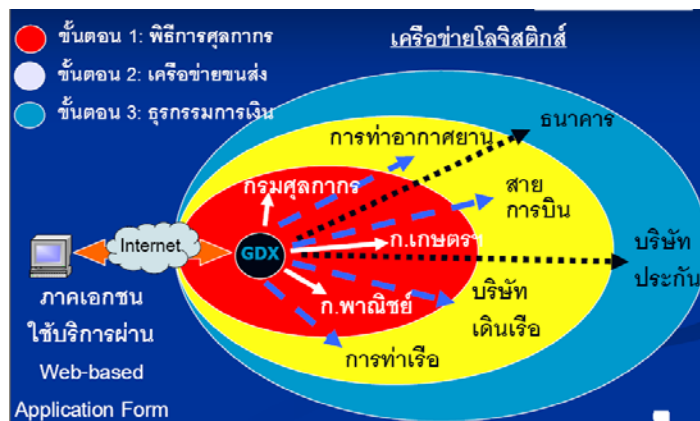


ระบบเว็บไซต์โลจิสติกส์อิเล็กทรอนิกส์ (e Logistics Portal)

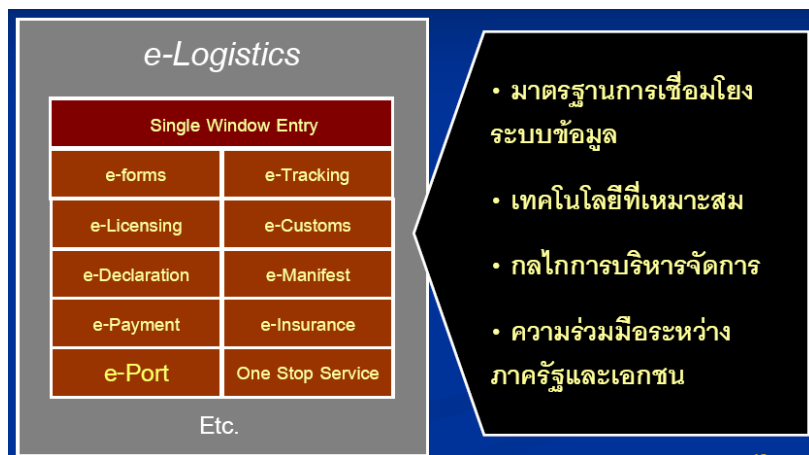
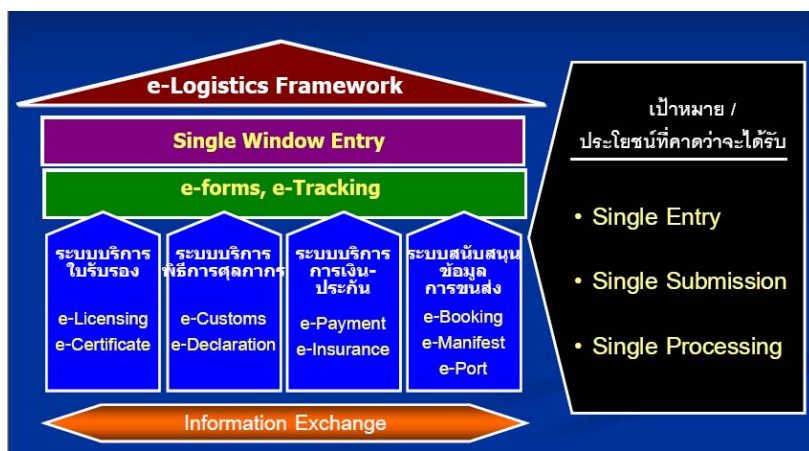
แนวคิดของการออกแบบ เกิดจากความพยายามในการเพิ่มประสิทธิผลในการดำเนินงานโลจิสติกส์ ซึ่งสอดคล้องกับแนวคิดของสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจ และสังคมแห่งชาติ และกรมส่งเสริมการส่งออก ในการพัฒนาโลจิสติกส์ของไทย เพื่อช่วยในการปรับปรุงงานของภาครัฐ และเอกชน ทั้งในภาคอุตสาหกรรม การค้า การบริการ เกษตรกรรม และการท่องเที่ยว ผ่านเครือข่ายโลจิสติกส์ เพื่อดำเนินการพิธีศุลกากร เครือข่ายขนส่ง และธุรกรรมการเงิน โดยดำเนินการผ่านระบบเว็บเซอร์วิส



ประกอบด้วยชุดทำงานดังต่อไปนี้

- สถาปัตยกรรมซอฟต์แวร์ รองรับหลายระบบปฏิบัติการ หลายระบบฐานข้อมูล หลายทำเลที่ตั้ง หลายสกุลเงินตรา ระบบลูกค้า หลายผู้ขายปัจจัยการผลิต และหลายพันธมิตร

- ระบบลงทะเบียนพันธมิตรในระบบโลจิสติกส์ ได้แก่ ผู้ขาย ผู้ซื้อ ผู้ประกอบการ ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ หน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้อง
- การเชื่อมต่อระบบ EDI/GS1 XML ระหว่างอุตสาหกรรม และ หน่วยงานภาครัฐบาล
- การแจ้งความต้องการใช้บริการผ่านระบบ e Forms, e Tracking
- จากการใช้ข้อมูลร่วมกันสามารถสร้างระบบตารางการบริการโลจิสติกส์ได้โดยง่าย
- ระบบข้อมูลโลจิสติกส์ รวมถึงข้อมูลการจัดซื้อ การผลิต การจัดส่ง การขนส่ง การกระจายสินค้า การขาย รวมถึงการนำเข้าและส่งออก



โครงการโลจิสติกส์อิเล็กทรอนิกส์ (e-Logistics) เพื่อเพิ่มขีดความสามารถ ในการแข่งขันของไทยว่า ขณะนี้หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ กระทรวงการคลัง กระทรวงคมนาคม กระทรวงพาณิชย์ และกระทรวงไอซีที อยู่ในขั้นตอนการจัดทำแผนแม่บท การพัฒนาโลจิสติกส์ของประเทศ ทั้งการนำเข้าส่งออก โดยจะเข้าไปปรับเปลี่ยน ขั้นตอนของแต่ละหน่วยงาน ไม่ให้ซับซ้อน เพื่อรวมบริการเบ็ดเสร็จ ณ จุดเดียว จากนั้นจะนำ ระบบไอทีเข้าไปประกอบการทำงาน ซึ่งจะทำให้เกิดการแลกเปลี่ยนข้อมูลอย่างมีมาตรฐาน และ ตรวจสอบกันได้ ทั้งนี้ กระทรวงไอซีที ได้จัดสัมมนาเชิงปฏิบัติการ เรื่องประเทศไทยกับเส้นทาง การพัฒนาระบบ โลจิสติกส์อิเล็กทรอนิกส์ (Workshop on Thailand Single-Window e-Logistics) ถือเป็น การเตรียมพร้อมให้กับหน่วยงานต่าง ๆ และ เพื่อกำหนด นโยบายส่งเสริม ให้ผู้ผลิตสินค้ามีต้นทุนการขนส่งสินค้าต่ำลง โดยเชิญผู้เชี่ยวชาญทั้งใน และ ต่างประเทศเข้าร่วม อาทิ เจ้าหน้าที่จากสหประชาชาติ สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจ และ สังคมแห่งชาติ กรมศุลกากร กรมส่งเสริมการส่งออก และ นักวิชาการ ขณะนี้พบว่าหลายอุตสาหกรรม ต้นตัวที่จะเข้าสู่ระบบอี-โลจิสติกส์ เช่น อุตสาหกรรมสิ่งทอและแฟชั่น ที่พร้อมจะเชื่อมต่อข้อมูลกับ หน่วยงานอื่นได้ทันทีที่ กระทรวงไอซีทีที่ระบบแล้วเสร็จ จึงเป็นหน้าที่ของ ผู้ประกอบการที่ต้องเตรียมตัว โดยเฉพาะธุรกิจขนาดกลาง และ ขนาดย่อม หรือเอสเอ็มอี ซึ่งเป็นกลุ่มแรกที่ต้องให้ความสำคัญกับโลจิสติกส์ เพื่อสะท้อนต้นทุนสินค้าที่แท้จริง รองเลขาธิการสภาพัฒน์ยังแนะนำด้วยว่า ประเทศไทย ควรสร้างระบบ ตรวจสอบที่มาของสินค้า(traceability) ให้เป็นระบบเปิด เพื่อแบ่งปันข้อมูล ระหว่างกัน และ ให้ได้ฐานข้อมูลที่ดี โดยขณะนี้สภาพัฒน์ กำลังร่วมกับสำนักงานสถิติแห่งชาติ เร่งสำรวจข้อมูลที่มาของสินค้าแต่ละ ชนิด จึงขอให้ผู้ประกอบการให้ความร่วมมือด้วย เพื่อนำไปสู่การดำเนินงานนโยบายรัฐในการส่งเสริมภาคเอกชนต่อไป.

แม้ว่าธุรกิจการนำเข้าและส่งออกจะเป็นหนึ่งกลุ่มธุรกิจที่สร้างรายได้จำนวนมหาศาลเข้าสู่ประเทศ แต่ปัจจุบันประเทศไทยและผู้ประกอบการด้านดังกล่าวยังประสบปัญหาสำคัญในด้านของต้นทุนในการขนส่งสินค้า (โลจิสติกส์) ที่สูงมากจากการประเมินการต้นทุนในการขนส่งสินค้าต่อตัวเลขผลิตภัณฑ์มวลรวมของประเทศ (จีดีพี) ของสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ พบว่า ไทยมีต้นทุนในการขนส่งสินค้าที่สูงมาก เช่น ในสินค้าเกษตรจะมีต้นทุนในการขนส่งถึง 25% ของราคาสินค้า ในขณะที่สหรัฐมีต้นทุนการขนส่งในสินค้าประเภทเดียวกันเพียง 8% เท่านั้น ส่วนประเทศญี่ปุ่นจะมีอัตราส่วนต้นทุนในการขนส่งสินค้ากับจีดีพี 11% หรือในสหภาพยุโรปจะมีอัตราส่วนของต้นทุนเพียง 7% เท่านั้น

ปัญหาสำคัญที่ทำให้ต้นทุนของระบบขนส่งสินค้าของประเทศไทยสูงมากกว่าประเทศอื่นๆ ก็คือความไร้ประสิทธิภาพด้านข้อมูลเอกสารและการประสานงานระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ส่งผลให้ผู้ประกอบการต้องเสียเวลาไปกับเอกสารที่เกี่ยวข้องเป็นจำนวนมาก รวมทั้งต้องนำเอกสารไปให้ผู้มีอำนาจเซ็นอนุมัติ โดยสถานะปัจจุบันของเอกสารเกี่ยวกับการนำเข้า-ส่งออกของไทยนั้นเกี่ยวข้องกับหน่วยงานรัฐ 28 หน่วยงานและหน่วยงานเอกชน 8 หน่วยงาน มีเอกสารที่เกี่ยวข้องทั้งสิ้น 40 แบบฟอร์ม รวมรายการข้อมูลทั้งหมดราว 200 ข้อมูล นอกจากนี้ ข้อมูล 60-70% จะต้องกรอกซ้ำมากกว่า 1 ครั้ง และในจำนวนข้อมูล 30 รายการ จะต้องกรอกซ้ำถึง 30 ครั้ง กระบวนการเหล่านี้ทำให้เกิดความล่าช้าในกระบวนการนำเข้า-ส่งออกสินค้าเป็นอย่างมาก ซึ่งสหประชาชาติได้เคยประเมินเอาไว้ว่า ความล่าช้าดังกล่าวทำให้ต้นทุนสินค้าสูงขึ้น 5-10% เลยทีเดียว

ขจัดความซ้ำซ้อนสู่มาตรฐานเดียวกัน

จากปัญหาดังที่กล่าวข้างต้นจึงเป็นที่มาของแนวคิดการเชื่อมโยงกระบวนการเอกสารของการนำเข้าและส่งออกให้อยู่ในระบบมาตรฐานเดียวกัน หรือ Single Window Entry เพื่อนำไปสู่การค้าไร้กระดาษ หรือ e-Logistics การเชื่อมโยงนี้จะช่วยเสริมประสิทธิภาพในการนำเข้าและส่งออกให้เพิ่มมากยิ่งขึ้น ไม่ว่าจะเป็นการลดต้นทุนของผู้ประกอบการ ลดเวลาลดขั้นตอนที่

เกี่ยวข้องกับเอกสาร เพิ่มประสิทธิภาพการกำกับควบคุม สร้างความเป็นสากลให้กับระบบขนส่ง โดยความหมายของระบบ Single Window ก็คือการ “บริการ” ที่ทำให้ผู้ประกอบการค้าและผู้ประกอบการขนส่งสามารถดำเนินการด้านข้อมูลและเอกสารมาตรฐานตามข้อกำหนดที่เกี่ยวข้องกับการนำเข้า การส่งออก และการขนส่ง โดยสามารถให้ “บริการแบบเบ็ดเสร็จ” จากจุดเดียวกันได้

นอกจากนี้ เมื่อทำให้ข้อมูลอยู่ในรูปของไฟล์อิเล็กทรอนิกส์และเป็นมาตรฐานเดียวกันแล้ว จะทำให้การกรอกข้อมูลแต่ละรายการจะกระทำเพียงครั้งเดียว แต่สามารถดำเนินการตามคำขอนั้นได้หลายหน่วยงานพร้อมกัน รวมทั้งอาจจะมีการแลกเปลี่ยนข้อมูลกับระบบงานอื่นๆ ได้อย่างอัตโนมัติ โดยจากมติที่ประชุมคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 9 มีนาคม 2547 ได้เห็นชอบในยุทธศาสตร์ที่จะพัฒนาประเทศไทยให้เป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ของภูมิภาคอินโดจีนภายในระยะเวลา 3 ปีข้างหน้า ซึ่งส่วนสำคัญของยุทธศาสตร์ดังกล่าวคือการพัฒนาและเชื่อมโยงฐานข้อมูลโลจิสติกส์ให้เป็นมาตรฐานเดียวกัน

แนวทางพัฒนา อี-โลจิสติกส์

กรอบแนวทางพัฒนาระบบเชื่อมโยงเครือข่ายข้อมูลภาครัฐและภาคขนส่งเพื่อนำไปสู่การค้าไร้กระดาษนั้นจะมีองค์ประกอบในการพัฒนา 4 ประการ ได้แก่

1. การบริหารการเปลี่ยนแปลง ซึ่งนับว่าเป็นพื้นฐานของการพัฒนาเพื่อนำไปสู่ระบบการค้าไร้กระดาษ ทั้งนี้ การบริหารความเปลี่ยนแปลงดังกล่าวจะประกอบไปด้วย การปรับกฎระเบียบและกฎหมายรวมถึงนโยบายและการกำกับดูแลของแต่ละหน่วยงานให้อำนวยต่อการบริการแบบเบ็ดเสร็จ การลดรูปเอกสารและขั้นตอนตลอดจนการกำหนดมาตรฐานของกระบวนการ นอกจากนี้ หน่วยงานจะต้องประชาสัมพันธ์และสร้างความตื่นตัวควบคู่ไปกับการฝึกอบรมพัฒนาทักษะการใช้งานระบบให้แก่ผู้ประกอบการ สิ่งสุดท้ายคือการบริหารและติดตามความคืบหน้า ผลลัพธ์ของโครงการอย่างใกล้ชิด รวมถึงการประสานงานและให้ความสำคัญกับงานวิจัยสนับสนุน

2. การวางโครงสร้างพื้นฐานและมาตรฐาน ทั้งในส่วนของระบบเครือข่าย ฮาร์ดแวร์และซอฟต์แวร์ เพื่อสร้างมาตรฐานเอกสารและโปรโตคอลที่ใช้สำหรับการเชื่อมโยงข้อมูลระหว่างองค์กร รวมถึงการสร้างมาตรฐานระบบรักษาความปลอดภัยและแอปพลิเคชันที่เกี่ยวข้องกับระบบเพื่อนำไปสู่การให้บริการที่มีประสิทธิภาพ

3. การแลกเปลี่ยนข้อมูลระหว่างระบบ หลังจากการวางระบบโครงสร้างพื้นฐานและมาตรฐานของระบบเครือข่ายแล้วก็จะนำไปสู่การแลกเปลี่ยนข้อมูลระหว่างระบบ (Information Exchange) ซึ่งจะทำให้การแลกเปลี่ยนข้อมูลระหว่างหน่วยงานเป็นไปอย่างรวดเร็ว นำไปสู่กระบวนการลดระยะเวลาในการทำงานให้สั้นลง อย่างไรก็ตาม สิ่งสำคัญของการแลกเปลี่ยนข้อมูลก็คือการกำหนดมาตรฐานข้อมูลให้อยู่ในรูปแบบเดียวกัน เพื่อป้องกันไม่ให้เกิดความผิดพลาดในการแลกเปลี่ยนข้อมูล ซึ่งมาตรฐานที่ต้องกำหนดเพื่อการแลกเปลี่ยนข้อมูลระหว่างระบบจะประกอบไปด้วย การกำหนดรายการข้อมูลตามแอปพลิเคชันต่างๆ เช่น เอกสารคำขอตรวจสอบแหล่งกำเนิดสินค้า เอกสารใบรับรองแหล่งกำเนิดสินค้า การปรับปรุงโครงสร้างข้อมูลให้อยู่ในรูปแบบ XML

4. การพัฒนาระบบบริการอิเล็กทรอนิกส์ที่ครอบคลุมงานเอกสารในด้านต่างๆ แต่ละหน่วยงานที่มีหน้าที่เกี่ยวข้องกับกระบวนการเอกสารนำเข้าและส่งออกจะต้องพัฒนาระบบบริการอิเล็กทรอนิกส์ขึ้นมาเพื่อให้บริการแก่ผู้ประกอบการ อันประกอบไปด้วย ระบบบริการใบรับรองทางอิเล็กทรอนิกส์ (e-Licensing, e-Certificate) ระบบบริการพิธีการศุลกากรทาง

อิเล็กทรอนิกส์ (e-Customs, e-Declaration) ระบบบริการการเงิน-ประกันทางอิเล็กทรอนิกส์ (e-Payment, e-Insurance)

ระบบสนับสนุนข้อมูลการขนส่งทางอิเล็กทรอนิกส์ (e-Booking, e-BL/AWB, e-Manifest)

5. แบบฟอร์มคำขอลงทางอิเล็กทรอนิกส์ ระบบบริการอิเล็กทรอนิกส์ที่กล่าวมาจะต้องเชื่อมโยงจาก แบบฟอร์มคำขอลงทางอิเล็กทรอนิกส์เพียงฟอร์มเดียว กล่าวคือ จะต้องมีการสร้างแบบฟอร์มกลางขึ้นเพื่อให้ผู้ประกอบการสามารถกรอกข้อมูลลงไป และแบบฟอร์มดังกล่าวจะถูกส่งไปยังแต่ละหน่วยงานเพื่อให้บริการแก่ผู้ประกอบการโดยอัตโนมัติ ซึ่งจุดนี้ทำให้ผู้ประกอบการไม่ต้องเสียเวลารอกแบบฟอร์มหลายชิ้นเพื่อยื่นคำขอดำเนินการด้านเอกสารของแต่ละหน่วยงาน รวมทั้งลดความซ้ำซ้อนของเอกสาร นอกจากนี้ ควรมีการตั้งศูนย์บริการข้อมูลเพื่อเป็นศูนย์กลางบริการของภาครัฐให้แก่ผู้ประกอบการที่จะสามารถเข้ามารับทราบข้อมูลและกรอกแบบฟอร์มต่างๆ

ประโยชน์ที่ได้รับ

ประโยชน์ของการบริการแบบเบ็ดเสร็จนั้นหากพิจารณาในแง่ของผู้ส่งออก-นำเข้าจะสามารถช่วยให้ผู้ส่งออกได้รับความสะดวกในการขอเอกสารใบรับรอง โดยสามารถทำขั้นตอนการขอเอกสารตั้งแต่เริ่มต้นไปจนถึงการรับเอกสารจากที่ทำงานของตนเองได้ทันที ผู้ส่งออกสามารถยื่นเอกสารคำขอและเอกสารแนบแล้วรับเอกสารรับรองทางอิเล็กทรอนิกส์ผ่านทางเครื่องคอมพิวเตอร์จากสำนักงานได้ทันที โดยไม่จำเป็นต้องเดินทางมายังหน่วยงานราชการ ทำให้ประหยัดค่าใช้จ่ายและไม่เสียเวลาในการทำงาน รวมทั้งผู้ส่งออกสามารถพิมพ์เอกสารใบรับรองได้ทันทีเมื่อมีความต้องการ

สำหรับในแง่ของหน่วยงานกำกับดูแลจะสามารถช่วยลดภาระงานด้านเอกสารและการจัดเก็บข้อมูล รวมทั้งการได้รับรายงานเชิงสถิติทางอิเล็กทรอนิกส์ในลักษณะอัตโนมัติ นอกจากนี้ ยังช่วยลดต้นทุนการพิมพ์เอกสารใบรับรองและจัดเก็บเอกสารที่อยู่ในรูปแบบกระดาษ ทั้งนี้ คาดว่าการปรับเปลี่ยนระบบงานเอกสารของการขนส่งสินค้าให้อยู่ในรูปแบบเบ็ดเสร็จจะช่วยลดเวลาการดำเนินงานของผู้นำเข้าและส่งออกจากเดิม 8-10 วันให้เหลือเพียง 1-3 วันเท่านั้น รวมทั้งลดต้นทุนด้านการขนส่งลงอย่างน้อย 5% ของมูลค่านำเข้า-ส่งออก โดยมีการประเมินว่าจะสามารถประหยัดค่าใช้จ่ายดังกล่าวได้ไม่ต่ำกว่า 28,500 ล้านบาทต่อปี

อี-โลจิสติกส์ในประเทศต่างๆ

ระบบงานอี-โลจิสติกส์ได้ถูกประเทศต่างๆ ให้ความสนใจพัฒนาระบบขึ้นอย่างต่อเนื่อง เพราะเมื่อมีระบบที่มีประสิทธิภาพย่อมหมายถึงต้นทุนที่ลดลงและรายได้ที่เพิ่มมากขึ้น เช่น ประเทศสิงคโปร์ที่มีการสร้างระบบบริการเบ็ดเสร็จในการออกใบรับรองอิเล็กทรอนิกส์ ภายใต้โครงการ Singapore's TradeNet ซึ่งเป็นระบบบริการแบบเบ็ดเสร็จ โดยผู้ประกอบการจะขอใบรับรองด้วยการกรอกเอกสารเพียง 2 แบบฟอร์มผ่านหน้าเว็บไซต์เท่านั้น และระบบจะทำการอนุมัติผลภายในเวลา 15 นาที ผลลัพธ์ที่ได้จากระบบดังกล่าวทำให้ช่วยประหยัดต้นทุนของผู้ประกอบการนำเข้า-ส่งออกได้ถึงปีละ 1 พันล้านเหรียญสหรัฐ

ขณะที่ประเทศจีนก็ได้จัดตั้งโครงการ China E-Port ขึ้นเพื่อเป็นศูนย์กลางเชื่อมโยงแลกเปลี่ยนข้อมูลระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการนำเข้า-ส่งออกและเชื่อมโยง ด้านตรวจสินค้าทั่วประเทศเข้าด้วยกัน ทำให้งานด้านต่างๆ สามารถให้บริการได้จากจุดเดียว ไม่ว่าจะเป็นงานด้านการขนส่ง การรักษาความมั่นคง การเก็บภาษีศุลกากร การออกใบรับรองสินค้า การชำระเงิน การแลกเปลี่ยนเงินตราระหว่างประเทศ

การค้าไร้กระดาษเป็นปัจจัยสำคัญประการหนึ่งที่เสริมศักยภาพการนำเข้า-ส่งออกของประเทศ ซึ่งหากระบบดังกล่าวสามารถทำงานได้อย่างมีประสิทธิภาพแล้ว ย่อมหมายถึงรายได้มหาศาลที่จะหลั่งไหลเข้าสู่ประเทศในอนาคตรวมทั้งยิ่งภาครัฐมีนโยบายที่จะสร้างให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางการขนส่งสินค้าแห่งภูมิภาคอินโดจีนแล้ว ระบบการค้าไร้กระดาษจึงสมควรที่จะได้รับสร้างขึ้นอย่างรวดเร็วด้วยประการทั้งปวง