



ผลการประชุมเชิงปฏิบัติการ ด้านการค้าและการอำนวยความสะดวกทางการค้า



ภายใต้แผนงาน GMS (Workshop on Trade and Trade Facilitation in GMS)

นายปรเมธี วิมลศิริ รองเลขาธิการคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ปฏิบัติหน้าที่เป็นประธานที่ประชุมและหัวหน้าคณะผู้แทนไทยในการประชุมเชิงปฏิบัติการด้านการค้าและการอำนวยความสะดวกทางการค้าภายใต้แผนงาน GMS (Workshop on Trade and Trade Facilitation in GMS) เมื่อวันอังคารที่ ๑๘ ตุลาคม ๒๕๕๔ ณ จังหวัดภูเก็ต เพื่อหารือและเสนอข้อคิดเห็นในประเด็นด้านการค้าและการอำนวยความสะดวกทางการค้าระหว่างประเทศสมาชิกกลุ่มแม่น้ำโขง โดยสาระสำคัญการประชุม สรุปได้ดังนี้

๑. ภาพรวม ที่ประชุมหารือและแลกเปลี่ยนความเห็นในเรื่อง (๑) แนวโน้มและทิศทางการค้าของประเทศกลุ่มแม่น้ำโขง (๒) ระบบการค้าผ่านแดน (๓) ข้อจำกัดของบริษัทส่งออกจากกัมพูชาและลาว (๔) การประเมินการอำนวยความสะดวกด้านการค้าและการขนส่งในกัมพูชา ลาว และไทย (๕) การศึกษาเพื่อประเมินต้นทุนและเวลาในการขนส่งโดยใช้เส้นทางตามแนวพื้นที่พัฒนาเศรษฐกิจตอนใต้
๒. แนวโน้มการค้าของประเทศในอนุภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขง
 - ๒.๑ ภาพรวมการค้าของ GMS ขยายตัวเร็วอย่างต่อเนื่องระหว่างปี ๒๐๐๐-๒๐๐๙ โดยสัดส่วนการค้าส่วนใหญ่เป็นการค้าของเงิน การค้าภายในกลุ่ม GMS มีปริมาณและสัดส่วนเพิ่มขึ้นอย่างมาก และการค้าขยายตัวมากที่สุดกับจีน ทำให้มีการพึ่งพาเศรษฐกิจจีนสูงขึ้น
 - ๒.๒ โครงสร้างสินค้าส่งออกของกลุ่ม GMS มีความหลากหลาย มีสินค้าหลัก ได้แก่ เครื่องจักร และชิ้นส่วนยานยนต์ ส่งออกจากไทยและเวียดนาม ในขณะที่สินค้าส่งออกจากประเทศ CLM เป็นสินค้าปฐมภูมิและมูลค่าไม่สูง เช่น สิ่งทอ เสื้อผ้า และ travel goods สำหรับการค้าสินค้าอุตสาหกรรมส่วนใหญ่เป็นการค้าระหว่างเงินไทย และเวียดนาม
๓. ระบบการค้าผ่านแดน ADB ได้ให้คณะที่ปรึกษาศึกษาและประเมินผลการดำเนินงานระบบศุลกากรผ่านแดน (Customs Transit System: CTS) ของแผนงาน GMS เพื่อนำเสนอต่อที่ประชุม โดยสรุป ได้ดังนี้
 - ๓.๑ ประเด็นปัญหา การนำร่อง CTS ระหว่างไทย-ลาว-เวียดนาม ตามแนวพื้นที่เศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก (EWEC) กำหนดเริ่มดำเนินการตั้งแต่เดือนมิถุนายน ๒๕๕๒ แต่ยังไม่เห็นผลในทางปฏิบัติ เนื่องจากสมาคมผู้ขนส่งของเวียดนาม (VATA) ซึ่งทำหน้าที่เป็นองค์กรค้าประกันของเวียดนามยังไม่วางเงินค้ำประกัน เนื่องจากเห็นว่าไม่คุ้มค่า และความต้องการในการขนส่งตามแนว EWEC ดังกล่าวมีน้อย
 - ๓.๒ ความเห็นของที่ปรึกษา การดำเนินงาน CTS ในกรอบ TIR Carnet ASEAN และ EU มีแนวทางการดำเนินงานที่ต่างกับของ GMS โดยผู้ศึกษา เห็นว่าระบบ CTS ที่เสนอใน GMS ไม่น่าจะดำเนินงานได้สำเร็จ (ทั้งในแง่ของการมีเอกสารค่อนข้างมากถึง ๓๐ ชุด และขั้นตอนการค้าประกันที่ซับซ้อน ตลอดจนการดำเนินงานที่ไม่มีข้อยกเว้นให้กับผู้ขนส่งที่มีประวัติดี ไม่มีการเน้นในเรื่องการใช้ระบบคอมพิวเตอร์และการบริหารจัดการความเสี่ยง) จึงเสนอให้นำรูปแบบการดำเนินงานในกรอบ ASEAN มาใช้ และให้นำบริษัทประกันภัยมาร่วมด้วย
๔. การประเมินการอำนวยความสะดวกด้านการค้าและการขนส่งในกัมพูชา ลาว และไทย โดยผู้เชี่ยวชาญจากธนาคารโลก สรุปได้ว่าเป็นปัญหาที่สำคัญที่สุดของการขนส่งข้ามพรมแดน คือ การวิ่งรถเที่ยวเปล่าโดยไม่มีการขนส่งสินค้าในการเดินทางขากลับ

๕. การศึกษาเพื่อประเมินต้นทุนและเวลาในการขนส่งโดยใช้เส้นทางตามแนวพื้นที่พัฒนาเศรษฐกิจตอนใต้ (Southern Economic Corridor Time-Cost Distance Study - The Blue Book) ADB ได้ศึกษาวิเคราะห์การขนส่งจาก กทม.-พนมเปญ-โฮจิมินห์ ตามเส้นทางอรัญประเทศ-ปอยเปต-พนมเปญ-บาเวต-มอกโบ-โฮจิมินห์ ซิตี-วังเตา โดยมีข้อเสนอมาตรการในการดำเนินงาน ได้แก่
- ๕.๑ จัดทำเวปไซต์ข้อมูลการค้า และกำหนด Focal Point ในแต่ละหน่วยงาน เพื่อลดเวลาและต้นทุนในการค้าหาข้อมูล
- ๕.๒ ปรับปรุงกฎระเบียบและการบังคับใช้เพื่อควบคุมน้ำหนักบรรทุก โดยใช้ประโยชน์สถานีซึ่งน้ำหนักรถและจัดตั้ง Hotline รายงานการฝ่าฝืนกฎ ๒๔ ชั่วโมง เพื่อรักษาสภาพถนน กำจัดด่านตรวจปล่อยที่ไม่เป็นทางการตลอดเส้นทาง (โดยเฉพาะช่วงพนมเปญ-โฮจิมินห์) โดยรัฐควบคุมอย่างเข้มแข็งและจัดตั้ง Hotline รายงานการฝ่าฝืนกฎ ๒๔ ชั่วโมง
- ๕.๓ ขยายเวลาเปิดทำการของด่านพรมแดน จัดบุคลากรเข้ากะเพื่อให้สามารถทำงานช่วงกลางวันได้และมอบอำนาจบางอย่างให้เจ้าหน้าที่ระดับปฏิบัติการในเอกสารได้ และลดเวลาการออกใบ C/O (Easy-Medium) จาก ๕-๗ วัน เป็นน้อยกว่า ๑๒ ชั่วโมง
๖. ความเห็นของที่ประชุม
- ๖.๑ ประเด็นสำคัญสำหรับการค้าระหว่างประเทศ GMS ในปัจจุบัน คือ การลดขั้นตอนกฎระเบียบ การอำนวยความสะดวกด้านการขนส่งและการขนส่งโดยรถบรรทุก ซึ่งจะทำให้มีมูลค่าการค้าเพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญ และสนับสนุนให้การค้าชายแดนและข้ามแดนที่ผิดกฎหมายเป็นการค้าอย่างถูกต้อง
- ๖.๒ ประเทศไทย มีความเห็นว่า (๑) ในปัจจุบันยังไม่สามารถสรุปได้ว่าระบบ CTS ภายใต้แผนงาน GMS ล้มเหลว แต่อาจมีข้อจำกัดในการดำเนินงานอยู่บ้าง รวมถึงไทยยังอยู่ในขั้นตอนการแก้ไขกฎหมายภายในเพื่อให้สามารถรองรับระบบ CTS ได้ ดังนั้นขอให้ ADB สนับสนุนการใช้ระบบ CTS ต่อไปก่อนจะปรับเปลี่ยนไปใช้แนวทางใหม่และประเมินผลหลังจากมีการขยายเส้นทางระหว่างไทย ลาว และเวียดนาม ให้ถึงฮานอยและกรุงเทพฯ ซึ่งจะช่วยให้มีปริมาณการขนส่งมากขึ้น (๒) การผลักดันการเชื่อมโยงทางรถไฟจะทำให้หลายพื้นที่ของ GMS เปลี่ยนจาก land lock เป็น land link ซึ่งจะทำให้มูลค่าทางการค้าเพิ่มขึ้น (๓) ศุลกากรไทยได้ใช้ระบบบริหารความเสี่ยง ศุลกากรอิเล็กทรอนิกส์ และ National Single Window ซึ่งมีความก้าวหน้าอย่างมาก โดยยินดีจะแลกเปลี่ยนเรียนรู้กับประเทศสมาชิกอื่น
- ๖.๓ สปป.ลาว สนับสนุนการใช้ระบบ CTS ภายใต้แผนงาน GMS ในรูปแบบเดิมไปก่อน ในขณะที่เห็นว่าข้อเสนอให้นำรูปแบบการดำเนินงานในกรอบ ASEAN มาใช้แทน
- ๖.๔ จีน และพม่า สามารถปฏิบัติตามได้ทั้งรูปแบบของกรอบ GMS และ ASEAN แต่ขอให้มีการอำนวยความสะดวกด้านการค้าและการขนส่งที่สะดวก รวดเร็ว และไม่ยุ่งยาก
- ๖.๕ เวียดนาม เห็นว่าแผนงาน GMS ควรมีการปฏิรูปเรื่องการใช้ระบบ CTS เพื่อให้สอดคล้องกับความต้องการของภาคเอกชน
- ๖.๖ ผู้แทนภาคเอกชน เสนอให้มีการแยกการดำเนินงานในเรื่อง CTS ออกจากการดำเนินงานตามความตกลง CBTA เนื่องจากในปัจจุบันผู้ประกอบการสามารถขนส่งได้โดยไม่ต้องมีระบบ CTS
๗. สรุปผลการหารือ ที่ประชุมเห็นว่าในการประชุมเชิงปฏิบัติการครั้งนี้ เป็นการแลกเปลี่ยนข้อมูลและความคิดเห็น จึงขอให้ทุกประเทศนำประเด็นที่ได้รับจากที่ประชุมหารือกับผู้ประสานงานหลักระดับประเทศแผนงาน GMS และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง และมีความเห็นเบื้องต้นว่ายังไม่ควรล้มเลิกระบบ CTS ภายใต้แผนงาน GMS ที่อยู่ระหว่างดำเนินการ แต่ควรแก้ปัญหาและอุปสรรคที่มีในปัจจุบันเพื่อให้สามารถใช้งานได้อย่างมีประสิทธิภาพต่อไป
