

# การศึกษาโอกาสและการพัฒนา สิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้า **(TRADE FACILITATION)** ในกลุ่มประเทศ **CLMVT** (กัมพูชา สปป.ลาว เมียนมา เวียดนาม และไทย)





การศึกษาโอกาส  
และการพัฒนา  
สิ่งอำนวยความสะดวก  
สะดวกทางการค้า  
(TRADE FACILITATION)

ในกลุ่มประเทศ CLMVT

(กัมพูชา สปป.ลาว เมียนมา เวียดนาม และไทย)



International Institute for  
Trade and Development

ลิขสิทธิ์

สถาบันระหว่างประเทศเพื่อการค้าและการพัฒนา (องค์การมหาชน)

สงวนลิขสิทธิ์

จัดทำโดย

สถาบันระหว่างประเทศเพื่อการค้าและการพัฒนา (องค์การมหาชน)

ชั้น 8 อาคารวิทย์พัฒนา จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

จุฬาซอย 12 ถนนพญาไท กรุงเทพฯ 10330

โทรศัพท์: +66 (0) 2216 1894-7

โทรสาร: +66 (0) 2216 1898-9

อีเมล: info@itd.or.th

ออกแบบปก

ปวีธ ดวงสนิท

จัดรูปเล่ม

ปวีธ ดวงสนิท

ตรวจสอบต้นฉบับ

สมาน นนทสิทธิ์ชัย และนิโลบล ปางลิลาศ

ประสานงานและกำกับดูแล

สมาน นนทสิทธิ์ชัย และนิโลบล ปางลิลาศ

พิมพ์ที่

บริษัท โกลิฟรันท (ไทยแลนด์) จำกัด

อาคารวรรณสรณ์ ห้อง 801 ชั้น 8 .

เลขที่ 35 ถนนพญาไท แขวงถนนพญาไท

เขตราชเทวี กรุงเทพฯ 10400

โทรศัพท์: +66 (0) 2026-3147

โทรสาร: -

พิมพ์ครั้งแรก

กรกฎาคม พ.ศ. 2562

จำนวน

300 เล่ม

ISBN

978-616-8067-208

การศึกษาโอกาสและการพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้า  
(Trade Facilitation) ในกลุ่มประเทศ CLMVT (กัมพูชา สปป.ลาว เมียนมา  
เวียดนาม และไทย

คณะนักวิจัย

1. รองศาสตราจารย์ ดร.รุธิร์ พนมยงค์
2. นางสาวศิริรัตน์ อยู่ภาค
3. นางสาวนันทอร ทองน้ำเพ็ญ
4. นายกวิล กฤษเจริญ
5. นายณชกฤต สิริประกอบกิจ

คณะกรรมการบริหารงานวิจัย

1. นายวิมล ปั้นคง
2. ร้อยโท พันธุ์รบ ราชพงศา
3. นางสาวน้ำผึ้ง ทัดน้อยพิทักษ์กุล



## คำนำ

ในช่วงระยะเวลาหลายปีที่ผ่านมา การเจริญเติบโตทางการค้าและการลงทุนระหว่างประเทศไทยกับกลุ่มประเทศ CLMV (กัมพูชา สปป.ลาว เมียนมา และเวียดนาม) มีการเจริญเติบโตอย่างต่อเนื่อง ส่งผลให้ไทยกลายเป็นประเทศคู่ค้าที่มีความสำคัญต่อประเทศเพื่อนบ้านในกลุ่ม CLMV อย่างไรก็ตาม ในปัจจุบัน การอำนวยความสะดวกทางการค้าในกลุ่มประเทศ CLMVT (กัมพูชา สปป.ลาว เมียนมา เวียดนาม และไทย) ยังคงเผชิญกับอุปสรรคในการเคลื่อนย้ายสินค้าข้ามพรมแดนระหว่างกัน ส่งผลให้เกิดต้นทุนทางการค้าและระยะเวลาการขนส่งสินค้าข้ามพรมแดนที่สูงขึ้นโดยไม่จำเป็น ซึ่งส่งผลกระทบต่อการค้าและการลงทุนระหว่างกลุ่มประเทศ CLMVT

สถาบันระหว่างประเทศเพื่อการค้าและการพัฒนา (องค์การมหาชน) ตระหนักถึงความสำคัญและความจำเป็นในการศึกษาวิจัยในประเด็นดังกล่าว จึงได้ศึกษาวิจัยเรื่อง “การศึกษาโอกาสและการพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้า (Trade Facilitation) ในกลุ่มประเทศ CLMVT (กัมพูชา สปป.ลาว เมียนมา เวียดนาม และไทย)” โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาแผนและผลการดำเนินงานการพัฒนาด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าในกลุ่มประเทศ CLMVT เพื่อให้ทราบถึงสถานการณ์ ปัญหาและอุปสรรคต่าง ๆ ที่เกิดขึ้น และวิเคราะห์ประโยชน์และโอกาสด้านการค้าและการลงทุนร่วมกันภายในกลุ่มประเทศ CLMVT โดยใช้การพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้าเป็นกลไกขับเคลื่อน รวมทั้งการเสนอแนะแนวทาง นโยบายและมาตรการในระดับต่าง ๆ เพื่อนำไปสู่การพัฒนาการอำนวยความสะดวกทางการค้าเพื่อผลประโยชน์ร่วมกันของทุกประเทศ

ผลการศึกษาพบว่า การพัฒนาด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้ายังคงมีระดับการพัฒนาที่แตกต่างกันไปในแต่ละประเทศ ซึ่งส่งผลกระทบต่อให้เกิดอุปสรรคทางการค้าในด้านต้นทุนและระยะเวลาที่ไม่จำเป็นในการเคลื่อนย้ายสินค้าข้ามพรมแดน อย่างไรก็ตาม การใช้การอำนวยความสะดวกทางการค้าเป็นกลไกขับเคลื่อนเพื่อให้เกิดประโยชน์และโอกาสด้านการค้าและการลงทุนร่วมกันภายในกลุ่มประเทศ CLMVT จำเป็นต้องมีการส่งเสริมและพัฒนาให้แต่ละประเทศสามารถปฏิบัติตามมาตรฐานความตกลงว่าด้วยการอำนวยความสะดวกทางการค้าได้อย่างพร้อมเพรียงกัน ซึ่งจะก่อให้เกิดสภาพแวดล้อมทางการค้าที่มีความน่าเชื่อถือแก่ผู้ประกอบการ

ข้อเสนอแนะแนวทางการพัฒนาการอำนวยความสะดวกทางการค้าร่วมกันภายในอนุภูมิภาค ได้แก่ การมีบทบาทและส่วนร่วมของไทยในฐานะประเทศผู้นำ รวมทั้งการสนับสนุนเชิงเทคนิคและการพัฒนาขีดความสามารถให้แก่ประเทศเพื่อนบ้านในอนุภูมิภาค การจัดตั้งคณะอนุกรรมการว่าด้วยการอำนวยความสะดวกทางการค้าในอนุภูมิภาคภายใต้กรอบยุทธศาสตร์ความร่วมมือทางเศรษฐกิจ อิรวดี-เจ้าพระยา-แม่โขง (ACMECS) การร่วมกันกำหนดนิยามและขอบเขตที่ชัดเจนในการจัดหมวดหมู่ในแต่ละกลุ่มการค้า ความตกลงว่าด้วยการอำนวยความสะดวกทางการค้าภายใต้องค์การการค้าโลก การร่วมกันจัดทำคู่มือแนะนำการปฏิบัติตามความตกลงว่าด้วยการอำนวยความสะดวกทางการค้าภายใต้องค์การการค้าโลก และการดำเนินการตามแนวปฏิบัติของอนุสัญญาโตเกียวฉบับปรับปรุงขององค์การศุลกากรโลก

สถาบันฯ หวังเป็นอย่างยิ่งว่ารายงานวิจัยฉบับนี้จะเป็นส่วนสำคัญในการพัฒนาโอกาสด้านการค้าและการลงทุนร่วมกันภายในกลุ่มประเทศ CLMVT โดยใช้การพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้าเป็นกลไกขับเคลื่อน เพื่อนำไปสู่การพัฒนาการอำนวยความสะดวกทางการค้าเพื่อผลประโยชน์ร่วมกันของทุกประเทศ ทั้งนี้ ขอขอบพระคุณ รศ.ดร.รุธิร์ พนมยงค์ และคณะนักวิจัยทุกท่านที่ได้ดำเนินงานจนส่งผลให้การศึกษาวิจัยประสบความสำเร็จเป็นอย่างดีทุกประการ



(ดร.ปิยะพร เอี่ยมฐิติวัฒน์)

รองผู้อำนวยการ (วิชาการ) รักษาการแทน  
ผู้อำนวยการสถาบันระหว่างประเทศเพื่อการค้าและการพัฒนา







## สารบัญ

### หน้า

สารบัญตาราง .....	XVIII
สารบัญภาพ .....	XXI
บทคัดย่อ .....	XXIII
ABSTRACT .....	XXV
บทสรุปผู้บริหาร .....	XVII
Executive Summary.....	XLI
บทที่ 1 บทนำ.....	55
1.1 หลักการและเหตุผล.....	57
1.2 วัตถุประสงค์.....	58
1.3 ขอบเขตการศึกษา.....	59
1.4 กรอบแนวคิดงานวิจัย.....	60
1.5 วิธีการศึกษาวิจัย.....	61
1.5.1 การทบทวนวรรณกรรม.....	61
1.5.2 การสำรวจและเก็บข้อมูลเชิงลึก.....	61
1.5.3 การจัดทำข้อเสนอแนะ แนวทาง นโยบาย ในการพัฒนา ด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าในอนุภูมิภาคให้แก่ภาครัฐ .....	62
1.5.4 การเผยแพร่ผลการศึกษา .....	63
1.6 แผนการดำเนินงานการศึกษาโครงการ.....	64
บทที่ 2 การทบทวนวรรณกรรม .....	67
2.1 คำนิยามด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้า .....	70



## VIII

2.1.1 การกำหนดค่านิยมด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้า .....	71
2.1.2 ค่านิยมด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าที่ได้จากการรวบรวม ข้อมูลจากบทความทางวิชาการและองค์กรระหว่างประเทศ .....	72
2.1.3 มุมมองด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้า .....	82
2.3 กรอบความตกลงและความร่วมมือที่เกี่ยวข้องกับสิ่งอำนวยความสะดวก ทางการค้าในภูมิภาค .....	90
2.3.1 ความร่วมมือทางเศรษฐกิจเอเชีย-แปซิฟิก: เอเปค Asia-Pacific Economic Cooperation : APEC .....	90
2.3.2 ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (ASEAN Economic Community: AEC).....	93
2.3.3 โครงการพัฒนาความร่วมมือทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง (Greater Mekong Subregion Economic Cooperation Program) :.....	100
2.3.4 BIMSTEC (The Bay of Bengal Initiative for Multi-Sectoral Technical and Economic Cooperation).....	110
2.3.5 ยุทธศาสตร์ความร่วมมือทางเศรษฐกิจ อิรวดี-เจ้าพระยา-แม่โขง (Ayeyawady –Chao Phraya– Mekong Economic Cooperation Strategy: ACMECS).....	112
2.4 การทบทวนวรรณกรรมที่เกี่ยวข้องกับการอำนวยความสะดวกทาง การค้า.....	113
2.5 การทบทวนวรรณกรรมด้านกรอบแนวคิดการพัฒนาที่อาจเกี่ยวข้องกับการพัฒนา สิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้าในปัจจุบัน .....	118
บทที่ 3 การศึกษาแผนและผลการดำเนินงานด้านการพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวก ทางการค้าของกัมพูชา.....	123
3.1 กัมพูชา .....	125



3.2 สถานะปัจจุบันของกัมพูชาภายใต้ความตกลงว่าด้วยการอำนวยความสะดวกทางการค้า.....	128
3.3 คณะกรรมการแห่งชาติเพื่อการอำนวยความสะดวกทางการค้า (National Committee on Trade Facilitation: NCTF).....	132
3.4 การดำเนินงานของกัมพูชาในการปฏิบัติตามมาตราใน Category B และ C.....	133
3.5 แนวทางการรับความช่วยเหลือทางเทคนิคจากผู้ร่วมพัฒนา (Donors).....	134
3.6 ปัญหาและอุปสรรคด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าของกัมพูชา.....	143
3.7 สิ่งที่ได้เรียนรู้ด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าจากกรณีศึกษาของกัมพูชา.....	145
3.8 สรุปด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าของกัมพูชา.....	146
บทที่ 4 การศึกษาแผนและผลการดำเนินงานด้านการพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้าของ สปป.ลาว .....	149
4.1 สปป.ลาว (Lao PDR).....	151
4.2 สถานะปัจจุบันของสปป.ลาวภายใต้ความตกลงว่าด้วยการอำนวยความสะดวกทางการค้า.....	154
4.3 คณะกรรมการเพื่อการอำนวยความสะดวกทางการค้าแห่งชาติ (National Committee on Trade Facilitation: NCTF) .....	157
4.4 หน่วยงานภาครัฐที่มีบทบาทสำคัญในการขับเคลื่อนและพัฒนาการอำนวยความสะดวกทางการค้า .....	162
4.5 การดำเนินการตามความตกลงว่าอำนวยความสะดวกทางการค้าของ สปป.ลาว ในปัจจุบัน .....	162
4.6 แผนดำเนินงานว่าด้วยการอำนวยความสะดวกทางการค้า ปี ค.ศ. 2017-2022 (ระยะที่ 2) .....	164
4.6.1 มาตรการยุทธศาสตร์.....	164
4.6.2 ผลที่คาดว่าจะได้รับจากการปฏิบัติตามแผนดำเนินงานด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าระยะที่ 2 ปี ค.ศ. 2017-2022.....	171



X

4.7 ปัญหาและอุปสรรคด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าของสปป.ลาว.....	172
4.8 สิ่งที่ได้เรียนรู้ด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าจากกรณีศึกษาของ สปป.ลาว.....	174
4.9 สรุปการอำนวยความสะดวกทางการค้าของสปป.ลาว.....	175
บทที่ 5 การศึกษาแผนและผลการดำเนินงานด้านการพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวก ทางการค้าของเมียนมา.....	177
5.1 เมียนมา (Myanmar) .....	179
5.2 สถานะปัจจุบันของเมียนมาภายใต้ความตกลงว่าด้วยการอำนวยความสะดวก ทางการค้า.....	182
5.3 คณะกรรมการเพื่อการอำนวยความสะดวกทางการค้าแห่งชาติ (National Committee on Trade Facilitation: NCTF) .....	190
5.4 ปัญหาและอุปสรรคในปัจจุบันของเมียนมาในการดำเนินการตามความตกลง ว่าด้วยการอำนวยความสะดวกทางการค้า.....	194
5.5 ข้อเสนอแนะด้านแนวทางดำเนินการเพื่อให้การปฏิบัติตามความตกลง ว่าด้วยการอำนวยความสะดวกทางการค้า.....	197
5.6 สิ่งที่ได้เรียนรู้ด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าจากกรณีศึกษาของ เมียนมา.....	203
5.7 สรุปการอำนวยความสะดวกทางการค้าของเมียนมา.....	204
บทที่ 6 การศึกษาแผนและผลการดำเนินงานด้านการพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวก ทางการค้าของเวียดนาม .....	207
6.1 เวียดนาม (Vietnam).....	209
6.2 สถานะปัจจุบันของเวียดนามภายใต้ความตกลงว่าด้วยการอำนวยความสะดวก ทางการค้า.....	211
6.3 คณะกรรมการแห่งชาติเพื่อการอำนวยความสะดวกทางการค้า (National Committee on Trade Facilitation: NTFC) .....	217



6.4 การดำเนินการตามมาตรฐานใน Category A ในปัจจุบันของเวียดนาม .....	219
6.5 การดำเนินงานของเวียดนามในการปฏิบัติตามมาตรฐานใน Category B และ C.....	225
6.6 ปัญหาและอุปสรรคด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าของเวียดนาม .....	227
6.7 สิ่งที่ได้เรียนรู้ด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าจากกรณีศึกษาของ เวียดนาม.....	231
6.8 สรุปการอำนวยความสะดวกทางการค้าของเวียดนาม.....	233
บทที่ 7 การศึกษาแผนและผลการดำเนินงานด้านการพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวก ทางการค้าของไทย .....	235
7.1 ไทย (Thailand).....	236
7.2 สถานะปัจจุบันของไทยภายใต้ความตกลงว่าด้วยการอำนวยความสะดวก ทางการค้า.....	241
7.3 การจัดตั้งคณะกรรมการแห่งชาติด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้า (National Committee on Trade Facilitation: NCTF) ของไทย .....	245
7.4 การดำเนินการในปัจจุบันของไทยในการปฏิบัติตามแต่ละมาตรฐานตามความตกลง ว่าด้วยการอำนวยความสะดวกทางการค้าภายใต้องค์การการค้าโลก .....	246
7.5 การดำเนินงานของไทยในการปฏิบัติตามมาตรฐานใน Category B .....	248
7.6 ปัญหาและอุปสรรคด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าของไทย .....	251
7.7 สิ่งที่ได้เรียนรู้ด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าจากกรณีศึกษา ของไทย.....	251
7.8 สรุปการอำนวยความสะดวกทางการค้าของไทย .....	251



บทที่ 8 สรุปผลการศึกษาและข้อเสนอแนะในการพัฒนาการอำนวยความสะดวกทางการค้าในกลุ่มประเทศ CLMVT..... 253

8.1 ภาพรวมของกลุ่มประเทศ CLMVT ด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้า.... 253

8.2 การเปรียบเทียบสถานะในแต่ละมาตราในความตกลงว่าด้วยการอำนวยความสะดวกทางการค้าภายใต้องค์การการค้าโลกของกลุ่มประเทศ CLMVT..... 256

8.3 ปัญหาและอุปสรรคในปัจจุบันของกลุ่มประเทศ CLMVT ในการดำเนินการตามความตกลงว่าด้วยการอำนวยความสะดวกทางการค้า ..... 263

8.4 สิ่งที่ได้เรียนรู้ด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าจากกรณีศึกษาของกลุ่มประเทศ CLMVT..... 266

8.5 การวิเคราะห์ประโยชน์และโอกาสด้านการค้าและการลงทุนร่วมกันภายในกลุ่มประเทศ CLMVT โดยใช้การอำนวยความสะดวกทางการค้าเป็นกลไกขับเคลื่อน..... 267

8.6 การดำเนินการของไทยในการพัฒนาการอำนวยความสะดวกทางการค้าในกลุ่มประเทศ CLMVT ..... 270

8.7 ข้อเสนอแนะในระดับอนุภูมิภาคในการพัฒนาการอำนวยความสะดวกทางการค้าในกลุ่มประเทศ CLMVT ..... 273

8.8 สรุปการอำนวยความสะดวกทางการค้าในกลุ่มประเทศ CLMVT..... 273

ภาคผนวก ก ..... 285

การพัฒนาคำนิยามที่เป็นฉันทามติ (Consensus Definition)

อุปสรรคในการกำหนดคำนิยามด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้า

การศึกษารวบรวมข้อมูลเชิงประวัติศาสตร์ (Historical Review) ที่เกี่ยวข้องกับความตกลงว่าด้วยสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้าภายใต้องค์การการค้าโลก

ความตกลงว่าด้วยสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้าภายใต้ WTO และ GATT0

การประเมินสถานะและเปรียบเทียบความสามารถด้านสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้าในกลุ่มประเทศ CLMVT



ดัชนีชี้วัดความสามารถด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าขององค์การเพื่อความร่วมมือ  
และการพัฒนาทางเศรษฐกิจ (OECD Trade Facilitation Indicators: TFI)

ดัชนีชี้วัดความสามารถด้านโลจิสติกส์ระหว่างประเทศ (International Logistics Performance  
Index: LPI) ในกลุ่มประเทศ CLMVT

ดัชนีชี้วัดด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าโลกของ World Economic  
Forum (Enabling Trade Index: ETIs)

การเปรียบเทียบดัชนีชี้วัดทั้ง 4 ประเภทที่นำมาใช้ในการประเมินความสามารถ  
ด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าในกลุ่มประเทศ CLMVT

ภาคผนวก ข กัมพูชา ..... 315

การดำเนินงานของกัมพูชาในการปฏิบัติตามมาตราใน Category B และ C

มาตรา 1.1 การตีพิมพ์และเผยแพร่ข้อมูล (Publication) และมาตรา 1.2 ข้อมูลที่เกี่ยวข้องใน  
อินเทอร์เน็ต (Information Available through Internet)

มาตรา 1.4 การดำเนินการแจ้ง (Notification)

มาตรา 5.3 กระบวนการทดสอบ (Test Procedures)

มาตรา 7.1 กระบวนการทางศุลกากรล่วงหน้าก่อนสินค้ามาถึง  
(Pre-Arrival Processing)

มาตรา 7.2 การชำระเงินอิเล็กทรอนิกส์ (Electronic Payments)

มาตรา 7.4 การบริหารความเสี่ยง (Risk Management)

มาตรา 7.5 การตรวจสอบหลังการตรวจปล่อย (Post-Clearance Audit)

มาตรา 7.6 การเผยแพร่ข้อมูลด้านระยะเวลาการตรวจปล่อย  
(Publication of Release Times)

มาตรา 7.7 มาตรการอำนวยความสะดวกทางการค้าสำหรับผู้ประกอบการมาตรฐาน AEO (Trade  
Facilitation Measures for Authorized operators)

มาตรา 7.8 การตรวจปล่อยสินค้าเร่งด่วน (Expedited Shipments)



มาตรา 7.9 การจัดการสินค้าเน่าเสียง่าย (Perishable Goods)

มาตรา 8.1 ความร่วมมือของหน่วยงานบริเวณพรมแดนภายในประเทศ  
 (Border Agency Cooperation – Domestic)

มาตรา 8.2 ความร่วมมือของหน่วยงานบริเวณพรมแดนระหว่างประเทศ  
 (Border Agency Cooperation – External)

มาตรา 10.4 การยื่นเอกสาร ณ จุดเดียว (Single Window)

มาตรา 12.0 ความร่วมมือและการแบ่งปันข้อมูลกับหน่วยงานภายนอก  
 (Cooperation/ Information Sharing-External)

ภาคผนวก ค สปป.ลาว..... 329

แนวทางการปฏิบัติตามแผนดำเนินงานการอำนวยความสะดวกทางการค้า  
 ปี ค.ศ. 2017-2022

ภาคผนวก ง เวียดนาม..... 339

การดำเนินงานของเวียดนามในการปฏิบัติตามมาตราใน Category B

การดำเนินงานของเวียดนามในการปฏิบัติตามมาตราใน Category C

ภาคผนวก จ ไทย..... 347

การวิเคราะห์การดำเนินการในปัจจุบันของไทยในการปฏิบัติตามแต่ละมาตรา

ตามความตกลงว่าด้วยการอำนวยความสะดวกทางการค้าภายใต้การค้าโลก

มาตรา 1: การตีพิมพ์และเผยแพร่ข้อมูล

มาตรา 2: การเปิดโอกาสให้แสดงความเห็น รับทราบข้อมูลก่อนการมีผลบังคับใช้

หรือการปรึกษาหารือ (Opportunity to Comment, Information before Entry  
 into Force, and Consultations)

มาตรา 3: การวินิจฉัยล่วงหน้า (Advance Rulings)

มาตรา 4: กระบวนการสำหรับการอุทธรณ์หรือทบทวน





(Procedures for Appeal or Review)

มาตรา 5: มาตรการอื่น ๆ เพื่อส่งเสริมความเป็นธรรม การไม่เลือกปฏิบัติ และความโปร่งใส  
 (Other Measures to Enhance Impartiality, Non-Discrimination and Transparency)

มาตรา 6: ระเบียบการจัดเก็บค่าธรรมเนียมและค่าภาระที่เรียกเก็บหรือในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการ  
 นำเข้าและการส่งออก และบทลงโทษ (Disciplines on Fees and Charges imposed on or in  
 connection with importation and Exportation)

มาตรา 7: การตรวจปล่อยสินค้า (Release and Clearance of Goods)

มาตรา 8: ความร่วมมือของหน่วยงานบริเวณพรมแดน (Border Agency Cooperation) 2

มาตรา 9 : การเคลื่อนย้ายสินค้าเพื่อการนำเข้าภายใต้การควบคุมทางศุลกากร  
 (Movement of Goods Intended for Import under Customs Control)

มาตรา 10 : พิธีการเกี่ยวกับการนำเข้า ส่งออก และการผ่านแดน  
 (Formalities Connected with Importation, Exportation and Transit)

มาตรา 11 : เสรีภาพในการผ่านแดน (Freedom of Transit)

มาตรา 12 : ความร่วมมือทางศุลกากร (Customs Cooperation)

ภาคผนวก ฉ การปฏิบัติตามมาตราในความตกลงว่าด้วยการอำนวยความสะดวกทางการค้าภายใต้องค์การ  
 การค้าโลก (WTO TFA) โดยใช้แนวทางปฏิบัติของอนุสัญญา เกียวโต ฉบับแก้ไข (Revised  
 Kyoto Convention) ขององค์การศุลกากรโลก  
 (WCO).....359

ภาคผนวก ข สรุปผลการจัดประชุมระดมความคิดเห็นกลุ่มย่อย (Focus Group) “การศึกษา  
 โอกาสและการพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้า (Trade Facilitation)  
 ในกลุ่มประเทศ CLMVT (กัมพูชา สปป.ลาว เมียนมา เวียดนาม และไทย)” .....375





## สารบัญตาราง

หน้า

ตารางที่ 2.1 : คำนิยามด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าจากบทความทางวิชาการ...	72
ตารางที่ 2.2 : คำนิยามด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าจากองค์กรระหว่างประเทศ...	79
ตารางที่ 2.3 : วิวัฒนาการของการค้าดิจิทัล.....	119
ตารางที่ 2.4 : ตัวอย่างของการค้าดิจิทัลในปัจจุบัน.....	121
ตารางที่ 3.1 : ระยะเวลาและต้นทุนในการส่งออกและนำเข้าของกัมพูชาปี พ.ศ. 2561.....	125
ตารางที่ 3.2 : มูลค่าการค้าระหว่างไทย-กัมพูชา และการค้าชายแดนไทย-กัมพูชา.....	126
ตารางที่ 3.3 : มูลค่าการส่งออกและนำเข้าชายแดนไทย-กัมพูชา (รายสินค้า).....	127
ตารางที่ 3.4 : มูลค่าการส่งออกและนำเข้าชายแดนไทย-กัมพูชา (รายด่าน).....	128
ตารางที่ 3.5 : สถานะและการจำแนก Category ของกัมพูชาภายใต้ความตกลงว่าด้วย การอำนวยความสะดวกทางการค้าภายใต้องค์การการค้าโลก.....	130
ตารางที่ 3.6 : ข้อเสนอแนะจาก USAIDS ในการรับความช่วยเหลือทางเทคนิคจาก ผู้ร่วมพัฒนา (Donors).....	135
ตารางที่ 4-1 : ระยะเวลาและต้นทุนในการส่งออกและนำเข้าของ สปป.ลาว ปี พ.ศ. 2561.....	151
ตารางที่ 4.2 : มูลค่าการค้าระหว่างไทย-สปป.ลาว และการค้าชายแดนไทย-สปป.ลาว.....	152
ตารางที่ 4.3 : มูลค่าการส่งออกและนำเข้าชายแดนไทย-สปป.ลาว (รายสินค้า).....	153
ตารางที่ 4.4 : มูลค่าการส่งออกและนำเข้าชายแดนไทย-สปป.ลาว (รายด่าน).....	154
ตารางที่ 4.5 : สถานะและการจำแนก Category ของสปป.ลาวภายใต้ความตกลงว่า ด้วยการอำนวยความสะดวกทางการค้าภายใต้องค์การการค้าโลก.....	155
ตารางที่ 4.6 : มาตรการเชิงกลยุทธ์ของแผนดำเนินงานว่าด้วยการอำนวยความสะดวก ทางการค้าฉบับที่ 1 และ 2.....	163



## สารบัญตาราง (ต่อ)

ตารางที่ 4.7 : เป้าหมายของแผนการดำเนินงานด้านการอำนวยความสะดวกทาง การค้าปี ค.ศ. 2017-2022.....	170
ตารางที่ 5.1 : ระยะเวลาและต้นทุนในการส่งออกและนำเข้าของเมียนมาปี พ.ศ. 2561.....	180
ตารางที่ 5.2 : มูลค่าการค้าระหว่างไทย-เมียนมา และการค้าชายแดนไทย-เมียนมา.....	181
ตารางที่ 5.3 : มูลค่าการส่งออกและนำเข้าชายแดนไทย-เมียนมา (รายสินค้า).....	182
ตารางที่ 5.4 : มูลค่าการส่งออกและนำเข้าชายแดนไทย-เมียนมา (รายด่าน).....	182
ตารางที่ 5.5 : สถานะและการจำแนก Category ของเมียนมาภายใต้ความตกลงว่า ด้วยการอำนวยความสะดวกทางการค้าภายใต้องค์การการค้าโลก.....	188
ตารางที่ 6.1 : ระยะเวลาและต้นทุนในการส่งออกและนำเข้าของเวียดนามในปี พ.ศ. 2561 .....	209
ตารางที่ 6.2 : มูลค่าการค้าระหว่างไทย-เวียดนาม และการค้าผ่านแดนไทย-เวียดนาม.....	210
ตารางที่ 6.3 : มูลค่าการส่งออกและนำเข้าผ่านแดนไทย-เวียดนาม (รายสินค้า).....	211
ตารางที่ 6.4 : มูลค่าการส่งออกและนำเข้าผ่านแดนไทย-เวียดนาม (รายด่าน).....	211
ตารางที่ 6.5 : มาตรการที่เวียดนามระบุไว้ใน Category A ซึ่งสามารถได้ดำเนินการได้ทันที.....	212
ตารางที่ 6.6 : การระบุมাত্রา TFA ใน Category B และ Category C ฉบับร่าง.....	214
ตารางที่ 6.7 : การปฏิบัติตามมาตราใน Category A ของเวียดนามในปัจจุบัน.....	219
ตารางที่ 7.1 : ระยะเวลาและต้นทุนในการส่งออกและนำเข้าของไทยปี พ.ศ. 2561.....	235
ตารางที่ 7.2 : สถานะและการจำแนก Category ของไทยภายใต้ความตกลงว่าด้วย การอำนวยความสะดวกทางการค้าภายใต้องค์การการค้าโลก.....	238
ตารางที่ 8.1 : ระยะเวลาและต้นทุนในการนำเข้าและส่งออกในกลุ่มประเทศ CLMVT ปี 2018 .....	255
ตารางที่ 8.2 : ดัชนีความสามารถด้านโลจิสติกส์ระหว่างประเทศในกลุ่ม CLMVT ปี 2018.....	256



## สารบัญตาราง (ต่อ)

ตารางที่ 8.3 : การเปรียบเทียบสถานะของมาตราในความตกลงว่าด้วยการอำนวยความสะดวก สะดวกทางการค้าภายในกลุ่มประเทศ CLMVT.....	257
ตารางที่ 8.4 : มาตราใน Category A เช่นเดียวกันทั้งหมด.....	261
ตารางที่ 8.5 : มาตราที่แต่ละประเทศกำหนด Category ที่เหมือนกันเป็นส่วนใหญ่.....	262
ตารางที่ 8.6 : มาตราที่แต่ละประเทศกำหนด Category ในระดับที่ใกล้เคียงกัน.....	262
ตารางที่ 8.7 : มาตราใน Category A เช่นเดียวกันทั้งหมด.....	268
ตารางที่ 8.8 : มาตราที่กลุ่มประเทศใน CLMVT ควรร่วมมือกันพัฒนาให้สามารถ ปฏิบัติตามได้โดยเร็ว.....	268





## สารบัญญภาพ

หน้า

ภาพที่ 2.1	: Buy-Ship-Pay Model.....	83
ภาพที่ 2.2	: การจัดกลุ่มค่านิยามในมิติ “อย่างแคบ” และ “อย่างกว้าง”.....	84
ภาพที่ 2.3	: การจัดกลุ่มค่านิยามในมิติที่ “จับต้องได้” และ “จับต้องไม่ได้”.....	86
ภาพที่ 2.4	: ตัวแบบด้านมิติในความหมายด้านโครงสร้างพื้นฐานที่จับต้องได้ และจับต้องไม่ได้.....	86
ภาพที่ 2.5	: ลำดับพัฒนาการของความตกลงว่าด้วยการอำนวยความสะดวกการขนส่งข้ามแดน ในอนุภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขง (GMS CBTA).....	102
ภาพที่ 2.6	: จุดผ่านแดนนำร่องหลักสำหรับการนำ SWI และ SSI มาปฏิบัติใช้ใน อนุภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขง.....	104
ภาพที่ 2.7	: ลักษณะของการค้าดิจิทัล.....	121
ภาพที่ 3.1	: มูลค่าการค้าชายแดนไทย-กัมพูชา.....	127
ภาพที่ 3.2	: การเปรียบเทียบสัดส่วนระหว่าง Category A B และ C ของ กัมพูชา.....	129
ภาพที่ 4.1	: มูลค่าการค้าชายแดนไทย-สปป.ลาว.....	151
ภาพที่ 4-2	: การเปรียบเทียบสัดส่วนระหว่าง Category A B และ C ของ สปป.ลาว.....	154
ภาพที่ 4.3	: กลไกการประสานงานในระดับชาติด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้า.....	157
ภาพที่ 4.4	: โครงสร้างของคณะกรรมการเพื่อการอำนวยความสะดวกทางการค้าแห่งชาติ (ระดับส่วนกลาง).....	160
ภาพที่ 4.5	: โครงสร้างของคณะกรรมการเพื่อการอำนวยความสะดวกทางการค้าแห่งชาติ (ระดับแขวง).....	161
ภาพที่ 5.1	: มูลค่าการค้าชายแดนไทย-เมียนมา.....	181
ภาพที่ 5.2	: ลำดับพัฒนาการของเมียนมาว่าความตกลงว่าด้วยการอำนวยความสะดวก ทางการค้าภายใต้องค์การการค้าโลก.....	184
ภาพที่ 5.3	: การเปรียบเทียบสัดส่วนระหว่าง Category A B และ C.....	186
ภาพที่ 5.4	: กลไกการขับเคลื่อนการอำนวยความสะดวกทางการค้า.....	192



## สารบัญญภาพ (ต่อ)

หน้า

ภาพที่ 5.5	: โครงสร้างของคณะกรรมการแห่งชาติเพื่อการอำนวยความสะดวกทางการค้า (National Committee on Trade Facilitation Committee).....	193
ภาพที่ 6.1	: มูลค่าการค้าผ่านแดนไทย-เวียดนาม.....	210
ภาพที่ 6.2	: การเปรียบเทียบสัดส่วนระหว่าง Category A B และ C ของ เวียดนาม.....	213
ภาพที่ 6.3	: ลำดับพัฒนาการของเวียดนามว่าความตกลงว่าด้วยการอำนวยความสะดวก สะดวกทางการค้าภายใต้องค์การการค้าโลก.....	216
ภาพที่ 6.4	: โครงสร้างของคณะกรรมการแห่งชาติด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้า.....	218
ภาพที่ 7.1	: การเปรียบเทียบสัดส่วนระหว่าง Category A และ B ของไทย.....	237
ภาพที่ 7.2	: กลไกเชิงสถาบันด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าของไทย.....	241
ภาพที่ 7.3	: โครงสร้างของคณะกรรมการเพื่อการอำนวยความสะดวกทางการค้าแห่งชาติ.....	242
ภาพที่ 7.4	: โครงสร้างคณะกรรมการด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้า.....	244
ภาพที่ ก.1	: การใช้คำค้นหาเอกสาร รายงาน และบทความที่เกี่ยวข้องกับ การอำนวยความสะดวกทางการค้า.....	285
ภาพที่ ก.2	: แผนภูมิเปรียบเทียบความสามารถด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้า ในกลุ่มประเทศ CLMVT.....	307
ภาพที่ ก.3	: เสาหลักทั้ง 7 ของ Enabling Trade Index (ETIs).....	310





## บทคัดย่อ

ในช่วงระยะเวลาหลายปีที่ผ่านมา การเจริญเติบโตทางการค้าและการลงทุนระหว่างประเทศไทยกับประเทศกลุ่มประเทศ CLMV มีการเจริญเติบโตอย่างต่อเนื่อง ส่งผลให้ไทยกลายเป็นประเทศคู่ค้าที่มีความสำคัญต่อประเทศเพื่อนบ้านในกลุ่ม CLMV อย่างไรก็ตาม ในปัจจุบัน การอำนวยความสะดวกทางการค้าในกลุ่มประเทศ CLMV ยังคงเผชิญกับอุปสรรคในการเคลื่อนย้ายสินค้าข้ามพรมแดนระหว่างกันส่งผลให้เกิดมีต้นทุนทางการค้าและระยะเวลาที่สูงขึ้นโดยไม่จำเป็น ซึ่งส่งผลกระทบต่อการค้าและการลงทุนระหว่างกลุ่มประเทศ CLMV

ในการศึกษาคณะผู้วิจัยได้มีการทบทวนงานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับการอำนวยความสะดวกทางการค้า การเก็บข้อมูลโดยการสัมภาษณ์เชิงลึกผู้มีส่วนเกี่ยวข้องในกลุ่มประเทศ CLMV การจัดประชุมระดมความคิดเห็นกลุ่มย่อยจากทั้งผู้เชี่ยวชาญ ตัวแทนจากหน่วยงานภาครัฐ ภาคเอกชนและผู้มีส่วนได้เสีย เพื่อให้ทราบถึงสถานการณ์ ปัญหาและอุปสรรคต่างๆ ที่เกิดขึ้น และการวิเคราะห์ประโยชน์และโอกาสด้านการค้าและการลงทุนร่วมกันภายในกลุ่มประเทศ CLMV โดยใช้การพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้าเป็นกลไกขับเคลื่อนรวมทั้งการเสนอแนะแนวทางต่างๆ เพื่อนำไปสู่การพัฒนาการอำนวยความสะดวกทางการค้าเพื่อผลประโยชน์ร่วมกันของทุกประเทศ

ผลการศึกษาพบว่า การพัฒนาด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้ายังคงมีระดับการพัฒนาที่แตกต่างกันไปในแต่ละประเทศ ซึ่งส่งผลกระทบต่อให้เกิดอุปสรรคทางการค้าในด้านต้นทุนและระยะเวลาที่ไม่จำเป็นในการเคลื่อนย้ายสินค้าข้ามพรมแดน การใช้การอำนวยความสะดวกทางการค้าเป็นกลไกขับเคลื่อนเพื่อให้เกิดประโยชน์และโอกาสด้านการค้าและการลงทุนร่วมกันภายในกลุ่มประเทศ CLMV จำเป็นจะต้องมีการส่งเสริมและพัฒนาให้แต่ละประเทศสามารถปฏิบัติตามมาตรฐานความตกลงว่าด้วยการอำนวยความสะดวกทางการค้าใน Category A ได้อย่างพร้อมเพรียงกัน ซึ่งจะก่อให้เกิดสภาพแวดล้อมการค้าที่มีความน่าเชื่อถือแก่ผู้ประกอบการ

ข้อเสนอแนะของแนวทางการพัฒนาการอำนวยความสะดวกทางการค้าร่วมกันภายในอนุภูมิภาค ได้แก่

- 1) การมีบทบาทและส่วนร่วมของไทยในฐานะประเทศผู้นำ รวมทั้งการสนับสนุนเชิงเทคนิคและการพัฒนาขีดความสามารถให้แก่ประเทศเพื่อนบ้านในอนุภูมิภาค
- 2) การจัดตั้งคณะอนุกรรมการว่าด้วยการอำนวยความสะดวกทางการค้าในอนุภูมิภาคภายใต้กรอบ ACMEC
- 3) การร่วมกันกำหนดนิยามและขอบเขตที่ชัดเจนในการจัดหมวดหมู่ในแต่ละ Category ในความตกลงว่าด้วยการอำนวยความสะดวกทางการค้าภายใต้องค์การการค้าโลก
- 4) การร่วมกันจัดทำคู่มือแนะนำการปฏิบัติตามความตกลงว่าด้วยการอำนวยความสะดวกทางการค้าภายใต้องค์การการค้าโลก และ
- 5) การดำเนินการตามแนวปฏิบัติของอนุสัญญาที่เกี่ยวข้องกับปรับปรุงขององค์การศุลกากรโลก





## ABSTRACT

These past few years, trade and investment growth between Thailand and the CLMV countries has been continuously increasing. This causes Thailand to become an important partner country for the CLMV countries. However, trade facilitation among the CLMVT countries is currently still impeded by the movement of goods across borders. This leads to unnecessary trading costs and overtime. As a consequence, it affects trade and investment among the CLMVT countries.

In this study, the research team reviewed many researches relating to trade facilitation. Next, the team gathered information by in-depth interview with relevant stakeholders in the CLMVT countries. The team also arranged a focus group including experts, government agencies, the private sector and stakeholders to acknowledge existing situations, problems and obstacles. Then, the team analyzed trade benefits, trade opportunities and CLMVT internal investment by using trade facilitation development as a mechanism. Lastly, the team discussed suggestions, policies and measures at various levels to shape trade facilitation development in order to afford mutual benefits for the CLMVT countries.

Results show that there is a level of trade facilitation development in each country that is different. Thus, this difference brings trade obstacles in terms of unnecessary cost and overtime when moving goods across borders. Therefore, to provide trade facilitation as a mechanism to create trade and investment opportunities in the CLMVT countries, members are required to implement the provision of WTO TFA in Category A simultaneously. Hence, this will create a reliable trading environment for traders and stakeholders.

Suggestions for sub-region trade facilitation development are as follows: 1) Thailand needs to play a major role and participate in trade facilitation as a leader as well as provide technical assistance and capacity building (TACB) to sub-region neighboring countries. 2) Sub-region Committees on Trade Facilitation need to be established under ACMECS. 3) The WTO TFA must be explicit and state clearly what it sets out to do that leaves no doubt or indecision in each category for the CLMVT countries to fulfill. 4) WTO TFA Implementation Guidelines need to be created 5) The Revised Kyoto Convention (RKC) of World Customs Organization (WCO) should be followed.





## บทสรุปผู้บริหาร

### 1. ที่มาและความสำคัญ

การอำนวยความสะดวกทางการค้า (Trade Facilitation) เป็นแนวทางที่สำคัญต่อการค้าข้ามพรมแดน (Trading across border) ในปัจจุบัน โดยมีวัตถุประสงค์ที่มุ่งเน้นให้เกิดความเรียบง่าย ความสอดคล้อง และความโปร่งใสในกระบวนการ พิธีการและขั้นตอนต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการเคลื่อนย้ายสินค้าระหว่างประเทศ การพัฒนาการอำนวยความสะดวกทางการค้าให้มีประสิทธิภาพจะช่วยลดต้นทุนทางการค้าและระยะเวลาการนำเข้าและส่งออก ซึ่งจะสนับสนุนให้ธุรกิจมีต้นทุนที่ลดลงและก่อให้เกิดการขยายตัวทางการค้าการลงทุนอันจะนำมาซึ่งการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจของประเทศ

ในช่วงระยะเวลาหลายปีที่ผ่านมา การเจริญเติบโตทางการค้าและการลงทุนระหว่างประเทศไทยกับประเทศเพื่อนบ้านในอนุภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขง (ยกเว้นจีน) หรือกลุ่มประเทศ CLMV ซึ่งประกอบไปด้วย กัมพูชา สปป.ลาว เมียนมา และเวียดนาม มีสัดส่วนที่สูงขึ้นอย่างมีนัยสำคัญและมีแนวโน้มการเจริญเติบโตอย่างต่อเนื่อง ส่งผลให้ไทยกลายเป็นประเทศคู่ค้าที่มีความสำคัญต่อประเทศเพื่อนบ้านในกลุ่ม CLMV อย่างไรก็ตาม ในปัจจุบัน การอำนวยความสะดวกทางการค้าในกลุ่มประเทศ CLMV ยังคงเผชิญกับอุปสรรคทางการค้าและการเคลื่อนย้ายสินค้าข้ามพรมแดนระหว่างกัน ซึ่งเป็นผลมาจากระบบโครงสร้างพื้นฐาน สิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ ที่ยังไม่เพียงพอและไม่มีประสิทธิภาพ กฎหมายและกฎระเบียบต่างๆ ที่เกี่ยวข้องที่ไม่ทันสมัยและไม่สอดคล้องกับบริบททางการค้าในปัจจุบัน รวมทั้งกระบวนการและการปฏิบัติงานของหน่วยงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้องในการอำนวยความสะดวกทางการค้ายังไม่มีประสิทธิภาพเท่าใดนัก ส่งผลให้เกิดมีต้นทุนทางการค้าและระยะเวลาที่สูงขึ้นโดยไม่จำเป็น อันเป็นอุปสรรคที่สำคัญต่อการเจริญเติบโตทางการค้าและการลงทุนระหว่างกลุ่มประเทศ CLMV

ดังนั้น การศึกษาโอกาสและการพัฒนาการอำนวยความสะดวกทางการค้าในกลุ่มประเทศ CLMV จะทำให้ทราบถึงสถานการณ์ดำเนินงาน ปัญหาและอุปสรรคด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าที่เกิดขึ้นในปัจจุบันของแต่ละประเทศ และแนวทางการกำหนดแผนการพัฒนาด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าร่วมกันในกลุ่มประเทศ CLMV จะช่วยก่อให้เกิดความร่วมมือและพัฒนาไปพร้อมกันภายในอนุภูมิภาค อันจะช่วยเสริมสร้างความเข้มแข็งและเป็นการยกระดับขีดความสามารถทางการแข่งขันให้กับกลุ่มประเทศ CLMV ต่อไป

### 2. วัตถุประสงค์

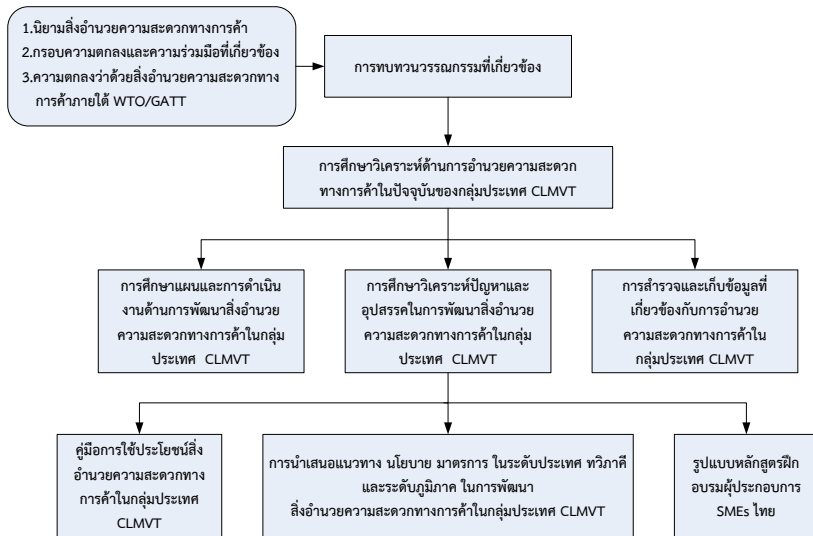
การศึกษาวิจัยภายใต้โครงการนี้มีวัตถุประสงค์ในการศึกษาวิเคราะห์เปรียบเทียบนิยามด้านสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้าขององค์ระหว่งประเทศเพื่อกำหนดนิยามสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้าที่เหมาะสมกับบริบทของภูมิภาค การศึกษาแผนและผลการดำเนินงานการพัฒนาด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าในกลุ่มประเทศ CLMV เพื่อให้ทราบถึงสถานการณ์ ปัญหาและอุปสรรคต่าง ๆ ที่เกิดขึ้น และการวิเคราะห์ประโยชน์และโอกาสด้านการค้าและการลงทุนร่วมกันภายในกลุ่มประเทศ CLMV โดยใช้การพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้าเป็นกลไกขับเคลื่อน รวมทั้งการเสนอแนะแนวทาง นโยบายและมาตรการในระดับต่าง ๆ เพื่อนำไปสู่การพัฒนาการอำนวยความสะดวกทางการค้าเพื่อผลประโยชน์ร่วมกันของทุกประเทศ



### 3. วิธีการศึกษา

ในการศึกษาจะเริ่มจากการรวบรวมข้อมูลทุติยภูมิที่เกี่ยวข้องกับการอำนวยความสะดวกทางการค้าภายใต้องค์การการค้าโลก ทั้งการเปรียบเทียบค่านิยมด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าขององค์กรระหว่างประเทศและบทความทางวิชาการต่าง ๆ เพื่อกำหนดนิยามสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้าที่เหมาะสมกับบริบทของภูมิภาค ข้อมูลการลำดับพัฒนาการที่เกี่ยวข้องกับความตกลงว่าด้วยการอำนวยความสะดวกทางการค้าภายใต้องค์การการค้าโลก การศึกษารอบความตกลงและความร่วมมืออื่น ๆ ที่มีความสอดคล้องกับบริบททางการค้าในปัจจุบัน หลังจากนั้นได้มีการสำรวจและเก็บข้อมูลโดยการสัมภาษณ์เชิงลึกและจัดประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) กับผู้เชี่ยวชาญ หน่วยงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องทั้งภาครัฐและเอกชน และผู้มีส่วนได้เสีย เพื่อนำข้อมูลต่าง ๆ ที่ได้มาประมวลผลในงานวิจัยต่อไป โดยมีขั้นตอนการศึกษาแสดงในรูปที่ 1

รูปที่ 1 : ขั้นตอนการศึกษา



ที่มา : คณะวิจัย

### 4. สรุปผลการศึกษา

#### 4.1 การกำหนดค่านิยม

การกำหนดค่านิยมของ “การอำนวยความสะดวกทางการค้า” ที่เหมาะสมกับบริบทของอนุภูมิภาคในกลุ่มประเทศ CLMVT เพื่อใช้เป็นกรอบการดำเนินงานด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้า ทางคณะผู้วิจัยได้แบ่งค่านิยมที่เหมาะสมออกเป็น 2 ประเภท ได้แก่ 1) ค่านิยมในความหมายอย่างกว้าง (Broader sense) ซึ่งจะใช้



สำหรับการกำหนดนโยบายระดับประเทศ และ 2) คำนิยามในความหมายอย่างแคบ (Narrow sense) ซึ่งจะถูกนำมาใช้สำหรับการนำนโยบายลงมาใช้ในระดับปฏิบัติการ โดยมีคำนิยามของ “การอำนวยความสะดวกทางการค้า” แต่ละประเภท ดังนี้

<p><b>คำนิยามอย่างกว้างของ “การอำนวยความสะดวกทางการค้า”</b></p>
<p>“การอำนวยความสะดวกทางการค้านั้นจะต้องมีการลดขั้นตอนความยุ่งยากและการทำให้สอดคล้องกันของกฎระเบียบและกระบวนการทำงานที่เกี่ยวข้องกับระบบการค้าระหว่างประเทศ โดยเฉพาะกับการแข่งขัน และการส่งผ่านข้อมูลระหว่างภาคเอกชนและหน่วยงานที่เป็นผู้ควบคุมกฎระเบียบ การทำให้กระบวนการการค้าและกระบวนการทางด้านศุลกากรมีมาตรฐานและโปร่งใสจะต้องถูกกระตุ้นด้วยกลไกทางสถาบันเพื่อให้หลักการของการอำนวยความสะดวกทางการค้าถูกนำไปใช้อย่างมีประสิทธิภาพ”</p> <p>“Trade facilitation requires the simplification and harmonization of applicable rules and procedures combined with international trade compliance system, in particular the sharing and submission of information between the private sector and regulatory agencies. Standardised and transparent trade and customs procedures must be instigated with institutional mechanisms to safeguard the effective implementation of trade facilitation principles.”</p>
<p><b>คำนิยามอย่างแคบของ “การอำนวยความสะดวกทางการค้า”</b></p>
<p>“การอำนวยความสะดวกทางการค้า หมายถึง แนวคิดในการลดต้นทุน ระยะเวลา และความไม่แน่นอนที่เกี่ยวข้องกับโลจิสติกส์ข้ามพรมแดน”</p> <p>“Trade facilitation is the concept of reducing cost, time and uncertainties involved in cross-border logistics.”</p>

ที่มา : คณะผู้วิจัย

#### 4.2 การดำเนินการด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าของแต่ละประเทศใน CLMVT

##### กัมพูชา

กัมพูชาได้ระบุมาตราใน Category A คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 60.9 ของมาตราทั้งหมดซึ่งแสดงให้เห็นว่า กัมพูชามีความพร้อมในระดับหนึ่งในการปฏิบัติตามมาตราดังกล่าวได้ทันที โดยมีต้องใช้ระยะเวลาในการปรับตัวและมาตราใน Category B คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 19.3 โดยมีพันธสัญญาที่จะต้องปฏิบัติตามมาตราดังกล่าวให้ได้ภายในเดือนธันวาคม ปี พ.ศ. 2563 ส่วนมาตราใน Category C คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 19.7 โดยจะต้องได้รับการ



สนับสนุนและช่วยเหลือทางเทคนิคในการเพิ่มขีดความสามารถด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้า โดยได้  
ระบุวันโดยคร่าว (Indicative date) ที่จะต้องปฏิบัติตามมาตราใน Category C โดยสมบูรณ์ภายในเดือนธันวาคม  
ปี พ.ศ. 2565

ปัจจุบันกัมพูชายังไม่มีการจัดตั้งคณะกรรมการเพื่อการอำนวยความสะดวกทางการค้าแห่งชาติที่ชัดเจน  
ซึ่งประเด็นดังกล่าวถือได้ว่าเป็นสิ่งที่มีความสำคัญในลำดับต้นในการปฏิบัติตามความตกลงว่าด้วยการอำนวยความสะดวก  
สะดวกทางการค้าภายใต้องค์การการค้าโลก อย่างไรก็ตามได้มีการริเริ่มในการดำเนินการโดยมีการกำหนดบทบาท  
หน้าที่และความรับผิดชอบของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องโดยคร่าว ซึ่งจะเริ่มมีการดำเนินการดังกล่าวอย่างจริงจังในช่วง  
ปลายปี ค.ศ. 2018

กัมพูชาได้มีการวางแผนการปฏิบัติตามมาตราใน Category B และ C ที่ชัดเจน โดยในปี 2016 รัฐบาล  
กัมพูชาได้รับการสนับสนุนทางด้านความช่วยเหลือทางเทคนิคจากองค์กรเพื่อการพัฒนาระหว่างประเทศของ  
สหรัฐอเมริกา (USAIDS) ในการจัดทำแผนแม่บทด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้า ซึ่งแผนแม่บทดังกล่าวได้  
มีการประเมินสถานะการดำเนินการในปัจจุบันด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าของกัมพูชา การกำหนดแนว  
ทางการดำเนินการที่ชัดเจนในแต่ละมาตราใน Category B และ C การจัดลำดับความสำคัญของการดำเนินการใน  
แต่ละมาตรา การกำหนดแผนการขอรับความช่วยเหลือทางเทคนิคในด้านต่างๆ จากผู้ร่วมพัฒนา รวมทั้งการ  
ประเมินความสามารถการดำเนินการของหน่วยงานต่างๆ โดยได้รับความร่วมมือจากกระทรวงพาณิชย์ (Moc)  
หน่วยงานศุลกากร (GDCE) หน่วยงาน CAMCONTROL กระทรวงเกษตร ป่าไม้ และประมง (MAFF) กระทรวง  
สาธารณสุข (MoH) และหน่วยงานอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง การดำเนินการดังกล่าวแสดงให้เห็นได้ว่ากัมพูชามีการเตรียม  
ความพร้อมที่ดีในการร่วมมือกับองค์กรผู้ร่วมพัฒนาในการประเมินความต้องการและจัดทำแผนการดำเนินงานด้าน  
การอำนวยความสะดวกทางการค้า ซึ่งเป็นแผนแม่บทที่กัมพูชาสามารถนำมาใช้เป็นแนวทางการพัฒนาและ  
ยกระดับประสิทธิภาพการอำนวยความสะดวกทางการค้า

กัมพูชาได้มีการดำเนินการพัฒนาด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้ามาโดยตลอดเพื่อลดระยะเวลา  
และต้นทุนทางการค้า รวมทั้งเป็นการยกระดับความสามารถทางการแข่งขันให้กับประเทศ ซึ่งกัมพูชายังคงมี  
ประเด็นความท้าทายในการปฏิบัติตามมาตราใน Category B และ C ให้ได้ภายในปี ค.ศ. 2022 ซึ่งกัมพูชาได้  
พยายามเรียนรู้แนวทางการดำเนินการด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าจากประเทศเพื่อนบ้านในภูมิภาค  
เพื่อนำแนวทางดังกล่าวมาปรับใช้ให้สอดคล้องกับบริบทของกัมพูชาเอง อย่างไรก็ตาม กัมพูชายังคงมีอุปสรรคและ  
ความท้าทายอยู่เป็นอันมากในปฏิบัติด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าให้ประสบความสำเร็จ ซึ่งโดยมากมัก  
เป็นอุปสรรคในเชิงสถาบัน ไม่ว่าจะเป็นการสร้างเชื่อมโยงที่มีประสิทธิภาพระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง การ  
กำหนดบทบาทหน้าที่ที่ชัดเจนของหน่วยงานต่างๆที่เกี่ยวข้องให้มีขอบเขตของงานที่ซ้ำซ้อนกัน การปรับปรุง  
กระบวนการให้มีความโปร่งใสและตรวจสอบได้ การจัดค่าธรรมเนียมของระบบ เป็นต้น การดำเนินการแก้ไข  
ปัญหาและอุปสรรคต่างๆ เหล่านี้จะเป็นแนวทางหนึ่งที่ช่วยส่งเสริมให้กัมพูชาสามารถปฏิบัติตามพันธสัญญาที่ได้ให้  
สัตยาบันแก่องค์การการค้าโลกได้สำเร็จในอนาคต

XXX





## สปป.ลาว

สปป.ลาวได้ระบุมাত্রาใน Category A คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 21 ของมาตราทั้งหมด และระบุมাত্রาใน Category B ที่ต้องการระยะเวลาปรับตัวคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 11.8 ส่วนมาตราใน Category C ที่ต้องการได้รับความช่วยเหลือทางเทคนิคและการพัฒนาขีดความสามารถองค์กรผู้ร่วมพัฒนา คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 67.2 ของมาตราทั้งหมด สปป.ลาวได้ระบุวันโดยคร่าว (Indicative date) โดยจะต้องปฏิบัติตามมาตราใน Category B และ C ให้ได้ภายในวันที่ 31 ธันวาคม ค.ศ. 2020 และ 2022 ตามลำดับ

คณะกรรมการแห่งชาติเพื่อการอำนวยความสะดวกทางการค้าของสปป.ลาว จะอยู่ภายใต้การกำกับดูแลของคณะกรรมการขับเคลื่อนแห่งชาติด้านการบูรณาการทางเศรษฐกิจ (National Steering Committee for Economic Integration) โดยในกลางปี 2018 ที่ผ่านมา ทางสปป.ลาว ได้มีการปรับเปลี่ยนกลไกการดำเนินงานด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้า โดยมีการกระจายอำนาจการดำเนินงานลงไปสู่ระดับท้องถิ่น โดยกำหนดให้มีคณะกรรมการแห่งชาติเพื่อการอำนวยความสะดวกทางการค้าใน 2 ระดับได้แก่ 1) ระดับส่วนกลาง (Central level) และ 2) ระดับแขวง (Provincial level) เพื่อเป็นการลดช่องว่างในการประสานงานระหว่างส่วนกลางและท้องถิ่น ทำให้สามารถติดตาม ควบคุมและตรวจสอบการปฏิบัติตามความตกลงว่าด้วยการอำนวยความสะดวกทางการค้า ณ บริเวณด่านพรมแดนในระดับท้องถิ่นได้อย่างมีประสิทธิภาพมากขึ้น อย่างไรก็ตาม ยังคงต้องมีการติดตามการดำเนินการต่อไปหลังจากที่ได้มีการปรับโครงสร้างคณะกรรมการดังกล่าว ว่าจะช่วยให้การดำเนินการด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าของสปป.ลาวมีประสิทธิภาพเพิ่มขึ้นมากน้อยเพียงใด

หน่วยงานที่มีบทบาทที่สำคัญด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าของสปป.ลาว ได้แก่ 1) กองเลขาธิการด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้า (Trade Facilitation Secretariat) ภายใต้กระทรวงอุตสาหกรรม และการค้า (Ministry of Industry and Commerce) โดยมีหน้าที่หลักในการกำหนดแผนการดำเนินงานด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าและเป็นศูนย์กลางในการประสานงาน (Focal point) ที่เชื่อมโยงทั้งในระดับรัฐบาล กระทรวง และแขวง (ท้องถิ่น) และระหว่างหน่วยงานต่างๆ ทั้งภาครัฐและเอกชน รวมทั้งผลักดันให้หน่วยงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้องได้ปฏิบัติตามแผนงานที่กำหนด และ 2) กรมภาษี (Customs Department) ภายใต้กระทรวงการเงิน (Ministry of Finance) ซึ่งเป็นหน่วยงานที่มีบทบาทมากที่สุดด้านการปฏิบัติการในการอำนวยความสะดวกทางการค้า

สปป.ลาว ได้มีการจัดทำแผนการดำเนินงานด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้ามาตั้งแต่ปี 2011 เป็นต้นมา โดยในปัจจุบันอยู่ในระหว่างการปฏิบัติตามแผนการดำเนินงานด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าในระยะที่ 2 ปี 2017-2022 ซึ่งมีมาตรการเชิงกลยุทธ์ที่จะต้องดำเนินการ 7 ประการ ได้แก่ 1) การพัฒนาโลกเชิงสถาบัน 2) การพัฒนาและสร้างความเข้มแข็งให้กับกลไกการดำเนินงานในระดับท้องถิ่น (แขวง) 3) การบูรณาการระหว่างหน่วยงานบริเวณพรมแดนภายในประเทศและประเทศเพื่อนบ้าน 4) การสร้างความร่วมมือกับภาคธุรกิจ 5) การเผยแพร่ข้อมูลต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการนำเข้าและส่งออก 6) การทบทวนมาตรการด้านการค้าที่มีใช้ภายใน (NTMs) 7) การปฏิบัติตามข้อตกลงว่าด้วยการอำนวยความสะดวกทางการค้าภายใต้องค์การการค้าโลก



อย่างไรก็ตาม ปัจจุบัน สปป.ลาวยังคงเผชิญกับประเด็นด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าหลายประการ ทั้งในด้านการพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานที่จำเป็น การปรับปรุงกระบวนการและขั้นตอนต่างๆ ให้มีประสิทธิภาพ การขาดแคลนทรัพยากรและบุคลากรที่มีความสามารถในการสนับสนุนการอำนวยความสะดวกทางการค้าทั้งในระดับส่วนกลางและท้องถิ่น การลดการทุจริตของเจ้าหน้าที่บริเวณด่านพรมแดน ซึ่งสปป.ลาวได้ตระหนักถึงปัญหาและมีความพยายามในการจัดอุปสรรคต่างๆ ที่ส่งผลกระทบต่อพัฒนาการอำนวยความสะดวกทางการค้าเหล่านี้ ภายใต้แผนการดำเนินงานด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าระยะที่ 2 ซึ่งสปป.ลาวได้เริ่มมีการปฏิบัติตามแผนการดำเนินงานดังกล่าวอย่างจริงจัง ซึ่งจะเป็นแนวทางหนึ่งที่จะช่วยให้สปป.ลาวสามารถดำเนินงานตามแผนงานที่ได้ตามที่กำหนดไว้

### เมียนมา

เมียนมาได้รับบูรณาตราในความตกลงว่าด้วยการอำนวยความสะดวกทางการค้าใน Category A ไว้เพียง 3 มาตรการซึ่งคิดเป็นร้อยละ 5.5 ของมาตรการที่ต้องปฏิบัติตามทั้งหมด ได้แก่ 1) มาตรการที่ 4 ว่าด้วยกระบวนการอุทธรณ์ 2) มาตรการที่ 6.2 ว่าด้วยระเบียบเฉพาะด้านค่าธรรมเนียมและค่าภาระที่เรียกเก็บหรือในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการนำเข้าและการส่งออก และ 3) มาตรการที่ 10.5 ว่าด้วยการตรวจสอบสินค้าก่อนส่ง ในขณะที่มีการระบุมตราไว้ใน Category B อีก 6 มาตรการซึ่งคิดเป็นร้อยละ 9.2 โดยส่วนที่เหลืออีก 27 มาตรการซึ่งเป็นสัดส่วนที่สูงที่สุดถึงร้อยละ 85.3 ของมาตรการที่ต้องปฏิบัติตามทั้งหมดโดยได้รับไว้ใน Category C ซึ่งเป็นส่วนที่ยังไม่ต้องปฏิบัติตามโดยทันทีและเมียนมาเองยังมีได้ระบุถึงวันที่แน่ชัด (Definitive date) ในการปฏิบัติตามมาตรการทั้งใน Category B และ C โดยสมบูรณ์

คณะกรรมการแห่งชาติเพื่อการอำนวยความสะดวกทางการค้าของเมียนมาอยู่ภายใต้การกำกับดูแลของคณะทำงานด้านการสนับสนุนการค้าและธุรกิจ (Trade and Business Promotion Taskforce) โดยได้มีการแต่งตั้งคณะทำงานเพื่อทำหน้าที่ในการดำเนินงานเชิงลึกด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้า ซึ่งประกอบไปด้วยคณะทำงานหลัก 3 หน่วยงาน ได้แก่ 1) คณะทำงานที่ปรึกษาด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้า (TFAWG) 2) คณะอนุกรรมการ 3) คณะทำงานผู้เชี่ยวชาญ (Expert working groups) ซึ่งมีหน้าที่ในการขับเคลื่อน ผลักดัน ประสานงาน ปรึกษา รับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการอำนวยความสะดวกทางการค้าทั้งจากภาครัฐและเอกชน เพื่อจัดทำแผนการดำเนินงานและรายงานสถานะ ผลการปฏิบัติงานด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าต่อคณะกรรมการแห่งชาติเพื่อการอำนวยความสะดวกทางการค้าของเมียนมาต่อไป

ปัจจุบัน ธนาคารโลก (World Bank) ในฐานะผู้ร่วมพัฒนา (Donor) ได้มีการทำงานร่วมกับคณะกรรมการแห่งชาติเพื่อการอำนวยความสะดวกทางการค้า ในการจัดลำดับความสำคัญของการดำเนินการ การกำหนดเวลาและจัดตั้งคณะทำงาน (Working groups) ในการพัฒนาและดำเนินการในประเด็นที่เกี่ยวข้องกับการอำนวยความสะดวกทางการค้า โดยได้เริ่มมีการประเมินความสามารถและทรัพยากรที่จำเป็นของแต่ละกรม/กระทรวงและหน่วยงานอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับการอำนวยความสะดวกทางการค้า เพื่อที่จะจัดลำดับความสำคัญในการปฏิบัติตาม



และการกำหนดเงื่อนไขในการปฏิบัติตามมาตราใน Category B และ C รวมทั้งการระบุนโยบายช่วยเหลือทางเทคนิคจากผู้ร่วมพัฒนา

การอำนวยความสะดวกทางการค้าของเมียนมาในปัจจุบันอาจกล่าวได้ว่าอยู่ในระยะเริ่มต้นในการพัฒนา ถึงแม้ว่าเมียนมาได้มีความพยายามในการจัดตั้งกลไก ระบบการควบคุมและติดตามการดำเนินงานต่างๆ แต่ยังคงมีสิ่งที่จะต้องดำเนินการหลายประการในการพัฒนาด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าของประเทศ เมียนมามีได้มีพิมพ์เขียวหรือแผนการดำเนินงานด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าของประเทศดังเช่นกัมพูชาและสปป.ลาว ซึ่งอาจก่อให้เกิดความยากลำบากในการดำเนินงานของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องและอาจทำให้มองไม่เห็นผลของการดำเนินการในระยะยาวที่ชัดเจน อย่างไรก็ตาม เมียนมาได้เริ่มมีผู้ร่วมพัฒนา เช่น ธนาคารโลก ในการสร้างความร่วมมือและมีการปฏิบัติงานร่วมกันด้านการพัฒนาการอำนวยความสะดวกทางการค้าในบางขอบเขตงาน ซึ่งเป็นจุดเริ่มต้นที่ดีในการประสานงานกับหน่วยงานผู้เชี่ยวชาญจากภายนอก

เมียนมายังคงมีหลายสิ่งที่จะต้องดำเนินการควบคู่กันไป ไม่ว่าจะเป็นการจัดเตรียมและพัฒนาแผนแม่บทด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้า การจัดทำแผนการดำเนินงานในแต่ละด้าน การพัฒนาคลังเชิงสถาบัน การร่างข้อเสนอสำหรับการขอรับความช่วยเหลือทางเทคนิคและการพัฒนาความสามารถ รวมทั้งเงินทุนสนับสนุนจากองค์กรผู้ร่วมพัฒนา นอกจากนี้ ยังต้องมีการปรับปรุงกฎหมายและกฎระเบียบภายในประเทศให้ทันสมัย การลงทุนในระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านต่างๆ ในการอำนวยความสะดวกทางการค้า และการพัฒนาบุคลากรภายในหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง สิ่งต่างๆ เหล่านี้ล้วนแล้วแต่เป็นความท้าทายที่เมียนมาต้องเผชิญและต้องมีการดำเนินการอย่างเป็นขั้นตอนเพื่อก่อให้เกิดการพัฒนาและยกระดับประสิทธิภาพด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าแก่เมียนมาต่อไป

### เวียดนาม

เวียดนามได้ระบุนโยบายที่พร้อมปฏิบัติได้ทันทีที่ความตกลงมีผลบังคับใช้ใน Category A โดยคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 22.7 ของมาตราทั้งหมดภายใต้ความตกลงว่าด้วยการอำนวยความสะดวกทางการค้า โดยในส่วนของมาตราที่ต้องการระยะเวลาปรับตัวใน Category B เพื่อปรับปรุงแก้ไขกฎหมายและสร้างระบบรองรับการปฏิบัติและมาตราที่ต้องการได้รับความช่วยเหลือทางเทคนิคจากผู้ร่วมพัฒนาใน Category C ทางเวียดนามยังมิได้มีการแจ้งไปยังองค์กรการค้าโลกอย่างเป็นทางการ อย่างไรก็ตาม ในปัจจุบัน คณะกรรมการแห่งชาติด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าได้จัดดำเนินการจัดหมวดหมู่และระบุนโยบายต่างๆ ที่เหลืออยู่ใน Category B และ C เรียบร้อยแล้วและอยู่ในระหว่างพิจารณาและการลงนามอนุมัติจากรัฐบาล เพื่อที่จะได้มีการดำเนินการแจ้งมาตราใน Category B และ C แก่องค์กรการค้าโลกต่อไป

ในปี 2016 เวียดนามได้มีการจัดตั้งคณะกรรมการแห่งชาติด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าภายใต้ชื่อ “คณะกรรมการขับเคลื่อนแห่งชาติด้าน ASEAN Single Window (ASW) / National Single Window (NSW) และการอำนวยความสะดวกทางการค้า (NSCASNSWTF)” ซึ่งคณะกรรมการดังกล่าวเป็นการปรับโครงสร้างเดิมจากจากคณะกรรมการขับเคลื่อนด้าน National Single Window โดยมอบหมายบทบาทหน้าที่





เพิ่มเติมในด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้า นอกจากนี้ในอนาคตจะมีการนำขอบเขตด้านโลจิสติกส์มาไว้ภายใต้คณะกรรมการชุดนี้ด้วย โครงสร้างของคณะกรรมการฯ มีรองนายกรัฐมนตรีเป็นประธาน และรัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลังเป็นรองประธาน โดยมีสมาชิกในระดับรัฐมนตรีช่วยว่าการจาก 19 กระทรวงและหน่วยงาน

หน่วยงานที่มีบทบาทที่สำคัญด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าของเวียดนาม ได้แก่ กระทรวงการคลัง (Ministry of Finance) มีหน้าที่ความรับผิดชอบโดยตรงด้านการดำเนินการตามความตกลงว่าด้วยการอำนวยความสะดวกทางการค้าโดยมีหน้าที่ 1) ปฏิบัติตามแผนงานแห่งชาติในการจัดหาข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับความตกลงว่าด้วยการอำนวยความสะดวกทางการค้า 2) ดำเนินการด้านระบบ Single Window 3) การจัดหมวดหมู่ของมาตรการใน Category A, B และ C 4) เสาะหาความช่วยเหลือและการสนับสนุนเชิงเทคนิคเพื่อการพัฒนาความสามารถ 5) การจัดทำแผนแม่บทในการปฏิบัติตาม Category B และ C 6) ทบทวนกรอบกฎหมายและกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องเพื่อการปรับปรุงกฎหมายให้มีความทันสมัย โดยกระทรวงการคลังได้มอบหมายให้กรมศุลกากร (General Department of Vietnam Customs: GDVC) เป็นหน่วยงานหลักที่รับผิดชอบด้านการปฏิบัติตามมาตราต่างๆ ภายใต้ความตกลงว่าด้วยการอำนวยความสะดวกทางการค้า

การเตรียมความพร้อมในการปฏิบัติตามมาตราใน Category B และ C เวียดนามได้ ออกคำวินิจฉัย (Decision) ที่ 1969/QĐ-TTg ให้ดำเนินการจัดทำ “แผนงานเตรียมความพร้อมและการดำเนินการตามข้อตกลงการค้าอำนวยความสะดวกทางการค้าขององค์การการค้าโลก” ซึ่งได้มีการกำหนดถึงสิ่งที่ต้องดำเนินการเพื่อให้สามารถปฏิบัติตามมาตราของความตกลงว่าด้วยการอำนวยความสะดวกทางการค้าได้ในระยะเวลาที่กำหนด แนวทางการดำเนินการในการปฏิบัติตามมาตราใน Category B ของเวียดนามส่วนใหญ่จะเป็นการทบทวน ปรับปรุง และแก้ไขกฎระเบียบและกฎหมายต่างๆ ที่เกี่ยวข้องให้มีความทันสมัย สอดคล้องกับบริบททางการค้าในปัจจุบัน การปรับปรุงพัฒนากระบวนการปฏิบัติงานเพื่อให้การปฏิบัติงานมีประสิทธิภาพมากขึ้น การกำหนดและจัดตั้งกลไกในการติดตามการดำเนินงาน และการสร้างความร่วมมือระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ส่วนแนวทางการปฏิบัติตาม Category C เวียดนามได้ริเริ่มการจัดทำแผนรายละเอียดและข้อเสนอร่วมกับผู้ร่วมพัฒนาเพื่อขอรับความช่วยเหลือทางเทคนิคและการพัฒนาความสามารถจากจากองค์กรระหว่างประเทศ และจากประเทศที่พัฒนาแล้ว

การอำนวยความสะดวกทางการค้าของเวียดนามในปัจจุบันยังคงเผชิญกับความท้าทายที่เป็นอุปสรรคหลายประการ ทั้งในด้านกฎหมายและกฎระเบียบต่างๆ ที่จะต้องได้รับการแก้ไขปรับปรุงให้ทันสมัย ความไม่โปร่งใสและความซับซ้อนของการปฏิบัติงานของหน่วยงานบริเวณพรมแดน ระบบโครงสร้างพื้นฐานที่ยังต้องได้รับการปรับปรุงและพัฒนาอีกมาก นอกจากนี้ ยังจะต้องมีการพัฒนาความสามารถของบุคลากรและเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องให้สามารถปฏิบัติงานได้อย่างมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น ซึ่งเวียดนามได้ตระหนักเป็นอย่างดีถึงปัญหาและอุปสรรคดังกล่าวข้างต้น และได้มีความพยายามในการปรับปรุงพัฒนาในด้านต่างๆ เพื่อลดระดับและขจัดปัญหาที่เกิดขึ้นอันเป็นการพัฒนาและยกระดับการอำนวยความสะดวกทางการค้าให้มีประสิทธิภาพต่อไปในอนาคต



## ไทย

ไทยได้แจ้งข้อบกพร่องในมาตราที่ไทยพร้อมปฏิบัติได้ทันทีที่ความตกลงมีผลบังคับใช้ (Category A) ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 91.6 ของมาตราทั้งหมดภายใต้ความตกลงว่าด้วยการอำนวยความสะดวกทางการค้า โดยในส่วนของมาตราที่ต้องการระยะเวลาปรับตัว (Category B) คิดเป็นร้อยละ 8.4 ในปัจจุบัน (ปี พ.ศ. 2561) ไทยสามารถปฏิบัติตามมาตรการที่ได้ให้สัตยาบันไว้คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 93.6 ซึ่งเป็นมาตราใน Category A ร้อยละ 91.6 และมาตราใน Category B ที่สามารถปฏิบัติได้แล้วร้อยละ 2.1 ของมาตราทั้งหมด โดยไทยได้กำหนดวันที่แน่ชัดในการปฏิบัติตามมาตราใน Category B โดยสมบูรณ์ภายในวันที่ 22 กุมภาพันธ์ 2024 ทั้งนี้ไทยไม่มีประเด็นที่ต้องการได้รับความช่วยเหลือก่อนจึงจะสามารถปฏิบัติตามได้ (Category C) เนื่องจากไทยให้ความสำคัญกับการเป็นผู้กำหนดนโยบายในเรื่องนี้ด้วยตนเองและหลีกเลี่ยงความเสี่ยงจากการถูกขึ้นภาษีหรือกีดก่ายด้านนโยบายจากประเทศที่ให้ความช่วยเหลือ

ในปี 2017 ไทยได้มีการจัดตั้งคณะกรรมการแห่งชาติด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าภายใต้ชื่อ “คณะอนุกรรมการด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้า” ซึ่งอยู่ภายใต้คณะกรรมการนโยบายเศรษฐกิจระหว่างประเทศ (กนศ.) อย่างไรก็ตาม เพื่อให้การดำเนินการด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพมากขึ้น คณะอนุกรรมการด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าได้แต่งตั้ง “คณะทำงานเพื่อติดตามการปฏิบัติตามการอำนวยความสะดวกทางการค้า” เพื่อให้เกิดความคล่องตัวในการติดตามและประสานกับหน่วยงานภาครัฐในด้านการปฏิบัติตามความตกลงว่าด้วยการอำนวยความสะดวกทางการค้าและสามารถตอบสนองต่อสถานการณ์ปัจจุบันได้อย่างทันทั่วถึง โดยองค์ประกอบของคณะทำงานดังกล่าวจะประกอบไปด้วย ปลัดกระทรวงพาณิชย์เป็นประธานคณะทำงาน โดยกรมเจรจาการค้าระหว่างประเทศ กระทรวงพาณิชย์ เป็นหน่วยงานประสานงานกลาง (Focal point) ทั้งระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้องด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าในประเทศ รวมทั้งทำหน้าที่เป็นผู้แทนในการประสานงานกับองค์การการค้าโลก และกรมศุลกากรเป็นหน่วยงานที่บทบาทหลักในการปฏิบัติตามความตกลงว่าด้วยการอำนวยความสะดวกทางการค้า กลไกการประสานงานภายในคณะทำงานจะมีการปรึกษาหารือกันระหว่างหน่วยงานที่มีประเด็นด้านการปฏิบัติตามมาตรการอำนวยความสะดวกทางการค้าเป็นกรณีๆ ซึ่งได้มีการกำหนดประชุมอย่างเป็นทางการเป็นประจำ ซึ่งหากมีประเด็นต่างๆ ที่ไม่สามารถตกลงหรือหาแนวทางการแก้ไขได้อย่างเหมาะสม คณะทำงานดังกล่าวจะนำเสนอประเด็นปัญหาดังกล่าวขึ้นไปให้คณะอนุกรรมการด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้า (NCTF) เป็นผู้ตัดสินใจและดำเนินการในขั้นต่อไป

การเตรียมความพร้อมสำหรับการดำเนินการใน Category B ของไทยพบว่ายังคงมีมาตรการที่ไทยขอระยะเวลาการปรับตัว (Category B) จำนวนทั้งหมด 10 มาตรการย่อย ภายใต้ 6 มาตรการหลัก ซึ่งส่วนใหญ่จะเกี่ยวข้องกับการปรับปรุงกฎหมายและกฎระเบียบต่างๆ ให้มีความทันสมัยและสอดคล้องกับการสภาวะแวดล้อมในปัจจุบัน รวมทั้งการพัฒนากระบวนการและขั้นตอนต่างๆ ให้รองรับการปฏิบัติตามมาตราใน Category B ที่เหลืออยู่ ซึ่งในปัจจุบันมีบางมาตราที่ไทยสามารถดำเนินการได้แล้วเนื่องจากมีการออกพระราชบัญญัติทางศุลกากรฉบับใหม่ ปี พ.ศ. 2560 เพื่อมารองรับการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่



ถึงแม้ว่าไทยจะมีความพร้อมมากที่สุดในการดำเนินการด้านความสะดวกทางการค้าเมื่อเปรียบเทียบกับกลุ่มประเทศ CLMVT แต่ไทยยังคงเผชิญกับความท้าทายและประเด็นทางเทคนิคต่างๆ อยู่พอสมควรในการพัฒนาการอำนวยความสะดวกทางการค้าให้มีประสิทธิภาพมากขึ้นไม่ว่าจะเป็นประเด็นด้านกระบวนการบางประเภทที่ยังมีความซับซ้อนและซับซ้อน การพัฒนาระบบเทคโนโลยีสารสนเทศให้มีความสมบูรณ์ และเชื่อมโยงกันหน่วยงานและภาคส่วนต่างๆ ได้อย่างมีประสิทธิภาพมากขึ้น รวมทั้งการปรับปรุงกฎหมายและกฎระเบียบให้มีความสอดคล้องกับบริบททางการค้าในปัจจุบัน การดำเนินการแก้ไขปัญหาและอุปสรรคต่างๆ เหล่านี้จะเป็นแนวทางหนึ่งที่ทำให้ไทยสามารถปฏิบัติตามพันธสัญญาที่ได้ให้สัตยาบันแก่องค์การการค้าโลกได้สำเร็จในอนาคต

#### 4.3 ปัญหาและอุปสรรคด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าในกลุ่มประเทศ CLMVT

จากการศึกษาการอำนวยความสะดวกทางการค้าในกลุ่มประเทศ CLMVT พบว่า ปัจจุบัน แต่ละประเทศยังคงเผชิญกับอุปสรรคด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าในระดับที่แตกต่างกัน แต่ประเภทของปัญหาและอุปสรรคที่เผชิญจะมีความคล้ายคลึงกัน โดยสามารถสรุปประเด็นปัญหาต่างๆ ด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าในกลุ่มประเทศ CLMVT ได้ดังนี้

1. ความเข้าใจในขอบเขตและนิยามในแต่ละ Category ของแต่ละหน่วยงานมีความแตกต่างกัน

ปัญหาดังกล่าวก่อให้เกิดความสับสนและไม่มั่นใจในการประเมินและจัดหมวดหมู่ในแต่ละมาตราได้อย่างเหมาะสม ยกตัวอย่างเช่น ยังคงมีความสับสนระหว่างหน่วยงานในการตีความและการระบุมตราใน Category A ว่าจะต้องสามารถปฏิบัติตามมาตราดังกล่าวได้อย่างสมบูรณ์หรือไม่ หรือเพียงแค่สามารถปฏิบัติตามได้ในระดับหนึ่งเท่านั้น ส่งผลให้การตีความใน Category A ของแต่ละประเทศมีความแตกต่างกัน ทำให้เกิดความไม่เป็นมาตรฐานในการจัดประเภทและหมวดหมู่ของแต่ละมาตราที่อาจไม่สะท้อนถึงสภาพการดำเนินงานแท้จริง

2. ด้านกระบวนการที่เกี่ยวข้องในการนำเข้า-ส่งออก

แต่ละประเทศยังคงเผชิญปัญหาด้านกระบวนการที่ซับซ้อนและซ้ำซ้อนระหว่างหน่วยงาน ความไม่ชัดเจนของขั้นตอนและกระบวนการซึ่งก่อให้เกิดความไม่โปร่งใสของขั้นตอนการดำเนินงาน โดยมีระดับของปัญหาที่ต่างกันไปในแต่ละประเทศ นอกจากนี้ ในบางจุดผ่านแดนยังมีขั้นตอนการดำเนินงานและกระบวนการที่แตกต่างกัน ทำให้ขั้นตอนและกระบวนการไม่เป็นมาตรฐานเดียวกัน

3. ด้านกรอบกฎหมายและกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง

การเปลี่ยนแปลงของสภาพแวดล้อมทางการค้าอย่างรวดเร็วในระยะเวลาหลายปีที่ผ่านมา ส่งผลกฎหมายและกฎระเบียบเดิมที่มีอยู่ไม่มีความสอดคล้องกับสภาพการณ์ที่เป็นอยู่ในปัจจุบัน ประเทศในกลุ่ม CLMVT จำเป็นต้องทบทวนพิจารณาในการปรับปรุงแก้ไขกฎหมายและกฎระเบียบต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการอำนวยความสะดวกทางการค้า ให้มีความทันสมัยและสอดคล้องกับบริบททางการค้าในปัจจุบัน ไม่ว่าจะเป็น กฎหมายทางศุลกากร และกฎหมายธุรกิจ เป็นต้น





#### 4. ด้านสถาบัน

หน่วยงานต่าง ๆ ของภาครัฐที่เกี่ยวข้องกับการอำนวยความสะดวกทางการค้ายังมีการดำเนินงานที่ไม่มีประสิทธิภาพ เนื่องจาก 1) บางหน่วยงานยังคงขาดความเข้าใจในบทบาทหน้าที่ที่ชัดเจนของตนเองซึ่งอาจก่อให้เกิดการละเลยในการปฏิบัติหน้าที่ หรือก่อให้เกิดความซ้ำซ้อนในการดำเนินงานกับหน่วยงานอื่น ๆ/2) บางหน่วยงานยังคงขาดความเข้าใจในบทบาทหน้าที่ของหน่วยงานอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง ซึ่งอาจก่อให้เกิดการปฏิบัติงานที่เป็นเอกเทศโดยมิได้คำนึงถึงผลกระทบที่เกิดขึ้นกับหน่วยงานอื่น ๆ 3) การขาดการประสานงานที่ดีระหว่างหน่วยงานส่งผลให้เกิดการปฏิบัติงานระหว่างหน่วยงานที่ไม่สอดคล้องและเป็นไปในทิศทางเดียวกัน

#### 5. ด้านบุคลากร

เจ้าหน้าที่ในการปฏิบัติงานถือเป็นฟันเฟืองที่สำคัญในการช่วยขับเคลื่อนการอำนวยความสะดวกทางการค้า บุคลากรที่มีประสิทธิภาพ ทักษะและความเชี่ยวชาญย่อมช่วยให้การปฏิบัติงานเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ ประเทศในกลุ่ม CLMVT มักประสบกับประเด็นปัญหาด้านบุคลากรใน 2 ประเด็น ได้แก่ 1) ขาดบุคลากรที่มีทักษะและความสามารถ 2) บุคลากรในการปฏิบัติงานไม่เพียงพอ การวางแผนในการฝึกอบรมในการพัฒนาความสามารถของบุคลากรอย่างต่อเนื่องและการวางแผนด้านการจัดสรรกำลังคนอย่างเหมาะสม จึงเป็นสิ่งที่จำเป็นที่จะช่วยยกระดับความสามารถและเพิ่มประสิทธิภาพในการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่รวมทั้งการอำนวยความสะดวกทางการค้า

#### 6. ด้านระบบโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก

ระบบโครงสร้างพื้นฐานที่มีประสิทธิภาพและสิ่งอำนวยความสะดวกที่ทันสมัยเป็นปัจจัยสำคัญอย่างยิ่งที่จะช่วยยกระดับประสิทธิภาพการอำนวยความสะดวกทางการค้าและเสริมสร้างขีดความสามารถทางการแข่งขันให้กับประเทศ ปัจจุบันประเทศในกลุ่ม CLMVT ได้มีการเร่งลงทุนพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานที่จำเป็นในด้านต่าง ๆ แต่ยังคงมีไม่เพียงพอและไม่มีประสิทธิภาพ นอกจากนี้ ยังจำเป็นต้องลงทุนพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกอื่น ๆ ที่จำเป็นเพื่อสนับสนุนให้การอำนวยความสะดวกทางการค้าให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น ไม่ว่าจะเป็น ระบบเทคโนโลยีการสื่อสาร ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ เครื่องมือและอุปกรณ์ในการอำนวยความสะดวกต่าง ๆ อย่างไรก็ตาม แต่ละประเทศยังคงมีข้อจำกัดในการจัดสรรงบประมาณสำหรับสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ เหล่านี้ การจัดทำแผนขอรับการสนับสนุนด้านเงินทุน ความช่วยเหลือทางเทคนิคและการพัฒนาความสามารถจากองค์กรผู้ร่วมพัฒนาเป็นแนวทางหนึ่งซึ่งกลุ่มประเทศ CLMVT สามารถดำเนินการได้

### 5. ข้อเสนอแนะ

#### 5.1 ข้อเสนอแนะของไทย

ในฐานะที่ไทยมีความพร้อมในการปฏิบัติตามมาตรฐานตามความตกลงว่าด้วยการอำนวยความสะดวกทางการค้าภายใต้การการค้าโลกได้มากที่สุดเมื่อเปรียบเทียบกับประเทศเพื่อนบ้านอื่นๆ ในกลุ่มประเทศ CLMVT



ไทยควรจะมีบทบาทการเป็นผู้นำในอนุภูมิภาคในการสร้างความร่วมมือและการพัฒนาการอำนวยความสะดวกทางการค้า ซึ่งจะทำให้เกิดการเรียนรู้และพัฒนาด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าไปพร้อมกันในอนุภูมิภาคบนพื้นฐานการได้รับประโยชน์ร่วมกันของประเทศ การยกระดับประสิทธิภาพการอำนวยความสะดวกทางการค้าในกลุ่มประเทศ CLMVT ย่อมที่จะต้องอาศัยความสามารถการดำเนินงานที่มีประสิทธิภาพซึ่งกันและกัน ซึ่งไม่เพียงแต่จะช่วยลดต้นทุนและระยะเวลาการดำเนินงานให้กับผู้ประกอบการของประเทศตนเองแล้ว แต่ยังเพิ่มขีดความสามารถทางการแข่งขันในระดับอนุภูมิภาคอีกด้วย โดยแนวทางของไทยในการพัฒนาการอำนวยความสะดวกทางการค้าในกลุ่มประเทศ CLMVT ได้แก่

1. การจัดประชุมร่วมกันในกลุ่มประเทศ CLMVT เพื่อแลกเปลี่ยนข้อมูลด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าระหว่างกัน ทำให้ทราบถึงสถานการณ์ที่แท้จริงและข้อมูลเชิงลึกด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าของแต่ละประเทศ และสามารถร่วมกันกำหนดแผนการดำเนินการในการสนับสนุนและช่วยเหลือได้โดยคราว และยังเป็นจุดเริ่มต้นที่ดีในการสร้างความร่วมมือระหว่างกลุ่มประเทศใน CLMVT ด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้า
2. การนำแนวทางปฏิบัติที่ไทยดำเนินการได้ดีในแต่ละมาตรามาใช้เป็นแนวทางการศึกษาในกลุ่มประเทศ CLMVT ซึ่งจะเป็นการนำแนวทางการปฏิบัติที่มีประสิทธิภาพของไทย มาใช้เป็นกรณีศึกษาให้กับประเทศเพื่อนบ้านที่ต้องการนำแนวทางดังกล่าวมาพัฒนาการดำเนินการอำนวยความสะดวกทางการค้า และนำไปปรับใช้ให้เหมาะสมกับบริบทภายในประเทศของตนเอง
3. การจัดฝึกอบรมเชิงปฏิบัติการ (Workshop) โดยไทยสามารถดำเนินการในฐานะเจ้าภาพในการจัดฝึกอบรมดังกล่าวให้กับเจ้าหน้าที่จากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องของประเทศเพื่อนบ้าน เพื่อให้เข้าใจถึงขั้นตอน กระบวนการ และแนวทางการปฏิบัติที่มีประสิทธิภาพ ซึ่งจะช่วยพัฒนาความสามารถปฏิบัติงานให้กับเจ้าหน้าที่ของประเทศเพื่อนบ้าน
4. การจัดให้มีการศึกษาดูงาน ควบคู่ไปกับการจัดฝึกอบรมเชิงปฏิบัติการ เพื่อให้เจ้าหน้าที่ของประเทศเพื่อนบ้านมองเห็นภาพและเข้าใจถึงกระบวนการ รวมทั้งปัญหาและอุปสรรคที่เกิดขึ้นในการปฏิบัติงานจริงด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้า เพื่อที่จะสามารถนำสิ่งที่ได้จากการศึกษาดูงานดังกล่าวไปปรับใช้มีความเหมาะสมกับบริบทของประเทศตนเองต่อไป
5. การสนับสนุนด้านเงินทุนให้กับประเทศเพื่อนบ้านเพื่อนำไปใช้การพัฒนาการอำนวยความสะดวกทางการค้าด้านต่าง ๆ การสนับสนุนด้านเงินทุนอาจเป็นได้ทั้ง การพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานในด้านต่าง ๆ การจัดทำอุปกรณ์อำนวยความสะดวกที่จำเป็นต่อการปฏิบัติงาน การพัฒนาหลักสูตรฝึกอบรมเพื่อพัฒนาความสามารถของบุคลากร เป็นต้น ซึ่งสามารถดำเนินการผ่านองค์กรความร่วมมือระหว่างประเทศของไทย หรือในระดับระหว่างรัฐกับรัฐ





## 5.2 ข้อเสนอแนะในระดับอนุภูมิภาค

นอกเหนือไปจากการมีส่วนร่วมและบทบาทของไทยในการพัฒนาการอำนวยความสะดวกทางการค้าในกลุ่มประเทศ CLMVT ดังกล่าวข้างต้นแล้ว ยังคงมีความจำเป็นที่จะต้องมีการสร้างความร่วมมือภายในอนุภูมิภาคเพื่อกำหนดแนวทางการพัฒนาการอำนวยความสะดวกทางการค้าให้ไปในแนวทางและทิศทางเดียวกัน อันจะก่อให้เกิดประโยชน์ร่วมกันทั้งด้านการค้าและการลงทุนในอนุภูมิภาคในอนาคต โดยสามารถสรุปข้อเสนอแนะเชิงนโยบายในระดับอนุภูมิภาคในการพัฒนาการอำนวยความสะดวกทางการค้าในกลุ่มประเทศ CLMVT ได้ดังนี้

1. การจัดตั้งคณะกรรมการในระดับอนุภูมิภาคว่าด้วยการอำนวยความสะดวกทางการค้า เพื่อเป็นหน่วยงานกลางในการร่วมกันกำหนดทิศทาง การดำเนินงานและแผนพัฒนาด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าภายในอนุภูมิภาค ซึ่งคณะกรรมการดังกล่าวจะมีบทบาทที่สำคัญในการผลักดัน สนับสนุน อำนวยความสะดวก ติดตามและประเมินการปฏิบัติงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการอำนวยความสะดวกทางการค้าในกลุ่มประเทศ CLMVT
2. การกำหนดนิยามและขอบเขตที่ชัดเจนในการจัดหมวดหมู่ในแต่ละ Category เนื่องจากในหลายประเทศมีการตีความนิยามและขอบเขตในแต่ละ Category ที่แตกต่างกัน ซึ่งอาจไม่สอดคล้องกับสถานะและความสามารถในการปฏิบัติตามมาตรฐานต่าง ๆ ตามสภาวะการณ์ที่แท้จริง กลุ่มประเทศ CLMVT ควรร่วมกันกำหนดคำนิยามและขอบเขตในแต่ละ Category ให้มีความชัดเจน เพื่อให้แต่ละประเทศสามารถจัดหมวดหมู่ของแต่ละมาตราได้อย่างถูกต้อง และก่อให้เกิดความเป็นมาตรฐานเดียวกัน ซึ่งจะช่วยให้กลุ่มประเทศ CLMVT สามารถกำหนดแผนการดำเนินงานด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าได้อย่างมีประสิทธิภาพ
3. การจัดทำคู่มือแนะนำการปฏิบัติตามความตกลงว่าด้วยการอำนวยความสะดวกทางการค้าภายใต้องค์การการค้าโลก (WTO TFA Implementation Guidelines) เนื่องจากการที่ความตกลงดังกล่าวเพิ่งจะมีผลบังคับใช้ ซึ่งอาจกล่าวได้ว่าประเทศในกลุ่ม CLMVT แทบไม่มีประสบการณ์ในการดำเนินงานดังกล่าว รวมทั้งไม่มีตัวอย่างการดำเนินการด้านความตกลงว่าด้วยการอำนวยความสะดวกทางการค้าที่เป็นเลิศภายในอนุภูมิภาค มาใช้เป็นแนวทางเทียบเคียง ทำให้ลักษณะการดำเนินงานดังกล่าวเป็นไปในลักษณะการเรียนรู้จากการปฏิบัติ (Learning by doing) ซึ่งเป็นการเรียนรู้จากประสบการณ์ของตนเอง กลุ่มประเทศ CLMVT ควรร่วมกันศึกษาถึงแนวทางที่เหมาะสมในการดำเนินงานด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าในอนุภูมิภาค และจัดทำคู่มือแนะนำการปฏิบัติตามความตกลงว่าด้วยการอำนวยความสะดวกทางการค้าภายใต้องค์การการค้าโลก (WTO TFA Implementation Guidelines) ซึ่งจะช่วยให้แต่ละประเทศสามารถนำแนวทางการปฏิบัติที่เป็นมาตรฐานดังกล่าวมาใช้และปรับให้มีความเหมาะสมกับ





บริษัทภายในประเทศของตนเอง ซึ่งจะช่วยให้ มีการดำเนินงานด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าได้อย่างมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น

4. การดำเนินการตามแนวปฏิบัติของอนุสัญญาโตเกียวฉบับปรับปรุงขององค์การศุลกากรโลก (WCO Revised Kyoto Convention) เนื่องจากการปฏิบัติตามมาตรฐานต่าง ๆ ตามความตกลงว่าด้วยการอำนวยความสะดวกทางการค้าภายใต้องค์การการค้าโลกส่วนใหญ่กว่าร้อยละ 80 เป็นการดำเนินการที่อยู่ภายใต้การปฏิบัติงานของหน่วยงานศุลกากร ซึ่งแนวปฏิบัติของอนุสัญญาโตเกียวฉบับปรับปรุง มีความสอดคล้องเป็นอย่างมากกับการปฏิบัติตามมาตรฐานต่าง ๆ ภายใต้ความตกลงว่าด้วยการอำนวยความสะดวกทางการค้าขององค์การการค้าโลก ดังนั้น กลุ่มประเทศ CLMVT ที่ได้เข้าร่วมเป็นภาคี<sup>1</sup> ภายใต้อนุสัญญาแก้ไขโตเกียวฉบับปรับปรุง (Revised Kyoto Convention: RKC) ควรจะมีการนำแนวทางการปฏิบัติที่เป็นมาตรฐานดังกล่าวไปใช้เป็นต้นแบบในการปฏิบัติตามมาตรฐานต่าง ๆ ภายใต้ความตกลงว่าด้วยการอำนวยความสะดวกทางการค้าขององค์การการค้าโลกอย่างเคร่งครัด เพื่อเป็นการยกระดับความสามารถในการปฏิบัติตามความตกลงว่าด้วยการอำนวยความสะดวกทางการค้าให้กับประเทศของตนเอง

---

<sup>1</sup> เมียนมายังมิได้เข้าเป็นภาคีในอนุสัญญาแก้ไขโตเกียวฉบับปรับปรุง (Revised Kyoto Convention: RKC)



## Executive Summary

### 1. Rationale

Presently, trade facilitation is the significant practice for trading across borders. The objective of trade facilitation is for simplification, harmonization and transparency of procedures related to movement of goods across borders. The development of trade facilitation can help in the reduction of trading costs and time. Therefore, these factors will be supportive in the reduction of business trading costs, and lead to the expansion of trade and investment which will result in the economic growth of the countries.

Over the years, the growth of trade and investment between Thailand and neighboring countries in the GMS (except China) or the CLMV countries which is composed of Cambodia, Laos, Myanmar and Vietnam has significantly increased and Thailand has become an important trading partner with these countries. However, trade facilitation in the CLMVT countries still faces obstacles of international trade and movement of goods across borders. For example, infrastructure and facilities are insufficient and ineffective. Further, the related rules and regulations do not harmonize with current trading environment. Until now, the procedures and operating processes of the government agencies related to trade facilitation are still inefficient. These factors lead to unnecessary trading costs and time which are obstacles to development of trade and investment in the CLMVT countries.

This study as regards the implementation and development of trade facilitation in the CLMVT countries will result in greater understanding of the current situation arising from problems and obstacles of the WTO TFA implementation in each country. Setting up a mutual trade facilitation development plan for the CLMVT countries will further cooperation and development within the sub-region. This will strengthen and enhance the competitiveness of the CLMVT countries.

### 2. Objective

The aim of this study is: 1) to study the definition of trade facilitation of international organizations and academic articles in order to define a trade facilitation definition appropriate to the context of the sub-regions 2) to study the implementation and trade facilitation development plans in the CLMVT countries to find out the current situation 3) to analyze the benefits and opportunities for trade and investment in CLMVT countries using trade facilitation

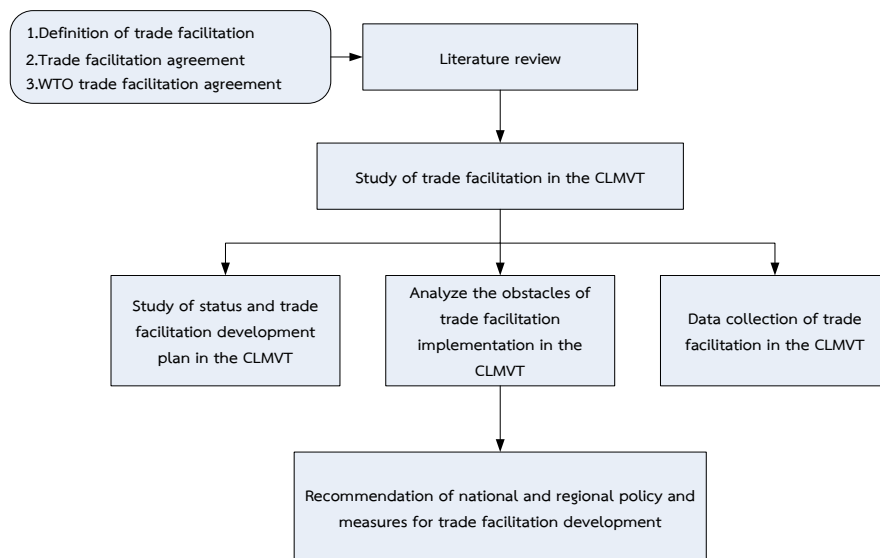


development as a driving mechanism 4) to provide policies at national and sub-regional level to develop trade facilitation and gain mutual benefits among the CLMVT countries.

### 3. Methodology

The study began with secondary data collection related to trade facilitation comparing trade facilitation definitions between international organizations and academic articles to define the appropriate definition for the sub-regions. Then, an historical review of trade facilitation was conducted as well as other related facilitation agreements and initiatives in order to understand the current commercial context. After that, the research team undertook in-depth interviews. Focus groups were also held with experts and stakeholders together with related agencies from public and private sectors. Finally, the study highly recommended trade facilitation development in the sub-regions. The research process is presented in Figure 1.

Figure 1: Research process



Source: Banomyong et al., 2018



## 4. Conclusion

### 4.1 Defining trade facilitation definition for the CLMVT countries

The research team has defined two types of trade facilitation definition that are suitable for the CLMVT countries: 1) Broader definition should be used when developing policies at national level 2) Narrow definition should be used when actually implementing such policies. This means that there will be 2 proposed definitions for trade facilitation that should be considered for this benchmark study.

<b>Broader definition of trade facilitation</b>
“Trade facilitation requires the simplification and harmonization of applicable rules and procedures combined with an international trade compliance system, in particular the sharing and submission of information between the private sector and regulatory agencies. Standardised and transparent trade and customs procedures must be instigated with institutional mechanisms to safeguard the effective implementation of trade facilitation principles.”
<b>Narrow definition of trade facilitation</b>
“Trade facilitation is the concept of reducing costs, time and uncertainties involved in cross-border logistics.”

Source: Banomyong et al., 2018

### 4.2 Implementation status of WTO TFA of each country in the CLMVT

#### Cambodia

Cambodia has notified the provision in Category A with a percentage of 60.9% which shows that the country is quite ready for WTO TFA implementation. The share of Category B is 19.3% with a commitment to follow these provisions within December 2020. In the case of Category C, the share is 19.7% and the country can request to receive support and technical assistance in order to develop trade facilitation. The indicative date of Category C has been set to be fully implemented within December 2022.

Presently, Cambodia has not set up its national committee on trade facilitation (NCTF). However, this is the priority issue in WTO TFA implementation. Nonetheless, initiation of the



NCTF establishment has started which roughly specifies roles and responsibilities of the related agencies; it expects to be incorporated around the end of 2018.

Cambodia has a master plan to comply with the provisions in Category B and C. In 2016, the government received technical assistance from USAIDS in order to develop the country's trade facilitation roadmap by assessing the current status of Cambodia's trade facilitation, determining the implementation approach in Category B and C and prioritizing the WTO TFA implementation in each article. Moreover, in this facilitation roadmap, a performance assessment of related agencies and technical assistance plan from donors was developed with the cooperation of the Ministry of Commerce (MoC), General Department of Customs and Excise of Cambodia (GDCE), CAMCONTROL, Ministry of Agriculture, Forestry and Fisheries (MAFF), Ministry of Health (MoH) and other related agencies. This shows that Cambodia is well prepared to coordinate with donors to evaluate needs assessment and to create a trade facilitation roadmap as a guideline for developing and enhancing the efficiency of trade facilitation.

Cambodia has always developed trade facilitation to reduce the time and costs of trade; thus enhancing the competitiveness for the country. However, Cambodia still faces challenges to totally comply with the provisions in Category B and C within 2022. Cambodia has tried to learn trade facilitation implementation approach from neighboring countries such as Thailand and Vietnam but there are still many obstacles and challenges in the way to successfully implement trade facilitation. Institutional challenges still exist such as integration of cooperation between relevant agencies. Further, procedure improvements need to be made to ensure transparency as well as the removal of unofficial fees. Roles and responsibilities of related agencies also need to be defined and clarified in order to prevent the overlapping of tasks. These are challenges that Cambodia has to carry out to fully achieve the WTO TFA implementation in the near future.



## Lao PDR

Lao PDR specifies having a provision in Category A and B of 21% and 11.8% respectively. However, in Category C, Lao PDR would like to receive technical assistance and capacity building (TACB) from donors which could be counted as 67.2%. Lao PDR has set out an indicative date whereby the country should fully implement the provision in Category B and C within the end of 2020 and 2022.

The National Committee on Trade Facilitation (NCTF) will work under the authority of the National Steering Committee for Economic Integration. In mid 2018, Lao PDR reorganized its trade facilitation mechanism by decentralization of authority to local level. The NCTF's structure is divided into two levels, namely: 1) central level and 2) provincial level in order to reduce the coordination gap between central and local level. Consequently, this will increase the ability of the control system on WTO TFA implementation at the borders to be more efficient. After restructure of the NCTF, monitoring is still needed to measure the efficiency of the trade facilitation mechanism.

Government agencies that play an important role regarding Laos trade facilitation are: 1) Trade Facilitation Secretariat (TFS) and 2) Customs Department. TFS operates under the supervision of the Ministry of Industry and Commerce (MoIC). The main responsibility is setting up the WTO TFA implementation plan. This operates as a focal point to coordinate with related agencies in government, ministry and provincial levels as well as coordinate between public and private sectors. Moreover, TFS is the leading agency to push forward government related agencies to follow the trade facilitation implementation plan. The Customs Department operates under the supervision of the Ministry of Finance (MoF) whose role is the most important on trade facilitation operation.

Lao PDR has been preparing a trade facilitation plan since 2011. It is currently in the process of implementing the 2nd trade facilitation plan (2017-2022) which has 7 strategic measures to be taken: 1) institutional development 2) development and strengthening mechanisms at local level 3) integration of border agencies at both domestic and international level 4) create collaboration with business sectors 5) publication of information 6) review of Non-Tariff Measures (NTMs) and 7) WTO TFA implementation.

At present, Lao PDR still faces several trade facilitation issues in terms of infrastructure development, enhancing trade facilitation processes and procedure improvements. At both



central and local levels, there is a lack of resources and human capacity to operate trade facilitation. The corruption of border officers needs to be eliminated. Lao PDR recognizes the problem and tries to get rid of these obstacles that affect the development of trade facilitation by following the 2nd phase of its trade facilitation plan. Lao PDR has undertaken the implementation plan conscientiously so that it will help Lao PDR to carry out the work as planned.

### Myanmar

Myanmar has notified the provision in Category A for only 3 articles which can be counted as 5.5% which are: 1) Article 4: Procedures for appeal or review 2) Article 6.2: Specific disciplines on fees and charges for customs processing imposed on or in connection with importation and exportation and 3) Article 10.5: Pre-shipment inspection. Category B can be counted as 9.2% which is comprised of 6 articles while Category C has the highest proportion i.e. 85.3%. Currently, Myanmar still does not specify a definitive date when Category B and C can be fully implemented.

NCTF of Myanmar is working under the supervision of the Trade and Business Promotion Task Force. NCTF has set up 3 working groups to be responsible for trade facilitation implementation: 1) Trade Facilitation Advisory Working Group (TFAWG) 2) Subcommittee 3) Expert working groups. The roles of these working groups involve the coordination between related agencies from both public and private sectors, gathering the recommendation from related agencies and stakeholders in order to set up the implementation plan and report the trade facilitation status to the NCTF.

Presently, the World Bank, as a donor, is cooperating with NCTF on prioritizing the implementation tasks and setting up working groups to develop trade facilitation in various areas. The initiative starts from conducting the ability and needs assessment of related departments and ministries in order to draft an operating plan and specify a time frame for the implementation of the provisions in Category B and C. Moreover, this will help Myanmar to specify exactly to donors the type of technical assistance and capacity building (TACB) that is required.

Trade facilitation in Myanmar is currently in the early stages of development. Although Myanmar has made efforts to establish the control and monitoring of mechanisms, there are still many things to do in developing the country's trade facilitation. Myanmar, for instance, does





not have a trade facilitation roadmap for countries like Cambodia and Lao PDR. This may cause difficulties in the WTO TFA implementation for the relevant agencies and may not foresee visible results in the long term period. However, Myanmar has begun to collaborate with donors such as the World Bank in order to develop trade facilitation in various areas. This is a good starting point for coordinating with international agencies.

There are many things to do for Myanmar along the way; whether it is to prepare and develop a master plan on trade facilitation for each task, improve institutional mechanism or draft a proposal for technical assistance and capacity building. In addition, there is a need to improve the laws and regulations of the country and invest in infrastructure to support trade facilitation. These are all challenges that Myanmar has to face. Myanmar needs to develop and improve the efficiency of trade facilitation forthwith.

### Vietnam

Vietnam has notified the provision in Category A which can be counted as 22.7%. However, the country still has not officially informed the provision in Category B and C. NCTF has already finished classifying the remaining provisions in Category B and C. Now it is in the process of getting approval by the government and will submit the notification to the WTO shortly.

In 2016, Vietnam set up its NCTF namely “National Steering Committee on ASEAN Single Window, National Single Window and Trade Facilitation (NSCASNSWTF)”. This committee was reorganized from the National Single Window Committee and has been assigned additional responsibility as regards trade facilitation. Moreover, a logistics task force will be added to the NCTF’s responsibility in the near future. NCTF consists of a deputy prime minister as a chair, minister of finance as a vice chair and deputy ministers from 19 different ministries and related agencies as members.

Government agencies that play an important role on Vietnam trade facilitation include the Ministry of Finance (MoF) which is directly responsible for WTO TFA implementation. Such responsibilities include: 1) following a national plan on providing information related to the WTO TFA 2) implementation of Single Window 3) classifying the provisions into Category A, B and C 4) seeking for technical assistance and capacity building (TACB) 5) creating an implementation roadmap for Category B and C 6) reviewing related rules and regulation for



amendments. However, the MoF assigns the General Department of Vietnam Customs (GDVC) to be the main agency that is responsible for WTO TFA implementation.

In preparation for compliance with the provisions in Category B and C, Vietnam issued Decision 1969 / QD-TTg. in 2016 as "Preparation and Implementation Plan of the WTO TFA". This plan sets out what needs to be done to comply with the provisions of the trade facilitation agreement in the specified period. The implementation plan of the provisions in Category B are under review. Related rules and regulations need to be improved and modernized in line with the current commercial context, namely, improving operational processes, establishing mechanisms for monitoring the operations and creating cooperation among relevant agencies. For Category C implementation, Vietnam has started to draft a proposal with donors to obtain technical assistance and capacity building from international organizations and developed countries.

Vietnam's trade facilitation is currently facing several challenges. The law and regulations need to be improved. There are transparency issues along with duplication of processes at border agencies. Infrastructure development is still required and the performance of authorities also needs improving. Vietnam is very much aware of these challenges. Efforts have been made in various areas to improve matters in order to reduce and eliminate existing obstacles. Consequently, such actions will enhance trade facilitation and competitiveness of the country.

### Thailand

Thailand has approved the provisions in Category A, which constitutes 91.6% of all the provisions under the WTO TFA and 8.4% for Category B. There is no need for technical assistance and capacity building as Thailand has no Category C. Currently, Thailand can implement the ratified provision which has a quota of 93.6% having 91.6% in Category A and 2.1% in Category B. Thailand has also confirmed the definitive date for full implementation of the provision in Category B within February 24, 2024. There is no need for Thailand to receive assistance from donors since Thailand focuses on its own self-making policy, thereby avoiding the risks that beset countries aided by donors.

In 2017, Thailand set up a national committee on trade facilitation (NCTF) which is supervised by International Economic Policy Committees (IEPC). Consequently, NCTF established a working group in trade facilitation implementation in order to: 1) coordinate with and monitor government related agencies on WTO TFA implementation 2) brainstorm on



operating processes of government agencies to result in an implementation plan and breakthrough all obstacles in WTO TFA implementation 3) present and report the result of WTO TFA implementation to the NCTF. The structure of the committee included a Permanent Secretary of Ministry of Finance as President. The Department of Trade Negotiation (DTN) is a focal point which will coordinate with other related public and private agencies and representatives and also coordinate with the WTO. The customs department, meanwhile, has its main role to implement the provision of the WTO TFA. Implementation issues are discussed in the working group, case by case, but official meetings do not occur frequently. However, if there are issues that cannot be solved or suitable solutions cannot be found, the working group will inform ongoing issues to NCTF for consideration.

In preparation for the WTO TFA implementation, there are still 10 sub-articles under the 6 articles in Category B. Legislative amendments and regulations improvement, processes and procedures development are needed to support the authorities' operation. Currently, there are some provisions that can be implemented, as the new Customs Act of 2017 established, in order to accommodate the operations of the authorities.

Although Thailand is mostly equipped for WTO TFA implementation compared to the CLMVT countries, it still faces some challenges and technical issues. In order to be more effective, it is important to develop trade facilitation, whether it be some kind of redundant or complex process. The development of information and communication technology (ICT) is enabling agencies and sectors to act more effectively. Thailand has improved laws and regulations in line with the current commercial context. Thus, these are ways in which Thailand can fulfill the commitments it has ratified with the WTO.

### 4.3 Problems and obstacles in trade facilitation within CLMVT

According to the study, it is clear that there is a difference in the level of trade facilitation development within the CLMVT countries due to the availability of infrastructure and facilities, rules and regulations, and human capacity. In each country, barriers to trade facilitation are similar. Details are as follows:



### 1. The different understanding of each agency in the scope and definition of the WTO TFA's Category<sup>1</sup>

This problem results in confusion between related agencies to assess and classify each provision in the appropriate Category. For example, there is still confusion between agencies in interpreting the exact scope and meaning of Category A as to be able to comply fully with this provision or just to be able to comply partly with the provision. As a result, the interpretation of the scope and definition in Category A of each country is different. This can result in non-standardization in the classification for each provision in the Category. Hence, it may not reflect the actual situation.

### 2. Import and export procedures

Each country still faces the complexity of processes and procedures between government agencies. Unclear procedures result in non-transparency of the import and export process. These problems have different levels in each country. In addition, at some border crossing points there are different operating procedures and processes which are not standardized and always confuse traders.

### 3. Rules and regulations

Existing laws and regulations are outdated as changes have been rapid in the commercial environment over the past several years. CLMVT countries need to revise and amend the laws and regulations related to trade facilitation in order to be consistent with the current commercial context such as customs law and business law.

### 4. Institution

Inefficiency of government agencies related to trade facilitation: 1) Some agencies still lack clear understanding of their roles and responsibilities, which may lead to neglect of duties. 2) Some agencies still do not understand the roles and responsibilities of other related agencies

---

<sup>1</sup> Category A: measures that the WTO Member will implement by the time the Agreement enters into force (LDCs may implement up to one year thereafter)

Category B: measures for which the WTO Member will need additional time to implement the measures

Category C: measures for which the WTO Member will need additional time which it defines and technical and/or financial assistance or capacity building to implement the measures



3) There is a lack of efficient coordination between agencies; as a result, the work between the units is not consistent and in the same direction.

#### 5. Human resources

Officers have an important role in facilitating trade facilitation. Experienced and skilled staff can enhance the effectiveness of the operation. CLMVT countries often face these issues in 2 areas: 1) lack of skilled staffs 2) insufficient manpower. Thus, training for skill development and an appropriate human resource plan is necessary to increase the capacity and efficiency of staff, as well as facilitate trade facilitation.

#### 6. Infrastructure and facilities

Efficient infrastructure and modern facilities are critical to enhance trade facilitation efficiency and competitiveness of the country. Currently, CLMVT countries have accelerated the development of necessary infrastructure but it is still inadequate and inefficient. Moreover, there is a need to invest in other necessary facilities which will support trade facilitation in order to be more effective such as information and communication technology (ICT). However, each country remains constrained in allocating budgets for these facilities. Technical assistance and funding support from donors reveals an interesting approach for infrastructure development in CLMVT countries.

### 5. Suggestion

#### 5.1 Suggestion of Thailand

Thailand is the best prepared to comply with the WTO TFA compared to other CLMV countries. Thailand should play a leading role in the sub-regions to create cooperation for trade facilitation development which will lead to learning and development of trade facilitation in the sub-regions on a mutually beneficial basis. Enhancing the efficiency of trade facilitation in CLMVT countries will require effective cooperation which not only reduces the costs and time for traders but also increases the level of the sub-regions' competitiveness. Thailand's approach for developing trade facilitation in the CLMVT countries is as follows:

1. To host the trade facilitation meeting forum among the CLMVT countries at government level. The aim is to exchange information on trade facilitation in the sub-regions to understand the actual trade facilitation situation of each country. This will lead to the creation of the sub-regions WTO TFA implementation plan and is



also a good starting point for building cooperation among CLMVT countries on trade facilitation.

2. To apply the good practices from Thailand for implementation in the CLMVT countries. The provisions of the WTO TFA which Thailand can operate efficiently can be used as a model for neighboring countries. The countries can adapt the approach to fit in with their trade facilitation operations.
3. To host a trade facilitation workshop and to provide training to officers from neighboring countries in order to understand how to operate practices and procedures effectively. This will help improve performance and operating ability, related to trade facilitation, of the officers in the sub-regions.
4. To provide a site visit along with training workshop for officers from neighboring countries to understand the operating processes, the problems and obstacles occurring in the operation.
5. Funding for neighboring countries to develop trade facilitation in various areas. Funding support can be either for infrastructure development or providing necessary equipment for the operation or development of training curriculum for capacity building etc., which can be implemented through the International Cooperation Agency of Thailand or national level.

## LII

### 5.2 Suggestion at sub-region level

Apart from the participation and leading role of Thailand in trade facilitation development in the CLMVT countries, there is a need for sub-regional cooperation to set up a trade facilitation development approach in the same direction. This will bring about mutual benefits in trade and investment in the sub-regions in the future. Policy recommendations at the sub-regional level for facilitating trade facilitation in CLMVT countries can be summarized as follows:

1. Establishment of a Sub-Regional Committee on Trade Facilitation under the framework of ACMECS to be a central agency for setting up the direction and development plan for trade facilitation in the sub-regions. The committee will play an important role in supporting, monitoring, facilitating and evaluating performance related to trade facilitation in the CLMVT countries



2. Clearly defines the definitions and scope in each category of the WTO TFA as there is a different interpretation between the government agencies in each country. The notification status of the provisions for each country may not be consistent with the current performance and situation of the countries. The CLMVT countries should together clearly define the definition and scope of each category in order to categorize the provisions in each Category correctly. This will lead, thereby, to standardization in the sub-regions as well as help CLMVT countries to effectively set up the WTO TFA implementation plan.
3. Issuing the WTO TFA implementation guidelines. It can be said that the CLMVT countries have scant experience in such implementation. There are no examples of the WTO TFA best practices in the sub-regions. Thus, the current implementation is learning by doing. CLMVT countries should together study the implementation approach and develop WTO TFA guidelines which are appropriate to the context of the sub-regions. This will enable each country to adopt such standards of practice which will be suitable for their domestic environment.
4. Implementation of the WCO Revised Kyoto Convention (WCO RKC). As more than 80% of WTO TFA implementation is the operation of customs which work under WCO RKC practices. The WCO RKC practices are highly consistent with WTO TFA implementation. Thus, CLMVT countries<sup>2</sup> which are contracting parties of the WCO RKC should follow the WCO RKC practices strictly as a model for the WTO TFA implementation. Following this approach will enhance the ability of the CLMVT countries to comply with the WTO TFA implementation.

---

<sup>2</sup> Cambodia, Lao PDR, Vietnam and Thailand (except Myanmar) are contracting parties of the WCO RKC





บทที่ 1

บทนำ



## บทที่ 1 บทนำ

### 1.1 หลักการและเหตุผล

สิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้า (Trade Facilitation) มีความสำคัญอย่างยิ่งต่อการพัฒนาการค้าและการลงทุนระหว่างประเทศ การพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้าให้มีประสิทธิภาพจะนำไปสู่การลดต้นทุนทางการค้า (Trade Cost) ส่งผลให้การค้าและการลงทุนระหว่างประเทศขยายตัว นำไปสู่การขยายตัวของการผลิตและการจ้างงานของประเทศคู่ค้า โดยเฉพาะในกลุ่มวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม (SMEs) รวมทั้งส่งผลให้ราคาสินค้าปรับตัวลดลง ส่งผลต่อเนื่องให้สวัสดิการสังคม (Social Welfare) โดยรวมปรับตัวดีขึ้น

เศรษฐกิจประเทศไทยเป็นระบบเศรษฐกิจแบบเปิดที่พึ่งพาการค้าและการลงทุนระหว่างประเทศในสัดส่วนที่สูง โดยเฉพาะอย่างยิ่งการค้าและการลงทุนกับประเทศเพื่อนบ้านในกลุ่มประเทศสมาชิกอาเซียนในแผ่นดินใหญ่ (Mainland Southeast Asia) ประกอบด้วย กัมพูชา ลาว เมียนมา เวียดนาม หรือกลุ่มประเทศ CLMV เนื่องจากเป็นประเทศที่มีชายแดนติดต่อกัน (ยกเว้นเวียดนาม) และเป็นประเทศที่เศรษฐกิจเติบโตในอัตราที่สูงมาอย่างต่อเนื่อง

สิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้าในกลุ่มประเทศ CLMV และประเทศไทย หรือกลุ่มประเทศ CLMVT ยังมีปัญหาทั้งระดับประเทศและระดับภูมิภาค ทั้งมิติการจัดการภาคพื้นดินในการเคลื่อนย้ายสินค้า การเคลื่อนย้ายสินค้าผ่านเรือ การจัดการเรื่องเอกสารด้านการค้าผ่านแดน การขออนุญาตการนำเข้าส่งออก การเก็บค่าธรรมเนียม ปัญหาเหล่านี้เป็นข้อจำกัดที่ส่งผลกระทบต่อการค้าเคลื่อนย้ายสินค้าในระดับภูมิภาคซึ่งทำให้มูลค่าการค้าชายแดนเพิ่มขึ้นอย่างจำกัด หากสามารถร่วมมือกันพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้าให้มีประสิทธิภาพและให้ผู้ประกอบการทุกระดับโดยเฉพาะผู้ประกอบการวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม (SMEs) สามารถเข้าถึงและใช้บริการได้ จะส่งเสริมและสนับสนุนให้ผู้ประกอบการเหล่านี้สามารถยกระดับจากผู้ผลิตที่จำหน่ายในประเทศสู่การผลิตและจำหน่ายในต่างประเทศ ซึ่งจะเป็นการพัฒนาเศรษฐกิจแบบมีส่วนร่วมในที่สุด

ในมิติความตกลงและความร่วมมือด้านเศรษฐกิจและการพัฒนาระหว่างประเทศไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน ซึ่งล้วนเป็นสมาชิกความตกลงและความร่วมมือระหว่างประเทศหลายกรอบความตกลง ทั้งความตกลงภายใต้ประชาคมอาเซียนซึ่งประเทศสมาชิกอาเซียนได้กำหนดให้การพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้าเป็นวาระสำคัญภายใต้วิสัยทัศน์อาเซียน 2025 (ASEAN 2025: FORGING AHEAD TOGETHER) เพื่อนำไปสู่การเคลื่อนย้ายสินค้าเสรีภายในภูมิภาค โครงการพัฒนาความร่วมมือทางเศรษฐกิจในระบียงเศรษฐกิจอนุภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขง (GMS) รวมทั้งความตกลงพหุภาคีภายใต้การค้าโลก ซึ่งประเทศเพื่อนบ้านของประเทศไทยทุกประเทศได้ลงนามความตกลงสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้า (Trade Facilitation Agreement into Annex 1A of the WTO Agreement) เรียบร้อยแล้ว ดังนั้น ประเทศไทยและประเทศเพื่อนบ้านจึงมีพันธกรณีที่ต้องปฏิบัติตามความตกลงว่าด้วยสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้าดังกล่าว

ในมิติวิชาการ ผลการศึกษาวิจัยระบุว่า สิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้ามีความสำคัญอย่างยิ่งต่อการเคลื่อนย้ายสินค้าอย่างเสรีและเป็นประโยชน์ระหว่างประเทศร่วมกันในระยะยาว แต่หน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการค้าระหว่างประเทศ อาทิ องค์การการค้าโลก การประชุมสหประชาชาติว่าด้วยการค้าและการพัฒนา

องค์การศุลกากรโลก กลุ่มประเทศ OECD ธนาคารเพื่อการพัฒนาแห่งเอเชีย ได้กำหนดนิยามของสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้าแตกต่างกัน ส่งผลให้การกำหนดแนวทางและขอบเขตการดำเนินงานด้านการพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้าอาจแตกต่างกัน ประกอบกับประเทศเพื่อนบ้านของประเทศไทยส่วนใหญ่เป็นประเทศพัฒนาน้อยที่สุด (Least Developed Countries: LDC) มีข้อจำกัดด้านการพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้า ทั้งด้านงบประมาณ องค์ความรู้ด้านวิชาการ ทรัพยากรบุคคล รวมทั้งกฎระเบียบและโครงสร้างเชิงสถาบันที่ยังไม่ได้รับการแก้ไข จึงอาจส่งผลให้การพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้ามีระดับความสำเร็จที่แตกต่างกัน ส่งผลต่อเนื่องให้การค้าชายแดนระหว่างประเทศไทยกับประเทศเพื่อนบ้านยังมีอุปสรรคหลายประการ

ดังนั้น การกำหนดแผนการดำเนินงานระหว่างประเทศที่สอดคล้องกัน การตระหนักถึงประโยชน์ระยะยาวร่วมกันในการพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้า ความร่วมมือและการช่วยเหลือระหว่างประเทศจึงมีความจำเป็นอย่างยิ่งต่อความสำเร็จของการพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้า เพื่อประโยชน์ทางการค้าและการลงทุนร่วมกันในภูมิภาค การศึกษาระดับระหว่างประเทศเพื่อประเมินโอกาสและกำหนดแนวทางการพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้าที่สอดคล้องกันในกลุ่มประเทศกัมพูชา สปป.ลาว เวียดนาม และไทย หรือกลุ่มประเทศ CLMVT จะเป็นปัจจัยสำคัญที่ส่งผลให้การค้าและการลงทุนของภูมิภาคอาเซียนในแผ่นดินใหญ่เติบโตบนพื้นฐานของการแบ่งปันผลประโยชน์ร่วมกัน นำไปสู่การขยายตัวทางเศรษฐกิจที่ก้าวไปพร้อมกัน รวมทั้งเพื่อเป็นพื้นฐานสำคัญให้การรวมตัวทางเศรษฐกิจระดับภูมิภาคประสบผลสำเร็จตามวิสัยทัศน์อาเซียนที่ได้กำหนดไว้

## 1.2 วัตถุประสงค์

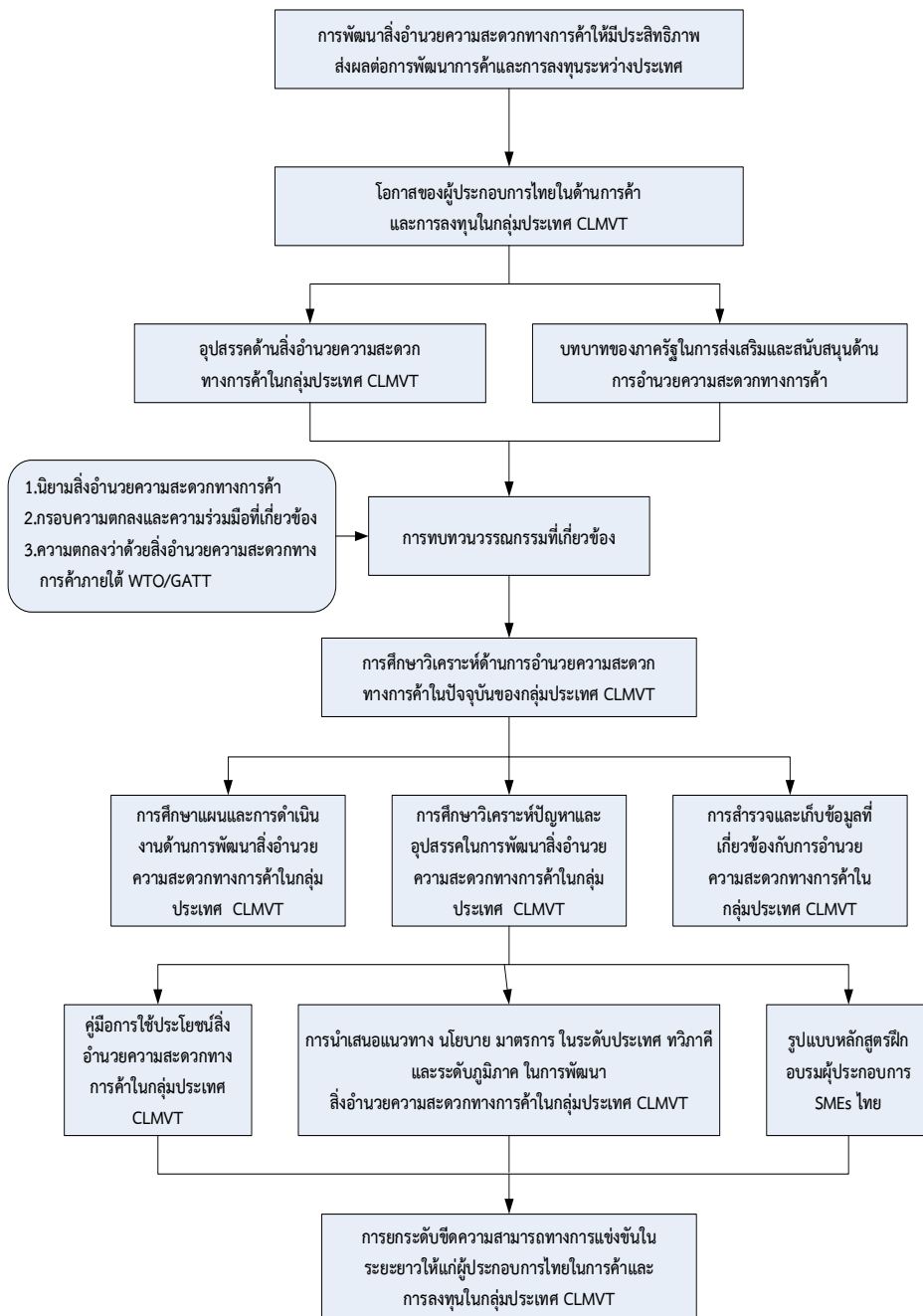
- 1.2.1 ศึกษาวิเคราะห์เปรียบเทียบนิยามสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้าขององค์กรระหว่างประเทศเพื่อนำไปสู่การกำหนดนิยามสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้าที่เหมาะสมกับบริบทของกลุ่มประเทศกัมพูชา สปป.ลาว เวียดนาม และไทย
- 1.2.2 ศึกษาประเมินแผนและผลการดำเนินงานการพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้าของกัมพูชา สปป.ลาว เวียดนาม และไทย
- 1.2.3 ศึกษาวิเคราะห์ปัญหาและอุปสรรคการพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้าของกัมพูชา สปป.ลาว เวียดนาม และไทย
- 1.2.4 ศึกษาวิเคราะห์ประโยชน์และโอกาสด้านการค้าและการลงทุนร่วมกันของกัมพูชา สปป.ลาว เวียดนาม และไทย โดยใช้การพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้าเป็นกลไกขับเคลื่อน
- 1.2.5 เพื่อเสนอแนะแนวทาง นโยบาย มาตรการ ระดับประเทศ ระดับภูมิภาค และระดับภูมิภาค เพื่อพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้า รวมทั้งกำหนดรูปแบบและวิธีการให้ความช่วยเหลือทางการค้าแก่ประเทศเพื่อนบ้าน เพื่อนำไปสู่การพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้าเพื่อผลประโยชน์ร่วมกันของทุกประเทศ
- 1.2.6 เพื่อจัดทำคู่มือการใช้ประโยชน์สิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้าเพื่อพัฒนาการค้าระหว่างประเทศสำหรับผู้ประกอบการการค้าชายแดนในรูปแบบที่เข้าใจง่ายและสามารถใช้ประโยชน์ได้สะดวก
- 1.2.7 เพื่อจัดทำหลักสูตรฝึกอบรมให้ผู้ประกอบการและเจ้าหน้าที่ภาครัฐมีความรู้และความเข้าใจเกี่ยวกับการพัฒนาและการใช้ประโยชน์สิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้า

### 1.3 ขอบเขตการศึกษา

- 1.3.1 ศึกษาวิเคราะห์นิยามและการดำเนินงานเพื่อพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้าขององค์กรระดับโลก อาทิ องค์การศุลกากรโลก องค์การสหประชาชาติ ธนาคารเพื่อการพัฒนาแห่งเอเชีย เพื่อกำหนดนิยามสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้าที่เหมาะสมกับบริบทของภูมิภาค
- 1.3.2 ศึกษาวิจัยครอบคลุมความตกลงว่าด้วยสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้าภายใต้องค์การการค้าโลก ครอบคลุมกรอบความตกลงแกตต์ 1947 และความตกลงที่ได้ปรับปรุงใหม่ภายใต้การเจรจารอบโดฮา (ประกอบด้วย เสรีภาพการส่งสินค้าผ่านแดน ค่าธรรมเนียมและพิธีการเกี่ยวกับการนำเข้าและการส่งออก การขออนุญาตการนำเข้าและการส่งออก การพิมพ์เผยแพร่กฎระเบียบ และการบริหารกฎระเบียบทางการค้า)
- 1.3.3 ศึกษาวิจัยครอบคลุมความตกลง และ/หรือ ความร่วมมืออื่น ๆ ทั้งในระดับโลก และระดับภูมิภาค รวมถึงกรอบแนวคิดการพัฒนาที่อาจเกี่ยวพันถึงการพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้าในยุคปัจจุบันตามความเหมาะสม เช่น การค้าดิจิทัล (Digital Trade) การพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ (E-commerce) และการค้าแบบมีส่วนร่วมอย่างทั่วถึง (Inclusive Trade) เป็นต้น
- 1.3.4 พื้นที่การศึกษาครอบคลุมกัมพูชา สปป.ลาว เวียดนาม ไทย และไทย โดยคำนึงถึงมิติการส่งเสริมการค้าชายแดน และการค้าข้ามแดนของทั้ง 5 ประเทศ ภายใต้หลักการการมีผลประโยชน์ร่วมกันของทุกประเทศ
- 1.3.5 ดำเนินการศึกษาวิจัยโดยร่วมมือกับหน่วยงานของภาครัฐหรือสถาบันการศึกษาของแต่ละประเทศ ซึ่งอาจประกอบด้วย กัมพูชา สปป.ลาว เวียดนาม ไทย เพื่อนำเสนอข้อมูลมุมมองและความคิดเห็นในการพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้าของแต่ละประเทศ เพื่อเป็นฐานสำหรับการผลักดันการพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้าร่วมกันในอนาคต โดยวิเคราะห์จากสถิติและข้อมูลทั้งระดับประเทศ ระดับภูมิภาค และระดับโลก และจากการประชุมระดมความคิดเห็นกลุ่มย่อย (Focus Group) และการสัมภาษณ์ผู้เชี่ยวชาญทั้งในประเทศและต่างประเทศ
- 1.3.6 สํารวจ เก็บข้อมูลภาคสนาม และสัมภาษณ์ผู้มีส่วนเกี่ยวข้องทั้งในประเทศและต่างประเทศ
- 1.3.7 จัดประชุมระดมความคิดเห็นกลุ่มย่อย (Focus Group) จำนวนอย่างน้อย 2 ครั้ง โดยจัดประชุมในประเทศ จำนวน 1 ครั้ง และต่างประเทศ จำนวนอย่างน้อย 1 ครั้ง ตามที่กำหนดไว้ในขอบเขตการศึกษา เพื่อรวบรวมข้อมูลและความคิดเห็นจากผู้เชี่ยวชาญและผู้มีส่วนเกี่ยวข้อง เพื่อให้ได้ข้อมูลเชิงลึกและรอบด้านเกี่ยวกับการศึกษาวิจัย
- 1.3.8 จัดประชุมระดมความคิดเห็นกลุ่มย่อย (Focus Group) จำนวน 1 ครั้ง โดยมีผู้แทนจากหน่วยงานภาครัฐ ภาคเอกชน นักวิชาการ และภาคประชาชน เพื่อรับฟังข้อเสนอแนะต่อร่างรายงานวิจัยฉบับสมบูรณ์ (Draft Final Report) และนำความคิดเห็นมาปรับปรุงระหว่างกระบวนการจัดทำรายงานวิจัยฉบับสมบูรณ์ต่อไป
- 1.3.9 จัดทำรายงานสรุปเชิงนโยบาย (Policy Brief) (ฉบับภาษาไทยและภาษาอังกฤษ) และบทความวิจัยภาษาอังกฤษ สำหรับตีพิมพ์ในวารสารต่างประเทศ
- 1.3.10 นำเสนอผลงานในการสัมมนาเผยแพร่ผลงานวิจัยตามวัน เวลา และสถานที่ ที่ทางสถาบันระหว่างประเทศเพื่อการค้าและการพัฒนา (องค์การมหาชน) กำหนด รวมถึงนำองค์ความรู้มาประกอบการจัดทำกลยุทธ์ฝึกอบรม สัมมนา และการประชุมของสถาบันระหว่างประเทศเพื่อการค้าและการพัฒนา (องค์การมหาชน) เพื่อถ่ายทอดองค์ความรู้สู่เจ้าหน้าที่ภาครัฐทั้งในประเทศและต่างประเทศ ผู้ประกอบการทั้งในประเทศและต่างประเทศ รวมถึงภาควิชาการ

### 1.4 กรอบแนวคิดงานวิจัย

ที่ปรึกษาได้วางกรอบแนวคิดงานวิจัย (Conceptual Framework) เพื่อใช้เป็นกรอบแนวคิดในการศึกษาวิจัยในการศึกษาครั้งนี้ ได้ดังนี้



## 1.5 วิธีการศึกษาวิจัย

### 1.5.1 การทบทวนวรรณกรรม

- 1.5.1.1 การศึกษาวิเคราะห์เปรียบเทียบนิยามด้านสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้าขององค์กรระหว่างประเทศ อาทิ องค์การศุลกากรโลก องค์การสหประชาชาติ ธนาคารเพื่อการพัฒนาแห่งเอเชีย เพื่อกำหนดนิยามสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้าที่เหมาะสมกับบริบทของภูมิภาค
- 1.5.1.2 การศึกษารวบรวมข้อมูลเชิงประวัติศาสตร์ (Historical review) ที่เกี่ยวข้องกับความตกลงว่าด้วยสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้าภายใต้โครงการการค้าโลก โดยครอบคลุมกรอบความตกลงแกตต์ 1947 และความตกลงที่ปรับปรุงใหม่ภายใต้การเจรจารอบโดฮา รวมทั้งกรอบความตกลงว่าด้วยสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้าภายในภูมิภาคอาเซียนและอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง เพื่อให้ทราบถึงที่มา ภาพรวม และลำดับการพัฒนาการของกรอบความตกลงที่เกี่ยวข้องต่าง ๆ
- 1.5.1.3 การศึกษากรอบความตกลงหรือความร่วมมืออื่น ๆ ทั้งในระดับโลกและระดับภูมิภาค รวมถึงกรอบแนวคิดที่มีความสอดคล้องกับบริบททางการค้าในยุคปัจจุบัน ไม่ว่าจะเป็น การค้าดิจิทัล (Digital Trade) การพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ (E-commerce) และการค้าแบบมีส่วนร่วมอย่างทั่วถึง (Inclusive Trade) เป็นต้น เพื่อวิเคราะห์ถึงผลกระทบที่เกิดขึ้นกับกรอบความตกลงว่าด้วยสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้าในปัจจุบัน
- 1.5.1.4 การศึกษาแผนและผลการดำเนินงานด้านการพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้าของ กัมพูชา สปป.ลาว เมียนมา เวียดนาม และไทย ทั้งในระดับการค้าชายแดนและการค้าข้ามแดน เพื่อเปรียบเทียบให้เห็นการเชื่อมโยงในเชิงภูมิศาสตร์ภายในอนุภูมิภาค

### 1.5.2 การสำรวจและเก็บข้อมูลเชิงลึก

ขั้นตอนที่ 1 : ที่ปรึกษาจะเชิญผู้เชี่ยวชาญของแต่ละประเทศ ได้แก่ กัมพูชา สปป.ลาว เมียนมา และเวียดนาม มายังประเทศไทย เพื่อให้ผู้เชี่ยวชาญแต่ละประเทศนำเสนอข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับการอำนวยความสะดวกทางการค้าของประเทศตนเอง ซึ่งเป็นการนำเสนอร่วมกันระหว่างที่ปรึกษากับผู้เชี่ยวชาญเป็นการภายในเท่านั้น โดยรายละเอียดของผู้เชี่ยวชาญในแต่ละประเทศกำหนดไว้ดังนี้

- กัมพูชา ได้แก่ Mr.Vannarith Chheang<sup>1</sup> จากสถาบัน ISEAS และ Chairman of the Advisory Board at the Cambodian Institute for Strategic Studies (CISS)
- สปป.ลาว ได้แก่ Mr.Phanhpakit Onphanhdala<sup>2</sup>, Deputy Director of Laos-Japan Human Resource Development institute, National University of Laos
- เมียนมา ได้แก่ Ms.Lwin Lwin Aung<sup>3</sup>, World Bank local trade facilitation consultant
- เวียดนาม ได้แก่ Ms.Trinh Thi Huong<sup>4</sup> จาก Foreign Trade University, Vietnam

<sup>1</sup> จบการศึกษาในระดับปริญญาเอกด้านเอเชียแปซิฟิกศึกษาจาก Ritsumeikan Asia Pacific University ประเทศญี่ปุ่น ปัจจุบันเป็น Visiting Fellow ที่สถาบัน ISEAS-Yusuf Ishak Institute ประเทศสิงคโปร์, ที่ปรึกษามูลนิธิญี่ปุ่น (Nippon Foundation)

<sup>2</sup> จบการศึกษาในระดับปริญญาเอกด้านเศรษฐศาสตร์จาก Kobe university ประเทศญี่ปุ่น

<sup>3</sup> จบการศึกษาในระดับปริญญาเอกด้านเศรษฐศาสตร์จาก Australian National University ประเทศออสเตรเลีย

- ไทย ได้แก่ รศ.ดร.รุจิร พนมยงค์ คณะพาณิชยศาสตร์และการบัญชี มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์

**ขั้นตอนที่ 2** ที่ปรึกษาจะเดินทางไปยัง กัมพูชา สปป.ลาว เวียดนาม และเวียดนาม โดยร่วมกับผู้เชี่ยวชาญดำเนินการจัดการประชุมหารือ (In-depth discussion) ร่วมกันกับหน่วยงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องของแต่ละประเทศภายใต้ประเด็นที่ได้มีการกำหนดกันไว้ร่วมกันจากการประชุมหารือกันครั้งแรก เพื่อให้ได้ข้อมูลเชิงลึกเกี่ยวกับการอำนวยความสะดวกทางการค้าในอนุภูมิภาค

**ขั้นตอนที่ 3** ที่ปรึกษาจะทำการสำรวจและเก็บรวบรวมข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติงานด้านการอำนวยความสะดวกด้านการค้าระหว่างประเทศ ณ บริเวณด้านพรมแดนที่สำคัญของไทยโดยทำการเปรียบเทียบระหว่างกฎระเบียบ ขั้นตอนและแนวทางการปฏิบัติงานของแต่ละหน่วยงานได้กำหนดไว้ (Theory) กับขั้นตอนและแนวทางการปฏิบัติงานที่เกิดขึ้นจริง (Actual) โดยมีการลงพื้นที่เก็บข้อมูล ณ ด้านพรมแดนหลักที่เป็นประตูการค้าที่สำคัญระหว่างประเทศไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน 1 แห่ง ได้แก่ ด้านสะพานมิตรภาพไทยลาวแห่งที่ 1 จ.หนองคาย

**ขั้นตอนที่ 4** หลังจากที่ได้มีการสำรวจและเก็บรวบรวมข้อมูลในขั้นตอนที่ 1-3 เรียบร้อยแล้ว ที่ปรึกษาจะจัดการประชุมระดมความคิดเห็นกลุ่มย่อย (Focus Group) จำนวน 1 ครั้ง ณ กรุงเทพมหานคร ประเทศเวียดนาม หรือ กรุงเนปิดอว์ ประเทศเวียดนาม โดยมีผู้เชี่ยวชาญและผู้มีส่วนเกี่ยวข้องเข้าร่วม ซึ่งเป็นการนำเสนอ เพื่อแลกเปลี่ยนข้อมูล และความคิดเห็นที่เกี่ยวข้องกับการอำนวยความสะดวกทางการค้าของแต่ละประเทศ เพื่อให้ได้ข้อมูลเชิงลึก รวมทั้งนำข้อมูลและความคิดเห็นต่าง ๆ มาประมวลผลในงานวิจัยต่อไป

**ขั้นตอนที่ 5** หลังจากที่ได้รวบรวมข้อมูลตามขั้นตอนที่ 1 ถึงขั้นตอนที่ 4 แล้ว ที่ปรึกษาจะจัดการประชุมที่กรุงเทพฯ เพื่อนำเสนอร่างรายงานฉบับสมบูรณ์ และเชิญทางผู้เชี่ยวชาญของแต่ละประเทศมานำเสนอข้อมูลของประเทศตนเอง รูปแบบการนำเสนอเป็นภาษาอังกฤษ จำนวน 1 ครั้ง โดยที่ปรึกษาจะเชิญผู้แทนจากหน่วยงานภาครัฐ ภาคเอกชน นักวิชาการ และภาคประชาชน เพื่อรับฟังข้อเสนอแนะต่อร่างรายงานวิจัยฉบับสมบูรณ์ (Draft Final Report) และนำความคิดเห็นมาปรับปรุงระหว่างกระบวนการจัดทำรายงานวิจัยฉบับสมบูรณ์ต่อไป

### 1.5.3 การจัดทำข้อเสนอแนะ แนวทาง นโยบาย ในการพัฒนาด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าในอนุภูมิภาคให้แก่ภาครัฐ

ที่ปรึกษาจะนำข้อมูลที่ได้จากการทบทวนวรรณกรรม การสำรวจและเก็บข้อมูลเชิงลึก มาทำการวิเคราะห์และสังเคราะห์ เพื่อนำเสนอแนวทาง นโยบาย และมาตรการทั้งในระดับประเทศ ระดับภูมิภาค และระดับภูมิภาค เพื่อพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้า การนำเสนอรูปแบบและวิธีการให้ความช่วยเหลือทางการค้าแก่ประเทศเพื่อนบ้าน โดยมีรายละเอียดดังนี้

1. สรุปผลการศึกษาโครงการในรายงานวิจัยฉบับสมบูรณ์ (Final Report)
2. การจัดทำคู่มือการใช้ประโยชน์สิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้าของแต่ละประเทศ (ภาษาอังกฤษ)

<sup>4</sup> จบการศึกษาระดับปริญญาเอกด้าน Economic Science, concentration: multimodal transport จาก Centre Interuniversitaire d'Etudes de la Mobilité (CIEM), Université Libre de Bruxelles – ULB ประเทศเบลเยียม



3. การจัดทำรายงานสรุปเชิงนโยบาย (Policy Brief) ทั้งภาษาไทยและภาษาอังกฤษ
4. การจัดทำบทความวิจัยภาษาอังกฤษ สำหรับตีพิมพ์ในวารสารต่างประเทศ

#### 1.5.4 การเผยแพร่ผลการศึกษา

เมื่อที่ปรึกษาได้จัดส่งรายงานฉบับสมบูรณ์แล้ว ที่ปรึกษาจะจัดงานสัมมนาเพื่อเผยแพร่ผลการศึกษาตามวัน เวลา และสถานที่ ที่ทางสถาบันระหว่างประเทศเพื่อการค้าและการพัฒนา (องค์การมหาชน) กำหนด รวมถึงนำองค์ความรู้มาประกอบการจัดทำหลักสูตรฝึกอบรม สัมมนา และการประชุมของสถาบันระหว่างประเทศเพื่อการค้าและการพัฒนา (องค์การมหาชน) เพื่อถ่ายทอดองค์ความรู้สู่เจ้าหน้าที่ภาครัฐทั้งในประเทศและต่างประเทศ ผู้ประกอบการทั้งในประเทศและต่างประเทศ รวมถึงภาควิชาการ

## 1.6 โครงสร้างรายงานวิจัยฉบับสมบูรณ์

ที่ปรึกษาได้กำหนดกรอบรายงานวิจัยฉบับสมบูรณ์ในภาพรวมไว้เบื้องต้น เพื่อใช้เป็นแนวทางในการวางแผนการศึกษาในครั้งนี้ ดังนี้

บทที่ 1 บทนำ

บทที่ 2 ทบทวนวรรณกรรม

บทที่ 3 การศึกษาแผนและผลการดำเนินงานด้านการพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้าของกัมพูชา

บทที่ 4 การศึกษาแผนและผลการดำเนินงานด้านการพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้าของ สปป.ลาว

บทที่ 5 การศึกษาแผนและผลการดำเนินงานด้านการพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้าของเมียนมา

บทที่ 6 การศึกษาแผนและผลการดำเนินงานด้านการพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้าของเวียดนาม

บทที่ 7 การศึกษาแผนและผลการดำเนินงานด้านการพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้าของไทย

บทที่ 8 สรุปผลการศึกษาและข้อเสนอแนะในการพัฒนาการอำนวยความสะดวก

ทางการค้าในกลุ่มประเทศ CLMVT

ภาคผนวก

1.6.1 สามารถนำผลงานวิจัยไปใช้ประโยชน์ในด้านนโยบายและแนวทางการพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้าในอนุภูมิภาค ในรูปแบบของคู่มือการใช้ประโยชน์สิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้ากับประเทศเพื่อนบ้าน ประกอบด้วย กัมพูชา สปป.ลาว เมียนมา เวียดนาม และไทย เพื่อให้ผู้ประกอบการธุรกิจขนาดกลางและขนาดย่อมใช้ประโยชน์ และรูปแบบหลักสูตรฝึกอบรมผู้ประกอบการโดยเฉพาะกลุ่มวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม (SMEs) ให้มีความรู้และความเข้าใจเกี่ยวกับสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้า ทั้งของประเทศไทยและประเทศเพื่อนบ้าน เพื่อให้สามารถปรับกระบวนการผลิตจากผู้ผลิตเป็นผู้ประกอบการธุรกิจระหว่างประเทศ อันจะนำไปสู่การยกระดับขีดความสามารถในการแข่งขันของวิสาหกิจได้ในระยะยาว

1.6.2 ภาคเอกชนจะสามารถลดต้นทุนการประกอบธุรกิจระหว่างประเทศเพื่อนำไปสู่การเคลื่อนย้ายอย่างเสรีของสินค้า อันเป็นผลมาจากการดำเนินการลดและยกเลิกขั้นตอนหรือกระบวนการที่ไม่จำเป็นในการขนส่งสินค้าข้ามแดน และการดำเนินกิจกรรมการอำนวยความสะดวกทางการค้า ภายใต้บริบทของโครงการวิจัยนี้อาทิ กระบวนการนำเข้าและส่งออก กระบวนการบริหารจัดการที่เกี่ยวข้องกับการนำเข้าและการส่งออก และ

ระบบอิเล็กทรอนิกส์เพื่ออำนวยความสะดวกทางการค้า กระบวนการนำเข้า ครอบคลุมกระบวนการศุลกากร การประเมินราคาศุลกากร มาตรฐานทางเทคนิค มาตรฐานเพื่อสุขภาพและความปลอดภัย กระบวนการบริหารจัดการที่มุ่งเน้นการปรับปรุงเอกสารส่งแจ้งข้อมูลการโดยสารและการขนส่ง

1.6.3 ภาครัฐจะได้รับการส่งเสริมและสนับสนุนเชิงนโยบายจากการพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้า เนื่องจากได้มีนโยบายมุ่งส่งเสริมการใช้ประโยชน์จากประชาคมอาเซียน พร้อมกับส่งเสริมการค้าและการลงทุนในภูมิภาค ทั้งนโยบายการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษ การพัฒนาสินค้าชุมชน รวมถึงการพัฒนาและสร้างผู้ประกอบการใหม่

1.6.4 กลุ่มประเทศ CLMVT มีศักยภาพและความเชื่อมโยงทางการค้าและการลงทุนที่สูงขึ้นในเชิงบูรณาการไปด้วยกันในระดับอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง ส่งผลกระทบต่อการสร้างความเข้มแข็งของพลวัตและความสัมพันธ์ทางเศรษฐกิจระหว่างประเทศของอนุภูมิภาคได้อย่างยั่งยืน



# บทที่ 2

การควบคุม  
จรรยาบรรณ



## บทที่ 2

### การทบทวนวรรณกรรม

การทบทวนวรรณกรรมที่เกี่ยวข้องกับการอำนวยความสะดวกทางการค้าภายใต้โครงการวิจัยเรื่อง “การศึกษาโอกาสและการพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้า (Trade Facilitation) ในกลุ่มประเทศ CLMVT (กัมพูชา สปป.ลาว เวียดนาม และไทย)” จะเริ่มจากการศึกษาวิเคราะห์ เปรียบเทียบนิยามด้านสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้าจากทั้งองค์กรระหว่างประเทศ อาทิ องค์กรการค้าโลก องค์กรศุลกากรโลก องค์กรสหประชาชาติ ธนาคารเพื่อการพัฒนาแห่งเอเชีย เป็นต้น รวมทั้งคำนิยามจากการรวบรวมข้อมูลจากบทความและเอกสารทางวิชาการต่าง ๆ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อนำมาใช้ในการกำหนดคำนิยามด้านสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้าที่เหมาะสมกับบริบทของภูมิภาค ซึ่งจะเป็นประโยชน์แก่หน่วยงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องทั้งภาครัฐและเอกชนสำหรับใช้เป็นแนวทางในการกำหนดขอบเขต นโยบาย รวมถึงแผนการดำเนินงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการอำนวยความสะดวกทางการค้าในภูมิภาค

จากนั้นคณะวิจัยจะทบทวนวรรณกรรมโดยไล่เรียงลำดับพัฒนาการที่เกี่ยวข้องกับความตกลงว่าด้วยสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้าภายใต้องค์การการค้าโลกในลักษณะการรวบรวมข้อมูลเชิงประวัติศาสตร์<sup>1</sup> (Historical Review) โดยครอบคลุมตั้งแต่กรอบความตกลงแกตต์ 1947 และความตกลงที่ปรับปรุงใหม่ภายใต้การเจรจารอบโดฮา โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อให้เข้าใจถึงที่มา ภาพรวม และลำดับการพัฒนาการของความตกลงว่าด้วยสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้าของโลก รวมทั้งการศึกษารอบความตกลงหรือความร่วมมืออื่น ๆ ทั้งในระดับโลกและระดับภูมิภาค รวมถึงกรอบแนวคิดที่มีความสอดคล้องกับบริบททางการค้าในยุคปัจจุบัน เพื่อวิเคราะห์ถึงผลกระทบที่เกิดขึ้นกับกรอบความตกลงว่าด้วยสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้าในปัจจุบัน

การทบทวนวรรณกรรมดังกล่าวข้างต้น จะช่วยทำให้เห็นภาพรวมและความเป็นมา รวมทั้งบริบทที่สำคัญต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าของโลกและภูมิภาค ซึ่งจะนำไปสู่การทบทวนวรรณกรรมในการศึกษาแผนและผลการดำเนินงานด้านการพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้าในกลุ่มประเทศ CLMVT (กัมพูชา สปป.ลาว เวียดนาม และไทย) โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อให้ทราบถึงสถานะ ระดับการพัฒนาขีดความสามารถ รวมทั้งปัญหาและอุปสรรคในปัจจุบันด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าของกลุ่มประเทศเหล่านี้ในเบื้องต้น ก่อนที่คณะวิจัยจะดำเนินการสำรวจและเก็บข้อมูลเชิงลึกในแต่ละประเทศในลำดับต่อไปเพื่อนำข้อมูลมาวิเคราะห์และจัดทำข้อเสนอแนะเชิงนโยบายให้แก่หน่วยงานเกี่ยวข้องของและผู้มีส่วนได้เสีย นำไปใช้เป็นแนวทางในการพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้าภายในกลุ่มประเทศ CLMVT ต่อไป

<sup>1</sup> ลำดับพัฒนาการที่เกี่ยวข้องกับความตกลงว่าด้วยสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้าภายใต้องค์การการค้าโลก รายละเอียดแสดงในภาคผนวก ก

## การศึกษาวិเคราะห์เปรียบเทียบนิยามด้านสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้าเพื่อกำหนดนิยามสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้าที่เหมาะสมกับบริบทของภูมิภาค

### 2.1 คำนิยามด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้า

ในช่วงทศวรรษที่ผ่านมาการค้าในระดับโลกได้มีการเติบโตเป็นอย่างมาก นอกเหนือจากปัจจัยด้านโลกาภิวัตน์ การพัฒนาด้านเทคโนโลยีการขนส่งและเทคโนโลยีการติดต่อสื่อสารที่ก่อให้เกิดโลกไร้พรมแดนเป็นแรงขับเคลื่อนดังกล่าวแล้ว ปัจจัยด้านการพัฒนาการอำนวยความสะดวกทางการค้าผ่านข้อตกลงทั้งในระดับภูมิภาคและระดับโลกได้สนับสนุนให้ก่อให้เกิดการขยายตัวทางการค้าระหว่างประเทศเป็นอย่างมาก การอำนวยความสะดวกทางการค้ามีวัตถุประสงค์ในการมุ่งเน้นการกำจัดอุปสรรคต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นในกระบวนการค้าระหว่างประเทศ ทั้งในด้านต้นทุนและระยะเวลา รวมทั้งการผ่อนปรนและลดกฎระเบียบข้อบังคับต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นในขั้นตอนและกระบวนการต่าง ๆ ไม่ว่าจะเป็นกฎระเบียบและขั้นตอนด้านพิธีการศุลกากร ที่แต่ละประเทศมีแนวทางการปฏิบัติที่แตกต่างกัน รวมทั้งการยกเลิกภาระด้านการบริหารจัดการและเอกสารต่าง ๆ ที่ไม่จำเป็น การปรับปรุงกระบวนการที่เกี่ยวข้องกับการอำนวยความสะดวกทางการค้าจะเป็นแนวทางที่ช่วยเพิ่มประสิทธิภาพของการค้าระหว่างประเทศ รวมทั้งยกระดับการพัฒนาทางเศรษฐกิจของประเทศต่าง ๆ จากความคล่องตัวด้านกฎระเบียบต่าง ๆ ที่มีมากขึ้น

การอำนวยความสะดวกทางการค้าได้เข้ามามีบทบาทที่สำคัญในการค้าระหว่างประเทศ โดยองค์การการค้าโลก (WTO) โดยมีการหยิบยกประเด็นด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าเป็นครั้งแรกการประชุมรัฐมนตรีองค์การการค้าโลก ที่ประเทศสิงคโปร์ ในปี พ.ศ. 2539 ซึ่งมุ่งเน้นการเจรจาด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าในด้านพิธีการศุลกากรซึ่งได้แก่ ระบบการตรวจปล่อยสินค้าและการกักกันสินค้า ประเด็นด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าได้มีการเจรจาระหว่างประเทศสมาชิก WTO เรื่อยมาแต่ยังคงไม่มีความคืบหน้าแต่อย่างใด จนกระทั่งในปี พ.ศ. 2547 คณะมนตรีใหญ่องค์การการค้าโลกได้รับรองแผนงานและการประชุมเกี่ยวกับการอำนวยความสะดวกทางการค้าอย่างเป็นทางการ

อย่างไรก็ตาม ถึงแม้ว่าได้มีการริเริ่มการอำนวยความสะดวกทางการค้าอย่างเป็นทางการมานานกว่าทศวรรษ การกำหนดขอบเขตและความครอบคลุมด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้ายังคงมีความแตกต่างกันไปในแต่ละองค์กรระหว่างประเทศ ดังนั้น ในงานวิจัยนี้มีวัตถุประสงค์หนึ่งในการศึกษาวิเคราะห์เปรียบเทียบนิยามด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าขององค์กรระหว่างประเทศ อาทิ องค์การศุลกากรโลก องค์การสหประชาชาติ ธนาคารเพื่อการพัฒนาแห่งเอเชีย เป็นต้น เพื่อนำไปสู่การกำหนดนิยามการอำนวยความสะดวกทางการค้าที่เหมาะสมกับบริบทของภูมิภาค รวมทั้งใช้เป็นแนวทางในการกำหนดนโยบายด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าทั้งในระดับประเทศและภูมิภาคได้อย่างเหมาะสมต่อไป



### 2.1.1 การกำหนดค่านิยมด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้า

จากการทบทวนวรรณกรรมด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าพบว่า องค์กรต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการค้าระหว่างประเทศ ได้มีการกำหนดค่านิยมด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าที่เป็นของตนเอง ไม่ว่าจะเป็น องค์การการค้าโลก (WTO) องค์การศุลกากรโลก (WCO) ความร่วมมือทางเศรษฐกิจเอเชีย-แปซิฟิก (APEC) หอการค้านานาชาติ (ICC) องค์กรเพื่อความร่วมมือและการพัฒนาทางเศรษฐกิจ (OECD) คณะกรรมาธิการยุโรป (European Commission) การประชุมสหประชาชาติว่าด้วยการค้าและการพัฒนา (UNCTAD) ธนาคารเพื่อการพัฒนาแห่งเอเชีย (ADB) คณะกรรมาธิการเศรษฐกิจและสังคมแห่งสหประชาชาติสำหรับเอเชียและแปซิฟิก (UNESCAP) คณะกรรมาธิการเศรษฐกิจสหประชาชาติแห่งยุโรป (UNECE) เป็นต้น องค์กรระหว่างประเทศและหน่วยงานในระดับภูมิภาคต่าง ๆ เหล่านี้ได้มีการกำหนดค่านิยมที่หลากหลาย โดยมุมมองและขอบเขตของค่านิยมมักถูกจำกัดความตามขอบเขตและบทบาทหน้าที่ที่องค์กรหรือหน่วยงานนั้นดูแลกำกับและรับผิดชอบ นอกจากนี้ ในทางวิชาการจากทั้งบทความ งานวิจัย เอกสารทางวิชาการของนักวิจัยและนักวิชาการหลายรายได้มีการกล่าวถึงแนวคิดด้านค่านิยมด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าที่แตกต่างกันไป และปัจจุบันยังไม่มีกำหนดค่านิยมด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าที่เป็นหนึ่งเดียว (Universal Definition)

การที่ยังไม่มีค่านิยมด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าที่เป็นหนึ่งเดียวดังกล่าวก่อให้เกิดผลกระทบที่สำคัญหลายประการ ไม่ว่าจะเป็นอุปสรรคในการพัฒนาทฤษฎีด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าของนักวิจัยและนักวิชาการ ความคลุมเครือของขอบเขตและความหมาย ก่อให้เกิดความสับสนและการกำหนดทิศทางที่ชัดเจนในการศึกษาและพัฒนากรอบด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าในขั้นต่อ ๆ ไปในเชิงของผู้ปฏิบัติหรือผู้กำหนดนโยบาย การที่ยังไม่มีค่านิยมด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าที่เป็นหนึ่งเดียว อาจส่งผลให้ผู้กำหนดนโยบายในระดับสูงไม่สามารถกำหนดทิศทางหรือนโยบายที่ชัดเจนด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้า เนื่องจากความคลุมเครือของขอบเขตและความหมาย ซึ่งจะส่งผลกระทบต่อการกำหนดแผนงานทั้งในระดับนโยบาย แผนงานในระดับปฏิบัติการ การกำหนดความรับผิดชอบของหน่วยงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งประเด็นการวางแผนด้านบุคลากร

จากเหตุผลข้างต้น การกำหนดค่านิยมหนึ่งเดียวที่ได้รับการยอมรับ (A Single Consensus Definition)<sup>2</sup> จึงมีความสำคัญเป็นอย่างยิ่ง ซึ่งทำให้เกิดความชัดเจนในด้านความหมาย ขอบเขต และบทบาทหน้าที่ ของการอำนวยความสะดวกทางการค้า ส่งผลให้ผู้เกี่ยวข้องและผู้มีส่วนได้เสียสามารถนำค่านิยมในเชิงทฤษฎีไปปรับใช้ในทางปฏิบัติได้อย่างมีประสิทธิภาพ

<sup>2</sup> การพัฒนาค่านิยมที่เป็นฉันทามติ (Consensus Definition) สำหรับรายงานฉบับนี้ แสดงรายละเอียดในภาคผนวก ก

### 2.1.2 คำนิยามด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าที่ได้จากการรวบรวมข้อมูลจากบทความทางวิชาการและองค์ระหว่างประเทศ

จากการทบทวนวรรณกรรมด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าโดยรวบรวมคำนิยามที่ได้จากบทความทางวิชาการและองค์ระหว่างประเทศพบว่า มีคำนิยามทางวิชาการเป็นจำนวน 19 คำนิยาม และคำนิยามที่ถูกกำหนดโดยองค์ระหว่างประเทศอีก 11 คำนิยาม โดยแสดงในตารางที่ 2.1 และตารางที่ 2.2 ดังนี้

ตารางที่ 2.1 : คำนิยามด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าจากบทความทางวิชาการ

คำนิยามจากบทความทางวิชาการ (Academic Literature)	คำนิยามภาษาอังกฤษ
Woo and Wilson (2000)	A broader definition includes streamlining regulatory environments, deepening harmonization of standards, and conforming to international regulations.  ที่มา: Woo YP. and Wilson JS. (2000), "Cutting through Red Tape: New Directions for APEC's Trade Facilitation Agenda", Asia Pacific Foundation of Canada.
Staple (2002)	Trade facilitation is generally understood to involve reducing the transaction costs associated with the enforcement, regulation and administration of trade policies, and reforms in this area are designed to reduce the costs involved in the cross border movement of goods and services.  ที่มา: Staples BR. (2002), "Chapter 16 - Trade Facilitation: Improving the Invisible Infrastructure" In: Hoekman B., Mattoo A. and English P. (eds), Development, Trade and the WTO: A Handbook, World Bank Washington DC.
Wilson, Mann and Otsuki (2003)	In a narrow sense, trade facilitation simply addresses the logistics of moving goods through ports or customs at the border. A broader definition includes the environment in which trade transactions take place, including the transparency of regulatory environment, harmonization of standards, and conformance to international or regional regulations.  ที่มา: Wilson JS., Mann CL. and Otsuki T. (2003), "Trade Facilitation and Economic Development: A New Approach to Quantifying the

คำนิยามจากบทความ ทางวิชาการ (Academic Literature)	คำนิยามภาษาอังกฤษ
	<i>Impact” , World Bank Economic Review, Vol. 17, Issue 3, pp. 367-389.</i>
Roy and Bagai (2005)	<p>Trade facilitation [...] aims to make trade procedures as efficient as possible through the simplification and harmonization of documentation, procedures and information flows. In a narrow sense, it addresses the logistics of moving goods through ports or customs. More broadly, it encompasses several inter-related factors such as customs and border agencies, transport infrastructure (roads, ports, airports etc.), services and information technology (as it relates to better logistics) , regulatory environment, product standards, Technical Barriers to Trade [...] etc. in order to lower [the] cost of moving goods between destinations and across international borders.</p> <p>ที่มา: Roy J. and Bagai S. (2005), “Key Issues in Trade Facilitation”, <i>Summary of World Bank/EU Workshops in Dhaka and Shanghai in 2004, World Bank Policy Research Working Paper No. 3703.</i></p>
Wilson, Mann and Otsuki (2005)	<p>Taking a narrow approach, trade facilitation refers to policies and measures which address the logistics of moving goods across borders and efficiently processing customs documentation associated with cross-border trade.</p> <p>ที่มา: Wilson JS., Mann CL. and Otsuki T. (2005), “Assessing the Benefits of Trade Facilitation: A Global Perspective”, <i>The World Economy, Vol. 28 No. 6, pp.841-871.</i></p>

คำนิยามจากบทความ ทางวิชาการ (Academic Literature)	คำนิยามภาษาอังกฤษ
Duval (2007)	<p>Trade facilitation involves increasing the efficiency of trading processes. Trade facilitation involves making customs, transport, and banking and insurance (services and infrastructure) more efficient. Trade facilitation cannot simply be limited either to at-the-border or to customs control processes, since these two sets of processes are only two of a number of other processes ( e. g. , payment and logistics) that affect the efficiency of a trade transaction.</p> <p>ที่มา: Duval Y. (2007), “Trade Facilitation beyond the Doha Round of Negotiations” , Asia-Pacific research and Training Network on Trade, Working Paper Series, No. 50.</p>
Grainger (2007)	<p>Trade facilitation looks at how procedures and controls governing the movement of goods across national borders can be improved to reduce associated cost burdens and maximize efficiency while safeguarding legitimate regulatory objectives.</p> <p>ที่มา: Grainger A. (2007), “ Trade Facilitation and Supply Chain Management: A Case Study at the Interface between Business and Government”. PhD. University of London.</p>
Wilson (2009)	<p>Modern commerce involves a much broader scope of activities affecting trade facilitation not directly covered by WTO rules. This includes domestic policies, such as sanitary and phytosanitary standards, regulation of services, and use of information technology to lower trade costs. This wider definition takes into consideration the fact that "inside-the border" issues such as the transparency of domestic regulations, institutional policies on foreign ownership of companies, and legal frameworks that affect a country's investment climate and transaction costs.</p> <p>ที่มา: Wilson JS. (2009), “ Trade facilitation” , The Princeton Encyclopedia of the World Economy, Princeton University Press, pp. 1116-1119.</p>

คำนิยามจากบทความ ทางวิชาการ (Academic Literature)	คำนิยามภาษาอังกฤษ
Grainger (2011)	<p>The four interdependent elements that define trade facilitation are: (1) the simplification and harmonization of applicable rules and procedures; (2) the modernization of trade compliance systems, in particular the sharing of information and lodgement of declarations between business and government stakeholders; (3) the administration and management of trade and customs procedures; and (4) the institutional mechanisms to safeguard the effective implementation of trade facilitation principles and the ongoing commitment to reform.</p> <p>ที่มา: Grainger A. (2011), "Trade facilitation: a conceptual review", <i>Journal of World Trade</i>, Vol.45 No.1, pp.39-62</p>
Portugal-Perez and Wilson (2012).	<p>Trade facilitation measures can be undertaken along two dimensions: a "hard" dimension related to tangible infrastructure such as roads, ports, highways, telecommunications, as well as a "soft" dimension related to transparency, customs management, the business environment, and other institutional aspects that are intangible. Trade facilitation broadly defined as the set of policies aiming at reducing export and import costs. In a broader sense, trade facilitation not only includes at-the-border issues, but also beyond-the-border issues, dealing for instance with the business environment, the quality of infrastructure, transparency, and domestic regulations. In a narrow sense, trade facilitation is associated with the reduction of on-the-border transaction costs other than tariff cuts, which essentially involves the simplification and standardization of customs formalities and administrative procedures related to international trade.</p> <p>ที่มา: Portugal-Perez A. and Wilson JS. (2012), "Export Performance and Trade Facilitation Reform: Hard and Soft Infrastructure", <i>World Development</i>, Vol. 40 No. 7, pp. 1295-1307.</p>
Anonymous (2012)	<p>Trade facilitation encompasses customs efficiency and other physical and regulatory environments where trade takes place, harmonization</p>

คำนิยามจากบทความทางวิชาการ (Academic Literature)	คำนิยามภาษาอังกฤษ
	<p>of standards and conformance to international regulations, and the logistics of moving goods and associated documentation through countries and ports.</p> <p>ที่มา: <i>Anonymous (2012), "GLOBAL LINKS", Washington : World Development Indicators</i></p>
<p>Persson (2013).</p>	<p>Trade facilitation refers to making it easier for traders to move goods across borders by making cumbersome cross-border trade procedures more efficient.</p> <p>ที่มา: <i>Persson M. (2013), "Trade facilitation and the extensive margin" , The Journal of International Trade and Economic Development", Vol. 22 No. 5, pp.658-693.</i></p>
<p>Viljoen (2013)</p>	<p>Traditional view of trade facilitation focuses on the removal of barriers to trade in goods at the border through the improvement of border and transit management procedures and the implementation thereof. In a wider definition, trade facilitation needs to address challenges along the whole value chain due to the economic impact of each of the processes in the production-distribution-consumer chain on the time and cost of delivering goods into trading system.</p> <p>ที่มา: <i>Viljoen, W. (2013). "The evolution of the trade facilitation concept, best practices and the Comprehensive Tripartite Trade and Transport Facilitation Programme (CTTFP)", Tralac.</i></p>
<p>Moisé and Sorescu (2013)</p>	<p>Trade facilitation in wider definitions often expand the focus on customs and transit to also include transport and telecommunications infrastructure, banking and insurance, business practices, and standards and regulations</p> <p>ที่มา: <i>Moisé E. and Sorescu S. (2013), "Trade Facilitation Indicators. The Potential Impact of Trade Facilitation on Developing Countries Trade", OECD Trade Policy Papers, No. 144, OECD Publishing</i></p>
<p>Zaki (2014).</p>	<p>Trade facilitation includes five main elements:</p> <p>1) simplification of trade procedures and documentation;</p>

คำนิยามจากบทความ ทางวิชาการ (Academic Literature)	คำนิยามภาษาอังกฤษ
	<p>2) harmonization of the trade practices and rules;</p> <p>3) more transparent information and procedures of international flows;</p> <p>4) recourse to new technologies to promote international trade;</p> <p>5) more secured means of payment for international commerce.</p> <p>ที่มา: Zaki C. (2014), “An empirical assessment of the trade facilitation initiative: econometric evidence and global effects”, <i>World Trade Review</i>, Vol. 13 No. 1, pp. 103-130.</p>
Saeed (2014)	<p>Trade facilitation is the concept of reducing the costs and time involved in processing cross-border trade transactions. The broader concept of trade facilitation covers every step of the movement of goods from the producer's premises up to the retailer's shelf, whereas the narrow version is confined to the procedures of border regulatory agencies.</p> <p>ที่มา: Saeed M. (2014), “The WTO Trade Facilitation Agreement: Implications for Pakistan's Domestic Trade Policy Formulation”, <i>The Lahore Journal of Economics</i>, Vol. 19, pp. 439-460.</p>
Lee (2014)	<p>Trade facilitation refers to the elimination of inefficiency caused by non-tariff barriers not only on the border, such as burdensome customs procedures, but, more broadly, also covers the behind-the-border regulations and trade-related infrastructure, the lack or inefficiency of which may hinder the flow of goods to the customer or final user</p> <p>ที่มา: Lee H. (2014), “Trade Facilitation and Global Supply Chains: The Role of FTA Trade Facilitation Rules in Promoting Global Supply Chains”, <i>Journal of International Logistics and Trade</i>, Vol. 12 Iss. 1, pp. 3-21.</p>
Zaki (2015)	‘Making international trade easier’ is the most straight for

คำนิยามจากบทความ ทางวิชาการ (Academic Literature)	คำนิยามภาษาอังกฤษ
	<p>ward definition of trade facilitation However, the term 'trade facilitation' encompasses various important aspects such as simplification of trade procedures; harmonization of trade rules; transparent information and procedures; and the adoption of new technologies to promote trade and make payments more secure, more reliable and faster.</p> <p>ที่มา : Zaki C. (2015), " How Does Trade Facilitation Affect International Trade?" , <i>The European Journal of Development Research</i>, Vol. 27, Iss. 1, pp. 156-185.</p>
Bidabad (2015)	<p>Trade facilitation is to make international trade procedures simple and consistent. Trade procedures include activities, performances and formalities related to collection, presentation, exchange and process of data for movement of commodity at international level.</p> <p>ที่มา : Bidabad, B. (2015), " A convention for international trade (based on Islamic Sufi teachings)", <i>International Journal of Law and Management</i>, Vol. 57 Iss. 5, pp. 522-551.</p>

จากตารางข้างต้น จะเห็นได้ว่าคำนิยามด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าจากบทความทางวิชาการของนักวิชาการแต่ละรายมีความแตกต่างกันไป บางคำนิยามกล่าวถึงเพียงขอบเขตถึงกิจกรรมการอำนวยความสะดวกที่เกิดขึ้นบริเวณ พรมแดน เช่น ศุลกากร การเคลื่อนย้ายสินค้าข้ามพรมแดน ในขณะที่บางคำนิยามกล่าวถึงขอบเขตที่กว้างกว่ากิจกรรมการอำนวยความสะดวกที่เกิดขึ้นบริเวณพรมแดน โดยมีขอบเขตตั้งแต่กิจกรรมในการอำนวยความสะดวกตั้งแต่การขนส่งสินค้าจากต้นทางไปถึงผู้รับสินค้าปลายทาง นอกจากนี้ยังมีบางคำนิยามที่รวมถึงการอำนวยความสะดวกในกิจกรรมการชำระเงินระหว่างประเทศ อย่างไรก็ตาม เมื่อพิจารณาในแต่ละคำนิยามพบว่า ล้วนมุ่งเน้นการก่อให้เกิดความเรียบง่าย ลดขั้นตอนความยุ่งยาก และการทำให้สอดคล้องกันของขั้นตอนและพิธีการ ในการค้าระหว่างประเทศ ซึ่งมุ่งเน้นการจัดหรือลดอุปสรรคทางการค้าระหว่างประเทศ ทำให้ผู้ค้า ผู้นำเข้าและส่งออก มีต้นทุนและระยะเวลาที่ลดลง



ตารางที่ 2.2 : คำนิยามด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าจากองค์กรระหว่างประเทศ

คำนิยาม จากองค์กรระหว่างประเทศ (International organizations)	คำนิยามภาษาอังกฤษ
World Trade Organization (WTO)	Trade facilitation is defined as the simplification and harmonisation of international trade procedures’ where trade procedures are the ‘activities, practices and formalities involved in collecting, presenting, communicating and processing data required for the movement of goods in international trade.  ที่มา: WTO. (1998), “WTO: A Training Package; What Is Trade Facilitation?” Geneva: WTO.
World Customs Organization (WCO)	The avoidance of unnecessary trade restrictiveness. This can be achieved by applying modern techniques and technologies, while improving the quality of controls in an internationally harmonized manner.  ที่มา: WCO, “What is Securing and Facilitating Legitimate Global Trade” [online] WCO. ค้นหาที่: <a href="http://www.wcoomd.org/en/topics/facilitation/overview/customs-procedures-and-facilitation.aspx">http://www.wcoomd.org/en/topics/facilitation/overview/customs-procedures-and-facilitation.aspx</a> [เข้าถึงข้อมูลวันที่ 25 กุมภาพันธ์ 2561]
European Commission	Trade Facilitation refers to the simplification, harmonisation and automation of international trade procedures, particularly import and export procedures, transit requirements and procedures applied by Customs and other agencies.  ที่มา: European Commission, “Trade facilitation” [online] European Commission. ค้นหาที่ <a href="https://ec.europa.eu/europeaid/sectors/economic-growth/trade/trade-facilitation_en">https://ec.europa.eu/europeaid/sectors/economic-growth/trade/trade-facilitation_en</a> [เข้าถึงข้อมูลวันที่ 22 กุมภาพันธ์ 2561]

<p>คำนิยาม จากองค์กรระหว่างประเทศ (International organizations)</p>	<p>คำนิยามภาษาอังกฤษ</p>
<p>Organisation for Economic Co-operation and Development (OECD)</p>	<p>The simplification and standardization of procedures and associated information flows required to move goods internationally from seller to buyer and to pass payments in the other direction.</p> <p>ที่มา: <i>OECD. (2001), "Business Benefits of Trade Facilitation" TD/TC/WP(2001)21/Final, Attributed to John Raven, former President of the IECC, in a communication with the Secretariat on 18 May, 2001.</i></p>
<p>Organisation for Economic Co-operation and Development (OECD)</p>	<p>In a narrow sense, the definition of trade facilitation reform measures is limited to the logistics of moving goods through ports or more efficiently moving documentation associated with cross border trade. A broader definition includes the environment in which transactions take place, transparency and professionalism of customs and regulatory environments, as well as the harmonization of standards and conformance with international or regional regulations.</p> <p>ที่มา: <i>OECD. (2005), "The economic impact of trade facilitation", OECD Trade Policy Working Paper, No. 21, OECD: Paris.</i></p>
<p>United Nations Conference on Trade And Development (UNCTAD)</p>	<p>Trade facilitation measures seeks to establish a transparent and predictable environment for cross-border trade transactions based on simple, standardized customs procedures and practices, documentation requirements, cargo and transit operations, and trade and transport arrangements.</p> <p>ที่มา: <i>UNCTAD. (2006), "Trade Facilitation Handbook", United Nations Conference in Trade and Development, Geneva</i></p>

คำนิยาม จากองค์กรระหว่างประเทศ (International organizations)	คำนิยามภาษาอังกฤษ
Asia-Pacific Economic Cooperation (APEC)	Trade facilitation refers to the simplification and rationalization of customs and other administrative procedures that hinder, delay or increase the cost of moving goods across international borders.  ที่มา: APEC. (2007), "APEC's Second Trade Facilitation Action Plan", The APEC Secretariat
International Chamber of Commerce (ICC)	Improvements in the efficiency of the processes associated with trading in goods across national borders.  ที่มา: ICC. (2007), "ICC recommendations for a WTO agreement on trade facilitation", ICC Discussion paper
Organisation for Economic Co-operation and Development (OECD)	Trade facilitation refers to policies and measures aimed at easing trade costs by improving efficiency at each stage of the international trade chain.  ที่มา: OECD. (2013), "Trade Facilitation Indicators: The potential Impact of Trade Facilitation on Developing Countries' Trade", OECD Trade Policy Paper, Iss. 144, OECD: Paris.
United Nations Centre for Trade Facilitation and Electronic Business (UN/CEFACT) and United Nations Economic Commission for Europe (UNECE)	The simplification, standardization, and harmonization of procedures and associated information flows required to move goods from seller to buyer and to make payments.  ที่มา: UNECE, "Trade facilitation - principles and benefits" [online] UNECE. ค้นหาที่ <a href="http://tfi.unece.org/details.html">http://tfi.unece.org/details.html</a> [เข้าถึงข้อมูลวันที่ 25 กุมภาพันธ์ 2561]
ADB and UNESCAP (2013)	In its narrowest sense, trade facilitation may be defined as the systematic rationalization of customs procedures and documents. In a broader sense, it covers all the measures that affect the movement of goods between buyers and sellers, along the entire international supply chain, trade facilitation is defined to include policies and processes that reduce the cost, time, and uncertainty associated with engaging in international trade but excludes traditional trade instruments such as tariffs, import quotas, and other similar nontariff

คำนิยาม จากองค์กรระหว่างประเทศ (International organizations)	คำนิยามภาษาอังกฤษ
	barriers. Regardless of how one defines trade facilitation, what differentiates it from other trade issues is its focus on efficient and predictable processes, including (i) increasing transparency and predictability of trade rules; (ii) reducing risk and uncertainty in trade; (iii) effectively implementing trade-related laws and regulations; and (iv) efficiently moving goods and associated services and information across borders.  ที่มา: ADB and UNESCAP (2013) “Designing and implementing Trade Facilitation in Asia and the Pacific”, Trade Facilitation Reference Book.

จากตารางข้างต้น จะเห็นได้ว่าคำนิยามด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าจากองค์กรระหว่างประเทศส่วนใหญ่ค่อนข้างมีขอบเขตและความหมายที่เป็นไปในทิศทางเดียวกัน ทุกคำนิยามล้วนมุ่งเน้นด้าน “การร่วมมือกันระหว่างหน่วยงานที่ตั้งอยู่ในบริเวณพรมแดน” ซึ่งได้แก่ ความร่วมมือระหว่างหน่วยงานศุลกากร กักกัน และหน่วยงานอื่น ๆ ซึ่งเรียกว่า “การจัดการบูรณาการบริเวณพรมแดน” และ “การร่วมมือกันระหว่างหน่วยงานของประเทศต้นทางและประเทศปลายทาง” โดยมุ่งเน้นการสร้างความสะดวกสบาย ลดความยุ่งยาก ของกระบวนการและขั้นตอนต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการเคลื่อนย้ายสินค้าข้ามพรมแดนระหว่างประเทศ รวมทั้งการทำให้กระบวนการและขั้นตอนต่าง ๆ ดังกล่าวเป็นมาตรฐานและมีความสอดคล้องกันอย่างกลมกลืน เพื่อให้การค้าระหว่างประเทศมีความสะดวกรวดเร็วและมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น

### 2.1.3 มุมมองด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้า

จากการทบทวนวรรณกรรมด้านคำนิยามของการอำนวยความสะดวกทางการค้า ทั้งจากเอกสาร รายงาน บทความทางวิชาการและจากองค์กรระหว่างประเทศ จะเห็นได้ว่าคำนิยามด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าสามารถมองได้ใน 2 มิติ ได้แก่

#### 1. มิติด้านขอบเขตในความหมายอย่างแคบและในความหมายอย่างกว้าง (Narrow and Broader Senses)

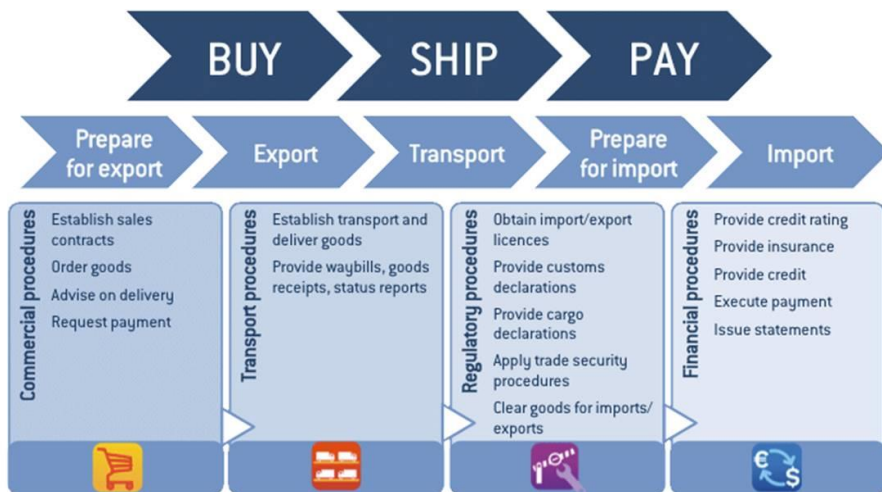
คำนิยามด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าในมิติด้านขอบเขตในความหมายอย่างแคบที่สุดถูกจำกัดแค่เพียงการอำนวยความสะดวกด้านศุลกากร กฎระเบียบและกระบวนการอื่น ๆ ที่เกิดขึ้นบริเวณพรมแดน ซึ่งจะเห็นได้จากคำนิยามด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าขององค์การศุลกากรโลก (WCO) ซึ่งสอดคล้องกับบทบาทหน้าที่ของศุลกากรที่ว่า “Enhancing the Efficiency and Effectiveness of Customs

Administration by Harmonizing and Simplifying Customs Procedures ” คำนียามของความร่วมมือทางเศรษฐกิจเอเชีย-แปซิฟิก (APEC) ได้ให้ความสนใจไปที่ขั้นตอนและกระบวนการ ณ บริเวณพรมแดนระหว่างประเทศ ซึ่งรวมถึงการเตรียมเอกสารด้านศุลกากรและเอกสารการค้าต่าง ๆ พิธีการศุลกากร การควบคุมบริเวณพรมแดน และการตรวจปล่อยสินค้า ส่วนค่านียามขององค์การการค้าโลก (WTO) มุ่งเน้นไปที่ Administrative Process บริเวณพรมแดนระหว่างประเทศ และให้ความสำคัญกับการอำนวยความสะดวกทางการค้าในมิติด้านการเจรจาการค้า

ในขณะที่ค่านียามด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าของ UN/CEFACT และองค์การเพื่อความร่วมมือและการพัฒนาทางเศรษฐกิจ (OECD) ได้ให้ค่านียามมิติด้านขอบเขตในความหมายอย่างกว้าง (Broader sense) ซึ่งครอบคลุมไปถึงกระบวนการการค้าระหว่างประเทศ การส่งผ่านข้อมูลที่เกี่ยวข้องและการชำระเงินตลอดห่วงโซ่อุปทาน นอกจากนี้ยังรวมถึงกระบวนการอื่น ๆ ที่มีได้เกิดขึ้นบริเวณพรมแดน (Behind-the-Border-Measure) ได้แก่ มาตรฐานของสินค้าและมาตรการตรวจสอบและรับรอง (Conformity Assessment Measures) การอำนวยความสะดวกทางธุรกิจ การพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ การเงินระหว่างประเทศ และการให้บริการโลจิสติกส์

โดยค่านียามของ UN/CEFACT ได้ให้คำจำกัดความของคำว่า “กระบวนการ” ไว้ว่า เป็นกิจกรรม การปฏิบัติ และพิธีการที่จำเป็นสำหรับการเคลื่อนย้ายสินค้าในการค้าระหว่างประเทศ การส่งผ่านของข้อมูลจะรวมถึงข้อมูลและเอกสาร ซึ่งการมองการอำนวยความสะดวกทางการค้าในลักษณะนี้จะครอบคลุมถึงทั้งกระบวนการข้ามพรมแดนและขั้นตอนต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการค้าระหว่างประเทศ โดยจะเห็นได้จากตัวแบบด้าน Buy-Ship-Pay ที่ถูกพัฒนาโดย UN/CEFACT ในปี 2008 ดังแสดงในภาพที่ 2.1

ภาพที่ 2.1 : Buy-Ship-Pay Model



ที่มา: United Nations Centre for Trade Facilitation and Electronic Business (UN/CEFACT), 2008

ตัวแบบดังกล่าวแสดงให้เห็นถึง 3 กิจกรรมหลักที่เกิดขึ้นในธุรกรรมการค้าระหว่างประเทศ ซึ่ง “Buy” หมายรวมถึงกิจกรรมการหาผู้ค้า การทำสัญญาทางธุรกิจ และการส่งคำสั่งซื้อ “Ship” เป็นกระบวนการที่เกี่ยวข้องกับ 1) การเตรียมการส่งออก 2) การส่งออก 3) การขนส่ง 4) การเตรียมการนำเข้า 5) การนำเข้า ซึ่งกระบวนการเหล่านี้สามารถจัดกลุ่มได้เป็น 4 กิจกรรม ได้แก่ 1) กระบวนการทางการค้า 2) กระบวนการขนส่ง 3) กระบวนการทางกฎระเบียบ 4) กระบวนการทางการเงิน ซึ่งตัวแบบดังกล่าวนี้สะท้อนให้เห็นถึงแนวคิดด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้า “อย่างกว้าง” และเป็นการมองธุรกรรมที่เกิดขึ้นทั้งหมดตลอดโซ่อุปทาน

อย่างไรก็ตาม ถึงแม้ว่าคำนิยามส่วนใหญ่มิได้ระบุชัดเจนถึงความหมายในมิติ “อย่างแคบ” และ “อย่างกว้าง” แต่เมื่อพิจารณาจากขอบเขตของคำนิยามดังกล่าว สามารถจัดกลุ่มของคำนิยามในมิติ “อย่างแคบ” และ “อย่างกว้าง” ได้ตามที่แสดงดังภาพที่ 2.2

ภาพที่ 2.2 : การจัดกลุ่มคำนิยามในมิติ “อย่างแคบ” และ “อย่างกว้าง”

<b>Narrow definition</b>	<b>Broad definition</b>
<p><i>International organizations</i></p> <p>WCO</p> <p>European Commission</p> <p>OECD (2005)</p> <p>APEC (2007)</p> <p>ICC (2007)</p> <p>ADB and UNESCAP (2013)</p>	<p><i>International organizations</i></p> <p>WTO (1998)</p> <p>European Commission</p> <p>OECD (2001)</p> <p>OECD (2005)</p> <p>UNCTAD (2006)</p> <p>OECD (2013)</p> <p>UNECE and UN/CEFACT</p> <p>ADB and UNESCAP (2013)</p>
<p><i>Academic literature</i></p> <p>Staple (2002)</p> <p>Wilson, Mann and Otsuki (2003)</p> <p>Roy and Bagai (2005)</p> <p>Wilson, Mann and Otsuki (2005)</p> <p>Grainger (2007)</p> <p>Portugal-Perez and Wilson (2012)</p> <p>Anonymous (2012)</p> <p>Persson (2013)</p> <p>Viljoen (2013)</p> <p>Saeed (2014)</p>	<p><i>Academic literature</i></p> <p>Woo and Wilson (2000)</p> <p>Wilson, Mann and Otsuki (2003)</p> <p>Roy and Bagai (2005)</p> <p>Duval (2007)</p> <p>Wilson (2009)</p> <p>Grainger (2011)</p> <p>Portugal-Perez and Wilson (2012)</p> <p>Viljoen (2013)</p> <p>Moisé and Sorescu (2013)</p> <p>Zaki (2014)</p> <p>Saeed (2014)</p> <p>Lee (2014)</p> <p>Zaki (2015)</p> <p>Bidabad (2015)</p>

ที่มา: คณะวิจัย

## 2. มิติในความหมายด้านโครงสร้างพื้นฐานที่จับต้องได้และจับต้องไม่ได้ (Hard and Soft Infrastructure)

คำนิยามด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าส่วนใหญ่มักหมายถึงความถึงการปรับปรุงกระบวนการทางการค้าให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น โดยมักจะมีได้ครอบคลุมถึงการให้ความหมายในด้านการพัฒนา ปรับปรุง และลงทุนด้านระบบโครงสร้างพื้นฐาน ซึ่งเป็นองค์ประกอบที่สำคัญในการช่วยเพิ่มประสิทธิภาพในการอำนวยความสะดวกทางการค้า อย่างไรก็ตาม คำนิยามด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าในมิติโครงสร้างพื้นฐานได้ถูกกล่าวไว้โดย Portugal-Perez and Wilson (2012) ว่าสามารถแบ่งออกเป็น 2 ด้าน ได้แก่

- 1) โครงสร้างพื้นฐานที่จับต้องได้ (Hard Infrastructure) ซึ่งแบ่งออกเป็น 2 ประเภท ได้แก่
  - *โครงสร้างพื้นฐานทางกายภาพ (Physical Infrastructure)* ซึ่งเป็นการวัดระดับการพัฒนาและประสิทธิภาพของโครงสร้างพื้นฐานด้านท่าเรือ สนามบิน ถนน และราง
  - *เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร (Information and Communications Technology : ICT)* ซึ่งหมายถึงการที่ระบบเศรษฐกิจมีการใช้เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสารเพื่อปรับปรุงประสิทธิภาพ รวมทั้งช่วยในการลดต้นทุนธุรกรรมต่างๆ
- 2) โครงสร้างพื้นฐานที่จับต้องไม่ได้ (Soft Infrastructure) ซึ่งแบ่งออกเป็น 2 ประเภท ได้แก่
  - *ประสิทธิภาพของพรมแดนและการขนส่ง (Border and Transport Efficiency)* ซึ่งมุ่งเน้นการวัดประสิทธิภาพของศุลกากรและการขนส่งในประเทศในด้านของระยะเวลา ต้นทุน และจำนวนเอกสารที่จำเป็นในกระบวนการนำเข้าและส่งออก
  - *สภาพแวดล้อมทางธุรกิจและกฎระเบียบ (Business and Regulatory Environment)* ซึ่งเป็นการวัดระดับการพัฒนาด้านกฎระเบียบและความโปร่งใส ไม่ว่าจะเป็นความโปร่งใสของภาครัฐ การไม่เอนเอียงเข้าข้าง มาตรการในการกำจัดการทุจริต เป็นต้น

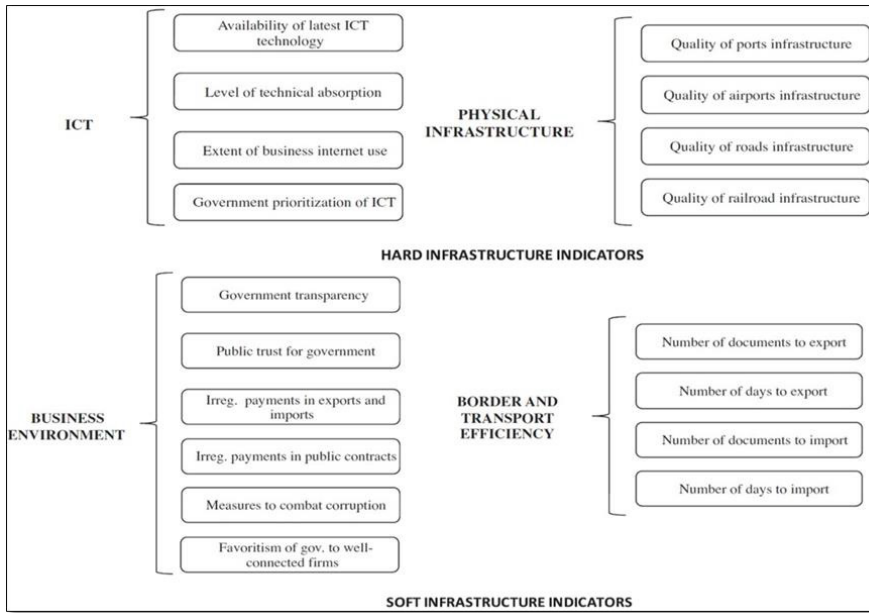
จากการทบทวนวรรณกรรมที่เกี่ยวข้องกับคำนิยามด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้า สามารถจัดกลุ่มของคำนิยามในมิติด้านโครงสร้างพื้นฐานที่จับต้องได้และจับต้องไม่ได้ (Hard and Soft Infrastructure) ดังแสดงในภาพที่ 2.3 และในภาพที่ 2.4 แสดงถึงรายละเอียดของตัวแบบด้านมิติในความหมายด้านโครงสร้างพื้นฐานที่จับต้องได้และจับต้องไม่ได้ (Hard and Soft Infrastructure)

ภาพที่ 2.3 : การจัดกลุ่มค่านิยามในมิติที่ “จับต้องได้” และ “จับต้องไม่ได้”

<b>Hard Infrastructures</b>	<b>Soft Infrastructures</b>
<i>Academic literature</i> Roy and Bagai (2005) Duval (2007) Portugal-Perez and Wilson (2012) Moisé and Sorescu (2013)	<i>Academic literature</i> Roy and Bagai (2005) Duval (2007) Portugal-Perez and Wilson (2012) Moisé and Sorescu (2013)

ที่มา: คณะวิจัย

ภาพที่ 2.4 : ตัวบ่งชี้ด้านมิติในความหมายด้านโครงสร้างพื้นฐานที่จับต้องได้และจับต้องไม่ได้



ที่มา : Portugal-Perez and Wilson (ค.ศ. 2012)

การอำนวยความสะดวกทางการค้ามีวัตถุประสงค์หลักในการลดขั้นตอนที่ยุ่งยากของกระบวนการต่าง ๆ และมุ่งเน้นการลดต้นทุนธุรกรรมต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นให้มากที่สุด ในขณะที่ยังสามารถรักษาระดับการควบคุมโดยหน่วยงานของรัฐได้อย่างมีประสิทธิภาพ (ESCAP, ค.ศ. 2001 และ ค.ศ. 2002) การกำหนดค่านิยามด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าที่ครอบคลุมขอบเขตและกิจกรรมต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นในกระบวนการค้าระหว่างประเทศ จะช่วยให้หน่วยงานและองค์กรของภาครัฐที่เกี่ยวข้องกับการอำนวยความสะดวกทางการค้า เข้าใจถึงบทบาท หน้าที่และความรับผิดชอบของตนเอง รวมทั้งสามารถกำหนดนโยบายด้านการอำนวยความสะดวก



ทางการในระดับประเทศให้มีความสอดคล้องกับบริบทด้านการค้าระหว่างประเทศในปัจจุบัน อันจะช่วยให้เกิดความสะดวกและส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น

ปัญหาหลักอย่างหนึ่งที่มีมากขึ้นในการค้าระหว่างประเทศ ได้แก่ การที่แต่ละประเทศมีกฎระเบียบและกระบวนการเกี่ยวกับการนำเข้า-ส่งออกสินค้าที่เป็นของแตกต่างกัน และความรวดเร็วในการเคลื่อนที่ของสินค้าในปัจจุบันมีความรวดเร็วกว่าด้านเอกสาร ซึ่งหมายความว่าสินค้าประเภทต่าง ๆ ที่ถูกขนส่งอาจจะถึงจุดหมายปลายทางหรือผู้รับสินค้าก่อนเอกสารการขนส่ง จากเหตุผลดังกล่าว เป็นส่วนหนึ่งที่ทำให้ธุรกิจการจัดส่งแบบเร่งด่วน<sup>3</sup> (Courier Services) ประสบความสำเร็จ อย่างไรก็ตาม การขนส่งแบบเร่งด่วนยังไม่ใช่นโยบายการแก้ปัญหาเชิงอุดมคติในการรวบรวมเอกสารต่าง ๆ ไปยังจุดหมายปลายทาง ด้วยเหตุนี้ FALPRO<sup>4</sup> จึงได้ทำการจัดการระบบเอกสารและกระบวนการทางการค้าให้มีความเรียบง่ายและเป็นมาตรฐาน ผ่านทางหน่วยงานด้านอำนวยความสะดวกในระดับภูมิภาค และระดับประเทศ

การอำนวยความสะดวกทางการค้าของ FALPRO ได้ถูกจัดทำด้วยการ ปรับปรุงการส่งผ่านของข้อมูลให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้นบนพื้นฐานหลัก 3 ประการ ได้แก่

1. การลดขั้นตอนความยุ่งยาก (Simplification) หมายถึง การลดปริมาณของข้อมูลที่ต้องการของเจ้าหน้าที่จากหลาย หน่วยงานให้เหลือน้อยที่สุดเท่าที่จะเป็นไปได้ ซึ่งวิธีการดังกล่าวนี้โดยได้ถูกนำมาใช้ในหลายประเทศที่พัฒนาแล้วและใช้ในบางประเทศที่กำลังพัฒนา การลดขั้นตอนความยุ่งยากจำเป็นต้องทำให้สำเร็จทั้งในด้านกระบวนการทำงานและในด้านเอกสาร
2. การทำให้เป็นมาตรฐาน (Normalisation) หมายถึง การลดความหลากหลายของพิธีการกระบวนการ และเอกสาร ทั้งในระดับประเทศและระหว่างประเทศ (กล่าวคือ ท่าเรือระหว่างประเทศทุกแห่งจะต้องมีแนวทางและวิธปฏิบัติที่เหมือนกัน ซึ่งจะต้องมีกระบวนการดำเนินงานและเอกสารที่เป็นไปในทิศทางเดียวกันซึ่งสอดคล้องกับกระบวนการดำเนินงานและเอกสารของประเทศอื่น ๆ) โดยการทำให้เป็นมาตรฐานจะมุ่งเน้นด้านเอกสารการขนส่ง เงื่อนไขทางการค้าระหว่างประเทศ (INCOTERMS) เงื่อนไขการชำระเงิน และเอกสารทางการค้าต่าง ๆ
3. การทำให้สอดคล้องประสานกัน (Harmonisation) หมายถึง การทำให้สอดคล้องประสานกันทางด้านข้อมูลโดยการปรับปรุงการส่งผ่านข้อมูลผ่านการใช้ระบบการแลกเปลี่ยนข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ (EDI – Electronic Data Interchange) ถึงแม้ว่าการเปลี่ยนรูปแบบการส่งผ่านข้อมูลจากเอกสารเป็นการส่งผ่านข้อมูลทางอิเล็กทรอนิกส์นั้นสามารถทำให้สำเร็จได้ยาก แต่การส่งผ่านข้อมูลทางอิเล็กทรอนิกส์

<sup>3</sup> “Value Chain Approach Part of DHL Revamp”, in: Bangkok Post Business Section, 17 April 1999, p. 8.

<sup>4</sup> United Nations Trade Facilitation Programme

จะช่วยอำนวยความสะดวกทางการค้าได้เป็นอย่างมาก อย่างไรก็ตาม การทำให้สอดประสานกันของระบบต่าง ๆ มีความจำเป็นอย่างมาก เนื่องจากมีระบบที่แตกต่างกันมากมายที่ถูกนำมาใช้

จากการทบทวนวรรณกรรมด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าพบว่า มีค่านิยมทางวิชาการเป็นจำนวน 19 ค่านิยม และค่านิยมที่ถูกกำหนดโดยองค์กรระหว่างประเทศอีก 11 ค่านิยม ซึ่งจากค่านิยมต่าง ๆ เหล่านี้ การอำนวยความสะดวกทางการค้าสามารถแบ่งเป็นหลายมิติตามขอบเขตที่แตกต่างกัน นักวิชาการบางท่านได้กำหนดมุมมองของคำว่า การอำนวยความสะดวกทางการค้าในมิติที่ “จับต้องได้” และ “จับต้องไม่ได้” แต่ค่านิยมในลักษณะนี้ถูกนำมาใช้เพียงส่วนน้อย เนื่องจากค่านิยมส่วนใหญ่ของการอำนวยความสะดวกทางการค้าจะเป็นมิติของ “ขอบเขตอย่างกว้าง” และ “ขอบเขตอย่างแคบ”

**คำสำคัญของการอำนวยความสะดวกทางการค้า (ค่านิยมอย่างกว้าง)**

<b>คำสำคัญ</b>	ความโปร่งใส / การลดขั้นตอนความยุ่งยาก / การปรับปรุงให้มีประสิทธิภาพ / การทำให้สอดประสานกัน / มาตรฐาน / ความร่วมมือ / ความน่าเชื่อถือ (สามารถคาดการณ์ได้)
<b>Keywords</b>	Transparency / simplification / streamline / harmonisation / standard / compliance / reliable (predictable)

**คำสำคัญของการอำนวยความสะดวกทางการค้า (ค่านิยมอย่างแคบ)**

<b>คำสำคัญ</b>	โลจิสติกส์ / ความมีประสิทธิภาพ / กระบวนการ / การควบคุม / ต้นทุน
<b>Keywords</b>	Logistics / efficiency / procedures / control / cost

นักวิชาการบางท่านได้รวมการอำนวยความสะดวกทางการค้าไว้กับเทคโนโลยีสมัยใหม่ที่มีการชำระเงินที่ปลอดภัย เพื่อเป็นแนวทางการพัฒนาการค้าระหว่างประเทศและการค้าผ่านข้ามพรมแดน อย่างไรก็ตาม องค์กรการค้าโลก (WTO) ได้ให้ค่านิยมโดยมุ่งเน้นทั้งค่านิยมอย่างกว้างและค่านิยมอย่างแคบของการอำนวยความสะดวกทางการค้าไว้ว่า “การอำนวยความสะดวกทางการค้า หมายถึงการลดขั้นตอนความยุ่งยากและการทำให้สอดประสานกันของกระบวนการการค้าระหว่างประเทศที่ ซึ่งกระบวนการการค้าได้แก่ กิจกรรม การปฏิบัติและพิธีการที่เกี่ยวข้องกับการรวบรวม การนำเสนอ การสื่อสาร และการดำเนินการข้อมูลที่เป็นต่อการเคลื่อนย้ายสินค้าในการค้าระหว่างประเทศ

คำนิยาม “อย่างกว้าง” จะใช้สำหรับการกำหนดนโยบายในระดับประเทศ และคำนิยาม “อย่างแคบ” จะถูกนำมาใช้สำหรับการนำนโยบายลงมาใช้ในระดับปฏิบัติการ ซึ่งหมายความว่าจะมีคำนิยาม 2 คำนิยามที่นำเสนอสำหรับ “การอำนวยความสะดวกทางการค้า” ในการศึกษาครั้งนี้

### คำนิยามด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าที่นำเสนอ

<p><b>การอำนวยความสะดวกทางการค้า (คำนิยามอย่างกว้าง)</b></p>
<p>“การอำนวยความสะดวกทางการค้านั้นจะต้องมีการลดขั้นตอนความยุ่งยากและการทำให้สอดคล้องกันของกฎระเบียบและกระบวนการทำงานที่เกี่ยวข้องกับระบบการค้าระหว่างประเทศ โดยเฉพาะกับการแข่งขัน และการส่งผ่านข้อมูลระหว่างภาคเอกชนและหน่วยงานที่เป็นผู้ควบคุมกฎระเบียบ การทำให้กระบวนการการค้าและกระบวนการทางด้านศุลกากรมีมาตรฐานและโปร่งใสจะต้องถูกกระตุ้นด้วยกลไกทางสถาบันเพื่อให้หลักการของการอำนวยความสะดวกทางการค้าถูกนำไปใช้อย่างมีประสิทธิภาพ”</p> <p>“Trade facilitation requires the simplification and harmonization of applicable rules and procedures combined with international trade compliance system, in particular the sharing and submission of information between the private sector and regulatory agencies. Standardised and transparent trade and customs procedures must be instigated with institutional mechanisms to safeguard the effective implementation of trade facilitation principles.”</p>
<p><b>การอำนวยความสะดวกทางการค้า (คำนิยามอย่างแคบ)</b></p>
<p>“การอำนวยความสะดวกทางการค้า หมายถึง แนวคิดในการลดต้นทุน ระยะเวลา และความไม่แน่นอนที่เกี่ยวข้องกับโลจิสติกส์ข้ามพรมแดน”</p> <p>“Trade facilitation is the concept of reducing cost, time and uncertainties involved in cross-border logistics.”</p>

ที่มา: ผู้วิจัย

จะเห็นได้ว่าค่านิยมด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าในความหมายอย่างกว้าง มุ่งเน้นด้านความร่วมมือ การประสานงาน และการแบ่งปันข้อมูลระหว่างหน่วยงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องทั้งภาครัฐและภาคเอกชน โดยมีเป้าหมายในการลดความยุ่งยากและก่อให้เกิดความเรียบง่ายของขั้นตอนและกระบวนการต่าง ๆ ที่เป็นมาตรฐานและโปร่งใส ค่านิยมในความหมายอย่างกว้างนี้ทำให้เกิดความเข้าใจและความชัดเจนในด้านมุมมองด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าที่ครอบคลุมและเหมาะสมกับบริบทของประเทศในกลุ่ม CLMVT ซึ่งช่วยให้ผู้ที่เกี่ยวข้องสามารถนำไปใช้เป็นแนวทางในการกำหนดนโยบาย ขอบเขต และแผนการดำเนินงานในระดับกลยุทธ์ (Strategic Level) ที่เกี่ยวข้องกับการอำนวยความสะดวกทางการค้า รวมทั้งการกำหนดบทบาทหน้าที่ของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องได้อย่างชัดเจน อันนำไปสู่การพัฒนาด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าในกลุ่มประเทศ CLMVT ได้อย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผลมากยิ่งขึ้น

ในขณะที่ค่านิยมด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าในความหมายอย่างแคบ มุ่งเน้นเรื่องการการอำนวยความสะดวกในกระบวนการโลจิสติกส์ข้ามพรมแดนระหว่างประเทศ เพื่อลดต้นทุน ระยะเวลาและความไม่แน่นอนที่เกิดขึ้นบริเวณพรมแดน ค่านิยมในความหมายอย่างแคบนี้มีความเหมาะสมสำหรับบริบทในกลุ่มประเทศ CLMVT ในการนำไปใช้เป็นการประกอบการดำเนินงานในระดับปฏิบัติการ (Operation Level) ด้านบริหารจัดการพรมแดนของหน่วยงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องเพื่อให้การอำนวยความสะดวกทางการค้าและการเคลื่อนย้ายสินค้าข้ามพรมแดนมีประสิทธิภาพมากขึ้น

### 2.3 กรอบความตกลงและความร่วมมือที่เกี่ยวข้องกับสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้าในภูมิภาค

ถึงแม้ว่าความตกลงว่าด้วยการอำนวยความสะดวกทางการค้าภายใต้องค์การการค้าโลก จะเป็นความตกลงในระดับโลกที่มีประเทศภาคีสมาชิกให้สัตยาบันเข้าร่วมผูกพันกับข้อตกลงฯ และมีบทบาทความสำคัญกับการค้าระหว่างประเทศมากที่สุด แต่ประเทศต่าง ๆ ยังมีการจัดตั้งกรอบความตกลงและความร่วมมือทางเศรษฐกิจในระดับภูมิภาค ภายใต้กรอบนโยบายที่มีความสอดคล้องและเหมาะสมกับบริบทต่าง ๆ ภายในภูมิภาคของตนเอง ซึ่งเป็นการพัฒนาและช่วยยกระดับความเข้มแข็งด้านเศรษฐกิจอีกทางหนึ่ง การทบทวนวรรณกรรมที่เกี่ยวข้องกับกรอบความตกลงและความร่วมมือที่เกี่ยวข้องกับสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้าในภูมิภาคนี้ มีวัตถุประสงค์ในการเรียนรู้และทำความเข้าใจถึงความเป็นมา ความสำคัญ และรายละเอียดที่สำคัญของแต่ละกรอบความตกลงและความร่วมมือทางเศรษฐกิจในภูมิภาคภายใต้บริบทของการอำนวยความสะดวกทางการค้า

#### 2.3.1 ความร่วมมือทางเศรษฐกิจเอเชีย-แปซิฟิก: เอเปค Asia-Pacific Economic Cooperation : APEC

ความร่วมมือทางเศรษฐกิจในภูมิภาคเอเชีย-แปซิฟิก หรือเอเปค เป็นกลุ่มความร่วมมือทางเศรษฐกิจระหว่างเขตเศรษฐกิจ (Economies) ในภูมิภาคเอเชีย-แปซิฟิก โดยมีการจัดตั้งขึ้นเมื่อปี พ.ศ. 2532 เพื่อตอบสนองต่อภาวะการพึ่งพาทางเศรษฐกิจ (Interdependence) ที่เพิ่มขึ้นโดยมุ่งเน้นความเจริญเติบโตและการพัฒนาที่ยั่งยืนของโลกและภูมิภาค นอกจากนั้น เอเปคยังมีเป้าหมายในการผลักดันให้การเจรจาการค้าหลายฝ่ายรอบอุรุกวัยประสบความสำเร็จเพื่อให้ระบบการค้าพหุภาคีดำรงอยู่ต่อไป ขณะเดียวกัน เอเปคต้องการถ่วงดุลอำนาจทางเศรษฐกิจของกลุ่มความร่วมมือทางเศรษฐกิจต่าง ๆ โดยเฉพาะสหภาพยุโรปซึ่งมีแนวโน้มเป็นกลุ่มทาง

เศรษฐกิจที่ปิดกั้นการค้าจากภายนอก เนื่องจากเอเปคสนับสนุนอุดมการณ์การรวมกลุ่มทางเศรษฐกิจแบบเปิด (Open Regionalism) และส่งเสริมระบอบการค้าพหุภาคี

การรวมกลุ่มทางเศรษฐกิจแบบเปิดซึ่งเป็นหัวใจของเอเปคมีลักษณะเฉพาะ คือ การให้สิทธิประโยชน์ที่สมาชิกเอเปคให้แก่กันจะมีผลต่อผู้ที่มีได้เป็นสมาชิกเอเปคด้วย ในขณะที่โดยปกติกลุ่มความร่วมมือทางเศรษฐกิจอื่น ๆ จะใช้หลักการต่างตอบแทน (Reciprocity) กับประเทศที่มีได้เป็นสมาชิก ทั้งนี้ เพื่อเป็นตัวอย่างที่ดีของการเปิดเสรีและกระตุ้นให้ผู้ที่มีได้เป็นสมาชิกเอเปคเปิดเสรีทางการค้าและการลงทุนด้วย หลักการอีกประการหนึ่งของเอเปคคือ การไม่มีการเจรจา เนื่องจากเอเปคเป็นเวทีเพื่อความร่วมมือ ซึ่งการดำเนินความร่วมมือใด ๆ จะกระทำบนพื้นฐานของฉันทามติ (Consensus) และความสมัครใจ (Voluntarism)

### 2.3.1.1 การอำนวยความสะดวกทางการค้าของเอเปค (Trade Facilitation)<sup>5</sup>

เป็นหลักการสำคัญเพื่อการบรรลุเป้าหมายโบกอร์ของเอเปคอย่างมีประสิทธิภาพในการเปิดเสรีทางการค้าและการลงทุนในภูมิภาค-เอเชีย-แปซิฟิก เพื่อประโยชน์ต่อทั้งภาครัฐและภาคเอกชนของแต่ละประเทศสมาชิก และเพื่อประโยชน์โดยรวมของภูมิภาค การดำเนินงานด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าจะมีบทบาทสำคัญในการปรับปรุงสภาพการค้าในธุรกิจระหว่างประเทศในภูมิภาค เพื่อเพิ่มโอกาสทางการค้าระหว่างประเทศ และช่วยเหลือธุรกิจ รวมถึงวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม (SME) โดยการประหยัดเวลาและลดต้นทุนทางการค้า

การจัดทำหลักการด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าของเอเปค ยึดหลักการทั่วไปของวาระปฏิบัติการโอซาก้า (Osaka Action Agenda) และความก้าวหน้าของเรื่องนี้ในเวทีอื่น ๆ เช่น องค์กรการค้าโลก ซึ่งการอำนวยความสะดวกทางการค้าจะเกี่ยวข้องกับทั้งสินค้าและบริการ โดยเป็นหลักการที่ไม่ผูกพัน แต่ละสมาชิกสามารถนำไปปฏิบัติตามความสมัครใจและร่วมมือกับภาคธุรกิจผ่านกระบวนการเปิดเสรีภายใต้แผนปฏิบัติการรายสมาชิก (IAP) และแผนปฏิบัติการร่วมกันของสมาชิก (CAP)

การจัดทำหลักการด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าจะทำงานด้านนี้ของเอเปคใน อนาคตมีความชัดเจนมากขึ้น เสริมงานด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าในเวทีอื่น ๆ และช่วยให้การจัดทำและดำเนินนโยบายทางการค้าของสมาชิกเอเปคเอื้อต่อธุรกิจ โดยทั่วไปการอำนวยความสะดวกทางการค้าจะเกี่ยวข้องกับการปรับขั้นตอนและพิธีการให้งานขึ้น (Simplification) การปรับประสานกฎระเบียบบรมถึงมาตรฐานต่าง ๆ ให้เป็นระดับสากล (Harmonization) การใช้เทคโนโลยีใหม่ ๆ (New Technology) และมาตรการอื่น ๆ ที่จะลดอุปสรรคทางการค้าในส่วนของขั้นตอน พิธีการ และการบริหารงาน เนื่องจากความแตกต่างระหว่างสมาชิกเอเปคในด้านต่าง ๆ ไม่ว่าจะเป็นระดับการพัฒนาของเศรษฐกิจ ระดับความสามารถทางเทคโนโลยีและกฎหมาย ดังนั้นความช่วยเหลือทางวิชาการและความร่วมมือของเอเปคในการเสริมสร้างขีดความสามารถ (Capacity Building) ที่เหมาะสมให้กับสมาชิกกำลังพัฒนาจึงมีความสำคัญอย่างมากในการเสริมสร้างสภาพแวดล้อมที่เอื้ออำนวยต่อการดำเนินธุรกิจ

<sup>5</sup> กรมเจรจาการค้าระหว่างประเทศ สำนักเจรจาการค้าพหุภาคี วันที่ 9 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2553

จากเหตุผลข้างต้นเอเปคให้การรับรองหลักการของการอำนวยความสะดวกทางการค้าดังต่อไปนี้

1. ความโปร่งใส (Transparency) ให้แต่ละประเทศสมาชิกควรเผยแพร่ข้อมูลในเรื่องนโยบาย กฎหมาย กฎระเบียบ การออกใบอนุญาต การออกใบรับรอง ข้อกำหนดในเรื่องการจดทะเบียนและการกำหนดมาตรฐาน และขั้นตอนกฎระเบียบ และข้อปฏิบัติในด้านการค้าสินค้าและบริการ ให้กับผู้ที่เกี่ยวข้องอย่างทั่วถึง ทั้งนี้การเข้าถึงข้อมูลดังกล่าวควรทำได้อย่างรวดเร็ว และไม่เสียหรือเสียค่าใช้จ่ายที่สมเหตุสมผล ดังเช่นการให้ประเทศสมาชิกทำการเผยแพร่ข้อมูลที่ทันสมัยของกฎระเบียบและขั้นตอนที่เกี่ยวกับการค้าผ่านระบบอินเทอร์เน็ต

2. การสื่อสารและการปรึกษาหารือ (Communication and Consultation) หน่วยงานภาครัฐควรอำนวยความสะดวกและส่งเสริมให้มีกลไกการแลกเปลี่ยนข้อมูลอย่างมีประสิทธิภาพกับผู้ที่เกี่ยวข้องกับการค้า โดยเฉพาะกับภาคธุรกิจ ทั้งนี้ ความคิดเห็นของภาคธุรกิจจากการปรึกษาหารือกันควรนำเข้ามาพิจารณาอย่างเหมาะสมเมื่อมีการจัดทำ ปฏิบัติ และทบทวนกฎระเบียบและขั้นตอนต่างๆ นอกจากนี้ หน่วยงานภาครัฐควรระบุบทบาท หน้าที่ และท่าทีของตนเองอย่างชัดเจน จากหลักการข้อนี้

3. การปรับให้ง่ายขึ้น ปฏิบัติได้ และมีประสิทธิภาพ (Simplification, Practicability, and Efficiency) ของกฎระเบียบและขั้นตอนที่เกี่ยวกับการค้า ควรทำการปรับให้ง่ายขึ้นเพื่อให้แน่ใจว่ากฎระเบียบและขั้นตอนดังกล่าวจะไม่สร้างภาระหรือเป็นการกีดกันทางการค้าที่เกินความจำเป็นในการบรรลุข้อตกลง ความถูกต้องตามกฎหมาย ทั้งนี้ กฎระเบียบและขั้นตอนดังกล่าวจะต้องสามารถนำไปปฏิบัติได้อย่างมีประสิทธิภาพ

4. การไม่เลือกปฏิบัติ (Non-Discrimination) ภายใต้สถานการณ์ที่เหมือนกัน กฎระเบียบและขั้นตอนที่เกี่ยวกับการค้าจะต้องไม่เลือกปฏิบัติต่อผู้ประกอบการในประเทศและต่างประเทศ ทั้งนี้รวมถึงการไม่เลือกปฏิบัติระหว่างสินค้าและบริการที่ผลิตในประเทศและจากต่างประเทศ ดังเช่นการเก็บค่าธรรมเนียมสำหรับบริการที่เกี่ยวข้องกับการอำนวยความสะดวกทางการค้าระหว่างผู้ประกอบการในประเทศ และต่างประเทศในอัตราเดียวกัน เป็นต้น

5. ความสอดคล้องตรงกันและการคาดการณ์ได้ (Consistency and Predictability) การใช้กฎระเบียบและขั้นตอนที่เกี่ยวข้องกับการค้าควรมีเอกภาพ สอดคล้องตรงกันและคาดการณ์ได้ เพื่อลดความไม่แน่นอนต่อการค้าและผู้ค้าให้เหลือน้อยที่สุด นอกจากนี้ กฎระเบียบและขั้นตอนดังกล่าวควรมีความชัดเจนและมีแนวทางที่แน่นอน (Precise) ให้หน่วยงานที่เหมาะสมสามารถนำไปใช้ในการปฏิบัติและตัดสินใจแบบมีมาตรฐานเดียวกัน มีใช้การตัดสินใจโดยดุลพินิจของเจ้าหน้าที่

6. การจัดทำและปรับประสานมาตรฐานและการยอมรับ (Harmonization, Standardization and Recognition) ในขณะที่สมาชิกเอเปคมีความจำเป็นต้องกำหนดกฎระเบียบเพื่อบรรลุความถูกต้องตามกฎหมายในเรื่องต่าง ๆ เช่น การคุ้มครองด้านสุขภาพ ความปลอดภัย ความชอบธรรมของประชาชน และการอนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติที่ขาดแคลน เป็นต้น ดังนั้น กฎระเบียบและขั้นตอนต่าง ๆ ที่มีผลต่อการยอมรับสินค้าและบริการระหว่างประเทศของแต่ละสมาชิกควรจัดทำและปรับประสานให้เป็นมาตรฐานสากลให้มากที่สุดเท่าที่จะทำได้ ทั้งนี้การพัฒนากระบวนการยอมรับร่วมและสอดคล้องกันในมาตรฐานระหว่างประเทศ และความร่วมมือในการ

พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานอย่างต่อเนื่องจะมีส่วนสำคัญอย่างมากในการลดต้นทุนในการติดต่อประสานงาน และ ต้นทุนในการดำเนินธุรกิจเข้าสู่ตลาดต่างประเทศ

7. การปรับให้ทันสมัยและการใช้เทคโนโลยีใหม่ ๆ (Modernization and the Use of New Technology) ให้สมาชิกควรทบทวนและปรับกฎระเบียบและขั้นตอนที่เกี่ยวข้องกับการค้าให้ทันสมัย โดยคำนึงถึง ความต้องการที่เปลี่ยนแปลงไปของภาคธุรกิจ รวมทั้งข้อมูลและวิธีปฏิบัติทางธุรกิจแนวใหม่บทพื้นฐานการใช้ เทคนิคทันสมัย และใช้ประโยชน์จากเทคโนโลยีใหม่ ๆ นอกจากนั้นหน่วยงานรัฐที่เกี่ยวข้องควรดำเนินการในเรื่อง การเปิดกว้างของข้อมูลในการนำเทคโนโลยีใหม่ ๆ มาใช้เพื่อกระจายประโยชน์ให้กับผู้ที่เกี่ยวข้องทุกกลุ่ม รวมไปถึง การสนับสนุนการขยายความร่วมมือระหว่างหน่วยงานภาครัฐของต่างประเทศและภาคเอกชนในการจัดตั้ง Interoperability และ/หรือ Interconnectivity ของเทคโนโลยี

8. กระบวนการยุติธรรม (Due Process) คือให้ผู้ที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจทั้งหมด (Stakeholders) ควร สามารถเข้าถึงกระบวนการเมื่อต้องการความเป็นธรรมในการปฏิบัติตามกฎระเบียบและขั้นตอนที่เกี่ยวข้องกับ การค้าตามที่กฎหมายของประเทศนั้น ๆ กำหนดไว้ เช่นการทำการรวบรวมข้อกำหนดการร้องทุกข์ที่ชัดเจน (Clear Appeal Provisions) อยู่ในตัวกฎหมาย

9. ความร่วมมือกัน (Cooperation) ความร่วมมือกันอย่างใกล้ชิดระหว่างหน่วยงานภาครัฐกับกลุ่มธุรกิจ และกลุ่มที่เกี่ยวข้องกับการค้าจะส่งเสริมให้การดำเนินมาตรการต่าง ๆ สำหรับการอำนวยความสะดวกทางการค้ามีความ ก้าวหน้ามากขึ้น กระบวนการอำนวยความสะดวกทางการค้าที่มีความโปร่งใส มีประสิทธิภาพ และปรับให้ ง่ายขึ้น ซึ่งจำเป็นต่อระบบการค้าเสรีจะดำเนินการไปได้ด้วยดีหากรัฐบาลและภาคธุรกิจของสมาชิกมีความร่วมมือ กันอย่างใกล้ชิด โดยเฉพาะในเรื่องการติดต่อสื่อสาร แลกเปลี่ยนข้อมูล นอกจากนั้น รัฐบาลของสมาชิกควรร่วมกัน ศึกษาหาโอกาสในการขยายความร่วมมือระหว่างกันในเรื่องต่าง ๆ เช่น ความช่วยเหลือทางวิชาการและการ เสริมสร้างขีดความสามารถ (Capacity Building) ของสมาชิก การแลกเปลี่ยนข้อคิดเห็นเกี่ยวกับวิธีปฏิบัติที่ดีที่สุด ในการปฏิบัติตามนโยบายการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการประสานงานที่ในหัวข้อที่มีความสนใจร่วมกันที่ มีการหารือกันในองค์การระหว่างประเทศทั้งในระดับภูมิภาคและระหว่างประเทศ

### 2.3.2 ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (ASEAN Economic Community: AEC)

อาเซียนหรือสมาคมประชาชาติแห่งเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ เป็นองค์กรที่ก่อตั้งขึ้นตามปฏิญญากรุงเทพฯ ๗ เมื่อวันที่ 8 สิงหาคม พ.ศ. 2510 มีประเทศสมาชิกรวม 10 ประเทศ แบ่งเป็นประเทศสมาชิกอาเซียนเดิม 6 ประเทศ คือ บรูไนดารุสซาลาม อินโดนีเซีย มาเลเซีย ฟิลิปปินส์ สิงคโปร์ และไทย และประเทศสมาชิกอาเซียน ใหม่ 4 ประเทศ คือ กัมพูชา ลาว เมียนมา และเวียดนาม หรือเรียกสั้น ๆ ว่า กลุ่ม CLMV (Cambodia Laos Myanmar Vietnam)

อาเซียนก่อตั้งขึ้นโดยมีวัตถุประสงค์เริ่มแรกเพื่อสร้างสันติภาพในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้อันนำมา ซึ่งเสถียรภาพทางการเมืองและความเจริญก้าวหน้าทางเศรษฐกิจ สังคม และวัฒนธรรม อย่างไรก็ตามเมื่อการค้า ระหว่างประเทศในโลกมีแนวโน้มมีทิศทางทางการค้ารุนแรงขึ้นทำให้อาเซียนได้หันมามุ่งเน้นกระชับและขยายความ

ร่วมมือด้านเศรษฐกิจการค้าระหว่างกันมากขึ้น แต่ยังคงไว้ซึ่งวัตถุประสงค์หลัก 3 ประการได้แก่ 1) ส่งเสริมการพัฒนาเศรษฐกิจ สังคม และวัฒนธรรมในภูมิภาค 2) รักษาเสถียรภาพทางเศรษฐกิจและความมั่นคงในภูมิภาค 3) ใช้เป็นเวทีแก้ไขปัญหาคความขัดแย้งภายในภูมิภาค

ในการประชุมสุดยอดอาเซียนเมื่อเดือนตุลาคม พ.ศ. 2546 ณ เมืองบาหลี ประเทศอินโดนีเซีย ผู้นำอาเซียนประกาศเป้าหมายการรวมกลุ่มทางเศรษฐกิจของอาเซียนเพื่อการพัฒนาเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (ASEAN Economic Community : AEC) ภายในปี พ.ศ. 2563 และต่อมาได้มีการเร่งเป้าหมายให้เกิดขึ้นในปี พ.ศ. 2558 ก่อให้เกิดการรวมตัวเป็นประชาคมเศรษฐกิจโดยมีตลาดและฐานการผลิตเดียวกัน ส่งเสริมให้มีการเคลื่อนย้ายสินค้า บริการ การลงทุนแรงงานฝีมืออย่างเสรี รวมทั้งการเคลื่อนย้ายเงินทุนอย่างเสรี (free flows of goods, services, investment, and skilled labors and free flow of capital) รวมทั้งการส่งเสริมการรวมกลุ่มสาขาที่สำคัญของอาเซียนให้เป็นรูปธรรม

### 2.3.2.1 การอำนวยความสะดวกทางการค้าของอาเซียนภายใต้กรอบ AEC Blueprint ค.ศ. 2015

อาเซียนได้จัดทำพิมพ์เขียวเพื่อจัดตั้งประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC Blueprint ค.ศ. 2015) ในปีพ.ศ. 2550 ซึ่งเป็นแผนบูรณาการทางเศรษฐกิจในด้านต่าง ๆ พร้อมทั้งกำหนดกรอบระยะเวลาที่ชัดเจนในการบรรลุเป้าหมายการเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนในปี พ.ศ. 2558 โดยได้มีการกำหนดยุทธศาสตร์หลัก 4 ด้านที่สำคัญได้แก่

- การเป็นตลาดเดียวและฐานการผลิตร่วมกัน (Single Market and Production Base) ก่อให้เกิดการเคลื่อนย้ายสินค้า บริการ การลงทุน แรงงานฝีมือ แลเงินทุนอย่างเสรี
- การสร้างขีดความสามารถทางการแข่งขันทางเศรษฐกิจของอาเซียน (Highly Ompetitive Economic Region) โดยส่งเสริมกรอบนโยบายด้านเศรษฐกิจที่สำคัญ เช่น การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางด้านการขนส่งและเทคโนโลยีการสื่อสาร กรอบนโยบายการแข่งขันของอาเซียน นโยบายภาษี เป็นต้น
- การพัฒนาเศรษฐกิจอย่างเสมอภาค (Region of Equitable Economic Development) เพื่อลดช่องว่างการพัฒนาระหว่างประเทศสมาชิก โดยการสนับสนุนการพัฒนาวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม และส่งเสริมโครงการต่าง ๆ ภายใต้กรอบการริเริ่มการรวมกลุ่มของอาเซียน เป็นต้น
- การบูรณาการเข้ากับเศรษฐกิจโลก (Fully Integrated Into Global Economy) โดยมุ่งเน้นการเชื่อมโยงนโยบายทางเศรษฐกิจของอาเซียนที่มีต่อประเทศภายนอกภูมิภาค เช่น การจัดทำเขตการค้าเสรี และการสร้างเครือข่ายด้านการผลิตและการค้า เป็นต้น

จากยุทธศาสตร์ดังกล่าว อาเซียนได้เล็งเห็นถึงความสำคัญของการอำนวยความสะดวกทางการค้า โดยได้มีการกำหนดการดำเนินงาน (Actions) ในการอำนวยความสะดวกทางการค้า (Trade Facilitation) ลงใน AEC Blueprint<sup>6</sup> ซึ่งอยู่ในข้อที่ 16 ภายใต้ยุทธศาสตร์ย่อยด้านการเคลื่อนย้ายสินค้าอย่างเสรี ที่อยู่ภายใต้ยุทธศาสตร์

<sup>6</sup> ASEAN. (2008), "Asean Economic Community Blueprint", The ASEAN Secretariat: Jakarta



หลักว่าด้วยการเป็นตลาดเดียวและฐานการผลิตร่วมกัน โดยได้ระบุถึงการอำนวยความสะดวกทางการค้าไว้ว่า จะต้องให้เกิดความเรียบง่าย สอดประสานกัน และทำให้เป็นมาตรฐานในด้านการค้า การศุลกากร ขั้นตอนและกระบวนการต่าง ๆ รวมทั้งการไหลของข้อมูลที่เกี่ยวข้อง ซึ่งทำให้ต้นทุนทางธุรกรรมต่าง ๆ ในอาเซียนลดลง ช่วยยกระดับความสามารถในการส่งออก และเอื้ออำนวยให้เกิดการบูรณาการของอาเซียนในการเข้าสู่ตลาดเดียวของสินค้า บริการ และการลงทุน รวมทั้งฐานการผลิตร่วมกัน โดยมีรายละเอียดของการดำเนินงาน (Actions) ดังนี้

#### การอำนวยความสะดวกทางการค้า (Trade Facilitation)

- การประเมินสถานะทางการอำนวยความสะดวกทางการค้าในอาเซียน
- พัฒนาและปฏิบัติตามแผนงานด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าอย่างจริงจัง ซึ่งมุ่งเน้นการทำให้เกิดความเรียบง่าย ลดความยุ่งยาก การทำให้สอดคล้องกัน และการทำให้เป็นมาตรฐานในด้านการค้า การศุลกากร ขั้นตอนและกระบวนการต่าง ๆ รวมทั้งการไหลของข้อมูลที่เกี่ยวข้อง
- ส่งเสริมให้เกิดความโปร่งใสในการปฏิบัติงานของผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องในธุรกรรมการค้าระหว่างประเทศ
- จัดตั้งกลไกความร่วมมือด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าในภูมิภาค
- จัดตั้งฐานข้อมูลการอำนวยความสะดวกทางการค้าในอาเซียน (ASEAN Trade Facilitation Repository)
- พัฒนามาตรการระดับประเทศเพื่อสนับสนุนและก่อให้เกิดการปฏิบัติตามแผนงานในระดับภูมิภาคอย่างมีประสิทธิภาพ
- พัฒนาแผนการพัฒนาความสามารถอย่างจริงจังเพื่อให้เกิดความราบรื่นในการปฏิบัติตามแผนงานที่กำหนด

อย่างไรก็ตาม นอกเหนือไปจากประเด็นด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าที่ได้กล่าวไว้ข้างต้นแล้ว ใน AEC Blueprint ยังได้กล่าวถึงประเด็นอื่น ๆ ที่จะช่วยผลักดันให้เกิดการเคลื่อนย้ายสินค้าอย่างเสรีซึ่งมีความเกี่ยวข้องกับการอำนวยความสะดวกทางการค้าในอาเซียนด้วยได้แก่ ข้อที่ 17 ว่าด้วยการบูรณาการด้านศุลกากร (Customs Integration) และข้อที่ 18 ว่าด้วยศุลกากรอิเล็กทรอนิกส์ ณ จุดเดียวของอาเซียน (ASEAN Single Window) โดยการดำเนินงาน (Actions) ของแต่ละข้อมีรายละเอียดดังนี้

#### การบูรณาการด้านศุลกากร (Customs Integration)

แผนกลยุทธ์ของการพัฒนาด้านศุลกากร ปี พ.ศ. 2553-2558 ได้มีการมุ่งเน้นให้ 1) บูรณาการโครงสร้างของศุลกากร 2) ดำเนินการด้านการจำแนกภาษี การประเมินทางศุลกากร การประเมินแหล่งกำเนิดสินค้า ให้มีความทันสมัย และการจัดตั้ง ASEAN e-Customs 3) ดำเนินพิธีการศุลกากรให้มีความสะดวกราบรื่น 4) การพัฒนาด้านบุคลากร 5) ส่งเสริมความเป็นหุ้นส่วนกับองค์กรระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้อง 6) ลดช่องว่างการพัฒนา ด้านศุลกากร 7) นำเทคนิคการบริหารความเสี่ยงและการควบคุมบนพื้นฐานการตรวจสอบ (audit-based control) มาใช้ในการอำนวยความสะดวกทางการค้า โดยแผนกลยุทธ์ดังกล่าวได้มีการปฏิบัติดังนี้

- การทำให้เทคนิคทางศุลกากรมีความทันสมัย โดยทำให้เกิดความเรียบง่ายและสอดคล้องกันในระดับต้นตอนและพิธีการทางศุลกากรให้มีความสอดคล้องกับมาตรฐานสากลและแนวทางปฏิบัติที่เป็นเลิศ (Best Practices)
- จัดตั้งระบบศุลกากรผ่านแดนอาเซียน (ASEAN Customs Transit System) เพื่ออำนวยความสะดวกในการเคลื่อนย้ายสินค้าและการขนส่ง
- จัดตั้งระบบศุลกากรอาเซียน (ASEAN Customs Systems) ว่าด้วยกฎเกณฑ์ศุลกากรพิเศษ (Special Customs Regimes)
- การนำมาตรฐานและวิธีการปฏิบัติที่เป็นสากลมาใช้เพื่อให้มีระบบที่เป็นมาตรฐานเดียวกัน ทั้งในส่วนของกรจำแนกภาษี การประเมินทางศุลกากร ระบบพิทักษ์ศุลกากร รวมทั้งการแลกเปลี่ยนข้อมูล
- การปฏิบัติใช้ศุลกากรอิเล็กทรอนิกส์อาเซียน (ASEAN e-Customs)
- ส่งเสริมให้เกิดการช่วยเหลือร่วมกันเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพและประสิทธิผลทางศุลกากร

**ศุลกากรอิเล็กทรอนิกส์ ณ จุดเดียวของอาเซียน (ASEAN Single Window)**

การดำเนินมาตรการที่ทำให้เกิดความเรียบง่าย สอดประสานกัน และเป็นมาตรฐาน ทางการค้า และศุลกากร ชั้นตอน กระบวนการ และการนำเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร (ICT) มาใช้ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการอำนวยความสะดวกทางการค้า จะช่วยสนับสนุนการพัฒนา ASEAN Single Window ซึ่ง ASEAN Single Window คือการบูรณาการระบบศุลกากรจาก National Single Window ของประเทศสมาชิกทั้งหมดเข้าด้วยกัน โดยระบบ National Single Window เป็นระบบการเชื่อมโยงข้อมูลแบบบูรณาการของประเทศ เพื่อให้บริการแบบเบ็ดเสร็จจากการติดต่อเพียงจุดเดียว เช่น ผู้นำเข้า ผู้ส่งออก ตัวแทนออกของ และผู้ประกอบการขนส่ง สามารถส่งข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ โดยไม่ต้องกรอกข้อมูลที่ซ้ำซ้อนกัน อีกทั้งยังสามารถแลกเปลี่ยนข้อมูลกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งภาครัฐและภาคธุรกิจได้อย่างรวดเร็วแบบครบวงจร ทำให้ลดต้นทุน ระยะเวลา และจำนวนเอกสาร ซึ่งสอดคล้องกับการพัฒนา ASEAN Single Window โดยมีการดำเนินงานดังนี้

- ประเทศสมาชิก 6 ประเทศ (ASEAN-6) ได้แก่ บรูไน อินโดนีเซีย มาเลเซีย ฟิลิปปินส์ สิงคโปร์ และไทย จะต้องมีการใช้ระบบ National Single Window ในปี พ.ศ. 2551 เป็นอย่างช้า
- ประเทศสมาชิก 4 ประเทศ (ASEAN-4) ได้แก่ กัมพูชา สปป.ลาว เวียดนาม และเวียดนาม จะต้องมีการใช้ระบบ National Single Window ภายในไม่เกินปี พ.ศ. 2555
- องค์ประกอบของข้อมูลต่าง ๆ ต้องเป็นมาตรฐานตามองค์การศุลกากรโลก (WCO) และ United Nation Trade Data Elements Directory (UNTDDED) การเร่งให้มีการใช้เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร (ICT) เพื่อให้มีการประมวลผลและแลกเปลี่ยนข้อมูลแบบดิจิทัล

**2.3.2.2 การอำนวยความสะดวกทางการค้าของอาเซียนภายใต้กรอบ AEC Blueprint 2025**

จากแผนการจัดตั้งประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน 2015 (AEC Blueprint ค.ศ. 2015) ที่เน้นกรอบแนวทางด้านเศรษฐกิจเพื่อเข้าสู่การเป็นประชาคมอาเซียนปี พ.ศ. 2558 ที่ผ่านมา ประเทศสมาชิกได้มีการดำเนินการตาม

แผนงานโดยมีการยกเลิกภาษีศุลกากรนำเข้า และการอำนวยความสะดวกทางการค้า การเปิดเสรีบริการที่สูงขึ้น การเปิดเสรีและอำนวยความสะดวกการลงทุน การลดขั้นตอนและการปรับความสอดคล้องของกรอบงานและนโยบายด้านกฎระเบียบ ตลาดทุน การส่งเสริมการพัฒนา กรอบนโยบายการแข่งขันในระดับภูมิภาค การคุ้มครองผู้บริโภคและทรัพย์สินทางปัญญา การส่งเสริมการเชื่อมโยง การลดช่องว่างการพัฒนา และการสร้างความสัมพันธ์ที่เข้มแข็งระหว่างอาเซียนกับภาคีภายนอก

เพื่อให้เกิดความต่อเนื่องในการดำเนินการ ในการประชุมสุดยอดอาเซียน (ASEAN Summit) ครั้งที่ 27 เมื่อวันที่ 21 – 22 พฤศจิกายน พ.ศ. 2558 ณ กรุงกัวลาลัมเปอร์ ประเทศมาเลเซีย ผู้นำอาเซียนทั้ง 10 ประเทศ ได้รับรองแผนงานประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน พ.ศ. 2568 (AEC Blueprint 2025) เพื่อกำหนดทิศทางความร่วมมือทางเศรษฐกิจของอาเซียน ในระยะ 10 ปีข้างหน้า (พ.ศ. 2559 - 2568) ซึ่ง AEC Blueprint 2025 ได้กำหนดยุทธศาสตร์ที่สำคัญ 5 ประการ ได้แก่ 1) การเป็นเศรษฐกิจที่มีการรวมตัวและเชื่อมโยงในระดับสูง (A Highly Integrated and Cohesive Economy) 2) การมีความสามารถในการแข่งขัน มีนวัตกรรม และมีพลวัต (A Competitive, Innovative, and Dynamic ASEAN) 3) ส่งเสริมการเชื่อมโยงด้านเศรษฐกิจและการรวมตัวรายสาขา (Enhancing Economic Connectivity and Sectoral Integration) 4) ความสามารถในการปรับตัวครอบคลุมทุกภาคส่วน และมีประชาชนเป็นศูนย์กลาง (Resilient, Inclusive and People-Oriented, People-Centered ASEAN) และ 5) การเป็นส่วนสำคัญของประชาคมโลก (Global ASEAN)

การดำเนินการด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าภายใต้ AEC Blueprint 2025 ได้มีการระบุไว้ในยุทธศาสตร์ย่อยว่าด้วยการค้าสินค้า (Trade in Goods) ภายใต้ยุทธศาสตร์หลักว่าด้วย การเป็นเศรษฐกิจที่มีการรวมตัวและเชื่อมโยงในระดับสูง (A Highly Integrated and Cohesive Economy) โดยให้มีการดำเนินงานตามแผนงาน AEC Blueprint 2015 ที่เกี่ยวกับการยกเลิกภาษีศุลกากรนำเข้าตามความตกลงการค้าสินค้าของอาเซียน (ATIGA) และการอำนวยความสะดวกทางการค้าที่ผ่านมาทำให้เกิดการเคลื่อนย้ายสินค้าที่เสรีมากยิ่งขึ้น อาเซียนจะยังคงมุ่งเน้นในการลดหรือยกเลิกมาตรการด้านกฎระเบียบ ณ บริเวณพรมแดนและภายในประเทศที่เป็นอุปสรรคต่อการค้าเพื่อให้บรรลุเป้าหมายการเคลื่อนย้ายสินค้าภายในภูมิภาคได้อย่างมีประสิทธิภาพ โดยมีมาตรการเชิงกลยุทธ์ที่เกี่ยวข้องกับการอำนวยความสะดวกทางการค้าดังนี้

ข้อ 10 (iii) ว่าด้วยการเร่งรัดและลงลึกในการดำเนินมาตรการในการอำนวยความสะดวกทางการค้า (Accelerate and Deepen the Implementation of Trade Facilitation Measures)<sup>7</sup>

อาเซียนมีบทบาทในการผลักดันให้ความตกลงว่าด้วยการอำนวยความสะดวกทางการค้าภายใต้องค์การการค้าโลกประสบความสำเร็จในปี พ.ศ. 2556 ซึ่งก่อให้เกิดความเชื่อมั่นในการดำเนินการตามพันธกรณีความตกลงดังกล่าวของประเทศสมาชิกอาเซียน อย่างไรก็ตาม อาเซียนมีเป้าหมายที่จะมีระบบการอำนวยความสะดวกทางการค้าที่สอดคล้องกันและมีระดับใกล้เคียงกับแนวทางปฏิบัติที่เป็นเลิศของโลกให้มากขึ้น จึงได้มีการจัดตั้ง

<sup>7</sup> ASEAN. (2015), “Asean Economic Community Blueprint 2025”, The ASEAN Secretariat: Jakarta, แปลโดย กรมเจรจาการค้าระหว่างประเทศ กระทรวงพาณิชย์

คณะกรรมการที่ปรึกษาร่วมด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าของอาเซียน (ASEAN Trade Facilitation-Joint Consultative Committee: ATF-JCC) ซึ่งประกอบด้วยผู้แทนจากภาครัฐและเอกชน เพื่อเร่งรัดการดำเนินงานด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้า และทำให้เกิดความมั่นใจว่าการเคลื่อนย้ายสินค้าในภูมิภาคเป็นไปได้ด้วยความรวดเร็ว โดยมีมาตรการต่าง ๆ ที่สำคัญดังนี้

- การดำเนินมาตรการที่ได้มีการริเริ่มไว้ใน AEC Blueprint 2015 ให้แล้วเสร็จ
- จัดตั้งระบบการเชื่อมโยงข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ ณ จุดเดียวระดับประเทศในทุกประเทศสมาชิกอาเซียน และขยายขอบเขตโครงการเชื่อมโยงข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ ณ จุดเดียวของอาเซียนให้ครอบคลุมเอกสารและผู้มีส่วนได้ส่วนเสียเพิ่มขึ้นในสมาชิกอาเซียนทุกประเทศ
- ร่วมมือกันในการจัดการระบบฐานข้อมูลทางการค้าของประเทศและของอาเซียนอย่างมีประสิทธิภาพ เพื่อเสริมสร้างความโปร่งใสด้านกฎระเบียบและเพื่อให้ภาคเอกชนสามารถคาดการณ์ได้
- ลดขั้นตอนและปรับปรุงการบริหารจัดการระบบกฎระเบียบ ข้อกำหนดด้านเอกสารและกระบวนการนำเข้าและส่งออก รวมทั้งพิธีการทางศุลกากร ให้เหมาะสมต่อการปฏิบัติ
- ดำเนินการขอรื้อเริ่มของอาเซียนด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าให้ลงลึกมากขึ้น อาทิ โครงการผู้ประกอบการระดับมาตรฐาน (เออีโอ) ระบบการรับรองถิ่นกำเนิดสินค้าด้วยตนเอง เป็นต้น
- เสริมสร้างความร่วมมือ การประสานงาน การเป็นหุ้นส่วนระหว่างภาครัฐกับภาคเอกชนในการปรับปรุงกระบวนการทำงาน พื้นฐานด้านโครงสร้างและด้านกฎระเบียบ เพื่ออำนวยความสะดวกทางการค้าภายในภูมิภาคที่มีประสิทธิภาพและประสิทธิผล
- ลดการปกป้องทางการค้าและลดต้นทุนอันเกิดจากการปฏิบัติตามมาตรการที่มีใช้ภาษี (Non-Tariff Measures: NTMs) ทั้งนี้ มาตรการที่มีใช้ภาษีส่วนใหญ่มุ่งตอบสนององวัตถุประสงค์ด้านกฎระเบียบต่าง ๆ อาทิ ประเด็นด้านสิ่งแวดล้อม สุขภาพและความปลอดภัย ความมั่นคง หรือวัฒนธรรม แต่ขณะเดียวกัน ผลของการใช้มาตรการที่มีใช้ภาษีดังกล่าวสามารถเป็นอุปสรรคต่อการค้า ทั้งโดยเจตนาหรือมิได้เจตนา การแก้ไขปัญหามาตรการที่มีใช้ภาษีเกี่ยวข้องกับการดำเนินงาน ดังนี้ 1) การเร่งรัดดำเนินการยกเลิกมาตรการที่เป็นอุปสรรคที่มีใช้ภาษีทั้งหมด 2) การใช้มาตรการด้านมาตรฐานและการรับรอง เช่น การยอมรับกฎระเบียบ เทคนิคที่เทียบเท่ากัน การปรับประสานมาตรฐาน การดำเนินการให้สอดคล้องกับมาตรฐานสากล การจัดทำข้อตกลงยอมรับร่วม (Mutual Recognition Arrangements: MRAs) และ 3) การลดขั้นตอนและข้อกำหนดสำหรับการขออนุญาตนำเข้าหรือส่งออก และใบอนุญาตต่าง ๆ สำหรับการนำเข้าหรือส่งออก โดยมาตรการสำคัญที่จะยกระดับการอำนวยความสะดวกทางการค้าในอาเซียนมีดังนี้

1. พิจารณาการใช้หลักเกณฑ์ที่เข้มงวด และให้มีการกำหนดการยกเลิกมาตรการที่มีใช้ภาษีที่มีผลปกป้องทางการค้า เช่น โควตาและมาตรการอื่น ๆ ที่จำกัดปริมาณการนำเข้าและส่งออก
  2. นำแนวปฏิบัติที่ดีด้านกฎระเบียบ (Good Regulatory Practice: GRP) มาใช้ในการดำเนินการด้านกฎระเบียบภายในประเทศ ซึ่งจะช่วยลดต้นทุนในการปฏิบัติตามข้อกำหนดทางการค้าที่มีใช้ภาษี
  3. เสริมสร้างความเข้มแข็งในการประสานงานกับภาคเอกชนในการบ่งชี้จัดลำดับความสำคัญ และลดภาระด้านกฎระเบียบที่ไม่จำเป็นอันเกิดจากมาตรการที่มีใช้ภาษีต่อภาคเอกชน
  4. พิจารณาทางเลือกอื่น ๆ ในการจัดการกับมาตรการที่มีใช้ภาษี เช่น แนวทางในการจัดการมาตรการที่มีใช้ภาษีเป็นรายสาขา หรือตามห่วงโซ่อุปทาน
- ดำเนินงานสู่มาตรฐานและการรับรองที่อำนวยความสะดวก โดยการดำเนินงานในเรื่องนี้จะเกี่ยวกับการเร่งรัดการดำเนินการและการปรับประสานมาตรฐานและกฎระเบียบทางเทคนิค การปรับปรุงคุณภาพและความสามารถในการประเมินความสอดคล้อง การแลกเปลี่ยนข้อมูลด้านกฎหมาย กฎระเบียบ และระบบด้านกฎระเบียบเกี่ยวกับมาตรฐานและกระบวนการประเมินความสอดคล้อง นอกจากนี้ยังครอบคลุมถึงความร่วมมือและความตกลงระดับภูมิภาคในมาตรการที่สนับสนุนให้วิสาหกิจขนาดกลาง ขนาดย่อม และรายย่อย ยกระดับสู่มาตรฐานที่ตกลงกันในระดับภูมิภาคและ/หรือระหว่างประเทศเพื่ออำนวยความสะดวกในการส่งออกโดยมีมาตรการที่เกี่ยวข้องดังนี้
    1. ดำเนินมาตรการตามที่ได้ริเริ่มภายใต้ AEC Blueprint 2015 ให้แล้วเสร็จ และลงลึกในรายละเอียดมากยิ่งขึ้น
    2. ดำเนินโครงการระดับประเทศและภูมิภาค เพื่อยกระดับศักยภาพทางเทคนิคและโครงสร้างพื้นฐานทางกายภาพ สำหรับระบบการประเมินความสอดคล้องที่มีประสิทธิภาพและประสิทธิผลในภูมิภาค
    3. จัดทำมาตรการที่มีประสิทธิภาพเพื่อความโปร่งใสและการเผยแพร่เรื่องข้อกำหนดเฉพาะของแต่ละประเทศ
    4. ขยายขอบเขตสาขาภายใต้การดำเนินการด้านมาตรฐานและการรับรองไปยังสาขาอื่น ๆ นอกเหนือจากสาขาที่เป็นสาขาเร่งรัดการรวมกลุ่มที่สำคัญ
    5. นำแนวทางการปฏิบัติที่ดีมาใช้ในการเตรียมการ การนำมาปฏิบัติ และการดำเนินการตามหลักเกณฑ์ กฎระเบียบ และกระบวนการด้านมาตรฐานและการรับรอง

6. เสริมสร้างความเข้มแข็งของความเป็นหุ้นส่วนระหว่างภาครัฐกับเอกชน รวมทั้งเพิ่มบทบาทของภาคเอกชนในการมีส่วนร่วมออกแบบ ติดตาม ทบทวน และปรับปรุงระบบมาตรฐานและการรับรองของภูมิภาค
7. เสริมสร้างความเข้มแข็งของความร่วมมือกับคู่เจรจาในการดำเนินการตามข้อบัตินอุปสรรคทางเทคนิคต่อการค้า (Technical Barriers to Trade: TBT) ภายใต้ความตกลงการค้าเสรีอาเซียน+1 รวมทั้งความตกลงหุ้นส่วนทางเศรษฐกิจและความตกลงการค้าเสรีอื่นๆ ในอนาคต

### 2.3.3 โครงการพัฒนาความร่วมมือทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง (Greater Mekong Subregion Economic Cooperation Program: GMS-EC)

ประเทศในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขงทั้ง 6 ประเทศได้ร่วมกันจัดตั้งโครงการพัฒนาความร่วมมือทางเศรษฐกิจใน อนุภูมิภาคแม่น้ำโขง (Greater Mekong Subregion: GMS) เมื่อปี พ.ศ. 2535 โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อส่งเสริมความสัมพันธ์ทางเศรษฐกิจที่เกื้อกูลกันบนพื้นฐานของการมีประวัติศาสตร์และวัฒนธรรมร่วมกัน ภายใต้การสนับสนุนจากธนาคารพัฒนาเอเชีย (Asian Development Bank: ADB)

อนุภูมิภาคแม่น้ำโขงประกอบด้วย กัมพูชา สาธารณรัฐประชาชนจีน (มณฑลยูนนาน และเขตปกครองตนเองกวางสีจ้วง) สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว (สปป.ลาว) เมียนมา ไทย และเวียดนาม ครอบคลุมพื้นที่ 2.6 ล้านตารางกิโลเมตร มีประชากรรวม 333.8 ล้านคน โครงการพัฒนาความร่วมมือทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขงภายใต้การสนับสนุนจากธนาคารพัฒนาเอเชียและหุ้นส่วนการพัฒนาได้ให้การสนับสนุน โดยช่วยให้มีการกำหนดและดำเนินโครงการ โดยสร้างความร่วมมือในระดับอนุภูมิภาคที่มีความสำคัญสูงในหลายสาขา เพื่อสร้างการบูรณาการ ความเป็นอันหนึ่งอันเดียวกัน และความมั่งคั่งตามวิสัยทัศน์ของโครงการโดยได้มีการกำหนดยุทธศาสตร์ร่วมกัน 3 ด้าน (3 Cs) ดังนี้

- การสร้างความเชื่อมโยง (Connectivity) อย่างยั่งยืนภายใต้การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางกายภาพและยกระดับระเบียบขนส่งให้เป็นระเบียบเศรษฐกิจ (Economic Corridors)
- การพัฒนาความสามารถทางการแข่งขัน (Competitiveness) โดยการอำนวยความสะดวกในการเคลื่อนย้าย ผู้คนและสินค้าข้ามพรมแดนอย่างมีประสิทธิภาพ และส่งเสริมบูรณาการของตลาด การผลิต และห่วงโซ่มูลค่า
- การสร้างความเข้มแข็งให้กับชุมชน (Community) ผ่านโครงการและแผนงานในประเด็นที่เกี่ยวข้องกับสังคมและสิ่งแวดล้อม

การพัฒนาการขนส่งและการอำนวยความสะดวกทางการค้าเป็นประเด็นที่สำคัญในการยกระดับความเชื่อมโยงระหว่างประเทศสมาชิกในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง ซึ่งประเทศสมาชิกได้ตกลงเห็นชอบในแผนปฏิบัติงานด้านการขนส่งและการอำนวยความสะดวกทางการค้า (Transport and Trade Facilitation Action plan: TTF-AP) ในระหว่างการประชุมรัฐมนตรีของอนุภูมิภาคแม่น้ำโขงครั้งที่ 16 ที่กรุงฮานอย ประเทศเวียดนาม เมื่อ

เดือนสิงหาคม พ.ศ. 2553 ภายใต้การสนับสนุนจากรธนาคารพัฒนาแห่งเอเชีย (Asian Development Bank: ADB) ผ่านการช่วยเหลือทางการเงินจากรัฐบาลประเทศออสเตรเลีย

แผนปฏิบัติการด้านการขนส่งและการอำนวยความสะดวกทางการค้ามุ่งเน้นในด้านการบูรณาการแผนงานและการเสริมสร้างขีดความสามารถในการยกระดับกระบวนการขนส่งข้ามพรมแดนและการค้าในอนุภูมิภาค ได้แก่

- 1) การขยายสิทธิการขนส่งและสิทธิการจราจรในระเบียบอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง โดยเฉพาะอย่างยิ่งในระเบียบเศรษฐกิจเหนือ-ใต้ ระเบียบเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก และระเบียบเศรษฐกิจใต้
- 2) การพัฒนากระบวนการทางศุลกากรและการบริหารพรมแดนให้มีความเรียบง่ายและทันสมัย โดยรวมถึงระบบการขนส่งผ่านแดนในอนุภูมิภาคฯ
- 3) การสนับสนุนการเพิ่มประสิทธิภาพด้านการขนส่งและโลจิสติกส์ในอนุภูมิภาคฯ
- 4) เสริมสร้างขีดความสามารถให้กับหน่วยงานด้านสุขอนามัยและสุขอนามัยพืชในอนุภูมิภาค

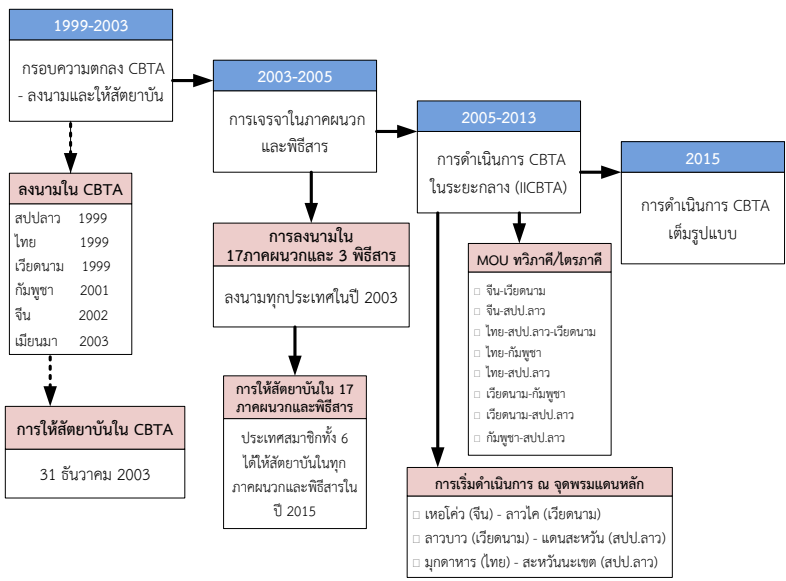
แผนปฏิบัติการด้านการขนส่งและการอำนวยความสะดวกทางการค้าได้มีการดำเนินการภายใต้ความตกลงว่าด้วยการอำนวยความสะดวกการขนส่งข้ามแดนในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง (GMS Cross-Border Transport Facilitation Agreement: GMS CBTA) ความตกลง GMS CBTA นี้ มีวัตถุประสงค์ในการอำนวยความสะดวกด้านการขนส่งข้ามพรมแดนและส่งเสริมการประกอบการขนส่งสินค้าและผู้โดยสารทางถนน รวมทั้งการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ โดยการทำให้กฎหมาย กฎระเบียบ ขั้นตอนและพิธีการทั้งหลายที่เกี่ยวข้องกับการข้ามพรมแดนของประชาชน ยานพาหนะและสินค้าที่เกี่ยวข้องกับความรับผิดชอบของผู้ประกอบการขนส่งระหว่างประเทศสมาชิกมีความเรียบง่าย สอดคล้องและเป็นไปในแนวทางเดียวกัน อย่างไรก็ตามความตกลงว่าด้วยการอำนวยความสะดวกการขนส่งข้ามแดนในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง (GMS CBTA) เป็นกรอบความตกลงที่เกี่ยวข้องกับการอำนวยความสะดวกการขนส่งข้ามพรมแดนระหว่างประเทศภายในอนุภูมิภาค ซึ่งจะมีความแตกต่างจากกรอบความตกลงด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าทั้งในด้านแนวคิดและแนวทางในการปฏิบัติ

ความตกลงว่าด้วยการอำนวยความสะดวกการขนส่งข้ามแดนในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง (GMS CBTA) เป็นส่วนหนึ่งของความร่วมมือสาขาคมนาคมขนส่งภายใต้กรอบ GMS ภายใต้การสนับสนุนโดยธนาคารพัฒนาแห่งเอเชีย (ADB) โดยมีจุดเริ่มต้นจากในปี พ.ศ. 2542 ซึ่งเป็นความตกลงไตรภาคีระหว่างไทย สปป.ลาว และเวียดนาม ในเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก (East West Economic Corridor: EWEC) โดยเป็นการลงนามในความตกลงว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าและผู้โดยสาร และในช่วงระหว่างปี พ.ศ. 2544-2546 ประเทศกัมพูชา จีน และเมียนมา ได้ลงนามเข้าเป็นภาคีตามลำดับ และพัฒนา กลายมาเป็นความตกลงว่าด้วยการอำนวยความสะดวกการขนส่งข้ามแดนในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง (GMS CBTA) ซึ่งข้อมูลทั่วไปของความตกลงดังกล่าวประกอบไปด้วย 17 ภาคผนวก และ 3 พิธีสาร ครอบคลุมในมิติการขนส่งข้ามพรมแดน ได้แก่ การขนส่ง การตรวจคนเข้าเมือง การศุลกากร การกักกัน โดยมีแนวทางการอำนวยความสะดวกซึ่งประกอบไปด้วย การเคลื่อนย้ายสินค้าข้ามพรมแดน การให้บริการแบบเบ็ดเสร็จ (Single Window Inspection: SWI) การตรวจสอบสินค้า ณ จุดผ่านแดนเท่าที่จำเป็นเพียงจุดเดียว (Single Stop Inspection: SSI) โดยตรวจปล่อยสินค้าในพื้นที่ควบคุมร่วมกัน (Common Control Area: CCA) การบูร

ณาการระบบให้มีความสอดคล้อง (Harmonization/ Integration of system) การแลกเปลี่ยนสิทธิจราจร และ  
ข้อกำหนดด้านการผ่านแดนและการข้ามพรมแดนของบุคคล การกำหนดระบบการจราจรผ่านแดน (Transit traffic  
regimes) โดยให้มีการยกเว้นการตรวจสินค้าทางกายภาพ การวางหลักประกัน การควบคุมการขนส่ง การกำหนด  
คุณสมบัติของยานพาหนะที่สามารถเดินทางข้ามพรมแดน การกำหนดโครงสร้างพื้นฐาน ได้แก่ มาตรฐานเกี่ยวกับการ  
สร้างถนน สะพาน เครื่องหมายและสัญญาณจราจร

ประเทศสมาชิกและธนาคารพัฒนาแห่งเอเชีย (ADB) ได้มีความพยายามผลักดันมาโดยตลอดเพื่อให้ความตกลงว่า  
ด้วยการอำนวยความสะดวกการขนส่งข้ามแดนในอนุภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขง (GMS CBTA) ให้สามารถนำมาใช้ทางปฏิบัติ  
โดยร่วมกันแก้ไขปัญหาและอุปสรรคต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นเพื่อให้ความตกลงฯ สามารถปฏิบัติได้อย่างเป็นรูปธรรม ซึ่งเห็น  
ได้ชัดจากตกลงในการริเริ่มนำ The Initial Implementation of the CBTA (IICBTA) มาปฏิบัติใช้ ซึ่งลำดับพัฒนาการ  
ของความตกลงว่าด้วยการอำนวยความสะดวกการขนส่งข้ามแดนในอนุภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขง (GMS CBTA) แสดงภาพที่  
2.5

ภาพที่ 2.5 : ลำดับพัฒนาการของความตกลงว่าด้วยการอำนวยความสะดวกการขนส่งข้ามแดนใน อนุ  
ภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขง (GMS CBTA)



ที่มา: คณะวิจัย



## The Initial Implementation of the CBTA (IICBTA)

ประเทศสมาชิกได้มีการลงนามเข้าเป็นภาคีครบทุกประเทศในปี พ.ศ. 2546 และทุกประเทศสมาชิกได้ให้สัตยาบันครบทั้ง 17 ภาคผนวกและ 3 พิธีสาร โดยเสร็จสิ้นในปี พ.ศ. 2558 ซึ่งมีผลให้ความตกลงดังกล่าวมีผลบังคับใช้โดยสมบูรณ์ อย่างไรก็ตามพบว่า ในระหว่างช่วงเวลาดังกล่าว ประเทศสมาชิกยังไม่สามารถปฏิบัติตามความตกลงว่าด้วยการอำนวยความสะดวกการขนส่งข้ามแดนในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง (GMS CBTA) ได้อย่างแท้จริง อันเนื่องมาจากอุปสรรคหลายประการ ทั้งในด้านกฎระเบียบภายในประเทศที่มีความแตกต่างกัน สิ่งอำนวยความสะดวกและโครงสร้างพื้นฐานที่ยังมีความพร้อมไม่เพียงพอ รวมทั้งการขาดความรู้ความเข้าใจของเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติงานบริเวณพรมแดน เป็นต้น ทำให้ทุกประเทศสมาชิกได้มีการตกลงการปฏิบัติใช้ความตกลงว่าด้วยการอำนวยความสะดวกการขนส่งข้ามแดนในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง (GMS CBTA) เป็นรายเส้นทาง ซึ่งในการประชุมคณะทำงานสาขาคมนาคมขนส่งในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง ครั้งที่ 8 ปี พ.ศ. 2546 เห็นชอบให้มีการดำเนินการเริ่มใช้ The Initial Implementation of the CBTA หรือ IICBTA ณ จุดผ่านแดนนํ้าร่อง 7 จุด ได้แก่ 1) ลาวบาว (เวียดนาม) – แตนสะหวັນ (สปป.ลาว) 2) มุกดาหาร (ไทย) – สะหวันนะเขต (สปป.ลาว) 3) แม่สอด (ไทย) – เมียวดี (เมียนมา) 4) ปอยเปต (กัมพูชา) – อนุรักษ์ประเทศ (ไทย) 5) บาวเวต (กัมพูชา) – มือกโอบ (เวียดนาม) 6) แม่สาย (ไทย) – ท่าซี้เหล็ก (เมียนมา) 7) เทอโค้ว (จีน) – ลาวโค (เวียดนาม) ซึ่งจะต้องมีการลงนามบันทึกความเข้าใจระหว่างประเทศคู่ภาคีทั้งในระดับทวิภาคีและไตรภาคี เพื่อให้ The Initial Implementation of the CBTA (IICBTA) สามารถปฏิบัติได้อย่างเป็นรูปธรรม

โดยสาระสำคัญของ The Initial Implementation of the CBTA (IICBTA) ได้แก่ การอำนวยความสะดวกเกี่ยวกับการขนส่งสินค้าและผู้โดยสาร ณ จุดผ่านแดนที่กำหนด ไม่ว่าจะเป็น การแลกเปลี่ยนสิทธิการจราจร การยอมรับรถซึ่งกันและกัน การแลกเปลี่ยนข้อมูลการตรวจปล่อยสินค้าและบุคคลล่องหน การขนส่งบุคคลข้ามแดน การขนส่งสินค้าข้ามแดน และมุ่งเน้นการอำนวยความสะดวกพิธีการข้ามแดนทั้งการให้บริการแบบเบ็ดเสร็จ (Single Window Inspection: SWI) และการตรวจสอบเพียงจุดเดียว (Single Stop Inspection: SSI) ซึ่งในการอำนวยความสะดวกพิธีการข้ามแดน สำหรับ Single Window Inspection (SWI) หมายถึง การปฏิบัติงานร่วมกันและพร้อมกันระหว่างเจ้าหน้าที่ของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการนำเข้าและส่งออก เช่น ศุลกากร ตรวจคนเข้าเมือง เกษตร ปศุสัตว์ สาธารณสุข ฯลฯ เป็นต้น ซึ่งอำนวยความสะดวกโดยการยื่นเอกสารได้ภายในจุดเดียว และ Single Stop Inspection (SSI) หมายถึง การตรวจสอบแบบเบ็ดเสร็จจุดเดียวโดยเจ้าหน้าที่ทั้งสองประเทศปฏิบัติงานร่วมกันและพร้อมกันที่จุดตรวจประเทศขาเข้าในเขตพื้นที่ควบคุมร่วมกัน (Common Control Area: CCA) ซึ่งประเทศสมาชิกได้เห็นชอบและมีการกำหนดพื้นที่นํ้าร่อง (Pilot site) บริเวณจุดผ่านหลักในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขงซึ่งกำหนดให้มีการนำระบบการให้บริการแบบเบ็ดเสร็จ (Single Window Inspection: SWI) และการตรวจสอบเพียงจุดเดียว (Single Stop Inspection: SSI) ภายในพื้นที่ควบคุมร่วมกัน (Common Control Area: CCA) มาปฏิบัติใช้ ดังแสดงในภาพที่ 2.6

ภาพที่ 2.6 : จุดผ่านแดนนำร่องหลักสำหรับการนำ SWI และ SSI มาปฏิบัติใช้ในอนุภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขง



อย่างไรก็ตาม ในการปฏิบัติตามกรอบของ The Initial Implementation of the CBTA (IICBTA) ของประเทศไทยได้มีการทำความตกลงกับประเทศเพื่อนบ้านในเส้นทางต่าง ๆ ได้แก่

- 1) ในปี 2548 ณ จุดผ่านแดน มุกดาหาร (ไทย)– สะหวันนะเขต (สปป.ลาว)
- 2) ในปี 2548 ณ จุดผ่านแดน ปอยเปต (กัมพูชา) – อรัญประเทศ (ไทย) และเปิดเดินรถขนส่งระหว่างกันอย่างเป็นทางการเมื่อวันที่ 14 มิถุนายน พ.ศ. 2555
- 3) ในปี 2550 ณ จุดผ่านแดน มุกดาหาร (ไทย)– สะหวันนะเขต (สปป.ลาว)-ลาวบาว (เวียดนาม) และเปิดเดินรถขนส่งระหว่างกันอย่างเป็นทางการ 11 มิถุนายน. 2552
- 4) บันทึกความตกลง (MOU) ระหว่างไทย-เมียนมา (แม่สอด-เมียวดี และแม่สาย-ท่าซี้เหล็ก) อยู่ในระหว่างการรอความพร้อมของเมียนมา (ข้อมูล ณ ปี 2561)
- 5) บันทึกความตกลง (MOU) ระหว่างไทย-สปป.ลาว-จีน ยังคงมีอุปสรรคในการเจรจาในหลายประเด็น (ข้อมูล ณ ปี 2561)

ไทยได้มีการเตรียมความพร้อมในการปฏิบัติตามความตกลงว่าด้วยการอำนวยความสะดวกการขนส่งข้ามแดนในอนุภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขง (GMS CBTA) ไทยได้มีการการปรับปรุงกฎหมายที่เกี่ยวข้องเพื่อรองรับการดำเนินการดังกล่าว ได้แก่

- พระราชบัญญัติว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการขนส่งข้ามพรมแดน พ.ศ. 2556 ซึ่งรองรับการตรวจปล่อยจุดเดียว (SSI) และอนุญาตให้เจ้าหน้าที่ศุลกากรสามารถปฏิบัติงานภายนอกราชอาณาจักร
- พระราชบัญญัติว่าด้วยการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. 2556
- พระราชบัญญัติว่าด้วยการรับขนคนโดยสารและสัมภาระทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. 2557 เพื่อให้สอดคล้องกับภาคผนวก 5 การขนส่งคนโดยสารข้ามพรมแดน
- พระราชบัญญัติศุลกากร พ.ศ. 2560 เพื่อปรับปรุงกฎระเบียบทางศุลกากรให้มีความสอดคล้องกับความตกลงดังกล่าว

### CBTA “Early Harvest” Implementation

หลังจากที่ได้มีความพยายามในการผลักดันให้ความตกลงว่าด้วยการอำนวยความสะดวกการขนส่งข้ามแดนในอนุภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขง (GMS CBTA) มีการปฏิบัติใช้อย่างเต็มรูปแบบภายในอนุภูมิภาคฯ รวมทั้งการริเริ่มในการปฏิบัติใช้ผ่าน The Initial Implementation of the CBTA (IICBTA) แต่ความตกลงว่าด้วยการอำนวยความสะดวกการขนส่งข้ามแดนในอนุภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขง (GMS CBTA) ยังคงมีอุปสรรคหลายประการ โดยเฉพาะปัญหาเชิงเทคนิคและกฎระเบียบที่ทำให้ยังไม่สามารถปฏิบัติใช้อย่างเต็มรูปแบบ ถึงแม้ว่าประเทศสมาชิกได้ให้สัตยาบันในภาคผนวกและพิธีสารแนบท้ายครบทุกฉบับในปลายปี พ.ศ. 2558 แล้วก็ตาม และจากผลการประชุมระดับรัฐมนตรี GMS ในปี พ.ศ. 2560 ได้กำหนดให้มีการดำเนินการ “ระยะแรกเริ่ม” (Early Harvest) ของความตกลงว่าด้วยการอำนวยความสะดวกการขนส่งข้ามแดนในอนุภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขง (GMS CBTA) โดยมุ่งเน้นให้เกิดการเคลื่อนย้ายสินค้าและพาหนะขนส่งผู้โดยสารระหว่างประเทศสมาชิกได้อย่างเสรี ซึ่ง Early Harvest GMS CBTA ได้กำหนดให้มีการปฏิบัติอย่างเป็นทางการในกลางปี พ.ศ. 2561 โดยทางเมียนมาแจ้งเจตจำนงว่าจะมีความพร้อมเข้าร่วมใน “ระยะแรกเริ่ม (Early Harvest)” ในปี พ.ศ. 2562

นอกจากนี้ จากผลการประชุมร่วมด้านการขนส่งในกลุ่มประเทศอนุภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขงเมื่อเดือน มีนาคม พ.ศ. 2561 ประเทศสมาชิกได้มีการตกลงในการเพิ่มโควตาใบอนุญาตรถขนส่งสินค้าและรถโดยสารไม่ประจำทางเป็นประเทศละ 500 คัน โดยอนุญาตให้แลกเปลี่ยนสิทธิจราจรในประเภทรถบรรทุกก่อน และใช้เอกสารนำเข้าชั่วคราวสำหรับตู้คอนเทนเนอร์และรถบรรทุก (Temporary Admission Document : TAD) และทางเมียนมาขอแลกเปลี่ยนสิทธิจราจรกับไทยก่อนเพียงประเทศเดียว โดยการกำหนดโควตาไว้เบื้องต้น 100 คัน ในเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก (EWEC) ดังนั้น จึงมีการผลักดัน “Early Harvest GMS CBTA” ภายในปี

พ.ศ. 2561 โดยประเทศสมาชิกสามารถออกใบอนุญาตการขนส่งทางถนน (GMS Road Transport Permit) และเอกสารการนำเข้าชั่วคราว (Temporary Admission Document: TAD) ให้กับผู้ประกอบการขนส่งของประเทศสมาชิกได้สูงสุด 500 ฉบับ

สำหรับการดำเนินการตาม Early Harvest GMS CBTA จะยังไม่มีกำหนดจำนวนเที่ยวการขนส่ง โดยใบอนุญาตให้มีการทำนักในประเทศ GMS อื่น ๆ ที่ทำการขนส่งในแต่ละครั้งไม่เกิน 30 วัน โดยยานพาหนะจะต้องทำการขนส่งภายในเส้นทางที่กำหนดในพิธีสาร 1 ของความตกลง GMS CBTA เท่านั้น ซึ่งการดำเนินการระยะแรกนี้ สปป.ลาว จะเปิดให้ใช้เส้นทาง R3 จาก ห้วยทราย - บ่อเต็น และ R9 จากสะพานนะเขต - แคนสะหวัน ส่วนเมียนมาขอแลกเปลี่ยนสิทธิจราจรกับไทยก่อนเพียงประเทศเดียว โดยการกำหนดโควตาไว้เบื้องต้น 100 คัน ในเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก (EWEC) และเมียนมาจมีความพร้อมเข้าร่วมใน Early Harvest GMS CBTA ในวันที่ 1 มกราคม 2019 (ปัจจุบันได้มีการเลื่อนกำหนดการออกไปอีก)

สินค้าที่ขนส่งยังคงต้องปฏิบัติตามขั้นตอนศุลกากรของประเทศสมาชิก และยังไม่ใช้ระบบ Customs Transit System รวมทั้งไม่จำเป็นต้องวางเงินค้ำประกันศุลกากร (Customs bond) ในการเคลื่อนย้ายสินค้าและยานพาหนะ ซึ่งสามารถนำเข้ายานพาหนะชั่วคราวโดยงดเว้นอากรและภาระภาษีขาเข้าและปราศจากการวางค้ำประกันภาระภาษีศุลกากร (Customs bond) โดยใช้เอกสารการนำเข้าชั่วคราว (TAD) คู่กับใบขนสินค้าพิเศษ ส่วนการนำเข้าตู้คอนเทนเนอร์ชั่วคราวโดยงดเว้นอากรและภาระภาษีขาเข้าและปราศจากการวางค้ำประกันภาระภาษีศุลกากร (Customs bond) และไม่ต้องออกเอกสารการนำเข้าชั่วคราว (TAD)

### ปัญหาและอุปสรรคที่เกิดขึ้นในการปฏิบัติตามความตกลงว่าด้วยการอำนวยความสะดวกการขนส่งข้ามแดนในอนุภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขง (GMS CBTA)

หากพิจารณาจากรายละเอียดข้างต้น จะเห็นได้ว่าถึงแม้ว่าความตกลงว่าด้วยการอำนวยความสะดวกการขนส่งข้ามแดนในอนุภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขง (GMS CBTA) จะมีผลบังคับใช้อย่างเป็นทางการเมื่อปี พ.ศ. 2558 ที่ผ่านมารวมทั้งมีการผลักดันการปฏิบัติให้เป็นรูปธรรมผ่าน The Initial Implementation of the CBTA (IICBTA) และ Early Harvest GMS CBTA แต่ในทางปฏิบัติพบว่ายังคงมีอุปสรรคหลายประการที่ทำให้ไม่สามารถนำสาระสำคัญในหลายภาคผนวกและพิธีสารมาปฏิบัติได้อย่างแท้จริง ซึ่งสามารถสรุปได้ดังนี้

#### กรอบความตกลงด้านการขนส่งภายในภูมิภาค

- ความตกลงด้านการขนส่งข้ามพรมแดนภายในภูมิภาคมิได้มีเพียงความตกลงว่าด้วยการอำนวยความสะดวกการขนส่งข้ามแดนในอนุภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขง (GMS CBTA) เท่านั้น แต่ยังคงมีอีกหลายกรอบความตกลงที่สามารถนำมาปฏิบัติใช้ ซึ่งก่อให้เกิดความสับสนกับผู้บริหารขนส่งและเจ้าของสินค้า ว่าจะเป็นการเป็น ความตกลงทวิภาคีและความตกลงไตรภาคีด้านการขนส่งระหว่างประเทศ รวมทั้งกรอบความ

ตกลงด้านการขนส่งของอาเซียน ไม่ว่าจะเป็นกรอบความตกลงอาเซียนว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการขนส่งข้ามแดน (ASEAN Framework Agreement on the Facilitation of Inter-State Transport: AFAFIST) กรอบความตกลงอาเซียนว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการขนส่งผ่านแดน (ASEAN Framework Agreement on the Facilitation of Goods in Transit: AFAFGIT) และ กรอบความตกลงอาเซียนว่าด้วยการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (ASEAN Framework Agreement on Multimodal Transport: AFAMT) โดยประเทศในกลุ่ม CLMVT สามารถนำกรอบความตกลงดังกล่าวมาปฏิบัติใช้ได้เช่นกัน ซึ่งในปัจจุบัน การขนส่งข้ามแดนและผ่านแดนในอนุภูมิภาคยังมีการใช้เอกสารข้ามแดน/ผ่านแดน ภายใต้กรอบ GMS CBTA อยู่ในปริมาณที่ไม่มากนักเมื่อเปรียบเทียบกับปริมาณการขนส่งข้ามแดน/ผ่านแดนในภูมิภาค

### การจัดตั้งพื้นที่ควบคุมร่วมกัน (Common Control Area: CCA)

- ประเด็นการจัดตั้งพื้นที่ควบคุมร่วมกัน (Common Control Area: CCA) ณ จุดพรมแดนภายใต้เส้นทางที่กำหนด เพื่อใช้เป็นพื้นที่สำหรับการให้บริการแบบเบ็ดเสร็จ (Single Window Inspection: SWI) และการตรวจสอบเพียงจุดเดียว (Single Stop Inspection: SSI) เพื่อลดระยะเวลาและขั้นตอนในการข้ามแดนของบุคคล ยานพาหนะและสินค้า รวมทั้งเป็นการช่วยลดความแออัดบริเวณด่านพรมแดน ซึ่งเป็นสิ่งที่ถูกกำหนดให้มีการดำเนินการภายใต้ความตกลงว่าด้วยการอำนวยความสะดวกการขนส่งข้ามแดนในอนุภูมิภาค ลุ่มแม่น้ำโขง (GMS CBTA) สามารถแบ่งออกเป็น 2 ประเด็น ได้แก่
  - การที่บุคคล สินค้า และยานพาหนะจะเข้ามาดำเนินการภายในพื้นที่ควบคุมร่วมกัน (Common Control Area: CCA) มีข้อกำหนดว่าจะต้องถือเอกสารของ GMS CBTA เท่านั้น ซึ่งหากมิได้ถือเอกสารของ GMS CBTA ไม่จำเป็นต้องเข้ามาดำเนินการพิธีการต่างๆ พื้นที่ดังกล่าว แต่ให้ใช้กระบวนการข้ามแดน/ผ่านแดนในรูปแบบปกติ ซึ่งในปัจจุบันพบว่า ยังคงมีรถบรรทุกสินค้าและผู้ขับขี่ที่ใช้เอกสาร GMS CBTA ในการข้ามแดน/ผ่านแดน ในปริมาณที่ไม่มาก ถึงแม้ว่าจะมีการเพิ่มปริมาณโคเวตยานพาหนะข้ามแดน/ผ่านแดนของแต่ละประเทศสมาชิกแล้วก็ตาม
  - การจัดตั้งพื้นที่ควบคุมร่วมกัน (Common Control Area: CCA) บริเวณด่านพรมแดนขาเข้าของแต่ละประเทศ จะต้องอยู่ภายใต้เส้นทางตามความตกลงว่าด้วยการอำนวยความสะดวกการขนส่งข้ามแดนในอนุภูมิภาค ลุ่มแม่น้ำโขง (GMS CBTA) เท่านั้น นอกจากนี้ยังมีประเด็นด้านความพร้อมในการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่บริเวณด่านพรมแดนของทั้งสองประเทศที่จะต้องมีการปฏิบัติงานร่วมกัน ซึ่งอาจมีความไม่คุ้นเคยในแนวทางการปฏิบัติ นอกจากนี้หน่วยงานพรมแดนของทั้งสองประเทศจะต้องจัดหาบุคลากรเพื่อเข้ามาปฏิบัติหน้าที่ภายในพื้นที่ควบคุมร่วมกัน (Common Control Area: CCA) โดยเฉพาะ นอกเหนือไปจากการปฏิบัติในรูปแบบปกติ ซึ่งก่อให้เกิดประเด็นปัญหาด้านบุคลากรในการปฏิบัติงานที่ไม่เพียงพอ รวมทั้งมีประเด็นด้านความซ้ำซ้อนในการปฏิบัติงาน เนื่องจากผู้ขนส่ง

สินค้าข้ามแดน/ผ่านแดน อาจจะได้ใช้เอกสาร GMS CBTA ในการข้ามแดน/ผ่านแดน ทำให้ต้องมี การข้ามแดน/ผ่านแดนในระบบปกติ และไม่ต้องดำเนินการผ่านพื้นที่ควบคุมร่วมกัน (Common Control Area: CCA)

### กรอบกฎระเบียบที่แตกต่างกัน

- ความแตกต่างด้านมาตรฐานเชิงเทคนิคของยานพาหนะซึ่งเป็นข้อกำหนดด้านกฎระเบียบด้านการขนส่ง ของแต่ละประเทศที่แตกต่างกัน ทั้งในด้านประเภทและขนาดรถ พิกัดน้ำหนักบรรทุกสินค้า ซึ่งก่อให้เกิด อุปสรรคในการขนส่งข้ามพรมแดน/ผ่านแดน ระหว่างประเทศสมาชิก ซึ่งทำให้ยานพาหนะที่มีมาตรฐาน ผิดไปจากข้อกำหนดของประเทศขาเข้าจำเป็นต้องมีการเปลี่ยนถ่ายสินค้าบริเวณด่านพรมแดนไปยัง ยานพาหนะของประเทศขาเข้า ซึ่งก่อให้เกิดต้นทุนและระยะเวลาการขนส่งสินค้าที่สูงขึ้น

### ความสามารถในการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่

- เจ้าหน้าที่ท้องถิ่นบริเวณด่านพรมแดนส่วนใหญ่ยังคงขาดความรู้ความเข้าใจในการอำนวยความสะดวกใน การข้ามพรมแดน เนื่องจากมีหลายกรอบความตกลงด้านการขนส่งข้ามพรมแดน/ผ่านแดน ระหว่าง ประเทศภายในภูมิภาค ซึ่งแต่ละกรอบความตกลงฯ อาจมีแนวทางในการปฏิบัติที่แตกต่างกัน ทั้งขั้นตอน กระบวนการ และรูปแบบเอกสาร ประเด็นต่าง ๆ เหล่านี้มักสร้างความสับสนให้กับเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติงาน ที่ขาดความรู้ความเข้าใจที่เพียงพอ ซึ่งก่อให้เกิดความล่าช้าในกระบวนการข้ามแดน/ผ่านแดน และส่งผลให้ ผู้ประกอบการมีต้นทุนและระยะเวลาการขนส่งสินค้าที่สูงขึ้น

### ความสามารถทางโลจิสติกส์

- แต่ละประเทศสมาชิกมีขีดความสามารถทางด้านโลจิสติกส์ที่แตกต่างกัน ไม่ว่าจะเป็นประสิทธิภาพของสิ่ง อำนวยความสะดวกและระบบโครงสร้างพื้นฐานที่แตกต่างกันซึ่งส่งผลโดยตรงต่อระดับความสามารถ ทางโลจิสติกส์ รวมทั้งระดับความเชี่ยวชาญของผู้ประกอบการโลจิสติกส์ของแต่ละประเทศ ซึ่งยังคงเป็น อุปสรรคในการเชื่อมโยงทางการขนส่งสินค้าข้ามพรมแดน/ผ่านแดนระหว่างประเทศสมาชิก

### ระบบการประกันภัยระหว่างประเทศ

- ระบบการประกันภัยที่ยังไม่มีความครอบคลุมมากเพียงพอในการขนส่งข้ามแดน/ผ่านแดนภายในอนุ ภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขง ส่งผลให้ผู้ประกอบการขนส่งระหว่างประเทศต้องแบกรับความเสี่ยงในกรณีเกิด ความเสียหายของบุคคล สินค้า และยานพาหนะ ภายนอกประเทศ

### การวางหลักประกันกรณีสินค้าผ่านแดน

- ความตกลงว่าด้วยการอำนวยความสะดวกการขนส่งข้ามแดนในอนุภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขง (GMS CBTA) กำหนดให้มีการวางหลักประกันสำหรับกรณีของสินค้าผ่านแดน โดยจะต้องมีสมาคมหรือองค์กรของแต่ละประเทศวางหลักประกันสำหรับกรณีเกิดความเสียหาย/สูญหายต่อสินค้า ซึ่งในปัจจุบัน กรณีการขนส่งสินค้าผ่านแดนจากไทยไปยังเวียดนามผ่านสปป.ลาว มีเพียงไทยเท่านั้นที่ยังคงปฏิบัติตามโดยการวางหลักประกันดังกล่าว ส่วนสปป.ลาวและเวียดนาม มิได้มีการปฏิบัติตามดังกล่าว ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งที่ทำให้ความตกลง GMS CBTA ยังไม่สามารถถูกผลักดันและปฏิบัติได้อย่างเต็มรูปแบบ

จะเห็นได้ว่ายังคงมีปัญหาและอุปสรรคในหลายประเด็นที่ทำให้ไม่สามารถนำความตกลงว่าด้วยการอำนวยความสะดวกการขนส่งข้ามแดนในอนุภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขง (GMS CBTA) มาปฏิบัติได้อย่างเป็นรูปธรรม แม้ว่าจะมีความพยายามผลักดันโดยประเทศสมาชิกมาโดยตลอดในช่วงระยะเวลาหลายปีที่ผ่านมา โดยเฉพาะอย่างยิ่งประเด็นด้านกรอบกฎระเบียบทั้งในประเทศและระดับอนุภูมิภาคที่เป็นอุปสรรคที่สำคัญต่อการนำความตกลงว่าด้วยการอำนวยความสะดวกการขนส่งข้ามแดนในอนุภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขง (GMS CBTA) มาปฏิบัติใช้

### **ข้อเสนอแนะของไทยที่มีต่อความตกลงว่าด้วยการอำนวยความสะดวกการขนส่งข้ามแดนในอนุภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขง (GMS CBTA)**

จากปัญหาและอุปสรรคที่ได้กล่าวในข้างต้นที่ทำให้ไม่สามารถนำความตกลงว่าด้วยการอำนวยความสะดวกการขนส่งข้ามแดนในอนุภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขง (GMS CBTA) มาปฏิบัติใช้ได้จริง ไทยควรออกจากการเป็นภาคีภายใต้ความตกลงว่าด้วยการอำนวยความสะดวกการขนส่งข้ามแดนในอนุภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขง (GMS CBTA) และมีบทบาทในการนำแนวทางการอำนวยความสะดวกการขนส่งข้ามพรมแดนภายใต้กรอบอื่นๆ ที่ได้รับการยอมรับในระดับสากลมาปฏิบัติใช้ภายในอนุภูมิภาค เพื่อลดอุปสรรคที่เกิดขึ้นในการขนส่งข้ามพรมแดน/ผ่านแดน ได้แก่ การเข้าเป็นภาคีภายใต้ 1) อนุสัญญาสำหรับสัญญาการขนส่งสินค้าทางถนนระหว่างประเทศ (Convention on the Contract for International Carriage of Goods by Road – CMR) 2) สนธิสัญญาว่าด้วยการจราจรทางถนน ค.ศ. 1968 (1968 Convention on Road Traffic) 3) สนธิสัญญาว่าด้วยป้ายจราจรและสัญลักษณ์ทางจราจรทางถนน ปี ค.ศ. 1968 (1968 Convention on Road Signs and Signals) 4) 1. อนุสัญญาศุลกากรว่าด้วยการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศด้วย TIR Carnet (1975 Customs Convention on the International Transport of Goods Under Cover of TIR Carnets) ภายใต้องค์การสหประชาชาติ ซึ่งกรอบความตกลงหรืออนุสัญญาดังกล่าวได้มีการปฏิบัติใช้กันอย่างแพร่หลายอย่างต่อเนื่องในประเทศที่พัฒนาแล้ว และเริ่มมีการนำมาปฏิบัติใช้กับหลายประเทศในทวีปเอเชีย ซึ่งได้รับการพิสูจน์แล้วว่าสามารถนำมาปฏิบัติใช้ได้จริง อันจะเป็นการช่วยลดระยะเวลา ต้นทุน และอุปสรรคต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นในการขนส่งข้ามพรมแดนและผ่านแดนภายในอนุภูมิภาค

### 2.3.4 BIMSTEC (The Bay of Bengal Initiative for Multi-Sectoral Technical and Economic Cooperation)

เป็นกรอบความร่วมมือทางเศรษฐกิจระหว่างประเทศที่อยู่ในอนุทวีปเอเชียใต้และเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ซึ่งเกิดจากนโยบายมองตะวันตก (Look West Policy) ของไทย โดยมีวัตถุประสงค์ให้ไทยเป็นศูนย์กลางเชื่อมโยงความร่วมมือทางเศรษฐกิจ เพื่อเสริมสร้างประโยชน์ร่วมกันทั้งในด้านการค้า การลงทุน เทคโนโลยี คมนาคม การสื่อสาร พลังงาน การท่องเที่ยว และประมง รวมทั้งส่งเสริม การให้ความช่วยเหลือระหว่างกัน

ประเทศกลุ่ม BIMSTEC ได้จัดตั้งเมื่อวันที่ 6 มิถุนายน พ.ศ. 2540 โดยมีประเทศสมาชิกดั้งเดิม 4 ประเทศ ได้แก่ บังกลาเทศ ศรีลังกา อินเดีย และไทย ส่วนเมียนมา ได้เข้าเป็นสมาชิกเมื่อเดือนธันวาคม พ.ศ. 2540 ต่อมา เนปาลและภูฏานได้เข้าเป็นสมาชิกเมื่อเดือนธันวาคม พ.ศ. 2546 ปัจจุบันมีสมาชิกทั้งหมด 7 ประเทศ

#### 2.3.4.1 การจัดทำความตกลงการค้าเสรีในกรอบ BIMSTEC

มีวัตถุประสงค์ เพื่อส่งเสริมการค้าและการลงทุนในประเทศสมาชิก และเพื่อดึงดูดนักลงทุนจากภายนอก ให้เข้ามาทำการค้าและการลงทุนกับประเทศสมาชิก BIMSTEC ให้มากขึ้น โดยขอบเขตของกรอบความตกลงครอบคลุมการเปิดเสรีการค้าสินค้า การเปิดเสรีการค้าบริการ การเปิดเสรีการลงทุน และการเสริมสร้างความร่วมมือทางเศรษฐกิจ

โดยมีความเป็นมาในการจัดตั้ง จากการประชุมรัฐมนตรีเศรษฐกิจ/การค้า BIMSTEC ครั้งที่ 4 ณ กรุงโคลัมโบ ประเทศศรีลังกา ได้มีการจัดตั้งกลุ่มผู้เชี่ยวชาญเพื่อเจรจาจัดทำกรอบความตกลงเขตการค้าเสรี BIMSTEC (BIMSTEC Free Trade Area) ทั้งนี้รัฐมนตรีเศรษฐกิจ/การค้าของประเทศสมาชิก BIMSTEC ได้ร่วมลงนามในกรอบความตกลงดังกล่าว เมื่อวันที่ 8 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2547 และมีการจัดตั้งคณะกรรมการการเจรจาการค้า BIMSTEC (BIMSTEC Trade Negotiating Committee : BIMSTEC TNC) เพื่อเจรจาจัดทำความตกลงเขตการค้าเสรี BIMSTECต่อไป โดยปัจจุบัน ศรีลังกาทำหน้าที่ เป็นประธานการประชุม BIMSTEC TNC

#### สาระสำคัญของกรอบความตกลง

1. **การเปิดเสรีการค้าสินค้า** การเปิดเสรีการค้าสินค้านี้ระหว่างสมาชิกมีกรอบเวลาของการลด หรือยกเลิก ภาษีศุลกากรตามที่ระบุไว้ในกรอบความตกลง ดังนี้ ประเทศสมาชิกได้กำหนดวิธีการและรูปแบบการเจรจาลด/ยกเลิกภาษี โดยแบ่งสินค้าออกเป็น 2 กลุ่ม คือ กลุ่มสินค้าเร่งลดภาษี (Fast Track) และกลุ่มสินค้านormal (Normal Track) นอกจากนี้ ได้มีการยกเว้นสินค้าบางรายการที่จะไม่นำมาลด ภาษีระหว่างกัน (Negative List) เป็นต้น
2. **การเปิดเสรีการค้าบริการและการลงทุน** การเจรจาเปิดเสรีการค้าบริการและการลงทุน มีกรอบเวลาการเจรจาเริ่มตั้งแต่ปีพ.ศ. 2548 ซึ่งครอบคลุมสาขาสำคัญๆ โดยใช้แนวทางเจรจาแบบระบุสาขาบริการที่สามารถเปิดเสรีได้ก่อน โดยแต่ละประเทศจะเลือกเปิดเสรีในสาขาที่ตนมีความพร้อมก่อน



(Positive List Approach) และมีการให้ปฏิบัติที่เป็นพิเศษและแตกต่าง (Special and Differential) และความยืดหยุ่นแก่ประเทศพัฒนาน้อยที่สุด

3. การเสริมสร้างความร่วมมือทางเศรษฐกิจอื่น ๆ ให้มีการเสริมสร้างความร่วมมือในสาขาต่าง ๆ ภายใต้กรอบ BIMSTEC ให้ก้าวหน้ามากขึ้น เพื่ออำนวยความสะดวกทางการค้าระหว่างกัน อาทิ การจัดทำความตกลงการยอมรับคุณสมบัติร่วม (Mutual Recognition Arrangements: MRAs) และความร่วมมือด้านพิธีการศุลกากร เป็นต้น

#### 2.3.4.2 การอำนวยความสะดวกทางการค้าภายใต้กรอบของ BIMSTEC

##### การทำความตกลงยอมรับร่วม (Mutual Recognition Agreement : MRA)

MRA ย่อมาจาก “Mutual Recognition Agreement” โดยมีชื่อที่เรียกเป็นภาษาไทยว่า “การทำความตกลงยอมรับร่วม” อันเป็นความตกลงที่เสนอให้คู่ค้าแต่ละฝ่ายยอมรับมาตรฐานและการตรวจสอบสินค้าของกันและกันในการทำการค้าระหว่างประเทศ และเกิดขึ้นเมื่อประเทศคู่ค้ามีมาตรฐานบังคับที่แตกต่างกัน ซึ่งแต่ละประเทศจะเปรียบเทียบกับมาตรฐาน และวิธีการตรวจสอบคุณภาพสินค้าแต่ละชนิดที่จะทำการค้าของประเทศคู่ค้า โดยที่ไม่ต้องตรวจสอบและรับรองซ้ำอีกต่อไป ทั้งนี้เพื่อเป็นการสนับสนุนการอำนวยความสะดวกทางการค้าระหว่างกัน นั่นเอง

##### ประโยชน์ของ MRA ในการเป็นการอำนวยความสะดวกทางการค้า

###### ผู้ส่งออกและผู้ผลิตเพื่อการส่งออก

- ได้รับความสะดวกมากขึ้น เนื่องจากสามารถนำตัวอย่างผลิตภัณฑ์ไปทดสอบที่ห้องปฏิบัติการทดสอบภายในประเทศที่อยู่ในความตกลงกับประเทศคู่ค้า แล้วนำผลรายงานการทดสอบไปยื่นเพื่อขอรับใบอนุญาตนำเข้าต่อหน่วยควบคุมกฎระเบียบของประเทศนั้น ๆ
- เสียค่าใช้จ่ายและเวลาในการส่งออกลดลง
- มีโอกาสทางการค้าเพิ่มขึ้น เนื่องจากอุปสรรคทางการค้าลดลง

###### ผู้นำเข้า

- ได้รับความสะดวกมากขึ้น เนื่องจากสามารถส่งรายงานผลการทดสอบมาประกอบยื่นคำขอรับใบอนุญาตนำเข้าต่อสำนักงานมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม โดยที่ไม่ต้องเก็บตัวอย่างเพื่อทดสอบอีก รวมทั้งส่งสินค้าไปยังผู้รับได้รวดเร็วยิ่งขึ้น
- ลดต้นทุนการตรวจสอบสินค้าซ้ำซ้อนซึ่งจะทำให้ราคาสินค้าเข้าสู่จีน และเป็นอุปสรรคต่อการแข่งขันทางการค้าระหว่างประเทศ
- ลดค่าใช้จ่ายและเวลาในนำเข้าลง
- มีโอกาสทางการค้าเพิ่มขึ้น เนื่องจากอุปสรรคทางการค้าลดลง

### ผู้บริโภค

- มีทางเลือกในการซื้อสินค้ามากขึ้น เนื่องจากปราศจากอุปสรรคในการกีดกันสินค้าที่จะนำเข้ามาขายในประเทศ
- ซื้อสินค้าได้ในราคาที่ถูกลง เนื่องจากเกิดการแข่งขันกันเพิ่มมากขึ้น

MRA หรือการทำความตกลงยอมรับร่วมกันนั้นมักจะทำควบคู่กับ FTA และมีความสำคัญต่อการทำ FTA เป็นอย่างยิ่ง เนื่องจากประเทศคู่ค้ามักจะมีความมาตรฐานสินค้าอุตสาหกรรมที่แตกต่างกัน ดังนั้นมาตรฐานสินค้าอุตสาหกรรมจึงมักจะถูกนำมาใช้ในการกีดกันทางค้า ซึ่งถือเป็นมาตรการทางการค้าที่มีใช่มิใช่ภาษี (Non-Tariff Measures: NTMs) เพื่อกีดกันสินค้าจากประเทศคู่ค้าอีกฝ่ายหนึ่งไม่ให้เข้ามาขายในประเทศของตนได้อย่างสะดวก ดังจะเห็นได้จากการกีดกันทางเทคนิคด้านคุณภาพ (Technical Barrier to Trade: TBT) ที่สินค้าที่ทำการซื้อขายกันต้องคุณภาพดีเป็นที่ยอมรับและปลอดภัยต่อผู้บริโภค เพราะฉะนั้นผู้ประกอบการในธุรกิจส่งออกจึงจำเป็นต้องเข้าใจความตกลงดังกล่าว จึงจะได้รับประโยชน์ ไม่เสียเปรียบคู่ค้า และเป็นการสร้างความเชื่อมั่นระหว่างผู้ซื้อและผู้ขายอีกด้วย

### 2.3.5 ยุทธศาสตร์ความร่วมมือทางเศรษฐกิจ อิรวดี-เจ้าพระยา-แม่โขง (Ayeyawady – Chao Phraya-Mekong Economic Cooperation Strategy: ACMECS)

ยุทธศาสตร์ความร่วมมือทางเศรษฐกิจ อิรวดี-เจ้าพระยา-แม่โขง (Ayeyawady - Chao Phraya - Mekong Economic Cooperation Strategy: ACMECS) เป็นกรอบความร่วมมือทางเศรษฐกิจในระดับ อนุภูมิภาคที่จัดตั้งขึ้นเพื่อใช้ประโยชน์จากความแข็งแกร่งและความหลากหลายของทั้งห้าประเทศสมาชิกเพื่อส่งเสริมการพัฒนาอย่างสมดุล กรอบความร่วมมือ ACMECS เป็นความริเริ่มของประเทศไทย การประชุมระดับผู้นำ ACMECS มีขึ้นเป็นครั้งแรกเมื่อวันที่ 12 พฤศจิกายน พ.ศ. 2546 ที่เมืองพุกาม เมียนมา ซึ่งผู้นำประเทศสมาชิก 5 ประเทศ ได้แก่ กัมพูชา สปป.ลาว เวียดนาม ไทย และเวียดนาม ได้ลงนามในปฏิญญาพุกามเพื่อจัดตั้งกรอบความร่วมมือ ACMECS ปัจจุบัน ACMECS ดำเนินความร่วมมือใน 8 สาขา ได้แก่ 1. การอำนวยความสะดวกการค้าการลงทุน 2. การเกษตร 3. อุตสาหกรรมและพลังงาน 4. การเชื่อมเส้นทางคมนาคม 5. การท่องเที่ยว 6. การพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ 7. สาธารณสุข และ 8. สิ่งแวดล้อม

โดยมีเป้าหมายที่จะยกระดับการพัฒนาประเทศสมาชิกต่าง ๆ ที่ตั้งอยู่บนลุ่มน้ำสำคัญของภูมิภาค ได้แก่ อิรวดี เจ้าพระยา และแม่โขง เพื่อเชื่อมโยงการผลิตระหว่างไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน โดยใช้จุดแข็งของแต่ละประเทศร่วมกันผลิต เพื่อยกระดับความสามารถในการแข่งขันของประเทศ ACMECS ในเวทีโลก และความเจริญทางเศรษฐกิจร่วมกัน เพื่อให้เศรษฐกิจของประเทศเพื่อนบ้านพัฒนาพร้อมๆ กับไทย ซึ่งเป็นเป้าหมายที่สอดคล้องกับกลุ่มอาเซียนที่ต้องการลดความเหลื่อมล้ำของระดับการพัฒนาทางเศรษฐกิจของประเทศสมาชิกใหม่อาเซียน ได้แก่ กัมพูชา ลาว เวียดนาม และเวียดนาม กับประเทศสมาชิกอาเซียนอื่น ๆ (ไทย สิงคโปร์ มาเลเซีย อินโดนีเซีย ฟิลิปปินส์ และบรูไน) ปัจจุบันมีความร่วมมือ 8 สาขา คือ การอำนวยความสะดวกทางการค้าและการลงทุน การเกษตร อุตสาหกรรม คมนาคม การท่องเที่ยว ทรัพยากรมนุษย์ สิ่งแวดล้อม และสาธารณสุข

เมื่อเริ่มก่อตั้งกลุ่ม ACMECS มีสมาชิก 4 ประเทศ และเวียดนามได้เข้าร่วมเป็นสมาชิกเพิ่มอีก 1 ประเทศ ในเดือนพฤษภาคม พ.ศ. 2547 นับว่า กลุ่ม ACMECS เป็นกลุ่มความร่วมมือ อนุภูมิภาคที่มีประชากรรวมกัน 5 ประเทศ รว 215 ล้านคน (ราว 43% ของประชากรทั้งหมดของอาเซียน) และพื้นที่รวมกันราว 1.906 ล้านตารางกิโลเมตร

ส่งเสริมความสามารถในการแข่งขัน เพื่อสร้างความเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจตามแนวชายแดนของประเทศสมาชิก สนับสนุนการใช้ทรัพยากรธรรมชาติให้เกิดประโยชน์สูงสุด โดยการเคลื่อนย้ายภาคอุตสาหกรรม การเกษตรและการผลิตไปยังบริเวณที่มีความได้เปรียบโดยเปรียบเทียบ (comparative advantage) สร้างโอกาสในการจ้างงาน ลดความแตกต่างของรายได้ ส่งเสริมสันติภาพ เสถียรภาพ และความมั่งคั่ง ร่วมกันอย่างยั่งยืน

โดยความร่วมมือด้านการอำนวยความสะดวกด้านการค้าและการลงทุน (Trade and Investment Facilitation) มีวัตถุประสงค์เพื่ออำนวยความสะดวกให้เกิดการเคลื่อนย้ายสินค้า บริการ และเงินทุนระหว่างไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน ผ่านการจัดอุปสรรคทางการค้าและการลงทุนต่าง ๆ รวมทั้งการพัฒนาสิ่งแวดลอมที่เอื้ออำนวยทั้งในด้านกฎหมาย และด้านโครงสร้างพื้นฐาน เช่นการจัดตั้ง One-Stop Service ตามด่านชายแดน และการจัดตั้ง ACMECS Business Council ส่งเสริมการใช้เงินสกุลท้องถิ่นในการค้าชายแดน การยกระดับด้านการจัดตั้งเมืองคู่แฝดชายแดน (Sister Cities) เป็นต้น

จากการศึกษาจะเห็นได้ว่ากรอบความตกลงหรือความร่วมมือทางเศรษฐกิจ ทั้งในระดับโลกและระดับภูมิภาคในประเด็นด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้า ล้วนมีวัตถุประสงค์หลักในการมุ่งเน้นให้เกิดความเรียบง่ายในการดำเนินการ การสร้างความสอดคล้องของกฎระเบียบและแนวทางปฏิบัติต่าง ๆ ให้เป็นไปในทิศทางเดียวกัน รวมทั้งสร้างความโปร่งใสของกระบวนการต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการอำนวยความสะดวกทางการค้า ซึ่งก่อให้เกิดการลดต้นทุนและระยะเวลาต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นในการค้าข้ามพรมแดน ซึ่งในแต่ละกรอบความตกลงหรือความร่วมมือฯ การอำนวยความสะดวกทางการค้าถือเป็นประเด็นที่สำคัญที่ได้ถูกกำหนดลงในทั้งแผนยุทธศาสตร์หรือแผนการดำเนินงาน โดยมีการตกลงระหว่างกันในการวางหลักการ แนวนโยบายในการปฏิบัติร่วมกัน และมีเป้าหมายที่ชัดเจนในการลดภาระค่าใช้จ่ายของการทำธุรกรรมการค้าระหว่างกัน นอกจากนี้ การเข้ามามีบทบาทสำคัญของเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสารในปัจจุบัน ส่งผลให้การค้ามีรูปแบบที่เปลี่ยนไปจากเดิม กรอบแนวคิดต่าง ๆ ที่มีความสอดคล้องกับบริบททางการค้าในยุคปัจจุบัน เช่น การค้าดิจิทัล (Digital Trade) หรือการค้าแบบไร้กระดาษ (Paperless Trade) การพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ (E-Commerce) และการค้าแบบมีส่วนร่วมอย่างทั่วถึง (Inclusive Trade) ต่าง ๆ เหล่านี้ล้วนเป็นประเด็นที่ถูกให้ความสำคัญความตกลงร่วมมือของกลุ่มเศรษฐกิจต่าง ๆ ของโลก ทั้งนี้ โดยมีวัตถุประสงค์ในการเอื้อหรืออำนวยความสะดวกทางการค้าระหว่างประเทศร่วมกัน นั่นเอง

#### 2.4 การทบทวนวรรณกรรมที่เกี่ยวข้องกับการอำนวยความสะดวกทางการค้า

การทบทวนวรรณกรรมที่เกี่ยวข้องกับการอำนวยความสะดวกทางการค้าทั้งจากรายงานการสำรวจงานวิจัย และบทความทางวิชาการทั้งจากในประเทศและต่างประเทศ มีวัตถุประสงค์เพื่อให้เกิดความเข้าใจในบริบทด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าที่เกิดขึ้นในช่วงเวลาที่ผ่านมา และทำให้ทราบถึงประเด็นด้านการ

อำนวยความสะดวกทางการค้าที่มีการศึกษาวิจัย รวมทั้งก่อให้เกิดเข้าใจในรายละเอียดปลีกย่อยของการอำนวยความสะดวกทางการค้าได้ดียิ่งขึ้น โดยจากการรวบรวมข้อมูลการศึกษาวิจัยด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าของต่างประเทศพบว่ามีเอกสารและข้อมูลต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องเป็นจำนวนมาก โดยการทบทวนวรรณกรรมที่เกี่ยวข้องกับการอำนวยความสะดวกทางการค้าในงานวิจัยนี้ จะหยิบยกรายงาน การสำรวจและการศึกษาวิจัยที่เกี่ยวข้องจากทั้งองค์กรระหว่างประเทศและนักวิชาการพอสังเขป เพื่อให้เห็นถึงประเด็นด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าที่ได้เคยมีการศึกษามาก่อนหน้านี้ และเป็นแนวทางในการศึกษาต่อไปในอนาคต

ความตกลงว่าด้วยการอำนวยความสะดวกทางการค้าภายใต้องค์การการค้าโลกได้เริ่มมีผลบังคับใช้เมื่อปี พ.ศ. 2560 ที่ผ่านมา โดยมีวัตถุประสงค์ที่สำคัญในมุ่งเน้นการขจัดอุปสรรคและก่อให้เกิดความสะดวกทางการค้า ส่งผลให้กระบวนการทางการค้าระหว่างประเทศมีประสิทธิภาพมากขึ้น โดย Duval (2007) ได้กล่าวถึง Trade Efficiency Model ใน “Trade Facilitation Beyond the Doha Round of Negotiations”<sup>8</sup> ว่า Trade Efficiency Model มีรากฐานที่สำคัญที่จะก่อให้เกิดประสิทธิภาพทางการค้า ได้แก่ ระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านโทรคมนาคม (Telecommunications) ซึ่งการพัฒนาาระบบโครงสร้างพื้นฐานดังกล่าวเป็นสิ่งจำเป็นต่อการเผยแพร่ข้อมูลทางธุรกิจและการอำนวยความสะดวกทางการค้าที่มีประสิทธิภาพ ในทางกลับกัน การอำนวยความสะดวกทางการค้านั้นเกี่ยวข้องกับการทำให้ศุลกากร (Customs) การขนส่ง (Transport) และการธนาคารและการประกันภัย (Banking and Insurance) ซึ่งเป็นองค์ประกอบด้านการบริการและโครงสร้างพื้นฐานมีประสิทธิภาพมากขึ้น ซึ่งภายใต้บริบทดังกล่าว การอำนวยความสะดวกทางการค้านั้นไม่ควรถูกจำกัดไว้เพียงการสร้างความสะดวกง่ายในกระบวนการควบคุมของศุลกากรบริเวณพรมแดนเท่านั้น เนื่องจากยังมีกระบวนการอื่น ๆ อีก 2 กระบวนการซึ่งได้แก่ การชำระเงินและ โลจิสติกส์ ซึ่งมีผลต่อประสิทธิภาพของการดำเนินกิจกรรมทางการค้า นอกจากนี้องค์ประกอบที่สำคัญอีก 2 ประการที่จะก่อให้เกิดประสิทธิภาพทางการค้า ได้แก่ การมีธรรมาภิบาลที่ดีและการพัฒนาทรัพยากรมนุษย์

ด้านแนวคิดในการอำนวยความสะดวกทางการค้า Grainger (2011) ได้เขียนบทความทางวิชาการและมีการตีพิมพ์ในปี พ.ศ. 2554 ภายใต้หัวข้อ “Trade Facilitation: A Conceptual Review”<sup>9</sup> ซึ่งเป็นการศึกษาถึงการนำนโยบายด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้ามาใช้ในทางปฏิบัติ โดยในการศึกษาได้มีการทบทวนองค์ประกอบที่สำคัญและประเด็นต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการอำนวยความสะดวกทางการค้า และการวิเคราะห์ถึงความท้าทายและอุปสรรคที่เกิดขึ้นในการนำข้อกำหนดทางนโยบายด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้ามาใช้ในทางปฏิบัติ ซึ่งผลของการศึกษาดังกล่าว การนำนโยบายมาปฏิบัติใช้ของหน่วยงานภาครัฐในประเทศต่าง ๆ จะเป็นลักษณะการบริหารและถ่ายทอดนโยบายจากระดับบนสู่ระดับล่าง (Top-Down Approach) ซึ่งเป็นการดำเนินตามข้อเสนอแนะและความตกลงระหว่างประเทศ อย่างไรก็ตาม Grainger พบว่าในทางปฏิบัติ การอำนวยความสะดวกทางการค้าจะมุ่งเน้นการดำเนินงานในระดับปฏิบัติการ (Operational-Focused) ซึ่งควรจะใช้

<sup>8</sup> Y. Duval. (2007), “Trade Facilitation beyond the Doha Round of Negotiations”, Asia-Pacific Research and Training Network on Trade, Working Paper Series, No.50

<sup>9</sup> Grainger, A. (2011), “Trade Facilitation: A Conceptual Review”, Journal of World Trade, Vol 45 No.1, pp. 39-62.

การดำเนินนโยบายในลักษณะจากระดับล่างขึ้นสู่ระดับบน (Bottom-up Approach) จะมีความเหมาะสมและมีประสิทธิภาพมากกว่า เนื่องจากผู้ปฏิบัติใช้นโยบายคือเจ้าหน้าที่ในระดับปฏิบัติการ มิใช่ผู้บริหารหรือผู้กำหนดนโยบาย

นอกจากนี้ ในการศึกษาถึงอุปสรรคในการปฏิบัติงานด้านการการอำนวยความสะดวกทางการค้านั้น Grainger ได้มีการศึกษาในประเด็นดังกล่าวก่อนหน้านี้แล้วในปี พ.ศ. 2550 ภายใต้หัวข้อ “Customs and Trade Facilitation: From Concepts to Implementation”<sup>10</sup> ซึ่งได้กล่าวถึงแนวคิดด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าที่มุ่งเน้นการทำให้เกิดความเรียบง่าย การทำให้สอดคล้องประสาน การทำให้เป็นมาตรฐาน และการทำให้มีความทันสมัยในกระบวนการการค้า ก่อให้เกิดการลดต้นทุนธุรกรรมทางการค้า ซึ่งหน่วยงานหลักที่เกี่ยวข้องในประเด็นดังกล่าวได้แก่หน่วยงานศุลกากร ซึ่งในบทความนี้ได้มีการกล่าวถึงขอบเขตในการอำนวยความสะดวกทางการค้าระหว่างประเทศขององค์กรต่าง ๆ บทบาทขององค์กรศุลกากรโลกด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้า บทบาทของการอำนวยความสะดวกทางการค้าที่มุ่งเน้นด้านความปลอดภัยในโซ่อุปทาน และแนวทางในการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ในการอำนวยความสะดวกทางการค้า โดยมีการวิจัยถึงอุปสรรคที่เกิดขึ้นจากการที่หน่วยงานศุลกากรนำหลักการด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้ามาใช้ในทางปฏิบัติ ซึ่งผลจากการศึกษาพบว่าปัญหาที่เกิดขึ้นดังกล่าว ได้แก่ 1) ประเด็นการขัดแย้งเชิงผลประโยชน์ (Conflicting Interests) ซึ่งหน่วยงานศุลกากรมีหน้าที่ในการบังคับใช้กฎหมายแต่ในขณะเดียวกันต้องมีการปฏิบัติให้เกิดการความสะดวกบริเวณพรมแดน ซึ่งในบางกรณีไม่สามารถทำให้บรรลุผลไปพร้อมกันได้ 2) ข้อจำกัดทางสถาบัน (Institutional Limitation) ซึ่งเป็นประเด็นด้านความแตกต่างระหว่างนโยบายและการปฏิบัติงานจริง และ 3) การขาดองค์ความรู้ (Lack of Knowledge) ซึ่งในการดำเนินงานจะต้องมีการเชื่อมโยงระหว่างหลายหน่วยงาน รวมทั้งต้องเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติงานควรจะมีความรู้ความเข้าใจในกระบวนการอื่น ๆ นอกเหนือไปจากกระบวนการทางศุลกากร เพื่อให้การปฏิบัติงานโดยรวมอยู่บนพื้นฐานของการแก้ปัญหาพร้อมกัน

การศึกษาวิจัยด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้านั้น ประเด็นการศึกษาวิจัยอีกอย่างหนึ่งที่มีการศึกษากันอย่างแพร่หลาย ได้แก่ การศึกษาด้านความสามารถในการอำนวยความสะดวกทางการค้า อย่างไรก็ตาม การพัฒนาดัชนีชี้วัดต่าง ๆ ด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าที่ได้มีการพัฒนามาก่อนหน้านี้ส่วนใหญ่จะเป็นดัชนีชี้วัดเชิงปริมาณในด้านต้นทุนและระยะเวลาที่เกิดขึ้นบริเวณพรมแดน อย่างไรก็ตาม ในปี พ.ศ. 2554 Portugal-Perez และ Wilson (2011) ได้มีการพัฒนาโมเดลและดัชนีชี้วัดที่ใช้ในการประเมินความสามารถด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าภายใต้มุมมองด้านโครงสร้างพื้นฐานที่จับต้องได้ (Hard Infrastructure) และด้านโครงสร้างพื้นฐานที่จับต้องไม่ได้ (Soft Infrastructure) ซึ่งดัชนีส่วนใหญ่เป็นการวัดประสิทธิภาพเชิงคุณภาพของระบบโครงสร้างพื้นฐานที่เกี่ยวข้องกับการอำนวยความสะดวกทางการค้า ภายใต้หัวข้อ “Export

<sup>10</sup> Grainger, A. (2007), “Customs and Trade Facilitation: From Concepts to Implementation”, World Customs Journal, Vol 2 No.1, pp. 17-30.

Performance and Trade Facilitation Reform: Hard and Soft Infrastructure<sup>11</sup>” โดย ดัชชี ซีวีต ด้านโครงสร้างพื้นฐานที่จับต้องได้ (Hard Infrastructure) ประกอบไปด้วย 2 ดัชชีซีวีตหลัก ได้แก่ 1) โครงสร้างพื้นฐานด้านเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร (Information and Telecommunication Technology: ICT) ซึ่งประกอบไปด้วย 1.1) ความพร้อมด้าน ICT 1.2) ระดับการบูรณาการเชิงเทคนิค 1.3) ขอบเขตการใช้อินเทอร์เน็ตในทางธุรกิจ 1.4) การลำดับความสำคัญของภาครัฐที่มีต่อ ICT 2) โครงสร้างพื้นฐานทางกายภาพ (Physical Infrastructure) ซึ่งประกอบไปด้วย 2.1) คุณภาพของโครงสร้างพื้นฐานด้านท่าเรือ 2.2) คุณภาพของโครงสร้างพื้นฐานสนามบิน 2.3) คุณภาพของโครงสร้างพื้นฐานด้านถนน 2.4) คุณภาพของโครงสร้างพื้นฐานด้านระบบราง โดยดัชชีซีวีตด้านโครงสร้างพื้นฐานที่จับต้องไม่ได้ (Soft Infrastructure) ประกอบไปด้วย 2 ดัชชีซีวีตหลักเช่นกัน ได้แก่ 3) สภาพแวดล้อมทางธุรกิจ ซึ่งประกอบไปด้วย 3.1) ความโปร่งใสของภาครัฐ 3.2) ความน่าเชื่อถือทางสาธารณะที่มีต่อภาครัฐ 3.3) การชำระเงินที่ไม่ปกติในการส่งออกและนำเข้า 3.4) การชำระเงินที่ไม่ปกติในสัญญาของภาครัฐ 3.5) มาตรการในการต่อต้านการทุจริต 3.6) การช่วยเหลือของภาครัฐต่อบริษัทที่มีสัมพันธภาพที่ดี 4) ประสิทธิภาพของพรมแดนและการขนส่ง ซึ่งประกอบไปด้วย 4.1) จำนวนเอกสารส่งออก 4.2) จำนวนวันที่ใช้ในการส่งออก 4.3) จำนวนเอกสารนำเข้า 4.4) จำนวนวันที่ใช้ในการนำเข้า ซึ่งในการศึกษาดังกล่าวนี้นี้เป็นการประเมินความสามารถในการส่งออกของประเทศกำลังพัฒนาโดยใช้ดัชชีซีวีตดังกล่าวร่วมกับใช้โมเดลทางสถิติ โดยมีการเก็บข้อมูลใน 100 ประเทศตั้งแต่ช่วงปี พ.ศ. 2547-2550 ซึ่งผลการศึกษาโดยการประเมินความสามารถโดยวิธีการดังกล่าวนี้พบว่า การปฏิรูปทางการอำนวยความสะดวกทางการค้านั้นได้ช่วยปรับปรุงความสามารถด้านการส่งออกของประเทศกำลังพัฒนา ซึ่งสะท้อนจากการลงทุนในระบบโครงสร้างพื้นฐานและการปฏิรูปด้านกฎระเบียบเพื่อปรับปรุงสภาพแวดล้อมทางธุรกิจ นอกจากนี้ยังค้นพบว่าผลกระทบเพียงเล็กน้อยจากการปรับปรุงด้านประสิทธิภาพด้านการขนส่งและสภาพแวดล้อมทางธุรกิจในการส่งออกส่งผลให้รายได้ต่อหัวของประชากรลดลง ในทางตรงกันข้ามผลกระทบด้านโครงสร้างพื้นฐานทางกายภาพและ ICT ด้านการส่งออกได้ส่งผลกระทบต่ออย่างมีนัยสำคัญทำให้ประเทศมีความมั่งคั่งมากขึ้น ซึ่งในการศึกษานี้มุ่งเน้นการให้ข้อมูลที่ประโยชน์แก่ผู้กำหนดนโยบายในระดับประเทศในการจัดลำดับความสำคัญด้านนโยบายการพัฒนาการอำนวยความสะดวกทางการค้า

จากการทบทวนวรรณกรรมด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าในภูมิภาคพบว่า ได้มีการศึกษาประเด็นด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าภายใต้กรอบความตกลงและความร่วมมือทางเศรษฐกิจภูมิภาคในหลายประเด็น ซึ่งในภูมิภาคอาเซียน A. Nguyen, T. Nguyen และ G. Hoang (2016) ได้ทำการศึกษาด้านความมีประสิทธิภาพของการปฏิบัติใช้มาตรการด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าของประเทศสมาชิกในอาเซียนภายใต้หัวข้อ “Trade facilitation in ASEAN Countries: Harmonization of Logistics Policies<sup>12</sup>” โดยมีการ

<sup>11</sup> A. Portugal-Perez และ J.S. Wilson.(2012), “Export Performance and Trade Facilitation Reform: Hard and Soft Infrastructure”, World Development., Vol.40 No.7, pp. 1295-1307.

<sup>12</sup> Anh T. Nguyen, Thuy T. Nguyen และ Giang T. Hoang. (2016), “Trade facilitation in ASEAN countries: harmonization of logistics policies”, Asian Pacific Economic Literature, Crawford School of Economics and Government, The Australian National University and John Wiley and Sons Australia Ltd.

ประเมินความสามารถด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าและชี้ให้เห็นถึงความจำเป็นด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการจัดลำดับความสำคัญซึ่งมีความแตกต่างกันไปในแต่ละประเทศ ซึ่งในการศึกษาจะมีการวิเคราะห์ถึงต้นทุนที่เกี่ยวข้องกับโลจิสติกส์ในอาเซียนและระดับของต้นทุนดังกล่าวในปัจจุบันว่าก่อให้เกิดความได้เปรียบหรือเสียเปรียบแก่ประเทศสมาชิกอาเซียนอย่างไร รวมทั้งศึกษาถึงการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการให้บริการโลจิสติกส์ในภูมิภาค ซึ่งผลจากการศึกษาได้มีการเสนอแนะให้มีมาตรการในการปรับปรุงพัฒนา นโยบายที่เกี่ยวข้องกับโลจิสติกส์หลายประการ เพื่อยกระดับความสามารถด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าในภูมิภาค ไม่ว่าจะเป็น การปรับปรุงกระบวนการบริเวณพรมแดนให้มีความสอดคล้องกันเพื่อลดอุปสรรคด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้า ส่งเสริมให้มีการลงทุนในระบบโครงสร้างพื้นฐาน ปรับปรุงสภาพแวดล้อมการลงทุนด้านการให้บริการโลจิสติกส์ การปรับปรุงกระบวนการด้านโลจิสติกส์ให้มีความสอดคล้องกันผ่านการพัฒนาระบบ National Single Window (NSW) และการปฏิบัติใช้ระบบ ASEAN Single Window (ASW) สำหรับประเทศที่มีความพร้อม รวมทั้งการพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ เป็นต้น นอกจากนี้ ในปีพ.ศ. 2560 ได้มีการจัดทำรายงานการสำรวจการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการดำเนินการด้านการค้าแบบไร้เอกสารในอาเซียน (Trade Facilitation and Paperless Trade Implementation in ASEAN<sup>13</sup>) ซึ่งจัดทำโดย คณะกรรมาธิการเศรษฐกิจและสังคมแห่งสหประชาชาติสำหรับเอเชียและแปซิฟิก หรือ UNESCAP (Trade Facilitation and Paperless Trade Implementation in ASEAN) ซึ่งรายงานดังกล่าวนี้ได้มีการวิเคราะห์ผลสำรวจด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการดำเนินการด้านการค้าแบบไร้เอกสารในภูมิภาคอาเซียน โดยมีการสำรวจและเก็บข้อมูลตั้งแต่เดือนมกราคมถึงกรกฎาคม พ.ศ. 2560 โดยในรายงานได้มีการนำเสนอข้อมูลด้านการปฏิบัติใช้มาตรการทางเทคโนโลยีและนวัตกรรมซึ่งมุ่งเน้นให้กระบวนการค้ามีการแลกเปลี่ยนข้อมูลทางอิเล็กทรอนิกส์แทนการใช้เอกสาร หรือที่เรียกว่า “การค้าแบบไร้เอกสาร (Paperless Trade)” ซึ่งผลจากการสำรวจพบว่า ในอาเซียนมีระดับของการใช้มาตรการดังกล่าวคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 64.3 ซึ่งสูงกว่าการสำรวจครั้งก่อนในปีพ.ศ. 2558 ที่มีสัดส่วนประมาณ 59% รวมทั้งมีค่าสูงกว่าค่าเฉลี่ยในภูมิภาคเอเชีย-แปซิฟิกซึ่งมีสัดส่วนร้อยละ 50.4 โดยเมียนมาเป็นประเทศที่มีความก้าวหน้ามากที่สุดโดยมีความเปลี่ยนแปลงในการใช้มาตรการดังกล่าวสูงขึ้นถึงร้อยละ 15 แต่ยังคงอยู่ในลำดับท้ายสุดของภูมิภาคโดยระดับของการปฏิบัติใช้เมียนมาอยู่ในระดับร้อยละ 40 ในขณะที่มาเลเซีย สิงคโปร์ และไทยต่างเป็นประเทศผู้นำในภูมิภาคที่มีการปฏิบัติใช้มาตรการดังกล่าวมากกว่าร้อยละ 80 ในขณะที่ระดับของการปฏิบัติใช้ของกัมพูชาและ สปป.ลาว อยู่ในระดับร้อยละ 50 นอกจากนี้จากการสำรวจพบว่าประเทศสมาชิกอาเซียนได้มีการปฏิบัติตามข้อตกลงว่าด้วยการอำนวยความสะดวกทางการค้า ภายใต้อัตราการค้าโลกในหลายมาตรการ โดยเฉพาะมาตรการด้านความโปร่งใส ในรายงานดังกล่าวได้มีการวิเคราะห์ถึงต้นทุนการค้าที่ลดลงประมาณร้อยละ 5-6 จากการที่ประเทศสมาชิกได้มีการปฏิบัติตามมาตรการด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้า ซึ่งหากในอนาคต ประเทศสมาชิกได้มีการปฏิบัติตามมาตรการจนนำไปสู่การ

<sup>13</sup> UNESCAP. (2017), “Trade Facilitation and Paperless Trade Implementation in ASEAN”, Result of the UN Global Survey 2017

อำนวยความสะดวกทางการค้าแบบดิจิทัล (Digital Trade Facilitation) และการค้าแบบไร้เอกสาร คาดว่าน่าจะ  
 ทำให้ลดต้นทุนการค้าได้ถึงร้อยละ 20

ด้านการศึกษาวิจัยด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าในกลุ่มประเทศ CLMVT พบว่าในปี พ.ศ. 2554  
 P. Wongpit และ B. Soukavong (2011) ได้มีการศึกษาประเด็นด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าของ  
 สปป.ลาว โดยเป็นการยกกรณีศึกษาการส่งออกเสื้อผ้าและกาแฟจากสปป.ลาว ผ่านทางไทยและเวียดนาม ภายใต้  
 หัวข้อ “Trade Facilitation in the Lao People’s Democratic Republic: An Analysis of Time, Cost  
 and Documents Required for Garments and Coffee Export Through Thailand and Vietnam<sup>14</sup>” ซึ่งใน  
 การศึกษาจะเป็นการไล่ลำดับกระบวนการที่เกิดขึ้นตั้งแต่กระบวนการก่อนการส่งออก การขนส่งไปยังท่าเรือในไทย  
 และเวียดนาม จนกระทั่งสินค้าได้ถูกขนถ่ายขึ้นเรือ โดยมีการเก็บข้อมูลทั้งในด้านเอกสารประเภทต่าง ๆ ที่ใช้  
 ระยะเวลาในแต่ละกระบวนการโดยละเอียด ซึ่งทำให้เห็นถึงปัญหาและอุปสรรคต่าง ๆ ด้านการอำนวยความสะดวก  
 สะดวกทางการค้าข้ามแดน (Transit Trade) ที่เกิดขึ้นในแต่ละกระบวนการ ซึ่งไม่เพียงแต่จะเห็นถึงปัญหาและ  
 อุปสรรคด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าที่เกิดขึ้นในสปป.ลาว เท่านั้น แต่ยังรวมถึงไทยและเวียดนามอีก  
 ด้วย นอกจากนี้ยังมีการสำรวจและเก็บข้อมูลโดยแบบสอบถามจากบริษัทผู้ส่งออกในสปป.ลาว ในประเด็นด้านการ  
 แอำนวยการความสะดวกทางการค้าบริเวณพรมแดน เพื่อนำมาใช้วิเคราะห์และประเมินปัญหาและอุปสรรคที่เกิดขึ้น  
 บริเวณพรมแดน

## 2.5 การทบทวนวรรณกรรมด้านกรอบแนวคิดการพัฒนาที่อาจเกี่ยวข้องของการพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวก ทางการค้าในปัจจุบัน

ปัจจุบัน จากการพัฒนาทางเทคโนโลยีการสื่อสารและโทรคมนาคมที่เป็นไปอย่างล้าหน้าและรวดเร็ว ได้  
 ส่งผลกระทบต่อรูปแบบการดำเนินธุรกิจที่มีการเปลี่ยนแปลงไป ซึ่งมีความแตกต่างจากการดำเนินธุรกิจในอดีต  
 การค้าดิจิทัล (Digital trade) เป็นอีกรูปแบบการค้าหนึ่งที่ได้เข้ามามีบทบาทที่สำคัญในระบบเศรษฐกิจซึ่ง  
 ก่อให้เกิดความสะดวก ประหยัดทรัพยากรและต้นทุนที่เกิดขึ้นระหว่างผู้ซื้อและผู้ขายสินค้า รวมทั้งลดระยะเวลาใน  
 การทำธุรกรรมทางการค้าเป็นอย่างมาก อย่างไรก็ตาม ในปัจจุบันยังไม่มีข้อกำหนดค่านิยมของการค้าดิจิทัลจาก  
 องค์กรต่าง ๆ อย่างเป็นทางการ ซึ่ง OECD (2017) ได้มีการกล่าวถึงความหมายของการค้าดิจิทัลที่ได้รับการ  
 ยอมรับในปัจจุบันดังนี้ “Digital trade encompasses digitally enabled transactions in trade in goods  
 and services which can be either digitally or physically delivered and which involve consumers,  
 firms and governments<sup>15</sup>” ซึ่งแปลเป็นภาษาไทยได้ดังนี้ “การค้าดิจิทัลมุ่งเน้นการทำธุรกรรมทางการค้าใน  
 สินค้าและบริการในรูปแบบดิจิทัล ซึ่งการส่งมอบสินค้าหรือบริการดังกล่าวสามารถเป็นได้ทั้งการส่งมอบทางดิจิทัล  
 หรือทางกายภาพ โดยเป็นการทำธุรกรรมที่เกี่ยวข้องกับผู้บริโภค บริษัท หรือรัฐบาล”

<sup>14</sup> P. Wongpit และ B. Soukavong. (2011), “Trade facilitation in the Lao People’s Democratic Republic: An analysis of time, cost  
 and documents required for garments and coffee export through Thailand and Vietnam”, ARTNeT Greater Mekong Subregion  
 (GMS) Initiative Discussion Paper Series, No.9, September 2011.

<sup>15</sup> López González, J. and M. Jouanjean (2017), “Digital Trade: Developing a Framework for Analysis”, OECD Trade Policy Papers, No. 205,  
 OECD Publishing, Paris. <http://dx.doi.org/10.1787/524c8c83-en>



วิวัฒนาการของการค้าดิจิทัล อาจกล่าวได้ว่าการพัฒนาทางเทคโนโลยีการสื่อสารและโทรคมนาคมเป็นตัวขับเคลื่อนที่สำคัญ อย่างไรก็ตาม ลักษณะการค้าส่วนใหญ่ยังเป็นรูปแบบการค้าแบบทั่วไป (General Trade) ซึ่งเริ่มที่จะมีแนวโน้มที่จะเปลี่ยนแปลงรูปแบบมาเป็นการค้าดิจิทัลมากขึ้น โดยวิวัฒนาการของการค้าดิจิทัลสามารถสรุปไว้คร่าวๆ ดังแสดงตารางที่ 2.3

ตารางที่ 2.3: วิวัฒนาการของการค้าดิจิทัล

รูปแบบการค้า	ลักษณะที่สำคัญ	ตัวขับเคลื่อน	ประเด็นทางการค้า
การค้าแบบดั้งเดิม (Traditional trade)	<ul style="list-style-type: none"> <li>- สถานที่ผลิตและบริโภคอยู่แยกจากกัน ต้องมีการขนส่งสินค้าข้ามพรมแดน</li> <li>- สินค้าสำเร็จรูป (Final goods)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- การลดลงของต้นทุนค่าขนส่งสินค้าระหว่างประเทศโดยระบบคอนเทนเนอร์ (Containerization)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- การเข้าถึงตลาดปลายทางซึ่งมักมีข้อจำกัดและอุปสรรคทางการค้า</li> </ul>
การค้าแบบห่วงโซ่มูลค่าระดับโลก (GVC Trade)	<ul style="list-style-type: none"> <li>- การส่งชิ้นส่วนจากโรงงานในประเทศหนึ่งไปประกอบยังโรงงานที่ตั้งอยู่ในอีกประเทศหนึ่ง เนื่องจากมีความได้เปรียบเชิงเปรียบเทียบ</li> <li>- สินค้าและบริการชิ้นกลาง</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- การลดลงของต้นทุนค่าขนส่งและต้นทุนการประสานงาน</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- การอำนวยความสะดวกทางการค้า</li> <li>- การจัดอุปสรรคต่าง ๆ ใน GVC / NTMs</li> </ul>
การค้าดิจิทัล (Digitally trade)	<ul style="list-style-type: none"> <li>- การผลิต การบริโภค โลจิสติกส์ที่แยกส่วนออกจากกัน</li> <li>- มีการเชื่อมโยงข้อมูลข่าวสารตลอดเวลา (Hyper connectivity) กระตุ้นให้เกิดทั้งการค้าแบบดั้งเดิมและการค้าแบบห่วงโซ่มูลค่าระดับโลก</li> <li>- รูปแบบการค้าของบริการที่เปลี่ยนไป</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- การลดลงของต้นทุนค่าขนส่ง ต้นทุนการประสานงาน และต้นทุนการแบ่งปันข้อมูล</li> <li>- Digitalisation</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- การเคลื่อนย้ายของข้อมูลระหว่างประเทศ</li> <li>- การเชื่อมโยงทางดิจิทัลระหว่างคู่ค้าทั้งในระดับบุคคล บริษัท และรัฐ</li> <li>- การพัฒนาระบบดิจิทัลซึ่งสามารถรองรับกันและกัน (Interoperability)</li> </ul>

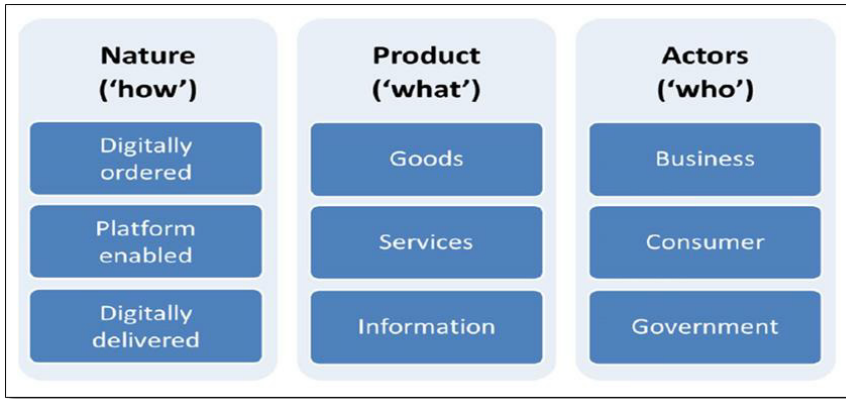
OECD (2017)<sup>16</sup> ได้กล่าวถึงคุณลักษณะที่สำคัญของการค้าดิจิทัลว่าจะต้องประกอบไปด้วยการทำธุรกรรมอย่างน้อยในรูปแบบใดรูปแบบหนึ่งใน 3 รูปแบบดังนี้จะสามารถกล่าวได้ว่าเป็นการค้าแบบดิจิทัล ได้แก่

1. การสั่งซื้อแบบดิจิทัล (Digitally ordered) ซึ่งหมายถึง ธุรกรรมพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ที่เป็นการขายหรือซื้อในตัวสินค้าหรือบริการ ซึ่งทำธุรกรรมผ่านระบบเครือข่ายคอมพิวเตอร์โดยวิธีการที่ถูกออกแบบมาโดยเฉพาะสำหรับวัตถุประสงค์ในการรับคำสั่งซื้อ สินค้าหรือบริการจะถูกส่งซื้อผ่านวิธีการดังกล่าว แต่ขั้นตอนการชำระเงินหรือการส่งมอบขั้นสุดท้ายของสินค้าหรือบริการไม่จำเป็นต้องกระทำธุรกรรมผ่านทางออนไลน์ ธุรกรรมพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์สามารถเกิดขึ้นได้ทั้งระหว่างบริษัท ครัวเรือน บุคคล รัฐบาล และองค์กรภาครัฐหรือเอกชนอื่น ๆ และรวมถึงการสั่งซื้อที่กระทำผ่านทางเว็บไซต์ แอปพลิเคชัน หรือ ระบบอีดีไอ (EDI) แต่ไม่รวมถึงการสั่งซื้อที่กระทำผ่านทางโทรศัพท์ โทรสาร หรือ อีเมลที่ต้องพิมพ์ด้วยตนเอง (Manually type email)
2. การดำเนินธุรกรรมผ่านผู้ให้บริการแพลตฟอร์ม (Platform enabled) หมายถึงการดำเนินธุรกรรม การค้าผ่านผู้ให้บริการแพลตฟอร์มออนไลน์ (Intermediary platforms) ซึ่งมีเจ้าของสินค้า บริการ หรือข้อมูล เช่น Amazon Lazada Alibaba Uber และ AirBNB เป็นต้น
3. การส่งมอบในรูปแบบดิจิทัล (Digitally delivered) หมายถึงการส่งมอบสินค้า บริการ หรือข้อมูลผ่านช่องทางดิจิทัล ซึ่งได้แก่ สินค้าที่สามารถดาวน์โหลดได้ เช่น ซอฟต์แวร์ e-books และการให้บริการด้านข้อมูล เป็นต้น

จากคุณลักษณะของการค้าดิจิทัลที่กล่าวมาในข้างต้น สามารถสรุปได้ว่าการพิจารณาว่าธุรกรรมการค้าใดเป็นการค้าดิจิทัลจะต้องมีการสั่งซื้อแบบดิจิทัล (Digitally ordered) หรือการดำเนินธุรกรรมผ่านผู้ให้บริการแพลตฟอร์ม (Platform enabled) หรือการส่งมอบในรูปแบบดิจิทัล (Digitally delivered) อย่างใดอย่างหนึ่ง โดยผลิตภัณฑ์ที่ทำธุรกรรมสามารถเป็นได้ทั้งสินค้า (Goods) หรือบริการ (Services) หรือข้อมูล (Information) และเป็นการทำธุรกรรมระหว่างธุรกิจ หรือ บุคคล หรือ รัฐบาล โดยสามารถสรุปภาพรวมของลักษณะของการค้าดิจิทัลได้ดังภาพที่ 2.7

<sup>16</sup> OECD, (2017), "Measuring digital trade: Towards a conceptual framework"

ภาพที่ 2.7 : ลักษณะของการค้าดิจิทัล



ที่มา: OECD, (2017), “Measuring digital trade: Towards a conceptual framework”

ในปัจจุบัน จะสังเกตเห็นได้ว่ามีรูปแบบการค้าดิจิทัลได้เข้ามามีบทบาททั้งในระดับบริษัท ผู้บริโภคและรัฐบาล เป็นอย่างมาก โดยเฉพาะอย่างยิ่งในรูปแบบการค้าแบบพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ (e-commerce) รวมทั้งการดำเนินธุรกรรมผ่านทางผู้ให้บริการแพลตฟอร์มออนไลน์ โดยสามารถยกตัวอย่างของการค้าดิจิทัลในประเภทต่าง ๆ ดังแสดงในตารางที่ 2.4

ตารางที่ 2.4 : ตัวอย่างของการค้าดิจิทัลในปัจจุบัน

Digitally ordered	Platform enabled	Digitally delivered	ผลิตภัณฑ์	รูปแบบ	รายละเอียด/ตัวอย่าง
✓	x	x	สินค้า	B2B	บริษัท A สั่งซื้อสินค้าผ่านเว็บไซต์บริษัท B
✓	x	x	สินค้า	B2C	ผู้บริโภคสั่งซื้อสินค้าผ่านเว็บไซต์บริษัท
✓	✓	x	สินค้า	B2B	Alibaba
✓	✓	x	สินค้า	B2C	Lazada / Amazon / Tmall
✓	x	x	บริการ	B2C	ผู้บริโภคจองห้องพักผ่านเว็บไซต์ของ

					โรงแรม
✓	✓	x	บริการ	B2B	บริษัท A สั่งซื้อบริการบริษัท B ผ่าน online platform
✓	✓	x	บริการ	B2C	Uber / Grab
✓	x	✓	บริการ	B2C	ผู้บริโภคสมัครประกันภัยผ่านเว็บไซต์บริษัทโดยตรง
✓	✓	x	บริการ	C2C	AirBnB
✓	✓	x	สินค้า	C2C	eBay, Taobao, Kaidee

ที่มา: OECD, (2017), “Measuring digital trade: Towards a conceptual framework”

จากตัวอย่างของการค้าดิจิทัลในข้างต้น จะเห็นได้ว่าในปัจจุบันการค้าดิจิทัลมีการเติบโตเป็นอย่างมาก โดยเฉพาะอย่างยิ่งพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ข้ามแดนแบบธุรกิจถึงผู้บริโภค (Cross border B2C E-commerce) ที่เติบโตอย่างต่อเนื่อง ซึ่งเป็นลักษณะการค้าที่ผู้บริโภคซื้อสินค้าจากนอกประเทศของตนเองผ่านระบบออนไลน์ทางเว็บไซต์ของเจ้าของสินค้าหรือผู้ให้บริการแพลตฟอร์มออนไลน์ จากลักษณะดังกล่าวส่งผลให้เกิดการเปลี่ยนแปลงของรูปแบบการค้าระหว่างประเทศเป็นอย่างมาก เนื่องจากจะมีการขนส่งในลักษณะพัสดุที่บ่อมากขึ้นผ่านผู้ให้บริการขนส่งตัวระหว่างประเทศ (International courier service) ขนาดของสินค้าที่ขนส่งมีขนาดเล็กลง แต่มีปริมาณสินค้ามากขึ้น ส่งผลให้การขนส่งในรูปแบบคอนเทนเนอร์มีปริมาณที่ลดน้อยลง รูปแบบของลักษณะการค้าที่เปลี่ยนไปจากการค้าดิจิทัล ส่งผลให้การบริหารจัดการสินค้าที่พรมแดนของประเทศทั้งด้านการส่งออกและนำเข้ามีความยุ่งยากมากขึ้น เนื่องจากสินค้านี้มีปริมาณที่มากขึ้นและจำนวนหน่วยของสินค้าที่เล็กลง หากหน่วยงานบริเวณพรมแดนได้มีการเตรียมความพร้อมในการปฏิบัติงานเพื่อรองรับการเปลี่ยนแปลงดังกล่าว ย่อมส่งผลกระทบต่อความอำนวยความสะดวกทางการค้าอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้ ทั้งในระยะเวลาที่ใช้บริเวณพรมแดนที่มากขึ้น รวมทั้งต้นทุนในการบริหารจัดการพรมแดนที่สูงขึ้น ซึ่งในปัจจุบัน มีความจำเป็นอย่างยิ่งที่จะต้องมีการปรับปรุงกรอบระเบียบ ขั้นตอน ของกระบวนการทางศุลกากรและหน่วยงานอื่น ๆ บริเวณพรมแดนให้มีความสอดคล้องกับบริบทของรูปแบบการค้าที่เปลี่ยนแปลงไป เพื่อลดเพื่อลดอุปสรรค ข้อจำกัด ต่าง ๆ ที่เกิดขึ้น ภายใต้หลักการในการอำนวยความสะดวกทางการค้าที่จะต้องก่อให้เกิดความเรียบง่าย (Simplification) เป็นมาตรฐาน (Standardisation) และมีความสอดคล้องประสานกัน (Harmonisation)

# บทที่ 3

การศึกษาแผนและผลการ  
ดำเนินงาน  
ด้านการพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวก  
ความสะดวกทางการค้า  
ของกัมพูชา



### บทที่ 3

## การศึกษาแผนและผลการดำเนินงาน ด้านการพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้าของกัมพูชา

### 3.1 กัมพูชา

กัมพูชา<sup>1</sup>ได้รับการยอมรับในการเข้าเป็นสมาชิกขององค์การการค้าโลกเมื่อวันที่ 11 กันยายน พ.ศ. 2546 ส่งผลให้กัมพูชาเป็นประเทศแรกในกลุ่มประเทศที่มีระดับการพัฒนาน้อยที่สุด (Least Developed Countries: LDC) ที่เข้าเป็นสมาชิกขององค์การการค้าโลก ทั้งนี้กัมพูชาเข้าเป็นสมาชิกใหม่ขององค์การการค้าโลกอย่างสมบูรณ์เมื่อวันที่ 13 ตุลาคม พ.ศ. 2547 อย่างไรก็ตาม ในปัจจุบันกัมพูชาได้พัฒนาประเทศจนได้เป็นประเทศกำลังพัฒนา (Developing Country) ในช่วงเวลาที่กัมพูชาเข้าเป็นสมาชิกขององค์การการค้าโลก ได้มีการปฏิรูปประเทศอย่างกว้างขวางเพื่อให้บรรลุเป้าหมายการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมอย่างยั่งยืนโดยมีการปรับปรุงนโยบายการค้าและการลงทุนให้สอดคล้องกับแนวทางปฏิบัติระหว่างประเทศ และเพิ่มความโปร่งใสด้านกฎหมายและกฎระเบียบต่าง ๆ รวมทั้งการปฏิบัติตามข้อตกลงระหว่างประเทศ อาทิ กฎหมายด้านสภาพแวดล้อมทางธุรกิจ การค้าสินค้า การค้าบริการและการคุ้มครองทรัพย์สินทางปัญญา ขณะเดียวกันยังมีความก้าวหน้าการยกเว้นกฎหมายและกฎระเบียบเพื่อเสริมสร้างบรรยากาศที่ตรงในการทำการค้าและการลงทุนในประเทศ

Doing Business Report ปี พ.ศ. 2561 ได้มีการศึกษาและเก็บข้อมูลในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการอำนวยความสะดวกทางการค้าในส่วนของการค้าข้ามพรมแดน (Trading across border) ของกัมพูชา พบว่า กัมพูชาอยู่ในลำดับ 108 จากทั้งหมด 190 ประเทศ ซึ่งเป็นลำดับที่ต่ำกว่าในปี พ.ศ. 2560 ที่อยู่ในลำดับที่ 102 โดยมีรายละเอียดของต้นทุนและระยะเวลาที่เกี่ยวข้องกับการนำเข้าและส่งออกสินค้าต่อ 1 TEUs<sup>2</sup> ดังแสดงในตารางที่ 3.1

ตารางที่ 3.1 : ระยะเวลาและต้นทุนในการส่งออกและนำเข้าของกัมพูชาปี พ.ศ. 2561

การส่งออก		การนำเข้า	
ระยะเวลาที่ใช้ในการส่งออก (ชม.)		ระยะเวลาที่ใช้ในการนำเข้า (ชม.)	
ระยะเวลาการดำเนินเอกสาร	132	ระยะเวลาการดำเนินเอกสาร	132
ระยะเวลาที่ใช้บริเวณพรมแดน	48	ระยะเวลาที่ใช้บริเวณพรมแดน	8
ต้นทุนการส่งออก (เหรียญสหรัฐ)		ต้นทุนการนำเข้า (เหรียญสหรัฐ)	

<sup>1</sup> ส่วนบริหารงานทวีภาคีอาเซียน สำนักยุทธศาสตร์และการบูรณาการสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน กรมเจรจาการค้าระหว่างประเทศ กระทรวงพาณิชย์. (2555), "Trade Policy Review, Cabodis 2011"

<sup>2</sup> World Bank. (2018), "Doing Business 2018: Reforming to Create Jobs", Washington DC.

ต้นทุนด้านเอกสาร	100	ต้นทุนด้านเอกสาร	120
ต้นทุนบริเวณพรมแดน	375	ต้นทุนบริเวณพรมแดน	240

\*ต้นทุนและระยะเวลาในการดำเนินเอกสารหมายถึง ต้นทุนและระยะเวลาดังแต่จัดเตรียมเอกสาร ยื่นเอกสาร ที่เกี่ยวข้องกับการนำเข้าและส่งออก และดำเนินการด้านเอกสารดังกล่าวจนเสร็จสิ้น โดยไม่รวมถึงค่าภาระการนำเข้าและส่งออก (ประมาณการณจากการขนส่งสินค้า 1 TEUs)

\*\*ต้นทุนและระยะเวลาที่ใช้บริเวณพรมแดนหมายถึง ต้นทุนและระยะเวลาในการดำเนินพิธีการศุลกากร การตรวจสอบสินค้าจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งต้นทุนและระยะเวลาในการขนถ่ายสินค้าบริเวณท่าเรือหรือพรมแดน โดยไม่รวมถึงค่าภาระการนำเข้าและส่งออก (ประมาณการณจากการขนส่งสินค้า 1 TEUs)

จากตารางข้างต้น เมื่อเปรียบเทียบต้นทุนและระยะเวลาในการนำเข้าและส่งออกกับประเทศเพื่อนบ้านอื่น ๆ ได้แก่ สปป.ลาว เมียนมา เวียดนาม และไทย พบว่าโดยรวมแล้วกัมพูชามีระดับของดัชนีชี้วัดดังกล่าวในระดับปานกลาง โดยส่วนที่กัมพูชาสามารถดำเนินการได้ดี ได้แก่ ระยะเวลาที่ใช้บริเวณพรมแดนในการส่งออกและนำเข้า ส่วนต้นทุนบริเวณพรมแดนทั้งในการส่งออกและนำเข้ายังอยู่ในระดับสูง ปัจจุบันกัมพูชาได้มีความพยายามในการลดต้นทุนและระยะเวลาที่เกี่ยวข้องกับการส่งออกดังกล่าวผ่านมาตรการและแนวทางปฏิบัติต่าง ๆ เพื่อช่วยให้การอำนวยความสะดวกทางการค้าของกัมพูชามีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น

ในด้านภาพรวมทางการค้าระหว่างกัมพูชาและไทย ทั้งในด้านการค้าระหว่างประเทศและการค้าชายแดนพบว่า ในปี พ.ศ. 2561 มีมูลค่าการค้าระหว่างทั้งสองประเทศรวมกว่า 269,584.74 ล้านบาท ซึ่งมีอัตราการเติบโตกว่าร้อยละ 28.48 เมื่อเปรียบเทียบกับปี พ.ศ. 2560 ซึ่งหากพิจารณาถึงมูลค่าการค้าชายแดนพบว่า มีบทบาทที่สำคัญการค้าระหว่างทั้งสองประเทศ ในปี พ.ศ. 2561 กัมพูชาได้ใช้ช่องทางการนำเข้าสินค้าผ่านรูปแบบการค้าชายแดนเป็นหลัก โคนมีสัดส่วนกว่าร้อยละ 91.41 เมื่อเปรียบเทียบกับมูลค่าการนำเข้าระหว่างประเทศทั้งหมด ดังแสดงในตารางที่ 3.2

ตารางที่ 3.2 : มูลค่าการค้าระหว่างไทย-กัมพูชา และการค้าชายแดนไทย-กัมพูชา

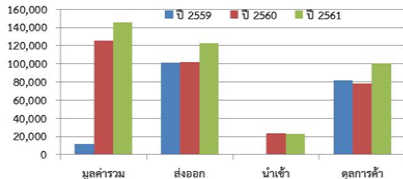
รายการ	มูลค่า (ล้านบาท)		อัตราการเปลี่ยนแปลง (%)	สัดส่วนการค้าชายแดนต่อการค้าระหว่างประเทศ (%)	
	ปี 2560	ปี 2561		ปี 2560	ปี 2561
<b>การค้าระหว่างไทย-กัมพูชา</b>					
มูลค่ารวม	209,822.24	269,584.74	28.48	100.00	100.00
ส่งออก	179,082.76	244,666.84	36.62	100.00	100.00
นำเข้า	30,739.48	24,917.90	-18.94	100.00	100.00
ดุลการค้า	148,343.28	219,748.94			
<b>การค้าชายแดนไทย-กัมพูชา</b>					
มูลค่ารวม	125,268.31	145,799.82	16.39	59.70	54.08
ส่งออก	101,727.60	123,022.29	20.93	56.80	50.28
นำเข้า	23,540.71	22,777.53	-3.24	76.58	91.41
ดุลการค้า	78,186.89	100,244.76			

ที่มา: ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร กรมการค้าต่างประเทศ โดยความร่วมมือจากกรมศุลกากร



การค้าชายแดนไทยกับกัมพูชาปี พ.ศ.2561 มีมูลค่าการค้ารวม 145,799.82 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 16.39 โดยการส่งออกมีมูลค่า 123,022.29 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 20.93 และการนำเข้ามีมูลค่า 22,777.53 ล้านบาท ลดลงร้อยละ 3.24 โดยไทยได้ดุลการค้า 100,244.76 ล้านบาทดังแสดงในภาพที่ 3.1

ภาพที่ 3.1 : มูลค่าการค้าชายแดนไทย-กัมพูชา



หน่วย: ล้านบาท	ปี 2559	ปี 2560	ปี 2561
มูลค่ารวม	121,105.69	125,268.31	145,799.82
ส่งออก	101,342.44	101,727.60	123,022.29
นำเข้า	19,708.25	23,540.71	22,777.53
ดุลการค้า	81,634.19	78,186.89	100,244.76

ที่มา: ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร กรมการค้าต่างประเทศ โดยความร่วมมือจากกรมศุลกากร

สินค้าส่งออกที่สำคัญ 5 อันดับแรก ได้แก่ 1) เครื่องดื่มที่ไม่มีแอลกอฮอล์ 2) รถยนต์ อุปกรณ์และส่วนประกอบ 3) รถจักรยานยนต์และส่วนประกอบ 4) เครื่องยนต์สันดาปภายในแบบลูกสูบและส่วนประกอบ 5) เครื่องจักรกลและส่วนประกอบอื่นๆ และสินค้านำเข้าที่สำคัญ 5 อันดับแรก ได้แก่ 1) ผักและของปรุงแต่งจากผัก 2) ลวดและสายเคเบิลที่หุ้มฉนวน 3) อะลูมิเนียมและผลิตภัณฑ์ 4) เสื้อผ้าสำเร็จรูป 5) ทองแดงและผลิตภัณฑ์ โดยมีรายละเอียดแสดงในตารางที่ 3.3

ตารางที่ 3.3: มูลค่าการส่งออกและนำเข้าชายแดนไทย-กัมพูชา (รายสินค้า)

ที่	รายการสินค้าส่งออก	ปี 2560		ปี 2561	
		สัดส่วน (%)	(ล้านบาท)	สัดส่วน (%)	(ล้านบาท)
1	เครื่องดื่มที่ไม่มีแอลกอฮอล์	10.56	10,172.48	12,992.80	
2	รถยนต์ อุปกรณ์และส่วนประกอบ	6.26	5,539.48	7,700.44	
3	รถจักรยานยนต์และส่วนประกอบ	5.24	6,206.52	6,444.62	
4	เครื่องยนต์สันดาปภายในแบบลูกสูบ	4.54	4,714.30	5,584.40	
5	เครื่องจักรกลและส่วนประกอบอื่นๆ	3.12	3,822.65	3,841.61	
6	ผ้าฝ้ายและด้าย	3.07	3,168.31	3,775.07	
7	ผลิตภัณฑ์เหล็กและเหล็กกล้า	2.92	2,442.94	3,591.92	
8	ยานพาหนะอื่นๆ และส่วนประกอบ	2.90	3,129.45	3,569.64	
9	สินค้าอุตสาหกรรมอื่นๆ	2.48	1,866.08	3,056.45	
10	ผลิตภัณฑ์พลาสติกอื่นๆ	2.39	2,703.58	2,936.54	
	อื่นๆ	56.52	57,961.82	69,528.80	
	มูลค่ารวม	100.00	101,727.60	123,022.29	

ที่	รายการสินค้านำเข้า	ปี 2560		ปี 2561	
		สัดส่วน (%)	(ล้านบาท)	สัดส่วน (%)	(ล้านบาท)
1	ผักและของปรุงแต่งจากผัก	28.80	9,874.10	6,560.72	
2	ลวดและสายเคเบิล ที่หุ้มฉนวน	17.47	3,463.08	3,979.01	
3	อะลูมิเนียมและผลิตภัณฑ์	15.48	2,904.23	3,525.87	
4	เสื้อผ้าสำเร็จรูป	8.08	1,608.38	1,840.54	
5	ทองแดงและผลิตภัณฑ์	3.64	873.15	828.52	
6	สัตว์น้ำ	3.43	530.15	781.01	
7	อัญมณี	2.84	407.25	646.20	
8	วัตถุดิบและผลิตภัณฑ์กึ่งสำเร็จรูปอื่นๆ	2.79	690.42	635.93	
9	มอเตอร์ไฟฟ้า ชุดเครื่องกำเนิดไฟฟ้า	2.19	545.38	499.21	
10	เครื่องจักรไฟฟ้าใช้ในอุตสาหกรรม	1.64	198.88	372.57	
	อื่นๆ	13.64	2,445.68	3,107.95	
	มูลค่ารวม	100.00	23,540.71	22,777.53	

ที่มา: ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร กรมการค้าต่างประเทศ โดยความร่วมมือจากกรมศุลกากร

ด้านการค้าสำคัญที่มีมูลค่าการค้าสูงสุด 5 อันดับแรก ได้แก่ ด้านศุลกากรอรัญประเทศ มีมูลค่าการค้ารวม 90,651.07 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 62.18 ของการค้าชายแดนไทย-กัมพูชา รองลงมาได้แก่ ด้านศุลกากรคลองใหญ่ ด้านศุลกากรจันทบุรี ด้านศุลกากรช่องจอม และด้านศุลกากรช่องสะง่า ดังแสดงในตารางที่ 3.4

### ตารางที่ 3.4: มูลค่าการส่งออกและนำเข้าชายแดนไทย-กัมพูชา (รายด้าน)

มูลค่าการส่งออกชายแดนไทย-กัมพูชา (รายด้าน)				มูลค่าการนำเข้าชายแดนไทย-กัมพูชา (รายด้าน)					
ที่	ด้านศุลกากร	สัดส่วน (%)	ปี 2560 (ล้านบาท)	ปี 2561 (ล้านบาท)	ที่	ด้านศุลกากร	สัดส่วน (%)	ปี 2560 (ล้านบาท)	ปี 2561 (ล้านบาท)
1	ด้านศุลกากรอรัญประเทศ	62.04	59,599.91	76,316.98	1	ด้านศุลกากรอรัญประเทศ	40.51	7,867.37	9,227.65
2	ด้านศุลกากรคลองใหญ่	25.79	29,175.50	31,731.35	2	จุดผ่อนปรนบ้านเขาคัน	11.49	3,425.97	2,616.16
3	ด้านศุลกากรจันทบุรี	8.95	11,605.87	11,011.05	3	จุดผ่อนปรนบ้านตาพระยา	6.34	2,250.17	1,444.31
4	ด้านศุลกากรช่องจอม	2.72	873.30	3,348.63	4	จุดผ่อนปรนบ้านหนองเปือย	4.59	2,007.65	1,045.98
5	ด้านศุลกากรช่องสะง่า	0.50	464.25	609.46	5	ด้านศุลกากรคลองใหญ่	21.60	4,265.90	4,920.79
	อื่นๆ	0.00	8.76	4.82	6	ด้านศุลกากรช่องจอม	8.64	2,138.57	1,967.82
	มูลค่ารวม	100.00	101,727.60	123,022.29	7	ด้านศุลกากรจันทบุรี	5.84	1,230.43	1,330.23
					8	ด้านศุลกากรช่องสะง่า	0.99	354.65	224.61
						อื่นๆ	0.00	-	-
						มูลค่ารวม	100.00	23,540.71	22,777.53

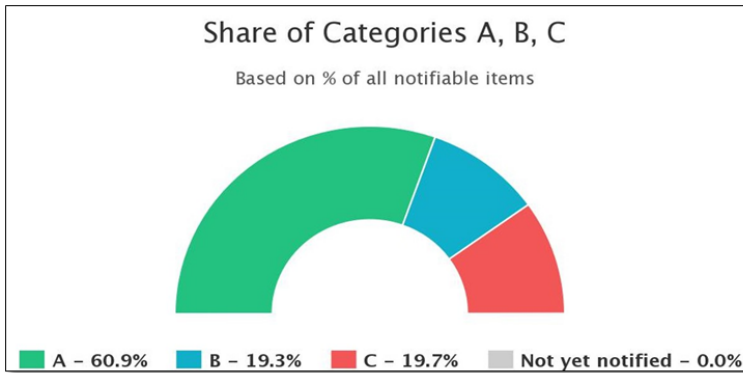
ที่มา: ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร กรมการค้าต่างประเทศ โดยความร่วมมือจากกรมศุลกากร

### 3.2 สถานะปัจจุบันของกัมพูชาภายใต้ความตกลงว่าด้วยการอำนวยความสะดวกทางการค้า

กัมพูชาได้ให้สัตยาบันในความตกลงว่าด้วยการอำนวยความสะดวกทางการค้าภายใต้องค์การการค้าโลก เมื่อวันที่ 12 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2559 องค์การการค้าโลกได้จัดกลุ่มกัมพูชาไว้ในกลุ่มประเทศพัฒนาน้อยที่สุด (Least Developed Country: LDC) เช่นเดียวกับ เมียนมา และสปป.ลาว ทำให้กัมพูชามีสิทธิได้รับการปฏิบัติที่เป็นพิเศษและแตกต่างสำหรับประเทศพัฒนาน้อยที่สุด (Special and Differential treatment Provisions for Least Developed Countries) ตามบทบัญญัติใน Section 2 ส่งผลให้กัมพูชาสามารถกำหนดระยะเวลาในการปรับตัวก่อนที่จะเข้าผูกพันตามความตกลงฯ รวมทั้งได้รับการยกเว้นไม่ต้องปฏิบัติตามข้อตกลงบางส่วน ตาม Category B และ C

กัมพูชาได้แจ้งมาตราใน Category A B และ C และยื่นต่อองค์การการค้าโลกในเดือนสิงหาคม ปี พ.ศ. 2560 จากภาพที่ 3-1 แสดงให้เห็นว่า กัมพูชาได้ระบุมาตราใน Category A คิดเป็นสัดส่วนสูงถึงร้อยละ 60.9 ของมาตราทั้งหมด ซึ่งแสดงให้เห็นว่ากัมพูชามีความพร้อมในระดับหนึ่งในการปฏิบัติตามมาตราดังกล่าวได้ทันที โดยมีต้องใช้ระยะเวลาในการปรับตัว และมาตราใน Category B คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 19.3 ของมาตราทั้งหมด โดยมีพันธสัญญาที่จะต้องปฏิบัติตามมาตราดังกล่าวให้ได้ภายในเดือนธันวาคม ปี พ.ศ. 2563 ส่วนมาตราใน Category C คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 19.7 ของมาตราทั้งหมด โดยจะต้องได้รับการสนับสนุนและช่วยเหลือทางเทคนิคในการเพิ่มขีดความสามารถด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้า โดยได้ระบุวันโดยคร่าว (Indicative date) ที่จะต้องปฏิบัติตามมาตราใน Category B และ C โดยสมบูรณ์ภายในเดือนธันวาคม ปี พ.ศ. 2565 แต่กัมพูชายังมิได้ระบุวันที่แน่ชัด (Definitive date) สำหรับการปฏิบัติตามมาตราใน Category B และ C ดังกล่าว นอกจากนี้ การกำหนดประเภทของการได้รับการสนับสนุนและช่วยเหลือทางเทคนิคดังกล่าวจากผู้ร่วมพัฒนา (Donors) พบว่าสถานะดังกล่าวยังมีได้ถูกระบุอย่างชัดเจน

ภาพที่ 3.2 : การเปรียบเทียบสัดส่วนระหว่าง Category A B และ C ของ กัมพูชา



ที่มา : <https://www.tfadatabase.org/members/cambodia>

## ตารางที่ 3.5 : สถานะและการจำแนก Category ของทั้งพหุภาคย์ที่ได้ความตกลงว่าด้วยการอำนวยความสะดวกทางด้านการค้าภายใต้องค์การการค้าโลก

Provision	Heading/Description	Category	Indicative date for implementation (for categories B and C)	Definitive date for implementation (for categories B and C)	Assistance and Support for Capacity Building Required for Implementation (for category C)
<b>Article 1</b>	<b>Publication and Availability of Information</b>				
Article 1.1	Publication	B	31 December 2018	To be determined	-
Article 1.2	Information Available through Internet	C	31 December 2018	To be determined	To be determined
Article 1.3	Enquiry Points	A	-	-	-
Article 1.4	Notification	C	31 December 2018	To be determined	To be determined
<b>Article 2</b>	<b>Opportunity to Comment, Information before Entry into Force and Consultations</b>				
Article 2.1	Opportunity to Comment and Information before Entry into Force	B	31 December 2018	To be determined	-
Article 2.2	Consultations	A	-	-	-
<b>Article 3</b>	<b>Advance Rulings</b>	A	-	-	-
<b>Article 4</b>	<b>Procedures for Appeal or Review</b>	A	-	-	-
<b>Article 5</b>	<b>Other Measures to Enhance Impartiality, Non-Discrimination and Transparency</b>	A	-	-	-
Article 5.1	Notification for Enhanced Controls or Inspections	A	-	-	-
Article 5.2	Detention	A	-	-	-
Article 5.3	Test Procedures	B	31 December 2019	To be determined	-
<b>Article 6</b>	<b>Disciplines on Fees and Charges Imposed on or in Connection with Importation and Exportation</b>				
Article 6.1	Disciplines on Fees and Charges Imposed on or in Connection with Importation and Exportation	A	-	-	-
Article 6.2	Specific Disciplines on Fees and Charges for Customs Processing Imposed on or in Connection with Importation and Exportation	A	-	-	-
<b>Article 6.3</b>	<b>Penalty Disciplines</b>	A	-	-	-
<b>Article 7</b>	<b>Release and Clearance of Goods</b>				
Article 7.1	Pre-arrival Processing	C	31 December 2019	To be determined	To be determined
Article 7.2	Electronic Payment	C	31 December 2020	To be determined	To be determined
Article 7.3	Separation of Release from Final Payment of Customs Duties, Taxes, Fees and Charges	A	-	-	-
Article 7.4	Determination of Customs Duties, Taxes, Fees and Charges	B	31 December 2018	To be determined	-
Article 7.5	Risk Management	A	-	-	-
Article 7.6	Post-clearance Audit	A	-	-	-
Article 7.7	Establishment and Publication of Average Release Times	A	-	-	-
Article 7.7	Trade Facilitation Measures for Authorized Operators	C	31 December 2020	To be determined	To be determined

ที่มา : <https://www.tfdatabase.org/uploads/notification/NKHM1.pdf>

ตารางที่ 3.5 : สถานะและการจำแนก Category ของกัมพูชาภายใต้ความตกลงว่าด้วยความสะดวกทางการค้าภายในต้องค์การการค้าโลก (ต่อ)

Provision	Heading/Description	Category	Indicative date for implementation (for categories B and C)	Definitive date for implementation (for categories B and C)	Assistance and Support for Capacity Building Required for Implementation (for category C)
Article 7.8	Expedited Shipments	B	31 December 2020	To be determined	-
Article 7.9	Perishable Goods	C	31 December 2022	To be determined	To be determined
<b>Article 8</b>	<b>Border Agency Cooperation</b>				
Article 8.1		A	-	-	-
Article 8.2		C	31 December 2022	To be determined	To be determined
<b>Article 9</b>	<b>Movement of Goods Intended for Import under Customs Control</b>				
		A	-	-	-
<b>Article 10</b>	<b>Formalities Connected with Importation, Exportation and Transit</b>				
Article 10.1	Permits and Documentation	B	31 December 2020	To be determined	-
Article 10.2	Acceptance of Copies	A	-	-	-
Article 10.3	Use of International Standards	A	-	-	-
Article 10.4	Single Window	C	31 December 2022	To be determined	To be determined
Article 10.5	Pre-shipment Inspection	A	-	-	-
Article 10.6	Use of Customs Brokers	A	-	-	-
Article 10.7	Common Border Procedures and Uniform Documentation Requirements	A	-	-	-
Article 10.8	Rejected Goods	A	-	-	-
Article 10.9	Temporary Admission of Goods and Inward and Outward Processing	A	-	-	-
<b>Article 11</b>	<b>Freedom of Transit</b>				
Article 11.1-11.3		C	31 December 2020	To be determined	To be determined
Article 11.4		A	-	-	-
Article 11.5		C	31 December 2022	To be determined	To be determined
Article 11.6		A	-	-	-
Article 11.7		A	-	-	-
Article 11.8		A	-	-	-
Article 11.9		A	-	-	-
Article 11.10		A	-	-	-
Article 11.11-11.17		B	31 December 2020	To be determined	-
<b>Article 12</b>	<b>Customs Cooperation</b>				
		A	-	-	-

ที่มา : <https://www.tfadatabase.org/uploads/notification/NKHM1.pdf>

### 3.3 คณะกรรมการแห่งชาติเพื่อการอำนวยความสะดวกทางการค้า (National Committee on Trade Facilitation: NCTF)

ปัจจุบันกัมพูชายังไม่มีการจัดตั้งคณะกรรมการเพื่อการอำนวยความสะดวกทางการค้าแห่งชาติที่ชัดเจน ซึ่งประเด็นดังกล่าวถือได้ว่าเป็นสิ่งที่มีความสำคัญในลำดับต้นในการปฏิบัติตามความตกลงว่าด้วยการอำนวยความสะดวกทางการค้าภายใต้องค์การการค้าโลก อย่างไรก็ตามได้มีการริเริ่มในการดำเนินการโดยมีการกำหนดบทบาทหน้าที่และความรับผิดชอบของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องโดยคร่าว ซึ่งจะเริ่มมีการดำเนินการดังกล่าวอย่างจริงจังในช่วงปลายปี ค.ศ. 2018 (หลังการเลือกตั้งของกัมพูชา) โดยจะต้องมีการกำหนดกลไกในการประเมินถึงสิ่งที่กัมพูชาต้องดำเนินการในการจัดตั้งคณะกรรมการเพื่อการอำนวยความสะดวกทางการค้าแห่งชาติ อย่างไรก็ตามในปัจจุบันกัมพูชาเองมีคณะกรรมการและหน่วยงานเกี่ยวข้องในการสนับสนุนการอำนวยความสะดวกทางการค้าได้แก่

- คณะกรรมการเพื่อการอำนวยความสะดวกทางการขนส่งแห่งชาติ (National Transport Facilitation Committee) ภายใต้กระทรวงโยธาธิการและขนส่ง (MPWT)
- คณะกรรมการด้านโลจิสติกส์แห่งชาติ (National Logistics Committee) ภายใต้กระทรวงโยธาธิการและขนส่ง (MPWT)
- คณะกรรมการด้านระบบยื่นเอกสาร ณ จุดเดียวแห่งชาติ (National Single Window Committee) ภายใต้กระทรวงเศรษฐกิจและการเงิน (MEF)
- เวทีสำหรับภาครัฐและเอกชน (The Government-Private Sector Forum: GPSF) โดยรัฐบาลกัมพูชาและการสนับสนุนจากองค์การการเงินระหว่างประเทศ (IFC)
- กลไกความร่วมมือระหว่างศุลกากรและภาคเอกชน (Customs-Private Sector Partnership Mechanism: CPPM) โดยเป็นความร่วมมือระหว่างศุลกากร (General Department of GDCE) และสภาหอการค้ากัมพูชา (CCC)
- คณะทำงานสำหรับการดำเนินการส่งออกและการอำนวยความสะดวกทางการค้า (Working Group for Export Processing and Trade Facilitation: WGEPTF) ภายใต้ GPSF

จากข้อมูลดังกล่าว จะเห็นได้ว่ากัมพูชามีหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการสนับสนุนด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าอยู่หลายหน่วยงาน ซึ่งอาจก่อให้เกิดการทับซ้อนในขอบเขตการดำเนินงานที่เกี่ยวข้องกับการอำนวยความสะดวกทางการค้า องค์การเพื่อการพัฒนาระหว่างประเทศแห่งสหรัฐอเมริกา (USAID) ได้มีการศึกษาและจัดทำแผนการดำเนินงานด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าให้กับกัมพูชา ในปี 2016-2017 ได้ให้ข้อเสนอแนะในการจัดตั้งคณะกรรมการเพื่อการอำนวยความสะดวกทางการค้าแห่งชาติแก่กัมพูชาโดยเนอแนะให้ คณะทำงานสำหรับการดำเนินการส่งออกและการอำนวยความสะดวกทางการค้า (WGEPTF) ภายใต้ GPSF ควรได้รับการมอบหมายให้มีบทบาทเป็นผู้นำในคณะกรรมการเพื่อการอำนวยความสะดวกทางการค้าแห่งชาติ ซึ่งทั้ง GPSF และ WGEPTF สามารถนำหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

ทั้งจากภาครัฐและเอกชนเข้ามามีส่วนร่วมเป็นคณะกรรมการดังกล่าวได้ โดยมีแนวทางในการดำเนินการ ดังนี้

- การยกระดับ GPSF ให้เป็นองค์กร/สถาบัน โดยมีการร่างกฎหมายเพื่อรองรับการดำเนินการดังกล่าว
- การสนับสนุนคณะทำงาน โดยมีการช่วยเหลือทางเทคนิคและคำแนะนำจากผู้เชี่ยวชาญเพื่อช่วยให้ WGEPTF ในการกำหนดลำดับความสำคัญและการปรับกระบวนการต่าง ๆ ที่สำคัญ ซึ่งจะก่อให้เกิดคุณภาพของการมีส่วนร่วมในการจัดตั้งคณะกรรมการดังกล่าว
- การสร้างกลไกการติดตามที่โปร่งใส โดยมีการติดตามความก้าวหน้า การระบุอุปสรรคต่าง ๆ และส่งเสริมให้มีการตรวจสอบได้
- การสนับสนุนการเสริมสร้างขีดความสามารถให้แก่ภาคเอกชนในวงกว้าง
- การพัฒนากลไกการรายงานต่าง ๆ สู่สาธารณะ ซึ่งจะช่วยให้ภาคเอกชนมีความรู้ความเข้าใจในด้านการเกี่ยวข้องกับการอำนวยความสะดวกทางการค้ามากขึ้น

อย่างไรก็ตาม หน่วยงานที่มีบทบาทสำคัญด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าของกัมพูชา ได้แก่

1) กระทรวงการค้า (Ministry of Commerce) ซึ่งรับผิดชอบด้านการวางนโยบายและจัดทำแผนการดำเนินงานต่าง ๆ รวมทั้งเป็นหน่วยประสานงานกลาง (Focal point) ระหว่างหน่วยงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องในด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าของประเทศ 2) หน่วยงานศุลกากร (General Department of GDCE) ภายใต้กระทรวงเศรษฐกิจและการเงิน (Ministry of Economy and Finance) ซึ่งเป็นหน่วยงานหลักในฐานะผู้ปฏิบัติที่จะต้องดำเนินการตามมาตรการต่าง ๆ ตามความตกลงว่าด้วยการอำนวยความสะดวกทางการค้า

### 3.4 การดำเนินงานของกัมพูชาในการปฏิบัติตามมาตรการใน Category B และ C<sup>3</sup>

ปัจจุบัน กัมพูชาได้มีการวางแผนการปฏิบัติตามมาตรการใน Category B และ C ที่ชัดเจน โดยในปี 2016 รัฐบาลกัมพูชาได้รับการสนับสนุนทางด้านความช่วยเหลือทางเทคนิคจากองค์กรเพื่อการพัฒนา ระหว่างประเทศของสหรัฐอเมริกา (USAIDS) ในการจัดทำแผนแม่บทด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้า (Facilitating Cambodia's Trade Integration – A Road Map to Implementing the WTO Trade Facilitation Agreement) ซึ่งแผนแม่บทดังกล่าวได้มีการประเมินสถานะการดำเนินการในปัจจุบันด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าของกัมพูชา การกำหนดแนวทางการดำเนินการที่ชัดเจนในแต่ละมาตรการใน Category B และ C การจัดลำดับความสำคัญของการดำเนินการในแต่ละมาตรการ การกำหนดแผนการขอรับความช่วยเหลือทางเทคนิคในด้านต่าง ๆ จากผู้ร่วมพัฒนา รวมทั้งการประเมินความสามารถดำเนินการของหน่วยงานต่าง ๆ โดยได้รับความร่วมมือจากกระทรวงพาณิชย์ (Moc) หน่วยงานศุลกากร (GDCE) หน่วยงาน CAMCONTROL กระทรวงเกษตร ป่าไม้ และประมง (MAFF)

<sup>3</sup> รายละเอียดการดำเนินงานของกัมพูชาในการปฏิบัติตามมาตรการใน Category B และ C แสดงในภาคผนวก ข

กระทรวงสาธารณสุข (MoH) เป็นต้น ซึ่งแนวทางการดำเนินการโดยหลักจะเป็นการออกแบบและพัฒนา ระบบ กระบวนการและขั้นตอนการปฏิบัติงานของมาตราใน Category B และ C ให้มีประสิทธิภาพ โดยมีการพัฒนาขีดความสามารถบุคลากรในหน่วยงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องผ่านการฝึกอบรมและการสัมมนาเชิงปฏิบัติการ (Workshop) ในด้านต่าง ๆ โดยผู้เชี่ยวชาญจากผู้ร่วมพัฒนา การจัดเตรียมงบประมาณสำหรับอุปกรณ์อำนวยความสะดวกที่จำเป็น การปรับปรุงกฎหมาย กฎระเบียบต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องให้มีความทันสมัย รวมทั้งการกำหนดแนวทางการขอรับความช่วยเหลือทางเทคนิคจากผู้ร่วมพัฒนา เป็นต้น ซึ่งแผนแม่บทดังกล่าวจะเป็นแนวทางที่สำคัญสำหรับกัมพูชาในการปฏิบัติตามมาตราใน Category B และ C ให้เป็นไปตามเป้าหมายภายในระยะที่กำหนดตามที่ได้ให้พันธสัญญาไว้กับองค์การการค้าโลก

### 3.5 แนวทางการรับความช่วยเหลือทางเทคนิคจากผู้ร่วมพัฒนา (Donors)

กัมพูชาในฐานะประเทศกำลังพัฒนา (สถานะปัจจุบัน) ได้รับสิทธิในการปฏิบัติเป็นพิเศษและแตกต่าง (Special and Differential Treatment: SDT) ซึ่งมีสิทธิ์ขอรับความช่วยเหลือทางเทคนิคทางด้านการพัฒนาขีดความสามารถในมาตราที่กัมพูชาระบุใน Category C ซึ่งองค์การเพื่อการพัฒนาระหว่างประเทศแห่งสหรัฐอเมริกา (USAID) ได้มีการศึกษาและจัดทำแผนการดำเนินงานด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าให้กับกัมพูชาในปี 2016-2017 โดยได้มีการระบุแนวทางทางการรับความช่วยเหลือทางเทคนิคจากผู้ร่วมพัฒนา (Donors) โดยมีรายละเอียดดังแสดงในตารางที่ 3.6



ตารางที่ 3.6 : ข้อเสนอแนะจาก USAIDS ในการรับความช่วยเหลือทางเทคนิคจากผู้ร่วมพัฒนา (Donors)

มาตรการ	ระยะเวลาและระดับความสำคัญ	สถานะ	รายละเอียดการขอความช่วยเหลือ	การดำเนินการ	ผลลัพธ์
1.1 การตีพิมพ์และเผยแพร่ข้อมูล (Publication) 1.2 ข้อมูลที่เกี่ยวข้องในอินเทอร์เน็ต (Information Available through Internet)	3 ปี ความสำคัญระดับสูง	กระทรวงเศรษฐกิจและการเงิน (MEF) ได้จัดทำข้อมูลการค้า (Trade portal) ในปี 2015 โดยมีเลขที่การการค้าแห่งชาติเป็นผู้รับผิดชอบหมายในการปรับปรุงข้อมูลดังกล่าว	การให้ความช่วยเหลือบุคลากรในการประเมินและกลั่นกรองรายละเอียดของเนื้อหาสำหรับข้อมูลทางการค้า รวมทั้งการจัดตั้งระบบการปรับปรุงข้อมูลดังกล่าวอย่างต่อเนื่อง	<ul style="list-style-type: none"> <li>กำหนดกระบวนการในการปรับปรุงข้อมูลและขอเขตการปฏิบัติงานของสมาชิกเชิงการค้าการค้าแห่งชาติ</li> <li>จัดเตรียมคู่มือแนะนำและขั้นตอนต่าง ๆ</li> <li>กำหนดผู้ดูแลเว็บไซต์และผู้เชี่ยวชาญการดูแลเนื้อหาในเว็บไซต์</li> <li>การศึกษา Gap analysis ของข้อมูลทางการค้า</li> <li>การเผยแพร่ข้อมูลอย่างเต็มรูปแบบ</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ขอบเขตการปฏิบัติงาน (TOR) ของสมาชิกเชิงการค้า</li> <li>ทราบถึงข้อมูลทางการค้าที่ยังขาดอยู่</li> <li>ข้อมูลด้านนโยบายการค้าและกฎระเบียบที่ภาคเอกชนเข้าถึงได้สะดวก</li> </ul>
5.3 ทดสอบ (Test Procedures)	3 ปี ความสำคัญระดับสูง	CAMCONTROL เป็นหน่วยงานหลักที่รับผิดชอบการค้าต่าง ๆ ร่วมกับการระดมเงินอื่น ๆ	การจัดตั้งคณะทำงานที่หลากหลายเพื่อประเมินขีดความสามารถของหน่วยงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง การกำหนดกระบวนการ	<ul style="list-style-type: none"> <li>การจัดตั้งคณะทำงานจากหน่วยงานที่หลากหลาย</li> <li>การประเมิน</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>กระบวนการทดสอบมีประสิทธิภาพและความโปร่งใสมากขึ้น</li> <li>ตรวจปล่อยสินค้าที่ต้องมี</li> </ul>

มาตรการ	ระยะเวลาและระดับความสำคัญ	สถานะ	รายละเอียดการขอความช่วยเหลือ	การดำเนินการ	ผลลัพธ์
7.1 กระบวนการทางศุลกากรล่วงหน้าก่อนสินค้ามาถึง (Pre-Arrival Processing: PAP)	2 ปี ความสำคัญระดับสูง	เกี่ยวข้องกับปัจจุบันการทดสอบยังขาดความพร้อมไปรษณีย์และความคงเส้นคงวา สืบเนื่องจากการขาดทรัพยากร บุคลากรและขีดความสามารถ รวมทั้งขาดห้องปฏิบัติการที่ได้มาตรฐาน ISO-17025 ห้องปฏิบัติการตั้งอยู่ที่กรุงเทพมหานครเพียงแห่งเดียวทำให้เกิดความล่าช้าและต้นทุนเพิ่มเติม	ทำงาน การจัดหาผู้เชี่ยวชาญด้านห้องปฏิบัติการเพื่อช่วยจัดตั้งระบบ ISO-17025 ให้องค์กรและกระหายการตรวจสอบดังกล่าวไปยังจุดผ่านแดนหลักของประเทศ	<p>ความสามารถทางเทคนิค</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>จัดหาผู้เชี่ยวชาญด้านห้องปฏิบัติการเพื่อช่วยจัดตั้งระบบ ISO-17025</li> <li>ศึกษาความเป็นไปได้ในการจัดตั้งห้องปฏิบัติการ ณ จุดผ่านแดนหลักของประเทศ</li> <li>เอกสารสำหรับการอุทธรณ์</li> </ul>	<p>การทดสอบได้รวดเร็วมากขึ้น</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>ลดต้นทุนทางการค้า</li> <li>ยกระดับคุณภาพการทดสอบ</li> <li>กระบวนการทดสอบเป็นไปตามมาตรฐานสากล</li> </ul>
		การดำเนินการดังกล่าวในปัจจุบันถูกจำกัดเฉพาะผู้นำเข้าไม่กี่ราย	การกำหนดและดำเนินการใช้ระบบ PAP ภายใต้การบริหารทรัพยากรที่เหมาะสม	<ul style="list-style-type: none"> <li>ร่างแผนและทดสอบขั้นตอนและกระบวนการ PAP</li> <li>พัฒนาแผนการดำเนินงาน</li> <li>การพัฒนาผู้ฝึกสอน PAP</li> <li>สนับสนุนการปฏิบัติงาน PAP ในระบบใหม่</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>การกระจายอำนาจด้านขั้นตอนการประเมินมูลค่าทางศุลกากร</li> <li>ต้นทุนการลดลง</li> <li>มีความโปร่งใสมากขึ้น</li> <li>ลดค่าธรรมเนียมนอกระบบ</li> <li>ลดระยะเวลาเคลียร์สินค้า</li> </ul>

มาตรการ	ระยะเวลาและระดับความสำคัญ	สถานะ	รายละเอียดการขอความช่วยเหลือ	การดำเนินการ	ผลลัพธ์
7.2 การชำระเงินอิเล็กทรอนิกส์ (Electronic Payments)	3 ปี ความสำคัญระดับสูง	ปัจจุบันยังไม่อนุญาตให้มีการชำระเงินเงินทางอิเล็กทรอนิกส์ถึงแม้ว่ากฎหมายดังกล่าวจะมีผลบังคับใช้ในระยะเวลาอันใกล้	เมื่อมีการออกกฎหมายดังกล่าวแล้ว จะต้องดำเนินการพัฒนากระบวนการสำหรับการชำระเงิน อากร ค่าปรับ และค่าธรรมเนียมทางการค้าต่าง ๆ ทางอิเล็กทรอนิกส์	<ul style="list-style-type: none"> <li>ดำเนินการร่วมกับศุลกากรในการเคลื่อนย้ายธุรกรรมต่าง ๆ เช่นระบบการชำระเงินทางอิเล็กทรอนิกส์</li> <li>การพัฒนาขั้นตอนและกระบวนการต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง</li> <li>การเชื่อมโยงระบบการชำระเงินอิเล็กทรอนิกส์เข้ากับระบบ NSW</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ผู้นำเข้าและส่งออกสามารถชำระเงินทางระบบอิเล็กทรอนิกส์</li> <li>ความปลอดภัยทางการชำระเงิน</li> <li>ลดต้นทุนและระยะเวลาในการค้าข้ามพรมแดน</li> <li>ลดโอกาสในการทุจริต</li> </ul>
7.4 ภัยบริหารความเสี่ยง (Risk management)	2 ปี ความสำคัญระดับสูง	ศุลกากรตระหนักดีถึงการบริหารความเสี่ยงว่าเป็นหลักการสำคัญในการปฏิบัติงาน แต่หน่วยงานอื่น ๆ มิได้ตระหนักและเข้าใจถึงหลักการดังกล่าวจึงทำให้ไม่ได้มีการปฏิบัติตามแนวทางที่เป็นเลิศในการบริหารความเสี่ยง	ดำเนินการร่วมกับศุลกากรและหน่วยงานอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องเพื่อให้มั่นใจได้ว่าเทคนิคและขั้นตอนการบริหารความเสี่ยงได้ถูกนำมาปฏิบัติอย่างเหมาะสมในกระบวนการเคลียร์และตรวจปล่อยสินค้า	<ul style="list-style-type: none"> <li>พัฒนาดัชนีชี้วัดด้านบริหารความเสี่ยงและพัฒนาระบบการ</li> <li>การให้คำแนะนำกับเจ้าหน้าที่อาวุโส</li> <li>การฝึกอบรมและการพัฒนาผู้ฝึกสอนด้านเทคนิคการบริหารความเสี่ยงในทุกหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ลดจำนวนการตรวจสอบทางเอกสารและทางกายภาพ</li> <li>ลดระยะเวลาเคลียร์สินค้า</li> <li>ต้นทุนผู้นำเข้าลดลง</li> <li>การบริหารทรัพยากรอย่างมีประสิทธิภาพโดย</li> </ul>

มาตรการ	ระยะเวลาและระดับความสำคัญ	สถานะ	รายละเอียดการขอความช่วยเหลือ	การดำเนินการ	ผลลัพธ์
7.5 การตรวจสอบหลังการตรวจปล่อย (Post-Clearance Audit: PCA)	2 ปี ความสำคัญระดับกลาง	ได้รับมีการใช้มาตรการ PCA สำหรับสินค้านำเข้าบางประเภท แต่ยังไม่สามารถดำเนินการได้อย่างเต็มรูปแบบ เนื่องจากข้อจำกัดด้านบุคลากรที่ไม่เพียงพอ	การสนับสนุนบุคลากรในด้านการศึกษาอบรมทางเทคนิคเพื่อเพิ่มการอำนวยความสะดวกและลดกีดกัน PCA ให้แพร่หลายมากขึ้น	<ul style="list-style-type: none"> <li>• ทบทวนกระบวนการ PCA</li> <li>• จัดหากาสิฝึกอบรมทางเทคนิคด้าน PCA</li> <li>• พัฒนาหลักสูตรการฝึกอบรม</li> <li>• การพัฒนาผู้ฝึกสอน</li> <li>• ดำเนินการร่วมกันฝ่ายบุคคลของศุลกากรในการพัฒนาแผนการวางกำลังคนอย่างต่อเนื่อง</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• สามารถมุ่งเน้นการฝ่าละอองธุลีไฟในประเภทสินค้าที่มีความเสี่ยงสูง</li> <li>• ระดับการใช้ PCA เพิ่มขึ้น</li> <li>• ระยะเวลาการตรวจปล่อยสินค้าของผู้นำเข้าลดลง</li> <li>• การจัดสรรทรัพยากรของศุลกากรมีประสิทธิภาพมากขึ้น</li> </ul>
7.7 มาตรการอำนวยความสะดวกทางการค้าสำหรับผู้ประกอบการมาตรฐาน AEO (Trade Facilitation Measures for	3 ปี ความสำคัญระดับสูง	โครงการ The Best Traders Incentive Mechanism (BTIM) มีขอบเขตที่น้อยกว่าโครงการ AEO ที่เป็นข้อตกลงขององค์การศุลกากรโลก (WCO) และมีจุดอ่อนในประเด็นความ	ดำเนินการร่วมกับศุลกากรในการย้ายผู้ประกอบการในโครงการ BTIM ไปยังโครงการ AEO ซึ่งเป็นไปตามข้อกำหนดด้าน SAFE Framework ของ WCO	<ul style="list-style-type: none"> <li>• กำหนดแผนในการย้ายผู้ประกอบการในโครงการ BTIM ไปยังโครงการ AEO</li> <li>• การพัฒนาข้อกำหนดการเข้าร่วม</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• ยกระดับความมั่นคงปลอดภัยในโซลูชันรวมทั้งการต่อต้านการก่อการร้าย</li> <li>• ลดระยะเวลาและต้นทุนการนำเข้าและส่งออก</li> </ul>

มาตรการ	ระยะเวลาและระดับความสำคัญ	สถานะ	รายละเอียดการขอความช่วยเหลือ	การดำเนินการ	ผลลัพธ์
Authorized operators		มั่นคงปลอดภัย		โครงการ AEO <ul style="list-style-type: none"> <li>การจัดสัมมนาเชิงปฏิบัติการเพื่อสร้างการรับรู้โครงการ AEO</li> <li>ดำเนินการร่วมกับศุลกากรในการเจรจา ด้านข้อตกลงยอมรับร่วม (MRA)</li> </ul>	ให้กับผู้ประกอบการ <ul style="list-style-type: none"> <li>บริษัทที่ผ่านเกณฑ์เข้าร่วมโครงการได้รับการรับรองคุณภาพ</li> </ul>
7.8 การตรวจปล่อยสินค้าเร่งด่วน (Expedited Shipments)	2 ปี ความสำคัญระดับกลาง	ปัจจุบันยังไม่กระบวนกรดังกล่าวสำหรับผู้ให้บริการขนส่งด่วน อย่างไรก็ตาม การขนส่งสินค้าทางอากาศมีการให้บริการที่ค่อนข้างดี	ดำเนินการร่วมกับศุลกากรเพื่อจัดตั้งการตรวจปล่อยสินค้าเร่งด่วนสำหรับผู้ใช้บริการขนส่งด่วน	<ul style="list-style-type: none"> <li>จัดตั้งคณะทำงานของศุลกากรและผู้ให้บริการขนส่งด่วน</li> <li>ร่วมกันออกแบบกระบวนการตรวจปล่อยสำหรับสินค้าเร่งด่วน</li> <li>จัดประชุมเชิงปฏิบัติการให้กับผู้ที่เกี่ยวข้องก่อนที่จะปฏิบัติใช้มาตรการดังกล่าว</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ลดระยะเวลาการตรวจปล่อยสำหรับสินค้าเร่งด่วน</li> <li>การคาดการณ์การตรวจปล่อยสินค้าทำได้แม่นยำมากขึ้น</li> <li>ช่วยอำนวยความสะดวกการนำเข้าภายใต้เงื่อนไขการค้าแบบ DDP</li> </ul>
7.9 การจัดการสินค้าเน่าเสียง่าย (Perishable)	3 ปี ความสำคัญ	ถึงแม้ว่าศุลกากรได้มีการดำเนินการจัดการสินค้าเน่าเสียง่าย แต่หน่วยงานที่	ดำเนินการร่วมกับศุลกากรและกระทรวงเกษตร ป่าไม้และประมงในการจัดตั้งและออกเอกสารใน	<ul style="list-style-type: none"> <li>กำหนดกระบวนการนำเข้าและส่งออกสำหรับสินค้าเน่าเสียง่าย</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>บทบาทหน้าที่ที่ชัดเจนของศุลกากรและกระทรวงเกษตร ป่าไม้</li> </ul>

มาตรการ	ระยะเวลาและระดับความสำคัญ	สถานะ	รายละเอียดการขอความช่วยเหลือ	การดำเนินการ	ผลลัพธ์
Goods)	ระดับสูง	เกี่ยวข้องกับ ยี่มีได้ ดำเนินการตามมาตรการดังกล่าวมากเท่าใดนัก ซึ่งจำเป็นต้องเร่งให้มีการปฏิบัติ ดังกล่าวอย่างเร่งด่วน	กระบวนการดังกล่าวมีรูปแบบสำหรับสินค้านำเข้าและส่งออกที่นำเข้าเสีย	<ul style="list-style-type: none"> <li>พัฒนาขีดความสามารถและการเผยแพร่/ประชาสัมพันธ์เกี่ยวกับกระบวนการดังกล่าว</li> </ul>	<p>และประมง</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>ลดปริมาณของนำเข้าเสีย สำหรับสินค้านำเข้าเสีย</li> <li>ผู้นำเข้าส่งออกมีความสามารถในการทำกำไรมากขึ้น</li> <li>ลดความเสี่ยงทางสุขภาพ</li> </ul>
8.1 ความร่วมมือของหน่วยงานบริเวณพรมแดนภายในประเทศ (Border Agency Cooperation – Domestic)	2 ปี ความสำคัญระดับสูง	ขาดระบบการเชื่อมโยงในการประสานและร่วมมือระหว่างหน่วยงานต่าง ๆ รวมทั้งการขาดความเข้าใจในบทบาทหน้าที่และกระบวนการปฏิบัติงานของกันและกัน CAMCONTROL มีขีดความสามารถทางเทคนิคจำกัดในการตรวจสอบสินค้าให้กับกระทรวงสาธารณสุขและกระทรวงพาณิชย์	การช่วยกันพัฒนาในการระบุหน้าที่ความรับผิดชอบที่ซ้ำซ้อนกันและไม่ชัดเจน ระหว่างศุลกากร CAMCONTROL และกระทรวงอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการค้า ระบุข้อจำกัดด้านความสามารถและระบุการฝึกอบรมที่จำเป็นให้แก่เจ้าหน้าที่ CAMCONTROL ซึ่งรับผิดชอบในการตรวจสอบสินค้าให้กับหน่วยงานต่าง ๆ	<ul style="list-style-type: none"> <li>ทบทวน ปรับปรุงและจัดกระบวนการปฏิบัติงานใหม่ รวมทั้งของเขตการปฏิบัติงานของ CAMCONTROL ศุลกากร กระทรวงสาธารณสุข และกระทรวงเกษตร ป่าไม้ และประมง</li> <li>การจัดฝึกอบรมให้เจ้าหน้าที่ CAMCONTROL</li> <li>การจัดระบบการ</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>บทบาทหน้าที่ที่ชัดเจนมากขึ้นของศุลกากร CAMCONTROL และกระทรวงอื่น ๆ</li> <li>ลดความไม่แน่นอนและความสับสนแก่ผู้ประกอบการและเจ้าหน้าที่</li> <li>การปฏิบัติงานบริเวณพรมแดนมีประสิทธิภาพมากขึ้น</li> </ul>

มาตรการ	ระยะเวลาและระดับความสำคัญ	สถานะ	รายละเอียดการขอความช่วยเหลือ	การดำเนินการ	ผลลัพธ์
				เชื่อมโยงและร่วมมือระหว่างหน่วยงานให้สอดคล้องประสานกัน	
8.2 ความร่วมมือของหน่วยงานบริเวณพรมแดนระหว่างประเทศ (Border Agency Cooperation – External)	5 ปี ความสำคัญระดับต่ำ	กัมพูชามีกฎหมายรองรับด้าน One Stop Border Post (OSBP) แต่ยังไม่มีการกำหนดขั้นตอนและกระบวนการ OSBP	สนับสนุนกับพหุภาคีในการจัดตั้ง OSBP บริเวณด่านพรมแดนเวียดนามและไทย	<ul style="list-style-type: none"> <li>การนำระบบ ASYCUDA มาใช้ใน CAMCONTROL</li> <li>การสร้างสิ่งอำนวยความสะดวกบริเวณพรมแดน</li> <li>การกำหนดชั่วโมงการทำงาน กระบวนการและการทำงานร่วมกันให้มีความสอดคล้องกับหน่วยงานของประเทศเพื่อนบ้าน</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>OSBP ช่วยลดความซ้ำซ้อนในการปฏิบัติงาน</li> <li>ลดระยะเวลาและต้นทุนในการค้าข้ามพรมแดน</li> </ul>
10.4 การยื่นเอกสารเดี่ยว (Single Window)	5 ปี ความสำคัญระดับสูง	ภายใต้การสนับสนุนจาก EU และ ADB กัมพูชาได้มีการศึกษาและจัดตั้งคณะทำงานด้าน NSW และ ASW โดยเฉพาะ	พัฒนาด้าน Single window ซึ่งรวมถึงแผนแม่บทด้าน NSW การดำเนินงานร่วมกับพหุภาคีในการปรับกระบวนการจัดตั้งและใช้ระบบ Single window	<ul style="list-style-type: none"> <li>สนับสนุนการปรับกระบวนการ (Process re-engineering) เพื่อเตรียมพร้อมสำหรับระบบ Single window</li> <li>การเริ่มแนะนำระบบ</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>การใช้แนวทางการปฏิบัติที่เป็นเลิศระดับมาตรฐานสากล</li> <li>การปรับปรุงการประสานงานและความร่วมมือระหว่างหน่วยงาน</li> </ul>

มาตรการ	ระยะเวลาและระดับความสำคัญ	สถานะ	รายละเอียดการขอความช่วยเหลือ	การดำเนินการ	ผลลัพธ์
12.0 ความร่วมมือทางศุลกากร (Customs co-operation)	5 ปี ความสำคัญระดับต่ำ	กัมพูชามีกฎหมายที่อนุญาตให้ศุลกากรมีส่วนร่วมในระดับอาเซียน แต่ไม่รวมถึงการแบ่งปันข้อมูลภายนอกภูมิภาค เช่น การแบ่งปันข้อมูลให้กับเครือข่ายศุลกากรระดับโลก	ในระยะยาว กัมพูชาควรมุ่งเน้นการแบ่งปันข้อมูลนอกภูมิภาคอาเซียน ในระยะสั้นผู้ร่วมพัฒนาความมุ่งเน้นให้กัมพูชาดำเนินการมาตรการใน TFA	SW ให้กับหน่วยงานอื่น ๆ และภาคเอกชน ● จัดเตรียมแผนการสื่อสารสำหรับการปฏิบัติการใช้ SW แผนรองรับการเปลี่ยนแปลงแผนด้านการพัฒนาขีดความสามารถ ● การจัดประชุมเชิงปฏิบัติการด้านข้อกำหนดต่าง ๆ ในมาตรา 12 และแผนแม่บทในการดำเนินการ	ที่สร้างขึ้น ● ลดระยะเวลาและต้นทุนทางการค้า ● การยกระดับการแบ่งปันข้อมูล ทำให้เพิ่มระดับด้านความมั่นคงปลอดภัยทางศุลกากร



### 3.6 ปัญหาและอุปสรรคด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าของกัมพูชา

จากการศึกษาการดำเนินการในการอำนวยความสะดวกทางการค้าของกัมพูชาพบว่าในปัจจุบันยังมีปัญหาและอุปสรรคต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นอยู่เป็นจำนวนมาก ซึ่งส่งผลกระทบต่อประสิทธิภาพการปฏิบัติงาน และก่อให้เกิดต้นทุนและระยะเวลาที่ไม่จำเป็นแก่ผู้นำเข้าและส่งออก โดยสามารถสรุปได้ดังนี้

#### 1. การควบคุมของหน่วยงานบริเวณพรมแดนที่ขาดการบูรณาการ<sup>4</sup>

การปฏิบัติหน้าที่ของหน่วยงานบริเวณพรมแดนที่ซ้ำซ้อนกัน โดยเฉพาะอย่างยิ่งระหว่างหน่วยงานด้านศุลกากรและหน่วยงานกักกันอื่น ๆ (Joint Customs Inspection) ถึงแม้ว่าจะมีกำหนดข้อตกลงเพื่อให้เป็นมาตรฐานในการอำนวยความสะดวกบริเวณจุดผ่านแดน (Service Level Agreement) ที่กำหนดให้หน่วยงานศุลกากรมีบทบาทเป็นผู้นำด้านการควบคุมบริเวณพรมแดน แต่ในทางปฏิบัติยังมีการปฏิบัติงานที่ซ้ำซ้อนจาก CAMCONTROL ซึ่งเป็นหน่วยงานด้านการกักกัน ส่งผลให้เกิดความคลุมเครือและขาดความชัดเจนแก่ผู้ประกอบการอุปสรรคด้านระยะเวลาในการข้ามแดน รวมทั้งต้นทุนแก่ผู้ประกอบการที่สูงขึ้น

#### 2. การขาดความเข้าใจซึ่งกันและกันในบทบาทหน้าที่ของแต่ละหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

ปัญหาดังกล่าวส่งผลให้การประสานงานและความร่วมมือกันในการอำนวยความสะดวกทางการค้าไม่มีประสิทธิภาพ เนื่องจากแต่ละหน่วยงานขาดความเข้าใจในบทบาทหน้าที่และความรับผิดชอบของกันและกัน ซึ่งมักก่อให้เกิดการปฏิบัติงานที่เป็นเอกเทศโดยมิได้คำนึงถึงผลกระทบที่เกิดขึ้นกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ซึ่งผู้ที่ได้รับผลกระทบโดยตรงได้แก่ ผู้ประกอบการที่ไม่ได้รับความสะดวกในการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่

#### 3. เวลาในการปฏิบัติงานของแต่ละหน่วยงานบริเวณพรมแดนที่แตกต่างกัน

ช่วงเวลาในการปฏิบัติงานของแต่ละหน่วยงานบริเวณพรมแดนที่ไม่สอดคล้องกัน ส่งผลให้มีระยะเวลาในการข้ามแดนที่สูงขึ้นโดยไม่จำเป็น หน่วยงานที่ควบคุมบริเวณพรมแดนของกัมพูชาจะต้องมีการบูรณาการในการปฏิบัติงานให้สอดคล้องกับสภาพความเป็นจริง และมีการปรับช่วงเวลากิจการปฏิบัติงานให้สอดคล้องกัน เพื่อเป็นการอำนวยความสะดวกให้แก่ผู้นำเข้าส่งออกให้มากขึ้น

#### 4. ความไม่สะดวกในขั้นตอนการดำเนินเอกสารด้านศุลกากร

ผู้นำเข้าและส่งออกจะต้องใช้เอกสาร (Hard Copies) ในการยื่นดำเนินการด้านการนำเข้าและส่งออก ทำให้ต้องเสียเวลาในการนำเอกสาร (Hard Copies) ไปยื่นดำเนินการ นอกจากนี้ เอกสารบางประเภท เช่น ใบอนุญาตการนำเข้า (Import Permit) จะต้องมีการยื่นเอกสารที่สำนักงานใหญ่ที่กรุงพนมเปญเท่านั้น รวมทั้งการนำเข้าจะต้องใช้บริการจากตัวแทนออกของ (Customs Broker) ที่ลงทะเบียนถูกต้องตามกฎหมาย กระบวนการต่าง ๆ เหล่านี้ล้วนส่งผลให้ผู้นำเข้าและส่งออกมีต้นทุนและระยะเวลาที่สูงขึ้น และเป็นอุปสรรคที่สำคัญต่อการอำนวยความสะดวกทางการค้า

#### 5. ความซับซ้อน ไม่โปร่งใส และกระบวนการที่ซ้ำซ้อนในการนำเข้าและส่งออก

<sup>4</sup> Sopagna , S. (2014). "The facilitation of trade in Cambodia: challenges and possible solutions" World Customs Journal, Vol. 8 No.1, pp.113-128

ผู้ประกอบการส่วนใหญ่ไม่เข้าใจในบทบาทหน้าที่ของหน่วยงานบริเวณพรมแดน (ยกเว้นศุลกากรที่มีการเผยแพร่ข้อมูลการปฏิบัติงานที่ชัดเจน) ซึ่งผู้ประกอบการมักกล่าวว่ามีความแตกต่างระหว่างกฎระเบียบที่ระบุไว้กับการปฏิบัติจริง ทำให้เกิดความไม่แน่นอน ไม่โปร่งใส ในการตีความและปฏิบัติตามกฎระเบียบที่ได้ระบุไว้ ความไม่แน่นอนดังกล่าว ซึ่งรวมถึงกระบวนการที่ซับซ้อนและการดำเนินเอกสารที่ไม่เป็นระบบอิเล็กทรอนิกส์ ได้ก่อให้เกิดต้นทุนการนำเข้าที่ไม่จำเป็นและเป็นข้อจำกัดที่ทำให้ขีดความสามารถในการส่งออกของผู้ประกอบการลดลง เช่น ความไม่สะดวกในการดำเนินเอกสารตามที่ได้กล่าวในข้อ 4 ซึ่งปัญหาดังกล่าวที่เกิดขึ้นจะต้องได้รับการแก้ไขโดยด่วน

6. ค่าธรรมเนียมออกระบบ<sup>5</sup>

ภาคเอกชนมักเผชิญกับค่าธรรมเนียมออกระบบที่สูงโดยเฉพาะอย่างยิ่งในขั้นตอนการนำเข้า โดยมีข้อมูลระบุว่าค่าใช้จ่ายในการนำเข้าทั้งหมดกว่าร้อยละ 48 เป็นค่าใช้จ่ายออกระบบที่ไม่มีใบเสร็จ ซึ่งจากการศึกษาพบว่ามีค่าใช้จ่ายออกระบบประมาณ 180-210 เหรียญสหรัฐต่อ TEUs ที่ถูกเรียกเก็บเพื่อให้กระบวนการนำเข้าและส่งออกรวดเร็วขึ้น ถึงแม้ว่าจะไม่มีตัวเลขยืนยันดังกล่าวอย่างเป็นทางการ แต่ก็แสดงให้เห็นว่าสัดส่วนค่าใช้จ่ายออกระบบดังกล่าวอยู่ในสัดส่วนที่สูงมาก ดังนั้น การนาระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ ไม่ว่าจะเป็นระบบ Single window จะสามารถช่วยให้ศุลกากรและ CAMCONTROL และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องอื่น ๆ บริเวณพรมแดนมีการเก็บค่าธรรมเนียม ค่าใช้จ่ายต่างๆ โดยมีความโปร่งใสมากยิ่งขึ้น

#### 7. วิธีการประเมินมูลค่าทางศุลกากร

ระบบการประเมินมูลค่าทางศุลกากรของกัมพูชามักก่อให้เกิดปัญหากับผู้นำเข้า เนื่องจากศุลกากรกัมพูชาใช้ “ระบบราคาอ้างอิงในการพิจารณาและตรวจสอบ (Reference price list for consideration and verification)” ซึ่งไม่สอดคล้องกับสภาพการค้าที่แท้จริง เช่น การได้ส่วนลดจากการสั่งซื้อในปริมาณมาก การได้ส่วนลดจากการชำระเงินล่วงหน้า เป็นต้น ซึ่งระบบการประเมินดังกล่าวทำให้ผู้ประกอบการไม่สามารถคาดการณ์ได้ และขาดความโปร่งใส และเป็นระบบที่ใช้การเจรจาต่อรอง ซึ่งอาจก่อให้เกิดการแสวงหาค่าธรรมเนียมออกระบบได้ ดังนั้น ศุลกากรควรหันมาใช้ระบบการประเมินทางศุลกากรภายใต้กฎการประเมินขององค์การการค้าโลก อย่างไรก็ตาม ยังมีความจำเป็นที่จะต้องมีการให้ความรู้แก่ผู้ประกอบการเพื่อสร้างความเข้าใจในขั้นตอนการประเมินมูลค่าทางศุลกากรและเอกสารที่ต้องใช้

#### 8. การส่งข้อมูลเอกสารการค้าโดยตรงการใช้ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร (Direct Trader Input and use of ICT)

ปัจจุบันกัมพูชานุญาตให้มีการส่งข้อมูลเอกสารการค้าโดยตรง (Direct Trader Input) ไปยังศุลกากรโดยตรงผ่านระบบการแจ้งอิเล็กทรอนิกส์ อย่างไรก็ตามยังคงมีปัญหาด้านการเชื่อมต่ออินเทอร์เน็ตที่ไม่มีประสิทธิภาพและลักษณะธรรมเนียมการปฏิบัติที่จะต้องไปพบเจ้าหน้าที่โดยตรง (ซึ่งอาจก่อให้เกิดค่าธรรมเนียม

<sup>5</sup> World Bank. (2014). “Cambodia Trade Performance Assessment”, Trade Development Report.

นอกระบบ) ในการตรวจปล่อยสินค้า ซึ่งทำให้ผู้ประกอบการส่วนใหญ่จะต้องใช้บริการตัวแทนออกของในการดำเนินการดังกล่าว นอกจากนี้ยังมีผู้ประกอบการอีกเป็นจำนวนมากโดยเฉพาะผู้ประกอบการรายเล็กที่ไม่สามารถเข้าถึงการส่งข้อมูลในลักษณะอิเล็กทรอนิกส์ ซึ่งทำให้ตัวแทนออกของมีบทบาทเป็นอย่างมากในการนำเข้าสู่สินค้า

#### 9. ความแออัดของท่าเรือ

โดยเฉพาะอย่างยิ่งในช่วงสุดสัปดาห์ ท่าเรือสีหนุวิลล์จะมีคามแออัดเป็นอย่างมาก ซึ่งส่วนหนึ่งเกิดจากผู้ส่งออกมักทำการส่งออกในช่วงสุดสัปดาห์ ส่งผลให้เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องบริเวณท่าเรือต้องมีการทำงานล่วงเวลา และผู้ประกอบการจะต้องจ่ายค่าทำงานล่วงเวลาดังกล่าวซึ่งส่งผลให้ต้นทุนการส่งออกที่สูงขึ้น ดังนั้น สมาคมการค้าต่าง ๆ ควรสนับสนุนให้มีการเปลี่ยนแปลงระบบดังกล่าว เพื่อลดความแออัดบริเวณท่าเรือ และค่าใช้จ่ายที่สูงขึ้นโดยไม่จำเป็น

#### 10. ความมั่นคงปลอดภัยในระบบโซ่อุปทาน

ปัจจุบัน CAMCONTROL และศุลกากรจะซีลตู้คอนเทนเนอร์ที่ส่งออก ณ สถานที่ของผู้ส่งออกหรือท่าเรือ ยกอย่างใดก็ตามเมื่อสินค้าได้ถูกจัดส่งไปยังท่าเรือ ทางสายเดินเรือจะแกะซีลดังกล่าวออกและซีลตู้คอนเทนเนอร์ใหม่อีกครั้งหนึ่งโดยใช้ซีลของสายเดินเรือเอง ซึ่งก่อให้เกิดประเด็นด้านความมั่นคงปลอดภัยในระบบโซ่อุปทาน โดยแนวทางปฏิบัติที่ถูกต้องนั้น ตู้คอนเทนเนอร์แบบบรรจุสินค้าเต็มตู้ (FCL) จะต้องซีลตู้ภายใต้การควบคุมของผู้ส่งออก และซีลดังกล่าวจะถูกแกะออกก็ต่อเมื่อตู้สินค้าดังกล่าวได้ถูกจัดส่งไปยังยังผู้ซื้อสินค้าปลายทาง ซึ่งเป็นการปฏิบัติที่สอดคล้องกับการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบและก่อให้เกิดความมั่นคงปลอดภัยในระบบโซ่อุปทาน

#### 11. ชีตความสามารถของภาคเอกชนด้านการค้า

ผู้ประกอบการส่วนใหญ่มักไม่มีความรู้พื้นฐานด้านการค้าระหว่างประเทศ เช่น เงื่อนไขทางการค้า (Incoterms) เนื่องจากแทบไม่มีการให้ความรู้หรือการฝึกอบรมจากสมาคมการค้าต่าง ๆ หรือหน่วยงานภาครัฐ ซึ่งแตกต่างจากหลายประเทศ สมาคมผู้ประกอบการรับจัดการสินค้าในกัมพูชาได้มีการจัดอบรมด้านต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับกระบวนการทางศุลกากร การพัฒนาขีดความสามารถดังกล่าวเป็นแนวทางหนึ่งที่คณะกรรมการด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าแห่งชาติควรจะต้องจัดให้มีการฝึกอบรมดังกล่าวให้แก่ผู้ประกอบการเป็นประจำ

### 3.7 สิ่งที่ได้เรียนรู้ด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าจากกรณีศึกษาของกัมพูชา

ในระยะเวลาหลายปีที่ผ่านมา กัมพูชาได้มีการเร่งพัฒนาในด้านต่าง ๆ ภายในประเทศเป็นอย่างมากเพื่อให้มีความทัดเทียมกับประเทศอื่น ๆ ในภูมิภาค เมื่อครั้งที่กัมพูชาเข้าร่วมเป็นภาคีสมาชิกองค์การการค้าโลกในปี 2547 ในขณะนั้นกัมพูชาได้จัดระดับให้อยู่ในกลุ่มประเทศที่มีระดับการพัฒนาน้อยที่สุด (Least Developed Countries: LDC) อย่างไรก็ตาม การเจริญเติบโตและการพัฒนาทางเศรษฐกิจอย่างต่อเนื่องส่งผลให้ในปัจจุบัน กัมพูชาได้เปลี่ยนสถานะจากประเทศที่พัฒนาน้อยที่สุดเข้าสู่การเป็นประเทศกำลังพัฒนา (Developing Countries) ปัจจุบัน

เศรษฐกิจของกัมพูชายังคงเป็นลักษณะที่อาศัยแรงงานที่ทักษะน้อยและค่าแรงขั้นต่ำ เช่น อุตสาหกรรมเสื้อผ้า ซึ่งเป็นอุตสาหกรรมหลักและมีการส่งออกที่มีมูลค่ามากที่สุดไปยังประเทศต่าง ๆ ทั่วโลก

กัมพูชาได้มีการดำเนินการพัฒนาด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้ามาโดยตลอดเพื่อลดระยะเวลาและต้นทุนทางการค้า รวมทั้งเป็นการยกระดับความสามารถทางการแข่งขันให้กับประเทศ จากข้อมูลที่กัมพูชาได้แจ้งมาตราในแต่ละ Category พบว่า กัมพูชามีความพร้อมในการปฏิบัติตาม Category A ได้กว่าร้อยละ 60 จากมาตราทั้งหมด ซึ่งอาจกล่าวได้ว่ากัมพูชามีความพร้อมในระดับหนึ่งสำหรับการปฏิบัติตามความตกลงว่าด้วยการอำนวยความสะดวกทางการค้าภายใต้องค์การการค้าโลก อย่างไรก็ตาม กัมพูชายังคงมีประเด็นความท้าทายในการปฏิบัติตามมาตราใน Category B และ C ให้ได้ภายในปี ค.ศ. 2022

จากเป้าหมายข้างต้น กัมพูชาได้พยายามเรียนรู้แนวทางการดำเนินการด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าจากประเทศเพื่อนบ้านในภูมิภาค เพื่อนำแนวทางดังกล่าวมาปรับใช้ให้สอดคล้องกับบริบทของกัมพูชาเอง นอกจากนี้ ยังมีสิ่งหนึ่งที่กัมพูชาเตรียมความพร้อมได้ดี ได้แก่ การร่วมมือกับองค์กรระหว่างประเทศซึ่งเป็นผู้ร่วมพัฒนาในการประเมินความต้องการและจัดทำแผนการดำเนินงานด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้า ซึ่งมีการประเมินความพร้อมในทุกมาตราตามความตกลงว่าด้วยการอำนวยความสะดวกทางการค้า ทำให้สามารถจัดหมวดหมู่แต่ละมาตราลงในแต่ละ Category ได้อย่างชัดเจน รวมทั้งมีการวิเคราะห์สถานะปัจจุบันเปรียบเทียบกับพันธสัญญาที่กัมพูชาได้ให้ไว้กับองค์การการค้าโลก โดยผลจากการประเมินวิเคราะห์ดังกล่าวได้นำมาจัดทำข้อเสนอแนะและแนวทางการดำเนินงานที่ชัดเจน ภายใต้ระยะเวลาที่กำหนด รวมทั้งสิ่งที่กัมพูชาควรขอรับความช่วยเหลือทางเทคนิคและการพัฒนาความสามารถจากองค์กรผู้ร่วมพัฒนา ผลจากการประเมินความต้องการและการจัดทำแผนดังกล่าวจะเป็นคู่มือและแนวทางที่สำคัญที่กัมพูชาจะนำมาใช้พิจารณาในการดำเนินการด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าได้อย่างมีประสิทธิภาพต่อไปในอนาคต

### 3.8 สรุปด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าของกัมพูชา

จากการศึกษาการดำเนินการด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าของกัมพูชาพบว่า กัมพูชาได้แจ้งมาตราใน Category A B และ C ต่อองค์การการค้าโลก ซึ่งมีสัดส่วนของมาตราใน Category A คิดเป็นสัดส่วนสูงถึงร้อยละ 60.9 ของมาตราทั้งหมด มาตราใน Category B คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 19.3 ของมาตราทั้งหมด และมาตราใน Category C คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 19.7 ของมาตรา โดยได้ระบุวันโดยคร่าว (Indicative date) ที่จะต้องปฏิบัติตามมาตราใน Category B และ C โดยสมบูรณ์ภายในเดือนธันวาคม ปี ค.ศ. 2022

กัมพูชาได้มีการริเริ่มการจัดตั้งคณะกรรมการเพื่อการอำนวยความสะดวกทางการค้าแห่งชาติ ซึ่งเป็นวาระสำคัญในลำดับต้นเพื่อเป็นหน่วยงานในการดำเนินการ ควบคุมและติดตามการดำเนินการด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าให้เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ ในการพัฒนาการอำนวยความสะดวกทางการค้า กัมพูชาได้มีความพยายามการเรียนรู้การดำเนินการด้านพัฒนาการอำนวยความสะดวกทางการค้าจากประเทศเพื่อนบ้าน เช่น ไทย เพื่อกำหนดแนวทางปฏิบัติที่เหมาะสมสำหรับกัมพูชา องค์กรเพื่อการพัฒนาระหว่างประเทศแห่ง

สหรัฐอเมริกา (USAID) ได้มีการศึกษาและจัดทำแผนการดำเนินงานด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าให้กับ กัมพูชาในปี 2016-2017 โดยได้มีการระบุถึงแนวทางในการปฏิบัติตามแต่ละมาตราใน Category B และ C รวมทั้งแนวทางการขอความช่วยเหลือทางเทคนิคจากผู้ร่วมพัฒนาอย่างชัดเจน

อย่างไรก็ตาม กัมพูชายังคงมีอุปสรรคและความท้าทายอยู่เป็นอันมากในปฏิบัติด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าให้ประสบความสำเร็จ ซึ่งโดยมากมักเป็นอุปสรรคในเชิงสถาบัน ไม่ว่าจะเป็นการสร้าง ความเชื่อมโยงที่มีประสิทธิภาพระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง การกำหนดบทบาทหน้าที่ที่ชัดเจนของหน่วยงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องให้มีขอบเขตของงานที่ซ้ำซ้อนกัน การปรับปรุงกระบวนการให้มีความโปร่งใสและตรวจสอบได้ การจัด ค่าธรรมเนียมอกระบบ เป็นต้น การดำเนินการแก้ไขปัญหาและอุปสรรคต่าง ๆ เหล่านี้จะเป็นแนวทางหนึ่งที่ช่วย ส่งเสริมให้กัมพูชาสามารถปฏิบัติตามพันธสัญญาที่ได้ให้สัตยาบันแก่องค์การการค้าโลกได้สำเร็จในอนาคต



# ບຸກຄື 4

ການສຶກສາແຜນແລະ  
ຜລການດຳເນີນງານ  
ດ້ານການພັດທະນາສິ່ງອຳນວຍ  
ຄວາມສະດວກທາງການຄ້າ  
ຂອງ ສປປ.ລາວ





## บทที่ 4 การศึกษาแผนและผลการดำเนินงาน ด้านการพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้าของ สปป.ลาว

### 4.1 สปป.ลาว (Lao PDR)

สปป.ลาวเป็นประเทศเดียวในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ที่ไม่มีเส้นทางออกสู่ทะเล (Landlocked Country) ซึ่งถูกโอบล้อมโดยไทย เวียดนาม กัมพูชา จีน และ เมียนมา นอกจากนี้ ระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งในรูปแบบอื่น ๆ เช่น การขนส่งทางราง การขนส่งทางอากาศ และการขนส่งทางน้ำภายในประเทศที่ยังไม่มีการพัฒนาที่มากพอ ส่งผลให้การขนส่งทางถนนได้กลายมาเป็นรูปแบบการขนส่งหลักในการขนส่งสินค้าเข้าและออกจากประเทศ ในด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้า สปป.ลาว ยังขาดกรอบการทำงานที่เป็นระบบ ส่งผลให้การดำเนินงานด้านการนำเข้าและส่งออกไม่มีประสิทธิภาพมากนัก นอกจากนี้ การขาดการบูรณาการและความร่วมมือระหว่างหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้อง เป็นข้อจำกัดที่ส่งผลต่อการพัฒนาการทางเศรษฐกิจ ด้วยเหตุต่าง ๆ เหล่านี้ส่งผลให้สปป.ลาวมักประสบกับปัญหาและอุปสรรคต่าง ๆ ในด้านการค้าระหว่างประเทศอยู่ตลอด

สปป.ลาวได้ให้สัตยาบันในความตกลงว่าด้วยการอำนวยความสะดวกทางการค้าภายใต้องค์การการค้าโลกและยื่นตราสารยอมรับความตกลงฯ เป็นลำดับประเทศที่ 18 ไปเมื่อวันที่ 29 กันยายน ค.ศ. 2015 องค์การการค้าโลกให้สถานะสปป.ลาวเป็นประเทศในกลุ่มพัฒนาน้อยที่สุด (Least Developed Countries) เป็นลำดับที่ 2 ของประเทศในกลุ่มที่ให้สัตยาบันความตกลงว่าด้วยการอำนวยความสะดวกทางการค้าและเป็นประเทศที่มีการพัฒนาน้อยที่สุดที่ไม่มีทางออกสู่ทะเล (A landlocked LDC)

Doing Business Report ปี พ.ศ. 2561 (2018) ได้มีการศึกษาและเก็บข้อมูลในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการอำนวยความสะดวกทางการค้าในส่วนของการค้าข้ามพรมแดน (Trading Across Border) ของสปป.ลาวพบว่า สปป.ลาวอยู่ในลำดับ 124 จากทั้งหมด 190 ประเทศ ซึ่งเป็นลำดับที่ต่ำกว่าในปีพ.ศ. 2560 ที่อยู่ในลำดับที่ 120 โดยมีรายละเอียดของต้นทุนและระยะเวลาที่เกี่ยวข้องกับการนำเข้าและส่งออกสินค้าต่อ 1 TEUs<sup>1</sup> ดังแสดงในตารางที่ 4-1

ตารางที่ 4-1 : ระยะเวลาและต้นทุนในการส่งออกและนำเข้าของ สปป.ลาว ปี พ.ศ. 2561

การส่งออก		การนำเข้า	
ระยะเวลาที่ใช้ในการส่งออก (ชม.)		ระยะเวลาที่ใช้ในการนำเข้า (ชม.)	
ระยะเวลาการดำเนินเอกสาร	216	ระยะเวลาการดำเนินเอกสาร	216
ระยะเวลาที่ใช้บริเวณพรมแดน	12	ระยะเวลาที่ใช้บริเวณพรมแดน	14
ต้นทุนการส่งออก (เหรียญสหรัฐ)		ต้นทุนการนำเข้า (เหรียญสหรัฐ)	

<sup>1</sup> World Bank. (2018), “Doing Business 2018: Reforming to Create Jobs”, Washington, DC.

ต้นทุนด้านเอกสาร	235	ต้นทุนด้านเอกสาร	115
ต้นทุนบริเวณพรมแดน	73	ต้นทุนบริเวณพรมแดน	153

\*ต้นทุนและระยะเวลาในการดำเนินเอกสารหมายถึง ต้นทุนและระยะเวลาดังแต่จัดเตรียมเอกสาร ยื่นเอกสาร ที่เกี่ยวข้องกับการนำเข้าและส่งออก และดำเนินการด้านเอกสารดังกล่าวจนเสร็จสิ้น โดยไม่รวมถึงค่าภาระการนำเข้าและส่งออก (ประมาณการณ์จากการขนส่งสินค้า 1 TEUs)

\*\*ต้นทุนและระยะเวลาที่ใช้บริเวณพรมแดนหมายถึง ต้นทุนและระยะเวลาในการดำเนินการพิธีการศุลกากร การตรวจสอบสินค้าจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งต้นทุนและระยะเวลาในการขนถ่ายสินค้าบริเวณท่าเรือหรือพรมแดน โดยไม่รวมถึงค่าภาระการนำเข้าและส่งออก (ประมาณการณ์จากการขนส่งสินค้า 1 TEUs)

จากตารางข้างต้น เมื่อเปรียบเทียบต้นทุนและระยะเวลาในการนำเข้าและส่งออกกับประเทศเพื่อนบ้านอื่น ๆ ได้แก่ กัมพูชา เวียดนาม ไทย พบว่าสิ่งที่สปป.ลาวดำเนินการได้ดี ได้แก่ ระยะเวลาที่ใช้บริเวณพรมแดนทั้งการส่งออกและนำเข้าที่ใช้เวลาน้อยที่สุด รวมทั้งต้นทุนบริเวณพรมแดนทั้งการส่งออกและนำเข้าที่มีต้นทุนน้อยที่สุดเช่นกัน อย่างไรก็ตามหากพิจารณาถึงระยะเวลาที่ใช้ในการดำเนินเอกสาร ทั้งการส่งออกและนำเข้ากลับพบว่า สปป.ลาวมีระยะเวลาดำเนินการดังกล่าวมากที่สุดเมื่อเปรียบเทียบกับประเทศเพื่อนบ้าน รวมทั้งต้นทุนเอกสารการส่งออกและนำเข้าที่ยังคงมีต้นทุนที่สูง

ในด้านภาพรวมทางการค้าระหว่างสปป.ลาวและไทย ทั้งในด้านการค้าระหว่างประเทศและการค้าชายแดนพบว่า ในปี พ.ศ. 2561 มีมูลค่าการค้าระหว่างทั้งสองประเทศรวมกว่า 216,967.22 ล้านบาท ซึ่งมีอัตราการเติบโตร้อยละ 3.53 เมื่อเปรียบเทียบกับปี พ.ศ. 2560 หากพิจารณาถึงมูลค่าการค้าชายแดนพบว่า มีบทบาทที่สำคัญที่สุดในการค้าระหว่างทั้งสองประเทศ ซึ่งมูลค่าการค้าชายแดนมีสัดส่วนกว่าร้อยละ 98 มูลค่าการค้าทั้งหมด ดังแสดงในตารางที่ 4.2

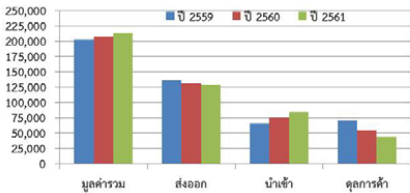
ตารางที่ 4.2 : มูลค่าการค้าระหว่างไทย-สปป.ลาว และการค้าชายแดนไทย-สปป.ลาว

รายการ	มูลค่า (ล้านบาท)		อัตราการเปลี่ยนแปลง (%)	สัดส่วนการค้าชายแดนต่อการค้าระหว่างประเทศ (%)	
	ปี 2560	ปี 2561		ปี 2560	ปี 2561
<b>การค้าระหว่างไทยสปป.ลาว</b>					
มูลค่ารวม	209,563.40	216,967.22	3.53	100.00	100.00
ส่งออก	133,694.53	132,105.90	-1.19	100.00	100.00
นำเข้า	75,868.87	84,861.32	11.85	100.00	100.00
ดุลการค้า	57,825.66	47,244.58			
<b>การค้าชายแดนไทยสปป.ลาว</b>					
มูลค่ารวม	207,045.85	213,618.58	3.17	98.80	98.46
ส่งออก	131,262.33	128,866.56	-1.83	98.18	97.55
นำเข้า	75,783.52	84,752.02	11.83	99.89	99.87
ดุลการค้า	55,478.81	44,114.54			

ที่มา: ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร กรมการค้าต่างประเทศ โดยความร่วมมือจากกรมศุลกากร

สำหรับปี 2561 การค้าชายแดนไทยกับสปป.ลาว มีมูลค่าการค้ารวม 213,618.58 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 3.17 โดยการส่งออกมีมูลค่า 128,866.56 ล้านบาท ลดลงร้อยละ 1.83 และการนำเข้ามีมูลค่า 84,752.02 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 11.83 โดยไทย ได้ดุลการค้า 44,114.54 ล้านบาท ดังแสดงในภาพที่ 4.1

ภาพที่ 4.1: มูลค่าการค้าชายแดนไทย-สปป.ลาว



หน่วย: ล้านบาท	ปี 2559	ปี 2560	ปี 2561
มูลค่ารวม	202,942.72	207,045.85	213,618.58
ส่งออก	136,440.48	131,262.33	128,866.56
นำเข้า	66,502.24	75,783.52	84,752.02
ดุลการค้า	69,938.24	55,478.81	44,114.54

ที่มา: ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร กรมการค้าต่างประเทศ โดยความร่วมมือจากกรมศุลกากร

สินค้าส่งออกที่สำคัญ 5 อันดับแรก ได้แก่ 1) น้ำมันดีเซล 2) รถยนต์อุปกรณ์และส่วนประกอบ 3) น้ำมันสำเร็จรูปอื่น ๆ 4) สินค้าปศุสัตว์อื่น ๆ 5) สินค้าอุตสาหกรรมอื่น ๆ และสินค้านำเข้าที่สำคัญ 5 อันดับแรก ได้แก่ 1) เชื้อเพลิงอื่น ๆ 2) ทองแดงและผลิตภัณฑ์ 3) เครื่องรับ-ส่ง สัญญาณและอุปกรณ์ฯ 4) เครื่องรับวิทยุโทรศัพท์ฯ 5) ผักและของปรุงแต่งจากผัก โดยมีรายละเอียดแสดงในตารางที่ 4.3

ตารางที่ 4.3: มูลค่าการส่งออกและนำเข้าชายแดนไทย-สปป.ลาว (รายสินค้า)

ที่	รายการสินค้าส่งออก	สัดส่วน (%)	ปี 2560	ปี 2561	ที่	รายการสินค้านำเข้า	สัดส่วน (%)	ปี 2560	ปี 2561
			(ล้านบาท)	(ล้านบาท)				(ล้านบาท)	(ล้านบาท)
1	น้ำมันดีเซล	14.11	14,158.11	18,188.96	1	เชื้อเพลิงอื่นๆ (พลังงานไฟฟ้า)	54.03	39,217.89	45,790.26
2	รถยนต์ อุปกรณ์และส่วนประกอบ	7.18	10,416.66	9,251.84	2	ทองแดงและผลิตภัณฑ์	14.04	10,816.28	11,902.70
3	น้ำมันสำเร็จรูป	5.47	6,618.54	7,045.36	3	เครื่องรับ-ส่งสัญญาณและอุปกรณ์ติดตั้ง	9.81	8,951.38	8,311.82
4	สินค้าปศุสัตว์อื่นๆ	4.61	4,297.63	5,942.02	4	เครื่องรับวิทยุโทรศัพท์ โทรเลข โทรศัพท์	6.06	3,573.39	5,134.34
5	สินค้าอุตสาหกรรมอื่นๆ	3.37	8,561.26	4,348.13	5	ผักและของปรุงแต่งจากผัก	3.46	3,640.59	2,935.31
6	ผลิตภัณฑ์เหล็กและเหล็กกล้า	2.81	3,700.64	3,626.64	6	ปูนซีเมนต์	2.26	1,401.24	1,914.28
7	เครื่องสำอาง เครื่องหอมและสบู่	2.64	3,346.19	3,398.38	7	ลวดและสายเคเบิล ที่หุ้มฉนวน	1.11	778.45	943.78
8	เหล็กและเหล็กกล้า	2.58	3,169.50	3,330.50	8	ปุ๋ย	0.93	769.41	789.14
9	วงจรมีท์	2.26	3,148.95	2,911.32	9	กาแฟ ชา เครื่องเทศ	0.71	586.18	605.20
10	สินค้าอุตสาหกรรมเกษตรอื่นๆ	2.20	3,029.01	2,838.66	10	รองเท้า	0.50	413.19	427.16
	อื่นๆ	52.76	70,815.84	67,984.75		อื่นๆ	7.08	5,635.51	5,998.04
	มูลค่ารวม	100.00	131,262.33	128,866.56		มูลค่ารวม	100.00	75,783.52	84,752.02

ที่มา: ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร กรมการค้าต่างประเทศ โดยความร่วมมือจากกรมศุลกากร

ด้านการค้าสำคัญที่มีมูลค่าการค้าสูงสุด 5 อันดับแรก ได้แก่ ด้านศุลกากรมุกดาหาร มีมูลค่าการค้ารวม 62,316.04 ล้านบาท คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 29.17 ของการค้าชายแดนไทย-สปป.ลาว รองลงมาได้แก่ ด้านศุลกากรหนองคาย ด้านศุลกากรทุ่งช้าง ด้าน ศุลกากรช่องเม็ก และด้านศุลกากรนครพนม ดังแสดงในตารางที่ 4.4

**ตารางที่ 4.4: มูลค่าการส่งออกและนำเข้าชายแดนไทย-สปป.ลาว (รายด้าน)**

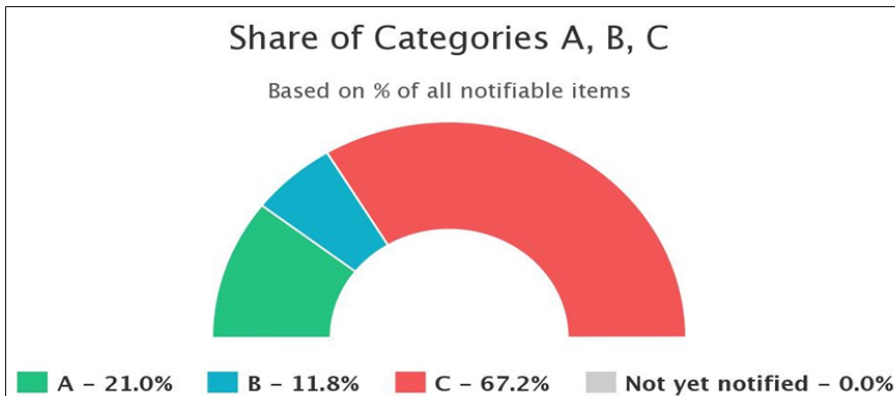
มูลค่าการส่งออกชายแดนไทย-สปป.ลาว (รายด้าน)				มูลค่าการนำเข้าชายแดนไทย-สปป.ลาว (รายด้าน)					
ที่	ด้านศุลกากร	สัดส่วน (%)	ปี 2560 (ล้านบาท)	ปี 2561 (ล้านบาท)	ที่	ด้านศุลกากร	สัดส่วน (%)	ปี 2560 (ล้านบาท)	ปี 2561 (ล้านบาท)
1	ด้านศุลกากรหนองคาย	41.43	53,333.02	53,387.78	1	ด้านศุลกากรมุกดาหาร	43.51	36,878.01	34,308.38
2	ด้านศุลกากรมุกดาหาร	19.74	29,246.81	25,438.03	2	ด้านศุลกากรทุ่งช้าง	28.42	20,586.89	24,086.50
3	ด้านศุลกากรช่องเม็ก	9.51	11,478.06	12,249.16	3	ด้านศุลกากรนครพนม	10.00	7,088.16	8,473.78
4	ด้านศุลกากรเชียงแสน	7.17	8,550.30	9,237.52	4	ด้านศุลกากรหนองคาย	10.27	6,748.11	8,701.90
5	ด้านศุลกากรเชียงของ	5.38	6,889.99	6,939.26	5	ด้านศุลกากรช่องเม็ก	5.36	5,052.23	4,545.53
	อื่นๆ	16.77	21,764.02	21,614.82		อื่นๆ	2.44	1,999.73	2,066.29
	มูลค่ารวม	100.00	131,263.33	128,866.56		มูลค่ารวม	100.00	75,783.52	84,752.02

ที่มา: ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร กรมการค้าต่างประเทศ โดยความร่วมมือจากกรมศุลกากร

**4.2 สถานะปัจจุบันของสปป.ลาวภายใต้ความตกลงว่าด้วยการอำนวยความสะดวกทางการค้า**

สปป.ลาวได้ให้สัตยาบันยอมรับความตกลงว่าด้วยการอำนวยความสะดวกทางการค้าเมื่อวันที่ 29 กันยายน ค.ศ. 2015 โดยสปป.ลาวได้แจ้งมาตราตาม Category A B และ C และยื่นต่อองค์การการค้าโลกอีกครั้งหนึ่งในวันที่ 2 มีนาคม 2018 ที่ผ่านมา โดยแบ่งเป็นมาตราใน Category A คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 21 ของมาตราทั้งหมด และมาตราใน Category B ที่ต้องการระยะเวลาปรับตัวคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 11.8 ส่วนมาตราใน Category C ที่ต้องการได้รับความช่วยเหลือและการสนับสนุนก่อนจึงจะสามารถปฏิบัติตามได้ คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 67.2 ของมาตราทั้งหมด สปป.ลาวได้ระบุวันโดยคร่าว (Indicative date) สำหรับ Category B โดยจะต้องปฏิบัติตามมาตราดังกล่าวให้ได้ภายในวันที่ 31 ธันวาคม ค.ศ. 2020 แต่ยังไม่ได้มีการระบุวันที่แน่ชัด (Definitive date) สำหรับทั้ง Category B และ C นอกจากนี้การกำหนดประเภทของการได้รับการสนับสนุนและช่วยเหลือใน Category C ยังไม่มีการระบุอย่างชัดเจน

ภาพที่ 4-2 : การเปรียบเทียบสัดส่วนระหว่าง Category A B และ C ของ สปป.ลาว



ที่มา : <https://www.tfadatabase.org/members/lao-peoples-democratic-republic>

ตารางที่ 4.5 : สถานะและการจำแนก Category ของสเปป.ลาวภายใต้ความตกลงว่าด้วยการอำนวยความสะดวกทางการค้าภายใต้องค์การการค้าโลก

Provision	Heading/Description	Category	Indicative date for implementation (for categories B and C)	Definitive date for implementation (for categories B and C)	Assistance and Support for Capacity Building Required for Implementation (for category C)
<b>Article 1</b>	<b>Publication and Availability of Information</b>				
Article 1.1	Publication	A	-	-	-
Article 1.2	Information Available through Internet	A	-	-	-
Article 1.3	Enquiry Points	A	-	-	-
Article 1.4	Notification	A	-	-	-
<b>Article 2</b>	<b>Opportunity to Comment, Information before Entry into Force and Consultations</b>				
Article 2.1	Opportunity to Comment and Information before Entry into Force	B	31 December 2020	To be determined	-
Article 2.2	Consultations	B	31 December 2020	To be determined	-
<b>Article 3</b>	<b>Advance Rulings</b>				
		C	To be determined	To be determined	To be determined
<b>Article 4</b>	<b>Procedures for Appeal or Review</b>				
		A	-	-	-
<b>Article 5</b>	<b>Other Measures to Enhance Impartiality, Non-Discrimination and Transparency</b>				
Article 5.1	Notification for Enhanced Controls or Inspections	A	-	-	-
Article 5.2	Detention	A	-	-	-
Article 5.3	Test Procedures	C	To be determined	To be determined	To be determined
<b>Article 6</b>	<b>Disciplines on Fees and Charges Imposed on or in Connection with Importation and Exportation and Penalties</b>				
Article 6.1	General Disciplines on Fees and Charges Imposed on or in Connection with Importation and Exportation	B	31 December 2020	To be determined	-
Article 6.2	Separation of Fees and Charges for Customs Processing Imposed on or in Connection with Importation and Exportation	A	-	-	-
Article 6.3	Penalty Disciplines	B	31 December 2020	To be determined	-
<b>Article 7</b>	<b>Release and Clearance of Goods</b>				
Article 7.1	Pre-arrival Processing	A	-	-	-
Article 7.2	Electronic Payment	C	To be determined	To be determined	To be determined
Article 7.3	Separation of Release from Final Determination of Customs Duties, Taxes, Fees and Charges	B	31 December 2020	To be determined	-
Article 7.4	Risk Management	C	To be determined	To be determined	To be determined
Article 7.5	Post-clearance Audit	C	To be determined	To be determined	To be determined

ที่มา : [https://www.tfadatabase.org/uploads/notification/NLAO1\\_3.pdf](https://www.tfadatabase.org/uploads/notification/NLAO1_3.pdf)

ตารางที่ 4.5 : สถานะและการจำแนก Category ของสปป.ลาวภายใต้ความตกลงว่าด้วยการอำนวยความสะดวกทางการค้าภายใต้องค์การการค้าโลก (ต่อ)

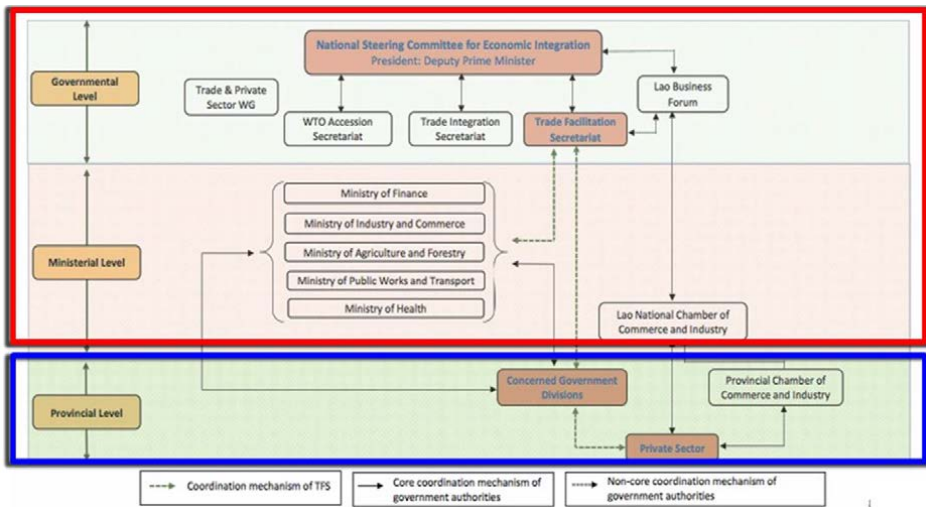
Provision	Heading/Description	Category	Indicative date for implementation (for categories B and C)	Definitive date for implementation (for categories B and C)	Assistance and Support for Capacity Building Required for Implementation (for category C)
Article 7.6	Establishment and Publication of Average Release Times	C	To be determined	To be determined	To be determined
Article 7.7	Trade Facilitation Measures for Authorized Operators	C	To be determined		To be determined
Article 7.8	Expedited Shipments	C	To be determined		To be determined
Article 7.9	Perishable Goods	B	31 December 2020	To be determined	-
<b>Article 8</b>	<b>Border Agency Cooperation</b>				
<b>Article 9</b>	<b>Movement of Goods Intended for Import under Customs Control</b>				
		C	To be determined	To be determined	To be determined
		A	-	-	-
<b>Article 10</b>	<b>Formalities Connected with Importation, Exportation and Transit</b>				
Article 10.1	Formalities and Documentation Requirements	C	To be determined	To be determined	To be determined
Article 10.2	Acceptance of Copies	C	To be determined		To be determined
Article 10.3	Use of International Standards	C	To be determined	To be determined	To be determined
Article 10.4	Single Window	C	To be determined	To be determined	To be determined
Article 10.5	Pre-shipment Inspection	A	-	-	-
Article 10.6	Use of Customs Brokers	A	-	-	-
Article 10.7	Common Border Procedures and Uniform Documentation Requirements	C	To be determined	To be determined	To be determined
Article 10.8	Rejected Goods	C	To be determined	To be determined	To be determined
Article 10.9	Temporary Admission of Goods and Inward and Outward Processing	A	-	-	-
<b>Article 11</b>	<b>Freedom of Transit</b>				
		C	To be determined	To be determined	To be determined
<b>Article 12</b>	<b>Customs Cooperation</b>				
		C	To be determined	To be determined	To be determined

ที่มา : [https://www.tfdatabase.org/uploads/notification/NLAO1\\_3.pdf](https://www.tfdatabase.org/uploads/notification/NLAO1_3.pdf)

#### 4.3 คณะกรรมการเพื่อการอำนวยความสะดวกทางการค้าแห่งชาติ (National Committee on Trade Facilitation: NCTF)

คณะกรรมการแห่งชาติเพื่อการอำนวยความสะดวกทางการค้าของสปป.ลาว จะอยู่ภายใต้การกำกับดูแลของคณะกรรมการขับเคลื่อนแห่งชาติด้านการบูรณาการทางเศรษฐกิจ (National Steering Committee for Economic Integration) ซึ่งเป็นความรับผิดชอบในระดับรัฐบาล โดยมีกลไกในการประสานงาน 2 ระดับ ดังแสดงในภาพที่ 4.3

ภาพที่ 4.3 : กลไกการประสานงานในระดับชาติด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้า



ที่มา : <http://www.laotradeportal.gov.la>

1. ระดับส่วนกลาง (Central level) ซึ่งประกอบไปด้วยระดับรัฐบาล (Governmental level) และระดับกระทรวง (Ministerial level) โดยในระดับรัฐบาลจะมีคณะกรรมการขับเคลื่อนแห่งชาติด้านการบูรณาการทางเศรษฐกิจ (National Steering Committee for Economic Integration) ที่มีรองนายกรัฐมนตรีด้านเศรษฐกิจเป็นประธาน และมีกองเลขาธิการด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้า (Trade Facilitation Secretariat : TFS) ภายใต้กระทรวงอุตสาหกรรมและการค้า เป็นผู้ประสานงานระหว่างหน่วยงานที่รับผิดชอบทั้งในระดับรัฐมนตรีและระดับแขวง สำหรับในระดับกระทรวง (Ministerial level) อยู่ภายใต้ความรับผิดชอบ 5 กระทรวง ได้แก่ กระทรวงการเงิน กระทรวงอุตสาหกรรมการค้า กระทรวงกสิกรรมและป่าไม้ กระทรวงโยธาธิการและขนส่ง และกระทรวงสาธารณสุข ซึ่งกระทรวงต่าง ๆ เหล่านี้จะได้รับมอบหมายให้รับผิดชอบดูแลด้านการอำนวยความสะดวก

สะดวกทางการค้าภายใต้คณะกรรมการเพื่อการอำนวยความสะดวกทางการค้าแห่งชาติ (National Trade Facilitation Committees : NTFC)

2. ระดับแขวง (Provincial level) โดยจะมีหน่วยงานจากกรมต่าง ๆ ที่รับผิดชอบดูแลด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าของแต่ละกระทรวงที่ประจำอยู่ในแขวงต่าง ๆ เป็นผู้ประสานงานกับกระทรวงของตนเอง

อย่างไรก็ตามในกลไกการขับเคลื่อนด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าดังกล่าวพบว่ายังขาดการประสานงานที่ีระหว่างกองเลขาธิการด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้ากับกระทรวงต่าง ๆ รวมทั้งการเชื่อมโยงกับภาคเอกชน ซึ่งทางสปป.ลาวได้มีแนวคิดในการปฏิรูปการดำเนินงานด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น ไม่ว่าจะเป็นการปรับโครงสร้างองค์กรภายในกระทรวงอุตสาหกรรมและการค้า รวมถึงในช่วงกลางปีค.ศ. 2018 ที่ผ่านมา ทางสปป.ลาวได้มีการร่างโครงสร้างคณะกรรมการแห่งชาติเพื่อการอำนวยความสะดวกทางการค้า (ระดับส่วนกลาง) ขึ้นใหม่ เพื่อให้มีการดำเนินงานที่หลากหลายและกว้างขวางครอบคลุมขอบเขตของการปฏิบัติตามความตกลงว่าด้วยการอำนวยความสะดวกทางการค้า รวมทั้งมีการจัดตั้งคณะกรรมการเพื่อการอำนวยความสะดวกทางการค้าในระดับแขวง เพื่อเป็นการลดช่องว่างในการประสานงานระหว่างส่วนกลางและท้องถิ่น ทำให้สามารถติดตามควบคุมและตรวจสอบการปฏิบัติตามความตกลงว่าด้วยการอำนวยความสะดวกทางการค้า ณ บริเวณด่านพรมแดนในระดับท้องถิ่นได้อย่างมีประสิทธิภาพมากขึ้น ซึ่งในปัจจุบัน การปรับโครงสร้างดังกล่าวทั้งในระดับส่วนกลางและระดับแขวงอยู่ในระหว่างการอนุมัติจากนายกรัฐมนตรีและคาดว่าจะมีผลบังคับภายในปลายปี ค.ศ. 2018 นี้

โครงสร้างของร่างคณะกรรมการเพื่อการอำนวยความสะดวกทางการค้าแห่งชาติโครงสร้างใหม่นี้ประกอบไปด้วยรัฐมนตรีว่าการกระทรวงอุตสาหกรรมและการค้าเป็นประธาน โดยมีการเพิ่มรองประธานคณะกรรมการจากเดิมจำนวน 4 ตำแหน่ง เป็น 8 ตำแหน่ง โดยรองคณะกรรมการประกอบไปด้วย อธิบดีกรมการนำเข้าและส่งออก (กระทรวงอุตสาหกรรมและการค้า) อธิบดีกรมศุลกากร (กระทรวงการเงิน) อธิบดีกรมการขนส่ง (กระทรวงโยธาธิการและขนส่ง) และ อธิบดีกรมกสิกรรม (กระทรวงกสิกรรมและป่าไม้) โดยมีรัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงอุตสาหกรรมและการค้า อธิบดีกรมปศุสัตว์และประมง (กระทรวงกสิกรรมและป่าไม้) อธิบดีกรมอาหารและยา (กระทรวงสาธารณสุข) อธิบดีกรมการมาตรฐานและมาตรฐานวิทยา (กระทรวงวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี) ที่เพิ่มเข้าไปจากเดิมอีก 4 ตำแหน่ง สำหรับคณะกรรมการประกอบไปด้วยตัวแทนจากหน่วยงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องจำนวน 19 หน่วยงาน วัตถุประสงค์ในการจัดตั้งคณะกรรมการเพื่อการอำนวยความสะดวกทางการค้าแห่งชาติเพื่อทบทวนและแสดงความคิดเห็นต่อนโยบาย กฎหมาย การตัดสินใจ กฎระเบียบ ข้อตกลงต่าง ๆ เพื่อทำการปรับปรุงกระบวนการและระบบการเคลื่อนย้ายสินค้า การนำเข้า-ส่งออก และการขนส่งผ่าน รวมทั้งการสนับสนุนด้านงานค้นคว้าและวิจัย การจัดการฝึกอบรมให้แก่หน่วยงานภาครัฐเพื่อพัฒนาขีดความสามารถในการรองรับผู้ประกอบการและสร้างความเข้าใจเกี่ยวกับกฎระเบียบและข้อมูลในเรื่องการอำนวยความสะดวกทางการค้า โดย



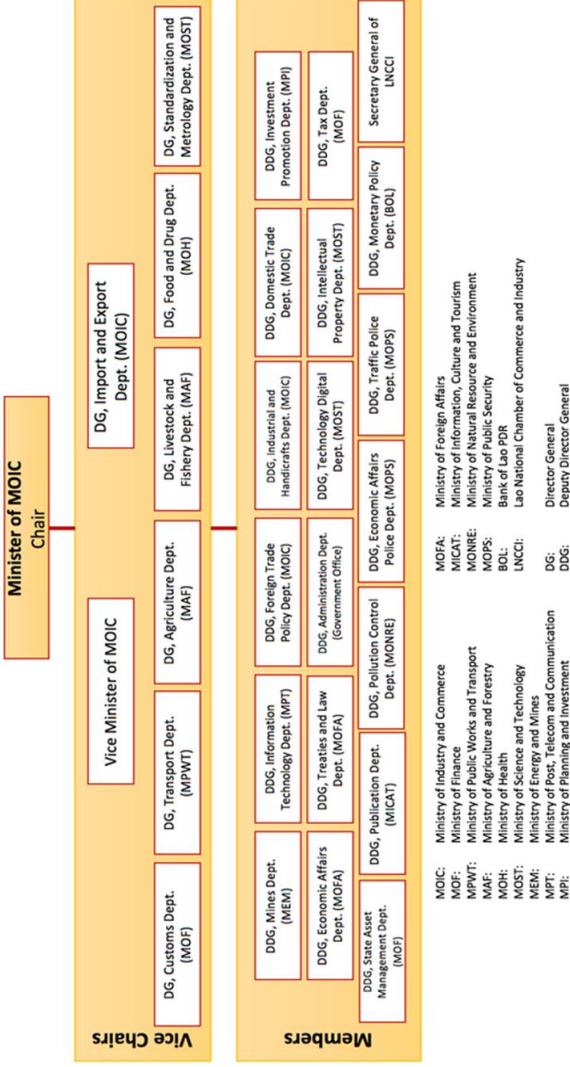
โครงสร้างของร่างคณะกรรมการเพื่อการอำนวยความสะดวกทางการค้าแห่งชาติ (ส่วนกลาง) แสดงดังภาพที่ 4.4

สำหรับโครงสร้างคณะกรรมการเพื่อการอำนวยความสะดวกทางการค้าในระดับแขวง ประกอบไปด้วยรองเจ้าแขวงของแต่ละแขวงในตำแหน่งประธานคณะกรรมการ โดยมีรองประธานคณะกรรมการจำนวน 6 ตำแหน่ง ซึ่งเป็นหัวหน้าสำนักงานของแต่ละกรม/กระทรวงในแต่ละแขวง โดยมีคณะกรรมการประกอบไปด้วยรองหัวหน้าสำนักงานของแต่ละกรม/กระทรวงในแต่ละแขวงจำนวน 12 ตำแหน่ง อย่างไรก็ตาม โครงสร้างของคณะกรรมการดังกล่าวจะต้องมีการกำหนดบทบาทหน้าที่และความรับผิดชอบให้ชัดเจนและแนวทางการประสานงานเชื่อมโยงกับคณะกรรมการส่วนกลางเพื่อให้สามารถติดตามการดำเนินงานในการอำนวยความสะดวกทางการค้าในระดับท้องถิ่นให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น โดยโครงสร้างของร่างคณะกรรมการเพื่อการอำนวยความสะดวกทางการค้าในระดับแขวง แสดงดังภาพที่ 4.5

ด้านการติดตามการดำเนินงานด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้า ทางคณะกรรมการฯ ได้กำหนดให้มีการประชุมคณะกรรมการฯ ในระดับ (ส่วนกลางและท้องถิ่น) เป็นประจำอย่างน้อยไตรมาสละ 1 ครั้ง และมีการประชุมร่วมกันระหว่างคณะกรรมการฯ ระดับส่วนกลางและระดับท้องถิ่นในทุก 6 เดือน

ภาพที่ 4.4 : โครงสร้างของคณะกรรมการเพื่อการอำนวยความสะดวกทางการค้าแห่งชาติ (ระดับส่วนกลาง)

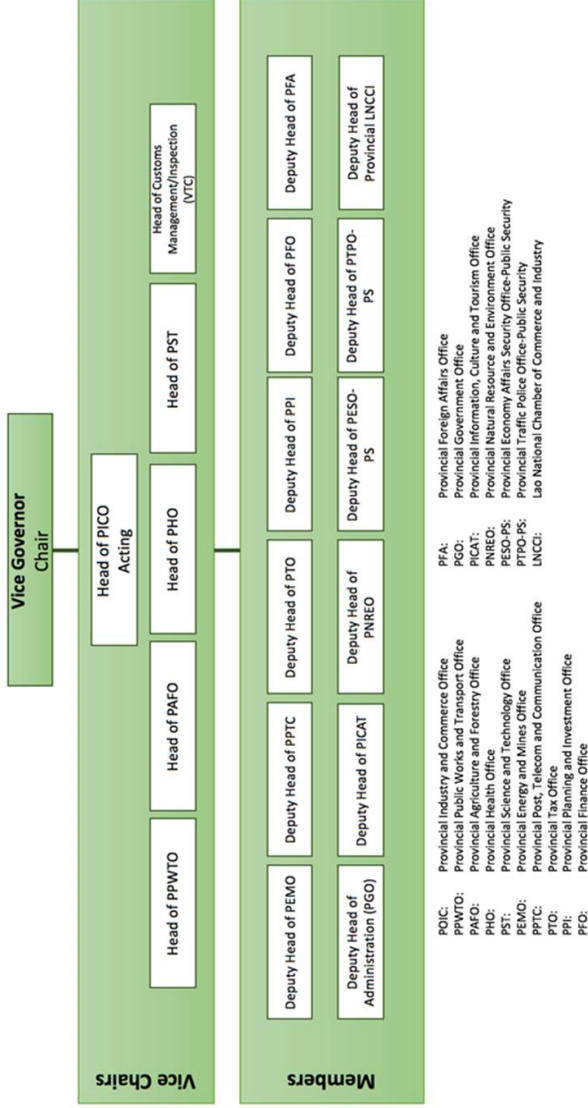
**Organizational Structure of Central NTFC**



ที่มา: Draft of Agreement on Implementation of Lao National Trade Facilitation Committee (2018)

ภาพที่ 4.5: โครงสร้างของคณะกรรมการเพื่อการอำนวยความสะดวกทางการค้าแห่งชาติ (ระดับแขวง)

**Organizational Structure of Provincial NTFC**



ที่มา: Draft of Agreement on Implementation of Lao National Trade Facilitation Committee (2018)

## 1.4 หน่วยงานภาครัฐที่มีบทบาทสำคัญในการขับเคลื่อนและพัฒนาการอำนวยความสะดวกทางการค้า

4.4.1 กระทรวงอุตสาหกรรมและการค้า (Ministry of Industry and Commerce) ซึ่งเป็นหน่วยงานหลักที่ดูแลรับผิดชอบทางด้านนโยบาย ภายใต้การปฏิบัติงานของ 2 หน่วยงาน ได้แก่

4.4.1.1 กองเลขาธิการด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้า (Trade Facilitation Secretariat) ซึ่งในทางนิตินัยจะขึ้นตรงกับกระทรวงอุตสาหกรรมและการค้า อย่างไรก็ตาม ปัจจุบันในทางปฏิบัติยังมีการปฏิบัติงานภายใต้กรมการนำเข้าและส่งออก (Department of Import and export) กระทรวงอุตสาหกรรมและการค้า กองเลขาธิการด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้ามีหน้าที่หลักในการกำหนดแผนการดำเนินงานด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าและเป็นศูนย์กลางในการประสานงาน (Focal point) ที่เชื่อมโยงทั้งในระดับรัฐบาล กระทรวง และแขวง (ท้องถิ่น) และระหว่างหน่วยงานต่าง ๆ ทั้งภาครัฐและเอกชน รวมทั้งผลักดันให้หน่วยงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องได้ปฏิบัติตามแผนงานที่กำหนด ซึ่งในปัจจุบันอยู่ภายใต้แผนการดำเนินงานด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าของสปป.ลาว ปี 2017-2022 อาจกล่าวได้ว่ากองเลขาธิการด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าเป็นหนึ่งในกลไกสำคัญที่สุดในการขับเคลื่อนการอำนวยความสะดวกทางการค้าใน สปป.ลาวของ WTO (WTO Division) กรมนโยบายการค้าต่างประเทศ (Department of International Trade Policy) ซึ่งมีหน้าที่ในการเป็นผู้แทนของรัฐบาลในการเจรจาด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าภายใต้กรอบขององค์การการค้าโลก (WTO) ในเวทีนานาชาติ การติดตามและตรวจสอบการดำเนินงานของหน่วยงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องในการปฏิบัติตามนโยบายว่าด้วยการอำนวยความสะดวกทางการค้า รวมทั้งในบางครั้งจะมีหน้าที่ในการประเมินหรือตัดสินกรณีทางปฏิบัติต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการอำนวยความสะดวกทางการค้า

1.4.1.1 กระทรวงการเงิน (Ministry of Finance) ภายใต้การปฏิบัติงานของ กรมภาษี (Customs Department) ซึ่งเป็นหน่วยงานที่มีบทบาทมากที่สุดด้านการปฏิบัติการในการอำนวยความสะดวกทางการค้า เนื่องจากพบข้อยกเว้นต่าง ๆ ที่ได้ให้สัตยาบันทั้งใน Category A B และ C ส่วนใหญ่ล้วนเกี่ยวข้องกับการปฏิบัติงานทางศุลกากร นอกจากนี้ ยังมีบทบาทในการรักษาความสมดุลระหว่างการกวดขันการปฏิบัติงานให้เป็นไปตามกฎระเบียบทางศุลกากรไปพร้อมกับบทบาทด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าภายใต้กรอบ WTO ให้แก่ผู้นำเข้าและส่งออก

## 4.5 การดำเนินการตามความตกลงว่าอำนวยความสะดวกทางการค้าของสปป.ลาวในปัจจุบัน<sup>2</sup>

ปัจจุบัน สปป.ลาวได้มุ่งเน้นการพัฒนาาระบบโครงสร้างพื้นฐานต่าง ๆ เพื่อรองรับกับการขยายตัวทางเศรษฐกิจและการค้า โดยเฉพาะอย่างยิ่งการปรับปรุงและพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางถนนในเส้นทางที่เชื่อมโยงกับด่านพรมแดนที่สำคัญระหว่างไทย เวียดนาม และจีน ซึ่งเป็นแนวทางหนึ่งที่ช่วยส่งเสริมการพัฒนาการอำนวยความสะดวกทางการค้าในสปป.ลาว

<sup>2</sup> แนวทางการปฏิบัติตามแผนดำเนินงานการอำนวยความสะดวกทางการค้าปี ค.ศ. 2017-2022 อ่านเพิ่มเติมในภาคผนวก ก

ด้านการเผยแพร่ข้อมูลต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการค้า การนำเข้าและส่งออก กระทรวงอุตสาหกรรมและการค้าได้ดำเนินการจัดตั้ง Lao Trade Portal (LTP) ซึ่งเป็นเว็บไซต์ในการเผยแพร่ข้อมูลด้านต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการอำนวยความสะดวกทางการค้า เพื่อเป็นศูนย์ข้อมูลด้านการนำเข้าและส่งออกให้กับผู้ประกอบการมีความสะดวกในการค้นหาข้อมูล นอกจากนี้ทางกระทรวงอุตสาหกรรมและการค้าได้เริ่มมอบหมายให้กระทรวงต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องจัดตั้งศูนย์ตอบข้อซักถาม (Enquiry point) เพื่อเป็นจุดแนะนำข้อมูลต่าง ๆ ที่สำคัญและเป็นจุดประสานงานระหว่างหน่วยงานรัฐกับผู้ประกอบการเอกชน

สปป.ลาว ได้มีการริเริ่มดำเนินการปฏิบัติในระดับขั้นต้นของบางมาตราใน Category B และ C ได้แก่ การเริ่มมีการให้บริการให้คำวินิจฉัยล่วงหน้า (Advance Ruling) เป็นกรณีๆ โดยกรมภาษี โครงการคัดเลือกบริษัทผู้นำเข้าส่งออกดีเด่น (AEO) ซึ่งตั้งเป้าหมายขั้นต้นไว้จำนวน 10 รายในปี ค.ศ.2018 และในปัจจุบันมีผู้ประกอบการที่ผ่านการคัดเลือกแล้วจำนวน 4 ราย รวมทั้งการทดลองนำร่องระบบ National Single Window เป็นต้น

นอกจากนี้ สปป.ลาว ได้มีการวางแผนดำเนินงานว่าด้วยการอำนวยความสะดวกทางการค้าตั้งแต่ปี 2011 เพื่อใช้เป็นแผนแม่บทสำหรับการพัฒนาการอำนวยความสะดวกทางการค้าของประเทศ โดยแผนดำเนินงานระยะที่ 1 สำหรับการดำเนินงานในปี 2011-2015 และระยะที่ 2 สำหรับปี 2017-2022 โดยมีมาตรการเชิงกลยุทธ์ของแต่ละแผนดำเนินงานดังแสดงในตารางที่ 4.6

ตารางที่ 4.6: มาตรการเชิงกลยุทธ์ของแผนดำเนินงานว่าด้วยการอำนวยความสะดวกทางการค้า ฉบับที่ 1 และ 2

แผนดำเนินงานฉบับที่ 1 ปี 2011-2015	แผนดำเนินงานฉบับที่ 2 ปี 2017-2022
<p><u>มาตรการในการอำนวยความสะดวกทางการค้า</u></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. การกำหนดบทบาทหน้าที่ความรับผิดชอบด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าของกระทรวงต่าง ๆ</li> <li>2. การปรับปรุงกระบวนการทางศุลกากรและการค้าให้มีความเรียบง่าย สอดประสานกันและทันสมัย</li> <li>3. การปฏิบัติตามพันธสัญญา WTO ASEAN และ GMS</li> <li>4. พัฒนาศามารถของภาคเอกชนให้ดำเนินการธุรกรรมการค้าอย่างมีประสิทธิภาพและเป็นไปตามกฎระเบียบ</li> <li>5. จัดหาอุปกรณ์และสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ ที่เหมาะสมเพื่อให้การดำเนินการทางศุลกากรและการค้าเป็นไปด้วยความเรียบง่ายและมีประสิทธิภาพ</li> <li>6. การกำหนดโครงสร้างด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าแห่งชาติ</li> </ol>	<p><u>มาตรการในการอำนวยความสะดวกทางการค้า</u></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. การพัฒนาหลักเชิงสถาบันด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้า</li> <li>2. การปรับโครงสร้างองค์กรภายในหน่วยงานภาครัฐในระดับกระทรวงและระดับแขวง</li> <li>3. การบูรณาการและการประสานงานในระดับภูมิภาคและการค้าข้ามแดน</li> <li>4. การพัฒนาความร่วมมือในภาคเอกชน</li> <li>5. การเผยแพร่ข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับการอำนวยความสะดวกทางการค้า</li> <li>6. การทบทวนและลดมาตรการที่มีโทษภาษี (NTMs)</li> <li>7. การปฏิบัติตามความตกลงว่าด้วยการอำนวยความสะดวกทางการค้าอย่างสมบูรณ์และลดต้นทุนทางการค้าลง 19%</li> </ol>

## 4.6 แผนดำเนินงานว่าด้วยการอำนวยความสะดวกทางการค้า ปี ค.ศ. 2017-2022 (ระยะที่ 2)

ปัจจุบันสปป.ลาว ได้มีการปฏิบัติตามแผนดำเนินงานว่าด้วยการอำนวยความสะดวกทางการค้าในระยะที่ 2 ปี ค.ศ. 2017-2022 โดยได้มีการกำหนด 7 มาตรการยุทธศาสตร์ในการดำเนินการ ดังนี้

### 4.6.1 มาตรการยุทธศาสตร์

1. การปรับปรุงกลไกการดำเนินงานของหน่วยงานต่าง ๆ ด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้า เพื่อให้มีการประสานงานระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้องให้มีประสิทธิภาพ

การปรับปรุงกลไกการดำเนินงานหน่วยงานต่าง ๆ ด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าเพื่อให้การประสานงานระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการปฏิบัติตามมาตรการด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ และสอดคล้องกับแผนการดำเนินงาน โดยมีการกำหนดบทบาทหน้าที่และความรับผิดชอบของแต่ละหน่วยงาน ซึ่งหน่วยงานที่ถูกแต่งตั้งจะอยู่ภายใต้การควบคุมของแต่ละกรม ซึ่งเป็นสมาชิกของกองเลขาธิการด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้า (Trade Facilitation Secretariat) การแต่งตั้งหน่วยประสานงานและบุคคลที่รับผิดชอบในการปฏิบัติตามแผนการดำเนินงานปี ค.ศ. 2017-2022 จะเป็นการมอบหมายภาระบทบาทพิเศษให้เจ้าหน้าที่ผู้รับผิดชอบภายในกรม ซึ่งหน่วยงานที่ได้รับการแต่งตั้งจะรับผิดชอบงานทั้งหมดตามสายงานที่เกี่ยวข้องกับการอำนวยความสะดวกทางการค้า รวมทั้งมีหน้าที่ในการจัดเตรียมแผนปฏิบัติการของหน่วยงานของตน เพื่อให้สอดคล้องกับแผนดำเนินงานปี ค.ศ. 2017-2022 โดยกองเลขาธิการด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้า (Trade Facilitation Secretariat) จะเป็นฝ่ายให้การช่วยเหลือทางด้านเทคนิคและวิชาการ เพื่อสนับสนุนหน่วยงานต่าง ๆ ในการจัดเตรียมแผนการดำเนินงานดังกล่าว

นอกจากนี้ การเสนอจัดตั้งคณะกรรมการแห่งชาติ เพื่อการพัฒนาการค้าและภาคธุรกิจ (NCTPSD) ภายใต้การควบคุมของนายกรัฐมนตรี ควรมีบทบาทในการกำหนดและควบคุมการจัดทำแผนการดำเนินงานด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้า โดยกองเลขาธิการด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้า (Trade Facilitation Secretariat) จะเป็นอนุกรรมการที่รายงานต่อคณะกรรมการดังกล่าวโดยตรง โดยการจัดตั้งคณะกรรมการดังกล่าวจะเป็นคณะทำงานที่สำคัญที่สนับสนุนการแก้ไขปัญหาด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้า คณะกรรมการดังกล่าวจะจัดการประชุมในทุก 6 เดือน

2. การสร้างความเข้มแข็งให้กลไกการดำเนินงานหน่วยงานต่าง ๆ ในระดับแขวง เพื่อเพิ่มการประสานงาน การติดตาม ตรวจสอบ และการปฏิบัติตามมาตรการในความตกลงว่าด้วยการอำนวยความสะดวกทางการค้า

แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติของสปป.ลาว ปี ค.ศ. 2016-2020 มุ่งเน้นให้มีการประสานงานภายในระหว่างหน่วยงานในระดับแขวงให้มากยิ่งขึ้น ดังนั้นจึงมีความจำเป็นในการสร้างความเข้มแข็งทางด้านกลไกการประสานงานระหว่างหน่วยงานส่วนกลางและหน่วยงานระดับแขวงในการดำเนินงานด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้า โดยจะมีการจัดตั้งกลไกการประสานงานซึ่งเป็นจุดประสานงานในระดับแขวง

กลไกการประสานงาน/จุดประสานงาน ในระดับแขวงและนครหลวง มีหน้าที่รับผิดชอบในการดำเนินการ และติดตาม ตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการทางด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้า และจัดให้มีการประชุมระหว่างหน่วยงานในระดับแขวงทั้งภาครัฐและเอกชนในทุก 6 เดือน โดยมีรองเจ้าแขวง หรือ รองเจ้าครองนครหลวง หรือ ผู้ดูแลด้านเศรษฐกิจหรือบุคคลที่ถูกมอบหมายเป็นประธานในการประชุม โดยมีแผนกอุตสาหกรรมและการค้าประจำแขวง เป็นหน่วยงานหลักในการขับเคลื่อนงานด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าของแต่ละแขวง แผนกอุตสาหกรรมและการค้าประจำแขวงมีหน้าที่ในการส่งรายงานให้กองเลขาธิการด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้า (Trade Facilitation Secretariat) ในส่วนกลางตามปกติ โดยรายงานดังกล่าวจะเป็นการรายงานความคืบหน้าของการดำเนินงานด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้า และระบุถึงปัญหาที่ต้องการให้กองเลขาธิการด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้า (Trade Facilitation Secretariat) ช่วยพิจารณาแก้ไข ดังนั้น แผนกอุตสาหกรรมและการค้าประจำแขวง จะต้องมีการประสานงานกับหน่วยงานอื่น ๆ ภายในแขวง และกองเลขาธิการด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้า (Trade Facilitation Secretariat) โดยตลอด

### 3. การเชื่อมโยงกับภูมิภาค และนานาชาติ รวมทั้งสร้างความร่วมมือกับประเทศที่มีพรมแดนติดกัน

การร่วมมือกับประเทศที่มีพรมแดนติดกันเป็นแนวทางที่มีความสำคัญอย่างยิ่งที่จะทำให้การบริหารจัดการด้านพรมแดนมีประสิทธิภาพ การแลกเปลี่ยนข้อมูลต่าง ๆ ในระดับปฏิบัติการระหว่างหน่วยงานศุลกากรและหน่วยงานอื่น ๆ ที่ปฏิบัติงานบริเวณพรมแดน จะช่วยให้การดำเนินขั้นตอนทางศุลกากร การตรวจปล่อยสินค้า นำเข้าส่งออก และสินค้าผ่านแดนมีความรวดเร็วขึ้น ในระยะที่ผ่านมารัฐบาลสปป.ลาว ได้ลงนามในความตกลงการร่วมมือ 2 ฝ่ายหลายฉบับ ซึ่งเป็นแนวทางการปฏิบัติ ความสะดวกร่วมมือระหว่างสปป.ลาวกับประเทศเพื่อนบ้าน ดังนั้น เพื่อปฏิบัติตามความตกลงที่รัฐบาลทั้ง 2 ฝ่ายได้ลงนาม หน่วยงานที่เกี่ยวข้องจึงต้องเร่งสร้างบันทึกความเข้าใจ หรือ ปฏิบัติงานร่วมกับบรรดาเจ้าหน้าที่ของประเทศเพื่อนบ้าน ซึ่งจะก่อให้เกิดความเป็นเอกภาพในการแลกเปลี่ยนข้อมูลข่าวสาร การปฏิบัติงานด้านการตรวจตรา การใช้สิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ ร่วมกัน การกำหนดการขยายเวลาในการให้บริการตรวจปล่อยสินค้าและอื่น ๆ บริเวณด่านพรมแดน

การเชื่อมโยงกับภูมิภาคและนานาชาติเป็นหนึ่งในเป้าหมายสำคัญของรัฐบาลที่ระบุไว้ในวิสัยทัศน์การพัฒนาจนถึง ปี ค.ศ. 2030 และยุทธศาสตร์การพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมระยะ 10 ปี ค.ศ. 2016-2025 เพื่อผลขยายวิสัยทัศน์และยุทธศาสตร์ดังกล่าว ยุทธศาสตร์การพัฒนาเศรษฐกิจและสังคม 5 ปี ครั้งที่ 8 ในปี ค.ศ. 2016-2020 ได้กำหนดการร่วมมือและเชื่อมโยงกับภูมิภาคและนานาชาติ เป็นเป้าหมายที่สำคัญเพื่อให้เกิดการขยายตัวทางด้านเศรษฐกิจแบบยั่งยืน แผนพัฒนาดังกล่าวได้กำหนดทิศทางการพัฒนาโครงสร้างทางกฎหมายและกฎระเบียบต่าง ๆ ที่เหมาะสมในการอำนวยความสะดวกทางการค้า

ประเด็นด้านการค้าและการค้าผ่านแดนได้ถูกเสนอและรับรองในการแก้ไขปัญหายุ่งยากได้ความตกลงประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน และแผนงานการพัฒนาความร่วมมือทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง ซึ่งเป็นการเชื่อมโยงทางเศรษฐกิจในภูมิภาคอย่างแท้จริง อย่างไรก็ตาม สปป.ลาว ต้องเร่งจัดตั้งการปฏิบัติตามพันธสัญญาภายใต้กรอบความร่วมมือในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง โดยเฉพาะการจัดตั้งการดำเนินการด้านพิธีการทางศุลกากร

ตรวจแบบเบ็ดเสร็จ ณ จุดเดียว (Single Stop Inspection : SSI) บริเวณด่านพรมแดนสะพานมิตรภาพหนองคาย และภายใน ปี ค.ศ. 2018 นี้ สปป.ลาว ได้กำหนดเป้าหมายในการเชื่อมต่อระบบศุลกากรเข้ากับระบบ ASEAN Single Window ตามพันธสัญญาของสปป.ลาว ที่มีต่อประเทศสมาชิกอาเซียน ซึ่งระบบดังกล่าวจะช่วยให้มีการแลกเปลี่ยนข้อมูลด้านศุลกากรและตรวจปล่อยสินค้าข้ามแดนได้อย่างมีประสิทธิภาพและรวดเร็วมากยิ่งขึ้น

#### 4. การสร้างความร่วมมือและประสานงานกับภาคธุรกิจ

ภาคธุรกิจเป็นภาคส่วนที่ได้รับประโยชน์จากมาตรการยุทธศาสตร์อำนวยความสะดวกทางการค้า ดังนั้นจึงมีความจำเป็นอย่างยิ่งที่ภาคธุรกิจจะต้องมีส่วนร่วมในการกำหนดยุทธศาสตร์ด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้า โดยมีบทบาทในการเสนอประเด็นปัญหา อุปสรรคและความท้าทายที่เกิดขึ้นในกระบวนการนำเข้าและส่งออก รวมทั้งการนำเสนอแนวทางและข้อเสนอแนะในการกำหนดยุทธศาสตร์ในการปรับปรุงและพัฒนาด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้า ซึ่งจากรายงานขององค์การการค้าโลก (WTO) แสดงให้เห็นว่าการมีส่วนร่วมอย่างแท้จริงของภาคธุรกิจ เช่น สภาหอการค้า สมาคมอุตสาหกรรม สมาคมธุรกิจอื่น ๆ เป็นหนึ่งในปัจจัยหลักที่สำคัญของผลสำเร็จในการปรับปรุงและพัฒนาด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้า นอกจากนี้การสร้างความร่วมมือและประสานงานกับภาคธุรกิจ ยังเป็นอีกแนวทางหนึ่งในการสร้างขีดความสามารถทางการแข่งขันให้กับภาคเอกชน ให้ได้รับประโยชน์จากการอำนวยความสะดวกทางการค้าในมาตรการต่าง ๆ เหล่านี้

ภาคธุรกิจเป็นภาคส่วนที่มีบทบาทในการแสดงความคิดเห็นที่มีต่อการปฏิบัติตามความตกลงว่าด้วยการอำนวยความสะดวกทางการค้าของหน่วยงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องได้ดีที่สุด ยกตัวอย่างเช่น หน่วยงานภาครัฐได้แจ้งว่ามาตรการใน Category A ขององค์การการค้าโลก สปป.ลาวได้มีการดำเนินการตามพันธสัญญาแล้ว โดยภาคธุรกิจแสดงความเห็นได้ว่าในทางปฏิบัติว่าสามารถปฏิบัติตามได้จริงหรือไม่ กลไกการประสานงานระหว่าง กองเลขาธิการด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้า (Trade Facilitation Secretariat) กับสภาหอการค้าและอุตสาหกรรมแห่งชาติ หรือบรรดาสมาคมธุรกิจที่เกี่ยวข้องจะต้องได้รับการพัฒนาเพิ่มเติม เพื่อให้การปฏิบัติตามกรอบขององค์การการค้าโลก (WTO) มีความยั่งยืน สิ่งที่กำลังมานั้นควรได้รับการดำเนินการทั้งในระดับส่วนกลางและแขวงให้เป็นเอกภาพ ดังนั้น สภาหอการค้าและอุตสาหกรรม ในระดับแขวงควรมีส่วนร่วมในการเสนอแนะปัญหา อุปสรรค และความท้าทายดังกล่าว ในการปฏิบัติตามความตกลงว่าด้วยการอำนวยความสะดวกทางการค้า

การประสานงานร่วมมือควรได้รับการปรับปรุงและพัฒนา เพื่อให้กองเลขาธิการด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้า (Trade Facilitation Secretariat) สามารถรายงานความคืบหน้าและระบุปัญหา อุปสรรค และความท้าทายในการปฏิบัติตามแผนการดำเนินงานการอำนวยความสะดวกทางการค้าให้แก่การประชุมธุรกิจลาว (Lao Business Forum) เพื่อพิจารณาแก้ไขเมื่อมีความจำเป็น ในลำดับแรกกองเลขาธิการด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้า (Trade Facilitation Secretariat) ควรเสนอบทรายงานประจำปีไตรมาสให้แก่การประชุมธุรกิจลาว (Lao Business Forum) และควรเชิญผู้เชี่ยวชาญจากกองเลขาของประชุมธุรกิจลาว (Lao Business Forum) เข้าร่วมในกองเลขาธิการด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้า (Trade Facilitation Secretariat) ในขณะเดียวกันควรกำหนดให้การประชุมธุรกิจลาว (Lao Business Forum) ได้มีการหยิบยกปัญหาเฉพาะอย่างใด



อย่างหนึ่งที่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าที่เสนอโดยกองเลขานุการด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้า (Trade Facilitation Secretariat) หรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้องอื่น ๆ ซึ่งกลไกดังกล่าวจะก่อให้เกิดการประสานงานที่มีประสิทธิภาพในการแก้ไขปัญหาด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าระหว่างภาครัฐและภาคธุรกิจ

#### 5. การเผยแพร่ขั้นตอนการให้บริการที่เกี่ยวข้องกับขั้นตอนการนำเข้าและส่งออก และการสร้างระบบแจ้งภาษีที่ทันสมัย

เพื่อก่อให้เกิดความโปร่งใสและความชัดเจนในการปฏิบัติหน้าที่ของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง หน่วยงานต่าง ๆ จะต้องดำเนินการเผยแพร่ (จัดพิมพ์ สัมมนา อบรม) รายละเอียดเกี่ยวกับเอกสารที่จำเป็น ค่าธรรมเนียมที่ชัดเจน และขั้นตอนที่เป็นมาตรฐานการให้บริการที่เกี่ยวข้องกับการนำเข้าและส่งออก เพื่อให้ภาคธุรกิจได้รับรู้และเข้าใจในรายละเอียดต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง เช่น ขั้นตอนการออกอนุญาตใบรับรองด้านสุขอนามัยพืชและสัตว์ การรับรองคุณภาพประเภทต่าง ๆ ซึ่งหน่วยงานที่เกี่ยวข้องจะต้องจัดพิมพ์และเผยแพร่ข้อมูลต่าง ๆ เหล่านั้น ลงในเว็บไซต์ของหน่วยงานตนเอง หรือในเว็บไซต์ข้อมูลข่าวสารทางการค้าของ สปป.ลาว เพื่อให้สาธารณชนรับทราบถึงข้อมูลที่จำเป็นและปฏิบัติตามขั้นที่ถูกต้อง การเผยแพร่มาตรการให้บริการดังกล่าวยังทำให้เจ้าหน้าที่ในหน่วยงานที่เกี่ยวข้องมีการปฏิบัติอย่างเป็นเอกภาพเดียวกันทั่วประเทศ

การสร้างระบบแจ้งภาษีในระบบ Single window เป็นมาตรการที่สำคัญในการลดค่าใช้จ่ายในการดำเนินการค้าภายใต้การอำนวยความสะดวกทางการค้าของอาเซียน (ASEAN) และองค์การการค้าโลก (WTO) ซึ่งได้กำหนดให้มีการดำเนินการดังกล่าวเป็นพิเศษสำหรับสปป.ลาว ถึงแม้ว่าระบบ Lao National Single Window (LNSW) ได้มีการจัดตั้งมาตั้งแต่ปี 2013 จนถึงปัจจุบัน โดยมีการดำเนินการภายใต้บริษัทเอกชน ร่วมกับ กรมภาษีและกรมการนำเข้าและส่งออก โดยได้ทดลองการใช้ระบบ Lao National Single Window (LNSW) ในการแจ้งนำเข้ายานพาหนะ ทำให้ผู้นำเข้าสามารถยื่นขอใบอนุญาตทางอิเล็กทรอนิกส์ ผ่าน Lao National Single Window (LNSW) ที่เชื่อมต่อกับกรมภาษี นอกจากนี้การทดลองดังกล่าวยังมีแผนจะเชื่อมต่อกับกรมการขนส่งและเชื่อมเข้าระบบ ASYCUDA แต่การออกใบอนุญาตนำเข้าและส่งออก ใบรับรองสุขอนามัยพืชและสัตว์ และอื่น ๆ รวมถึงบางรายการสินค้าที่บังคับใช้จากหลายหน่วยงานที่เกี่ยวข้องยังไม่สามารถดำเนินการผ่านระบบ Lao National Single Window (LNSW) ดังนั้น ในขั้นตอนการขออนุญาตนำเข้าและส่งออกสินค้า ตามมาตรฐานเทคนิค มาตรฐานสุขภาพอนามัยพืช (SPS) ผู้ดำเนินธุรกิจยังต้องมีการติดต่อหลายหน่วยงานเพื่อขออนุญาตนำเข้าและส่งออกผ่านทางระบบปกติ การดำเนินการขอเอกสารโดยผ่านหลายหน่วยงานในรูปแบบระบบปกติดังกล่าว เป็นสาเหตุให้เกิดความล่าช้า มีค่าใช้จ่ายที่สูง ซึ่งปัญหาดังกล่าวสามารถแก้ไขได้โดยผ่านการแจ้งภาษีผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ ซึ่งระบบดังกล่าวจะสามารถดำเนินการขออนุญาตได้อย่างรวดเร็ว โดยผู้ดำเนินธุรกิจไม่จำเป็นต้องเดินทางไปหลายหน่วยงาน

ในขณะที่กรมภาษีได้เริ่มนำระบบอัตโนมัติเข้ามาใช้แจ้งภาษี แต่ยังคงมีการเรียกร้องให้ยื่นเอกสารแจ้งภาษีและเอกสารประกอบอื่น ๆ ในรูปแบบปกติ เนื่องจากธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ยังไม่มีผลบังคับใช้ทางกฎหมาย

ถึงแม้ว่าจะถูกรับรองในปี ค.ศ. 2013 ก็ตาม โครงการแจ้งภาษีผ่านระบบ Lao National Single Window (LNSW) ที่กรมภาษีและกรมนำเข้าและส่งออกที่ได้รับเริ่มยังไม่มีความคืบหน้าเท่าที่ควร เนื่องจากยังขาดกฎหมายรับรองทางด้านเทคนิคในการใช้ลายเซ็นอิเล็กทรอนิกส์ในใบอนุญาตนำเข้าและส่งออก ดังนั้น กองเลขานุการด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้า (Trade Facilitation Secretariat) จะต้องประสานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ กระทรวงวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี ในการออกระเบียบการทางด้านเทคนิคเกี่ยวกับธุรกรรมด้านอิเล็กทรอนิกส์ และลายเซ็นอิเล็กทรอนิกส์ ให้มีผลบังคับใช้ทางกฎหมาย

นอกจากนี้ สภาหอการค้าและอุตสาหกรรมแห่งชาติ ได้รายงานเกี่ยวกับปัญหาการตรวจตราสินค้าตามเส้นทาง และการตรวจสอบรถบรรทุกสินค้าของหลายหน่วยงาน เช่น ตำรวจจราจร กรมขนส่ง กรมป่าไม้ และอื่น ๆ ซึ่งในการหยุดตรวจแต่ละครั้ง จะมีค่าใช้จ่ายในการอำนวยความสะดวกเพื่อให้สินค้าสามารถผ่านไปได้ ซึ่งนอกจากจะเพิ่มค่าใช้จ่ายให้ผู้ดำเนินธุรกิจแล้ว ยังเป็นสาเหตุให้เกิดความล่าช้าและความไม่แน่นอน ดังนั้น สภาหอการค้าและอุตสาหกรรมแห่งชาติ ได้เรียกร้องให้หยุดการตรวจตราดังกล่าว และเสนอให้มีการตรวจตราเพียงจุดเดียวที่บริเวณด่านพรมแดนภายใต้เขตอำนาจศุลกากร รวมทั้งเสนอให้มี การจัดตั้งจุดชำระเงินเพียงจุดเดียวที่รับค่าธรรมเนียมขนส่ง ค่าธรรมเนียมทาง และอื่น ๆ เคียงคู่กับการจ่ายภาษีอากรและภาษีมูลค่าเพิ่ม ซึ่งสามารถชำระได้ในจุดเดียว เช่น บัตร Smart Tax การรวมศูนย์การจ่ายค่าธรรมเนียมนำเข้าและส่งออก และสินค้าผ่านแดนสามารถดำเนินการได้โดยหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง โดยร่วมกับธนาคาร ดังนั้น ธนาคารที่ตั้งอยู่บริเวณด่านพรมแดนควรรับรองการจ่ายค่าธรรมเนียมอื่น ๆ ด้วย เช่น ค่าธรรมเนียมการตรวจตราคุณภาพ ค่าธรรมเนียมตรวจตราเคมี และค่าธรรมเนียมอื่น ๆ ทำให้ผู้นำเข้าและส่งออก ไม่จำเป็นต้องดำเนินธุรกรรมด้านการเงินหลายแห่ง ซึ่งควรเรียกร้องให้ธนาคารมีการรับชำระค่าธรรมเนียมเหล่านั้นผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ หรือ Smart card เหล่านี้ เหมือนกับการชำระค่าภาษีอากร

#### 6. การทบทวนมาตรการด้านการค้าที่มีใช้ภาษี (NTMs)

กระทรวงอุตสาหกรรมและการค้า ร่วมกับกระทรวงอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง ได้ทบทวนมาตรการทางการค้าที่มีใช้ภาษี (NTMs) ในสปป.ลาว โดยพบว่ามี 253 มาตรการ ซึ่งสัดส่วนร้อยละ 34 ของมาตรการดังกล่าวเกี่ยวข้องกับมาตรการนำเข้าและการกำหนดโควตาของกระบวนการนำเข้าทั้งหมด และยังมีอีกหลายมาตรการทางการค้าที่มีใช้ภาษี (NTMs) เช่น การออกใบรับรองคุณภาพ และใบรับรองมาตรฐานที่เกี่ยวข้องกับการนำเข้าสินค้า ทำให้เกิดความล่าช้าในการตรวจปล่อยสินค้า และเพิ่มต้นทุนในการดำเนินธุรกิจ มาตรการต่าง ๆ เหล่านี้จำเป็นต้องได้รับการแก้ไขเพื่อช่วยลดระยะเวลาและค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการนำเข้าและส่งออกที่ไม่จำเป็น มาตรการทางการค้าที่มีใช้ภาษี (NTMs) จำเป็นต้องได้รับการทบทวนเพื่อพิจารณาในการลดมาตรการทางการค้าที่มีใช้ภาษี (NTMs) ที่ไม่จำเป็นและไม่สมเหตุสมผล

ในแผนดำเนินงานด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้า ได้มีการกำหนดการทบทวนมาตรการทางการค้าที่มีใช้ภาษี (NTMs) และการประเมินผลกระทบที่เกิดขึ้นให้แล้วเสร็จภายในปี ค.ศ. 2017-2018 และลดหรือผ่อนผันมาตรการดังกล่าวภายในปี ค.ศ. 2018 แผนดำเนินงานได้วางแผนเป้าหมายสำเร็จในการทบทวน และ

ประเมินผลกระทบใน 22 มาตรการทางการค้าที่มีใช้ภาษี (NTMs) ภายในเดือนสิงหาคม ค.ศ. 2018 และดำเนินการปฏิบัติตามคำแนะนำที่ได้ภายในสิ้นปี ค.ศ. 2018 และจะดำเนินการทบทวนและประเมินผลมาตรการทางการค้าที่มีใช้ภาษี (NTMs) ที่ยังมีอยู่ แพลดังกล่าวแม้สอดคล้องกับการทบทวนและลดมาตรการทางการค้าที่มีใช้ภาษี (NTMs) ที่กำหนดในสัญญาการค้าทางด้านสินค้า ASEAN ซึ่งจะช่วยให้ สปป.ลาวสามารถบรรลุพันธสัญญาภายใต้ข้อตกลงดังกล่าวภายในปี ค.ศ. 2018 ดังนั้น เพื่อให้งานดังกล่าวสอดคล้องกับเป้าหมาย การทบทวนและประเมินผลกระทบดังกล่าวจะต้องมีการติดตามและประเมินจากกองเลขานุการด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้า (Trade Facilitation Secretariat) อย่างต่อเนื่อง ในขณะเดียวกัน หน่วยงานที่เกี่ยวข้องควรมีการทบทวนมาตรการทางการค้าที่มีใช้ภาษี (NTMs) ในการกำหนดกฎหมายที่จะออกมาใหม่เพื่อลดผลกระทบทางการค้า

#### 7. การดำเนินการตามข้อตกลงว่าด้วยการอำนวยความสะดวกทางการค้าภายใต้องค์การการค้าโลก

ความตกลงว่าด้วยการอำนวยความสะดวกทางการค้าภายใต้องค์การการค้าโลก ได้กำหนดขอบเขตการปฏิบัติงานการอำนวยความสะดวกทางการค้า เพื่อการลดต้นทุนและสร้างขีดความสามารถในการแข่งขันทางการค้าบนพื้นฐานการปฏิบัติที่เป็นเลิศ (Best practices) ความตกลงดังกล่าวได้กำหนดมาตราในการปฏิบัติตามการอำนวยความสะดวกทางการค้า ซึ่งประเทศสมาชิกสามารถเลือกและกำหนดเวลาในการปฏิบัติตามพันธสัญญาที่ได้ให้ไว้ ซึ่ง สปป.ลาว ได้รับสิทธิในการผ่อนผันการปฏิบัติเนื่องจากเป็นประเทศพัฒนาน้อยที่สุด (Least Developed Countries : LDC) โดยบรรดาสมาชิกประเทศด้อยพัฒนาจะต้องมีการปฏิบัติตาม Category A ภายใน 1 ปี นับจากข้อตกลงมีผลบังคับใช้ สำหรับมาตรการใน Category B จะมีระยะเวลาผ่อนผัน 3-5 ปี ตามกำหนดเวลาที่ประเทศสมาชิกได้ให้พันธสัญญาไว้ ในขณะเดียวกัน ใน Category C จะมีระยะเวลาผ่อนผันโดยได้รับการช่วยเหลือทางเทคนิคและการพัฒนาขีดความสามารถจากผู้ร่วมพัฒนา (Donors) ตามบทบัญญัติว่าด้วยการปฏิบัติที่พิเศษและแตกต่าง เพื่อให้มีความสามารถในการปฏิบัติตามพันธกรณีที่ได้ให้ไว้ ความตกลงว่าด้วยการอำนวยความสะดวกทางการค้าภายใต้องค์การการค้าโลก ได้มีผลบังคับใช้ในวันที่ 22 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2560 ดังนั้น สปป.ลาว จะต้องมี การปฏิบัติตามพันธสัญญาตามที่ได้ให้ไว้ใน Category A ในวันที่ 22 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2561

ถึงแม้ว่าระยะเวลาในการปฏิบัติตามพันธกรณีในบาง Category จะสามารถผ่อนผันด้านระยะเวลาได้ สปป.ลาว ควรมุ่งเน้นปรับปรุงความสามารถในการปฏิบัติตามมาตรการดังกล่าวให้ได้ทันตามเวลาที่ระบุไว้ในพันธสัญญา เนื่องจากทุกประเทศสมาชิกขององค์การการค้าโลก ได้มีการดำเนินการในลักษณะเดียวกัน ดังนั้น มาตรการที่ได้ให้พันธสัญญาจำเป็นต้องได้รับการปฏิบัติโดยเร็ว และไม่จำเป็นต้องคำนึงถึงเวลาที่สามารถผ่อนผันได้ ภายใต้บทบัญญัติดังกล่าว

เพื่อให้บรรลุเป้าหมายดังกล่าว สปป.ลาว ได้มีการกำหนดแนวทางการปฏิบัติตามแผนดำเนินงานด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าปี ค.ศ. 2017-2022<sup>3</sup> โดยการดำเนินการมาตรการอำนวยความสะดวกทางการค้าจะส่งผลกระทบต่อการพัฒนาทางเศรษฐกิจใน สปป.ลาว ดังนั้น จึงต้องมีการผลักดันและสร้างความสะดวก

<sup>3</sup> แนวทางการปฏิบัติตามแผนดำเนินงานด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าปี ค.ศ. 2017-2022 ของ สปป.ลาว แสดงรายละเอียดในภาคผนวก ค

ให้แกการปฏิบัติตามความตกลงด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้า เพื่อลดค่าใช้จ่ายและระยะเวลาที่ไม่จำเป็นในการดำเนินธุรกิจ เพื่อดึงดูดการลงทุนและเร่งการขยายเศรษฐกิจให้เติบโตได้อย่างรวดเร็วขึ้น ยกตัวอย่างเช่น การชำระค่าธรรมเนียมและบริการต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการนำเข้าและส่งออกภายในจุดเดียว การใช้ระบบ Lao National Single Window (LNSW) เพื่อให้เห็นผลลัพธ์ที่เป็นรูปธรรมอย่างรวดเร็ว พร้อมกับการทบทวนและประเมินผลกระทบมาตรการทางการค้าที่มีใช้ภาษี (NTMs) เพื่อผ่อนผันหรือกำจัดการที่มีจำเป็น

แผนการดำเนินงานด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าปี ค.ศ. 2017-2022 ได้แบ่งแผนการดำเนินงานออกเป็น 4 ระยะ โดยการกำหนดเป้าหมายในแต่ละระยะตามที่แสดงในตารางที่ 4.7 ดังนี้

ตารางที่ 4.7: เป้าหมายของแผนการดำเนินงานด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้า

ปี ค.ศ. 2017-2022

ระยะ	เป้าหมายการดำเนินงาน
ระยะเริ่มต้น (ส.ค. 2017 – ก.พ. 2018)	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. การกำหนดหน่วยงานที่รับผิดชอบด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้า</li> <li>2. การจัดตั้งหน่วยงานประสานงานด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าในระดับแขวง</li> <li>3. การปฏิบัติตามมาตรการใน Category A ตามที่ได้ให้สัตยาบันไว้กับองค์การการค้าโลก</li> </ol>
ระยะสั้น (มี.ค. – ธ.ค. 2018)	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. การทบทวน 11 มาตรการที่มีใช้ภาษี (NTMs) และหาแนวทางในการลดมาตรการดังกล่าว</li> <li>2. การออกกฎหมายเพื่อยกเลิกด่านตรวจตราตามเส้นทางที่ไม่จำเป็น</li> <li>3. การจัดตั้งระบบชำระเงินเพียงจุดเดียว</li> <li>4. การตรวจตราร่วมกันที่ด่านสะพานน้ำเขต-มุกดาหาร (Common Control Area: CCA)</li> <li>5. การรับรองกฎหมายว่าด้วยการดำเนินธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์</li> <li>6. แจ้งกำหนดเวลาในการปฏิบัติตามมาตรการใน Category B และ C</li> <li>7. การร่างแผนในการขอความช่วยเหลือทางเทคนิคและวิชาการจากองค์กรผู้ร่วมพัฒนา ใน Category C</li> </ol>
ระยะกลาง (ม.ค. – ธ.ค. 2019)	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. การคัดเลือกผู้ประกอบการ AEO ให้แล้วเสร็จ จำนวน 20 บริษัท</li> <li>2. การทดลองและริเริ่มใช้ระบบ National Single Window (NSW) และ ASEAN Single Window (ASW) บริเวณด่านพรมแดน</li> <li>3. การทบทวนและหาแนวทางในการลดมาตรการที่มีใช้ภาษี (NTMs) ที่เหลืออยู่</li> <li>4. การจัดฝึกอบรมให้ความรู้ด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้ากับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งในระดับส่วนกลางและระดับแขวง</li> </ol>

<p>ระยะเวลา (ม.ค. 2020 – ธ.ค. 2022)</p>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. การริเริ่มดำเนินการตามมาตรการใน Category C ที่เหลืออยู่ให้แล้วเสร็จภายในปี ค.ศ. 2022</li> <li>2. การสร้างขีดความสามารถทางเทคนิคและวิชาการให้แก่หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ภายใต้ความช่วยเหลือจากองค์กรผู้ร่วมพัฒนา</li> <li>3. การวางแผนดำเนินงานการอำนวยความสะดวกทางการค้าระยะที่ 3 ปี ค.ศ. 2023-2027</li> </ol>
---------------------------------------------	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

จากรายละเอียดของแผนการดำเนินงานด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าระยะที่ 2 ปี ค.ศ. 2017-2022 พบว่า สปป.ลาว ได้เริ่มมีการดำเนินการดังกล่าวตั้งแต่ในช่วงกลางปี ค.ศ. 2017 โดยมีกำหนดเป้าหมายในการปฏิบัติตามมาตรการที่ได้ให้สัตยาบันไว้ให้สำเร็จในทุกมาตรการภายในปี ค.ศ. 2022

#### 4.6.2 ผลที่คาดว่าจะได้รับจากการปฏิบัติตามแผนดำเนินงานด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าระยะที่ 2 ปี ค.ศ. 2017-2022

##### 1. การลดระยะเวลาในการนำเข้าและส่งออก

ตามรายงานในปี ค.ศ. 2014 การส่งออกของ สปป.ลาว จะใช้เวลาเฉลี่ย 228 ชั่วโมง ซึ่งรวมทั้งเวลาที่ใช้ในการดำเนินการเอกสาร ดังนั้น แผนการดำเนินงานฉบับนี้จึงได้กำหนดเป้าหมายในการลดระยะเวลาการส่งออกให้ลดลงอีก 50% ให้เหลือเพียง 114 ชั่วโมง ภายในปี ค.ศ. 2022 ซึ่งเป้าหมายดังกล่าวสามารถบรรลุได้โดยการลดมาตรการทางการค้าที่มีใช้ภาษี (NTMs) ที่ไม่จำเป็นลง ทำให้บรรดามาตรการที่เกี่ยวข้องกับขั้นตอนการส่งออกต่างๆ ที่เหลืออยู่มีความกระชับมากยิ่งขึ้น ในด้านระยะเวลาการนำเข้าได้กำหนดเป้าหมายในการลดระยะเวลาการนำเข้าให้ลดลงอีก 50% จาก 230 ชั่วโมง ในปี ค.ศ. 2014 ให้เหลือเพียง 115 ชั่วโมงภายในปี ค.ศ. 2022

##### 2. การลดต้นทุนธุรกรรมการนำเข้าและส่งออก

ต้นทุนในการดำเนินการนำเข้าและส่งออกจะต้องลดลงให้ได้ 30% ภายในปี ค.ศ. 2020 เมื่อเปรียบเทียบกับจากปี ค.ศ. 2016 ซึ่งมีต้นทุนในการส่งออก 308 USD ต่อ TEUs และต้นทุนในการนำเข้า 268 USD ต่อ TEUs โดยมีเป้าหมายในการลดต้นทุนการส่งออกลดลงเหลือ 216 USD ต่อ TEUs และต้นทุนในการนำเข้า 188 USD ต่อ TEUs ภายในปี ค.ศ. 2022 โดยการลดค่าใช้จ่ายต่าง ๆ และทำให้โครงสร้างค่าธรรมเนียมมีความเหมาะสมผล ในขณะเดียวกัน การประยุกต์ใช้ Lao National Single Window (LNSW) และการลดมาตรการทางการค้าที่มีใช้ภาษี (NTMs) ที่เกี่ยวข้องกับการส่งออก โดยเฉพาะผลิตภัณฑ์ทางการเกษตรและแร่ จะเป็นเครื่องมือหนึ่งที่ช่วยลดต้นทุนในการส่งออก

##### 3. การลดจำนวนเอกสารในการนำเข้าและส่งออก

จำนวนเอกสารที่ต้องใช้สำหรับการนำเข้าและส่งออกจะต้องลดลงให้ได้ 30% ภายในปี ค.ศ. 2022 ซึ่งเป้าหมายดังกล่าวจะทำให้สำเร็จโดยลดขั้นตอนของหน่วยงานต่าง ๆ และการประยุกต์ใช้ Lao National Single Window (LNSW) ซึ่งข้อมูลจะถูกรวบรวมตามมาตรฐานเดียวกันและสามารถแลกเปลี่ยนข้อมูลทางอิเล็กทรอนิกส์

ระหว่างหน่วยงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง โดยไม่จำเป็นต้องมีการออกรหัสที่ซ้ำซ้อนกัน นอกจากนี้ การเชื่อมโยงข้อมูลกับระบบ ASEAN Single Window (ASW) ยังจะช่วยในการแลกเปลี่ยนข้อมูลที่เป็นกับประเทศสมาชิก ASEAN ซึ่งเป็นอีกแนวทางหนึ่งในการลดจำนวนเอกสารที่ใช้ในการนำเข้าส่งออก

#### 4. การปรับปรุงอันดับด้านดัชนีชี้วัดด้านการค้าระหว่างประเทศของสปป.ลาว

การดำเนินการปรับปรุงขั้นตอนในการลดเวลาและค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้องกับการนำเข้าและส่งออกตามที่ได้กำหนดในแผนการดำเนินงานการอำนวยความสะดวกทางการค้า คาดว่าจะสามารถยกระดับความสามารถด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าของสปป.ลาว ในการจัดอันดับของธนาคารโลก ในทางด้านการค้าข้ามแดนให้มาอยู่ในลำดับต่ำกว่า 100 หรืออย่างน้อยให้มีลำดับที่ใกล้เคียงประเทศเพื่อนบ้าน

### 4.7 ปัญหาและอุปสรรคด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าของสปป.ลาว

#### ปัญหาและอุปสรรคในเชิงสถาบันภาครัฐ

1. หน่วยงานที่เกี่ยวข้องและรับผิดชอบด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้ายังมีความซ้ำซ้อนและมีความสับสนของบทบาทหน้าที่ในการปฏิบัติงาน ซึ่งหน่วยงานภายใต้กระทรวงอุตสาหกรรมและการค้า ไม่ว่าจะเป็นกองเลขานุการด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้า / กอง WTO / กรมการนำเข้าและส่งออก ในบางครั้งยังคงมีความสับสนถึงหน้าที่รับผิดชอบด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าบางประการ ก่อให้เกิดทั้งการทำงานที่ซ้ำซ้อน ทำให้หน่วยงานดังกล่าวต้องมีภาระการทำงานที่มากขึ้น หรือ ความสับสนด้านบทบาทหน้าที่ ส่งผลให้ปัญหาด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าที่ส่งมาจากส่วนงานระดับแขวงมิได้รับการแก้ไขได้อย่างทัน่วงที อย่างไรก็ตาม ในปัจจุบันได้มีการริเริ่มในการปรับโครงสร้างภายในกระทรวงอุตสาหกรรมและการค้า เพื่อกำหนดบทบาทหน้าที่ของหน่วยงานที่รับผิดชอบด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าภายใต้กรอบองค์การการค้าโลกให้ชัดเจน ซึ่งอาจจะมีการปรับโครงสร้างให้กองเลขานุการด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าอยู่ภายใต้กรมการวางแผนและความร่วมมือ กระทรวงอุตสาหกรรมและการค้า
2. การขาดบุคลากรที่มีความรู้ความสามารถในระดับปฏิบัติงานด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าที่เพียงพอ ส่งผลให้การจัดตั้งหรือการดำเนินงานของกองเลขานุการด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าในระดับแขวงมีความล่าช้าและขาดประสิทธิภาพ
3. การขาดการบูรณาการระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง การปฏิบัติงานระหว่างหน่วยงานการอำนวยความสะดวกทางการค้าไม่เป็นไปในทิศทางเดียวกัน อันเนื่องมาจากกฎระเบียบของแต่ละหน่วยงานในการปฏิบัติใช้มีความแตกต่างกัน รวมทั้งความซ้ำซ้อนในการปฏิบัติงาน ดังนั้นจึงมีความจำเป็นที่จะต้องออกกฎระเบียบข้อบังคับให้มีความสอดคล้องกัน นอกจากนี้ การที่นโยบายจากส่วนกลางมิได้ถูกนำมาใช้ในทางปฏิบัติอย่างเต็มที่ อันเนื่องมาจากเจ้าหน้าที่ระดับปฏิบัติงานขาดความรู้ความเข้าใจอย่างแท้จริง และขาดการประสานงานที่ดีพอจากส่วนกลาง มักส่งผลให้เกิดปัญหาและอุปสรรคบริเวณพรมแดน ก่อให้เกิดความล่าช้าของการเคลื่อนย้ายของสินค้าและต้นทุนที่สูงขึ้น

4. การปฏิบัติงานด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าในระดับแขวงไม่เป็นไปตามนโยบายที่กำหนดจากส่วนกลาง ในปัจจุบันถึงแม้ว่ากรมศุลกากรจะมีความพยายามในการปฏิรูปการปฏิบัติงานในระดับแขวงมาในระยะหนึ่ง โดยการกระจายอำนาจ (Decentralization) ให้กับเจ้าหน้าที่ระดับแขวง แต่ยังคงขาดความเป็นเอกภาพในการปฏิบัติงาน เนื่องจากการอำนวยความสะดวกทางการค้าในบางครั้งจะเป็นการปฏิบัติตามระเบียบการของแขวง ซึ่งมีกฎระเบียบที่ไม่สอดคล้องกับนโยบายจากส่วนกลาง อย่างไรก็ตาม ปัจจุบัน แผนกนิติกรรม กรมศุลกากร อยู่ในระหว่างการปรับปรุงกฎหมายว่าด้วยภาษีให้มีความสอดคล้องกับ WTO TFA โดยจะนำเสนอต่อรัฐบาลในปี ค.ศ.2019
5. การขาดความร่วมมือจากหน่วยงานเอกชน ผู้ประกอบการนำเข้าและส่งออกมักไม่ค่อยให้ความสนใจและความร่วมมือแก่จากภาครัฐในการเข้ารับการเผยแพร่ความรู้ด้านต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการอำนวยความสะดวกทางการค้า ซึ่งเป็นอุปสรรคอย่างหนึ่งที่สำคัญต่อการพัฒนาด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าในสปป.ลาว ปัญหาและอุปสรรคในการดำเนินงานของผู้ประกอบการ
  1. ข้อจำกัดของระบบโครงสร้างพื้นฐาน ปัจจุบัน สปป.ลาว ได้มีการเร่งพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานที่จำเป็นอันจะช่วยสนับสนุนการอำนวยความสะดวกทางการค้าให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น โดยเฉพาะอย่างยิ่งการพัฒนาโครงข่ายการขนส่งทางถนนที่เป็นรูปแบบการขนส่งหลักของประเทศซึ่งเป็นจุดที่เชื่อมต่อการค้าระหว่างสปป.ลาวและประเทศเพื่อนบ้าน เพื่อที่จะเชื่อมโยงการค้าของสปป.ลาวไปยังตลาดภายนอกภูมิภาค และการพัฒนารูปแบบการขนส่งทางรางที่ได้รับการสนับสนุนเงินทุนจากจีนจะช่วยส่งเสริมให้การขนส่งสินค้าในสปป.ลาวมีประสิทธิภาพมากขึ้น รวมทั้งช่วยให้มีต้นทุนการขนส่งที่ต่ำลง นอกจากนี้การพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานทางการค้าและการสื่อสารและโทรคมนาคมจะช่วยยกระดับด้านประสิทธิภาพการเชื่อมโยงข้อมูล การจัดทำฐานข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับการนำเข้าและส่งออกให้ทันสมัยและมีการเชื่อมโยงระหว่างหน่วยงานมากขึ้น รวมทั้งเป็นการลดปริมาณและความยุ่งยากซับซ้อนของเอกสาร อย่างไรก็ตาม ระบบโครงสร้างพื้นฐานดังกล่าวยังอยู่ในขั้นตอนการเร่งพัฒนา ส่งผลให้ยังไม่สามารถใช้ประโยชน์จากระบบโครงสร้างพื้นฐานดังกล่าวในการอำนวยความสะดวกทางการค้าได้อย่างมีประสิทธิภาพ
  2. ความไม่เป็นมาตรฐานและความโปร่งใสในกระบวนการข้ามแดน ผู้นำเข้าและผู้ส่งออกมักเผชิญกับปัญหาด้านการเรียกเก็บค่าธรรมเนียมประเภทต่าง ๆ ที่แตกต่างกันในแต่ละพื้นที่ ซึ่งมีความซ้ำซ้อนกันและเกิดค่าใช้จ่ายที่ไม่จำเป็น รวมทั้งการดำเนินการด้านเอกสารและการตรวจสอบที่มีความซ้ำซ้อนและไม่โปร่งใส ทำให้เกิดความล่าช้าและส่งผลกระทบต่อผู้นำเข้าและผู้ส่งออกเหล่านี้ต้องแบกรับต้นทุนการดำเนินงานที่สูงขึ้น
  3. เวลาในการปฏิบัติงานของแต่ละหน่วยงานบริเวณพรมแดนที่แตกต่างกัน ช่วงเวลาในการปฏิบัติงานของแต่ละหน่วยงานบริเวณพรมแดนที่ไม่สอดคล้องกัน ส่งผลให้มีระยะเวลาในการข้ามแดนที่สูงขึ้นโดยไม่จำเป็น หน่วยงานที่ควบคุมบริเวณพรมแดนของสปป.ลาวจะต้องมีการบูรณาการในการปฏิบัติงานให้สอดคล้องกับ

สภาพความเป็นจริง และมีการปรับช่วงเวลาการปฏิบัติงานให้สอดคล้องกัน เพื่อเป็นการอำนวยความสะดวกให้แก่ผู้นำเข้าส่งออกให้มากขึ้น

4. ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศที่เกี่ยวข้องกับการนำเข้าส่งออกอยู่ในระหว่างการพัฒนา เช่น การเชื่อมต่อระบบ National Single Window (NSW) กับหน่วยงานอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องซึ่งจะนำไปสู่การเชื่อมโยงกับระบบ ASEAN Single Window (ASW) การพัฒนาระบบ ASYCUDA การพัฒนาระบบการชำระเงินจุดเดียว เป็นต้น ซึ่งทำให้ผู้ประกอบการมีต้นทุนด้านระยะเวลาและการเงินที่สูง อย่างไรก็ตาม หากมีการพัฒนาระบบดังกล่าวแล้วเสร็จในอนาคตจะช่วยลดค่าใช้จ่ายและขั้นตอนให้แก่ผู้ประกอบการเป็นอย่างมาก

#### 4.8 สิ่งที่ได้เรียนรู้ด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าจากกรณีศึกษาของสปป.ลาว

จากการศึกษาการอำนวยความสะดวกทางการค้าของสปป.ลาว พบว่ายังคงมีหลายสิ่งที่จะต้องได้รับการปรับปรุงและพัฒนาเพื่อให้การดำเนินการด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้ามีประสิทธิภาพมากขึ้น ไม่เพียงแต่จุดที่ตั้งทางภูมิศาสตร์ของสปป.ลาวที่ไม่มีทางออกสู่ทะเล ซึ่งส่งผลให้การนำเข้าและส่งออกสินค้ามีต้นทุนและระยะเวลาที่สูงแล้ว การพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐาน การปรับปรุงกฎระเบียบต่าง ๆ ให้ทันสมัย การพัฒนาความสามารถของบุคลากรที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งการพัฒนากลไกการประสานงานต่าง ๆ จะเป็นแนวทางสำคัญที่ช่วยให้สปป.ลาว สามารถลดต้นทุนการค้า รวมทั้งลดระยะเวลาการนำเข้าและส่งออก อันเป็นการยกระดับการอำนวยความสะดวกทางการค้าและเพิ่มขีดความสามารถทางการแข่งขันให้กับประเทศ

ในการดำเนินการด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้า สปป.ลาวโดยกองเลขาธิการด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้า (TFS Secretariat) ได้มีการจัดทำแผนการดำเนินงานด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าในระยะเวลาที่ 1 ปี ค.ศ. 2011-2015 และในปัจจุบันการดำเนินการอยู่ภายใต้แผนแผนการดำเนินงานด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าในระยะเวลาที่ 2 ปี ค.ศ. 2017-2022 ซึ่งในอนาคตจะมีการจัดทำแผนงานดังกล่าวในระยะเวลาที่ 3 ตั้งแต่ปี ค.ศ. 2023 การจัดทำแผนการดำเนินงานดังกล่าวตั้งแต่ในระยะเวลาที่ 1 เป็นต้นมา สปป.ลาว ได้มีการประเมินระดับความพร้อมของตนเอง ทำให้ทราบถึงสถานะและสิ่งที่สามารถและไม่สามารถดำเนินการได้ สิ่งใดคือปัญหาและอุปสรรคที่จะต้องแก้ไข ข้อมูลจากการประเมินต่าง ๆ เหล่านี้ เป็นข้อมูลที่สำคัญที่ช่วยให้ สปป.ลาว สามารถนำมาวางแผนและจัดลำดับความสำคัญของสิ่งที่ต้องดำเนินการ แนวทางการปรับปรุงและแก้ไขเพื่อดำเนินการพัฒนาด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้า รวมทั้งสามารถกำหนดแผนการดำเนินงานและเป้าหมายทั้งในระยะสั้น ระยะกลาง และระยะยาว ได้อย่างสอดคล้องกับสภาพการณ์ที่เป็นจริง โดยในปัจจุบัน สปป.ลาวได้พยายามในการดำเนินการตามแผนงานระยะที่ 2 อย่างเคร่งครัด ถึงแม้ว่าการดำเนินการบางอย่างอาจจะยังไม่เป็นไปตามที่กำหนดในแผนการดำเนินงานโดยสมบูรณ์ แต่อย่างน้อยการที่มีแผนการดำเนินงานจะช่วยให้สปป.ลาวสามารถดำเนินการให้เป็นไปตามแนวทางที่กำหนดไว้

ในด้านกลไกการขับเคลื่อนการอำนวยความสะดวกทางการค้าภายในประเทศ สปป.ลาวได้มีการจัดตั้งคณะกรรมการแห่งชาติด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าในปี ค.ศ. 2017 โดยมีบทบาทที่สำคัญในการขับเคลื่อนการอำนวยความสะดวกทางการค้าให้เป็นไปตามแผนดำเนินงานที่กำหนดไว้ ซึ่งในระยะแรก กลไก



ดังกล่าวจะมีการบริหารงานจากส่วนกลาง โดยมีกองเลขาธิการด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้า (TFS Secretariat) และหน่วยงานของกระทรวงต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องเป็นผู้ประสานงานไปยังระดับท้องถิ่น (แขวง) อย่างไรก็ตาม สปป.ลาวพบว่า การดำเนินการด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าภายใต้กลไกดังกล่าวยังไม่มีประสิทธิภาพมากนัก เนื่องจากมิได้มีการมอบหมายบทบาท หน้าที่และความรับผิดชอบที่ชัดเจนให้กับหน่วยงานในระดับท้องถิ่น (แขวง) ทำให้การดำเนินงานที่ความล่าช้าและปัญหาที่เกิดขึ้นมิได้รับการแก้ไขได้อย่างทันที่ ซึ่ง สปป.ลาว ได้ตอบสนองต่อการปรับปรุงแก้ไขปัญหาดังกล่าวที่เกิดขึ้นอย่างทันที่ โดยในช่วงกลางปี ค.ศ. 2018 สปป.ลาวได้ดำเนินการวางแผนการปรับโครงสร้างของคณะกรรมการแห่งชาติว่าด้วยการอำนวยความสะดวกทางการค้าโดยการนำกระทรวงที่เกี่ยวข้องอีก 4 กระทรวงเข้ามามีบทบาทในตำแหน่งรองประธานคณะกรรมการฯ ทำให้มีบทบาทและขอบเขตที่ครอบคลุมกับประเด็นด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้ามากขึ้น และร่างปรับแผนโครงสร้างดังกล่าวได้มีการปรับปรุงกลไกในระดับท้องถิ่น (แขวง) ให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น โดยกำหนดให้มีการจัดตั้งคณะกรรมการแห่งชาติด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าในระดับแขวง (Provincial level) ซึ่งมีการกำหนดโครงสร้างและบทบาทหน้าที่ความรับผิดชอบที่ชัดเจน ซึ่ง สปป.ลาวคาดหวังว่ากลไกดังกล่าวจะช่วยยกระดับการอำนวยความสะดวกทางการค้าในระดับท้องถิ่นให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น สำหรับกรณีของ สปป.ลาวอาจกล่าวได้ว่า แนวทางการดำเนินการของ สปป.ลาว เป็นลักษณะการเรียนรู้โดยการปฏิบัติจริง (Learning by doing) ซึ่งจะมีการปรับแนวทางการดำเนินการให้มีความเหมาะสมกับสถานการณ์ที่เกิดขึ้นอยู่ตลอดเวลา อย่างไรก็ตาม ยังคงต้องมีการติดตามการดำเนินการต่อไปหลังจากที่ได้มีการปรับโครงสร้างคณะกรรมการดังกล่าวว่าจะช่วยให้การดำเนินการด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าของ สปป.ลาว มีประสิทธิภาพเพิ่มขึ้นมากน้อยเพียงใด

#### 4.9 สรุปการอำนวยความสะดวกทางการค้าของ สปป.ลาว

สปป.ลาวได้มีการเร่งพัฒนาด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้า โดยมีเป้าหมายในการปฏิบัติตามมาตรฐานที่ได้สัปดาห์แล้วไว้แก่องค์กรการค้าโลกให้ได้ทั้งหมดภายในปี ค.ศ. 2022 โดยในการบรรลุเป้าหมายดังกล่าว สปป.ลาวได้มีการจัดทำแผนการดำเนินงานด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าในระยะที่ 1 ปี ค.ศ. 2011-2015 และระยะที่ 2 ปี ค.ศ. 2017-2022 ซึ่งปัจจุบันได้มีการดำเนินการตามแผนการดำเนินงานระยะที่ 2 โดยในขั้นต้นจะมุ่งเน้นการจัดตั้งหน่วยงานรับผิดชอบและจุดประสานงานกลางด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าทั้งในระดับส่วนกลางและในระดับแขวง เพื่อสร้างกลไกในการติดตามการดำเนินงานบริเวณจุดผ่านแดนต่าง ๆ ทั่วประเทศให้มีประสิทธิภาพ สปป.ลาวได้มีการทบทวนกฎระเบียบต่าง ๆ ให้มีความสอดคล้องกับบริบทด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าปัจจุบัน เช่น การทบทวนและปรับปรุงกฎระเบียบด้านศุลกากรให้ทันสมัย รวมทั้งการร่างกฎหมายฉบับใหม่ให้สอดคล้องและเพิ่มประสิทธิภาพให้การดำเนินการในการอำนวยความสะดวกทางการค้าในปัจจุบัน เช่น กฎหมายว่าด้วยพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์เพื่อสนับสนุนการชำระเงินอิเล็กทรอนิกส์ กฎระเบียบในการลดการตรวจตราตามท้องถิ่นที่ไม่จำเป็น เป็นต้น การพัฒนาประสิทธิภาพการปฏิบัติงานบริเวณพรมแดน เช่น การริเริ่มการขยายระยะเวลาการปฏิบัติงานบริเวณพรมแดน การตั้งจุดชำระเงิน ณ จุดเดียว การจัดตั้งการตรวจตราร่วมกันกับหน่วยงานของประเทศเพื่อนบ้าน ณ จุดผ่านแดนที่สำคัญ นอกจากนี้ยังริเริ่มการพัฒนาระบบ National Single Window และ ASEAN Single Window เพื่อช่วยอำนวยความสะดวกทางการค้า

และสร้างความโปร่งใสในการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ นอกจากนี้ยังมีความพยายามการจัดมาตรการทางการค้าที่มีใช้ภาษี (NTMs) ที่ไม่จำเป็นเพื่อลดต้นทุนการค้าให้แก่ผู้ประกอบการ ในด้านการขอรับความช่วยเหลือทางเทคนิค ปัจจุบันสปป.ลาวยังมิได้มีการระบุประเภทของการรับความช่วยเหลือทางเทคนิคที่ชัดเจน แต่อยู่ในระหว่างการดำเนินการประเมินและร่างแผนการของความช่วยเหลือดังกล่าวเพื่อกำหนดรูปแบบการขอรับความช่วยเหลือทางเทคนิคที่ตรงประเด็น

อย่างไรก็ตาม สปป.ลาวยังคงประสบกับปัญหาและอุปสรรคด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าหลายประการ ทั้งในด้านการพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานที่จำเป็นอย่างเพียงพอ การพัฒนากลไกในการประสานงานและบูรณาการระหว่างหน่วยงานให้มีประสิทธิภาพ การปรับปรุงกระบวนการและขั้นตอนต่าง ๆ ให้มีประสิทธิภาพ การขาดบุคลากร ทรัพยากรและขีดความสามารถในการดำเนินการและอำนวยความสะดวกทางการค้าในระดับส่วนกลางและท้องถิ่น การลดการทุจริตของเจ้าหน้าที่ซึ่งก่อให้เกิดค่าใช้จ่ายที่ไม่จำเป็นแก่ผู้ประกอบการเป็นอย่างมาก ซึ่งสปป.ลาวได้ตระหนักถึงปัญหาและมีความพยายามในการจัดอุปสรรคต่าง ๆ ที่ส่งผลกระทบต่อการพัฒนาการอำนวยความสะดวกทางการค้าเหล่านี้ ภายใต้แผนการดำเนินงานด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าระยะที่ 2 ซึ่งสปป.ลาวได้เริ่มมีการปฏิบัติตามแผนการดำเนินงานดังกล่าวอย่างจริงจัง ซึ่งจะเป็นแนวทางหนึ่งที่จะช่วยให้สปป.ลาวสามารถดำเนินงานตามแผนงานที่ได้ตามที่กำหนดไว้

# บทที่ 5

การศึกษาแผนและ  
ผลการดำเนินงาน  
ด้านการพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวก  
ความสะดวกทางการค้า  
ของเมียนมา



## บทที่ 5

### การศึกษาแผนและผลการดำเนินงาน ด้านการพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้าของเมียนมา

#### 5.1 เมียนมา (Myanmar)

เมียนมาได้เข้าร่วมเป็นสมาชิกองค์การการค้าโลก (WTO) อย่างเป็นทางการเมื่อวันที่ 1 มกราคม พ.ศ. 2538 และถูกจัดอยู่ในกลุ่มประเทศพัฒนาน้อยที่สุด ด้านนโยบายทางเศรษฐกิจเมียนมาได้ประกาศนโยบายปฏิรูปเศรษฐกิจมหภาคภายใต้กรอบงานการปฏิรูปเศรษฐกิจและสังคม (Framework for Economic and Social Reform: FESR) โดยมุ่งเน้นการเปลี่ยนแปลงจากระบบเศรษฐกิจแบบวางแผนจากส่วนกลาง (Centrally-planned economy) มาเป็นระบบตลาดนำ โดยให้ความสำคัญเรื่องการพัฒนาอุตสาหกรรม การเกษตร การกระจายทรัพยากรอย่างเท่าเทียมกันทั่วทั้งประเทศ การส่งเสริมการลงทุนจากทั้งในและนอกประเทศ การพัฒนาโดยมีประชาชนเป็นศูนย์กลางและการลดความยากจน อย่างไรก็ตาม ในทางปฏิบัติ การปรับโครงสร้างเศรษฐกิจของเมียนมายังมีความคืบหน้าไม่มากนัก โดยรัฐบาลยังไม่มีแนวทางชัดเจนในการปฏิรูปประเทศไปสู่เป้าหมายดังกล่าว นอกจากนี้ ภาคการผลิตหลายสาขา ยังถูกแทรกแซงและควบคุมโดยรัฐบาล ขณะที่นโยบายและกฎระเบียบทางการค้าและการลงทุนมีการเปลี่ยนแปลงบ่อย ทำให้นักลงทุนต่างชาติขาดความมั่นใจในการเข้าไปลงทุน แม้ว่าจะมีการลงทุนอย่างต่อเนื่องในบางสาขา เช่น น้ำมันและก๊าซธรรมชาติ ไม้ และเหมืองแร่ ขณะที่สาขาที่จำเป็นต่อการพัฒนาประเทศ เช่น ภาคอุตสาหกรรมการผลิต การเกษตร และโครงสร้างพื้นฐาน ยังต้องได้รับการส่งเสริมการลงทุนเพิ่มขึ้น

Doing Business Report ปี พ.ศ. 2561 (2018) ได้มีการศึกษาและเก็บข้อมูลในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการอำนวยความสะดวกทางการค้าในส่วนของการค้าข้ามพรมแดน (Trading across border) ของเมียนมาพบว่า เมียนมาอยู่ในลำดับ 163 จากทั้งหมด 190 ประเทศ ซึ่งเป็นลำดับที่ต่ำกว่าในปี พ.ศ. 2560 ที่อยู่ในลำดับที่ 159 โดย Doing Business Report ได้ระบุว่าสาเหตุหนึ่งเกิดจากผู้นำเข้าส่งออกมีต้นทุนและระยะเวลาที่สูงขึ้นอันเนื่องมาจากความแออัดของท่าเรืออย่างกึ่ง โดยมีรายละเอียดของต้นทุนและระยะเวลาที่เกี่ยวข้องกับการนำเข้าและส่งออกสินค้าต่อ 1 TEUs<sup>1</sup> ดังแสดงในตารางที่ 5.1

<sup>1</sup> World Bank. (2018), “Doing Business 2018: Reforming to Create Jobs”, Washington, DC.

ตารางที่ 5.1 : ระยะเวลาและต้นทุนในการส่งออกและนำเข้าของเมียนมาปี พ.ศ. 2561

การส่งออก		การนำเข้า	
ระยะเวลาที่ใช้ในการส่งออก (ชม.)		ระยะเวลาที่ใช้ในการนำเข้า (ชม.)	
ระยะเวลาการดำเนินเอกสาร	144	ระยะเวลาการดำเนินเอกสาร	48
ระยะเวลาที่ใช้บริเวณพรมแดน	142	ระยะเวลาที่ใช้บริเวณพรมแดน	230
ต้นทุนการส่งออก (เหรียญสหรัฐ)		ต้นทุนการนำเข้า (เหรียญสหรัฐ)	
ต้นทุนด้านเอกสาร	140	ต้นทุนด้านเอกสาร	210
ต้นทุนบริเวณพรมแดน	432	ต้นทุนบริเวณพรมแดน	457

\*ต้นทุนและระยะเวลาในการดำเนินเอกสารหมายถึง ต้นทุนและระยะเวลาตั้งแต่จัดเตรียมเอกสาร ยื่นเอกสาร ที่เกี่ยวข้องกับการนำเข้าและส่งออก และดำเนินการด้านเอกสารดังกล่าวจนเสร็จสิ้น โดยไม่รวมถึงค่าภาระการนำเข้าและส่งออก (ประมาณการณ้จากการขนส่งสินค้า 1 TEUs)

\*\*ต้นทุนและระยะเวลาที่ใช้บริเวณพรมแดนหมายถึง ต้นทุนและระยะเวลาในการดำเนินพิธีการศุลกากร การตรวจสอบสินค้าจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งต้นทุนและระยะเวลาในการขนถ่ายสินค้าบริเวณท่าเรือหรือพรมแดน โดยไม่รวมถึงค่าภาระการนำเข้าและส่งออก (ประมาณการณ้จากการขนส่งสินค้า 1 TEUs)

จากตารางข้างต้น เมื่อเปรียบเทียบการอำนวยความสะดวกทางการค้าในส่วนของการค้าข้ามพรมแดน (Trading across border) กับประเทศเพื่อนบ้านอื่น ๆ ได้แก่ กัมพูชา สปป.ลาว เวียดนาม และไทย พบว่า เมียนมาอยู่ในลำดับต่ำที่สุด ซึ่งมีต้นทุนและระยะเวลาในการนำเข้าและส่งออกในระดับที่สูงเป็นอย่างมาก ซึ่งเป็นข้อจำกัดที่ส่งผลกระทบต่อความสามารถของผู้นำเข้าและส่งออกเป็นอย่างมาก อย่างไรก็ตามยังมีส่วนที่เมียนมาสามารถดำเนินการได้ดี ได้แก่ ระยะเวลาในการดำเนินเอกสารนำเข้า ซึ่งสามารถดำเนินการได้เป็นรองเพียงไทยเท่านั้น ปัจจุบัน เมียนมาได้มีความพยายามเป็นอย่างมากในการพัฒนาด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าเพื่อยกระดับขีดความสามารถทางการแข่งขันของประเทศ

ในด้านภาพรวมทางการค้าระหว่างเมียนมาและไทย ทั้งในด้านการค้าระหว่างประเทศและการค้าชายแดนพบว่า ในปี พ.ศ. 2561 มีมูลค่าการค้าระหว่างทั้งสองประเทศรวมกว่า 245,825.24ล้านบาท ซึ่งมีอัตราการเติบโตกว่าร้อยละ 6.65 เมื่อเปรียบเทียบกับปี พ.ศ. 2560 ซึ่งหากพิจารณาถึงมูลค่าการค้าชายแดนพบว่า มีบทบาทที่สำคัญการค้าระหว่างทั้งสองประเทศ ในปี พ.ศ. 2561 เมียนมาได้ใช้ช่องทางทางการนำเข้าสินค้าผ่านรูปแบบการค้าชายแดนเป็นหลัก โดนมียอดส่วนกว่าร้อยละ 89.96 และส่งออกสินค้ามายังไทยผ่านรูปแบบการค้าชายแดนกว่าร้อยละ 71.15 เมื่อเปรียบเทียบกับมูลค่าการนำเข้าและส่งออกระหว่างประเทศทั้งหมดตามลำดับ ดังแสดงในตารางที่ 5.2

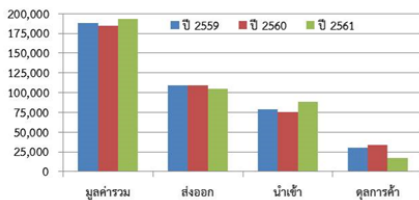
ตารางที่ 5.2 : มูลค่าการค้าระหว่างไทย-เมียนมา และการค้าชายแดนไทย-เมียนมา

รายการ	มูลค่า (ล้านบาท)		อัตราการเปลี่ยนแปลง (%) 60/61	สัดส่วนการค้าชายแดนต่อการค้าระหว่างประเทศ (%)	
	ปี 2560	ปี 2561		ปี 2560	ปี 2561
<b>การค้าระหว่างไทย-เมียนมา</b>					
มูลค่ารวม	230,491.26	245,825.84	6.65	100.00	100.00
ส่งออก	146,142.30	147,880.30	1.19	100.00	100.00
นำเข้า	84,348.96	97,945.54	16.12	100.00	100.00
ดุลการค้า	61,793.34	49,934.76			
<b>การค้าชายแดนไทย-เมียนมา</b>					
มูลค่ารวม	184,331.02	193,326.56	4.88	79.97	78.64
ส่งออก	108,966.13	105,212.16	-3.45	74.56	71.15
นำเข้า	75,364.84	88,114.40	16.92	89.35	89.96
ดุลการค้า	33,601.34	17,097.76			

ที่มา: ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร กรมการค้าต่างประเทศ โดยความร่วมมือจากกรมศุลกากร

สำหรับปี 2561 การค้าชายแดนไทยกับเมียนมามีมูลค่าการค้ารวม 193,326.56 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 4.88 โดยการส่งออกมีมูลค่า 105,212.16 ล้านบาท ลดลงร้อยละ 3.45 และการนำเข้ามีมูลค่า 88,114.40 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 16.92 โดยไทยได้ดุลการค้า 17,097.76 ล้านบาท ดังแสดงในภาพที่ 5.1

ภาพที่ 5.1: มูลค่าการค้าชายแดนไทย-เมียนมา



สถิติการค้าชายแดนไทย-เมียนมา

หน่วย: ล้านบาท	ปี 2559	ปี 2560	ปี 2561
มูลค่ารวม	187,905.29	184,331.02	193,326.56
ส่งออก	109,267.17	108,966.18	105,212.16
นำเข้า	78,638.12	75,364.84	88,114.40
ดุลการค้า	30,629.05	33,601.34	17,097.76

ที่มา: ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร กรมการค้าต่างประเทศ โดยความร่วมมือจากกรมศุลกากร

สินค้าส่งออกสำคัญ 5 อันดับแรก ได้แก่ 1) น้ำมันดีเซล 2) เครื่องดื่มที่ไม่มีแอลกอฮอล์ 3) น้ำมันสำเร็จรูปอื่นๆ 4) ผ้าผืนและด้าย 5) เครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์ และสินค้านำเข้าสำคัญ 5 อันดับแรก ได้แก่ 1) ก๊าซธรรมชาติ มีสัดส่วนการค้าสูงถึงร้อยละ 84.86 2) สัตว์น้ำ 3) โค กระบือ สุกร แพะ แกะ 4) เหล็ก 5) ผลิตภัณฑ์อื่น ๆ จากสัตว์ โดยมีรายละเอียดแสดงในตารางที่ 5.3

ตารางที่ 5.3: มูลค่าการส่งออกและนำเข้าชายแดนไทย-เมียนมา (รายสินค้า)

ที่	รายการสินค้าส่งออก	ปี 2560		ปี 2561	
		สัดส่วน (%)	(ล้านบาท)	สัดส่วน (%)	(ล้านบาท)
1	น้ำมันดีเซล	7.37	5,964.35	7.754.24	
2	เครื่องดื่มที่ไม่มีแอลกอฮอล์	5.77	6,657.86	6,069.39	
3	น้ำมันสำเร็จรูปอื่นๆ	5.08	4,877.11	5,344.87	
4	ผ้าผืนและด้าย	4.72	4,916.41	4,961.61	
5	เครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์	4.16	4,693.83	4,374.78	
6	ผลิตภัณฑ์เหล็กและเหล็กกล้า	3.91	4,958.91	4,109.01	
7	รถจักรยานยนต์และส่วนประกอบ	3.28	4,024.85	3,450.98	
8	สินค้าอุตสาหกรรมอื่นๆ	3.03	3,638.05	3,193.03	
9	เครื่องโทรสารโทรพิมพ์ โทรศัพท์อุปกรณ์ฯ	2.30	2,029.24	2,423.29	
10	เครื่องสำอาง เครื่องหอมและสบู	2.18	2,185.85	2,295.10	
	อื่นๆ	58.20	65,073.72	61,235.90	
	มูลค่ารวม	100.00	108,966.18	105,212.16	

ที่	รายการสินค้านำเข้า	ปี 2560		ปี 2561	
		สัดส่วน (%)	(ล้านบาท)	สัดส่วน (%)	(ล้านบาท)
1	ก๊าซธรรมชาติ	84.86	63,570.69	74,775.36	
2	สัตว์น้ำ	3.80	3,345.40	3,352.14	
3	โค กระบือ สุกร แพะ แกะ	2.68	2,072.00	2,365.10	
4	เหล็ก	1.45	356.16	1,280.60	
5	ผลิตภัณฑ์อื่นๆ จากสัตว์	1.26	1,021.89	1,108.79	
6	พืชน้ำมันและผลิตภัณฑ์	1.02	1,187.56	897.97	
7	ปลาหมึกสด แช่เย็น แช่แข็ง	0.84	541.72	742.93	
8	เคมีภัณฑ์อินทรีย์	0.50	373.20	438.52	
9	สินแร่ โลหะอื่นๆ เศษโลหะอื่นๆ	0.43	261.69	382.98	
10	ผลิตภัณฑ์ไม้อื่นๆ	0.40	414.12	353.91	
	อื่นๆ	2.74	2,220.43	2,416.10	
	มูลค่ารวม	100.00	75,364.84	88,114.40	

ที่มา: ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร กรมการค้าต่างประเทศ โดยความร่วมมือจากกรมศุลกากร

ด้านการค้าสำคัญที่มีมูลค่าการค้าสูงสุด 5 อันดับแรก ได้แก่ ด้านศุลกากรแม่สอด มูลค่าการค้ารวม 77,961.71 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 40.33 ของการค้าชายแดนไทย-เมียนมา รองลงมาได้แก่ ด้านศุลกากรสังขละบุรี ด้านศุลกากรระนอง ด้านศุลกากรแม่สาย และด้านศุลกากรเชียงใหม่ ตามลำดับ ดังแสดงในตารางที่ 5.4

ตารางที่ 5.4: มูลค่าการส่งออกและนำเข้าชายแดนไทย-เมียนมา (รายด่าน)

มูลค่าการส่งออกชายแดนไทย-เมียนมา (รายด่าน)				มูลค่าการนำเข้าชายแดนไทย-เมียนมา (รายด่าน)			
ที่	ด่านศุลกากร	ปี 2560		ปี 2561			
		สัดส่วน (%)	(ล้านบาท)	สัดส่วน (%)	(ล้านบาท)		
1	ด่านศุลกากรแม่สอด	68.37	74,578.09	71,935.15			
2	ด่านศุลกากรระนอง	15.91	20,324.85	16,734.16			
3	ด่านศุลกากรแม่สาย	9.69	8,059.99	10,193.41			
4	ด่านศุลกากรเชียงใหม่	4.41	4,664.06	4,640.73			
5	ด่านศุลกากรแม่ฮ่องสอน	0.51	339.25	540.39			
	อื่นๆ	1.11	999.94	1,168.32			
	มูลค่ารวม	100.00	108,966.18	105,212.16			

ที่	ด่านศุลกากร	ปี 2560		ปี 2561	
		สัดส่วน (%)	(ล้านบาท)	สัดส่วน (%)	(ล้านบาท)
1	ด่านศุลกากรสังขละบุรี	85.35	63,944.15	75,204.12	
2	ด่านศุลกากรแม่สอด	6.84	4,936.40	6,026.56	
3	ด่านศุลกากรระนอง	5.64	5,475.16	4,969.52	
4	ด่านศุลกากรแม่สะเรียง	0.90	460.98	796.32	
5	ด่านศุลกากรประจวบคีรีขันธ์	0.85	288.19	752.87	
	อื่นๆ	0.41	256.94	365.00	
	มูลค่ารวม	100.00	75,364.84	88,114.40	

ที่มา: ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร กรมการค้าต่างประเทศ โดยความร่วมมือจากกรมศุลกากร

## 5.2 สถานะปัจจุบันของเมียนมาภายใต้ความตกลงว่าด้วยการอำนวยความสะดวกทางการค้า

เมียนมาได้เข้าร่วมเป็นสมาชิกองค์การการค้าโลก (WTO) อย่างเป็นทางการเมื่อวันที่ 1 มกราคม พ.ศ. 2538 โดยเมียนมาได้ให้สัตยาบันยอมรับความตกลงว่าด้วยการอำนวยความสะดวกทางการค้า ณ การประชุมรัฐมนตรีองค์การการค้าโลกครั้งที่ 10 กรุงไนโรบี ประเทศเคนยา ระหว่างวันที่ 15-18 ธันวาคม พ.ศ. 2558 ซึ่งองค์การการค้าโลกได้จัดกลุ่มเมียนมาไว้ในกลุ่มประเทศพัฒนาน้อยที่สุด (Least Developed Country: LDC) ดังนั้น เมียนมาจึงสามารถยืดระยะเวลาในการปฏิบัติตามมาตราได้อีกในช่วงระยะเวลาหนึ่ง เพื่อเป็นการเตรียม

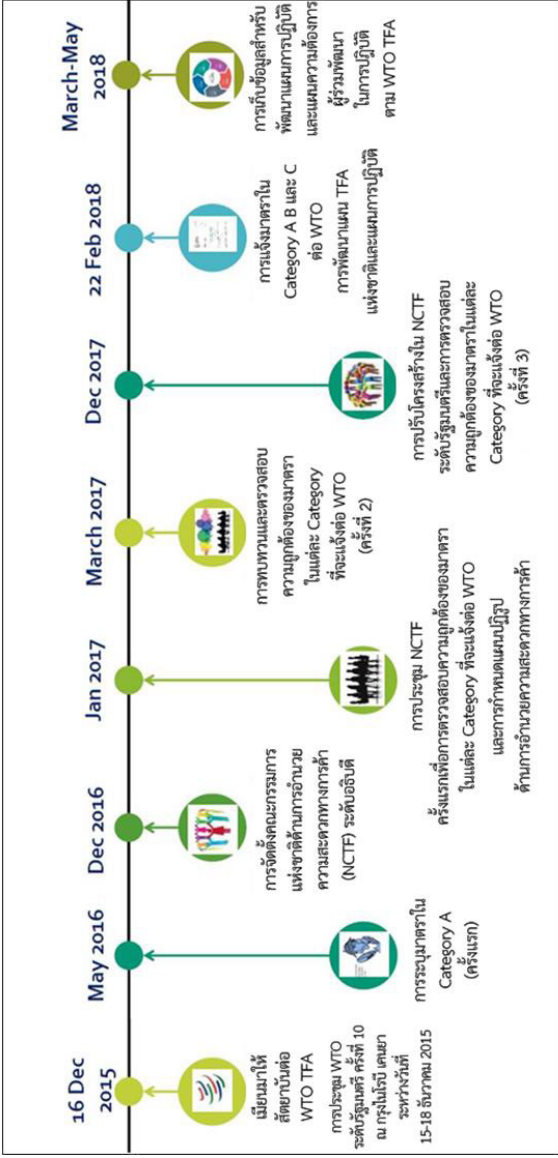


ความพร้อมและรับความช่วยเหลือทางเทคนิคในการพัฒนาการอำนวยความสะดวกทางการค้าให้เป็นไปตาม  
บทบัญญัติที่ระบุไว้ในอนาคต

ในเดือนพฤษภาคม พ.ศ. 2559 กระทรวงพาณิชย์ กรมศุลกากรและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องของเมียนมา  
ได้ดำเนินการระดมมาตรการที่สามารถดำเนินการปฏิบัติได้ทันทีใน Category A ซึ่งเป็นจุดเริ่มต้นของเมียนมาใน  
ความพยายามจัดการประเด็นด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าของประเทศ หลังจากนั้นในเดือน  
ธันวาคมในปีเดียวกัน เมียนมาได้ปฏิบัติตามมาตรการที่ 23 โดยมีการจัดตั้งคณะกรรมการแห่งชาติว่าด้วยการ  
อำนวยความสะดวกทางการค้า (National Committee on Trade Facilitation: NCTF) ซึ่งเป็นหน่วยงาน  
กลางที่สำคัญที่เป็นกลไกในการควบคุมการดำเนินงานด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าให้มีความ  
สอดคล้องและเป็นไปตามข้อตกลงที่ได้ให้สัตยาบันไว้กับองค์การการค้าโลก โดยได้มีการประชุมคณะกรรมการ  
ดังกล่าวเป็นครั้งแรกในเดือนมกราคม พ.ศ. 2560 เพื่อประเมินความพร้อมในการปฏิบัติตามในแต่ละมาตรา  
รวมทั้งการริเริ่มในการจัดทำแผนปฏิรูปด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าเพื่อที่สามารถยื่นการรายงาน  
การปฏิบัติตามแต่ละมาตราใน Category A B และ C ต่อองค์การการค้าโลกได้ทันเวลา ซึ่งมีการทบทวนและ  
ตรวจสอบดังกล่าวอีกครั้งหนึ่งในเดือนมีนาคม พ.ศ. 2560 เมียนมาได้มีการปรับโครงสร้างของคณะกรรมการ  
แห่งชาติว่าด้วยการอำนวยความสะดวกทางการค้าอีกครั้งหนึ่งในระดับรัฐมนตรี รวมทั้งทบทวนและตรวจสอบ  
มาตรการที่จะปฏิบัติในแต่ละ Category เป็นครั้งสุดท้าย และได้มีการแจ้งมาตราใน Category A B และ C ที่  
เมียนมาจะดำเนินการปฏิบัติต่อองค์การการค้าโลกในเดือนกุมภาพันธ์ พ.ศ. 2561 นอกจากนี้เมียนมาได้เริ่ม  
การดำเนินการเก็บข้อมูลเพื่อนำมาใช้ในการพัฒนาแผนการปฏิบัติ (Action plan) และแผนความต้องการใน  
การขอความช่วยเหลือทางเทคนิค (Donor Matrix) เพื่อใช้เป็นแนวทางในการพัฒนาการอำนวยความสะดวก  
ทางการค้าของเมียนมา

อย่างไรก็ตามความตกลงว่าด้วยการอำนวยความสะดวกทางการค้าได้มีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 23  
กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2561 ที่ผ่านมา เนื่องจากประเทศภาคีสมาชิกได้มีการลงนามให้สัตยาบันเป็นจำนวนครบ 2  
ใน 3 แล้ว ซึ่งเมียนมาในฐานะประเทศที่ถูกจัดอยู่ในกลุ่มประเทศพัฒนาน้อยที่สุด (LDC) จะได้รับสิทธิในการ  
ปรับตัวอีก 1 ปี โดยเริ่มปฏิบัติตาม Category A ได้ตั้งแต่วันที่ 23 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2562 สำหรับ Category  
B และ C เมียนมามีความจำเป็นต้องพัฒนาการดำเนินการในมาตรการดังกล่าว เพื่อให้มีความพร้อมต่อบทบัญญัติ  
ที่จะมีการบังคับใช้ในอนาคต

ภาพที่ 5.2 : ลำดับพัฒนาการของเมียนมาว่าความตกลงว่าด้วยการอำนวยความสะดวกทางการค้าภายใต้องค์การการค้าโลก



ที่มา: Lwin Lwin Aung (2018)

เมียนมาได้กำหนดมาตราในความตกลงการอำนวยความสะดวกทางการค้าใน Category A ซึ่งเมียนมาพร้อมในการปฏิบัติตามได้ทันทีที่ไว้เพียง 3 มาตราซึ่งคิดเป็นร้อยละ 5.5 ของมาตราที่ต้องปฏิบัติตามทั้งหมด ได้แก่

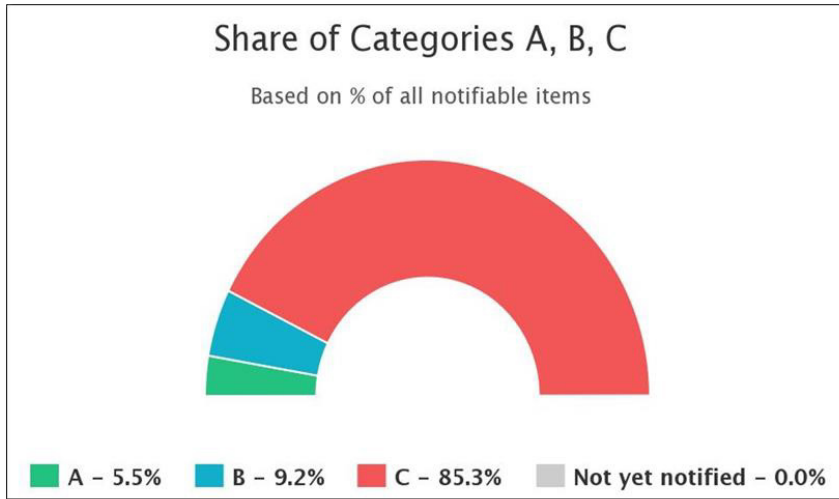
- มาตราที่ 4 ว่าด้วยกระบวนการอุทธรณ์ (Procedures For Appeal or Review)
- มาตราที่ 6.2 ว่าด้วยระเบียบเฉพาะด้านค่าธรรมเนียมและค่าภาระที่เรียกเก็บหรือใน ส่วนที่เกี่ยวข้องกับการนำเข้าและการส่งออก (Specific Disciplines on Fees and Charges for Customs Processing Imposed on or in Connection with Importation and Exportation)
- มาตราที่ 10.5 ว่าด้วยการตรวจสอบสินค้าก่อนส่ง (Pre-shipment Inspection)

ในขณะที่มีการระบุมาตราไว้ใน Category B อีก 6 มาตราซึ่งคิดเป็นร้อยละ 9.2 ของมาตราที่ต้องปฏิบัติตามทั้งหมด ได้แก่

- มาตราที่ 1.3 ว่าด้วยการจัดตั้งศูนย์ตอบข้อซักถาม (Enquiry Points)
- มาตราที่ 5.2 ว่าด้วยการกักกัน (Detention)
- มาตราที่ 6.1 ว่าด้วยระเบียบทั่วไปด้านค่าธรรมเนียมและค่าภาระที่เรียกเก็บหรือใน ส่วนที่เกี่ยวข้องกับการนำเข้าและการส่งออก (General Disciplines on Fees and Charges Imposed on or in Connection with Importation and Exportation)
- มาตราที่ 6.3 ว่าด้วยระเบียบด้านบทลงโทษ (Penalty Disciplines)
- มาตราที่ 10.6 ว่าด้วยการใช้ตัวแทนออกของ (Use of Customs Brokers)
- มาตราที่ 10.8 ว่าด้วยการปฏิเสธสินค้า (Rejected Goods)

โดยส่วนที่เหลืออีก 27 มาตราซึ่งเป็นสัดส่วนที่สูงที่สุดถึงร้อยละ 85.3 ของมาตราที่ต้องปฏิบัติตามทั้งหมดโดยได้ระบุไว้ใน Category C ซึ่งเป็นส่วนที่ยังไม่ต้องปฏิบัติตามโดยทันที โดยมีระยะเวลาในการปรับตัวและจะได้รับความช่วยเหลือทางเทคนิคในการพัฒนาขีดความสามารถในด้านต่าง ๆ ก่อนเริ่มที่จะมีการปฏิบัติตามมาตราใน Category C อย่างไรก็ตามเมื่อพิจารณาถึงการกำหนดช่วงเวลาที่สามารถปฏิบัติตามมาตราทั้งใน Category B และ C ได้โดยคร่าว (Indicative date) และวันที่แน่ชัด (Definitive date) รวมทั้งการกำหนดประเภทของการได้รับการสนับสนุนและช่วยเหลือ (Technical assistance) จากองค์การการค้าโลก พบว่าเมียนมายังมีระบุรายละเอียดดังกล่าวอย่างชัดเจน

ภาพที่ 5.3 : การเปรียบเทียบสัดส่วนระหว่าง Category A B และ C



ที่มา : <https://www.tfadatabase.org/members/myanmar>

ปัจจุบัน ธนาคารโลก (World Bank) ในฐานะผู้ร่วมพัฒนา (Donor) ได้มีการทำงานร่วมกับ คณะกรรมการแห่งชาติเพื่อการอำนวยความสะดวกทางการค้า (NCTF) ในการจัดลำดับความสำคัญของการดำเนินการ การกำหนดเวลา และจัดตั้งคณะทำงาน (Working groups) ในการพัฒนาและดำเนินการในประเด็นที่เกี่ยวข้องกับการอำนวยความสะดวกทางการค้า คณะทำงานดังกล่าวภายใต้ คณะกรรมการแห่งชาติเพื่อการอำนวยความสะดวกทางการค้าได้เริ่มมีการประเมินความสามารถและทรัพยากรที่จำเป็นของแต่ละกรม/กระทรวงและหน่วยงานอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการอำนวยความสะดวกทางการค้า เพื่อที่จะจัดลำดับความสำคัญในการปฏิบัติตามและการกำหนดเงื่อนไขในการปฏิบัติตามมาตราใน Category B และ C รวมทั้งการระบุความช่วยเหลือทางเทคนิคจากผู้ร่วมพัฒนา

นอกจากนี้ ธนาคารโลกได้เสนอแนะให้คณะกรรมการแห่งชาติเพื่อการอำนวยความสะดวกทางการค้า (NCTF) จัดตั้งคณะทำงานที่ดูแลรับผิดชอบโดยเฉพาะเจาะจงในแต่ละประเด็นสำคัญของ มาตราของความตกลงว่าด้วยการอำนวยความสะดวกทางการค้า ได้แก่

1. คณะทำงานด้านการติดต่อสื่อสารและความโปร่งใส (Communications and Transparency Working Group) ซึ่งดูแลรับผิดชอบ
  - มาตรา 1.1 การตีพิมพ์และเผยแพร่ (Publication)
  - มาตรา 1.2 ข้อมูลที่มีอยู่ในระบบอินเทอร์เน็ต (Information Available Through Internet)
  - มาตรา 1.3 จุดตอบข้อซักถาม (Enquiry Points)

- มาตรา 2.1 โอกาสในการแสดงความเห็นและการเข้าถึงข้อมูลข่าวสารก่อนกฎระเบียบจะมีผลบังคับใช้ (Opportunity to Comment and Information before Entry into Force)
  - มาตรา 2.2 โอกาสในการปรึกษาหารือ (Consultations)
  - มาตรา 6.1 ระเบียบทั่วไปด้านค่าธรรมเนียมและค่าภาระที่เรียกเก็บหรือในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการนำเข้าและการส่งออก และบทลงโทษ (General Disciplines on Fees and Charges imposed on or in connection with importation and Exportation)
2. คณะทำงานด้านระบบยื่นเอกสาร จุดเดียว (Single Window Working Group) ซึ่งดูแลรับผิดชอบในการบูรณาการกระบวนการต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง ซึ่งเกี่ยวข้องกับมาตรา
- มาตรา 7.1 กระบวนการก่อนการมาถึงของสินค้า (Pre-arrival Processing)
  - มาตรา 7.2 การชำระเงินทางอิเล็กทรอนิกส์ (Electronic Payment)
  - มาตรา 10.1 พิธีการและเอกสารที่จำเป็น (Formalities and Documentation Requirement)
  - มาตรา 10.2 การยอมรับสำเนาเอกสาร (Acceptance of Copies)
  - มาตรา 10.4 ระบบยื่นเอกสารจุดเดียว (Single Window)
  - มาตรา 10.7 กระบวนการบริเวณพรมแดนร่วมกันและข้อกำหนดด้านเอกสารที่เป็นรูปแบบเดียวกัน (Common Border Procedures and Uniform Documentation Requirements)
3. คณะทำงานด้านการบริหารความเสี่ยง (Risk Management Working group) ซึ่งดูแลรับผิดชอบ
- มาตรา 7.4 การบริหารความเสี่ยง (Risk Management)
  - มาตรา 7.5 กระบวนการตรวจสอบหลังการตรวจปล่อยสินค้า (Post-clearance Audit)
  - มาตรา 7.7 มาตรการอำนวยความสะดวกทางการค้าสำหรับผู้ประกอบการที่ได้รับอนุญาต (Trade Facilitation Measures for Authorized Operators)
  - มาตรา 7.8 การตรวจปล่อยสินค้าเร่งด่วน (Expedited Shipment)
  - มาตรา 9 การเคลื่อนย้ายสินค้าเพื่อการนำเข้าภายใต้การควบคุมของศุลกากร (Movement of Goods Intended for Import under Customs Control)
  - มาตรา 10.9 การยอมรับสินค้าชั่วคราวและการนำสินค้าเข้ามาผ่านกระบวนการผลิตในประเทศและการส่งสินค้าออกไปชั่วคราวเพื่อผ่านกระบวนการผลิตนอกประเทศ (Temporary Admission of Goods and Inward and Outward Processing)
4. คณะทำงานด้านกระบวนการทดสอบ (Test Procedure) ซึ่งดูแลรับผิดชอบ
- มาตรา 5.1 การแจ้งเตือนเพื่อยกระดับควบคุมและการตรวจสอบ (Notification for Enhanced Control or Inspections)
  - มาตรา 5.3 กระบวนการทดสอบ (Test Procedure)

ตารางที่ 5.5 : สถานะและกรจำแนก Category ของเงื่อนไขภายใต้ความตกลงว่าด้วยการอำนวยความสะดวกทางการค้าภายใต้องค์การการค้าโลก

Provision	Heading/Description	Category	Indicative date for implementation (for categories B and C)	Definitive date for implementation (for categories B and C)	Assistance and Support for Capacity Building Required for Implementation (for category C)
<b>Article 1 Publication and Availability of Information</b>					
Article 1.1	Publication	C	To be determined	To be determined	To be determined
Article 1.2	Information Available through Internet	C	To be determined	To be determined	To be determined
Article 1.3	Enquiry Points	B	To be determined	To be determined	-
Article 1.4	Notification	C	To be determined	To be determined	To be determined
<b>Article 2 Opportunity to Comment, Information before Entry into Force and Consultations</b>					
Article 2.1	Opportunity to Comment and Information before Entry into Force	C	To be determined	To be determined	To be determined
Article 2.2	Consultations	C	To be determined	To be determined	To be determined
<b>Article 3 Advance Rulings</b>					
<b>Article 4 Procedures for Appeal or Review</b>					
<b>Article 5 Other Measures to Enhance Impartiality, Non-Discrimination and Transparency</b>					
Article 5.1	Notification for Enhanced Controls or Inspections	C	To be determined	To be determined	To be determined
Article 5.2	Detention	B	To be determined	To be determined	-
Article 5.3	Test Procedures	C	To be determined	To be determined	To be determined
<b>Article 6 Disciplines on Fees and Charges Imposed on or in Connection with Importation and Exportation and Penalties</b>					
Article 6.1	General Disciplines on Fees and Charges Imposed on or in Connection with Importation and Exportation	B	To be determined	To be determined	-
Article 6.2	Specific Disciplines on Fees and Charges for Customs Processing Imposed on or in Connection with Importation and Exportation	A	-	-	-
Article 6.3	Penalty Disciplines	B	To be determined	To be determined	-

ที่มา : [www.tfdatabase.org/uploads/notification/NMMR1.pdf](http://www.tfdatabase.org/uploads/notification/NMMR1.pdf)

ตารางที่ 5.5 : สถานะและการจำแนก Category ของเมียนมาภายใต้ความตกลงว่าด้วยการอำนวยความสะดวกทางการค้าโลก (ต่อ)

Provision	Heading/Description	Category	Indicative date for notification (for categories B and C)	Definitive date for notification (for categories B and C)	Assistance and Support for Capacity Building required for implementation (for category C)
<b>Article 7</b>	<b>Release and Clearance of Goods</b>				
Article 7.1	Pre-arrival Processing	C	To be determined	To be determined	To be determined
Article 7.2	Electronic Payment	C	To be determined	To be determined	To be determined
Article 7.3	Separation of Release from Final Determination of Customs Duties, Taxes, Fees and Charges	C	To be determined	To be determined	To be determined
Article 7.4	Risk Management	C	To be determined	To be determined	To be determined
Article 7.5	Post-clearance Audit	C	To be determined	To be determined	To be determined
Article 7.6	Establishment and Publication of Average Release Times	C	To be determined	To be determined	To be determined
Article 7.7	Trade Facilitation Measures for Authorized Operators	C	To be determined	To be determined	To be determined
Article 7.8	Expedited Shipments	C	To be determined	To be determined	To be determined
Article 7.9	Perishable goods	C	To be determined	To be determined	To be determined
<b>Article 8</b>	<b>Border Agency Cooperation</b>				
<b>Article 9</b>	<b>Movement of Goods Intended for Import under Customs Control</b>	C	To be determined	To be determined	To be determined
<b>Article 10</b>	<b>Formalities Connected with Importation, Exportation and Transit</b>	C	To be determined	To be determined	To be determined
Article 10.1	Formalities and Documentation Requirements	C	To be determined	To be determined	To be determined
Article 10.2	Acceptance of Copies	C	To be determined	To be determined	To be determined
Article 10.3	Use of International Standards	C	To be determined	To be determined	To be determined
Article 10.4	Single Window	C	To be determined	To be determined	To be determined
Article 10.5	Pre-shipment Inspection	A	-	-	-
Article 10.6	Use of Customs Brokers	B	To be determined	To be determined	To be determined
Article 10.7	Common Border Procedures and Uniform Documentation Requirements	C	To be determined	To be determined	To be determined
Article 10.8	Rejected Goods	B	To be determined	To be determined	To be determined
Article 10.9	Temporary Admission of Goods and Inward and Outward Processing	C	To be determined	To be determined	To be determined
<b>Article 11</b>	<b>Freedom of Transit</b>				
<b>Article 12</b>	<b>Customs Cooperation</b>	C	To be determined	To be determined	To be determined
		C	To be determined	To be determined	To be determined

ที่มา : [www.tfdatabase.org/uploads/notification/NMMR1.pdf](http://www.tfdatabase.org/uploads/notification/NMMR1.pdf)

### 5.3 คณะกรรมการเพื่อการอำนวยความสะดวกทางการค้าแห่งชาติ (National Committee on Trade Facilitation: NCTF)

เมียนมาได้ดำเนินการปฏิบัติตามพันธกรณีตามที่ให้สัตยาบันในมาตราที่ 23 ว่าด้วยการจัดตั้งคณะกรรมการแห่งชาติเพื่อการอำนวยความสะดวกทางการค้า (National Committee on Trade Facilitation Committee: NCTF) ในปี พ.ศ. 2559 ซึ่งประกอบไปด้วยสมาชิกทั้งหมด 41 ราย อย่างไรก็ตามในการดำเนินงาน เมียนมาพบว่าโครงสร้างดังกล่าวมีจำนวนคณะกรรมการที่มากเกินไป และมีหน่วยงานที่ไม่ได้เกี่ยวข้องโดยตรงกับการอำนวยความสะดวกทางการค้า นอกจากนี้ในด้านการควบคุมการปฏิบัติงานพบว่า ตัวแทนของภาครัฐที่เป็นคณะกรรมการดังกล่าวมีตำแหน่งสูงสุดในระดับอธิบดีจากหลายกรมและกระทรวง ไม่มีตำแหน่งในระดับรัฐมนตรีในการกำกับดูแลการดำเนินงาน ส่งผลให้ขาดประสิทธิภาพในการกำกับและควบคุม ดังนั้น ในปีต่อมาเมียนมาได้มีการปรับโครงสร้างของคณะกรรมการดังกล่าวอีกครั้งหนึ่ง โดยปรับลดจำนวนคณะกรรมการลงเหลือ 17 รายเพื่อให้เกิดความคล่องตัวมากยิ่งขึ้น และแต่งตั้งให้รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงพาณิชย์เป็นประธาน (Chair) และรัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงวางแผนและการเงินเป็นประธานร่วม (Co-chair) เพื่อสามารถกำกับควบคุมและติดตามการปฏิบัติงานด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าได้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น

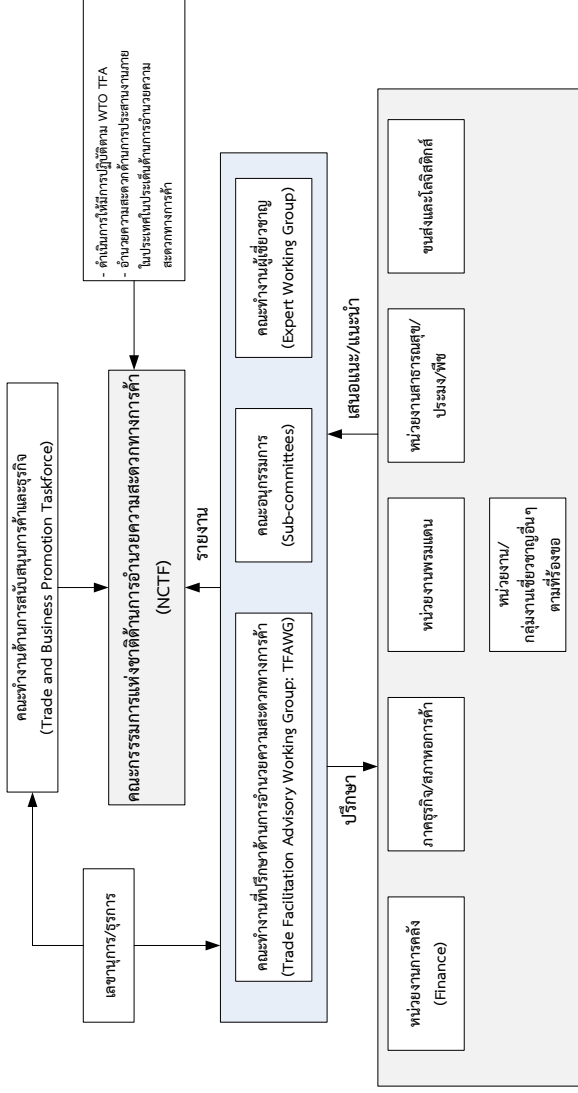
คณะกรรมการแห่งชาติเพื่อการอำนวยความสะดวกทางการค้าอยู่ภายใต้การกำกับดูแลจากคณะทำงานด้านการสนับสนุนการค้าและธุรกิจ (Trade and Business Promotion Taskforce) โดยภารกิจหลักของคณะกรรมการแห่งชาติเพื่อการอำนวยความสะดวกทางการค้า มีหน้าที่ในการผลักดันให้มีการดำเนินการตามความตกลงว่าด้วยการอำนวยความสะดวกทางการค้าที่ได้ให้สัตยาบันไว้ รวมทั้งประสานความร่วมมือระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้องภายในประเทศในประเทศที่เกี่ยวข้องกับการอำนวยความสะดวกทางการค้า

เพื่อให้การดำเนินการเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ คณะกรรมการแห่งชาติเพื่อการอำนวยความสะดวกทางการค้าได้มีการแต่งตั้งคณะทำงานเพื่อทำหน้าที่ในการดำเนินงานเชิงลึกด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้า ซึ่งประกอบไปด้วยคณะทำงานหลัก 3 หน่วยงานได้แก่ 1) คณะทำงานที่ปรึกษาด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้า (TFAWG) 2) คณะอนุกรรมการ 3) คณะทำงานผู้เชี่ยวชาญ (Expert working groups) ซึ่งมีหน้าที่ในการขับเคลื่อน ผลักดัน ประสานงาน ปรึกษา รับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการอำนวยความสะดวกทางการค้า ทั้งจากภาครัฐ ไม่ว่าจะเป็น หน่วยงานที่ควบคุมบริเวณพรมแดน ศุลกากร หน่วยงานด้านกักกันจากกระทรวงสาธารณสุข กรมประมง กรมการเกษตร เป็นต้น รวมทั้งหน่วยงานภาคเอกชน เช่น สภาหอการค้าและอุตสาหกรรม และผู้ประกอบการโลจิสติกส์และขนส่ง เป็นต้น เพื่อจัดทำแผนการดำเนินงานและรายงานสถานะ ผลการปฏิบัติงานด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าต่อคณะกรรมการแห่งชาติเพื่อการอำนวยความสะดวกทางการค้า โดยกลไกการขับเคลื่อนด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าของเมียนมา แสดงดังภาพที่ 5.4



โครงสร้างของคณะกรรมการแห่งชาติเพื่อการอำนวยความสะดวกทางการค้าของเมียนมา ประกอบไปด้วยสมาชิกทั้งหมด 17 ราย โดยมีรัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงพาณิชย์เป็นประธาน (Chair) และรัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงวางแผนและการเงินเป็นประธานร่วม (Co-chair) เนื่องจากทั้งสองกระทรวงโดยกรมการค้าภายใต้กระทรวงพาณิชย์ และกรมศุลกากรภายใต้กระทรวงวางแผนและการเงิน มีบทบาทหลักในการนำและดำเนินการด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าของเมียนมา โดยมีตัวแทนจากกระทรวงต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง และจากภาคเอกชน 3 หน่วยงานเป็นคณะกรรมการ

ภาพที่ 5.4 : กลไกการขับเคลื่อนการอำนวยความสะดวกทางการค้า



ที่มา: กระทรวงพาณิชย์, เมียนมา



## 5.4 ปัญหาและอุปสรรคในปัจจุบันของเมียนมาในการดำเนินการตามความตกลงว่าด้วยการอำนวยความสะดวกทางการค้า

เมียนมายังขาดความพร้อมในหลายประการในการสนับสนุนให้การปฏิบัติตามมาตราต่าง ๆ ใน Category B และ C ได้อย่างเต็มรูปแบบและมีประสิทธิภาพ การปฏิบัติตามความตกลงว่าด้วยการอำนวยความสะดวกทางการค้าของเมียนมาจำเป็นต้องมีการลงทุนและพัฒนาในหลายด้าน ไม่ว่าจะเป็นการลงทุนในระบบโครงสร้างพื้นฐานที่จำเป็น ระบบโทรคมนาคมและเทคโนโลยีสารสนเทศ การเตรียมความพร้อมเชิงสถาบัน การพัฒนาบุคลากรและการพัฒนาทางเทคนิคที่เกี่ยวข้อง การเตรียมความพร้อมของอุปกรณ์ เครื่องมืออำนวยความสะดวกต่าง ๆ เป็นต้น ซึ่งต้องอาศัยทั้งระยะเวลาและทรัพยากรที่จำเป็นเป็นอย่างมาก ซึ่งจากการศึกษาการปฏิบัติตามความตกลงว่าด้วยการอำนวยความสะดวกทางการค้าของเมียนมา สามารถระบุปัญหาและอุปสรรคต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นได้ดังนี้

### 1. การทำความเข้าใจหลักการด้านความตกลงการอำนวยความสะดวกทางการค้า

เนื่องจากความตกลงว่าด้วยการอำนวยความสะดวกทางการค้าเป็นหลักการโดยกว้างที่เปิดโอกาสให้แต่ละประเทศได้นำไปปฏิบัติตามมาตราต่าง ๆ ที่กำหนดโดยองค์การการค้าโลก อย่างไรก็ตาม การตีความในหลักการเพื่อนำมาปฏิบัติของแต่ละประเทศมีความแตกต่างกัน รวมทั้งเมียนมายังคงมีความสับสน ขาดความเข้าใจและการตีความที่ชัดเจนในการปฏิบัติตามแต่ละมาตราใน Category A B และ C ซึ่งเป็นสาเหตุหนึ่งที่ทำให้เมียนมาไม่สามารถกำหนดระยะเวลาในการปฏิบัติตามความตกลงว่าด้วยการอำนวยความสะดวกทางการค้าได้อย่างแน่ชัด ดังนั้นจึงมีความจำเป็นอย่างยิ่งที่จะต้องมีกระบวนการหน่วยงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งการกำหนดบทบาทหน้าที่ที่ชัดเจนให้แก่หน่วยงานต่าง ๆ เพื่อร่วมกันกำหนดแนวทาง และการตีความเนื้อหาในแต่ละมาตรา เพื่อที่จะเป็นจุดเริ่มต้นในการวางแผนและดำเนินการตาม Category ต่าง ๆ ที่ได้ให้สัตยาบันไว้กับองค์การการค้าโลก

### 2. ปัญหาเชิงสถาบันที่เกี่ยวข้องกับการอำนวยความสะดวกทางการค้า

- การขับเคลื่อนการปฏิบัติงานภายในคณะกรรมการแห่งชาติเพื่อการอำนวยความสะดวกทางการค้า (NCTF)

การกำหนดตัวบุคคลและอำนาจหน้าที่ความรับผิดชอบที่ในดำเนินงานที่ชัดเจน ได้แก่ ตำแหน่งเลขาธิการร่วม (Joint secretariat) ซึ่งเป็นตัวแทนจากกระทรวงพาณิชย์และกรมศุลกากรจำนวน 2 ตำแหน่ง ซึ่งจะต้องเป็นบุคลากรที่ได้รับการมอบหมายในการปฏิบัติงานเต็มเวลา เพื่อให้เป็นบุคลากรหลักในการขับเคลื่อนการดำเนินงานภายในคณะกรรมการแห่งชาติเพื่อการอำนวยความสะดวกทางการค้า (NTFC)

- การขาดความเข้าใจในบทบาทหน้าที่ที่ชัดเจนของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

นอกเหนือจากกระทรวงพาณิชย์และกรมศุลกากรแล้ว หลายหน่วยงานยังมีความสับสนและไม่เข้าใจในบทบาทหน้าที่และความรับผิดชอบของตนเองที่มีต่อการอำนวยความสะดวกทางการค้า โดยเฉพาะอย่าง

ยิ่งหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการออกเอกสารหรือใบอนุญาตต่าง ๆ ที่เกี่ยวกับการนำเข้าและส่งออก ซึ่งส่งผลกระทบต่อการสร้างเชื่อมั่นระหว่างหน่วยงานภาครัฐและภาคเอกชน ดังนั้น เพื่อให้การดำเนินงานเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ ควรมีการกำหนดขอบเขตการปฏิบัติงาน (Term of reference) ที่ชัดเจนแก่คณะกรรมการแห่งชาติเพื่อการอำนวยความสะดวกทางการค้า (NTFC) คณะทำงาน (Working Groups) และหน่วยงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้แต่ละฝ่ายทราบถึงบทบาทอำนาจหน้าที่ ขอบเขตและความรับผิดชอบในการดำเนินการด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าที่ชัดเจน สิ่งเหล่านี้จะเป็นจุดเริ่มต้นในการกำหนดแผนการดำเนินงานของ คณะกรรมการแห่งชาติเพื่อการอำนวยความสะดวกทางการค้า การเดินทางและตัดสินใจประเด็นต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง

- การขาดกลไกประสานงานที่ดีระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งภาครัฐและเอกชน

คณะกรรมการแห่งชาติว่าด้วยการอำนวยความสะดวกทางการค้ามีความจำเป็นที่จะต้องจัดตั้งกลไกการประสานงานและความร่วมมือระหว่าง 1) หน่วยงานรัฐกับรัฐ 2) หน่วยงานรัฐและภาคเอกชน 3) ผู้ที่เกี่ยวข้องในภาคเอกชน เพื่อให้เกิดการประสานงาน ติดตามการดำเนินการอำนวยความสะดวกทางการค้าได้อย่างมีประสิทธิภาพ และก่อการแสดงความคิดเห็นและข้อเสนอแนะต่าง ๆ ซึ่งเป็นการแลกเปลี่ยนข้อมูลที่เป็นประโยชน์ระหว่างกัน

### 3. การขาดแคลนทรัพยากรต่าง ๆ ในการสนับสนุนให้เกิดการดำเนินการด้านความตกลงว่าด้วยการอำนวยความสะดวกทางการค้า

- การขาดแคลนด้านงบประมาณ

เมื่อพิจารณาจากมาตราที่เมียนมาได้แจ้งเจตจำนงต่อองค์การการค้าโลกพบว่า มีสัดส่วนของ Category C กว่าร้อยละ 86 เมื่อเปรียบเทียบกับ Category อื่น ๆ ซึ่งเมียนมามีความจำเป็นที่จะต้องได้รับการสนับสนุนทางเทคนิคและเงินทุนต่าง ๆ จากผู้ร่วมพัฒนา (Donors) เพื่อให้สามารถดำเนินการปฏิบัติตามมาตราใน Category C ให้ประสบความสำเร็จในระยะเวลาที่กำหนดในอนาคต ซึ่งประเด็นดังกล่าวเป็นความท้าทายที่สำคัญของคณะกรรมการแห่งชาติเพื่อการอำนวยความสะดวกทางการค้าซึ่งจะต้องมีการจัดทำแผนงานเพื่อรับการสนับสนุนทางเทคนิคและเงินทุนจากผู้ร่วมพัฒนา

- การขาดแคลนบุคลากร

ไม่ว่าจะเป็นบุคลากรทั่วไป และบุคลากรที่มีทักษะ รวมทั้งการจัดหาผู้เชี่ยวชาญเพื่อช่วยขับเคลื่อนการดำเนินการด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้า ซึ่งปัญหาดังกล่าวส่วนหนึ่งเกิดจากการขาดแคลนงบประมาณในการจ้างบุคลากร

- การขาดแคลนอุปกรณ์และเครื่องมือในการอำนวยความสะดวกอื่น ๆ ที่จำเป็น

เช่น อุปกรณ์และเครื่องมือสำหรับการจัดเตรียมระบบการชำระภาษีทางอิเล็กทรอนิกส์ เป็นต้น

#### 4. ปัญหาเชิงเทคนิคต่าง ๆ (Technical Challenges)

- การขาดความรู้ความเข้าใจของผู้ประกอบการด้านขั้นตอนและกระบวนการต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการนำเข้าและส่งออก
- อุปสรรคของผู้ประกอบการในการเข้าถึงข้อมูลด้านเอกสารที่จำเป็น ค่าธรรมเนียมในการดำเนินการต่าง ๆ เนื่องจากระบบการเผยแพร่ข้อมูลที่ยังไม่มีประสิทธิภาพ
- กระบวนการและขั้นตอนที่มากเกินไปในการนำเข้าและส่งออก
- กฎหมาย กฎระเบียบที่ล้าหลัง ไม่ทันสมัย และไม่สอดคล้องกับบริบททางดารอำนวยความสะดวกทางการค้าในปัจจุบัน
- การขาดการเชื่อมโยงระบบเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร
- การขาดการบูรณาการในด้านการบริหารความเสี่ยงระหว่างหน่วยงานบริเวณพรมแดน
- การตรวจสอบเอกสารและการบันทึกข้อมูลที่ซ้ำซ้อน

#### 5. ความจำเป็นในการปฏิรูประบบศุลกากร (Customs Reform)

เมียนมาได้ริเริ่มในการปฏิรูปแนวทางการปฏิบัติงานของศุลกากรเพื่อให้มีความทันสมัยและสอดคล้องกับบริบททางการค้าในปัจจุบัน ซึ่งจะช่วยยกระดับประสิทธิภาพการอำนวยความสะดวกทางการค้า โดยเฉพาะประเด็นด้านผลประโยชน์ทับซ้อน (Conflict of interest) ซึ่งตามกฎหมายศุลกากรเมียนมากำหนดให้เจ้าหน้าที่ศุลกากรสามารถรับส่วนแบ่งจากค่าปรับของบตลงโทษต่าง ๆ ในฐานะรางวัลจากการปฏิบัติงาน ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อความสมดุลในการปฏิบัติงานในระหว่างประเด็นการควบคุมบริเวณพรมแดนกับประเด็นด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้า

นอกจากนี้การที่เมียนมายังมิได้ลงนามเข้าร่วมเป็นภาคีสัญญาเกียวโตฉบับแก้ไข (Revised Kyoto Convention) ยังก่อให้เกิดอุปสรรคที่สำคัญต่อการพัฒนามาตรฐานทางศุลกากรที่เป็นสากล และการนำเกณฑ์มาตรฐานดังกล่าวมาใช้ในพัฒนากระบวนการทางศุลกากรภายในประเทศ

#### 6. โครงสร้างพื้นฐานทางกายภาพ (Physical Infrastructure)

ระบบโครงสร้างพื้นฐานทางกายภาพด้านคมนาคมของเมียนมาทั้ง 4 ด้าน ได้แก่ ถนน ราง ท่าเรือ และสนามบิน ของเมียนมายังไม่มีประสิทธิภาพ โดยเฉพาะอย่างยิ่งคุณภาพของโครงสร้างพื้นฐานทางถนน ซึ่งเป็นโครงสร้างพื้นฐานที่สำคัญในการเชื่อมโยงการขนส่งสินค้าระหว่างเมียนมากับประเทศเพื่อนบ้านยังมิได้รับการพัฒนาให้มีประสิทธิภาพเพียงพอ ส่งผลให้มีระยะเวลาและต้นทุนการขนส่งที่สินค้าทางถนนที่สูง อย่างไรก็ตามรัฐบาลเมียนมาได้ตระหนักถึงความสำคัญในประเด็นนี้ และได้โครงการในการพัฒนาโครงข่ายถนนในเส้นทางที่เป็นระเบียบเศรษฐกิจที่เชื่อมต่อระหว่างประเทศเพื่อนบ้านให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น ยกตัวอย่างเช่น การพัฒนาถนนเส้นทางเมียวดี-ก๊อเกาะเร็ก :ซึ่งเชื่อมต่อจาก อ.แม่สอด จ.ตาก ของไทยไปยังย่างกุ้ง ได้มีการพัฒนาเส้นทางให้

สามารถเดินรถได้ทั้ง 2 ทาง จากเดิมที่ต้องมีการสลักรันกันในการขนส่งสินค้า ทำให้มีระยะเวลาในการขนส่งที่สั้นลง นอกจากนี้โครงสร้างพื้นฐานท่าเรือติลาวา ซึ่งเป็นท่าเรือหลักของประเทศตั้งอยู่ใกล้เมืองย่างกุ้ง ปัจจุบันเริ่มมีความแออัดมากขึ้น และอุปสรรคในการขนถ่ายสินค้ายังไม่ทันสมัย ส่งผลให้ใช้ระยะเวลาที่ใช้ในบริเวณท่าเรือสูงขึ้น

## 7. เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร (Information and Communication Technology)

ประสิทธิภาพของระบบเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสารของเมียนมายังอยู่ในระดับต่ำและต้องได้รับการพัฒนาเป็นอย่างมาก โดยเฉพาะอย่างยิ่งในการเชื่อมต่อด้านการแลกเปลี่ยนข้อมูลและเอกสารด้านการนำเข้าและส่งออก ซึ่งในปัจจุบันระบบพิธีการศุลกากรชายแดนยังคงใช้ระบบเอกสาร อย่างไรก็ตาม เมียนมาอยู่ในขั้นตอนการปรับใช้ระบบพิธีการศุลกากรอัตโนมัติ (Myanmar Automated Cargo Clearance Systems-MACCS) ในการเชื่อมต่อกับระบบธนาคารและหน่วยงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง ซึ่งยังไม่สามารถนำมาปฏิบัติใช้ได้อย่างเต็มที่อันเนื่องมาจากปัญหาความพร้อมด้านเทคโนโลยีและโครงสร้างพื้นฐานของประเทศ

## 8. สภาพแวดล้อมทางธุรกิจ (Business Environment)

ระบบการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ขาดความโปร่งใส มีความล่าช้าในการดำเนินงาน และขาดการประสานที่ดีระหว่างหน่วยงาน ส่งผลให้ผู้นำเข้าและส่งออกมีต้นทุนที่สูงขึ้นโดยไม่จำเป็น รวมทั้งกฎระเบียบทางการค้าที่มีการเปลี่ยนแปลงบ่อยส่งผลกระทบต่อความตั้งใจของผู้ประกอบการ นอกจากนี้ระบบการเงินภายในประเทศที่ขาดเสถียรภาพ ทำให้ผู้นำเข้าและส่งออกมักจะเผชิญกับปัญหาด้านอัตราแลกเปลี่ยน สิ่งต่าง ๆ เหล่านี้ก่อให้เกิดความไม่แน่นอนในการดำเนินธุรกิจ ซึ่งเป็นความเสี่ยงที่ผู้ประกอบการจะต้องเผชิญ

## 9. ประสิทธิภาพบริเวณพรมแดนและการขนส่ง (Border and Transport Efficiency)

การบริหารจัดการบริเวณพรมแดนเป็นประเด็นสำคัญที่เมียนมาต้องเร่งพัฒนา ซึ่งจะเห็นได้จากความพร้อมในการปฏิบัติตามความตกลงว่าด้วยการอำนวยความสะดวกและการค้าส่วนใหญ่ของเมียนมาได้แจ้งไว้ใน Category C ซึ่งจะต้องได้รับความช่วยเหลือทางเทคนิคและการพัฒนาขีดความสามารถในทุกประเด็น ซึ่งในปัจจุบัน ธนาคารโลก (World Bank) ได้ให้การสนับสนุนและให้คำแนะนำในการพัฒนากระบวนการบริหารจัดการพรมแดนในหลายประเด็น อย่างไรก็ตามในปัจจุบันยังคงมีอุปสรรคที่เกิดขึ้นในการพัฒนาดังกล่าวอยู่เป็นอย่างมาก ไม่ว่าจะเป็น การขาดกลไกในการสร้างความร่วมมือและประสานงานระหว่างหน่วยงานบริเวณพรมแดน การขาดความชัดเจนด้านข้อมูลข่าวสารที่เกี่ยวข้องกับการนำเข้าและส่งออก การขาดการบูรณาการด้านเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสารระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง การปฏิบัติงานและการตรวจสอบเอกสารซ้ำซ้อนกัน ซึ่งปัญหาต่าง ๆ เหล่านี้เป็นปัญหาหลักที่ส่งผลให้การอำนวยความสะดวกทางการค้าในเมียนมายังไม่มีประสิทธิภาพ

## 5.5 ข้อเสนอแนะด้านแนวทางดำเนินการเพื่อให้การปฏิบัติตามความตกลงว่าด้วยการอำนวยความสะดวกทางการค้า

จากการศึกษาบริบทด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าในปัจจุบันของเมียนมาพบว่า เมียนมายังคงมีสิ่งที่จะต้องดำเนินการหลายประการในการพัฒนาด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าของประเทศซึ่งอาจกล่าวได้

ว่าอยู่ในระยะเริ่มต้น เมียนมาได้มีพิมพ์เขียวหรือแผนการดำเนินงานด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าของประเทศดั่งเช่นกัมพูชาและสปป.ลาว ซึ่งอาจก่อให้เกิดความสับสนแก่หน่วยงานที่เกี่ยวข้องและอาจทำให้มองไม่เห็นผลของการดำเนินการในระยะยาว อย่างไรก็ตาม เมียนมาได้เริ่มมีผู้ร่วมพัฒนา เช่น ธนาคารโลก ในการสร้างความร่วมมือและมีการปฏิบัติงานร่วมกันด้านการพัฒนาการอำนวยความสะดวกทางการค้าในบางขอบเขตงาน ซึ่งเป็นจุดเริ่มต้นที่ดีในการประสานงานกับหน่วยงานผู้เชี่ยวชาญจากภายนอก ในส่วนนี้ได้มีการเสนอแนะในการดำเนินการด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าของเมียนมา โดยมีรายละเอียดดังนี้

### 1. การจัดทำขอบเขตการปฏิบัติงาน (Term of Reference)

ในฐานะที่เป็นหน่วยงานในการติดตามและผลักดันด้านการพัฒนาการอำนวยความสะดวกทางการค้าของประเทศ คณะกรรมการแห่งชาติเพื่อการอำนวยความสะดวกทางการค้ามีการจัดทำขอบเขตการปฏิบัติงาน (Term of Reference) ของตนเองให้ชัดเจน เพื่อให้เข้าใจถึงบทบาท หน้าที่และความรับผิดชอบในด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้า ซึ่งการจัดทำขอบเขตการปฏิบัติงานดังกล่าวยังจะทำให้เกิดความเข้าใจในบทบาทหน้าที่ซึ่งกันและกันภายในคณะกรรมการและคณะทำงาน รวมทั้งก่อให้เกิดการปฏิบัติงานที่ในขอบเขตงานที่ไม่ทับซ้อนกัน

### 2. การจัดทำแผนประเมินความจำเป็น (Need Assessment Plan)

คณะกรรมการแห่งชาติเพื่อการอำนวยความสะดวกทางการค้ามีความจำเป็นอย่างยิ่งในการจัดทำแผนประเมินความจำเป็นในการพัฒนาการอำนวยความสะดวกทางการค้าในแต่ละหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง การดำเนินการดังกล่าวเป็นจุดเริ่มต้นที่สำคัญที่จะทำให้ทราบถึงสถานะของความสามารถ ทรัพยากรที่มีอยู่ในแต่ละหน่วยงานและสามารถระบุถึงจุดที่จำเป็นต้องได้รับการปรับปรุง แก้ไขและพัฒนาตามลำดับความสำคัญ การจัดทำแผนประเมินความจำเป็นดังกล่าวอาจมีการดำเนินการร่วมกับผู้ร่วมพัฒนา (Donor) ซึ่งจะมีมุมมอง ทักษะและความเชี่ยวชาญในการประเมินและจัดทำแผนดังกล่าวอย่างมีประสิทธิภาพ นอกจากนี้ผู้ที่เกี่ยวข้องได้เสนอแนะในการประเมินความจำเป็นในรายมาตรา ในมาตรา 10.1 ว่าด้วยพิธีการและเอกสารที่จำเป็น (Formalities and Documentation Requirement) มาตรา 10.2 ว่าด้วยการยอมรับสำเนาเอกสาร (Acceptance of Copies) และมาตรา 10.3 การใช้มาตรฐานสากล (Use of International Standards)

### 3. การจัดลำดับความสำคัญของสิ่งที่ต้องดำเนินการและจัดทำแผนการดำเนินงาน

การจัดทำแผนประเมินความจำเป็นจะทำให้ทราบถึงลำดับความสำคัญของสิ่งที่จะต้องดำเนินการในการปฏิบัติตามความตกลงว่าด้วยการอำนวยความสะดวกทางการค้าภายใต้บริบทของเมียนมา เนื่องจากเมียนมาได้แจ้งเจตจำนงต่อองค์การการค้าโลกใน Category C ไว้ในสัดส่วนที่สูงที่สุด ซึ่งจำเป็นต้องใช้เวลาและทรัพยากรรวมทั้งการพัฒนาขีดความสามารถ ดังนั้น การจัดลำดับความสำคัญดังกล่าวจะช่วยให้สามารถกำหนดแผนการดำเนินงานในการพัฒนาการอำนวยความสะดวกทางการค้าของเมียนมาได้อย่างมีประสิทธิภาพมากขึ้น และแผนการดำเนินงานดังกล่าวจะเป็นแนวทางที่สำคัญสำหรับหน่วยงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องในการดำเนินการด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้า



#### 4. บทบาทของศาลาการในการปฏิบัติตามความตกลงว่าด้วยการอำนวยความสะดวกทางการค้า

กรมศาลาการเมียนมาจำเป็นต้องมีบทบาทเป็นผู้นำในการปฏิบัติตามความตกลงว่าด้วยการอำนวยความสะดวกทางการค้า เนื่องจากหากพิจารณาถึงมาตราต่าง ๆ ของความตกลงว่าด้วยการอำนวยความสะดวกทางการค้าพบว่า 1) มี 16 มาตรา ซึ่งศาลาการต้องมีการปฏิบัติร่วมกันกับหน่วยงานหลักอื่น ๆ 2) มี 12 มาตรา ซึ่งต้องมีการปฏิบัติโดยศาลาการนั้น 3) มี 11 มาตรา มาตรา ซึ่งศาลาการต้องมีการปฏิบัติร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องอื่น ๆ ซึ่งจะเห็นได้ว่าศาลาการมีความเกี่ยวข้องในการปฏิบัติดังกล่าวในแทบทุกมาตรา

อย่างไรก็ตามภายใต้การดำเนินการดังกล่าวจำเป็นต้องมีการปฏิรูปทางศาลาการและการปรับปรุงกฎระเบียบต่าง ๆ ให้มีความทันสมัยมากขึ้น ซึ่งธนาคารโลกได้ให้ความเห็นต่อการออกพระราชบัญญัติด้านศาลาการฉบับใหม่ว่าจะต้องมีความเชื่อมโยงและสอดคล้องกับพระราชบัญญัติอื่น ๆ ซึ่งมีผลกระทบโดยตรงต่อการบริหารจัดการพรมแดน นอกจากนี้ธนาคารโลกได้มีการจัดอบรมในระดับผู้บริหารสำหรับกรมศาลาการ โดยมีพนักงานในระดับบริหารกว่า 75 คน ซึ่งมุ่งเน้นการอบรมด้านการเป็นผู้นำและภาระหน้าที่ความรับผิดชอบของหน่วยงานศาลาการด้านการปฏิบัติตามความตกลงว่าด้วยการอำนวยความสะดวกทางการค้า อย่างไรก็ตาม เมียนมา ยังคงได้รับการสนับสนุนจากผู้ร่วมพัฒนาอื่น ๆ นอกเหนือไปจากธนาคารโลก เช่น ธนาคารเพื่อการพัฒนาแห่งเอเชียและองค์กรพัฒนาอื่น ๆ ซึ่งยังมีได้มีการประสานความร่วมมือที่ตึก

#### 5. การลงนามเป็นภาคีอนุสัญญาเกียวโตฉบับแก้ไข (Revised Kyoto Convention: RKC)

มาตราต่าง ๆ ด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าภายใต้องค์การค้าโลกมีความเกี่ยวข้องโดยตรงกับการปฏิบัติงานหน่วยงานศาลาการกว่าร้อยละ 80 ของมาตราทั้งหมด ดังนั้น หากศาลาการสามารถปรับปรุงและพัฒนากระบวนการและขั้นตอนต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องในแต่ละมาตราให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น ย่อมส่งผลให้เกิดการพัฒนาด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าของประเทศเป็นอย่างมาก ดังนั้น เมียนมาจำเป็นต้องลงนามเป็นภาคีอนุสัญญาเกียวโตฉบับแก้ไข (RKC) โดยเร่งด่วน เพื่อที่จะสามารถนำแนวทางอนุสัญญาเกียวโตฉบับแก้ไข (RKC) มาพัฒนาพิธีการศาลาการของเมียนมาให้มีความเรียบง่าย โปร่งใส และมีมาตรฐานสากล ซึ่งนอกจากจะเป็นการช่วยอำนวยความสะดวกทางการค้าแล้ว ยังเป็นการยกระดับความสามารถทางการแข่งขันให้กับเมียนมาอีกด้วย

#### 6. การจัดหาบุคลากรให้เพียงพอสำหรับหน่วยงานต่าง ๆ

การจัดหาบุคลากรเป็นปัญหาที่สำคัญอย่างหนึ่งของภาครัฐในเมียนมา ซึ่งส่วนหนึ่งมีสาเหตุจากหน่วยงานต่าง ๆ มีงบประมาณไม่เพียงพอในการจัดสรรกำลังคนให้เพียงพอกับปริมาณงาน อย่างไรก็ตาม หากต้องการให้การขับเคลื่อนการด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าไม่เกิดความล่าช้า มีความจำเป็นอย่างยิ่งที่จะต้องมีการจัดสรรกำลังคนเพิ่มเติมให้เพียงพอในแต่ละหน่วยงาน นอกจากนี้ยังต้องมีการวางแผนการจัดหาบุคลากรที่มีความสามารถอีกด้วย เนื่องจากขอบเขตหน้าที่ความรับผิดชอบบางประเภทจำเป็นต้องอาศัยบุคลากรที่มีทักษะเฉพาะในการดำเนินงาน เมียนมาควรมีการดำเนินการด้านนี้โดยเร็วเพื่อให้การดำเนินการด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าเป็นไปตามระยะเวลาที่กำหนด

## 7. การจัดทำแผนการพัฒนาขีดความสามารถ (Capacity building)

เมียนมาควรมีการจัดทำแผนการพัฒนาขีดความสามารถ (Capacity building) เพื่อรองรับการปฏิบัติตามความตกลงว่าด้วยการอำนวยความสะดวกทางการค้า รวมทั้งการจัดทำแผนการในจัดเตรียมหรือการของบประมาณในการสนับสนุนการอำนวยความสะดวกทางการค้า ไม่ว่าจะเป็นความช่วยเหลือทางวิชาการจากผู้ร่วมพัฒนา งบประมาณสำหรับอุปกรณ์และเครื่องมือต่าง ๆ ทั้งระบบข้อมูลสารสนเทศ เครื่อง x-ray เป็นต้น

## 8. การพัฒนาความสามารถในโครงสร้างพื้นฐานที่จับต้องไม่ได้ (Soft Infrastructure)

ประเด็นดังกล่าวจะเกี่ยวข้องกับการจัดฝึกอบรมเชิงเทคนิคให้กับเจ้าหน้าที่ในแต่ละหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อเป็นยกระดับความสามารถในการปฏิบัติงานให้กับเจ้าหน้าที่ให้มีการปฏิบัติงานได้อย่างมีประสิทธิภาพ เช่น การฝึกอบรมทางเทคนิคเฉพาะให้กับเจ้าหน้าที่ในหน่วยงานศุลกากร ประมง และเกษตร การฝึกอบรมด้านการจำแนกระบบพิกัดอัตราศุลกากร HS Code ให้กับผู้ประกอบการ เป็นต้น และควรมีการฝึกอบรมเจ้าหน้าที่ดูแลด้านการเผยแพร่ข้อมูลในเว็บไซต์ในการยกระดับความสามารถด้านภาษาอังกฤษในเชิง กฎหมาย กฎระเบียบระเบียบการต่าง ๆ เนื่องจากในปัจจุบัน เอกสารที่เผยแพร่ในเว็บไซต์ส่วนใหญ่เป็นภาษาเมียนมา ซึ่งควรจะต้องมีการแปลและเผยแพร่เอกสารที่สำคัญต่าง ๆ เป็นภาษาอังกฤษ

## 9. การทบทวนกฎหมาย กรอบกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องและการออกกฎหมายใหม่ให้สอดคล้องกับบริบทในปัจจุบัน

เมียนมาจำเป็นต้องมีการทบทวนกฎหมาย กฎระเบียบต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องเพื่อพิจารณาถึงเนื้อหาความเหมาะสมว่ามีความสอดคล้องกับบริบทด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าในปัจจุบันมากน้อยเพียงใด และพิจารณาถึงความจำเป็นในการปรับปรุงตัวบทกฎหมาย กฎระเบียบที่ล้าหลัง รวมทั้งการพิจารณาการออกกฎหมายใหม่ เพื่อให้รองรับการดำเนินงานด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าในปัจจุบันและอนาคต รวมถึงเป็นการสนับสนุนกระบวนการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ให้สามารถปฏิบัติงานภายใต้กรอบกฎระเบียบที่สอดคล้องกับสภาพการณ์ในปัจจุบัน ธนาคารโลกได้เสนอแนะให้เมียนมาดำเนินการพิจารณาในการออกกฎหมายทางศุลกากรฉบับใหม่ซึ่งจะต้องมีการเชื่อมโยงและสอดคล้องกับกฎหมาย/กฎระเบียบอื่น ๆ ที่เกี่ยวกับการปฏิบัติงานบริเวณพรมแดน รวมทั้งการพิจารณารอบกฎระเบียบด้านกระบวนการผ่านแดน (Transit procedures) เพื่อสนับสนุนการเคลื่อนย้ายสินค้าจากไทยผ่านเมียนมาไปยังจีนตอนใต้ หรือจากไทยผ่านเมียนมาไปยังอินเดีย เป็นต้น

## 10. การดำเนินการด้านการขอรับความช่วยเหลือทางเทคนิค

เนื่องจากเมียนมามีมาตราที่ได้อยู่ใน Category C เป็นส่วนใหญ่ ซึ่งจะต้องใช้เวลาในการปรับตัวและพัฒนา ซึ่งองค์การการค้าโลกได้ให้สิทธิในการขอรับความช่วยเหลือทางเทคนิคจากผู้ร่วมพัฒนา เพื่อให้สามารถปฏิบัติตามมาตราที่ระบุใน Category C ได้ภายในระยะเวลาที่กำหนด ซึ่งในปัจจุบันได้มีผู้ร่วมพัฒนาจากหลายองค์กร เช่น ธนาคารโลก (World Bank) ธนาคารพัฒนาแห่งเอเชีย (ADB) รวมทั้งองค์กรอื่น ๆ ได้เข้ามาให้ความช่วยเหลือในการพัฒนาการอำนวยความสะดวกทางการค้าในด้านต่าง ๆ อย่างไรก็ตามในการดำเนินการดังกล่าวยัง

มีการประสานที่ยังไม่มีประสิทธิภาพมากนัก สำหรับประเด็นด้านความช่วยเหลือทางเทคนิคดังกล่าวของเมียนมามีดังนี้

- การจัดโครงการฝึกอบรมเพื่อเสริมสร้างความรู้ด้านการจำแนกพิกัดศุลกากร HS Code กับผู้ประกอบการ
- การให้ความรู้กับผู้ค้า/ผู้นำเข้า/ผู้ส่งออกในกรณีขั้นตอนการขอใบรับรองด้านการกักกันต่าง ๆ (Quarantine certificate)
- การจัดโครงการฝึกอบรมด้านการบริหารจัดการเทคโนโลยีสารสนเทศ (Management of Information Technology) เพื่อให้เกิดความโปร่งใสด้านการเผยแพร่ข้อมูล เนื่องจากในปัจจุบันยังคงมีหลายกระทรวงที่ไม่มีเว็บไซต์เป็นของตนเอง หรือไม่มีความสามารถในการปรับปรุงเว็บไซต์ เช่น มิได้มีการเผยแพร่ข้อมูลที่เกี่ยวข้องทางการค้า เป็นต้น
- การจัดให้มีการอบรมให้ความรู้ในการ “เขียนข้อเสนอ (Proposal)” เพื่อใช้ในการยื่นข้อเสนอเพื่อขอรับความช่วยเหลือทางเทคนิคจากผู้ร่วมพัฒนา
- การให้คำแนะนำในการปฏิบัติตามความตกลงว่าด้วยการอำนวยความสะดวกทางการค้าภายใต้องค์การการค้าโลก (Implementation guideline for WTO TFA)
- การให้ความรู้ด้านการจัดทำดัชนีชี้วัดประสิทธิภาพ (KPI) ในการประเมินผลการปฏิบัติตามการพัฒนาความตกลงว่าด้วยการอำนวยความสะดวกทางการค้าภายใต้องค์การการค้าโลกในแต่ละมาตราใน Category A B และ C
- การให้ความรู้ในการดำเนินการตามแนวทางปฏิบัติที่เป็นเลิศในระดับสากล (International best practices) และกระบวนการสำหรับการวินิจฉัยล่วงหน้าว่าด้วยกฎของแหล่งกำเนิดสินค้า (Advance Ruling on Rule of Origin)

#### 11. การเตรียมความพร้อมด้านระบบโครงสร้างพื้นฐานและเครื่องมืออุปกรณ์ในการอำนวยความสะดวกต่าง ๆ

การดำเนินการในประเด็นดังกล่าวจะเกี่ยวข้องโดยตรงกับการลงทุนในการติดตั้งระบบต่าง ๆ และการจัดหาเครื่องมืออุปกรณ์ที่จำเป็น ซึ่งจะต้องมีการจัดสรรงบประมาณในการดำเนินการ ดังนั้น หากมีความจำเป็นต้องดำเนินการภายใต้งบประมาณที่จำกัดจะต้องมีการจัดลำดับความสำคัญและการประเมินความจำเป็นดังที่ได้กล่าวไว้ในข้างต้น หรือการเขียนข้อเสนอเพื่อขอรับเงินทุนสนับสนุนจากภายนอกหรือผู้ร่วมพัฒนาก็เป็นอีกทางเลือกหนึ่งแต่ผลลัพธ์อาจไม่สอดคล้องกับความต้องการที่แท้จริงเนื่องจากเครื่องมือและอุปกรณ์ต่าง ๆ อาจถูกกำหนดโดยเงื่อนไขจากผู้ร่วมพัฒนา โดยเมียนมามีความจำเป็นในการเตรียมความพร้อมด้านระบบโครงสร้างพื้นฐานและเครื่องมืออุปกรณ์ในการอำนวยความสะดวกต่าง ๆ ดังนี้

- การติดตั้งระบบเทคโนโลยีสารสนเทศพื้นฐาน
- สิ่งอำนวยความสะดวกและเครื่องมืออุปกรณ์ต่าง ๆ ได้แก่ เครื่อง X-ray, ห้องปฏิบัติการสำหรับการกักกัน/สุxonามัย/อาหารและยา พร้อมอุปกรณ์, ห้องเย็นควบคุมอุณหภูมิ ณ จุดผ่านแดน
- ระบบการควบคุมขาเข้า ณ จุดผ่านแดน
- ระบบโครงข่ายเชื่อมโยงข้อมูลและการติดต่อสื่อสารระหว่างสำนักงานส่วนกลางกับสำนักงาน ณ จุดผ่านแดน
- ระบบการรับรองทางอิเล็กทรอนิกส์ (E-certification system)

## 12. การดำเนินการเชิงสถาบัน

โดยเฉพาะอย่างยิ่งการยกระดับความร่วมมือระหว่างหน่วยงานบริเวณพรมแดนเพื่อให้การบูรณาการแลกเปลี่ยนข้อมูลที่เป็นประโยชน์ระหว่างกัน การสร้างความร่วมมือในการปฏิบัติงาน ซึ่งจะก่อให้เกิดความเข้าใจในบทบาทหน้าที่และความรับผิดชอบซึ่งกันและกัน รวมทั้งเป็นการสร้างเอกภาพและประสิทธิภาพในการบริหารจัดการพรมแดน

นอกจากนี้ประเด็นด้านการดำเนินการและบูรณาการในเชิงสถาบันจะช่วยให้กระบวนการพัฒนาระบบยื่นเอกสาร ณ จุดเดียว (Single Window) เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพมากขึ้นภายใต้ความร่วมมือจากหน่วยงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง

## 13. การเชื่อมโยงเครือข่ายระดับภูมิภาคและสากล

ข้อเสนอแนะนี้เกี่ยวข้องกับการสร้างเครือข่ายด้านบุคลากรทั้งในระดับภูมิภาคและสากล เพื่อที่จะสามารถจัดหาบุคลากรที่มีทักษะความสามารถหรือมีความเชี่ยวชาญเฉพาะเพื่อที่จะมาพัฒนาการอำนวยความสะดวกทางการค้าให้กับเมียนมา เนื่องจากในปัจจุบัน ปัญหาหนึ่งที่เมียนมาต้องเผชิญได้แก่ การไม่สามารถจัดหาผู้เชี่ยวชาญหรือบุคลากรที่มีทักษะความสามารถจากภายนอกเพื่อมาปฏิบัติหน้าที่ดังกล่าวได้ ซึ่งส่วนหนึ่งเกิดจากการขาดเครือข่ายทางวิชาการหรือผู้เชี่ยวชาญ ดังนั้นแนวทางในการสร้างเครือข่ายด้านบุคลากรจะเป็นแนวทางหนึ่งที่จะช่วยให้เพิ่มทางเลือกให้เมียนมาให้สามารถจัดหาผู้เชี่ยวชาญจากภายนอกได้อย่างมีประสิทธิภาพมากขึ้น

## 14. การประสานงานระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้องและความร่วมมือกับผู้ร่วมพัฒนา

การดำเนินงานดังกล่าว ได้แก่

- การพัฒนาแผนปฏิบัติการให้ความช่วยเหลือจากผู้ร่วมพัฒนา (Donor Action Matrix) ซึ่งเป็น การดำเนินการร่วมกันระหว่างเมียนมากับผู้ร่วมพัฒนา
- การจัดการประชุมปรึกษาหารือร่วมกันระหว่างเมียนมากับผู้ร่วมพัฒนา (Donors) และ ภาคเอกชนซึ่งรวมถึงผู้ประกอบการขนาดกลางและขนาดเล็ก (SMEs) ในด้านกฎระเบียบต่าง ๆ และมาตรการที่เกี่ยวข้องกับการค้า เช่น มาตรการทางการค้าที่มีใช้ภาษี (NTMs)

- การจัดประชุมอย่างสม่ำเสมอระหว่างหน่วยงาน/กรม/กระทรวงต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง ร่วมกับผู้ร่วมพัฒนา เพื่อเป็นการติดตามสถานการณ์ดำเนินงาน การแลกเปลี่ยนข้อมูลต่าง ๆ ที่เป็นประโยชน์ ซึ่งจะช่วยให้การดำเนินการด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าเป็นไปตามแนวทางและระยะเวลาที่กำหนด

## 5.6 สิ่งที่ได้เรียนรู้ด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าจากกรณีศึกษาของเมียนมา

สถานะด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าของเมียนมาในปัจจุบันอาจกล่าวได้ว่าอยู่ในระยะเริ่มต้นในการพัฒนา หน่วยงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องของเมียนมาจำเป็นต้องทำความเข้าใจถึงรายละเอียดความตกลงด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้า ทั้งในด้านหลักการโดยทั่วไปและรายละเอียดของแต่ละมาตรา เพื่อที่จะสามารถประเมินโดยคร่าวและเห็นภาพอย่างกว้างของสภาพการณ์ด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าของเมียนมาในปัจจุบัน

การร่วมมือกับองค์กรผู้ร่วมพัฒนาซึ่งเป็นผู้เชี่ยวชาญจากภายนอกเป็นแนวทางหนึ่งที่สำคัญที่จะช่วยให้เมียนมาสามารถวางแผนการดำเนินงานด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าได้อย่างมีประสิทธิภาพ ซึ่งจุดเริ่มต้นการดำเนินการที่สำคัญ ได้แก่ การวางแผนแม่บทด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าของเมียนมา (WTO TFA Master Plan of Myanmar) ซึ่งจะต้องมีการประเมินความพร้อมและจัดลำดับความสำคัญของสิ่งที่ต้องดำเนินการเพื่อให้สามารถเห็นภาพรวม ทิศทางและเป้าหมายที่เมียนมาจะต้องมุ่งไปถึง

อย่างไรก็ตามในปัจจุบัน เมียนมาได้เริ่มมีการดำเนินการพัฒนาการอำนวยความสะดวกทางการค้าในหลายด้านกับองค์กรผู้ร่วมพัฒนา ซึ่งการดำเนินการดังกล่าวยังอยู่ในระยะของการเก็บรวบรวมข้อมูลเพื่อนำมาใช้ในการวางแผนการดำเนินงาน ซึ่งเมียนมาจำเป็นต้องพิจารณาถึงการปฏิบัติตามแผนการดำเนินงานดังกล่าวโดยละเอียดในการจัดลำดับความเหมาะสมความช่วยเหลือทางเทคนิคและการพัฒนาความสามารถ (Technical Assistant and Capacity Building: TACB) รวมทั้งการสนับสนุนเงินทุนขององค์กรผู้ร่วมพัฒนาเพื่อให้มีความสอดคล้องกับบริบทของเมียนมาในปัจจุบัน

ในด้านกลไกการขับเคลื่อนการอำนวยความสะดวกทางการค้า เมียนมาจำเป็นต้องมีการจัดทำขอบเขตการดำเนินงาน (Term of Reference: TOR) ที่ชัดเจนภายในคณะกรรมการแห่งชาติด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้า (NCTF) รวมทั้งคณะอนุกรรมการ และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อที่จะกำหนดบทบาทหน้าที่และความรับผิดชอบที่ชัดเจนในแต่ละส่วนงานและไม่ให้เกิดการซ้ำซ้อนในการดำเนินงาน ซึ่งคณะกรรมการดังกล่าว จะเป็นกลไกที่สำคัญในการกำกับ ควบคุมและขับเคลื่อนการอำนวยความสะดวกทางการค้าของเมียนมาต่อไป

การพัฒนาด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าของเมียนมายังคงมีหลายสิ่งที่จะต้องดำเนินการควบคู่กันไป ไม่ว่าจะเป็นการจัดเตรียมและพัฒนาแผนแม่บทด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้า การจัดทำแผนการดำเนินงานในแต่ละด้าน การพัฒนากลไกเชิงสถาบัน การร่างข้อเสนอสำหรับการขอรับความช่วยเหลือทางเทคนิคและการพัฒนาความสามารถ รวมทั้งเงินทุนสนับสนุนจากองค์กรผู้ร่วมพัฒนา นอกจากนี้ ยังต้องมีการปรับปรุงกฎหมายและกฎระเบียบภายในประเทศให้ทันสมัย การลงทุนในระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านต่าง ๆ ในการอำนวยความสะดวกทางการค้า และการพัฒนาบุคลากรภายในหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง สิ่งต่าง ๆ เหล่านี้ล้วนแล้วแต่เป็น

ความท้าทายที่เมียนมาต้องเผชิญและต้องมีการดำเนินการอย่างเป็นขั้นตอนเพื่อก่อให้เกิดการพัฒนาและยกระดับประสิทธิภาพด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าแก่เมียนมาต่อไป

## 5.7 สรุปการอำนวยความสะดวกทางการค้าของเมียนมา

จากการศึกษาการดำเนินการด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าของเมียนมาพบว่า เมียนมาได้แจ้งมาตราใน Category A B และ C ต่อองค์การการค้าโลก ซึ่งมีสัดส่วนของมาตราใน Category A คิดเป็นสัดส่วนเพียงร้อยละ 5.5 เท่านั้นของมาตราทั้งหมด มาตราใน Category B คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 9.2 ของมาตราทั้งหมด และมาตราใน Category C คิดเป็นสัดส่วนสูงร้อยละ 85.3 ของมาตราทั้งหมด ซึ่งแสดงให้เห็นว่าเมียนมาต้องดำเนินการพัฒนาการอำนวยความสะดวกทางการค้าอีกเป็นจำนวนมาก ซึ่งต้องอาศัยทั้งเวลาและการสนับสนุนทรัพยากรที่จำเป็นเป็นอย่างมากเพื่อให้เมียนมาสามารถดำเนินการปฏิบัติตามความตกลงว่าด้วยการอำนวยความสะดวกทางการค้าได้ ซึ่งอาจเป็นสาเหตุหนึ่งที่มีเมียนมายังไม่สามารถระบุวันที่โดยคร่าว (Indicative date) และวันที่โดยแน่ชัด (Definitive date) ที่จะต้องปฏิบัติตามมาตราใน Category B และ C ได้

เมียนมาได้มีการจัดตั้งคณะกรรมการแห่งชาติด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้า (NCTF) ในปีพ.ศ. 2559 ซึ่งในระยะเริ่มต้นประกอบไปด้วยสมาชิกกว่า 41 ตำแหน่ง อย่างไรก็ตามในระยะต่อมา เมียนมาได้เรียนรู้ถึงการดำเนินงานภายใต้คณะกรรมการดังกล่าวที่ยังไม่มีประสิทธิภาพเท่าที่ควร จึงได้มีการปรับเปลี่ยนโครงสร้างภายในคณะกรรมการแห่งชาติด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าอีกครั้งหนึ่ง โดยคงไว้เฉพาะหน่วยงานและองค์กรที่มีบทบาทต่อการอำนวยความสะดวกทางการค้า โดยลดจำนวนสมาชิกเหลือเพียง 17 ตำแหน่ง โดยมีรมช.กระทรวงพาณิชย์ดำรงตำแหน่งประธานและรมช.กระทรวงวางแผนและการเงินเป็นประธานร่วมเพื่อให้มีการควบคุมและติดตามการดำเนินการด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าได้มีประสิทธิภาพมากขึ้น รวมทั้งได้มีการจัดตั้งคณะทำงานเพื่อทำหน้าที่เป็นกลไกขับเคลื่อนการพัฒนาและดำเนินการด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าของประเทศ รวมทั้งมีหน้าที่ในการขอคำปรึกษา ความเห็นและคำแนะนำจากภาคส่วนที่เกี่ยวข้องทั้งภาครัฐและเอกชนเพื่อนำข้อมูลมาจัดทำแผนการดำเนินงานด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้า

ปัจจุบัน เมียนมาได้เริ่มมีการดำเนินการวางแผนการพัฒนาภายใต้การร่วมมือและสนับสนุนจากผู้ร่วมพัฒนา เช่น ธนาคารโลก ธนาคารเพื่อการพัฒนาแห่งเอเชีย เป็นต้น แต่ยังคงมีอีกหลายประเด็นที่เมียนมาต้องมีการดำเนินการร่วมกับผู้ร่วมพัฒนาอื่น ๆ ในการรับความช่วยเหลือและสนับสนุนทางเทคนิค เพื่อให้สามารถปฏิบัติตามมาตรการอำนวยความสะดวกทางการค้าได้ อย่างไรก็ตามการประสานงานระหว่างเมียนมากับผู้ร่วมพัฒนายังไม่มีประสิทธิภาพมากเท่าใดนัก เมียนมายังคงมีความท้าทายและอุปสรรคอยู่เป็นอันมากในการเริ่มต้นพัฒนาการอำนวยความสะดวกทางการค้าให้ทันกับกลุ่มประเทศเพื่อนบ้านใน CLMVT ซึ่งความท้าทายที่เมียนมาต้องดำเนินการพัฒนานั้น อาจกล่าวได้ว่าครอบคลุมในแทบทุกประเด็นที่เกี่ยวข้องกับการอำนวยความสะดวกทางการค้า ไม่ว่าจะเป็น การพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานทั้งการคมนาคม โลจิสติกส์ การติดต่อสื่อสารและเทคโนโลยีสารสนเทศ การปรับปรุงกฎหมายและกฎระเบียบต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง การจัดเตรียมเครื่องมือ อุปกรณ์ต่าง ๆ การอำนวยความสะดวกต่าง ๆ ที่สนับสนุนด้านการค้า รวมทั้งการพัฒนาความสามารถทางเทคนิคของผู้มีส่วนได้เสียทั้งภาครัฐและเอกชน ดังนั้น เมียนมาจำเป็นต้องมีการวางแผนการดำเนินการอย่างรอบด้านและการจัดลำดับความสำคัญของสิ่ง

ที่ต้องกระทำ เพื่อที่จะเป็นจุดเริ่มต้นของในการพัฒนาการอำนวยความสะดวกทางการค้าของประเทศ และสามารถกำหนดแนวทางการพัฒนาได้อย่างมีประสิทธิภาพในการดำเนินการด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าของเมียนมาต่อไปในอนาคต





# บทที่ 6

การศึกษาแผนและ  
ผลการดำเนินงาน  
ด้านการพัฒนาสิ่งแวดล้อม  
ความสะดวกทางการค้า  
ของเวียดนาม



## บทที่ 6

### การศึกษาแผนและผลการดำเนินงาน ด้านการพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้าของเวียดนาม

#### 6.1 เวียดนาม (Vietnam)

เวียดนามได้เข้าร่วมเป็นสมาชิก WTO เมื่อวันที่ 11 มกราคม พ.ศ. 2550 โดยเป็นสมาชิกลำดับที่ 150 ถือเป็นโอกาสด้านการค้าและการลงทุนให้เวียดนามสามารถเข้าถึงตลาดต่างประเทศได้มากขึ้น และช่วยกระตุ้นให้เวียดนามหันมาให้ความสำคัญกับการปรับปรุงกฎระเบียบต่าง ๆ ให้มีความชัดเจนและสอดคล้องกับสากล เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพและความสามารถในการแข่งขัน โดยเวียดนามต้องปฏิบัติตามข้อตกลงในการปรับลดอัตราภาษีนำเข้าด้วย แต่แม้ว่าจะลดอุปสรรคทางการค้าในรูปแบบของภาษีได้ แต่ต้นทุนทางการค้าระหว่างประเทศและการเชื่อมโยงของห่วงโซ่อุปทานยังมีอยู่ในรูปแบบอื่น ๆ เช่น ความล่าช้า ความไม่แน่นอนในการเคลื่อนย้ายสินค้าข้ามแดน การผ่านพิธีการศุลกากร เป็นต้น

Doing Business Report ปี พ.ศ. 2561 (2018) ได้มีการศึกษาและเก็บข้อมูลในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการอำนวยความสะดวกทางการค้าในส่วนของการค้าข้ามพรมแดน (Trading Across Border) ของเวียดนามพบว่า เวียดนามอยู่ในลำดับ 94 จากทั้งหมด 190 ประเทศ ซึ่งเป็นลำดับที่ต่ำกว่าในปี พ.ศ. 2560 ที่อยู่ในลำดับที่ 93 สาเหตุหนึ่งเนื่องจากเวียดนามได้มีการนำระบบศุลกากรอิเล็กทรอนิกส์ (e-Customs) มาปฏิบัติใช้ ส่งผลให้ระยะเวลาในการดำเนินการที่เกี่ยวข้องกับการนำเข้าและส่งออกลดลง โดยมีรายละเอียดของต้นทุนและระยะเวลาที่เกี่ยวข้องกับการนำเข้าและส่งออกสินค้าต่อ 1 TEUs<sup>1</sup> ดังแสดงในตารางที่ 6.1

ตารางที่ 6.1 : ระยะเวลาและต้นทุนในการส่งออกและนำเข้าของเวียดนามในปี พ.ศ. 2561

การส่งออก		การนำเข้า	
ระยะเวลาที่ใช้ในการส่งออก (ชม.)		ระยะเวลาที่ใช้ในการนำเข้า (ชม.)	
ระยะเวลาการดำเนินเอกสาร	50	ระยะเวลาการดำเนินเอกสาร	76
ระยะเวลาที่ใช้บริเวณพรมแดน	55	ระยะเวลาที่ใช้บริเวณพรมแดน	56
ต้นทุนการส่งออก (เหรียญสหรัฐ)		ต้นทุนการนำเข้า (เหรียญสหรัฐ)	
ต้นทุนด้านเอกสาร	139	ต้นทุนด้านเอกสาร	183
ต้นทุนบริเวณพรมแดน	290	ต้นทุนบริเวณพรมแดน	373

\* ต้นทุนและระยะเวลาในการดำเนินเอกสารหมายถึง ต้นทุนและระยะเวลาดังแต่จัดเตรียมเอกสาร ยื่นเอกสาร ที่เกี่ยวข้องกับการนำเข้าและส่งออก และดำเนินการด้านเอกสารดังกล่าวจนเสร็จสิ้น โดยไม่รวมถึงค่าภาระการนำเข้าและส่งออก (ประมาณการณ์จากการขนส่งสินค้า 1 TEUs)

\*\* ต้นทุนและระยะเวลาที่ใช้บริเวณพรมแดนหมายถึง ต้นทุนและระยะเวลาในการดำเนินพิธีการศุลกากร การตรวจสอบสินค้าจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง รวมทั้ง ต้นทุนและระยะเวลาในการขนถ่ายสินค้าบริเวณท่าเรือหรือพรมแดน โดยไม่รวมถึงค่าภาระการนำเข้าและส่งออก (ประมาณการณ์จากการขนส่งสินค้า 1 TEUs)

<sup>1</sup> World Bank. (2018), "Doing Business 2018: Reforming to Create Jobs", Washington, DC.

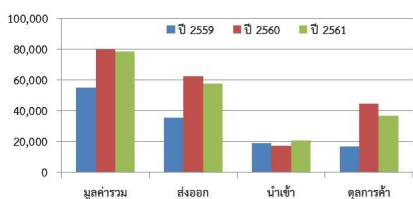
ในด้านภาพรวมทางการค้าระหว่างเวียดนามและไทย ทั้งในด้านการค้าระหว่างประเทศและการค้าผ่านแดนพบว่า ในปี พ.ศ. 2561 มีมูลค่าการค้าระหว่างทั้งสองประเทศรวมกว่า 601,651.09 ล้านบาท ซึ่งมีอัตราการเติบโตกว่าร้อยละ 7.27 เมื่อเปรียบเทียบกับปี พ.ศ. 2560 โดยไทยได้ดุลการค้าจากเวียดนามกว่า 230,474.93 นอกจากนี้ ในด้านการค้าผ่านแดนปี พ.ศ. 2561 พบว่ามีสัดส่วนการค้าผ่านแดนโดยรวมร้อยละ 13.02 เมื่อเปรียบเทียบกับมูลค่าการค้าทั้งหมด ดังแสดงในตารางที่ 6.2

ตารางที่ 6.2 : มูลค่าการค้าระหว่างไทย-เวียดนาม และการค้าผ่านแดนไทย-เวียดนาม

รายการ	มูลค่า (ล้านบาท)		อัตราการเปลี่ยนแปลง (%)	สัดส่วนการค้าชายแดน ต่อการค้าระหว่างประเทศ (%)	
	ปี 2560	ปี 2561		ปี 2560	ปี 2561
<b>การค้าระหว่างไทย-เวียดนาม</b>					
มูลค่ารวม	560,849.76	601,651.09	7.27	100.00	100.00
ส่งออก	391,210.85	416,063.01	6.35	100.00	100.00
นำเข้า	169,638.91	185,588.08	9.40	100.00	100.00
ดุลการค้า	221,571.94	230,474.93			
<b>การค้าผ่านแดนไทย-เวียดนาม</b>					
มูลค่ารวม	79,606.09	78,310.31	-1.63	14.18	13.02
ส่งออก	62,179.55	57,671.59	-7.25	15.89	13.86
นำเข้า	17,426.54	20,638.72	18.43	10.24	11.12
ดุลการค้า	44,753.01	37,032.87			

ที่มา: ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร กรมการค้าต่างประเทศ โดยความร่วมมือจากกรมศุลกากร สำหรับปี พ.ศ. 2561 การค้าผ่านแดนไทยกับเวียดนามมีมูลค่าการค้ารวม 78,310.31 ล้านบาท ลดลงร้อยละ 1.63 แบ่งเป็นการ ส่งออกมูลค่า 57,671.59 ล้านบาท ลดลงร้อยละ 7.25 และการนำเข้ามูลค่า 20,638.72 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 18.43 โดยไทยได้ดุลการค้า 37,032.87 ล้านบาท แสดงในภาพที่ 6.1

ภาพที่ 6.1: มูลค่าการค้าผ่านแดนไทย-เวียดนาม



หน่วย: ล้านบาท	ปี 2559	ปี 2560	ปี 2561
มูลค่ารวม	54,960.21	79,606.09	78,310.31
ส่งออก	35,691.94	62,179.55	57,671.59
นำเข้า	18,998.27	17,426.54	20,638.72
ดุลการค้า	16,963.67	44,753.01	37,032.86

ที่มา: ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร กรมการค้าต่างประเทศ โดยความร่วมมือจากกรมศุลกากร

สินค้าส่งออกผ่านแดนที่สำคัญ 5 อันดับแรกจากไทยไปยังเวียดนาม ได้แก่ 1) ผลไม้สดแช่เย็น แช่แข็ง และแห้ง 2) เครื่องดื่มที่ไม่มีแอลกอฮอล์ 3) ลำไยแห้ง 4) ลำไยสด 5) หม้อแบตเตอรี่และส่วนประกอบ และสินค้านำเข้าผ่านแดนที่สำคัญ 5 อันดับแรกจากเวียดนามมายังไทย ได้แก่ 1) เครื่องรับวิทยุโทรศัพท์ โทรเลข

โทรศัพท์ 2) ไดโอด ทรานซิสเตอร์และอุปกรณ์กึ่งตัวนำ 3) เครื่องคอมพิวเตอร์และอุปกรณ์ 4) วงจรพิมพ์ 5) พืชและผลิตภัณฑ์จากพืชอื่นๆ โดยมีรายละเอียดแสดงในตารางที่ 6.3

ตารางที่ 6.3: มูลค่าการส่งออกและนำเข้าผ่านแดนไทย-เวียดนาม (รายสินค้า)

ที่	รายการสินค้าส่งออก	ปี 2560		ปี 2561		ที่	รายการสินค้านำเข้า	ปี 2560		ปี 2561	
		สัดส่วน (%)	(ล้านบาท)	สัดส่วน (%)	(ล้านบาท)			สัดส่วน (%)	(ล้านบาท)	สัดส่วน (%)	(ล้านบาท)
1	ผลไม้สดแช่เย็น แช่แข็งและแห้ง	24.15	741.60	13,928.00	1	เครื่องรับวิทยุโทรศัพท์ โทรเลข โทรศัพท์	81.81	13,604.17	16,884.81		
2	เครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์	22.38	12,695.25	12,906.10	2	ไดโอด ทรานซิสเตอร์และอุปกรณ์กึ่งตัวนำ	4.72	1,067.85	974.16		
3	ลำใยแห้ง	17.01	11,412.70	9,807.42	3	เครื่องคอมพิวเตอร์และอุปกรณ์	3.30	802.31	681.88		
4	ลำไยสด	10.37	7,161.85	5,983.12	4	วงจรพิมพ์	1.52	219.82	313.18		
5	หม้อเบคเตอร์และส่วนประกอบ	8.61	5,533.48	4,967.47	5	พืชและผลิตภัณฑ์จากพืชอื่นๆ	1.37	128.72	282.71		
6	อุปกรณ์กึ่งตัวนำทรานซิสเตอร์และไดโอด	5.22	5,365.07	3,011.17	6	อุปกรณ์ไฟฟ้าสำหรับตัดต่อหรือป้องกันวงจร	1.24	115.04	256.29		
7	ทุเรียน แช่เย็นจนแข็ง	2.29	218.30	1,323.51	7	คอนแทกเลนส์และเลนส์	1.09	154.48	224.04		
8	ผ้าฝ้ายและด้าย	1.66	588.15	955.01	8	ส่วนประกอบ และอุปกรณ์รวมทั้งโครงรถฯ	0.89	206.17	184.25		
9	ผลิตภัณฑ์เหล็กและเหล็กกล้า	1.11	878.52	638.05	9	เครื่องรับ-ส่งสัญญาณและอุปกรณ์ติดตั้ง (โทรศัพท์)	0.70	155.02	143.52		
10	วงจรพิมพ์	0.74	340.08	426.12	10	ผลิตภัณฑ์โลหะทำด้วยเหล็ก	0.54	126.87	112.27		
	อื่นๆ	6.46	17,244.56	3,725.61		อื่นๆ	2.82	846.09	581.63		
	มูลค่ารวม	100.00	62,179.55	57,671.59		มูลค่ารวม	100.00	75,783.52	84,752.02		

ที่มา: ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร กรมการค้าต่างประเทศ โดยความร่วมมือจากกรมศุลกากร

ด้านการค้าที่มีมูลค่าการส่งออกและนำเข้าผ่านแดนสูงสุดระหว่างไทยและเวียดนาม ได้แก่ ด้านศุลกากร นครพนมและด้านศุลกากรมุกดาหาร ตามลำดับ โดยมีรายละเอียดดังแสดงในตารางที่ 6.4

ตารางที่ 6.4: มูลค่าการส่งออกและนำเข้าผ่านแดนไทย-เวียดนาม (รายด่าน)

มูลค่าการส่งออกผ่านแดนไทย-เวียดนาม (รายด่าน)				มูลค่าการนำเข้าผ่านแดนไทย-เวียดนาม (รายด่าน)					
ที่	ด่านศุลกากร	สัดส่วน (%)	ปี 2560 (ล้านบาท)	ปี 2561 (ล้านบาท)	ที่	ด่านศุลกากร	สัดส่วน (%)	ปี 2560 (ล้านบาท)	ปี 2561 (ล้านบาท)
1	ด่านศุลกากรนครพนม	76.27	46,650.35	43,986.38	1	ด่านศุลกากรนครพนม	87.51	14,923.46	18,060.76
2	ด่านศุลกากรมุกดาหาร	20.64	13,967.82	11,905.03	2	ด่านศุลกากรมุกดาหาร	10.81	2,095.45	2,231.86
3	ด่านศุลกากรบึงกาฬ	1.61	1,055.01	926.14	3	ด่านศุลกากรอรัญประเทศ	1.53	203.50	315.43
4	ด่านศุลกากรอรัญประเทศ	1.47	498.94	848.15	4	ด่านศุลกากรบึงกาฬ	0.15	34.47	30.66
5	ด่านศุลกากรคลองใหญ่	0.01	3.75	3.83	5	ด่านศุลกากรหนองคาย	0.00	0.02	24.72
	อื่นๆ	0.00	3.69	2.05		อื่นๆ	-	0.00	144.95
	มูลค่ารวม	100.00	62,179.55	57,671.59		มูลค่ารวม	100.00	17,426.54	20,638.72

ที่มา: ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร กรมการค้าต่างประเทศ โดยความร่วมมือจากกรมศุลกากร

## 6.2 สถานะปัจจุบันของเวียดนามภายใต้ความตกลงว่าด้วยการอำนวยความสะดวกทางการค้า

เวียดนามได้ให้สัตยาบันในความตกลงว่าด้วยการอำนวยความสะดวกทางการค้าภายใต้องค์การการค้าโลก (WTO) โดยยื่นตราสารยอมรับความตกลงฯ เป็นลำดับประเทศที่ 60 เมื่อวันที่ 15 ธันวาคม พ.ศ. 2558 โดยเวียดนามถูกจัดกลุ่มอยู่ในประเทศกำลังพัฒนาจึงได้รับการสนับสนุนหรือดูแลให้ความช่วยเหลือพิเศษบางประการ (Special and Differential Treatment: SDT) แก่ประเทศกำลังพัฒนาและด้อยพัฒนาในการดำเนินการตามแผนและมาตรการต่าง ๆ ของความตกลงว่าด้วยการอำนวยความสะดวกทางการค้า

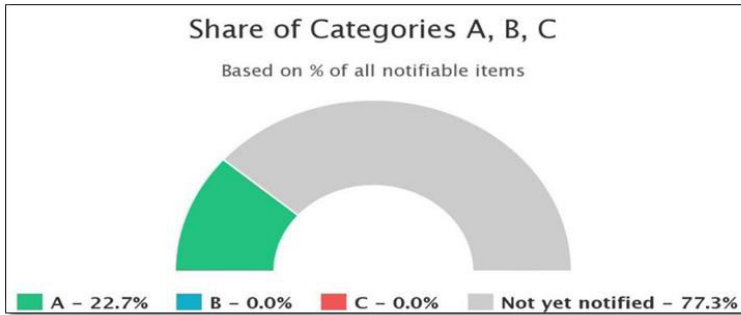
เวียดนามได้แจ้งมาตราที่พร้อมปฏิบัติได้ทันทีที่ความตกลงมีผลบังคับใช้ใน Category A โดยคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 22.7 ของมาตราทั้งหมดภายใต้ความตกลงว่าด้วยการอำนวยความสะดวกทางการค้า โดยมีการแจ้งไปยังองค์การการค้าโลกเมื่อวันที่ 31 กรกฎาคม พ.ศ. 2557 ดังแสดงในตารางที่ 6.5 ดังนี้

ตารางที่ 6.5 : มาตราที่เวียดนามระบุไว้ใน Category A ซึ่งสามารถได้ดำเนินการได้ทันที

มาตรา	รายละเอียด	Cat.
มาตราที่ 1.3	การจัดตั้งศูนย์ตอบข้อซักถาม (Enquiry Points)	A
มาตราที่ 1.4	การแจ้ง (Notification)	A
มาตราที่ 2.1	โอกาสในการแสดงความเห็นและเข้าถึงข้อมูลก่อนกฎระเบียบมีผลบังคับใช้ (Opportunity to Comment and Information before Entry into Force)	A
มาตราที่ 2.2	โอกาสในการเข้าปรึกษาหารือ (Consultations)	A
มาตราที่ 4.1	สิทธิในการอุทธรณ์หรือทบทวน (Right to Appeal or Review)	A
มาตราที่ 6.1	ระเบียบทั่วไปด้านค่าธรรมเนียมและค่าภาระทั่วไปที่เกี่ยวข้องกับการนำเข้าและส่งออก (General Disciplines on Fees and Charges Imposed on or in Connection with Importation and Exportation)	A
มาตราที่ 6.2	ระเบียบที่เฉพาะเจาะจงด้านค่าธรรมเนียมและค่าภาระที่เฉพาะเจาะจงสำหรับกระบวนการศุลกากรหรือที่เกี่ยวข้องกับกระบวนการนำเข้าและส่งออก (Specific Disciplines on Fees and Charges Imposed on or in Connection with Importation and Exportation)	A
มาตราที่ 7.8	การตรวจปล่อยสินค้าเร่งด่วน (Expedited Shipments)	A
มาตราที่ 9	การเคลื่อนย้ายสินค้าเพื่อนำเข้าภายใต้การควบคุมของศุลกากร (Movement of Goods under Customs Control intended for Import)	A
มาตราที่ 10.1	พิธีการและเอกสารที่จำเป็น (Formalities and Documentation Requirements)	A
มาตราที่ 10.2	การยอมรับสำเนาของเอกสาร (Acceptance of Copies)	A
มาตราที่ 10.6	การใช้ตัวแทนออกของ (Use of Customs Brokers)	A
มาตราที่ 10.7	กระบวนการบริเวณพรมแดนร่วมกันและข้อกำหนดด้านเอกสารที่เป็นรูปแบบเดียวกัน (Common Border Procedures and Uniform Documentation Requirements)	A
มาตราที่ 11.1-11.3	ค่าภาระผ่านแดน กฎระเบียบ และพิธีการ (Transit Charges, Regulations, and Formalities)	A
มาตราที่ 11.4	การไม่เลือกปฏิบัติระหว่างการผ่านแดน (Transit Strengthened Non-Discrimination)	A

โดยในส่วนของมาตราที่ต้องการระยะเวลาปรับตัวใน Category B เพื่อปรับปรุงแก้ไขกฎหมายและสร้างระบบรองรับการปฏิบัติ ยังไม่ได้รับการแจ้งไปยังองค์การการค้าโลกอย่างเป็นทางการ และมาตราที่ต้องการได้รับความช่วยเหลือทางเทคนิคจากผู้ร่วมพัฒนาใน Category C ยังไม่ได้รับการถูกระบุอย่างชัดเจน

ภาพที่ 6.2 : การเปรียบเทียบสัดส่วนระหว่าง Category A B และ C ของ เวียดนาม



ที่มา : <https://www.tfadatabase.org/members/viet-nam>

อย่างไรก็ตาม เวียดนามได้มีการเตรียมความพร้อมสำหรับแผนการดำเนินงานดังกล่าว โดยในวันที่ 13 ตุลาคม พ.ศ. 2559 นายกรัฐมนตรีได้ออกคำวินิจฉัย (Decision) ที่ 1969/QD-TTg ในการอนุมัติ “แผนงานเตรียมความพร้อมและการดำเนินการตามข้อตกลงการอำนวยความสะดวกทางการค้าขององค์การการค้าโลก” ซึ่งกำหนดและระบุความรับผิดชอบเฉพาะของแต่ละกระทรวง ในฐานะที่เวียดนามเป็นประเทศกำลังพัฒนาจึงมีสิทธิได้รับการปฏิบัติเป็นพิเศษและแตกต่างจากประเทศพัฒนาแล้ว (SDT) ซึ่งเวียดนามสามารถกำหนดเวลาที่จะใช้บทบัญญัติเฉพาะของความตกลงว่าด้วยการอำนวยความสะดวกทางการค้า เพื่อให้ได้รับประโยชน์จากเงื่อนไขดังกล่าว เวียดนามจะต้องจัดหมวดหมู่มาตราที่เหลืออยู่ใน Category B และ C รวมทั้งแจ้งให้ องค์การการค้าโลกทราบถึงกำหนดเวลาในการปฏิบัติตามมาตราที่เหลือนอยู่

จากคำวินิจฉัย (Decision) ที่ 1969/QD-TTg ดังกล่าว กำหนดให้กระทรวงการเงิน (MOF) มีหน้าที่ความรับผิดชอบโดยตรงด้านการดำเนินการตามความตกลงว่าด้วยการอำนวยความสะดวกทางการค้า โดยมีรายละเอียดดังนี้

- ปฏิบัติตามแผนงานแห่งชาติในการจัดหาข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับความตกลงว่าด้วยการอำนวยความสะดวกทางการค้า
- ดำเนินการด้านระบบ Single Window
- การจัดหมวดหมู่ของมาตราลงใน Category A, B และ C
- เสาะหาความช่วยเหลือและการสนับสนุนเชิงเทคนิคเพื่อการพัฒนาความสามารถ
- การจัดทำแผนแม่บทในการปฏิบัติตาม Category B และ C
- ทบทวนกรอบกฎหมายและกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องเพื่อการปรับปรุงกฎหมายให้มีความทันสมัย

กระทรวงการเงิน (MOF) ได้มอบหมายให้กรมศุลกากร (General Department of Vietnam Customs: GDVC) เป็นหน่วยงานหลักที่รับผิดชอบดำเนินการปฏิบัติตามมาตราต่าง ๆ ภายใต้ความตกลงว่าด้วยการอำนวยความสะดวกทางการค้า สำหรับกระทรวงอื่น ๆ เช่น กระทรวงคมนาคม กระทรวงสาธารณสุข กระทรวงวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี กระทรวงเกษตรและการพัฒนาชนบท และอื่น ๆ เป็นต้น ได้รับ

มอบหมายให้ร่วมมือกับกระทรวงการเงิน (MOF) ในด้านการปฏิบัติตามความตกลงว่าด้วยการอำนวยความสะดวกทางการค้า

ด้านการพัฒนาความสามารถและการขอรับความช่วยเหลือทางเทคนิค เวียดนามได้เริ่มมีการจัดทำแผนงานเพื่อขอรับการสนับสนุนจากผู้ร่วมพัฒนาจากองค์กรระหว่างประเทศ ได้แก่ ธนาคารโลก (World Bank) ธนาคารพัฒนาแห่งเอเชีย (ADB) การประชุมสหประชาชาติว่าด้วยการค้าและการพัฒนา (UNCTAD) องค์การการค้าโลก (WTO) องค์กรเพื่อการพัฒนาระหว่างประเทศแห่งสหรัฐอเมริกา (USAIDS) องค์กรศุลกากรโลก (WCO) เป็นต้น และจากประเทศที่พัฒนาแล้วอื่น ๆ เช่น สหรัฐอเมริกา สหราชอาณาจักร ออสเตรเลีย และญี่ปุ่น เป็นต้น

ปัจจุบัน คณะกรรมการแห่งชาติด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าได้ดำเนินการจัดหมวดหมู่และระบุนามตราต่าง ๆ ที่เหลืออยู่ใน Category B และ C เรียบร้อยแล้วและอยู่ในระหว่างการพิจารณาและการลงนามอนุมัติจากรัฐบาล เพื่อที่จะได้มีการดำเนินการแจ้งมาตราใน Category B และ C และรายละเอียดต่าง ๆ แก่องค์การการค้าโลกต่อไป โดยรายละเอียดของมาตราที่เหลืออยู่แสดงดังตารางที่ 6.6 ดังนี้

ตารางที่ 6.6 : การระบุนามตรา TFA ใน Category B และ Category C ฉบับร่าง

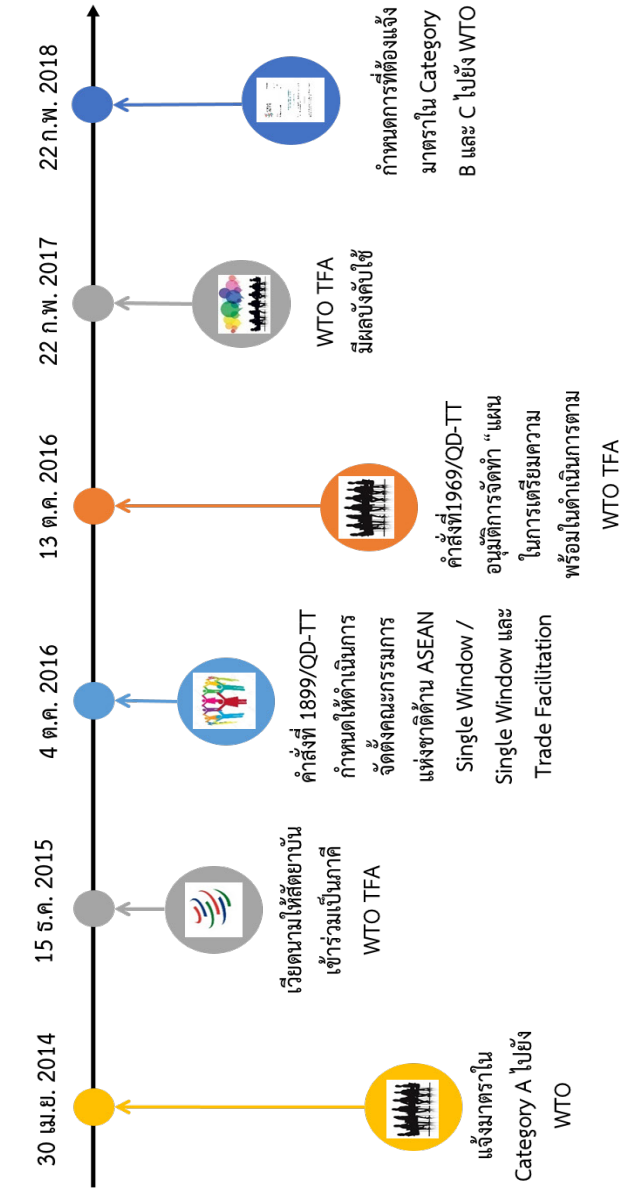
มาตรา TFA	Cat.	กำหนดเวลา
1.1 การตีพิมพ์และเผยแพร่ข้อมูล (Publication)	B	3 ปี (ค.ศ. 2020)
1.2 ข้อมูลที่มีอยู่ในระบบอินเทอร์เน็ต (Information Available Through Internet)	B	3 ปี (ค.ศ. 2020)
3 การวินิจฉัยล่วงหน้า (Advance Rulings)	C	3 ปี (ค.ศ.2020)
5.1 การแจ้งเพื่อยกระดับการควบคุมหรือการตรวจสอบ (Notifications for Enhances Controls or Inspections)	B	2 ปี (ค.ศ. 2019)
5.2 การกักกัน (Detention)	B	2 ปี (ค.ศ. 2019)
5.3 กระบวนการทดสอบ (Test Procedures)	C	5 ปี (ค.ศ. 2022)
6.3 ระเบียบด้านบทลงโทษ (Penalty Disciplines)	B	2-3 ปี (ค.ศ. 2019-2020)
7.1 กระบวนการก่อนการมาถึงของสินค้า (Pre-arrival Processing)	C	3-5 ปี (ค.ศ. 2020-2022)
7.3 การตรวจปล่อยสินค้าโดยแยกต่างหากจากการประเมินครั้งสุดท้ายของค่าภาระทางศุลกากร ภาษี ค่าธรรมเนียม และค่าใช้จ่ายต่าง ๆ (Separation of Release from Final Determination of Customs Duties, Taxes, Fees and Charges)	B	3 ปี (ค.ศ.2020)
7.4 มาตรา 7.4 การบริหารความเสี่ยง (Risk Management)	C	5 ปี (ค.ศ. 2022)
7.5 กระบวนการตรวจสอบหลังการตรวจปล่อยสินค้า (Post-clearance Audit)	B	3 ปี (ค.ศ.2020)
7.6 การจัดตั้งและการตีพิมพ์เผยแพร่ระยะเวลาเฉลี่ยในการตรวจปล่อยสินค้า (Establishment and Publication of Average Release Times)	B	3 ปี (ค.ศ.2020)



มาตรา TFA		Cat.	กำหนดเวลา
7.7	มาตรการอำนวยความสะดวกทางการค้าสำหรับผู้ประกอบการที่ได้รับอนุญาต (Trade Facilitation Measures for Authorized Operators)	B	5 ปี (ค.ศ. 2022)
7.9	การจัดการสินค้าเน่าเสียง่าย (Perishable Goods)		3 ปี (ค.ศ. 2020)
8	ความร่วมมือระหว่างหน่วยงานบริเวณพรมแดน (Border Agency Cooperation)	B	5 ปี (ค.ศ. 2022)
10.3	การใช้มาตรฐานสากล (Use of International Standards)	B	3 ปี (ค.ศ. 2020)
10.4	ระบบยื่นเอกสารจุดเดียว (Single Window)	C	4 ปี (ค.ศ. 2021)
10.8	การปฏิเสธสินค้า (Rejected Goods)	B	3 ปี (ค.ศ. 2020)
10.9	การยอมรับสินค้าชั่วคราวและการนำสินค้าเข้ามาผ่านกระบวนการผลิตในประเทศและการส่งสินค้าออกไปชั่วคราวเพื่อผ่านกระบวนการผลิตนอกประเทศ (Temporary Admission of Goods and Inward and Outward Processing)	C	5 ปี (ค.ศ. 2022)
11.16 - 11.17	การประสานงานและความร่วมมือ (Cooperation and Collaboration)	B	3 ปี (ค.ศ. 2020)
11.5 - 11.10	พิธีการผ่านแดนและการควบคุม (Transit Formalities and Control)	C	5 ปี (ค.ศ. 2022)
12	ความร่วมมือทางศุลกากร (Customs Cooperation)	B	5 ปี (ค.ศ. 2022)

ที่มา: Trinh Thi Thu Huong, 2018

ภาพที่ 6.3 : ลำดับพัฒนาการของเวียดนามว่าความตกลงว่าด้วยการอำนวยความสะดวกทางการค้าภายใต้องค์การการค้าโลก



### 6.3 คณะกรรมการแห่งชาติเพื่อการอำนวยความสะดวกทางการค้า (National Committee on Trade Facilitation: NTFC)

เพื่อเป็นการปฏิบัติตามพันธกรณีที่ให้สัตยาบันในมาตราที่ 23 Section III ในการคณะกรรมการแห่งชาติเพื่อการอำนวยความสะดวกทางการค้า (National Trade Facilitation Committee: NTFC) นายกรัฐมนตรีได้ออกคำวินิจฉัย (Decision) ที่ 1899/2016/QĐ-TTg ในวันที่ 4 ตุลาคม 2016 ว่าด้วยการจัดตั้งคณะกรรมการแห่งชาติด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้า ภายใต้ชื่อ “คณะกรรมการขับเคลื่อนแห่งชาติด้าน ASEAN Single Window (ASW) / National Single Window (NSW) และการอำนวยความสะดวกทางการค้า (National Steering Committee on ASEAN Single Window, National Single Window and Trade Facilitation : NSCASNSWTF)” ซึ่งคณะกรรมการดังกล่าวเป็นการปรับโครงสร้างเดิมจากจากคณะกรรมการขับเคลื่อนด้าน National Single Window โดยมอบหมายบทบาทหน้าที่เพิ่มเติมในด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้า นอกจากนี้ในอนาคตจะมีการนำขอบเขตด้านโลจิสติกส์มาไว้ภายใต้คณะกรรมการชุดนี้ด้วย ในการดำเนินงานได้กำหนดให้มีการประชุมระหว่างสมาชิกปีละ 2 ครั้ง โดยในปลายปี 2016 คณะกรรมการดังกล่าวได้มีการประชุมครั้งแรก ณ กรมศุลกากร (General Department of Vietnam Customs: GDVC) โดยมีการหารือในประเด็นด้านการกำหนดบทบาทหน้าที่ กลไกการปฏิบัติงาน แนวทางการรายงาน เป็นต้น ซึ่งในปัจจุบัน แผนปฏิบัติการแห่งชาติในการปฏิบัติตามความตกลงว่าด้วยการอำนวยความสะดวกทางการค้าภายใต้องค์การการค้าโลก เป็นส่วนหนึ่งที่สำคัญของแผนแม่บทของคณะกรรมการฯ

โครงสร้างของคณะกรรมการดังกล่าวประกอบไปด้วยรองนายกรัฐมนตรีเป็นประธาน และรัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลังเป็นรองประธาน โดยมีสมาชิกในระดับรัฐมนตรีช่วยว่าการจาก 19 กระทรวงและหน่วยงาน โดยมี 13 หน่วยงานที่เกี่ยวข้องโดยตรงกับการปฏิบัติในการอำนวยความสะดวกทางการค้า ซึ่งศุลกากรเป็นหน่วยงานที่มีบทบาทหน้าที่และความรับผิดชอบกับภารกิจหลักทั้งหมดของคณะกรรมการดังกล่าว ไม่ว่าจะเป็น ASEAN Single Window, National Single Window และการอำนวยความสะดวกทางการค้า



#### 6.4 การดำเนินการตามมาตรฐานใน Category A ในปัจจุบันของเวียดนาม

เวียดนามได้มีการแจ้งมาตรฐานใน Category A ไว้ร้อยละ 22.7 ของมาตรฐานทั้งหมด ซึ่งการปฏิบัติตามมาตรฐานดังกล่าวใน Category A จะเห็นได้ว่าเป็นมาตรฐานที่ยังไม่มีความซับซ้อนเท่าใดนัก และเวียดนามสามารถมีความพร้อมในการดำเนินการ รวมทั้งมีกฎหมายที่รองรับการปฏิบัติดังกล่าว โดยในปัจจุบันมีการดำเนินการตามมาตรฐานใน Category A ดังรายละเอียดที่แสดงในตารางที่ 6.7 ดังนี้

ตารางที่ 6.7 : การปฏิบัติตามมาตรฐานใน Category A ของเวียดนามในปัจจุบัน

มาตรา 1.3 การจัดตั้งศูนย์ตอบข้อซักถาม(Enquiry Points)	
รายละเอียดของมาตรฐาน	<ul style="list-style-type: none"> <li>• การจัดตั้ง/คงไว้ซึ่งศูนย์ตอบข้อซักถาม (1 แห่งหรือมากกว่า)</li> <li>• การดำเนินการตอบข้อซักถามไม่ควรเรียกร้องค่าบริการ</li> <li>• จุดตอบข้อซักถามจะต้องจัดหาแบบฟอร์มและเอกสาร และตอบข้อซักถามภายในระยะเวลาที่เหมาะสม</li> </ul>
การดำเนินงานในปัจจุบัน	<p><u>มาตรฐานในการปฏิบัติงาน</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• การจัดประเภทของประเด็นคำถาม</li> <li>• หากสอบถามทางอีเมล -&gt; ตอบคำถามทางอีเมล</li> <li>• หากสอบถามทางเอกสาร -&gt; ตอบคำถามทางเอกสาร</li> </ul> <p><u>ระยะเวลาในการตอบคำถาม</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• ตอบคำถามทันที ในกรณีที่เป็นคำถามทั่วไป</li> <li>• 7-10 วัน ในกรณีที่คำถามมีประเด็นที่ซับซ้อน</li> </ul> <p><u>จุดตอบข้อซักถาม</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• มี 1 จุดตอบข้อซักถามภายในแต่ละกรม</li> <li>• มีการใช้อุปกรณ์เครื่องมือต่าง ๆ ในการสื่อสารและตอบคำถาม เช่น โทรศัพท์ แฟกซ์ คอมพิวเตอร์ เป็นต้น</li> </ul>
กฎหมายที่รองรับ	<ul style="list-style-type: none"> <li>• กฎหมายศุลกากร ปี 2014</li> <li>• ข้อบังคับ (Decree) ที่ 66/2008/ND-CP ว่าด้วยกฎหมายสำหรับการช่วยเหลือผู้ประกอบการ</li> <li>• กฎระเบียบที่ 1915/QĐ-TCHQ ในการสนับสนุนข้อมูลสำหรับการสำแดงทางศุลกากรและผู้ชำระภาษี</li> </ul>

มาตรา 1.4 การแจ้ง (Notifications)	
รายละเอียดของ มาตรา	การแจ้งคณะกรรมการด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าเกี่ยวกับจุดที่มีการเผยแพร่ ข้อมูลที่เกี่ยวข้องการค้า รายละเอียดเว็บไซต์ และที่อยู่ของจุดตอบข้อซักถาม
การดำเนินงานใน ปัจจุบัน	ได้มีการแจ้งรายละเอียดดังกล่าวแก่คณะกรรมการแห่งชาติว่าด้วยการค้าอำนวยความสะดวก ทางการค้า (NCTF)
กฎหมายที่รองรับ	-
มาตรา 2.1 โอกาสในการแสดงความคิดเห็นและเข้าถึงข้อมูลก่อนกฎระเบียบมีผลบังคับใช้ (Opportunity to Comment and Information before Entry into Force)	
รายละเอียดของ มาตรา	การเปิดโอกาสให้ผู้ประกอบการได้แสดงความคิดเห็นเกี่ยวกับร่างกฎหมายฉบับใหม่ การ แก้ไขปรับปรุงเนื้อหาของกฎหมายต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องทางการค้า ภายในระยะเวลาที่ เหมาะสม ก่อนที่กฎหมายดังกล่าวจะมีผลบังคับใช้
การดำเนินงานใน ปัจจุบัน	<ul style="list-style-type: none"> <li>• ภายในแต่ละกรมจะมีทีมกฎหมาย ซึ่งจะมีการเผยแพร่ร่างกฎหมายต่าง ๆ และการ รวบรวมข้อมูลความคิดเห็นและข้อเสนอแนะดังกล่าวจากคลังข้อมูลในเว็บไซต์ (ออนไลน์) และการสัมมนารับฟังความคิดเห็น (ออฟไลน์)</li> <li>• การปรับแก้ไขกฎหมายฉบับร่างจะมีการนำข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะดังกล่าวมา พิจารณาด้วย</li> <li>• การเผยแพร่เอกสารทางกฎหมายฉบับจริง (หลังจากดำเนินการปรับแก้เรียบร้อยแล้ว) ลง ในเว็บไซต์ก่อนที่จะมีผลบังคับใช้</li> </ul>
กฎหมายที่รองรับ	<ul style="list-style-type: none"> <li>• กฎหมายว่าด้วยการประกาศใช้เอกสารทางกฎหมาย (80/2015/QH13) มาตรา 6</li> <li>• ข้อบังคับ (Decree) ว่าด้วยรายละเอียดและการจัดหามาตรการในการปฏิบัติตาม กฎหมายว่าด้วยการประกาศใช้เอกสารทางกฎหมาย (24/2009/ND-CP) มาตรา 3</li> </ul>
มาตรา 2.2 โอกาสในการเข้าปรึกษาหารือ (Consultations)	
รายละเอียดของ มาตรา	• การเปิดโอกาสให้มีการปรึกษาหารือเป็นประจำระหว่างหน่วยงานบริเวณพรมแดนกับ ผู้ประกอบการหรือผู้ที่เกี่ยวข้องอื่น ๆ
การดำเนินงานใน ปัจจุบัน	มีการจัดการปรึกษาหารือระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับผู้ประกอบการในทุก 6 เดือน ไม่ ว่าจะเป็นการปรึกษาหารือโดยสาธารณะ การแลกเปลี่ยนข้อมูลโดยการสัมมนา เป็นต้น
กฎหมายที่รองรับ	• กฎหมายว่าด้วยการทำให้เป็นที่นิยมและการศึกษา (Popularization and Education) 14/2012/QH13

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• กฎระเบียบที่ 1915/QD-TCHQ ในการสนับสนุนข้อมูลสำหรับการสำแดงทางศุลกากรและผู้ชำระภาษี</li> <li>• การวินิจฉัย (Decision) ว่าด้วยการประกาศใช้กฎระเบียบเกี่ยวกับนโยบายทางภาษีและข้อกำหนดทางธุรการ (78/2007/QD-BTC)</li> </ul>
<b>มาตรา 4 กระบวนการสำหรับการอุทธรณ์หรือทบทวน (Procedures for Appeal or Review)</b>	
รายละเอียดของมาตรา	<p>ในกรณีเรื่องที่ได้มีการอุทธรณ์หรือทบทวนไม่ได้รับการตัดสินภายในระยะเวลาที่กำหนดภายใต้กฎหมายหรือระเบียบปฏิบัติหรือโดยล่าช้าเกินควร ผู้ยื่นคำร้องมีสิทธิที่จะยื่นอุทธรณ์หรือให้ทบทวนในระดับเหนือขึ้นไปต่อหน่วยงานด้านปกครองหรือศาลหรือวิธีการอื่นใดต่อหน่วยงานทางศาล</p>
การดำเนินงานในปัจจุบัน	<p><u>ระยะเวลาในการดำเนินการต่อคำร้องเรียน</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 30 วัน สำหรับกรณีทั่วไป</li> <li>• 45 วัน สำหรับกรณีที่ซับซ้อน</li> </ul> <p><u>กระบวนการ</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• รับเรื่อง -&gt; ตรวจสอบ -&gt; ตัดสิน -&gt; ส่งคำวินิจฉัยตัดสินให้กับผู้ร้องเรียน</li> </ul> <p><u>หน่วยงานรับผิดชอบ</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• ในแต่ละกรมจะมีหน่วยงานที่รับเรื่องและดำเนินการต่อคำร้องเรียนดังกล่าว</li> <li>• ยกตัวอย่างเช่น กรมศุลกากร จะมีกองตรวจทางศุลกากร (Customs Inspectorate)</li> <li>• มีการบันทึกรายละเอียดของแต่ละกรณีเพื่อใช้เป็นกรณีศึกษา</li> </ul>
กฎหมายที่รองรับ	<ul style="list-style-type: none"> <li>• กฎหมายว่าด้วยการร้องเรียน (02/2011/OH13) มาตรา 2, 6, 12, 13 และ 31</li> <li>• หนังสือเวียนว่าด้วยกระบวนการจัดการคำร้องเรียน (07/2013/TT-TTCP)</li> </ul>
<b>มาตราที่ 6.1 และ 6.2 ระเบียบทั่วไปและระเบียบเฉพาะด้านค่าธรรมเนียมและค่าภาระทั่วไปที่เกี่ยวข้องกับการนำเข้าและส่งออก (General and Specific Disciplines on Fees and Charges Imposed on or in Connection with Importation and Exportation)</b>	
รายละเอียดของมาตรา	<p><u>ระเบียบทั่วไป (General Disciplines)</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• ข้อมูลด้านค่าธรรมเนียมและค่าภาระต่าง ๆ ต้องมีการเผยแพร่ตามข้อกำหนดในมาตรา 1</li> <li>• ต้องดำเนินการภายในระยะเวลาที่เหมาะสมระหว่างการเผยแพร่และการที่กฎระเบียบดังกล่าวมีผลบังคับใช้</li> <li>• ค่าธรรมเนียมและค่าภาระต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการนำเข้าและส่งออกจะต้องถูกจำกัด</li> </ul>

	ภายใต้ต้นทุนค่าบริการที่เหมาะสม
การดำเนินงานในปัจจุบัน	<ul style="list-style-type: none"> <li>• ศุลกากรได้มีการดำเนินการตามกระบวนการดังกล่าวในการจัดเก็บค่าธรรมเนียมและค่าภาระทางศุลกากรต่าง ๆ</li> <li>• ศุลกากรได้มีการรายงานด้านการจัดเก็บค่าธรรมเนียมและค่าภาระต่าง ๆ แก่กระทรวงการเงินอยู่เป็นประจำเพื่อให้มีการทบทวนดังกล่าวอย่างสม่ำเสมอ</li> </ul>
กฎหมายที่รองรับ	<ul style="list-style-type: none"> <li>• กฎฎีกา (Ordinance) ว่าด้วยค่าภาระและค่าธรรมเนียม (38/2001/PL-UBTVQH10) มาตรา 6</li> <li>• ข้อบังคับ (Decree) ว่าด้วยรายละเอียดของกฎฎีกา (Ordinance) ชำงต้น (57/2002/ND-CP) มาตรา 4 และ 17</li> <li>• หนังสือเวียนว่าด้วยคำแนะนำด้านอัตรา การจัดเก็บ การส่งเงิน การบริการจัดการและการใช้ค่าธรรมเนียมทางศุลกากร (172/2010/TT-BTC) มาตรา 1 และ 2</li> </ul>
มาตรา 7.8 การตรวจปล่อยสินค้าเร่งด่วน (Expedited Shipment)	
รายละเอียดของมาตรา	<ul style="list-style-type: none"> <li>• จัดให้มีหรือคงไว้ซึ่งกระบวนการที่อนุญาตให้มีการตรวจปล่อยสินค้าเร่งด่วน</li> <li>• ลดจำนวนเอกสารและดำเนินการตรวจปล่อยสินค้าดังกล่าวอย่างเร่งด่วน</li> <li>• ยกเว้นค่าอากรต่าง ๆ สำหรับสินค้าที่มีมูลค่าไม่เกิน de minimis ที่กำหนด</li> </ul>
การดำเนินงานในปัจจุบัน	Department of Management of Supervision ภายใต้ศุลกากร (General Department of Customs) เป็นหน่วยงานที่รับผิดชอบและได้มีการดำเนินการตามรายละเอียดในมาตราดังกล่าว
กฎหมายที่รองรับ	<ul style="list-style-type: none"> <li>• ข้อบังคับ (Decree) ด้านการจัดส่งสินค้าแบบด่วน (128/2007/ND-CP)</li> <li>• หนังสือเวียนว่าด้วยการจัดให้มีกระบวนการทางศุลกากรสำหรับการนำเข้าและส่งออกโดยบริการขนส่งด่วน (100/2010/TT-BTC) บทที่ 2</li> </ul>
มาตรา 9 การเคลื่อนย้ายสินค้าเพื่อการนำเข้าภายใต้การควบคุมของศุลกากร (Movement of Goods under Customs Control intended for Import)	
รายละเอียดของมาตรา	อนุญาตให้สินค้าเพื่อการนำเข้าสามารถเคลื่อนย้ายได้ในอาณาเขตภายใต้การควบคุมของศุลกากร จากสำนักงานศุลกากรขาเข้าไปยังสำนักงานศุลกากรอื่นในอาณาเขตที่ซึ่งสินค้าดังกล่าวสามารถตรวจปล่อยได้
การดำเนินงานในปัจจุบัน	Department of Management of Supervision ภายใต้ศุลกากร (General Department of Customs) เป็นหน่วยงานที่รับผิดชอบในมาตราดังกล่าว โดยมีเจ้าหน้าที่ศุลกากรท้องถิ่นเป็นผู้ดำเนินการ



กฎหมายที่รองรับ	<ul style="list-style-type: none"> <li>• ข้อบังคับ (Decree) ว่าด้วยรายละเอียดในการปฏิบัติของจำนวนมาตราในกฎหมายศุลกากรที่เกี่ยวข้องกับกระบวนการทางศุลกากร การตรวจสอบ และการควบคุม (08/2015/ND-CP)</li> <li>• หนังสือเวียนว่าด้วยการจัดให้มีกระบวนการ e-customs สำหรับการนำเข้าและส่งออกเชิงพาณิชย์ (22/2014/TT-BTC)</li> <li>• หนังสือเวียนด้านกระบวนการทางศุลกากร การควบคุมทางศุลกากรและการตรวจสอบ (38/2015/TT-BTC)</li> </ul>
<b>มาตรา 10.1 พิธีการและเอกสารที่จำเป็น (Formalities and Documentation Requirements)</b>	
รายละเอียดของมาตรา	<ul style="list-style-type: none"> <li>• ลดกระบวนการที่ซับซ้อนในพิธีการนำเข้า ส่งออก และผ่านแดน และทำให้การดำเนินเอกสารการนำเข้า ส่งออก และผ่านแดนเป็นไปด้วยความเรียบง่าย</li> <li>• การแบ่งปันแนวทางการปฏิบัติที่เป็นเลิศ (Best practices) และข้อมูลที่เกี่ยวข้องโดยประเทศสมาชิก</li> </ul>
การดำเนินงานในปัจจุบัน	<ul style="list-style-type: none"> <li>• กรมการบริหารกระบวนการทางธุรการ (Department of Administrative Procedure Management) ภายใต้กระทรวงยุติธรรม</li> <li>• ในแต่ละกระทรวงจะมีหน่วยงานที่คอยทบทวนกระบวนการทางธุรการ เช่น กองกฎหมาย (Legal Division) ของศุลกากร</li> <li>• มีการแจ้งข้อมูลในเว็บไซต์ของกระทรวงยุติธรรมเกี่ยวกับการปฏิรูปกระบวนการธุรการใน <a href="http://http://moj.gov.vn/cchc/Pages/home.aspx">http:// http://moj.gov.vn/cchc/Pages/home.aspx</a></li> </ul>
กฎหมายที่รองรับ	<ul style="list-style-type: none"> <li>• มติ (Resolution) หมายเลข 25/CP/2010 ว่าด้วยการทำให้ 258 กระบวนการธุรการเกิดความเรียบง่าย</li> <li>• มติ (Resolution) หมายเลข 68/NQ-CP/2010 ว่าด้วยการทำให้ 258 กระบวนการธุรการเกิดความเรียบง่าย ภายใต้การบริหารของกระทรวงการคลัง</li> <li>• มติ (Resolution) หมายเลข 30c/NQ-CP/2011 ว่าด้วยการเปลี่ยนแปลงกระบวนการธุรการ (2011-2020)</li> <li>• ข้อบังคับ (Decree) ว่าด้วยการเปลี่ยนแปลงเนื้อหาในบางมาตราของข้อบังคับของกระบวนการธุรการ (48/2013/ND-CP)</li> </ul>
<b>มาตรา 10.2 การยอมรับสำเนาเอกสาร (Acceptance of Copies)</b>	
รายละเอียดของมาตรา	<ul style="list-style-type: none"> <li>• ยอมรับกระดาษหรือสำเนาอิเล็กทรอนิกส์ของเอกสารประกอบที่จำเป็นต่อพิธีการนำเข้า ส่งออก หรือผ่านแดน</li> </ul>

การดำเนินงานในปัจจุบัน	<ul style="list-style-type: none"> <li>• ยอมรับสำเนาในบางเอกสารทางศุลกากร เช่น สัญญา ใบตราส่ง (B/L) เอกสารแสดงรายการบรรจุหีบห่อ เป็นต้น</li> <li>• ไม่จำเป็นต้องยื่นการสำแดงการส่งออก ณ สำนักงานศุลกากร</li> </ul>
กฎหมายที่รองรับ	<ul style="list-style-type: none"> <li>• ข้อบังคับ (Decree) ว่าด้วยการตรวจและควบคุมดูแลกระบวนการและขั้นตอนทางศุลกากร (08/2015/ND-CP)</li> <li>• หนังสือเวียนเลขที่ 38/2015/TT-BTC</li> </ul>
<b>มาตรา 10.6 การใช้ตัวแทนออกของ (Use of Customs Brokers)</b>	
รายละเอียดของมาตรา	<ul style="list-style-type: none"> <li>• ต้องมีการแจ้งต่อคณะกรรมการแห่งชาติว่าด้วยการอำนวยความสะดวกทางการค้าและเผยแพร่มาตรการในการใช้ตัวแทนออกของ</li> <li>• ว่าด้วยใบอนุญาตของตัวแทนออกของ จะต้องมีการใช้กฎดังกล่าวที่โปร่งใสและเป็นไปตามวัตถุประสงค์</li> </ul>
การดำเนินงานในปัจจุบัน	<ul style="list-style-type: none"> <li>• มาตรฐานว่าด้วยการใช้ตัวแทนออกของมีการเผยแพร่ทางสาธารณะ</li> <li>• มีการประกาศทางสาธารณะว่าด้วยการมีสิทธิในการเป็นตัวแทนออกของ</li> </ul>
กฎหมายที่รองรับ	<ul style="list-style-type: none"> <li>• ข้อบังคับ (Decree) ว่าด้วยข้อกำหนดในการลงทะเบียนและกระบวนการปฏิบัติของตัวแทนออกของ (14/2011/ND-CP)</li> <li>• หนังสือเวียนเลขที่ 80/2011/TT-BTC</li> </ul>
<b>มาตรา 10.7 กระบวนการบริเวณพรมแดนร่วมกันและข้อกำหนดด้านเอกสารที่เป็นรูปแบบเดียวกัน (Common Border Procedures and Uniform Documentation Requirements)</b>	
รายละเอียดของมาตรา	การใช้กระบวนการทางศุลกากรร่วมกันบริเวณพรมแดนและข้อกำหนดด้านเอกสารที่เป็นรูปแบบเดียวกันในการตรวจปล่อยสินค้าและออกของโดยตลอดทั่วเขตศุลกากร
การดำเนินงานในปัจจุบัน	ศุลกากรมีการดำเนินการตามมาตราดังกล่าว และใช้ระบบ VNACCS/VICIS สำหรับมาตรฐานในการออกของทางศุลกากร
กฎหมายที่รองรับ	<ul style="list-style-type: none"> <li>• ข้อบังคับ (Decree) ว่าด้วยการตรวจและควบคุมดูแลกระบวนการและขั้นตอนทางศุลกากร (08/2015/ND-CP)</li> <li>• หนังสือเวียนเลขที่ 38/2015/TT-BTC</li> <li>• หนังสือเวียนว่าด้วยกระบวนการศุลกากรอิเล็กทรอนิกส์ เลขที่ 22/2014/TT-BTC</li> </ul>
<b>มาตรา 11.1-11.3 ค่าการผ่านแดน ภาระเบียบ และพิธีการ (Transit Charges, Regulations, and Formalities) และมาตรา 11.4 การไม่เลือกปฏิบัติระหว่างการผ่านแดน</b>	

(Transit Strengthened Non-Discrimination)	
รายละเอียดของ มาตรา	ว่าด้วยกฎระเบียบ กระบวนการ ค่าธรรมเนียม และเสรีภาพในการผ่านแดน
การดำเนินงานใน ปัจจุบัน	<ul style="list-style-type: none"> <li>กระทรวงการเงิน (MOF) จะเป็นผู้บริหารจัดการและตรวจในด้านค่าธรรมเนียมผ่านแดน กฎระเบียบและกระบวนการการผ่านแดน</li> <li>ศุลกากรมีเจ้าหน้าที่ในการประเมินค่าธรรมเนียมของสินค้าผ่านแดนภายใต้กฎการไม่เลือกปฏิบัติ</li> </ul>
กฎหมายที่รองรับ	<ul style="list-style-type: none"> <li>ความตกลงว่าด้วยการผ่านแดนใน GMS</li> <li>ข้อบังคับ (Decree) ว่าด้วยรายละเอียดการใช้กฎหมายพาณิชย์ (187/2013/ND-CP) บทที่ 7 ว่าด้วยสินค้าผ่านแดน</li> </ul>

## 6.5 การดำเนินงานของเวียดนามในการปฏิบัติตามมาตราใน Category B และ C<sup>2</sup>

ถึงแม้ว่าในปัจจุบัน เวียดนามยังมีได้ดำเนินการแจ้งมาตราที่เหลืออยู่ใน Category B และ C แก่องค์การการค้าโลกอย่างเป็นทางการ แต่เวียดนามได้มีการดำเนินการจัดหมวดหมู่และระบุมาตราที่เหลืออยู่ใน Category B และ C เป็นที่เรียบร้อยแล้ว และอยู่ในระหว่างการลงนามรับรองจากรัฐบาล ซึ่งคาดว่าจะภายในปลายปี ค.ศ. 2018 เวียดนามจะสามารถดำเนินการแจ้งมาตราดังกล่าวที่เหลืออยู่แก่องค์การการค้าโลกได้

เวียดนามได้มีการเตรียมความพร้อมในการรองรับกับความตกลงว่าด้วยการอำนวยความสะดวกทางการค้าหลายประการ โดยที่สามารถเห็นได้ชัดได้แก่

### 1. การปรับปรุงกฎหมายศุลกากร<sup>3</sup>

ในปี พ.ศ. 2541 รัฐบาลเวียดนามเริ่มการปฏิรูปการบริหารด้านศุลกากร ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของแผนแม่บทการปฏิรูประบบราชการ และในปี พ.ศ. 2544 กฎหมายศุลกากรของเวียดนามได้รับการรับรองโดยสมาชิกแห่งชาติเป็นครั้งแรก กฎหมายฉบับดังกล่าวช่วยทำให้เกิดความทันสมัยโดยมีการนำเทคโนโลยีสารสนเทศมาใช้ในการบริหารด้านศุลกากร แม้ว่ากฎหมายจะเป็นขั้นตอนสำคัญในการส่งเสริมการค้า แต่ก็ขาดบทบัญญัติหลายข้อและบางส่วนไม่สอดคล้องกับกฎระเบียบขององค์การการค้าโลก นอกจากนี้กฎระเบียบที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงานด้านศุลกากรค่อนข้างจะจัดกระจายไปอยู่ในกฎหมายหลายฉบับ ซึ่งยากต่อการเข้าถึงของผู้นำเข้าและส่งออก ดังนั้นในปี พ.ศ. 2548 เวียดนามจึงได้มีการปรับปรุงและออกแบบกฎหมายศุลกากรฉบับใหม่ เพื่อให้สอดคล้องกับความทันสมัยของระบบศุลกากร และสอดคล้องกับแนวทางปฏิบัติและมาตรฐานสากล รวมถึงสอดคล้องกับอนุสัญญา

<sup>2</sup> การดำเนินงานของเวียดนามในการปฏิบัติตามมาตราใน Category B และ C แสดงรายละเอียดในภาคผนวก ง

<sup>3</sup> T. Hammar. (2009), "Trade Facilitation in Vietnam: Recent Progress and Impact", Minor foeld Study Series, No.190, Department of Economics at the University of Lund: Sweden

เกียวโตฉบับปรับปรุง (Revised Kyoto Convention) ซึ่งการแก้ไขเพิ่มเติมดังกล่าวมีผลบังคับใช้ในเดือนมกราคม พ.ศ. 2549 และมีการบังคับใช้อย่างเต็มรูปแบบในปี พ.ศ. 2552 และในปัจจุบันยังคงมีการทบทวนกฎหมายดังกล่าวอย่างต่อเนื่องเพื่อที่จะสามารถปรับปรุงแก้ไขรายละเอียดของกฎระเบียบต่าง ๆ ได้ทันทั่วถึง ซึ่งจะช่วยสนับสนุนให้การอำนวยความสะดวกทางการค้ามีประสิทธิภาพมากขึ้น

## 2. การดำเนินการภายใต้ระบบ Single Window

วัตถุประสงค์หนึ่งของการอำนวยความสะดวกทางการค้า คือ การส่งเสริมการตรวจสอบแบบครบวงจร หรือที่เรียกว่า “Single Windows” เนื่องจากผู้นำเข้าและส่งออกต้องส่งเอกสารและมีการตรวจสอบสินค้าในระหว่างการขนส่งสินค้าข้ามพรมแดน ซึ่งต้องผ่านกระบวนการตรวจสอบที่มากเกินไปจนจำเป็นโดยหน่วยงานภาครัฐบริเวณพรมแดนของทั้ง 2 ประเทศ ส่งผลให้ใช้ระยะเวลานานและเป็นการปฏิบัติงานที่ไม่มีประสิทธิภาพ โดยแนวทางการแก้ไขปัญหาดังกล่าวจะต้องกำหนดให้ผู้นำเข้าและส่งออกยื่นเอกสารที่จุดเดียว

ในปัจจุบันเวียดนามเริ่มมีการใช้ระบบ National Single Window (NSW) แล้ว ใน 53 กระบวนการ (เช่น กระบวนการทางสุขอนามัยและสุขอนามัยพืช หรือ SPS) ภายใต้การเชื่อมโยงระหว่าง 11 หน่วยงาน และอยู่ระหว่างการเชื่อมโยงข้อมูลระหว่างอีก 2 หน่วยงานให้สมบูรณ์ นอกจากนี้ ศาลากรเวียดนามได้เข้าร่วมใน ASEAN Single Window (ASW) อย่างเป็นทางการเมื่อวันที่ 9 กันยายน พ.ศ. 2558 โดยเข้าร่วมเป็นประเทศที่ 5 ในอาเซียน อย่างไรก็ตาม ยังสามารถทำได้เพียงการเชื่อมโยงแลกเปลี่ยนข้อมูลของหนังสือรับรองแหล่งกำเนิดสินค้า (Certificate of Origin: C/O) เท่านั้น ซึ่งคาดว่าจะเริ่มมีการแลกเปลี่ยนข้อมูลด้านเอกสารทางศุลกากรได้ในอนาคต

การใช้ระบบ National Single Window (NSW) ของเวียดนามส่งผลกระทบต่อผู้ประกอบการทั้งในด้านการลดลงของเวลาและค่าใช้จ่ายต่าง ๆ เป็นอย่างมาก จากเดิมที่ผู้ประกอบการต้องนำเอกสารไปยื่นยังหน่วยงานหรือกระทรวงต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง และจำเป็นต้องมีสำเนาไว้หลายฉบับเนื่องจากต้องยื่นเอกสารให้หลายหน่วยงาน แต่ในปัจจุบันสามารถดำเนินการขั้นตอนต่าง ๆ ผ่าน e-Information gate ซึ่งช่วยอำนวยความสะดวกในกระบวนการส่งออกและนำเข้าเป็นอย่างมาก อย่างไรก็ตามการดำเนินงานผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์นั้น ถึงแม้เอกสารต่าง ๆ จะถูกส่งเข้าระบบของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องอย่างรวดเร็ว แต่เอกสารเหล่านั้นจะได้รับการประมวลผลอย่างรวดเร็วหรือไม่ขึ้นอยู่กับผู้ปฏิบัติหน้าที่ ซึ่งในปัจจุบันการเชื่อมโยงข้อมูลระหว่างกระทรวงต่าง ๆ และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในเวียดนามยังมีความไม่ชัดเจน จึงนับเป็นความท้าทายถึงแม้ว่ากระทรวงต่าง ๆ และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องจะเข้าร่วม Single Window แล้วก็ตาม แต่ระดับของการเชื่อมต่อและการลดขั้นตอนจะเป็นอย่างไร ซึ่งจะต้องมีการ ประเมินการใช้ระบบ Single Window ในแต่ละกระทรวงและหน่วยงาน

## 3. การประยุกต์ใช้ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศที่ทันสมัย

ศาลากรเวียดนามได้มีการนำระบบ VNACCS (Vietnam Automated Cargo Clearance System) / VCIS (Vietnam Customs Intelligent System) มาปฏิบัติใช้ทั่วประเทศ มีการเชื่อมโยงข้อมูลระหว่างหน่วยงานศุลกากร กระทรวงการคลังและธนาคารเพื่อลดขั้นตอนและกระบวนการทางศุลกากร ช่วยให้มีความสะดวกในการ

ดำเนินงานต่อผู้นำเข้าและส่งออกมากยิ่งขึ้น นอกจากนี้กรมศุลกากรยังมีการประสานความร่วมมือกับกระทรวงต่าง ๆ และภาคอุตสาหกรรมอย่างจริงจังในการดำเนินการด้านการบริหารจัดการด้านการนำเข้า-ส่งออกสินค้าในระบบเดียวซึ่งจะเป็นการสร้างเงื่อนไขสูงสุดสำหรับกิจกรรมทางธุรกิจการส่งออกและนำเข้าของวิสาหกิจ อย่างไรก็ตาม ในปัจจุบันระบบดังกล่าวยังต้องได้รับการพัฒนาในด้านการปฏิบัติงานบริเวณด่านพรมแดนทางบกและสถานีบรรจุแยกตู้สินค้า (Inland Container Depot: ICD)

สำหรับการเตรียมความพร้อมในการปฏิบัติตามมาตราใน Category B และ C เวียดนามได้ ออกคำวินิจฉัย (Decision) ที่ 1969/QĐ-TTg ให้ดำเนินการจัดทำ “แผนงานเตรียมความพร้อมและการดำเนินการตามข้อตกลงการอำนวยความสะดวกทางการค้าขององค์การการค้าโลก” ซึ่งได้มีการกำหนดถึงสิ่งที่จะต้องดำเนินการ เพื่อให้สามารถปฏิบัติตามมาตราของความตกลงว่าด้วยการอำนวยความสะดวกทางการค้าได้ในระยะเวลาที่กำหนด

## 6.6 ปัญหาและอุปสรรคด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าของเวียดนาม

จากการศึกษาการดำเนินการในการอำนวยความสะดวกทางการค้าของเวียดนามพบว่า ถึงแม้ว่าเวียดนามได้มีการพัฒนาด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าอย่างต่อเนื่อง แต่ในปัจจุบันยังมีปัญหาและอุปสรรคต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นซึ่งส่งผลกระทบต่อประสิทธิภาพการปฏิบัติงาน และก่อให้เกิดต้นทุนและระยะเวลาที่ไม่จำเป็นแก่ผู้นำเข้าและส่งออก โดยสามารถสรุปได้ดังนี้

### 1. ขาดความร่วมมือระหว่างหน่วยงานด้านศุลกากรและหน่วยงานอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง

ถึงแม้ว่าในช่วง 2-3 ปีที่ผ่านมา เวียดนามได้มีการพัฒนาและเร่งปรับปรุงขั้นตอนและกระบวนการด้านศุลกากรและการบริหารจัดการบริเวณพรมแดน โดยสามารถลดระยะเวลาด้านเอกสารและกระบวนการบริเวณพรมแดนในการนำเข้าและส่งออกได้ถึง 30 ชั่วโมง<sup>4</sup> แต่จากการศึกษาด้านระยะเวลาในการตรวจปล่อยสินค้า (Time released)<sup>5</sup> โดยกระทรวงการคลังพบว่า ระยะเวลารวมทั้งเกี่ยวข้องกับการตรวจปล่อยสินค้าคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 28 ซึ่งส่วนใหญ่เป็นระยะเวลาที่เกี่ยวข้องกับกระบวนการตรวจสอบสินค้าจากหน่วยงานต่าง ๆ เกี่ยวข้องระยะเวลาในการปฏิบัติงานของสายการบินเรือ ท่าเรือ คลังสินค้า และบริษัทผู้นำเข้าส่งออก ซึ่งในทางปฏิบัติสามารถลดระยะเวลาดังกล่าวลงได้อีกหากมีการประสานความร่วมมือในการดำเนินงานระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งระหว่างหน่วยงานภาครัฐด้วยกันเอง และระหว่างหน่วยงานภาครัฐกับเอกชน

### 2. ความไม่โปร่งใสในการปฏิบัติงานของหน่วยงานบริเวณพรมแดน

ปัญหาด้านการทุจริตของเจ้าหน้าที่ศุลกากรในการเรียกรับสินบน เพื่อให้มีการดำเนินพิธีการต่าง ๆ ในการนำเข้าและส่งออกให้รวดเร็วมากขึ้นเป็นปัญหาหลักที่รัฐบาลเวียดนามพยายามขจัดให้หมดไปภายใต้แผนปฏิรูป

<sup>4</sup> World Economic Forum and Global Alliance for Trade Facilitation. (2016), “The Global Enabling Trade Report 2016”, Insight report

<sup>5</sup> Trinh Thi Thu Huong, 2018

ระบบศุลกากร ซึ่งปัญหาเหล่านี้ส่งผลกระทบต่อการปฏิบัติตามความตกลงว่าด้วยการอำนวยความสะดวกทางการค้าอย่างมีประสิทธิภาพ รวมทั้งก่อให้เกิดต้นทุนการดำเนินงานต่อผู้นำเข้าและส่งออกโดยไม่จำเป็น ซึ่งเป็นอุปสรรคที่สำคัญต่อการอำนวยความสะดวกทางการค้า

### 3. ความซับซ้อนและขาดความชัดเจนในขั้นตอนและกระบวนการต่าง ๆ

ในการนำเข้าและส่งออกผู้ประกอบการจะต้องมีการติดต่อประสานงานกับหลายหน่วยงาน ซึ่งในบางกระบวนการมีความซ้ำซ้อนกันกับหน่วยงานอื่น ๆ นอกจากนี้หลายหน่วยงานขาดการอธิบายหรือเผยแพร่ความชัดเจนในขั้นตอนการดำเนินงานต่าง ๆ ส่งผลให้เกิดกระบวนการและขั้นตอนที่มากเกินไปจนซ้ำซ้อน ส่งผลให้ผู้นำเข้าและผู้ส่งออกต้องใช้ระยะเวลาในการดำเนินการและมีต้นทุนที่สูงขึ้นโดยไม่จำเป็น นอกจากนี้ ความไม่ชัดเจนในขั้นตอนและกระบวนการที่เกี่ยวข้อง อาจนำไปสู่การทุจริตของเจ้าหน้าที่ ในการเรียกรับสินบนในการปฏิบัติงานเพื่อการอำนวยความสะดวกในขั้นตอนต่าง ๆ

### 4. กฎหมายและกฎระเบียบที่ไม่สอดคล้องกับบริบทในปัจจุบัน

ถึงแม้ว่าเวียดนามได้มีความพยายามในการทบทวนกฎหมายและกฎระเบียบต่าง ๆ เพื่อปรับปรุงแก้ไขให้มีความทันสมัย และสอดคล้องกับสถานการณ์ในปัจจุบัน แต่ยังคงมีกฎหมายและกฎระเบียบอีกหลายฉบับที่จะต้องได้รับการปรับปรุงแก้ไข นอกจากนี้ บริบทของการค้าที่มีการพัฒนาอย่างรวดเร็ว ดังนั้น การออกกฎหมายฉบับใหม่เพื่อรองรับกับสถานการณ์ต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นย่อมจะช่วยให้เป็นการสนับสนุนการอำนวยความสะดวกทางการค้าแก่ผู้ประกอบการ รวมทั้งการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้อง

### 5. ขาดการพัฒนาความสามารถของบุคลากรอย่างสม่ำเสมอ

การอำนวยความสะดวกทางการค้าให้มีประสิทธิภาพจำเป็นจะต้องมีการพัฒนาความสามารถของเจ้าหน้าที่ของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องให้มีความพร้อมในการปฏิบัติงานภายใต้ความรู้ความเข้าใจในขอบเขตงานของตนเอง เวียดนามจำเป็นต้องมีการพัฒนาความสามารถของเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องภายใต้โครงการฝึกอบรมต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการอำนวยความสะดวกทางการค้าอย่างสม่ำเสมอ เพื่อให้มีความสอดคล้องกับการพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้าในด้านอื่น ๆ โดยเฉพาะอย่างยิ่งทักษะและความสามารถของเจ้าหน้าที่ภายในหน่วยงานศุลกากรที่มีจำกัด ซึ่งส่งผลกระทบต่อประสิทธิภาพในการปฏิรูปศุลกากร ดังนั้น จึงมีความจำเป็นอย่างยิ่งในการพัฒนาความสามารถของเจ้าหน้าที่ศุลกากร เพื่อยกระดับความสามารถและทำให้การปฏิบัติงานมีประสิทธิภาพมากขึ้น

### 6. ประเด็นด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าก็กับการควบคุมพรมแดน

หน่วยงานบริเวณพรมแดนมีหน้าที่หลักในการควบคุมและตรวจตราการเคลื่อนย้ายของสินค้าเข้า-ออกประเทศให้เป็นไปด้วยความเรียบร้อยภายใต้กฎหมายที่กำหนด ในขณะเดียวกันยังต้องปฏิบัติงานให้เกิดการอำนวยความสะดวกให้แก่การนำเข้าและส่งออก วัตถุประสงค์ทั้งสองประการดูเหมือนจะมีแนวทางการปฏิบัติที่เป็นไปในทิศทางตรงข้ามกัน ดังนั้น หน่วยงานที่เกี่ยวข้องจำเป็นจะต้องรักษาระดับความสมดุลระหว่างการควบคุมตรวจตรา

กับการอำนวยความสะดวกให้เหมาะสม เพื่อมิให้เกิดผลกระทบที่มากเกินไปต่อวัตถุประสงค์ประการใดประการหนึ่ง ประสิทธิภาพและความสามารถในการตัดสินใจของเจ้าหน้าที่เป็นสิ่งสำคัญที่จะช่วยให้สามารถปฏิบัติงานเป็นไปอย่างสอดคล้องประสานกันระหว่างวัตถุประสงค์ทั้งสองประการดังกล่าว

## 7. ระบบโครงสร้างพื้นฐาน

ถึงแม้ว่าเวียดนามจะมีการเร่งพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งและการสื่อสารในช่วงระยะเวลาหลายปีที่ผ่านมา แต่ยังคงมีความจำเป็นที่จะต้องพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านถนน รางรถไฟ ท่าเรือ ให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น เนื่องจากในปัจจุบัน เวียดนามมีระดับการขยายตัวทางเศรษฐกิจและการค้าอย่างต่อเนื่อง แต่ระบบโครงสร้างพื้นฐานดังกล่าวยังไม่สามารถรองรับกับปริมาณการค้าที่สูงขึ้นอย่างเพียงพอ ซึ่งก่อให้เกิดต้นทุนและระยะเวลาในการเคลื่อนย้ายสินค้าที่สูงขึ้น และเป็นอุปสรรคที่สำคัญอย่างหนึ่งซึ่งส่งผลกระทบต่อความสะดวกทางการค้าระหว่างประเทศ

## 8. ต้นทุนในการอำนวยความสะดวกทางการค้าที่ยังสูง

จากปัญหาและอุปสรรคที่กล่าวมาทั้งหมดข้างต้น ล้วนแล้วแต่เป็นสาเหตุสำคัญที่ก่อให้เกิดต้นทุนทางการค้าที่ไม่จำเป็น โดยมีการประมาณการณั้กันว่า หากเวียดนามสามารถดำเนินการปฏิบัติตามความตกลงว่าด้วยความสะดวกทางการค้าได้อย่างเต็มรูปแบบ จะสามารถช่วยลดต้นทุนทางการค้าลงกว่าร้อยละ 20 ในขณะที่ค่าเฉลี่ยโดยทั่วไปอยู่ที่ประมาณร้อยละ 14 นอกจากนี้หากสามารถลดระยะเวลาในการตรวจปล่อยสินค้า (Customs clearance time) ลงได้ 1 วันจะสามารถลดต้นทุนลงได้กว่า 1.6 พันล้านเวียดนามดอง (VND) จะเห็นได้ว่า การพัฒนาปรับปรุงกระบวนการต่าง ๆ ให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น การปรับปรุงกฎระเบียบต่าง ๆ ที่สามารถช่วยลดระยะเวลาของกระบวนการ การพัฒนาความสามารถของเจ้าหน้าที่และจัดเตรียมบุคลากรให้เพียงพอ และการปรับปรุงพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานที่เกี่ยวข้อง จะช่วยลดระยะเวลาและต้นทุนทางการค้าที่เกิดขึ้นโดยไม่จำเป็น ซึ่งมีผลกระทบต่อต้นทุนทางการค้าที่จะลดลงในอนาคต

## 9. ประเด็นปัญหาด้านอื่น ๆ

ปัญหาและอุปสรรคอื่น ๆ ที่ส่งผลกระทบต่อความอำนวยความสะดวกทางการค้าในเวียดนาม ได้แก่

- ประเด็นด้านความสามารถในการดำเนินงานของผู้นำเข้า-ส่งออกและบริษัทโลจิสติกส์
- ประเด็นด้านความสามารถทางการแข่งขันของผู้ประกอบการ
- การแข่งขันจากบริษัทข้ามชาติในเวียดนาม
- ความร่วมมือระหว่างภาครัฐและเอกชนยังไม่เข้มแข็งเท่าใดนัก

## 6.7 สิ่งที่ได้เรียนรู้ด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าจากกรณีศึกษาของเวียดนาม

ในช่วงระยะเวลาหลายปีที่ผ่านมาเวียดนามได้มีการพัฒนาและมีความเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจอย่างต่อเนื่อง รัฐบาลได้มีการพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคม ไม่ว่าจะเป็น ถนน ท่าเรือ สนามบิน โครงสร้างพื้นฐานด้านการติดต่อสื่อสารและเทคโนโลยีสารสนเทศ เพื่อเป็นการอำนวยความสะดวกและรองรับกับการเจริญเติบโตดังกล่าว จากความได้เปรียบด้านต้นทุนแรงงาน เวียดนามได้กลายเป็นแหล่งดึงดูดการลงทุนจากบริษัทข้ามชาติโดยใช้เป็นฐานการผลิตเพื่อการส่งออกสำหรับสินค้าในหลากหลายอุตสาหกรรม ส่งผลให้เวียดนามมีปริมาณการนำเข้าวัตถุดิบเพื่อใช้ในการผลิตและการส่งออกสินค้าที่สูงขึ้นมาโดยตลอด จากเหตุผลดังกล่าว การดำเนินการด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าที่มีประสิทธิภาพจึงเป็นแนวทางที่สำคัญในการลดต้นทุนทางการค้าซึ่งส่งผลกระทบต่อตรงในการเพิ่มขีดความสามารถทางการแข่งขันของเวียดนาม

อย่างไรก็ตาม หากพิจารณาถึงการดำเนินการและเตรียมความพร้อมในการอำนวยความสะดวกทางการค้าของเวียดนาม พบว่า เวียดนามยังมีการดำเนินการดังกล่าวที่ค่อนข้างล่าช้า ซึ่งในปัจจุบันมีเพียงการแจ้งต่อองค์การค้าโลกของมาตราใน Category A เท่านั้น ถึงแม้ว่าในปัจจุบันจะได้มีการจัดหมวดหมู่ของมาตราใน Category B และ C แล้วก็ตาม ซึ่งสาเหตุหนึ่งเนื่องมาจากแนวทางตีความของเนื้อหาแต่ละมาตราของความตกลงว่าด้วยการอำนวยความสะดวกทางการค้าที่เป็นหลักการที่ระบุอย่างกว้าง ซึ่งก่อให้เกิดความสับสนแก่เวียดนามในการประเมินและจัดหมวดหมู่ในแต่ละมาตรา ยกตัวอย่างเช่น มาตรา 10.4 ว่าด้วยการยื่นเอกสาร ณ จุดเดียว (Single Window) โดยได้มีการระบุมาตราดังกล่าวไว้ใน Category C ซึ่งหมายถึงเวียดนามยังไม่สามารถปฏิบัติตามมาตราดังกล่าวได้ทันทีและจะต้องได้รับการช่วยเหลือทางเทคนิคและการพัฒนาความสามารถจากผู้ร่วมพัฒนา แต่ในทางปฏิบัติ ศุลกากรยืนยันว่าได้มีการใช้ระบบ Single Window ในกระบวนการนำเข้าส่งออกแล้วถึงแม้ว่าจะยังไม่สมบูรณ์ก็ตาม จากกรณีดังกล่าวสะท้อนให้เห็นถึงรูปแบบการตีความที่แตกต่างกันของค่านิยมด้านขอบเขตของ Category A B และ C ซึ่งก่อให้เกิดคำถามถึงมาตรฐานในการจัดประเภทและหมวดหมู่ของแต่ละมาตรา ซึ่งก่อให้เกิดความไม่เป็นมาตรฐานเดียวกัน ดังนั้น การกำหนดนิยามของขอบเขตที่ชัดเจนของแต่ละ Category โดยองค์การค้าโลกจึงเป็นแนวทางที่จะช่วยให้ประเทศสมาชิกสามารถประเมินสถานะของตนเองได้อย่างถูกต้องมากขึ้น

ในประเด็นถัดมา สืบเนื่องจากความตกลงว่าด้วยการอำนวยความสะดวกทางการค้าเป็นประเด็นที่ค่อนข้างใหม่สำหรับประเทศสมาชิก ซึ่งเวียดนามเองพยายามเสาะหาแนวทางปฏิบัติที่เป็นเลิศจากประเทศอื่นๆ เพื่อมาใช้เป็นแนวทางในการดำเนินการปฏิบัติตามมาตราใน Category B และ C องค์การค้าโลกควรจะมีการจัดทำคู่มือแนะนำการดำเนินงานและการปฏิบัติตามในแต่ละมาตรา (WTO TFA Implementation guidelines) เพื่อเป็นแนวทางอ้างอิงสำหรับการปฏิบัติซึ่งจะเป็นประโยชน์อย่างมากสำหรับประเทศที่มีการระบุมาตราใน Category B และ C ไว้เป็นจำนวนมาก นอกจากนี้ เวียดนามได้มีการเตรียมความพร้อมในการจัดเตรียมแผนการดำเนินงานเพื่อรองรับกับการปฏิบัติตามความตกลงด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าซึ่งแผนดังกล่าวจะเป็นแผนแม่บทซึ่งเป็นการวางแผนในระดับภาพรวมด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าของ



ประเทศ ซึ่งในทางปฏิบัติ เวียดนามจำเป็นต้องมีแผนปฏิบัติการ (Action Plan) ที่ชัดเจนเพื่อใช้เป็นแนวทางการดำเนินการปฏิบัติตามมาตรฐานต่าง ๆ ที่เหลืออยู่ได้อย่างมีประสิทธิภาพ

บทเรียนที่ได้จากการศึกษาจากเวียดนามไม่ว่าจะเป็น การกำหนดค่านิยมและขอบเขตของแต่ละ Category ที่ชัดเจน การจัดทำคู่มือแนะนำการปฏิบัติตามความตกลงว่าด้วยการอำนวยความสะดวกทางการค้า (WTO TFA Implementation guidelines) และการจัดทำแผนปฏิบัติงาน (Action plan) ที่ชัดเจนดังกล่าว เป็นบทเรียนที่สำคัญจากการเรียนรู้ด้านความท้าทายและอุปสรรคต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นในการดำเนินการด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้า ซึ่งหากมีการนำสิ่งที่ได้เรียนรู้ดังกล่าวมาพัฒนาและดำเนินการให้เกิดขึ้นจริงย่อมเป็นแนวทางหนึ่งที่จะช่วยยกระดับและพัฒนาการดำเนินการด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น

## 6.8 สรุปการอำนวยความสะดวกทางการค้าของเวียดนาม

จากการศึกษาการดำเนินการด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าของเวียดนามพบว่า ปัจจุบันเวียดนามมีเพียงการแจ้งมาตราใน Category A เท่านั้น โดยมีสัดส่วนของมาตราใน Category A คิดเป็นร้อยละ 22.7 ของมาตราทั้งหมด อย่างไรก็ตาม เวียดนามได้มีการพิจารณาและดำเนินการระบุมตราใน Category B และ C เรียบร้อยแล้ว โดยอยู่ในระหว่างการลงนามรับรองจากนายกรัฐมนตรี และคาดว่าจะสามารถดำเนินการแจ้งมาตราที่เหลืออยู่ได้ภายในปลายปี ค.ศ. 2018 โดยมีได้กำหนดเวลาในการปฏิบัติตามความตกลงว่าด้วยการอำนวยความสะดวกทางการค้าภายใต้องค์การการค้าโลกตามมาตราใน Category B และ C โดยสมบูรณ์ภายในปี ค.ศ. 2022

เวียดนามได้มีการเตรียมความพร้อมสำหรับการดำเนินการด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้า โดยในปี ค.ศ. 2016 ได้มีการอนุมัติ “แผนงานเตรียมความพร้อมและการดำเนินการตามข้อตกลงการอำนวยความสะดวกทางการค้าขององค์การการค้าโลก” โดยมอบหมายให้กระทรวงการคลัง (MOF) มีหน้าที่ความรับผิดชอบโดยตรงด้านการดำเนินการตามความตกลงว่าด้วยการอำนวยความสะดวกทางการค้า และกระทรวงการคลัง (MOF) ได้กำหนดให้กรมศุลกากร (General Department of Vietnam Customs: GDVC) เป็นหน่วยงานหลักที่รับผิดชอบดำเนินการปฏิบัติตามมาตรฐานต่าง ๆ ภายใต้ความตกลงว่าด้วยการอำนวยความสะดวกทางการค้า

ในช่วงปลายปี ค.ศ. 2016 เวียดนามได้ดำเนินการจัดตั้งคณะกรรมการแห่งชาติด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้า (NCTF) ภายใต้ชื่อ “คณะกรรมการขับเคลื่อนแห่งชาติด้าน ASEAN Single Window (ASW) National Single Window (NSW) และการอำนวยความสะดวกทางการค้า (National Steering Committee on ASEAN Single Window, National Single Window and Trade Facilitation : NSCASNSWTF)” โครงสร้างของคณะกรรมการฯ มีรองนายกรัฐมนตรีเป็นประธาน และรัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลังเป็นรองประธาน โดยมีสมาชิกในระดับรัฐมนตรีช่วยว่าการจาก 19 กระทรวงและหน่วยงาน

แนวทางการดำเนินการในการปฏิบัติตามมาตราใน Category B ของเวียดนามส่วนใหญ่จะเป็นการทบทวน ปรับปรุงและแก้ไขกฎระเบียบและกฎหมายต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องให้มีความทันสมัย สอดคล้องกับบริบททางการค้าในปัจจุบัน การปรับปรุงพัฒนากระบวนการปฏิบัติงานเพื่อให้การปฏิบัติงานมีประสิทธิภาพมากขึ้น การกำหนดและจัดตั้งกลไกในการติดตามการดำเนินงาน และการสร้างความร่วมมือระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ส่วนแนวทางการปฏิบัติตาม Category C เวียดนามได้ริเริ่มการจัดทำแผนรายละเอียดและข้อเสนอร่วมกับผู้ร่วมพัฒนาเพื่อขอรับความช่วยเหลือทางเทคนิคและการพัฒนาความสามารถจากจากองค์กรระหว่างประเทศ และจากประเทศที่พัฒนาแล้ว

อย่างไรก็ตาม การอำนวยความสะดวกทางการค้าของเวียดนามในปัจจุบันยังคงเผชิญกับความท้าทายที่เป็นอุปสรรคหลายประการ ทั้งในด้านกฎหมายและกฎระเบียบต่าง ๆ ที่จะต้องได้รับการแก้ไขปรับปรุงให้ทันสมัย ความไม่โปร่งใสและความซ้ำซ้อนของการปฏิบัติงานของหน่วยงานบริเวณพรมแดน ระบบโครงสร้างพื้นฐานที่ยังต้องได้รับการปรับปรุงและพัฒนาอีกมาก นอกจากนี้ ยังจะต้องมีการพัฒนาความสามารถของบุคลากรและเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องให้สามารถปฏิบัติงานได้อย่างมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น ซึ่งเวียดนามได้ตระหนักเป็นอย่างดีถึงปัญหาและอุปสรรคดังกล่าวข้างต้น และได้มีความพยายามในการปรับปรุงพัฒนาในด้านต่าง ๆ เพื่อลดระดับและขจัดปัญหาที่เกิดขึ้นอันเป็นการพัฒนาและยกระดับการอำนวยความสะดวกทางการค้าให้มีประสิทธิภาพต่อไปในอนาคต

# บทที่ 7

การศึกษาแผนและ  
ผลการดำเนินงาน  
ด้านการพัฒนาสิ่งแวดล้อม  
ความสะดวกทางการค้า  
ของไทย



## บทที่ 7 การศึกษาแผนและผลการดำเนินงาน ด้านการพัฒนาห่วงโซ่อุปทานการค้าของไทย

### 7.1 ไทย (Thailand)

ความตกลงว่าด้วยการอำนวยความสะดวกทางการค้าภายใต้องค์การศุลกากรโลกมีบทบาทและส่งผลที่สำคัญด้านการค้าระหว่างประเทศเป็นอย่างยิ่ง เนื่องจากวัตถุประสงค์หลักของความตกลงฯ ซึ่งมุ่งเน้นการลดขั้นตอนและระยะเวลาด้านพิธีการด้านศุลกากร ทำให้เกิดความคล่องตัว รวมทั้งสร้างความโปร่งใสและชัดเจนในด้านระเบียบพิธีการนำเข้าและส่งออกให้เป็นไปในแนวทางเดียวกัน ซึ่งทั้งหมดนี้ล้วนเป็นปัญหาหลักของการส่งออกและนำเข้าสินค้าที่ทุกประเทศกำลังประสบปัญหาพร้อมกัน ดังนั้นหากสามารถนำความตกลงฯ มาปฏิบัติให้มีผลบังคับใช้ได้จริงย่อมจะส่งผลให้ปริมาณการค้าของโลกสูงขึ้น<sup>1</sup>

Doing Business Report ปี พ.ศ. 2561 (2018) ได้มีการศึกษาและเก็บข้อมูลในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการอำนวยความสะดวกทางการค้าในส่วนของการค้าข้ามพรมแดน (Trading across border) ของไทย พบว่าไทยอยู่ในลำดับ 57 จากทั้งหมด 190 ประเทศ ซึ่งเป็นลำดับที่ต่ำกว่าในปี พ.ศ. 2560 ที่อยู่ในลำดับที่ 56 โดยมีรายละเอียดของต้นทุนและระยะเวลาที่เกี่ยวข้องกับการนำเข้าและส่งออกสินค้าต่อ 1 TEUs<sup>2</sup> ดังแสดงในตารางที่ 7.1

ตารางที่ 7.1 : ระยะเวลาและต้นทุนในการส่งออกและนำเข้าของไทยปี พ.ศ. 2561

การส่งออก		การนำเข้า	
ระยะเวลาที่ใช้ในการส่งออก (ชม.)		ระยะเวลาที่ใช้ในการนำเข้า (ชม.)	
ระยะเวลาการดำเนินเอกสาร	11	ระยะเวลาการดำเนินเอกสาร	4
ระยะเวลาที่ใช้บริเวณพรมแดน	51	ระยะเวลาที่ใช้บริเวณพรมแดน	50
ต้นทุนการส่งออก (เหรียญสหรัฐ)		ต้นทุนการนำเข้า (เหรียญสหรัฐ)	
ต้นทุนด้านเอกสาร	97	ต้นทุนด้านเอกสาร	43
ต้นทุนบริเวณพรมแดน	223	ต้นทุนบริเวณพรมแดน	233

\* ต้นทุนและระยะเวลาในการดำเนินเอกสารหมายถึง ต้นทุนและระยะเวลาตั้งแต่จัดเตรียมเอกสาร ยื่นเอกสาร ที่เกี่ยวข้องกับการนำเข้าและส่งออก และดำเนินการด้านเอกสารดังกล่าวจนเสร็จสิ้น โดยไม่รวมถึงค่าภาระการนำเข้าและส่งออก (ประมาณการณ์จากการขนส่งสินค้า 1 TEUs)

\*\* ต้นทุนและระยะเวลาที่ใช้บริเวณพรมแดนหมายถึง ต้นทุนและระยะเวลาในการดำเนินพิธีการศุลกากร การตรวจสอบสินค้าจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งต้นทุนและระยะเวลาในการขนถ่ายสินค้าบริเวณท่าเรือหรือพรมแดน โดยไม่รวมถึงค่าภาระการนำเข้าและส่งออก (ประมาณการณ์จากการขนส่งสินค้า 1 TEUs)

<sup>1</sup> คณะผู้แทนถาวรไทยประจำองค์การการค้าโลก, 2014

<sup>2</sup> World Bank. (2018), "Doing Business 2018: Reforming to Create Jobs", Washington, DC.

จากตารางข้างต้น เมื่อเปรียบเทียบต้นทุนและระยะเวลาในการนำเข้าและส่งออกกับประเทศเพื่อนบ้านอื่น ๆ ได้แก่ กัมพูชา สปป.ลาว เมียนมา และเวียดนาม พบว่าไทยมีระดับของการปฏิบัติดังกล่าวโดยรวมที่ดีที่สุด โดยเฉพาะอย่างยิ่งด้านระยะเวลาในการดำเนินเอกสารและต้นทุนของเอกสารทั้งการนำเข้าและส่งออกที่มีความแตกต่างจากประเทศเพื่อนบ้านดังกล่าวอย่างเห็นได้ชัด ซึ่งส่วนหนึ่งเป็นผลจากการพัฒนาระบบการยื่นเอกสาร ณ จุดเดียว (Single window) ที่มีประสิทธิภาพ

## 7.2 สถานะปัจจุบันของไทยภายใต้ความตกลงว่าด้วยการอำนวยความสะดวกทางการค้า

ไทยได้ให้สัตยาบันความตกลงว่าด้วยการอำนวยความสะดวกทางการค้าภายใต้องค์การการค้าโลกและยื่นตราสารยอมรับความตกลงฯ เป็นลำดับประเทศที่ 20 ไปเมื่อวันที่ 5 ตุลาคม พ.ศ. 2558 ท่าทีของไทยตั้งแต่ต้นได้แสดงการสนับสนุนและเข้าร่วมการเจรจาในความตกลงว่าด้วยการอำนวยความสะดวกทางการค้ามาโดยตลอด กรมเจรจาการค้าระหว่างประเทศภายใต้กระทรวงพาณิชย์ในฐานะหน่วยงานที่ได้รับมอบหมายให้เป็นศูนย์ประสานงานกลาง (Focal point) ด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าของไทยได้จัดประชุมหารือหน่วยงานในประเทศอย่างต่อเนื่องเพื่อแจ้งข้อมูลการสรุปผลการเจรจาความตกลงว่าด้วยการอำนวยความสะดวกทางการค้าและหรือเกี่ยวกับการจัดกลุ่มพันธสัญญาฯ เป็น Category A Category B และ Category C ตามความพร้อมในการปฏิบัติ รวมทั้ง ในการจัดทำ Notification of Category A Commitment แจ้งไปยังองค์การการค้าโลก โดยคณะรักษาความสงบแห่งชาติ (คสช.) ได้ให้ความเห็นชอบในมาตราที่พร้อมปฏิบัติได้ทันที (Category A) ที่ความตกลงว่าด้วยการอำนวยความสะดวกทางการค้ามีผลบังคับใช้ เมื่อวันที่ 22 กรกฎาคม พ.ศ. 2557 เนื่องจากมีความสอดคล้องกับกฎหมายและระเบียบภายในประเทศที่มีผลบังคับอยู่ในปัจจุบันหรือจะมีการแก้ไขปรับปรุงในระยะเวลาอันใกล้<sup>3</sup> อาทิ

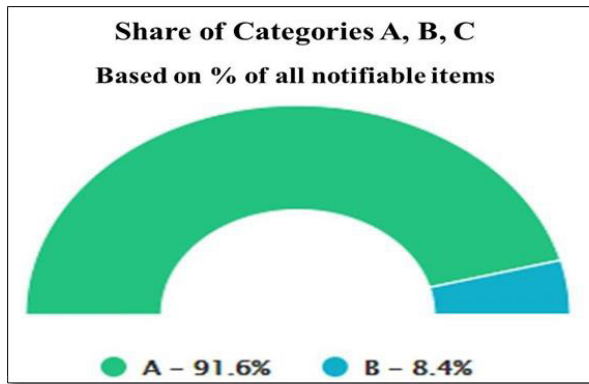
- การเผยแพร่ข้อมูลที่มีความสำคัญสำหรับผู้ค้า เช่น อัตราภาษีศุลกากร ค่าธรรมเนียม กฎหมาย กฎระเบียบ ขั้นตอนการอุทธรณ์
- การออกคำวินิจฉัยล่วงหน้าเกี่ยวกับพิกัดของสินค้า
- การชำระภาษีผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์
- การใช้ระบบบริหารความเสี่ยงสำหรับการควบคุมทางศุลกากร และการตรวจสอบหลังการตรวจปล่อย
- การยอมรับให้ใช้สำเนาแทนเอกสารตัวจริง
- การพยายามนำระบบ Single Window มาใช้งาน
- เสรีภาพในการขนส่งสินค้าผ่านแดนโดยการไม่เก็บค่าธรรมเนียมการผ่านแดนวันแต่เพื่อเป็นค่าบริการ
- หลักเกณฑ์เงื่อนไขด้านความร่วมมือกันของหน่วยงานศุลกากร เป็นต้น

ไทยได้แจ้งข้อบทในมาตราที่ไทยพร้อมปฏิบัติได้ทันทีที่ความตกลงมีผลบังคับใช้ (Category A) ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 91.6 ของมาตราทั้งหมดภายใต้ความตกลงว่าด้วยการอำนวยความสะดวกทางการค้า โดยในส่วน

<sup>3</sup> คณะผู้แทนถาวรไทยประจำองค์การการค้าโลก, 2014

ของข้อบกพร่องที่ต้องการระยะเวลาปรับตัว (Category B) คิดเป็นร้อยละ 8.4 ดังแสดงในภาพที่ 7-1 อย่างไรก็ตามในปัจจุบัน (ปี พ.ศ. 2561) ไทยสามารถปฏิบัติตามมาตรการที่ได้ให้สัตยาบันไว้คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 93.6 ซึ่งเป็นมาตราใน Category A ร้อยละ 91.6 และมาตราใน Category B ที่สามารถปฏิบัติตามได้แล้วร้อยละ 2.1 ของมาตราทั้งหมด คาดว่าไทยต้องใช้เวลาประมาณ 1-6 ปี เพื่อปรับปรุงแก้ไขกฎหมายและสร้างระบบรองรับการปฏิบัติ ทั้งนี้ไทยไม่มีประเด็นที่ต้องการได้รับความช่วยเหลือก่อนจึงจะสามารถปฏิบัติตามได้ (Category C) เนื่องจากไทยให้ความสำคัญกับการเป็นผู้กำหนดนโยบายในเรื่องนี้ด้วยตนเองและหลีกเลี่ยงความเสี่ยงจากการถูกชี้หน้าหรือก้าวก่ายด้านนโยบายจากประเทศที่ให้ความช่วยเหลือ

ภาพที่ 7.1 : การเปรียบเทียบสัดส่วนระหว่าง Category A และ B ของไทย



ที่มา: <https://www.tfadatabase.org/members/thailand>

โดยเมื่อวันที่ 22 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2561 ที่ผ่านมา คณะผู้แทนถาวรไทยประจำองค์การการค้าโลกและองค์การทรัพย์สินทางปัญญาโลก (คพท.) ได้ดำเนินการแจ้งวันที่แน่ชัด (Definitive Dates) สำหรับมาตรการที่ไทยต้องการระยะเวลาในการปรับตัว (Category B) โดยมีรายละเอียดดังนี้

- มาตรการที่ 4.4 และ 6.3.4 จะมีการปฏิบัติตามพันธสัญญาภายในวันที่ 22 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2561
- มาตรการที่ 7.1.1 จะมีการปฏิบัติตามพันธสัญญาภายในวันที่ 22 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2562
- มาตรการที่ 12.2.1 12.2.2 และ 12.6.1 จะมีการปฏิบัติตามพันธสัญญาภายในวันที่ 22 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2563
- มาตรการที่ 11.1, 11.8 และ 11.9 จะมีการปฏิบัติตามพันธสัญญาภายในวันที่ 22 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2563
- มาตรการที่ 5.3 จะมีการปฏิบัติตามพันธสัญญาภายในวันที่ 22 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2567

## ตารางที่ 7.2 : สถานะและการจำแนก Category ของไทยภายใต้ความตกลงว่าด้วยการอำนวยความสะดวกทางการค้าภายใต้องค์การการค้าโลก

Provision	Heading/Description	Category	Indicative date for implementation (for categories B and C)	Definitive date for implementation (for categories B and C)	Assistance and Support for Capacity Building Required for Implementation (for category C)
<b>Article 1</b>	<b>Publication and Availability of Information</b>				
Article 1.1	Publication	A	-	-	-
Article 1.2	Information Available through Internet	A	-	-	-
Article 1.3	Enquiry Points	A	-	-	-
Article 1.4	Notification	A	-	-	-
<b>Article 2</b>	<b>Opportunity Comment, Information before Entry into Force and Consultations</b>				
Article 2.1	Opportunity to Comment and Information before Entry into Force	A	-	-	-
Article 2.2	Consultations	A	-	-	-
<b>Article 3</b>	<b>Advance Rulings</b>				
<b>Article 4</b>	<b>Procedures for Appeal or Review</b>				
Article 4.1-4.3		A	-	-	-
Article 4.4		B	5 years	22 February 2018	-
Article 4.5-4.6		A	-	-	-
<b>Article 5</b>	<b>Other Measures to Enhance Impartiality, Non-Discrimination and Transparency</b>				
Article 5.1	Notification for Enhanced Controls or Inspections	A	-	-	-
Article 5.2	Inspections	A	-	-	-
Article 5.3	Test Procedures	B	7 years	22 February 2024	-
<b>Article 6</b>	<b>Disciplines on Fees and Charges Imposed on or in Connection with Importation and Exportation and Penalties</b>				
Article 6.1	General Disciplines on Fees and Charges Imposed on or in Connection with Importation and Exportation	A	-	-	-
Article 6.2	Special Disciplines and Charges for Customs Processing Imposed on or in Connection with Importation and Exportation	A	-	-	-
Article 6.3.1-6.3.3	Penalty Disciplines	A	-	-	-
Article 6.3.4		B	5 years	22 February 2018	-
Article 6.3.5-6.3.7		A	-	-	-
<b>Article 7</b>	<b>Release and Clearance of Goods</b>				
Article 7.1.1	Pre-arrival Processing	B	5 years	22 February 2019	-
Article 7.1.2		A	-	-	-
Article 7.2	Electronic Payment	A	-	-	-
Article 7.3	Separation of Release from Final Determination of Customs Duties, Taxes,	A	-	-	-

ที่มา : [https://www.tfadatabase.org/uploads/notification/NTHA1A1\\_3.pdf](https://www.tfadatabase.org/uploads/notification/NTHA1A1_3.pdf)



ตารางที่ 7.2 : สถานะและการจำแนก Category ของไทยภายใต้ความตกลงว่าด้วยการอำนวยความสะดวกทางการค้าภายใต้องค์การการค้าโลก (ต่อ)

Provision	Heading/Description	Category	Indicative date for implementation (for categories B and C)	Definitive date for implementation (for categories B and C)	Assistance and Support for Capacity Building Required for Implementation (for category C)
	Fees and Charges		-	-	-
Article 7.4	Risk Management	A	-	-	-
Article 7.5	Post-clearance Audit	A	-	-	-
Article 7.6	Establishment and Publication of Average Release Times	A	-	-	-
Article 7.7	Trade Facilitation Measures for Authorized Economic Operators	A	-	-	-
Article 7.8	Expedited Shipments	A	-	-	-
Article 7.9	Perishable Goods	A	-	-	-
<b>Article 8</b>	<b>Border Agency Cooperation</b>				
<b>Article 9</b>	<b>Movement of Goods Intended for Import under Customs Control</b>	A	-	-	-
		A	-	-	-
<b>Article 10</b>	<b>Formalities Connected with Importation, Exportation and Transit</b>				
Article 10.1	Formalities and Documentation	A	-	-	-
Article 10.2	Acceptance of Copies	A	-	-	-
Article 10.3	Use of International Standards	A	-	-	-
Article 10.4	Single Window	A	-	-	-
Article 10.5	Pre-shipment Inspection	A	-	-	-
Article 10.6	Use of Customs Brokers	A	-	-	-
Article 10.7	Harmonized Procedures and Uniform Documentation Requirements	A	-	-	-
Article 10.8	Rejected Goods	A	-	-	-
Article 10.9	Temporary Admission of Goods and Inward and Outward Processing	A	-	-	-
<b>Article 11</b>	<b>Freedom of Transit</b>				
Article 11.1		B	5 years	22 February 2022	-
Article 11.2-11.7		A	-	-	-
Article 11.8		B	5 years	22 February 2022	-
Article 11.9		B	5 years	22 February 2022	-
Article 11.10-11.17		A	-	-	-
<b>Article 12</b>	<b>Customs Cooperation</b>				
Article 12.1	Measures Promoting Compliance and Cooperation	A	-	-	-
Article 12.2	Exchange of Information	B	3 years	22 February 2020	-
Article 12.3	Verification	A	-	-	-

ที่มา : [https://www.tfdatabase.org/uploads/notifications/NTHA1A1\\_3.pdf](https://www.tfdatabase.org/uploads/notifications/NTHA1A1_3.pdf)

ตารางที่ 7.2 : สถานะและการจำแนก Category ของไทยภายใต้ความตกลงว่าด้วยการอำนวยความสะดวกทางการค้าภายใต้การการค้าโลก (ต่อ)

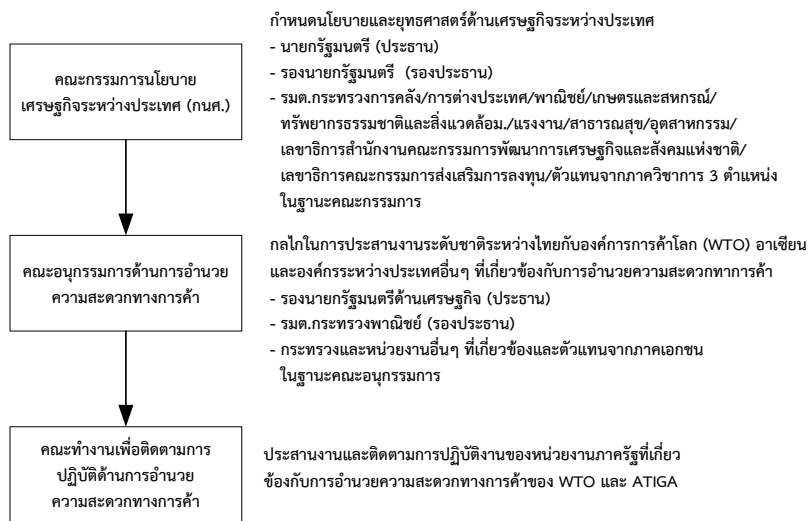
Provision	Heading/Description	Category	Indicative date for implementation (for categories B and C)	Definitive date for implementation (for categories B and C)	Assistance and Support for Capacity Building Required for Implementation (for category C)
Article 12.4	Request	A	-	-	-
Article 12.5	Protection and Confidentiality	A	-	-	-
Article 12.6.1	Provision of Information	B	3 years	22 February 2020	-
Article 12.6.2		A	-	-	-
Article 12.7	Postponement or Refusal of a Request	A	-	-	-
Article 12.8	Reciprocity	A	-	-	-
Article 12.9	Administrative Burden	A	-	-	-
Article 12.10	Limitations	A	-	-	-
Article 12.11	Unauthorized Use or Disclosure	A	-	-	-
Article 12.12	Bilateral and Regional Agreements	A	-	-	-

ที่มา : [https://www.ftadatabase.org/uploads/notification/NTHA1A1\\_3.pdf](https://www.ftadatabase.org/uploads/notification/NTHA1A1_3.pdf)

### 7.3 การจัดตั้งคณะกรรมการแห่งชาติด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้า (National Committee on Trade Facilitation: NCTF) ของไทย

ความตกลงว่าด้วยการอำนวยความสะดวกทางการค้าภายใต้องค์การการค้าโลกใน ส่วนที่ 3 (Section III) มาตรา 23 ว่าด้วยการจัดตั้งสถาบัน (Institutional arrangements) ได้กำหนดให้ประเทศสมาชิกดำเนินการจัดตั้งคณะกรรมการแห่งชาติด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้า ซึ่งไทยได้มีการจัดตั้งคณะกรรมการแห่งชาติด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้า (National Committee on Trade Facilitation: NCTF) โดยนายกรัฐมนตรี ได้ลงนามคำสั่งแต่งตั้ง “คณะอนุกรรมการด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้า” เมื่อวันที่ 27 มิถุนายน พ.ศ. 2560 โดยคณะอนุกรรมการดังกล่าว อยู่ภายใต้คณะกรรมการนโยบายเศรษฐกิจระหว่างประเทศ (กนศ.) ซึ่งเป็นหน่วยงานที่กำหนดนโยบายและยุทธศาสตร์ด้านเศรษฐกิจระหว่างประเทศ เพื่อทำหน้าที่เป็นคณะกรรมการแห่งชาติด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้า (NCTF) ในการประสานกับองค์การการค้าโลกและอาเซียน รวมถึงหน่วยงานระดับนานาชาติอื่นในเรื่องการอำนวยความสะดวกทางการค้า

ภาพที่ 7.2 : กลไกเชิงสถาบันด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าของไทย



โดยคณะอนุกรรมการประกอบไปด้วยหน่วยงานภาครัฐและเอกชนที่เกี่ยวข้องในด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้า โดยมีรองนายกรัฐมนตรีเป็นประธาน ประกอบด้วยผู้แทนหน่วยงานภาครัฐและเอกชนที่เกี่ยวข้อง เช่น กระทรวงพาณิชย์ กระทรวงการคลัง กระทรวงเกษตรและสหกรณ์ กระทรวงอุตสาหกรรม สภาหอการค้าแห่งประเทศไทย สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย สมาคมธนาคารไทย เป็นต้น เพื่อกำกับดูแลการปฏิบัติตามพันธกรณี

ความตกลงว่าด้วยการอำนวยความสะดวกทางการค้าขององค์การการค้าโลกและของอาเซียน รวมทั้ง  
เสนอนโยบายและมาตรการด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้า เพื่อลดความซับซ้อนและ  
ปรับปรุงกระบวนการส่งออกและนำเข้าที่เป็นอุปสรรคต่อการค้า

ภาพที่ 7.3 : โครงสร้างของคณะกรรมการเพื่อการอำนวยความสะดวกทางการค้าแห่งชาติ

1. รองนายกรัฐมนตรีที่ได้รับมอบหมายให้กำกับการบริหารราชการกระทรวงพาณิชย์	ประธานอนุกรรมการ
2. รัฐมนตรีว่าการกระทรวงพาณิชย์	รองประธานอนุกรรมการ
3. ปลัดกระทรวงกลาโหม	อนุกรรมการ
4. ปลัดกระทรวงการคลัง	อนุกรรมการ
5. ปลัดกระทรวงการต่างประเทศ	อนุกรรมการ
6. ปลัดกระทรวงเกษตรและสหกรณ์	อนุกรรมการ
7. ปลัดกระทรวงคมนาคม	อนุกรรมการ
8. ปลัดกระทรวงดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจ	อนุกรรมการ
9. ปลัดกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมและสิ่งแวดล้อม	อนุกรรมการ
10. ปลัดกระทรวงพลังงาน	อนุกรรมการ
11. ปลัดกระทรวงแรงงาน	อนุกรรมการ
12. ปลัดกระทรวงวัฒนธรรม	อนุกรรมการ
13. ปลัดกระทรวงวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี	อนุกรรมการ
14. ปลัดกระทรวงสาธารณสุข	อนุกรรมการ
15. ปลัดกระทรวงอุตสาหกรรม	อนุกรรมการ
16. เลขาธิการคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ	อนุกรรมการ
17. ประธานสภาการค้าแห่งประเทศไทย	อนุกรรมการ
18. ประธานสภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย	อนุกรรมการ
19. ประธานสภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย	อนุกรรมการ
20. ประธานสมาคมธนาคารไทย	อนุกรรมการ
21. ปลัดกระทรวงพาณิชย์	อนุกรรมการ และเลขานุการ
22. อธิบดีกรมเจรจาการค้าระหว่างประเทศ	อนุกรรมการ และผู้ช่วยเลขานุการ
23. อธิบดีกรมการค้าต่างประเทศ	อนุกรรมการ และผู้ช่วยเลขานุการ
24. อธิบดีกรมศุลกากร	อนุกรรมการ และผู้ช่วยเลขานุการ

ที่มา: คำสั่งคณะกรรมการนโยบายเศรษฐกิจระหว่างประเทศ ที่ 1/2560

อย่างไรก็ตาม เพื่อให้การดำเนินการด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าเป็นไปอย่างมี  
ประสิทธิภาพมากขึ้น คณะอนุกรรมการด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าได้แต่งตั้ง  
“คณะทำงานเพื่อติดตามการปฏิบัติตามการอำนวยความสะดวกทางการค้า” เพื่อให้เกิดความ  
คล่องตัวในการติดตามและประสานกับหน่วยงานภาครัฐในด้านการปฏิบัติตามความตกลงว่าด้วยกา  
อำนวยความสะดวกทางการค้าและสามารถตอบสนองต่อสถานการณ์ปัจจุบันได้อย่างทันท่วงที โดย  
องค์ประกอบของคณะทำงานดังกล่าวจะประกอบไปด้วยปลัดกระทรวงพาณิชย์เป็นประธาน  
คณะทำงาน โดยมีอธิบดีจากหลากหลายกรม เลขาธิการ และผู้อำนวยการจากสำนักงานต่าง ๆ ที่  
เกี่ยวข้องเป็นคณะทำงาน ดังแสดงในภาพที่ 7.4 คณะทำงานดังกล่าวจะมีกรมเจรจาการค้าระหว่าง  
ประเทศ กระทรวงพาณิชย์ เป็นหน่วยงานประสานงานกลางทั้งระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้องด้านการ  
อำนวยความสะดวกทางการค้าในประเทศ รวมทั้งทำหน้าที่เป็นผู้แทนในการประสานงานกับองค์กร

การค้าโลก โดยคำสั่งของคณะอนุกรรมการด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าปี 2561 ได้ระบุอำนาจหน้าที่ของคณะทำงานเพื่อติดตามการปฏิบัติด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าดังต่อไปนี้

- ประสานงานและติดตามการปฏิบัติงานกับหน่วยงานภาครัฐ เพื่อให้การดำเนินงานเป็นไปตามความตกลงว่าด้วยการอำนวยความสะดวกทางการค้าภายใต้องค์การการค้าโลกและความตกลงทางการค้าสินค้าของอาเซียน รวมถึงกรอบเจรจาอื่นที่อาจมีขึ้นในภายหน้า
- หารือกระบวนการปฏิบัติงานของหน่วยงานภาครัฐเพื่อเกิดแนวทางการดำเนินการ รวมถึงแก้ไขปัญหา อุปสรรคต่าง ๆ ในการปฏิบัติตามความตกลงว่าด้วยการอำนวยความสะดวกทางการค้า
- นำเสนอผลการดำเนินงานด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าและรายงานผลการดำเนินงานต่อคณะอนุกรรมการด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้า
- เชิญผู้ทรงคุณวุฒิ นักวิชาการ ผู้เชี่ยวชาญหรือบุคคลอื่น ๆ จากหน่วยงานภาครัฐและเอกชน เข้าร่วมและให้ข้อมูล ข้อคิดเห็น และข้อเสนอแนะที่เกี่ยวกับการอำนวยความสะดวกทางการค้าที่อยู่ในความดูแลได้ตามความเหมาะสม
- แต่งตั้งคณะทำงานย่อย เพื่อสนับสนุนการดำเนินงานของคณะทำงานได้ตามความจำเป็นและเหมาะสม
- ปฏิบัติหน้าที่อื่นใดตามที่คณะอนุกรรมการด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้ามอบหมาย



จากโครงสร้างดังกล่าว ถึงแม้ว่าจะไม่มีตัวแทนจากภาคเอกชนหรือภาควิชาการ แต่ทางคณะทำงานดังกล่าวสามารถเชิญตัวแทนภาคเอกชนและภาควิชาการเข้าร่วมให้ข้อมูล สังเกตการณ์และนำเสนอข้อเสนอแนะต่าง ๆ ที่เป็นประโยชน์ต่อการพัฒนาการอำนวยความสะดวกทางการค้าได้ตามความเหมาะสม กลไกการประสานงานภายในคณะทำงานจะมีการปรึกษาหารือกันระหว่างหน่วยงานที่มีประเด็นด้านการปฏิบัติตามมาตรการอำนวยความสะดวกทางการค้าเป็นกรณีๆ โดยมีกรมเจรจาการค้าระหว่างประเทศเป็นแกนกลาง (Focal point) ซึ่งมีได้มีการกำหนดประชุมอย่างเป็นทางการเป็นประจำ ซึ่งหากมีประเด็นต่าง ๆ ที่ไม่สามารถตกลงหรือหาแนวทางการแก้ไขได้อย่างเหมาะสม คณะทำงานดังกล่าวจะนำเสนอประเด็นปัญหาดังกล่าวขึ้นไปให้คณะอนุกรรมการด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้า (NCTF) เป็นผู้ตัดสินใจและดำเนินการ ซึ่งจะเห็นได้ว่าคณะทำงานดังกล่าวมีความคล่องตัวในการปฏิบัติงานและสามารถเข้าถึงหน่วยงานในระดับปฏิบัติงานได้โดยสะดวก ทำให้สามารถติดตามและตอบสนองต่อประเด็นด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นได้อย่างรวดเร็ว ซึ่งในปัจจุบัน จากข้อมูลที่ได้จากการสัมภาษณ์ตัวแทนจากกรมเจรจาการค้าระหว่างประเทศและกรมศุลกากร พบว่าการประสานงานและการดำเนินการด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าของไทยยังไม่มีประเด็นที่น่ากังวลเท่าใดนัก เนื่องจากไทยไม่ต้องมีการดำเนินการตามมาตราใน Category C และมาตราใน Category B ส่วนใหญ่ได้เริ่มมีแนวทางในการพัฒนาแนวทางการดำเนินงานเพื่อให้สามารถปฏิบัติได้ทันตามที่ได้ให้สัตยาบันไว้กับองค์การการค้าโลก

#### 7.4 การดำเนินการในปัจจุบันของไทยในการปฏิบัติตามแต่ละมาตราตามความตกลงว่าด้วยการอำนวยความสะดวกทางการค้าภายใต้องค์การการค้าโลก<sup>4</sup>

จากการศึกษาการดำเนินการด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าของไทยพบว่า ถึงแม้ว่าไทยได้มีแจ้งในการปฏิบัติตามมาตราใน Category A ซึ่งเป็นมาตราที่ไทยสามารถดำเนินการได้ทันทีในสัดส่วนที่สูงถึงร้อยละ 91.6 และ Category B ร้อยละ 8.4 ของมาตราทั้งหมด ซึ่งแสดงให้เห็นว่าไทยมีความพร้อมเป็นอย่างมากในการปฏิบัติตามในแต่ละมาตรา อย่างไรก็ตาม ยังคงมีประเด็นต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นในการปฏิบัติตามมาตราดังกล่าวในรายละเอียดปลีกย่อยตามแต่ละมาตรา ยกตัวอย่างเช่น

- มาตรา 1: การตีพิมพ์และเผยแพร่ข้อมูล ได้แก่ การนำข้อมูลเผยแพร่เว็บไซต์ก่อนข้างกระชั้นชิด ทำให้ผู้ประกอบการไม่สามารถปรับตัวได้ทัน เช่น การเผยแพร่ข้อกำหนด/แนวทางปฏิบัติในวันที่เผยแพร่และมีผลบังคับใช้ในวันถัดมา หรือในบางกรณี กฎหมายมีผลบังคับใช้แล้ว แต่ยังคงรอแนวทางการปฏิบัติซึ่งใช้ระยะเวลานาน เป็นต้น
- มาตรา 2: การเปิดโอกาสให้แสดงความเห็น รับทราบข้อมูลก่อนการมีผลบังคับใช้ หรือการปรึกษาหารือ ได้แก่ การที่ยังไม่มีกลไกที่ชัดเจนในการเอื้อให้เกิดการปรึกษาหารือเป็นประจำระหว่างผู้ที่เกี่ยวข้องอื่น ๆ ซึ่งในบางกรณีได้มีการทำประชาพิจารณ์เพื่อขอระดมความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ แต่ก็อยู่ในเป็นช่วงท้ายของการพัฒนากฎระเบียบดังกล่าวแล้ว

<sup>4</sup> สถานะการดำเนินงานในปัจจุบันของมาตราใน Category A และแนวทางการพัฒนาการดำเนินงานให้มีประสิทธิภาพมากขึ้นแสดงรายละเอียดในภาคผนวก ๑

- มาตรา 3: การวินิจฉัยล่วงหน้า ได้แก่ การดำเนินการล่าช้าเนื่องจากเจ้าหน้าที่ไม่เพียงพอ และในบางครั้งต้องการเอกสารประกอบที่ผู้ประกอบการไม่สามารถจัดหาได้ เช่น ใบสั่งซื้อ ทำให้ผู้ที่ต้องการสอบถามก่อนเพื่อคำนวณต้นทุน ไม่สามารถวางแผนการดำเนินการธุรกิจได้ (ต้องเกิดการซื้อขายแล้วเท่านั้นจึงจะสอบถามได้)
- มาตรา 4: กระบวนการสำหรับการอุทธรณ์หรือทบทวน ได้แก่ ขาดแนวทางการร้องเรียนและติดตามข้อร้องเรียนที่เป็นขั้นตอนชัดเจน ปัจจุบันหากมีปัญหาเกิดขึ้น ผู้ประกอบการมักยื่นหนังสือคำร้องโดยตรงกับอธิบดีกรมศุลกากร หรือเจ้าหน้าที่ที่ใกล้ชิด เพื่อให้มีการดำเนินการเป็นกรณีๆ ไป
- มาตรา 5: มาตรการอื่น ๆ เพื่อส่งเสริมความเป็นธรรม การไม่เลือกปฏิบัติและความโปร่งใส ได้แก่ การบังคับใช้กฎระเบียบขาดความยืดหยุ่น การขาดความเข้าใจร่วมกันที่ถูกต้องในวัตถุประสงค์ของการอำนวยความสะดวกซึ่งมิได้หมายถึงให้ละทิ้งการควบคุมแต่ต้องบริหารให้สมดุลระหว่างการรักษากฎระเบียบกับการอำนวยความสะดวกในปฏิบัติ
- มาตรา 8: ความร่วมมือของหน่วยงานบริเวณพรมแดน ได้แก่ การปฏิบัติงานของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น หน่วยงานตรวจคนเข้าเมือง หน่วยงานขนส่ง หน่วยงานกักกันต่าง ๆ ยังขาดการบูรณาการที่มีประสิทธิภาพ การขอใบอนุญาตต่าง ๆ ต้องมีการขออนุญาตจากหลายหน่วยงาน

### 7.5 การดำเนินงานของไทยในการปฏิบัติตามมาตราใน Category B<sup>5</sup>

เนื่องจากความตกลงว่าด้วยการอำนวยความสะดวกทางการค้ามีผลบังคับใช้เมื่อวันที่ 22 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2560 ซึ่งไทยมีพันธกรณีที่จะต้องปรับมาตรการทางการค้าต่าง ๆ ให้อำนวยความสะดวกทางการค้ามากขึ้น โดยมาตรการที่สามารถดำเนินการได้ทันทีในวันที่ความตกลงมีผลบังคับใช้ และไทยได้ทำการแจ้งการดำเนินการสำหรับมาตราที่ไทยสามารถปฏิบัติได้ทันที (category A) เช่น การเปิดโอกาสให้ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียมีช่องทางในการแสดงความคิดเห็น การสร้างวินัยในการจัดเก็บค่าธรรมเนียมพิธีการทางศุลกากร การส่งเสริมให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องใช้เครื่องมือทางอิเล็กทรอนิกส์ในพิธีการนำเข้า/ส่งออกและผ่านแดน การมีมาตรการส่งเสริมความรวดเร็วในกระบวนการตรวจปล่อยสินค้า อย่างไรก็ตาม ไทยยังคงมาตรการที่ไทยขอระยะเวลาการปรับตัว (Category B) จำนวนทั้งหมด 10 มาตรการย่อย ภายใต้ 6 มาตรการหลัก

อย่างไรก็ตาม เมื่อพิจารณาถึงการระบุวันที่แน่ชัด (Definitive date) ในแต่ละมาตราใน Category B ที่ไทยได้แจ้ง Notification ไปยังองค์การการค้าโลกพบว่า มีบางมาตรการที่ไทยสามารถดำเนินการได้แล้ว ได้แก่

- มาตรการย่อยที่ 4.4 ภายใต้มาตรา 4 ว่าด้วยกระบวนการสำหรับการอุทธรณ์หรือการทบทวน (Procedures for Appeal or Review) โดยไทยได้ระบุถึงวันที่แน่ชัด (Definitive date) ในการปฏิบัติตามในวันที่ 22 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2561 ที่ผ่านมา ซึ่งกรมศุลกากรได้ดำเนินการออกพระราชบัญญัติ

<sup>5</sup> สรุปการดำเนินงานของไทยในการปฏิบัติตามมาตราใน Category B แสดงรายละเอียดในภาคผนวก ๑



ศุลกากรฉบับใหม่เพื่อรองรับกับการปฏิบัติตามมาตราดังกล่าว โดยได้มีผลบังคับใช้แล้วในวันที่ 13 พฤศจิกายน พ.ศ. 2560 ที่ผ่านมา

- มาตรการย่อยที่ 6.3.4 ภายใต้มาตรา 6 ว่าด้วยวินัยในการจัดเก็บค่าธรรมเนียมและค่าภาระ กับหรือใน ส่วนที่เกี่ยวกับการนำเข้าและการส่งออก และบทลงโทษ (Discipline on Fees and Charges Imposed on or in Connection with Importation and Exportation and Penalties) โดยไทยได้ระบุวันที่แน่ชัด (Definitive date) ในการปฏิบัติตามในวันที่ 22 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2561 ที่ผ่านมา
- มาตรการย่อยที่ 7.1.1 ภายใต้มาตรา 7 ว่าด้วยการตรวจปล่อยสินค้า (Release and Clearance of Goods) โดยไทยได้ระบุวันที่แน่ชัด (Definitive date) ในการปฏิบัติตามในวันที่ 22 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2562 ซึ่งปัจจุบันไทยสามารถดำเนินการตามมาตราดังกล่าวได้แล้ว

สำหรับมาตราอื่น ๆ ใน Category B ที่ไทยอยู่ในระหว่างการปรับตัวเพื่อสามารถปฏิบัติตาม ภายในวันที่ระบุแน่ชัด (Definitive date) ทางกรมศุลกากรและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องได้มีแนวทางในการ ดำเนินการต่าง ๆ ดังนี้

- มาตรการย่อย 5.3 ว่าด้วยกระบวนการทดสอบ (Test Procedures) ซึ่งเป็นมาตรการที่ไทยขอระยะเวลาใน การปรับตัวมากที่สุด ซึ่งหน่วยงานหลักนอกเหนือไปจากศุลกากรที่เกี่ยวข้องโดยตรงกับมาตราดังกล่าว ได้แก่ สำนักงานคณะกรรมการอาหารและยา ได้กำหนดระบุวันที่แน่ชัด (Definitive date) ในการปฏิบัติตาม ในวันที่ 22 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2567 เนื่องจากในการปฏิบัติตามมาตราดังกล่าว ทางสำนักงาน คณะกรรมการอาหารและยาจะต้องมีการปรับตัวและจัดเตรียมการดำเนินงานดังกล่าวในหลายประเด็น ไม่ว่าจะเป็น การวางแผนในการจัดเตรียมและฝึกอบรมบุคลากรเพียงพอ เนื่องจากมีความเกี่ยวข้องในการ ตรวจสอบและทดสอบสินค้าประเภทอาหารและยาซึ่งมีความหลากหลายเป็นอย่างมาก ดังนั้น หากมิได้มีการวางแผนเพื่อรองรับกับการปฏิบัติตามมาตรการดังกล่าวที่ดีพอ ย่อมก่อให้เกิดอุปสรรคในการ ปฏิบัติงาน รวมทั้งก่อให้เกิดต้นทุนและระยะเวลาที่สูงขึ้นโดยไม่จำเป็นแก่ผู้นำเข้า นอกจากนี้ยังมีประเด็น ด้านการของบประมาณในการจัดตั้งห้องปฏิบัติการย่อยตามจุดผ่านแดนที่สำคัญ ซึ่งจะต้องมีงบประมาณที่ เพียงพอในการดำเนินการดังกล่าว และประเด็นด้านประสิทธิภาพการบริหารจัดการที่มีประสิทธิภาพเป็น ความท้าทายที่สำคัญที่สำนักงานคณะกรรมการอาหารและยาต้องเผชิญเมื่อมีถึงเวลาที่ต้องมีการปฏิบัติ ตามมาตราดังกล่าว
- มาตรการย่อย 11.1 11.8 และ 11.9 ภายใต้มาตรา 11 ว่าด้วยการผ่านแดนโดยเสรี (Freedom of Transit) โดยไทยได้กำหนดระบุวันที่แน่ชัด (Definitive date) ในการปฏิบัติตามในวันที่ 22 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2565 สำหรับหน่วยงานศุลกากรได้มีการเตรียมความพร้อมในการปฏิบัติตามมาตรการดังกล่าวโดยการออก พระราชบัญญัติศุลกากรฉบับใหม่เพื่อรองรับกับการปฏิบัติตามมาตราดังกล่าว โดยได้มีผลบังคับใช้แล้วใน วันที่ 13 พฤศจิกายน พ.ศ. 2560 ที่ผ่านมา อย่างไรก็ตามยังมีหน่วยงานอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกับมาตรา

ดังกล่าวโดยตรง ได้แก่ กรมโรงงานอุตสาหกรรมและสำนักงานคณะกรรมการอาหารและยา ซึ่งทั้ง 2 หน่วยงานระบุว่า การปฏิบัติตามมาตราดังกล่าวมีประเด็นที่สำคัญด้านการควบคุมสินค้าบางประเภท เช่น สินค้าอันตรายหรือสินค้าควบคุม ซึ่งหน่วยงานทั้งสองมีหน้าที่ในการเฝ้าระวังและติดตามการเคลื่อนย้ายสินค้านี้ดังกล่าวอย่างใกล้ชิด อย่างไรก็ตาม เนื่องจากมาตราดังกล่าวเป็นการเคลื่อนย้ายสินค้าผ่านแดนไปยังประเทศที่สาม ซึ่งในทางข้อกำหนดที่เป็นสากลนั้น ทางประเทศที่เป็นดินแดนที่สินค้ามีการขนผ่าน จะมีหน้าที่ในการอำนวยความสะดวกในการเคลื่อนย้ายสินค้านี้ดังกล่าวไปยังจุดเชื่อมต่อหรือประเทศที่สาม โดยสะดวก ซึ่งในทางปฏิบัติจะมีการขัดกับหลักการปฏิบัติของกฎหมายในประเทศไทยซึ่งจะต้องมีการควบคุม ติดตามสินค้าอันตรายหรือสินค้าควบคุมดังกล่าวอย่างใกล้ชิด ดังนั้น เพื่อให้การปฏิบัติตามมาตราดังกล่าวเป็นไปตามหลักปฏิบัติสากล ทางกรมโรงงานอุตสาหกรรมและสำนักงานคณะกรรมการอาหารและยา จึงขอระยะเวลาในการปรับตัวเพื่อศึกษาหาแนวทางที่เหมาะสม รวมทั้งอาจจะมีการทบทวนกฎหมายภายในประเทศให้มีความสอดคล้องกับหลักปฏิบัติสากลเพื่อให้ออกให้เกิดการอำนวยความสะดวกแก่สินค้าผ่านแดนต่อไปในอนาคต

- มาตราย่อย 12.2 และ 12.6.1 ภายใต้มาตรา 12 ว่าด้วยความร่วมมือด้านศุลกากร (Customs Cooperation) โดยไทยได้กำหนดระบวันที่แน่ชัด (Definitive date) ในการปฏิบัติตามในวันที่ 22 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2563 รายละเอียดในมาตราย่อยดังกล่าวจะเกี่ยวข้องกับการแลกเปลี่ยนข้อมูล (Exchange of Information) ในมาตราย่อย 12.2 และการจัดส่งข้อมูล (Provision of Information) ในมาตราย่อย 12.6.1 ซึ่งเป็นมาตราดังกล่าวเกี่ยวข้องกับหน่วยงานศุลกากรโดยตรง การปฏิบัติตามมาตราดังกล่าวมีประเด็นสำคัญที่ต้องคำนึงถึงในด้านความปลอดภัยและมั่นคงของข้อมูลซึ่งเป็นประเด็นที่ละเอียดอ่อน รวมทั้งอาจเกี่ยวข้องกับความมั่นคงของประเทศ ซึ่งจะต้องมีการกำหนดระดับความอ่อนไหวหรือความลับของข้อมูล ซึ่งปัจจุบันกรมศุลกากรได้มีการดำเนินงานระดับนโยบายในการศึกษาถึงแนวทางในการปฏิบัติตามมาตรการดังกล่าวให้มีแนวทางปฏิบัติที่เหมาะสมที่สุด

## 7.6 ปัญหาและอุปสรรคด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าของไทย<sup>6</sup>

จากการศึกษาการดำเนินการด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าของไทยพบว่า ปัจจุบันไทยมีการดำเนินการและปฏิบัติด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าได้ในระดับที่ดีเมื่อเปรียบเทียบกับประเทศเพื่อนบ้านในกลุ่ม CLMV (กัมพูชา สปป.ลาว เมียนมา และเวียดนาม) เนื่องจากไทยได้มีการพัฒนาภาคโลและระบบต่าง ๆ ที่เป็นการสนับสนุนการพัฒนาการอำนวยความสะดวกทางการค้าอย่างต่อเนื่อง ไม่ว่าจะเป็นการพัฒนากระบวนการสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคม ระบบเทคโนโลยีการติดต่อสื่อสารและเทคโนโลยีข้อมูลสารสนเทศ ความ

<sup>6</sup> สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย, (ตุลาคม 2559)., "Trade Facilitation Roadmap: Roadmap การอำนวยความสะดวกทางการค้าเพื่อเพิ่มศักยภาพในการแข่งขันของการส่งออกไทยในเวทีโลก"

พยายามการปรับปรุงกฎหมาย กฎระเบียบต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องให้ทันสมัยและสอดคล้องกับบริบททางการค้าในปัจจุบัน อย่างไรก็ตาม ไทยยังคงมีปัญหาและอุปสรรคบางประการที่จะต้องดำเนินการแก้ไขและปรับปรุงเพื่อสนับสนุนให้มีการดำเนินการในการอำนวยความสะดวกทางการค้าให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น โดยมีรายละเอียดดังนี้

### 1. ด้านกระบวนการ (Process)

ถึงแม้ว่าไทยได้มีการปรับปรุงพัฒนากระบวนการที่เกี่ยวข้องกับการนำเข้าส่งออกอย่างต่อเนื่อง แต่ยังคงมีขั้นตอนและกระบวนการที่เป็นอุปสรรคซึ่งส่งผลกระทบต่อผู้ประกอบการ ได้แก่

- การส่งออกสินค้าบางประเภทมีการควบคุมจากหลายหน่วยงานทำให้มีกระบวนการบางอย่างที่ซ้ำซ้อนกันและไม่ชัดเจน โดยเฉพาะในหน่วยงานผู้ออกใบอนุญาตและใบรับรองต่าง ๆ
- ขาดแนวทางปฏิบัติที่เป็นมาตรฐานเดียวกันในแต่ละจุดดำเนินการพิธีการศุลกากร ซึ่งอาจก่อให้เกิดขั้นตอนและกระบวนการที่ไม่จำเป็น รวมทั้งอาจสร้างความสับสนให้กับผู้ประกอบการ
- เวลาทำการของหน่วยงานบางแห่งไม่สอดคล้องกับความต้องการและความจำเป็นของผู้นำเข้าส่งออก
- ขาดจุดรวบรวมข้อมูลที่สามารถให้ข้อมูลได้อย่างครบถ้วนในจุดเดียวที่จะทำให้ผู้นำเข้าส่งออกทราบถึงรายละเอียดทั้งหมดของสินค้าแต่ละประเภท ไม่ว่าจะเป็นหน่วยงานที่กำกับดูแลเกี่ยวข้อง เอกสารที่ต้องใช้ประกอบการดำเนินงานมีความแตกต่างกันในแต่ละหน่วยงานและในบางครั้งไม่มีความชัดเจน
- ยังมิได้มีการนำเทคโนโลยีสารสนเทศมาใช้อย่างเต็มรูปแบบ ทำให้ในบางกระบวนการจำเป็นต้องยื่นเอกสารกระดาษควบคู่ไปกับการบันทึกข้อมูลผ่านระบบ
- มีค่าธรรมเนียมเกิดขึ้นหลายจุดตลอดกระบวนการส่งออกที่มีหลายขั้นตอน
- ความซับซ้อนของกระบวนการทำให้การใช้คนกลางเป็นผู้ดำเนินการให้กลายเป็นวิธีการปกติซึ่งอาจก่อให้เกิดต้นทุนการนำเข้าส่งออกที่สูงขึ้นและส่งผลกระทบต่อผู้นำเข้าส่งออกรายย่อย
- ค่าธรรมเนียมการวิเคราะห์ในห้องปฏิบัติการ (Laboratory Analysis) บางประเภทที่ต้องส่งไปตรวจสอบที่ต่างประเทศมีราคาสูง

### 2. ด้านระบบและข้อมูลสารสนเทศ (Information Technology)

- การปรับปรุงระบบซอฟต์แวร์ (Software) ของหน่วยงานภาครัฐในระยะเวลาที่ผ่านมาเป็นไปในลักษณะต่างคนต่างทำและภาคเอกชนมักไม่ได้รับเชิญให้มีส่วนร่วมในการให้ความคิดเห็นและข้อเสนอแนะเพื่อนำไปใช้ในการปรับปรุงระบบดังกล่าว ส่งผลให้การพัฒนาระบบและข้อมูลไม่ตรงตามความต้องการของผู้ประกอบการ และในบางกรณีกลับกลายเป็นการเพิ่มขั้นตอนในกระบวนการให้กับผู้ประกอบการ นอกจากนี้ยังมิได้มีการอ้างอิงแนวทางปฏิบัติที่เป็น

มาตรฐานสากลส่งผลให้การแลกเปลี่ยนข้อมูลระหว่างหน่วยงานทั้งในประเทศและระหว่างประเทศเป็นไปได้ยาก เป็นข้ออุปสรรคในการต่อยอดไปยังการพัฒนาอื่น ๆ เช่น การตรวจสอบย้อนกลับ วัตโนมิติที่ประเทศปลายทาง หรือการตรวจสอบย้อนกลับ เป็นต้น

- การบริหารจัดการชุดข้อมูล (Information) ชุดข้อมูลบางชุดเป็นโครงสร้างพื้นฐานจำเป็นในการพัฒนาระบบงานสารสนเทศที่เกี่ยวข้องกับการค้า เช่น Location Code, Packaging Code, Layout Key เป็นต้น ชุดข้อมูลเหล่านี้จำเป็นต้องมีการจัดทำและมีเจ้าภาพในการบริหารจัดการอย่างต่อเนื่อง มีการปรับปรุงให้ทันสมัยอยู่เสมอ มีการบริหารจัดการ Version สามารถใช้เป็นที่แหล่งอ้างอิงให้แก่ระบบงานอื่น ๆ ได้ ซึ่งปัจจุบันยังมีไม่ครบถ้วนหรือไม่มีการดำเนินการอย่างต่อเนื่อง
- ขาดการกำหนดชุดข้อมูลมาตรฐานที่ควรใช้ร่วมกัน เช่น ชุดข้อมูลที่เกี่ยวข้องที่อยู่ในประเทศไทย ซึ่งใช้ในการระบบตัวตนผู้ทำธุรกรรม ชุดข้อมูลบรรจุภัณฑ์ซึ่งใช้ในการคำนวณน้ำหนักในการส่งออก เป็นต้น
- เมื่อไม่มีข้อกำหนดมาตรฐานการแลกเปลี่ยนข้อมูล และมาตรฐานชุดข้อมูลพื้นฐาน ส่งผลให้การใช้ใบรับรอง ใบอนุญาตอิเล็กทรอนิกส์ ไม่สามารถดำเนินการได้

### 3. ด้านกฎหมายและกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง

การทบทวนและปรับปรุงกฎหมายต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องให้มีความสอดคล้องกับบริบททางการค้าในปัจจุบันจะช่วยให้การยกระดับการค้าและการดำเนินการด้านการอำนวยความสะดวกการค้าและส่งเสริมให้การปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพมากขึ้น นอกจากนี้การลดขั้นตอนหรือการปรับปรุงกระบวนการบางอย่างจำเป็นต้องมีการปรับปรุงกฎหมายหรือออกกฎระเบียบต่าง ๆ เพิ่มเติม ซึ่งจะช่วยให้ผู้ประกอบการต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นในการดำเนินการ อย่างไรก็ตามไทยยังคงมีประเด็นด้านกฎหมายและกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องซึ่งส่งผลกระทบต่อ การอำนวยความสะดวกทางการค้า ดังนี้

- ขาดการบูรณาการเชิงกฎระเบียบระหว่างแต่ละหน่วยงาน ส่งผลให้เกิดความซ้ำซ้อนในกระบวนการ แต่เจ้าหน้าที่ยังจำเป็นต้องดำเนินการตามระเบียบที่กำหนดไว้ แม้จะเป็นขั้นตอนที่ซ้ำซ้อนกันก็ตาม
- กฎหมายกำหนดให้เจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจหน้าที่เท่านั้นที่ดำเนินการพิธีการศุลกากรได้ ไม่สามารถว่าจ้างบุคคลภายนอก (Outsource) มาดำเนินการดังกล่าวได้ ก่อให้เกิดความไม่คล่องตัว รวมทั้งเป็นข้อจำกัดในการเพิ่มจุดให้บริการและพัฒนาคุณภาพการบริการ
- การไม่ปรับปรุงกฎหมายให้เท่าทันความเปลี่ยนแปลงของเทคโนโลยีและความเปลี่ยนแปลงของบริบททางการค้าในปัจจุบัน ส่งผลให้เกิดการปรับตัวในลักษณะการแก้ปัญหาที่ปลายเหตุซึ่งอาจจะได้ผลในระยะสั้น แต่จะส่งผลให้ขั้นตอนมีความซับซ้อนมากขึ้นในระยะยาว

## 7.7 สิ่งที่ได้เรียนรู้ด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าจากกรณีศึกษาของไทย

หากพิจารณาถึงการปฏิบัติตามมาตราของความตกลงว่าด้วยการอำนวยความสะดวกทางการค้าของไทย พบว่าในปัจจุบัน ไทยมีความก้าวหน้าในการดำเนินการมากที่สุดในกลุ่มประเทศ CLMVT (กัมพูชา สปป.ลาว เวียดนาม และไทย) และมีส่วนที่ไทยยังไม่สามารถดำเนินการได้ในมาตราที่ระบุใน Category B ที่มีสัดส่วนที่ไม่มากนัก และไทยมีพันธสัญญาในการเตรียมความพร้อมสำหรับการปฏิบัติงานตามมาตราใน Category B ให้ทันตามที่ได้แจ้งเจตจำนงไว้กับองค์การการค้าโลก เนื่องจากไทยได้มีการพัฒนาในหลายภาคส่วนอย่างต่อเนื่อง ไม่ว่าจะเป็นระบบโครงสร้างพื้นฐาน ระบบการติดต่อสื่อสารและเทคโนโลยีสารสนเทศ การปรับปรุงแก้ไขและการออกกฎหมายและกฎระเบียบต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องเพื่อสนับสนุนการพัฒนาด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้า จึงเป็นส่วนที่สนับสนุนให้ไทยจะสามารถปฏิบัติตามความตกลงว่าด้วยการอำนวยความสะดวกทางการค้าอย่างเต็มรูปแบบในอนาคต

จากสภาวะแวดล้อมและปัจจัยต่าง ๆ ที่เกื้อหนุนให้ไทยมีความพร้อมมากที่สุดในกลุ่มประเทศ CLMVT ดังนั้นจึงเป็นโอกาสอันดีที่ไทยสามารถแสดงบทบาทในฐานะการเป็นต้นแบบและผู้นำด้านการปฏิบัติตามความตกลงว่าด้วยการอำนวยความสะดวกทางการค้าในอนุภูมิภาค ไม่ว่าจะเป็นการสนับสนุนและพัฒนาขีดความสามารถทางเทคนิคในขอบเขตที่ไทยสามารถดำเนินการได้ดีและมีประสิทธิภาพ หรือแม้กระทั่งการสนับสนุนเงินทุนสำหรับการจัดหาเครื่องมือ อุปกรณ์และสิ่งอำนวยความสะดวกที่จำเป็น เฉกเช่นเดียวกับการสนับสนุนและให้ความช่วยเหลือจากผู้ร่วมพัฒนาอื่น ๆ แนวทางดังกล่าวจะก่อให้เกิดการเรียนรู้ไปพร้อมกันและเป็นการพัฒนาการอำนวยความสะดวกทางการค้าให้เป็นไปในทิศทางเดียวกัน ซึ่งจะเป็นการสร้างและพัฒนาคือความร่วมมือด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าไปด้วยกันภายในอนุภูมิภาค การดำเนินการดังกล่าวไม่เพียงแต่เป็นการช่วยส่งเสริมพัฒนาการอำนวยความสะดวกทางการค้าให้กับประเทศเพื่อนบ้านในกลุ่มประเทศ CLMVT เท่านั้น แต่ในระยะยาว ไทยยังได้รับประโยชน์จากการพัฒนาดังกล่าวของประเทศเพื่อนบ้านที่จะมีการดำเนินการด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าที่มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้นในอนาคต ซึ่งจะช่วยลดระยะเวลาและต้นทุนการค้าโดยรวมให้กับผู้ประกอบการในกลุ่มประเทศ CLMVT รวมทั้งช่วยยกระดับขีดความสามารถทางการค้าภายในอนุภูมิภาคอีกด้วย

## 7.8 สรุปการอำนวยความสะดวกทางการค้าของไทย

จากการศึกษาการดำเนินการด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าของไทยพบว่า ไทยได้แจ้งมาตราใน Category A และ B ต่อองค์การการค้าโลก ซึ่งมีสัดส่วนของมาตราใน Category A คิดเป็นสัดส่วนสูงถึงร้อยละ 91.6 ของมาตราทั้งหมด และมาตราใน Category B คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 8.4 ของมาตราทั้งหมด และไม่มีมาตราใน Category C นอกจากนี้ ในปัจจุบันไทยสามารถดำเนินการในบางมาตราใน Category B ได้แล้ว ซึ่งแสดงให้เห็นถึงความพร้อมของไทยสำหรับการปฏิบัติตามความตกลงว่าด้วยการอำนวยความสะดวกทางการค้าภายใต้องค์การการค้าโลก โดยไทยได้ระบุวันที่แน่ชัดโดย (Definitive date) ที่จะต้องปฏิบัติตามมาตราใน Category B ทั้งหมดโดยสมบูรณ์ภายในวันที่ 22 กุมภาพันธ์ ค.ศ. 2024

ไทยได้มีการจัดตั้งคณะกรรมการว่าด้วยการอำนวยความสะดวกทางการค้าแห่งชาติ(NCTF) เมื่อปี พ.ศ. 2560 ที่ผ่านา โดยอยู่ภายใต้การกำกับดูแลของคณะกรรมการนโยบายเศรษฐกิจระหว่างประเทศ (กนศ.) และ

คณะอนุกรรมการดังกล่าวได้มีการแต่งตั้ง “คณะทำงานเพื่อติดตามการปฏิบัติด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้า” โดยมีภารกิจหน้าที่หลักในการผลักดัน ประสานงานและติดตามการปฏิบัติงานกับหน่วยงานภาครัฐ เพื่อให้การดำเนินงานเป็นไปตามความตกลงว่าด้วยการอำนวยความสะดวกทางการค้าเป็นตามแผนงานที่กำหนด โดยมีกรมเจรจาการค้าระหว่างประเทศ กระทรวงพาณิชย์เป็นหน่วยงานกลาง (Focal Point) ในการประสานงานกับหน่วยงานอื่น ๆ ด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้า อย่างไรก็ตาม กรมศุลกากรยังคงเป็นหน่วยงานที่มีบทบาทมากที่สุดในการปฏิบัติงานด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้า

ถึงแม้ว่าไทยจะมีความพร้อมมากที่สุดในการค้าและการด้านความสะดวกทางการค้าเมื่อเปรียบเทียบกับกลุ่มประเทศ CLMVT แต่ไทยยังคงเผชิญกับความท้าทายและประเด็นทางเทคนิคต่าง ๆ อยู่พอสมควรในการพัฒนาการอำนวยความสะดวกทางการค้าให้มีประสิทธิภาพมากขึ้นไม่ว่าจะเป็นประเด็นด้านกระบวนการบางประเภทที่ยังมีความซับซ้อนและซับซ้อน การพัฒนาระบบเทคโนโลยีสารสนเทศให้มีความสมบูรณ์ และเชื่อมโยงกัน หน่วยงานและภาคส่วนต่าง ๆ ได้อย่างมีประสิทธิภาพมากขึ้น รวมทั้งการปรับปรุงกฎหมายและกฎระเบียบให้มีความสอดคล้องกับบริบททางการค้าในปัจจุบัน การดำเนินการแก้ไขปัญหาและอุปสรรคต่าง ๆ เหล่านี้จะเป็นแนวทางหนึ่งที่ทำให้ไทยสามารถปฏิบัติตามพันธสัญญาที่ได้ให้สัตยาบันแก่องค์การการค้าโลกได้สำเร็จในอนาคต

# บทที่ 8

สรุปผลการศึกษา  
และข้อเสนอแนะ  
ในการพัฒนาการอำนวยความสะดวกทางการค้าใน  
กลุ่มประเทศ CLMVT

## บทที่ 8

### สรุปผลการศึกษาและข้อเสนอแนะ

#### ในการพัฒนาการอำนวยความสะดวกทางการค้าในกลุ่มประเทศ CLMVT

##### 8.1 ภาพรวมของกลุ่มประเทศ CLMVT ด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้า

ปัจจุบันประเทศในกลุ่ม CLMVT มีระดับการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจที่สูงขึ้นอย่างต่อเนื่องในระยะเวลาหลายปีที่ผ่านมา ความได้เปรียบด้านต้นทุนแรงงานและนโยบายการลงทุนที่น่าสนใจได้ดึงดูดการลงทุนจากบริษัทข้ามชาติให้เข้ามาตั้งฐานการผลิตเพื่อการส่งออก และรัฐบาลของแต่ละประเทศได้มีการลงทุนพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานอย่างต่อเนื่องเพื่อสนับสนุนการพัฒนาทางเศรษฐกิจ ปัจจัยดังกล่าวส่งผลให้มีมูลค่าและปริมาณการนำเข้าและส่งออกสินค้าของแต่ละประเทศที่สูงขึ้นในแต่ละปี จากบริบทดังกล่าวส่งผลให้ประเด็นด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าได้เข้ามาเป็นส่วนหนึ่งที่มีบทบาทที่สำคัญในการสนับสนุนการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจและสร้างขีดความสามารถทางการแข่งขันให้กับแต่ละประเทศ

การอำนวยความสะดวกทางการค้าในกลุ่มประเทศ CLMVT ยังคงเผชิญกับปัญหาและอุปสรรคที่สำคัญหลายประการ โดยธนาคารโลกได้มีศึกษาและจัดทำ “Doing Business Report 2018” ซึ่งเป็นรายงานที่ระบุถึงดัชนีด้านต่าง ๆ ในการดำเนินธุรกิจของแต่ละประเทศ จากรายงานดังกล่าวในหัวข้อการค้าข้ามพรมแดน (Trading across border) ปี 2018 พบว่า ประเทศในกลุ่ม CLMVT ยังคงมีระยะเวลาและต้นทุนในการนำเข้าและส่งออกในระดับที่สูงซึ่งส่งผลต่อความสามารถทางการแข่งขันของผู้ประกอบการของแต่ละประเทศ จากตารางที่ 8-1 แสดงให้เห็นว่า เมียนมาและสปป.ลาวยังคงเผชิญกับอุปสรรคด้านต้นทุนและระยะเวลาที่เกี่ยวข้องกับการนำเข้าและส่งออกสินค้าที่มีสูง โดยเมียนมาและสปป.ลาวอยู่ในลำดับที่ 163 และ 124 จาก 190 ประเทศ ซึ่งจำเป็นจะต้องมีการปรับปรุงพัฒนาในประเด็นด้านการค้าข้ามพรมแดนอย่างเร่งด่วน โดยประเด็นที่สำคัญของเมียนมา ได้แก่ ต้นทุนและระยะเวลาที่เกิดขึ้นบริเวณพรมแดนที่ยังมีสูง ซึ่งเป็นต้นทุนและระยะเวลาที่เกี่ยวข้องในการดำเนินพิธีการศุลกากร การตรวจสอบสินค้าจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งต้นทุนและระยะเวลาในการขนถ่ายสินค้าบริเวณท่าเรือหรือพรมแดน ส่วนประเด็นที่สำคัญของสปป.ลาว ได้แก่ ต้นทุนและระยะเวลาที่เกิดขึ้นในการดำเนินเอกสารที่ยังมีสูง ซึ่งหมายถึงต้นทุนและระยะเวลาตั้งแต่การจัดเตรียมเอกสาร ยื่นเอกสาร ที่เกี่ยวข้องกับการนำเข้าและส่งออก และดำเนินการด้านเอกสารดังกล่าวจนเสร็จ อย่างไรก็ตาม ในส่วนของ กัมพูชา เวียดนาม และไทย ยังคงต้องมีการปรับปรุงและพัฒนาอย่างต่อเนื่องในการลดระยะเวลาและต้นทุนในการนำเข้าและส่งออกเพื่อเป็นการยกระดับความสามารถทางการแข่งขันภายในกลุ่มประเทศ CLMVT ต่อไป



ตารางที่ 8.1: ระยะเวลาและต้นทุนในการนำเข้าและส่งออกในกลุ่มประเทศ CLMVT ปี 2018

การค้าข้ามพรมแดน (Trading across border) 2018								
ลำดับจาก 190 ประเทศ	การส่งออก				การนำเข้า			
	ระยะเวลา (ชม.)		ต้นทุน (USD)		ระยะเวลา (ชม.)		ต้นทุน (USD)	
	บริเวณพรมแดน	ดำเนินเอกสาร	บริเวณพรมแดน	ดำเนินเอกสาร	บริเวณพรมแดน	ดำเนินเอกสาร	บริเวณพรมแดน	ดำเนินเอกสาร
กัมพูชา (108)	48	132	375	100	8	132	240	120
สปป.ลาว (124)	12	216	73	235	14	216	153	115
เมียนมา (163)	142	144	432	140	230	48	457	210
เวียดนาม (94)	55	50	290	139	56	76	373	183
ไทย (57)	51	11	223	97	50	4	233	43

ที่มา: Doing Business 2018: Reforming to Create Jobs, ธนาคารโลก

นอกจากนี้ ความสามารถด้านโลจิสติกส์ระหว่างประเทศยังสามารถบ่งชี้ถึงประสิทธิภาพในการอำนวยความสะดวกทางการค้าของประเทศ โดยธนาคารโลกได้มีการศึกษาและจัดทำ “Logistics performance index ปี 2018” โดยในส่วนของความสามารถด้านโลจิสติกส์ระหว่างประเทศจะมีการประเมินประสิทธิภาพใน 6 ปัจจัย ได้แก่ ศุลกากร โครงสร้างพื้นฐาน การขนส่งระหว่างประเทศ ความสามารถด้านโลจิสติกส์ การติดตามสถานะสินค้า และความน่าเชื่อถือด้านระยะเวลาการขนส่ง ซึ่งในส่วนของกลุ่มประเทศ CLMVT ปี 2018 พบว่า เมียนมา มีความสามารถด้านโลจิสติกส์ระหว่างประเทศอยู่ในลำดับที่ 137 จาก 160 ประเทศ และเมื่อเปรียบเทียบกับกลุ่มประเทศ CLMVT พบว่ามีคะแนน LPI ต่ำที่สุดเกือบทุกปัจจัย โดยเมียนมาอยู่ในระหว่างการปรับปรุงพัฒนาทางเศรษฐกิจในหลายด้าน ซึ่งระบบโครงสร้างพื้นฐานต่าง ๆ และระบบการบริหารจัดการทั้งภาครัฐและเอกชนที่ยังไม่มีประสิทธิภาพมากนักและอยู่ในระหว่างการพัฒนา ดังนั้นจึงมีความจำเป็นอย่างยิ่งที่เมียนมา จะต้องเร่งพัฒนาในทุกด้านเพื่อยกระดับความสามารถด้านโลจิสติกส์ ซึ่งจะช่วยให้การอำนวยความสะดวกทางการค้ามีประสิทธิภาพมากขึ้น อย่างไรก็ตาม เมียนมา กัมพูชา เวียดนาม และไทย ยังคงมีปัญหาและอุปสรรคในด้านโลจิสติกส์ในประเด็นและระดับที่แตกต่างกัน ซึ่งยังคงต้องมีการพัฒนาด้านโลจิสติกส์อย่างต่อเนื่อง ซึ่งจะเป็นการยกระดับประสิทธิภาพในการอำนวยความสะดวกทางการค้าในอีกทางหนึ่งด้วย

ตารางที่ 8.2: ดัชนีความสามารถด้านโลจิสติกส์ระหว่างประเทศในกลุ่ม CLMVT ปี 2018

ลำดับจาก 160 ประเทศ	คะแนน LPI	ศุลกากร	โครงสร้างพื้นฐาน	การขนส่งระหว่างประเทศ	ความสามารถด้านโลจิสติกส์	การติดตามสถานะสินค้า	ความน่าเชื่อถือด้านระยะเวลาขนส่ง
กัมพูชา (98)	2.58	2.37	2.14	2.79	2.41	2.52	3.16
สปป.ลาว (82)	2.70	2.61	2.44	2.72	2.65	2.91	2.84
เมียนมา (137)	2.30	2.17	1.99	2.20	2.28	2.20	2.91
เวียดนาม (39)	3.27	2.95	3.01	3.16	3.40	3.45	3.67
ไทย (32)	3.41	3.14	3.14	3.46	3.41	3.47	3.81

ที่มา: Logistics Performance Index 2018, ธนาคารโลก

ภาพรวมของกลุ่มประเทศ CLMVT ด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าจากดัชนีชี้วัดดังกล่าวทั้งสองข้างต้น อาจจะไม่ได้สะท้อนภาพรวมทั้งหมดที่เกี่ยวข้องกับการอำนวยความสะดวกทางการค้า แต่อย่างน้อยทำให้สามารถเห็นภาพอย่างกว้างของสถานการณ์และปัญหาในด้านต่าง ๆ ด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าที่เกิดขึ้นในกลุ่มประเทศ CLMVT ซึ่งจะเป็จุดเริ่มต้นที่ดีในการมุ่งเน้นการลำดับความสำคัญในการพัฒนาการอำนวยความสะดวกทางการค้าในอนาคตต่อไป

## 8.2 การเปรียบเทียบสถานะในแต่ละมาตราในความตกลงว่าด้วยการอำนวยความสะดวกทางการค้าภายใต้องค์การการค้าโลกของกลุ่มประเทศ CLMVT

หากพิจารณาเปรียบเทียบภาพรวมของกลุ่มประเทศ CLMVT ในการจัดหมวดหมู่ของของมาตราในแต่ละ Category ตามความตกลงว่าด้วยการอำนวยความสะดวกทางการค้า ดังแสดงในตารางที่ 8-3 จะเห็นได้ว่าการกำหนดมาตราในแต่ละ Category ของแต่ละประเทศในกลุ่ม CLMVT มีความแตกต่างกันแตกต่างกันอย่างมาก เนื่องจากระดับความพร้อมในการปฏิบัติตามแต่ละมาตราของแต่ละประเทศไม่เหมือนกัน ซึ่งส่วนหนึ่งเป็นผลมาจาก ระบบโครงสร้างพื้นฐาน กฎหมายและกฎระเบียบต่าง ๆ ความสามารถของหน่วยงานเกี่ยวข้องกับการอำนวยความสะดวกทางการค้า รวมทั้งระดับการพัฒนาทางเศรษฐกิจที่แตกต่างกันในแต่ละประเทศ

ตารางที่ 8.3 : การเปรียบเทียบสถานะของมาตราในความตกลงว่าด้วยการอำนวยความสะดวกทางการค้าภายในกลุ่มประเทศ CLMVT

มาตรา	รายละเอียด	กัมพูชา	สปป.ลาว	เมียนมา	เวียดนาม	ไทย
Article 1 Publication and Availability of Information						
1.1	Publication	B	A	C	B	A
1.2	Information Available through Internet	C	A	C	B	A
1.3	Enquiry Points	A	A	B	A	A
1.4	Notification	C	A	C	A	A
Article 2 Opportunity to Comment , Information before Entry into Force and Consultation						
2.1	Opportunity to Comment and Information Before Entry into Force	B	B	C	A	A
2.2	Consultation	A	B	C	A	A
Article 3 Advance Rulings						
Article 4 Procedures for Appeal or Review						
Article 5 Other Measures to Enhance Impartiality, Non-discrimination and Transparency						
5.1	Notification for Enhanced Controls or Inspections	A	A	C	B	A
5.2	Detention	A	A	B	B	A
5.3	Test Procedures	B	C	C	C	B
Article 6 Disciplines on Fees and Charges Imposed on or in Connection with Importation and Exportation and Penalties						
6.1	General Disciplines on Fees and Charges Imposed on or in Connection with Importation and Exportation	A	B	B	A	A
6.2	Specific Disciplines on Fees and Charges for Customs Processing Imposed on or in Connection with Importation and Exportation	A	A	A	A	A
6.3	Penalty discipline	A	B	B	B	A

หมายเหตุ: A\* หมายถึง มาตราอย่างน้อยส่วนใหญ่ภายในมาตราหลักเป็น Category A

ตารางที่ 8.3 : การเปรียบเทียบสถานะของมาตราในความตกลงว่าด้วยการอำนวยความสะดวกทางการค้าภายในกลุ่มประเทศ CLMVT (ต่อ)

มาตรา	รายละเอียด	กัมพูชา	สปป.ลาว	เมียนมา	เวียดนาม	ไทย
Article 7 Release and Clearance of Goods						
7.1	Pre-arrival Processing	C	A	C	C	A/B
7.2	Electronic Payment	C	C	C	C	A
7.3	Separation of Release from Final Determination of Customs Duties, Taxes, Fee and Charges	A	B	C	B	A
7.4	Risk Management	B	C	C	C	A
7.5	Post-clearance Audit	A	C	C	B	A
7.6	Establishment and Publication of Average Release Time	A	C	C	B	A
7.7	Trade Facilitation Measures for Authorized Operators	C	C	C	B	A
7.8	Expedited Shipment	B	C	C	A	A
7.9	Perishable Goods	C	B	C	B	A
Article 8 Border Agency Cooperation						
Article 9 Movement of Goods intended for Import under Customs Control						
Article 10 Formalities Connected with Importation, Exportation and Transit						

10.1	Formalities and Documentation Requirements	B	C	C	C	A	A
10.2	Acceptance of Copies	A	C	C	C	A	A
10.3	Use of International Standards	A	C	C	C	B	A
10.4	Single Window	C	C	C	C	C	A

หมายเหตุ: A/B หมายถึง มาตรฐานส่วนใหญ่ภายในมาตรฐานที่มีจำนวน Category A และ B ใกล้เคียงกัน , A/C หมายถึง มาตรฐานถึง มาตรฐานย่อยส่วนใหญ่ภายในมาตรฐานที่มีจำนวน Category A และ C ใกล้เคียงกัน

ตารางที่ 8.3 : การเปรียบเทียบสถานะของมาตราในความตกลงว่าด้วยการอำนวยความสะดวกทางการค้าภายในกลุ่มประเทศ CLMVT (ต่อ)

มาตรา	รายละเอียด	กัมพูชา	สปป.ลาว	เวียดนาม	เวียดนาม	ไทย
10.5	Pre-shipment Inspection	A	A	A	C	A
10.6	Use of Customs Brokers	A	A	B	A	A
10.7	Common Border procedures and Uniform Documentation Requirement	A	C	C	A	A
10.8	Rejected Goods	A	C	B	B	A
10.9	Temporary Admission of Goods and Inward and Outward Processing	A	A	C	C	A
Article 11	Freedom of Transit	A*	C	C	A*	A/B
Article 12	Customs Cooperation	A	C	C	B	A/B

หมายเหตุ: A\* หมายถึง มาตรการย่อยส่วนใหญ่ภายในมาตรการหลักเป็น Category A

A/B หมายถึง มาตรการย่อยส่วนใหญ่ภายในมาตรการหลักมีจำนวน Category A และ B โดดเดี่ยวกัน

อย่างไรก็ตาม หากพิจารณาในตารางที่ 8-3 จะพบว่าสามารถจัดกลุ่มโดยคร่าวในการกำหนดมาตราในแต่ Category ของกลุ่มประเทศ CLMVT ได้เป็น 4 รูปแบบ ได้แก่

- มาตราใน Category A เช่นเดียวกันทั้งหมด ได้แก่ มาตราที่ 4 และ 6.2 ดังแสดงในตารางที่ 8.4 รูปแบบดังกล่าวแต่ละประเทศมีการระบุมাত্রาใน Category A เหมือนกันทั้งหมด ซึ่งทุกประเทศมีความพร้อมในการปฏิบัติตามได้ทันที และจะต้องมีการพัฒนาให้มีรูปแบบดังกล่าวเพิ่มมากขึ้น ซึ่งประเทศในกลุ่ม CLMVT ควรจะมีการสร้างความร่วมมือกันระหว่างประเทศ ในการวางแผนพัฒนาการดำเนินงานในแต่ละมาตราให้สามารถดำเนินการไปพร้อมๆ กันตามรูปแบบข้างต้น เนื่องจากประเทศในกลุ่ม CLMVT ล้วนแล้วแต่มีการค้าการลงทุนระหว่างกันอย่างมีนัยสำคัญ ซึ่งจะก่อให้เกิดการพัฒนาการอำนวยความสะดวกทางการค้าร่วมกัน รวมทั้งเสริมสร้างขีดความสามารถทางการแข่งขันร่วมกันในอนาคต

ตารางที่ 8.4 : มาตราใน Category A เช่นเดียวกันทั้งหมด

มาตรา	Category				
	กัมพูชา	สปป.ลาว	เวียดนาม	เวียดนาม	ไทย
4. Procedures for Appeal and Review	A	A	A	A	A
6.2 Specific Disciplines on Fees and Charges imposed on or in connection with importation and Exportation	A	A	A	A	A

- มาตราที่แต่ละประเทศกำหนด Category ที่เหมือนกันเป็นส่วนใหญ่ ได้แก่ มาตราที่ 1.3, 9, 10.4 และ 10.5 ดังแสดงในตารางที่ 8.5 โดยในรูปแบบดังกล่าวนี้ประเทศที่ระบุมাত্রาใน Category B หรือ C สามารถที่จะเรียนรู้แนวทางการดำเนินการต่าง ๆ จากประเทศที่ระบุมাত্রาใน Category A ที่มีแนวทางการปฏิบัติที่เป็นเลิศในมาตรานั้น ๆ โดยการศึกษาดูงานหรือการทำ Workshop ร่วมกัน รวมทั้งการจัดฝึกอบรมพัฒนาความสามารถให้กับเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้อง เป็นต้น

ตารางที่ 8.5 : มาตรการที่แต่ละประเทศกำหนด Category ที่เหมือนกันเป็นส่วนใหญ่

มาตรการ	Category				
	กัมพูชา	สปป.ลาว	เมียนมา	เวียดนาม	ไทย
1.3 Enquiry Points	A	A	B	A	A
9. Movement of Goods intended for Import under Customs Control	A	A	C	A	A
10.4 Single Window	C	C	C	C	A
10.5 Pre-shipment Inspection	A	A	A	C	A
10.6 Use of Customs Brokers	A	A	B	A	A

3. มาตรการที่แต่ละประเทศกำหนด Category ในระดับที่ใกล้เคียงกัน ได้แก่ มาตรการที่ 5.2, 6.1 และ 6.3 ดังแสดงในตารางที่ 8.6 ซึ่งในรูปแบบนี้ประเทศที่ระบุมาตรการใน Category A สามารถที่จะช่วยกันในการแบ่งปันประสบการณ์ด้านการปฏิบัติงานหรือข้อเสนอแนะในการดำเนินงานในแต่ละมาตรการให้กับประเทศที่กำหนดมาตรการใน Category B นำไปปรับใช้ภายใต้บริบทของประเทศตนเอง

ตารางที่ 8.6 : มาตรการที่แต่ละประเทศกำหนด Category ในระดับที่ใกล้เคียงกัน

มาตรการ	Category				
	กัมพูชา	สปป.ลาว	เมียนมา	เวียดนาม	ไทย
5.2 Detention	A	A	B	B	A
6.1 General Disciplines on Fees and Charges Imposed on or in Connection with Importation and Exportation	A	B	B	A	A
6.3 Penalty discipline	A	B	B	B	A



4. มาตรการที่มีความแตกต่างกันในแต่ละ Category ซึ่งรูปแบบดังกล่าวเป็นรูปแบบที่เกิดขึ้นโดยส่วนใหญ่ในกลุ่มประเทศ CLMVT ซึ่งแนวทางการพัฒนาในรูปแบบนี้ ประเทศต่าง ๆ ควรจะมีการหารือร่วมกันเพื่อพิจารณาถึงลำดับความสำคัญในการพัฒนาการดำเนินการในแต่ละมาตรการ ซึ่งประเทศที่ระบุมาตรการใน Category B หรือ C สามารถที่จะเรียนรู้แนวทางการดำเนินการต่าง ๆ จากประเทศที่ระบุมาตรการใน Category A ที่มีแนวทางการปฏิบัติที่เป็นเลิศในมาตรานั้น ๆ โดยการศึกษาดูงานหรือการทำ Workshop ร่วมกัน

การเปรียบเทียบสถานะของมาตรการในความตกลงว่าด้วยการอำนวยความสะดวกทางการค้าภายในกลุ่มประเทศ CLMVT ตามตารางที่ 8.3 และการจัดกลุ่ม 4 ประเภทดังกล่าวข้างต้น จะทำให้มองเห็นสถานะในภาพรวมด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าในกลุ่มประเทศ CLMVT ซึ่งเป็นจุดเริ่มต้นที่ดีในการสร้างความร่วมมือและวางแผนการพัฒนาไปด้วยกัน การแข่งขันประสิทธิผลจากประเทศที่มีแนวทางการปฏิบัติที่ดีในอนุภูมิภาค การจัดทำ Workshop การจัดฝึกอบรมพัฒนาความสามารถของเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งการเปิดโอกาสให้มีการแลกเปลี่ยนในการศึกษาดูงาน จะก่อให้เกิดการแลกเปลี่ยนข้อมูลที่เป็นประโยชน์ต่อกัน และทำให้ทราบถึงอุปสรรคและความท้าทายที่เกิดขึ้นในการพัฒนาการอำนวยความสะดวกทางการค้าในแต่ละมาตรการ รวมทั้งเป็นการสร้างความร่วมมือระหว่างหน่วยงานของแต่ละประเทศ ซึ่งจะช่วยให้มีการพัฒนาการอำนวยความสะดวกทางการค้าไปด้วยกัน

8.3 ปัญหาและอุปสรรคในปัจจุบันของกลุ่มประเทศ CLMVT ในการดำเนินการตามความตกลงว่าด้วยการอำนวยความสะดวกทางการค้า

จากการศึกษาการอำนวยความสะดวกทางการค้าในกลุ่มประเทศ CLMVT พบว่า ปัจจุบัน แต่ละประเทศยังคงเผชิญกับอุปสรรคด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าในระดับที่แตกต่างกัน แต่ประเภทของปัญหาและอุปสรรคที่เผชิญจะมีความคล้ายคลึงกัน โดยสามารถสรุปประเด็นปัญหาต่าง ๆ ด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าในกลุ่มประเทศ CLMVT ได้ดังนี้

#### 1. ความเข้าใจในขอบเขตและนิยามในแต่ละ Category ของแต่ละหน่วยงานมีความแตกต่างกัน

ความตกลงด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้ามีหลักการที่ระบุค่อนข้างกว้าง โดยเฉพาะอย่างยิ่งการตีความของขอบเขตในแต่ละ Category ซึ่งก่อให้เกิดความสับสนและไม่มั่นใจในการประเมินและจัดหมวดหมู่ในแต่ละมาตรการ เช่น ในการที่จะระบุมาตรการเป็น Category A จะต้องสามารถปฏิบัติตามมาตรการดังกล่าวได้อย่างสมบูรณ์หรือไม่ หรือเพียงแค่อปฏิบัติตามได้ในระดับหนึ่งเท่านั้น ซึ่งการตีความดังกล่าวในแต่ละ Category ของแต่ละประเทศจะแตกต่างกัน ซึ่งก่อให้เกิดคำถามถึงมาตรฐานในการจัดประเภทและหมวดหมู่ของแต่ละมาตรการ ดังนั้น การกำหนดนิยามของขอบเขตที่ชัดเจนของแต่ละ Category จึงเป็นแนวทางที่จะช่วยให้ประเทศสมาชิกสามารถประเมินสถานะของตนเองได้อย่างถูกต้องมากขึ้น

## 2. ด้านกระบวนการที่เกี่ยวข้องในการนำเข้า-ส่งออก

การอำนวยความสะดวกทางการค้าในการนำเข้าและส่งออกประกอบไปด้วยขั้นตอนและกระบวนการเป็นจำนวนมาก รวมทั้งต้องมีการติดต่อประสานงานกับหลากหลายหน่วยงาน ซึ่งผู้ประกอบการของแต่ละประเทศมักจะเผชิญกับปัญหาด้านกระบวนการที่ซับซ้อนและซ้ำซ้อนระหว่างหน่วยงาน ความไม่ชัดเจนของขั้นตอนและกระบวนการซึ่งก่อให้เกิดความไม่โปร่งใสของขั้นตอนการดำเนินงาน โดยมีระดับของปัญหาที่แตกต่างกันไปในแต่ละประเทศ ซึ่งมักเกิดจากหน่วยงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องมีการดำเนินงานและให้บริการเฉพาะภายใต้งานที่เกี่ยวข้องกับหน้าที่ของตนเองซึ่งถูกกำหนดโดยกรอบการทำงานของแต่ละหน่วยงาน และยังไม่มีการประสานงานและบูรณาการด้านระบบและการรวมศูนย์ข้อมูลที่มีประสิทธิภาพ นอกจากนี้ ในบางจุดผ่านแดนยังมีขั้นตอนการดำเนินงานและกระบวนการที่แตกต่างกัน ทำให้ขั้นตอนและกระบวนการไม่เป็นมาตรฐานเดียวกัน ซึ่งก่อให้เกิดความสับสนแก่ผู้ประกอบการ ปัญหาและอุปสรรคต่าง ๆ เหล่านี้ ส่งผลกระทบโดยตรงต่อระยะเวลาและต้นทุนการดำเนินงานของผู้ประกอบการที่สูงขึ้น

## 3. ด้านกรอบกฎหมายและกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง

ปัจจุบันประเทศในกลุ่ม CLMVT ยังมีกฎหมายและกฎระเบียบต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการอำนวยความสะดวกทางการค้าที่จำเป็นต้องได้รับการทบทวนพิจารณาเพื่อปรับปรุงแก้ไขเนื้อหาของกฎหมายและกฎระเบียบต่าง ๆ ให้มีความทันสมัยและสอดคล้องกับบริบททางการค้าในปัจจุบัน ไม่ว่าจะเป็น กฎหมายทางศุลกากร และกฎหมายธุรกิจ นอกจากนี้ จากการเปลี่ยนแปลงของสภาพแวดล้อมทางการค้าอย่างรวดเร็วในระยะเวลาหลายปีที่ผ่านมา กฎหมายและกฎระเบียบเดิมที่มีอยู่ไม่มีความสอดคล้องกับสถานการณ์ที่เป็นอยู่ในปัจจุบัน หลายประเทศในกลุ่ม CLMVT จึงได้เริ่มมีการออกกฎหมายและกฎระเบียบฉบับใหม่เพื่อรองรับกับการเปลี่ยนแปลงดังกล่าว เช่น กฎหมายด้านพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ กฎหมายการชำระเงินอิเล็กทรอนิกส์ กฎหมายการยอมรับลายเซ็นอิเล็กทรอนิกส์ เป็นต้น การดำเนินการปรับปรุงพัฒนากฎหมายและกฎระเบียบดังกล่าว จะช่วยสนับสนุนให้ผู้ประกอบการได้รับความสะดวก ซึ่งช่วยลดต้นทุนและระยะเวลาในการดำเนินงาน รวมทั้งเจ้าหน้าที่สามารถปฏิบัติงานภายใต้ความโปร่งใสมากขึ้น ซึ่งในภาพรวมจะช่วยส่งเสริมสนับสนุนการอำนวยความสะดวกทางการค้าของประเทศให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น

## 4. ด้านสถาบัน

หน่วยงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องของภาครัฐเป็นหน่วยงานที่มีบทบาทสำคัญในการสนับสนุนการดำเนินการด้านอำนวยความสะดวกทางการค้า ไม่ว่าจะเป็นในหน่วยงานระดับนโยบายที่มีหน้าที่ในการกำกับควบคุมการอำนวยความสะดวกทางการค้าให้เป็นไปในแนวทางที่กำหนด หน่วยงานระดับปฏิบัติการซึ่งมีหน้าที่ในการอำนวยความสะดวกด้านการนำเข้าและส่งออกให้กับผู้ประกอบการ อย่างไรก็ตาม ในการอำนวยความสะดวกทางการค้า ยังคงมีปัญหาและอุปสรรคเชิงสถาบันซึ่งส่งผลให้การดำเนินงานไม่มีประสิทธิภาพ ได้แก่

- การขาดความเข้าใจในบทบาทหน้าที่ที่ชัดเจนของตนเอง

หลายหน่วยงานยังมีความสับสนและไม่เข้าใจในบทบาทหน้าที่และความรับผิดชอบของตนเองที่มีต่อการอำนวยความสะดวกทางการค้า ซึ่งในบางครั้งก่อให้เกิดการละเลยในการปฏิบัติหน้าที่ หรือก่อให้เกิดความซ้ำซ้อน

ในการดำเนินงานกับหน่วยงานอื่น ๆ การกำหนดขอบเขตการปฏิบัติงาน (Term of reference) จะทำให้แต่ละหน่วยงานเข้าใจถึงบทบาทหน้าที่และความรับผิดชอบของตนเองอย่างชัดเจน

- การขาดความเข้าใจในบทบาทหน้าที่ของหน่วยงานอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง

ปัญหาดังกล่าวส่งผลให้การประสานงานและความร่วมมือกันในการอำนวยความสะดวกทางการค้าไม่มีประสิทธิภาพ เนื่องจากแต่ละหน่วยงานขาดความเข้าใจในบทบาทหน้าที่และความรับผิดชอบของกันและกัน ซึ่งมักก่อให้เกิดการปฏิบัติงานที่เป็นเอกเทศโดยมิได้คำนึงถึงผลกระทบที่เกิดขึ้นกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

- การขาดการประสานงานที่ดีระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

การปฏิบัติงานระหว่างหน่วยงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องไม่สอดคล้องกัน ซึ่งมักเกิดจากแต่ละหน่วยงานมุ่งเน้นการปฏิบัติหน้าที่ภายใต้ขอบเขตงานของตนเอง โดยมิได้คำนึงถึงหน่วยงานอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง และประเด็นด้านกฎระเบียบการปฏิบัติงานของแต่ละหน่วยงานที่มีความแตกต่างกัน ดังนั้นจึงจำเป็นต้องมีการบูรณาการกระบวนการปฏิบัติงานระหว่างหน่วยงาน การออกกฎระเบียบให้มีความสอดคล้องกัน นอกจากนี้ การที่นโยบายจากส่วนกลางมิได้ถูกนำมาใช้ในทางปฏิบัติอย่างมีประสิทธิภาพ อันเนื่องมาจากเจ้าหน้าที่ระดับปฏิบัติงานขาดความรู้ความเข้าใจ และขาดการประสานงานที่ดีพอจากส่วนกลาง มักส่งผลให้เกิดปัญหาและอุปสรรคบริเวณพรมแดน ก่อให้เกิดความล่าช้าของการเคลื่อนย้ายของสินค้าและต้นทุนที่สูงขึ้น

## 5. ด้านบุคลากร

เจ้าหน้าที่ในการปฏิบัติงานถือเป็นฟันเฟืองที่สำคัญในการช่วยขับเคลื่อนการอำนวยความสะดวกทางการค้า บุคลากรที่มีประสบการณ์ ทักษะและความเชี่ยวชาญย่อมช่วยให้การปฏิบัติงานเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ อย่างไรก็ตาม ประเทศในกลุ่ม CLMVT มักประสบกับประเด็นปัญหาด้านบุคลากรใน 2 ประเด็น ได้แก่

- ขาดบุคลากรที่มีทักษะและความสามารถ

การดำเนินงานด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าในแต่ละหน่วยงานจะมีบทบาทหน้าที่และความรับผิดชอบที่แตกต่างกัน ซึ่งจะต้องอาศัยทักษะและความสามารถในการปฏิบัติงานที่แตกต่างกัน อย่างไรก็ตามหลายประเทศในกลุ่ม CLMVT ยังคงขาดแคลนบุคลากรในตำแหน่งงานที่ต้องใช้ทักษะ ความเชี่ยวชาญและความสามารถเพื่อมาปฏิบัติหน้าที่ ซึ่งส่งผลต่อประสิทธิภาพในการอำนวยความสะดวกทางการค้า ดังนั้นการวางแผนในการฝึกอบรมในการพัฒนาความสามารถของบุคลากรอย่างต่อเนื่องจึงเป็นสิ่งที่จะต้องช่วยยกระดับความสามารถในการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่

- บุคลากรในการปฏิบัติงานไม่เพียงพอ

หลายหน่วยงานมีขอบเขตของหน้าที่และความรับผิดชอบในการปฏิบัติงานด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าที่ค่อนข้างกว้าง แต่หน่วยงานมีจำนวนบุคลากรไม่เพียงพอต่อการปฏิบัติงาน ซึ่งในบางครั้งอาจเกิดจากข้อจำกัดทางกฎระเบียบหรือนโยบาย ปัญหาดังกล่าวก่อให้เกิดความล่าช้าและการดำเนินงานไม่เป็นไปตามแผนที่กำหนด ดังนั้น การวางแผนด้านการจัดสรรกำลังคนอย่างเหมาะสม รวมทั้งการพัฒนาความสามารถของบุคลากรจึงมีความสำคัญในการช่วยเพิ่มประสิทธิภาพการดำเนินงานภายในหน่วยงาน

## 6. ด้านระบบโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก

ระบบโครงสร้างพื้นฐานที่มีประสิทธิภาพและสิ่งอำนวยความสะดวกที่ทันสมัยเป็นปัจจัยสำคัญอย่างยิ่งที่จะช่วยยกระดับประสิทธิภาพการอำนวยความสะดวกทางการค้าและเสริมสร้างขีดความสามารถทางการแข่งขันให้กับประเทศ อย่างไรก็ตาม เนื่องจากประเทศส่วนใหญ่ในกลุ่ม CLMVT เป็นประเทศที่มีการพัฒนาน้อยที่สุด และประเทศกำลังพัฒนา (ไทยเป็นประเทศพัฒนาแล้ว) ซึ่งได้มีการเร่งลงทุนพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานต่าง ๆ ทางคมนาคมและการติดต่อสื่อสารเพื่อสนับสนุนและรองรับกับการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจ แต่ระบบโครงสร้างพื้นฐานดังกล่าวยังมีไม่เพียงพอและไม่มีประสิทธิภาพเท่าใดนัก และจะต้องใช้ระยะเวลาอีกหลายปีในการพัฒนาดังกล่าวให้เพียงพอและสอดคล้องกับการเจริญเติบโตของประเทศ นอกจากนี้ ยังจำเป็นต้องลงทุนพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกอื่น ๆ ที่จำเป็นเพื่อสนับสนุนให้การอำนวยความสะดวกทางการค้าให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น ไม่ว่าจะเป็น ระบบเทคโนโลยีการสื่อสาร ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ เครื่องมือและอุปกรณ์ในการอำนวยความสะดวกต่าง ๆ อย่างไรก็ตาม แต่ละประเทศยังคงมีข้อจำกัดในการจัดสรรงบประมาณสำหรับสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ เหล่านี้ การจัดทำแผนขอรับการสนับสนุนด้านเงินทุน ความช่วยเหลือทางเทคนิคและการพัฒนาความสามารถจากองค์กรผู้ร่วมพัฒนาเป็นแนวทางหนึ่งซึ่งกลุ่มประเทศ CLMVT สามารถดำเนินการได้

### 8.4 สิ่งที่ได้เรียนรู้ด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าจากกรณีศึกษาของกลุ่มประเทศ CLMVT

ระดับการพัฒนาด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าภายในกลุ่มประเทศ CLMVT มีความแตกต่างกันไปในแต่ละประเทศ เนื่องจากมีความแตกต่างกันของความพร้อมด้านระบบโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก กฎระเบียบต่าง ๆ และความสามารถของบุคลากร อย่างไรก็ตาม ปัญหาอุปสรรคด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าที่แต่ละประเทศเผชิญจะมีลักษณะที่ใกล้เคียงกัน ซึ่งหากมองในมุมกลับ อาจเป็นจุดเริ่มต้นที่ดีในการร่วมกันในการสร้างความร่วมมือ การแลกเปลี่ยนข้อมูลเพื่อแก้ไขปัญหาและขจัดปัญหาและอุปสรรคดังกล่าวไปด้วยกัน

ในการดำเนินการ อาจกล่าวได้ว่าประเทศในกลุ่ม CLMVT มีการดำเนินการภายใต้ความตกลงว่าด้วยการอำนวยความสะดวกทางการค้าในลักษณะที่เกิดจากการเรียนรู้โดยการปฏิบัติ (Learning by doing) ผ่านประสบการณ์การดำเนินงานของตนเอง เนื่องจากการปฏิบัติตามความตกลงดังกล่าวยังเป็นประเด็นที่ค่อนข้างใหม่ ทำให้ยังไม่มีประสบการณ์ที่มากพอ รวมถึงไม่มีแนวทางการปฏิบัติที่เป็นเลิศ (Best Practices) ภายในกลุ่มประเทศ CLMVT ซึ่งมีสภาพแวดล้อมที่ใกล้เคียงกันที่สามารถนำมาใช้เป็นต้นแบบในการดำเนินงานได้ ถึงแม้ว่าภายในอนุภูมิภาคจะมีบางประเทศ เช่น ไทย ที่มีการปฏิบัติตามมาตรฐานความตกลงว่าด้วยการอำนวยความสะดวกทางการค้าได้มากที่สุด แต่ที่ผ่านมายังไม่มีการแบ่งปันประสบการณ์หรือพัฒนาแนวทางการดำเนินงานที่ไทยสามารถดำเนินการได้ดีเพื่อนำไปใช้เป็นต้นแบบให้กับประเทศเพื่อนบ้านได้นำไปปฏิบัติตาม ถึงแม้ว่าจะมีบางประเทศ เช่น กัมพูชา ได้มีความพยายามในการศึกษาแนวทางการปฏิบัติจากประเทศเพื่อนบ้านอยู่บ้าง แต่ยังมีได้มีส่วนร่วมในการศึกษาแนวทางในการปฏิบัติอย่างจริงจัง อย่างไรก็ตาม กลุ่มประเทศ CLMVT สามารถนำแนวทางปฏิบัติที่เป็นเลิศ (Best Practices) ตามรายมาตราที่ประเทศอื่น ๆ นอกอนุภูมิภาคมีการปฏิบัติที่เป็นเลิศมาใช้เป็นแนวทางเทียบเคียงเพื่อปรับใช้และพัฒนาการดำเนินงานให้มีความสอดคล้องกับบริบทของประเทศตนเองหรือภายในกลุ่มประเทศ CLMVT

ด้านการขอรับความช่วยเหลือทางเทคนิคและการพัฒนาความสามารถจากองค์กรผู้ร่วมพัฒนาในแต่ละประเทศในกลุ่ม CLMVT (ยกเว้นไทย) พบว่าได้เริ่มมีการร่วมมือกันระหว่างประเทศในกลุ่ม CLMVT กับองค์กรผู้ร่วมพัฒนาต่าง ๆ ในการดำเนินการให้ความช่วยเหลือในประเด็นต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการอำนวยความสะดวกทางการค้า ไม่ว่าจะเป็นการร่วมกันประเมินสถานะและสิ่งที่ต้องดำเนินการในการพัฒนาด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้า การวางแผนแม่บทและแผนการดำเนินงาน การสนับสนุนด้านเงินทุนด้านการจัดหาเครื่องมือและอุปกรณ์ที่สนับสนุนการอำนวยความสะดวกต่าง ๆ รวมทั้งแผนการพัฒนาความสามารถของบุคลากร ซึ่งลำดับและประเภทการขอรับความช่วยเหลือทางเทคนิคและการพัฒนาความสามารถนั้นมีความแตกต่างกันไปในแต่ละประเทศ อย่างไรก็ตามจากการศึกษาพบว่า การขอความช่วยเหลือทางเทคนิคในหลายกรณีไม่ตรงกับความต้องการและบริบทในการดำเนินการด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าของประเทศนั้น ๆ โดยเฉพาะอย่างยิ่ง การเสนอให้ความช่วยเหลือในด้านการพัฒนาระบบทางศุลกากรซึ่งบางประเทศได้มีการพัฒนาและเริ่มดำเนินการใช้ระบบอื่น ๆ ทางศุลกากรไปก่อนหน้านี้แล้ว ซึ่งการรับความช่วยเหลือดังกล่าวเข้ามาอาจก่อให้เกิดความยุ่งยากและความสับสนในการดำเนินงานให้แก่บุคลากรที่เกี่ยวข้อง ดังนั้น ประเทศในกลุ่ม CLMVT จะต้องมีการพิจารณาและไตร่ตรองโดยละเอียดถึงสิ่งที่องค์กรผู้ร่วมพัฒนาได้นำเสนอในด้านการให้ความช่วยเหลือทางเทคนิค ว่ามีความเหมาะสมกับการดำเนินงานในปัจจุบันมากน้อยเพียงใด หรืออาจก่อให้เกิดความยุ่งยากในการปฏิบัติงานมากขึ้นหรือไม่ นอกจากนี้ยังมีประเด็นด้านการประสานงานระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการอำนวยความสะดวกทางการค้ากับองค์กรผู้ร่วมพัฒนาที่ยังไม่มีกลไกการประสานที่ดีพอ

ประเด็นต่าง ๆ ที่ได้เรียนรู้จากการอำนวยความสะดวกทางการค้าจากกรณีศึกษาของกลุ่มประเทศ CLMVT ดังกล่าวข้างต้นสามารถนำมาปรับใช้ในการกำหนดแผนการพัฒนาร่วมกันภายใต้กรอบความร่วมมือ CLMVT เพื่อให้การดำเนินงานและการพัฒนามีความสอดคล้องและเป็นไปในทิศทางเดียวกัน ซึ่งจะก่อให้เกิดประโยชน์ร่วมกันในอนาคต

### 8.5 การวิเคราะห์ประโยชน์และโอกาสด้านการค้าและการลงทุนร่วมกันภายในกลุ่มประเทศ CLMVT โดยใช้การอำนวยความสะดวกทางการค้าเป็นกลไกขับเคลื่อน

การใช้กลไกด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าเพื่อเป็นกลไกขับเคลื่อนให้เกิดโอกาสการค้าและการลงทุนภายในกลุ่มประเทศ CLMVT นั้น ก่อนอื่นจะต้องทำความเข้าใจเป็นลำดับแรกถึงความตกลงว่าด้วยการอำนวยความสะดวกทางการค้าภายใต้องค์การการค้าโลกว่าเป็นแนวทางที่ช่วยให้การค้าและการลงทุนระหว่างประเทศเป็นไปด้วยความเรียบง่าย สอดคล้องกัน และโปร่งใส ซึ่งมีเป้าหมายในการขจัดอุปสรรคที่เกิดขึ้นในการค้าข้ามพรมแดน รวมทั้งการลดต้นทุนทางการค้าให้กับผู้ประกอบการ อย่างไรก็ตามในการขยายโอกาสทางการค้าและการลงทุนโดยใช้กลไกขับเคลื่อนด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าดังกล่าว มีความจำเป็นต้องมีการพัฒนาให้กลุ่มประเทศ CLMVT สามารถปฏิบัติตามมาตรฐานความตกลงว่าด้วยการอำนวยความสะดวกทางการค้าได้ภายใต้มาตรฐานเดียวกัน (การพัฒนาให้สามารถดำเนินการในตามมาตรฐานใน Category A อย่างพร้อมเพรียงกัน) ซึ่งในปัจจุบันมี 2 มาตรฐานที่กลุ่มประเทศ CLMVT มีการระบุใน Category A เหมือนกัน ได้แก่ มาตรฐานที่ 4 และ 6.2 ดังแสดงในตารางที่ 8.7 ซึ่งในอนาคตหากมีการร่วมมือกันในกลุ่มประเทศ CLMVT ในการจัดลำดับความสำคัญและดำเนินการพัฒนาในแต่ละมาตรฐานให้สามารถปฏิบัติตามได้เหมือนกัน จะช่วยส่งเสริมให้การอำนวยความสะดวกทางการค้าภายในอนุภูมิภาคมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น

ตารางที่ 8.7 : มาตรฐานใน Category A เช่นเดียวกันทั้งหมด

มาตรา	Category				
	กัมพูชา	สปป.ลาว	เมียนมา	เวียดนาม	ไทย
4. Procedures for Appeal and Review	A	A	A	A	A
6.2 Specific Disciplines on Fees and Charges imposed on or in connection with importation and Exportation	A	A	A	A	A

รูปแบบของการที่ทุกประเทศในกลุ่ม CLMVT มีมาตราที่สามารถปฏิบัติตามได้ทันทีโดยพร้อมเพรียงกัน (Category A เหมือนกันทุกประเทศในมาตราใดมาตราหนึ่งหรือทั้งหมด) จะเป็นแนวทางที่สำคัญที่ก่อให้เกิดสภาพแวดล้อมทางธุรกิจที่น่าเชื่อถือ (Reliability) แก่ผู้ประกอบการ เนื่องจากมาตราที่เป็น Category A ซึ่งแต่ละประเทศสามารถปฏิบัติตามได้ทันทีนั้น จะมีความชัดเจนและความโปร่งใสในด้านกระบวนการ ขั้นตอน และพิธีการในการค้าระหว่างประเทศ ซึ่งทำให้ความตกลงด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าภายใต้องค์การการค้าโลก กลายเป็นกลไกที่สำคัญในการยกระดับประสิทธิภาพทางการค้าและสนับสนุนให้เกิดการลงทุนภายในอนุภูมิภาคอย่างแท้จริง ดังนั้น เพื่อเป็นการพัฒนาการอำนวยความสะดวกทางการค้าร่วมกันภายในอนุภูมิภาค ประเทศในกลุ่ม CLMVT ควรจะมีการสร้างความร่วมมือในการพัฒนาให้สามารถดำเนินการในมาตราที่สำคัญได้โดยเร็ว ซึ่งควรเริ่มต้นจากมาตราที่แต่ละประเทศในกลุ่ม CLMVT ได้ระบุไว้ใน Category A เหมือนกันอย่างน้อย 2-3 ประเทศในมาตรานั้น ๆ เพื่อให้มีความสะดวกและง่ายในการเริ่มต้นและสร้างความร่วมมือในการพัฒนาการดำเนินงานในมาตราดังกล่าวให้กลายเป็น Category A ไปพร้อมกัน ดังแสดงในตารางที่ 8.8 ดังนี้

ตารางที่ 8.8 : มาตรฐานที่กลุ่มประเทศใน CLMVT ควรร่วมมือกันพัฒนาให้สามารถ

ปฏิบัติตามได้โดยเร็ว

มาตรา	รายละเอียด	กัมพูชา	สปป.ลาว	เมียนมา	เวียดนาม	ไทย
1.1	Publication	B	A	C	B	A
1.2	Information Available through Internet	C	A	C	B	A
1.3	Enquiry Points	A	A	B	A	A

มาตรา	รายละเอียด	กัมพูชา	สปป.ลาว	เวียดนาม	เวียดนาม	ไทย
1.4	Notification	C	A	C	A	A
2.1	Opportunity to Comment and Information Before Entry into Force	B	B	C	A	A
2.2	Consultation	A	B	C	A	A
3	Advance Rulings	A	B	C	C	A
5.1	Notification for Enhanced Controls or Inspections	A	A	C	B	A
5.2	Detention	A	A	B	B	A
6.1	General Disciplines on Fees and Charges Imposed on or in Connection with Importation and Exportation	A	B	B	A	A
6.3	Penalty Discipline	A	B	B	B	A
9	Movement of Goods intended for Import under Customs Control	A	A	C	A	A
10.1	Formalities and Documentation Requirements	B	C	C	A	A
10.2	Acceptance of Copies	A	C	C	A	A
10.5	Pre-shipment Inspection	A	A	A	C	A
10.6	Use of Customs Brokers	A	A	B	A	A
10.7	Common Border procedures and Uniform Documentation Requirement	A	C	C	A	A
10.8	Rejected Goods	A	C	B	B	A

มาตรา	รายละเอียด	กัมพูชา	สปป.ลาว	เมียนมา	เวียดนาม	ไทย
10.9	Temporary Admission of Goods and Inward and Outward Processing	A	A	C	C	A
11	Freedom of Transit	A*	C	C	A*	A/B

หมายเหตุ : A\* หมายถึง มาตรการย่อยส่วนใหญ่ภายในมาตราหลักเป็น Category A

A/B หมายถึง มาตรการย่อยส่วนใหญ่ภายในมาตราหลักมีจำนวน Category A และ B โดดเดี่ยวกัน

A/C หมายถึง มาตรการย่อยส่วนใหญ่ภายในมาตราหลักมีจำนวน Category A และ C โดดเดี่ยวกัน

การร่วมมือกันระหว่างกลุ่มประเทศ CLMVT ในการพัฒนามาตราดังกล่าวข้างต้นให้สามารถปฏิบัติตามได้โดยเร็ว (พัฒนาให้เป็น Category A เหมือนกัน) จะช่วยยกระดับสภาพแวดล้อมทางการค้าในอนุภูมิภาค ซึ่งแนวทางการพัฒนาดังกล่าว ไทยควรจะมีบทบาทในฐานะการเป็นผู้นำเนื่องจากปัจจุบันไทยสามารถปฏิบัติตามความตกลงว่าด้วยการอำนวยความสะดวกทางการค้าได้มากที่สุดและมีแนวทางการปฏิบัติที่ดีในหลายมาตราผ่านการสนับสนุนด้านการให้ความช่วยเหลือทางเทคนิคให้กับประเทศเพื่อนบ้านอื่น ๆ ใน CLMVT เพื่อให้สามารถปฏิบัติตามได้อย่างสอดคล้องและเป็นไปในทิศทางเดียวกัน

นอกจากนี้ การพัฒนาให้ประเทศในกลุ่ม CLMVT สามารถปฏิบัติตามมาตราใน Category A โดยพร้อมเพรียงกันจะช่วยส่งเสริมให้การค้าอนุกรมซึ่งไม่ผ่านกระบวนการในช่องทางที่เป็นทางการกลับมาเข้าสู่การค้าในระบบได้มากขึ้น เนื่องจากกระบวนการค้าข้ามพรมแดนมีความเรียบง่าย สะดวก และมีความโปร่งใสมากขึ้น ซึ่งจะทำให้หน่วยงานภาครัฐทราบและเข้าใจถึงสถานการณ์ของสภาวะการค้าชายแดนระหว่างประเทศที่เกิดขึ้นอย่างแท้จริง รวมทั้งสามารถจัดเก็บภาษีและค่าธรรมเนียมต่าง ๆ ได้อย่างมีประสิทธิภาพมากขึ้น และยังช่วยลดการทุจริตของเจ้าหน้าที่ของหน่วยงานบริเวณพรมแดน นอกจากนี้ยังส่งผลถึงระดับของดัชนีความสามารถด้านการค้าข้ามพรมแดน (Trading Across Border) ของ Doing Business Report ของแต่ละประเทศในกลุ่ม CLMVT ที่มีประสิทธิภาพมากขึ้นทั้งในด้านต้นทุนและระยะเวลา

### 8.6 การดำเนินการของไทยในการพัฒนาการอำนวยความสะดวกทางการค้าในกลุ่มประเทศ CLMVT

จากที่ได้กล่าวในหัวข้อข้างต้นในประเด็นที่ไทยที่ควรจะต้องแสดงบทบาทการเป็นผู้นำในกลุ่มประเทศ CLMVT ในการสร้างความร่วมมือด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าไปพร้อมกัน ในหัวข้อนี้จะขยายความด้านบทบาทของไทยในการสร้างความร่วมมือดังกล่าวและแนวทางการให้ความช่วยเหลือทางเทคนิคและการพัฒนาความสามารถให้กับประเทศเพื่อนบ้านในกลุ่มประเทศ CLMVT โดยมีรายละเอียดดังนี้



## บทบาทของไทยในการพัฒนาการอำนวยความสะดวกทางการค้าในกลุ่มประเทศ CLMVT

การศึกษาด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าในกลุ่มประเทศ CLMVT พบว่า ไทยมีสถานะในการปฏิบัติตามมาตรฐานต่าง ๆ ภายใต้อัตราการลดลงด้วยการอำนวยความสะดวกทางการค้าได้มากที่สุด โดยมีมาตรฐานที่ระบุใน Category A กว่าร้อยละ 91.6 และมาตรฐานที่ระบุใน Category B ร้อยละ 8.4 โดยไม่มีมาตรฐานที่ระบุใน Category C ทำให้ไทยไม่จำเป็นต้องขอรับความช่วยเหลือทางเทคนิคและการพัฒนาความสามารถจากองค์กรผู้ร่วมพัฒนา นอกจากนี้มาตรฐานใน Category B บางส่วน ไทยสามารถดำเนินการปฏิบัติตามได้แล้ว ทำให้ไทยเหลือเพียงไม่กี่มาตรฐานที่จะต้องมีการดำเนินการให้แล้วเสร็จภายในปี ค.ศ. 2024 ตามที่ได้แจ้งพันธกรณีไว้กับองค์การการค้าโลก

จากสถานะดังกล่าวข้างต้นอาจกล่าวได้ว่า ไทยมีความพร้อมค่อนข้างมากในการปฏิบัติตามความตกลงว่าด้วยการอำนวยความสะดวกทางการค้า และสามารถมีเข้ามามีบทบาทในการเป็นผู้นำในการสร้างความร่วมมือด้านการพัฒนาการอำนวยความสะดวกทางการค้าในอนุภูมิภาค ผ่านการให้ความช่วยเหลือด้านต่าง ๆ แก่ประเทศเพื่อนบ้านใน CLMVT ในส่วนที่ไทยมีทักษะและความเชี่ยวชาญ การสร้างความร่วมมือในการพัฒนาการอำนวยความสะดวกทางการค้าในอนุภูมิภาคถือได้ว่าเป็นสิ่งที่มีความจำเป็น เนื่องจากจะทำให้เกิดการเรียนรู้และพัฒนาไปพร้อมกันในอนุภูมิภาค ซึ่งจะช่วยให้ทุกประเทศได้รับประโยชน์ร่วมกันผ่านการอำนวยความสะดวกทางการค้า การดำเนินธุรกรรมการค้าระหว่างไทยและประเทศเพื่อนบ้านในกลุ่มประเทศ CLMVT นั้น ย่อมที่จะต้องอาศัยความสามารถในการดำเนินงานด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าที่มีประสิทธิภาพซึ่งกันและกัน ซึ่งไม่เพียงแต่จะช่วยลดต้นทุนและระยะเวลาการดำเนินงานให้กับผู้ประกอบการของของประเทศตนเองแล้ว แต่ยังเป็นการยกระดับประสิทธิภาพการอำนวยความสะดวกทางการค้าและเพิ่มขีดความสามารถทางการแข่งขันในระดับอนุภูมิภาคอีกด้วย

### แนวทางของไทยในการพัฒนาการอำนวยความสะดวกทางการค้าในกลุ่มประเทศ CLMVT

จากที่ได้กล่าวในหัวข้อก่อนหน้านี้ถึงบทบาทของไทยในการเป็นผู้นำในการสร้างความร่วมมือด้านการพัฒนาการอำนวยความสะดวกทางการค้าในอนุภูมิภาค แนวทางการปฏิบัติตามความตกลงว่าด้วยการอำนวยความสะดวกทางการค้าที่ไทยดำเนินการได้ดีสามารถใช้เป็นต้นแบบให้กับประเทศเพื่อนบ้านนำมาปรับใช้ให้สอดคล้องกับบริบทของประเทศตนเอง รวมทั้งไทยยังสามารถดำเนินการสนับสนุนและให้ความช่วยเหลือในเชิงเทคนิคและการพัฒนาความสามารถให้กับหน่วยงานของประเทศเพื่อนบ้านเพื่อก่อให้เกิดการพัฒนาความร่วมมือและการได้รับผลประโยชน์ร่วมกัน โดยมีรายละเอียดดังนี้

#### 1. การนำแนวทางปฏิบัติที่ดีในแต่ละมาตรฐานมาใช้เป็นแนวทางการศึกษาในกลุ่มประเทศ CLMVT

แนวทางดังกล่าวจะเป็นการนำแนวทางการปฏิบัติที่มีประสิทธิภาพของไทย มาใช้เป็นการศึกษาให้กับประเทศเพื่อนบ้านที่ต้องการนำแนวทางดังกล่าวมาพัฒนาการดำเนินการอำนวยความสะดวกทางการค้า การดำเนินการดังกล่าวสามารถดำเนินการโดยการเปิดโอกาสให้มีการศึกษาการปฏิบัติงานที่มีประสิทธิภาพจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น ศาลากร เป็นต้น การจัดประชุมหารือเพื่อแบ่งปันและแลกเปลี่ยนประสบการณ์ในการปฏิบัติงาน แนวทางดังกล่าวนี้จะทำให้ประเทศเพื่อนบ้านได้เข้าใจและเกิดมุมมองที่ก่อให้เกิดแนวทางในการนำไปปรับใช้ให้เหมาะสมกับบริบทภายในประเทศของตนเอง การเริ่มต้นนำแนวทางการปฏิบัติที่ดีของไทยควรเริ่มต้น

จากการให้หน่วยงานศุลกากรของไทยในฐานะที่เป็นหน่วยงานที่มีบทบาทที่สำคัญมากที่สุดในการอำนวยความสะดวกทางการค้า รวมทั้งเป็นหน่วยงานที่มีมาตรฐานในการปฏิบัติงานตามแนวทางขององค์การศุลกากรโลก (WCO) เป็นหน่วยงานหลักในการให้ความรู้ความเข้าใจถึงแนวทางการปฏิบัติทางศุลกากรที่มีประสิทธิภาพแก่หน่วยงานศุลกากรของประเทศในอนุภูมิภาค

หน่วยงานรับผิดชอบ: กรมศุลกากร กระทรวงการคลัง

## 2. การจัดประชุมเพื่อแลกเปลี่ยนข้อมูลด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าระหว่างกัน

การจัดประชุมดังกล่าวสามารถเริ่มต้นจากประชุมร่วมกันทั้งหมดทุกประเทศในกลุ่ม CLMVT โดยมีการเชิญตัวแทนจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องแต่ละประเทศหรือเป็นการประชุมระหว่างคณะกรรมการด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้า (NTFC) ของแต่ละประเทศซึ่งมีหน้าที่โดยตรงในการกำกับดูแลและผลักดันแนวทางการอำนวยความสะดวกทางการค้า ซึ่งจะช่วยให้ทราบถึงสถานการณ์ที่แท้จริงและข้อมูลเชิงลึกด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าของแต่ละประเทศ และทำให้สามารถกำหนดแผนการดำเนินการในการสนับสนุนและช่วยเหลือได้โดยคร่าว และยังเป็นโอกาสอันดีในการสร้างความร่วมมือระหว่างกลุ่มประเทศใน CLMVT ด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้า ซึ่งในระยะต่อมามีการจัดประชุมในลักษณะทวิภาคีระหว่างไทยกับประเทศเพื่อนบ้านเป็นการเฉพาะ เพื่อให้เกิดการแลกเปลี่ยนข้อมูลที่มีประโยชน์ระหว่างกัน รวมถึงการนำเสนอแนวทางการพัฒนาด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าร่วมกันต่อไปในอนาคต

หน่วยงานรับผิดชอบ: กรมเจรจาการค้าระหว่างประเทศ กระทรวงพาณิชย์ / คณะกรรมการ

ด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้า (NTFC)

## 3. การจัดฝึกอบรมเชิงปฏิบัติการ (Workshop)

หลังจากที่ได้มีการประชุมระหว่างกลุ่มประเทศ CLMVT ในด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้า ไทยสามารถหยิบยกมาตราที่ไทยสามารถดำเนินการได้ดีหรือเป็นมาตราที่มีความสำคัญที่จะต้องมีการพัฒนาอย่างเร่งด่วนในกลุ่มประเทศเพื่อนบ้าน โดยไทยสามารถดำเนินการในฐานะเจ้าภาพในการจัดฝึกอบรมเชิงปฏิบัติการ (Workshop) ให้กับเจ้าหน้าที่จากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องของประเทศเพื่อนบ้าน เพื่อให้เข้าใจถึงขั้นตอนกระบวนการ และแนวทางการปฏิบัติที่มีประสิทธิภาพ การฝึกอบรมดังกล่าวจะช่วยพัฒนาความสามารถการปฏิบัติงานให้กับเจ้าหน้าที่ของประเทศเพื่อนบ้าน นอกจากนี้ เพื่อให้เกิดการพัฒนาความสามารถอย่างต่อเนื่อง ควรจัดให้มีการฝึกอบรมให้กับเจ้าหน้าที่ของประเทศเพื่อนบ้านที่มีประสบการณ์การปฏิบัติงานดังกล่าวเพื่อทำหน้าที่เป็นผู้ฝึกอบรม (Train for trainer) ให้กับเจ้าหน้าที่ของประเทศตนเองต่อไป ซึ่งทั้งในส่วนของการจัดฝึกอบรมเชิงปฏิบัติการ (Workshop) และ การฝึกอบรมเพื่อเป็นผู้ฝึกอบรม (Train for trainer) ควรเริ่มจากหน่วยงานระดับปฏิบัติการที่มีบทบาทมากที่สุดในด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้า ซึ่งได้แก่หน่วยงานศุลกากร

หน่วยงานรับผิดชอบ: กรมศุลกากร กระทรวงการคลัง

#### 4. การจัดให้มีการศึกษาดูงาน (Site visit)

นอกเหนือไปจากการฝึกอบรมเชิงปฏิบัติการ (Workshop) ดังกล่าวในข้างต้นแล้ว ควรจัดให้มีการศึกษาดูงานควบคู่ไปกับการจัดฝึกอบรมดังกล่าว โดยเฉพาะการปฏิบัติงานทางศุลกากรบริเวณด่านพรมแดน เพื่อให้เจ้าหน้าที่ของประเทศเพื่อนบ้านมองเห็นภาพและเข้าใจถึงกระบวนการ รวมทั้งปัญหาและอุปสรรคที่เกิดขึ้นในการปฏิบัติงานจริงด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้า เพื่อที่จะสามารถนำสิ่งที่ได้จากการศึกษาดูงานดังกล่าวไปปรับใช้มีความเหมาะสมกับบริบทของประเทศตนเองต่อไป

หน่วยงานรับผิดชอบ: กรมศุลกากร กระทรวงการคลัง

#### 5. การสนับสนุนด้านเงินทุน

การสนับสนุนเงินทุนให้กับประเทศเพื่อนบ้านเพื่อนำไปใช้การพัฒนาการอำนวยความสะดวกทางการค้าด้านต่าง ๆ ภายในประเทศเพื่อนบ้าน เป็นประเด็นที่ควรจะมีการพิจารณาอย่างรอบคอบถึงการได้รับผลประโยชน์ร่วมกันในระยะยาว โดยประเภทของการสนับสนุนด้านเงินทุนอาจเป็นได้ทั้ง การพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานในด้านต่าง ๆ การจัดทำอุปกรณ์อำนวยความสะดวกที่จำเป็นต่อการปฏิบัติงาน การพัฒนาหลักสูตรฝึกอบรมเพื่อพัฒนาความสามารถของบุคลากร เป็นต้น ซึ่งสามารถดำเนินการผ่านองค์กรความร่วมมือระหว่างประเทศของไทยหรือในระดับระหว่างรัฐกับรัฐ ซึ่งสำหรับประเทศไทยเองมีหน่วยงานที่ดำเนินงานทั้งในโครงการสนับสนุนทางเทคนิค (Technical Assistance) และโครงการให้ความช่วยเหลือทางการเงิน (Financial Assistance) ให้กับประเทศเพื่อนบ้าน ได้แก่ สำนักงานความร่วมมือพัฒนาเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้าน (องค์การมหาชน) หรือ NEDA ซึ่งเป็นหน่วยงานที่เป็นเป็นกลไกของรัฐบาลไทยในการดำเนินนโยบายร่วมพัฒนาเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้าน โดยการให้ความช่วยเหลือทางการเงินและทางวิชาการแก่รัฐบาล รัฐวิสาหกิจ หรือสถาบันการเงิน ของรัฐบาลประเทศเพื่อนบ้าน รวมทั้งบูรณาการกับหน่วยงานภาครัฐและภาคเอกชน องค์กรหรือหน่วยงานภายในและต่างประเทศในการร่วมพัฒนาเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้าน เพื่อขยายโอกาสทางการค้าและการลงทุนร่วมกัน

หน่วยงานรับผิดชอบ: สำนักงานความร่วมมือพัฒนาเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้าน

(องค์การมหาชน) หรือ NEDA

### 8.7 ข้อเสนอแนะในระดับอนุภูมิภาคในการพัฒนาการอำนวยความสะดวกทางการค้าในกลุ่มประเทศ CLMVT

#### 1. การจัดตั้งคณะกรรมการในระดับอนุภูมิภาคว่าด้วยการอำนวยความสะดวกทางการค้า

ภายใต้ยุทธศาสตร์ความร่วมมือทางเศรษฐกิจ อิระวดี-เจ้าพระยา-แม่โขง (ACMECS)

การพัฒนาการอำนวยความสะดวกทางการค้าในกลุ่มประเทศ CLMVT ให้มีการพัฒนาไปพร้อมกันนั้น ประเด็นที่สำคัญอย่างหนึ่ง ได้แก่ การร่วมกันกำหนดทิศทางและแผนการดำเนินงานในด้านต่าง ๆ ร่วมกัน ซึ่งเป็นแผนงานด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าสำหรับอนุภูมิภาค การดำเนินการดังกล่าว จำเป็นจะต้องมีการจัดตั้งหน่วยงานกลางในอนุภูมิภาค ซึ่งได้แก่ คณะกรรมการระดับอนุภูมิภาคว่าด้วยการอำนวยความสะดวกทางการค้า ซึ่งจะมิบทบาทที่สำคัญในการผลักดัน สนับสนุน อำนวยความสะดวก ติดตามและประเมินการปฏิบัติงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการอำนวยความสะดวกทางการค้าในอนุภูมิภาค เฉกเช่นเดียวกันกับบทบาทหน้าที่ของคณะกรรมการแห่งชาติว่าด้วยการอำนวยความสะดวกทางการค้า โดยการจัดตั้งคณะกรรมการในระดับอนุภูมิภาค

ว่าด้วยการอำนวยความสะดวกทางการค้าดังกล่าว ควรจัดตั้งภายใต้กรอบยุทธศาสตร์ความร่วมมือทางเศรษฐกิจ อิระวดี-เจ้าพระยา-แม่โขง (ACMECS) เนื่องจากประกอบด้วยประเทศสมาชิก 5 ประเทศ เช่นเดียวกับกลุ่มประเทศ CLMVT และยังมีวัตถุประสงค์ในการพัฒนาความร่วมมือทางเศรษฐกิจที่มุ่งเน้นการสร้างความร่วมมือด้านการอำนวยความสะดวกด้านการค้าและการลงทุน (Trade and Investment Facilitation) เพื่ออำนวยความสะดวกให้เกิดการเคลื่อนย้ายสินค้า บริการ และเงินทุน ผ่านการจัดอุปสรรคทางการค้าและการลงทุนต่าง ๆ ซึ่งมีความสอดคล้องกับแนวทางการพัฒนาการอำนวยความสะดวกทางการค้าภายในอนุภูมิภาค

## 2. การกำหนดนิยามและขอบเขตที่ชัดเจนในการจัดหมวดหมู่ในแต่ละ Category

จากการศึกษาการดำเนินงานด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าภายใต้โครงการการค้าโลกในกลุ่มประเทศ CLMVT พบว่า ในหลายประเทศมีการตีความนิยามและขอบเขตในแต่ละ Category ที่แตกต่างกัน ซึ่งมักพบว่าหน่วยงานภายในที่เกี่ยวข้องกับการอำนวยความสะดวกทางการค้ายังคงมีความคิดเห็นที่แตกต่างกันในการจัดหมวดหมู่มาตราต่าง ๆ ลงในแต่ละ Category ซึ่งไม่สอดคล้องกับสถานะและความสามารถในการปฏิบัติตามมาตราต่าง ๆ ตามสภาวะการณ์ที่แท้จริง

การกำหนดหมวดหมู่ของมาตราลงใน Category A นั้น จะต้องสามารถปฏิบัติตามมาตราดังกล่าวได้โดยสมบูรณ์หรือไม่ จึงจะสามารถกำหนดว่าเป็น Category A หรือเพียงแค่อำนาจปฏิบัติได้ในระดับหนึ่งเท่านั้น จึงจะสามารถกำหนดว่าเป็น Category A ความแตกต่างในการตีความเหล่านี้ก่อให้เกิดความสับสนแก่หน่วยงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง และส่งผลกระทบต่อแนวทางการวางแผนการดำเนินงานด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้า รวมทั้งก่อให้เกิดความไม่เป็นมาตรฐานเดียวกันในแต่ละประเทศ อย่างไรก็ตามในส่วนของ Category B และ C ค่อนข้างมีความชัดเจนในระดับหนึ่งสำหรับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการจัดหมวดหมู่ของมาตราต่าง ๆ ดังนั้นสำหรับการดำเนินการดังกล่าวในกลุ่มประเทศ CLMVT ควรจะต้องมีการปรึกษาหารือกันในการกำหนดคำนิยามและขอบเขตดังกล่าวมีความชัดเจนมากขึ้น เพื่อให้แต่ละประเทศสมาชิกสามารถจัดหมวดหมู่ของแต่ละมาตราได้อย่างถูกต้อง และก่อให้เกิดความเป็นมาตรฐานเดียวกัน นอกจากนี้ยังจะช่วยให้ประเทศสมาชิกสามารถกำหนดแผนการดำเนินงานด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าได้อย่างมีประสิทธิภาพ

## 3. การจัดทำคู่มือแนะนำการปฏิบัติตามความตกลงว่าด้วยการอำนวยความสะดวกทางการค้าภายใต้องค์การการค้าโลก (WTO TFA Implementation Guidelines)

ความตกลงว่าด้วยการอำนวยความสะดวกทางการค้าภายใต้โครงการการค้าโลกเพิ่งจะมีผลบังคับใช้อย่างเป็นทางการเมื่อปี ค.ศ. 2018 ที่ผ่านมา ส่งผลให้ประเทศสมาชิกต้องเริ่มมีการเตรียมความพร้อมและจัดทำแผนการดำเนินการในการพัฒนาเพื่อให้สามารถปฏิบัติตามความตกลงว่าด้วยการอำนวยความสะดวกทางการค้าให้ได้ตามระยะเวลาที่กำหนด อย่างไรก็ตาม ประเทศในกลุ่ม CLMVT ยังมีความพร้อมไม่มากนักในการปฏิบัติตามมาตราต่าง ๆ ได้ทันที ซึ่งจะเห็นได้จากการแจ้งบทบัญญัติแต่ละมาตราจะเป็นมาตราใน Category B และ C เป็นส่วนใหญ่ นอกจากนี้ จากการที่ความตกลงดังกล่าวเพิ่งจะมีผลบังคับใช้ ทำให้อาจกล่าวได้ว่าประเทศในกลุ่ม CLMVT แทบไม่มีประสบการณ์ในการดำเนินงานดังกล่าว รวมทั้งไม่มีตัวอย่างการดำเนินการด้านความตกลงว่าด้วยการอำนวยความสะดวกทางการค้าที่เป็นเลิศภายในอนุภูมิภาค มาใช้เป็นแนวทางเทียบเคียง ทำให้ลักษณะการดำเนินงาน

ดังกล่าวเป็นไปในลักษณะการเรียนรู้จากการปฏิบัติ (Learning by doing) ซึ่งเป็นการเรียนรู้จากประสบการณ์ของตนเอง ดังนั้น ในการดำเนินการดังกล่าว ประเทศสมาชิกในกลุ่ม CLMVT ภายใต้บทบาทการนำของไทย ควรมีการร่วมกันศึกษาถึงแนวทางที่เหมาะสมในการดำเนินงานด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าในอนุภูมิภาค และจัดทำคู่มือแนะนำการปฏิบัติตามความตกลงว่าด้วยการอำนวยความสะดวกทางการค้าภายใต้องค์การการค้าโลก (WTO TFA Implementation Guidelines) สำหรับกลุ่มประเทศ CLMVT ซึ่งจะเป็นเครื่องมือสำคัญที่จะช่วยให้ประเทศในกลุ่ม CLMVT สามารถนำมาใช้แนวทางการปฏิบัติและปรับให้มีความเหมาะสมกับบริบทภายในประเทศของตนเอง ซึ่งจะช่วยทำให้ประเทศในกลุ่ม CLMVT มีการดำเนินงานด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าได้อย่างมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น และช่วยลดระยะเวลาในการดำเนินงานที่เกิดจากการเรียนรู้ด้วยตนเอง และทำให้การดำเนินงานด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าของแต่ละประเทศไปถึงเป้าหมายได้รวดเร็วขึ้น

#### 4. การดำเนินการตามแนวปฏิบัติของอนุสัญญาโตเกียวฉบับปรับปรุงขององค์การศุลกากรโลก (WCO Revised Kyoto Convention)<sup>1</sup>

เมื่อพิจารณาถึงการปฏิบัติตามมาตราต่าง ๆ ตามความตกลงว่าด้วยการอำนวยความสะดวกทางการค้าภายใต้องค์การการค้าโลกพบว่า การดำเนินการส่วนใหญ่กว่าร้อยละ 80 เป็นการดำเนินการที่อยู่ภายใต้การปฏิบัติงานของหน่วยงานศุลกากร ดังนั้น ศุลกากรจึงมีบทบาทที่สำคัญเป็นอย่างยิ่งในยกระดับประสิทธิภาพด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้า ซึ่งในการปฏิบัติงาน ศุลกากรจะมีการดำเนินงานภายใต้แนวทางการปฏิบัติที่เป็นมาตรฐานภายใต้องค์การศุลกากรโลก (WCO) ซึ่งเป็นองค์กรที่ประกอบไปด้วยสมาชิกกว่า 182 ประเทศทั่วโลก

องค์การศุลกากรโลก (WCO) มีบทบาทสำคัญในการเสริมสร้างและสนับสนุนการดำเนินงานและการบริหารงานของศุลกากรประเทศสมาชิกต่าง ๆ ให้มีประสิทธิภาพ โดยได้มีการพัฒนาเครื่องมือเพื่อใช้ในการปรับปรุงพิธีการและระบบงานศุลกากรให้มีประสิทธิภาพและสอดคล้องกันภายใต้อนุสัญญาเกี่ยวโตเกียวฉบับปรับปรุง (Revised Kyoto Convention: RKC) และแนวปฏิบัติของอนุสัญญาเกี่ยวโตเกียวฉบับปรับปรุง (Guidelines to RKC) โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อปรับปรุงพิธีการและวิธีปฏิบัติทางศุลกากรของประเทศต่าง ๆ ที่อาจเป็นอุปสรรคต่อการค้าและการแลกเปลี่ยนระหว่างประเทศให้มีความเรียบง่าย สอดคล้องกัน และทันสมัยอย่างต่อเนื่อง สามารถตอบสนองต่อความต้องการของการค้าระหว่างประเทศและศุลกากรในการอำนวยความสะดวกทางการค้าให้มีมาตรฐานที่เหมาะสมในการควบคุมทางศุลกากร โดยมีการนำเทคนิคที่ทันสมัยมาใช้ในการควบคุมและอำนวยความสะดวกทางการค้า อาทิ การบริหารความเสี่ยงและการควบคุมโดยการตรวจสอบและการใช้เทคโนโลยีสารสนเทศ

แนวทางการปฏิบัติดังกล่าวตามอนุสัญญาเกี่ยวโตเกียวฉบับปรับปรุง (Revised Kyoto Convention: RKC) และแนวปฏิบัติของอนุสัญญาเกี่ยวโตเกียวฉบับปรับปรุง (Guidelines to RKC) ดังกล่าว มีความสอดคล้องเป็นอย่างมากกับการปฏิบัติตามมาตราต่าง ๆ ภายใต้ความตกลงว่าด้วยการอำนวยความสะดวกทางการค้าขององค์การการค้าโลก ดังนั้น กลุ่มประเทศ CLMVT ที่ได้เข้าร่วมเป็นภาคี<sup>2</sup>ภายใต้อนุสัญญาเกี่ยวโตเกียวฉบับปรับปรุง (Revised

<sup>1</sup> การดำเนินการตามแนวปฏิบัติของอนุสัญญาโตเกียวฉบับปรับปรุงขององค์การศุลกากรโลกแสดงไว้ในภาคผนวก ๘

<sup>2</sup> เมียนมายังมิได้เข้าเป็นภาคีในอนุสัญญาเกี่ยวโตเกียวฉบับปรับปรุง (Revised Kyoto Convention: RKC)

Kyoto Convention: RKC) ควรมีการนำแนวทางการปฏิบัติที่เป็นมาตรฐานดังกล่าวไปใช้เป็นต้นแบบในการปฏิบัติตามมาตราต่าง ๆ ภายใต้ความตกลงว่าด้วยการอำนวยความสะดวกทางการค้าขององค์การการค้าโลกอย่างเคร่งครัด เพื่อเป็นการยกระดับความสามารถในการปฏิบัติตามความตกลงว่าด้วยการอำนวยความสะดวกทางการค้าให้กับประเทศของตนเอง

### 8.8 สรุปรายการอำนวยความสะดวกทางการค้าในกลุ่มประเทศ CLMVT

ภายใต้บริบททางการค้าระหว่างประเทศในปัจจุบันที่มีการเปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็ว ส่งผลให้ประเทศต่าง ๆ จำเป็นต้องมีการปรับตัวให้ทันและสอดคล้องต่อสถานการณ์ที่เกิดขึ้น การอำนวยความสะดวกทางการค้าได้กลายเป็นหลักการที่สำคัญที่จะช่วยลดความซับซ้อนยุ่งยากและความไม่โปร่งใส รวมทั้งขจัดอุปสรรคต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นในการค้าระหว่างประเทศ ในการดำเนินการภายใต้ความตกลงว่าด้วยการอำนวยความสะดวกทางการค้าขององค์การการค้าโลกได้เปิดโอกาสให้ประเทศสมาชิกมีอิสระในการกำหนดการปฏิบัติตามความตกลงดังกล่าวโดยสมบูรณ์ภายใต้ระยะเวลาที่ประเทศสมาชิกคาดว่าจะมีความพร้อมในการปฏิบัติตามความตกลงดังกล่าว รวมทั้งยังมีเงื่อนไขที่ช่วยสนับสนุนการพัฒนาการอำนวยความสะดวกทางการค้าแก่ประเทศที่พัฒนาน้อยที่สุดและประเทศกำลังพัฒนา

ด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าภายในกลุ่มประเทศ CLMVT พบว่า การปฏิบัติตามความตกลงดังกล่าวยังคงมีปัญหาและอุปสรรคสำคัญหลายประการที่ต้องได้รับการปรับปรุงแก้ไขเพื่อให้สามารถปฏิบัติตามมาตราต่าง ๆ ได้ภายในระยะเวลาที่กำหนด มาตราที่สามารถดำเนินการได้ทันทีใน Category A ภายในกลุ่มประเทศ CLMVT ส่วนใหญ่ยังมีไม่มากนัก การดำเนินการตามมาตราใน Category B ที่ยังคงต้องการระยะเวลาปรับตัวและการพัฒนาเพื่อให้สามารถปฏิบัติตามมาตราดังกล่าวได้ การดำเนินการตามมาตราใน Category C เป็นประเด็นที่สำคัญที่ต้องได้รับการปรับปรุงและพัฒนาโดยอาศัยความช่วยเหลือทางเทคนิคและการพัฒนาความสามารถจากองค์กรผู้ร่วมพัฒนาในด้านต่าง ๆ ซึ่งจะต้องมีการพิจารณาให้เหมาะสมกับบริบทของแต่ละประเทศ เนื่องจากยังคงมีความต้องการที่แตกต่างกันในบางกรณีระหว่างประเทศผู้รับความช่วยเหลือและองค์กรผู้ร่วมพัฒนา รวมทั้งการประสานงานระหว่างกันที่ยังไม่มีประสิทธิภาพ

การสร้างร่วมมือภายในกลุ่มประเทศ CLMVT ด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าอาจเป็นแนวทางหนึ่งที่จะช่วยเกิดการเรียนรู้และพัฒนาไปพร้อมกัน เนื่องจากแต่ละประเทศมีบริบททางการค้า รวมถึงปัญหาและอุปสรรคที่คล้ายคลึงกัน ถึงแม้ว่าจะมีระดับของปัญหาและอุปสรรคที่แตกต่างกันไปในแต่ละประเทศ การก้าวไปข้างหน้าพร้อมกันภายใต้การสนับสนุนและช่วยเหลือจากประเทศในกลุ่ม CLMVT ที่มีความพร้อมในการปฏิบัติด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าจะช่วยยกระดับประสิทธิภาพการอำนวยความสะดวกทางการค้า รวมทั้งเป็นการสนับสนุนด้านการค้าและการลงทุนภายในอนุภูมิภาค ซึ่งจะทำให้ทุกประเทศได้รับผลประโยชน์ร่วมกันจากความร่วมมือดังกล่าว รวมทั้งสร้างความเข้มแข็งและเพิ่มขีดความสามารถทางการแข่งขันภายในอนุภูมิภาคได้อย่างแท้จริง

บรรณานุกรม

## บรรณานุกรม

- ADB and UNESCAP (2013) “ Designing and implementing Trade Facilitation in Asia and the Pacific”, Trade Facilitation Reference Book.
- Anh T. Nguyen, Thuy T. Nguyen และ Giang T. Hoang. (2016), “Trade facilitation in ASEAN countries: harmonization of logistics policies”, Asian Pacific Economic Literature, Crawford School of Economics and Government, The Australian National University and John Wiley and Sons Australia Ltd.
- Anonymous (2012), “GLOBAL LINKS”, Washington : World Development Indicators
- APEC. (2007), “APEC’s Second Trade Facilitation Action Plan”, The APEC Secretariat
- ASEAN. (2015), “Asean Economic Community Blueprint 2025”, The ASEAN Secretariat: Jakarta, แปลโดย กรมเจรจาการค้าระหว่างประเทศ กระทรวงพาณิชย์
- Bidabad, B. (2015), “A convention for international trade (based on Islamic Sufi teachings)”, International Journal of Law and Management, Vol. 57 Iss. 5, pp. 522-551.
- Duval Y. (2007), “Trade Facilitation beyond the Doha Round of Negotiations”, Asia-Pacific research and Training Network on Trade, Working Paper Series, No. 50.
- European Commission, “ Trade facilitation” [online] European Commission. ค้น ห า ที่ [https://ec.europa.eu/europeaid/sectors/economic-growth/trade/trade-facilitation\\_en](https://ec.europa.eu/europeaid/sectors/economic-growth/trade/trade-facilitation_en) [เข้าถึงเมื่อวันที่ 22 กุมภาพันธ์ 2561]
- Grainger A. (2007), “Customs and Trade Facilitation: From Concepts to Implementation”, World Customs Journal, Vol 2 No.1, pp. 17-30.
- Grainger A. (2007), “Trade Facilitation and Supply Chain Management: A Case Study at the Interface between Business and Government”. PhD. University of London.
- Grainger A. (2011), “Trade facilitation: a conceptual review”, Journal of World Trade, Vol.45 No.1, pp.39-62
- Hammar T.. (2009), “Trade Facilitation in Vietnam: Recent Progress and Impact”, Minor foeld Study Series, No.190, Department of Economics at the University of Lund: Sweden
- ICC. (2007), “ ICC recommendations for a WTO agreement on trade facilitation” , ICC Discussion paper



- Lee H. (2014), “ Trade Facilitation and Global Supply Chains: The Role of FTA Trade Facilitation Rules in Promoting Global Supply Chains”, Journal of International Logistics and Trade, Vol. 12 Iss. 1, pp. 3-21.
- López González, J. and M. Jouanjean (2017), “Digital Trade: Developing a Framework for Analysis”, OECD Trade Policy Papers, No. 205, OECD Publishing, Paris. <http://dx.doi.org/10.1787/524c8c83-en>
- Moïse E. and Sorescu S. (2013), "Trade Facilitation Indicators. The Potential Impact of Trade Facilitation on Developing Countries Trade" , OECD Trade Policy Papers, No. 144, OECD Publishing
- OECD. (2001), “Business Benefits of Trade Facilitation” TD/TC/WP(2001)21/Final, Attributed to John Raven, former President of the IECC, in a communication with the Secretariat on 18 May, 2001.
- OECD. (2005), “The economic impact of trade facilitation”, OECD Trade Policy Working Paper, No. 21, OECD: Paris.
- OECD. (2013), “ Trade Facilitation Indicators: The potential Impact of Trade Facilitation on Developing Countries’ Trade”, OECD Trade Policy Paper, Iss. 144 , OECD: Paris.
- OECD. (2015), “ OECD Trade Facilitation Indicators: An Overview of Available Tools” , OECD Report
- OECD, (2017), “Measuring digital trade: Towards a conceptual framework”
- Persson M. (2013), “Trade facilitation and the extensive margin”, The Journal of International Trade and Economic Development”, Vol. 22 No. 5, pp.658-693.
- Portugal-Perez A. and Wilson JS. (2012), “Export Performance and Trade Facilitation Reform: Hard and Soft Infrastructure”, World Development, Vol. 40 No. 7, pp. 1295-1307.
- Roy J. and Bagai S. (2005), “Key Issues in Trade Facilitation” , Summary of World Bank/EU Workshops in Dhaka and Shanghai in 2004, World Bank Policy Research Working Paper No. 3703.
- Saeed M. (2014), “ The WTO Trade Facilitation Agreement: Implications for Pakistan's Domestic Trade Policy Formulation”, The Lahore Journal of Economics, Vol. 19, pp. 439-460.
- Sopagna , S. (2014). “ The facilitation of trade in Cambodia: challenges and possible solutions” World Customs Journal, Vol. 8 No.1, pp.113-128

- Staples BR. (2002), “Chapter 16 - Trade Facilitation: Improving the Invisible Infrastructure” In: Hoekman B., Mattoo A. and English P. (eds), Development, Trade and the WTO: A Handbook, World Bank Washington DC.
- UNCTAD. (2006), “Trade Facilitation Handbook”, United Nations Conference in Trade and Development, Geneva
- UNECE, “Trade facilitation - principles and benefits” [online] UNECE. ค้นห ำ ที่ <http://tfig.unece.org/details.html> [เข้าถึงข้อมูลวันที่ 25 กุมภาพันธ์ 2561]
- UNESCAP.(2011), “Indicators for Trade Facilitation: A Handbook (Version 1.0)”
- UNESCAP. (2017), “Trade Facilitation and Paperless Trade Implementation in ASEAN” , Result of the UN Global Survey 2017
- “Value Chain Approach Part of DHL Revamp”, in: Bangkok Post Business Section, 17 April 1999, p. 8.
- Viljoen, W. (2013). “The evolution of the trade facilitation concept, best practices and the Comprehensive Tripartite Trade and Transport Facilitation Programme (CTTTFP)”, Tralac.
- WCO, “What is Securing and Facilitating Legitimate Global Trade” [online] WCO. ค้นห ำ ที่ <http://www.wcoomd.org/en/topics/facilitation/overview/customs-procedures-and-facilitation.aspx> [เข้าถึงข้อมูลวันที่ 25 กุมภาพันธ์ 2561]
- Wilson JS., Mann CL. and Otsuki T. (2003), “Trade Facilitation and Economic Development: A New Approach to Quantifying the Impact”, World Bank Economic Review, Vol. 17, Issue 3, pp. 367-389.
- Wilson JS., Mann CL. and Otsuki T. (2005), "Assessing the Benefits of Trade Facilitation: A Global Perspective", The World Economy, Vol. 28 No. 6, pp.841-871.
- Wilson JS. (2009), “Trade facilitation”, The Princeton Encyclopedia of the World Economy, Princeton University Press, pp. 1116-1119.
- Wongpit P. and Soukavong B. (2011), “Trade facilitation in the Lao People’s Democratic Republic: An analysis of time, cost and documents required for garments and coffee export through Thailand and Vietnam”, ARTNeT Greater Mekong Subregion (GMS) Initiative Discussion Paper Series, No.9, September 2011.
- Woo YP. and Wilson JS. (2000), “Cutting through Red Tape: New Directions for APEC’s Trade Facilitation Agenda”, Asia Pacific Foundation of Canada.

- World Bank. (2014). “Cambodia Trade Performance Assessment”, Trade Development Report.
- World Bank. (2018), “Doing Business 2018: Reforming to Create Jobs”, Washington DC.
- World Economic Forum and Global Alliance for Trade Facilitation. (2016), “The Global Enabling Trade Report 2016”, Insight report
- WTO. (1998), “WTO: A Training Package; What Is Trade Facilitation?” Geneva: WTO.
- Zaki C. (2014), “ An empirical assessment of the trade facilitation initiative: econometric evidence and global effects”, World Trade Review, Vol. 13 No. 1, pp. 103-130.
- Zaki C. (2015), “ How Does Trade Facilitation Affect International Trade?” , The European Journal of Development Research, Vol. 27, Iss. 1, pp. 156-185.
- กรมเจรจาการค้าระหว่างประเทศ สำนักเจรจาการค้าพหุภาคี วันที่ 9 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2553
- เดือนเด่น นิคมบริรักษ์, วีรวัลย์ ไพบูลย์จิตต์อารีย์, รายงานฉบับสมบูรณ์ “โครงการจัดทำยุทธศาสตร์และแนวทางในการเตรียมความพร้อมของภาคอุตสาหกรรมไทยอันเนื่องมาจากการเจรจา WTO รอบใหม่ที่กรุงโตฮา”, สถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาแห่งประเทศไทย, พฤศจิกายน พ.ศ. 2547.
- ส่วนบริหารงานทวิภาคีอาเซียน สำนักยุทธศาสตร์และการบูรณาการสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน กรมเจรจาการค้าระหว่างประเทศ กระทรวงพาณิชย์. (2555), “Trade Policy Review, Cambodia 2011”
- สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย, (ตุลาคม 2559)., “Trade Facilitation Roadmap: Roadmap การอำนวยความสะดวกทางการค้าเพื่อเพิ่มศักยภาพในการแข่งขันของการส่งออกไทยในเวทีโลก”
- สำนักงานที่ปรึกษาการศุลกากร ณ กรุงบรัสเซลส์, Customs Policy Monitoring Unit, ปีที่ 1 ฉบับที่ 6, กันยายน พ.ศ. 2559
- <https://lpi.worldbank.org/international>



ח חכטפארט



## ภาคผนวก ก

### การพัฒนาคำนิยามที่เป็นฉันทามติ (Consensus Definition)

การกำหนดคำนิยามด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้า จะทำการวิเคราะห์เอกสาร รายงาน และบทความทางวิชาการต่าง ๆ ที่มีเนื้อหาเกี่ยวข้องกับคำนิยามด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้า โดยเป็นการดึงหลักการ แนวคิดและสาระสำคัญที่ได้รับถึงความหมายของการอำนวยความสะดวกทางการค้าจากเอกสารดังกล่าวทั้งหมด มาวิเคราะห์โดยพิจารณาทั้งความครอบคลุมและขอบเขต รวมทั้งพิจารณาถึงจำนวนของหลักการ แนวคิดและสาระสำคัญ (Keywords) ที่มีการอ้างอิงอยู่บ่อยครั้งเพื่อใช้ในการกำหนดนิยามด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้า

การค้นหาข้อมูลดังกล่าวจะใช้ฐานข้อมูล “ProQuest” ซึ่งเป็นฐานข้อมูลที่ได้รับการยอมรับและมีการรวบรวมเอกสาร รายงาน และบทความทางวิชาการในระดับนานาชาติที่เกี่ยวข้องกับการอำนวยความสะดวกทางการค้าตั้งแต่ในอดีตจนถึงปัจจุบัน ซึ่งในการค้นหาข้อมูลจะใช้ “คำหลัก (Keywords)” ที่เกี่ยวข้องกับการอำนวยความสะดวกทางการค้า ได้แก่ “Trade Facilitation” “Trade Facilitation Definition” “Trade Facilitation Concept” และ “Trade Facilitation Evolution” เพื่อให้ครอบคลุมถึงขอบเขตคำนิยามด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าให้มากที่สุด และในการค้นหาจะจำกัดเฉพาะเอกสารทางวิชาการ ได้แก่ Scholarly Journals / Trade Journals / Working Papers / Dissertations & Theses / Conference Papers & Proceedings / Reports / Books เท่านั้น ซึ่งจะไม่รวมถึงฐานข้อมูลที่มาจาก Newspapers, Wire Feeds, Blog, Podcasts & Websites, Magazine และ Other Sources โดยผลจากการค้นหาดังกล่าวพบว่ามีเอกสาร รายงาน และบทความทางวิชาการมากกว่า 4,000 รายการที่เกี่ยวข้องกับคำนิยามด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้า ซึ่งหากคำนิยามด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าของผู้แต่ง (Authors) เอกสาร รายงาน และบทความทางวิชาการดังกล่าวได้มีการอ้างอิงคำนิยามมาจากแหล่งอื่น ๆ จะใช้คำนิยามจากผู้แต่งในเอกสารต้นฉบับมาใช้เป็นข้อมูลในการกำหนดคำนิยาม โดยคณะวิจัยได้เลือกใช้ “คำหลัก (Keywords)” ในการสืบค้น ดังแสดงในภาพที่ ก.1

ภาพที่ ก.1 : การใช้คำค้นหาเอกสาร รายงาน และบทความที่เกี่ยวข้องกับการอำนวยความสะดวกทางการค้า

The image shows a screenshot of an 'Advanced Search' interface. At the top, there are tabs for 'Command Line', 'Thesaurus', 'Field codes', and 'Search tips'. Below this, there are four search rows, each with a dropdown menu set to 'OR' and a search box containing a query, followed by a dropdown menu set to 'Anywhere'. The queries are: 1. "trade facilitation", 2. "trade facilitation" and "definition", 3. "trade facilitation" and "concept", and 4. "trade facilitation" and "evolution". Below the search rows, there are buttons for 'Add a row' and 'Remove a row'. At the bottom, there is a 'Limit to:' section with checkboxes for 'Full text' (checked) and 'Peer reviewed'.

ที่มา: คณะวิจัย

จากการค้น “คำหลัก (Keywords)” ที่เกี่ยวข้องพบว่าคำนิยามด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าส่วนใหญ่ที่พบในเอกสาร รายงานและบทความทางวิชาการจะมีที่มาจากองค์การระหว่างประเทศ (International Organizations) ซึ่งได้แก่ จากองค์การการค้าโลก (WTO) ได้มีการถูกกล่าวถึงไว้มากที่สุด รวมทั้งคำนิยามจากองค์การเพื่อความร่วมมือและการพัฒนาทางเศรษฐกิจ (OECD) คณะกรรมการด้านเศรษฐกิจของสหภาพยุโรปภายใต้องค์การสหประชาชาติ (UNECE) และความร่วมมือทางเศรษฐกิจเอเชีย-

แปซิฟิก (APEC) เป็นต้น นอกจากนี้ ยังมีค่านิยมด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าจากบทความของนักวิชาการ (Academic Literatures) ที่มีมุมมองด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าที่ทั้งคล้ายคลึงและแตกต่างกัน

### อุปสรรคในการกำหนดค่านิยมด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้า

การกำหนดค่านิยมด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าสำหรับงานวิจัยนี้เป็นสิ่งที่ท้าทายคณะวิจัย เนื่องจากในปัจจุบัน ค่านิยมด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าได้ถูกกำหนดขึ้นโดยหลายองค์กรที่เกี่ยวข้องกับการค้าระหว่างประเทศ รวมทั้งจากบทความและเอกสารทางวิชาการที่มีอยู่เป็นจำนวนมาก ทำให้ค่านิยมมีความหลากหลายและแตกต่างกันทั้งในด้านมุมมองและขอบเขตของค่านิยม การพิจารณาถึงจุดร่วม แนวคิดและลักษณะที่สำคัญของแต่ละค่านิยมเป็นจุดเริ่มต้นที่สำคัญในการกำหนดค่านิยมด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้า อย่างไรก็ตาม เมื่อพิจารณาถึงหลักการ แนวคิดและสาระสำคัญของการอำนวยความสะดวกทางการค้าโดยส่วนใหญ่ พบว่ามีหลักการที่เป็นไปในทิศทางเดียวกัน ซึ่งกล่าวได้โดยกว้างคือ การอำนวยความสะดวกทางการค้ามุ่งเน้นที่การกำจัดอุปสรรคต่าง ๆ ที่เกิดขึ้น ในกระบวนการที่เกี่ยวข้องกับการค้าระหว่างประเทศ เพื่อลดต้นทุนและระยะเวลา ทำให้สินค้ามีการเคลื่อนย้ายข้ามพรมแดนได้อย่างสะดวกและมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น

ผลการสืบค้นบทความวิชาการที่เกี่ยวข้องกับการอำนวยความสะดวกทางการค้า ตั้งแต่ ปี ค.ศ. 1976-2016 ในฐานข้อมูล ProQuest พบว่ามีจำนวนทั้งหมด 4,521 บทความ โดยสามารถแบ่งตามประเภทของบทความตามที่แสดงดังตารางด้านล่างได้ดังนี้

ตารางที่ ก-1 : เอกสารทางวิชาการที่ค้นพบโดยใช้ “คำหลัก (Keywords)” สืบค้น ตั้งแต่ ปี ค.ศ. 1976 – 2016

ปี	Scholarly Journals	Trade Journal	Working Paper	Dissertation & Thesis	Conference Paper & Proceeding	Books	Report	Total
1976-1980	-	4	-	3	-	-	-	7
1981-1985	2	3	-	5	-	-	-	10
1986-1990	1	2	-	8	-	-	-	11
1991-1995	8	36	2	9	-	-	-	55
1996-2000	52	66	3	41	-	-	2	164
2001-2005	178	206	24	90	-	-	4	502
2006-2010	270	255	122	146	6	8	78	885
2011-2015	495	742	108	113	11	6	412	1,887
2016-2017	179	355	22	40	2	1	401	1,000
รวม	1,185	1,669	281	455	19	15	897	4,521

ที่มา: คณะวิจัย

ในช่วงปี ค.ศ. 1976-1995 พบว่ามีเอกสารทางที่เกี่ยวข้องกับการอำนวยความสะดวกทางการค้าอยู่น้อยมาก และเป็นเอกสารวิชาการประเภท Scholarly Journal, Trade Journal และ Dissertation & Theses เท่านั้น เหตุผลหนึ่งเนื่องจากการค้าระหว่างประเทศในช่วงเวลาดังกล่าวดังยังคงมีประเด็นด้านอุปสรรคและการกีดกันทางการค้า ไม่ว่าจะเป็นทางด้านกำแพงภาษี การเลือกปฏิบัติทางการค้า เป็นต้น และแนวคิดด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้ายังเป็นแนวคิดที่ค่อนข้างใหม่ในช่วงเวลาขณะนั้น อย่างไรก็ตาม หลังจากที่มีการหยิบยกประเด็นด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าเป็นครั้งแรกการประชุมรัฐมนตรีองค์การการค้าโลก ที่ประเทศสิงคโปร์ ในปี พ.ศ. 2539 ส่งผลให้เริ่มมีการศึกษาประเด็นการอำนวยความสะดวกทางการค้ามากขึ้น ซึ่งสะท้อนให้เห็นจากจำนวนเอกสารวิชาการประเภทต่าง ๆ ที่มีมากขึ้นอย่างต่อเนื่องนับตั้งแต่ปี ค.ศ. 1996 โดยเริ่มมีเอกสารวิชาการประเภท Working Paper และ Report



นอกเหนือไปจากเอกสารวิชาการประเภท Scholarly Journal, Trade Journal และ Dissertation & Theses

อย่างไรก็ตาม หลังจากการอำนวยความสะดวกทางการค้าเริ่มมีการพัฒนาและเริ่มมีผลในทางปฏิบัติ จากข้อตกลงต่าง ๆ มากขึ้น ส่งผลให้ในช่วงปี ค.ศ. 2001-2005 เริ่มมีเอกสารวิชาการที่เกี่ยวข้องกับการอำนวยความสะดวกทางการค้าเพิ่มมากขึ้นอย่างเห็นได้ชัด โดยเฉพาะอย่างยิ่ง เอกสารวิชาการประเภท Scholarly Journal, Trade Journal, Working Paper และ Dissertation & Theses และตั้งแต่ในช่วงปี ค.ศ. 2006 ถึง ปัจจุบันจะเห็นได้ว่าประเภทของเอกสารทางวิชาการที่เกี่ยวข้องกับการอำนวยความสะดวกทางการค้ามีความหลากหลายมากขึ้นและมีจำนวนเพิ่มขึ้นเป็นอย่างมาก โดยเริ่มมีเอกสารทางวิชาการประเภท Conference Paper & Proceeding, Books และ Report ทั้งจากนักวิชาการและองค์กรระหว่างประเทศเพิ่มมากขึ้น ซึ่งมีความสอดคล้องกับบริบททางการค้าระหว่างประเทศที่องค์กรการค้าระหว่างประเทศได้มีการผลักดันวาระด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าเพื่อครอบคลุมในข้อตกลงต่าง ๆ มากยิ่งขึ้น และส่งผลต่อพัฒนาการด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้ามาโดยตลอด

จากการรวบรวมข้อมูลต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งเอกสารทางวิชาการที่เกี่ยวข้องกับการอำนวยความสะดวกทางการค้าตั้งแต่ปี ค.ศ. 1976 ถึงปัจจุบันพบว่า มีเอกสารและบทความที่เกี่ยวข้องเป็นจำนวนมาก ทำให้ทางคณะวิจัยจะต้องอาศัยเวลา รวมทั้งคุณภาพในการคัดกรองเอกสารต่าง ๆ ดังกล่าว เพื่อให้ได้แนวคิดหลักการและสาระสำคัญที่เกี่ยวข้องสำหรับการกำหนดค่านิยมด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าให้มากที่สุด

**การศึกษารวบรวมข้อมูลเชิงประวัติศาสตร์ (Historical Review) ที่เกี่ยวข้องกับความตกลงว่าด้วยสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้าภายใต้องค์การการค้าโลก**

การทบทวนวรรณกรรมโดยการศึกษารวบรวมข้อมูลเชิงประวัติศาสตร์ (Historical Review) ที่เกี่ยวข้องกับความตกลงว่าด้วยสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้าภายใต้องค์การการค้าโลก จะเป็นการไล่เรียงลำดับพัฒนาการที่เกี่ยวข้องกับความตกลงว่าด้วยสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้าภายใต้องค์การการค้าโลก โดยมีจุดเริ่มต้นตั้งแต่กรอบความตกลงแกตต์ 1947 จนกระทั่งถึงความตกลงที่ปรับปรุงใหม่ในปัจจุบัน โดยมีวัตถุประสงค์ในการทบทวนวรรณกรรมในหัวข้อนี้เพื่อให้เข้าใจถึงที่มา ความเป็นไป ภาพรวม และลำดับการพัฒนาการของความตกลงว่าด้วยสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้าของโลกตั้งแต่อดีตจนถึงปัจจุบัน

**ความตกลงว่าด้วยสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้าภายใต้ WTO และ GATT**

องค์การการค้าโลก (WTO) ได้มีแนวคิดในการจัดทำความตกลงเกี่ยวกับการอำนวยความสะดวกทางการค้าเป็นครั้งแรก ในการประชุมรัฐมนตรีการค้าขององค์การการค้าโลก ครั้งที่ 1 ที่สิงคโปร์ เมื่อปี ค.ศ. 1996 เนื่องจากการเจรจาการค้ารอบอุรุกวัยขององค์การการค้าโลกประสบความสำเร็จในการลดเลิกมาตรการภาษีและมาตรการที่ไม่ใช่ภาษีในระดับหนึ่ง ส่งผลให้ประเทศพัฒนาแล้วบางประเทศมีความเห็นว่าประเทศสมาชิกควรลดอุปสรรคทางการค้าอื่น ๆ ที่มีอยู่ เพื่อให้การค้าระหว่างประเทศดำเนินไปอย่างรวดเร็ว มีประสิทธิภาพ โปร่งใส และเป็นธรรมต่อประเทศ คู่ค้า<sup>1</sup>

อย่างไรก็ตาม หากพิจารณาถึงความตกลงทางการค้าระหว่างประเทศในอดีต ก่อนที่จะมีการจัดตั้งองค์การการค้าโลก ในปี ค.ศ. 1995 พบว่า เนื้อหาในบทบัญญัติของความตกลงทั่วไปว่าด้วยภาษีศุลกากรและการค้า ปี ค.ศ. 1947 (General Agreement on Tariff and Trade: GATT) หรือ แกตต์ 1947 ได้มีการกล่าวถึงประเด็นที่เกี่ยวข้องกับการอำนวยความสะดวกทางการค้าไว้ในอยู่บ้างในบางมาตรา ได้แก่

- มาตรา 5 ว่าด้วยเสรีภาพในการขนส่งสินค้าผ่านแดน (Freedom of Transit)

<sup>1</sup> ชมเพลิน สุวรรณภานู, การอำนวยความสะดวกทางการค้า, โครงการ WTO Watch ( จักรเยื้องการค้าโลก), ตุลาคม พ.ศ. 2548

- มาตรา 8 ว่าด้วยค่าธรรมเนียมและพิธีการเกี่ยวกับการนำเข้าและการส่งออก (Fees and Formalities Connected with Importation and Exportation)
- มาตรา 10 ว่าด้วยการพิมพ์เผยแพร่และการบริหารกฎระเบียบทางการค้า (Publication and Administration of Trade Regulations)

โดยเนื้อหาที่เกี่ยวข้องกับการอำนวยความสะดวกทางการค้าในบทบัญญัติของแต่ละมาตรานี้  
**มาตรา 5 ว่าด้วยเสรีภาพในการขนส่งสินค้าผ่านแดน (Freedom of Transit)**

ประเทศสมาชิกมีเสรีภาพในการผ่านแดนไปยังประเทศอื่น ๆ โดยสามารถใช้เส้นทางที่สะดวกที่สุดสำหรับการผ่านแดนระหว่างประเทศ ทั้งจากการผ่านแดนไปยังหรือมาจากอีกประเทศหนึ่ง โดยไม่มีการเลือกปฏิบัติในกรณีของสัญชาติเรือ สถานที่ต้นทางและปลายทาง หรือในกรณีใด ๆ ที่เกี่ยวข้องกับกรรมสิทธิ์ของสินค้าหรือยานพาหนะ

ประเทศสมาชิกสามารถกำหนดให้มีการผ่านแดนมายังอาณาเขตของประเทศสมาชิกผ่านช่องทางศุลกากรที่เหมาะสม ยกเว้นในกรณีที่มีการผ่านแดนเป็นการขัดต่อกฎระเบียบทางด้านศุลกากร การผ่านแดนดังกล่าวจะต้องไม่ถูกทำให้เกิดความล่าช้าหรือเกิดข้อจำกัดต่าง ๆ ที่ไม่จำเป็น และจะต้องได้รับการยกเว้นด้านภาระทางศุลกากรและค่าผ่านแดนหรือค่าใช้จ่ายอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการผ่านแดน นอกจากค่าธรรมเนียมด้านการขนส่งหรือค่าธรรมเนียมที่เป็นค่าใช้จ่ายทางการบริหารที่เกิดจากการผ่านแดน โดยค่าธรรมเนียมดังกล่าวเรียกเก็บจะต้องมีอัตราที่เหมาะสม

ประเทศสมาชิกจะต้องปฏิบัติต่อประเทศที่ขนส่งสินค้าผ่านแดนมายังอาณาเขตของตนเองเพื่อไปยังประเทศอื่นอย่างเท่าเทียมกันเช่นเดียวกับการปฏิบัติต่อประเทศสมาชิกที่ขนส่งสินค้าข้ามแดนเข้ามาอาณาเขตของประเทศตนเองโดยตรงหรือจากประเทศตนเองไปยังประเทศสมาชิกโดยตรงโดยไม่ผ่านอาณาเขตของประเทศอื่น ๆ

กล่าวโดยสรุปได้ว่าบทบัญญัติในมาตรา 5 กำหนดให้ประเทศสมาชิกควรมีเสรีภาพในการขนส่งสินค้าผ่านแดนและควรได้รับการอำนวยความสะดวกจากประเทศสมาชิกโดยปราศจากการเลือกปฏิบัติ

**มาตรา 8 ว่าด้วยค่าธรรมเนียมและพิธีการเกี่ยวกับการนำเข้าและการส่งออก (Fees and Formalities Connected with Importation and Exportation)**

ค่าธรรมเนียมและค่าภาระที่ไม่เกี่ยวข้องกับค่าภาระและภาษีที่เกี่ยวข้องกับการนำเข้าและส่งออกที่กำหนดโดยประเทศสมาชิกจะต้องมีการกำหนดให้ไม่สูงกว่าต้นทุนโดยประมาณในการให้บริการนำเข้าหรือส่งออกสินค้า และต้องไม่เป็นการปกป้องสินค้าภายในประเทศโดยทางอ้อม หรือเป็นภาษีการนำเข้าหรือส่งออกที่มีวัตถุประสงค์ด้านการคลัง

ประเทศสมาชิกต้องตระหนักถึงความจำเป็นในการลดจำนวนและความหลากหลายของค่าธรรมเนียมและค่าภาระต่าง ๆ ที่ได้รับไว้ในย่อหน้าข้างต้น

ประเทศสมาชิกต้องตระหนักถึงความจำเป็นในการลดกระบวนการและความซับซ้อนในพิธีการนำเข้าและส่งออก เพื่อลดจำนวนเอกสารประกอบและก่อให้เกิดความเรียบง่ายด้านเอกสารการนำเข้าและส่งออก

ประเทศสมาชิกจะต้องมีการทบทวนการบังคับใช้กฎระเบียบต่าง ๆ ให้สอดคล้องกับรายละเอียดที่ระบุไว้ในบทบัญญัติของมาตรานี้หากมีการร้องขอจากประเทศสมาชิก หรือจากประเทศสมาชิกอื่น ๆ

ประเทศสมาชิกจะต้องไม่กำหนดบทลงโทษหนักในการกระทำผิดเพียงเล็กน้อยต่อกฎระเบียบหรือขั้นตอนทางศุลกากร โดยเฉพาะโทษที่เกี่ยวกับการละเว้นหรือความผิดพลาดด้านเอกสารศุลกากรซึ่งสามารถแก้ไขได้โดยง่ายและเป็นการกระทำที่มีได้มีเจตนาในการฉ้อโกง โดยบทลงโทษในความผิดเหล่านี้ไม่ควรจะหนักกว่าการตักเตือน

บทบัญญัติในมาตรานี้สามารถนำไปใช้กับค่าธรรมเนียม ค่าภาระ พิธีการ และข้อกำหนดที่ออกโดยหน่วยงานของรัฐที่เกี่ยวข้องกับการนำเข้าและการส่งออก รวมถึงเรื่องต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ ธุรกรรมด้านกงสุล เช่น ค่าบริการและใบรับรอง ข้อกำหนดด้านปริมาณ ค่าใบอนุญาต การควบคุมการแลกเปลี่ยนเงินตรา ค่าบริการทางสถิติ เอกสาร การดำเนินเอกสารและการรับรองเอกสาร การวิเคราะห์และการตรวจสอบ การกักกัน สุขอนามัย และการรมควันเพื่อฆ่าเชื้อ

กล่าวโดยสรุปได้ว่าบทบัญญัติในมาตรา 8 มุ่งเน้นให้ประเทศสมาชิกตระหนักถึงความจำเป็นในการลดภาระและความซับซ้อนของพิธีการนำเข้าและส่งออก รวมทั้งการลดข้อกำหนดด้านเอกสารประกอบและทำให้เกิดความเรียบง่ายทางด้านเอกสาร

#### มาตรา 10 ว่าด้วยการพิมพ์เผยแพร่และการบริหารกฎระเบียบทางการค้า<sup>2</sup> (Publication and Administration of Trade Regulations)

มาตรา 10 เป็นบทบัญญัติที่มีรายละเอียดเกี่ยวกับความโปร่งใสของระบบการค้าภายในประเทศ โดยกำหนดให้ประเทศสมาชิกจะต้องจัดพิมพ์โฆษณาทางกฎหมาย ข้อบังคับ คำพิพากษาของศาล และคำชี้ขาดของฝ่ายบริหาร ซึ่งมีรายละเอียดที่ส่งผลกระทบต่อประเทศสมาชิกอื่นเกี่ยวกับการจำแนกประเภท หรือการประเมินราคาของผลิตภัณฑ์เพื่อวัตถุประสงค์ทางศุลกากร หรือเกี่ยวกับอัตราภาษีหรือข้อกำหนดของการนำเข้าหรือส่งออก หรือการชำระเงินเพื่อกิจกรรมดังกล่าวข้างต้น

ประเทศสมาชิกจะต้องพิมพ์โฆษณาความตกลงที่กระทบกระเทือนนโยบายการค้าระหว่างประเทศซึ่งมีผลบังคับใช้ระหว่างรัฐบาลหรือหน่วยงานรัฐบาลของประเทศสมาชิกนั้นและรัฐบาลหรือหน่วยงานรัฐบาลของประเทศสมาชิกอื่น โดยไม่บังคับให้ประเทศสมาชิกต้องเปิดเผยข้อมูลลับ ซึ่งอาจเป็นอุปสรรคต่อการมีผลบังคับใช้ของกฎหมายหรือขัดต่อผลประโยชน์สาธารณะหรือผลประโยชน์เชิงพาณิชย์

ก่อนการจัดพิมพ์โฆษณาตามที่กล่าวมาข้างต้น ประเทศสมาชิกจะต้องไม่ปรับปรุงเปลี่ยนแปลงมาตรการใด ๆ เพื่อเพิ่มอัตราอากรหรือค่าธรรมเนียมอื่นสำหรับการนำเข้าภายใต้แนวปฏิบัติที่ได้สร้างขึ้นและที่เป็นแบบเดียวกัน หรือวางข้อกำหนด ข้อจำกัด หรือข้อห้ามการนำเข้าหรือการโอนการชำระเงินสำหรับการดังกล่าวใหม่

อย่างไรก็ตาม ถึงแม้ว่าแกดต์ ในฐานะที่เป็นหน่วยงานระหว่างประเทศซึ่งทำหน้าที่เป็นศูนย์กลางการเจรจาหลายฝ่ายเกี่ยวกับภาษีศุลกากรและการค้าระหว่างประเทศให้แก่บรรดาประเทศสมาชิก เพื่อให้การค้าระหว่างประเทศเป็นไปอย่างมีระเบียบและหลักเกณฑ์ อันจะเป็นการกำจัดอุปสรรคทางการค้าระหว่างประเทศให้ลดน้อยลงหรือหมดไป การเจรจการค้าภายใต้แกดต์ทั้ง 8 ครั้งระหว่างประเทศสมาชิก ตั้งแต่ช่วงปี ค.ศ. 1947-1993 ล้วนมุ่งเน้นการเจรจาในด้านการลดอัตราภาษีศุลกากรระหว่างกัน ประเด็นที่เกี่ยวข้องกับการอำนวยความสะดวกทางการค้า ยังมีได้ถูกหยิบยกมาเป็นประเด็นในการเจรจา โดยสามารถสรุปประเด็นการเจรจาดังกล่าวในแต่ละครั้งได้ดังนี้

<sup>2</sup> เตือนเตน นิคมบริกรัก, วีรวลัย ไทบูลย์จิตต์อารีย์, รายงานฉบับสมบูรณ์ “โครงการจัดทำยุทธศาสตร์และแนวทางในการเตรียมความพร้อมของภาคอุตสาหกรรมไทยอันเนื่องมาจากการเจรจา WTO รอบใหม่ที่กรุงโตเกียว”, สถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาแห่งประเทศไทย, พฤศจิกายน พ.ศ. 2547.

ตารางที่ ก.2<sup>3</sup> : ประเด็นการเจรจาภายใต้แกตต์ตั้งแต่ปี ค.ศ. 1947-1993

รอบเจรจา	สถานที่	จำนวนประเทศ	วัตถุประสงค์	ผลการเจรจา
1. Geneva Round ค.ศ. 1947	นครเจนีวา สวิตเซอร์แลนด์	23	เพื่อลดอัตราภาษีศุลกากร ระหว่างกัน	มีการแลกเปลี่ยนข้อลดหย่อน ภาษีศุลกากรทั้งสิ้น 45,000 รายการ ครอบคลุมกว่าร้อยละ 50 ของปริมาณการค้าโลก
2. Annecey Round ค.ศ. 1951	เมืององซี ฝรั่งเศส	13	เพื่อให้ประเทศที่ไม่ได้ เจรจาในรอบที่ 1 ได้มี โอกาสเจรจาลดภาษี ศุลกากรเพิ่มเติม	มีการลดภาษีศุลกากรระหว่าง กัน แต่จำนวนรายการ ค่อนข้างน้อย
3. Torquay Round ค.ศ. 1951	เมืองทอร์คีย์ ฝรั่งเศส	38	เพื่อเจรจาลดภาษีศุลกากร ระหว่างกัน	มีการลดระดับภาษีศุลกากร ลงเฉลี่ยร้อยละ 25 จากปี 1948
4. Geneva Round ค.ศ. 1956	นครเจนีวา สวิตเซอร์แลนด์	26	เพื่อเจรจาลดภาษีศุลกากร ระหว่างกัน	มีการลดภาษีศุลกากรระหว่าง กันแต่จำนวนน้อย
5. Dillion Round ค.ศ. 1960 – 1961	นครเจนีวา สวิตเซอร์แลนด์	26	เพื่อเจรจาลดภาษีศุลกากร ระหว่างกันเนื่องจากมีการ รวมกลุ่มประเทศเป็นตลาด ร่วมยุโรป และต้องการ ปรับปรุงบทบาทผู้ดีของ แกตต์	มีการลดอัตราภาษีศุลกากร ระหว่างกันประมาณ 4,400 รายการ แต่ไม่รวมสินค้า เกษตรและสินค้าที่อ่อนไหว ง่าย
6. Kennedy Round ค.ศ. 1964 – 1967	นครเจนีวา สวิตเซอร์แลนด์	62	เพื่อเจรจาลดภาษีศุลกากร ระหว่างกันและเจรจาความ ตกลงย่อยเรื่องการตอบโต้ การทุ่มตลาด	มีการลดภาษีศุลกากรจาก เฉลี่ยร้อยละ 13 เหลือร้อยละ 7 โดยยอมรับรองความตกลง ย่อยเรื่องการตอบโต้การทุ่ม ตลาด
7. Tokyo Round ค.ศ. 1973 – 1980	กรุงโตเกียว ญี่ปุ่น	102	เพื่อเจรจาลดภาษีศุลกากร ระหว่างกันและเจรจาความ ตกลงย่อยเกี่ยวกับ มาตรการที่ไม่ใช่ภาษี ศุลกากร	มีการลดภาษีศุลกากรจาก เฉลี่ยร้อยละ 7 เหลือร้อยละ 4.7 และมีการรับรองความตก ลงย่อยจำนวน 9 ความตกลง
8. Uruguay Round ค.ศ. 1986 – 1993	ปุนต้า เดล เอสเต้ อุรุกวัย*	125	เพื่อเจรจาลดภาษีศุลกากร ระหว่างกันและเจรจา เกี่ยวกับมาตรการที่ไม่ใช่ ภาษี ครอบคลุมทั้งการค้า สินค้าและบริการ	มีการลดภาษีศุลกากรลงเฉลี่ย ร้อยละ 40 จากระดับเดิม และมีการตกลงยกฐานะความ ตกลงแกตต์ขึ้นเป็นองค์การ การค้าโลก

\*เจรจาส่วนใหญ่ที่นครเจนีวา สวิตเซอร์แลนด์

การเจรจาการค้าภายใต้แกตต์ รอบอุรุกวัย ที่นครเจนีวา ประเทศสวิตเซอร์แลนด์ ถือเป็นรอบการเจรจาที่สำคัญที่ก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงต่อระเบียบการค้าโลก เพราะนอกจากจะมีการเจรจาลดภาษี และอุปสรรคทางการค้า เช่นเดียวกับการเจรจารอบอื่น ๆ ที่ผ่านมาแล้ว ยังได้ขยายขอบเขตการเจรจาเพื่อปรับปรุงกฎเกณฑ์ของแกตต์ที่ได้กำหนดมาเกือบ 50 ปี ให้กระชับรัดกุม และมีความทันสมัยต่อสภาวะการค้าโลกในหาเชื่อถือมากยิ่งขึ้น รวมทั้งโดยกร่างกฎเกณฑ์การค้าในเรื่องใหม่ ๆ ที่ไม่เคยมีการเจรจาในแกตต์มาก่อน ได้แก่

<sup>3</sup> สำนักอเมริกา แปซิฟิก และองค์การระหว่างประเทศ, กรมเจรจาการค้าระหว่างประเทศ, มีนาคม พ.ศ. 2559

เรื่องทรัพย์สินทางปัญญาที่เกี่ยวกับการค้า เรื่องมาตรการลงทุนที่เกี่ยวข้องกับการค้า และเรื่องการคาบริการ  
 ใหญ่ประเทศ สมาชิกใดถือปฏิบัติเป็นมาตรฐานเดียวกัน และที่สำคัญที่สุด คือ ประเทศสมาชิกแอดดจำนวนกว่า  
 120 ประเทศ ที่เขารวมเจรจาในรอบอูรุกวัย ไตตกลงที่จะยกฐานะแอดดซึ่งเป็นเพียงสัญญาการคาระหว่าง  
 ประเทศให้มีฐานะ เป็นองคกรระหว่างประเทศ โดยจัดตั้งองค์การการค้าโลก (World Trade Organization :  
 WTO) ขึ้นมากำกับ ดูแลความตกลงต่าง ๆ ที่เป็นผลจากการเจรจาจำนวน 29 ความตกลง ปฏิญญามติและ  
 บันทึกความเข้าใจของ รัฐมนตรีอีก 25 ฉบับ โดยมีกรลงนามรับรองในกรรมสารสุดท้าย (Final Act) ในปี  
 พ.ศ. 2537 ณ เมืองมารราเกช ประเทศโมร็อกโก และองค์การการค้าโลกได้ถูกจัดตั้งขึ้นอย่างเป็นทางการเมื่อ  
 วันที่ 1 มกราคม พ.ศ. 2538 โดยปัจจุบันมีสมาชิกรวมทั้งสิ้น 164 ประเทศ (29 กรกฎาคม พ.ศ. 2559)

หลังจากที่ได้มีการจัดตั้งองค์การการค้าโลกในปี พ.ศ. 2538 ได้มีการจัดประชุมรัฐมนตรีองค์การ  
 การค้าโลก ครั้งที่ 1 ที่ประเทศสิงคโปร์ในปี พ.ศ. 2539 ประเทศสมาชิกได้ตกลงในการจัดตั้งคณะทำงานเพื่อ  
 ศึกษาใน 4 ประเด็นหลัก ได้แก่

- ประเด็นความสัมพันธ์ระหว่างการค้ากับการลงทุน (Relationship Between Trade and Investment)
- ประเด็นด้านความสัมพันธ์ระหว่างการค้ากับมาตรการแข่งขันทางการค้า (Relationship Between Trade and Competition)
- ประเด็นความโปร่งใสในกระบวนการจัดซื้อจัดจ้างของภาครัฐ (Transparency in Government Procurement)
- ประเด็นการอำนวยความสะดวกทางการค้า (Trade Facilitation)

โดยประเด็นที่เกี่ยวข้องกับการอำนวยความสะดวกทางการค้านั้น ประเทศสมาชิกต่างตกลงเห็นด้วยที่  
 จะมุ่งเน้นไปที่กระบวนการศุลกากรในขั้นตอนการตรวจปล่อยสินค้า การกักกัน ตลอดจนความจำเป็นที่จะให้  
 ความช่วยเหลือทางเทคนิคและการปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานให้แก่แต่ละประเทศ และกำหนดให้คณะมนตรีว่า  
 ด้วยการค้าสินค้า (Council for Trade in Goods: CTG) ทำการศึกษาและวิเคราะห์เกี่ยวกับอุปสรรคใน  
 การค้าข้ามพรมแดน แนวทางในการจัดความยุ่งยากและซับซ้อนทางการค้า โดยศึกษาผลงานวิจัยจากองค์กร  
 ระหว่างประเทศต่าง ๆ เช่น องค์การศุลกากรโลก (World Customs Organization: WCO) องค์การการค้า  
 และการพัฒนาแห่งสหประชาชาติ (United Nations Conference on Trade and Development  
 :UNCTAD) องค์การเพื่อความร่วมมือและการพัฒนาทางเศรษฐกิจ (Organisation for Economic Co-  
 operation and Development: OECD) และกลุ่มร่วมมือทางเศรษฐกิจในภูมิภาคเอเชีย-แปซิฟิก (Asia-  
 Pacific Economic Cooperation: APEC) เป็นต้น และให้พิจารณาทบทวนและปรับปรุงบทบัญญัติของ  
 แอดด ในมาตรา 5 ว่าด้วยเสรีภาพในการขนส่งสินค้าผ่านแดน มาตรา 8 ว่าด้วยค่าธรรมเนียมและพิธีการ  
 เกี่ยวกับการนำเข้าและการส่งออก และมาตรา 10 ว่าด้วยการพิมพ์เผยแพร่และการบริหารกฎระเบียบทาง  
 การค้า เพื่อนำมาใช้ในการกำหนดขอบเขตด้านความสะดวกทางการค้าขององค์การการค้าโลก

ต่อมาในช่วงระหว่างปี พ.ศ. 2541-2542 คณะมนตรีว่าด้วยการค้าสินค้า (Council for Trade in  
 Goods: CTG) ได้จัดให้มีการประชุมอย่างไม่เป็นทางการเป็นจำนวน 4 ครั้ง โดยมีสาระสำคัญด้านการอำนวยความสะดวก  
 ความสะดวกทางการค้าเพื่อนำมาประกอบการพิจารณาการกำหนดขอบเขตและรูปแบบการเจรจาเรื่องการ  
 อำนวยความสะดวกทางการค้า โดยมีประเด็นที่สำคัญดังนี้

- กระบวนการนำเข้าและส่งออก และข้อกำหนดต่าง ๆ รวมถึงปัญหาทางด้านศุลกากรและ  
 กระบวนการข้ามแดน

- การเคลื่อนย้ายสินค้าทางกายภาพ (การขนส่งและการผ่านแดน) การชำระเงิน การประกันภัย และเงื่อนไขทางการเงินต่าง ๆ ที่ส่งผลกระทบต่อ การเคลื่อนย้ายสินค้าข้ามพรมแดนระหว่างประเทศ
- สิ่งอำนวยความสะดวกทางอิเล็กทรอนิกส์ที่มีความสำคัญในการอำนวยความสะดวกทางการค้าระหว่างประเทศ ประเด็นด้านการพัฒนาและความร่วมมือทางเทคนิคซึ่งจะช่วยให้เกิดความเรียบง่ายในกระบวนการค้า

ในช่วงเวลาดังกล่าวกลุ่มประเทศที่พัฒนาแล้วหลายประเทศที่เรียกว่า “The Friend of the Facilitation or the Colorado Group” แสดงท่าทีอย่างชัดเจนในการสนับสนุนให้มีการเจรจาในประเด็นด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าในการประชุมรัฐมนตรีองค์การการค้าโลกที่ซีแอตเทิล สหรัฐอเมริกา ในปี พ.ศ. 2542 แต่สมาชิกบางประเทศ เช่น กลุ่มประเทศ India and the Like Minded Group กลับมีความเห็นว่าควรทำการศึกษาเพิ่มเติมก่อนที่จะมีการเจรจา ส่งผลให้ไม่สามารถเริ่มการเจรจาในประเด็นด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าในการประชุมรัฐมนตรีองค์การการค้าโลกที่ซีแอตเทิลได้

ต่อมาในปี พ.ศ. 2544 ในการประชุมรัฐมนตรีองค์การการค้าโลก ครั้งที่ 4 ที่กรุงโตเกียว ประเด็นด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าได้ถูกผลักดันอีกครั้ง และได้มีการกำหนดไว้ในปฏิญญารัฐมนตรี (Ministerial Declaration) ในข้อที่ 27 ที่ว่า

“ประเทศสมาชิกสนับสนุนให้มีการดำเนินการในการเร่งให้มีการเคลื่อนย้าย และตรวจปล่อยสินค้า รวมถึงสินค้าที่เป็นสินค้าผ่านแดน และความจำเป็นในการช่วยเหลือทางเทคนิคและการเสริมสร้างขีดความสามารถที่เกี่ยวข้อง ประเทศสมาชิกตกลงว่าการเจรจาจะเกิดขึ้นหลังจากที่มีการประชุมรัฐมนตรีองค์การการค้าโลกครั้งที่ 5 โดยให้ที่ประชุมดำเนินการตัดสินใจในการเจรจาโดยฉันทามติ โดยในช่วงเวลาดังกล่าวนี้ จนถึงการประชุมรัฐมนตรีองค์การการค้าโลกครั้งที่ 5 คณะมนตรีว่าด้วยการค้าสินค้าจะดำเนินการทบทวนสร้างความชัดเจนและปรับปรุงมุมมองต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับมาตรา 5 ว่าด้วยเสรีภาพในการขนส่งสินค้าผ่านแดน มาตรา 8 ว่าด้วยค่าธรรมเนียมและพิธีการเกี่ยวกับการนำเข้าและการส่งออก และมาตรา 10 ว่าด้วยการพิมพ์เผยแพร่และการบริหารกฎระเบียบทางการค้า ของบทบัญญัติแกตต์ 1994 และระบุความจำเป็นด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าและลำดับความสำคัญของประเทศสมาชิก โดยเฉพาะประเทศกำลังพัฒนาและประเทศพัฒนาน้อยที่สุด ประเทศสมาชิกได้ให้พันธะสัญญาที่จะให้ความช่วยเหลือทางเทคนิคและสนับสนุนด้านการเสริมสร้างขีดความสามารถอย่างเพียงพอในประเด็นที่เกี่ยวข้องกับเรื่องนี้<sup>4</sup>”

ปฏิญญารัฐมนตรีดังกล่าว นอกจากการพิจารณาความจำเป็นและลำดับความสำคัญของการอำนวยความสะดวกทางการค้าของประเทศกำลังพัฒนาและพัฒนาน้อยที่สุดแล้ว การประชุมรัฐมนตรีรอบโตโฮยังให้ความสำคัญกับการพิจารณาทบทวนและปรับปรุงสาระของบทบัญญัติแกตต์ 1994 ทั้ง 3 มาตรา ได้แก่ มาตรา 5 ว่าด้วยเสรีภาพในการขนส่งสินค้าผ่านแดน มาตรา 8 ว่าด้วยค่าธรรมเนียมและพิธีการเกี่ยวกับการนำเข้าและการส่งออก และมาตรา 10 ว่าด้วยการพิมพ์เผยแพร่และการบริหารกฎระเบียบทางการค้า โดยประเทศสมาชิกต่าง ๆ มีบทบาททำที่ต่อการพิจารณาทบทวนและปรับปรุงสาระของบทบัญญัติแกตต์ 1994 โดยมีรายละเอียดดังต่อไปนี้<sup>5</sup>

<sup>4</sup> Doha WTO Ministerial, ค.ศ. 2001

<sup>5</sup> เตือนตัน นิคมบริรักษ์, วิรวัชย์ ไพบูลย์จิตต์อารีย์, รายงานฉบับสมบูรณ์ “โครงการจัดทำยุทธศาสตร์และแนวทางการเตรียมความพร้อมของภาคอุตสาหกรรมไทยอันเนื่องมาจากการเจรจา WTO รอบใหม่ที่กรุงโตโฮ”, สถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาแห่งประเทศไทย, พฤศจิกายน พ.ศ. 2547.

### มาตรา 5 ว่าด้วยเสรีภาพในการขนส่งสินค้าผ่านแดน

สหภาพยุโรป เกาหลีใต้ และแคนาดา ได้ยื่นเอกสารเกี่ยวกับเนื้อหาในมาตรา 5 โดยแบ่งออกได้เป็น 3 ประเด็น ดังนี้

- ความเรียบง่ายและมาตรฐานของเอกสารและวิธีการผ่านแดน (Simplification and Standardization of Transit Procedures and Documentary Requirements) โดยระบุว่า ข้อบังคับสำหรับการขนส่งสินค้าผ่านแดนควรมีน้อยกว่าข้อบังคับของการขนส่งสินค้านำเข้า-ส่งออกเพื่อการบริโภค ในขณะที่บางประเทศไม่เห็นด้วยกับการใช้สัญญาประกันหนี้สิน (Surety Bonds) ในกรณีที่ด้านศุลกากรเรียกร้องหลักประกันสินค้าผ่านแดน ความเรียบง่ายของกฎระเบียบและวิธีการผ่านแดนควรมีหลักการบริหารจัดการความเสี่ยงเพื่อให้ผู้ประกอบการที่มีประวัติดีสามารถดำเนินการผ่านพิธีการศุลกากรได้เป็นกรณีพิเศษและใช้เวลาดำเนินการน้อยกว่าเดิม
- การไม่เลือกปฏิบัติระหว่างรูปแบบของการขนส่งและประเภทของการส่งมอบสินค้า (Non-Discrimination Between Modes of Transport, Types of Consignment or Individual Carrier) เนื่องจากเงื่อนไขทางด้านภูมิประเทศที่แตกต่างกันของประเทศสมาชิก ส่งผลให้บางประเทศถูกจำกัดรูปแบบของการขนส่ง และอาจส่งผลกระทบต่อประเทศสมาชิกอื่นโดยการจำกัดรูปแบบการขนส่งในกรณีที่ประเทศสมาชิกอื่นต้องการขนส่งสินค้าผ่านแดน ซึ่งมีเหตุผลหลายประการ เช่น การปกป้องสภาพแวดล้อมภายในประเทศ การจำกัดวิธีการขนส่งผ่านแดน การจำกัดเพื่อปกป้องผู้ประกอบการภายในประเทศ เป็นต้น และประเด็นสำคัญอีกเรื่องหนึ่ง ได้แก่ เงื่อนไขด้านสัญชาติของผู้ขั้ยานพาหนะ เช่น ผู้ขับรถขนส่งสินค้าที่มาจากประเทศหนึ่งไม่ได้รับอนุญาตให้ขับเข้ามาในอีกประเทศหนึ่ง ซึ่งจะต้องเปลี่ยนคนขับรถที่มีสัญชาติของประเทศนั้นเป็นผู้ขับเข้ามาขณะขนส่งผ่านแดน ทั้งนี้ บางประเทศมีความเห็นว่ากรณีเงื่อนไขด้านสัญชาติของผู้ขั้ยานพาหนะเป็นประเด็นภายใต้มาตรา 5 ในขณะที่บางประเทศเห็นว่าควรเป็นประเด็นภายใต้เนื้อหาของแอกต์ ไม่ใช่ประเด็นของการอำนวยความสะดวกทางการค้าภายใต้บทบัญญัติแอกต์
- การประสานงานระหว่างประเทศเกี่ยวกับการขนส่งสินค้าผ่านแดน (Strengthening of International Cooperation with Respect to Transit) การขนส่งสินค้าผ่านแดนอาจเป็นประเด็นในระดับภูมิภาคโดยเฉพาะระหว่างประเทศที่มีการขนส่งข้ามพรมแดนระหว่างกัน ดังนั้น นโยบายการขนส่งข้ามแดนที่สอดคล้องกันระหว่างประเทศสมาชิกจะช่วยเพิ่มประสิทธิภาพของการขนส่งข้ามแดนมากยิ่งขึ้น

### มาตรา 8 ว่าด้วยค่าธรรมเนียมและพิธีการเกี่ยวกับการนำเข้าและการส่งออก

สหภาพยุโรป เกาหลีใต้ แคนาดา ฮองกง สหรัฐอเมริกา ญี่ปุ่น และโคลัมเบีย ได้ยื่นเอกสารเกี่ยวกับเนื้อหาในมาตรา 8 โดยบางข้อเสนอระบุให้มีการกำหนดแผนงานครอบคลุมกิจกรรมต่าง ๆ เช่น การเตรียมจัดทำคำนิยามศัพท์ที่เกี่ยวข้องกับเนื้อหาในมาตรา 8 การวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างมาตรา 8 กับข้อตกลงอื่นขององค์การการค้าโลก การทบทวนมาตรฐานของกระบวนการนำเข้าส่งออก เป็นต้นนอกจากนี้ ข้อเสนอส่วนใหญ่ยังระบุถึงบทบัญญัติสำหรับเป็นข้อสรุปในความตกลงมาตรานี้ โดยจำแนกเป็นประเด็นต่าง ๆ ดังนี้

- ความไม่ซับซ้อน และมาตรฐานของเอกสารประกอบการขนส่งผ่านแดน (Simplification of Border-Related Documentation and Standardization of Documentary Requirements) ความไม่ซับซ้อนของเอกสารประกอบการผ่านแดน หมายถึง การที่หน่วยงานภาครัฐกำหนดให้ผู้ประกอบการต้องยื่นแสดงเอกสารมากเกินไปจนเกิดความจำเป็น ในกรณีที่ผู้ประกอบการต้องจัดเตรียมเอกสารยื่นต่อหน่วยงานที่เกี่ยวข้องหลายหน่วยงานทำให้เกิดความยุ่งยากในการจัดเตรียมเอกสาร ซึ่ง

สามารถแก้ไขได้โดยการรวบรวมข้อมูลเอกสารและนำยื่นเพียงจุดเดียว (Single Window) และเจ้าหน้าที่รัฐเป็นผู้จัดส่งเอกสารไปให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ซึ่งผลในทางอ้อมจะช่วยให้เกิดการประสานงานกันอย่างใกล้ชิดระหว่างหน่วยงานภาครัฐภายในประเทศ มาตรฐานของเอกสารประกอบการผ่านแดน หมายถึง การที่ประเทศสมาชิกมีเอกสารชุดเดียวกันหรือคล้ายคลึงกันสำหรับประกอบพิธีการศุลกากร รวมถึงมาตรฐานของรูปแบบเอกสารที่ควรจัดทำให้มีรูปแบบและรูปลักษณะเป็นแบบสากลเหมือนกันทุกประเทศ

- การลดขั้นตอนและกระบวนการตรวจปล่อยสินค้า (Streamlining of Regular Border Crossing Procedures and Simplified Clearance Procedures) ข้อเสนอของประเทศสมาชิกคือ ผู้ประกอบการที่มีการขนส่งสินค้าผ่านแดนหลายครั้ง ซึ่งเป็นผู้ประกอบการที่มีประวัติการดำเนินการผ่านพิธีการศุลกากรในอดีตเป็นที่น่าพอใจ ควรได้รับการผ่อนผันให้ผ่านกระบวนการตรวจปล่อยสินค้าได้อย่างรวดเร็วกว่าในอดีต กล่าวคือ การนำเทคนิคการบริหารการดำเนินงานการจัดการความเสี่ยง (Risk Management) โดยการให้สิทธิพิเศษแก่ผู้ประกอบการที่มีประวัติดีให้ได้รับการตรวจปล่อยสินค้าที่รวดเร็วยิ่งขึ้น
- การประสานงานระหว่างหน่วยงานที่ด่านพรมแดน (Coordination Between Border Agencies) การประสานงานระหว่างหน่วยงานภายในประเทศควรกำหนดให้มีการยื่นเอกสารเพียงจุดเดียว (Single Window) และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องสามารถประสานงานเพื่อใช้ข้อมูลและเอกสารร่วมกัน ณ ที่ทำการแห่งเดียวกัน ส่วนการประสานงานระหว่างหน่วยงานของประเทศสมาชิกแต่ละประเทศสามารถดำเนินการในลักษณะเดียวกัน โดยการจัดทำกลไกหรือเครื่องมือสำหรับการใช้ข้อมูลร่วมกัน อาทิ การแลกเปลี่ยนข้อมูลผ่านทางอิเล็กทรอนิกส์ เป็นต้น
- ระบบอัตโนมัติในการดำเนินงานพิธีการศุลกากร (Automation of Customs Procedures) ข้อเสนอที่ประเทศสมาชิกเรียกร้องมาตามทีกล่าวไว้ข้างต้นส่วนใหญ่จำเป็นต้องอาศัยระบบอัตโนมัติและเทคโนโลยีสารสนเทศ ประเทศสมาชิกส่วนใหญ่จึงมีความกังวลต่อขีดความสามารถของประเทศกำลังพัฒนาที่อาจไม่สามารถดำเนินการตามข้อเสนอในหลายประเด็นได้ ทั้งๆ ที่ประเทศกำลังพัฒนาส่วนใหญ่เห็นความสำคัญและประโยชน์ที่จะได้รับจากการนำระบบอัตโนมัติใช้ในกระบวนการผ่านพิธีการศุลกากร

#### มาตรา 10 ว่าด้วยการพิมพ์เผยแพร่และการบริหารกฎระเบียบทางการค้า

ประเทศสมาชิกหลายประเทศมีการตีพิมพ์หนังสือและเอกสารที่เกี่ยวข้อง ในขณะที่อีกหลายประเทศยังไม่มีการจัดพิมพ์เผยแพร่คู่มือการบริหารและกฎระเบียบอย่างเป็นทางการก่อนที่จะนำมาบังคับใช้ อย่างไรก็ตาม ถึงแม้ว่าจะมีการพิมพ์เผยแพร่กฎระเบียบ แต่ในหลายกรณีพบว่าไม่มีการเผยแพร่วิธีปฏิบัติ โดยเฉพาะข้อมูลในเชิงปฏิบัติการเกี่ยวกับกระบวนการและการดำเนินการด้านศุลกากร ซึ่งบางประเทศพยายามหาวิธีแก้ไขในระยะสั้น เช่น การจัดทำคู่มือศุลกากร การจัดตั้งศูนย์ข้อมูล และการตอบคำถามออนไลน์ เป็นต้น

ในปี พ.ศ. 2545 สมาชิกจำนวน 5 ประเทศได้แก่ สหภาพยุโรป ญี่ปุ่น เกาหลี แคนาดา และสหรัฐอเมริกา ได้ยื่นเอกสารโดยจัดทำเป็นข้อเสนอแนะจำแนกได้เป็น 4 ประเด็นดังนี้

- ความพร้อมของข้อมูลสำหรับการเผยแพร่ (Availability of Information) ประเทศสมาชิกทั้ง 5 ประเทศเสนอให้มีการขยายขอบเขตข้อมูลที่ควรทำการเผยแพร่ภายใต้มาตรา 10 เช่น ข้อมูลเกี่ยวกับกระบวนการ เงื่อนไข และข้อกำหนดของหน่วยงานด้านศุลกากร และหน่วยงานอื่น ซึ่งมีรูปแบบที่แตกต่างกัน อาทิ สิทธิในการเปิดเผยวิธีปฏิบัติ ค่าภาระและค่าธรรมเนียม ระเบียบการของท่าเรือ และท่าอากาศยานที่เกี่ยวข้องกับการค้าข้ามพรมแดน รวมทั้ง ความตกลงระดับทวิภาคี ภูมิภาค และ



พหุภาคี ที่ส่งผลกระทบต่อนโยบายการค้าระหว่างประเทศ คู่มือการบริหารจัดการ เป็นต้น ทั้งนี้ ข้อมูลที่เผยแพร่ควรมีลักษณะที่เรียบง่าย และทำความเข้าใจได้ง่าย และควรเผยแพร่อย่างทั่วถึงโดยไม่เลือกปฏิบัติ รวมทั้ง ค่าธรรมเนียมที่เรียกเก็บสำหรับข้อมูลที่เผยแพร่ควรมีความให้สัมพันธ์กับต้นทุนที่จัดทำขึ้นจริง นอกจากนี้ รายละเอียดในข้อเสนอยังระบุว่าจะแผนการจัดการของหน่วยงานด้านศุลกากรและหน่วยงานภาครัฐอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติตามข้อผูกพันขององค์การการค้าโลก ควรได้รับการเผยแพร่ด้วย รวมทั้ง การสนับสนุนแนวคิดให้มีการจัดตั้งศูนย์ข้อมูลเพื่อตอบคำถามการนำเข้าและส่งออกสำหรับผู้ประกอบการ ตลอดจนข้อเสนอที่ระบุให้ประเทศสมาชิกจัดทำรายชื่อสื่อส่งให้ WTO Secretariat เพื่อเป็นข้อมูลสำหรับการเผยแพร่ และเพื่อให้ประเทศสมาชิกได้รับทราบข้อมูลล่าสุดผ่านสื่อเกี่ยวกับกฎระเบียบของแต่ละประเทศ

- การกำหนดพิกัด อัตรากาซีล่วงหน้า (Advanced Ruling) หน่วยงานรัฐบาลที่มีอำนาจหน้าที่เกี่ยวกับการกำหนดพิกัดอัตรากาซีในการส่งออกและรับของจากการนำเข้าและส่งออกสินค้าควรมีบทบาทในการกำหนดพิกัดอัตรากาซีล่วงหน้าโดยพิจารณาจากข้อมูลเอกสารที่ผู้ประกอบการจัดส่งให้ก่อนที่จะนำเข้าจะถูกขนส่งไปยังด่านพรมแดน การกำหนดพิกัดอัตรากาซีล่วงหน้าจะช่วยประหยัดเวลาสำหรับการผ่านพิธีการศุลกากรได้
- กลไกในการรับฟังความคิดเห็น (Establishment of Consultation and Feedback Mechanisms) หลักความโปร่งใสในการจัดทำกฎระเบียบควรแสดงให้เห็นบุคคลภายนอกทราบถึงกระบวนการและขั้นตอนต่าง ๆ ในการจัดทำกฎระเบียบ ซึ่งกลไกสำคัญที่จะช่วยให้การจัดทำกฎระเบียบเกิดความโปร่งใสน่าเชื่อถือคือ กระบวนการรับฟังความคิดเห็น เพื่อรวบรวมความคิดเห็นในระหว่างขั้นตอนการจัดทำกฎระเบียบจากผู้ที่เกี่ยวข้องหลายฝ่าย
- ระเบียบการพิจารณาทบทวนและอุทธรณ์ (Establishment of Appeals Procedures) การกำหนดระเบียบการพิจารณาทบทวนและอุทธรณ์ภายใต้มาตรา 10 นั้น ประเทศสมาชิกยื่นข้อเสนอให้มีการจัดตั้งกระบวนการอุทธรณ์เพื่อแก้ปัญหาเมื่อมีข้อขัดแย้ง หรือเมื่อไม่ได้รับความเป็นธรรมจากการนำกฎระเบียบมาบังคับใช้หรือการตัดสินใจของเจ้าหน้าที่ของหน่วยงานด้านศุลกากรหรือหน่วยงานภาครัฐอื่น ๆ

ซึ่งการพิจารณาทบทวนสาระของบทบัญญัติดังกล่าวเป็นไปเพื่อเตรียมความพร้อมสำหรับการกำหนดรูปแบบการเจรจาด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าในการประชุมรัฐมนตรีองค์การการค้าโลกครั้งที่ 5 ณ เมืองแคนคูน ประเทศเม็กซิโก ในปี พ.ศ. 2546 อย่างไรก็ตาม ผลจากการประชุมครั้งที่ 5 ประเทศสมาชิกยังไม่สามารถหาข้อสรุปและทำความเข้าใจกันได้ ส่งผลให้ประเด็นด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าต้องหยุดชะงักและมีความล่าช้าออกไปจากเดิม

อย่างไรก็ตาม จากความล้มเหลวในการประชุมครั้งที่ 5 ประเทศสมาชิกโดยการนำของสหรัฐอเมริกา และสหภาพยุโรปได้มีการจัดทำแผนงานและกรอบเจรจาการค้าที่สำคัญรวมทั้งการอำนวยความสะดวกทางการค้า และในเดือนกรกฎาคม พ.ศ. 2547 ประธานคณะมนตรีทั่วไปได้หยิบยกประเด็น Singapore Issue มาพิจารณาร่วมกับประเด็นอื่นภายใต้กรอบการเจรจารอบโดฮา รวมทั้งองค์การการค้าโลกได้มีจัดตั้งคณะเจรจาด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้า (Negotiating Group on Trade Facilitation: NGTF) ขึ้นในเดือนตุลาคม พ.ศ. 2547 เพื่อเป็นเวทีสำหรับการเจรจา ซึ่งในที่สุดคณะมนตรีใหญ่ (General Council) ได้รับรองการประชุมเกี่ยวกับการอำนวยความสะดวกทางการค้าในเดือนพฤศจิกายน พ.ศ. 2547 ส่งผลให้ประเด็นการอำนวยความสะดวกทางการค้าได้รับการบรรจุเข้าในวาระการเจรจารอบโดฮาอีกครั้ง ส่วน Singapore Issue อีก 3 ประเด็น ได้แก่ ความสัมพันธ์ระหว่างการค้ากับการลงทุน ความสัมพันธ์ระหว่างการค้ากับมาตรการ

แข่งขันทางการค้า ความโปร่งใสในกระบวนการจัดซื้อจัดจ้างของภาครัฐ จะทำการศึกษาต่อไปแต่ไม่มีการนำมาเจรจาทันที

ประเด็นด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าได้มีการประชุมและเจรจาเรื่อยมา จนกระทั่งองค์การการค้าโลกสามารถบรรลุความตกลงสำคัญเป็นครั้งแรก และคณะมนตรีใหญ่โดยที่ประชุมรัฐมนตรีองค์การการค้าโลก ครั้งที่ 9 ระหว่างวันที่ 3-6 ธันวาคม พ.ศ. 2556 ณ เมืองบาหลี ประเทศอินโดนีเซีย ได้สรุปผลการเจรจาว่าด้วยการอำนวยความสะดวกทางการค้า (Agreement on Trade Facilitation: TFA) และให้มีการผนวกความตกลงว่าด้วยการอำนวยความสะดวกทางการค้าเข้าเป็นอีกความตกลงหนึ่งของความตกลงมาร์ราเกช โดยประเทศสมาชิกได้ตกลงกันในคณะเจรจาด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าให้มีการเพิ่มเติมประเด็นต่าง ๆ นอกเหนือไปจากการพิจารณาทบทวนและแก้ไขบทบัญญัติแอกต์ 1994 ในมาตรา 5, 8 และ 10 โดยในปัจจุบันความตกลงว่าด้วยการอำนวยความสะดวกทางการค้าเริ่มเข้าสู่กระบวนการบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 22 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2560 ที่ผ่านมา เนื่องจากประเทศสมาชิกได้ให้ความเห็นชอบให้สัตยาบันในความตกลงดังกล่าวเป็นจำนวน 2 ใน 3 จากจำนวนประเทศสมาชิกทั้งหมด 164 ประเทศ โดยมีรายละเอียดสาระสำคัญของบทบัญญัติความตกลงด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้า<sup>6</sup> ดังนี้

ความตกลงว่าด้วยการอำนวยความสะดวกทางการค้ามีบทบัญญัติที่มุ่งเน้นในการช่วยให้การเคลื่อนย้ายและการปล่อยสินค้ามีความรวดเร็วมากขึ้น รวมถึงสินค้าผ่านแดน โดยเป็นการกำหนดมาตรการด้านความร่วมมือที่มีประสิทธิภาพระหว่างหน่วยงานศุลกากรกับหน่วยงานอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการอำนวยความสะดวกทางการค้า ซึ่งความตกลงดังกล่าวนี้จะช่วยปรับปรุงให้เกิดความโปร่งใส ยกระดับการมีส่วนร่วมในห่วงโซ่มูลค่าโลก และลดขอบเขตการทุจริต

บทบัญญัติความตกลงว่าด้วยการอำนวยความสะดวกทางการค้าแบ่งออกเป็น 3 ส่วน (3 Sections)

- ส่วนที่ 1 (Section I) ประกอบไปด้วยบทบัญญัติด้านการอำนวยความสะดวกในการเคลื่อนย้ายและตรวจปล่อยสินค้า รวมถึงการปรับปรุงเนื้อหาในมาตรา 5, 8 และ 10 ของแอกต์ 1994
- ส่วนที่ 2 (Section II) ประกอบไปด้วยบทบัญญัติในการปฏิบัติเป็นพิเศษและแตกต่าง (Special and Differential Treatment: SDT) สำหรับประเทศกำลังพัฒนาและประเทศพัฒนาน้อยที่สุด
- ส่วนที่ 3 (Section III) ประกอบไปด้วยบทบัญญัติในการจัดตั้งคณะกรรมการด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าในองค์การการค้าโลกและคณะกรรมการในประเทศสมาชิกที่ทำหน้าที่ด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้า

ส่วนที่ 1 (Section I) ประกอบไปด้วย 12 มาตรา ได้แก่

#### มาตรา 1 การตีพิมพ์และเผยแพร่ข้อมูล (Publication and Availability of Information)

ประเทศสมาชิกต้องตีพิมพ์และเผยแพร่ข้อมูลเกี่ยวกับพิธีการศุลกากรของตน ได้แก่ แบบฟอร์มค่าธรรมเนียม และค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้องกับการนำเข้า-ส่งออก อัตราภาษีศุลกากร การจำแนกพิกัดสินค้าและการประเมินราคาเพื่อพิธีการศุลกากร กฎถิ่นกำเนิดสินค้า ข้อกำหนดและกระบวนการเกี่ยวกับการเปลี่ยนถ่ายสินค้าระหว่างขนส่ง และต้องจัดตั้งช่องทางสอบถามเพื่อตอบคำถามและจัดหาเอกสารที่เกี่ยวข้อง

#### มาตรา 2 โอกาสในการแสดงความคิดเห็น การได้รับแจ้งก่อนกฎเกณฑ์จะมีผลบังคับ และการปรึกษาหารือ (Opportunity to Comment, Information Before Entry into Force, and Consultations)

<sup>6</sup> ปรับปรุงข้อมูลจาก สำนักงานที่ปรึกษาการศุลกากร ณ กรุงบรัสเซลส์, Customs Policy Monitoring Unit, ปีที่ 1 ฉบับที่ 6, กันยายน พ.ศ. 2559

ประเทศสมาชิกต้องให้โอกาสผู้ค้าและบุคคลที่เกี่ยวข้องในการแสดงข้อคิดเห็นและรับทราบข้อมูล ก่อนที่จะมีการบังคับใช้กฎเกณฑ์ใหม่หรือเมื่อมีการเปลี่ยนแปลงกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องกับเคลื่อนย้าย การตรวจปล่อย และพิธีการด้านศุลกากรของสินค้า

### มาตรา 3 คำวินิจฉัยล่วงหน้า (Advance Rulings)

ศุลกากรของประเทศสมาชิกต้องออกคำวินิจฉัยล่วงหน้าให้แก่ผู้ค้าเมื่อได้รับการร้องขอในการจำแนก พิภพสินค้าและถิ่นกำเนิดสินค้าเพื่อเตรียมสำหรับการนำเข้าส่งออก ซึ่งคำวินิจฉัยล่วงหน้าจะช่วยลดความ ซับซ้อนของกระบวนการศุลกากร และเป็นการให้หลักประกันทางกฎหมายและมีผลรองรับตามกฎหมาย

### มาตรา 4 กระบวนการอุทธรณ์ (Procedures for Appeal or Review)

ประเทศสมาชิกต้องจัดตั้งกระบวนการอุทธรณ์คำสั่งศุลกากร เพื่อปกป้องสิทธิของผู้ค้าจากคำตัดสิน หรือการปฏิบัติหน้าที่ของเจ้าหน้าที่ ซึ่งอาจไม่สอดคล้องกับกฎหมาย รวมทั้งต้องให้สิทธิในการอุทธรณ์แก่ผู้ค้า หากกระบวนการออกคำวินิจฉัยใช้เวลานานเกินไป โดยความตกลงนี้ได้ขยายความครอบคลุมไปถึงการตัดสิน ของเจ้าหน้าที่การค้าชายแดน (Relevant Border Agencies) นอกเหนือไปจากหน่วยงานศุลกากร

### มาตรา 5 มาตรการอื่น ๆ ในการส่งเสริมความเป็นธรรม การปฏิบัติที่เท่าเทียมกัน และความโปร่งใส (Other Measures to Enhance Impartiality, Non-Discrimination and Transparency)

กำหนดหลักการที่เป็นธรรม การไม่เลือกปฏิบัติ และความโปร่งใส เพื่อนำไปใช้ในระบบควบคุมจัดการ ชายแดน เพื่อให้เกิดความเชื่อมั่นว่า มาตรการต่าง ๆ ไม่เกินความจำเป็น โดยเจ้าหน้าที่จะต้องตรวจสอบจาก ขานความเสี่ยงของสินค้า และประเทศสมาชิกต้องแจ้งแก่ผู้ค้าหากสินค้าถูกกักไว้ และมีการดำเนินการที่ เหมาะสมต่อไป

### มาตรา 6 หลักการเกี่ยวกับค่าธรรมเนียมและค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้องกับการนำเข้า/ส่งออก และบทลงโทษ (Disciplines on Fees and Charges Imposed on or in Connection with Importation and Exportation and Penalties)

ประเทศสมาชิกต้องกำหนดเพดานค่าธรรมเนียมและค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการบริการ การนำเข้าหรือ ส่งออก โดยค่าธรรมเนียมจะต้องไม่เกินกว่าต้นทุนในการให้บริการ ค่าปรับหรือบทลงโทษจะต้องเหมาะสมกับ ระดับความรุนแรงในการกระทำความผิด รวมทั้งต้องทบทวนอัตราค่าธรรมเนียมและค่าปรับเป็นระยะๆ

### มาตรา 7 การปล่อยสินค้า (Release and Clearance of Goods)

กำหนดกระบวนการในการตรวจปล่อยของและพิธีการศุลกากรที่ประเทศสมาชิกจะต้องดำเนินการ ซึ่ง สอดคล้องกับข้อเสนอแนะใน Revised Kyoto Convention ขององค์การศุลกากรโลก

### มาตรา 8 ความร่วมมือระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับชายแดน (Border Agency Cooperation)

หน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับชายแดนในประเทศสมาชิกควรร่วมมือกันและขยายความร่วมมือไปยัง หน่วยงานลักษณะเดียวกันในประเทศเพื่อนบ้าน เพื่อลดความซับซ้อนในการตรวจตราชายแดนของประเทศที่มี พรมแดนติดกัน

### มาตรา 9 การเคลื่อนย้ายสินค้าเพื่อการนำเข้าภายใต้การควบคุมของศุลกากร (Movement of Goods Intended for Import Under Customs Control)

ประเทศสมาชิกต้องอนุญาตให้สินค้าที่นำเข้าเคลื่อนย้ายภายในดินแดนของตน จากเขตศุลกากรหนึ่ง ไปยังอีกเขตศุลกากรที่สินค้าจะถูกปล่อย

### มาตรา 10 พิธีการนำเข้า/ส่งออก/ข้ามแดน (Formalities Connected with Importation, Exportation and Transit)

เพื่อลดความซับซ้อนของระเบียบปฏิบัติเกี่ยวกับการนำเข้า ส่งออก และการเปลี่ยนถ่ายสินค้าระหว่างทาง และลดเอกสารที่ต้องยื่นตามกฎหมาย

#### มาตรา 11 เสรีภาพในการผ่านแดน (Freedom of Transit)

เป็นการขยายความจากมาตรา 5 ของแอกต์ต์ โดยกำหนดเพิ่มเติมให้มีการแยกช่องทางของสินค้าประเภทเปลี่ยนถ่ายระหว่างทางและสินค้าอื่น ให้ระเบียบปฏิบัติและเอกสารที่ต้องยื่นในกรณีสินค้าเปลี่ยนถ่ายระหว่างทาง ไม่สร้างภาระเกินควรให้แก่ผู้ค้า นอกเหนือไปจากการระบุสินค้าและเพื่อให้สอดคล้องกับระเบียบการเปลี่ยนถ่ายสินค้า ให้ประเทศสมาชิกอนุญาตให้มีการยื่นเอกสารล่วงหน้า หักข้อยกเว้นเมื่อสินค้าได้ถึงจุดที่จะออกจากอาณาเขตของประเทศสมาชิก และกำหนดให้ประเทศสมาชิกต่าง ๆ ร่วมมือกันเพื่อเสริมสร้างเสรีภาพในการเปลี่ยนถ่ายสินค้า

#### มาตรา 12 ความร่วมมือระหว่างศุลกากร (Customs Cooperation)

เป็นมาตราที่เกี่ยวกับการแลกเปลี่ยนข้อมูลระหว่างหน่วยงานศุลกากรของประเทศสมาชิก เพื่อยืนยันความถูกต้องของข้อมูลของการนำเข้า/ส่งออก เช่น ประเทศสมาชิกควรรักษาข้อมูลที่ร้องขอจากประเทศอื่นไว้เป็นความลับ และเมื่อประเทศที่ถูกร้องขอต้องการ ประเทศที่ร้องขอควรแจ้งคำวินิจฉัยหรือมาตรการต่าง ๆ ที่เป็นผลจากข้อมูลที่ได้รับเพิ่มเติมนั้น มาตรานี้เป็นไปเพื่อประโยชน์ของศุลกากรเป็นหลัก เพื่อให้ศุลกากรมีกลไกในการขอ รับข้อมูลจากศุลกากรประเทศอื่นเพื่อยืนยันความถูกต้องของข้อมูลที่ผู้นำเข้า/ส่งออกแจ้ง

ส่วนที่ 2 (Section II) ประกอบไปด้วยมาตราที่ 13-22 โดยสามารถสรุปรายละเอียดของบทบัญญัติที่สำคัญได้ดังนี้

บทบัญญัติในการปฏิบัติเป็นพิเศษและแตกต่าง (Special and Differential Treatment: SDT) สำหรับประเทศกำลังพัฒนาและประเทศพัฒนาน้อยที่สุด ซึ่งเป็นการดำเนินการที่คำนึงถึงความพร้อมที่ไม่เท่าเทียมกันของประเทศสมาชิก ความตกลงว่าด้วยการอำนวยความสะดวกทางการค้าจึงไม่กำหนดให้ประเทศกำลังพัฒนาและประเทศที่พัฒนาน้อยที่สุดต้องปฏิบัติตามบทบัญญัติด้วยเทียบเท่ากับประเทศพัฒนาแล้ว โดยการปฏิบัติเป็นพิเศษและแตกต่างจะอยู่ในรูปแบบของการให้ระยะเวลาในการปรับตัวแก่ประเทศกำลังพัฒนาและประเทศที่พัฒนาน้อยที่สุดก่อนที่จะผูกพันตามความตกลง หรือให้การยกเว้นไม่ต้องปฏิบัติตามข้อตกลงบางส่วน เพื่อให้ประเทศเหล่านี้ตัดสินใจได้ว่าจะสามารถพร้อมใช้บทบัญญัติในบางมาตราของความตกลงในช่วงเวลาใด รวมทั้งให้ระบบบทบัญญัติที่ไม่สามารถนำไปปฏิบัติได้ หากไม่ได้รับความช่วยเหลือทางเทคนิคหรือทางด้านการพัฒนาขีดความสามารถ โดยบทบัญญัติในส่วนที่ 2 สามารถแบ่งออกเป็น 3 ประเภท ได้แก่

- Category A เป็นบทบัญญัติที่ประเทศสมาชิกต้องปฏิบัติทันทีที่ความตกลงมีผลบังคับใช้ แต่ประเทศในกลุ่มพัฒนาน้อยที่สุดจะมีระยะเวลา 1 ปี นับตั้งแต่ความตกลงมีผลบังคับใช้
- Category B เป็นบทบัญญัติที่ประเทศสมาชิกสามารถกำหนดเวลาในการเริ่มปฏิบัติตามบทบัญญัติได้
- Category C เป็นบทบัญญัติที่ประเทศสมาชิกต้องได้รับความช่วยเหลือทางเทคนิคหรือการพัฒนาขีดความสามารถก่อนจึงจะสามารถปฏิบัติตามได้

ส่วนที่ 3 (Section III) ประกอบไปด้วยมาตรา 23-24 ประกอบไปด้วยบทบัญญัติในการจัดตั้งคณะกรรมการด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้า (National Committee on Trade Facilitation: NCTF) ในองค์การการค้าโลกและคณะกรรมการในประเทศสมาชิกที่ทำหน้าที่ด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าโดยสามารถสรุปรายละเอียดได้ดังนี้

คณะกรรมการด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้า (NCTF) เป็นองค์กรตามมาตรา 23 ของความตกลงว่าด้วยการอำนวยความสะดวกทางการค้า โดยมีหน้าที่ในการประสานงานและดำเนินโครงการนำร่องในการนำบทบัญญัติของความตกลงฯ ไปปฏิบัติภายในประเทศ ความตกลงว่าด้วยการอำนวยความสะดวกทางการค้าได้กำหนดให้ศุลกากรเป็นหน่วยงานหลักในคณะกรรมการด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้า โดยเฉพาะอย่างยิ่งในด้านการจัดการชายแดนร่วมกัน (Coordinated Border Management) และการประสานความร่วมมือระหว่างหน่วยงานศุลกากรกับภาคธุรกิจ

### การประเมินสถานะและเปรียบเทียบความสามารถด้านสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้าในกลุ่มประเทศ CLMVT

การประเมินสถานะและเปรียบเทียบความสามารถด้านสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้าในกลุ่มประเทศ CLMVT มีวัตถุประสงค์เพื่อให้ทราบถึงขีดความสามารถ ข้อจำกัดและอุปสรรคด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าของแต่ละประเทศในปัจจุบัน โดยในงานวิจัยนี้ ในเบื้องต้นจะเป็นการรวบรวมข้อมูลที่ได้จากสำรวจและวิเคราะห์ด้านสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้าจากองค์กรระหว่างประเทศต่าง ๆ ที่ได้มีการจัดทำข้อมูลอย่างต่อเนื่องและมีความน่าเชื่อถือในระดับสากล ซึ่งจากการรวบรวมข้อมูลจาก “Indicators for Trade Facilitation: A Handbook (Version 1.0)”<sup>7</sup> พบว่าองค์กรที่เกี่ยวข้องกับการค้าระหว่างประเทศได้มีการจัดทำฐานข้อมูลดัชนีชี้วัดด้านสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้าโดยมีรายละเอียดของแต่ละดัชนีชี้วัดดังแสดงในตารางที่ ก.3 ดังนี้

<sup>7</sup> UNESCAP.(2011), -Indicators for Trade Facilitation: A Handbook (Version 1.0)-

ตารางที่ ก.3 : ดัชนีชี้วัดด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าจาก “Indicators for Trade Facilitation: A Handbook (Version 1.0)”

ดัชนีชี้วัดด้านสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้า	รายละเอียด	จุดเด่น	ข้อจำกัด
1. ESCAP-World Bank Trade Cost Database	เป็นดัชนีชี้วัดต้นทุนการค้าระหว่าง 2 ประเทศ (Bilateral trade cost) โดยต้นทุนการค้าหมายถึง ต้นทุนทางตรงและต้นทุนทางอ้อมที่เกิดขึ้นในการค้าระหว่าง 2 ประเทศ ไม่ว่าจะเป็นต้นทุนการขนส่งและโลจิสติกส์ อัตราค่าการต่าง ๆ (Tariffs) รวมถึงต้นทุนที่เกิดขึ้นจากอัตราแลกเปลี่ยน ต้นทุนจากข้อจำกัดทางภูมิศาสตร์ และต้นทุนในกระบวนการนำเข้าและส่งออก ดัชนีชี้วัดจะแสดงถึงร้อยละของต้นทุนการค้าจากมูลค่าของสินค้า	<ul style="list-style-type: none"> <li>- การวัดต้นทุนการค้าระหว่าง 2 ประเทศ (Bilateral trade cost) ที่เป็นมาตรฐาน</li> <li>- ใช้ข้อมูลระดับมหภาคมาจัดทำฐานข้อมูล มิใช่จากการประเมิน</li> <li>- ทำให้ทราบถึงต้นทุนการค้าระหว่างคู่ค้าแต่ละประเทศ รวมทั้งสามารถคำนวณต้นทุนการค้าในระดับภูมิภาค</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- มีข้อมูลเพียงพอในการจัดทำทุก ๆ 2 ปี</li> <li>- ต้นทุนที่ได้มาจากข้อมูลมหภาค มิได้มาจากการสังเกตการณ์</li> </ul>
2. World Bank Doing Business Trading across borders	ดัชนีชี้วัดด้านการค้าข้ามพรมแดน (Trading across border) เป็น 1 ใน 11 ดัชนีชี้วัดของ Doing Business Report โดยวัดระยะเวลาที่ใช้และต้นทุนที่เกี่ยวข้องในการค้าเงินเอกสารและการนำเข้าส่งออกบริเวณพรมแดนของแต่ละประเทศ	<ul style="list-style-type: none"> <li>- สามารถเปรียบเทียบดัชนีกับประเทศต่าง ๆ ได้กว่า 190 ประเทศ</li> <li>- หน่วยงานภาครัฐในหลายประเทศมักใช้ดัชนีชี้วัดดังกล่าวมาเป็นข้อมูลเปรียบเทียบ</li> <li>- มีการติดตามและบันทึกการพัฒนาการค้าของและประเทศ เช่น การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางการค้า การปรับเปลี่ยนกระบวนการดำเนินเอกสาร เป็นต้น</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- จัดเก็บข้อมูลจากเฉพาะกลุ่มตัวอย่างในเมืองเศรษฐกิจที่ใหญ่ที่สุดของแต่ละประเทศ โดยใน 11 ประเทศที่มีขนาดเศรษฐกิจที่ใหญ่ที่สุดในโลก จะเก็บข้อมูลจาก 2 เมืองหลัก</li> <li>- ในการจัดทำวัดความสามารถในการค้าข้ามพรมแดน ดัชนีด้านเวลาและต้นทุนในการขนส่งภายในประเทศมิได้ถูกนำมารวม</li> <li>- ดัชนีด้านระยะเวลา เป็นการประเมินจากผู้เชี่ยวชาญที่เกี่ยวข้อง</li> </ul>
3. World Bank Enterprise Surveys	เริ่มมีการจัดทำในปี 2002 โดยเป็นการสำรวจข้อมูลในระดับบริษัท ซึ่งมีการสำรวจกว่า 125,000 บริษัท ใน 139 ประเทศ ในทุก 3-4 ปี Enterprise Surveys เป็นดัชนีที่ใช้ระยะเวลาการตรวจปล่อยสินค้าของศุลกากรทั้งการส่งออกและนำเข้า โดยวัดระยะเวลา(วัน) ที่ใช้นับจากสินค้ามาถึงที่เรือจนกระทั่งสินค้าได้รับการตรวจสอบต่อจากศุลกากร (ไม่รวมระยะเวลาการขนส่ง	<ul style="list-style-type: none"> <li>- เป็นข้อมูลโดยตรงจากบริษัท</li> <li>- อาจได้รับข้อมูลด้านกฎระเบียบทางการค้าที่ไม่เป็นทางการ (Informal trade regulation) เนื่องจากมีการเก็บข้อมูลจากบริษัทที่ไม่ได้มีการปฏิบัติตามกฎระเบียบทางการค้า</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ไม่สามารถติดตามข้อมูลจากบริษัทใดบริษัทหนึ่งโดยเฉพาะได้ตลอด</li> <li>- ระยะเวลาในการเก็บข้อมูลในแต่ละประเทศมีความแตกต่างกัน</li> <li>- ข้อมูลมิได้สะท้อนถึงข้อมูลจากประเทศเศรษฐกิจเกิดใหม่</li> </ul>

4. OECD Trade Facilitation Indicators	เป็นดัชนีที่ประเมินความสามารถในการปฏิบัติงานทางศุลกากรและกฎระเบียบของกระบวนการค้าปลีก การค้าอื่น ๆ บริเวณพรมแดนตามความตกลงการค้า การอำนวยความสะดวกทางการค้าของ องค์การการค้าโลก ซึ่งดัชนีประกอบไปด้วย 133 ตัวแปร ภายใต้อันนี้ 11 ดัชนี โดยเริ่มมีการจัดทำในปี 2013 และจัดทำทุก ๆ 2 ปี โดยในปี 2017 มีข้อมูล ครบคลุม 163 ประเทศ	- เปรียบเทียบความสามารถของแต่ละประเทศในการปฏิบัติตามมาตรการในการอำนวยความสะดวกทางการค้า - ข้อมูลที่นำมาใช้มีพื้นฐานมาจากข้อเท็จจริง มิใช่จากการประเมิน - สามารถเปรียบเทียบความสามารถด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าของแต่ละประเทศภายใต้ 11 ดัชนี และช่วยให้ทราบถึงมาตรการขับเคลื่อนด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าที่สำคัญของแต่ละประเทศ	- ดัชนีชี้วัดไม่ครอบคลุมไม่มีตัวนำโครงสร้างพื้นฐานทางการค้าและการขนส่ง รวมถึงการบริการที่เกี่ยวข้องกับการค้า - ดัชนีบางประเทศมีความละเอียดของข้อมูลที่นำมาใช้ ซึ่งในบางประเทศไม่มี การเก็บข้อมูลดังกล่าว
5. United Nations Global Survey on Trade Facilitation and Paperless Trade Implementation	เป็นดัชนีที่สำคัญและครอบคลุม 38 ดัชนีที่เกี่ยวข้องกับการอำนวยความสะดวกทางการค้า และการค้าแบบไร้เอกสาร (Paperless trade) ซึ่งใน 38 ดัชนี สามารถแบ่งออกเป็น 4 ประเภท ได้แก่ 1) ดัชนีชี้วัดด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าทั่วไป 2) ดัชนีชี้วัดการค้าแบบไร้เอกสาร 3) ดัชนีชี้วัดการค้าแบบไร้เอกสารข้ามพรมแดน 4) ดัชนีชี้วัดด้านการอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าผ่านแดน โดยดัชนีดังกล่าวมีการจัดทำทุก 2 ปี ในมากกว่า 119 ประเทศทั่วโลก	- การสำรวจครอบคลุมถึงการปฏิบัติตามมาตรการ การอำนวยความสะดวกทางการค้าสำหรับ การค้าแบบไร้เอกสารและการค้าดิจิทัล - ข้อมูลที่นำมาใช้มีพื้นฐานมาจากข้อเท็จจริง มิใช่จากการประเมิน - ครอบคลุมถึงการอำนวยความสะดวกทางการค้า สำหรับ SMEs และภาคเกษตร - ข้อมูลมีความครบถ้วนสำหรับการวิเคราะห์และเปรียบเทียบ	- ข้อมูลจากทั่วโลกมีเพียงรายงานในปี 2015 และ 2017 (ภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก มีข้อมูลตั้งแต่ปี 2013)
6. World Bank Logistics Performance Index (LPI)	LPI มีการเผยแพร่ข้อมูลเป็นครั้งแรกในปี 2007 โดยเป็นดัชนีชี้วัดที่ระบุถึงโอกาสและอุปสรรคต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นในกระบวนการโลจิสติกส์ของแต่ละ	- เป็นดัชนีที่ได้รับการยอมรับจากหน่วยงานต่าง ๆ ทั้งภาครัฐและเอกชน	- การประเมินความสามารถในประเทศที่ โดยพัฒนาผ่านมุมมองหรือประสบการณ์ จากผู้ใช้บริการโลจิสติกส์ระหว่างประเทศ อาจไม่สะท้อนถึงสถานะทางโลจิสติกส์ที่

## ภาคผนวก ก

<p>7. UNCTAD Liner Shipping Connectivity Index (LSCI) &amp; Liner Shipping Bilateral Connectivity index (LSBCI)</p>	<p>ประเทศ ทำให้ทราบถึงจุดที่ต้องมีการปรับปรุงและพัฒนา LPI มีการเก็บข้อมูลเชิงสำรวจจากผู้ให้บริการโลจิสติกส์ โดยมีการปรับปรุงข้อมูลทุก 2 ปี โดยมีการจัดลำดับความสามารถด้านโลจิสติกส์จาก 160 ประเทศทั่วโลก ภายใต 2 มุมมอง ได้แก่ 1) ดัชนีชี้วัดความสามารถด้านโลจิสติกส์ระหว่างประเทศ (International LPI) และ 2) ดัชนีชี้วัดความสามารถด้านโลจิสติกส์ภายในประเทศ (Domestic LPI) ซึ่งในการเปรียบเทียบระหว่างประเทศ จะใช้ดัชนีชี้วัดความสามารถด้านโลจิสติกส์ระหว่างประเทศ (International LPI) ใน 6 มิติ มาใช้ในการเปรียบเทียบ</p> <p><u>LSCI</u>: เป็นดัชนีชี้วัดที่แสดงให้เห็นถึงความสามารถของแต่ละประเทศในการเชื่อมโยงกับเครือข่ายสายการบินเรือสินค้า โดยมี 5 ดัชนีชี้วัด ได้แก่ 1) จำนวนเรือ 2) จำนวนตู้คอนเทนเนอร์ที่จำนวนเรือทั้งหมดสามารถบรรทุกได้ 3) ขนาดของเรือที่ใหญ่ที่สุด 4) จำนวนการให้บริการ 5) จำนวนบริษัทสายการบินเรือคอนเทนเนอร์ที่ให้บริการระหว่างท่าเรือต้นทางและปลายทาง</p> <p><u>LSBCI</u>: เป็นดัชนีชี้วัดที่แสดงให้เห็นถึงความเชื่อมโยงของเส้นทางทางการเดินเรือสินค้าระหว่างประเทศคู่ค้า (Bilateral connectivity) โดยมี 5 ดัชนีชี้วัด ได้แก่ 1) จำนวนการเปลี่ยนถ่ายสินค้า 2) จำนวนของบริการเดินเรือโดยตรงระหว่างประเทศคู่ค้า 3) ค่าเฉลี่ยราคาเฉลี่ยของจำนวนบริการเดินเรือโดยตรงระหว่างประเทศคู่ค้า 4) ระดับของการแข่งขันของแต่ละสายการบินเรือในเส้นทาง</p>	<p>- มีการประเมินความสามารถด้านโลจิสติกส์ทั้งในเชิงคุณภาพและปริมาณของแต่ละประเทศจากผู้เชี่ยวชาญ</p> <p>- เป็นเครื่องมือที่ช่วยระบุจุดที่จะต้องได้รับการปรับปรุงและพัฒนาในระดับผู้ประกอบการ</p>	<p>แท้จริง เนื่องจากจะต้องอาศัยการประเมินและประสานการดำเนินงานให้ผู้บริการโลจิสติกส์ท้องถิ่น</p>
		<p>- ข้อมูลที่เป็นประโยชน์ด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าระหว่างประเทศคู่ค้าที่เป็นประเทศกำลังพัฒนา</p> <p>- ประกอบไปด้วยข้อมูลเชิงลึกด้านการขนส่งสินค้าทางทะเล</p>	<p>- ข้อมูลด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าได้จากภารกิจของหน่วยงานภาคเอกชนและองค์กรระหว่างประเทศ ซึ่งอาจมีพื้นฐานของข้อมูลในด้านต่าง ๆ ที่แตกต่างกัน ทำให้อาจมีการวิเคราะห์ที่แตกต่างกันภายใต้สถานการณ์เดียวกัน</p>



8. World Economic Forum, The Global Enabling Trade Report	ระหว่างประเทศ (คู่ค้า 5) ขนาดของเรือที่ใหญ่ที่สุดในเส้นทางที่แย่งชิงระหว่างประเทศคู่ค้า	เป็นดัชนีชีวิตที่เริ่มมีการเผยแพร่ตั้งแต่ปี 2008 ภายใต้อาณัติร่วมกันระหว่าง World Economic Forum และ Global Alliance for Trade Facilitation โดยมีกรอบข้อมูลใน 136 ประเทศ และมีการจัดทำทุก 2 ปี โดยดัชนีชีวิตดังกล่าวจะแสดงถึงความสามารถในการอำนวยความสะดวกด้านบริการเคลื่อนย้ายสินค้าข้ามพรมแดนไปยังจุดหมายปลายทาง ดัชนีชีวิตจะแบ่งออกเป็นหลายมิติที่เกี่ยวข้องกับการอำนวยความสะดวกทางการค้าซึ่งสามารถจัดกลุ่มของดัชนีชีวิตได้ 4 ประเภท ได้แก่ 1) การเข้าถึงตลาด 2) การบริหารจัดการพรมแดน 3) ระบบโครงสร้างพื้นฐาน 4) สภาพแวดล้อมการค้าเงินงาน	ข้อมูลมีขอบเขตที่กว้างกว่าการอำนวยความสะดวกทางการค้า เนื่องจากเป็นข้อมูลที่ได้มาจากองค์การระหว่างประเทศหลายแห่ง ซึ่งจะช่วยให้ผู้กำหนดนโยบายมีข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับดัชนีชีวิตด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้า ข้อมูลที่ได้รับจากหลายองค์กรจะถูกนำมาจัดทำรวมกันเป็นดัชนีชีวิต	- การเปรียบเทียบข้อมูลระหว่างปี 2016 และ 2014 ไม่สามารถทำได้โดยสมบูรณ์ - ข้อมูลชุดใหม่ที่ได้จากการสำรวจจาก World Economic Forum's Executive Survey (EOS) มีสัดส่วนเพียงร้อยละ 36 (22 ดัชนีย่อย) ของดัชนีทั้งหมดที่เผยแพร่ในรายงาน
9. World Bank & OECD Services Trade Restrictiveness Index (STR)	World Bank Services Trade Restrictiveness (STR): เป็นการเก็บข้อมูลผ่านแบบสอบถามด้านการค้าบริการใน 103 ประเทศ ใน 18 ภาคบริการ โดยเป็นการประเมินความสามารถในการค้าของสินค้าและบริการในภาคการค้าของแต่ละประเทศ เช่น ภาคการเงิน ภาคโทรคมนาคม ภาคค้าปลีก ภาคการขนส่ง ภาคการให้บริการวิชาชีพอื่น ๆ เป็นต้น	World Bank - ข้อมูลข้ามพรมแดน (Cross-border information) ในภาคบริการ เช่น ภาคการธนาคารและประกันภัย เป็นต้น - เข้าถึงข้อมูลผ่านระบบออนไลน์ซึ่งมีการสรุปข้อจำกัดต่าง ๆ ของแต่ละประเทศ	World Bank - ข้อมูลข้ามพรมแดน (Cross-border information) ในภาคบริการ เช่น ภาคการธนาคารและประกันภัย เป็นต้น - เข้าถึงข้อมูลผ่านระบบออนไลน์ซึ่งมีการสรุปข้อจำกัดต่าง ๆ ของแต่ละประเทศ	World Bank - มีข้อมูลล่าสุดเพียงปี 2011
	OECD Trade Restrictiveness (STR): เป็นการประเมินถึงระดับความเข้มงวดของกฎระเบียบของภาคบริการที่เกี่ยวข้องกับการอำนวยความสะดวก	OECD - เข้าถึงข้อมูลล่าสุดตามกฎระเบียบของภาคบริการข้ามพรมแดน	OECD - มีข้อมูลจำกัดเพียงไม่กี่ประเทศ	OECD - มีข้อมูลจำกัดเพียงไม่กี่ประเทศ

	สะดวกทางการค้าในแต่ละประเทศ โดยมีการเก็บข้อมูลใน 40 ประเทศ ประเทศ ใน 18 ภาคบริการ	- มีเครื่องมือ Interactive สำหรับเปรียบเทียบแต่ละประเทศ การจำลองนโยบาย (Policy simulator) และข้อมูลด้านกฎระเบียบ	
10. Trade and Transport Facilitation Monitoring Mechanism (TTFMM)	<p>การจัดทำฐานข้อมูลในการวัดประสิทธิภาพของดัชนีชี้วัดด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าขององค์กรระหว่างประเทศที่ผ่านมาได้มุ่งเน้นการเปรียบเทียบความสามารถด้านต่าง ๆ ของแต่ละประเทศในการอำนวยความสะดวกทางการค้า ซึ่งดัชนีชี้วัดดังกล่าวมิได้มีข้อมูลที่เพียงพอสำหรับนำไปใช้ในการพัฒนาแผนการดำเนินงานด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่งของแต่ละประเทศ ESCAP จึงได้พัฒนากลไกในการติดตามด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่ง (Trade and Transport Facilitation Monitoring Mechanism: TTFMM) ซึ่งทำหน้าที่ 1) เพื่อจัดทำและจัดลำดับของข้อเสนอแนะต่าง ๆ สำหรับการพัฒนากิจกรรมการอำนวยความสะดวกทางการค้า 2) เพื่อวัดและประเมินความก้าวหน้าของการอำนวยความสะดวกทางการค้า การจัดทำ TTFMM จะใช้วิธีการวิเคราะห์กระบวนการทางธุรกิจ (Business Process Analysis Plus: BPA+) ร่วมกับ WCO Time Release Studies และ Time-Cost-Distance ซึ่ง TTFMM จะเป็นเครื่องมือช่วยให้ประเทศต่าง ๆ สามารถติดตามและยกระดับด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าได้อย่างต่อเนื่องและยั่งยืน</p>		

อย่างไรก็ตาม การประเมินสถานะและเปรียบเทียบความสามารถด้านสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้าในกลุ่มประเทศ CLMVT นี้คณะวิจัยได้มีการรวบรวมผลการสำรวจและการวิเคราะห์ที่ด้านสถานะและความสามารถด้านสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้าของประเทศในกลุ่ม CLMVT จากองค์กรระหว่างประเทศอื่น ๆ 4 ฐานข้อมูล ซึ่งเป็นดัชนีที่ครอบคลุมค่านิยมด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าทั้งในความหมายอย่างกว้าง (Broader sense) และอย่างแคบ (Narrow sense) ได้แก่

- ดัชนีชี้วัดความสามารถด้านการทำธุรกิจในหัวข้อมการค้าข้ามพรมแดน (Doing Business Trading across borders) ที่จัดทำโดยธนาคารโลก (World Bank)<sup>8</sup>
- ดัชนีชี้วัดความสามารถด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าที่จัดทำโดยองค์การเพื่อความร่วมมือและการพัฒนาทางเศรษฐกิจ (OECD Trade Facilitation Indicators: TFIs)
- ดัชนีชี้วัดความสามารถด้านโลจิสติกส์ระหว่างประเทศ (International Logistics Performance Index: LPI ) ที่จัดทำโดยธนาคารโลก (World Bank)
- ดัชนีชี้วัดด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าโลก (Global Enabling Trade Index: ETIs) ที่จัดทำโดย World Economic Forum (WEF) และ Global Alliance for Trade Facilitation

**ดัชนีชี้วัดความสามารถด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าขององค์การเพื่อความร่วมมือและการพัฒนาทางเศรษฐกิจ (OECD Trade Facilitation Indicators: TFIs)**

องค์การเพื่อความร่วมมือและการพัฒนาทางเศรษฐกิจ (OECD) ได้มีการสำรวจเก็บข้อมูลและพัฒนาดัชนีชี้วัดความสามารถด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้า (Trade Facilitation Indicators: TFIs) ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2556 โดยมีฐานข้อมูลจำนวน 163 ประเทศ เพื่อเป็นข้อมูลสนับสนุนให้แก่ภาครัฐใช้ในการวางแผนเพื่อปรับปรุงและพัฒนากระบวนการต่าง ๆ บริเวณพรมแดนและลดต้นทุนการค้า ซึ่ง TFIs ประกอบไปด้วย 133 ตัวแปร ภายใต้ 11 มิติชี้วัด ซึ่งมีการให้คะแนนในแต่ละดัชนีชี้วัดตั้งแต่ 0-2 คะแนน ซึ่ง 2 คะแนนหมายถึงมีการดำเนินการที่ดีที่สุด (Best Performance) โดยดัชนีชี้วัดที่ใช้วิเคราะห์ความสามารถด้านสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้าทั้งหมด 11 ดัชนี มีรายละเอียดดังแสดงในตารางที่ ก.4

**ตารางที่ ก.4 : ดัชนีชี้วัดด้านความสามารถด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าของ OECD**

ดัชนี	รายละเอียด
ความพร้อมในการเผยแพร่ข้อมูล (Information Availability)	การมีจุดตอบข้อซักถาม การตีพิมพ์และเผยแพร่ข้อมูลด้านการค้า รวมทั้งการเผยแพร่ทางอินเทอร์เน็ต
การมีส่วนร่วมของชุมชนการค้า (Involvement of the Trade Community)	โครงสร้างสำหรับการให้คำปรึกษา การจัดทำคำแนะนำสำหรับการให้คำปรึกษา การตีพิมพ์ร่าง เป็นต้น
การวินิจฉัยล่วงหน้า (Advance Ruling)	การออกคำวินิจฉัยล่วงหน้าให้แก่ผู้นำเข้าและส่งออกทั้งการจำหน่ายประเภทสินค้า แห่ส่งกำเนิด วิธีการประเมิน เป็นต้น รวมทั้งกฎระเบียบการใช้คำวินิจฉัยล่วงหน้า

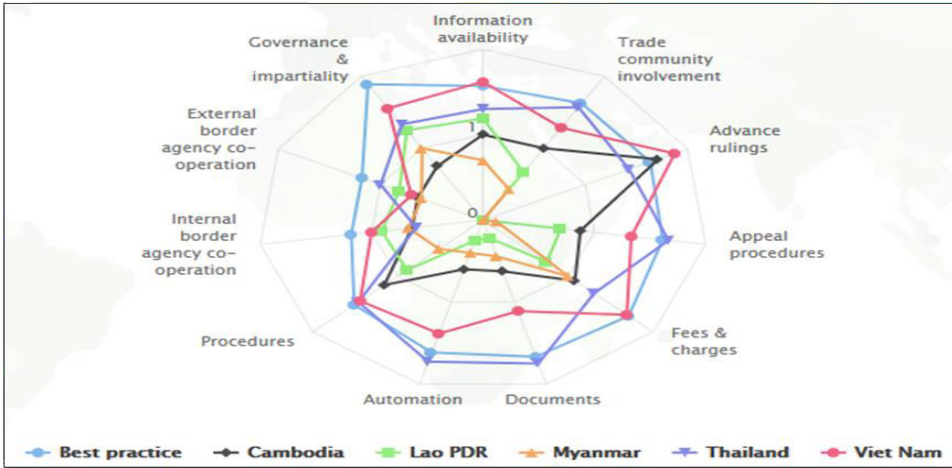
<sup>8</sup> ดัชนีชี้วัดความสามารถด้านการทำธุรกิจในหัวข้อมการค้าข้ามพรมแดน (Doing Business Trading across borders) ที่จัดทำโดยธนาคารโลก (World Bank) ได้แสดงให้เห็นหัวข้อมการศึกษาแผนและผลการดำเนินงานด้านการพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้าของแต่ละประเทศ

ดัชนี	รายละเอียด
กระบวนการอุทธรณ์ (Appeal Procedures)	การเปิดโอกาสและวิธีในการอุทธรณ์ต่อคำวินิจฉัยของหน่วยงานบริเวณพรมแดน
ค่าธรรมเนียมและค่าภาระ (Fees and Charges)	กฎระเบียบด้านค่าธรรมเนียมและค่าภาระที่เกี่ยวข้องกับการนำเข้าและส่งออก, กฎระเบียบด้านบทลงโทษ
การใช้เอกสารผ่านพิธีการ (Formalities – Documents)	การยอมรับสำเนาเอกสาร, ความเรียบง่ายของเอกสารการค้า, การสอดประสานกันกับมาตรฐานสากล
การใช้ระบบอัตโนมัติในการผ่านพิธีการ (Formalities – Automation)	การแลกเปลี่ยนข้อมูลทางอิเล็กทรอนิกส์, การใช้ระบบบริหารความเสี่ยงอัตโนมัติ, กระบวนการอัตโนมัติบริเวณพรมแดน, การชำระเงินแบบอิเล็กทรอนิกส์
ขั้นตอนการผ่านพิธีการ (Formalities – Procedures)	การบริหารการควบคุมบริเวณพรมแดนให้มีประสิทธิภาพ, การยื่นเอกสารต่าง ๆ ที่จำเป็นเพียงจุดเดียว (Single window), กระบวนการก่อนการมาถึงของสินค้า, การตรวจปล่อยสินค้าที่แยกออกจากการประเมินครั้งสุดท้ายและการชำระอัตราค่าภาระทางศุลกากร, การดูแลสินค้านำเข้าที่ง่าย, การตรวจสอบหลังการผ่านพิธีการ, ผู้ให้บริการที่ได้รับอนุญาต
ความร่วมมือภายในระหว่างหน่วยงานบริเวณพรมแดน (Internal Border Agency Co-Operation)	กลไกเชิงสถาบันที่สนับสนุนความร่วมมือระหว่างหน่วยงานต่าง ๆ ที่รับผิดชอบบริเวณพรมแดนของประเทศ, การสอดประสานกันของข้อมูลที่ร้องขอและการควบคุมทางเอกสาร, ความร่วมมือด้านการตรวจสอบ, การประสานและการใช้อุปกรณ์ต่าง ๆ และโครงสร้างพื้นฐานร่วมกัน
ความร่วมมือภายนอกระหว่างหน่วยงานบริเวณพรมแดน (External Border Agency Co-Operation)	ความร่วมมือระหว่างประเทศเพื่อนบ้านและประเทศที่สาม, ความสอดคล้องของขั้นตอนและพิธีการ, การสอดประสานกันของข้อมูลที่ร้องขอและการควบคุมทางเอกสาร, ความร่วมมือด้านการบริหารความเสี่ยง, การควบคุมร่วมกัน
ธรรมาภิบาลและความเป็นกลาง (Governance and Impartiality)	บทบาทและหน้าที่ของศุลกากร, การตรวจสอบได้, นโยบายทางจริยธรรม

ที่มา: OECD. (2015), “OECD Trade Facilitation Indicators: An Overview of Available Tools”, OECD Report

จากการประเมินความสามารถด้านสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้าในกลุ่มประเทศ CLMVT ของ OECD ที่มีการเก็บข้อมูลเพื่อทำการวิเคราะห์ในช่วงปี พ.ศ. 2558-2560 พบว่า ไทยและเวียดนามมีความสามารถด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าโดยเฉลี่ย (Average Trade Facilitation Performanc) ที่ใกล้เคียงกัน โดยมีค่า 1.38 และ 1.36 ตามลำดับ ซึ่งทั้งสองประเทศมีค่าดัชนีหลายประเภทที่สูงกว่าค่าดัชนีชี้วัดของการปฏิบัติที่เป็นเลิศ (Best Practice) ซึ่งของไทย ได้แก่ ดัชนีด้านกระบวนการอุทธรณ์ การใช้เอกสารผ่านพิธีการ และการใช้ระบบอัตโนมัติในการผ่านพิธีการ และของเวียดนาม ได้แก่ ดัชนีด้านการเผยแพร่ข้อมูล และการวินิจฉัยล่วงหน้า นอกจากนี้ทั้งสองประเทศยังมีค่าดัชนีที่ใกล้เคียงกับค่าเฉลี่ยของการปฏิบัติที่เป็นเลิศ (Best practice) ซึ่งของไทย ได้แก่ ดัชนีด้านการมีส่วนร่วมของชุมชนการค้า และขั้นตอนการผ่านพิธีการ และของเวียดนาม ได้แก่ ดัชนีด้านค่าธรรมเนียมและค่าภาระ

ภาพที่ ก.2 : แผนภูมิเปรียบเทียบความสามารถด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้า  
 ในกลุ่มประเทศ CLMVT



ที่มา: <http://www.compareyourcountry.org/trade-facilitation?cr=oced&lg=en>

อย่างไรก็ตาม เมื่อพิจารณาดัชนีชี้วัดของกัมพูชา สปป.ลาว และเมียนมาพบว่า ค่าดัชนีชี้วัดส่วนใหญ่มีค่าค่อนข้างต่ำถึงต่ำที่สุด เมื่อเปรียบเทียบกับค่าดัชนีชี้วัดของการปฏิบัติที่เป็นเลิศ (Best Practice) โดยเฉพาะอย่างยิ่ง ดัชนีชี้วัดด้านการวินิจฉัยล่วงหน้า (Advance Ruling) ของทั้งสปป.ลาว และ เมียนมา ที่มีค่าเท่ากับศูนย์ ซึ่งหมายถึงทั้ง 2 ประเทศยังไม่มีการปฏิบัติด้านการวินิจฉัยล่วงหน้า โดยเมื่อพิจารณาถึงสถานะและการจำแนก Category ของสปป.ลาวและเมียนมาภายใต้ความตกลงว่าด้วยการอำนวยความสะดวกทางการค้าภายใต้องค์การการค้าโลกพบว่า ทั้งสองประเทศได้จำแนกการวินิจฉัยล่วงหน้า (Advance Ruling) ไว้ใน Category C ซึ่งจะต้องได้รับการสนับสนุนทางเทคนิคและการเพิ่มขีดความสามารถ รวมทั้งมีระยะเวลาในการปรับใช้มาตรฐานดังกล่าวนี้ในอนาคต ในส่วนของกัมพูชาพบว่าถึงแม้ค่าดัชนีชี้วัดอื่น ๆ จะอยู่ในระดับค่อนข้างต่ำ แต่ดัชนีชี้วัดด้านการวินิจฉัยล่วงหน้า (Advance Ruling) มีค่าที่สูงกว่าค่าดัชนีชี้วัดของการปฏิบัติที่เป็นเลิศ (Best practice) โดยเมื่อพิจารณาถึงสถานะและการจำแนก Category ของกัมพูชาภายใต้ความตกลงว่าด้วยการอำนวยความสะดวกทางการค้า ภายใต้องค์การการค้าโลกพบว่า กัมพูชาได้จำแนกการวินิจฉัยล่วงหน้า (Advance ruling) ไว้ใน Category A ซึ่งสะท้อนให้เห็นว่ากัมพูชามีความสามารถและสามารถปฏิบัติตามมาตรฐานนี้ได้ทันทีและมีประสิทธิภาพ นอกจากนี้หากพิจารณาถึงดัชนีชี้วัดด้านความร่วมมือภายในระหว่างหน่วยงานบริเวณพรมแดน (Internal Border Agency Co-Operation) พบว่า ไทยมีค่าดัชนีชี้วัดต่ำที่สุดในกลุ่มประเทศ CLMVT ซึ่งสะท้อนให้เห็นถึงการขาดการบูรณาการภายในระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ส่งผลให้ไม่มี การประสานความร่วมมือกันอย่างมีประสิทธิภาพ

ตารางที่ ก.5 : การเปรียบเทียบค่าดัชนีด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้า  
ในกลุ่มประเทศ CLMVT

ปัจจัย	Best practice	กัมพูชา	สปป.ลาว	เวียดนาม	เวียดนาม	ไทย
Information Availability	1.57	1.00	1.19	0.70	1.62	1.30
Involvement of Trade Community	1.63	1.00	0.67	0.43	1.29	1.57
Advance Ruling	1.64	1.71	0.00	0.00	1.88	1.43
Appeal Procedures	1.62	0.88	0.70	0.13	1.33	1.67
Fees and Charges	1.71	1.08	0.75	1.00	1.69	1.31
Formalities – Documents	1.68	0.63	0.22	0.44	1.11	1.75
Formalities – Automation	1.62	0.60	0.25	0.40	1.39	1.73
Formalities – Procedures	1.51	1.16	0.89	0.52	1.44	1.46
Internal Border Agency Co-Operation	1.18	0.64	0.91	0.67	1.00	0.60
External Border Agency Co-Operation	1.18	0.64	0.82	0.60	0.70	1.00
Governance and Impartiality	1.89	0.75	1.25	1.00	1.56	1.33
Average Trade Facilitation Performance	-	0.92	0.70	0.53	1.36	1.38

**ดัชนีชี้วัดความสามารถด้านโลจิสติกส์ระหว่างประเทศ**

**(International Logistics Performance Index: LPI) ในกลุ่มประเทศ CLMVT**

โลจิสติกส์เป็นหนึ่งในองค์ประกอบสำคัญที่มีผลต่อการอำนวยความสะดวกทางการค้า เนื่องจากเป็นกิจกรรมที่เชื่อมโยงการค้าระหว่างประเทศต้นทางและปลายทาง การจัดการโลจิสติกส์ที่มีประสิทธิภาพ เป็นหนึ่งในปัจจัยสำคัญที่ช่วยให้การอำนวยความสะดวกทางการค้ามีความสะดวกราบรื่น รวมทั้งช่วยลดต้นทุนและระยะเวลาให้แก่ผู้นำเข้าและส่งออก และส่งผลต่อขีดความสามารถทางการแข่งขันทางการค้าของแต่ละประเทศ

ธนาคารโลก (World Bank) ได้เริ่มมีการจัดทำดัชนีชี้วัดความสามารถด้านโลจิสติกส์ระหว่างประเทศ (LPI) ตั้งแต่ปีพ.ศ. 2550 โดยมีการเก็บข้อมูลจาก 160 ประเทศ เพื่อใช้ในการเปรียบเทียบความสามารถด้านโลจิสติกส์ระหว่างประเทศ และทำให้ประเทศต่าง ๆ ทราบถึงสถานะและความสามารถทางโลจิสติกส์ในด้านต่าง ๆ เพื่อนำไปปรับปรุงและพัฒนาการจัดการโลจิสติกส์ให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น โดยดัชนีชี้วัดความสามารถด้านโลจิสติกส์ระหว่างประเทศ (LPI)<sup>9</sup> มีการสำรวจและเก็บข้อมูลใน 6 มิติที่สำคัญ ได้แก่

1. ด้านศุลกากร (Customs) หมายถึง ประสิทธิภาพของกระบวนการทางศุลกากรและการบริหารจัดการบริเวณพรมแดน เช่น ความรวดเร็ว ความเรียบง่าย และความสามารถในการคาดการณ์ได้ในการดำเนินการต่าง ๆ ของหน่วยงานที่ควบคุมบริเวณพรมแดน
2. ด้านระบบโครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure) หมายถึง คุณภาพของระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านการค้าและการขนส่ง เช่น ท่าเรือ ระบบราง ถนน เทคโนโลยีสารสนเทศ เป็นต้น
3. ด้านการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ (International Shipment) หมายถึง ความสะดวกในการจัดการการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ

<sup>9</sup> <https://lpi.worldbank.org/international>

4. ด้านความสามารถด้านโลจิสติกส์ (Logistics Competence) หมายถึง คุณภาพและความสามารถในการให้บริการด้านโลจิสติกส์ เช่น ผู้ให้บริการขนส่งสินค้าทางถนน ผู้ให้บริการบริหารจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ และตัวแทนออกของ เป็นต้น
5. ด้านการติดตามสถานะของสินค้า (Tracking and Tracing) หมายถึง ความสามารถในการติดตามสถานะของสินค้าตั้งแต่ต้นทางถึงปลายทาง
6. ด้านความน่าเชื่อถือด้านระยะเวลาการขนส่ง (Timeliness) หมายถึง การที่สินค้าได้ถูกจัดส่งไปยังปลายทางได้ตรงตามเวลาที่กำหนด

จากรายงานดัชนีชี้วัดความสามารถด้านโลจิสติกส์ระหว่างประเทศ (LPI) ปี พ.ศ. 2561 เมื่อเปรียบเทียบเฉพาะในกลุ่มประเทศ CLMVT ดังแสดงในตารางที่ ก-6 พบว่า ในภาพรวมประเทศไทยอยู่ในอันดับที่ 32 จาก 160 ซึ่งมีดัชนีชี้วัดดังกล่าวสูงที่สุดในกลุ่มประเทศ CLMVT เมื่อพิจารณาแยกย่อยตามแต่ละประเทศพบว่า ในปัจจุบัน เวียดนามมีระดับความสามารถทางโลจิสติกส์ที่อยู่ในระดับที่ใกล้เคียงกันกับไทยในเกือบทุกมิติ สปป.ลาวมีการพัฒนาทางด้านโลจิสติกส์ที่ดีขึ้นในทุกมิติโดยอยู่ในอันดับที่ 82 หากเปรียบเทียบกับปี พ.ศ. 2561 ที่อยู่ในอันดับ 152 ซึ่งแสดงให้เห็นว่าทั้งเวียดนามและสปป.ลาวมีการพัฒนาทางด้านโลจิสติกส์เป็นอย่างมากในระยะ 1-2 ปีที่ผ่านมา ส่วนกัมพูชาและเมียนมามีความสามารถทางด้านโลจิสติกส์อยู่ในระดับที่ไม่ดีนัก โดยเฉพาะอย่างยิ่งกัมพูชา ซึ่งมีอันดับ LPI อยู่ในอันดับที่ 98 ซึ่งตกลงมาจากอันดับ 73 ในปีพ.ศ. 2561 ซึ่งแสดงให้เห็นว่าในกลุ่มประเทศ CLMVT มีระดับความแตกต่างและช่องว่างทางการพัฒนาด้าน โลจิสติกส์เป็นอันมาก ซึ่งเป็นอุปสรรคที่สำคัญอย่างหนึ่งด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าในกลุ่มประเทศ CLMVT

ตารางที่ ก.6 : International Logistics Performance Index 2018 ของประเทศในกลุ่ม CLMVT

ลำดับจาก 160 ประเทศ	คะแนน LPI	ศุลกากร	โครงสร้างพื้นฐาน	การขนส่งระหว่างประเทศ	ความสามารถด้านโลจิสติกส์	การติดตามสถานะสินค้า	ความน่าเชื่อถือด้านระยะเวลาขนส่ง
กัมพูชา (98)	2.58	2.37	2.14	2.79	2.41	2.52	3.16
สปป.ลาว (82)	2.70	2.61	2.44	2.72	2.65	2.91	2.84
เมียนมา (137)	2.30	2.17	1.99	2.20	2.28	2.20	2.91
เวียดนาม (39)	3.27	2.95	3.01	3.16	3.40	3.45	3.67
ไทย (32)	3.41	3.14	3.14	3.46	3.41	3.47	3.81

หมายเหตุ: ในแต่ละดัชนีชี้วัดจะมีคะแนนสูงสุด 5 คะแนน

ที่มา: World Bank, Logistics Performance Index 2016

### ดัชนีชี้วัดด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าโลกของ World Economic Forum (Enabling Trade Index: ETIs)

World Economic Forum (WEC) และ Global Alliance for Trade Facilitation ได้มีการจัดทำฐานข้อมูลด้านดัชนีชี้วัดด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้า โดยมีการสำรวจและเก็บข้อมูลจาก 136 ประเทศ ตั้งแต่ ปี พ.ศ. 2551 โดยมีการนำฐานข้อมูลและดัชนีชี้วัดบางส่วนจากธนาคารโลก (World Bank) สมาคมขนส่งตัวนโลก (Global Express Association: GEA) การประชุมสหประชาชาติว่าด้วยการค้าและการพัฒนา (UNCTAD) บริษัทการค้าระหว่างประเทศ (International Trade Center: ITC) และ องค์การการค้าโลก (WTO)

มาจัดทำฐานข้อมูลร่วมกับการสำรวจจาก WEC โดยมีระดับคะแนนตั้งแต่ 1-7 ซึ่งฐานข้อมูลของ ETIs จะมีขอบเขตกว้างที่กว่าการอำนวยความสะดวกทางการค้า โดยครอบคลุม 4 มิติ ใน 7 เสาหลัก (Pillars) ได้แก่

**มิติที่ 1 การเข้าถึงตลาด (Market Access)** ประกอบด้วย 2 เสาหลัก ได้แก่

- เสาหลักที่ 1 : การเข้าถึงตลาดในประเทศ (Domestic Market Access)
- เสาหลักที่ 2 : การเข้าถึงตลาดต่างประเทศ (Foreign Market Access)

**มิติที่ 2 การบริหารจัดการพรมแดน (Border Administration)** ประกอบด้วย 1 เสาหลัก ได้แก่

- เสาหลักที่ 3 : ประสิทธิภาพและความโปร่งใสของการบริหารจัดการพรมแดน (Efficiency and Transparency of Border Administration)

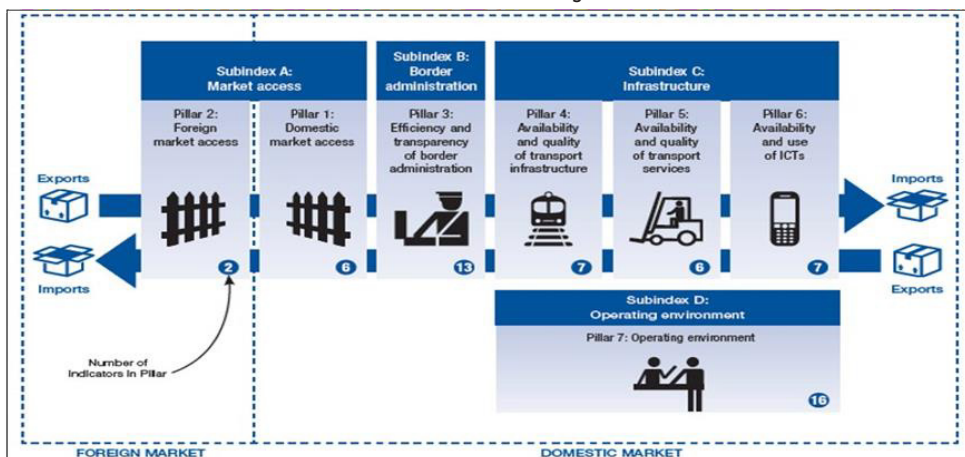
**มิติที่ 3 โครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure)** ประกอบด้วย 3 เสาหลัก ได้แก่

- เสาหลักที่ 4 : ความพร้อมและคุณภาพของโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่ง (Availability and Quality of Transport Infrastructure)
- เสาหลักที่ 5 : ความพร้อมและคุณภาพด้านการให้บริการขนส่ง (Availability and Quality of Transport Infrastructure)
- เสาหลักที่ 6 : ความพร้อมและการใช้งานด้านเทคโนโลยีสารสนเทศการสื่อสาร (Availability and use of ICTs)

**มิติที่ 4 สภาพแวดล้อมในการดำเนินงาน (Operating Environment)** ประกอบด้วย 1 เสาหลัก ได้แก่

- สภาพแวดล้อมในการดำเนินงาน (Operating Environment)

ภาพที่ ก.3 : เสาหลักทั้ง 7 ของ Enabling Trade Index (ETIs)



ที่มา : World Economic Forum and Global Alliance for Trade Facilitation. (2016), "The Global Enabling Trade Report 2016", Insight report



อย่างไรก็ตาม จากมิติทั้งหมด 4 ด้าน 7 เสาหลัก พบว่ามีมิติที่เกี่ยวข้องกับการอำนวยความสะดวกทางการค้าโดยตรงมี 2 มิติ ได้แก่ มิติด้านการบริหารจัดการพรมแดน (Border Administration) ในเสาหลักที่ 3 และ มิติด้านโครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure) ในเสาหลักที่ 4-6 โดยสามารถแสดงค่าดัชนีชี้วัดทั้ง 7 เสาหลักภายในกลุ่มของประเทศ CLMVT ดังแสดงในตารางที่ ก.7

ตารางที่ ก.7: การเปรียบเทียบดัชนีด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้า (ETI)  
ใน CLMVT ปี พ.ศ. 2559

รายละเอียดของแต่ละดัชนีชี้วัด	กัมพูชา		สปป.ลาว		เวียดนาม		เวียดนาม		ไทย	
	Rank (136)	Score (1-7)	Rank (136)	Score (1-7)	Rank (136)	Score (1-7)	Rank (136)	Score (1-7)	Rank (136)	Score (1-7)
ดัชนีด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้า (ETI)	98	4.0	93	4.0	n/a	n/a	73	4.3	63	4.4
มิติด้านการเข้าถึงตลาด	23	5.0	11	5.3	n/a	n/a	74	4.5	91	4.2
 เสาหลักที่ 1: การเข้าถึงตลาดในประเทศ	107	4.2	67	5.2	n/a	n/a	77	4.9	88	4.7
 เสาหลักที่ 2: การเข้าถึงตลาดต่างประเทศ	5	5.9	10	5.5	n/a	n/a	79	4.1	96	3.7
มิติด้านการบริหารจัดการพรมแดน	116	3.6	114	3.7	n/a	n/a	86	4.2	44	5.1
 เสาหลักที่ 3 : ประสิทธิภาพและความโปร่งใสของการบริหารจัดการพรมแดน	116	3.6	114	3.7	n/a	n/a	86	4.2	44	5.1
มิติด้านโครงสร้างพื้นฐาน	106	3.2	127	2.7	n/a	n/a	64	4.1	48	4.4
 เสาหลักที่ 4 : ความพร้อมและคุณภาพของโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่ง	113	2.6	125	2.4	n/a	n/a	66	3.6	35	4.2
 เสาหลักที่ 5 : ความพร้อมและคุณภาพด้านการให้บริการขนส่ง	87	3.7	121	3.2	n/a	n/a	60	4.1	49	4.5
 เสาหลักที่ 6 : ความพร้อมและการใช้งานด้านเทคโนโลยีสารสนเทศการสื่อสาร	105	3.3	128	2.4	n/a	n/a	66	4.6	62	4.7
มิติด้านสภาพแวดล้อมการค้า	94	4.0	79	4.2	n/a	n/a	77	4.2	83	4.1
 เสาหลักที่ 7: สภาพแวดล้อมการค้า	94	4.0	79	4.2	n/a	n/a	77	4.2	83	4.1

หมายเหตุ: ไม่สามารถเก็บข้อมูลจากการสำรวจในเวียดนามได้ในปี ค.ศ. 2015

ที่มา : คณะวิจัยปรับข้อมูลจาก World Economic Forum and Global Alliance for Trade Facilitation. (2016), “The Global Enabling Trade Report 2016”, Insight report “The Global Enabling Trade Report 2016”

จากตารางข้างต้นพบว่า ไทยมีดัชนีด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้า (ETI)<sup>10</sup> อยู่ในอันดับ 63 จาก 136 ประเทศ ตามมาด้วยเวียดนาม สปป.ลาว และกัมพูชาในอันดับที่ 73, 93 และ 98 ตามลำดับ ซึ่งทุกประเทศใน CLMVT (ยกเว้นเมียนมา) ล้วนมีอันดับดัชนีด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้า (ETI) ที่สูงขึ้นเมื่อเทียบกับปีพ.ศ. 2557 ไทยค่อนข้างมีความโดดเด่นด้านระบบโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งที่มีประสิทธิภาพกัมพูชายังคงมีอุปสรรคในการอำนวยความสะดวกทางการค้า โดยเฉพาะอย่างยิ่งด้านการดำเนินการด้านเอกสารนำเข้าและส่งออกที่ใช้เวลานาน รวมทั้งกระบวนการบริเวณพรมแดนที่ไม่มีประสิทธิภาพและขาดความโปร่งใส สปป.ลาว ยังคงเผชิญประเด็นด้านระบบโครงสร้างพื้นฐานที่ไม่มีประสิทธิภาพ ทั้งในเสาหลักที่ 4,5 และ 6 ได้แก่ ความพร้อมและคุณภาพของโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่ง คุณภาพด้านการให้บริการขนส่ง และการใช้งานด้านเทคโนโลยีสารสนเทศการสื่อสาร ซึ่งค่าดัชนีชี้วัดของทั้ง 3 เสาหลักดังกล่าวนี้อยู่ในระดับที่ต่ำมากและอยู่ในอันดับท้ายๆ จากเมื่อเทียบกับจำนวนประเทศทั้งหมด เวียดนามอันดับของ ETI ที่สูงขึ้นอย่างมีนัยสำคัญ ซึ่งสูงขึ้นถึง 14 อันดับเมื่อเทียบกับปีพ.ศ. 2557 โดยเป็นผลมาจากการปรับปรุงการบริหารบริเวณพรมแดน โดยเฉพาะอย่างยิ่งการปรับปรุงประสิทธิภาพของหน่วยงานศุลกากร รวมทั้งการลดระยะเวลาของเอกสารและกระบวนการบริเวณพรมแดนทั้งการนำเข้าและส่งออก โดยสามารถลดระยะเวลาบริเวณพรมแดนลงโดยรวมถึง 30 ชั่วโมง ซึ่งเป็นผลมาจากการเวียดนามมุ่งเน้นการเพิ่มประสิทธิภาพบริเวณพรมแดนและลดขั้นตอนการตรวจสอบที่ซ้ำซ้อน

#### การเปรียบเทียบดัชนีชี้วัดทั้ง 4 ประเภทที่นำมาใช้ในการประเมินความสามารถด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าในกลุ่มประเทศ CLMVT

ดัชนีชี้วัดทั้ง 4 ประเภทที่นำมาใช้ในการประเมินความสามารถด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าจะมีความแตกต่างกันของมิติในด้านต่าง ๆ ที่ใช้ในการประเมิน ซึ่งจะมีทั้งจุดเด่นและจุดด้อยที่แตกต่างกันไปในแต่ละประเภท ได้แก่

- ดัชนีชี้วัดความสามารถด้านการทำธุรกิจในหัวข้อการค้าข้ามพรมแดน (Doing Business Trading across borders) ที่จัดทำโดยธนาคารโลก (World Bank) มุ่งเน้นในด้านการชี้วัดเฉพาะในมิติด้านระยะเวลาและต้นทุนที่เกิดขึ้นบริเวณพรมแดน โดยเฉพาะในกระบวนการนำเข้าและส่งออก
- ดัชนีชี้วัดความสามารถด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าที่จัดทำโดยองค์การเพื่อความร่วมมือและการพัฒนาทางเศรษฐกิจ (OECD Trade Facilitation Indicators: TFIs) จะมุ่งเน้นในด้านความสามารถในการปฏิบัติงานของหน่วยงานศุลกากร ประสิทธิภาพของขั้นตอนและกระบวนการที่เกี่ยวข้องกับศุลกากร รวมทั้งความสามารถในการควบคุมในกสนบริหารจัดการพรมแดนของหน่วยงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง
- ดัชนีชี้วัดความสามารถด้านโลจิสติกส์ระหว่างประเทศ (International Logistics Performance Index: LPI) ที่จัดทำโดยธนาคารโลก (World Bank) มุ่งเน้นการชี้วัดประสิทธิภาพใน

<sup>10</sup> ค่าดัชนี ETI ซึ่งแสดงถึงอันดับของประเทศจาก 136 ประเทศนั้น ได้รวมคะแนนจากมิติด้านการเข้าถึงตลาด (Market access) และมิติด้านสภาพแวดล้อมในการดำเนินงาน (Operating environment) เอาไว้ด้วย

# ש חכמת ארת



## ภาคผนวก ข

### กัมพูชา

การดำเนินงานของกัมพูชาในการปฏิบัติตามมาตราใน Category B และ C

มาตรา 1.1 การตีพิมพ์และเผยแพร่ข้อมูล (Publication) และมาตรา 1.2 ข้อมูลที่เกี่ยวข้องในอินเทอร์เน็ต (Information Available through Internet)

#### การดำเนินงานในปัจจุบัน

ในปีพ.ศ. 2558 กัมพูชากำหนดให้กระทรวงเศรษฐกิจและการเงิน (Ministry of Economy and Finance: MoEF) เป็นหน่วยงานที่รับผิดชอบในการจัดทำคลังข้อมูลทางการค้าแห่งชาติ (National Trade Repository)<sup>1</sup> รวมทั้งปรับปรุงและรวบรวมข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับการทั้งหมด โดยได้รับการสนับสนุนจากหน่วยงานต่าง ๆ ได้แก่

- ศุลกากร (General Department of Customs and Excise of Cambodia: GDCE)
- กระทรวงพาณิชย์ (Ministry of Commerce: MoC)
- CAMCONTROL (The Cambodia Import-Export Inspection and Fraud Repression Directorate-General)
- กระทรวงอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องอีก 11 กระทรวง

โดยมีรายละเอียดของข้อมูลด้านการนำเข้าและส่งออกที่จะต้องมีการตีพิมพ์และเผยแพร่ข้อมูลในอินเทอร์เน็ต ได้แก่ 1) ขั้นตอนการส่งออก นำเข้า และผ่านแดน 2) แบบฟอร์มและเอกสารต่าง ๆ 3) อัตราค่าภาระและภาษี 4) กฎการจำแนกสินค้า 5) กฎการประเมินราคาศุลกากร 6) กฎว่าด้วยแหล่งกำเนิดสินค้า 7) การควบคุมสินค้าผ่านแดน 8) บทลงโทษ 9) กระบวนการอุทธรณ์ 10) ความตกลงทางการค้า 11) มาตรการทางภาษี 12) เอกสารการนำเข้า ส่งออก และผ่านแดน 13) ข้อกำหนดและเอกสารด้าน SPS 14) ข้อห้ามและข้อจำกัดต่าง ๆ 15) คำแนะนำในทางปฏิบัติในการนำเข้า ส่งออก ผ่านแดน และการอุทธรณ์ 16) กฎระเบียบทางการค้าที่เกี่ยวข้อง 17) จุดสอบถามข้อมูลต่าง ๆ ซึ่งในปัจจุบันกระทรวงเศรษฐกิจและการเงินได้มีความพยายามรวบรวมข้อมูลต่าง ๆ ให้ครบถ้วนและทันสมัยต่อปัจจุบันให้มากที่สุด

#### แนวทางการดำเนินงานต่อไป

1. การพัฒนาขั้นตอนการปฏิบัติงานเพื่อดูแลติดตามคลังข้อมูลทางการค้าแห่งชาติ

กระทรวงเศรษฐกิจและการเงินควรมีการหารือร่วมกับหน่วยงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องในการจัดหาข้อมูลต่าง ๆ โดยมีการกำหนดขั้นตอนการปฏิบัติงานสำหรับการปรับปรุงข้อมูลต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องอย่างสม่ำเสมอ รวมทั้งการคัดกรองข้อมูลที่ถูกต้อง

<sup>1</sup> <https://www.cambodiantr.gov.kh/>

## 2. การจัดทำรายการของข้อมูลที่สำคัญโดยละเอียด

โดยมีการวิเคราะห์รายละเอียดเงื่อนไขของความตกลงว่าด้วยการอำนวยความสะดวกทางการค้าและเปรียบเทียบกับคลังข้อมูลทางการค้าในปัจจุบัน เพื่อที่คณะทำงานจะได้มีการจัดทำรายการของข้อมูลที่สำคัญโดยละเอียด รวมทั้งการรับฟังข้อมูลจากทั้งผู้นำเข้า ผู้ส่งออก ผู้ให้บริการขนส่งและผู้ให้บริการโลจิสติกส์ต่าง ๆ เพื่อให้มีข้อมูลที่ครบถ้วน

## 3. การปรับปรุงเว็บไซต์และกำหนดแผนในการปรับปรุงข้อมูลอย่างสม่ำเสมอ

### มาตรา 1.4 การดำเนินการแจ้ง (Notification)

#### การดำเนินงานในปัจจุบัน

กระทรวงพาณิชย์เป็นหน่วยงานที่รับผิดชอบโดยตรงในการติดต่อสื่อสารกับองค์การการค้าโลก (WTO) ในข้อมูลต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับความตกลงว่าด้วยการอำนวยความสะดวกทางการค้า เนื่องจากในปัจจุบันกัมพูชาได้มีการดำเนินการจัดตั้งระบบในการติดต่อประสานงานกับองค์การการค้าโลกได้เรียบร้อยแล้ว ดังนั้น มาตรการดังกล่าวควรได้รับการพิจารณาให้เปลี่ยนไปอยู่ใน Category A หรือ B

### มาตรา 5.3 กระบวนการทดสอบ (Test Procedures)

#### การดำเนินงานในปัจจุบัน

มาตราดังกล่าวเกี่ยวข้องกับการทดสอบในห้องปฏิบัติการทางศุลกากร ซึ่งรวมถึงมาตรฐานทางเทคนิคต่าง ๆ ความปลอดภัยทางอาหาร มาตรฐานสินค้าเกษตร โดยหน่วยงานที่รับผิดชอบโดยตรงได้แก่ CAMCONTROL ซึ่งเป็นหน่วยงานที่ดูแลด้านการตรวจสอบและการทดสอบสินค้านำเข้าและส่งออก อย่างไรก็ตาม ในทางปฏิบัติผู้นำเข้าส่งออกได้ให้ข้อมูลว่า ทางกระทรวงเกษตร ป่าไม้และประมง (Ministry of Agriculture, Forestry and Fisheries: MAFF) จะเป็นผู้ดำเนินการตรวจสอบสำหรับกรณีการนำเข้าสินค้าเกษตรที่เป็นล็อตใหญ่ และกระทรวงสาธารณสุขจะเป็นผู้ดำเนินการตรวจสอบสำหรับสินค้าประเภทยาและเวชภัณฑ์ นอกจากนี้ ศุลกากร (GDCE) กระทรวงสาธารณสุข และ กระทรวงเกษตร ป่าไม้และประมง (MAFF) ได้ให้ความเห็นว่ายังคงมีความทับซ้อนของบทบาทหน้าที่และความรับผิดชอบในการตรวจสอบสินค้านำเข้าและส่งออกระหว่างหน่วยงาน CAMCONTROL และกระทรวงต่าง ๆ โดยในปัจจุบัน CAMCONTROL มีข้อจำกัดด้านบุคลากรและความสามารถด้านการตรวจสอบตามมาตรฐานสุขอนามัยและสุขอนามัยพืช (Sanitary and Phytosanitary Standard: SPS) และการตรวจสอบทางเทคนิคอื่น ๆ ซึ่งในปัจจุบัน การตรวจสอบหรือทดสอบต่าง ๆ จะต้องดำเนินการในห้องปฏิบัติการ (ห้องแล็บ) ที่กรุงพนมเปญ รวมทั้งมีทรัพยากรไม่เพียงพอ ซึ่งก่อให้เกิดความไม่สะดวก ความล่าช้าและเพิ่มภาระต้นทุนของผู้นำเข้าส่งออกในกรณีที่ถูกตรวจสอบสินค้า ซึ่งทางกระทรวงเกษตร ป่าไม้และประมง (MAFF) ได้มีความพยายามในการขอจัดตั้งสถานีกักกันพืชและสัตว์ (Post-entry quarantine station) โดยมีการเชื่อมต่อกับระบบของท่าเรือ

#### แนวทางการดำเนินงานต่อไป

เพื่อเป็นการปฏิบัติตามมาตราดังกล่าว หน่วยงานที่เกี่ยวข้องจะต้องให้สิทธิแก่ผู้นำเข้าและส่งออกในการทดสอบครั้งที่สอง (Second test) รวมทั้งต้องเผยแพร่หรือแจ้งสถานที่และข้อมูลการติดต่อของห้องปฏิบัติการ ซึ่งกระบวนการทดสอบดังกล่าวอยู่ภายใต้กฎหมายว่าด้วยการจัดการคุณภาพและความปลอดภัยของสินค้าและบริการ นอกจากนี้ เพื่อลดระยะเวลาล่าช้าที่เกิดขึ้นในกระบวนการทดสอบ ภาครัฐก็มักพิจารณาจะจัดสรรงบประมาณและกระจายอำนาจการจัดการดังกล่าวโดยการจัดตั้งห้องปฏิบัติการรวมทั้งบุคลากรและอุปกรณ์ต่าง ๆ ที่จำเป็น ณ บริเวณจุดผ่านแดนเข้า-ออกหลักของประเทศภายใต้การบริหารจัดการด้วยระบบ ISO-17025 ทางหน่วยงานศุลกากรเองมีความต้องการในการจัดตั้งคณะทำงานด้านนี้เพื่อจัดตั้งศูนย์ห้องปฏิบัติการของศุลกากร ดังนั้น เพื่อให้แนวทางดังกล่าวประสบความสำเร็จ ควรมีการทำงานร่วมกับ หน่วยงาน CAMCONTROL กระทรวงเกษตร ป่าไม้และประมง (MAFF) และกระทรวงสาธารณสุข โดยมีรายละเอียดที่จะต้องดำเนินการดังนี้

- กำหนดให้ “การปฏิบัติการทดสอบ” เป็นกิจกรรมที่มีความสำคัญที่สุด
- การทดสอบโดยรวม (Holistic testing) / ข้อกำหนดการสุ่มตัวอย่าง (Sampling requirement)
- สถานที่ตั้งของห้องปฏิบัติการ
- ขั้นตอนและกระบวนการในการทดสอบภายใต้ความร่วมมือจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
- โครงสร้างองค์กร เช่น การบริหารจัดการภายใน การจัดจ้างจากภายนอก การร่วมลงทุนจากภาครัฐและเอกชน เป็นต้น
- มาตรฐานต้องมีความสอดคล้องกับมาตรฐานระดับภูมิภาคหรือนานาชาติ
- กระบวนการอุทธรณ์ การทดสอบซ้ำ การส่งสินค้ากลับคืน (Re-export) ต้องมีความสอดคล้องกับความตกลงว่าด้วยการอำนวยความสะดวกทางการค้า

## มาตรา 7.1 กระบวนการทางศุลกากรล่วงหน้าก่อนสินค้ามาถึง (Pre-Arrival Processing)

### การค้าเงินงานในปัจจุบัน

กระบวนการศุลกากรล่วงหน้าก่อนสินค้ามาถึงจะช่วยให้หน่วยงานศุลกากรได้รับข้อมูลต่าง ๆ ที่สำคัญจากผู้นำเข้าล่วงหน้าเพื่อมาใช้ในการจำแนกสินค้าและประเมินมูลค่าทางศุลกากร ซึ่งเป็นแนวทางหนึ่งในการลดระยะเวลาการตรวจปล่อยสินค้า รวมทั้งช่วยลดต้นทุนของผู้นำเข้า อย่างไรก็ตาม ปัจจุบันกัมพูชายังไม่มีกฎระเบียบหรือแนวทางสำหรับกระบวนการศุลกากรล่วงหน้าก่อนสินค้ามาถึง ซึ่งศุลกากรไม่สามารถออกเอกสาร Single Administrative Document (SAD) ได้จนกว่าจะผู้นำเข้าได้ชำระค่าภาษีอากรต่าง ๆ เรียบร้อยแล้ว

### แนวทางการดำเนินงานต่อไป

#### 1. การออกแบบระบบ “กระบวนการศุลกากรล่วงหน้าก่อนสินค้ามาถึง”

หน่วยงานศุลกากรสามารถดำเนินการดังกล่าวภายใต้การสนับสนุนทางเทคนิคจากผู้ให้ความช่วยเหลือ โดย 1) พัฒนาขั้นตอนและกระบวนการเพื่อให้สินค้านำเข้าส่วนใหญ่สามารถดำเนินการผ่าน “กระบวนการศุลกากรล่วงหน้าก่อนสินค้ามาถึง” 2) พิจารณาจากตัวอย่างที่ประสบความสำเร็จ (เช่น ไนจีเรีย) เพื่อนำมาออกแบบกระบวนการที่เหมาะสมกับกัมพูชา 3) จัดทำ “กระบวนการศุลกากรล่วงหน้าก่อนสินค้ามาถึง” 4) นำกระบวนการดังกล่าวมาหารือ สอบถามและตรวจสอบกับผู้ที่มีส่วนได้เสีย เช่น ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ หน่วยงาน

ท่าเรือ สนามบิน และตัวแทนออกของ เป็นต้น และนำข้อเสนอแนะต่าง ๆ มาจัดทำ “กระบวนการศุลกากรล่วงหน้าก่อนสินค้ามาถึง” ให้มีความสอดคล้องและเหมาะสม

## 2. การสร้างบุคลากรสำหรับการดำเนินการด้าน “กระบวนการศุลกากรล่วงหน้าก่อนสินค้ามาถึง”

หลังจากได้มีการออกแบบ “กระบวนการศุลกากรล่วงหน้าก่อนสินค้ามาถึง” ภายใต้แนวทางปฏิบัติที่เป็นเลิศ (Best practices) ผู้เชี่ยวชาญ (Technical expert) จากองค์กรให้ความช่วยเหลือ (Donor) จะต้องทำงานร่วมกับหน่วยงานศุลกากรในการพัฒนาการฝึกอบรมต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับกระบวนการศุลกากรล่วงหน้าก่อนสินค้ามาถึง รวมทั้งการฝึกอบรมเจ้าหน้าที่และบุคลากรต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง นอกจากนี้ ควรมีการพัฒนาระบบในการติดตามประสิทธิภาพของทั้งการฝึกอบรมและระบบ “กระบวนการศุลกากรล่วงหน้าก่อนสินค้ามาถึง”

### มาตรา 7.2 การชำระเงินอิเล็กทรอนิกส์ (Electronic Payments)

#### การดำเนินงานในปัจจุบัน

การปฏิบัติตามมาตราดังกล่าวจะช่วยลดปัญหาการทุจริตและการชำระเงินนอกระบบที่เกิดขึ้น ซึ่งกัมพูชาจะต้องกำหนดให้การชำระเงินอิเล็กทรอนิกส์เป็นหนึ่งในประเด็นที่มีความสำคัญในลำดับสูงสุด ปัจจุบันผู้นำเข้าและส่งออกยังไม่สามารถชำระเงินอิเล็กทรอนิกส์ได้ ถึงแม้ว่าได้เริ่มมีการพัฒนากระบวนการชำระเงินที่เกี่ยวข้องกับการค้า เช่น การชำระเงินสำหรับหนังสือรับรองแหล่งกำเนิดสินค้า (Certificate of Origin) อย่างไรก็ตาม รัฐบาลกัมพูชาได้มีความพยายามอย่างเร่งด่วนในการออกกฎหมายขี้อิเล็กทรอนิกส์เพื่อมารองรับกับการชำระเงินอิเล็กทรอนิกส์ ซึ่งหน่วยงานศุลกากรระบุว่ากฎหมายดังกล่าวจะช่วยขจัดอุปสรรคต่าง ๆ ในการชำระเงินที่เกิดขึ้น รวมทั้งช่วยอำนวยความสะดวกให้แก่ผู้นำเข้าและส่งออกเป็นอย่างมาก

#### แนวทางการดำเนินงานต่อไป

เมื่อกฎหมายว่าด้วยขี้อิเล็กทรอนิกส์มีผลบังคับใช้ ผู้ร่วมพัฒนา (Donor) และรัฐบาลกัมพูชาควรร่วมกันวิเคราะห์ถึงสิ่งจำเป็นในการปฏิบัติตามมาตราดังกล่าวภายใต้กฎหมายข้างต้น เพื่อที่จะสามารถกำหนดรูปแบบของความช่วยเหลือจากผู้ร่วมพัฒนาบนพื้นฐานของความจำเป็นที่ได้รับระบุไว้ได้อย่างถูกต้อง

### มาตรา 7.4 การบริหารความเสี่ยง (Risk Management)

#### การดำเนินงานในปัจจุบัน

การบริหารความเสี่ยงถือเป็นแก่นหลักของกระบวนการทางศุลกากร นอกเหนือไปจากศุลกากรที่เป็นหน่วยงานหลักที่รับผิดชอบในเรื่องดังกล่าวนี้แล้ว ยังมีหน่วยงานที่เกี่ยวข้องอื่น ๆ อีก เช่น CAMCONTROL ซึ่งหน่วยงานต่าง ๆ เหล่านี้จะต้องสามารถเข้าถึงระบบ ASYCUDA เพื่อมีส่วนร่วมในการบริหารความเสี่ยงในภาพรวม ซึ่งอัตราส่วนของการตรวจสอบสินค้าและเอกสารภายใต้การบริหารความเสี่ยงของกัมพูชาแสดงในตารางที่ ข.1



ตารางที่ ข.1 การบริหารความเสี่ยงของสินค้านำเข้าโดยทางเรือของกัมพูชา

ประเภทความเสี่ยง	ร้อยละของตู้คอนเทนเนอร์	แนวทางการปฏิบัติ
เขียว (Green)	1	ไม่ต้องมีการตรวจสอบ
น้ำเงิน (Blue)	40	ไม่ต้องมีการตรวจสอบ
เหลือง (Yellow)	43	ตรวจสอบเอกสาร
แดง (Red)	16	ตรวจสอบทางกายภาพ

ที่มา: ศุลกากรกัมพูชา

จากข้อมูลดังกล่าวแสดงให้เห็นว่า สินค้าที่มีความเสี่ยงในประเภท “แดง” ซึ่งจะต้องมีการเอ็กซเรย์ (X-ray) หรือเปิดตรวจตู้สินค้ามีถึงร้อยละ 16 ของปริมาณตู้สินค้านำเข้าทางเรือทั้งหมด ซึ่งอัตราส่วนของการเปิดตรวจทางกายภาพดังกล่าวยังคงมีอัตราส่วนที่สูงเมื่อเปรียบเทียบกับแนวทางปฏิบัติที่เป็นเลิศ (International best practice) อย่างไรก็ตาม ถึงแม้ว่าในการบริหารความเสี่ยง ควรจะต้องมีหน่วยงานที่เกี่ยวข้องอื่น ๆ นอกเหนือจากศุลกากรมาร่วมดำเนินการด้วย แต่ในปัจจุบันหน่วยงานที่เกี่ยวข้องอื่น ๆ ยังไม่สามารถเข้าถึงระบบบริหารความเสี่ยง ASUCUDA ได้

#### แนวทางการดำเนินงานต่อไป

##### 1. การพัฒนากระบวนการในการบริหารความเสี่ยงและการฝึกอบรม

ศุลกากรมีหน้าที่รับผิดชอบดังกล่าวในการพัฒนากระบวนการบริหารความเสี่ยง โดยใช้แนวทางการบริหารความเสี่ยงของแคเมอรูน (Cameroon) เป็นแนวทางต้นแบบ รวมทั้งมีการกำหนดดัชนีชี้วัดสำหรับการประเมินความเสี่ยง และดัชนีชี้วัดในกระบวนการและขั้นตอน

##### 2. การพัฒนาทักษะและความสามารถของบุคลากร

หลังจากที่ได้มีการกำหนดกระบวนการประเมินความเสี่ยงแล้ว หน่วยงานศุลกากรควรมีการจัดสัมมนาเชิงปฏิบัติการโดยมีการเชิญหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ ศุลกากร CAMCONTROL กระทรวงเกษตร ป่าไม้และประมง กระทรวงสาธารณสุข และภาคเอกชน

#### มาตรา 7.5 การตรวจสอบหลังการตรวจปล่อย (Post-Clearance Audit)

##### การดำเนินงานในปัจจุบัน

มาตรการดังกล่าวเป็นการช่วยลดความแออัดบริเวณจุดผ่านแดน ลดระยะเวลาการนำเข้า และช่วยลดค่าใช้จ่ายต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นในท่าเรือ กัมพูชาได้เริ่มมีการตรวจสอบหลังการตรวจปล่อยของสินค้านำเข้าประเภท

เมื่อห้าในปี 2012 และสำหรับการนำเข้าเชิงพาณิชย์ในปี 2016 ซึ่งหน่วยงานศุลกากรได้มีการระบุถึงความจำเป็นด้านความช่วยเหลือในการพัฒนาทักษะต่าง ๆ ที่จำเป็นแก่เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้อง เนื่องจากต้องอาศัยทักษะอื่น ๆ ที่จำเป็น เช่น ทักษะทางบัญชี การตรวจสอบ การบริหารสินค้าคงคลัง เทคโนโลยีสารสนเทศ เป็นต้น

#### แนวทางการดำเนินงานต่อไป

##### 1. การทบทวนกระบวนการดำเนินงานในปัจจุบัน

การให้ความช่วยเหลือทางเทคนิคจากผู้ร่วมพัฒนาในการทบทวนกระบวนการดำเนินงานในปัจจุบัน เช่น เกณฑ์บรรทัดฐานที่เหมาะสม กระบวนการตรวจสอบ เป็นต้น และร่วมกันพัฒนาแผนสำหรับการตรวจสอบหลังการตรวจปล่อยที่มีประสิทธิภาพ

##### 2. การฝึกอบรมและการพัฒนาทักษะ

เจ้าหน้าที่ศุลกากรจำเป็นต้องได้รับการฝึกอบรมเชิงเทคนิคด้านการตรวจสอบหลังการตรวจปล่อยเพื่อส่งเสริมให้มีการปฏิบัติดังกล่าวอย่างกว้างขวางมากขึ้น ตามทักษะต่าง ๆ ที่ได้กล่าวไว้ข้างต้น ศุลกากรควรออกแบบหลักสูตรการตรวจสอบหลังการตรวจปล่อยและหลักสูตรการพัฒนาผู้ฝึกสอนภายใต้การสนับสนุนจากผู้ร่วมพัฒนา เพื่อเป็นการส่งเสริมและยกระดับความสามารถให้กับเจ้าหน้าที่ศุลกากรที่รับผิดชอบด้านดังกล่าว

##### 3. การวางแผนด้านทรัพยากรบุคคล

ศุลกากร ภายใต้การสนับสนุนจากผู้ร่วมพัฒนา ควรกำหนดแผนงานเพื่อรองรับบุคลากรที่อาจจะขาดแคลนในอนาคต รวมทั้งแผนการสนับสนุนและพัฒนาบุคลากรในปัจจุบัน

#### **มาตรา 7.6 การเผยแพร่ข้อมูลด้านระยะเวลาการตรวจปล่อย (Publication of Release Times)**

##### การดำเนินงานในปัจจุบัน

มาตรการดังกล่าวเป็นหนึ่งในดัชนีชี้วัดประสิทธิภาพการปฏิบัติงานของหน่วยงานศุลกากร อย่างไรก็ตาม ระยะเวลาการตรวจปล่อยสินค้ามีความแตกต่างจากระยะเวลาในการเคลียร์สินค้าเนื่องจากมีความเกี่ยวข้องและขึ้นอยู่กับความสามารถในการปฏิบัติงานของหน่วยงานอื่น ๆ เช่นกัน การเผยแพร่ข้อมูลด้านระยะเวลาการตรวจปล่อยในเว็บไซต์ของศุลกากรเป็นแนวทางหนึ่งในการสร้างความโปร่งใสในการปฏิบัติงาน ซึ่งความตกลงว่าด้วยการอำนวยความสะดวกทางการค้าได้ยึดโมเดลด้านระยะเวลาการตรวจปล่อยขององค์กรศุลกากรโลกเป็นแนวทางในการปฏิบัติ โดยในกัมพูชาได้เริ่มมีการศึกษาข้อมูลด้านระยะเวลาการตรวจปล่อยในปี 2013 และมีการเผยแพร่ในเว็บไซต์ของศุลกากรในปี 2014 อย่างไรก็ตามข้อมูลดังกล่าวมิได้มีการเผยแพร่ในเว็บไซต์อย่างสม่ำเสมอตามแนวทางปฏิบัติของความตกลงว่าด้วยการอำนวยความสะดวกทางการค้า

##### แนวทางการดำเนินงานต่อไป

ปัจจุบัน การให้ความช่วยเหลือทางเทคนิคในประเด็นดังกล่าวยังมิได้มีการระบุอย่างชัดเจน อย่างไรก็ตาม ศุลกากรมีข้อมูลเพียงพอสำหรับการเริ่มต้นเผยแพร่ข้อมูลด้านระยะเวลาการตรวจปล่อยเป็นประจำในทุกเดือนบนเว็บไซต์ของศุลกากรหรือเว็บไซต์ของคลังข้อมูลการค้าแห่งชาติ ถึงแม้ว่าในขณะที่ศุลกากรยังไม่มีความพร้อมของ

บุคลากรที่จะมารับผิดชอบด้านการศึกษาระยะเวลาการตรวจปล่อย แต่อย่างน้อยควรจะได้เริ่มมีการศึกษาข้อมูลด้านระยะเวลาการตรวจปล่อยอย่างสม่ำเสมอและเผยแพร่ข้อมูลดังกล่าวบนเว็บไซต์ในทุก 2-3 ปี

### มาตรา 7.7 มาตรการอำนวยความสะดวกทางการค้าสำหรับผู้ประกอบการมาตรฐาน AEO (Trade Facilitation Measures for Authorized operators)

#### การดำเนินงานในปัจจุบัน

ผู้ประกอบการมาตรฐาน AEO จะได้รับสิทธิพิเศษในการเคลื่อนย้ายสินค้านำเข้าและส่งออกบริเวณจุดผ่านแดนในระยะเวลาที่รวดเร็ว ส่งผลให้ช่วยลดระยะเวลาและต้นทุนในการนำเข้าและส่งออกให้แก่ผู้ประกอบการดังกล่าว นอกจากนี้ยังช่วยให้หน่วยงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการบริหารจัดการบริเวณพรมแดนสามารถบริหารทรัพยากรต่าง ๆ ทั้งในด้านบุคลากร อุปกรณ์ และงบประมาณได้อย่างมีประสิทธิภาพมากขึ้น ในปัจจุบันกัมพูชาได้มีโครงการ “The Best Traders Incentive Mechanism: BTIM)” ซึ่งมีแนวทางที่ใกล้เคียงกับผู้ประกอบการมาตรฐาน AEO อย่างไรก็ตามกลไก BTIM ดังกล่าวยังขาดแนวทางด้านการปกป้องความมั่นคงของสินค้าและบุคคล นอกจากนี้โครงการ BTIM ไม่สอดคล้องกับมาตรฐานระหว่างประเทศ ซึ่งเงื่อนไขอย่างหนึ่งสำหรับผู้ประกอบการที่จะเข้าร่วมโครงการ BTIM ได้แก่ การมีทุนจดทะเบียนของกิจการขั้นต่ำ 100 ล้านดอลลาร์ หรือประมาณ 24,000 เหรียญสหรัฐ ส่งผลให้ผู้ประกอบการขนาดกลางและขนาดย่อม (SMEs) ส่วนใหญ่ขาดคุณสมบัติในการเข้าร่วมโครงการดังกล่าว

#### แนวทางการดำเนินงานต่อไป

เพื่อที่จะดำเนินการตามความตกลงว่าด้วยการอำนวยความสะดวกทางการค้าในมาตรการดังกล่าว ทางกัมพูชาจะต้องมีการกำหนดเงื่อนไขและจัดตั้งโครงการ AEO ซึ่งจะต้องสอดคล้องกับระดับการยอมรับร่วมกันระหว่างประเทศ โดยผู้ประกอบการมาตรฐาน AEO ประกอบไปด้วย ผู้นำเข้า ผู้ส่งออก ตัวแทนออกของ ตัวแทนรับจัดการสินค้า ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ระหว่างประเทศ เป็นต้น การจัดตั้งโครงการ AEO มีแนวทางดังต่อไปนี้

#### 1. การจัดทำแผนการจัดตั้ง AEO

การดำเนินการดังกล่าวภายใต้ความรับผิดชอบของหน่วยงานศุลกากรและความร่วมมือจากผู้ร่วมพัฒนา (Donor) โดยกำหนดแผนในการนำผู้ประกอบการภายใต้โครงการ “Best Trader Incentive” ที่ผ่านมาตรฐาน AEO มาอยู่ภายใต้แผนงานโครงการ AEO การกำหนดกระบวนการสำหรับการรับรองคุณภาพผู้ประกอบการมาตรฐาน AEO และการกำหนดเครื่องมือในการประเมินขั้นต้นและการตรวจสอบเป็นระยะๆ การกำหนดปัจจัยด้านความมั่นคงปลอดภัยในระบบข้อมูลในกระบวนการประเมิน การจัดทำร่างเอกสารการสมัครและคำแนะนำต่าง ๆ ที่จำเป็น

#### 2. การฝึกอบรม

การพัฒนาโครงการเพื่อสร้างการรับรู้ที่มีต่อโครงการ AEO ไปยังผู้ที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งผู้ประกอบการขนาดกลางและขนาดย่อม (SMEs) โครงการดังกล่าวรวมถึงหลักสูตรการฝึกอบรมสำหรับผู้ประเมินโครงการ (AEO assessors) และการจัดเตรียมอุปกรณ์เครื่องมือในการฝึกอบรม

### 3. การเจรจาในการทำข้อตกลงยอมรับร่วม (Mutual recognition agreement)

#### มาตรา 7.8 การตรวจปล่อยสินค้าเร่งด่วน (Expedited Shipments)

##### การดำเนินงานในปัจจุบัน

มาตรการดังกล่าวเป็นช่องทางที่ผู้นำเข้าและส่งออกสามารถใช้บริการผู้ให้บริการจัดส่งสินค้าแบบด่วนระหว่างประเทศ เช่น FedEx DHL UPS เป็นต้น ซึ่งเป็นให้บริการขนส่งทางอากาศแบบประตูถึงประตู (Door-to-door) ซึ่งการขนส่งในลักษณะดังกล่าวย่อมต้องการกระบวนการตรวจปล่อยสินค้าที่รวดเร็ว ในปัจจุบันกัมพูชายังไม่มีกฎระเบียบสำหรับการตรวจปล่อยสินค้าเร่งด่วนดังกล่าวโดยเฉพาะ ซึ่งส่งผลกระทบต่อผู้ประกอบการที่ต้องการวัตถุดิบนำเข้าหรือส่งออกเร่งด่วน เช่น อะไหล่ อุปกรณ์ที่ต้องใช้เร่งด่วน สินค้าตัวอย่าง เป็นต้น ทำให้ไม่ได้รับสินค้าภายในระยะเวลาที่รวดเร็วและส่งผลกระทบต่อขีดความสามารถทางการแข่งขันของประเทศ ดังนั้น กัมพูชาจะต้องกำหนดแผนการดำเนินงานสำหรับการตรวจปล่อยสินค้าเร่งด่วน ซึ่งเป็นแนวทางหนึ่งที่กัมพูชาสามารถเข้าถึงและเข้าเป็นส่วนหนึ่งของห่วงโซ่คุณค่าในระดับโลก (Global value chain) หน่วยงานศุลกากรได้เล็งเห็นถึงความสำคัญของมาตรการดังกล่าวและมีแผนในการร่างกฎระเบียบต่าง ๆ และผลักดันให้มีผลบังคับใช้ในอนาคต

##### แนวทางการดำเนินงานต่อไป

#### 1. การพัฒนากระบวนการปฏิบัติตามมาตรการดังกล่าว

ผู้ร่วมพัฒนาควรให้การสนับสนุนทางเทคนิคแก่หน่วยงานศุลกากรในการพัฒนากระบวนการดังกล่าวในการอำนวยความสะดวกให้แก่สินค้านำเข้าและส่งออกที่มีการจัดส่งแบบเร่งด่วน โดยมีการจัดประชุมเชิงปฏิบัติการร่วมกันระหว่างหน่วยงานศุลกากร ผู้นำเข้าและส่งออก ผู้ให้บริการขนส่งด่วนระหว่างประเทศ และผู้ที่เกี่ยวข้องอื่น ๆ ในการร่วมกันกำหนดระบบต่าง ๆ ซึ่งตรงกับความต้องการในการดำเนินงานของผู้มีส่วนเกี่ยวข้องดังกล่าว

#### มาตรา 7.9 การจัดการสินค้าเน่าเสียง่าย (Perishable Goods)

##### การดำเนินงานในปัจจุบัน

กัมพูชามีการนำเข้าและส่งออกสินค้าทางการเกษตรในสัดส่วนที่มีนัยสำคัญ ซึ่งหากเกิดการล่าช้าในกระบวนการนำเข้าและส่งออกย่อมส่งผลให้สินค้าเกิดความเสียหาย ซึ่งมาตรการดังกล่าวได้กำหนดกระบวนการในการตรวจปล่อยสินค้าให้รวดเร็ว สามารถตรวจปล่อยสินค้านอกเหนือไปจากช่วงเวลาการทำงานปกติ และหากสินค้าเน่าเสียง่ายจะต้องได้รับการตรวจสอบ จะได้รับการจัดลำดับในการตรวจสอบเป็นลำดับแรกเพื่อป้องกันการเสียเวลาที่เกิดขึ้น ในปัจจุบันหน่วยงานศุลกากรมีความพร้อมในการปฏิบัติตามมาตรการดังกล่าว อย่างไรก็ตามยังคงต้องมีการเตรียมความพร้อมจากหน่วยงานอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องทั้งในด้านกฎระเบียบ การพัฒนากระบวนการสุ่มตัวอย่าง เป็นต้น ซึ่งจะต้องมีการประสานงานร่วมมือระหว่างหน่วยงานศุลกากร CAMCONTROL กระทรวง ป่าไม้และประมง (MAFF) และกระทรวงสาธารณสุข

### แนวทางการดำเนินงานต่อไป

#### 1. การพัฒนากระบวนการสำหรับสินค้านำเข้าเสี่ยงง่าย

ผู้ร่วมพัฒนา (Donor) ควรให้การสนับสนุนทางเทคนิคแก่ หน่วยงานศุลกากร CAMCONTROL กระทรวงเกษตร ป่าไม้และประมง (MAFF) และกระทรวงสาธารณสุข ในการพัฒนากระบวนการต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการตรวจปล่อยสินค้านำเข้าเสี่ยงง่าย ให้มีขั้นตอนที่สะดวกและรวดเร็ว

#### 2. การเสริมสร้างขีดความสามารถและการเผยแพร่ข้อมูลด้านกระบวนการที่เกี่ยวข้อง

เมื่อได้มีการพัฒนากระบวนการในการจัดการสินค้านำเข้าเสี่ยงง่ายจนมีความพร้อมแล้ว หน่วยงานศุลกากร CAMCONTROL กระทรวงเกษตร ป่าไม้และประมง (MAFF) และกระทรวงสาธารณสุข จะต้องมีการจัดทำข้อมูลเพื่อใช้ในการเผยแพร่ การจัดการฝึกอบรมให้แก่ทั้งผู้ที่เกี่ยวข้องในภาคเกษตรกรรม และเจ้าหน้าที่ภาครัฐ

### **มาตรา 8.1 ความร่วมมือของหน่วยงานบริเวณพรมแดนภายในประเทศ (Border Agency Cooperation – Domestic)**

#### การดำเนินงานในปัจจุบัน

การดำเนินงานในมาตราดังกล่าวในปัจจุบันได้มีการร่วมมือและประสานงานกันระหว่างหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้อง โดยส่วนใหญ่มักเป็นการประสานงานกันระหว่างหน่วยงานศุลกากรและ CAMCONTROL ปัญหาที่เกิดขึ้นในการร่วมมือและประสานงานระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในปัจจุบัน ได้แก่ การขาดการเชื่อมโยงข้อมูลทางระบบอิเล็กทรอนิกส์ และการขาดความเข้าใจในบทบาทหน้าที่ความรับผิดชอบและกระบวนการปฏิบัติงานของหน่วยงานอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง CAMCONTROL มีหน้าที่รับผิดชอบในการตรวจสอบสินค้าภายใต้อำนาจจากกระทรวงสาธารณสุขและกระทรวงเกษตร ป่าไม้และประมง (MAFF) เช่น สินค้าทางการเกษตร อุปกรณ์ทางการแพทย์ เป็นต้น อย่างไรก็ตาม CAMCONTROL ยังขาดความสามารถเชิงเทคนิคในการดำเนินการดังกล่าว ซึ่งผู้ประกอบการมักกล่าวว่าไม่อาจทราบได้ว่า CAMCONTROL ใช้หลักเกณฑ์ใดในการพิจารณาในการตรวจสอบสินค้า ซึ่งมักก่อให้เกิดความสับสนแก่ผู้นำเข้าและส่งออก รวมทั้งหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

#### แนวทางการดำเนินงานต่อไป

เพื่อเป็นการปฏิบัติตามมาตรการดังกล่าวได้อย่างมีประสิทธิภาพ กัมพูชาควรระบุหน้าที่และความรับผิดชอบในส่วนที่มีการทับซ้อนกันและไม่ชัดเจนระหว่างหน่วยงานศุลกากร CAMCONTROL และหน่วยงานอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง โดยมีการทบทวน ปรับปรุง กำหนดขั้นตอนการปฏิบัติงานและจัดทำข้อกำหนดขอบเขตงาน (Term of reference) ให้ชัดเจนสำหรับทั้ง CAMCONTROL ศุลกากร กระทรวงสาธารณสุข และกระทรวงเกษตร ป่าไม้และประมง (MAFF) นอกจากนี้ CAMCONTROL จะต้องมีการกำหนดถึงความจำเป็นในการประเมินและระบุส่วนที่ต้องพัฒนาขีดความสามารถในส่วนของกรมตรวจสอบต่าง ๆ ที่ได้รับมอบอำนาจจากกระทรวงและหน่วยงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง

## มาตรา 8.2 ความร่วมมือของหน่วยงานบริเวณพรมแดนระหว่างประเทศ (Border Agency Cooperation – External)

### การดำเนินงานในปัจจุบัน

การสร้างความร่วมมือระหว่างหน่วยงานบริเวณพรมแดนกับประเทศเพื่อนบ้านในการจัดการกระบวนการนำเข้าและส่งออกให้มีประสิทธิภาพเป็นแนวทางที่สำคัญในการลดขั้นตอนที่ซ้ำซ้อนและไม่จำเป็น ซึ่งช่วยลดต้นทุนและระยะเวลาที่เกิดขึ้นในกระบวนการข้ามแดน รูปแบบการบริหารจัดการของสหภาพยุโรปในลักษณะ One-Stop Border Posts (OSBP) เป็นตัวอย่างที่ดีและเหมาะสมกับบริบทของกัมพูชาและอาเซียน ปัจจุบันกัมพูชามีกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับ One-Stop Border Posts (OSBP) ซึ่งเป็นจุดเริ่มต้นที่สำคัญในการสร้างความร่วมมือระหว่างหน่วยงานบริเวณพรมแดนของแต่ละประเทศที่มีพรมแดนติดกัน อย่างไรก็ตามยังไม่ได้มีการกำหนดขั้นตอนและกระบวนการปฏิบัติงานดังกล่าวที่ชัดเจน นอกจากนี้ผู้นำเข้าและส่งออกได้ให้ข้อมูลว่าขั้นตอนการปฏิบัติงานบริเวณพรมแดนระหว่างไทยและเวียดนามมีความแตกต่างกันเป็นอย่างมาก ดังนั้นการนำแนวทาง One-Stop Border Posts (OSBP) มาปฏิบัติใช้จะช่วยให้การปฏิบัติงานบริเวณพรมแดนเป็นไปในแนวทางเดียวกัน

### แนวทางการดำเนินงานต่อไป

ปัจจุบัน องค์กรความร่วมมือระหว่างประเทศแห่งญี่ปุ่น (Japan International Cooperation Agency: JICA) ได้สนับสนุนเงินทุนในการศึกษาความเป็นไปได้ในการจัดตั้ง One-Stop Border Posts (OSBP) บริเวณด่านพรมแดนกัมพูชา-เวียดนาม ด้านการลงทุนในระบบโครงสร้างพื้นฐานเพื่อก่อสร้างสิ่งอำนวยความสะดวกให้เป็นไปในแนวทางเดียวกัน กัมพูชาจำเป็นต้องกำหนดเวลาการทำงานของเจ้าหน้าที่ กระบวนการและขั้นตอนต่าง ๆ การตรวจสอบควบคุมร่วมกันกับเจ้าหน้าที่ของประเทศเพื่อนบ้านให้มีความสอดคล้องและเป็นไปในทิศทางเดียวกัน เพื่อให้ได้รับประโยชน์สูงสุดจากการจัดตั้ง One-Stop Border Posts (OSBP)

## มาตรา 10.4 การยื่นเอกสาร ณ จุดเดียว (Single Window)

### การดำเนินงานในปัจจุบัน

กัมพูชาได้กำหนดให้ทั้ง National Single Window และ ASEAN Single Window เป็นประเด็นที่สำคัญในลำดับต้นเพื่อการยกระดับการอำนวยความสะดวกทางการค้าของประเทศ กระทรวงพาณิชย์ระบุว่าได้มีการจัดสรรงบประมาณสำหรับการดำเนินงานดังกล่าวเป็นจำนวนกว่า 10 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ซึ่งประเด็นดังกล่าวเป็นที่ได้รับความสนใจจากผู้ร่วมพัฒนา (Donor) โดยมีการศึกษาถึงความเป็นไปได้ต่าง ๆ และคณะกรรมการขับเคลื่อนเศรษฐกิจได้ริเริ่มโครงการตั้งแต่ปี 2008 ธนาคารโลกได้สนับสนุนให้กัมพูชาพัฒนาพิมพ์เขียว (Blueprint) สำหรับ National Single Window และจัดตั้งคณะทำงานซึ่งมีตัวแทนจากภาคเอกชนเข้าร่วมด้วย โครงการ National Single Window มีกระทรวงการคลังเป็นประธาน โดยมีการแบ่งคณะทำงานออกเป็น 3 ส่วน ได้แก่ 1) ฝ่ายเทคนิค 2) ฝ่ายกฎหมาย 3) ฝ่ายเลขานุการ โดยศุลกากรและหน่วยงานอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องจะต้องมีการปรับโครงสร้างและกระบวนการทำงาน รวมถึงการวางระบบเอกสาร กระบวนการ และขั้นตอนต่าง ๆ ให้มีความสอดคล้องและเพิ่มประสิทธิภาพให้รองรับกับการจัดตั้งระบบ Single Window

### แนวทางการดำเนินงานต่อไป

#### 1. การปรับกระบวนการดำเนินงานและอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง

การปรับกระบวนการดำเนินงานถือเป็นพื้นฐานที่สำคัญในการใช้ระบบ Single Window ได้อย่างมีประสิทธิภาพ การพัฒนาพิมพ์เขียวด้าน Single Window ภายใต้การสนับสนุนของธนาคารโลก ผู้ร่วมพัฒนา (Donors) ควรให้การสนับสนุนทางเทคนิคแก่บุคลากรหน่วยงานอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องไม่ว่าจะเป็น CAMCONTROL กระทรวงเกษตร ป่าไม้และประมง (MAFF) กระทรวงสาธารณสุข กระทรวงพาณิชย์ ธนาคารแห่งชาติกัมพูชา การท่าเรือ การท่าอากาศยาน และหน่วยงานตรวจคนเข้าเมือง เป็นต้น เพื่อกำหนดและวางรูปแบบของการยื่นเอกสาร การนำเข้าและส่งออก รวมทั้งขั้นตอนและกระบวนการต่าง ๆ ให้เป็นไปในทิศทางเดียวกัน

#### 2. การพัฒนาแผนในการปฏิบัติใช้ระบบ Single Window

หลังจากที่ได้มีการปรับกระบวนการดำเนินงานต่าง ๆ เพื่อรองรับกับระบบ Single Window เป็นที่เรียบร้อยแล้ว ผู้ร่วมพัฒนา (Donors) ร่วมกับบุคลากรจะต้องมีการวางแผนในการปฏิบัติใช้ระบบ Single Window ไปยังหน่วยงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งภาคเอกชน โดยในขั้นตอนดังกล่าวนี้จะต้องมีการพัฒนาแนวทางในการติดต่อสื่อสารและเผยแพร่ข้อมูลด้านการปฏิบัติงานในระบบ Single Window และแผนในการปรับเปลี่ยนรูปแบบวิธีการบริหารจัดการและการดำเนินงานซึ่งจะต้องมีกิจกรรมการพัฒนาขีดความสามารถของบุคลากรของแต่ละหน่วยงานด้วยเช่นกัน

### **มาตรา 12.0 ความร่วมมือและการแบ่งปันข้อมูลกับหน่วยงานภายนอก (Cooperation/ Information Sharing-External)**

#### การดำเนินงานในปัจจุบัน

การแบ่งปันข้อมูลทางการค้าเป็นประเด็นที่มีความอ่อนไหว ซึ่งกัมพูชาจะต้องมีการออกกฎหมายมารองรับ การดำเนินการดังกล่าวและถือเป็นจุดเริ่มต้นในการปฏิบัติตามมาตรานี้ กัมพูชามีกฎหมายภายในประเทศที่อนุญาตให้มีการแลกเปลี่ยนข้อมูลกันภายใน ASEAN กฎหมายดังกล่าวในปัจจุบันมอบอำนาจให้บุคลากรในการจัดทำความตกลงว่าด้วยการให้ความช่วยเหลือร่วมกัน (Mutual Administrative Assistance Agreement) สำหรับการแบ่งปันข้อมูลกับหน่วยงานบุคลากรภายนอกภูมิภาคภายใต้การสนับสนุนจากองค์การศุลกากรโลก

#### แนวทางการดำเนินงานต่อไป

ในระยะยาวบุคลากรควรจะมีการแบ่งปันข้อมูลกับประเทศอื่น ๆ ภายนอกภูมิภาคอาเซียน ดังที่ได้กล่าวไว้ข้างต้นว่ามาตราดังกล่าวเป็นประเด็นที่มีความอ่อนไหว ดังนั้นผู้ร่วมพัฒนา (Donors) จึงไม่ควรมีส่วนร่วมเชิงลึกในกระบวนการออกกฎหมายและกฎระเบียบดังกล่าว ในระยะสั้นผู้ร่วมพัฒนาควรมุ่งเน้นด้านการจัดประชุมเชิงปฏิบัติการให้แก่ผู้ที่เกี่ยวข้องในประเด็นด้านความอ่อนไหวต่าง ๆ ในมาตรา 12 รวมทั้งการจัดทำแผนการในการปฏิบัติตามมาตราดังกล่าว





כ חכמת ארת



สปป.ลาว

แนวทางการปฏิบัติตามแผนดำเนินงานการอำนวยความสะดวกทางการค้าปี ค.ศ. 2017-2022

1. การจัดทำมีการประชุมภายในกองเลขาธิการด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้า (Trade Facilitation Secretariat) ให้มากขึ้น เพื่อติดตามการปฏิบัติตามแผนการดำเนินงานอย่างใกล้ชิด

เพื่อให้การติดตามและประเมินผลในการดำเนินการด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้ามีประสิทธิภาพมากขึ้น กองเลขาธิการด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้า (Trade Facilitation Secretariat) ควรจะมีการจัดประชุมกันอย่างน้อยไตรมาสละ 1 ครั้ง (จากเดิมปีละ 2 ครั้ง) เพื่อให้สอดคล้องกับวาระการประชุมของคณะกรรมการแห่งชาติในการพัฒนาการค้าและภาคธุรกิจที่จัดขึ้นทุก 6 เดือน ซึ่งกองเลขาธิการด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้า (Trade Facilitation Secretariat) ต้องรายงานต่อกองประชุมดังกล่าวตั้งนี้ นอกจากนี้ จะต้องมีการปรับปรุงบทบาทของกองเลขาธิการด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้า (Trade Facilitation Secretariat) ให้สอดคล้องและปรับปรุงกลไกการติดตาม ตรวจสอบ ให้แล้วเสร็จภายในเดือน มกราคม ค.ศ. 2018

2. การจัดตั้งหน่วยงานที่รับผิดชอบและปฏิบัติตามแผนดำเนินงานด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าภายใต้หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

เพื่อให้การปฏิบัติตามแผนดำเนินงานด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ มีความจำเป็นต้องจัดตั้งหน่วยงานด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าภายใต้กระทรวงต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้มีการติดตาม และควบคุมการดำเนินงานอย่างมีประสิทธิภาพ ภายในเดือนมกราคม ค.ศ. 2018 เพื่อสนับสนุนแผนงานด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้า หน่วยงานดังกล่าวได้รับมอบหมายให้มีการเก็บข้อมูลดัชนีชี้วัดที่สำคัญจากหน่วยงานในระดับแขวง เพื่อนำมาใช้ประเมินผลการปฏิบัติตามแผนการอำนวยความสะดวกทางการค้า

3. จัดตั้งกลไกการประสานงานด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าในระดับแขวง

ปัญหาด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าส่วนใหญ่มักเกิดขึ้นในการปฏิบัติงานระดับแขวง ซึ่งในช่วงที่ผ่านมา ยังไม่มีการกำหนดกลไกการประสานงานระหว่างกองเลขาธิการด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้า (Trade Facilitation Secretariat) กับหน่วยงานระดับแขวง ดังนั้น จึงมีความจำเป็นในการจัดตั้งหน่วยงานที่รับผิดชอบในการประสานงานในแต่ละแขวง เพื่อปรับปรุงการประสานงานระหว่างกระทรวง หรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในระดับแขวง ซึ่งหน่วยงานดังกล่าวมีหน้าที่รับผิดชอบในการติดตามหน่วยงานที่เกี่ยวข้องให้ปฏิบัติตามมาตรการอำนวยความสะดวกทางการค้าในระดับแขวงให้เป็นไปตามนโยบายที่กำหนด โดยมีการประชุมทุก 6 เดือน ยกเว้นกรณีที่มีจำเป็นจึงจะมีการจัดประชุมอย่างเร่งด่วน กลไกการประสานงานดังกล่าวจะประกอบด้วยหน่วยงานของกระทรวงต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องและตัวแทนจากภาคธุรกิจในแขวง โดยมีรองเจ้าแขวง หรือ ผู้ที่หน้าที่รับผิดชอบทางด้านเศรษฐกิจเป็นประธาน โดยมีแผนกอุตสาหกรรมและการค้าของแขวงเป็นหน่วยงานหลักในการขับเคลื่อนงานด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าภายในแขวง กลไกการประสานดังกล่าว ควรได้รับการจัดตั้งให้แล้วเสร็จภายในเดือนกุมภาพันธ์ ค.ศ. 2018

4. การเพิ่มชั่วโมงการให้บริการของเจ้าหน้าที่ตรวจปล่อยสินค้าบริเวณด่านพรมแดน

คณะทำงานที่กำหนดแผนดำเนินงานด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้า จำเป็นต้องศึกษาและพัฒนาโลกที่เหมาะสมเพื่ออำนวยความสะดวกในการตรวจปล่อยสินค้าตลอดระยะเวลาที่เปิดให้บริการบริเวณด่านพรมแดนเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการตรวจปล่อยสินค้า ถึงแม้ว่ากรมภาษีจะพิจารณาในการขยายระยะเวลาในการตรวจปล่อยสินค้าบริเวณด่านพรมแดนที่มีปริมาณมาก เช่น ด่านเวียงจันทน์/หนองคาย ด่าน

สหพันธ์เขต/มุกดาหาร ด้านคำนวณ/นครพนม เป็นต้น แต่ในการปรึกษาร่วมกับหน่วยงานอื่น ๆ เห็นว่าควรมีการศึกษาความต้องการในการขยายระยะเวลาในการให้บริการบริเวณด่านพรมแดนที่สำคัญอื่น ๆ เพิ่มเติมในอีก 6 ด่านพรมแดนที่สำคัญ โดยเฉพาะการวิเคราะห์ความจำเป็นในการขยายระยะเวลาการให้บริการตรวจปล่อยสินค้า เมื่อเปรียบเทียบปริมาณของสินค้าข้ามแดนของแต่ละด่านพรมแดน โดยการศึกษาดังกล่าวนี้ควรดำเนินการให้สำเร็จภายในสิ้นปี ค.ศ. 2018

#### 5. ทบทวนและการประเมินผลกระทบของมาตรการทางการค้าที่มีใช้ภาษี (NTMs)

หน่วยงานที่รับผิดชอบดูแลมาตรการทางการค้าที่มีใช้ภาษี (NTMs) ต้องเร่งทบทวนมาตรการทางการค้าที่มีใช้ภาษี (NTMs) โดยเร่งด่วนเพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์ที่กำหนดไว้ โดยควรจะมีการประเมินผลกระทบของมาตรการทางด้านการค้าที่มีใช้ภาษี (NTMs) ให้สำเร็จอย่างน้อย 11 มาตรการภายในปี ค.ศ. 2018 ซึ่งคิดเป็นจำนวนไม่น้อยกว่า 2 มาตรการจากแต่ละหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น กรมพืช กรมปศุสัตว์ กรมประมง หน่วยงานด้านอาหารและยา หน่วยงานด้านขนส่ง กรมมาตรฐานและวัดระดับ กรมทรัพยากรแร่ กรมการนำเข้าและส่งออก ซึ่งภายในปี ค.ศ. 2018 และ ค.ศ. 2019 มาตรการด้านการค้าที่มีใช้ภาษี (NTMs) ที่ไม่จำเป็นและไม่สมเหตุสมผลที่ใดกล่าวไว้ข้างต้นนั้น ต้องมีการลดลงหรือผ่อนผัน และทำให้มีความโปร่งใส ซึ่งจะเกี่ยวข้องกับการปรับปรุงกฎระเบียบและขั้นตอนต่าง ๆ โดยอิงตามข้อเสนอแนะและทบทวนประเมินผลดังกล่าว ดังนั้น การเก็บค่าธรรมเนียมจากมาตรการทางการค้าที่มีใช้ภาษี (NTMs) ควรมีค่าใช้จ่ายที่เหมาะสมกับการให้บริการ เช่น การออกใบอนุญาตที่เกี่ยวข้องกับการนำเข้าผลิตภัณฑ์ทางการเกษตร เป็นต้น และการทบทวนและประเมินผลกระทบของมาตรการทางการค้าที่มีใช้ภาษี (NTMs) ที่เหลืออยู่ต้องดำเนินการให้แล้วเสร็จภายในปี ค.ศ. 2020 และปฏิบัติตามข้อเสนอแนะดังกล่าวให้ได้ในปี ค.ศ. 2022

#### 6. การเผยแพร่การให้บริการในขั้นตอนที่เกี่ยวข้องกับการนำเข้าและส่งออก

กองเลขาธิการด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้า (Trade Facilitation Secretariat) ร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ต้องสร้างความโปร่งใสในการขั้นตอนการนำเข้าและส่งออกให้สอดคล้องกับกฎระเบียบและให้มีการปฏิบัติการณ์ได้อย่างเป็นเอกภาพทั่วทั้งประเทศโดยการเผยแพร่ข้อมูลลงในเว็บไซต์ของแต่ละหน่วยงานหรือศูนย์ข้อมูลข่าวสารด้านการค้าของสปป.ลาว โดยมีการจัดพิมพ์ สัมมนา และฝึกอบรมผ่านสื่อต่าง ๆ และอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกักฎระเบียบและขั้นตอนต่าง ๆ การนำเข้าและส่งออก เช่น การออกใบอนุญาตด้านสุขอนามัยด้านพืชและสัตว์ การรับรองคุณภาพ ค่าธรรมเนียมและอื่น ๆ ให้สาธารณชนรับทราบ ซึ่งในปัจจุบันมีการเผยแพร่ข้อมูลดังกล่าวในเว็บไซต์ [www.laotradeportal.gov.la](http://www.laotradeportal.gov.la)

#### 7. การลดปริมาณด้านตรวจต่าง ๆ ที่ไม่จำเป็นตามเส้นทาง

กองเลขาธิการด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้า (Trade Facilitation Secretariat) จำเป็นต้องแต่งตั้งคณะรับผิดชอบเพื่อศึกษาและตรวจตราในการลดปริมาณด้านตรวจตามเส้นทางที่ไม่จำเป็นของบรรดาหน่วยงานตรวจตราสินค้านำเข้าและส่งออก ซึ่งในทางปฏิบัติควรกำหนดให้มีการตรวจสอบผ่านระบบ One Stop Inspections ณ บริเวณด่านพรมแดนเท่านั้น (ตามประกาศจากสำนักนายกรัฐมนตรี) ไม่ควรอนุญาตให้มีการตรวจตราเพิ่มเติมภายหลังการแจ้ง หรือ ปล่อยสินค้าแล้ว เว้นแต่กรณีที่มีข้อมูลข่าวสารที่มีความจำเป็นที่ต้องตรวจตราในระหว่างเส้นทาง ซึ่งหน่วยงานที่เกี่ยวข้องต้องมีการปรึกษาหารือร่วมกันเพื่อกำหนดจุดตรวจตราที่จำเป็น รวมทั้งมีการออกกฎหมายให้มีการปฏิบัติตามแนวทางเดียวกันทั่วประเทศภายในปี ค.ศ. 2018

#### 8. การรวมศูนย์การชำระค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้องกับการขออนุญาตนำเข้าและส่งออกผ่านทางระบบอิเล็กทรอนิกส์

การชำระค่าภาษีอากร ค่าธรรมเนียม และค่าบริการอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกัใบอนุญาตนำเข้าและส่งออก รวมทั้งการผ่านแดน ต้องมีการรวมอยู่จุดเดียว ณ บริเวณด่านพรมแดนผ่านระบบ Lao National Single

Window (LNSW) ภายในปี ค.ศ. 2018 ในขณะเดียวกัน หน่วยงานที่เกี่ยวข้องต้องศึกษาความเป็นไปได้ในการสร้างระบบชำระค่าธรรมเนียมผ่านทางอิเล็กทรอนิกส์ รวมทั้งการผลักดันให้มีการชำระเงินผ่าน Smart Tax Card เช่นเดียวกับการชำระภาษีอากรและค่าธรรมเนียมอิเล็กทรอนิกส์ ทั้ง 18 ด้านพรมแดนในปัจจุบัน ภายใต้การรับผิดชอบของกรมภาษี

#### 9. การออกกฎระเบียบว่าด้วยธุรกรรมด้านอิเล็กทรอนิกส์และลายเซ็นอิเล็กทรอนิกส์

กองเลขาธิการด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้า (Trade Facilitation Secretariat) ต้องติดตามและหารือกับหน่วยงานด้านวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อร่วมกันกำหนดกฎระเบียบและกฎหมายซึ่งมีการออกกฎระเบียบดังกล่าวในปี ค.ศ. 2013 เพื่อเป็นการอ้างอิงในการปฏิบัติการภายในปี ค.ศ. 2018 ซึ่งจะเป็นการยอมรับลายเซ็นและธุรกรรมอิเล็กทรอนิกส์อื่น ๆ ซึ่งจะช่วยยกระดับด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้า และเป็นการลดจำนวนเอกสารที่ไม่จำเป็น โดยเฉพาะการลดระยะเวลาและขั้นตอน รวมทั้งเป็นการสร้างความโปร่งใส และทำให้การจัดเก็บรายได้ทางภาษีทำได้อย่างเต็มที่

#### 10. จัดตั้งระบบ Lao National Single Window และนำมาใช้อย่างเต็มรูปแบบ

ระบบ Lao National Single Window (LNSW) คาดว่าจะมีการนำมาใช้ภายในปี ค.ศ. 2018 หลังจากที่ได้มีการทดลองมาก่อนหน้านี้ ซึ่งในระยะต่อมากจะมีกรขยายระบบการแจ้งภาษีผ่านระบบ Lao National Single Window (LNSW) โดยรวมเอา 5 หน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการเชื่อมต่อข้อมูลเข้าสู่ระบบ ได้แก่ กรมภาษี (Lao Customs Department: LCD) กรมการนำเข้าและส่งออก (DIMEX) กรมการขนส่ง (Department of Transport: DOT) กรมอาหารและยา (Food and Drug Department: FDD) กรมปศุสัตว์ และกรมประมง (Department of Livestock and Fisheries: DLF) ให้แล้วเสร็จภายในปี ค.ศ. 2019 และสำหรับหน่วยงานอื่น ๆ อีก 10 หน่วยงานให้แล้วเสร็จในปี ค.ศ. 2020 ตามลำดับ นอกจากนี้ เพื่อสร้างความมั่นใจว่าระบบ Lao National Single Window (LNSW) จะเป็นเครื่องมือที่สำคัญในการอำนวยความสะดวกให้แก่ภาคธุรกิจ และนำระบบดังกล่าวมาใช้อย่างเต็มรูปแบบ ทางกองเลขาธิการด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้า (Trade Facilitation Secretariat) จะต้องเป็นเจ้าภาพโดยการมีส่วนร่วมในการดำเนินการจัดตั้งระบบ Lao National Single Window (LNSW) โดยเฉพาะขั้นตอนการรับรองการนำกระบวนการ โครงสร้าง การดำเนินงาน การเชื่อมต่อระบบ และอื่น ๆ

#### 11. การจัดตั้งโครงการผู้ประกอบการมาตรฐาน AEO

กรมภาษีได้มีการริเริ่มโครงการผู้ประกอบการมาตรฐาน AEO ซึ่งโครงการดังกล่าวมีเป้าหมายที่จะมีผู้ประกอบการที่มีรูปแบบการดำเนินงานที่ดีที่ผ่านการคัดเลือกอย่างน้อย 10 บริษัทภายในปี ค.ศ. 2018 และเพิ่มเป็น 20 บริษัทภายในปี ค.ศ. 2020 เพื่อสร้างความมั่นใจให้แก่ผู้นำเข้าและผู้ส่งออก ซึ่งจะได้รับการปฏิบัติเป็นพิเศษในการนำเข้าและส่งออกสินค้าให้มีความสะดวกและรวดเร็ว อย่างไรก็ตาม แผนงานดังกล่าวยังมีข้อจำกัด เนื่องจากบริษัทที่ผ่านการคัดเลือกจะต้องมีระดับความสามารถทางด้านธุรกิจและทรัพยากรตามเงื่อนไขที่กำหนด ดังนั้น จึงมีความจำเป็นในการยกระดับขีดความสามารถของผู้ประกอบการในการเรียนรู้เกี่ยวกับเงื่อนไขที่จำเป็นด้านเอกสารและความปลอดภัยที่ตอบสนองสินค้าให้ได้ตามเงื่อนไข และมาตรฐานตามข้อกำหนดของ AEO

#### 12. การจัดตั้ง ASEAN Single Window

ภายหลังจากระบบ Lao National Single Window (LNSW) ได้มีการนำมาใช้แล้ว ในลำดับต่อมา ต้องมีการเชื่อมโยงให้เข้ากับระบบ ASEAN Single Window (ASW) โดยเริ่มต้นจากการรับรองแหล่งกำเนิดสินค้าใน ASEAN (กับประเทศที่ใช้ Form D) โดยเป็นโครงการทดลอง ซึ่งมีเป้าหมายในการเริ่มดำเนินการ

ให้ได้ภายในปี ค.ศ. 2018 เพื่อให้มีการริเริ่มการแลกเปลี่ยนข้อมูลต่าง ๆ ทางด้านการค้าตามรูปแบบที่ตกลงกัน  
ภายใต้ข้อตกลงอาเซียน

### 13. การปฏิบัติตามความตกลงว่าด้วยการอำนวยความสะดวกทางการค้าภายใต้องค์การการค้าโลก

แผนปฏิบัติงานกำหนดเป้าหมายการการปฏิบัติตามความตกลงว่าด้วยการอำนวยความสะดวกทางการค้าอย่างเต็มรูปแบบในปี ค.ศ. 2020 ยกเว้นบทบัญญัติใน Category C ซึ่งจะต้องมีการได้รับการช่วยเหลือทางเทคนิคและการยกระดับขีดความสามารถ ซึ่งจะต้องดำเนินการให้ได้ภายในปี ค.ศ. 2022 อย่างไรก็ตาม สปป.ลาว ได้มีการกำหนดแผนปฏิบัติงานดังกล่าวในแต่ละ Category ดังนี้

- 1) การปฏิบัติตาม Category A ในทุกมาตรการที่ระบุไว้ใน Category A ภายใต้ความตกลงว่าด้วยการอำนวยความสะดวกทางการค้า โดยเริ่มมีการปฏิบัติตามพันธสัญญาภายในเดือนกุมภาพันธ์ ค.ศ. 2018
- 2) การยืนยันมาตรการใน Category B และ C โดยในบางมาตรการต้องได้รับการปฏิบัติอย่างเร่งด่วน เช่น การสร้างความเป็นเอกภาพ และความสะดวกเรียบง่ายทางเอกสาร มาตรการอำนวยความสะดวกทางการค้าเหล่านี้ถูกกำหนดไว้ใน Category C โดยพิจารณาถึงความต้องการในการได้รับความช่วยเหลือทางเทคนิคและวิชาการ และการพัฒนาขีดความสามารถเพื่อให้ทุกหน่วยงานสามารถนำไปปฏิบัติได้ อย่างไรก็ตาม เนื่องจากผลกระทบต่อการลดต้นทุนค่าใช้จ่ายทางด้านการค้ามีความสำคัญ สปป.ลาวจำเป็นต้องยืนยันมาตรการใน Category B และ C ให้แล้วเสร็จ เพื่อจะยืนยันต่อเลขาธิการองค์การการค้าโลกในวันที่ 21 กุมภาพันธ์ ค.ศ. 2018
- 3) การแจ้งแผนการดำเนินการใน Category B โดยจะต้องมีการประเมินความสามารถของหน่วยงานต่าง ๆ ที่รับผิดชอบ และดำเนินการปรึกษาร่วมกัน โดยหน่วยงานที่เกี่ยวข้องจะต้องกำหนดขอบเขตด้านระยะเวลาที่ต้องการในการปฏิบัติตาม Category B และแจ้งกำหนดวันที่สามารถปฏิบัติตามบทบัญญัติใน Category B ได้ ให้องค์การการค้าโลกภายในปี ค.ศ. 2018
- 4) การปฏิบัติตามทุกมาตรการใน Category C ภายในปี ค.ศ. 2022 โดยจะต้องมีการประเมินความสามารถของหน่วยงานต่าง ๆ ที่รับผิดชอบ และดำเนินการปรึกษาร่วมกัน ถึงความสามารถในการปฏิบัติตามมาตรการด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าใน Category C โดยพิจารณาถึงความจำเป็นที่ต้องได้รับความช่วยเหลือทางเทคนิคและการสร้างขีดความสามารถที่จำเป็นภายใต้การสนับสนุนจากองค์การการค้าโลก โดยจะต้องปรึกษากับผู้ร่วมพัฒนา (Donors) ให้แล้วเสร็จภายในปี ค.ศ. 2018 เพื่อให้ความช่วยเหลือที่จำเป็น และเสนอต่อองค์การการค้าโลกในวันที่ 21 กุมภาพันธ์ ค.ศ. 2019 เพื่อให้สามารถปฏิบัติตาม Category C ให้สำเร็จในปี ค.ศ. 2022

ตารางที่ ค.1 : สรุปแผนการดำเนินงานด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าระยะที่ 2 ปี ค.ศ. 2017-2022

มาตรการยุทธศาสตร์	ลำดับ	การดำเนินงาน	กำหนดเวลา	หน่วยงานรับผิดชอบ
การเตรียมการด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้า	1	รับรองแผนการดำเนินงานด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าปี 2017-2022	กรกฎาคม-สิงหาคม 2017	กรมการนำเข้าและส่งออก
ปรับปรุงกลไกการจัดตั้งหน่วยงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการอำนวยความสะดวกทางการค้า เพื่อให้การประสานงานระหว่างหน่วยงานเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ	2	จัดให้มีการประชุมกองเลขาธิการด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าในทุกไตรมาส	ธันวาคม 2017	กองเลขาฯ
	3	จัดตั้งหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อให้ดำเนินการปฏิบัติตามแผนการดำเนินงานด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้า	มกราคม 2018	ทุกหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
	4	จัดเตรียมแผนปฏิบัติงานด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าสำหรับแต่ละหน่วยงาน เพื่อให้ปฏิบัติตามแผนการดำเนินงาน	2018	ทุกหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
สร้างความเข้มแข็งให้กับกลไกการจัดตั้งหน่วยงานในระดับแขวงเพื่อเพิ่มระดับการประสานงาน การติดตาม และการดำเนินการตามมาตรการอำนวยความสะดวกทางการค้า	5	สร้างความเข้มแข็งให้ภาครัฐและเอกชนทั้งในระดับแขวงและนครหลวงสำหรับการดำเนินการตามแผนงานด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้า	มกราคม 2018	กองเลขาฯ โดยมีดำเนินการร่วมกับแขวงต่าง ๆ
	6	แต่ละหน่วยงานจัดตั้งหน่วยประสานงานกลางด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าในแต่ละแขวงและนครหลวง	กุมภาพันธ์ 2018	กองเลขาฯ โดยมีดำเนินการร่วมกับแขวงต่าง ๆ
มาตรการเร่งด่วนเพื่อปรับปรุงมาตรฐานการบริการ การอำนวยความสะดวกในขั้นตอนต่าง ๆ บริเวณด่านพรมแดน เช่น การขยายระยะเวลาให้บริการ การตรวจตราในจุดเดียว การชำระเงินในจุดเดียว และการจัดตั้งระบบ Single window	7	การจัดพิมพ์เผยแพร่ด้านกระบวนการ ขั้นตอน เอกสาร และมาตรฐาน ขอบเขตเวลาการให้บริการ ลงในศูนย์ข้อมูลข่าวสารด้านการค้าของสปป.ลาว และเว็บไซต์ของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง	2017	ทุกหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
	8	ศึกษาความเป็นไปได้และทดลองการขยายระยะเวลาการให้บริการและการตรวจปล่อยสินค้า ณ ด่านทำนาแล้ง และด่านพรมแดนอื่น ๆ เพื่อศึกษาปริมาณการจราจรของสินค้าว่ามีปริมาณสินค้าที่มากพอและคุ้มค่ากับการขยายระยะเวลาการให้บริการดังกล่าวหรือไม่	2018	กรมภาษี และทุกหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
มาตรการเร่งด่วนเพื่อ	9	ทบทวนกฎระเบียบว่าด้วยการตรวจตราสินค้าตาม	2018	กรมภาษี และทุก

มาตรการยุทธศาสตร์	ลำดับ	การดำเนินงาน	กำหนดเวลา	หน่วยงานรับผิดชอบ
ปรับปรุงมาตรฐานการบริการ การอำนวยความสะดวกในขั้นตอนต่าง ๆ บริเวณด่านพรมแดน เช่น การขยายระยะเวลาให้บริการ การตรวจตราในจุดเดียว การชำระเงินในจุดเดียว และการจัดตั้งระบบ Single window		เส้นทาง และการออกกฎหมายเพื่อจัดการตรวจตรา และการตรวจสอบตามเส้นทางที่ไม่จำเป็น รวมทั้งการตรวจตราภายนอกเขตศุลกากร		หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
	10	รวมศูนย์การชำระภาษี อากร ค่าธรรมเนียม และค่าบริการอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการนำเข้าและส่งออกไว้ที่จุดผ่านแดน และส่งเสริมให้มรกรชำระเงินผ่านทางบัตร Smart Tax และการชำระเงินทางอิเล็กทรอนิกส์	2018	กรมภาษี และทุกหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
	11	การคัดเลือกผู้ประกอบการมาตรฐาน AEO อย่างน้อย 10 บริษัทภายในปี 2018 และ 20 บริษัทภายในปี 2020	2018	กรมภาษี และทุกหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
	12	ริเริ่มระบบ Single window ร่วมกับ 5 หน่วยงานภายในปี 2019 และเพิ่มเป็น 10 หน่วยงานภายในปี 2020 และหน่วยงานอื่น ๆ ที่เหลือทั้งหมดภายในปี 2022	2019	กรมภาษี และทุกหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
จัดมาตรการทางการค้าที่มีใช้ภาษี (NTMs) ที่ไม่จำเป็น	13	ทบทวนและประเมินผลกระทบของมาตรการทางการค้าที่มีใช้ภาษี (NTMs) ใน 22 มาตรการ	กันยายน 2018	กองเลขานุฯ และ 4 หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
	14	จัดมาตรการทางการค้าที่มีใช้ภาษี (NTMs) ที่ไม่จำเป็น และผ่อนผันขั้นตอนต่าง ๆ และปรับปรุงโครงสร้างด้านค่าธรรมเนียมให้สมเหตุสมผลสำหรับ 10 มาตรการทางการค้าที่มีใช้ภาษี (NTMs)	ธันวาคม 2018	ทุกหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
	15	ทบทวนและประเมินผลกระทบของมาตรการทางการค้าที่มีใช้ภาษี (NTMs) ที่เหลืออยู่	2020	กองเลขานุฯ และทุกหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
	16	ดำเนินการทบทวนและประเมินผลกระทบของมาตรการทางการค้าที่มีใช้ภาษี (NTMs) เพิ่มเติมเพื่อผ่อนผันหรือลดมาตรการทางการค้าที่มีใช้ภาษี (NTMs) ที่ไม่จำเป็น	2022	กองเลขานุฯ และทุกหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
การเชื่อมโยงกับประเทศต่าง ๆ และการร่วมมือกับประเทศที่มีพรมแดน	17	การสร้างสิ่งอำนวยความสะดวกในการตรวจตราสินค้า และแจ้งเอกสารจุดเดียว ณ ด่านชายแดนสะหวันนะเขต-มุกดาหาร	2018	กระทรวงโยธาธิการและขนส่งและทุกหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง



มาตรการยุทธศาสตร์	ลำดับ	การดำเนินงาน	กำหนดเวลา	หน่วยงานรับผิดชอบ
ติดกัน	18	การร่างและผ่านกฎหมายว่าด้วยการดำเนินธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์	2018	กระทรวงวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี และทุกหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
	19	การริเริ่มระบบ Single window	2018	กรมภาษี และทุกหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
การร่วมมือประสานงานกับภาคเอกชน/ภาคธุรกิจ	20	จัดการประชุมร่วมกับภาคธุรกิจอย่างน้อยไตรมาสละครั้ง	2017-2022	กองเลขาฯ
	21	จัดการประชุมวิชาการและการฝึกอบรมเพื่อเสริมสร้างขีดความสามารถเกี่ยวกับการอำนวยความสะดวกทางการค้าสำหรับภาคธุรกิจในนครหลวงและแขวงต่าง ๆ	2017-2022	กองเลขาฯ
	22	เปิดโอกาสให้มีการปรึกษาหารือเป็นประจำเพื่อให้ภาคธุรกิจมีส่วนร่วมการนำเสนอความคิดเห็นต่อการดำเนินการด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าภายใต้แผนการดำเนินงานดังกล่าว	2017-2022	ทุกหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
การดำเนินการตามความตกลงว่าด้วยการอำนวยความสะดวกทางการค้าขององค์การการค้าโลกอย่างเต็มรูปแบบ	23	ประเมินความสามารถในการปฏิบัติตามและจัดหมวดหมู่ของมาตรการต่าง ๆ ใน Category และ C ให้แล้วเสร็จ	2017	กรมการนำเข้าและส่งออก และทุกหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
	24	ยืนยันและรับรองมาตรการต่าง ๆ ใน Category B และ C และแจ้งให้องค์การการค้าโลก	กุมภาพันธ์ 2018	ทุกหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
	25	เริ่มดำเนินการตามมาตรการใน Category A อย่างเต็มรูปแบบ	กุมภาพันธ์ 2018	ทุกหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
การดำเนินการตามความตกลงว่าด้วยการอำนวยความสะดวกทางการค้าขององค์การการค้าโลกอย่างเต็มรูปแบบ	26	กำหนดเวลาเบื้องต้นในการดำเนินการตามมาตรการต่าง ๆ ใน Category B และ C	2018	กรมการนำเข้าและส่งออก ภายใต้การปรึกษาหารือกับทุกหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
	27	จัดทำแผนการดำเนินงานเพื่อกำหนดประเด็นด้านความต้องการความช่วยเหลือทางเทคนิคที่จำเป็น และการสร้างขีดความสามารถเพื่อดำเนินการตามมาตรการใน Category C	2018	กรมการนำเข้าและส่งออก และทุกหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

มาตรการยุทธศาสตร์	ลำดับ	การดำเนินงาน	กำหนดเวลา	หน่วยงานรับผิดชอบ
	28	จัดเตรียมแผนงานและการปรึกษาหารือกับผู้ร่วมพัฒนา (Donors) เพื่อจัดการสนับสนุนทางด้านเทคนิคและการสร้างขีดความสามารถในการดำเนินการตามมาตรการใน Category C	2018	กรมการนำเข้าและส่งออก และทุกหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
	29	แจ้งต่อองค์การการค้าโลกเกี่ยวกับการตกลงด้านการช่วยเหลือทางเทคนิคและการสร้างขีดความสามารถในการดำเนินการตามมาตรการใน Category C กับบรรดาผู้ร่วมพัฒนา (Donors)	2018	กรมการนำเข้าและส่งออก และทุกหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
	30	ดำเนินการตามมาตรการใน Category B อย่างเต็มรูปแบบ โดยการรับรองการดำเนินการดังกล่าวจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง	เวลาจะกำหนดภายหลังการปรึกษาหารือกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง	ทุกหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
	31	ดำเนินการตามมาตรการใน Category C อย่างเต็มรูปแบบ โดยการรับรองการดำเนินการดังกล่าวจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง	2022	ทุกหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
การประเมินผลและการจัดทำแผนการดำเนินงานด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าในระยะต่อไป	32	ประเมินผลการปฏิบัติตามแผนการดำเนินงานด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าในระยะกลาง	มิถุนายน 2020	กรมการนำเข้าและส่งออก ภายใต้การปรึกษาหารือกับทุกหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
	33	การประชุมปรึกษาหารือ บทรายงานผลประเมินแผนการดำเนินงานด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าในระยะกลาง	กรกฎาคม 2020	ทุกหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
	34	ประเมินประเมินผลการปฏิบัติตามแผนการดำเนินงานด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าในระยะสุดท้าย	มีนาคม 2022	กรมการนำเข้าและส่งออก ภายใต้การปรึกษาหารือกับทุกหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
	35	จัดเตรียมและรับรองแผนการดำเนินงานด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าในระยะต่อไป	2022	กรมการนำเข้าและส่งออก ภายใต้การปรึกษาหารือกับทุกหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

ט חכטפארט



## ภาคผนวก ง

### เวียดนาม

#### การดำเนินงานของเวียดนามในการปฏิบัติตามมาตราใน Category B

แนวทางการดำเนินการในการปฏิบัติตามมาตราใน Category B ของเวียดนามส่วนใหญ่จะเป็นการ ทบทวน ปรับปรุงและแก้ไขกฎระเบียบและกฎหมายต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องให้มีความทันสมัย สอดคล้องกับบริบท ทางการค้าในปัจจุบัน การปรับปรุงพัฒนากระบวนการปฏิบัติงานเพื่อให้การปฏิบัติงานมีประสิทธิภาพมากขึ้น การกำหนดและจัดตั้งกลไกในการติดตามการดำเนินงาน และการสร้างความร่วมมือระหว่างหน่วยงานที่ เกี่ยวข้อง โดยเวียดนามได้กำหนดเป้าหมายให้สามารถปฏิบัติตามใน Category B ให้สำเร็จภายในระยะเวลา 2-5 ปี (ค.ศ. 2019-2022) โดยมีรายละเอียดดังแสดงในตารางที่ ง.1

ตารางที่ ง.1: การดำเนินงานของเวียดนามในการปฏิบัติตามมาตรฐานใน Category B

มาตราของ WTO TFA	วัตถุประสงค์	กำหนดเวลา	สิ่งที่ต้องดำเนินการ
1.1 การตีพิมพ์เผยแพร่ข้อมูล (Publication)	ต้องจัดเตรียมให้ข้อมูลต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องให้กับผู้ประกอบการและบุคคลที่เกี่ยวข้องอื่น ๆ โดยมีรายละเอียดที่ครบถ้วนถูกต้องและใช้งานได้ทันที	3 ปี (ค.ศ.2020)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• ปรับปรุงรายละเอียดเพิ่มเติมอย่างสม่ำเสมอสำหรับการตีพิมพ์เผยแพร่ตามปกติ</li> <li>• ทบทวน ประเมินและปรับปรุงเอกสารทางกฎหมายในประเทศที่ต้องมีการตีพิมพ์เผยแพร่ซึ่งต้องจัดทำตามข้อกำหนดของ WTO</li> <li>• กำหนดให้ตีพิมพ์เผยแพร่ข้อมูลของเอกสารกฎหมาย</li> </ul>
1.2 การมีข้อมูลในระบบอินเทอร์เน็ต (Information Available through Internet)	เพื่อให้ผู้ประกอบการและบุคคลที่เกี่ยวข้องอื่น ๆ สามารถค้นหาข้อมูลต่าง ๆ ที่จำเป็นผ่านระบบอินเทอร์เน็ต	3 ปี (ค.ศ.2020)	การกำหนดกฎระเบียบเบื้องต้น 1) การตีพิมพ์เผยแพร่ข้อมูล 2) การปรับปรุงข้อมูลให้ทันสมัย และ 3) การปฏิบัติงานของคลังข้อมูลการค้าเวียดนาม
5.1 การแจ้งเพื่อยกกระตือรือร้นหรือการตรวจสอบ (Notifications for Enhances Controls or Inspections)	การแจ้งไปยังหน่วยงานที่เกี่ยวข้องและผู้ประกอบการผ่านช่องทางสาธารณะที่มีภายในระยะเวลาที่เหมาะสม	2 ปี (ค.ศ.2019)	ข้อมูลดังกล่าวต้องมีรายละเอียดของข้อมูลการค้าเวียดนามของศุลกากรและการอำนวยความสะดวกทางการค้าภายในระยะเวลาที่เหมาะสม
5.2 การกักกัน (Detention)	ในกรณีที่มีการกักกันสินค้า จะต้องมีการแจ้งเตือนในการตรวจสอบสินค้าไปยังผู้ขนส่งหรือผู้นำเข้าโดยทันที	2 ปี (ค.ศ.2019)	การกำหนดกฎระเบียบด้านความร่วมมือระหว่างกระทรวง หน่วยงานที่เกี่ยวข้องและศุลกากร ในกรณีที่มีการออกคำวินิจฉัยในการกักกันสินค้า
6.3 ระเบียบด้านบทลงโทษ (Penalty Disciplines)	การดำเนินการทางกฎหมายหากมีการกระทำที่ฝ่าฝืนในการนำเข้า ส่งออก และผ่านแดนของสินค้า โดยมีการปฏิบัติด้วยความคงเส้นคงวาในการสืบสวนสอบสวนและการจัดการกับการค้าฝ่าฝืนดังกล่าว	2-3 ปี (ค.ศ.2019-2020)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• ดำเนินการทบทวนกฎหมายและกฎระเบียบอย่างต่อเนื่องเพื่อปรับปรุงแก้ไขกฎระเบียบต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการค้า</li> <li>• การร่วมมือระหว่างหน่วยงานที่มีอำนาจหน้าที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงานในการฝ่าฝืน</li> <li>• การจัดฝึกอบรมให้กับเจ้าหน้าที่</li> </ul>
7.3 การตรวจปล่อยสินค้าโดยแยกต่างหากจากการประเมินครั้งสุดท้ายของศุลกากรต่าง ๆ (Separation of Release from Final Determination of Customs Duties, Taxes, Fees and Charges)	การชำระศุลกากร ภาษี ค่าใช้จ่ายทางศุลกากรอย่างรวดเร็วและมีประสิทธิภาพ	3 ปี (ค.ศ.2020)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• ปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกและระบบโครงสร้างพื้นฐานของเทคโนโลยีสารสนเทศเพื่อยกกระตือรือร้นระหว่างธนาคาร ศุลกากร และผู้ประกอบการ</li> <li>• ดำเนินการทบทวนกฎหมายและกฎระเบียบเพื่อปรับปรุงแก้ไขกฎระเบียบต่าง ๆ ให้สอดคล้องกับ WTO TFA ในมาตราที่ 3.2 และ 3.4 (มาตรา 3.1, 3.3, 3.5 และ 3.6 มีความสอดคล้องแล้ว)</li> </ul>
7.5 กระบวนการตรวจสอบหลังการตรวจปล่อยสินค้า (Post-clearance Audit)	• บริหารจัดการและประเมินการปฏิบัติตามกฎหมายศุลกากรของผู้ประกอบการ • รักษาความคงเส้นคงวาในการจัดเก็บภาษี • จัดหาข้อมูลสำหรับวัตถุประสงค์ในการบริหารความเสี่ยง	3 ปี (ค.ศ.2020)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• สื่ออบรมเชิงลึกและการฝึกอบรมเจ้าหน้าที่ที่มีหน้าที่ปฏิบัติงานในกระบวนการตรวจสอบหลังการตรวจปล่อยสินค้า เช่น การฝึกอบรมในการตรวจสอบ การจำแนกพิพัต และการประเมินมูลค่า</li> <li>• สร้างความเข้มแข็งด้านการประสานงานร่วมมือระหว่างศุลกากรและกระทรวง/หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง</li> </ul>
7.6 การจัดตั้งและการตีพิมพ์เผยแพร่ระยะเวลาเฉลี่ยในการตรวจปล่อยสินค้า (Establishment and Publication of Average Release Times)	• ระบุถึงประเด็นที่ก่อให้เกิดความล่าช้าในการตรวจปล่อยสินค้า • การตีพิมพ์เผยแพร่ระยะเวลาการตรวจปล่อยสินค้า • สร้างความโปร่งใสในกระบวนการทางศุลกากร • ประเมินหน้าที่และความรับผิดชอบของศุลกากรและหน่วยงานบริเวณพรมแดนอื่น ๆ อย่างชัดเจน	3 ปี (ค.ศ.2020)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• พัฒนาข้อมูลคำแนะนำให้ดำเนินการจัดตั้งและการตีพิมพ์เผยแพร่ระยะเวลาเฉลี่ยในการตรวจปล่อยสินค้า</li> <li>• พัฒนาและกำหนดนโยบายด้านความร่วมมือระหว่างศุลกากรและหน่วยงานอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง</li> <li>• การฝึกอบรม การเรียนรู้ประสบการณ์และการดำเนินงานจากประเทศอื่น ๆ</li> <li>• พัฒนาระบบการวัดระยะเวลาอัตโนมัติหรือซอฟต์แวร์ที่เชื่อมโยงกับระบบ</li> </ul>

<p>7.7 มาตรการอำนวยความสะดวกทางการค้าสำหรับผู้ประกอบการที่ได้รับอนุญาต (Trade Facilitation Measures for Authorized Operators)</p>		<p>5 ปี (ค.ศ.2022)</p>	<p>ประมวลผลข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์หรืออิเล็กทรอนิกส์ของศุลกากรและ National Single Window</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• ทบทวนเอกสารทางกฎหมาย (มาตรา 10 ข้อบังคับ 08/2015/ND-CP) เพื่อให้มีเงื่อนไขในการรัฐวิสาหกิจ AEO ในวงกว้างสำหรับผู้ประกอบการขนาดกลางและขนาดย่อม (SMEs)</li> <li>• กำหนดเกณฑ์ที่ง่ายต่อการเข้าถึงสำหรับ SMEs เพื่อช่วยให้ SMEs สามารถเป็นผู้ประกอบการ AEO</li> <li>• เสร็จและทำความตกลงการยอมรับร่วมกัน (Mutual Recognition Agreement: MRA) กับสมาชิก WTO อื่น ๆ ภายใต้โครงการของ องค์การศุลกากรโลก (WCO)</li> <li>• จัดการฝึกอบรมให้กับเจ้าหน้าที่ศุลกากรในการบริหารจัดการ AEO</li> <li>• พัฒนาระบบการปฏิบัติงานให้สามารถระบุและจัดการกับสินค้าที่เสียหายภายในเวลาที่เหมาะสม</li> <li>• กำหนดกฎระเบียบในการร่วมมือระหว่างศุลกากรและหน่วยงานบริเวณพรมแดนอื่น ๆ</li> <li>• พัฒนาระบบที่สามารถบูรณาการเชื่อมโยงข้อกำหนดต่าง ๆ ที่จำเป็นด้านการจัดการสินค้าผ่านสายงานลงในระบบศุลกากรอิเล็กทรอนิกส์</li> <li>• การสร้างสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับทางรถไฟสินค้าที่ง่าย</li> <li>• การปฏิบัติตามกลไกความร่วมมือระหว่างหน่วยงานบริเวณพรมแดนและปฏิบัติงานร่วมกับหน่วยงานของประเทศเพื่อนบ้าน รวมทั้งการปรับระยะเวลาการทำงานให้สอดคล้องกันเพื่อเป็นการอำนวยความสะดวกทางการค้า</li> <li>• พัฒนากลไกการตรวจสอบเพียงจุดเดียวในการตรวจสอบสินค้าร่วมกับหน่วยงานพรมแดนของประเทศเพื่อนบ้าน</li> <li>• จัดหมวดหมู่ของมาตรฐานสากลในระบอบกฎหมายเวียดนาม</li> <li>• ปฏิบัติตามอนุสัญญาเกียวโตฉบับปรับปรุง (Revised Kyoto Convention: RKC) อย่างเต็มรูปแบบ และเข้าร่วมเป็นภาคีอนุสัญญาอิสตันบูล (Istanbul Convention on Temporary Admission)</li> </ul>
<p>7.9 การจัดการสินค้าเสียหาย (Perishable Goods)</p>	<p>เพื่อให้มีการตรวจปล่อยสินค้าเสียหายโดยทันที</p>	<p>3 ปี (ค.ศ.2020)</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• สร้างเงื่อนไขที่ดึงดูดผู้ประกอบการให้เข้าร่วมโครงการ AEO</li> <li>• ลดภาระงานและประหยัดทรัพยากรให้กับศุลกากร</li> <li>• ยกระดับการรับรู้โครงการ AEO ให้กับเจ้าหน้าที่ศุลกากร</li> </ul>
<p>8. ความร่วมมือระหว่างหน่วยงานบริเวณพรมแดน (Border Agency Cooperation)</p>	<p>เพื่อให้การตรวจปล่อยสินค้าเข้าเพื่อส่งออกบริเวณพรมแดนเป็นไปได้ด้วยความสะดวกและรวดเร็ว</p>	<p>5 ปี (ค.ศ.2022)</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• พัฒนาระบบการปฏิบัติงานให้สามารถระบุและจัดการกับสินค้าที่เสียหายภายในเวลาที่เหมาะสม</li> <li>• กำหนดกฎระเบียบในการร่วมมือระหว่างศุลกากรและหน่วยงานบริเวณพรมแดนอื่น ๆ</li> <li>• พัฒนาระบบที่สามารถบูรณาการเชื่อมโยงข้อกำหนดต่าง ๆ ที่จำเป็นด้านการจัดการสินค้าผ่านสายงานลงในระบบศุลกากรอิเล็กทรอนิกส์</li> <li>• การสร้างสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับทางรถไฟสินค้าที่ง่าย</li> <li>• การปฏิบัติตามกลไกความร่วมมือระหว่างหน่วยงานบริเวณพรมแดนและปฏิบัติงานร่วมกับหน่วยงานของประเทศเพื่อนบ้าน</li> <li>• พัฒนากลไกการตรวจสอบเพียงจุดเดียวในการตรวจสอบสินค้าร่วมกับหน่วยงานพรมแดนของประเทศเพื่อนบ้าน</li> <li>• จัดหมวดหมู่ของมาตรฐานสากลในระบอบกฎหมายเวียดนาม</li> <li>• ปฏิบัติตามอนุสัญญาเกียวโตฉบับปรับปรุง (Revised Kyoto Convention: RKC) อย่างเต็มรูปแบบ และเข้าร่วมเป็นภาคีอนุสัญญาอิสตันบูล (Istanbul Convention on Temporary Admission)</li> </ul>
<p>10.3 การใช้มาตรฐานสากล (Use of International Standards)</p>	<p>เพื่อให้มีการปฏิบัติตามมาตรฐานสากล</p>	<p>3 ปี (ค.ศ.2020)</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• พัฒนาระบบการปฏิบัติงานให้สามารถระบุและจัดการกับสินค้าที่เสียหายภายในเวลาที่เหมาะสม</li> <li>• กำหนดกฎระเบียบในการร่วมมือระหว่างศุลกากรและหน่วยงานบริเวณพรมแดนอื่น ๆ</li> <li>• พัฒนาระบบที่สามารถบูรณาการเชื่อมโยงข้อกำหนดต่าง ๆ ที่จำเป็นด้านการจัดการสินค้าผ่านสายงานลงในระบบศุลกากรอิเล็กทรอนิกส์</li> <li>• การสร้างสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับทางรถไฟสินค้าที่ง่าย</li> <li>• การปฏิบัติตามกลไกความร่วมมือระหว่างหน่วยงานบริเวณพรมแดนและปฏิบัติงานร่วมกับหน่วยงานของประเทศเพื่อนบ้าน</li> <li>• พัฒนากลไกการตรวจสอบเพียงจุดเดียวในการตรวจสอบสินค้าร่วมกับหน่วยงานพรมแดนของประเทศเพื่อนบ้าน</li> <li>• จัดหมวดหมู่ของมาตรฐานสากลในระบอบกฎหมายเวียดนาม</li> <li>• ปฏิบัติตามอนุสัญญาเกียวโตฉบับปรับปรุง (Revised Kyoto Convention: RKC) อย่างเต็มรูปแบบ และเข้าร่วมเป็นภาคีอนุสัญญาอิสตันบูล (Istanbul Convention on Temporary Admission)</li> </ul>
<p>10.8 การปฏิเสธสินค้า (Rejected Goods)</p>	<p>ดำเนินการตามข้อกำหนดทางกฎระเบียบโดยมีผู้จัดการเฉพาะสำหรับสินค้าที่ถูกปฏิเสธ</p>	<p>2 ปี (ค.ศ.2019)</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• พัฒนาระบบการปฏิบัติงานให้สามารถระบุและจัดการกับสินค้าที่เสียหายภายในเวลาที่เหมาะสม</li> <li>• กำหนดกฎระเบียบในการร่วมมือระหว่างศุลกากรและหน่วยงานบริเวณพรมแดนอื่น ๆ</li> <li>• พัฒนาระบบที่สามารถบูรณาการเชื่อมโยงข้อกำหนดต่าง ๆ ที่จำเป็นด้านการจัดการสินค้าผ่านสายงานลงในระบบศุลกากรอิเล็กทรอนิกส์</li> <li>• การสร้างสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับทางรถไฟสินค้าที่ง่าย</li> <li>• การปฏิบัติตามกลไกความร่วมมือระหว่างหน่วยงานบริเวณพรมแดนและปฏิบัติงานร่วมกับหน่วยงานของประเทศเพื่อนบ้าน</li> <li>• พัฒนากลไกการตรวจสอบเพียงจุดเดียวในการตรวจสอบสินค้าร่วมกับหน่วยงานพรมแดนของประเทศเพื่อนบ้าน</li> <li>• จัดหมวดหมู่ของมาตรฐานสากลในระบอบกฎหมายเวียดนาม</li> <li>• ปฏิบัติตามอนุสัญญาเกียวโตฉบับปรับปรุง (Revised Kyoto Convention: RKC) อย่างเต็มรูปแบบ และเข้าร่วมเป็นภาคีอนุสัญญาอิสตันบูล (Istanbul Convention on Temporary Admission)</li> </ul>
<p>11.16 และ 11.17 การประสานงานและความร่วมมือ (Cooperation and Collaboration)</p>	<p>ดำเนินการตามข้อกำหนดทางกฎระเบียบโดยมีผู้จัดการเฉพาะสำหรับสินค้าที่ถูกปฏิเสธ</p>	<p>3 ปี (ค.ศ.2020)</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• พัฒนาระบบการปฏิบัติงานให้สามารถระบุและจัดการกับสินค้าที่เสียหายภายในเวลาที่เหมาะสม</li> <li>• กำหนดกฎระเบียบในการร่วมมือระหว่างศุลกากรและหน่วยงานบริเวณพรมแดนอื่น ๆ</li> <li>• พัฒนาระบบที่สามารถบูรณาการเชื่อมโยงข้อกำหนดต่าง ๆ ที่จำเป็นด้านการจัดการสินค้าผ่านสายงานลงในระบบศุลกากรอิเล็กทรอนิกส์</li> <li>• การสร้างสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับทางรถไฟสินค้าที่ง่าย</li> <li>• การปฏิบัติตามกลไกความร่วมมือระหว่างหน่วยงานบริเวณพรมแดนและปฏิบัติงานร่วมกับหน่วยงานของประเทศเพื่อนบ้าน</li> <li>• พัฒนากลไกการตรวจสอบเพียงจุดเดียวในการตรวจสอบสินค้าร่วมกับหน่วยงานพรมแดนของประเทศเพื่อนบ้าน</li> <li>• จัดหมวดหมู่ของมาตรฐานสากลในระบอบกฎหมายเวียดนาม</li> <li>• ปฏิบัติตามอนุสัญญาเกียวโตฉบับปรับปรุง (Revised Kyoto Convention: RKC) อย่างเต็มรูปแบบ และเข้าร่วมเป็นภาคีอนุสัญญาอิสตันบูล (Istanbul Convention on Temporary Admission)</li> </ul>
<p>12. ความร่วมมือทางศุลกากร (Customs Cooperation)</p>	<p>เพื่อจัดตั้งหน่วยประสานงานแห่งชาติภายใต้คำวินิจฉัยด้านการผ่านแดน (Decision on Transit) ของนายกรัฐมนตรี</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• สร้างความเข้มแข็งทางความร่วมมือทางศุลกากรระหว่างประเทศสมาชิกในภาคเปลี่ยนข้อมูลทางศุลกากร</li> <li>• กฎระเบียบด้านการแลกเปลี่ยนข้อมูลภายในศุลกากรและการแลกเปลี่ยนข้อมูลกับหน่วยงานภายนอก</li> </ul>	<p>3 ปี (ค.ศ.2020)</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• พัฒนาระบบการปฏิบัติงานให้สามารถระบุและจัดการกับสินค้าที่เสียหายภายในเวลาที่เหมาะสม</li> <li>• กำหนดกฎระเบียบในการร่วมมือระหว่างศุลกากรและหน่วยงานบริเวณพรมแดนอื่น ๆ</li> <li>• พัฒนาระบบที่สามารถบูรณาการเชื่อมโยงข้อกำหนดต่าง ๆ ที่จำเป็นด้านการจัดการสินค้าผ่านสายงานลงในระบบศุลกากรอิเล็กทรอนิกส์</li> <li>• การสร้างสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับทางรถไฟสินค้าที่ง่าย</li> <li>• การปฏิบัติตามกลไกความร่วมมือระหว่างหน่วยงานบริเวณพรมแดนและปฏิบัติงานร่วมกับหน่วยงานของประเทศเพื่อนบ้าน</li> <li>• พัฒนากลไกการตรวจสอบเพียงจุดเดียวในการตรวจสอบสินค้าร่วมกับหน่วยงานพรมแดนของประเทศเพื่อนบ้าน</li> <li>• จัดหมวดหมู่ของมาตรฐานสากลในระบอบกฎหมายเวียดนาม</li> <li>• ปฏิบัติตามอนุสัญญาเกียวโตฉบับปรับปรุง (Revised Kyoto Convention: RKC) อย่างเต็มรูปแบบ และเข้าร่วมเป็นภาคีอนุสัญญาอิสตันบูล (Istanbul Convention on Temporary Admission)</li> </ul>

### การดำเนินงานของเวียดนามในการปฏิบัติตามมาตรฐานใน Category C

การดำเนินงานในการปฏิบัติตาม Category C จะเกี่ยวข้องกับการจัดทำแผนรายละเอียดและข้อเสนอเพื่อขอรับความช่วยเหลือทางเทคนิคและการพัฒนาความสามารถจากผู้ร่วมพัฒนา ทั้งจากองค์กรระหว่างประเทศและจากประเทศที่พัฒนาแล้ว ซึ่งส่วนใหญ่จะเกี่ยวข้องกับการฝึกอบรมเพื่อพัฒนาความสามารถให้กับบุคลากรที่เกี่ยวข้อง การจัดหาผู้เชี่ยวชาญเฉพาะด้านเพื่อมาช่วยพัฒนาการอำนวยความสะดวกทางการค้า การขอรับการสนับสนุนทางการเงินสำหรับการจัดหาอุปกรณ์เครื่องมืออำนวยความสะดวกต่าง ๆ ที่จะช่วยยกระดับประสิทธิภาพในการดำเนินการ เป็นต้น โดยมีรายละเอียดการดำเนินงานใน Category C ดังแสดงในตารางที่ ง.2 ดังนี้

ตารางที่ ง.2 : การดำเนินงานของเวียดนามในการปฏิบัติตามมาตรฐานใน Category C

มาตรา 3 การวินิจฉัยล่วงหน้า (Advance Rulings)	
วัตถุประสงค์	<ul style="list-style-type: none"> <li>ยกระดับความสามารถของเจ้าหน้าที่ศุลกากรที่รับผิดชอบด้านการวินิจฉัยล่วงหน้า</li> <li>การมีอุปกรณ์เครื่องมืออำนวยความสะดวกต่าง ๆ ที่ทันสมัย</li> </ul>
กำหนดเวลา	3 ปี (ค.ศ. 2020)
ความช่วยเหลือทางเทคนิคและการพัฒนาความสามารถ	<ul style="list-style-type: none"> <li>การได้รับประสบการณ์ในการฝึกอบรมจากผู้เชี่ยวชาญในการปฏิบัติงานด้านการวินิจฉัยล่วงหน้าของแหล่งกำเนิดสินค้าและการประเมินมูลค่าทางศุลกากร</li> <li>เงินทุนสนับสนุนสำหรับการจัดหาอุปกรณ์เครื่องมืออำนวยความสะดวกต่าง ๆ</li> </ul>
แนวทางการดำเนินการ	<ul style="list-style-type: none"> <li>การจัดฝึกอบรมด้านการวินิจฉัยล่วงหน้า เช่น การจำแนก HS Code เป็นต้น</li> <li>การจัดหาอุปกรณ์เครื่องมืออำนวยความสะดวกต่าง ๆ สำหรับการทดสอบ</li> </ul>
มาตรา 5.3 กระบวนการทดสอบ (Test Procedure)	
วัตถุประสงค์	การเผยแพร่รายชื่อห้องปฏิบัติการ (Laboratories) ที่ผ่านเกณฑ์สำหรับการใช้ในการทดสอบครั้งที่สอง (Second test)
กำหนดเวลา	5 ปี (ค.ศ. 2022)
ความช่วยเหลือทางเทคนิคและการพัฒนาความสามารถ	<ul style="list-style-type: none"> <li>การได้รับประสบการณ์ในการฝึกอบรมจากผู้เชี่ยวชาญใน 1) การจัดตั้งห้องปฏิบัติการที่ผ่านเกณฑ์มาตรฐาน 2) กระบวนการทดสอบและวิธีการ 3) การพัฒนาความสามารถของเจ้าหน้าที่</li> <li>เงินทุนสนับสนุนสำหรับการจัดหาอุปกรณ์เครื่องมืออำนวยความสะดวกต่าง ๆ</li> </ul>
แนวทางการดำเนินการ	<ul style="list-style-type: none"> <li>การพัฒนาเกณฑ์มาตรฐานในการคัดเลือกห้องปฏิบัติการที่มีคุณสมบัติดังกล่าว</li> <li>การจัดฝึกอบรมให้เจ้าหน้าที่ในด้านปฏิบัติการทดสอบ</li> <li>การพัฒนาความสามารถของเจ้าหน้าที่ในด้านความมั่นคงปลอดภัยของข้อมูล</li> <li>การจัดหาอุปกรณ์เครื่องมืออำนวยความสะดวกต่าง ๆ ที่ทันสมัยสำหรับห้องปฏิบัติการ</li> <li>การจัดตั้งห้องปฏิบัติการ</li> </ul>
มาตรา 7.1 กระบวนการก่อนการมาถึงของสินค้า (Pre-arrival Processing : PAP)	
วัตถุประสงค์	<ul style="list-style-type: none"> <li>การพัฒนาความสามารถของเจ้าหน้าที่ที่รับผิดชอบด้านการรวบรวมข้อมูลและการดำเนินกระบวนการ</li> <li>ยกระดับระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านเทคโนโลยีสารสนเทศ</li> </ul>
กำหนดเวลา	3-5 ปี (ค.ศ. 2020-2022)
ความช่วยเหลือทางเทคนิคและการพัฒนาความสามารถ	<ul style="list-style-type: none"> <li>ความช่วยเหลือทางเทคนิคและการเงินสำหรับการฝึกอบรม</li> <li>ความช่วยเหลือทางเทคนิคและการเงินสำหรับการยกระดับระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ</li> </ul>
แนวทางการดำเนินการ	<ul style="list-style-type: none"> <li>การจัดฝึกอบรมให้เจ้าหน้าที่ในด้านทักษะและประสบการณ์ในการรวบรวมข้อมูลและการดำเนินกระบวนการ</li> <li>ยกระดับระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ</li> <li>การเชื่อมโยง PAP เข้าสู่ระบบ VNACCS/VGIS (Vietnam Automated Cargo and Port Consolidated System)</li> </ul>



มาตรา 7.4 การบริหารความเสี่ยง (Risk Management)	
วัตถุประสงค์	<ul style="list-style-type: none"> <li>• ทำให้เกิดความมั่นใจในการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการบริหารจัดการความเสี่ยงตามแนวทางของภาครัฐ</li> <li>• พัฒนาการวินิจฉัยด้านการจัดหาข้อมูลและกลไกการแลกเปลี่ยน</li> <li>• มีการปฏิบัติด้านการบริหารความเสี่ยงที่ดี โดยการใช้หลักการบริหารความเสี่ยงโดยตลอดทุกกระบวนการ</li> <li>• จัดตั้งหน่วยงานบริหารความเสี่ยงในระดับจังหวัด/เมือง ภายในกรมศุลกากร</li> <li>• พัฒนาความสามารถด้านการบริหารความเสี่ยงของเจ้าหน้าที่ศุลกากร</li> <li>• การแลกเปลี่ยนข้อมูลระหว่างกระทรวงและหน่วยงาน ซึ่งระบบเทคโนโลยีสารสนเทศจะต้องทันสมัยและสามารถดำเนินการป้อนข้อมูลเข้าอัตโนมัติ</li> </ul>
กำหนดเวลา	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 5 ปี (ค.ศ. 2022)</li> </ul>
ความช่วยเหลือทางเทคนิคและการพัฒนาความสามารถ	<ul style="list-style-type: none"> <li>• ความช่วยเหลือจากผู้เชี่ยวชาญที่มีประสบการณ์ในระดับสากลในการพัฒนาและการปฏิบัติใช้นโยบายการบริหารความเสี่ยง</li> <li>• การสนับสนุนในการจัดตั้งระบบเทคโนโลยีสารสนเทศที่รวมศูนย์สำหรับการจัดหาและการแลกเปลี่ยนข้อมูลระหว่างศุลกากรและหน่วยงานอื่น ๆ</li> <li>• การแบ่งปันของประเทศไทยอื่น ๆ ด้านกฎระเบียบของความร่วมมือในการจัดหาและการแลกเปลี่ยนข้อมูล</li> <li>• จัดสัมมนาเชิงปฏิบัติการในการแบ่งปันประสบการณ์ด้านการจัดหาและการแลกเปลี่ยนข้อมูลทั้งภายในและระหว่างหน่วยงาน</li> <li>• การแบ่งปันข้อมูลด้านกรอบการบริหารความเสี่ยงโดยประเทศที่ประสบความสำเร็จในการปฏิบัติ</li> <li>• การสนับสนุนเงินทุน ผู้เชี่ยวชาญ เครื่องมือและอุปกรณ์อำนวยความสะดวก และซอฟต์แวร์การบริหารความเสี่ยง</li> </ul>
แนวทางการดำเนินการ	<ul style="list-style-type: none"> <li>• ดำเนินการเปลี่ยนแปลงอย่างเป็นขั้นเป็นตอนจากระบบการบริหารเป็นพิเศษไปสู่การบริหารความเสี่ยงที่เป็นเอกภาพ เพื่อว่าเจ้าหน้าที่ศุลกากรจะต้องดำเนินการบริหารเป็นพิเศษบนพื้นฐานของข้อกำหนด กฎระเบียบทางเทคนิค ซึ่งกำหนดโดยกระทรวงที่เกี่ยวข้อง</li> <li>• ดำเนินการให้เสร็จสมบูรณ์ในด้านกฎระเบียบว่าด้วยการจัดหาและแลกเปลี่ยนข้อมูลระหว่างศุลกากรกับกระทรวงและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง</li> <li>• พัฒนารอบการบริหารความเสี่ยงทางศุลกากร โดยมีการมอบหมายบทบาทหน้าที่ให้สายงานที่เกี่ยวข้องให้ชัดเจน</li> <li>• การพัฒนาความสามารถของเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้อง</li> <li>• จัดตั้งระบบเทคโนโลยีสารสนเทศที่รวมศูนย์สำหรับการจัดหาและการแลกเปลี่ยนข้อมูลระหว่างศุลกากรและหน่วยงานอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง</li> <li>• พัฒนानโยบายในการบริหารความเสี่ยงสำหรับกระบวนการทางเอกสารในการนำเข้าและส่งออก</li> </ul>
มาตรา 10.4 การยื่นเอกสาร ณ จุดเดียว (Single Window)	
วัตถุประสงค์	<ul style="list-style-type: none"> <li>• เชื่อมโยงระบบกับ 4 กระทรวง/หน่วยงาน ที่เหลือเพื่อให้กระบวนการทั้งหมดได้มีการเชื่อมโยงอย่างสมบูรณ์ ซึ่งทำให้กระบวนการต่าง ๆ สามารถดำเนินการผ่านระบบ Single Window ทั้งหมดอย่างมีประสิทธิภาพ (วัตถุประสงค์ทั้งหมดอยู่ภายใต้การวินิจฉัย (Decision) ที่ 2185</li> <li>• ยกระดับประสิทธิภาพการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่จากกระทรวง/หน่วยงานต่าง ๆ และผู้ประกอบการจากการดำเนินการภายใต้ระบบ Single Window</li> <li>• ระบบโครงสร้างพื้นฐานทางเทคโนโลยีสารสนเทศมีการดำเนินการอย่างสอดคล้องและสอดคล้องกัน</li> </ul>
กำหนดเวลา	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 4 ปี (ค.ศ. 2021)</li> </ul>
ความช่วยเหลือทางเทคนิคและการพัฒนาความสามารถ	<ul style="list-style-type: none"> <li>• ความช่วยเหลือด้านเงินทุนและการได้รับการฝึกอบรมจากผู้เชี่ยวชาญที่มีประสบการณ์ในระดับสากล</li> <li>• การสนับสนุนเงินทุน/ความช่วยเหลือทางเทคนิคและเทคโนโลยี</li> <li>• การฝึกอบรมและฝึกสอนผู้ที่เกี่ยวข้องในการใช้และปฏิบัติงานในระบบ Single Window</li> </ul>

แนวทางการดำเนินการ	<ul style="list-style-type: none"> <li>• พัฒนาแผนการฝึกอบรม แผนการประชาสัมพันธ์เพื่อสร้างการตระหนักรู้ด้าน National Single Window ให้กับผู้ประกอบการและประชาชน</li> <li>• การจัดการระบบเทคโนโลยีสารสนเทศที่เหมาะสมเพื่อให้มีการปฏิบัติงานภายใต้ระบบ National Single Window ได้อย่างมีประสิทธิภาพ</li> <li>• ภายในปี ค.ศ. 2020 กระบวนการทางธุรการ (Administrative procedures) ทั้งหมดที่เชื่อมโยงกับการบริหารจัดการของภาครัฐซึ่งครอบคลุมถึง การนำเข้า ส่งออกและผ่านแดนของสินค้า และการเข้า ออกและผ่านแดนของผู้โดยสารและยานพาหนะจะต้องดำเนินการผ่านระบบ National Single Window ภายใต้การให้บริการสาธารณะออนไลน์ในระดับ 4</li> <li>• การมีส่วนร่วมอย่างเต็มตัวและดำเนินการใช้ระบบ ASEAN Single Window ภายใต้พันธสัญญาและแผนการปฏิบัติของสมาชิกอาเซียน</li> <li>• ทบทวนและดำเนินการด้านเอกสารทางกฎหมายเฉพาะให้เสร็จสมบูรณ์เพื่อหลีกเลี่ยงความยุ่งยากแก่ผู้ประกอบการและการพัฒนาความสามารถของเจ้าหน้าที่</li> <li>• ออกใบอนุญาตการนำเข้าผลิตภัณฑ์ด้านการรักษาความปลอดภัยของข้อมูลภายใต้การให้บริการสาธารณะออนไลน์ในระดับ 3 และ 4</li> <li>• การบูรณาการข้อมูลด้านใบอนุญาตการนำเข้าผลิตภัณฑ์ด้านการรักษาความปลอดภัยของข้อมูลเข้าไปในระบบ คลังข้อมูลการให้บริการสาธารณะออนไลน์แห่งชาติ (National Online Public Service Portal) และระบบ National Single Window</li> </ul>
<p>มาตรา 10.9 การยอมรับสินค้าชั่วคราวและการนำสินค้าเข้ามาผ่านกระบวนการผลิตในประเทศ และการส่งสินค้าออกไปชั่วคราวเพื่อผ่านกระบวนการผลิตนอกประเทศ (Temporary Admission of Goods and Inward and Outward Processing)</p>	
วัตถุประสงค์	การอำนวยความสะดวกให้กับสินค้าภายใต้การยอมรับชั่วคราวและบริหารจัดการทางศุลกากรอย่างมั่นคง
กำหนดเวลา	5 ปี (ค.ศ. 2022)
ความช่วยเหลือทางเทคนิคและการพัฒนาความสามารถ	ยังไม่มีการระบุ
แนวทางการดำเนินการ	<ul style="list-style-type: none"> <li>• ดำเนินการให้เรียบร้อยตามคู่มือของข้อบังคับ 134/2016/ND-CP (Decree) ซึ่งมีคำแนะนำของกฎหมายว่าด้วยค่าภาระในการส่งออกและนำเข้าฉบับปี 2016</li> <li>• เข้าร่วมเป็นภาคีในอนุสัญญาอิสตันบูล (Istanbul Convention on Temporary Admission)</li> <li>• การสร้างกลไกการรับประกันในระดับสากล</li> </ul>
<p>มาตรา 11.5-11.10 พิธีการผ่านแดนและการควบคุม (Transit Formalities and Control)</p>	
วัตถุประสงค์	การทำให้เกิดความเรียบง่ายไม่ซับซ้อนและอำนวยความสะดวกในกระบวนการสำหรับสินค้าผ่านแดน รวมทั้งบริหารจัดการทางศุลกากรอย่างมั่นคง
กำหนดเวลา	5 ปี (ค.ศ. 2022)
ความช่วยเหลือทางเทคนิคและการพัฒนาความสามารถ	<ul style="list-style-type: none"> <li>• การจัดฝึกอบรมให้กับเจ้าหน้าที่ศุลกากรในด้านระบบปฏิบัติการทางศุลกากรผ่านแดน</li> <li>• การจัดหาอุปกรณ์อำนวยความสะดวกที่เกี่ยวกับ GPS</li> </ul>

# כ חכטפארת



## ภาคผนวก จ

### ไทย

การวิเคราะห์การดำเนินการในปัจจุบันของไทยในการปฏิบัติตามแต่ละมาตราตามความตกลง ว่าด้วยการอำนวยความสะดวกทางการค้าภายใต้องค์การการค้าโลก<sup>1</sup>

#### มาตรา 1: การตีพิมพ์และเผยแพร่ข้อมูล (Publication and Availability of Information)

##### สถานการณ์ปัจจุบัน

- ข้อมูลในเว็บไซต์ ส่วนมากมีการเผยแพร่เป็นภาษาไทย ถึงแม้ก่อนหน้านี้ อาจจะมีการแปลเป็นภาษาอังกฤษบ้างโดยผู้ใช้งาน แต่ไม่มีการแปลที่เป็นทางการ
- การนำข้อมูลเผยแพร่เว็บไซต์ค่อนข้างกระชั้นชิด ทำให้ผู้ประกอบการไม่สามารถปรับตัวได้ทัน เช่น การเผยแพร่ข้อกำหนด/แนวทางปฏิบัติในวันที่เผยแพร่และมีผลบังคับใช้ในวันถัดมา หรือในบางกรณี กฎหมายมีผลบังคับใช้แล้ว แต่ยังไม่พร้อมแนวทางปฏิบัติซึ่งใช้ระยะเวลานาน เป็นต้น
- สำนักงานศุลกากรบางแห่งมีอำนาจในการออกประกาศเองได้ เช่น สำนักงานศุลกากรสุวรรณภูมิ เพื่อให้สอดคล้องกับการปฏิบัติงานของสถานที่ดังกล่าวหรือส่วนกลาง แต่การปฏิบัติงานในส่วนภูมิภาคอาจจะมีขั้นตอนการปฏิบัติงานที่แตกต่างกัน ส่งผลให้ผู้ประกอบการเกิดความสับสน เนื่องจากแต่ละแห่งมีกฎเกณฑ์ที่แตกต่างกันออกไป การเผยแพร่ข้อมูลของกฎระเบียบที่ออกใหม่ไม่ทั่วถึง ทั้งผู้ประกอบการและเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติงาน ยกตัวอย่างเช่นในเดือน พฤษภาคม พ.ศ. 2559 ได้มีการปรับให้สินค้าจำนวน 700-800 รายการ ย้ายจากอำนาจหน้าที่การพิจารณาของหน่วยงานอาหารและยา (อย.) เป็นกระทรวงเกษตรและสหกรณ์ แต่ไม่ได้มีการจัดประชุมหรืออบรมขั้นตอนที่ปรับเปลี่ยนดังกล่าวไปให้ทราบโดยทั่วกัน
- กฎระเบียบบางอย่างที่ต้องปรับให้สอดคล้องกับข้อกำหนดสากล ยังไม่ชัดเจนในขั้นตอนการปฏิบัติงาน เช่น การยืนยันน้ำหนักของตู้สินค้าก่อนขนถ่ายขึ้นเรือ เป็นต้น

##### แนวทางการพัฒนา

- มอบหมายให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับกระบวนการนำเข้าส่งออก รับผิดชอบในการจัดพิมพ์และเผยแพร่ข้อมูลเป็นภาษาอังกฤษผ่านทางเว็บไซต์ และกำหนดให้มีผู้รับผิดชอบปรับปรุงข้อมูลให้มีความทันสมัยตลอดเวลา พร้อมทั้งการจัดเตรียมเจ้าหน้าที่ในการตอบข้อซักถามประจำหน่วยงาน
- ควรมีการทบทวนวิธีการอบรมผู้ประกอบการ และเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้ปรับตัวกับระเบียบที่เปลี่ยนแปลง ได้อย่างไม่ติดขัด
- ประเด็นที่เกี่ยวข้องกับกฎระเบียบสากล ส่วนมากจะต้องมีการกำหนดแนวทางปฏิบัติของแต่ละประเทศ โดยหน่วยงานที่รับผิดชอบ อย่างไรก็ตาม มีหลายกรณีเมื่อมีการออกกฎระเบียบใหม่แต่ไม่มีหน่วยงานที่

<sup>1</sup> สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย, (ตุลาคม 2559). "Trade Facilitation Roadmap: Roadmap การอำนวยความสะดวกทางการค้าเพื่อเพิ่มศักยภาพในการแข่งขันของการส่งออกไทยในเวทีโลก"

รับผิดชอบโดยตรงหรือดูแลไม่ครบถ้วนในทุกมิติ ดังนั้น ควรมีการจัดตั้งหน่วยงานกลางที่มีความรู้ความสามารถในการรับผิดชอบและดูแลด้านการค้า

- เว็บไซต์ศูนย์รวมข้อมูลอาจจะใช้ หรือประยุกต์ใช้ thailandntr.com ได้ เนื่องจากมีการเผยแพร่ข้อมูลเป็นภาษาอังกฤษแล้ว แต่ต้องยังต้องมีการเสริมความสมบูรณ์ของข้อมูล

**มาตรา 2: การเปิดโอกาสให้แสดงความเห็น รับทราบข้อมูลก่อนการมีผลบังคับใช้ หรือการปรึกษาหารือ (Opportunity to Comment, Information before Entry into Force, and Consultations)**

#### สถานการณ์ปัจจุบัน

- ไทยยังไม่มีกลไกที่ชัดเจนในการเอื้อให้เกิดการปรึกษาหารือเป็นประจำระหว่างผู้ที่เกี่ยวข้องอื่น ๆ ซึ่งในบางกรณีได้มีการทำประชาพิจารณ์เพื่อขอระดมความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ แต่ก็อยู่ในเป็นช่วงท้ายของการพัฒนากฎระเบียบดังกล่าวแล้ว
- การปรับเปลี่ยนกฎระเบียบต่าง ๆ ในบางครั้ง ผู้ประกอบการไม่ทราบถึงที่มาที่ไปหรือเหตุผลในการปรับเปลี่ยนดังกล่าว และไม่สามารถประเมินถึงผลกระทบที่เกิดขึ้นได้ ทำให้ไม่สามารถเตรียมการและปรับตัวได้อย่างทันท่วงที

#### แนวทางการพัฒนา

- คณะกรรมการแห่งชาติด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้า ควรดำเนินการในรูปแบบการหารือระหว่างหน่วยงานรัฐ ผู้ประกอบการและผู้มีส่วนได้ส่วนเสียอื่น ๆ ในการประชุมปรึกษาหารือร่วมกันเป็นประจำ โดยสามารถอ้างอิงข้อเสนอแนะ UN/CEFACT หมายเลข 40

**มาตรา 3: การวินิจฉัยล่วงหน้า (Advance Rulings)**

#### สถานการณ์ปัจจุบัน

- มีการกำหนดกระบวนการให้ช้คำถามล่วงหน้าในด้านอัตราอากรตามพิกัดของสินค้า แต่ยังไม่อำนวยความสะดวกเท่าที่ควร เช่น ต้องมีการศีกข้อมูลผ่านระบบที่ไม่สะดวก มีอัตราค่าธรรมเนียมสูง (2,000 บาท/สินค้า) และยังไม่มีการประกาศรายละเอียดการวินิจฉัยอย่างเปิดเผยให้ทราบโดยทั่วกันเพื่อเป็นแนวปฏิบัติต่อไป นอกจากนี้ในบางครั้งมีการดำเนินการล่าช้าเนื่องจากเจ้าหน้าที่ไม่เพียงพอ และในบางครั้งต้องการเอกสารประกอบที่ผู้ประกอบการไม่สามารถจัดหาได้ เช่น ใบสั่งซื้อ ทำให้ผู้ที่ต้องการสอบถามก่อนเพื่อคำนวณต้นทุน ไม่สามารถวางแผนการค้าเนินธุรกิจได้ (ต้องเกิดการซื้อขายแล้วเท่านั้นจึงจะสอบถามได้)

#### แนวทางการพัฒนา

- ควรปรับลดอัตราค่าธรรมเนียมในการสอบถามและเพิ่มอัตราค่าคลังให้เพียงพอต่อการให้บริการ
- ประกาศผลการวินิจฉัยกรณีก่อนหน้าบนเว็บไซต์เพื่อใช้ศึกษาและอ้างอิง

#### มาตรา 4: กระบวนการสำหรับการอุทธรณ์หรือทบทวน (Procedures for Appeal or Review)

##### สถานการณ์ปัจจุบัน

- กระบวนการอุทธรณ์ในบางกรณีที่มีความล่าช้า ซึ่งมีบางกรณีใช้ระยะเวลากว่า 10 ปี จนขาดอายุความ ในปัจจุบันมีคณะกรรมการอุทธรณ์ซึ่งดูแลเรื่องพิกัดและเรื่องราคา แต่เนื่องจากมีการประชุมดังกล่าวค่อนข้างน้อยและคณะกรรมการมีการปรับเปลี่ยนตำแหน่งโยกย้ายบ่อย ทำให้ผู้ประกอบการต้องเริ่มดำเนินการอุทธรณ์ใหม่
- ขาดแนวทางการร้องเรียนและติดตามข้อร้องเรียนที่เป็นขั้นตอนชัดเจน ปัจจุบันหากมีปัญหาเกิดขึ้นผู้ประกอบการมักยื่นหนังสือคำร้องโดยตรงกับอธิบดีกรมศุลกากร หรือเจ้าหน้าที่ที่ใกล้ชิด เพื่อให้มีการดำเนินการเป็นกรณีๆ ไป
- มาตรการย่อยที่ไทยแจ้งเป็น Category B ได้แก่ มาตรการย่อย 4.4 “สิทธิ์ของผู้ยื่นอุทธรณ์ที่จะส่งต่อให้ทบทวนในระดับเหนือขึ้นไป หากไม่ได้รับการตัดสินภายในระยะเวลาที่กำหนด หรือล่าช้าเกินควร”

##### แนวทางการพัฒนา

- ควรกำหนดให้มีการประชุมของคณะกรรมการอุทธรณ์ให้มากยิ่งขึ้น เพื่อให้การดำเนินการตัดสินรวดเร็วยิ่งขึ้น

#### มาตรา 5: มาตรการอื่น ๆ เพื่อส่งเสริมความเป็นธรรม การไม่เลือกปฏิบัติและความโปร่งใส (Other Measures to Enhance Impartiality, Non-Discrimination and Transparency)

##### สถานการณ์ปัจจุบัน

- การออกประกาศสำหรับการตรวจสอบหรือทดสอบยังไม่มีกระบวนการที่ชัดเจนว่าอยู่บนพื้นฐานของการบริหารความเสี่ยง ในบางครั้งเหตุจากการขาดความไว้วางใจกันระหว่างภาครัฐและภาคเอกชน ทำให้การบังคับใช้กฎระเบียบขาดความยืดหยุ่น การขาดความเข้าใจร่วมกันที่ถูกต้องในวัตถุประสงค์ของการอำนวยความสะดวกซึ่งมิได้หมายถึงให้ละทิ้งการควบคุมแต่ต้องบริหารให้สมดุลระหว่างการรักษากฎระเบียบกับการอำนวยความสะดวกในปฏิบัติ
- ปัจจุบันมีการออกกฎหมายเพื่อส่งเสริมให้เกิดการอำนวยความสะดวก เช่น พรบ. อำนวยความสะดวกฯ พ.ศ. 2558 ซึ่งเป็นการระบุหน้าที่ของภาครัฐในการอำนวยความสะดวกให้แก่ผู้ประกอบการและประชาชน
- การตรวจสอบรับรองสารพิษตกค้างเพื่อการส่งออก (Toxicology Laboratory) ไปยังสหภาพยุโรป มีประเภทของสารที่ต้องควบคุมเพิ่มขึ้นซึ่งส่งผลต่อความสามารถในการตรวจสอบของไทยที่อาจปรับตัวไม่ทัน
- มาตรการย่อยที่ไทยแจ้งเป็น Category B ได้แก่ มาตรการย่อยที่ 5.3 “กระบวนการทดสอบสินค้าครั้งที่สอง และการประกาศผล”

##### แนวทางการพัฒนา

- ควรมีการพัฒนากลไกในการทำงานร่วมกันที่เข้มแข็งระหว่างภาครัฐและภาคเอกชน

**มาตรา 6: ระเบียบการจัดเก็บค่าธรรมเนียมและค่าภาระที่เรียกเก็บหรือในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการนำเข้าและการส่งออก และบทลงโทษ (Disciplines on Fees and Charges imposed on or in connection with importation and Exportation)**

#### สถานการณ์ปัจจุบัน

- ไทยมีการกำหนดรางวัลนำจับให้แก่เจ้าหน้าที่ ซึ่งสภาหอการค้า และสภาอุตสาหกรรมฯ ผ่านเคยให้ความเห็นผ่านคณะกรรมการ กกร. ว่าไม่ควรมีการให้รางวัลนำจับ ซึ่งแบ่งเป็นสองส่วนคือ รางวัลสำหรับผู้แจ้งเบาะแส และ รางวัลสำหรับเจ้าหน้าที่ที่ดำเนินการ
- ถึงแม้ในต่างประเทศ เช่น สหรัฐอเมริกาจะมีรางวัลในลักษณะนี้ แต่จะมีเฉพาะรางวัลนำจับ สำหรับผู้ชี้เบาะแสนั้น ส่วนเจ้าหน้าที่ถือว่าเป็นการปฏิบัติตามหน้าที่ปกติ และหากมีการสืบทราบว่ามีผู้ชี้เบาะแสมีความเกี่ยวข้องกับเจ้าหน้าที่ก็จะถือเป็นความผิด
- มัตราย่อยที่ไทยแจ้งเป็น Category B ได้แก่ มัตราย่อยที่ 6.3.4 “มาตรการลงโทษจะต้องไม่ส่งเสริมให้เกิดผลประโยชน์ทับซ้อนในการจัดเก็บค่าปรับและอากร”

#### แนวทางการพัฒนา

- ควรมีการทบทวนแนวทางการสร้างแรงจูงใจในการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่และผู้ชี้เบาะแสมให้เหมาะสมกับบริบทปัจจุบัน โดยสร้างความสมดุลระหว่างแรงจูงใจกับโอกาสที่เป็นช่องให้เกิดการทุจริต

**มาตรา 7: การตรวจปล่อยสินค้า (Release and Clearance of Goods)**

#### สถานการณ์ปัจจุบัน

- ปัจจุบันการชำระเงินค่าธรรมเนียมต่าง ๆ ทางอิเล็กทรอนิกส์ยังทำได้ไม่สมบูรณ์นัก มีเพียงบางส่วนและผ่านทางบางธนาคารเท่านั้น เช่น ธนาคารกรุงไทยเท่านั้น
- ในกระบวนการตรวจปล่อยสินค้า ถ้าหากผู้ประกอบการเข้าใจในกระบวนการดังกล่าวจะใช้เวลาดำเนินการไม่มากนัก 1) ด้านการนำเข้า หากเป็นผู้นำเข้าที่มีความชำนาญและมีประสบการณ์ที่ดี สำหรับการขนส่งทางอากาศจะใช้เวลาเพียงครึ่งวัน ส่วนการขนส่งทางบกและทางเรือใช้เวลาประมาณ 3 วันทำการ 2) ด้านการส่งออก ศุลกากรมีการอำนวยความสะดวกในการปฏิบัติงานนอกเวลาทำการโดยมีค่าล่วงเวลา (จันทร์-ศุกร์ นอกเวลาราชการ) และค่า Knock Door (เสาร์และอาทิตย์)
- แม้จะมีการกำหนดให้ผู้ประกอบการที่ได้รับอนุญาต (Authorized Economic Operator: AEO) ที่ได้รับการอำนวยความสะดวกทางการค้า เช่น การใช้ข้อมูลหรือเอกสารที่ลดลง การปล่อยสินค้าอย่างรวดเร็ว ตามความเหมาะสม การชะลอการชำระภาษีอากรค่าธรรมเนียมและค่าภาระ การใช้การค้าประกันที่ครอบคลุมหลายรูปแบบหรือลดการค้าประกัน แต่มีหลายกรณีที่เจ้าหน้าที่ศุลกากรไม่ทราบแนวทางปฏิบัติสำหรับผู้ประกอบการ AEO
- มัตราย่อยไทยแจ้งเป็น Category B ได้แก่ มัตราย่อยที่ 7.1.1 “กำหนดให้มีพิธีการสำหรับการส่งเอกสารและข้อมูลอื่น ๆ เพื่อเริ่มต้นกระบวนการก่อนการมาถึงของสินค้า”



### แนวทางการพัฒนา

- ควรมีการกำหนดแนวทางปฏิบัติสำหรับการตรวจปล่อยสินค้าบนพื้นฐานของการบริหารจัดการความเสี่ยง โดยพิจารณาถึงพิกัดศุลกากรในระบบ HS Code ลักษณะและรายละเอียดของสินค้า ถิ่นกำเนิดสินค้า ประเทศต้นทางสินค้า มูลค่าสินค้า ประวัติการกระทำผิดของผู้ค้าและรูปแบบการขนส่ง รวมถึงการตรวจสอบหลังปล่อย และมีการปรับปรุงเกณฑ์พิจารณาความเสี่ยงให้เหมาะสมเป็นประจำ
- ควรมีการกำหนดกรอบการดำเนินงานสำหรับผู้ประกอบการที่ได้รับอนุญาต (Authorized Economic Operator: AEO) เพื่อส่งเสริมให้เกิดการพัฒนาการอำนวยความสะดวกทางการค้า และเกิดการแลกเปลี่ยนข้อมูล โดยอ้างอิงตามมาตรฐานสากลเท่าที่จะทำได้

### **มาตรา 8: ความร่วมมือของหน่วยงานบริเวณพรมแดน (Border Agency Cooperation)**

#### สถานการณ์ปัจจุบัน

- การปฏิบัติงานของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น หน่วยงานตรวจคนเข้าเมือง หน่วยงานขนส่ง หน่วยงานกักกันต่าง ๆ ยังขาดการบูรณาการที่มีประสิทธิภาพ การขอใบอนุญาตต่าง ๆ ต้องมีการขออนุญาตจากหลายหน่วยงาน นอกจากนี้ ในบางกรณีนี้ ผู้ประกอบการมีข้อซักถามหรือข้อสงสัย หน่วยงานบริเวณพรมแดนไม่สามารถแก้ไขปัญหาหรือตอบคำถามได้ และต้องมีการแก้ไขปัญหาดังกล่าวจากส่วนกลาง ส่งผลให้เกิดความไม่สะดวกแก่ผู้ประกอบการ

#### แนวทางการพัฒนา

- ควรมีการบูรณาการระบบระหว่างหน่วยงานต่าง ๆ เพื่อให้ผู้ประกอบการสามารถขอและรับใบอนุญาตต่าง ๆ ได้ ณ จุดเดียว
- การฝึกอบรมเจ้าหน้าที่ให้สามารถตอบข้อซักถามและคำแนะนำได้ทั้งหมดนอกเหนือไปจากคำถามที่เกี่ยวข้องเฉพาะหน่วยงานของตนเอง

### **มาตรา 9 : การเคลื่อนย้ายสินค้าเพื่อการนำเข้าภายใต้การควบคุมทางศุลกากร (Movement of Goods Intended for Import under Customs Control)**

#### สถานการณ์ปัจจุบัน

- ยังไม่พบข้อมูลแนวทางปฏิบัติของประเทศไทยในเรื่องนี้

#### แนวทางการพัฒนา

- กำหนดแนวทางการปฏิบัติเกี่ยวกับการเคลื่อนย้ายสินค้าระหว่างการตรวจปล่อยภายในอาณาเขตศุลกากร

### **มาตรา 10 : พิธีการเกี่ยวกับการนำเข้า ส่งออก และการผ่านแดน (Formalities Connected with Importation, Exportation and Transit)**

#### สถานการณ์ปัจจุบัน

- ปัจจุบัน ไทยได้มีการดำเนินการในการลดขั้นตอนการส่งออกสินค้าแล้ว โดยเริ่มจาก 5 สินค้ายุทธศาสตร์ในปี 2558 ภายใต้คณะอนุกรรมการ กบส. และยังอยู่ในระหว่างการดำเนินงานถึงปัจจุบัน

- อย่างไรก็ตาม ยังขาดการกำหนดแนวปฏิบัติที่ชัดเจนเกี่ยวกับเอกสารบางประการ เช่น การยอมรับสำเนาอิเล็กทรอนิกส์เพื่อใช้แทนต้นฉบับ และการพัฒนาระบบและการแลกเปลี่ยนข้อมูลโดยอ้างอิงมาตรฐานระหว่างประเทศ
- นอกจากนี้แม้จะมีระบบ National Single Window (NSW) แล้ว แต่เป็นเพียงการอำนวยความสะดวกด้านศุลกากรเป็นหลัก ยังมิได้รวมถึงหน่วยงานออกใบอนุญาตอื่น ๆ ซึ่งเป็นเป้าประสงค์ของการจัดตั้ง NSW เพื่อให้เป็นระบบที่อำนวยความสะดวกด้านการค้าทั้งหมด (เพิ่มเติมจากพิธีศุลกากร) ได้ที่จุดเดียว
- นอกจากนี้การอกระเบียบให้การยื่นข้อมูลยังกรมศุลกากร จะต้องส่งข้อมูลผ่านทางตัวแทนเท่านั้น โดยยังไม่มีการประกาศเกณฑ์ของตัวแทน ส่งผลให้เกิดค่าใช้จ่ายที่เพิ่มขึ้น และยังไม่มีการกำกับดูแลการดำเนินการและเพดานค่าธรรมเนียมของตัวแทน

#### แนวทางการพัฒนา

- การใช้เทคโนโลยีสารสนเทศจำเป็นต้องมีการกำหนดชุดข้อมูลพื้นฐานในการแลกเปลี่ยนข้อมูล อาทิ ข้อมูลการขนถ่ายสินค้า ข้อมูลหีบห่อ ข้อมูลตัวย่อ ฯลฯ ซึ่งสามารถอ้างอิงได้ตามข้อแนะนำ UN/CEFACT ตัวอย่างเช่น
  - REC No.9 Codes of Currencies
  - REC No.10 Code for the Identified Ships
  - REC No.16 UN/LOCODE Code for Trade and Transportation Locations
  - REC No.17 Abbreviation for Terms of Payments
  - REC No.19 Codes for Modes of Transport
  - REC No.20 Codes for Measure Used in International Trade
  - REC No.21 Codes for Type of Cargo and Packaging
  - REC No.23 Freight Cost Code
  - REC No.28 Codes for Types of Mean of Transport
- โครงการกำหนดชุดแบบฟอร์มเอกสารการค้าในรูปแบบอิเล็กทรอนิกส์ตามมาตรฐานสากลพร้อมการบริหารจัดการ ซึ่งสามารถอ้างอิงได้ตามข้อแนะนำ UN/CEFACT ดังนี้
  - REC No.1 Layout Key for Trade Documents
  - REC No.2 Location of Codes in Trade Documents
  - REC No.6 Aligned Invoice Layout Key for International Trade
  - REC No.14 Authentication of Trade Document
  - REC No.22 Layout Key for Standard Consignment Instruction
- ทบทวนการดำเนินงาน NSW ให้สอดคล้องกับมาตรฐานสากล ตามข้อเสนอแนะ UN/CEFACT
  - REC No. 33 National Single Window
  - REC No.34 Data Simplification and Standardization for International Trade
- มีการประกาศ Standard Operation Practice (SOP) สำหรับเอกสารอิเล็กทรอนิกส์ อาทิ
  - การใช้แบบฟอร์มมาตรฐานและรหัสข้อมูลมาตรฐาน
  - แนวทางการลงนามด้วยลายมือชื่ออิเล็กทรอนิกส์
  - แนวทางการใช้สำเนาอิเล็กทรอนิกส์

## มาตรา 11 : เสรีภาพในการผ่านแดน (Freedom of Transit)

### สถานการณ์ปัจจุบัน

- ถึงแม้ว่าอนุสัญญาบาร์เซโลนา ว่าด้วยเสรีภาพในการผ่านแดน ค.ศ. 1921 (Barcelona Statute on Freedom of Transit 1921) ซึ่งได้กำหนดสิทธิให้ประเทศที่ไม่มีทางออกสู่ทะเลผ่านดินแดนอธิปไตยของประเทศเพื่อนบ้านที่มีทางออกสู่ทะเล ไม่ว่าจะมีการพิกัดสินค้าระหว่างเดินทาง หรือการเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งหรือไม่ และได้มีการกำหนดหลักการห้ามเลือกปฏิบัติ (non-Discrimination) ไว้ อย่างไรก็ตามการที่กฎหมายที่เกี่ยวข้องของไทยบางฉบับมีการกำหนดให้มีการควบคุมสินค้าบางประเภทที่อาจเป็นอันตราย หรือกระทบต่อความมั่นคง หรือกระทบต่อสุขภาพอนามัย ซึ่งส่งผลกระทบต่อประชาชนหรือประเทศ ทำให้แนวทางการปฏิบัติของไทยไม่เป็นไปตามหลักปฏิบัติสากล
- มาตราย่อยที่ไทยแจ้งเป็น Category B ได้แก่ 1) มาตราย่อยที่ 11.1 “กำหนดให้พิธีการที่ส่งเอกสารและข้อมูลอื่น ๆ เพื่อเริ่มต้นกระบวนการก่อนการมาถึงของสินค้า” 2) มาตราย่อยที่ 11.8 “ไม่นำระเบียบข้อบังคับทางเทคนิคและวิธีการประเมินความสอดคล้องภายในความหมายของความตกลงว่าด้วยอุปสรรคทางเทคนิคต่อการค้ามาใช้กับสินค้าผ่านแดน 3) มาตราที่ 11.9 “ยินยอมและจัดให้มีการยื่นและประมวลผลเอกสารผ่านแดนและข้อมูลล่วงหน้าก่อนที่สินค้าจะมาถึง”

### แนวทางการพัฒนา

- การทบทวนกฎหมายต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องให้มีความสอดคล้องกับบริบททางการค้าในปัจจุบันให้สอดคล้องกับแนวทางการปฏิบัติในระดับสากล

## มาตรา 12 : ความร่วมมือทางศุลกากร (Customs Cooperation)

### สถานการณ์ปัจจุบัน

- การประกาศกฎระเบียบใหม่ ๆ บางครั้งมีสื่อสารและเตรียมการกับประเทศปลายทางได้ไม่สมบูรณ์ ส่งผลให้เกิดความสับสนในการดำเนินงาน เช่น การเปลี่ยนประเภทการเปลี่ยนลำผ่านแดนที่ผ่านมา
- มาตราย่อยที่ไทยแจ้งเป็น Category B ได้แก่ 1) มาตราย่อยที่ 12.2 “การแลกเปลี่ยนข้อมูล” 2) มาตราย่อยที่ 12.6.1 “การจัดส่งข้อมูล”

### แนวทางการพัฒนา

- กำหนดแนวปฏิบัติเกี่ยวกับการเคลื่อนย้ายสินค้าระหว่างการตรวจปล่อยภายในอาณาเขตของศุลกากร ควรมีการประสานงานกันใกล้ชิดมากขึ้น และมีการเผยแพร่ข้อมูล กฎระเบียบต่างๆ อย่างชัดเจน
- จุดประสานงานควรมีการทบทวนและใช้ข้อมูลติดต่อที่เป็นไปตามมติกรม. เรื่องการไม่ให้ใช้ free email สำหรับการดำเนินการทางราชการ ควรเป็น email ของหน่วยงานนั้น ๆ

## ตารางที่ จ.1 : มาตรการไทยต้องการระยะเวลาในการปรับตัวใน Category B ก่อนปฏิบัติตามความตกลงว่าด้วยการอำนวยความสะดวกทางการค้าของ WTO

มาตรา	รายละเอียด	ระยะเวลาปรับตัว			การดำเนินการของผลการ สถานะปัจจุบัน
		กรมศุลกากร	หน่วยงานอื่น ๆ	ประเทศไทย	
มาตรา 4: กระบวนการสำหรับการอุทธรณ์หรือทบทวน (Procedures for Appeal or Review)	4. สมาชิกแต่ละรายต้องทำโน้มน้าวใจว่า ในกรณีเรื่องที่ไม่มีการอุทธรณ์หรือทบทวนภายใต้วรรคย่อย 1 (a) ไม่ได้รับการตัดสิน (a) ภายในระยะเวลาที่กำหนดภายใต้กฎหมายหรือระเบียบปฏิบัติ หรือ (b) โดยล่าช้าเกินควร ผู้ยื่นคำร้องสมัครที่จะยื่นอุทธรณ์หรือให้ทบทวนในระดับหนึ่งขึ้นไปต่อหน่วยงานต้นปกครองหรือศาลหรือวิธีการอื่นใดต่อหน่วยงานศาล	-	-	22 กุมภาพันธ์ 2561	พรบ.ศุลกากร พ.ศ. 2560 มีผลบังคับใช้วันที่ 13 พฤศจิกายน 2560 ทำให้ในปัจจุบันไทยสามารถปฏิบัติตามมาตราดังกล่าวได้เรียบร้อยแล้ว
มาตรา 5: มาตรการอื่น ๆ เพื่อส่งเสริมความเป็นธรรม การไม่เลือกปฏิบัติ และความโปร่งใส (Other Measures to Enhance Impartiality, Non-Discrimination and Transparency)	3. กระบวนการทดสอบ 3.1 หากได้รับการร้องขอ สมาชิกอาจเปิดโอกาสสำหรับการทดสอบครั้งที่สอง ในกรณีที่ผลการทดสอบครั้งแรกด้วยวิธีที่นำมาจากสินค้าที่สำแดงเป็นของผู้นำเข้าแสดงผลลัพธ์ในทางลบ	1 ปี			7 ปี (สำนักงานคณะกรรมการอาหารและยา)
มาตรา 5: มาตรการอื่น ๆ เพื่อส่งเสริมความเป็นธรรม การไม่เลือกปฏิบัติ และความโปร่งใส (Other Measures to Enhance Impartiality, Non-Discrimination and Transparency)	3.2 สมาชิกต้องเผยแพร่ในลักษณะที่ไม่เลือกปฏิบัติและเข้าถึงได้ง่าย ชื่อและที่อยู่ของห้องทดสอบทางวิทยาศาสตร์ที่สามารถทำการทดสอบหรือจัดทำข้อมูลดังกล่าวให้กับผู้นำเข้าหากเปิดโอกาสตามวรรค 3.1	1 ปี	7 ปี (สำนักงานคณะกรรมการอาหารและยา)	22 กุมภาพันธ์ 2567 (7 ปี)	อยู่ในขั้นตอนการร่างประกาศกรมฯ
	3.3 สมาชิกต้องพิจารณาถึงผลการทดสอบครั้งที่ 2 ถ้ามี ภายใต้วรรค 3.1 ในการตรวจปล่อยสินค้า และหากเหมาะสมควรยอมรับผลการทดสอบนั้น	1 ปี	7 ปี (สำนักงานคณะกรรมการอาหารและยา)	22 กุมภาพันธ์ 2567 (7 ปี)	อยู่ในขั้นตอนการร่างประกาศกรมฯ

ที่มา: สำนักงานมาตรฐานพิธีการและราคาศุลกากร กรมศุลกากร (มกราคม 2561)

ตารางที่ จ.1 : มาตราที่ไทยต้องการระยะเวลาในการปรับตัวใน Category B ก่อนปฏิบัติตามความตกลงว่าด้วยการอำนวยความสะดวกทางการค้าของ WTO (ต่อ)

มาตรา	รายละเอียด	ระยะเวลาปรับตัว			การดำเนินการของผลการ สถานะปัจจุบัน
		กรมศุลกากร	หน่วยงานอื่นๆ	ประเทศไทย	
มาตรา 6: วินัยในการจัดเก็บค่าธรรมเนียมและค่าภาระ กับหรือใน ส่วนที่เกี่ยวข้องกับการนำเข้าและการส่งออก และบทลงโทษ (Discipline on Fees and Charges Imposed on or in Connection with Importation and Exportation and Penalties	<p>3. วินัยสำหรับบทลงโทษ</p> <p>3.4 สมาชิกแต่ละประเทศต้องทำให้แน่ใจว่าประเทศตนคงไว้ซึ่งมาตรการเพื่อหลีกเลี่ยง</p> <p>(a) ผลประโยชน์ที่ซ่อนในทางประเมินและจัดเก็บค่าปรับและอากร และ</p> <p>(b) การสร้างแรงจูงใจในการประเมินหรือการเรียกเก็บค่าปรับซึ่งไม่สอดคล้องกับวรรค 3.1</p>	-	-	22 กุมภาพันธ์ 2561	ปัจจุบันไทยสามารถปฏิบัติตามตราดังกล่าวได้เรียบร้อยแล้ว
มาตรา 7: การตรงปล่อยสินค้า (Release and Clearance of Goods)	<p>1. กระบวนการก่อนการถึงของสินค้า</p> <p>1.1 สมาชิกแต่ละรายต้องจัดให้มีหรือคงไว้ซึ่งวิธีการที่ให้การส่งออกสารการนำเข้าและข้อมูลที่เกี่ยวข้องการอื่น ๆ ซึ่งรวมถึงบัญชีสินค้าเพื่อเริ่มต้นกระบวนการก่อนการมาถึงของสินค้า โดยมีเป้าหมายให้การเคลื่อนสินค้าเมื่อสินค้ามาถึงเป็นไปอย่างรวดเร็ว</p>	2 ปี			-
มาตรา 11: การผ่านแดนโดยเสรี (Freedom of Transit)	<p>1. ระเบียบข้อบังคับหรือวิธีการใด ๆ ก็ตามที่เกี่ยวกับกระบวนการขนส่งจะผ่านที่ใช้โดยสมาชิกต้องไม่</p> <p>(a) คงไว้ ถ้าสถานการณ์หรือวัตถุประสงค์ในการเพิ่มขึ้นของการบังคับใช้ไม่ได้คงอยู่ต่อไปอีกแล้ว หรือถ้าสถานการณ์เปลี่ยนไป หรือวัตถุประสงค์สามารถที่จะดำเนินการในลักษณะให้ข้อจำกัดทางกายภาพที่ลดน้อยลงกว่าเดิม</p> <p>(ข) ถูกนำมาใช้ในลักษณะที่แอมแฝงเป็นข้อจำกัดต่อการขนส่งในขณะผ่าน</p> <p>8. สมาชิกต้องไม่ระงับข้อบังคับที่ทางเทคนิคและวิธีการที่มีความสอดคล้องกับความหมายของความตกลงว่าด้วยอนุสัญญาทางเทคนิคเพื่อการค้ามาใช้กับสินค้าผ่านแดน</p>	3 ปี	5 ปี (กรมโรงงานอุตสาหกรรม, สำนักงานคณะกรรมการอาหารและยา)	22 กุมภาพันธ์ 2565 (5 ปี)	พจนศุลกากร พ.ศ. 2560 มีผลบังคับใช้วันที่ 13 พฤศจิกายน 2560

ตารางที่ จ.1 : มาตรการไทยต้องการระยะเวลาในการปรับตัวใน Category B ก่อนปฏิบัติตามความตกลงว่าด้วยการอำนวยความสะดวกทางการค้าของ WTO (ต่อ)

มาตรา	รายละเอียด	ระยะเวลาปรับตัว			การดำเนินการของศุลกากร สถานะปัจจุบัน
		กรมศุลกากร	หน่วยงานอื่นๆ	ประเทศไทย	
มาตรา 11: การผ่านแดนโดยเสรี (Freedom of Transit)	9. สมาชิกต้องเขียนและจัดให้มีการยื่นและประมวลผลเอกสารผ่านแดนและข้อมูลล่วงหน้าก่อนที่สินค้าจะมาถึง	3 ปี	5 ปี (กรมโรงงาน, อุตสาหกรรม, สำนักงาน คณะกรรมการอาหารและยา)	22 กุมภาพันธ์ 2565 (5 ปี)	พร.ศุลกากร พ.ศ. 2560 ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เมื่อวันที่ 17 พฤษภาคม 2560 และมีผลบังคับใช้วันที่ 13 พฤศจิกายน 2560
มาตรา 12: ความร่วมมือด้านศุลกากร (Customs Cooperation)	<p>2.การแลกเปลี่ยนข้อมูล</p> <p>2.1 เมื่อได้รับการร้องขอและขึ้นกับบทบัญญัติในข้อนี้ สมาชิกต้องแลกเปลี่ยนข้อมูลตามที่กำหนดในวรรคย่อย 6.1 (b) และ/หรือ (c) เพื่อวัตถุประสงค์ในการพิสูจน์ใบขนสินค้าขาเข้าหรือขาออกในเรื่องที่มิใช่เคลือบคลุมหรือเกี่ยวกับความถูกต้องของใบขนสินค้า</p> <p>2.2 สมาชิกแต่ละรายต้องแจ้งให้คณะกรรมการทราบถึงรายละเอียดของผู้ประสานงานเพื่อการแลกเปลี่ยนข้อมูลนี้</p> <p>6.การจัดส่งข้อมูล</p> <p>6.1 ขึ้นกับบทบัญญัติของข้อนี้ สมาชิกที่ผู้ร้องขอต้องดำเนินการโดยทันที</p> <p>(a) ตอบกลับเป็นลายลักษณ์อักษรทางกระดาษหรือสื่ออิเล็กทรอนิกส์</p> <p>(b) จัดส่งข้อมูลเฉพาะตามที่อยู่ในใบขนสินค้าขาเข้าหรือส่งออก หรือใบขนสินค้าเก่าที่จัดให้โดยศุลกากรฝ่ายละเมิดในเรื่องที่เกี่ยวกับการคุ้มครองและการรักษาความปลอดภัยหรือแจ้งสมาชิกที่ร้องขอปฏิบัติตาม</p> <p>(c) ถ้าผู้ร้องขอ ต้องให้ข้อมูลเฉพาะตามที่กำหนดในเอกสารต่อไปนี้ หรือให้เอกสารที่ยื่นเพื่อประกอบใบขนสินค้าขาเข้าหรือส่งออก เขาก็จะจัดให้ได้: บัญชีราคาสินค้า บัญชีบรรจุหีบห่อใบรับรองสินค้าชนิดสินค้า และใบตราส่ง ในรูปแบบไม่ว่าจะเป็นกระดาษหรืออิเล็กทรอนิกส์ ความลับรายละเอียดของระดับการคุ้มครองและรักษาความปลอดภัยซึ่งเรียกร้องให้สมาชิกที่ร้องขอปฏิบัติตาม</p> <p>(d) รับรองว่าเอกสารที่จัดส่งเป็นสำเนาถูกต้อง</p> <p>(e) จัดส่งข้อมูลหรือฉันทนแน่งตอบคำร้องขอเท่าที่ทำได้ภายใน 90 วัน</p>	3 ปี	-	22 กุมภาพันธ์ 2563 (3 ปี)	เป็นเรื่องระดับนโยบาย
		3 ปี	-	22 กุมภาพันธ์ 2563 (3 ปี)	
		3 ปี	-	22 กุมภาพันธ์ 2563 (3 ปี)	
รวมจำนวนมาตรการไทยต้องการระยะเวลาในการปรับตัวก่อนปฏิบัติ (Category B)		9 มกราคม	6 มกราคม	10 มกราคม	

ה חכמת אמת





ภาคผนวก จ

การปฏิบัติตามมาตรฐานในความตกลงว่าด้วยการอำนวยความสะดวกทางการค้าภายใต้ข้อตกลงการค้าโลก (WTO TFA) โดยใช้แนวทางการปฏิบัติของอนุสัญญา เทียเวโต ฉบับแก้ไข (Revised Kyoto Convention) ขององค์การศุลกากรโลก (WCO)

มาตรา WTO TFA	แนวทางการปฏิบัติตาม Revised Kyoto Convention ขององค์การศุลกากรโลก	ดัชนีชี้วัด
1.1 การตีพิมพ์และเผยแพร่ข้อมูล (Publication)	<p><b>ภาคผนวกทั่วไป (General Annex)</b></p> <p><b>บทที่ 4 อัตราค่าภาระและภาษี</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>มาตรฐาน 4.4 อัตราค่าภาระและภาษีจะต้องมีการเผยแพร่ข้อมูลอย่างเป็นทางการ</li> </ul> <p><b>บทที่ 9 ข้อมูล การติดต่อ และการวินิจฉัยโดยศุลกากร</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>มาตรฐาน 9.1 และ 9.2 (ข้อมูลในการปฏิบัติใช้โดยทั่วไป)</li> <li>มาตรฐาน 9.5 (ข้อมูลของลักษณะเฉพาะ)</li> <li>มาตรฐาน 9.9 (การตัดสินใจและการวินิจฉัย)</li> </ul>	<p><b>คำถามใช่หรือไม่</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>ได้มีการตีพิมพ์เผยแพร่ข้อมูลด้านกฎระเบียบของศุลกากร กระบวนการ (รวมถึงเอกสารทางกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง) ค่าธรรมเนียม ค่าภาระที่เกิดขึ้นก่อนที่จะมีการปฏิบัติใช้หรือไม่</li> </ul> <p><b>ดัชนีชี้วัดเชิงปริมาณ</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>% ของข้อมูลที่กำหนดในมาตรา 1.1 ของข้อมูล TFA ที่มีอยู่โดยเปิดเผย</li> <li>จำนวนผู้เข้าเยี่ยมชมเว็บไซต์</li> </ul>
1.2 ข้อมูลที่มีอยู่ในระบบอินเทอร์เน็ต (Information Available Through Internet)	<p><b>ภาคผนวกทั่วไป (General Annex)</b></p> <p><b>บทที่ 7 การใช้เทคโนโลยีสารสนเทศ</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>มาตรฐาน 7.1-7.4</li> </ul> <p><b>บทที่ 9 ข้อมูล การติดต่อ และการวินิจฉัยโดยศุลกากร</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>มาตรฐาน 9.1 และ 9.2 (ข้อมูลในการปฏิบัติใช้โดยทั่วไป)</li> <li>มาตรฐาน 9.3 (ข้อมูลในการปฏิบัติใช้โดยทั่วไป)</li> </ul>	<p><b>คำถามใช่หรือไม่</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>ได้มีการเผยแพร่ข้อมูลด้านกฎระเบียบของศุลกากร กระบวนการ (รวมถึงเอกสารทางกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง) ค่าธรรมเนียม ค่าภาระที่เกิดขึ้นผ่านข้อมูลทางอินเทอร์เน็ตหรือไม่</li> </ul> <p><b>ดัชนีชี้วัดเชิงปริมาณ</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>% ของข้อมูลที่กำหนดในมาตรา 1.1 ของข้อมูล TFA ที่มีอยู่โดยเปิดเผยผ่านระบบอินเทอร์เน็ต</li> <li>จำนวนผู้เข้าเยี่ยมชมเว็บไซต์</li> </ul>
1.3 ติดต่อขอข้อมูล (Enquiry Points)	<p><b>ภาคผนวกทั่วไป (General Annex)</b></p> <p><b>บทที่ 7 การใช้เทคโนโลยีสารสนเทศ</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>คู่มือการใช้เทคโนโลยีสารสนเทศ (ICT Guideline)</li> </ul> <p><b>บทที่ 9 ข้อมูล การตัดสินใจ และการวินิจฉัยโดยศุลกากร</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>มาตรฐาน 9.1 (ข้อมูลในการปฏิบัติใช้โดยทั่วไป)</li> </ul>	<p><b>คำถามใช่หรือไม่</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>มีจุดติดต่อขอข้อมูล 1 แห่งหรือมากกว่าสำหรับตอบคำถามให้กับผู้ที่สนใจใช่หรือไม่</li> </ul> <p><b>ดัชนีชี้วัดเชิงปริมาณ</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>ระยะเวลาเฉลี่ยตั้งแต่ได้รับคำถามระงับตอบข้อคำถาม</li> </ul>

มาตรา WTO TFA	แนวทางปฏิบัติตาม Revised Kyoto Convention ขององค์การศุลกากรโลก	ดัชนีชี้วัด
1.4 การแจ้ง (Notification)	<ul style="list-style-type: none"> <li>มาตราฐาน 9.4, 9.5, 9.6 และ 9.7 (ข้อมูลของลักษณะเฉพาะ)</li> <li>มาตราฐาน 9.8 (การตัดสินและกรณีวินิจฉัย)</li> </ul> <p><b>ภาคผนวกทั่วไป (General Annex)</b></p> <p><b>บทที่ 9 ข้อมูล การตัดสิน และกรณีวินิจฉัยโดยศุลกากร</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>มาตราฐาน 9.1, 9.2 และ 9.3 (ข้อมูลในการปฏิบัติใช้โดยทั่วไป)</li> <li>มาตราฐาน 9.4 (ข้อมูลของลักษณะเฉพาะ)</li> <li>มาตราฐาน 9.8 (การตัดสินและการประเมิน)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>จำนวนของคำตอบที่ได้ออกต่อปี</li> </ul>
2.1 โอกาสในการแสดงความคิดเห็นและการเข้าถึงข้อมูลข่าวสารก่อนกฎระเบียบจะมีผลบังคับใช้ (Opportunity to Comment and Information before Entry into Force)	<p><b>ภาคผนวกทั่วไป (General Annex)</b></p> <p><b>บทที่ 1 หลักการทั่วไป</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>มาตราฐาน 1.3 (การบริการหรืออย่างเป็นทางการที่เกี่ยวข้องกับการค้า)</li> </ul> <p><b>บทที่ 9 ข้อมูล การตัดสิน และกรณีวินิจฉัยโดยศุลกากร</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>มาตราฐาน 9.2 (การทบทวนข้อมูลข่าวสารอย่างเพียงพอที่จะมีการเปลี่ยนแปลงของกฎระเบียบจะมีผลบังคับใช้)</li> </ul>	<p><b>คำถามเชิงหรือไม่</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>ได้ให้โอกาสและระยะเวลาที่เหมาะสมแก่ผู้ค้าในการให้ความคิดเห็นในกรณีแนะนำหรือการแก้ไขกฎหมายหรือระเบียบต่าง ๆ หรือไม่</li> <li>ดัชนีชี้วัดเชิงปริมาณ</li> <li>ระยะเวลาที่ผู้ค้าในการนำเสนอความคิดเห็นที่มีต่อกฎหมายและกฎระเบียบต่าง ๆ</li> <li>จำนวนของกรณีที่เกี่ยวข้องกับการแนะนำหรือการแก้ไขกฎหมายหรือกฎระเบียบต่าง ๆ ซึ่งอยู่ภายใต้การบริการหรือก่อนหน้ากับผู้ค้า</li> </ul>
2.2 โอกาสในการปรึกษาหารือ (Consultations)	<p><b>ภาคผนวกทั่วไป (General Annex)</b></p> <p><b>บทที่ 1 หลักการทั่วไป</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>มาตราฐาน 1.3 (การบริการหรืออย่างเป็นทางการที่เกี่ยวข้องกับการค้า)</li> </ul> <p><b>บทที่ 6 การควบคุมทางศุลกากร (คู่มือ)</b></p> <p><b>บทที่ 7 การใช้เทคโนโลยีสารสนเทศ (คู่มือ)</b></p> <p><b>บทที่ 9 ข้อมูล การตัดสิน และกรณีวินิจฉัยโดยศุลกากร</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>มาตราฐาน 9.4, 9.5, 9.6 และ 9.7 (ข้อมูลของลักษณะเฉพาะ)</li> </ul>	<p><b>คำถามเชิงหรือไม่</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>มีคณะกรรมการหรือการประชุมสำหรับบริการปรึกษาหารืออย่างเป็นทางการกับการค้าภาคธุรกิจหรือไม่</li> <li>ดัชนีชี้วัดเชิงปริมาณ</li> <li>จำนวนการประชุมสำหรับบริการปรึกษาหารืออย่างเป็นทางการกับภาคธุรกิจต่อปี</li> </ul>
3. การวินิจฉัยล่วงหน้า (Advance Rulings)	<p><b>ภาคผนวกทั่วไป (General Annex)</b></p> <p><b>บทที่ 9 ข้อมูล การตัดสิน และกรณีวินิจฉัยโดยศุลกากร</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>มาตราฐาน 9.9 (การดำเนินการวินิจฉัยตามที่มีผู้ต้องการร้องขอ)</li> </ul>	<p><b>1. การจำแนกทางศุลกากร (Classifications)</b></p> <p><b>คำถามเชิงหรือไม่</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>มีระบบการวินิจฉัยล่วงหน้าสำหรับบริการจำแนกที่ตัดอัตราศุลกากร</li> </ul>

มาตรา WTO TFA	แนวทางปฏิบัติตาม Revised Kyoto Convention ขององค์การศุลกากรโลก	ดัชนีชี้วัด
<p>4. กระบวนการสำหรับอุทธรณ์หรือทบทวน (Procedures for Appeal or Review)</p>	<p>● คู่มือแนะนำของ RKC ที่มีต่อมาตรฐานดังกล่าวครอบคลุมหลากหลายแง่มุมในการวินิจฉัย รวมถึงของเขต การแจ้ง เวลาที่จำกัดและการปฏิบัติ</p>	<p>หรือไม่</p> <p><u>ดัชนีชี้วัดเชิงปริมาณ</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>จำนวนการออกคำวินิจฉัยที่เป็นลายลักษณ์อักษรต่อปี</li> </ul> <p>2. กฎว่าด้วยแหล่งกำเนิดสินค้าที่ใช้เป็นการทั่วไป (Non-preferential Rules of Origin)</p> <p><u>คำถามใช้หรือไม่</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>มีระบบการวินิจฉัยล่วงหน้าสำหรับกว่าด้วยแหล่งกำเนิดสินค้าที่ใช้เป็นการทั่วไปหรือไม่</li> </ul> <p><u>ดัชนีชี้วัดเชิงปริมาณ</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>จำนวนการออกคำวินิจฉัยที่เป็นลายลักษณ์อักษรต่อปี</li> </ul> <p>3. การประเมินมูลค่าทางศุลกากร (Valuation)</p> <p><u>คำถามใช้หรือไม่</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>มีระบบการวินิจฉัยล่วงหน้าสำหรับการประเมินมูลค่าทางศุลกากรหรือไม่</li> </ul> <p><u>ดัชนีชี้วัดเชิงปริมาณ</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>จำนวนการออกคำวินิจฉัยที่เป็นลายลักษณ์อักษรต่อปี</li> </ul> <p><u>คำถามใช้หรือไม่</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>มีการอุทธรณ์ทางปกครอง (Administrative appeal) หรือการทบทวนกระบวนการก่อนที่จะมีการใช้กระบวนการทางศาล (Judicial procedures) หรือไม่</li> </ul> <p><u>ดัชนีชี้วัดเชิงปริมาณ</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>จำนวนการอุทธรณ์ทางปกครองต่อปี</li> </ul> <p><u>คำถามใช้หรือไม่</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>มีระบบในการแจ้งหรือการแนะนำในการยกระดับการควบคุมบริเวณพรมแดนหรือไม่</li> </ul> <p><u>ดัชนีชี้วัดเชิงปริมาณ</u></p>
<p>4. กระบวนการสำหรับอุทธรณ์หรือทบทวน (Procedures for Appeal or Review)</p>	<p><b>ภาคผนวกทั่วไป (General Annex)</b></p> <p><b>บทที่ 10 การอุทธรณ์ด้านศุลกากร</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>มาตรฐานทั้งหมดในบทที่ 10 (10.1-10.12: สิทธิ์ในการอุทธรณ์/รูปแบบและมูลเหตุในการอุทธรณ์/การพิจารณาการอุทธรณ์) เกี่ยวข้องกับการอุทธรณ์ด้านศุลกากร ตั้งแต่เริ่มต้นอุทธรณ์จนถึงที่สุด)</li> </ul>	<p><u>คำถามใช้หรือไม่</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>มีการอุทธรณ์ทางปกครอง (Administrative appeal) หรือการทบทวนกระบวนการก่อนที่จะมีการใช้กระบวนการทางศาล (Judicial procedures) หรือไม่</li> </ul> <p><u>ดัชนีชี้วัดเชิงปริมาณ</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>จำนวนการอุทธรณ์ทางปกครองต่อปี</li> </ul> <p><u>คำถามใช้หรือไม่</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>มีระบบในการแจ้งหรือการแนะนำในการยกระดับการควบคุมบริเวณพรมแดนหรือไม่</li> </ul> <p><u>ดัชนีชี้วัดเชิงปริมาณ</u></p>
<p>5.1 การแจ้งเพื่อยกระดับควบคุมและการตรวจสอบ (Notification for Enhanced Control or</p>	<p><b>ภาคผนวกทั่วไป (General Annex)</b></p> <p><b>บทที่ 6 การควบคุมทางศุลกากร</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>มาตรฐาน 6.3, 6.4 และ 6.7</li> <li>บทที่ 6 ของภาคผนวกทั่วไปของ RKC ได้กำหนดมาตรฐานด้านการควบคุมทาง</li> </ul>	<p><u>คำถามใช้หรือไม่</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>มีระบบในการแจ้งหรือการแนะนำในการยกระดับการควบคุมบริเวณพรมแดนหรือไม่</li> </ul> <p><u>ดัชนีชี้วัดเชิงปริมาณ</u></p>

มาตรา WTO TFA	แนวทางการปฏิบัติตาม Revised Kyoto Convention ขององค์การศุลกากรโลก	ดัชนีชี้วัด
Inspections)	ศุลกากร การบริหารความเสี่ยง และภาคีประสานงานกับแผนกงานศุลกากรอื่น ๆ มาตรากรดังกล่าวไม่ได้เกี่ยวข้องโดยตรงกับระบบการแจ้ง แต่จะช่วยทางด้าน การปฏิบัติ	<ul style="list-style-type: none"> <li>● จำนวนการแจ้งหรือการแนะนำต่อปี</li> </ul>
5.2 การกักกัน (Detention)	<p><b>ภาคผนวกทั่วไป (General Annex)</b> บทที่ 3 การตรวจปล่อยและพิธีการทางศุลกากรอื่น ๆ</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● มาตราฐาน 3.6 (กฎหมายควรระบุเงื่อนไขของบุคคลที่มีสิทธิ์ถือการดำเนินการในฐานะผู้ออกของ)</li> <li>● บทที่ 6 การควบคุมทางศุลกากร</li> <li>● มาตราฐาน 6.1 (บทที่ 6 ของภาคผนวกทั่วไปของ RKC ได้กำหนดมาตรฐานด้าน การควบคุมทางศุลกากร)</li> </ul> <p><b>ภาคผนวกพิเศษ (Special Annexes)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● ภาคผนวก H บทที่ 1 (การกระทำผิดทางศุลกากร) ได้กำหนดมาตรฐานควบคุมหรือกักกันสินค้า ซึ่งรวมถึงแนวทางการปฏิบัติที่เน้นหน้าที่เกี่ยวข้องกัการกักกัน การควบคุมทางศุลกากร การบริหารความเสี่ยง และการประสานงานกับแผนกงานศุลกากรอื่น ๆ</li> </ul>	<p><b>ดัชนีชี้วัดที่ไม่ใช้หรือไม่</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● ไม่มีการแจ้งผู้ขนส่งหรือผู้นำเข้าแจ้งการกักกันสินค้าที่ได้รับการสำแดง สำหรับบริการนำเข้าหรือไม่</li> <li>● ดัชนีชี้วัดเชิงปริมาณ</li> <li>● ระยะเวลาเฉลี่ยตั้งแต่การกักกันจนถึงการแจ้ง</li> </ul>
5.3 กระบวนการทดสอบ (Test Procedures)	<p><b>ภาคผนวกทั่วไป (General Annex)</b> บทที่ 3 การตรวจปล่อยและพิธีการทางศุลกากรอื่น ๆ</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● มาตราฐาน 3.38 (มาตรฐานในการสุ่มตัวอย่างโดยศุลกากร)</li> </ul> <p><b>คู่มือการแนะนำขั้นตอนปฏิบัติการทางศุลกากร (WCO Guidelines)</b></p>	<p><b>ดัชนีชี้วัดที่ไม่ใช้หรือไม่</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● ไม่มีการใช้โอกาสสำหรับการทดสอบครั้งที่สองหรือไม่</li> <li>● ดัชนีชี้วัดเชิงปริมาณ</li> <li>● จำนวนการทดสอบครั้งที่สองที่ได้ดำเนินการต่อปี</li> </ul>
6.1 จะเปรียบเทียบด้านค่าธรรมเนียมและค่าภาระที่เรียกเก็บหรือใน ส่วนที่เกี่ยวข้องกับการนำเข้าและการส่งออก (General Disciplines on Fees and Charges	<p><b>ภาคผนวกทั่วไป (General Annex)</b> บทที่ 3 การตรวจปล่อยและพิธีการทางศุลกากรอื่น ๆ</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● มาตราฐาน 3.2 (มาตรฐานหลายประการของ RKC ได้กำหนดว่าค่าธรรมเนียมและค่าภาระจะต้องถูกจำกัดภายใต้ต้นทุนการให้บริการที่เหมาะสม)</li> <li>● บทที่ 9 ข้อมูล การตัดสิน และกรณีวินิจฉัยโดยศุลกากร</li> <li>● มาตราฐาน 9.1 (ข้อมูลที่เกี่ยวข้องทั้งหมดของการปฏิบัติโดยทั่วไปที่เกี่ยวข้องกับกฎหมายศุลกากรจะต้องมีการจัดเตรียมให้พร้อมอยู่เสมอ)</li> </ul>	<p><b>ดัชนีชี้วัดที่ไม่ใช้หรือไม่</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● ไม่มีการทบทวนค่าธรรมเนียมและค่าภาระต่าง ๆ เป็นประจำหรือไม่</li> <li>● ดัชนีชี้วัดเชิงปริมาณ</li> <li>● ระยะเวลาในการทบทวนดังกล่าว</li> </ul>

มาตรา WTO TFA	แนวทางปฏิบัติตาม Revised Kyoto Convention ขององค์การศุลกากรโลก	ดัชนีชี้วัด
imposed on or in connection with importation and Exportation)	<p><b>ภาคผนวกพิเศษ (Special Annexes)</b></p> <p>ภาคผนวก A (การมาถึงของสินค้าภายใต้เขตอำนาจศุลกากร) บทที่ 1 (พิธีการก่อนการยื่นเอกสารในการสำแดงสินค้า)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● มาตราฐาน 19 (การดำเนินพิธีการศุลกากรนอกเหนือจากเวลาปฏิบัติงานปกติให้แล้วเสร็จ การขนถ่ายสินค้าออก ณ สถานที่นอกเหนือไปจากสถานที่ที่กำหนด การขนถ่ายสินค้าออกนอกเหนือจากเวลาปฏิบัติงานปกติ จะต้องถูกจำกัดภายใต้ต้นทุนการให้บริการที่เหมาะสม)</li> </ul>	<p><b>ดัชนีชี้วัดหรือไม่มี</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● ได้มีการจำกัดค่าธรรมเนียมและค่าภาระต่าง ๆ ภายใต้ต้นทุนการให้บริการที่เหมาะสมหรือไม่</li> <li>● ดัชนีชี้วัดเชิงปริมาณ</li> <li>● จำนวนของประเภทค่าธรรมเนียมและค่าภาระที่จำกัดภายใต้ต้นทุนการให้บริการที่เหมาะสมที่มีการจัดเก็บโดยศุลกากร</li> </ul>
6.2 ระเบียบเฉพาะด้านค่าธรรมเนียมและค่าภาระที่เรียกเก็บหรือในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการนำเข้าและการส่งออก (Specific Disciplines on Fees and Charges imposed on or in connection with importation and Exportation)	<p><b>ภาคผนวกทั่วไป (General Annex)</b></p> <p>บทที่ 3 การตรวจปล่อยและพิธีการทางศุลกากรอื่น ๆ</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● มาตราฐาน 3.2 (เช่นเดียวกับมาตรา 6.1 ของ WTO TFA) <b>บทที่ 9 ข้อยูมูล ภาควิชาสินค้า และภาควิชาสินค้าโดยศุลกากร</b></li> <li>● มาตราฐาน 9.7 (หากศุลกากรไม่สามารถจัดทำข้อมูลที่ปราศจากค่าใช้จ่าย ค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นจะต้องถูกจำกัดต้นทุนการให้บริการที่เหมาะสม)</li> </ul> <p><b>ภาคผนวกพิเศษ (Special Annexes)</b></p> <p>ภาคผนวก A (การมาถึงของสินค้าภายใต้เขตอำนาจศุลกากร) บทที่ 1 (พิธีการก่อนการยื่นเอกสารในการสำแดงสินค้า)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● มาตราฐาน 19 (เช่นเดียวกับมาตรา 6.1 ของ WTO TFA)</li> </ul>	<p><b>ดัชนีชี้วัดหรือไม่มี</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● ศุลกากรมีอำนาจหน้าที่ที่ถูกต้องตามกฎหมายหรือไม่ในการกำหนดบทลงโทษสำหรับการฝ่าฝืนกฎหมายและกฎระเบียบของศุลกากร</li> <li>● มีกฎหมายที่สนับสนุนให้มีการเปิดเผยโดยสมัครใจหรือไม่</li> <li>● ดัชนีชี้วัดเชิงปริมาณ</li> <li>● จำนวนของกรณีที่ได้รับบทลงโทษทางศุลกากรต่อปี</li> <li>● จำนวนของกรณีที่มีการเปิดเผยโดยสมัครใจต่อปี</li> </ul>
6.3 ระเบียบสำหรับบทลงโทษ (Penalty Disciplines)	<p><b>ภาคผนวกทั่วไป (General Annex)</b></p> <p>บทที่ 3 การตรวจปล่อยและพิธีการทางศุลกากรอื่น ๆ</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● มาตราฐาน 3.39, 3.43</li> </ul> <p><b>ภาคผนวกพิเศษ (Special Annexes)</b></p> <p>ภาคผนวก H บทที่ 1 (การกระทำความผิดทางศุลกากร)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● มาตราฐานและแนวทางการปฏิบัติที่แนะนำในข้อ 19-25 ได้กล่าวถึงรายละเอียดในการดำเนินการหาการกระทำความผิดทางศุลกากร</li> </ul>	<p><b>ดัชนีชี้วัดหรือไม่มี</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● ศุลกากรมีอำนาจหน้าที่ที่ถูกต้องตามกฎหมายหรือไม่ในการกำหนดบทลงโทษสำหรับการฝ่าฝืนกฎหมายและกฎระเบียบของศุลกากร</li> <li>● มีกฎหมายที่สนับสนุนให้มีการเปิดเผยโดยสมัครใจหรือไม่</li> <li>● ดัชนีชี้วัดเชิงปริมาณ</li> <li>● จำนวนของกรณีที่ได้รับบทลงโทษทางศุลกากรต่อปี</li> <li>● จำนวนของกรณีที่มีการเปิดเผยโดยสมัครใจต่อปี</li> </ul>

มาตรา WTO TFA	แนวทางปฏิบัติตาม Revised Kyoto Convention ขององค์การศุลกากรโลก	ดัชนีชี้วัด
7.1 กระบวนการก่อนการมาถึงของสินค้า (Pre-arrival Processing)	<b>ภาคผนวกทั่วไป (General Annex)</b> <b>บทที่ 3</b> มาตรการขงปล่อยและพิธีการทางศุลกากรอื่น ๆ <ul style="list-style-type: none"> <li>● มาตรฐานในช่วงระยะเวลาเปลี่ยนผ่าน 3.21 (ศุลกากรจะต้องอนุญาตการยื่นสำเนาเอกสารของสินค้าโดยวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์)</li> <li>● มาตรฐาน 3.25 (กฎหมายจะต้องมีข้อกำหนดในการยื่นเอกสารและลงทะเบียน หรือตรวจสอบใบการสำแดงสินค้าและเอกสารประกอบต่าง ๆ ก่อนการมาถึงของสินค้า)</li> </ul> <b>บทที่ 7</b> การใช้เทคโนโลยีสารสนเทศ <ul style="list-style-type: none"> <li>● คู่มือแนะนำการใช้ ICT ส่วนที่ 6.4 (กระบวนการสำแดงสินค้านำเข้าและส่งออกรวมถึงกระบวนการดำเนินงานก่อนสินค้ามาถึงและก่อนส่งออกสินค้า)</li> </ul>	<b>ค่าเดิมไม่ใช้หรือไม่มี</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>● ได้มีการอนุญาตให้มีการยื่นเอกสารสำแดงการนำเข้าต่อศุลกากรก่อนการมาถึงของสินค้าหรือไม่</li> <li>● ดัชนีชี้วัดเชิงปริมาณ</li> <li>● % ของการสำแดงก่อนการมาถึงของสินค้าเปรียบเทียบกับการสำแดงการนำเข้าทางศุลกากรทั้งหมด</li> </ul>
7.2 การชำระเงินทางอิเล็กทรอนิกส์ (Electronic Payment)	<b>ภาคผนวกทั่วไป (General Annex)</b> <b>บทที่ 7</b> การใช้เทคโนโลยีสารสนเทศ <ul style="list-style-type: none"> <li>● มาตรฐาน 7.1 (ศุลกากรจะต้องใช้เทคโนโลยีสารสนเทศในการสนับสนุนการปฏิบัติตามศุลกากรซึ่งช่วยลดต้นทุนและประสิทธิภาพให้กับศุลกากรและการค้า)</li> <li>● คู่มือแนะนำการใช้ ICT ส่วนที่ 6.10 (การบัญชีรายได้)</li> </ul>	<b>ค่าเดิมไม่ใช้หรือไม่มี</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>● มีระบบและกระบวนการที่อนุญาตให้มีการชำระค่าภาษีต่าง ๆ โดยทางอิเล็กทรอนิกส์หรือไม่</li> <li>● ดัชนีชี้วัดเชิงปริมาณ</li> <li>● % ของจำนวนค่าภาษีที่ชำระผ่านช่องทางอิเล็กทรอนิกส์เปรียบเทียบกับจำนวนค่าภาษีที่เก็บได้ทั้งหมด</li> </ul>
7.3 การตรวจปล่อยสินค้าโดยแยกต่างหากจากการประเมินครั้งสุดท้ายของค่าภาษีศุลกากร ภาษี ค่าธรรมเนียม และค่าใช้จ่ายต่าง ๆ (Separation of Release from Final Determination of Customs Duties,	<b>ภาคผนวกทั่วไป (General Annex)</b> <b>บทที่ 3</b> มาตรการขงปล่อยและพิธีการทางศุลกากรอื่น ๆ <ul style="list-style-type: none"> <li>● มาตรฐาน 3.13, 3.14 (รูปแบบและรายละเอียดการสำแดงสินค้า)</li> <li>● มาตรฐาน 3.17 (เอกสารสนับสนุนในการสำแดงสินค้า)</li> <li>● มาตรา 3.40, 3.41 และ 3.43 (การตรวจปล่อยสินค้า)</li> </ul> <b>บทที่ 5</b> การวางหลักประกัน <ul style="list-style-type: none"> <li>● มาตรฐาน 5.1-5.7 (บทที่ 5 ทั้งหมด)</li> </ul> <b>บทที่ 7</b> การใช้เทคโนโลยีสารสนเทศ <ul style="list-style-type: none"> <li>● คู่มือแนะนำการใช้ ICT ส่วนที่ 6.10 (การบัญชีรายได้)</li> </ul>	<b>ค่าเดิมไม่ใช้หรือไม่มี</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>● ได้มีการใช้หรือคงไว้ซึ่งกระบวนการที่อนุญาตให้ปล่อยสินค้าก่อนที่จะมีการชำระอัตราค่าภาษีหรือไม่</li> <li>● ดัชนีชี้วัดเชิงปริมาณ</li> <li>● % ของการสำแดงการนำเข้าทางศุลกากรที่อนุญาตให้ปล่อยสินค้าก่อนที่จะมีการชำระอัตราค่าภาษีเปรียบเทียบกับการสำแดงการนำเข้าทางศุลกากรทั้งหมด</li> </ul>

มาตรา WTO TFA Taxes, Fees and Charges)	แนวทางปฏิบัติตาม Revised Kyoto Convention ขององค์การศุลกากรโลก	ดัชนีชี้วัด
7.4 การบริหารความเสี่ยง (Risk Management)	<p><b>ภาคผนวกทั่วไป (General Annex)</b>  <b>บทที่ 6 การควบคุมทางศุลกากร</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>มาตรฐาน 6.3, 6.4 และ 6.5 (การบริหารความเสี่ยง การวิเคราะห์ความเสี่ยง กลยุทธ์ในการประเมินการปฏิบัติตามในการสนับสนุนการบริหารความเสี่ยง)</li> </ul> <p><b>บทที่ 7 การใช้เทคโนโลยีสารสนเทศ</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>คู่มือแนะนำการใช้ ICT ส่วนที่ 6.8 (การคัดกรอง/การบริหารความเสี่ยง)</li> </ul>	<p>ค่าเฉลี่ยใช้หรือไม่มี</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● ไม่มีการใช้หรือคงไว้ซึ่งระบบบริหารความเสี่ยงสำหรับการควบคุมทางศุลกากรหรือไม่</li> <li>● ดัชนีชี้วัดเชิงปริมาณ</li> <li>● % ของการสำแดงการนำเข้าทางศุลกากรที่มีการตรวจสอบทางเอกสาร</li> <li>● % ของการสำแดงการนำเข้าทางศุลกากรที่มีการตรวจสอบทางกายภาพ</li> </ul>
7.5 กระบวนการตรวจสอบหลังการตรวจปล่อยสินค้า (Post-clearance Audit)	<p><b>ภาคผนวกทั่วไป (General Annex)</b>  <b>บทที่ 6 การควบคุมทางศุลกากร</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>มาตรฐาน 6.6 (การควบคุมบนพื้นฐานการตรวจสอบ)</li> </ul> <p><b>บทที่ 7 การใช้เทคโนโลยีสารสนเทศ</b></p>	<p>ค่าเฉลี่ยใช้หรือไม่มี</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● มีระบบสำหรับกระบวนการตรวจสอบหลังการตรวจปล่อยสินค้าหรือไม่</li> <li>● ดัชนีชี้วัดเชิงปริมาณ</li> <li>● % ของกระบวนการตรวจสอบหลังการตรวจปล่อยสินค้าที่ได้ดำเนินการต่อปี</li> </ul>
7.6 การจัดตั้งและกลไกที่พิมพ์เผยแพร่ระยะเวลาเฉลี่ยในการตรวจปล่อยสินค้า (Establishment and Publication of Average Release Times)	<ul style="list-style-type: none"> <li>● กำหนดนำในการวัดระยะเวลาที่ใช้ในการตรวจปล่อยสินค้า (TRS Guide)</li> </ul>	<p>ค่าเฉลี่ยใช้หรือไม่มี</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● มีการตีพิมพ์ระยะเวลาการตรวจปล่อยสินค้า (TRS) หรือไม่</li> <li>● ดัชนีชี้วัดเชิงปริมาณ</li> <li>● ระยะเวลาเฉลี่ยในการออกของนำเข้า/ส่งออก/ผ่านแดน</li> </ul>
7.7 มาตรการอำนวยความสะดวกทางการค้าสำหรับผู้ประกอบการที่	<p><b>ภาคผนวกทั่วไป (General Annex)</b>  <b>บทที่ 3 การตรวจปล่อยและพิธีการทางศุลกากรอื่น ๆ</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● มาตรฐานในช่วงระยะเวลาเปลี่ยนผ่าน 3.32 (กระบวนการพิเศษสำหรับ</li> </ul>	<p>ค่าเฉลี่ยใช้หรือไม่มี</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● ได้มีการใช้หรือคงไว้ซึ่งโครงการ AEO /โปรแกรมการปฏิบัติตาม (Compliance program) หรือไม่</li> </ul>

มาตรา WTO TFA	แนวทางการปฏิบัติตาม Revised Kyoto Convention ขององค์การศุลกากรโลก	ดัชนีชี้วัด
ได้รับอนุญาต (Trade Facilitation Measures for Authorized Operators)	ผู้ประกอบการที่ได้รับอนุญาต	<b>ดัชนีชี้วัดเชิงปริมาณ</b> ● จำนวนบริษัทที่เข้าร่วมโครงการ AEO/โปรแกรมการปฏิบัติตาม (Compliance program)
7.8 การตรวจปล่อยสินค้าเร่งด่วน (Expedited Shipment)	<b>ภาคผนวกทั่วไป (General Annex)</b> บทที่ 3 การตรวจปล่อยและพิธีการทางศุลกากรอื่น ๆ ● มาตรฐานในช่วงระยะเวลาเปลี่ยนผ่าน 3.32 (กระบวนการพิเศษสำหรับผู้ประกอบการที่ได้รับอนุญาต) คู่มือแนะนำการตรวจปล่อยโดยเร่งด่วน (Immediate Release Guidelines)	<b>ดัชนีชี้วัดเชิงปริมาณ</b> ● ได้มีการใช้หรือคิดไว้ซึ่งกระบวนการที่อนุญาตสำหรับตรวจสอบปล่อยสินค้าเร่งด่วนภายใต้มาตรา 8.2 ของความตกลง TFA หรือไม่ <b>ดัชนีชี้วัดเชิงปริมาณ</b> ● จำนวนของการสำแดงการนำเข้าทางศุลกากรที่เพิ่มขึ้นกับกระบวนการภายใต้มาตรา 8.2 ของความตกลง TFA
7.9 การจัดการสินค้าเน่าเสีย (Perishable Goods)	<b>ภาคผนวกทั่วไป (General Annex)</b> บทที่ 3 การตรวจปล่อยและพิธีการทางศุลกากรอื่น ๆ ● มาตรฐาน 3.34 (การตรวจสินค้า)	<b>ดัชนีชี้วัดเชิงปริมาณ</b> ● เมื่อมีการกำหนดลำดับในตรวจสอบสินค้า ได้มีการให้สิทธิพิเศษในการตรวจสอบสินค้าเน่าเสียหรือไม่ <b>ดัชนีชี้วัดเชิงปริมาณ</b> ● จำนวนของการสำแดงการนำเข้าทางศุลกากรของสินค้าเน่าเสียง่ายที่ได้รับสิทธิพิเศษในการตรวจสอบสินค้า
8. ความร่วมมือระหว่างหน่วยงานบริเวณพรมแดน (Border Agency Cooperation)	<b>ภาคผนวกทั่วไป (General Annex)</b> บทที่ 3 การตรวจปล่อยและพิธีการทางศุลกากรอื่น ๆ ● มาตรฐาน 3.35 ของ RKC ได้ระบุอย่างชัดเจนถึงหลักการซึ่งการตรวจสอบสินค้าของศุลกากรควรเกิดขึ้นภายใต้ความร่วมมือกับหน่วยงานอื่น ๆ ที่มีอำนาจ	<b>ดัชนีชี้วัดเชิงปริมาณ</b> ● มีการประชุมเป็นประจำของหน่วยงานควบคุมพรมแดน (CBRAs) ในการร่วมมือการทำงานเพื่ออำนวยความสะดวกทางการค้าหรือไม่ <b>ดัชนีชี้วัดเชิงปริมาณ</b> ● % ของหน่วยงานควบคุมพรมแดน (CBRAs) ที่เข้าร่วมการประชุม
9. การเคลื่อนย้ายสินค้าเพื่อการนำเข้าภายใต้การควบคุมของศุลกากร	● การเคลื่อนย้ายของสินค้าที่กำหนดในความตกลง TFA สามารถจำแนกเป็นกระบวนการผ่านแดนภายใต้ RKC <b>ภาคผนวกพิเศษ (Special Annexes)</b>	<b>ดัชนีชี้วัดเชิงปริมาณ</b> ● มีการอนุญาตในการเคลื่อนย้ายสินค้าเพื่อการนำเข้าภายใต้การควบคุมของศุลกากรจากสำนักงานศุลกากรบริเวณพรมแดนขาเข้า



มาตรา WTO TFA	แนวทางปฏิบัติตาม Revised Kyoto Convention ขององค์การศุลกากรโลก	ดัชนีชี้วัด
(Movement of Goods Intended for Import under Customs Control)	<p>ภาคผนวก E (กรรมาชนแดน)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• บทที่ 1 (ศุลกากรผ่านแดน) และบทที่ 2 (การถ่ายลำ)</li> </ul>	<p>ไปยังสำนักงานศุลกากรอื่น ๆ หรือไม่</p> <p><b>ดัชนีชี้วัดเชิงปริมาณ</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• จำนวนของกรณีที่เกี่ยวข้องกับการเคลื่อนย้ายสินค้าเพื่อการนำเข้าภายใต้การควบคุมของศุลกากรต่อปี</li> </ul>
10.1 พิธีการและเอกสารที่จำเป็น (Formalities and Documentation Requirement)	<p><b>ภาคผนวกทั่วไป (General Annex)</b></p> <p>บทที่ 3 การตรวจปล่อยและพิธีการทางศุลกากรอื่น ๆ</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• มาตราฐาน 3.11, 3.12, 3.13, 3.14 และ 3.15 (รูปแบบและรายละเอียดในการลำเลียงสินค้า)</li> <li>• มาตราฐาน 3.16, 3.17, 3.18 และ 3.19 (เอกสารประกอบในการลำเลียงสินค้า)</li> </ul>	<p><b>ค่าตามใช่หรือไม่</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• ได้มีการทบทวนพิธีการและเอกสารที่จำเป็นอย่างเป็นประจำหรือไม่</li> </ul> <p><b>ดัชนีชี้วัดเชิงปริมาณ</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• รอบระยะเวลาในการทบทวนดังกล่าว</li> <li>• จำนวนพิธีการและเอกสารที่จำเป็น</li> </ul>
10.2 การยอมรับสำเนาเอกสาร (Acceptance of Copies)	<p><b>ภาคผนวกทั่วไป (General Annex)</b></p> <p>บทที่ 3 การตรวจปล่อยและพิธีการทางศุลกากรอื่น ๆ</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• มาตราฐาน 3.11, 3.12, 3.13, 3.14 และ 3.15 (รูปแบบและรายละเอียดในการลำเลียงสินค้า)</li> <li>• มาตราฐาน 3.16, 3.17, 3.18 และ 3.19 (เอกสารประกอบในการลำเลียงสินค้า)</li> <li>• บทที่ 7 การใช้เทคโนโลยีสารสนเทศ</li> <li>• มาตราฐาน 7.1 และ 7.2</li> </ul>	<p><b>ค่าตามใช่หรือไม่</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• มีการยอมรับสำเนาอิเล็กทรอนิกส์ของเอกสารประกอบหรือไม่</li> <li>• % ของประเภทของเอกสารประกอบที่ได้มีการยื่นผ่านทางระบบอิเล็กทรอนิกส์เปรียบเทียบกับประเภทของเอกสารประกอบทั้งหมด</li> </ul>
10.3 การใช้มาตรฐานสากล (Use of International Standards)	<p><b>ภาคผนวกทั่วไป (General Annex)</b></p> <p>บทที่ 3 การตรวจปล่อยและพิธีการทางศุลกากรอื่น ๆ</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• มาตราฐาน 3.11 (รูปแบบและรายละเอียดในการลำเลียงสินค้า)</li> <li>• บทที่ 7 การใช้เทคโนโลยีสารสนเทศ</li> <li>• มาตราฐาน 7.2 (ศุลกากรจะต้องใช้มาตรฐานที่ได้รับการยอมรับในระดับสากล)</li> </ul>	<p><b>ค่าตามใช่หรือไม่</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• ได้มีการใช้ WCO Data Model ในการระบุและอธิบายข้อมูลที่ต้องใช้ในการลำเลียงทางศุลกากรสำหรับการนำเข้า/ส่งออก/ผ่านแดนหรือไม่</li> </ul> <p><b>ดัชนีชี้วัดเชิงปริมาณ</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• % ขององค์ประกอบของข้อมูลในการลำเลียงทางศุลกากรสำหรับการนำเข้า/ส่งออก/ผ่านแดนที่สอดคล้องกับ WCO Data Model</li> </ul>
10.4 ระเบียบยื่นเอกสารจุดเดียว (Single Window)	<p><b>ภาคผนวกทั่วไป (General Annex)</b></p> <p>บทที่ 3 การตรวจปล่อยและพิธีการทางศุลกากรอื่น ๆ</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• มาตราฐาน 3.25 (กฎหมายจะต้องมีข้อกำหนดในการยื่นเอกสารและลงทะเบียน หรือ</li> </ul>	<p><b>ค่าตามใช่หรือไม่</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• ได้มีระบบยื่นเอกสารจุดเดียวหรือไม่</li> </ul> <p><b>ดัชนีชี้วัดเชิงปริมาณ</b></p>

มาตรา WTO TFA	แนวทางปฏิบัติตาม Revised Kyoto Convention ขององค์การศุลกากรโลก	ดัชนีชี้วัด
10.5 การตรวจสอบสินค้าก่อนส่ง (Pre-shipment Inspection)	<p>ตรวจสอบในการสำแดงสินค้าและเอกสารประกอบต่าง ๆ ก่อนการมาถึงของสินค้า)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>มาตรฐานในระยะเวลาระหว่างเปลี่ยนผ่าน 3.35 (หากสินค้าได้ถูกตรวจสอบโดยหน่วยงานอื่น ๆ ที่มีอำนาจและศุลกากรได้จัดลำดับของการตรวจสอบดังกล่าว ศุลกากรจะต้องแน่ใจว่ามีการตรวจสอบดังกล่าวภายใต้การประสานงานร่วมกัน และถ้าเป็นไปได้ ให้ดำเนินการให้เสร็จสิ้นในคราวเดียวกัน)</li> <li>RKC มีได้ครอบคลุมข้อกำหนดดังกล่าว</li> <li>คู่มือแนะนำในทางปฏิบัติสำหรับการประเมินมูลค่าทางศุลกากร</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>จำนวนกระบวนการหรือการให้บริการทางธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับระบบยื่นเอกสารจุดเดียว</li> </ul> <p>ดัชนีชี้วัดหรือไม่มี</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>มีความประสงค์ในการใช้การตรวจสอบสินค้าก่อนส่งที่เกี่ยวข้องกับการจำแนกที่กีดศุลกากรและการประเมินมูลค่าทางศุลกากรหรือไม่</li> <li>ดัชนีชี้วัดเชิงปริมาณ</li> <li>จำนวนการดำเนินการนำเข้าทางศุลกากรภายใต้การตรวจสอบสินค้าก่อนส่งต่อปี</li> </ul>
10.6 การใช้ตัวแทนออกของ (Use of Customs Brokers)	<p>ภาคผนวกทั่วไป (General Annex)</p> <p>บทที่ 3 การตรวจปล่อยและพิธีการของศุลกากรอื่น ๆ</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>มาตรฐาน 3.6 (กฎหมายควรระบุเงื่อนไขของบุคคลที่มีสิทธิ์การดำเนินการในฐานะผู้ออกของ)</li> <li>มาตรฐาน 3.7 (บุคคลใด ๆ ก็ตามที่มีสิทธิ์ในการนำสินค้าออกจะต้องได้รับสิทธิ์การดำเนินการในฐานะผู้ออกของ)</li> <li>มาตรฐาน 3.8 ความสัมพันธ์ระหว่างศุลกากรกับบุคคลที่สาม</li> </ul> <p>มาตรฐาน 8.1-8.7 (บทที่ 8 ทั้งหมด)</p>	<p>ดัชนีชี้วัดหรือไม่มี</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>กฎหมายทางศุลกากรอนุญาตให้บุคคลใด ๆ มีสิทธิ์การนำสินค้าออกโดยการยื่นเอกสารสำแดงทางศุลกากรหรือไม่</li> <li>ดัชนีชี้วัดเชิงปริมาณ</li> <li>% ของการยื่นเอกสารสำแดงการนำเข้าทางศุลกากรโดยบุคคลที่มีตัวแทนออกของ</li> </ul>
10.7 กระบวนการบริเวณพรมแดนร่วมกันและข้อกำหนดด้านเอกสารที่เป็นรูปแบบเดียวกัน (Common Border Procedures and Uniform	<p>ภาคผนวกทั่วไป (General Annex)</p> <p>บทที่ 3 การตรวจปล่อยและพิธีการของศุลกากรอื่น ๆ</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>มาตรฐาน 3.11 (รูปแบบและรายละเอียดในการสำแดงสินค้า)</li> <li>มาตรฐาน 3.20 (การยื่นเอกสารและลงทะเบียน หรือตรวจสอบในการสำแดงสินค้า)</li> </ul>	<p>ดัชนีชี้วัดหรือไม่มี</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>ได้มีการใช้กระบวนการบริเวณพรมแดนร่วมกันและข้อกำหนดด้านเอกสารที่เป็นรูปแบบเดียวกันในอาณาเขตของศุลกากรทั่วประเทศหรือไม่</li> </ul>

มาตรา WTO TFA	แนวทางปฏิบัติตาม Revised Kyoto Convention ขององค์การศุลกากรโลก	ดัชนีชี้วัด
Documentation Requirements)		
10.8 การปฏิเสธสินค้า (Rejected Goods)	<p><b>ภาคผนวกทั่วไป (General Annex)</b>  <b>บทที่ 3 การตรวจปล่อยและพิธีการทางศุลกากรอื่น ๆ</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● มาตราฐาน 3.26 (ในกรณีที่มีการไม่สามารถลงทะเบียนสินค้าที่สำแดงได้ ศุลกากรจะต้องแจ้งเหตุผลดังกล่าวแก่ผู้ส่งออก)</li> </ul> <p><b>บทที่ 4 อัตราค่าภาษีและและภาษี</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● มาตราฐาน 4.19 (การชำระคืนอัตราค่าภาษีและและภาษี)</li> </ul> <p><b>ภาคผนวกพิเศษ (Special Annexes)</b>  <b>ภาคผนวก C (การส่งออก)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● บทที่ 1 การส่งออกโดยสมบูรณ์หมายถึงกระบวนการที่เหมาะสมทางศุลกากรต่อสินค้าซึ่งเป็นการเคลื่อนย้ายโดยเสรีได้มีการเคลื่อนย้ายออกจากเขตอำนาจศุลกากรและเป็นการเคลื่อนออกไปโดยถาวร</li> </ul>	<p><b>คำถามใช้หรือไม่</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● ไม่มีการอนุญาตให้ผู้นำเข้าสามารถส่งคืนสินค้าที่ถูกปฏิเสธกลับไปยังผู้ส่งออกหรือบุคคลที่ได้รับการแต่งตั้งจากผู้ส่งออกหรือไม่</li> <li>● ดัชนีชี้วัดเชิงปริมาณ</li> <li>● จำนวนของกรณีที่เกี่ยวข้องกับการส่งคืนสินค้ากลับไปยังผู้ส่งออกหรือบุคคลที่ได้รับการแต่งตั้งจากผู้ส่งออกต่อปี</li> </ul>
10.9.1 การยอมรับสินค้าชั่วคราว (Temporary Admission of Goods)	<p><b>ภาคผนวกพิเศษ (Special Annexes)</b>  <b>ภาคผนวก G (การยอมรับชั่วคราว)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● บทที่ 1 การกำหนดคำนิยามของการยอมรับชั่วคราว หลักการทั่วไปและพื้นฐานการปฏิบัติ ข้อมูลทางพิธีการก่อนการอนุญาตและเงื่อนไขการยอมรับชั่วคราว มาตรากรในการระบุ การจำกัดเวลาในการส่งสินค้ากลับออกไป การโอนการนำเข้าชั่วคราว ข้อห้ามและข้อจำกัด การยกเลิกการยอมรับชั่วคราว กรณีของการยอมรับชั่วคราว และอื่น ๆ</li> </ul>	<p><b>คำถามใช้หรือไม่</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● ได้มีการอนุญาตให้นำเข้าสินค้าที่ถูกศุลกากรกำหนดให้ส่งคืนค่ากลับออกไปภายในระยะเวลาที่กำหนดเข้ามายังอาณาเขตศุลกากรโดยไม่ต้องชำระค่าอากรต่าง ๆ หรือไม่</li> <li>● ดัชนีชี้วัดเชิงปริมาณ</li> <li>● จำนวนของกระบวนการยอมรับชั่วคราวต่อปี</li> </ul>
10.9.2 การนำสินค้าเข้ามาผ่านกระบวนการผลิตในประเทศและการส่งคืนออกไปยังผู้ตรวจการเพื่อผ่านกระบวนการผลิต	<p><b>ภาคผนวกพิเศษ (Special Annexes)</b>  <b>ภาคผนวก F (การผ่านกระบวนการ)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● บทที่ 1, 2 และ 3 ประกอบไปด้วยคำแนะนำเป็นจำนวนมากทางด้านการจัดการทั่วไป พื้นฐานการปฏิบัติใช้ กระบวนการได้รับอนุญาต มาตรากรในการระบุ การพำนัก สินค้าภายใน/ภายนอกอาณาเขต กระบวนการยกเลิก และอื่น ๆ บทที่ 3 เกี่ยวข้อง</li> </ul>	<p><b>คำถามใช้หรือไม่</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● ได้มีการอนุญาตสำหรับการนำสินค้าเข้ามาผ่านกระบวนการผลิตในประเทศและการส่งคืนค่าออกไปยังศุลกากรเพื่อผ่านกระบวนการผลิตนอกประเทศหรือไม่</li> <li>● ดัชนีชี้วัดเชิงปริมาณ</li> </ul>

มาตรา WTO TFA	แนวทางการปฏิบัติตาม Revised Kyoto Convention ขององค์การศุลกากรโลก	ดัชนีชี้วัด
นอกประเทศ (Inward and Outward Processing)	<p>กับการคืนอากร (Drawback) โดยเฉพาะซึ่งมิได้มีการกล่าวไว้ใน WTO แต่สามารถนำแนวทางดังกล่าวมาปฏิบัติได้</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● จำนวนของกรณีที่เกี่ยวข้องกับการนำสินค้าเข้ามาผ่านกระบวนการผลิตในประเทศและการส่งสินค้าออกไปยังศรवारเพื่อผ่านกระบวนการผลิตนอกประเทศ ต่อปี</li> </ul>
11. การผ่านแดนโดยเสรี (Freedom of Transit)	<ul style="list-style-type: none"> <li>● ความตกลง WTO TFA ได้มีมาตรการจำนวนมากในการอำนวยความสะดวกในกระบวนการผ่านแดน (การสำแดงก่อนการมาถึงของสินค้า มาตรการตั้งห้ามที่เกี่ยวกับค่าอากรทางศุลกากร พิธีการ และการตรวจสอบภายนอกสำนักงานสำหรับสินค้าขาออกและจุดหยุดหมายปลายทาง) ซึ่งประกอบไปด้วยข้อกำหนดหลายประการซึ่งเกี่ยวข้องกับารรับประกัน</li> </ul> <p><b>ภาคผนวกทั่วไป (General Annex)</b> บทที่ 5 การวางหลักประกัน</p> <p><b>ภาคผนวกพิเศษ (Special Annexes)</b> ภาคผนวก E (การผ่านแดน)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● บทที่ 1 (ศุลกากรผ่านแดน) RKC ได้กำหนดหลักการด้านศุลกากรผ่านแดน ซึ่งครอบคลุมถึงกระบวนการต่าง ๆ เช่น พิธีการ ณ สำนักงานขาออก การชี้แจงทางศุลกากร การยกเลิกศุลกากรผ่านแดน เป็นต้น)</li> <li>● บทที่ 2 (การถ่ายลำ)</li> </ul>	<p><b>ค่าเฉลี่ยเชิงร้อยละ</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● มีกระบวนการผ่านแดนที่อนุญาตให้มีการเคลื่อนย้ายสินค้าภายในอาณาเขตศุลกากรโดยไม่ต้องมีการชำระค่าอากรต่าง ๆ หรือไม่</li> <li>● ดัชนีชี้วัดเชิงปริมาณ</li> <li>● จำนวนของการสำแดงการผ่านแดนขาเข้าต่อปี</li> </ul>
12. ความร่วมมือทางศุลกากร (Customs Cooperation)	<p><b>ภาคผนวกทั่วไป (General Annex)</b> บทที่ 1 หลักการทั่วไป</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● มาตรฐาน 1.3 ศุลกากรจะต้องคงไว้ซึ่งสัมพันธภาพที่เกี่ยวกับการให้คำปรึกษาอย่างเป็นทางการกับการค้าเพื่อยกระดับความร่วมมือและอำนวยความสะดวกให้กับผู้ที่เกี่ยวข้องในการจัดตั้งวิธีการที่มีประสิทธิภาพที่สุดในการปฏิบัติงานซึ่งเทียบเท่ากับข้อกำหนดในระดับประเทศและความตกลงระหว่างประเทศ</li> </ul> <p><b>บทที่ 3 การตรวจปล่อยและการวางศุลกากรอื่น ๆ</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● มาตรฐาน 3.27, 3.28, 3.29, 3.31, 3.32, 3.39</li> </ul> <p><b>บทที่ 6 การควบคุมทางศุลกากร</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● มาตรฐาน 6.2 - 6.10</li> </ul>	<p><b>ค่าเฉลี่ยเชิงร้อยละ</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● มีกฎหมายที่อนุญาตให้หน่วยงานศุลกากรจัดหาข้อมูลการค้าสำแดง</li> <li>● ด้านการนำเข้าหรือส่งออกให้กับหน่วยงานศุลกากรต่างชาติหรือไม่</li> <li>● มีกฎหมายในการปกป้องข้อมูลที่ได้รับจัดทำให้กับหน่วยงานศุลกากรต่างชาติหรือไม่</li> </ul> <p><b>ดัชนีชี้วัดเชิงปริมาณ</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● จำนวนของกรณีที่เกี่ยวข้องกับการจัดหาข้อมูลตามที่ร้องขอจากหน่วยงานศุลกากรต่างชาติต่อปี</li> <li>● จำนวนของกรณีที่เกี่ยวข้องกับการใช้ข้อมูลที่ได้รับจากหน่วยงานศุลกากรต่างชาติในการพิจารณาคดีต่อปี</li> </ul>

มาตรา WTO TFA	แนวทางปฏิบัติตาม Revised Kyoto Convention ขององค์การศุลกากรโลก	ดัชนีชี้วัด
	<p>บทที่ 7 การใช้เทคโนโลยีสารสนเทศ</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● มาตราฐาน 7.1</li> </ul> <p>บทที่ 9 ข้อมูล การตัดสิน และกรณีวินิจฉัยโดยศุลกากร</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● มาตราฐาน 9.1 – 9.5</li> </ul> <p>ภาคผนวกพิเศษ (Special Annexes)</p> <p>ภาคผนวก H (การระงับข้อพิพาทศุลกากร)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● มาตราฐาน 20, 23, 24 และ 25</li> </ul>	



ז חכמת ארת





## ภาคผนวก ข

### สรุปผลการจัดประชุมระดมความคิดเห็นกลุ่มย่อย (Focus Group)

#### “การศึกษาโอกาสและการพัฒนาถึงอำนวยความสะดวกทางการค้า (Trade Facilitation) ในกลุ่มประเทศ CLMVT (กัมพูชา สปป.ลาว เวียดนาม และไทย)”

วันที่จัดงาน : 13 กรกฎาคม 2561

เวลา : 09.00-15.00 น.

สถานที่ : ห้องแกลเลอรี 2-3 ชั้น 5 โรงแรม S31

#### วัตถุประสงค์การจัดประชุมระดมความคิดเห็นกลุ่มย่อย (Focus Group)

- เพื่อให้ผู้เชี่ยวชาญของแต่ละประเทศได้นำเสนอและวิเคราะห์สถานการณ์ด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าในปัจจุบันของประเทศในกลุ่ม CLMVT
- เพื่อเป็นเวทีให้หน่วยงานภาครัฐ ภาคเอกชน และผู้มีส่วนได้เสียได้มีโอกาสดำเนินการแสดงความคิดเห็นร่วมกันถึงแนวทางการพัฒนาการอำนวยความสะดวกทางการค้าในกลุ่มประเทศ CLMVT
- เพื่อรวบรวมความคิดเห็นต่าง ๆ ที่มีประโยชน์ มาจัดทำข้อเสนอแนะ มาตรการ และนโยบายทั้งในระดับประเทศ ทวิภาคี และภูมิภาค ในการพัฒนาทางการพัฒนาการอำนวยความสะดวกทางการค้าในกลุ่มประเทศ CLMVT

#### สรุปผลการประชุม

##### กัมพูชา

- การดำเนินนโยบายทางการค้า นอกเหนือไปจากเป็นสมาชิกของ WTO กัมพูชายังให้ความสำคัญกับการรวมตัวทางเศรษฐกิจภายในภูมิภาคด้วย ได้แก่ AEC, RCEP, BRI, MLC
- กัมพูชาได้มีการจัดทำแผน Cambodia Trade Integration 2014-2018 (CTIS) ซึ่งประกอบไปด้วยแผนการพัฒนาในหลายด้าน เช่น Trade and market diversification / Trade facilitation / Transport logistics / Sanitary and phytosanitary measures (SPS) and technical standard (TBT) / Investment environment for export-related activities เป็นต้น
- ได้เริ่มมีการวางโครงสร้างของคณะกรรมการแห่งชาติว่าด้วยการอำนวยความสะดวกทางการค้า (NCTF) ซึ่งจะเริ่มมีความชัดเจนในช่วงปลายปี 2018
- กระทรวงการค้าและกระทรวงเศรษฐกิจและการเงินเป็น 2 หน่วยงานหลักที่มีบทบาทด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าในกัมพูชา โดยมีหน่วยงานศุลกากร (GDCE) เป็นหน่วยงานหลักที่เป็นผู้ปฏิบัติตาม WTO TFA
- ปี 2016 กัมพูชาได้ร่วมกับ USAIDS ในการจัดทำ Trade facilitation roadmap โดยมีการประเมินการดำเนินงานของกัมพูชาในแต่ละมาตรา เพื่อจัดทำแผนการดำเนินงานสำหรับมาตราใน Category B และ C
- ยังคงมีประเด็นด้านการประสานงานและความซ้ำซ้อนของการดำเนินงานระหว่างหน่วยงานของรัฐด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้า โดยเฉพาะอย่างยิ่งหน่วยงาน CAMCONTROL
- ปัญหาและอุปสรรคด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าในปัจจุบัน ได้แก่ ค่าธรรมเนียมนอก ระบบ / ความซับซ้อน ซ้ำซ้อน และไม่โปร่งใสของกระบวนการต่างๆ / ประเด็นด้านการบริหารความเสี่ยง / ประเด็นด้านการประเมินมูลค่าทางศุลกากร / ประสิทธิภาพของระบบ ICT / ความแออัดของท่าเรือ / ความสามารถทางการค้าของภาคเอกชน เป็นต้น

## สปป.ลาว

- ในช่วงระยะเวลาหลายปีที่ผ่านมา สปป.ลาวได้มีความพยายามในการลดกระบวนการและขั้นตอนการนำเข้าและส่งออกสินค้าบริเวณพรมแดนที่ไม่จำเป็น เพื่อลดระยะเวลาและต้นทุนการนำเข้าส่งออก ซึ่งแม้ว่าจะประสบความสำเร็จในระดับหนึ่ง แต่ยังคงจำเป็นต้องใช้ความพยายามและการพัฒนาอย่างต่อเนื่องเพื่อพัฒนาการอำนวยความสะดวกทางการค้าให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น
- ต้นทุนโลจิสติกส์ยังคงมีสูงเนื่องจากส่วนใหญ่เป็นการขนส่งเพียงขาเดียว
- มีการปฏิรูปกฎหมายที่เกี่ยวข้องอย่างต่อเนื่อง โดยเฉพาะกฎหมายทางศุลกากร รวมทั้งการลดจำนวนและยุบรวมหน่วยงานที่ไม่เกี่ยวข้องบริเวณพรมแดน จากเดิม 15 หน่วยงาน ให้เหลือเพียง 3 หน่วยงาน ได้แก่ ศุลกากร ตรวจคนเข้าเมือง และกักกัน (CIQ)
- มีการจัดทำแผนการดำเนินการด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้ามาตั้งแต่ปี 2011 โดยแผนระยะที่ 1 ปี 2011-2015 มุ่งเน้นในด้านการจัดการกลไกเชิงสถาบัน กำหนดบทบาทหน้าควมรับผิดชอบให้กับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง / การปฏิรูปกระบวนการทางศุลกากรให้มีความเรียบง่าย สอดคล้อง และมีความทันสมัย / การอบรมให้ความรู้ภาคเอกชนเกี่ยวกับกฎหมายและกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องกับการค้า / การจัดหาเครื่องมือและอุปกรณ์อำนวยความสะดวกที่จำเป็นให้กับศุลกากร / การวางโครงสร้างคณะกรรมการแห่งชาติว่าด้วยการอำนวยความสะดวกทางการค้า
- ปัจจุบันได้มีการดำเนินการตามแผนในระยะที่ 2 ปี 2017-2022 โดยมุ่งเน้นการพัฒนาเชิงสถาบัน / การสร้างความแข็งแกร่งให้กับหน่วยงานในระดับท้องถิ่น / การบูรณาการบริเวณพรมแดน / การสร้างความร่วมมือกับภาคเอกชน / การเผยแพร่ข้อมูลที่จำเป็น / การทบทวน NTMs ที่ไม่จำเป็น / การปฏิบัติตามความตกลง WTO TFA
- เมื่อกลางปี 2018 ได้มีการปรับโครงสร้าง NCTF โดยมีการตั้ง NCTF ในระดับท้องถิ่น (แขวง) นอกเหนือไปจาก NCTF ในระดับส่วนกลาง เพื่อกระจายอำนาจให้หน่วยงานต่างๆ สามารถดำเนินการบริเวณด่านพรมแดนได้อย่างมีประสิทธิภาพมากขึ้น
- ในปัจจุบัน ได้มีการพัฒนาด้านระบบโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกบริเวณด่านพรมแดนที่สำคัญ / มีการเผยแพร่ข้อมูลผ่าน Lao Trade Portal (LTP) / การจัดตั้ง enquiry point ของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง / อย่างไรก็ตามถึงแม้ว่าได้มีการริเริ่มการดำเนินการหลายประการ แต่การมีส่วนร่วม การประสานงาน และการสร้างความร่วมมือระหว่างภาครัฐและเอกชนยังไม่มีประสิทธิภาพ
- ยังคงมีปัญหาและอุปสรรคที่สำคัญ เช่น ยังคงมี NTMs จำนวนมากที่เป็นอุปสรรคที่สำคัญที่สุดต่อการค้า / กระบวนการที่เกี่ยวข้องยังคงมีความซับซ้อน ช้าชอนและไม่ชัดเจน ทำให้ใช้เวลานาน / หน่วยงานมีการปฏิบัติงานที่ซ้ำซ้อนกัน เช่น การตรวจสอบสินค้าในเส้นทาง / จุดตรวจที่ไม่จำเป็น / ค่าธรรมเนียมออกระบบ / เวลาการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ที่จำกัด / กระบวนการของแต่ละด่านพรมแดนไม่เป็นมาตรฐานเดียวกัน / ความร่วมมือระหว่างภาครัฐและเอกชนที่ยังไม่ดีพอ / กลไกการติดตามการดำเนินงานยังไม่มีประสิทธิภาพ
- แนวทางการพัฒนาการอำนวยความสะดวกทางการค้า ได้แก่ การลด NTMs ที่ไม่จำเป็น / การเผยแพร่ข้อมูลที่จำเป็น / การรวมศูนย์การชำระเงิน ภาษีและค่าธรรมเนียมต่างๆ ไว้ในจุดเดียว / การดำเนินการด้าน Single Stop Inspection ที่ด่านสะพานนะเขต-มุกดาหาร เพื่อลดระยะเวลา / การขยายเวลาการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่บริเวณ 6 ด่านพรมแดนที่สำคัญ / การสร้างความร่วมมือ

ระหว่างภาครัฐและเอกชน / การเชื่อมโยงระบบ NSW ระหว่าง 5 หน่วยงานที่สำคัญ ได้แก่ LCD, DIMEX, DOT, FDD, DLF ภายในปี 2018 และอีก 10 หน่วยงานภายในปี 2020 / การคัดเลือกผู้ประกอบการ AEO

#### เมียนมา

- NCTF ของเมียนมาอยู่ภายใต้การกำกับดูแลของ Trade and Business Promotion Taskforce โดย NCTF ได้มีการจัดตั้งคณะทำงานออกเป็น 3 หน่วยงาน ได้แก่ 1) คณะทำงานที่ปรึกษาด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้า (TFAWG) 2) คณะอนุกรรมการ 3) คณะทำงานผู้เชี่ยวชาญ (Expert Working Groups) ซึ่งทำหน้าที่ในการปรึกษาหารือและรับฟังข้อเสนอแนะ/ข้อคิดเห็นจากหน่วยงานภาครัฐและเอกชนที่เกี่ยวข้อง และนำเสนอประเด็นต่างๆ ไปยัง NCTF
- NCTF ได้มีการดำเนินงานร่วมกับธนาคารโลก (World Bank) ในการจัดลำดับความสำคัญของสิ่งที่ต้องดำเนินการ / กำหนดเวลา / การจัดตั้งคณะทำงานด้านต่างๆ เช่น ธนาคารโลกได้เข้ามาให้ความช่วยเหลือทางเทคนิคด้านการจัดตั้งระบบ National Single Window (NSW)
- คณะทำงาน (Working Groups) ที่ทางธนาคารโลกเสนอแนะ ได้แก่ 1) Communication and Transparency WG ซึ่งดูแลมาตรา 1.1, 1.2, 1.3, 2.1, 2.2 และ 6.1 2) Single Window WG ซึ่งดูแลมาตรา 7.1, 7.2, 10.1, 10.2, 10.4, 10.7 3) Risk Management WG ซึ่งดูแลมาตรา 7.4, 7.5, 7.7, 7.8, 9, 10.9 4) Test Procedure WG ซึ่งดูแลมาตรา 5.1, 5.3
- ความท้าทายและอุปสรรคในการปฏิบัติตาม WTO TFA ของเมียนมาในปัจจุบัน ได้แก่ ในด้านความเข้าใจโดยทั่วไปในหลักการของ TFA นั้น ยังคงมีการตีความของ Category ที่แตกต่างกันไปในแต่ละหน่วยงาน / ความล่าช้าการในดำเนินการของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง / หน่วยงานที่เกี่ยวข้องยังไม่ได้มีส่วนร่วมการดำเนินงานด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าอย่างเต็มที่
- จำเป็นต้องมีการเปลี่ยนแปลงหรือปฏิรูปการดำเนินงานภายในหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ ความจำเป็นในการสร้างความแข็งแกร่งให้กับ NCTF โดยการมีเลขาธิการ 2 จากกระทรวงการค้าและหน่วยงานศุลกากร เพื่อมีบทบาทและความรับผิดชอบอย่างเต็มตัวในการผลักดันการพัฒนาการอำนวยความสะดวกทางการค้า / การกำหนดขอบเขตการปฏิบัติงานของเลขาธิการ NCTF ที่ชัดเจนเพื่อมีอำนาจในการปฏิบัติงานและตัดสินใจในประเด็นต่างๆ ที่สำคัญ
- การสร้างกลไกการประสานงานและความร่วมมือระหว่าง 1) หน่วยงานภาครัฐกับรัฐ 2) หน่วยงานภาครัฐกับเอกชน 3) ผู้มีส่วนได้เสียกับภาคเอกชน
- การกำหนดบทบาทหน้าที่ที่ชัดเจนด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าให้กับกระทรวงการค้าและหน่วยงานศุลกากร เพื่อให้หน่วยงานดังกล่าวทราบและเข้าใจถึงบทบาทหน้าที่และความรับผิดชอบของตนเองอย่างชัดเจน และหลีกเลี่ยงการทับซ้อนของขอบเขตการดำเนินงาน
- เมียนมายังคงขาดแคลนทรัพยากรในด้านต่างๆ ที่มีความจำเป็นต่อการพัฒนาและสนับสนุนการอำนวยความสะดวกทางการค้า เช่น งบประมาณที่ไม่เพียงพอ / ขาดแคลนบุคลากรที่มีทักษะและความสามารถ / ขาดแคลนเครื่องมือและอุปกรณ์ความสะดวกต่างๆ ที่จำเป็น
- มีความจำเป็นต้องได้รับความช่วยเหลือทางเทคนิคและการพัฒนาขีดความสามารถ (TACB) ในหลายประการ รวมทั้งการสนับสนุนเงินทุน

#### เวียดนาม

- เวียดนามได้ให้ความสำคัญกับการค้าระหว่างประเทศเป็นอย่างมาก โดยเวียดนามได้เข้าร่วมเป็นสมาชิกของกลุ่มความร่วมมือทางเศรษฐกิจในหลายเวที ไม่ว่าจะเป็น WTO / ASEAN / GMS / ACMEC / CP TPP / RCEP รวมทั้งมีการทำความตกลงทวิภาคีในด้านการค้าประเทศต่างๆ กว่า 60 ประเทศทั่วโลก
- ปี 2016 ได้มีการจัดตั้ง NCTF ภายใต้ชื่อ National Committee on ASEAN SW, SW and TF ซึ่งดูแลรับผิดชอบในขอบเขตงานด้านต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการอำนวยความสะดวกทางการค้า และในอนาคตจะมีการนำขอบเขตงานด้านโลจิสติกส์มาไว้ใน NCTF ด้วย
- NCTF ประกอบไปด้วยสมาชิก 22 ตำแหน่ง โดยมีรองนายกรัฐมนตรีเป็นประธาน และ รมต.กระทรวงการเงินเป็นรองประธาน คณะกรรมการที่เหลือได้แก่ รมช. จากกระทรวงต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง โดยมีหน่วยงานภาคเอกชนที่เป็นสมาชิกจำนวน 1 ราย ได้แก่ สภาอุตสาหกรรมและการค้าแห่งเวียดนาม (VCCI)
- ปี 2016 เวียดนามได้มีการอนุมัติการจัดทำ “แผนงานเตรียมความพร้อมและการดำเนินการตาม WTO TFA” ซึ่งได้มีการกำหนดบทบาทหน้าที่ที่ความรับผิดชอบของหน่วยงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง
- หน่วยงานที่มีบทบาทหลักด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าในเวียดนามได้แก่ กระทรวงการเงิน (MOF) ซึ่งมีหน้าที่หลักในการติดตามและดำเนินการด้าน WTO TFA ซึ่งกระทรวงการเงินได้มอบหมายให้หน่วยงานศุลกากร (GDVC) เป็นหน่วยงานหลักในการรับผิดชอบการปฏิบัติตามความตกลง WTO TFA อย่างไรก็ตามสำหรับในเวียดนามเอง กระทรวงอุตสาหกรรมและการค้า (MOIT) กลับมีบทบาทไม่มากนักในด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้า แม้กระทั่ง Trade Portal ยังอยู่ภายใต้การดูแลและรับผิดชอบของหน่วยงานศุลกากร (GDCE)
- ปัจจุบัน เวียดนามยังมีได้แจ้งมาตราใน Category B และ C ไปยัง WTO อย่างเป็นทางการ แต่ทาง NCTF ได้มีการระบุมตราลงใน Category B และ C เป็นที่เรียบร้อยแล้ว และอยู่ในระหว่างการลงนามรับรองจากรัฐบาล เพื่อจะแจ้งไปยัง WTO อย่างเป็นทางการต่อไป
- ได้มีการร่างแผนการดำเนินการสำหรับการปฏิบัติตามมาตราใน Category B และ C โดยใน Category B จะเป็นการพัฒนากระบวนการปฏิบัติงานและการปรับปรุงกฎหมายและกฎระเบียบต่างๆ เพื่อมารองรับการดำเนินงาน ส่วน Category C จะเป็นการระบุประเภทของการขอรับความช่วยเหลือทางเทคนิคและการพัฒนาขีดความสามารถ (TACB) ในแต่ละมาตรา

#### ไทย

- ไทยมี Category A กว่า 91.6% Category B 8.4% และไม่มี Category ทำให้ไทยไม่จำเป็นต้องขอรับความช่วยเหลือและการสนับสนุนเชิงเทคนิคจากผู้ร่วมพัฒนา
- ปี 2017 ไทยได้มีการจัดตั้ง NCTF ภายใต้การกำกับและดูแลของคณะกรรมการนโยบายเศรษฐกิจระหว่างประเทศ (กนศ.) ภายใต้ชื่อ “คณะอนุกรรมการด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้า” โดยคณะอนุกรรมการดังกล่าวได้มีการแต่งตั้ง “คณะทำงานเพื่อติดตามการปฏิบัติตามด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้า” โดยเป็นหน่วยงานหลักในการขับเคลื่อนและดำเนินการด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้า ซึ่งมีการเจรจาการค้าระหว่างประเทศ กระทรวงพาณิชย์เป็นจุดประสานงานกลาง (Focal point)

- ปัจจุบันมีบางมาตรการที่ไทยสามารถดำเนินการได้แล้ว เนื่องจากมีการออกกฎหมายเพื่อมารองรับการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ เช่น พรบ.ศุลกากร 2560 โดยมาตรการใน Category B ที่ไทยสามารถดำเนินการได้แล้ว ได้แก่ มาตรการ 4.4, 6.3, 7.1
- มาตรการ 5.3 กระบวนการทดสอบ เป็นมาตรการที่ไทยขอระยะเวลาในการปรับตัวมากที่สุด ซึ่งหน่วยงานหลักที่เกี่ยวข้องโดยตรงกับมาตรการดังกล่าว ได้แก่ สำนักงานคณะกรรมการอาหารและยา ได้กำหนดวันที่แน่ชัดในการปฏิบัติตามมาตรการใน Category B ไว้วันที่ 22 กุมภาพันธ์ 2024 เนื่องจากต้องมีการปรับตัวและจัดเตรียมการดำเนินการต่างๆ เป็นจำนวนมาก โดยเฉพาะอย่างยิ่งประเด็นด้านการจัดตั้งห้องปฏิบัติการ รวมทั้งอย.เองต้องมีการตรวจสอบสินค้าจำนวนมากหลายรายการ ซึ่งยังมีบุคลากรที่ไม่เพียงพอ
- มาตรการ 11 การผ่านแดนโดยเสรี ยังมีประเด็นจากกรมโรงงานอุตสาหกรรมและสำนักงานคณะกรรมการอาหารและยา ซึ่งทั้ง 2 หน่วยงานระบุว่า การปฏิบัติตามมาตรการดังกล่าวมีประเด็นที่สำคัญด้านการควบคุมสินค้าบางประเภท เช่น สินค้าอันตรายหรือสินค้าควบคุม ซึ่งหน่วยงานทั้งสองมีหน้าที่ในการเฝ้าระวังและติดตามการเคลื่อนย้ายสินค้าดังกล่าวอย่างใกล้ชิด ซึ่งจะต้องมีการทบทวนกฎหมายภายในประเทศให้มีความสอดคล้องกับหลักปฏิบัติสากลเพื่อให้ก่อให้เกิดการอำนวยความสะดวกแก่สินค้าผ่านแดนต่อไปในอนาคต

#### สรุปภาพรวมในกลุ่มประเทศ CLMVT ความคิดเห็นและข้อเสนอแนะของผู้เข้าร่วมประชุม

- ควรมีการสร้างความร่วมมือกันภายในอนุภูมิภาคเพื่อร่วมกันพัฒนาการอำนวยความสะดวกทางการค้าไปพร้อมกันและเป็นไปในทิศทางเดียวกัน
- หลายประเทศมีการตีความในแต่ละ Category ที่แตกต่างกันไปของแต่ละหน่วยงาน ทำให้อาจไม่สะท้อนถึงสภาวะการณที่แท้จริง ควรมีการร่วมกันกำหนดของเขตและคำนิยามในแต่ละ Category ที่ชัดเจนร่วมกัน เพื่อให้เป็นมาตรฐานเดียวกัน
- ควรมีการจัดทำคู่มือแนะนำการปฏิบัติตาม WTO TFA เพื่อใช้เป็นแนวทางการปฏิบัติงานที่เป็นมาตรฐานเดียวกัน เนื่องจากในปัจจุบันแต่ละประเทศดำเนินการในลักษณะการเรียนรู้จากประสบการณ์ของตนเอง (Learning by doing)
- ประเด็นที่น่าสนใจ ได้แก่ ผลกระทบที่แท้จริงที่จะเกิดขึ้นกับแต่ละประเทศ หากมีการปฏิบัติตามความตกลง WTO TFA อย่างเต็มรูปแบบ แต่ละประเทศจะได้รับประโยชน์ในด้านในบ้างในลักษณะที่เป็นรูปธรรม เช่น ดัชนีชี้วัดทางเศรษฐกิจต่างๆ
- การจัดตั้ง NCTF ในระดับอนุภูมิภาคภายใต้เวที ACMECS (เนื่องจากประกอบไปด้วยสมาชิก 5 ประเทศเช่นเดียวกับ CLMVT) จะเป็นจุดเริ่มต้นในการสร้างร่วมมือที่ดีในการพัฒนาการอำนวยความสะดวกทางการค้าใน CLMVT
- ในฐานะที่ไทยมีความพร้อมมากที่สุด ควรมีบทบาทการเป็นผู้นำในการดำเนินการดังกล่าว
- แนวทางการปฏิบัติที่เป็นมาตรฐาน ประเทศในกลุ่ม CLMVT ควรดำเนินการตามแนวทางปฏิบัติของอนุสัญญาเกี่ยวโตฉบับปรับปรุงขององค์การศุลกากรโลก (WCO RKC) ซึ่งมีแนวทางปฏิบัติที่สอดคล้องกับ WTO TFA
- เมียนมาควรเข้าร่วมเป็นภาคีใน WCO RKC เพื่อที่จะนำแนวทางดังกล่าวมาปฏิบัติ













International Institute for  
Trade and Development

**International Institute for Trade and Development (ITD)**  
8th Floor, Witthayaphatthana Bldg, Chulalongkorn University,  
Wang Mai, Pathum Wan, Bangkok, Thailand 10330

Email : [info@itd.or.th](mailto:info@itd.or.th)

WEB : [www.itd.or.th](http://www.itd.or.th)

Tel : 66+ (0) 2216 1894-7

Fax : 66+ (0) 2216 1898-9

ITD e-book App Store Google play  
ดาวน์โหลดฟรีสำหรับมือถือ



[www.itd.or.th](http://www.itd.or.th)

