

# บทบาทของกรมศุลกากรในการพัฒนา e-Logistics ของประเทศไทย

โดยนายณรินทร์ กัลยาณมิตร

ผู้อำนวยการสำนักตรวจสอบอากรกรมศุลกากร

นักศึกษา วปอ.รุ่นที่ ๕๐

## บทนำ

ในยุคโลกาภิวัตน์ (Globalization) ที่การค้าระหว่างประเทศมีการเติบโตอย่างรวดเร็ว ประกอบกับนโยบายการเปิดเสรีทางการค้าตามข้อตกลง FTA ที่ประเทศไทยจะต้องเข้าร่วมทั้งในฐานะผู้นำเข้า ผู้ส่งออก และนักลงทุน ความร่วมมือระหว่างภาครัฐและภาคเอกชนในการขับเคลื่อนสินค้า บริการข้อมูล และการเงิน จึงมีความสำคัญที่จะทำให้ประเทศไทยสามารถแข่งขันในเวทีการค้าโลกได้ โลจิสติกส์ นับเป็นยุทธศาสตร์หนึ่งที่จะนำมาใช้ในการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันทางการค้า ซึ่งจะทำให้สินค้าและบริการมีต้นทุนถูกลง ถึงมือผู้บริโภคเร็วขึ้นและถูกต้องตามที่ได้ตกลงไว้ อันจะนำไปสู่การขยายตัวของการค้าระหว่างประเทศ การลงทุน การจ้างงาน รวมถึงการเติบโตทางเศรษฐกิจ

## ความหมายและความเป็นมาของโลจิสติกส์ในประเทศไทย

โลจิสติกส์ หมายถึงกระบวนการของการวางแผน การดำเนินงาน และการควบคุมการเคลื่อนย้ายทั้งไปและกลับ การเก็บรักษาสินค้า บริการ และข้อมูลที่เกี่ยวข้องอย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผล ตั้งแต่จุดเริ่มต้นของการผลิตไปสู่อุปสงค์สุดท้ายของการบริโภค

ในอดีตหากเปรียบเทียบต้นทุนของโลจิสติกส์ของประเทศไทยกับประเทศที่พัฒนาแล้ว จะพบว่าประเทศไทยมีต้นทุนโลจิสติกส์สำหรับสินค้าส่งออกต่างๆ เช่น อาหารทะเล ประมาณ ๖% สิ่งทอ ผลไม้ ผลิตภัณฑ์ยานยนต์ ยางพารา ประมาณ ๑๕-๑๖% ผลิตภัณฑ์เกษตร ประมาณ ๑๕% ซึ่งต้นทุนโลจิสติกส์ดังกล่าวส่วนใหญ่เป็นต้นทุนค่าขนส่งและสินค้าคงคลัง หรือหากพิจารณาต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP ของไทยจะพบว่าเมื่ออัตราร้อยละ ๒๕-๓๐ ในขณะที่ประเทศที่พัฒนาแล้วจะอยู่ระหว่างร้อยละ ๗-๑๑ สืบเนื่องมาจากการไม่มีหน่วยงานภาครัฐทำหน้าที่เป็นหน่วยงานกลางในการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ ทำให้ขาดการบูรณาการทั้งในด้านเป้าหมาย แผนงาน โครงการและงบประมาณ และกฎระเบียบภาครัฐ เพื่อให้การพัฒนาระบบโลจิสติกส์เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ

คณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ ๒๗ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๐ ให้ความเห็นชอบ แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๕๐-๒๕๕๔ เพื่อมุ่งไปสู่ e-Logistics หรือกรอบแผนแม่บทการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ โดยมีวิสัยทัศน์ว่า ให้ประเทศไทยมีระบบโลจิสติกส์ระดับโลกเพื่อสนับสนุนการเป็นศูนย์กลางธุรกิจและการค้าของภูมิภาคอินโดจีน ซึ่งมียุทธศาสตร์ ๕ เรื่อง ได้แก่ การ

ปรับปรุงประสิทธิภาพระบบโลจิสติกส์ในภาคการผลิต(โครงสร้างพื้นฐาน) การปรับปรุงประสิทธิภาพระบบขนส่งและโลจิสติกส์ การพัฒนาธุรกิจโลจิสติกส์ การปรับปรุงประสิทธิภาพสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้าและการเพิ่มประสิทธิภาพกำลังคนและระบบข้อมูล (ระบบการเชื่อมโยงข้อมูลและฐานข้อมูล)

ยุทธศาสตร์ที่กล่าวมาทั้ง ๕ เรื่องข้างต้น มีจุดมุ่งหมายเพื่อลดต้นทุนโลจิสติกส์ (Cost Efficiency) เพิ่มความปลอดภัยและความเชื่อถือได้ในกระบวนการนำส่งสินค้าและบริการ (Reliability and Security) และเพิ่มขีดความสามารถของธุรกิจในการตอบสนองความต้องการของลูกค้า (Responsiveness)

การเชื่อมโยงข้อมูลและฐานข้อมูลหรือการจัดทำระบบข้อมูลด้านโลจิสติกส์เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพของระบบข้อมูล จัดว่าเป็นสิ่งจำเป็นอย่างยิ่งอย่างหนึ่งที่หน่วยงานทั้งภาครัฐและเอกชนควรตระหนักถึงความสำคัญและร่วมมือกันพัฒนาให้เกิดประสิทธิภาพและประสิทธิผลสูงสุด เป็นผลให้รัฐบาลกำหนดกลยุทธ์หลักของการจัดทำระบบข้อมูลโลจิสติกส์ไว้ดังนี้คือ

๑. พัฒนาระบบการเชื่อมโยงข้อมูลระหว่างหน่วยงานภาครัฐ เอกชน และผู้ใช้บริการ
๒. ส่งเสริมให้มีการประยุกต์ใช้เทคโนโลยีสารสนเทศในการทำธุรกิจ
๓. สนับสนุนให้มีการพัฒนาระบบฐานข้อมูลเพื่อการวางแผนด้านโลจิสติกส์ทั้งในระดับประเทศและระดับกิจการ

#### บทบาทของกรมศุลกากรต่อ e-Logistics

การมีระบบบริหารจัดการข้อมูลที่ดีนั้น มีความจำเป็นและสำคัญยิ่งในการดำเนินธุรกิจยุคการสื่อสารและการค้าไร้พรมแดน ทั้งนี้ การที่หลายๆ หน่วยงานทั้งภาครัฐและเอกชน ได้พยายามนำระบบเทคโนโลยีสารสนเทศที่ทันสมัยมาพัฒนาเป็นระบบที่ใช้ในการบริหารจัดการโลจิสติกส์ ด้วยอิเล็กทรอนิกส์ (e-Logistics) โดยทุกๆ ระบบจะต้องสามารถเชื่อมโยงและใช้ข้อมูลร่วมกันได้อย่างมีประสิทธิภาพ เช่น สามารถตรวจสอบสถานะหรือสิทธิของผู้ที่เข้าใช้ระบบหรือสามารถตรวจสอบลายมือชื่ออิเล็กทรอนิกส์ได้ เป็นต้น

ระบบ e-Logistics ในภาครัฐหรือระดับประเทศ เป็นระบบที่เน้นกระบวนการโลจิสติกส์ ในการเชื่อมโยงกับหน่วยงานของภาครัฐที่เกี่ยวข้องกับการกำกับควบคุมและการปฏิบัติพิธีการ เช่น กรมศุลกากร กรมการค้าต่างประเทศ องค์การอาหารและยา และกรมศุลกากร โดยเกี่ยวเนื่องไปถึงการเชื่อมโยงข้อมูลกับภาคบริการของเอกชน เช่น สายการบินเรือ สายการบิน ชนาคาร์ สถาบันการเงิน บริษัทประกันภัย รวมถึงผู้ให้บริการด้านไอทีที่อาศัยระบบอิเล็กทรอนิกส์มาเป็นกลไกขับเคลื่อนระบบโลจิสติกส์

ระบบ e-Logistics มีเป้าหมายให้หน่วยงานทั้งของภาครัฐและภาคธุรกิจสามารถเชื่อมโยงข่าวสารในห่วงโซ่อุปทานอย่างบูรณาการ อันหมายถึงการมีกระบวนการนำเข้า-ส่งออก ที่เป็นแบบเบ็ดเสร็จจากหน้าต่างเดียว (Single Window Entry) มีการพัฒนาระบบเอกสารอิเล็กทรอนิกส์ เพื่อลดและทดแทนเอกสารกระดาษ หรือการพัฒนากระบวนการค้าแบบไร้กระดาษ (e-Paperless) ในธุรกรรมภาครัฐและเอกชน ซึ่งจะ

นำไปสู่การพัฒนาาระบบเชื่อมโยงและแลกเปลี่ยนข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ระหว่างหน่วยงานเพื่อการทำ Data Crossing และลดการตรวจสอบเอกสารกระดาษในที่สุด

กิจกรรมสำคัญสำหรับการพัฒนาาระบบเชื่อมโยงเครือข่ายข้อมูลและบริการภาครัฐเพื่อการนำเข้า-ส่งออก และโลจิสติกส์ (Single Window e-Logistics : SWeL) ซึ่งมีวัตถุประสงค์หลักในการอำนวยความสะดวกด้านการนำเข้า-ส่งออกและโลจิสติกส์ รวมทั้งเพิ่มประสิทธิภาพและลดต้นทุนการทำธุรกรรมของผู้ประกอบการ ทั้งนี้ การพัฒนาาระบบ SWeL ต้องเกี่ยวข้องกับ ๒๕ หน่วยงานราชการ และ ๘ กลุ่มธุรกิจ และขั้นตอนในการนำเข้าและส่งออกของไทยยังต้องพึ่งพาระบบเอกสารตามที่กฎระเบียบกำหนด และกระบวนการให้บริการเพื่อการนำเข้า-ส่งออกของภาครัฐยังขาดการบูรณาการข้อมูลอย่างเป็นระบบและเชื่อมโยงภายใต้มาตรฐานเดียวกัน

เมื่อวันที่ ๑๕ กรกฎาคม ๒๕๕๐ คณะกรรมการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ (คบส.) ได้มีมติแต่งตั้ง คณะอนุกรรมการพัฒนาาระบบเชื่อมโยงเครือข่ายข้อมูลและบริการภาครัฐเพื่อการนำเข้า-ส่งออก และโลจิสติกส์ โดยมีกรมศุลกากรเป็นฝ่ายเลขานุการฯ ทำหน้าที่ในการจัดทำแผนปฏิบัติและบูรณาการแผนงานโครงการเพื่อพัฒนาาระบบ National Single Window (NSW) ให้เกิดขึ้นอย่างเป็นรูปธรรมและให้บริการได้อย่างมีประสิทธิภาพ พิจารณาแก้กฎระเบียบ ข้อบังคับและ กฎหมายที่เป็นอุปสรรค ตลอดจนกำกับดูแลและติดตามประเมินผลการดำเนินงาน เพื่อให้สอดคล้องกับเป้าหมายการปรับลดเวลาที่ใช้กับงานเอกสารและการดำเนินการเพื่อการนำเข้า-ส่งออก จาก ๒๔ วัน เหลือ ๑๕ วัน

จากผลรายงานการศึกษาของธนาคารโลก(World Bank)<sup>๑</sup> เพื่อศึกษาตัวชี้วัดความสามารถในการแข่งขันของประเทศในด้านต่างๆ ในเรื่องการค้าข้ามแดน (Trading across Borders) ที่มี ระยะเวลาที่ใช้ในกระบวนการนำเข้า-ส่งออก<sup>๒</sup> เป็นตัวชี้วัดตัวหนึ่ง พบว่า ระยะเวลาที่ใช้ในกระบวนการส่งออก<sup>๓</sup> ของประเทศไทยลดลงจาก ๒๒ วันในปี ๒๕๔๕ เป็น ๑๔ วัน ในปี ๒๕๕๐ และระยะเวลาที่ใช้ในกระบวนการนำเข้า<sup>๔</sup> ของประเทศไทยลดลงจาก ๒๔ วันในปี ๒๕๔๕ เป็น ๑๗ วัน ในปี ๒๕๕๐ มีผลเนื่องมาจาก กรมศุลกากรร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ได้มีการเร่งรัดพัฒนากระบวนการให้บริการศุลกากรทางอิเล็กทรอนิกส์แบบไร้เอกสาร (Paperless) โดยกรมศุลกากรได้เตรียมยกเลิกการใช้ระบบ EDI และเปลี่ยนมาใช้ระบบพิธีการศุลกากรแบบไร้เอกสาร ทั่วประเทศ ดังนี้คือ

- ๑ มีนาคม ๒๕๕๑ : ยกเลิกระบบ EDI และเริ่มให้บริการระบบ e-Import และ e-Export ณ ด่านต่างๆ ๒๕ แห่ง
- ประมาณเดือนเมษายน ๒๕๕๑ : ยกเลิกระบบ EDI ขาเข้า และเริ่มใช้ e-Import ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และยกเลิกระบบ EDI ขาออก และเริ่มใช้ e-Export ณ ท่าเรือกรุงเทพ
- ประมาณเดือนพฤษภาคม ๒๕๕๑ : ยกเลิกระบบ EDI ขาเข้าและเริ่มใช้ e-Export ณ ท่าเรือแหลมฉบัง

นอกจากนี้ กรมศุลกากรยังได้ประสานงานกับหน่วยงานภาครัฐเพื่อทำการพัฒนาการเชื่อมโยงข้อมูลให้สามารถแลกเปลี่ยนข้อมูลในรูปแบบอิเล็กทรอนิกส์ โดยกรมศุลกากรได้ลงนามในบันทึกข้อตกลงว่าด้วยการเชื่อมโยงข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ กับหน่วยงานออกใบอนุญาตที่มีความพร้อมด้าน ICT จำนวน ๖ หน่วยงาน เมื่อวันที่ ๒๘ เมษายน ๒๕๕๑ อันประกอบด้วย กรมการค้าต่างประเทศ กรมโรงงานอุตสาหกรรม กรมเชื้อเพลิงธรรมชาติ การนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน และกรมธุรกิจพลังงาน ซึ่งคาดว่าจะสามารถเชื่อมโยงข้อมูลในรูปแบบอิเล็กทรอนิกส์กับทุกหน่วยงานที่เกี่ยวข้องประมาณ ๒๕ หน่วยงาน ประมาณปลายปี ๒๕๕๑ นี้

จากการศึกษาของ UNECE (๒๐๐๗)<sup>๔</sup> พบว่า ปัญหาสำคัญในกระบวนการนำเข้า-ส่งออกของประเทศไทยนั้นเกิดจากการเตรียมเอกสาร หากพิจารณาต้นทุนและเวลาที่ใช้ในการเตรียมเอกสารของประเทศไทยพบว่า ประเทศไทยใช้เวลาในการเตรียมเอกสารถึง ๕ วัน มีค่าใช้จ่ายประมาณ ๒๔๐ เหรียญสหรัฐ ในขณะที่ประเทศเยอรมนีใช้เวลาในการเตรียมเอกสาร ๓ วัน และมีค่าใช้จ่ายเพียง ๘๕ เหรียญสหรัฐเท่านั้น ซึ่งจะเห็นได้ว่า การสร้างมาตรฐานข้อมูลและปรับรูปแบบเอกสารให้เป็นอิเล็กทรอนิกส์ที่กรมศุลกากรได้เร่งรัดและดำเนินการอยู่นั้น จะช่วยปรับลดขั้นตอนและระยะเวลาในการให้บริการลงได้อย่างมีประสิทธิภาพ

ผลการรวบรวมข้อมูลการให้บริการเพื่อการนำเข้า-ส่งออกของหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้อง จำนวน ๓๑ หน่วยงาน เมื่อวันที่ ๓๑ ตุลาคม ๒๕๕๐ เกี่ยวกับ รูปแบบการให้บริการเพื่อการนำเข้า-ส่งออกประเภทสินค้าที่ต้องขอใบอนุญาตหรือใบรับรอง ขั้นตอนการดำเนินการ เอกสารที่ใช้ ระยะเวลา และกฎระเบียบข้อบังคับต่างๆ พบว่า ระยะเวลาในการเตรียมเอกสารเพื่อการนำเข้า-ส่งออกนั้น ใช้เวลานาน เนื่องจากผู้ประกอบการต้องติดต่อหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้องหลายหน่วยงาน และหน่วยงานส่วนมากยังคงใช้เอกสารในรูปแบบกระดาษในการให้บริการ และผู้ประกอบการต้องยื่นเอกสารซ้ำๆ กันให้กับหลายหน่วยงานที่ไปติดต่อ เช่น ใบกำกับสินค้า (Invoice) และใบตราส่ง (Bill of Lading) เป็นต้น ซึ่งเป็นการเพิ่มต้นทุนและเวลาในการดำเนินการทางด้านเอกสารให้แก่ผู้ประกอบการ

จากการศึกษาและรวบรวมข้อมูลข้างต้น อาจสรุปได้ว่า กรมศุลกากรในฐานะเป็นหน่วยงานหลักที่จะประสานงานในการเชื่อมโยงและพัฒนาาระบบข้อมูลเพื่อมุ่งสู่ระบบอิเล็กทรอนิกส์แบบเต็มรูปแบบ มีเป้าหมายที่จะพัฒนาาระบบ Single Window e-Logistics โดยการเชื่อมโยงกระบวนการนำเข้า-ส่งออกให้เป็น Single Window Entry และ Paperless เพื่อลดต้นทุนของผู้ประกอบการ ลดเวลาและขั้นตอนด้านโลจิสติกส์ เพิ่มประสิทธิภาพการกำกับควบคุม และสร้างความเป็นสากล ซึ่งสอดคล้องกับกรอบความร่วมมือของ APEC, ASEAN, FTA และสอดคล้องกับคำแนะนำของสหประชาชาติ

#### แนวทางการพัฒนาระบบ e-Logistics เพื่ออำนวยความสะดวกในการนำเข้า-ส่งออก

แนวทางการพัฒนาระบบ e-Logistics เพื่ออำนวยความสะดวกในการนำเข้า - ส่งออกอาจ แบ่งการดำเนินการได้เป็น ๓ ขั้นตอน โดยในขั้นแรกคือการพัฒนาาระบบ Single Entry ซึ่งได้แก่ การดำเนินการ

ให้มีบริการแบบเบ็ดเสร็จจากจุดเดียวกันได้ และการจัดให้มีแบบฟอร์มคำขอกกลาง หรือ **Centralized e-Foms** ซึ่งในส่วนนี้กรมศุลกากรได้ดำเนินการไปแล้ว ขั้นตอนต่อมาคือการพัฒนา ระบบ **Single Window** ไปสู่ระบบ **Single Submission** โดยพัฒนาให้เกิดการแลกเปลี่ยนข้อมูลอัตโนมัติระหว่างหน่วยงาน และจัดให้มีระบบสอบถามผล หรือ **e-Tracking** เพื่อที่เจ้าหน้าที่และผู้ประกอบการสามารถติดตามได้ว่าเรื่องของตนอยู่ในขั้นตอนใดของพิธีการนำเข้า-ส่งออก

เมื่อระบบ **Single Submission** ประสบผลสำเร็จแล้ว ก็จะสามารถดำเนินการในขั้นสุดท้ายคือ **Single Processing** โดยการพัฒนาการใช้ระบบ **e-Licensing/ e-Certificate/ e-Signature** และระบบการเชื่อมโยงกระบวนการระหว่างองค์กร เช่น ระบบบริการการเงิน-การประกันภัยทางอิเล็กทรอนิกส์ ระบบสนับสนุนข้อมูลการขนส่งทางอิเล็กทรอนิกส์ เป็นต้น อันจะนำไปสู่ระบบการค้าไร้เอกสารระหว่างประเทศในที่สุด

### ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

๑. ลดความผิดพลาดและลด **Non-Value added work** ในรูปของเอกสารกระดาษ
๒. ลดระยะเวลาดำเนินการในการเตรียมเอกสารของผู้ประกอบการจากเดิม ๘-๑๐ วัน เหลือ ๑-๓ วัน
๓. ลดต้นทุนด้านโลจิสติกส์อย่างน้อย ๐.๕% ของมูลค่าสินค้านำเข้า-ส่งออก โดยจะสามารถประหยัดได้ไม่ต่ำกว่า ๒๘,๕๐๐ ล้านบาทต่อปี<sup>๕</sup>(NECTEC)
๔. เพิ่มประสิทธิภาพการทำงานของหน่วยงานควบคุมต่างๆ เช่น กรมศุลกากร และกรมศุลกากร เป็นต้น
๕. เพิ่มประสิทธิภาพการทำงานของผู้ให้บริการ ในด้านความถูกต้องและความรวดเร็ว
๖. สามารถตรวจสอบใบรับรองและใบอนุญาตทางอิเล็กทรอนิกส์ได้อย่างมีประสิทธิภาพ
๗. ลดต้นทุนของภาครัฐและผู้ประกอบการ
๘. เพิ่มความมีมาตรฐานและความเป็นสากลซึ่งจะเป็นไปตามพันธะและข้อตกลงระหว่างประเทศที่ประเทศไทยได้เข้าร่วมเป็นภาคีสมาชิก ได้แก่ องค์กรสหประชาชาติ และองค์การการค้าโลก

### ข้อเสนอแนะ

การดำเนินการเพื่อให้เกิดประสิทธิภาพและประสิทธิผลสูงสุดตามแนวทางการพัฒนา **e-Logistics** ต้องประกอบด้วยยุทธศาสตร์และองค์ประกอบดังนี้คือ

๑. ธรรมชาติและการประสานงาน ซึ่งต้องอาศัยความมุ่งมั่นของผู้บริหารในการบริหารจัดการให้เป็นไปตามเป้าหมาย การเสริมสร้างองค์กรให้เข้มแข็งเพื่อให้เจ้าหน้าที่ในองค์กรมีความเข้าใจ และปฏิบัติงานเพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์เดียวกัน และการพัฒนาภาคความร่วมมือระหว่างหน่วยงานภาครัฐและภาคเอกชน

๒. กฎหมายและการจัดการ ต้องประกอบด้วยผู้บริหารที่มีความใส่ใจในการแก้ปัญหา และอุปสรรคต่างๆ มีการกำหนดเป้าหมาย ขอบเขต และดัชนีชี้วัดของโครงการที่ชัดเจน และเตรียมพร้อมที่จะปรับปรุงกฎหมายให้รองรับระบบ e-Logistics ได้อย่างมีประสิทธิภาพ

๓. เทคโนโลยี เป็นปัจจัยสำคัญซึ่งผู้บริหารทุกหน่วยงานที่เกี่ยวข้องจะต้องเร่งสร้างโครงสร้างพื้นฐานสารสนเทศเพื่อให้มีระบบเชื่อมโยงและฐานข้อมูลที่ได้มาตรฐานและเป็นสากล อีกทั้งสามารถเข้าถึงและใช้งานข้อมูลได้ง่าย

๔. รูปแบบธุรกิจ ควรเป็นรูปแบบการให้บริการ และมีการรับชำระเงินแบบออนไลน์

๕. ความพร้อมของบุคลากร เป็นปัจจัยที่ผู้บริหารพึงให้ความใส่ใจ โดยการสร้างความเข้าใจ และจัดให้มีการฝึกอบรมแก่ผู้มีส่วนเกี่ยวข้อง เพื่อให้มีความสามารถปฏิบัติงานเพื่อรองรับระบบ e-Logistics ในอนาคตได้อย่างมีประสิทธิภาพ

## บทสรุป

ในปัจจุบันหลายหน่วยงานภาครัฐ โดยเฉพาะอย่างยิ่งกรมศุลกากรได้เร่งรัดดำเนินการที่สอดคล้องกับยุทธศาสตร์การเชื่อมโยงข้อมูลและฐานข้อมูล หรือการจัดทำระบบข้อมูลด้านโลจิสติกส์ โดยการปรับลดขั้นตอนและระยะเวลาที่ใช้กับงานเอกสาร รวมถึงการให้บริการสำหรับพิธีการการนำเข้า-ส่งออก เพื่อมุ่งไปสู่ระบบ e-Logistics หรือระบบการค้าไร้เอกสาร

ทั้งนี้ จำเป็นต้องพิจารณาเลือกใช้เทคโนโลยีที่ทันสมัย รวมถึงต้องคำนึงถึงองค์ประกอบที่สำคัญ และข้อกำหนดทางด้านเทคนิคที่สำคัญของระบบ e-Logistics ด้วย เพื่อให้การพัฒนาระบบอิเล็กทรอนิกส์เป็นไปตามเป้าหมายที่วางไว้ สามารถพัฒนาต่อเนื่องและรองรับการเชื่อมต่อกับระบบอิเล็กทรอนิกส์ของหน่วยงานอื่นในอนาคตได้อย่างมีประสิทธิภาพ

อย่างไรก็ตาม หากทุกหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการออกใบอนุญาตและใบรับรองต่างๆ ประสานงานและร่วมมือกันดำเนินงานตามแผนการ และสามารถให้บริการในรูปแบบอิเล็กทรอนิกส์ได้อย่างทั่วถึงภายในปี ๒๕๕๒ จะสามารถลดระยะเวลาในการเตรียมเอกสารจาก ๑๓ วัน เหลือเพียง ๕ - ๖ วัน ส่งผลให้ประเทศไทยสามารถปรับลดเวลาที่ใช้กับงานเอกสารเพื่อการนำเข้า-ส่งออกจาก ๒๔ วัน เหลือ ๑๕ วัน หรือน้อยกว่าได้ ซึ่งจะเป็นการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันทางการค้าระหว่างประเทศได้อีกระดับหนึ่ง

## บรรณานุกรม

๑. The Doing Business project provides objective measures of business regulation and their enforcement across ๑๙๘ countries and selected cities at the sub-national and regional level

๒. ระยะเวลาที่ใช้ในกระบวนการนำเข้า-ส่งออก : ทุกกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับการนำเข้า-ส่งออกสินค้าที่ได้มาตรฐาน เริ่มตั้งแต่การเริ่มทำสัญญาตกลงซื้อขายระหว่างผู้ซื้อและผู้ขาย จนถึงการจัดส่งสินค้าให้ถึงมือผู้ซื้อ

๓. World Bank: The Doing Business :

ปี	การนำเข้า			การส่งออก		
	วัน	เอกสาร	ค่าดำเนินการ (USD)	วัน	เอกสาร	ค่าดำเนินการ (USD)
๒๕๕๐	๑๔	๕	๗๘๖	๑๗	๗	๖๑๕
๒๕๕๕	๒๒	๑๒	๑,๐๔๒	๒๔	๕	๘๔๘
๒๕๕๘	๒๕	๑๔	-	๒๗	๕	-

๔. อ้างอิงจาก World Bank: Aligned Trade document for Efficient Trade : From paper to digital paper by Markus Pilkat, UNECE เอกสารประกอบการประชุม NECE/UNECAP Workshop on United Nations electronic Documents (UNeDocs) for Single Window Facilities In Asia and the Pacific, Bangkok, ๑๐-๑๔ December ๒๐๐๗

๕. กรอบแผนแม่บทการพัฒนา ระบบ โลจิสติกส์ : ศูนย์เทคโนโลยีอิเล็กทรอนิกส์และคอมพิวเตอร์แห่งชาติ (Nectec)