั่วไปสำหรับการดำเนินงานในระยะต่อไป ๒๕๐
๕.๓.๒.ข้อเสนอแนะทิศทางการพัฒนาระบบ NSW ระยะที่ ๒ ของประเทศไทย ๒๕๑
๕.๓.๓.ข้อเสนอแนะแนวทางปฏิบัติในการพัฒนา NSW ระยะที่ ๒ ของประเทศไทย..... ๒๕๖
๕.๓.๔.ข้อเสนอแนะในการพัฒนาระบบ NSW ระยะที่ ๒ ที่มีความสัมพันธ์และเชื่อมโยงกับแนวนโยบายเศรษฐกิจดิจิทัล (Digital Economy) ของประเทศ..... ๒๕๘
ส่วนที่ ๒: การจัดทำร่างแผนแม่บทการพัฒนาระบบ National Single Window ระยะที่ ๒ เพื่ออำนวยความสะดวกทางการค้าให้กับผู้ประกอบการไทย ๒๖๓
บทที่ ๖. ร่างแผนแม่บทการพัฒนาระบบ National Single Window ระยะที่ ๒ ของประเทศไทย..... ๒๖๕
๖.๑. กรอบแนวคิดในการจัดทำ “ร่างแผนแม่บทการพัฒนาระบบ NSW ระยะที่ ๒ ของประเทศไทย”... ๒๖๕
๖.๒. ร่างแผนแม่บทการพัฒนาระบบ NSW ระยะที่ ๒ ของประเทศไทย..... ๒๖๖
๖.๒.๑.วิสัยทัศน์ด้านการพัฒนาระบบอำนวยความสะดวกทางการค้าของประเทศไทย (Thailand e-Trade Facilitation Vision 2021)..... ๒๖๗
๖.๒.๒.วัตถุประสงค์ของการพัฒนาระบบอำนวยความสะดวกด้านการค้าของประเทศไทย (Thailand e-Trade Facilitation Objectives)..... ๒๖๘
๖.๒.๓.เป้าหมายของการพัฒนาระบบอำนวยความสะดวกด้านการค้าของประเทศไทย (Thailand e-Trade Facilitation Goals)..... ๒๖๘
๖.๒.๔.ผลผลิตของการพัฒนาระบบอำนวยความสะดวกด้านการค้าของประเทศไทย (Thailand e-Trade Facilitation Output) ภายในปี พ.ศ. ๒๕๖๔..... ๒๗๒
๖.๒.๕.กลยุทธ์และแผนงานการพัฒนาระบบอำนวยความสะดวกด้านการค้าของประเทศไทย (Thailand e-Trade Facilitation Strategies and Work Plans)..... ๒๘๙
๖.๓. ประเด็นเร่งด่วนในการพัฒนาระบบอำนวยความสะดวกด้านการค้าของประเทศไทย..... ๒๙๙
ส่วนที่ ๓ รูปแบบการบริหารจัดการ และการประเมินผลและประสิทธิภาพด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าและ NSW ของประเทศไทย ๓๐๑
บทที่ ๗. ข้อเสนอรูปแบบการบริหารจัดการระบบ National Single Window (NSW Governance Model) ระยะที่ ๒ ของประเทศไทย..... ๓๐๓
๗.๑. ข้อเสนอรูปแบบการบริหารจัดการระบบ NSW ระยะที่ ๒..... ๓๐๓
๗.๑.๑.ข้อเสนอทางเลือกต่างๆ ในการจัดตั้งองค์กรบริหารจัดการระบบ NSW ส่วนกลาง ๓๐๔
๗.๑.๒.ข้อเสนอกลไกขับเคลื่อนสู่ภาคปฏิบัติ ๓๐๘
๗.๑.๓.ข้อเสนอด้านกลไกความร่วมมือระหว่างหน่วยงาน ๓๐๙

๗.๑.๔.ข้อเสนอเรื่องการเสริมสร้างศักยภาพและการฝึกอบรมบุคลากรเพื่อดำเนินงานพัฒนาระบบ NSW ๓๑๑
๗.๒. ทางเลือกของรูปแบบทางธุรกิจสำหรับ NSW ระยะที่ ๒ ..... ๓๑๑
๗.๒.๑.ข้อวิเคราะห์ทางเลือกของรูปแบบทางธุรกิจที่เป็นไปได้สำหรับการจัดตั้งหน่วยงานผู้พัฒนาและให้บริการระบบ G2G Regulatory NSW, Air PCS และ Sea PCS..... ๓๑๒
๗.๒.๒.ข้อเสนอรูปแบบธุรกิจของการพัฒนาระบบ NSW ส่วนกลาง ระยะที่ ๒ ..... ๓๑๖
บทที่ ๘ ข้อเสนอแนวทางการประเมินผลและประสิทธิภาพด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าและ NSW ของประเทศไทย ๓๑๙
๘.๑. ความสำคัญของการประเมินผลกับการดำเนินนโยบาย ๓๑๙
๘.๒. แนวคิดในการพัฒนากลไกการประเมินประสิทธิภาพด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่งขององค์กรระหว่างประเทศ ๓๑๙
๘.๓. ข้อเสนอกลไกการประเมินประสิทธิภาพด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่ง และ NSW ของประเทศไทย ๓๒๑
๘.๓.๑.กลไกการประเมินประสิทธิภาพด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่งและ NSW ด้วยวิธีการเชิงบูรณาการแบบ BPA+ ๓๒๑
๘.๓.๒.ผลผลิตสำคัญจากกลไกการประเมินผลด้วยวิธีการบูรณาการแบบ BPA+..... ๓๒๒
๘.๓.๓.วิธีการประเมินผลเชิงบูรณาการแบบ BPA+..... ๓๒๔
๘.๓.๔.การสร้างความยั่งยืนของกลไกการประเมินผลเชิงบูรณาการแบบ BPA+ ๓๒๕
๘.๔. วิธีการจัดทำและประยุกต์ใช้กลไกการประเมินผล..... ๓๒๘
๘.๕. ข้อสรุปเปรียบเทียบวิธีการศึกษาแบบ BPA, TCD และ TRS..... ๓๓๒
๘.๖. ตัวชี้วัด ๓๓๘
ภาคผนวก .....
ภาคผนวก ก: การจัดประชุมกลุ่มย่อย.....ก-๑
ภาคผนวก ข: ความคืบหน้าของการดำเนินงานการเชื่อมโยงข้อมูล ผ่านระบบ NSW ของประเทศไทย.ข-๑
ภาคผนวก ค: การสำรวจข้อมูลการใช้ระบบ NSW ของภาคเอกชนในประเทศไทย ค-๑
ภาคผนวก ง: เอกสารประกอบการประชุมกลุ่มย่อยครั้งที่ ๑-๓..... ง-๑
ภาคผนวก จ: รายชื่อโครงการที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาระบบ NSW ของประเทศไทย จ-๑

สารบัญรูป

รูปที่ ๑-๑: แนวทางและวิธีการดำเนินโครงการในช่วงระยะเวลา ๑๒ เดือน (๓๐ ก.ค. ๒๕๕๗ – ๒๙ ก.ค. ๒๕๕๘) ๔๒
รูปที่ ๒-๑: กรอบการปฏิบัติงานด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าตามแนวคิดของธนาคารเพื่อการพัฒนาแห่งเอเชีย (Asian Development Bank) และยูเอ็นเอสแคป (UNESCAP) ๕๖
รูปที่ ๒-๒: องค์ประกอบ ๓ ส่วนของกระบวนการด้านโลจิสติกส์เพื่อการค้า (Three Flows of Trade Logistics) ๕๗
รูปที่ ๒-๓: วงจรการพัฒนาด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าและระบบ NSW อย่างต่อเนื่อง (Continuous Improvement Cycle) ๕๙
รูปที่ ๒-๔: องค์ประกอบด้านกระบวนการทางการค้าและโลจิสติกส์แบ่งตามลำดับชั้น (layer) ๖๘
รูปที่ ๒-๕: เส้นทางพัฒนาการของระบบหน้าต่างเดียว (Single Window Evolution Roadmap) ๗๒
รูปที่ ๒-๖: องค์ประกอบแห่งความสำเร็จ ๑๐ ประการในการพัฒนา SW ๗๘
รูปที่ ๒-๗: กรอบแนวคิดเชิงตรรกะเปรียบเทียบกับกรอบแนวคิดการลดทอนโครงสร้างของแผนที่นำทาง ๘๒
รูปที่ ๒-๘: โครงสร้างและองค์ประกอบของแผนที่นำทางการอำนวยความสะดวกทางการค้าแห่งชาติ ๘๓
รูปที่ ๒-๙: ความสัมพันธ์ของการตัดสินใจและประเภทของการประเมินผลแบบซิปป์ (CIPP Model) ๘๖
รูปที่ ๒-๑๐: ความสัมพันธ์ระหว่างประเภทของการประเมินผลกับการตัดสินใจเชิงนโยบายเพื่อกำหนดแนวทางการพัฒนา NSW ตามแบบจำลองการประเมินผลแบบซิปป์ (CIPP Model) ๘๗
รูปที่ ๒-๑๑: วิธีการวิเคราะห์ช่องว่าง (Gap Analysis) ในด้านกระบวนการทำงาน ๘๙
รูปที่ ๓-๑: รายชื่อประเทศต่างๆ ๒๔ ประเทศและรายชื่อโครงการพัฒนาระบบ NSW ของแต่ละประเทศ ๙๓
รูปที่ ๓-๒: รายชื่อประเทศและโครงการด้าน NSW ของประเทศในแถบทวีปเอเชีย ๙๕
รูปที่ ๓-๓: สถาปัตยกรรมระบบศุลกากรอิเล็กทรอนิกส์ ณ จุดบริการเดียวของอาเซียน (ASW Architecture) แบบมี Secure IP/VPN Network ๑๐๖
รูปที่ ๓-๔: แพลตฟอร์มการแลกเปลี่ยนข้อมูลเพื่อการนำเข้าสินค้าของระบบ PCS ที่ท่าเรือฮัมบวร์ก (PCS Port of Hamburg - Import Message Platform) ๑๑๖
รูปที่ ๓-๕: แพลตฟอร์มการแลกเปลี่ยนข้อมูลเพื่อการส่งออกสินค้าของระบบ PCS ที่ท่าเรือฮัมบวร์ก (PCS Port of Hamburg - Export Message Platform) ๑๑๗
รูปที่ ๓-๖: การทำงานของระบบ NACCS ในขั้นตอนการนำเข้าและส่งออกสินค้า ๑๒๖
รูปที่ ๓-๗: พัฒนาการของระบบ Single Window และบทบาทของเว็บพอร์ทัลส่วนกลาง ๑๒๗

รูปที่ ๓-๘: การติดต่อและประสานงานระหว่าง NACCS ระบบท่าเรือ EDI และกระทรวงต่างๆ เพื่อการจัดตั้งระบบ NSW ๑๓๒
รูปที่ ๓-๙: แผนภาพสถาปัตยกรรมทางธุรกิจ (Business Archictecture) ของระบบ UNI-PASS ของประเทศสาธารณรัฐเกาหลี ๑๕๔
รูปที่ ๓-๑๐: พัฒนาการของระบบบริการศุลกากรของประเทศสาธารณรัฐเกาหลี ๑๕๕
รูปที่ ๓-๑๑: แผนภาพขั้นตอนการทำงานของระบบ ๑๖๔
รูปที่ ๓-๑๒: แผนภาพสถาปัตยกรรมทางเทคโนโลยี (Technology Architecture) ของระบบ UNI-PASS ๑๖๖
รูปที่ ๓-๑๓: รูปแบบของระบบหน้าต่างเดียวของประเทศสาธารณรัฐเกาหลีในอนาคต (สถาปัตยกรรมทางเทคโนโลยี) ๑๗๐
รูปที่ ๓-๑๔: โครงสร้างสถาปัตยกรรมทางระบบของระบบ UNI-PASS ๑๗๑
รูปที่ ๔-๑: แผนภาพแสดงกรอบแนวคิดและสถาปัตยกรรมระบบ NSW ของไทย ๒๐๒
รูปที่ ๔-๒: วิสัยทัศน์และเป้าหมายของการพัฒนาระบบ NSW ของไทยที่เสนอต่อคณะรัฐมนตรี เมื่อปีพ.ศ. ๒๕๔๙ ..... ๒๐๕
รูปที่ ๔-๓: โครงสร้างกลไกองค์กรเพื่อการขับเคลื่อนการพัฒนาระบบ NSW ระยะที่ ๑ ..... ๒๐๘
รูปที่ ๔-๔: ความก้าวหน้าของประเทศไทยเมื่อเทียบกับความก้าวหน้าของโลก ปี พ.ศ. ๒๕๕๗ ..... ๒๓๐
รูปที่ ๕-๑: เส้นทางพัฒนาการของ Single Window (Single Window Evolution Roadmap) ๒๕๔
รูปที่ ๕-๒: วงจรการปรับปรุงวนซ้ำอย่างต่อเนื่อง (Continuous Improvement Cycle) ๒๕๗
รูปที่ ๕-๓: กรอบยุทธศาสตร์ ๕ ด้านของนโยบายเศรษฐกิจดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม (Digital Economy). ๒๖๐
รูปที่ ๖-๑: กรอบแนวคิดด้าน “สถาปัตยกรรมองค์กร (Enterprise Archiecture)” เพื่อขับเคลื่อนการพัฒนาระบบอำนวยความสะดวกทางการค้าและ NSW ของประเทศไทยในอนาคต ๒๗๓
รูปที่ ๖-๒: ภาพสถาปัตยกรรมของระบบการอำนวยความสะดวกทางการค้าสำหรับประเทศไทยในปี พ.ศ. ๒๕๖๔ (‘To-Be’ Enterprise Architecture of Thailand e-Trade Facilitation 2021) ๒๗๘
รูปที่ ๖-๓: กระบวนการขนส่งสินค้าขาออกทางอากาศ และสถานะต่างๆที่อาจจะนำเสนอได้ผ่านระบบ Air PCS (ไม่จำเป็นต้องพัฒนาทั้งหมดหรือพัฒนาพร้อมกัน แต่ขึ้นกับบริบท ความคุ้มค่าของการใช้งานทางธุรกิจ และลำดับความสำคัญ) ๒๘๑
รูปที่ ๖-๔: ภาพแสดงความสัมพันธ์ระหว่างระบบที่เกี่ยวกับธุรกรรมในกระบวนการขนส่งสินค้าขาออกทางอากาศ ๒๘๑

รูปที่ ๖-๕: กระบวนการขนส่งสินค้าขาเข้าทางอากาศ และสถานะต่างๆที่อาจจะนำเสนอได้ผ่านระบบ Air PCS (ไม่จำเป็นต้องพัฒนาทั้งหมดหรือพัฒนาพร้อมกัน แต่ขึ้นกับบริบท ความคุ้มค่าของการใช้งานทางธุรกิจ และลำดับความสำคัญ)..... ๒๘๑
รูปที่ ๖-๖: ภาพแสดงความสัมพันธ์ระหว่างระบบที่เกี่ยวกับธุรกรรมในกระบวนการขนส่งสินค้าขาเข้าทางอากาศ ๒๘๒
รูปที่ ๖-๗: ภาพรวมสถาปัตยกรรมด้านธุรกรรมของระบบที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้าทางอากาศ (Business Architecture Model for Airport Community System: Air PCS) ๒๘๓
รูปที่ ๖-๘: กระบวนการขนส่งสินค้าขาออกทางทะเล และสถานะต่างๆที่อาจจะนำเสนอได้ผ่านระบบ Sea PCS (ไม่จำเป็นต้องพัฒนาทั้งหมดหรือพัฒนาพร้อมกัน แต่ขึ้นกับบริบท ความคุ้มค่าของการใช้งานทางธุรกิจ และลำดับความสำคัญ)..... ๒๘๔
รูปที่ ๖-๙: ภาพแสดงความสัมพันธ์ระหว่างระบบที่เกี่ยวกับธุรกรรมในกระบวนการขนส่งสินค้าขาออกทางทะเล. ๒๘๔
รูปที่ ๖-๑๐: กระบวนการขนส่งสินค้าขาเข้าทางทะเล และสถานะต่างๆที่อาจจะนำเสนอได้ผ่านระบบ Sea PCS (ไม่จำเป็นต้องพัฒนาทั้งหมดหรือพัฒนาพร้อมกัน แต่ขึ้นกับบริบท ความคุ้มค่าของการใช้งานทางธุรกิจ และลำดับความสำคัญ)..... ๒๘๕
รูปที่ ๖-๑๑: ภาพแสดงความสัมพันธ์ระหว่างระบบที่เกี่ยวกับธุรกรรมในกระบวนการขนส่งสินค้าขาเข้าทางทะเล ๒๘๕
รูปที่ ๖-๑๒: ภาพรวมของสถาปัตยกรรมด้านธุรกรรมของระบบที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้าทางทะเล(Business Architecture Model for Sea Port Community System: Sea PCS)..... ๒๘๗
รูปที่ ๖-๑๓: สถาปัตยกรรมสำหรับระบบ Air PCS และ ระบบ Sea PCS..... ๒๘๘
รูปที่ ๖-๑๔: ระบบการแลกเปลี่ยนข้อมูลแบบฟอร์มคำขออิเล็กทรอนิกส์ของหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวกับวัตถุอันตราย ๗ หน่วยงาน..... ๒๙๑
รูปที่ ๗-๑: กรอบแนวคิดเกี่ยวกับการจัดตั้ง “องค์กรบริหารจัดการระบบ NSW ของประเทศ” เพื่อการพัฒนาและบริหารจัดการระบบ G2G Regulatory NSW, Air PCS และ Sea PCS ภายใต้หน่วยงานเดียว..... ๓๐๗
รูปที่ ๘-๑: องค์ประกอบและการทำงานหลักของกลไกการประเมินประสิทธิภาพด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่งด้วยวิธีการเชิงบูรณาการแบบ BPA+..... ๓๒๒
รูปที่ ๘-๒: วิธีการประเมินประสิทธิภาพของการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่งเชิงบูรณาการแบบ BPA+..... ๓๒๕

สารบัญตาราง

ตารางที่ ๒-๑: การเปรียบเทียบประสิทธิภาพในทางการค้าระหว่างประเทศของประเทศต่างๆ ในภูมิภาคอาเซียนและประเทศในภูมิภาคเอเชียแปซิฟิกบางส่วน..... ๖๖

ตารางที่ ๔-๑: การประเมินกระบวนการพัฒนา NSW ของไทยเปรียบเทียบความสอดคล้องกับองค์ประกอบแห่งความสำเร็จของการพัฒนา SW ตามกรอบของ SWIF ๒๑๙

ตารางที่ ๔-๒: ข้อมูลการค้าระหว่างประเทศ (Trading Across Border) ของไทย (๒๕๕๐-๒๕๕๘)..... ๒๒๙

ตารางที่ ๕-๑: การจัดอันดับของประเทศต่างๆ ในกลุ่มอาเซียนเรียงตามประสิทธิภาพในทางการค้าระหว่างประเทศโดยธนาคารโลก (สถานะข้อมูลที่สำรวจถึงเดือนมิถุนายน ๒๕๕๗)..... ๒๔๘

ตารางที่ ๘-๑: ผลผลิตที่สำคัญที่ได้รับจากกลไกการประเมินประสิทธิภาพ ๓๒๓

ตารางที่ ๘-๒: วิธีการประเมินวัดประสิทธิภาพของการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่งและรายชื่อคู่มืออ้างอิงการดำเนินงานของแต่ละวิธี..... ๓๓๑

ตารางที่ ๘-๓: ข้อสรุปเปรียบเทียบวิธีการประเมินผลและประสิทธิภาพแบบ BPA แบบ TCD และแบบ TRS.... ๓๓๔

ตารางที่ ค-๑: ตารางแสดงข้อมูลหน่วยงานภาคเอกชนจำแนกตามโหมดการขนส่งสินค้าที่ทีมที่ปรึกษาได้ดำเนินการสัมภาษณ์เก็บข้อมูลเกี่ยวกับกระบวนการทำงานด้านนำเข้า ส่งออก และการขนส่งสินค้า..... ค-๓

บทสรุปผู้บริหาร

การพัฒนาระบบ National Single Window (NSW) ระยะที่ ๑ ของประเทศไทย เพื่อการเชื่อมโยงข้อมูลธุรกรรมเอกสารเพื่อการนำเข้า การส่งออก และโลจิสติกส์ของสินค้าด้วยวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์ในช่วงระหว่างปี พ.ศ. ๒๕๔๘-๒๕๕๘ ดำเนินการโดยกรมศุลกากร ในฐานะเป็นหน่วยงานเจ้าภาพหลักในการขับเคลื่อนการพัฒนา NSW ตามมติคณะรัฐมนตรี (ครม.) กรมศุลกากรได้แต่งตั้งคณะอนุกรรมการและคณะทำงานหลายชุดขึ้นมา เพื่อช่วยขับเคลื่อนและกำกับดูแลการพัฒนา NSW ให้เป็นระบบและมีประสิทธิภาพอย่างต่อเนื่องทั้งในระดับนโยบายและระดับปฏิบัติ อาทิในระหว่างปี พ.ศ. ๒๕๕๑-๒๕๕๔ กรมศุลกากรได้ร่วมลงนามในบันทึกความเข้าใจกับหน่วยงานภาครัฐและเอกชนที่เกี่ยวข้องจำนวน ๓๕ หน่วยงานจาก ๑๒ กระทรวง เพื่อเป็นกลไกในการสร้างความร่วมมือระหว่างกันและเพื่อกระตุ้นให้หน่วยงานภาครัฐและเอกชนที่เกี่ยวข้องได้ริเริ่มดำเนินการพัฒนาระบบ NSW สำหรับเชื่อมโยงและแลกเปลี่ยนข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ระหว่างกันด้วย การพัฒนาระบบ NSW โดยมีกรมศุลกากรเป็นเจ้าภาพหลักร่วมกับหน่วยงานกำกับ ๓๕ หน่วยงานมีความคืบหน้าอย่างมากและเป็นที่ยอมรับจากทั่วโลก โดยเฉพาะอย่างยิ่งในกระบวนการด้านพิธีการศุลกากรผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์ (e-customs) ที่ส่งผลทำให้ประสิทธิภาพด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าระหว่างประเทศ (Trading across border) ของประเทศไทยเพิ่มสูงขึ้นอย่างเห็นได้ชัด โดยในปี พ.ศ. ๒๕๕๓ ธนาคารโลก (World Bank: WB) ได้จัดให้ประเทศไทยเป็นประเทศที่มีระบบการอำนวยความสะดวกทางการค้าที่มีประสิทธิภาพสูงเป็นอันดับที่ ๑๒ ของโลก ซึ่งพัฒนาอย่างรวดเร็วจากอันดับที่ ๑๐๘ ในปี พ.ศ. ๒๕๕๐ จากการประเมินประสิทธิภาพของประเทศต่างๆ ๑๘๙ ประเทศทั่วโลก ประสิทธิภาพที่เพิ่มขึ้นเป็นผลมาจากการลดระยะเวลาที่ใช้ในกระบวนการนำเข้าและส่งออกสินค้าโดยเฉลี่ยจาก ๒๔ วัน ในปี พ.ศ. ๒๕๕๐ เหลือเพียง ๑๔ วัน ในปี พ.ศ. ๒๕๕๓ และการลดค่าใช้จ่ายที่ใช้ในกระบวนการนำเข้าและส่งออกโดยเฉลี่ยต่อตู้คอนเทนเนอร์ร้อยละ ๒๕ โดยประมาณเมื่อเปรียบเทียบกับค่าใช้จ่ายในปี พ.ศ. ๒๕๕๐

อย่างไรก็ดี ถึงแม้การพัฒนาระบบ NSW ส่วนกลางของประเทศจะก้าวหน้าไปแล้วส่วนหนึ่งโดยสามารถเชื่อมโยงข้อมูลระหว่างหน่วยงานกำกับซึ่งเป็นผู้ให้บริการออกใบอนุญาตและใบรับรองการนำเข้าและส่งออกสินค้าในลักษณะภาครัฐกับภาครัฐ (Government-to-Government หรือ G2G) ได้ในระดับหนึ่ง แต่ในภาพรวมพบว่า ยังมีปัญหาและอุปสรรคหลายประการที่ต้องเร่งดำเนินการผลักดันแก้ไข เพื่อช่วยลดต้นทุนให้แก่ผู้ประกอบการ และเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่งระหว่างประเทศของไทยให้สูงขึ้นอย่างยั่งยืน อุปสรรคประการสำคัญ ได้แก่ การปรับเปลี่ยนระบบหรือกระบวนการทำงานภายในของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง โดยเฉพาะการปรับเปลี่ยนกระบวนการให้บริการออกใบรับรองและ/หรือใบอนุญาตทางอิเล็กทรอนิกส์ ที่ยังขาดกฎหมายและกฎระเบียบรองรับ ปัญหาประการต่อมาคือ ขาดการผลักดันการดำเนินงานจากระดับนโยบายอย่างต่อเนื่อง ส่งผลให้ภารกิจด้านการพัฒนาระบบ NSW มีลำดับความสำคัญค่อนข้างต่ำ นอกจากนี้ ยังมีปัญหาเรื่องการขาดกลไกการบริหารจัดการส่วนกลาง เพื่อส่งเสริมให้

เกิดการใช้ประโยชน์สูงสุดจากระบบ NSW ที่พัฒนาขึ้นและให้เกิดการเชื่อมโยงและแลกเปลี่ยนข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ผ่านระบบ NSW ได้อย่างบูรณาการครบทุกกระบวนการมากขึ้นกว่าเดิมและครอบคลุมทั่วทุกภาคส่วนทั้งระหว่างภาครัฐกับภาครัฐ (Government-to-Government: G2G) ภาครัฐกับภาคเอกชน (Government-to-Business: G2B) และระหว่างภาคเอกชนกับภาคเอกชน (Business-to-Business: B2B) รวมทั้งเพื่อให้สามารถเชื่อมโยงเข้ากับระบบข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ที่เกี่ยวข้องในมิติอื่น อาทิ ด้านการค้าขาย (e-trade) ด้านการขนส่ง (e-freight) และด้านการชำระเงินทางอิเล็กทรอนิกส์ (e-payment) เป็นต้น

ดังนั้น การผลักดันการพัฒนาระบบ NSW ระยะที่ ๒ เพื่อการเชื่อมโยงข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ของประเทศไทย จึงจำเป็นจะต้องมีแผนแม่บทการพัฒนาที่สามารถช่วยกำหนดทิศทางการขับเคลื่อนการพัฒนาในระยะต่อไปได้อย่างชัดเจน แผนแม่บทจะต้องประกอบไปด้วยวิสัยทัศน์ เป้าหมาย และวัตถุประสงค์ที่ชัดเจน รวมทั้งกลยุทธ์การขับเคลื่อนการพัฒนา กลไกความร่วมมือแบบบูรณาการ ภาพสถาปัตยกรรมของระบบในอนาคต และรูปแบบทางธุรกิจเพื่อการบริหารจัดการระบบ NSW ที่มีความเหมาะสมกับประเทศไทย นอกจากนี้ แนวทางการขับเคลื่อนการพัฒนาจะต้องมุ่งให้เกิดการสร้างเครือข่ายข้อมูลระหว่างผู้ใช้บริการและระบบ NSW ของภาครัฐและภาคการขนส่งได้อย่างมีประสิทธิภาพ เพื่อผลักดันให้หน่วยงานภาครัฐที่ให้บริการที่เกี่ยวข้องกับการนำเข้าและส่งออกมีการปรับปรุงกระบวนการทำงาน (back-office reprocess) ให้มีประสิทธิภาพและสามารถอำนวยความสะดวกให้กับผู้ประกอบการอย่างบูรณาการได้ในทั้งรูปแบบ G2G B2G และ B2B และเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งระหว่างประเทศด้วยการเชื่อมโยงระบบเอกสารอิเล็กทรอนิกส์ระหว่างผู้เกี่ยวข้องในกลุ่มการขนส่ง (e-freight) ทั้งที่เกี่ยวกับสินค้าและยานพาหนะของผู้ให้บริการผ่านแดนกับระบบ NSW ตลอดจนเพื่อเตรียมความพร้อมการเชื่อมโยงเป็นระบบ ASEAN Single Window ด้วย

ทั้งนี้ สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) ได้ริเริ่มดำเนิน*โครงการจัดทำแผนแม่บทการพัฒนาระบบ National Single Window ระยะที่ ๒ เพื่ออำนวยความสะดวกทางการค้าให้กับผู้ประกอบการไทยสู่ตลาดอาเซียนและตลาดโลก* ขึ้น โดยมีกำหนดระยะเวลา ๑๒ เดือน (๓๐ กรกฎาคม ๒๕๕๗-๒๙ กรกฎาคม ๒๕๕๘) และมีวัตถุประสงค์ ๓ ประการคือ ๑) เพื่อศึกษาสถานภาพและความก้าวหน้าของระบบ NSW ของไทยในปัจจุบัน รวมถึงตัวอย่างการพัฒนาระบบ NSW ของต่างประเทศ ๒) เพื่อศึกษารูปแบบการบริหารเชิงธุรกิจ (Business Model) ที่เหมาะสมสำหรับระบบ NSW ของประเทศไทย และแนวทางการขับเคลื่อนระบบ NSW ให้สามารถใช้ประโยชน์จากระบบได้อย่างแท้จริง และ ๓) เพื่อจัดทำแผนแม่บทการพัฒนาระบบ NSW ในระยะที่ ๒ ของประเทศไทย ทั้งนี้ โดยมีสถาบันนวัตกรรมเทคโนโลยีสารสนเทศ สังกัดคณะวิศวกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ เป็นที่ปรึกษาโครงการฯ

วิธีการวิเคราะห์ข้อมูล

ในการศึกษาสถานภาพและความก้าวหน้าของระบบ NSW ของประเทศไทยในปัจจุบัน (พ.ศ. ๒๕๔๘-๒๕๕๘) นั้น ที่ปรึกษาโครงการฯ ได้ประยุกต์ใช้กรอบแนวคิดและรูปแบบการวิเคราะห์ ๒ แบบคือ ๑) รูปแบบการวิเคราะห์แบบซิปป์ (CIPP Model) เพื่อวิเคราะห์และประเมินภาพรวมของโครงการตั้งแต่บริบท (Context) ปัจจัยพื้นฐาน (Input) กระบวนการ (Process) และผลผลิต (Product) โดยใช้วิธีการสร้างเกณฑ์และประสิทธิภาพของโครงการทั้งภาพรวมหรือรายปัจจัยเป็นสำคัญ ทั้งนี้ เพื่อการวิเคราะห์และสังเคราะห์เป้าหมายและแผนงานการพัฒนาระบบ NSW สำหรับประเทศไทยในอนาคต และ ๒) รูปแบบการวิเคราะห์ช่องว่าง (Gap Analysis) เพื่อการตรวจประเมินหาความแตกต่างของระบบหรือกระบวนการทำงานที่เป็นอยู่ในปัจจุบันกับข้อกำหนดของมาตรฐานหรือข้อกำหนดที่ออกแบบไว้สำหรับอนาคต ซึ่งจะทำให้สามารถวิเคราะห์ได้ว่าจะต้องทำกิจกรรมใดเพิ่มเติมเพื่อให้สอดคล้องตามข้อกำหนดของมาตรฐานที่ตั้งไว้ และสามารถก้าวไปสู่การบรรลุเป้าหมายตามที่ต้องการต่อไปได้อย่างเป็นรูปธรรม วิธีการดำเนินงานในโครงการฯ นี้ประกอบด้วยการศึกษาข้อมูลเกี่ยวกับผลการดำเนินงานของหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้องและข้อมูลด้านตัวชี้วัดประสิทธิภาพด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าและระบบ NSW ของไทยและต่างประเทศ รวมทั้งการสัมภาษณ์และดูงานของหน่วยงานกำกับและหน่วยงานภาคเอกชน ตลอดจนมีการจัดประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) จำนวน ๓ ครั้ง และการประชุมคณะกรรมการกำกับการศึกษาที่แต่งตั้งโดย สศช. เพื่อรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากตัวแทนจากหน่วยงานภาครัฐและภาคเอกชนที่เกี่ยวข้อง ทั้งนี้เพื่อให้เกิดการวิเคราะห์ สังเคราะห์และปรับปรุงข้อเสนอต่างๆ ที่ได้นำมารวบรวมในรายงานฉบับนี้

สถานภาพของการพัฒนา NSW ของประเทศไทย (พ.ศ. ๒๕๔๘-๒๕๕๘)

การพัฒนาระบบ NSW เป็นกลยุทธ์หลักภายใต้ประเด็น “ยุทธศาสตร์ที่ ๔: พัฒนาระบบอำนวยความสะดวกทางการค้า” ของแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ฉบับที่ ๒ (พ.ศ. ๒๕๕๖-๒๕๖๐)[๑] มีวัตถุประสงค์เพื่อเร่งรัดดำเนินการพัฒนาระบบ NSW อย่างต่อเนื่องจนได้ระบบสมบูรณ์และมีระบบการบริหารจัดการที่ชัดเจนรองรับ โดยมีกลยุทธ์หลักในการพัฒนา ๓ ประการ[๒] ซึ่งที่ปรึกษาโครงการฯ ได้

---

[๑] แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ฉบับที่ ๒ (พ.ศ. ๒๕๕๖-๒๕๖๐) สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (ตุลาคม ๒๕๕๖)

[๒] กลยุทธ์หลัก ๓ ประการ ของ “ยุทธศาสตร์ที่ ๔: พัฒนาระบบอำนวยความสะดวกทางการค้า” ได้แก่ ***กลยุทธ์ที่ ๑*** เร่งรัดการพัฒนาและขยายการเชื่อมโยง NSW ที่เกี่ยวกับธุรกรรมเอกสารอิเล็กทรอนิกส์ของภาครัฐ (Regulatory NSW) ไปสู่กลุ่มผู้ประกอบการขนส่งผ่านท่า (Port Community System) และส่งเสริมการพัฒนาระบบ NSW และ e-Logistics ในประเทศเพื่อนบ้าน และผลักดันการปรับปรุงกระบวนการทำงาน (Back-office Reprocess) ของหน่วยงานภาครัฐที่ให้บริการที่เกี่ยวข้องกับการนำเข้าและส่งออกให้มีประสิทธิภาพและอำนวยความสะดวกให้กับผู้ประกอบการอย่างบูรณาการเพื่อเตรียมความพร้อมการเชื่อมโยงเข้าสู่ระบบ ASEAN Single Window; ***กลยุทธ์ที่ ๒*** ดำเนินการจัดตั้งองค์กรกำกับบริหารการจัดการระบบ NSW (Business Model) ที่มีประสิทธิภาพ เพื่อให้ระบบ NSW มีรูปแบบการบริหารธุรกิจ (Business Model) ที่เหมาะสมและสามารถอำนวยความสะดวกให้กับผู้ประกอบการนำเข้า-ส่งออกและมีความเป็นธรรมกับทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้อง และ ***กลยุทธ์ที่ ๓*** ผลักดันการออกกฎหมาย เพื่ออำนวยความสะดวกในการนำเข้า การส่งออก และการขนส่งสินค้าข้ามแดนได้อย่างถูกต้องตามกฎหมายและเป็นที่ยอมรับของผู้เกี่ยวข้อง

ศึกษาและประเมินผลการดำเนินงานตามแผนยุทธศาสตร์ฯ ดังกล่าวแล้ว และมีข้อสรุปสถานภาพของการพัฒนาระบบ NSW ของประเทศไทยและสภาพปัญหาในช่วงระหว่างปี พ.ศ. ๒๕๔๘-๒๕๕๘ ดังต่อไปนี้

๑. การพัฒนาระบบเชื่อมโยงข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ระหว่างหน่วยงานภาครัฐแบบบูรณาการผ่าน NSW (G2G) มีความก้าวหน้าในระดับหนึ่งแต่ยังไม่ครบถ้วนทุกสินค้า ยังไม่ครบทุกกระบวนการที่ควรจัดทำเป็นธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ และอีกทั้งยังมีปริมาณการใช้งานผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ที่พัฒนาแล้วค่อนข้างน้อย

๑.๑ การเชื่อมโยงระบบธุรกรรมเอกสารใบรับรองและ/หรือใบอนุญาตของภาครัฐแบบ G2G (G2G Regulatory NSW) ของ ๓๖ หน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับกระบวนการนำเข้า การส่งออก และโลจิสติกส์ผ่านระบบ NSW มีความก้าวหน้า (ณ วันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๕๘) ดังนี้คือ (๑) แลกเปลี่ยนข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์อย่างเป็นทางการแล้ว (บางหน่วยงานยังไม่ครบทุกประเภทสินค้า) จำนวน ๓๑ หน่วยงาน (๒) อยู่ระหว่างทดสอบระบบจำนวน ๔ หน่วยงาน และ (๓) อยู่ระหว่างการพัฒนาระบบจำนวน ๑ หน่วยงาน ซึ่งยังมีความจำเป็นจะต้องพัฒนาระบบเพื่องานด้านกำกับดูแลสินค้าให้ครอบคลุมทั้งเอกสารที่จำเป็นสำหรับกำกับการนำเข้า ส่งออก นำผ่านแดน และถ่ายลำของสินค้า (ในที่นี้อาจจะเรียกว่าเป็นระบบ NSW ในลักษณะ Cargo Regulatory NSW) และรวมทั้งการพัฒนาระบบเพื่อกำกับการเคลื่อนย้ายของพาหนะด้วย (ในที่นี้อาจจะเรียกว่าเป็นระบบ NSW ในลักษณะ Land/Maritime/Air Transport Regulatory NSW)

๑.๒ ระบบสนับสนุนการชำระเงินผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์ (e-Payment) ใช้ประโยชน์ได้เพียงการชำระค่าภาษีศุลกากร และการชำระเงินสงเคราะห์การทำสวนยาง (CESS) ผ่านระบบเนชั่นแนลไอทีเอ็มเอ็กซ์ (National ITMX)[๓] ที่เชื่อมต่อกับระบบ NSW แต่ยังไม่สามารถใช้ประโยชน์ในการชำระค่าบริการเกี่ยวกับการขนส่ง ค่าบริการ ค่าธรรมเนียมภาครัฐ และชำระค่าสินค้าด้วยระบบอิเล็กทรอนิกส์เต็มรูปแบบได้เช่นเดียวกับประเทศอื่น อาทิ ประเทศญี่ปุ่น และสาธารณรัฐเกาหลี ทั้งนี้ส่วนหนึ่งเนื่องจากหน่วยงานภาครัฐยังไม่ได้พัฒนาระบบรองรับการชำระเงินแบบอิเล็กทรอนิกส์และต้องทำความตกลงกับกรมบัญชีกลางเกี่ยวกับการจัดทำบัญชีภาครัฐก่อน

[๓] ระบบ ITMX (Interbank Transaction Management and Exchange) ถือเป็นโครงสร้างพื้นฐาน และมาตรฐานระบบการชำระเงิน และการโอนเงินระหว่างธนาคารของประเทศ เพื่อรองรับธุรกรรมพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ และเพื่อรองรับการเชื่อมโยงระบบการชำระเงินไปยังต่างประเทศในอนาคต ระบบ ITMX จะรองรับการทำธุรกรรมทางการเงินอิเล็กทรอนิกส์ทุกประเภท และการโอนเงินผ่านช่องทางที่หลากหลาย ทั้งเอทีเอ็ม เคาน์เตอร์ธนาคาร อินเทอร์เน็ต และโทรศัพท์มือถือ ซึ่งจะช่วยอำนวยความสะดวกต่อประชาชนในการทำธุรกรรมทางการเงิน ผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์ ด้วยระบบที่มีความปลอดภัย มีประสิทธิภาพ มีความสามารถในการปรับเปลี่ยน และตอบสนองอย่างรวดเร็ว (แหล่งข้อมูล https://www.itmx.co.th/)

๑.๓ ระบบเชื่อมโยงแลกเปลี่ยนข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ระหว่างผู้ประกอบการขนส่งผ่านท่า (Port Community Systems) เพื่อการประสานงานในกระบวนการนำเข้าและส่งออกสินค้าแบบภาคเอกชนกับภาคเอกชนหรือ B2B นั้นยังไม่ได้มีการพัฒนา อย่างไรก็ตาม กระทรวงคมนาคมกำลังดำเนินโครงการศึกษาแนวทางความเป็นไปได้ รวมทั้งจะมีการนำเสนอแผนงานสำหรับประเทศไทยเพื่อพัฒนาระบบเชื่อมโยงข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ระหว่างผู้เกี่ยวข้องในกลุ่มผู้ประกอบการขนส่งผ่านท่าให้มีประสิทธิภาพ (หรือที่เรียกว่าระบบพีซีเอส - Port Community Systems) โดยเฉพาะอย่างยิ่งสำหรับท่าขนส่งสินค้าหลักของประเทศ ได้แก่ ท่าเรือแหลมฉบัง ท่าเรือกรุงเทพ และท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ[๔]

๑.๔ การประยุกต์ใช้งานระบบ NSW จริงเพื่อการเชื่อมโยงและแลกเปลี่ยนข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ระหว่างหน่วยงานภาครัฐกับภาครัฐ (G2G) ยังมีปริมาณน้อย ทั้งนี้วัดจากปริมาณข้อความอิเล็กทรอนิกส์ที่แลกเปลี่ยนระหว่างภาครัฐกับภาครัฐ (G2G) ผ่านระบบ NSW ส่วนกลางยังมีปริมาณน้อย นอกจากนี้แม้จะมีหน่วยภาครัฐที่ได้พัฒนาระบบเชื่อมโยงข้อมูลผ่านระบบ NSW ส่วนกลางเพิ่มขึ้นถึง ๓๑ หน่วยงาน แต่ปรากฏว่าอัตราการขยายตัวของการแลกเปลี่ยนข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ผ่านระบบ NSW จริงเพิ่มขึ้นน้อยมาก กล่าวคือมีอัตราเพิ่มขึ้นเพียงร้อยละ ๕ ในช่วงปี พ.ศ. ๒๕๕๓-๒๕๕๗

๒. การปรับลดขั้นตอนและเพิ่มประสิทธิภาพของกระบวนการออกใบรับรอง/ใบอนุญาตแก่ภาคธุรกิจ ยังไม่มีความคืบหน้ามากนัก เนื่องจากขาดองค์ประกอบสำคัญ ๒ ประการ คือ (๑) ยังขาดการออกแบบกระบวนการและธุรกรรมใหม่ระหว่างหน่วยงาน (Inter-agency Process Redesign) เพื่ออำนวยความสะดวกในการนำเข้าและส่งออกสินค้าแบบประสานงานและเบ็ดเสร็จมากขึ้นตลอดทั้งกระบวนการ และ (๒) ยังขาดการปรับปรุงกระบวนการทำงานภายในหน่วยงานรัฐแต่ละหน่วยงานให้มีประสิทธิภาพมากกว่าเดิม (Agency Process Redesign) ตั้งแต่ขั้นตอนการรับคำร้องให้เป็นธุรกรรมเอกสารผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์และไร้กระดาษ ไปจนถึงขั้นตอนการพิจารณาภายในและออกเอกสารใบรับรองและใบอนุญาตต่างๆให้เป็นรูปแบบอิเล็กทรอนิกส์และไร้กระดาษตลอดกระบวนการด้วย ทั้งนี้หน่วยงานภาครัฐส่วนใหญ่ยังไม่สามารถผลักดันให้เกิดการปฏิรูปการปฏิบัติงานภายใน การแก้ไขกฎหมาย และระเบียบข้อบังคับของหน่วยงานให้รองรับการทำธุรกรรมผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์แบบไร้กระดาษได้ นอกจากนี้ ยังมีข้อจำกัดทางด้านศักยภาพภายในองค์กรของหน่วยงานภาครัฐเองโดยเฉพาะในเรื่องของความคิดริเริ่มในการพัฒนา การขยายผล และการกำกับดูแลระบบให้เกิดการใช้งานระบบจริงอย่างเต็มศักยภาพ ข้อจำกัดด้านงบประมาณที่เกิดจากการจัดทำคำของบประมาณที่ไม่เพียงพอกับการ

[๔] อยู่ในระหว่างการศึกษาตามแผนงานโครงการของกระทรวงคมนาคมในช่วงเดือนมิถุนายน ๒๕๕๗ - ธันวาคม ๒๕๕๘

พัฒนา การขาดแคลนบุคลากรที่มีความรู้เชิงปฏิรูปการทำงาน การบริหารโครงการและเทคโนโลยีไอทีที่เหมาะสม และ ที่สำคัญคือขาดการสนับสนุนจากผู้บริหารระดับสูงที่มีความเข้าใจอย่างต่อเนื่อง

๓. **ยังไม่มีการพัฒนาและปรับปรุงกฎหมายที่เกี่ยวข้อง เพื่อสนับสนุนการปรับลดขั้นตอนการทำงานและลดเอกสาร และการใช้เอกสารอิเล็กทรอนิกส์แทนการใช้กระดาษ เพื่อรองรับการเชื่อมโยงข้อมูลผ่านระบบ NSW โดยเฉพาะกฎหมายและกฎระเบียบภายในของแต่ละหน่วยงานที่ยังไม่รองรับการทำธุรกรรมผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์** หน่วยงานราชการจำเป็นต้องปรับปรุงและแก้ไขกฎหมายและ/หรือกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องรวมกันซึ่งมีจำนวนมากกว่า ๒๐๐ ฉบับ เพื่อลดความซ้ำซ้อนในการขอใบอนุญาตนำเข้า ส่งออก ผ่านแดนและถ่ายลำของสินค้า สำหรับสถานภาพล่าสุดของการยกร่างพระราชกฤษฎีกา (พรฎ.) กำหนดหลักเกณฑ์และวิธีการในการทำธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ด้านการนำเข้า ส่งออก นำผ่าน และโลจิสติกส์ผ่านระบบเชื่อมโยงข้อมูล ณ จุดเดียว พ.ศ. ๒๕๕๗ ซึ่งสำนักงานพัฒนาธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ (สพธอ.) เป็นเจ้าภาพนั้น ปัจจุบันได้ผ่านการพิจารณายกร่างโดยคณะอนุกรรมการด้านกฎหมายของ สพธอ. เรียบร้อยแล้ว และอยู่ระหว่างการยกร่างหลักเกณฑ์ภายใต้ร่าง พรฎ. ดังกล่าวเพื่อเป็นตัวอย่างแนวทางการทำธุรกรรมผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์ โดยเฉพาะในส่วนที่เกี่ยวกับการเชื่อมโยงข้อมูลของกระบวนการนำเข้า ส่งออก นำผ่าน และโลจิสติกส์ ของทุกหน่วยงานผ่านระบบ NSW โดยจะครอบคลุมถึงการทำงานของภาครัฐและภาคเอกชนด้วย

๔. **การจัดทำโครงสร้างข้อมูลให้เป็นมาตรฐานเดียวกัน (Data Standardization and Harmonization) ของประเทศยังไม่แล้วเสร็จ** อาทิ การกำหนดพิกัดศุลกากรและรหัสสินค้าที่ต้องควบคุมหรือเพื่อจัดทำสถิติต้องให้มีความสอดคล้องกันสำหรับทั้งในมุมมองของกรมศุลกากรและของหน่วยงานกำกับอื่นๆในประเทศ นอกจากนี้ยังมีรหัสและลักษณะข้อมูลอีกหลายด้านที่ยังต้องกำหนดให้เป็นมาตรฐานเดียวกันเพื่อความสอดคล้องในการปฏิบัติงานได้ทั้งประเทศเช่นกัน อาทิ รหัสจังหวัด หน่วยวัดปริมาณ หน่วยวัดน้ำหนัก รหัสสถานที่สำหรับท่านำเข้า/ส่งออก (LOCODE หรือ Location Code) และรายการข้อมูลอื่นๆที่เกี่ยวข้อง ซึ่งขณะนี้ (ณ กันยายน ๒๕๕๘) กรมศุลกากรร่วมกับหน่วยงานภาครัฐจำนวน ๒๔ หน่วยงานได้ดำเนินการกำหนดพิกัดและรหัสสถิติสินค้าเพื่อการนำเข้าและส่งออกเรียบร้อยแล้ว นอกจากนี้ สพธอ. และกรมศุลกากรได้ร่วมกันจัดทำเอกสารร่างรหัสมาตรฐานข้อมูลสากลสำหรับการแลกเปลี่ยนข้อมูลผ่านระบบ NSW ตามมาตรฐานของ UN/CEFACT จำนวน ๗ ฉบับแล้วเสร็จ[๕] และได้เวียนให้หน่วยงานที่

[๕] ประกอบด้วยมาตรฐานรายการรหัสประเทศ รหัสเงื่อนไขการซื้อขายรหัสสกุลเงินตรา รหัสเส้นทางการขนส่ง รหัสหีบห่อ รหัสหน่วยวัดปริมาณและน้ำหนัก และรหัสสถานที่/ท่าที่นำเข้าและส่งออก

เกี่ยวข้องรับทราบแล้ว อย่างไรก็ตามยังมีรหัสสำคัญๆ อีกหลายส่วนที่ยังต้องมีการวิเคราะห์ ปรับปรุง และจัดทำเพิ่มเติม อาทิ รหัสสถานที่ (LOCODE) ทั้งในปัจจุบัน “ยังขาดหน่วยงานเจ้าภาพ” ในระดับประเทศที่จะทำหน้าที่วิเคราะห์ ปรับปรุง/จัดทำ ประกาศใช้และจัดการดูแลในเรื่องมาตรฐานต่างๆ ดังกล่าวให้เป็นระบบมากขึ้น

นอกจากนี้ ในปัจจุบัน แม้ผู้ประกอบการสามารถกรอกใบคำร้องอิเล็กทรอนิกส์ได้แล้ว แต่ต้องกรอกข้อมูลซ้ำกันหลายครั้ง ทั้งนี้เนื่องจากหน่วยงานภาครัฐทั้ง ๓๕ หน่วยงานได้พัฒนาระบบอิเล็กทรอนิกส์ที่เป็นหน้าต่างบริการบนหน้าเว็บไซต์ของหน่วยงานภาครัฐนั้นแยกกันเป็น ๓๕ หน้าต่างบริการ ซึ่งไม่ใช่เป้าหมายสุดท้ายของระบบ NSW ที่ต้องการให้ผู้ประกอบการสามารถกรอกข้อมูลเพียงครั้งเดียวในแต่ละธุรกรรม (Single Window Entry) ทั้งนี้ เนื่องจากการจัดทำมาตรฐานแบบฟอร์มคำขอแบบฟอร์มเดียวสำหรับแต่ละสินค้า (Harmonized e-Application Form) ยังไม่แล้วเสร็จ อีกทั้งยังไม่ได้มีการลงทุนขยายระบบ NSW ส่วนกลาง และขยายระบบการรับคำขออิเล็กทรอนิกส์ให้รองรับการรับคำขอแบบอิเล็กทรอนิกส์แมสเสจ (Single Entry Messaging) ภายในหน่วยงานกำกับทั้ง ๓๕ หน่วยงานนั้น ทั้งนี้เพื่อให้สามารถรองรับการให้บริการด้วยคำขอแบบฟอร์มเดียวกัน (Single Form หรือ Single Window Entry) ดังกล่าว

๕. **กลไกขับเคลื่อนระดับนโยบายยังไม่เข้มแข็งและไม่ต่อเนื่อง** กลไกระดับนโยบายของประเทศ อาทิ คณะกรรมการพัฒนาระบบบริหารจัดการขนส่งและบริการของประเทศ (กบส.) และคณะอนุกรรมการการเชื่อมโยงข้อมูลแบบบูรณาการสำหรับการนำเข้า การส่งออกและโลจิสติกส์ ขาดความต่อเนื่องในการผลักดันในเชิงนโยบาย อีกทั้งกรมศุลกากรซึ่งเป็นหน่วยงานเจ้าภาพในการประสานความร่วมมือกับหน่วยงานราชการอื่นๆที่เกี่ยวข้องเพื่อขับเคลื่อนการพัฒนาและการบูรณาการระบบ NSW ของประเทศ ไม่ได้รับมอบอำนาจในการดำเนินงานในภาพรวมทั้งหมด ทำให้เกิดความลักลั่นในแง่ของความรับผิดชอบและการจัดลำดับความสำคัญของงานที่จำเป็นต้องลงมือดำเนินการ การบูรณาการระหว่างหน่วยงานภาครัฐด้วยกันเอง ยังไม่มีประสิทธิภาพเท่าที่ควร ทำให้มีความล่าช้าในการทำงานหลายด้าน เช่น การปรับเปลี่ยนกระบวนการปฏิบัติงานใหม่ให้มีประสิทธิภาพมากกว่าเดิม การกำหนดมาตรฐานของข้อมูล การแลกเปลี่ยนข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ระหว่างหน่วยงานภาครัฐที่ไม่ใช่กรมศุลกากร และไม่สามารถบังคับให้หน่วยงานดำเนินการตามกรอบเวลาที่วางแผนไว้ได้ เป็นต้น

๖. **รูปแบบขององค์กรที่รับผิดชอบในการพัฒนาและบริหารจัดการระบบ NSW ของประเทศในอนาคตยังไม่ชัดเจน** ในปัจจุบัน กรมศุลกากรเป็นหน่วยงานหลักในการดำเนินทั้งการจัดเตรียมงบประมาณเพื่อการพัฒนาและการให้บริการระบบ NSW ส่วนกลาง (NSW Operation Center หรือเรียกสั้นๆว่า NSW Operator) ซึ่งถือว่าเป็นระบบพื้นฐานที่ทำหน้าที่เป็นศูนย์กลางการ

เชื่อมโยงข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ของประเทศเพราะเชื่อมโยงกับหน่วยงานภาครัฐทั้ง ๓๖ หน่วยงานในประเทศ รวมทั้งเชื่อมโยงและให้บริการกับภาคเอกชนที่เกี่ยวข้องด้วย ทั้งนี้ *ยังไม่มีข้อสรุปที่ชัดเจนในเรื่องการกำหนดรูปแบบขององค์กรที่จะมาบริหารจัดการและกำกับดูแลการพัฒนาระบบ NSW ส่วนกลางนี้ของประเทศในระยะยาว* ซึ่งมีความจำเป็นต้องหารืออย่างเร่งด่วนและจริงจังร่วมกันในระหว่างหน่วยงานผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย เพื่อให้ประเทศไทยมีรูปแบบการบริหารจัดการระบบ NSW ที่เหมาะสมกับบริบทในภาพรวม ในระยะยาว ยั่งยืนและสามารถรองรับต่อการขยายระบบจากการเชื่อมโยงแบบ G2G ไปสู่การให้บริการระหว่าง B2B ในภาคการขนส่งและภาคการค้าที่เกี่ยวข้องด้วย รวมทั้งเพื่อรองรับการเปลี่ยนแปลงทางเทคโนโลยีและข้อกำหนดหรือหลักเกณฑ์อันเป็นมาตรฐานสากลต่างๆ ได้อย่างมีประสิทธิภาพมากขึ้นในอนาคต

ข้อเสนอแนะ

ทีมที่ปรึกษาฯ ได้จัดทำข้อเสนอแนะในเรื่องแนวทางการผลักดันการเชื่อมโยงระบบข้อมูลผ่าน NSW และการดำเนินงานพัฒนาระบบ NSW ในระยะต่อไปของประเทศไทยไว้ดังนี้

๑. **ประเทศไทยจะต้องจัดทำแผนแม่บทการพัฒนา NSW ระยะที่ ๒** อย่างชัดเจนและครอบคลุมองค์ประกอบต่างๆ ที่จะทำให้ระบบ NSW มีความสมบูรณ์และเหมาะสมสำหรับประเทศไทย

๒. **หน่วยงานภาครัฐควรเร่งดำเนินการปรับลดความซับซ้อนและความยุ่งยากของขั้นตอน**การออกใบรับรองและใบอนุญาตและที่เกี่ยวข้องกับการกำกับสินค้าและยานพาหนะที่เข้าออกประเทศ และปรับเปลี่ยนให้เป็นธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์แบบไร้กระดาษตลอดกระบวนการ

๓. **ประเทศไทยควรเร่งรัดพัฒนาระบบเชื่อมโยงข้อมูลเพื่อการกำกับสินค้าที่นำเข้าและส่งออกตามกฎระเบียบของภาครัฐ (Regulatory NSW)** ให้มีการเชื่อมโยงและแลกเปลี่ยนข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ให้ครบทั้ง ๓๖ หน่วยงานกำกับของภาครัฐและให้ครอบคลุมกระบวนการที่เกี่ยวกับทั้งการกำกับสินค้าและยานพาหนะในการขนส่งระหว่างประเทศให้เป็นแบบอิเล็กทรอนิกส์ได้ครบถ้วน เพื่อก้าวเข้าสู่การพัฒนาระบบ NSW ในระยะต่อไป

๔. **ประเทศไทยควรเร่งกำหนดหน่วยงานเจ้าภาพ รวมทั้งมีการสรุปรูปแบบในการลงทุนพัฒนาและให้บริการระบบ NSW ส่วนกลางที่ยั่งยืน** ระบบ NSW ส่วนกลางนี้ทำหน้าที่เชื่อมโยงข้อมูลและประสานการทำงานของทั้งระหว่างหน่วยงานภาครัฐกับภาครัฐ (G2G) หน่วยงานภาคเอกชนกับภาครัฐ (B2G) และระหว่างหน่วยงานธุรกิจกับธุรกิจ (B2B) ด้วย หน่วยเจ้าภาพที่กล่าวถึงจะต้องทำหน้าที่เป็นผู้บริหารจัดการพัฒนาและให้บริการระบบส่วนกลางหรือเรียกว่าเป็น NSW Operation Center (หรือ NSW Operator) หน่วยงานดังกล่าวนี้ควรจะได้รับการจัดตั้งและรับรองคณะรัฐมนตรีและมีกฎหมายรองรับให้มีความยั่งยืน ทั้งนี้เนื่องจากหน่วยงานดังกล่าวนี้จะ

ทำหน้าที่พัฒนาและให้บริการระบบส่วนกลางที่เป็นโครงสร้างพื้นฐานและมีข้อมูลความลับทางการค้าสำคัญของประเทศ อีกทั้งจะต้องเป็นหน่วยงานที่ต้องมีงบประมาณในการลงทุนพัฒนาระบบต่อยอดจากระบบเดิมที่มีอยู่แล้วซึ่งปัจจุบันอยู่ภายใต้การดูแลของกรมศุลกากร แต่อย่างไรก็ตามระบบ NSW Operation Center นี้จำเป็นต้องมีทรัพยากรทั้งด้านการเงินและบุคลากรที่ต่อเนื่องยั่งยืน อีกทั้งยังต้องมีการขยายและให้บริการระบบที่กว้างขวางขึ้นจากเดิมอย่างมาก ทั้งในส่วนของระบบย่อยเพื่อการกำกับตัวสินค้า (Cargo Regulatory NSW) ระบบเพื่อการกำกับยานพาหนะ (Land/Maritime/Air Transport Regulatroy NSW) และระบบย่อยสำหรับการประสานงานในระหว่างผู้ประกอบการขนส่งสินค้าผ่านท่าอากาศยาน (ระบบ Air PCS) และผ่านท่าเรือ (ระบบ Sea PCS) และระบบย่อยดังกล่าวข้างต้นนี้จะต้องมีการเชื่อมโยงและประสานงานกันอย่างดีอีกด้วย

ร่างแผนแม่บทการพัฒนา NSW ระยะที่ ๒ ของประเทศไทย

สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) ในฐานะฝ่ายเลขานุการคณะกรรมการพัฒนาระบบการบริหารจัดการการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ (กบส.) ได้ประมวลข้อเท็จจริงที่ได้รับจากหน่วยงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง และหารือร่วมกับผู้แทนจากภาครัฐและภาคเอกชนผ่านการประชุมกลุ่มย่อยเพื่อระดมความคิดเห็นจำนวน ๓ ครั้ง ภายใต้โครงการจัดทำแผนแม่บทการพัฒนาระบบ NSW ระยะที่ ๒ นี้ทำให้ได้ข้อสรุปองค์ประกอบของแผนแม่บทการพัฒนา NSW ระยะที่ ๒ อันประกอบด้วย วิสัยทัศน์ เป้าหมาย ผลกระทบ ผลลัพธ์ และโครงสร้างสถาปัตยกรรมของระบบการค้าผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์ (e-Trade Facilitation: e-TF) ที่เป็นเป้าหมายที่ต้องการในอนาคต รวมถึงมีข้อเสนอด้านกลยุทธ์หลัก แผนงาน และทิศทางการขับเคลื่อนการพัฒนาระบบ NSW ในระยะที่ ๒ เพื่อยกระดับการอำนวยความสะดวกทางการค้าผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์ของประเทศไทยในระยะ ๕ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๐-๒๕๖๔) ดังนี้

๑. **วิสัยทัศน์ด้านการพัฒนาระบบอำนวยความสะดวกทางการค้าของประเทศไทยปี พ.ศ. ๒๕๖๔ (Thailand e-Trade Facilitation Vision 2021)**

“ประเทศไทยมีการให้บริการธุรกรรมการค้าระหว่างประเทศด้วยระบบอิเล็กทรอนิกส์ แบบไร้กระดาษ ตลอดกระบวนการและทุกรูปแบบของการขนส่งอย่างปลอดภัยภายในปี พ.ศ. ๒๕๖๔ (End-to-end and secure paper-free transactions for trade facilitation)”

๒. **วัตถุประสงค์ของการพัฒนาระบบอำนวยความสะดวกด้านการค้าของประเทศไทย** คือ

(๑) ลดต้นทุน และเพิ่มความรวดเร็วและความคล่องตัวในการตอบสนองความต้องการของภาคการค้า การขนส่ง และบริการของภาครัฐ ในกระบวนการนำเข้า การส่งออก การผ่านแดน การถ่ายลำ

สินค้า รวมทั้งการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบที่มีประสิทธิภาพ (Cost Effectiveness and Responsiveness)

(๒) เพิ่มความสามารถในการปฏิบัติตามมาตรฐานทางการค้า การขนส่ง และ การกำกับดูแลตามกฎหมายและตามแนวทางที่เป็นที่ยอมรับในระดับสากล (Conformance) และ

(๓) เสริมสร้างขีดความสามารถในการแข่งขันทางการค้า และเพิ่มรายได้ในการบริการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศของไทย[๖] (National Competitiveness) และเสริมบทบาทให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางการค้า และโลจิสติกส์ของภูมิภาคอาเซียน (ASEAN-preferred Logistics Hub)

๓. เป้าหมายของการพัฒนาระบบอำนวยความสะดวกทางการค้าของประเทศไทย ประกอบด้วย

๓.๑. เป้าหมายระดับประเทศ ภายในปี พ.ศ. ๒๕๖๔

- เป้าหมายด้านประสิทธิภาพและต้นทุนด้านธุรกรรมสำหรับการส่งออก การนำเข้า การผ่านแดน และการถ่ายลำสินค้าทุกประเภทในทุกรูปแบบการขนส่งที่ดีขึ้น ดังนี้
  - ระยะเวลาที่รวดเร็วขึ้นร้อยละ ๕๐ (กล่าวคือ ลดลงจาก ๑๔ วัน เหลือ ๗ วันในกรณีของธุรกรรมการขนส่งสินค้าทั่วไปทางทะเล[๗])
  - ค่าใช้จ่ายในการทำธุรกรรมของประเทศลดลง (Cost) ร้อยละ ๒๕ (กล่าวคือ ลดลงไม่ต่ำกว่า ๓๐,๐๐๐ ล้านบาทในปี พ.ศ. ๒๕๖๔[๘])
  - รายได้โดยรวมในภาคบริการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศเพิ่มขึ้นร้อยละ ๒๕[๙]

๓.๒. เป้าหมายระดับหน่วยงาน ภายในปี พ.ศ. ๒๕๖๔ โดยอย่างยิ่งในกระบวนการจัดทำใบรับรอง/ใบอนุญาตและธุรกรรมที่เกี่ยวข้องกับการค้าระหว่างประเทศ

- กระบวนการปฏิบัติงานมีความรวดเร็วขึ้นอย่างน้อยในอัตราร้อยละ ๕๐
- ค่าใช้จ่ายของทั้งผู้ประกอบการและของหน่วยงานรัฐนั้นลดลงอย่างน้อยในอัตราร้อยละ ๒๕
- ประสิทธิภาพในการกำกับดูแล (Conformance) ถูกต้องแม่นยำตามกฎหมาย กฎระเบียบ และสอดคล้องกับแนวปฏิบัติที่เป็นสากลมากขึ้น

---

[๖] โดยเฉพาะอย่างยิ่งเมื่อกระบวนการและธุรกรรมอิเล็กทรอนิกส์ช่วยเสริมให้การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบมีประสิทธภาพมากขึ้น

[๗] อ้างอิงข้อมูลจำนวนวันของธนาคารโลก (WB's Trading Across Border 2015, www.doingbusiness.org)

[๘] คาดการณ์ความเป็นไปได้โดยคำนวนจากกรณีการขนส่งสินค้าทั้งการนำเข้าและการส่งออกสินค้าทางทะเล

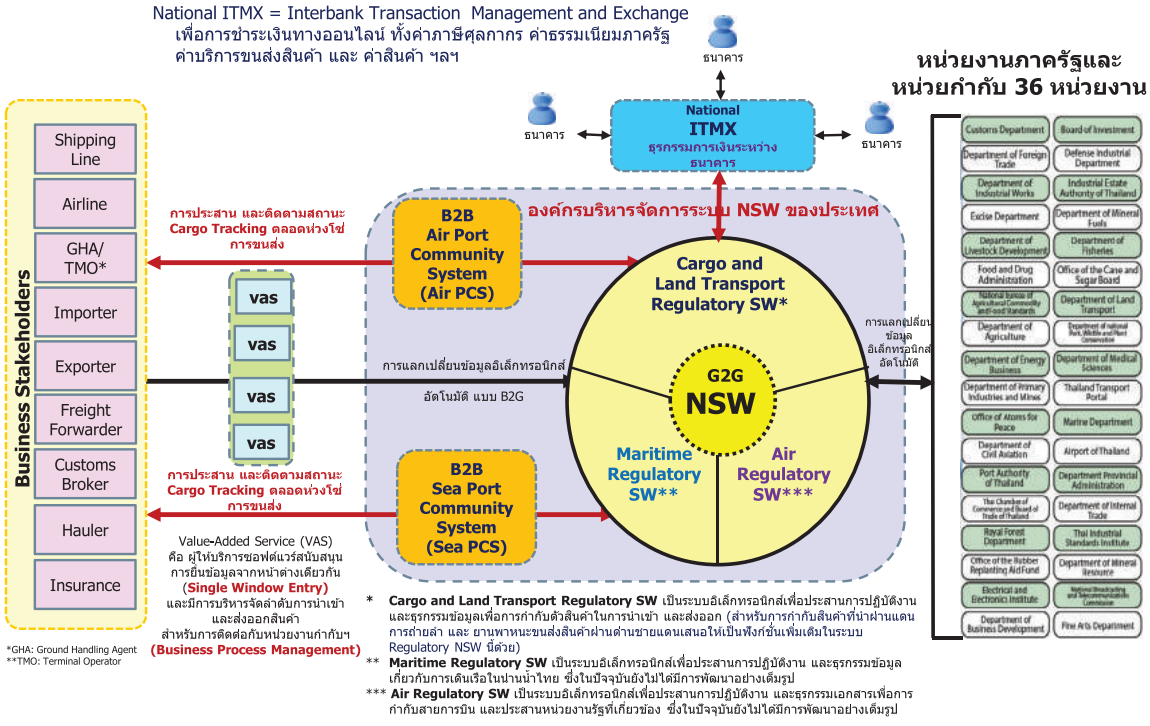
[๙] คาดการณ์จากมุมมองของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ และผู้เชี่ยวชาญในโครงการฯ ในเงื่อนไขถ้าระบบ Regulatory NSW & Air/Sea PCS ทำงานประสานกันได้อย่างเต็มรูป

ทั้งนี้ จะต้องมีการกำหนดเป็นนโยบายระดับประเทศ เพื่อให้หัวหน้าหน่วยราชการที่เกี่ยวข้องทำหน้าที่ขับเคลื่อนการปรับปรุงพัฒนากระบวนการปฏิบัติงาน และพัฒนาระบบธุรกรรมอิเล็กทรอนิกส์ ทั้งกระบวนการทำงานภายในหน่วยงาน และการเชื่อมโยงกับหน่วยงานภาครัฐอื่นๆ และผู้รับบริการให้อยู่ในรูปแบบอิเล็กทรอนิกส์และไม่จำเป็นต้องใช้กระดาษ

๓.๓. *ผลผลิตของการพัฒนาระบบอำนวยความสะดวกด้านการค้าของประเทศไทย ภายในปี พ.ศ. ๒๕๖๔*

- **สถาปัตยกรรมระบบ e-Trade Facilitation ที่ควรจะเป็นผลผลิตของการพัฒนาสำหรับประเทศไทยภายในปี พ.ศ. ๒๕๖๔** ประกอบด้วยองค์ประกอบสำคัญ ๒ ประการ ได้แก่ **(๑) ระบบ G2G Regulatory NSW ที่มีระบบหน้าต่างบริการแบบเบ็ดเสร็จ ณ จุดบริการเดียว** เพื่อการประสานในกระบวนการกำกับของหน่วยงานรัฐสำหรับทั้งด้านสินค้า (Cargo Regulatory NSW) และสำหรับการกำกับยานพาหนะเพื่อการขนส่งสินค้าทุกโหมดการขนส่ง (Land/Maritime/Air Transport Regulatory NSW) และ **(๒) ระบบการแลกเปลี่ยนข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์เพื่อประสานการปฏิบัติงานระหว่างผู้ประกอบการขนส่งผ่านท่า (Port Community System: PCS)** สำหรับประตูการค้าหลักของประเทศ อาทิ ท่าเรือแหลมฉบัง ท่าเรือกรุงเทพ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (ทั้ง Air PCS และ Sea PCS)

ข้อเสนอโครงสร้างสถาปัตยกรรม (To-Be)
ระบบ e-Trade Facilitation สำหรับประเทศไทยภายในปี พ.ศ. ๒๕๖๔



๔. กลยุทธ์หลัก

กลยุทธ์ที่จะขับเคลื่อนการพัฒนาระบบอำนวยความสะดวกด้านการค้าแบบอิเล็กทรอนิกส์ของประเทศ ให้บรรลุตามวิสัยทัศน์ ผลผลิต ผลลัพธ์ และผลกระทบตามที่คาดการณ์ข้างต้น ประกอบด้วยกลยุทธ์ ๖ ด้านต่อไปนี้

- **กลยุทธ์ที่ ๑ เร่งรัดการใช้งานระบบ NSW ระยะที่ ๑ ของทุกหน่วยงานภาครัฐทั้ง ๓๖ หน่วยงานให้เป็นธุรกรรมอิเล็กทรอนิกส์เต็มรูป ๑๐๐%** เพื่อยกระดับการพัฒนาระบบ NSW ในส่วนของการเชื่อมโยงและการกำกับตามกฎระเบียบของภาครัฐ (G2G Regulatory Single Window) ให้สมบูรณ์ด้วยมาตรการเร่งรัดที่เหมาะสมตามระดับความพร้อมของกลุ่มหน่วยงาน อาทิ กลุ่มหน่วยงานที่พัฒนาระบบเชื่อมต่อแล้ว (๓๑ หน่วยงาน) กลุ่มหน่วยงานที่อยู่ระหว่างทดสอบระบบเชื่อมโยงข้อมูล (๔ หน่วยงาน) และกลุ่มหน่วยงานที่อยู่ระหว่างดำเนินการพัฒนาภายในหน่วยงาน (๑ หน่วยงาน) ทั้งนี้ ทุกหน่วยงานจำเป็นต้องพัฒนาและส่งเสริมการใช้งานให้ครบ ๑๐๐% สำหรับระบบรับคำร้องพิจารณาและออกใบรับรอง/ใบอนุญาตอิเล็กทรอนิกส์และให้มีการแลกเปลี่ยนข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์โดยไม่ต้องใช้กระดาษ สำหรับใบรับรอง/ใบอนุญาตที่เกี่ยวข้องกับการนำเข้าและการส่งออกสินค้า การกำกับควบคุมยานพาหนะ หรือกระบวนการอื่นๆที่เกี่ยวข้องของหน่วยงานทั้ง ๓๖ หน่วยงาน ทั้งนี้ให้แล้วเสร็จภายในปี พ.ศ. ๒๕๕๙

- **กลยุทธ์ที่ ๒ ขยายการพัฒนาระบบไปสู่บริการแบบหน้าต่างเดียว (Single Window Entry)** เพื่อช่วยยกระดับการเชื่อมโยงและแลกเปลี่ยนข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ให้เป็นแบบบูรณาการเบ็ดเสร็จจากจุดเดียวกัน ที่สามารถให้บริการแบบรวมศูนย์ได้อย่างครบถ้วนครอบคลุมทั้งหน่วยงานของภาครัฐและภาคเอกชนในลักษณะของ B2G และ G2G ตลอดกระบวนการกำกับแบบบูรณาการของภาครัฐสำหรับสินค้าแต่ละประเภท ด้วยการ (๑) จัดทำมาตรฐานรหัสพิกัดและรหัสสถิติของทุกหน่วยงานให้เป็นมาตรฐานเดียวกัน (๒) ออกแบบกระบวนการยื่นและพิจารณาคำร้องขอใบรับรองและใบอนุญาตฯ ที่มีความสัมพันธ์กันระหว่างหน่วยงานกำกับหลายหน่วยงาน[๑๐] รวมทั้งออกแบบเอกสารคำร้องแบบบูรณาการ (Inter-agency Process Redesign และ Single e-Form Harmonization) สำหรับรายสินค้ายุทธศาสตร์ และ (๓) ปรับปรุงขั้นตอนธุรกรรมภายในของหน่วยงานภาครัฐ ๓๖ หน่วยงาน รวมทั้งให้มีการลงทุนเพื่อการพัฒนาหรือขยายระบบอิเล็กทรอนิกส์ของหน่วยงานภาครัฐเพื่อรองรับธุรกรรมอิเล็กทรอนิกส์ตลอดขั้นตอนการปฏิบัติงานภายในหน่วยงาน (Agency Process Redesign) และให้สามารถแลกเปลี่ยนข้อมูลเอกสารใบคำร้องอิเล็กทรอนิกส์แบบบูรณาการหรือแบบหน้าต่างเดียวด้วย (Single e-Form Message Exchange)

[๑๐] เช่น สำหรับสินค้าประเภทเดียวกัน แต่ต้องมีการยื่นเอกสารคำร้องและจัดทำใบรับรอง ใบอนุญาต การจดแจ้งหรือมีการกำกับตามกฎหมาย จากหลายหน่วยงาน เป็นต้น

- **กลยุทธ์ที่ ๓ เร่งจัดตั้งกลไกบริหารจัดการระบบ NSW ส่วนกลางของประเทศในการทำหน้าที่บริหารจัดการ พัฒนาและให้บริการระบบส่วนกลางอย่างยั่งยืน** โดยเร่งจัดทำข้อเสนอและสรุปข้อยุติในเรื่อง “รูปแบบการบริหารจัดการระบบ NSW ในภาพรวมของประเทศ (NSW Governance Model)” เพื่อให้เป็นนโยบายที่ยั่งยืนของประเทศ โดยจะต้องมีการสรุปรูปแบบการลงทุนและการให้บริการและเร่งจัดตั้งหน่วยงานเจ้าภาพหรือองค์กรบริหารจัดการระบบ NSW ส่วนกลางของประเทศ (NSW Operation Center หรือเรียกสั้นๆว่า NSW Operator) ทั้งนี้เพื่อทำหน้าที่ลงทุนพัฒนาต่อยอดและให้บริการระบบ NSW ส่วนกลางได้อย่างต่อเนื่องและยั่งยืน โดยมีระดับการรับประกันการให้บริการ และมีการคิดหรือไม่คิดค่าบริการที่เหมาะสมด้วย

  หน่วยงานที่ทำหน้าที่เป็น NSW Operator ส่วนกลางของประเทศนี้ควรจะที่ได้รับมอบหมายจากคณะรัฐมนตรีอย่างเป็นทางการ และมีกฎหมายรับรององค์กรที่ยั่งยืน ทั้งนี้เนื่องจากองค์กรดังกล่าวจะทำหน้าที่พัฒนาและให้บริการระบบที่เป็นโครงสร้างพื้นฐานที่สำคัญยิ่งยวดของประเทศ เนื่องจากเป็นระบบที่ช่วยเสริมสร้างขีดความสามารถในการแข่งขันทางการค้าระหว่างประเทศ และเสริมประสิทธิภาพการขนส่งและการกำกับดูแลตามกฎหมายด้วย สำหรับการพัฒนาและให้บริการระบบ NSW ส่วนกลางของประเทศในอนาคตนี้จะรวมทั้งระบบย่อยเพื่อประสานการกำกับตัวสินค้าและยานพาหนะที่ผ่านเข้าออกประเทศ (B2G/G2G Regulatory NSW – อ้างอิงกลยุทธ์ที่ ๔) ระบบย่อยเพื่อเชื่อมโยงและประสานความร่วมมือของผู้ประกอบการขนส่งผ่านท่า (ระบบ Air PCS และ Sea PCS - อ้างอิงกลยุทธ์ที่ ๕) ระบบเชื่อมโยงเพื่อชำระเงินออนไลน์ด้วย (อ้างอิงกลยุทธ์ที่ ๖) และรวมทั้งการแลกเปลี่ยนข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ระหว่างประเทศด้วย (Cross-border Paperless Trade)

- **กลยุทธ์ที่ ๔ ขยายการพัฒนาระบบ NSW ส่วนกลางให้สามารถประสานงานการกำกับดูแลทั้งสินค้า ยานพาหนะและการขนส่งสินค้าทุกรูปแบบการขนส่งทั้งทางรถบรรทุก ทางเรือ ทางอากาศและทางรถไฟได้อย่างครบถ้วน** เพื่อช่วยเพิ่มประสิทธิภาพการประสานการปฏิบัติงานของหน่วยงานราชการที่ทำหน้าที่กำกับดูแลตัวสินค้า และยานพาหนะที่ใช้ขนส่งสินค้าด้วยข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์แบบไร้กระดาษ และสามารถอำนวยความสะดวกแก่ผู้ประกอบการที่เกี่ยวข้องให้สามารถยื่นเอกสารอิเล็กทรอนิกส์เพียงครั้งเดียว แล้วข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์เหล่านั้นถูกนำไปใช้ได้หลายครั้งโดยหลายหน่วยงานกำกับที่เกี่ยวข้องอย่างอัตโนมัติ

  การขยายการพัฒนาระบบ NSW ส่วนกลางนี้รวมถึง การลงทุนขยายขีดความสามารถของระบบ NSW ส่วนกลางเพื่อการกำกับตัวสินค้าอย่างบูรณาการ (B2G/G2G Cargo Regulatory NSW) ระบบย่อยในส่วนนี้จะทำให้ผู้ประกอบการค้าสามารถยื่นคำขอหรือข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ในแบบฟอร์มเดียวกัน (Single Window Entry หรือ Single e-Form) แล้วสามารถประสานกับหน่วยงานกำกับตัวสินค้าตามกฎระเบียบของหลายหน่วยงานได้ในลักษณะบูรณาการ และ การลงทุนขยายขีดความสามารถ

ของระบบ NSW ส่วนกลางเพื่อการกำกับตัวยานพาหนะที่ขนส่งสินค้าอย่างบูรณาการ (B2G/G2G Land/Air/Maritime Transport Regulatory NSW) ระบบย่อยในส่วนนี้จะทำให้ผู้ประกอบการขนส่งที่อาจจะเป็นรถบรรทุก สายการบินและสายการเดินเรือสามารถยื่นคำขอหรือข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ในแบบฟอร์มเดียวกัน (Single Window Entry หรือ Single e-Form) แล้วสามารถประสานกับหน่วยงานกำกับตัวยานพาหนะตามกฎระเบียบของหลายหน่วยงานเหล่านั้นได้ในลักษณะบูรณาการ เช่น เพื่อเหตุผลความปลอดภัยของน่านน้ำประเทศ สิ่งแวดล้อม และ การจราจร เป็นต้น

- **กลยุทธ์ที่ ๕ เร่งรัดพัฒนาระบบเชื่อมโยงและแลกเปลี่ยนข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ระหว่างผู้ประกอบการขนส่งผ่านท่า (Port Community Systems) สำหรับท่าเรือแหลมฉบัง ท่าเรือกรุงเทพ และท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ** เพื่อช่วยเพิ่มประสิทธิภาพในการประสานการทำงานของผู้ประกอบการขนส่งและหน่วยงานกำกับที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้าผ่านประตูการค้าหลักของประเทศ ระบบแลกเปลี่ยนข้อมูลและประสานงานระหว่างผู้ประกอบการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศประกอบด้วยระบบในส่วนกลางที่เรียกว่า ระบบ PCS Operation Center ที่จะเป็นศูนย์กลางการเชื่อมโยงและแลกเปลี่ยนข้อมูลระหว่างผู้เกี่ยวข้องในห่วงโซ่การขนส่งผ่านท่า และรวมทั้งจะต้องมีการส่งเสริมการพัฒนาระบบอิเล็กทรอนิกส์ภายในของผู้ประกอบการขนส่งที่เกี่ยวข้องเองให้สามารถแลกเปลี่ยนข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์อย่างอัตโนมัติและหรือมีการใช้งานผ่านระบบประสานงานส่วนกลาง (PCS Operation Center) ด้วย สำหรับการพัฒนาระบบ PCS นี้ให้เน้นการพัฒนาที่ประตูการค้าหลักของประเทศก่อน คือ ท่าเรือแหลมฉบัง (Leamchabang Sea PCS) ท่าเรือกรุงเทพ (Bangkok PCS) และท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (Air PCS)

- **กลยุทธ์ที่ ๖ พัฒนาระบบเชื่อมโยงและแลกเปลี่ยนข้อมูลทางอิเล็กทรอนิกส์เพื่อสนับสนุนธุรกรรมที่เกี่ยวข้องกับกระบวนการทางธนาคารกับระบบ NSW** เพื่อการอำนวยความสะดวกในการทำธุรกรรมด้านการเงินและกระบวนการทางธนาคารที่เกี่ยวข้องกับธุรกรรมการค้า การขนส่ง และการกำกับสินค้าระหว่างประเทศ อาทิ การชำระภาษีศุลกากร การชำระค่าบริการการขนส่ง การชำระค่าบริการหรือค่าธรรมเนียมของภาครัฐ การชำระค่าสินค้า และการตรวจทานข้อมูลและความถูกต้องของเอกสาร โดยจะต้องมีการประสานความร่วมมือกับสมาคมธนาคารไทยและธนาคารแห่งประเทศไทย และหน่วยงานภาครัฐควรเร่งทำความตกลงกับกรมบัญชีกลางในการจัดทำบัญชีภาครัฐก่อนการดำเนินการพัฒนาระบบเชื่อมโยงและแลกเปลี่ยนข้อมูลทางอิเล็กทรอนิกส์เพื่อสนับสนุนธุรกรรมที่เกี่ยวข้องกับกระบวนการทางการเงินและการธนาคารสำหรับแต่ละหน่วยงาน และเร่งกำจัดอุปสรรคและสนับสนุนให้ภาคเอกชนสามารถใช้งานระบบธุรกรรมการเงินและการธนาคารผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์ให้ครอบคลุมและมีจำนวนมากขึ้นด้วย

๕. **ประเด็นเร่งด่วนในการพัฒนาระบบ NSW ระยะที่ ๒** ประกอบด้วยประเด็นต่างๆ ดังนี้

๑) สร้างความรู้ความเข้าใจทั้งในระดับนโยบายและระดับปฏิบัติการเพื่อผลักดันให้การอำนวยความสะดวกทางการค้าเป็นประเด็นการพัฒนาเร่งด่วน เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ

๒) สร้างกระบวนการมีส่วนร่วม เช่น การจัดประชาพิจารณ์และกระบวนการมีส่วนร่วมคิด ให้มีการยอมรับแผนงานในวงกว้าง มีการพิจารณาและตกลงร่วมในด้านธุรกรรมและรูปแบบข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ที่จะใช้ประโยชน์ร่วมกันทั้งภาครัฐและภาคธุรกิจ เป็นต้น

๓) สร้างเครื่องมือในการขับเคลื่อน รวมทั้งการจัดทำแผนบูรณาการ และการทำแผนปฏิบัติการในรายละเอียดในลำดับต่อไป

๔) สร้างระบบและกลไกสำหรับการติดตามและประเมินระดับความสำเร็จของแผนงานการพัฒนาระบบการอำนวยความสะดวกทางการค้า

๕) จัดตั้งรูปแบบการบริหารจัดการ ซึ่งรวมทั้งจัดตั้งองค์กรที่ทำหน้าที่เป็นผู้พัฒนาและให้บริการระบบส่วนกลาง (NSW Operation Center) โดยให้ได้รับมติจากคณะรัฐมนตรีและมีกฎหมายรองรับทั้งนี้เพื่อให้สามารถทำงานได้อย่างต่อเนื่อง ยั่งยืน และมีทรัพยากรที่เพียงพอ

๖. **ข้อเสนอเรื่องรูปแบบการบริหารจัดการระบบ NSW (NSW Governance Model)** ประกอบด้วยองค์ประกอบหลัก ๓ ประการ คือ (๑) โครงสร้างองค์กรเพื่อการกำกับดูแล NSW ในภาพรวมของประเทศ (๒) รูปแบบทางธุรกิจขององค์กร NSW ส่วนกลาง (NSW Operation Center) และ (๓) ข้อตกลงด้านระดับการให้บริการ กระบวนการแก้ไขปัญหาความขัดแย้ง และประเด็นอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง

สำหรับประเด็นที่ยังเป็นจุดอ่อนสำคัญในการขับเคลื่อนการพัฒนาระบบอำนวยความสะดวกด้านการค้าของประเทศที่ผ่านมา และเป็นข้อเสนอของรายงานฉบับนี้ คือ การจัดตั้ง “สำนักงานบริหารโครงการอำนวยความสะดวกด้านการค้าของประเทศและ NSW (Trade Facilitation/NSW Program Management Office: PMO)” เพื่อประสานความร่วมมือและขับเคลื่อนการพัฒนาระบบอำนวยความสะดวกด้านการค้าของประเทศ โดยมีหน้าที่หลัก คือ การผลักดันผ่านระดับนโยบาย เช่น โดยกลไกของคณะกรรมการพัฒนาระบบโลจิสติกส์แห่งชาติ (กบส.) และคณะอนุกรรมการขับเคลื่อนการพัฒนาระบบอำนวยความสะดวกด้านการค้า และการทำงานในระดับบริหารจัดการ การติดตามความก้าวหน้าและการแก้ไขปัญหา เพื่อให้กลยุทธ์ แผนงานการพัฒนาระบบอำนวยความสะดวกด้านการค้า และการประสานงานของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งภาครัฐและภาคธุรกิจสามารถดำเนินงานให้บรรลุวิสัยทัศน์ ผลผลิต ผลลัพธ์และผลกระทบตามที่คาดหวัง

สำหรับข้อเสนอเรื่องรูปแบบธุรกิจขององค์กร NSW ส่วนกลาง (NSW Operation Center) ได้แก่ การนำเสนอรูปแบบองค์กรที่จะทำหน้าที่พัฒนาและให้บริการระบบ NSW ส่วนกลาง ที่รวมทั้งในส่วน

ของระบบแลกเปลี่ยนข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ระหว่างผู้ใช้บริการภาคธุรกิจกับหน่วยงานภาครัฐ และระหว่างหน่วยภาครัฐกันเอง (B2G และ G2G Regulatory NSW) ระบบการแลกเปลี่ยนข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ระหว่างผู้ประกอบการขนส่งผ่านท่าเรือ (Sea PCS) ท่าอากาศยาน (Air PCS) และด่านชายแดน ให้อยู่ภายใต้หน่วยงานบริหารจัดการ “หน่วยงานเดียวกัน” และ เสนอให้หน่วยงานกลางที่จะทำหน้าที่เป็น NSW Operation Center หรือ NSW Operator นี้มีลักษณะเป็น “องค์กรของรัฐเพื่อมหาชนโดยไม่แสวงหาผลกำไร” โดยมีการลงทุน การจัดการและการให้บริการด้วยงบประมาณของรัฐ ๑๐๐% แต่ให้ดำเนินการในรูปแบบกึ่งธุรกิจโดยไม่คิดค่าบริการจากหน่วยงานภาครัฐแต่อาจจะมีการคิดค่าบริการจากภาคธุรกิจในระดับทุนหรือต่ำกว่าทุน และมีการประกันระดับคุณภาพการบริการในระดับที่ดี

ข้อเสนอรูปแบบธุรกิจอีกประเด็นหนึ่ง คือ การเสนอให้พิจารณายกเลิกการบริการของเกตเวย์ (Gateway) ที่ปัจจุบันมีผู้ให้บริการ ๓ ราย ด้วยเหตุผลเรื่องการเปลี่ยนแปลงด้านเทคโนโลยีอินเทอร์เน็ตและการบริการที่คุ้มค่า ซึ่งในปัจจุบันเปลี่ยนแปลงไปอย่างมาก ทำให้ไม่จำเป็นต้องมีการดำเนินการผ่านเกตเวย์อีกต่อไป อีกทั้งยังเป็นการลดทอนความซับซ้อนของระดับชั้นการทำงานลง อันเป็นระดับชั้นการทำงานที่ไม่มีมูลค่าเพิ่มและนับเป็นอุปสรรคสำคัญต่อการพัฒนาบริการใหม่ๆ ที่ต้องการความรวดเร็วและยืดหยุ่นมากขึ้นในอนาคตด้วย

๗. ข้อเสนอแนวทางและวิธีการประเมินผลและประสิทธิภาพของการอำนวยความสะดวกทางการค้า (e-Trade Facilitation)

รายงานฉบับนี้มีข้อเสนอให้ใช้วิธีการติดตามประเมินผลและประเมินประสิทธิภาพของการอำนวยความสะดวกทางการค้าเชิงบูรณาการ โดยอ้างอิงวิธีการจากคู่มือชื่อ “กลไกการติดตามความก้าวหน้าของการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่งระดับชาติแบบบูรณาการและยั่งยืนด้วยวิธีการ BPA+ (Business Process Analysis Plus)” ที่เสนอโดยยูเอ็นเอสแคป (UNESCAP) วิธีการดังกล่าวเป็นการวัดประสิทธิภาพผลการดำเนินงานตลอดทั้งห่วงโซ่อุปทาน (whole supply chain) ของการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่งและรวมทั้งประเมินผลกระทบของระบบ NSW[๑๑] ของประเทศด้วย วิธีการดังกล่างเสนอแนะวิธีการวิเคราะห์และวัดผลของการอำนวยความสะดวกทางการค้า ๓ แบบที่ควรนำมาใช้ประกอบกันทั้งหมด โดยตั้งต้นจากวิธีการประเมินผลด้านกระบวนการก่อนที่เรียกว่า BPA (Business Process Analysis) ผนวกรวมเข้ากับวิธีการประเมินส่วนอื่นอีก ๒ วิธี รวมเป็นการประเมินผลเชิงบูรณาการ หรือที่เรียกว่า BPA+ ซึ่งประกอบด้วย ๑) วิธีการวิเคราะห์

[๑๑] อ้างอิงรูปแบบห่วงโซ่อุปทานการค้าระหว่างประเทศแบบ Buy-Ship-Pay ของยูเอ็นซีแฟคท์ (UN/CEFACT international supply chain (Buy-Ship-Pay) model)

กระบวนการทางธุรกรรม (Business Process Analysis Methodology: BPA) เพื่อการวิเคราะห์ขั้นตอนปัจจุบัน วิเคราะห์ปัญหาอุปสรรค และนำเสนอการปรับลดขั้นตอนของกระบวนการนำเข้าส่งออก ผ่านแดน และถ่ายลำสินค้าระหว่างประเทศ ๒) วิธีการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ของระยะเวลาค่าใช้จ่าย และระยะทางที่ใช้ในการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ (Time/Cost-Distance Methodology: TCD) ๓) วิธีการวัดระยะเวลาในการตรวจปล่อยสินค้าที่ผ่านท่าเรือ ท่าอากาศยาน หรือผ่านด่านชายแดน (Time Release Study Methodology: TRS) ทั้งนี้ การประเมินผลเชิงบูรณาการ หรือ BPA+ จัดเป็นกุญแจสำคัญที่ทำให้มีข้อมูลที่แท้จริงในการวัดผลของระบบการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่ง อาทิ การวิเคราะห์ให้เห็นถึงขั้นตอนและธุรกรรมเอกสารในการนำเข้าและการส่งออกสินค้า รวมทั้งให้ได้ข้อมูลเชิงตัวเลขทั้งเวลาและค่าใช้จ่ายในการทำธุรกรรมการค้า รวมทั้งยังได้เข้าใจปัญหาและประเด็นที่ควรจะปรับปรุงและพัฒนาให้ดีขึ้นในขั้นต่อไปด้วย

วิธีการประเมินผลเชิงบูรณาการแบบ BPA+ นี้จะมีการวิเคราะห์กระบวนการทางธุรกรรม (Business Process Analysis: BPA) เป็นวิธีการหลักที่ใช้ตั้งต้นในการประเมิน โดยจะต้องมีการรวบรวมและบันทึกและประเมินผลการทำงานของกระบวนการนำเข้า ส่งออก นำผ่านหรือถ่ายลำสินค้า ซึ่งควรจะครอบทั้งขั้นตอนกำกับภาครัฐ และการปฏิบัติงานของผู้ประกอบขนส่งและผู้ประกอบการค้าด้วย ทั้งนี้เนื่องจากการวิเคราะห์กระบวนการนี้ (BPA) เป็นวิธีการที่มีขั้นตอนการรวบรวมข้อมูลไม่ซับซ้อน และสามารถประเมินเวลาและค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นในทุกขั้นตอนตลอดทั้งกระบวนการและรวมทั้งมีข้อมูลที่อธิบายเหตุและผลของขั้นตอนต่างๆ ส่วนวิธีการประเมินแบบ TCD และ TRS นั้นจะใช้ประเมินกระบวนการย่อยที่อยู่ภายใต้ขอบเขตของ BPA เพื่อยืนยันและเสริมข้อมูลในเชิงสถิติตัวเลขด้วยกลุ่มข้อมูลที่มีจำนวนมากขึ้นและแม่นยำขึ้น ประโยชน์และจุดแข็งของวิธีการประเมินเชิงบูรณาการแบบ BPA+ นี้จึงอยู่ที่การให้ผลลัพธ์เป็นชุดตัวชี้วัดแบบรอบด้านจากทั้งสามวิธีที่สามารถให้ข้อมูลที่เป็นเหตุเป็นผล และประเด็นและแนวทางในการปรับปรุงแก้ไขกระบวนการ ขั้นตอน และเอกสารที่เกี่ยวข้องให้ดีขึ้นกว่าเดิมอีกด้วย

Executive Summary

Development of Thailand's National Single Window (NSW) Phase 1 for connecting electronic data and documents for import, export and logistics processes during the year of 2005-2015 was primarily driven by Customs Department under the Ministry of Finance, as the host agency designated by the Cabinet Resolution. The Customs Department officially appointed several sub-committees and working groups to assist in driving and overseeing the development of Thailand's NSW for its supporting operations and functions continuously at the policy level, the management level and the operational level. To establish the inter-agency collaborative platform in the NSW development among concerned parties both the government and private sectors, during the year of 2008-2 011, the Customs Department proceeded to mutually sign the Memorandum of Understanding (MoU) with 35 other regulatory government agencies from 12 Ministries and also with some private entities. Such attempt made Thailand's NSW progress tremendously and be recognized globally in the ease of cross-border trade. In particular, the electronic Customs operations have contributed greatly to the remarkable increase in efficiency of international trade facilitation as evidenced in so called the "Trading across border" report by World Bank. In 2010, Thailand was ranked 12th (out of 189 economies worldwide) by World Bank (WB) on its recognized efficiency of trading across borders, which was rapidly evolved from the 108th rank in 2007. This is due to the significant reduction of required documents, time and cost spent on completing export and import procedures. The average required time for export and import was decreased from 24 days in 2007 to 14 days in 2010, and also the average costs charged per container is reduced by 25 percent of the total expense from the year 2007.

Despite the remarkable progress of Thailand's NSW in which electronic transactions of several regulatory agencies for issuing export and import-related licenses, permits and certificates have been developed, there are still several obstacles to be overcome. For example, operational costs shall be further reduced and effectiveness of trade and transport facilitation shall be improved in a sustainable manner. Related organizations shall further conduct their end-to-end back-office reprocess to leverage the efficiency of certificates and/or licenses issuance through electronic means. Some other obstacles and problems are such as the lack of continuous support from the policy level resulting in low priority of NSW

development; lack of good governance model and management mechanism; no full use of the developed NSW system; silo work systems; lack of integration throughout the whole work processes of both government and private sectors through NSW. The NSW system should then be further developed for connecting electronic data involved also in other dimensions, e.g. for covering e-trade, e-freight, and e-payment related operations.

Therefore, the development of the next generation of the Thailand's NSW (Phase 2) shall proceed based on a Master Plan that should be formulated and officially agreed to set the direction for the next development stage. The Master Plan shall include the contents about vision, goals, outcomes and outputs, impacts, expected benefits, strategies, work plan, implementation guidelines, cooperation mechanisms, governance model, and monitoring and evaluation mechanisms, which are appropriate to the country. The development approach shall aim to create information networks for better coordination among business users, the government agencies, and the transport sector connected through the NSW system so as to urge the import and export-related government agencies to conduct their own back-office process reengineering. The back-office reprocess will help to foster the effectiveness and integration of trade facilitation for entrepreneurs on the G2G, B2G and B2B platforms; to enhance the efficiency of international trade and transport with the use of electronic documents exchange system among those involved in the movement of goods across borders; and also to get well prepared for connecting to the ASEAN Single Window and other trading country partners.

The Office of the National Economic and Social Development Board (NESDB) has taken an initiative to conduct the project entitled "*Formulation of Master Plan for Development of National Single Window Phase 2 to Facilitate Trade for Thai Business to Access to the ASEAN and Global Markets*" within the period of 12 months (30 July 2014-29 July 2015) with these 3 objectives: 1) to study the current status and progress of Thailand's NSW development and some foreign case studies; 2) to study business and financial models suitable for NSW development in Thailand and to propose guidelines for driving the NSW development for the maximum benefit; and 3) to formulate the Master Plan for development of Thailand's NSW (Phase 2). In this regard, Institute for Information

Technology Innovation, Faculty of Engineering, Kasetsart University takes the role as the consultant of this project.

Methodologies

The methodologies used for the study and analysis of Thailand's status and progress of NSW development during the period of 2005-2015 are based on two analysis methods called 1) the CIPP Model and 2) the Gap Analysis Model. The CIPP Model is an evaluation model that requires the evaluation of **C**ontext, **I**nput, **P**rocess, and **P**roducts in judging a program's value. It is used to provide an analytic and rational basis for program decision-making based on the cycle of planning, structuring, implementing, and reviewing and revising decisions, each examined through a different aspect of evaluation – context, input, process and product evaluation. The CIPP model is an attempt to make evaluation directly relevant to the needs of decision makers during the phases and activities of a program. Meanwhile, the Gap Analysis is a formal study of what a business is doing currently and where it wants to go in the future. It involves the comparison of actual performance with potential or desired performance. It is used to identify the gap between current situations and future states aimed to be reached, along with the tasks or any work programmes needed to close the gap. The Gap Analysis is useful for developing a business case at the beginning of a project and is essential for identifying tasks needed to reach the project's target. Besides, the study has been done on the performance of government agencies and private entities involved, through desk research, personal interviews, and also site visits. Monitoring and assessing trade facilitation and NSW development in Thailand and abroad are also explored. Three focus group meetings were organized to receive comments and suggestions from concerned parties of both public and private sectors. Those studies and analysis have been, however, done to monitor the progress of NSW development with reference to the current national logistics development plan (2013-2017). The project results could be; therefore, synthesized to lay out the Master Plan for the next generation of NSW development (Phase 2).

Status and Challenges of the current NSW Development in Thailand (Year 2005-2015)

NSW is a major strategic development under "Strategy 4: Development of trade facilitation" of Thailand's Logistics Development Strategic Plan (2013-2017)[๑๒] which aims to accelerate the development of NSW under three main strategies[๑๓]. With reference to this strategic plan, the project consultant studied and evaluated the status of NSW development in Thailand during the year 2005-2015 to find the results, including progress and challenges of the development, as summarized below:

1. **Development of the G2G Regulatory NSW for electronic data exchange among concerned government agencies has progressed, but not to the full extent. The NSW system is not yet used to cover all goods and all necessary regulatory procedures, and the actual usage of electronic data exchange through the NSW system is still low.**

   1.1 **The progress of G2G Regulatory NSW development and implementation by 36 government agencies involved in the import, export and logistics processes** is as follows: (1) there are 31 regulatory agencies having officially connected and exchanged electronic information through the NSW syste but however some agencies have not implemented the electronic system for all products) (2) there are 4 agencies still implementing their information exchange system development and testing, and (3) there is one agency still developing its internal electronic transaction. These current system implementations mostly cover the regulatory procedures on import and export-related goods, and does not yet support the

[๑๒] Thailand's Logistics Development Strategic Plan (2013-2017), Office of the National Economic and Social Development Board (NESDB) (October 2013)

[๑๓] Three main strategies of "Strategy 4: Development of trade facilitation are: *Strategy 1*: Accelerate the development and expansion of G2G Regulatory NSW towards Port Community System, promote NSW and e-Logistics development in the neighboring countries, and urge the back-office reprocess among government agencies involved with import and export for their effective and integrated performance in trade facilitation for entrepreneurs to connect with ASEAN Single; *Strategy 2:* Establish a management office of NSW to work on a proper business model that can facilitate fair trade for entrepreneurs (importers and exporter) and other concerned parties; *Strategy 3*: Accelerate the enforcement of laws for cross-border trade facilitation.

transit and transshipment operartions, and not much on regulatoring the transport vehicles, e.g. maritime-related and air-related operations.

1.2 **The use of electronic document exchange through the NSW system for related electronic payment (e-Payment) by the connectivity with the National ITMX[๑๔] system** is presently only for paying customs duties and the relief fund (CESS) of the Office of the Rubber Replanting Aid Fund, but not yet applied fully for paying other fees such as transport fee, cost of goods, and government transaction fee, like other advanced countries such as Japan and the Republic of Korea. Many Thai Government agencies have not yet developed proper systems for handling electronic payment. However, each government agency needs firstly to settle an agreement with the Comptroller General's Department for public accounting before implementing any necessary electronic payment functions.

1.3 **Development of Port Community Systems does not take place yet.** However, the Ministry of Transport has, at the time of this report, been conducting the feasibility study (June 2014-September 2015) in which way the B2B NSW system, especially, the electronic port community system shall be developed to fully facilitate trade and transport for concerned private entities working, especially for the movement of goods going through the main national ports of the country, particularly, the Laem Chabang Sea Port, Bangkok Port and Suvarnabhumi Airport.

1.4 **The adoption usage rate of the NSW system for G2G and G2B electronic transaction is still low.** The volume of electronic messages, e.g. electronic import/export permits sent via the NSW system grows by only 5 percent per year during year 2010-2014.

---

[๑๔]ITMX (Interbank Transaction Management and Exchange) is created to satisfy Thailand's requirements to keep up with continuing advancement in electronic commerce and payment system of the World. The National ITMX is the key inter-bank payment infrastructure and central data processing system that exchanges, manages, and processes data across member banks/organizations in order to support e-payment, electronic fund transfer, etc. The system supports all kinds of electronic payments and funds transfer from various channels including ATMs, counters, internet, phone and mobile channels. To foster the interoperability among banks, the system utilizes an open platform that are secured, efficient, and has the ability to respond rapidly to the ever changing business environment. It is a framework to bring Thailand's electronic commerce and payment system to the same level as international best practices. (source: https://www.itmx.co.th/)

2. **Inter-agency and agency process improvement does not progress much** due to the lack of two key activities, namely (1) *Inter-agency process redesign* to facilitate the whole regulatory processes of import or export chain of each strategic product, which requires very strong coordination among related government agencies and also with private sector, and (2) *Agency process redesign* to improve the end-to-end procedures with electronic and paperless transactions within each government agency and also with the electronic information exchange with the NSW system. It is also necessary for related legislative amendments and enforcement for supporting the adoption of electronic or paperless transaction, in stead of paper documents also usaual, in those government agencies. Furthermore, there are some other obstacles to the development, for example, the limited capabilities of government agencies to take initiatives for innovative development, extension and maintenance of the system, budgetary constraints, shortage of change management and IT professionals that are well-equipped with business knowledge and appropriate technologies, and lack of continuous support from high level executives.

3. **Relevant laws need development and improvement to simplify and automate work process and document requirements towards paperless transactions and information exchange through the NSW platform**. Government agencies need to improve their over 200 organizational laws or regulations that do not support transactions through electronic means so as to decrease duplication of paperwork within and across agencies, especially the licensing, permit and certificate process for import, export, transit, and transshipment. Regarding the elimination of legal obstacles, Electronic Transactions Development Agency (Public Organization) or ETDA has proactively supported knowledge and understanding on the enforcement of relevant laws. To establish an electronic information hub for imports and exports, ETDA has been working to develop and improve online transaction legislation, such as the law on electronic integration of import-export logistics information through the National Single Window (NSW) system. The law on electronic information integration for import, export, transit and logistics through the National Single Window was conceived when Thailand National Logistics Committee, according to resolution no. 2/2554 of 11 April, 2011, tasked ETDA to conduct a study of present issues and possible ways to support the Customs

Department and other related government agencies in setting up the National Single Window system. ETDA and related agencies were also tasked with drafting laws and standards for the system. According to Section 35 of the Electronic Transactions Act, B.E. 2544 (A.D.2001), the National Single Window law can be drafted as subordinate legislation taking the form of a Royal Decree. The objective of this law is to provide criteria for development of the National Single Window system, providing information security and standard while also putting in place measures for the protection of data transmitted through the system. As the NSW is an electronic exchange hub for import-export data linking many related public and private sector agencies, the law will be enforceable and strictly observed by all players[๑๕].

4. **Standardization and harmonization of national data have not been completed.** Those data are still in the process of standardization and harmonization, such as the harmonized commodity description and codes, and statistical codes. These codes need to be harmonized not only for customs operations but also for controlling and statistical reasons by other concerned government agencies. There are other types of data standards to be further improved and developed, e.g. province codes, measurement and weight units, location codes (so called LOCODE), and other relevant data. There are presently eight remaining agencies (out of 24) still in the process of defining harmonized commodity codes in conjunction with the Customs Department. However, Electronic Transactions Development Agency (Public Organization) and the Customs Department have jointly produced seven draft documents of international standard data set[๑๖] based on UN/CEFACT standards and already circulated them among relevant authorities for consultation and feedbcak. The draft international standard data codes will help enabling the development of the Single Window Entry facility and the harmonized e-application form for each strategic product of the country. Entrepreneurs can enter each data element once onto harmonized e-application forms and send them

[๑๕] Source: https://www.etda.or.th/content/royal-decree-nsw.html

[๑๖] Seven draft documents of international standard data set are 1) Country Code, 2) Abbreviations of INCOTERMS (International Commercial Terms) for the purchase and sale ofcurrencies code, 3) Codes for Modes of Transport, 4) Codes for Types of Cargo, 5) Packages and Packaging Materials with Complementary Codes for Packages Names, 6) Codes for Units of Measure Used in International Trade, and 7) UN/LOCODE Codes for Import and Export Ports and Other Locations

electronically to several concerned authorities through NSW for streamlining several operations with efficiency. The harmonized e-application forms and Single Entry Messaging functions are considered the essential components to enable 35 government agencies to provide Single Window Entry services for importers, exporters and logistics service providers.

5. **The policy-level support is not strong and several times discontinuous. The Committee of Logistics and Service Management System Development and the Sub-Committee of Data Integration for Import, Export, and Logistics have not driven the development policy continuously.** The Customs Department which was assigned, as per the Cabinet Resolution, as an official host agency for NSW development is not well equipped with full authorization to political drive the overall development. There is overlap in terms of accountability of agencies and prioritization of tasks that need some actions. The government agencies work in less integration among themselves and not quite effectively as it should be, causing the delay in work on several aspects, such as the delay in inter-agency process redesign and internal agency process improvement for higher work efficiency, the delay in data standardization and electronic data exchange between government offices. All these key activities still lack of strong political support.

6. **The sustainable financial model and the organization to be responsible for long-term NSW development and operational services is not clearly defined.** Presently, the Customs Department is the lead agency to allocate the budget for implementing and providing 24x7 operational services of the NSW central platform. It takes the very important role at the national level that can be called the “NSW Operation Center,” or the NSW Operator for short. This platform provides critical national-level services by coordinating electronic transactions among 36 government agencies and also with transport and trade-related business entities of the whole country. Moreover, for the long-term development, the NSW’s functions need to be further invested and enhanced to cover many more regulatory transactions for all types of products and modes of transportation (B2B/G2G regulatory NSW), and also to cover B2B transactions and coordination among transport-related business stakeholders (e.g. Air and Sea PCS). The concerned stakeholders shall be urged for serious discussion to finalize the so-called

'NSW governance model' and conclude the final decision to be made by the Cabinet and to be legalized by laws. Particularly, the agency to take the role of NSW Operation Center shall be established, legalized and received the full support by the Cabinet.

The financial model proposed by this report is that the legalized organization to take the role of NSW Operator shall be financially supported 100% by the government but running their work as a non-profit business entity for public good. No service fees will be charged to other government agencies but appropriate service fees can be charged to business entities who obtain benefits with appropriate guarantee of services from this platform. This same organization shall further invest, develop and provide services to cover all regulatory-related, trade and transport-related coordination and information exchange. This NSW operation center shall be overseen by appropriate higher-level and independent structure for good and transparent governance.

Recommendations

In this connection, this report also proposes key recommendations as the way forward for the development of the next generation Thailand's NSW as follows:

1. The master plan for developing the second phase of NSW shall be developed and mandated by the Cabinet to clearly define the vision, goals, development agenda, and work programmes to make completion of the NSW system that is suitable for Thailand.

2. Government agencies conduct their inter-agency and internal back-office reprocess to simplify and automate the certification, permit and licensing processes and then convert them to electronic transactions.

3. The development of G2G Regulatory NSW for all 36 regulatory agencies shall be accelerated to fully adopt their electronic data usage and electronic information exchange and also to cover the implementation of cargo and land transport regulatory NSW so as to move towards the most advanced phases of NSW development ultimately.

4. The financial model decision and the organization to host the NSW Operation Center shall be finalized and established accordingly. This NSW Operation Center shall get the full support from the Cabinet and be legalized by laws for long-term sustainability with political and financial support. The responsibility of this organization is to further invest, develop and provide services and coordination among government and business sectors, including the sub systems as B2G/G2G Cargo Regulatory NSW, B2G/G2G Land/Air/Maritime Regulatory NSW, and also Port Community System (PCS) such as Sea PCS and Air PCS functionalities.

Formulation of the Master Plan

In order to understand the needs and requirements of all stakeholders for further development of Thailand's NSW, the Office of the National Economic and Social Development Board (NESDB), as the Secretary to the Committee of Logistics and Services Management System Development, made discussions with representatives from the government and private sectors through three focus group meetings arranged as part of the project activities. The opinions and suggestions obtained from the discussions were analyzed to come up with proper elements for formulating the draft Master Plan which is mainly aimed to enhance trade facilitation of the country through electronic means, so called e-Trade Facilitation and NSW development within the next 5-year period (2017-2021). The elements of the Master Plan include vision, goals, impacts, outputs, "to-be" enterprise architecture of e-Trade Facilitation, strategic agenda, work plan, implementation guidelines, NSW Governance Model, and monitoring and assessment mechanisms, of which the details are summarized as follows:

1. **Thailand e-Trade Facilitation Vision 2021**

   "Thailand shall provide secure end-to-end and paper-free transactions for trade facilitation covering all transportation modes by year 2021."

2. **Objectives of Thailand e-Trade Facilitation**

   2.1. To reduce costs, increase speed in trading-across-boder transactions and improve agility in responding to the needs of the business sector,

transportation sector and the public sector with accuracy and efficiency (Cost Effectiveness and Responsiveness)

2.2. To enhance the conformance of national trade, transport and regulatory practices with international standards (Conformance)

2.3. To strengthen national competitiveness of Thailand in trade and transport services, support the increase of national revenue in cross-border transport sector, and also foster the role of Thailand as an ASEAN-preferred Logistics Hub.

3. Goals of Thailand e-Trade Facilitation

3.1. ***National-level/Cross-Agency e-Trade Facilitation Goals by year 2021***

- Improved efficiency and reduced costs for export, import, transit and transshipment regulatory processes of all types of goods and for all modes of transportation
  - Faster time for 50% (i.e. transaction time for sea transport reduced from 14 days[๑๗] to 7 days)
  - Reduced cost for 25% (i.e. transaction cost reduced for at least 30,000 million baht[๑๘] by 2021)
  - Increased overall income for 25% for cross-border transport sector

3.2. ***Individual Agency Goals by year 2021, especially for certification, permit and licensing processes and trade-related regulatory transactions***

- Faster work process for at least 50%
- Reduced transaction cost of both business and government sectors for at least 25%
- Better conformance of regulatory processes with related laws, regulations, and international guidelines or standards

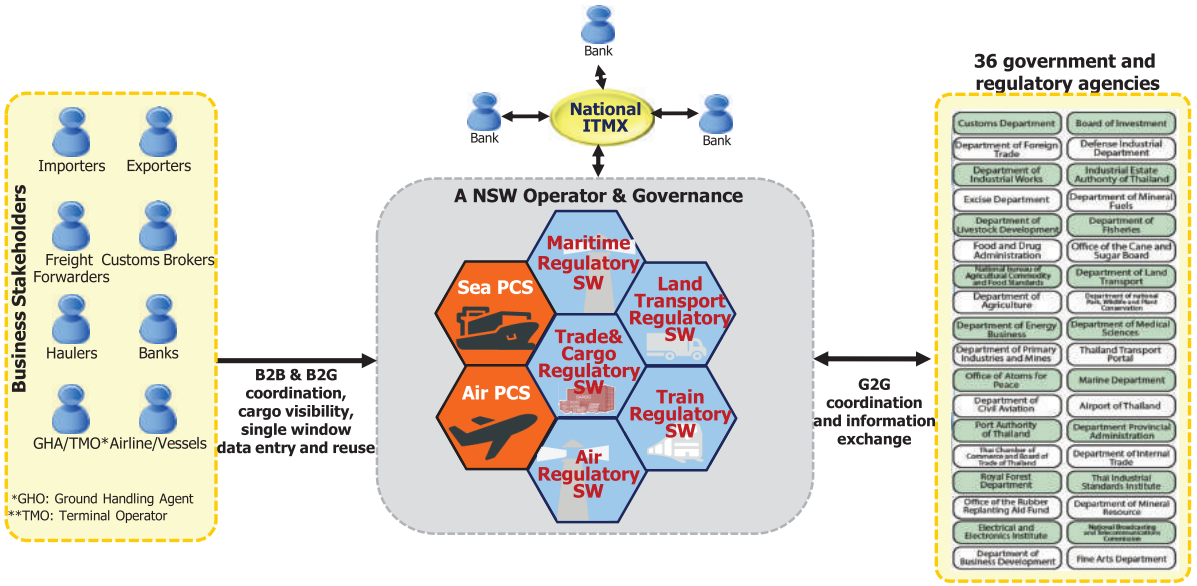
[๑๗] Reference indicators from World Bank's Trading Across Border Report

[๑๘] Estimated from import and export of goods by sea transport

The strategic goals of development shall be mandated as the national agenda and to be achieved by having heads of all relevant government authorities officially assigned to pursue the improvement in their paperless work processes and development of electronic transaction by ways of both agency back-office reprocess and inter-agency process redesign.

3.3. *Output of Thailand e-Trade Facilitation*

The 'To-Be' enterprise architecture for Thailand e-Trade Facilitation by year 2021 considered as the output of the NSW development consists of two major components, namely **(1) G2G Regulatory NSW** comprising of Cargo and Land Transport Regulatory SW, Maritime Regulatory SW, and Air regulatory SW, and **(2) Port Community System (PCS)** to be established at the major ports of the country, i.e. Laemchabang Sea Port (Sea PCS), Bangkok Port (Bangkok PCS), and Suvarnabhumi Airport (Air PCS), as illustrated below.



4. Strategic Agenda to realize the Thailand e-Trade Facilitation Vision

Six strategic agenda are proposed to drive the development of e-trade facilitation of Thailand to achieve the expected vision, outcome, output and impacts as follows:

- **Strategy 1: Accelerate the full usage (100%) of the NSW Phase 1 involving all 36 government agencies in order to utilize the full functionalities of electronic transactions for regulatory procedures.** The agencies to be accelerated for full usage of NSW could be categorized by their readiness levels into 3 groups, that is, Group 1 comprises of the 31 regulatory agencies with the established electronic transactions and information exchange with the NSW centralized system; Group 2 with four regulatory agencies still in process of information exchange development and testing with the NSW centralized system; and Group 3 comprises of one regulatory agency still developing its back-end information system and later the information exchange with the NSW platform. By 2016, all government agencies shall complete the development of these electronic transaction and interconnectivity with the NSW system, and also fully adopt and use these functionalities supporting import, export and logistics-related procedures, particularly on the process of certification, permit and licensing issuance.

- **Strategy 2: Expand the development of the NSW platform to provide Single Window Entry services to business users** in order to simplify and reduce cost of single application submissions of business sectors by (1) harmonizing and standardizing product codes from both the perspective of customs operations and also of other government regulatory and statistical agencies, (2) conducting inter-agency process redesign and harmonizing single application e-form for each strategic products, and (3) performing internal agency process redesign and investing further in the electronic information system development in each and all 35 government agencies with the capability to support those internal process redesign and to receive electronic

single e-form messaging and user's authentication from the centralized NSW platform.

- **Strategy 3: Finalize the NSW Governance Model and officially establish the organization to be incharge of investing, further developing and provide 24x7 operational services as the national SW Operation Center.** The NSW government model shall be finalized such that the final decision on the investment and operation model of the NSW operation center is clearly defined and endorsed by the Cabinet. The organization to be responsible of the NSW operation center shall be mandated and legalized by laws such that adequate authority, financial support, human and other resources can be secured with sustainability. This NSW operator shally be overseen by the appropriate and independent governance structure.

  The functionalities and services provided by the NSW operation center shall be further invested, developed and extended to cover the sub systems of B2B/G2G cargo regulatory SW (referring to Strategy 4), B2B/G2G land/air/maritime transport regulatory SW (referring to Strategy 4), B2B port community systems (PCS) both Sea Port and Air PCS (referring to Strategy 5), e-payment support (referring to Strategy 6), and also with cross-border information exchange functionalties with other country trading partners. The services of NSW operation center should be provided professionally with appropriate levels of guarantee services since this platform is a very important critical platform of the country that needs continuity and good quality services.

- **Strategy 4: Extend the development of NSW Operation Center to cover electronic services related to regulate goods and vehicles for all modes of transportation (Cargo & Land Transport Regulatory SW, Maritime Regulatory SW, and Air Regulatory SW)** in order to provide services and electronic transactions covering necessary regulations for all types of goods, also for regulatory procedures in different types of vehicles. The centralized NSW platform should be further invested and developed to support

electronic data exchange with Single Window Entry for all import, export, transit and transshipment from the perspective of traders and also of transport providers. Some relevant regulations and laws, for example, of Customs Department and Revenue Department, shall be further investigated and amended to support electronic documents instead of paper documents and also to support the issurance of electronic information from the registered multi-modals transport providers.

- **Strategy 5: Accelerate the development of Port Community System (PCS) at the major ports, which are Laemchabang Sea Port, Bangkok Port, and Suvarnabhumi Airport** in order to increase effectiveness of the movement of goods passing through all the major ports. The NSW operation center should collaborate with relevant government agencies, traders and transport-related stakeholders to establish such the B2B electronic information exchange PCS platform. The NSW operation center needs to invest in the development of the centralized PCS information exchange and services, and also promoting and assisting transport service providers to connect electronically with the centralized PCS and/or to promote the usage of the PCS's functionalities and services. The systems should be established at the country's major ports including Laemchabang Sea Port (Sea PCS), Bangkok Port (Bangkok PCS), Suvarnabhumi Airport (Air PCS).

- **Strategy 6: Develop electronic information interoperability and exchange systems to support transaction conducts that are relevant to banking processes through connectivity of the National ITMX and NSW** in order to facilitate banking processes related to the international trade supply chain electronically, such as online payment of customs duties, government service fees, transportation fees, and also costs of goods; inspection of information and necessary documents. However, all government agencies shall urge to settle their individual government accounts with the Comptroller General's Department, and then promote the widespread usage of electronic information interoperability and exchange systems among business entities.

5. Recommended Tasks to be taken towards the Achievement of NSW Phase 2 Development

5.1. Create awareness and understanding for both high-level policy decision makers and operational managers in government and business sectors such that the proposed e-trade facilitation vision and its strategic agendas can be clearly understood, supported and escalated further towards the actual implementation.

5.2. Create inclusiveness, active involvement and collaboration from all key stakeholders in both government agencies and private sectors, e.g. by arranging several rounds of consultation and focus group meetings for validation and refinement process of any future implementation, calling for adoption of work plan, and also conducting the consultation for other further details of electronic transactions, standardized procedures and information exchange standards among relevant government and private sectors.

5.3. Develop and agree on other detailed work programmes and implementation projects to realize the e-trade facilitation vision and its strategic agendas.

5.4. Create monitoring mechanisms and assessment systems for following up and controlling the progress of the e-trade facilitation development plan.

5.5. Establish the appropriate NSW governance model, particularly the organization in charge of hosting the NSW operation center for continuous and sustainable development for the effective Thailand e-trade facilitation environment.

6. The Proposed NSW Governance Model for Thailand e-Trade Facilitation

The NSW Governance Model composes of 3 important aspects, 1) Management and Governance Structure; 2) the Financial and Business Model of the NSW Operation Center; and 3) Service Level Agreement and Dispute Resolution

Mechanisms. The project consultant proposes that an organization should be established and mandated by the Cabinet and also by laws to legally act as the NSW Operation Center. This organization and its services should be invested 100% by government, but to be managed and rendering services as a non-profit business entity for public goodness. No service fee shall be charged to any government agencies but with appropriate fees to any business beneficials with service levels agreement.

This single entity should further invest, develop and provide value-added electronic transactions and services with the sub systems of the B2B/G2G Cargo Regulatory NSW, B2B/G2G Land/Air/Maritine Transport Regulatory NSW, Air PCS, and Sea PCS.

The Program Management Office (PMO) shall be established to strategically manage and coordinate the overall e-trade facilitation strategies and work programmes. The PMO must work in close collaboration with the NSW Operation Center, Customs Department and other government agencies, as well as the business sectors.

The other important proposal is to discontinue the three existing gateway service providers with the reasons to reduce not-much-value added layer and to allow flexibility and rapid change of new technology. The current gateways are based upon the 30-years outdated architecture and technology of classical Electronic Data Interchange (EDI)-based work process that could be now replaced with new internet-based system and cloud technology. The reduction in the number of layers of the next generation of NSW could enhance flexibility and speeding up of new functionality development. However, this important issue needs to be brought into attention of all concern parties for finalization of the proper NSW governance model.

7. Proposed Monitoring and Assessment Mechanisms for Thailand e-Trade Facilitation

This report also proposes the monitoring and assessment mechanisms for tracking and better controlling the progress of the Thailand e-Trade Facilitation implementation with reference to the guideline of UNESCAP entitled "Towards a National Integrated and Sustainable Trade and Transport Facilitation Monitoring Mechanism: BPA+"[๑๙]. This methodology aims to provide guidance on establishing a sustainable trade and transport facilitation monitoring mechanism so called in short, TTFMM. The key features of the TTFMM are two-fold: (1) to measure and assess progress of the country's trade facilitation environment, and (2) to update and prioritize recommendations for further advancing trade facilitation implementation in the country. TTFMM applies the methodology called Business Process Analysis Plus (BPA+) which is built upon the Business Process Analysis (BPA) methodology, supplemented by Time Release Studies (TRS) and Time-Cost-Distance (TCD) methodologies. It is envisaged that establishment of TTFMM would enable the countries to monitor and enhance trade facilitation on a continuous basis and in a sustainable manner. The monitoring mechanism helps to monitor the actual effectiveness of the country's trade and transport facilitation reforms and identify the trade and transport processes that should be prioritized for further simplification, streamlining and digitization. Measuring performance is essential to not only examine whether progress is made according to the plan, but also adapt the strategy and its implementation further to ever-changing national, regional and global environments. However, the trade and transport facilitation monitoring mechanism should also provide sufficiently concrete and detailed information so as to enable identification of specific trade facilitation measures to be prioritized for further improvement.

[๑๙] Towards a National Integrated and Sustainable Trade and Transport Facilitation Monitoring Mechanism: BPA+, United Nations Economic and Social Commission for Asia and the Pacific (UNESCAP), United Nations (2014)

ส่วนที่ ๑: การศึกษาสถานภาพของการพัฒนาระบบ National Single Window ระยะที่ ๑ ของประเทศไทย (พ.ศ. ๒๕๔๘-๒๕๕๘)

บทที่ ๑. บทนำ

๑.๑. หลักการและเหตุผล

การพัฒนาระบบ National Single Window (NSW) เพื่อเชื่อมโยงระบบข้อมูลด้านการส่งออก การนำเข้า และโลจิสติกส์ของสินค้าด้วยวิธีทางอิเล็กทรอนิกส์ ในระยะที่ ๑ (พ.ศ. ๒๕๔๘-๒๕๕๘) ซึ่งมีกรมศุลกากรเป็นหน่วยงานเจ้าภาพหลัก โดยความร่วมมือกับหน่วยงานภาครัฐและหน่วยงานกำกับที่เกี่ยวข้องอื่นๆ อีก ๓๕ หน่วยงาน มีความคืบหน้าอย่างมากและเป็นที่ยอมรับจากทั่วโลก โดยเฉพาะอย่างยิ่งในด้านพิธีการศุลกากรผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์ (e-customs) ทั้งนี้จะเห็นได้จากการที่ธนาคารโลกได้จัดให้ประเทศไทยเป็นประเทศที่มีระบบการอำนวยความสะดวกทางการค้าระหว่างประเทศ (Trading across borders) ที่มีประสิทธิภาพมากเป็นอันดับที่ ๒๔ ของโลกในปี พ.ศ. ๒๕๕๗ เปรียบเทียบกับประเทศต่างๆ ๑๘๙ ประเทศทั่วโลก การพัฒนาดังกล่าวเป็นการปรับปรุงระบบอำนวยความสะดวกของประเทศอย่างมากจากเดิมในปี พ.ศ. ๒๕๕๑ อยู่ในอันดับที่ ๕๐[๒๐] การพัฒนาระบบดังกล่าวในระยะแรกมีหน่วยงานภาครัฐอื่นๆ ทำการเชื่อมโยงแบบนำร่องกับระบบพิธีการศุลกากรผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์ผ่านระบบ NSW ส่วนกลาง ๓ หน่วยงาน และเริ่มมีการใช้งานจริงในปี พ.ศ. ๒๕๕๑ ระบบดังกล่าวได้ช่วยลดต้นทุนโลจิสติกส์ด้วยการอำนวยความสะดวกด้านธุรกรรมเอกสารแบบอิเล็กทรอนิกส์สำหรับกระบวนการนำเข้าและส่งออกสินค้าของประเทศไทยโดยรวมถึง ๔๕,๐๐๐ ล้านบาทต่อปี[๒๑]

ปัจจุบัน แม้ว่าการพัฒนาระบบ NSW ส่วนกลางจะแล้วเสร็จส่วนหนึ่งจนสามารถเชื่อมโยงข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ระหว่างหน่วยงานกำกับซึ่งเป็นผู้ให้บริการออกใบอนุญาต/ใบรับรองการนำเข้าและส่งออกสินค้าในลักษณะภาครัฐกับภาครัฐ (Government-to-Government หรือ G2G) ได้ในระดับหนึ่ง แต่ในภาพรวมพบว่า ยังมีปัญหาอุปสรรคหลายประการที่ต้องเร่งดำเนินการผลักดันในช่วงต่อไป เพื่อลดต้นทุนให้แก่ผู้ประกอบการ เพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งระหว่างประเทศรวมทั้งประสิทธิภาพการกำกับตามกฎระเบียบภาครัฐ และอำนวยความสะดวกทางการค้าของประเทศไทยได้อย่างแท้จริง อาทิ อุปสรรคที่เกี่ยวข้องกับการปรับปรุงระบบหรือกระบวนการภายใน (back-office reprocess) ของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง บางหน่วยงานยังขาดความเข้าใจเกี่ยวกับการปรับปรุงกฎหมายและระเบียบข้อบังคับที่จะสนับสนุนการปรับเปลี่ยนกระบวนการ (reprocess) เพื่อให้บริการรับคำร้อง พิจารณาและออกใบรับรอง/ใบอนุญาตทางอิเล็กทรอนิกส์ได้อย่างมีประสิทธิภาพตลอดกระบวนการ ประกอบกับขาดการผลักดันอย่างต่อเนื่องจากระดับนโยบายทั้งในระดับ

[๒๐] Doing Business 2014 โดยธนาคารโลก <http://www.doingbusiness.org/rankings>

[๒๑] UNNExT Policy Brief No.8, August 2012 – การคำนวณข้อมูลมาจากสถิติของธนาคารโลกที่รวบรวมต้นทุนด้านการนำเข้าส่งออกสินค้าทั่วไปต่อตู้คอนเทนเนอร์ เปรียบเทียบระหว่างปี พ.ศ. ๒๕๕๐ (ซึ่งเป็นปีที่ยังไม่ได้มีการใช้ระบบ Paperless e-Customs) กับปี ๒๕๕๑ (ซึ่งเริ่มมีการใช้ระบบ e-Customs และ NSW นำร่องเชื่อมโยงในเบื้องต้นกับหน่วยงานรัฐนำร่องอีก ๓ หน่วยงาน) (ใช้ตัวเลขโดยประมาณ ๓๐ บาท ต่อ ๑ ดอลลาร์สหรัฐฯ)

หน่วยงานและในระดับประเทศ ส่งผลให้การพัฒนาระบบ NSW เป็นภารกิจที่มีลำดับความสำคัญต่ำไป นอกจากนี้ ยังมีปัญหาในการขาดกลไกการบริหารจัดการส่วนกลางเพื่อให้สามารถใช้ประโยชน์จากระบบ NSW และเชื่อมโยงข้อมูลการทำธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ผ่านระบบ NSW ได้อย่างบูรณาการให้มากขึ้นกว่าเดิม และให้ครอบคลุมทั้งกระบวนการภาครัฐ ภาคขนส่งและภาคธุรกิจการค้าในลักษณะการเชื่อมโยงข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ระหว่างภาคเอกชนกับภาคเอกชน (Business-to-Business หรือ B2B) ภาคเอกชนกับภาครัฐ (Business-to-Government หรือ B2G) และ ภาครัฐกับภาครัฐ (Government-to-Government หรือ G2G) รวมทั้งให้สามารถเชื่อมโยงเข้ากับระบบข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ที่เกี่ยวข้องในมิติอื่น อาทิด้านการซื้อขายสินค้า (e-trade) ด้านการขนส่ง (e-freight) และด้านการชำระเงินทางอิเล็กทรอนิกส์ (e-payment) เป็นต้น

การผลักดันการเชื่อมโยงระบบข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ผ่าน NSW ในระยะต่อไปของประเทศไทยจำเป็นต้องมีแผนแม่บทที่มีวิสัยทัศน์ เป้าหมาย กลยุทธ์และแผนงานในระยะยาวที่ชัดเจน รวมทั้งมีแนวทางการขับเคลื่อนทั้งเชิงนโยบาย การบริหารจัดการและกลไกความร่วมมือที่เข้มแข็งและต่อเนื่อง ภาพสถาปัตยกรรมของระบบที่ทำให้เห็นองค์ประกอบของผลผลิตหรือระบบย่อยที่จะต้องเป็นเป้าหมายของการพัฒนาในแต่ละขั้น กลไกของหน่วยงานบริหารจัดการที่จะทำหน้าที่ประสานงานระดับนโยบายและบริหารจัดการให้แผนงานสามารถขับเคลื่อนไปสู่เป้าหมายในภาพรวมให้บรรลุผล รูปแบบทางธุรกิจขององค์กรที่จะทำหน้าที่ลงทุนในการพัฒนาและการให้บริการระบบ NSW ส่วนกลางของประเทศให้ยั่งยืนและมีประสิทธิภาพ ทั้งนี้ทุกภาคส่วนจะต้องเข้าใจบทบาทหน้าที่ ขอบเขตงานและภารกิจในองค์ประกอบต่างๆ ที่จะทำให้ระบบ NSW มีความสมบูรณ์และมีความเหมาะสมกับประเทศไทย การขับเคลื่อนแผนงานดังกล่าวจะต้องผลักดันให้เกิดการพัฒนาและใช้งานระบบดังกล่าวโดยผู้ประกอบการภาคธุรกิจและภาครัฐได้อย่างมีผลสัมฤทธิ์ด้วย

๑.๒. วัตถุประสงค์ของโครงการ

โครงการจัดทำแผนแม่บทการพัฒนาระบบ National Single Window ระยะที่ ๒ เพื่ออำนวยความสะดวกทางการค้าให้กับผู้ประกอบการไทยสู่ตลาด ASEAN และตลาดโลกนี้ มีวัตถุประสงค์ของโครงการ ดังนี้

๑. เพื่อศึกษาสถานภาพและความก้าวหน้าของระบบ NSW ของไทยในปัจจุบัน รวมถึงตัวอย่างการพัฒนาระบบ NSW ของต่างประเทศ
๒. เพื่อศึกษารูปแบบการบริหารทางธุรกิจ (Business Model) ที่เหมาะสมสำหรับระบบ NSW ของประเทศไทย รวมทั้งแนวทางการขับเคลื่อนระบบ NSW ให้สามารถใช้ประโยชน์จากระบบได้อย่างแท้จริง
๓. เพื่อจัดทำแผนแม่บทการพัฒนาระบบ NSW ในระยะที่ ๒ ของประเทศไทย

๑.๓. ขอบเขตการดำเนินงาน

โครงการจัดทำแผนแม่บทการพัฒนาระบบ National Single Window (NSW) ระยะที่ ๒ เพื่ออำนวยความสะดวกทางการค้าให้กับผู้ประกอบการไทยสู่ตลาด ASEAN และตลาดโลก มีขอบเขตงานสรุปได้ดังนี้

๑. ศึกษาสถานภาพและความคืบหน้าของการพัฒนาระบบ NSW ของไทยจนถึงปัจจุบัน พร้อมทั้งระบุปัญหา อุปสรรค ข้อจำกัด และส่วนที่ต้องพัฒนาเพิ่มเติมเพื่อให้เกิดความสมบูรณ์ของระบบทั้งในมิติของการช่วยเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันให้กับภาคธุรกิจ ประสิทธิภาพการให้บริการ กลไกการกำกับและกระบวนการบริหารจัดการระบบให้เกิดประสิทธิภาพสูงสุด

๒. วิเคราะห์กรณีศึกษา (Case Study) การพัฒนาระบบ NSW ของต่างประเทศ ที่มีประสบการณ์การขับเคลื่อนด้านปรับปรุงกระบวนการอำนวยความสะดวกทางการค้าแบบ National Single Window โดยเฉพาะในประเด็นที่เกี่ยวกับเป้าหมาย และลักษณะการทำงานของระบบ รูปแบบเชิงสถาปัตยกรรม และรูปแบบการบริหารจัดการทางธุรกิจ (Business Model) ของระบบ รวมทั้งข้อเสนอของบริบทที่เกี่ยวข้อง อาทิ ด้านกฎหมาย ด้านกลไกการบริหารจัดการ และด้านการปรับปรุงกระบวนการให้มีประสิทธิภาพ (Reprocess) เป็นต้น เพื่อนำมาวิเคราะห์เปรียบเทียบกับของประเทศไทยในมิติที่เกี่ยวข้อง

๓. จัดทำแผนแม่บทการพัฒนาระบบ NSW ระยะที่ ๒ เพื่ออำนวยความสะดวกทางการค้าและเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันให้กับผู้ประกอบการไทยสู่ตลาด ASEAN และตลาดโลก

๔. จัดทำกรอบตัวชี้วัดที่เหมาะสมสำหรับการประเมินผลการดำเนินงานตามแผนการพัฒนาระบบ NSW ของประเทศไทย โดยควรให้ความสำคัญกับการเชื่อมโยงกับดัชนีชี้วัดอื่นๆ เช่น World Bank Trading across border[๒๒], Dwell Time, WCO Time Release Survey[๒๓] เป็นต้น

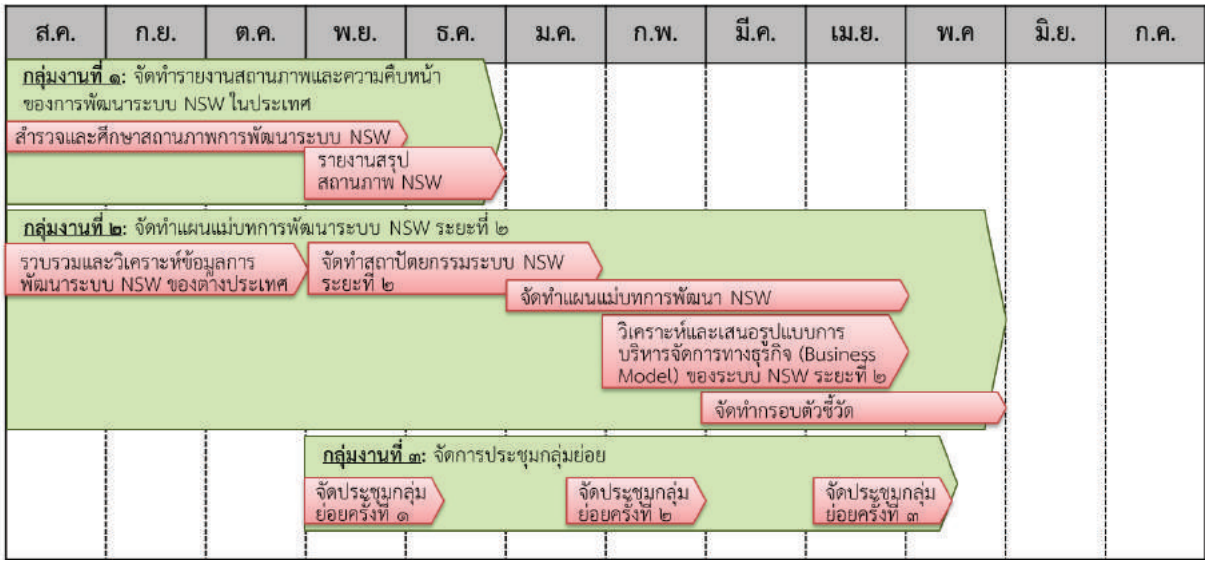
๕. จัดการประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) ร่วมกับผู้เกี่ยวข้องแต่ละกลุ่ม เช่น หน่วยงานภาครัฐ หน่วยงานภาคเอกชน ผู้ประกอบการโลจิสติกส์ และหน่วยงานวิชาการที่เกี่ยวข้อง เป็นต้น

[๒๒] www.doingbusiness.org

[๒๓] http://www.wcoomd.org/en/topics/facilitation/resources/~/media/01713916ED2A4BD38DC119C5E64B890D.ashx

๑.๔. แนวทางและวิธีการดำเนินงาน

จากกรอบแนวคิดดังกล่าวข้างต้น ที่ปรึกษาฯ ได้เสนอแนวทางและวิธีการดำเนินงาน “โครงการจัดทำแผนแม่บทการพัฒนาระบบ National Single Window (ระยะที่ ๒) เพื่ออำนวยความสะดวกทางการค้าให้กับผู้ประกอบการไทยสู่ตลาด ASEAN และตลาดโลก” โดยแบ่งการดำเนินงานออกเป็น ๓ กลุ่มงานหลักในระยะเวลาการดำเนินงานโครงการฯ ๑๒ เดือน ดังต่อไปนี้



รูปที่ ๑-๑: แนวทางและวิธีการดำเนินโครงการในช่วงระยะเวลา ๑๒ เดือน (๓๐ ก.ค. ๒๕๕๗ – ๒๙ ก.ค. ๒๕๕๘)

กลุ่มงานที่ ๑: จัดทำรายงานสถานภาพและความคืบหน้าของการพัฒนาระบบ NSW ในประเทศ

ที่ปรึกษาโครงการฯ ได้ศึกษาสถานภาพและความคืบหน้าของการพัฒนาระบบ NSW ระยะที่ ๑ ของประเทศไทยตั้งแต่เริ่มต้นจนถึงปัจจุบัน (พ.ศ. ๒๕๔๘-๒๕๕๘) พร้อมทั้งศึกษาปัญหา อุปสรรค ข้อจำกัด และส่วนที่ต้องพัฒนาเพิ่มเติมเพื่อให้เกิดความสมบูรณ์ของระบบ ทั้งในมิติของการช่วยเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันให้กับภาคธุรกิจ ประสิทธิภาพการให้บริการ และการกำกับดูแล และการบริหารจัดการระบบให้เกิดประสิทธิภาพสูงสุด ทั้งนี้ ที่ปรึกษาโครงการฯ ใช้วิธีค้นคว้าข้อมูลจากเอกสารและเว็บไซต์ต่างๆที่เกี่ยวข้อง รวมถึงการจัดทำแบบสอบถามเพื่อสำรวจสถานภาพการพัฒนาระบบ NSW ของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องและเป็นผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทั้งภาครัฐและภาคเอกชน ดังที่ปรากฏรายชื่ออยู่บนเว็บไซต์ Thailand National Single Window ที่ http://www.thainsw.net/INSW/index.jsp และ http://www.thailandnsw.org/th/

แบบสอบถามเพื่อใช้สำรวจสถานภาพการพัฒนาระบบ NSW เน้นถึงสถานภาพปัจจุบัน และแผนงานในอนาคต รวมถึงข้อปัญหาและอุปสรรคของการดำเนินงาน โดยอ้างอิงแนวทางการออกแบบและจัดทำแบบสอบถามที่มีเนื้อหาตามกรอบแนวคิดของ “แผนที่เส้นทางการพัฒนาระบบอิเล็กทรอนิกส์เพื่อประสิทธิภาพทางการค้าและการขนส่งระหว่างประเทศ” ขององค์การสหประชาชาติ (UNNExT Single

Window Planning Guide and UNECE Suggested Roadmap) ที่เสนอระดับของการพัฒนาระบบ electronic Single Window (SW) ใน ๕ ระดับ ได้แก่ ๑) ระบบศุลกากรไร้กระดาษ ๒) ระบบเชื่อมโยงข้อมูลกับหน่วยงานภาครัฐอื่นเพื่อกำกับสินค้าที่นำเข้า ส่งออกและส่งผ่านประเทศตามกฎระเบียบของภาครัฐ ๓) ระดับเชื่อมโยงข้อมูลเพื่อประสานงานระหว่างผู้ประกอบการขนส่งผ่านท่า ๔) ระดับเชื่อมโยงข้อมูลแบบบูรณาการทั้งระหว่างภาครัฐ ภาคขนส่ง และภาคการค้า และ ๕) ระดับเชื่อมโยงและแลกเปลี่ยนข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์กับต่างประเทศ

ที่ปรึกษาโครงการฯ สำรวจสถานภาพของการอำนวยความสะดวกทางการค้าของประเทศไทย เปรียบเทียบกับประเทศสมาชิกอาเซียนและประเทศนอกกลุ่มอาเซียนที่สำคัญ เช่น ข้อมูลเปรียบเทียบของธนาคารโลก (World Bank Trading Across Border 2015) ข้อมูลการจัดอันดับประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ (Logistics Performance Index: LPI) เพื่อประเมินเป้าหมายในการพัฒนา NSW ในปัจจุบัน และจัดทำรายงานสรุปสถานภาพของการพัฒนาระบบ NSW ของประเทศไทย

<u>กลุ่มงานที่ ๒: จัดทำแผนแม่บทการพัฒนาระบบ NSW ระยะที่ ๒</u>

ที่ปรึกษาโครงการฯ ศึกษาและวิเคราะห์กรณีศึกษาการพัฒนาระบบ NSW ของต่างประเทศ ๕ เขตเศรษฐกิจได้แก่ เยอรมนี ญี่ปุ่น สิงคโปร์ สาธารณรัฐเกาหลี และเขตการปกครองพิเศษฮ่องกง ในประเด็นสำคัญ ได้แก่ รูปแบบทางธุรกิจ รูปแบบการดำเนินการ สถาปัตยกรรมระบบ เทคโนโลยี มาตรฐาน ประเด็นด้านกฎหมาย กลไกการบริหารจัดการ และด้านการปรับปรุงกระบวนการทำงาน เป็นต้น ทั้งนี้ เพื่อนำมาวิเคราะห์เปรียบเทียบกับแนวทางการพัฒนาระบบ NSW ของประเทศไทยในมิติที่เกี่ยวข้อง

ที่ปรึกษาโครงการฯ นำผลที่ได้จากการสำรวจมาวิเคราะห์และออกแบบจัดทำภาพแสดงสถาปัตยกรรมระบบ NSW ระยะที่ ๒ สำหรับประเทศไทยในอนาคต ซึ่งรวมถึงวิสัยทัศน์ เป้าหมาย ผลกระทบ ผลลัพธ์ ผลผลิตที่ต้องการ กลยุทธ์และแผนงาน และกลไกที่จะช่วยขับเคลื่อนวิสัยทัศน์และยุทธศาสตร์ที่กำหนดนี้ให้กลายเป็นผลลัพธ์ที่เป็นจริงอย่างมีประสิทธิภาพ หลักการและแนวคิดต่างๆ ที่ใช้ในการดำเนินงานดังกล่าวมีดังต่อไปนี้

๑) แผนแม่บทการพัฒนาระบบ NSW ระยะที่ ๒ อ้างอิงหลักการและแนวคิดจาก “แผนที่เส้นทางการพัฒนาระบบ NSW (National Single Window Roadmap)” เพื่อเสริมสร้างประสิทธิภาพทางการค้าและการขนส่งระหว่างประเทศ ตามคู่มือคำแนะนำขององค์การสหประชาชาติ (UNNExT SW Planning and Implementation Guide 2012 & UNECE Suggested Roadmap)

๒) รูปแบบทางธุรกิจ (business model) ที่เหมาะสมสำหรับประเทศไทย ใช้หลักการวิเคราะห์เงื่อนไข (what-if analysis) เพื่อศึกษาข้อดีและข้อเสียและจัดทำข้อ

เปรียบเทียบรูปแบบทางธุรกิจที่เป็นไปได้ รวมทั้งบริบทอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง อาทิ ด้านกฎหมาย ด้านกลไกการบริหารจัดการ และด้านการปรับปรุงกระบวนการ (reprocess)

๓) กรอบตัวชี้วัดที่เหมาะสมสำหรับการประเมินผลการดำเนินงานตามแผนพัฒนาระบบ NSW ของประเทศไทย เสนอให้ใช้วิธีการประเมินวัดจากคู่มือชื่อ “กลไกการติดตามความก้าวหน้าของการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่งระดับชาติแบบบูรณาการและยั่งยืนด้วยวิธีการวิเคราะห์กระบวนการทางธุรกิจผนวกกับวิธีการวัดอื่นๆ (BPA+) (Business Process Analysis Plus)” ที่จัดทำโดยยูเอ็นเอสแคป (UNESCAP) ซึ่งเป็นหน่วยงานด้านการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมขององค์การสหประชาชาสำหรับภูมิภาคเอเชียและแปซิฟิก

<u>กลุ่มงานที่ ๓: จัดประชุมกลุ่มย่อย</u>

ที่ปรึกษาโครงการฯ ได้จัดประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) เพื่อระดมความคิดเห็นเพิ่มเติมในเรื่องเกี่ยวกับกระบวนการจัดทำและเนื้อหาของแผนแม่บทการพัฒนาระบบ NSW ระยะที่ ๒ ของประเทศไทย และได้นำข้อเสนอแนะและความคิดเห็นจากที่ประชุมกลุ่มย่อยมาปรับปรุงเพื่อให้ได้ผลสรุปของเนื้อหาที่เหมาะสมสำหรับประเทศไทย ในการนี้ ที่ปรึกษาโครงการฯ ได้ทำการจัดประชุมกลุ่มย่อยไป ๓ ครั้ง ดังนี้

<u>ครั้งที่ ๑</u> มุ่งเน้นให้ผู้เข้าร่วมประชุมได้ตรวจทาน และยืนยันข้อมูลการสำรวจสถานภาพการพัฒนาระบบ NSW ในปัจจุบัน และร่วมรับรู้ทิศทางการพัฒนาระบบ NSW และแนวทางความร่วมมือในระหว่างกันในอนาคต พร้อมให้ข้อมูลเบื้องต้นในการจัดทำร่างแผนแม่บทการพัฒนาระบบ NSW ระยะที่ ๒

<u>ครั้งที่ ๒</u> มุ่งเน้นให้ผู้เข้าร่วมประชุมได้แสดงข้อคิดเห็นและตรวจทานข้อเสนอในเบื้องต้นของสถาปัตยกรรมระบบ NSW ระยะที่ ๒ โดยเฉพาะอย่างยิ่งในส่วนของกระบวนการอำนวยความสะดวกทางการค้า และฟังก์ชั่นในการให้บริการของระบบข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ และรวมทั้งหลักการในการจัดทำร่างแผนแม่บทการพัฒนาระบบ NSW ระยะที่ ๒

<u>ครั้งที่ ๓</u> มุ่งเน้นให้ผู้เข้าร่วมประชุมได้แสดงข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะต่อสถาปัตยกรรมระบบ NSW ระยะที่ ๒ ทั้งในส่วนของกระบวนการและธุรกรรมเอกสารอิเล็กทรอนิสก์ ฟังก์ชั่นการบริการของระบบอิเล็กทรอนิกส์ ผลการวิเคราะห์รูปแบบธุรกิจ ร่างแผนแม่บทการพัฒนาระบบ NSW ระยะที่ ๒ และกรอบตัวชี้วัดที่เหมาะสมสำหรับการประเมินผลการดำเนินงานตามแผนพัฒนาระบบ NSW ของประเทศไทย

ในการนี้ สศช. ได้แต่งตั้งคณะกรรมการกำกับการดำเนินการสำหรับโครงการนี้ โดยมีผู้แทนจากหน่วยงานภาครัฐและภาคธุรกิจเข้าร่วมเป็นกรรมการจำนวนกว่า ๓๐ คน เพื่อให้ความเห็นและข้อเสนอแนะในการปรับปรุงเนื้อหาสาระของร่างแผนแม่บทฯ ให้เหมาะสมและครบถ้วนมากขึ้นด้วย

๑.๕. ระยะเวลาในการดำเนินงาน

ระยะเวลาในการดำเนินงานโครงการฯ รวมทั้งสิ้น ๑๒ เดือน นับจากวันที่ลงนามในสัญญาว่าจ้าง คือ ระหว่างวันที่ ๓๐ กรกฎาคม ๒๕๕๗ – ๒๙ กรกฎาคม ๒๕๕๘

๑.๖. ผลที่ได้รับจากโครงการ

๑. ผลผลิต

- ร่างแผนแม่บทการพัฒนาระบบ NSW ระยะที่ ๒ เพื่ออำนวยความสะดวกทางการค้าให้กับผู้ประกอบการไทยสู่ตลาดอาเซียนและตลาดโลกซึ่งมีสาระสำคัญเกี่ยวกับสถานภาพปัจจุบัน วิสัยทัศน์ เป้าหมาย กลยุทธ์ แผนงาน และแนวทางขับเคลื่อนแผนงานในการพัฒนาระบบ NSW ในอนาคต รูปแบบการบริหารทางธุรกิจ (Business Model) สำหรับระบบ NSW ส่วนกลาง ที่เหมาะสมสำหรับประเทศไทย ตลอดจนข้อเสนอสำหรับกรอบตัวชี้วัดสำหรับการประเมินผลการดำเนินงาน
- การประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) ร่วมกับหน่วยงานภาครัฐ ภาคเอกชน และหน่วยงานวิชาการที่เกี่ยวข้อง

๒. ผลลัพธ์

ผลการศึกษาวิจัยนี้เป็นข้อมูลที่เป็นประโยชน์สำหรับใช้ประกอบการกำหนดทิศทางการพัฒนาระบบ NSW ระยะที่ ๒ ของประเทศไทย ให้มีความเป็นระบบ มีประสิทธิภาพ และสามารถนำไปดำเนินการพัฒนาอย่างบูรณาการจนเป็นระบบ NSW ที่สมบูรณ์ และรวมทั้งมีข้อเสนอด้านรูปแบบการบริหารทางธุรกิจ (Business Model) รวมทั้งแนวทางการขับเคลื่อนระบบ NSW ที่ยั่งยืนเหมาะสม และสามารถนำไปใช้ประโยชน์ได้อย่างแท้จริง ทั้งนี้ เพื่อเสริมสร้างขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ และเพิ่มประสิทธิภาพการอำนวยความสะดวกทางการค้าระหว่างประเทศของไทยให้สูงขึ้นต่อไป

๑.๗. ผลงานและรายงานที่ต้องส่งมอบ

๑. ผลผลิต ตามข้อ ๑.๖ ดังปรากฏข้างต้น
๒. รายงานแผนปฏิบัติการเบื้องต้น (Inception Report) จำนวน ๑๗ ชุด ภายใน ๓ เดือน นับแต่วันลงนามในสัญญา (งานงวดที่ ๑ ส่งมอบแล้วในวันที่ ๒๙ ตุลาคม ๒๕๕๗)
๓. รายงานการศึกษาขั้นกลาง (Interim Report) จำนวน ๑๗ ชุด ภายใน ๖ เดือน นับแต่วันลงนามในสัญญา (งานงวดที่ ๒ ส่งมอบแล้วในวันที่ ๒๙ มกราคม ๒๕๕๘)
๔. ร่างรายงานฉบับสมบูรณ์ (Draft Final Report) จำนวน ๑๗ ชุด ภายใน ๑๐ เดือน นับแต่วันลงนามในสัญญา (งานงวดที่ ๓ ส่งมอบแล้วในวันที่ ๒๙ พฤษภาคม ๒๕๕๘)

๕. รายงานบทสรุปผู้บริหาร และรายงานฉบับสมบูรณ์ (Executive Summary and Final Report) พร้อมแผ่นซีดีรอมบรรจุไฟล์งานทั้งหมด จำนวน ๕๐ ชุด โดยบทสรุปผู้บริหารมีทั้งภาษาไทยและภาษาอังกฤษ ภายใน ๑๒ เดือน นับแต่วันลงนามในสัญญา (งานงวดที่ ๔ ส่งมอบแล้วในวันที่ ๒๙ กรกฎาคม ๒๕๕๘)

๖. รายงานบทสรุปผู้บริหาร (Executive Summary) พร้อมแผ่นซีดีรอมบรรจุไฟล์งานทั้งหมด จำนวน ๑๕๐ ชุด โดยบทสรุปผู้บริหารมีทั้งภาษาไทยและภาษาอังกฤษ ภายใน ๑๒ เดือน นับแต่วันลงนามในสัญญา (ส่งมอบแล้วในวันที่ ๒๙ กรกฎาคม ๒๕๕๘)

เอกสารผลงานที่เกิดขึ้นจากโครงการนี้ถือเป็นลิขสิทธิ์ของ สศช. ซึ่งที่ปรึกษาจะได้ส่งมอบผลงานต้นฉบับให้ สศช. ทั้งหมดภายหลังสิ้นสุดโครงการแล้ว

๑.๘. องค์ประกอบของรายงาน

รายงานฉบับนี้เป็นการนำเสนอรายงานฉบับสมบูรณ์ โดยแบ่งเนื้อหาการนำเสนอ ดังต่อไปนี้

- **บทที่ ๑ บทนำ** ประกอบด้วยหลักการและเหตุผล ความสำคัญและโอกาสในการพัฒนา NSW ระยะที่ ๒ ของประเทศไทย วัตถุประสงค์ของโครงการ ขอบเขตการดำเนินงานโครงการ แนวทางและวิธีการดำเนินงาน ระยะเวลาในการดำเนินงาน รายการผลงานส่งมอบของโครงการ และคำอธิบายองค์ประกอบของรายงาน
- **บทที่ ๒ กรอบแนวคิด ทฤษฎี และวรรณกรรมที่เกี่ยวข้อง** นำเสนอกรอบแนวคิดที่ใช้ในการอ้างอิงและทฤษฎีที่ใช้วิเคราะห์งาน ได้แก่ กรอบแนวคิดในด้านการพัฒนาระบบอำนวยความสะดวกทางการค้า กรอบแนวคิดของระบบหน้าต่างเดียว (Single Window) รูปแบบการวิเคราะห์แบบซิปป์ (CIPP Model) การวิเคราะห์ช่องว่าง (Gap Analysis) และกรอบแนวคิดในการจัดทำร่างแผนแม่บทฯ
- **บทที่ ๓ ผลการศึกษาการพัฒนาระบบ Single Window ของต่างประเทศ** แบ่งเป็นเรื่องภาพรวมการพัฒนาระบบ SW ในระดับภูมิภาคต่างๆ ทั่วโลก และกรณีศึกษาการพัฒนาระบบ NSW เฉพาะรายประเทศที่สนใจ ๕ ประเทศ
  - ***๓.๑ การพัฒนาระบบ Single Window ในภูมิภาคต่างๆ*** ประกอบด้วยเรื่องเกี่ยวกับการดำเนินงานอำนวยความสะดวกทางการค้าในภูมิภาคเอเชียและแปซิฟิก และข้อมูลพัฒนาการด้าน SW และแนวโน้มของพัฒนาการ SW ของประเทศในกลุ่มภูมิภาคอื่นๆ ทั่วโลก ได้แก่ ทวีปแอฟริกา ทวีปเอเชีย/โอเชียเนีย ภูมิภาคตะวันออกกลาง ภูมิภาคลาตินอเมริกา/แคริบเบียน และภูมิภาคอาเซียน
  - ***๓.๒ กรณีศึกษาการพัฒนาระบบ Single Window ของต่างประเทศ*** นำเสนอกรณีศึกษาการพัฒนาระบบ SW ของประเทศต่างๆ ที่น่าสนใจจำนวน ๕ ประเทศ

คือ ๑) ระบบ DAKOSY ของประเทศเยอรมนี ๒) ระบบ NACCS ของประเทศญี่ปุ่น ๓) ระบบ TradeNet ของประเทศสิงคโปร์ ๔) ระบบ UNI-PASS ของประเทศสาธารณรัฐเกาหลี และ ๕) ระบบ DTTN ของเขตเศรษฐกิจพิเศษฮ่องกง

- **บทที่ ๔ สถานภาพของการพัฒนาระบบ National Single Window ของประเทศไทย** นำเสนอความเป็นมาและแนวทางการดำเนินงานพัฒนา NSW ของประเทศไทย การประเมินสถานภาพปัจจุบันของการพัฒนาโดยใช้รูปแบบการประเมินผลแบบซิปป์ (CIPP Model) และ สรุปประเด็นปัญหาของการพัฒนาระบบ NSW ของไทย พร้อมข้อเสนอแนะแนวทางการดำเนินงานในระยะต่อไป
- **บทที่ ๕ สรุปและข้อเสนอแนะ** เป็นการสรุปประเด็นปัญหาของการพัฒนาระบบ NSW ของไทยและข้อเสนอแนะในการดำเนินงานในระยะต่อไป
- **บทที่ ๖ ร่างแผนแม่บทการพัฒนาระบบ National Single Window ระยะที่ ๒ ของประเทศไทย** กล่าวถึงองค์ประกอบสำคัญของแผนแม่บท อันได้แก่ วิสัยทัศน์ เป้าหมาย ผลกระทบ ผลผลิตของการพัฒนาระบบ NSW ระยะที่ ๒ ของประเทศไทยซึ่งนำเสนอด้วยกรอบแนวคิดของสถาปัตยกรรมองค์กร (Conceptual Enterprise Architecture) ของระบบ NSW ในอนาคต ข้อเสนอด้านกลยุทธ์ แผนงาน และแนวทางการขับเคลื่อนแผนแม่บทการพัฒนาระบบอำนวยความสะดวกทางการค้า (e-Trade Facilitation) ของประเทศไทยที่เป็นแนวทางการปฏิบัติที่เป็นรูปธรรม เพื่อขับเคลื่อนให้การดำเนินงานในระดับประเทศบรรลุผลตามที่ได้กำหนดไว้ในแผนแม่บทการพัฒนา NSW ระยะที่ ๒
- **บทที่ ๗ รูปแบบบริหารจัดการระบบ NSW** ประกอบด้วยเนื้อหาเกี่ยวกับกลไกการขับเคลื่อนการพัฒนาระบบ NSW และรูปแบบการบริหารจัดการทางธุรกิจสำหรับ NSW ระยะที่ ๒
- **บทที่ ๘ แนวทางการประเมินผลและประสิทธิภาพของการอำนวยความสะดวกทางการค้า (e-Trade Facilitation) และ NSW ของประเทศไทย** นำเสนอเนื้อหาเกี่ยวกับแนวคิดในการพัฒนากลไกการประเมินประสิทธิภาพด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่ง ตามคำแนะนำขององค์การสหประชาชาติ
- **ภาคผนวกต่างๆ**

๑.๙. องค์ประกอบของคณะดำเนินงานโครงการฯ ที่เกี่ยวข้อง

๑.๙.๑. คณะกรรมการกำกับการดำเนินการโครงการจัดทำแผนแม่บทการพัฒนาระบบ National Single Window (ระยะที่ ๒) เพื่ออำนวยความสะดวกทางการค้าให้กับผู้ประกอบการไทยสู่ตลาด ASEAN และตลาดโลก

๑)	รองเลขาธิการคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (นายชาญวิทย์ อมตะมาทุชาติ)	ประธานกรรมการ
๒)	ที่ปรึกษาด้านนโยบายและแผนงาน (นายดนุชา พิชยนันท์)	รองประธานกรรมการ
๓)	ที่ปรึกษาด้านวางแผนการพัฒนาพื้นที่และจังหวัดชายแดนภาคใต้ (นายสมชาย ศักดาเวคีอิศร)	กรรมการ
๔)	ผู้อำนวยการสำนักวิเคราะห์โครงการลงทุนภาครัฐ	กรรมการ
๕)	ผู้อำนวยการสำนักยุทธศาสตร์และการวางแผนพัฒนาพื้นที่หรือผู้แทน	กรรมการ
๖)	ผู้อำนวยการสำนักพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมภาคใต้หรือผู้แทน	กรรมการ
๗)	นางสาวสุนทราลักษณ์ เพ็ชรกูล นักวิเคราะห์นโยบายและแผน เชี่ยวชาญ	กรรมการ
๘)	นายเกรียงศักดิ์ ระบิลวงศ์ นักวิเคราะห์นโยบายและแผน ชำนาญการพิเศษ	กรรมการ
๙)	ผู้แทนกรมศุลกากร กระทรวงการคลัง	กรรมการ
๑๐)	ผู้แทนกระทรวงเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร	กรรมการ
๑๑)	ผู้แทนศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม	กรรมการ
๑๒)	ผู้แทนสำนักงานพัฒนาธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ (องค์การมหาชน)	กรรมการ
๑๓)	ผู้แทนสำนักงานรัฐบาลอิเล็กทรอนิกส์ (องค์การมหาชน)	กรรมการ
๑๔)	ผู้แทนสภาหอการค้าแห่งประเทศไทย	กรรมการ
๑๕)	ผู้แทนสภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย	กรรมการ
๑๖)	ผู้แทนสมาคมธนาคารไทย	กรรมการ

๑๗) ผู้แทนสภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย กรรมการ

๑๘) นางสาวอณูวรรณ วงศ์พิเชษฐ์ กรรมการและเลขานุการ
นักวิเคราะห์นโยบายและแผน ชำนาญการพิเศษ

๑๙) นายณัฐพงศ์ สุขจินดาเสถียร กรรมการและผู้ช่วยเลขานุการ
นักวิเคราะห์นโยบายและแผน ปฏิบัติการ

๑.๙.๒. คณะทำงานของสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

๑) นายสมชาย ศักดาเวคีอิศร
ที่ปรึกษาด้านวางแผนการพัฒนาพื้นที่และจังหวัดชายแดนภาคใต้

๒) นายเกรียงศักดิ์ ระบิลวงศ์
นักวิเคราะห์นโยบายและแผน ชำนาญการพิเศษ

๓) นายสุริยนต์ ธัญกิจจานุกิจ
นักวิเคราะห์นโยบายและแผน ชำนาญการพิเศษ

๔) นายสุรรัฐ เนียมกลาง
นักวิเคราะห์นโยบายและแผน ชำนาญการพิเศษ

๕) นางสาวอณูวรรณ วงศ์พิเชษฐ์
นักวิเคราะห์นโยบายและแผน ชำนาญการพิเศษ

๖) นางสาวรัตนา วัชรานุรักษ์
นักวิเคราะห์นโยบายและแผน ปฏิบัติการ

๗) นายณัฐพงศ์ สุขจินดาเสถียร
นักวิเคราะห์นโยบายและแผน ปฏิบัติการ

๘) นายวรพจน์ บุญโทน
นักวิเคราะห์นโยบายและแผน ปฏิบัติการ

๙) นางสาวพรสิน พันธิบุตร
นักวิเคราะห์นโยบายและแผน ปฏิบัติการ

๑.๙.๓. คณะที่ปรึกษาโครงการฯ

๑) ดร. สมนึก คีรีโต ผู้เชี่ยวชาญด้านนโยบายและแผน
สถาบันนวัตกรรมเทคโนโลยีสารสนเทศ และผู้อำนวยการโครงการ
คณะวิศวกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

๒) นางอุไร จูฑากาญจน์ ผู้เชี่ยวชาญด้านการนำเข้าและส่งออก
กรรมการผู้จัดการ

บริษัท ยูเนี่ยนเฟรท ฟอร์เวิดเดอร์ จำกัด

๓) นายสมศักดิ์ วิเศษเรืองโรจน์ ผู้เชี่ยวชาญด้านการขนส่ง
กรรมการผู้จัดการใหญ่
บริษัท ทรานส์คอนเทนเนอร์ โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด

๔) นายอภิลักษณ์ แวงวรรณ ผู้เชี่ยวชาญด้านการวิเคราะห์
ผู้อำนวยการฝ่ายเทคโนโลยีสารสนเทศ กระบวนการและระบบงาน
บริษัท ทิฟฟ่า อีดีไอ เซอร์วิสเซส จำกัด

๕) นางสายสมร นาคลดา ผู้จัดการโครงการ
สถาบันนวัตกรรมเทคโนโลยีสารสนเทศ
คณะวิศวกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

๖) นางสาวทิพย์ภาภรณ์ ทิพย์พญาชัย นักวิจัยด้านเทคโนโลยีสารสนเทศ
สถาบันนวัตกรรมเทคโนโลยีสารสนเทศ
คณะวิศวกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

๗) นางสาวจันทร์ศรีลดา ประดิษฐ์ลดา นักวิจัยด้านเทคโนโลยีสารสนเทศ
สถาบันนวัตกรรมเทคโนโลยีสารสนเทศ
คณะวิศวกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

๘) นางสุดารัตน์ วัดใย เจ้าหน้าที่ประสานงานโครงการ
สถาบันนวัตกรรมเทคโนโลยีสารสนเทศ
คณะวิศวกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

บทที่ ๒. กรอบแนวคิด ทฤษฎี และวรรณกรรมที่เกี่ยวข้อง

๒.๑. กรอบแนวคิดที่เกี่ยวข้อง

๒.๑.๑. กรอบแนวคิดของการอำนวยความสะดวกทางการค้า (Trade Facilitation)

๒.๑.๑.๑. ความหมายของ “การอำนวยความสะดวกทางการค้า”

การอำนวยความสะดวกทางการค้า (Trade Facilitation) มีความหมายครอบคลุมตั้งแต่ความหมายเฉพาะอย่างแคบไปจนถึงความหมายในภาพกว้าง กล่าวคือ ในความหมายเฉพาะอย่างแคบนั้น การอำนวยความสะดวกทางการค้า หมายถึง การอำนวยความสะดวกที่ให้ความสำคัญเฉพาะการจัดการภาคพื้นดินในการเคลื่อนย้ายหรือขนส่งสินค้าผ่านท่าเรือ ท่าอากาศยาน และผ่านด่านชายแดน รวมไปถึงการเพิ่มประสิทธิภาพในกระบวนการด้านเอกสารในการค้าระหว่างประเทศ ส่วนความหมายในภาพกว้างนั้น การอำนวยความสะดวกทางการค้ามีความหมายครอบคลุมถึงเรื่องการสร้างสภาพแวดล้อมทางการค้าสินค้าระหว่างประเทศ การขนส่ง การกำกับของหน่วยงานภาครัฐ และขั้นตอนทางการเงินที่เกี่ยวข้อง ที่โปร่งใส ชัดเจน และมีประสิทธิภาพ ทั้งในกระบวนการทางศุลกากร และกระบวนการตามกฎระเบียบของหน่วยงานกำกับอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง กระบวนการขนส่ง และธุรกรรมทางการเงินเพื่อชำระค่าบริการ สินค้าและค่าธรรมเนียมต่างๆ และรวมไปถึงการปรับเปลี่ยนนโยบายและโครงสร้างองค์กรภายในประเทศ และการประยุกต์ใช้เทคโนโลยีสารสนเทศเพื่อลดต้นทุน เพิ่มความรวดเร็ว และปรับปรุงวิธีการกำกับและควบคุมการดำเนินงานให้มีประสิทธิผลเพิ่มขึ้นด้วย ทั้งนี้ องค์กรระหว่างประเทศหลายองค์กรได้ให้คำจำกัดความของ “การอำนวยความสะดวกทางการค้า” ไว้ในแง่มุมต่างๆ ดังต่อไปนี้

องค์การสหประชาชาติ โดยคณะกรรมาธิการเศรษฐกิจและสังคมแห่งสหประชาชาติสำหรับภูมิภาคเอเชียและแปซิฟิก (United Nations Economic and Social Commission for Asia and the Pacific: UNESCAP) ให้คำจำกัดความไว้ว่า “การอำนวยความสะดวกทางการค้า” หมายถึง “การลดความซับซ้อนและลดต้นทุนในการทำธุรกรรมทางการค้าและการขนส่งระหว่างประเทศ เพื่อทำให้ผู้ทำธุรกรรมการค้ามั่นใจว่ากระบวนการและกิจกรรมต่างๆ ดำเนินไปอย่างมีประสิทธิภาพ โปร่งใส และสามารถคาดการณ์ได้อย่างชัดเจน บนพื้นฐานของธรรมเนียมปฏิบัติที่ได้รับการยอมรับและเป็นมาตรฐานสากล” (UNESCAP 2013)

องค์การการค้าโลก (World Trade Organisation: WTO) ให้คำจำกัดความว่า “การอำนวยความสะดวกทางการค้า” หมายถึง “การลดขั้นตอนและความซับซ้อนของกิจกรรมหรือกระบวนการทำงานให้สามารถดำเนินการได้เรียบง่ายขึ้น (Simplification) และมีความสอดคล้องกัน

(Harmonization) ทั้งกระบวนการด้านพิธีการศุลกากรและธุรกรรมข้อมูลของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องตลอดกระบวนการ ทั้งการจัดส่งและจัดเก็บข้อมูล การแสดงข้อมูล และการสื่อสารข้อมูลระหว่างผู้เกี่ยวข้องในกระบวนการเคลื่อนย้ายหรือขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ" (www.wto.org)

องค์การเพื่อความร่วมมือทางเศรษฐกิจและการพัฒนา (Organisation for Economic Co-operation and Development: OECD) ได้ให้คำนิยามไว้ว่า "การอำนวยความสะดวกทางการค้า" หมายถึง "การปรับลดขั้นตอนให้มีซับซ้อนน้อยลง และสร้างความสอดคล้องกันระหว่างกระบวนการส่งผ่านข้อมูลเพื่ออำนวยความสะดวกในการเคลื่อนย้ายสินค้าโดยมีผู้เกี่ยวข้องจำนวนมากตลอดกระบวนการ ตั้งแต่ผู้ขายในประเทศหนึ่งไปถึงผู้ซื้อในอีกประเทศหนึ่ง รวมไปถึงการลดขั้นตอนที่ยุ่งยากในการโอนค่าใช้จ่ายทางศุลกากรและกระบวนการของภาครัฐและภาคเอกชนอื่นๆ ด้วย" (OECD 2001)

กลุ่มความร่วมมือทางเศรษฐกิจในภูมิภาคเอเชียและแปซิฟิก (Asia-Pacific Economic Cooperation: APEC) ให้คำนิยามว่า "การอำนวยความสะดวกทางการค้า" หมายถึง "การลดทอนความยุ่งยากของขั้นตอนทางการค้าระหว่างประเทศให้น้อยลง และทำให้ขั้นตอนต่างๆ ทำงานอย่างสอดคล้องและประสานกันมากขึ้น ซึ่งอาจจะหมายรวมถึงการประยุกต์ใช้เทคโนโลยีใหม่ๆ และการริเริ่มกระบวนการทำงานที่สร้างสรรค์อื่นๆ เพื่อลดขั้นตอนการปฏิบัติที่เป็นการกีดกันทางการค้าลงด้วย" (APEC 2002)

จากคำนิยามต่างๆ ของการอำนวยความสะดวกทางการค้าที่กล่าวมาข้างต้น พอจะกล่าวสรุปโดยรวมสำหรับความหมายที่ใช้ในรายงานของโครงการฯ นี้ได้ว่า **การอำนวยความสะดวกทางการค้า หมายถึง การปรับปรุงกระบวนการทำงานและธุรกรรมด้านเอกสารที่เกี่ยวข้องกับการนำเข้า การส่งออก การส่งผ่านสินค้า (transit) และการถ่ายลำ (transshipment) ของภาคการค้า หน่วยงานภาครัฐ ภาคบริการการขนส่ง หน่วยงานด้านการเงินและประกันภัยสินค้าให้มีประสิทธิภาพ** ภาพรวมของการอำนวยความสะดวกทางการค้านี้เป็นการดำเนินงานที่มุ่งเน้นการลดระยะเวลาและต้นทุนในกระบวนการทำงานและในด้านธุรกรรมข้อมูลสำหรับทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้องในห่วงโซ่การค้าและการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ ด้วยวิธีการต่างๆ อาทิเช่น โดยการปรับปรุงกฎระเบียบ การปรับลดขั้นตอนที่ซับซ้อน และ/หรือยกเลิกขั้นตอนที่ไม่จำเป็นออกไป และมักจะรวมไปถึงการนำเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสารข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ มาใช้เพื่อการประสานงานและดำเนินธุรกรรมทางการค้า การจัดขนส่งสินค้า และการกำกับดูแลของภาครัฐจากประเทศต้นทางไปยังประเทศปลายทางให้มีประสิทธิภาพ

กิจกรรมการอำนวยความสะดวกทางการค้า ประกอบด้วยกระบวนการด้านการนำเข้า การส่งออก การถ่ายลำ การส่งสินค้าผ่านแดนระหว่างประเทศ โดยที่กระบวนการที่กล่าวถึงนี้อาจหมายรวมถึง กระบวนการทางศุลกากร การประเมินราคาของศุลกากร มาตรการกำกับทางเทคนิคของหน่วยงานราชการหรือหน่วยงานกำกับอื่นๆ เพื่อดำเนินการตามกฎหมายด้านสุขภาพ ความปลอดภัยต่อชีวิต ทรัพย์สินและสิ่งแวดล้อมหรือเงื่อนไขอื่นๆ ทั้งนี้ การอำนวยความสะดวกทางการค้าถือเป็นข้อผูกพันหรือความรับผิดชอบระยะยาวต่อเนื่องร่วมกันในนามของประเทศ ตามข้อตกลงการค้าที่ประเทศไทยมีความร่วมมือกับประเทศคู่ค้าหลายประเทศ รวมทั้งยังเป็นข้อตกลงร่วมกันในเวทีการค้าโลกด้วย (อ้างถึง Trade Facilitation Agreement, ธันวาคม 2013 ขององค์การการค้าโลก) หน่วยงานภาครัฐและหน่วยงานภาคเอกชนควรจะต้องร่วมมือกันปรับปรุงและเปลี่ยนแปลงกระบวนการและขั้นตอนทางการค้าระหว่างประเทศให้มีประสิทธิภาพเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง เพราะประสิทธิภาพของกระบวนการทางการค้าและการขนส่งของประเทศนับได้ว่าเป็นตัวชี้วัด “ขีดความสามารถในการแข่งขันทางการค้าของประเทศ” ที่มีความสำคัญต่อเศรษฐกิจของประเทศไทย เป็นอย่างมากดังจะได้กล่าวถึงต่อไป

๒.๑.๑.๒. ความสำคัญ

ในปัจจุบัน องค์การระหว่างประเทศต่างๆ ได้เล็งเห็นถึงความสำคัญของการพัฒนาด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้า (Trade Facilitation) และพยายามผลักดันให้ประเทศต่างๆ ทั่วโลกดำเนินการพัฒนาระบบอำนวยความสะดวกทางการค้าที่มีประสิทธิภาพ โดยให้คำแนะนำพร้อมทั้งจัดหาเครื่องมือที่สำคัญ และให้ความช่วยเหลือทางด้านเทคนิคต่างๆ ในการส่งเสริมการอำนวยความสะดวกทางการค้าทั่วโลก ผลการศึกษาหลายชิ้นแสดงให้เห็นถึงประโยชน์ที่จะได้รับจากการลงทุนด้านการพัฒนากระบวนการอำนวยความสะดวกทางการค้าที่มีประสิทธิภาพ[๒๔] ประเทศต่างๆ ทั่วโลกต่างให้ความสำคัญกับการปรับปรุงและปฏิรูปกฎระเบียบ และปฏิรูปองค์กรหรือสถาบันภายในประเทศเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพและประสิทธิผลของกระบวนการนำเข้าและส่งออกสินค้าของประเทศ เช่น เพื่อเพิ่มความรวดเร็วในขั้นตอนการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ การลดต้นทุนธุรกรรมที่เกี่ยวข้องกับการนำเข้าและการส่งออกสินค้า และการเพิ่มคุณภาพการกำกับควบคุมตามกฎหมายได้อย่างมีประสิทธิผล เป็นต้น

การอำนวยความสะดวกทางการค้า มีจุดประสงค์หลักเพื่อการเพิ่มความรวดเร็วและลดต้นทุนในการทำธุรกรรมทางการค้าและการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ โดยการลดหรือยกเลิกภาระทางด้านการบริหารจัดการ และธุรกรรมด้านเอกสารต่างๆ ที่ไม่จำเป็น องค์การการค้าโลก

[๒๔] World Bank’s Trade facilitation and economic development : measuring the impact โดย John S. Wilson, Catherine L. Mann,; Tsunehiro Otsuki (2011)

(World Trade Organization: WTO) ได้ประเมินว่า ต้นทุนจากการดำเนินพิธีการทางศุลกากรและพิธีการต่างๆ เพื่อการนำเข้าและการส่งออกสินค้าคิดเป็นร้อยละ ๒-๕ ของมูลค่าสินค้า และได้เสนอแนะว่า การอำนวยความสะดวกทางการค้าเป็นมาตรการที่มีประสิทธิภาพที่สุดมาตรการหนึ่งในการลดต้นทุนและเพิ่มประสิทธิภาพด้านธุรกรรมการค้าระหว่างประเทศ ในระยะเวลาที่ผ่านมาเงื่อนไขในการอำนวยความสะดวกทางการค้ามักจะเป็นความตกลงร่วมกันระหว่างประเทศคู่ค้าเป็นส่วนใหญ่ แต่ในปัจจุบันองค์การระหว่างประเทศต่างๆ ให้ความสนใจเกี่ยวกับประเด็นเรื่องดังกล่าวและพยายามผลักดันให้การอำนวยความสะดวกทางการค้าเป็นประเด็นระดับนานาชาติมากกว่าที่จะเป็นนโยบายหรือกฎระเบียบในระดับประเทศของประเทศใดประเทศหนึ่งเท่านั้น

การนำเสนอกรอบแนวคิดของการอำนวยความสะดวกทางการค้านี้ได้รวมถึงเรื่องโลจิสติกส์ในทางการค้า (Trade logistics) เพื่อใช้เป็นข้อมูลพื้นฐานและเป็นหลักคิดในการวิเคราะห์และพัฒนาระบบ National Single Window (NSW) ต่อไปด้วย

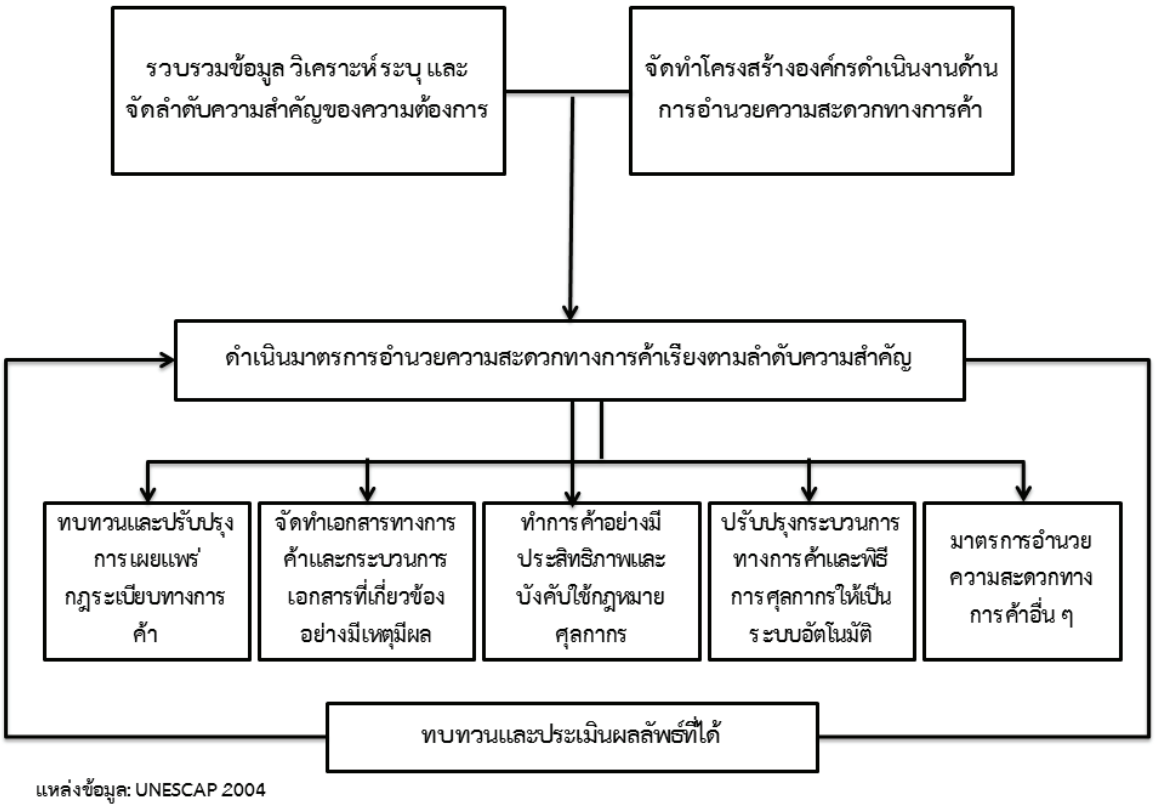
๒.๑.๑.๓. แนวทางการพัฒนาระบบการอำนวยความสะดวกทางการค้า

คำนิยามของ “การอำนวยความสะดวกทางการค้า (Trade Facilitation)” ข้างต้นนี้อาจไม่มีคำจำกัดความที่ชัดเจนเพียงความหมายเดียว แต่ไม่ว่าจะเป็นคำนิยามใดๆ ก็ตามล้วนต่างกล่าวถึงการทำให้กระบวนการหรือขั้นตอนทางการค้าและการขนส่งระหว่างประเทศมีความสอดคล้องกันทางด้านกฎ กติกา ระเบียบปฏิบัติ และมีความยุ่งยากและซ้ำซ้อนน้อยลง การอำนวยความสะดวกทางการค้าในความหมายที่กว้างขึ้นอาจจะครอบคลุมมากกว่าเพียงขั้นตอนการนำสินค้าผ่านด่านศุลกากรที่ชายแดน แต่จะรวมถึงขั้นตอนโลจิสติกส์ระหว่างประเทศ ตั้งแต่การขนส่งสินค้าออกจากแหล่งผลิตจนถึงคลังสินค้าของผู้นำเข้า ส่วนการส่งออกนั้นจะเริ่มตั้งแต่ขั้นตอนการสั่งซื้อ การทำสัญญา ไปจนถึงขั้นตอนที่ผู้นำเข้าหรือผู้สั่งซื้อได้ทำการชำระเงินค่าสินค้า เมื่อสินค้าไปถึงที่ประเทศปลายทางแล้ว เป็นต้น

วิธีการต่างๆ ที่ประเทศส่วนใหญ่ใช้ในการพัฒนาด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าระหว่างประเทศ ได้แก่ การรวบรวมและจัดทำข้อกำหนดของกระบวนการและขั้นตอนธุรกรรมด้านเอกสารให้มีความชัดเจนแน่นอน (Consistency) โปร่งใส (Transparency) และทำให้ผู้เกี่ยวข้องสามารถรับรู้และเข้าถึงข้อมูลของขั้นตอนเหล่านั้นได้โดยสะดวก (Accessiblity) การปรับลดขั้นตอนและกระบวนการทางธุรกรรมเอกสารให้มีความซับซ้อนน้อยลง (Simplification) รวมทั้งการพัฒนาระบบสารสนเทศเพื่อทำให้ขั้นตอนธุรกรรมเอกสารอยู่ในรูปแบบธุรกรรมอิเล็กทรอนิกส์กึ่งอัตโนมัติและอัตโนมัติ (Automation) มากขึ้น โดยเฉพาะอย่างยิ่งการพัฒนาระบบแลกเปลี่ยนข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ (Electronic Single Window) เพื่อประสานการทำงานในระหว่างผู้เกี่ยวข้องในกระบวนการค้าและการขนส่งระหว่างประเทศ ทั้งนี้ เพื่อให้เกิดการแลกเปลี่ยนข้อมูลทางการค้า

เอกสารราชการ และเอกสารการขนส่งในรูปแบบอิเล็กทรอนิกส์แทนการใช้กระดาษและให้ทำงานได้อย่างอัตโนมัติในระหว่างผู้เกี่ยวข้องตลอดห่วงโซ่การค้าและการขนส่ง เป็นต้น สำหรับมาตรการอื่นๆ ที่ใช้ในการปรับปรุงการอำนวยความสะดวกทางการค้า เพื่อให้การดำเนินธุรกิจรูปแบบใหม่ทำได้ง่ายขึ้น มักจะหมายรวมถึงมาตรการในการปฏิรูปกฎหมาย และกฎระเบียบต่างๆ และอาจรวมไปถึงการปรับปรุงโครงสร้างองค์กรของรัฐด้วย (Government Organization Re-structure) เป็นต้น

อย่างไรก็ตาม องค์การสหประชาชาติ โดยคณะกรรมาธิการเศรษฐกิจและสังคมแห่งสหประชาชาติสำหรับภูมิภาคเอเชียและแปซิฟิก หรือยูเอ็นเอสแคป (United Nations Economic and Social Commission for Asia and the Pacific: UNESCAP) มีข้อเสนอแนะให้ **การกำหนดกลยุทธ์ด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้านั้น ควรจะต้องพิจารณาจากมุมมองและข้อเสนอแนะจากทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจการนำเข้า ส่งออกและการนำผ่านแดนเป็นสำคัญ สิ่งสำคัญลำดับแรกที่ควรดำเนินงานด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้า คือ ควรมีการจัดตั้งองค์กรกลางเพื่อประสานงานการอำนวยความสะดวกทางการค้าระดับประเทศขึ้น โดยให้มีอำนาจหน้าที่ในการกำหนดนโยบาย และขับเคลื่อนโครงการพัฒนาต่างๆ ทั้งนี้ เพื่อให้มีการประสานการพัฒนาระบบการอำนวยความสะดวกทางการค้าอย่างเป็นระบบและมีความยั่งยืน** และเพื่อร่วมกันสร้างความตระหนักรู้ให้หน่วยงานหลักที่เกี่ยวข้อง ส่วนโครงการดำเนินงานด้านต่างๆ นั้นควรพิจารณาริเริ่มและวางแผนจากประเด็นปัญหาที่ได้รับจากการประเมินสถานภาพของการอำนวยความสะดวกทางการค้าของประเทศ ทั้งนี้ ขอบเขตของโครงการดำเนินงานด้านต่างๆ ควรครอบคลุมประเด็นสำคัญต่างๆ ให้รอบด้าน อาทิเช่น กฎระเบียบและพิธีการทางศุลกากร กฎระเบียบเพื่อการกำกับการนำเข้าและส่งออกสินค้าของหน่วยงานกำกับต่างๆ กระบวนการด้านเอกสารและข้อมูลสำหรับประสานงานการขนส่ง การปรับกระบวนการทางการค้าให้เป็นระบบอัตโนมัติ และมาตรการอื่นที่เกี่ยวข้อง ดังแสดงในรูปที่ ๒-๑ ด้านล่างนี้



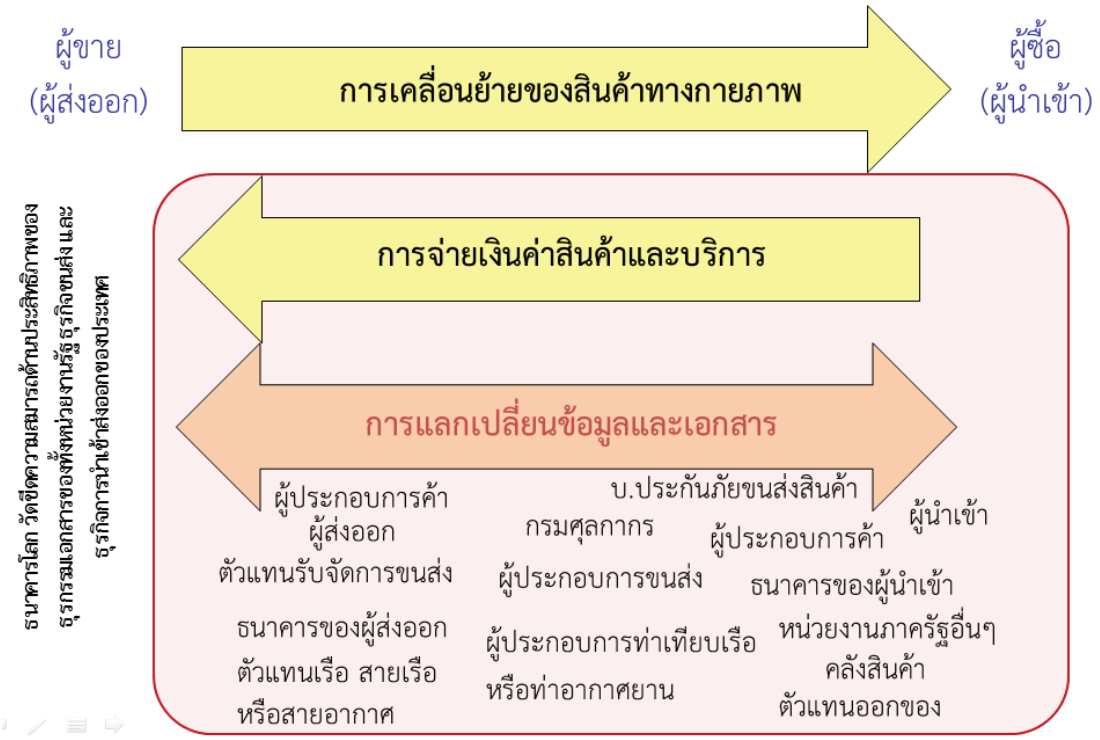
รูปที่ ๒-๑: กรอบการปฏิบัติงานด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าตามแนวคิดของธนาคารเพื่อการพัฒนาแห่งเอเชีย (Asian Development Bank) และยูเอ็นเอสแคป (UNESCAP)[๒๕]

สำหรับการอำนวยความสะดวกทางการค้าในภาพกว้างนั้น จะหมายรวมถึงการปรับปรุงและปฏิรูปกระบวนการและขั้นตอนที่เกี่ยวเนื่องกับการค้าระหว่างประเทศ (Process Reform) ที่จะช่วยเพิ่มประสิทธิภาพของการดำเนินงานด้านโลจิสติกส์ทางการค้า (Trade Logistics) ใน ๓ ส่วน คือ ๑) เพิ่มประสิทธิภาพของโครงสร้างพื้นฐานทางกายภาพในการอำนวยความสะดวกให้ผู้ซื้อและผู้ขาย (หรือผู้นำเข้าและผู้ส่งออก) สามารถขนส่งสินค้าได้โดยสะดวกและรวดเร็วเพิ่มมากขึ้น ๒) เพิ่มประสิทธิภาพด้านการชำระเงินค่าสินค้าและค่าบริการต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง และ ๓) เพิ่มประสิทธิภาพให้กระบวนการด้านเอกสารและธุรกรรมการแลกเปลี่ยนข้อมูลระหว่างหน่วยงานภาครัฐและภาคเอกชนที่เกี่ยวข้อง ทำให้สามารถอำนวยความสะดวกในการกำกับดูแล การขนส่งสินค้าจากผู้ส่งออกไปจนถึงผู้นำเข้า (ดังแสดงในรูปที่ ๒-๒) แต่สำหรับขอบเขตของการปรับปรุงและพัฒนาระบบการอำนวยความสะดวกทางการค้านั้น ส่วนใหญ่จะหมายถึง การปรับปรุงประสิทธิภาพในส่วนที่ ๒ และ ๓ กล่าวคือ หน่วยงานที่เกี่ยวข้องจะต้องหาวิธีการในการปรับปรุงประสิทธิภาพด้านการชำระเงินค่าสินค้าและบริการต่างๆที่เกี่ยวข้อง และด้านกระบวนการและธุรกรรมข้อมูลและ

[๒๕] Asian Development Bank and United Nations Economic and Social Commission for Asia and the Pacific, *Designing and implementing trade facilitation in Asia and the Pacific*. Mandaluyong City, Philippines: Asian Development Bank, 2013.

เอกสาร เพื่ออำนวยความสะดวกให้กับผู้ส่งออก ผู้นำเข้า ตัวแทนรับจัดการขนส่ง ตัวแทนออกของ ผู้ประกอบการขนส่ง ธนาคาร บริษัทประกันภัยสินค้า ผู้ให้บริการที่ท่า สายการบิน สายเรือ หน่วยราชการ และหน่วยงานต่างๆ ที่มีหน้าที่กำกับดูแลสินค้าและการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ ด้วยการเพิ่มความรวดเร็วของกระบวนการและลดต้นทุนการดำเนินการให้ต่ำลง แต่ในขณะเดียวกันก็ต้องให้เป็นไปตามกฎหมายและระเบียบในการกำกับควบคุมของประเทศอย่างรัดกุมด้วย

ข้อสังเกตประการสำคัญ คือ ขอบเขตของการอำนวยความสะดวกทางการค้า (Trade Facilitation) นี้มิได้มีแต่กระบวนการทางการค้าขายเท่านั้น แต่หมายรวมถึง กระบวนการและธุรกรรมเอกสารที่เกี่ยวข้องกับข้อตกลงและสัญญาการซื้อขายสินค้า กลไกการชำระค่าสินค้าและภาษีและบริการต่างๆ กระบวนการและธุรกรรมเอกสารของหน่วยงานราชการ กระบวนการและขั้นตอนเอกสารที่เกี่ยงกับการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศด้วย



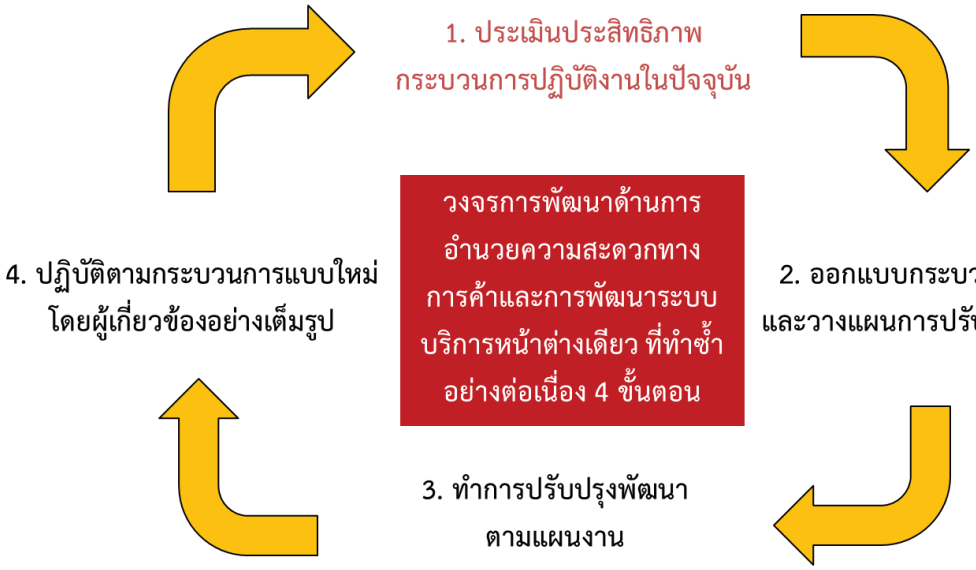
รูปที่ ๒-๒: องค์ประกอบ ๓ ส่วนของกระบวนการด้านโลจิสติกส์เพื่อการค้า (Three Flows of Trade Logistics)[๒๖]

การดำเนินงานในส่วนของการชำระเงินค่าสินค้าและบริการ และธุรกรรมด้านข้อมูลและเอกสารระหว่างหน่วยงานภาครัฐและภาคเอกชนนั้นค่อนข้างมีความซับซ้อน เพราะมีความเกี่ยวเนื่องกับการดำเนินงานด้านเอกสารอย่างน้อย ๓๐-๔๐ ฉบับต่อหนึ่งเที่ยวการขนส่งสินค้าโดยมีความเกี่ยวข้องกับหน่วยงานภาคการค้า ผู้ประกอบการด้านการขนส่งและหน่วยงานภาครัฐมากกว่า

[๒๖] ที่มา – ดร.สมนึก คีรีโต (๒๕๕๗)

๑๕ หน่วยงาน จำนวนผู้เกี่ยวข้องและจำนวนของเอกสารจะขึ้นอยู่กับประเภทของสินค้า เงื่อนไขของประเทศปลายทาง รูปแบบการขนส่ง และกลไกการชำระเงิน เป็นต้น ดังนั้น การปรับปรุงการอำนวยความสะดวกทางการค้าด้วยการพัฒนาระบบ electronic Single Window จึงจำเป็นจะต้องมีการวิเคราะห์กระบวนการและขั้นตอนการดำเนินงานในปัจจุบัน เพื่อนำข้อวิเคราะห์นั้นๆ มาพิจารณาปรับปรุงกระบวนการซึ่งอาจจะรวมทั้งการพัฒนาระบบสนับสนุนให้มีความรวดเร็วและมีประสิทธิภาพเพิ่มมากขึ้น การวิเคราะห์กระบวนการทางธุรกรรมหมายรวมถึงการวิเคราะห์กระบวนการนำเข้าการส่งออก การขนถ่ายสินค้าผ่านแดน และการขนสินค้าถ่ายลำที่เป็นอยู่ในปัจจุบัน เพื่อหาข้อจำกัดหรือข้อขัดข้องที่เกิดขึ้น จากนั้นจึงทำการออกแบบและนำเสนอกระบวนการใหม่ที่มีประสิทธิภาพมากกว่าเดิม แล้วจึงค่อยนำกระบวนการที่ออกแบบใหม่นั้นพัฒนาและนำไปใช้งานจริงในทางปฏิบัติ

การปรับปรุงกระบวนการทางการค้าและธุรกรรมด้านเอกสารดังกล่าวข้างต้นจะก่อประโยชน์สูงสุดได้ จำเป็นจะต้องมีการปรับปรุงอย่างต่อเนื่องในระยะยาว เรียกว่าเป็นวงจรการพัฒนาด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการพัฒนาระบบ NSW โดยจะต้องมีการดำเนินการวนรอบใน ๔ ขั้นตอนอย่างเป็นระบบต่อเนื่องในระยะยาว (Continuous Improvement Cycle) คือ ๑) ขั้นตอนการประเมิน (Assessment) เพื่อทำความเข้าใจกระบวนการปฏิบัติงานรวมทั้งปัญหาอุปสรรคที่เกี่ยวข้องในปัจจุบัน ๒) ขั้นตอนการออกแบบกระบวนการใหม่ รวมทั้งจัดลำดับมาตรการและวางแผนเพื่อการปรับปรุงพัฒนา (Improvement Plan) ๓) ขั้นตอนการพัฒนาตามแผนการการปรับปรุงพัฒนาที่ออกแบบนั้น (Implementation) และ ๔) ขั้นตอนการปรับตัวและประยุกต์ใช้งานของผู้เกี่ยวข้องให้ปฏิบัติงานตามกระบวนการแบบใหม่อย่างเต็มรูป (Change Adoption) ทั้งนี้นำเสนอเป็นภาพประกอบคำอธิบายดังปรากฏในรูปที่ ๒-๓



รูปที่ ๒-๓: วงจรการพัฒนาด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าและระบบ NSW อย่างต่อเนื่อง (Continuous Improvement Cycle) [๒๗]

ขอบเขตของการพัฒนาระบบการอำนวยความสะดวกทางการค้ามีความเกี่ยวข้องกับการปฏิบัติงานและการดำเนินงานธุรกรรมเอกสารของหน่วยงานและองค์กรของภาครัฐและภาคธุรกิจหลากหลายฝ่าย เช่น ผู้ส่งออก ผู้นำเข้า ผู้รับจัดการขนส่ง และหน่วยงานราชการที่ทำหน้าที่กำกับดูแล เป็นต้น ซึ่งนับเป็นความท้าทายในระดับประเทศในการที่จะประสานความร่วมมือเพื่อการผลักดันการพัฒนาและปรับปรุงกระบวนการดังกล่าวให้เกิดขึ้นได้อย่างมีประสิทธิผล ประเทศที่ประสบความสำเร็จในด้านการพัฒนาระบบอำนวยความสะดวกด้านการค้ามักจะใช้แนวทางการสร้าง “**กลไกองค์กรที่ทำงานเชิงบูรณาการได้อย่างยั่งยืน**” ทั้งนี้เนื่องจากต้องขับเคลื่อนการทำงานในระดับประเทศอย่างต่อเนื่อง กลไกองค์กรที่จัดตั้งขึ้นนี้ จำเป็นจะต้องมีอำนาจหน้าที่และมีทรัพยากรสนับสนุนที่มีคุณภาพและเพียงพอในการกำหนดทิศทางการพัฒนา ประสานและผลักดันความร่วมมือทั้งระหว่างหน่วยงานภาครัฐจำนวนมากและภาคเอกชนให้เกิดการดำเนินงานอย่างจริงจัง และอย่างต่อเนื่องตามหลักการของวงจรการพัฒนา ๔ ขั้นตอนที่กล่าวถึงได้

๒.๑.๑.๔. การอำนวยความสะดวกทางการค้าในกรอบองค์การการค้าโลก (WTO)[๒๘]

ประเทศสมาชิกองค์การการค้าโลก (World Trade Organization: WTO) ได้ดำเนินงานอย่างต่อเนื่องและมีความก้าวหน้าในการลดอุปสรรคทางการค้าในรูปแบบของการลดภาษี

[๒๗] ที่มา – ดร.สมนึก คีรีโต (๒๕๕๗)

[๒๘] ข้อมูลส่วนนี้นำมาจากเอกสารเรื่อง “ความตกลงว่าด้วยการอำนวยความสะดวกทางการค้า (Agreement on Trade Facilitation: TFA)” ข้อมูลจากคณะผู้แทนถาวรไทยประจำองค์การการค้าโลก เรียบเรียงโดย กลุ่มงานพาณิชย์ต่างประเทศ กองยุทธศาสตร์และแผนงาน สำนักงานปลัดกระทรวงพาณิชย์ (๒๗ พฤศจิกายน ๒๕๕๗) และ “เอกสารแนบ ๔ ความตกลงว่าด้วยการอำนวยความสะดวกทางการค้า ภายใต้องค์การการค้าโลก” โดย กรมเจรจาการค้าระหว่างประเทศ http://www.thaifta.com/ThaiFTA/Portals/0/การอำนวยความสะดวกทางการค้า.pdf

ทางการค้าระหว่างประเทศ แต่อย่างไรก็ดี ต้นทุนทางการค้าระหว่างประเทศก็ยังคงเกิดขึ้นในรูปแบบอื่นๆ โดยเฉพาะอย่างยิ่งต้นทุนที่เกิดขึ้นจากความล่าช้าและความไม่แน่นอนในพิธีการขั้นตอนการขนส่งสินค้าข้ามพรมแดน พิธีการศุลกากร และการปฏิบัติตามข้อกำหนดกฎระเบียบปฏิบัติของหน่วยงานกำกับต่างๆ ล้วนเป็นต้นทุนของภาคธุรกิจ แต่ในที่สุดก็จะถูกถ่ายโอนบวกเพิ่มไปเป็นค่าใช้จ่ายของประชาชนหรือผู้บริโภคในรูปแบบของราคาสินค้าที่เพิ่มมากขึ้น ปัจจุบันภาคส่วนต่างๆ จึงเห็นพ้องกันว่าการอำนวยความสะดวกทางการค้าที่มีประสิทธิภาพ จะช่วยเพิ่มผลิตภาพของประเทศ ถ้ามีการปรับปรุงประสิทธิภาพของกระบวนการด้านพิธีการศุลกากรและการกำกับของหน่วยราชการต่างๆ ปรับปรุงการเก็บภาษีที่ชายแดน และดึงดูดการลงทุนโดยตรงระหว่างประเทศให้เพิ่มมากขึ้น ด้วยเหตุผลและความสำคัญดังกล่าว ประเทศสมาชิกขององค์การการค้าโลก (WTO) จึงเห็นพ้องกันในการประชุมคณะมนตรีครั้งแรกเมื่อปี พ.ศ. ๒๕๓๙ ให้บรรจุเรื่องการอำนวยความสะดวกทางการค้าเข้าเป็นหนึ่งในประเด็นสิงคโปร์ (Singapore issue) และในปี พ.ศ. ๒๕๔๗ ประเทศสมาชิกตกลงรวมวาระเรื่องการอำนวยความสะดวกทางการค้าไว้ในการเจรจารอบโดฮา (Doha Round) โดยมีเป้าหมายในการปรับปรุงความตกลงแกตต์ (GATT) ค.ศ.1947 มาตรการที่ ๕ ว่าด้วยเสรีภาพในการส่งสินค้าผ่านแดน มาตรการที่ ๘ ว่าด้วยค่าธรรมเนียมและพิธีการเกี่ยวกับการนำเข้าและส่งออก และ มาตรการที่ ๑๐ ว่าด้วยการพิมพ์เผยแพร่กฎระเบียบทางการค้า เพื่อให้การเคลื่อนย้ายสินค้า การตรวจปล่อยสินค้า และพิธีการศุลกากรมีความโปร่งใส เข้าถึงได้ง่ายและส่งต่อการปฏิบัติการที่รวดเร็วและคาดการณ์ได้

ทั้งนี้ องค์การการค้าโลก (WTO) ได้มีการจัดตั้งคณะเจรจาด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้า (WTO Negotiating Group on Trade Facilitation: NGTF) ขึ้นในปี พ.ศ. ๒๕๔๗ เพื่อเป็นเวทีสำหรับการเจรจา และเมื่อสมาชิกองค์การการค้าโลก (WTO) **ยอมละเลิกหลักการการเจรจาแบบเบ็ดเสร็จ** (Single Undertaking)[๒๙] ซึ่งผูกโยงหัวข้อการเจรจาสำคัญเข้าด้วยกัน อาทิ การเจรจาเกษตร สินค้าอุตสาหกรรม และการค้าบริการ จนเป็นสาเหตุหนึ่งที่การเจรจาไม่คืบหน้า ผลการดำเนินข้างต้น ส่งผลให้องค์การการค้าโลก (WTO) สามารถบรรลุความตกลงสำคัญเป็นครั้งแรกหลังการเจรจารอบอุรุกวัย โดย**ที่ประชุมรัฐมนตรีองค์การการค้าโลกสมัยสามัญ ครั้งที่ ๙ ระหว่างวันที่ ๓-๖ ธันวาคม ๒๕๕๖ ณ เมืองบาหลี ประเทศอินโดนีเซีย ได้สรุปผลการเจรจาเรื่องความตกลงว่าด้วยการอำนวยความสะดวกทางการค้า (Agreement on Trade Facilitation: TFA)** และให้มีการดำเนินการผนวก ความตกลงด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้านี้เพิ่มเข้าไปในความตกลงมาร์ราเกช (Marrakesh Agreement) เพื่อก่อตั้ง WTO หรือที่เรียกว่า ข้อตกลงองค์การการค้าโลก (WTO) ด้วยความมุ่งหวังในประโยชน์ที่จะเกิดขึ้นจากมูลค่า

[๒๙] การเจรจาแบบเบ็ดเสร็จ (Single Undertaking) หมายความว่า การเจรจาจะไม่บรรลุผล จนกว่าจะสามารถเจรจาทุกหัวข้อให้บรรลุผลได้

การค้าที่เพิ่มขึ้น และการลดต้นทุนค่าขนส่ง อันจะเป็นประโยชน์โดยเฉพาะอย่างยิ่งต่อประเทศกำลังพัฒนาในการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน การส่งออก และก่อให้เกิดการสร้างงานสร้างรายได้ อันจะนำไปสู่การเติบโตทางเศรษฐกิจ และลดความยากจนในที่สุด ต่อมาเมื่อวันที่ ๒๗ พฤศจิกายน ๒๕๕๗ องค์การการค้าโลก (WTO) ได้มีการประชุมคณะมนตรีในวาระพิเศษ และมีฉันทามติเห็นชอบพิธีสารร่างแก้ไขและผนวกความตกลงว่าด้วยการอำนวยความสะดวกทางการค้าหรือที่เรียกกันว่าความตกลงด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้า (Trade Facilitation Agreement: TFA) ซึ่งถือเป็นส่วนหนึ่งของความตกลงองค์การการค้าโลกในปัจจุบัน ดังนั้นจึงอาจกล่าวได้ว่า TFA เป็นความตกลงพหุภาคีฉบับแรกนับตั้งแต่จัดตั้งองค์การการค้าโลก (WTO) เป็นต้นมา ทั้งนี้ ความตกลงดังกล่าวจะมีผลบังคับใช้ทางกฎหมายได้ก็ต่อเมื่อประเทศสมาชิกจำนวน ๒ ใน ๓ (คือ ๑๐๗ จาก ๑๕๙ ประเทศ) ให้สัตยาบันยอมรับร่วมกัน ณ เวลาปัจจุบันของรายงานฉบับนี้ ปรากฏว่าประเทศสมาชิกจำนวน ๗๒ ประเทศ ได้ให้สัตยาบันยอมรับข้อตกลงด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้านี้แล้ว[๓๐]

แนวทางปฏิบัติที่สำคัญประการหนึ่งของ WTO คือ การให้การปฏิบัติที่เป็นพิเศษและแตกต่าง (Special and Different Treatment: SDT) แก่สมาชิกที่เป็นประเทศกำลังพัฒนาและประเทศพัฒนาน้อยที่สุด ซึ่งเป็นการดำเนินการที่คำนึงถึงความพร้อมที่ไม่เท่าเทียมกันในหมู่ประเทศสมาชิก จึงไม่ได้กำหนดให้ประเทศกำลังพัฒนาและประเทศพัฒนาน้อยที่สุดต้องปฏิบัติตามข้อผูกพันด้วยความเข้มข้นเท่าเทียมกับประเทศพัฒนาแล้ว โดย SDT นี้อาจอยู่ในรูปแบบของการให้ระยะเวลาในการปรับตัวก่อนที่จะผูกพันตามความตกลงฯ หรือให้การยกเว้นไม่ต้องปฏิบัติตามข้อตกลงบางส่วน ความตกลง TFA ได้มีการกำหนดเรื่อง SDT ไว้โดยให้สิทธิประเทศกำลังพัฒนาและประเทศพัฒนาน้อยที่สุดแต่ละประเทศ พิจารณาจำแนกการปฏิบัติตามข้อบัญญัติออกเป็น ๓ กลุ่ม ได้แก่

(๑) ประเภท A คือ การปฏิบัติตามข้อบัญญัติทุกข้อทันทีที่ความตกลงมีผลใช้บังคับ
(๒) ประเภท B คือ การปฏิบัติตามข้อบัญญัติต่างๆ นั้น ประเทศสมาชิกสามารถกำหนดระยะเวลาที่จะเริ่มปฏิบัติตามพันธกรณีนั้นได้เอง
(๓) ประเภท C คือ ประเทศสมาชิกที่เลือกข้อบัญญัติในกลุ่มนี้จะต้องได้รับการความช่วยเหลือด้านการเตรียมความพร้อมและทางเทคนิคก่อน แล้วประเทศสมาชิกนั้นจึงจะกำหนดระยะเวลาว่าจะเริ่มปฏิบัติตามข้อบัญญัติของข้อตกลงนั้นเมื่อใด

วัตถุประสงค์หลักของความตกลง TFA มุ่งเน้นการลดขั้นตอนพิธีการด้านศุลกากรต่างๆ และลดระยะเวลาที่ใช้ในด้านพิธีการเพื่อให้เกิดความคล่องตัว รวมทั้งสร้างความชัดเจนในด้านระเบียบพิธีการให้มีความโปร่งใสและเป็นไปในแนวทางเดียวกัน ทั้งหมดที่กล่าวนี้เป็นปัญหาหลักของ

[๓๐] ข้อมูล ณ วันที่ ๒๑ ตุลาคม ๒๕๕๘

การส่งออกและนำเข้าสินค้าที่ทุกประเทศกำลังประสบปัญหาร่วมกัน ดังนั้นหากสามารถนำความตกลง TFA มาปฏิบัติให้มีผลบังคับใช้ได้จริงย่อมจะส่งผลช่วยเพิ่มปริมาณการค้าของโลกให้เพิ่มสูงขึ้นได้

การดำเนินการเกี่ยวกับความตกลง TFA ในส่วนของประเทศไทย อยู่ในความรับผิดชอบดูแลของกระทรวงพาณิชย์ โดยมีคณะผู้แทนถาวรไทยประจำองค์การการค้าโลก และกรมเจรจาการค้าระหว่างประเทศ อีกทั้งยังมีกรมศุลกากรซึ่งเป็นหน่วยงานหลักในการนำความตกลง TFA ไปปฏิบัติ และหน่วยงานภาครัฐอื่นๆ ที่เป็นหน่วยงานกำกับที่เกี่ยวข้อง ประเทศไทยให้ความสำคัญและมีแผนในการให้สัตยาบันความตกลง TFA ภายในระยะเวลาที่กำหนด คือในระหว่างวันที่ ๓๑ กรกฎาคม ๒๕๕๗ ถึง วันที่ ๓๑ กรกฎาคม ๒๕๕๘ ทั้งนี้ ประเทศไทยมีความเห็นว่า ความตกลงดังกล่าวสอดคล้องกับนโยบายของไทยในการสร้างสภาพแวดล้อมที่เป็นมิตรต่อการค้าและการลงทุน โดยการลดต้นทุนรวมของการค้าระหว่างประเทศ ด้วยการลดต้นทุนทางการเงิน ต้นทุนด้านเวลา และลดความไม่แน่นอนในกระบวนการนำเข้า การส่งออก และการผ่านแดนสินค้า

*สำหรับท่าทีของประเทศไทย*นั้น ประเทศไทยได้สนับสนุนและเข้าร่วมการเจรจา TFA มาโดยตลอด โดยคณะรักษาความสงบแห่งชาติ (คสช.) ได้ให้ความเห็นชอบบทบัญญัติที่พร้อมปฏิบัติได้ทันทีที่ความตกลง TFA มีผลใช้บังคับ (ประเภท A) เมื่อวันที่ ๒๒ กรกฎาคม ๒๕๕๗ จำนวนทั้งสิ้น ๑๒๓ บทบัญญัติ เนื่องจากมีความสอดคล้องกับกฎหมายและระเบียบภายในประเทศที่มีผลบังคับอยู่ในปัจจุบันหรือจะมีการแก้ไขปรับปรุงในระยะเวลาอันใกล้ อาทิ

- การเผยแพร่ข้อมูลที่มีความสำคัญสำหรับผู้ค้า เช่น อัตราภาษีศุลกากร ค่าธรรมเนียม กฎหมาย กฎระเบียบ ขั้นตอนการอุทธรณ์
- การออกคำวินิจฉัยล่วงหน้าเกี่ยวกับพิกัดของสินค้า
- การชำระภาษีผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์
- การใช้ระบบบริหารความเสี่ยงสำหรับการควบคุมทางศุลกากร และการตรวจสอบภายหลังการตรวจปล่อย
- การยอมรับให้ใช้สำเนาเอกสารแทนเอกสารฉบับจริง
- การพยายามนำระบบ Single Window มาใช้งาน
- เสรีภาพในการขนส่งสินค้าผ่านแดนโดยไม่เก็บค่าธรรมเนียมผ่านแดน เว้นแต่เพื่อเป็นค่าบริการ
- หลักเกณฑ์เงื่อนไขด้านความร่วมมือกันของหน่วยงานศุลกากร เป็นต้น

ประเทศไทยยังคงมีบทบัญญัติที่ต้องการระยะเวลาปรับตัวก่อนการปฏิบัติ (ประเภท B) อีกจำนวน ๑๘ บทบัญญัติ สาเหตุหลักเนื่องมาจากกฎหมายและระเบียบภายในประเทศยังไม่รองรับแนวปฏิบัติหรือกำหนดให้ปฏิบัติเป็นอย่างอื่น ซึ่งมีความจำเป็นต้องปรับปรุงแก้ไขต่อไป

ทั้งนี้ ไทยไม่มีการกำหนดบทบัญญัติใดๆ ที่ต้องรับความช่วยเหลือเพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการปฏิบัติ (ประเภท C)

ประโยชน์ของฝ่ายไทยภายหลังความตกลง TFA มีผลบังคับใช้ คือ จะทำให้ผู้ประกอบการของไทยได้ประโยชน์จากการขยายตัวทางการค้าระหว่างประเทศโดยเฉพาะอย่างยิ่งการค้ากับประเทศที่มีระบบพิธีการศุลกากรที่ยุ่งยากและซับซ้อน รวมถึงโอกาสในการพัฒนาการค้าชายแดน กับประเทศในกลุ่มซีแอลเอ็มวี (CLMV: Cambodia, Laos, Mynmar, and Vietnam) ได้แก่ กัมพูชา สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว พม่า และเวียดนาม สอดคล้องกับนโยบายหลักของรัฐบาลที่มุ่งให้ความสำคัญและสนับสนุนให้มีการขยายการค้าชายแดนเพิ่มมากขึ้น นอกจากนี้ความตกลง TFA ยังได้รับการสนับสนุนจากภาครัฐ องค์กรวิชาการ และภาคธุรกิจเอกชนทั่วโลก เนื่องจากทุกภาคส่วนมีความคาดหวังว่าความตกลง TFA จะช่วยลดต้นทุน ระยะเวลา และภาระปัญหาในการดำเนินธุรกิจการค้าระหว่างประเทศลง ด้วยเหตุนี้ ในท้ายที่สุดประเทศไทยจะได้รับประโยชน์จากเรื่องนี้ทั้งทางตรงและทางอ้อม ในขณะเดียวกันจะช่วยทำให้ประเทศไทยมีจุดเด่นในการสร้างสภาพแวดล้อมทางธุรกิจที่เอื้อต่อการค้าและการลงทุน (Ease of Doing Business) และจะเป็นหนึ่งในปัจจัยที่ช่วยให้ไทยบรรลุผลในความพยายามที่จะก้าวมาเป็นศูนย์กลางทางการค้าของภูมิภาคในอนาคตด้วย

๒.๑.๒. กรอบแนวคิดของระบบหน้าต่างเดียว (Single Window)

๒.๑.๒.๑. ความหมายของ “ระบบหน้าต่างเดียว (Single Window)”

คำนิยามดั้งเดิมของระบบหน้าต่างเดียว (Single Window: SW) ถูกกำหนดขึ้นเมื่อประมาณปี พ.ศ. ๒๕๔๘ โดยศูนย์สหประชาชาติเพื่อการอำนวยความสะดวกด้านการค้าและธุรกรรมอิเล็กทรอนิกส์ หรือยูเอ็นซีแฟคท์ (United Nations Centre for Trade Facilitation and Electronic Business: UN/CEFACT) ได้จัดทำข้อเสนอแนะหมายเลข ๓๓ ว่าด้วยเรื่องแนวทางการจัดตั้งระบบหน้าต่างเดียวเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการแลกเปลี่ยนข้อมูล (Recommendation 33: Recommendation and Guidelines on establishing a Single Window to enhance the efficient exchange of information) ซึ่งนับว่าเป็นข้อเสนอแนะครั้งแรกของโลกที่ได้กำหนดนิยามและแนวทางการสร้างระบบหน้าต่างเดียว (SW) รวมทั้งเสนอวิธีการพิจารณาความเป็นไปได้ในการพัฒนาระบบหน้าต่างเดียว (SW) ไว้ด้วย

ยูเอ็นซีแฟคท์ (UN/CEFACT) ได้กำหนดนิยามของ *“ระบบหน้าต่างเดียว (Single Window: SW)”* ว่า หมายถึง *“สิ่งอำนวยความสะดวก (facility) ที่ช่วยให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับเรื่องการค้าและการขนส่งระหว่างประเทศสามารถยื่นข้อมูลและเอกสารเกี่ยวกับการนำเข้า*

การส่งออก และการผ่านด่านชายแดน ที่มีมาตรฐานถูกต้องตามกฎระเบียบของภาครัฐ จากจุดบริการจุดเดียวกันได้ และถ้าข้อมูลที่ใช้นั้นอยู่ในรูปของข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์แล้ว ข้อมูลแต่ละรายการนั้นน่าจะเสียเวลาบันทึกเพียงครั้งเดียว แต่สามารถนำไปใช้ประโยชน์ด้านต่างๆ ที่เกี่ยวข้องได้หลายครั้งในรูปแบบอิเล็กทรอนิกส์อย่างอัตโนมัติ"

อย่างไรก็ตาม ในช่วงระยะเวลา ๑๐ ปีที่ผ่านมา นับตั้งแต่ช่วงเวลาที่ยูเอ็นซีแฟคท์ได้ให้นิยามของคำว่า ระบบหน้าต่างเดียว (Single Window) เพื่อการอำนวยความสะดวกทางการค้าดังกล่าว ประเทศต่างๆ ทั่วโลกได้นำแนวคิดนี้ไปพัฒนาระบบอิเล็กทรอนิกส์ของแต่ละประเทศในลักษณะที่แตกต่างกันไปอย่างมาก ทั้งด้านขอบเขตการพัฒนาและฟังก์ชั่นการทำงานที่แตกต่างไปจากนิยามดั้งเดิม ตลอดจนมีรูปแบบทางธุรกิจ และวิธีการดำเนินการที่หลากหลายซึ่งจะกล่าวถึงในรายละเอียดอีกในหัวข้อ ๒.๑.๒.๓

ยูเอ็นซีแฟคท์ (UN/CEFACT) ได้กำหนด*คุณสมบัติสำคัญของระบบ SW* ในนิยามดั้งเดิมไว้ดังต่อไปนี้

- หน่วยงานที่เกี่ยวข้องในกระบวนการค้าและการขนส่ง สามารถบันทึกข้อมูลหรือเอกสารต่างๆ ตามมาตรฐานที่กำหนดได้ผ่านจุดบริการจุดเดียวแบบเบ็ดเสร็จได้ โดยจะมีความสอดคล้องกับกฎระเบียบต่างๆ ตามเงื่อนไขของการนำเข้าและการส่งออกสินค้า และถ้าระบบหน้าต่างบริการนั้นสามารถรับข้อมูลในรูปของอิเล็กทรอนิกส์ได้แล้ว จะทำรายการข้อมูลใดที่ใช้ร่วมกันในหลายหน่วยงานก็ควรจะทำการบันทึกเพียงครั้งเดียว และแบ่งปันการใช้งานได้หลายครั้งอย่างอัตโนมัติในรูปแบบข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์
- มีการแบ่งปันหรือแลกเปลี่ยนข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์กันระหว่างผู้เกี่ยวข้องในกระบวนการค้าระหว่างประเทศ แต่ต้องอยู่ภายใต้กรอบกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการรักษาสิทธิและความลับของข้อมูลส่วนบุคคล การรักษาความปลอดภัยและความถูกต้องในการแลกเปลี่ยนข้อมูลนั้นๆ ด้วย
- มีการเพิ่มเครื่องมือในการอำนวยความสะดวก โดยการสนับสนุนข้อมูลการค้าและการขนส่งต่างๆ จากภาครัฐ และกลไกในการรับชำระค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับภาษีหรือค่าใช้จ่ายอื่นๆ ทางอิเล็กทรอนิกส์
- มีการกระจายจุดป้อนข้อมูลเข้าระบบ โดยรายการข้อมูลใดที่ใช้ร่วมกันจะทำการบันทึกเพียงครั้งเดียว และแต่ละหน่วยงานที่เกี่ยวข้องสามารถเข้าถึงและควบคุมข้อมูลต่างๆ ที่ต้องการได้ตามสิทธิและบทบาทหน้าที่ที่กำหนดไว้
- ต้องมีการประสานความร่วมมือกับหน่วยงานของภาครัฐหลายหน่วยในการควบคุมและตรวจสอบด้วย

๒.๑.๒.๒. ความสำคัญ

สภาวการณ์ของโลกาภิวัตน์ทำให้หลายประเทศทั่วโลกได้หันมาสนใจและตระหนักถึงแนวคิดของธุรกิจการค้าระหว่างประเทศที่จำเป็นต้องมีความสะดวกรวดเร็วมากขึ้น พร้อมทั้งมีความมั่นคงปลอดภัยมากขึ้นควบคู่กันไปด้วย รัฐบาลของหลายประเทศจึงได้ริเริ่มจัดทำกลยุทธ์ในการอำนวยความสะดวกทางการค้าเพื่อผลลัพธ์ในการปรับปรุงกระบวนการและขั้นตอนทางการค้าระหว่างประเทศให้ง่ายขึ้น พร้อมทั้งให้กระบวนการแลกเปลี่ยนข้อมูลและเอกสารทางการค้าและการขนส่งสินค้าระหว่างกันมีความมั่นคงปลอดภัยมากขึ้นด้วย ทั้งนี้เพื่อกระตุ้นให้ทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้องในธุรกิจการค้าระหว่างประเทศได้เข้ามามีส่วนร่วมในการดำเนินธุรกิจระหว่างกันมากขึ้น อันจะส่งผลต่อการพัฒนาขีดความสามารถในการแข่งขันทางการค้าของประเทศได้ในอนาคต

ธนาคารโลก (World Bank) ได้ทำการสำรวจและประเมินวัดประสิทธิภาพทางการค้าระหว่างประเทศ (Trading Across Borders) และประเมินเปรียบเทียบประเทศต่างๆ ทั่วโลกจำนวน ๑๘๙ ประเทศเป็นประจำทุกปี พร้อมทั้งจัดอันดับประเทศที่มีประสิทธิภาพในทางการค้าระหว่างประเทศ และได้รายงานผลการศึกษาและการจัดอันดับดังกล่าวไว้ในเอกสารชื่อ “Doing Business Report” แนวทางการสำรวจข้อมูลและประเมินวัดประสิทธิภาพในทางการค้าระหว่างประเทศประกอบด้วยตัวชี้วัด ๖ ตัว คือ ๑) ระยะเวลา ๒) ค่าใช้จ่าย (ที่ไม่รวมภาษีศุลกากร) ๓) จำนวนเอกสารที่ทางราชการต้องการเพื่อใช้ในกระบวนการ “ส่งออก” สินค้าทั่วไปด้วยตู้คอนเทนเนอร์ขนาดความยาว ๒๐ ฟุตและเป็นการส่งสินค้าทางทะเล โดยประเมินตั้งแต่มีคำสั่งซื้อสินค้าจากต่างประเทศและทำธุรกรรมการทำสัญญาตกลงซื้อขายสินค้า ไปจนกระทั่งตู้บรรทุกสินค้าแบบเต็มตู้นั้น (FCL) ได้บรรจุลงในเรือแล้วและเรือพร้อมที่จะออกจากท่าเรือหลักของประเทศ ๔) ระยะเวลา ๕) ค่าใช้จ่าย (ที่ไม่รวมภาษีศุลกากร) และ ๖) จำนวนเอกสารที่ทางราชการต้องการเพื่อใช้ในกระบวนการ “นำเข้า” สินค้าทั่วไปด้วยตู้คอนเทนเนอร์ขนาดความยาว ๒๐ ฟุตและเป็นการนำเข้าทางทะเลเท่านั้น ประเมินตั้งแต่เรือบรรทุกสินค้าเริ่มเทียบท่าเรือหลักของประเทศ ตู้สินค้าที่มีสินค้านั้นเต็มตู้ (FCL) ได้ขนลงวางบนลานท่าเทียบเรือ ผ่านกระบวนการตรวจปล่อย จนกระทั่งตู้สินค้าขนย้ายไปถึงโกดังของบริษัทผู้นำเข้าในตัวเมืองหลักที่ใกล้ท่าเทียบเรือนั้น หากดัชนีชี้วัดทั้ง ๖ ตัวดังกล่าวข้างต้นมีจำนวนที่ลดลงเมื่อศึกษาเปรียบเทียบกับข้อมูลในปีที่ผ่านมาและเปรียบเทียบกับข้อมูลของประเทศอื่นๆ แล้วแสดงว่าศักยภาพในการแข่งขันหรือประสิทธิภาพในทางการค้าระหว่างประเทศถือว่าดีขึ้น ทั้งนี้รายงานของธนาคารโลกในปี พ.ศ. ๒๕๕๘[๓๑] ได้แสดงผลการจัดอันดับประเทศไทยไว้ว่า เป็นประเทศที่มีประสิทธิภาพในทางการค้าระหว่างประเทศเป็นอันดับที่ ๓๖ ของโลกจาก ๑๘๙ ประเทศ ทั้งนี้

[๓๑] รายงาน “Doing Business 2015” ของธนาคารโลกเป็นรายงานสถานะของข้อมูลที่ทำการสำรวจในช่วงเดือนมิถุนายน ๒๕๕๖ จนถึงวันที่ ๑ มิถุนายน ๒๕๕๗

ข้อมูลที่นำมาแสดงในตารางด้านล่างนี้ เป็นเพียงข้อมูลแสดงอันดับและตัวชี้วัดของประเทศไทยเปรียบเทียบกับประเทศในภูมิภาคอาเซียนและในภูมิภาคเอเชียแปซิฟิกบางส่วนเท่านั้น[๓๒] ดังนี้

ประเทศ	อันดับ	ตัวชี้วัดประสิทธิภาพการส่งออก			ตัวชี้วัดประสิทธิภาพการนำเข้า		
		จำนวนเอกสาร (ฉบับ)	ระยะเวลา (วัน)	ค่าใช้จ่าย (ดอลลาร์สหรัฐฯ/ตู้)	จำนวนเอกสาร (ฉบับ)	ระยะเวลา (วัน)	ค่าใช้จ่าย (ดอลลาร์สหรัฐฯ/ตู้)
สิงคโปร์	๑	๓	๖	๔๖๐	๓	๔	๔๔๐
ฮ่องกง	๒	๓	๖	๕๙๐	๓	๕	๕๖๕
มาเลเซีย	๑๑	๔	๑๑	๕๒๕	๔	๘	๕๖๐
ไต้หวัน	๓๒	๕	๑๐	๖๕๕	๖	๑๐	๗๒๐
ไทย	**๓๖**	**๕**	**๑๔**	**๕๙๕**	**๕**	**๑๓**	**๗๖๐**
บรูไน	๔๖	๕	๑๙	๗๐๕	๕	๑๕	๗๗๐
อินโดนีเซีย	๖๒	๔	๑๗	๕๗๑.๘	๘	๒๖	๖๔๖.๘
ฟิลิปปินส์	๖๕	๖	๑๕	๗๕๕	๗	๑๕	๙๑๕
เวียดนาม	๗๕	๕	๒๑	๖๑๐	๘	๒๑	๖๐๐
พม่า	๑๐๓	๘	๒๐	๖๒๐	๘	๒๒	๖๑๐
กัมพูชา	๑๒๔	๘	๒๒	๗๙๕	๙	๒๔	๙๓๐
ลาว	๑๕๖	๑๐	๒๓	๑,๙๕๐	๑๐	๒๖	๑,๙๑๐

ที่มา: รายงาน "Doing Business 2015" ของธนาคารโลก (ณ เดือนมิถุนายน ๒๕๕๗)

ตารางที่ ๒-๑: การเปรียบเทียบประสิทธิภาพในทางการค้าระหว่างประเทศของประเทศต่างๆ ในภูมิภาคอาเซียนและประเทศในภูมิภาคเอเชียแปซิฟิกบางส่วน

หน่วยงานหรือองค์กรต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับงานด้านการค้าระหว่างประเทศในหลายประเทศทั่วโลกต่างเล็งเห็นความสำคัญของการปรับปรุงประสิทธิภาพของกระบวนการนำเข้าและส่งออกสินค้า และได้หันมาริเริ่มพัฒนาระบบปฏิบัติงานแบบอัตโนมัติที่จะสามารถช่วยลดความซับซ้อนของกระบวนการและลดขั้นตอนการดำเนินงานต่างๆ ให้น้อยลงแต่มีประสิทธิภาพมากขึ้น โดยช่วยให้การบริหารจัดการข้อมูลภายในองค์กรและการแลกเปลี่ยนข้อมูลระหว่างองค์กรทำได้รวดเร็วมากขึ้น ทั้งนี้ หลายประเทศได้ริเริ่มโครงการพัฒนาระบบหน้าต่างเดียว หรือระบบหน้าต่างบริการแบบเบ็ดเสร็จ ณ จุดบริการเดียว หรือที่เรียกว่าระบบ Single Window (SW) ให้สามารถเชื่อมโยงระบบปฏิบัติงานของหน่วยงานต่างๆ เช่น หน่วยงานด้านศุลกากร ผู้นำเข้าและส่งออก ตัวแทนรับจัดการขนส่ง ผู้ให้บริการขนส่ง และหน่วยงานภาครัฐ/ภาคเอกชนต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง เป็นต้น การแลกเปลี่ยนข้อมูลและเอกสารระหว่างกันได้โดยอัตโนมัติ ส่งผลให้หน่วยงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง

[๓๒] "Doing Business 2015" รายงานโดยธนาคารโลก (World Bank) <http://www.doingbusiness.org/rankings>

สามารถลดระยะเวลา ลดค่าใช้จ่าย และลดจำนวนเอกสารกระดาษที่ต้องใช้ในกระบวนการนำเข้าและส่งออกลงได้

รายงานของธนาคารโลกประจำปี พ.ศ. ๒๕๕๗[๓๓] ได้กล่าวว่า ประเทศต่างๆ เกือบทุกทวีปทั่วโลกจำนวน ๗๙ ประเทศได้ริเริ่มพัฒนาระบบหน้าต่างเดียวของประเทศ (SW) เพื่ออำนวยความสะดวกทางการค้าระหว่างประเทศ โดยมีเป้าหมายหลักเพื่อเชื่อมโยงธุรกรรมข้อมูลและเอกสารทางการค้าแบบบูรณาการในระดับประเทศ ทำให้ภาครัฐสามารถให้บริการร่วมหลายบริการได้ ณ จุดบริการเดียวกัน ผู้ใช้บริการอย่างเช่น ผู้นำเข้า ผู้ส่งออก ตัวแทนออกของ และผู้ประกอบการขนส่ง สามารถส่งข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ โดยไม่ต้องกรอกข้อมูลซ้ำหรือมีการซ้ำซ้อนน้อยลง ช่วยลดความผิดพลาดและลดการทำงานที่ไม่สร้างคุณค่าเพิ่ม อีกทั้งยังสามารถแลกเปลี่ยนข้อมูลกับหน่วยงานอื่นทั้งจากภาครัฐและภาคธุรกิจที่เกี่ยวข้องได้อย่างสะดวกรวดเร็วแบบครบวงจร ทำให้ลดต้นทุนการบริหารการจัดการ และการใช้ทรัพยากรต่างๆ ในห่วงโซ่ของกระบวนการค้าระหว่างประเทศ

อย่างไรก็ตามระบบ SW ของประเทศต่างๆ ทั่วไปมักจะมีขอบเขตและขีดความสามารถที่แตกต่างกันไปตามบริบทและช่วงเวลาของการพัฒนาระบบทำให้มีระดับวุฒิภาวะความสามารถของระบบที่แตกต่างกัน การพัฒนา SW นั้นส่วนมากมีขอบเขตรวมถึงการปรับปรุงและลดขั้นตอนการทำงานระหว่างหน่วยงานภาครัฐและภาคเอกชนที่เกี่ยวข้องในลักษณะของการให้บริการผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์อย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผล เพื่อให้เอกสารต่างๆ เช่น ใบอนุญาตการนำเข้า ใบอนุญาตการส่งออก และใบรับรองต่างๆ ที่ออกโดยหน่วยงานหนึ่งสามารถจัดส่งทางอิเล็กทรอนิกส์อย่างอัตโนมัติไปให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งภาครัฐและภาคธุรกิจได้อย่างครบวงจร ทำให้ภาพรวมของการประกอบการค้ามีความสะดวก รวดเร็ว คล่องตัว ประหยัดค่าใช้จ่าย และมีประสิทธิภาพสูงมากยิ่งขึ้น

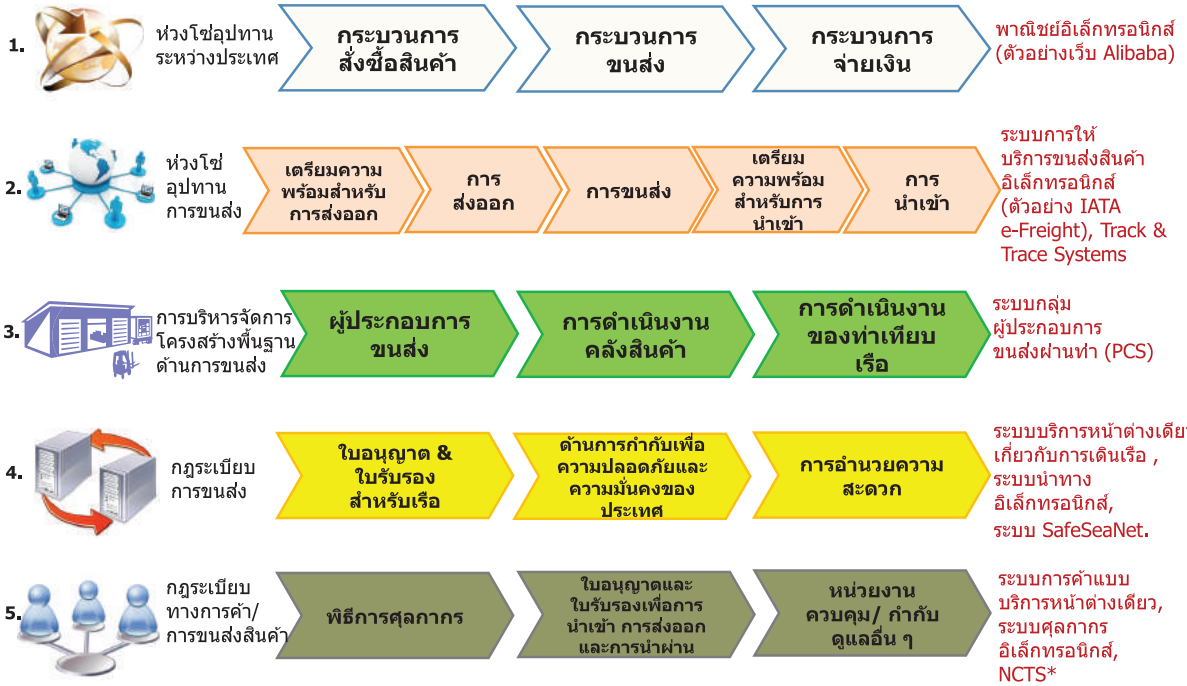
รายงานของธนาคารโลกประจำปี พ.ศ. ๒๕๕๘[๓๔] ได้นำเสนอผลการสำรวจข้อมูลว่า ประเทศต่างๆ จำนวน ๑๒๓ ประเทศจาก ๑๘๙ ประเทศทั่วโลก ได้ดำเนินการปรับปรุงโครงสร้างกฎหมายและกระบวนการปฏิบัติงานของหน่วยงานภาครัฐภายในประเทศของตน รวมทั้งพยายามส่งเสริมให้ผู้ประกอบการในประเทศเหล่านั้นทำการปรับปรุงขั้นตอนทางธุรกิจให้มีความซับซ้อนน้อยลงและเพื่อจะช่วยลดค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นด้วย

[๓๓] Doing Business 2014 โดยธนาคารโลก (World Bank) http://www.doingbusiness.org/reports/global-reports/doing-business-2014

[๓๔] Doing Business 2015 โดยธนาคารโลก (World Bank) http://www.doingbusiness.org/reports/global-reports/doing-business-2015

๒.๑.๒.๓. แนวทางการพัฒนาระบบหน้าต่างเดียว (SW)

ห่วงโซ่อุปทานของการค้าระหว่างประเทศนั้นมีองค์ประกอบด้านกระบวนการทางการค้าและโลจิสติกส์ที่สลับซับซ้อน โดยมีลำดับชั้น (layers) ของการทำงานและกลุ่มผู้เกี่ยวข้อง รวมทั้งตัวอย่างระบบอิเล็กทรอนิกส์ที่มักจะถูกนำมาใช้สนับสนุนงานในลำดับนั้นๆ ดังแสดงในรูปที่ ๒-๔



รูปที่ ๒-๔: องค์ประกอบด้านกระบวนการทางการค้าและโลจิสติกส์แบ่งตามลำดับชั้น (layer) [๓๕]

(๑) *ลำดับชั้นแรก: ห่วงโซ่อุปทานระหว่างประเทศ* แสดงถึงขั้นตอนของกระบวนการตลอดห่วงโซ่ของการค้าระหว่างประเทศ ซึ่งจะหมายถึงการดำเนินการของ "ผู้ค้า" (Traders) ในฐานะของผู้ส่งออกกับผู้นำเข้าสินค้าที่ต้องมีปฏิสัมพันธ์กัน ได้แก่ กระบวนการสั่งซื้อสินค้า กระบวนการขนส่ง (ซึ่งส่วนใหญ่ผู้ซื้อและผู้ขายจะมอบหมายตัวแทนรับจัดการขนส่งรับไปดำเนินการแทนในลำดับชั้นที่สอง) และกระบวนการจ่ายเงิน (ซึ่งมักจะประสานงานผ่านธนาคาร เป็นต้น) ตัวอย่าง ระบบอิเล็กทรอนิกส์ที่มักจะถูกนำมาใช้เพิ่มอำนวยความสะดวกและสนับสนุนงานในระดับนี้ ได้แก่ ระบบพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ที่เชื่อมโยงผู้ซื้อกับผู้ขายประเภท Business-to-Business (B2B) e-Commerce

[๓๕] Dr. Somnuk Keretho and Markus Pikart, “Trends for collaboration in international trade,” UNECE, 2013

(๒) *ลำดับชั้นที่สอง: ห่วงโซ่อุปทานการขนส่ง* แสดงถึงกระบวนการขนส่งสินค้าและการเตรียมเอกสารสำคัญต่างๆ เพื่อการส่งออกและนำเข้าสินค้าระหว่างประเทศ ส่วนใหญ่จะเป็นการประสานงานระหว่างตัวแทนรับจัดการขนส่งในประเทศผู้ขายและตัวแทนรับจัดการขนส่งในประเทศผู้ซื้อ (Freight Forwarders to Freight Forwarders) การติดต่อจองระวางและประสานกับสายการเดินเรือ (หรือเครื่องบิน) รถบรรทุก และมีความร่วมมือกับตัวแทนออกของ (Customs Brokers) ด้วย ตัวอย่างระบบอิเล็กทรอนิกส์ที่สนับสนุนงานปฏิสัมพันธ์ในระดับนี้ ได้แก่ ระบบอิเล็กทรอนิกส์เพื่อแลกเปลี่ยนข้อมูลระหว่างตัวแทนรับจัดการขนส่ง (e-freight) และระบบติดตามความเคลื่อนไหว ของสินค้าในสายโซ่การขนส่งระหว่างประเทศ (Tracking and Tracing Systems) เป็นต้น อย่างไรก็ตาม เมื่อต้องประสานงานกับผู้ประกอบการขนส่งต่างๆ ผ่านท่าเรือหรือ ท่าอากาศยานที่ใดที่หนึ่งนั้น มักจะมีกิจกรรมและกระบวนการทำงานในลำดับชั้นที่สามด้วย

(๓) *ลำดับชั้นที่สาม: การบริหารจัดการโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่ง* แสดงถึงการบริหารจัดการและกระบวนการขนส่งในรูปแบบต่างๆ ที่ดำเนินการโดยมักจะเป็นการประสานระหว่างตัวแทนรับจัดการขนส่งกับผู้ประกอบการขนส่ง (Transporters) ให้เหมาะสมและถูกต้อง ในที่นี้มักจะหมายถึงผู้ประกอบการขนส่งทั้งที่เป็นรถบรรทุกหรือรถหัวลาก ผู้ประกอบการท่าเทียบเรือหรือคลังท่าอากาศยาน สายเรือหรือบริษัทสายการบิน เป็นต้น การประสานงานอย่างมีประสิทธิภาพระหว่างผู้เกี่ยวข้องจำนวนมากนี้เป็นสิ่งสำคัญต่อประสิทธิภาพการขนส่งสินค้าผ่านท่าเรือท่าอากาศยาน หรือผ่านด่านชายแดนนั้นๆ ตัวอย่างระบบอิเล็กทรอนิกส์ที่สนับสนุนการประสานงานการปฏิบัติงานของผู้เกี่ยวข้องผ่านท่าให้มีประสิทธิภาพ ได้แก่ ระบบ Port Community System (PCS) หรือบางทีเรียกว่า Cargo Community Systems (CCS) และระบบบริหารจัดการคลังสินค้า (Warehouse Information Systems) หรือระบบจัดการตู้คอนเทนเนอร์ของท่าเทียบเรือ (Container Management System) ที่ท่าเรือ และท่าอากาศยาน เป็นต้น

(๔) *ลำดับชั้นที่สี่: กฎระเบียบการขนส่งที่เกี่ยวข้องกับยานพาหนะ* เป็นขั้นตอนทางราชการหรือการกำกับ เพื่อการดำเนินงานเอกสารการขนส่งตามกฎระเบียบที่ถูกกำหนดขึ้นสำหรับ "ตัวยานพาหนะ" ทั้งเรือ เครื่องบิน หรือรถบรรทุกที่เดินทางระหว่างประเทศ ทั้งด้านการกำกับเพื่อความปลอดภัย ความมั่นคงของประเทศ และการอำนวยความสะดวก ตัวอย่างระบบอิเล็กทรอนิกส์ที่สนับสนุนงานด้านนี้ เช่น ระบบข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ เพื่อกำกับการเดินเรือและการขอเทียบท่า/ออกจากท่า (Maritime Single Window) ระบบติดตามการเคลื่อนที่และการจราจรของเรือในน่านน้ำ (e-Navigation) และระบบแลกเปลี่ยนข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์เพื่อความปลอดภัยของการเดินเรือในทวีปยุโรป (EU SafeSeaNet) เป็นต้น

(๕) *ลำดับชั้นที่ห้า: กฎระเบียบทางการค้า/การขนส่งสินค้า* เป็นขั้นตอนและการดำเนินงานด้านเอกสารทางราชการเพื่อการกำกับด้าน "ตัวสินค้า" ตามกฎระเบียบการค้าและเงื่อนไขต่างๆ ที่ถูกกำหนดขึ้นในแต่ละประเทศ เช่น การจัดทำใบขนศุลกากร การออกใบอนุญาตและใบรับรองเพื่อการนำเข้า การส่งออก การส่งสินค้าผ่านแดน และการถ่ายลำสินค้า ตัวอย่างระบบอิเล็กทรอนิกส์ที่สนับสนุนการประสานงานด้านนี้ ได้แก่ ระบบแลกเปลี่ยนข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์เพื่อการประสานงานของหน่วยงานภาครัฐเพื่อการกำกับตัวสินค้า (Cargo Regulatory NSW) ระบบศุลกากรไร้กระดาษหรือศุลกากรอิเล็กทรอนิกส์ (e-Customs)[๓๖] และระบบอิเล็กทรอนิกส์เพื่อการบริหารจัดการการขนย้ายสินค้าผ่านแดนในกลุ่มประเทศในทวีปยุโรป (EU New Computerized Transit System) เป็นต้น

ระบบข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ในแต่ละลำดับชั้นข้างต้นนั้นจำเป็นต้องมีการบรูณาการและประสานงานร่วมกันด้วย โดยทำการเชื่อมโยงและแลกเปลี่ยนข้อมูลร่วมกันเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการปฏิบัติงานให้ตลอดห่วงโซ่ของการค้า การขนส่ง และการกำกับตามกฎระเบียบภาครัฐต่างๆ ด้วย

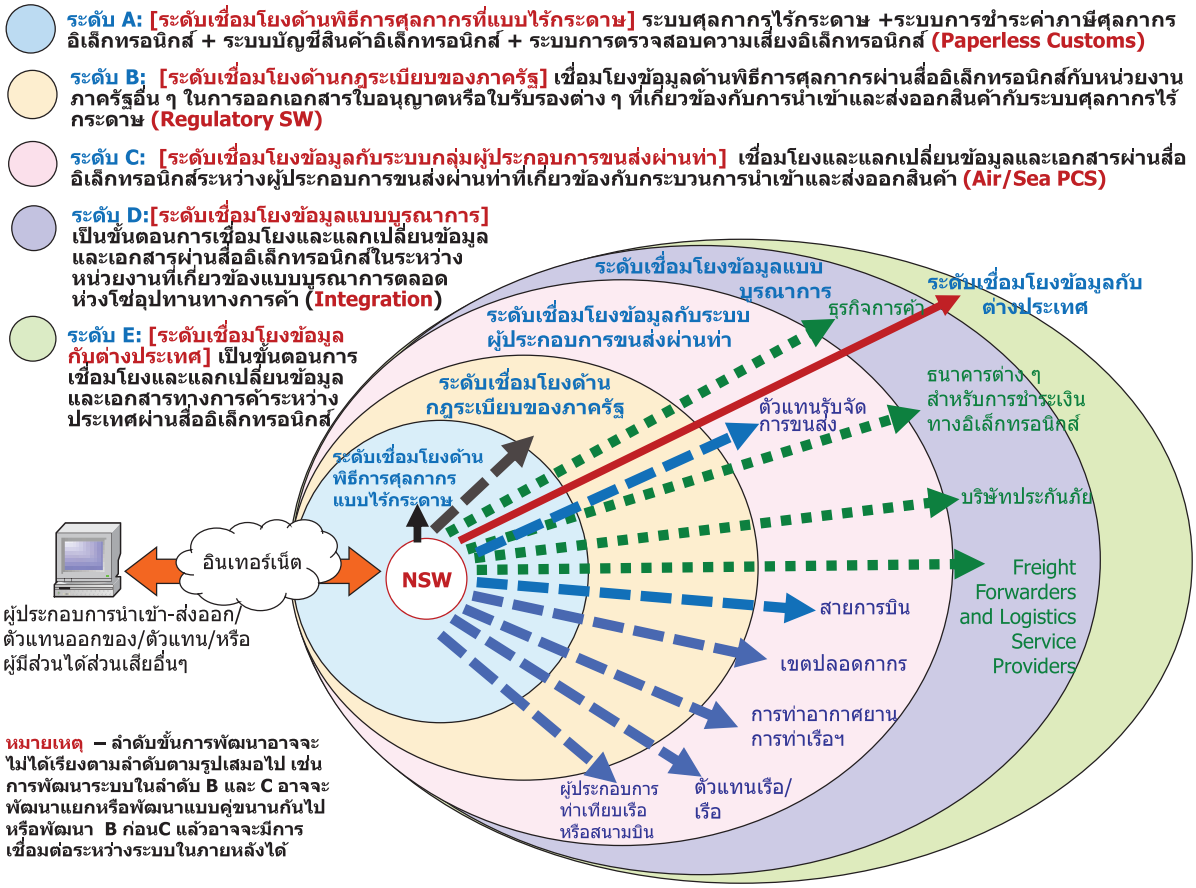
การพัฒนาระบบ SW ในระดับประเทศนั้น จำเป็นต้องมีการประสานความร่วมมือในระหว่างหน่วยงานภาครัฐหลายหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในเรื่องของกฎระเบียบทางการค้า การกำกับสินค้า และกำกับการเคลื่อนย้ายของยานพาหนะ รวมทั้งมีการประสานความร่วมมือไปยังผู้ประกอบการขนส่งและตัวแทนของทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้องในห่วงโซ่อุปทานการค้าและการขนส่งระหว่างประเทศให้มีประสิทธิภาพ นอกจากนี้ ยังจำเป็นต้องใช้ทรัพยากรและปัจจัยนานัปการในการดำเนินการ อาทิเช่น งบประมาณ เวลา การปรับเปลี่ยนแนวความคิด ดังนั้น ปัจจัยแห่งความสำเร็จที่สำคัญคือ นโยบายระดับสูง และรูปแบบการประสานความร่วมมือระหว่างหน่วยงานที่มีประสิทธิภาพ ด้วยเหตุนี้ รัฐบาลในประเทศส่วนใหญ่จึงเลือกใช้วิธีการพัฒนา SW ในระดับประเทศในรูปแบบ “วิวัฒนาการทีละขั้นตอน” หรือรูปแบบการปรับเปลี่ยนกระบวนการทำงานอย่างค่อยเป็นค่อยไป (Evolutionary or Incremental Step-by-Step Approach) แทนรูปแบบการปรับเปลี่ยนระบบใหม่ทั้งหมดในคราวเดียว (Big Bang Approach)

องค์การสหประชาชาติ โดยเครือข่ายผู้เชี่ยวชาญด้านการค้าไร้กระดาษในภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก หรือยูเอ็นเน็กซ์ (United Nations Network of Experts for Paperless

[๓๖] ข้อสังเกต - National Single Window ที่กำลังพัฒนาอยู่ในประเทศไทยในปัจจุบันมีคุณลักษณะใกล้เคียงกับประเภทของ Trade-Regulatory Single Window เนื่องจากมีฟังก์ชั่นบริการครอบคลุมการกำกับด้าน "ตัวสินค้า" เป็นหลัก โดยมีการใช้ข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์เพื่อการกำกับตัวยานพาหนะเพียงบางส่วน กล่าวคือยังไม่มีระบบในลักษณะของ Maritime SW และ Port Community Systems เป็นต้น

Trade in Asia and the Pacific: UNNExT)[๓๗] ได้นำเสนอรูปแบบการพัฒนาระบบ SW แบบวิวัฒนาการ (Evolutionary Model) ที่สามารถนำไปใช้ประเมินสถานภาพปัจจุบันของการดำเนินงานด้าน SW ภายในประเทศได้ และอีกทั้งยังใช้เพื่อประกอบการตัดสินใจเลือกทิศทางการพัฒนาระบบ SW ในระดับต่อไปในอนาคต เส้นทางวิวัฒนาการของระบบหน้าต่างเดียวหรือระบบหน้าต่างบริการแบบเบ็ดเสร็จ ณ จุดบริการเดียว (SW) มีพัฒนาการเป็นระดับชั้นแบ่งออกเป็น ๕ ระดับดังแสดงในรูปที่ ๒-๕ ซึ่งรูปแบบที่นำเสนอเป็นการพัฒนาแบบค่อยๆ เพิ่มระดับความซับซ้อนและความสมบูรณ์ในการทำงานให้สามารถเชื่อมโยงและแลกเปลี่ยนข้อมูลระหว่างหน่วยงานได้อย่างอัตโนมัติมากขึ้นโดยลำดับตามศักยภาพของระบบและหน่วยงานดำเนินการ ประเทศต่างๆ ที่ได้ริเริ่มพัฒนาระบบ SW เลือกที่จะใช้รูปแบบการพัฒนาแบบค่อยเป็นค่อยไปนี้ เนื่องจากระบบ SW ที่จะนำมาใช้ปรับปรุงและเปลี่ยนแปลงกระบวนการดำเนินงานเดิมที่ใช้ระบบเอกสารกระดาษให้เป็นกระบวนการดำเนินงานใหม่ที่ใช้ระบบเอกสารอิเล็กทรอนิกส์นั้นค่อนข้างซับซ้อน มีความเกี่ยวข้องกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียหลายฝ่าย ดังนั้น จึงมีความจำเป็นอย่างยิ่งที่ต้องใช้เวลาในการบริหารการเปลี่ยนแปลง ใช้งบประมาณ และกำลังคนเป็นจำนวนมาก ทำให้ต้องมีการพิจารณาทบทวนและปรับปรุงกระบวนการดำเนินงานและกระบวนการทางการค้าแบบเดิมให้สอดรับกับการพัฒนาระบบ SW ในแต่ละระดับดังกล่าว ทั้งนี้ รูปแบบพัฒนาการของ SW ที่แตกต่างกันในเชิงกลยุทธ์ แบ่งได้เป็น ๕ ระดับ ดังนี้

[๓๗] UNNExT Single Window Planning and Implementation Guide, UNESCAP and UNECE, 2012. (http://www.unescap.org/unnext)



รูปที่ ๒-๕: เส้นทางพัฒนาการของระบบหน้าต่างเดียว (Single Window Evolution Roadmap)[๓๘]

- **ระดับ A – ระดับการเชื่อมโยงด้านพิธีการศุลกากรแบบไร้กระดาษ (Customs Single Window)** *เป็นระดับการพัฒนาในส่วนของพิธีการด้านศุลกากรที่มีการเชื่อมโยงข้อมูลผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์แล้ว* อันได้แก่ ระบบการยื่นเอกสารใบขนสินค้านำเข้าและใบขนสินค้าส่งออกแบบไร้กระดาษ (paperless declaration system) จากเดิม ที่ต้องมีการยื่นและตรวจสอบเอกสารกระดาษ ให้สามารถกระทำได้โดยวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์แบบที่ไม่จำเป็นต้องสำแดงเอกสารกระดาษ (Paperless Customs) ระบบดังกล่าวนี้จะให้ผู้นำเข้าและส่งออกหรือตัวแทนออกของสามารถยื่นใบขนสินค้าได้ทางอิเล็กทรอนิกส์และโดยที่ผู้นำเข้าและส่งออกหรือตัวแทนออกของไม่จำเป็นต้องเดินทางไปยื่นเอกสารกระดาษด้วยตนเอง เป็นต้น นอกจากนี้ ยังมีการพัฒนากระบวนการด้านเอกสารกระดาษอื่นๆ ที่ถูกแทนที่ด้วยธุรกรรมและข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ เช่น ระบบการชำระค่าบริการและภาษีศุลกากรทางออนไลน์ ระบบเอกสารกำกับการขนย้ายสินค้าและยานพาหนะเข้าและออกแบบอิเล็กทรอนิกส์ ระบบการแลกเปลี่ยนข้อมูลระหว่างหน่วยงานศุลกากรกับผู้ประกอบการผ่านท่าเพื่อลดระยะเวลาการตรวจปล่อยสินค้าที่ท่า การรับและส่ง

[๓๘] Somnuk Keretho “UNNExT Single Window Planning and Implementation Guide” UNESCAP & UNECE (2012)

ข้อมูลรายการสินค้าของเที่ยวบินหรือของลำเรือ และระบบการวิเคราะห์ความเสี่ยงด้วยข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ (Electronic Information Risk Management) เพื่อให้สามารถลดอัตราการเปิดตู้สินค้าเพื่อตรวจสอบทางกายภาพ เป็นต้น

ระบบอิเล็กทรอนิกส์ที่ได้รับการพัฒนาระดับนี้ ควรจะขยายไปครอบคลุมกระบวนการนำสินค้าผ่านแดน (Transit) และ การขนสินค้าถ่ายลำ (Transshipment) ให้เป็นแบบอิเล็กทรอนิกส์และไร้กระดาษด้วย

- **ระดับ B – ระดับการเชื่อมโยงด้านกฎระเบียบของภาครัฐ (Regulatory Single Window)** *เป็นระดับการพัฒนาที่มีการเชื่อมโยงข้อมูลด้านพิธีการศุลกากรผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์กับหน่วยงานภาครัฐอื่นๆ ในการออกเอกสารใบอนุญาตหรือใบรับรองต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการนำเข้าและส่งออกสินค้าแต่ละประเภท รวมทั้งการกำกับยานพาหนะที่ขนส่งสินค้าด้วย* ทั้งนี้ ในระยะต้นของการพัฒนาในระดับนี้ ระบบอาจจะยังคงมีความสามารถในการรองรับได้เพียงให้ผู้นำเข้าและส่งออกแยกยื่นเอกสารให้แต่ละหน่วยงานภาครัฐผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ของหน่วยงานนั้นๆ และการพัฒนาในระดับต่อมาที่เป็นระดับที่สมบูรณ์ขึ้น โดยการขยายการบริการไปสู่ระบบที่จะให้ผู้ประกอบการสามารถยื่นเอกสารหรือข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ต่างๆ ผ่านจุดบริการเดียวกันได้แบบเบ็ดเสร็จ แล้วให้มีการเชื่อมโยงและแลกเปลี่ยนข้อมูลด้านพิธีการศุลกากรและข้อมูลใบรับรองและใบอนุญาตต่างๆ ผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์แบบไร้กระดาษในระหว่างหน่วยงานภาครัฐ และระหว่างหน่วยงานภาครัฐกับภาคธุรกิจได้ เป็นต้น

  กระบวนการกำกับของภาครัฐที่ควรจะอยู่ในขอบเขตการพัฒนาของระบบ SW ในระดับนี้ ควรจะเริ่มจากธุรกรรมเอกสารอิเล็กทรอนิกส์สำหรับการกำกับดูแล “สินค้า” ที่เป็นยุทธศาสตร์หลักทางเศรษฐกิจของประเทศทั้งสินค้าเพื่อการส่งออกและสินค้าที่นำเข้าประเทศ และขยายไปสู่การกำกับสินค้าทุกประเภทที่เกี่ยวข้องของประเทศต่อไป ทั้งนี้เพื่อให้ระบบในลักษณะ Trade/Cargo Regulatory SW มีความสมบูรณ์

  ส่วนกระบวนการกำกับของภาครัฐที่เกี่ยวข้องกับ “ยานพาหนะ” ทั้งเรือ เครื่องบิน รถบรรทุก และรถไฟที่ใช้ในการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ ก็ควรจะต้องมีการปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อประสานงานการกำกับของหน่วยงานภาครัฐอื่นๆด้วย ทั้งนี้เนื่องจากมีหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในแต่ละประเภทยานพาหนะหลายหน่วยงานทำให้มีธุรกรรมเอกสารที่ยุ่งยากเช่นกัน ดังนั้น การพัฒนาระบบแบบที่เรียกว่า *“Maritime Regulatory SW”* เป็น *“ระบบเชื่อมโยงข้อมูลและประสานงานการกำกับดูแลการเดินเรือผ่านน่านน้ำไทยในรูปแบบอิเล็กทรอนิกส์”* นับว่าเป็นระบบที่มีความสำคัญของประเทศ เช่นเดียวกับระบบ *Air Regulatory SW* และ *Land*

Transport Regulatory SW สำหรับการประสานงานการกำกับดูแลเครื่องบิน และยานพาหนะผ่านชายแดนตามลำดับด้วย

- **ระดับ C – ระดับการเชื่อมโยงข้อมูลและประสานงานระหว่างผู้ประกอบการขนส่งผ่านท่า (Port Community Systems: PCS)** *เป็นระบบที่เชื่อมโยงและแลกเปลี่ยนข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ระหว่างผู้ประกอบการขนส่งผ่านท่า และภาครัฐทั้งด้านกระบวนการนำเข้า ส่งออกผ่านแดน และถ่ายลำสินค้า* หรือเรียกว่าระบบ PCS ผู้เกี่ยวข้องจะสามารถบันทึกข้อมูลสำคัญๆ ในรูปแบบอิเล็กทรอนิกส์เพียงครั้งเดียว หรือจำนวนครั้งที่ซ้ำซ้อนน้อยที่สุด แต่สามารถนำมาใช้ประโยชน์ได้หลายครั้งโดยหลายหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ทั้งนี้เพราะระบบ PCS ส่วนกลางจะช่วยให้ข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์นั้นใช้งานได้หลายครั้งแบบบูรณาการและประสานการปฏิบัติงานของผู้มีสิทธิ์เข้าถึงข้อมูลได้อย่างมีประสิทธิภาพ ระบบ PCS นี้สามารถช่วยให้การดำเนินงานขนส่งผ่านท่าใช้ระยะเวลาและค่าใช้จ่ายที่ลดลงได้ ปัจจัยสำคัญของการขับเคลื่อนการพัฒนาระบบ PCS คือ ต้องมีการกำหนดมาตรฐานในการแลกเปลี่ยนข้อมูลระหว่างผู้เกี่ยวข้อง การพัฒนาระบบการเชื่อมโยงและแลกเปลี่ยนข้อมูลระหว่างองค์กรที่มีความน่าเชื่อถือในการรักษาความลับของข้อมูล มีประโยชน์ต่อผู้ใช้อย่างชัดเจน ลดค่าใช้จ่ายในการนำเข้าและส่งออกสินค้า และช่วยเพิ่มศักยภาพในการแข่งขันให้กับท่าเรือและท่าอากาศยานนั้นๆ รวมถึงกลุ่มผู้ประกอบการขนส่งผ่านท่าด้วย ประตูการค้าหลักของประเทศควรจะมีระบบ PCS ในลักษณะดังกล่าว โดยเฉพาะอย่างยิ่งที่ท่าเรือและท่าอากาศยานที่มีบริการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศจำนวนมาก

- **ระดับ D – ระดับการเชื่อมโยงข้อมูลแบบบูรณาการ (Integrated Single Window)** *เป็นระดับการเชื่อมโยงและแลกเปลี่ยนข้อมูลผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์ในระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งภาครัฐ ภาคการค้าและการขนส่ง แบบบูรณาการตลอดห่วงโซ่อุปทานทางการค้า* จัดเป็นการพัฒนาระบบ SW ในระดับก้าวหน้าที่สุดระบบหนึ่ง การพัฒนาระบบ SW ในขั้นตอนนี้เป็นการเชื่อมโยงระบบที่พัฒนาระบบในระดับ A คือ ระบบศุลกากรแบบไร้กระดาษ (Customs Single Window) กับระดับ B คือ ระบบเชื่อมโยงด้านธุรกรรมอิเล็กทรอนิกส์ตามกฎระเบียบการกำกับของภาครัฐ (Regulatory Single Window) และระบบเชื่อมโยงและแลกเปลี่ยนข้อมูลของภาคการขนส่งในระดับ C (ระบบ PCS) ซึ่งเป็นการประสานธุรกรรมอิเล็กทรอนิกส์สำหรับกระบวนการที่เกี่ยวกับทั้งธนาคาร สถาบันการเงิน บริษัทประกันภัยสินค้า ผู้ค้า ผู้ประกอบการขนส่ง และตัวแทนสายเรือ เป็นต้น อย่างไรก็ดี การริเริ่มพัฒนาระบบ SW ในระดับเชื่อมโยงข้อมูลแบบบูรณาการนี้อาจจะเป็นการเชื่อมโยงเพียงบางส่วนหรือทั้งหมด ทั้งนี้ควรมีการวิเคราะห์ต้นทุนและผลประโยชน์ที่จะได้จากการนี้อย่างถี่ถ้วนก่อน

- **ระดับ E – ระดับการเชื่อมโยงข้อมูลกับต่างประเทศ (Cross-Border Information Exchange หรือ Cross-Border Paperless Trade)** *เป็นระดับการพัฒนาการเชื่อมโยงและแลกเปลี่ยนข้อมูลเพื่อการค้าและการขนส่งกับประเทศคู่ค้าผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์* การพัฒนาระบบ SW ในระดับนี้สามารถแลกเปลี่ยนข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์กับหน่วยงานในต่างประเทศ การเชื่อมโยงข้อมูลข้ามประเทศนี้อาจจะทำได้กับระบบที่พัฒนาในระดับใดก็ได้ระหว่างระดับ A-D แต่ส่วนใหญ่จะต้องผ่านการพัฒนาในระดับ A ซึ่งมีระบบพิธีการศุลกากรแบบไร้กระดาษ (Customs Single Window) ก่อน ข้อมูลที่จะสามารถเชื่อมโยงและแลกเปลี่ยนกันระหว่างประเทศได้มักจะเป็นข้อมูลที่อยู่ในระดับการพัฒนาเดียวกันในทั้งสองประเทศที่จะแลกเปลี่ยนกันนั้น เช่น ระบบ SW ที่พัฒนาอยู่ในระดับ A ซึ่งเป็นระดับเชื่อมโยงด้านพิธีการศุลกากรแบบไร้กระดาษจะสามารถเชื่อมโยงและแลกเปลี่ยนข้อมูลด้านพิธีการศุลกากรแบบไร้กระดาษของประเทศอื่น เป็นต้น ในขณะที่ระบบ SW ที่พัฒนาอยู่ในระดับ B เช่น ถ้ามีการจัดทำใบรับรองแหล่งกำเนิดสินค้า (Certificate of Origin) หรือ ใบรับรองสุขอนามัย (Health Certificate) ในรูปแบบอิเล็กทรอนิกส์ก็น่าจะมีความพร้อมและเกิดประโยชน์ในการแลกเปลี่ยนข้อมูลนั้นกับหน่วยงานภาครัฐของประเทศคู่ค้า ทั้งนี้เพื่อทำให้กระบวนการตรวจปล่อยที่ประเทศปลายทางมีความรวดเร็วและรวมทั้งลดปัญหาการปลอมแปลงเอกสารได้อย่างดีด้วย เป็นต้น

ทั้งนี้ เส้นทางพัฒนาการของระบบหน้าต่างเดียวบริการ (SW) ที่กล่าวถึงนี้สามารถนำมาอ้างอิงใช้เป็นกรอบประเมินความก้าวหน้าในการพัฒนา SW ของประเทศไทยได้ โดยการประเมินเปรียบเทียบสภาพการพัฒนา SW ในปัจจุบันกับระดับของพัฒนาการ SW ทั้ง ๕ ระดับที่ได้กล่าวถึงนี้ พร้อมกำหนดทิศทางการพัฒนาในขั้นตอนต่อไปได้ โดยไม่จำเป็นต้องเรียงลำดับจากระดับ A ไปถึงระดับ E ก็ได้ เช่น ระบบ SW ของประเทศไทยยังอยู่ในระดับ B ที่ยังไม่สมบูรณ์และขณะเดียวกันก็ยังไม่มีหน่วยงานเจ้าภาพและยังไม่มีแผนงานที่ชัดเจนในการพัฒนาในระดับ C หรือคือระบบในลักษณะ PCS เป็นต้น

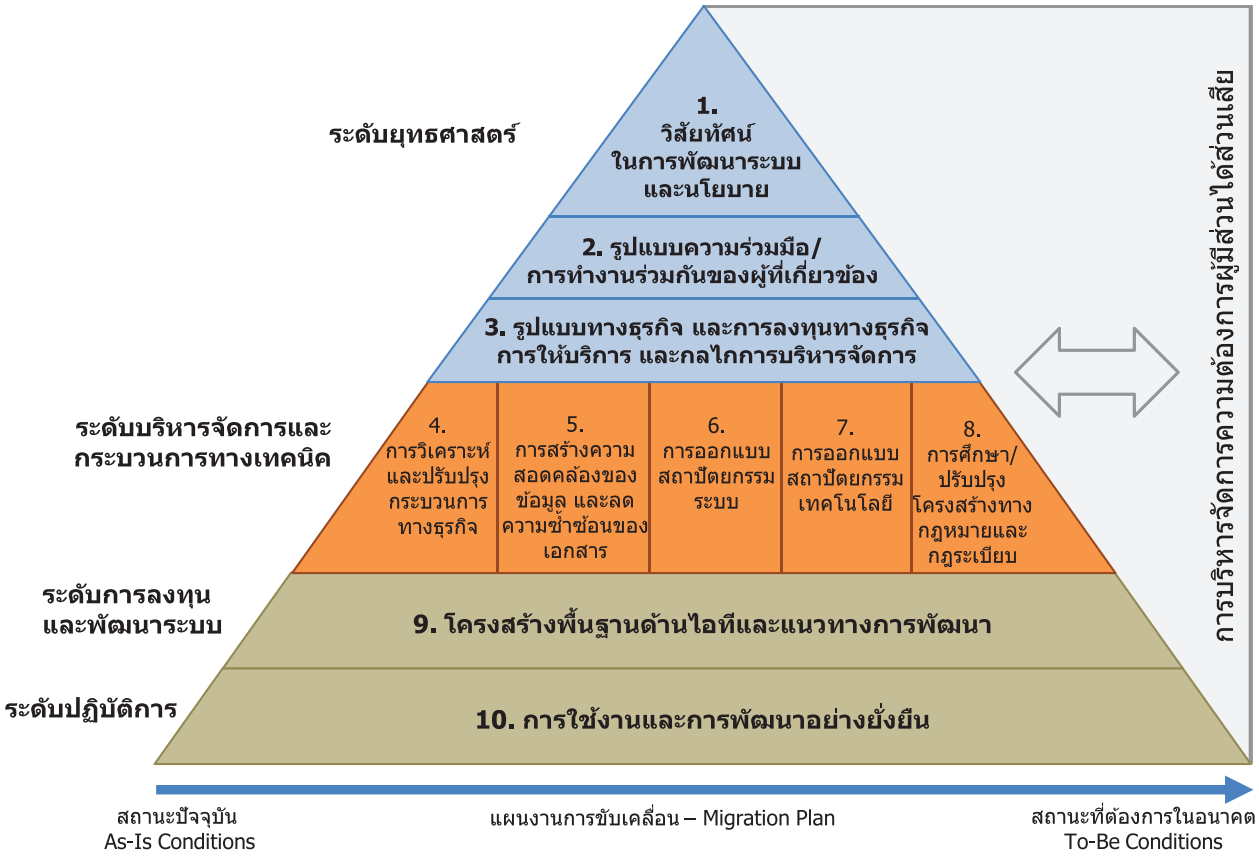
๒.๑.๒.๔. องค์ประกอบแห่งความสำเร็จของการพัฒนาระบบหน้าต่างเดียว (SW)

การดำเนินงานพัฒนาระบบ SW ให้สอดคล้องกับเส้นทางพัฒนาการทั้ง ๕ ระดับข้างต้นนั้น มีองค์ประกอบแห่งความสำเร็จสำคัญของการพัฒนาอยู่ ๑๐ ประการ ผู้พัฒนาทั้งระดับนโยบายและระดับบริหารจัดการจะต้องเข้าใจสภาพการณ์ปัจจุบันขององค์ประกอบเหล่านี้ เพื่อนำมาใช้เป็นหลักในการวิเคราะห์ และนำเสนอสภาพการณ์ใหม่เพื่อการพัฒนาที่ดีกว่าเดิม จากนั้นจึงค่อยสังเคราะห์และนำเสนอแผนการขับเคลื่อนการพัฒนา SW นั้นให้ชัดเจนโดยใช้องค์ประกอบแต่ละด้านเหล่านี้ซึ่งจะให้มุมมองในเชิงช่องว่าง (Gap Analysis) ที่ยังต้องขับเคลื่อนการพัฒนาให้ไปสู่สภาพการณ์ใหม่ให้บรรลุผลสำเร็จได้ องค์ประกอบและวัตถุประสงค์ทั้ง ๑๐ ประการ มีดังนี้

องค์ประกอบแห่งความสำเร็จของการพัฒนา SW	วัตถุประสงค์
(๑) การกำหนดวิสัยทัศน์และเจตนารมณ์เชิงนโยบายในการพัฒนา SW ที่ชัดเจน (Single Window Vision and Political Will)	เพื่อกำหนดวิสัยทัศน์ เป้าหมาย และขอบเขตของการพัฒนาระบบ SW ให้ชัดเจนร่วมกันในระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้องตามกรอบนโยบายและทรัพยากรที่กำหนด
(๒) การกำหนดรูปแบบความร่วมมือในระหว่างผู้เกี่ยวข้อง (Stakeholder Collaborative Platform Establishment)	เพื่อสร้างสภาพแวดล้อมที่เหมาะสมในการประสานงานความร่วมมือในระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้องให้ร่วมรับผิดชอบในการสร้างความสำเร็จในการพัฒนา SW ในระดับต่างๆ
(๓) การกำหนดรูปแบบการลงทุน รูปแบบการให้บริการ และกลไกการบริหารจัดการ (Business and Financial Model Formulation)	เพื่อกำหนดรูปแบบการลงทุน กลไกการบริหารจัดการ รูปแบบการให้บริการ การคิดค่าบริการ (จะมีหรือไม่มีการคิดค่าบริการ และอย่างไรเป็นต้น) ข้อตกลงด้านระดับการบริการ การกำกับดูแลที่เหมาะสมในการดำเนินงานด้าน SW
(๔) การวิเคราะห์และปรับปรุงกระบวนการทำงานและธุรกรรมเอกสาร (Business Process Analysis and Improvement)	เพื่อวิเคราะห์กระบวนการทำงานและธุรกรรมเอกสารในปัจจุบัน และเพื่อออกแบบกระบวนการทำงานและธุรกรรมเอกสารใหม่ที่มีประสิทธิภาพมากขึ้นกว่าเดิม
(๕) การลดความซับซ้อนด้านธุรกรรมเอกสารและสร้างความสอดคล้องของข้อมูล (Data Harmonization and Document Simplification)	เพื่อลดความยุ่งยากด้านธุรกรรมเอกสาร และสร้างมาตรฐานของข้อมูลและโครงสร้างข้อมูลให้มีความสอดคล้องกันให้สามารถเชื่อมโยงและแลกเปลี่ยนข้อมูลทางอิเล็กทรอนิกส์ได้อย่างอัตโนมัติ
(๖) การออกแบบสถาปัตยกรรมระบบประยุกต์ใช้ (Application Architecture Design)	เพื่อออกแบบสถาปัตยกรรมระบบการบริการโดยกำหนดฟังก์ชั่นการบริการอิเล็กทรอนิกส์ให้สามารถนำมาประยุกต์ ใช้ในการเชื่อมโยงและแลกเปลี่ยนข้อมูลในกระบวนการค้า การกำกับและการขนส่งระหว่างประเทศให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น
(๗) การออกแบบสถาปัตยกรรมทางเทคโนโลยี (Technology Architecture Design)	เพื่อออกแบบสถาปัตยกรรมทางเทคโนโลยี รูปแบบของคอมพิวเตอร์ เครือข่าย ซอฟต์แวร์ เครื่องมือสนับสนุนและข้อกำหนดทางเทคนิคต่างๆ ที่สามารถรองรับการแลกเปลี่ยนข้อมูลทางอิเล็กทรอนิกส์ในระหว่างระบบ

องค์ประกอบแห่งความสำเร็จของการพัฒนา SW	วัตถุประสงค์
	ไอทีของหลายองค์กรที่แตกต่างกันได้
(๘) การปรับปรุงพื้นฐานด้านกฎหมายและกำหนดกฎระเบียบต่างๆ ให้ส่งเสริมการใช้ระบบข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ (Legal Infrastructure Institution)	เพื่อสร้างข้อกำหนดด้านกฎหมายและกฎระเบียบต่างๆที่เอื้อประโยชน์ต่อการดำเนินงานพัฒนาและการใช้ประโยชน์จากระบบข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์/ระบบหน้าต่างบริการอิเล็กทรอนิกส์ (electronic Single Window)
(๙) การจัดหาโครงสร้างพื้นฐานด้านไอทีและการใช้เทคโนโลยี (IT Infrastructure & Solutions Implementation)	ลงทุนด้านการพัฒนาและติดตั้งระบบไอทีในรายละเอียดทั้งฮาร์ดแวร์และซอฟต์แวร์ให้มีประสิทธิผล ส่งเสริมการใช้งานให้ทั่วถึง ให้บริการระบบได้อย่างยั่งยืน และให้มีการกำกับดูแลความมั่นคงปลอดภัยของระบบอย่างเหมาะสม
(๑๐)การเปลี่ยนแปลงกระบวนการทำงานและการพัฒนาอย่างยั่งยืน (Change Adoption and Sustainability)	เพื่อปรับพฤติกรรมการปฏิบัติงานของผู้เกี่ยวข้องทั้งในหน่วยงานภาครัฐและภาคเอกชน ให้สามารถยอมรับและใช้งานระบบใหม่ได้อย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผล ในลักษณะการปรับเปลี่ยนแบบค่อยเป็นค่อยไปแต่ให้มีการพัฒนาอย่างต่อเนื่องเพื่อความยั่งยืนในระยะยาวด้วย

องค์ประกอบของการพัฒนาระบบ SW ต่างๆ ข้างต้นมีความสัมพันธ์กันแบ่งตามมุมมองของผู้เกี่ยวข้องโดยเป็น ๔ ระดับ คือ ๑) ระดับกลยุทธ์ ๒) ระดับบริหารจัดการ การออกแบบสภาพแวดล้อมใหม่ และด้านเทคนิค ๓) ระดับดำเนินการพัฒนาระบบใหม่ และ ๔) ระดับปฏิบัติการให้มีการใช้ระบบใหม่ ดังแสดงในรูปภาพด้านล่างนี้ กล่าวคือ *ในระดับกลยุทธ์*นั้น ผู้บริหารระดับนโยบายจะต้องกำหนดวิสัยทัศน์ เป้าหมาย เจตนารมณ์ และกลยุทธ์ในการพัฒนาระบบ SW ที่ชัดเจน เพื่อมอบหมายให้มีหน่วยงานหลักและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องตามกรอบนโยบายได้จัดทำแผนการดำเนินงาน พร้อมกำหนดรูปแบบของการประสานความร่วมมือในการดำเนินงานร่วมกันในระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้องจากทุกภาคส่วนให้ได้อย่างมีประสิทธิผล และจากนั้นจะต้องมีการพิจารณากำหนดรูปแบบการลงทุน กลไกการบริหารจัดการ รูปแบบการให้บริการ และการกำกับดูแลที่เหมาะสมในการให้บริการของระบบ SW ด้วย



รูปที่ ๒-๖: องค์ประกอบแห่งความสำเร็จ ๑๐ ประการในการพัฒนา SW[๓๙]

ในระดับบริหารจัดการและด้านเทคนิค หน่วยงานควรทำการวิเคราะห์กระบวนการทำงานและธุรกรรมเอกสารในปัจจุบัน เพื่อหาแนวทางปรับปรุงและออกแบบกระบวนการทำงานและธุรกรรมเอกสารในรูปแบบใหม่ที่มีประสิทธิภาพมากขึ้น โดยมุ่งเน้นการลดความซับซ้อนด้านธุรกรรมเอกสารและสร้างมาตรฐานของข้อมูลและโครงสร้างข้อมูลที่สอดคล้องกันและสามารถเชื่อมโยงและแลกเปลี่ยนกันทางอิเล็กทรอนิกส์ได้อย่างอัตโนมัติ การออกแบบสถาปัตยกรรมระบบการบริการ (ฟังก์ชั่นการให้บริการทางอิเล็กทรอนิกส์) และสถาปัตยกรรมทางเทคโนโลยีเป็นสิ่งสำคัญที่จะต้องดำเนินการให้สามารถนำมาประยุกต์ใช้ในการเชื่อมโยงและแลกเปลี่ยนข้อมูลระหว่างระบบได้ด้วยประสิทธิภาพที่มากขึ้น และจะต้องสามารถรองรับการแลกเปลี่ยนข้อมูลระหว่างระบบไอทีที่แตกต่างกันได้ องค์ประกอบสำคัญประการต่อมาคือ การพิจารณาปรับปรุงกฎหมายและกฎระเบียบต่างๆ ที่เอื้อต่อการช่วยส่งเสริมและสนับสนุนให้การพัฒนา

[๓๙] ดัดแปลงจาก Single Window Planning and Implementation Guide, UNNExT, UNESCAP, UNECE, United nations New York and Geneva, 2012

ระบบและการใช้ประโยชน์จากธุรกรรมอิเล็กทรอนิกส์แบบไร้กระดาษและระบบหน้าต่างบริการอิเล็กทรอนิกส์ (electronic Single Window)

ในระดับการลงทุนและการพัฒนาระบบ ประกอบด้วยการจัดสรรงบประมาณเพื่อการพัฒนาระบบตามที่ได้มีการวิเคราะห์และออกแบบในระดับก่อนหน้านี้ ทั้งด้านกระบวนการ ด้านข้อมูล ด้านแอปพลิเคชั่น กฎหมาย/กฎระเบียบและเทคนิค ทั้งนี้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องจะต้องจัดหาโครงสร้างพื้นฐานด้านไอทีและระบบเทคโนโลยีเพื่อจัดสร้างระบบตามบทบาทหน้าที่ที่เกี่ยวข้อง ทั้งรายละเอียดทั้งฮาร์ดแวร์และซอฟต์แวร์ เพื่อสนับสนุนการพัฒนาไปสู่*ระดับที่มีการนำระบบไปใช้งานจริงในระดับปฏิบัติการ*ต่อไป

องค์ประกอบสำคัญประการสุดท้าย คือ การปรับเปลี่ยนพฤติกรรมด้วยการยอมรับและใช้งานจริงของผู้เกี่ยวข้อง ในการก้าวเข้าสู่การทำงานในรูปแบบใหม่ที่เป็นอิเล็กทรอนิกส์ โดยไม่จำเป็นต้องใช้เอกสารกระดาษ เป็นต้น การดำเนินการดังกล่าวต้องมีขั้นตอนแบบค่อยเป็นค่อยไป มีการทำงานและการบริการอย่างต่อเนื่อง เพื่อให้มีการใช้งานระบบอิเล็กทรอนิกส์แบบเต็มรูป ๑๐๐% รวมทั้งมีการบำรุงรักษาและปรับปรุงระบบให้มีความยั่งยืนในระยะยาวด้วย

๒.๑.๓. กรอบแนวคิดในการจัดทำแผนแม่บทการพัฒนาระบบ National Single Window เพื่อการอำนวยความสะดวกทางการค้า

๒.๑.๓.๑. กรอบแนวคิดในการจัดทำแผนที่นำทางในการอำนวยความสะดวกทางการค้าแห่งชาติ (National Trade Facilitation Roadmap) ขององค์การสหประชาชาติ

ปัจจุบันหลายประเทศทั่วโลกต่างยอมรับว่า การอำนวยความสะดวกทางการค้าเป็นปัจจัยสำคัญต่อการพัฒนาขีดความสามารถในการแข่งขันทางการค้าและการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศ ภายหลังจากที่ได้มีการประชุมหารือต่อประเด็นดังกล่าวติดต่อกันมาเป็นระยะเวลาหลายปี และในที่สุด ที่ประชุมคณะรัฐมนตรีของเวทีองค์การการค้าโลก ครั้งที่ ๙ ณ เมืองบาหลี ก็ได้มีมติเห็นชอบร่วมกันในข้อตกลงด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าภายใต้องค์การการค้าโลก (World Trade Organization's Agreement on Trade Facilitation) ในเดือนธันวาคม พ.ศ. ๒๕๕๖ ข้อตกลงดังกล่าวยังได้กำหนดหลักปฏิบัติที่เป็นพิเศษและแตกต่าง (Special and Different Treatment: SDT) สำหรับใช้กับประเทศสมาชิกที่เป็นประเทศกำลังพัฒนาและประเทศพัฒนาน้อยที่สุด ตามข้อคำนึงถึงสภาพความพร้อมที่แตกต่างกันในหมู่ประเทศสมาชิก ที่ไม่ควรต้องปฏิบัติตามข้อผูกพันในระดับความเข้มข้นที่เหมือนกับประเทศพัฒนาแล้ว หลักปฏิบัติดังกล่าวนี้นับเป็นตัวกระตุ้น

สำคัญที่ทำให้หลายประเทศทั่วโลกต่างหันมาสนใจดำเนินงานด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้ากันอย่างกว้างขวางและจริงจังมากขึ้น ดังได้กล่าวไปแล้ว

อย่างไรก็ดี สำหรับในบางประเทศ การปรับเปลี่ยนขั้นตอนและกระบวนการทางการค้าให้เป็นแบบอัตโนมัติและมีขั้นตอนที่ซับซ้อนลดลงนั้น ถือเป็นการเปลี่ยนแปลงครั้งสำคัญและค่อนข้างท้าทาย การริเริ่มดำเนินการเปลี่ยนแปลงนี้จำเป็นต้องอาศัยการมีวิสัยทัศน์ที่กว้างไกล การมีภาวะความเป็นผู้นำสูง ความสามารถในการบริหารการเปลี่ยนแปลง และการประสานความร่วมมือกับทุกภาคส่วนได้อย่างมีประสิทธิภาพ คณะกรรมาธิการด้านเศรษฐกิจแห่งภูมิภาคยุโรปภายใต้องค์การสหประชาชาติ หรือยูเอ็นอีซีอี (United Nations Economic Commission for Europe: UNECE) ได้ให้ข้อแนะนำว่า การเปลี่ยนแปลงหรือการปฏิรูปการอำนวยความสะดวกทางการค้าควรมีกลไกองค์กรในการขับเคลื่อนการทำงานในระดับประเทศ ที่เรียกว่า **คณะกรรมการการอำนวยความสะดวกทางการค้าแห่งชาติ (National Trade Facilitation Committee: NTFC)** ที่แต่งตั้งขึ้นโดยผู้นำรัฐบาลหรือนายกรัฐมนตรีของประเทศนั้นๆ โดยให้มีอำนาจหน้าที่ในการกำกับดูแลการดำเนินงานและการเปลี่ยนแปลงด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้า และรายงานผลงานโดยตรงต่อนายกรัฐมนตรี ทั้งนี้ องค์การการค้าโลกได้บรรจุข้อแนะนำของยูเอ็นอีซีอีในเรื่องการแต่งตั้งคณะกรรมการการอำนวยความสะดวกทางการค้าแห่งชาติดังกล่าวไว้ในข้อตกลงด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าขององค์การการค้าโลก (WTO Agreement on Trade Facilitation) เรียบร้อยแล้ว (ในข้อบทที่ ๒๓.๒ ของข้อตกลงฯ) โดยบทบาทและหน้าที่สำคัญลำดับแรกของคณะกรรมการการอำนวยความสะดวกทางการค้าแห่งชาติ (NTFC) คือ การจัดทำแผนแม่บท (Master Plan) และ/หรือ แผนที่นำทาง (Roadmap) ในการพัฒนาการอำนวยความสะดวกทางการค้าของประเทศ เพื่อใช้เป็นเครื่องมือในการบริหารจัดการและกำกับดูแลการดำเนินการเปลี่ยนแปลงเพื่อปฏิรูปกระบวนการและธุรกรรมทางการค้าระหว่างประเทศ และเพื่อช่วยกระตุ้นให้ผู้บริหารระดับนโยบายและผู้เกี่ยวข้องจากหลากหลายหน่วยงานในทุกภาคส่วนเข้ามามีส่วนร่วมสนับสนุนการดำเนินงานนี้อย่างเป็นระบบ

ต่อมาในช่วงต้นปี พ.ศ. ๒๕๕๘ องค์การสหประชาชาติ โดยยูเอ็นอีซีอี (UNECE) ได้ให้การสนับสนุนการทำงานของคณะกรรมการการอำนวยความสะดวกทางการค้าแห่งชาติ (NTFC) ด้วยการจัดทำ “คู่มือในการยกร่างแผนที่นำทางในการอำนวยความสะดวกทางการค้าแห่งชาติ (Guide to draft a National Trade Facilitation Roadmap)”[๔๐] ขึ้น โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อให้เป็นโครงสร้างแม่แบบในการจัดทำแผนแม่บทสำหรับประเทศต่างๆ ทั่วโลก และเพื่อนำไปใช้อ้างอิงวิธีการเขียนแผนแม่บทที่มีประสิทธิภาพ ผ่านการทำงานของคณะกรรมการการอำนวยความสะดวกทางการค้าแห่งชาติ (NTFC) ของแต่ละประเทศ

[๔๐] Guide to draft a National Trade Facilitation Roadmap (Draft as of May 2015), UNECE (2015)

ในการจัดทำร่างแผนแม่บทการพัฒนาระบบ NSW ระยะที่ ๒ ของประเทศไทย ทีมที่ปรึกษาเล็งเห็นว่า แนวคิดในการจัดทำแผนที่นำทางขององค์การสหประชาชาติดังกล่าวข้างต้นมีองค์ประกอบของเนื้อหาที่ครอบคลุมการดำเนินงานรอบด้าน ชัดเจน และเป็นรูปธรรม อันได้แก่ แนวทางการขับเคลื่อนนโยบายสู่การปฏิบัติ แนวทางการบริหารจัดการ และวิธีการติดตามและประเมินความก้าวหน้าของการดำเนินงาน รวมทั้งเล็งเห็นประโยชน์ในแง่ของความเป็นมาตรฐานในระดับสากลของการจัดทำแผนดังกล่าว จึงได้อ้างอิงแนวคิดและหลักการจากคู่มือการยกร่างแผนที่นำทางฯ ของยูเอ็นอีซีอีนี้ ในการจัดทำข้อเสนอในการจัดทำแผนแม่บทสำหรับการพัฒนาระบบ NSW ระยะที่ ๒ ของประเทศไทยในครั้งนี้ ซึ่งระบบ SW นี้ ยูเอ็นซีแฟคท์ (UN/CEFACT) ได้จัดให้เป็นเครื่องมือสนับสนุนการอำนวยความสะดวกทางการค้าระหว่างประเทศ ตามที่ในข้อเสนอแนะหมายเลข ๓๓ เรื่องการจัดตั้งระบบ SW[๔๑] เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการแลกเปลี่ยนข้อมูลระหว่างภาคธุรกิจกับรัฐบาล (Recommendation No. 33: Recommendation and Guidelines on establishing a Single Window to enhance the efficient exchange of information between trade and government)

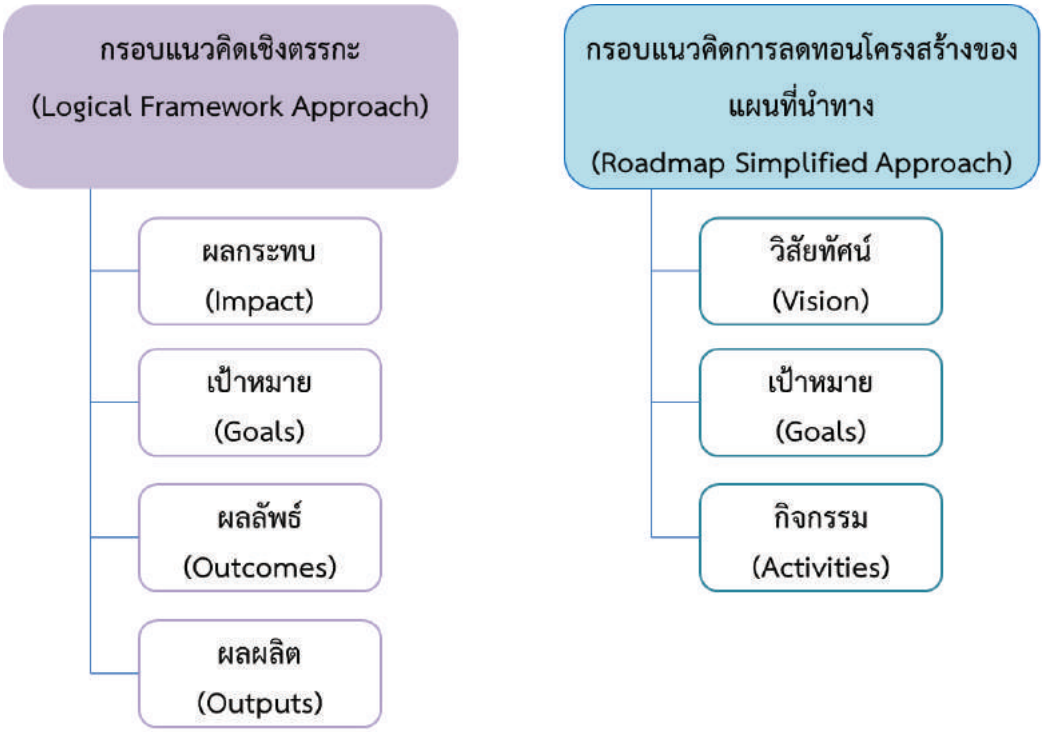
๒.๑.๓.๒. แนวคิดและหลักการของแผนที่นำทาง (Roadmap)

การอำนวยความสะดวกทางการค้าที่มีประสิทธิภาพคือการทำธุรกรรมทางการค้าตลอดทั้งห่วงโซ่อุปทาน ที่รวมทั้งกระบวนการการค้าและการขนส่งสินค้าด้วยการดำเนินงานจึงจำเป็นต้องมีการวางกลยุทธ์อย่างรอบคอบ และมีการกำหนดวิสัยทัศน์ เป้าหมาย และแผนงานที่ชัดเจน เพื่อป้องกันผลกระทบต่างๆ ที่อาจเกิดขึ้นกับนโยบายอื่นๆ ในระดับเดียวกัน องค์การสหประชาชาติ โดยยูเอ็นอีซีอี ได้มีข้อแนะนำในการจัดทำกลยุทธ์การอำนวยความสะดวกทางการค้าให้อยู่ในรูปแบบของ “แผนที่นำทางในการอำนวยความสะดวกทางการค้าของประเทศ (National Trade Facilitation Roadmap)” ที่ประกอบด้วยเนื้อหาของวิสัยทัศน์ เป้าหมาย แนวปฏิบัติ ตัวชี้วัดผลสำเร็จ กลไกการบริหารจัดการ และกรอบเวลาในการดำเนินงาน เป็นต้น วิสัยทัศน์และเป้าหมายที่กำหนดไว้อย่างชัดเจนจะเป็นเครื่องมือช่วยกำหนดกรอบการดำเนินงานของทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้องให้มุ่งไปในทิศทางเดียวกันได้อย่างต่อเนื่อง แม้อาจมีความผันผวนทางการเมืองเกิดขึ้นภายในประเทศ วิสัยทัศน์เชิงกลยุทธ์ในการดำเนินงานถือเป็นพันธะสัญญาระดับนโยบายที่จะสามารถช่วยเร่งการพัฒนางานอำนวยความสะดวกทางการค้าของประเทศให้บรรลุผลสำเร็จตามเป้าหมายที่ตั้งไว้ภายในระยะเวลาที่เหมาะสมได้ นอกจากนี้ การกำหนดกลไกการบริหารจัดการและกำกับดูแลภาพรวมของ

[๔๑] คำนิยามของ “ระบบหน้าต่างเดียว (Single Window: SW)” ในข้อเสนอแนะหมายเลข ๓๓ (Recommendation No. 33) ของยูเอ็นซีแฟคท์ (UN/CEFACT) กล่าวว่า “ระบบหน้าต่างเดียว (Single Window) หมายถึง สิ่งอำนวยความสะดวก (facility) ที่ช่วยให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ในเรื่องการค้าและการขนส่งระหว่างประเทศสามารถยื่นข้อมูลและเอกสารเกี่ยวกับการนำเข้า การส่งออก และการส่งสินค้าผ่านด่านชายแดน ที่มีมาตรฐานถูกต้องตามกฎระเบียบของภาครัฐ ณ จุดบริการจุดเดียวได้ โดยที่หากข้อมูลที่ใช้เป็นข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ การบันทึกข้อมูลดังกล่าวแต่ละรายการน่าจะใช้เวลาบันทึกเพียงครั้งเดียว แต่สามารถนำไปใช้ประโยชน์ด้านต่างๆ ที่เกี่ยวข้องได้หลายครั้งในรูปแบบอิเล็กทรอนิกส์และเป็นอัตโนมัติ”

การดำเนินงาน และการกำหนดตัวชี้วัดเพื่อใช้ติดตามและประเมินวัดผลสำเร็จของงาน ยังนับเป็นแรงขับเคลื่อนสำคัญที่จะช่วยผลักดันให้การปรับปรุงและเปลี่ยนแปลงการอำนวยความสะดวกทางการค้าดำเนินรุดหน้าไปได้ภายในระยะเวลาที่กำหนดและมีผลสัมฤทธิ์ที่ยั่งยืนได้

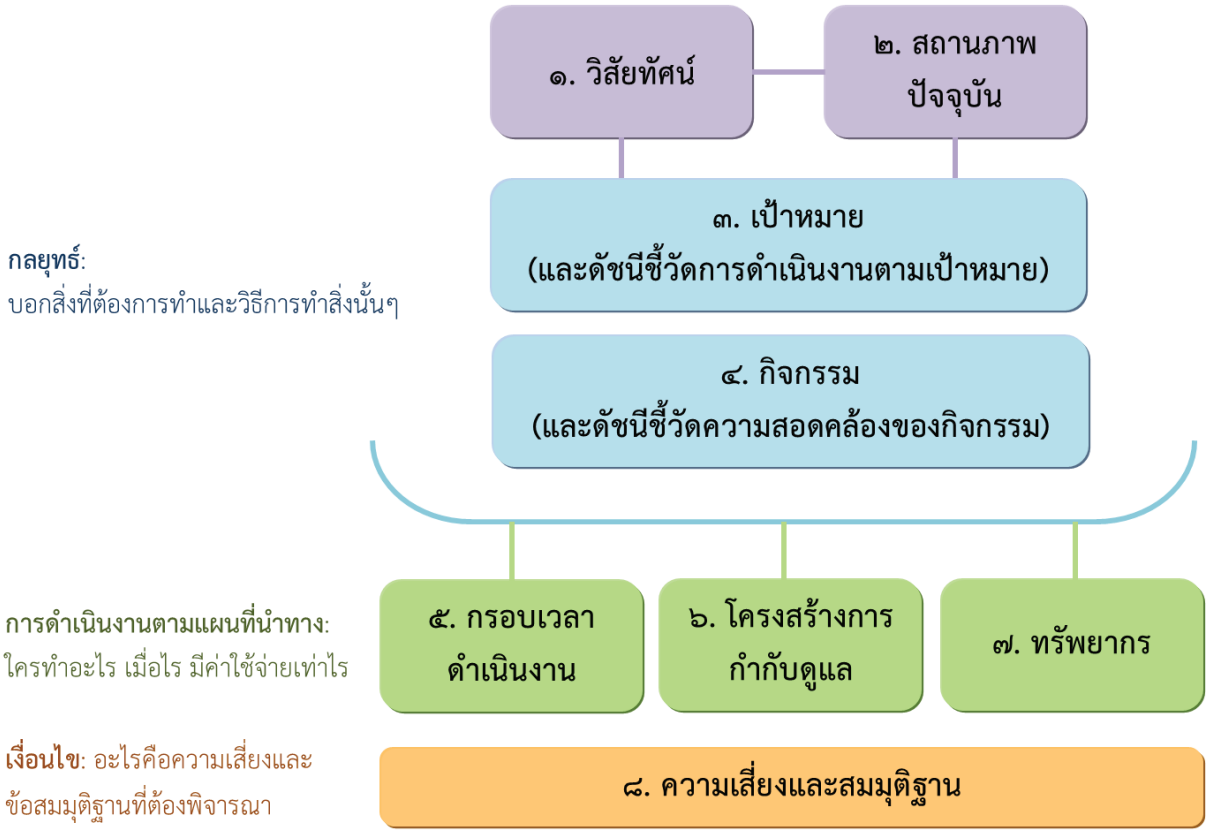
สำหรับแนวคิดหรือหลักการในการจัดทำแผนที่นำทางฯ นั้น ยูเอ็นอีซีอีอ้างอิงมาจากกรอบแนวคิดเชิงตรรกะ (Logical Framework Approach) ที่มุ่งแสดงความสัมพันธ์เชิงเหตุและผลอย่างเป็นระบบระหว่างการกำหนดจุดมุ่งหมายและวัตถุประสงค์ของการดำเนินงาน การกำหนดผลลัพธ์ของงาน และการกำหนดกิจกรรมที่จะต้องทำลดหลั่นลงมาเป็นลำดับชั้น ซึ่งตามปกติกรอบแนวคิดเชิงตรรกะจะมีโครงสร้างและองค์ประกอบอย่างน้อย ๔ ส่วน ได้แก่ ผลกระทบที่เกิดจากการดำเนินงานตามแผนงาน เป้าหมายของการดำเนินงาน ผลลัพธ์ และผลผลิตที่ได้จากการดำเนินงาน แต่เมื่อนำแนวคิดดังกล่าวมาประยุกต์ใช้กับการจัดทำแผนที่นำทางฯ ได้มีการลดทอนโครงสร้างและองค์ประกอบของแผนที่นำทางลง (Roadmap Simplified Approach) ให้เหลือเพียง ๓ ส่วน คือ วิสัยทัศน์ เป้าหมาย และกิจกรรม (ดังปรากฏในรูปภาพเทียบเคียงด้านล่างนี้) ทั้งนี้ เพื่อการจัดทำแผนงานที่ชัดเจน ตรงประเด็น และเป็นที่เข้าใจได้ง่ายขึ้นสำหรับผู้เกี่ยวข้องทุกฝ่าย เรียกว่า กรอบแนวคิดการทำงานมุ่งเน้นผลสัมฤทธิ์แบบง่าย (Simplified result-based framework)



รูปที่ ๒-๗: กรอบแนวคิดเชิงตรรกะเปรียบเทียบกับกรอบแนวคิดการลดทอนโครงสร้างของแผนที่นำทาง

๒.๑.๓.๓. โครงสร้างและองค์ประกอบของแผนที่นำทางฯ

โครงสร้างหลักของแผนที่นำทางฯ จะต้องประกอบด้วย*วิสัยทัศน์และเป้าหมายเชิงกลยุทธ์*ในการดำเนินงานที่สอดคล้องกัน และ*แผนปฏิบัติ* ที่ควรระบุเหตุการณ์หรือผลงานสำคัญที่จะเกิดขึ้นในแต่ละขั้นตอนของการดำเนินงานด้วย อย่างไรก็ดี แผนที่นำทางฯ จะต้องมีเนื้อความที่กระชับ รัดกุม ใช้ภาษาไม่ซับซ้อน สื่อความหมายที่เข้าใจได้ง่าย และจะต้องเผยแพร่ให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องในทุกภาคส่วนได้รับทราบ หากมีเนื้อความใดที่จำเป็นต้องอธิบายความโดยละเอียด ควรจะแยกเนื้อความส่วนนั้นๆ ไปไว้ในภาคผนวกท้ายเล่ม เพื่อความสะดวกในการใช้งานและนำไปอ้างอิงปฏิบัติ ทั้งนี้ แผนที่นำทางฯ ควรจะมีโครงสร้างที่ประกอบด้วยเนื้อหาสาระสำคัญที่แบ่งออกเป็น ๗ เรื่อง ดังตามรูปภาพด้านล่างนี้



ที่มา: ยูเอ็นอีซีอี (UNECE)

รูปที่ ๒-๘: โครงสร้างและองค์ประกอบของแผนที่นำทางการอำนวยความสะดวกทางการค้าแห่งชาติ

๒.๒. ทฤษฎีที่ใช้ในการวิเคราะห์

๒.๒.๑. รูปแบบการประเมินผลแบบซิปป์ (CIPP Model)

หลักการที่จะใช้ในการวิเคราะห์และสังเคราะห์เป้าหมายและแผนงานการพัฒนาระบบ SW สำหรับประเทศไทยในอนาคตนี้จะใช้แนวคิดและรูปแบบการวิเคราะห์แบบซิปป์ หรือ “CIPP Model” ตามคำแนะนำของดาเนียล สตัฟเฟิลบีม (Daniel L. Stufflebeam[๔๒]) การวิเคราะห์แบบซิปป์เป็นเทคนิคการวิเคราะห์และนำเสนอเป้าหมายและแผนงานการพัฒนาโครงการเพื่อการพัฒนาองค์กรหรือประเทศแบบหนึ่ง โมเดลซิปป์ (CIPP Model) เป็นคำย่อมาจากคำว่า Context, Input, Process, Product โดยเป็นกระบวนการวิเคราะห์และประเมินโครงการและแผนงานแบบหนึ่ง จุดเน้นที่สำคัญคือ การแบ่งแยกบทบาทการทำงานระหว่างฝ่ายประเมินกับฝ่ายบริหารออกจากกันอย่างเด่นชัด กล่าวคือ ฝ่ายประเมินมีหน้าที่ระบุ จัดหาและนำเสนอสารสนเทศให้กับฝ่ายบริหาร ส่วนฝ่ายบริหารมีหน้าที่เรียกหาข้อมูล และนำผลการประเมินที่ได้ไปใช้ประกอบการตัดสินใจ เพื่อดำเนินกิจกรรมใด ๆ ที่เกี่ยวข้องแล้วแต่กรณี ทั้งนี้เพื่อป้องกันการมีอคติในการประเมิน

รูปแบบการวิเคราะห์แบบซิปป์ (CIPP Model) เป็นการวิเคราะห์และประเมินภาพรวมของโครงการตั้งแต่บริบท (Context) ปัจจัยพื้นฐาน (Input) กระบวนการ (Process) และผลผลิต (Product) โดยใช้วิธีการสร้างเกณฑ์และประสิทธิภาพของโครงการทั้งภาพรวมหรือรายปัจจัยเป็นสำคัญ ซึ่งอธิบายได้ดังนี้

๑) **การประเมินด้านบริบทหรือสภาวะแวดล้อม (Context Evaluation: C)** เป็นการพิจารณาปัจจัยพื้นฐานที่นำไปสู่การพัฒนาเป้าหมายของโครงการ ได้แก่ บริบทของสภาพแวดล้อม นโยบาย วิสัยทัศน์ ปัญหาอุปสรรค แหล่งทุน สภาพความผันผวนทางด้านสังคม เศรษฐกิจ และการเมือง ตลอดจนแนวโน้มการก่อตัวของปัญหาที่อาจเป็นอุปสรรคต่อการดำเนินโครงการ เพื่อช่วยกำหนดวัตถุประสงค์ของโครงการ ตรวจสอบว่าโครงการที่นำเสนอนั้นสนองตอบความต้องการที่แท้จริงหรือไม่ และเป็นโครงการที่มีความเป็นไปได้ในแง่ของโอกาสที่จะได้รับการสนับสนุนจากองค์กรต่างๆ หรือไม่ เป็นต้น

๒) **การประเมินปัจจัยเบื้องต้นหรือปัจจัยพื้นฐาน (Input Evaluation: I)** เป็นการวิเคราะห์และประเมินเพื่อค้นหาประสิทธิภาพขององค์ประกอบที่นำมาเป็นปัจจัยพื้นฐาน ความพอเพียงของทรัพยากรที่จะใช้ในการดำเนินโครงการ เช่น บุคลากร สิ่งอำนวยความสะดวก เครื่องมือ วัสดุอุปกรณ์ ระยะเวลา เทคโนโลยี แผนการดำเนินงาน และศักยภาพในการบริหารงาน เป็นต้น เพื่อพิจารณาถึงความเป็นไปได้และความเหมาะสมของโครงการ

[๔๒] Daniel L. Stufflebeam, The CIPP Model for Evaluation (2003) เสนอต่อการประชุม Annual Conference of the Oregon Program Evaluators Network

๓) **การประเมินกระบวนการ (Process Evaluation: P)** เป็นการวิเคราะห์และประเมินเพื่อหาข้อบกพร่องของการดำเนินโครงการที่จะใช้เป็นข้อมูลในการพัฒนา แก้ไข ปรับปรุง ให้การดำเนินการช่วงต่อไปมีประสิทธิภาพมากขึ้น เป็นกระบวนการตรวจสอบติดตามแผนปฏิบัติงานของโครงการ และรายงานความก้าวหน้าของโครงการให้ผู้บริหารใช้ประกอบการตัดสินใจ และเพื่อการพิจารณาปรับแผน และบันทึกการปฏิบัติงาน

๔) **การประเมินผลผลิต (Product Evaluation: P)** เป็นการวิเคราะห์และประเมินเพื่อเปรียบเทียบผลผลิตที่เกิดขึ้นเปรียบเทียบกับวัตถุประสงค์ของโครงการหรือมาตรฐานที่กำหนดไว้ เป็นการประเมินผลสัมฤทธิ์ของโครงการว่าบรรลุวัตถุประสงค์หรือไม่ รวมทั้งเพื่อการพิจารณาในประเด็นของการยุบ เลิก ขยาย แก้ไข ปรับปรุง หรือปรับเปลี่ยนโครงการ

นอกจากนี้ สตัฟเฟิลบีม ได้นำเสนอประเภทของการตัดสินใจที่สอดคล้องกับประเด็นที่ประเมินผล ดังนี้

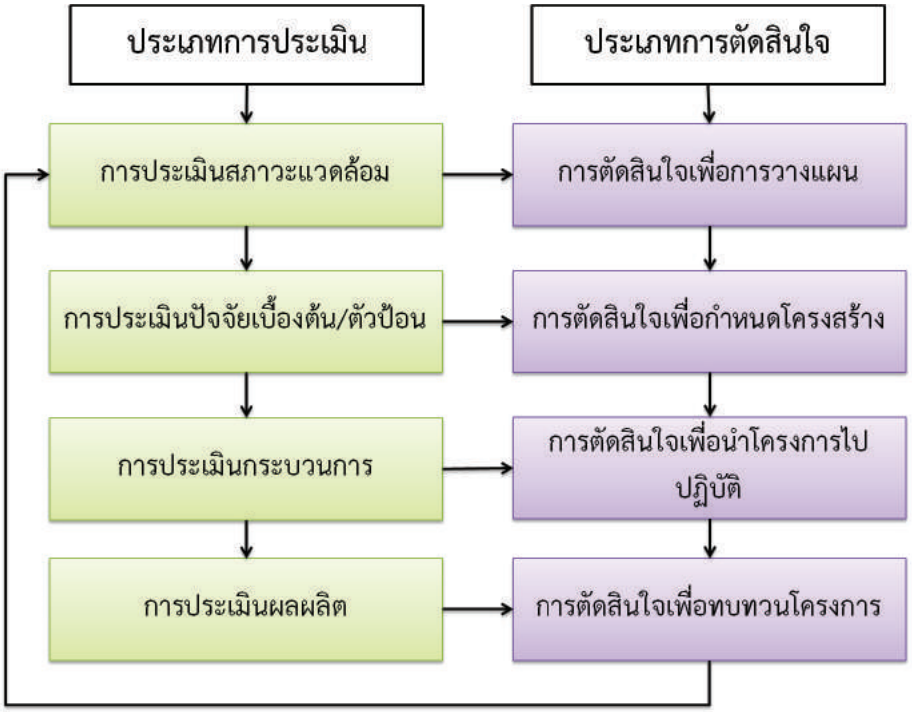
๑) **การตัดสินใจเพื่อการวางแผน (Planning Decisions)** เป็นการตัดสินใจที่ใช้ข้อมูลจากการประเมินสภาพแวดล้อมที่ได้นำไปใช้ในการกำหนดจุดประสงค์ของโครงการ ให้สอดคล้องกับแผนการดำเนินงาน

๒) **การตัดสินใจเพื่อกำหนดโครงสร้างของโครงการ (Structuring Decisions)** เป็นการตัดสินใจที่ใช้ข้อมูลจากปัจจัยพื้นฐานที่ได้นำไปใช้ในการกำหนดโครงสร้างของแผนงานและขั้นตอนของการดำเนินการของโครงการ

๓) **การตัดสินใจเพื่อนำโครงการไปปฏิบัติ (Implementation Decisions)** เป็นการตัดสินใจที่ใช้ข้อมูลจากการประเมินกระบวนการ เพื่อพิจารณาควบคุมการดำเนินการให้เป็นไปตามแผน และปรับปรุงแก้ไขการดำเนินการให้มีประสิทธิภาพมากที่สุด

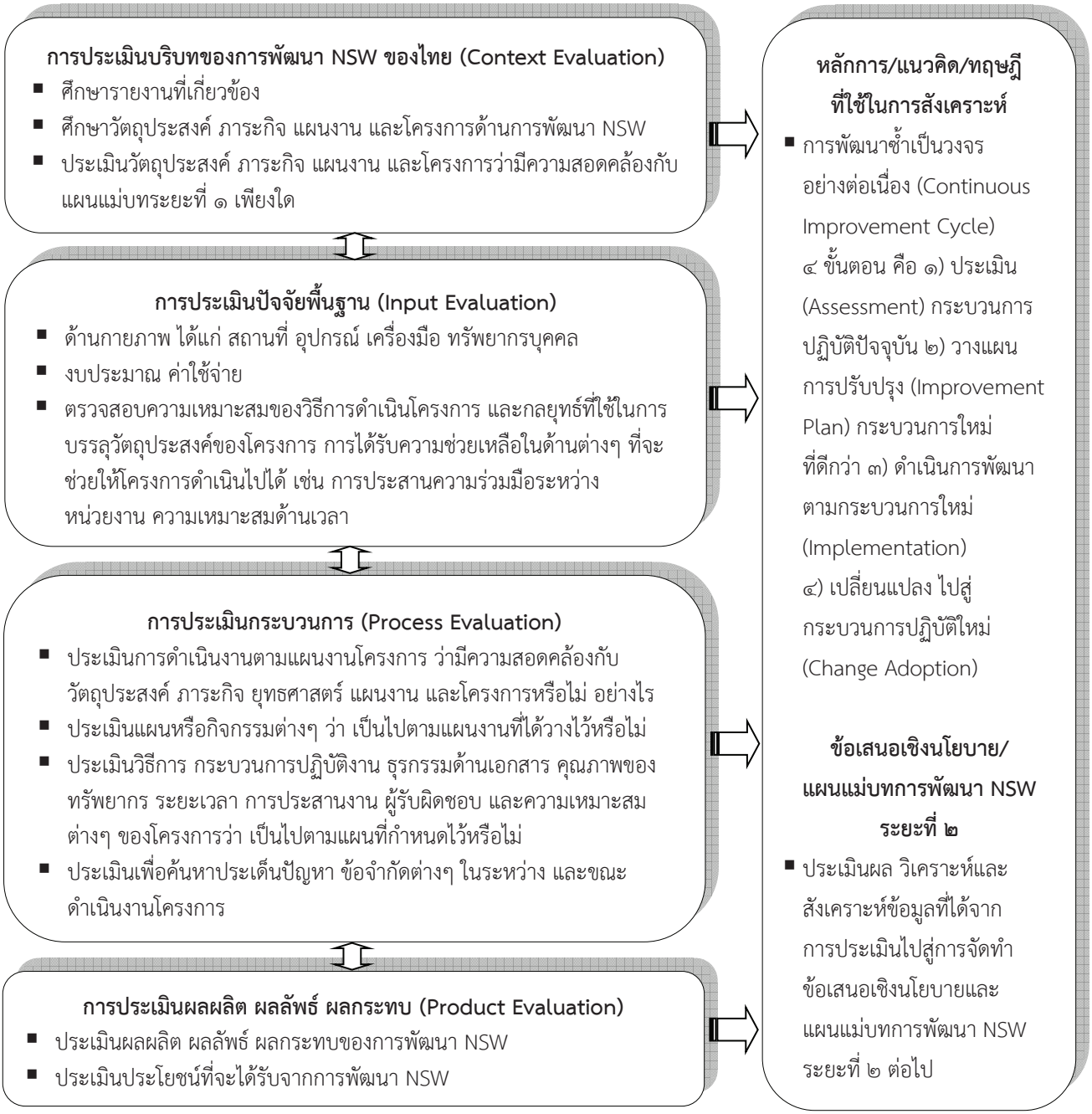
๔) **การตัดสินใจเพื่อทบทวนโครงการ (Recycling Decisions)** เช่น การตัดสินใจเพื่อใช้ข้อมูลจากการประเมินผลผลิตที่เกิดขึ้น เพื่อพิจารณาการยุติ ล้มเลิก หรือขยายโครงการที่จะนำไปใช้ ในโอกาสต่อไป

ประเด็นการประเมินแบบ CIPP ทั้ง ๔ ประการและประเภทของการตัดสินใจดังกล่าวข้างต้น สามารถแสดงความสัมพันธ์ระหว่างกัน ดังรูปด้านล่างนี้



รูปที่ ๒-๙: ความสัมพันธ์ของการตัดสินใจและประเภทของการประเมินผลแบบซิปป์ (CIPP Model)

แผนภูมิด้านล่างนี้แสดงความสัมพันธ์ระหว่างประเภทของการวิเคราะห์และประเมินผลกับการตัดสินใจเชิงนโยบายเพื่อกำหนดแนวทางการพัฒนา SW ในระยะต่อไปตามแบบจำลองการประเมินผลแบบซิปป์ (CIPP Model)



รูปที่ ๒-๑๐: ความสัมพันธ์ระหว่างประเภทของการประเมินผลกับการตัดสินใจเชิงนโยบายเพื่อกำหนดแนวทางการพัฒนา NSW ตามแบบจำลองการประเมินผลแบบซิปป์ (CIPP Model)

สำหรับตัวชี้วัด (Indicators) ความสำเร็จของโครงการนั้น หมายถึงข้อความที่แสดงหรือระบุประเด็นที่ต้องการจะประเมิน หรือตัวแปรที่ต้องการจะศึกษา โดยจะมีการระบุลักษณะที่ค่อนข้างเป็นรูปธรรมทั้งส่วนที่มีลักษณะเชิงปริมาณ และส่วนที่แสดงลักษณะเชิงคุณภาพ ตัวชี้วัดตามลักษณะของสิ่งที่ถูกประเมินผลแบบซิปป์ (CIPP Model) ได้แก่

- **ตัวชี้วัดด้านบริบท (Context)** : ตัวชี้วัดสามารถพิจารณาได้จากสิ่งต่าง ๆ ดังนี้
  ๑. สภาวะแวดล้อมของ ก่อนมีโครงการ รวมทั้งประเด็นปัญหาหรือวิกฤต
  ๒. ความจำเป็น หรือความต้องการขณะนั้น และอนาคต
  ๓. ความเข้าใจร่วมกันของทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้องกับโครงการ
- **ตัวชี้วัดด้านปัจจัยพื้นฐาน (Input)** : ตัวชี้วัดสามารถพิจารณาได้จากสิ่งต่าง ๆ ดังนี้
  ๑. ความชัดเจนของวัตถุประสงค์ของโครงการ
  ๒. ความพร้อมของทรัพยากร เช่น งบประมาณ คน วัสดุอุปกรณ์ เวลา กฎระเบียบ
  ๓. ความเหมาะสมของขั้นตอนระหว่างปัญหา สาเหตุของปัญหา และกิจกรรม
- **ตัวชี้วัดด้านกระบวนการ (Process)** : ตัวชี้วัดสามารถพิจารณาได้จากสิ่งต่าง ๆ ดังนี้
  ๑. การตรวจสอบกิจกรรม เวลา และทรัพยากรของโครงการ
  ๒. ความยอมรับของประชาชนและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับโครงการ
  ๓. การมีส่วนร่วมของประชาชน และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับโครงการ
  ๔. ภาวะผู้นำในโครงการ
- **ตัวชี้วัดด้านผลผลิต (Product)** : ตัวชี้วัดสามารถพิจารณาได้จากสิ่งต่าง ๆ ดังนี้
  ๑. ระยะเวลาในกระบวนการปฏิบัติงานลดลง
  ๒. ขั้นตอนของธุรกรรมลดลง
  ๓. ค่าใช้จ่าย/ต้นทุนของกระบวนการปฏิบัติงานลดลง
- **ตัวชี้วัดด้านผลลัพธ์ (Outcomes)** : ตัวชี้วัดสามารถพิจารณาได้จากสิ่งต่ าง ๆ ดังนี้
  ๑. คุณภาพของกระบวนการปฏิบัติงาน
  ๒. การมีส่วนร่วมในการพัฒนากระบวนการปฏิบัติงาน
  ๓. ความพึงพอใจของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียและผู้เข้าร่วมโครงการ

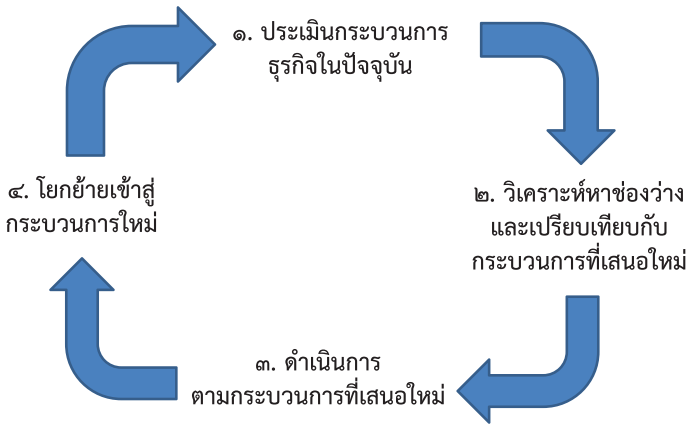
๒.๒.๒. การวิเคราะห์ช่องว่าง (Gap Analysis)[๔๓]

การวิเคราะห์ช่องว่าง (Gap Analysis) เป็นการตรวจหาความแตกต่างของระบบหรือกระบวนการทำงานที่เป็นอยู่ในปัจจุบันกับข้อกำหนดของมาตรฐานหรือข้อกำหนดที่ตั้งไว้สำหรับอนาคต ซึ่งจะ

[๔๓] http://en.wikipedia.org/wiki/Gap_analysis

ทำให้หน่วยงานได้ทราบว่า จะต้องทำกิจกรรมใดเพิ่มเติมเพื่อให้สอดคล้องตามข้อกำหนดของมาตรฐานที่ตั้งไว้ และสามารถก้าวไปสู่การบรรลุเป้าหมายตามที่ต้องการในระดับต่อไปอย่างเป็นรูปธรรม ทั้งนี้ การวิเคราะห์ช่องว่างจะต้องคำนึงถึงการปรับปรุงระบบหรือกระบวนการทำงานที่ต้องสอดคล้องตามนโยบายขององค์กรเป็นหลัก และคำนึงถึงกลุ่มเป้าหมายผู้ใช้งานเป็นสำคัญ และควรจะมีการวัดมูลค่าของทรัพยากรด้านต่างๆ ที่ใช้ไปตลอดการดำเนินงานจนบรรลุผลสำเร็จตามเป้าหมายที่กำหนด อันได้แก่ เวลา เงิน และคน ทั้งนี้ องค์ประกอบของการวิเคราะห์ช่องว่างประกอบด้วย ๑) ปัจจัยสำหรับการดำเนินงานในปัจจุบัน (as-is) ๒) ปัจจัยที่จำเป็นต่อการบรรลุวัตถุประสงค์ในอนาคต (to-be) และ ๓) ช่องว่างการดำเนินงานที่พบและข้อเสนอแนวทางการปรับปรุงเพื่อลดช่องว่างนั้น

การวิเคราะห์ช่องว่างของการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการพัฒนาระบบ NSW นั้น เป็นการวิเคราะห์กระบวนการทำงานปัจจุบันและธุรกรรมด้านเอกสารของการนำเข้า ส่งออก ผ่านแดน และถ่ายลำสินค้า เพื่อหาจุดอ่อน ช่องว่าง ความซับซ้อน หรือส่วนที่มีต้นทุนสูงหรือใช้เวลาดำเนินการนาน แล้วนำเสนอข้อปรับปรุง เปลี่ยนแปลง หรือปรับลดความยุ่งยากของขั้นตอนการปฏิบัติงานและธุรกรรมด้านเอกสารในรูปแบบใหม่ หรือวิธีการใหม่ที่รวดเร็วและมีประสิทธิภาพกว่าเดิม การวิเคราะห์ช่องว่างระหว่างขั้นตอนการทำงานแบบเดิม เปรียบเทียบกับขั้นตอนแบบใหม่ จะช่วยทำให้เราเห็นประเด็นที่ต้องพัฒนาปรับปรุงหรือปรับเปลี่ยนเพื่อการขับเคลื่อนการพัฒนาในลำดับต่อไป



รูปที่ ๒-๑๑: วิธีการวิเคราะห์ช่องว่าง (Gap Analysis) ในด้านกระบวนการทำงาน

บทที่ ๓. ผลการศึกษาการพัฒนาระบบ Single Window ในต่างประเทศ

การนำเสนอผลการศึกษาการพัฒนาระบบ Single Window (SW) ในต่างประเทศในบทนี้ จะแบ่งเนื้อหาออกเป็น ๒ ส่วนคือ

๑. *ผลการศึกษาการพัฒนาระบบ SW ในระดับภูมิภาคต่างๆ ทั่วโลก* เป็นการนำเสนอข้อมูลในภาพรวมโดยสังเขปเกี่ยวกับการพัฒนาและแนวโน้มของการพัฒนาระบบ SW ของภูมิภาคและทวีปต่างๆ ทั่วโลก อันได้แก่ ทวีปแอฟริกา ทวีปเอเชีย/โอเชียเนีย ภูมิภาคตะวันออกกลาง ภูมิภาคลาตินอเมริกา และภูมิภาคอาเซียน รวมถึงการดำเนินงานด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าของภูมิภาคเอเชียและแปซิฟิก เพื่อแสดงให้เห็นรูปแบบและข้อกำหนดในการพัฒนาระบบ SW และระบบการอำนวยความสะดวกทางการค้าของต่างประเทศตั้งแต่เริ่มต้นจนถึงปัจจุบัน พร้อมแนวโน้มและภาพรวมของทิศทางการพัฒนาในอนาคตด้วย

๒. *ผลการศึกษาการพัฒนาระบบ SW ในระดับประเทศ: กรณีศึกษาของต่างประเทศ ๕ ประเทศ* เป็นการนำเสนอกรณีศึกษาการพัฒนาระบบ SW ของประเทศต่างๆ ที่มีผลการดำเนินงานเป็นที่ยอมรับในระดับนานาชาติและได้รับการจัดอันดับโดยองค์การระหว่างประเทศว่าเป็นประเทศที่มีประสิทธิภาพในการพัฒนาระบบ NSW เพื่อการอำนวยความสะดวกทางการค้าอยู่ในอันดับต้นๆ โดยเลือกศึกษาการพัฒนาระบบ NSW ของต่างประเทศที่มีความหลากหลายแตกต่างด้วยรวม ๕ ประเทศ คือ ๑) ระบบ DAKOSY ของประเทศเยอรมนี ๒) ระบบ NACCS ของประเทศญี่ปุ่น ๓) ระบบ TradeNet ของประเทศสิงคโปร์ ๔) ระบบ UNI-PASS ของประเทศสาธารณรัฐเกาหลี และ ๕) ระบบ DTTN ของเขตเศรษฐกิจพิเศษฮ่องกง โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อนำเสนอประสบการณ์การพัฒนาระบบ SW ของต่างประเทศ ที่ได้รับการยอมรับและได้รับการจัดอันดับจากองค์กรระหว่างประเทศที่เชื่อถือได้ว่า มีความก้าวหน้าในการพัฒนาค่อนข้างมากและเป็นระบบ SW ที่ค่อนข้างสมบูรณ์และมีการนำไปใช้งานได้จริง

๓.๑. ผลการศึกษาการพัฒนาระบบ SW ในระดับภูมิภาคต่างๆ ทั่วโลก

การศึกษาสถานภาพการพัฒนา Single Window (SW) ของภูมิภาคต่างๆ ทั่วโลกได้มีขึ้นในช่วงระหว่างปี พ.ศ. ๒๕๔๘-๒๕๕๕ โดยใช้วิธีการสำรวจข้อมูลจากเอกสารเชิญชวนยื่นข้อเสนอโครงการ (Tenders/Requests for Proposals: RFPs) เพื่อดำเนินโครงการ SW หรือโครงการอื่นที่เกี่ยวข้องของประเทศต่างๆ ในหลายภูมิภาค และได้มีการวิเคราะห์ข้อกำหนดที่ในเอกสารเชิญชวนยื่นข้อเสนอ (RFPs)

ดังกล่าว เพื่อพิจารณาแนวโน้มของการดำเนินงานและข้อกำหนดเฉพาะต่างๆ ของโครงการพัฒนา SW ในประเทศเหล่านั้น[๔๔]

การสำรวจครอบคลุมประเทศต่างๆ จำนวน ๒๔ ประเทศใน ๔ ภูมิภาค ได้แก่ ประเทศในแถบทวีปแอฟริกา (๑๑ ประเทศ) ประเทศในแถบเอเชีย/โอเชียเนีย (๕ ประเทศ) ประเทศในแถบตะวันออกกลาง (๔ ประเทศ) และ ประเทศในภูมิภาคลาตินอเมริกา (๔ ประเทศ) ทั้งนี้ จากจำนวนเอกสารเชิญชวนยื่นข้อเสนอโครงการ (RFP) ทั้งสิ้น ๒๔ ฉบับของ ๒๔ ประเทศนั้น มี RFPs ที่เชิญชวนยื่นข้อเสนอดำเนินโครงการ SW อย่างเต็มรูปแบบอยู่จำนวน ๑๘ ฉบับ และมี RFP เชิญชวนยื่นข้อเสนอโครงการด้าน Port Community System (PCS) หรือ Port-Centric Single Window จำนวน ๖ ฉบับ สิ่งที่น่าสนใจคือ มีประเทศต่างๆ จำนวน ๖ ประเทศที่ต้องการให้บูรณาการระบบ SW เข้ากับระบบการบริหารจัดการงานศุลกากร (Customs Management System) เพื่อวัตถุประสงค์ในการฟื้นฟูระบบการบริหารจัดการงานศุลกากรที่มีในปัจจุบันให้เข้มแข็งกว่าเดิม และเพื่อสร้างข้อกำหนดที่ทำให้เกิดระบบหน้าต่างบริการด้านหน้า (front-end) ของระบบ SW และการทำงานส่วนหลัง (back-end) ของระบบการบริหารจัดการงานศุลกากร (Customs Management System) ให้สามารถบูรณาการการทำงานระหว่างกันได้อย่างราบรื่น รายละเอียดชื่อประเทศและโครงการที่เกี่ยวข้องกับ SW ดังแสดงในรูปที่ ๓-๑ ด้านล่างนี้

[๔๔] Ten Years of Single Window Implementation: Lessons Learned for the Future, Jonathan Koh Tat Tsen, Global Trade Facilitation Conference 2011

ลำดับ	ประเทศ	ชื่อโครงการของระบบบริการหน้าต่างเดียว	วันที่ที่อ้างอิง
๑	ชิลี	Ventanilla Única de Comercio Exterior (VUCE)	กันยายน ๒๕๕๔
๒	แทนซาเนีย	Electronic Single Window System	สิงหาคม ๒๕๕๔
๓	โอมาน	Integrated Customs Management System and a Single Electronic Window	กรกฎาคม ๒๕๕๔
๔	บรูไนดารุสซาลาม	National Single Window For Trade Facilitation System (BDNSW)	กรกฎาคม ๒๕๕๔
๕	โมร็อกโก	Guichet Unique De Formalites Du Commerce Exterieur (GUCE)	กรกฎาคม ๒๕๕๔
๖	เม็กซิโก	Ventanilla Única de Comercio Exterior de México (VUCEM)	กรกฎาคม ๒๕๕๓
๗	เบนิน	Single Window for Foreign Trade of Benin for the Port of Cotonou	พฤษภาคม ๒๕๕๓
๘	นิวซีแลนด์	Trade Single Window	พฤษภาคม ๒๕๕๓
๙	รวันดา	Rwanda Single Electronic Window	กุมภาพันธ์ ๒๕๕๓
๑๐	โมซัมบิก	Single Electronic Window System for the Customs Clearance of Traded Goods	กันยายน ๒๕๕๒
๑๑	บาห์เรน	Integrated Trade Facilitation System	สิงหาคม ๒๕๕๒
๑๒	ฟิลิปปินส์	National Single Window	สิงหาคม ๒๕๕๒
๑๓	ลิเบีย	Libyan External Trade Single Window	พฤษภาคม ๒๕๕๒
๑๔	โตโก	Single Window of Foreign Trade (GUCE) for the Port of Lomé	พฤษภาคม ๒๕๕๒
๑๕	ตรินิแดดและโตเบโก	Single Economic Window (SEW)	พฤษภาคม ๒๕๕๒
๑๖	อิหร่าน	Port Community System	เมษายน ๒๕๕๒
๑๗	ไทย	Thailand National Single Window	กรกฎาคม ๒๕๕๑
๑๘	กาตาร์	Qatar Customs Clearance Single Window	พฤศจิกายน ๒๕๕๐
๑๙	เคนย่า	Kenya Electronic Single Window System	พฤศจิกายน ๒๕๕๐
๒๐	คองโก บราซซาวิ	Maritime Single Window (GUMAR)	สิงหาคม ๒๕๕๐
๒๑	ปากีสถาน	Pakistan Automated Commercial Community System (PACCS)	พฤษภาคม ๒๕๕๐
๒๒	มาดากัสการ์	Malagasy Community Network Services	มีนาคม ๒๕๕๐
๒๓	เปรู	Ventanilla Única de Comercio Exterior (VUCE)	มิถุนายน ๒๕๔๙
๒๔	ไอวอรี่โคส	Abidjan Port Community of Côte d'Ivoire (Ivory Coast) - Abidjan Port Synergie	สิงหาคม ๒๕๔๘

ที่มา: Ten Years of Single Window Implementation: Lessons Learned for the Future โดย Jonathan Koh Tat Tsen (2011)

รูปที่ ๓-๑: รายชื่อประเทศต่างๆ ๒๔ ประเทศและรายชื่อโครงการพัฒนาระบบ NSW ของแต่ละประเทศ

ผลจากการสำรวจนี้พบว่า ประเทศต่างๆ ดังกล่าวข้างต้นได้ระบุวัตถุประสงค์ในการพัฒนาระบบ NSW ไว้ในเอกสารข้อกำหนดความต้องการของโครงการ (RFP) ที่คล้ายคลึงกัน กล่าวคือ

- เพื่อให้บริการแบบเบ็ดเสร็จได้ ณ จุดบริการเดียว แต่อาจมีจุดให้บริการได้หลายจุดและ/หรือผ่านมาจากหลายช่องทางได้
- เพื่อเชื่อมโยงข้อมูลของหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวกับกระบวนการค้าผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์
- เพื่อลดต้นทุนการดำเนินงานให้กับทั้งภาครัฐและภาคเอกชนอย่างเป็นรูปธรรม
- เพื่อเร่งรัดขั้นตอนการตรวจปล่อยสินค้าให้รวดเร็วขึ้นแต่มีประสิทธิผลด้วยการลดขั้นตอนด้านเอกสารของภาครัฐ
- เพื่อลดขั้นตอนการดำเนินงานที่ซ้ำซ้อน
- เพื่อเสริมสร้างให้เกิดการอำนวยความสะดวกทางการค้าในระดับโลก ด้วยกระบวนการทำงานที่โปร่งใส คาดการณ์ได้ มีความมั่นคงปลอดภัย และมีการบริหารจัดการความเสี่ยงที่มีประสิทธิภาพ
- เพื่อให้กระบวนการด้านศุลกากรและการเงินมีความโปร่งใสและมีการปฏิบัติที่ทัดเทียมกัน
- เพื่อขจัดการทุจริตด้วยการปรับปรุงวิธีการที่จะใช้ป้องกันไม่ให้เกิดความประพฤติมิชอบ

๓.๑.๑. การพัฒนา SW ในทวีปแอฟริกา

ประเทศในแถบทวีปแอฟริกาที่ได้มีการสำรวจเอกสาร RFP เพื่อการพัฒนาระบบ SW ได้แก่

- แอฟริกาตะวันออก ประกอบด้วย ประเทศโมแซมบิก เคนย่า แทนซาเนีย และรวันดา
- แอฟริกากลาง ประกอบด้วย ประเทศคองโก และบราซซาวิล
- แอฟริกาตะวันตก ประกอบด้วย ประเทศไอวอรี่โคสท์ โตโก และเบนิน
- แอฟริกาเหนือ ประกอบด้วย ประเทศลิเบีย และโมร็อคโค

ข้อกำหนดของระบบ SW ที่ปรากฏใน RFP ของประเทศต่างๆ เหล่านี้ มีคุณสมบัติที่ไม่เหมือนกัน ข้อกำหนดของประเทศในแถบแอฟริกาตะวันตกส่วนใหญ่มุ่งที่การพัฒนาระบบ SW สำหรับการค้ากับต่างประเทศที่มีท่าเรือเป็นศูนย์กลาง (port-centric Single Window) ซึ่งมุ่งเน้นไปที่ข้อกำหนดของการท่าเรือโดยไม่ได้รวมข้อกำหนดที่จำเป็นของหน่วยงานภาครัฐอื่นๆ เช่น ข้อกำหนดสำหรับการตรวจปล่อย ข้อกำหนดด้านการออกใบอนุญาต เป็นต้น ส่วนข้อกำหนดของประเทศในแถบแอฟริกาตะวันออก ได้แก่ การสร้างระบบเชื่อมโยงข้อมูลทางอิเล็กทรอนิกส์ของหน่วยงานภาครัฐในส่วนที่เกี่ยวกับกระบวนการออกใบอนุญาตต่างๆ มีเพียงประเทศโมแซมบิกเท่านั้นที่ต้องการพัฒนาระบบ SW แบบบูรณาการเข้ากับระบบการบริหารจัดการงานศุลกากร ในขณะที่ประเทศแทนซาเนียต้องการแยกการพัฒนาระบบทั้งสองด้านดังกล่าวแยกออกจากกัน ส่วนประเทศอื่นๆ ต้องการพัฒนาระบบ SW ใหม่แบบบูรณาการเข้ากับระบบการบริหารจัดการงานศุลกากรที่มีอยู่เดิม

๓.๑.๒. การพัฒนา SW ในทวีปเอเชีย/โอเชียเนีย

การสำรวจพบว่าประเทศในแถบทวีปเอเชียมีความก้าวหน้าในการดำเนินโครงการ SW ค่อนข้างมาก หลายประเทศมีระบบ SW ที่ดำเนินงานและใช้ประโยชน์จากระบบได้อย่างจริงจังแล้ว และข้อกำหนดเกี่ยวกับการพัฒนาระบบ SW ในแถบทวีปเอเชียนี้ค่อนข้างมีความหลากหลาย

ระบบหน้าต่างเดียวของประเทศในแถบเอเชีย

ลำดับ	ประเทศ	ชื่อโครงการของระบบบริการหน้าต่างเดียว	วันที่ที่อ้างอิง
๑	สิงคโปร์	Singapore TradeNet	มกราคม ๒๕๓๒
๒	ฮ่องกง	TradeLink	มกราคม ๒๕๔๐
๓	ญี่ปุ่น	Nippon Automated Cargo and Port Consolidated System (NACCS)	กรกฎาคม ๒๕๔๖
๔	เกาหลีใต้	u-Trade Platform	ธันวาคม ๒๕๔๖
๕	อินโดนีเซีย	Indonesian National Single Window	ธันวาคม ๒๕๕๐
๖	มาเลเซีย	Malaysia National Single Window	พฤศจิกายน ๒๕๕๒

ที่มา: Ten Years of Single Window Implementation: Lessons Learned for the Future โดย Jonathan Koh Tat Tsen (2011)

รูปที่ ๓-๒: รายชื่อประเทศและโครงการด้าน NSW ของประเทศในแถบทวีปเอเชีย

อย่างไรก็ดี การมีข้อตกลงร่วมกันในการพัฒนา SW ของประเทศในภูมิภาคอาเซียนทำให้ประเทศสมาชิกทั้ง ๑๐ ประเทศต่างเร่งพัฒนาระบบ SW ของตนเองให้มีความก้าวหน้าเพิ่มมากขึ้นเรื่อยๆ ทั้งนี้ โดยประเทศอินโดนีเซีย บรูไน และฟิลิปปินส์ มีข้อกำหนดในการพัฒนาระบบ SW แบบบูรณาการเข้ากับระบบศุลกากรที่มีอยู่เดิม ส่วนในแถบทวีปโอเชียเนียนั้น จะมีประเทศนิวซีแลนด์ที่ดำเนินการพัฒนาระบบ SW เพื่อการค้าภายใต้ระบบการบริหารจัดการชายแดนร่วม (Joint Border Management System) โดยมีข้อกำหนดด้านการบูรณาการข้อมูลและการบริหารความเสี่ยง เพื่อสนับสนุนงานด้านศุลกากรและสนองความต้องการในการบริหารความเสี่ยงของหน่วยงานภาครัฐต่างๆด้วย ประเทศปากีสถานก็เป็นอีกประเทศหนึ่งที่ดำเนินโครงการพัฒนาระบบ SW โดยใช้ชื่อว่า “Pakistan Automated Commercial Community System (PACCS)” ที่กำหนดให้มีการดำเนินการพัฒนาระบบบริหารความเสี่ยงด้วยเช่นกัน

๓.๑.๓. การพัฒนา SW ในภูมิภาคตะวันออกกลาง

ประเทศในภูมิภาคตะวันออกกลางหลายประเทศได้ริเริ่มโครงการพัฒนาระบบอำนวยความสะดวกทางการค้าขึ้นในปี พ.ศ. ๒๕๔๘ โดยมีประเทศซาอุดิอาระเบียเป็นประเทศแรกที่ริเริ่มดำเนินโครงการ SW ภายใต้ชื่อ SaudiEDI โดยใช้เงินลงทุนจากกองทุนสาธารณะของกระทรวงการคลัง (Public Investment Fund of the Ministry of Finance) เป้าหมายของโครงการ คือประสานการทำงานเชิงปฏิสัมพันธ์ในระหว่างภาครัฐและภาคธุรกิจ (Government-to-Business-to-Business) และต่อมาได้มีการจัดตั้งสภาความร่วมมือแห่งคาบสมุทร (Gulf Cooperation Council) ประกอบด้วยประเทศสมาชิก ๓ ประเทศ ได้แก่ กาตาร์ บาห์เรน และโอมาน ข้อกำหนดร่วมที่ปรากฏใน RFP เพื่อดำเนินโครงการ SW ของประเทศเหล่านี้คือ

การปรับรื้อระบบการบริหารงานของศุลกากรเพื่อสร้างระบบที่สามารถบูรณาการข้อมูลและแลกเปลี่ยนข้อมูลระหว่าง “Single Window และการบริหารงานศุลกากร” ได้

การพัฒนา SW เพื่อการอำนวยความสะดวกทางการค้าในภูมิภาคตะวันออกกลางมีจุดเริ่มต้นมาจากการที่ประเทศสมาชิกของภูมิภาคได้ร่วมกันทำการศึกษาและวิเคราะห์กระบวนการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศขึ้นครั้งแรกในปี พ.ศ. ๒๕๔๓ พร้อมทั้งสรุปปัญหาและอุปสรรคของการดำเนินงาน และได้จัดทำข้อเสนอแนะในการแก้ไขปัญหาและอุปสรรคเหล่านั้น ข้อเสนอแนะที่สำคัญคือ ควรมีการจัดตั้งคณะกรรมการแห่งชาติขึ้นเพื่อทำหน้าที่อำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่งของแต่ละประเทศ ซึ่งได้รับความเห็นชอบร่วมกันจากประเทศสมาชิกส่วนใหญ่ของภูมิภาค และยังได้รับการสนับสนุนเป็นอย่างดีจากคณะกรรมาธิการเพื่อการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งภูมิภาคเอเชียตะวันตกภายใต้องค์การสหประชาชาติ (Economic and Social Commission for Western Asia: ESCWA) โดยคณะกรรมาธิการฯ ได้จัดทำคู่มือการจัดตั้งคณะกรรมการเพื่อการอำนวยความสะดวกทางการค้าแห่งชาติ (National Trade and Transport Facilitation Committee: NTTFC) ขึ้นในปี พ.ศ. ๒๕๔๖ เพื่อให้ประเทศสมาชิกใช้อ้างอิงในการจัดตั้งคณะกรรมการ NTTFC ดังกล่าว และในช่วงระหว่างปี พ.ศ. ๒๕๔๖-๒๕๕๕ เป็นต้นมา ประเทศต่างๆ รวม ๑๐ ประเทศ อันได้แก่ อิยิปต์ อิรัก จอร์แดน เลบานอน โอมาน ปาเลสไตน์ ซาอุดิอาระเบีย ซูดาน สาธารณรัฐอาหรับซีเรีย และเยเมน ก็ได้ริเริ่มจัดตั้งคณะกรรมการ NTTFC ขึ้นในแต่ละประเทศ ซึ่งคณะกรรมการฯ นี้มีบทบาทสำคัญอย่างยิ่งในการสนับสนุนการจัดตั้งองค์กรความร่วมมือระหว่างภาครัฐกับภาคเอกชนเพื่อดำเนินกิจกรรมด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้า ส่วนการพัฒนาระบบ SW เพื่อการอำนวยความสะดวกทางการค้านั้น ประเทศในภูมิภาคตะวันออกกลางได้ริเริ่มดำเนินการมาตั้งแต่ปี พ.ศ. ๒๕๕๓

ปัจจัยสำคัญในการพัฒนาระบบ SW สำหรับประเทศสมาชิกในภูมิภาคนี้ คือ การแบ่งระดับของการพัฒนาออกเป็น ๑๑ ระดับได้แก่ ๑) การพัฒนาให้เป็นระบบหน้าต่างบริการแบบเบ็ดเสร็จ ณ จุดบริการเดียว ๒) เป็นเว็บท่าทางการค้า ๓) ดำเนินพิธีการศุลกากรผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์ (EDI) ๔) เป็นระบบบริการเบ็ดเสร็จ ณ จุดบริการเดียวอย่างแท้จริงของภาครัฐ ๕) เป็นระบบเชื่อมโยงข้อมูลอย่างบูรณาการของภาครัฐ ๖) ให้บริการขนส่งสินค้าผ่านท่า ๗) เป็นโครงข่ายกลุ่มผู้ประกอบการขนส่งผ่านท่า ๘) เป็นระบบหน้าต่างเดียวด้านโลจิสติกส์/ท่าเรือ/ท่าอากาศยาน และ ๙) เป็นระบบบริการแบบเบ็ดเสร็จ ณ จุดบริการเดียวหรือระบบหน้าต่างเดียวของประเทศ (NSW) ๑๐) เป็นระบบหน้าต่างเดียวสำหรับบริการระดับภูมิภาค และ ๑๑) เป็นระบบหน้าต่างเดียวสำหรับบริการระดับโลก ประเทศที่ได้รับการจัดอันดับให้มีความก้าวหน้าในการพัฒนาระบบ NSW เพื่อการอำนวยความสะดวกทางการค้ามากที่สุดในแถบภูมิภาคนี้ ได้แก่ เลบานอน โมร็อคโค ซาอุดิอาระเบีย ตูนีเซีย และสหรัฐอาหรับเอมิเรตส์[๔๕]

ส่วนประเด็นปัญหาและอุปสรรคทางการค้าและการขนส่งระหว่างประเทศในภูมิภาคตะวันออกกลางนั้นมีหลากหลายประการ อาทิเช่น ค่าใช้จ่ายหรือต้นทุนการดำเนินงานค่อนข้างสูง ความล่าช้าในการดำเนินงาน การดำเนินงานแบบผิดกฎหมาย และการทุจริต รายงานการประเมินผลงานในระดับประเทศและระดับภูมิภาคหลายฉบับมีข้อเสนอแนะให้ประเทศที่มีประเด็นปัญหาดังกล่าวทำการแก้ไขปัญหาด้วยการจัดทำข้อเสนอแนะเชิงนโยบายและจัดทำแผนการดำเนินงานด้านการลงทุน มีข้อเสนอแนะให้เน้นไปที่การขนส่งสินค้าทางทะเลในรูปแบบความเป็นหุ้นส่วนระหว่างภาครัฐกับภาคเอกชน (public-private partnerships) ทั้งนี้ แต่ละประเทศจะต้องเปลี่ยนแปลงกระบวนการทำงานของระบบพิธีการทางศุลกากรให้มีความรวดเร็วยิ่งขึ้น (กระบวนการส่งออกสินค้าใช้เวลา ๖.๓ วัน ในขณะที่ค่าเฉลี่ยของโลกอยู่ที่ ๕.๖ วัน และกระบวนการนำเข้าใช้เวลาดำเนินการ ๑๑.๔ วัน ในขณะที่ค่าเฉลี่ยของโลกอยู่ที่ ๙ วัน) ประเทศสมาชิกควรดำเนินการปรับปรุงระบบเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสารให้สามารถสนับสนุนระบบการเชื่อมโยงและแลกเปลี่ยนข้อมูลผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์ในระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้องได้ เพื่อลดจำนวนเอกสารกระดาษและลดระยะเวลาดำเนินการในกระบวนการนำเข้าและส่งออกสินค้าลง

อย่างไรก็ดี โอกาสและความเป็นไปได้ในการขยายตัวทางการค้าในภูมิภาคตะวันออกกลางนี้มีค่อนข้างสูงและจะมีบทบาทสำคัญในฐานะที่เป็นภูมิภาคที่เป็นจุดเชื่อมโยงระหว่างภูมิภาคยุโรป เอเชีย และแอฟริกาเข้าด้วยกัน อันจะทำให้เกิดการบูรณาการและความร่วมมือทางการค้าในระดับภูมิภาคที่จะเติบโตแบบองค์รวมต่อไปในอนาคต สิ่งสำคัญคือ จะต้องมีการจัดทำโครงสร้างและกลไกองค์กรในระดับภูมิภาค เพื่อทำหน้าที่ส่งเสริมและบริหารจัดการให้เกิดช่องทางการดำเนินการต่างๆ ที่เหมาะสมและสามารถให้ผลตอบแทนการลงทุนอย่างคุ้มค่า รวมไปถึงช่องทางของการเป็นหุ้นส่วนกันระหว่างภาครัฐกับภาคเอกชนด้วย ทั้งนี้ ในภูมิภาคอาหรับจะมีกองทุนสนับสนุนการดำเนินงานโครงการพัฒนาระบบ SW เพื่ออำนวยความสะดวกทางการค้า อาทิเช่น กองทุนอาหรับ (Arab Funds) ที่ได้รับเงินทุนสนับสนุนจากประเทศสมาชิก โดยมุ่งเน้นให้เงินทุนสนับสนุนในการพัฒน SW แก่ประเทศที่ด้อยพัฒนากว่า

ตัวอย่างความก้าวหน้าของการพัฒนาระบบ SW ของประเทศซาอุดิอาระเบีย[๔๖]

ประเทศซาอุดิอาระเบียเริ่มพัฒนาระบบ SW ในปี พ.ศ. ๒๕๔๘ โดยการริเริ่มใช้ระบบ EDI สำหรับการดำเนินงานพิธีการศุลกากรผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์ ทั้งนี้โดยอ้างอิงการพัฒนาระบบ TradeNet ของประเทศสิงคโปร์เป็นสำคัญ

---

[๔๕] อ้างอิงข้อมูลจาก Trade Facilitation Initiatives in the ESCWA Region, Economic and Social Commission for Western Asia (ESCWA), Technical Paper 3 (2013)

[๔๖] ตัวอย่างการพัฒนาระบบ SW ในระดับประเทศอ้างอิงข้อมูลจาก Key Factors in Establishing Single Windows for Handling Import/Export Procedures and Formalities: Trade Facilitation and the Single Window, Economic and Social Commission For Western Asia (ESCWA) (2011)

ปัจจุบันมีการดำเนินงานระบบ SW ที่ท่าเรือเจดดาห์ (Jeddah Port) โดยที่ท่าเรือจะมีอาคารสำนักงานที่พร้อมด้วยเทคโนโลยีที่ช่วยสนับสนุนการทำงานของผู้นำเข้าและส่งออกและตัวแทนให้สามารถตรวจสอบความก้าวหน้าของธุรกรรมต่างๆ ที่เกิดขึ้นได้ โดยระบบหน้าต่างเดียวให้บริการแบบเบ็ดเสร็จ ณ จุดเดียวในลักษณะผสมผสานระหว่างธุรกรรมเอกสารกระดาษและเอกสารอิเล็กทรอนิกส์ ที่ซึ่งผู้ประกอบการ ผู้ค้า และตัวแทนจากภาคส่วนต่างๆ สามารถทำธุรกรรมด้านเอกสารแบบเบ็ดเสร็จได้ ซึ่งหน่วยงานต่างๆ ที่ประจำอยู่ที่อาคารสำนักงานที่ท่าเรือเจดดาห์นี้ มีดังนี้

หน่วยงานภาครัฐ

- องค์การอาหารและยา (Saudi Food and Drug Authority)
- หน่วยกักกันโรคพืชและสัตว์ (Animal and Plant Quarantine)
- หน่วยงานด้านอุตุนิยมวิทยาและสิ่งแวดล้อม (Presidency of Meteorology and Environment)
- หน่วยงานด้านการอนุรักษ์สัตว์ป่า (National Commission for Wildlife Conservation and Development)
- หน่วยงานด้านความปลอดภัย (Public Security Agency)
- กระทรวงสารสนเทศ (Ministry of Information)
- หน่วยงานตำรวจจราจร (Traffic Police Department)

หน่วยงานภาคเอกชนที่ให้บริการอื่นๆ

- ห้องแล็บทดสอบยาง (Al Amjad Tyre Testing Lab)
- บริษัทห้องทดลองเฉพาะทาง (Saudi Specialized Laboratories Co.)
- บริษัทบริการการรักษาความปลอดภัย (HEMAYA Security Services Co.)
- บริษัทเครื่องหมายการค้าต่างประเทศ (International Trademarks World Co.)
- บริษัทเครื่องหมายการค้าต่างประเทศ (CAD International Trademarks Co.)
- ห้องแล็บทดสอบเครื่องมือไฟฟ้า (Electrical equipment testing lab)
- ห้องแล็บทดสอบคุณภาพ (Quality assurance lab);
- หน่วยงานด้านมาตรฐาน (SASO (Saudi Arabian Standards Organization))

ธนาคารพาณิชย์

- ธนาคารพาณิชย์แห่งชาติ (National Commercial Bank)
- ธนาคารอัลราจี (Al Rajhi Bank)
- ธนาคารอื่นๆ

ผลลัพธ์สำคัญที่ได้จากการพัฒนาระบบ SW ของประเทศซาอุดิอาระเบียคือ หน่วยงานภาครัฐได้ให้ความสนใจและเข้ามามีบทบาทในการจัดทำแผนงานที่เกี่ยวเนื่องในด้านต่างๆ เพื่อสนับสนุนการพัฒนาระบบ SW เพิ่มขึ้น อาทิเช่น การปรับปรุงกฎหมายและกฎระเบียบเพื่อรองรับกระบวนการทำงานของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง การเปลี่ยนแปลงกระบวนการทำงานใหม่ การบริหารจัดการการเปลี่ยนแปลงกระบวนการทำงานใหม่ดังกล่าว เป็นต้น

การดำเนินงานในลำดับถัดไปคือ การพัฒนาระบบ SW ให้เป็นระบบอัตโนมัติที่สามารถเชื่อมโยงและแลกเปลี่ยนข้อมูลและเอกสารอิเล็กทรอนิกส์ในระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้องได้ เพื่อให้บริการแบบเบ็ดเสร็จ ณ จุดบริการเดียวได้อย่างแท้จริง ซึ่งจะทำให้ท่าเรือเจดดาห์ ที่เป็นท่าเรือที่ทันสมัยในการให้บริการด้านโลจิสติกส์และการขนส่งสินค้าอยู่แล้วสามารถให้บริการแบบครบวงจรและมีนวัตกรรมที่ทันสมัยมากยิ่งขึ้นต่อไปในระดับภูมิภาค

ตัวอย่างความก้าวหน้าของการพัฒนาระบบ SW ของประเทศกาตาร์

ประเทศกาตาร์พัฒนาระบบ SW โดยการจัดจ้างบริษัทคริมสันลอจิก (Crimson Logic Co.) จากประเทศสิงคโปร์ ที่ได้รับคัดเลือกจากรัฐบาลในปี พ.ศ. ๒๕๕๑ ให้ออกแบบและพัฒนาระบบรัฐบาลอิเล็กทรอนิกส์ของประเทศ เพื่อพัฒนาระบบศุลกากรอัตโนมัติที่มีกระบวนการและขั้นตอนการทำงานที่ลดน้อยลง อันจะช่วยอำนวยความสะดวกทางการค้าในระดับประเทศและการค้าระหว่างประเทศได้ โครงการ Qatar Customs Clearance Single Window (QCCSW) ดำเนินการโดยหน่วยงานภาครัฐ คือ GA ictQATAR และหน่วยงานด้านศุลกากรและการท่าเรือ (Customs and Ports General Authority: CPGA) ในการพัฒนาระบบ SW ที่สามารถเชื่อมโยงและแลกเปลี่ยนข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ในระหว่างหน่วยงานภาครัฐ ๑๓ หน่วยงาน/กระทรวงและกลุ่มธุรกิจของภาคเอกชนที่เกี่ยวข้อง โดยเฉพาะในส่วนของพิธีการศุลกากรที่สามารถแลกเปลี่ยนข้อมูลระหว่างประเทศเพื่อการตรวจปล่อยสินค้าโดยอัตโนมัติได้ ทำให้ลดระยะเวลาในการทำธุรกรรมด้านเอกสารลง นอกจากนี้ ยังมีโครงการ Customs-Centric Single Window (เริ่มดำเนินการปี พ.ศ. ๒๕๕๓) ซึ่งเป็นระบบที่มีวิธีการจำแนกเอกสารตามลำดับความสำคัญของความจำเป็นในการสุ่มตรวจสินค้า ระบบใหม่นี้มีจุดมุ่งหมายเพื่อสร้างความร่วมมือระหว่างศุลกากรกับภาคเอกชน จุดเด่นของระบบคือการรวมขั้นตอนการตรวจสอบสินค้าของจุดตรวจทุกจุดไว้ ณ จุดบริการเดียว โดยที่หน่วยงานที่เกี่ยวข้องในขั้นตอนนี้สามารถทำการอนุมัติผ่านทางออนไลน์ได้ ทำให้การดำเนินงานรวดเร็วขึ้น

กระทรวงและหน่วยงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้องได้แก่ กระทรวงสาธารณสุข กระทรวงเศรษฐกิจและการคลัง กระทรวงมหาดไทย กระทรวงการต่างประเทศ กระทรวงกลาโหม กระทรวงสิ่งแวดล้อม กระทรวงธุรกิจและการค้า กระทรวงผังเมืองและเทศบาล กระทรวงพลังงานและอุตสาหกรรม กระทรวง

วัฒนธรรม ศิลปะและมรดก กระทรวงด้านอิสลามและ Awqaf สถาบันการบินพลเรือน บริษัทโทรทัศน์และวิทยุ หอการค้าและอุตสาหกรรมกาตาร์ บริษัทจัดการท่าเรือแห่งกาตาร์

๓.๑.๔. การพัฒนา SW ในภูมิภาคลาตินอเมริกา/แคริบเบียน

การดำเนินการค้าในภูมิภาคลาตินอเมริกาเติบโตอย่างรวดเร็วแต่มีจุดอ่อนที่เรื่องต้นทุนที่สูงกว่าประเทศในภูมิภาคอื่นๆ เช่น ภูมิภาคเอเชียและแปซิฟิก โครงการริเริ่มพัฒนาระบบ SW ของประเทศในภูมิภาคแถบนี้ใช้ชื่อโครงการเป็นภาษาสเปนว่า Ventanilla Única de Comercio Exterior (VUCE) มีวัตถุประสงค์เพื่อการอำนวยความสะดวกทางการค้าระหว่างประเทศ โดยในปี พ.ศ. ๒๕๔๙ ประเทศโคลอมเบียและเปรูก็ได้ริเริ่มโครงการ SW ในทำนองเดียวกัน และต่อมาในปี พ.ศ. ๒๕๕๓ และ ๒๕๕๔ ประเทศเม็กซิโกและชิลีก็ได้จัดทำเอกสาร RFP เพื่อริเริ่มโครงการ SW ตามลำดับ ทั้งนี้ โดยข้อกำหนดของระบบมีความคล้ายคลึงกัน และมีองค์ประกอบฟังก์ชั่นด้าน SW ค่อนข้างครบถ้วน ยกเว้นองค์ประกอบด้านการบริหารความเสี่ยงและการบริหารงานศุลกากร เป็นต้น

๓.๑.๕. การพัฒนา SW ในภูมิภาคอาเซียน

๓.๑.๕.๑. ความเป็นมา

สืบเนื่องจากการที่กลุ่มประเทศในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้หรืออาเซียน (ASEAN) ได้จัดทำแผนงานการจัดตั้งประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (ASEAN Economic Community Blueprint) ขึ้นเมื่อปี พ.ศ. ๒๕๕๐ ซึ่งเป็นแผนงานบูรณาการการดำเนินงานในด้านเศรษฐกิจ อาเซียนได้กำหนดเป้าหมายความร่วมมือทางเศรษฐกิจที่เรียกว่า “ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (ASEAN Economic Community: AEC)” ที่มุ่งเน้นการเปิดเสรีทางการค้า การลงทุนและแรงงาน ซึ่งหมายถึงการดำเนินการในการเป็นตลาดและฐานการผลิตเดียว (single market and production base) ในระหว่างประเทศสมาชิกอาเซียนภายในปี พ.ศ. ๒๕๕๘ โครงการความร่วมมือที่สำคัญเพื่อนำไปสู่เป้าหมายดังกล่าวส่วนหนึ่ง คือ โครงการความร่วมมือการพัฒนาระบบหน้าต่างเดียวหรือระบบศุลกากรอิเล็กทรอนิกส์ ณ จุดบริการเดียวของอาเซียน (ASEAN Single Window: ASW)

การริเริ่มพัฒนาระบบ ASW ได้เริ่มต้นขึ้นในปี พ.ศ. ๒๕๔๖ ตามที่ผู้นำอาเซียนได้ลงนามในปฏิญญาว่าด้วยความร่วมมืออาเซียน (Declaration of ASEAN Concord II หรือ Bali Concord II) เพื่อการจัดตั้งประชาคมอาเซียน (ASEAN Community) ขึ้นภายในปี พ.ศ. ๒๕๖๓ โดยมีองค์ประกอบ ๓ เสาหลัก (pillars) คือ ๑) ประชาคมความมั่นคงอาเซียน (ASEAN Security Community–ASC) ๒) ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (ASEAN Economic Community-AEC) และ ๓) ประชาคมสังคม-วัฒนธรรมอาเซียน (ASEAN Socio-Cultural Community-ASCC) ต่อมาในปี พ.ศ. ๒๕๔๗ ที่ประชุมรัฐมนตรีเศรษฐกิจอาเซียนได้มีมติให้มีการจัดตั้งคณะทำงาน (Inter-Agency

Task Force) เพื่อดำเนินการออกแบบและพัฒนาระบบ ASW ขึ้น ทั้งนี้โดยในระหว่างปี พ.ศ. ๒๕๔๘-๒๕๔๙ ประเทศสมาชิกอาเซียนได้ร่วมลงนามความตกลงว่าด้วยการจัดตั้งระบบหน้าต่างเดียวหรือระบบศุลกากรอิเล็กทรอนิกส์ ณ จุดบริการเดียวของอาเซียน (ASEAN Agreement to Establish and Implement the ASEAN Single Window) และเห็นชอบในการจัดทำพิธีสารว่าด้วยการจัดตั้งและดำเนินงานพัฒนาระบบหน้าต่างเดียวหรือระบบศุลกากรอิเล็กทรอนิกส์ ณ จุดบริการเดียวของอาเซียน (ASEAN Protocol to Establish and Implement the ASEAN Single Window) ตามลำดับ

การพัฒนาระบบหน้าต่างเดียวหรือระบบศุลกากรอิเล็กทรอนิกส์ ณ จุดบริการเดียวของอาเซียน (ASW) มีวัตถุประสงค์เพื่อสนับสนุนการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการเคลื่อนย้ายสินค้า โดยการเชื่อมโยงระบบข้อมูลแบบบูรณาการระหว่างหน่วยงานภาครัฐและผู้ใช้ อาทิ ผู้ประกอบธุรกรรมการค้า และผู้ให้บริการด้านขนส่งและโลจิสติกส์ เป็นต้น ประเทศสมาชิกอาเซียนได้ทุ่มเทความพยายามอย่างมากในการพัฒนา ASW เพื่อวางรากฐานให้ระบบข้อมูลสารสนเทศของหน่วยงานต่างๆ สามารถเชื่อมโยงระหว่างกัน (inter-connectivity) และสามารถปฏิบัติการร่วมกันระหว่างระบบได้ (inter-operability)

ประเทศสมาชิกอาเซียนได้ร่วมลงนามเพื่อการจัดทำและพัฒนาระบบ ASW ในวันที่ ๒๐ ธันวาคม พ.ศ. ๒๕๔๙ โดยมีบริษัทแอ็กซ์เวย์ (Axway) จากเขตเศรษฐกิจพิเศษฮ่องกง ได้รับมอบหมายและลงนามในสัญญาดำเนินการในส่วนของการจัดทำซอฟต์แวร์เกตเวย์ของระบบ (ASW Gateway Software) ให้แก่ประเทศสมาชิกอาเซียนทั้ง ๑๐ ประเทศ นอกจากนี้ ยังมีความตกลงร่วมกันในโครงการนำร่อง ASW ในการใช้รูปแบบของใบขนสินค้าอาเซียน (ASEAN Customs Declaration Document: ACDD) ให้เป็นรูปแบบเดียวกัน เพื่อให้สมาชิกใช้ในกระบวนการผ่านพิธีการศุลกากรสำหรับการนำเข้าและส่งออกสินค้า และใช้ผ่านแดนภายในภูมิภาคอาเซียน โดยกรมศุลกากรได้ทำการทดสอบ ASW Gateway สำหรับแลกเปลี่ยน ACDD Message และหนังสือรับรองถิ่นกำเนิดสินค้าแบบฟอร์ม ดี (ASEAN Trade In Goods Agreement: ATIGA Form D) กับหลายประเทศ อันประกอบด้วยประเทศอินโดนีเซีย มาเลเซีย สิงคโปร์ บรูไน ฟิลิปปินส์ และเวียดนาม[๔๗]

๓.๑.๕.๒. สาระสำคัญและสถานภาพปัจจุบัน

ปัจจุบันประเทศบรูไน อินโดนีเซีย มาเลเซีย ฟิลิปปินส์ สิงคโปร์ และไทย ได้ริเริ่มดำเนินงานพัฒนาระบบ SW ของแต่ละประเทศ ในขณะที่ประเทศกัมพูชา ลาว พม่า และเวียดนาม ได้เริ่มวางแผนการพัฒนาระบบ SW โดยหน่วยงานภาครัฐหลายแห่งได้ทำการเชื่อมโยงระบบข้อมูล

[๔๗] รายงานประจำปีของกรมศุลกากร พ.ศ. ๒๕๕๖

ระหว่างกันเพื่อเร่งรัดกระบวนการตรวจปล่อยสินค้า ทำให้ภาคธุรกิจและอุตสาหกรรมของประเทศสมาชิกอาเซียนได้ใช้งานระบบ SW ในการตรวจปล่อยสินค้าออกจากด่านศุลกากรเพิ่มขึ้น พร้อมทั้งเริ่มประยุกต์ใช้ระบบศุลกากรอิเล็กทรอนิกส์ (e-Customs) ซึ่งอาเซียนได้ให้การรับรองรูปแบบข้อมูลมาตรฐานที่จะใช้ให้สอดคล้องกันในภูมิภาคอาเซียน หรือที่เรียกว่า ASEAN Data Model (Work base ๑.๐) ในเดือนเมษายน พ.ศ. ๒๕๕๑ และอยู่ในระหว่างยกระดับเป็น ASEAN Data Model Version ๒.๐ ที่สอดคล้องตามมาตรฐานสากลที่องค์กรระหว่างประเทศยอมรับ

ในส่วนของการพัฒนาระบบ ASEAN Single Window (ASW) นั้น ประเทศสมาชิกอาเซียนได้ร่วมกันดำเนินโครงการนำร่อง ASW โดยได้เริ่มโครงการเมื่อเดือนมิถุนายน ๒๕๕๔ และได้มีการพัฒนาระบบนำร่องในการเชื่อมโยงข้อมูลกับประเทศที่มีความพร้อมก่อนแล้วในปลายปี พ.ศ. ๒๕๕๕ ซึ่งเป็นการทดสอบการแลกเปลี่ยนข้อมูลในส่วนของใบขนสินค้าอาเซียน (ACDD) และหนังสือรับรองถิ่นกำเนิดสินค้าแบบฟอร์ม ดี (ATIGA Form D) ระหว่างกัน ทั้งนี้ โดยมีมาตรการด้านต่างๆ ที่สำคัญในการกระตุ้นให้ประเทศสมาชิกอาเซียน ได้รวมกลุ่มกันดำเนินงานด้านศุลกากรอิเล็กทรอนิกส์ ประกอบด้วย

(๑) *การปรับปรุงแก้ไขความตกลงอาเซียนด้านศุลกากร (ASEAN Agreement on Customs: AAC)* หน่วยงานศุลกากรของประเทศสมาชิกอาเซียนได้พิจารณาปรับปรุงแก้ไขความตกลงอาเซียนด้านศุลกากร (ASEAN Agreement on Customs: AAC) ซึ่งมีผลบังคับใช้มาตั้งแต่ปี พ.ศ. ๒๕๔๐ ให้มีความละเอียด ครอบคลุมในเรื่องพิธีปฏิบัติทางศุลกากร เพื่อให้สอดรับกับ ATIGA ในการสนับสนุนการเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนในปี พ.ศ. ๒๕๕๘ โดยรัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลังอาเซียนได้ลงนามในร่างความตกลงดังกล่าวแล้วระหว่างการประชุมรัฐมนตรีคลังอาเซียนในวันที่ ๓๐ มีนาคม พ.ศ. ๒๕๕๕ ณ กรุงพนมเปญ ประเทศกัมพูชา

(๒) *บันทึกความเข้าใจด้านความร่วมมือทางศุลกากรระหว่างอาเซียนกับศุลกากรจีน (Memorandum of Understanding between ASEAN and China on Customs Cooperation)* ประเทศสมาชิกอาเซียนได้จัดทำ*บันทึกความเข้าใจด้านความร่วมมือทางศุลกากรระหว่างอาเซียนกับศุลกากรจีน* เพื่ออำนวยความสะดวกด้านการค้า พัฒนาเสริมสร้างสมรรถนะด้านบุคลากร สนับสนุนการเผยแพร่ข้อมูลรวมถึงการปรับปรุงด้านกฎระเบียบให้มีความโปร่งใสและเข้าถึงได้ง่ายยิ่งขึ้น รวมถึงขยายความร่วมมือด้านศุลกากรระหว่างอาเซียนและประเทศคู่เจรจาสำคัญ ซึ่งจะแสดงถึงความพร้อมของอาเซียนในการเปิดตลาดการค้าและการลงทุนกับประเทศต่างๆ ที่อยู่นอกประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน โดยมีขอบเขตความร่วมมือในด้านต่างๆ คือ การพัฒนาเทคนิคที่เกี่ยวข้องกับพิธีการทางศุลกากร การเสริมสร้างสมรรถนะด้านบุคลากร การใช้เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสารด้านศุลกากร และการแลกเปลี่ยนข้อมูลข่าวสารด้าน

กฎระเบียบภายในประเทศต่างๆ ทั้งนี้ ศุลกากรประเทศสมาชิกอาเซียนและศุลกากรจีน ได้มีการลงนามในบันทึกความเข้าใจดังกล่าวแล้ว ในระหว่างการประชุมอธิบดีศุลกากรอาเซียนครั้งที่ ๒๐ ระหว่างวันที่ ๖-๙ มิถุนายน ๒๕๕๔ ณ กรุงเนปิดอว์ (Nay Pyi Taw) สาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมาร์

(๓) *แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาด้านศุลกากร* ในการกระตุ้นการรวมกลุ่มด้านศุลกากรของประเทศสมาชิกอาเซียนนั้น ได้ดำเนินการผ่าน*แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาด้านศุลกากร (Strategic Plan of Customs Development: SPCD)* ซึ่งอยู่ภายใต้การกำกับดูแลของที่ประชุมอธิบดีศุลกากรอาเซียน (ASEAN Customs Director General Meeting) ทั้งนี้ แผนยุทธศาสตร์ SPCD ดำเนินการผ่านคณะทำงานที่สำคัญ ๓ คณะ ประกอบด้วย *๑) คณะทำงานด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าและพิธีการศุลกากร (Customs Procedures and Trade Facilitation Working Group: CPTFWG) ๒) คณะทำงานด้านป้องกันและปราบปรามศุลกากร (Customs Enforcement and Compliance Working Group: CECWG) และ ๓) คณะทำงานด้านการเสริมสร้างสมรรถนะศุลกากร (Customs Capacity Building Working Group: CCBWG)* ที่ประชุมอธิบดีศุลกากรอาเซียนได้พิจารณาเห็นชอบร่างแผนยุทธศาสตร์ SPCD ฉบับปี พ.ศ. ๒๕๕๔-๒๕๕๘ ในการประชุมครั้งที่ ๒๑ ในวันที่ ๕-๘ มิถุนายน ๒๕๕๕ ณ กรุงมะนิลา ประเทศฟิลิปปินส์

(๔) *การดำเนินโครงการนำร่อง ASEAN Single Window (ASW)*[๔๘] ในเดือนกรกฎาคม ๒๕๕๔ ประเทศสมาชิกอาเซียน ๑๐ ประเทศได้ร่วมลงนามความตกลงเพื่อดำเนินโครงการนำร่อง ASW (ASW Pilot Project) โดยมีประเทศสมาชิกอาเซียน ๗ ประเทศเข้าร่วม อันประกอบด้วยประเทศบรูไน อินโดนีเซีย มาเลเซีย ฟิลิปปินส์ สิงคโปร์ ไทย และเวียดนาม สำหรับประเทศสมาชิกอาเซียนอีก ๓ ประเทศ ได้แก่ กัมพูชา ลาว และพม่า เข้าร่วมในฐานะผู้สังเกตการณ์ (Observers)

<u>สถานภาพปัจจุบัน</u>

ในการดำเนินโครงการ ASW Pilot Project Component ๒ (scaled-down) นั้น ประเทศบรูไน อินโดนีเซีย มาเลเซีย ฟิลิปปินส์ สิงคโปร์ ไทย และเวียดนาม ได้ติดตั้ง ASW Gateway Software แล้ว โดยมีกรมศุลกากรและกรมการค้าต่างประเทศเข้าร่วมทดสอบทางเทคนิคในการเชื่อมโยงข้อมูลผ่านเครือข่ายอินเทอร์เน็ตสำหรับเอกสารใบรับรองแหล่งกำเนิดสินค้าของอาเซียน ฟอร์ม ดี (ATIGA Form D) และ ใบขนสินค้าของอาเซียน (ACDD) ตามโครงการนำร่องฯ

[๔๘] อ้างอิงข้อมูลจาก “รายงานความก้าวหน้าการพัฒนาระบบ National Single Window (NSW) ของประเทศไทย” โดย กระทรวงการคลัง (ในฐานะประธานคณะอนุกรรมการเชื่อมโยงข้อมูลแบบบูรณาการสำหรับการนำเข้า การส่งออก และโลจิสติกส์) ๒๔ กรกฎาคม ๒๕๕๗

เรียบร้อยแล้วเมื่อเดือนกันยายน-ตุลาคม ๒๕๕๕ และทดสอบเพิ่มเติมวันที่ ๑๐-๒๑ ธันวาคม ๒๕๕๕ ซึ่งประเทศที่มีความพร้อมในการทดสอบตามโครงการนำร่องได้แก่ อินโดนีเซีย มาเลเซีย สิงคโปร์ และไทย นอกจากนี้ ยังมีการทดสอบการเชื่อมโยงข้อมูลสำหรับเอกสาร ATIGA Form D แบบคู่ขนาน (Parallel Test) ในเดือนมีนาคม ๒๕๕๖ ร่วมกับประเทศอินโดนีเซียและมาเลเซีย เพื่อตรวจสอบความถูกต้องของข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ ATIGA FORM D ที่รับ-ส่ง โดยเปรียบเทียบกับเอกสาร ATIGA FORM D ที่เป็นเอกสารกระดาษ

การดำเนินโครงการ ASW Pilot Component ๒ (full-fledged) อยู่ในระหว่างพิจารณาร่างข้อตกลง (Term of Reference) เพื่อให้สำนักงานเลขานุการอาเซียนและผู้ให้ทุน (ASEAN Connectivity Through Trade and Investment: ACTI) ดำเนินการจัดจ้างบริษัทเพื่อติดตั้งและทดสอบระบบในการเชื่อมโยงข้อมูลสำหรับเอกสาร ATIGA FORM D และ ACDD และเอกสารอื่นๆ ตามสถาปัตยกรรมที่ออกแบบไว้ในขั้นตอนที่ ๑ (ASW Pilot Project Component ๑) ที่จะใช้เครือข่ายแบบปลอดภัย (Virtual Private Network) โดยการจัดซื้อจัดจ้างกำหนดแล้วเสร็จในปี พ.ศ. ๒๕๕๗

กลุ่มประเทศอาเซียนได้ร่วมกันพัฒนาเครื่องมืออำนวยความสะดวกทางการค้าภายใต้โครงการจัดทำคู่มือความตกลงการค้าสินค้าอาเซียนและการรับรองถิ่นกำเนิดสินค้าด้วยตนเอง (ATIGA and Self Certification) โดยการให้ผู้ส่งออกรับรองถิ่นกำเนิดสินค้าด้วยตนเอง (Self Certification: SC) เพื่อเป็นมาตรการที่จะช่วยแก้ไขอุปสรรคในการเคลื่อนย้ายสินค้าในอาเซียนเพื่อเป็นมาตรการที่จะช่วยแก้ไขอุปสรรคในการเคลื่อนย้ายสินค้าในอาเซียนโดยรวบรวมองค์ความรู้เกี่ยวกับ ATIGA นำเสนอข้อบทและการพัฒนาเครื่องมือและมาตรการสำคัญ ๆ ที่เกี่ยวข้องกับระบบงานศุลกากร และกฎถิ่นกำเนิดสินค้าเป็นคู่มือ ให้เจ้าหน้าที่ในหน่วยงานปฏิบัติ ใช้อ้างอิงในการปฏิบัติงานเพื่อลดปัญหา และช่วยให้มีความสะดวกรวดเร็วในการตรวจปล่อยสินค้านำเข้าภายใต้ ATIGA และ Self Certification รวมถึงการจัดการองค์ความรู้ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับ ATIGA อย่างเป็นระบบ เพื่อนำไปใช้งานสืบค้น อ้างอิง และส่งต่องานให้กับเจ้าหน้าที่ทุกระดับที่ทำงานเกี่ยวข้อง ซึ่งได้มีการแจ้งเวียนคู่มือการใช้งานทางระบบอินเทอร์เน็ตและอินทราเน็ตให้เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องและบุคคลภายนอกได้ใช้ประโยชน์ร่วมกัน[๔๙]

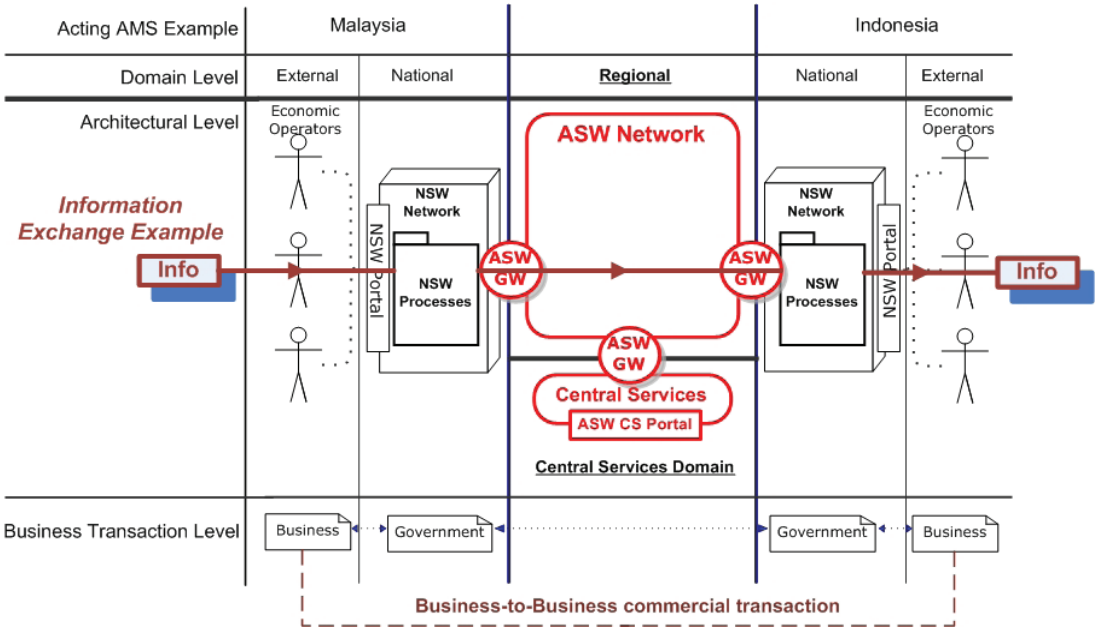
ประเทศสมาชิกอาเซียนได้รับทุนสนับสนุนจากองค์กรเพื่อการพัฒนาระหว่างประเทศของสหรัฐฯ (United States Agency for International Development: USAID) สำหรับโครงการนำร่องเชื่อมโยงข้อมูลใบรับรองแหล่งกำเนิดสินค้าของอาเซียน ฟอร์ม ดี (ATIGA Form D)

[๔๙] รายงานประจำปีกรมศุลกากร 2556

และข้อมูลใบขนสินค้าของอาเซียน (ACDD) ทั้งนี้ การทดสอบการเชื่อมโยงข้อมูลระหว่างระบบ SW ของประเทศสมาชิกอาเซียนดำเนินตามลำดับความพร้อมก่อนหลังของแต่ละประเทศ โดยระบบ SW ของประเทศไทยได้เริ่มทดสอบทางเทคนิคกับประเทศอินโดนีเซียไปในเดือนกุมภาพันธ์ ๒๕๕๕ และจากการประชุมหารือระหว่าง USAID และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องล่าสุดเมื่อเดือนกุมภาพันธ์ ๒๕๕๘ มีข้อสรุปโดยสังเขปว่า USAID มุ่งให้ทุนสนับสนุนการจัดทำโครงสร้างข้อมูลที่สอดคล้องกัน (Data Harmonization) ของภูมิภาคอาเซียน รวมทั้งพัฒนากระบวนการสำหรับการแลกเปลี่ยนเอกสารอิเล็กทรอนิกส์ ๔ ฉบับที่จำเป็นต่อธุรกิจการขนส่งสินค้า คือ ๑) ใบจองระวางเรือ (Booking) ๒) รายงานการบรรจุและขนถ่ายตู้สินค้า (Loading/Discharge Confirmation) ๓) รายงานแจ้งเรือขนสินค้าออกจากท่าและเข้าเทียบท่า (Pre-Departure/ Arrival Cargo Report) และ ๔) รายงานด้านสุขอนามัยของสินค้าและสินค้าเกษตร (Sanitary/Phytosanitary Report) โดย USAID มีข้อเสนอแนะการดำเนินงานใน ๓ เรื่อง คือ ๑) การจัดทำโครงสร้างของข้อมูลให้สอดคล้องกัน (Data Harmonization) โดยในเรื่องนี้ USAID ได้ดำเนินการจ้างทีมงานจัดทำรายการ (field) ข้อมูลต่างๆ ของเอกสารทั้ง ๔ ฉบับดังกล่าวแล้ว (อ้างอิงมาตรฐานข้อมูลของ WCO Data Model v3, UN EDIFACT และ ASEAN Data Model v2) และขอให้ตัวแทนจากประเทศสมาชิกอาเซียนทุกประเทศให้ความเห็นต่อรายการข้อมูลดังกล่าว เพื่อนำไปสู่การกำหนดมาตรฐานข้อมูลสำหรับอาเซียนต่อไป ๒) กำหนดกระบวนการทำงานเพื่อสร้างรูปแบบ (Model) ปฏิบัติในการทำธุรกรรมเอกสารทั้ง ๔ ฉบับนี้ และ ๓) หลังจากจัดทำ Schema ของข้อมูลแล้ว ให้เผยแพร่และส่งเสริมการใช้งานในการแลกเปลี่ยนข้อมูลและเอกสารทั้ง ๔ ฉบับผ่านระบบ SW ผ่านระบบ ASW เพื่อแลกเปลี่ยนข้อมูลและเอกสารในระหว่างประเทศสมาชิกอาเซียนในอนาคต[๕๐]

ปัจจุบันสมาชิกอาเซียนแต่ละประเทศอยู่ในระหว่างการพัฒนาระบบ SW และเข้าร่วมโครงการนำร่อง ASW ขั้นตอนที่ ๒ โดยมีสถานะการดำเนินงานที่แตกต่างกันสำหรับประเทศไทย กรมศุลกากรได้พัฒนาระบบ SW เพื่อบูรณาการเชื่อมโยงข้อมูลหน่วยงานภาครัฐและภาคธุรกิจแล้ว แต่ก็ยังต้องขยายการเชื่อมโยงระบบกับหน่วยงานภาครัฐต่างๆ ให้ครบ ๔๔ หน่วยงาน รวมทั้งเพิ่มฟังก์ชั่นการทำงานและการแลกเปลี่ยนข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ให้ครอบคลุมธุรกรรมเอกสารใบรับรองและใบอนุญาตสำหรับประเภทสินค้านำเข้าและส่งออกต่างๆ ให้มากขึ้น รวมทั้งพัฒนาบริการเสริมที่จะช่วยอำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่งระหว่างประเทศให้มีประสิทธิภาพมากขึ้นด้วย

[๕๐] ข้อมูลจากการประชุมระหว่าง USAID และผู้แทนจากภาคเอกชนในประเทศไทยเมื่อวันที่ ๑๑ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๘ ที่กรุงเทพฯ



รูปที่ ๓-๓: สถาปัตยกรรมระบบศุลกากรอิเล็กทรอนิกส์ ณ จุดบริการเดียวของอาเซียน (ASW Architecture) แบบมี Secure IP/VPN Network[๕๑]

๓.๑.๕.๓. ความก้าวหน้าในการเชื่อมโยงเข้าสู่ระบบ ASW ของประเทศไทย

ในส่วนของการดำเนินมาตรการอำนวยความสะดวกทางการค้าเพื่อลดต้นทุนทางธุรกรรมแก่ผู้ประกอบการของประเทศไทยนั้น กรมศุลกากรได้ดำเนินมาตรการที่สำคัญ ประกอบด้วย ๑) การให้คำวินิจฉัยราคาศุลกากรล่วงหน้า (Advanced Ruling on Valuation) ๒) บริการจำแนกประเภทพิกัดอัตราศุลกากรล่วงหน้า (Advanced Ruling on Tariff Classification) และ ๓) โครงการนำร่องการให้บริการการวินิจฉัยถิ่นกำเนิดสินค้าล่วงหน้า (Advanced Ruling on Rules of Origin Pilot Project) นอกจากนี้ ยังได้มีการจัดทำแผนงานศุลกากรเพื่อรองรับการเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (ASEAN Economic Community: AEC) โดยจำแนกเป็น ๕ ด้าน คือ ๑) ด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน ๒) ด้านการพัฒนากฎหมายและกฎระเบียบ ๓) ด้านระบบงาน ๔) ด้านเทคโนโลยี เครื่องมือ และอุปกรณ์ และ ๕) ด้านการพัฒนาทรัพยากรบุคคล ซึ่งจากแผนงานศุลกากรเพื่อรองรับการเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน ๕ ด้านนี้กรมศุลกากรได้ดำเนินการจัดทำแผนงานและดำเนินโครงการต่างๆ เพื่อรองรับการพัฒนาระบบ SW ตั้งแต่อดีตถึงปัจจุบัน (ณ พฤษภาคม พ.ศ. ๒๕๕๖)[๕๒] ดังนี้

[๕๑] ข้อมูลภาพจาก “Planning and interaction of Single Window mechanisms in ASEAN” Prepared by Ms. Marianne Wong Mee Wan, Chair of ASEAN Single Window TWG (2007-Aug.2014) & Member of UNNExT Advisory Group

[๕๒] กรมศุลกากร, “บทบาทของศุลกากรไทยกับการรวมกลุ่มประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (ASEAN Economic Community)” By International Cooperation Division. As of 22 May 2013

แผนงาน/โครงการ	เป้าหมาย
๑. แผนงานการจัดตั้งการให้บริการระบบ SW - *โครงการจัดตั้งการให้บริการระบบ National Single Window (NSW) ของประเทศ*	เชื่อมโยงข้อมูล ๔๔ หน่วยงาน (ต.ค. ๕๕ – ก.ย. ๕๘)
๒. แผนงานการนำร่องการแลกเปลี่ยนข้อมูล (ASEAN Customs Declaration Document: ACDD) - *โครงการเชื่อมโยงข้อมูลและเอกสารระหว่างประเทศตามระบบ NSW และ ASW เพื่ออำนวยความสะดวกทางการค้าในภูมิภาค*	ทดสอบแลกเปลี่ยนข้อมูลกับ ๖ ประเทศ (อินโดนีเซีย มาเลเซีย สิงค์โปร์ บรูไน ฟิลิปปินส์ และเวียดนาม) (ต.ค. ๕๕ – พ.ค. ๕๖)
๓. แผนงานการผ่านพิธีการศุลกากรด้วยใบขนสินค้าอาเซียน (ACDD) - *โครงการผ่านพิธีการศุลกากรด้วยใบขนสินค้าอาเซียน*	นำผลการศึกษาเสนอผู้บริหาร (ต.ค. ๕๕ – ก.ย. ๕๖)
๔. แผนงาน/โครงการ “Cargo Processing Model (Air)” - *โครงการศึกษาเพื่อเตรียมความพร้อมในการดำเนินการ Cargo Processing Model (Air)*	นำผลการศึกษาเสนอผู้บริหาร (ต.ค. ๕๕ – ก.ย. ๕๖)
๕. *โครงการจัดทำฐานข้อมูลและการพัฒนาเพื่อความโปร่งใสทางการค้า*	มีฐานข้อมูลฯ ในการเผยแพร่ (ก.พ. ๕๖ – ก.ค. ๕๖)
๖. *โครงการระบบคลังข้อมูลการค้าของประเทศรองรับ ASEAN Trade Repository*	มีระบบคลังข้อมูลการค้า (ต.ค. ๕๕ – ก.ย. ๕๗)

สำหรับการสร้างความปลอดภัยในห่วงโซ่อุปทานการผลิตระหว่างประเทศผ่านโครงการผู้ประกอบการทางเศรษฐกิจที่ได้รับอนุญาต (Authorized Economic Operators: AEOs) และการจัดทำความตกลงยอมรับร่วมกัน (Mutual Recognition Arrangements: MRAs) ระหว่างศุลกากรประเทศคู่เจรจานั้น กรมศุลกากรได้ดำเนินโครงการผู้ประกอบการทางเศรษฐกิจที่ได้รับอนุญาตของผู้ประกอบการไทย พร้อมทั้งได้เปิดรับสมัครผู้ประกอบการที่จะเข้าร่วมโครงการผู้ประกอบการทางเศรษฐกิจที่ได้รับอนุญาต อยู่เป็นระยะๆ ซึ่งขณะนี้มีบริษัทที่ได้รับรองสถานภาพเป็นผู้ประกอบการทางเศรษฐกิจที่ได้รับอนุญาตสำหรับผู้นำเข้า ผู้ส่งออกสินค้า และตัวแทนออกของแล้วจำนวนรวม ๒๒ บริษัท ซึ่งในเดือนกันยายน ๒๕๕๖ ที่ผ่านมา กรมศุลกากรได้ยกเลิกระบบบัตรทอง (Gold Card) และระบบตัวแทนออกของที่ได้รับอนุญาต (Licensed Customs Broker) เพื่อนำโครงการผู้ประกอบการทางเศรษฐกิจที่ได้รับอนุญาตมาใช้อย่างเต็มรูปแบบ

นอกจากมาตรการอำนวยความสะดวกทางการค้าที่กล่าวมาแล้วข้างต้น ประเทศสมาชิกอาเซียนได้มีความพยายามร่วมกันในการพัฒนาระบบศุลกากรผ่านแดนอาเซียน ภายใต้กรอบความตกลงอาเซียนว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าผ่านแดน (ASEAN Framework Agreement on the Facilitation of Goods in Transit) และกรอบความตกลงอาเซียนด้านรถยนต์ขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ (ASEAN Framework Agreement of Inter-State Transport) โดยมีวัตถุประสงค์ที่จะให้ประเทศสมาชิกอาเซียนอนุญาตให้รถยนต์ขนส่งที่จดทะเบียนในประเทศสมาชิกอื่นสามารถขนส่งสินค้าผ่านประเทศของตนเองได้ โดยกรอบความตกลงนี้มีผลบังคับใช้เมื่อเดือนตุลาคม ๒๕๔๓ แต่ยังไม่มีผลในทางปฏิบัติเนื่องจากต้องรอการลงนามในพิธีสารทั้ง ๙ ฉบับ ซึ่งถ้าทุกประเทศให้สัตยาบันครบแล้วจะทำให้สามารถขนส่งสินค้าผ่านแดนระหว่างกันได้อย่างเสรีผ่านเส้นทางที่แต่ละประเทศกำหนด โดยได้รับการยกเว้นการจัดเก็บภาษีและค่าบริการอื่นๆ โดยมีการจัดตั้งระบบศุลกากรผ่านแดน มีมาตรการตรวจโรคในคนและพืชและอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าเน่าเสียง่าย พิธีสารที่ศุลกากรรับผิดชอบจำนวน ๒ ฉบับ ได้แก่ พิธีสาร ๒ : การกำหนดที่ทำการพรมแดน (Designation of Frontier Posts) และพิธีสาร ๗ : ระบบศุลกากรผ่านแดน (Customs Transit System) ซึ่งอยู่ระหว่างการดำเนินการร่วมกันของสมาชิกอาเซียนทั้ง ๑๐ ประเทศ การดำเนินการในปัจจุบันของร่างพิธีสารทั้ง ๒ ฉบับมีดังนี้

- *ร่างพิธีสารที่ ๒* อยู่ในระหว่างการเจรจาของประเทศสมาชิก ซึ่งได้เสนอขอแก้ไขที่ทำการพรมแดน รวมถึงเนื้อหาในพิธีสารดังกล่าวซึ่งยังไม่เป็นที่ยุติ
- *ร่างพิธีสารที่ ๗* คณะทำงานด้านพิธีการศุลกากรและการอำนวยความสะดวกทางการค้า (Customs Procedures and Trade Facilitation Working Group: CPTFWG) ได้ดำเนินการแก้ไขและจัดทำร่างพิธีสารที่ ๗ และภาคผนวกทางเทคนิคภายใต้กรอบความตกลงอาเซียนว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าผ่านแดนเสร็จสิ้นแล้ว ดังนั้น เพื่อให้เป็นไปตามมาตรา ๑๙๐ ของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย กรมศุลกากรจึงได้จัดสัมมนารับฟังความคิดเห็นเมื่อวันที่ ๒๐ สิงหาคม ๒๕๕๕ และรับฟังความคิดเห็นจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อเป็นข้อมูลประกอบการนำเสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อขอความเห็นชอบจากรัฐสภา

นอกจากนี้ กรมศุลกากรยังได้ดำเนินการพัฒนาพิกัดศุลกากรอาเซียน (ASEAN Harmonized Tariff Nomenclature: AHTN) จากฉบับปี พ.ศ. ๒๕๕๐ ให้เป็นฉบับปี พ.ศ. ๒๕๕๕ หรือ AHTN ๒๐๑๒/๑ เพื่อให้เกิดความทันสมัย มีความเหมาะสม อีกทั้งให้สอดคล้องกับระบบประเภทพิกัดย่อย ๘ หลักและมีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ ๑ มกราคม ๒๕๕๕ เป็นต้นไป โดยขณะนี้ประเทศสมาชิกอาเซียนทั้ง ๑๐ ประเทศได้มีการบังคับใช้ AHTN ๒๐๑๒/๑ แล้ว

๓.๑.๖. การพัฒนาระบบอำนวยความสะดวกทางการค้าในภูมิภาคเอเชียและแปซิฟิก

ในช่วงปี พ.ศ. ๒๕๕๖-๒๕๕๗ ที่ผ่านมา หน่วยงานการส่งเสริมการค้าและการลงทุน (Trade and Investment Division) ภายใต้คณะกรรมาธิการเศรษฐกิจและสังคมแห่งสหประชาชาติสำหรับภูมิภาคเอเชียและแปซิฟิก หรือยูเอ็นเอสแคป (United Nations Economic and Social Commission for Asia and the Pacific – UNESCAP) ได้ทำการสำรวจความคืบหน้าการดำเนินงานด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการดำเนินมาตรการการค้าไร้กระดาษของประเทศในภูมิภาคเอเชียและแปซิฟิกจำนวนรวม ๒๙ ประเทศ[๕๓] และรายงานสรุปผลการสำรวจไว้ว่า ระบบการค้าไร้กระดาษผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์อัตโนมัติในระดับภูมิภาค และการดำเนินโครงการพัฒนา SW ของแต่ละประเทศนั้น เป็นกลไกสำคัญที่ทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงรูปแบบการอำนวยความสะดวกทางการค้า แต่ในขณะเดียวกันก็มีความท้าทายและปัญหา/อุปสรรคอยู่หลายด้าน หลายประเทศมีความพยายามในการพัฒนาและประยุกต์ใช้งานระบบ SW ดังกล่าวอย่างจริงจัง และถึงแม้จะไม่เต็มรูปแบบมากนัก แต่ก็ได้ส่งผลในเชิงบวกต่อการขับเคลื่อนการอำนวยความสะดวกทางการค้าในภูมิภาคเอเชียและแปซิฟิกให้มีความก้าวหน้ามากยิ่งขึ้น รวมไปถึงภูมิภาคต่างๆ อย่างเช่น ภูมิภาคอาเซียน เอเชียกลาง (รวมประเทศรัสเซีย) และ เอเชียใต้ เป็นต้น

การสำรวจนี้ได้ทำการวิเคราะห์ข้อมูลเกี่ยวกับเรื่องต้นทุนและค่าใช้จ่ายของการดำเนินการค้าระหว่างประเทศ กล่าวคือ ต้นทุนของสินค้าที่บรรจุเข้าตู้คอนเทนเนอร์ที่ยังไม่รวมค่าขนส่งระหว่างประเทศผ่านท่าเรือต่างๆ มีมูลค่าคิดเป็นเงินราว ๕ ล้านล้านบาท (๑๕๙,๐๐๐ ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ) ต่อปี แต่หากมีการนำมาตรการอำนวยความสะดวกทางการค้าไปประยุกต์ใช้ จะช่วยทำให้ต้นทุนลดลงได้ประมาณร้อยละ ๒๐ คิดเป็นมูลค่าต้นทุนที่ลดลงอย่างน้อย ๑ ล้านล้านบาท (๓๑,๐๐๐ ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ) ต่อปี และสำหรับในกลุ่มประเทศกำลังพัฒนาที่ไม่มีทางออกทะเล (Landlocked Developing Countries: LLDCs) และ/หรือประเทศพัฒนาน้อยที่สุด (Least Developed Countries: LDCs) จำนวน ๑๔ ประเทศในกลุ่มการสำรวจพบว่า การใช้มาตรการอำนวยความสะดวกทางการค้าจะช่วยให้ต้นทุนทางการค้าสำหรับสินค้าบรรจุตู้คอนเทนเนอร์ลดลงราว ๙๖,๐๐๐ ล้านบาท (๓,๐๐๐ ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ) ต่อปี นั่นหมายความว่าการประยุกต์ใช้มาตรการทางการค้าแบบไร้กระดาษและมาตรการอำนวยความสะดวกทางการค้าต่างๆ จะส่งผลทำให้ต้นทุนทางการค้าลดลงค่อนข้างชัดเจน อย่างไรก็ตาม ยังมีข้อพิจารณาด้านปัจจัยอื่นๆ อีกที่ส่งผลต่อเรื่องต้นทุนทางการค้า เช่น ระยะทางการขนส่งสินค้าภาคพื้นดินไปสู่ท่าเรือ โครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและขนส่ง ขนาดของเศรษฐกิจของประเทศตาม GDP และปริมาณการค้าระหว่างประเทศ ยกตัวอย่างเช่น ประเทศกำลังพัฒนาที่ไม่มีทางออกทะเลมักมีต้นทุนค่าใช้จ่ายในการขนส่งทางบกมากกว่าประเทศแถบชายฝั่งทะเล เป็นต้น

[๕๓] Wang, Tengfei and Yann Duval (2014), Trade Facilitation and Paperless Trade Implementation: 2013/14 Asia-Pacific Update, ESCAP Trade and Investment Division, TID Working Paper No. 02/14, 27 June 2014. Bangkok.

อย่างไรก็ตาม ประเด็นสำคัญที่ได้จากการสำรวจคือ หลายๆ ประเทศยังไม่มีกลไกการติดตามความก้าวหน้าและวัดผลการดำเนินงานพัฒนาการอำนวยความสะดวกทางการค้าภายในประเทศ (trade facilitation monitoring) อย่างเป็นระบบ โดยเฉพาะในเรื่องการประเมินวัดประสิทธิภาพด้านระยะเวลาและค่าใช้จ่ายในการดำเนินการทางการค้าและการขนส่งเพื่อการส่งออกและการนำเข้าสินค้า รวมทั้งการวิเคราะห์สาเหตุของข้อขัดข้องหรือโอกาสในการปรับปรุงกระบวนการทำงานและธุรกรรมเอกสารที่เป็นอยู่อาจมีความซ้ำซ้อนหรือไม่มีประสิทธิภาพ เป็นต้น กลไกในการสำรวจและประเมินวัดประสิทธิภาพกระบวนการอำนวยความสะดวกทางการค้าซึ่งควรจะครอบคลุมทั้งห่วงโซ่การขนส่งระหว่างประเทศ จะเป็นเครื่องมือสำคัญในการวิเคราะห์และนำเสนอประเด็นในการพัฒนาปรับปรุงที่ลึกซึ้งชัดเจน และสอดคล้องกับบริบทของแต่ละประเทศเอง นับเป็นปัจจัยแห่งความสำเร็จในการพัฒนาปรับปรุงให้ตรงจุดของการลดขั้นตอนและเพิ่มประสิทธิภาพทางการค้าและการขนส่งระหว่างประเทศได้อย่างเป็นรูปธรรม ทั้งนี้เนื่องจากการสำรวจและตรวจวิเคราะห์จะทำให้สามารถประเมินได้ว่า ควรมีการจัดสรรทรัพยากรที่มีจำกัดในประเทศ โดยเฉพาะประเทศที่กำลังพัฒนามากน้อยเพียงใด เพื่อนำไปใช้ในการขจัดอุปสรรคที่สำคัญต่อกระบวนการทางการค้าได้อย่างถูกต้อง ประเด็นสำคัญประการต่อมาคือ ผลการสำรวจของยูเอ็นเอสเคปยังกล่าวอีกว่า ยังไม่มีประเทศใด(ในกลุ่มที่สำรวจ)ใช้ระบบการแลกเปลี่ยนเอกสารทางอิเล็กทรอนิกส์เพื่อดำเนินการค้าระหว่างประเทศอย่างเต็มรูปแบบเลย แม้กระทั่งในประเทศที่พัฒนาแล้วก็ยังเลือกที่จะแลกเปลี่ยนเอกสารทางอิเล็กทรอนิกส์เฉพาะบางประเภทและดำเนินการเป็นโครงการในลักษณะการขยายระบบทีละขั้นตอน และหลายโครงการมักจะเริ่มงานเป็นระบบนำร่องก่อน รายงานผลการสำรวจของยูเอ็นเอสเคปที่กล่าวในข้างต้นนี้ได้เน้นย้ำให้เห็นถึงความจำเป็นเร่งด่วนที่ประเทศต่างๆ ในภูมิภาคเอเชียและแปซิฟิกควรจะต้องเจรจาความตกลงร่วมกันในเรื่องรูปแบบการอำนวยความสะดวกทางการค้าระหว่างประเทศในระดับภูมิภาคด้วย

๓.๑.๗. สรุป

แนวทางและทิศทางการพัฒนาระบบ SW ของประทศในภูมิภาคต่างๆ ทั่วโลก ได้แก่ ทวีปแอฟริกา ทวีปเอเชีย/โอเชียเนีย ภูมิภาคตะวันออกกลาง ภูมิภาคลาตินอเมริกา และภูมิภาคอาเซียน สรุปโดยสังเขปได้ดังนี้

ภูมิภาค	แนวทาง/ทิศทางการพัฒนาระบบ SW	ระดับของการพัฒนา
แอฟริกา	● พัฒนาระบบ SW สำหรับการค้ากับต่างประเทศที่มีท่าเรือเป็นศูนย์กลาง (Port-Centric Single Window) ● พัฒนาระบบ SW ในการเชื่อมโยงข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ของหน่วยงานภาครัฐในส่วนที่เกี่ยวกับกระบวนการออกใบอนุญาต	● Port Community System (PCS) ● Regulatory SW
เอเชีย	พัฒนาระบบ SW แบบบูรณาการเข้ากับระบบศุลกากรที่มีอยู่เดิม	Customs SW & Regulatory SW
โอเชียเนีย	พัฒนาระบบ SW เพื่อการค้าภายใต้ระบบการบริหารจัดการชายแดน	Regulatory SW

ภูมิภาค	แนวทาง/ทิศทางการพัฒนาระบบ SW	ระดับของการพัฒนา
	ร่วม (Joint Border Management System) และเพื่อสนับสนุนงานด้านศุลกากรของหน่วยงานภาครัฐ	
ตะวันออกกลาง	● พัฒนาระบบ SW แบบใช้ EDI เพื่อเชื่อมโยงกระบวนการด้านพิธีการศุลกากรแบบอัตโนมัติ (Saudi Electronic Data Interchange: SaudiEDI) ● แนวทางในอนาคต – พัฒนาระบบ “Single Window and Customs Management” แบบเชื่อมต่ออัตโนมัติ (single seamless)	Customs SW
ลาตินอเมริกา/แคริบเบียน	● แต่ละประเทศในภูมิภาคพัฒนาระบบ SW ในระดับที่ต่างกัน ● มีการพัฒนาระบบ SW แบบ Foreign Trade Single Windows (FTSWs) (ครอบคลุมถึงกระบวนการนำเข้าและส่งออก กรอบกฎหมาย รับรองแหล่งกำเนิดสินค้าแบบดิจิทัล (digital certification of origin) และ ลายเซ็นดิจิทัล (digital signature)) โดยระบบ FTSW ของแต่ละประเทศมีการเชื่อมโยงระหว่างกัน	● หลากหลายในระดับประเทศ ● Regional/Cross-Border SW Exchange Platform
อาเซียน	● แต่ละประเทศในภูมิภาคพัฒนาระบบ SW ในระดับที่ต่างกัน ● มีการพัฒนาระบบ SW เพื่อเชื่อมโยงข้อมูลใบรับรองแหล่งกำเนิดสินค้าและข้อมูลใบขนสินค้าของอาเซียน - เป็นโครงการนำร่อง	Regional/Cross-Border SW Exchange Platform

๓.๑.๘. แนวโน้มการพัฒนา SW ของภูมิภาคต่างๆ ทั่วโลก[๕๔]

ประเทศกำลังพัฒนาหลายประเทศทั่วโลกได้นำแนวคิดของ SW ไปประยุกต์ใช้ในรูปแบบของการสร้างความร่วมมือในการแลกเปลี่ยนข้อมูลระหว่างหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้องในขอบข่ายงานด้านการค้าและการขนส่งระหว่างประเทศ ซึ่งนอกเหนือจากรูปแบบความร่วมมือระหว่างกันและรูปแบบของ SW ที่จะช่วยอำนวยความสะดวกให้กระบวนการทำงานต่างๆ ได้สอดคล้องตามกฎระเบียบแล้ว การบูรณาการอย่างเต็มรูปแบบระหว่างกระบวนการทางการค้า การขนส่ง และกระบวนการทางเอกสารตลอดห่วงโซ่อุปทานนับเป็นสิ่งสำคัญที่จำเป็น อย่างไรก็ตามการพัฒนาระบบเชื่อมโยงและประสานการทำงานอย่างต่อเนื่องและให้ครบ

[๕๔] Trends for collaboration in international trade: Building a common Single Window Environment by Somnuk Keretho, PhD, Kasetsart University, and Markus Pikart, United Nations Economic Commission for Europe (UNECE). This paper was prepared under the Joint United Nations Regional Commission Approach to Trade Facilitation (UNECA, UNECE, UNECLAC, UNESCAP and UNESCWA), United Nations, Geneva, 2013

บริบูรณ์ทุกขั้นตอนนั้นมีความยุ่งยากเป็นอย่างมาก ด้วยเหตุนี้ ประเทศที่พัฒนาแล้วจึงได้ริเริ่มการพัฒนารูปแบบของ SW ที่มีความครอบคลุมแบบเฉพาะกลุ่มตามความสัมพันธ์ของความร่วมมือเพื่อการแลกเปลี่ยนข้อมูลระหว่างผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่ดำเนินธุรกิจต่างกันในห่วงโซ่อุปทานการค้าระหว่างประเทศ บทความทางวิชาการเรียกชื่อการพัฒนาระบบในลักษณะความร่วมมือเฉพาะกลุ่มนี้ ที่เรียกว่า “*ระบบสารสนเทศเพื่อการบริหารความร่วมมือโดยการแลกเปลี่ยนข้อมูลระหว่างองค์กร (Inter-organization information exchange and collaboration platform: IOS)*” ระบบในลักษณะดังกล่าวนี้มักจะประกอบด้วยศูนย์กลางการแลกเปลี่ยนข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์เพื่อการเชื่อมโยงและประสานการปฏิบัติร่วมกันระหว่างองค์กร หรือหน่วยงานในเครือข่ายความร่วมมือในด้านนั้นๆ ประเทศในแถบยุโรปเหนือและประเทศที่พัฒนาแล้วทั่วโลกได้มีการพัฒนาระบบในลักษณะของ IOS นี้เป็นจำนวนมากและด้วยจุดประสงค์ที่แตกต่างกัน โดยแต่ละระบบจะมีองค์กรมาเชื่อมโยงเพื่อการเพิ่มประสิทธิภาพตามวัตถุประสงค์ของกลุ่มความร่วมมือนั้นๆ

ระบบ SW ในรูปแบบของ IOS ดังกล่าวได้ถูกนำไปใช้เพื่อการบริหารจัดการงานเฉพาะกลุ่มและเฉพาะทางในการดำเนินการค้าและการขนส่งระหว่างประเทศ เช่น ระบบบริหารความเชื่อมโยงและแลกเปลี่ยนข้อมูลเพื่อการควบคุมจราจร และความปลอดภัยในการขนส่งทางทะเล (Maritime Single Window) ระบบบริหารความเชื่อมโยงและแลกเปลี่ยนข้อมูลเพื่อการประสานงานผู้ประกอบการขนส่งและหน่วยงานกำกับการขนส่งสินค้าทางเรือ ทางอากาศ และผ่านด่านชายแดน (Port Community Systems: PCS) ระบบศุลกากรของสหภาพยุโรปเพื่อการควบคุมการนำเข้าและส่งออกสินค้า (Import and Export Control Systems: ICS/ECS) เป็นต้น ระบบต่างๆ ข้างต้นอาจมีความหลากหลายตามลักษณะของเป้าหมายการประยุกต์ใช้และตามสภาพแวดล้อมที่เหมาะสม เช่น องค์กรที่ให้ความร่วมมือเนื่องจากความใกล้ชิดตามสภาพพื้นที่ทางภูมิศาสตร์ ตามกลุ่มสินค้า/ผลิตภัณฑ์ ตามตลาดกลุ่มเป้าหมาย ตามความต้องการทางธุรกิจของกลุ่มที่ร่วมมือกัน หรือตามความต้องการเฉพาะตามรูปแบบการขนส่งสินค้า และตามกลุ่มลูกค้า เป็นต้น ระบบ IOS ดังกล่าวบางระบบอาจดำเนินการโดยภาครัฐ บางระบบอาจดำเนินการแบบหุ้นส่วนร่วมระหว่างภาครัฐและภาคเอกชน และบางระบบลงทุนโดยภาคธุรกิจทั้งหมด ทั้งนี้ ตามความเป็นจริงแล้ว นิยามดั้งเดิมของ SW ที่นำเสนอครั้งแรกโดยคณะกรรมธิการด้านเศรษฐกิจเพื่อยุโรปขององค์การสหประชาชาติ (United Nations Economic Commission for Europe: UNECE) นับว่าเป็นตัวอย่างหนึ่งของระบบ IOS ในระดับที่มุ่งเน้นเรื่องการเชื่อมโยงความร่วมมือระหว่างหน่วยงานภาครัฐเพื่อการบังคับใช้และควบคุมกฎระเบียบทางการค้าระหว่างประเทศโดยภาครัฐ และเพื่อความชัดเจน เราอาจจัดกลุ่มนี้ว่า เป็นระบบ SW แบบที่มีการเชื่อมโยงด้านกฎระเบียบของภาครัฐ (Regulatory SW)

อย่างไรก็ตาม ปัจจัยความสำเร็จที่จะช่วยเพิ่มประสิทธิภาพให้กับการดำเนินงานตลอดห่วงโซ่อุปทานการค้าระหว่างประเทศนี้ ขึ้นอยู่กับความสามารถในการเชื่อมโยงข้อมูลข้ามระบบระหว่างองค์กรต่างๆ ตลอดสายห่วงโซ่อุปทานนี้ ทั้งนี้ การสนับสนุนจากผู้บริหารระดับนโยบายถือเป็นสิ่งสำคัญ รวมทั้งการกำหนด

กรอบนโยบายที่เกื้อหนุนและช่วยผลักดันให้การดำเนินงานเชื่อมโยงข้อมูลทางอิเล็กทรอนิกส์ระหว่างองค์กรเกิดขึ้นได้จริง ตามแนวโน้มสำคัญในการเพิ่มประสิทธิผลโดยองค์รวม กล่าวคือ การทำให้ระบบต่างๆ สามารถเชื่อมโยงข้อมูลข้ามระบบที่ต่างกันในระหว่างองค์กรที่มีธุรกิจต่างกันในห่วงโซ่อุปทานการค้าระหว่างประเทศ

ตัวอย่างของระบบ IOS ในทวีปยุโรป อาทิ ระบบเชื่อมโยงข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ในภาคการขนส่งและโลจิสติกส์ระหว่างผู้ประกอบการขนส่งของสหภาพยุโรป (EU e-freight) ระบบเชื่อมโยงข้อมูลของผู้ประกอบการผ่านท่า (Port Community Systems) ระบบข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์เพื่อกำกับการเดินเรือของสหภาพยุโรป (EU e-Maritime Single Window) ระบบติดตามการเคลื่อนที่และจราจรของเรือในน่านน้ำ (e-Navigation) ขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (International Maritime Organization: IMO) ระบบศุลกากรอิเล็กทรอนิกส์ของสหภาพยุโรป (EU e-Customs) และระบบอิเล็กทรอนิกส์เพื่อการบริหารจัดการการขนย้ายสินค้าผ่านแดนของประเทศในแถบยุโรป (Computerized Transit System) ข้างต้นเป็นตัวอย่างระบบต่างๆ ที่เกิดขึ้นจากเครือข่ายความร่วมมือที่เกิดจากการรวมตัวขององค์กรต่างๆ ที่ใกล้ชิดกันและสร้างบริการใหม่ที่มีมูลค่าเพิ่มขึ้นให้กับรัฐบาล สังคม และผู้ค้าโดยรวมของยุโรปได้

กรอบการเชื่อมโยงข้อมูลระหว่างระบบนี้ (Framework for interoperability) จะสามารถเกิดขึ้นได้ เมื่อมีการรวมตัวกันเพื่อเชื่อมโยงข้อมูลข้ามกลุ่มหรือระหว่างระบบ IOSs เพื่อให้เกิดเป็น“เครือข่ายของเครือข่ายต่าง (network of networks)” ที่ยอมให้มีการแลกเปลี่ยนข้อมูลระหว่างกลุ่ม รวมทั้งมีการพัฒนาบริการใหม่ๆ ที่มีบูรณาการ มีประโยชน์ และมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้นได้ในอนาคต

ระบบ IOS แต่ละกลุ่มอาจจะแบ่งกลุ่มการเชื่อมโยงกันและทำงานเป็นระดับชั้น (layers) ตามลักษณะของกระบวนการทางธุรกิจที่สัมพันธ์กันในห่วงโซ่อุปทานการค้าและการขนส่ง ผู้บริหารระดับนโยบายจำเป็นจะต้องมองเห็นภาพการดำเนินงานของระบบ IOS ต่างๆ เหล่านี้ ที่สามารถครอบคลุมทุกขั้นตอนและทุกกระบวนการทางการค้าตลอดห่วงโซ่อุปทานได้ และไม่ควรทับซ้อนกันหรือให้มีการทับซ้อนกันน้อยที่สุด นอกจากนี้ ผู้บริหารควรมีวิสัยทัศน์ในการกำหนดกรอบการทำงานของระบบ IOS ให้สอดคล้องตามมาตรฐานการเชื่อมโยงและแลกเปลี่ยนระหว่างระบบ IOS ในระดับสากลด้วย

การสร้างกรอบความร่วมมือในการเชื่อมโยงและแลกเปลี่ยนข้อมูลระหว่างระบบ IOS ต้องเกิดขึ้นตามความต้องการของหน่วยงานเจ้าของระบบที่ต้องการเข้าร่วมพัฒนาความร่วมมือ เพราะระบบที่ต่างกันต้องเห็นพ้องและยินยอมที่จะดำเนินการตามหลักการ กฎระเบียบ และมาตรฐานในการแลกเปลี่ยนข้อมูลระหว่างระบบ IOS ที่ต่างกัน กล่าวคือ ไม่ใช่แค่การเชื่อมโยงระบบของหลายหน่วยงานภายในระบบ IOS เดียวกัน แต่หมายถึงการเชื่อมโยงระหว่างระบบ IOS หนึ่งกับระบบ IOS อีกระบบหนึ่งด้วย การเชื่อมโยงระบบ IOS ที่แตกต่างกันนี้นับเป็นการขับเคลื่อนในระดับยุทธศาสตร์ ผู้บริหารระดับนโยบายจึงจำเป็นจะต้องมีบทบาทสำคัญในการผลักดันเพื่อให้เกิดผลสำเร็จขึ้นจริง

ทั้งนี้ การพัฒนาระบบการเชื่อมโยงและแลกเปลี่ยนข้อมูลระหว่างระบบ IOS ที่ต่างกันมีกรอบการดำเนินงานหรือองค์ประกอบต่างๆ ดังนี้

- การมีวิสัยทัศน์ในเรื่องความร่วมมือ โดยการสร้างความตระหนักรู้ให้หลายฝ่าย/หลายภาคส่วนเห็นประโยชน์ที่จะได้รับอย่างชัดเจนจากการร่วมมือระหว่างกัน และเป็นประโยชน์ที่จะสร้างมูลค่าเพิ่มให้กับการดำเนินธุรกิจการค้าและการขนส่งระหว่างประเทศ
- กฎเกณฑ์/กฎระเบียบของความร่วมมือระหว่างกัน
- กรอบการทำงานที่สร้างความไว้วางใจและมีข้อตกลงในการให้บริการ (Service Level Agreement: SLA) ร่วมกัน
- ความเข้าใจในกระบวนการทางธุรกิจและข้อกำหนดด้านข้อมูลที่มีร่วมกัน
- มาตรฐานโครงสร้างข้อมูลและมาตรฐานการแลกเปลี่ยนข้อมูลร่วมกัน
- กรอบโครงสร้างทางกฎหมายที่เอื้อต่อการขับเคลื่อนการพัฒนา

องค์ประกอบหรือข้อกำหนดที่กล่าวข้างต้นนี้สามารถกำหนดเป็นมุมมองเชิงโครงสร้างได้ใน ๓ ระดับ คือ มุมมองระดับเชิงกลยุทธ์ มุมมองระดับเชิงปฏิบัติการ และมุมมองระดับเทคนิค ทั้งนี้ การพัฒนาข้อกำหนดแต่ละระดับเหล่านี้ควรพัฒนาให้สอดคล้องกับมาตรฐาน กฎระเบียบ และการปฏิบัติที่สอดคล้องในระดับสากล

๓.๒. ผลการศึกษาการพัฒนาระบบ SW ในระดับประเทศ: กรณีศึกษาของต่างประเทศ ๕ ประเทศ

การนำเสนอผลการศึกษากรณีศึกษาการพัฒนาระบบ SW ของต่างประเทศ มีวัตถุประสงค์เพื่อนำเสนอประสบการณ์การพัฒนาระบบ SW ของประเทศต่างๆ ที่ได้รับการยอมรับและจัดอันดับจากองค์กรระหว่างประเทศที่เชื่อถือได้ว่า มีความก้าวหน้าในการพัฒนาค่อนข้างมากและเป็นระบบการทำงานที่ค่อนข้างสมบูรณ์และสามารถนำไปใช้งานได้จริง โดยทีมที่ปรึกษาได้เลือกนำเสนอกรณีศึกษาการพัฒนาระบบ SW ของ ๕ ประเทศ คือ ๑) ระบบ DAKOSY ของประเทศเยอรมนี ๒) ระบบ NACCS ของประเทศญี่ปุ่น ๓) ระบบ TradeNet ของประเทศสิงคโปร์ ๔) ระบบ UNI-PASS ของประเทศสาธารณรัฐเกาหลี และ ๕) ระบบ DTTN ของเขตเศรษฐกิจพิเศษฮ่องกง เนื่องจากประเทศเหล่านี้มีความก้าวหน้าในการพัฒนา SW อย่างรวดเร็วและทันสมัย และมักได้รับการจัดอันดับโดยหน่วยงานระหว่างประเทศ อย่างเช่น ธนาคารโลก (World Bank) ให้เป็นประเทศที่มีประสิทธิภาพในการพัฒนาอยู่ในลำดับต้นๆ อยู่เสมอ และพร้อมกันนี้ ก็เพื่อให้ครอบคลุมประเทศในหลากหลายภูมิภาค กล่าวคือ ในภูมิภาคยุโรป (เยอรมนี) ภูมิภาคเอเชีย (ญี่ปุ่น เกาหลี เขตเศรษฐกิจพิเศษฮ่องกง) และภูมิภาคอาเซียน (สิงคโปร์) อันจะช่วยสะท้อนมุมมองของการพัฒนาตามสภาพแวดล้อมทางเศรษฐกิจ สังคม และวัฒนธรรมอีกด้วย นอกจากนี้ กรณีศึกษาของต่างประเทศเหล่านี้ยังเป็นตัวแทนของระบบ SW ที่มีคุณลักษณะที่ดีที่สุดในรูปแบบที่แตกต่างกันไปโดยระบบ DAKOSY ของประเทศเยอรมนีจัดเป็น

ตัวอย่างที่ดีของระบบ SW แบบ Port Community System (PCS) ระบบ UN-PASS และ TradeNet และ DTTN เป็นตัวอย่างของระบบ G2G Regulatory SWs ส่วนระบบ NACCS เป็นตัวอย่างของระบบ Integrated SW ซึ่งจะให้มุมมองที่เป็นประโยชน์ในการสังเคราะห์ข้อเสนอการพัฒนาระบบ SW ของประเทศไทยในอนาคต

สำหรับรูปแบบการนำเสนอกรณีศึกษาจะอ้างอิงรูปแบบของศูนย์สหประชาชาติเพื่อการอำนวยความสะดวกด้านการค้าและธุรกรรมอิเล็กทรอนิกส์ หรือยูเอ็นซีแฟคท์ (United Nations Centre for Trade Facilitation and Electronic Business: UN/CEFACT) ที่ได้ดำเนินการรวบรวมข้อมูลของการพัฒนาระบบ SW ของหลายประเทศทั่วโลก และจัดทำเป็นรายการทะเบียนกลางข้อมูลการพัฒนา SW (UN/CEFACT Single Window Repository) ของแต่ละประเทศไว้ เพื่อใช้เป็นแหล่งรวบรวมข้อมูลกลางสำหรับติดตามความคืบหน้าของการพัฒนาในโอกาสต่อไป โดยข้อมูลการพัฒนาระบบ SW ของแต่ละประเทศประกอบไปด้วยสาระด้านต่างๆ ๑๔ ข้อ ได้แก่ ๑) ความเป็นมา ๒) การก่อตั้ง ๓) การให้บริการ ๔) ต้นแบบที่เลือกใช้เป็นแนวทางในการพัฒนา ๕) รูปแบบทางธุรกิจและการคิดค่าใช้จ่าย ๖) เทคโนโลยีที่ใช้พัฒนาระบบ ๗) การส่งเสริมการใช้และการเผยแพร่และประชาสัมพันธ์ ๘) ประเด็นด้านกฎหมาย ๙) มาตรฐานสากลที่ใช้อ้างอิง ๑๐) ประโยชน์ที่ได้รับ ๑๑) บทเรียนที่ได้รับ ๑๒) แผนในอนาคต ๑๓) แหล่งข้อมูลอ้างอิงเพิ่มเติม ๑๔) แหล่งข้อมูลหรือบุคคลที่สามารถให้ข้อมูลเพิ่มเติมได้

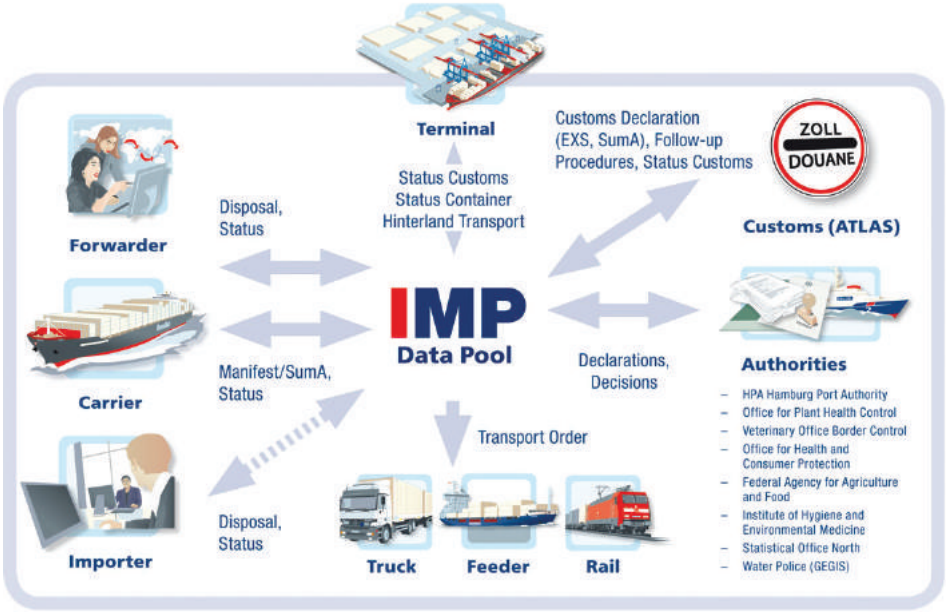
๓.๒.๑. กรณีศึกษาการพัฒนาระบบหน้าต่างเดียวของประเทศเยอรมนี: Case of DAKOSY

ระบบ DAKOSY จัดว่าเป็นระบบ Port Single Window หรือ Port Community System (PCS) ของท่าเรือฮัมบวร์ก (Hamburg Port) ประเทศเยอรมนี ที่ทำให้ท่าเรือฮัมบวร์กกลายเป็นท่าเรือไร้เอกสาร (paperless port) หน่วยงานทั้งจากภาครัฐและภาคเอกชนที่เกี่ยวข้องกับกระบวนการนำเข้า การส่งออก และการผ่านท่า สามารถแลกเปลี่ยนข้อมูลทางธุรกิจระหว่างกันทางออนไลน์ได้โดยผ่านศูนย์ข้อมูลของ DAKOSY นอกจากนี้ ระบบบริการออนไลน์แบบ B2B และแอพพลิเคชั่นนี้ยังช่วยให้การดำเนินงานในขั้นตอนของการขนส่งทำได้รวดเร็วขึ้น

ในปี พ.ศ. ๒๕๒๕ ระบบ DAKOSY ได้ถูกพัฒนาขึ้นโดยบริษัท DAKOSY AG ซึ่งเป็นผู้ให้บริการระบบแลกเปลี่ยนข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์โดยให้บริการทั้งระบบอีดีไอ และการติดตั้งซอฟต์แวร์สนับสนุนเชื่อมโยงกับระบบอีดีไอ เอกสารที่จำเป็นต้องใช้ระหว่างการขนส่งสามารถแลกเปลี่ยนกันได้ผ่านทางเครือข่ายของระบบ DAKOSY การบริการด้านไอทีของ DAKOSY ได้แก่ บริการสำรองข้อมูล บริการจัดการความเสี่ยงต่อการสูญหายของข้อมูล บริการเครือข่ายคอมพิวเตอร์และการติดต่อสื่อสาร บริการจัดหาแหล่งทรัพยากรจากภายนอก บริการอินเทอร์เน็ต และให้บริการข้อมูลส่วนกลาง ระบบ DAKOSY สามารถให้บริการแลกเปลี่ยนเอกสารอิเล็กทรอนิกส์ตามข้อบังคับของกฎหมายเฉพาะในส่วนงานด้านการสำแดงข้อมูลสินค้าอันตราย และใบขนสินค้าขาออก ภายใต้การควบคุมของกรมศุลกากร นอกจากนี้ ระบบยังมีแพลตฟอร์มการแลกเปลี่ยนข้อมูลการส่งออก (EMP - Export Message Platform) และแพลตฟอร์มการแลกเปลี่ยนข้อมูล

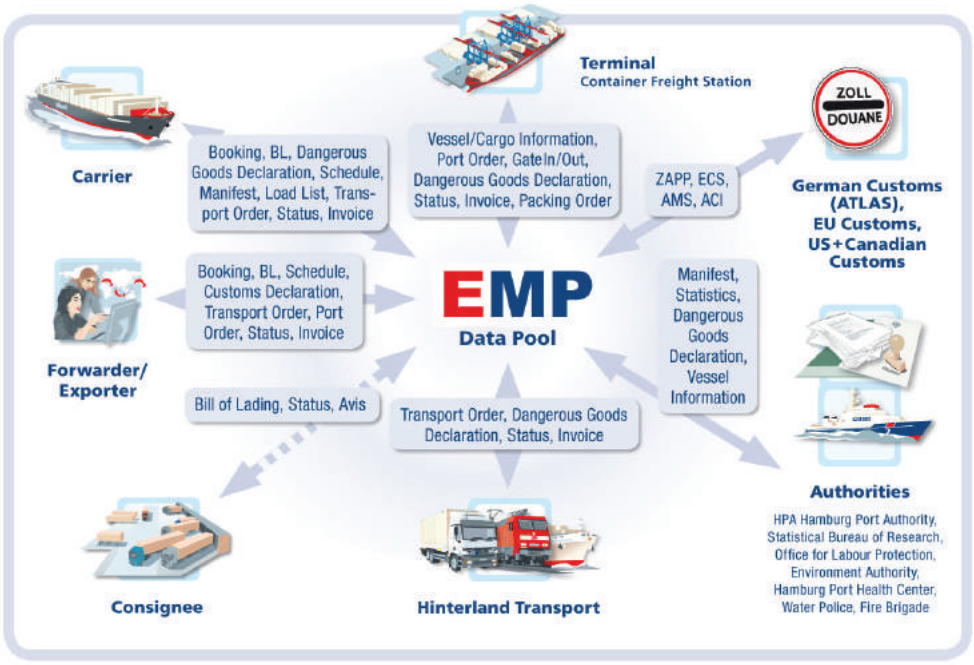
การนำเข้า (IMP - Import Message Platform) เพื่อใช้แลกเปลี่ยนข้อมูลระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับกระบวนการนำเข้า ส่งออก และผ่านท่า และการขนส่ง โดยใช้รูปแบบข้อมูลตามมาตรฐานสากล

ปัจจุบันระบบ DAKOSY ได้พัฒนาเข้าสู่ในระยะพัฒนาการของระบบกลุ่มผู้ประกอบการขนส่งผ่านท่า (Port Community System: PCS) แล้ว สามารถรองรับการทำธุรกรรมได้ถึง ๗๕,๐๐๐ ครั้งต่อวัน มีการแลกเปลี่ยนข้อมูลมากถึง ๓๓ ล้านข้อมูล (message) ต่อวัน และมีลูกค้า ๒,๓๐๐ ราย พร้อมกับผู้ใช้งานปลายทาง (end users) จำนวน ๑๕,๐๐๐ ราย กระบวนการส่งออกดำเนินการผ่านระบบ PCS ร้อยละ ๑๐๐ ในขณะที่กระบวนการนำเข้าดำเนินการผ่านระบบ เฉลี่ยร้อยละ ๗๐-๘๐ โดยประมาณ



รูปที่ ๓-๔: แพลตฟอร์มการแลกเปลี่ยนข้อมูลเพื่อการนำเข้าสินค้าของระบบ PCS ที่ท่าเรือฮัมบวร์ก (PCS Port of Hamburg - Import Message Platform)[๕๕]

[๕๕] อ้างอิงข้อมูลจากเว็บไซต์ http://www.dakosy.de/



รูปที่ ๓-๕: แพลตฟอร์มการแลกเปลี่ยนข้อมูลเพื่อการส่งออกสินค้าของระบบ PCS ที่ท่าเรือฮัมบวร์ก (PCS Port of Hamburg - Export Message Platform)[๕๖]

๑) ความเป็นมา

- **แรงจูงใจในการก่อตั้งระบบหน้าต่างเดียวคืออะไร**

  ความเร่งรีบในการส่งข้อมูลภายในท่าเรือของเมืองฮัมบวร์ก เป็นแรงจูงใจสำคัญในการจัดตั้งระบบหน้าต่างเดียว ตัวแทนสายเรือ และตัวแทนผู้รับจัดการขนส่งและผู้ปฏิบัติการในท่าเรือได้จัดตั้งกลุ่มเพื่อหารือกันถึงวิธีการแก้ปัญหาดังกล่าวโดยได้ข้อสรุปดังนี้

  - หน่วยงานและผู้ให้บริการที่เกี่ยวข้องกับการขนส่ง มีความต้องการให้ได้ข้อมูลเพื่อการดำเนินการล่วงหน้ามากที่สุดเท่าที่จะเป็นไปได้
  - การแลกเปลี่ยนข้อมูลโดยการใช้ EDI
    - หลีกเลี่ยงการกรอกข้อมูลซ้ำ
    - หลีกเลี่ยงความผิดพลาดอันเกิดมาจากการกรอกข้อมูลซ้ำ
    - ประหยัดเวลา
    - ประหยัดค่าใช้จ่าย
  - การไหลเวียนข้อมูลภายในที่มีความล่าช้าและมีค่าใช้จ่ายสูงเกินไป

[๕๖] เรื่องเดียวกัน.

- **ปีที่ก่อตั้ง**

  พ.ศ. ๒๕๒๕

- **สถานะปัจจุบันของสิ่งอำนวยความสะดวกอยู่ระหว่างการศึกษา โครงการนำร่อง หรือมีให้บริการแล้ว**

  มีให้บริการแล้ว

๒) การก่อตั้ง

- **การเชื่อมต่อระหว่างระบบหน้าต่างเดียวกับระบบของหน่วยงานอื่นในลักษณะเป็นอย่างไร**

  ระบบทำการเชื่อมต่อระบบของลูกค้ากับของเจ้าหน้าที่ศุลกากรและเจ้าหน้าที่กำกับของหน่วยงานอื่นๆ โดยการใช้ระบบอีดีไอ

- **มีการใช้ระบบหน้าต่างเดียวของประเทศใดเป็นต้นแบบหรือไม่ และอย่างไรหรือมีต้นแบบอื่นๆ หรือไม่**

  พื้นฐานของระบบหน้าต่างเดียวคือ โครงการนำร่อง “Datenbank Hamburger Hafen” ที่จัดตั้งในปี พ.ศ. ๒๕๑๗ ผู้ที่เข้าร่วมในขณะนั้นคือ ตัวแทนสายเรือ ตัวแทนผู้รับจัดการขนส่ง ผู้ปฏิบัติการท่าเรือขนาดใหญ่ ๒ แห่ง และบริษัทไอบีเอ็ม โครงการนำร่องในขณะนั้นใช้ระบบแบบรวมศูนย์ และใช้งานผ่านเทอร์มินัล และยังไม่มีการแลกเปลี่ยนข้อมูลแบบอีดีไอ

- **มีขั้นตอนการพัฒนาระบบด้วยหลักการอย่างไร หรือมีโครงการนำร่องหรือไม่**
  - จัดตั้งคณะกรรมการ
  - วิเคราะห์กรณีศึกษาเพื่อกำหนดปัญหา แนวทางคำตอบ และประโยชน์ที่จะได้รับ เชิงธุรกิจ (ซึ่งขณะนั้นได้วิเคราะห์ปัญหาด้านใบตราส่งสินค้า และ Quay Order)
  - การจัดจ้างที่ปรึกษาจากภายนอกเพื่อศึกษา และกำหนดแนวทางการพัฒนาระบบ
  - ให้ความสำคญในการพิจารณาและประเมินสถานภาพความพร้อมของระบบไอทีที่มีใช้อยู่ในปัจจุบัน
  - กรณีศึกษาที่วิเคราะห์โดยที่ปรึกษาภายนอกเกี่ยวกับแนวทางทางเทคนิคและกลไกทางธุรกิจ

- การลงทุนในรอบแรก: ระยะเวลา ๑ ปีสำหรับคณะทางาน ๗ คน ในการออกแบบและพัฒนาระบบที่เกี่ยวข้องกับเอกสาร Quay order และ B/L (Bill of Lading หรือ ใบตราส่งสินค้า) และเริ่มต้นโครงการนำร่องโครงการแรก
- ผู้ที่เข้ารวมในโครงการนำร่องได้แก่ ตัวแทนสายเรือ และตัวแทนผู้รับจัดการขนส่งและผู้ปฏิบัติการที่ท่าเรือ

- **รูปแบบของการฝึกอบรมที่จำเป็นต่อทีมงานในการพัฒนาระบบ และมีการจัดเตรียมการอย่างไร**

  ทีมงานไอที ต้องมีความเข้าใจในขั้นตอนการทำงานที่ท่าเรือ และที่เกี่ยวกับธุรกิจของลูกค้าเพิ่มเติม โดยมีการจัดให้ทีมงานเข้าร่วมทำงานและสังเกตการทำงานในสำนักงานต่างๆ เพื่อเรียนรู้เกี่ยวกับกระบวนการธุรกิจในแต่ละวัน

- **ระยะเวลาที่ใช้ในการพัฒนาและติดตั้งระบบ**

  ใช้เวลาทั้งสิ้น ๑ ปีถือได้ว่าเป็นการเริ่มต้นที่ประสบความสำเร็จของโครงการแรกในปีพ.ศ.๒๕๒๕ และในปีพ.ศ. ๒๕๒๖ มีข้อตกลงที่จะเพิ่มจำนวนบริษัทให้มากขึ้นกว่าเดิม

๓) การให้บริการ

- **ระบบหน้าต่างเดียวจัดให้มีบริการอะไรแล้วบ้าง ครอบคลุมเอกสาร ข้อมูล และกระบวนการอะไรบ้าง**

  บริษัท DAKOSY AG เป็นผู้ให้บริการระบบแลกเปลี่ยนข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์โดยให้บริการทั้งระบบอีดีไอ และการติดตั้งซอฟต์แวร์สนับสนุนเชื่อมโยงกับระบบอีดีไอ เอกสารที่จำเป็นต้องใช้ระหว่างการขนส่งสามารถแลกเปลี่ยนได้ผ่านทางเครือข่ายของระบบ DAKOSY ซึ่งการให้บริการทางด้านไอทีของ DAKOSY มีดังนี้

  - บริการสำรองข้อมูล
  - การจัดการความเสี่ยงต่อการสูญหายของข้อมูล
  - เครือข่ายคอมพิวเตอร์และการติดต่อสื่อสาร
  - การจัดหาแหล่งทรัพยากรจากภายนอก
  - การบริการอินเทอร์เน็ต
  - การให้บริการข้อมูลส่วนกลาง

- **ระบบหน้าต่างเดียวที่ให้บริการในปัจจุบันมีจำนวนลูกค้าทั้งหมดเท่าไร**

  ๒,๓๐๐ รายโดยประมาณ

๔) **รูปแบบการดำเนินการ**

- **การทำงานของระบบเป็นอย่างไร ใช้รูปแบบการดำเนินการของธุรกิจอะไรสำหรับระบบหน้าต่างเดียว**

  DAKOSY เป็นระบบของบริษัทที่มีผู้ถือหุ้น ๓ ราย ซึ่งบริษัทเหล่านี้เป็นตัวแทนของกลุ่มผู้ใช้ระบบ คือ ผู้รับจัดการขนส่ง ตัวแทนสายเรือ/ผู้ขนของทางทะเล และผู้ปฏิบัติการที่ท่าเรือ สืบเนื่องมาจากความต้องการพื้นฐานด้านเครือข่าย (เอกสารที่จำเป็นทั้งหมดสำหรับธุรกิจภายในท่าเรือ) ผู้เข้าร่วมแต่ละคนจะต้องลงนามในสัญญากับบริษัท ๑ ใน ๓ ของผู้ถือหุ้นของบริษัท ผู้ถือหุ้นจะต้องจ่ายค่าธรรมเนียมรายปี และสามารถเรียกเก็บค่าบริการจากสมาชิกในกลุ่ม แต่สำหรับผู้ใช้บริการนอกเหนือจากกลุ่มดังกล่าว จะต้อง จ่ายค่าบริการโดยตรงกับทาง DAKOSY

- **ลูกค้าหลักคือใคร**

  ลูกค้าหลักได้แก่ ผู้รับจัดการขนส่ง คลังสินค้า เจ้าหน้าที่ของแผนกงานโลจิสติกส์ของผู้ประกอบการ และบริษัทอุตสาหกรรม

- **ระบบหน้าต่างเดียวดำเนินการโดยภาครัฐหรือภาคเอกชน หรือทั้งภาครัฐและเอกชนร่วมกัน**

  DAKOSY AG ดำเนินการในรูปของบริษัทเอกชน

๕) **รูปแบบธุรกิจและการคิดค่าใช้จ่าย**

- **รูปแบบธุรกิจเป็นอย่างไรและมีการลงทุนและการเงินอย่างไร**

  สัดส่วนผู้ถือหุ้นมีดังนี้

  - ร้อยละ ๓๓.๓๓ เป็นของผู้ปฏิบัติการที่ท่าเรือ (Gesellschaft Datenverarbeitung Hamburger Umschlagbetriebe GmbH (GHU))
  - ร้อยละ ๓๓.๓๓ เป็นของตัวแทนเรือ และบริษัทขนส่ง (DAKOSY Interessengemeinschaft Hamburger Linienagenten GmbH (DIHLA))
  - ร้อยละ ๓๓.๓๓ เป็นของตัวแทนขนส่ง (DAKOSY Interessengemeinschaft Hamburger Spediteure GmbH (DIHS))

  ใช้ต้นทุน ๑.๕๓ ล้านยูโร (๑,๘๖๖,๐๐๐ ดอลลาร์สหรัฐฯ/๕๕,๙๘๐,๐๐๐ บาท โดยประมาณ) ผู้ถือหุ้นจะต้องจ่ายค่าธรรมเนียมรายปีสำหรับการใช้บริการ EDI พื้นฐาน ส่วนค่าบริการเสริมอื่นๆ (EDI ASP IT-Service) นั้น DAKOSY จะเป็นผู้เก็บเองโดยตรง

- **ค่าใช้จ่ายในการพัฒนาและติดตั้งระบบโดยประมาณเป็นจำนวนเท่าไร**

  ๒ ล้านมาร์กเยอรมัน (Deutsche Mark/German Mark) (๑,๒๔๘,๐๐๐ ดอลลาร์สหรัฐฯ หรือ ๓๗,๔๔๐,๐๐๐ บาท โดยประมาณ)

- **คิดค่าใช้จ่ายต่อผู้ใช้งานระบบอย่างไร และผู้ให้บริการมีรายได้ต่อปีเท่าไร รูปแบบของ การชำระค่าบริการเป็นอย่างไร (เช่น คิดเป็นราคาคงที่ต่อปี หรือคิดราคาต่อครั้งของการทำธุรกรรม หรือใช้รูปแบบผสม หรืออื่นๆ)**

  การคิดค่าบริการในการใช้ระบบ PCS มี ๒ รูปแบบ

  - แบบคิดค่าบริการรายเดือนเริ่มต้นที่ ๑๐๐ ยูโร (๑๑๒ ดอลลาร์สหรัฐ/๓๖๘๐ บาท โดยประมาณ) และ
  - คิดค่าบริการต่อครั้งของการทำธุรกรรม เริ่มต้นที่ ๐.๐๐๕ - ๑ ยูโร (๐.๐๑-๑.๑๒ ดอลลาร์สหรัฐฯ/๐.๑๘-๓๗ บาท โดยประมาณ) ขึ้นอยู่กับปริมาณและการบริการ

- **รายได้จากการให้บริการเพียงพอกับค่าใช้จ่าย ต้นทุนการดำเนินการและ/หรือมีกำไรเหมาะสมหรือไม่**

  รายได้จากการให้บริการมีมูลค่ามากกว่าค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน (ทำให้เกิดกำไร)

๖) เทคโนโลยีที่ใช้พัฒนาระบบ

- **เทคโนโลยีอะไรบ้างที่นำมาใช้ในระบบงาน**
  - เซิร์ฟเวอร์เป็นระบบไอบีเอ็ม iSeries เป็นหัวใจของระบบ DAKOSY ทั้งสำหรับการให้บริการ EDI และ ASP คุณสมบัติของระบบสนับสนุนทั้งด้านความมั่นคงและความต่อเนื่องของการให้บริการระบบ (High Availability) ต้นทุนในการดูแลรักษาต่ำ และยังพร้อมต่อการขยายขีดความสามารถของระบบได้ง่าย
  - ระบบ PCS ใช้ซอฟต์แวร์ JAVA และใช้ฮาร์ดแวร์ Unix + Windows + DB on IBM eserver i5 มีอินเทอร์เฟซเป็นประเภท EDI + Web applications
- **ผู้ใช้งานจะนำส่งข้อมูลอย่างไร (เช่น ทางอินเทอร์เน็ต รูปแบบกระดาษ หรือรูปแบบทางอิเล็กทรอนิกส์อะไร)**

  รูปแบบของข้อมูล EDI ที่ใช้คือ UN-EDIFACT, XML, Inhouse-Formats และอื่นๆ และโพรโตคอลที่ใช้คือ FTP, E-Mail (SMTP / POP3), APPC over TCP/IP (Anynet), X.400, OFTP (Odette File Transfer Protocol), และ FTAM ส่วนการบริการแบบ ASP นั้นสนับสนุนระบบที่หลากหลาย คือ Microsoft Windows98/2000/NT/XP, WBT (Windows Based Terminal), 5250-

Emulation, Browser with JDK (JAVA Development Kit), และ Citrix รูปแบบการสื่อสารที่สนับสนุน ได้แก่ ระบบผ่านสายโทรศัพท์ อินเทอร์เน็ต (รวมทั้ง VPN/ Virtual Private Network) และ All Point-to-Point-links

- **ข้อมูลต่างๆ ถูกนำส่งเข้าสู่ระบบที่ไหนและอย่างไร (เช่น นำส่งผ่านหน่วยงานราชการ หรือผ่านทางผู้ให้บริการภาคเอกชน)**
  ป้อนข้อมูลเข้าสู่ระบบ DAKOSY โดยตรง
- **ใครที่มีสิทธิหรือสามารถนำส่งข้อมูลเข้าสู่ระบบบ้าง (เช่น ผู้นำเข้า ผู้ส่ง ออก ตัวแทนออกของ และ/หรือ ตัวแทนออกของรับอนุญาตอื่นๆ)**
  ผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับกระบวนการขนส่งทุกราย

๗) การส่งเสริมการใช้ และการเผยแพร่และประชาสัมพันธ์

- **วิธีการในการประชาสัมพันธ์หรือส่งเสริมการใช้งาน (การตลาด)**
  เป็นไปตามกิจกรรมส่งเสริมการขาย และการตลาดขององค์กร และวิธีการประชาสัมพันธ์ระบบ DAKOSY ที่ดีที่สุดก็คือ ให้ผู้ใช้ระบบขอร้องลูกค้าของตัวเองให้หันมาใช้ระบบ DAKOSY
- **ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียหรือผู้ที่เกี่ยวข้องจะสามารถติดตามความคืบหน้า หรือรับทราบข้อมูล ข่าวสาร และความก้าวหน้าของระบบได้อย่างไร**
  มีการส่งจดหมายข่าวทุกๆ ๔ เดือน และมีการจัดงาน Open Day เป็นประจำทุกปี
- **การฝึกอบรมที่จัดให้กับผู้ใช้มีลักษณะอย่างไร**
  มีการจัดการฝึกอบรมทั้งที่จุดท่าเรือ และในศูนย์กลางการฝึกอบรมของ DAKOSY
- **มีการให้บริการรับเรื่องและตอบปัญหาการให้บริการเกี่ยวกับระบบงาน เทคนิคคอมพิวเตอร์และระบบเครือข่ายหรือไม่อย่างไร**
  เปิดให้บริการคำแนะนำระดับพื้นฐานและระดับอื่นในช่วงเวลา ๐๗.๐๐–๑๘.๐๐ น. ในวันทำงานปกติ ส่วนในวันและเวลาอื่นๆ จะเป็นการให้บริการคำแนะนำระดับพื้นฐานเท่านั้น ผู้ประกอบการสามารถค้นหาข้อมูลเพิ่มเติมได้ที่เว็บไซต์ www.dakosy.de และ www.dakosydirect.de นอกจากนี้ยังมีการให้บริการให้ความช่วยเหลือทางโทรศัพท์ในกรณีเร่งด่วนในช่วงเย็นของทุกวัน และในวันหยุดสุดสัปดาห์ด้วย

๘) ประเด็นด้านกฎหมาย

- **ระบบที่ให้บริการ (เช่น การแลกเปลี่ยนเอกสารอิเล็กทรอนิกส์) เป็นระบบที่ถูกบังคับให้ใช้ตามกฎหมาย หรือให้ใช้งานตามความสมัครใจ**

ส่วนที่เป็นการบังคับใช้ตามกฎหมายจะเป็นเฉพาะงานด้านการสำแดงข้อมูลสินค้าอันตราย และใบขนสินค้าขาออก ภายใต้การควบคุมของกรมศุลกากร

- **ผู้ใช้งานระบบ หรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้องจำเป็นต้องลงนามในสัญญา/ข้อตกลงกับผู้ให้บริการระบบหรือหน่วยงานของรัฐใดเพื่อการเข้าร่วมการใช้งานหรือไม่**
  DAKOSY เป็นระบบของบริษัทที่มีผู้ถือหุ้น ๓ รายด้วยกันซึ่งบริษัทเหล่านี้เป็นตัวแทนของกลุ่มผู้ใช้ระบบ คือ ผู้รับจัดการขนส่ง ตัวแทนสายเรือ/ผู้ขนของทางทะเล และผู้ปฏิบัติการบนท่าเรือ สืบเนื่องมาจากความต้องการพื้นฐานด้านเครือข่าย (เอกสารที่จำเป็นทั้งหมดสำหรับธุรกิจภายในท่าเรือ) ผู้เข้าร่วมแต่ละคนจะต้องลงนามในสัญญากับ ๑ ใน ๓ ของผู้ถือหุ้นของบริษัท และผู้ถือหุ้นจะต้องจ่ายค่าธรรมเนียมรายปี และผู้ถือหุ้นจะเรียกเก็บค่าบริการจากสมาชิกในกลุ่ม สำหรับผู้ใช้บริการนอกเหนือจากกลุ่มดังกล่าว จะต้องจ่ายค่าบริการโดยตรงกับ DAKOSY
- **มีกฎหมายหรือกฎระเบียบที่เฉพาะเจาะจง และเกี่ยวข้องที่ควรจะต้องกำหนดหรือได้รับการเปลี่ยนแปลงหรือประกาศใช้ใหม่หรือไม่**
  การจัดตั้งระบบการเคลื่อนย้ายสินค้าอันตรายที่เมืองแฮมเบิร์ก จำเป็นต้องมีการเปลี่ยนแปลงกฎระเบียบ เพื่อทำให้ประกาศดังกล่าวมีผลบังคับใช้
- **มีกลวิธีการในการปกป้อง หรือรักษาความลับของข้อมูลส่วนบุคคลอย่างไร**
  ผู้ใช้ทุกคนจะมีชื่อและรหัสผ่านส่วนตัว และข้อมูลต่างๆ จะถูกส่งไปยังที่อยู่นั้นๆ

๙) มาตรฐานสากลที่ใช้อ้างอิง

- **บทบาทของมาตรฐานสากล(เช่น UN/EDIFACT, UNLK, UN LOCODE, UN/CEFACT Single Window Recommendation หรือมาตรฐานอื่นๆ) ถูกนำไปใช้ประโยชน์หรือไม่อย่างไร**
  ใช้มาตรฐานสากลเป็นหลัก (เป็นไปตามความต้องการของลูกค้า)

๑๐) ประโยชน์ที่ได้รับ

- **ระบบนี้มีประโยชน์ต่อธุรกิจการค้าในภาพรวมของประเทศ และต่อหน่วยงานราชการที่เกี่ยวข้องอย่างไร**
  ประโยชน์ที่ลูกค้าและหน่วยงานต่างๆ ที่เชื่อมโยงกับระบบได้รับ ได้แก่
  - การจัดตั้งห่วงโซ่ของข้อมูล
  - การไหลเวียนของข้อมูลที่เร็วขึ้น
  - ลดการกรอกข้อมูลซ้ำ
  - คุณภาพของข้อมูลดีขึ้น

- ประหยัดค่าใช้จ่ายและเวลา
- กระบวนการที่เป็นมาตรฐาน
- ความชัดเจนโปร่งใสในการดำเนินการ และการกำกับควบคุมที่มีประสิทธิภาพเพิ่มตลอดขั้นตอนของการขนส่ง

- **ปัญหาอะไรบ้างที่ได้รับการแก้ไข**
  - การจัดตั้งห่วงโซ่ของข้อมูล
  - การไหลเวียนของข้อมูลที่เร็วขึ้น
  - ลดการกรอกข้อมูลซ้ำ
  - คุณภาพของข้อมูลดีขึ้น
  - ประหยัดค่าใช้จ่ายและเวลา
  - กระบวนการที่เป็นมาตรฐาน
  - ความชัดเจนโปร่งใสในการดำเนินการ และการกำกับควบคุมที่มีประสิทธิภาพเพิ่มตลอดขั้นตอนของการขนส่ง

๑๑) บทเรียนที่ได้รับ

- **ปัจจัยแห่งความสำเร็จของการพัฒนาและการใช้งานคืออะไร**
  - การพัฒนาไปให้ถึงจุดที่จะสร้างประโยชน์ให้กับทุกฝ่ายอย่างแท้จริงจำเป็นจะต้องใช้พลังขับเคลื่อนที่สร้างสรรค์อย่างจริงจัง
  - มีความเป็นกลาง และใช้งานง่าย
- **บทเรียนสำคัญที่ได้รับคืออะไร**
  - ความสำเร็จจะต้องอยู่ที่การปรึกษาหารือและพูดสื่อสารถึงร้อยละ ๙๐ ของเวลา และอีกเพียงร้อยละ ๑๐ เป็นเวลาที่ใช้ในการลงมือทำงาน
  - สิ่งที่สำคัญที่สุดก็คือ การที่ทุกคนจะต้องช่วยออกแรงฉุดไปในทิศทางเดียวกัน

๑๒) แผนในอนาคต

- **แผนสำหรับการพัฒนาระบบหน้าต่างเดียวในปัจจุบันและอนาคตคืออะไร**
  - การพัฒนาระบบให้มีการเชื่อมโยงกับผู้ส่งออกและผู้นำเข้ามากขึ้น
  - การขยายห่วงโซ่ข้อมูลไปสู่ต่างประเทศ
  - การออกแบบระบบ ASP Services ใหม่
  - การเพิ่มขีดความสามารถในการให้บริการเสริม
  - การให้บริการด้านการนำเข้าเอกสารอิเล็กทรอนิกส์ให้สะดวกมากขึ้น
  - การใช้ระบบแผนผังการทำงานในการตรวจติดตามกระบวนการธุรกิจ

- **คุณมีความตั้งใจจะทำข้อตกลงด้านความร่วมมือในการพัฒนาระบบหน้าต่างเดียวในระดับภูมิภาค หรือระดับนานาชาติหรือไม่**

  มี

- **คุณมีแผนที่จะทำข้อตกลงแลกเปลี่ยนข้อมูลระบบหน้าต่างเดียวกับประเทศอื่นๆ หรือไม่**

  มี

๑๓) แหล่งอ้างอิงข้อมูลเพิ่มเติม

เว็บไซต์ www.dakosy.de

๑๔) แหล่งข้อมูลหรือบุคคลที่สามารถให้ข้อมูลเพิ่มเติมได้

ชื่อ: Evelyn Eggers, Manager Sales Department

ที่อยู่: DAKOSY AG, Mattentwiete 2, 20457 Hamburg, Germany

หมายเลขโทรศัพท์: +49 (0) 40 / 37 003 - 0

หมายเลขโทรสาร: +49 (0) 40 / 37 003 – 570

อีเมล์: eggers@dakosy.de

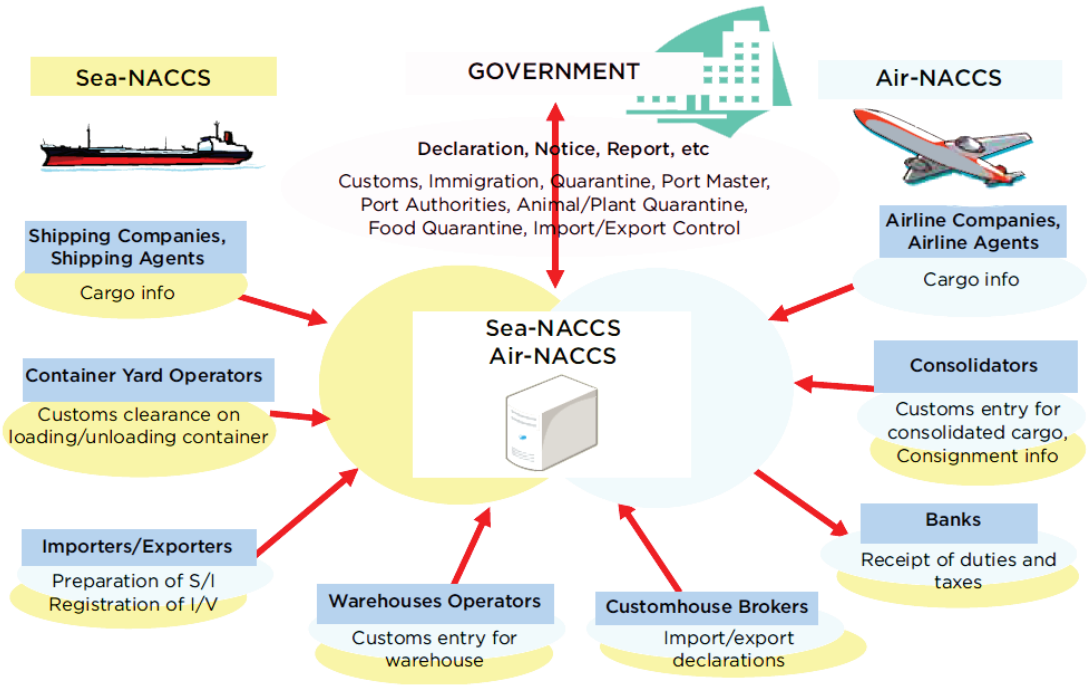
๓.๒.๒. กรณีศึกษาการพัฒนาระบบหน้าต่างเดียวของประเทศญี่ปุ่น : Case of NACCS

ประเทศญี่ปุ่นเริ่มใช้ระบบการค้าไร้กระดาษ (paperless trade system) ในปี พ.ศ. ๒๕๒๑ ซึ่งต่อมามีการพัฒนาให้เป็นระบบหน้าต่างเดียวเรียกว่า ระบบบูรณาการข้อมูลการนำเข้าและส่งออกสินค้าผ่านท่าแบบอัตโนมัติ หรือ NACCS (Nippon Automated Cargo and Port Consolidated System: NACCS)[๕๗] บริหารงานและดำเนินการโดยศูนย์ NACCS (Nippon Automated Cargo and Port Consolidated System, Inc.) ซึ่งจัดตั้งขึ้นในปี พ.ศ. ๒๕๒๐ โดยกระทรวงการคลัง เพื่อให้เป็นหน่วยงานปฏิบัติการและบำรุงรักษาระบบ และต่อมาในปี พ.ศ. ๒๕๕๑ ได้ออกจากระบบราชการมาเป็นหน่วยงานเอกชนเพื่อความคล่องตัวในการดำเนินงานและสร้างสรรค์งานพัฒนาบริการใหม่ๆ ได้มากขึ้น การพัฒนาระบบ NSW เพื่อกระบวนการทางการค้าผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์ของประเทศญี่ปุ่นนั้นดำเนินการโดยมีกฎหมายพิเศษรองรับคือ กฎหมายสำหรับการนำเข้าและส่งออกผ่านระบบประมวลผลข้อมูลทางอิเล็กทรอนิกส์ (Special Law of Import and Export Procedures through the Electronic Data Processing System)

ระบบ NACCS เป็นระบบอัตโนมัติที่ใช้เชื่อมโยงและแลกเปลี่ยนข้อมูลในส่วนของกระบวนการด้านพิธีการศุลกากร และการบริหารจัดการอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งบริการที่เกี่ยวข้องกับ

[๕๗] UNNExT Brief No.06, April 2011 , Towards a Single Window Trading Environment: Japan's Development of a Single Window - Case of NACCS

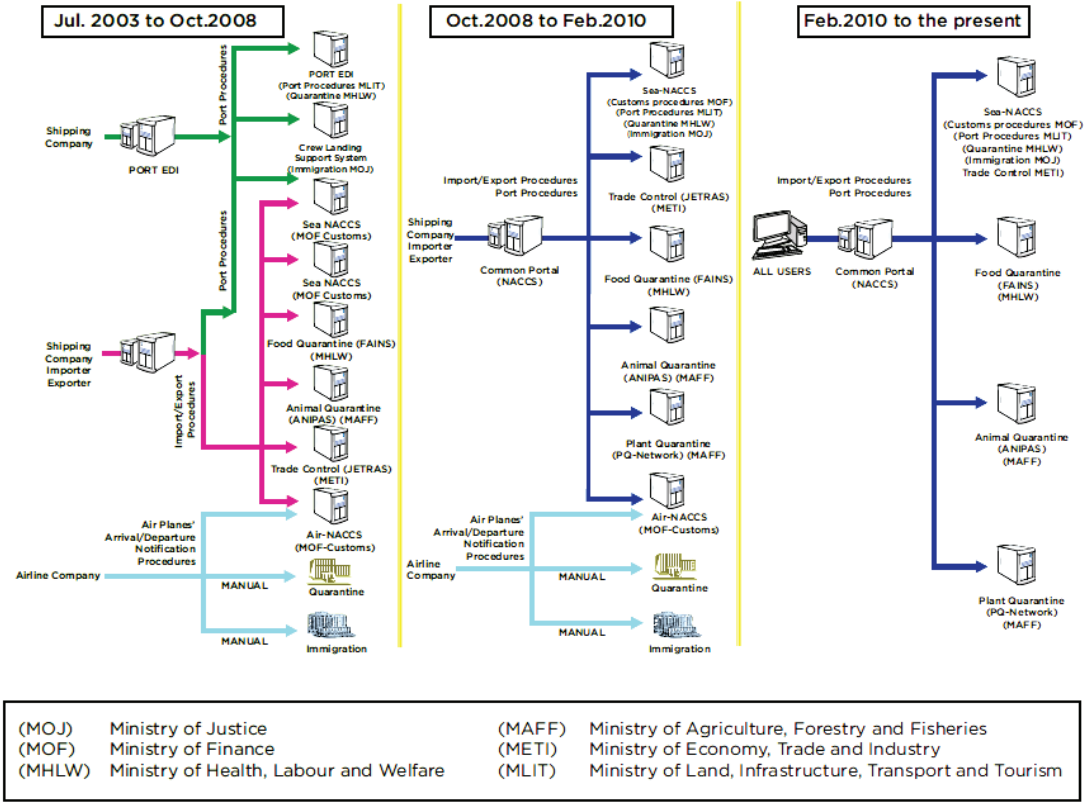
ภาคเอกชน เมื่อเรือหรือเครื่องบินมาถึงหรือออกจากท่า หรือเมื่อมีการนำเข้า/ส่งออกสินค้าจากประเทศญี่ปุ่น ในส่วนของระบบ Air-NACCS ซึ่งเริ่มดำเนินการในปี พ.ศ. ๒๕๒๑ เพื่อการเชื่อมโยงและแลกเปลี่ยนข้อมูลการนำเข้าและส่งออกสินค้าทางอากาศนั้น ใช้รูปแบบธุรกิจแบบหุ้นส่วนระหว่างภาครัฐและภาคเอกชน (Public Private Partnership) ทำให้ดำเนินพิธีการตรวจปล่อยสินค้านำเข้าที่มีจำนวนเพิ่มมากขึ้นเรื่อยๆ ที่สนามบินได้อย่างรวดเร็ว สำหรับระบบ Sea-NACCS นั้น ได้เริ่มดำเนินการในปี พ.ศ. ๒๕๓๔ เพื่อการเชื่อมโยงและแลกเปลี่ยนข้อมูลการนำเข้าและส่งออกสินค้าทางเรือ และต่อมาได้มีการปรับปรุงระบบ NACCS ให้สามารถรองรับการทำงานร่วมกันเป็นระบบเดียวของระบบ Air-NACCS และ Sea-NACCS ได้ ดังปรากฏในรูปด้านล่าง



รูปที่ ๓-๖: การทำงานของระบบ NACCS ในขั้นตอนการนำเข้าและส่งออกสินค้า

ในปัจจุบัน ระบบ NACCS สามารถเชื่อมโยงและแลกเปลี่ยนข้อมูลการนำเข้าและส่งออกสินค้าได้ทุกขั้นตอนและจากทุกหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งจากภาครัฐและภาคเอกชน บนแพลตฟอร์มข้อมูลด้านโลจิสติกส์แบบเบ็ดเสร็จ (Comprehensive Logistics Information Platform) โดยมีองค์ประกอบสำคัญของระบบคือ ๑) ระบบสำหรับกระบวนการด้านบริหารงาน (administrative procedures) ๒) ระบบฐานข้อมูลการบริหารจัดการการขนส่งและสินค้า และ ๓) ระบบการสื่อสารในระหว่างผู้ใช้งาน (users) การทำงานของระบบ NACCS จะเป็นการเชื่อมโยงและแลกเปลี่ยนข้อมูลแบบทันที (real time) ตามการเคลื่อนไหวของการขนส่งสินค้าที่มีการนำเข้าและส่งออก ซึ่งปัจจุบันระบบได้เชื่อมโยงและแลกเปลี่ยนข้อมูลการนำเข้าและส่งออกสินค้าได้ร้อยละ ๙๘ โดยประมาณ และนับตั้งแต่ปี พ.ศ. ๒๕๒๑-๒๕๕๓ ระบบ NACCS

สามารถรองรับผู้ใช้งานมาแล้วราว ๘,๐๐๐ ราย และมีปริมาณการรับส่งข้อมูลผ่านระบบราว ๕๐๐ ล้านเที่ยว (traffic) ต่อปี



รูปที่ ๓-๗: พัฒนาการของระบบ Single Window และบทบาทของเว็บพอร์ทัลส่วนกลาง

๑) ความเป็นมา

- **แรงจูงใจในการก่อตั้งระบบหน้าต่างบริการเบ็ดเสร็จ คืออะไร**

  ด้วยสภาพเศรษฐกิจโลกที่เปลี่ยนแปลงไป และการประสานความร่วมมือระหว่างประเทศ ทำให้เกิดการพัฒนารูปแบบใหม่ทางธุรกิจ ในการจัดการกระบวนการขนส่งตั้งแต่ขั้นตอนการจัดซื้อวัตถุดิบ จนถึงการส่งเสริมการขาย หรือที่เรียกว่า การจัดการห่วงโซ่อุปทาน (Supply Chain Management) ซึ่งหลักการของการจัดการห่วงโซ่อุปทาน ก็คือ การทำให้ต้นทุนในการขนส่ง ต่ำที่สุด และลดระยะเวลาส่งมอบสินค้า (Lead Time) ให้สั้นที่สุด และสามารถคาดการณ์ได้

  ในการตอบรับกับการเปลี่ยนแปลงดังกล่าวกระทรวงการคลังของประเทศญี่ปุ่น ได้มีการวางแผนกันในเดือนสิงหาคม ปี พ.ศ. ๒๕๔๔ โดยการริเริ่มของนาย Shiokawa รัฐมนตรีกระทรวงการคลังถึงการปรับปรุงระบบโลจิสติกส์ระหว่างประเทศรวมถึงระบบการดำเนินการพิธีการศุลกากรอัตโนมัติของประเทศญี่ปุ่น (Nippon

Automated Cargo Clearance System: NACCS) ที่ได้ดำเนินการแล้วและระบบต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการค้าเพื่อเชื่อมต่อคอมพิวเตอร์ที่ครอบคลุมทั้งระบบ ซึ่งสามารถบันทึกข้อมูลลงแบบฟอร์มเพียงครั้งเดียว และได้มีการวางแผนริเริ่มใช้งานระบบหน้าต่างเดียวในปี พ.ศ. ๒๕๔๖

- **ปีที่ก่อตั้ง**

  การดำเนินงานระบบหน้าต่างเดียวเริ่มขึ้นในเดือนกรกฎาคม ปี พ.ศ. ๒๕๔๖

- **สถานะปัจจุบันของระบบอยู่ในระหว่างการศึกษา โครงการนำร่อง และ/หรือที่มีการให้บริการแล้ว**

  เปิดให้บริการแล้ว

๒) การก่อตั้ง

- **การเชื่อมต่อระหว่างระบบหน้าต่างเดียว กับระบบของหน่วยงานอื่นในลักษณะเป็นอย่างไร**

  ระบบหน้าต่างบริการเบ็ดเสร็จจะเชื่อมกับระบบบริการแบบเบ็ดเสร็จ ณ จุดเดียวในประเทศญี่ปุ่น (NACCS) ซึ่งเป็นระบบที่ดำเนินการหลายๆกระบวนการ ณ จุดเดียว

- **มีการใช้ระบบหน้าต่างเดียวของประเทศใดเป็นต้นแบบหรือไม่ และอย่างไร หรือมีต้นแบบอื่นๆหรือไม่**

  ก้าวแรกของการจัดตั้งระบบหน้าต่างเดียวคือ การเชื่อมโยงเครือข่ายกระบวนการนำเข้าและส่งออกระหว่างระบบของหน่วยงานภาครัฐ ซึ่งได้จัดตั้งขึ้นในเดือนกุมภาพันธ์ พ.ศ. ๒๕๔๐ โดยการเชื่อมระบบ NACCS ซึ่งเป็นระบบที่ดำเนินการเกี่ยวกับพิธีการศุลกากรทั้งการนำเข้าและส่งออกสำหรับสินค้าทางทะเลและทางอากาศ กับระบบ Food Automated Import notification and Inspection Network System (FAINS) ซึ่งดำเนินการเกี่ยวกับสุขอนามัยอาหาร โดยการสร้างเครือข่ายให้ผู้นำเข้า ผู้ส่งออก หรือตัวแทนออกของสามารถเข้าใช้ระบบ NACCS และ FAINS ณ จุดบริการเดียว (one single client PC) นอกจากการสำแดงใบขนสินค้าประเภทต่างๆ แล้วยังสามารถสำแดงใบอนุญาตของหน่วยงานอื่นๆ ต่อกรมศุลกากรได้บนพื้นฐานของกฎหมายกรมศุลกากรมาตรา ๗๐ ทั้งนี้ มีโครงการดำเนินงานแบ่งออกเป็น

  - Food Automated Import notification and Inspection Network System (FAINS) ดำเนินการเกี่ยวกับสุขอนามัยอาหาร
  - Animal Quarantine Inspection Procedure Automated System (ANIPAS) ดำเนินการเกี่ยวกับการกักกันโรคสัตว์

- Plant Quarantine Network (PQNetwork) ดำเนินการเกี่ยวกับการกักกันโรคพืช
- Japan Electronic open network Trade control System (JETRAS) ดำเนินการเกี่ยวกับการออกใบอนุญาตนำเข้าและส่งออก

ระบบต่างๆ จัดตั้งขึ้นเพื่ออำนวยความสะดวกในกระบวนการนำเข้าและส่งออก และยังช่วยลดระยะเวลาตั้งแต่เรือมาถึงท่าไปจนถึงการส่งสินค้าออก หรือตั้งแต่สินค้ามาถึงท่า ไปจนกระทั่งเรือออกจากท่า

ในปี พ.ศ. ๒๕๔๒ ระบบ NACCS ได้ขยายการให้บริการไปยังท่าที่นำเข้าและส่งออก และระบบท่าเรืออีดีไอได้จัดตั้งขึ้นในปีเดียวกันนี้สำหรับหน่วยงานภาครัฐและ Harbor Master ต่อมาในปี พ.ศ. ๒๕๔๖ รัฐบาลญี่ปุ่นได้ติดตั้งระบบอำนวยความสะดวกไปยังท่าที่นำเข้าและส่งออกสินค้าเพิ่มเติม โดยได้เชื่อมต่อระบบ NACCS ระบบท่าเรืออีดีไอ และระบบ Crew Landing Permit Support สำหรับด่านตรวจคนเข้าเมืองเข้าด้วยกัน โดยมีระบบ NACCS และระบบท่าเรืออีดีไอเป็นศูนย์กลางสำหรับกระบวนการที่ท่าเรือ ซึ่งผู้ใช้งานสามารถยื่นเอกสารต่างๆ ผ่านทั้งระบบ NACCS หรือระบบท่าเรืออีดีไอได้แล้ว จากนั้นเอกสารต่างๆ จะถูกทำสำเนาเพื่อส่งต่อไปยังระบบอื่นๆ ต่อไป

๓) การให้บริการ

- **ระบบหน้าต่างเดียวจัดให้มีบริการอะไรแล้วบ้าง ครอบคลุมเอกสาร/ข้อมูล และกระบวนการอะไรบ้าง**

ระบบปฏิบัติงานที่สามารถนำไปใช้งานได้ในระบบหน้าต่างเดียว (ศูนย์บริการเบ็ดเสร็จ) ได้แก่ ระบบปฏิบัติงานที่เกี่ยวกับกระบวนการการนำเข้าและส่งออกสินค้าทางทะเลและทางอากาศ ระบบปฏิบัติงานที่เกี่ยวกับกระบวนการที่ท่าเรือ และระบบปฏิบัติงานที่สามารถนำไปใช้งานได้ในศูนย์บริการเบ็ดเสร็จ

(ก) ระบบปฏิบัติงานที่เกี่ยวกับกระบวนการการนำเข้าและส่งออกสินค้าทางทะเลและทางอากาศ ครอบคลุมเอกสาร/ข้อมูลและกระบวนการต่างๆ ดังนี้

กระบวนการ		**ผู้รับเอกสาร/ข้อมูล**
นำเข้า	ใบขนสินค้าขาเข้า	กรมศุลกากร
	แบบคำขอตรวจโรคสัตว์เพื่อนำเข้า	ด่านกักกันสัตว์
	แบบคำขอตรวจโรคพืชเพื่อนำเข้า	ด่านกักกันโรคพืช
	ใบแจ้งการนำเข้าอาหาร	ด่านกักกันเพื่อตรวจโรค

กระบวนการ		ผู้รับเอกสาร/ข้อมูล
	ใบอนุญาตนำเข้า	กระทรวงเศรษฐกิจการค้าและอุตสาหกรรม
ส่งออก	ใบขนสินค้าขาออก	กรมศุลกากร
	แบบคำขอตรวจโรคสัตว์เพื่อส่งออก	ด่านกักกันสัตว์
	ใบอนุญาตส่งออก	กระทรวงเศรษฐกิจการค้าและอุตสาหกรรม

(ข) ระบบปฏิบัติงานที่เกี่ยวกับกระบวนการที่ท่าเรือครอบคลุมเอกสาร/ข้อมูลและกระบวนการต่างๆ ดังนี้

กระบวนการ		ผู้รับเอกสาร/ข้อมูล
แจ้งว่าเรือได้มาถึงท่า (Arrival related)	ใบแจ้งว่าเรือได้มาถึงท่า (Vessel entrance statement)	กรมศุลกากร Harbor Master องค์กรจัดการท่าเรือ ด่านกักกันเพื่อตรวจโรค ด่านตรวจคนเข้าเมือง
	ใบแจ้งด้านสุขอนามัยสินค้า (Maritime Declaration of Health)	ด่านกักกันเพื่อตรวจโรค
แจ้งการขนถ่ายสินค้าจากเรือ (Vessel clearance statement)		กรมศุลกากร Harbor Master องค์กรจัดการท่าเรือ ด่านกักกันเพื่อตรวจโรค ด่านตรวจคนเข้าเมือง
ใบแจ้งว่าเรือได้มาถึงท่า/แจ้งการขนถ่ายสินค้าจากเรือ (Vessel entrance/clearance statement)		Harbor Master องค์กรจัดการท่าเรือ
บัญชีลูกเรือ		กรมศุลกากร ด่านกักกันเพื่อตรวจโรค ด่านตรวจคนเข้าเมือง
บัญชีผู้โดยสาร		กรมศุลกากร ด่านกักกันเพื่อตรวจโรค ด่านตรวจคนเข้าเมือง

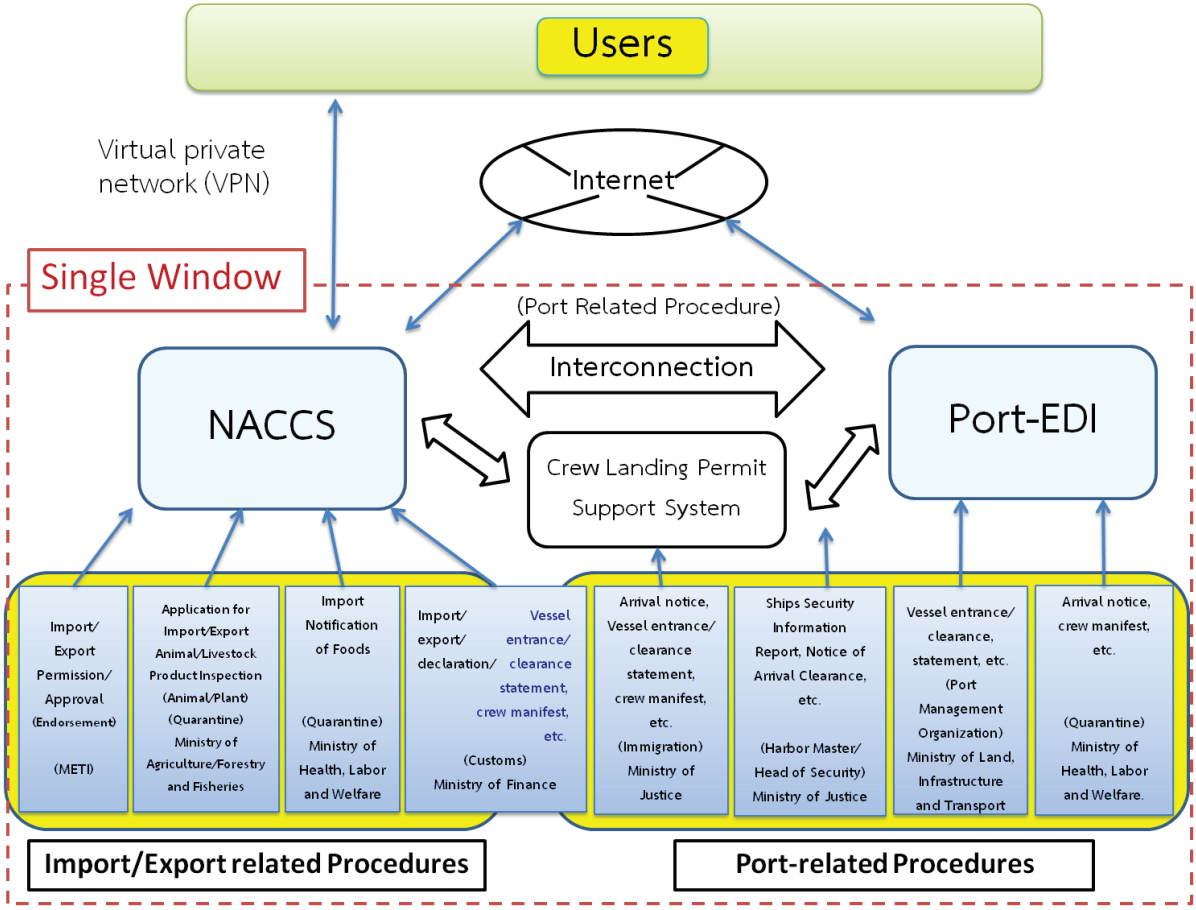
(ค) ระบบปฏิบัติงานที่สามารถนำไปใช้งานได้ในศูนย์บริการเบ็ดเสร็จ

กระบวนการ	ผู้รับเอกสาร/ข้อมูล
การแจ้งขอใช้สิ่งอำนวยความสะดวกในการนำเรือเทียบท่า	Harbor Master
ใบขอสถานที่จอดเรือ (Application for designation of berthing place) ใบขอเอาเรือเข้าท่ายามวิกาล (Application for vessel's entering into port at Night) ใบขอเปลี่ยนท่าเทียบเรือ (Application for shifting from designated place in port) ใบแจ้งการเปลี่ยนท่าเทียบเรือ (Notification for shifting from designated place in port) ใบขอดำเนินการสินค้าอันตราย (Application for operation of dangerous cargo)	
ใบขอใช้สิ่งอำนวยความสะดวกในการจอดเรือ (Applications for usage of moorage facility)	องค์กรจัดการท่าเรือ
ใบแจ้งตรวจสุขอนามัย (Quarantine Notification)	ด่านกักกันเพื่อตรวจโรค

- **ระบบหน้าต่างเดียวที่ให้บริการในปัจจุบันมีจำนวนลูกค้าทั้งหมดเท่าไหร่**
  ระบบ NACCS สามารถให้บริการลูกค้ามาแล้วราว ๘,๐๐๐ ราย (พ.ศ. ๒๕๒๑-๒๕๕๓) และมีปริมาณการรับส่งข้อมูลผ่านระบบราว ๕๐๐ ล้านเที่ยว (traffic) ต่อปี

๔) รูปแบบการดำเนินการ

- **การทำงานของระบบเป็นอย่างไร ใช้รูปแบบการดำเนินการของธุรกิจอะไรสำหรับระบบหน้าต่างเดียว**
  แผนภาพด้านล่างนี้แสดงให้เห็นถึงการติดต่อและประสานงานของระบบท่าเรืออีดีไอ ระบบดำเนินพิธีการศุลกากรทางทะเล (Sea-NACCS) และระบบสนับสนุนการอนุญาตลูกเรือขึ้นฝั่ง เป็นต้น กับกระทรวงทั้ง ๖ กระทรวงเพื่อการจัดตั้งระบบหน้าต่างเดียว



รูปที่ ๓-๘: การติดต่อและประสานงานระหว่าง NACCS ระบบท่าเรือ EDI และกระทรวงต่างๆ เพื่อการจัดตั้งระบบ NSW

- **ลูกค้าหลักคือใคร**

  การให้บริการตรวจปล่อยสินค้าทั้งนำเข้า/ส่งออก (ตัวแทนออกของ)

  การให้บริการตรวจปล่อยสินค้าที่ท่าเรือ (ตัวแทนและผู้รับขนของทางทะเล)

- **ระบบหน้าต่างเดียวดำเนินการโดยภาครัฐหรือภาคเอกชน หรือทั้งภาครัฐและภาคเอกชนร่วมกัน**

  จากแผนภาพดังกล่าวข้างต้น แสดงให้เห็นว่ามีหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับระบบหน้าต่างเดียว รวมทั้งหมด ๖ กระทรวง ดังนี้

  - กระทรวงเศรษฐกิจ การค้า และอุตสาหกรรม
  - กระทรวงเกษตร ป่าไม้ และการประมง
  - กระทรวงสาธารณสุข แรงงาน และสวัสดิการ
  - กระทรวงการคลัง
  - กระทรวงยุติธรรม
  - กระทรวงที่ดิน สาธารณูปโภค และการขนส่ง

๕) รูปแบบทางธุรกิจ

- **รูปแบบธุรกิจเป็นอย่างไรและมีการลงทุนและการเงินอย่างไร**

  NACCS ใช้เงินทุนสนับสนุนจากภาครัฐ และภาคเอกชน

  ระบบท่าเรืออีดีไอใช้เงินทุนสนับสนุนจากภาครัฐ

- **คิดค่าใช้จ่ายต่อผู้ใช้งานระบบอย่างไร และผู้ให้บริการมีรายได้ต่อปีเท่าไร รูปแบบของการชำระค่าบริการเป็นอย่างไร (เช่น ราคาคงที่จ่ายเป็นรายปี ราคาต่อครั้งของการทำธุรกรรม หรือรูปแบบผสม หรืออื่นๆ)**

  ภาครัฐ (กรมศุลกากร) จะชำระค่าบริการแบบราคาคงที่ในการใช้งานระบบ NACCS แต่ผู้ใช้งานระบบ NACCS ทั่วไปจะชำระค่าบริการแบบรายธุรกรรม

  - ใบขนสินค้าขาเข้า
  - ใบขนสินค้าขาออก
  - ท่าที่นำเข้า
  - บัญชีสินค้าสำหรับเรือ (ต่อใบส่งสินค้าทางทะเล)

๖) เทคโนโลยีที่ใช้พัฒนาระบบ

- **เทคโนโลยีอะไรบ้างที่นำมาใช้ในระบบงาน**

  <u>กระบวนการนำเข้า</u>

  - ระบบปฏิบัติการเจ้าภาพ ที่เปลี่ยนและจัดการข้อความ
  - Protocol: DINA

  <u>กระบวนการที่ท่าเรือ</u>

  - ฟอร์แมตทั่วไป
  - Protocol: TCP/IP

- **ผู้ใช้งานจะนำส่งข้อมูลอย่างไร (เช่น ทางอินเทอร์เน็ต รูปแบบกระดาษ หรือรูปแบบทางอิเล็กทรอนิกส์อะไร)**

  NACCS Protocol

  การตรวจปล่อยสินค้านำเข้า/ส่งออก : TCP/IP, X.25, own format

  การตรวจปล่อยเรือ: TCP/IP

  กระบวนการ: SMTP, OLTP

  Character Set: Type A

  ภาษา: อังกฤษ

- **ข้อมูลต่างๆถูกนำส่งเข้าสู่ระบบที่ไหนและอย่างไร (เช่น นำส่งผ่านหน่วยงานราชการหรือผ่านทางผู้ให้บริการภาคเอกชน)**

  NACCS Center: Quasi Government body

  ท่าเรืออีดีไอ: Juridical foundation

- **ใครที่มีสิทธิหรือสามารถนำส่งข้อมูลเข้าสู่ระบบบ้าง (เช่น ผู้นำเข้า ผู้ส่งออก ตัวแทนออกของ และ/หรือตัวแทนออกของรับอนุญาตอื่นๆ)**

  ผู้นำเข้า ผู้ส่งออก ตัวแทนออกของ คลังสินค้าสำหรับการนำเข้า และผู้รับขนของทางทะเล หรือตัวแทนที่เกี่ยวข้องกับกระบวนการที่ท่าเรือ

๗) **การส่งเสริมการใช้ และการเผยแพร่และประชาสัมพันธ์**

- **วิธีการในการประชาสัมพันธ์หรือส่งเสริมการใช้งาน (การตลาด)**

  ประชาสัมพันธ์การใช้งานระบบทางหนังสือพิมพ์ และเว็บไซต์ นอกจากนี้ยังมีการจัดสัมมนาเปิดสำหรับผู้ที่เกี่ยวข้องทั่วประเทศ

- **ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียหรือผู้ที่เกี่ยวข้องจะสามารถติดตามความคืบหน้าหรือรับทราบข้อมูลข่าวสาร และความก้าวหน้าของระบบได้อย่างไร**

  องค์การจัดการระบบการดำเนินพิธีการศุลกากรอัตโนมัติแห่งประเทศญี่ปุ่น (NACCS Center) ได้มีการจัดทำรายงานประจำปีไว้ที่เว็บไซต์หลัก http://www.naccs.go.jp

- **การฝึกอบรมที่จัดให้กับผู้ใช้มีลักษณะอย่างไร**

  NACCS Center และท่าเรืออีดีไอจัดให้มีการประชุมสรุปความสำหรับผู้ใช้งาน ซึ่งสำนักงานย่อยของ NACCS Center ได้จัดโปรแกรมการฝึกอบรมสำหรับผู้ใช้งานแล้ว ๑๓๐ ครั้ง ในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๔๗

- **มีการให้บริการรับเรื่องและตอบปัญหาการให้บริการเกี่ยวกับระบบงาน เทคนิคคอมพิวเตอร์และระบบเครือข่ายหรือไม่อย่างไร**

  ระบบ NACCS มีการให้บริการรับเรื่อง และตอบปัญหาการให้บริการเกี่ยวกับระบบงานแก่ผู้ใช้งานระบบ ซึ่งเป็นการให้บริการที่ครอบคลุมทั้งกระบวนการนำเข้าและกระบวนการที่ท่าเรือของระบบหน้าต่างบริการเบ็ดเสร็จ เช่นเดียวกับการให้บริการช่วยเหลืออื่นๆในระบบอีดีไอที่ท่าเรือ

๘) **ประเด็นด้านกฎหมาย**

- **ระบบที่ให้บริการ (เช่น การแลกเปลี่ยนเอกสารอิเล็กทรอนิกส์) เป็นระบบที่ถูกบังคับให้ใช้ตามกฎหมาย หรือให้ใช้งานตามความสมัครใจ**

  การใช้บริการระบบหน้าต่างเดียวเป็นการสมัครใจ

- **ผู้ใช้งานระบบหรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้องจำเป็นต้องลงนามทำสัญญาข้อตกลงกับผู้ให้บริการระบบหรือ หน่วยงานของรัฐใดเพื่อการเข้าร่วมการใช้งานหรือไม่**
  ผู้ใช้งานระบบทั้ง NACCS และท่าเรืออีดีไอ จะต้องลงทะเบียนก่อนใช้งาน โดยการใช้ชื่อผู้ใช้และรหัสผ่านเข้าสู่ระบบ
- **มีกฎหมายหรือกฎระเบียบที่เฉพาะเจาะจง และเกี่ยวข้องที่ควรจะต้องกำหนดหรือได้รับการเปลี่ยนแปลงหรือประกาศใช้ใหม่หรือไม่**
  มี
- **มีกลวิธีการในการปกป้อง หรือรักษาความลับของข้อมูลส่วนบุคคลอย่างไร**
  เจ้าหน้าที่ต่างๆ ในระบบ NACCS นั้น จะถูกบังคับโดยกฎหมายในการเก็บรักษาความลับของข้อมูล

๙) มาตรฐานสากลที่ใช้อ้างอิง

- **บทบาทของมาตรฐานสากล (เช่น UN/EDIFACT, UNLK, UN LOCODE, UN/CEFACT Single Window Recommendation หรือมาตรฐานอื่นๆ) ถูกนำไปใช้ประโยชน์หรือไม่อย่างไร**
  ในกระบวนการนำเข้านั้นได้ใช้มาตรฐานอีดีไอ ซึ่งครอบคลุมทั้ง UN/LOCODE UN/Hazard code และ UNECE code ในระบบ NACCS ส่วนกระบวนการที่ท่าเรือ ในระบบ NACCS ได้ใช้มาตรฐานอีดีไอ และUN/EDIFACT ในขณะที่ท่าเรืออีดีไอได้ใช้ web entry และ UN/EDIFACT

๑๐) ประโยชน์ที่ได้รับ

- **ประโยชน์ที่ลูกค้าและหน่วยงานต่างๆ ที่เชื่อมโยงกับระบบได้รับ**
  สำหรับการนำเข้า - ระบบช่วยลดระยะเวลาในการตรวจปล่อยสินค้า
  สำหรับกระบวนการที่ท่าเรือ - ระบบจะช่วยลดการส่งข้อมูลซ้ำโดยการส่งเพียงครั้งเดียว ซึ่งเป็นผลให้ผู้ขนของทางทะเล หรือตัวแทนต่างๆ สามารถลดค่าใช้จ่ายในการติดต่อสื่อสารลงอีกด้วย

๑๑) บทเรียนที่ได้รับ

- **ปัจจัยแห่งความสำเร็จของการพัฒนาและการใช้งาน คืออะไร**
  การจัดทำนโยบายในภาพรวม การประสานความร่วมมือระหว่างกระทรวงที่เกี่ยวข้อง และการมีส่วนร่วมของภาคเอกชน ถือว่าเป็นปัจจัยสำคัญแห่งความสำเร็จ

รัฐบาลญี่ปุ่นได้ดำเนินการประเมินผลการใช้ระบบหน้าต่างเดียวในปัจจุบันเพื่อการเพิ่มประสิทธิภาพสูงสุดในการใช้งานในอนาคตอีกด้วย

๑๒) แผนการในอนาคต

- **แผนสำหรับการพัฒนาระบบหน้าต่างเดียวในปัจจุบันและอนาคตคืออะไร**
  ปัจจุบันกำลังพัฒนาโปรแกรมที่มีประสิทธิภาพที่สุดสำหรับกระบวนการที่ท่าเรือ/กระบวนการนำเข้า/กระบวน การส่งออกที่เกี่ยวข้องกับหน่วยงานภาครัฐภายในปลายปีพ.ศ. ๒๕๔๘ หลังจากนั้นจึงจะมีการประกาศใช้แผนดำเนินการที่มีประสิทธิภาพที่สุด
- **แนวโน้มที่จะทำข้อตกลงและให้ความร่วมมือในการพัฒนาระบบหน้าต่างเดียวในระดับภูมิภาค หรือระดับนานาชาติ ทำอย่างไรได้บ้าง หรือควรจะมีแผนการที่น่าจะดำเนินการในอนาคต อย่างไร**
  ภายใต้โปรแกรมที่มีประสิทธิภาพที่สุดจะมีการทำข้อตกลงระหว่างหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้องและผู้ปฏิบัติการหลัก

๑๓) แหล่งอ้างอิงข้อมูลเพิ่มเติม

เว็บไซต์ http://www.customs.go.jp/tetsuzuki/sw/index_e.pdf

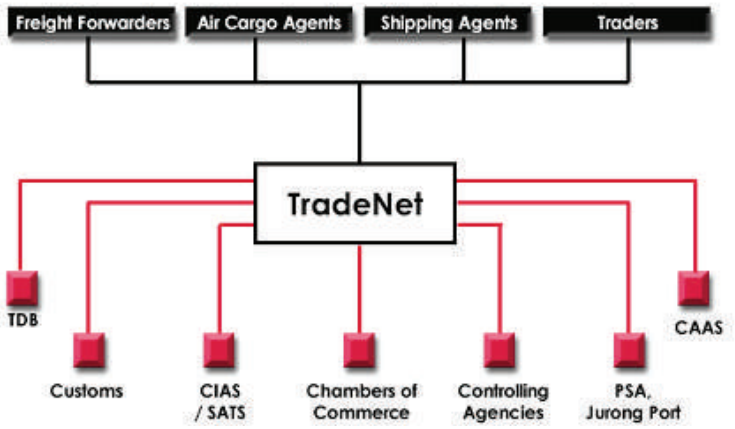
๑๔) แหล่งข้อมูล หรือบุคคลที่สามารถให้ข้อมูลเพิ่มเติมได้

Customs Administration Research Office Customs and Tariff Bureau
Ministry of Finance
ที่อยู่: 3-1-1 Kasumigaseki Chiyoda-ku Tokyo JAPAN 1008940
หมายเลขโทรศัพท์: +81-3-3581-4111 (ext.5216) +81-3-3581-4147 (night)
หมายเลขโทรสาร: +81-3-5251-2122
อีเมล์: mailcust@mof.go

๓.๒.๓. กรณีศึกษาการพัฒนาระบบหน้าต่างเดียวของประเทศสิงคโปร์: Case of TradeNet

รัฐบาลสิงคโปร์ได้ตัดสินใจปรับปรุงกระบวนการที่เกี่ยวข้องในกรอบของการอนุญาตการนำเข้าสินค้า เพื่อเพิ่มความเข้มแข็ง ของระบบที่ใช้งานอยู่เดิม ซึ่งมุ่งหวังให้สิงคโปร์เป็นศูนย์กลางการกระจายสินค้า ระบบ TradeNet เป็นระบบหน้าต่างเดียวที่พัฒนาขึ้นเพื่อเป็นแพลตฟอร์มเชื่อมโยงข้อมูลด้านการค้าและโลจิสติกส์ในระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งเชื่อมโยงระบบ e-Customs เข้ากับหน่วยงานที่สำคัญๆ เช่น การท่าเรือ (Port of Singapore: PSA) กรมสรรพากรและสรรพสามิต (Customs and Excise

Department: C&E) การบินพลเรือน (Civil Aviation Authority of Singapore: CAAS) และการท่าอากาศยาน (Singapore Airline Terminal Service: SATS) ผู้นำเข้า/ส่งออก ตัวแทนสายเรือ เป็นต้น



๑) ความเป็นมา

- **แรงจูงใจในการก่อตั้งระบบหน้าต่างเดียว (SW) คืออะไร**

  ในกลางปี พ.ศ. ๒๕๒๓ รัฐบาลสิงคโปร์ได้ตัดสินใจปรับปรุงกระบวนการที่เกี่ยวข้องในกรอบของการอนุญาตการนำเข้าสินค้า เพื่อเพิ่มความเข้มแข็งของระบบที่ใช้งานอยู่เดิม ซึ่งมุ่งหวังให้สิงคโปร์เป็นศูนย์กลางการกระจายสินค้า และปรับปรุงการส่งออก ซึ่งประกอบด้วยเจ้าหน้าที่ระดับสูง และมีอำนาจในการตัดสินใจของรัฐบาลและนักธุรกิจชั้นนำได้ถูกแต่งตั้งขึ้นมา เพื่อให้เกิดความมั่นใจว่าจะให้การสนับสนุนอย่างเต็มที่ต่อการประยุกต์ใช้ เทคโนโลยีในการปรับปรุง กระบวนการของการค้าที่เป็นอยู่ในปัจจุบันนายลี เซียน ลุง (ปัจจุบันดำรงตำแหน่งนายกรัฐมนตรี) รัฐมนตรีการค้าและอุตสาหกรรม ได้เป็นประธานกรรมการทาบทามและให้ความเห็นชอบแผนการดำเนินงานและปฏิบัติ เริ่มต้นด้วยกระบวนการค้าที่เกี่ยวข้องกับหน่วยงานของรัฐบางแห่งในปี พ.ศ. ๒๕๓๒ ปัจจุบันระบบ TradeNet ของสิงคโปร์ ได้อำนวยความสะดวกแก่ชุมชนและผู้ประกอบการการค้าด้วยการรับเอกสารทางการค้าทางอิเล็กทรอนิกส์ ในการติดต่อกับหน่วยงานภาครัฐทั้งหมด (กรมศุลกากรและหน่วยงานภาครัฐต่างๆ) เพื่อการประมวลผลผ่านทางระบบหน้าต่างเดียว (SW) ภายใน ๑๐ นาที หลังจากรับเอกสาร การขออนุญาต ผู้นำเข้าและส่งออกสินค้าจะได้รับการตอบรับกลับทางอิเล็กทรอนิกส์ ว่าได้รับการอนุญาตหรือไม่อนุญาตจากหน่วยงานต่างๆของภาครัฐ พร้อมด้วยรายละเอียด เงื่อนไขการอนุญาต และเหตุผลที่ไม่อนุญาต

TradeNet ได้จัดตั้งขึ้นโดยมีวัตถุประสงค์หลัก ดังนี้

- ลดค่าใช้จ่ายในการจัดทำเอกสารทางการค้า
- ลดระยะเวลารอคอยการพิจารณาอนุญาตเอกสารทางการค้า
- เพิ่มประสิทธิภาพการประมวลผลขององค์กรต่างๆด้วยกระบวนการไหลของข้อมูลอย่างต่อเนื่อง
- ดึงดูดการลงทุนจากต่างชาติ ซึ่งเป็นผลมาจากการมีประสิทธิภาพและความโปร่งใสในการดำเนินงาน

ระบบ TradeNet เป็นระบบการจัดทำเอกสารทางการค้าแบบอิเล็กทรอนิกส์ ที่มีใช้แพร่หลายทั่วประเทศแห่งแรกของโลกซึ่งเป็นที่กล่าวขานกันว่าเป็นระบบที่สร้างความเป็นมืออาชีพในการดำเนินธุรกิจให้กับประเทศสิงคโปร์ และนำมาซึ่งประสิทธิภาพที่เพิ่มสูงขึ้นและลดต้นทุนทางธุรกิจสำหรับผู้ประกอบการค้าด้วยนวัตกรรมด้านเทคโนโลยี

- **ปีที่ก่อตั้ง**

  TradeNet จัดตั้งขึ้นในวันที่ ๑ มกราคม พ.ศ. ๒๕๓๒ โดยรัฐบาลเป็นผู้ประกาศใช้ ทั้งนี้ระบบ TradeNet จะนำมาซึ่งประโยชน์ทางการค้า และเศรษฐกิจของทั้งประเทศ การลดลงของต้นทุนและระยะเวลาดำเนินการ พร้อมประสิทธิภาพที่เพิ่มขึ้น อันเป็นผลมาจากการใช้ระบบTradeNet จะเป็นการเพิ่มขีดความสามารถในการเป็นศูนย์กลางทางการค้าของประเทศสิงคโปร์

- **สถานะปัจจุบันของระบบอยู่ในระหว่างการศึกษา โครงการนำร่อง และ/หรือการให้บริการแล้ว**

  ระบบ TradeNet ได้เปิดให้บริการแล้วตั้งแต่ พ.ศ. ๒๕๓๒ การนำส่งเอกสารทางการค้าทั้งหมดจะเป็นแบบอิเล็กทรอนิกส์ ผ่านทางระบบTradeNet ซึ่งจะเป็นการบังคับใช้ตามกฎหมายโดยรัฐบาล ปัจจุบัน ระบบ TradeNet เป็นระบบแรกของโลกที่ดำเนินการเกี่ยวกับการตรวจปล่อยสินค้าด้วยวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์ ซึ่งแต่ละปีได้ทำการประมวลผลการเชื่อมโยงและแลกเปลี่ยนข้อมูลเพื่อออกใบอนุญาต (Permit) ประมาณ ๙ ล้านฉบับ ซึ่งร้อยละ ๙๐ ของการประมวลผลการเชื่อมโยงและแลกเปลี่ยนข้อมูลจะใช้เวลาราว ๑๐ นาที นอกจากนี้ยังมีการเชื่อมโยงและแลกเปลี่ยนข้อมูลใบรับรองแหล่งกำเนิดสินค้าอีกปีละ ๗๐,๐๐๐ ฉบับ

๒) การก่อตั้ง

- **การเชื่อมต่อระหว่างระบบหน้าต่างเดียว กับระบบของหน่วยงานอื่นในลักษณะอย่างไร**

ก่อนที่จะมี TradeNet ยังไม่มีระบบคอมพิวเตอร์ใดเพียงหนึ่งเดียวที่สามารถเชื่อมโยงกระบวนการทั้งหมดได้ การประมวลผลและพิจารณาใบอนุญาตทางการค้าจัดทำขึ้นด้วยมือโดยเจ้าหน้าที่ หลักสำคัญของการออกแบบ TradeNet จึงเน้นเพื่อลดการติดต่อเชื่อมโยงที่ต้องพัฒนาระบบการขนส่งและยานพาหนะ กับระบบงานของหน่วยงานภาครัฐต่างๆ วิธีการต่างๆ กันในการเชื่อมโยงข้อมูลถูกนำมาใช้ในการบูรณาการระบบสำหรับองค์กรที่จะเริ่มมีการพัฒนาระบบประมวลผล ส่วนการออกใบอนุญาตทางการค้า จะมี User Interface สำหรับสนับสนุนการพิจารณาใบอนุญาต ในบางกรณีที่กฎเกณฑ์ของ TradeNet ไม่สามารถทำให้การพิจารณาออกใบอนุญาตทำแบบอัตโนมัติได้ สำหรับองค์กรที่มีระบบเดิมอยู่แล้ว TradeNet จะสร้างมาตรฐานการเชื่อมโยงเข้าไปหารวมทั้ง MQ การโอนย้ายไฟล์ FTP และอื่นๆ อย่างไรก็ตาม การประมวลผลเชิงตรรกะ และกฎเกณฑ์กติกาทั้งหมดจะรวมศูนย์อยู่ที่ TradeNet เพื่อให้เกิดการใช้ทรัพยากรที่ได้ประโยชน์สูงสุดรวมทั้งระยะเวลาที่ใช้ไป โดยการทำให้กฎเกณฑ์ทางธุรกิจขององค์กรที่เกี่ยวข้องเป็นอัตโนมัติ

- **มีการใช้ระบบหน้าต่างเดียวของประเทศใดเป็นต้นแบบ หรือไม่ และอย่างไรหรือมีต้นแบบอื่นๆหรือไม่**

  ในปี พ.ศ. ๒๕๒๙ ทีมงานหลักและกลุ่มทำงานต่างๆ ซึ่งประกอบด้วยตัวแทนจากภาครัฐที่เกี่ยวข้อง และตัวแทนจากภาคเอกชน เป็นผู้ริเริ่มนำระบบหน้าต่างเดียวเข้ามาปรับใช้ภายในประเทศ สำหรับการนำส่งเอกสารทางการค้าแบบอิเล็กทรอนิกส์จากผู้ค้าไปยังรัฐบาล ซึ่งขณะนั้นยังไม่มีต้นแบบใดๆ เพราะฉะนั้นกระบวนการที่เกี่ยวข้องกับการนำเข้าและส่งออก จะถูกนำมาวิเคราะห์ บันทึกข้อมูล และปรับให้ง่ายขึ้น หรือกล่าวได้ว่าเป็นการปรับปรุงกระบวนการค้าให้มีประสิทธิภาพยิ่งขึ้นนั้นเอง โดยการนำระบบอัตโนมัติมาใช้เพื่อสนับสนุนแนวคิดของการใช้แบบฟอร์มเดียวในการจัดทำเอกสารทางการค้าเพื่อติดต่อกับเจ้าหน้าที่รัฐบาลที่เกี่ยวข้องทั้งหมด โดยบริษัท คริมสันลอจิก จำกัด (หรือที่รู้จักกันอย่างเป็นทางการว่า บริษัท สิงคโปร์ เน็ตเวิร์คเซอร์วิส จำกัด) จึงถูกจัดตั้งขึ้นในฐานะภาคเอกชนที่รับผิดชอบในการนำส่งเอกสารและเป็นเจ้าของระบบ TradeNet

- **มีขั้นตอนการพัฒนาระบบด้วยหลักการอย่างไร หรือมีโครงการนำร่องหรือไม่**

  ระยะแรกของการพัฒนาระบบ ก็คือ การประมวลแบบอิเล็กทรอนิกส์ของใบอนุญาตนำเข้าและส่งออกสำหรับสินค้าที่ไม่ได้อยู่ในการควบคุม และสินค้าที่ไม่ต้องเสียภาษี ต่อมาได้ขยายการดำเนินงานของระบบในระยะที่ ๒ คือ การประมวลผลแบบ

อิเล็กทรอนิกส์ที่ครอบคลุมทั้งใบอนุญาตนำเข้าและส่งออกของสินค้าอยู่ภายใต้การควบคุม และสินค้าที่ต้องเสียภาษี ระยะที่ ๓ ได้มีการพัฒนาระบบอัตโนมัติที่เชื่อมต่อกับธนาคาร และแบบฟอร์มใบรับรองแหล่งกำเนิดสินค้า

ระยะแรกได้เริ่มดำเนินการในเดือนมกราคม พ.ศ. ๒๕๓๒ โดยมีผู้ใช้งานนำร่องระบบทั้งสิ้น ๕๐ ราย ซึ่งระบบต่างๆได้เริ่มนำมาใช้งานจริงหลังจากการประสบความสำเร็จของโครงการนำร่องนี้ ซึ่งการยื่นแบบฟอร์มอนุญาตแบบอิเล็กทรอนิกส์นั้นยังไม่ได้เป็นการบังคับใช้ เนื่องมาจากการใช้กลยุทธ์การพัฒนาระบบแบบคู่ขนาน ซึ่งยังคงระบบ Manual แบบเดิมของแบบฟอร์มใบอนุญาตที่เคาน์เตอร์เซอร์วิสในระยะแรกของการดำเนินการ

- **รูปแบบของการฝึกอบรมที่จำเป็นต่อทีมงานในการพัฒนาระบบ และมีการจัดเตรียมการอย่างไร**

  การฝึกอบรมที่สำคัญมีอยู่ด้วยกัน ๓ หัวข้อ ดังนี้

  - การจัดการกระบวนการธุรกิจ และการรื้อปรับระบบงาน(Re-engineering)
  - การนำมาตรฐานมาปรับใช้
  - ความรู้หลักในการจัดทำเอกสารทางการค้า

  ข้อมูลส่วนบุคคล (User profile) ของผู้ใช้งานระบบจะได้รับการพิจารณาว่าผู้ใช้งานระบบควรจะได้รับการฝึกอบรมแบบใด โดยจะแบ่งการฝึกอบรมออกเป็นกลุ่มต่างๆ ให้สอดคล้องกับความจำเป็นของผู้ใช้งานระบบ

- **ระยะเวลาที่ใช้ในการพัฒนาและติดตั้งระบบ**

  ระบบ TradeNet ได้คิดริเริ่มขึ้น ในปี พ.ศ. ๒๕๒๙ โดยการวางแผนและการพัฒนาได้สำเร็จลุล่วงในปี พ.ศ. ๒๕๓๐-๒๕๓๒ และได้นำไปปรับใช้ในการดำเนินงานในวันที่ ๑ มกราคม พ.ศ. ๒๕๓๒

๓) การให้บริการ

- **ระบบหน้าต่างบริการเบ็ดเสร็จจัดให้มีบริการอะไรแล้วบ้าง ครอบคลุมเอกสาร ข้อมูล และกระบวนการอะไรบ้าง**

  ระบบ TradeNet จัดให้มีบริการเกี่ยวกับ แบบฟอร์ม การยื่นเอกสาร การรับเอกสาร การประมวลผล และการตอบรับกลับของเอกสารทางการค้าที่ส่งไปแล้ว ซึ่งครอบคลุมทั้งการนำเข้า (สินค้าที่ต้องเสียภาษี หรือภาษีสินค้าและบริการ หรือสินค้าที่ไม่ต้องเสียภาษี หรือบริการคลังสินค้า หรือเขตคลังสินค้าทัณฑ์บน) การส่งออก (ภาษีสินค้าและบริการ หรือสินค้าที่ไม่ต้องเสียภาษี) และเอกสารที่ใช้ในการถ่ายลำ สำหรับผู้นำเข้า ผู้ส่งออก ผู้ขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ มีการให้บริการหลัก ดังนี้

- การจดทะเบียนผู้ใช้งานระบบ และบริษัทรับค้นหาเส้นทางที่เหมาะสมในการนำส่งใบอนุญาตและแบบฟอร์ม
- ใบรับรองแหล่งกำเนิดสินค้าโดยซอฟต์แวร์ Front-End จากระบบ TradeNet ไปยังกรมศุลกากรสิงคโปร์ (SC) และหน่วยงานกำกับ สำหรับกระบวนการประมวลผลเชื่อมโยง/แลกเปลี่ยนข้อมูล
- การตรวจสอบรูปแบบโครงสร้างข้อความ (Syntax checks on the message structure)
- การตรวจสอบความถูกต้องของการใช้รหัสบนใบคำร้องตามมาตรฐานที่กำหนดไว้ในตารางรหัสมาตรฐาน (code tables) เช่น ตรวจสอบรหัสสินค้า (Product Codes) ตรวจสอบรหัสระบบเชื่อมโยงข้อมูล (Harmonised System Codes) เป็นต้น
- การประมวลผลใบอนุญาตแบบอัตโนมัติ ซึ่งอยู่บนพื้นฐานของกฎหมายและข้อบังคับของกรมศุลกากรสิงคโปร์ และหน่วยงานกำกับ
- อำนวยความสะดวกในการสอบถามข้อมูลทางเว็บไซต์
  - ตรวจสอบสถานะของแบบฟอร์มใบอนุญาตในระบบTradeNet
  - สอบถามและดาวน์โหลดตารางรหัสมาตรฐาน (เช่น รหัสท่าเรือ รหัสประเทศ เป็นต้น)
  - การหักบัญชีโดยตรงกับธนาคารแบบอัตโนมัติ
- ระบบ Call Center ตลอด ๒๔ ชั่วโมง

สำหรับการให้บริการหลักภายใต้ระบบ TradeNet ของหน่วยงานกำกับและกรมศุลกากรสิงคโปร์ (SC) ประกอบด้วย

- การประมวลแบบออนไลน์และแบบอัตโนมัติ (เพื่อให้สามารถสอดแทรกการดำเนินการด้วยมือได้ในกรณีที่จำเป็นต้องมีการระงับ อนุมัติ หรือปฏิเสธ ใบคำร้องบางประเภท)
- การตรวจสอบข้อมูลแบบออนไลน์ และการดาวน์โหลดแบบฟอร์มขออนุญาต
- การปรับปรุง/เปลี่ยนแปลงตารางรหัสมาตรฐานของกรมศุลกากรและหน่วยงานอื่นๆ ทางออนไลน์ (เช่น รหัสสินค้า ผู้ค้า ใบอนุญาต)
- การเชื่อมต่อด้วยระบบภายในหน่วยงานกำกับ เพื่อการส่งเอกสาร และการรายงานการปฏิบัติงานเมื่อมีการส่งเอกสาร และการอัพโหลดข้อมูลใบอนุญาตของหน่วยงานกำกับ และฐานข้อมูล (เช่น ผู้ค้า ผู้สำแดง และ ข้อมูลใบอนุญาต)
- การจัดทำรายงานสถิติและรายงานอื่นๆ ตามสถานการณ์

สำหรับเจ้าหน้าที่ในการออกใบรับรองแหล่งกำเนิดสินค้าในระบบ TradeNet

- ระบบอัตโนมัติและการประมวลผลแบบออนไลน์ สำหรับให้ผู้ใช้งานยื่นแบบฟอร์มขออนุญาต
- การตรวจสอบข้อมูลแบบออนไลน์ และการพิมพ์เอกสารแบบฟอร์มขออนุญาตหรือใบรับรอง
- การปรับปรุง/เปลี่ยนแปลงตารางรหัสมาตรฐานของใบรับรองแหล่งกำเนิดสินค้า
- การยกเลิก และการติดตั้งการเชื่อมต่อระบบบปฏิบัติภายในหน่วยงานของผู้ใช้งานระบบสำหรับการส่งข้อมูลใบอนุญาต TradeNet ไปยังการท่าเรือสิงคโปร์ (PSA)
- การติดตั้งการเชื่อมต่อการแลกเปลี่ยนข้อมูลระหว่างการท่าเรือสิงคโปร์ และกรมศุลกากรสิงคโปร์ เช่น ข้อมูลสำหรับ Manifest Reconciliation

- **จำนวนธุรกรรมที่เกิดขึ้นผ่านระบบหน้าต่างเดียวโดยเฉลี่ยในแต่ละวัน และคิดเป็นกี่เปอร์เซ็นต์ของจำนวนธุรกรรมทั้งหมด**

  ใบอนุญาตประมาณ ๓๐,๐๐๐ ใบต่อวัน คิดเป็น ๙ ล้านธุรกรรมต่อปี ซึ่งใบอนุญาตทั้งหมดเป็นการประมวลผลเชื่อมโยง/แลกเปลี่ยนข้อมูลด้วยระบบTradeNet เนื่องมาจากรัฐบาลของสิงคโปร์ได้บังคับใช้การนำส่งใบอนุญาตทางอิเล็กทรอนิกส์

- **ระบบหน้าต่างเดียวที่ให้บริการในปัจจุบันมีจำนวนลูกค้าทั้งหมดเท่าไหร่**

  ประมาณ ๒,๕๐๐ บริษัท กับผู้ใช้งานระบบ ๘,๐๐๐ ราย

๔) รูปแบบการดำเนินการ

- **การทำงานของระบบเป็นอย่างไร ใช้รูปแบบการดำเนินการอะไรสำหรับระบบหน้าต่างเดียว**

  ตัวแทนขนส่งและผู้ประกอบการค้าจะนำส่งเอกสารทางการค้าผ่านทางซอฟต์แวร์ Front-End (FE) ซึ่งให้บริการโดยผู้ให้บริการกรมศุลกากรสิงคโปร์ ซึ่งซอฟต์แวร์ FE นี้จะอำนวยความสะดวกให้กับผู้ใช้งาน โดยผู้ใช้งานสามารถนำส่งข้อมูลได้หลากหลายวิธี อาทิเช่น ผ่านทางอินเทอร์เน็ต/เว็บแอพพลิเคชั่น client based input หรือการเชื่อมต่อแบบ host-to-host เป็นต้น ซึ่งในการนำส่งข้อมูลระบบซอฟต์แวร์ FE จะส่งเอกสารทางการค้าผ่านทางระบบหน้าต่างบริการแบบเบ็ดเสร็จ TradeNet ด้วยการประมวลผลแบบอัตโนมัติจากหลายหน่วยงาน

  โมดูลย่อยที่ประมวลผลใบอนุญาตของระบบ TradeNet จัดให้มี Intelligent Routing Agent ที่กำหนดขั้นตอนการประมวลผลอย่างอัตโนมัติ และยังกำหนด

เส้นทางไปสู่การประมวลผลสำหรับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง กฎและข้อบังคับต่างๆถูกฝังอยู่ใน Rules Engine หลังจากนั้นจะดำเนินการประมวลผลแบบชาญฉลาด ทำให้ร้อยละ ๙๐ ของเอกสารทางการค้าไม่จำเป็นต้องใช้ระบบ Manual แบบเดิม และผู้ใช้งานระบบยังสามารถได้รับ และพิมพ์ใบอนุญาตตรวจปล่อยสินค้าได้ภายใน ๑๐ นาที นอกจากนี้ผู้สำแดงข้อมูลยังสามารถส่งข้อมูลโดยตรงผ่านทางเจ้าของระบบในโครงสร้างข้อมูลรูปแบบใดก็ได้

การให้บริการเว็บท่านั้น จะให้บริการสำหรับผู้ประกอบการค้าเพื่อทำการประมวลผลใบอนุญาต ตรวจสอบสถานะ และสอบถามค่าบริการ ซึ่งยังรวมทั้งการดาวน์โหลดตารางรหัสมาตรฐาน (code tables) (ตัวอย่างเช่น รหัสประเทศ รหัสท่าเรือ และพิกัดศุลกากร เป็นต้น) นอกจากนี้เว็บท่ายังอำนวยความสะดวกให้กับหน่วยงานต่างๆ ในการประมวลผลข้อมูลเอกสาร และสอบถามรายละเอียดได้

- **ลูกค้าหลักคือใคร**

  ลูกค้าหลักแบ่งออกเป็น ๓ กลุ่ม ดังนี้

  - ผู้ประกอบการค้า (ผู้ค้า ผู้ขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ Declaring Agents, Service Bureau)
  - หน่วยงานภาครัฐ/หน่วยงานกำกับ
  - กรมศุลกากรสิงคโปร์ (SC)

- **เจ้าหน้าที่ของภาครัฐ หรือภาคเอกชนจะเกี่ยวข้องและใช้งานระบบดังกล่าวนี้อย่างไร**

  พิจารณาคำตอบจากคำถามที่แล้ว

๕) รูปแบบธุรกิจ

- **รูปแบบธุรกิจเป็นอย่างไรและมีการลงทุนและการเงินอย่างไร (เช่น ลงทุนโดยภาครัฐ หรือภาคธุรกิจ หรือรัฐและเอกชนร่วมทุน)**

  บริษัท คริมสันลอจิก จำกัด เป็นองค์กรที่ดำเนินงานแบบหวังผลกำไร ดังนั้นรัฐบาลจึงไม่ต้องรับภาระค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน การให้บริการ และโครงสร้างพื้นฐานทั่วประเทศ กล่าวคือ บริษัทการค้าต่างๆ จะต้องชำระค่าบริการในการใช้งานระบบบริษัท คริมสันลอจิก จำกัด คิดค่าบริการต่อการใช้งาน โดยผู้ใช้งานระบบจะต้องชำระค่าธรรมเนียมในการลงทะเบียนครั้งแรก ค่าธรรมเนียมสมาชิกรายเดือน เพื่อใช้ในการบำรุงรักษาระบบ ซึ่งจะมีการเก็บค่าบริการในการประมวลผลใบอนุญาตด้วย

- **ค่าใช้จ่ายในการพัฒนา และติดตั้งระบบโดยประมาณเป็นจำนวนเท่าไร**
  การลงทุนเริ่มแรกในการก่อตั้ง บริษัท คริมสันลอจิก จำกัด คิดเป็นเงิน ๒๔ ล้านดอลลาร์สิงคโปร์ (๑๔,๓๐๐,๐๐๐ ดอลลาร์สหรัฐฯ หรือ ๔๒๙,๐๐๐,๐๐๐ บาท โดยประมาณ)
- **ค่าใช้จ่ายในการพัฒนาระบบที่คาดการณ์ไว้กับค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นจริงแตกต่างกันเป็นจำนวนเงินเท่าไร**
  โครงการนี้ไม่ได้ดำเนินการเกินกว่างบประมาณที่กำหนด ซึ่งการนำระบบ TradeNet ไปใช้จริง คือ ปัจจัยสำคัญในการอยู่รอดของเศรษฐกิจของประเทศสิงคโปร์
- **ค่าใช้จ่ายในการดำเนินการระบบเป็นรายปีโดยประมาณ**
  ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานเป็นส่วนหนึ่งของค่าใช้จ่ายทั้งหมดของบริษัท คริมสันลอจิก จำกัด ซึ่งเป็นบริษัทเอกชน ดังนั้นตัวเลขดังกล่าวจึงเป็นความลับ
- **คิดค่าใช้จ่ายต่อผู้ใช้งานระบบอย่างไร และผู้ให้บริการมีรายได้ต่อปีเท่าไร รูปแบบของการชำระค่าบริการเป็นอย่างไร(เช่น ราคาคงที่จ่ายเป็นรายปี ราคาต่อครั้งของการทำธุรกรรม หรือรูปแบบผสม หรือ อื่นๆ)**
  คิดค่าบริการต่อการใช้งาน ดังนี้
  - คิดค่าบริการเป็นรายเดือนต่อชื่อผู้ใช้ : ๒๐ ดอลลาร์สิงคโปร์ (ประมาณ ๑๑.๙๐ ดอลลาร์สหรัฐฯ หรือ ๓๖๐ บาท) ต่อชื่อผู้ใช้
  - ค่าธรรมเนียมการใช้ : ประมาณ ๓.๓๐ เหรียญสิงคโปร์ (ประมาณ ๑.๙๖ ดอลลาร์สหรัฐฯ/๖๐ บาท) ต่อธุรกรรม (รวมทั้งค่าธรรมเนียมตามกฎหมาย) ต่อหนึ่งใบอนุญาต
  - วิธีการชำระเงินโดยการหักจากบัญชีโดยตรงจากธนาคารของผู้สำแดง
- **ระบบที่กล่าวถึงจะสามารถให้บริการได้อย่างต่อเนื่องยาวนานได้อย่างไร**
  ค่าบริการที่เก็บจากการให้บริการระบบ TradeNet จะนำไปใช้ในการดำเนินงาน การบำรุงรักษา การเพิ่มประสิทธิภาพ และพัฒนาเทคโนโลยีให้ทันสมัย
- **รายได้จากการให้บริการเพียงพอกับค่าใช้จ่าย ต้นทุนการดำเนินการและมีกำไรที่เหมาะสมหรือไม่**
  รายได้ที่ได้รับส่วนใหญ่จะนำไปใช้ในการพัฒนาระบบที่กล่าวมาแล้วในข้างต้น ซึ่งเพียงพอกับค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน โดยกำไรที่ได้รับจะนำไปใช้ในการปรับปรุงกระบวนการ และพัฒนาเทคโนโลยีให้ทันสมัย

- **มีการจัดสรรผลกำไร หรือจัดงบประมาณอย่างไรเพื่อการปรับปรุง การขยายบริการหรือวางระบบเพิ่มเติม**

  รายได้ที่ได้รับจากการให้บริการระบบ TradeNet จะถูกนำมาใช้ในการดำเนินงาน การบำรุงรักษา และการปรับปรุงระบบ รวมทั้งปรับปรุงเทคโนโลยีที่กำหนดเส้นทางและการรวมกฎระเบียบใหม่และข้อบังคับจากรัฐบาลเข้าด้วยกัน นอกจากนี้ยังมีการพิจารณาเทคโนโลยีที่ใช้ เพื่อให้เกิดความมั่นใจในการดำเนินงานระบบอย่างต่อเนื่องและสนองความต้องการของลูกค้า

๖) เทคโนโลยีที่ใช้พัฒนาระบบ

- **เทคโนโลยีหลักอะไรบ้างที่นำมาใช้ในระบบงาน**

  ระบบ TradeNet รุ่นแรกได้พัฒนาขึ้นในวันที่ ๑ มกราคม พ.ศ. ๒๕๓๒ ซึ่งปฏิบัติการโดย COBOL/CICS บน Mainframe Platform ด้วยความพยายามในการปรับปรุงเทคโนโลยีให้ทันสมัยอย่างต่อเนื่อง ระบบ TradeNet ถูกทำให้เหมาะสมในการใช้แพลตฟอร์ม โดยการวิเคราะห์และออกแบบระบบเชิงวัตถุ ด้วยเทคโนโลยี JAVA/J2EE และปัจจุบันใช้ระบบปฏิบัติการ Unix Platform ซึ่งมีรายละเอียด ดังนี้

  - **JAVA/J2EE**
    - J2EE, EJB 2.0 (Enterprise Java Beans), Core Java, Java Servlets, JSP, JMS (Messaging), RMI, Java Applets, JDBC
  - **XML TOOLS และเทคโนโลยี**
    - XML, XSL, XSLT, JAXP, Apaches' Xerces Parser, SAX & DOM APIs, xQuery
  - **OBJECT-ORIENTED METHODOLOGIES**
    - การวิเคราะห์และออกแบบระบบเชิงวัตถุโดยใช้ UML
  - **COMMUNICATIONS**
    - Numeric และ message paging
    - การให้บริการส่งข้อความ (SMS)
    - อีเมล์ (SMTP), Secure Email (S-MIME)
    - FTP, Secure FTP (S-MIME)
    - แฟกซ์

- **ผู้ใช้งานจะนำส่งข้อมูลอย่างไร เช่น ทางอินเทอร์เน็ต รูปแบบกระดาษ หรือรูปแบบทางอิเล็กทรอนิกส์อะไร**

  ข้อมูลถูกส่งทางอิเล็กทรอนิกส์โดยรูปแบบที่เป็นมาตรฐานเดียวคือ UN/EDIFACT นอกจากนี้ ผู้ใช้งานระบบยังสามารถส่งโดยฟอร์แมตอื่นๆ ได้ ซึ่งบริษัทจะทำการแปลงข้อมูลให้อยู่ในรูปแบบที่ระบบ TradeNet รองรับได้

  - **ข้อมูลต่างๆ ถูกนำส่งเข้าสู่ระบบที่ไหนและอย่างไร (เช่น นำส่งผ่านหน่วยงานราชการหรือผ่านทางผู้ให้บริการภาคเอกชน)**

    ข้อมูลถูกส่งโดยภาคเอกชน (ผู้ประกอบการค้า) ไปยังเจ้าหน้าที่รัฐบาลสำหรับการประมวลผล

  - **ใครที่มีสิทธิหรือสามารถนำส่งข้อมูลเข้าสู่ระบบบ้าง (เช่น ผู้นำเข้า ผู้ส่งออก ตัวแทนออกของ และ/หรือตัวแทนออกของรับอนุญาตอื่นๆ)**

    ผู้นำเข้า ผู้ส่งออก ผู้ขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ และตัวแทนสำแดงเอกสารที่ได้ลงทะเบียนไว้กับกรมศุลกากรสิงคโปร์ จึงจะสามารถนำส่งข้อมูลใบขนสินค้าได้

๗) การส่งเสริมการใช้ การเผยแพร่และประชาสัมพันธ์

- **วิธีการประชาสัมพันธ์หรือส่งเสริมการใช้งาน (การตลาด)**

  ในช่วงแรกของการพัฒนาระบบ ได้มีการประชาสัมพันธ์การใช้งานทั่วประเทศ โดยในปัจจุบัน บริษัท คริมสันลอจิก จำกัด ได้รับมอบหมายให้ทำหน้าที่บริหารจัดการผู้ใช้งานหลัก ซึ่งรวมทั้งหน่วยงานภาครัฐ และการอำนวยความสะดวกในการตอบคำถามทางออนไลน์ ส่วนทางเว็บไซต์นั้น ยังมีให้บริการทั้งในเว็บไซต์ของกรมศุลกากร และหน่วยงานภาครัฐต่างๆ ซึ่งมีการจัดทำโปรแกรมการติดต่อสื่อสารและประชาสัมพันธ์สู่สาธารณะแล้ว

- **ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียหรือผู้ที่เกี่ยวข้องจะสามารถติดตามความคืบหน้าหรือรับทราบข้อมูลข่าวสาร และความก้าวหน้าของระบบได้อย่างไร**

  มีการประชุมสามัญของผู้ที่เกี่ยวข้องหลัก เพื่อติดตามความคืบหน้าของการติดตั้งระบบ

- **การฝึกอบรมที่จัดให้กับผู้ใช้มีลักษณะอย่างไร**

  ผู้ที่เพิ่งเข้าใช้งานระบบ TradeNet จะได้รับการฝึกอบรมการดำเนินงานในระบบโดยกรมศุลกากรสิงคโปร์ นอกจากนี้บริษัท คริมสันลอจิก จำกัด และผู้จัดจำหน่ายซอฟต์แวร์ต่างๆ จะเป็นผู้จัดให้มีการฝึกอบรมการใช้งานระบบสำหรับผู้ใช้งานด้วย

- **มีการให้บริการรับเรื่องและตอบปัญหาการให้บริการเกี่ยวกับระบบงาน เทคนิคคอมพิวเตอร์และระบบเครือข่ายหรือไม่อย่างไร**
  มีบริการ Call Center ตลอด ๒๔ ชั่วโมง

๘) ประเด็นด้านกฎหมาย

- **ระบบที่ให้บริการ (เช่น การแลกเปลี่ยนเอกสารอิเล็กทรอนิกส์) เป็นระบบที่บังคับให้ใช้ตามกฎหมาย หรือให้ใช้งานตามความสมัครใจ**
  การยื่นเอกสารทางอิเล็กทรอนิกส์เป็นการบังคับใช้ตามกฎหมาย โดยกรมศุลกากรสิงคโปร์ซึ่งผู้ใช้งานระบบที่ไม่ได้ลงทะเบียน และไม่มีซอฟต์แวร์ front end สามารถใช้บริการจัดเตรียมเอกสารของสำนักงานในการยื่นแบบฟอร์มได้
- **ผู้ใช้งานระบบ หรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้องจำเป็นต้องลงนามในข้อตกลงกับผู้ให้บริการระบบหรือหน่วยงานของรัฐใดเพื่อการเข้าร่วมการใช้งานหรือไม่**
  ทั้งผู้จัดหาระบบและกรมศุลกากรสิงคโปร์จะต้องลงนามในข้อตกลง ๒ ฉบับ
- **มีกฎหมายหรือกฎระเบียบที่เฉพาะเจาะจง และเกี่ยวข้องที่ควรจะต้องกำหนดหรือได้รับการเปลี่ยนแปลงหรือประกาศใช้ใหม่หรือไม่**
  การยื่นเอกสารทางอิเล็กทรอนิกส์ผ่านทางระบบ TradeNet นั้นเป็นการบังคับใช้โดยรัฐบาลด้วยการบังคับเก็บค่าธรรมเนียม ซึ่งจะต้องมีการลงนามในข้อตกลงก่อนใช้ระบบ
- **มีกลวิธีการในการปกป้อง หรือรักษาความลับของข้อมูลส่วนบุคคลอย่างไร**
  เอกสารและข้อมูลที่ถูกส่งเข้าระบบ TradeNet จะถูกจำกัดสิทธิ์ในการใช้ ผู้ใช้งานระบบที่ได้รับสิทธิ์จากกรมศุลกากร และหน่วยงานควบคุมจะสามารถดูข้อมูล และดาวน์โหลดเอกสารทางการค้าเพื่อขออนุญาตรายงาน และเก็บบันทึกข้อมูลในระหว่างการส่งข้อความ ใบขนสินค้าจะถูกส่งจากเครื่องคอมพิวเตอร์ของผู้ประกอบการค้าไปยังระบบ TradeNet โดยวิธี Messaging engine ข้อมูลจะถูกส่งโดยช่องทางที่ปลอดภัยและถูกเข้ารหัสตลอดเวลาของการโอนย้าย เพื่อป้องกันการล่วงล้ำเข้าสู่ข้อมูล

๙) มาตรฐาน

- **บทบาทของมาตรฐานสากล(เช่น UN/EDIFACT, UNLK, UN LOCODE, UN/CEFACT Single Window Recommendation หรือมาตรฐานอื่นๆ) ถูกนำไปใช้ประโยชน์หรือไม่อย่างไร**

ใช้มาตรฐานสากล UN/EDIFACT เวอร์ชัน D.96A ในการพัฒนา TradeNet message specifications รวมทั้ง CUSDEC, CUSRES, APERAK (และอื่นๆ) นอกจากนี้ UN LOCODE ยังนำมาปรับใช้เป็นมาตรฐานอุตสาหกรรมเพื่อให้ง่ายต่อการรวมระบบต่างๆเข้าด้วยกัน

๑๐) ประโยชน์ที่ได้รับ

- **ประโยชน์ที่ลูกค้าและหน่วยงานต่างๆที่เชื่อมโยงกับระบบได้รับ**

  ประโยชน์ต่างๆที่ได้รับ ได้สรุปไว้ในตารางที่จะกล่าวต่อไป

- **ระบบนี้มีประโยชน์ต่อธุรกิจการค้าในภาพรวมของประเทศ และต่อหน่วยงานราชการ ที่เกี่ยวข้องอย่างไร**

  ระบบ TradeNet ทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงในกระบวนการเอกสารทางการค้าในประเทศสิงคโปร์ และยังได้ระบุเป็นกรณีศึกษา ของ Harvard Business School ซึ่งแสดงให้เห็นถึงหนึ่งในยุทธศาสตร์ระบบสารสนเทศในการเพิ่มศักยภาพการแข่งขันของสิงคโปร์ให้เป็นศูนย์กลางทางการค้าระหว่างประเทศ จากการศึกษาและสำรวจพบว่าระบบ TradeNet ได้นำมาซึ่งผลประโยชน์ต่างๆต่อผู้ประกอบการค้า ตารางด้านล่างนี้ได้อธิบายถึงประโยชน์ที่เป็นรูปธรรมสำหรับผู้ประกอบการค้าที่เป็นผลมาจากการใช้ระบบ TradeNet ซึ่งไม่รวมถึงประโยชน์ทางเศรษฐกิจ เช่น การลงทุนจากต่างชาติ

ลักษณะของงาน	ระบบ Manual แบบเดิม	ระบบ TradeNet
การยื่นเอกสาร	โดยเจ้าหน้าที่	ตามความสะดวกของหน่วยงาน
เวลาในการยื่นเอกสาร	ภายในเวลาราชการเท่านั้น	ตลอด ๒๔ ชั่วโมง
การเดินทางไปหน่วยงานราชการ	อย่างน้อย ๒ ครั้ง	ไม่ต้องเดินทาง
การทำสำเนาเอกสาร	หลายชุด (มากกว่า ๓๕ ฟอร์ม)	ชุดเดียว (ผู้ใช้งานทำสำเนาเอง)
เวลาในการอนุมัติ	๔ ชั่วโมง ถึง ๒ วัน	ภายใน ๑๐ นาที
การจัดการสินค้าต้องอากร	ต้องทำเอกสารแยกยื่นให้กรมศุลกากรดำเนินการ	ใช้เอกสารอิเล็กทรอนิกส์ชุดเดียวกันยื่นกรมศุลกากร
การจัดการสินค้าควบคุม	ต้องทำเอกสารแยกยื่นให้แต่ละหน่วยงานราชการ	ใช้เอกสารอิเล็กทรอนิกส์ชุดเดียวกันยื่นต่อหน่วยงานทุกหน่วย
ค่าธรรมเนียม	๒๐ ดอลลาร์สิงคโปร์ (๓๖๐ บาท)	๓.๓๐ ดอลลาร์สิงคโปร์ (๖๐ บาท)
การเก็บภาษีอากรของกรมศุลกากร	สั่งจ่ายโดยเช็ค	หักจ่ายอัตโนมัติผ่านธนาคาร

- **ระบบดังกล่าวมีผลกระทบอย่างไรต่อการเก็บภาษีของกรมศุลกากรหรือไม่และอย่างไร**

  ด้วยการบังคับใช้ระบบหน้าต่างเดียวในการยื่นเอกสารแบบออนไลน์และประมวลผลแบบอัตโนมัติ การเก็บภาษีและค่าธรรมเนียมต่างๆจากผู้ค้าเป็นไปอย่างรวดเร็วและถูกต้องแม่นยำ โดยระบบการชำระเงินจะเชื่อมต่อโดยตรงกับธนาคารเพื่ออำนวยความสะดวก ในการตัดบัญชีและลงบัญชีรับเงินของผู้ค้าและรัฐบาล ซึ่งจะไม่มีการสูญเสียรายได้จากการเก็บภาษีด้วยระบบอัตโนมัตินี้

- **ปัญหาอะไรบ้างที่ได้รับการแก้ไข**

  โดยทั่วไปแล้ว ระบบ TradeNet ได้ปรับปรุงและเพิ่มประสิทธิภาพกระบวนการค้า ซึ่งเป็นหัวใจสำคัญของเศรษฐกิจของประเทศสิงคโปร์ นอกจากนี้ประโยชน์ต่างๆ ที่ได้รับก็ได้เกิดขึ้นมาจากความสำเร็จของระบบหน้าต่างบริการเบ็ดเสร็จ TradeNet ที่อยู่บนพื้นฐานของอินเทอร์เน็ต

- **การตอบรับที่รวดเร็วยิ่งขึ้นเพื่ออำนวยความสะดวกในการบังคับใช้และปรับปรุงเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพของกฎระเบียบและข้อบังคับ**

  การพัฒนาอย่างเร่งด่วนของข้อบังคับและการเปลี่ยนแปลงนโยบายสามารถดำเนินการเสร็จสิ้นได้อย่างรวดเร็วด้วยระบบนี้ ยกตัวอย่างเช่น การยับยั้งการเปิดเผยการนำเข้าสินค้าที่มีลักษณะเฉพาะไปยัง/มาจากประเทศที่เชื่อถือได้ เหตุเพราะอาจมีการคาดเดา เรื่องการเกิดปัญหาที่รุนแรงอย่างกะทันหัน และช่วยลดกระบวนการที่ซ้ำซ้อน ทำให้เกิดความเหมาะสมและความแม่นยำของการดำเนินการได้มากขึ้น

- **ความสามารถในการเก็บข้อมูลทางสถิติที่ถูกต้องแม่นยำ และรวดเร็ว**

  ทำให้สามารถเก็บสถิติทางการค้าที่รวบรวมจากวิธีปฏิบัติที่เหมาะสม ทำให้สามารถวิเคราะห์รูปแบบทางการค้าและการคาดการณ์ล่วงหน้าถึงความเป็นไปได้ของแนวทางทางการค้าในอนาคตได้

- **เพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการลูกค้าด้วยระบบ TradeNet ที่ลูกค้าสามารถใช้งานได้ตลอดเวลาและทุกสถานที่**

  การให้บริการระบบ TradeNet ด้วยอินเทอร์เน็ตทำให้ผู้ใช้งานระบบสามารถเข้าใช้งานระบบได้จากทุกแห่ง ซึ่งการให้บริการตลอด ๒๔ ชั่วโมงนี้ ช่วยให้สามารถประมวลการเชื่อมโยงข้อมูลจากแบบฟอร์มคำขออนุญาตได้ตลอดเวลา และยังสามารถรองรับผู้ใช้จำนวนมากได้ถึงประมาณ ๘,๐๐๐ ราย ซึ่งการให้บริการทางอินเทอร์เน็ตนี้ จะทำให้การดำเนินงานมีประสิทธิภาพและประหยัด

- **ความสะดวกในการใช้งาน ประสิทธิภาพที่เพิ่มขึ้น และความสามารถในการผลิต**
  ระดับความสามารถในการผลิตเพิ่มขึ้นเป็นผลมาจากระยะเวลาการดำเนินการเอกสารการค้าที่สั้นลง ด้วยประสิทธิภาพและการใช้งานที่ง่ายของเว็บไซต์ ผู้ใช้งานระบบ TradeNet จะสามารถปฏิบัติงานในแต่ละวันได้ง่ายขึ้นหรือน้อยลง มีเพียงแบบฟอร์มฉบับเดียวเท่านั้น ที่จะต้องยื่นต่อหน่วยงานต่างๆ ทางเว็บไซต์ในการเชื่อมต่อกับสินค้าทุกชนิด
- **การบำรุงรักษาและการใช้งานที่ง่าย**
  การประมวลผล และการกำหนดความถูกต้อง ขึ้นอยู่กับการเปลี่ยนแปลงทางการเมือง สังคม และสิ่งแวดล้อม ซึ่งการเปลี่ยนแปลงการประมวลผล และการกำหนดความถูกต้อง จะถูกทำให้ง่ายขึ้นโดยการใช้เทคโนโลยี J2EE โดยเฉพาะอย่างยิ่งกับ Rules Engine ซึ่งการเปลี่ยนแปลงข้อกำหนดนั้นเป็นเพียงการปรับปรุงข้อมูลในส่วนของ XML format หรือตัวแปรต่างๆใน code tableให้ทันสมัยโดยการใส่ข้อมูลเพิ่มเข้าไปในระบบเท่านั้น ซึ่งเป็นปัจจัยสำคัญเนื่องจากส่งผลกระทบต่อความมีประสิทธิภาพในการดำเนินงานควบคุมของเจ้าหน้าที่รัฐบาล
- **ความคุ้มทุน ทั้งสำหรับผู้ใช้งานระบบ และผู้ให้บริการ**
  สำหรับผู้ใช้งานระบบ: การใช้ซอฟต์แวร์ที่ต่อยอดได้ พกพาได้ และนำมาใช้ใหม่ได้จะช่วยลดค่าใช้จ่าย และเวลาได้ เนื่องจากมีระบบที่ออนไลน์บนเว็บไซต์ ทำให้ผู้ใช้งานระบบสามารถเข้าใช้งานได้ตลอดเวลา โดยไม่ต้องเสียค่าใช้จ่ายในการติดตั้งและบำรุงรักษาระบบ นอกจากนี้ยังช่วยลดค่าใช้จ่ายในการเก็บสินค้าไว้ที่คลังสินค้าเนื่องจากไม่มีความล่าช้าของเอกสาร และลดค่าใช้จ่ายด้านบุคลากรอีกด้วย ซึ่งเป็นผลมาจากกระบวนการที่ง่ายขึ้น และเป็นระบบยิ่งขึ้น
  สำหรับผู้ให้บริการ: ระบบ TradeNet ถูกออกแบบมาเพื่อการใช้งานกับเซิร์ฟเวอร์ที่หลากหลาย ซึ่งฮาร์ดแวร์ที่ติดตั้งจะคำนึงถึงการตอบสนองความต้องการของผู้ใช้และความคาดหวังในผลการดำเนินงาน ซึ่งระบบที่ออกแบบมาใหม่นี้จะมีความยืดหยุ่นมากยิ่งขึ้นเพื่อรองรับการเติบโตในอนาคต
- **การบูรณาการ และการเชื่อมต่อที่ง่าย**
  การใช้เทคโนโลยีที่ทันสมัย (J2EE, XML and MQ Series) และระบบดำเนินการบนแพลตฟอร์มที่หลากหลาย จะทำให้การรวมตัวกันระหว่างผู้ค้าต่างๆ กับเจ้าหน้าที่สามารถเชื่อมต่อกันได้ง่าย และรัดกุม

- **การพัฒนาต่อยอดในอนาคตเพื่อรองรับการเติบโตทางการค้าของประเทศ และการแลกเปลี่ยนข้อมูลการค้าระหว่างประเทศ**

  การลงทุนในฮาร์ดแวร์จะเพิ่มขึ้นหรือลดลงขึ้นอยู่กับความคาดหวังในผลลัพธ์และจำนวนธุรกรรม ส่วนซอฟต์แวร์นั้นเน้นที่ใช้สะดวกได้ทุกที่และนำกลับมาใช้ซ้ำได้อีก (software portability and reusability) ดังนั้น ข้อดีของการใช้เทคโนโลยี J2EE คือ ความสามารถในการทำงานข้ามระบบ (กรอกข้อมูลเพียงครั้งเดียว แต่ใช้ได้ในทุกระบบ) และความสามารถในการนำข้อมูลกลับมาใช้อีกครั้ง โดยที่ระบบที่สร้างขึ้นด้วยเทคโนโลยี J2EE จะทำให้ง่ายต่อการประยุกต์ใช้ และนำข้อมูลที่กรอกแล้วมาใช้อีกครั้งกับระบบอื่นๆ โดยเฉพาะอย่างยิ่ง เมื่อระบบนั้นๆ มีหน้าที่และลักษณะเดียวกัน

- **สนับสนุนการใช้ข้อมูลร่วมกันและลดการกรอกข้อมูลซ้ำ**

  โมดูล TradeNet Permit Preparation จัดตั้งขึ้นมาเพื่ออำนวยความสะดวกในการเข้าถึงและใช้งานง่าย โดยผ่านทางอินเทอร์เน็ต สำหรับการเตรียมใบอนุญาตทางการค้า บริษัท คริมสันลอจิกได้ตอบสนองความต้องการของลูกค้าที่เพิ่มมากขึ้นในปัจจุบัน โดยการเพิ่มการให้บริการแก่ลูกค้า เช่น โลจิสติกส์ การประกันภัยทางการค้าและการเงิน การจัดซื้อ และคลังสินค้า เป็นต้น ซึ่งการให้บริการดังกล่าวจะรวมอยู่บนเว็บไซต์ในโมดูล TradeNet Permit Preparation ซึ่งการรวมการให้บริการดังกล่าวบนแพลตฟอร์มเดียวกันนี้จะทำให้เกิดการแบ่งปันข้อมูลระหว่างแอพพลิเคชั่นที่แตกต่างกัน ซึ่งช่วยให้การไหลของข้อมูลดำเนินไปได้อย่างราบรื่นภายในกระบวนการดำเนินงานของแต่ละบริษัท ซึ่งจะช่วยลดการกรอกข้อมูลซ้ำที่เกี่ยวข้องกับสินค้าแต่ละชนิด และยังเป็นการเชื่อมต่อกับโมดูลอื่นๆ ในวงจรการค้าขายด้วย

๑๑) บทเรียนที่ได้รับ

- **ปัจจัยแห่งความสำเร็จของการพัฒนาและการใช้งานคืออะไร**

  ความสำเร็จของ TradeNet ขึ้นอยู่วิสัยทัศน์ของรัฐบาล ในการบ่งชี้ถึงปัญหาต่างๆ เพื่อหาทางแก้ไขปัญหานั้นๆ และการสนับสนุนการพัฒนาระบบ การติดตามความคืบหน้าระบบของผู้ที่เกี่ยวของทุกฝ่าย

- **อุปสรรคที่สำคัญที่สุด คืออะไรบ้างและเพราะอะไร**

  อุปสรรคที่สำคัญที่สุดในช่วงของการริเริ่มพัฒนาระบบ คือ การเปลี่ยนความเชื่อของผู้ใช้งานระบบให้เกิดการยอมรับและเปลี่ยนกระบวนการดำเนินงานจากระบบ Manual เป็นระบบอิเล็กทรอนิกส์

- **บทเรียนสำคัญที่ได้รับ คืออะไร**

  อ้างอิงคำตอบได้จาก “ปัจจัยแห่งความสำเร็จของการพัฒนาและการใช้งาน คืออะไร”

๑๒) แผนการในอนาคต

- **แผนสำหรับการพัฒนาระบบหน้าต่างบริการเบ็ดเสร็จในปัจจุบันและอนาคต คืออะไร**

  TradeNet จะพัฒนาระบบหน้าต่างเดียวให้สามารถเชื่อมต่อกับระบบสำคัญอื่นๆ และสามารถให้บริการได้ ณ จุดเดียว ระบบที่สำคัญดังกล่าว คือ ระบบผู้ประกอบการที่ท่าเรือ ระบบผู้ประกอบการสินค้าทางอากาศ และระบบผู้ประกอบการทางทะเล นอกจากนี้ยังจะพัฒนาระบบหน้าต่างเดียวให้สามารถใช้ข้อมูลร่วมกันระหว่างกลุ่มธุรกิจขนส่งสินค้าทางเรือ และผู้ประกอบการค้า และยังเป็นการอำนวยความสะดวกการค้าภายในประเทศ ให้ขยายไปครอบคลุมทั่วโลกด้วยระบบหน้าต่างเดียว

- **อะไรคืออุปสรรคที่สำคัญที่สุดในการพัฒนาระบบหน้าต่างเดียวในอนาคต**

  ด้วยความต้องการที่จะพัฒนาไปสู่ประเทศต่างๆทั่วโลก ความท้าทายในการรวมกันเป็นหนึ่ง ซึ่งแต่ละประเทศนั้นยังมีความต่างในเรื่องของระดับเศรษฐกิจ และการเจริญเติบโตของเทคโนโลยี ซึ่งการอภิปรายระหว่างประเทศมีความจำเป็นอย่างมากเพื่อให้เกิดความมั่นใจในการพัฒนาระบบหน้าต่างเดียวในระยะต่อไป

- **แนวโน้มที่จะทำข้อตกลงและให้ความร่วมมือในการพัฒนาระบบหน้าต่างเดียวในระดับภูมิภาค หรือระดับนานาชาติ ทำอย่างไรได้บ้าง หรือควรจะมีแผนการที่น่าจะดำเนินการในอนาคตอย่างไร**

  บริษัท คริมสันลอจิก จำกัด ได้จัดตั้งศูนย์ให้คำปรึกษาระบบหน้าต่างเดียวกับรัฐบาลของประเทศอื่นๆ เช่นเดียวกับธนาคารเพื่อการพัฒนาแห่งเอเชีย (Asian Development Bank) ธนาคารโลก (World Bank) และ Commonwealth Secretariat funded projects และในอนาคตซอฟต์แวร์ระบบ TradeNet จะถูกติดตั้งในประเทศอื่นๆ เช่น กานา เมาริเชียส ปานามา และซาอุดิอาระเบีย

นอกจากนี้จะมีการเชื่อมโยงกับประเทศอื่นๆ เพื่อแลกเปลี่ยนข้อมูลในภูมิภาคอาเซียน และอเมริกา และยังมีเพิ่มเติมอีกในอนาคต

- **ประเทศสิงคโปร์มีการวางแผนที่จะทำข้อตกลงเพื่อแลกเปลี่ยนข้อมูลการดำเนินการระบบหน้าต่างเดียว กับประเทศอื่นหรือไม่**

  บริษัท คริมสันลอจิก จำกัด เป็นหนึ่งในสมาชิก Pan Asian Alliance ซึ่งสหพันธ์ดังกล่าวเป็นการรวมกลุ่มของผู้พัฒนาระบบเอกสารทางการค้าของประเทศโดย Pan Asian Alliance จะจัดให้มีการประชุมอย่างเป็นประจำเพื่อแลกเปลี่ยนข้อมูลทางการค้าระหว่างประเทศในกลุ่มผู้ประกอบการค้า นอกจากนี้ บริษัท คริมสันลอจิก จำกัด ได้ทดสอบรูปแบบการดำเนินการเพื่อแลกเปลี่ยนเอกสารทางการค้ากับประเทศอื่นๆที่เป็นสมาชิกของ Pan Asian Alliance

๑๓) แหล่งข้อมูลอ้างอิงเพิ่มเติม

เว็บไซต์ https://tn31.tradenet21.com https://utility31.tradenet21.com https://authority31.tradenet21.com

๑๔) แหล่งข้อมูลหรือบุคคลที่สามารถให้ข้อมูลเพิ่มเติมได้

ชื่อ: Ms Tan, Geok Hoon, Vice President of Trade & Logistics
ที่อยู่: 31 Science Park Road, The Crimson, Singapore 117611
หมายเลขโทรศัพท์ : +(65) 68877010 โทรสาร: +(65) 67785277

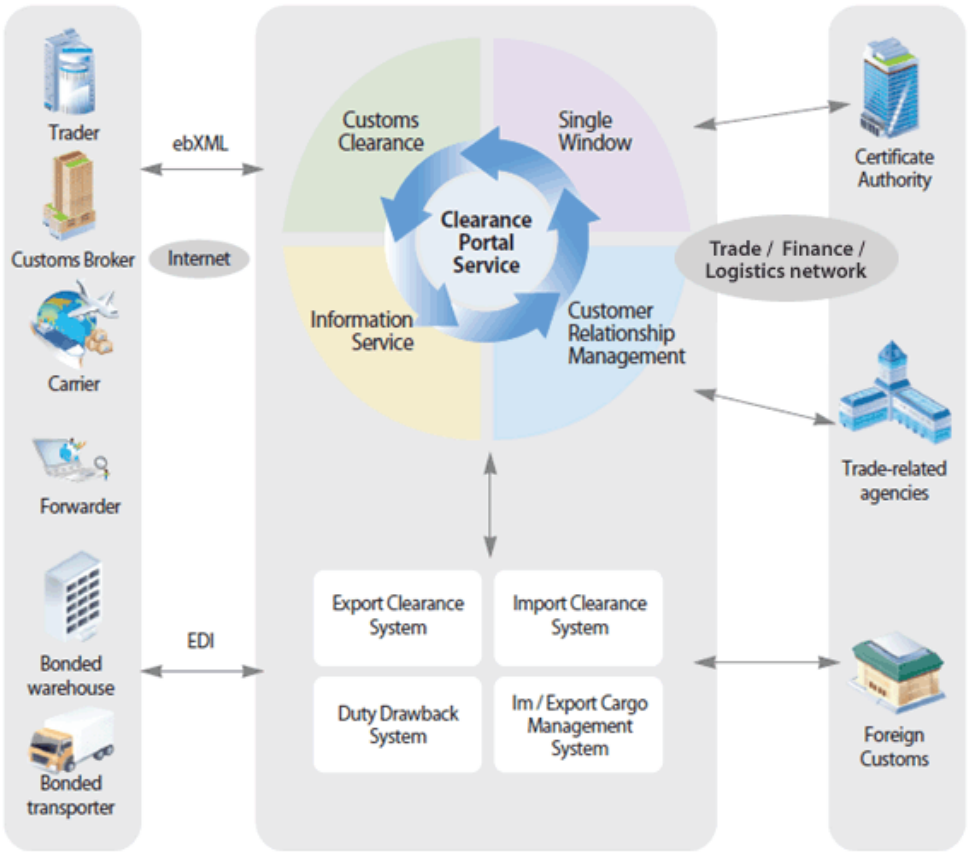
๓.๒.๔. กรณีศึกษาการพัฒนาระบบหน้าต่างเดียวของประเทศสาธารณรัฐเกาหลี: Case of UNI-PASS

ระบบ UNI-PASS เป็นระบบการตรวจปล่อยศุลกากรอิเล็กทรอนิกส์ที่พัฒนาและใช้งานโดยหน่วยงานศุลกากรของประเทศสาธารณรัฐเกาหลีมานานกว่า ๒๐ ปี ซึ่งไม่ได้เป็นเพียงระบบบริหารงานศุลกากรอย่างอัตโนมัติที่เป็นเทคโนโลยีทันสมัยเท่านั้น แต่ยังรวบรวมประสบการณ์ความรู้ การถ่ายโอนเทคโนโลยี และความรู้สะสมด้วย ระบบ UNI-PASS ได้รับการพัฒนาบางส่วนหรือเต็มรูปแบบในหลายประเทศ และอีกหลายประเทศแสดงความสนใจในการนำ UNI-PASS ไปใช้แก้ปัญหาการบริหารงานศุลกากร[๕๘]

หน่วยงานศุลกากรของประเทศสาธารณรัฐเกาหลี (Korean Customs Service: KCS) จึงได้จัดตั้งระบบพอร์ทัลการตรวจปล่อยทางอินเทอร์เน็ต เพื่อเพิ่มความสะดวกและเป็นทางเลือกของความคุ้มทุนที่มีประสิทธิภาพสำหรับพิธีการศุลกากรผ่านเครือข่ายอินเทอร์เน็ต โดยปัจจุบันนี้ผู้ใช้สามารถเข้าถึงระบบตรวจ

[๕๘] ประเทศที่มีการนำรูปแบบ UNI-PASS ไปใช้ ได้แก่กัวเตมาลา เอกวาดอร์ สาธารณรัฐโดมินิกัน เนปาล มองโกเลีย และแทนซาเนีย (ที่มา: http://www.customs.go.kr/)

ปล่อยทางอินเทอร์เน็ตได้ทุกที่ทุกเวลาด้วยอุปกรณ์ที่รองรับอินเทอร์เน็ตในการเชื่อมต่อกับระบบและสามารถเข้าถึงการทำงานที่มีประสิทธิภาพโดยมีมาตรฐานรักษาความปลอดภัยขั้นสูงสุด ซึ่งเป็นการขจัดปัญหาที่พบในการใช้ระบบ EDI ที่ผ่านมา อันได้แก่ เรื่องค่าติดตั้งและค่าใช้จ่ายสูงในการดำเนินงาน รวมถึงอุปสรรคทางสภาพภูมิศาสตร์



ที่มา: http://www.customs.go.kr/

รูปที่ ๓-๙: แผนภาพสถาปัตยกรรมทางธุรกิจ (Business Archictecture) ของระบบ UNI-PASS ของประเทศสาธารณรัฐเกาหลี

๑) ความเป็นมา

- **แรงจูงใจในการก่อตั้งระบบหน้าต่างเดียวคืออะไร**

  ในปีพ.ศ. ๒๕๓๕ หน่วยงานบริการศุลกากรประเทศสาธารณรัฐเกาหลี (Korea Customs Services: KCS) เริ่มดำเนินขั้นตอนการผ่านพิธีการศุลกากรอัตโนมัติด้วยระบบการแลกเปลี่ยนข้อมูลทางอิเล็กทรอนิกส์ (EDI) โดยการวางแผนระยะกลางและระยะยาว จากผลของความพยายามดังกล่าวในปี พ.ศ.๒๕๔๑ เคซีเอสประสบความสำเร็จในการสร้างระบบอิเล็กทรอนิกส์ที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินการเอกสารเพื่อการตรวจปล่อยทั้งการนำเข้าและส่งออก

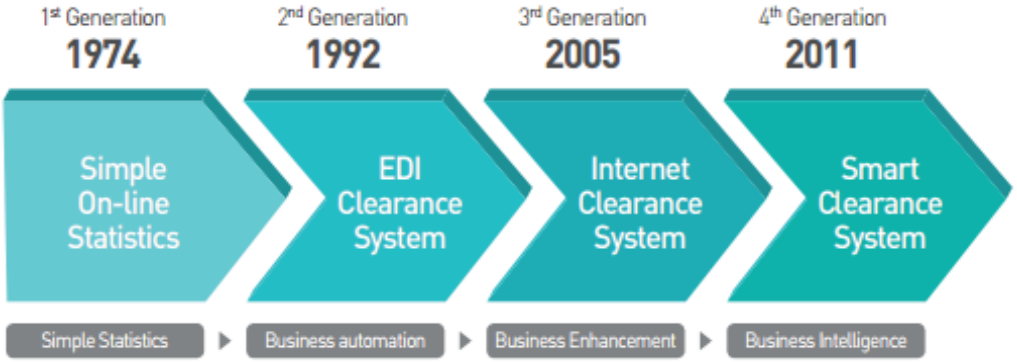
ระบบศุลกากรอิเล็กทรอนิกส์ของเกาหลีมีชื่อเรียกว่า UNI-PASS ทำหน้าที่เป็นชุมชนไซเบอร์ (cyber community) ที่มีผู้ใช้บริการเชิงธุรกิจประมาณ ๑๑๐,๐๐๐ ราย รวมถึงธุรกิจประเภทนำเข้า/ส่งออก ตัวแทนออกของ ธนาคาร ผู้ให้บริการด้านโลจิสติกส์ เช่น บริษัทขนส่ง สายการบิน ผู้ประกอบการคลังสินค้า เป็นต้น

ด้วยความก้าวหน้าอย่างสูงทางด้านเทคโนโลยีและอินเทอร์เน็ตในประเทศเกาหลี เคซีเอสจึงได้จัดตั้งและดำเนินการระบบพอร์ทัลตั้งแต่ปี พ.ศ. ๒๕๔๗ เพื่อใช้งานในกระบวนการพิธีการศุลกากรในการตรวจปล่อยสินค้าผ่านอินเทอร์เน็ต

เคซีเอสใช้ระบบหน้าต่างเดียวเพื่อให้ผู้ค้าสามารถยื่นดำเนินการด้านต่างๆได้ เช่น การยื่นขอกักกันการนำเข้า/ส่งออกสินค้า ควบคู่ไปกับการตรวจปล่อยสินค้านำเข้าและส่งออก ณ จุดบริการเดียว

ระบบหน้าต่างเดียวในประเทศเกาหลีได้รับการพัฒนาและนำมาใช้โดยเน้นไปที่สิทธิประโยชน์สำหรับชุมชนการค้าและหน่วยงานภาครัฐ เคซีเอสได้นำระบบ SW มาใช้ลดขั้นตอนและกระบวนการด้านพิธีการต่างๆ เพื่อให้ผู้ใช้สามารถทำธุรกรรมเอกสารที่จำเป็นได้ในครั้งเดียว ซึ่งมีส่วนช่วยทำให้ประหยัดเวลาและค่าใช้จ่ายในขั้นตอนพิธีการศุลกากร ในส่วนระบบของรัฐบาล จะเป็นระบบที่ออกแบบมาเพื่อให้เกิดการใช้ข้อมูลร่วมกันได้มากที่สุดในกลุ่มหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้อง ซึ่งจะนำไปสู่การบริหารความเสี่ยงที่มีประสิทธิภาพมากขึ้น

- **ปีที่ก่อตั้ง**



ที่มา: http://www.korea.go.kr/

รูปที่ ๓-๑๐: พัฒนาการของระบบบริการศุลกากรของประเทศสาธารณรัฐเกาหลี

ยุคที่ ๑: การนำระบบไอทีมาใช้ครั้งแรกเป็นเครื่องมือทางสถิติอย่างง่ายเพื่อบริการในการจัดการสถิติศุลกากร

ยุคที่ ๒: เริ่มการพัฒนาระบบอิเล็กทรอนิกส์เป็นครั้งแรกสำหรับระบบพิธีการตรวจปล่อยสินค้าของศุลกากร

- พ.ศ. ๒๕๓๗ ริเริ่มระบบ UNI-PASS เพื่อการแลกเปลี่ยนข้อมูลทางอิเล็กทรอนิกส์ (EDI)
- พ.ศ. ๒๕๓๙ มีการตรวจปล่อยการนำเข้าและส่งออก (Export and Import Clearance)
- พ.ศ. ๒๕๔๐ มีการจัดการด้านการขนส่งสินค้า (Cargo Management)
- พ.ศ. ๒๕๔๑ ริเริ่มระบบศุลกากรไร้กระดาษ (Paperless Clearance)
- พ.ศ. ๒๕๔๒ เริ่มใช้ระบบการตรวจสอบ (Investigate System)

ระบบสนับสนุนระบบ UNI-PASS ที่เริ่มนำมาใช้

- พ.ศ. ๒๕๔๔ คลังข้อมูลศุลกากร (Customs Data Warehouse)
- พ.ศ. ๒๕๔๔ ระบบจัดการองค์ความรู้ (Knowledge Management System)
- พ.ศ. ๒๕๔๖ ระบบจัดการความเสี่ยง (Risk Management System)

ยุคที่ ๓: การปรับเปลี่ยนจากระบบ EDI สู่ระบบการทำงานบนเว็บไซต์ (web-based UNI-PASS)

- พ.ศ. ๒๕๔๗ ริเริ่มพัฒนาอินเทอร์เน็ตพอร์ทัล (Internet Portal)
- พ.ศ. ๒๕๔๘ มีการเก็บรวบรวมอากร (Duty Collection) ระบบคืนเงิน (Drawback) ระบบหน้าต่างเดียว (SW) และระบบการจัดการผลการปฏิบัติงาน (Performance management System)
- พ.ศ. ๒๕๕๐ ริเริ่มใช้ RFID ในการจัดการการขนส่งสินค้าทางอากาศ และการขยายผลด้วยการพัฒนาระบบการจัดการความเสี่ยงแบบบูรณาการ
- พ.ศ. ๒๕๕๑ มีระบบการจัดการผู้ประกอบการระดับมาตรฐาน (Authorized Economic Operator: AEO) (AEO Management System)

ยุคที่ ๔: ตั้งแต่ปี พ.ศ. ๒๕๕๔ ระบบ UNI-PASS อยู่ในยุคที่ ๔ ซึ่งมีการปรับแนวคิดด้วยการนำโทรศัพท์เคลื่อนที่มาใช้เพื่อสร้างระบบการบริหารงานศุลกากรอัจฉริยะจากระบบตรวจปล่อยอัจฉริยะ

- **สถานะปัจจุบันของสิ่งอำนวยสะดวกอยู่ระหว่างการศึกษา โครงการนำร่อง หรือมีให้บริการแล้ว**

  มีให้บริการแล้ว

๒) การก่อตั้ง

- **การเชื่อมต่อระหว่างระบบหน้าต่างเดียวกับระบบของหน่วยงานอื่นในลักษณะเป็นอย่างไร**

  ระบบหน้าต่างเดียวของประเทศสาธารณรัฐเกาหลีถูกสร้างขึ้นให้สามารถนำไปใช้ได้ทั้งกับระบบปิดและระบบเปิด และยังมีการเชื่อมต่อกับระบบที่มีอยู่ในปัจจุบันของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อการใช้งานอย่างลงตัว ในขณะเดียวกันหน่วยงานที่ไม่มีระบบสามารถใช้งานได้เท่าที่จำเป็น

  สำหรับหน่วยงานภาครัฐที่มีระบบการทำงานอยู่แล้ว เมื่อผู้ใช้เข้าสู่ระบบยื่นเอกสารที่ระบบหน้าต่างเดียวเพื่อตรวจสอบยืนยันข้อมูลตามข้อกำหนด ข้อมูลจะถูกส่งไปยังหน่วยงาน เพื่อดำเนินการประมวลผลและตรวจสอบอย่างอัตโนมัติ และผลที่ได้จะถูกส่งกลับไปยังผู้ยื่นเอกสาร และระบบ UNI-PASS ของผ่านระบบหน้าต่างเดียวตามลำดับ

  ระบบหน้าต่างเดียวยังมีผู้ให้บริการแอพลิเคชั่น (Application Service Provider: ASP) เพื่อให้หน่วยงานภาครัฐที่ไม่มีระบบของตัวเองสามารถเข้าสู่ระบบหน้าต่างเดียวและประมวลผลการใช้งานด้วยระบบอิเล็กทรอนิกส์

- **มีการใช้ระบบหน้าต่างเดียวของประเทศใดเป็นต้นแบบหรือไม่ และอย่างไร หรือมีต้นแบบอื่นๆหรือไม่**

  ระบบหน้าต่างเดียวของเกาหลีได้รับการออกแบบโดยไม่มีแรงบันดาลใจจากภายนอก แม้ว่าเคซีเอสจะได้ศึกษากรณีศึกษาของสหรัฐอเมริกา ออสเตรเลีย และญี่ปุ่น โครงสร้างและหน้าที่หน่วยงานภาครัฐที่เข้าร่วมโครงการและสภาพแวดล้อมทางการค้าอื่นๆ ซึ่งพบว่ามีความแตกต่างจากของประเทศสาธารณรัฐเกาหลีมาก ดังนั้น เคซีเอสจึงได้วางแผนและสร้างรูปแบบของตัวเองขึ้น

- **มีขั้นตอนการพัฒนาระบบด้วยหลักการอย่างไร หรือมีโครงการนำร่องหรือไม่**

  ไม่มีโครงการนำร่อง แต่มีการจัดตั้งทีมทำงาน (Task Force Team) ก่อนการดำเนินงานพัฒนาระบบหน้าต่างเดียว อันประกอบด้วยผู้แทนหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้องและผู้เชี่ยวชาญด้านเทคโนโลยีสารสนเทศ ทีมทำงานได้ปรับรื้อกระบวนการทำงาน โครงการจัดทำแผนกลยุทธ์ด้านข้อมูล และการวางแผนโครงการ โดยได้ลดการดำเนินงานแบบลองผิดลองถูก (trial and error) และกำหนดกลยุทธ์ที่ครอบคลุมเป้าหมายและวัตถุประสงค์ของโครงการพัฒนาระบบ

หน้าต่างเดียว รวมทั้งกำหนดบทบาทและความรับผิดชอบของทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งระยะเวลาและแผนงานโครงการ

กระบวนการในการพัฒนาและบริการสนับสนุน

๑) *วิเคราะห์สถานะปัจจุบัน* โดยดำเนินการศึกษาความเป็นไปได้ (feasibility study) เช่น การวิเคราะห์การบริหารงานศุลกากรในเรื่องของการวิเคราะห์สิ่งแวดล้อม และสภาพการทำงาน/กระบวนการปฏิบัติงานในปัจจุบัน กฎหมาย ธุรกรรมเอกสาร และระบบไอที

๒) *ออกแบบรูปแบบในอนาคต* โดยใช้วิธีการวางแผนกลยุทธ์ด้านข้อมูลและปรับเปลี่ยนกระบวนการปฏิบัติงานใหม่ทั้งหมด (Business Process Re-engineering & Information Strategy Planning: BPR/ISP) เพื่อปรับปรุงกระบวนการด้านพิธีการศุลกากรให้มีความทันสมัยมากขึ้น รวมทั้งจัดทำพิมพ์เขียวแสดงรายละเอียดของขั้นตอนปฏิบัติงานในอนาคต พร้อมข้อเสนอแนะปฏิรูปกฎหมาย การจัดทำมาตรฐานด้านเอกสารและข้อมูล และระบบไอทีที่เหมาะสม

๓) *พัฒนาระบบ* โดยดำเนินการวิเคราะห์และออกแบบระบบใหม่ และพัฒนาระบบไอทีที่เหมาะสม ซึ่งขึ้นอยู่กับผลที่ได้จากการทำ BPR/ISP ข้างต้น รวมทั้งจัดให้มีการติดตั้งฮาร์ดแวร์และซอฟต์แวร์เชิงพาณิชย์ที่จำเป็น มีการทดสอบ และนำไปใช้งาน

๔) *ถ่ายทอดความรู้* ในรูปแบบของการส่งมอบเอกสารผลงาน และสร้างขีดความสามารถด้วยการ ฝึกอบรม ณ สถานที่จริง โดยการส่งผู้เชี่ยวชาญและจัดฝึกอบรมผ่านการเชิญมายังประเทศเกาหลี) รวมทั้งการถ่ายโอนซอร์สโค้ดการเขียนโปรแกรมไปให้หน่วยงานศุลกากร

๕) *ดำเนินงานและบำรุงรักษา* โดยจัดให้มีบริการหลังการพัฒนาระบบ (Post-development) และบริการบำรุงรักษาแบบรับประกันผลงาน ๑ ปี ทั้งนี้ การดำเนินงานและบริการบำรุงรักษาที่ต้องการเพิ่มเติมสำหรับระบบการบริหารงานศุลกากรที่พัฒนาขึ้นใหม่ให้เป็นไปตามคำร้องขอของประเทศที่สนใจ

- **รูปแบบของการฝึกอบรมที่จำเป็นต่อทีมงานในการพัฒนาระบบ และมีการจัดเตรียมการอย่างไร**

ก่อนการนำระบบไปใช้งานจริง ได้มีการจัดฝึกอบรมขึ้นในสถานที่ต่างๆ ทั่วประเทศเกาหลี โดยมุ่งเน้นกลุ่มเป้าหมายไปที่ผู้ใช้งานระบบ เจ้าหน้าที่ศุลกากร และเจ้าหน้าที่จากหน่วยงานที่เข้าร่วมโครงการ การฝึกอบรมช่วยกระตุ้นความสนใจต่อ

ระบบ SW ได้มากขึ้นภายในกลุ่มชุมชนการค้า พร้อมกันนี้ได้มีการจัดทำคู่มือผู้ใช้แจกบนเว็บไซต์ของระบบหน้าต่างเดียว (SW) เพื่อให้ทุกคนได้ใช้ประโยชน์ได้เต็มที่

- **ระยะเวลาที่ใช้ในการพัฒนาและติดตั้งระบบ**

  จำนวนผู้ใช้งานระบบมีเพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญในช่วงระยะเวลาสั้นๆ นับตั้งแต่เริ่มดำเนินการระบบและสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ ทำงานได้อย่างมีเสถียรภาพ ส่วนใหญ่เนื่องจากการทำงานที่ราบรื่นของระบบรวมทั้งบริการข้อมูลเพิ่มเติมที่มีหลากหลายชนิด บริการดังกล่าวรวมถึงข้อมูลสถานะความคืบหน้า บันทึกสถิติการตรวจปล่อยสำหรับผู้ใช้รายบุคคล และข้อมูลการจัดหมวดหมู่สินค้า นอกจากนี้ระบบหน้าต่างเดียวยังมีเครื่องมือที่ผู้ใช้สามารถฝึกการกรอกแบบฟอร์มต่างๆได้อีกด้วย[๕๙] ระบบหน้าต่างเดียวของเกาหลีมีการดำเนินการโดยแบ่งออกเป็น ๓ ระยะหลักที่สำคัญเริ่มจากปี พ.ศ.๒๕๔๙ – ๒๕๕๒ ซึ่งยังคงมีการปรับปรุงและพัฒนาเพื่อการให้บริการแก่ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่เชื่อมต่อกับระบบ

  ๑) การดำเนินงานระบบ (System Implementation) ในระหว่างเดือนมีนาคม ๒๕๔๙ – กุมภาพันธ์ ๒๕๕๑ – ยังไม่สามารถอำนวยความสะดวกในการโยกย้ายไปยังระบบใหม่ให้ผู้ใช้ได้

  ๒) การปฏิรูปการบริการ (Service Reform) ในระหว่างเดือนมีนาคม ๒๕๕๑ – กันยายน ๒๕๕๒ – มีการแก้ไขปัญหา/ข้อขัดข้อง โดยการปรับปรุงองค์ประกอบต่างๆ ของระบบเพื่อให้ระบบสามารถเชื่อมต่อและเชื่อมโยงกันได้ตามข้อแนะนำของผู้ใช้งาน

  ๓) การบริการต่อเนื่อง (Advancing Service) ในระหว่างเดือนตุลาคม ๒๕๕๒ – ธันวาคม ๒๕๕๓ – มีการปรับปรุงอย่างต่อเนื่องและดำเนินนโยบายส่งเสริมการใช้งานระบบอย่างเต็มรูปแบบ ๑๐๐%

๓) การให้บริการ

- **ระบบหน้าต่างเดียวหรือระบบหน้าต่างบริการเบ็ดเสร็จ จัดให้มีบริการอะไรแล้วบ้าง ครอบคลุมเอกสารข้อมูล และกระบวนการอะไรบ้าง**

หน่วยงาน	เอกสาร	กระบวนการ
กระทรวงความปลอดภัยด้านอาหารและยา (Ministry of Food and	ใบแจ้งการนำเข้าอาหาร (Import declaration for food items, etc.)	นำเข้า
	ใบแจ้งการนำเข้าอาหารเสริม (Import	นำเข้า

[๕๙] Single Window Korean Model: http://nationalnet.bts7.kr/ds4_1.html

หน่วยงาน	เอกสาร	กระบวนการ
Drug Safety: MFDS)	declaration for health supplements)	
	ใบแจ้งการนำเข้าสารเคมีควบคุม (สารตั้งต้นยาเสพติด) (Import declaration for controlled chemicals (precursors for narcotics))	นำเข้า
	ใบแจ้งการส่งออกสารเคมีควบคุม (สารตั้งต้นยาเสพติด) (Export declaration for controlled chemicals (precursors for narcotics)	ส่งออก
	ใบอนุญาตสำหรับการนำเข้าสารเสพติด (Approval application for import of narcotics Substance)	นำเข้า
	ใบอนุญาตสำหรับการส่งออกสารเสพติด (Approval application for export of narcotics substance)	ส่งออก
หน่วยงานตรวจสอบคุณภาพผลิตภัณฑ์ประมง (National Fisheries Products Quality Inspection Service)	ใบแจ้งการนำเข้า (Import declaration for food items, etc.)	นำเข้า
	แบบขออนุญาตกักกันผลิตภัณฑ์นำเข้าประมง (Quarantine application for fisheries products import)	นำเข้า
	แบบขออนุญาตกักกันผลิตภัณฑ์ส่งออกประมง (Quarantine application for fisheries products export)	ส่งออก
หน่วยงานกักกันพืช (National Plant Quarantine Service)	แบบขออนุญาตขอตรวจสอบการนำเข้าพืช (Inspection application for plant import)	นำเข้า
	แบบขออนุญาตขอตรวจสอบการส่งออกพืช (Inspection application for plant export)	ส่งออก
หน่วยงานวิจัยและกักกันสัตว์ (National Veterinary Research & Quarantine Service)	ใบแจ้งการนำเข้าสินค้าปศุสัตว์ (Import declaration for livestock item)	นำเข้า
	แบบขออนุญาตกักกันสินค้าปศุสัตว์ (Quarantine application for livestock item)	นำเข้า/ ส่งออก
	แบบขอนุญาตกักกันสัตว์ (Quarantine	นำเข้า/

หน่วยงาน	เอกสาร	กระบวนการ
	application for animal)	ส่งออก
	แบบขออนุญาตการส่งสินค้าที่ถูกกักกัน (Transport application for quarantine items)	นำเข้า
สมาคมผู้ค้าด้านเภสัชกรรม	รายงานมาตรฐานการตรวจปล่อย (ผลิตภัณฑ์ยา) (Standard clearance report (pharmaceutical products))	นำเข้า
	รายงานมาตรฐานการตรวจปล่อย (เนื้อเยื่อมนุษย์) (Standard clearance report (human tissue))	นำเข้า
สมาคมอุตสาหกรรมอุปกรณ์การแพทย์ (Korea Medical Devices Industry Association)	รายงานมาตรฐานการตรวจปล่อย (อุปกรณ์ทางการแพทย์) (Standard clearance report medical devices)	นำเข้า
สมาคมการค้าทันตกรรม (Korean Dental Trade Association)	รายงานมาตรฐานการตรวจปล่อย (อุปกรณ์ทันตกรรม) (Standard clearance report (dental devices))	นำเข้า
สมาคมผลิตภัณฑ์เพื่อสุขภาพสัตว์ (Korea Animal Health Products Association)	รายงานมาตรฐานการตรวจปล่อย (ยาสำหรับสัตว์) (Standard clearance report (animal medication)	นำเข้า
สถาบันการทดสอบสิ่งแวดล้อมและสินค้า (Korea Environment & Merchandise Testing Institute)	แบบยืนยันรูปแบบที่เหมือนกันของสินค้าที่ผลิต	นำเข้า
สหกรณ์อุตสาหกรรมของเล่น (Korea Toy Industry Cooperative)	แบบยืนยันรูปแบบที่เหมือนกันของสินค้าที่ผลิต	นำเข้า
สถาบันทดสอบและวิจัย (Korea Testing & Research Institute)	แบบยืนยันรูปแบบที่เหมือนกันของสินค้าที่ผลิต	นำเข้า

หน่วยงาน	เอกสาร	กระบวนการ
ห้องปฏิบัติการทดสอบ (Korea Testing Laboratory)	แบบยืนยันรูปแบบที่เหมือนกันของสินค้าที่ผลิต	นำเข้า
สถาบันทดสอบและวิจัยเอฟ ไอ ที ไอ (FITI Testing & Research Institute)	ใบรับรองรุ่นสินค้าอุตสาหกรรม	นำเข้า
สถาบันทดสอบและวิจัยมาตรวัดและปิโตรเคมี (Meter and Petrochemical Testing and Research Institute)	ใบรับรองรุ่นสินค้าอุตสาหกรรม	นำเข้า
สถาบันทดสอบและวิจัยเครื่องนุ่งห่ม (Korea Apparel Testing and Research Institute)	ใบรับรองรุ่นสินค้าอุตสาหกรรม	นำเข้า
บริษัทบริหารสิ่งแวดล้อม (Environmental Management Corporation)	ใบแจ้งของเสียนำเข้า (Waste declaration form import)	นำเข้า
	ใบแจ้งของเสียส่งออก (Waste declaration form export)	ส่งออก
หน่วยงานวิจัยวิทยุ (Radio Research Agency)	แบบขอสำหรับการตรวจสอบอุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์ (Application for electronic device authentication)	นำเข้า
	แบบขออนุญาตอุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์ (Application for electronic device clearance)	นำเข้า

- **จำนวนธุรกรรมที่เกิดขึ้นผ่านระบบหน้าต่างเดียวโดยเฉลี่ยในแต่ละวัน และคิดเป็นกี่เปอร์เซ็นต์ของจำนวนธุรกรรมทั้งหมด**

  ณ เดือนธันวาคม ๒๕๕๒ มีการใช้งานบนระบบหน้าต่างเดียวโดยมีการยื่นเอกสารผ่านระบบเฉลี่ยต่อวันประมาณ ๓,๐๐๐ ฉบับคิดเป็นร้อยละ ๘๐ ของการยื่นเอกสาร

การนำเข้าทั้งหมด แต่ถึงแม้การยื่นเอกสารการนำเข้า/ส่งออกจะไม่ได้ยื่นผ่านระบบ SW แต่การประมวลข้อมูลทั้งหมดร้อยละ ๑๐๐ จะดำเนินการบนระบบ SW

- **ระบบหน้าต่างเดียวที่ให้บริการในปัจจุบันมีจำนวนลูกค้าทั้งหมดเท่าไร**

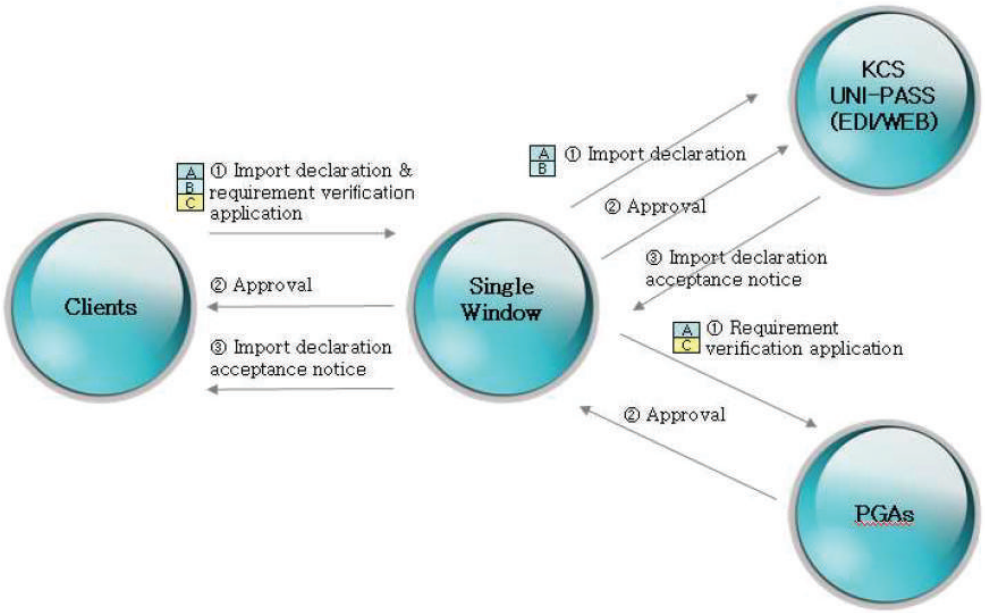
  ณ เดือนธันวาคม ๒๕๕๒ มีหน่วยงานที่เข้าร่วมดำเนินการจำนวน ๑๗ หน่วยงานที่เป็นผู้ใช้บริการ และมีหน่วยงานธุรกิจประมาณ ๑๖,๐๖๘ รายมาจากชุมชนการค้าที่เป็นผู้ใช้บริการ และต่อมามีรายงานปี พ.ศ. ๒๕๕๖ ได้รายงานว่ามีหน่ายงานที่ใช้บริการระบบมากกว่า ๓๐ หน่วยงานที่เชื่อมต่อกับระบบหน้าต่างเดียว[๖๐]

๔) รูปแบบการดำเนินการ

- **การทำงานของระบบเป็นอย่างไร ใช้รูปแบบการดำเนินการอะไรสำหรับระบบหน้าต่างเดียว**

  ผู้ใช้งานสามารถสมัครเข้าสู่ระบบหน้าต่างเดียวได้ที่เว็บไซต์ชื่อ http://portal.customs.go.kr/ และยื่นเอกสารใบตรวจปล่อยสินค้าขาเข้าและแบบขอตรวจสอบข้อกำหนดโดยอัตโนมัติไปยังหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้อง ซึ่งหน่วยงานเหล่านั้นจะทำการประมวลผลและส่งผลตอบกลับผ่านมาทางระบบหน้าต่างเดียว กล่าวคือ ผู้ใช้งานสามารถดำเนินการยื่นเรื่องการตรวจปล่อยสินค้าขาเข้าและแบบขอตรวจสอบข้อกำหนดได้ในคราวเดียวกัน ณ จุดดำเนินการเพียงจุดเดียว (Single Entry Point)

[๖๐] Single Window Korean Model: http://nationalnet.bts7.kr/ds4_1.html



รูปที่ ๓-๑๑: แผนภาพขั้นตอนการทำงานของระบบ

- **ลูกค้าหลักคือใคร**

  ลูกค้าหลัก ได้แก่ ผู้ทำธุรกิจนำเข้าและส่งออก ตัวแทนออกของ ตัวแทนรับขนส่งสินค้า ผู้ขนส่ง สายการบิน และบุคคลอื่นที่เกี่ยวข้องในกระบวนการการค้าและการขนส่ง

- **เจ้าหน้าที่ของภาครัฐ หรือภาคเอกชนจะเกี่ยวข้องและใช้งานระบบดังกล่าวนี้อย่างไร**

  มีหน่วยงานรวม ๑๗ หน่วยงานที่เข้าร่วมในโครงการพัฒนาระบบ SW นี้ โดยแบ่งเป็นหน่วยงานภาครัฐจำนวน ๔ หน่วยงาน ได้แก่ กระทรวงความปลอดภัยด้านอาหารและยา หน่วยงานควบคุมคุณภาพผลิตภัณฑ์ประมง หน่วยงานกักกันพืช และหน่วยงานตรวจสอบและกักกันสัตว์ ส่วนหน่วยงานอื่นที่เหลืออีก ๑๓ หน่วยงานเป็นหน่วยงานภาคเอกชนที่มีหน้าที่ในการตรวจสอบการดำเนินงานตามที่รัฐบาลกำหนด เช่น สมาคมผู้ค้าด้านเภสัชกรรมรูปแบบธุรกิจ

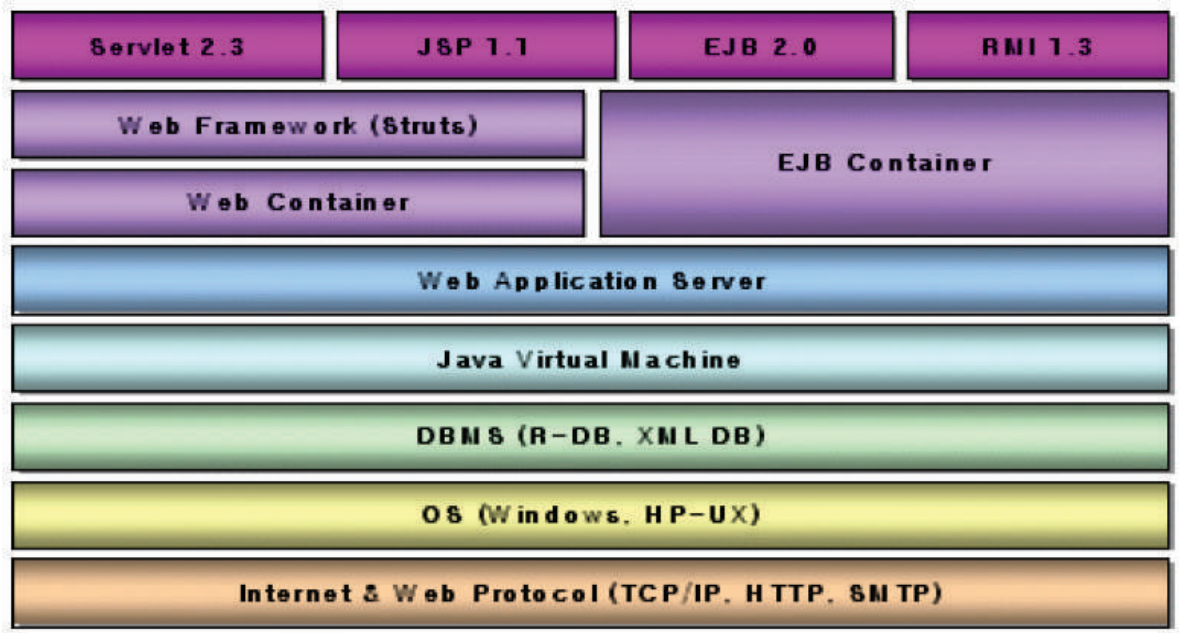
- **รูปแบบธุรกิจเป็นอย่างไร และมีการลงทุน และการเงินอย่างไร (เช่น ลงทุนโดยภาครัฐ หรือภาคธุรกิจ หรือภาครัฐและภาคเอกชนร่วมทุน)**

  ระบบคอมพิวเตอร์แม่ข่ายของระบบหน้าต่างเดียวได้รับจัดสรรงบประมาณจากรัฐบาล และส่วนหนึ่งเป็นการสนับสนุนเงินทุนจากเคซีเอส

- **ค่าใช้จ่ายในการพัฒนา และติดตั้งระบบโดยประมาณเป็นจำนวนเท่าไร**
  ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน ๔ ระยะคิดเป็นเงินราว ๕.๘ พันล้านวอนเกาหลี (๔.๗ ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ หรือราว ๑๔๐ ล้านบาท)
- **ค่าใช้จ่ายในการดำเนินการระบบเป็นรายปีโดยประมาณ**
  ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานพัฒนาระบบหน้าต่างเดียวไม่สามารถแยกคำนวณเพียงลำพังได้ เพราะมีการดำเนินงานร่วมกับระบบตรวจปล่อยสินค้าทางอิเล็กทรอนิกส์ที่เรียกว่า UNI-PASS โดยเคซีเอส
- **คิดค่าใช้จ่ายต่อผู้ใช้งานระบบอย่างไร และผู้ให้บริการมีรายได้ต่อปีเท่าไร รูปแบบของการชำระค่าบริการเป็นอย่างไร(เช่น ราคาคงที่จ่ายเป็นรายปี ราคาต่อครั้งของการทำธุรกรรม หรือรูปแบบผสม หรือ อื่นๆ)**
  ไม่มีค่าใช้จ่ายเรียกเก็บสำหรับระบบหน้าต่างเดียวของเกาหลี
- **ระบบที่กล่าวถึงจะสามารถให้บริการได้อย่างต่อเนื่องยาวนานได้อย่างไร**
  ระบบจะดำเนินการโดยรัฐบาลตามฐานผู้ใช้ ที่ยังคงมีการขยายตัวต่อไป

๕) เทคโนโลยี

- **เทคโนโลยีอะไรบ้างที่นำมาใช้ในระบบงาน**
  ระบบได้รับการพัฒนาด้วยภาษา J2EE บนเว็บแอพพลิเคชั่น ใช้เทคโนโลยี EJB และ JSP เช่นเดียวกับกรอบของ Weblogic, Titan และ Struts สถาปัตยกรรมการพัฒนาแสดงให้เห็นดังรูปที่ ๓-๑๒ ด้านล่างนี้
- **ผู้ใช้งานจะนำส่งข้อมูลอย่างไร (เช่น ทางอินเทอร์เน็ต รูปแบบกระดาษ หรือรูปแบบทางอิเล็กทรอนิกส์อะไร)**
  ระบบหน้าต่างเดียวเป็นระบบการทำงานผ่านอินเทอร์เน็ต ดังนั้น เอกสารอิเล็กทรอนิกส์จึงอยู่ในรูปแบบมาตรฐานอีบีเอ็กซ์เอ็มแอล (ebXML) บนอินเทอร์เน็ต



รูปที่ ๓-๑๒: แผนภาพสถาปัตยกรรมทางเทคโนโลยี (Technology Architecture) ของระบบ UNI-PASS

๖) การส่งเสริมการใช้ และการเผยแพร่และประชาสัมพันธ์

- **วิธีการในการประชาสัมพันธ์หรือส่งเสริมการใช้งาน (การตลาด)**

  หลังจากการพัฒนาระบบแล้ว ได้มีการจัดฝึกอบรมขึ้นตามสถานที่ต่างๆ ทั่วประเทศเกาหลี เพื่อให้ความรู้กับชุมชนการค้าในเรื่องประโยชน์ของระบบและส่งเสริมให้หันมาใช้งานระบบอย่างจริงจัง นอกจากนี้ระบบหน้าต่างเดียวยังได้รับการส่งเสริมอย่างต่อเนื่องผ่านเว็บไซต์ขององค์กรที่เข้าร่วมโครงการ

  เคซีเอสยังคงดำเนินการพัฒนาระบบอย่างต่อเนื่องเพื่ออำนวยความสะดวกให้กับผู้ใช้งาน ในปีพ.ศ. ๒๕๔๙ ระบบได้เพิ่มฟังก์ชั่นการชำระเงินทางอิเล็กทรอนิกส์สำหรับค่าธรรมเนียมการตรวจสอบที่เกิดขึ้นในระหว่างกระบวนการตรวจกักกัน

- **ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียหรือผู้ที่เกี่ยวข้องจะสามารถติดตามความคืบหน้าหรือรับทราบข้อมูลข่าวสาร และความก้าวหน้าของระบบได้อย่างไร**

  ความคืบหน้าและการปรับเปลี่ยนใดๆ เกี่ยวกับระบบ จะแจ้งไว้บนเว็บไซต์ของระบบหน้าต่างเดียว ซึ่งเว็บไซต์นี้ยังได้เก็บรวบรวมข้อเสนอแนะและข้อร้องเรียนจากผู้ใช้งาน เพื่อนำไปพัฒนาระบบให้มีประสิทธิภาพเพิ่มขึ้นต่อไป

- **การฝึกอบรมที่จัดให้กับผู้ใช้มีลักษณะอย่างไร**

  ในระหว่างการทดสอบระบบก่อนการนำไปใช้งานเต็มรูปแบบ ได้มีการให้ความรู้และอธิบายผลกระทบเชิงบวกของระบบและวิธีการใช้งานให้แก่ผู้ที่จะใช้งานระบบ นอกจากนี้ เคซีเอสได้จัดทำคู่มือการใช้งานและเครื่องมือทางซอฟต์แวร์ให้กับผู้ค้า

เพื่อใช้ปฏิบัติงานยื่นคำขอและรายงานต่างๆ เพื่อให้ผู้ค้าใช้ประโยชน์จากระบบได้อย่างเต็มที่ ในขณะเดียวกัน เคซีเอสได้จัดตั้งทีมช่วยเหลือ (Help desk) ประมาณ ๒๐ คนเพื่อช่วยแก้ไขปัญหาและข้อขัดข้องต่างๆ ในการใช้งานระบบให้แก่ผู้ใช้

- **มีการให้บริการรับเรื่องและตอบปัญหาการให้บริการเกี่ยวกับระบบงาน เทคนิคคอมพิวเตอร์และระบบเครือข่ายหรือไม่อย่างไร**
  การบริการลูกค้าทั่วไปเกี่ยวกับระบบหน้าต่างเดียวมีให้บริการโดยทีมช่วยเหลือของเคซีเอส อย่างไรก็ตาม คำสอบถามเฉพาะทางเที่เกี่ยวกับการตรวจสอบยืนยันข้อกำหนดจะดำเนินการโดยหน่วยงานที่เหมาะสมที่เข้าร่วมดำเนินการ

๗) ประเด็นด้านกฎหมาย

- **ระบบที่ให้บริการ (เช่น การแลกเปลี่ยนเอกสารอิเล็กทรอนิกส์) เป็นระบบที่ถูกบังคับให้ใช้ตามกฎหมาย หรือให้ใช้งานตามความสมัครใจ**
  การใช้บริการระบบหน้าต่างเดียวเป็นการให้ใช้งานตามความสมัครใจ
- **ผู้ใช้งานระบบหรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้องจำเป็นต้องลงนามทำสัญญาข้อตกลงกับผู้ให้บริการระบบหรือ หน่วยงานของรัฐใดเพื่อการเข้าร่วมการใช้งานหรือไม่**
  ไม่มีการลงนามสัญญาข้อตกลงในการเข้ามีส่วนร่วมในระบบ นอกจากนี้ระบบส่วนใหญ่ดำเนินการพร้อมกับให้คำปรึกษาการใช้งานกับผู้มีส่วนร่วมด้วย
- **มีกฎหมายหรือกฎระเบียบที่เฉพาะเจาะจง และเกี่ยวข้องที่ควรจะต้องกำหนดหรือได้รับการเปลี่ยนแปลงหรือประกาศใช้ใหม่หรือไม**
  รูปแบบของเอกสารใบตรวจปล่อยสินค้าและแบบคำขอบางฉบับอยู่ในระหว่างการปรับเปลี่ยนให้เป็นรูปแบบมาตรฐาน ทำให้มีการทบทวนกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องกับข้อกำหนดของรูปแบบเอกสารดังกล่าว
- **มีวิธีการในการปกป้อง หรือรักษาความลับของข้อมูลส่วนบุคคลอย่างไร**
  นโยบายการรักษาความปลอดภัยมีความเข้มงวดมากเพื่อป้องกันข้อมูลของผู้ใช้อย่างสูงสุด ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศเคซีเอสถูกสร้างขึ้นภายใต้ไฟร์วอลล์ที่มีประสิทธิภาพเพื่อป้องกันการบุกรุกจากภายนอก ผู้ใช้สามารถเข้าถึงระบบด้วยการใช้กุญแจสาธารณะ (public key) ที่ลงทะเบียนกับระบบ และการรับและส่งข้อมูลกับหน่วยงานภายนอกที่เข้าร่วมโครงการก็จะถูกเข้ารหัสอย่างสมบูรณ์

๘) มาตรฐาน

- **บทบาทของมาตรฐานสากล (เช่น UN/EDIFACT, UNLK, UN LOCODE, UN/CEFACT Single Window Recommendation หรือมาตรฐานอื่นๆ) ถูกนำไปใช้ประโยชน์หรือไม่อย่างไร**

  ระบบหน้าต่างเดียวของประเทศเกาหลีจัดทำขึ้นตามมุมมองของ UN/CEFACT และ WCO และจัดทำมาตรฐานตามคำแนะนำด้านมาตรฐานของ UN/CEFACT

๙) ประโยชน์ที่ได้รับ

- **ประโยชน์ที่ลูกค้าและหน่วยงานต่างๆ ที่เชื่อมโยงกับระบบได้รับ**

  ผู้ใช้สามารถบรรลุข้อกำหนดของ PGAs และข้อบังคับการตรวจปล่อยสินค้านำเข้าของศุลกากรได้โดยใช้รูปแบบข้อมูลที่เป็นมาตรฐานและไม่ซับซ้อน ณ จุดบริการเดียวผ่านทางอินเทอร์เน็ตซึ่งใช้งานง่ายและได้มาตรฐาน วิธีการนี้ส่งผลให้ประหยัดเวลา ค่าใช้จ่าย และขั้นตอนทางการค้าและการขนส่ง

  ระบบหน้าต่างเดียวลดระยะเวลาในกระบวนการนำเข้าที่รวมถึงการอนุมัติจาก PGAs และขั้นตอนพิธีการศุลกากรลงได้ประมาณ ๒๔ ชั่วโมง

  เอกสารอิเล็กทรอนิกส์ที่แสดงผลการดำเนินการจะถูกส่งไปยังหน่วยที่เกี่ยวข้องที่เข้าร่วมโครงการ และส่งไปยังเคซีเอสผ่านทางอินเทอร์เน็ต วิธีการนี้จะลดค่าใช้จ่ายในการส่งอีดีไอ ลงประมาณ ๒๕๐ ล้านวอนเกาหลี (KRW) หรือ ๒๖๐,๐๐๐ ดอลลาร์สหรัฐฯ (๗,๘๐๐,๐๐๐ บาท) ต่อปี

- **ระบบนี้มีประโยชน์ต่อธุรกิจการค้าในภาพรวมของประเทศ และต่อหน่วยงานราชการ ที่เกี่ยวข้องอย่างไร**

  ระบบหน้าต่างเดียวอำนวยความสะดวกทางการค้าและช่วยให้ชุมชนการค้าได้รับผลประโยชน์จากการลดเวลาและค่าใช้จ่ายจากขั้นตอนการปฏิบัติงานที่ง่ายขึ้น

  รัฐบาลสามารถบริหารความเสี่ยงได้ดีขึ้นโดยใช้ข้อมูลร่วมกันที่ส่งมาจากผู้ค้า

  ระบบหน้าต่างเดียวช่วยเพิ่มความพึงพอใจของลูกค้าและเพิ่มความเชื่อมั่นให้กับรัฐบาล เพราะระบบเป็นสาระสำคัญในการปรับปรุงการบริการโดยให้ลูกค้าเป็นศูนย์กลางการบริการ

- **ระบบดังกล่าวมีผลกระทบอย่างไรต่อการเก็บภาษีของกรมศุลกากรหรือไม่และอย่างไร**

  ระบบหน้าต่างเดียวไม่ก่อให้เกิดรายได้ศุลกากรเพิ่มเติมเพราะศุลกากรเกาหลีมีการใช้งานระบบตรวจปล่อยแบบอิเล็กทรอนิกส์ก่อนแล้ว

- **ปัญหาอะไรบ้างที่ได้รับการแก้ไข**

  ก่อนที่จะมีการพัฒนาระบบหน้าต่างและถูกนำมาใช้งาน ผู้ค้าที่นำเข้าสินค้าอาหารจะต้องยื่นเอกสารคำร้องขอตรวจสอบและกักกันต่อองค์การอาหารและยา (Korea Food and Drug Administration) ซึ่งจะต้องส่งไปตรวจสอบยังหน่วยงานด้านความปลอดภัยของอาหารและยา หรือหน่วยงานอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง หลังจากนั้นผู้ค้าต้องรอการอนุมัติผ่านก่อนนำเข้าและยื่นรายงานการนำเข้ากับศุลกากรอีกครั้ง.
  ผู้ค้าจำเป็นต้องส่งข้อมูลใบคำร้องตามข้อกำหนดของ PGA และใบคำร้องขอตรวจปล่อยสินค้าให้กับหลายหน่วยงาน ศุลกากร ที่มีวัตถุประสงค์แตกต่างกัน เมื่อผู้ค้าได้รับการรับรองข้อมูลนำเข้าจากการอนุมัติของ PGA แล้วจะต้องสำแดงข้อมูลเดียวกันให้กับศุลกากรด้วย เนื่องด้วยกระบวนการรับรองและซอฟต์แวร์ระบบของแต่ละหน่วยที่แตกต่างกันเป็นสาเหตุของความไม่สะดวกและเพิ่มต้นทุนโลจิสติกส์รวมทั้งค่าธรรมเนียม EDI ด้วย ระบบSW ได้เข้ามาช่วยแก้ไขปัญหาเหล่านี้และผู้ค้าสามารถดำเนินการอย่างสอดคล้องกับข้อกำหนดขอรับรองได้ในเวลาและต้นทุนที่น้อยลง

๑๐) บทเรียนที่ได้รับ

- **ปัจจัยแห่งความสำเร็จของการพัฒนาและการใช้งานคืออะไร**

  เจตนารมณ์ทางการเมือง (Political Will)

  - การชักนำความร่วมมือจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องอื่นๆ ผ่านเจตนารมณ์ทางการเมืองที่แข็งแกร่ง
  - นำเสนอความสะดวกสบายให้กับหน่วยงานอื่นๆ โดยการจัดทำนโยบายที่มีประสิทธิภาพ

  การริเริ่มที่แข็งแกร่ง (Strong Initiative)

  - เลือกหน่วยงานที่เหมาะสมที่สุดสำหรับดำเนินงานและบำรุงรักษาระบบ

  * หากพิจารณานัยโดยทางการเมือง (ตามกฎหมาย) และโดยทางการเงินแล้วเห็นว่า ศุลกากรเป็นหน่วยงานที่เหมาะสมมากกว่าหน่วยงานอื่น

  บริการตามความต้องการของผู้ใช้บริการ (User Oriented Service)

  - สะท้อนให้เห็นถึงข้อเรียกร้องของผู้ใช้และสร้างแรงจูงใจ
  - จัดตั้งศูนย์สนับสนุนการทำงานทางเทคนิค

  มาตรฐานสากล (International Standards)

  - อยู่ในระหว่างการปรับปรุงตามมาตรฐานสากลที่ WCO แนะนำ
  - การเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันทางด้านโลจิสติกส์ในระดับชาติ

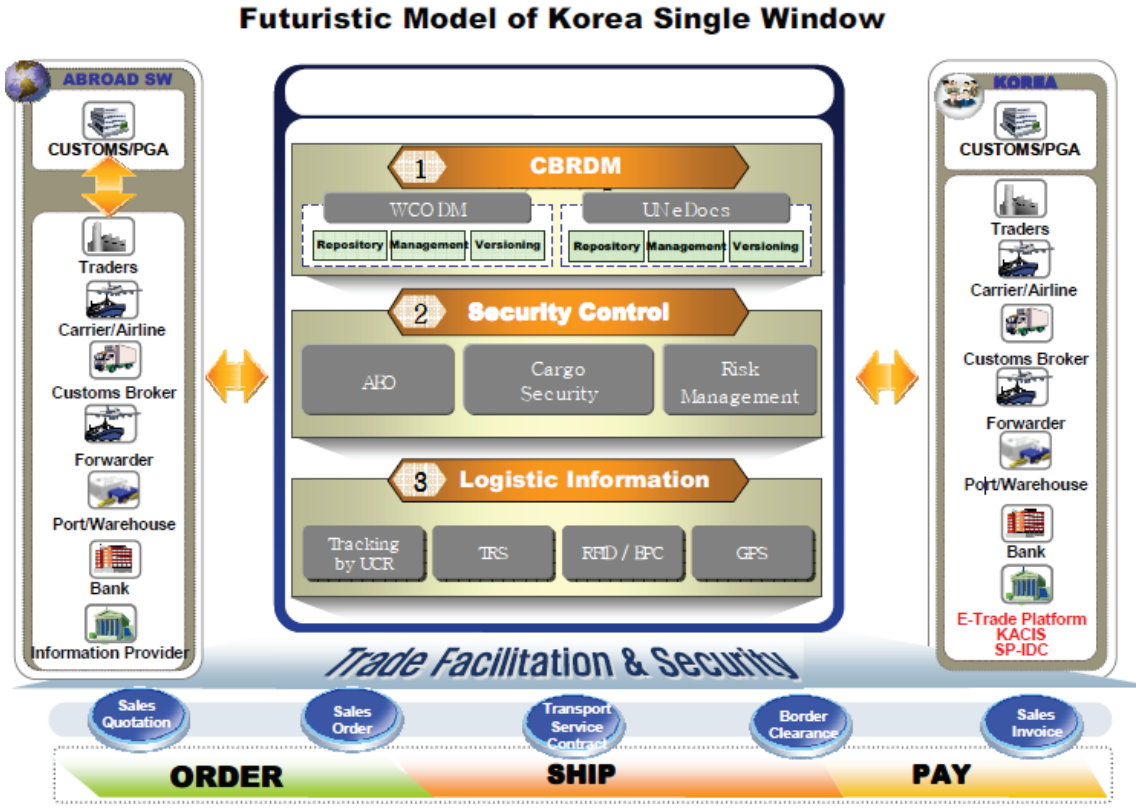
- **บทเรียนสำคัญที่ได้รับ คืออะไร**

  การพัฒนาระบบหน้าต่างเดียวจัดเป็นโครงการนวัตกรรมและการปรับปรุงกระบวนการที่ครอบคลุมหลายฝ่ายที่มีส่วนร่วมในการค้าระหว่างประเทศจึงต้องมีการดำเนินการที่มีจุดมุ่งเน้นสำคัญไปที่ผู้ใช้บริการ การดำเนินงานที่ปราศจากเจตนารมณ์ทางการเมืองที่แข็งแกร่งและภาวะผู้นำ จะไม่สามารถประสบผลสำเร็จได้ ความมุ่งมั่นทางการเมืองที่แข็งแกร่งเท่านั้นที่จะสามารถนำพาองค์กรที่มีความสนใจแตกต่างกันให้หันมาสนใจสิ่งเดียวกันจากมุมมองของการมีลูกค้าเป็นศูนย์กลางของการบริการ

๑๑) แผนการในอนาคต

- **แผนสำหรับการพัฒนาระบบหน้าต่างบริการเบ็ดเสร็จในปัจจุบันและอนาคต คืออะไร**

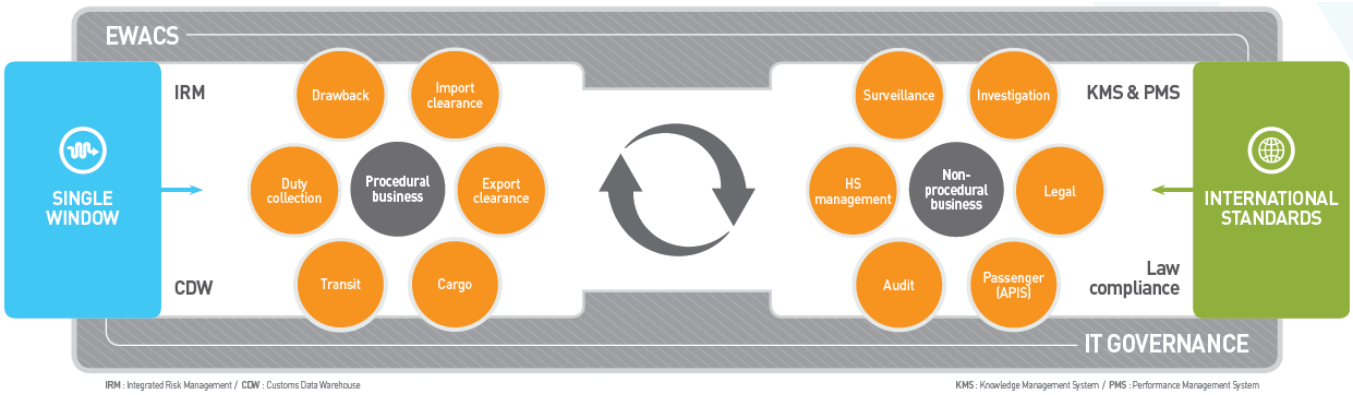
  เคซีเอสมีความมุ่งมั่นที่จะขยายจำนวนองค์กรที่เข้าร่วมพัฒนา และปรับปรุงประสิทธิภาพของระบบเพื่ออำนวยความสะดวกแก่ผู้ใช้ และนำเสนอบริการตามความต้องการของกลุ่มผู้ใช้ที่มีความหลากหลาย



ที่มา: http://www.unece.org/

รูปที่ ๓-๑๓: รูปแบบของระบบหน้าต่างเดียวของประเทศสาธารณรัฐเกาหลีในอนาคต (สถาปัตยกรรมทางเทคโนโลยี)

ระบบ UNI-PASS ประกอบด้วยโมดูลต่างๆ ที่ทำงานและดำเนินการเป็นหนึ่งเพื่อให้การบริหารงานศุลกากรมีประสิทธิภาพ



ที่มา: http://www.korea.go.kr/

รูปที่ ๓-๑๔: โครงสร้างสถาปัตยกรรมทางระบบของระบบ UNI-PASS

- **อะไรคืออุปสรรคที่สำคัญที่สุดในการพัฒนาระบบหน้าต่างเดียวในอนาคต**
  การพัฒนาระบบหน้าต่างเดียวต้องได้รับความร่วมมือจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการเข้าร่วมโครงการ ประเด็นสำคัญที่สุดคือการรักษาสถานภาพของความร่วมมือระหว่างกันให้มีความยั่งยืนต่อเนื่องต่อไป

๑๒) แหล่งอ้างอิงข้อมูลเพิ่มเติม

เว็บไซต์ http://www.customs.go.kr

๑๓) แหล่งข้อมูลหรือบุคคลที่สามารถให้ข้อมูลเพิ่มเติมได้

ชื่อ: KIM, Seung-Jung

ที่อยู่: Korea Customs Service, Government Complex #920 Dunsan-Dong, Seo-Gu, 302-701 Daejeon, Republic of Korea

หมายเลขโทรศัพท์: +82 42 481 7742

หมายเลขโทรสาร: +82 42 481 7769

อีเมล์: sjkim@customs.go.kr

๓.๒.๕. กรณีศึกษาการพัฒนาระบบหน้าต่างเดียวของเขตการปกครองพิเศษฮ่องกง: Case of DTTN

๑) ความเป็นมา

- **แรงจูงใจในการจัดตั้งระบบหน้าต่างเดียวหรือระบบหน้าต่างบริการเบ็ดเสร็จ คืออะไร**

  ระบบหน้าต่างเดียวในเขตการปกครองพิเศษฮ่องกง (HKSAR) นั้นได้มีการจัดตั้งบริษัท Tradelink Electronic Commerce จำกัด โดยได้เริ่มดำเนินการตั้งแต่ปี พ.ศ.๒๕๓๕ ทำหน้าที่เป็นเสมือนประตูการค้าให้แก่ผู้ส่งออกและผู้นำเข้าของฮ่องกงเพียงรายเดียวในการจัดทำเอกสารการส่งออกและนำเข้าด้วยระบบอิเล็กทรอนิกส์ทั้งหมด (เช่น ใบขนสินค้า ใบอนุญาตสินค้าที่ต้องเสียภาษี ใบรับรองแหล่งกำเนิดสินค้า (C/O) production notification ใบอนุญาตส่งออกสิ่งทอ บัญชีเรือ เป็นต้น) นอกจากนี้ภาครัฐยังได้มีการออกกฎหมายเพื่อรองรับการออกใบรับรองทางอิเล็กทรอนิกส์ต่างๆ ให้เป็นไปอย่างถูกต้องตามกฎหมาย ปัจจุบัน บริษัท Tradelink Electronic Commerce จำกัด มีเอกสารที่ต้องดำเนินการทั้งสิ้น ๑๘ ล้านฉบับต่อปี และมีลูกค้าประมาณ ๕๓,๐๐๐ บริษัท และเพื่อเป็นการเสริมสร้างบทบาทการเป็นศูนย์กลางในการขนส่งระหว่างประเทศและความเป็นผู้นำด้านระบบโลจิสติกส์ให้เข้มแข็งในอนาคต รัฐบาลฮ่องกงจึงขยายการดำเนินงานระบบหน้าต่างเดียวให้ครอบคลุมทุกองค์กรการค้า โลจิสติกส์ และธุรกิจการเงิน ให้มีประสิทธิภาพเช่นเดียวกับภาครัฐบาล โดยมีโครงการพัฒนา *โครงข่ายการค้าและการขนส่งดิจิทัล* (*Digital Trade and Transportation Network: DTTN)* เป็นโครงการเริ่มต้นในการขยายระบบหน้าต่างเดียวดังกล่าว สิ่งหนึ่งที่มีความสำคัญในการเริ่มต้นเพื่อให้บรรลุเป้าหมายดังกล่าว คือ การจัดตั้งโครงการ DTTN เพื่อช่วยเพิ่มประสิทธิภาพในการอำนวยความสะดวกในการแบ่งปันข้อมูลในกลุ่มการค้าและโลจิสติกส์

  ใน พ.ศ. ๒๕๔๕ ได้มีการจัดทำรายงานผลการศึกษาและวิเคราะห์โครงการ DTTN (DTTN REPORT) พร้อมข้อเสนอแนะออกตีพิมพ์เผยแพร่ รัฐบาลฮ่องกงจึงได้เชิญผู้เชี่ยวชาญเพื่อมาพิจารณาแบบร่างการติดตั้งโครงการ DTTN ในฮ่องกงตามข้อเสนอแนะนั้น ทั้งนี้ บริษัท Tradelink Electronic Commerce จำกัด ได้รับอนุมัติจากรัฐบาลฮ่องกงให้เป็นผู้พัฒนาและดำเนินการโครงการ DTTN ในปี พ.ศ. ๒๕๔๖ ซึ่งหลังจากการวางแผนและเตรียมการจัดตั้งระบบ ได้มีการพัฒนาและเริ่มใช้อย่างเป็นทางการตั้งแต่ปี พ.ศ. ๒๕๔๗

- **ปีที่ก่อตั้ง**

  จุดมุ่งหมายเพื่อทำให้เกิดความมั่นใจในความเป็นกลาง และ ความเป็นหนึ่งเดียวในการดำเนินโครงการ DTTN จึงได้มีการจัดตั้ง บริษัท Digital Trade and Transportation Network จำกัดขึ้นในปีพ.ศ. ๒๕๔๗ ซึ่งเป็นความร่วมมือระหว่างบริษัท Tradelink Electronic Commerce จำกัด รัฐบาลฮ่องกง และสมาคมอุตสาหกรรม โดยบริษัท Digital Trade and Transportation Network จำกัด ทำหน้าที่พัฒนาระบบการทำงานและระบบการปฏิบัติงานอื่นๆ ของ DTTN และเริ่มใช้อย่างเป็นทางการในปีพ.ศ. ๒๕๔๙

- **สถานะปัจจุบันของระบบอยู่ในระหว่างการศึกษาโครงการนำร่อง และ/หรือที่มีการให้บริการแล้ว**

  ในปี พ.ศ. ๒๕๔๘ มีการทดลองนำร่องระบบการทำงานของโครงการ DTTN โดยบริษัท Digital Trade and Transportation Network จำกัด ได้ชักนำบริษัทต่างๆ ให้เข้าร่วมในโปรแกรมนำร่อง ซึ่งถือเป็นก้าวแรกที่สำคัญในการจัดตั้งระบบเพื่อรองรับผู้ใช้งานจำนวนมาก และนับเป็นความสำเร็จในเบื้องต้นของโครงการ DTTN และระบบได้เปิดให้บริการในปลายปี พ.ศ. ๒๕๔๘ นั่นเอง

๒) การก่อตั้ง

- **การเชื่อมต่อระหว่างระบบหน้าต่างหน้าต่างเดียว กับระบบของหน่วยงานอื่นในลักษณะอย่างไร**

  มีการจัดทำแผนที่การเชื่อมต่อ (Interconnection maps) เพื่อให้การเชื่อมต่อระหว่างโปรโตคอลที่หลากหลายเข้ากับ DTTN ได้ กล่าวคือ แผนที่เชื่อมต่อจะอำนวยความสะดวกในการปรับเปลี่ยนมาตรฐานที่ใช้ในระบบต่างๆ ของหน่วยงานให้เข้ากับมาตรฐานในรูปของ DTTN

- **มีการใช้ระบบหน้าต่างเดียวของประเทศใดเป็นต้นแบบหรือไม่ และอย่างไร หรือมีต้นแบบอื่นๆหรือไม่**

  สำหรับการศึกษาขั้นต้นเพื่อการจัดตั้งโครงการ DTTN นั้น ได้มีการศึกษารูปแบบ e-business ของประเทศต่างๆ เช่น Portnet ของประเทศสิงคโปร์ W@VE ของประเทศเนเธอร์แลนด์ FIRST ของสหรัฐอเมริกา Tradegate ของประเทศออสเตรเลีย FCPS/Destin 8 ของสหราชอาณาจักร และ Dakosy ของประเทศเยอรมนี เป็นการศึกษาขั้นต้นสำหรับการจัดตั้งโครงการ DTTN ในฮ่องกง

- **มีขั้นตอนการพัฒนาระบบด้วยหลักการอย่างไร หรือมีโครงการนำร่องหรือไม่**

  หลักการในการพัฒนาระบบ DTTN ๗ ประการ ดังนี้

  - *หลักการที่ ๑ – การเสริมสร้างศักยภาพในการแข่งขันของประเทศ* โดยระบบจะต้องช่วยเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันและเพิ่มประสิทธิภาพและประสิทธิผลในทางการค้าและโลจิสติกส์ของประเทศ โดยสร้างโอกาสทางธุรกิจใหม่ๆ ที่มีต้นทุนต่ำ และสามารถเข้าถึงตลาดได้อย่างรวดเร็ว
  - *หลักการที่ ๒ – ความเป็นกลาง* (Neutrality) โดยระบบให้บริการจะต้องพัฒนาบนแพลตฟอร์มที่เป็นกลาง ที่ทุกภาคส่วนสามารถนำไปประยุกต์ใช้ได้จริงโดยไม่มีความขัดแย้งประโยชน์ซึ่งกันและกัน
  - *หลักการที่ ๓ – ไม่มีความพิเศษเฉพาะสำหรับผู้ใดผู้หนึ่ง (Non-exclusivity)* ซึ่งเป็นหลักการที่เกี่ยวเนื่องกับหลักการที่ ๒ ข้างต้น โดยระบบจะเปิดกว้างสำหรับทุกภาคส่วนสามารถเข้าไปใช้งานโดยไม่มีการกีดกันหรือข้อแม้ใดๆ
  - *หลักการที่ ๔ – ความโปร่งใส เชื่อถือได้ และรับผิดชอบ* โดยระบบจะต้องทำหน้าที่ควบคุมดูแลและพินิจพิจารณาข้อมูลที่ผ่านเข้ามาในระบบอย่างเข้มงวดและถี่ถ้วน เพื่อป้องกันการนำข้อมูลและความลับทางการค้าไปใช้ในทางที่ผิด
  - *หลักการที่ ๕ – ไม่แทรกแซงและก้าวก่ายในกระบวนการธุรกิจภายในและระบบลูกค้าสัมพันธ์ของกันและกัน* โดยระบบจะต้องทำหน้าที่เพียงเชื่อมโยงและแลกเปลี่ยนข้อมูลระหว่างกันเท่านั้น เพื่อให้เกิดการรบกวนและผลกระทบต่อขั้นตอนและกระบวนการทางธุรกิจให้น้อยที่สุด
  - *หลักการที่ ๖ – อำนวยความสะดวกและเชื่อมั่นในกลไกการตลาด* โดยระบบ DTTN จะต้องทำหน้าที่อำนวยความสะดวกให้กลไกการตลาดได้สร้างธุรกิจใหม่ขึ้นมา โดยไม่ให้เกิดการแข่งขันกับตลาดเก่าโดยเฉพาะตลาดของภาคเอกชน
  - *หลักการที่ ๗ – เข้าถึงและใช้งานได้ง่าย* โดยระบบจะต้องออกแบบมาให้ใช้งานได้ง่ายและมุ่งเน้นให้ผู้ใช้เป็นศูนย์กลาง และควรมีช่องทางเลือกหลายแบบสำหรับผู้ใช้งานที่มีทุนไม่มากนัก หรือ SME ได้เลือกใช้เป็นช่องทางการติดต่อสื่อสาร

    โครงการ DTTN ได้มีการทำโปรแกรมนำร่องขึ้นในปลายปี พ.ศ. ๒๕๔๙ เพื่อให้เกิดความมั่นใจในการทำงาน ซึ่งเป็นก้าวแรกที่สำคัญในการสร้างความเชื่อมั่นให้กับอุตสาหกรรม โลจิสติกส์และการค้า และเพื่อรองรับผู้ใช้งานจำนวนมาก

- **รูปแบบของการฝึกอบรมที่จำเป็นต่อทีมงานในการพัฒนาระบบ และมีการเตรียมการอย่างไร**

  จากการสังเกตหลักการพื้นฐานในการพัฒนาระบบ เพื่อเป็นการหลีกเลี่ยงการแทรกแซงในกระบวนการทำงานเดิมให้น้อยที่สุด บริษัทที่เข้าร่วมโครงการทุกบริษัทสามารถใช้ระบบซอฟต์แวร์เดิมที่ใช้ในการปฏิบัติการในหน่วยงานได้ หรือแม้กระทั่ง Microsoft Excel ก็สามารถเชื่อมต่อกับระบบ DTTN ได้ เพราะฉะนั้นการฝึกอบรมในการใช้ระบบจึงมีเพียงการเข้าไปใช้ข้อมูลการรายงานข้อมูล และการดาวน์โหลดข้อมูลที่จำเป็นเท่านั้น

- **ระยะเวลาที่ใช้ในการพัฒนาและติดตั้งระบบ**

  ภายใน ๑๕ เดือนหลังจากการพัฒนาระบบ

๓) การให้บริการ

- **ระบบหน้าต่างเดียวจัดให้มีบริการอะไรแล้วบ้าง ครอบคลุมเอกสารข้อมูล และกระบวนการอะไรบ้าง**

  ระบบ DTTN เป็นระบบที่มีความเป็นกลาง เปิดเผย ปลอดภัย ไม่ผูกขาด โปร่งใส และใช้สื่ออิเล็กทรอนิกส์ มีการให้บริการแลกเปลี่ยนเอกสารทางการค้า ด้านโลจิสติกส์ และธุรกรรมทางการเงิน เพื่ออำนวยความสะดวกในการรับและส่งข้อมูล และช่วยเพิ่มประสิทธิภาพการทำงาน

  การเริ่มต้นสนับสนุนการให้บริการทางการค้า และกระบวนการโลจิสติกส์ ซึ่งครอบคลุมทั้งการนำเข้าและการส่งออกในเขตเศรษฐกิจลุ่มแม่น้ำจู เจียง ในบริเวณภาคใต้ของจีน รวมทั้งฮ่องกง กับประเทศต่างๆ ทั้งทางทะเล อากาศ รถยนต์ รถไฟ และแม่น้ำ มีเอกสารหลักมากกว่า ๘๐ ฉบับที่เกี่ยวข้องในกระบวนการนำเข้าและส่งออก ที่ได้รับการสนับสนุนจากโครงสร้างพื้นฐานของโครงการ DTTN ซึ่งสามารถดูรายการเอกสารได้ที่เว็บไซต์ด้านล่างนี้

  http://www.hk-Dttn.com/standards/english/dttnxmldocumentstructures.html

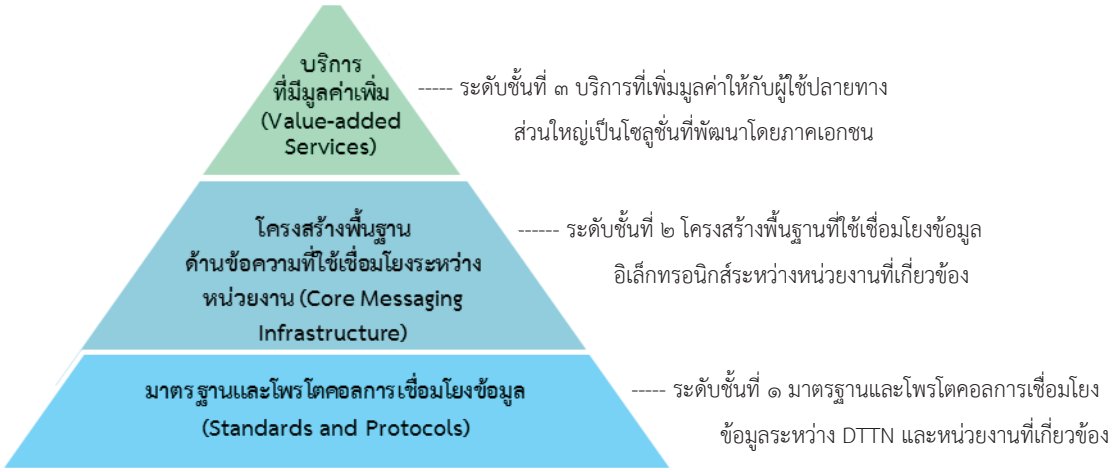
- **จำนวนธุรกรรมที่เกิดขึ้นผ่านระบบหน้าต่างเดียวโดยเฉลี่ยในแต่ละวันและคิดเป็นกี่เปอร์เซ็นต์ของจำนวนธุรกรรมทั้งหมด**

ปี พ.ศ.	๒๕๔๙	๒๕๕๐	๒๕๕๑	๒๕๕๒	๒๕๕๓	๒๕๕๔	๒๕๕๕
อัตราการนำไปใช้ (%)	๒๑.๗	๒๓.๕	๒๖.๗	๓๔.๒	๔๖.๘	๕๙.๔	๖๖.๙
ปริมาณเอกสารทั้งหมดที่ผ่านระบบ DTTN (ล้านฉบับ)	๔๗.๕	๕๑.๔	๕๘.๗	๗๕.๒	๑๐๓	๑๐๓.๗	๑๔๗.๒

- **ระบบหน้าต่างเดียวที่ให้บริการในปัจจุบันมีจำนวนลูกค้าทั้งหมดเท่าไหร่**
  มีลูกค้า ๓,๐๐๐ รายโดยประมาณ และมีหุ้นส่วน ๖ ราย (บริษัท Tradelink Electronic Commerce จำกัดเป็นหุ้นส่วนรายใหญ่ที่มีลูกค้า ๕๔,๐๐๐ ราย ที่สามารถเชื่อมต่อกับ ระบบของโครงการ DTTN ได้)

๔) รูปแบบการดำเนินการ

- **การทำงานของระบบเป็นอย่างไร ใช้รูปแบบการดำเนินการอะไรสำหรับระบบหน้าต่างเดียว (อธิบายรูปแบบการดำเนินการของธุรกิจ)**
  DTTN เป็นแพลตฟอร์มซึ่งเชื่อมต่อระหว่างองค์กรการค้า โลจิสติกส์ และหน่วยงานทางการเงิน เพื่ออำนวยความสะดวกในการรับและส่งข้อมูลและการเชื่อมกระบวนการธุรกิจทางการค้าและให้เกิดแพลตฟอร์มสนับสนุน การพัฒนาโอกาสใหม่ทางธุรกิจ การทำให้โปรโตคอลและมาตรฐานต่างๆเชื่อมโยงกันได้ ทำให้ดึงดูดผู้ผลิตมาใช้งาน และสนใจในการพัฒนาธุรกิจใหม่ เช่น การพัฒนาซอฟต์แวร์โลจิสติกส์ และการให้บริการมูลค่าเพิ่มต่างๆ ซึ่งมีส่วนในการพัฒนาด้านเศรษฐกิจของประเทศ รูปแบบการดำเนินการของ DTTN สามารถแสดงได้ด้วยโครงสร้าง ๓ ระดับชั้น (Layer) ดังนี้



โดยมีระดับชั้นที่ ๑ และ ๒ เป็นองค์ประกอบฐานรากสำคัญของระบบ DTTN ที่เอื้ออำนวยต่อการเจริญเติบโตอย่างต่อเนื่องของการพัฒนาระดับชั้นที่ ๓ ซึ่งเป็นบริการมูลค่าเพิ่มกับผู้ใช้บริการปลายทางหรือลูกค้า

- **ลูกค้าหลัก คือ ใคร**
  โครงการ DTTN มีผู้เกี่ยวข้องที่ประกอบไปด้วย ๙ กลุ่มหลักๆ ดังนี้

๑) ผู้ซื้อ/ผู้นำเข้า
๒) ผู้ขาย/ผู้ส่งออก
๓) ผู้ขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบรวมทั้งผู้ให้บริการขนส่ง
๔) ผู้ขนส่ง (ทางทะเล,แม่น้ำ,ถนน,รถไฟ และอากาศ)
๕) ท่าเทียบเรือ
๖) หน่วยงานภาครัฐและตัวแทน
๗) ธนาคารและสถาบันการเงิน
๘) บริษัทประกันภัย
๙) ตัวแทนตรวจสอบ

ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียเหล่านี้ เกี่ยวข้องในขั้นตอนต่างๆกันในห่วงโซ่ทางการค้า และมีความสัมพันธ์ต่อกัน ซึ่ง DTTN จะนำบริการที่มีอยู่ผนวกกับบริการของ ASP ISP และอื่นๆ เพื่อช่วยเหลือผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทั้งหลายให้ดำเนินธุรกิจได้มีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น

- **ระบบหน้าต่างเดียวดำเนินการโดยภาครัฐหรือภาคเอกชน หรือทั้งภาครัฐและเอกชนร่วมกัน**

  ความร่วมมือระหว่างบริษัท Tradelink Electronic Commerce จำกัด รัฐบาลฮ่องกง และสมาคมอุตสาหกรรม และบริษัท Digital Trade and Transportation Network จำกัด

๕) รูปแบบธุรกิจ

- **รูปแบบธุรกิจเป็นอย่างไรและมีการลงทุนและการเงินอย่างไร**

  บริษัท Digital Trade and Transportation Network จำกัด เป็นบริษัทเอกชน ซึ่งเป็นการรวมกันระหว่าง บริษัท Tradelink Electronic Commerce จำกัด รัฐบาลฮ่องกง และสมาคมอุตสาหกรรม

- **ค่าใช้จ่ายในการพัฒนาและติดตั้งระบบโดยประมาณเป็นจำนวนเท่าไร**

  มีการลงทุนในการจัดซื้อฮาร์ดแวร์ ใบอนุญาตการใช้ซอฟต์แวร์ประยุกต์ การพัฒนาและการบูรณาการแอปพลิเคชั่น การพัฒนารูปแบบเอกสารที่เป็นมาตรฐาน การทดสอบ การตลาดและการประชาสัมพันธ์ (ไม่ได้ระบุจำนวนค่าใช้จ่าย)

- **ค่าใช้จ่ายในการพัฒนาระบบที่คาดการณ์ไว้กับค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นจริงแตกต่างกันเป็นจำนวนเงินเท่าไร**

  ค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นสอดคล้องกับที่ได้ตั้งงบประมาณไว้

- **ค่าใช้จ่ายในการดำเนินการระบบเป็นรายปีโดยประมาณ**
  ค่าใช้จ่ายในการดำเนินการหลักๆ ได้แก่ ค่าใช้จ่ายสำหรับทีมงาน การดำเนินจัดจ้างคนภายนอก และค่าใช้จ่ายในการสนับสนุนการให้บริการ การซ่อมแซมและการบำรุงรักษา สิ่งอำนวยความสะดวก เป็นต้น
- **คิดค่าใช้จ่ายต่อผู้ใช้งานระบบอย่างไร และผู้ให้บริการมีรายได้ต่อปีเท่าไร รูปแบบของการชำระค่าบริการเป็นอย่างไร (เช่น ราคาคงที่จ่ายเป็นรายปี ราคาต่อครั้งของการทำธุรกรรม รูปแบบผสม หรืออื่นๆ)**
  รูปแบบการกำหนดค่าธรรมเนียมการให้บริการระบบ DTTN ที่คาดการณ์ไว้ จะประกอบด้วย ค่าธรรมเนียมเอกสารต่างๆ ซึ่งจะมีค่าใช้จ่ายไม่เกิน ๒.๕๐ ดอลลาร์ฮ่องกง หรือประมาณ ๐.๓๒ ดอลลาสหรัฐฯ (๑๐ บาทโดยประมาณ) ต่อเอกสารที่ได้ส่งเรียบร้อยแล้ว พร้อมทั้งค่าธรรมเนียมในการเชื่อมต่อครั้งแรก ค่าบริการฝึกอบรม ค่าบริการรายปี และค่าบริการพิเศษอื่นๆ เช่น การปรับเปลี่ยนรูปแบบเอกสาร เป็นต้น นอกจากนี้ถ้ามีการให้บริการเสริมจากผู้ให้บริการเช่าใช้ระบบและซอฟท์แวร์ (APS) จะต้องมีการเก็บค่าธรรมเนียมเพิ่มเติม จากผู้ให้บริการดังกล่าวซึ่งอาจจะเป็นการเก็บค่าธรรมเนียมแยกต่างหาก หรือเก็บรวมกันกับค่าบริการของ DTTN ก็ได้
- **ระบบที่กล่าวถึงจะสามารถให้บริการได้อย่างต่อเนื่องยาวนานได้อย่างไร**
  การดำเนินงานของ บริษัท Digital Trade and Transportation Network จำกัด ได้รับการสนับสนุนพื้นฐานจากการเก็บภาษีค่าธรรมเนียมเอกสารจากการให้บริการแลกเปลี่ยนเอกสาร
- **รายได้จากการให้บริการเพียงพอกับค่าใช้จ่าย ต้นทุนการดำเนินการและ/หรือมีกำไรเหมาะสมหรือไม่**
  รายได้มีแนวโน้มที่จะทำให้เกิดกำไรเพียงเล็กน้อย เพื่อสนับสนุนการพัฒนาแพลตฟอร์มต่อไป
- **มีการจัดสรรผลกำไร หรือจัดงบประมาณอย่างไรเพื่อการปรับปรุง การขยายบริการหรือวางระบบเพิ่มเติม**
  มี

๖) เทคโนโลยี

- **เทคโนโลยีอะไรบ้างที่นำมาใช้ในระบบงาน**
  ในทางเทคนิค ระบบคอมพิวเตอร์ของ DTTN ใช้เครื่อง HP-UX และซอฟต์แวร์หลัก Oracle ผนวกด้วย Axway XIB messaging hub ซึ่งอำนวยให้บริการแลกเปลี่ยนข้อมูล และอำนวยความสะดวกในการสื่อสารระหว่างกลุ่มการค้าที่หลากหลายด้วย

มาตรฐานในการแลกเปลี่ยนข่าวสาร โครงการ DTTN ได้ใช้ อินเตอร์เน็ต เป็นโครงสร้างพื้นฐานสาธารณะในการส่งข้อมูล จากผู้ส่งไปยังผู้รับ

- **ผู้ใช้งานจะนำส่งข้อมูลอย่างไร (เช่น ทางอินเทอร์เน็ต รูปแบบกระดาษ หรือรูปแบบทางอิเล็กทรอนิกส์)**

  DTTN สนับสนุน โปรโตคอล ต่างๆ character set และการปรับเปลี่ยนรูปแบบเอกสารตัวอย่างเช่น ข้อความจะถูกส่งโดยการใช้ FTP ไปยัง DTTN รูปแบบเอกสาร EDIFACT ถูกปรับเปลี่ยนเป็นโครงสร้างของ DTTN XML และถูกส่งเป็นอีเมล์ไปยังผู้รับในรูปแบบที่ต้องการ เช่น Excel เป็นต้น

  โปรโตคอลที่สนับสนุน

  - FTP/S
  - HTTP/S
  - SMTP
  - S/MIME
  - AS/1
  - AS/2
  - ebMS V2

  ฟอร์แมตเอกสารต่างๆ

  - XML
  - EDIFACT
  - ANSI X12
  - Excel
  - Flat file
  - Cargo-IMP
  - SMS

- **ข้อมูลต่างๆถูกนำส่งเข้าสู่ระบบที่ไหนและอย่างไร (เช่น นำส่งผ่านหน่วยงานราชการหรือผ่านทางผู้ให้บริการภาคเอกชน)**

  ข้อมูลจะถูกส่งไปยังผู้รับที่เป็นคู่ค้าทางธุรกิจกับผู้ส่ง ข้อมูลทั้งหมด (รวมทั้งเอกสาร message และ audit trials) จะถูกเก็บในรูปแบบออนไลน์ ๒ ปี และเก็บแบบออฟไลน์ ๗ ปี

- **ใครที่มีสิทธิหรือสามารถนำส่งข้อมูลเข้าสู่ระบบบ้าง (เช่น ผู้นำเข้า ผู้ส่งออก ตัวแทนออกของ และ/หรือตัวแทนออกของรับอนุญาตอื่นๆ)**
  ทุกบริษัทที่ได้ลงทะเบียนไว้กับ DTTN มีสิทธิ์ที่จะใช้และแลกเปลี่ยนเอกสารต่างๆได้ทางระบบ DTTN มีดังนี้
  - ผู้ซื้อ/ผู้นำเข้า
  - ผู้ขาย/ผู้ส่งออก
  - ผู้ขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบรวมทั้งผู้ให้บริการขนส่ง
  - ผู้ขนส่ง (ทะเล, แม่น้ำ, ถนน, รถไฟ และอากาศ)
  - ท่าเทียบเรือ
  - รัฐบาลและตัวแทน
  - ธนาคารและสถาบันการเงิน
  - บริษัทประกันภัย
  - ตัวแทนตรวจสอบ

๗) การส่งเสริมการใช้ และการเผยแพร่และประชาสัมพันธ์

- **วิธีการในการประชาสัมพันธ์หรือส่งเสริมการใช้งาน (การตลาด)**
  การทำการตลาดและการทำกิจกรรมประชาสัมพันธ์จะมุ่งเน้นที่การให้สาธารณชนรับรู้ถึงการจัดตั้งโครงการ DTTN โดยเฉพาะในกลุ่มการค้า และโลจิสติกส์ในฮ่องกง ,จีน และในเขตเอเชียแปซิฟิก โดยการใช้ประโยชน์จากการจัดสัมมนา การประชุม การจัดนิทรรศการ การประกาศโฆษณา ข่าวสำหรับสื่อมวลชน และการสัมภาษณ์สื่อต่างๆ โดยปกติแล้วกิจกรรมทางการตลาดจะเป็นการจัดร่วมกันระหว่างรัฐบาลฮ่องกง หรือสมาคมอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้อง นอกจากนี้เรายังทำการจัดหาผู้ใช้บริการนำร่อง สำหรับโปรแกรมนำร่อง ซึ่งมีกำหนดการที่เริ่มใช้ในปลายปี พ.ศ. ๒๕๔๘ (ค.ศ.2005) เพื่อเป็นการดึงดูดให้มีผู้เข้ามาให้บริการในโครงการนำร่องนี้ การให้บริการต่างๆของ DTTN ในช่วงนำร่องนี้จะไม่มีการเก็บค่าบริการ ผู้สนใจสามารถดูรายละเอียดเพิ่มเติมได้ที่
  http://www.hk-dttn.com/home/english/join_the_dttn.html
- **ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียหรือผู้ที่เกี่ยวข้องจะสามารถติดตามความคืบหน้าหรือรับทราบข้อมูลข่าวสาร และความก้าวหน้าของระบบได้อย่างไร**
  ช่องทางหลักในการติดตามความคืบหน้า เช่น การอ่านจากสรุปการประชุม การสัมมนา การประชุม e-newsletters เป็นต้น

- **การฝึกอบรมที่จัดให้กับผู้ใช้มีลักษณะอย่างไร**
  รายละเอียดของข้อมูลจะมีการนำเสนอเพิ่มเติมหลังการให้บริการของ DTTN ถูกติดตั้งปลายปี พ.ศ. ๒๕๔๘ (ค.ศ.2005)
- **มีการให้บริการรับเรื่องและตอบปัญหาการให้บริการเกี่ยวกับระบบงาน เทคนิคคอมพิวเตอร์และระบบเครือข่ายหรือไม่อย่างไร**
  มี

๘) **ประเด็นด้านกฎหมาย**

- **ระบบที่ให้บริการ (เช่น การแลกเปลี่ยนเอกสารอิเล็กทรอนิกส์)เป็นระบบที่ถูกบังคับให้ใช้ตามกฎหมาย หรือให้ใช้งานตามความสมัครใจ**
  โครงการนี้ไม่ได้บังคับให้ทุกคนใช้ แต่เป็นความจำเป็นที่ทุกคนจะต้องใช้
- **ผู้ใช้งานระบบ หรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้องจำเป็นต้องเซ็นสัญญาข้อตกลงกับผู้ให้บริการระบบหรือหน่วยงานของรัฐใดเพื่อการเข้าร่วมการใช้งานหรือไม่**
  มี
- **มีกฎหมายหรือกฎระเบียบที่เฉพาะเจาะจง และเกี่ยวข้องที่ควรจะต้องกำหนดหรือได้รับการเปลี่ยนแปลงหรือประกาศใช้ใหม่หรือไม่**
  ไม่จำเป็นต้องมีการร่างกฎหมายใหม่ เนื่องมาจากมีกฎหมาย The Electronic Transactions Ordinance รองรับอยู่แล้ว
- **มีกลวิธีการในการปกป้อง หรือรักษาความลับของข้อมูลส่วนบุคคลอย่างไร**
  DTTN ตระหนักดีว่า ความไว้วางใจเป็นสิ่งที่สำคัญในการดำเนินธุรกิจ ดังนั้นเราจึงได้มีการสร้างความไว้วางใจให้เกิดขึ้น เพื่อทำให้เกิดประโยชน์สูงสุดในการรักษาความปลอดภัยของอิเล็กทรอนิกส์ DTTN ได้จัดให้มีความปลอดภัย และ “Trust Framework” ซึ่งประกอบด้วย ๔ องค์ประกอบหลักของการรักษาความปลอดภัยของข้อมูล คือ การระบุตัวบุคคลและอำนาจหน้าที่ (authenticity) การรักษาความถูกต้องของข้อมูล/การป้องกันไม่ให้ข้อมูลถูกแก้ไข โดยตรวจสอบไม่ได้ (integrity) การรักษาความลับของข้อมูล (confidentiality) และการป้องกันการปฏิเสธ/อ้างความรับผิดชอบ (non-repudiation) ซึ่งจะทำให้ผู้ใช้งานโครงการ DTTN เกิดความไว้วางใจในการแลกเปลี่ยนเอกสารมากยิ่งขึ้น

  การรักษาความปลอดภัยของข้อมูลนั้นจะใช้เทคโนโลยีโครงสร้างพื้นฐานกุญแจสาธารณะ(Public Key Infrastructure : PKI) ในการเข้ารหัส (Encrytion) และ

การใช้ลายมือชื่อดิจิตอล ในการออกใบรับรองของเจ้าหน้าที่ออกใบรับรอง เช่น บริษัท Digi-Sign Certification Services จำกัด หรือ Hong Kong Post เป็นต้น

นอกจากนี้ยังมีการอนุญาตให้ใช้เทคโนโลยีการเชื่อมต่อการรักษาความปลอดภัยอื่นๆ เช่น leased line และ การสร้างการเชื่อมต่อแบบเสมือน (VPN) ในการทำให้เกิดความมั่นใจในการระบุตัวบุคคลและอำนาจหน้าที่ (authenticity) การรักษาความถูกต้องของข้อมูล/การป้องกันไม่ให้ข้อมูลถูกแก้ไขโดยตรวจสอบไม่ได้ (integrity) การรักษาความลับของข้อมูล (confidentiality) ส่วนที่สำคัญใน “Trust Framework” ก็คือ ข้อตกลงของผู้ใช้งาน DTTN ในการยอมรับการใช้เอกสารอิเล็กทรอนิกส์ และลายมือชื่อดิจิทัล ในความเท่าเทียมกันของเอกสาร ทั้งการทำธุรกรรมในประเทศและต่างประเทศ ในการทำธุรกรรมของธุรกิจที่แตกต่างกันก็ต้องการรูปแบบของการรักษาความปลอดภัยที่แตกต่างกันไปด้วยตามเอกสารที่ใช้ในการค้า ดังนั้น DTTN จึงได้มีการทำข้อตกลงที่ยืดหยุ่นสำหรับคู่ค้าทางธุรกิจเพื่อสนองความต้องการดังกล่าว

๙) มาตรฐาน

- **บทบาทของมาตรฐานสากล (เช่น UN/EDIFACT, UNLK, UN LOCODE, UN/CEFACT Single Window Recommendation หรือมาตรฐานอื่นๆ) ถูกนำไปใช้ประโยชน์หรือไม่อย่างไร**

  DTTN ได้สนับสนุนการให้ความหมายของมาตรฐานต่างๆ และโปรโตคอลในการอำนวยความสะดวกให้กับองค์กรเพื่อเชื่อมต่อกับ DTTN เช่น การเชื่อมต่อแบบดิจิทัลในการค้า โลจิสติกส์ และการเงินต่างๆ

- **โปรโตคอลด้านการสื่อสารและความปลอดภัยข้อมูลข่าวสาร**

  ในด้านโปรโตคอลการสื่อสารที่รู้จักและใช้งานกันทั่วไป ระบบ DTTN สนับสนุน SMTP HTTP HTTP/S FTP และ FTP/S สำหรับด้านโปรโตคอลความปลอดภัยของข้อมูลข่าวสาร DTTN สนับสนุน ebMS V2.0 ที่ใช้ SMTP หรือ HTTP หรือ HTTP/S, AS/1 ที่ใช้ SMTP และ AS/2 ที่ใช้ HTTP หรือ HTTP/S

- **รูปแบบเอกสาร (Document format)**

  รูปแบบเอกสารทางธุรกิจซึ่งใช้งานกันทั่วไปที่ DTTN สนับสนุน ได้แก่ XML Vx.0, UN/EDIFACT, IATA Cargo Interchange Message Procedures (Cargo-IMP), ANSI / X12, Microsoft Excel, Comma- Separated Values File และ Short Messaging System (SMS).

- **DTTN XML Canonical Document Structures**

  DTTN ได้นำหลักการข้อกำหนด ของยูเอ็นซีแฟคต์มาปฏิบัติ ในการให้คำจำกัดความมาตรฐานโครงสร้างเอกสาร และทำการอ้างอิงไปยัง Universal Business Language (UBL) ซึ่งได้รับการประยุกต์ใช้หลักการข้อกำหนดดังกล่าว ในขณะที่ DTTN จะใช้มาตรฐานโครงสร้างเอกสาร เป็นรูปแบบมาตรฐาน ในการแลกเปลี่ยนระหว่างผู้รับและผู้ส่ง ซึ่งเป็นสิ่งที่สำคัญที่จะแสดงให้เห็นว่า DTTN อนุญาตให้มีการติดต่อกับทุกฝ่าย โดยรูปแบบใดก็ได้ และจากการที่ DTTN สนับสนุนการใช้มาตรฐานเอกสาร (UN/EDIFACT, ANSI X.12, IATA CargoIMP) และ format เฉพาะของผู้ใช้คนสุดท้าย (XML, MS Excel, CSV) ทั้งของผู้รับและผู้ส่ง

- **Code Sets**

  DTTN สนับสนุน ทั้ง code sets ที่เป็นเฉพาะขององค์กร และ code sets ซึ่งเป็นที่ยอมรับในระดับนานาชาติและใช้งานกันทั่วไป DTTN จะอำนวยความสะดวกในการกำหนดการเชื่อมโยงระหว่าง code sets ที่เป็นเฉพาะขององค์กร และ code sets อื่น ๆซึ่งเป็นที่ยอมรับและใช้งานกันทั่วไป เพื่อให้เกิดความมั่นใจว่าการปรับใช้หรือพัฒนาเป็นไปตามมาตรฐานและทิศทางที่ตรงกับความต้องการของภาคุตสาหกรรม จึงได้มีการแต่งตั้งคณะกรรมการให้คำแนะนำด้านมาตรฐานของ DTTN (DTTN Standards Advisory Group) หรือ STAG ขึ้นเมื่อเดือน พฤศจิกายน พ.ศ.๒๕๕๗ (ค.ศ. 2004) ซึ่งจะทำหน้าที่ทบทวนทุกประเด็นเกี่ยวกับมาตรฐาน และโปรโตคอล โดยหน้าที่พื้นฐานที่ต้องให้ความสำคัญคือการ ทบทวนและผลักดันให้ใช้งาน DTTN XML , Canonical Document Structures ซึ่งพัฒนาและบำรุงรักษา โดย DTTN

๑๐) ประโยชน์ที่ได้รับ

- **ประโยชน์ที่ลูกค้าและหน่วยงานต่างๆที่เชื่อมโยงกับระบบได้รับ**
  - ลดเวลาและค่าใช้จ่ายสำหรับการส่งเอกสาร (เช่น EIR, HWB)
  - ลดค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน ความล่าช้า การกรอกข้อมูลซ้ำ และข้อผิดพลาด
  - การจัดการการเงินที่ดีขึ้น
  - ง่าย ถูก และเพิ่มความรวดเร็วในการติดต่อกับคู่ค้า
  - Any-to-any protocol และการปรับเปลี่ยนรูปแบบเอกสาร
  - การอยู่รอดของธุรกิจภายใต้สภาวะการแข่งขัน
  - มีเวลามากขึ้นในการตรวจสอบความถูกต้องและสร้างมูลค่าเพิ่มให้กับบริการ
  - ธุรกิจที่ดีเลิศและโอกาสที่มีประสิทธิภาพ
  - การจัดการห่วงโซ่อุปทานที่ทันเวลา

- สามารถติดต่อ/เข้าหาคู่ค้าได้มากขึ้น

- **ระบบนี้มีประโยชน์ต่อธุรกิจการค้าในภาพรวมของประเทศและต่อหน่วยงานราชการที่เกี่ยวข้องอย่างไร**
  - ***ปรับปรุงประสิทธิภาพการดำเนินงาน***

    DTTN จะเป็นการเพิ่มประสิทธิภาพและประสิทธิผลของอุตสาหกรรมโดยรวม การประหยัดในรูปของการลดปริมาณกระดาษ ลดขั้นตอน และลดเวลาการส่งข้อมูลต่างๆ
  - ***โอกาสทางธุรกิจใหม่***

    ระบบ DTTN จะเพิ่มขีดความสามารถการดึงดูดการลงทุนจากต่างชาติในฮ่องกง โดยการสร้างมูลค่าเพิ่มของการให้บริการทางธุรกิจ ซึ่งจะเป็นการให้บริการที่รวดเร็ว และการไหลของข้อมูลที่ไร้รอยต่อ ตลอดทั้งกระบวนการขนส่ง และการค้าขาย นอกจากนี้ ระบบ DTTN จะจัดให้มีโครงสร้างพื้นฐาน เพื่อที่จะใช้บริการดังกล่าวได้ โดยอุตสาหกรรมเทคโนโลยีจะได้รับประโยชน์จากระบบ DTTN โดยตรง ซึ่งเป็นผลมาจากความต้องการซอฟต์แวร์ใหม่ๆ และความต้องการได้รับบริการจากมืออาชีพ

    ระบบ DTTN จะเป็นการจำลองการพัฒนาโลจิสติกส์ ห่วงโซ่อุปทาน และการเร่งให้เกิดระบบเศรษฐกิจแห่งปัญญาและการเรียนรู้ และยังเป็นการเพิ่มการว่าจ้างงานในฮ่องกงด้วย
  - ***การสร้างมูลค่าเพิ่มให้กับลูกค้าไม่ใช่คำนึงแต่ต้นทุนเพียงอย่างเดียว***

    ตั้งแต่ประเทศจีนได้เข้าร่วมกับองค์การการค้าโลก (WTO) ทำให้ประเทศจีนนั้นได้รับสิทธิประโยชน์ต่างๆมากมาย ส่งผลให้ต้นทุนในการขนส่งถูกลง ซึ่งทำให้ค่าธรรมเนียม ในการให้บริการโลจิสติกส์กับลูกค้าถูกลงไปด้วย ดังนั้นธุรกิจการค้าและอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ในฮ่องกง จึงได้มีการเปลี่ยนแปลงรูปแบบในการให้บริการใหม่เป็นการเน้นที่ประสิทธิภาพ การให้บริการและการสร้างมูลค่าเพิ่มโดยไม่ได้คำนึงถึงต้นทุนแต่เพียงอย่างเดียว
  - ***การรวมกันเป็นหนึ่งของทุกประเทศทั่วโลก***

    ระบบ DTTN เป็นเครื่องมือสำคัญของฮ่องกงในการเปลี่ยนแปลงอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ทั่วโลกอย่างรวดเร็ว เพื่อที่จะตอบสนองความต้องการในการดำเนินธุรกิจการค้า

- ***การรวมเข้าด้วยกันกับประเทศจีน (แผ่นดินใหญ่)***

  ความช่วยเหลือของฮ่องกงในการพัฒนาเขตเศรษฐกิจลุ่มแม่น้ำจู เจียง ด้วยระบบ DTTN เพื่อรักษาตำแหน่งทางการตลาด และอำนวยความสะดวกในการบูรณาการโลจิสติกส์ กับการจัดการห่วงโซ่อุปทาน ซึ่งระบบ DTTN ได้เป็นมาตรฐานแรกในการรวมกันของฮ่องกง กับจีน(แผ่นดินใหญ่) ซึ่งการเข้ากันได้ของโครงสร้างพื้นฐานในการพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์นั้นถือว่าเป็นเรื่องที่สำคัญมาก ด้วยโครงสร้างพื้นฐานที่เป็นกลางและมีลักษณะทั่วไป ทำให้ธุรกิจในฮ่องกงมีอำนาจในการดำเนินการระบบ DTTN ที่จัดให้มีบริการโลจิสติกส์ในตลาดของประเทศจีน (แผ่นดินใหญ่)
- ***ชักนำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงในการปรับปรุงความสามารถในการใช้เทคโนโลยีในอุตสาหกรรม***

  ระบบ DTTN จะทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงในวิธีการดำเนินงาน และปรับปรุงมาตรฐานการใช้เทคโนโลยีของแรงงานในฮ่องกง โดยเฉพาะอย่างยิ่งในอุตสาหกรรมขนาดกลางและขนาดย่อมที่นิยมใช้กระบวนการแบบเดิมที่ยึดเอกสารในรูปของกระดาษเป็นหลัก ซึ่งปัจจุบันนี้ได้มีการเปลี่ยนแปลงแล้ว เนื่องจากมีการบังคับใช้การทำธุรกรรมแบบอิเล็กทรอนิกส์ในการค้าระหว่างประเทศ ซึ่งระบบ DTTN จะเป็นแรงผลักดันสำคัญให้อุตสาหกรรมขนาดกลางและขนาดย่อม หันมาใช้การนำส่งเอกสารแบบอิเล็กทรอนิกส์ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการดำเนินธุรกิจ และการแข่งขันทางการค้าของฮ่องกงอีกด้วย
- ***ปรับปรุงภาพลักษณ์ของฮ่องกง***

  เป็นที่แน่ชัดอยู่แล้วว่าฮ่องกงนั้นได้ดำเนินธุรกิจที่อยู่บนพื้นฐานของการใช้ประโยชน์จากเทคโนโลยี ซึ่งเห็นได้จาก “Digital 21” ที่เป็นหนึ่งในโครงการรัฐบาลอิเล็กทรอนิกส์ ฮ่องกงสามารถส่งเสริมการใช้การใช้งานพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ไปยังโลจิสติกส์ทั่วโลกได้ ด้วยกลยุทธ์ที่ชัดเจนที่ต้องการจะเป็นผู้นำในการใช้เทคโนโลยีในโลกไซเบอร์นี้
- ***เป็นเกราะป้องกันอุตสาหกรรมจากการเปลี่ยนแปลงที่รวดเร็วของเทคโนโลยี***

  ระบบ DTTN จะช่วยเพิ่มประสิทธิภาพให้กับกระบวนการค้าขาย และโลจิสติกส์ โดยการเป็นศูนย์กลางจัดตั้งมาตรฐานโปรโตคอลสำหรับเทคโนโลยี และการส่งข้อความต่างๆ (messaging) ซึ่งการจัดการแบบรวมศูนย์นี้จะเป็นเกราะป้องกันผู้ที่เกี่ยวข้องในภาคการค้า และโลจิสติกส์ จากผลกระทบที่เกิดจากการเปลี่ยนแปลงของเทคโนโลยีที่รวดเร็ว

- **ระบบดังกล่าวมีผลกระทบอย่างไรต่อการเก็บภาษีของกรมศุลกากรหรือไม่และอย่างไร**

  เนื่องจาก DTTN เป็นระบบการค้าอิเล็กทรอนิกส์แบบธุรกิจกับธุรกิจ (B2B) จึงไม่เกิดผล กระทบใดๆ กับการเก็บภาษีของกรมศุลกากร

- **ปัญหาอะไรบ้างที่ได้รับการแก้ไข**

  การสูญเปล่าในความพยายามและการขาดประสิทธิภาพในการ re-capturing ข้อมูลและการตรวจสอบข้อผิดพลาดในห่วงโซ่อุปทาน

๑๑) บทเรียนที่ได้รับ

- **ปัจจัยแห่งความสำเร็จของการพัฒนาและการใช้งาน คืออะไร**

  เพื่อให้เกิดความมั่นใจในการประยุกต์ใช้ที่ประสบความสำเร็จ DTTN จึงได้มีการพัฒนา และดำเนินการกำหนด ๗ หลักการสำคัญ ซึ่งได้รับการพิจารณาว่า เป็นปัจจัยในการพัฒนา ของผู้ใช้จำนวนมาก(mass of user)

  - ***ความเป็นกลาง***

    ระบบ DTTN จัดให้มีหลักการแข่งขันโดยเสรีและเป็นธรรม สำหรับผู้เข้าร่วมทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้อง โดยไม่มีอคติแอบแฝง โดยเฉพาะอย่างยิ่งในภาคอุตสาหกรรม

  - ***การไม่ผูกขาด***

    ระบบ DTTN จัดให้ทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้องได้รับความยุติธรรมในการได้รับสิทธิ์ในการใช้ โดยปราศจากการแบ่งแยก และการกีดกันผู้ที่เกี่ยวข้องออกจากการใช้ระบบ DTTN

  - ***การดำเนินการที่มีความโปร่งใส สามารถอธิบายได้ และมีความรับผิดชอบในการดำเนินงาน***

    ระบบ DTTN เป็นระบบที่เน้นเกี่ยวกับการพิจารณาตรวจสอบอย่างละเอียดและการควบคุมในเรื่องของความโปร่งใส ตรวจสอบได้ และความรับผิดชอบในการดำเนินงาน โดยเฉพาะรายการธุรกรรมที่เป็นความลับ และเป็นข้อมูลสำคัญจะมีการควบคุม เพื่อไม่ให้เอาไปใช้งานในทางที่ผิด

  - ***การไม่แทรกแซงในกระบวนการธุรกิจภายใน และความสัมพันธ์กับลูกค้า***

    DTTN ตระหนักดีว่า ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกฝ่ายมีการดำเนินธุรกิจ และการติดต่อทางการค้าที่แตกต่างกันไป DTTN จึงเป็นเพียงระบบที่จัดให้มีการแลกเปลี่ยนข้อมูลระหว่างกันเท่านั้น ไม่ได้มีจุดมุ่งหมายที่ต้องการจะเปลี่ยนแปลงกระบวนการทำงานของแต่ละบริษัท หรือความสัมพันธ์ระหว่าง

บริษัทกับลูกค้าแต่อย่างใด เป็นเพียงแค่การสนับสนุนให้หันมาใช้ระบบ DTTN เท่านั้น

- ***การอำนวยความสะดวกและเคารพข้อบังคับของตลาด***
  ระบบ DTTN เป็นสาธารณูปโภคพื้นฐานที่ช่วยอำนวยความสะดวก และรองรับความสามารถในการดำเนินธุรกิจโดยไม่มีวัตถุประสงค์ที่จะแข่งขันกับภาคเอกชนที่ดำเนินการอยู่แล้วในอุตสาหกรรม ซึ่งระบบ DTTN จะเป็นเพียงการสร้างมูลค่าเพิ่มให้กับการให้บริการเมื่ออุตสาหกรรมเดิมที่มีอยู่แล้วไม่สามารถตอบสนองความต้องการของตลาดได้
- ***การเข้าถึงและการใช้งานที่ง่าย***
  การออกแบบระบบ DTTN ให้มีการใช้งานง่าย และสนองความต้องการของผู้ใช้
- ***การยกระดับการแข่งขันของฮ่องกง***
  โดยการจัดให้มีโครงสร้างพื้นฐานที่มีต้นทุนต่ำ ซึ่งจะช่วยในการพัฒนาศักยภาพในการแข่งขันทางการค้า และอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ในฮ่องกง

- **อุปสรรคที่สำคัญที่สุด คืออะไรบ้างและเพราะอะไร**
  ความล่าช้าในการให้บริการข้อมูล ซึ่งจะมีการจัดให้ข้อมูลต่างๆหลังจากที่ได้ติดตั้งการให้บริการของ DTTN ในปลายปี พ.ศ. ๒๕๔๘ (ค.ศ. 2005)

๑๒) แผนการในอนาคต

- **แผนสำหรับการพัฒนาระบบหน้าต่างบริการเบ็ดเสร็จในปัจจุบันและอนาคต คืออะไร**
  การขยายพื้นที่ในการเชื่อมต่อให้ครอบคลุมทั่วโลก
- **อะไรคืออุปสรรคที่สำคัญที่สุดในการพัฒนาระบบหน้าต่างบริการเบ็ดเสร็จในอนาคต**
  การยอมรับของประเทศต่างๆในเรื่องเอกสารอิเล็กทรอนิกส์ที่มาจากต่างประเทศสำหรับการตรวจปล่อยสินค้า ของกรมศุลกากร และระบบการจ่ายเงิน
- **แนวโน้มที่จะทำข้อตกลงให้ความร่วมมือเรื่องระบบหน้าต่างบริการเบ็ดเสร็จในระดับภูมิภาค หรือระดับนานาชาติทำอย่างไรได้บ้างหรือควรจะมีแผนการที่น่าจะดำเนินการในอนาคตอย่างไร**
  มี ได้มีการจัดตั้ง Pan Asia E-commerce Alliance (PAA) เพื่อจุดประสงค์ในการเชื่อมต่อระบบของแต่ละประเทศ

๑๓) แหล่งข้อมูลอ้างอิงเพิ่มเติม

เว็บไซต์ www.hk-dttn.com

๑๔) แหล่งข้อมูลหรือบุคคลที่สามารถให้ข้อมูลเพิ่มเติมได้

ที่ อยู่ : 11/F & 12/F, Tower B, Regent Centre, 63 Wo Yi Hop Road, Kwai Chung, Hong Kong.

หมายเลขโทรศัพท์: (852) 2599 1771

หมายเลขโทรสาร: (852) 2610 2325

อีเมล์ : info@hk-dttn.com

๓.๓. สรุป

กรณีศึกษาการพัฒนาระบบ SW ของต่างประเทศทั้ง ๕ ประเทศข้างต้น อันได้แก่ ประเทศเยอรมัน ญี่ปุ่น สิงคโปร์ สาธารณรัฐเกาหลี และเขตการปกครองพิเศษฮ่องกง แสดงให้เห็นถึงรูปแบบการพัฒนา SW ที่มีระดับของพัฒนาการต่างกันไป เมื่อเทียบกับเส้นทางพัฒนาการของ SW ๕ ระดับขององค์การสหประชาชาติ (UNESCAP & UNECE 2012) กล่าวคือ

- ***ระบบ Dakosy ของประเทศเยอรมัน*** *จัดเป็นพัฒนาการในระดับ C คือ เป็นระดับการเชื่อมโยงข้อมูลระหว่างผู้ประกอบการขนส่งผ่านท่า และหน่วยงานภาครัฐโดยเฉพาะอย่างยิ่งศุลกากร (Port Community System: PCS)*
- ***ระบบ NACCS ของประเทศญี่ปุ่น*** *จัดเป็นพัฒนาการในระดับ D คือ เป็นระดับการเชื่อมโยงข้อมูลแบบบูรณาการตลอดห่วงโซ่อุปทานทางการค้าและการขนส่ง (Integrated SW)*
- ***ระบบ TradeNet ของประเทศสิงคโปร์*** *จัดเป็นพัฒนาการในระดับ B คือ เป็นระดับการเชื่อมโยงด้านกฎระเบียบของภาครัฐ (Regulatory SW) แต่เป็นในลักษณะเป็นเมืองท่าปลอดภาษี (duty free port)*
- ***ระบบ UNI-PASS ของประเทศสาธารณรัฐเกาหลี*** *จัดเป็นพัฒนาการในระดับ B คือ เป็นระดับการเชื่อมโยงด้านกฎระเบียบของภาครัฐ (Regulatory SW) ในลักษณะของภาครัฐเชื่อมโยงกับภาครัฐ (B2G และ G2G) ที่มีการกำกับควบคุมที่ซับซ้อนมากกว่าของสิงคโปร์*
- ***ระบบ DTTN ของเขตการปกครองพิเศษฮ่องกง (จีน)*** *จัดเป็นพัฒนาการในระดับ D คือ เป็นระดับการเชื่อมโยงแบบบูรณาการทั้งด้านกฎระเบียบของภาครัฐ (Regulatory SW) และผู้ประกอบการขนส่ง (ทั้ง B2B, B2G และ G2G)*

สรุปแนวทางการดำเนินงานพัฒนาระบบ NSW ของทั้ง ๕ ประเทศดังกล่าวเปรียบเทียบกับประเทศไทยโดยสังเขป ดังแสดงในตารางด้านดังนี้

การดำเนินงาน	**ระบบ DAKOSY ประเทศเยอรมนี**	**ระบบ NACCS ประเทศญี่ปุ่น**	**ระบบ TradeNet ประเทศสิงคโปร์**	**ระบบ UNI-PASS ประเทศสาธารณรัฐเกาหลี**	**ระบบ DTTN เขตการปกครองพิเศษฮ่องกง**	**ระบบ NSW ประเทศไทย**
ระดับพัฒนาการ SW	Port Community System (PCS)	Integrated SW	Regulatory SW (แบบ duty free port)	Regulatory SW (แบบ G2G)	Regulatory SW (แบบ G2G)	Regulatory SW (แบบ G2G)
(๑) หน่วยงานรับผิดชอบ	ภาคเอกชน โดย บริษัท DAKOSY AG (ผู้ให้บริการระบบ)	ภาครัฐ โดยกระทรวงการคลัง เป็นผู้ก่อตั้งศูนย์ NACCS (Nippon Automated Cargo & Port Consolidated System, Inc.) ซึ่งต่อมาได้แปรรูปไปเป็นหน่วยงานเอกชน	ภาครัฐ โดยกระทรวงการค้าและอุตสาหกรรม เป็นผู้ก่อตั้งและต่อมาดำเนินการโดยบริษัท คริมสันลอจิก จำกัด	ภาครัฐ โดยหน่วยงานบริการศุลกากร (Korea Customs Services: KCS)	ภาคเอกชน โดยบริษัท Tradelink Electronic Commerce จำกัด ซึ่งได้รับอนุมัติจากรัฐบาลฮ่องกง ให้เป็นผู้ดำเนินโครงการ DTTN และมีการจัดตั้งบริษัท Digital Trade & Transportation Network จำกัด โดยความร่วมมือระหว่างภาครัฐและภาคเอกชน เพื่อทำหน้าที่พัฒนาระบบปฏิบัติงานอื่นๆของ DTTN	ภาครัฐ โดยกรมศุลกากร (เป็นหน่วยงานดำเนินงานหลัก) และกระทรวงเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร (ดูแลด้านการจัดสรรงบประมาณเบื้องต้นเพียงบางส่วน เช่น เครือข่ายภาครัฐ ที่เรียกว่า GIN)
(๒) รูปแบบทางธุรกิจและการสนับสนุนเงินทุน (Business and	เป็นระบบร่วมทุนของภาคเอกชนโดยมีผู้ถือหุ้น ๓ ฝ่ายๆ ละ ๓๓.๓๓% คือ	• NACCS ใช้เงินสนับสนุนจากภาครัฐและเอกชน • ระบบท่าเรืออีดีไอใช้	ภาครัฐลงทุนในช่วงแรก และหลังจากภาคเอกชนโดยบริษัท คริมสันลอจิก จำกัด เป็นผู้ดำเนินธุรกิจแบบ	ได้รับจัดสรรงบประมาณจากรัฐบาล และส่วนหนึ่งเป็นการสนับสนุนเงินทุนจากหน่วยงานบริการ	เป็นระบบร่วมทุนระหว่างรัฐบาล สมาคมอุตสาหกรรมและภาคเอกชนโดยบริษัท	ระบบ NSW ส่วนกลางและระบบภายในของหน่วยงานรัฐ เป็นการลงทุนโดยภาครัฐ

การดำเนินงาน	ระบบ DAKOSY ประเทศเยอรมนี	ระบบ NACCS ประเทศญี่ปุ่น	ระบบ TradeNet ประเทศสิงคโปร์	ระบบ UNI-PASS ประเทศสาธารณรัฐเกาหลี	ระบบ DTTN เขตการปกครองพิเศษฮ่องกง	ระบบ NSW ประเทศไทย
ระดับพัฒนาการ SW	Port Community System (PCS)	Integrated SW	Regulatory SW (แบบ duty free port)	Regulatory SW (แบบ G2G)	Regulatory SW (แบบ G2G)	Regulatory SW (แบบ G2G)
Financial Models)	● ผู้ปฏิบัติการบนท่าเรือ ● ตัวแทนสายเรือ/ผู้รับขนส่งทางทะเล ● ผู้รับจัดการขนส่ง โดยผู้ถือหุ้นต้องจ่ายค่าธรรมเนียมรายปีในการใช้บริการ EDI พื้นฐาน	เงินทุนสนับสนุนจากภาครัฐ	สร้างกำไร รัฐบาลจึงไม่ต้องรับภาระค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน	ศุลกากร (Korea Customs Services: KCS)	DTTN	๑๐๐%
(๓) รูปแบบการดำเนินการ (Operational Models)	ผู้เข้าร่วมใช้ระบบลงนามในสัญญากับ ๑ ใน ๓ ของผู้ถือหุ้นของบริษัท	NACCS และ Vendor ใช้ SLA (Service Level Agreement) ในการดำเนินงานร่วมกัน	ใช้ระบบอัตโนมัติของ TradeNet	ใช้ระบบอัตโนมัติ UNI-PASS	ใช้ระบบ DTTN เพื่อการเชื่อมโยงข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์	หน่วยงานภาครัฐต่างพัฒนาระบบอิเล็กทรอนิกส์สำหรับงานภายในของหน่วยงาน และมีการแลกเปลี่ยนข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์กับระบบ NSW ส่วนกลาง
(๔) การคิดค่าบริการ	คิดค่าบริการแบบรายธุรกรรม	● คิดค่าบริการแบบราคาคงที่สำหรับภาครัฐ	● คิดค่าบริการเป็นรายเดือนต่อชื่อผู้ใช้	ไม่คิดค่าบริการในการใช้ระบบ UNI-PASS	คิดค่าบริการแบบรายธุรกรรม (ต่อเอกสารที่ได้	สำหรับการยื่นใบขนศุลกากรและใบกำกับ

การดำเนินงาน	ระบบ DAKOSY ประเทศเยอรมนี	ระบบ NACCS ประเทศญี่ปุ่น	ระบบ TradeNet ประเทศสิงคโปร์	ระบบ UNI-PASS ประเทศสาธารณรัฐเกาหลี	ระบบ DTTN เขตการปกครองพิเศษฮ่องกง	ระบบ NSW ประเทศไทย
ระดับพัฒนาการ SW	Port Community System (PCS)	Integrated SW	Regulatory SW (แบบ duty free port)	Regulatory SW (แบบ G2G)	Regulatory SW (แบบ G2G)	Regulatory SW (แบบ G2G)
		• คิดค่าบริการแบบรายธุรกรรมสำหรับผู้ใช้งานทั่วไป	• ค่าธรรมเนียมการใช้ต่อหนึ่งธุรกรรม(รวมทั้งค่าธรรมเนียมตามกฎหมาย) ต่อหนึ่งใบอนุญาต		ส่งเรียบร้อยแล้ว)พร้อมทั้งค่าธรรมเนียมในการเชื่อมต่อครั้งแรก ค่าบริการฝึกอบรม ค่าบริการรายปี และค่าบริการพิเศษอื่นๆ	ตู้สินค้า มีการคิดค่าบริการขั้นต่ำ ๒๕ บาท (๐.๘๐ USD โดยประมาณ) สำหรับการส่งข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ขนาด ๒๕ Kbytes ผ่านผู้ให้บริการ (VAS/VAN และส่งต่อผ่านทางเกตเวย์) และค่าบริการสูงสุดไม่เกิน ๓๐๐ บาท (๙.๖๐ USD โดยประมาณ) แต่สำหรับการยื่นคำขออิเล็กทรอนิกส์ของแต่ละหน่วยงานรัฐอื่นนั้นๆ ไม่ต้องเสียค่าบริการส่งข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ แต่อาจจะมีการเสีย

การดำเนินงาน	ระบบ DAKOSY ประเทศเยอรมนี	ระบบ NACCS ประเทศญี่ปุ่น	ระบบ TradeNet ประเทศสิงคโปร์	ระบบ UNI-PASS ประเทศสาธารณรัฐเกาหลี	ระบบ DTTN เขตการปกครองพิเศษฮ่องกง	ระบบ NSW ประเทศไทย
ระดับพัฒนาการ SW	Port Community System (PCS)	Integrated SW	Regulatory SW (แบบ duty free port)	Regulatory SW (แบบ G2G)	Regulatory SW (แบบ G2G)	Regulatory SW (แบบ G2G)
						ค่าบริการดำเนินตามปกติเหมือนการบริการแบบเอกสารกระดาษ(ขึ้นอยู่กับระเบียบของแต่ละหน่วยงานรัฐนั้นๆ
(๕) บริการและธุรกรรมการเชื่อมโยงและแลกเปลี่ยนข้อมูลที่ดำเนินการ	บริการแลกเปลี่ยนข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์โดยให้บริการทั้งระบบอีดีไอ และการติดตั้งซอฟต์แวร์สนับสนุนเชื่อมโยงกับระบบอีดีไอ	• ระบบปฏิบัติงานที่เกี่ยวกับกระบวนการการนำเข้าและส่งออกสินค้าทางทะเลและทางอากาศ • ระบบปฏิบัติงานที่เกี่ยวกับกระบวนการที่ท่าเรือ • ระบบปฏิบัติงานศูนย์บริการเบ็ดเสร็จ	บริการเกี่ยวกับแบบฟอร์มการยื่นและรับเอกสารการตอบรับกลับของเอกสารทางการค้าที่ส่งไปแล้วซึ่งครอบคลุมทั้งการนำเข้าส่งออก และเอกสารที่ใช้ในการถ่ายลำ	บริการรับยื่นเอกสารการตรวจปล่อยสินค้าขาเข้า และแบบขอตรวจสอบข้อกำหนดในคราวเดียวกัน ณ จุดดำเนินการเพียงจุดเดียว (Single Entry Point) เพื่อประมวลผลอัตโนมัติและส่งผลกลับไปยังผู้ยื่นเอกสาร	บริการการแลกเปลี่ยนเอกสารทางการค้าโลจิสติกส์ และอุตสาหกรรมการเงินซึ่งครอบคลุมทั้งการนำเข้าและส่งออกในบริเวณภาคใต้ของจีน และประเทศต่างๆ ในทุกรูปแบบของการขนส่ง (มีธุรกรรมเอกสารหลักมากกว่า ๘๐ ฉบับ)	• บริการรับคำร้องขอใบอนุญาตต่างๆ • บริการเกี่ยวกับกระบวนการนำเข้าและส่งออกสินค้าทางทะเลและทางอากาศ เช่น มีการแลกเปลี่ยนใบอนุญาตแบบอิเล็กทรอนิกส์ระหว่างหน่วยงานกำกับกับกรม

การดำเนินงาน	ระบบ DAKOSY ประเทศเยอรมนี	ระบบ NACCS ประเทศญี่ปุ่น	ระบบ TradeNet ประเทศสิงคโปร์	ระบบ UNI-PASS ประเทศสาธารณรัฐเกาหลี	ระบบ DTTN เขตการปกครองพิเศษฮ่องกง	ระบบ NSW ประเทศไทย
ระดับพัฒนาการ SW	Port Community System (PCS)	Integrated SW	Regulatory SW (แบบ duty free port)	Regulatory SW (แบบ G2G)	Regulatory SW (แบบ G2G)	Regulatory SW (แบบ G2G)
						ศุลกากร ● ระบบการจ่ายเงินภาษีศุลกากรทางออนไลน์ ● ระบบติดตามและตรวจสอบสถานะของสินค้า
(๖) เทคโนโลยี	JAVA, Unix, Windows, DB on IBM eserver i5, Multi-tier architecture (access tier, conversion tier, business-logic tier) GUI presentation	DINA Protocol สำหรับกระบวนการนำเข้า และ TCP/IP สำหรับกระบวนการที่ท่าเรือ	JAVA/J2EE และ Unix Platform	ระบบได้รับการพัฒนาด้วยภาษา J2EE บนเว็บแอพพลิเคชั่น และใช้เทคโนโลยี EJB และ JSP เช่นเดียวกับกรอบของ Weblogic, Titan และ Struts	ระบบคอมพิวเตอร์ของ DTTN ใช้เครื่อง HP-UX และซอฟต์แวร์หลัก Oracle ผนวกด้วย Axway XIB messaging hub ซึ่งช่วยให้บริการแลกเปลี่ยนข้อมูลและอำนวยความสะดวกในการสื่อสารระหว่างกลุ่มการค้าที่หลากหลายด้วยมาตรฐาน	เทคโนโลยีที่ใช้ในการแลกเปลี่ยนข้อมูลผ่าน NSW ส่วนกลางคือ ebXML Messaging Services v2.0

การดำเนินงาน	**ระบบ DAKOSY ประเทศเยอรมนี**	**ระบบ NACCS ประเทศญี่ปุ่น**	**ระบบ TradeNet ประเทศสิงคโปร์**	**ระบบ UNI-PASS ประเทศสาธารณรัฐเกาหลี**	**ระบบ DTTN เขตการปกครองพิเศษฮ่องกง**	**ระบบ NSW ประเทศไทย**
ระดับพัฒนาการ SW	Port Community System (PCS)	Integrated SW	Regulatory SW (แบบ duty free port)	Regulatory SW (แบบ G2G)	Regulatory SW (แบบ G2G)	Regulatory SW (แบบ G2G)
					ในการแลกเปลี่ยนข่าวสาร	
(๗) มาตรฐาน	UN/EDIFACT, XML และมาตรฐานสากลอื่นๆ ตามความต้องการของลูกค้า	UN/EDIFACT UN/LOCODE	UN/EDIFACT version D.96A เพื่อพัฒนา TradeNet message specifications และ UN/LOCODE	ใช้มาตรฐานของ UN/CEFACT	ใช้มาตรฐานของ UN/CEFACT	ใช้มาตรฐานของ UN/CEFACT และ WCO (ebXML standard, PKI, digital signature for secure electronic document exchange. UN/LOCODE, ฯลฯ)
(๘) ระยะเวลาดำเนินการ	เริ่มต้นในปี พ.ศ. ๒๕๒๕ (๓๒ ปีโดยประมาณ)	เริ่มต้นในปี พ.ศ. ๒๕๒๑ (๓๖ ปีโดยประมาณ)	เริ่มต้นในปี พ.ศ. ๒๕๒๓ (๓๔ ปีโดยประมาณ)	เริ่มต้นในปี พ.ศ. ๒๕๓๗ (๒๐ ปีโดยประมาณ)	เริ่มต้นในปี พ.ศ. ๒๕๔๗ (๑๐ ปีโดยประมาณ)	ระบบอีดีไอของศุลกากร เริ่มต้นในปี พ.ศ. ๒๕๔๑ (๑๗ ปีโดยประมาณ) และพัฒนาไปสู่ระบบศุลกากรไร้กระดาษและต้นแบบของระบบ

การดำเนินงาน	**ระบบ DAKOSY ประเทศเยอรมนี**	**ระบบ NACCS ประเทศญี่ปุ่น**	**ระบบ TradeNet ประเทศสิงคโปร์**	**ระบบ UNI-PASS ประเทศสาธารณรัฐเกาหลี**	**ระบบ DTTN เขตการปกครองพิเศษฮ่องกง**	**ระบบ NSW ประเทศไทย**
ระดับพัฒนาการ SW	Port Community System (PCS)	Integrated SW	Regulatory SW (แบบ duty free port)	Regulatory SW (แบบ G2G)	Regulatory SW (แบบ G2G)	Regulatory SW (แบบ G2G)
						Regulatory NSW ที่มีการเชื่อมโยงกับหน่วยงานภาครัฐในรอบแรกในปี พ.ศ. ๒๕๕๑
(๙) ผลสำเร็จ	การพัฒนาระบบ NSW ในระดับที่สามารถ เชื่อมโยงและแลกเปลี่ยนข้อมูล/เอกสารอิเล็กทรอนิกส์ระหว่างหน่วยงานภาครัฐและภาคเอกชน โดยเฉพาะกลุ่มผู้ประกอบการขนส่งส่งผ่านท่าได้อย่างอัตโนมัติ	การพัฒนาระบบ NSW ในระดับที่สามารถบูรณาการกระบวนการและขั้นตอนที่เกี่ยวข้องกับการค้าและการขนส่ง และบูรณาการด้านเอกสารและข้อมูลให้สามารถเชื่อมโยงและแลกเปลี่ยนกันได้โดยอัตโนมัติผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์ตลอดห่วงโซ่อุปทานการค้าระหว่างประเทศในระหว่างหน่วยงานภาครัฐและภาคเอกชนได้	การพัฒนาระบบ NSW ในระดับที่มีการเชื่อมโยงข้อมูลด้านพิธีการศุลกากรผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์กับหน่วยงานภาครัฐอื่นๆ ในการออกเอกสารใบอนุญาตหรือใบรับรองต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการนำเข้าและส่งออกสินค้าแต่ละประเภทแบบไร้กระดาษได้	การพัฒนาระบบ NSW ในระดับที่สามารถให้ผู้ประกอบการยื่นเอกสารหรือข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ต่างๆ ผ่านจุดบริการเดียวกันได้แบบเบ็ดเสร็จ และให้มีการเชื่อมโยงและแลกเปลี่ยนข้อมูลด้านพิธีการศุลกากรผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์แบบไร้กระดาษ	การพัฒนาระบบ NSW ในระดับที่สามารถให้ผู้ประกอบการยื่นเอกสารหรือข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ต่างๆ ผ่านจุดบริการเดียวกันได้แบบเบ็ดเสร็จ และให้มีการเชื่อมโยงและแลกเปลี่ยนข้อมูลด้านพิธีการศุลกากรผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์แบบไร้กระดาษ	การพัฒนาระบบ NSW ในระดับที่มีการเชื่อมโยงข้อมูลด้านพิธีการศุลกากรผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์กับหน่วยงานภาครัฐอื่นๆ ในการออกเอกสารใบอนุญาตหรือใบรับรองต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการนำเข้าและส่งออกสินค้าแต่ละประเภทแบบไร้กระดาษได้

การดำเนินงาน	ระบบ DAKOSY ประเทศเยอรมนี	ระบบ NACCS ประเทศญี่ปุ่น	ระบบ TradeNet ประเทศสิงคโปร์	ระบบ UNI-PASS ประเทศสาธารณรัฐเกาหลี	ระบบ DTTN เขตการปกครองพิเศษฮ่องกง	ระบบ NSW ประเทศไทย
ระดับพัฒนาการ SW	Port Community System (PCS)	Integrated SW	Regulatory SW (แบบ duty free port)	Regulatory SW (แบบ G2G)	Regulatory SW (แบบ G2G)	Regulatory SW (แบบ G2G)
(๑๐) ปัจจัยแห่งความสำเร็จ	● พัฒนาระบบที่สร้างประโยชน์ให้ทุกฝ่าย ● มีความเป็นกลาง ● ง่ายต่อการใช้งาน ● สื่อสารและประสานความร่วมมือกับทุกฝ่าย	● จัดทำนโยบายในภาพรวม ● ประสานความร่วมมือระหว่างกระทรวงที่เกี่ยวข้อง ● ให้ภาคเอกชนมีส่วนร่วม ● ติดตามประเมินผลโดยภาครัฐ	● วิสัยทัศน์ของรัฐบาลในการบ่งชี้ปัญหาต่างๆ เพื่อหาทางแก้ไขปัญหานั้นๆ ● การสนับสนุนการพัฒนาระบบ ● การติดตามความคืบหน้าของระบบของผู้ที่เกี่ยวของทุกฝ่าย	● เจตนารมณ์ทางการเมือง ● การริเริ่มอย่างจริงจัง ● การประสานความร่วมมือระหว่างภาครัฐและภาคเอกชนแบบ win-win ● การบริการตามความต้องการของผู้ใช้งาน	● ความเป็นกลาง ● การไม่ผูกขาด ● การดำเนินงานอย่างโปร่งใส และมีความรับผิดชอบ ● การไม่แทรกแซงในกระบวนการธุรกิจภายใน และความสัมพันธ์ที่ดีกับลูกค้า ● การอำนวยความสะดวกและเคารพข้อบังคับของตลาด ● การพัฒนาระบบที่เข้าถึงและใช้งานง่าย	● การผลักดันในเชิงนโยบายระดับประเทศ ● หน่วยงานเจ้าภาพที่เข้มแข็ง (กรมศุลกากร) ● กลไกการประสานความร่วมมือระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ● การปรับปรุงกฎหมายที่เกี่ยวข้อง ● การจัดสรรทรัพยากรที่เหมาะสม ● การสร้างความตระหนักรู้และศักยภาพให้กับหน่วยงานภาครัฐและเอกชน

การพัฒนาระบบ SW ในระดับประเทศมิได้มีจุดมุ่งเน้นที่การเชื่อมโยงและแลกเปลี่ยนข้อมูลที่เป็นกฎระเบียบในระหว่างหน่วยงานภาครัฐเท่านั้น แต่หมายรวมถึงการบูรณาการกระบวนการและขั้นตอนที่เกี่ยวข้องกับการค้าและการขนส่งของภาคเอกชน และการบูรณาการด้านเอกสารและข้อมูลให้สามารถเชื่อมโยงและแลกเปลี่ยนกันได้โดยอัตโนมัติตลอดห่วงโซ่อุปทานการค้าระหว่างประเทศด้วย ความร่วมมือระหว่างหน่วยงานในการดำเนินงานเพื่อเชื่อมโยงและแลกเปลี่ยนเอกสารและข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ในระหว่างระบบงานที่แตกต่างกันในห่วงโซ่อุปทานการค้านี้ ถือเป็นปัจจัยสำคัญของความสำเร็จในการเพิ่มประสิทธิภาพทางการค้าและการขนส่ง

การพัฒนาระบบหน้าต่างเดียว (SW) ของต่างประเทศในภูมิภาคอื่นๆ นั้น มุ่งให้เกิดการเชื่อมโยงและแลกเปลี่ยนข้อมูลระหว่างระบบ SW กับเครือข่ายระหว่างประเทศ เช่น ในภูมิภาคยุโรป มีการดำเนินโครงการริเริ่มพัฒนาระบบ SW เพื่อการขนส่งทางทะเลชื่อ “Maritime Single Window” โดยคณะกรรมการบริหารด้านการเคลื่อนย้ายและการขนส่ง (Directorate-General for Mobility and Transport (DG MOVE) ที่มุ่งดำเนินงานการแลกเปลี่ยนข้อมูลทางอิเล็กทรอนิกส์ในระหว่างกลุ่มผู้ประกอบการการขนส่งทางเรือและหน่วยงานกำกับภาครัฐในภูมิภาคยุโรป การพัฒนาจะเน้นรูปแบบของการเชื่อมโยงและแลกเปลี่ยนข้อมูลระดับประเทศ เช่น ระบบศุลกากรแบบเบ็ดเสร็จ ณ จุดเดียว (Customs Single Window) ระบบการเชื่อมโยงข้อมูลกับกลุ่มผู้ประกอบการขนส่งผ่านท่า (Port Community Systems: PCS) และระบบเชื่อมผู้ประกอบการแต่ละรายในระบบห่วงโซ่อุปทานผ่านผู้ให้บริการอีดีไอ (EDI VAN) เข้ากับระบบการเชื่อมโยงและแลกเปลี่ยนข้อมูลระดับภูมิภาค ที่มุ่งช่วยอำนวยความสะดวกทางการค้าได้ตลอดห่วงโซ่อุปทานของการนำเข้า การส่งออก และการขนส่งสินค้า

ตัวอย่างการขับเคลื่อนการพัฒนาระบบ SW ของต่างประเทศในระดับภูมิภาค ได้แก่ การทำงานของสมาชิกของกลุ่มสมาคมผู้ประกอบการขนส่งผ่านท่าระหว่างประเทศ (International Port Community System Association: IPCSA) ในภูมิภาคยุโรปซึ่งเป็น*สมาคมของผู้ให้บริการระบบ PCS ของประเทศต่างๆทั่วโลก* ที่ได้ทำงานร่วมกันในการนำเสนอกฎระเบียบใหม่ ที่จะช่วยอำนวยความสะดวกให้กระบวนการ ขั้นตอน และพิธีการต่างๆ ของการดำเนินงานขนส่งสินค้าผ่านท่านั้นสามารถบูรณาการการทำงานในระหว่างหน่วยงานของภาครัฐและภาคเอกชนได้เป็นอย่างดี โดย IPCSA ได้นำระบบเชื่อมโยงผู้ประกอบการขนส่งผ่านท่า (Port Community System: PCS) มาประยุกต์ใช้ในการขับเคลื่อนการพัฒนาระบบ NSW โดยรวมด้วย ทั้งนี้ โดยใช้แนวคิดในการพัฒนาระบบ PCS ๑๒ ขั้นตอน ประกอบด้วย

๑. *สร้างความเข้าใจในเรื่องระบบ PCS ร่วมกัน* เพื่อให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องทุกฝ่ายเห็นพ้องกับการจัดทำระบบ PCS ขึ้น เพื่อใช้งานร่วมกันในกลุ่มผู้ประกอบการผ่านท่า
๒. *อธิบายเหตุผลในการเลือกใช้ระบบ PCS* อันได้แก่ ประโยชน์ของระบบ PCS ที่จะช่วยเพิ่มประสิทธิภาพให้กับกระบวนการทำงานที่ท่า โดยการเชื่อมโยงและแลกเปลี่ยนข้อมูลทางอิเล็กทรอนิกส์จะช่วยให้

กระบวนการทำงานมีความรวดเร็วมากขึ้น มีการบูรณาการข้อมูลและกระบวนการทำงานระหว่างกันมากขึ้น ทำให้การทำงานของหน่วยงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้องมีความสอดคล้องกันกับกฎระเบียบต่างๆ ที่กำหนดไว้ได้มากขึ้น

๓. *แสวงหาความร่วมมือจากทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้อง และกำหนดหน่วยงานหลักหรือหน่วยงานผู้นำในการดำเนินโครงการจัดทำระบบ PCS* พร้อมทั้งกำหนดรูปแบบทางธุรกิจ กฎหมาย และระบบการเงิน

๔. *กำหนดรูปแบบการส่งเสริมและประชาสัมพันธ์การใช้งานระบบ PCS* เพื่อสร้างความเข้าใจเรื่องการใช้งานและประโยชน์ที่จะได้รับจากการนี้

๕. *กำหนดให้มีการติดต่อสื่อสารแบบมีปฏิสัมพันธ์สองทาง* เพื่อให้ทุกฝ่ายในกลุ่มผู้ประกอบการผ่านท่าได้มีโอกาสรับรู้ถึงความคืบหน้าของการดำเนินงานในระหว่างกัน และได้รับคำแนะนำที่จำเป็น

๖. *จัดทำข้อกำหนดและข้อตกลงเรื่องกระบวนการทางธุรกิจหลักร่วมกัน* โดยการเปรียบเทียบกระบวนการในปัจจุบันกับกระบวนการทางอิเล็กทรอนิกส์ในอนาคต เพื่อให้เห็นประโยชน์ที่จะได้รับร่วมกัน

๗. *ปฏิรูปกระบวนการงานด้านศุลกากร* โดยบูรณาการกระบวนการดำเนินงานทั้งหมดในห่วงโซ่สายงานของศุลกากรให้เป็นแบบ single electronic window system

๘. *พิจารณากรอบกฎหมายที่เกี่ยวข้องในการรองรับการทำงานของระบบ PCS* ทั้งในบริบทของระดับชาติ ระดับภูมิภาค และระดับสากล

๙. *จัดตั้งองค์กรดำเนินงานด้าน PCS* โดยใช้รูปแบบความร่วมมือ หรือรูปแบบหุ้นส่วนระหว่างภาครัฐและภาคเอกชน บนหลักการของธรรมาภิบาล

๑๐. *จัดตั้งกลุ่มพัฒนาระบบ* ที่ประกอบด้วยผู้เชี่ยวชาญในแต่ละสายงาน เพื่อร่วมกันพัฒนาระบบงานที่นำไปประยุกต์ใช้ได้อย่างจริงจัง

๑๑. *ดำเนินงานพัฒนาระบบ PCS บนพื้นฐานความรู้และประสบการณ์ที่มีอยู่แล้ว*

๑๒. *พัฒนาระบบ PCS เพื่อการใช้งานอย่างยั่งยืนในระยะยาว* โดยคำนึงถึงรูปแบบและวิธีการคิดคำนวณรายได้ให้ชัดเจน การพัฒนาระบบอย่างต่อเนื่อง และการปรับปรุงระบบให้สอดคล้องกับระดับสากล

บทที่ ๔. สถานภาพของการพัฒนาระบบ National Single Window ของประเทศไทย

๔.๑. การริเริ่มพัฒนาระบบ National Single Window ของประเทศไทย

ประเทศไทยเริ่มพัฒนาบริการศุลกากรให้เป็นระบบอิเล็กทรอนิกส์ในปี พ.ศ. ๒๕๔๑ โดยปรับจากระบบที่ใช้เอกสารกระดาษมาเป็นระบบการแลกเปลี่ยนเอกสารในรูปแบบอิเล็กทรอนิกส์หรือระบบอีดีไอ (Electronic Data Interchange: EDI) และสามารถให้บริการระบบทั่วประเทศในปี พ.ศ. ๒๕๔๓ ในขณะเดียวกัน ประเทศไทยได้ลงนามในข้อตกลงร่วมมือระหว่างประเทศภายใต้กรอบเอเปค (โครงการ APEC Paperless Trading) และกรอบอาเซียนว่าด้วยการอำนวยความสะดวกด้านศุลกากรด้วยระบบอิเล็กทรอนิกส์ ณ จุดบริการเดียวของอาเซียน (ASEAN Single Window) ซึ่งส่งผลให้กรมศุลกากรได้พัฒนากระบวนการศุลกากรอย่างต่อเนื่อง จนสามารถยกระดับเป็นระบบศุลกากรแบบไร้เอกสารหรือระบบศุลกากรอิเล็กทรอนิกส์ (Paperless Customs หรือ e-Customs) และให้บริการทั่วประเทศตั้งแต่เดือนกรกฎาคม ๒๕๕๑ จนถึงปัจจุบัน

กรมศุลกากรได้รับมอบหมาย ให้เป็นหน่วยงานหลักในการดำเนินการจัดตั้งระบบหน้าต่างเดียวของประเทศ (National Single Window: NSW) ตามมติคณะรัฐมนตรีลงวันที่ ๗ ธันวาคม พ.ศ. ๒๕๔๘ โดยให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการนำเข้าและส่งออกให้ความร่วมมือเพื่อร่วมกันผลักดันให้การจัดทำระบบ NSW สำเร็จลุล่วงได้ตามเป้าหมาย และให้กรมศุลกากรสามารถจัดทำบันทึกความเข้าใจ (Memorandum of Understanding: MoU) กับหน่วยงานศุลกากรของประเทศสมาชิกอาเซียน ในระหว่างปี พ.ศ. ๒๕๔๘-๒๕๔๙ ภายใต้กรอบข้อตกลงที่เรียกว่า ASEAN Agreement to Establish and Implement the ASEAN Single Window และ ASEAN Protocol to Establish and Implement the ASEAN Single Window ได้เฉพาะที่อยู่ในกรอบหลักเกณฑ์และแนวปฏิบัติเฉพาะ เพื่อผลักดันให้มีการพัฒนาการเชื่อมระบบหน้าต่างบริการในประเทศสมาชิกอาเซียน หรือที่เรียกว่า ASEAN Single Window (ASW) ได้สำเร็จตามเป้าหมาย

ในปี พ.ศ. ๒๕๕๐ คณะรัฐมนตรีมีมติเห็นชอบแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๕๐-๒๕๕๔ โดยได้กำหนดให้โครงการจัดตั้งระบบ NSW เป็นกลยุทธ์หลักภายใต้ประเด็น “ยุทธศาสตร์ที่ ๔: การปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้า” ซึ่งมีวัตถุประสงค์หลักเพื่อลดต้นทุนด้านเวลาและค่าใช้จ่ายของผู้ประกอบการในการทำธุรกรรมเพื่อการส่งออกและการนำเข้าสินค้า และต่อมาได้มีการจัดทำ *แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ฉบับที่ ๒ (พ.ศ. ๒๕๕๖-๒๕๖๐)*[๖๑] ซึ่งได้

[๖๑] แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ฉบับที่ ๒ (พ.ศ. ๒๕๕๖-๒๕๖๐) สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (ตุลาคม ๒๕๕๖)

กำหนดกลยุทธ์ภายใต้ประเด็น “ยุทธศาสตร์ที่ ๔: พัฒนาระบบอำนวยความสะดวกทางการค้า” ให้เร่งรัดดำเนินการพัฒนาระบบ NSW อย่างต่อเนื่องจนได้ระบบสมบูรณ์และมีระบบการบริหารจัดการที่ชัดเจนรองรับ

ยุทธศาสตร์ที่ ๔ พัฒนาระบบอำนวยความสะดวกทางการค้า

โดยเร่งรัดดำเนินการพัฒนาระบบ National Single Window (NSW) อย่างต่อเนื่องจนได้ระบบสมบูรณ์และมีระบบการบริหารจัดการที่ชัดเจนรองรับโดยมีกลยุทธ์หลัก ๓ ประการคือ

กลยุทธ์ที่ ๑ **เร่งรัดการพัฒนาและขยายการเชื่อมโยง NSW ที่เกี่ยวกับธุรกรรมเอกสารอิเล็กทรอนิกส์ของภาครัฐ (Regulatory NSW) ไปสู่กลุ่มผู้ประกอบการขนส่งผ่านท่า (Port Community System) และส่งเสริมการพัฒนาระบบ NSW และ e-Logistics ในประเทศเพื่อนบ้าน** ทั้งท่าเรือ ท่าอากาศยาน และด่านชายแดนเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพ การขนส่งระหว่างประเทศด้วยการเชื่อมโยงระบบเอกสารอิเล็กทรอนิกส์ระหว่าง ผู้เกี่ยวข้องในกลุ่มการขนส่ง (e-Freight) ทั้งที่เกี่ยวกับสินค้าและบุคลากรผู้ให้บริการผ่านแดนกับระบบ NSW รวมถึงการผลักดันให้หน่วยงานภาครัฐที่ให้บริการที่เกี่ยวข้องกับการนำเข้า-ส่งออกมีการปรับปรุงกระบวนการทำงาน (Back-office Reprocess) ให้มีประสิทธิภาพและอำนวยความสะดวกให้กับผู้ประกอบการอย่างบูรณาการ ทั้ง G2G B2G และ B2B ตลอดจนเพื่อเตรียมความพร้อมการเชื่อมโยงเป็นระบบ ASEAN Single Window โดยการให้ความช่วยเหลือทางวิชาการและการแลกเปลี่ยนประสบการณ์กับ ประเทศเพื่อนบ้าน

กลยุทธ์ที่ ๒ **ดำเนินการจัดตั้งองค์กรกำกับบริหารการจัดการระบบ NSW (Business Model) ที่มีประสิทธิภาพ** เพื่อให้ระบบ NSW มีรูปแบบการบริหารธุรกิจ (Business Model) ที่เหมาะสมและสามารถอำนวยความสะดวกให้กับผู้ประกอบการนำเข้า-ส่งออกและมีความเป็นธรรมกับทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้อง

กลยุทธ์ที่ ๓ **ผลักดันการออกกฎหมาย** อาทิ พระราชกฤษฎีกาการทำธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ผ่านระบบ NSW และพระราชบัญญัติสิ่งอำนวยความสะดวกข้ามแดน เพื่ออำนวยความสะดวกในการนำเข้า-ส่งออกและการขนส่งสินค้าข้ามแดนได้อย่างถูกต้องตามกฎหมายและเป็นที่ยอมรับของผู้เกี่ยวข้อง

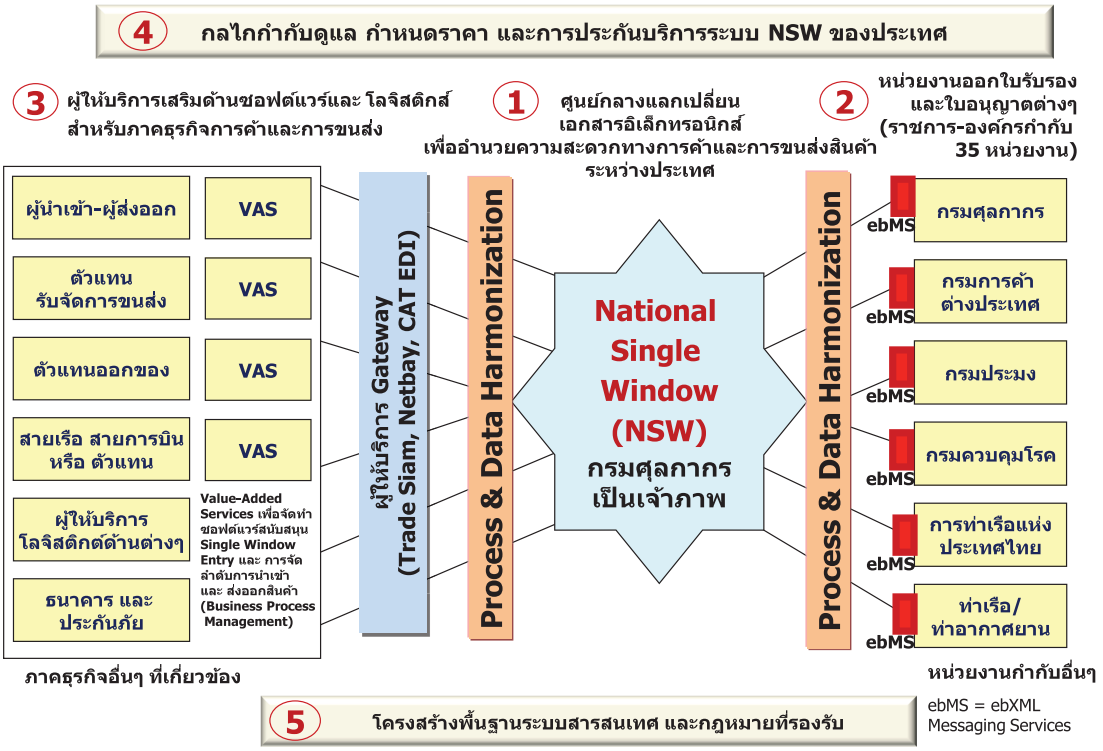
แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ฉบับที่ ๒ (พ.ศ. ๒๕๕๖-๒๕๖๐)

๔.๒. แนวทางการพัฒนาระบบ NSW ของไทยที่ผ่านมา

ประเทศไทยพัฒนาระบบ NSW ตามกรอบแนวคิดขององค์การสหประชาชาติ องค์การศุลกากรโลก และความตกลงอาเซียนสำหรับการจัดตั้ง ASEAN Single Window ภายใต้กรอบความร่วมมือของประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (ASEAN Economic Community: AEC)

การพัฒนาระบบ NSW ของประเทศไทยมีวัตถุประสงค์หลักเพื่อพัฒนาระบบการเชื่อมโยงข้อมูลแบบบูรณาการเพื่อให้บริการแบบเบ็ดเสร็จจากการติดต่อเพียงจุดเดียวผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์ เพื่อลดความซ้ำซ้อนของข้อมูลและเพิ่มประสิทธิภาพในการดำเนินงาน และเพื่อให้สามารถแลกเปลี่ยนข้อมูลระหว่างกันในหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้องกับการนำเข้า การส่งออก และการค้าระหว่างประเทศ และภาคธุรกิจที่เกี่ยวข้องได้อย่างรวดเร็วและครบวงจรในตลอดกระบวนการ ผู้ประกอบการค้า ซึ่งหมายรวมถึง ผู้นำเข้า ผู้ส่งออก ตัวแทนออกของ และผู้ประกอบการขนส่ง สามารถยื่นเอกสารและส่งข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับการนำเข้าและส่งออกได้อย่างอัตโนมัติ ณ จุดบริการเดียวผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์ โดยไม่ต้องกรอกข้อมูลที่ซ้ำซ้อนกัน ลดความผิดพลาด และลดการทำงานที่ไม่สร้างคุณค่าเพิ่ม ทำให้ลดต้นทุนการบริหารการจัดการ และการใช้ทรัพยากรต่างๆ ตลอดกระบวนการค้าระหว่างประเทศ เพื่อเป้าหมายที่จะส่งผลให้ภาพรวมของการประกอบการค้ามีความสะดวก รวดเร็ว และมีประสิทธิภาพสูงมากยิ่งขึ้น อย่างไรก็ตามเป้าหมายดังกล่าวยังไม่ได้บรรลุผลในทุกด้านอย่างครบถ้วน

กรอบแนวคิดและสถาปัตยกรรมภาพรวมของการพัฒนาระบบ NSW ของไทยที่กำหนดไว้ตั้งแต่ พ.ศ. ๒๕๔๙ ประกอบด้วยองค์ประกอบหลัก ๕ องค์ประกอบสำคัญๆ ดังแสดงในรูปที่ ๔-๑



รูปที่ ๔-๑: แผนภาพแสดงกรอบแนวคิดและสถาปัตยกรรมระบบ NSW ของไทย[๖๒]

๑) ศูนย์กลางการแลกเปลี่ยนข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์แบบบูรณาการเพื่ออำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ สำหรับหน่วยงานภาครัฐและภาคเอกชนที่เกี่ยวข้องกับการนำเข้า การส่งออก และระบบโลจิสติกส์ ทั้งนี้เพื่อรองรับการเชื่อมโยงข้อมูลระหว่างประเทศสมาชิกอาเซียน และประเทศในภูมิภาคอื่นๆ ด้วย

๒) หน่วยงานภาครัฐต้องมีการลงทุนพัฒนาระบบรับคำร้อง พิจารณาและออกใบรับรองและใบอนุญาตแบบอิเล็กทรอนิกส์ โดยจะต้องมีการออกแบบกระบวนการปฏิบัติงานแบบใหม่ รวมทั้งปรับปรุงรูปแบบของข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์เพื่อให้สามารถแลกเปลี่ยนและประสานงานระหว่างหน่วยงานภาครัฐและภาคเอกชนผ่านศูนย์กลางการแลกเปลี่ยนหรือ NSW ส่วนกลางได้อย่างมีประสิทธิภาพ รวมถึงให้มีการจัดทำมาตรฐานการเชื่อมโยงข้อมูลระหว่างหน่วยภาครัฐของไทยเพื่อพร้อมในการแลกเปลี่ยนข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์อัตโนมัติกับระบบของประเทศสมาชิกอาเซียน และประเทศในภูมิภาคอื่นๆ

๓) หน่วยงานภาคการค้า ผู้นำเข้า ผู้ส่งออกสินค้า และผู้ให้บริการขนส่งสินค้าและโลจิสติกส์ระหว่างประเทศ ซึ่งต้องการใช้บริการซอฟต์แวร์เพื่อทำธุรกรรมข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์เพื่อติดต่อกับหน่วยงานภาครัฐ ผู้ให้บริการซอฟต์แวร์ที่มีบริการโปรแกรมสำหรับการยื่นเอกสารอิเล็กทรอนิกส์หรือบริการเสริมอื่นๆนี้ บางที่เรียกว่า “ผู้ให้บริการเสริม” (Value-added Services: VAS)

[๖๒] แผนภาพโดย ผศ.ดร. สมนึก คีรีโต (๒๕๕๒) และรายงานของกระทรวงเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร (๒๕๕๒)

๔) กลไกการกำกับดูแล อาทิเพื่อการกำหนดราคาและกำกับการประกันคุณภาพการบริการของ VAS, ระบบ NSW ส่วนกลางของประเทศ และระบบการออกใบอนุญาตและใบรับรองเพื่อการนำเข้า-ส่งออกของหน่วยงานภาครัฐด้วย

๕) โครงสร้างพื้นฐานระบบสารสนเทศ มาตรฐานทางเทคนิค กฎหมายและกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องที่รองรับระบบเอกสารอิเล็กทรอนิกส์แบบไร้กระดาษ ทั้งระบบ NSW ทั้งการใช้งานและให้มีผลสัมฤทธิ์ทางกฎหมายทั้งภายในประเทศและการแลกเปลี่ยนข้อมูลระหว่างประเทศ

ขอบเขตและกิจกรรมหลักของการพัฒนาระบบ NSW ของประเทศไทยสำหรับการนำเข้า การส่งออก และโลจิสติกส์มี ดังนี้

๑) การพัฒนาระบบ NSW ในส่วนที่ทำหน้าที่เป็นศูนย์กลางการเชื่อมโยงข้อมูลแบบบูรณาการระหว่างระบบอิเล็กทรอนิกส์ของทุกหน่วยงานภาครัฐ (G2G) ที่เกี่ยวข้องกับการนำเข้า การส่งออก การออกใบอนุญาตและใบรับรองต่างๆ และการเชื่อมโยงข้อมูลระหว่างภาครัฐและภาคธุรกิจ (G2B) รวมถึงการเชื่อมโยงข้อมูลระหว่างภาคธุรกิจ (B2B) และ ภาคการขนส่ง (e-Logistics) ในอนาคต

๒) การจัดเตรียมระบบ NSW ส่วนกลางให้พร้อมทำหน้าที่เป็นศูนย์กลางการเชื่อมโยงข้อมูลกับหน่วยงานต่างประเทศด้วย เช่น การเชื่อมโยงข้อมูลระหว่างประเทศสมาชิกอาเซียน และเอเปค เป็นต้น รวมถึงรองรับการเชื่อมโยงข้อมูลกับหน่วยงานต่างประเทศของภาคธุรกิจด้วย

๓) การพัฒนาปรับปรุงมาตรฐานการเชื่อมโยงข้อมูลของประเทศให้เป็นสากล เพื่อให้ระบบสารสนเทศและระบบอิเล็กทรอนิกส์ของทุกหน่วยงานสามารถสื่อสารและเป็นมาตรฐานที่สอดคล้องกัน

๔) การพัฒนาปรับปรุง/ปรับลดขั้นตอนการทำงาน เพื่อให้การติดต่อสื่อสารและประสานงานระหว่างหน่วยงานภาครัฐด้วยกันเอง และกับภาคธุรกิจสั้นลงโดยการสื่อสารอิเล็กทรอนิกส์ผ่านระบบ NSW ส่วนกลาง

๕) การพัฒนามาตรฐานความปลอดภัยให้สามารถบริการระบบ NSW ตามมาตรฐานสากลเพื่อรักษาความลับและความปลอดภัยของข้อมูลทางการค้าของหน่วยงานภาครัฐและภาคธุรกิจ และมีกลไกการตรวจสอบอย่างเหมาะสมโปร่งใสด้วย

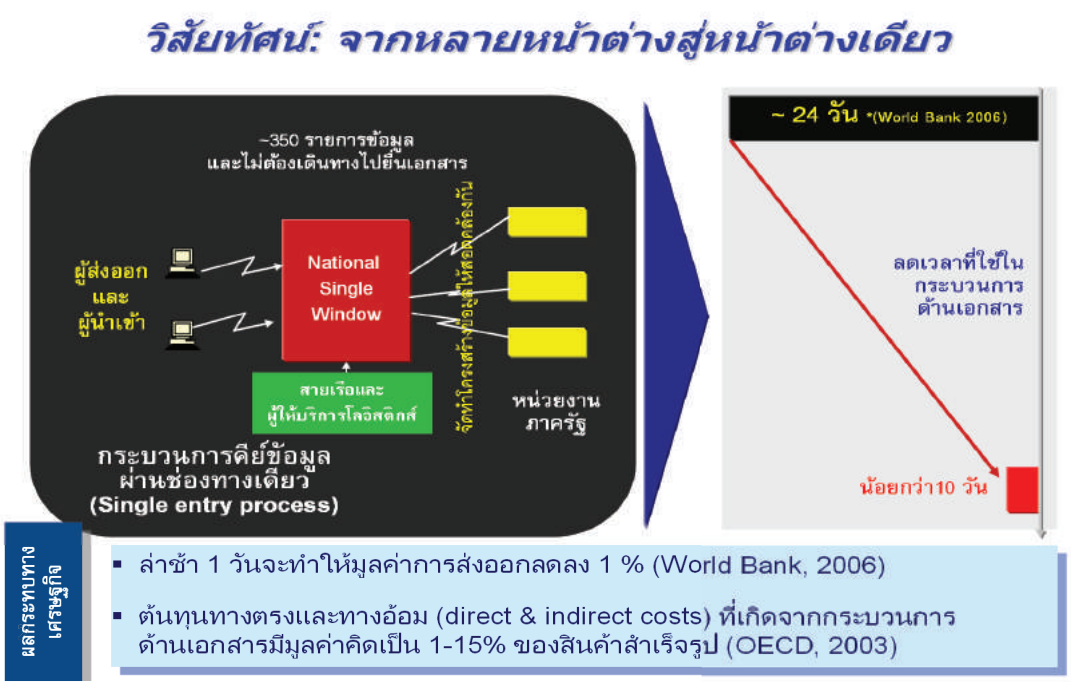
๖) การปรับปรุงกฎหมายและระเบียบปฏิบัติที่เกี่ยวข้องกับการค้าระหว่างประเทศของส่วนราชการต่างๆ เพื่อรองรับระบบการค้าไร้กระดาษ/ระบบ NSW ทั้งภายในประเทศและระหว่างประเทศ

๗) การพัฒนาบุคลากรของทั้งภาครัฐและภาคธุรกิจที่เกี่ยวข้องให้มีความรู้และความเข้าใจในเรื่อง NSW รวมถึงการพัฒนาความร่วมมือกับองค์การระหว่างประเทศ เช่น องค์การสหประชาชาติ องค์การศุลกากรโลก เอเปค อาเซียน เป็นต้น

ทั้งนี้ ผลลัพธ์ที่คาดว่าจะได้รับหลังจากระบบ NSW พัฒนาเป็นระบบการทำงานแบบอัตโนมัติที่สมบูรณ์ คือ ๑) การลดภาระในการกรอกข้อมูลซ้ำซ้อนของผู้เกี่ยวข้องโดยสามารถกรอกข้อมูลเพียงชุดเดียวแล้วสามารถส่งให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องได้ทางอิเล็กทรอนิกส์แบบอัตโนมัติ รวมถึงการใช้ข้อมูลร่วมกันทั้งหน่วยงานภายในประเทศและหน่วยงานต่างประเทศ ๒) การลดระยะเวลาการให้บริการของภาครัฐที่เกี่ยวกับการนำเข้าและส่งออก และ ๓) การลดต้นทุนค่าใช้จ่ายของผู้ประกอบการในกระบวนการนำเข้าและส่งออกในภาพรวมของประเทศได้

ในปัจจุบัน (ณ ๓๐ กันยายน ๒๕๕๘) ได้มีการพัฒนาระบบศูนย์กลางการแลกเปลี่ยนข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์หรือคือ NSW ส่วนกลางแล้ว รวมทั้งมีหน่วยงานภาครัฐที่แลกเปลี่ยนข้อมูลและใช้งานจริงผ่านระบบส่วนกลางนี้แล้วจำนวน ๓๑ หน่วยงาน แต่ยังไม่ยังครบทุกหน่วยงาน และยังมีการกรอกข้อมูลซ้ำซ้อนโดยผู้ประกอบอยู่เนื่องจากระบบรับใบคำร้องของแต่ละหน่วยงานภาครัฐยังพัฒนาระบบอิเล็กทรอนิกส์แบบแยกส่วนโดยยังไม่มีการบูรณาการแบบฟอร์มคำขอร่วม กล่าวคือ ยังไม่ได้รายการข้อมูลคำขอรายสินค้าให้เป็นมาตรฐานเดียวกัน เป็นต้น อีกทั้งการพัฒนาระบบ NSW ในปัจจุบันยังเน้นไปที่ธุรกรรมเอกสารกำกับที่ตัวสินค้าเป็นส่วนใหญ่ (เฉพาะที่เกี่ยวกับ Cargo Regulatory SW)

ดังนั้น วิสัยทัศน์และเป้าหมายของการพัฒนาระบบ NSW ของไทยในลำดับถัดไป ควรต้องมุ่งเน้นเรื่องการพัฒนาระบบ Regulatory SW เพื่อทำหน้าที่เป็นศูนย์กลางการเชื่อมโยงข้อมูล (NSW Exchange) กับระบบของหน่วยราชการและหน่วยงานด้านการกำกับตามกฎหมายให้ครบทุกหน่วย และให้มีการใช้ธุรกรรมอิเล็กทรอนิกส์ครอบคลุมกระบวนการและเอกสารทางราชการให้ครบทั้งการกำกับสินค้าทุกประเภท (Cargo Regulatory SW) และยานพาหนะ (Transport Regulatory SW ทั้งในลักษณะ Maritime SW และ Air Regulatry SW เป็นต้น) และขยายขีดความสามารถของระบบไปสู่บริการในลักษณะที่ทำให้ผู้เกี่ยวข้องในภาคธุรกิจสามารถป้อนข้อมูลผ่านช่องทางเดียว ณ จุดๆหนึ่งได้แบบที่มีการกรอกข้อมูลจากหน้าต่างเดียวกัน (Single Data Entry Process) โดยไม่ต้องมีการป้อนข้อมูลซ้ำหรือมีซ้ำน้อยที่สุดเท่าที่จะเป็นไปได้ แต่สามารถแลกเปลี่ยนข้อมูลหรือใช้ข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ได้หลายครั้งตามรูปแบบในขั้นตอนที่ต่างกันเพื่อลดเวลาและค่าใช้จ่ายที่ใช้ในกระบวนการด้านเอกสารลง ทั้งนี้เนื่องจากระบบในปัจจุบันของแต่ละหน่วยงานนั้นต่างก็พัฒนาระบบหน้าต่างบริการของตนเองขึ้นให้ผู้ประกอบเข้ามาป้อนข้อมูล แต่ยังไม่สามารถเชื่อมโยงและแลกเปลี่ยนข้อมูลเอกสารคำร้องอิเล็กทรอนิกส์อย่างบูรณาการได้



รูปที่ ๔-๒: วิสัยทัศน์และเป้าหมายของการพัฒนาระบบ NSW ของไทยที่เสนอต่อคณะรัฐมนตรี เมื่อปีพ.ศ. ๒๕๔๙

ผลที่ได้รับจากการดำเนินงานผ่านระบบ NSW อย่างต่อเนื่องของกรมศุลกากรและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในระยะที่ผ่านมา ทำให้ประสิทธิภาพของระบบการอำนวยความสะดวกทางการค้าของประเทศไทยเพิ่มสูงขึ้นอย่างเห็นได้ชัด โดยในปี พ.ศ. ๒๕๕๓ ธนาคารโลก (World Bank: WB) จัดให้ประเทศไทยมีระบบการอำนวยความสะดวกทางการค้าที่มีประสิทธิภาพเป็นอันดับที่ ๑๒ ของโลก ซึ่งพัฒนาอย่างรวดเร็วจากอันดับที่ ๑๐๘ ในปี พ.ศ. ๒๕๕๐ ซึ่งเป็นผลจากการลดระยะเวลาที่ใช้ในการส่งออกและนำเข้าโดยเฉลี่ยจาก ๒๔ วัน ในปี พ.ศ. ๒๕๕๐ เหลือเพียง ๑๔ วัน ในปี พ.ศ. ๒๕๕๓ และค่าใช้จ่ายต่อตู้คอนเทนเนอร์สำหรับการส่งออกและนำเข้าลดลงประมาณร้อยละ ๒๕ ของค่าใช้จ่ายในปี พ.ศ. ๒๕๕๐ ส่งผลให้ในช่วงปีพ.ศ.๒๕๕๑-๒๕๕๒ ประเทศไทยสามารถประหยัดค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นในกระบวนการส่งออกและนำเข้าสินค้าอย่างน้อย ๔๖,๐๐๐ ล้านบาทต่อปีโดยประมาณ

๔.๓. การประเมินบริบทของการพัฒนาระบบ NSW ของประเทศไทย

การประเมินบริบทของการพัฒนาระบบ NSW ของไทย มีวัตถุประสงค์เพื่อตรวจประเมินว่าการดำเนินงานพัฒนา NSW ที่ผ่านมามีความสอดคล้องกับแผนแม่บทมากเพียงใดและสามารถช่วยสนับสนุนแนวคิดของการอำนวยความสะดวกทางการค้าได้จริงหรือไม่ หรือมากน้อยเพียงใด และมีความเป็นไปได้ที่จะได้รับการสนับสนุนจากรัฐบาลและองค์กรต่างๆ ที่เกี่ยวข้องต่อไปหรือไม่ ทั้งนี้ เพื่อนำไปใช้ประกอบการตัดสินใจในการกำหนดเป้าหมายกลยุทธ์ และแผนงานของการพัฒนาในระยะต่อไป บริบทที่นำมาประเมินในบทนี้มี ๒ ประเด็นสำคัญ คือ ๑) การจัดตั้งกลไกขับเคลื่อน กำกับดูแล และกลไกความร่วมมือ และ ๒) ความสอดคล้องของภารกิจ ยุทธศาสตร์ และกลยุทธ์ในการพัฒนา NSW

๔.๓.๑. การจัดตั้งกลไกการขับเคลื่อน กำกับดูแล และกลไกความร่วมมือ

รัฐบาลใช้มติคณะรัฐมนตรี (ครม.) ในการมอบหมายหน่วยงานหลักในการขับเคลื่อนการพัฒนา NSW ของประเทศ และมีการแต่งตั้งคณะกรรมการและคณะทำงานเพื่อช่วยขับเคลื่อนและกำกับดูแลการพัฒนา NSW ให้เป็นระบบและมีประสิทธิภาพอย่างต่อเนื่อง พร้อมกันนี้ได้ใช้วิธีการลงนามร่วมกันในบันทึกความเข้าใจ(MoU) เป็นกลไกในการสร้างความร่วมมือในระหว่างหน่วยงานภาครัฐและเพื่อกระตุ้นให้หน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้องได้ริเริ่มดำเนินการพัฒนาระบบ NSW โดยการดำเนินงานที่ผ่านมาสรุปได้ดังนี้

๑) กรมศุลกากรได้รับมอบหมายตามมติคณะรัฐมนตรีลงวันที่ ๗ ธันวาคม พ.ศ. ๒๕๔๘ ให้เป็นหน่วยงานหลักในการดำเนินการจัดตั้งระบบ NSW ของประเทศ โดยให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการนำเข้าและส่งออกให้ความร่วมมือเพื่อร่วมกันผลักดันให้ NSW จัดตั้งได้สำเร็จตามเป้าหมาย

๒) ต่อมาในปี พ.ศ. ๒๕๕๐ กรมศุลกากรในฐานะหน่วยงานหลักของการพัฒนา NSW ได้มีคำสั่งแต่งตั้ง *คณะกรรมการกำกับการพัฒนา NSW* และ*คณะทำงานด้านเทคนิคและออกแบบระบบงานที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาระบบ NSW ของประเทศ* เพื่อการดำเนินงานอย่างเป็นรูปธรรมในการบูรณาการการเชื่อมโยงข้อมูลของหน่วยงานภาครัฐและภาคธุรกิจ อำนวยความสะดวกผู้ประกอบการค้า ผู้นำเข้า ผู้ส่งออก และผู้ประกอบการด้านโลจิสติกส์ และเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันทางการค้าและการลงทุน และส่งเสริมให้กระบวนการด้านโลจิสติกส์โดยรวมของประเทศดีขึ้น

๓) คณะรัฐมนตรีมีมติเมื่อวันที่ ๒๗ กุมภาพันธ์ พ.ศ. ๒๕๕๐ แต่งตั้ง*คณะกรรมการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ (คบส.)* ขึ้น เพื่อทำหน้าที่กำหนดนโยบาย ยุทธศาสตร์ และแนวทางการดำเนินการเกี่ยวกับการพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ ให้สามารถบูรณาการการทำงานได้อย่างเป็นรูปธรรมและมีประสิทธิภาพอย่างต่อเนื่อง โดยมีนายกรัฐมนตรีเป็นประธานกรรมการ

๔) ระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ พ.ศ. ๒๕๕๒ (ประกาศในราชกิจจานุเบกษาเมื่อวันที่ ๒๒ พฤษภาคม พ.ศ. ๒๕๕๒) ได้กำหนดให้มีคณะกรรมการคณะหนึ่งเรียกว่า “คณะกรรมการพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ” เรียกโดยย่อว่า “กบส.” ซึ่งมีนายกรัฐมนตรีเป็นประธานกรรมการ เพื่อทำหน้าที่กำหนดนโยบาย แผนยุทธศาสตร์ และหน่วยงานหลักซึ่งรับผิดชอบยุทธศาสตร์ในแต่ละด้านโดยความเห็นชอบของคณะรัฐมนตรี และกำหนดแนวทางการดำเนินการด้านการพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศให้มีการบูรณาการอย่างเป็นระบบ มีเอกภาพ และมีประสิทธิภาพอย่างต่อเนื่อง

๕) คณะกรรมการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ (กบส.) ได้มีมติแต่งตั้ง *“คณะอนุกรรมการการเชื่อมโยงข้อมูลแบบบูรณาการสำหรับการนำเข้า การส่งออก และโลจิสติกส์”* ขึ้นในปี พ.ศ. ๒๕๕๓ เพื่อทำหน้าที่จัดทำแผนปฏิบัติและบูรณาการแผนงานโครงการเพื่อพัฒนาระบบ NSW ให้เกิดขึ้นอย่างเป็นรูปธรรมและให้บริการได้อย่างมีประสิทธิภาพ พิจารณาแก้กฎระเบียบ ข้อบังคับ และ

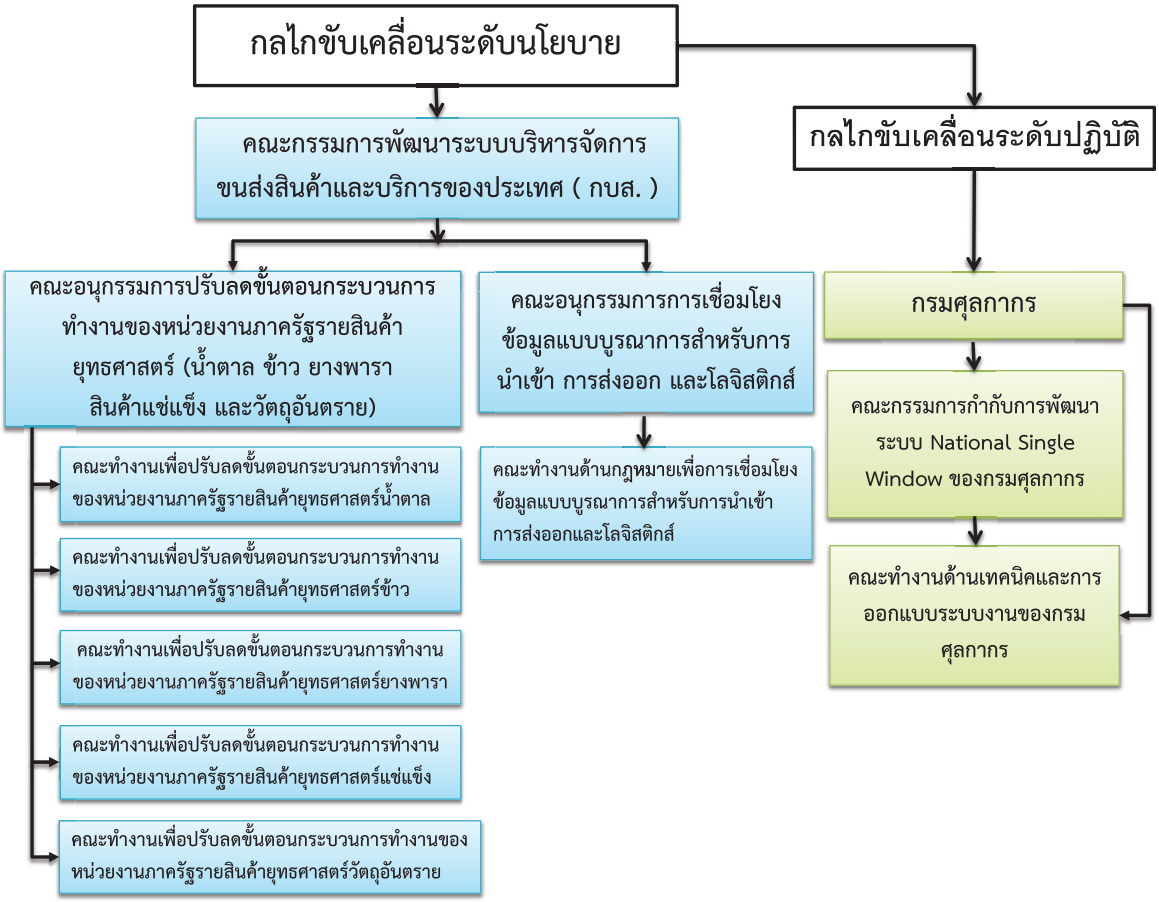
กฎหมายที่เป็นอุปสรรค ตลอดจนกำกับดูแลและติดตามประเมินผลการดำเนินงานเพื่อให้สอดคล้องกับเป้าหมายการปรับลดเวลาที่ใช้กับงานเอกสารและการดำเนินการเพื่อการนำเข้าและส่งออก โดยมีเลขาธิการนายกรัฐมนตรีเป็นที่ปรึกษา ปลัดกระทรวงการคลังเป็นประธานอนุกรรมการ และกรมศุลกากรเป็นฝ่ายเลขานุการ

๖) ในปี พ.ศ. ๒๕๕๔ คณะอนุกรรมการการเชื่อมโยงข้อมูลแบบบูรณาการสำหรับการนำเข้า การส่งออก และโลจิสติกส์ มีมติให้แต่งตั้งคณะทำงานด้านกฎหมายเพื่อการเชื่อมโยงข้อมูลแบบบูรณาการสำหรับการนำเข้า การส่งออก และโลจิสติกส์ เพื่อทำหน้าที่ปรับปรุงกฎระเบียบต่างๆ ให้สอดคล้องกับการดำเนินงานในรูปแบบอิเล็กทรอนิกส์

๗) คณะกรรมการพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ (กบส.) ได้มีคำสั่งที่ ๑/๒๕๕๘ เรื่องแต่งตั้งคณะอนุกรรมการเพื่อปรับลดขั้นตอนกระบวนการทำงานของหน่วยงานภาครัฐรายสินค้ายุทธศาสตร์ (น้ำตาล ข้าว ยางพารา สินค้าแช่แข็ง และวัตถุอันตราย) ลงวันที่ ๒๑ กรกฎาคม ๒๕๕๘ กำหนดให้คณะอนุกรรมการเพื่อปรับลดขั้นตอนกระบวนการทำงานของหน่วยงานภาครัฐรายสินค้ายุทธศาสตร์ (น้ำตาล ข้าว ยางพารา สินค้าแช่แข็ง และวัตถุอันตราย) มีอำนาจแต่งตั้งคณะทำงานเพื่อช่วยเหลือหรือปฏิบัติงานได้ตามความเหมาะสม

๘) คณะอนุกรรมการเพื่อปรับลดขั้นตอนกระบวนการทำงานของหน่วยงานภาครัฐรายสินค้ายุทธศาสตร์ (น้ำตาล ข้าว ยางพารา สินค้าแช่แข็ง และวัตถุอันตราย) ได้มีการประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๕๘ เมื่อวันที่ ๕ สิงหาคม ๒๕๕๘ มีมติให้แต่งตั้งคณะทำงานแบ่งตามรายสินค้ายุทธศาสตร์ โดยได้แต่งตั้งคณะทำงานเพื่อปรับลดขั้นตอนกระบวนการทำงานของหน่วยงานภาครัฐรายสินค้ายุทธศาสตร์ขึ้น ๕ คณะ ได้แก่ ๑) คณะทำงานเพื่อปรับลดขั้นตอนกระบวนการทำงานของหน่วยงานภาครัฐรายสินค้ายุทธศาสตร์น้ำตาล ๒) คณะทำงานเพื่อปรับลดขั้นตอนกระบวนการทำงานของหน่วยงานภาครัฐรายสินค้ายุทธศาสตร์ข้าว ๓) คณะทำงานเพื่อปรับลดขั้นตอนกระบวนการทำงานของหน่วยงานภาครัฐรายสินค้ายุทธศาสตร์ยางพารา ๔) คณะทำงานเพื่อปรับลดขั้นตอนกระบวนการทำงานของหน่วยงานภาครัฐรายสินค้ายุทธศาสตร์สินค้าแช่แข็ง และ ๕) คณะทำงานเพื่อปรับลดขั้นตอนกระบวนการทำงานของหน่วยงานภาครัฐรายสินค้ายุทธศาสตร์วัตถุอันตราย และให้แต่ละคณะทำงานฯ มีอำนาจหน้าที่ในการศึกษากระบวนการขอใบรับรอง/ใบอนุญาตในการนำเข้าและส่งออกสินค้าในปัจจุบัน (As-is) พร้อมทั้งศึกษาทางเลือกและข้อเสนอกระบวนการเพื่อปรับลดขั้นตอน เอกสาร ระยะเวลา และค่าใช้จ่ายในกระบวนการนำเข้าและส่งออกด้วยการแลกเปลี่ยนข้อมูลผ่านระบบ NSW ทั้งแบบ G2G และ B2G ที่เหมาะสม และจัดทำข้อเสนอแนะสำหรับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อปรับปรุงแก้ไขกระบวนการ กฎหมาย และกฎระเบียบในการทำงานเพื่อให้สามารถลดขั้นตอน เอกสาร ระยะเวลา และค่าใช้จ่าย และรองรับการทำธุรกรรมด้วยระบบอิเล็กทรอนิกส์ต่อไป

๙) คณะกรรมการและคณะทำงานที่เกี่ยวข้องในการพัฒนาระบบ NSW ที่ได้รับการแต่งตั้งและมอบหมายให้ดำเนินการขับเคลื่อนและกำกับดูแลการพัฒนา NSW มีโครงสร้างและอำนาจหน้าที่ โดยสรุปดังแสดงในแผนภูมิและตารางด้านล่างนี้



รูปที่ ๔-๓: โครงสร้างกลไกองค์กรเพื่อการขับเคลื่อนการพัฒนาระบบ NSW ระยะที่ ๑

คณะกรรมการ คณะอนุกรรมการ และคณะทำงาน	อำนาจหน้าที่
กลไกขับเคลื่อนระดับนโยบาย	
(ก) คณะกรรมการพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ (กบส.)	- กำหนดนโยบาย ยุทธศาสตร์ และแนวทางการดำเนินงานพัฒนาระบบการบริหารจัดการการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศให้สามารถบูรณาการกันได้อย่างเป็นรูปธรรมและมีประสิทธิภาพอย่างต่อเนื่อง - กำกับดูแล และเร่งรัดติดตามการดำเนินงานของส่วนงานราชการ หน่วยงานของรัฐ และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาระบบการบริหารจัดการการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ
(ข) คณะอนุกรรมการการเชื่อมโยงข้อมูลแบบบูรณาการสำหรับการนำเข้า การส่งออกและโลจิสติกส์	จัดทำแผนปฏิบัติและบูรณาการแผนงานโครงการเพื่อพัฒนาระบบ NSW ให้เกิดขึ้นอย่างเป็นรูปธรรม รวมทั้งให้ข้อเสนอแนะและดำเนินการปรับแก้กฎหมายที่เป็นอุปสรรคต่อการพัฒนาระบบ NSW
(ข-๑) คณะทำงานด้านกฎหมายเพื่อการเชื่อมโยงข้อมูลแบบบูรณาการสำหรับการนำเข้า การส่งออก และโลจิสติกส์	ปรับปรุง/แก้ไขกฎหมาย กฎระเบียบ ข้อบังคับต่างๆ ให้รองรับการเชื่อมโยงข้อมูลระหว่างหน่วยงานและสอดคล้องกับวิธีการทำธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์
(ค) คณะอนุกรรมการเพื่อปรับลดขั้นตอนกระบวนการทำงานของหน่วยงานภาครัฐรายสินค้ายุทธศาสตร์ (น้ำตาล ข้าว ยางพารา สินค้าแช่แข็ง และวัตถุอันตราย)	ประสานหน่วยงานที่เกี่ยวข้องดำเนินการศึกษาการปรับลดขั้นตอน เอกสาร และระยะเวลาในกระบวนการนำเข้าส่งออกของแต่ละรายสินค้ายุทธศาสตร์ (น้ำตาล ข้าว ยางพารา สินค้าแช่แข็ง และวัตถุอันตราย) ให้สอดคล้องตามวิธีการและขั้นตอนการดำเนินงานในรูปแบบอิเล็กทรอนิกส์และผลักดันให้เกิดผลในทางปฏิบัติ
(ค-๑) คณะทำงานเพื่อปรับลดขั้นตอนกระบวนการทำงานของหน่วยงานภาครัฐรายสินค้ายุทธศาสตร์น้ำตาล	- ศึกษากระบวนการขอใบรับรอง/ใบอนุญาตในการนำเข้าและส่งออกสินค้าในปัจจุบัน (As-is) พร้อมทั้งศึกษาทางเลือกและข้อเสนอกระบวนการเพื่อปรับลดขั้นตอน เอกสาร ระยะเวลา และค่าใช้จ่ายในกระบวนการนำเข้าและส่งออก ด้วยการแลกเปลี่ยนข้อมูลผ่านระบบ NSW ทั้งแบบ G2G และ B2G ที่เหมาะสม (To-be)
(ค-๒) คณะทำงานเพื่อปรับลดขั้นตอนกระบวนการทำงานของหน่วยงานภาครัฐรายสินค้ายุทธศาสตร์ข้าว	

คณะกรรมการ คณะอนุกรรมการ และคณะทำงาน	อำนาจหน้าที่
(ค-๓) คณะทำงานเพื่อปรับลดขั้นตอนกระบวนการทำงานของหน่วยงานภาครัฐรายสินค้ายุทธศาสตร์ยางพารา	- จัดทำข้อเสนอแนะสำหรับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อปรับปรุงแก้ไขกระบวนการ กฎหมาย และกฎระเบียบในการทำงานเพื่อให้สามารถลดขั้นตอน เอกสาร ระยะเวลา และค่าใช้จ่าย และรองรับการทำธุรกรรมด้วยระบบอิเล็กทรอนิกส์ต่อไป
(ค-๔) คณะทำงานเพื่อปรับลดขั้นตอนกระบวนการทำงานของหน่วยงานภาครัฐรายสินค้ายุทธศาสตร์สินค้าแช่แข็ง	
(ค-๕) คณะทำงานเพื่อปรับลดขั้นตอนกระบวนการทำงานของหน่วยงานภาครัฐรายสินค้ายุทธศาสตร์วัตถุอันตราย	
กลไกขับเคลื่อนระดับปฏิบัติ (ระดับกระทรวง/กรม)	
(ง) คณะกรรมการกำกับการพัฒนาระบบ National Single Window	กำกับ ดูแล ติดตามประเมินผลการดำเนินงานด้านต่างๆ
(จ) คณะทำงานด้านเทคนิคและออกแบบระบบงานที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาระบบ NSW	กำหนดมาตรฐานและโครงสร้างข้อมูล พร้อมจัดทำข้อเสนอแนะและสนับสนุนการดำเนินงานที่เกี่ยวข้อง

๑๐)ในส่วนของกลไกความร่วมมือระหว่างหน่วยงานนั้น ในระหว่างปี พ.ศ. ๒๕๕๑-๒๕๕๔ ได้มีการลงนามในบันทึกความเข้าใจ (MoU) ระหว่างกรมศุลกากรและหน่วยงานภาครัฐอื่นๆ อีก ๓๖ แห่ง (รวม ๓๗ หน่วยงาน) โดยเฉพาะหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการออกใบอนุญาตและใบรับรอง เพื่อสร้างความร่วมมือในการจัดตั้งและพัฒนาระบบ NSW ของประเทศสำหรับเชื่อมโยงและแลกเปลี่ยนข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ระหว่างกัน ดังมีรายชื่อหน่วยงานที่ร่วมลงนามใน MoU กับกรมศุลกากรในแต่ละปีดังนี้

พ.ศ. ๒๕๕๑ (๗ หน่วยงาน)	พ.ศ. ๒๕๕๒ (๑๐ หน่วยงาน)	พ.ศ. ๒๕๕๓ (๑๙ หน่วยงาน)	พ.ศ. ๒๕๕๔ (๑ หน่วยงาน)
๑) กรมศุลกากร ๒) กรมการค้าต่างประเทศ ๓) กรมโรงงานอุตสาหกรรม ๔) กรมเชื้อเพลิงธรรมชาติ ๕) กรมธุรกิจพลังงาน ๖) สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน ๗) การนิคมอุตสาหกรรมแห่ง ประเทศไทย	๑) กรมการขนส่งทางบก ๒) กรมประมง ๓) กรมปศุสัตว์ ๔) กรมวิชาการเกษตร ๕) กรมสรรพสามิต ๖) กรมอุตสาหกรรมพื้นฐานและการเหมืองแร่ ๗) กรมอุทยานแห่งชาติสัตว์ป่า และพันธุ์พืช ๘) สำนักงานคณะกรรมการกรรมการ อ้อย และน้ำตาล ๙) สำนักงานคณะกรรมการอาหารและยา ๑๐) สำนักงานมาตรฐานสินค้าเกษตร และอาหารแห่งชาติ	๑) กรมการอุตสาหกรรมทหาร ๒) กรมวิทยาศาสตร์การแพทย์ ๓) สำนักงานปรมาณูเพื่อสันติ ๔) สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม ๕) กรมการบินพลเรือน ๖) กรมเจ้าท่า ๗) การท่าเรือแห่งประเทศไทย ๘) บมจ. ท่าอากาศยานไทย ๙) หอการค้าไทยและสภาหอการค้าแห่งประเทศไทย ๑๐) กรมการปกครอง ๑๑) กรมป่าไม้ ๑๒) กรมการค้าภายใน ๑๓) สำนักงานกองทุนสงเคราะห์การทำสวนยาง ๑๔) สำนักงานมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม ๑๕) สถาบันไฟฟ้าและอิเล็กทรอนิกส์ ๑๖) กรมทรัพยากรธรณี ๑๗) กรมศิลปากร ๑๘) สำนักงานกรรมการกิจการกระจายเสียง โทรทัศน์และ โทรคมนาคมแห่งชาติ ๑๙) ธนาคารแห่งประเทศไทย	๑) สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย

๔.๓.๒. ความสอดคล้องกับภารกิจ ยุทธศาสตร์ และกลยุทธ์ในการพัฒนา NSW ของไทย

ประเทศไทยได้จัดทำแผนยุทธศาสตร์ที่เกี่ยวเนื่องกับการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการพัฒนา NSW ของประเทศขึ้นแล้ว ๒ ฉบับ คือ ๑) แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๕๐-๒๕๕๔ และ ๒) แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ฉบับที่ ๒ (พ.ศ. ๒๕๕๖-๒๕๖๐)

แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๕๐-๒๕๕๔ ได้กำหนดให้โครงการจัดตั้งระบบ NSW เป็นกลยุทธ์หลักภายใต้ประเด็น*ยุทธศาสตร์ที่ ๔ การปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้า* ซึ่งมีวัตถุประสงค์หลักเพื่อลดต้นทุนด้านเวลาและค่าใช้จ่ายของผู้ประกอบการในการทำธุรกรรมเพื่อการส่งออกและนำเข้า และพัฒนา Single Window Entry เป็นศูนย์กลางของระบบสำหรับให้บริการเพื่อการส่งออก การนำเข้า และโลจิสติกส์ กลไกการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ได้สิ้นสุดลงในปี พ.ศ. ๒๕๕๔ และผลของการพัฒนาตามแผนยุทธศาสตร์ฯ สามารถช่วยเพิ่มประสิทธิภาพในการบริหารจัดการระบบโลจิสติกส์ของประเทศดีขึ้นส่งผลต่อการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมในภาพรวม

แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ฉบับที่ ๒ (พ.ศ. ๒๕๕๖-๒๕๖๐) ให้ความสำคัญกับการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการจัดการโซ่อุปทานเพื่อความสามารถในการแข่งขัน ได้กำหนดให้การพัฒนาระบบ NSW เป็นกลยุทธ์หลักภายใต้ประเด็น*ยุทธศาสตร์ที่ ๔ พัฒนาระบบอำนวยความสะดวกทางการค้า* มีวัตถุประสงค์เพื่อเร่งรัดดำเนินการพัฒนาระบบ NSW อย่างต่อเนื่องจนได้ระบบสมบูรณ์และมีระบบการบริหารจัดการที่ชัดเจนรองรับโดยใช้กลยุทธ์หลัก ๓ ประการ

การดำเนินงานตามแผนยุทธศาสตร์ฯ ฉบับที่ ๒ ที่อาจนำไปใช้ประกอบการพิจารณาประเมินผลสัมฤทธิ์ของแผนและเพื่อการปรับแผนยุทธศาสตร์ฯ ให้มีความเหมาะสมสอดคล้องกับการเปลี่ยนแปลง การพัฒนาขับเคลื่อนระบบ NSW ของประเทศในระยะต่อไป สรุปได้ดังนี้

ยุทธศาสตร์ที่ ๔ พัฒนาระบบอำนวยความสะดวกทางการค้า

กลยุทธ์ที่ ๑ เร่งรัดการพัฒนาและขยายการเชื่อมโยง NSW ที่เกี่ยวกับธุรกรรมเอกสารอิเล็กทรอนิกส์ของภาครัฐ (Regulatory NSW) ไปสู่กลุ่มผู้ประกอบการขนส่งผ่านท่า (Port Community System) และส่งเสริมการพัฒนาระบบ NSW และ e-Logistics ในประเทศเพื่อนบ้าน และผลักดันการปรับปรุงกระบวนการทำงาน (Back-office Reprocess) ของหน่วยงานภาครัฐที่ให้บริการที่เกี่ยวข้องกับการนำเข้าและส่งออกให้มีประสิทธิภาพและอำนวยความสะดวกให้กับผู้ประกอบการอย่างบูรณาการเพื่อเตรียมความพร้อมการเชื่อมโยงเข้าสู่ระบบ ASEAN Single Window

การดำเนินงาน/กิจกรรม

- คณะอนุกรรมการการเชื่อมโยงข้อมูลแบบบูรณาการสำหรับการนำเข้า การส่งออก และโลจิสติกส์ ได้จัดการประชุมเพื่อเร่งรัดการจัดตั้งระบบ NSW และติดตามความก้าวหน้าของการดำเนินงานและปัญหาอุปสรรคการพัฒนาระบบการเชื่อมโยงข้อมูลกับ NSW ขึ้นในเดือนมีนาคม ๒๕๕๗ โดยมีกระทรวงการคลังเป็นประธานและมีหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเข้าร่วม ๓๗ หน่วยงาน
- ระบบ NSW ของไทยปัจจุบัน มีโครงสร้างพื้นฐานรองรับการเชื่อมโยงข้อมูลด้วยอิเล็กทรอนิกส์ ระหว่างหน่วยงานต่าง ๆ ภายในประเทศและต่างประเทศทั้งภายในและภายนอกภูมิภาคอาเซียนแล้ว โดยระบบ NSW ของไทยมีการเชื่อมโยงข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับกระบวนการนำเข้า การส่งออก การนำผ่านและโลจิสติกส์ของหน่วยงานภาครัฐและภาคธุรกิจเข้าด้วยกัน และมีความก้าวหน้าของการเชื่อมโยงข้อมูลระหว่างหน่วยงานจัดได้เป็น ๔ ระยะ คือ ๑) มีการเชื่อมโยงข้อมูลกับระบบ NSW แล้ว (๓๑ หน่วยงานภาครัฐ) ๒) อยู่ในระหว่างการทดสอบระบบ (๔ หน่วยงานภาครัฐ) ๓) อยู่ในระหว่างการพัฒนาระบบ (๑ หน่วยงานภาครัฐ)[๖๓]
- งานบริการของระบบ NSW ของไทยในปัจจุบันรายงานโดยกรมศุลกากร ณ มกราคม ๒๕๕๘
  - การบริการติดตามสถานภาพการทำธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ของทุกหน่วยงานแบบเบ็ดเสร็จ ณ จุดเดียวผ่านอินเทอร์เน็ต โดยผู้ใช้บริการจากส่วนราชการและผู้ประกอบการสามารถติดตามผลของการทำธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ระหว่างหน่วยงานภายในประเทศและระหว่างประเทศ แบบเรียลไทม์จากระบบ NSW ได้ทุกวัน ตลอดเวลา ๒๔ ชั่วโมง
  - การบริการระบบเชื่อมโยงข้อมูลแบบปลอดภัย ระหว่างหน่วยงานภาครัฐและภาคธุรกิจภายในประเทศไทย โดยมีทะเบียนผู้ใช้บริการจำนวนรวมทั้งสิ้นประมาณ ๑๐,๐๐๐ ทะเบียน ซึ่งทำหน้าที่เป็นตัวแทนของผู้ใช้บริการนำเข้าและส่งออกทางอิเล็กทรอนิกส์ประมาณ ๑๐๐.๐๐๐ ราย (ม.ค. ๒๕๕๕- ม.ค. ๒๕๕๘)
  - การบริการระบบฐานข้อมูล “National Standard Data Set” หรือ มาตรฐานข้อมูลของประเทศแบบเรียลไทม์ ซึ่งเป็นมาตรฐานข้อมูลสอดคล้องตามมาตรฐานขององค์การระหว่างประเทศ (UN WCO และ ASEAN) ซึ่งผู้ใช้บริการของหน่วยงานภาครัฐและภาคธุรกิจสามารถสืบค้นและนำไปใช้งานได้เป็นมาตรฐานเดียวกัน

[๖๓] Thailand National Single Window (2015), กรมศุลกากร

- การบริการ Help Desk and Call Center สำหรับหน่วยงานภาครัฐและผู้ประกอบการค้าที่เกี่ยวข้องกับการนำเข้าและส่งออก โดยให้บริการรับแจ้งปัญหา การแก้ไขปัญหา และบริการสอบถามข้อมูลต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับระบบ NSW และ ASEAN Single Window รวมถึงการเชื่อมโยงข้อมูลกับหน่วยงานต่างประเทศในภูมิภาคอื่น
- การบริการบันทึกข้อมูลการผ่านพิธีการศุลกากรนำเข้าและส่งออก Single Window Entry บนระบบ NSW เพื่อให้บริการกับผู้นำเข้าและผู้ส่งออกรายย่อยที่ไม่มีระบบการจัดทำข้อมูลใบขนสินค้าขาเข้าและขาออก ใบกำกับการขนย้ายสินค้า การแจ้งส่งออกสินค้าไม่ครบตามจำนวนการยกเลิกใบขนสินค้า หรือการยกเลิกใบกำกับการขนย้ายสินค้า ส่งให้กรมศุลกากร (อยู่ระหว่างเตรียมความพร้อมเปิดใช้งานจริง)
- การบริการระบบสร้างคำขอใบแจ้งการนำเข้า/ส่งออกสินค้าควบคุมด้วยอิเล็กทรอนิกส์ Single Entry Form ส่งให้กับ ๗ หน่วยงาน (กรมโรงงานอุตสาหกรรม กรมประมง กรมปศุสัตว์ สำนักงานคณะกรรมการอาหารและยา กรมธุรกิจพลังงาน สำนักงานปรมาณูเพื่อสันติ กรมวิชาการเกษตร) เพื่อช่วยให้ผู้ประกอบการสามารถยื่นคำขอใบแจ้งการนำเข้า/ส่งออกสินค้าควบคุม ผ่านเว็บไซต์ของ NSW ได้โดยตรง โดยกรอกข้อมูลเพียงครั้งเดียว (อยู่ระหว่างการพัฒนาระบบ)

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

การดำเนินงาน/กิจกรรม

ในปัจจุบันกรมศุลกากร ทำหน้าที่จัดเตรียมงบประมาณ และดำเนินการพัฒนาและให้บริการระบบ NSW ส่วนกลางด้วยงบประมาณของรัฐทั้ง ๑๐๐% อย่างไรก็ตามสำหรับการลงทุนขยายระบบและให้บริการ NSW ส่วนกลางซึ่งจะมีการขยายขอบเขตการบริการไปอีกจำนวนมาก จำเป็นจะต้องมีองค์กร และทรัพยากรทั้งด้านกำลังคนและงบประมาณมาดำเนินการ จึงต้องพิจารณาการจัดตั้งองค์กรเพื่อรับผิดชอบในการพัฒนาและบริการระบบ NSW ส่วนกลางให้ยั่งยืนในอนาคต

กรมศุลกากรยังช่วยทำหน้าที่ที่สำคัญอีกส่วนหนึ่ง คือ การประสานความร่วมมือกับหน่วยงานภาครัฐและหน่วยงานกำกับอีก ๓๖ หน่วยงานในลักษณะองค์กรบริหารจัดการและประสานการขับเคลื่อนระบบ NSW

ในภาพรวมของประเทศด้วย ดังนั้นเพื่อการบริหารจัดการและประสานในเชิงนโยบายนี้ ก็ยังจำเป็นต้องพิจารณากลไกในลักษณะ Program Management Office (PMO) ที่มีความเข้มแข็ง และมีอำนาจเพียงพอในการขับเคลื่อนการปฏิรูปและปรับปรุงพัฒนาหน่วยงานทั้งภาครัฐและภาคธุรกิจที่เกี่ยวข้องและเต็มรูปต่อไป ไม่ใช่เป็นเพียงงานฝากไว้ที่กรมศุลกากร เท่านั้น

ส่วนการพัฒนาระบบภายในของแต่ละหน่วยงานภาครัฐนั้นใช้งบประมาณที่แต่ละหน่วยงานดำเนินงานของงบประมาณโดยแต่ละหน่วยงานเอง ส่วนในช่วงประมาณปี พ.ศ. ๒๕๕๒ กระทรวงไอซีทีได้จัดสรรงบประมาณส่วนกลางเพื่อสนับสนุนหน่วยงานภาครัฐจำนวนหนึ่งเพื่อการพัฒนาระบบรับคำร้องและออกใบรับรอง/ใบอนุญาตอิเล็กทรอนิกส์แต่เป็นการจัดสรรเพียงครั้งเดียว กระทรวงไอซีทียังมีส่วนช่วยจัดเตรียมโครงสร้างพื้นฐานด้านโครงข่ายทั่วประเทศและเพื่อเชื่อมโยงหน่วยภาครัฐกับ NSW ส่วนกลางด้วย

กลยุทธ์ที่ ๓ ผลักดันการออกกฎหมาย เพื่ออำนวยความสะดวกในการนำเข้า การส่งออก และการขนส่งสินค้าข้ามแดนได้อย่างถูกต้องตามกฎหมายและเป็นที่ยอมรับของผู้เกี่ยวข้อง

การดำเนินงาน/กิจกรรม

- *ระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการเชื่อมโยงข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์สำหรับการนำเข้า การส่งออกการนำผ่าน และโลจิสติกส์ พ.ศ. ๒๕๕๗* มีผลบังคับใช้แล้ว โดยประกาศในราชกิจจานุเบกษา เมื่อวันที่ ๒๓ กันยายน ๒๕๕๗ เพื่อเป็นประโยชน์ในการเชื่อมโยงข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ให้เป็นระบบเดียวกัน ให้หน่วยงานของรัฐผู้มีหน้าที่พิจารณาออกใบอนุญาตให้กับผู้นำเข้า ส่งออก นำผ่าน และโลจิสติกส์พัฒนาระบบข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์เพื่อให้สามารถรับส่งข้อมูลผ่านระบบการเชื่อมโยงข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ ณ จุดเดียว (National Single Window) ได้ และพัฒนาระบบข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ดังกล่าวให้ทันสมัยและเป็นมาตรฐานสากลอย่างต่อเนื่อง
- *ร่างพระราชกฤษฎีกากำหนดหลักเกณฑ์ และวิธีการในการทำธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ ด้านการนำเข้าส่งออก นำผ่าน และโลจิสติกส์ ผ่านระบบเชื่อมโยงข้อมูล ณ จุดเดียว พ.ศ. ๒๕๕๗* สำนักงานพัฒนาธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ (สพธอ.) ได้เป็นเจ้าภาพยกร่างและนำเสนอต่อคณะอนุกรรมการจัดทำกฎหมายเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร ด้านธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ของ สพธอ. เพื่อร่วมกันพิจารณาและเสนอข้อคิดเห็น โดยได้ผ่านการพิจารณาของคณะอนุกรรมการฯ เป็นที่เรียบร้อยแล้ว ปัจจุบันอยู่ระหว่าง การยกร่างหลักเกณฑ์ภายใต้ร่างพระราชกฤษฎีกาฯ โดย สพธอ. เพื่อเป็นตัวอย่างแนวทางการทำธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์และให้สอดคล้องกับกระบวนการในการนำเข้าและส่งออก นำผ่านและโลจิสติกส์ผ่านระบบ NSW

<u>สรุป</u> จากการประเมินบริบทของการพัฒนาระบบ NSW ของไทยในสองด้านดังกล่าวข้างต้น พบว่า การดำเนินงานพัฒนา NSW ที่ผ่านมามีความสอดคล้องกับแผนแม่บทฉบับปัจจุบันค่อนข้างครบถ้วนในแง่ของการริเริ่มโครงการ และสามารถช่วยสนับสนุนแนวคิดของการอำนวยความสะดวกทางการค้าได้ตามหลักฐานที่ โดยในปี พ.ศ. ๒๕๕๗ ประเทศไทยสามารถลดระยะเวลาที่ใช้ในการส่งออกและนำเข้าลงได้เหลือเพียง ๑๔ วัน จากเดิม ๒๔ วัน (พ.ศ. ๒๕๕๐) ส่งผลทำให้ระบบการอำนวยความสะดวกทางการค้าของไทยถูกจัดอันดับให้มีประสิทธิภาพดีขึ้นเป็นอันดับที่ ๒๔ ของโลกในปี พ.ศ. ๒๕๕๗ จากเดิมที่อยู่ในอันดับที่ ๑๐๘ (พ.ศ. ๒๕๕๐) อย่างไรก็ตามมีประเด็นและเป้าหมายหลายประการที่ยังไม่บรรลุผลสัมฤทธิ์ทั้งนี้ส่วนหนึ่งเนื่องจากความซับซ้อนของงาน การที่มีหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง และบริการอิเล็กทรอนิกส์ที่ยังต้องพัฒนาอีกจำนวนมาก เช่น การพัฒนาบริการ Single Window Entry ยังไม่แล้วเสร็จ เป็นต้น

๔.๔. การประเมินปัจจัยเบื้องต้นของการพัฒนาระบบ NSW ของประเทศไทย

การประเมินปัจจัยเบื้องต้นหรือปัจจัยนำเข้าของการพัฒนาระบบ NSW มีวัตถุประสงค์เพื่อตรวจประเมินประสิทธิภาพและความพอเพียงของทรัพยากรที่ใช้ในการดำเนินงาน เช่น บุคลากร สิ่งอำนวยความสะดวก เครื่องมือ วัสดุ/อุปกรณ์ งบประมาณ ระยะเวลา เทคโนโลยี และศักยภาพในการบริหารงาน เป็นต้น เพื่อใช้พิจารณาถึงความเป็นไปได้และความเหมาะสมของวิธีการดำเนินงานพัฒนาระบบ NSW ในปัจจุบัน การประเมินปัจจัยเบื้องต้น ได้แก่ การวิเคราะห์งบประมาณและประเมินการใช้งบประมาณ และ/หรือระยะเวลาในการดำเนินโครงการว่าต่ำกว่าหรือน้อยกว่าที่กำหนดไว้ในแผนปฏิบัติงานของโครงการ ข้อมูลจากการประเมินปัจจัยเบื้องต้นจะใช้ประกอบการตัดสินใจในการกำหนดโครงสร้างของแผนงานและขั้นตอนของการดำเนินการพัฒนา NSW ในระยะต่อไป

รายงานการประเมินปัจจัยเบื้องต้นของการพัฒนาระบบ NSW นี้ได้อ้างอิงข้อมูลที่สรุปมาจาก “รายงานผลการตรวจราชการแบบบูรณาการตามแผนการตรวจราชการแบบบูรณาการของผู้ตรวจราชการเพื่อขับเคลื่อนประเด็นนโยบายการดำเนินการก่อนเข้าสู่ประชาคมอาเซียนปี ๒๕๕๘ ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๗ รอบที่ ๑” ของผู้ตรวจราชการกระทรวงการคลัง ในฐานะหน่วยงานภาครัฐที่มีบทบาทสำคัญในการขับเคลื่อนและผลักดันนโยบายทางเศรษฐกิจเพื่อการเตรียมความพร้อมการเข้าสู่การเป็นประชาคมอาเซียน รายงานผลการตรวจราชการฯ กล่าวถึงผลการตรวจประเมินแผนงานการจัดตั้งระบบ NSW ของประเทศว่าเป็นโครงการที่มีส่วนสำคัญในการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศที่ช่วยเพิ่มศักยภาพในการแข่งขันรองรับการเข้าสู่การเป็นประชาคมอาเซียน และสร้างโอกาสในการเชื่อมโยงธุรกิจภายในประเทศเข้าสู่เศรษฐกิจระดับภูมิภาคและระดับโลก แต่*พบปัญหาในการดำเนินงานว่า บางโครงการอาจไม่แล้วเสร็จภายในระยะเวลาที่กำหนด เนื่องจากความซับซ้อนของขั้นตอน เอกสาร การดำเนินงานของหน่วยงานภาครัฐ การขาดแคลนงบประมาณและบุคลากร และกฎระเบียบของส่วนราชการไม่รองรับการดำเนินโครงการในบางขั้นตอน* อย่างไรก็ดี กระทรวงการคลังเสนอแนะแนวทางการแก้ไขปัญหา/อุปสรรคนี้ว่า การผลักดันในระดับนโยบาย

จากกระทรวงการคลัง หรือหน่วยงานระดับกระทรวงอื่นๆ เพื่อเร่งรัดขั้นตอนการดำเนินงานที่เกี่ยวข้องกับระเบียบและกฎหมายเป็นปัจจัยสำคัญในการสนับสนุนให้การดำเนินโครงการสามารถบรรลุเป้าหมาย นอกจากนี้ ยังมีรายงานผลการติดตามความก้าวหน้าและสถานการณ์ของการพัฒนา NSW จากที่ประชุมคณะกรรมการและคณะอนุกรรมการที่เกี่ยวข้องในเรื่องการพัฒนา NSW ที่ได้กล่าวถึงการดำเนินงานและประเด็นปัญหาต่างๆ ที่เกิดในระยะที่ผ่านมาที่มีสาเหตุจากปัจจัยเบื้องต้นในการพัฒนา NSW สรุปความว่า

๑) ครม. ได้มีมติมอบหมายให้*กระทรวงเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร (ไอซีที) ทำหน้าที่บริหารจัดการโครงการด้าน NSW ในราวปี พ.ศ. ๒๕๕๑ โดยให้*กำกับดูแลและจัดสรรงบประมาณแผ่นดินในระยะต้นของการพัฒนา NSW ระยะที่ ๑ นอกจากนั้นกระทรวงไอซีทีจะดูแลโครงสร้างพื้นฐานด้านโครงข่ายทั่วประเทศ จัดทำมาตรฐานการเชื่อมโยงข้อมูล และโครงสร้างพื้นฐานด้านกฎหมายที่เกี่ยวข้อง อย่างไรก็ตาม ในปัจจุบันกระทรวงไอซีทีไม่ได้ดำเนินงานในส่วนของการบริหารจัดการโครงการ NSW หลังจากที่คณะรัฐมนตรีมอบหมายให้กรมศุลกากรทำหน้าที่ประสานงานการพัฒนาระบบ NSW ของประเทศตามกรอบความร่วมมืออาเซียน (ASEAN Single Window)

๒) หน่วยงานต่างๆ *ยังไม่มีแผนงานที่ชัดเจนในการประสานงานการพัฒนาระบบเชื่อมโยงข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์*ระหว่างกลุ่มผู้ประกอบการขนส่งผ่านท่า ทั้งท่าเรือ ท่าอากาศยาน และด่านชายแดน

๓) ผู้ประกอบการที่เกี่ยวข้องยัง*ไม่เข้าใจเรื่องโอกาสและประโยชน์ในการพัฒนาประสิทธิภาพการขนส่งระหว่างประเทศที่เกิดจากการเชื่อมโยงระบบเอกสารอิเล็กทรอนิกส์*ระหว่างผู้ประกอบการขนส่งผ่านท่า (e-freight หรือ Port Community System)

๔) หน่วยงานภาครัฐหลายแห่งยังขาดระบบสารสนเทศที่มีความพร้อม เนื่องจากมีข้อจำกัดทางเทคนิค เช่น ความพร้อมของระบบ อุปกรณ์คอมพิวเตอร์ เครือข่าย ความรู้ความเข้าใจในการปฏิรูปการทำงานขององค์กร และ การขาดความร่วมมือของบุคลากรในการทำงาน

๕) ผู้ประกอบการขนส่งขนาดเล็กของไทยยัง*ขาดความสามารถในการพัฒนาระบบไอทีที่จะใช้ในการปรับปรุงงานบริหารจัดการภายใน*ของตนเองให้ดีกว่าเดิม ทำให้ไม่พร้อมรับมือกับการแข่งขันที่จะเข้มข้นรุนแรงมากขึ้น โดยเฉพาะอย่างยิ่งในกรอบอาเซียนนับจากปี พ.ศ. ๒๕๕๙ เป็นต้นไป

๖) หน่วยงานภาครัฐ*ขาดแคลนงบประมาณเพื่อบูรณาการภาพรวมระบบ NSW ของประเทศให้ครอบคลุมทุกด้าน* เช่น การจัดหาระบบสารสนเทศและการสื่อสาร การจัดทำกฎระเบียบการเสริมสร้างความรู้ให้กับหน่วยงานภาครัฐและภาคธุรกิจ เป็นต้น ซึ่งรัฐบาลควรจะสนับสนุนงบประมาณให้เพียงพอสำหรับการใช้ทรัพยากรให้ครอบคลุมทุกด้านกับทุกส่วนราชการที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้แต่ละหน่วยงานพัฒนาระบบบริการผ่าน NSW ได้อย่างต่อเนื่อง

๗) *หน่วยงานภาครัฐขาดแคลนบุคลากรด้านไอซีทีที่มีความรู้และความสามารถสำหรับดำเนินงานพัฒนาระบบ NSW เพื่อการเชื่อมโยงและแลกเปลี่ยนข้อมูลระหว่างหน่วยงาน* ทุกหน่วยงานจำเป็นต้องใช้ทรัพยากรเพื่อพัฒนาระบบบริการอย่างต่อเนื่อง อย่างไรก็ตาม คณะกรรมการกำหนดเป้าหมายและนโยบายกำลังคนภาครัฐ (คปร.) และคณะกรรมการข้าราชการพลเรือน (กพ.) ได้แก้ไขปัญหาด้วยการจัดสรรอัตรากำลังคนด้านคอมพิวเตอร์และการพัฒนาระบบเพิ่มเติมให้กับส่วนราชการ ๒๗ แห่ง เพื่อช่วยสนับสนุนการพัฒนาระบบ NSW เพื่อการแลกเปลี่ยนข้อมูลแบบบูรณาการระหว่างหน่วยงานแล้ว

๘) *กฎระเบียบทางราชการของหน่วยงานรัฐบางหน่วยยังไม่รองรับการทำธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์* ทำให้ไม่สามารถแลกเปลี่ยนข้อมูลระหว่างหน่วยงานผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์ได้ เช่น กฎระเบียบของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการออกใบอนุญาต/ใบรับรองยังไม่เอื้อต่อการออกใบรับรองอิเล็กทรอนิกส์ เนื่องจากในปัจจุบันหน่วยงานที่เกี่ยวข้องยังเรียกร้องให้ผู้ประกอบการมีการยืนยันตัวบุคคลและให้ใช้เอกสารแนบตัวจริงในการขอใบรับรอง/ใบอนุญาต เป็นต้น แต่ละหน่วยงานควรต้องปรับปรุงกฎหมาย/ระเบียบปฏิบัติ/ข้อบังคับของหน่วยงานตนเองให้รองรับการทำธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์

สรุป การประเมินปัจจัยเบื้องต้นทำให้ทราบว่า หน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการพัฒนาระบบ NSW มีทรัพยากรด้านต่างๆ ที่จำเป็นต่อการดำเนินงานได้อย่างมีประสิทธิภาพค่อนข้างจำกัด ได้แก่ งบประมาณ บุคลากรที่มีความรู้และความสามารถในด้านไอทีเพื่อการพัฒนาระบบ NSW กฎระเบียบที่รองรับการดำเนินงาน แผนงานที่ชัดเจน ผู้ประกอบการขาดความรู้และความเข้าใจในเรื่องประโยชน์ที่จะได้รับจากการใช้งานระบบ NSW

๔.๕. การประเมินกระบวนการพัฒนาระบบ NSW ของประเทศไทย

๔.๕.๑. ความสอดคล้องของการดำเนินงานตามแผนงานกับองค์ประกอบแห่งความสำเร็จของการพัฒนาระบบหน้าต่างเดียว (SW)

การพัฒนาระบบ SW ให้สอดคล้องกับเส้นทางพัฒนาการ SW ทั้ง ๕ ระดับตามกรอบการดำเนินงาน SW (Single Window Implementation Framework: SWIF) ขององค์การสหประชาชาติ จำเป็นต้องอาศัยองค์ประกอบแห่งความสำเร็จสำคัญของการพัฒนา ๑๐ ประการ ดังที่เสนอไว้ในบทที่ ๒ ข้างต้น การประเมินกระบวนการพัฒนาระบบ NSW ของประเทศไทยในส่วนนี้จะประเมินเปรียบเทียบเพื่อแสดงความสอดคล้องของการดำเนินงานตามแผนงานของไทยกับองค์ประกอบแห่งความสำเร็จของการพัฒนาระบบหน้าต่างเดียว (SW) ตามกรอบข้างต้น และให้เห็นระดับความก้าวหน้าการพัฒนา NSW ของประเทศไทย พร้อมประเมินองค์ประกอบหรือปัจจัยสำคัญของการพัฒนาอื่นๆ ที่จะต้องหยิบยกขึ้นมาพิจารณาดำเนินการต่อไปในอนาคต ทั้งนี้ ความก้าวหน้าของการพัฒนา NSW ของไทยประเมินเปรียบเทียบความสอดคล้องกับการองค์ประกอบแห่งความสำเร็จสำคัญของการพัฒนา ดังแสดงในตารางด้านล่างนี้

ตารางที่ ๔-๑: การประเมินกระบวนการพัฒนา NSW ของไทยเปรียบเทียบความสอดคล้องกับองค์ประกอบแห่งความสำเร็จของการพัฒนา SW ตามกรอบของ SWIF

องค์ประกอบแห่งความสำเร็จ	วัตถุประสงค์	การดำเนินงาน/กิจกรรมการพัฒนาระบบ NSW ของไทยที่เกี่ยวข้อง
(๑) การกำหนดวิสัยทัศน์และเจตนารมณ์เชิงนโยบายในการพัฒนา SW (Single Window Vision and Political Will)	เพื่อกำหนดวิสัยทัศน์ เป้าหมายและขอบเขตของการพัฒนาระบบ SW ให้ชัดเจนร่วมกันในระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้องตามกรอบนโยบายและทรัพยากรที่กำหนด	● มีการกำหนดวิสัยทัศน์และเป้าหมายของการพัฒนาระบบ NSW ของไทยมุ่งเน้นเรื่องการพัฒนาระบบ NSW ให้เป็นศูนย์กลางการแลกเปลี่ยนข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์แบบบูรณาการของประเทศ (NSW Exchange Hub) โดยใช้กระบวนการทำงานแบบคีย์ข้อมูลผ่านช่องทางเดียว (Single Entry Process) เพื่อลดเวลาและค่าใช้จ่ายที่ใช้ในกระบวนการด้านเอกสารลง อันจะมีผลกระทบเชิงบวกต่อเศรษฐกิจโดยรวม ● มีการจัดทำแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ฉบับที่ ๒ (พ.ศ. ๒๕๕๖-๒๕๖๐) ที่ให้ความสำคัญกับการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการจัดการโซ่อุปทานเพื่อความสามารถในการแข่งขัน และกำหนดให้การพัฒนาระบบ NSW เป็นกลยุทธ์หลักภายใต้ประเด็น*ยุทธศาสตร์ที่ ๔ พัฒนาระบบอำนวยความสะดวกทางการค้า* โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อเร่งรัดดำเนินการพัฒนาระบบ NSW อย่างต่อเนื่องจนได้ระบบที่สมบูรณ์และมีระบบการบริหารจัดการที่ชัดเจนรองรับ ● ครม.มีมติมอบหมายให้กรมศุลกากรเป็นหน่วยงานหลักในการจัดตั้งระบบ NSW ของประเทศ โดยให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการนำเข้าและส่งออกให้ความร่วมมือในการผลักดันให้ NSW จัดตั้งได้สำเร็จตามเป้าหมายและให้บริการได้ระดับหนึ่งแล้ว ● ครม.มีมติแต่งตั้งคณะกรรมการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ (กบส.) เป็นกลไกกลางถาวรระดับนโยบายในการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ภาพรวม และเรื่องอำนวยความสะดวกทางการค้า

องค์ประกอบแห่งความสำเร็จ	วัตถุประสงค์	การดำเนินงาน/กิจกรรมการพัฒนาระบบ NSW ของไทยที่เกี่ยวข้อง
		รวมทั้งมีการแต่งตั้งคณะอนุกรรมการและคณะทำงานต่างๆ เป็นกลไกองค์กรระดับปฏิบัติในการขับเคลื่อนและกำกับดูแลการพัฒนา NSW ให้เกิดการบูรณาการการทำงานอย่างเป็นรูปธรรมและมีประสิทธิภาพอย่างต่อเนื่อง ● กบส. มีมติแต่งตั้งคณะอนุกรรมการการเชื่อมโยงข้อมูลแบบบูรณาการสำหรับการนำเข้า การส่งออกและโลจิสติกส์ ให้ทำหน้าที่จัดทำแผนปฏิบัติและบูรณาการแผนงานโครงการเพื่อพัฒนาระบบ NSW ให้เกิดขึ้นอย่างเป็นรูปธรรม ● อย่างไรก็ตาม เป้าหมายการพัฒนาระบบที่สนับสนุนกระบวนการทำงานแบบคีย์ข้อมูลผ่านช่องทางเดียว (Single Entry Process) ยังไม่แล้วเสร็จ และนโยบายกลไกความร่วมมือ และแผนการพัฒนาระบบให้ครอบคลุมด้านการเชื่อมโยงข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ระหว่างภาคธุรกิจกับธุรกิจ อาทิ B2B Port Community Systems ยังไม่มีความชัดเจน
(๒) การกำหนดรูปแบบความร่วมมือ ในระหว่างผู้เกี่ยวข้อง (Stakeholder Collaborative Platform Establishment)	เพื่อสร้างสิ่งแวดล้อมที่เหมาะสมในการประสานความร่วมมือในระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้องให้ร่วมรับผิดชอบในการสร้างความสำเร็จในการพัฒนา SW	● มีการแต่งตั้งคณะกรรมการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ (กบส.) เป็นกลไกกลางถาวรระดับนโยบายในการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ภาพรวม และเรื่องอำนวยความสะดวกทางการค้า และมีการแต่งตั้งคณะกรรมการและคณะทำงานต่างๆ เป็นกลไกองค์กรระดับปฏิบัติในการขับเคลื่อนและกำกับดูแลการพัฒนา NSW ให้เป็นระบบและมีประสิทธิภาพอย่างต่อเนื่อง ● กรมศุลกากรใช้วิธีการลงนามร่วมกันในบันทึกความเข้าใจ (MoU) เป็นกลไกในการสร้างความร่วมมือในระหว่างหน่วยงานภาครัฐและตัวแทนผู้ประกอบการที่เกี่ยวข้องกับการนำเข้าและส่งออกสินค้า จำนวนรวม ๓๗ หน่วยงานเพื่อ

องค์ประกอบแห่งความสำเร็จ	วัตถุประสงค์	การดำเนินงาน/กิจกรรมการพัฒนาระบบ NSW ของไทยที่เกี่ยวข้อง
		ร่วมกันจัดตั้งระบบ NSW ของประเทศตามนโยบายรัฐบาล และเพื่อกระตุ้นให้หน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้องได้ริเริ่มดำเนินการพัฒนาระบบ NSW ● กรมศุลกากรให้บริการระบบการออกใบอนุญาตและใบรับรองของส่วนราชการที่ไม่มีระบบงานคอมพิวเตอร์ของตนเอง และยังไม่พร้อมเชื่อมโยงข้อมูลกับระบบ NSW ของประเทศ (เช่น กรมศิลปากร กรมทรัพยากรธรณี เป็นต้น) โดยผู้ประกอบการสามารถยื่นคำขอใบอนุญาตและใบรับรองต่างๆ ของส่วนราชการดังกล่าวบนระบบ NSW ได้โดยตรงผ่านอินเทอร์เน็ต โดยเจ้าหน้าที่ของหน่วยงานนั้นๆ จะพิจารณาคำขอใบอนุญาตและใบรับรองบนระบบ NSW โดยตรงเช่นเดียวกัน และผู้ประกอบการสามารถติดตามผลการออกใบอนุญาตและใบรับรอง รวมถึงการใช้ใบอนุญาตและใบรับรองต่างๆ สาหรับการตรวจปล่อยสินค้าได้ทุกวันตลอดเวลา ๒๔ ชั่วโมง ● อย่างไรก็ตาม ที่ผ่านมายังเน้นบริการข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์เพื่อการกำกับตัวสินค้าเพื่อการนำเข้าและการส่งออกเป็นหลัก ยังไม่ได้เน้นการพัฒนาระบบประสานงานเพื่อการกำกับยานพาหนะ เช่น ยังไม่มีการพัฒนาระบบ Maritime SW และ Air Regulatory SW แบบบูรณาการ เป็นต้น
(๓) การกำหนดรูปแบบการลงทุนทางธุรกิจการให้บริการ และกลไกการบริหารจัดการ (Business and Financial Model	เพื่อกำหนดรูปแบบการลงทุนทางธุรกิจ กลไกการบริหารจัดการรูปแบบการให้บริการ และการกำกับดูแลที่เหมาะสมในการดำเนินงานด้าน SW	● ครม. มีมติแต่งตั้งกระทรวงเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร (ไอซีที) ให้ทำหน้าที่บริหารจัดการโครงการด้าน NSW กำกับดูแล/จัดสรรงบประมาณแผ่นดินแต่ดำเนินการได้เพียงในช่วงสั้นและไม่ได้ดำเนินด้านนี้ต่อเนื่องแล้ว ในเบื้องต้นกระทรวงไอซีทีดูแลโครงสร้างพื้นฐานด้านโครงข่ายทั่วประเทศ จัดทำมาตรฐานการเชื่อมโยงข้อมูลและจัดทำโครงสร้างพื้นฐานด้านกฎหมายที่เกี่ยวข้อง ● กรมศุลกากรจัดตั้งคณะทำงานด้านเทคนิคและออกแบบ

องค์ประกอบแห่งความสำเร็จ	วัตถุประสงค์	การดำเนินงาน/กิจกรรมการพัฒนาระบบ NSW ของไทยที่เกี่ยวข้อง
Formulation)		ระบบงานที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาระบบ NSW และคณะอนุกรรมการการเชื่อมโยงข้อมูลแบบบูรณาการสำหรับการนำเข้า การส่งออก และโลจิสติกส์ เพื่อวิเคราะห์หาวิธีการลดขั้นตอนและความซับซ้อนของกระบวนการทางธุรกิจ/การค้า ในปัจจุบัน ● อย่างไรก็ตาม ยังต้องมีการพิจารณาและสรุปมติในระดับนโยบายประเทศ ในการจัดตั้งองค์กรเพื่อการพัฒนาและให้บริการระบบ NSW ส่วนกลางให้ยั่งยืน (NSW Operation Center) รวมทั้งควรพิจารณาจัดตั้ง “สำนักงานบริหารและประสานงานการพัฒนาระบบอำนวยความสะดวกทางการค้าและ NSW” (TF and NSW Program Management Office)
(๔) การวิเคราะห์และปรับปรุงกระบวนการทำงานและธุรกรรมเอกสาร (Business Process Analysis and Improvement)	เพื่อวิเคราะห์กระบวนการทำงานและธุรกรรมเอกสารในปัจจุบัน และออกแบบกระบวนการทำงานและธุรกรรมเอกสารใหม่ที่มีประสิทธิภาพมากขึ้น	กระทรวงคมนาคมและกระทรวงไอซีทีได้ริเริ่มดำเนินโครงการวิเคราะห์และปรับปรุงโดยได้มีการเสนอการลดขั้นตอนของกระบวนการด้านเอกสารและจัดทำข้อกำหนดของข้อมูลเพื่อสร้างความสอดคล้องในการเชื่อมโยงระหว่างกัน อย่างไรก็ตาม ผลการศึกษานั้นยังไม่ได้ถูกนไปใช้ในการพัฒนาระบบงานจริงเท่าที่ควร กรมศุลกากรร่วมกับหน่วยงานภาครัฐหลายหน่วยงานทำการวิเคราะห์และออกแบบกระบวนการแลกเปลี่ยนข้อมูลใบอนุญาตแบบอิเล็กทรอนิกส์ระหว่างหน่วยงานภาครัฐ และกับกรมศุลกากร
(๕) การลดความซับซ้อนด้านธุรกรรมเอกสารและสร้างความสอดคล้องของ	เพื่อลดความยุ่งยากด้านเอกสารและสร้างมาตรฐานของข้อมูลและโครงสร้างข้อมูลให้มีมาตรฐานที่	● กรมศุลกากรริเริ่มจัดทำบริการระบบฐานข้อมูล “National Standard Data Set” หรือ มาตรฐานข้อมูลของประเทศแบบเรียลไทม์ ซึ่งเป็นมาตรฐานข้อมูลสอดคล้องตามมาตรฐานขององค์การระหว่างประเทศ (เช่น UN, WCO, ASEAN) พร้อมแสดงความสัมพันธ์ระหว่างมาตรฐานสากล

องค์ประกอบแห่งความสำเร็จ	วัตถุประสงค์	การดำเนินงาน/กิจกรรมการพัฒนาระบบ NSW ของไทยที่เกี่ยวข้อง
ข้อมูล (Data Harmonization and Document Simplification)	สอดคล้องกันและสามารถเชื่อมโยง/แลกเปลี่ยนกันทางอิเล็กทรอนิกส์ได้อย่างอัตโนมัติ	จากแหล่งต่างๆ เช่น มาตรฐานที่จัดทำโดย UN และมาตรฐานของ WCO เพื่อให้ผู้ใช้บริการของหน่วยงานภาครัฐและภาคธุรกิจ สามารถสืบค้นและนำไปใช้งานได้เป็นมาตรฐานเดียวกัน ● หน่วยงานภาครัฐใช้ระบบบริการการออกใบรับรอง/ใบอนุญาตผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์ ด้วยระบบบริการต่างๆ ดังนี้ o แบบที่มีโมดูลการเชื่อมโยงข้อมูล back-end เข้ากับระบบบริการ โดยผ่านระบบการแลกเปลี่ยนข้อมูลส่วนกลาง (NSW central exchange hub) รวมถึงเชื่อมโยงกับระบบศุลกากรไร้กระดาษ o ระบบสารสนเทศที่มีการเชื่อมต่อ (interface) การสื่อสาร ระหว่างผู้ค้าภายในประเทศ ผู้ประกอบการด้านขนส่ง ตัวแทนออกของ และหน่วยงานภาครัฐ o ระบบสารสนเทศที่ช่วยอำนวยความสะดวกให้หน่วยงานภาครัฐซึ่งเป็นหน่วยงานกำกับที่ไม่มีระบบออกใบอนุญาต/ใบรับรอง สามารถออกใบอนุญาต/ใบรับรองให้ผู้ประกอบการขนส่งได้ o แบบที่มีโมดูลที่ช่วยให้ระบบการออกใบอนุญาต/ใบรับรองภายในประเทศสามารถเชื่อมโยงข้อมูลกับระบบ NSW ของต่างประเทศ เช่น ประเทศสมาชิกอาเซียน ได้ o แบบที่มีโมดูลที่ช่วยให้หน่วยงานภายในประเทศ/ผู้ประกอบการขนส่งและผู้ค้าสามารถเชื่อมโยงข้อมูลระหว่างกัน
(๖) การออกแบบสถาปัตยกรรมระบบประยุกต์ใช้	เพื่อออกแบบสถาปัตยกรรมระบบการบริการให้สามารถ	ประเทศไทยกำหนดกรอบ TH e-GIF เพื่อใช้เป็นมาตรฐานในการพัฒนาระบบเชื่อมโยงและแลกเปลี่ยนข้อมูลภาครัฐบนระบบสารสนเทศที่มีแพลตฟอร์มต่างกัน โดยอิงกรอบแนวคิด

องค์ประกอบแห่งความสำเร็จ	วัตถุประสงค์	การดำเนินงาน/กิจกรรมการพัฒนาระบบ NSW ของไทยที่เกี่ยวข้อง
(Application Architecture Design)	นำมาประยุกต์ใช้ในการเชื่อมโยงและแลกเปลี่ยนข้อมูลได้อย่างมีประสิทธิภาพมากขึ้น	ด้านสถาปัตยกรรมองค์กร (Enterprise Architecture) ที่เน้นการวิเคราะห์ทั้งด้านประโยชน์ กระบวนการทำงาน เอกสารและข้อมูล กฎระเบียบ ฟังก์ชั่นบริการทางอิเล็กทรอนิกส์ ความปลอดภัย และข้อกำหนดทางเทคนิคต่างๆ อย่างเป็นระบบ ทั้งนี้โดยอิงมาตรฐานสากลระหว่างประเทศ ได้แก่ ● วิธีการวิเคราะห์กระบวนการ (Business Process Analysis) ● UN/CEFACT Data Modeling สำหรับการกำหนดรูปแบบโครงสร้างข้อมูล ● UN/CEFACT Core Components Technical Specification (CCTS) (ISO 15000-5) สำหรับการสร้างรูปแบบข้อมูล ● UN/CEFACT Core Components Library (CCL) เพื่อสร้างความสอดคล้องกันของนิยามของข้อมูลและของรูปแบบแสดงแทนของข้อมูลที่ใช้ ● UN/CEFACT XML Naming and Design Rules เพื่อใช้แปลงรูปแบบข้อมูล ที่อยู่ในรูปแบบของ CCTS ให้เป็น XML Schema ● ISO/TS15000-2:2004-Electronic business eXtensible Markup Language (ebXML)–Part 2: Message service specification (ebMS) สำหรับโพรโตคอลการส่งข้อความเพื่อการแลกเปลี่ยนเอกสารอิเล็กทรอนิกส์ ที่ใช้ในระบบศุลกากรไร้กระดาษ และปัจจุบันใช้เพื่อการเชื่อมโยงและแลกเปลี่ยนข้อมูลแบบอัตโนมัติบนแพลตฟอร์มระบบไอซีทีที่ต่างกันของหน่วยงานภาครัฐ ๓๗ หน่วยงาน
(๗) การออกแบบสถาปัตยกรรมทางเทคโนโลยี	เพื่อออกแบบสถาปัตยกรรมทางเทคโนโลยีที่รองรับ	● การแลกเปลี่ยนข้อมูลระหว่างหน่วยงานที่เชื่อมโยงกับระบบ NSW ส่วนกลางถูกกำหนดให้ใช้โพรโตคอลเปิดที่เรียกว่า ebXML Messaging Service v2.0 ที่มีคุณสมบัติในการ

องค์ประกอบแห่งความสำเร็จ	วัตถุประสงค์	การดำเนินงาน/กิจกรรมการพัฒนาระบบ NSW ของไทยที่เกี่ยวข้อง
(Technology Architecture Design)	การแลก เปลี่ยนข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ระหว่างระบบไอทีที่ต่างกันได้	รักษาความปลอดภัยของข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ รวมทั้งมีการใช้ลายมือชื่ออิเล็กทรอนิกส์ในการยืนยันตัวตนของหน่วยงานที่แลกเปลี่ยนข้อมูล
(๘) การปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานด้านกฎหมายที่ส่งเสริมการใช้ระบบอิเล็กทรอนิกส์ (Legal Infrastructure Institution)	เพื่อสร้างสิ่งแวดล้อมด้านกฎหมายที่เอื้อประโยชน์ต่อการพัฒนาและการใช้ประโยชน์จากระบบ SW	● มีการจัดทำ*ระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการเชื่อมโยงข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์สำหรับการนำเข้า การส่งออก การนำผ่าน และโลจิสติกส์ ด้วยวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. ๒๕๕๗* ซึ่งได้ผ่านการเห็นชอบจากครม.และมีผลบังคับใช้แล้ว เพื่อประโยชน์ในการเชื่อมโยงและแลกเปลี่ยนข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ผ่านระบบ NSW ● มีการจัดทำ*ร่างพระราชกฤษฎีกากำหนดหลักเกณฑ์ และวิธีการในการทำธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ ด้านการนำเข้า การส่งออก การนำผ่าน และโลจิสติกส์ ผ่านระบบเชื่อมโยงข้อมูล ณ จุดเดียว พ.ศ. ๒๕๕๗* ซึ่งได้ผ่านการพิจารณาจากคณะอนุกรรมการจัดทำกฎหมายเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสารด้านธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ของ สพธอ. เป็นที่เรียบร้อยแล้ว ปัจจุบันสพธอ.อยู่ระหว่างการยกร่างหลักเกณฑ์ภายใต้ร่างพระราชกฤษฎีกาฯ เพื่อเป็นตัวอย่างแนวทางการทำธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ โดยเฉพาะที่เกี่ยวกับกระบวนการนำเข้า การส่งออก การนำผ่านและโลจิสติกส์ ในการเชื่อมโยงข้อมูลของทุกหน่วยงานผ่านระบบ NSW โดยจะครอบคลุมถึงภาคเอกชนด้วย
(๙) การจัดหาโครงสร้างพื้นฐานด้านไอที และการใช้ไอทีแก้ไขปัญหา (IT Infrastructure and Solutions Implementation)	เพื่อกำกับดูแลกระบวนการออกแบบและพัฒนาระบบไอทีในรายละเอียดทั้งฮาร์ดแวร์และซอฟต์แวร์	● กรมศุลกากรได้พัฒนาระบบศุลกากรไร้กระดาษโดยการเลือกใช้เทคโนโลยี ebXML เข้ามาแทนระบบ EDI เดิม ที่ใช้มาตั้งแต่ปี พ.ศ. ๒๕๔๑ ● กรมศุลกากรใช้งบประมาณของรัฐ และจัดจ้างภาคเอกชนมาดำเนินการพัฒนาระบบไอที NSW ส่วนกลาง รวมทั้งจัดเตรียมทีมงานที่คอยให้บริการระบบพร้อมกับ Help desk center ในการช่วยเหลือและแก้ไขปัญหาด้วย

องค์ประกอบแห่งความสำเร็จ	วัตถุประสงค์	การดำเนินงาน/กิจกรรมการพัฒนาระบบ NSW ของไทยที่เกี่ยวข้อง
		● กระทรวงไอซีที โดยสำนักงานรัฐบาลอิเล็กทรอนิกส์ (สรอ.) เป็นหน่วยงานที่ดูแลเรื่องเกี่ยวกับกระบวนการออกแบบและพัฒนาระบบไอทีทั้งฮาร์ดแวร์และซอฟต์แวร์ การใช้ระบบและการวางโครงสร้างพื้นฐานด้านโครงข่ายภาครัฐ (Government Information Network: GIN) สำหรับเชื่อมโยงข้อมูลระหว่างหน่วยงานภาครัฐกับระบบ NSW
(๑๐) การเปลี่ยนแปลงกระบวนการทำงานเพื่อการพัฒนาอย่างยั่งยืน (Change Adoption and Sustainability)	เพื่อปรับเปลี่ยนและเปลี่ยนแปลงวิธีการและรูปแบบการทำงานแบบเดิมไปสู่รูปแบบใหม่อย่างเป็นขั้นเป็นตอนและต่อเนื่องเพื่อความยั่งยืนในระยะยาว	● ภาครัฐแต่ละหน่วยงานมักจะไม่มีงบประมาณในการผลักดันให้ผู้ใช้บริการภาคธุรกิจ และเจ้าหน้าที่ภาครัฐเอง ให้ได้รับการฝึกอบรมและคุ้นเคยต่อการใช้งานระบบใหม่ที่พัฒนาขึ้นและมักใช้ระยะหนึ่งหลังจากที่พัฒนาระบบเสร็จแล้วในการขับเคลื่อนให้เกิดการใช้ประโยชน์จากระบบได้คุ้มค่า ● กรมศุลกากรพัฒนาบริการติดตามสถานภาพการทำธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ของทุกหน่วยงานแบบเบ็ดเสร็จ ณ จุดเดียวผ่านอินเทอร์เน็ต โดยผู้ใช้บริการจากส่วนราชการและผู้ประกอบการสามารถติดตามผลของการทำธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ระหว่างหน่วยงานภายในประเทศและระหว่างประเทศ แบบเรียลไทม์จากระบบ NSW ได้ทุกวันตลอดเวลา ๒๔ ชั่วโมง โดยใช้เลขที่อ้างอิง วันที่ ชื่อเอกสาร และประเทศที่ต้องการทราบ ระบบงานนี้จะให้ข้อมูลเกี่ยวกับผลของการทำธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ของแต่ละหน่วยงานที่มีการเชื่อมโยงข้อมูลกันทางอิเล็กทรอนิกส์ จากต้นทางจนถึงปลายทางว่าเป็นอย่างไร โดยผู้ใช้สามารถดูรายละเอียดของแต่ละขั้นตอนการส่งข้อมูลได้ เช่น แต่ละหน่วยงานใช้เวลาดำเนินการนานเท่าไร ความล่าช้าอยู่ที่ขั้นตอนใด

สรุป การประเมินกระบวนการพัฒนาระบบ NSW เปรียบเทียบกับองค์ประกอบแห่งความสำเร็จของการพัฒนาระบบหน้าต่างเดียว (SW) ตามกรอบแนวคิดด้านสถาปัตยกรรมองค์กร แสดงให้เห็นว่ายังมีองค์ประกอบหรือปัจจัยสำคัญของการพัฒนาบางประการที่จะต้องหยิบยกขึ้นมาพิจารณาดำเนินการศึกษาในรายละเอียดต่อไป เช่น ยังขาดการกำหนดรูปแบบการลงทุนทางธุรกิจการให้บริการและกลไกการบริหารจัดการในระนะนาว (Business and Financial Model Formulation) และการออกแบบกระบวนการปฏิบัติงานร่วมกันระหว่างหน่วย (Inter-agency Business Process Redesign) ยังไม่แล้วเสร็จ เป็นต้น เพื่อการพัฒนาระบบ NSW ที่สามารถบูรณาการการดำเนินงานแบบครบวงจร และสามารถให้บริการอิเล็กทรอนิกส์แบบเบ็ดเสร็จได้ อย่างแท้จริง สำหรับการดำเนินงานอื่นๆ ที่ได้ลงมือปฏิบัติไปแล้วนั้นพบว่า ยังต้องมีการดำเนินงานในขั้นตอนของการติดตามผลลัพธ์และประเมินผลสัมฤทธิ์ของโครงการ และจะต้องเป็นการดำเนินงานซ้ำอย่างต่อเนื่องแบบครบวงจรของการพัฒนาเพื่อผลลัพธ์ที่ยั่งยืนต่อไป

๔.๖. การประเมินผลผลิตโดยรวมของการพัฒนาระบบ NSW ของประเทศไทย

การประเมินผลผลิตโดยรวมเป็นการประเมินเพื่อเปรียบเทียบผลผลิตที่เกิดขึ้นกับวัตถุประสงค์ของโครงการหรือมาตรฐานที่กำหนดไว้ และเป็นการประเมินผลสัมฤทธิ์ของโครงการว่าบรรลุวัตถุประสงค์หรือไม่ รวมทั้งเพื่อการพิจารณาในประเด็นของการยุบ เลิก ขยาย แก้ไข ปรับปรุง หรือปรับเปลี่ยนโครงการ ข้อมูลจากการประเมินผลผลิต (Output) ที่เกิดขึ้นใช้ประกอบการตัดสินใจในการพิจารณาการยุติ / ล้มเลิก หรือขยายโครงการที่จะนำไปใช้ในโอกาสต่อไป ผลการดำเนินการและประเด็นปัญหาของการพัฒนาระบบ NSW ของประเทศในช่วงที่ผ่านมา[๖๕] สรุปพอสังเขปได้ดังนี้

๑) การพัฒนาระบบ NSW และระบบเชื่อมโยงข้อมูลระหว่างหน่วยงานกำกับซึ่งเป็น ผู้ให้บริการออกใบอนุญาต/ใบรับรองนำเข้าและส่งออกมีความคืบหน้าค่อนข้างมาก โดยมีหน่วยงานที่เชื่อมโยงข้อมูลอย่างเป็นทางการกับระบบ NSW แล้ว ๓๑ หน่วยงาน อยู่ในระหว่างทดสอบระบบเชื่อมโยงข้อมูลกับระบบ NSW จำนวน ๔ หน่วยงาน อยู่ในระหว่างพัฒนาระบบเชื่อมโยงข้อมูลกับระบบ NSW จำนวน ๑ หน่วยงาน[๖๖]

๒) การปรับปรุงและเพิ่มประสิทธิภาพกระบวนการภายในหน่วยงาน (back-office reprocess) ของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องยังไม่มีความคืบหน้ามากนักในหลายหน่วยงาน เนื่องจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องนั้นยังขาดความเข้าใจเกี่ยวกับการปรับปรุงกฎหมาย และระเบียบข้อบังคับของหน่วยงานราชการเพื่อให้สามารถปรับเปลี่ยนกระบวนการ (reprocess) ให้บริการออกใบรับรอง/ใบอนุญาต หรือการกำกับอื่นๆ

[๖๕] แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ ฉบับที่ ๒ (พ.ศ. ๒๕๕๖-๒๕๖๐)

[๖๖] กรมศุลกากร (๒๕๕๘)

ทางอิเล็กทรอนิกส์ ประกอบกับการผลักดันที่ไม่ต่อเนื่องจากระดับนโยบายหรือระดับบริหารหรือในระดับของการจัดสรรงบประมาณ ดังนั้นโครงการในลักษณะดังกล่างจึงกลายเป็นภารกิจที่มีลำดับความสาคัญต่ำ

๓) มีการปรับปรุงคุณภาพการให้บริการ ณ ท่าเรือแหลมฉบัง ท่าเรือกรุงเทพ สนามบินสุวรรณภูมิ และด่านชายแดนที่สำคัญให้มีประสิทธิภาพเพิ่มมากขึ้น โดยการประยุกต์ใช้เทคโนโลยีสารสนเทศและมาตรการต่างๆ เช่น ระบบ e-Gate และ e-Toll ที่ท่าเรือหลัก, ระบบ e-Customs และ จุดบริการเบ็ดเสร็จ (One-Stop Service) อย่างไรก็ตาม การติดตั้งและการใช้ประโยชน์จากระบบดังกล่าวยังไม่บรรลุผลลัพธ์ตามที่วางแผนไว้ เพราะขาดความต่อเนื่องในการพัฒนาและการบริหารการเปลี่ยนแปลง อีกทั้งยังขาดการบริหารจัดการระบบอำนวยความสะดวกอื่นๆที่เกี่ยวข้องให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น จึงยังมีความแออัดบริเวณประตูการค้าหลักส่งผลให้ระดับความสามารถในการแข่งขันด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าของไทยลดลงอย่างต่อเนื่อง เมื่อเปรียบเทียบกับต่างประเทศ จากอันดับที่ ๑๐ ในปี พ.ศ. ๒๕๕๒ เป็นอันดับที่ ๒๐ ของโลกในปี พ.ศ. ๒๕๕๖ และอันดับที่ ๓๖ ในปี พ.ศ. ๒๕๕๘ เนื่องจากประเทศอื่นๆ เช่น เกาหลีใต้ สหรัฐอาหรับเอมิเรตส์และประเทศในแถบสแกนดิเนเวียสามารถพัฒนาระบบอำนวยความสะดวกทางการค้าระหว่างประเทศได้รวดเร็วกว่า

๔) เส้นทางการพัฒนาระบบ NSW ของประเทศเพื่อการอำนวยความสะดวกยังไม่เชื่อมโยงไปถึงกิจกรรมที่ต้องการแลกเปลี่ยนข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ระหว่างผู้ให้บริการโลจิสติกส์ (Logistics Service Providers) ที่เกี่ยวข้องในการเคลื่อนย้ายสินค้าผ่านท่า (ท่าเรือและสนามบิน) ซึ่งควรครอบคลุมการทำธุรกรรมระหว่างทั้ง B2G และ B2B แม้ว่าจะมีการประยุกต์ใช้เทคโนโลยีสารสนเทศเพื่อให้บริการที่ท่าเรือ ได้แก่ e-Gate, e-Toll และ e-customs และบริการ One Stop Service รวมทั้งแนวคิดการเปิดให้บริการด่าน ๒๔ ชั่วโมง เมื่อเปรียบเทียบกับประเทศสิงคโปร์ที่มีความสามารถในการแข่งขันด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าเป็นอันดับ ๑ เนื่องจากที่ผ่านมากรมศุลกากรและส่วนราชการต่างๆ ที่เกี่ยวข้องเร่งดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องกับระบบ NSW ที่เชื่อมโยงระหว่างรัฐ G2G เป็นหลัก โดยยังไม่มีแผนงานหรือแผนแม่บทการพัฒนาระบบ NSW อย่างบูรณาการที่ชัดเจนในการเชื่อมโยงระหว่างภาคธุรกิจ หรือ ระบบแบบ B2B/B2G PCS เป็นต้น

๕) มีประเด็นปัญหาเรื่องมาตรฐานการเชื่อมโยงข้อมูลมีผลกระทบกับการปรับปรุงระบบภายในของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น ข้อมูลที่ใช้ในการอ้างอิงบุคคลหรือนิติบุคคลยังมีการใช้หลายรูปแบบทั้งแบบเลขทะเบียนภาษีและเลขทะเบียนการค้า และการปรับเปลี่ยนพิกัดสินค้าจากที่มีอยู่ในปัจจุบันของแต่ละหน่วยงานให้เป็นไปตามระบบพิกัดศุลกากรแบบที่สอดคล้องกับองค์การศุลกากรโลก (World Customs Organization: WCO) และตามแผนประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน พ.ศ. ๒๕๕๘[๖๗]

[๖๗] สำนักงานพัฒนาธุรกรรมทำงอิเล็กทรอนิกส์ (องค์การมหาชน) (๒๕๕๕)

๖) ข้อมูลการค้าระหว่างประเทศ (Trading Across Border) ของไทยระหว่างปี พ.ศ. ๒๕๕๐-๒๕๕๘[๖๘] ดังในตารางด้านล่างนี้ เป็นข้อมูลการจัดอันดับของธนาคารโลกที่จัดอันดับความมีประสิทธิภาพของระบบอำนวยความสะดวกทางการค้า (Trading across border) ของไทยเปรียบเทียบกับประเทศต่างๆ ๑๘๙ ประเทศทั่วโลก ข้อมูลดังกล่าวแสดงถึงประสิทธิผลของการดำเนินงานด้าน NSW ตามแผนยุทธศาสตร์พัฒนาระบบอำนวยความสะดวกทางการค้า ซึ่งเป็นยุทธศาสตร์ที่ ๔ ของ แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ทั้งสองฉบับ กล่าวคือ ประเทศไทยใช้ระยะเวลา จำนวนเอกสาร และค่าใช้จ่ายในกระบวนการส่งออกและนำเข้าสินค้าลดลงโดยลำดับ อย่างไรก็ตาม สถิติของธนาคารโลกเน้นเฉพาะกระบวนการนำเข้าส่งออกเฉพาะที่เกี่ยวข้องกับสินค้าปกติด้วยการขนส่งทางทะเลเท่านั้น ไม่ได้เก็บข้อมูลสำหรับกรณีสินค้าเกษตร สินค้าอันตรายหรือสินค้าสำคัญอื่นๆ ที่ต้องการใบรับรองหรือใบอนุญาตในลักษณะพิเศษต่างๆ

ข้อมูลการค้าระหว่างประเทศ (Trading Across Border) ของไทย	๒๕๕๐	๒๕๕๑	๒๕๕๒	๒๕๕๓	๒๕๕๔	๒๕๕๕	๒๕๕๖	๒๕๕๗	๒๕๕๘
อันดับที่	๑๐๘	๕๐	๑๐	๑๒	๑๒	๒๐	๒๐	๒๔	๓๖
๑.เอกสารสำคัญที่จำเป็นสำหรับการส่งออกสินค้า (จำนวน)	๙	๗	๕	๕	๕	๕	๕	๕	๕
๒. ระยะเวลาที่ใช้สำหรับการดำเนินการส่งออก (วัน)	๒๔	๑๗	๑๔	๑๔	๑๔	๑๔	๑๔	๑๔	๑๔
๓. ค่าใช้จ่ายสำหรับการส่งออก (USD)	๘๔๘	๖๑๕	๖๒๕	๖๒๕	๖๒๕	๖๒๕	๕๘๕	๕๙๕	๕๙๕
๔. เอกสารสำคัญที่จำเป็นสำหรับการนำเข้าสินค้า (จำนวน)	๑๒	๙	๕	๕	๕	๕	๕	๕	๕
๕.ระยะเวลาที่ใช้สำหรับการดำเนินการนำเข้า (วัน)	๒๒	๑๔	๑๓	๑๓	๑๓	๑๓	๑๓	๑๓	๑๓
๖.ค่าใช้จ่ายสำหรับการนำเข้า (USD)	๑,๐๔๒	๗๘๖	๗๙๕	๗๙๕	๗๙๕	๗๕๐	๗๕๐	๗๖๐	๗๖๐

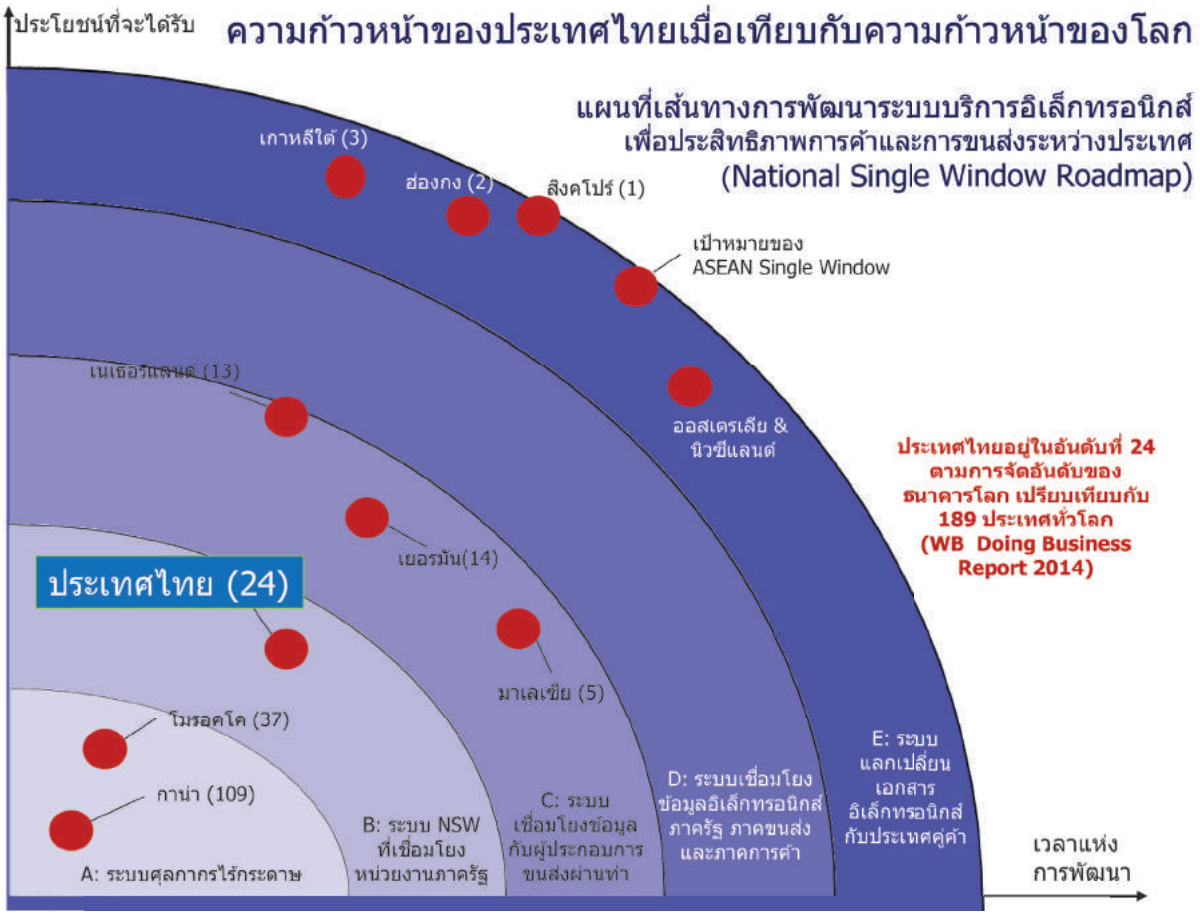
ที่มา: Doing Business Report ธนาคารโลก

ตารางที่ ๔-๒: ข้อมูลการค้าระหว่างประเทศ (Trading Across Border) ของไทย (๒๕๕๐-๒๕๕๘)

[๖๘] ข้อมูลในรายงานของธนาคารโลกประจำปี พ.ศ. ๒๕๕๘ (Doing Business 2015) เป็นข้อมูลการประเมินในระหว่างเดือนมิถุนายน ๒๕๕๖-๒๕๕๗

สรุป จากข้อมูลดังกล่าวข้างต้น อาจกล่าวโดยสรุปได้ว่า ผลผลิตหรือผลงานในภาพรวมของการพัฒนา NSW ของไทยบรรลุเป้าหมายตามที่ตั้งไว้ในยุทธศาสตร์ที่ ๔ ของแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ทั้งสองฉบับเพียงส่วนหนึ่งเท่านั้น กล่าวคือ กระบวนการดำเนินงานด้านการส่งออกและนำเข้าสินค้าของประเทศไทยใช้ระยะเวลา จำนวนเอกสาร และค่าใช้จ่ายลดลงโดยลำดับแต่มาหยุดลงตั้งแต่ปี พ.ศ. ๒๕๕๖ ดังแสดงตามข้อมูลการจัดอันดับความมีประสิทธิภาพของระบบอำนวยความสะดวกทางการค้า (Trading across border) ของไทยเปรียบเทียบกับประเทศต่างๆ ๑๘๙ ประเทศทั่วโลก

ความก้าวหน้าของการพัฒนา NSW ของประเทศไทยเมื่อเปรียบเทียบกับความก้าวหน้าของการพัฒนา NSW ของต่างประเทศในระดับโลก อาจจะแสดงในอีกมิติหนึ่งดังในรูปที่ ๔-๔



รูปที่ ๔-๔: ความก้าวหน้าของประเทศไทยเมื่อเทียบกับความก้าวหน้าของโลก ปี พ.ศ. ๒๕๕๗

บทที่ ๕. สรุปและข้อเสนอแนะ

๕.๑. สรุปประเด็นปัญหาของการพัฒนาระบบ NSW ของไทย

การพัฒนาระบบ NSW ของประเทศไทยตั้งแต่ปี พ.ศ. ๒๕๔๘-๒๕๕๘ นั้นแบ่งได้เป็น ๓ ระยะโดยสังเขป ดังนี้

- *ระยะที่ ๑* เป็นการดำเนินงานที่มุ่งเน้นเรื่อง ๑) การสร้างความเข้าใจร่วมกันระหว่างกรมศุลกากรและหน่วยงานภาครัฐอื่นๆ อีก ๓๖ หน่วยงาน ๒) แนวทางการลดขั้นตอนและกระบวนการด้านเอกสาร ๓) การพัฒนาระบบศุลกากรไร้กระดาษหรือระบบศุลกากรอิเล็กทรอนิกส์ที่ให้มีการชำระเงินภาษีและอากรผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์ได้ และ ๔) การพัฒนาระบบการเชื่อมโยงข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ที่มีความมั่นคงปลอดภัย
- *ระยะที่ ๒* การดำเนินงานมุ่งเน้นการพัฒนาระบบที่สามารถให้บริการผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์ โดยเฉพาะด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าให้เป็นแบบการค้าไร้กระดาษ (paperless trade) ที่ผู้ค้าสามารถ ๑) กรอกข้อมูลในคราวเดียวในแบบฟอร์มเดียวเพื่อยื่นขอรับใบอนุญาต/ใบรับรองเพื่อการขนส่งสินค้าข้ามแดน ๒) ติดตามสถานะของเอกสารและการเคลื่อนย้าย/ขนส่งสินค้าผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์ได้ ๓) เชื่อมโยงและแลกเปลี่ยนข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้องภายในประเทศและระหว่างประเทศแบบมั่นคงปลอดภัย โดยที่กรมศุลกากรได้ดำเนินการจัดทำมาตรฐานข้อมูลในการกำหนดโครงสร้างข้อมูลที่ใช้เชื่อมโยงและแลกเปลี่ยนกันภายในประเทศ (National Standard Data Set)
- *ระยะที่ ๓* เป็นการรวบรวมข้อมูลสถิติเพื่อการวิเคราะห์ด้านเศรษฐกิจและการบริหารจัดการ และเพื่อวางแผนการพัฒนาในระยะต่อไป

ในระยะเวลาที่ผ่านมา กรมศุลกากรและหน่วยงานภาครัฐอื่นๆ ต่างเร่งดำเนินการพัฒนาระบบ NSW ที่เกี่ยวกับธุรกรรมเอกสารของภาครัฐเป็นหลัก และมุ่งเน้นเชื่อมโยงข้อมูลด้านพิธีการศุลกากรผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์กับหน่วยงานภาครัฐอื่นๆ ในการออกเอกสารใบอนุญาตหรือใบรับรองต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการนำเข้าและส่งออกสินค้า ซึ่งจัดเป็นการพัฒนาในระดับ B คือ *ระดับการเชื่อมโยงข้อมูลเพื่อประสานจัดการด้านการกำกับสินค้าตามกฎระเบียบของภาครัฐ(Cargo Regulatory SW)* ตามเส้นทางพัฒนาการ SW ๕ ระดับ (Single Window Evolutionary Stages) เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการค้าและการขนส่งระหว่างประเทศขององค์การสหประชาชาติ (UNNExT Single Window Planning and Implementation Guide) โดยมีคณะกรรมการและคณะอนุกรรมการด้าน NSW ที่จัดตั้งขึ้น ทำหน้าที่ติดตามความก้าวหน้าและประเมินสถานการณ์ของการพัฒนา NSW ของประเทศไทยที่ได้ดำเนินงานมาแล้วตั้งแต่ปี พ.ศ. ๒๕๔๘ จนถึงปลายปี พ.ศ. ๒๕๕๘

ทีมที่ปรึกษาฯ ได้ทำการสำรวจข้อมูลสถานภาพการพัฒนาระบบ NSW จากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งจากภาครัฐและภาคเอกชนโดยการเข้าพบสัมภาษณ์สอบถามข้อมูล (รายละเอียดในภาคผนวก ข) และรวบรวมปัญหาและอุปสรรคของการดำเนินงานพัฒนาระบบ NSW ของประเทศ พร้อมทั้งได้วิเคราะห์สรุปสถานภาพการพัฒนาระบบ NSW ของประเทศไทย โดยแบ่งเป็นประเด็นปัญหาออกเป็น ๓ ระดับคือ ๑) ประเด็นปัญหาระดับนโยบาย ๒) ประเด็นปัญหาระดับบริหารจัดการ และ ๓) ประเด็นปัญหาระดับปฏิบัติ (รายละเอียดของสภาพปัญหาและอุปสรรค ดังแสดงในตารางด้านล่างนี้)

ประเด็นปัญหา	สภาพปัญหา/อุปสรรคในภาพรวม	สภาพปัญหา/อุปสรรคเฉพาะกลุ่ม	
		สภาพปัญหา/อุปสรรคเฉพาะทาง	แหล่งที่พบปัญหา
๑. ระดับนโยบาย			
๑.๑. วิสัยทัศน์ นโยบาย กลไกการขับเคลื่อน	-	๑) ปัญหาการไม่มีอำนาจสั่งการดำเนินงานด้านการบริหารจัดการสิ่งอำนวยความสะดวกในเขตปลอดอากร	กระบวนการขนส่งสินค้าทางอากาศผ่านท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ
		๒) ปัญหาการขาดความเข้าใจในธุรกิจและกระบวนการขนส่งสินค้าทางอากาศ และเรื่องการบริหารเขตปลอดอากร	
		๓) นโยบายและแผนงานที่ดีมีคุณภาพที่มีอยู่ไม่ได้รับการขับเคลื่อนให้ไปสู่การปฏิบัติงานจริง	
		๔) กลไกการแข่งขันธุรกิจและการให้บริการเป็นแบบผูกขาด ในบางกรณี เช่น ผู้ให้บริการภาคพื้นดิน Thai Cargo และ BFS ผูกขาดบริการเป็น Cargo Terminal กับสายการบินประจำ ส่งผลให้ตัวแทนออกของเลือก Cargo Terminal ไม่ได้เนื่องจากต้องผูกกับสายการบิน เป็นต้น	

ประเด็นปัญหา	สภาพปัญหา/อุปสรรคในภาพรวม	สภาพปัญหา/อุปสรรคเฉพาะกลุ่ม	
		สภาพปัญหา/อุปสรรคเฉพาะทาง	แหล่งที่พบปัญหา
๑.๒. กฎหมาย/ระเบียบปฏิบัติ/ข้อบังคับ	๑) กฎระเบียบทางราชการของหน่วยงานบางแห่งไม่รองรับการทำธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ ทำให้ไม่สามารถแลกเปลี่ยนข้อมูลระหว่างหน่วยงานผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์ได้ เช่น กฎระเบียบของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการออกใบอนุญาต/ใบรับรองยังไม่เอื้อต่อการออกใบรับรองอิเล็กทรอนิกส์ เนื่องจากในปัจจุบันหน่วยงานที่เกี่ยวข้องยังเรียกร้องให้ผู้ประกอบการมีการยืนยันตัวบุคคลและให้ใช้เอกสารแนบฉบับจริงในการขอใบรับรอง/ใบอนุญาต เป็นต้น แต่ละหน่วยงานควรต้องปรับปรุงกฎหมาย/ระเบียบปฏิบัติ/ข้อบังคับของหน่วยงานตนเองให้รองรับการทำธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์	๑) ปัญหาการไม่มีกฎหมายรองรับที่จะช่วยให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง (เช่น บริษัทท่าอากาศยาน จำกัด) ดำเนินงานด้านการบริหารจัดการสิ่งอำนวยความสะดวกในเขตปลอดอากรได้อย่างเต็มรูป	กระบวนการขนส่งสินค้าทางอากาศ
		๒) ปัญหาเรื่องการบริหารจัดการพื้นที่เขตปลอดอากรส่วนคลังสินค้าเพิ่มมูลค่า มีการใช้บริการในปริมาณที่น้อยมาก เพราะพื้นที่ในส่วนนี้เมื่อมีสินค้านำเข้านำมาประกอบและเตรียมส่งออกนั้นยังคงต้องเสียภาษี ทำให้พื้นที่นี้ไม่ได้ได้เปรียบไปกว่าคลังสินค้าอื่นในเขตปลอดอากร เนื่องจากในปัจจุบันกฎหมายที่เกี่ยวข้องของกรมศุลกากร และกรมสรรพากรยังไม่สามารถดำเนินการแบบปลอดภาษีอากรได้จริง	
		๓) ระเบียบปฏิบัติที่ไม่คงที่และสอดคล้องกับหลักการที่ตั้งไว้ ทำให้เกิดการสูญเสียโอกาสทางธุรกิจใหม่ๆ จำนวนมหาศาล อาทิ เช่น ผู้ประกอบ การธุรกิจนมจากประเทศออสเตรเลียต้องการมาใช้บริการเขตปลอดอากาศ (FreeZone VAA) ที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เพื่อบรรจุหีบห่อ	

ประเด็นปัญหา	สภาพปัญหา/อุปสรรคในภาพรวม	สภาพปัญหา/อุปสรรคเฉพาะกลุ่ม	
		สภาพปัญหา/อุปสรรคเฉพาะทาง	แหล่งที่พบปัญหา
		สินค้าใหม่ (re-pack) แล้วส่งต่อไปยังประเทศที่สาม แต่ระเบียบของไทยกำหนดให้ต้องมีการเสียภาษีมูลค่าเพิ่ม และเก็บภาษีรายได้ของการประกอบการในเขตปลอดการ ทั้งที่สินค้านั้นไม่ได้เป็นสินค้านำเข้าหรือนำมาใช้บริโภคในประเทศไทย ทำให้ผู้ประกอบการ รายดังกล่าวต้องย้ายไปใช้บริการ Free Zone VAA ที่สนามบินเวียดนาม แทนในที่สุด เนื่องจากเห็นว่า ได้รับบริการที่มีคุณค่าเพิ่มและ มีประสิทธิภาพที่ดีกว่า	
		๔) ระเบียบปฏิบัติของศุลกากรที่กำหนดให้ผู้ประกอบการเช่าคลังสินค้า ต้องทำรายงานเมื่อมีการเคลื่อนย้ายสินค้าเข้า-ออกเขตปลอดอากร ทำให้ยุ่งยาก ไม่สะดวก และไม่เป็นข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์อัตโนมัติ	
		๕) ระเบียบกฎหมายของสรรพากร ไม่เอื้ออำนวยให้เกิดการประกอบกิจกรรมเพิ่มมูลค่าในคลังสินค้า	

ประเด็นปัญหา	สภาพปัญหา/อุปสรรคในภาพรวม	สภาพปัญหา/อุปสรรคเฉพาะกลุ่ม	
		สภาพปัญหา/อุปสรรคเฉพาะทาง	แหล่งที่พบปัญหา
๒. ระดับบริหารจัดการ			
๒.๑. แผนงาน	หน่วยงานต่างๆ ยังไม่มีแผนงานที่ชัดเจนในการประสานงานการพัฒนาระบบเชื่อมโยงข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ระหว่างกลุ่มผู้ประกอบการขนส่งผ่านท่าทั้งท่าเรือ ท่าอากาศยาน และด่านชายแดน	มีปัญหาด้านการวางแผนและการพัฒนาระบบเทคโนโลยีสารสนเทศให้สามารถเชื่อมต่อ และแลกเปลี่ยนข้อมูลกันได้ทั้งระบบ ไม่ว่าจะเป็นระหว่างภาครัฐกับภาครัฐ หรือภาครัฐกับภาคเอกชน ทั้งภายในและต่างประเทศตามมาตรฐานสากล ตลอดจนการนำสิ่งที่วางแผนและการพัฒนาเหล่านั้นไปใช้ให้เกิดประโยชน์อย่างสูงสุดและต่อเนื่อง	กระบวนการขนส่งสินค้าทางน้ำ
๒.๒. การบริหารจัดการ	-	ขาดการบริหารจัดการแบบบูรณาการ และการประสานงานองค์รวมในกระบวนการขนส่งสินค้าทางอากาศ และขาดผู้รับผิดชอบในลักษณะบูรณาการอย่างจริงจัง ทำให้ไม่มีการแก้ไขปัญหาอย่างต่อเนื่อง	กระบวนการขนส่งสินค้าทางอากาศ
๒.๓. งบประมาณ	หน่วยงานภาครัฐขาดแคลนงบประมาณเพื่อบูรณาการภาพรวมระบบ NSW ของประเทศให้ครอบคลุมทุกด้าน เช่น การจัดหาระบบสารสนเทศและการสื่อสาร การจัดทำกฎระเบียบ การเสริมสร้างความรู้ให้กับหน่วยงานภาครัฐและภาคธุรกิจ เป็นต้น รัฐบาล	-	

ประเด็นปัญหา	สภาพปัญหา/อุปสรรคในภาพรวม	สภาพปัญหา/อุปสรรคเฉพาะกลุ่ม	
		สภาพปัญหา/อุปสรรคเฉพาะทาง	แหล่งที่พบปัญหา
	ควรจะสนับสนุนงบประมาณให้เพียงพอสำหรับการใช้ทรัพยากรให้ครอบคลุมทุกด้านกับทุกส่วนราชการที่เกี่ยวข้องเพื่อให้แต่ละหน่วยงานพัฒนาระบบบริการผ่าน NSW ได้อย่างต่อเนื่อง		
๒.๔. การประสานงาน/ความร่วมมือ	-	บริษัทที่ได้รับสัมปทานจากบริษัทท่าอากาศยานไทย มิได้ให้ความร่วมมือในการช่วยหาแนวทางในการใช้งานพื้นที่ปลอดอากรให้มากขึ้น	กระบวนการขนส่งสินค้าทางอากาศ
๒.๕. บุคลากร	๑) หน่วยงานภาครัฐขาดแคลนบุคลากรด้านไอซีทีที่มีความรู้และความสามารถสำหรับดำเนินงานพัฒนาระบบ NSW เพื่อการเชื่อมโยงและแลกเปลี่ยนข้อมูลระหว่างหน่วยงาน ทุกหน่วยงานจำเป็นต้องใช้ทรัพยากรเพื่อพัฒนาระบบบริการอย่างต่อเนื่อง ทั้งนี้ คณะกรรมการกำหนดเป้าหมายและนโยบายกำลังคนภาครัฐ (คปร.) และคณะกรรมการข้าราชการพลเรือน (กพ.) ได้จัดสรรอัตรา	-	

ประเด็นปัญหา	สภาพปัญหา/อุปสรรค ในภาพรวม	สภาพปัญหา/อุปสรรคเฉพาะกลุ่ม	
		สภาพปัญหา/อุปสรรค เฉพาะทาง	แหล่งที่พบปัญหา
	กำลังคนด้านคอมพิวเตอร์และการพัฒนาระบบเพิ่มเติมให้กับส่วนราชการ ๒๗ แห่ง เพื่อช่วยสนับสนุนการพัฒนาระบบ NSW เพื่อการแลกเปลี่ยนข้อมูลแบบบูรณาการระหว่างหน่วยงานแล้ว		
๒.๖. การติดตาม/ประเมินผล	-	ขาดกลไกการติดตามและประเมินผลความความก้าวหน้าของการปฏิบัติ งานจริงเทียบกับนโยบาย และแผนงานที่กำหนดไว้อย่างจริงจัง	กระบวนการขนส่งสินค้าทางอากาศ

ประเด็นปัญหา	สภาพปัญหา/อุปสรรคในภาพรวม	สภาพปัญหา/อุปสรรคเฉพาะกลุ่ม	
		สภาพปัญหา/อุปสรรคเฉพาะทาง	แหล่งที่พบปัญหา
๓. ระดับปฏิบัติ			
๓.๑. กระบวนการ/วิธีการปฏิบัติ (เช่น ขั้นตอน รูปแบบ ระยะเวลา ต้นทุนที่ใช้ดำเนินการ)	๑) ผู้ประกอบการที่เกี่ยวข้องยังไม่เข้าใจเรื่องโอกาสในการพัฒนาประสิทธิภาพการขนส่งระหว่างประเทศด้วยการเชื่อมโยงระบบเอกสารอิเล็กทรอนิกส์ระหว่างผู้เกี่ยวข้องในกลุ่มการขนส่ง (e-freight หรือ Port Community System)	๑) *บริการที่ล่าช้า* – การให้บริการสินค้าทั้งขาเข้า และขาออก (Dwell Time) ของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิใช้เวลามากกว่าที่สนามบินของเวียดนาม มาเลเซีย และสิงคโปร์ประมาณกว่าเท่าตัว	กระบวนการขนส่งสินค้าทางอากาศ
		๒) *กระบวนการทำงานที่ล่าช้า* - ส่งผลให้ผู้ส่งออกสินค้าไทยสูญเสียเวลาและต้นทุนในการขนส่งผ่านท่าอากาศยานสุวรรณภูมิที่สูงมาก โดยเฉพาะอย่างยิ่งสินค้าอาหารหรือสินค้าที่เน่าเสียง่าย เช่น ช่วงฤดูกาลผลไม้ที่จะมีการส่งออกจำนวนมาก การจัดคิวรถมีปัญหาคอขวดของกระบวนการขนส่งขาออกทำให้รถติด รวมทั้งขั้นตอนศุลกากรที่ดำเนินการไม่ทันเวลาของสายการบิน ส่งผลให้ไม่สามารถส่ง “สินค้าที่จะส่งออก” ขึ้นเครื่องบินได้ทันเวลา เกิดการสูญเสียรายได้ และสูญเสียโอกาสแก่ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย หลายฝ่าย เช่น สายการบินที่เสียรายได้จากระวางที่จองไว้แต่ไม่ได้ใช้ ผู้ส่งออกขายสินค้าไม่ได้เพราะเน่าเสียหรือต้องนำไปขายลดราคา ผู้รับจัดการขนส่งขาดรายได้การบริการ และ	กระบวนการขนส่งสินค้าทางอากาศ

ประเด็นปัญหา	สภาพปัญหา/อุปสรรคในภาพรวม	สภาพปัญหา/อุปสรรคเฉพาะกลุ่ม	
		สภาพปัญหา/อุปสรรคเฉพาะทาง	แหล่งที่พบปัญหา
		ผลเสียกับผู้ประกอบการอื่นตลอดห่วงโซ่อุปทานการขนส่ง เป็นต้น	
		๓) ต้นทุนดำเนินการสูง – กลุ่มผู้ให้บริการ (Customs Brokers/ Freight Forwarders) มีต้นทุนจากค่าติดตั้งและใช้งานระบบจากบริษัทประเภท Value Added Services (VAS) เพื่อจัดทำใบขนศุลกากรขาเข้า ๒๐,๐๐๐ บาท และสำหรับจัดทำใบขนศุลกากรขาออก ๒๐,๐๐๐ บาท ทั้งนี้ ยังมีค่าธรรมเนียมในการดำเนินพิธีการทางศุลกากรตามกฎกระทรวงการคลังกำหนดค่าธรรมเนียมในการดำเนินพิธีการทางศุลกากร พ.ศ. ๒๕๕๒ ซึ่งได้แก่ค่าธรรมเนียมการผ่านพิธีการทางศุลกากร และการตรวจปล่อยสินค้าตามใบขนสินค้าฉบับละ ๒๐๐ บาท เช่น ใบขนสินค้าขาเข้า ใบขนสินค้าขาออกที่มีราคาของเกินกว่า ๒๐,๐๐๐ บาท และการบันทึกข้อมูลเข้าสู่ระบบข้อมูลทางอิเล็กทรอนิกส์โดยเจ้าหน้าที่ของกรมศุลกากรมีค่าธรรมเนียมฉบับละ ๗๐ บาท ได้แก่ การบันทึกข้อมูลใบขนสินค้า การบันทึกข้อมูลคำร้องขอรับของไปก่อนหรือส่งของออกไปก่อน และการบันทึกข้อมูลใบกำกับการขนย้ายสินค้า (แต่หากตัวแทน	

ประเด็นปัญหา	สภาพปัญหา/อุปสรรคในภาพรวม	สภาพปัญหา/อุปสรรคเฉพาะกลุ่ม	
		สภาพปัญหา/อุปสรรคเฉพาะทาง	แหล่งที่พบปัญหา
		ผู้ประกอบการบันทึกและส่งใบขนสินค้าเองจะเสียค่าจัดส่งตามแต่ละผู้ให้บริการรับส่งข้อมูลทางอิเล็กทรอนิกส์ Value Added Network Services: VANS เป็นผู้กำหนด) รวมถึงค่าใช้จ่ายที่อาจจะเกิดขึ้นจากด่านศุลกากรบางด่าน เช่น ศุลกากรสุวรรณภูมิ จะมีการขอตรวจ “ใบขนศุลกากรกระดาษ” เป็นกรณีพิเศษและหรือแบบ “ตรวจร่วม” ซึ่งจะมีค่าธรรมเนียมพิเศษเพิ่มขึ้นอีก	
		๔) กระบวนการด้านเอกสารสำหรับพิธีการชายแดนของการขนส่งสินค้าผ่านแดน ต้องกระทำภายใต้กรอบความตกลงด้านการขนส่งระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้องอยู่ ๒ ส่วนด้วยกัน ได้แก่ “กรอบความตกลงอาเซียนว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าผ่านแดน” และ “ความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง (GMS Cross-Border Transport Agreement)” ซึ่งมีประเด็นที่แตกต่างกันอย่างเห็นได้ชัดในเรื่องกระบวนการขั้นตอนของเอกสารคือการทำพิธีการชายแดน (เช่น แบบฟอร์มตรวจคนเข้าเมือง แบบฟอร์มศุลกากร) ซึ่งกระบวนการ	กระบวนการขนส่งสินค้าผ่านแดน

ประเด็นปัญหา	สภาพปัญหา/อุปสรรคในภาพรวม	สภาพปัญหา/อุปสรรคเฉพาะกลุ่ม	
		สภาพปัญหา/อุปสรรคเฉพาะทาง	แหล่งที่พบปัญหา
		ของ GMS นั้นส่งเสริมการใช้เอกสารที่เป็นแบบอย่างเดียวกัน ส่วนของอาเซียนส่งเสริมการใช้เอกสารอิเล็กทรอนิกส์ในการอำนวยความสะดวกด้านศุลกากรผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ ณ จุดบริการเดียว	
		๕) อัตราค่าเช่าพื้นที่ค่อนข้างสูงเมื่อเทียบกับการบริการที่ได้รับและปัญหาอุปสรรคความไม่สะดวก ทำให้ไม่คุ้มค่าการลงทุนสำหรับผู้มาใช้บริการ	กระบวนการขนส่งสินค้าทางอากาศ
	๒) การส่งข้อมูลซ้ำซ้อน	เรื่องเกี่ยวกับการส่งข้อมูลรายงานเรือเข้า/ออก (Manifest) มีประเด็นดังนี้ ๑) สายเรือจะต้องส่งข้อมูลรายงานตารางเรือเข้า/ออก (Vessel Schedule Message: VSED) ข้อมูลบัญชีสินค้าทางเรือสำหรับบริษัท เรือหรือตัวแทนเรือ (Ship Agent Operators Message: SAOP) ข้อมูลบัญชีสินค้าทางเรือ (Master Sea Cargo Manifest Message: MMAN) และข้อมูลบัญชีตู้สินค้า (Container List Message: CLIS) ไปที่ NSW แล้วระบบ NSW จะส่งข้อมูลไปยังกรมศุลกากร ท่าเรือแหลมฉบัง และ ท่าเรือกรุงเทพ ๒) ท่าเรือแหลมฉบังจะเก็บข้อมูลไว้	กระบวนการขนส่งสินค้าทางเรือ

ประเด็นปัญหา	สภาพปัญหา/อุปสรรคในภาพรวม	สภาพปัญหา/อุปสรรคเฉพาะกลุ่ม	
		สภาพปัญหา/อุปสรรคเฉพาะทาง	แหล่งที่พบปัญหา
		เพื่อใช้ประโยชน์ภายในและส่งข้อมูลดังกล่าวให้ท่าเรือที่อยู่ในสังกัดส่วนกรมศุลกากรจะเข้าระบบ paperless เพื่อใช้งานสำหรับดำเนินพิธีการเพื่อผู้นำเข้า/ส่งออก ส่วนท่าเรือคลองเตยจะรับข้อมูลจาก NSW เช่นกัน ในกรณีที่เรือเข้าท่าเรือคลองเตยโดยตรง ๓) ท่าเรือที่อยู่ภายใต้สังกัดกรมเจ้าท่าเช่น ท่าเรือเคอรี่ (Kerry) ที่มีการขนถ่ายสองส่วนคือ ส่วนหนึ่งตู้คอนเทนเนอร์จะลงที่ท่าเรือเคอรี่เอง และอีกส่วนหนึ่งจะไปลงที่ท่าเรือกรุงเทพโดยเรือฉลอมนั้น ข้อมูลของตู้และสินค้าที่นำไปท่าเรือคลองเตยจะไม่สามารถส่งไปยังท่าเรือคลองเตยได้โดยระบบ NSW เนื่องจากระบบ NSW จะติดต่อเฉพาะส่วนราชการที่เกี่ยวข้องเท่านั้น ดังนั้นสายเรือจึงจำเป็นต้องส่งไฟล์ที่เป็น excel ไปให้ท่าเรือคลองเตย เฉพาะข้อมูลรายการตู้และสินค้าที่ขึ้นท่าเรือคลองเตยด้วยวิธีแนบไฟล์ไปทางอีเมล์	
๓.๒. เทคโนโลยี/เทคนิค/มาตรฐาน	๑) ผู้ประกอบการขนส่งของไทยซึ่งส่วนใหญ่มีขนาดเล็กยังขาดความสามารถในการพัฒนาระบบไอทีเพื่อปรับปรุง	๑) ระบบ Airport Cargo Community System (ACCS) ที่ริเริ่มพัฒนาในปี พ.ศ. ๒๕๕๐-๒๕๕๒ ยังพัฒนาไม่เสร็จสมบูรณ์ เนื่องจาก มีการปรับเปลี่ยน	กระบวนการขนส่งสินค้าทางอากาศ

ประเด็นปัญหา	สภาพปัญหา/อุปสรรคในภาพรวม	สภาพปัญหา/อุปสรรคเฉพาะกลุ่ม	
		สภาพปัญหา/อุปสรรคเฉพาะทาง	แหล่งที่พบปัญหา
	งานบริหารจัดการภายในของตนเองให้ดีกว่าเดิมทำให้ไม่พร้อมรับมือกับการแข่งขันที่จะเข้มข้นรุนแรงมากขึ้นโดยเฉพาะอย่างยิ่งในกรอบอาเซียนนับจากปี พ.ศ. ๒๕๕๘ เป็นต้นไป	เทคโนโลยีการแลกเปลี่ยนข้อมูลกับกรมศุลกากร ทำให้ระบบ ACCS ที่พัฒนาไปบ้างแล้วต้องมีการปรับแก้ใหม่อีกครั้งเพื่อรองรับเทคโนโลยีที่เปลี่ยนไป (ในช่วงที่กรมศุลกากรปรับเปลี่ยนกระบวนการทำงานจากระบบอีดีไอแบบดั้งเดิม (EDI - Electronic Data Interchange) มาเป็นระบบศุลกากรไร้กระดาษในระยะแรก) ๒) ในส่วนของกระบวนการนำเข้าและส่งออกสินค้าทางอากาศนั้น ระบบการทำงานแบบกลุ่มผู้ประกอบการขนส่งผ่านท่าอากาศยาน (Air Cargo Community System: ACCS) ที่จัดตั้งขึ้น ยังไม่สามารถดำเนินการได้อย่างมีประสิทธิภาพ ประเด็นปัญหาอาจอยู่ที่หน่วยงานยังไม่มีความเข้าใจในเรื่องของการเชื่อมโยงข้อมูลอย่างชัดเจน ซึ่งในการดำเนินงานจริงนั้น ขอบเขตของการจัดทำ PCS/NSW ไม่ควรซับซ้อนมากเกินไป เพราะจะทำให้การดำเนินงานประสบความสำเร็จได้ยาก การดำเนินงานในรูปแบบนี้ ควรมีการจัดตั้งศูนย์ควบคุมข้อมูลทั้งหมด เพื่อให้สามารถเชื่อมโยงและ mapping ข้อมูลระหว่างกันได้ครบวงจร ทั้งนี้ NSW	

ประเด็นปัญหา	สภาพปัญหา/อุปสรรคในภาพรวม	สภาพปัญหา/อุปสรรคเฉพาะกลุ่ม	
		สภาพปัญหา/อุปสรรคเฉพาะทาง	แหล่งที่พบปัญหา
		ควรเป็น backbone ของระบบทั้งหมดในภาพรวม และอาจจะให้ VAN สามารถเชื่อมต่อกันโดยตรงได้โดยไม่ต้องผ่าน VAS	
	๒) มีประเด็นปัญหาเรื่องมาตรฐานการเชื่อมโยงข้อมูลมีผลกระทบกับการปรับปรุงระบบภายในของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่นข้อมูลที่ใช้ในการอ้างอิงบุคคลหรือนิติบุคคลยังมีการใช้หลายรูปแบบทั้งแบบเลขทะเบียนภาษีและเลขทะเบียนการค้า และการปรับเปลี่ยนพิกัดสินค้าจากที่มีอยู่ในปัจจุบันของแต่ละหน่วยงานให้เป็นไปตามระบบพิกัดศุลกากรแบบที่สอดคล้องกับองค์กร World Customs Organization และแผนประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน ๒๕๕๘		
	๓) ระบบงานไอทีที่แตกต่างและไม่รองรับการใช้งาน - จากการสำรวจการทำงานของกลุ่มผู้ประกอบการตัวแทนรับขนส่งสินค้า (Freight Forwarder) ๕ บริษัทพบว่ามี ๒ บริษัทที่เพิ่งดำเนินการ		

ประเด็นปัญหา	สภาพปัญหา/อุปสรรคในภาพรวม	สภาพปัญหา/อุปสรรคเฉพาะกลุ่ม	
		สภาพปัญหา/อุปสรรคเฉพาะทาง	แหล่งที่พบปัญหา
	จัดซื้อโปรแกรมเพื่อใช้งานภายในสำนักงานซึ่งเป็นแบบ Windows-Based Application ซึ่งต้องติดตั้งลงบนทุกเครื่องคอมพิวเตอร์ที่ต้องการใช้งาน ส่วนอีกหนึ่งบริษัทเป็นการพัฒนาระบบงานไอทีใช้เองภายใน และอีกสองบริษัทยังไม่มีโปรแกรมในการดำเนินงานส่วนนี้ และจะใช้ MS Word หรือ MS Excel เพื่อจัดทำและดำเนินการเอกสารต่างๆ ทั้งนี้ ระบบที่ควรพัฒนาน่าจะเป็นในรูปแบบ Web-Based Application ซึ่งมีการติดตั้ง Application อยู่บนเครื่องเซิร์ฟเวอร์ (Server) เพียงเครื่องเดียว และผู้ใช้งาน (Client) อื่นๆ สามารถเรียกใช้งานได้โดยผ่านเบราเซอร์ (Browser) ทำให้สะดวกและง่ายต่อการบริหารจัดการมากกว่าอีกทั้งการใช้งานในรูปแบบ Web-Based Application นั้นผู้ใช้งานสามารถทำงานจากที่ใดเวลาใดก็ได้ที่มีอินเทอร์เน็ต		

๕.๒. ความสำคัญและโอกาสในการพัฒนา NSW ระยะที่ ๒ ของประเทศไทย

ภาพรวมการดำเนินการค้าระหว่างประเทศทั่วโลกมีอัตราการเติบโตที่เพิ่มขึ้นทั้งในเชิงปริมาณและในเชิงมูลค่าโดยลำดับ รายงานสถิติด้านการค้าระหว่างประเทศขององค์การการค้าโลก (World Trade Organization: WTO) ประจำปี พ.ศ. ๒๕๕๗ แสดงให้เห็นว่า ปริมาณการส่งออกสินค้ามีอัตราเพิ่มขึ้นร้อยละ ๒.๕ ในขณะที่มูลค่าการเติบโตของการส่งออกสินค้าประเภทบริการ (commercial services) เติบโตขึ้นร้อยละ ๖ และปริมาณการนำเข้าสินค้าของโลกนั้นมีอัตราเพิ่มขึ้นร้อยละ ๒[๖๙]

หากดูสถิติในระดับภูมิภาคทั่วโลก ทวีปเอเชียมีอัตราการส่งออกสินค้าเติบโตสูงที่สุด คือ ร้อยละ ๔.๕ รองลงมาคือ ทวีปอเมริกาเหนือ (ร้อยละ ๓) ส่วนภูมิภาคที่มีอัตราการนำเข้าสูงสุดคือ ภูมิภาคตะวันออกกลาง (ร้อยละ ๖) และรองลงมาคือ ทวีปเอเชีย (ร้อยละ ๔.๕) ในขณะที่บางภูมิภาคมีปริมาณการส่งออกสินค้าลดลง ได้แก่ ทวีปแอฟริกาที่มีอัตราการส่งออกสินค้าลดลงร้อยละ ๒.๕ จากเดิมที่เคยมีอัตราการส่งออกสินค้าสูงถึงร้อยละ ๖.๕ ในปี พ.ศ. ๒๕๕๕ เช่นเดียวกับภูมิภาคตะวันออกกลางที่มีอัตราการส่งออกที่ลดลงจากเดิมร้อยละ ๕ เป็นร้อยละ ๒ และทวีปอเมริกาเหนือลดลงจากเดิมร้อยละ ๔.๕ เป็นร้อยละ ๓ ตามลำดับ และในแง่สถิติในระดับประเทศแล้ว ปริมาณการส่งออกสินค้าที่มาจากประเทศกำลังพัฒนานั้นมีอัตราการเติบโตร้อยละ ๔ ในขณะที่ปริมาณการนำเข้าสินค้าไปยังประเทศกำลังพัฒนามีปริมาณเพิ่มขึ้นในอัตราร้อยละ ๕

ในท่ามกลางสภาวะการเติบโตของการค้าระหว่างประเทศเช่นนี้ รัฐบาลของแต่ละประเทศทั่วโลกต่างมุ่งพัฒนาขีดความสามารถทางการค้าของประเทศของตนเองโดยการพยายามลดต้นทุนในการทำธุรกรรมทางการค้าลง อันได้แก่ การลดต้นทุนการขนส่งสินค้า ต้นทุนด้านบริการโลจิสติกส์ ต้นทุนทางการเงิน/การคลัง และต้นทุนที่เกี่ยวเนื่องกับการจัดทำเอกสารตามระเบียบปฏิบัติของภาครัฐ ดังนั้นการดำเนินมาตรการอำนวยความสะดวกทางการค้านับเป็นกิจกรรมหนึ่งที่มีส่วนช่วยเพิ่มมูลค่าและสร้างผลประโยชน์ที่เป็นรูปธรรมให้กับการดำเนินการค้าระหว่างประเทศได้ในระยะยาว เนื่องจากผลประโยชน์ที่ได้รับกลับคืนมามีมูลค่าเกินกว่าจำนวนเงินที่ได้ลงทุนลงไป[๗๐]

ประเทศสมาชิกขององค์การการค้าโลก (World Trade Organization: WTO) ต่างเห็นพ้องว่า การอำนวยความสะดวกทางการค้าที่มีประสิทธิภาพจะช่วยส่งเสริมผลิตภาพของประเทศให้สูงขึ้น และสามารถดึงดูดการลงทุนโดยตรงระหว่างประเทศให้เพิ่มมากขึ้น ดังนั้น ในปี พ.ศ. ๒๕๔๗ องค์การการค้าโลกจึงได้มีมติให้หารือวาระเรื่องการอำนวยความสะดวกทางการค้าในการเจรจารอบโดฮา (Doha Round) และริเริ่มจัดตั้งคณะเจรจาด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้า (WTO Negotiating Group on Trade

[๖๙] World Trade Organization: International Trade Statistics 2014 (รายงานนี้แสดงข้อมูลตัวเลขที่เกิดขึ้นในปี พ.ศ. ๒๕๕๖)

[๗๐] อ้างอิงข้อมูลขององค์การสหประชาชาติปี พ.ศ. ๒๕๔๙

Facilitation: NGTF) ขึ้น และต่อมาในปีพ.ศ. ๒๕๕๗ ที่ประชุมคณะมนตรีในวาระพิเศษได้มีฉันทามติเห็นชอบต่อพิธีสารร่างแก้ไขและความตกลงว่าด้วยการอำนวยความสะดวกทางการค้า (Trade Facilitation Agreement: TFA) ซึ่งถือเป็นส่วนหนึ่งของความตกลงภายใต้องค์การการค้าโลกในปัจจุบัน และนับเป็นการเปลี่ยนแปลงครั้งสำคัญที่สุดขององค์การการค้าโลก

ความตกลง TFA มีวัตถุประสงค์เพื่อมุ่งลดขั้นตอนและระยะเวลาของกระบวนการและธุรกรรม ทางการค้า โดยเฉพาะอย่างยิ่งในส่วนที่เป็นพิธีการด้านศุลกากร และกฎระเบียบของหน่วยงานราชการต่างๆ ทั้งนี้ เพื่อให้เกิดความคล่องตัว สะดวก และรวดเร็วในการดำเนินการนำเข้า ส่งออก ถ่ายลำและการส่งสินค้าผ่านแดน อันจะส่งผลทำให้ต้นทุนและค่าใช้จ่ายต่างๆ ลดลง รวมทั้งยังช่วยทำให้ระเบียบพิธีการมีความโปร่งใส ชัดเจนและเป็นไปในแนวทางที่สอดคล้องกันมากยิ่งขึ้น ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับจากการดำเนินการตามความตกลงด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้านี้ประเมินเป็นผลประโยชน์ต่อเศรษฐกิจของโลกคิดเป็นมูลค่าราวสี่แสนล้านถึงหนึ่งล้านล้านบาท (๑๒ ล้าน-๓๐ ล้านล้าน ดอลลาร์สหรัฐฯ โดยประมาณ) และคาดว่าต้นทุนทางการค้าระหว่างประเทศจะลดลงจากเดิมราวร้อยละ ๑๐-๑๕[๗๑]

ประเทศไทยได้ดำเนินการปรับปรุงระบบอำนวยความสะดวกทางการค้าตามแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทยฉบับที่ ๒ (๒๕๕๖-๒๕๖๐) ด้วยการพัฒนาระบบ National Single Window (NSW) เพื่อใช้เชื่อมโยงข้อมูลระหว่างหน่วยงานภาครัฐ โดยเฉพาะอย่างยิ่งหน่วยงานกำกับซึ่งเป็นผู้ให้บริการออกใบอนุญาต/ใบรับรองนำเข้าและส่งออกสินค้า และเพื่อมุ่งลดจำนวนเอกสารและค่าใช้จ่ายในกระบวนการนำเข้าและส่งออก โดยมีดัชนีชี้วัดความสำเร็จของการดำเนินงานตามแผนยุทธศาสตร์ฯ ที่สำคัญอยู่ที่ ๑) ประสิทธิภาพทางการค้าระหว่างประเทศ (Trading Across Border Indicator) ของประเทศไทยอยู่ในอันดับที่ดีขึ้นทุกปี ๒) ระยะเวลาการตรวจปล่อยสินค้า (Time Release Study) อยู่ในอันดับที่ดีขึ้นทุกปี ๓) ระยะเวลาที่ใช้ในการขนส่งสินค้าขาออก สินค้าขาเข้า หรือสินค้าถ่ายลำ ณ ประตูการค้าหลักและด่านการค้าชายแดนลดลง และ ๔) ระบบ e-freight กับระบบ NSW สามารถเชื่อมโยงและทำธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ผ่านระบบ NSW ได้อย่างบูรณาการภายในปี พ.ศ. ๒๕๖๐

อย่างไรก็ดี ธนาคารโลกได้ดำเนินการประเมินสถานะการดำเนินงานการปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้าของประเทศต่างๆ จำนวน ๑๘๙ ประเทศทั่วโลกเป็นประจำทุกปี โดยประเมินจากประสิทธิภาพในทางการค้าระหว่างประเทศตามดัชนีชี้วัดประสิทธิภาพการส่งออกและการนำเข้าสินค้าทางทะเล (Trading Across Border Indicator) อันประกอบด้วย ระยะเวลา จำนวนเอกสารที่ทางราชการเรียกใช้และค่าใช้จ่ายต่อตู้สินค้าขนาดความยาว ๒๐ ฟุต ที่ใช้ไปในกระบวนการนำเข้าและส่งออกสินค้าทั่วไปในแต่ละเที่ยว (ไม่รวมกรณีสินค้าอันตราย หรือสินค้าที่ต้องมีการกำกับควบคุมเป็นพิเศษ) และในรายงานประจำปี พ.ศ.

[๗๑] รายงานผลงานขององค์การการค้าโลกประจำปี พ.ศ. ๒๕๕๗ (World Trade Organization Annual Report 2014)

๒๕๕๘ (Doing Business 2015)[๗๒] ธนาคารโลกได้จัดอันดับประสิทธิภาพในทางการค้าระหว่างประเทศของประเทศไทยไว้ที่อันดับ ๓๖ โดยมีข้อมูลตัวชี้วัดประสิทธิภาพทางการค้าระหว่างประเทศเปรียบเทียบกับประเทศต่างๆ โดยเฉพาะในกลุ่มประเทศสมาชิกอาเซียน ดังในตารางด้านล่างนี้

ประเทศ	อันดับ	ตัวชี้วัดประสิทธิภาพการส่งออก			ตัวชี้วัดประสิทธิภาพการนำเข้า		
		จำนวนเอกสาร (ฉบับ)	ระยะเวลา (วัน)	ค่าใช้จ่าย (ดอลลาร์สหรัฐฯ/ตู้)	จำนวนเอกสาร (ฉบับ)	ระยะเวลา (วัน)	ค่าใช้จ่าย (ดอลลาร์สหรัฐฯ/ตู้)
สิงคโปร์	๑	๓	๖	๔๖๐	๓	๔	๔๔๐
ฮ่องกง	๒	๓	๖	๕๙๐	๓	๕	๕๖๕
มาเลเซีย	๑๑	๔	๑๑	๕๒๕	๔	๘	๕๖๐
ไต้หวัน	๓๒	๕	๑๐	๖๕๕	๖	๑๐	๗๒๐
ไทย	**๓๖**	**๕**	**๑๔**	**๕๙๕**	**๕**	**๑๓**	**๗๖๐**
บรูไน	๔๖	๕	๑๙	๗๐๕	๕	๑๕	๗๗๐
อินโดนีเซีย	๖๒	๔	๑๗	๕๗๑.๘	๘	๒๖	๖๔๖.๘
ฟิลิปปินส์	๖๕	๖	๑๕	๗๕๕	๗	๑๕	๙๑๕
เวียดนาม	๗๕	๕	๒๑	๖๑๐	๘	๒๑	๖๐๐
พม่า	๑๐๓	๘	๒๐	๖๒๐	๘	๒๒	๖๑๐
กัมพูชา	๑๒๔	๘	๒๒	๗๙๕	๙	๒๔	๙๓๐
ลาว	๑๕๖	๑๐	๒๓	๑,๙๕๐	๑๐	๒๖	๑,๙๑๐

ตารางที่ ๕-๑: การจัดอันดับของประเทศต่างๆ ในกลุ่มอาเซียนเรียงตามประสิทธิภาพในทางการค้าระหว่างประเทศโดยธนาคารโลก (สถานะข้อมูลที่สำรวจถึงเดือนมิถุนายน ๒๕๕๗)

เมื่อพิจารณาเปรียบเทียบดูข้อมูลตัวชี้วัดประสิทธิภาพของประเทศไทยกับของประเทศอื่นๆ แล้ว พบว่าจำนวนเอกสารที่ใช้ทำธุรกรรมในแต่ละประเทศมีปริมาณที่ค่อนข้างใกล้เคียงกัน คือ ราว ๓-๕ ฉบับ (เปรียบเทียบข้อมูลกับเฉพาะประเทศที่มีอันดับดีกว่า) ข้อแตกต่างที่เห็นได้ชัดคือ ระยะเวลาที่ประเทศไทยใช้ในการทำธุรกรรมด้านเอกสารที่เนิ่นนานกว่า ดังนั้น ข้อสมมติฐานจึงน่าจะอยู่ที่ว่า โอกาสในการพัฒนาประสิทธิภาพทางการค้าระหว่างประเทศของไทยน่าจะอยู่ที่การตั้งเป้าหมายให้กระบวนการทำธุรกรรมด้านเอกสารของหน่วยงานภาครัฐ ภาคธุรกิจ และภาคการขนส่งสินค้า ของประเทศไทยสามารถดำเนินการได้ภายในระยะเวลาที่รวดเร็วขึ้น อันจะสามารถส่งผลต่อเนื่องไปถึงค่าใช้จ่ายที่ลดลง และมุ่งหวังว่าการดำเนิน

[๗๒] อ้างอิงข้อมูลจาก Doing Business Report 2015 ของธนาคารโลก

ธุรกรรมต่างๆ ดังกล่าวจะสอดคล้องตามกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องของภาครัฐได้ดีขึ้น ทั้งนี้ โดยการพิจารณาความเป็นไปได้ในการกำหนดเป้าหมายใหม่ที่ท้าทายมากขึ้นสำหรับการดำเนินการในแต่ละขั้นตอนของกระบวนการส่งออกและนำเข้าสินค้า ตัวอย่างการตั้งเป้าหมายใหม่ของกระบวนการส่งออกสินค้าให้ลดลงร้อยละ ๓๐ เช่น[๗๓]

ขั้นตอนของกระบวนการส่งออก	ระยะเวลา (วัน)		ค่าใช้จ่าย (บาท)	
	เดิม	ใหม่	เดิม	ใหม่
การจัดเตรียมเอกสาร	๘	๕	๕,๒๕๐	๓,๖๗๕
การผ่านพิธีการศุลกากรและการตรวจทางเทคนิค	๑	๑	๑,๕๐๐	๑,๕๐๐
การดำเนินการผ่านท่า	๓	๒	๔,๘๐๐	๓,๓๖๐
การขนส่งสินค้าภายในประเทศและการจัดการอื่นๆ	๒	๒	๖,๐๐๐	๖,๐๐๐
รวม	**๑๔**	**๑๐**	**๑๗,๕๕๐**	**๑๔,๕๓๕**

ขั้นตอนของการจัดเตรียมเอกสาร จากเดิมใช้เวลา ๘ วัน *ตั้งเป้าหมายใหม่ให้ลดลงเหลือเพียง ๕ วัน*

ขั้นตอนการดำเนินการผ่านท่า จากเดิมใช้เวลา ๓ วัน *ตั้งเป้าหมายใหม่ให้ลดลงเหลือเพียง ๒ วัน*

การกำหนดเป้าหมายการดำเนินการใหม่โดยมุ่งลดจำนวนวันที่ใช้ในกระบวนการส่งออกสินค้าโดยรวมให้ลดลงจากเดิม ๑๔ วันเหลือ ๑๐ วัน จะสามารถส่งผลให้ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานลดลงจากเดิมได้ดังตัวอย่างที่แสดงข้างต้น คือ เป้าหมายค่าใช้จ่ายในกระบวนการส่งออกปรับลดลงจากเดิม ๑๗,๕๕๐ บาท ให้เหลือราว ๑๔,๕๓๕ บาทโดยประมาณ โดยมุ่งหวังว่าในการประเมินประสิทธิภาพทางการค้าระหว่างประเทศของประเทศต่างๆ ทั่วโลก ซึ่งดำเนินการโดยธนาคารโลกในปีถัดๆ ไป[๗๔] ประเทศไทยจะมีอันดับของประสิทธิภาพในทางการค้าระหว่างประเทศ (Trading Across Border Indicator) ที่ดีขึ้นเรื่อยๆ โดยลำดับ

[๗๓] ตัวอย่างการตั้งเป้าหมายของกระบวนการส่งออกสินค้าจะมีแสดงไว้อีกครั้งพร้อมตัวอย่างการตั้งเป้าหมายของกระบวนการนำเข้าสินค้าในเนื้อหาข้อ ๒.๔.๒

[๗๔] หมายเหตุ: ธนาคารโลกจัดเก็บข้อมูลเฉพาะกรณีของการนำเข้าและส่งออกสินค้าทั่วไป ซึ่งไม่ใช่สินค้าอันตราย ไม่ใช่สินค้าการเกษตร หรือสินค้าที่ต้องมีการกำกับควบคุมในกรณีพิเศษ และเฉพาะการขนส่งผ่านทางทะเลโดยประมาณการจากกรณีบรรจุตู้สินค้าขนาด ๒๐ ฟุตเท่านั้น

๕.๓. ข้อเสนอแนะในการพัฒนา NSW ระยะที่ ๒ ของประเทศไทย

๕.๓.๑. ข้อแสนอแนะทั่วไปสำหรับการดำเนินงานในระยะต่อไป[๗๕]

การพัฒนาระบบ NSW ส่วนกลาง สามารถสร้างให้เกิดระบบเชื่อมโยงข้อมูลระหว่างหน่วยงานกำกับ ซึ่งเป็นผู้ให้บริการออกใบอนุญาต/ใบรับรองนำเข้า-ส่งออก ในลักษณะ G2G ได้ในระดับหนึ่ง แต่การปรับปรุงระบบหรือขั้นตอนงานภายในหน่วยงาน (Back-Office Reprocess) ยังไม่ได้ดำเนินอย่างเต็มรูปแบบมากนัก หน่วยงานภาครัฐส่วนหนึ่งยังไม่ได้ดำเนินการพัฒนาระบบให้สามารถส่งผ่านข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ระหว่างระบบแบบอัตโนมัติกับภาคเอกชน (G2B) ทั้งนี้เพราะในปัจจุบันหน่วยงานส่วนใหญ่ยังพัฒนาในขั้นตอนของการให้ผู้ใช้ในภาคธุรกิจกรอกแบบฟอร์มบนเว็บไซต์ และบางหน่วยงานยังไม่ได้มีการปรับปรุงกฎระเบียบหรือข้อบังคับที่เกี่ยวข้อง เพื่อช่วยสนับสนุนการลดขั้นตอนการให้บริการออกใบรับรอง/ใบอนุญาตทางอิเล็กทรอนิกส์แก่ภาคธุรกิจให้เป็นแบบไร้กระดาษ

นอกจากนี้ ยังมีจุดอ่อนด้านกลไกการบริหารจัดการส่วนกลางในการใช้ประโยชน์จากระบบ NSW และเชื่อมโยงข้อมูลการทำธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ผ่านระบบ NSW ได้อย่างบูรณาการ ครอบคลุมทั้งภาครัฐและภาคเอกชนในลักษณะของ G2B B2G B2B รวมทั้งให้สามารถเชื่อมโยงเข้ากับระบบข้อมูลที่เกี่ยวข้องในมิติอื่นๆ อาทิ ด้านการค้าขาย (e-trade) ด้านการขนส่ง (e-freight) และด้านการชำระเงินค่าสินค้าและบริการแบบออนไลน์ (e-payment) เพื่อลดต้นทุนให้แก่ผู้ประกอบการ และเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งระหว่างประเทศ และการอำนวยความสะดวกทางการค้าของประเทศไทยได้อย่างแท้จริง ดังนั้น การผลักดันการเชื่อมโยงระบบข้อมูลผ่าน NSW ในระยะต่อไปของประเทศไทยควรมีการดำเนินงาน ดังนี้

๑) ***จัดทำแผนแม่บทการพัฒนา NSW ระยะที่ ๒*** กำหนดวิสัยทัศน์ เป้าหมายการพัฒนา สถาปัตยกรรมของระบบ และการวางโครงสร้างของหน่วยธุรกิจเพื่อเข้ามาบริหารจัดการระบบ NSW ที่ชัดเจนต่อเนื่อง มีขอบเขตงานและภารกิจครอบคลุมองค์ประกอบต่างๆ ที่จะทำให้เกิดความสมบูรณ์ของระบบ NSW ที่มีความเหมาะสมกับประเทศไทย รวมทั้งมีแนวทางการขับเคลื่อนให้เกิดการสร้างเครือข่ายข้อมูลระหว่างผู้ใช้บริการและระบบ NSW ของภาครัฐที่ทำให้บรรลุผลสัมฤทธิ์

๒) ***ปรับลดขั้นตอนและกระบวนการให้บริการออกใบรับรอง/ใบอนุญาตทางอิเล็กทรอนิกส์*** *โดย*

(ก) *ปรับลดขั้นตอนและกระบวนการให้บริการออกใบรับรอง/ใบอนุญาตทางอิเล็กทรอนิกส์* โดยให้คณะอนุกรรมการการเชื่อมโยงข้อมูลแบบบูรณาการสำหรับการนำเข้า ส่งออก และโลจิสติกส์พิจารณาออกแบบขั้นตอนการออกใบรับรอง/ใบอนุญาตทางอิเล็กทรอนิกส์ของสินค้านำเข้าและส่งออกที่สำคัญของประเทศไทยและนำเสนอให้ กบส. ทราบความคืบหน้าเป็นระยะทุก ๓ เดือน ทั้งนี้

[๗๕] อ้างอิงข้อมูลจากที่ประชุมคณะกรรมการพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ (กบส.) ครั้งที่ ๑/๒๕๕๗ (วันที่ ๒๕ สิงหาคม ๒๕๕๗) และข้อวิเคราะห์ของทีมที่ปรึกษาฯ

ในการดำเนินงานให้มีประสิทธิภาพ ควรมีคณะทำงานเฉพาะด้านเพื่อหารือกับผู้แทนภาคเอกชนในฐานะผู้ใช้บริการอย่างใกล้ชิด

(ข) *ปรับปรุงกฎหมายและกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง* เพื่อให้ภาครัฐและเอกชนเร่งรัดการปรับปรุงระบบหรือกระบวนการภายในของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง และกฎระเบียบของหน่วยงานต่างๆ ให้รองรับการทำธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์

(ค) *ติดตามประเมินผล*เพื่อเร่งรัดการดำเนินงานของหน่วยงานออกใบรับรอง/ใบอนุญาตที่เกี่ยวข้องทั้ง ๔๔ หน่วยงาน (จากเดิม ๓๖ หน่วยงาน) โดยให้สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาระบบราชการ (กพร.) เน้นตัวชี้วัดด้านผลผลิตและผลลัพธ์ที่เกี่ยวข้องกับระบบ NSW เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพและลดขั้นตอนการให้บริการแก่ภาคธุรกิจ และสำนักงบประมาณ สนับสนุนงบประมาณตามความเหมาะสมอย่างต่อเนื่อง

๓) ***เร่งรัดการพัฒนาระบบ G2G Regulatory Single Window ของประเทศ*** ให้มีการเชื่อมโยงข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ครบทั้ง ๓๖ หน่วยงานกำกับของรัฐ เพื่อดำเนินการสู่การพัฒนาระบบในบันไดขั้นที่ ๓ คือ การพัฒนาระบบเอกสารอิเล็กทรอนิกส์ภาคการขนส่งทั้งทางเรือ ทางอากาศ และรถบรรทุกข้ามพรมแดน หรือ Port Community Systems (PCS) เพื่อก้าวสู่ระบบ NSW อย่างเต็มรูปแบบ[๗๖]

๔) ***เร่งหาเจ้าภาพระดมความร่วมมือ***ในการจัดทำแผนพัฒนาและลงทุนการพัฒนาระบบธุรกรรมและแลกเปลี่ยนเอกสารอิเล็กทรอนิกส์สำหรับการประสานงานในระหว่างกลุ่มผู้ให้บริการโลจิสติกส์ ทั้งที่เกี่ยวกับการขนส่งทางเรือ (Sea Port Community System หรือ Sea Port Single Window) กลุ่มผู้ให้บริการการขนส่งทางอากาศ (Air Port Community System หรือ Air Port Single Window) กลุ่มผู้ให้บริการการขนส่งผ่านด่านชายแดน (Land Transport Single Window) และระบบดังกล่าวนี้ต้องเชื่อมโยงและประสานการปฏิบัติงานกับระบบ Regulatory NSW ด้วย

๕.๓.๒. ข้อเสนอแนะทิศทางการพัฒนาระบบ NSW ระยะที่ ๒ ของประเทศไทย

ทิศทางการพัฒนาระบบ NSW ระยะที่ ๒ ของประเทศไทยมีมุมมองในการพิจารณาเป็น ๒ ด้านคือ การพัฒนาตามสถานภาพปัจจุบัน และ การพัฒนาตามยุทธศาสตร์และแผนกลยุทธ์ ซึ่งจะทำให้เกิดการดำเนินงานใน ๒ ส่วน กล่าวคือ ๑) การพัฒนายกระดับระบบเชื่อมโยงด้านกฎระเบียบของภาครัฐ (G2G Regulatory NSW) จากสถานภาพปัจจุบันที่มีระบบ SW หลายหน้าต่างให้บูรณาการเป็นระบบหน้าต่างให้บริการแบบเบ็ดเสร็จได้ ณ จุดบริการเดียว ทั้งเป็นหน้าต่างบริการเบ็ดเสร็จในมุมมองของผู้ประกอบการค้า (Cargo Regulatory SW) และ ผู้ประกอบการขนส่ง (Transport Regulatory SW เช่น Maitime SW และ

[๗๖] บันได ๔ ขั้นสู่ระบบ NSW อย่างเต็มรูปสำหรับประเทศไทย ได้แก่ บันไดขั้นที่ ๑ ระบบศุลกากรไร้กระดาษ บันไดขั้นที่ ๒ เชื่อมโยงระบบระหว่างหน่วยงานภาครัฐเพื่อการออกใบอนุญาต และใบรับรองของภาครัฐ ๓๖ หน่วยงาน บันไดขั้นที่ ๓ ระบบเอกสารอิเล็กทรอนิกส์ภาคการขนส่งทั้งทางเรือ ทางอากาษ และรถบรรทุกข้ามพรมแดน และบันไดขั้นที่ ๔ แลกเปลี่ยนเอกสารอิเล็กทรอนิกส์กับประเทศคู่ค้า

Air SW) และ ๒) การพัฒนาระบบ NSW ในระดับเชื่อมโยงกับระบบกลุ่มผู้ประกอบการขนส่งผ่านท่า (Port Community System: PCS) โดยแยกการพัฒนาระบบออกเป็น ๒ ส่วนหลัก คือ การพัฒนาระบบการเชื่อมโยงและแลกเปลี่ยนข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ระหว่างผู้ประกอบการขนส่งผ่านท่าอากาศยาน (Air PCS) และการพัฒนาระบบการเชื่อมโยงและแลกเปลี่ยนข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ระหว่างผู้ประกอบการขนส่งผ่านท่าเรือ (Sea PCS)

๕.๓.๒.๑. การพัฒนายกระดับระบบเชื่อมโยงด้านกฎระเบียบของภาครัฐ (G2G Regulatory NSW)

ดังที่ได้กล่าวไว้ข้างต้น การพัฒนาระบบ NSW ของประเทศไทยในระยะแรกจนถึงปัจจุบัน (๒๕๔๘-๒๕๕๘) เป็นการพัฒนาระบบสารสนเทศภายในของแต่ละหน่วยงาน ที่ยังไม่มีการเชื่อมโยงและแลกเปลี่ยนข้อมูลหรือคำขอที่เป็นเอกสารอิเล็กทรอนิกส์แบบรวมศูนย์ของหลายหน่วยงานเข้าด้วยกันเพื่อให้บริการแบบเบ็ดเสร็จ ณ จุดเดียวได้อย่างบูรณาการ ทำให้ในปัจจุบันมีระบบหน้าต่างบริการของไทยกลายเป็นระบบหน้าต่างบริการหลายหน้าต่าง ดังนั้น การพัฒนาระบบ NSW ระยะที่ ๒ ของไทย จึงควรจะต้องมุ่งพัฒนาระบบ NSW ให้สามารถทำหน้าที่เป็นศูนย์กลางการเชื่อมโยงข้อมูลในแบบฟอร์มเดียวกันตามรายสินค้า (Single Window Data Entry) ที่สามารถเชื่อมโยงการยื่นคำขออิเล็กทรอนิกส์แบบเบ็ดเสร็จจากจุดเดียว และเชื่อมโยงข้อมูลต่อไปยังระบบของหน่วยงานภาครัฐได้ครบทุกหน่วย ในลักษณะของระบบหน้าต่างบริการแบบเบ็ดเสร็จ ณ จุดเดียว ที่สามารถให้บริการแบบรวมศูนย์ได้อย่างครบถ้วน

การพัฒนาระบบ NSW ส่วนกลางสามารถสร้างระบบเชื่อมโยงข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ระหว่างหน่วยงานกำกับ ซึ่งเป็นผู้ให้บริการออกใบอนุญาต/ใบรับรองนำเข้า-ส่งออกในลักษณะการเชื่อมโยงระหว่างหน่วยงานภาครัฐกับภาครัฐ (G2G) ได้ในระดับหนึ่ง แต่การปรับปรุงระบบหรือขั้นตอนธุรกรรมงานภายในหน่วยงาน (Back-Office Reprocess) ยังไม่ได้มีการดำเนินการปรับปรุงประสิทธิภาพภายในอย่างเต็มรูปแบบ หน่วยงานภาครัฐส่วนหนึ่งยังไม่ได้ดำเนินการพัฒนาระบบให้สามารถส่งผ่านข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์กับภาคเอกชน (G2B) แบบระหว่างระบบกับระบบได้โดยอัตโนมัติ หน่วยงานส่วนใหญ่ยังพัฒนาในขั้นของการให้ผู้ใช้บริการในภาคธุรกิจกรอกแบบฟอร์มบนเว็บไซต์ และบางหน่วยงานยังไม่ได้มีการปรับปรุงกฎระเบียบหรือข้อบังคับที่เกี่ยวข้องเพื่อช่วยลดขั้นตอนภายใน เพื่อให้บริการออกใบรับรอง/ใบอนุญาตทางอิเล็กทรอนิกส์แก่ภาคธุรกิจในรูปแบบไร้เอกสารกระดาษ (paperless) ได้อย่างเต็มรูปแบบ

การพัฒนายกระดับระบบเชื่อมโยงข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ของหน่วยงานภาครัฐในการกำกับตัวสินค้าที่นำเข้าและส่งออกแบบ B2G/G2G Cargo Regulatory NSW) ที่จะทำให้ผู้ประกอบการค้าหรือตัวแทนสามารถดำเนินยื่นเอกสารและติดต่อหน่วยราชการต่างๆได้ผ่านหน้าต่าง

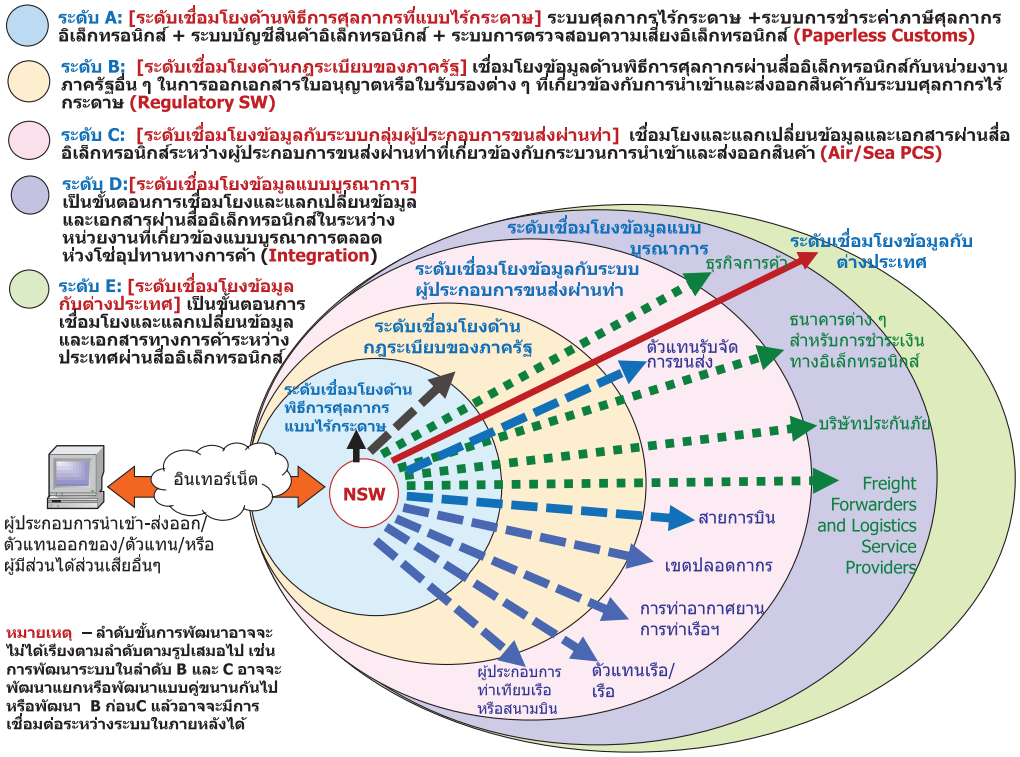
บริการอิเล็กทรอนิกส์หน้าต่างเดียวกันได้ (Single Window Entry) ทั้งนี้จะช่วยยกระดับการประสานงานระหว่างผู้ประกอบการและภาครัฐ และภาครัฐกับภาครัฐมีประสิทธิภาพมากขึ้น ช่วยลดต้นทุนและเวลาให้แก่ผู้ประกอบการ อีกทั้งยังเพิ่มประสิทธิภาพการกำกับดูตามกฎระเบียบ และการอำนวยความสะดวกทางการค้าของประเทศไทยได้อย่างมีประสิทธิภาพกว่าเดิมด้วย

ในทำนองเดียวกัน การพัฒนายกระดับระบบเชื่อมโยงข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ของหน่วยงานภาครัฐในการกำกับยานพาหนะที่ขนส่งสินค้าเพื่อการนำเข้าและส่งออก แบบ B2G/G2G Transport Regulatory NSW) ให้สามารถทำหน้าที่เป็นศูนย์กลางการส่งข้อมูล คำขออิเล็กทรอนิกส์หรือติดต่อธุรกรรมกับภาครัฐแบบเบ็ดเสร็จผ่านหน้าต่างเดียว (Single Window Entry) ได้ จะช่วยยกระดับการเชื่อมโยงข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ ที่ครอบคลุมทั้งภาครัฐและภาคเอกชนในลักษณะของ B2G และ G2G ได้เต็มรูป เพื่อลดต้นทุนให้แก่ผู้ประกอบการขนส่งทั้งที่เกี่ยวข้องการขนส่งทางเรือ (เรียกว่าระบบ Maritime SW) และการขนส่งทางอากศ (เรียกว่าระบบ Air Regulatory SW) มีประสิทธิภาพในการกำกับและการอำนวยความสะดวกทางการค้าได้ดีขึ้น

การผลักดันการพัฒนาระบบ NSW ในระยะต่อไปของประเทศไทยควรเป็นการเร่งพัฒนาทั้งระบบเชื่อมโยงธุรกรรมตามกฎระเบียบของภาครัฐ ให้สามารถเชื่อมโยงข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์แบบบูรณาการระหว่างหน่วยงานกำกับของภาครัฐให้ครบทุกหน่วยงาน และขยายไปสู่การบูรณาการเข้ากับกระบวนการทำงานและธุรกรรมเอกสารที่เกี่ยวข้องกับการค้าและการขนส่งของภาคเอกชน (PCS) ให้ครบและครอบคลุมตลอดห่วงโซ่อุปทานการค้าและการขนส่งระหว่างประเทศด้วย

๕.๓.๒.๒. การริเริ่มพัฒนาระบบเชื่อมโยงกับระบบกลุ่มผู้ประกอบการขนส่งผ่านท่า (Port Community System: PCS)

ดังที่ได้กล่าวไปแล้วว่า การริเริ่มพัฒนาระบบ NSW ในระยะแรกของประเทศไทยนั้น หน่วยงานภาครัฐต่างเร่งดำเนินการพัฒนาระบบ NSW ที่เกี่ยวกับธุรกรรมเอกสารของภาครัฐเป็นหลัก และมุ่งเน้นเชื่อมโยงข้อมูลด้านพิธีการศุลกากรผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์กับหน่วยงานภาครัฐอื่นๆ ในการออกเอกสารใบอนุญาตหรือใบรับรองต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการนำเข้าและส่งออกสินค้า ซึ่งเรียกว่าเป็นการพัฒนา NSW ในระดับการเชื่อมโยงด้านกฎระเบียบของภาครัฐ (G2G Regulatory SW) ตามการจัดแบ่งระดับพัฒนาการ SW ๕ ระดับ (Single Window Evolutionary Stages) เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการค้าและการขนส่งระหว่างประเทศตามคำแนะนำขององค์การสหประชาชาติ ซึ่งการพัฒนาในระดับต่อจากนี้จึงควรจะเป็นการพัฒนา SW ในระดับที่มุ่งสู่การพัฒนาระบบเชื่อมโยงข้อมูลระหว่างผู้ประกอบการขนส่งผ่านท่า (PCS) ดังแสดงในรูปภาพด้านล่างนี้



รูปที่ ๕-๑: เส้นทางพัฒนาการของ Single Window (Single Window Evolution Roadmap)[๗๗]

แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ฉบับที่ ๒ (๒๕๕๖-๒๕๖๐) ยุทธศาสตร์ที่ ๔ พัฒนาระบบอำนวยความสะดวกทางการค้า มีทิศทางการพัฒนาสอดคล้องกับเส้นทางพัฒนาการของระบบ SW ในระดับสากล กล่าวคือ ให้มีการเร่งรัดการพัฒนาและขยายการเชื่อมโยง NSW ที่เกี่ยวกับธุรกรรมเอกสารอิเล็กทรอนิกส์ของภาครัฐ (Regulatory NSW) ไปสู่ระดับเชื่อมโยงกับระบบกลุ่มผู้ประกอบการขนส่งผ่านท่า (PCS) เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการค้าและการขนส่งระหว่างประเทศด้วยการเชื่อมโยงระบบเอกสารอิเล็กทรอนิกส์ระหว่างผู้เกี่ยวข้องในกลุ่มการขนส่ง (e-freight) ทั้งที่เกี่ยวกับสินค้าและบุคลากรผู้ให้บริการผ่านแดนกับระบบ NSW รวมถึงการผลักดันให้หน่วยงานภาครัฐที่ให้บริการที่เกี่ยวข้องกับการนำเข้าและส่งออก มีการปรับปรุงกระบวนการทำงานภายใน (back-office reprocess) ให้มีประสิทธิภาพและอำนวยความสะดวกให้กับผู้ประกอบการอย่างบูรณาการ

หลักการของระบบ PCS คือ เป็นระบบการเชื่อมโยงและแลกเปลี่ยนข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ระหว่างผู้ประกอบการขนส่งผ่านท่าด้วยข้อมูลสถานะของสินค้าและตู้สินค้าเพื่อประสานการปฏิบัติงานของผู้เกี่ยวข้องของทั้งภาคการขนส่งและหน่วยภาครัฐด้วย เพื่อประโยชน์ในด้านการประสานการปฏิบัติงานระหว่างผู้เกี่ยวข้องในห่วงโซ่การขนส่งผ่านท่าให้มีประสิทธิภาพ

[๗๗] Somnuk Keretho “UNNExT Single Window Planning and Implementation Guide” UNESCAP & UNECE (2012)

รวดเร็ว มีความถูกต้องแม่นยำ และมีความปลอดภัยสูง ระบบ PCS จะทำหน้าที่แสดงสถานะของสินค้าและตู้สินค้าที่นำเข้า ส่งออก ผ่านแดน และถ่ายลำที่ผ่านท่าเรือ หรือท่าอากาศยาน (หรือผ่านด่านชายแดน) (Cargo Status Tracking/Cargo Visibility) เช่น สถานะของการส่ง e-Manifest ของบริษัทเดินเรือไปให้กรมศุลกากร สถานะของการเดินทางของเรือบรรทุกสินค้าขาเข้าสู่ท่าเรือ สถานะการบริการนำตู้สินค้าลงจากเรือ มาตั้งที่ลานของผู้บริการท่าเทียบเรือ สถานะของการยื่นใบขนสินค้าต่อศุลกากรทางออนไลน์โดยตัวแทนออกของ (Customs Broker) และสถานะการอนุมัติใบขนฯ จากศุลกากร สถานะการขอตรวจสอบหรือการตรวจปล่อยสินค้า และการออกใบตรวจปล่อย (Customs Permit) ของศุลกากร สถานะของการชำระค่าระวางขนส่งและการออกเอกสารดีโอ (Delivery Order) สถานะการชำระค่าบริการที่ท่าเทียบเรือ การจัดคิวรถบรรทุกมารับตู้คอนเทอร์เนอร์ และรวมทั้งการตรวจสอบสถานะต่างๆ ให้ครบถ้วนก่อนอนุมัติให้สินค้าผ่านออกจากจุดตรวจปล่อยที่ประตูทางออก เป็นต้น

การพัฒนาระบบ PCS มุ่งเพื่อช่วยเพิ่มประสิทธิภาพการประสานงานผู้เกี่ยวข้องในกระบวนการทำงานผ่านท่า โดยการเชื่อมโยงและแลกเปลี่ยนข้อมูลทางอิเล็กทรอนิกส์ที่จะช่วยให้กระบวนการทำงานมีความรวดเร็วมากขึ้น มีการบูรณาการข้อมูลและกระบวนการทำงานระหว่างกันมากขึ้น ทำให้การทำงานของหน่วยงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้องมีความสอดคล้องกันกับกฎระเบียบต่างๆ ที่กำหนดไว้ได้มากขึ้นอย่างไรก็ดี การพัฒนาระบบ PCS มีแนวคิดสำคัญบางประการที่ควรพิจารณา เช่น การพิจารณากรอบกฎหมายที่จะรองรับการทำงานของหน่วยงานที่ให้บริการระบบ PCS ทั้งในบริบทของระดับชาติ ระดับภูมิภาค และระดับสากล การพิจารณารูปแบบการจัดตั้งองค์กรดำเนินงานด้าน PCS ซึ่งอาจใช้รูปแบบการลงทุนโดยรัฐ หรือความร่วมมือแบบหุ้นส่วนระหว่างภาครัฐและภาคเอกชนบนหลักการของธรรมาภิบาล การดำเนินงานพัฒนาระบบ PCS บนพื้นฐานความรู้และบริบทต่างๆที่มีอยู่แล้ว การพัฒนาระบบ PCS เพื่อให้มีการใช้งานอย่างยั่งยืนในระยะยาว โดยคำนึงถึงรูปแบบและวิธีการคิดคำนวณรายได้(ถ้ามี)และหรือรายจ่ายให้ชัดเจน การพัฒนาระบบอย่างต่อเนื่อง และการปรับปรุงและขยายระบบในอนาคตให้สอดคล้องกับระดับสากล[๗๘] เป็นต้น

ประเทศไทยควรดำเนินการขยายการพัฒนาระบบ G2G Regulatory NSW ไปสู่ระบบ PCS โดยแบ่งการพัฒนาออกเป็น ๒ ส่วนหลัก คือ ๑) พัฒนาระบบการเชื่อมโยงข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ระหว่างผู้ประกอบการขนส่งผ่านท่าอากาศยาน (Air PCS) และ ๒) พัฒนาระบบการเชื่อมโยงข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ระหว่างผู้ประกอบการขนส่งผ่านท่าเรือ (Sea PCS) สำหรับการพัฒนาระบบ Air PCS ของไทยนั้น อาจมีการพิจารณาดำเนินการต่อยอด จากการพัฒนาระบบ Airport

[๗๘] อ้างอิงจากแนวคิดของกลุ่มสมาคมผู้ประกอบการขนส่งผ่านท่าระหว่างประเทศ (International Port Community System Association: IPCSA)

Cargo Community System (ACCS) ที่ได้มีการริเริ่มพัฒนาไปบ้างแล้วในปี พ.ศ. ๒๕๕๐ โดยบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) แต่ระบบยังไม่เสร็จสมบูรณ์ ส่วนการพัฒนาระบบ Sea PCS นั้น ควรมีการหารือในระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง และสรุปเป็นมติที่เป็นนโยบายระดับประเทศเพื่อกำหนดหน่วยงานเจ้าภาพหลักในการผลักดันการพัฒนาระบบ Sea PCS ในลำดับต่อไป

๕.๓.๓. ข้อเสนอแนะแนวทางปฏิบัติในการพัฒนา NSW ระยะที่ ๒ ของประเทศไทย

การพัฒนาระบบ NSW ระยะที่ ๒ ของประเทศไทยที่จะส่งผลกระทบอย่างยั่งยืนต่อการอำนวยความสะดวกทางการค้านั้นมีแนวทางปฏิบัติอยู่ ๒ ประการสำคัญ คือ ๑) การปรับปรุงให้เป็นวงจรอย่างต่อเนื่อง (Continuous Improvement Cycle) และ ๒) การลดความซับซ้อนของกระบวนการและปฏิรูปไปสู่กระบวนการทำงานใหม่ (Process Simplification and Reform) การพัฒนาระบบ NSW ระยะที่ ๒ ตามแนวทางปฏิบัติทั้งสองหลักการนี้มีจุดมุ่งหมายในการปรับปรุงและเปลี่ยนแปลงกระบวนการทำงานใหม่ที่จะส่งผลให้กระบวนการทางการค้า ได้แก่ การนำเข้า การส่งออก การผ่านแดน และการถ่ายลำของสินค้า มีความสะดวกและรวดเร็วมากขึ้น มีต้นทุนและค่าใช้จ่ายลดลง และยังคงมีแนวปฏิบัติที่สอดคล้องตามกฎระเบียบของภาครัฐที่ดีขึ้นด้วย

๕.๓.๓.๑. วงจรการปรับปรุงอย่างต่อเนื่อง (Continuous Improvement Cycle)

การปรับปรุงการพัฒนาระบบหน้าต่างเดียวอิเล็กทรอนิกส์ (electronic Single Window) และระบบการอำนวยความสะดวกทางการค้าควรเริ่มต้นด้วยการวิเคราะห์ขั้นตอนและกระบวนการทำงานในปัจจุบันเสียก่อน เพื่อหาสาเหตุของความล่าช้า ข้อจำกัด และข้อขัดข้องที่เกิดขึ้นในการดำเนินงาน แล้วจึงนำข้อวิเคราะห์นั้นๆ มาคิดค้นหาวิธีปรับปรุงกระบวนการทำงานใหม่ ซึ่งอาจจะรวมถึงการพัฒนาระบบสนับสนุนต่างๆ ให้มีความรวดเร็วและมีประสิทธิภาพมากขึ้นด้วย การวิเคราะห์หาข้อจำกัดและข้อขัดข้องของกระบวนการทำงานตลอดห่วงโซ่อุปทานการค้าระหว่างประเทศของภาคธุรกิจ ภาคการขนส่ง และภาคการกำกับดูแลของภาครัฐ ซึ่งครอบคลุมทั้งกระบวนการธุรกรรมการนำเข้า ส่งออก ขนถ่ายสินค้าผ่านแดน และการถ่ายลำสินค้า เป็นการหาโอกาสในการปรับปรุงกระบวนการทำงานปัจจุบัน แล้วจึงคิดริเริ่มออกแบบและนำเสนอกระบวนการทำงานใหม่ที่มีประสิทธิภาพมากขึ้น เพื่อนำไปประยุกต์ใช้ในการดำเนินงานจริงต่อไป

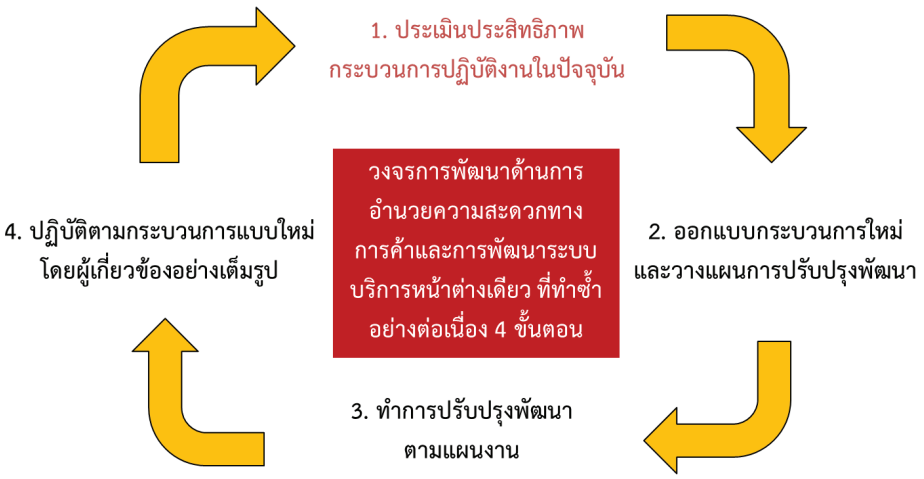
วิธีการปรับปรุงหรือเปลี่ยนแปลงกระบวนการทำธุรกรรมทางการค้าและการพัฒนาระบบ NSW ดังกล่าวข้างต้นให้สัมฤทธิ์ผล มีขั้นตอนหลัก ๔ ขั้นตอน ที่จะต้องดำเนินการเป็นวงจรปรับปรุงวนซ้ำอย่างต่อเนื่อง (Continuous Improvement Cycle) จึงจะทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงที่เป็นรูปธรรมได้อย่างยั่งยืน ดังนี้

๑) *ขั้นตอนการประเมินวิเคราะห์กระบวนการทำงานเดิมในปัจจุบัน (Assessment)* เพื่อทำความเข้าใจในกระบวนการทำงานและขั้นตอนธุรกรรมเอกสารที่เกี่ยวข้องในปัจจุบัน

๒) *ขั้นตอนการวิเคราะห์และนำเสนอหามาตรการและจัดลำดับมาตรการการดำเนินงานตามกระบวนการที่เสนอใหม่* แล้วจัดทำเป็นข้อเสนอของแผนงานการปรับปรุง (Improvement Plan)

๓) *ขั้นตอนการดำเนินการตามแผนงานการปรับปรุงตามกระบวนการใหม่ที่เสนอนั้น (Implementation)* โดยอาจจะต้องมีการตัดสินใจด้านการลงทุนการพัฒนาในด้านต่างๆ และผู้เกี่ยวข้องจะต้องทำความคุ้นเคยและลงมือปฏิบัติงานตามกระบวนการใหม่ที่พัฒนาขึ้นนั้น โดยการดำเนินงานในโครงการนำร่องและการเตรียมการความพร้อมต่าง ๆ

๔) *ขั้นตอนการยอมรับการเปลี่ยนแปลง (Change Adoption)* และปฏิบัติตามกระบวนการแบบใหม่ โดยการโยกย้ายระบบงานเข้าสู่กระบวนการใหม่อย่างเต็มรูป รวมทั้งมีการประเมินผลของกระบวนการทำงานของระบบใหม่ด้วย



รูปที่ ๕-๒: วงจรการปรับปรุงวนซ้ำอย่างต่อเนื่อง (Continuous Improvement Cycle)

๕.๓.๓.๑ การลดความซับซ้อนและการเปลี่ยนแปลงกระบวนการทำงาน (Process Simplification and Reform)

กระบวนการการค้าระหว่างประเทศ มีขั้นตอนการปฏิบัติตามกฎระเบียบของทางราชการหลายขั้นตอนที่สลับซับซ้อนและใช้ระยะเวลาในการพิจารณาดำเนินงานค่อนข้างมาก ส่งผลทำให้ต้นทุนและค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานสูงขึ้น และอาจมีการผลักภาระค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นเหล่านี้ส่งต่อกันไปเป็นทอดๆ จนอาจทำให้เกิดปัญหาและความไม่เป็นธรรมขึ้นได้ในท้ายที่สุด ซึ่งไม่เป็นผลดีต่อการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมโดยรวม การปรับปรุงกระบวนการทำงานด้วยวิธีการลดความซับซ้อนหรือการปรับปรุงขั้นตอนการปฏิบัติของหน่วยงานภาครัฐให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น มีเป้าหมายที่จะช่วยให้การบริการของภาครัฐใช้ระยะเวลาดำเนินงานที่น้อยลงและมีขั้นตอนปฏิบัติงานที่กระชับกว่าที่

เป็นอยู่ในปัจจุบัน โดยการปรับลดขั้นตอนหรือเปลี่ยนแปลงกระบวนการทำงานอาจทำได้ด้วยวิธีการต่างๆ ดังต่อไปนี้

๑) *ปรับปรุงหรือแก้ไขกฎระเบียบ (Regulatory Reform)*

- ปรับปรุงขั้นตอนและกระบวนการทำธุรกรรมของภาครัฐ ภาคการขนส่ง และภาคธุรกิจ ให้สอดคล้องกันในทุกภาคส่วน และประกาศแจ้งให้ผู้เกี่ยวข้องทุกฝ่ายรับไปดำเนินการปฏิบัติตามนั้นโดยทั่วกัน
- ปรับปรุงหรือแก้ไขกฎระเบียบและ/หรือกฎหมายให้รองรับขั้นตอนในการทำธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ หรือทำให้มีการแลกเปลี่ยนข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ในรูปแบบใหม่โดยทดแทนการใช้กระดาษ

๒) *ปรับปรุงกระบวนการทำงานให้เป็นแบบอัตโนมัติ (Process Automation)*

- พัฒนาระบบการทำธุรกรรมทางการค้า การขนส่ง และพิธีการทางราชการให้เป็นระบบอัตโนมัติมากขึ้น เช่น พัฒนาระบบไอทีเพื่อการบริหารจัดการภายในหน่วยงาน และให้สามารถเชื่อมโยงและแลกเปลี่ยนข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ระหว่างหน่วยงานได้ทั้งแบบภาครัฐกับภาครัฐ (G2G) ภาคธุรกิจกับภาครัฐ (B2G) และภาคธุรกิจกับภาคธุรกิจ (B2B)
- ลดขั้นตอนการทำงาน โดยการผนวกรวมขั้นตอนปฏิบัติและ/หรือผนวกรวมเอกสารที่มีความซ้ำซ้อนให้เป็นขั้นตอน/หรือเป็นเอกสารเดียวกัน เพื่อการทำงานที่สะดวก เบ็ดเสร็จและรวดเร็วมากขึ้น
- ยกเลิกขั้นตอนการทำงานหรือเอกสารที่ไม่จำเป็นหรือที่ซ้ำซ้อน โดยอาจเปลี่ยนไปใช้กลไกอื่นที่ช่วยให้ขั้นตอนการทำงานมีความกระชับรัดกุมขึ้นและมีประสิทธิภาพมากขึ้น

๓) *ปรับปรุงโครงสร้างองค์กร (Organization Re-structuring)* ให้ประสานการทำงานระหว่างกันได้ดีขึ้น และสามารถทำงานแบบเบ็ดเสร็จเพื่อให้บริการประชาชนหรือภาคธุรกิจที่มารับบริการได้ดีขึ้น ควรมีการกำหนดกลไกองค์กรระดับประเทศเพื่อทำหน้าที่กำหนดทิศทางการประสานงานและผลักดันความร่วมมือระหว่างหน่วยงานในทุกภาคส่วน

๕.๓.๔. ข้อเสนอแนะในการพัฒนาระบบ NSW ระยะที่ ๒ มีความสัมพันธ์และเชื่อมโยงกับแนวนโยบายเศรษฐกิจดิจิทัล (Digital Economy) ของประเทศ

นโยบายเศรษฐกิจดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคมมุ่งพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมดิจิทัลของประเทศไทย และจะขับเคลื่อนการทำงานและประสานงานโดย “คณะกรรมการดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ”[๗๙] แนวทางขับเคลื่อนกรอบยุทธศาสตร์ดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคมประกอบด้วย ๕ ด้าน คือ

[๗๙] ที่มา: ดร.ทวีศักดิ์ กออนันตกูล คณะทำงานเพื่อการพัฒนานโยบายเศรษฐกิจดิจิทัล และผู้อำนวยการ สวทช. ๒๖ กุมภาพันธ์ พ.ศ. ๒๕๕๘

๑) การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานดิจิทัล (Hard Infrastructure) ๒) การสร้างความมั่นคงปลอดภัยและความเชื่อมั่นในการทำธุรกรรมด้วยเทคโนโลยีดิจิทัล (Soft Infrastructure) ๓) โครงสร้างพื้นฐานเพื่อส่งเสริมการให้บริการ (Service Infrastructure) ๔) การส่งเสริมและสนับสนุนดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจ (Digital Economy Promotion) และ ๕) ดิจิทัลเพื่อสังคมและทรัพยากรความรู้ (Digital Society) แนวคิดหลักของนโยบายคือต้องนำระบบเทคโนโลยีสารสนเทศเข้าไปเสริมประสิทธิภาพการทำงานของหน่วยงานราชการทุกกระทรวงตลอดจนต้องนำไปเป็นเครื่องมือในการขับเคลื่อนภาคธุรกิจและอุตสาหกรรมโดยเฉพาะวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม ซึ่งเป็นอุตสาหกรรมหลักของประเทศให้สามารถแข่งขันกับนานาประเทศได้ ทั้งนี้ แนวคิดในการขับเคลื่อนนโยบายเศรษฐกิจดิจิทัลเพื่อสังคมที่กำหนดโดยรัฐบาลไทย มีหลักการสรุปได้ดังนี้[๘๐]

๑) **ภาคเอกชนจะต้องเป็นผู้นำการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคม และรัฐเป็นผู้อำนวยความสะดวก (facilitator) และส่งเสริมสนับสนุน (promoter)** โดยการสร้างแรงจูงใจแก่เอกชนอย่างเป็นระบบ และปรับปรุงประสิทธิภาพของภาครัฐเองด้วยดิจิทัลให้โปร่งใสและลดคอรัปชั่น

๒) **มีคณะกรรมการเศรษฐกิจดิจิทัลแห่งชาติ ที่ชี้นำทิศทางของการพัฒนาให้แก่หน่วยงานทั้งภาครัฐและภาคเอกชน และกำหนดนโยบายสนับสนุนด้านการสร้างแรงจูงใจ (Incentive) และนวัตกรรม (Innovation)** จัดหาตลาดให้แก่เอกชน เพื่อร่วมกันสร้างเศรษฐกิจไทยให้เข้มแข็ง และพัฒนาคนไทยที่มีความสามารถ

๓) **กำหนดแนวทางการพัฒนาประเทศบนพื้นฐานของการพัฒนาและใช้ประโยชน์จากเทคโนโลยีดิจิทัลร่วมกันอย่างมีเอกภาพ** ที่ต้องอาศัยความร่วมมือร่วมใจของหน่วยงานภาครัฐ ภาคเอกชน และภาคประชาสังคม ทุกภาคส่วนในการขับเคลื่อนให้เกิดสัมฤทธิ์ผล

๔) **รัฐจะกำกับดูแลระบบเทคโนโลยีและสารสนเทศ ให้มีธรรมาภิบาลและความมั่นคงปลอดภัย** รวมทั้งต้องมีการคุ้มครองผู้บริโภคและข้อมูลส่วนบุคคล เพื่อไม่ให้มีการละเมิดกัน

๕) **รัฐจะปรับปรุงบทบาท อำนาจหน้าที่ และแนวทางการลงทุนในองค์กรที่เกี่ยวข้อง** เช่น องค์กรส่งเสริมเศรษฐกิจดิจิทัลด้วยการส่งเสริมธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ และรัฐบาลอิเล็กทรอนิกส์ และการกำกับดูแลกิจการโทรคมนาคมที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้เป็นองคาพยพของการทำงานเกี่ยวกับเศรษฐกิจดิจิทัลที่เสริมความเข้มแข็งซึ่งกันและกัน

[๘๐] นโยบายดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม (Digital Economy) http://www.mict.go.th



รูปที่ ๕-๓: กรอบยุทธศาสตร์ ๕ ด้านของนโยบายเศรษฐกิจดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม (Digital Economy)

นโยบายเศรษฐกิจดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคมได้กำหนดแผนพัฒนาระบบอำนวยความสะดวกทางการค้าผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ (e-Trade Facilitation) ภายใต้ยุทธศาสตร์การสร้างความมั่นคงปลอดภัยและความเชื่อมั่นในการทำธุรกรรมด้วยเทคโนโลยีดิจิทัล (Soft Infrastructure) โดยให้มีการประยุกต์ใช้เทคโนโลยีสารสนเทศในการพัฒนาระบบอำนวยความสะดวกด้านการค้าให้ดำเนินงานแบบอัตโนมัติ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพของกระบวนการทำงานและลดต้นทุนในกระบวนการธุรกรรมเอกสารเพื่อธุรกิจบริการด้านการค้าและการขนส่ง นอกจากนี้ ยังมีแผนพัฒนารัฐบาลดิจิทัล (Digital Government) ภายใต้ยุทธศาสตร์โครงสร้างพื้นฐานเพื่อส่งเสริมการให้บริการที่มีประสิทธิภาพ (Service Infrastructure) โดยให้มีการประยุกต์ใช้เทคโนโลยีสารสนเทศในการช่วยเพิ่มประสิทธิภาพการทำงานของภาครัฐ และลดต้นทุนในกระบวนการทำงานและธุรกรรมเอกสารเพื่อการบริการสาธารณชนทั่วไปด้วย

การปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการค้า (Trade Facilitation) มีความหมายรวมถึงการปรับปรุง กระบวนการทำงาน และธุรกรรมด้านเอกสารเกี่ยวกับการนำเข้า ส่งออก นำสินค้าผ่านแดน (Transit) และถ่ายลำ (Transshipment) ที่เกี่ยวข้องกับทั้งหน่วยงานภาครัฐ ภาคบริการ ภาคโลจิสติกส์ ภาคการค้าและธุรกิจเสริมที่เกี่ยวข้องของประเทศให้มีประสิทธิภาพ ประสิทธิภาพของกระบวนการดังกล่าวนี้เป็นตัวชี้วัด“ขีดความสามารถในการแข่งขันทางการค้าของประเทศ” การประยุกต์ใช้ไอทีเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในด้านธุรกรรมโลจิสติกส์นี้เป็นประเด็นยุทธศาสตร์ “เศรษฐกิจดิจิทัล” ที่สำคัญที่สุดสาขาหนึ่งของประเทศไทย

ข้อเสนอการขับเคลื่อนเชิงนโยบายในระยะสั้น เพื่อสร้างความสอดคล้องระหว่างนโยบายเศรษฐกิจดิจิทัลกับแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ฉบับที่ ๒ ในส่วนของยุทธศาสตร์การอำนวยความสะดวกทางการค้า สามารถดำเนินการโดยให้มีการจัดทำข้อเสนอเชิงนโยบายเรื่องการอำนวยความสะดวกทางการค้าผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์ (e-Trade Facilitation) เสนอคณะรัฐมนตรี ผ่านคณะกรรมการพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ (กบส.) เพื่อกำหนดเป็นมติให้ “การพัฒนาระบบอำนวยความสะดวกด้านการค้าผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์ (e-Trade Facilitation)” เป็นประเด็นยุทธศาสตร์หลักของนโยบาย “เศรษฐกิจดิจิทัล” (DE Flagship Agenda) ของประเทศไทย และกำหนดให้เป็นนโยบายเร่งรัดสำหรับภาครัฐ ภาคการขนส่ง และภาคธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับการนำเข้า ส่งออกผ่านแดน และถ่ายลำสินค้าของประเทศไทยได้ปรับปรุงพัฒนาประสิทธิภาพของกระบวนการปฏิบัติงานและธุรกรรมข้อมูลภายในหน่วยงาน รวมทั้งปรับปรุงกระบวนการประสานความร่วมมือในห่วงโซ่การค้าระหว่างประเทศและการอำนวยความสะดวกด้านการค้าและการขนส่งนี้ด้วยการแลกเปลี่ยนธุรกรรมและข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์แทนการใช้กระดาษ (End-to-end Paperless or Paper-free Transactions)

ส่วนที่ ๒: การจัดทำร่างแผนแม่บทการพัฒนาระบบ National Single Window ระยะที่ ๒ เพื่ออำนวยความสะดวกทางการค้าให้กับผู้ประกอบการไทย

บทที่ ๖. ร่างแผนแม่บทการพัฒนาระบบ National Single Window ระยะที่ ๒ ของประเทศไทย

๖.๑. กรอบแนวคิดในการจัดทำ “ร่างแผนแม่บทการพัฒนาระบบ NSW ระยะที่ ๒ ของประเทศไทย”

การจัดทำ “ร่างแผนแม่บทการพัฒนาระบบ NSW ระยะที่ ๒ ของประเทศไทย” มีหลักการและกรอบแนวคิดพื้นฐานอยู่ที่การให้แผนแม่บทเป็นต้นแบบในการจัดทำแผนปฏิบัติการของหน่วยงานภาครัฐในราบละเอียดในลำดับต่อไปและต้องมีความสอดคล้องไปในทิศทางเดียวกันเพื่อมุ่งสู่เป้าหมายสุดท้ายที่กำหนดร่วมกันไว้ แผนแม่บทจะทำหน้าที่เป็นแผนที่นำทางให้การพัฒนาระบบ NSW ระยะที่ ๒ ของประเทศไทยก้าวรุดหน้าไปในทิศทางที่ถูกต้อง และสามารถทราบตำแหน่งหรือสถานะของการพัฒนาในระหว่างทางของการดำเนินงานตามแผนแม่บทได้ พร้อมทั้งมีข้อบ่งชี้หรือจุดตรวจสอบที่สามารถแสดงความก้าวหน้าของแผนงานที่ได้ดำเนินการ และสามารถนำผลนั้นมาทำการประเมินหรือปรับปรุงแก้ไขให้เป็นไปตามแผนแม่บทได้ เป้าหมายสุดท้ายที่มุ่งหวังคือ การดำเนินงานโดยระบบอัตโนมัติแบบบูรณาการในทุกภาคส่วนเพื่อประสิทธิผลในเชิงเศรษฐกิจที่ยั่งยืน

การจัดทำร่างแผนแม่บทนี้ ใช้หลักการที่อ้างอิงตามกรอบแนวคิดการจัดทำแผนที่นำทางในการอำนวยความสะดวกทางการค้าแห่งชาติ (Guide to draft a National Trade Facilitation Roadmap) ขององค์การสหประชาชาติด้วย เพื่อให้แผนแม่บทการพัฒนาระบบ NSW ระยะที่ ๒ ของไทยมีความสอดคล้องกับแนวคิดและแนวทางการดำเนินงานในระดับสากล โดยได้กำหนดให้มีองค์ประกอบของเนื้อหาหลักในเบื้องต้น ดังนี้

- **วิสัยทัศน์** ด้านการพัฒนาระบบอำนวยความสะดวกทางการค้าของประเทศไทยปี พ.ศ. ๒๕๖๔
- **วัตถุประสงค์** ของการพัฒนาระบบอำนวยความสะดวกทางการค้าของประเทศไทย
- **เป้าหมาย** ของการพัฒนาระบบอำนวยความสะดวกทางการค้าของประเทศไทย
- **ผลผลิต** ของการพัฒนาระบบอำนวยความสะดวกทางการค้าของประเทศไทย (กรอบแนวคิดของสถาปัตยกรรมระบบอำนวยความสะดวกทางการค้าในอนาคต)
- **กลยุทธ์หลัก** ของการพัฒนาระบบอำนวยความสะดวกทางการค้าของประเทศไทย
- **แนวทางการขับเคลื่อน** การพัฒนาให้ประสบผลสำเร็จ
- **ข้อเสนอเรื่องรูปแบบการบริหารจัดการ**ระบบอำนวยความสะดวกทางการค้าของประเทศไทย
- **แนวทางการประเมินผลและประสิทธิภาพ**ของระบบอำนวยความสะดวกทางการค้าของประเทศไทย

๖.๒. ร่างแผนแม่บทการพัฒนาระบบ NSW ระยะที่ ๒ ของประเทศไทย

ระบบหน้าต่างเดียวหรือระบบหน้าต่างบริการเบ็ดเสร็จ ณ จุดเดียว (Single Window: SW) เป็นเครื่องมือที่มีบทบาทสำคัญอย่างมากในการอำนวยความสะดวกทางการค้าระหว่างประเทศ ในระยะที่ผ่านมาประเทศต่างๆ รวมทั้งประเทศไทยได้ริเริ่มพัฒนาระบบหน้าต่างบริการเบ็ดเสร็จ ณ จุดเดียวของประเทศ (National Single Window: NSW) เพื่อใช้เชื่อมโยงและแลกเปลี่ยนข้อมูลทางการค้าภายในประเทศแบบอัตโนมัติ และมีหลายประเทศที่ได้ขยายการพัฒนาไปเป็นระบบ NSW ที่ใช้อำนวยความสะดวกทางการค้าเพื่อแลกเปลี่ยนข้อมูลกับต่างประเทศแบบอัตโนมัติด้วย ทำให้กระบวนการการค้า โดยเฉพาะการนำเข้าและส่งออกสินค้ามีขั้นตอนการดำเนินงานที่ลดลง เพราะผู้นำเข้าและส่งออกสินค้า ผู้ประกอบการขนส่งหรือผู้เกี่ยวข้องในส่วนอื่นๆ สามารถทำธุรกรรมทางการค้า ธุรกรรมภาครัฐและธุรกรรมภาคการขนส่งผ่านระบบ NSW ได้เองโดยไม่จำเป็นต้องเดินทางไปในสถานที่ราชการหรือหน่วยงานต่างๆ ทางกายภาพ ระบบ NSW ได้อำนวยความสะดวกให้หน่วยงานภาครัฐและภาคเอกชนสามารถเชื่อมโยงและแลกเปลี่ยนข้อมูลทางการค้าระหว่างกันได้โดยอัตโนมัติ ทำให้ค่าใช้จ่ายและระยะเวลาในการดำเนินงานลดลง ส่งผลให้ศักยภาพและประสิทธิภาพในการแข่งขันทางการค้าของประเทศเพิ่มมากขึ้น ซึ่งเท่ากับช่วยยกระดับการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศโดยรวม ตัวอย่างเช่น ในปีพ.ศ. ๒๕๕๓ หน่วยงานศุลกากรของประเทศสาธารณรัฐเกาหลีได้ริเริ่มประยุกต์ใช้ระบบ NSW เพื่ออำนวยความสะดวกในการทำธุรกรรมเอกสารการนำเข้าและส่งออก ทำให้หน่วยงานศุลกากรสามารถลดค่าใช้จ่ายจากการนี้ลงได้เป็นมูลค่าถึง ๕๔๐ ล้านบาท และเมื่อคิดเป็นมูลค่าทางเศรษฐกิจโดยรวมของทั้งประเทศแล้ว การดำเนินงานด้วยระบบ NSW นี้สามารถลดค่าใช้จ่ายให้กับรัฐบาลได้มากถึง ๑ แสนล้านบาทในปี พ.ศ. ๒๕๕๓[๘๑]

สำหรับการพัฒนาระบบ NSW ของประเทศไทยในระยะแรก ตามแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ฉบับที่ ๒ (๒๕๕๖-๒๕๖๐) ภายใต้กลยุทธ์หลัก ๓ ประการของยุทธศาสตร์ที่ ๔ ด้านการพัฒนาระบบอำนวยความสะดวกทางการค้า ประเทศไทยมีสถานภาพการพัฒนาระบบ NSW อยู่ที่ระดับการเชื่อมโยงระบบ NSW เฉพาะในส่วนธุรกรรมเอกสารอิเล็กทรอนิกส์ของภาครัฐ (Regulatory NSW) และสมควรที่จะเร่งรัดการพัฒนาเพื่อขยายการเชื่อมโยงระบบของภาครัฐ (Regulatory NSW) ไปสู่การเชื่อมโยงในระหว่างผู้ประกอบการขนส่งผ่านท่า (Port Community System: PCS) ให้ได้ในระยะต่อไป ทั้งนี้จะนำไปสู่การเพิ่มประสิทธิภาพทางการค้าระหว่างประเทศ (Trading across Border Indicator) ที่ทำการประเมินวัดโดยธนาคารโลก ให้อยู่ในอันดับที่ดีขึ้น ตามตัวชี้วัดความสำเร็จของแผนยุทธศาสตร์ที่กำหนดไว้ แต่ทั้งนี้ในปี พ.ศ. ๒๕๕๖ ประเทศไทยถูกจัดให้อยู่ในอันดับที่ ๒๐ และต่อมาปี พ.ศ. ๒๕๕๘ อยู่ในอันดับที่ ๓๖[๘๒] ดังนั้น การพัฒนาระบบ NSW ในระยะที่ ๒ จึงจำเป็นต้องมีการวางกลยุทธ์และเร่งรัดการพัฒนาที่จะสามารถช่วยยกระดับศักยภาพและประสิทธิภาพทางการค้าของประเทศไทยให้ได้ตามหลักการสากล

[๘๑] อ้างอิงข้อมูลจาก Korea Customs Service, 2011 และ World Bank's Trading Across Border Report 2012

[๘๒] World Bank's Doing Business 2013 และ 2015

๖.๒.๑. วิสัยทัศน์ด้านการพัฒนาระบบอำนวยความสะดวกทางการค้าของประเทศไทย (Thailand e-Trade Facilitation Vision 2021)

“ประเทศไทยมีการให้บริการธุรกรรมการค้าระหว่างประเทศด้วยระบบอิเล็กทรอนิกส์ แบบไร้กระดาษ ตลอดกระบวนการและทุกรูปแบบของการขนส่งอย่างปลอดภัย ภายในปี พ.ศ. ๒๕๖๔ (End-to-end Paper-free Transactions)”

เนื่องจากในระยะแรกของการพัฒนา แต่ละหน่วยงานต่างมุ่งพัฒนาระบบหน้าต่างบริการแบบอิเล็กทรอนิกส์ของตนเอง และให้ผู้ประกอบการหรือผู้ใช้บริการเข้ามาป้อนข้อมูล แต่ระบบยังไม่สามารถเชื่อมโยงและแลกเปลี่ยนข้อมูลแบบคำขอร่วมสำหรับรายสินค้า กล่าวคือยังไม่ได้มีการพัฒนาระบบเพื่อรองรับการยื่นคำขอกลางทางอิเล็อทรอนิกส์แล้วให้สามารถส่งข้อมูลคำขอไปยังหน่วยงานกำกับหลายหน่วยงานอย่างอัตโนมัติได้ ทั้งนี้คือยังไม่มีบริการแบบเบ็ดเสร็จ ณ จุดเดียวได้อย่างบูรณาการ ปัจจุบันจึงมีเพียงระบบหน้าต่างบริการเฉพาะของแต่ละหน่วยแยกจากกันหลายหน้าต่าง ทั้งนี้ เนื่องจากแต่ละหน่วยงานต่างก็พัฒนาระบบธุรกรรมอิเล็กทรอนิกส์ภายในหน่วยงานขึ้นเพื่อให้บริการเฉพาะในส่วนงานที่ตนเองดูแลและรับผิดชอบ โดยที่ระบบไม่สามารถเชื่อมโยงหรือแลกเปลี่ยนข้อมูลคำขออิเล็กทรอนิกส์กับหน่วยงานอื่นๆ

ดังนั้น *วิสัยทัศน์ของการพัฒนาระบบ NSW ระยะที่ ๒ ของไทย ส่วนหนึ่งจึงมุ่งเน้นเรื่องการพัฒนาระบบ NSW ให้สามารถทำหน้าที่เป็นศูนย์กลางการเชื่อมโยงคำขอหรือคำร้องทางอิเล็กทรอนิกส์ (NSW Single Window Entry) โดยต่อเชื่อมกับระบบของหน่วยงานภาครัฐให้ครบทุกหน่วย โดยบูรณาการการทำงาน* ***จากหลายหน้าต่างคำขอสู่หน้าต่างบริการเดียวกัน*** *โดยให้เป็นระบบหน้าต่างบริการแบบเบ็ดเสร็จ ณ จุดเดียว (NSW) ที่สามารถให้บริการแบบรวมศูนย์ได้โดยแท้จริง* เพื่อให้การทำธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ครอบคลุมกระบวนการทำงานและธุรกรรมเอกสารของทางราชการได้อย่างครบถ้วนภายในระยะเวลาที่สั้นลง และขยายขีดความสามารถของระบบไปสู่การให้บริการที่ทำให้ผู้เกี่ยวข้องในภาคธุรกิจสามารถป้อนข้อมูลผ่านข้อมูลด้วยแบบฟอร์มคำขอร่วมสำหรับรายสินค้าได้แบบเบ็ดเสร็จ พร้อมกับมีการออกแบบกระบวนการเพื่อประสานงานระหว่างหน่วยงานราชการ (Single Data Entry and Inter-agency Re-Process) ทั้งนี้โดยไม่ต้องมีการป้อนข้อมูลซ้ำหรือมีการป้อนข้อมูลซ้ำให้น้อยที่สุดเท่าที่จะเป็นไปได้ แต่ระบบจะต้องมีความสามารถแลกเปลี่ยนหรือใช้ข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ได้หลายครั้งตามรูปแบบการทำงานในขั้นตอนต่างๆ กัน ประโยชน์ที่จะได้รับคือ การลดเวลาและค่าใช้จ่ายที่ใช้ในกระบวนการธุรกรรมด้านเอกสารของผู้ประกอบการ โดยมีความคาดหวังว่า ภายหลังจากการพัฒนาระบบ NSW ให้เป็นระบบการทำงานแบบอัตโนมัติที่สมบูรณ์ สามารถทำหน้าที่เชื่อมโยงและแลกเปลี่ยนข้อมูลแบบบูรณาการระหว่างกันในหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้องกับกระบวนการการค้าระหว่างประเทศ และภาคธุรกิจที่เกี่ยวข้อง แล้วระบบจะสามารถให้บริการแบบเบ็ดเสร็จจากการติดต่อ ณ เพียงจุดเดียวผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์ได้อย่างรวดเร็วและครบวงจรตลอดทั้งกระบวนการแล้ว ผลลัพธ์ที่คาดการณ์ ได้แก่ ๑) การลดภาระและเวลาและค่าใช้จ่ายในการกรอกข้อมูลซ้ำซ้อนของผู้เกี่ยวข้องโดยสามารถกรอกข้อมูลเพียงชุดเดียวแล้วสามารถส่งให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องอื่นๆ หลายหน่วยงาน ได้ผ่านสื่อ

อิเล็กทรอนิกส์โดยอัตโนมัติ ๒) การลดระยะเวลาการกำกับและให้บริการที่เกี่ยวกับการนำเข้าและส่งออกของภาครัฐ ๓) การลดต้นทุนค่าใช้จ่ายของผู้ประกอบการและของภาครัฐในกระบวนการนำเข้าและส่งออกในภาพรวมของประเทศ และ ๔) หน่วยงานทั้งภายในประเทศและต่างประเทศสามารถแบ่งปันและประยุกต์ใช้ข้อมูลการค้า การขนส่ง และการกำกับดูแลตามกฎหมายร่วมกันได้อย่างมีประสิทธิภาพมากขึ้น

๖.๒.๒. วัตถุประสงค์ของการพัฒนาระบบอำนวยความสะดวกด้านการค้าของประเทศไทย (Thailand e-Trade Facilitation Objectives)

๑. ลดต้นทุน เพิ่มความรวดเร็ว และเพิ่มความคล่องตัวในการตอบสนองต่อความต้องการของภาคการค้า ภาคขนส่ง และบริการของภาครัฐ ด้านกระบวนการนำเข้า การส่งออก การผ่านแดน การถ่ายลำ รวมทั้งการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบที่มีประสิทธิภาพ (Cost Effectiveness and Responsiveness)

๒. เพิ่มความสามารถในการปฏิบัติตามมาตรฐานทางการค้า การขนส่งและการกำกับดูแลตามกฎหมายและตามแนวทางที่เป็นที่ยอมรับในระดับสากล (Conformance)

๓. เสริมสร้างขีดความสามารถในการแข่งขันทางการค้าและเพิ่มรายได้ในภาคการบริการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศของไทย[๘๓] (National Competitiveness) และเสริมบทบาทให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางการค้าและโลจิสติกส์ของภูมิภาคอาเซียน (ASEAN-preferred Logistics Hub)

๖.๒.๓. เป้าหมายของการพัฒนาระบบอำนวยความสะดวกด้านการค้าของประเทศไทย (Thailand e-Trade Facilitation Goals)

๑. เป้าหมายระดับประเทศ (National-level e-Trade Facilitation Goals) ภายในปี พ.ศ. ๒๕๖๔

กำหนดเป้าหมายระดับประเทศในด้านประสิทธิภาพและต้นทุนสำหรับการส่งออก การนำเข้า การผ่านแดน และการถ่ายลำสินค้าทุกประเภทในทุกรูปแบบการขนส่ง ทั้งทางทะเล ทางอากาศ ทางรถไฟ และด่านชายแดน ที่ดีขึ้นภายในปี พ.ศ. ๒๕๖๔ ดังนี้

[๘๓] โดยเฉพาะอย่างยิ่งเมื่อกระบวนการและธุรกรรมอิเล็กทรอนิกส์ช่วยเสริมให้การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบมีประสิทธภาพมากขึ้น

- ระยะเวลาดำเนินการที่รวดเร็วขึ้น (Time) ร้อยละ ๕๐
- ค่าใช้จ่ายในการทำธุรกรรมของประเทศลดลง (Cost) ร้อยละ ๒๕
- เพิ่มประสิทธิภาพในการกำกับดูแล (Conformance) ที่ถูกต้อง แม่นยำ สอดคล้องตามกฎหมายและกฎระเบียบ และสอดคล้องกับแนวปฏิบัติที่เป็นสากลมากขึ้น
- รายได้โดยรวมในภาคบริการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศเพิ่มขึ้นร้อยละ ๒๕

๒. เป้าหมายระดับหน่วยงาน (Individual Agency e-Trade Facilitation Goals) ภายในปี พ.ศ. ๒๕๖๔

กำหนดเป้าหมายของหน่วยภาครัฐที่เกี่ยวข้องกับการกำกับและการอำนวยความสะดวกทางการค้า การขนส่ง การผ่านแดน และการถ่ายลำสินค้าระหว่างประเทศ โดยหัวหน้าหน่วยราชการนั้นมีหน้าที่ขับเคลื่อนการปรับปรุงและพัฒนากระบวนการปฏิบัติงาน และธุรกรรมอิเล็กทรอนิกส์ ทั้งกระบวนงานภายในหน่วยงาน และการเชื่อมโยงกับหน่วยงานของภาครัฐอื่นและผู้รับบริการในรูปแบบอิเล็กทรอนิกส์ ให้ดีขึ้นในประเด็นเป้าหมายภายในปี พ.ศ. ๒๕๖๔ ดังนี้

- กระบวนการปฏิบัติงานนั้นจะมีความรวดเร็วขึ้น (Time) อย่างน้อยในอัตราร้อยละ ๕๐
- ค่าใช้จ่าย (Cost) ของทั้งผู้ประกอบการ และของหน่วยงานรัฐนั้นลดลงอย่างน้อยในอัตราร้อยละ ๒๕
- มีประสิทธิภาพในการกำกับดูแล (Conformance)[๘๔] ด้วยความชัดเจนโปร่งใส และถูกต้องแม่นยำโดยเป็นไปตามกฎหมาย กฎระเบียบ และสอดคล้องกับแนวปฏิบัติที่เป็นสากลมากขึ้น

การตั้งเป้าหมายเชิงยุทธศาสตร์เพื่อการพัฒนาระบบ NSW ระยะที่ ๒ เป็นการแสดงให้เห็นผลลัพธ์ของการดำเนินงานที่ต้องการจากการปรับปรุงกระบวนการและขั้นตอนของธุรกรรมทางการค้าระหว่างประเทศที่สอดคล้องกับวิสัยทัศน์ของการพัฒนา อันเป็นภาพรวมของการพัฒนาในระดับนโยบายของประเทศ การกำหนดเป้าหมายเชิงยุทธศาสตร์ที่ต้องการจากการปรับปรุงกระบวนการการนำเข้าและส่งออกสินค้านั้น ให้พิจารณาดูความเป็นไปได้จากขั้นตอนหลักของกระบวนการธุรกรรมที่เกิดขึ้นว่าขั้นตอนใดมีความเป็นไปได้ที่จะสามารถปรับลดระยะเวลาและค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานลงได้ ตัวอย่างการปรับปรุงพัฒนากระบวนการและ

[๘๔] เช่น การเข้าถึงข้อมูลที่ช่วยในการตรวจสอบยืนยันความถูกต้องได้ดีขึ้น และ การกำกับตามมาตรการความปลอดภัยได้แม่นยำขึ้น เป็นต้น ทั้งนี้ โดยให้หน่วยรัฐแต่ละแห่งจะต้องกำหนดและนำเสนอวิธีการประเมินผลด้าน Conformance ให้เป็นตัวเลขที่วัดผลความก้าวหน้าได้ โดยเปรียบเทียบกับข้อมูลที่ต้องดำเนินการจัดเก็บ (เป็นตัวเปรียบเทียบ) ในปี พ.ศ. ๒๕๕๘ หรืออย่างช้าในปี ๒๕๕๙

ขั้นตอนการทำธุรกรรมเอกสารเพื่อการส่งออกและนำเข้าสินค้าทั่วไปทางทะเลของประเทศไทยเป็นตัวอย่าง ดังปรากฏด้านล่างนี้

ตัวอย่างเป้าหมายการปรับปรุงพัฒนากระบวนและธุรกรรมเอกสารเพื่อการส่งออกสินค้าทั่วไปทางทะเล

เป้าหมายเชิงเศรษฐกิจที่กำหนด:

กระบวนการส่งออกสินค้าสามารถลด "เวลา" และ "ค่าใช้จ่าย" ในการดำเนินงานลงได้ร้อยละ ๒๕

ขั้นตอนของกระบวนการส่งออกสินค้าทั่วไปทางทะเล[๘๕]	ระยะเวลา (วัน)		ค่าใช้จ่าย (บาท)	
	เดิม	เป้าหมายใหม่	เดิม	เป้าหมายใหม่
การจัดเตรียมเอกสาร	๘	๕	๕,๒๕๐	๓,๙๕๐
การผ่านพิธีการศุลกากรและการตรวจทางเทคนิค	๑	๑	๑,๕๐๐	๑,๒๐๐
การดำเนินการผ่านท่า	๓	๒	๔,๘๐๐	๓,๖๐๐
การขนส่งสินค้าภายในประเทศและการจัดการอื่นๆ	๒	๒	๖,๐๐๐	๔,๕๐๐
รวม	**๑๔**	**๑๐**	**๑๗,๕๕๐**	**๑๓,๒๕๐**

- พิจารณาลดระยะเวลาดำเนินงานของขั้นตอนหลัก ๒ ขั้นตอนที่เป็นไปได้ คือ "การจัดเตรียมเอกสาร" และ"การดำเนินการผ่านท่า"
- พิจารณาลดระยะเวลา "การจัดเตรียมเอกสาร" ลงจากเดิมที่ใช้ ๘ วัน *ให้เหลือ ๕ วัน*
- พิจารณาลดระยะเวลา "การดำเนินการผ่านท่า" ลงจากเดิมที่ใช้ ๓ วัน *ให้เหลือ ๒ วัน*
- ระยะเวลาโดยรวมที่ใช้ในการส่งออกสินค้าลดลงจากเดิม ๑๔ วัน *เหลือ ๑๐ วัน* อันจะส่งผลให้ค่าใช้จ่ายลดลงจากเดิม ๑๗,๕๕๐ บาท *เหลือ ๑๓,๒๕๐ บาท*[๘๖]

[๘๕] อ้างอิงข้อมูลขั้นตอนและระยะเวลาและค่าใช้จ่ายจาก Doing Business Report 2015 (Trading Across Border Indicators) ของธนาคารโลก

[๘๖] ข้อมูลตัวเลขคำนวณจากสถิติจำนวนตู้คอนเทนเนอร์เฉพาะที่ผ่านท่าเรือแหลมฉบังในปี พ.ศ. ๒๕๕๗ และใช้อัตราแลกเปลี่ยน ๓๐ บาท/ดอลล่าร์สหรัฐฯและนำข้อมูลค่าใช้จ่ายและระยะเวลาการดำเนินธุรกรรมจากรายงาน WB's Trading Across Border Report 2015 (ซึ่งเก็บข้อมูลในปี 2014) (ลดลงจาก ๕๙๕ USD/TEU เหลือ ๔๔๕ USD/TEU (กรณีการส่งออก), ลดลงจาก 760 USD/TEU เหลือ 570 USD/TEU (กรณีการนำเข้า)

ตัวอย่างเป้าหมายการปรับปรุงพัฒนากระบวนและธุรกรรมเอกสารเพื่อการนำเข้าสินค้าทั่วไปทางทะเล

เป้าหมายเชิงเศรษฐกิจที่กำหนด:

กระบวนการนำเข้าสินค้าสามารถลด "เวลา" และ "ค่าใช้จ่าย" ในการดำเนินงานลงได้ร้อยละ ๓๕

ขั้นตอนของกระบวนการนำเข้าสินค้าทั่วไปทางทะเล[๘๗]	ระยะเวลา (วัน)		ค่าใช้จ่าย (บาท)	
	เดิม	เป้าหมายใหม่	เดิม	เป้าหมายใหม่
การจัดเตรียมเอกสาร	๘	๕	๔,๐๕๐	๒,๖๕๐
การผ่านพิธีการศุลกากรและการตรวจทางเทคนิค	๒	๑	๗,๖๕๐	๕,๐๐๐
การดำเนินการผ่านท่า	๒	๑.๕	๔,๘๐๐	๓,๑๐๐
การขนส่งสินค้าภายในประเทศและการจัดการอื่นๆ	๑	๑	๖,๓๐๐	๔,๐๐๐
รวม	**๑๓**	**๘.๕**	**๒๒,๘๐๐**	**๑๔,๗๕๐**

- พิจารณาลดระยะเวลาดำเนินงานของขั้นตอนหลัก ๓ ขั้นตอนที่เป็นไปได้ คือ "การจัดเตรียมเอกสาร" "การผ่านพิธีการศุลกากรและการตรวจทางเทคนิค" และ"การดำเนินการผ่านท่า"
- พิจารณาลดระยะเวลา "การจัดเตรียมเอกสาร" ลงจากเดิมที่ใช้ ๘ วัน *ให้เหลือ ๕ วัน*
- พิจารณาลดระยะเวลา "การผ่านพิธีการศุลกากรและการตรวจทางเทคนิค" ลงจากเดิมที่ใช้ ๒ วัน *ให้เหลือ ๑ วัน*
- พิจารณาลดระยะเวลา "การดำเนินการผ่านท่า" ลงจากเดิมที่ใช้ ๒ วัน *ให้เหลือ ๑.๕ วัน*
- ระยะเวลาโดยรวมที่ใช้ในการนำเข้าสินค้าลดลงจากเดิม ๑๓ วัน *ให้เหลือ ๘.๕ วัน* ส่งผลให้ค่าใช้จ่ายลดลงจากเดิม ๒๒,๘๐๐ บาท *เหลือ ๑๔,๗๕๐ บาท*

การกำหนดเป้าหมายในเชิงเศรษฐกิจใหม่โดยมุ่งลดจำนวนวันที่ใช้ในกระบวนการนำเข้าและส่งออกสินค้าโดยรวมให้ลดลงจากเดิม เช่น กระบวนการส่งออกลดระยะเวลาดำเนินงานลงจาก ๑๔ วันเหลือ ๑๐ วัน จะสามารถส่งผลให้ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานลดลงจากเดิมได้ ดังตัวอย่างที่แสดงข้างต้น คือ *เป้าหมายค่าใช้จ่ายในกระบวนการส่งออกปรับลดลงจากเดิม ๑๗,๕๕๐ บาท เหลือ ๑๓,๒๕๐ บาทต่อหนึ่งตู้คอนเทนเนอร์โดยประมาณ (หรือลดลงราว ๕๑,๖๐๐ ล้านบาทต่อปี) และเป้าหมายค่าใช้จ่ายในกระบวนการนำเข้าปรับลดลงจากเดิม ๒๒,๘๐๐ บาท เหลือ ๑๔,๗๕๐ บาทโดยประมาณ (หรือลดลงราว ๙๖,๖๐๐ ล้านบาทต่อปี)[๘๘] รวมเป็นยอดการลดต้นทุนในการนำเข้าและส่งออกของประเทศไทยในปี พ.ศ. ๒๕๕๗ ทั้งสิ้นราว ๑๔๘,๒๐๐ ล้านบาทต่อปี*

[๘๗] อ้างอิงข้อมูลขั้นตอนและระยะเวลาและค่าใช้จ่ายจาก Doing Business 2015 ของธนาคารโลก

[๘๘] คำนวณจากตู้คอนเทนเนอร์ผ่านท่าเรือหลัก (ท่าเรือแหลมฉบัง) ฝั่งขาเข้าจำนวน ๓.๑๙ ล้านตู้ต่อปี และฝั่งขาออกจำนวน ๓.๓๖ ล้านตู้ต่อปี (สถิติปี พ.ศ. ๒๕๕๗)

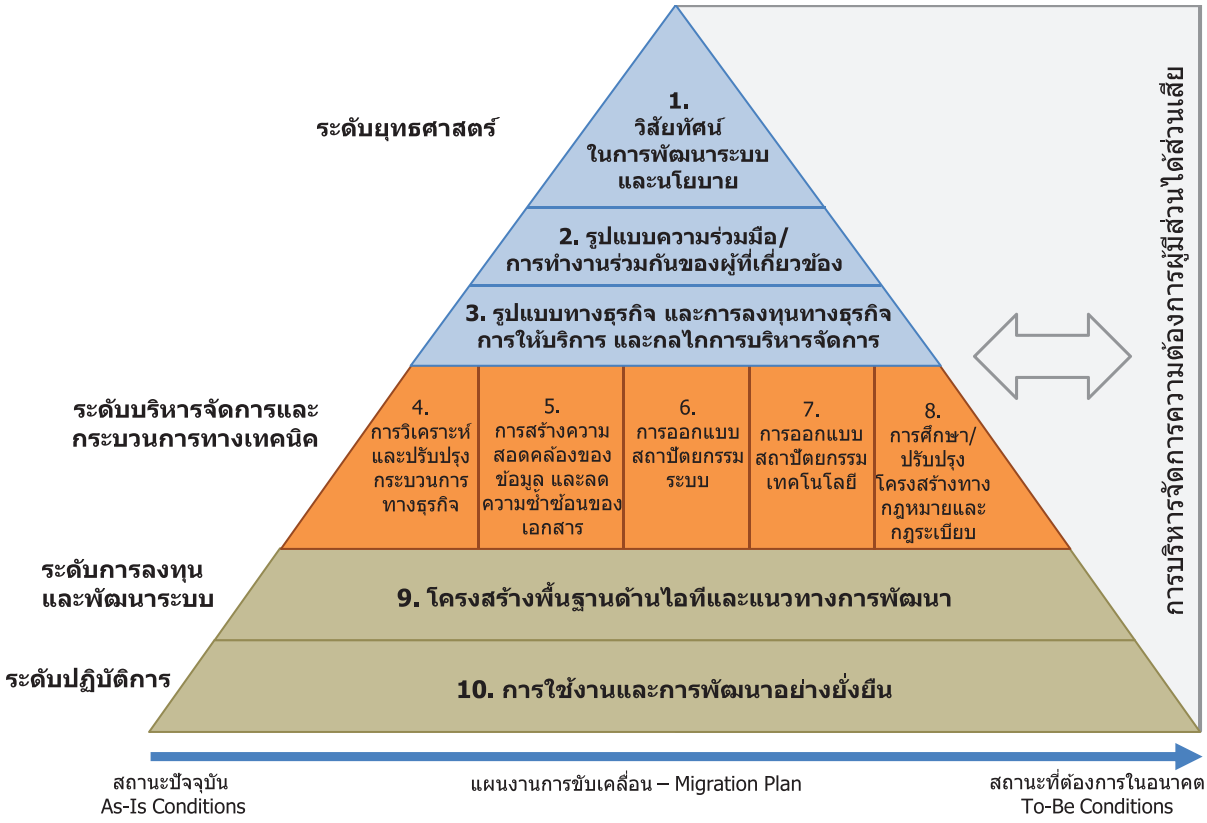
๖.๒.๔. ผลผลิตของการพัฒนาระบบอำนวยความสะดวกด้านการค้าของประเทศไทย (Thailand e-Trade Facilitation Output) ภายในปี พ.ศ. ๒๕๖๔

- **สถาปัตยกรรมระบบอำนวยความสะดวกทางการค้าของประเทศไทยในอนาคต ('To-Be' Enterprise Architecture of Thailand e-Trade Facilitation)**

ก) กรอบแนวคิดด้านสถาปัตยกรรมองค์กร (Conceptual Enterprise Architecture)

กรอบแนวคิดด้านสถาปัตยกรรมองค์กร (Enterprise Architecture Framework : EA)[๘๙] เป็นแนวคิดที่ได้ถูกนำมาใช้ในการขับเคลื่อนการพัฒนาระบบสารสนเทศระดับประเทศในหลายประเทศทั่วโลก อีกทั้งยังเป็นกรอบวิธีการ และกลไกที่จะใช้ในการแปลงวิสัยทัศน์ นโยบายและยุทธศาสตร์สำคัญขององค์กรหรือของประเทศ ให้ไปสู่การปฏิบัติได้จริงอย่างเป็นระบบด้วยการวิเคราะห์ และออกแบบองค์ประกอบสำคัญต่างๆ รวมทั้งให้มีการนำเสนอภาพพิมพ์เขียวของระบบในอนาคตรวมทั้งองค์ประกอบย่อยต่างๆ อย่างชัดเจนและครบถ้วนในทุกมุมมอง โดยจะต้องมีการกำหนดหน่วยงานเจ้าภาพที่เหมาะสม งบประมาณ ความชัดเจนของการปฏิรูปขั้นตอนการปฏิบัติงานแบบใหม่ รวมทั้งข้อมูลรูปแบบใหม่ที่จะใช้ประโยชน์จากเทคโนโลยีสารสนเทศ และให้มีการจัดทำแผนงานการขับเคลื่อนการพัฒนาอย่างเป็นขั้นตอน ทั้งนี้ มีข้อสังเกตที่สำคัญยิ่งคือ ความสำเร็จของการพัฒนาระบบสารสนเทศเหล่านั้นมิได้ขึ้นอยู่กับประเด็นเทคนิคทางเทคโนโลยีสารสนเทศเท่านั้น แต่ขึ้นอยู่กับการออกแบบองค์กรและการบริหารการเปลี่ยนแปลงสู่อนาคตที่มีประสิทธิภาพมากกว่าเดิมอย่างเป็นระบบด้วย

[๘๙] ตัวอย่างเช่น สหรัฐอเมริกา กำหนดให้หน่วยงานภาครัฐทุกหน่วยต้องประยุกต์ US Federal Enterprise Architecture 2.0 สำหรับโครงการพัฒนาระบบไอทีทุกโครงการ https://www.whitehouse.gov/sites/default/files/omb/assets/egov_docs/fea_v2.pdf) และประเทศเกาหลีใต้ ได้กำหนดเป็นมาตรฐานประเทศที่เรียกว่า Korea Government Enterprise Architecture



รูปที่ ๖-๑: กรอบแนวคิดด้าน “สถาปัตยกรรมองค์กร (Enterprise Archiecture)” เพื่อขับเคลื่อนการพัฒนาระบบอำนวยความสะดวกทางการค้าและ NSW ของประเทศไทยในอนาคต

รูปที่ ๖-๑ ข้างต้นนี้ แสดงกรอบแนวทางและวิธีการตามหลักการของสถาปัตยกรรมองค์กร[๙๐] ที่จะนำมาประยุกต์ใช้เป็นหลักคิดของโครงการฯ ในครั้งนี้ องค์ประกอบสำคัญที่จะต้องวิเคราะห์ และออกแบบเพื่อขับเคลื่อนวิสัยทัศน์ของประเทศให้ไปสู่การพัฒนาและการใช้ระบบสารสนเทศอย่างเป็นรูปธรรมและให้เกิดประโยชน์จริงมีอย่างน้อย ๔ ระดับ รวมองค์ประกอบสำคัญ ๑๐ ด้าน ดังนี้

๑. ระดับยุทธศาสตร์

ประเด็นสำคัญที่ต้องดำเนินการเพื่อขับเคลื่อนของโครงการในระดับนโยบายและยุทธศาสตร์มีอย่างน้อย ๓ ประเด็นหลักที่ต้องดำเนินการ คือ

๑) ***วิสัยทัศน์และเป้าหมายในการพัฒนาระบบ*** เพื่อกำหนดวิสัยทัศน์ เป้าหมายและขอบเขตของการพัฒนาระบบ NSW อย่างชัดเจนร่วมกันในระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ที่ต้องผ่านการกลั่นกรองมาอย่างชัดเจนและได้รับการกำหนดให้เป็น “นโยบาย” โดยผู้มีอำนาจในระดับประเทศ

[๙๐] อ้างอิง UNNExT Single Window Planning and Implementation Guide, UNESCAP & UNECE, 2012. (http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trade/Publications/ECE-TRADE-404_SingleWindow.pdf)

เช่น โดยกำหนดเป็นมติคณะรัฐมนตรี หรือเป็นข้อกฎหมาย พร้อมทั้งมีการมอบหมายเจ้าภาพในการผลักดันการดำเนินงาน มติด้านนโยบายที่กล่าวถึงนี้จะต้องมีความชัดเจน และสามารถประเมินวัดผลได้ในกรอบเวลาที่กำหนด มติด้านนโยบายที่กล่าวถึงนี้ควรจะมีความแน่นอนและยั่งยืนด้วย เช่น ไม่เปลี่ยนแปลงไปตามการเปลี่ยนแปลงของผู้นำองค์กรหรือคณะรัฐบาล เป็นต้น

๒) ***รูปแบบความร่วมมือ/การทำงานร่วมกันของผู้ที่เกี่ยวข้อง*** เพื่อสร้างสิ่งแวดล้อมที่เหมาะสมในการประสานงานความร่วมมือในระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งภาครัฐและเอกชน และเพื่อให้หน่วยงานหลักที่เกี่ยวข้องนั้นร่วมรับผิดชอบในการสร้างความสำเร็จให้กับการพัฒนาระบบอิเล็กทรอนิกส์ SW

๓) ***รูปแบบทางธุรกิจ แนวทางการลงทุน การให้บริการ และกลไกการบริหารจัดการ*** เพื่อกำหนดรูปแบบการลงทุนทางธุรกิจและกลไกการบริหารจัดการและการกำกับดูแลที่เหมาะสมในการดำเนินงานด้าน SW รวมทั้งจะต้องมีการพิจารณาและกำหนดรูปแบบองค์กร การให้บริการ และทรัพยากรที่สอดคล้องด้วย เช่น มีการคิดค่าบริการหรือไม่ ถ้าคิดค่าบริการจะมีการกำหนดค่าบริการอย่างไร และ องค์กรที่ให้บริการนั้นจะมีทรัพยากรและบุคลากรที่รองรับอย่างเหมาะสม มีความยั่งยืนต่อเนื่องยาว เป็นต้น

๒. ระดับการบริหารจัดการ และการกำหนดกลไกทางเทคนิค

องค์ประกอบสำคัญอีกอย่างน้อย ๕ ด้านที่ต้องได้รับการพิจารณารวบรวมเพื่อให้เข้าใจ "สถานะปัจจุบัน" (As-Is Conditions) แล้ววิเคราะห์ปัญหาอุปสรรคหรือประเด็นที่ควรจะได้รับการปรับปรุง เพื่อจะได้สังเคราะห์ข้อเสนอเพื่อการปรับปรุงไปสู่ "สถานะใหม่" (To-Be Conditions) ที่ดีและมีประสิทธิภาพสูงกว่าเดิม องค์ประกอบ ๕ ด้านนี้ คือ

๑) ***การวิเคราะห์และปรับปรุงกระบวนการปฏิบัติงาน*** เพื่อวิเคราะห์กระบวนการและขั้นตอนทางธุรกรรมที่เกี่ยวข้องในปัจจุบันว่า มีความยุ่งยากหรือซับซ้อนใดในการดำเนินงาน และเพื่อออกแบบกระบวนการและธุรกรรมแบบใหม่ที่มีประสิทธิภาพและมีผลสัมฤทธิ์ที่ดีกว่าเดิม

๒) ***การสร้างความสอดคล้องของข้อมูลและลดความซ้ำซ้อนของเอกสาร*** เพื่อการวิเคราะห์และนำเสนอการลดความยุ่งยากด้านเอกสารโดยการสร้างมาตรฐานของข้อมูลที่สอดคล้องกัน และให้สามารถเชื่อมโยงและแลกเปลี่ยนกันได้ทางอิเล็กทรอนิกส์

๓) ***การออกแบบสถาปัตยกรรมด้านแอพพลิเคชั่น*** เพื่อออกแบบแอพพลิเคชั่นของระบบสารสนเทศว่าควรจะประกอบด้วยฟังก์ชั่นการทำงานและบริการอะไรบ้างที่จะช่วยสนับสนุนกระบวนการปฏิบัติงานและข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ที่ได้ออกแบบใช้ใน ๒ หัวข้อแรกทั้งนี้เพื่อการประยุกต์ใช้ในการประมวลผลและเชื่อมโยง/แลกเปลี่ยนข้อมูลเพื่อสนับสนุนกระบวนการ/ขั้นตอนการปฏิบัติงานให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น

๔) ***การออกแบบสถาปัตยกรรมเทคโนโลยี*** เพื่อการออกแบบระบบด้านเทคโนโลยีสารสนเทศ รวมทั้งจัดทำมาตรฐานทางเทคนิคต่างๆ ที่ทำให้เกิดการเชื่อมโยงและแลกเปลี่ยนข้อมูลทางอิเล็กทรอนิกส์ ในระหว่างระบบไอทีของหลายหน่วยงานที่แตกต่างกันได้อย่างอัตโนมัติ

๕) ***การวิเคราะห์และปรับปรุงกฎหมายและกฎระเบียบที่จำเป็น*** เพื่อสร้างสิ่งแวดล้อมด้านกฎหมาย และกฎระเบียบที่เอื้อประโยชน์ต่อการปฏิบัติงานแบบใหม่ในระบบอิเล็กทรอนิกส์ของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในประเทศ และในบางกรณีอาจจะต้องพิจารณาปรับปรุง รวมทั้งกำหนดเป็นกฎหมายหรือข้อตกลงกับต่างประเทศที่เป็นคู่ค้ากับประเทศไทยด้วย เช่น ในกรณีแลกเปลี่ยนข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ระหว่างประเทศ ที่เรียกว่า Cross-Border Paperless Trade เป็นต้น

๓. ระดับการพัฒนาระบบ

๑) ***การพัฒนาและติดตั้งระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ*** เพื่อการลงทุน การพัฒนาระบบซอฟต์แวร์และการติดตั้งระบบด้านเทคโนโลยีสารสนเทศเพื่อรองรับกระบวนการและรูปแบบข้อมูลแบบใหม่ที่ได้ออกแบบ

๔. ระดับปฏิบัติการและการใช้งานระบบ

๑) ***การปรับตัวเข้าสู่การใช้งานระบบใหม่และการใช้งานระบบใหม่อย่างเต็มรูปแบบ*** ทั้งนี้เพื่อเริ่มให้เกิดการเตรียมความพร้อมของผู้เกี่ยวข้องให้เกิดความคุ้นเคย การยอมรับและใช้กระบวนงานแบบใหม่อย่างเต็มรูปและยั่งยืนรวม รวมทั้งให้มีความต่อเนื่องของการใช้ระบบด้วยความมั่นคง

ปลอดภัยและเชื่อถือได้ ทั้งให้มีการวัดผลกระทบของการใช้งานระบบใหม่ด้วย เช่น ผลกระทบด้านการประหยัดเวลา การลดต้นทุนด้านการทำธุรกรรม คุณภาพการกำกับควบคุม และ ความถูกต้องแม่นยำของข้อมูลดีขึ้นหรือไม่เพียงใด เป็นต้น

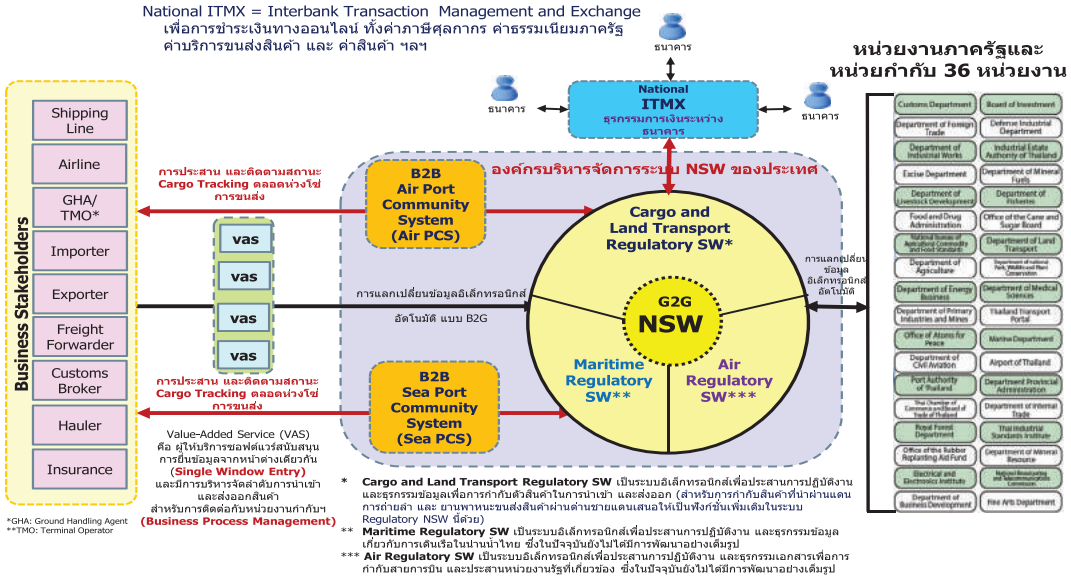
กรอบแนวทางด้านสถาปัตยกรรมองค์กรที่เสนอให้พิจารณาใน ๔ ด้านหลัก และองค์ประกอบ ๑๐ ด้านที่กล่าวถึงข้างต้นนี้ จะเป็นแนวทางประกอบการวิเคราะห์สถานะปัจจุบัน (As-Is) และนำเสนอรูปแบบในอนาคต (To-Be) การวิเคราะห์ความแตกต่างระหว่าง "สถานะปัจจุบัน" กับ "รูปแบบในอนาคต" นั้นจะถูกสังเคราะห์ให้เป็น "แผนงานเพื่อการเปลี่ยนผ่าน" (Transition Plan) เพื่อผลักดันการพัฒนาอย่างเป็นขั้นตอน เช่น โดยการนำเสนอมุมมองด้านต่างๆ ของระบบ อาทิ ด้านการดำเนินธุรกรรมและเอกสาร ด้านระบบงานประยุกต์ และด้านเทคโนโลยี ผลการศึกษาวิเคราะห์ดังกล่าวถูกนำมาจัดทำสถาปัตยกรรมไอทีของระบบ และวิเคราะห์ความต้องการของระบบที่ควรจะพัฒนา ทั้งด้านการปรับปรุงระบบงานเดิม และการพัฒนาระบบงานอิเล็กทรอนิกส์ใหม่ให้รองรับสถาปัตยกรรมระบบได้ในภาพรวมต่อไป

๒) ***สถาปัตยกรรมองค์กรด้านองค์ประกอบและฟังก์ชั่นหลักสำหรับระบบ NSW และระบบอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องของประเทศไทยในอนาคต***

อ้างถึงแนวทางการพัฒนา NSW ตาม*เส้นทางพัฒนาการ Single Window ๕ ระดับ ได้แก่ ๑) ระดับเชื่อมโยงด้านพิธีการศุลกากรแบบไร้กระดาษ (Customs Single Window) ๒) ระดับเชื่อมโยงกระบวนการตามกฎระเบียบการกำกับของภาครัฐ (Regulatory Single Window) ๓) ระดับเชื่อมโยงข้อมูลและประสานการทำงานระหว่างผู้ประกอบการขนส่งผ่านท่า (Port Community System: PCS) ๔) ระดับเชื่อมโยงข้อมูลแบบบูรณาการทั้งหน่วยงานภาครัฐและภาคขนส่ง (Integrated Single Window) และ ๕) ระดับเชื่อมโยงข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์กับต่างประเทศ (Cross-Border Information Exchange)* ความก้าวหน้าของการพัฒนาระบบ NSW ส่วนกลางของประเทศไทย ในปัจจุบันมาถึงความก้าวหน้าระดับที่ ๒ ที่สามารถสร้างระบบเชื่อมโยงข้อมูลระหว่างหน่วยงานภาครัฐที่เป็นผู้ให้บริการออกใบอนุญาต/ใบรับรองนำเข้าและส่งออกสินค้าในลักษณะ G2G ได้ในระดับหนึ่ง หน่วยงานภาครัฐส่วนใหญ่ยังไม่ได้วางแผนการพัฒนาระบบงานให้สามารถเชื่อมโยงและส่งผ่านข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์กับภาคเอกชน (G2B) ผ่านหน้าต่างเดียวกันแบบ

อัตโนมัติ เนื่องจากปัจจุบันหน่วยงานภาครัฐส่วนใหญ่ยังพัฒนาระบบเพื่อใช้บันทึกแบบฟอร์มบนเว็บไซต์ ในขณะที่หน่วยงานภาครัฐอีกส่วนหนึ่งยังไม่ได้ปรับปรุงกฎระเบียบ/ข้อบังคับที่เกี่ยวข้อง เพื่อช่วยลดขั้นตอนการปฏิบัติงานภายในสำหรับการให้บริการออกใบรับรอง/ใบอนุญาตทางอิเล็กทรอนิกส์แก่ภาคธุรกิจ นอกจากนี้ ยังมีจุดอ่อนด้านกลไกการบริหารจัดการส่วนกลางในการใช้ประโยชน์จากระบบ NSW เพื่อเชื่อมโยงธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ผ่านระบบ NSW ได้อย่างบูรณาการ ระบบ NSW ในปัจจุบันยังไม่มีฟังก์ชั่นการทำงานที่ครอบคลุมธุรกรรมทั่วถึงทั้งภาครัฐและภาคเอกชนในลักษณะของ G2B B2G และ B2B รวมทั้งยังไม่มีการเชื่อมโยงเข้ากับระบบข้อมูลที่เกี่ยวข้องในมิติอื่นๆ อาทิ ด้านการค้าขาย (e-trade) ด้านการขนส่ง (e-freight) และด้านการชำระเงินค่าบริการหรือค่าสินค้า (e-payment) เพื่อลดต้นทุนให้แก่ผู้ประกอบการเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งระหว่างประเทศ และอำนวยความสะดวกทางการค้าของประเทศไทยให้ครบวงจร ดังนั้นการผลักดันการเชื่อมโยงระบบข้อมูลผ่าน NSW ในระยะต่อไปของประเทศไทย จึงควรดำเนินงานพัฒนาในระดับที่ ๒ ให้ครบถ้วนมากขึ้น คือ ให้มีการเชื่อมโยงและแลกเปลี่ยนข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ระหว่างหน่วยงานกำกับสินค้า (B2G/G2G Cargo Regulatory SW) และ การกำกับตัวยานพาหนะแบบอิเล็กทรอนิกส์ (B2G/G2G Transport SW) ทั้งด้านสายเดินเรือ (Maritime SW) และสายการบิน (Air Transport SW) ให้สมบูรณ์ และพัฒนาต่อเนื่องไปสู่ระดับที่ ๓ คือการเชื่อมโยงข้อมูลในระหว่างผู้ประกอบการขนส่งผ่านท่า (Port Community System: PCS) และระดับที่ ๔ เพื่อการเชื่อมโยงข้อมูลระหว่างระบบดังกล่าวข้างต้นแบบบูรณาการทั้งสำหรับการประสานงานของหน่วยงานภาครัฐ หน่วยงานภาคการขนส่งและหน่วยงานด้านการค้า (Integrated Single Window) ดังรูปที่ ๖-๒

ข้อเสนอโครงสร้างสถาปัตยกรรม (To-Be)
ระบบ e-Trade Facilitation สำหรับประเทศไทยภายในปี พ.ศ. ๒๕๖๔



รูปที่ ๖-๒: ภาพสถาปัตยกรรมของระบบการอำนวยความสะดวกทางการค้าสำหรับประเทศไทยในปี พ.ศ. ๒๕๖๔
('To-Be' Enterprise Architecture of Thailand e-Trade Facilitation 2021)

ระบบงานหลัก	คำอธิบายอย่างย่อ	หมายเหตุ
Cargo and Land Transport Regulatory SW	ขั้นตอนการกำกับสินค้าให้ครบทุกประเภทและ การกำกับรถบรรทุกผ่านด่านชายแดน	เสนอให้เป็นฟังก์ชั่นที่ขยายเพิ่มเติมจากระบบ NSW ปัจจุบัน
Maritime Regulatory SW	ระบบประสานการปฏิบัติงานและเพื่อความปลอดภัยของการเดินเรือผ่านน่านน้ำไทย รวมทั้งกระบวนการที่เกี่ยวกับการนำร่องเรือ การจราจรและความปลอดภัยการเดินทางทางน้ำ	เสนอให้เป็นระบบย่อยของ G2G Regulatory SW ซึ่งในปัจจุบันยังไม่ได้มีการพัฒนาอย่างเต็มรูป และให้กรมเจ้าท่า กระทรวงคมนาคม เป็นเจ้าภาพร่วมในการพัฒนาระบบ
Air Regulatory SW	ระบบประสานการปฏิบัติงานและเพื่อความปลอดภัยของเครื่องบินที่บินเข้าออกน่านฟ้าประเทศไทย	เสนอให้เป็นระบบย่อยของ Regulatory SW ซึ่งในปัจจุบันยังไม่ได้มีการพัฒนาอย่างเต็มรูป และให้กรมการบินพลเรือน กระทรวงคมนาคม เป็นเจ้าภาพร่วมในการพัฒนาระบบดังกล่าว
Air PCS (Airport SW)	ระบบประสานงานและเชื่อมโยง	เสนอให้กระทรวงคมนาคมเป็น

ระบบงานหลัก	คำอธิบายอย่างย่อ	หมายเหตุ
	ข้อมูลระหว่างผู้ประกอบการขนส่งและหน่วยงานการกำกับของภาครัฐเพื่ออำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าผ่านท่าอากาศยาน	เจ้าภาพระดับนโยบายโดยการประสานความร่วมมือกับ สศช. และกรมศุลกากร และเสนอให้บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (AOT) เป็นเจ้าภาพในระดับการจัดการ และขับเคลื่อนการพัฒนาระบบโดยมีมติครม. และมีการออกกฎหมายรองรับและจัดตั้งองค์กรที่ทำหน้าที่ลงทุน พัฒนาและให้บริการระบบ Air PCS ส่วนกลางของประเทศ อย่างยั่งยืน
Sea PCS (Seaport SW)	ระบบประสานงานและเชื่อมโยงข้อมูลระหว่างผู้ประกอบการขนส่งและหน่วยงานการกำกับของภาครัฐเพื่ออำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าผ่านท่าเรือ	เสนอให้กระทรวงคมนาคมเป็นเจ้าภาพระดับนโยบายโดยการประสานความร่วมมือกับ สศช. และกรมศุลกากร และเสนอให้การท่าเรือแห่งประเทศไทยเป็นเจ้าภาพในระดับการจัดการ และขับเคลื่อนการพัฒนาระบบโดยให้มีมติครม. มีการออกกฎหมายรองรับและจัดตั้งองค์กรที่ทำหน้าที่ลงทุน พัฒนา และให้บริการระบบ Sea PCS ส่วนกลางของประเทศ อย่างยั่งยืน

คำอธิบายหลักการของระบบ Air PCS และ Sea PCS

ระบบประสานงานและสนับสนุนการบริหารจัดการกิจกรรมของผู้ประกอบการที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ หรือ ระบบเชื่อมโยงข้อมูลระหว่างผู้ประกอบการขนส่งผ่านท่า หรือที่เรียกว่า ระบบพีซีเอส (Port Community System : PCS)[๙๑] เป็นระบบที่ทำหน้าที่เป็นศูนย์กลางแลกเปลี่ยนข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์เพื่อประสานการปฏิบัติงานของผู้ที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้า

[๙๑] หรือบางทีเรียกว่า ระบบซีซีเอส (Cargo Community System: CCS)

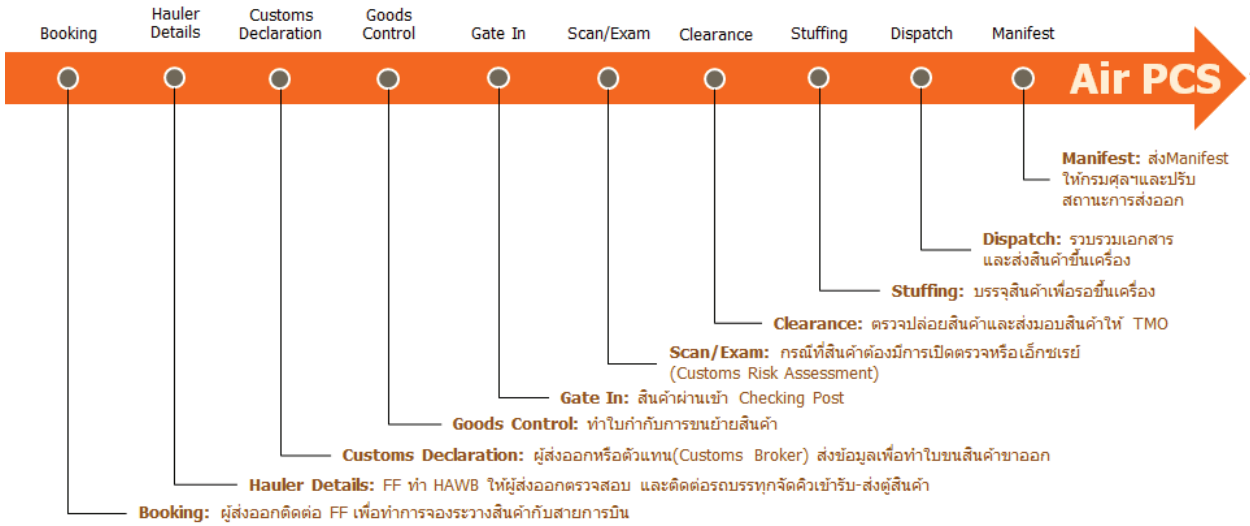
ผ่านท่า ระบบเชื่อมโยงข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ดังกล่าวนี้จะต้องมีความปลอดภัย มีความน่าเชื่อถือต่อการรักษาความลับของข้อมูล และต้องสร้างคุณค่าเพิ่มให้กับผู้ประกอบการขนส่งภาคธุรกิจอย่างคุ้มค่าด้วย ระบบข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์จะประสานงานกับทั้งผู้ประกอบการขนส่ง และหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้องโดยเฉพาะอย่างยิ่งคือกรมศุลกากร ทั้งนี้เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการปฏิบัติงานและประสิทธิภาพตลอดห่วงโซ่การขนส่ง และช่วยทำให้ผู้ประกอบการจัดเตรียมข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์แต่ละรายการเพียงครั้งเดียวแต่สามารถถูกส่งต่อ และถูกนำไปใช้โดยหน่วยงานที่มีอำนาจหน้าที่ได้หลายหน่วยงานตามสิทธิ์ได้อย่างอัตโนมัติ

ระบบพีซีเอสแบ่งการทำงานออกเป็นระบบย่อยที่สามารถให้บริการกับหน่วยงานในหลายภาคส่วนภายในกลุ่มผู้ประกอบการขนส่งผ่านท่าได้อย่างมีบูรณาการ ประกอบด้วยข้อมูล การนำเข้า การส่งออก การส่งสินค้าผ่านแดน และการถ่ายลำสินค้า ข้อมูลสถานะต่างๆ จะถูกนำไปใช้ประสานการปฏิบัติงานของผู้เกี่ยวข้องของทั้งภาคการขนส่งและภาครัฐด้วย นอกจากนี้ ระบบพีซีเอสยังอาจมีบริการเสริมและเพิ่มคุณค่าต่างๆ ได้แก่ การแปลงรูปแบบข้อมูลในแบบต่างๆ การแลกเปลี่ยนข้อมูลการนำเข้าและส่งออกทางอิเล็กทรอนิกส์ สถานะการตรวจปล่อยสินค้า และการติดตามข้อมูลสถานะการขนส่งสินค้าตลอดสายของห่วงโซ่โลจิสติกส์ เป็นต้น บริการผ่านระบบพีซีเอสอัตโนมัติแบบเรียลไทม์ (real time) เหล่านี้ช่วยให้กระบวนการและขั้นตอนการขนส่งผ่านท่าทำได้รวดเร็วขึ้น มีประสิทธิภาพมากขึ้น ลดความผิดพลาดและลดจำนวนการใช้เอกสารกระดาษลงได้เป็นอย่างดี

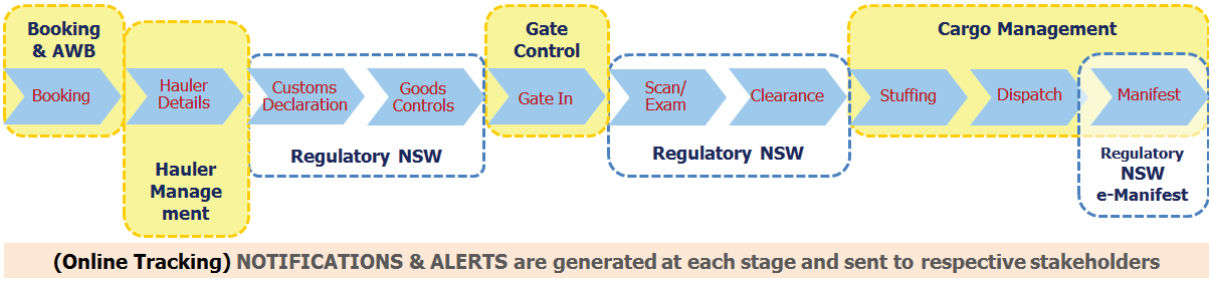
การทำงานหลักของระบบพีซีเอส คือ การแสดงสถานะของสินค้าและตู้สินค้าที่นำเข้า ส่งออก ผ่านแดน และถ่ายลำที่ผ่านท่าเรือ ท่าอากาศยาน และ/หรือ ผ่านด่านชายแดน (Cargo Status Tracking or Cargo Visibility) เช่น สถานะและข้อมูลเกี่ยวกับตู้คอนเทอร์เนอร์ ข้อมูลแบบอิเล็กทรอนิกส์เกี่ยวข้องกับยานพาหนะที่จะเข้ามาที่ท่าเทียบเรือเพื่อมารับตู้สินค้าเพื่อช่วยลดคามแออัดของการจราจร และสถานะการควบคุมและติดตามสินค้าในห่วงโซ่โลจิสติกส์ เป็นต้น

ก) ระบบเชื่อมโยงข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ระหว่างผู้ประกอบการขนส่งผ่านท่าอากศยาน (Air Port Community System: Air PCS)

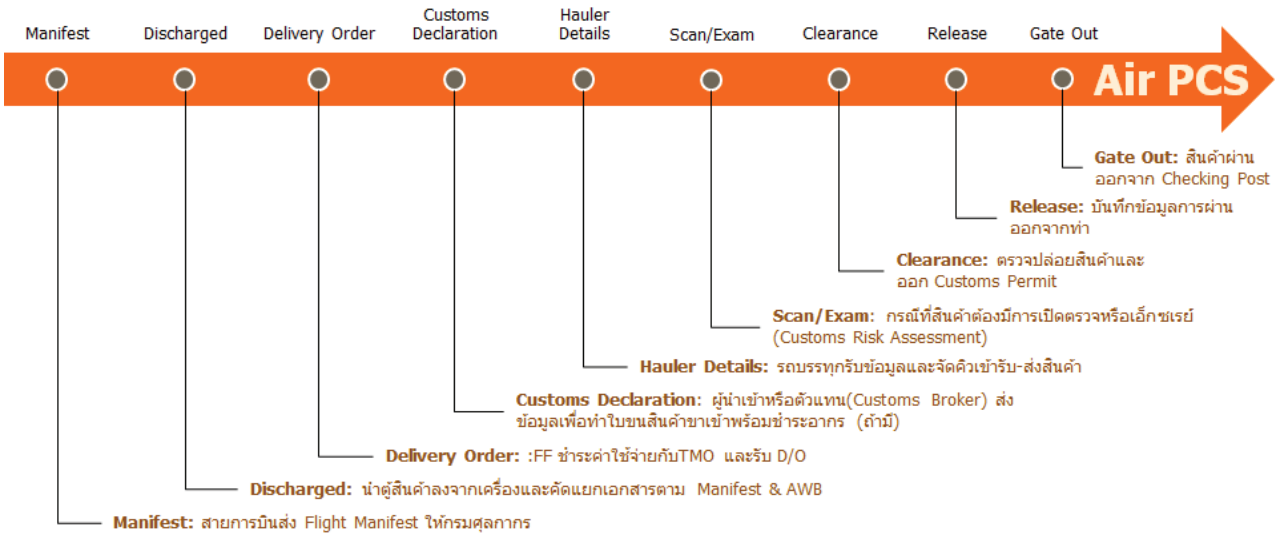
ระบบ Air PCS เป็นระบบที่ให้บริการแลกเปลี่ยนข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ระหว่างผู้ที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้าทางอากาศ เพื่อช่วยอำนวยความสะดวกโดยการประสานความร่วมมือกับระหว่างผู้ที่อยู่ในกระบวนการขนส่งสินค้าทางอากาศ



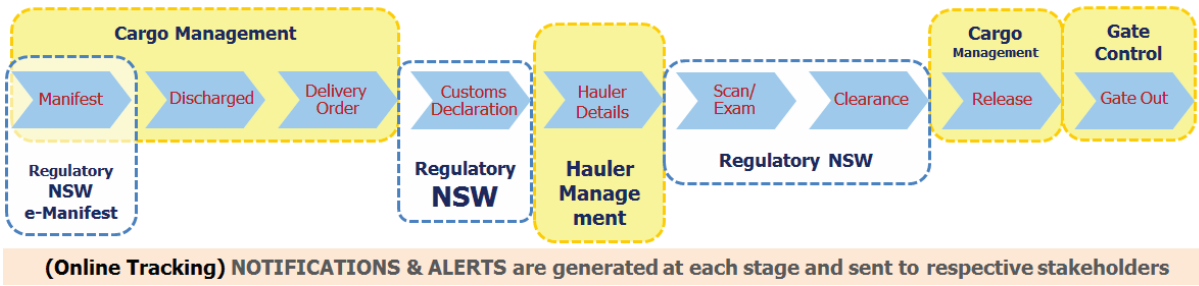
รูปที่ ๖-๓: กระบวนการขนส่งสินค้าขาออกทางอากาศ และสถานะต่างๆที่อาจจะนำเสนอได้ผ่านระบบ Air PCS
(ไม่จำเป็นต้องพัฒนาทั้งหมดหรือพัฒนาพร้อมกัน แต่ขึ้นกับบริบท ความคุ้มค่าของการใช้งานทางธุรกิจ และลำดับความสำคัญ)



รูปที่ ๖-๔: ภาพแสดงความสัมพันธ์ระหว่างระบบที่เกี่ยวกับธุรกรรมในกระบวนการขนส่งสินค้าขาออกทางอากาศ



รูปที่ ๖-๕: กระบวนการขนส่งสินค้าขาเข้าทางอากาศ และสถานะต่างๆที่อาจจะนำเสนอได้ผ่านระบบ Air PCS
(ไม่จำเป็นต้องพัฒนาทั้งหมดหรือพัฒนาพร้อมกัน แต่ขึ้นกับบริบท ความคุ้มค่าของการใช้งานทางธุรกิจ และลำดับความสำคัญ)

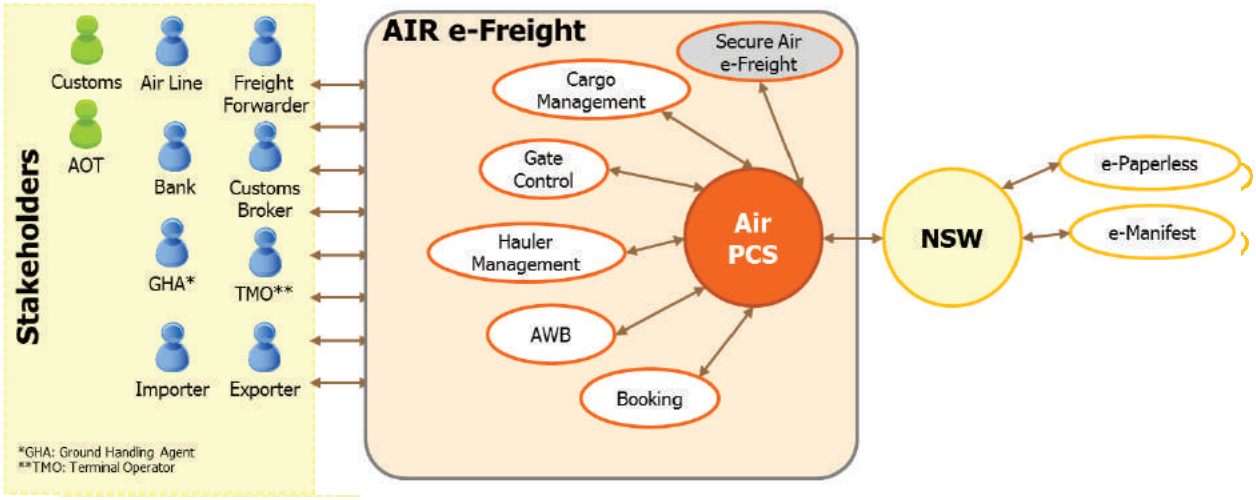


รูปที่ ๖-๖: ภาพแสดงความสัมพันธ์ระหว่างระบบที่เกี่ยวกับธุรกรรมในกระบวนการขนส่งสินค้าขาเข้าทางอากาศ

จากผลการศึกษาสถานะของสินค้าในกระบวนการขนส่งเพื่อการส่งสินค้าออกจากประเทศทางสายการบิน และสถานะของสินค้าในกระบวนการขนส่งเพื่อการนำเข้าสินค้าทางสายการบินนั้น เราสามารถวิเคราะห์ระบบข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์พื้นฐานที่จะช่วยอำนวยความสะดวกและประสานความร่วมมือสำหรับผู้ที่เกี่ยวข้องได้ดังแสดงในรูปข้างต้นนี้ตามลำดับ ทั้งนี้ ชื่อของระบบย่อยและคำอธิบายการให้บริการที่เป็นไปได้ในปัจจุบัน และในอนาคตแสดงตามตารางต่อไปนี้

ลำดับที่	ระบบ/โครงการ	คำอธิบาย
๑.	ระบบการจองระวาง (Booking)	บริการด้านการจองระวางสำหรับสายการบินต่างๆ (สายการบินหลักๆ ส่วนใหญ่มีระบบในลักษณะนี้แล้ว)
๒.	ระบบการจัดการใบตราส่งสินค้าทางอากาศ (Air Waybill)	บริหารจัดการใบตราส่งสินค้าทางอากาศ (ควรเป็นระบบที่พัฒนาขึ้นในอนาคต)
๓.	ระบบการจัดการรถบรรทุกขนส่งสินค้า (Hauler Management)	บริหารจัดการรถบรรทุกขนส่งสินค้าเพื่อการรับ-ส่งสินค้าของผู้ประกอบการ (ผู้ประกอบการรถบรรทุกขนาดใหญ่มักจะมีระบบในลักษณะ แต่ผู้ประกอบการขนาดเล็กยังมีความจำกัดในการพัฒนาหรือใช้งานระบบในลักษณะนี้)
๔.	ระบบควบคุมการเข้า-ออกและจัดการเขตพื้นที่ศุลกากร (Gate Control)	บริหารจัดการยานพาหนะเข้า-ออกเขตศุลกากร (ยังไม่ได้มีการพัฒนาระบบในลักษณะนี้อย่างเต็มรูปที่สนามบินสุวรรณภูมิ)
๕.	ระบบบริหารจัดการคลังสินค้า (Cargo Management)	บริหารจัดการสินค้าและเอกสารที่เกี่ยวข้องภายในคลังสินค้า (ผู้ประกอบการภาคพื้นดิน มีการพัฒนาระบบในลักษณะนี้บ้างแล้ว เช่น บริษัท BFS ที่สนามบินสุวรรณภูมิ)

ลำดับที่	ระบบ/โครงการ	คำอธิบาย
๖.	ระบบติดตามสถานะการขนส่งสินค้าทางอากาศแบบออนไลน์ (Online Tracking Air PCS)	รับแจ้งและติดตามสถานะเพื่อประสานการดำเนินการและการจัดการสินค้าในแต่ละขั้นตอน (ควรจะพัฒนาระบบนี้ในอนาคต)
๗.	ระบบการจัดการการขนส่งทางอากาศแบบที่มีความปลอดภัยสูง (Secure Air e-Freight)	การรักษาความปลอดภัยของการขนส่งสินค้าตลอดห่วงโซ่อุปทานให้เป็นไปตามมาตรฐานซึ่งอยู่ในระหว่างการผลักดันโดยสมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (International Air Transport Association: IATA) (ควรจะพัฒนาระบบ Air PCS ในส่วนหลักก่อน แล้วจึงขยายระบบต่อยอดให้ครอบคลุมฟังก์ชั่นการทำงานในลักษณะ Secure Air e-Freight ในอนาคต)



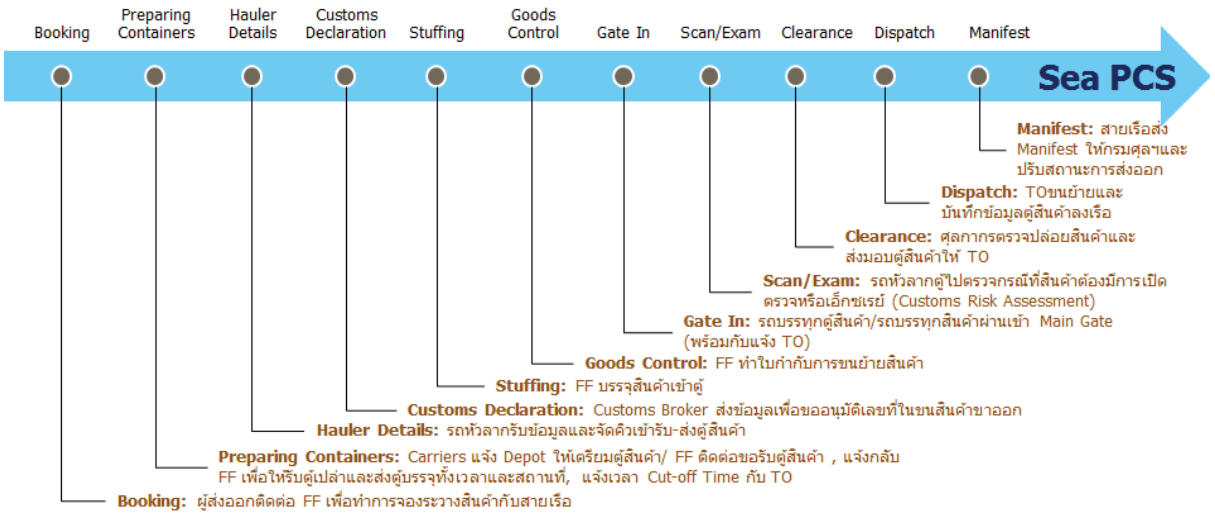
รูปที่ ๖-๗: ภาพรวมสถาปัตยกรรมด้านธุรกรรมของระบบที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้าทางอากาศ (Business Architecture Model for Airport Community System: Air PCS)

รูปที่ ๖-๗ นำเสนอสถาปัตยกรรมที่แสดงความสัมพันธ์ของระบบข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ต่างๆ ที่เกี่ยวข้องในการประสานการทำงานของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าผ่านท่าอากาศยาน และที่เชื่อมโยงกันผ่านระบบ Air PCS ด้วย อย่างไรก็ตาม ไม่จำเป็นต้องพัฒนาระบบเชื่อมโยงผ่าน Air PCS ทุกระบบย่อยทั้งหมดหรือพัฒนาระบบเพื่อแลกเปลี่ยนข้อมูลสถานะต่างๆ ทั้งหมดพร้อมกัน แต่ขึ้นอยู่กับบริบท

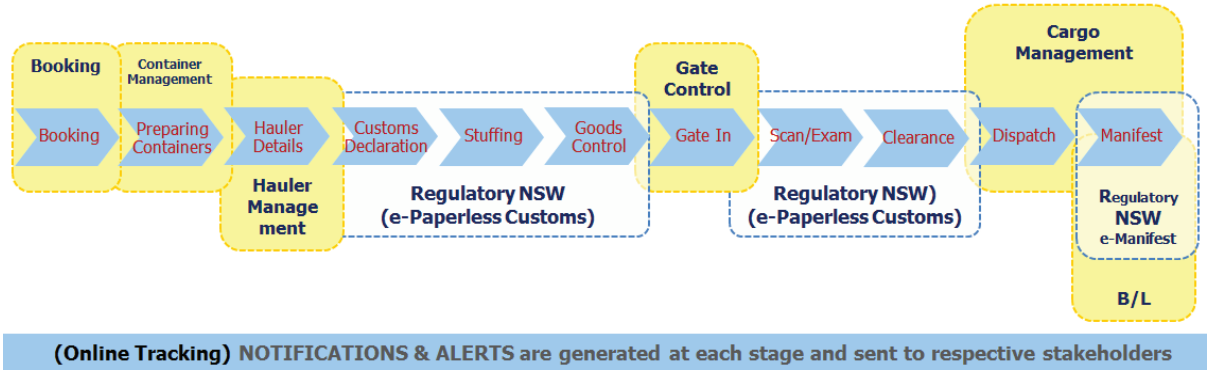
ความคุ้มค่าของการใช้งานทางธุรกิจ และลำดับความสำคัญที่ต้องมีการวิเคราะห์และหารือกับผู้ประกอบการที่เกี่ยวข้องในรายละเอียดในลำดับต่อไป

ข) ระบบเชื่อมโยงข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ระหว่างผู้ประกอบการขนส่งผ่านท่าเรือ (Sea Port Community System: Sea PCS)

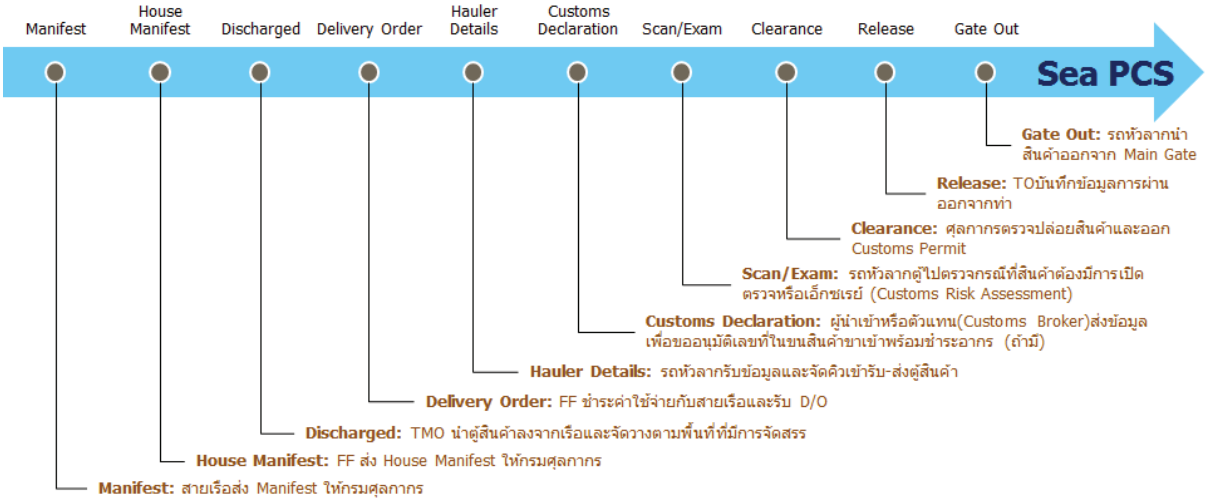
ระบบ Sea PCS เป็นระบบเชื่อมโยงข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์เพื่อการประสานการปฏิบัติงานของผู้เกี่ยวข้องในห่วงโซ่การขนส่งทางทะเล ทั้งนี้เพื่ออำนวยความสะดวกด้านการขนส่งและการประสานการกำกับของภาครัฐที่ท่าเรือ การทำงานหลักจะเป็นนำเสนอข้อมูลสถานะของสินค้าและตู้สินค้าที่กำลังเคลื่อนย้ายหรือเข้าออกผ่านท่าเรือ



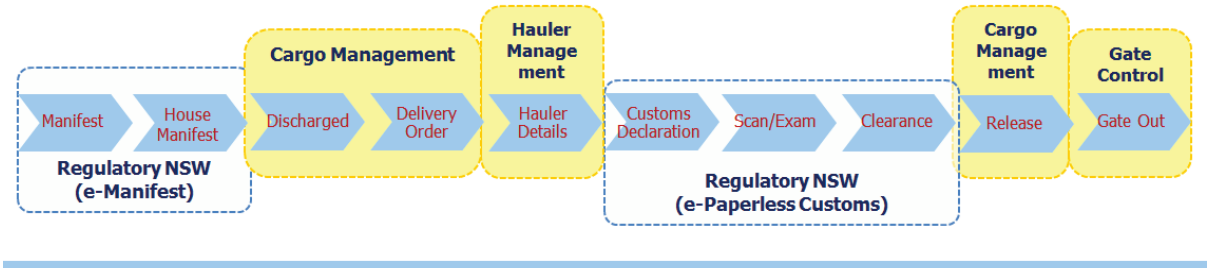
รูปที่ ๖-๘: กระบวนการขนส่งสินค้าขาออกทางทะเล และสถานะต่างๆที่อาจจะนำเสนอได้ผ่านระบบ Sea PCS (ไม่จำเป็นต้องพัฒนาทั้งหมดหรือพัฒนาพร้อมกัน แต่ขึ้นกับบริบท ความคุ้มค่าของการใช้งานทางธุรกิจ และลำดับความสำคัญ)



รูปที่ ๖-๙: ภาพแสดงความสัมพันธ์ระหว่างระบบที่เกี่ยวกับธุรกรรมในกระบวนการขนส่งสินค้าขาออกทางทะเล



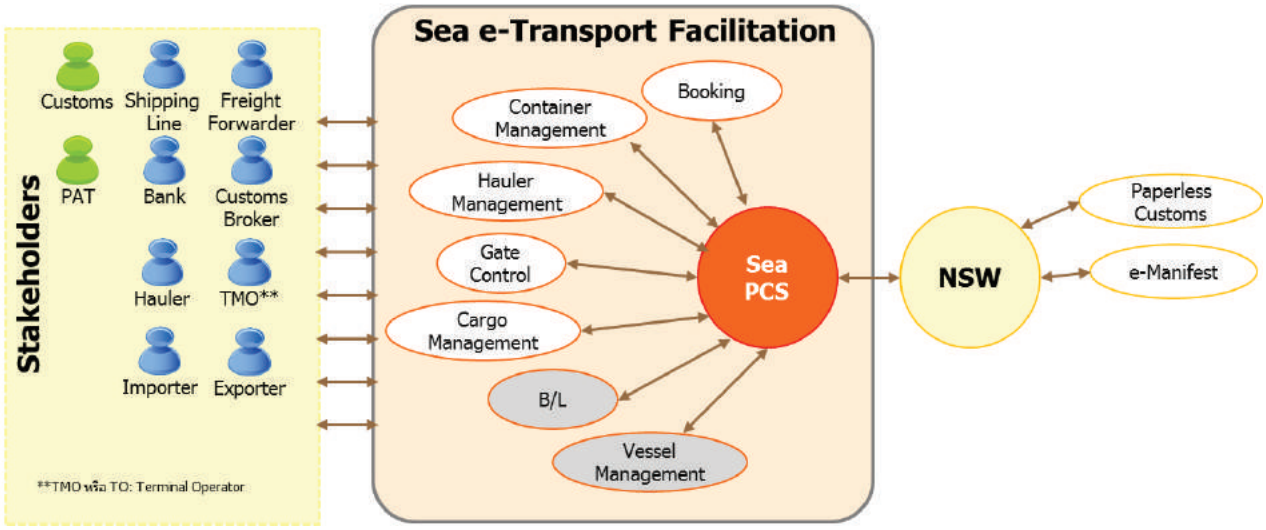
รูปที่ ๖-๑๐: กระบวนการขนส่งสินค้าขาเข้าทางทะเล และสถานะต่างๆที่อาจจะนำเสนอได้ผ่านระบบ Sea PCS (ไม่จำเป็นต้องพัฒนาทั้งหมดหรือพัฒนาพร้อมกัน แต่ขึ้นกับบริบท ความคุ้มค่าของการใช้งานทางธุรกิจ และลำดับความสำคัญ)



รูปที่ ๖-๑๑: ภาพแสดงความสัมพันธ์ระหว่างระบบที่เกี่ยวกับธุรกรรมในกระบวนการขนส่งสินค้าขาเข้าทางทะเล

สถานะของสินค้าในกระบวนการขนส่งสินค้าขาออกทางทะเล และสถานะของสินค้าในกระบวนการขนส่งสินค้าขาเข้าทางทะเลจากสถานะที่เป็นไปได้ดังกล่าว สามารถนำไปวิเคราะห์และแสดงระบบข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์พื้นฐานที่มีอยู่ในปัจจุบัน และที่เป็นไปได้ในอนาคตที่จะช่วยอำนวยความสะดวกและประสานความร่วมมือสำหรับผู้ที่เกี่ยวข้องให้มีประสิทธิภาพดีขึ้น ดังแสดงในรูปข้างต้นตามลำดับ ทั้งนี้ชื่อของระบบย่อย และคำอธิบายการให้บริการที่เป็นไปได้ในปัจจุบัน และในอนาคตแสดงตามตารางต่อไปนี้

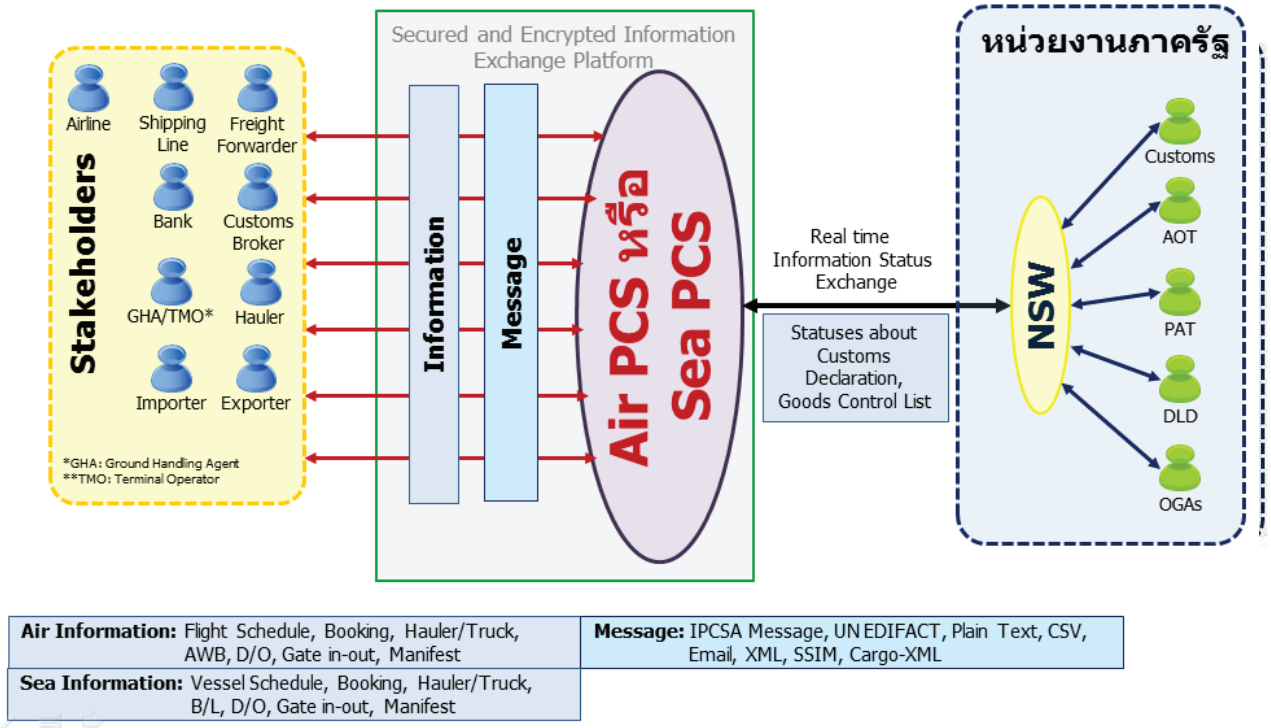
ลำดับที่	ระบบ/โครงการ	คำอธิบาย
๑.	ระบบการจองระวาง (Booking)	บริการด้านการจองระวางสำหรับสายการเดินเรือต่างๆ (สายการเดินเรือหลักๆ มีระบบในลักษณะนี้แล้ว)
๒.	ระบบการจัดการใบตราส่งสินค้าทางทะเล (Bill of Lading: B/L)	บริหารจัดการใบตราส่งสินค้าทางทะเล (ยังไม่มีการพัฒนาระบบอิเล็กทรอนิกส์เพื่อรองรับการใช้งาน B/L แบบไร้กระดาษ)
๓.	ระบบการจัดการรถบรรทุกขนส่งสินค้า (Hauler Management)	บริหารจัดการรถบรรทุกขนส่งสินค้าเพื่อการรับ-ส่งสินค้าของผู้ประกอบการ (เฉพาะผู้ประกอบการรถบรรทุกขนาดใหญ่เท่านั้นที่มีระบบในลักษณะนี้แล้ว)
๔.	ระบบควบคุมการเข้า-ออกและจัดการเขตพื้นที่ศุลกากร (Gate Control)	เพื่อบริหารจัดการยานพาหนะเข้า-ออกเขตศุลกากร (มีการพัฒนาระบบในลักษณะนี้ในบางท่า เช่น ท่าเรือกรุงเทพ และท่าเรือแหลมฉบัง แต่ยังไม่ได้ใช้งานอย่างเต็มรูป เป็นต้น)
๕.	ระบบบริหารจัดการคลังสินค้า (Cargo Management)	บริหารจัดการสินค้าและเอกสารที่เกี่ยวข้องภายในคลังสินค้า (ผู้ประกอบการท่าเทียบเรือขนาดใหญ่มีระบบในลักษณะนี้แล้ว)
๖.	ระบบบริหารจัดการตู้สินค้า (Container Management)	บริหารจัดการตู้สินค้า (ผู้ประกอบการท่าเทียบเรือขนาดใหญ่มีระบบในลักษณะนี้แล้ว)
๗.	ระบบติดตามสถานะการขนส่งสินค้าทางทะเลแบบออนไลน์ (Online Tracking Sea PCS)	รับแจ้งและติดตามสถานะเพื่อประสานการดำเนินการและการจัดการสินค้าในแต่ละขั้นตอน (ควรพัฒนาระบบในลักษณะนี้ขึ้นในอนาคต)



รูปที่ ๖-๑๒: ภาพรวมของสถาปัตยกรรมด้านธุรกรรมของระบบที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้าทางทะเล (Business Architecture Model for Sea Port Community System: Sea PCS)

รูปที่ ๖-๑๒ นำเสนอสถาปัตยกรรมที่แสดงความสัมพันธ์ของระบบข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ต่างๆ ที่เกี่ยวข้องในการประสานการทำงานของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าผ่านท่าเรือ และที่เชื่อมโยงกันผ่านระบบ Sea PCS ที่เป็นไปได้ อย่างไรก็ตาม ไม่จำเป็นต้องพัฒนาระบบเชื่อมโยงผ่าน Sea PCS ทุกระบบย่อยทั้งหมดหรือพัฒนาระบบเพื่อแลกเปลี่ยนข้อมูลสถานะต่างๆ ทั้งหมดพร้อมกัน แต่ขึ้นกับบริบทความคุ้มค่าของการใช้งานทางธุรกิจ และลำดับความสำคัญที่ต้องมีการวิเคราะห์และหารือกับผู้ประกอบการที่เกี่ยวข้องในรายละเอียดในลำดับต่อไป

ค) ความสัมพันธ์ระหว่างระบบ G2G Regulatory NSW, Air PCS และ Sea PCS



รูปที่ ๖-๑๓: สถาปัตยกรรมสำหรับระบบ Air PCS และ ระบบ Sea PCS

ภาพรวมของระบบการอำนวยความสะดวกทางการค้า (e-Trade Facilitation) สำหรับประเทศไทยในอนาคตดังรูปที่ ๖-๒ ประกอบไปด้วยระบบข้อมูลในมิติอื่นๆ นอกเหนือจากระบบการกำกับของภาครัฐในลักษณะ G2G Regulatory NSW เช่น ด้านการขนส่ง ด้านการชำระเงินโดยการโอนเงินระหว่างบัญชีในธนาคารเดียวกัน หรือต่างธนาคาร (ผ่านระบบ National ITMX) เพื่อช่วยเพิ่มประสิทธิภาพด้านการขนส่งระหว่างประเทศ และอำนวยความสะดวกทางการค้าของประเทศ ระบบย่อยในแต่ละมิติจะต้องสามารถทำงานประสานกันได้อย่างมีประสิทธิภาพโดยการเชื่อมโยงเข้าหากันแบบบูรณาการ ทั้งนี้จากการศึกษาและวิเคราะห์กระบวนการด้านการนำเข้าและส่งออกสินค้าสามารถแสดงภาพการเชื่อมโยงระบบ Air PCS, Sea PCS กับ ระบบ Regulatory NSW ดังรูปที่ ๖-๑๓ เช่น มีการแลกเปลี่ยนข้อมูลอย่างน้อยด้านใบขนศุลกากร และสถานะการตรวจปล่อยระหว่างระบบ Regulatory NSW กับระบบ PCS เป็นต้น

๖.๒.๕. กลยุทธ์และแผนงานการพัฒนาระบบอำนวยความสะดวกด้านการค้าของประเทศไทย (Thailand e-Trade Facilitation Strategies and Work Plans)

- **กลยุทธ์ที่ ๑ เร่งรัดการใช้งานระบบ NSW ระยะที่ ๑ ของหน่วยงานภาครัฐทั้ง ๓๖ หน่วยงานให้เป็นธุรกรรมอิเล็กทรอนิกส์เต็มรูป ๑๐๐%** เพื่อยกระดับการพัฒนาระบบ NSW ในระดับการเชื่อมโยงข้อมูลเพื่อการกำกับตามกฎระเบียบของภาครัฐ (G2G Regulatory SW) ให้สมบูรณ์ ด้วยมาตรการเร่งรัดที่เหมาะสมตามระดับความพร้อมของกลุ่มหน่วยงาน อาทิ กลุ่มหน่วยงานที่พัฒนาระบบเชื่อมต่อแล้ว (๓๑ หน่วยงาน) กลุ่มหน่วยงานที่อยู่ระหว่างพัฒนาระบบเชื่อมโยงข้อมูล (๔ หน่วยงาน) และกลุ่มหน่วยงานที่อยู่ระหว่างดำเนินการพัฒนาภายในหน่วยงาน (๑ หน่วยงาน) ทั้งนี้ ทุกหน่วยงานจำเป็นต้องพัฒนาและส่งเสริมการใช้งานให้ครบ ๑๐๐% สำหรับระบบรับคำร้อง พิจารณาและออกใบรับรอง/ใบอนุญาตอิเล็กทรอนิกส์และให้มีการแลกเปลี่ยนข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์โดยไม่ต้องใช้กระดาษของใบรับรอง/ใบอนุญาตที่เกี่ยวข้องกับการนำเข้าและการส่งออกสินค้า การกำกับควบคุมยานพาหนะ หรือกระบวนการอื่นๆที่เกี่ยวข้องของหน่วยงานทั้ง ๓๖ หน่วยงาน ทั้งนี้ให้แล้วเสร็จภายในปี พ.ศ. ๒๕๕๙

  <u>แผนงาน/มาตรการดำเนินงาน</u>

  ๑.๑ เร่งรัดการออกใบรับรอง/ใบอนุญาตอิเล็กทรอนิกส์ ๑๐๐% ผ่านระบบ NSW

  ๑) ส่งเสริมการใช้งานระบบแลกเปลี่ยนข้อมูลใบอนุญาตนำเข้าและส่งออกสินค้าผ่านระบบ NSW ส่วนกลางกับกระบวนการของศุลกากรของ ๓๑ หน่วยราชการ[๙๒] ที่ได้พัฒนาระบบแล้ว โดยให้มีการใช้งานข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ให้ได้ครบ ๑๐๐% ของใบอนุญาตที่เกี่ยวข้อง และวัดผลการใช้ระบบด้วย

  ๒) เร่งรัดการพัฒนาระบบแลกเปลี่ยนข้อมูลให้พร้อมใช้งาน ส่งเสริมการใช้งานระบบให้ครบ ๑๐๐% และวัดผลการใช้ระบบอิเล็กทรอนิกส์ของ ๖ หน่วยงาน ให้มีการแลกเปลี่ยนข้อมูลใบอนุญาตนำเข้าและส่งออกสินค้าผ่านระบบ NSW กับกระบวนการของศุลกากร

  ๓) เร่งรัดการพัฒนาระบบภายในหน่วยงาน และระบบการแลกเปลี่ยนข้อมูลใบอนุญาตที่เกี่ยวข้องกับ NSW และส่งเสริมการใช้งานระบบให้ครบ ๑๐๐% และวัดผลกระทบของระบบอิเล็กทรอนิกส์ของ ๑ หน่วยงาน

  <u>หน่วยงานรับผิดชอบ</u> สศช. กรมศุลกากร NSW-Operator และ ๓๖ หน่วยงานราชการ

[๙๒] (*ข้อมูลหน่วยงาน สำรวจ ณ วันที่ ๑ พ.ค. ๒๕๕๘)

- **กลยุทธ์ที่ ๒ ขยายการพัฒนาระบบไปสู่บริการแบบหน้าต่างเดียว (Single Window Entry)** เพื่อช่วยยกระดับการเชื่อมโยงและแลกเปลี่ยนข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ให้เป็นแบบบูรณาการเบ็ดเสร็จจากจุดบริการเดียว ที่สามารถให้บริการแบบรวมศูนย์ได้อย่างครบถ้วนครอบคลุมทุกหน่วยงานของภาครัฐที่เกี่ยวข้องในลักษณะของบริการแบบ B2G และ G2G Regulatroy SW ด้วยการ (๑) เร่งจัดทำมาตรฐานรหัสพิกัดและรหัสสถิติของทุกหน่วยงานกำกับที่เกี่ยวข้องให้เป็นมาตรฐานเดียวกัน (๒) ออกแบบกระบวนการยื่นและพิจารณาเอกสารคำร้องแบบบูรณาการระหว่างหน่วยงาน (ทั้งด้านการจัดทำ Inter-agency Process Redesign และ Single e-Form) สำหรับรายสินค้ายุทธศาสตร์ และ (๓) ปรับปรุงขั้นตอนธุรกรรมภายในของหน่วยงานภาครัฐ ๓๖ หน่วยงานให้มีประสิทธิภาพและเป็นแบบอิเล็กทรอนิกส์ไร้กระดาษ รวมทั้งให้มีการลงทุนเพื่อการพัฒนาหรือขยายระบบอิเล็กทรอนิกส์ของหน่วยงานภาครัฐเพื่อรองรับธุรกรรมอิเล็กทรอนิกส์ตลอดขั้นตอนการปฏิบัติงานภายในหน่วยงาน (Agency Process Redesign) และให้สามารถรับข้อมูลเอกสารใบคำร้องอิเล็กทรอนิกส์แบบหน้าต่างเดียวได้ด้วย (Single e-Form Message Exchange)

<u>แผนงาน/มาตรการดำเนินงาน</u>

๒.๑ เร่งจัดทำมาตรฐานรหัสพิกัด และรหัสสถิติของทุกหน่วยงานให้เป็นมาตรฐานเดียวกัน (Harmonized Codes)

- กำหนดรหัสพิกัด รหัสสถิติและรหัสของสินค้าของทุกหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการออกใบอนุญาต และใบรับรองฯ และการกำกับต่างๆ ให้ครบทุกหน่วยงาน (ปัจจุบันทำเสร็จแล้ว ๑๖ หน่วย โดยต้องดำเนินการสำหรับอีก ๘ หน่วยงาน) และลงทุนโดยการขยายระบบแลกเปลี่ยนข้อมูลของหน่วยงานเหล่านั้นกับระบบ NSW ส่วนกลาง ให้รองรับรหัสพิกัด และรหัสสถิติดังกล่าว

<u>หน่วยงานรับผิดชอบ</u> กรมศุลกากร NSW-Operator ร่วมกับ หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

๒.๒ ปรับลดขั้นตอนและกระบวนการทำงานที่เกี่ยวข้องกันของหน่วยงานภาครัฐโดยให้มีการปฏิรูปกระบวนการยื่นเอกสารจากแบบฟอร์มเดียวกัน (Single Window Entry) สำหรับรายสินค้ายุทธศาสตร์ *(คือ ๑. อ้อยและน้ำตาล ๒. ข้าว ๓. ยางพารา ๔. สินค้าแช่แข็ง และ ๕. วัตถุอันตราย)*

- วิเคราะห์ ออกแบบ และเห็นชอบร่วมกันในการปรับลดขั้นตอนกระบวนการทำงานระหว่างหน่วยงานภาครัฐ (Inter-agency Process Redesign) และรายการข้อมูลของแบบฟอร์มร่วมในแบบ Single Window e-Form (Data

Harmonization) เพื่อการยื่นคำร้องให้กับหน่วยราชการหลายหน่วยงานจากรายการข้อมูลชุดเดียวกันได้

- สำหรับการออกแบบการปรับลดขั้นตอนกระบวนการทำงานระหว่างหน่วยงานภาครัฐ (Inter-agency Process Redesign) และรายการข้อมูลของแบบฟอร์มร่วมนี้ (Single e-Form) ควรจะเร่งดำเนินกับรายสินค้ายุทธศาสตร์ของประเทศอย่างน้อย 5 รายการแรก คือ น้ำตาล ข้าว ยางพารา สินค้าแช่แข็ง และ วัตถุอันตราย ให้แล้วเสร็จภายในปี พ.ศ. ๒๕๕๙ เช่น โดยการตั้งคณะทำงานที่ประกอบด้วยตัวแทนจากภาครัฐ สมาคมผู้ประกอบการค้าของสินค้าประเภทนั้นๆ และ สมาคมผู้ประกอบการขนส่งที่เกี่ยวข้อง เป็นต้น สำหรับรายสินค้ายุทธศาตร์อื่นๆ ให้ดำเนินการในปีถัดไป

<u>หน่วยงานรับผิดชอบ</u> กรมศุลกากร NSW-Operator ร่วมกับ หน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้อง

รูปที่ ๖-๑๔ แสดงตัวอย่างการออกแบบกระบวนการที่ทำงานประสานกันระหว่างหน่วยงานกำกับตามประเภทสินค้า (Inter-agency Process Redesign) ในกรณีนี้เป็นกลุ่มสินค้าอันตราย (Dangerous Goods) นอกจากนี้แบบฟอร์มคำขอที่ผู้ประกอบการนำเข้าเคยต้องกรอกข้อมูลตามความต้องการของแต่ละหน่วยงานซ้ำกันหลายครั้ง จะต้องถูกนำมาวิเคราะห์ความหมาย รหัส และการเรียกชื่อรายการข้อมูลของแบบฟอร์มต่างๆ เหล่านั้นให้มีความสอดคล้องกัน ทั้งนี้เพื่อให้เป็นรายการข้อมูลในความหมายเดียวกัน เป็นแบบฟอร์มร่วม แล้วสามารถนำไปพัฒนาระบบคำขอแบบอิเล็กทรอนิกส์แบบ Single e-Form ในขั้นต่อไป



รูปที่ ๖-๑๔: ระบบการแลกเปลี่ยนข้อมูลแบบฟอร์มคำขออิเล็กทรอนิกส์ของหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวกับวัตถุอันตราย ๗ หน่วยงาน

๒.๓ ปรับลดขั้นตอนและพัฒนาระบบรองรับคำขออิเล็กทรอนิกส์แบบหน้าต่างเดียว (Single Window Entry) ของหน่วยงานราชการ ๓๖ หน่วยงาน

- ลงทุนเพื่อการพัฒนาต่อยอดระบบเพื่อรองรับการแลกเปลี่ยนข้อมูลแบบฟอร์มคำขอร่วมแบบอิเล็กทรอนิกส์ของหน่วยงานภาครัฐ (ปรับปรุงระบบไอทีภายในของหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้อง และปรับปรุงระบบ NSW ส่วนกลาง) ให้สามารถแลกเปลี่ยนข้อมูลระหว่างระบบกับระบบ (Messaging) และมีการยืนยันตัวผู้ใช้ในระดับบุคคล/นิติบุคคล (เช่น Digital Signature ระดับบุคคล) ทั้งนี้เพื่อรองรับการปรับลดขั้นตอน และ แบบฟอร์มร่วม (Single e-Form) ที่เห็นชอบร่วมกันตามข้อ ๒.๒

<u>หน่วยงานรับผิดชอบ</u> ๓๖ หน่วยงานราชการ กรมศุลกากร NSW-Operator

- **กลยุทธ์ที่ ๓ เร่งจัดตั้งกลไกบริหารจัดการระบบ NSW ส่วนกลางของประเทศในการทำหน้าที่บริหารจัดการ พัฒนาและให้บริการระบบส่วนกลางอย่างยั่งยืน** โดยเร่งจัดทำข้อเสนอและสรุปข้อยุติในเรื่อง “รูปแบบการบริหารจัดการระบบ NSW ในภาพรวมของประเทศ (NSW Governance Model)” เพื่อให้เป็นนโยบายที่ยั่งยืนของประเทศ ทั้งนี้คือ จะต้องมีการสรุปรูปแบบการลงทุนและการให้บริการและเร่งจัดตั้งหน่วยงานเจ้าภาพหรือองค์กรบริหารจัดการระบบ NSW ส่วนกลางของประเทศ (NSW Operation Center หรือเรียกสั้นๆว่า NSW Operator) ทั้งนี้เพื่อทำหน้าที่ลงทุน พัฒนาต่อยอดและให้บริการระบบ NSW ส่วนกลางได้อย่างต่อเนื่องและยั่งยืน โดยมีระดับการรับประกันการให้บริการ และมีการคิดหรือไม่คิดค่าบริการที่เหมาะสมด้วย

  หน่วยงานที่ทำหน้าที่เป็น NSW Operator ส่วนกลางของประเทศนี้ควรจะที่ได้รับมอบหมายจากคณะรัฐมนตรีอย่างเป็นทางการ และโดยมีกฎหมายรับรององค์กรที่ยั่งยืน ทั้งนี้เนื่องจากองค์กรดังกล่าวจะทำหน้าที่พัฒนาและให้บริการระบบที่เป็นโครงสร้างพื้นฐานที่ที่สำคัญยิ่งยวดของประเทศ เนื่องจากเป็นระบบที่ช่วยเสริมสร้างขีดความสามารถในการแข่งขันทางการค้าระหว่างประเทศ และเสริมประสิทธิภาพการขนส่งและการกำกับดูแลตามกฎหมายด้วย สำหรับการพัฒนาและให้บริการระบบ NSW ส่วนกลางของประเทศในอนาคตนี้จะรวมทั้งระบบย่อยเพื่อประสานการกำกับตัวสินค้าและยานพาหนะที่ผ่านเข้าออกประเทศ (B2G/G2G Regulatory NSW – อ้างอิงกลยุทธ์ที่ ๔) ระบบย่อยเพื่อเชื่อมโยงและประสานความร่วมมือระหว่างผู้ประกอบการขนส่งผ่านท่า (ทั้งระบบ Air PCS และ Sea PCS - อ้างอิงกลยุทธ์ที่ ๕) ระบบเชื่อมโยงเพื่อชำระเงินออนไลน์ (อ้างอิงกลยุทธ์ที่ ๖) และรวมทั้งการแลกเปลี่ยนข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ระหว่างประเทศด้วย (Cross-border Paperless Trade)

<u>แผนงาน/มาตรการดำเนินงานเร่งด่วน ให้แล้วเสร็จภายในปี พ.ศ. ๒๕๕๙</u>

๓.๑ เร่งจัดทำ และสรุปข้อยุติในการกำหนด "รูปแบบการบริหารจัดการระบบ NSW (NSW Governance Model)" ให้เป็นนโยบายที่ยั่งยืนของประเทศ ซึ่งประกอบด้วยเนื้อหาอย่างน้อย ดังนี้

๑) โครงสร้างองค์กร

- กลไกการตัดสินใจระดับนโยบาย (Policy Decision Making) ซึ่งในปัจจุบันคณะกรรมการพัฒนาระบบบริหารจัดการขนส่งและบริการของประเทศ (กบส.) ทำหน้าที่นี่แล้ว
- รูปแบบสำนักงานบริหารโครงการพัฒนาระบบอำนวยความสะดวกทางการค้าและ NSW ของประเทศ (Project Management Office) เพื่อทำหน้าที่ประสานงานเชิงนโยบาย บริหารจัดการ ประสานและติดตามความก้าวหน้าของแผนงานการพัฒนาระบบ e-Trade Facilitation ของประเทศ
- รูปแบบองค์กรบริหารจัดการระบบ NSW ส่วนกลาง (NSW Operation Center)
- กลไกการกำกับดูแลเพื่อธรรมาภิบาล (Regulatory Framework) เช่น กำกับการทำงานของ NSW Operation Center

๒) รูปแบบทางธุรกิจขององค์กรบริหารจัดการระบบ NSW ส่วนกลางของประเทศ (NSW Operation Center)

- รูปแบบการลงทุนและการดำเนินงาน เช่น โดยภาครัฐ เอกชน หรือภาครัฐร่วมกับเอกชน
- การคิดค่าบริการ เช่น มีการคิดค่าบริการหรือไม่ และจะคิดอย่างไร (Pricing Policy)
- การประเมินประสิทธิภาพ และระดับของการให้บริการของทั้งระบบ NSW ส่วนกลางของประเทศ และของหน่วยงานที่ให้บริการอิเล็กทรอนิกส์ที่เกี่ยวข้อง (Performance Evaluation & Service Level Agreement)

๓) กระบวนการแก้ไขปัญหาความขัดแย้ง (Dispute Resolution Mechanism) และอื่นๆ

<u>หน่วยงานรับผิดชอบ</u> สศช.

๓.๒ เร่งจัดตั้งองค์กรบริหารจัดการระบบ NSW ส่วนกลางของประเทศ (NSW Operation Center) ซึ่งมีอำนาจหน้าที่ในการพัฒนาและให้บริการระบบ NSW ส่วนกลางอย่างต่อเนื่องและยั่งยืน ซึ่งประกอบด้วยระบบประสานการกำกับสินค้าตามระเบียบของภาครัฐ (B2G/G2G Cargo Regulatory SW) ระบบประสานการกำกับยานพาหนะที่ขนส่งสินค้าทั้งในส่วนการขนส่งทางเรือ (Maritime Regulatory SW) และการขนส่งทางเครื่องบิน (Air Regulatory SW) ระบบประสานความร่วมมือระหว่างผู้ประกอบการขนส่งผ่านท่าทั้งระบบ Air PCS และ Sea PCS ระบบเชื่อมโยงเพื่อชำระเงินออนไลน์ และระบบแลกเปลี่ยนข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ระหว่างประเทศด้วย (Cross-border Paperless Trade)
หน่วยงานรับผิดชอบ สศช.

๓.๓ เร่งจัดตั้งสำนักงานบริหารโครงการพัฒนาระบบอำนวยความสะดวกทางการค้าและ NSW ของประเทศ (Project Management Office) เพื่อทำหน้าที่ประสานงานเชิงนโยบาย บริหารจัดการ และติดตามความก้าวหน้าของแผนงานการพัฒนาระบบ e-Trade Facilitation ของประเทศ
หน่วยงานรับผิดชอบ สศช.

- **กลยุทธ์ที่ ๔ ขยายการพัฒนาระบบ NSW ส่วนกลาง เพื่อให้สามารถประสานงานการกำกับดูแลทั้งตัวสินค้า และยานพาหนะสำหรับการขนส่งสินค้าทุกโหมดการขนส่งทั้งทางรถบรรทุก ทางเรือ ทางอากาศ และทางรถไฟได้อย่างครบถ้วน** เพื่อช่วยเพิ่มประสิทธิภาพการประสานการปฏิบัติงานของหน่วยงานราชการที่ทำหน้าที่กำกับดูแลตัวสินค้า และยานพาหนะที่ใช้ขนส่งสินค้าด้วยข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์แบบไร้กระดาษ และสามารถอำนวยความสะดวกแก่ผู้ประกอบการที่เกี่ยวข้องให้สามารถยื่นเอกสารอิเล็กทรอนิกส์เพียงครั้งเดียว แล้วข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์เหล่านั้นถูกนำไปใช้ได้หลายครั้งโดยหลายหน่วยงานกำกับที่เกี่ยวข้องอย่างอัตโนมัติ

  การขยายการพัฒนาระบบ NSW ส่วนกลางนี้รวมถึง การลงทุนขยายขีดความสามารถของระบบ NSW ส่วนกลางเพื่อการกำกับตัวสินค้าอย่างบูรณาการ (B2G/G2G Cargo Regulatory NSW) ระบบย่อยในส่วนนี้จะทำให้ผู้ประกอบการค้าสามารถยื่นคำขอหรือข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ในแบบฟอร์มเดียวกัน (Single Window Entry หรือ Single e-Form) แล้วสามารถประสานกับหน่วยงานกำกับตัวสินค้าตามกฎระเบียบของหลายหน่วยงานได้ในลักษณะบูรณาการ และ การลงทุนขยายขีดความสามารถของระบบ NSW ส่วนกลางเพื่อการกำกับตัวยานพาหนะที่ขนส่งสินค้าอย่างบูรณาการ (B2G/G2G

Land/Air/Maritime Transport Regulatory NSW) ระบบย่อยในส่วนนี้จะทำให้ผู้ประกอบการขนส่งที่อาจจะเป็นรถบรรทุก สายการบินและสายการเดินเรือสามารถยื่นคำขอหรือข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ในแบบฟอร์มเดียวกัน (Single Window Entry หรือ Single e-Form) แล้วสามารถประสานกับหน่วยงานกำกับตัวยานพาหนะตามกฎระเบียบของหลายหน่วยงานเหล่านั้นได้ในลักษณะบูรณาการ เช่น เพื่อเหตุผลความปลอดภัยของน่านน้ำประเทศ สิ่งแวดล้อม และ การจราจร เป็นต้น

ระบบ NSW ส่วนกลางของประเทศนี้ต้องมีการพัฒนาต่อยอดให้มีความพร้อมในการแลกเปลี่ยนข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์กับหน่วยงานภาครัฐหรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในต่างประเทศ การแลกเปลี่ยนข้อมูลกับประเทศอาเซียนตามกรอบความร่วมมือ ASEAN Single Window หรือประเทศคู่ค้าอื่นด้วย เช่น การแลกเปลี่ยนข้อมูลใบรับรองแหล่งกำเนิดสินค้า ใบรับรองสุขอนามัยพืชและสัตว์ (Health Certifiacates และ Phyto-sanitary Certificates) ที่เป็นอิเล็กทรนิกส์ เป็นต้น

<u>แผนงานและมาตรการดำเนินงาน</u>

๔.๑ เร่งรัดการพัฒนาระบบอิเล็กทรอนิกส์เพื่อรองรับการดำเนินการด้าน House Manifest ให้แล้วเสร็จภายในปี พ.ศ. ๒๕๕๙

๑) เร่งปรับปรุงแก้ไขระเบียบ/ประกาศด้านพิธีการศุลกากร เพื่อให้ “ผู้ขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบที่ขึ้นทะเบียน (ตาม พรบ.ของกรมเจ้าท่า)” มีสิทธิ์ยื่น House Manifest ให้กรมศุลกากรได้ด้วยตนเอง

๒) พัฒนาระบบอิเล็กทรอนิกส์ เพื่อรองรับการยื่นเอกสาร House Manifest ของผู้ขนส่งฯ ในรูปแบบของอิเล็กทรอนิกส์ได้

<u>หน่วยงานรับผิดชอบ</u> กรมศุลกากร NSW-Operator

๔.๒ ปรับปรุงระเบียบของกรมศุลกากรที่เกี่ยวกับการควบคุมการนำสินค้าเข้าประเทศทั้งกรณีการนำเข้าในคลังสินค้าทัณฑ์บน เขตปลอดอากร และเขตประกอบการค้าเสรี คือให้ทำใบกำกับการเคลื่อนย้ายสินค้าเพื่อการนำสินค้าเข้าไปเก็บคลังสินค้าต่างๆ โดยยังไม่ถือว่าเป็นการนำเข้าสำเร็จ[๙๓] ให้แล้วเสร็จภายในปี พ.ศ. ๒๕๕๙

<u>หน่วยงานรับผิดชอบ</u> กรมศุลกากร

[๙๓] การนำเข้าสำเร็จตามมาตร 10 ทวิ (พรบ.ศุลกากร พ.ศ. 2469)

๔.๓ ผลักดันการใช้ระบบงานบัญชีแสดงสินค้าประจำรถ (Car Manifest) แบบอิเล็กทรอนิกส์ ให้แล้วเสร็จภายในปี พ.ศ. ๒๕๕๙

หน่วยงานรับผิดชอบ กรมศุลกากร

๔.๔ เสนอให้กรมสรรพากร ปรับปรุงประมวลรัษฎากรมาตรา ๘๐/๑ ให้ใช้อัตราภาษีมูลค่าเพิ่มร้อยละ ๐ สำหรับการให้บริการทุกประเภทในคลังสินค้าทัณฑ์บน เขตปลอดอากร และเขตประกอบการเสรี ให้แล้วเสร็จภายในปี พ.ศ. ๒๕๕๙

หน่วยงานรับผิดชอบ กรมสรรพากร

๔.๕ ขยายขีดความสามารถของระบบ G2G Regulatory NSW ให้แล้วเสร็จภายในปี พ.ศ. ๒๕๖๑

- ให้สามารถบริการ Single Window Entry เพื่อการอำนวยความสะดวกด้านการค้า ให้ครอบคลุมด้านการกำกับตัวสินค้า และยานพาหนะ ทั้งรถ รถไฟ เรือ และเครื่องบินที่บรรทุกสินค้า และทั้งในลักษณะของ Cargo Regulatory SW, Land Regulatory SW, Maritime Regulatory SW และ Air Regulatory SW

หน่วยงานรับผิดชอบ กรมศุลกากร และ NSW-Operator

๔.๖ เร่งรัดการพัฒนาและใช้ระบบการแลกเปลี่ยนข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์กับประเทศในอาเซียน และประเทศคู่ค้าสำคัญของประเทศไทย

- เร่งรัดการพัฒนาระบบต้นแบบอิเล็กทรอนิกส์สำหรับการขนสินค้าผ่านแดนในกรอบอาเซียน โดยเฉพาะอย่างยิ่งในระบบ ASEAN Customs Transit System (ATCS) ซึ่งอยู่ในระหว่างการดำเนินการนำร่องในปี พ.ศ. ๒๕๕๙ แล้วขยายระบบไปสู่การใช้งานจริงในปีต่อไป
  หน่วยงานรับผิดชอบ กรมศุลกากร และ NSW-Operator

- เร่งรัดการพัฒนาและใช้ระบบแลกเปลี่ยนข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์กับประเทศในอาเซียน สำหรับเอกสารใบขนศุลกากรอาเซียน และใบรับรองถิ่นกำเนิดสินค้าในกรอบอาเซียน (ATIGA Form D) แบบอิเล็กทรอนิกส์ ซึ่งจะเริ่มใช้งานในปี พ.ศ. ๒๕๕๙ และขยายไปสู่การแลกเปลี่ยนเอกสารประเภทอื่น รวมทั้งให้มีการแลกเปลี่ยนข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์กับประเทศนอกอาเซียนในปีต่อๆ ไปด้วย
  หน่วยงานรับผิดชอบ กรมศุลกากร NSW-Operator และหน่วยงานกำกับที่เกี่ยวข้องด้วย

- **กลยุทธ์ที่ ๕ เร่งรัดพัฒนาระบบเชื่อมโยงและแลกเปลี่ยนข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ระหว่างผู้ประกอบการขนส่งผ่านท่า (Port Community Systems) สำหรับท่าเรือแหลมฉบัง ท่าเรือกรุงเทพ และท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ** เพื่อช่วยเพิ่มประสิทธิภาพในการประสานการทำงานของผู้ประกอบการขนส่งและหน่วยงานกำกับที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้าผ่านประตูการค้าหลักของประเทศ ระบบแลกเปลี่ยนข้อมูลและประสานงานระหว่างผู้ประกอบการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ ประกอบด้วยระบบในส่วนกลางที่เรียกว่า ระบบ PCS Operation Center ที่จะเป็นศูนย์กลางการเชื่อมโยงและแลกเปลี่ยนข้อมูลระหว่างผู้เกี่ยวข้องในห่วงโซ่การขนส่งผ่านท่า และรวมทั้งจะต้องมีการส่งเสริมการพัฒนาระบบอิเล็กทรอนิกส์ภายในของผู้ประกอบการขนส่งที่เกี่ยวข้องเองให้สามารถแลกเปลี่ยนข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์อย่างอัตโนมัติและหรือมีการใช้งานผ่านระบบประสานงานส่วนกลางนี้ด้วย สำหรับการพัฒนาระบบ PCS นี้ให้เน้นการพัฒนาที่ประตูการค้าหลักของประเทศก่อน คือ ท่าเรือแหลมฉบัง (Leamchabang Sea PCS) ท่าเรือกรุงเทพ (Bangkok PCS) และท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (Air PCS)

  <u>แผนงานและมาตรการดำเนินงาน</u>

  ๕.๑ เร่งรัดพัฒนาระบบศูนย์การแลกเปลี่ยนข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ระหว่างผู้ประกอบการขนส่งผ่านท่า (PCS Operation Center) ส่วนกลาง

  - พัฒนาระบบศูนย์การแลกเปลี่ยนข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ระหว่างผู้ประกอบการขนส่งผ่านท่าเรือแหลมฉบัง (Leamchabang Sea PCS) ท่าเรือกรุงเทพ (Bangkok PCS) และท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (Air PCS) โดยแบ่งการพัฒนาและการประยุกต์ใช้งานจริงเป็นระยะๆ อย่างน้อย ๒ ระยะ โดยให้ระยะที่ ๑ (เช่น สำหรับกระบวนการนำเข้าก่อน) แล้วเสร็จและพร้อมใช้งานในปี พ.ศ. ๒๕๖๑ และ ระยะที่ ๒ (เช่นสำหรับกระบวนการส่งออก และ สนับสนุนธุรกรรมอิเล็กทรอนิกส์สำหรับการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบด้วย) ให้แล้วเสร็จและพร้อมใช้งานในปี พ.ศ. ๒๕๖๓

  <u>หน่วยงานรับผิดชอบ</u> ผู้ให้บริการ NSW ส่วนกลางของประเทศ ท่าเรือแหลมฉบัง ท่าเรือกรุงเทพ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ บจ.การท่าอากาศยานไทย และกรมศุลกากร โดยความร่วมมือของผู้ประกอบการที่เกี่ยวข้อง

  ๕.๒ ส่งเสริมการพัฒนาระบบอิเล็กทรอนิกส์เพื่อการเชื่อมโยงธุรกรรมระหว่างผู้ประกอบการขนส่งผ่านท่า ณ ท่าเรือแหลมฉบัง ท่าเรือกรุงเทพ และท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ โดยส่งเสริมให้ผู้ประกอบการที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งผ่านท่าเรือแหลมฉบัง ท่าเรือกรุงเทพ และท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ พัฒนาระบบ

แลกเปลี่ยนข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ผ่านระบบ Sea PCS และ Air PCS และให้มีการใช้งานระบบครบ ๑๐๐% ภายในปี พ.ศ. ๒๕๖๔

หน่วยงานรับผิดชอบ ผู้ให้บริการ NSW ส่วนกลางของประเทศ ท่าเรือแหลมฉบัง ท่าเรือกรุงเทพ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ บจ.การท่าอากาศยานไทย และกรมศุลกากร โดยความร่วมมือของผู้ประกอบการที่เกี่ยวข้อง

- **กลยุทธ์ที่ ๖ พัฒนาระบบเชื่อมโยงและแลกเปลี่ยนข้อมูลทางอิเล็กทรอนิกส์เพื่อสนับสนุนธุรกรรมที่เกี่ยวข้องกับกระบวนการทางธนาคารกับระบบ NSW** เพื่อการอำนวยความสะดวกในการทำธุรกรรมด้านการเงินและกระบวนการทางธนาคารที่เกี่ยวข้องกับธุรกรรมการค้า การขนส่ง และการกำกับสินค้าระหว่างประเทศ อาทิ การชำระภาษีศุลกากร การชำระค่าบริการการขนส่ง การชำระค่าบริการหรือค่าธรรมเนียมภาครัฐ การชำระค่าสินค้า และการตรวจทานข้อมูลและความถูกต้องของเอกสาร เป็นต้น ทั้งนี้จะต้องมีการประสานความร่วมมือกับสมาคมธนาคารไทยและธนาคารแห่งประเทศไทย และหน่วยงานภาครัฐควรเร่งทำความตกลงกับกรมบัญชีกลางเกี่ยวกับการจัดทำบัญชีภาครัฐก่อนการดำเนินการพัฒนาระบบเชื่อมโยงและแลกเปลี่ยนข้อมูลทางอิเล็กทรอนิกส์เพื่อสนับสนุนธุรกรรมที่เกี่ยวข้องกับกระบวนการทางการเงินและการธนาคาร สำหรับแต่ละหน่วยงาน และเร่งกำจัดอุปสรรค และสนับสนุนให้ภาคเอกชนใช้งานระบบธุรกรรมการเงินและการธนาคารผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์ให้ครอบคลุมและมีจำนวนมากขึ้นด้วย

แผนงานและมาตรการดำเนินงาน

๖.๑ ***พัฒนาระบบการเชื่อมโยงและแลกเปลี่ยนข้อมูลทางอิเล็กทรอนิกส์ที่ช่วยสนับสนุนการดำเนินธุรกรรมทางการเงินและการธนาคารกับระบบ NSW สำหรับการนำเข้า การส่งออก และระบบโลจิสติกส์ของประเทศ*** เพื่อการทำธุรกรรมด้านการเงินและการธนาคารทางออนไลน์ รวมทั้งด้านการชำระภาษีศุลกากร ค่าธรรมเนียมภาครัฐ ค่าบริการการขนส่งสินค้า และค่าสินค้า โดยการเชื่อมโยงธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ผ่านระบบ National ITMX หรือด้วยกลไกอื่นๆ ให้แล้วเสร็จภายในปี พ.ศ. ๒๕๖๒

หน่วยงานรับผิดชอบ สมาคมธนาคารไทย กรมศุลกากร สพธอ. สรอ. และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

๖.๓. ประเด็นเร่งด่วนในการพัฒนาระบบอำนวยความสะดวกด้านการค้าของประเทศไทย

ที่ปรึกษาโครงการฯ ได้จัดทำประเด็นเร่งด่วนในการพัฒนาระบบอำนวยความสะดวกด้านการค้าของประเทศไทย เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพและประสิทธิผลของการดำเนินการ ดังนี้

๑) สร้างความรู้ความเข้าใจทั้งในระดับนโยบายและระดับปฏิบัติการเพื่อผลักดันให้การอำนวยความสะดวกทางการค้าเป็นประเด็นการพัฒนาเร่งด่วน เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ

๒) สร้างกระบวนการมีส่วนร่วม เช่น การจัดประชาพิจารณ์และกระบวนการมีส่วนร่วมคิด ให้มีการยอมรับแผนงานในวงกว้าง มีการพิจารณาและตกลงร่วมในด้านธุรกรรม และรูปแบบข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ที่จะใช้ประโยชน์ร่วมกันทั้งภาครัฐและภาคธุรกิจ เป็นต้น

๓) สร้างเครื่องมือในการขับเคลื่อน รวมทั้งการจัดทำแผนบูรณาการ และการทำแผนปฏิบัติการในรายละเอียดในลำดับต่อไป

๔) สร้างระบบและกลไกสำหรับการติดตามและประเมินระดับความสำเร็จของแผนงานการพัฒนาระบบการอำนวยความสะดวกทางการค้า

๕) จัดตั้งรูปแบบการบริหารจัดการ ซึ่งรวมทั้งจัดตั้งองค์กรที่ทำหน้าที่เป็นผู้พัฒนาและให้บริการระบบส่วนกลาง (NSW Operation Center) โดยให้ได้รับมติจากคณะรัฐมนตรีและมีกฎหมายรองรับทั้งนี้เพื่อให้สามารถทำงานได้อย่างต่อเนื่อง ยั่งยืน และมีทรัพยากรที่เพียงพอ

ส่วนที่ ๓ รูปแบบการบริหารจัดการ และการประเมินผลและประสิทธิภาพด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าและ NSW ของประเทศไทย

บทที่ ๗. ข้อเสนอรูปแบบการบริหารจัดการระบบ National Single Window (NSW Governance Model) ระยะที่ ๒ ของประเทศไทย

๗.๑. ข้อเสนอรูปแบบการบริหารจัดการระบบ NSW ระยะที่ ๒

รูปแบบการบริหารจัดการระบบ NSW ระยะที่ ๒ ในภาพรวม (NSW Governance Model) มีองค์ประกอบสำคัญ ๒ ประการ คือ ๑) กลไกการขับเคลื่อนการพัฒนาระบบ NSW ของทั้งประเทศ และ ๒) รูปแบบทางธุรกิจขององค์กรที่ทำหน้าที่พัฒนาและให้บริการระบบ NSW ส่วนกลาง (NSW Operation Center หรือเรียกว่า NSW Operator) กล่าวคือ

๑. กลไกการขับเคลื่อนการพัฒนาระบบ NSW ในภาพรวมของประเทศ จะต้องมีความชัดเจนในส่วนประกอบย่อยต่างๆ คือ
   - กลไกการขับเคลื่อนเชิงนโยบาย
   - สำนักงานเพื่อการบริหารจัดการและประสานงานเชิงนโยบาย (Program Management Office: PMO)
   - องค์กรการบริหารจัดการระบบ NSW ส่วนกลาง (NSW Operation Center)
   - กลไกการกำกับดูแล (Regulatory Framework)

๒. รูปแบบทางธุรกิจขององค์กร NSW Operation Center
   - รูปแบบการลงทุนและการดำเนินงาน
   - การประเมินประสิทธิภาพ และเงื่อนไขหรือระดับการให้บริการ (Performance Evaluation and Service Level Agreement)
   - กระบวนการแก้ไขปัญหาความขัดแย้ง (Dispute Resolution Mechanism)
   - กลไกธรรมาภิบาลอื่นๆ เช่น การตรวจทานระบบด้านความมั่นคงปลอดภัย และการรักษาความลับของผู้ใช้ระบบ เป็นต้น

ประเด็นที่ยังเป็นจุดอ่อนสำคัญในการขับเคลื่อนการพัฒนาระบบอำนวยความสะดวกด้านการค้าของประเทศที่ผ่านมา และเป็นข้อเสนอของรายงานฉบับนี้ คือ การจัดตั้ง “สำนักงานบริหารโครงการอำนวยความสะดวกด้านการค้าของประเทศและ NSW (Program Management Office: PMO)” เพื่อประสานความร่วมมือและขับเคลื่อนการพัฒนาระบบอำนวยความสะดวกด้านการค้าของประเทศ โดยมีหน้าที่หลัก คือ การผลักดันผ่านระดับนโยบาย เช่น โดยกลไกของกบส. และคณะอนุกรรมการขับเคลื่อนการพัฒนาระบบอำนวยความสะดวกด้านการค้า และการทำงานในระดับบริหารจัดการ การติดตามความก้าวหน้าและการแก้ไขปัญหา เพื่อให้กลยุทธ์และแผนงานการพัฒนาระบบอำนวยความสะดวกด้านการค้า และมีการประสานงานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งภาครัฐและภาคธุรกิจให้สามารถดำเนินงานให้บรรลุวิสัยทัศน์ ผลผลิต ผลลัพธ์และผลกระทบตามที่คาดหวัง

รายงานฉบับนี้ขอเสนอเรื่องรูปแบบธุรกิจขององค์กร NSW ส่วนกลาง (NSW Operation Center) ซึ่งจะต้ององค์กรที่ทำหน้าที่ลงทุน พัฒนาและให้บริการระบบ NSW ส่วนกลาง ฟังก์ชั่นหรือระบบย่อยต่างๆ ของ NSW ส่วนกลางตามแผนงานในระยะที่ ๒ นี้จะต้องมีการขยายและครอบคลุมระบบย่อยต่างๆ คือ ระบบย่อยเพื่อแลกเปลี่ยนข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ระหว่างผู้ใช้บริการภาคธุรกิจกับหน่วยงานภาครัฐ และระหว่างหน่วยภาครัฐกันเอง ทั้งในส่วนของการเชื่อมโยงธุรกรรมภาครัฐเพื่อการกำกับตัวสินค้า (B2G และ G2G Cargo Regulatory NSW) และ การกำกับยานพาหนะเพื่อการขนส่งสินค้า (Transport Regulatory SW) ระบบการแลกเปลี่ยนข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ระหว่างผู้ประกอบการขนส่งผ่านท่าเรือ (Sea PCS) ท่าอากาศยาน (Air PCS) และด่านชายแดน โดยเสนอให้อยู่ภายใต้หน่วยงานบริหารจัดการ “หน่วยงานเดียวกัน” และเสนอให้หน่วยงานกลางที่จะทำหน้าที่เป็น NSW Operation Center หรือ NSW Operator นี้มีลักษณะเป็น “องค์กรของรัฐเพื่อมหาชนโดยไม่แสวงหาผลกำไร” การลงทุน การจัดการและการให้บริการด้วยงบประมาณของรัฐ ๑๐๐% แต่ให้ดำเนินการในรูปแบบกึ่งธุรกิจโดยไม่คิดค่าบริการจากหน่วยงานภาครัฐแต่อาจจะมีการคิดค่าบริการจากภาคธุรกิจในระดับทุนหรือต่ำกว่าทุน และมีการประกันระดับคุณภาพการบริการในระดับที่ดี

ข้อเสนอรูปแบบธุรกิจอีกประเด็นหนึ่งที่สำคัญ คือ การเสนอให้ยกเลิกการบริการของเกตเวย์ (Gateway) ที่ปัจจุบันมีผู้ให้บริการ ๓ ราย ด้วยเหตุผลด้านเทคโนโลยีที่เปลี่ยนแปลงไปอย่างมากในปัจจุบัน และความไม่คุ้มค่าของการบริการเท่าที่ควร เช่น ในกรณีของการรับมาและส่งต่อข้อความโดยไม่ได้มีมูลค่าเพิ่มของการบริการมากนัก เป็นต้น นอกจากนี้ การยกเลิกเกตเวย์ยังเป็นการลดจำนวนชั้นของสถาปัตยกรรมระบบ NSW ในภาพรวมของประเทศที่ในปัจจุบันมีอยู่ถึง ๕ ชั้น (อ้างอิงรูปที่ ๔-๑) โดยจะช่วยลดความซับซ้อนและทำให้การพัฒนาบริการใหม่ๆ มีความรวดเร็วและยืดหยุ่นมากขึ้นในอนาคตด้วย

อย่างไรก็ตาม เนื้อหาของรายงานส่วนนี้เสนอข้อวิเคราะห์ในการหาทางเลือกต่างๆ ที่เป็นไปได้เพื่อการนำไปใช้ประชาพิจารณ์ สรุปหาข้อยุติ และกำหนดเป็นนโยบายโดยคณะรัฐมนตรี และหรือให้มีกลไกกฎหมายรองรับจะยิ่งเป็นผลดีในระยะยาว ดังจะได้กล่าวถึงในหัวข้อต่อๆ ไปนี้

๗.๑.๑. ข้อเสนอทางเลือกต่างๆ ในการจัดตั้งองค์กรบริหารจัดการระบบ NSW ส่วนกลาง

การจัดตั้งกลไกองค์กรบริหารจัดการระบบ NSW ส่วนกลาง (NSW Operator) เพื่อขับเคลื่อนการพัฒนาระบบ NSW นั้นสามารถทำได้ใน ๒ แนวทางคือ ๑) มอบหมายหน่วยงานขับเคลื่อนการพัฒนาระบบ G2G Regulatory SW, Air PCS และ Sea PCS แยกส่วนงานเป็น 3 หน่วยงาน หรือ ๒) จัดตั้งหน่วยงานใหม่เพื่อทำหน้าที่ขับเคลื่อนการพัฒนาระบบ G2G Regulatory SW, Air PCS และ Sea PCS ให้อยู่ภายใต้หน่วยงานเดียวกัน การวิเคราะห์ความเป็นไปได้ ข้อดี และข้อด้อย ดังนี้

๑. <u>ทางเลือกที่ ๑</u> มอบหมายหน่วยงานขับเคลื่อนการพัฒนาระบบ G2G Regulatory SW และการพัฒนาระบบ Air PCS และระบบ Sea PCS แยกส่วนเป็น 3 หน่วยงาน ดังนี้

- ***สำหรับการพัฒนา G2G Regulatory NSW***
  - เสนอให้*สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) โดยกองยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์* ทำหน้าที่หน่วยงานรับผิดชอบหลักในการผลักดันเชิงนโยบาย (Lead Agency) สำหรับการพัฒนา Regulatory NSW โดยทำหน้าที่ทั้งด้านการประสานงานเชิงนโยบาย ติดตามความก้าวหน้า และเป็นแหล่งกระจายความรู้ด้านโลจิสติกส์และการอำนวยความสะดวกด้านการค้า
  - เสนอให้*กรมศุลกากร*ทำหน้าที่ประสานความร่วมมือในระดับการออกแบบกระบวนงาน ธุรกรรมข้อมูลและกฎระเบียบใหม่เพื่อการนำเข้า-ส่งออก ฯลฯ ในส่วนที่เกี่ยวกับ G2G/B2G Regulatory SW และ การเชื่อมโยงกับระบบ Air PCS และระบบ Sea PCS
  - เสนอให้*สำนักงานรัฐบาลอิเล็กทรอนิกส์ (องค์การมหาชน)* ทำหน้าที่ลงทุน พัฒนาและให้บริการระบบ G2G SW ผ่านระบบคลาวด์ (IaaS, PaaS, SaaS)[๙๔] ในอนาคต โดยใช้งบประมาณของรัฐ และไม่คิดค่าบริการ

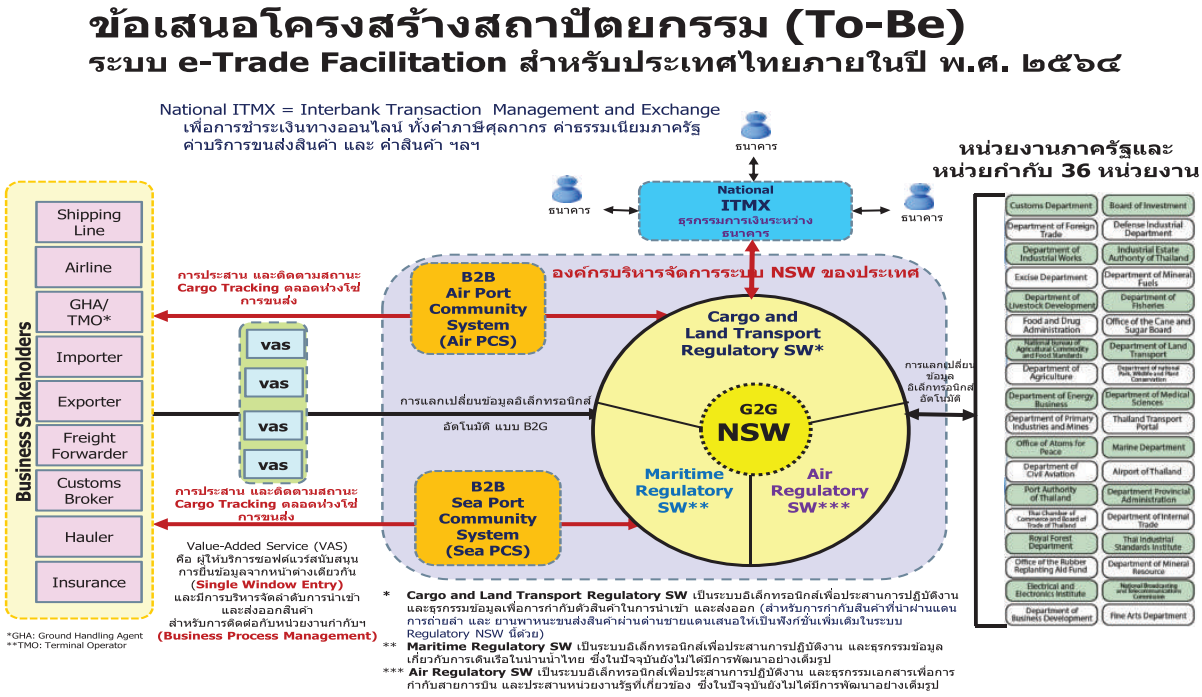
- ***สำหรับการพัฒนา Air PCS และ Sea PCS***
  - เสนอให้ *สศช. โดยกองยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์* เป็นหน่วยงานรับผิดชอบหลักเชิงนโยบายในการขับเคลื่อนพัฒนาระบบ Air PCS และ Sea PCS โดยการประสานงานเชิงนโยบาย ติดตามความก้าวหน้า และเป็นแหล่งกระจายความรู้ด้านโลจิสติกส์และการอำนวยความสะดวกทางการค้า
  - เสนอให้*หน่วยงานของกระทรวงคมนาคม และกรมศุลกากร* เป็นหน่วยงานประสานความร่วมมือในระดับการจัดการเพื่อการออกแบบกระบวนการทำงาน ธุรกรรมข้อมูล และกฎระเบียบใหม่เพื่อการนำเข้าและส่งออก ฯลฯ ในส่วนที่เกี่ยวกับ Air PCS, Sea PCS และการเชื่อมโยงกับ Regulatory SW
  - เสนอให้มีจัดตั้งองค์กรในลักษณะรัฐร่วมเอกชน (Public/Private Partnership) เพื่อร่วมลงทุน พัฒนาและให้บริการระบบ Air PCS และ Sea PCS (แยกส่วนองค์กรกัน) โดยให้มีการคิดค่าบริการจากภาคเอกชนที่ได้รับประโยชน์จากระบบ

[๙๔] IaaS = ICT Infrastructure as a Service; PaaS = Platform as a Service; SaaS = Software as a Service

ประเด็นสำคัญ	การพัฒนา Regulatory SW และการบริหารจัดการการขนส่งผ่านด่านชายแดน	การพัฒนาระบบ Air PCS และระบบ Sea PCS
หน่วยงานหลัก (Lead Agency)	• **สศช. โดยกองยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์** ทำหน้าที่ขับเคลื่อนและประสานงานเชิงนโยบาย ติดตามความก้าวหน้า และเป็นแหล่งกระจายความรู้ด้านโลจิสติกส์และ e-TF • **กรมศุลกากร** ทำหน้าที่ประสานความร่วมมือในระดับการจัดการเพื่อการออกแบบกระบวนงาน ธุรกรรมข้อมูล และกฎระเบียบใหม่เพื่อการนำเข้า-ส่งออก ฯลฯ ในส่วนที่เกี่ยวกับ G2G/B2G Regulatory SW และให้มีการเชื่อมโยงกับระบบ Air/Sea PCSs • **สำนักงานรัฐบาลอิเล็กทรอนิกส์ (องค์การมหาชน)** ทำหน้าที่ลงทุนพัฒนาและให้บริการระบบ G2G SW ผ่านระบบคลาวด์ (IaaS, PaaS, SaaS)* ในอนาคต โดยใช้งบประมาณของรัฐ และไม่คิดค่าบริการ * IaaS = ICT Infrastructure as a Service PaaS = Platform as a Service SaaS = Software as a Service (Development & Operation)	• **สศช. โดยกองยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์** ทำหน้าที่ขับเคลื่อนและประสานงานเชิงนโยบาย ติดตามความก้าวหน้าและเป็นแหล่งกระจายความรู้ด้านโลจิสติกส์และ e-TF • **กระทรวงคมนาคม และ กรมศุลกากร** ทำหน้าที่ประสานความร่วมมือในระดับการจัดการเพื่อการออกแบบกระบวนการทำงาน ธุรกรรมข้อมูลและกฎระเบียบใหม่เพื่อการนำเข้า-ส่งออก ฯลฯ ในส่วนที่เกี่ยวกับ Air PCS, Sea PCS และ Dry-port PCS, และการเชื่อมโยงกับ Regulatory SW • **จัดตั้งองค์กรที่ภาครัฐและภาคเอกชนเป็นหุ้นส่วนร่วมกัน (Public/Private Partnership)** ลงทุนพัฒนา และให้บริการระบบ Air PCS และ Sea PCS (อาจแยกเป็น 2 องค์กร) โดยมีการคิดค่าบริการจากภาคเอกชนที่ได้รับประโยชน์จากระบบ

๒. <u>ทางเลือกที่ ๒</u> จัดตั้งหน่วยงานที่ทำหน้าที่พัฒนาและบริหารจัดการระบบ NSW ส่วนกลาง (NSW Operator) ที่ประกอบด้วยระบบย่อยหลายส่วน คือ ๑) ระบบ G2G Regulatory SW (รวมทั้งระบบ Cargo and Land Transport Regulatory SW, Maritime regulatory SW และ Air Regulatory SW) ๒) ระบบ Air PCS และ

๓) ระบบ Sea PCS ภายใต้หน่วยงานเดียวกัน องค์กรบริหารจัดการระบบ NSW ส่วนกลางของประเทศดังแสดงในรูปที่ ๗-๑ ควรมีลักษณะเป็น “องค์กรของรัฐเพื่อมหาชนโดยไม่แสวงหาผลกำไร” การลงทุน การจัดการและการให้บริการด้วยงบประมาณของรัฐ ๑๐๐% แต่ให้ดำเนินการในรูปแบบกึ่งธุรกิจโดยไม่คิดค่าบริการจากหน่วยงานภาครัฐ แต่จะมีการคิดค่าบริการจากภาคธุรกิจในระดับทุน และมีการประกันระดับคุณภาพการบริการในระดับที่ดี



รูปที่ ๗-๑: กรอบแนวคิดเกี่ยวกับการจัดตั้ง “องค์กรบริหารจัดการระบบ NSW ของประเทศ” เพื่อการพัฒนาและบริหารจัดการระบบ G2G Regulatory NSW, Air PCS และ Sea PCS ภายใต้หน่วยงานเดียว

ที่ปรึกษาฯ มีข้อคิดเห็นว่าในทางเลือกที่ ๑ นั้น เนื่องจากมีหน่วยงานหลายหน่วยรับผิดชอบในการบริหารจัดการการพัฒนาระบบ Regulatory NSW แยกส่วนจากระบบ Sea PCS และระบบ PCS นั้น จะต้องมีการเชื่อมโยงระบบเข้าหากัน ดังนั้น การดำเนินงานจำเป็นต้องมีการประสานความร่วมมือที่ดี ที่จะช่วยให้มีการติดตาม ตรวจสอบ และประเมินผลของการพัฒนาระบบต่างๆ ให้มีความสอดคล้องกัน และสามารถรองรับการทำงานที่เชื่อมโยงระหว่างกันได้ในอนาคต นอกจากนี้ ความเชี่ยวชาญเฉพาะด้านของแต่ละหน่วยงานอาจจะทำให้แนวคิดหรือมุมมองในการพัฒนาระบบมีความลักลั่นหรือไม่ลงรอยกันได้ ซึ่งอาจส่งผลให้การดำเนินงานไม่สัมฤทธิผลภายในระยะเวลาที่กำหนดได้ นอกจากนี้การลงทุนในเชิงระบบเทคโนโลยีสารสนเทศพื้นฐานจะซ้ำซ้อนและสิ้นเปลืองเนื่องจากต่างมีองค์ประกอบที่เหมือนกัน แต่อาจจะมีข้อดีของการพัฒนาระบบที่แยกจากกันและพัฒนาพร้อมกันได้ด้วยความรวดเร็ว

ส่วนทางเลือกที่ ๒ คือ การมีหน่วยงานเดียวทำหน้าที่บริหารจัดการการพัฒนาระบบทั้ง ๓ ระบบ (G2G Regulatory SW, Air PCS, Sea PCS) จะทำให้มีโอกาสในการกำหนดทิศทางการพัฒนาและการ

จัดทำแผนพัฒนาในเชิงบูรณาการแบบองค์รวม ทำให้การประสานระหว่างระบบเป็นไปได้ดีกว่า เพราะการทำงานอยู่บนเป้าหมายและแผนการพัฒนาชุดเดียวกัน งบประมาณดำเนินการชุดเดียวกัน ไม่ต้องมีการประสานความร่วมมือข้ามองค์กร ใช้ทรัพยากรด้านเทคโนโลยีสารสนเทศร่วมกันได้ในต้นทุนที่ถูกและคุ้มค่ากว่าทางเลือกแรก แต่ก็มีความท้าทายในการบริหารจัดการพัฒนาระบบหลายส่วนที่มีความสลับซับซ้อน

ด้วยเหตุผลข้างต้น ทีมที่ปรึกษาจึงมีความเห็นว่า หน่วยงานบริหารจัดการระบบ NSW ส่วนกลางของประเทศควรเป็น “หน่วยงานเดียวกัน” ลงทุน พัฒนา และให้บริการทั้งระบบ Regulatry SW และ PCS ทุกรูปแบบการขนส่ง และเสนอให้เป็น “องค์กรของรัฐเพื่อมหาชนโดยไม่แสวงหาผลกำไร” การลงทุน การจัดการและการให้บริการด้วยงบประมาณของรัฐ ๑๐๐% และให้ดำเนินการในรูปแบบกึ่งธุรกิจ โดยไม่คิดค่าบริการจากหน่วยงานภาครัฐแต่จะมีการคิดค่าบริการจากภาคธุรกิจในระดับที่เหมาะสม และมีการประกันระดับคุณภาพการบริการในระดับที่ดีด้วย

๗.๑.๒. ข้อเสนอกลไกขับเคลื่อนสู่ภาคปฏิบัติ

สำหรับกลไกขับเคลื่อนสู่ภาคปฏิบัตินั้น มีเป้าหมายเพื่อมุ่งขับเคลื่อนนโยบายและแผนไปสู่การปฏิบัติจริงอย่างสอดคล้องและต่อเนื่อง ทั้งนี้ เนื่องจากหน่วยงานราชการส่วนใหญ่ และภาคธุรกิจ ยังไม่สามารถใช้ประโยชน์จากระบบ NSW ได้อย่างเต็มที่ ไม่ว่าจะด้วยข้อจำกัดด้านงบประมาณ ด้านระเบียบและกฎเกณฑ์ในการปฏิบัติงานที่ไม่เอื้อกับการใช้งานด้วยสื่ออิเล็กทรอนิกส์ต่างๆ หรือวิธีการทำงานแบบเดิม หรือการขาดความเข้าใจในการใช้ไอซีทีในระบบใหม่ ทั้งนี้ ที่ปรึกษาฯ มีข้อเสนอแนะว่าการจะก้าวผ่านไปสู่ความสำเร็จของระบบ NSW นั้น จำเป็นอย่างยิ่งที่ต้องปฏิรูประบบการทำงานหรือปรับปรุงและเปลี่ยนแปลงระบบการทำงาน ให้สามารถนำเทคโนโลยีมาใช้ได้อย่างเหมาะสม เพื่อลดขั้นตอนการดำเนินงาน และกฎระเบียบที่เป็นอุปสรรคกับการดำเนินธุรกิจและการให้บริการกับประชาชน รวมทั้งควรมีการส่งเสริมสนับสนุน และผลักดันให้ระบบ NSW เกิดขึ้นอย่างเต็มรูปแบบและมีประสิทธิภาพอย่างสูงสุด ประเด็นที่ควรจะเร่งดำเนินการหลายวิธี อาทิ

- ปรับปรุงกฎหมายและ/หรือกฎระเบียบทางราชการที่ไม่เอื้อต่อการพัฒนาระบบ NSW ให้ประสบความสำเร็จได้ ทั้งนี้รวมไปถึงกฎระเบียบด้านการนำเข้า การส่งออก และกฎระเบียบของกรมศุลกากร หรือกฎระเบียบของหน่วยงานอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง ซึ่งต้องมีการทบทวนไปพร้อมๆ กัน
- เร่งจัดตั้งหน่วยงาน PMO ที่จะช่วยผลักดันให้ทุกกระทรวง ทบวง กรม หรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เร่งการพัฒนาระบบและเชื่อมโยงกับระบบ NSW ส่วนกลาง ลดการทำงานที่ซ้ำซ้อนของหน่วยงานภาครัฐแต่ละหน่วยงาน และใช้งบประมาณการลงทุนทางด้านไอซีทีของรัฐให้คุ้มค่าที่สุด
- ภาครัฐจะต้องกำหนดตัวชี้วัด (Key Performance Indicator: KPI) ของการพัฒนาระบบ NSW ให้ชัดเจน โดยให้สามารถวัดผลได้ในเชิงตัวเลข และกำหนดให้ผู้รับผิดชอบในการขับเคลื่อนมี KPI ที่สอดคล้องกับ KPI ของแผนหลัก

- ส่งเสริมองค์ความรู้ของผู้บริหารระดับสูงในหน่วยงานภาครัฐให้ทันต่อการเปลี่ยนแปลงของเทคโนโลยี อันจะนำไปสู่กระบวนการปรับเปลี่ยนแนวคิด การวางแผนต่างๆ เพื่อนำไปสู่ความสำเร็จอย่างสูงสุดของระบบ NSW
- ส่งเสริมและกระตุ้นให้ภาคธุรกิจเล็งเห็นความสำคัญของระบบ NSW เพราะเมื่อภาคธุรกิจเล็งเห็นความสำคัญว่าระบบก่อประโยชน์ให้กับธุรกิจของตัวเอง ก็จะทำให้ได้รับความร่วมมือและเกิดความสำเร็จส่งผลให้การดำเนินงานของระบบ NSW สัมฤทธิ์ผลตามเป้าหมายที่วางไว้

๗.๑.๓. ข้อเสนอด้านกลไกความร่วมมือระหว่างหน่วยงาน

๗.๑.๓.๑. ข้อเสนอกลไกความร่วมมือระหว่างหน่วยงานภาครัฐ และหน่วยงานภาครัฐกับภาคเอกชน

หน่วยงานภาครัฐควรใช้กลไกความร่วมมือระหว่างหน่วยงานรัฐและสร้างความร่วมมือกับภาคเอกชนโดย

- กำหนดโครงสร้างความร่วมมือภายในกระทรวง (โดยจัดตั้งกลุ่มทำงานถาวรหรือชั่วคราว)
- กำหนดกลยุทธ์และโครงการความร่วมมือแห่งชาติเป็นกรอบแนวทางความร่วมมือระหว่างหน่วยงานในประเด็นระดับชาติ
- กำหนดผู้นำเพื่อรับผิดชอบโครงการที่ต้องการความร่วมมือจากหลายหน่วยงาน
- จัดตั้งสำนักงานความร่วมมือระหว่างหน่วยงานขึ้นมาเป็นพิเศษ มีความรับผิดชอบด้านนโยบายที่ครอบคลุมการทำงานของหลายหน่วยงาน
- จัดทำข้อตกลงระหว่างหน่วยงานหรือบันทึกความเข้าใจ (สำหรับบันทึกเป็นหลักฐานความร่วมมือระหว่างหน่วยงานมากกว่าหนึ่งหน่วยงานขึ้นไปไว้เป็นลายลักษณ์อักษร)
- ใช้เทคโนโลยี/เครื่องมือที่อำนวยความสะดวกให้เกิดความร่วมมือระหว่างหน่วยงาน เช่น ฐานข้อมูลที่ใช้ติดตามและประเมินผลการทำงานร่วมกัน

๗.๑.๓.๒. ข้อเสนอแนวปฏิบัติในการเสริมสร้างความร่วมมือระหว่างหน่วยงานภาครัฐอย่างยั่งยืน

- กำหนดผลลัพธ์ที่ชัดเจนและสร้างผลงานนั้นร่วมกัน
- จัดทำกลยุทธ์ร่วมหรือกลยุทธ์เสริมการทำงานระหว่างกันให้มีความสอดคล้องและบรรลุผลร่วมกัน

- แจกแจงความต้องการในการใช้ทรัพยากร เช่น บุคลากร เทคโนโลยีสารสนเทศ และงบประมาณ
- กำหนดและเห็นชอบร่วมกันกับบทบาทและความรับผิดชอบในการทำงานอย่างชัดเจน
- กำหนดนโยบาย ขั้นตอนการทำงาน วิธีการ ที่สามารถรองรับการดำเนินงานข้ามหน่วยงานได้
- พัฒนากลไกในการตรวจสอบ ประเมินผล และรายงานผลงาน
- เสริมสร้าง/สนับสนุนให้เกิดความรับผิดชอบในระดับองค์กรในการทำงานร่วมกับผู้อื่น
- สนับสนุนให้เกิดความรับผิดชอบส่วนบุคคลในการทำงานร่วมกับผู้อื่น

๗.๑.๓.๓. ข้อเสนอเรื่องปัจจัยสำคัญในการสร้างความร่วมมืออย่างมีประสิทธิภาพระหว่างหน่วยงานภาครัฐ

- มีการสร้างแรงจูงใจให้เกิดความต้องการในการสร้างสิ่งดีๆ ร่วมกันเพื่อประโยชน์ของสังคมโดยรวม
- มีการกำหนดรูปแบบความร่วมมืออย่างเป็นทางการตามคำสั่งการ/สายบังคับบัญชา/อำนาจหน้าที่ตามกฎหมาย
- มีการสื่อสารระหว่างกันเสมอๆ ทั้งอย่างเป็นทางการและไม่เป็นทางการ
- มีการใช้บุคคลที่สาม ได้แก่ ผู้เชี่ยวชาญ/ที่ปรึกษาฝ่ายวิชาการเป็นหนึ่งในแรงผลักดันและการเชื่อมโยงให้เกิดความร่วมมือ
- มีการใช้มาตรฐานและกฎเกณฑ์และเทคโนโลยีการสื่อสารในการสร้างข้อกำหนดต่างๆ เพื่อความเข้าใจร่วมกัน มีบทบาทสำคัญต่อกระบวนการความร่วมมือระหว่างหน่วยงาน
- มีการกำหนดแพลตฟอร์มหรือรูปแบบ ความร่วมมือในระหว่างผู้มีส่วนได้ส่วนเสียอย่างเหมาะสม

๗.๑.๓.๔. ข้อเสนอเกี่ยวกับทักษะของผู้ประสานงานความร่วมมือ

ผู้ประสานงานความร่วมมือถือว่าเป็นปัจจัยที่สำคัญยิ่งอย่างหนึ่งในการประสานงานเพื่อความสำเร็จของโครงการฯ ตามแผนและเป้าหมายที่วางไว้ ดังนั้น ผู้ประสานงานความร่วมมือควรมีทักษะที่สำคัญ ดังนี้

- คุณลักษณะส่วนบุคคล – คุณลักษณะส่วนบุคคลที่สำคัญที่สุด คือ การเปิดใจกว้าง มีความอดทน และมีความมั่นใจในตนเอง

- ทักษะความสัมพันธ์ระหว่างบุคคล – ทักษะความสัมพันธ์ระหว่างบุคคลที่สำคัญที่สุด คือ เป็นผู้สื่อสารที่ดี เป็นผู้ฟังที่ดี และทำงานเข้ากับผู้อื่นได้ดี
- ทักษะการทำงานเป็นกลุ่ม - ได้แก่การอำนวยความสะดวก การเจรจาต่อรอง และการทำงานร่วมกันในการแก้ไขปัญหา
- ทักษะการเป็นผู้นำเชิงกลยุทธ์ – ได้แก่ การคิดในภาพใหญ่ การคิดเชิงกลยุทธ์ และความเป็นผู้นำที่ช่วยอำนวยความสะดวกในการทำงาน
- ความเชี่ยวชาญทางเทคนิค/สาระสำคัญอื่นๆ ได้แก่ ความรู้ทางเทคนิคเฉพาะด้าน ทักษะการบริหารโครงการ และทักษะการจัดการ

๗.๑.๔. ข้อเสนอเรื่องการเสริมสร้างศักยภาพและการฝึกอบรมบุคลากรเพื่อดำเนินงานพัฒนาระบบ NSW

การเสริมสร้างศักยภาพและการพัฒนาบุคลากร เป็นอีกกลไกหนึ่งที่จะทำให้การดำเนินงานและการพัฒนาระบบ NSW นั้นเป็นไปอย่างราบรื่นและต่อเนื่อง ยังผลสู่ความสำเร็จตามเป้าหมายเช่นกัน ดังนั้นจึงมีข้อเสนอดังนี้

- หน่วยงานภาครัฐจะต้องพิจารณาความหลากหลายของภูมิความรู้ ประสบการณ์ ตำแหน่ง และหน้าที่ความรับผิดชอบหรือสายงานของเจ้าหน้าที่ เพื่อใช้กำหนดรูปแบบของการเสริมสร้างศักยภาพและการฝึกอบรมบุคลากร
- หน่วยงานภาครัฐจะต้องสร้างกรอบการฝึกอบรมแบบบูรณาการเพื่อการพัฒนาบุคลากรในทุกด้านอย่างมีประสิทธิภาพอย่างต่อเนื่อง
- ขอบเขตการฝึกอบรมจะต้องครอบคลุมประเด็นทั้งทางด้านเทคนิคและการบริหารจัดการ (เช่น การออกแบบองค์กร การบริหารจัดการการเปลี่ยนแปลง การบริหารจัดการกระบวนการทำงาน การบริหารโครงการ การบริหารลูกค้าสัมพันธ์ การเจรจาต่อรอง ประเด็นทางกฎหมาย และเนื้อหาตามบริบทการทำงานหนึ่งๆ และการวิเคราะห์บริบทการทำงาน)

๗.๒. ทางเลือกของรูปแบบทางธุรกิจสำหรับ NSW ระยะที่ ๒

เนื้อหาในส่วนต่อไปนี้ นำเสนอข้อวิเคราะห์ทางเลือกด้านรูปแบบการลงทุน และวิธีการจัดตั้งองค์กรบริหารจัดการระบบ Regulatory NSW และ PCS ในส่วนกลาง ซึ่งมีทางเลือกที่หลากหลาย และข้อดีข้อเสียที่แตกต่าง ในที่นี้จึงนำเสนอเป็นข้อวิเคราะห์สำหรับการตัดสินใจและสรุปโดยผู้มีอำนาจของประเทศต่อไป

๗.๒.๑. ข้อวิเคราะห์ทางเลือกของรูปแบบทางธุรกิจที่เป็นไปได้สำหรับการจัดตั้งหน่วยงานผู้พัฒนาและให้บริการระบบ G2G Regulatory NSW, Air PCS และ Sea PCS

๗.๒.๑.๑. รูปแบบทางธุรกิจที่เป็นไปได้สำหรับการจัดตั้งระบบเชื่อมโยงข้อมูลด้านกฎระเบียบระหว่างหน่วยงานภาครัฐ (G2G Regulatory NSW)

เนื่องจากกรมศุลกากรได้รับจัดสรรงบประมาณ และได้ดำเนินพัฒนาระบบ NSW ซึ่งในเบื้องต้นเน้นการเชื่อมโยงข้อมูลด้านกฎระเบียบระหว่างหน่วยงานภาครัฐ (Regulatory NSW) และเปิดให้บริการกับหน่วยงานทั้งภาครัฐ และภาคเอกชนไปมากแล้ว จึงมีข้อวิเคราะห์ทางเลือกรูปแบบการลงทุนและบริหารจัดการทางธุรกิจที่เป็นไปได้ ๒ ทางเลือก ดังนี้

- **ทางเลือกที่ ๑:** รัฐบาลลงทุนทั้งหมดเพื่อตั้งต้นพัฒนาระบบ (ซึ่งปัจจุบันกรมศุลกากรทำหน้าที่นี้ไปแล้วและอย่างต่อเนื่องจนถึงปัจจุบัน) และเป็นผู้บริหารและให้บริการด้วยงบของรัฐโดยไม่คิดค่าบริการหรือคิดค่าบริการในอนาคตด้วย

  รัฐต้องจัดสรรงบประมาณเพื่อลงทุนด้านกำลังคนเพื่อเป็นผู้บริหารระบบทั้งหมดเอง โดยกรมศุลกากรเป็นผู้รับผิดชอบดำเนินการทั้งหมด หรืออาจจะถ่ายโอนงานทั้งหมดให้หน่วยงานรัฐอื่น (เช่น อาจจะเป็น สรอ.) ที่มีความพร้อมทั้งด้านความรู้ความเข้าใจในธุรกิจและเทคโนโลยี มีความพร้อมด้านกำลังคน และมีความพร้อมด้านงบประมาณหรือมีความสามารถในการจัดสรรงบประมาณได้ดีกว่า

  สำหรับการคิดค่าบริการนั้น รัฐอาจสนับสนุนงบประมาณเพื่อชดเชยค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นจากการดำเนินการในแต่ละปี และจะส่งผลต่อการลดภาระค่าใช้จ่ายสำหรับผู้นำเข้าและส่งออกสินค้าและเพิ่มความสามารถในการแข่งขันของประเทศได้มากขึ้น แต่อย่างไรก็ตามรัฐอาจเลือกที่จะลดภาระการใช้จ่ายงบประมาณประจำปี โดยให้มีการจัดเก็บค่าบริการกับผู้ใช้บริการก็ได้

- **ทางเลือกที่ ๒:** รัฐบาลลงทุนทั้งหมดเพื่อตั้งต้นพัฒนาระบบ และจัดสรรให้เอกชนมารับช่วงบริหารจัดการต่อไป และให้บริการด้วยงบของเอกชน โดยมีการคิดค่าบริการ

  การดำเนินการให้บริการภาครัฐโดยคัดเลือกบริษัทเอกชนด้วยวิธีการประมูล เพื่อจัดตั้งเป็นหน่วยงานบริการและดูแลระบบ (แบบ Outsourcing) เพื่อให้บริการกับผู้ใช้บริการ และเป็นตัวแทนจัดเก็บรายได้ต่อรายการการแลกเปลี่ยนเอกสารส่งมอบให้ภาครัฐต่อไป ทั้งนี้โดยรัฐยังเป็นเจ้าของระบบ และกำกับดูแลให้มีธรรมภิบาล เป็นต้น

๗.๒.๑.๒. รูปแบบทางธุรกิจที่เป็นไปได้สำหรับระบบเชื่อมโยงข้อมูลกับระบบกลุ่มผู้ประกอบการขนส่งผ่านท่าอากาศยาน (Air PCS)

ระบบเชื่อมโยงข้อมูลระหว่างผู้ประกอบการขนส่งผ่านท่าอากาศยาน (Air PCS) นี้ยังไม่เกิดเป็นรูปธรรม และยังไม่มีผู้ให้บริการในปัจจุบัน จึงมีข้อวิเคราะห์รูปแบบการลงทุนและบริหารจัดการทางธุรกิจที่เป็นไปได้ ๔ รูปแบบ กล่าวคือ

- **ทางเลือกที่ ๑:** รัฐบาลลงทุนทั้งหมดเพื่อตั้งต้นพัฒนาระบบ และเป็นผู้บริหารและให้บริการด้วยงบของรัฐโดยไม่คิดค่าบริการหรือคิดค่าบริการ

  รัฐบาลต้องมอบหมายหน่วยงานภาครัฐที่มีความพร้อมทั้งด้านความรู้ความเข้าใจในธุรกิจและเทคโนโลยี มีความพร้อมด้านกำลังคน มีความพร้อมด้านเทคโนโลยี และจัดสรรงบประมาณเพื่อการลงทุนในระยะแรก

  สำหรับการคิดค่าบริการนั้น รัฐอาจสนับสนุนงบประมาณเพื่อชดเชยค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นจากการดำเนินการในแต่ละปี และจะส่งผลต่อการลดภาระค่าใช้จ่ายสำหรับผู้นำเข้าและส่งออกสินค้าและเพิ่มความสามารถในการแข่งขันของประเทศได้มากขึ้น แต่อย่างไรก็ตามรัฐอาจเลือกที่จะลดภาระการใช้จ่ายงบประมาณประจำปี โดยให้มีการจัดเก็บค่าบริการกับผู้ใช้บริการก็ได้

- **ทางเลือกที่ ๒:** รัฐบาลลงทุนทั้งหมดเพื่อตั้งต้นพัฒนาระบบ และจัดสรรให้เอกชนมารับช่วงบริหารจัดการต่อไป และให้บริการด้วยงบของเอกชน โดยมีการคิดค่าบริการ

  รัฐบาลต้องมอบหมายหน่วยงานภาครัฐที่มีความพร้อมทั้งด้านความรู้ความเข้าใจในธุรกิจและเทคโนโลยี และมีความพร้อมด้านกำลังคน เพื่อจัดจ้างบริษัทเอกชนด้วยวิธีการประมูล และจัดตั้งเป็นหน่วยงานบริการและดูแลระบบ (Outsourcing) เพื่อให้บริการกับผู้ใช้บริการ และเป็นตัวแทนจัดเก็บรายได้ต่อรายการการแลกเปลี่ยนเอกสารส่งมอบให้ภาครัฐต่อไป

- **ทางเลือกที่ ๓:** เอกชนลงทุนทั้งหมดเพื่อตั้งต้นพัฒนาระบบ และบริหารจัดการ และให้บริการ โดยมีการคิดค่าบริการ

  รัฐบาลควรออกมาตรฐานส่งเสริมการลงทุน เพื่อดึงดูดภาคเอกชนที่มีความสนใจและมีความพร้อมในการลงทุนให้เกิดการลงทุนจัดตั้งเป็นบริษัทเอกชนให้บริการและดูแลระบบเพื่อให้บริการกับผู้ใช้บริการ และมีการจัดเก็บรายได้ที่เหมาะสม โดยรัฐบาลอาจเปิดกว้างให้เกิดผู้ลงทุนได้มากกว่าหนึ่งราย และเกิดการแข่งขันในการให้บริการ

- **ทางเลือกที่ ๔:** รัฐบาลและเอกชนร่วมลงทุนตั้งต้นการพัฒนา และจัดสรรให้เอกชนมารับช่วงบริหารจัดการต่อไป และให้บริการด้วยงบของเอกชน โดยมีการคิดค่าบริการ

รัฐบาลควรจัดประชาสัมพันธ์เชิญชวนภาคเอกชน ซึ่งอาจจะเป็นตัวแทนกลุ่มธุรกิจภาคเอกชนหรือสมาคมธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับกระบวนการ Air PCS หรือบริษัทเอกชนที่มีความพร้อมด้านเทคโนโลยีและเงินทุน ให้เข้าร่วมลงทุนกับหน่วยงานภาครัฐ โดยต้องมีภาคเอกชนที่เข้าร่วมลงทุนมากกว่าหนึ่งรายและไม่มีรายใดรายหนึ่งถือหุ้นเกินกว่าร้อยละ 49 เพื่อเปิดกว้างและไม่เกิดการผูกขาดธุรกิจจากภาคชนรายใดรายหนึ่งเป็นการเฉพาะ บริษัทที่จัดตั้งจะให้บริการและดูแลระบบโดยใช้เงินลงทุนตั้งต้นจากสัดส่วนการลงทุน และมีการจัดเก็บค่าบริการที่เหมาะสม

๗.๒.๑.๓. รูปแบบทางธุรกิจที่เป็นไปได้สำหรับระบบเชื่อมโยงข้อมูลกับระบบกลุ่มผู้ประกอบการขนส่งผ่านท่าเรือ (Sea PCS)

ระบบเชื่อมโยงข้อมูลระหว่างผู้ประกอบการขนส่งผ่านท่าเรือ (Sea PCS) นี้ยังไม่เกิดเป็นรูปธรรมเช่นเดียวกับระบบ Air PCS และยังไม่มีผู้ริเริ่มให้บริการแต่อย่างใด จึงมีข้อวิเคราะห์รูปแบบการลงทุนและบริหารจัดการทางธุรกิจที่เป็นไปได้ทั้ง ๔ รูปแบบเช่นกัน

- **ทางเลือกที่ ๑:** รัฐบาลลงทุนทั้งหมดเพื่อตั้งต้นพัฒนาระบบ และเป็นผู้บริหารและให้บริการด้วยงบประมาณของรัฐโดยไม่คิดค่าบริการหรือคิดค่าบริการ

  รัฐบาลต้องมอบหมายหน่วยงานภาครัฐที่มีความพร้อมทั้งด้านความรู้ความเข้าใจในธุรกิจและเทคโนโลยี มีความพร้อมด้านกำลังคน มีความพร้อมด้านเทคโนโลยี และจัดสรรงบประมาณเพื่อการลงทุนในระยะแรก

  สำหรับการคิดค่าบริการนั้น รัฐอาจสนับสนุนงบประมาณเพื่อชดเชยค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นจากการดำเนินการในแต่ละปี และจะส่งผลต่อการลดภาระค่าใช้จ่ายสำหรับผู้นำเข้าและส่งออกสินค้าและเพิ่มความสามารถในการแข่งขันของประเทศได้มากขึ้น แต่อย่างไรก็ตามรัฐอาจเลือกที่จะลดภาระการใช้จ่ายงบประมาณประจำปี โดยให้มีการจัดเก็บค่าบริการกับผู้ใช้บริการก็ได้

- **ทางเลือกที่ ๒:** รัฐบาลลงทุนทั้งหมดเพื่อตั้งต้นพัฒนาระบบ และจัดสรรให้เอกชนมารับช่วงบริหารจัดการต่อไป และให้บริการด้วยงบของเอกชน โดยมีการคิดค่าบริการ

  รัฐบาลต้องมอบหมายหน่วยงานภาครัฐที่มีความพร้อมทั้งด้านความรู้ความเข้าใจในธุรกิจและเทคโนโลยี และมีความพร้อมด้านกำลังคน เพื่อจัดจ้างบริษัทเอกชนด้วยวิธีการประมูล และจัดตั้งเป็นหน่วยงานบริการและดูแลระบบ (Outsourcing) เพื่อให้บริการกับผู้ใช้บริการ และเป็นตัวแทนจัดเก็บรายได้ต่อรายการการแลกเปลี่ยนเอกสารส่งมอบให้ภาครัฐต่อไป

- **ทางเลือกที่ ๓:** เอกชนลงทุนทั้งหมดเพื่อตั้งต้นพัฒนาระบบ และบริหารจัดการ และให้บริการโดยมีการคิดค่าบริการ

รัฐบาลควรออกมาตรฐานส่งเสริมการลงทุน เพื่อดึงดูดภาคเอกชนที่มีความสนใจและมีความพร้อมในการลงทุนให้เกิดการลงทุนจัดตั้งเป็นบริษัทเอกชนให้บริการและดูแลระบบเพื่อให้บริการกับผู้ใช้บริการ และมีการจัดเก็บรายได้ที่เหมาะสม โดยรัฐบาลต้องเปิดกว้างให้เกิดผู้ลงทุนได้มากกว่าหนึ่งราย และเกิดการแข่งขันในการให้บริการ

- **ทางเลือกที่ ๔:** รัฐบาลและเอกชนร่วมลงทุนตั้งต้นการพัฒนา และจัดสรรให้เอกชนมารับช่วงบริหารจัดการต่อไป และให้บริการด้วยงบของเอกชน โดยมีการคิดค่าบริการ

  รัฐบาลควรจัดประชาสัมพันธ์เชิญชวนภาคเอกชน ซึ่งอาจจะเป็นตัวแทนกลุ่มธุรกิจภาคเอกชนหรือสมาคมธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับกระบวนการ Sea PCS หรือบริษัทเอกชนที่มีความพร้อมด้านเทคโนโลยีและเงินทุน ให้เข้าร่วมลงทุนกับหน่วยงานภาครัฐ โดยต้องมีภาคเอกชนที่เข้าร่วมลงทุนมากกว่าหนึ่งรายและไม่มีรายใดรายหนึ่งถือหุ้นเกินกว่าร้อยละ ๔๙ เพื่อเปิดกว้างและไม่เกิดการผูกขาดธุรกิจจากภาคชนรายใดรายหนึ่งเป็นการเฉพาะ บริษัทที่จัดตั้งจะให้บริการและดูแลระบบโดยใช้เงินลงทุนตั้งต้นจากสัดส่วนการลงทุน และมีการจัดเก็บค่าบริการที่เหมาะสม

อย่างไรก็ตามการจัดตั้งหน่วยงานให้บริการและดูแลระบบ Air PCS และ Sea PCS อาจจะเป็นหน่วยงานภาครัฐหรือบริษัทเดียวกันก็ได้ หรืออาจจะลงทุนโดยหน่วยงานที่ให้บริการและดูแลระบบ G2G Regulatory NSW อยู่แล้วก็ได้เช่นกัน ทั้งนี้ ประเด็นที่ควรจะนำมาทำการวิเคราะห์รูปแบบธุรกิจและการเงินของระบบ G2G Regulatory SW, Air PCS และ Sea PCS มีดังนี้

- ประเมินจำนวนและขนาดของเอกสาร/ข้อมูล/ธุรกรรมอิเล็กทรอนิกส์ และอัตราการเติบโต เพื่อประเมินขนาดของระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ
- ประเมินต้นทุนในการพัฒนาระบบ
- ประเมินต้นทุนในการให้บริการระบบ
- นำเสนอและวิเคราะห์รูปแบบการคิดค่าบริการ และประเมินอัตราการเริ่มให้บริการ
- วิเคราะห์ผลประกอบการและจุดคุ้มทุนของระบบ อาทิ ประเมินรายจ่ายส่วนการลงทุน รายจ่ายในการดำเนินกิจการ ระยะเวลาคืนทุน มูลค่าปัจจุบันสุทธิ อัตราผลตอบแทนภายใน และประเมินความเสี่ยง โดยนำเสนอสถานการณ์จำลอง ๓ สถานการณ์ เช่น กรณีที่ได้รับผลกำไรมากที่สุด กรณีที่ได้รับผลกำไรน้อยที่สุด และกรณีที่มีความเป็นไปได้มากที่สุด เป็นต้น
- วิเคราะห์ประโยชน์ของผู้ใช้ภาคธุรกิจ ภาครัฐ และในภาพของประเทศที่น่าจะได้รับ
- วิเคราะห์ข้อดีและข้อเสียในแต่ละรูปแบบจำลอง และสรุปข้อเสนอการเลือกที่เหมาะสม

๗.๒.๒. ข้อเสนอรูปแบบธุรกิจของการพัฒนาระบบ NSW ส่วนกลาง ระยะที่ ๒

สำหรับเรื่องรูปแบบธุรกิจของการพัฒนาระบบ NSW ส่วนกลาง ระยะที่ ๒ ที่ปรึกษาได้ทำการวิเคราะห์ข้อดีข้อเสียไว้หลายกรณี แต่ได้คัดเลือกรูปแบบของการจัดตั้งองค์กร NSW ส่วนกลางที่เห็นว่าเหมาะสมที่สุดสำหรับบริบทของประเทศไทย กล่าวคือ เสนอให้องค์กรที่ทำหน้าที่พัฒนาและให้บริการระบบ NSW ส่วนกลาง ได้ผนวกรวมกันทั้งในส่วนของระบบแลกเปลี่ยนข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ระหว่างผู้ใช้บริการภาคธุรกิจกับหน่วยงานภาครัฐ และระหว่างหน่วยภาครัฐกับภาครัฐ (B2G และ G2G Regulatory NSW) ระบบการแลกเปลี่ยนข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ระหว่างผู้ประกอบการขนส่งผ่านท่าเรือ (Sea PCS) ท่าอากาศยาน (Air PCS) และด่านชายแดน ให้อยู่ภายใต้หน่วยงานบริหารจัดการ “หน่วยงานเดียวกัน” และเพียงหนึ่งองค์กร และเสนอให้หน่วยงานที่จะทำหน้าที่เป็นศูนย์กลางบริการ (NSW Operation Center หรือ NSW Operator) นี้มีลักษณะเป็น “องค์กรของรัฐเพื่อมหาชนโดยไม่แสวงหาผลกำไร” โดยทำหน้าที่ลงทุน พัฒนา และให้บริการด้วยงบประมาณของรัฐ ๑๐๐% แต่ให้ดำเนินการในรูปแบบกึ่งธุรกิจโดยไม่คิดค่าบริการจากหน่วยงานภาครัฐ แต่จะมีการคิดค่าบริการจากภาคธุรกิจในระดับที่เหมาะสมทั้งนี้โดยมีข้อตกลงในระดับคุณภาพและความต่อเนื่องของการบริการด้วย

ทั้งนี้เหตุผลประการสำคัญที่การพัฒนาและให้บริการระบบ NSW ส่วนกลางของประเทศนี้ควรอยู่ในการกำกับดูแลโดยหน่วยงานภาครัฐอย่างใกล้ชิด เนื่องจากจะมีข้อมูลที่เป็นความลับทางการค้าของประเทศและของผู้ประกอบการธุรกิจ รวมทั้งมีข้อมูลสำคัญของหน่วยงานภาครัฐกว่า ๓๖ หน่วยงานผ่านระบบดังกล่าว ความมั่นคงปลอดภัย ความน่าเชื่อถือไว้วางใจได้ของระบบ และความมั่นใจว่าองค์กรที่รับผิดชอบจะไม่ตกไปอยู่ในการครอบครองของภาคธุรกิจต่างชาติจึงมีความสำคัญมาก นี่เป็นเหตุผลสำคัญที่ไม่น่าจะให้เป็นองค์กรของภาคเอกชน 100% เข้ามาเป็นผู้ดำเนินการ ส่วนการจัดตั้งองค์กรในลักษณะรัฐร่วมทุนกับภาคเอกชนก็จะมีข้อเสียด้านการดำเนินการที่ภาคเอกชนผู้ร่วมลงทุนก็จะสนใจผลกำไรหรือการปันผลที่คุ้มค่าจากการลงทุน ซึ่งไม่เหมาะสมกับการบริหารจัดการระบบ NSW ส่วนกลางของประเทศที่ควรจะทำงานในลักษณะที่ไม่หวังผลกำไรแต่เป็นองค์กรเพื่อมหาชน ทั้งนี้เพราะต้องทำหน้าที่เป็น “โครงสร้างพื้นฐานที่สำคัญยิ่งยวดของประเทศ” เพื่ออำนวยความสะดวกการประสานกระบวนการทำงานของภาครัฐ และภาคธุรกิจ ซึ่งไม่ควรมีความขัดแย้งด้านผลประโยชน์ทางธุรกิจ ทั้งนี้เพราะศักยภาพความคุ้มค่าของระบบจะเกิดขึ้นในภาครวมของประเทศอย่างสูง โดยมีผลประโยชน์กลับคืนให้ประเทศจากการลงทุน (Return on Investment – ROI) อย่างน้อย ๓๐ เท่า (คำนวณการลงทุนสำหรับการพัฒนา การดำเนินการและบุคลากรในช่วง ๕ ปีสำหรับระบบ NSW/PCS ส่วนกลางตามแผนที่เสนอนี้ประมาณ ๑,๐๐๐ ล้านบาท แต่ระบบนี้จะช่วยลดต้นทุนของทั้งภาครัฐ-ภาคเอกชน เพิ่มรายได้ให้ภาคการขนส่ง และเสริมขีดความสามารถในการแข่งขันให้ภาคการค้าของประเทศโดยรวมเป็นตัวเลขไม่ต่ำกว่า ๓๐,๐๐๐ ล้านบาทเมื่อสิ้นสุดแผน) ให้สังเกตประโยชน์หรือ ROI ที่ได้รับนี้เป็นประโยชน์ในภาพรวมประเทศทั้งต่อหน่วยงานภาครัฐเอง ผู้ประกอบธุรกิจการค้าและการขนส่งระหว่างประเทศของไทยทั้งรายเล็กและรายใหญ่ แต่ส่วนเมื่อพิจารณาในมุมการลงทุนระบบ NSW ส่วนกลางเพื่อให้ได้

กำไรกลับคืนมาสู่ผู้ลงทุนสร้างระบบ NSW ส่วนกลางเองนั้นมี ROI ที่น้อยมากและมีความเสี่ยงสูง (เช่น คำนวณรายได้ที่เป็นไปได้จากการคิดค่าบริการส่งผ่านข้อมูลผ่านระบบ NSW จุดคุ้มทุนอาจใช้เวลามากกว่า ๕ ปี กำไรค่อนข้างต่ำ ในขณะที่ความเสี่ยงต่อความสำเร็จมีสูง) อีกทั้งรูปแบบธุรกิจที่เอกชนลงทุนเพื่อหวังผลกำไรนี้กลับจะเป็นอุปสรรคสำคัญต่อการพัฒนาระบบที่มีลักษณะของนวัตกรรมแบบนี้อย่างมากด้วย เนื่องจากผู้ให้บริการอาจจะต้องคิดค่าบริการที่สูง อาจมีความขัดแย้งด้วยเงื่อนไขทางการเงินหรือผลประโยชน์บางอย่าง เป็นต้น

ข้อเสนอเพิ่มเติมอีกประเด็นที่สำคัญ คือ การเสนอให้พิจารณายกเลิกธุรกิจบริการของเกตเวย์ (Gateway) ที่ปัจจุบันมีผู้ให้บริการ ๓ ราย ทั้งนี้ เนื่องจากปัจจุบันการเปลี่ยนแปลงทางเทคโนโลยี โดยเฉพาะเทคโนโลยีอินเทอร์เน็ต ได้ส่งผลทำให้กระบวนการทำงานลดทอนความซับซ้อนลงไปได้หลายระดับชั้นและมีประสิทธิภาพในการเชื่อมโยงและแลกเปลี่ยนข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์กันได้มากขึ้นและรวดเร็วขึ้น ทำให้การดำเนินงานบนพื้นฐานและสถาปัตยกรรมของเทคโนโลยีอีดีไอเดิมนั้นไม่มีมูลค่าเพิ่มและไม่คุ้มค่าอีกต่อไป ทั้งนี้ต้องยอมรับว่าเมื่อเปรียบเทียบกับประเทศต่างๆ ในภูมิภาคเอเชีย-แปซิฟิกที่มีการนำเทคโนโลยีสารสนเทศตั้งแต่ยุคอีดีไอมาใช้ในกระบวนการศุลกากรต้องนับว่าการจัดโครงสร้าง Gateways (สององค์กรในช่วงแรกและเพิ่มเป็นสามองค์กรในช่วงหลัง) และแยกออกจากชั้นของให้ผู้บริการเสริม (Value-Added Services หรือ Value-Added Network) ของประเทศไทยนี้มีส่วนสำคัญทำให้การขยายและพัฒนาบริการใหม่ๆเกิดขึ้นน้อยมากในช่วง ๒๕ ที่ผ่านมา การมีระดับชั้นจำนวนมากและรูปแบบธุรกิจในโครงสร้างปัจจุบันของระบบ NSW ภาพใหญ่ของประเทศไทยเป็นอุปสรรคสำคัญยิ่งต่อการพัฒนาบริการใหม่ๆ ที่ต้องการความรวดเร็วและยืดหยุ่นมากขึ้นในอนาคตด้วย

บทที่ ๘. ข้อเสนอแนวทางการประเมินผลและประสิทธิภาพด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าและ NSW ของประเทศไทย

๘.๑. ความสำคัญของการประเมินผลกับการดำเนินนโยบาย

การติดตามและประเมินผลนับเป็นเรื่องสำคัญต่อการดำเนินนโยบายสาธารณะ โดยเฉพาะอย่างยิ่งการบริหารงานภาครัฐด้วยกรอบแนวคิดใหม่ที่เน้นการบริหารเชิงนโยบายแบบมุ่งผลสัมฤทธิ์ การพิจารณาการบริหารแบบองค์รวมนี้ต้องให้ความสำคัญทั้งเรื่องผลผลิต ผลลัพธ์ และผลกระทบ ที่เกิดจากการแปลงนโยบายไปสู่การปฏิบัติ กระบวนการประเมินผลจะสามารถสะท้อนภาพของผลสัมฤทธิ์ดังกล่าวให้ผู้กำหนดนโยบายและผู้ขับเคลื่อนแผนงานได้เห็นอย่างเป็นรูปธรรมได้ และนอกจากจะเป็นส่วนหนึ่งของขั้นตอนตามกระบวนการทางนโยบายแล้ว การประเมินผลยังมีบทบาทสะท้อนภาพของความสำเร็จหรือความล้มเหลวของการดำเนินนโยบายในระดับต่างๆ ในเชิงประสิทธิภาพ ประสิทธิผล ผลสัมฤทธิ์ ความคุ้มค่า และผลกระทบต่อผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องในมิติต่างๆ เพื่อนำจุดบกพร่องกลับมาปรับปรุงแก้ไข ทั้งยังสามารถนำมาใช้เป็นข้อมูลสนับสนุนการตัดสินใจของผู้กำหนดนโยบายในกรณีที่ต้องการดำเนินนโยบายในลักษณะที่ใกล้เคียงกันในอนาคตอีกด้วย

ทั้งนี้ การประเมินผลที่ดีจำเป็นจะต้องได้รับการยอมรับจากทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้องอย่างเป็นทางการ ด้วยความเข้าใจและมองเห็นประโยชน์จากการนี้ร่วมกัน นอกจากนี้ ผู้ประเมินจะต้องมีทัศนคติที่ดี มีความเป็นกลาง ปราศจากอคติ และสามารถเลือกใช้ข้อมูลสนับสนุนทั้งในเชิงคุณภาพและปริมาณ รวมไปถึงการเลือกใช้แนวคิด ทฤษฎี และตัวชี้วัดที่เหมาะสม สำหรับการประเมินในแต่ละประเภทตามวัตถุประสงค์และเป้าหมายของผู้ดำเนินงาน ซึ่งโดยทั่วไปแล้วการประเมินผลสามารถดำเนินการได้ในทุกระดับของกระบวนการดำเนินงาน ทั้งการประเมินผลก่อนเริ่มดำเนินงาน การประเมินผลในระหว่างดำเนินแผนงาน และ การประเมินผลลัพธ์สุดท้ายที่ได้จากการนำนโยบายไปปฏิบัติหรือดำเนินงานตามแผนงานหรือกิจกรรมที่เกี่ยวข้องนั้น

การประเมินผลการดำเนินงานมีความจำเป็นไม่เพียงแค่การตรวจสอบว่าได้มีความก้าวหน้าเกิดขึ้นตามแผนแล้วหรือไม่เท่านั้น แต่ยังรวมถึงการนำไปใช้ปรับยุทธศาสตร์ ปรับแผนและนำข้อมูลมาปรับใช้กับสภาพแวดล้อมที่อาจจะเปลี่ยนแปลงตลอดเวลา

๘.๒. แนวคิดในการพัฒนากลไกการประเมินประสิทธิภาพด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่งขององค์กรระหว่างประเทศ

ประเทศต่างๆ ทั่วโลกต่างพยายามเร่งรัดพัฒนาและเปลี่ยนแปลงหรือปฏิรูปงานด้านอำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่ง และพัฒนาระบบ NSW ด้วยเล็งเห็นประโยชน์ที่จะช่วยเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันทางการค้าและการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศ อย่างไรก็ตามหลายประเทศยังไม่ได้ตระหนักถึงความจำเป็นของการพัฒนากลไกในการติดตามความก้าวหน้าและประเมินประสิทธิภาพของการเปลี่ยนแปลงหรือปฏิรูปการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่ง รวมทั้งการพัฒนา NSW

อย่างเป็นระบบ และยังไม่สามารถจัดลำดับความสำคัญของกระบวนการและขั้นตอนทางการค้าและการขนส่งที่ควรจะนำมาพิจารณาปรับปรุงประสิทธิภาพก่อนหรือหลังได้ กรอบเวทีและองค์การระหว่างประเทศหลายเวทีได้ทำการสำรวจและประเมินความก้าวหน้าของการดำเนินงานด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่งในระดับโลกไว้ อาทิเช่น การประเมินประสิทธิภาพด้านการค้าระหว่างประเทศ และประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ของธนาคารโลก (World Bank Doing Business และ Logistics Performance Index) และการประเมินต้นทุนทางการค้าของเอสแคปและธนาคารโลก (ESCAP-World Bank Trade Cost Database) แต่ข้อมูลเหล่านี้ส่วนใหญ่มักแสดงในรูปของการประเมินแบบเทียบเคียง (benchmarking) ผลการดำเนินงานระหว่างกัน และใช้ในการสร้างความตระหนักในการดำเนินงาน ซึ่งเป็นข้อมูลที่ไม่มีรายละเอียดมากพอที่จะสามารถนำมาใช้พัฒนาหรือปรับปรุงแผนงานการเปลี่ยนแปลงอำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่งในระดับประเทศได้

การประเมินประสิทธิภาพมีความจำเป็นไม่เพียงแค่การตรวจสอบว่า การดำเนินงานได้มีความก้าวหน้าและผลลัพธ์เกิดขึ้นตามแผนแล้วหรือไม่และอย่างไรเท่านั้น แต่ยังรวมถึงการนำไปใช้ปรับยุทธศาสตร์และแนวปฏิบัติที่เหมาะสมกับสภาวการณ์ในระดับประเทศ ระดับภูมิภาค และระดับโลก ที่มีการเปลี่ยนแปลงอยู่ตลอดเวลา รวมทั้งช่วยชี้ช่องทางในการแก้ไขปัญหาที่จะสามารถนำมาปรับปรุงกระบวนการการค้าและการขนส่งให้มีประสิทธิภาพและเกิดประโยชน์สูงสุดได้ การประเมินประสิทธิภาพด้านระยะเวลาและต้นทุนที่แท้จริงที่เกิดขึ้นในกระบวนการการค้าและการขนส่ง โดยเฉพาะในส่วนที่เกี่ยวข้องกับขั้นตอนการนำเข้า ส่งออก ผ่านแดนและถ่ายลำสินค้าคือส่วนสำคัญของการประเมินประสิทธิภาพ อย่างไรก็ตาม กลไกการติดตามและประเมินประสิทธิภาพของการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่ง ควรนำเสนอรายละเอียดของข้อมูลที่เป็นรูปธรรมเพียงพอสำหรับการนำไปใช้กำหนดมาตรการการปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการค้าและการขนส่งที่เหมาะสม และใช้จัดลำดับความสำคัญของมาตรการต่างๆ ดังกล่าว เพื่อการดำเนินงานที่สร้างผลลัพธ์และผลกระทบที่พึงประสงค์อย่างยั่งยืนต่อไปในอนาคต

ภายใต้บริบทดังกล่าว ยูเอ็นเอสแคป (UNESCAP) ได้พัฒนา “กลไกระดับชาติในการติดตามความก้าวหน้าของการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่งแบบบูรณาการและยั่งยืนด้วยวิธีการ BPA+ (Business Process Analysis Plus)”[๙๕] ขึ้น โดยมีเป้าหมายเพื่อให้ประเทศสมาชิกในภูมิภาคเอเชียและแปซิฟิกได้นำไปประยุกต์ใช้ โดยอ้างอิงวิธีการวิเคราะห์กระบวนการทางธุรกิจ (Business Process

[๙๕] “Towards a National Integrated and Sustainable Trade and Transport Facilitation Monitoring Mechanism: BPA+” จัดทำโดยคณะกรรมการเศรษฐกิจและสังคมแห่งเอเชียและแปซิฟิกแห่งสหประชาชาติ (United Nations Economic and Social Commission for Asia and the Pacific: UNESCAP) (2014) - เว็บไซต์ http://www.unescap.org/resources/towards-national-integrated-and-sustainable-trade-and-transport-facilitation-monitoring>

Analysis: BPA)[๙๖]เป็นหลักและเป็นจุดเริ่มต้น และบูรณาการเข้ากับวิธีการประเมินประสิทธิภาพเชิงตัวเลขที่เกี่ยวข้องอีก ๒ วิธี โดยรวมเรียกว่า วิธีการประเมินประสิทธิภาพด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าแบบ BPA+ ประกอบด้วย ๑) วิธีการวิเคราะห์กระบวนการทางธุรกิจ (Business Process Analysis: BPA) ๒) วิธีการศึกษาด้านเวลาการตรวจปล่อยสินค้า (Time Release Studies: TRS) ที่พัฒนาโดยองค์การศุลกากรโลก (World Customs Organization: WCO) และ ๓) วิธีการศึกษาความสัมพันธ์ของเวลา ค่าใช้จ่าย และระยะทาง (Time-Cost-Distance: TCD) ของยูเอ็นเอสแคป (UNESCAP) ซึ่งจะเน้นย้ำถึงความจำเป็นของกลไกการติดตามและประเมินประสิทธิภาพของการดำเนินงานที่จะต้องเป็นแบบ “บูรณาการ” และ “ยั่งยืน” ให้มากที่สุดเท่าที่จะเป็นไปได้

๘.๓. ข้อเสนอกลไกการประเมินประสิทธิภาพด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่ง และ NSW ของประเทศไทย

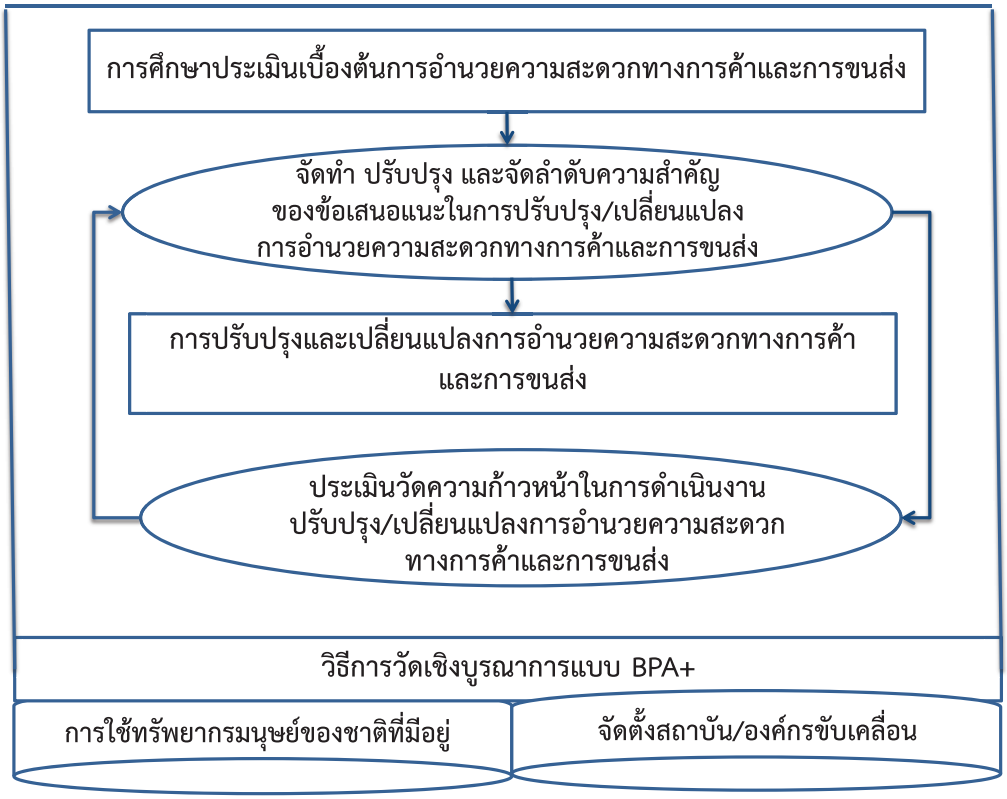
การจัดทำข้อเสนอกลไกการประเมินประสิทธิภาพด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่งและ NSW สำหรับประเทศไทยนี้ ได้อ้างอิงแนวคิดและหลักการจาก “กลไกระดับชาติในการติดตามความก้าวหน้าของการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่งแบบบูรณาการและยั่งยืนด้วยวิธีการ BPA+ (Business Process Analysis Plus)” ของยูเอ็นเอสแคปนี้ เป็นแนวทางที่ออกแบบเพื่อการประยุกต์ใช้อย่างกว้างขวางในระดับสากล และมีหลักการบางประการที่สอดคล้องกับวิธีการประเมินประสิทธิภาพด้านการค้าระหว่างประเทศของธนาคารโลก (World Bank’s Trading Across Border Indicators) ประเทศต่างๆ ทั่วโลกสามารถนำหลักการของ TTFMM ไปประยุกต์ใช้ได้ตามความเหมาะสม เพื่อให้การติดตามและการประเมินประสิทธิภาพของกระบวนการและขั้นตอนการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่งและ NSW สามารถดำเนินไปได้อย่างสม่ำเสมอและต่อเนื่อง

๘.๓.๑. กลไกการประเมินประสิทธิภาพด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่งและ NSW ด้วยวิธีการเชิงบูรณาการแบบ BPA+

กลไกการประเมินประสิทธิภาพด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่งและ NSW ด้วยวิธีการ BPA+ มีเป้าหมายที่จะสนับสนุนการปรับปรุงกระบวนการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่งโดยรวมให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น โดยทำหน้าที่หลักสองประการที่เกี่ยวเนื่องกัน คือ ๑) จัดทำข้อเสนอการปรับปรุง และจัดลำดับความสำคัญของข้อเสนอแนะในการปรับปรุง/เปลี่ยนแปลงการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่ง และ ๒) ประเมินผลความก้าวหน้าในการดำเนินงานปรับปรุง/เปลี่ยนแปลงการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่งตามข้อเสนอแนะนั้น กล่าวคือ ควรมีการศึกษา วิเคราะห์และ

[๙๖] วิธีการวิเคราะห์กระบวนการทางธุรกิจ (Business Process Analysis: BPA) พัฒนาขึ้นโดยเครือข่ายผู้เชี่ยวชาญด้านการค้าไร้กระดาษแห่งภูมิภาคเอเชียและแปซิฟิกภายใต้องค์การสหประชาชาติ (United Nations Network of Experts for Paperless Trade in Asia and the Pacific: UNNExT) (2009 และฉบับปรับปรุงปี 2012)

ประเมินสถานภาพปัจจุบันของการดำเนินงานด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่งในปัจจุบัน แล้วจึงจัดทำสรุปข้อเสนอแนะในการปรับปรุง/เปลี่ยนแปลง และจัดลำดับความสำคัญของข้อเสนอแนะเหล่านั้นเพื่อนำไปปฏิบัติ และหลังจากการลงมือปฏิบัติแล้ว จึงทำการประเมินผลความก้าวหน้าของการดำเนินการปรับปรุง/เปลี่ยนแปลงตามข้อเสนอแนะดังกล่าวอย่างต่อเนื่องและสม่ำเสมอ ซึ่งการประเมินผลอย่างสม่ำเสมอนี้จะทำให้ได้ข้อมูลที่จำเป็นหรือได้ข้อเสนอแนะใหม่ๆ ที่จะสามารถนำไปใช้ปรับปรุงพัฒนาวิธีการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่งให้ทันสมัยและทันเหตุการณ์อย่างต่อเนื่อง และมีประสิทธิภาพมากเท่าที่พึงประสงค์อีกด้วย



รูปที่ ๘-๑: องค์ประกอบและการทำงานหลักของกลไกการประเมินประสิทธิภาพด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่งด้วยวิธีการเชิงบูรณาการแบบ BPA+

๘.๓.๒. ผลผลิตสำคัญจากกลไกการประเมินผลด้วยวิธีการบูรณาการแบบ BPA+

ผลผลิตสำคัญที่จะได้รับจากกลไกการประเมินผลด้วยวิธีการ BPA+ จำแนกได้เป็น ๓ ส่วน คือ ๑) ตัวชี้วัดผลการดำเนินงาน ๒) แผนภาพและคำอธิบายขั้นตอนและกระบวนการ และ ๓) ข้อเสนอแนะเพื่อการปรับปรุง ผลผลิตเหล่านี้เกิดขึ้นจากวิธีการดำเนินงานต่างๆ ดังนี้ คือ ๑) วิธีการประเมินผลเชิงบูรณาการ “ตลอดห่วงโซ่อุปทาน (supply chain)” ตามมาตรฐานและหลักปฏิบัติระดับสากล ๒) จัดตั้งสถาบันและกลไกองค์กรขับเคลื่อนที่ประกอบด้วยผู้มีส่วนได้เสียจากหลายภาคส่วน และ ๓) ใช้ทรัพยากรบุคคลของประเทศที่มีอยู่ในปัจจุบันและที่พัฒนาเพิ่มขึ้น ผลผลิตสำคัญและรายละเอียดเกี่ยวกับผลผลิต ดังแสดงในตารางด้านล่างนี้

ตัวชี้วัดผลการดำเนินงาน	● เวลา ค่าใช้จ่าย และจำนวนเอกสารที่จำเป็นต้องใช้ตลอดกระบวนการปฏิบัติงานและธุรกรรมด้านเอกสารสำหรับการนำเข้า/ส่งออก/ผ่านแดน/ถ่ายลำสินค้า สำหรับสินค้าที่กำหนด/หรือสินค้าที่เป็นยุทธศาสตร์สำคัญของประเทศ ● ระยะเวลาที่ใช้ในขั้นตอนการตรวจปล่อยสินค้า นับตั้งแต่เวลาที่สินค้าเดินทางมาถึงจนกระทั่งผ่านพิธีการตรวจปล่อยของศุลกากรออกไป พร้อมทั้งรายละเอียดของขั้นตอนการตรวจปล่อยสินค้าแต่ละขั้นตอน ● ระยะเวลาและค่าใช้จ่ายโดยเฉลี่ยในการขนส่งสินค้าบนเส้นทางหนึ่งๆ ตลอดสายของการขนส่งผ่านด่านชายแดน หรือที่ออกจาก หรือมาถึงท่าเรือ/ท่าอากาศยาน ● ความเชื่อถือได้ของค่าใช้จ่ายและเวลาที่ใช้ไปในการดำเนินกิจกรรมหลักในกระบวนการนำเข้า/ส่งออก/ผ่านแดนสินค้าและหรือถ่ายลำ ● อัตราการตรวจสอบสินค้าทางกายภาพ (เช่น การเปิดตู้สินค้าเพื่อตรวจสอบสินค้า) ในการนำเข้า/ส่งออก/ผ่านแดนสินค้า
คำอธิบายขั้นตอนและกระบวนการและการวิเคราะห์	● แผนภาพที่ใช้แสดงกระบวนการและขั้นตอนการทำงานที่เป็นปัจจุบัน (As-Is Process) ที่เรียกว่า “use case diagrams and activity diagrams” แผนผังแสดงความสัมพันธ์ของขั้นตอนและระยะเวลา (Time-procedures chart) และแผนผังแสดงความสัมพันธ์ของเวลา ค่าใช้จ่าย และระยะทาง (Time/Cost-distance charts) ในปัจจุบัน ● คำอธิบายกระบวนการ พร้อมด้วยรายชื่อของหน่วยงานและผู้มีส่วนได้ส่วนเสียต่างๆ รายชื่อแบบฟอร์มและเอกสารทางการค้า รายชื่อกฎหมาย กฎเกณฑ์และระเบียบข้อบังคับต่างๆ ● กฎหมาย กฎเกณฑ์ และระเบียบข้อบังคับต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง และ ● รายการปัญหาและข้อติดขัดต่างๆ ของกระบวนการและธุรกรรมเอกสาร
ข้อเสนอแนะเพื่อการปรับปรุง	● การวิเคราะห์ปัญหาและข้อติดขัดต่างๆ และแนวทางการแก้ไขที่เป็นไปได้ ● รายการข้อเสนอแนะเพื่อการปรับปรุง/เปลี่ยนแปลง โดยเรียงลำดับตามความสำคัญ รวมทั้งควรจะมีการนำเสนอกระบวนการใหม่ที่ดีกว่าเดิมด้วย (To-Be Process)

ตารางที่ ๘-๑: ผลผลิตที่สำคัญที่ได้รับจากกลไกการประเมินประสิทธิภาพ

๘.๓.๓. วิธีการประเมินผลเชิงบูรณาการแบบ BPA+

วิธีการประเมินผลเชิงบูรณาการแบบ BPA+ เป็น วิธีการประเมินประสิทธิภาพ “ตลอดทั้งสายของห่วงโซ่อุปทาน (whole-of supply chain)” ของการอำนวยความสะดวกทางการค้า การขนส่งและ NSW[๙๗] และเป็นกุญแจสำคัญที่ทำให้การปรับปรุงและเปลี่ยนแปลงการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่ง มีความก้าวหน้าและสัมฤทธิ์ผล วิธีการดังกล่าวส่งผลให้เกิดความเข้าใจประสิทธิภาพและปัญหาอุปสรรคของกระบวนการการค้าระหว่างประเทศในปัจจุบัน รวมทั้งมีการนำเสนอเพื่อการปรับปรุงด้วย โดยควรจะส่งผลให้ขั้นตอนการนำเข้าและการส่งออกสินค้าใช้เวลาและค่าใช้จ่ายในการทำธุรกรรมด้านเอกสารลดน้อยลง เป็นต้น

วิธีการประเมินประสิทธิภาพของการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่งแบบ BPA+ มี ๓ วิธี ที่ควรจะนำมาใช้ประเมินผลประกอบกันทั้งหมด เพื่อให้ได้ผลลัพธ์โดยรวมที่น่าเชื่อถือมากที่สุด คือ ๑) วิธีการวิเคราะห์กระบวนการทางธุรกิจ (BPA) ๒) วิธีการศึกษาด้านเวลาการตรวจปล่อยสินค้า (TRS) และ ๓) วิธีการศึกษาความสัมพันธ์ของเวลา ค่าใช้จ่าย และระยะทาง (TCD) วิธีการประเมินผลเชิงบูรณาการทั้ง ๓ วิธีตามมาตรฐานสากลนี้เรียกโดยรวมว่า BPA+ วิธีดังกล่าวนี้เสนอให้เครื่องมือที่จะนำไปใช้ประกอบการศึกษาและวิเคราะห์ด้วยการใช้ภาพหรือไดอะแกรม โดยเสนอให้ใช้สัญลักษณ์มาตรฐานยูเอ็มแอล (UML: Unified Modeling Language)[๙๘] ซึ่งสามารถนำมาใช้ทำแผนผังแสดงแบบจำลองของกระบวนการและขั้นตอนการดำเนินงานทางการค้า และแสดงผลลัพธ์ที่จะสามารถนำไปสื่อสารร่วมกันได้ง่ายขึ้นและชัดเจนขึ้นในระหว่างหน่วยงานผู้เกี่ยวข้อง ที่ได้เข้าร่วมกันวิเคราะห์ และเสนอข้อปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่งของประเทศ

วิธีการประเมินผลเชิงบูรณาการ BPA+ จะใช้วิธีการ BPA เป็นหลักเพื่อตั้งต้นการประเมินประสิทธิภาพขั้นตอน โดยทำหน้าที่บันทึกและประเมินผลการทำงานของกระบวนการนำเข้า/ส่งออกทั้งกระบวนการ ณ เวลาหนึ่งและเงื่อนไขหนึ่งๆ ทั้งนี้ เนื่องจาก BPA เป็นวิธีการที่มีขั้นตอนการทำงานไม่ซับซ้อนและสามารถประเมินวัดเวลาและค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นในทุกขั้นตอนตลอดทั้งกระบวนการจนเสร็จสมบูรณ์และได้ผลผลิตสำคัญสุดท้ายจากการวิเคราะห์ ส่วนวิธีการประเมินผลแบบ TCD และ TRS จะช่วยในการรวบรวมข้อมูลเชิงตัวเลขที่สัมพันธ์กับทั้งในช่วงของการเคลื่อนที่ของสินค้าในระหว่างการขนส่ง และขั้นตอนการตรวจปล่อยที่จุดผ่านแดนหรือที่ท่าตามลำดับ ทั้งนี้เพื่อยืนยันและเสริมข้อมูลในเชิงตัวเลขและผลผลิตจาก BPA (ดังแสดงตามรูปด้านล่างนี้) วิธีการทั้งสองนี้นำมาใช้เป็นวิธีทางเลือกในการเก็บข้อมูลเชิงตัวเลขที่ใช้หลักการทางสถิติช่วยให้เกิดความแม่นยำมากขึ้น

---

[๙๗] อ้างอิงรูปแบบห่วงโซ่อุปทานการค้าระหว่างประเทศแบบ Buy-Ship-Pay ของยูเอ็นซีแฟคท์ (UN/CEFACT international supply chain (Buy-Ship-Pay) model)

[๙๘] ยูเอ็มแอล (UML: Unified Modeling Language) คือ ภาษาสัญลักษณ์รูปภาพมาตรฐานที่ใช้แสดงแบบจำลองการทำงานของระบบต่างๆ

ขั้นตอนทางการค้าก่อนการเคลื่อนย้ายสินค้าจากประเทศต้นทาง	ต้นทางสินค้า		จุดผ่านแดน		จุดผ่านแดน		ปลายทางสินค้า	ขั้นตอนทางการค้าหลังจากที่สินค้ามาถึงประเทศปลายทาง
			TRS		TRS			
	TCD							
BPA								

รูปที่ ๘-๒: วิธีการประเมินประสิทธิภาพของการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่งเชิงบูรณาการแบบ BPA+

ข้อแตกต่างระหว่างวิธีการ BPA กับ TRS และ TCD คือ BPA ไม่ได้ให้ผลผลิตเป็นเพียงตัวชี้วัดเชิงตัวเลขเท่านั้น แต่ยังนำเสนอแผนภาพของกิจกรรมพร้อมคำอธิบายกระบวนการที่แสดงขั้นตอนและเอกสารทั้งทางราชการ การค้า การขนส่งและการวินิจฉัยอุปสรรคของขั้นตอนเหล่านั้นอีกด้วย ในขณะที่อีกสองวิธีที่เหลือคือ TRS และ TCD ให้ผลลัพธ์เป็นตัวชี้วัดเชิงตัวเลขที่สะท้อนความจริงเชิงสถิติที่แม่นยำเป็นหลัก ประโยชน์และจุดแข็งของวิธีการประเมินเชิงบูรณาการ BPA+ จึงอยู่ที่การไม่เพียงให้แค่ผลลัพธ์เป็นชุดตัวชี้วัดแบบรอบด้านจากทั้งสามวิธีเท่านั้น แต่ยังให้วิธีการวิเคราะห์ที่ช่วยในการประเมินอุปสรรคทางการค้าและการขนส่งอีกด้วย อย่างไรก็ดี อาจมีวิธีการประเมินประสิทธิภาพของการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่งวิธีอื่นๆ ที่อาจสามารถนำมาบูรณาการเข้ากับวิธีการ BPA+ ได้ ทั้งนี้ ขึ้นอยู่กับความจำเป็นและความเหมาะสมตามบริบทเฉพาะหนึ่งๆ

๘.๓.๔. การสร้างความยั่งยืนของกลไกการประเมินผลเชิงบูรณาการแบบ BPA+

การประเมินผลเชิงบูรณาการแบบ BPA+ มีเป้าหมายที่จะใช้เป็นแนวทางสนับสนุนให้มีการดำเนินงานปรับปรุงและเปลี่ยนแปลงการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่งอย่างต่อเนื่องในระยะยาว การออกแบบวิธีการจึงจำเป็นต้องคำนึงถึงเรื่องความยั่งยืนเป็นสำคัญ องค์ประกอบสำคัญ ๒ ประการที่จะช่วยให้กลไกการประเมินประสิทธิภาพมีความยั่งยืน คือ การกำหนดให้มีสถาบันหรือองค์กรที่ประกอบด้วยหน่วยงานหรือกลุ่มของผู้มีส่วนได้เสียต่างๆ จากภาคส่วนต่างๆ ให้เป็นกลไกหลักในการขับเคลื่อนการดำเนินงานจัดการด้าน BPA+ และการใช้ทรัพยากรบุคคลของชาติให้สามารถดำเนินงานได้จนสัมฤทธิ์ผล

๑) การจัดตั้งองค์กรขับเคลื่อนการดำเนินงานอย่างเป็นทางการ

การจัดตั้งองค์กรขับเคลื่อนการดำเนินงานอย่างเป็นทางการ เป็นสิ่งสำคัญที่จะทำให้การติดตามความก้าวหน้า การวิเคราะห์และนำเสนอแนวทางปรับปรุงการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่งให้มีความยั่งยืนต่อเนื่องตลอดไป และเพื่อการนี้ ควรจะต้องมีการจัดตั้งองค์กรผู้รับผิดชอบงานนี้อย่างเป็นทางการและกำหนดให้อย่างมีความยั่งยืน โดยอาจจะมีการตั้งคณะกรรมการบริหารงานและหรือคณะทำงานที่ควร

ประกอบด้วยตัวแทนจากหน่วยงานผู้มีส่วนได้ส่วนเสียจากทุกภาคส่วนทั้งรัฐและเอกชนที่เกี่ยวข้องกับการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่ง โดยคณะกรรมการฯ/คณะทำงานเหล่านี้จะต้องทำงานภายใต้คณะกรรมการการอำนวยความสะดวกด้านการค้าและการขนส่งแห่งชาติ (National Trade and Transport Facilitation Committee: NTTFC) หรือภายใต้สถาบัน/องค์กรอื่นที่มีสถานภาพทัดเทียมกัน

การประเมินประสิทธิภาพด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่งระดับชาติควรจะจัดให้เป็นภาระกิจหลักของคณะกรรมการ NTTFC เพื่อการได้มาโดยตรงซึ่งข้อมูลที่จำเป็นต้องใช้ประกอบการตัดสินใจในระดับนโยบาย เพื่อขับเคลื่อนการปรับปรุงและเปลี่ยนแปลงการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่งให้มีความยั่งยืนถาวรต่อไป แต่หากยังไม่สามารถดำเนินการจัดตั้งคณะกรรมการ NTFFC ขึ้นได้ ในเบื้องต้นอาจมีการพิจารณาจัดตั้ง “คณะกรรมการติดตามและประเมินผลการปฏิบัติงานการอำนวยความสะดวกทางการค้า” ขึ้นภายใต้หน่วยงานเจ้าภาพหลักที่รับผิดชอบภาระกิจด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าก่อน แล้วจึงค่อยยกระดับและบูรณาการคณะกรรมการชุดดังกล่าวไปสู่การเป็นคณะกรรมการอำนวยความสะดวกทางการค้าแห่งชาติ (NTTFC) ต่อไปได้ในภายหลัง

๒) การใช้และการพัฒนาทรัพยากรบุคคลของชาติ

ปัจจัยสำคัญอีกประการหนึ่งที่จะช่วยสร้างความยั่งยืนให้กับกลไกการประเมินประสิทธิภาพด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่ง คือ ทรัพยากรบุคคลในชาติที่มีความสามารถ ที่จะต้องเก็บรักษาไว้และที่จะต้องพัฒนาเพิ่มเติม ในการจัดทำกลไกการประเมินดังกล่าวนี้ ควรพิจารณาใช้ผู้เชี่ยวชาญและผู้ที่เป็นนักปฏิบัติจริงในกระบวนการที่เกี่ยวข้องภายในประเทศเป็นผู้ดำเนินการศึกษาและประเมินผลการดำเนินงานและประสิทธิภาพด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่ง โดยไม่จำเป็นต้องใช้ผู้เชี่ยวชาญจากต่างประเทศ และพร้อมกันนี้จะต้องมีการจัดสรรงบประมาณดำเนินการให้ด้วย นอกจากการใช้บุคคลผู้เชี่ยวชาญแล้ว ยังมีองค์กรหรือหน่วยงานผู้เชี่ยวชาญที่จะสามารถดำเนินงานการประเมินผลได้ เช่น สถาบันคลังสมอง (Think-Tank) หรือสถาบันวิจัยที่มีหน้าที่ในการพัฒนาด้านการค้าหรือเศรษฐกิจอยู่แล้ว ซึ่งสถาบันเหล่านี้จะสามารถเข้ามาช่วยสนับสนุนการศึกษาการปฏิบัติงานอำนวยความสะดวกทางการค้าภายใต้ภารกิจที่มีอยู่แล้วหรืออาจเป็นการค่อยๆ ขยายภาระหน้าที่ออกไป

“การฝึกอบรมวิทยากร (Training of Trainers)” ก็นับเป็นอีกกิจกรรมหนึ่งที่สามารถนำมาใช้เพื่อสนับสนุนให้กลไกการประเมินประสิทธิภาพฯ มีความยั่งยืนอย่างต่อเนื่อง

และขยายการใช้ BPA+ ออกในวงกว้างเพิ่มมากขึ้น โดยผู้เข้ารับการฝึกอบรมเป็นวิทยากรจะต้องนำความรู้ที่ได้ไปถ่ายทอดและแบ่งปันสู่หน่วยงานทั้งภาครัฐและภาคเอกชนของตนต่อไปด้วย เป้าหมายสูงสุดของกิจกรรมนี้ก็คือเพื่อสร้างกลุ่มผู้เชี่ยวชาญ และหรือสถาบันผู้เชี่ยวชาญที่มีประสิทธิภาพ ที่จะสามารถทำหน้าที่ศึกษาและประเมินวัดผลการดำเนินงานและประสิทธิภาพด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่งระดับประเทศได้อย่างมีประสิทธิผล และมีจำนวนมากขึ้น

การพิจารณาคัดเลือกบุคคล/กลุ่มบุคคลให้เข้าร่วมในกิจกรรมการพัฒนาบุคลากรเพื่อทำหน้าที่ประเมินผล ควรจะกระทำอย่างรอบคอบ โดยพิจารณาให้ความสำคัญกับผู้มีส่วนร่วมโดยตรงในการดำเนินงานศึกษา BPA+ และกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับการประเมินผลก่อนเป็นลำดับแรก แล้วจากนั้นจึงค่อยเรียงลำดับความสำคัญลดหลั่นกันลงไปตามความเหมาะสมและตามความจำเป็นในการใช้งาน

๓) องค์ประกอบอื่นเพื่อสร้างความยั่งยืนของกลไกการประเมินผลเชิงบูรณาการแบบ BPA+

รูปแบบความร่วมมือระหว่างภาครัฐกับภาคเอกชน (PPP: Public-Private Partnership) อาจเป็นองค์ประกอบอีกประการหนึ่งที่จะทำให้กลไกการประเมินประสิทธิภาพมีความยั่งยืน กล่าวคือ ในความร่วมมือระหว่างกันนั้น การสนับสนุนทรัพยากร/งบประมาณบางส่วนในการจัดทำกลไกการประเมินประสิทธิภาพอาจจะมาจากองค์กรภาคเอกชน เช่น สภาหอการค้าแห่งประเทศไทย สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย โดยพิจารณาจากผลประโยชน์ที่ชุมชนธุรกิจหนึ่งๆ จะได้รับจากการนี้ รวมทั้งรูปแบบของการให้ความช่วยเหลือหรือสนับสนุนที่มาในรูปแบบอื่น (in-kind) ด้วย เช่น การสนับสนุนพนักงานมาช่วยเก็บและวิเคราะห์ข้อมูล เป็นต้น ซึ่งหากมีการประชาสัมพันธ์เรื่องเกี่ยวกับประโยชน์หรือผลประโยชน์ที่จะได้รับจากกลไกการประเมินประสิทธิภาพด้านการค้าสู่สาธารณะ และนำเสนอผลลัพธ์ที่เป็นประโยชน์อย่างสม่ำเสมอและจัดแสดงให้เห็นถึงผลสำเร็จ จะเป็นสิ่งสำคัญที่จะทำให้ได้รับการสนับสนุนด้านต่างๆ เพิ่มมากขึ้นได้ เช่น การสนับสนุนด้านการเงินด้วยอย่างกว้างขวางและต่อเนื่องจากทั้งภาครัฐและภาคเอกชนผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย

เมื่อกลไกการประเมินประสิทธิภาพการปรับปรุง/เปลี่ยนแปลงด้านการค้าและการขนส่งโดยวิธีการเชิงบูรณาการแบบ BPA+ ได้รับการยอมรับจากผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในทุกภาคส่วนอย่างกว้างขวางมากขึ้นแล้ว ซึ่งคาดว่าน่าจะใช้ระยะเวลาทั้งสิ้นราว ๒-๓ ปี โดยประมาณ การทำงานก็มีแนวโน้มที่จะได้รับการสนับสนุนจากหน่วยงานในทุกภาคส่วนเพิ่มมากขึ้น

๘.๔. วิธีการจัดทำและประยุกต์ใช้กลไกการประเมินผล

วิธีการจัดทำและประยุกต์ใช้กลไกการประเมินผลและประสิทธิภาพของการเปลี่ยนแปลงการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่งและ NSW มีขั้นตอนการดำเนินงานรวมทั้งสิ้น ๕ ขั้นตอน ทั้งนี้ ขั้นตอนที่ ๑ คือ ขั้นตอนการจัดตั้งองค์กรผู้รับผิดชอบอย่างเป็นทาง รวมทั้งการแต่งตั้งคณะกรรมการบริหารและคณะทำงานฯ โดยอาจจะดำเนินการเพียงครั้งเดียวหรือปรับปรุงเมื่อมีความเหมาะสม ส่วนขั้นตอนที่ ๒-๔ จะต้องดำเนินการซ้ำเป็นประจำอย่างสม่ำเสมอ เรื่องสำคัญที่ต้องพิจารณาตัดสินใจก็คือ ความถี่ในการติดตามและประเมินประสิทธิภาพการดำเนินงานด้วยวิธีการแบบ BPA+ และการปรับปรุงตัวชี้วัดการปฏิบัติงานให้ทันสถานการณ์ ซึ่งอาจจะกำหนดในเบื้องต้นไว้เป็นปีละครั้ง แล้วค่อยพิจารณาปรับเปลี่ยนในภายหลังให้สอดคล้องตามข้อกำหนดในแผนงาน

ขั้นตอนการจัดทำและประยุกต์ใช้กลไกการประเมินประสิทธิภาพของการเปลี่ยนแปลงการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่งและ NSW ประกอบด้วยการดำเนินงาน ๕ ขั้นตอน ดังนี้

ขั้นตอนที่ ๑ : การจัดตั้งองค์กร และคณะกรรมการบริหารกลไกการประเมินผล

ควรมีการพิจารณาจัดตั้งองค์กรที่รับมอบหมายให้มีอำนาจหน้าที่ในการดำเนินงานดังกล่าวอย่างเป็นทางการในระดับประเทศ รวมทั้งแต่งตั้งคณะกรรมการบริหาร อันได้แก่ “คณะกรรมการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่งแห่งชาติ (NTTFC)” ขึ้น เพื่อทำหน้าที่เป็นผู้บริหารกลไกการประเมินประสิทธิภาพของการเปลี่ยนแปลงการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่ง และการกำกับการพัฒนาและการให้บริการระบบ NSW ของประเทศด้วย องค์ประกอบที่เป็นตัวแทนจากหน่วยงานผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่งจากทุกภาคส่วน เช่น กระทรวงพาณิชย์ กระทรวงคมนาคม กรมศุลกากร สภาหอการค้าแห่งประเทศไทย สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย กลุ่มผู้ค้า ผู้ดำเนินกิจการโลจิสติกส์และขนส่ง ตัวแทนผู้ส่งสินค้า และตัวแทนออกของให้กับผู้ส่งและผู้รับสินค้า และในระหว่างที่ยังไม่มีคณะกรรมการบริหาร หรือคณะกรรมการ NTTFC ก็อาจมีการแต่งตั้งให้หน่วยงานหลักที่เกี่ยวข้องในด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่ง ทำหน้าที่เป็นคณะกรรมการบริหารกลไกการประเมินผลแทน แต่ถ้ายังไม่สามารถกำหนดได้อย่างชัดเจนว่ามีหน่วยงานใดบ้างที่เป็นหน่วยงานหลักในด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่งของประเทศ ก็อาจพิจารณามอบหมายให้หน่วยงานด้านแผนงานแห่งชาติ ภายใต้สำนักนายกรัฐมนตรี เช่น สศช. ทำหน้าที่ดังกล่าว

ขั้นตอนที่ ๒ : การเตรียมการเพื่อทำการศึกษาในเบื้องต้น

เมื่อมีการจัดตั้งคณะกรรมการบริหารหรือคณะกรรมการ NTTFC ขึ้นมาแล้ว ก็จำเป็นจะต้องมีการจัดทำแผนงานโดยละเอียดเพื่อใช้ในการศึกษากระบวนการการค้าด้วยวิธีการ BPA+ ในเบื้องต้น ขั้นตอนต่างๆ ดังต่อไปนี้ เป็นขั้นตอนดำเนินการย่อยที่สำคัญสำหรับผู้ที่จะเริ่มศึกษาเป็นครั้งแรก

๒ก. กำหนดขอบเขตของการศึกษา

คณะกรรมการบริหารหรือคณะกรรมการ NTTFC จะต้องตัดสินใจในรายละเอียดของขอบเขตของการศึกษากระบวนการการค้าด้วยวิธีการ BPA+ ซึ่งประกอบไปด้วย ๑) การคัดเลือกสินค้าในกระบวนการนำเข้าและส่งออกที่ต้องการนำไปประเมินว่าจะเป็นสินค้าตัวใด ๒) การคัดเลือกเส้นทางและรูปแบบของการขนส่งสินค้า ๓) พิธีการผ่านแดนที่ต้องการศึกษา และสำหรับการศึกษา BPA ครั้งแรกๆนั้น อาจจะเริ่มต้นจากการเลือกสินค้าที่มีความสำคัญเชิงยุทธศาสตร์ต่อการพัฒนาประเทศ ๒-๔ ชนิดหรือมากกว่า และวิเคราะห์เวลา ค่าใช้จ่ายและขั้นตอนที่เกี่ยวข้องกับการนำเข้าและส่งออกสินค้าตลอดเส้นทางในรูปแบบการขนส่งสำคัญๆ ของประเทศ ตั้งแต่จุดเริ่มต้นไปสู่จุดผ่านแดนที่สำคัญ/หรือ มาจากจุดผ่านแดนหรือท่าที่สำคัญ

ถ้ายุทธศาสตร์การอำนวยความสะดวกทางการค้าระดับชาติมีอยู่แล้วก็ควรนำมาพิจารณาประกอบการตัดสินใจในการกำหนดขอบเขตของงานด้วย ถ้ามีการศึกษากระบวนการด้วยวิธี BPA ไว้แล้วก่อนหน้านี้ อาจพิจารณาตั้งต้นจากการศึกษาเบื้องต้นครั้งแรกนั้น และเน้นการปรับปรุงประสิทธิภาพ ด้วยการประเมินเวลาและค่าใช้จ่ายให้เข้ากับสถานการณ์ ทั้งนี้รวมการศึกษาด้วยวิธี TRS และ TCD ด้วย

๒ข. ตั้งทีมทำการศึกษา

การศึกษากระบวนการการค้าด้วยวิธี BPA+ ควรจะมีคณะทำงานย่อย ๓ ทีม เพื่อทำการศึกษากระบวนการด้วยวิธีการ ๓ อย่าง คือ BPA, TRS และ TCD ตามลำดับ และทีมงานทั้งสามทีมนี้จะต้องทำงานประสานกันเพื่อให้ได้ผลลัพธ์เชิงบูรณาการจากการประเมินวัดทั้ง ๓ วิธีสำหรับการศึกษา BPA โดยทั่วไปในทีมจะประกอบด้วยหัวหน้าโครงการและนักวิเคราะห์กระบวนการ (อาจมากกว่าหนึ่งคน) ซึ่งหัวหน้าโครงการ BPA นี้อาจได้รับมอบหมายให้ดูแลและประสานงานของทั้งสามทีมด้วย ภายใต้การกำกับดูแลของคณะกรรมการบริหารและคณะกรรมระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

องค์ประกอบของทีมศึกษา TRS หรือ คณะทำงานด้าน TRS ตามข้อแนะนำจากคู่มือองค์การศุลกากรโลกว่าด้วย TRS[๙๙] มีดังต่อไปนี้

- เจ้าหน้าที่ศุลกากรระดับบริหารอาวุโสควรจะเป็นหัวหน้าและประธานคณะทำงาน
- คณะทำงานควรจะประกอบไปด้วยสมาชิก ๕-๑๐ คน (ส่วนใหญ่ควรเป็นเจ้าหน้าที่ศุลกากรและการท่าเรือแห่งประเทศไทย) เพื่อทำให้การทำงานมีประสิทธิภาพ
- ควรจะมีผู้เชี่ยวชาญเฉพาะทางอยู่ในคณะทำงานด้วย เช่น ผู้เชี่ยวชาญด้านขั้นตอน/กระบวนการทางศุลกากรและกระบวนการผ่านท่า ๑ คน ผู้เชี่ยวชาญด้านการบริหาร

[๙๙] Guide to Measure the Time Required for the Release of Goods, Version 2, 2011, World Customs Organization.

จัดการองค์กรและโครงสร้าง ๑ คน นักสถิติ ๑ คน และผู้เชี่ยวชาญด้านคอมพิวเตอร์ ๑ คน เป็นต้น

ทีมศึกษาด้าน TCD มีองค์ประกอบดังต่อไปนี้

- ผู้เชี่ยวชาญด้าน TCD ๑ คน รับผิดชอบการออกแบบแบบฟอร์มการเก็บข้อมูล เพื่อให้คนขับรถนำไปใช้ในการบันทึกข้อมูล และทำหน้าที่วิเคราะห์ข้อมูลด้วย(ประเด็นสำคัญสำหรับการศึกษาด้าน TCD คือ การบันทึกข้อมูลการเคลื่อนย้ายสินค้าตลอดเส้นทางการขนส่ง ซึ่งมักจะทำโดยคนขับรถ)
- คนขับรถจำนวนหนึ่งขึ้นอยู่กับจำนวนรอบของการขนส่งสินค้าที่ต้องการติดตาม
- เจ้าหน้าที่บริหารอาวุโสจากสมาคมรถบรรทุกอย่างน้อย ๑ คนเข้ามาเป็นผู้ประสานงานการเก็บข้อมูล (เช่น สื่อสารกับคนขับรถและบริษัท แจกแบบฟอร์มสำหรับเก็บข้อมูล)

หากเป็นไปได้ควรมีสมาชิกบางคนของทีมศึกษาแต่ละทีมเข้าไปมีส่วนร่วมกับทีมอื่นอีกหนึ่งทีมหรือมากกว่านั้น เพื่อช่วยอำนวยความสะดวกในการประสานงานและทำงานร่วมกันเพื่อให้ได้ผลลัพธ์เชิงบูรณาการระหว่างกัน การวิเคราะห์ข้อมูลจากการศึกษาทั้ง ๓ แบบ อาจจะต้องใช้นักวิเคราะห์คนเดียวกัน หรือกลุ่มนักวิเคราะห์ชุดเดียวกัน เพื่อให้ได้ผลลัพธ์ที่สอดคล้องและสัมพันธ์กัน กล่าวโดยสรุปคือ กลุ่มผู้เชี่ยวชาญที่จะเข้ามาอยู่ในทีมศึกษา TCD อาจจะมาจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องจากภาครัฐหรือสถาบันวิจัย รวมทั้งสำนักงานเลขานุการคณะกรรมการ NTTFC หรือหอการค้า ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับการพัฒนาศักยภาพมาอย่างเพียงพอแล้ว

๒ค. ฝึกอบรมทีมทำการศึกษา

ขั้นตอนนี้เป็นขั้นตอนที่สำคัญ อย่างน้อยก็ในช่วงเริ่มต้นของการดำเนินการศึกษา ทีมศึกษา BPA+ ควรจัดสรรเวลาและทรัพยากรให้เพียงพอเพื่อการเข้ารับการฝึกอบรมนี้ การอบรมเชิงปฏิบัติการ (Workshop) ด้านมาตรฐาน BPA TRS และ TCD แต่ละด้าน จะใช้เวลา ๒-๔ วันในการฝึกอบรม

๒ง. การทดสอบการทำงาน (Test Run)

ถ้าเป็นการศึกษาครั้งแรก มีข้อแนะนำให้มีการการทดสอบการทำงาน (test run) แบบเสมือนจริงก่อน เพราะเป็นสิ่งสำคัญที่จะทำให้แน่ใจได้ว่าการเก็บข้อมูลจะเป็นไปตามที่ได้กำหนดเอาไว้ อีกทั้งจะเป็นการเปิดโอกาสให้แก้ไขปัญหาที่อาจเกิดขึ้นจากการขาดความเข้าใจของบุคลากรที่ทำการเก็บและบันทึกข้อมูล ทั้งนี้ ในส่วนของการศึกษา TRS นั้น คู่มือของ WCO ได้แนะนำว่า ให้ทำการทดสอบการทำงาน การเก็บข้อมูลเป็นเวลาครึ่งวัน แม้ว่าจะต้องการเวลามากกว่านั้นในการวิเคราะห์ข้อมูลที่เก็บมาได้และตรวจสอบว่าข้อมูลเก็บมาตรงตามที่กำหนดไว้หรือไม่ ส่วนการศึกษา

TCD จะต้องทำการทดสอบการทำงาน สำหรับการขนส่งสินค้าจากต้นทางไปจนถึงปลายทางอย่างน้อยหนึ่งเที่ยว ซึ่งโดยรวมแล้วการทดสอบการทำงานจะใช้เวลาราว ๒-๗ วัน

๒จ. ทบทวนและสรุปผลลัพธ์สุดท้ายของการออกแบบและการวางแผนการศึกษา

เมื่อทดสอบการทำงาน (test run) ของทุกขั้นตอนแล้ว ให้ทบทวนแบบและแผนงานการศึกษาเบื้องต้นที่ออกแบบไว้ ปรับปรุง และสรุปผลลัพธ์สุดท้ายที่เสร็จสมบูรณ์ในที่สุด

ขั้นตอนที่ ๓ : การดำเนินการศึกษาเบื้องต้น

การศึกษากระบวนการการค้าด้วยวิธีการ BPA+ มีวิธีการศึกษา ๓ วิธี ซึ่งองค์การระหว่างประเทศได้จัดทำคู่มือแสดงรายละเอียดของการดำเนินงานศึกษาของแต่ละวิธีไว้ ดังรายชื่อในตารางด้านนี้

วิธี	คู่มืออ้างอิงการดำเนินงาน
BPA	Business Process Analysis Guide to Simplify Trade Procedures, Updated September 2012, (http://www.unescap.org/tid/publication/tipub2558new.asp)
TRS	Guide to Measure the Time Required for the Release of Goods, version 2, 2011 (http://www.wcoomd.org/en/topics/facilitation/~/media/WCO/Public/Global/PDF/Topics/Facilitation/Instruments%20and%20Tools/Tools/Time%20Release%20Study/Time_Release%20_Study_ENG.ashx)
TCD	Transport Route Analysis and UNESCAP's Time/Cost Methodology (http://www.unescap.org/ttdw/index.asp?MenuName=RouteStudiesWelcome)

ตารางที่ ๘-๒: วิธีการประเมินวัดประสิทธิภาพของการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่งและรายชื่อคู่มืออ้างอิงการดำเนินงานของแต่ละวิธี

การศึกษากระบวนการการค้าด้วยวิธี BPA+ ทั้ง ๓ วิธี ควรจะเกิดขึ้นในช่วงเวลาเดียวกันเพื่อให้ได้ผลลัพธ์เชิงบูรณาการที่เชื่อถือได้และมีความสอดคล้องและเสริมข้อมูลกันและกัน เพื่อให้ผลที่ได้จากการศึกษา TRS กับ TCD จะสามารถนำมาเปรียบเทียบและยืนยันความเกี่ยวข้องกันของระยะเวลาและประมาณการต้นทุนในระหว่างการทำ BPA ได้ หลังจากนั้นจึงรวบรวมผลการศึกษาของทั้ง ๓ วิธีมาจัดทำเป็นรายงานผลผลิตขั้นสุดท้าย ซึ่งโดยทั่วไป อาจจะต้องใช้เวลาจัดทำราว ๓ เดือนโดยประมาณ

ขั้นตอนที่ ๔ : สรุปข้อเสนอแนะในขั้นสุดท้าย

เนื่องจากการศึกษากระบวนการการค้าด้วยวิธีทำ BPA มีส่วนเกี่ยวข้องกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียจากหลายภาคส่วน การสรุปผลสุดท้ายจึงควรมีการจัดประชุมหารือในระหว่างผู้เกี่ยวข้องทุกฝ่าย รวมทั้งคณะกรรมการบริหารหรือคณะกรรมการ NTTFC เพื่อที่จะทำการรับรองความถูกต้องของผลลัพธ์ที่ได้จากการ

ทำ BPA+ ร่วมกัน พร้อมกับอาจมีการร่วมลงนามรับรองลำดับความสำคัญของข้อเสนอแนะที่คณะกรรมการบริหารจะนำไปผลักดันการพัฒนาให้เกิดขึ้นจริงต่อไป

ข้อเสนอแนะที่ได้จากการศึกษาด้วยวิธี BPA+ ควรจะต้องมีความเชื่อมโยงและสอดคล้องกันที่จะทำให้แผนการปรับปรุงและเปลี่ยนแปลงการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่งสามารถนำไปประยุกต์ใช้ได้อย่างต่อเนื่องและทันต่อเหตุการณ์

ขั้นตอนที่ ๕ : นำเสนอผลการศึกษาและข้อเสนอแนะ

เมื่อการศึกษาได้เสร็จสมบูรณ์ลงแล้ว คณะกรรมการบริหาร หรือคณะกรรมการ NTTFC จะต้องนำเสนอผลการศึกษาและข้อเสนอแนะที่เกี่ยวข้องให้กับกลุ่มเป้าหมายและผู้มีส่วนได้ส่วนเสียได้รับทราบข้อมูลโดยทั่วกัน ทั้งนี้ เป็นไปตามหลักการความโปร่งใสทั่วไป ที่ควรมีการเปิดเผยผลของการศึกษาต่อสาธารณะให้มากที่สุดเท่าที่จะเป็นไปได้ ทั้งนี้ อาจมีการหารือร่วมกันระหว่างคณะกรรมการบริหาร หรือคณะกรรมการ NTTFC กับทีมทำการศึกษาและ/หรือคณะทำงานที่เกี่ยวข้อง ในเรื่องรูปแบบของการเปิดเผยหรือนำเสนอข้อมูลว่า จะนำเสนอเพียงบางส่วน หรือนำเสนอในรูปแบบของการสรุปผลในภาพรวม เป็นต้น อย่างไรก็ดี ทีมศึกษาจะต้องนำเสนอสรุปรายงานการศึกษาพร้อมข้อเสนอแนะหลักให้กับผู้บริหารระดับนโยบายและ/หรือผู้มีอำนาจตัดสินใจได้รับทราบ ทั้งนี้ การยอมรับและการสนับสนุนจากผู้บริหารระดับนโยบายและ/หรือผู้มีอำนาจตัดสินใจนั้น ไม่เพียงมีความสำคัญอย่างมากต่อความยั่งยืนของการดำเนินกลไกการประเมินวัดประสิทธิภาพทางการค้าเท่านั้น แต่ยังทำให้เกิดความแน่ใจได้ว่า ข้อเสนอแนะที่ได้จากผลการศึกษาด้วยวิธีการ BPA+ นี้ จะถูกนำไปแปลงเป็นการปฏิบัติอย่างเป็นรูปธรรมและส่งผลให้เกิดการปรับปรุงพัฒนาจริงอย่างยั่งยืนในอนาคต

๘.๕. ข้อสรุปเปรียบเทียบวิธีการศึกษาแบบ BPA, TCD และ TRS

วิธีการประเมินผลและประสิทธิภาพในการเปลี่ยนแปลงการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่งเชิงบูรณาการแบบ BPA+ ตามมาตรฐานสากล ทั้ง ๓ วิธี อันได้แก่ ๑) วิธีการวิเคราะห์กระบวนการทางธุรกิจ (BPA) ๒) วิธีการศึกษาระยะเวลาการตรวจปล่อยสินค้า (TRS) และ ๓) วิธีการศึกษาความสัมพันธ์ของเวลา ค่าใช้จ่าย และระยะทาง (TCD) มีข้อสรุปเปรียบเทียบดังปรากฏด้านล่างนี้

BPA: เป็นวิธีที่ใช้ในการวิเคราะห์กระบวนการและขั้นตอนเชิงธุรกรรมทางการค้าและการขนส่งที่ครอบคลุมตลอดห่วงโซ่อุปทาน การเก็บข้อมูลและยืนยันข้อมูลเป็นในลักษณะที่มีการปฏิสัมพันธ์กันระหว่างผู้ปฏิบัติในกระบวนการที่เกี่ยวข้องและผู้เก็บข้อมูลผ่านการสัมภาษณ์ส่วนบุคคลและการประชุมหารือของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ตัวชี้วัดที่ได้จากการทำ BPA คือ ตัวเลขแสดงต้นทุนและระยะเวลาที่เกี่ยวข้องกับแต่ละขั้นตอนของการดำเนินการภาครัฐ ภาคการค้าและภาคขนส่ง อย่างไรก็ตาม เมื่อเปรียบเทียบกับ TCD และ TRS แล้วพบว่า ผลผลิตของ BPA มีความรอบด้านมากกว่า เนื่องจากจะมีการรวบรวมคำอธิบายของการ

ดำเนินงานแต่ละขั้นตอนพร้อมด้วภาพกราฟิกประกอบที่ทำให้สามารถวินิจฉัยปัญหาและข้อติดขัด พร้อมทั้งมีการรวบรวมข้อเสนอวิธีการปรับปรุงและเปลี่ยนแปลงกระบวนการทางการค้าไว้ด้วย

TCD: เป็นวิธีที่ใช้ในการรวบรวมข้อมูลระยะทาง ต้นทุนและประสิทธิภาพการเคลื่อนที่ของยานพาหนะที่บรรทุกสินค้าจากต้นทางไปยังปลายทางตามเส้นทางที่กำหนดในการเก็บข้อมูลที่เกี่ยวข้อง การเก็บข้อมูลนั้นมักจะต้องมีการจ้างคนขับรถบรรทุกให้บันทึกข้อมูลตลอดเส้นทาง จุดแข็งและจุดอ่อนของแนวทางนี้ก็คือความไม่ซับซ้อน ขึ้นอยู่กับมุมมองและผู้ที่นำไปใช้ ความต้องการการฝึกอบรมในการเก็บข้อมูลน้อย ผลลัพธ์ที่ได้จะตรงไปตรงมา และผู้กำหนดนโยบายและผู้มีส่วนได้ส่วนเสียสามารถเข้าใจได้ง่าย อย่างไรก็ตาม ผลผลิตของ TCD จะมีเน้นแค่ข้อมูลระยะเวลาการขนส่งและต้นทุน รวมทั้งระยะทาง ในขณะที่ TCD สามารถช่วยเสริมหรือยืนยันข้อมูลบางอย่างที่ได้มาจากขั้นตอนการเคลื่อนย้ายสินค้าผ่าน BPA ได้ แต่ TCD ก็ให้ข้อมูลได้เพียงเล็กน้อยว่าทำไมสินค้าจึงต้องพักค้างอยู่ที่ด่านหรือท่าเรือเป็นระยะเวลาหนึ่ง และไม่สามารถประเมินได้ว่าระยะเวลาที่ใช้ไปนั้นเร็วหรือช้าเกินไป อย่างไรก็ตาม TCD สามารถใช้วัดผลหรือเปรียบเทียบรายละเอียดปลีกย่อยเรื่องเวลาและต้นทุนที่เกี่ยวข้องกับการเคลื่อนย้ายสินค้าและประเมินเบื้องต้นความเป็นไปได้ของการติดขัดตลอดเส้นทางการขนส่งได้

TRS: เป็นวิธีที่ใช้วัดเวลาในการดำเนินพิธีการศุลกากรและการขนส่งผ่านท่า (customs clearance time และ terminal/freight operations) ตั้งแต่เวลาที่สินค้ามาถึงที่ท่า (ท่าเรือหรือสนามบิน) จนกระทั่งสินค้าถูกตรวจปล่อยออกไป เป็นส่วนหนึ่งของ BPA ในขั้นตอนการผ่านแดน จุดแข็งของแนวทางนี้คือสามารถจับเวลาการปฏิบัติงานของศุลกากรและอาจจะรวมถึงหน่วยงานอื่นที่ท่าด้วย ได้อย่างแม่นยำที่จุดตรวจผ่านแดน รวมทั้งจุดตรวจทางทะเลและสนามบิน ดังนั้น TRS จึงได้รับการพิจารณาว่าเป็นเครื่องมือที่ใช้เพื่อยืนยันและเติมเต็มข้อมูลที่เก็บมา อย่างไรก็ตาม การเก็บข้อมูลนั้นขึ้นอยู่กับความร่วมมือที่จะต้องได้รับจากศุลกากร หรือหน่วยงานอื่นๆ เช่น ผู้ประกอบการท่าเทียบเรือ ซึ่งเป็นผู้ให้ข้อมูลพื้นฐานเป็นสำคัญ

อย่างไรก็ดี ผู้ใช้สามารถเลือกใช้วิธีการใดวิธีการหนึ่งในระหว่าง BPA, TCD และ TRS ตามความต้องการและวัตถุประสงค์ในการใช้ข้อมูลได้

ตารางที่ ๘-๓: ข้อสรุปเปรียบเทียบวิธีการประเมินผลและประสิทธิภาพแบบ BPA แบบ TCD และแบบ TRS

วิธีการ	คำจำกัดความหรือคำอธิบาย	วัตถุประสงค์หลัก	ความครอบคลุมของห่วงโซ่อุปทาน	ชนิดของข้อมูลที่เก็บ	วิธีการเก็บข้อมูล	ผลผลิต
BPA	กระบวนการตรวจสอบการดำเนินงานอย่างเป็นระบบเพื่อให้เกิดความเข้าใจเพิ่มขึ้นและเพื่อพัฒนายุทธศาสตร์	● เพื่อวิเคราะห์กิจกรรมด้านเอกสาร ข้อมูล และขั้นตอนการค้าระหว่างประเทศในปัจจุบัน ● การออกแบบเกณฑ์ในการปรับปรุงเปลี่ยนแปลงและวัดผลเพื่อแก้ไขปัญหา ● เพื่อกำหนดและจัดลำดับความสำคัญของวิธีการแก้ปัญหาที่เป็นสาเหตุให้การขนส่งสินค้าจากผู้ขายถึงผู้ซื้อเกิดความล่าช้า	ตลอดทั้งห่วงโซ่อุปทานทั้งก่อนและหลังการเคลื่อนย้ายสินค้า หรือบางส่วนขึ้นอยู่กับขอบเขตที่โครงการวางไว้	● กิจกรรมที่เรียงลำดับตามขั้นตอนและมีจุดที่ต้องตัดสินใจ ● ผู้ดำเนินกิจกรรมที่เกี่ยวข้องทุกภาคส่วน ระบุปัจจัยเบื้องต้นและผลผลิตของแต่ละกิจกรรม ● เกณฑ์สำหรับการเข้าและการออกจากกระบวนการดำเนินงาน ● ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียมีความเกี่ยวข้องกันอย่างไร ● ข้อมูลไหลเวียนอย่างไรตลอดทั้งกระบวนการ	● สัมภาษณ์ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ● รวบรวมแบบฟอร์มและเอกสารที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงาน/กิจกรรมแต่ละอย่าง	● แผนภาพแสดงการทำงาน (use case diagram) ที่แสดงให้เห็นขอบเขตของการวิเคราะห์กระบวนการทำงาน ● แผนภาพแสดงขั้นตอนการทำงาน (activity diagrams) ● คำอธิบายกระบวนการประกอบด้วยรายการแบบฟอร์มสินค้าและเอกสารต่างๆรวมทั้งรายชื่อกฎหมาย กฎเกณฑ์ ระเบียบ และข้อบังคับที่เกี่ยวกับการค้า

วิธีการ	คำจำกัดความหรือคำอธิบาย	วัตถุประสงค์หลัก	ความครอบคลุมของห่วงโซ่อุปทาน	ชนิดของข้อมูลที่เก็บ	วิธีการเก็บข้อมูล	ผลผลิต
				ทำงาน ● กฎและระเบียบที่เกี่ยวข้อง ● ตัวชี้วัดเชิงคุณภาพ เช่น จำนวนขั้นตอน รวมทั้งเวลาและต้นทุนที่ต้องใช้		● แผนภาพกิจกรรมแบบบูรณาการ ● แผนภูมิแสดงขั้นตอนและเวลา ● รายการแสดงจุดที่เป็นข้อติดขัด ● ข้อเสนอแนะเพื่อพัฒนากระบวนการดำเนินงานและ/หรือเพื่อเป็นต้นแบบการดำเนินงาน
TRS	การวัดระยะเวลาที่ใช้ในการตรวจปล่อยสินค้า (หรือ เพื่อจุดประสงค์อื่น เช่น เวลาที่จำเป็นต้องใช้ในขั้นตอนทางการค้า ขั้นตอนทางการขนส่ง หรือขั้นตอนทางการเงินที่	● เพื่อวัดระยะเวลาตั้งแต่สินค้ามาถึงท่าเรือ/สนามบิน/ด่านชายแดน จนกระทั่งสินค้าถูกตรวจปล่อยไปยังผู้นำเข้าหรือถึงบุคคลที่สามในนามของผู้นำเข้า ● เพื่อวัดการใช้เวลาโดย	จุดเชื่อมต่อหลักๆ (Key Nodes) ของห่วงโซ่อุปทาน เช่น ท่าเรือ/สนามบิน/ด่านชายแดน	● วันและเวลาที่สินค้ามาถึง ● วันและเวลาที่เริ่มขนถ่ายสินค้าออก ● วันและเวลาที่สิ้นสุดการขนถ่ายสินค้าออก ● วันและเวลาในการจัดส่งไปยังจุดพักสินค้า	มักจะเป็นการรวมข้อมูลที่มีอยู่สำหรับธุรกรรมก่อนหน้าเสริมด้วยข้อมูลที่เก็บมาจากการสำรวจ ข้อมูลที่สร้างขึ้นมาโดยระบบคอมพิวเตอร์หรือบันทึกที่เกี่ยวข้องกับโครงการ TRS ของเจ้าหน้าที่ศุลกากร และผู้ประกอบการ	● ระยะเวลาโดยเฉลี่ยที่ใช้ตั้งแต่ตอนที่สินค้ามาถึงจนกระทั่งตรวจปล่อยปล่อยสินค้าออกและแยกแยะรายละเอียดออกเป็นแต่ละกิจกรรม ● ข้อเสนอแนะเพื่อการปรับปรุง

วิธีการ	คำจำกัดความหรือคำอธิบาย	วัตถุประสงค์หลัก	ความครอบคลุมของห่วงโซ่อุปทาน	ชนิดของข้อมูลที่เก็บ	วิธีการเก็บข้อมูล	ผลผลิต
	เกี่ยวข้องกับการค้า)	เฉลี่ยในการตรวจปล่อยสินค้า ตั้งแต่ที่สินค้าเข้ามาถึงท่าจนกระทั่งตรวจปล่อยออก ● เพื่อวัดระยะเวลาที่ใช้ในแต่ละกิจกรรมในกระบวนการการตรวจปล่อยสินค้า ตัวอย่างเช่น เวลาที่ใช้ในการตรวจสอบทางกายภาพ ● เพื่อชี้ให้เห็นจุดอ่อนในกระบวนการตรวจปล่อยสินค้า (รวมทั้งกิจกรรมแต่ละอย่างในกระบวนการ ● เพื่อชี้ให้เห็นข้อจำกัดที่ส่งผลกระทบต่อการตรวจปล่อยสินค้า และ ● เพื่อแนะนำมาตรการใน		ชั่วคราว ● วันและเวลาการพักเพื่อการสำแดงสินค้า ● วันและเวลาของการรับสินค้าเข้าสำแดง ● วันและเวลาที่เริ่มต้นการควบคุมเอกสาร ● วันและเวลาสิ้นสุดการควบคุมเอกสาร ● วันและเวลาที่เริ่มตรวจสอบ ● วันและเวลาสิ้นสุดการตรวจสอบ ● วันและเวลาที่มีการปฏิบัติการ (intervention) โดยหน่วยงานอื่นๆ ● วันและเวลาที่ได้รับ	ที่ท่า	.

วิธีการ	คำจำกัดความหรือคำอธิบาย	วัตถุประสงค์หลัก	ความครอบคลุมของห่วงโซ่อุปทาน	ชนิดของข้อมูลที่เก็บ	วิธีการเก็บข้อมูล	ผลผลิต
		การแก้ไขเพื่อปรับปรุงเรื่องระยะเวลาที่จำเป็นในการตรวจปล่อยสินค้า		อำนาจจากหน่วยงานอื่นๆ ● วันและเวลาชำระค่าอากร ● วันและเวลาตรวจปล่อยสินค้า ● วันและเวลาเอาสินค้าออก		
TCD	การวัดความสัมพันธ์ระหว่างต้นทุน เวลา และระยะทาง ที่เกี่ยวข้องกับกระบวนการการขนส่ง	● เพื่อหาข้อมูลต้นทุน เวลา และระยะทางการเคลื่อนย้ายสินค้าจากต้นทางจนถึงปลายทาง ● เพื่อชี้ให้เห็นความไม่มีประสิทธิภาพและจุดติดขัดตลอดเส้นทางที่กำหนดด้วยการพิจารณาถึงลักษณะของต้นทุนและเวลาที่ใช้ตลอดกระบวนการ	ต้นทางสินค้าไปยังปลายทางสินค้า หรือบางส่วนขึ้นอยู่กับขอบเขตที่โครงการวางไว้	● เวลา ต้นทุน และระยะทางการเคลื่อนย้ายสินค้า	บันทึกและติดตามการเคลื่อนย้ายสินค้า ตัวอย่างเช่น คนขับรถหรือผู้ปฏิบัติการขนส่งอื่นๆ โดย GPS	● แผนภูมิแสดงความสัมพันธ์ของระยะทาง (x-axis) ต่อระยะเวลาสะสมหรือต้นทุนสะสม (y-axis) ในกระบวนการขนส่งสินค้าจากต้นทางถึงปลายทาง

๘.๖. ตัวชี้วัด

ตัวอย่างกรอบการประเมินผล/ตัวชี้วัดที่ใช้ประเมินประสิทธิภาพและความคืบหน้าในการดำเนินงานพัฒนาระบบอำนวยความสะดวกทางการค้าและการพัฒนา NSW ระยะที่ ๒ ดังแสดงในตารางด้านล่างนี้

ลำดับที่	กรอบการประเมินวัด/ตัวชี้วัด	หน่วยวัด
กลยุทธ์ที่ ๑ เร่งรัดการใช้งานระบบ NSW ระยะที่ ๑ ของหน่วยงานภาครัฐทั้ง ๓๖ แห่ง ให้เป็นธุรกรรมอิเล็กทรอนิกส์เต็มรูป ๑๐๐%		
๑.๑	จำนวน/ปริมาณการใช้งานระบบ NSW ให้เป็นธุรกรรมอิเล็กทรอนิกส์ภายในหน่วยงานแต่ละหน่วยงาน (นับจำนวนกระบวนการ/ขั้นตอนและเอกสาร)	ร้อยละ
๑.๒	จำนวนหน่วยงานที่ใช้งานระบบ NSW ให้เป็นธุรกรรมอิเล็กทรอนิกส์เต็มรูป ๑๐๐% (นับจำนวนหน่วยงาน)	ร้อยละ
กลยุทธ์ที่ ๒ ขยายการพัฒนาระบบไปสู่บริการแบบหน้าต่างเดียว (Single Window Entry)		
๒.๑	จำนวนหน่วยงานที่จัดทำมาตรฐานรหัสพิกัดและรหัสสถิติแล้ว (นับจำนวนประเภทสินค้าจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการออกใบอนุญาตและใบรับรองฯ และการกำกับต่างๆเพื่อการนำเข้าส่งออก)	ร้อยละ
๒.๒	จำนวนหน่วยงานที่จัดทำมาตรฐานรายการข้อมูลของแบบฟอร์มร่วมในลักษณะ SW e-form	ร้อยละ
๒.๓	จำนวนหน่วยงานที่ปฏิรูปขั้นตอนธุรกรรมภายในองค์กรให้เป็นแบบอิเล็กทรอนิกส์	ร้อยละ
๒.๔	จำนวนขั้นตอนธุรกรรมและ/หรือจำนวนเอกสารที่ลดลง	ร้อยละ
๒.๕	จำนวนวัน/ระยะเวลาในการทำธุรกรรมที่ลดลง	ร้อยละ
๒.๖	จำนวนค่าใช้จ่ายของผู้ประกอบการและภาครัฐในกระบวนการที่เกี่ยวข้องลดลง	ร้อยละ
๒.๗	จำนวนขั้นตอนธุรกรรมที่สอดคล้องกับกฎระเบียบ/แนวปฏิบัติที่เป็นสากลเพิ่มขึ้น	ร้อยละ
๒.๘	จำนวนรายการเอกสารที่ดำเนินงานและใช้แลกเปลี่ยนระหว่างหน่วยงานแบบออนไลน์อัตโนมัติเพิ่มมากขึ้น (หรือจำนวนการใช้เอกสารกระดาษลดลง)	ร้อยละ

ลำดับที่	กรอบการประเมินวัด/ตัวชี้วัด	หน่วยวัด
กลยุทธ์ที่ ๓ เร่งจัดตั้งกลไกบริหารจัดการพัฒนาและให้บริการระบบ NSW ส่วนกลางของประเทศในการทำหน้าที่บริหารจัดการ พัฒนา และให้บริการระบบส่วนกลางอย่างยั่งยืน		
๓.๑	รูปแบบการลงทุน รูปแบบองค์กร และการให้บริการของทั้ง NSW Operation Center และ PMO รวมทั้งมีการกำหนดธรรมาภิบาลในภาพรวม (NSW Governance Model) ได้ข้อยุติและสรุปเป็นนโยบายของคณะรัฐมนตรี และกำหนดเป็นกฎหมายรองรับองค์กร NSW Operation Center ที่ยั่งยืนด้วย	เมื่อมีมติ ครม. และกฎหมายรับรององค์กร NSW Operation Center
๓.๒	มีการจัดตั้งองค์กร NSW Operation Center พร้อมงบประมาณและทีมงานเต็มเวลาเพื่อเริ่มดำเนินงาน	องค์กรถูกจัดตั้งแล้ว พร้อมด้วยทรัพยากรบุคคล และงบประมาณเริ่มดำเนินการ
กลยุทธ์ที่ ๔ ขยายการพัฒนาระบบ NSW ส่วนกลาง เพื่อให้สามารถประสานงานการกำกับดูแลสินค้า ยานพาหนะ และการขนส่งสินค้า ทุกรูปแบบการขนส่ง ทั้งทางรถบรรทุก ทางเรือ ทางอากาศ และทางรถไปได้อย่างครบถ้วน		
๔.๑	ความคืบหน้าของการปรับปรุงแก้ไขกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องเพื่ออำนวยความสะดวกด้านการนำเข้าและส่งออก	ร้อยละ
๔.๒	ความคืบหน้าของการพัฒนาและใช้ระบบอิเล็กทรอนิกส์เพื่อดำเนินการด้านElectronic House Manifest	ร้อยละ
๔.๓	ความคืบหน้าของการพัฒนาขยายขีดความสามารถของระบบ B2G/G2G Cargo Regulatory NSW	ร้อยละ
๔.๔	ความคืบหน้าของการพัฒนาขยายขีดความสามารถของระบบ B2G/G2G Maritime NSW	ร้อยละ
๔.๕	ความคืบหน้าของการพัฒนาขยายขีดความสามารถของระบบ B2G/G2G Air Transport NSW	ร้อยละ
๔.๖	จำนวนประเทศ จำนวนประเภทเอกสาร และร้อยละของปริมาณเอกสารจริงที่มีการแลกเปลี่ยนระหว่างประเทศแบบอิเล็กทรอนิกส์แยกเป็นการส่งและรับเอกสาร (เมื่อเทียบกับที่ใช้ทั้งหมด)	จำนวนประเทศที่แลกเปลี่ยนแบบอิเล็กทรอนิกส์ จำนวนประเภทเอกสาร ร้อยละของการส่งเอกสารแบบอิเล็กทรอนิกส์ไปในแต่ละประเทศปลายทาง ร้อยละของการรับเอกสาร

ลำดับที่	กรอบการประเมินวัด/ตัวชี้วัด	หน่วยวัด
		แบบอิเล็กทรอนิกส์จากต่างประเทศแต่ละประเทศ
กลยุทธ์ที่ ๕ เร่งรัดพัฒนาระบบเชื่อมโยงและแลกเปลี่ยนข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ระหว่างผู้ประกอบ การขนส่งผ่านท่า (Port Community Systems) สำหรับท่าเรือแหลมฉบัง ท่าเรือกรุงเทพ และท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ		
๕.๑	ความคืบหน้าของการพัฒนาและใช้ระบบแลกเปลี่ยนข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ระหว่างผู้ประกอบการขนส่งผ่านท่าเรือแหลมฉบัง (Sea Port Community System) แยกเป็นส่วนของขั้นตอนการนำเข้า การส่งออก การผ่านแดน การถ่ายลำ	ร้อยละ
๕.๒	ความคืบหน้าของการพัฒนาและใช้ระบบแลกเปลี่ยนข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ระหว่างผู้ประกอบการขนส่งผ่านท่าเรือกรุงเทพ (Bangkok Port Community System) แยกเป็นส่วนของขั้นตอนการนำเข้า การส่งออก การผ่านแดน และการถ่ายลำ	ร้อยละ
๕.๓	ความคืบหน้าของการพัฒนาระบบแลกเปลี่ยนข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ระหว่างผู้ประกอบการขนส่งผ่านท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (Air Port Community System) แยกเป็นส่วนของขั้นตอนการนำเข้า ส่งออก ผ่านแดน และถ่ายลำ	ร้อยละ
๕.๔	จำนวนผู้ประกอบการขนส่งผ่านท่า ที่เชื่อมต่อระบบอิเล็กทรอนิกส์ภายในของผู้ประกอบการเข้ากับระบบ PCS ส่วนกลาง แยกเป็นส่วนของท่าเรือแหลมฉบัง ท่าเรือกรุงเทพ และ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ	ร้อยละ
๕.๕	จำนวนผู้ประกอบการขนส่งผ่านท่า ที่เข้ามาใช้ประโยชน์จากระบบ PCS ส่วนกลาง แยกเป็นส่วนของท่าเรือแหลมฉบัง ท่าเรือกรุงเทพ และ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ	ร้อยละ
กลยุทธ์ที่ ๖ พัฒนาระบบเชื่อมโยงธุรกรรมการเงินแบบอิเล็กทรอนิกส์ (e-payment) กับระบบ NSW และ PCS		
๖.๑	จำนวนธุรกรรมการเงินที่เกี่ยวข้องกับการนำเข้า ส่งออก และโลจิสติกส์ผ่านระบบ National ITMX หรือ ผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์เพิ่มมากขึ้น แยกเป็นส่วนที่เกี่ยวข้องกับการชำระภาษีศุลกากร การชำระค่าธรรมเนียมหรือบริการภาครัฐ การชำระค่าบริการเกี่ยวข้องกับการขนส่ง และ การชำระค่าสินค้า	ร้อยละ

ภาคผนวก

ภาคผนวก ก: การจัดประชุมกลุ่มย่อย

ที่ปรึกษาได้ดำเนินการจัดการประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group Meeting) ขึ้นจำนวน ๓ ครั้ง ตามข้อกำหนดของโครงการฯ ดังมีรายละเอียดของรูปแบบการจัดงานและสาระสำคัญจากที่ประชุมดังนี้ (เอกสารประกอบการประชุมฯ ดังในภาคผนวก ง)

๑. สรุปผลการจัดประชุมกลุ่มย่อยครั้งที่ ๑

๑.๑. สรุปข้อมูลและรูปแบบการประชุมกลุ่มย่อย ครั้งที่ ๑

๑. การประชุมการประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group Meeting) ครั้งที่ ๑ ซึ่งเป็นกิจกรรมส่วนหนึ่งของ “โครงการจัดทำแผนแม่บทการพัฒนาระบบ National Single Window ระยะที่ ๒ เพื่ออำนวยความสะดวกทางการค้าให้กับผู้ประกอบการไทยสู่ตลาดอาเซียนและตลาดโลก” จัดขึ้นเมื่อวันพฤหัสบดีที่ ๒๙ มกราคม พ.ศ. ๒๕๕๘ (เวลา ๐๙.๐๐-๑๖.๐๐ น.) ณ ห้องประชุมของสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ โดยมีผู้เข้าร่วมประชุมซึ่งเป็นผู้แทนจากหน่วยงานภาครัฐและภาคเอกชนจำนวนรวมทั้งสิ้น ๘๗ คน จากหน่วยงาน ๔๗ แห่ง แบ่งเป็นหน่วยงานภาครัฐ ๓๙ แห่ง และหน่วยงานภาคเอกชน ๘ แห่ง (เอกสารรายชื่อผู้ลงทะเบียนเข้าร่วมการประชุมฯ ดังในภาคผนวก)

๒. การจัดประชุมกลุ่มย่อยมีวัตถุประสงค์ ๒ ประการ คือ (๑) เพื่อนำเสนอผลการวิเคราะห์ความก้าวหน้า ปัญหาและอุปสรรคของการพัฒนาระบบ NSW ของประเทศไทยในปัจจุบันและวิเคราะห์เปรียบเทียบกับของต่างประเทศ และ (๒) เพื่อนำเสนอและรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากที่ประชุมในประเด็นเรื่องแนวทางการปรับปรุงและพัฒนาระบบ NSW ในระดับเชื่อมโยงธุรกรรมและพิธีการตามกฎระเบียบของภาครัฐ (Regulatory NSW) ในอนาคต ประเด็นเรื่องแนวนโยบายในการขับเคลื่อนการพัฒนาระบบ NSW ไปสู่ระดับการเชื่อมโยงข้อมูลและประสานการปฏิบัติงานในกลุ่มผู้ประกอบการขนส่งผ่านท่า (Port Community Systems: PCS) และประเด็นเรื่องรูปแบบทางธุรกิจ (Business Models) ของทั้ง Regulatory NSW และ PCSs โดยข้อมูลที่ได้จากการประชุมฯ จะนำไปใช้เป็นข้อมูลประกอบการจัดทำรายงานในงวดที่ ๒ และ ๓ ต่อไป (เอกสารประกอบการประชุมกลุ่มย่อยและกำหนดการประชุม ดังในภาคผนวก ค)

๓. ประเด็นสำคัญในการหารือร่วมกันและขอรับฟังความคิดเห็นจากที่ประชุม ประกอบด้วย (๑) หน่วยงานรับผิดชอบหลัก (Lead Agency) จะแบ่งบทบาทหน้าที่ที่เกี่ยวข้อง และประสานกันอย่างไร (๒) รูปแบบทางธุรกิจและการสนับสนุนเงินลงทุน (Business and Financial Models) (๓) รูปแบบการดำเนินการ (Operational Models) และความต่อเนื่องของการ

บริการ (๔) ประเภทของบริการและธุรกรรมการเชื่อมโยงและแลกเปลี่ยนข้อมูลที่ต้องการดำเนินการเป็นลำดับแรกๆ หรือที่ควรจะปรับปรุง และหรือพัฒนาเพิ่มขึ้น

๔. รูปแบบของการจัดการประชุมกลุ่มย่อยเป็นแบบอภิปรายและระดมสมอง แบ่งเป็นสองช่วงคือ (๑) ช่วงนำเสนอความเป็นมาและผลงานโครงการฯ และ (๒) ช่วงระดมสมองและแสดงข้อคิดเห็นต่อประเด็นต่างๆ ดังกล่าวข้างต้นในข้อ ๓ โดยเปิดโอกาสให้ผู้เข้าร่วมประชุมได้ร่วมกันอภิปราย แสดงความคิดเห็น และเสนอข้อเสนอแนะ/คำแนะนำต่างๆ อันจะเป็นประโยชน์ต่อการขับเคลื่อนการพัฒนางานด้าน NSW ตามประเด็นที่ได้หยิบยกขึ้นหารือและให้สอดคล้องกับสภาพการณ์ในการดำเนินงานจริงของหน่วยงานต่างๆ ได้ ทั้งนี้ ผู้เข้าร่วมประชุมสามารถแสดงข้อคิดเห็นได้ในที่ประชุมโดยตรง และโดยการกรอกแบบแสดงข้อคิดเห็นต่อแนวทางการปรับปรุงและพัฒนาระบบ NSW (แบบแสดงข้อคิดเห็นฯ ดังในภาคผนวก ง)

๕. ในช่วงพิธีการเปิดการประชุมฯ รองเลขาธิการ สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ/สศช. (นายชาญวิทย์ อมตะมาทุชาติ) เข้าร่วมเป็นประธานกล่าวเปิดงานโดยแจ้งวัตถุประสงค์และความคาดหวังที่จะได้รับจากการประชุมกลุ่มย่อยในครั้งนี้ และได้กล่าวขอความร่วมมือจากผู้แทนหน่วยงานที่เข้าร่วมประชุมฯ ให้ช่วยแสดงความคิดเห็นและข้อเสนอแนะต่อแนวทางการปรับปรุงและพัฒนาระบบ NSW ในระดับเชื่อมโยงธุรกรรมและพิธีการตามกฎระเบียบของภาครัฐ (Regulatory NSW) ในอนาคต และแนวนโยบายในการขับเคลื่อนการพัฒนาระบบ NSW ไปสู่ระดับการเชื่อมโยงข้อมูลและประสานการปฏิบัติงานในกลุ่มผู้ประกอบการขนส่งผ่านท่า (Port Community Systems: PCS) เพื่อประโยชน์ในการจัดทำแผนแม่บท NSW ในระยะที่ ๒ ต่อไป

๖. ที่ปรึกษาโครงการฯ (ผศ.ดร. สมนึก คีรีโต ผู้อำนวยการสถาบันนวัตกรรมเทคโนโลยีสารสนเทศ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ และผู้อำนวยการโครงการฯ) นำเสนอผลการวิเคราะห์ความก้าวหน้าของการพัฒนาระบบ NSW ของประเทศไทย พร้อมนำเสนอประเด็นเพื่อพิจารณาอภิปรายและแสดงข้อคิดเห็นร่วมกัน ดังมีสาระต่อไปนี้ (อ้างอิงเอกสารสไลด์การประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group Meeting) ครั้งที่ ๑/๒๕๕๘ ในภาคผนวก)

- ความเป็นมาและผลงานของโครงการจัดทำแผนแม่บทการพัฒนาระบบ National Single Window (NSW) ระยะที่ ๒ เพื่ออำนวยความสะดวกทางการค้าให้กับผู้ประกอบการไทยสู่ตลาด ASEAN และตลาดโลก
- ผลการวิเคราะห์ความก้าวหน้า ปัญหาและอุปสรรคของการพัฒนาระบบ NSW ของประเทศไทยในปัจจุบัน และการวิเคราะห์เปรียบเทียบกับของต่างประเทศ และแนวโน้มทิศทางในอนาคต (ผลจากการดำเนินงานโครงการฯ งวดที่ ๑)

- ประเด็นเพื่อพิจารณา - แนวทางการปรับปรุงและพัฒนาระบบ NSW ในระดับเชื่อมโยงธุรกรรม และพิธีการ ตามกฎระเบียบของภาครัฐ (Regulatory SW) และรูปแบบทางธุรกิจ
- ประเด็นเพื่อพิจารณา - แนวนโยบายการขับเคลื่อนการพัฒนาระบบ NSW ไปสู่ระดับการเชื่อมโยงข้อมูล และการประสาน การปฏิบัติงานในกลุ่มผู้ประกอบการขนส่งผ่านท่า (Port Community System: PCS) และรูปแบบทางธุรกิจ

๗. ที่ปรึกษาด้านวางแผนการพัฒนาพื้นที่และจังหวัดชายแดนภาคใต้ สศช. (นายสมชาย ศักดาเวคีอิศร) ได้เปิดประเด็นและเกริ่นนำการอภิปรายในระหว่างผู้แทนหน่วยงานต่างๆ ที่เข้าร่วมประชุม เพื่อให้ที่ประชุมได้ร่วมแสดงความคิดเห็นและเสนอข้อเสนอแนะต่างๆ ต่อประเด็นพิจารณาข้างต้น และในการนี้ ได้รับความร่วมมือและสนับสนุนจาก ผู้แทนหน่วยงานที่ร่วมนำอภิปราย (Lead Discussants) และได้แสดงข้อคิดเห็นและมุมมองของประเด็นปัญหาต่างๆ เพื่อนำร่องการหารือให้อยู่ในกรอบเนื้อหาที่ได้ตั้งเป้าหมายไว้ให้ได้มากที่สุด จำนวน ๔ คน ได้แก่

- กรรมการผู้จัดการใหญ่ บริษัท ทรานส์คอนเทนเนอร์ โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด (นายสมศักดิ์ วิเศษเรืองโรจน์)
- ผู้อำนวยการฝ่ายเทคโนโลยีสารสนเทศ บริษัท ทิฟฟ่า อีดีไอ เซอร์วิสเซส จำกัด (นายอภิลักษณ์ แวงวรรณ)
- นายกสมาคมตัวแทนขนส่งสินค้าทางอากาศไทย (นายอมฤทธิ์ ปั้นศิริ)
- กรรมการส่งเสริมการค้ากับประเทศเพื่อนบ้าน สภาหอการค้าไทย และกรรมการบริหารสมาคมตัวแทนออกของรับอนุญาตไทย (นายพัชรดิษฐ์ สินสวัสดิ์)

ทั้งนี้ ประเด็นปัญหาต่างๆ จะได้จัดเรียงเป็นหมวดหมู่ เช่น ปัญหาด้านกลไก ความรู้ กฎระเบียบ เพื่อให้มองเห็นแนวทางในการแก้ไขปัญหาและให้เชื่อมโยงปัญหาต่างๆ ที่ได้รับฟังมาให้เห็นเป็นภาพที่ชัดเจนยิ่งขึ้น เพื่อหาทางแก้ไขปัญหาเหล่านั้นได้อย่างตรงประเด็นต่อไป

๑.๒. สรุปประเด็นสำคัญจากข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะของที่ประชุมกลุ่มย่อย ครั้งที่ ๑

ประเด็นสำคัญ	การพัฒนาระบบ NSW ในระดับเชื่อมโยงธุรกรรม และพิธีการตามกฎระเบียบของภาครัฐ (G2G Regulatory SW)	การพัฒนาระบบ NSW ไปสู่ระดับการเชื่อมโยงข้อมูลและประสานการปฏิบัติงานในกลุ่มผู้ประกอบการขนส่งผ่านท่า (Port Community System: PCS)
๑. หน่วยงานรับผิดชอบหลัก (Lead Agency)	หน่วยงานภาครัฐ โดยสำนักงานรัฐบาลอิเล็กทรอนิกส์	หน่วยงานภาครัฐและภาคเอกชนร่วมกัน
๒. รูปแบบทางธุรกิจและการสนับสนุนเงินลงทุน (Business and Financial Models)	ทางเลือกที่ ๑ – ภาครัฐสนับสนุนงบประมาณดำเนินการทั้งหมด ๑๐๐%	ทางเลือกที่ ๑ – ภาครัฐสนับสนุนงบประมาณดำเนินการทั้งหมด ๑๐๐% หรือ ทางเลือกที่ ๓ – ภาครัฐและภาคเอกชนลงทุนร่วมกัน
๓. รูปแบบการดำเนินการ (Operational Models)	ไม่คิดค่าบริการกับหน่วยงานภาครัฐอื่นๆ แต่อาจจะคิดค่าบริการจากภาคเอกชนที่ได้ประโยชน์จากระบบโดยไม่หวังผลกำไร	ไม่คิดค่าบริการกับหน่วยงานภาครัฐอื่นๆ แต่อาจจะคิดค่าบริการจากภาคเอกชนที่ได้ประโยชน์จากระบบ

๑.๒.๑. สรุปสาระโดยรวมจากการประชุมกลุ่มย่อยครั้งที่ ๑

๑. ***ประเด็นปัญหาด้านกลไกในการขับเคลื่อนการพัฒนา NSW*** โดยเฉพาะประเด็นกลไกองค์กรและหน่วยงานเจ้าภาพ และข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง

๑.๑. การพิจารณาคัดเลือกหน่วยงานจากภาครัฐเป็นเจ้าภาพต้องทำอย่างถี่ถ้วนและรอบคอบ เนื่องจากในอดีตที่ผ่านมา กรมศุลกากรที่เป็นหน่วยงานเจ้าภาพอยู่แล้วนั้น มีข้อจำกัดที่จะประสานงานกับหน่วยงานต่างๆ และผลักดันให้เกิดการเชื่อมโยงและแลกเปลี่ยนข้อมูลในระหว่างกันได้ เพราะมีปัญหาเรื่องความไม่พร้อมของหน่วยงานต่างๆ ในการให้ความร่วมมือและไม่เห็นความสำคัญของการพัฒนา NSW ทำให้ไม่สามารถดำเนินการให้มีความคืบหน้าไปได้เท่าที่ควรจะเป็น

๑.๒. มีข้อสังเกตว่า กลไกการขับเคลื่อนด้วยการจัดตั้งองค์กรกำกับบริหารการจัดการระบบ NSW นั้นมีในแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ฉบับที่ ๒ (๒๕๕๖-๒๕๖๐) ในประเด็น “*ยุทธศาสตร์ที่ ๔ พัฒนาระบบ*

อำนวยความสะดวกทางการค้า - กลยุทธ์ที่ ๒ ดำเนินการจัดตั้งองค์กรกำกับบริหารการจัดการระบบ NSW (Business Model) ที่มีประสิทธิภาพ เพื่อให้ระบบ NSW มีรูปแบบการบริหารธุรกิจที่เหมาะสมและสามารถอำนวยความสะดวกให้กับผู้ประกอบการนำเข้าและส่งออกและมีความเป็นธรรมกับทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้อง" พร้อมทั้งได้ระบุไว้ในแนวทางในการแปลงยุทธศาสตร์ไปสู่แผนปฏิบัติการด้วยว่า หน่วยงานหลักควรเป็น "กระทรวงการคลัง" และมีหน่วยงานสนับสนุนต่างๆ ทั้งจากภาครัฐและภาคเอกชน แต่อาจจะต้องพิจารณาให้รอบคอบเสียก่อน เพราะการจัดตั้งองค์กรใหม่ อาจมีประเด็นปัญหาใหม่เกิดขึ้นตามมาได้

๑.๓. ประเด็นปัญหาของการจัดตั้งองค์กรใหม่เพื่อกำกับบริหารการจัดการระบบ NSW ที่ประกอบด้วยผู้แทนจากหน่วยงานหลากหลายหน่วยงานมารวมกันนั้น อาจเป็นอุปสรรค เพราะแต่ละหน่วยงานต่างมีกฎระเบียบของหน่วยงานของตนเองรองรับอยู่ ทำให้ไม่สามารถบูรณาการการทำงานร่วมกันได้ ด้วยเหตุนี้ จึงมีข้อเสนอแนะให้ลองดูเป้าหมายของการพัฒนาใหม่ในรูปแบบที่เหมาะสมกับประเทศไทย ซึ่งน่าจะเป็นรูปแบบของการพัฒนาระบบสารสนเทศที่สามารถเชื่อมโยงและแลกเปลี่ยนข้อมูลระหว่างระบบที่ต่างกันได้ (interface)

๑.๔. และหากในอนาคต การพัฒนาระบบ NSW ก้าวไปสู่ระดับเชื่อมโยงข้อมูลและประสานการปฏิบัติงานในกลุ่มผู้ประกอบการขนส่งผ่านท่า (Port Community System หรือ PCS) หรือระดับ Air Cargo Community System (ACCS) แล้ว การกำหนดหน่วยงานเจ้าภาพที่รับผิดชอบในการดำเนินงานพัฒนายิ่งต้องมีความชัดเจนเพิ่มมากขึ้น ทั้งนี้ มีข้อเสนอจากภาคเอกชนให้มีการพิจารณากำหนดเจ้าภาพงานของการพัฒนา NSW เป็นแบบคลัสเตอร์ (cluster) ย่อยให้ชัดเจน

๑.๕. สำหรับประเด็นปัญหาของการมีสายงานบังคับบัญชาหรือมีสายงานกำกับ/ควบคุม (authority) มากเกินไปในองค์กรหรือหน่วยงานหนึ่งๆ นั้น อาจพิจารณาเพิ่มมิติของการปรับโครงสร้างองค์กร โดยลดกระบวนการและขั้นตอนของการควบคุมหรือกำกับดูแลให้น้อยลง (ตัวอย่างเช่น ประเทศออสเตรเลีย ที่มีหน่วยงานเดียวในการกำกับดูแลเรื่องสินค้าอาหารและการเกษตรทั้งหมด) ทั้งนี้ มีข้อเสนอว่า ประเทศไทยอาจเลือกใช้วิธีปรับโครงสร้างองค์กร (reorganization/reengineering) ให้มีสายการกำกับดูแลที่สั้นลงแทนการจัดตั้งองค์กรใหม่ ทั้งนี้ เพื่อผลในการลดทอนอำนาจและลดกระบวนการและ

ขั้นตอนการทำงานของหน่วยงานที่รับผิดชอบให้น้อยลง ส่งผลให้เกิดความคล่องตัวในการทำงานมากขึ้น

๑.๖. องค์กรหรือหน่วยงานขับเคลื่อนการพัฒนา NSW ควรให้ความสำคัญกับเรื่องการบริหารจัดการการพัฒนาระบบ NSW ที่เหมาะสมและมีประสิทธิภาพมากกว่าเป็นลำดับแรกๆ ก่อนเรื่องการจัดซื้อเครื่องมือและอุปกรณ์คอมพิวเตอร์โดยเฉพาะฮาร์ดแวร์

๑.๗. เนื่องจากการพัฒนา NSW จัดอยู่ในประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๔ ของแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ฉบับที่ ๒ (๒๕๕๖-๒๕๖๐) ซึ่งภาพใหญ่เป็นเรื่องของการอำนวยความสะดวกทางการค้า (Trade Facilitation: TF) ซึ่งประกอบด้วยรูปแบบการขนส่งหลายรูปแบบ ทำให้การดำเนินงานมีความเกี่ยวข้องกับหน่วยงานหลายฝ่าย แต่ปัจจุบันไทยยังไม่มีเจ้าภาพในองค์รวมเชิงบูรณาการในการเจรจาและดำเนินการในระดับประเทศ อันได้แก่ เจ้าภาพในระดับนโยบายรับผิดชอบเรื่องการอำนวยความสะดวกทางการค้า ซึ่งเป็นภาพที่กว้างกว่าเจ้าภาพในเรื่องการพัฒนา NSW ทีมที่ปรึกษาโครงการฯ มีข้อเสนอให้เปลี่ยนชื่อและปรับปรุงขอบเขตบทบาทหน้าที่ของ “คณะอนุกรรมการการเชื่อมโยงข้อมูลแบบบูรณาการสำหรับการนำเข้า การส่งออก และโลจิสติกส์” (ที่ควรจะกำกับดูแลและขับเคลื่อนประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๔ ของแผนแม่บทโลจิสติกส์ฉบับที่ ๒) ให้ครอบคลุมบูรณาการงานด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าที่กว้างกว่างานการขับเคลื่อนการพัฒนาระบบ Regulatory NSW เท่านั้น กล่าวคือ ให้ครอบคลุมทั้งด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้า (เช่น ตามกรอบคำแนะนำของ UNESCAP/ADB TF Guide และ WTO TF Agreement) และ Regulatory NSW และ Port Community Systems สำหรับทุกโหมดการขนส่งระหว่างประเทศ

๑.๘. มีข้อเสนอทางเลือกให้ “สำนักงานรัฐบาลอิเล็กทรอนิกส์ (สรอ.)” เป็นหน่วยงานเจ้าภาพหลักในการพัฒนา NSW และในลำดับต่อมาหน่วยงานสามารถ spin off ออกมาเป็นหน่วยงานใหม่และปรับให้เป็นหน่วยงานที่เป็นรูปแบบผสม (hybrid) กล่าวคือ เป็นลักษณะของหน่วยงานรัฐวิสาหกิจ (คล้าย “การทางพิเศษฯ”) และให้มีหน่วยงานตรวจสอบอย่างสม่ำเสมอ ทั้งนี้ รูปแบบนี้จะช่วยให้เจ้าหน้าที่มีโอกาสก้าวหน้าในสายอาชีพมากขึ้น

๒. ***ประเด็นเรื่องรูปแบบทางธุรกิจและการสนับสนุนเงินทุน (Business and Financial Models)***

๒.๑. ทีมที่ปรึกษาโครงการฯ นำเสนอประเด็นอภิปรายเรื่องรูปแบบทางธุรกิจและการสนับสนุนเงินลงทุน ๓ ทางคือ

(๑) ทางเลือกที่ ๑ – ภาครัฐสนับสนุนงบประมาณดำเนินการทั้งหมด ๑๐๐%

(๒) ทางเลือกที่ ๒ – ภาคเอกชนสนับสนุนงบประมาณดำเนินการทั้งหมด ๑๐๐%

(๓) ทางเลือกที่ ๓ – ภาครัฐและภาคเอกชนลงทุนร่วมกัน

๒.๒. การพิจารณาทางเลือกข้างต้น จะต้องพิจารณาเรื่องการลงทุน และพิจารณาความรู้และประสบการณ์ในการทำงานของหน่วยงานด้วย

๒.๓. มีข้อคิดเห็นจากภาคเอกชนว่า โครงสร้างของแพลตฟอร์มในการขับเคลื่อนระดับชาติ (National Steering Platform) ที่มีองค์ประกอบเป็นระดับนโยบายที่สูงมาก อาจจะไม่สามารถขับเคลื่อนการดำเนินงานได้จริง เพราะขาดองค์ประกอบระดับปฏิบัติการที่จะมารองรับการผลักดันนโยบายในเชิงปฏิบัติให้การทำงานเกิดขึ้นได้จริง องค์ประกอบที่สำคัญประการหนึ่งคือ ฝ่ายเลขานุการของคณะกรรมการที่จะมาขับเคลื่อนในระดับนโยบาย ที่ต้องเข้มแข็งและมีความสามารถ จึงจะสามารถช่วยขับเคลื่อนการดำเนินงานได้อย่างแท้จริง

๒.๔. ประเด็นปัญหาและข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะต่อ *“ทางเลือกที่ ๑ – ภาครัฐสนับสนุนงบประมาณดำเนินการทั้งหมด ๑๐๐%”*

(๑) การดำเนินงานในรูปแบบเดิมที่เป็นรูปแบบภาครัฐสนับสนุนงบประมาณ ๑๐๐% โดยมีกรมศุลกากรทำหน้าที่ฝ่ายเลขานุการนั้น มีประเด็นปัญหาในเรื่องข้อจำกัดในการประสานความร่วมมือในระหว่างหน่วยงานและการขาดแรงจูงใจในการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ กล่าวคือ กรมศุลกากรไม่สามารถเรียกประชุมหน่วยงานที่เกี่ยวข้องได้บ่อยเท่าที่ควร (เฉลี่ยเพียงปีละ ๒ ครั้ง) อันอาจเนื่องมาจากปัญหาเรื่องความไม่พร้อมของหน่วยงานต่างๆ ในการให้ความร่วมมือและไม่เห็นความสำคัญของการพัฒนา NSW และเมื่อต้องลงมือทำงานจริง เจ้าหน้าที่ระดับปฏิบัติการไม่มีแรงจูงใจในการเข้าไปร่วมทำงานกับหน่วยงานอื่นๆ ในการขับเคลื่อนการพัฒนาระบบ NSW (เช่น ไม่มีการเลื่อนตำแหน่ง ไม่มีความก้าวหน้าในสายอาชีพ) งานจึงมีความคืบหน้าไปได้ค่อนข้างล่าช้า

(๒) นอกจากนี้ยังมีข้อควรพิจารณาอื่นๆ อีก เช่น ถ้าเป็นรูปแบบภาครัฐลงทุน ๑๐๐% ภาครัฐก็จะต้องมีงบประมาณสนับสนุน หรือหากต้องการให้หน่วยงานภาครัฐหารายได้เอง ก็ต้องมีนโยบายแจ้งให้ชัดเจน

(๓) กรมศุลกากรในฐานะเจ้าภาพหลักที่เคยดำเนินงานมาก่อน ประสบปัญหาเรื่องโครงสร้างการทำงาน และปัญหาการขาดแคลนเจ้าหน้าที่ที่มีความรู้/ความสามารถด้านการพัฒนาระบบ NSW และจำเป็นต้องใช้เวลาศึกษางานด้าน NSW เพิ่มเติม (เช่น งานการจัดทำข้อมูล การปรับปรุงกระบวนการและขั้นตอนการทำงาน เป็นต้น) ซึ่งในการดำเนินงานในฐานะเจ้าภาพนั้น กรมศุลกากรมีข้อสงสัยว่า หน่วยงานเจ้าภาพจำเป็นต้องดูแลเรื่องการปรับปรุงขั้นตอน/กระบวนการการดำเนินงาน และการเชื่อมโยงข้อมูลระหว่างหน่วยงานด้วยหรือไม่ และมีข้อเสนอว่า ควรมีการหารือเรื่องรูปแบบทางธุรกิจ (Business Model) และกระบวนการทางธุรกิจ (business process) รวมถึงกระบวนการด้านเอกสารต่างๆ ให้ชัดเจน เพื่อการพัฒนาจะได้มุ่งสู่เป้าหมายเดียวกัน อย่างไรก็ดี ทีมที่ปรึกษาโครงการฯ ได้มีข้อเสนอแนะต่อประเด็นคำถามนี้ว่า กรมศุลฯ อาจเข้าไปช่วยในเรื่องการออกแบบด้านสถาปัตยกรรมองค์กรที่จะช่วยขับเคลื่อนการพัฒนา NSW ได้ ในฐานะหน่วยงานที่มีประสบการณ์มาแล้ว แต่ให้มีหน่วยงานมาช่วยสนับสนุนการดำเนินงาน การบำรุงรักษา และงานอื่นๆ

(๔) มีข้อเสนอให้ภาครัฐเป็นผู้ขับเคลื่อน NSW เพราะน่าจะคล่องตัวมากกว่า โดยอำนาจหน้าที่ หรือ mandate ต่างๆ ที่มีอยู่แล้ว แล้วจึงค่อยบูรณาการหรือประสานความร่วมมือกับภาคเอกชนที่น่าจะเป็นผู้ขับเคลื่อน PCS ต่อไปภายหลัง

(๕) ในเรื่องเกี่ยวกับงบประมาณ ผู้แทนจากสนง. มาตรฐานสินค้าเกษตรฯ แนะนำให้ดูระเบียบสำนัก นายกฯ ที่เพิ่งออกมา เพราะถ้าใช้ระบบเดิม (เช่น การดำเนินงานผ่าน กบส.) ตามระเบียบฯ นั้น ก็ยังสามารถอิงงบประมาณภาครัฐได้อยู่ ซึ่งในการนี้ มีข้อเสนอให้มี regulator ตามกฎหมาย/ระเบียบที่มีอยู่ และตามมาตรฐานสากล แล้วค่อยมากำหนดกลไกการทำงานภายหลัง

๒.๕. ประเด็นปัญหาและข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะต่อ *“ทางเลือกที่ ๒ – ภาคเอกชนสนับสนุนงบประมาณดำเนินการทั้งหมด ๑๐๐%”*

(๑) มีประเด็นปัญหาว่า การสรรหาผู้บริหารนั้น อาจจะหาผู้สมัครที่มีคุณสมบัติเหมาะสมได้ยาก การคัดสรรผู้บริหารของหน่วยงานใหม่นับเป็นสิ่งสำคัญอย่างมาก โดยเฉพาะในเรื่องการมีวิสัยทัศน์ หากผู้บริหารขาดวิสัยทัศน์ในเรื่องธุรกิจ ทางเลือกรูปแบบที่ ๒ นี้ ก็จะไม่สามารถดำเนินการสำเร็จตาม

วัตถุประสงค์ที่ต้องการได้อย่างแท้จริง นอกจากนี้แล้ว หน่วยงานที่แปรรูป (privatized) นี้ อาจไม่ได้รับความร่วมมือจากภาครัฐในเวลาไปพบปะหารือกันเท่าที่ควร

(๒) ประเด็นปัญหาต่อมาคือ ถ้าเป็นรูปแบบภาคเอกชน ๑๐๐% อาจประสบมีปัญหาเรื่องความปลอดภัยของข้อมูล และต้องระวังเรื่องการดูแลข้อมูลหรือการให้/รับข้อมูลมากขึ้น

(๓) จากการประเมินศักยภาพในการพัฒนาระบบ NSW ของภาครัฐ ณ ปัจจุบัน ที่ยังไม่สามารถก้าวไปถึงขั้นเชื่อมโยงข้อมูลในระหว่างหน่วยงานทั้งหมดได้ เพราะมีข้อติดขัดเรื่องการพัฒนา back-end ของบางหน่วยงานที่ยังไม่แล้วเสร็จ อันสืบเนื่องมาจากติดขัดในข้อนโยบายบางประการนั้น ภาคเอกชนมองว่า หน่วยงานเอกชนมีศักยภาพเพียงพอที่จะดำเนินการพัฒนาระบบ NSW ได้ โดยถ้าเอกชนเข้าไปลงทุนแล้ว มองเห็นว่าระบบของภาครัฐขาดอะไรในเชิงเทคนิค ภาคเอกชนจะสามารถดำเนินการให้ได้ โดยใช้วิธีการทำจากเล็กไปหาใหญ่ เพื่อให้การขับเคลื่อนการพัฒนาสามารถทำได้อย่างรวดเร็ว

(๔) ทั้งนี้ มีข้อเสนอแนะว่า ให้จัดตั้งองค์กรในรูปแบบ privatization กล่าวคือ ให้แปรรูปหน่วยงานภาครัฐมาเป็นหน่วยงานภาคเอกชน (ไม่ใช่การให้หน่วยงานจากภาคเอกชนที่ดำเนินธุรกิจโดยตรงในปัจจุบันมาดำเนินงาน) โดยจัดตั้งเป็นหน่วยงานใหม่ที่ดำเนินกิจการแบบแสวงหาผลกำไร ใช้บุคลากรปฏิบัติการชุดเดิมจากที่เดิม และใช้วิธี “สรรหา” ผู้บริหารใหม่ (เช่น ศูนย์บริหารสินค้าชายแดน ก. คมนาคม) ด้วยเหตุผลที่ว่า หน่วยงานที่มาจากภาครัฐเดิมนี้น่าจะเข้าใจปัญหาของภาครัฐได้ดีกว่า

๒.๖. ประเด็นปัญหาและข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะต่อ “*ทางเลือกที่ ๓ – การให้ภาครัฐและภาคเอกชนลงทุนร่วมกัน*”

(๑) มีข้อคิดเห็นว่า หากเป็นรูปแบบการร่วมทุนของภาครัฐกับภาคเอกชนแล้ว อาจมีประเด็นปัญหาในเรื่องการจัดลำดับงาน (priority) ที่ไม่สอดคล้องลงตัวระหว่างกันได้ อันเนื่องจากธรรมชาติในการทำงานของภาครัฐและภาคเอกชนไม่เหมือนกัน ซึ่งอาจจะทำให้การทำงานเกิดความล่าช้าได้

(๒) อย่างไรก็ดี มีข้อคิดเห็นสนับสนุนทางเลือกที่ ๓ ว่า หากเป็นรูปแบบการร่วมทุนของภาครัฐกับภาคเอกชนแล้ว ก็จะไม่มีประเด็นเรื่องอำนาจเข้ามาเกี่ยวข้อง ไม่มีเรื่องการฝักใฝ่ฝ่ายใด และเป็นการลดอำนาจของหน่วยงานที่

ถือครองงาน และถ่ายอำนาจนั้นมาให้หน่วยงานคนกลาง แต่ก็ต้องพิจารณารูปแบบการจัดทำให้รัดกุม ที่จะช่วยตัดกระบวนการทางอำนาจ และเพื่อสร้างความโปร่งใสในการดำเนินงาน ทั้งนี้ มีข้อเสนอให้หน่วยงานสังกัดกระทรวงการคลังเป็นหน่วยงานหลักในการดำเนินการ เพราะมีอำนาจในการสนับสนุนงบประมาณโดยตรง หรืออาจจะให้กระทรวงการคลังเป็นเจ้าภาพ โดยมีกรมศุลกากรเป็นหน่วยงานรองรับการปฏิบัติงาน

๒.๗. ข้อเสนอแนะเพิ่มเติมในการสร้างรูปแบบธุรกิจ (Business Model) ที่เป็นทางเลือกใหม่ มีหลายทางเลือกดังนี้

(๑) ทางเลือกประการหนึ่งที่เสนอคือ การทำงานแบบคู่ขนาน หรือแบบ Consortium ที่มีผลประโยชน์ร่วมกัน โดยแบ่งงานเป็นสองส่วน คือ งานของภาครัฐดำเนินงานโดยภาครัฐ และงานของภาคเอกชนดำเนินงานโดยภาคเอกชน โดยแบ่งลำดับชั้น (layer) ของงานและให้มีการกำกับดูแลร่วมกัน (คล้ายทางเลือกที่ ๓ - ภาครัฐและภาคเอกชนลงทุนร่วมกัน)

(๒) ทางเลือกประการต่อมาคือ ปฏิรูประบบธุรกิจใหม่ที่มีประชาชนทั้งประเทศเป็นกลุ่มเป้าหมายลูกค้าใหม่ และทำงานในบริบทใหม่ที่สอดคล้องกับเป้าหมายของ AEC ซึ่งรูปแบบนี้จะต้องมองหาวิธีการทำงานใหม่ ตั้งเป้าหมายใหม่ และแนวนโยบายการบริหารงานแบบใหม่ บนแนวคิดที่สอดคล้องและรองรับบริบท AEC (ตัวอย่างเช่น การดำเนินงานของสิงคโปร์ที่มีการเติบโตมาจากความคิดของคนรุ่นใหม่ที่ทำงานในภาคธุรกิจ เช่น Seagate, Ericsson เป็นสำคัญ)

๒.๘. ประเด็นปัญหาและข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะต่อเรื่องรูปแบบการดำเนินงาน (Operation)

(๑) มีข้อคิดเห็นว่า ในปัจจุบันหน่วยงานไม่ได้ใช้ทรัพยากรที่มีอยู่ให้คุ้มค่ากับการลงทุน ทำให้การพัฒนาไม่บรรลุเป้าหมายที่ต้องการอย่างแท้จริง การดำเนินงานควรต้องคำนึงถึงการออกแบบผลิตภัณฑ์ (product design) และระบบ database profile ที่ชัดเจน โดยหน่วยงานต่างๆ ที่มีงบประมาณสนับสนุนงานด้านการวิจัยและด้านการรักษาความปลอดภัยของระบบ ควรทำการศึกษาเรื่องแกนกลางการสื่อสารและขอบเขตของระบบ database profile ที่เกี่ยวเนื่องกับ NSW platform เพื่อให้ทราบว่าระบบจะต้องประกอบไปด้วยอะไรบ้าง และควรจะพัฒนาระบบอย่างใด เพื่อให้สามารถบูรณาการถึงกันได้ในท้ายที่สุดของการพัฒนา NSW

(๒) ในส่วนของกระบวนการนำเข้าและส่งออกสินค้าทางอากาศนั้น ระบบการทำงานแบบกลุ่มผู้ประกอบการขนส่งผ่านท่าอากาศยาน (Air Cargo Community System: ACCS) ที่จัดตั้งขึ้น ยังไม่สามารถดำเนินการได้อย่างมีประสิทธิภาพ ประเด็นปัญหาอาจอยู่ที่หน่วยงานยังไม่มีความเข้าใจในเรื่องของการเชื่อมโยงข้อมูลอย่างชัดเจน ซึ่งในการดำเนินงานจริงนั้น ขอบเขตของการจัดทำ PCS/NSW ไม่ควรซับซ้อนมากเกินไป เพราะจะทำให้การดำเนินงานประสบความสำเร็จได้ยาก การดำเนินงานในรูปแบบนี้ควรมีการจัดตั้งศูนย์ควบคุมข้อมูลทั้งหมด เพื่อให้สามารถเชื่อมโยงและ mapping ข้อมูลระหว่างกันได้ครบวงจร ทั้งนี้ NSW ควรเป็น backbone ของระบบทั้งหมดในภาพรวม และอาจจะให้ VAN สามารถเชื่อมต่อกันโดยตรงได้ โดยไม่ต้องผ่าน VAS ก็ได้ ทั้งนี้ ประเทศไทยควรจะต้องมองเป้าหมายและผลลัพธ์ของการพัฒนา NSW ให้ชัดเจน เพื่อให้ข้อมูลที่ทำนั้นสามารถมารวมอยู่บน backbone เดียวกันได้ โดยให้ลองศึกษาการดำเนินงานของต่างประเทศ ที่มีการกำหนดเป้าหมายและผลลัพธ์ของการพัฒนา NSW ที่ชัดเจนและมุ่งการพัฒนาไปในแนวทางนั้น

(๓) อย่างไรก็ตาม มีข้อชี้แจงจากหน่วยงานที่รับผิดชอบว่า ในระยะแรกนั้น ACCS จัดตั้งขึ้นเพื่ออำนวยความสะดวกในการบริหารจัดการของหน่วยงานต่างๆ ในเขตปลอดอากรที่ท่าอากาศยาน และสามารถรายงานข้อมูลต่อกรมศุลกากรได้ แต่เมื่อมีการคิดค่าใช้จ่ายเกิดขึ้น จึงเกิดการต่อต้านขึ้นในกลุ่มผู้ใช้บริการ

(๔) ปัญหาต่อมาของ ACCS ที่เกิดขึ้นก็คือ การส่งข้อมูล manifest ที่ต้องได้รับความร่วมมือจาก freight forwarder ด้วย ตามระเบียบ/ประกาศของกรมศุลกากร และ AOT/ACCS ไม่ได้รับความร่วมมือจากหน่วยงานอื่นๆ เพราะข้ออ้างที่ว่าไม่มีเจ้าหน้าที่ดำเนินงานด้านข้อมูล และไม่มีความพร้อมในการส่งข้อมูล

(๕) ข้อคิดเห็นของหน่วยงานฯ ต่อเรื่องนี้และต่อแนวทางแก้ไขปัญหา ก็คือ การดำเนินงานของ ACCS ควรมีขอบเขตเพียงแค่การรับ ส่ง และเชื่อมโยงข้อมูลเท่านั้น และขอคำแนะนำเรื่องขอบเขตการดำเนินงานที่ชัดเจนจากที่ปรึกษาโครงการฯ ด้วย

(๖) ข้อคิดเห็นประการต่อมาในเรื่องการดำเนินงานของ ACCS ก็คือ ACCS ควรทำหน้าที่ดูแลเขตปลอดอากรที่ท่าอากาศยาน ดูแลชุมชน ดูแลการเข้าและ

ออกของสินค้า ดูแลเรื่องความปลอดภัย และดูแลให้สามารถเคลื่อนย้ายสินค้าเข้าและออกจากเขตปลอดอากรได้โดยไม่ต้องจัดทำเอกสารใหม่ ซึ่งปัจจุบันมีความซ้ำซ้อนในการทำงานอยู่พอสมควร โดยเฉพาะเรื่องการจัดทำข้อมูล

(๗) มีข้อแนะนำว่า ระบบของ ACCS สามารถใช้โปรแกรมประยุกต์ (application) เล็กๆ ในแต่ละกระบวนการที่เจ้าหน้าที่สามารถ ทำ mark up ไว้ได้ เพื่อให้รู้กระบวนการได้ทั้งหมด (โดยการกรอกข้อมูลเพียงครั้งเดียว) ซึ่งเป็นกระบวนการทำในกรอบแคบๆ ต้นทุนต่ำ และไม่ก้าวก่ายหรือล่วงล้ำเข้าไปในเขตข้อมูลความลับ ของคนอื่น ซึ่งข้อมูลต่างๆ เหล่านี้หน่วยงานส่วนอื่นๆ ก็ยังสามารถเข้ามาดูได้ ทำให้เกิดการประสานงานกันได้อย่างมีประสิทธิภาพมากขึ้น หรือหน่วยงานอาจจะดำเนินงานแบบ manual ในขั้นเริ่มต้นก่อนก็ได้ และทุกคนสามารถ quote งานของตัวเองขึ้นมาได้ โดยดำเนินงานแบบใช้ SLA เพื่อให้ได้ข้อมูลครบถ้วน (ตัวอย่างที่ควรพิจารณาดูงานคือ งานของศูนย์ขนถ่ายสินค้าชายแดน ก. คมนาคมและตรวจสอบข้อมูลได้จากสมาคมตัวแทนรถบรรทุก)

(๘) มีข้อเสนอแนะในเรื่องการออกแบบซอฟต์แวร์ที่จะช่วยให้เกิดการแลกเปลี่ยนข้อมูลซึ่งกันและกันโดยไม่มีการรบกวน/แทรกแซงระบบซึ่งกันและกัน และให้คำนึงถึงวัตถุประสงค์หลักของการใช้งาน (เช่น security system) เพื่อที่จะทำให้การออกแบบระบบสามารถรองรับการใช้งานข้อมูลได้ด้วยอย่างแท้จริง เพื่อไม่ให้เกิดการแทรกแซงข้อมูลซึ่งกันและกันในระหว่างหน่วยงานที่ใช้ข้อมูล

(๙) ข้อคิดเห็นเกี่ยวเนื่องคือ ระบบการสร้างความสอดคล้องของข้อมูล (Data Harmonization System) เพื่อการเชื่อมโยงข้อมูลระหว่างระบบนั้นควรอิงมาตรฐานกลางเดียวกันของประเทศ เพื่อให้สามารถนำข้อมูลมาดำเนินการบน NSW backbone เดียวกันได้ ในการนี้ กรมศุลกากรได้ชี้แจงว่า ปัจจุบันประเทศไทยโดยกรมศุลกากรได้ใช้มาตรฐาน (ข้อมูล) สากล เพื่อการเชื่อมโยงข้อมูลระหว่างระบบข้ามหน่วยงานอยู่แล้ว

(๑๐) อย่างไรก็ดี ปัญหาอีกประการหนึ่งนั้นอยู่ที่ว่า ภายหลังการเชื่อมโยงข้อมูลแล้ว ยังคงมีปัญหาเรื่องการนำไปใช้งาน กล่าวคือ หน่วยงานบางแห่งยังคงต้องการและร้องขอเอกสารกระดาษ (hard copy) อยู่ เช่น ในขั้นตอน

สำหรับเอกสารสินค้าที่ได้รับการยกเว้น จึงมีข้อเสนอแนะให้มีการประเมินผลการใช้งานระบบ NSW ด้วย

(๑๑) สาเหตุประการหนึ่งที่ทำให้การพัฒนา NSW ของประเทศไทยเกิดความล่าช้า ส่วนหนึ่งอาจเป็นเพราะประเทศไทยลงมือดำเนินงานพัฒนาก่อนการจัดทำแผนแม่บท ซึ่งหากมีการพิจารณาจัดทำแผนแม่บทของการพัฒนา NSW ในระยะต่อไป ควรเพิ่มเรื่องการชำระเงิน (payment) ลงในแผนแม่บทด้วย

(๑๒) ในขั้นตอนของการพัฒนาระบบ SW ไปสู่ระดับต่อไป อันได้แก่ ในลักษณะความร่วมมือเฉพาะกลุ่มแบบที่เรียกว่า ระบบสารสนเทศเพื่อการบริหารความร่วมมือโดยการแลกเปลี่ยนข้อมูลระหว่างองค์กร (Inter-organization information exchange and collaboration platforms: IOSs) นั้น มีประเด็นสำคัญของการพัฒนาอยู่ที่การมีวิสัยทัศน์ของการประสานความร่วมมือระหว่างกันเพื่อสร้างผลลัพธ์ (output) สุดท้ายที่ชัดเจนร่วมกันได้ ดังนั้น จึงมีข้อเสนอว่า ผู้ประกอบการในแต่ละวง window นั้นควรจะพัฒนาระบบหรือจัดทำข้อมูลที่สามารถนำมาใช้เชื่อมโยงในระหว่างกันได้เลย โดยไม่ต้องพัฒนาข้อมูลในการเชื่อมโยงใหม่ทุกครั้ง ซึ่งอาจจะพิจารณาอิงมาตรฐานกลางร่วมกัน เช่น หากหน่วยงานหนึ่งพัฒนาไปสู่ระดับของ PCS แล้ว ผู้ประกอบการก็ควรสามารถใช้ข้อมูลการพัฒนาที่มีอยู่ในระดับปัจจุบันเชื่อมโยงเข้ากับระบบ PCS ที่พัฒนาขึ้นใหม่ในระดับต่อๆ ไปได้เลย โดยไม่ต้องตั้งต้นพัฒนาหรือจัดทำข้อมูลใหม่อีก ทั้งนี้บนหลักการหรือข้อกำหนดร่วมกัน เช่น หน่วยงานควรมีกฎกติการ่วมกัน มี SLA ระหว่างกัน มีข้อกำหนดของข้อมูลและการจัดทำโครงสร้างข้อมูลร่วมกัน และมีมาตรฐานโครงสร้างของข้อมูลเดียวกันเพื่อการเชื่อมโยงและแลกเปลี่ยนข้อมูล เป็นต้น

(๑๓) ที่ปรึกษาโครงการฯ นำเสนอแนวคิดและหลักการของ Enterprise Architecture ที่สามารถนำมาใช้ผลักดันการพัฒนา SW ระดับ Regulatory SW และ PCS ของประเทศไทยในอนาคต ให้ประสบความสำเร็จ

๒.๙. ประเด็นปัญหาและข้อเสนอแนะเรื่องกฎหมาย/ระเบียบข้อบังคับ

(๑) มีข้อเสนอให้ศึกษากรณีของต่างประเทศ (เช่น ศึกษา conceptual framework มาตรฐาน) โดยเฉพาะในเรื่องกฎหมาย/กฎระเบียบ เพื่อนำมา

เทียบเคียงกับการพัฒนาของไทย และปรับปรุงให้สอดคล้องไปในแนวของการพัฒนาในระดับสากล โดยเฉพาะในเรื่องของทิศทางการพัฒนาและการอำนวยความสะดวกทางการค้าระหว่างประเทศ

(๒) มีข้อคิดเห็นว่ากฎหมายที่มีอยู่ปัจจุบันนั้นสามารถนำไปใช้ในการแก้ปัญหาเชิงสาธารณะเพื่อคุ้มครองผลประโยชน์ของภาคสาธารณะได้ ข้อพึงพิจารณาคือ การคุ้มครองและการอำนวยความสะดวก (Protection vs Facilitation) นั้นมีความหมายที่ลักลั่นกันอยู่ การจะพิจารณายกเลิกกฎหมาย/ระเบียบบางอย่างนั้น ต้องกระทำอย่างรอบคอบ

(๓) สพธอ. แจ้งว่ากฎหมายกลางที่เกี่ยวข้องในเรื่องการทำธุรกรรมด้วย electronic system นั้นมีรองรับอยู่แล้ว หน่วยงานแต่ละหน่วยงานจะต้องทำประกาศการจัดทำ electronic system ของหน่วยงานตนเองตามที่กฎหมายกำหนดก่อน จึงจะสอดคล้องกับกฎหมายกลางที่มีอยู่และรองรับการดำเนินงานได้จริง

(๔) สำหรับประเด็นเรื่องการขนส่งสินค้าผ่านแดนนั้น มีประเด็นปัญหาว่าในขณะที่ประเทศเพื่อนบ้านดำเนินการแบบ manual ๑๐๐% แต่ของไทยเป็น e-customs ทำให้เกิดข้อติดขัดบางประการ แต่อนุภูมิภาค GMS นั้นยังเป็นจุดยุทธศาสตร์อยู่ จึงควรศึกษากฎระเบียบของ GMS และ AEC ว่าเป็นอย่างไร และปรับกฎหมาย/ระเบียบให้ทันและสอดคล้องกับการพัฒนา NSW ในทุกระดับ

(๕) ประเด็นปัญหาประการต่อมาคือ ในอนุภูมิภาค GMS นั้น มีข้อตกลงเรื่องการค้าใช้กระดาษ หากต้องปรับเป็นการค้าไร้กระดาษ รมต. ทั้ง ๑๐ ประเทศจำเป็นจะต้องลงนามใน SLA ร่วมกันก่อน

(๖) ข้อเสนอขอปรับปรุงเอกสารที่ใช้นำเสนอ - ขอให้เพิ่มเติมข้อความว่า “หรือออกใบอนุญาตให้ตรวจควบคุมสินค้าเพื่อใช้หรือจำหน่ายภายในประเทศ” ลงในกระบวนการขนส่งสินค้าขาเข้าทางอากาศ – Customs Declaration (ที่ปรากฏในสไลด์นำเสนอหน้า ๖๕)

๒. สรุปผลการจัดประชุมกลุ่มย่อยครั้งที่ ๒

๒.๑. สรุปข้อมูลการประชุมกลุ่มย่อยครั้งที่ ๒

๑. การประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group Meeting) ครั้งที่ ๒ เป็นกิจกรรมภายใต้โครงการจัดทำแผนแม่บทการพัฒนาระบบ National Single Window ระยะที่ ๒ เพื่ออำนวยความสะดวก

ทางการค้าให้กับผู้ประกอบการไทยสู่ตลาดอาเซียนและตลาดโลก จัดขึ้นเมื่อวันศุกร์ที่ ๑๐ เมษายน พ.ศ. ๒๕๕๘ (เวลา ๐๙.๐๐-๑๕.๐๐ น.) ณ ห้องประชุมของสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ โดยมีผู้แทนเข้าร่วมจำนวนรวมทั้งสิ้น ๗๐ คน จากหน่วยงานภาครัฐและภาคเอกชนรวม ๔๐ แห่ง แบ่งเป็นหน่วยงานภาครัฐ ๒๘ แห่ง และหน่วยงานภาคเอกชน ๑๒ แห่ง (เอกสารรายชื่อผู้ลงทะเบียนเข้าร่วมการประชุมฯ ดังปรากฏในภาคผนวก)

๒. การประชุมกลุ่มย่อยครั้งที่ ๒ มีวัตถุประสงค์เพื่อระดมสมองและรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากที่ประชุมฯ ในประเด็นข้อเสนอของเรื่องต่างๆ ดังต่อไปนี้ คือ ๑) วิสัยทัศน์และเป้าหมายเชิงเศรษฐกิจของการพัฒนระบบ e-Trade Facilitation ของประเทศไทย ๒) แนวทางการขับเคลื่อนเชิงนโยบายและกลไกความร่วมมือการพัฒนาระบบ e-Trade Facilitation ในอนาคต ๓) รูปแบบสถาปัตยกรรมองค์กรของระบบ Regulatory NSW และ Port Community Systems (PCSs) สำหรับประเทศไทยในอนาคต ๔) ภาพสถาปัตยกรรมของระบบ e-Trade Facilitation (Regulatory NSW, Air PCS, Sea PCS สำหรับประเทศไทยในอนาคต) ๕) วิธีการวิเคราะห์รูปแบบการลงทุนและการบริหารจัดการทางธุรกิจ (Business & Financial Models) ของระบบ Regulatory NSW, Air PCS, Sea PCS และ ๖) แนวคิดเบื้องต้นในการประเมินวัดประสิทธิภาพด้าน e-Trade Facilitation เพื่อนำมาปรับปรุงข้อเสนอ และจัดทำรายงานงวดที่ ๓ ต่อไป (กำหนดการประชุมฯ ดังปรากฏในภาคผนวก)

๓. รูปแบบของการจัดการประชุมกลุ่มย่อยเป็นแบบอภิปรายและระดมสมอง แบ่งเป็นสองช่วงคือ ช่วงที่ ๑ ทีมที่ปรึกษานำเสนอข้อเสนอในประเด็นต่างๆ ดังกล่าวข้างต้น และช่วงที่ ๒ ผู้เข้าร่วมประชุมอภิปรายและแสดงข้อคิดเห็นต่อข้อเสนอเหล่านั้น

๒.๒. สรุปสาระสำคัญจากที่ประชุมฯ

๑. ที่ประชุมฯ มีมติเห็นพ้องต่อข้อเสนอของทีมที่ปรึกษาใน ๕ ประเด็นดังกล่าวข้างต้น

๒. อย่างไรก็ตาม ที่ประชุมฯ ได้แสดงข้อห่วงใยและเสนอความคิดเห็นและข้อแนะนำต่างๆ ดังต่อไปนี้

- ข้อเสนอทั้งหมดจะสามารถทำได้เสร็จสิ้นครบถ้วนภายในแผนระยะ ๕ ปี (๒๕๕๘-๒๕๖๓) หรือไม่ และจะมีวิธีการแปลงแผนเพื่อนำไปสู่การปฏิบัติจริงได้อย่างไร
- การขับเคลื่อนการพัฒนาจะต้องมีระบบการติดตามและประเมินผลที่มีประสิทธิภาพและมีการรายงานผลการดำเนินงานเป็นระยะๆ อย่างสม่ำเสมอและต่อเนื่อง
- ข้อคิดเห็น/ข้อมูลจากผู้แทนสมาคมเจ้าของและตัวแทนเรือกรุงเทพฯ มีดังนี้

- เมื่อดูจำนวนค่าใช้จ่ายตามข้อมูลของธนาคารโลก (World Bank) โดยเปรียบเทียบข้อมูลของไทยและมาเลเซียนั้น จะพบว่า ในความเป็นจริงนั้น ค่าแรงในประเทศมาเลเซียแพงกว่าของไทย ทำให้ค่าใช้จ่ายในการขนส่งทางบกสูงกว่าของไทย แต่ตัวเลขของประเทศไทยที่ว่าสูงกว่านั้นเกิดจากการมีค่าใช้จ่ายที่มองไม่เห็นของภาคเอกชนเกิดขึ้น
- นอกจากนี้ ยังมีเรื่องเกี่ยวกับกฎหมายและระเบียบที่ส่งผลทำให้ค่าใช้จ่ายสูงขึ้นด้วย เช่น เรื่องการขอแก้ไขเอกสาร manifest สำหรับสินค้าขาเข้าที่มีขั้นตอนซับซ้อน ส่งผลทำให้เกิดการสียเวลาและค่าใช้จ่ายล่วงเวลาเกิดขึ้น ดังนั้น จึงควรมีการพิจารณาทบทวนให้มีการแก้ไขกฎหมาย/ระเบียบต่างๆ
- เอกสารต่างๆ ที่จะทำเป็นเอกสารอิเล็กทรอนิกส์เป็นหน้าที่ของกรมศุลกากรอยู่แล้ว แต่ขั้นตอนการตรวจสอบข้อมูลเรื่อง shipment ที่ต้องตรวจสอบว่ามีขาเข้า-ขาออกตามนั้นจริงหรือไม่ จะต้องทำให้ รวดเร็วขึ้น และจะต้องหาวิธีการว่าจะต้องทำอย่างไร
- มีข้อกังวลว่า การปฏิรูปขั้นตอนการดำเนินงานจำเป็นจะต้องรอการจัดทำแผนงานนี้ให้เสร็จสิ้นก่อนหรือไม่ หรือควรจะเริ่มลงมือทำในสิ่งที่หน่วยงานทำได้ก่อนในทันที ซึ่งสำหรับประเด็นนี้ ที่ปรึกษาสมชาย (สศช.) ได้แสดงข้อคิดเห็นว่า หากมีประเด็นเร่งด่วนควรให้ฝ่ายเลขาฯ นำเสนอ กบส. เพื่อพิจารณาได้เลย โดยไม่ต้องรอให้แผนฯ เสร็จสิ้นก่อน
- ประสบการณ์ที่ผ่านมาในเรื่องระยะเวลาที่ล่าช้า คือ เรือแต่ละสายต้องมี ID (IDN Code/tracking ID 13 หลักของกรมสรรพากร) เพื่อเรียกเก็บค่าใช้จ่ายตามนั้น (อ้างอิงตามหลักสากล) แต่เมื่อมีการเชื่อมโยงข้อมูลสายเรือเข้ากับระบบ NSW สายเรือจะต้องไปลงทะเบียนเรือกับต่างประเทศเพิ่มเติม ทำให้เสียค่าใช้จ่ายและเวลามาก ในขณะเดียวกันหน่วยงานภาครัฐยังคงขอหลักฐานการลงทะเบียนกับต่างประเทศเพิ่มเติมอีกด้วย แทนที่จะใช้ tracking ID 13 หลักที่กรมสรรพากรออกให้ จึงทำให้การดำเนินงานใช้ระยะเวลาค่อนข้างมาก จากการขอข้อมูลซ้ำซ้อน
- ควรแยกส่วนของ “การควบคุม” กับ “การอำนวยความสะดวก” ไม่ควรนำมาใช้ปะปนกัน
- กระบวนการถ่ายลำผ่านแดนค่อนข้างมีปัญหาในแง่กฎหมาย (ไม่มีระเบียบรองรับในทุกหน่วยงาน) ในประกาศของบางหน่วยงาน ใช้คำว่า “การนำผ่าน” ทำให้ต้องพิจารณาให้ถี่ถ้วนว่า จะใช้กฎระเบียบใด เพราะบางหน่วยงานไม่มีกฎหมาย/ระเบียบของ “การนำผ่าน” รองรับ สืบเนื่องมาจากจะเกี่ยวข้องกับเรื่องของ “พิธีการศุลกากรต้นทางที่ต่างกัน”

- ข้อคิดเห็นจากผู้แทนสมาคมตัวแทนออกของรับอนุญาตไทย
  - อ้างอิงสไลด์ที่ ๒๕ การออกแบบกระบวนการของ Maritime Regulatory SW ควรให้เหมือนกับส่วนของ Air Regulatory SW ด้วย เพื่อลดความสับสน เพราะกระบวนการน่าจะเหมือนกัน
  - คำศัพท์ที่ใช้ต้องมีคำจำกัดความที่ชัดเจนเพื่อความเข้าใจที่ตรงกัน ควรมีหน่วยงานกลางด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้า ทำหน้าที่ดูแลเรื่องต่างๆ เหล่านี้รวมถึงการตีความคำต่างๆ ที่ใช้ให้เข้าใจตรงกันและชัดเจน
  - เนื่องจากกระบวนการนำเข้าสินค้ามีทั้งแบบปกติ (มีการชำระภาษี) และแบบไม่ปกติ และการนำเข้าบางครั้งยังไม่สำเร็จ เพราะต้องทำตามเงื่อนไข (เช่น รอทัณฑ์บน) – การศึกษาที่นำเสนอมีเฉพาะสำหรับแบบปกติ ซึ่งควรให้คำอธิบายไว้ และควรมีการศึกษาเพิ่มเติม
- ผู้แทนกรมศุลกากร (ผอ. เจษฎา)
  - เห็นด้วยกับการออกกฎหมายด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าเพื่อใช้เป็นกฎหมายกลางร่วมกัน ให้ทุกหน่วยงานใช้อ้างอิงปฏิบัติได้ (ควรออกก่อนปี พ.ศ. ๒๕๖๐) เพื่อให้ประเทศไทยสามารถทำงานด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าได้อย่างแท้จริง (ไม่เช่นนั้นทุกหน่วยงานจะอ้างระเบียบของตัวเอง)
  - ระบบ NSW ควรพัฒนาให้สามารถให้บริการได้อย่างบูรณาการ (Reg SW+PCS) เพื่อให้เป็น NSW ของประเทศอย่างแท้จริงสำหรับเชื่อมโยงเข้ากับ ASEAN Single Window ได้
  - ปัจจุบัน หน่วยงานภาครัฐต้องพัฒนาระบบงานของตนเองผ่านระบบ NSW ตามระเบียบสำนักนายกฯ และต้องทำตามระเบียบของหน่วยงานตนเองอีกด้วย และยังมีปัญหาเรื่องการขาดแคลนงบประมาณอีก ดังนั้น การจัดทำ e-TF law จะช่วยทำให้มีการเชื่อมโยงและแลกเปลี่ยนข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ระหว่างหน่วยงานได้จริง
- ที่ปรึกษา สศช. สมชายแนะนำให้จัดทำ Roadmap ของการพัฒนาและควรมีคำว่า “สำเร็จและแข่งขันได้” ในวิสัยทัศน์และเป้าหมายของแผนแม่บท
- มีข้อเสนอให้ปฏิบัติตามกฎหมายสากลหรือข้อตกลงระหว่างประเทศ (เช่น WTO, Kyoto Convention) ซึ่งเป็นกฎหมาย/กติกาที่หน่วยงานพึงปฏิบัติตามอย่างเคร่งครัด ในฐานะสมาชิกของเวทีนั้นๆ (เช่น “การถ่ายลำผ่านแดน” ในมาตรา ๕๐ ของกฎหมายสากล) เพื่อการปฏิบัติงานที่สอดคล้องกัน
- ผู้แทน สศช. เสนอให้มีการพิจารณาในประเด็นต่างๆ เหล่านี้

- การปรับปรุงกระบวนการ (re-process/process simplification) ควรมีความชัดเจนก่อนการปรับแก้กฎหมาย หากมีงานส่วนใดสามารถทำได้ก่อน น่าจะให้ขับเคลื่อนไปก่อนผ่านคำสั่ง กบส. และให้แจ้งมาด้วยว่าจะต้องแก้ไขกฎหมายข้อไหนก่อน
- เสนอให้มีการสร้างระบบข้อมูลที่แสดงให้เห็นการดำเนินงานของระบบของหน่วยงานในลักษณะของ self-driven mechanism และภาคเอกชนจะต้องมีหน่วยงานรองรับการปฏิบัติ ภาครัฐจะเป็นเพียงหน่วยงานกำกับ
- เสนอให้มีหน่วยงานใหม่ในการทำหน้าที่เป็นผู้รวบรวมข้อมูลในระดับปฏิบัติการ เพื่อรายงานสู่ระดับนโยบาย

- ประธานที่ประชุม (ที่ปรึกษา สมชาย) ขอให้ชี้แจงในเรื่องดังต่อไปนี้
  - การดำเนินงานของประเทศไทยควรมีก้าวย่างอย่างไร เพื่อให้ทันต่อการประเมินของต่างประเทศ หรือของธนาคารโลก และการดำเนินงานตามหลักการของต่างประเทศจะมีความคุ้มค่าหรือไม่
  - การแปลงแผนสู่การปฏิบัติควรมีกลไกอย่างไร (แก้กฎหมายอย่างเดียวหรือไม่ หรือต้องทำอย่างอื่นอีก ขอให้ศึกษาและชี้แจง)
  - การลดระยะเวลาและค่าใช้จ่ายลง ๒๕% จะต้องทำอย่างไร และอ้างอิงอะไร
  - ขอให้ทบทวนเรื่องการเขียนรายงาน โดยเฉพาะเรื่องการตั้งเป้าหมาย
  - ขอให้วิเคราะห์รูปแบบการลงทุนและการบริหารธุรกิจใหม่โดยไม่ต้องใช้ SWOT แต่ให้ทำแบบเปรียบเทียบข้อดีและข้อเสีย
- ที่ปรึกษาโครงการฯ (ดร.สมนึก คีรีโต) เสนอให้มีการทำ pilot projects สินค้า ๕ ตัว เพื่อให้เห็นแนวปฏิบัติที่ชัดเจนว่า time & cost reduction 25% จะทำได้อย่างไรให้เกิดขึ้นจริงได้
- ผู้แทนกรมศุลกากร (ผอ.เจษฎา) มีข้อคิดเห็นว่า น่าจะให้ภาคเอกชนดำเนินการพัฒนาระบบ NSW โดยมี transaction cost ที่ทำให้ภาคเอกชนสามารถอยู่ได้ และอาจมีกลไกในการกำกับดูแลโดยภาครัฐ
- สำหรับเรื่องแนวคิดเบื้องต้นในการประเมินวัดประสิทธิภาพด้าน e-Trade Facilitation นั้น มีข้อแนะนำว่าประเทศไทยควรเริ่มดำเนินการ ดังนี้
  - เลือกหมวดสินค้า – ควรเริ่มจากสินค้ายุทธศาสตร์
  - เลือกโหมดการขนส่ง – เช่น ทางเรือ
  - ควรจะต้องตั้งเป้าหมายที่เหมาะสมตั้งแต่เริ่มต้น

- การวิเคราะห์กระบวนการ (Business Process Analysis) จำเป็นต้องมีผู้จัดการโครงการและนักวิเคราะห์กระบวนการ และที่สำคัญคือ จะต้องมีหน่วยงานที่เกี่ยวข้องและภาคเอกชนเข้าไปมีส่วนร่วมในการให้ข้อมูลและตรวจสอบข้อมูลด้วย
- ต้องทำให้เป็นวาระงานบริหารจัดการในระดับชาติ (national management routine)

๓. สรุปผลการจัดประชุมกลุ่มย่อยครั้งที่ ๓

๓.๑. สรุปข้อมูลการประชุมกลุ่มย่อยครั้งที่ ๓

๑. การประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group Meeting) ครั้งที่ ๓ เป็นกิจกรรมภายใต้โครงการจัดทำแผนแม่บทการพัฒนาระบบ National Single Window ระยะที่ ๒ เพื่ออำนวยความสะดวกทางการค้าให้กับผู้ประกอบการไทยสู่ตลาดอาเซียนและตลาดโลก จัดขึ้นเมื่อวันจันทร์ที่ ๒๒ มิถุนายน พ.ศ. ๒๕๕๘ (เวลา ๐๙.๐๐-๑๓.๐๐ น.) ณ ห้องประชุมของสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ถนนกรุงเกษม กรุงเทพฯ โดยมีรองเลขาธิการสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) (นายชาญวิทย์ อมตะมาทุชาติ) เป็นประธานกล่าวต้อนรับและกล่าวเปิดงาน ทั้งนี้ โดยที่ประชุมได้รับเกียรติจากผู้ช่วยรัฐมนตรีประจำกระทรวงการคลัง และประธานคณะทำงานปรับปรุงข้อมูลและระบบ National Single Window เพื่อรองรับ AEC 2015 (นางสาวจุฬารัตน์ สุธีธร) เข้าร่วมอภิปรายและแสดงข้อคิดเห็นในการประชุมกลุ่มย่อยครั้งนี้ด้วย

๒. การประชุมกลุ่มย่อยฯ ประกอบด้วยผู้แทนจากหน่วยงานต่างๆ เข้าร่วมจำนวนรวมทั้งสิ้น ๘๒ คน จากหน่วยงานภาครัฐและภาคเอกชนรวม ๔๔ แห่ง แบ่งเป็นหน่วยงานภาครัฐ ๓๑ แห่ง และหน่วยงานภาคเอกชน ๑๓ แห่ง (เอกสารรายชื่อผู้ลงทะเบียนเข้าร่วมการประชุมฯ ดังในภาคผนวก)

๓. วัตถุประสงค์ของการประชุมกลุ่มย่อยครั้งที่ ๓ คือ เพื่อนำเสนอข้อเสนอร่างแผนแม่บทการพัฒนาระบบ NSW ระยะที่ ๒ ของประเทศไทย และเพื่อรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากที่ประชุมกลุ่มย่อยสำหรับการจัดทำรายงานในงวดที่ ๔ ต่อไป

๔. ประเด็นข้อเสนอต่อที่ประชุมกลุ่มย่อยเพื่อพิจารณาให้ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ มีดังต่อไปนี้

๑) ข้อเสนอวิสัยทัศน์ วัตถุประสงค์ และเป้าหมายของการพัฒนาระบบ e-Trade Facilitation ของประเทศไทย

๒) ข้อเสนอสถาปัตยกรรมของระบบ e-Trade Facilitation ของประเทศไทยทั้งในส่วนของ NSW สำหรับธุรกรรมภาครัฐ และสำหรับธุรกรรมการขนส่งทางอากาศและทางทะเล (Air & Sea PCS)

๓) ข้อเสนอกลยุทธ์และแผนงานการพัฒนาระบบ e-Trade Facilitation ของประเทศไทย ระยะ ๕ ปี

๔) ข้อเสนอรูปแบบการลงทุนและรูปแบบธุรกิจของระบบ NSW สำหรับธุรกรรมภาครัฐ, Air PCS และ Sea PCS

๕) ข้อเสนอกลไกการขับเคลื่อนเชิงนโยบายและกลไกความร่วมมือในการพัฒนาระบบ e-Trade Facilitation ของประเทศไทยในอนาคต

๖) ข้อเสนอวิธีการประเมินวัดประสิทธิภาพของ e-Trade Facilitation ของประเทศไทยและดัชนีชี้วัด

๕. รูปแบบของการจัดการประชุมกลุ่มย่อยเป็นแบบอภิปรายและระดมสมอง แบ่งเป็นสองช่วงคือ ช่วงที่ ๑ ทีมที่ปรึกษาฯ โดย ผศ.ดร.สมนึก คีรีโต (ผู้อำนวยการสถาบันนวัตกรรมเทคโนโลยีสารสนเทศ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ และผู้อำนวยการโครงการฯ) นำเสนอประเด็นเพื่อการระดมสมอง ดังกล่าวข้างต้น และช่วงที่ ๒ ผู้เข้าร่วมประชุมอภิปรายและแสดงข้อคิดเห็นต่อข้อเสนอเหล่านั้น (กำหนดการประชุมฯ ดังในภาคผนวก)

๓.๒. สรุปสาระสำคัญจากที่ประชุมกลุ่มย่อยครั้งที่ ๓

๑. ที่ประชุมเห็นชอบต่อข้อเสนอแผนแม่บทในการพัฒนา NSW ระยะที่ ๒ ตามที่ทีมที่ปรึกษาโครงการฯ เสนอ ซึ่งเนื้อหาสาระอยู่ในระดับน่าพึงพอใจ แต่อาจจะต้องพิจารณากำหนดเป้าหมายของการพัฒนาในระยะ ๕ ปี ให้ท้าทายมากขึ้น

๒. ที่ประชุมเห็นพ้องต่อข้อเสนอเรื่องการกำหนดรูปแบบทางธุรกิจ (Business Model) เพื่อการบริหารจัดการระบบ NSW ของประเทศไทยด้วยการหารือร่วมกันระหว่างผู้มีส่วนเกี่ยวข้องในระดับนโยบายและภาคเอกชนเพื่อกำหนดทางเลือก และจัดทำข้อเสนอทางเลือกรูปแบบการบริหารจัดการ และวิธีการลงทุนของระบบ G2G Regulatory NSW และ PCS Operation Center รวมทั้งรูปแบบของหน่วยงานบริหารจัดการและขับเคลื่อนโครงการหรือ PMO (Program Management Office) ที่เหมาะสมสำหรับประเทศไทย

๓. ที่ประชุมเห็นพ้องให้มีการจัดตั้งคณะกรรมการหรือคณะทำงานเพื่อเป็นกลไกองค์กรขับเคลื่อนการปรับปรุงกระบวนการทำงานและปรับลดขั้นตอนการทำงานของหน่วยงานภาครัฐ (reprocess) โดยให้มีอำนาจหน้าที่ในการปรับลดขั้นตอนการทำงาน ปรับลดเอกสาร และปรับลดระยะเวลาในกระบวนการธุรกรรมนำเข้าและส่งออกของแต่ละสินค้า โดยให้มีผู้แทนจากภาคเอกชนที่เกี่ยวข้องเข้าร่วมเป็นคณะกรรมการ/คณะทำงานร่วมกับหน่วยงานภาครัฐด้วย

๔. ที่ประชุมมีข้อเสนอแนะให้จัดทำ Roadmap ระยะ ๕ ปี พร้อมทั้งแสดงเป้าหมายการดำเนินงานตามแผนในแต่ละระยะ (milestones) และให้มีการประเมินเปรียบเทียบ (benchmark) การพัฒนากับต่างประเทศหรือประเทศคู่แข่งด้วย

๕. การพัฒนา NSW อาจจะรวมเรื่อง one stop service เข้าไว้ด้วย และการพัฒนา NSW ระยะที่ ๒ นี้ อาจไม่จำเป็นต้องรอกฎหมายใหม่

๓.๓. สรุปสาระโดยรวมจากการประชุมกลุ่มย่อยครั้งที่ ๓

๑. ที่ประชุมได้เปิดอภิปรายโดยที่ปรึกษาด้านวางแผนการพัฒนาพื้นที่และจังหวัดชายแดนภาคใต้ สศช. (นายสมชาย ศักดาเวคีอิศร) เป็นผู้นำการอภิปราย และที่ประชุมร่วมกันพิจารณาเรื่องความเป็นไปได้และความจำเป็นของข้อเสนอด้านต่างๆ อันได้แก่ ข้อเสนอวิสัยทัศน์ เป้าหมาย กลยุทธ์แผนงาน และข้อเสนอประเด็นอื่นๆ

๒. *ผู้แทนจากภาคเอกชน*มีข้อซักถามเกี่ยวกับเรื่องการพัฒนาระบบและการใช้งานระบบ PCS ว่า

- จำเป็นต้องมีโปรแกรมคอมพิวเตอร์/แอพพลิเคชั่น (Application) รองรับการดำเนินงานของทุกส่วนงานธุรกิจหรือไม่ และ ถ้ามี จะเป็นแอพพลิเคชั่นแบบใด
- และหากมีการเปลี่ยนแปลงเกิดขึ้น จะมี VAN กลางในลักษณะอย่างไร และจะมีแนวทางการคิดค่าใช้จ่ายอย่างไร
- ทั้งนี้ ทีมที่ปรึกษาโครงการฯ ได้มีข้อชี้แจงเกี่ยวกับเรื่องแอพพลิเคชั่นว่า ระบบ PCS ไม่ได้เป็นการสร้างระบบการทำงานใหม่แต่อย่างใด แต่ระบบ PCS ที่นำเสนอนี้จะทำงานในลักษณะของการประสานงานเพื่อการแลกเปลี่ยนข้อมูลกับระบบเดิมที่มีอยู่แล้ว และเป็นการปรับเปลี่ยนระบบให้สามารถเชื่อมต่อและแลกเปลี่ยนกันได้มากขึ้นโดยอาศัยการจัดทำมาตรฐานข้อมูลตามเกณฑ์มาตรฐานสากลจากระบบเดิมมากขึ้น
- สำหรับคำถามเรื่อง VAN กลางนั้น ที่ปรึกษาโครงการฯ ชี้แจงว่า หลักการและแนวคิดของการพัฒนาระบบ PCS นั้นคือ ความพยายามในการเพิ่มการมีส่วนร่วมของภาคธุรกิจแบบ B2B เพื่อให้เกิดการทำงานแบบบูรณาการระหว่างภาครัฐและภาคเอกชนได้มากขึ้น ทำให้เกิดการแลกเปลี่ยนข้อมูลระหว่างกัน (B2B) ได้มากขึ้น และแลกเปลี่ยนกับภาครัฐ (B2G) ได้มากขึ้นเช่นกัน ซึ่งจะทำให้ขั้นตอนการทำงานมีความกระชับ รัดกุม และมีประสิทธิภาพมากขึ้น
- สำหรับแนวคิดเรื่องค่าใช้จ่าย ทีมที่ปรึกษาโครงการฯ ได้นำเสนอแนวคิดของรูปแบบธุรกิจ (Business Model) แบบ extreme case (อ้างอิงสไลด์นำเสนอที่ ๑๘: To-Be Scenario) กล่าวคือ ให้มีการจัดตั้งองค์กรใหม่ (เช่น องค์การมหาชน หรือ PMO (Program/Project

Management Office)) ขึ้นมากำกับดูแลภาพรวมการดำเนินงานของทุกส่วนทั้ง G2G Regulatory NSW, Air PCS และ Sea PCS โดยสำหรับระบบ PCS เน้นให้มี cargo status tracking ตลอดทั้งสายโซ่ เพื่อให้มีการกำกับดูแลตามกฎหมาย (conformance) ที่ดีขึ้น และทำให้กระบวนการทำงานมีความรวดเร็วขึ้น

๓. *ผู้แทนกรมศุลกากร*มีข้อคิดเห็นว่า ข้อเสนอการพัฒนา NSW ระยะที่ ๒ ในระยะเวลา ๑๐ ปีนั้นนานเกินไป ปัญหาของการพัฒนา NSW ของไทยคือ เราไม่มีวิธีการจัดการเชิงบูรณาการหน่วยงานต่างๆ ดังนั้นหน่วยงานต่างๆ จึงจำเป็นจะต้องปรับปรุงกระบวนการทำงานของตนเองเสียใหม่ (reprocess) โดยการลดขั้นตอนการทำงานของหน่วยงานตนเองลงในลักษณะที่ไม่ต้องอ้างอิง พ.ร.บ. ของหน่วยงานตนเองเท่านั้น หน่วยงานต่างๆ ควรจะต้องเขียนชี้แจงด้วยว่า ได้ดำเนินการลดขั้นตอนการทำงานลงอย่างไรบ้าง และควรให้มี “คณะกรรมการ” ที่ได้รับมอบอำนาจในการทำหน้าที่เป็นกลไกองค์กรในการขับเคลื่อนการพัฒนาระบบ NSW ในภาพรวมของทั้งหมดทุกกระบวนการอันประกอบด้วย G2G Regulatory NSW และ Sea PCS และ Air PCS เพื่อดูว่า จะต้องขับเคลื่อนการพัฒนา NSW อย่างไรจึงจะทำให้เกิดการพัฒนาเชิงบูรณาการในระดับชาติได้อย่างแท้จริง และสามารถทำหน้าที่อำนวยความสะดวก (facilitate) และกำกับดูแล (regulate) ให้หน่วยงานภาครัฐและอื่นๆ สามารถลงมือปฏิบัติตามที่กำหนดได้จริง นอกจากนี้ ควรพิจารณาเชิญภาคเอกชนให้มีส่วนร่วมในการพัฒนามากขึ้นด้วย เพื่อจะได้ทราบปัญหาที่แท้จริงของภาคเอกชน

๔. *ผู้แทนสมาคมผู้นำเข้าและส่งออกฯ* เสนอจากมุมมองของภาคธุรกิจ/ผู้ประกอบการให้การพัฒนา NSW เป็นแบบ one-stop NSW เพื่ออำนวยความสะดวกให้ผู้ประกอบการ

๕. *ผู้แทนจากบริษัท NetBay* เสนอให้มีการวิเคราะห์ปัญหาและข้อติดขัดของ ๓๖ หน่วยงานภาครัฐในการทำธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ (electronic access) เพื่อให้ผู้ประกอบการสามารถเข้าถึงข้อมูลและยื่นคำขอทางอิเล็กทรอนิกส์ในการติดต่อกับภาครัฐ และให้เป็น G2G Regulatory NSW อย่างแท้จริงเต็มรูปแบบ ๑๐๐% ก่อน กล่าวคือ ๑) ให้เร่งการพัฒนา G2G Regulatory NSW แบบ ๑๐๐% ๒) เห็นด้วยกับข้อเสนอภาพสถาปัตยกรรมของระบบในอนาคต (To-Be) ๓) การพัฒนาไม่จำเป็นต้องรอกฎหมาย ให้ดูระเบียบหน่วยงานประกอบไปพลางก่อน และ ๔) จากนั้นจึงมาดูสถาปัตยกรรมของระบบเป็นลำดับสุดท้าย

๖. *ท่าน ผช.รมว. กระทรวงการคลัง (จุฬารัตน์ สุธีธร)* ได้แสดงข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะดังนี้

- เสนอให้กำหนดเป้าหมาย ๕ ปี ให้เข้มข้นขึ้น เพราะดูเหมือนว่าการดำเนินงานที่ผ่านมาเป็นการทำงานตามกำลังที่มีและเป็นการทำงานเฉพาะในส่วนที่เกี่ยวข้องกับหน่วยงานเท่านั้น แต่แท้จริงแล้ว การดำเนินงานควรต้องทำตามแผนงานในระดับประเทศ

- เห็นด้วยกับภาพ To-Be NSW ที่มีการพัฒนา G2G Regulatory NSW และ Air PCS และ Sea PCS แต่ต้องเป็นแบบบูรณาการเป็นอันหนึ่งอันเดียวกัน เพื่อให้บรรลุเป้าหมายสุดท้ายที่ตั้งไว้ร่วมกัน (Ultimate Goal) คือ การให้บริการภาครัฐแบบเบ็ดเสร็จ ณ จุดบริการที่หน้าต่างเดียวโดยการยื่นเอกสาร/ข้อมูลเพียงครั้งเดียว (submit once/ SW Entry) ทั้งนี้ควรมีหน่วยงานทำงานเต็มเวลามากำกับดูแลและอำนวยความสะดวกในการดำเนินงานดังกล่าว เช่น การจัดตั้งPMO หรือ NTFC เพราะปัจจุบันมีข้อจำกัดในแง่ของการไม่มีหน่วยงานที่จะสามารถทำงานเต็มเวลาได้อย่างแท้จริง
- ควรจัดตั้ง PMO ให้เป็นหน่วยงานถาวรในอนาคต มีหน้าที่หลักที่ชัดเจน เช่น ดูแลกฎระเบียบ อำนวยความสะดวกและกำกับดูแลการดำเนินงาน NSW ทั้งหมด
- ภาพสถาปัตยกรรมของระบบควรเสนอภาพรวมในแนวที่ไม่มีลำดับชั้น (layer) มากจนเกินไป และให้มีความชัดเจน และมีเป้าหมายที่ชัดเจนด้วย ในปัจจุบันระบบที่พัฒนาอาจจะยังไม่บูรณาการเท่าที่ควร ซึ่งในประเด็นนี้ อาจจะต้องมีการดำเนินงานจัดทำมาตรฐานข้อมูลและมาตรฐานด้านต่างๆ ที่เกี่ยวข้องให้เป็นมาตรฐานกลางของประเทศควบคู่กันไปด้วย
- เสนอว่าน่าจะมีการกำหนดเป้าหมาย ๑๐ ปีด้วยว่าจะเป็นอย่างไร
- ส่วนเรื่องรูปแบบการลงทุน เห็นสมควรว่า จะต้องมีการหารือร่วมกันในลำดับต่อไป

๗. *ผู้แทนจากภาคเอกชน*เสนอให้มีการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานส่วนกลาง เช่น database server center, cloud server center สำหรับเตรียมพร้อมรองรับการบริหารจัดการข้อมูลที่ปลอดภัย โดยเสนอให้มีการกำหนดแผนการจัดการซอฟต์แวร์/ฮาร์ดแวร์ เพื่ออำนวยความสะดวกให้ภาคธุรกิจในช่วงเปลี่ยนผ่านการพัฒนาระบบ

๘. *ผู้แทน สพธอ.* เสนอว่าในภาพ To-Be อาจพิจารณาตัด VAN ออก

๙. *ผู้แทน NetBay* แสดงข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะต่างๆ ดังนี้

- เห็นด้วยกับการเร่งรัดการพัฒนา G2G Regulatory NSW ให้เต็มรูป ๑๐๐% และควรทำให้ได้ภายใน ๖ เดือน ทั้งนี้ Netbay ยินดีมีส่วนร่วมในการให้ความรู้และเสนอภาพการดำเนินงานเพื่อเร่งรัดการดำเนินงานให้เร็วขึ้น
- เสนอให้ภาครัฐเป็นผู้ควบคุมการตั้งราคา
- เสนอให้ออกแบบระบบจากการทำ messaging ก่อน
- เสนอให้มีการทำ e-Thailand Trading Hub
- ควรมี PMO เป็นเจ้าภาพหลักเพื่อรับผิดชอบการดำเนินการพัฒนา NSW ระยะที่ ๒

- เสนอให้มีการพัฒนา SW Entry เป็นระยะ (phase) และคอยตรวจตราเป็นระยะๆ ว่า ทำได้หรือไม่ และสิ่งที่หายไปจากภาพ To-Be คือ การเชื่อมต่อในระดับประเทศ

๑๐. *ผู้แทน บจ. การท่าอากาศยานฯ* เห็นพ้องกับผู้แทน บจ. NetBay ในเรื่องการทำ messaging และขอเสนอให้รวมกลยุทธ์ ๔ - การพัฒนา Sea PCS และกลยุทธ์ ๕ - การพัฒนา Air PCS เข้าไว้ด้วยกัน ไม่ควรแยกกันทำ

๑๑. *ผู้แทน สพธอ.* เห็นด้วยกับ Netbay เรื่องการตั้ง PMO และให้ใช้ VAN & VAS ที่มีอยู่เดิมไปช่วยขับเคลื่อน

๑๒. *ผู้แทนการท่าเรือแห่งประเทศไทย* เสนอว่า ในกลยุทธ์ที่ ๗ เรื่องการกำหนดรูปแบบทางธุรกิจนั้น ควรมีความชัดเจนในเรื่องของการเป็นเจ้าภาพและควรมีการเตรียมการให้ชัดเจนด้วย ทั้งนี้ขอเสนอให้มีภาพ Roadmap ๕ ปี เพื่อแสดงเป้าหมายการดำเนินการในแต่ละระยะ (milestone) ว่าอยู่ที่ใดบ้าง และควรมีการเปรียบเทียบ (benchmark) การพัฒนากับต่างประเทศหรือประเทศคู่แข่งด้วย

๑๓. *ที่ปรึกษาโครงการฯ* ชี้แจงประเด็นของการเร่งรัดหน่วยงานภาครัฐให้ใช้ระบบ NSW แบบเต็มรูป ๑๐๐% ดังนี้

- (อ้างอิงสไลด์ที่ ๒๙) – ภายในปี ๒๕๕๘ นี้ หน่วยงานราชการ ๒๙ หน่วยงานอาจมีระบบครบทุกหน่วยงานแต่ไม่ได้ใช้งาน เพราะอาจมีข้อติดขัดบางประการจากผู้ใช้ (เช่น เจ้าหน้าที่ เกษตรกร) ที่อาจไม่คุ้นเคยกับการใช้ระบบที่พัฒนาขึ้นใหม่ ซึ่งแนวทางการแก้ไขปัญหาคือ จะต้องมีการมอบหมายการทำงานและหน้าที่ให้กับเจ้าหน้าที่/ผู้รับผิดชอบด้วย พร้อมทั้งจัดฝึกอบรม เพื่อผลักดันให้เกิดการใช้งานระบบให้ได้ครบ ๑๐๐%
- และสำหรับอีก ๖ หน่วยงาน อาจติดขัดในเชิงเทคนิคที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาและการใช้ระบบ และขาดเจ้าภาพที่มีความรู้และช่วยผลักดัน ส่วนอีก ๑ หน่วยงานนั้น ความล่าช้าอาจเกิดจากกระบวนการขั้นตอนต่างๆ ของหน่วยงานที่อาจทำให้ล่าช้า
- สำหรับประเด็นการพัฒนาระบบ PCS นั้น เนื่องจากอาจมีปัญหาในการเชื่อมโยงข้อมูลข้ามระบบ (interoperability) ในระยะยาว จึงได้เสนอให้มีหน่วยงานเพียงหน่วยเดียวที่จะทำหน้าที่กำกับดูแลเรื่องการพัฒนาระบบ NSW & PCS ทั้งหมด
- สำหรับเรื่องการเปรียบเทียบการพัฒนากับต่างประเทศนั้น จะเลือกมาเลเซียเป็นประเทศคู่แข่งเพื่อใช้เปรียบเทียบ (benchmark)

๑๔. *ผู้แทนกรมศุลกากร*แจ้งว่า การพัฒนาระบบ NSW สำหรับวัตถุอันตรายจะเสร็จสมบูรณ์ภายในปี ๒๕๕๘ นี้ และภายในเดือนกันยายน ๒๕๕๘ หน่วยงานภาครัฐ ๓๖ หน่วยงานจะทำรหัสพิกัดศุลกากรเสร็จ ๑๐๐% ตามตัวชี้วัดของ กพร.

๑๕. *ผู้แทนจากภาคเอกชน*มีข้อเสนอแนะว่า ในเรื่องกลไกการขับเคลื่อนด้วยกฎหมาย (อ้างถึงสไลด์ ๑๕) ควรมีทีมทำงานจากภาคเอกชนโดยตรงเป็นผู้ดำเนินการวิเคราะห์การลดขั้นตอนและนำเสนอแนวคิดและภาพของ To-Be ที่ควรจะเป็น เพื่อนำเสนอรัฐบาลเพื่อสั่งการต่อไป ซึ่งแนวคิดดังกล่าวนี้ ท่าน ผช.รมว. กระทรวงการคลัง (จุฬารัตน์ สุธีธร) เห็นพ้องด้วย ทั้งนี้ ผู้แทนจาก บจ. NetBay เสนอแนะให้เชิญ VAN & VAS เข้าร่วมแสดงข้อคิดเห็นเรื่องการลดขั้นตอนการทำงานด้วย

๑๖. *ผู้แทนจากกรมวิทยาศาสตร์การแพทย์*เห็นด้วยกับการพัฒนาระบบ NSW เพื่อช่วยอำนวยความสะดวกในการทำงานในขณะที่มีกำลังคนทำงานมีน้อย

๑๗. *ผู้แทนจากฝ่ายผู้ประกอบการ*ยินดีให้การสนับสนุนและร่วมมือในการพัฒนา NSW

๑๘. *ที่ปรึกษาโครงการฯ* เสนอให้มีกลไกเจ้าภาพในการจัดเก็บข้อมูล (กระบวนการ เวลา เอกสาร ค่าใช้จ่าย) จากผู้เกี่ยวข้องโดยตรง ตรวจสอบความถูกต้องของข้อมูล ประสานงานกับธนาคารโลก และประกาศข้อมูล

๑๙. *ผู้แทนภาคเอกชน*มีข้อคิดเห็นว่า เรื่องการจัดเก็บข้อมูลนั้น อาจเป็นเพราะเราไม่ได้แยกประเภทสินค้า และคนเก็บข้อมูลอาจไม่เข้าใจกระบวนการการขนส่งสินค้า ทำให้เก็บข้อมูลได้ไม่ตรงกับความเป็นจริง ส่งผลให้ภาพลักษณ์ของไทยกลายเป็นประเทศที่ไม่มีประสิทธิภาพในด้านโลจิสติกส์ ทำให้กลุ่มอุตสาหกรรมที่จะเลือกลงทุนในไทยไปเลือกลงทุนที่ประเทศอื่น (เช่น เวียดนาม จีน) ประเทศไทยจึงไม่มีการขยายตัวในการขนส่งสินค้าทางอากาศมาประมาณ ๗ ปีแล้ว

๒๐. *ที่ปรึกษาโครงการฯ* เน้นย้ำเรื่องการมีทีมงานในการขับเคลื่อนการพัฒนา NSW และเสนอให้ สศช. เป็นเจ้าภาพในการตรวจติดตามการพัฒนาตาม KPI พร้อมทั้งขับเคลื่อนความร่วมมือ และเสนอให้มี PMO และ operator ในการขับเคลื่อนและดำเนินการพัฒนาระบบทั้งหมด โดยขอเสนอให้เป็นหน่วยงานเดียวกันและมีอำนาจ งบประมาณ และกำลังคน ในการทำงาน

๒๑. *ผู้แทนภาคเอกชน*มีข้อคิดเห็นว่า ในประเด็นเรื่องความเร็วของกระบวนการด้านเอกสารที่เกี่ยวข้องกับเรื่องความสอดคล้องกันของข้อมูลและการจัดทำมาตรฐานข้อมูล การเก็บข้อมูลควรแยกการนับวันของกระบวนการทางไอทีกับของทางโครงสร้างพื้นฐานออกจากกัน เพื่อแสดงระยะเวลาของแต่ละกระบวนการทำงานได้ชัดเจนขึ้น และมีข้อเสนอให้เพิ่มเรื่องการเชื่อมโยงข้อมูลระหว่างหน่วยงานโดยบูรณาการการทำงานและข้อมูลในระดับประเทศ ขนานไปกับการเชื่อมโยงข้อมูลกับต่างประเทศด้วย.

ภาคผนวก ข: ความคืบหน้าของการดำเนินงานการเชื่อมโยงข้อมูลผ่านระบบ NSW ของประเทศไทย[๑๐๐]

ปัจจุบันระบบ NSW ของประเทศ มีโครงสร้างพื้นฐานรองรับการเชื่อมโยงข้อมูลด้วยอิเล็กทรอนิกส์ระหว่างหน่วยงานต่าง ๆ ภายในประเทศและต่างประเทศทั้งภายในและภายนอกภูมิภาคอาเซียนแล้ว ทั้งนี้ โดยระบบ NSW ของไทยมีการเชื่อมโยงข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับกระบวนการนำเข้า และการส่งออกของหน่วยงานภาครัฐและภาคธุรกิจเข้าด้วยกัน อาทิการแลกเปลี่ยนข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ของใบอนุญาตนำเข้า-ส่งออกสินค้าจากหน่วยงานกำกับต่างๆไปยังระบบของศุลกากรผ่าน NSW ส่วนกลาง เพื่อช่วยการตรวจปล่อยสินค้าที่รวดเร็ว เป็นต้น ความก้าวหน้าของการเชื่อมโยงข้อมูลระหว่างหน่วยงานจัดได้เป็น ๔ ระยะ คือ ๑) มีการเชื่อมโยงข้อมูลกับระบบ NSW อย่างเป็นทางการแล้ว (๒๕ หน่วยงานภาครัฐ) ๒) อยู่ในระหว่างการทดสอบระบบ (๕ หน่วยงานภาครัฐกับ ๑ หน่วยงานภาคเอกชน) ๓) อยู่ในระหว่างการพัฒนาระบบ (๓ หน่วยงานภาครัฐ) และ ๔) อยู่ในระหว่างการจัดซื้อ/จัดหาเพื่อเชื่อมโยงข้อมูลกับระบบ NSW (๑ หน่วยงานภาครัฐกับ ๑ หน่วยงานภาคเอกชน) ซึ่งความก้าวหน้าในการดำเนินงานสรุปได้ดังนี้

(๑) หน่วยงานที่เชื่อมโยงข้อมูลใบอนุญาตและใบรับรองต่างๆ กับระบบ NSW **อย่างเป็นทางการ** มี ๒๕ ส่วนราชการ ประกอบด้วย

ลำดับ	หน่วยงาน	การเชื่อมโยง	เริ่มใช้งาน
กระทรวงการคลัง			
๑	กรมศุลกากร	ข้อมูลใบอนุญาต/ใบรับรอง และเอกสารอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับกระบวนการนำเข้า ส่งออกแบบไร้เอกสาร	ต.ค. ๕๔
๒	กรมสรรพสามิต	ข้อมูลใบอนุญาตนำเข้า-ส่งออกสุรา ไพ่ และบุหรี่	ต.ค. ๕๔
กระทรวงพาณิชย์			
๓	กรมการค้าต่างประเทศ	ข้อมูลหนังสือรับรองการนำเข้า-ส่งออกเพชรที่ยังไม่ได้เจียระไน	ต.ค. ๕๔
		ข้อมูลใบอนุญาตส่งออกกาแฟ	ต.ค. ๕๔
		ข้อมูลใบอนุญาตส่งออกสินค้าไม้และไม้แปรรูป	เม.ย. ๕๕
		ข้อมูลใบอนุญาตส่งออกสินค้าถ่านไม้	เม.ย. ๕๕
		ข้อมูลใบรับรองมาตรฐานสินค้าแป้งมันสำปะหลัง (งวด)	พ.ย. ๕๖
		ข้อมูลการขึ้นทะเบียนเป็นผู้นำเข้าสินค้า หอมแดง	ม.ค. ๕๗

[๑๐๐] ผลการดำเนินงานการเชื่อมโยงข้อมูลผ่านระบบ NSW (ข้อมูล ณ ๑ ต.ค. ๒๕๕๗) จากการประชุมคณะอนุกรรมการการเชื่อมโยงข้อมูลแบบบูรณาการสำหรับการนำเข้า การส่งออก และโลจิสติกส์ ครั้งที่ ๙-๓/๒๕๕๗ (๑๕ ตุลาคม ๒๕๕๗)

ลำดับ	หน่วยงาน	การเชื่อมโยง	เริ่มใช้งาน
		มันสำปะหลัง และผลิตภัณฑ์มันสำปะหลัง ส้ม เครื่องในสุกร เครื่องใช้ไฟฟ้า และยางรถใหม่	
๔	กรมการค้าภายใน	ข้อมูลหนังสืออนุญาตให้นำเครื่องชั่ง ตวง วัด ออกจากด่านศุลกากร (ชว.๒)	ก.ย. ๕๗
กระทรวงอุตสาหกรรม			
๕	การนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย	ข้อมูลใบรับรองและ/หรือใบอนุญาตเพื่อการนำเข้าหรือการส่งออกจากเขตประกอบการเสรี	ต.ค. ๕๔
๖	กรมโรงงานอุตสาหกรรม	ข้อมูลใบแจ้งข้อเท็จจริงตามแบบ วอ./อก.๖ สำหรับนำเข้า-ส่งออกวัตถุอันตราย	ต.ค. ๕๔
๗	สำนักงานคณะกรรมการอ้อยและน้ำตาลทราย	ข้อมูลใบอนุญาตให้ส่งสินค้าออกไปนอกราชอาณาจักร (สินค้าทั่วไป) แบบ อ๔	เม.ย. ๕๖
๘	สถาบันไฟฟ้าและอิเล็กทรอนิกส์	ข้อมูลใบรับรองการยกเว้นอากรตามมาตรา ๑๒	ก.ย. ๕๗
สำนักนายกรัฐมนตรี			
๙	สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน	ข้อมูลหนังสืออนุมัติสั่งปล่อยสินค้าที่ได้รับการส่งเสริมการลงทุน	ต.ค. ๕๔
กระทรวงเกษตรและสหกรณ์			
๑๐	กรมปศุสัตว์	ข้อมูลใบอนุญาตการนำสัตว์หรือซากสัตว์เข้าราชอาณาจักรและออกนอกราชอาณาจักร (แบบ ร.๖ และแบบ ร.๙)	ต.ค. ๕๔
๑๑	กรมประมง	ข้อมูลหนังสืออนุญาตให้นำสัตว์น้ำบางชนิดเข้ามาในราชอาณาจักร และใบอนุญาตนำสัตว์น้ำหรือซากสัตว์ออกนอกราชอาณาจักร (แบบ ร.๙)	ม.ค. ๕๕
๑๒	สำนักงานมาตรฐานสินค้าเกษตรและอาหารแห่งชาติ	ข้อมูลใบรับรองสินค้าเกษตร (Health Certificate) กับกรมปศุสัตว์	ส.ค. ๕๕
๑๓	สำนักงานกองทุนสงเคราะห์การทำสวนยาง	ข้อมูลใบรับเงินสงเคราะห์ทางอิเล็กทรอนิกส์	ก.ค. ๕๖
กระทรวงสาธารณสุข			
๑๔	สำนักงานคณะกรรมการอาหารและยา (อย.)	ข้อมูลใบรับแจ้งการนำเข้าผลิตภัณฑ์สุขภาพ	เม.ย. ๕๕
๑๕	กรมวิทยาศาสตร์การแพทย์	ข้อมูลใบอนุญาตนำเข้า ส่งออก และนำผ่านเชื้อโรค และ	ส.ค. ๕๗

ลำดับ	หน่วยงาน	การเชื่อมโยง	เริ่มใช้งาน
		พิษจากสัตว์	
กระทรวงวัฒนธรรม			
๑๖	กรมศิลปากร	ข้อมูลใบอนุญาตส่งหรือนำโบราณวัตถุหรือศิลปวัตถุออกนอกราชอาณาจักร	ก.ย. ๕๕
กระทรวงพลังงาน			
๑๗	กรมธุรกิจพลังงาน	ข้อมูลหนังสือรับรองการให้นำสินค้าเข้ามาในราชอาณาจักรและใบอนุญาตเป็นผู้ค้าน้ำมันตามมาตรา ๗	ธ.ค. ๕๕
		ข้อมูลหนังสือรับรองให้จำหน่ายก๊าซปิโตรเลียมออกไปนอกราชอาณาจักร	ก.ค. ๕๖
กระทรวงกลาโหม			
๑๘	กรมการอุตสาหกรรมทหาร	ข้อมูลใบอนุญาตสั่งเข้ามาซึ่งยุทธภัณฑ์ ใบอนุญาตนำเข้ามาซึ่งยุทธภัณฑ์ หนังสือกำกับการส่งออก หนังสือกำกับการส่งผ่านแดน	พ.ค. ๕๖
กระทรวงคมนาคม			
๑๙	กรมการขนส่งทางบก	ข้อมูลใบขนสินค้าขาเข้าเพื่อใช้ในการส่งข้อมูลแบบ ๓๒	ส.ค. ๕๖
๒๐	การท่าเรือแห่งประเทศไทย	ข้อมูลบัญชีสินค้าทางเรือ(Manifest)	พ.ค. ๕๗
กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม			
๒๑	กรมป่าไม้	ข้อมูลใบอนุญาตนำเข้าเลื่อยโซ่ยนต์	ม.ค. ๕๗
๒๒	กรมอุทยานแห่งชาติ สัตว์ป่า และพันธุ์พืช	ข้อมูลใบอนุญาตนำเข้า ส่งออก นำผ่านสัตว์ป่า สัตว์สงวน สัตว์คุ้มครอง ตาม พ.ร.บ. สงวนและคุ้มครองสัตว์ป่า พ.ศ. ๒๕๓๕ และตามอนุสัญญาว่าด้วยการค้าระหว่างประเทศซึ่งชนิดสัตว์ป่าและพืชป่าที่ใกล้สูญพันธุ์ (CITES)	ต.ค. ๕๗
๒๓	กรมทรัพยากรธรณี	หนังสือแจ้งการนำซากดึกดำบรรพ์ หรือซากดึกดำบรรพ์ที่ได้ถูกแปรสภาพ หรือเปลี่ยนแปลงเป็นรูปลักษณะอื่นเข้ามาในราชอาณาจักร และหนังสือรับแจ้งการส่งหรือนำซากดึกดำบรรพ์ หรือซากดึกดำบรรพ์ที่ได้ถูกแปรสภาพ หรือเปลี่ยนแปลงเป็นรูปลักษณะอื่น ซึ่งไม่ใช่ซากดึกดำบรรพ์ที่พบในราชอาณาจักรออกนอกราชอาณาจักร	ก.ย. ๕๗

ลำดับ	หน่วยงาน	การเชื่อมโยง	เริ่มใช้งาน
กระทรวงวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี			
๒๔	สำนักงานปรมาณูเพื่อสันติ	ข้อมูลใบอนุญาต นำเข้า-ส่งออกวัสดุนิวเคลียร์พิเศษ วัสดุพลอยได้หรือวัสดุต้นกำลัง	ก.ย. ๕๗
องค์กรอิสระ			
๒๕	สำนักงานคณะกรรมการกิจการกระจายเสียง กิจการโทรทัศน์ และกิจการ โทรคมนาคมแห่งชาติ (กสทช.)	ข้อมูลใบอนุญาต นำเข้า ส่งออก เครื่องวิทยุคมนาคมและอุปกรณ์	ก.ค. ๕๗

(๒) หน่วยงานที่**อยู่ระหว่างทดสอบระบบ**การเชื่อมโยงข้อมูลใบอนุญาต/ใบรับรองกับระบบ NSW มี ๕ ส่วนราชการกับ ๑ ภาคเอกชน ประกอบด้วย

ลำดับ	หน่วยงาน	สถานะการดำเนินงาน	กำหนดการติดตั้งใช้งาน
กระทรวงพลังงาน			
๑	กรมเชื้อเพลิงธรรมชาติ	อยู่ระหว่างทดสอบการรับส่งข้อมูลการอนุมัติยกเว้นภาษีผู้ได้รับสัมปทานปิโตรเลียม	ภายในปี ๕๗
กระทรวงอุตสาหกรรม			
๒	กรมอุตสาหกรรมพื้นฐานและการเหมืองแร่	อยู่ระหว่างทดสอบการรับส่งข้อมูลใบอนุญาตนำแร่เข้ามาในราชอาณาจักร (แบบแร่ ๒๗) และใบอนุญาตส่งแร่ออกนอกราชอาณาจักร (แบบแร่ ๒๘)	ภายในปี ๕๗
กระทรวงมหาดไทย			
๓	กรมการปกครอง	อยู่ระหว่างทดสอบการรับส่งข้อมูลใบอนุญาตให้สั่งหรือนำเข้าซึ่งอาวุธปืน เครื่องกระสุนปืน วัตถุระเบิด ดอกไม้เพลิงหรือสิ่งเทียมอาวุธปืน	พ.ย. ๕๗
กระทรวงเกษตรและสหกรณ์			
๔	กรมวิชาการเกษตร	อยู่ระหว่างการทดสอบการรับส่งข้อมูลใบผ่านด่านสินค้ายางเพื่อการส่งออก และใบแจ้งนำเข้าส่งออกพืช	พ.ย. ๕๗

ลำดับ	หน่วยงาน	สถานะการดำเนินงาน	กำหนดการติดตั้งใช้งาน
กระทรวงคมนาคม			
๕	กรมเจ้าท่า	อยู่ระหว่างการทดสอบการรับ-ส่งข้อมูลบัญชีสินค้าทางเรือ (Manifest)	ภายในปี ๕๗
ภาคเอกชน			
๖	หอการค้าไทยและสภาหอการค้าแห่งประเทศไทย	ทดสอบการเชื่อมโยงข้อมูลใบรับรองมาตรฐานสินค้า (ผลิตภัณฑ์มันสำปะหลัง และปลาป่น) (มส.24) อยู่ระหว่างรอผลการทดสอบ	ต.ค. ๕๗

(๓) หน่วยงานที่**อยู่ระหว่างการพัฒนาระบบ**เชื่อมโยงข้อมูลใบอนุญาต/ใบรับรองกับระบบ NSW มี ๓ ส่วนราชการ ประกอบด้วย

ลำดับ	หน่วยงาน	สถานะการดำเนินงาน	กำหนดการติดตั้งใช้งาน
กระทรวงคมนาคม			
๑	บริษัทท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)	ติดตั้งระบบ Hardware เรียบร้อยแล้วขณะนี้อยู่ระหว่างพัฒนาระบบ	ม.ค. ๕๘
๒	กรมการบินพลเรือน	สรุปโครงสร้างข้อมูลตารางการบินและจัดส่งให้ บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย บริษัท ท่าอากาศยาน จำกัด(มหาชน) และกรมควบคุมการปฏิบัติทางอากาศ เรียบร้อยแล้ว	เม.ย. ๕๘
กระทรวงสาธารณสุข			
๓	กรมควบคุมโรค	ปัจจุบันอยู่ระหว่าง ทดสอบการรับ-ส่งข้อมูล ส่วน ebXML Gateway	ภายในปี ๕๗ และมีการดำเนินโครงการเพื่อการปรับปรุงกระบวนการภายใน (agency process re-design)

ลำดับ	หน่วยงาน	สถานะการดำเนินงาน	กำหนดการติดตั้งใช้งาน
			เพิ่มเติมสำหรับปี ๕๙ ด้วย

(๔) หน่วยงานที่**อยู่ระหว่างการจัดซื้อ/จัดหาระบบ** เพื่อเชื่อมโยงข้อมูลใบอนุญาต/ใบรับรอง มี ๑ ส่วนราชการกับ ๑ ภาคเอกชน ประกอบด้วย

ลำดับ	หน่วยงาน	สถานะการดำเนินงาน	ปัญหาและอุปสรรค
กระทรวงอุตสาหกรรม			
๑	สำนักงานมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม (สมอ.)	อยู่ระหว่างกระบวนการจัดซื้อจัดจ้างของหน่วยงาน	สมอ.ขอยกเลิกการจัดซื้อจัดจ้าง เนื่องจากมีผู้ร้องเรียนในกรณีที่ทางสมอ. ให้เวลาผู้เสนอโครงการเตรียมเอกสารน้อยเกินไปโดยจะดำเนินการจัดซื้อจัดจ้างด้วยวิธีพิเศษใหม่
ภาคเอกชน			
๒	สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย	อยู่ระหว่างการจัดหาบริษัทผู้รับจ้างมาพัฒนาระบบการออกหนังสือรับรองถิ่นกำเนิดสินค้า (e-CO)	-

ภาคผนวก ค: การสำรวจข้อมูลการใช้ระบบ NSW ของภาคเอกชนในประเทศไทย

ในช่วงระหว่างเดือนกรกฎาคม - กันยายน ๒๕๕๗ ที่ผ่านมา ทีมที่ปรึกษาฯ ได้ลงพื้นที่เพื่อเก็บข้อมูลเกี่ยวกับกระบวนการทำงานด้านนำเข้าและส่งออกสินค้ารวมทั้งการขนส่งของบริษัทเอกชน จำนวน ๒๔ แห่ง โดยประมาณ โดยใช้วิธีการสัมภาษณ์และเยี่ยมชมดูงาน ดังนี้

<u>เดือนกรกฎาคม ๒๕๕๗</u>

- เก็บข้อมูลด้านการขนส่งสินค้าทางอากาศที่เกี่ยวกับบริษัท ท่าอากาศยานไทย
- เก็บข้อมูลระบบการทำงานของ Freight Forwarder กับ บริษัท เวิลร์ดเกท อินเตอร์เนชั่นแนล จำกัด
- เก็บข้อมูลระบบการทำงานของ Freight Forwarder กับ บริษัท ซันไชน์ โลจิสติกส์
- เก็บข้อมูลระบบการทำงานของ Freight Forwarder กับ MSI Logistics จำกัด
- เก็บข้อมูลระบบการทำงานของ Freight Forwarder กับ บริษัท ด้อยช์ เฟรท โลจิสติกส์(ไทย) จำกัด
- เก็บข้อมูลด้านการขนส่งสินค้าทางอากาศที่เกี่ยวกับผู้ประกอบการท่าขนถ่ายสินค้า (คลังสินค้า BFS ของบริษัท Worldwide Flight Services Bangkok Air Ground Handling)
- เก็บข้อมูลระบบการทำงานของ Freight Forwarder กับ บริษัท อาร์ ที เอ็น โลจิสติกส์ จำกัด
- เก็บข้อมูลด้านการขนส่งสินค้าทางอากาศที่เกี่ยวกับผู้ประกอบการท่าขนถ่ายสินค้า (คลังสินค้าของบริษัท การบินไทย จำกัด)
- เก็บข้อมูลด้านการขนส่งสินค้าทางอากาศที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

<u>เดือนสิงหาคม ๒๕๕๗</u>

- เก็บข้อมูลด้านการขนส่งสินค้าทางน้ำที่ท่าเรือกรุงเทพ
- เก็บข้อมูลด้านการขนส่งสินค้าทางน้ำที่เกี่ยวข้องกับผู้ประกอบการท่าขนถ่ายสินค้าที่ Laem Chabang International Terminal (ท่าเรือแหลมฉบัง)
- เก็บข้อมูลด้านการขนส่งสินค้าทางน้ำที่ท่าเรือแหลมฉบัง
- เก็บข้อมูลด้านการขนส่งสินค้าทางน้ำที่เกี่ยวข้องกับผู้ประกอบการท่าขนถ่ายสินค้าที่ LCB Container Terminal 1 (ท่าเรือแหลมฉบัง)
- เก็บข้อมูลด้านการขนส่งสินค้าผ่านด่านชายแดนด่านศุลกากรหนองคาย
- เก็บข้อมูลด้านการขนส่งสินค้าผ่านด่านชายแดนกับผู้ประกอบการที่หอการค้าจังหวัดหนองคาย
- เก็บข้อมูลด้านการขนส่งสินค้าผ่านด่านชายแดนด่านศุลกากรอรัญประเทศ

- เก็บข้อมูลด้านการขนส่งสินค้าผ่านด่านชายแดนกับผู้ประกอบการที่หอการค้าจังหวัดสระแก้ว
- เก็บข้อมูลด้านการขนส่งสินค้าผ่านด่านชายแดนกับผู้ประกอบการที่หอการค้าจังหวัดสระแก้ว

<u>เดือนกันยายน ๒๕๕๗</u>

- เก็บข้อมูลด้านการขนส่งสินค้าผ่านด่านชายแดนกับบริษัท จีโอดีส วิสสัน ไทย จำกัด (ผ่านด่านสะเดา
- เก็บข้อมูลระบบการทำงานของ Freight Forwarder กับบริษัท เวิลร์ดเกท อินเตอร์เนชั่นแนล จำกัด (ครั้งที่ ๒)
- เก็บข้อมูลด้านการขนส่งสินค้าทางอากาศผ่านด่านศุลกากรภูเก็ต
- เก็บข้อมูลด้านการขนส่งสินค้าทางอากาศในส่วนคลังสินค้าของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ที่ท่าอากาศยานภูเก็ต
- เก็บข้อมูลด้านการขนส่งสินค้าทางอากาศกับตัวแทนผู้ประกอบการบริษัท สกายเทรด จำกัด

ตารางที่ ค-๑: ตารางแสดงข้อมูลหน่วยงานภาคเอกชนจำแนกตามโหมดการขนส่งสินค้าที่ทีมที่ปรึกษาได้ดำเนินการสัมภาษณ์เก็บข้อมูลเกี่ยวกับกระบวนการทำงานด้านนำเข้า ส่งออก และการขนส่งสินค้า

เดือน	การขนส่งสินค้าทางอากาศ	การขนส่งสินค้าทางน้ำ	การขนส่งสินค้าผ่านด่านชายแดน	ระบบการทำงานของ Freight Forwarder
กรกฎาคม ๒๕๕๗	บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)			
				บริษัท เวิดล์เกท อินเตอร์เนชั่นแนลจำกัด
				บริษัท ซันไชน์ ลอจิสติกส์
				บริษัท MSI Logistics จำกัด
				บริษัท ด้อยช์ เฟรท โลจิสติกส์ (ไทย) จำกัด
	บริษัท ดับบลิวเอฟเอสพีจี คาร์โก้ จำกัด (สุวรรณภูมิ)			
				บริษัท อาร์ ที เอ็น โลจิสติกส์ จำกัด
	คลังสินค้า บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) (สุวรรณภูมิ)			
	ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ			
สิงหาคม ๒๕๕๗		ท่าเรือกรุงเทพ		
		Laem Chabang International Terminal (ท่าเรือแหลมฉบัง)		
		ท่าเรือแหลมฉบัง		
		LCB Container Terminal 1 (ท่าเรือแหลมฉบัง)		
			ด่านศุลกากรหนองคาย	
			หอการค้าจังหวัดหนองคาย	

เดือน	การขนส่งสินค้าทางอากาศ	การขนส่งสินค้าทางน้ำ	การขนส่งสินค้าผ่านด่านชายแดน	ระบบการทำงานของ Freight Forwarder
			ด่านศุลกากรอรัญประเทศ	
			หอการค้าจังหวัดสระแก้ว	
กันยายน ๒๕๕๗			บริษัท จีโอดีส วิสสัน ไทย จำกัด (ผ่านด่านชายแดนสะเดา)	
				บริษัท เวิดล์เกท อินเตอร์เนชั่นแนล จำกัด (ครั้งที่ ๒)
	ด่านศุลกากรภูเก็ต			
	คลังสินค้า บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) (ภูเก็ต)			
	คลังสินค้า บริษัท แบ๊กส์บริการภาคพื้น จำกัด (BAGS Ground Services) (ภูเก็ต)			
	บริษัท สกายเทรด จำกัด (ภูเก็ต)			
				บริษัท ด้อยช์ เฟรท โลจิสติกส์ (ไทย) จำกัด (ครั้งที่ ๒)

ภาคผนวก ง: เอกสารประกอบการประชุมกลุ่มย่อยครั้งที่ ๑-๓

การประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group Meeting) ครั้งที่ ๑
"โครงการจัดทำแผนแม่บทการพัฒนาระบบ National Single Window ระยะที่ ๒
เพื่ออำนวยความสะดวกทางการค้าให้กับผู้ประกอบการไทยสู่ตลาดอาเซียนและตลาดโลก"
วันพฤหัสบดีที่ ๒๙ มกราคม พ.ศ. ๒๕๕๘ (เวลา ๐๙.๐๐-๑๖.๐๐ น.)
ห้องประชุม ๕๒๑ ชั้น ๒ อาคาร ๕ สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ
ถนนกรุงเกษม แขวงวัดโสมนัส เขตป้อมปราบศัตรูพ่าย กรุงเทพฯ

.....

๑. หลักการและเหตุผล

ผลจากการพัฒนาระบบ National Single Window (NSW) เพื่อเชื่อมโยงระบบข้อมูลด้านการส่งออก นำเข้า และโลจิสติกส์ด้วยวิธีทางอิเล็กทรอนิกส์ ในระยะที่ ๑ (พ.ศ. ๒๕๕๐-๒๕๕๔) ซึ่งมีเจ้าภาพหลัก คือ กรมศุลกากร ร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องอีก ๓๕ หน่วยงาน ได้มีความคืบหน้าอย่างมากและเป็นที่ยอมรับจากทั่วโลก โดยเฉพาะด้านพิธีการศุลกากร (e-customs) โดยในปี พ.ศ. ๒๕๕๖ ธนาคารโลกได้จัดให้ประเทศไทยมีระบบอำนวยความสะดวกทางการค้า (Trading across border) ที่มีประสิทธิภาพเป็นอันดับที่ ๒๐ ของโลกจาก ๑๘๔ ประเทศ ซึ่งพัฒนาอย่างรวดเร็วจากอันดับที่ ๕๐ ในปี พ.ศ. ๒๕๕๑

ปัจจุบัน แม้ว่าการพัฒนาระบบ NSW ส่วนกลางจะแล้วเสร็จ และสามารถสร้างให้เกิดระบบเชื่อมโยงข้อมูลระหว่างหน่วยงานกำกับซึ่งเป็นผู้ให้บริการออกใบอนุญาต/ใบรับรองนำเข้า-ส่งออก ในลักษณะการเชื่อมโยงข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ระหว่างภาครัฐกับภาครัฐ (G to G) ได้ในระดับหนึ่ง แต่ในภาพรวมพบว่ายังมีปัญหาอุปสรรค หลายประการที่ต้องเร่งดำเนินการผลักดันในช่วงต่อไป เพื่อลดต้นทุนให้แก่ผู้ประกอบการเพิ่มประสิทธิภาพ การขนส่งระหว่างประเทศ และอำนวยความสะดวกทางการค้าของประเทศไทยได้อย่างแท้จริง อาทิ การปรับปรุงระบบหรือกระบวนการภายใน (Back-office Reprocess) ของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ยังขาดความเข้าใจเกี่ยวกับการปรับปรุงกฎหมายและระเบียบข้อบังคับที่จะสนับสนุนการปรับเปลี่ยนกระบวนการ (Reprocess) ให้บริการออกใบรับรอง/ใบอนุญาตทางอิเล็กทรอนิกส์ได้ ประกอบกับขาดการผลักดันในบางช่วงที่ไม่ต่อเนื่องจริงจังจากระดับนโยบาย จึงกลายเป็นภารกิจที่มีลำดับความสำคัญต่ำไป นอกจากนี้ ยังขาดกลไกการบริหารจัดการส่วนกลางเพื่อให้สามารถใช้ประโยชน์จากระบบ NSW และเชื่อมโยงข้อมูลการทำธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ผ่านระบบ NSW ได้ อย่างบูรณาการ ครอบคลุมทั้งภาครัฐและภาคเอกชน (ในลักษณะของ B-to-B, B-to-G, G-to-B) รวมทั้งสามารถเชื่อมโยงเข้ากับระบบข้อมูลที่เกี่ยวข้องในมิติอื่น อาทิ ด้านการค้าขาย (e-trade) ด้านการขนส่ง (e-freight) และด้านการชำระเงิน (e-payment)

ดังนั้น การผลักดันการเชื่อมโยงระบบข้อมูลผ่าน NSW ในระยะต่อไปของประเทศไทยจำเป็นต้องมีแผนแม่บท ที่มีวิสัยทัศน์ด้านสถาปัตยกรรมของระบบ มีเป้าหมายการพัฒนาระบบ มีรูปแบบทางธุรกิจ

ที่เหมาะสม (NSW Business Model) หรือจะต้องมีการวางโครงสร้างของหน่วยธุรกิจเพื่อเข้ามาบริหารจัดการระบบ NSW ที่ชัดเจน มีขอบเขตงานและภารกิจครอบคลุมองค์ประกอบต่างๆ ที่จะทำให้ระบบ NSW สามารถขยายขอบเขตความสามารถออกไปในอนาคตให้ความสมบูรณ์ และมีความเหมาะสมกับประเทศไทย รวมทั้งจะต้องมีแนวทางการขับเคลื่อนให้เกิดการสร้างเครือข่ายข้อมูลระหว่างผู้ใช้บริการและระบบ NSW ของภาครัฐได้อย่างมีประสิทธิภาพ

๒. วัตถุประสงค์ของการประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group Meeting) ครั้งที่ ๑

๒.๑ เพื่อนำเสนอผลการวิเคราะห์ความก้าวหน้า ปัญหาและอุปสรรคของการพัฒนาระบบ NSW ของประเทศไทยในปัจจุบัน และวิเคราะห์เปรียบเทียบกับของต่างประเทศ

๒.๒ เพื่อนำเสนอและรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากที่ประชุม ในประเด็นต่างๆ ดังต่อไปนี้ เพื่อนำไปประกอบการจัดทำรายงานในงวดที่ ๒ และ ๓[๑๐๑] ต่อไป

- แนวทางการปรับปรุงและพัฒนาระบบ NSW ในระดับเชื่อมโยงธุรกรรมและพิธีการตามกฎระเบียบของภาครัฐ (Regulatory NSW) ในอนาคต
- แนวนโยบายในการขับเคลื่อนการพัฒนาระบบ NSW ไปสู่ระดับเชื่อมโยงข้อมูลและประสานการปฏิบัติงานในกลุ่มผู้ประกอบการขนส่งผ่านท่า (Port Community Systems: PCS)
- รูปแบบทางธุรกิจ (Business Models)[๑๐๒] ของทั้ง Regulatory NSW และ PCSs

๓. กลุ่มเป้าหมาย

ผู้แทนจากภาครัฐ ภาคเอกชน และผู้ประกอบการที่เกี่ยวข้อง จำนวน ๔๐-๕๐ คน โดยประมาณ

๔. ประเด็นหารือและแสดงข้อคิดเห็น

แนวทางการปรับปรุงและพัฒนาระบบ NSW ในระดับเชื่อมโยงธุรกรรมและพิธีการตามกฎระเบียบของภาครัฐ (Regulatory SW) ในอนาคต และแนวนโยบายในการขับเคลื่อนการพัฒนาระบบ NSW ไปสู่ระบบการเชื่อมโยงข้อมูลและประสานการปฏิบัติงานในกลุ่มผู้ประกอบการขนส่งผ่านท่า (Port Community Systems: PCS) ตามประเด็นต่างๆ ดังต่อไปนี้

---

[๑๐๑] สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติได้ดำเนินงาน “โครงการจัดทำแผนแม่บทการพัฒนาระบบ National Single Window (NSW) ระยะที่ ๒ เพื่ออำนวยความสะดวกทางการค้าให้กับผู้ประกอบการไทยสู่ตลาด ASEAN และตลาดโลก” เพื่อเร่งผลักดันการพัฒนา NSW ในช่วงต่อไปให้สามารถเชื่อมโยงข้อมูลการทำธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ผ่านระบบ NSW ได้อย่างบูรณาการและครอบคลุมทั้งภาครัฐและภาคเอกชน ทั้งนี้ โดยได้เลือกสถาบันนวัตกรรมเทคโนโลยีสารสนเทศ สังกัดมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ เป็นผู้ให้บริการให้คำปรึกษาในโครงการนี้ และมีการจัดแบ่งงวดงานและการส่งรายงานเป็น ๔ งวด

[๑๐๒] เช่น รูปแบบการลงทุน และการให้บริการในอนาคตจะเป็นการจัดการโดยภาครัฐทั้งหมด หรือภาคเอกชนทั้งหมด หรือ ภาครัฐร่วมกับเอกชนอย่างไรจึงเหมาะสม เป็นต้น

(๑) หน่วยงานรับผิดชอบหลัก (Lead Agency) จะแบ่งบทบาทหน้าที่ที่เกี่ยวข้อง และประสานกันอย่างไร

- ๑.๑ กระทรวงการคลัง
- ๑.๒ กระทรวงพาณิชย์
- ๑.๓ กระทรวงคมนาคม
- ๑.๔ กระทรวงเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร
- ๑.๕ กรมศุลกากร
- ๑.๖ สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

(๒) รูปแบบทางธุรกิจและการสนับสนุนเงินลงทุน (Business and Financial Models)

- ๒.๑ ภาครัฐสนับสนุนงบประมาณดำเนินการทั้งหมด
- ๒.๒ ภาคเอกชนสนับสนุนงบประมาณดำเนินการทั้งหมด/สัมปทาน
- ๒.๓ ภาครัฐและภาคเอกชนเป็นหุ้นส่วนร่วมกันสนับสนุนงบประมาณดำเนินการ

(๓) รูปแบบการดำเนินการ (Operational Models) และ ความต่อเนื่องของการบริการ

- ๓.๑ หน่วยงานที่เกี่ยวข้องลงนามในสัญญา (contract) เพื่อดำเนินงานร่วมกัน
- ๓.๒ หน่วยงานที่เกี่ยวข้องลงนามในบันทึกความเข้าใจ (Memorandum of Understanding: MoU) เพื่อดำเนินงานร่วมกัน
- ๓.๓ หน่วยงานที่เกี่ยวข้องลงนามใน "สัญญาการรักษาระดับคุณภาพการให้บริการ" (Service Level Agreement: SLA) เพื่อดำเนินงานร่วมกันหรือไม่ อย่างไร
- ๓.๔ มีการคิดค่าบริการหรือไม่ และอย่างไรจึงเหมาะสม
- ๓.๕ อื่นๆ

(๔) บริการและธุรกรรมการเชื่อมโยงและแลกเปลี่ยนข้อมูลที่ต้องการดำเนินการเป็นลำดับแรกๆ หรือที่ควรจะมีการพัฒนาเพิ่มขึ้น

- ๔.๑ e-Declaration ของทั้งด้าน การนำเข้า (import) การส่งออก (export) การผ่านแดน (transit) และ การถ่ายลำ (transshipment)
- ๔.๒ e-Permits สำหรับการอนุญาตให้มีการนำเข้า และส่งออกสินค้าเฉพาะประเภท
- ๔.๓ e-CO (Certificate of Origins) ทั้งที่ออกโดยภาครัฐ และที่ออกโดยองค์กรเอกชนที่เกี่ยวข้อง
- ๔.๔ e-Certificates อื่นๆ สำหรับการออกใบรับรองที่เกี่ยวกับการนำเข้าส่งออกสินค้าเฉพาะประเภท
- ๔.๕ e-Manifest ทั้งสายเรือ และสายอากาศ

๔.๖ การรับส่งข้อมูล e-Master Manifest และ e-House Manifest โดยตัวแทนรับจัดการขนส่งสินค้ากับผู้เกี่ยวข้อง

๔.๗ e-Payment เพื่อการชำระภาษีศุลกากร

๔.๘ e-Payment เพื่อการชำระค่าธรรมเนียม และบริการของหน่วยงานรัฐ

๔.๙ e-Payment เพื่อการชำระค่าสินค้า ค่าบริการขนส่ง และบริการอื่นๆที่เกี่ยวข้อง

๔.๑๐ e-DO (Electronic Delivery Order)

๔.๑๑ e-AWB (Electronic Air Waybill)

๔.๑๒ Cargo Status Tracking Electronically (Cargo Visibility) ผู้เกี่ยวข้องที่ควรมีสิทธิเข้าถึงข้อมูลสามารถเข้าถึงข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ที่แสดงสถานะของสินค้าหรือตู้สินค้าว่าอยู่ในขั้นตอนไหนได้อย่างอัตโนมัติ เช่น สินค้ามาถึงท่าเทียบเรือแล้ว ตู้สินค้ามาพักที่ลานตู้สินค้าของผู้ให้บริการท่าเทียบเรือแล้ว ตู้สินค้าที่อยู่ในระหว่างการดำเนินการนั้นได้มีการชำระค่าระวางและออกเอกสาร DO โดยสายเรือแล้ว สินค้าผ่านการตรวจปล่อยของศุลกากรแล้ว ตู้สินค้านั้นชำระค่าบริการท่าเทียบเรือแล้ว ตู้สินค้านั้นผ่านการดำเนินการที่ Gate-out แล้ว หรืออื่นๆ เป็นต้น

๔.๑๓ End-to-end paperless หรือกระบวนการที่ควรจะใช้ข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ช่วยประสานงานจากขั้นตอนของหน่วยงานหนึ่งไปเชื่อมต่อกับอีกหน่วยงานหนึ่งได้โดยไม่ต้องใช้เอกสารกระดาษหรือไม่จำเป็นต้องเดินทางไปยื่นเอกสาร ควรจะมีกระบวนการและเอกสารอะไรบ้างที่ควรจะพัฒนาเพิ่มขึ้นในอนาคต

๔.๑๔ อื่นๆ

๕. ผลที่คาดว่าจะได้รับ

ข้อเสนอแนะเกี่ยวข้องกับทิศทางการพัฒนาระบบ NSW ของประเทศไทยในระยที่ ๒ เพื่อนำไปประกอบการจัดทำรายงานข้อเสนอในงวดถัดไปของโครงการที่ปรึกษาฯ

.....

การประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group Meeting) ครั้งที่ ๒
“โครงการจัดทำแผนแม่บทการพัฒนาระบบ National Single Window ระยะที่ ๒
เพื่ออำนวยความสะดวกทางการค้าให้กับผู้ประกอบการไทยสู่ตลาดอาเซียนและตลาดโลก”
วันศุกร์ที่ ๑๐ เมษายน พ.ศ. ๒๕๕๘ (เวลา ๐๙.๐๐-๑๖.๐๐ น.)
ห้องประชุม ๕๒๑ อาคาร ๕ สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ
ถนนกรุงเกษม แขวงวัดโสมนัส เขตป้อมปราบศัตรูพ่าย กรุงเทพฯ

.....

๑. หลักการและเหตุผล

การพัฒนาระบบ NSW ของประเทศไทยในระยะที่ผ่านมาสามารถสร้างความเชื่อมโยงข้อมูลระหว่างหน่วยงานภาครัฐ โดยเฉพาะหน่วยงานกำกับซึ่งเป็นผู้ให้บริการออกใบอนุญาต/ใบรับรองนำเข้า-ส่งออก ในลักษณะการเชื่อมโยงข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ระหว่างภาครัฐกับภาครัฐ (G-to-G) ได้ในระดับหนึ่ง แต่ในภาพรวมยังมีปัญหาอุปสรรคหลายประการที่ต้องเร่งดำเนินการผลักดันในช่วงต่อไป เพื่อลดต้นทุนให้แก่ผู้ประกอบการเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการขนส่งระหว่างประเทศ และเพื่ออำนวยความสะดวกทางการค้าของประเทศไทยได้อย่างแท้จริง อาทิ การปรับปรุงระบบหรือกระบวนการภายใน (Back-office Reprocess) ของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง การขาดความเข้าใจเกี่ยวกับการปรับปรุงกฎหมายและระเบียบข้อบังคับที่จะสนับสนุนการปรับเปลี่ยนกระบวนการ (Reprocess) ให้สามารถบริการออกใบรับรอง/ใบอนุญาตทางอิเล็กทรอนิกส์แบบไร้กระดาษได้ รวมทั้งยังขาดกลไกการบริหารจัดการส่วนกลางเพื่อให้สามารถใช้ประโยชน์จากระบบและเชื่อมโยงข้อมูลการทำธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ผ่านระบบ NSW ได้อย่างบูรณาการ ครอบคลุมทั้งภาครัฐและภาคเอกชน (ในลักษณะของ B2B, B2G, G2B) รวมทั้งสามารถเชื่อมโยงเข้ากับระบบข้อมูล ที่เกี่ยวข้องในมิติอื่น อาทิ ด้านการค้าขาย (e-trade) ด้านการขนส่ง (e-freight) และด้านการชำระเงินทางอิเล็กทรอนิกส์ (e-payment)

ดังนั้น การผลักดันการเชื่อมโยงข้อมูลผ่านระบบ NSW ในระยะต่อไปของประเทศไทยจึงจำเป็นต้องมีแผนแม่บทที่มีวิสัยทัศน์ด้านสถาปัตยกรรมของระบบ มีเป้าหมายการพัฒนาระบบ มีรูปแบบการบริหารจัดการทางธุรกิจที่เหมาะสม (NSW Business Model) หรือจะต้องมีการวางโครงสร้างของหน่วยธุรกิจเพื่อเข้ามาบริหารจัดการระบบ NSW ที่ชัดเจน มีขอบเขตงานและภารกิจครอบคลุมองค์ประกอบต่างๆ ที่จะทำให้ระบบ NSW สามารถขยายขอบเขตความสามารถออกไปในอนาคตให้มีความสมบูรณ์ และมีความเหมาะสมกับประเทศไทย รวมทั้งจะต้องมีแนวทางการขับเคลื่อนให้เกิดการสร้างเครือข่ายข้อมูลระหว่างผู้ใช้บริการและระบบ NSW ของภาครัฐได้อย่างมีประสิทธิภาพ

การจัดประชุมกลุ่มย่อยครั้งที่ ๒ นี้มุ่งรวบรวมข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะที่เกี่ยวข้องกับประเด็นดังกล่าวข้างต้น จากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในทุกภาคส่วน เพื่อนำมาจัดทำเป็นข้อเสนอในการจัดทำแผนแม่บทของการพัฒนาระบบ NSW ระยะที่ ๒ ของประเทศไทยต่อไป

๒. วัตถุประสงค์ของการประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group Meeting) ครั้งที่ ๒

๒.๑ เพื่อนำเสนอแนวการขับเคลื่อนเชิงนโยบาย และกลไกความร่วมมือในการพัฒนาในอนาคต

๒.๒ เพื่อนำเสนอรูปแบบสถาปัตยกรรมองค์กรของระบบ Regulatory NSW และ Port Community Systems (PCSs) สำหรับประเทศไทยในอนาคต เปรียบเทียบกับของต่างประเทศ

๒.๓ เพื่อนำเสนอวิธีการวิเคราะห์รูปแบบการลงทุนและการบริหารจัดการทางธุรกิจ (Business and Financial Models) ของระบบ Regulatory NSW และ PCSs

๒.๔ เพื่อนำเสนอแนวคิดเบื้องต้นในการประเมินประสิทธิภาพด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าและ NSW

๒.๕ เพื่อรับฟังความคิดเห็นจากที่ประชุม เพื่อนำมาปรับปรุงข้อเสนอ และจัดทำรายงานในงวดที่ ๓ ต่อไป

๓. กลุ่มเป้าหมาย

ผู้แทนจากภาครัฐ ภาคเอกชน และผู้ประกอบการที่เกี่ยวข้อง จำนวน ๔๐-๕๐ คน โดยประมาณ

๔. ประเด็นหารือและแสดงข้อคิดเห็น

๔.๑ กลไกการขับเคลื่อนการพัฒนาระบบ NSW ระยะที่ ๒ ของประเทศไทย

๔.๑.๑ กลไกการขับเคลื่อนเชิงนโยบาย

๔.๑.๒ กลไกขับเคลื่อนการปฏิบัติ

๔.๑.๓ กลไกการบริหารจัดการและประสานความร่วมมือระหว่างหน่วยงาน

๔.๒ รูปแบบสถาปัตยกรรมองค์กร (Enterprise Architecture) สำหรับระบบ NSW ของไทยในอนาคต

๔.๒.๑ G2G Regulatory NSW

๔.๒.๒ Air PCS

๔.๒.๓ Sea PCS

๔.๓ รูปแบบการลงทุนและการบริหารจัดการทางธุรกิจ (Business and Financing Models) ของระบบ Regulatory NSW และ PCSs

๔.๓.๑ ภาครัฐสนับสนุนงบประมาณดำเนินการทั้งหมด

๔.๓.๒ ภาคเอกชนสนับสนุนงบประมาณดำเนินการทั้งหมด/สัมปทาน

๔.๓.๓ ภาครัฐและภาคเอกชนเป็นหุ้นส่วนร่วมกันสนับสนุนงบประมาณดำเนินการ

๕. ผลที่คาดว่าจะได้รับ

ข้อเสนอแนะเกี่ยวกับทิศทางการพัฒนาระบบ NSW ของประเทศไทยในระยะที่ ๒ ในประเด็นที่เกี่ยวข้องกับเรื่องข้อเสนอกลไกการขับเคลื่อนการพัฒนาระบบ ข้อเสนอสถาปัตยกรรมองค์กรของระบบในอนาคต และข้อเสนอวิธีการวิเคราะห์รูปแบบการลงทุนและการบริหารจัดการทางธุรกิจของระบบ G2G

Regulatory NSW, Air PCSและ Sea PCS เพื่อนำไปประกอบการจัดทำรายงานข้อเสนอในงานงวดถัดไปของโครงการที่ปรึกษาฯ

.....

การประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group Meeting) ครั้งที่ ๓
"โครงการจัดทำแผนแม่บทการพัฒนาระบบ National Single Window ระยะที่ ๒
เพื่ออำนวยความสะดวกทางการค้าให้กับผู้ประกอบการไทยสู่ตลาดอาเซียนและตลาดโลก"
วันจันทร์ที่ ๒๒ มิถุนายน พ.ศ. ๒๕๕๘ (เวลา ๐๙.๐๐-๑๕.๐๐ น.)
ห้องประชุม ๕๒๑ อาคาร ๕ สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ
ถนนกรุงเกษม เขตป้อมปราบศัตรูพ่าย กรุงเทพฯ

.....

๑. หลักการและเหตุผล

โครงการจัดทำแผนแม่บทการพัฒนาระบบ National Single Window (NSW) ระยะที่ ๒ เพื่ออำนวยความสะดวกทางการค้าให้กับผู้ประกอบการไทยสู่ตลาด ASEAN และตลาดโลก โดยสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ได้มีการดำเนินงานการศึกษาและวิเคราะห์ข้อมูลโดยทีมที่ปรึกษาในช่วงระยะเวลา ๑๐ เดือนที่ผ่านมา (๓๐ ก.ค. ๒๕๕๗-๒๙ พ.ค. ๒๕๕๘) ภายใต้ขอบเขตของงานที่กำหนด โดยมีผลงานของโครงการในระยะที่ผ่านมาอันประกอบด้วย

๑. รายงานผลการศึกษาสถานภาพและความคืบหน้าของการพัฒนาระบบ NSW ของไทยจนถึงปัจจุบัน (*ผ่านขั้นตอนการพิจารณาผลงานแล้ว*)
๒. รายงานผลการศึกษาและวิเคราะห์กรณีศึกษา (Case study) ของการพัฒนาระบบ NSW ของต่างประเทศ ที่มีประสบการณ์การขับเคลื่อนด้านการปรับปรุงกระบวนการอำนวยความสะดวกทางการค้าและระบบ NSW เพื่อนำมาสังเคราะห์เปรียบเทียบกับของประเทศไทยในมิติที่เกี่ยวข้อง (*ผ่านขั้นตอนการพิจารณาผลงานแล้ว*)
๓. ข้อเสนอร่างแผนแม่บทการพัฒนาระบบ NSW ระยะที่ ๒ เพื่ออำนวยความสะดวกทางการค้าและเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันให้กับผู้ประกอบการไทยสู่ตลาดอาเซียน และตลาดโลก (*อยู่ในระหว่างการพิจารณา*)
๔. ข้อเสนอกรอบตัวชี้วัดที่เหมาะสมสำหรับการประเมินผลการดำเนินงานตามแผนการพัฒนาระบบ NSW ของประเทศไทย (*อยู่ในระหว่างการพิจารณา*)
๕. รายงานสรุปผลการประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) เพื่อรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากผู้เกี่ยวข้องในทุกภาคส่วน จำนวน ๒ ครั้ง (*ผ่านขั้นตอนการพิจารณาผลงานแล้ว*)

ทั้งนี้ ข้อเสนอร่างแผนแม่บทการพัฒนาระบบ NSW ระยะที่ ๒ เพื่ออำนวยความสะดวกทางการค้าให้กับผู้ประกอบการไทยสู่ตลาด ASEAN และตลาดโลก ที่จัดทำขึ้นในครั้งนี้ มีสาระสำคัญเกี่ยวกับวิสัยทัศน์ เป้าหมาย กลยุทธ์ แผนงาน โครงการพัฒนาที่สำคัญสำหรับช่วงต่อไป รูปแบบการบริหารเชิงธุรกิจ (Business Model) ระบบ NSW ที่เหมาะสมสำหรับประเทศไทย และกรอบตัวชี้วัดสำหรับการประเมินผลการดำเนินงาน

เพื่อมุ่งหวังให้เป็นประโยชน์สำหรับใช้ประกอบการกำหนดแนวทางและทิศทางการพัฒนาระบบ NSW ระยะที่ ๒ ของประเทศไทย ที่เหมาะสมและมีประสิทธิผลอย่างยั่งยืน และสามารถบูรณาการการทำงานของทุกภาคส่วนให้เป็นระบบ NSW ที่สมบูรณ์อย่างแท้จริง เพื่อสนับสนุนการพัฒนาขีดความสามารถในการแข่งขันทางการค้าของประเทศ และเพิ่มประสิทธิภาพการอำนวยความสะดวกทางการค้าระหว่างประเทศของไทยต่อไปในอนาคต

การจัดประชุมกลุ่มย่อยครั้งที่ ๓ นี้มุ่งรวบรวมข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะที่เกี่ยวข้องกับข้อเสนอร่างแผนแม่บทการพัฒนาระบบ NSW ระยะที่ ๒ ดังกล่าวข้างต้น จากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในทุกภาคส่วน เพื่อนำมาจัดทำแผนแม่บทของการพัฒนาระบบ NSW ระยะที่ ๒ ของประเทศไทยต่อไป

๒. วัตถุประสงค์ของการประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group Meeting) ครั้งที่ ๓

๒.๑ เพื่อนำเสนอข้อเสนอร่างแผนแม่บทการพัฒนาระบบ NSW ระยะที่ ๒ ของประเทศไทย

๒.๒ เพื่อรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากที่ประชุมกลุ่มย่อย สำหรับการจัดทำรายงานในงวดที่ ๔ ต่อไป

๓. กลุ่มเป้าหมาย

ผู้แทนจากภาครัฐ ภาคเอกชน และผู้ประกอบการที่เกี่ยวข้อง จำนวน ๔๐-๕๐ คน โดยประมาณ

๔. ประเด็นหารือและแสดงข้อคิดเห็น

๔.๑ วิสัยทัศน์และวัตถุประสงค์ของการพัฒนาระบบ e-Trade Facilitation ของประเทศไทย

๔.๒ เป้าหมายของการพัฒนาระบบ e-Trade Facilitation ของประเทศไทย

๔.๓ กลไกการขับเคลื่อนเชิงนโยบายและกลไกความร่วมมือในการพัฒนาระบบ e-Trade Facilitation ของประเทศไทย

๔.๔ สถาปัตยกรรมของระบบ e-Trade Facilitation ของประเทศไทยทั้งในส่วนของ NSW สำหรับธุรกรรมภาครัฐ และสำหรับธุรกรรมการขนส่งทางอากาศและทางทะเล (Air และ Sea PCS)

๔.๕ แผนงานการพัฒนาระบบ e-Trade Facilitation ของประเทศไทยระยะ ๕ ปี

๔.๖ รูปแบบการลงทุนและรูปแบบธุรกิจของระบบ NSW สำหรับธุรกรรมภาครัฐ, Air PCS, Sea PCS

๔.๗ วิธีการประเมินวัดประสิทธิภาพของ e-Trade Facilitation ของประเทศไทยและตัวชี้วัด

๕. ผลที่คาดว่าจะได้รับ

ข้อเสนอแนะเกี่ยวกับองค์ประกอบด้านเนื้อหาในการจัดทำร่างแผนแม่บทการพัฒนาระบบ NSW ระยะที่ ๒ ของประเทศไทย สำหรับการจัดทำรายงานซึ่งเป็นผลงานงวดสุดท้ายของโครงการฯ ต่อไป

.....

ภาคผนวก จ: รายชื่อโครงการที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาระบบ NSW ของประเทศไทย

ลำดับ	โครงการ	หน่วยงาน	สังกัดกระทรวง
๑	โครงการพัฒนาระบบใบขนสินค้าขาเข้า ใบขนสินค้าขาออก ใบขนสินค้าส่วนบุคคลการชำระภาษี และเชื่อมโยงข้อมูล กับใบอนุญาตของกรมศิลปากร กรมการปกครอง กรมอุตสาหกรรม และสำนักงานปรมาณูเพื่อสันติแบบ Single Window (รวมการจัดทำ Workshop ที่เกี่ยวข้อง)	กรมศุลกากร	กระทรวงการคลัง
๒	โครงการปรับปรุงระบบ e-Customs รองรับการเชื่อมโยงข้อมูลระหว่างหน่วยงานทั้งภายในประเทศ และระหว่างประเทศ ระหว่างปี พ.ศ. ๒๕๕๕- ๒๕๕๖	กรมศุลกากร	
๓	โครงการจัดทำระบบ Gate way ของกรมสรรพสามิตเพื่อเชื่อมโยงข้อมูลกับระบบ National Single Window ของกรมศุลกากร	กรมสรรพสามิต	
๔	โครงการพัฒนาระบบ Back-end-integration เพื่อเชื่อมโยงระบบ National Single Window	กรมสรรพสามิต	
๕	การเชื่อมโยงข้อมูลการใช้มาตรฐานกลางข้อความการชำระเงินทางอิเล็กทรอนิกส์ในระดับผู้ประกอบการ (National Payment Message Standard)	ธนาคารแห่งประเทศไทย	
๖	โครงการศึกษา และพัฒนาระบบ Transport Single Window e-Logistics ระยะที่ 2 เพื่อรองรับ National Integrated Single Window e-Logistics	สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม	กระทรวงคมนาคม
๗	โครงการพัฒนาระบบเชื่อมโยงระหว่าง National Single Window กับระบบสารสนเทศภายในของกรมการขนส่งทางบก	กรมการขนส่งทางบก	
๘	การเชื่อมโยงข้อมูลใบขนสินค้าขาเข้าเพื่อใช้ในการส่งข้อมูลแบบ 32	กรมการขนส่งทางบก	

ลำดับ	โครงการ	หน่วยงาน	สังกัดกระทรวง
๙	การเชื่อมโยงข้อมูลบัญชีสินค้าทางเรือ (Manifest)	การท่าเรือแห่งประเทศไทย	
๑๐	การเชื่อมโยงข้อมูลใบอนุญาต และใบรับรองต่างๆ กับระบบ NSW (อยู่ระหว่างทดสอบระบบ)	กรมเจ้าท่า	
๑๑	การเชื่อมโยงข้อมูลใบอนุญาตและใบรับรองต่างๆ กับระบบ NSW (อยู่ระหว่างการพัฒนาระบบ)	บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)	
๑๒	การเชื่อมโยงข้อมูลใบอนุญาตและใบรับรองต่างๆ กับระบบ NSW (อยู่ระหว่างการพัฒนาระบบ)	กรมการบินพลเรือน	
๑๓	โครงการพัฒนาระบบแลกเปลี่ยนข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ตามระบบอนุญาตนำเข้า ส่งออก และนำผ่านสัตว์ป่าตามอนุสัญญาไซเตส	กรมอุทยานแห่งชาติ สัตว์ป่าและพันธ์พืช	กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม
๑๔	โครงการพัฒนาระบบการรับรองแหล่งกำเนิดไม้เพื่อประกอบการส่งออกไปนอกราชอาณาจักร เพื่อรองรับระบบ National Single Window ระยะที่ ๒	กรมป่าไม้	
๑๕	โครงการพัฒนาการออกแบบ ใบอนุญาต และควบคุมการนำเคลื่อนที่ไม้ เพื่อประกอบการส่งออกไปนอกราชอาณาจักร เพื่อรองรับการเชื่อมโยง National Single Window	กรมป่าไม้	
๑๖	โครงการพัฒนาระบบ เชื่อมโยงคำขอกลาง และระบบสนับสนุนใบอนุญาต และใบรับรองผ่านอินเตอร์เน็ตจำนวน ๑ ระบบ ด้วยวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์ เพื่อสนับสนุน National Single Window (NSW)	กรมอุทยานแห่งชาติ สัตว์ป่า และพันธุ์พืช	
๑๗	โครงการพัฒนาระบบแลกเปลี่ยนข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ตามระบบอนุญาตนำเข้า ส่งออก และนำผ่านสัตว์ป่าตามอนุสัญญาไซเตส	กรมอุทยานแห่งชาติ สัตว์ป่าและพันธุ์พืช	
๑๘	การเชื่อมโยงข้อมูลใบอนุญาต และใบรับรองต่างๆ กับระบบ NSW (อยู่ระหว่างทดสอบระบบ)	กรมทรัพยากรธรณี	

ลำดับ	โครงการ	หน่วยงาน	สังกัดกระทรวง
๑๙	โครงการพัฒนาปรับปรุงระบบเชื่อมโยงข้อมูลกับ National Single Window (ระบบสำรองข้อมูลการอนุญาตอิเล็กทรอนิกส์)	กรมการค้าต่างประเทศ	กระทรวงพาณิชย์
๒๐	โครงการพัฒนาการเชื่อมโยงข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ผ่านระบบ National Single Window	กรมการค้าภายใน	
๒๑	โครงการเพิ่มประสิทธิภาพระบบการออกใบรับรองปลอดศัตรูพืชดอกกล้วยไม้และข้าวเพื่อรองรับระบบ National Single Window	กรมวิชาการเกษตร	กระทรวงเกษตรและสหกรณ์
๒๒	โครงการพัฒนาระบบการออกใบรับรองและใบอนุญาต เพื่อประกอบการนำเข้าจากนอกราชอาณาจักรและรองรับการเชื่อมโยงกับกรมศุลกากร	กรมวิชาการเกษตร	
๒๓	โครงการจัดทำระบบการออกใบอนุญาตและใบรับรอง เพื่อการนำเข้าและส่งออกสินค้าประมง และการเชื่อมโยงระบบของหน่วยงานภายในที่เกี่ยวข้อง กับการนำเข้าและส่งออกสินค้าประมงเพื่อการเชื่อมโยง National Single Window	กรมประมง	
๒๔	โครงการพัฒนาระบบเชื่อมโยงข้อมูลใบอนุญาตและใบรับรองของหน่วยงานภายในกรมประมง	กรมประมง	
๒๕	โครงการพัฒนาระบบเชื่อมโยงระหว่าง National Single Window กับระบบภายในของหน่วยงานราชการของกรมปศุสัตว์	กรมปศุสัตว์	
๒๖	โครงการพัฒนาระบบเชื่อมโยงระหว่าง National Single Window ของกรมส่งเสริมการส่งออก กับระบบภายในของกรมปศุสัตว์ (เพิ่มเติม)	กรมปศุสัตว์	
๒๗	การเชื่อมโยงข้อมูลใบอนุญาตการนำสัตว์หรือซากสัตว์ เข้าราชอาณาจักรและออกนอกราชอาณาจักร (แบบ ร.6 และแบบ ร.9)	กรมปศุสัตว์	

ลำดับ	โครงการ	หน่วยงาน	สังกัดกระทรวง
๒๘	การเชื่อมโยงข้อมูลใบรับรองสินค้าเกษตร (Health Certificate) กับสำนักงานมาตรฐานสินค้าเกษตร และอาหารแห่งชาติ (มกอช.)	กรมปศุสัตว์	
๒๙	การเชื่อมโยงข้อมูลใบรับรองสินค้าเกษตร (Health Certificate) กับกรมปศุสัตว์	สำนักงานมาตรฐานสินค้าเกษตรและอาหารแห่งชาติ	
๓๐	โครงการพัฒนาการเชื่อมโยงระหว่างระบบเชื่อมโยงใบรับรองสินค้าเกษตรและอาหารกับต่างประเทศ กับระบบ National Single Window (เชื่อมโยงข้อมูลใบรับรองสินค้าเกษตรกับกรมปศุสัตว์ผ่านระบบ NSW)	สำนักงานมาตรฐาน สินค้าเกษตร และอาหารแห่งชาติ	
๓๑	การเชื่อมโยงข้อมูลใบรับเงินสงเคราะห์ทางอิเล็กทรอนิกส์	สำนักงานกองทุนสงเคราะห์การทำสวนยาง	
๓๒	โครงการ National Root CA และ CA Interoperability เพื่อ e-Logistics	สำนักธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์	กระทรวงเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร
๓๓	โครงการพัฒนา ระบบต้นแบบ และโปรแกรมเปิดเผยรหัส เพื่อการยื่นคำร้องแบบ Single Window Entry สำหรับผู้นำเข้า และผู้ส่งออกสินค้า	สำนักส่งเสริมและพัฒนารัฐบาลอิเล็กทรอนิกส์	
๓๔	โครงการศึกษา วิจัยพัฒนา เพื่อส่งเสริมการแลกเปลี่ยนข้อมูล ที่เป็นมาตรฐานสากล ในการทำธุรกรรมอิเล็กทรอนิกส์ ของภาคธุรกิจในประเทศไทย (Rosetta Net)	สำนักส่งเสริมอุตสาหกรรมเทคโนโลยีสารสนเทศ และการสื่อสาร	

ลำดับ	โครงการ	หน่วยงาน	สังกัดกระทรวง
๓๕	โครงการพัฒนาระบบออกใบอนุญาต และใบรับรองเพื่อการส่งออก และนำเข้าสินค้า และเชื่อมโยงกับ National Single Window	สำนักงานคณะกรรมการอ้อย และน้ำตาลทราย	กระทรวงอุตสาหกรรม
๓๖	การเชื่อมโยงข้อมูลใบอนุญาตให้ส่งสินค้า ออกไปนอกราชอาณาจักร (สินค้าทั่วไป) (แบบ อ4)	สำนักงานคณะกรรมการอ้อยและน้ำตาลทราย	
๓๗	โครงการพัฒนาระบบคอมพิวเตอร์ สำหรับเชื่อมโยงใบรับรองการนำเข้า ส่งออก ระหว่างสถาบันไฟฟ้าและอิเล็กทรอนิกส์และกรมศุลกากร	สถาบันไฟฟ้าและอิเล็กทรอนิกส์	
๓๘	โครงการพัฒนาระบบงานข้อมูลวัตถุอันตราย เพื่อรองรับระบบ National Single Window	กรมโรงงานอุตสาหกรรม	
๓๙	การเชื่อมโยงข้อมูลใบรับรองและ/หรือใบอนุญาตเพื่อการนำเข้าหรือการส่งของออกจากเขตประกอบการเสรี	การนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย	
๔๐	โครงการพัฒนาระบบออกใบอนุญาต ส่งแร่ออกนอกราชอาณาจักร และใบอนุญาตนำแร่เข้าในราชอาณาจักร เพื่อรองรับการเชื่อมโยง National Single Window	กรมอุตสาหกรรมพื้นฐานและการเหมืองแร่	
๔๑	การเชื่อมโยงข้อมูลใบอนุญาต และใบรับรองต่างๆ กับระบบ NSW (อยู่ระหว่างทดสอบระบบ)	กรมอุตสาหกรรมพื้นฐานและการเหมืองแร่	
๔๒	การเชื่อมโยงข้อมูลใบอนุญาตและใบรับรองต่างๆ กับระบบ NSW (อยู่ระหว่างจัดหาระบบ)	สำนักงานมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม	
๔๓	การเชื่อมโยงข้อมูลใบอนุญาตและใบรับรองต่างๆ กับระบบ NSW (อยู่ระหว่างจัดหาระบบ)	สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย	

ลำดับ	โครงการ	หน่วยงาน	สังกัดกระทรวง
๔๔	โครงการพัฒนาระบบเชื่อมโยงระหว่าง National Single Window กับระบบโลจิสติกส์ของสำนักงานคณะกรรมการอาหารและยา	สำนักงานคณะกรรมการอาหารและยา	กระทรวงสาธารณสุข
๔๕	การเชื่อมโยงข้อมูลใบรับแจ้งการนำเข้าผลิตภัณฑ์สุขภาพ	สำนักงานคณะกรรมการอาหารและยา (อย.)	
๔๖	โครงการพัฒนาระบบแลกเปลี่ยนข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ตามพระราชบัญญัติเชื้อโรคและพิษจากสัตว์	กรมวิทยาศาสตร์การแพทย์	
๔๗	การเชื่อมโยงข้อมูลใบอนุญาตและใบรับรองต่างๆ กับระบบ NSW (อยู่ระหว่างการพัฒนาระบบ)	กรมควบคุมโรค	
๔๘	งานการพัฒนาระบบด้านการรักษาความปลอดภัยและเพิ่มขีดความสามารถของระบบเชื่อมโยงข้อมูลผ่านระบบ National Single Window ของ อท.ศอพท.	กรมการอุตสาหกรรมทหาร	กระทรวงกลาโหม
๔๙	งานการพัฒนาระบบการลงนามอนุมัติใบคาขออนุญาตด้วยลายมือชื่ออิเล็กทรอนิกส์ผ่านทางอินเตอร์เน็ต (E-Signature)	กรมการอุตสาหกรรมทหาร	
๕๐	การเชื่อมโยงหนังสืออนุมัติสั่งปล่อยสินค้าที่ได้รับการส่งเสริมการลงทุน	สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน	สำนักนายกรัฐมนตรี
๕๑	การเชื่อมโยงข้อมูลใบอนุญาตส่งหรือนำโบราณวัตถุหรือศิลปวัตถุออกนอกราชอาณาจักร	กรมศิลปากร	กระทรวงวัฒนธรรม
๕๒	การเชื่อมโยงข้อมูลหนังสือรับรองให้นำสินค้า (น้ำมันเชื้อเพลิง) เข้าในราชอาณาจักร และใบอนุญาตเป็นผู้ค้าน้ำมันตามมาตรา 7	กรมธุรกิจพลังงาน	กระทรวงพลังงาน
๕๓	การเชื่อมโยงข้อมูลหนังสือรับรองให้จำหน่ายก๊าซปิโตรเลียมออกไปนอกราชอาณาจักร	กรมธุรกิจพลังงาน	
๕๔	การเชื่อมโยงข้อมูลใบอนุญาต และใบรับรองต่างๆ กับระบบ NSW (อยู่ระหว่างทดสอบระบบ)	กรมเชื้อเพลิงธรรมชาติ	

ลำดับ	โครงการ	หน่วยงาน	สังกัดกระทรวง
๕๕	การเชื่อมโยงข้อมูลใบอนุญาต และใบรับรองต่างๆ กับระบบ NSW	สำนักงานปรมาณูเพื่อสันติ	กระทรวงวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี
๕๖	การเชื่อมโยงข้อมูลใบอนุญาต และใบรับรองต่างๆ กับระบบ NSW (อยู่ระหว่างทดสอบระบบ)	กรมการปกครอง	กระทรวงมหาดไทย
๕๗	การเชื่อมโยงข้อมูลใบอนุญาตนำเข้า-ส่งออกเครื่องวิทยุคมนาคมและอุปกรณ์	สำนักงานคณะกรรมการกิจการกระจายเสียง กิจการโทรทัศน์และกิจการโทรคมนาคมแห่งชาติ	หน่วยงานอิสระของรัฐ
๕๘	การเชื่อมโยงข้อมูลใบอนุญาต และใบรับรองต่างๆ กับระบบ NSW (อยู่ระหว่างทดสอบระบบ)	หอการค้าไทยและสภาหอการค้าแห่งประเทศไทย	องค์กรอิสระ



สำนักวิเคราะห์โครงการลงทุนภาครัฐ
สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ
962 ถนนกรุงเกษม แขวงวัดโสมนัส เขตป้อมปราบศัตรูพ่าย กรุงเทพฯ 10100
Website : www.nesdb.go.th