สรุปงานสัมมนาทางวิชาการ
เรื่อง “ความเป็นไปได้ในการนำใบตราส่งอิเล็กทรอนิกส์มาใช้ในประเทศไทย : ปัญหาและอุปสรรค”
วันจันทร์ที่ 25 สิงหาคม 2568 เวลา 13.00 – 17.00 น.
ณ ห้องประชุมจิตติ ติงศภัทิย์
คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ ท่าพระจันทร์

ทวีศักดิ์ เอื้ออมรวนิช (ผู้เรียบเรียง)

ศาสตราจารย์ ดร.ไผทชิต เอกจริยกร (ผู้ดำเนินรายการ)

สวัสดีทุกท่านครับ วันนี้โครงการสถาบันกฎหมายขนส่งและพาณิชยนาวีได้จัดการสัมมนาขึ้นอีกครั้งหนึ่ง ซึ่งถือเป็นครั้งที่ 3 ในรอบปีนี้ เมื่อครั้งแรกเราได้กล่าวถึงประเด็นทางธุรกิจพาณิชยนาวีโดยทั่วไป ครั้งที่ 2 ได้จัดในเรื่องที่เกี่ยวข้องกับกฎหมายทางอากาศและกฎหมายอวกาศ สำหรับการจัดงานครั้งที่ 3 หรือในครั้งนี้ เราจะจัดการสัมมนาในหัวข้อที่น่าสนใจเรื่องหนึ่งคือ “ความเป็นไปได้ในการนำใบตราส่งอิเล็กทรอนิกส์มาใช้ในประเทศไทย” หรือ eB/L (Electronic Bill of Lading) นั่นเองครับ

ทุกวันนี้เราใช้ใบตราส่งสินค้า (B/L) ที่อยู่ในรูปแบบกระดาษ เราจะสามารถเปลี่ยนมาใช้อิเล็กทรอนิกส์ในประเทศไทยได้หรือไม่ อย่างไร และมีปัญหาหรืออุปสรรคประการใดบ้าง เรื่องนี้ไม่ใช่ดำริหรือจุดเริ่มต้นจากผมในฐานะผู้อำนวยการสถาบันกฎหมายขนส่งและพาณิชยนาวี แต่ดำริเรื่องนี้มาจากทางกรมเจ้าท่า บุคคลที่นำดำริเรื่องนี้มาแจ้งแก่ผมคือ คุณนิสิตา จากกรมเจ้าท่า โดยแจ้งว่าเป็นดำริจากท่านอธิบดีที่ประสงค์ให้จัดการสัมมนาในเรื่องนี้

ผมเล็งเห็นว่าเรื่องนี้เป็นประโยชน์อย่างยิ่ง หากเราได้จัดการสัมมนาในเรื่องนี้ เราจะได้พิจารณาโดยนำฝ่ายต่าง ๆ มาร่วมพูดคุยกันในห้องสัมมนาว่า ในทางเทคนิคนั้นมีความเป็นไปได้หรือไม่ มีอุปสรรคใดหรือไม่ และในทางกฎหมายมีปัญหาใดหรือไม่ จากนั้นเราจะได้ข้อสรุปสำหรับประเทศไทยว่า เราจะเตรียมความพร้อมในเรื่องนี้ หรือจะสามารถเดินหน้าในเรื่องนี้ไปได้มากน้อยเพียงใดครับ

สถาบันของเราเป็นสถาบันกลาง เป็นหน่วยงานทางวิชาการ คือ สถาบันกฎหมายขนส่งและพาณิชยนาวี เรามีงบประมาณจากทางคณะในการสนับสนุน เพราะฉะนั้น ขอให้ทุกท่านแสดงความคิดเห็นได้อย่างเต็มที่หากต้องแก้ไขจุดนั้นเล็กน้อย หรือแก้ไขจุดนี้อีกหน่อย เราจะดำเนินการก้าวไปด้วยกัน เราไม่ได้มาเพื่อตำหนิ หรือกล่าวโทษว่าผู้ใดเป็นปัญหา แต่เราจะมาร่วมกันพัฒนาในจุดนี้ต่อไป และเราก็จะนำข้อสรุปไปฝากฝัง เนื่องจากกรมเจ้าท่าได้ฝากฝังมา ในอนาคตเราจะนำผลลัพธ์ส่งกลับไปยังกรมเจ้าท่าว่า เมื่อเราได้แนวทางแก้ไขปัญหา ได้ข้อสรุปและได้ข้อเสนอแนะใด ๆ ก็ตาม หากกรมเจ้าท่าจะดำเนินการเดินหน้าต่อไปก็อาจจะช่วยผลักดันให้เกิดผลเป็นรูปธรรมขึ้นได้ในประเทศไทย

ดังนั้น กรมเจ้าท่าเองจะมีภารกิจสำหรับการสัมมนาในครั้งที่ 2 ซึ่งหมายความว่า การสัมมนาในหัวข้อนี้สำหรับวันนี้ถือเป็นการสัมมนาครั้งแรก โครงการสถาบันกฎหมายขนส่งและพาณิชยนาวี จะจัดการสัมมนาในเรื่อง

นี้ขึ้นอีกเป็นครั้งที่ 2 เนื่องจากเรายังขาดผู้มีส่วนเกี่ยวข้องอื่น ๆ ที่มีความสำคัญมาร่วมด้วย ยกตัวอย่างเช่น สมาคมธนาคาร ในประเด็นเรื่องการออกเลตเตอร์ออฟเครดิต (Letter of Credit) หรือกระบวนการชำระเงินเรื่องอื่นใดที่เกี่ยวข้องกับใบตราส่งสินค้าทางอิเล็กทรอนิกส์ ทุกวันนี้หากดำเนินการผ่านรูปแบบกระดาษทุกท่านปฏิบัติกันอยู่แล้ว ผมเชื่อว่าท่านไม่มีปัญหาใด ๆ แต่หากนำ eB/L มาใช้งาน จะเกิดปัญหาอะไรขึ้นหรือไม่ ผมจึงเตรียมการที่จะเชิญวิทยากรจากทางภาคการธนาคารมาร่วมด้วย

จากนั้น เราก็จะมาพิจารณาถึงพระราชบัญญัติว่าด้วยธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ ซึ่งในส่วนนี้ มีความตั้งใจว่าจะเรียนเชิญผู้แทนจากสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาที่ดูแลร่างแก้ไขพระราชบัญญัติว่าด้วยธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ เพื่อร่วมพิจารณาว่า มีความจำเป็นต้องระบุเรื่อง eB/L เพิ่มเติมเข้าไปด้วยหรือไม่หรือสามารถละไว้และบังคับใช้ได้เลย เนื่องจาก eB/L ถือเป็นการใช้ธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์อยู่แล้วเพื่อตรวจสอบดูว่าจะมีปัญหาใดตามมาหรือไม่ วิทยากรอีกท่านหนึ่งที่ผมพิจารณาไว้ก็คือ ผู้แทนจากกรมเจ้าท่า

ยกตัวอย่างเช่น หากสถานการณ์เป็นเช่นนี้ ในการสัมมนาครั้งหน้า หากท่านมาร่วมด้วย ในครั้งนี้ท่านมาเพื่อรับฟัง แต่ในครั้งหน้าท่านมาร่วมด้วย ร่วมรับฟัง และร่วมนำไปปฏิบัติจริง สิ่งนี้จะก่อให้เกิดผลสัมฤทธิ์ครับ เราจะจัดการสัมมนาเพื่อให้เกิดผลในทางปฏิบัติ หรือในทิศทางใดก็แล้วแต่ เพื่อให้มีความคืบหน้าให้ได้มากที่สุดเท่าที่จะอยู่ในวิสัยที่เราสามารถดำเนินการได้ หากยังไม่สามารถดำเนินการได้ หรือมีข้อติดขัดประการใด เราก็จะนำมาหารือกันต่อไปครับ

สำหรับเรื่องนี้ คงไม่มีความจำเป็นต้องรอนโยบายจากรัฐมนตรีหรือจากฝ่ายใด ผมมองว่าเป็นงานประจำที่พวกเราทุกคนซึ่งปฏิบัติหน้าที่อยู่ หรือผู้ที่กำลังประสบปัญหานี้อยู่รับทราบดีว่า ระบบเดิมนั้นขาดความสะดวก หากนำ eB/L มาใช้ ทุกอย่างจะมีความสะดวกมากยิ่งขึ้น การใช้ระบบอิเล็กทรอนิกส์เพื่อปรับเปลี่ยนสู่การทำงานแบบไร้กระดาษ (Paperless) ไปเลยนั้นจะดีหรือไม่ และจะมีขั้นตอนการปฏิบัติอย่างไร จะมีมาตรการคุ้มครองกันอย่างไร ซึ่งในประเด็นเรื่องมาตรการคุ้มครองนี้ ผมเห็นว่าเราควรจะนำมาหารือกัน

ในเรื่องนี้นั้น ไม่ค่อยมีหน่วยงานใดที่เป็นกลางและเป็นทางการจัดงานสัมมนาในลักษณะนี้มากนัก เราจึงพิจารณาว่าหากจัดงานในหัวข้อนี้แล้วจะเกิดประโยชน์ เราก็ยินดีที่จะดำเนินการ อันที่จริงแล้ว สถาบันของเราได้จัดงานมาแล้วหลายครั้ง โดยในหนึ่งปีจะจัดประมาณ 2-3 ครั้ง ในครั้งที่แล้วเราได้จัดงานในหัวข้อใหญ่ คือเรื่องการขุดคอคอดกระ ซึ่งก็ส่งผลกระทบพอสมควรต่อภาครัฐที่จะต้องนำไปพิจารณาต่อ รวมถึงต่อคณะกรรมาธิการของวุฒิสภาที่ต้องนำสิ่งที่เราเรียนเชิญวิทยากรมาบรรยายไปพิจารณาต่อ จุดยืนของเราคือ ความเป็นกลางทั้งหมด ท่านจะเชื่อเราหรือไม่เชื่อเรา ทางเราไม่ได้มีข้อขัดข้องแต่อย่างใด เพียงแต่หวังว่าท่านจะนำสิ่งที่เราได้นำเสนอไปพิจารณาเพิ่มเติมสักเล็กน้อยครับ

เพื่อไม่ให้เป็นการเสียเวลา ผมขออนุญาตแนะนำท่านวิทยากรเลยนะครับ เนื่องจากหลังจากติดต่อท่านวิทยากรท่านหนึ่งมา ท่านอาจจะมีความจำเป็นต้องไปปฏิบัติหน้าที่ราชการต่อ และถูกเรียกตัวด่วน ทั้งที่ผมได้ทำการนัดหมายกับท่านมาเป็นเวลานับเดือน การจัดสัมมนาในแต่ละครั้งนั้น ก่อนที่จะดำเนินการ ผมต้องใช้เวลาเตรียมการถึง 3 เดือน ทั้งในการติดต่อประสานงานกับวิทยากร การติดต่อสถานที่ และการจัดทำงบประมาณ ทุกขั้นตอนต้องเตรียมการล่วงหน้าประมาณ 3 เดือน และจากนี้ไป อย่างที่ได้เรียนแจ้งว่าการจัดงานครั้งที่ 2 จะเกิดขึ้นในอีก 3 เดือนข้างหน้า การเตรียมการในลักษณะนี้ต้องใช้เวลา 3 เดือน จึงจะมีความลงตัวในเบื้องต้น

ผมขอใช้เวลาสักครู่เพื่ออนุญาตแนะนำท่านวิทยากรนะครับ ท่านแรกคือ ผู้อำนวยการกองกฎหมาย ท่านศิโรจน์ นาคถนอม ขออนุญาตแนะนำประวัติโดยสังเขป ท่านสำเร็จการศึกษาครอบคลุมถึง 3 ศาสตร์ ได้แก่ วิทยาศาสตร์ นิติศาสตร์ และเศรษฐศาสตร์ ท่านมีความรอบรู้ในทุกเรื่อง นอกจากนี้ ท่านยังสำเร็จการศึกษาระดับนิติศาสตรมหาบัณฑิตอีกด้วย เมื่อได้สนทนากันจึงทราบว่าท่านเป็นลูกศิษย์ของผมในภาคบัณฑิตที่มหาวิทยาลัย

แห่งนี้ จากนั้นเราได้พบกันในระหว่างการสอบของคณะกรรมการพิจารณาทุน ก.พ. เมื่อเร็ว ๆ นี้ หลังจากที่ไม่เคยรู้จักกันมาก่อน เราได้มาพบหน้ากันในตอนสอบสัมภาษณ์ทุน ก.พ. ผมทำหน้าที่เป็นกรรมการสอบสัมภาษณ์ทุน ก.พ. อยู่ ณ ที่นั้น จึงได้พบกันหลังจากที่พยายามติดต่อกันมาเป็นเวลานาน วันนี้ท่านจะมาบรรยายถึงประเด็นข้อกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับกรมศุลกากรในเรื่องนี้

วิทยากรอีกท่านหนึ่งคือ ท่านผู้เชี่ยวชาญ กำชัย จัตตานนท์ ท่านเป็นผู้เชี่ยวชาญประจำกรมศุลกากร ท่านสำเร็จการศึกษาระดับวิทยาศาสตรบัณฑิต ทางด้านคอมพิวเตอร์ วันนี้ท่านจะมาอธิบายในมุมมองทางเทคนิคว่าในทางเทคนิคนั้นมีความเป็นไปได้หรือไม่ จะต้องใช้ระบบโปรแกรมใดของทางหน่วยงาน เพื่อที่เราจะได้มาสรุปร่วมกันในท้ายที่สุดว่า ทางกรมศุลกากรมีข้อคิดเห็นอย่างไร หากเราจะดำเนินการเรื่องนี้ ท่านมีข้อขัดข้องใด หรือท่านจะต้องแก้ไขกฎระเบียบใดของท่านบ้าง ขอให้ท่านได้โปรดชี้แจงให้พวกเราทราบ

วิทยากรท่านต่อไป ผมขออนุญาตแนะนำ คุณเฉลิมศักดิ์ กาญจนวรินทร์ ท่านดำรงตำแหน่งนายกสมาคมผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ หรือ TIFFA ท่านสำเร็จการศึกษาทางด้านบริหารธุรกิจ และดำรงตำแหน่งเป็นกรรมการในหลายบริษัท ซึ่งแสดงให้เห็นถึงความรู้ความสามารถอันเป็นเลิศ ท่านเป็นกรรมการของบริษัทหลายแห่ง สิ่งนี้สะท้อนให้เห็นว่าท่านมีความรู้ความสามารถจนกระทั่งได้รับการคัดเลือกให้ดำรงตำแหน่งนายกสมาคม โดยส่วนตัวแล้วผมรู้จักกับนายกสมาคมของ TIFFA ทุกท่าน เนื่องจากทางสมาคมได้ให้เกียรติเชิญผมไปเป็นวิทยากรสอนอยู่เป็นประจำครับ

สำหรับวิทยากรอีกท่านหนึ่งคือ คุณทอม เฉลิมกาญจนา ซึ่งแม้ท่านจะยังเป็นคนหนุ่ม แต่ปัจจุบันได้รับความไว้วางใจให้ดำรงตำแหน่งประธานสมาคมเจ้าของเรือและตัวแทนเรือกรุงเทพฯ ซึ่งมีขอบข่ายครอบคลุมไม่เพียงแค่กลุ่มเจ้าของเรือไทยเท่านั้น แต่ยังรวมไปถึงตัวแทนสายการเดินเรือต่างชาติอีกด้วย นอกจากนี้ ท่านยังดำรงตำแหน่งกรรมการในอีกหลายองค์กร การได้ดำรงตำแหน่งประธานสมาคมฯ ในวัยหนุ่มเช่นนี้ นับเป็นเรื่องที่น่ายกย่องและเป็นเครื่องยืนยันถึงความรู้ ความสามารถ ตลอดจนประสบการณ์อันเพียบพร้อมของท่าน ประการสำคัญ ท่านสำเร็จการศึกษาทั้งในสาขาบริหารธุรกิจและสาขานิติศาสตร์ โดยสำเร็จการศึกษานิติศาสตรมหาบัณฑิต จากมหาวิทยาลัยเซาแธมป์ตัน (University of Southampton) สหราชอาณาจักร ส่งผลให้ท่านมีบทบาทความเชี่ยวชาญทั้งในฐานะนักกฎหมายและนักธุรกิจ ตลอดจนเป็นผู้บริหารและกรรมการในบริษัทด้านการเดินเรืออีกหลายแห่ง ในวันนี้ เราได้รับเกียรติจากท่านมาเป็นวิทยากรเพื่อให้มุมมองในมิติของธุรกิจการเดินเรือ โดยเฉพาะประเด็นการนำระบบ eB/L มาใช้งานจริง ซึ่งท่านเป็นผู้มีบทบาทสำคัญในการริเริ่มนำระบบดังกล่าวมาใช้ในองค์กรธุรกิจของท่านเป็นลำดับแรก ๆ ลำดับถัดจากนั้น จะเป็นการบรรยายโดยคุณเฉลิมศักดิ์ ซึ่งจะมาให้มุมมองในส่วนของผู้ประกอบการรับจัดการขนส่งสินค้าที่เกี่ยวข้องกับการเดินเรือ ว่าทางภาคธุรกิจมีความพร้อมมากน้อยเพียงใดในขั้นตอนการตรวจปล่อยและจัดการสินค้า ภาพรวมของการเสวนาในวันนี้จะเป็นไปในทิศทางดังกล่าวครับ และเพื่อไม่ให้เป็นการเสียเวลา เนื่องจากท่านศิโรจน์มีกำหนดการที่จะต้องไปร่วมลงนามในสัญญาซึ่งจะเป็นสัญญาเกี่ยวกับเรื่องใดนั้น ขออนุญาตให้ท่านเป็นผู้กล่าวแนะนำด้วยตนเอง จึงขอเรียนเชิญท่านศิโรจน์เริ่มต้นการบรรยาย ณ บัดนี้ครับ

คุณศิโรจน์ นาคถนอม (ผู้อำนวยการกองกฎหมาย กรมศุลกากร)

วันนี้ผมต้องขออภัยผู้เข้าร่วมสัมมนาทุกท่านด้วยครับ เนื่องจากวันนี้ผมมีกำหนดการต้องไปร่วมลงนามบันทึกความเข้าใจ (MOU) ที่เกี่ยวกับพาณิชยนาวี ซึ่งก็คือโครงการ Port Scanning ระหว่างการท่าเรือแห่งประเทศไทยและกรมศุลกากร หรือระหว่างกระทรวงคมนาคมกับกระทรวงการคลัง โดยจะมีการลงนามในเวลา 15.00 น. ซึ่งมีรัฐมนตรีทั้งสองกระทรวงมาร่วมลงนามใน MOU วันนี้ครับ ผมต้องไปร่วมเป็นพยานและร่วมลงนามด้วย จึงทำให้สามารถอยู่ร่วมการสัมมนาในวันนี้ได้เพียงครู่เดียวครับ

เพื่อไม่ให้เป็นการเสียเวลาครับ ในส่วนของใบตราส่งสินค้า (B/L) นั้น เราจะมองเพียงแค่ส่วนเดียวคงไม่ได้ครับ กระบวนการตั้งแต่ต้นจนจบนั้นไม่ได้มีเพียงแค่ B/L เท่านั้น ซึ่งในปัจจุบันเราจะเห็นได้ว่าสิ่งที่ภาคธุรกิจกำลังขับเคลื่อนอยู่ในขณะนี้คือ eD/O (Electronic Delivery Order) ซึ่งก็มีที่มาจาก B/L เช่นเดียวกัน ดังนั้น หากเราจะพิจารณาเพียงแค่ฝ่ายที่เกี่ยวข้องกับ B/L เพียงอย่างเดียวคงไม่เพียงพอ หากจะพิจารณาต้องมองภาพรวมทั้งหมด ทั้งในส่วนของฝ่ายผู้ขนส่ง ผู้รับขนส่ง ผู้ซื้อ ผู้ขาย ธนาคาร ตัวแทน โบรกเกอร์ ชิปปิ้งต่าง ๆ หรือท้ายที่สุดอาจจะครอบคลุมไปถึงผู้บริโภคด้วยครับ ซึ่งล้วนเป็นฝ่ายที่มีความสำคัญครับ

ในส่วนของ B/L ถือเป็นหลักฐานที่มีความสำคัญอย่างยิ่งในการขนส่งทางทะเล และเป็นจุดเริ่มต้นของกระบวนการต่อไป คือเรื่องของ Inland Bill of Lading (IBW) และ สพ.1 คือการขนส่งทางอากาศและทางบกครับ ในส่วนของ B/L นั้น ความผูกพันทางกฎหมายของเอกสารฉบับนี้ถือเป็นส่วนสำคัญในการนำมาจัดทำใบขนสินค้าขาเข้า ซึ่งในปัจจุบันเรามีระบบ e-Import ครับ B/L จะถูกนำไปยื่นต่อธนาคารเพื่อนำไปแลกเปลี่ยนเป็น D/O นอกจากนี้ B/L ยังใช้เป็นพยานหลักฐานในการฟ้องร้องต่อศาลได้ เนื่องจากเป็นสัญญาที่ทำขึ้นระหว่างผู้ขนส่งกับผู้รับขนส่ง สิ่งนี้มีความสำคัญอย่างยิ่งในส่วนของการขนส่งทางทะเลครับ

สำหรับจุดเริ่มต้นของความผูกพันในเรื่องของการขนส่ง ระหว่างผู้ซื้อ ผู้ขาย หรือในส่วนของกรมศุลกากรนั้น มีที่มาจากมาตรา 51 ของพระราชบัญญัติศุลกากร พ.ศ. 2560 ครับ แต่การที่จะดำเนินการใด ๆ ก็ตามจำเป็นต้องอยู่ภายใต้กฎหมายศุลกากรหรือกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้อง ดังนั้นคำว่า “กฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้อง” จึงไม่ได้หมายถึงเพียงกฎหมายศุลกากรเพียงอย่างเดียวครับ แต่ยังรวมถึงกฎหมายว่าด้วยการขนส่ง กฎหมายว่าด้วยใบอนุญาต และกฎหมายอื่น ๆ ซึ่งมีความผูกพันกับผู้นำเข้าและผู้ส่งออกเช่นเดียวกัน โดยอาจจะครอบคลุมไปถึงการผ่านแดนด้วยครับ

ในส่วนของเรื่อง B/L นั้น ก่อนที่จะมาเป็น B/L ได้ จะต้องมีการจัดทำบัญชีสินค้าสำหรับเรือ (Manifest) เสียก่อน ตามมาตรา 64 ของเราได้บัญญัติไว้ว่า ในกรณีที่ผู้ขนส่งต้องรายงานเรือเข้า ก็จะเป็นไปตามมาตรา 64 ของพระราชบัญญัติศุลกากร ที่ต้องส่งรายงานเรือเข้า เมื่อมีรายงานเรือเข้า รายละเอียดที่ปรากฏก็จะต้องมีข้อมูลของ B/L รวมอยู่ใน Manifest ด้วย ซึ่งใน Manifest รายละเอียดอาจจะมีไม่มากนัก แต่ในเอกสาร B/L จะมีรายละเอียดที่ครบถ้วนสมบูรณ์กว่า และมีความสำคัญเป็นอย่างมาก ไม่ว่าจะเป็นเรื่องของชื่อ น้ำหนัก หรือชนิดสินค้า ซึ่งสินค้าบางประเภทเป็นสินค้าที่อยู่ภายใต้การควบคุมของเรา ประเด็นนี้จึงมีความสำคัญและรายละเอียดจะต้องมีความชัดเจนครับ

ในส่วนของการนำ B/L ไปใช้งานกับธนาคาร หรือการพิจารณาว่าเราจะมี B/L ต้นฉบับจำนวนกี่ฉบับและจะต้องปิดอากรแสตมป์จำนวนกี่ฉบับนั้น เมื่อเปลี่ยนมาใช้ระบบ eB/L เราจะต้องปิดอากรแสตมป์จำนวนกี่ฉบับ สามารถใช้เพียงฉบับเดียวแล้วถือให้ฉบับที่เหลือเป็นสำเนาทั้งหมดได้หรือไม่ และมีความผูกพันทางกฎหมายเพียงใด เนื่องจากประมวลรัษฎากรได้กำหนดบังคับให้ B/L ต้องปิดอากรแสตมป์ด้วย ประเด็นนี้จึงเป็นอีกหนึ่งประเด็นสำคัญที่ต้องนำมาพิจารณาครับ

ในส่วนของการเข้าสู่ระบบของกรมศุลกากร เมื่อมีการนำข้อมูล B/L มาบันทึก หากเป็นระบบ eB/L ข้อมูลจะสามารถส่งผ่านเชื่อมโยงกันระหว่าง Manifest, B/L และระบบ e-Import ได้เลยหรือไม่ หากระบบสามารถส่งผ่านข้อมูลได้โดยตรง และเชื่อมโยงต่อไปยังระบบ e-Banking รวมถึงระบบ National Single Window (NSW) ได้อีก เนื่องจากใน B/L จะต้องมีการนำข้อมูลไปใช้ในระบบ NSW สำหรับการออกใบอนุญาตต่าง ๆ เราจะไม่ได้ใช้เอกสารรูปแบบกระดาษอีกต่อไป แต่เราจะใช้ระบบ National Single Window เป็นช่องทางหลัก (Gateway) สิ่งนี้ก็เป็นอีกมุมมองหนึ่งและเป็นอีกทิศทางหนึ่งของเรื่อง B/L ครับ ซึ่งจะเป็นส่วนของการทำงานในระบบ National Single Window ข้อมูลต่าง ๆ ทั้งหมด ไม่ว่าจะเป็นข้อมูล B/L หรือข้อมูลที่เกี่ยวกับ

การขนส่งสินค้า ผมไม่อยากให้มองเพียงแค่ B/L อย่างเดียว เพราะทุกอย่างล้วนมีความสำคัญ ข้อมูลเหล่านี้จะเข้าสู่กระบวนการของกรมศุลกากรในการบริหารความเสี่ยง (Risk Management) ซึ่งผมเองก็ดำรงตำแหน่งเป็นผู้อำนวยการศูนย์การบริหารจัดการความเสี่ยงด้วย ข้อมูลทุกรายการมีความสำคัญในการนำมาจัดทำเป็นข้อมูลประวัติครับ

ในส่วนของข้อมูลต่าง ๆ นั้น แน่นอนว่ามีประโยชน์ แต่ประเด็นคือข้อมูลจะส่งผ่านเข้ามาอย่างไร และจะถูกส่งต่อไปอย่างไร ซึ่งเรื่องนี้อาจจะต้องพิจารณาในส่วนของระบบคอมพิวเตอร์ว่า เมื่อเราปรับเปลี่ยนไปเป็นระบบ e-Manifest, eB/L, e-Banking, eD/O, e-NSW และ e-Import ซึ่งในท้ายที่สุดจะย้อนกลับไปสู่ระบบ e-Export อีกด้วย อันนี้อาจจะเป็นการมองภาพรวมไว้ก่อนนะครับ

ในส่วนของความผูกพันทางกฎหมายอีกประการหนึ่งคือ เรื่องของพระราชบัญญัติการรักษาความมั่นคงปลอดภัยไซเบอร์ (Cybersecurity Act) ข้อมูลทุกอย่างล้วนเกี่ยวข้องกับความมั่นคงปลอดภัยทางไซเบอร์ครับ การรับผิดชอบ การที่ต้องลงนามในข้อตกลงรักษาความลับ (Non-Disclosure Agreement: NDA) ใครบ้างที่จะต้องเป็นฝ่ายที่รับผิดชอบและลงนามใน NDA ผู้ที่ต้องลงนามรับผิดชอบต่อข้อมูล รวมถึงเรื่องของความลับทางการค้า ข้อมูลทุกอย่างถือเป็นความลับทางการค้า เราต้องพิจารณาว่าข้อมูลเหล่านี้จะถูกจัดเก็บไว้ที่ใด จะเก็บไว้บนระบบคลาวด์ (Cloud) หรือจัดเก็บไว้บนเซิร์ฟเวอร์ (Server) จะเป็นคลาวด์ภายในประเทศหรือต่างประเทศ สิ่งเหล่านี้เป็นเรื่องที่ต้องนำมาพิจารณาอย่างรอบคอบว่าเราต้องการมาตรฐานความปลอดภัยของข้อมูลในระดับใด

นอกจากนี้ พระราชบัญญัติว่าด้วยธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ก็มีความสำคัญเช่นกันครับ เพราะต้องพิจารณาว่าใครเป็นผู้ลงนาม ใครเป็นผู้กดยืนยัน และใครเป็นผู้รับผิดชอบ โบรกเกอร์สามารถดำเนินการได้หรือไม่ หรือผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศสามารถดำเนินการได้หรือไม่ สิ่งเหล่านี้เป็นประเด็นที่ต้องนำมาพิจารณาในการออกแบบระบบด้วยครับ เพราะมีความสำคัญอย่างยิ่งในแง่ของข้อมูลว่า ใครจะต้องเป็นผู้รับผิดชอบ และใครจะเป็นผู้จัดเก็บข้อมูลเหล่านี้ จะอยู่ที่สายการเดินเรือ จะอยู่ที่กรมเจ้าท่า จะอยู่ที่การท่าเรือแหลมฉบัง หรือจะอยู่ที่กรมศุลกากร ข้อมูลเหล่านี้จะถูกจัดเก็บไว้ที่หน่วยงานใด และจะสามารถเรียกตรวจสอบย้อนหลังได้หรือไม่หากเกิดปัญหาขึ้น

สิ่งนี้ก็มีความสำคัญไม่แพ้กันครับ ซึ่งผมมองว่าเราควรจะพัฒนาระบบให้ครบวงจร แม้ว่า B/L จะเป็นฐานรากที่สำคัญ แต่หากต้องการให้เกิดผลสัมฤทธิ์อย่างแท้จริง ผมเห็นว่าเราอาจจะต้องพิจารณาทั้งระบบในส่วนของการขนส่ง การนำเข้า และการส่งออกในอนาคตด้วยว่า เราจะลงทุนอย่างไร อาจจะเริ่มต้นจากการพัฒนา B/L ก่อนก็ได้ แต่ระบบที่ต่อเนื่องกันจะต้องเป็นระบบที่สามารถเชื่อมโยงถึงกันได้อย่างไร้รอยต่อ อาจจะต้องเป็นผู้ให้บริการรายเดียวกันหรือไม่ ซึ่งประเด็นนี้อาจจะต้องพิจารณากันอีกครั้งครับ เพราะหากดำเนินการไปแล้วแต่ไม่สามารถพัฒนาต่อยอดได้ มันก็จะสูญเปล่าครับ

รวมถึงเราต้องพิจารณาการเชื่อมโยงระบบกับกรมสรรพากรด้วยว่า กระบวนการชำระอากรแสตมป์จะเป็นอย่างไร ตรงจุดนี้หลักฐานทางกฎหมายจะต้องมีความชัดเจนว่า ผู้ประกอบการต้องชำระอากรแสตมป์กี่ครั้ง สามารถชำระอากรแสตมป์เพียงครั้งเดียวแล้วให้เอกสารที่เหลือถือเป็นคู่ฉบับได้ทั้งหมดหรือไม่ หรือจะต้องชำระอากรแสตมป์ทุกครั้งที่มีการนำ B/L ไปใช้งาน ซึ่งประเด็นนี้จะเป็นปัญหาในเรื่องของต้นทุนการดำเนินการเช่นกัน ว่าจะมีความผูกพันทางกฎหมายในระดับใดและอย่างไรครับ

วันนี้ผมอาจจะพูดเร็วไปสักนิด แต่ตั้งใจจะนำเสนอให้เห็นถึงภาพรวมครับ อาจจะยังไม่ได้เจาะลึกลงไปในรายละเอียด ซึ่งอาจจะต้องมีการหารือกันเพิ่มเติมในเรื่องของกระบวนการดังกล่าวกับทางท่านผู้เชี่ยวชาญกำชัย

และพอดีวันนี้ผมมีท่านผู้อำนวยการส่วนกฎหมายและระเบียบมาร่วมงานด้วย เพื่อช่วยพิจารณาในประเด็นการแก้ไขกฎหมายว่าเราควรจะมีแนวทางในการแก้ไขอย่างไรครับ ขอบคุณครับ

ศาสตราจารย์ ดร.ไผทชิต เอกจริยกร (ผู้ดำเนินรายการ)

คือท่านผู้อำนวยการได้กรุณาเปิดประเด็นไว้ค่อนข้างกว้างและเป็นการเกริ่นนำเลยนะครับ แต่ท่านอาจจะยังไม่ได้ให้คำตอบที่ชัดเจน ท่านได้ชี้ให้เห็นถึงประเด็นปัญหา แต่ยังไม่ได้ยืนยันว่าตกลงแล้วกรมศุลกากรมีความพร้อมหรือไม่ ท่านเพียงระบุว่ายังคงต้องมีการเชื่อมโยงระบบกับบุคคลและหน่วยงานต่าง ๆ อีกหลายภาคส่วน ซึ่งจำเป็นต้องมีองค์ประกอบอีกหลายอย่างนะครับ เอาล่ะครับ ท่านได้ส่งมอบหน้าที่ต่อไปให้กับท่านผู้เชี่ยวชาญกำชัยแล้ว ขอเรียนเชิญท่านผู้เชี่ยวชาญกำชัยครับ

คุณศิโรจน์ นาคถนอม (ผู้อำนวยการกองกฎหมาย กรมศุลกากร)

ไม่เป็นไรครับ เดี๋ยวผมคงต้องขออนุญาตเดินทางเลยครับ ผมเกรงว่ารถจะติดแล้วจะเดินทางไปร่วมลงนามใน MOU ไม่ทัน ซึ่งอาจจะเกิดปัญหาได้ แต่สำหรับประเด็นเมื่อสักครู่ ผมขออนุญาตตอบเลยนะครับว่า ทางกรมศุลกากรไม่ขัดข้องครับ ไม่ขัดข้องเลยครับ

ศาสตราจารย์ ดร.ไผทชิต เอกจริยกร (ผู้ดำเนินรายการ)

หมายความว่าท่านได้ให้คำตอบในเบื้องต้นแล้วนะครับ ท่านบอกว่าหากจะนำ eB/L มาใช้งาน ทางกรมศุลกากรก็ไม่ขัดข้อง หากมีปัญหาทางด้านกฎหมายประการใด หมายความว่าในส่วนของหน่วยงานท่านท่านสามารถแก้ไขปรับปรุงได้ ท่านสามารถจัดการได้ นี่คือข้อสรุปเบื้องต้นประมาณนี้นะครับ ขออนุญาตสรุปง่าย ๆ ไว้เช่นนี้ก่อนนะครับ เอาล่ะครับ เชิญครับ อ้อ มีผู้เข้าร่วมสัมมนาต้องการสอบถามครับ เชิญครับ

ผู้เข้าร่วมสัมมนา

ขอสอบถามครับ สำหรับมาตรา 51 ที่เรากำลังพูดถึงกันอยู่นี้ ครอบคลุมไปถึง Sea Waybill ด้วยหรือไม่ครับ

ศาสตราจารย์ ดร.ไผทชิต เอกจริยกร (ผู้ดำเนินรายการ)

Sea Waybill ถือเป็นเอกสารประเภทหนึ่งซึ่งมีลักษณะคล้ายคลึงกับใบตราส่งสินค้า แต่มันไม่ใช่ใบตราส่งครับ เนื่องจากมันไม่ได้มีสถานะเป็นเอกสารแสดงสิทธิ (Document of Title) แม้ว่าจะมีลักษณะที่คล้ายกันก็ตาม หากทราบหลักการนี้นะครับ เดี๋ยวผมจะช่วยอธิบายให้ฟังครับ

คุณกำชัย จัตตานนท์ (นักวิชาการคอมพิวเตอร์เชี่ยวชาญ ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร กรมศุลกากร)

ขออนุญาตครับ แท้จริงแล้วต้องบอกว่า B/L นั้นมีอยู่หลายประเภท ถูกต้องไหมครับ Sea Waybill ก็ถือเป็นรูปแบบหนึ่งของ B/L แต่มีวิธีการจัดทำและวิธีการนำไปใช้งานที่แตกต่างกันออกไปเล็กน้อยตามแต่ละประเภท ซึ่งผมขออนุญาตไม่ลงลึกในรายละเอียดส่วนนี้นะครับ แต่หากพิจารณาถึงสิ่งที่สำคัญที่สุด นั่นก็คือ “ข้อมูลการขนส่ง” ที่ผู้ซื้อและผู้ขายได้ตกลงร่วมกันไว้ว่า จะทำการขนส่งสินค้าอะไร ต้นทางและปลายทางคือที่ใด และสินค้ามีรายละเอียดอย่างไรครับ

คุณศิโรจน์ นาคถนอม (ผู้อำนวยการกองกฎหมาย กรมศุลกากร)

ในหลักการแล้ว เราไม่ได้ให้ความสำคัญกับรูปแบบหรือลักษณะของเอกสาร แต่เราให้ความสำคัญกับ “เนื้อหาของข้อมูล” ที่ปรากฏอยู่ในเอกสารมากกว่าครับ เพราะข้อมูลเหล่านี้ แม้ว่าลักษณะของเอกสารหรือชื่อเรียกจะแตกต่างกันออกไปตามรูปแบบการปรับปรุงแก้ไข แต่เนื้อหาข้อมูลที่อยู่ในเอกสารนั้นมีผลผูกพันทางกฎหมาย ซึ่งนี่คือสิ่งที่เราให้ความสนใจครับ เรามุ่งเน้นไปที่เนื้อหาของข้อมูลเป็นหลัก

ศาสตราจารย์ ดร.ไผทชิต เอกจริยกร (ผู้ดำเนินรายการ)

คือพิจารณาว่าใครเป็นผู้ส่งสินค้า และใครเป็นผู้รับสินค้าใช่ไหมครับ

คุณศิโรจน์ นาคถนอม (ผู้อำนวยการกองกฎหมาย กรมศุลกากร)

ถูกต้องครับ

ศาสตราจารย์ ดร.ไผทชิต เอกจริยกร (ผู้ดำเนินรายการ)

ขออนุญาตสรุปอย่างรวดเร็วนะครับ หากตอบอย่างรวดเร็วก็หมายความว่า Sea Waybill นั้นมีเนื้อหาข้อมูลที่เหมือนกับ B/L ทุกประการ เพียงแต่มันไม่มีสถานะเป็นเอกสารแสดงสิทธิ Sea Waybill ทำหน้าที่เป็นเพียงหลักฐานแห่งสัญญา และเป็นใบเสร็จรับเงิน (Receipt) หรือใบรับของ เพื่อยืนยันว่าได้รับสินค้าชนิดและประเภทใดไว้ ตามที่ระบุรายละเอียดไว้บนหน้าเอกสาร Sea Waybill แต่สิ่งที่มันไม่สามารถทำหน้าที่แทนใบตราส่งได้ก็คือ การเป็นเอกสารแสดงสิทธิ ซึ่งใบตราส่งสามารถโอนเปลี่ยนมือได้ แต่ Sea Waybill ไม่สามารถโอนเปลี่ยนมือได้ บุคคลใดที่มีชื่อระบุเป็นผู้รับตราส่ง บุคคลนั้นจะต้องเป็นผู้รับสินค้าแต่เพียงผู้เดียว ไม่สามารถเปลี่ยนแปลงได้ ในขณะที่ใบตราส่งสามารถดำเนินการได้ หมายความว่า กรมศุลกากรไม่ได้พิจารณาในประเด็นนี้ แต่มุ่งเน้นพิจารณารายละเอียดว่า ใครคือผู้ส่งสินค้า ใครคือผู้รับสินค้า และสินค้าคืออะไรเป็นหลัก ถูกต้องไหมครับ รูปแบบของเอกสารจะเป็นอย่างไรนั้นไม่เกี่ยวข้องเลย เข้าใจตรงกันนะครับ ขอบคุณครับ

คุณศิโรจน์ นาคถนอม (ผู้อำนวยการกองกฎหมาย กรมศุลกากร)

หากมีการส่งข้อมูลเข้าสู่ระบบของเรา แล้วข้อมูลนั้นไม่ถูกต้อง ก็จะถือว่ามีความผิดครับ หากยังไม่ได้ส่งข้อมูลเข้ามาในระบบของกรมศุลกากรก็ยังไม่มีความผิด แต่เมื่อใดก็ตามที่ส่งข้อมูลเข้าสู่ระบบของกรมศุลกากรจนถึงขั้นตอนของระบบ e-Import แล้ว หากพบความผิดปกติก็จะถือเป็นความผิดฐานสำแดงเท็จ หรือหลีกเลี่ยงอากร ซึ่งรายละเอียดของฐานความผิดนั้นคงต้องไปพิจารณากันในเชิงลึกอีกครั้งครับ อย่างไรก็ตาม ผมต้องขออนุญาตเดินทางก่อนนะครับ และขอฝากทุกท่านติดตามความคืบหน้าเรื่องโครงการ Port Scanning รวมถึงพิธีการใหม่ของการท่าเรือด้วยนะครับ ผมอยากให้ทุกท่านร่วมกันติดตาม เพราะไม่ต้องการให้เกิดภาระแก่ผู้ประกอบการในภายหลัง อย่างไรขอฝากทางกลุ่มสายการเดินเรือช่วยติดตามเรื่องนี้ด้วยนะครับ ขอบคุณมากครับ

ศาสตราจารย์ ดร.ไผทชิต เอกจริยกร (ผู้ดำเนินรายการ)

นี่แหละครับ บุคคลสำคัญที่มีภารกิจรัดตัวก็จะเป็นเช่นนี้แหละครับ สำหรับเรื่อง Port Scanning ที่ท่านผู้อำนวยการได้กรุณากล่าวถึงเมื่อสักครู่ ผมขออนุญาตพูดนอกเรื่องสักเล็กน้อยนะครับ แต่ก็ถือว่ามีความเกี่ยวข้องกับกิจการพาณิชยนาวีเช่นกัน ตามปกติแล้ว ภารกิจการสแกนตู้สินค้าเป็นหน้าที่ของกรมศุลกากร แต่ในปัจจุบัน ทางการท่าเรือฯ มีความประสงค์ที่จะยกระดับเป็นท่าเรือที่ได้มาตรฐานความปลอดภัย (Security Port) ซึ่งอาจจะนำมาสู่ประเด็นปัญหาเรื่องค่าใช้จ่ายได้ครับ หากมีการขยายขอบเขตการดำเนินการในส่วนนี้ และหากท่านผู้อำนวยการเดินทางไปร่วมลงนามเรียบร้อยแล้ว ภารกิจนี้ก็จะตกเป็นหน้าที่ของการท่าเรือฯ

จากเดิมที่ไม่ได้มีการสแกนสินค้าทุกชิ้นหรือทุกตู้คอนเทนเนอร์ แต่ขึ้นอยู่กับดุลพินิจของกรมศุลกากรว่าเห็นสมควรจะสแกนตู้ใด ซึ่งกระบวนการนี้ย่อมมีค่าใช้จ่ายเกิดขึ้น ในขณะนี้ทางการท่าเรือฯ เตรียมที่จะดำเนินการสแกนแบบครอบคลุมร้อยเปอร์เซ็นต์ ซึ่งหมายความว่าทุกท่านอาจจะต้องเตรียมรับภาระค่าใช้จ่ายในส่วนนี้ และท้ายที่สุดแล้วผู้ที่ต้องแบกรับภาระค่าใช้จ่ายที่แท้จริงก็คือกลุ่มผู้นำเข้าและผู้ส่งออกใช่หรือไม่ โดยเฉพาะกลุ่มผู้ส่งออกอาจจะได้รับผลกระทบโดยตรง ซึ่งเรื่องนี้อาจจะกลายเป็นประเด็นที่ต้องมีการตั้งคำถามกันต่อไป ผมเองก็ไม่ทราบแน่ชัดและคงไม่ขอก้าวล่วงไปถึงจุดนั้น แต่หากมีประเด็นปัญหาเกิดขึ้นเราก็สามารถนำมาพูดคุยแลกเปลี่ยนกัน หรือจัดงานสัมมนาเพื่อหารือกัน ณ ที่แห่งนี้ได้ครับ เอาล่ะครับขอเรียนเชิญท่านผู้เชี่ยวชาญกำชัยครับ ในลำดับต่อไปท่านจะมาบรรยายเจาะลึกในรายละเอียดทางเทคนิคนะครับ ขอเรียนเชิญครับ

คุณกำชัย จัตตานนท์ (นักวิชาการคอมพิวเตอร์เชี่ยวชาญ ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร กรมศุลกากร)

ขออนุญาตนะครับ ผมไม่ใช่นักกฎหมายนะครับ อาจจะเคยศึกษากฎหมายมาบ้างเพียงเล็กน้อยครับ บทบาทของผมจะเป็นนักเทคนิคเสียมากกว่า หรือเป็นนักวิชาการทางด้านเทคนิคโดยแท้เลยครับ ต้องเรียนตามตรงว่า อย่างที่ท่านผู้อำนวยการศิโรจน์ได้กล่าวไปแล้วว่า กรมศุลกากรมีความยินดีครับ เรามองว่ามีความเป็นไปได้หรือไม่ หากระบบอิเล็กทรอนิกส์เริ่มต้นมาตั้งแต่ต้นทางจากผู้ประกอบการนะครับ เดิมทีการไปใช้บริการสายการเดินเรือ ผู้ประกอบการจะต้องทำการจองระวางและดำเนินการต่าง ๆ ซึ่งสายการเดินเรือแต่ละแห่งก็มีระบบเป็นของตนเอง ผู้ประกอบการก็จะต้องไปบันทึกข้อมูลในเว็บไซต์ของแต่ละแห่งนะครับ สายการเดินเรือนี้ก็อาจจะมีหน้าจอหนึ่งให้ผู้ประกอบการไปจองระวางว่า จะส่งสินค้าอะไร ต้นทางคือที่ใด ปลายทางคือใคร เข้ามาในระบบของ Maersk นะครับ อันนี้ผมขอเกริ่นนำก่อนนะครับ ยังไม่ได้ลงลึกในเนื้อหา สายการเดินเรือหลายแห่งมีระบบเป็นของตนเอง ท่านลองพิจารณาดูว่า สิ่งที่จะสร้างความยุ่งยากให้กับประชาชน หรือผู้นำเข้าและส่งออกก็คือ หากสินค้าตู้นี้เดินทางไปประเทศไทยและใช้บริการของ Maersk ก็จะต้องไปบันทึกข้อมูลในหน้าจอของ Maersk หากสินค้าอีกรายการใช้บริการของสายการเดินเรือ ONE ก็จะต้องไปกรอกข้อมูลในระบบของ ONE สิ่งที่เกิดขึ้นคือประชาชนจะต้องเข้าใช้งานหลายระบบ

แต่หากเรากำหนดให้สิ่งต่าง ๆ เหล่านี้เป็นอิเล็กทรอนิกส์ส่วนกลาง ผู้ประกอบการสามารถบันทึกข้อมูลเพียงที่เดียว ณ สำนักงานของท่าน แล้วสามารถส่งข้อมูลนั้นไปยังสายการเดินเรือใดก็ได้ จะดีกว่าหรือไม่ครับ เจ้าของสินค้าย่อมทราบอยู่แล้วว่าตนเองเป็นเจ้าของสินค้า จะส่งสินค้าอะไรไปให้ใคร ต้นทางคือบ้านของตนเอง ปลายทางคือประเทศไทย ส่วนจะใช้สายการเดินเรือใดนั้นไม่สำคัญ ผู้ประกอบการเพียงแค่บันทึกข้อมูลตามมาตรฐานกลาง แล้วกดส่งข้อมูลหน้าจอของสายการเดินเรือ Maersk หรือ ONE ก็จะเหมือนกัน บันทึกข้อมูลเพียงครั้งเดียว ส่งเพียงครั้งเดียว แล้วครอบคลุมถึงทุกสายการเดินเรือ แบบนี้จะดีกว่าหรือไม่ครับ นั่นคือกระบวนการต้นทางนะครับ ที่ทำการจองระวางมาจากฝั่งต้นทาง

เมื่อมาถึงปลายทาง หากเป็น eB/L มาถึงประเทศไทย ไม่ว่าจะเป็นคุณทอมก็ดี หรือท่านเฉลิมศักดิ์ก็ดี หากเป็นระบบเดิมก็จะต้องนำกระดาษมานั่งบันทึกข้อมูลใหม่เพื่อแจ้งต่อศุลกากร ซึ่งสมควรหรือไม่ครับ ในเมื่อสินค้าก็เป็นตัวเดิม สายการเดินเรือก็ลำเดิม สินค้าก็ไม่ได้สูญหายหรือเปลี่ยนแปลงสภาพไปเลย หากเป็นเช่นนั้นข้อมูลเหล่านั้นที่เป็นมาตรฐานกลาง ควรจะเข้าสู่ระบบของศุลกากรได้เลยจะดีกว่าหรือไม่ครับ

แน่นอนครับว่า ในส่วนของกฎหมาย ประเทศไทยยังไม่ได้มีการยอมรับในเรื่องนี้ ซึ่งต้องฝากท่านอาจารย์และหน่วยงานภาครัฐทั้งหลายที่ต้องนำเอกสาร B/L ไปใช้งาน ว่าท่านสามารถยอมรับได้หรือไม่ที่จะต้องเปลี่ยนมาเป็นรูปแบบอิเล็กทรอนิกส์ที่มีลายมือชื่อ เพื่อให้สามารถนำข้อมูลเหล่านั้นไปป้อน (Feed) เข้าสู่ระบบของหน่วยงานได้ โดยที่ประชาชนไม่ต้องมานั่งบันทึกข้อมูลใหม่ในหน้าจอของหน่วยราชการนั้น ๆ กรมเจ้าท่าอาจจะ

เห็นว่าอยากดำเนินการในรูปแบบนี้ ท่านอธิบดีจึงได้มีแนวทางนี้ขึ้นมาครับ เพราะทุกวันนี้กรมเจ้าท่าเองก็ได้รับข้อมูลบางส่วนมาจากกรมศุลกากรผ่านระบบ NSW แต่ข้อมูลบางส่วนก็ยังต้องให้ประชาชนมานั่งสร้างใหม่อยู่ที่หน้าเว็บไซต์ของกรมเจ้าท่าเอง หากเราสามารถดำเนินการผ่าน NSW ได้ ผู้ประกอบการก็สามารถส่งข้อมูลมาได้เลยนะครับ

ระบบของกรมศุลกากรในปัจจุบัน เราให้สายการเดินเรือส่งข้อมูลผ่านระบบ NSW ไปที่การท่าเรือฯ กรมเจ้าท่า และกรมศุลกากร เราพยายามลดการสร้างข้อมูลซ้ำ (Re-create) ให้ได้มากที่สุด ดังนั้นสายการเดินเรือยังคงต้องส่งข้อมูลมาที่กรมนะครับ นี่แหละครับที่เป็นปัจจัยสำคัญที่เราตั้งคำถามว่า สายการเดินเรือจะนำข้อมูลนี้มาจากที่ใด สายการเดินเรือคงไม่ได้สร้างฐานข้อมูลขึ้นมาเอง จะทราบได้อย่างไรว่ามีตู้สินค้าใดบ้าง ข้อมูลก็ต้องถูกป้อนเข้ามาโดยประชาชนผู้ทำการจองระวาง ถูกต้องไหมครับ หากเป็นเช่นนี้ ณ ปัจจุบัน กรมศุลกากร กรมเจ้าท่า หรือการท่าเรือฯ สามารถรับข้อมูลบัญชีสินค้าสำหรับเรือได้ อย่างที่ท่านผู้อำนวยการศิโรจน์ได้กล่าวไป กรมศุลกากรใช้ข้อมูลบางส่วนจากเอกสาร B/L มาใช้ในการผ่านพิธีการศุลกากรนะครับ

ในส่วนของพิธีการศุลกากรนะครับ ในเอกสารบัญชีสินค้าสำหรับเรือนั้น ไม่ได้มีเฉพาะเอกสาร B/L เพียงอย่างเดียว สิ่งที่กรมศุลกากรใช้ เราไม่ได้ใช้ B/L เพียงอย่างเดียว แต่เราใช้ข้อมูลของใบตราส่งสินค้าหลัก (Master B/L) ด้วยนะครับ รวมถึงบัญชีรายละเอียดตู้สินค้า (Container List) ที่ระบุว่าตู้สินค้าใด หรือสินค้าใดที่จะเดินทางมาถึงประเทศไทยบ้าง ซึ่งจะต้องมีความสอดคล้องกับ B/L ที่มาถึง B/L หนึ่งฉบับอาจมีสินค้าหลายตู้ และตู้สินค้าหนึ่งตู้ก็อาจมี B/L ได้หลายฉบับนะครับ ท่านอาจจะสับสนเล็กน้อยสำหรับนักกฎหมาย เพราะเอกสาร B/L หนึ่งฉบับคือหนึ่งคู่สัญญา ถูกต้องไหมครับ แต่ไม่ได้หมายความว่าจะสามารถส่งสินค้าได้เพียงหนึ่งชนิดหรือหนึ่งกล่องเท่านั้น อาจจะเป็นตู้คอนเทนเนอร์หลายตู้ก็ได้

ขอย้อนกลับไปเรื่องพิธีการศุลกากรนะครับ อย่างที่ผมได้แจ้งให้ทราบว่า ในพิธีการศุลกากรขาเข้า ผู้ประกอบการจะต้องส่งข้อมูล Manifest มาก่อน เราถือว่าข้อมูลตัวนี้เป็นข้อมูลตั้งต้น เพราะเรามีความกังวลว่าจะสามารถตรวจสอบเทียบเคียง (Cross-check) สินค้าได้อย่างไร ว่าการขนส่งสินค้านั้นเป็นสินค้าที่ตรงตามที่ปรากฏอยู่บนใบขนสินค้าหรือไม่ หากผู้ประกอบการทำใบขนสินค้าเพียงอย่างเดียว ผู้นำเข้าทำใบขนสินค้าเพียงอย่างเดียว โดยไม่มี Manifest มาตรวจสอบเทียบเคียง ท่านจะแจ้งต่อศุลกากรอย่างไรก็ได้ จะนำเข้า 10 ตู้ 20 ตู้ ราคาเท่าใดก็ได้ เพราะมันเป็นข้อมูลเพียงทางเดียว ถูกต้องไหมครับ ดังนั้น เราจึงต้องมีข้อมูลเพื่อมาตรวจสอบเทียบเคียงเป็นข้อมูลสองทาง โดยสายการเดินเรือก็จะต้องส่งข้อมูล Manifest มาด้วยนะครับ แน่นอนครับ ในระบบ NSW มีเรื่องของ B/L ซึ่ง B/L ก็จะต้องมีข้อมูลน้ำหนัก ปริมาณ จำนวนตู้สินค้าที่เดินทางมา เพื่อนำมาตรวจสอบเทียบเคียงกับข้อมูลที่ปรากฏอยู่บนใบขนสินค้า จะเห็นได้ว่ากรอบสีเหลืองเล็ก ๆ นี้ เราพิจารณาข้อมูลเพียง 10 รายการเท่านั้น เราไม่ได้ต้องการข้อมูลบน B/L ทั้งหมด เพราะข้อมูลส่วนอื่นไม่เกี่ยวกับภารกิจของเรา เราใช้เฉพาะข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับภารกิจของกรม ซึ่งก็คือ สินค้าเป็นชนิดใด จำนวนเท่าใด ปริมาณเท่าใด ราคาเท่าใด เพื่อนำมาใช้ในการจัดเก็บภาษีศุลกากรเท่านั้นเองครับ

หากถามว่ากรมศุลกากรมีความพร้อมหรือไม่ อย่างที่ท่านศิโรจน์ได้กล่าวไปแล้วว่า เรามีความพร้อม เราใช้ระบบอิเล็กทรอนิกส์มาตั้งแต่ปี พ.ศ. 2551 แล้ว หากจะมีการนำระบบ eB/L ขึ้นมาใช้งาน เราก็ยินดีที่จะรองรับครับ แน่นอนว่าระบบของกรมศุลกากรก็จะต้องมีการปรับปรุงบ้าง ซึ่งก็ต้องมาพิจารณากันว่าจะต้องปรับปรุงสิ่งใดบ้าง แต่สิ่งที่สำคัญที่สุดก็คือ พวกท่านในส่วนของกฎหมาย ซึ่งผมก้าวไปไม่ถึงจุดนั้น พวกท่านพร้อมหรือยัง หน่วยงานภาครัฐพร้อมหรือยัง ที่จะแก้ไขกฎหมายของตนเองเพื่อให้รองรับการทำธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ที่เป็น eB/L ภาคประชาชนนั้นเขารออยู่แล้วครับ เมื่อใดที่ภาครัฐก้าวเข้ามา มีกฎระเบียบที่ชัดเจนให้เขาปฏิบัติตาม เขาก็ยินดีที่จะทำครับ ก็จะเหลือเพียงหน่วยงานภาครัฐเท่านั้นที่อาจจะกล่าวว่า จะต้องปฏิบัติตาม พ.ร.บ. ฉบับนั้นฉบับนี้ ต้องใช้เวลา 1 ปี 2 ปี หรือ 3 ปี ซึ่งจะทันกับเหตุการณ์ที่จะเกิดขึ้นในอนาคตหรือไม่ ท่านคือผู้ที่จะช่วยผลักดัน

ให้ผมทำงานได้ ผมขอยืนยันว่าผมเป็นฝ่ายเทคนิคอิเล็กทรอนิกส์ ผมไม่สนใจหรอกครับว่ากฎหมายจะเสร็จสิ้นเมื่อใด ผมมีหน้าที่ที่จะต้องก้าวให้ทันเทคโนโลยีอิเล็กทรอนิกส์ครับ ขอบคุณครับ

ศาสตราจารย์ ดร.ไผทชิต เอกจริยกร (ผู้ดำเนินรายการ)

ท่านเป็นอีกท่านหนึ่งนะครับที่เป็นศิษย์เก่าระดับปริญญาโท ของคณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ และได้มาพบกันโดยบังเอิญนะครับ ท่านมาในนามของกรมศุลกากร และเข้ามาเกี่ยวข้องกับเรื่องนี้เนื่องจากท่านผู้อำนวยการศิโรจน์มีภารกิจ ท่านผู้เชี่ยวชาญกำชัยจึงมาช่วยเพิ่มเติมและเสริมข้อมูลให้ ท่านมีสิ่งใดที่จะฝากเพิ่มเติมหรือไม่ครับ หรือมีอะไรเชิญได้เลยครับ ยังพอมีเวลาครับ

คุณอภิชาติ อุ่มอยู่ (หัวหน้าฝ่ายกฎหมายและระเบียบ กรมศุลกากร)

ผม อภิชาติ อุ่มอยู่ นะครับ ดำรงตำแหน่งหัวหน้าฝ่ายกฎหมายและระเบียบ ที่กรมศุลกากรครับ ผมเป็นศิษย์เก่าที่นี่ ก็รู้สึกยินดีครับที่วันนี้มีโอกาสกลับมาเยือนสถานศึกษาอีกครั้งหนึ่ง ผมอยากจะขอเสริมท่านผู้อำนวยการศิโรจน์ และท่านผู้อำนวยการกำชัยในส่วนของข้อกฎหมายนะครับ ผมคงจะขออนุญาตกล่าวเพื่อสร้างความมั่นใจแล้วกันนะครับ เพราะในมุมมองของข้อกฎหมายในขณะนี้ ทุกอย่างมุ่งหน้าไปทางอิเล็กทรอนิกส์แล้ว การใช้กระดาษนั้นล่าช้าเกินไปแล้ว ในทางการค้าระหว่างประเทศ ในเรื่องของการแข่งขันระหว่างประเทศ โดยเฉพาะในอดีต อย่างที่ท่านผู้อำนวยการศิโรจน์ได้กล่าวถึง พ.ร.บ. ศุลกากร หรือ พ.ร.บ. เฉพาะอื่น ๆ ก็จะมีบทบัญญัติหนึ่งที่เขียนไว้เป็นเพียงหลักการกว้าง ๆ ว่า “ให้ใช้วิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์ได้” แต่ยังเป็นเพียงหลักการครับ เพราะไม่ได้มีสภาพบังคับ ซึ่งใน พ.ร.บ. ศุลกากร ตั้งแต่ปีพ.ศ. 2560 ก็มีเรื่องนี้ระบุไว้ในมาตรา 11 ว่า ให้ใช้วิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์ได้ ส่วนวิธีการจะใช้ระบบอย่างไร หลักการเป็นอย่างไร ก็ผลักภาระไปที่ พ.ร.บ. ว่าด้วยธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ อันนี้เป็นหลักการทั่วไปนะครับ วันนี้มาในเชิงวิชาการเล็กน้อย ซึ่งอาจจะไม่ได้ผูกพันกับหน่วยงาน เพราะเมื่อมาในฐานะนักวิชาการที่ไม่ได้ผูกพันกับหน่วยงาน ก็จะสามารถพูดได้อย่างเต็มที่มากขึ้นนะครับ

ขออนุญาตนำเสนอความเห็นส่วนตัวในฐานะนักวิชาการนะครับ เมื่อกล่าวถึงหลักการแล้ว มันไม่มีสภาพบังคับ คือหากจะทำหรือไม่ทำ หน่วยงานของเราก็ไม่มีความผิด ใช่ไหมครับอาจารย์ แต่หลังจากที่มี พ.ร.บ. การปฏิบัติราชการทางอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. 2565 เข้ามาบังคับใช้อีกฉบับหนึ่ง หลักการนี้ไม่ได้เป็นเพียงทางเลือกแล้ว แต่มันได้กลายเป็น “หน้าที่” และมีสภาพบังคับครับ ผมรู้สึกว่า พ.ร.บ. ฉบับนี้เข้ามาเมื่อปี พ.ศ. 2565 ได้เปลี่ยนมุมมอง หรือกระตุ้นความตื่นตัวของหน่วยงานภาครัฐได้มากขึ้นเรื่อย ๆ เพราะภาคเอกชนเริ่มมีอำนาจในการผลักดันได้มากขึ้น ว่าระบบมีหรือยัง ผมจะส่งข้อมูลแล้วนะ หากยังไม่มีระบบรองรับก็ถือว่าหน่วยงานต้องรับผิดชอบ ไม่เช่นนั้นผมต้องไปสร้างระบบ B/L กลางเอง ประมาณนี้ครับ

ทุกอย่างจะมุ่งไปสู่อิเล็กทรอนิกส์มากขึ้น ก็เลยอยากจะให้ความมั่นใจแก่ผู้เข้าร่วมสัมมนาทุกท่านในวันนี้นะครับ ไม่ว่าท่านจะเกี่ยวข้องในมุมมองใดก็ตาม ในฐานะที่ผมเป็นผู้ตรวจร่างกฎหมายและระเบียบ รวมถึง MOU ต่าง ๆ ในขณะนี้ ในฝั่งของภาครัฐก็มุ่งไปสู่อิเล็กทรอนิกส์ (Go Electronic) มากขึ้น แต่ที่สังเกตได้คือ MOU ที่ส่งมาตรวจนั้น มักจะเป็นความร่วมมือระหว่างภาครัฐด้วยกัน (G2G) เสียเป็นส่วนใหญ่ ส่วนภาคเอกชนยังไม่ค่อยมีเข้ามา หากมาพิจารณาเรื่อง B/L นี้ ก็มีโอกาสที่ก้าวต่อไปน่าจะถูกผลักดันเข้ามา ทางเทคนิคระบุว่าไม่มีปัญหาทางกฎหมายก็เช่นกัน ขณะนี้เรามีหน้าที่ด้วยซ้ำที่จะต้องรองรับสิ่งเหล่านี้ หน่วยราชการต้องเตรียมระบบข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ไว้รองรับเมื่อเอกชนเดินเข้ามา

อาจจะมีบางจุดที่ยังไม่มี หรือมุมมองที่ยังไม่ตรงกัน หรือเป็นเพราะเพิ่งมาพบกันเป็นครั้งแรก มาหารือกันว่าเราจะเริ่มต้นจากสิ่งใดก่อน วันนี้เป็นจุดเริ่มต้นของการสัมมนา ต่อไปเราจะก้าวเดินต่อไปอย่างไรในมุมมองของ

กฎหมาย หรือจะเริ่มต้นจากการทำ MOU กันก่อนหรือไม่ หรือหากมี MOU แล้ว ต่างฝ่ายก็กลับไปทำหน้าที่ของตนเอง แล้วก็จะมีกฎหมายที่มีสภาพบังคับ ไม่ว่าจะเป็นประกาศกรมศุลกากรที่จะทยอยออกมาบังคับใช้ ซึ่งจะเป็นประโยชน์มากขึ้น ในชั้นนี้ ผมขอใช้คำว่า เราต้องการสร้างความมั่นใจในมุมมองของกฎหมายว่า หลักการตามกฎหมายนั้นมีอยู่แล้ว ไม่จำเป็นต้องกลับไปหาฝ่ายนิติบัญญัติ เพื่อรอแก้ไขกฎหมายซึ่งไม่รู้ว่าจะเสร็จสิ้นเมื่อใด วันนี้หลักการตามกฎหมายมีพร้อมแล้ว เหลือเพียงแค่ว่าเราจะเริ่มต้นเดินหน้ากันอย่างไร เราพร้อมที่จะดำเนินการครับ ในชั้นนี้ผมขออนุญาตฝากไว้ประมาณนี้ก่อนครับ ขอบคุณครับ

ศาสตราจารย์ ดร.ไผทชิต เอกจริยกร (ผู้ดำเนินรายการ)

ฟังดูแล้ว กรมศุลกากรเปิดกว้างอย่างเต็มที่เลยนะครับ มีทั้งหน้าที่ที่ต้องทำ และมีความประสงค์ที่จะทำด้วย ในเรื่อง eB/L นี้ กฎหมายก็ไม่ต้องแก้ไข พ.ร.บ. ศุลกากร พ.ศ. 2560 ได้ยกเลิกฉบับเก่าไปนานแล้ว และในกฎหมายปัจจุบันก็มีวิธีการที่กรมศุลกากรสามารถออกกฎระเบียบหรือประกาศเพื่อรองรับเรื่องนี้ได้ ขอเพียงให้ทราบว่ามีสินค้าอะไร น้ำหนักเท่าใด ประเภทใด ชนิดใด ใครเป็นผู้นำเข้าส่งออก มากับเรือลำใด เท่านี้ก็จบครับ ถือว่าไฟเขียวสำหรับกรมศุลกากร เพียงแต่ว่าเราต้องเริ่มหารือกันว่า ใครจะเป็นเจ้าภาพจะจัดการหารือกันทีละคู่ หรือกรมเจ้าท่าจะเป็นเจ้าภาพให้ หากส่งหัวข้อมา เราก็จะตอบกลับไป หรือจะให้หน่วยงานอื่นรับผิดชอบ เดี๋ยวค่อยมาหารือกันนะครับ ในการสัมมนาครั้งที่ 2 กรมเจ้าท่าจะมาร่วมด้วย หรือท่านผู้แทนจากกรมเจ้าท่าประสงค์จะตอบในช่วงนี้ก่อนที่จะรับฟังอีก 2 ท่าน เรายังมีเวลาครับ ขอเรียนเชิญครับ

คุณสุรชัย บูรพานนทชัย (ผู้อำนวยการสำนักงานแผนงาน กรมเจ้าท่า)

ผม สุรชัย บูรพานนทชัย นะครับ ผู้อำนวยการสำนักงานแผนงาน กรมเจ้าท่า ผมต้องเรียนให้ทราบว่าแท้จริงแล้วเอกสารทางอิเล็กทรอนิกส์เพื่อการค้านั้น เป็นสิ่งที่ถูกบีบบังคับ อย่างไรก็ต้องเกิดขึ้น ทั่วโลกก็ต้องดำเนินการ เพราะฉะนั้น มันไม่ใช่ประเด็นที่ว่าเราต้องทำอะไร แต่มันอยู่ที่ว่าเราจะรับมือกับเรื่องนี้อย่างไรนะครับ อย่างไรเรื่องนี้ก็ต้องเกิดขึ้นอย่างแน่นอน และกำลังเกิดขึ้นอยู่ในวันนี้ด้วย หากเราไม่เตรียมระบบต่าง ๆ ให้รองรับ ไม่ว่าจะเป็น e-B/L, eD/O หรือกระบวนการใดก็แล้วแต่ที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินการทางศุลกากรที่เป็นอิเล็กทรอนิกส์ เราจะก้าวตามไม่ทัน และเราจะเสียผลประโยชน์อย่างมหาศาล เพราะฉะนั้น ผมมองว่าสิ่งที่เราต้องทำคือ การเตรียมความพร้อมว่าประเทศไทยจะดำเนินการอย่างไร เพราะหากไม่ดำเนินการ จะต้องเผชิญกับความยากลำบากอย่างแน่นอน จริง ๆ แล้วเรือไทยอาจจะมีจำนวนไม่มากนักที่ออกไปทำการค้า แต่เรือขนส่งสินค้าทั่วโลกที่เดินทางเข้ามาในประเทศไทย มีปริมาณประมาณกว่า 36,000 เที่ยวเรือต่อปี นั่นหมายความว่า ในอนาคตระบบทั้งหมดจะเปลี่ยนเป็นรูปแบบนี้ หากเราเตรียมระบบไม่ทัน เราจะประสบปัญหา ผู้ประกอบการไทย ผู้นำเข้าส่งออกของเรา จะประสบปัญหาครับ

ศาสตราจารย์ ดร.ไผทชิต เอกจริยกร (ผู้ดำเนินรายการ)

ก็รู้สึกยินดีนะครับ กรมเจ้าท่าแจ้งว่าไม่มีปัญหา อย่างไรก็ต้องดำเนินการ จะต้องรองรับเรื่องนี้ให้ได้ ขณะนี้มี 2 หน่วยงานที่แจ้งความพร้อมแล้ว แต่จะมีความพร้อมอย่างไรนั้น ในการสัมมนาครั้งหน้าท่านต้องมาบรรยายให้ฟังนะครับ และท่านอาจจะต้องไปพิจารณาแก้ไขกฎหมาย พ.ร.บ. การรับขนของทางทะเลด้วย เพราะเรากำลังพูดถึงในมุมมองของกฎหมายมหาชน (Public law) คือในส่วนของศุลกากรที่เกี่ยวข้องกับ eB/L หรือการทำพิธีการศุลกากร แต่ในทางแพ่ง พ.ร.บ. การรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 นั้น B/L ยังคงถูกกำหนดให้อยู่ในรูปแบบกระดาษ มันไม่ได้มีมิติเฉพาะทางด้านมหาชนนะครับ แต่มันมีมิติทางด้านเอกชนด้วย ว่าจากเดิมที่ใช้กระดาษ หากเปลี่ยนมาใช้อิเล็กทรอนิกส์ มิติความสัมพันธ์ในทางแพ่งระหว่างผู้ส่งและผู้รับสินค้า ซึ่งเป็นเอกชน จะมีผลดีผลเสียอย่างไร จะต้องเดินหน้าอย่างไร จะต้องนำหลักเกณฑ์ของ Rotterdam Rules ผมขออ้างอิงเพียงเท่านี้นะครับ ซึ่งครอบคลุมเรื่อง eDOcument แม้อนุสัญญาฉบับนี้จะยังไม่มีผลบังคับใช้ จะนำมาปรับ

ใช้หรือไม่ หรือจะใช้หลักเกณฑ์อื่นมาแทน จะต้องมีการแก้ไข พ.ร.บ. การรับขนของทางทะเลด้วยหรือไม่ ขอฝากให้กรมเจ้าท่าไปพิจารณาอย่างถี่ถ้วน ก่อนที่เราจะมาพบกันในอีก 3 เดือนเพื่อขอคำตอบจากท่านนะครับ

เอาอย่างนี้ดีกว่านะครับ วันนี้เราเริ่มเห็นภาพบางอย่างแล้ว เราเริ่มจุดประกายในการที่จะหันหน้ามาหารือกันในเรื่องนี้ แม้จะเป็นเรื่องเฉพาะกลุ่ม แต่ก็มีความสำคัญอย่างยิ่งต่อธุรกิจในอนาคต เพราะอย่าลืมว่าสินค้าเข้าและสินค้าออกของประเทศไทยร้อยละ 90 ขนส่งทางทะเล เรือกว่า 30,000 เที่ยว ในหนึ่งเที่ยวมี B/L เป็นจำนวนกี่สิบใบ มีผู้ส่งและผู้รับเท่าใด ปริมาณอาจสูงถึงหลักแสนใบ ซึ่งเกี่ยวข้องกับมูลค่าสินค้ามหาศาล หากวันนี้เราได้มาหารือกันในเบื้องต้น ก็ถือเป็นเรื่องที่ดีนะครับ เพราะฉะนั้น ผมอยากจะให้ทางด้านสายการเดินเรือได้มาบรรยายต่อนะครับ

คุณคณิต (ผู้แทนจากสำนักงานพัฒนาธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์)

ขออนุญาตเสริมเพิ่มเติมเล็กน้อยนะคะ ก่อนที่เราจะเปลี่ยนไปรับฟังมุมมองจากภาคเอกชน ขออนุญาตคุณทอมสักครู่นะคะ ดิฉัน คณิต จากสำนักงานพัฒนาธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ (ETDA) ค่ะ อยากจะขอเสริมในส่วนของข้อกฎหมายภาครัฐเพิ่มเติมค่ะ เพราะกฎหมายสำคัญฉบับหนึ่งที่น่าจะเป็นตัวสนับสนุนเรื่องของการใช้ eB/L ก็คือ พ.ร.บ. ว่าด้วยธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ ซึ่งในขณะนี้ ทางสำนักงานก็พยายามผลักดันในเรื่องของการปรับปรุง หรือทำให้ตัวกฎหมายมีความทันสมัยเพื่อให้รองรับ eB/L หรือรองรับเอกสารตราสารที่เปลี่ยนมือได้ค่ะ เพราะที่ผ่านมา กฎหมายเดิมของเรา หรือ ETA เดิมนั้น ในความเป็นจริงเรามีการรองรับอยู่แล้วนะคะ หรือแม้กระทั่งมีการเสริมด้วย พ.ร.บ. การปฏิบัติราชการทางอิเล็กทรอนิกส์ ซึ่งเป็นตัวเน้นย้ำว่าหน่วยงานภาครัฐไม่สามารถปฏิเสธการรับเอกสารอิเล็กทรอนิกส์ได้แล้ว

แต่ในขณะนี้ ทาง สพธอ. (ETDA) เองได้ร่วมกับทางสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา พยายามที่จะปรับปรุง พ.ร.บ. ว่าด้วยธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ ให้มีความชัดเจนมากขึ้นในการรองรับเอกสารตราสารที่เปลี่ยนมือได้ เพราะฉะนั้น เมื่อเรามีกฎหมายฉบับนี้ออกมาบังคับใช้ ความมั่นใจในเรื่องของการที่ประเทศไทยจะยอมรับหรือสร้างเอกสารประเภทนี้ขึ้นมาใช้งาน ก็จะมีความชัดเจนมากขึ้น ลำดับถัดไป ทาง ETDA เองอาจจะต้องมีการออกประกาศเกี่ยวกับหลักเกณฑ์ในการพิจารณาว่า หากเราจะจัดทำระบบ หรือใช้ระบบเพื่อรองรับ eB/L จะต้องมีหลักเกณฑ์ในเรื่องใดบ้าง เพื่อสร้างความมั่นใจ ไม่ว่าจะเป็นประเด็นเรื่องความมั่นคงปลอดภัยทางไซเบอร์ หรือการคุ้มครองความเป็นส่วนตัว (Privacy) ต่าง ๆ อันนี้ก็เป็นความคืบหน้าที่อยากจะอัปเดตให้ทราบ รวมถึงเรื่องของมาตรฐานที่จะนำมาใช้ประกอบด้วยค่ะ ขอบคุณค่ะ

ศาสตราจารย์ ดร.ไผทชิต เอกจริยกร (ผู้ดำเนินรายการ)

เยี่ยมเลยครับ ขอบคุณมากครับ เห็นไหมครับว่า นี่เป็นอีกหน่วยงานหนึ่งที่จะเข้ามาช่วยเตรียมความพร้อมและความสมบูรณ์ในการใช้ eB/L นะครับ เผอิญผมมีลูกศิษย์คนหนึ่งเป็นกรรมการวารสารของสถาบันกฎหมายขนส่งและพาณิชยนาวี เขาเคยเขียนบทความเรื่อง eB/L กับร่าง พ.ร.บ. ว่าด้วยธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ฉบับนี้ด้วย ซึ่งเขาปฏิบัติงานอยู่ที่สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา ผมไม่แน่ใจว่าเขาอยู่ในคณะทำงานชุดที่กำลังดำเนินการแก้ไขนี้ด้วยหรือไม่ ในการสัมมนาครั้งหน้า หากเป็นไปได้อยากจะขอเรียนเชิญทาง ETDA มาร่วมด้วยนะครับ หรือผมจะพยายามหาทางติดต่อประสานงานไป เพื่อที่เราจะได้มาหารือกันในเรื่องของกฎหมายว่าด้วยธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ที่จะมารองรับส่วนนี้

วันนี้ถือเป็นการจุดประกายให้เรานำเรื่องนี้มาเป็นประเด็นหลักในการหารืออย่างต่อเนื่อง และให้แต่ละท่านนำไปศึกษารายละเอียดเพิ่มเติม เพราะสถาบันการศึกษาทำหน้าที่เป็นเพียงสื่อกลาง ไม่มีอำนาจในการบังคับใช้นะครับ เอาเป็นว่า เผื่อในคราวหน้า ท่านสามารถให้ชื่อและข้อมูลการติดต่อไว้กับเรานะครับ เราจะได้

ประสานงานเชิญท่านเข้าร่วมการสัมมนาในครั้งหน้า ซึ่งคาดว่าจะจัดขึ้นประมาณต้นเดือนพฤศจิกายน หากผมหรือทุกท่านไม่ติดภารกิจใด ก็จะเว้นระยะเวลาไปสัก 2-3 เดือน เพื่อให้ทุกท่านได้ไปเตรียมข้อมูลที่จะนำมาหารือกันต่อมาที่คุณทอมเลยครับ ต้องขออภัยที่ขัดจังหวะ แต่การหารือเมื่อสักครู่ได้ประโยชน์มากเลยว่า หน่วยงานนี้ก็พร้อม หน่วยงานนั้นก็พร้อม ผมก็อยากจะรับฟังเหมือนกันว่า ตกลงแล้วใครจะไม่พร้อมบ้าง หรือใครทำไม่ได้บ้าง เพราะเหตุใด ขอเรียนเชิญครับ

คุณทอม เฉลิมกาญจนา (ประธานสมาคมเจ้าของเรือและตัวแทนเรือกรุงเทพฯ - BSAA)

ขอบคุณครับอาจารย์ และสวัสดีทุกท่านครับ ในส่วนของสมาคมเจ้าของเรือและตัวแทนเรือกรุงเทพฯ (BSA) หรือกลุ่มสายการเดินเรือนั้น แท้จริงแล้วในเรื่องของการจัดทำเอกสารอิเล็กทรอนิกส์ ทางสายการเดินเรือต่าง ๆ ได้มีการดำเนินการกันมามากพอสมควรแล้วครับ แน่นอนว่าแต่ละสายการเดินเรืออาจจะมีระบบเป็นของตนเองที่ไม่เหมือนกัน แต่ในแนวคิดหลัก คือ ทุกคนพยายามปรับตัวให้เป็นระบบอิเล็กทรอนิกส์มากขึ้น การส่งข้อมูลต่าง ๆ ในปัจจุบัน แท้จริงแล้วเราก็ใช้กันอยู่แล้วครับ เป็นการครอบคลุมข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ เพียงแต่ยังไม่ได้ออกมาในรูปแบบของอิเล็กทรอนิกส์ที่เป็นส่วนของใบตราส่งสินค้าหรือ B/L อย่างเต็มรูปแบบครับ

ในเบื้องต้นที่เกี่ยวกับ B/L นั้น แท้จริงแล้ว ผมถือว่าเป็นภาคเอกชนหน่วยงานแรกก็แล้วกันครับ จากที่หน่วยงานราชการได้กล่าวมาเมื่อสักครู่นี้ ผมเป็นภาคเอกชนรายแรกและเป็นผู้ที่เกี่ยวข้องในลำดับที่หนึ่ง แต่แท้จริงแล้ว เอกสารทั้งหมดทั้งหลายทั้งปวงนี้ B/L เป็นเรื่องของการขนส่งก็จริง แต่ภาคที่ผมอยากจะให้มองให้มากขึ้นคือ “ภาคการค้า” ซึ่งเป็นมุมมองที่ใหญ่กว่าครับ และเราก็ไม่ได้มีเฉพาะผู้ขนส่งเพียงฝ่ายเดียว แต่ยังมีผู้ที่เกี่ยวข้องอีกมากมาย อาจจะเป็นเรื่องของธนาคารอย่างที่ได้มีการพูดคุยกันล่วงหน้า หรือแม้แต่ภาคประกันภัย แต่สุดท้ายแล้วทั้งหมดทั้งปวงก็คือ “ผู้ซื้อและผู้ขาย” นั่นเองครับ ว่าแท้จริงแล้วพวกเขาจะสามารถใช้และเลือกใช้ในการทำธุรกรรมผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ได้มากน้อยเพียงใดครับ

ผมไม่ได้เป็นผู้กำหนดระบบแบบนี้ แต่ผมทำหน้าที่อำนวยความสะดวกให้เช่นกัน เหมือนกับที่หน่วยงานราชการลำดับที่ 1 ลำดับที่ 2 ลำดับที่ 3 ได้กล่าวมา ผมเป็นเอกชนลำดับที่หนึ่งสำหรับการติดต่อราชการ ผมเพียงแค่จะแจ้งว่า ทางสายการเดินเรือส่วนใหญ่มีแพลตฟอร์มของตนเองในการรองรับการทำธุรกรรมที่เป็นอิเล็กทรอนิกส์อยู่แล้วครับ แต่อาจจะต้องไปถึงขั้นพัฒนาขั้นตอนให้มากกว่านี้ เพราะสิ่งที่เกี่ยวข้อง อย่างที่กล่าวถึงเรื่องของความมั่นคงปลอดภัยและความเกี่ยวข้อง หากเราทำระบบนี้ขึ้นมา เราจะมั่นใจได้อย่างไรว่าเอกสารนั้นมีความปลอดภัย เพราะในปัจจุบัน แม้จะยังไม่เป็นอิเล็กทรอนิกส์ คือยังอยู่ในรูปแบบกระดาษ เราก็พบเจอปัญหากันมากอยู่แล้ว เช่น พบ B/L ปลอม หรือพบข้อมูลไม่ถูกต้อง เราจะแก้ไขปัญหาเหล่านี้อย่างไร หากเป็นระบบอิเล็กทรอนิกส์ ปัญหาเหล่านี้ก็คงต้องมีเช่นเดียวกัน เราจะแก้ไขมันได้มากน้อยเพียงใด การที่เราเพียงแค่เปลี่ยน mode หรือเปลี่ยนรูปแบบจากกระดาษให้เป็นอิเล็กทรอนิกส์ ปัญหาที่เราเคยเจอใน mode กระดาษมันไม่ได้หายไปไหน มันเพียงแค่เปลี่ยนรูปแบบไปเล็กน้อยเท่านั้นเองครับ นี่คือมุมมองของทางสายการเดินเรือนะครับ

โดยทั่วไปแล้ว สำหรับบางท่านอาจจะยังใหม่ในเรื่องนี้ แต่ผมเชื่อว่าทุกคนน่าจะไม่ใหม่และน่าจะเข้าใจกันอยู่แล้วนะครับ ก็คือเรื่องของวงจรผู้ซื้อผู้ขาย มีการส่งของ สั่งคำสั่งซื้อ นำสินค้าขึ้นเรือ จากนั้นเรือก็ออก B/L ให้กับทางผู้ส่งใช่ไหมครับ แล้วก็อาจจะส่งไปให้กับทางธนาคาร หรือทางผู้ซื้อปลายทาง เมื่อผู้ซื้อปลายทางได้รับแล้ว ก็จะนำเอกสารชุดนี้ไปขึ้นของหรือแลกของนั่นเอง ถูกไหมครับ นี่คือมาตรฐานของวงจรการทำงานของ B/L ครับ

ตามปกติแล้ว ทุกท่านที่ศึกษาด้านการขนส่งทางทะเล ฟังก์ชันของ B/L มี 3 ประการ ถูกไหมครับ คือ เป็นสัญญาการขนส่ง เป็นเอกสารแสดงสิทธิ (Document of Title) และเป็นหลักฐานแห่งสัญญาการรับขน (Contract of Carriage) ซึ่งเป็นใบรับส่งสินค้านั่นเอง หลักฐานการขนส่งตรงนั้นเป็นหลักสำคัญครับ แต่มันก็

อาจจะมีความเกี่ยวข้องกับทางศุลกากรในการที่จะสามารถปล่อยของได้ และหากมีความเสียหายเกิดขึ้น ก็เป็นเอกสารที่แสดงสิทธิเพื่อเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนจากประกันภัยได้เช่นกันครับ รวมถึงหากเราทำธุรกรรมผ่านธนาคาร ก็อาจจะมีข้อกำหนดขอเอกสารตัวจริงเข้ามาด้วย

สำหรับรายละเอียด อย่างที่ทางกรมศุลกากรได้ชี้แจงไป B/L มีข้อมูลหลายอย่างที่สำคัญครับ ซึ่งมาตรฐานต่าง ๆ โดยทั่วไปท่านก็คงเคยคุ้นหน้าคุ้นตากันมาแล้วนะครับ มีข้อมูลผู้ส่ง ผู้รับ ผู้รับแจ้ง เอกสารขึ้นเรืออะไร เที่ยวไหน จากที่ไหนไปที่ไหน มี B/L ที่เป็นตัวจริงกี่ชุด รวมถึงรายละเอียดสินค้าต่าง ๆ เครื่องหมายหีบห่อ (Shipping Mark) จำนวน ปริมาณ ออกวันไหน อย่างไร และตัวแทนสายการเดินเรือคือใคร นี่คือมาตรฐานครับ

ทีนี้แน่นอนครับ หลาย ๆ ท่านก็ตอบโจทย์มาว่า ในโลกการทำธุรกรรมยุคปัจจุบัน ต้องก้าวไปสู่การไร้กระดาษให้มากขึ้น ต้องทำให้สามารถลดต้นทุน ลดปริมาณ ลดภาวะโลกร้อน และลดคาร์บอนฟุตพริ้นท์ (Carbon Footprint) ทั้งหลายทั้งปวง ทุกคนต่างก็มีเหตุผลเช่นนั้นครับ และจากปัญหาหรือ Pain point ที่ได้พูดกันมา ก็มีหลายหน่วยงาน หรือหลายองค์กรในแง่ของภาคเอกชนเอง ไม่เฉพาะแค่สายการเดินเรือแต่ละสายเท่านั้น แต่ยังมีบางบริษัทที่เขาสร้างเป็นแพลตฟอร์มขึ้นมารองรับครับ

เพื่อรองรับอิเล็กทรอนิกส์ B/L (eB/L) ตรงนี้นะครับ ก็มีผู้ให้บริการหลายราย อย่างเช่น DCSA (Digital Container Shipping Association) ก็เป็นแพลตฟอร์มหนึ่งที่มีนะครับ เขาจะทำหน้าที่เหมือนกับรวบรวมข้อมูลว่าแต่ละสายการเดินเรือออก B/L ไปแล้ว ก็จะทำการซิงค์ข้อมูลผ่าน API เข้ามาหากันครับ หรืออย่าง Bolero ก็เป็นอีกเจ้าหนึ่งที่เป็นแพลตฟอร์ม หรือ WaveBL ก็เช่นกัน ลองสืบค้นทางอินเทอร์เน็ตดูก็ได้ครับ จะมีข้อมูลว่าหลักการในการดำเนินการของพวกเขาเป็นอย่างไร เพื่อให้ผลลัพธ์ออกมาตอบโจทย์รูปแบบ B/L อย่างที่ท่านได้กล่าวไปเมื่อสักครู่ว่า หากผมจองกับ Maersk จองกับ ONE หรือจองกับบริษัทอื่น แต่ละแห่งทำงานไม่เหมือนกัน หน้าตาข้อมูลอาจจะจำยาก แพลตฟอร์มกลางนี้ก็จะเข้ามาช่วยซิงค์ข้อมูลให้ตรงกันได้ครับ และมันก็ทำให้เกิดความรวดเร็วขึ้น ในแง่ที่ว่าเดิมทีเมื่อเราออกเอกสารแล้วต้องส่งไปให้ปลายทาง ต้องรอบริการจัดส่ง อาจเกิดปัญหาเอกสารสูญหาย ลืม เปียกน้ำ หรือรอยเปื้อนกาแฟ มีสารพัดรูปแบบนะครับ อย่างที่อาจจะเคยมีการจัดสัมมนาในอดีตว่า ถ้าเกิดเอกสารหายจะต้องทำอย่างไร จะต้องดำเนินการอะไรบ้าง มีเรื่องของการออกเอกสารแสดงสิทธิใหม่ จะคุ้มหรือไม่ ทำได้หรือเปล่า ประมาณนั้นครับ ซึ่งมีสถาบันวิจัยแจ้งมาว่า หากเราทำแบบไร้กระดาษ อาจจะทำให้มีมูลค่าทางเศรษฐกิจเพิ่มขึ้นถึงหลายพันล้านเหรียญสหรัฐ อันนั้นก็เป็นข้อมูลนะครับ ผมก็ไม่ทราบว่าจริงหรือไม่จริง แต่ผมคิดว่าทุกอย่างย่อมมีข้อดีและข้อเสียในการที่เราเลือกจะทำแบบนี้นะครับ

แน่นอนว่ามันคงมีผลกระทบ หรือมีสิ่งที่เราต้องแลกมา หากคุณอยู่ในอุตสาหกรรมผลิตกระดาษ คุณอาจจะไม่พอใจก็ได้ เพราะต่อไปอาจจะไม่มีการซื้อกระดาษแล้ว คุณอาจจะรู้สึกได้รับผลกระทบ หรือในแง่ของการขนส่ง หากเป็นการส่งพัสดุ (Parcel) ไปรษณีย์ไทยก็อาจจะไม่พอใจ เพราะไม่มีการส่ง EMS ไม่มีการจัดส่งพัสดุด่วนไปให้ ก็เหมือนกับทุกการเปลี่ยนแปลงย่อมมีผู้ที่ได้ประโยชน์และผู้ที่เสียประโยชน์นะครับ ประมาณนั้น ส่วนเราก็เป็นหนึ่งภาคส่วนที่สามารถช่วยได้ เหมือนกับหน่วยงานราชการลำดับที่ 1 2 และ 3 เราก็เป็นภาคเอกชนลำดับที่หนึ่งที่เข้ามาเกี่ยวข้องในวงจรนี้นะครับ

ส่วนนี้ขอผ่านไปอย่างรวดเร็วนะครับ เพราะ B/L ออกโดยสายการเดินเรือ ซึ่งก็คือกัปตันเรือหรือตัวแทนตามหลักการที่เราปฏิบัติกันมานะครับ และอีกประเด็นหนึ่งที่จำเป็นที่เราต้องคุยกัน ก็คือเรื่องของ “การโอนสิทธิ” (Endorsement) เพราะเวลาที่เราทำการซื้อขายกัน จะต้องมีการเปลี่ยนมือ หากเป็นกระดาษ (Paper) มันก็ตรวจสอบง่าย เพราะเราเห็นว่ากระดาษอยู่กับใคร คนนั้นก็สามารถนำไปขึ้นของได้ ถูกไหมครับ ใช้เพียงชุดเดียวก็เพียงพอ แต่เมื่อเปลี่ยนเป็นอิเล็กทรอนิกส์ เราจะแสดงสิทธิอย่างไรว่าเอกสารนี้อยู่ที่ผม จะต้องเอาโทรศัพท์มือถือ

ขึ้นไปโชว์หรืออย่างไร แล้วจะทราบได้อย่างไรว่าเอกสารนี้ปลอมหรือของจริง ใครจะเป็นผู้ตรวจสอบยืนยัน ซึ่งประเด็นเรื่องสิทธินี้ การที่เราจะทำอิเล็กทรอนิกส์ได้ มันต้องตอบโจทย์ในแง่ของการที่สามารถตรวจสอบยืนยันได้ว่า 1. เป็นเอกสารจริง 2. สามารถตรวจสอบยืนยัน (Verify) ตัวตนได้ด้วยนะครับ และ 3. เป็นเรื่องของการจัดการระบบหลังบ้าน ว่าจะมีการเคลียร์ข้อมูลหลังจากนั้นอย่างไรต่อกับผู้ที่เกี่ยวข้องนะครับ

อันนี้ก็เป็นเรื่องทั่วไปครับ หากเราใช้ระบบกระดาษ มันก็มีข้อดีที่สามารถพิสูจน์เอกสารจริงได้ง่ายกว่า แม้ว่าอาจจะมีเรื่องการปลอมแปลงบ้าง แต่ก็จะมีข้อเสียในเรื่องของความล่าช้า ต้องรอนาน และความเสียหายของเอกสารครับ แต่หากเป็นระบบอิเล็กทรอนิกส์ ก็ถือว่ามีความปลอดภัยกว่า หากเราทบทวนดู ในปัจจุบันเราก็ใช้บริการธนาคารออนไลน์หรือ Mobile Banking กันทั้งนั้น เว้นแต่คุณจะโดนมิจฉาชีพ (Scammer) หรือแก๊งคอลเซ็นเตอร์หลอกไป แต่โดยทั่วไปแล้วถือว่ามีความปลอดภัยค่อนข้างมาก ที่ทุกคนอาจจะใช้งานกันอยู่นะครับ อันนี้ก็เป็นเรื่องทั่วไปของการขนส่งด้วย B/L ก็มีการสร้างข้อมูล (Create) ส่งผ่าน (Transmit) โอนสิทธิ (Endorse) หรือการนำเสนอ (Presentation) ให้กับสายการเดินเรือ แล้วก็ส่งข้อมูลทางกายภาพ (Physical) เข้าไปนะครับ

ผมขอวนกลับมาที่เรื่องของ B/L และข้อดีข้อเสียที่ผมได้ทำสรุปมาให้นะครับ หากเป็นดิจิทัลมันก็มีข้อดีในเรื่องของเส้นทางการตรวจสอบ (Audit Trail) มันจะแสดงให้เห็นว่าเอกสารถูกส่งต่อไปให้ใคร อย่างไรบ้าง มีการบันทึกประวัติว่าเกิดขั้นตอนใดขึ้นบ้างนะครับ และสามารถกำหนดสิทธิการเข้าถึงข้อมูลได้ว่าใครสามารถเห็นข้อมูลได้หรือไม่ได้ เพราะหากเป็นกระดาษ เพียงแค่วางไว้บนโต๊ะ ทุกคนที่เดินผ่านก็สามารถมองเห็นได้หมดว่ามีอะไรบ้าง แต่ระบบอิเล็กทรอนิกส์ คุณต้องมีสิทธิ มีรหัสผ่าน (Password/Passcode) ในการเข้าถึง จึงจะสามารถเห็นข้อมูลได้ ทำให้มีความปลอดภัยมากขึ้นครับ กลับมาที่เรื่องของความปลอดภัย (Security) ซึ่งเป็นหัวใจหลักสำหรับเอกสาร ว่าจะจัดการอย่างไร และจะรองรับได้อย่างไรนะครับ

ประโยชน์อีกประการหนึ่งคือ เศรษฐกิจสีเขียว (Green Economy) หากเราลดการใช้กระดาษ ก็สามารถลดการตัดต้นไม้ได้ ก็น่าจะช่วยได้ประมาณนั้น มีคนคำนวณตัวเลขคร่าว ๆ มาว่า การใช้ B/L 1 ฉบับ สามารถช่วยลดก๊าซเรือนกระจกได้ 27.9 กิโลกรัม มีสถิติออกมาเช่นนี้นะครับ ผมไม่ได้เป็นนักสถิติหรือนักวิจัยที่จะออกมายืนยันได้ว่ามันเป็นจริงตามนี้หรือไม่นะครับ ก็ถือว่าเป็นเพียงเกร็ดความรู้ (Fun Fact) ก็แล้วกันว่า หากเราใช้ B/L ทั้งหมดเป็นอิเล็กทรอนิกส์ เราจะสามารถลดก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ได้ถึง 440,000 กว่าตันต่อปีเลยนะครับ และสามารถรักษาพื้นที่ป่าไม้ได้เทียบเท่ากับสนามฟุตบอลถึง 39 แห่งครับ

ทีนี้กลับมาที่เรื่องของบ้านเรานะครับ ปัจจุบันมีหลายประเทศที่ได้พัฒนาทางด้านกฎหมาย และออกกฎหมายมารองรับให้เกิดผลทางธุรกรรมอิเล็กทรอนิกส์ที่เป็น B/L แล้วนะครับ อย่างเช่น ประเทศสิงคโปร์ เขาได้มีการร่างกฎหมาย Singapore Electronic Transactions Act ปี ค.ศ. 2021 ซึ่งสอดคล้องกับมาตรฐานของ UNCITRAL ทำให้สิงคโปร์สามารถใช้สิ่งที่เรียกว่า eB/L ได้ครับ นอกจากนี้ยังมีประเทศอังกฤษที่มีการออกกฎหมายในลักษณะคล้ายกัน โดยปรับใช้กฎหมายของ UNCITRAL เข้ามา ทำให้สามารถรองรับการใช้ธุรกรรมที่เป็นอิเล็กทรอนิกส์ B/L ได้ และมีอีกประเทศหนึ่งที่น่าสนใจคือ บาห์เรน ครับ แต่ผมมีข้อมูลค่อนข้างน้อยเกี่ยวกับที่นี่ เพียงแต่แสดงให้เห็นว่าในโลกนี้มีประเทศที่มีความก้าวหน้าในเรื่องของอิเล็กทรอนิกส์แล้วนะครับ เป็นข้อมูลไว้นะครับ

ทีนี้มาถึงประเด็นเรื่องความท้าทาย ก็คือเรื่องของ “ความชอบด้วยกฎหมาย” (Legality) นั่นแหละครับว่า จะเป็นที่ยอมรับหรือไม่ กฎหมายของประเทศใดให้การรับรองสิทธิ และสามารถบังคับใช้ได้สำหรับธุรกรรมที่เกิดจาก eB/L นะครับ เพราะอย่างที่อาจารย์ได้กล่าวไว้ก่อนหน้านี้ว่า ของประเทศไทยยังคงรองรับเฉพาะรูปแบบกระดาษเท่านั้น เรายังไม่ได้มีการพัฒนาหรือออกกฎหมายเพื่อรองรับธุรกรรมอิเล็กทรอนิกส์ในแง่ของการขนส่งที่เป็นใบตราส่งตัวนี้ขึ้นมาอย่างเป็นทางการครับ

อีกประเด็นหนึ่งก็คือ เรามักจะพูดถึงแต่ประเทศไทยเพียงประเทศเดียว แต่ในความเป็นจริง เรามีคู่ค้า หากเป็นเรื่องของ B/L ก็ต้องพิจารณาการข้ามประเทศเป็นหลัก คู่สัญญาของลูกค้าหรือของสายการเดินเรือ ทั้งผู้ซื้อและผู้ขายในประเทศนั้น ๆ เขามีกฎหมายที่รองรับด้วยหรือไม่ อันนั้นก็เป็นปัจจัยสำคัญที่จะต้องคำนึงถึงด้วยครับ

กลับมาข้อที่สอง นะครับ ก็คือเรื่องของ “ความสามารถในการทำงานร่วมกัน” (Interoperability) ในการซิงค์ข้อมูลเข้าด้วยกัน เพราะบางหน่วยงานอาจจะใช้แพลตฟอร์มหนึ่ง ในขณะที่อีกหน่วยงานอาจจะไม่ได้ใช้แพลตฟอร์มเดียวกัน นี่เป็นสิ่งที่จะต้องปรับปรุงแก้ไขว่าจะทำอย่างไรเพื่อขจัดอุปสรรคตรงนี้ให้หมดไป เพื่อให้กระบวนการทุกอย่างสามารถลื่นไหลไปได้อย่างรวดเร็วนะครับ เราก็ต้องสร้างระเบียบวิธีปฏิบัติส่วนกลาง (Common Protocol) ขึ้นมาครับ

ข้อถัดมานะครับ ก็คือเรื่องของ “ความมั่นคงปลอดภัย” และการยืนยันตัวตน เพราะเมื่อเป็นเอกสารแสดงสิทธิ จะต้องมีวิธีการแสดงสิทธิอย่างไรเพื่อยืนยันว่าเป็นเจ้าของที่แท้จริง นี่คือหัวใจหลักว่าต้องทำอย่างไร รวมถึงเรื่องความปลอดภัยของข้อมูลเช่นกัน หลายสายการเดินเรือได้นำเทคโนโลยีบล็อกเชน (Blockchain) เข้ามาช่วยในการตรวจสอบยืนยันตัวตน เพื่อช่วยในการควบคุมและตรวจสอบร่องรอยของเอกสาร ตอนนี้ก็เหลือแค่ว่าจะทำอย่างไรให้แพลตฟอร์มทั้งหมดสามารถเชื่อมโยงถึงกันได้ในทุกส่วน เพราะแต่ละแพลตฟอร์มก็มีกฎเกณฑ์ของตนเอง ตอนนี้เหลือแค่ว่าจะบูรณาการให้ทุกคนสามารถทำงานร่วมกันได้อย่างไร

นี่ก็เป็นภาพสรุปคร่าว ๆ ว่ามันจะเชื่อมโยงกันอย่างไร เพื่อให้เกิดความเชื่อมโยงถึงกันได้ ถัดมา ผมมีทั้งหมด 4 หัวข้อ นี่คือหัวข้อที่ 3 นะครับ เรื่องของการนำ eB/L มาใช้งาน แน่นอนว่ามันคงต้องเริ่มต้นจากการรองรับทางกฎหมายก่อน ว่าเราจะดำเนินการอย่างไร ภาครัฐจะปรับปรุงกฎหมายให้สอดคล้องอย่างไรได้บ้าง ระหว่างระบบอิเล็กทรอนิกส์กับระบบกระดาษ และถัดมาอาจจะเป็นเรื่องความร่วมมือจากประเทศคู่สัญญาที่จะต้องใช้งานร่วมกันได้นะครับ

ขอสรุปคร่าว ๆ หากเป็นเรื่องทางกฎหมาย ผมคิดว่าต้องเริ่มต้นจากการยอมรับเอกสารทุกรูปแบบ ไม่ว่าจะเป็นรูปแบบกระดาษหรืออิเล็กทรอนิกส์ในเบื้องต้น คงไม่สามารถจำกัดให้รับเฉพาะ eB/L เพียงอย่างเดียว เพราะในความเป็นจริง สายการเดินเรือไม่สามารถบังคับลูกค้าได้ หากลูกค้ายังมีความประสงค์อยากจะใช้เอกสารรูปแบบกระดาษ ชอบที่จะเห็นอากรแสตมป์ตามรูปแบบของประเทศไทย เราก็ต้องออกเอกสารให้เขา เพราะเราเป็นผู้ให้บริการ เราคงไม่สามารถปฏิเสธว่า “ต่อไปนี้ผมจะออกเฉพาะอิเล็กทรอนิกส์เท่านั้น” โดยไม่รับฟังเสียงของลูกค้าเลย ย่อมเป็นไปไม่ได้ครับ ดังนั้น จึงต้องออกกฎหมายที่รองรับเอกสารทุกรูปแบบที่จะเกิดขึ้นในอนาคต จากนั้นเราต้องจัดหาเทคโนโลยีที่ทุกคนสามารถนำไปใช้งานได้ เพราะแน่นอนว่าการเข้าถึงเทคโนโลยีบางครั้งก็เป็นอุปสรรคสำหรับผู้ประกอบการ ซึ่งพวกเขาอาจจะต้องการการสนับสนุนจากภาครัฐ หรือการส่งเสริมให้พวกเขาสามารถเข้าถึงและใช้เทคโนโลยีได้ในราคาที่เหมาะสม หากเป็นผู้ประกอบการรายใหญ่ เขาคงไม่มีข้อจำกัดด้านนี้ แต่ถ้าเป็นกลุ่มผู้ประกอบการรายย่อย (SME) เราน่าจะเห็นความเดือดร้อนจากข้อจำกัดเหล่านี้ครับ และอีกเรื่องคือเรื่องของบันทึกข้อมูลที่ผมได้จดบันทึกไว้ ก็คือเรื่องของลายมือชื่ออิเล็กทรอนิกส์เปรียบเทียบกับเอกสารต้นฉบับหากเป็นรูปแบบกระดาษเราจะตรวจสอบกันอย่างไร และจะมีการยืนยันตัวตนอย่างไรบ้าง ประมาณนั้นครับ นี่คือในส่วนของทางกฎหมายนะครับ

อันนี้เป็นข้อมูลที่ผมได้ตรวจสอบมาล่าสุดเมื่อปีที่ผ่านมานะครับ พบว่ามีเขตอำนาจศาลที่รองรับมาตรฐาน Model Law on Electronic Transferable Records (MLETR) ซึ่งก็คือมาตรฐานของ UNCITRAL ตัวนั้นนะครับ ได้แก่ บาห์เรน สิงคโปร์ และอังกฤษ รวมถึงประเทศอื่น ๆ ที่เริ่มเข้ามา และอย่างที่กล่าวไปเมื่อสักครู่ บางประเทศก็มีแนวทางที่ใกล้เคียง โดยนำเอา Rotterdam Rules เข้ามาใช้ในการตรวจสอบยืนยัน และสำหรับ

ประเทศที่กำลังอยู่ในระหว่างการศึกษาหรือเตรียมการ เช่นเดียวกับประเทศไทย ที่น่าจะกำลังพิจารณาปรับปรุง พ.ร.บ. ว่าด้วยธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ ให้มีแนวทางสอดคล้องกับมาตรฐาน MLETR นะครับ

ในส่วนของภาคเอกชน ผู้ประกอบการต่าง ๆ ก็คงต้องหารือร่วมกัน เพราะเราทำการซื้อขายกันข้ามโลก เราจึงมีหน่วยงานหรือองค์กรที่ทำหน้าที่เป็นตัวกลางได้ อย่างเช่น หอการค้าระหว่างประเทศ (International Chamber of Commerce: ICC) เวลาเราทำธุรกรรมประกันภัยต่าง ๆ เราก็มี International Chamber of Commerce เข้ามาเกี่ยวข้องใช่ไหมครับ หรืออย่าง DCSA ที่กล่าวไปเมื่อสักครู่ว่า เป็นแพลตฟอร์มที่สามารถเชื่อมโยง ข้อมูลเข้าด้วยกันได้ ก็จะทำให้เราสามารถเชื่อมโยงไปได้ทั่วโลก หวังว่าทั่วโลกจะให้การยอมรับและปรับเปลี่ยนตามเราด้วยเช่นกันครับ

หัวข้อที่ได้กล่าวไปทั้งหมด ล้วนมีความเกี่ยวข้องกันทั้งหมดครับ ไม่ว่าจะเป็นกฎหมายว่าด้วยลายมือชื่ออิเล็กทรอนิกส์ กฎหมายว่าด้วยธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ กฎหมายคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล (PDPA) รวมถึงความมั่นคงปลอดภัยทางไซเบอร์ (Cybersecurity) ซึ่งจะต้องสร้างความมั่นใจ ในประเด็นเหล่านี้ที่ได้พิจารณากันมา

นอกจากนี้ยังมีรายละเอียดของแต่ละข้อกฎหมายและแต่ละส่วนที่คิดว่าน่าจะสามารถช่วยได้ บางเรื่องเราก็ศึกษาแนวทางมาจากทางฝั่งสหภาพยุโรป (EU) ว่าเขามีการกำหนดมาตรฐานอย่างไร แล้วเราอาจจะคัดลอกและนำมาพัฒนาต่อยอด เพื่อให้กฎหมายของประเทศเรามีความทันสมัยและตอบโจทย์บริบท ของบ้านเราได้ และบางส่วนก็มีแพลตฟอร์มจากภาคเอกชนที่เราสามารถนำมาใช้เป็นแพลตฟอร์มส่วนกลาง (Common Platform) ได้ นี่ผมขอยกตัวอย่างในเชิงวิชาการนะครับ ผมไม่ได้มีส่วนได้ส่วนเสียกับแพลตฟอร์มนี้นะครับ เช่น แพลตฟอร์ม Bolero ซึ่งเป็นแพลตฟอร์มที่สามารถเชื่อมโยงข้อมูลถึงกันได้ หมายความว่าตั้งแต่ผู้ซื้อจนถึงผู้ขาย หากใช้แพลตฟอร์มตัวนี้ ก็ไม่ต้องบันทึกข้อมูลกันใหม่ เพราะข้อมูลจะถูกเชื่อมโยงถึงกันทั้งหมดโดยอัตโนมัติ ซึ่งจะช่วยอำนวยความสะดวกและทำให้การทำงานด้านเอกสารขนส่งและโลจิสติกส์ง่ายขึ้นอย่างมากครับ

สำหรับหน่วยงานอื่น ๆ ที่น่าสนใจก็คือ P&I (Protection and Indemnity) พวกเขาก็ให้การรองรับเช่นกันครับ ไม่ใช่เฉพาะสายการเดินเรือที่มีประกันภัย แต่เรายังมีทาง P&I ที่หากเกิดความเสี่ยงใด ๆ ขึ้น เราก็ต้องหาผู้มาคุ้มครองความรับผิดชอบให้ ซึ่ง P&I ก็ให้การยอมรับในการทำธุรกรรมทางธุรกิจอิเล็กทรอนิกส์ในลักษณะนี้แล้วเช่นกันครับ เพราะฉะนั้น นี่จึงเป็นเหตุผลที่ว่าทำไมเราจึงสามารถเดินหน้ากับแผนการการใช้ Electronic B/L ได้ครับ

เพิ่มเติมในส่วนของการดำเนินการระดับภายในประเทศที่ได้มองไว้นะครับ แน่นอนว่าทุก ๆ ภาคส่วนมีความจำเป็นที่จะต้องร่วมมือกัน ทั้งในเรื่องของการประยุกต์ใช้กฎหมาย การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure) ต่าง ๆ รวมถึงการให้ข้อมูลหรือการสร้างการรับรู้เกี่ยวกับการใช้งานเอกสารอิเล็กทรอนิกส์ในลักษณะนี้นะครับ และในแต่ละภาคส่วน ทั้งภาคเอกชนที่ร่วมมือกันเอง ก็อาจจะต้องมีการกำหนดการหารือร่วมกัน หรือจัดทำเป็นเชิงปฏิบัติการร่วมกัน เพื่อให้สามารถนำระบบนี้ไปใช้งานจริงได้ครับ ดังที่ได้กล่าวไปแล้วว่าประเทศสิงคโปร์ได้นำมาใช้งานแล้ว ซึ่งเป็นตัวอย่างที่เห็นได้อย่างชัดเจนว่าเขาได้นำเรื่องของการใช้ eB/L มาปฏิบัติจริง โดยมีการนำระบบ CargoDocs มาประยุกต์ใช้เพื่อการค้าทางดิจิทัล (Digital Trade) และทุกกระบวนการเกี่ยวกับเอกสารก็สามารถเสร็จสิ้นได้ภายใน 48 ชั่วโมง ซึ่งถือว่ามีความรวดเร็วมากครับ

ลำดับถัดมานะครับ สำหรับการดำเนินการของหน่วยงานอื่น ๆ ในระดับสากล ทางการท่าเรือสิงคโปร์ (PSA) ก็มีการส่งเสริมการใช้ใบตราส่งสินค้าทางอิเล็กทรอนิกส์ (eB/L) ในทางการค้า และมีการคัดเลือกแพลตฟอร์มโซลูชัน eB/L ต่าง ๆ มาปรับใช้ ซึ่งเป็นแนวทางที่ประเทศไทยอาจจะนำมาศึกษาได้ครับ เนื่องจากอยู่ไม่ไกลจากเรา เราสามารถไปเรียนรู้จากเขาได้ครับ สำหรับท่าเรือรอตเตอร์ดัม (Rotterdam) ทางระบบ CISCO ก็

ได้ร่วมมือกับ Olam ซึ่งเป็นบริษัทการค้าระหว่างประเทศแห่งหนึ่ง และสายการเดินเรือ ONE ก็ได้นำระบบนี้มาใช้งานร่วมกันในแพลตฟอร์มเป็นที่เรียบร้อยแล้วครับ

ตามปกติแล้ว หากเราใช้เอกสารรูปแบบกระดาษ จะต้องใช้เวลาดำเนินการโดยเฉลี่ยประมาณ 1 สัปดาห์ หรือราว 6 ถึง 10 วัน แต่เมื่อเปลี่ยนมาเป็นระบบอิเล็กทรอนิกส์ ระยะเวลาดำเนินการจะลดลงเหลือไม่ถึง 24 ชั่วโมง ซึ่งแสดงให้เห็นถึงประสิทธิภาพที่เพิ่มขึ้นอย่างชัดเจน หากเราสามารถปรับมาทำธุรกรรมผ่านระบบ eB/L ได้ครับ นอกจากนี้ เขายังมีโครงการเผยแพร่ความรู้ร่วมกับประเทศอื่น ๆ ด้วย เช่น สหรัฐอาหรับเอมิเรตส์ (UAE) ที่ได้นำไปประยุกต์ใช้แล้ว ประเทศอังกฤษก็เช่นเดียวกันครับ พวกเขาได้เริ่มใช้งาน eB/L แล้ว แม้จะยังครอบคลุมเพียงบางส่วนและอยู่ในช่วงเริ่มต้น แต่เป้าหมายท้ายที่สุด คือ การพิจารณาว่าจะสามารถช่วยลดต้นทุนได้มากน้อยเพียงใด จะเพิ่มประสิทธิภาพฟังก์ชันการทำงานให้ดีขึ้นได้อย่างไร และอาจจะเพื่อตอบโจทย์นโยบายของสหภาพยุโรป (EU) ในเรื่องของการปล่อยก๊าซเรือนกระจกสุทธิเป็นศูนย์ (Net Zero) หรือนโยบายสิ่งแวดล้อมสีเขียว (Green Environment) ด้วยครับ

ในส่วนของสหรัฐอเมริกา ก็มีความพยายามผลักดันเรื่องนี้อยู่เช่นกัน แม้ว่าอาจจะยังไม่ได้รับการรับรองอย่างเต็มรูปแบบนัก แต่ก็มีแนวโน้มที่จะมุ่งไปในทิศทางนี้แล้วครับ สำหรับประเทศอื่น ๆ ก็ยังมีฝรั่งเศสและเยอรมนี ที่กำลังอยู่ในระหว่างการดำเนินการเพื่อปรับปรุงระบบให้มีความสอดคล้องกัน เนเธอร์แลนด์ก็เป็น Rotterdam Rules ด้วย ส่วนประเทศกลุ่มอื่น ๆ ที่น่าสนใจคือกลุ่ม BRICS ซึ่งกำลังอยู่ในระหว่างการเตรียมการในเรื่องนี้เช่นเดียวกัน ผมขอนำเสนอข้อมูลนี้ไว้เพื่อให้ทางราชการไทยได้รับทราบว่า มีหลายประเทศที่กำลังตื่นตัวในเรื่องนี้เช่นเดียวกับเราครับ ไม่ว่าจะเป็นบราซิล หรือรัสเซียที่นำไปใช้งานกับ FESCO ซึ่งเป็นสายการเดินเรือของรัสเซีย ส่วนอินเดียก็มีการนำแพลตฟอร์มอย่าง CargoX หรือ Bolero เข้ามาใช้งาน โดยให้การรับรองแพลตฟอร์มเหล่านี้ว่าสามารถรองรับการทำธุรกรรมอิเล็กทรอนิกส์ได้แล้ว ประเทศจีนก็เช่นเดียวกันครับ หากคู่สัญญายอมรับร่วมกัน การใช้ลายมือชื่ออิเล็กทรอนิกส์ (e-Signature) ก็ถือว่ามีผลผูกพันทางกฎหมายได้ครับ แอฟริกาใต้ก็ดำเนินการในลักษณะเดียวกันครับ

ประเทศอื่น ๆ อย่างออสเตรเลีย ญี่ปุ่น และเกาหลีใต้ ก็มีความเคลื่อนไหวในการอัปเดตข้อมูลด้านนี้เช่นกัน ว่าได้ก้าวไปถึงขั้นตอนการรับรองเอกสารอิเล็กทรอนิกส์แล้ว แต่ละแห่งล้วนกำลังดำเนินการอยู่ ทางราชการไทยเองซึ่งมีบันทึกความเข้าใจ (MOU) หรือมีการประชุมร่วมกับประเทศเหล่านี้อยู่แล้ว บางครั้งอาจจะใช้โอกาสนี้ในการขออัปเดตความคืบหน้าจากพวกเขาในการประชุมรอบถัดไปได้ครับ

ข้อมูลส่วนนี้เป็นส่วนหนึ่งจากทางแพลตฟอร์ม DCSA ที่ผมได้กล่าวไปแล้วว่าทำหน้าที่เป็นแพลตฟอร์มกลาง สำหรับการใช้งานในปัจจุบัน บางประเทศได้ให้ข้อสังเกตไว้ว่า บางประเทศอาจจะยังไม่ยอมรับเรื่องสถานะทางกฎหมายของเอกสารอิเล็กทรอนิกส์ ซึ่งสิ่งนี้คือปัจจัยหลักที่อาจจะเป็นประเด็นปัญหาครับ และอีกประการหนึ่งที่ต้องพิจารณาคือ เมื่อเกิดข้อพิพาทขึ้น บางเขตอำนาจศาลอาจจะยังไม่รองรับการใช้เอกสารอิเล็กทรอนิกส์นี้เป็นพยานหลักฐาน ในขณะที่บางประเทศ แม้ภาพรวมของกฎหมายจะระบุว่าสามารถใช้งานได้ แต่ในทางปฏิบัติยังขาดรายละเอียดว่าต้องดำเนินการในขั้นตอนต่อไปอย่างไร นี่เป็นข้อสังเกตที่ทาง DCSA ได้ประเมินไว้ในเรื่องของการใช้ eB/L ครับ

ส่วนนี้คือตารางคะแนนการจัดอันดับที่ทางแพลตฟอร์มประเมินไว้ครับ อย่างเช่น สิงคโปร์ได้ 9 เต็ม 10 ส่วนประเทศที่ได้ 10 คะแนนเต็ม เช่น ไต้หวัน เยอรมนี และอังกฤษ ซึ่งเป็นการประเมินจากความสามารถและความพร้อมที่คาดว่าจะสามารถดำเนินการด้าน eB/L ได้ อาจจะประเมินจากปริมาณธุรกรรม (Transaction) ที่เกิดขึ้น ว่ากลุ่มประเทศที่ได้คะแนนสูงมีความสามารถและศักยภาพสูงในการจัดการระบบเหล่านี้ น่าเสียดายที่ยังไม่มีประเทศไทยรวมอยู่ในรายชื่อนี้ครับ

นอกจากนี้ เราไม่ได้มองเพียงแค่บริบทของระดับประเทศเท่านั้น แต่หน่วยงานระดับนานาชาติอย่าง UNESCAP ก็ให้ความสำคัญและไม่อยากตกกระแส จึงได้เข้ามาศึกษากลไกการทำธุรกิจทางอิเล็กทรอนิกส์นี้ด้วยเช่นกันครับ โดยเขาไม่ได้มองเพียงแค่ใบตราส่งสินค้า (B/L) เท่านั้น แต่มองข้ามไปถึงเอกสารอื่น ๆ ด้วย เช่น เอกสารรับรองถิ่นกำเนิดสินค้า (C/O) ว่าจะสามารถเชื่อมโยงถึงกันได้อย่างไร เพราะเวลาที่เราทำธุรกรรมซื้อขายสินค้า เราไม่ได้พิจารณาเฉพาะ B/L ผู้ที่ซื้อขายสินค้ายังต้องมีเอกสารทางการค้าประกอบอื่น ๆ อีก เช่น Commercial Invoice, Packing List, C/O หรือสินค้าบางประเภทก็มีข้อกำหนดเรื่องมาตรฐานคุณภาพจากหลายหน่วยงานหรือกรมต่าง ๆ เข้ามาเกี่ยวข้องด้วยครับ

ในความเป็นจริงแล้ว ในช่วงถัดไปที่คุณเฉลิมศักดิ์ จะมาบรรยาย ผมทราบว่าทาง FIATA ก็มีความริเริ่มในการพัฒนาระบบเพื่อรองรับสิ่งเหล่านี้แล้วเช่นกัน เขาสามารถทำ eB/L ได้แล้ว ซึ่งเดี๋ยวเราจะได้รับฟังเนื้อหาที่น่าสนใจในช่วงต่อไปที่คุณเฉลิมศักดิ์จะมาแบ่งปันให้เราฟังครับ นอกจากนี้ ธนาคารพัฒนาเอเชีย (ADB) ก็มีกิจกรรมที่สนับสนุนด้านนี้ เพื่อช่วยเหลือรัฐบาลแต่ละประเทศให้สามารถปรับตัวและพัฒนากฎหมายให้สอดคล้องกับมาตรฐาน MLETR ได้ ทาง ICC ก็มีบทบาทในการให้การรับรองหลายแพลตฟอร์มเช่นเดียวกันครับ

ในส่วนของภาคเอกชน ถือเป็นปัจจัยหลักที่สำคัญอย่างยิ่งครับ เพราะภาครัฐจะทำหน้าที่เป็นเพียงผู้อำนวยความสะดวกให้กับภาคเอกชนในการใช้งาน จึงเหลือเพียงภาคเอกชนที่จะต้องบริหารจัดการให้ทุกอย่างสามารถดำเนินการไปได้อย่างราบรื่นซึ่งกลุ่มเอกชนอย่าง BIMCO หรือ DCSA ก็กำลังดำเนินการบูรณาการร่วมกันอยู่ ทาง FIATA ก็ดำเนินการเช่นเดียวกัน ท้ายที่สุดแล้ว เราอยากให้ทุกแพลตฟอร์มเป็นระบบส่วนกลาง ที่ทุกคนสามารถใช้งานร่วมกันได้ง่าย โดยไม่สร้างความซับซ้อนให้เกิดขึ้น จึงอยากผลักดันให้เกิดเป็นมาตรฐานกลางครับ เราพยายามพัฒนาระบบให้ออกมาเป็น Electronic B/L ที่สามารถตรวจสอบได้ และอาศัยการใช้ API ในการเชื่อมต่อข้อมูล เพื่อให้สามารถเชื่อมโยงข้อมูลกับทุกฝ่ายได้ทั้งหมดครับ มีหลายหน่วยงานตามที่ได้แบ่งปันข้อมูลไปอย่างของ BIMCO เองก็มีเป้าหมายที่จะผลักดันให้การขนส่งบางประเภทใช้ eB/L ภายในสิ้นปีนี้อย่างน้อยร้อยละ 25 หรือ 1 ใน 4 เป็นต้นครับ ถือเป็นการทดลองนำร่องเพื่อใช้งานก่อน หน่วยงานอื่น ๆ ก็มีการดำเนินการในลักษณะเดียวกันครับ

สำหรับหัวข้อสุดท้ายในเรื่องของปัญหาและอุปสรรค ผมมองว่าอุปสรรคในเชิงเทคนิคนั้นมีค่อนข้างน้อยครับ เพราะสายการเดินเรือหลายแห่งมีระบบอิเล็กทรอนิกส์สำหรับบันทึกข้อมูลรองรับอยู่แล้ว ประเด็นจึงตกอยู่ที่ว่า จะทำอย่างไรให้ระบบนี้ได้รับการยอมรับในการใช้งานจริง แต่ละแห่งสามารถบูรณาการทำงานร่วมกันได้อย่างไร ในแง่ของการตรวจสอบยืนยันลายมือชื่อ การยืนยันตัวตนว่าผู้ถือเอกสารคือเจ้าของสินค้าตัวจริง รวมถึงเรื่องความมั่นคงปลอดภัยของข้อมูล (Data Security) และความปลอดภัยทางไซเบอร์ ว่าจะสามารถจัดการได้อย่างไรบ้างครับ

สิ่งเหล่านี้เป็นข้อเสนอแนะที่ผมอยากนำเสนอครับ เราอาจจะต้องมีการจัดประชุมหารือร่วมกันเพื่อปรับตัว อย่างที่ทางคณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ และท่านอาจารย์ได้จัดสัมมนาในวันนี้ เพื่อให้ผู้เกี่ยวข้องได้มาหารือกันว่าปัจจุบันแต่ละหน่วยงานมีสถานะเป็นอย่างไร ติดขัดในส่วนใด และใครสามารถดำเนินการสิ่งใดได้บ้าง ซึ่งเป็นเรื่องที่ดีที่เราจะได้เห็นภาพรวมตลอดทั้งห่วงโซ่อุปทาน (Supply Chain) ว่าเรายังขาดสิ่งใดและควรดำเนินการอย่างไรต่อไปครับ

ประเด็นสำคัญประการหนึ่งสำหรับการปฏิบัติงานจริงคือ “เรื่องของสิทธิ” เพราะเราไม่ทราบแน่ชัดว่าเอกสาร B/L ทั้งหมดนั้น ลูกค้าประสงค์จะให้ออกในรูปแบบใด ลูกค้าจะเป็นผู้แจ้งเราว่าต้องการให้ออกเป็น B/L ปกติที่โอนสิทธิได้ หรือต้องการให้ออกเป็น Sea Waybill ที่ไม่ต้องโอนสิทธิ (Non-negotiable) ตามที่ได้มีผู้สอบถามก่อนหน้านี้ สิ่งนี้คือประเด็นที่เราจะต้องเผชิญในอนาคตครับ ว่าเราจะตรวจสอบยืนยัน (Verify) อย่างไร

และธนาคารจะมีมาตรการในการตรวจสอบอย่างไร หากเป็นการซื้อขายผ่านเลตเตอร์ออฟเครดิต (L/C) ผ่านธนาคาร จะทราบได้อย่างไรว่าสิทธิในสินค้านั้นเป็นของใคร

เราอาจจะสามารถตรวจสอบร่องรอยได้ หรืออาจจะอนุญาตให้กลุ่มบุคคลที่เกี่ยวข้องสามารถเข้าถึงข้อมูลในแพลตฟอร์มได้ แต่สิทธิในการดำเนินการอาจจะถูกจำกัด คำถามคือ แล้วเอกสารนั้นพร้อมที่จะนำไปปล่อยสินค้าได้หรือไม่ หรือยังถือเป็นเอกสารต้นฉบับอยู่ การจัดการข้อมูลในส่วนนี้เป็นเรื่องที่เราต้องหารือร่วมกันกับทุกเพื่อกำหนดแนวทางตรวจสอบให้ชัดเจน ป้องกันปัญหาการปล่อยสินค้าผิดคนครับ

นอกจากนี้ เราอาจจะต้องพิจารณาจัดทำ “ทะเบียนกลาง” เพื่อตรวจสอบให้ได้ทั้งหมดว่า ขณะนี้เอกสารอยู่ที่ใด ใครเป็นผู้ถือเอกสาร B/L ฉบับนี้อยู่ หรือใครมีสิทธิเหนือเอกสารฉบับนี้ครับ ในส่วนนี้ธนาคารน่าจะเป็นฝ่ายหลักที่มีบทบาทสำคัญ ต้องขอขอบพระคุณท่านอาจารย์ล่วงหน้าที่แจ้งว่าในครั้งหน้าอาจจะเชิญสมาคมธนาคารไทยมาร่วมสัมมนาด้วย เราก็จะได้ทราบมุมมองจากฝั่งธนาคารครับ

ท้ายที่สุดนี้ กลับมาพิจารณาถึงข้อจำกัดครับ สำหรับสายการเดินเรือ เราสามารถออกเอกสารให้ได้ทั้งหมด ไม่ว่าจะเป็นรูปแบบอิเล็กทรอนิกส์หรือรูปแบบกระดาษ ขึ้นอยู่กับความประสงค์ของผู้ใช้บริการหรือลูกค้าครับ แต่ถ้าลองสมมติว่าผมเป็นลูกค้านะครับ หากผมในฐานะผู้ใช้บริการ ยังต้องจัดทำเอกสารทางการค้าอื่น ๆ เช่น Commercial Invoice หรือ Packing List ในรูปแบบกระดาษอยู่ หรือเอกสารอื่น ๆ ก็ยังต้องใช้ลายเซ็นสดลงบนกระดาษ แล้วถ้าต้องมาทำเฉพาะ B/L ให้เป็นอิเล็กทรอนิกส์เพียงอย่างเดียว มันจะกลายเป็นการทำงานแบบสองระบบที่เสียเวลาหรือไม่? สู้ผมทำทุกอย่างให้เสร็จสิ้นในระบบเดียวเลยไม่ง่ายกว่าหรือ? หากสามารถส่งข้อมูลคลิกเดียวจบครบทุกเอกสาร ผมก็ไม่อยากทำงานหลายระบบที่ต้องมีทั้งกระดาษและอิเล็กทรอนิกส์ปะปนกันครับ

หากผู้ประกอบการใช้ระบบอิเล็กทรอนิกส์กับการขนส่งของสายการเดินเรือระบบหนึ่ง แต่ถ้าในอนาคตต้องไปใช้อีกระบบหนึ่งกับหน่วยงานราชการ มันก็ไม่ต่างอะไรกับปัญหาที่เผชิญอยู่ทุกวันนี้ ที่สายการเดินเรือแห่งหนึ่งใช้ระบบหนึ่ง อีกแห่งหนึ่งก็ใช้อีกระบบหนึ่ง ปัญหาคือเรามองแค่สายการเดินเรือและมุ่งเน้นเฉพาะเรื่องการขนส่งเพียงอย่างเดียว แต่ถ้ามองภาพใหญ่ให้ครอบคลุม เอกสารไม่ได้มีแค่ B/L เพียงฉบับเดียว แต่ยังมีเอกสารอื่น ๆ ด้วย คำถามคือ เราจะปรับพฤติกรรมของผู้ใช้บริการ หรือภาคเอกชนที่เป็นผู้นำเข้าและส่งออก ให้หันมาใช้ระบบอิเล็กทรอนิกส์ให้เป็นมาตรฐานสากลที่เป็นหนึ่งเดียวกันได้อย่างไร ผมมองว่านี่คือประเด็นสำคัญประการหนึ่งที่เราต้องร่วมกันหาคำตอบครับ

ก็เป็นข้อสรุปว่าเราต้องปรับปรุงในแง่ของกฎหมายครับ เพราะปัจจุบันเรายังไม่มีข้อกฎหมายที่รองรับในเรื่องนี้อย่างชัดเจน ซึ่งท่านอาจารย์ก็ได้กล่าวครอบคลุมไปทั้งหมดแล้ว โดยเฉพาะเรื่องของ พ.ร.บ. การรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 ที่ยังไม่มีการกำหนดรองรับเรื่องสิทธิในการโอนเปลี่ยนมือ หากมีคดีความเกิดขึ้น การฟ้องร้องหรือการนับอายุความจะเทียบเท่ากับเอกสารรูปแบบกระดาษหรือไม่ และจะต้องมีกระบวนการอย่างไร เราจะต้องไปพิจารณาเพิ่มเติมว่าต้องดำเนินการอย่างไรต่อไปครับ ทั้งหมดนี้ก็เป็นข้อมูลที่นำมาแบ่งปันครับ หลัก ๆ ก็มีเพียงเท่านี้ ขอขอบคุณทุกท่านครับ ขอบคุณครับ

ศาสตราจารย์ ดร.ไผทชิต เอกจริยกร (ผู้ดำเนินรายการ)

ขอบคุณคุณทอมมากครับ สิ่งที่คุณทอมนำเสนอได้ให้ประเด็นสำคัญที่เราต้องนำไปคิดและศึกษาจากเอกสารของท่านอีกมากครับ เนื่องจากเวลาที่จำกัด ท่านจึงได้เน้นย้ำถึงประเด็นหลักว่า ในมุมมองของสายการเดินเรือ พวกเขาก็มีความพร้อมแล้ว ขอเพียงให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องเตรียมความพร้อมให้สมบูรณ์อย่างแท้จริง ทางสำนักงานพัฒนาธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ (ETDA) อาจจะต้องเข้ามาช่วยดูแลในการจัดหาระบบกลาง อาจจะเป็นการนำแพลตฟอร์มกลางอย่าง Bolero หรือระบบอื่นมาประยุกต์ใช้เพื่อเป็นศูนย์กลางในการกำกับดูแล

การทำธุรกรรม eB/L รวมทั้งเอกสารอื่น ๆ ด้วยครับ ตลอดจนต้องช่วยดูแลเรื่องความมั่นคงปลอดภัย และการคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล (PDPA) ผมมองว่างานสัมมนาในวันนี้ถือเป็นจุดเริ่มต้นที่ดีมาก ซึ่งผมก็ไม่ค่อยเห็นหน่วยงานอื่นจัดสัมมนาในลักษณะนี้ ต้องขอขอบพระคุณทางกรมเจ้าท่าที่ได้ริเริ่มแนวคิดนี้ขึ้นมา เพื่อให้ประเทศไทยได้เริ่มต้นในจุดนี้ และปรากฏชื่ออยู่ในรายชื่อประเทศที่มีความก้าวหน้าเสียที เพื่อแสดงให้เห็นว่าประเทศไทยไม่ได้ล้าสมัย และเราพร้อมที่จะก้าวเดินไปด้วยกัน

แม้ว่าจะมีปัญหาหรือข้อจำกัดอยู่มาก ก็ขออย่าเพิ่งกังวลใจไปครับ ทุกการเริ่มต้นย่อมมีปัญหาด้วยกันทั้งสิ้น สิ่งสำคัญคือต้องค่อย ๆ สร้างความร่วมมือ หากเรามีความจริงใจที่จะเดินหน้าไปด้วยกัน มีเจ้าภาพคอยขับเคลื่อนและเปิดพื้นที่ให้พูดคุยหารือ ปัญหาต่าง ๆ ก็จะค่อย ๆ คลี่คลายไปได้ ทั้งในเรื่องหลักเกณฑ์ กฎหมาย และในทางปฏิบัติทางด้านเทคนิคครับ ต้องประเมินด้วยว่าผู้นำเข้าและผู้ส่งออกพร้อมที่จะยอมรับและปรับตัวได้หรือไม่ หรือยังคงต้องการเลือกใช้เอกสารกระดาษรูปแบบเดิมอยู่ หน่วยงานที่เกี่ยวข้องก็คงต้องใช้แนวทางค่อยเป็นค่อยไปในการพัฒนา เพราะการจะไปบังคับให้ทุกภาคส่วนมีความพร้อมแบบร้อยเปอร์เซ็นต์ในทันที คงเป็นไปไม่ได้ครับ

ถูกต้องไหมครับ ทุกฝ่ายต้องค่อย ๆ พัฒนาปรับตัวกันไป เพราะการนำเทคโนโลยีเข้ามาใช้งานย่อมมีต้นทุนหรือเป็นเรื่องของเงินในกระเป๋า รวมถึงต้องอาศัยความรู้และความไว้วางใจด้วย ทุกภาคส่วนต้องมีความเชื่อมั่นว่าระบบนี้มีความแน่นอน หากนำมาใช้งานแล้วจะไม่เกิดความเสียหาย แตกต่างจากการใช้เอกสาร B/L รูปแบบกระดาษ และต้องไม่สร้างภาระให้ผู้ประกอบการมากจนเกินไป จนต้องไปลงทุนซื้ออุปกรณ์หรือระบบเพิ่มเติมอย่างมหาศาล ซึ่งก็ต้องพิจารณาด้วยว่าผู้ประกอบการรายย่อยจะรับไหวหรือไม่ เราต้องมองภาพรวมทั้งระบบ แต่ถือเป็นจุดเริ่มต้นที่ดีครับ เหมือนการต่อจิ๊กซอว์ เราต้องค่อย ๆ แกะและค่อย ๆ เติมไปทีละชิ้น ผมเชื่อว่าท้ายที่สุดภาพมันก็จะสมบูรณ์ เพียงแต่บางครั้งกระบวนการอาจจะดูน่าเบื่อตรงที่ต้องใช้เวลานาน และอาจมีข้อจำกัดเรื่องงบประมาณมาเกี่ยวข้องด้วย แต่ไม่เป็นไรครับ วันนี้เราได้เริ่มต้นแล้ว ผมเชื่อมั่นว่าทุกสิ่งทุกอย่างจะต้องมีการพัฒนาและก้าวหน้าต่อไปครับ

ขอสอบถามคุณทอมเพิ่มเติมนิดนึงครับ ว่าหน้าตาของ eB/L จริง ๆ แล้วมันเป็นอย่างไร ผมยังนึกภาพไม่ออกครับ หากมันถูกสร้างขึ้นมา หน้าตาของมันจะเหมือนกระดาษปกติแต่ใช้วิธีสแกนใส่เข้าไป หรือเป็นแค่ข้อมูลที่แสดงอยู่บนหน้าจอคอมพิวเตอร์ครับ รบกวนช่วยอธิบายให้เห็นภาพชัดเจนอีกนิดนึงได้ไหมครับ

คุณทอม เฉลิมกาญจนา (ประธานสมาคมเจ้าของเรือและตัวแทนเรือกรุงเทพฯ - BSAA)

อาจารย์เข้าใจถูกเลยครับ eB/L ก็คือใบตราส่งสินค้า (B/L) ฉบับหนึ่งที่เปลี่ยนมาอยู่ในรูปแบบอิเล็กทรอนิกส์เท่านั้นเองครับ ให้ลองนึกภาพว่ามันเหมือนกับไฟล์ PDF ทั่วไปเลยครับ ในเชิงกายภาพแล้ว หน้าตาของมันไม่ได้มีความแตกต่างจากรูปแบบกระดาษเลยครับ มันเหมือนกันทุกประการ เพียงแต่ว่าในตอนนี้เราไม่ต้องใช้กระดาษในการตรวจสอบยืนยันอีกต่อไป แต่เราสามารถเปิดดูข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ผ่านทางโทรศัพท์มือถือ หรือผ่านหน้าจอคอมพิวเตอร์แทนได้ทั้งหมดเลยครับ

ศาสตราจารย์ ดร.ไผทชิต เอกจริยกร (ผู้ดำเนินรายการ)

หมายความว่า เปลี่ยนจากระบบกระดาษ เป็นการป้อนข้อมูลลงคอมพิวเตอร์ แล้วสร้างออกมาเป็นไฟล์ PDF ตั้งแต่แรกเลยใช่ไหมครับ โดยกำหนดไม่ให้สามารถแก้ไขข้อมูลได้ อ้อ เข้าใจแล้วครับ

ลำดับถัดไปจะเป็นการบรรยายของคุณเฉลิมศักดิ์นะครับ เยี่ยมเลยครับ วันนี้เราจะได้รับทราบข้อมูลทั้งในเชิงทฤษฎีและในทางปฏิบัติที่ลึกซึ้งยิ่งขึ้น ต้องขอขอบพระคุณคุณทอมมากเลยครับ โอกาสหน้าคงต้องขอเรียน

เชิญมาเป็นวิทยากรอีกครั้งนะครับ เพราะท่านให้ความรู้ได้เยอะมาก และมุมมองจากฝั่งสายการเดินเรือโดยตรงเช่นนี้ถือเป็นประโยชน์อย่างยิ่งครับ ขอบพระคุณคุณทอมครับ

เดี๋ยวขออนุญาตเชิญคุณเฉลิมศักดิ์ตรงนี้เลยนะครับ เชิญครับ เยี่ยมเลยครับ วันนี้เราจะได้เห็นภาพในทางปฏิบัติกันอย่างชัดเจนครับ

คุณเฉลิมศักดิ์ กาญจนวรินทร์ (นายกสมาคมผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ - TIFFA)

วันนี้คงอยากจะมาเล่าให้ฟังมากกว่า แต่เพื่อเป็นการปูพื้นฐานความเข้าใจให้กับทุกท่าน ผมจะขออนุญาตเล่าสักเล็กน้อยก่อนนะครับว่า ใบตราส่งสินค้า หรือ B/L คืออะไร มีความสำคัญอย่างไร ผมพยายามจะทบทวนให้ทุกคนได้เห็นภาพเพื่อจะได้เข้าใจตรงกันก่อนนะครับว่า ทำไมเอกสารนี้จึงมีความสำคัญ

ใบตราส่งสินค้า หรือใบตราส่ง แท้จริงแล้วมันคือสัญญาของผู้รับขน หมายความว่า ถ้าผู้ขนส่งรับขนสินค้าให้กับผู้ส่งออก คุณมีหน้าที่และมีความรับผิดชอบด้วยนะครับ ว่าคุณจะต้องรับผิดชอบต่อสิ่งใดและอย่างไรบ้าง ผมจะขอทบทวนให้ทุกคนเข้าใจเรื่องราวทั้งหมดที่เกี่ยวข้อง เพื่อจะได้เห็นภาพรวมทั้งหมดไปพร้อมกันนะครับ

ต้องอธิบายก่อนว่า ในหลักการของการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ ยกตัวอย่างเช่น เรามีผู้ส่งออก ซึ่งในวงการจะเรียกว่า shipper ผมจะขอใช้คำศัพท์เฉพาะทาง เพื่อให้ทุกท่านได้เริ่มเรียนรู้คำศัพท์เหล่านี้ไปด้วยในตัวนะครับ ชิปเปอร์ เวลาไปจองระวาง (Book) กับผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ (Freight Forwarder) หรือผู้รับขนส่งสินค้าก็ดี หรือไปจองกับสายการเดินเรือ ซึ่งเราเรียกว่า shipping line อย่างที่คุณทอมก็มาจากสายการเดินเรือ ตามปกติแล้ว หลักการง่าย ๆ คือ คุณนำสินค้าบรรจุเข้าตู้คอนเทนเนอร์ นำตู้ไปไว้ที่สถานีพักสินค้า (Terminal) เพื่อเตรียมยกขึ้นเรือ เมื่อใดก็ตามที่ตู้สินค้าถูกยกขึ้นเรือและเรือออกเดินทางแล้วนะครับ นั่นหมายความว่าเรือมีตู้สินค้าของ shipper อยู่บนเรือแล้ว สายการเดินเรือหรือ Freight Forwarder ก็จะออกใบตราส่งสินค้า หรือ Bill of Lading (B/L) ให้ เพื่อเป็นหลักฐานยืนยันว่าเรือได้รับสินค้ามาจากชิปเปอร์เรียบร้อยแล้วนะครับ

ลองจินตนาการดูนะครับ ผมอยากให้ทุกคนมีพื้นฐานที่ตรงกัน ค่อย ๆ เล่าให้ฟังนะครับ หากมีผู้ฟังท่านใดไม่เข้าใจในสิ่งนี้ มันจะทำให้สับสนในภายหลังได้ เรือจะไม่ออกเอกสาร B/L ให้ หากเรือยังไม่ออกจากท่า หากเรือยังไม่ออกเดินทางจริง แสดงว่าสินค้ายังไม่ได้เดินทางไปกับเรือลำนั้น ตู้คอนเทนเนอร์มันก็ยังไม่ออกเดินทาง เรือก็จะไม่ออกใบตราส่งให้นะครับ สมมติว่าเรือออกเดินทางไปแล้ว ในวงการจะใช้คำว่า “เรือออก” (Vessel Departed) เมื่อเรือออกเดินทางจริง ก็จะมีการออกใบตราส่ง หรือ Bill of Lading ให้

ในข้อมูลของใบตราส่งมีรายละเอียดใดบ้าง ขออนุญาตทบทวนความรู้กันนะครับ ผมอยากให้ทุกคนเข้าใจเพื่อให้การพูดคุยในวันนี้ราบรื่น ใบตราส่งจะระบุว่า 1) ใครคือ shipper หรือผู้ส่งสินค้า 2) ใครคือconsignee หรือผู้รับสินค้า และจะระบุว่าเดินทางจากที่ใดไปยังที่ใด มีรายละเอียดของสินค้า (Description) มีจำนวน และมีน้ำหนัก เป็นต้น นั่นแปลว่าเรือได้รับสินค้าชุดหนึ่งมา ซึ่งในวงการจะเรียกว่า shipment นะครับ shipment นี้ก็คือ ทุกอย่างเป็นไปตามจำนวนสินค้าที่เรือได้รับไว้ และเป็นไปตามเอกสารที่เรือออกให้ ในวงการนี้เป็นการทำงานควบคู่กันระหว่างสินค้าที่มีตัวตนทางกายภาพ (Physical Goods) กับเอกสาร (Documentation) ซึ่งใบ B/L ในระดับสากลเขาเรียกว่าเป็นเอกสารการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ (Shipping Document) นะครับ

กลไกนี้มีความสำคัญประการหนึ่งครับ คือใครก็ตามที่ถือเอกสาร B/L นี้ โดยปกติจะมีเพียง 2 ฝ่าย คือไม่เป็น shipper ก็เป็น consignee บุคคลนี้คือ “เจ้าของสินค้า” หมายความว่าบุคคลนี้ถือกรรมสิทธิในshipment นั้น ผมพยายามจะทบทวนให้คุณมีความเข้าใจอย่างชัดเจนนะครับ ตามปกติแล้ว shipper จะทำการสลักหลังโอนสิทธิ (Endorse) เพื่อส่งผ่านกรรมสิทธินี้ให้กับ consignee ทีนี้หากอ้างอิงตามตำราดั้งเดิม ในเรื่องของการค้า

ตั้งแต่สมัยยุคโบราณ เขาบอกว่าใบ B/L จะต้องถูกออกเป็นต้นฉบับจำนวน 3 ฉบับ อันนี้คือความซับซ้อนนะครับ หากไปพูดถึงเรื่องอิเล็กทรอนิกส์ มันจะมีความซับซ้อนเพิ่มขึ้นไปอีก

เอกสารทั้ง 3 ฉบับนี้ ต้องมีการ “เซ็นสด” คำว่าเซ็นสดก็คือ ต้องมีการติดอากรแสตมป์และมีลายมือชื่อของผู้ขนส่ง อย่างเช่น สายการเดินเรือหรือ Freight Forwarder ต้องเซ็นด้วยลายมือจริง ๆ นะครับ และลายมือชื่อบนเอกสารฉบับนี้ จะเป็นตัวยืนยันว่าบุคคลนั้นคือเจ้าของสินค้าตัวจริง อันนี้คือหลักการนะครับ แปลว่าสมมติว่าเรือออกเดินทางไปแล้ว ได้รับใบ B/L ออกจากเรือแล้ว หน้าที่ของ shipper ในสมัยดั้งเดิมที่ยังไม่มี Sea Waybill อย่างที่เราได้หารือกันไป คือ shipper ต้องจัดส่งเอกสารผ่านไปรษณีย์ หรือที่ในวงการเรียกว่า courier ซึ่งเป็นการจัดส่งพัสดุด่วน ไปให้กับ consignee

consignee จะนำเอกสารชุดนี้ ซึ่งในความเป็นจริงใช้เพียง 1 ใน 3 ฉบับเท่านั้น แต่บางฝ่ายอาจจะจัดส่งไปทั้ง 3 ฉบับ หรือส่งไปเพียงฉบับเดียวและเก็บสำรองไว้ 2 ฉบับ ก็แล้วแต่กลไกการตกลงกันนะครับ แต่โดยหลักแล้ว ใบแสดงกรรมสิทธิมีให้ 3 ฉบับเพื่อสำรองไว้ แต่ในการใช้งานจริงใช้เพียงฉบับเดียว นั่นแปลว่า consignee ต้องนำใบนี้ไปแสดงตนกับตัวแทนของสายการเดินเรือที่ปลายทาง ผมพยายามเล่าอย่างช้า ๆ เพื่อให้เข้าใจตรงกันนะครับ นำใบนี้ไปแสดงและโอนกรรมสิทธิจาก shipper มาให้แล้ว consignee ไปติดต่อตัวแทนสายการเดินเรือที่ปลายทางเพื่อยืนยันว่า “ฉันคือเจ้าของสินค้านะ” ตัวแทนสายการเดินเรือก็จะตรวจสอบและยืนยันว่า “โอเค คุณคือเจ้าของตัวจริง” เพราะคุณนำเอกสารตัวจริงที่มีลายเซ็นสดและเป็นต้นฉบับมาแสดง อันนี้เรายังไม่พูดถึงกระบวนการที่ซับซ้อนกว่านี้นะครับ เอาหลักการพื้นฐานก่อน

เมื่อนำใบนี้ไปแสดง สายการเดินเรือก็จะรับรองว่าคุณคือเจ้าของตัวจริง และคุณจะมีสิทธินำเอกสาร B/L นี้มาแลกเป็นใบปล่อยสินค้า หรือที่เรียกว่า D/O (Delivery Order) ใบ D/O ก็จะถูกออกในนามของconsignee ที่เป็นเจ้าของสินค้าเพื่อให้นำไปเบิกสินค้านะครับ เพราะฉะนั้น นี่คือกลไกการค้าระหว่างประเทศที่ผมเล่าสรุปให้ฟังอย่างรวดเร็วนะครับ สรุปง่าย ๆ ก็คือ B/L เป็นใบแสดงความเป็นกรรมสิทธิของ shipmentนั้น ๆ และต้องใช้เอกสารต้นฉบับเท่านั้น ต้องมีการเซ็นสดและติดอากรแสตมป์ อาจจะมีกรณีอื่นที่ไม่ต้องใช้ เอกสารต้นฉบับ แต่เราค่อยหารือกันนะครับ นี่คือหลักการที่ต้องการให้ทุกคนเข้าใจตรงกัน มีหลายคนเข้าใจผิดว่า B/L คือใบปล่อยสินค้า ซึ่งไม่ใช่ครับ B/L คือเอกสารแสดงกรรมสิทธิที่ระบุว่าคุณคือเจ้าของ เมื่อคุณไปแสดงตนกับสายการเดินเรือหรือ Freight Forwarder ที่ปลายทางเพื่อยืนยันตัวตน คุณจึงจะสามารถนำ B/L ไปแลกใบปล่อยสินค้า (D/O) ได้นะครับ หวังว่าจะไม่งงนะครับ นี่คือประเด็นที่หนึ่งครับ

ประเด็นที่สอง ในสไลด์วันนี้ผมจะนำเสนอเรื่องอะไรบ้าง ผมจะเล่าเรื่องกลไกของการดำเนินการเข้าสู่ระบบดิจิทัล (Digitalization) ในระดับโลกให้ฟังครับ ซึ่งแท้จริงแล้วมันไม่ใช่เพียงแค่กลไกระดับประเทศอย่างที่เรากำลังหารือกัน ทีนี้ผมอยากจะย้อนกลับมาพิจารณาในระดับประเทศก่อน สำหรับประเทศไทยในปัจจุบัน สิ่งที่สะท้อนให้เห็นถึงการใช้ระบบดิจิทัลในชีวิตประจำวันที่ชัดเจนที่สุดคือ การซื้อของออนไลน์ (E-commerce) ผ่านแพลตฟอร์มตลาดกลาง (Marketplace) หรือโซเชียลมีเดีย เช่น Facebook หรือ Instagram หรือ TikTok ไม่ว่าคุณจะซื้อผ่านช่องทางใดก็ตาม ขั้นตอนแรกคือคุณจะต้อง “กดสั่งซื้อ” หรือ Place Order ลองพิจารณากระบวนการนี้ให้ดีนะครับ

เมื่อคุณกดสั่งซื้อแล้ว ในทางปฏิบัติคือระบบนิเวศ (Ecosystem) ทั้งหมดจะเริ่มทำงาน เริ่มจากร้านค้าเป็นผู้รับคำสั่งซื้อ หลักการของการขายของออนไลน์คือ ร้านค้าจะต้องมีสินค้าในคลัง (Stock) ระบบจึงต้องทำการตรวจสอบว่ามีสินค้าพร้อมส่งหรือไม่ ก่อนที่จะทำการตัดสต๊อก ก็จะต้องเข้าสู่ขั้นตอนของการชำระเงิน (e-Payment) ผ่านการตัดบัตรเครดิต หรือ E-Wallet ต่าง ๆ เมื่อชำระเงินเสร็จสิ้น คำสั่งซื้อจะถูกส่งไปยัง

คลังสินค้า หรือที่ในอุตสาหกรรมอีคอมเมิร์ซเรียกว่า ศูนย์กระจายสินค้า (Fulfillment Center) เพื่อทำการหยิบและบรรจุสินค้า

สังเกตได้ว่าในปัจจุบัน หากคุณสั่งของในช่วงโปรโมชั่นลดราคาพิเศษ เช่น Double Day ที่มักจะเริ่มตั้งแต่เวลา 20.00 น. หรือเที่ยงคืน เมื่อคุณกดสั่งซื้อ ข้อมูลจะถูกส่งแบบเรียลไทม์ (Real-time) ไปยังคลังสินค้าให้รีบแพ็กของทันที เช้าวันรุ่งขึ้นสินค้าก็มาส่งถึงบ้านแล้ว ซึ่งถือเป็นความรวดเร็วที่น่าทึ่งมาก และแสดงให้เห็นถึงประสิทธิภาพของระบบดิจิทัล สิ่งที่ผมกำลังจะสื่อคือ เมื่อ Fulfillment Center ทำการบรรจุสินค้าลงกล่องเสร็จแล้ว ก็จะส่งมอบให้กับผู้ให้บริการขนส่งปลายทาง (Last-mile Delivery) เช่น Kerry หรือ Flash Express เพื่อนำส่งถึงบ้านผู้รับ

โลกของอีคอมเมิร์ซที่ผมกล่าวถึงนี้ ถือว่ามีความไร้รอยต่ออย่างสมบูรณ์แบบ (Fully Seamless) การเชื่อมต่อระบบเหล่านี้จำเป็นต้องใช้เทคโนโลยี API ในการส่งผ่านข้อมูลดิจิทัลหากันทั้งหมด เนื่องจากปริมาณการทำธุรกรรมมีจำนวนมหาศาลมาก จนไม่สามารถใช้คนมานั่งพิมพ์ข้อมูลใหม่ (Re-key) ได้ทัน เพราะ 1 คำสั่งซื้อก็คือ 1 ชุดข้อมูล ในแต่ละวันมีการสั่งซื้อเกิดขึ้นมหาศาล ระบบนี้จึงถูกนำมาใช้ในชีวิตประจำวันของเราอย่างเป็นปกติแล้ว

ทีนี้กลับมาที่สิ่งที่เรากำลังจะหารือกันในวันนี้ นั่นคือเรื่องของการค้าระหว่างประเทศ (International Trade) ในวงการนี้จะมีคำศัพท์ที่เรียกว่า “ตัวละคร” หรือผู้ที่มีส่วนร่วมในกระบวนการ เช่น Shipper, Consignee, ภาคการธนาคาร, สายการเดินเรือ, Forwarder รวมถึงกรมศุลกากร จะเห็นได้ว่ามีตัวละครเข้ามาเกี่ยวข้องเป็นจำนวนมาก ความท้าทายอยู่ตรงที่ ระบบนิเวศของอีคอมเมิร์ซนั้นจัดการได้ง่ายกว่า เพราะทุกฝ่ายอยู่ในประเทศเดียวกัน สามารถตกลงเชื่อมต่อระบบกันได้ง่ายเพื่อผลประโยชน์ร่วมกัน (Win-Win)

แต่สำหรับการค้าระหว่างประเทศ คำถามคือ “ใครจะเชื่อมต่อกับใคร?” จุดเริ่มต้นคือต้องไปหารือกับใครจะเชื่อมต่อกันอย่างไร ใช้มาตรฐานอะไร และจะได้รับการยอมรับหรือไม่ โดยยังไม่นับรวมถึงประเด็นข้อกฎหมายที่ได้กล่าวไปแล้ว ด้วยความที่ตัวละครมีจำนวนมาก อย่างที่คุณทอมได้กล่าวไว้ว่า สายการเดินเรือแต่ละแห่งก็พัฒนาระบบของตนเองไปก่อน โดยที่ยังไม่รู้ว่าจะต้องเชื่อมต่อกับใคร มันจึงเกิดกลไกที่ต่างคนต่างทำ (Fragmented) และหากในอนาคตต้องการเชื่อมต่อกัน ก็จะต้องสร้างกระบวนการใหม่ขึ้นมาอีก นี่คือความท้าทายสำคัญที่ผมพยายามจะสื่อให้เห็นภาพ

ขอยกตัวอย่างกรณีศึกษาหนึ่ง เมื่อประมาณ 6-7 ปีที่แล้ว สายการเดินเรือ Maersk ได้สร้างแพลตฟอร์มที่ชื่อว่า “TradeLens” ขึ้นมา โดยใช้เทคโนโลยีบล็อกเชน ด้วยความตั้งใจที่จะให้เป็นแพลตฟอร์มข้อมูลการค้าดิจิทัล (Digital Trade Platform) ระดับโลก แต่เมื่อทุกคนรับทราบว่าแพลตฟอร์มนี้มี Maersk เป็นผู้อยู่เบื้องหลัง หลายฝ่ายก็เกิดความกังวลเรื่องความเป็นกลาง (Neutral Body) เกิดคำถามว่าคู่แข่งอย่าง Maersk จะสามารถเห็นข้อมูลความลับทางการค้าของตนหรือไม่ เพราะข้อมูลบน B/L สามารถระบุได้ทั้งหมดว่าใครขายสินค้าให้ใคร ปริมาณเท่าใด สินค้าอยู่ที่ใด หรือมีมูลค่าเท่าใด และหากมองลึกลงไปในระดับระบบนิเวศทั้งหมด แพลตฟอร์มอาจเห็นข้อมูลตั้งแต่ใบสั่งซื้อ Commercial Invoice ไปจนถึง Packing List ซึ่งเห็นข้อมูลทั้งหมดเลยครับ

เมื่อแพลตฟอร์มขาดความเป็นกลางที่น่าเชื่อถือ โครงการนี้จึงไม่ประสบความสำเร็จ ผมเพิ่งได้รับทราบข้อมูลจากการพูดคุยกับผู้บริหารระดับประเทศของ Maersk เมื่อสัปดาห์ที่ผ่านมา เขาได้ยืนยันว่าบริษัทได้ยุติการให้บริการโครงการนี้ไปแล้ว เนื่องจากมองว่ามีโอกาสสำเร็จน้อยมาก เพราะตลาดให้ความสำคัญกับแพลตฟอร์มที่มีความเป็นกลางสูงมาก แม้ว่าตัวระบบจะถูกพัฒนามาเป็นอย่างดีในแง่ของการเชื่อมต่อข้อมูลก็ตาม

ต่อไปผมจะขอเข้าสู่สไลด์เนื้อหานะครับ ผมจะค่อย ๆ อธิบายไปทีละประเด็น สไลด์ส่วนใหญ่จะเป็นภาษาอังกฤษ แต่ผมจะอธิบายเนื้อหาเป็นภาษาไทยให้ทุกท่านเข้าใจง่ายขึ้น ผมได้รวบรวมข้อมูลระดับสากลมาหลายชุด ซึ่งคิดว่าจะเป็นประโยชน์ต่อเวทีการสัมมนาในวันนี้อย่างมาก แม้หัวข้อหลักของเราจะจั่วหัวถึง e-FIATA B/L แต่ผมจะครอบคลุมถึงมิติอื่น ๆ ในเรื่องกลไกการค้าระหว่างประเทศในบริบทของการเข้าสู่ระบบดิจิทัลด้วยว่าเขาหารืออะไรกันบ้าง เพื่อให้เรามีความเข้าใจครับ

ขอแนะนำประวัติส่วนตัวโดยสังเขปครับ บทบาทหลักของผมในระดับนานาชาติ ปัจจุบันดำรงตำแหน่งนายกสมาคมผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ (TIFFA) และดำรงตำแหน่งเป็นประธาน (Chairman) ของสมาพันธ์สมาคมผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศแห่งอาเซียน (AFFA) เมื่อเดือนธันวาคมที่ผ่านมา ซึ่งดูแลสมาคม Forwarder ในภูมิภาคอาเซียนทั้ง 10 ประเทศ ปัจจุบันเราได้เริ่มประสานงานกับสำนักเลขาธิการอาเซียน (ASEAN Secretariat), UNESCAP รวมถึงสถาบันความร่วมมือเพื่อพัฒนาเศรษฐกิจลุ่มน้ำโขง(Mekong Institute) เพื่อหารือเกี่ยวกับการพัฒนาในภูมิภาค นอกจากนี้ ผมยังมีบทบาทในคณะทำงานของ FIATA โดยดูแลด้านความปลอดภัยและการรักษาความมั่นคง ซึ่งครอบคลุมไปถึงเรื่องความมั่นคงปลอดภัยทางไซเบอร์ด้วย ซึ่งเป็นประเด็นที่มีความท้าทายและได้รับความสนใจอย่างมากครับ เพราะผมทำงานร่วมกับองค์การตำรวจสากลในเรื่องความปลอดภัยของสารเคมีด้วย นี่คือประวัติการทำงานคร่าว ๆ ของผมครับ

ในสไลด์ถัดไปนี้ ผมอยากให้ทุกท่านได้เห็นถึงความท้าทายที่กำลังหารือกันในเวทีโลก องค์การสหประชาชาติ (UN) ได้จัดทำแบบสำรวจระดับโลกที่ชื่อว่า “UN Global Survey on Digital and Sustainable Trade Facilitation” ซึ่งเป็นการศึกษาและรวบรวมข้อมูลจากทุกประเทศทั่วโลก นอกจากนี้ UNESCAP ยังได้ดึงข้อมูลเฉพาะส่วนที่เกี่ยวกับภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก (APAC) ออกมาจัดทำเป็นรายงานอีกฉบับหนึ่งด้วย ผมจะขอสรุปประเด็นสำคัญให้ฟังครับ

ตั้งแต่เราเกิดมา คำแรกที่มักจะได้ยินคือคำว่า “โลกาภิวัตน์” (Globalization) แต่เมื่อไม่นานมานี้เริ่มมีคำศัพท์ใหม่คือ “ทวนกระแสโลกาภิวัตน์” (De-globalization) ซึ่งสะท้อนถึงการเปลี่ยนแปลงของกลไกโลก ในอดีตเราคุ้นเคยกับองค์การการค้าโลก (WTO), เขตการค้าเสรี (FTA) หรือข้อตกลงทางการค้าระดับภูมิภาคต่าง ๆ ซึ่งรายงานการศึกษาฉบับนี้ระบุว่า กระบวนการส่งเสริมโลกาภิวัตน์ผ่าน WTO หรือ FTA เหล่านี้ หากดำเนินการได้อย่างสมบูรณ์ จะสามารถช่วยลดต้นทุนทางการค้าระหว่างประเทศ (Trade Cost) ได้ประมาณร้อยละ 3 อย่างไรก็ตาม รายงานดังกล่าวยังระบุด้วยว่า สิ่งที่ควรให้ความสำคัญมากกว่า หรือสามารถนำมาปฏิบัติทดแทนได้ คือการนำแนวคิด “การค้าข้ามพรมแดนแบบไร้กระดาษ” (Cross-border Paperless Trade) มาปฏิบัติจริง ซึ่งก็คือการแลกเปลี่ยนข้อมูลดิจิทัลกันอย่างสมบูรณ์ หากสามารถทำได้จริง ต้นทุนทางการค้าจะลดลงได้ถึงร้อยละ 9 ซึ่งเป็นตัวเลขที่สูงกว่าการทำ FTA เสียอีก หากไปดูรายละเอียดในรายงานการสำรวจฉบับนี้ จะมีข้อมูลระบุอย่างชัดเจนว่ามาตรการ (Measures) ที่ต้องดำเนินการเพื่อไปสู่เป้าหมายดังกล่าวมีอะไรบ้าง ผมอาจจะเล่ารายละเอียดได้ไม่หมดในวันนี้ แต่ต้องการเน้นย้ำว่านี่คือรายงานการศึกษาระดับ UN ที่พยายามผลักดันให้เกิดการเปลี่ยนแปลงขึ้นจริงในระดับโลกครับ

เมื่อมาพิจารณาในสไลด์ถัดไปนะครับ สไลด์ถัดไปนี้ ทาง WTO และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องก็ได้จัดทำเอกสารการศึกษาฉบับนี้ขึ้นมา ผมพยายามอธิบายถึงเอกสารระดับโลกเพื่อให้ทุกท่านได้เห็นภาพว่าในระดับโลกนั้นเขากำลังหารือเรื่องใดกันอยู่ เอกสารฉบับนี้ถือเป็นความร่วมมือระหว่างองค์การการค้าโลก (WTO), คณะกรรมาธิการเศรษฐกิจและสังคมแห่งสหประชาชาติสำหรับเอเชียและแปซิฟิก (UNESCAP) ของภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก (APAC) และคณะกรรมาธิการการค้าระหว่างประเทศแห่งสหประชาชาติ (UNCITRAL) ผมมีชื่อย่อระบุไว้ด้านล่างให้พิจารณานะครับ หากเป็น WTO ก็คือองค์การการค้าโลก ส่วน UNESCAP ก็คือ Economic and Social Commission for Asia and the Pacific และ UNCITRAL ก็คือหน่วยงานที่ดูแลเรื่องกฎหมายการค้า

ระหว่างประเทศ ซึ่งเป็นหน่วยงานภายใต้สหประชาชาตินะครับ องค์กรเหล่านี้ได้จัดทำเอกสารขึ้นมาชุดหนึ่ง โดยระบุว่าหากจะขับเคลื่อนเรื่องนี้ให้เกิดขึ้นได้ จะต้องดำเนินการอย่างไรบ้าง ทุกฝ่ายพยายามที่จะริเริ่มและมีแนวทางเสนอแนะออกมาว่าการขับเคลื่อนนั้นควรจะเป็นไปในทิศทางใด

ประการแรกเลย ผมขออนุญาตอ้างอิงตามนี้นะครับ เขาระบุว่า หากทุกคนทั่วโลกสามารถดำเนินการได้สำเร็จ จะสามารถประหยัดงบประมาณได้ถึงประมาณ 36,000 ล้านดอลลาร์สหรัฐต่อปีในทุก ๆ ปีครับ และเขาได้เน้นย้ำไปที่ตัวเลขที่ระบุว่า หากเป็นภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก (APAC) ถ้าสามารถดำเนินการได้จริง จากที่ก่อนหน้านี้ระบุว่าค่าเฉลี่ยระดับโลกอยู่ที่ร้อยละ 9 แต่หากคิดเป็นเปอร์เซ็นต์เฉพาะภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก จะสามารถลดต้นทุนได้ถึงร้อยละ 13 ครับ และต้องไม่ลืมนะครับว่า หากพิจารณาในเรื่องของการค้าที่เป็นสัดส่วนการมีส่วนร่วมต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมของโลก (GDP Contribution) ในปัจจุบันภูมิภาคเอเชียแปซิฟิกถือว่าอยู่ในช่วงขาขึ้นครับ ในขณะที่ญี่ปุ่นหรือสหภาพยุโรป (EU) อยู่ในช่วงขาลง ส่วนสหรัฐอเมริกาก็อาจจะมีความผันผวนอยู่บ้างเล็กน้อย แต่ภูมิภาคเอเชียแปซิฟิกถือว่าอยู่ในขาขึ้น โดยเฉพาะอย่างยิ่งในภูมิภาคอาเซียนครับ เพราะฉะนั้น ตัวเลขนี้จึงสื่อให้เห็นอย่างชัดเจนว่า การก้าวไปสู่โลกดิจิทัลนั้นเป็นเรื่องที่มีนัยสำคัญอย่างยิ่งครับ

สไลด์นี้อาจจะมองเห็นยากสักนิดนะครับ เพราะหากดูผ่านโทรศัพท์มือถืออาจจะตัวเล็กไป พอดีผมจัดทำสไลด์นี้ในไอแพดครับ แต่ไม่เป็นไรครับ ผมอยากให้พิจารณาข้อมูลทางด้านขวามือนี้ครับ ในภูมิภาคเอเชียแปซิฟิกจะมีกลไกสำคัญที่มีการกล่าวถึงอยู่ 4 ประการครับ ผมอาจจะขอกล่าวถึงเพียงบางประการนะครับ ประการที่ 1 คือเรื่องระบบหน้าต่างเดียวของอาเซียน (ASEAN Single Window) ถามว่าหน่วยงานใดเป็นผู้รับผิดชอบเรื่องนี้ ก็คือหน่วยงานที่นั่งอยู่ข้าง ๆ เรานี่เองครับ ซึ่งก็คือกรมศุลกากร เดี๋ยวผมจะมีข้อมูลให้ดูนะครับว่ามีความคืบหน้าล่าสุดอย่างไรบ้าง ซึ่งเป็นชุดข้อมูลที่ผมได้รับมาจากกรมศุลกากร เนื่องจากผมดำรงตำแหน่งในคณะอนุกรรมการของ NSW (National Single Window) ระดับประเทศด้วย ซึ่งก็ทำงานร่วมกับกรมศุลกากรอยู่แล้วครับ ประการที่ 2 คือ กรอบความตกลงว่าด้วยการอำนวยความสะดวกการค้าข้ามพรมแดนแบบไร้กระดาษในภูมิภาคเอเชียและแปซิฟิก (Framework Agreement on Facilitation of Cross-border Paperless Trade in Asia and the Pacific) ซึ่งหมายความว่า ในการที่จะขับเคลื่อนเรื่องนี้ได้ ทาง UNESCAP ได้จัดทำข้อตกลงขึ้นมาเพื่อสอบถามว่าจะมีประเทศใดในเอเชียแปซิฟิกสนใจเข้าร่วมดำเนินการในเรื่องนี้บ้าง จะมาร่วมลงนามกันหรือไม่ ซึ่งผมเข้าใจว่าประเทศไทยได้รับการเชิญชวนให้ร่วมลงนามแล้วใช่ไหมครับ

คุณคณิต (ผู้แทนจากสำนักงานพัฒนาธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์)

เดี๋ยวจะมีการนำเสนอเข้าสู่ที่ประชุมคณะรัฐมนตรีในวันพรุ่งนี้ค่ะ

คุณเฉลิมศักดิ์ กาญจนวรินทร์ (นายกสมาคมผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ - TIFFA)

โอ้ ถือว่าเป็นข้อมูลที่อัปเดตมากครับ จะนำเข้า ครม. ในวันพรุ่งนี้ แล้วทิศทางคือจะมีการลงนามอย่างแน่นอนใช่ไหมครับ

คุณคณิต (ผู้แทนจากสำนักงานพัฒนาธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์)

ลงนามแน่นอนค่ะ

คุณเฉลิมศักดิ์ กาญจนวรินทร์ (นายกสมาคมผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ - TIFFA)

โอเคครับ ขอแสดงความยินดีด้วยครับ ขอบคุณมากครับ ผมเคยทราบมาว่าทาง ETDA เคยนำเรื่องนี้เข้าหารือในที่ประชุมคณะอนุกรรมการที่ผมทำงานร่วมอยู่ด้วย ซึ่งสะท้อนให้เห็นว่าประเทศไทยของเรากำลังพยายาม

ที่จะขับเคลื่อนไปสู่เรื่องของการค้าดิจิทัลอย่างจริงจัง ถือเป็นเรื่องที่น่ายินดีครับ ความจริงผมตั้งใจจะนำกรอบความตกลงนี้มานำเสนอด้วย แต่ไม่เป็นไรครับ ในเมื่อทาง ETDA ได้ยืนยันแล้ว ก็ถือว่ามีความชัดเจนครับ

สำหรับเรื่องของข้อตกลงทางการค้า หรือการที่เราไปร่วมลงนามในข้อตกลงใด ๆ ก็ตาม ทางด้านขวามือของสไลด์ ผมอยากให้ทุกท่านพิจารณาดูครับว่า เขาจะมีการระบุถึงเอกสารแต่ละประเภทว่ามีเอกสารใดบ้างที่เข้ามาเกี่ยวข้อง ต้องไม่ลืมนะครับว่าเรากำลังมองในมิติขององค์การการค้าโลก (WTO) ซึ่งข้อมูลส่วนนี้เปรียบเสมือนเครื่องมือหรือเป็นตัวช่วยเพื่อให้เป็นข้อคิดว่า หากจะเริ่มต้นดำเนินการ จะต้องนำกรอบการทำงานนี้มาเป็นแนวทางหลัก ซึ่ง WTO จะมุ่งเน้นในมุมมองของผู้ค้าเป็นหลัก ในขณะที่ UNESCAP จะสนับสนุนในการจัดระเบียบชุดข้อมูลให้สอดคล้องกันครับ สำหรับรายละเอียดในสไลด์นี้ ผมอยากให้ทุกท่านลองซูมขยายดูเองนะครับ เข้าใจว่าทางผู้จัดน่าจะมีการแชร์เอกสารประกอบการบรรยายให้ทุกท่านอยู่แล้วใช่ไหมครับ อาจารย์มีการแชร์เอกสารไหมครับ เพราะหากไม่แชร์อาจจะมองเห็นรายละเอียดได้ยาก เนื่องจากตัวอักษรมีขนาดเล็กมากครับ

ศาสตราจารย์ ดร.ไผทชิต เอกจริยกร (ผู้ดำเนินรายการ)

เดี๋ยวทางเราจะลองหาแนวทางดูนะครับ ต้องสอบถามทางเจ้าหน้าที่ก่อนว่า เอกสารนำเสนอ (PowerPoint) ที่ท่านวิทยากรกรุณามอบให้มานั้น คงสามารถแปลงเป็นไฟล์ PDF เพื่อเปิดเผยได้เลยใช่ไหมครับ ผมคิดว่าไม่ได้ส่งผลกระทบต่อผู้ใด และถือเป็นประโยชน์ต่อแวดวงวิชาการด้วย เดี๋ยวเราจะลองหาแนวทางดำเนินการดูครับ คงต้องสอบถามทางเจ้าหน้าที่ฝ่ายเทคนิคของสถาบันและของคณะก่อนว่าจะสามารถดำเนินการได้มากน้อยเพียงใดครับ ขอบคุณครับ

คุณเฉลิมศักดิ์ กาญจนวรินทร์ (นายกสมาคมผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ - TIFFA)

อาจจะใช้วิธีการแชร์ผ่านทาง Facebook แล้วทำลิงก์เชื่อมต่อไปยัง Google Drive ก็ได้ครับ เพื่อให้แต่ละท่านสามารถกดดาวน์โหลดได้ เนื่องจากเข้าใจว่าขณะนี้เรากำลังมีการถ่ายทอดสดอยู่ด้วยใช่ไหมครับอาจารย์ ก็น่าจะสามารถดำเนินการได้ครับ แต่ในเอกสารผมก็ได้แนบแหล่งข้อมูลต้นทางไว้ให้แล้วนะครับ หากกดที่ลิงก์ที่ผมให้ไว้ในหน้าเว็บ ก็จะสามารถเข้าถึงเอกสารฉบับเต็มได้เลยครับ เพราะผมได้สกัดเนื้อหาออกมาเป็นเล่ม ๆ ให้แล้ว ความจริงในแต่ละเล่มผมก็ได้สรุปเนื้อหาคร่าว ๆ ให้ทราบเบื้องต้นแล้วว่าเนื้อหาพูดถึงเรื่องอะไรบ้าง ซึ่งมีความน่าสนใจเป็นอย่างมากครับ

ขออนุญาตดำเนินการในส่วนถัดไปเลยนะครับ ทีนี้ผมอยากให้ทุกท่านเห็นภาพครับว่า มีอีกหนึ่งประเด็นที่สำคัญก็คือ ทาง UNCITRAL มีกลไกหนึ่งที่เรียกว่าเป็น กฎหมายแม่แบบ (Model Law) ครับ ซึ่งก็คือกฎหมายต้นแบบที่ว่าด้วย MLETR (Model Law on Electronic Transferable Records) กฎหมายฉบับนี้พูดถึงเรื่องของบันทึกอิเล็กทรอนิกส์ที่โอนสิทธิได้ (Electronic Transferable Records) ผมต้องขอเรียนให้ทราบเบื้องต้นแบบนี้นะครับ ผมไม่แน่ใจว่าทุกท่านเข้าใจหลักการนี้หรือไม่ องค์การสหประชาชาติ (UN) เป็นหน่วยงานกลางระดับโลกที่มีบทบาทในการกำกับดูแลทุกประเทศทั่วโลก แต่สิ่งหนึ่งที่ UN สามารถดำเนินการได้คือ การให้คำแนะนำว่าแต่ละประเทศควรต้องปฏิบัติอย่างไร นั่นแปลว่าตัวมาตรฐาน MLETR นี้จะเป็นเพียงแนวทางข้อเสนอแนะ หมายความว่าไม่ได้มีสภาพบังคับ และไม่สามารถบังคับใช้กับทุกประเทศได้ นี่คือข้อจำกัดของ UN ครับ แปลว่าเมื่อ UN ประกาศแนวทางใดออกมา ก็ต้องอาศัยการประสานงานหลังบ้านกับหน่วยงานต่าง ๆ เพื่อขอความร่วมมือให้ช่วยกันผลักดัน เนื่องจากเป็นสิ่งที่เป็นประโยชน์ แต่ยังไม่สามารถบังคับใช้ได้ทั่วโลกพร้อมกันครับ ประเด็นก็คือ MLETR เป็นเรื่องของการกำกับดูแล โดยเสนอให้ออกกฎหมายเพื่อรองรับการทำธุรกรรมข้อมูลที่เป็นอิเล็กทรอนิกส์ ซึ่งเมื่อสักครู่ทางผู้แทนจาก ETDA ก็ได้กล่าวไปแล้วว่า ประเทศไทยเราจำเป็นต้องปรับปรุง พ.ร.บ. ว่าด้วยธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ที่เรามีอยู่แล้วตั้งแต่ปี พ.ศ. 2544 เพื่อให้มีความครอบคลุมถึงเรื่องนี้ด้วย สิ่งนี้ถือเป็นแนวทางในการนำมาปรับใช้ ครับ

ผมได้ลองทำเครื่องหมายไว้ให้พิจารณาอย่างง่าย ๆ ในแผนที่นี้นะครับ ขอให้ลองพิจารณาดูแผนที่ประเทศที่มีสีเข้มมาก แปลว่ามีความพร้อมในการออกกฎหมายให้สอดคล้องกับมาตรฐาน MLETR ในระดับที่สูงมากครับ สำหรับประเทศไทยที่ผมได้ทำเครื่องหมายไว้ที่มุมขวาบน ปัจจุบันประเทศไทยของเราอยู่ในสถานะ ที่ 7 ครับ ซึ่งแปลว่าร่างกฎหมายกำลังจะเข้าสู่กระบวนการบังคับใช้ ความจริงแล้วเมื่อพิจารณาจากระดับสี ถือว่าในภูมิภาคนี้ประเทศไทยมีความก้าวหน้าไม่ธรรมดาเลยครับ แสดงให้เห็นว่าเรามีทิศทางที่สอดคล้องกับแนวโน้มของโลกครับ ซึ่งในจุดนี้ผมขอชื่นชมนะครับ ผมขอเรียนตามตรงว่าเราได้วางทิศทางในการที่จะนำมาตรฐาน MLETR มาปรับใช้อย่างแน่นอนตามภาพที่ปรากฏนี้ ข้อมูลนี้ผมดึงมาจากเว็บไซต์ของ UNCITRAL โดยตรงเลยนะครับ นอกจากนี้ ผมอยากให้ทุกท่านได้เห็นว่า ยังมีบางประเทศที่ยังไม่มีความพร้อมที่จะนำเรื่องเหล่านี้ไปปรับใช้ ซึ่งอาจจะกลายเป็นอุปสรรคได้ เมื่อเราพิจารณาดูแล้วอาจจะเกิดคำถามว่า หากประเทศอื่นไม่ยอมรับ แล้วเรายอมรับนำมาปรับใช้เพียงฝ่ายเดียว การดำเนินงานจะก้าวต่อไปได้อย่างไร เนื่องจากเป็นเรื่องของการค้าระหว่างประเทศที่ต้องเกี่ยวข้องกัน ข้อมูลส่วนนี้จะช่วยให้ทุกท่านเห็นภาพรวมได้ชัดเจนยิ่งขึ้นครับ

ประการที่ 3 คือเรื่องของ KTDDE (Key Trade Documents and Data Elements) ครับ บางท่านอาจจะสงสัยว่า KTDDE คืออะไร โครงการริเริ่ม (Initiative) นี้มาจาก ICC หรือหอการค้าระหว่างประเทศครับ เนื่องจากหอการค้าระหว่างประเทศได้จัดตั้งคณะกรรมการขึ้นมาชุดหนึ่ง เรียกว่า DSI (Digital Standards Initiative) คณะกรรมการชุดนี้มีหน้าที่ในการจัดทำความสอดคล้องของข้อมูล (Data Alignment) สำหรับเอกสารที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้าหรือการค้าระหว่างประเทศทั้งหมดที่มีอยู่บนโลกครับ ซึ่งผมมองว่าเป็นเรื่องที่ดีและน่าประทับใจมากครับ เพราะเขาได้ช่วยดำเนินการแทนพวกเราเรียบร้อยแล้ว ถือว่ายอดเยี่ยมมาก เอกสารที่มีเป็นร้อยเป็นพันประเภท เขาได้นำมาจัดระบบและทำ Data Alignment ให้กับพวกเราทั้งหมดแล้วครับ สัปดาห์ที่ผ่านมา ผมมีโอกาสได้พบกับหน่วยงานของสหประชาชาติและได้ขึ้นเวทีร่วมกันในงาน หน่วยงานนั้นมีชื่อว่า GLEIF (Global Legal Entity Identifier Foundation) ซึ่งดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการยืนยันตัวตนทางดิจิทัล (Digital Identity) ทราบมาว่าเขากำลังจะร่วมงานกับทาง ETDA ด้วยนะครับ พอดีผมได้พูดคุยกับเขาค่อนข้างมาก เขาได้ดำเนินการในเรื่องที่เปรียบเทียบให้เห็นภาพได้ง่าย ๆ คือ สมมติว่าท่านมีเลขประจำตัวประชาชน หรือเลขทะเบียนนิติบุคคลในระดับประเทศ นั่นคือข้อมูลที่ใช้ในระดับประเทศใช่ไหมครับ แต่ในระดับต่างประเทศ สิ่งที่เป็นที่รู้จักกันคือ “เลขพาสปอร์ต” ซึ่งถือเป็นหมายเลขระดับนานาชาติ (International) สำหรับบุคคล ทาง GLEIF ทำหน้าที่สร้าง Digital Identity ที่เป็นระดับโลก (Global) คือหากท่านมีหมายเลขนี้ ก็จะใช้หลักการเดียวกันกับเลขพาสปอร์ตที่สามารถนำไปใช้งานได้ทั่วโลกครับ นี่คือจุดเริ่มต้นของการกำหนดมาตรฐานเรื่อง Digital Identity ในทางการค้าระหว่างประเทศครับ

ทีนี้ทาง ICC ก็ได้จัดทำมาตรฐานขึ้นมาครับ โดยแบ่งชุดข้อมูลของเอกสารออกเป็นส่วน ๆ หากสังเกตดูจะพบว่าเอกสารมาตรฐานเหล่านี้อาจจะยังมีข้อจำกัดที่ยังไม่สามารถเชื่อมต่อถึงกันได้อย่างสมบูรณ์แบบ เนื่องจากยังอยู่ในช่วงเริ่มต้นของการปรับปรุงมาตรฐานให้มีความเป็นสากลครับ เขาได้แบ่งประเภทของชุดเอกสารและจัดทำเป็นการศึกษาไว้ ในด้านขวามือของสไลด์จะเป็นเรื่องของโครงสร้างการเชื่อมต่อข้อมูลและกระบวนการ เขาระบุว่าควรจะต้องอ้างอิงจากแบบจำลอง Buy-Ship-Pay Model ซึ่งประกอบด้วยกลไกการซื้อ กลไกการขนส่งและกลไกการชำระเงิน อันนี้ถือเป็นโมเดลมาตรฐานระดับนานาชาติครับ และเขายังระบุเพิ่มเติมว่า ในความเป็นจริงแล้วมันประกอบด้วย 4 กระบวนการหลัก ได้แก่ 1. Commercial Process หรือกระบวนการด้านการค้า 2. Transport Process หรือกระบวนการด้านการขนส่ง 3. Border and Regulatory Process ซึ่งครอบคลุมถึงกลไกการข้ามแดนและข้อกำหนดทางกฎหมายเฉพาะทาง เช่น ใบอนุญาตนำเข้าหรือส่งออก เป็นต้น และ 4. Financial Process หรือกระบวนการทางการเงินและการชำระเงินครับ นั่นแปลว่าเขาได้กำหนดโครงสร้างพื้นฐานไว้ให้เรียบร้อยแล้ว เมื่อมีโครงสร้างที่ชัดเจนเช่นนี้ หน้าที่ของหน่วยงานที่จะนำไปสานต่อก็คือต้องบูรณาการ (Plug and Play) ระบบให้สอดคล้องกับโมเดลนี้ ผมขออนุญาตกล่าวแบบฟันธงเลยนะครับว่า หาก

หน่วยงานใดต้องการพัฒนาเรื่องการค้าดิจิทัล และได้ศึกษาเอกสารเหล่านี้แล้ว แต่ไม่พัฒนาระบบให้สอดคล้องกับมาตรฐาน KTDDE ก็ถือว่าไม่เป็นไปตามบรรทัดฐานของโลก เพราะนี่คือมาตรฐานระดับสากลครับ หากไม่ปรับระบบให้สอดคล้อง ก็ถือว่าดำเนินการไม่ถูกต้องครับ ดังนั้นผมจึงขอแนะนำให้ทุกท่านไปศึกษาเอกสารฉบับนี้เพิ่มเติมครับ ภายในเอกสารจะมีตารางระบุไว้อย่างชัดเจนว่า สำหรับเอกสารประเภทใด องค์กรใดในระดับโลกจะเป็นเจ้าภาพหลักรับผิดชอบ ซึ่งจะช่วยสร้างความชัดเจนในแนวทางการพัฒนาและบทบาทความรับผิดชอบในเวทีโลกได้เป็นอย่างดีครับ ทาง ICC ดำเนินการในเรื่องนี้อย่างแข็งขันมาก ความจริงโครงการนี้เพิ่งเริ่มดำเนินการมาได้ไม่นาน เอกสารล่าสุดน่าจะเพิ่งออกมาเมื่อปีที่แล้ว คือปี พ.ศ. 2567 (ค.ศ. 2024) ซึ่งจะมีระบุไว้ที่ด้านล่างขวาของเอกสารครับ เดี๋ยวทุกท่านคงจะได้เห็นรายละเอียดเพิ่มเติมนะครับ

เรามาดูในส่วนถัดไปกันต่อนะครับ ความจริงผมพยายามจะเจาะลึกรายละเอียดให้เห็นว่าโมเดลนี้ประกอบด้วยอะไร และเราจะพบกับสิ่งใดบ้าง สำหรับโมเดล Buy-Ship-Pay Model นั้น ได้มีการจัดทำคู่มือออกมาฉบับหนึ่ง ซึ่งได้รับการรับรองโดยองค์การสหประชาชาติ (UN) ซึ่งมาจากความร่วมมือของ 2 หน่วยงานหลัก ได้แก่ UNECE (คณะกรรมาธิการเศรษฐกิจแห่งสหประชาชาติสำหรับยุโรป) ซึ่งผมเข้าใจว่าออกแบบมาเพื่อสหภาพยุโรปเป็นหลัก และ UN/CEFACT (ศูนย์กลางสหประชาชาติเพื่อการอำนวยความสะดวกทางการค้าและธุรกิจอิเล็กทรอนิกส์) ทั้งสองหน่วยงานนี้ได้หารือและร่วมกันวางโครงสร้างไว้ว่า ภายใต้โมเดล Buy-Ship-Pay นี้ มีการทำธุรกรรมใดเข้ามาเกี่ยวข้องบ้าง และกรอบการทำงานที่แบ่งเป็น 4 กระบวนการตามที่ได้กล่าวไปก่อนหน้านี้ เขาก็ได้นำมาจำแนกรายละเอียดให้เห็นอย่างชัดเจนครับ เขาได้แสดงให้เห็นถึงกลไกของการค้าระหว่างประเทศว่า มีผู้มีส่วนเกี่ยวข้องใดบ้าง ใครเป็นผู้จัดเก็บข้อมูล และมีปัจจัยใดเข้ามาเกี่ยวข้องบ้าง ส่วนทางด้านขวามือของสไลด์ จะเป็นรายละเอียดเกี่ยวกับการขนส่งระหว่างประเทศ ว่ามีเอกสารใดที่ต้องใช้บ้าง จะสังเกตได้ว่า ทุกประเด็นที่ผมนำเสนอ ล้วนมีทิศทางที่สอดคล้องไปในแนวทางเดียวกันเสมอครับ นั่นแปลว่าหากประเทศไทยต้องการจะดำเนินการสิ่งใด เราควรนำชุดข้อมูลมาตรฐานเหล่านี้มาเป็นกรณีศึกษา เพื่อให้การพัฒนาระบบของเราสอดคล้องกัน พูดง่าย ๆ คือ มีผู้คิดค้นรูปแบบและมาตรฐานทั้งหมดไว้ให้เราแล้ว หน้าที่ของเรามีเพียงแค่การนำมาปรับใช้ (Copy, Paste and Adoption) ให้เหมาะสมเท่านั้นครับ ซึ่งไม่ใช่เรื่องยากเลย ผมมองว่าสิ่งที่เรามีอยู่ในปัจจุบันนั้น มีความพร้อมเพียงพอที่จะขับเคลื่อนโครงการต่าง ๆ ที่เราตั้งใจจะทำแล้วครับ ผมได้แนบลิงก์ไว้ให้ในสไลด์แล้ว ทุกท่านสามารถเข้าไปดาวน์โหลดเอกสารมาศึกษาเพิ่มเติมได้เลยนะครับ

เมื่อสักครู่นี้ผมได้กล่าวถึงเรื่องของระบบหน้าต่างเดียวของอาเซียน (ASEAN Single Window) ไปแล้วนะครับ เดี๋ยวผมจะขอเสริมเพิ่มเติมในส่วนนี้ครับ ข้อมูลส่วนนี้เป็นชุดข้อมูลที่ผมได้รับมา ซึ่งพอดีมีการนำเสนอในเวทีการประชุมต่าง ๆ ผมจึงนำมาสรุปให้ทุกท่านรับฟังนะครับ

หลักการก็คือ ประเทศไทยของเราได้ไปร่วมลงนามเป็นภาคีในอาเซียน เพื่อขับเคลื่อนการดำเนินการในระบบ ASEAN Single Window (ASW) ครับ สถานะข้อมูลของผมในวันนี้อาจจะไม่ได้อัปเดตล่าสุดนะครับ ทางกรมศุลกากรอาจจะมีข้อมูลที่อัปเดตกว่าผม แต่เท่าที่ผมทราบคือ ปัจจุบันเราสามารถเชื่อมต่อข้อมูลกันได้แล้วถึง 9 ประเทศ จากทั้งหมด 10 ประเทศครับ ประเทศเดียวที่ยังไม่สามารถเชื่อมต่อได้คือ ประเทศลาว ซึ่งก็กำลังอยู่ในระหว่างการดำเนินการพยายามที่จะหารือเพื่อให้สามารถเชื่อมต่อกันได้ครับ ทั้งนี้ ยังรวมไปถึงการพัฒนาเอกสารประเภทอื่น ๆ ด้วยนะครับ เพื่อให้สามารถเชื่อมต่อข้อมูลถึงกันได้ทั้งหมด เช่น ใบรับรองสุขอนามัยพืชอิเล็กทรอนิกส์ (e-Phyto) ซึ่งเราก็สามารถเชื่อมต่อได้แล้วครับ นอกจากนี้ ก็ยังมีเอกสารอื่น ๆ อีก เช่น ใบรับรองถิ่นกำเนิดสินค้าอิเล็กทรอนิกส์ (e-CO) เป็นต้น ซึ่งก็มีการหารือและมีความคืบหน้าอย่างต่อเนื่องครับ

ทีนี้ประเด็นสำคัญก็คือ ชุดข้อมูลที่สามารถเชื่อมต่อถึงกันได้นั้น เราเรียกว่า “ACDD” (ASEAN Customs Declaration Document) ขออนุญาตใช้คำศัพท์เฉพาะนะครับ เอกสารนี้ก็เปรียบเสมือนใบขนสินค้าในรูปแบบออนไลน์ซึ่งก็คือชุดข้อมูลเดียวกับที่เรายื่นให้กับกรมศุลกากรนั่นเองครับ เขาได้ทำการเชื่อมต่อข้อมูลกัน โดย

ตัวเลขการทำธุรกรรมล่าสุดอยู่ที่ประมาณ 2.8 ล้านเอกสาร eD/Ocument ครับ ซึ่งถือว่าไม่ธรรมดาเลยนะครับ ประมาณเกือบ 3 ล้านรายการเลยทีเดียว

ทีนี้ ผมขออนุญาตกล่าวตามความเป็นจริงเลยนะครับ ผมมองว่าในโลกยุคดิจิทัล (Digital Age) สิ่งหนึ่งที่จะเกิดขึ้นอย่างชัดเจนเป็นประการแรกเลยคือ “ความโปร่งใส” ครับ แปลว่าอะไรครับ แปลว่ากลุ่มผู้ประกอบการที่มักจะสำแดงข้อมูลเท็จ หรือสำแดงมูลค่าสินค้าต่ำกว่าความเป็นจริง หากระบบนี้สามารถบังคับใช้ได้อย่างสมบูรณ์ ปัญหาเหล่านี้จะหายไปทั้งหมดครับ ในมุมมองของผม ผมมองว่ามันยอดเยี่ยมมากเลยครับ แต่อย่างไรก็ตาม ผมขอเรียนให้ทราบถึงอุปสรรคที่สำคัญมากของเรื่องนี้ ตามที่ได้มีการหารือกันในเวทีระดับประเทศนั่นก็คือ ปัจจุบันในกลุ่มประเทศสมาชิกอาเซียนทั้ง 10 ประเทศ ยังไม่มีกฎหมายที่ให้อำนาจรัฐในการนำชุดข้อมูลที่ส่งผ่านกันทางอิเล็กทรอนิกส์นี้ไปบังคับใช้ทางกฎหมาย หรือนำไปเป็นพยานหลักฐานในการฟ้องร้องดำเนินคดีได้โดยตรงครับ ซึ่งนี่คงต้องเป็นขั้นตอนการดำเนินการในระยะต่อไปที่เราจะต้องร่วมกันพัฒนา ผมคิดว่าเป็นเช่นนั้นนะครับ แต่วันนี้ทุกฝ่ายได้ตระหนักและเห็นถึงปัญหานี้แล้วครับ

ทีนี้ไหน ๆ ทางกรมศุลกากรก็มาร่วมสัมมนาด้วยแล้ว ผมจึงอยากจะขอหารือและให้ทุกท่านได้เห็นภาพในอีกประเด็นหนึ่งครับ วันนี้ผมขออนุญาตยกตัวอย่างในประเด็นอื่นบ้าง เช่น เรื่องของนโยบายภาษีตอบโต้ (Reciprocal Tariff) ในปีนี้ โดยเฉพาะเรื่องนโยบายของประธานาธิบดีโดนัลด์ ทรัมป์ ผมเชื่อว่าทุกท่านคงจะรู้สึกประหลาดใจ คือคงไม่มีใครคาดคิดว่าเขาจะใช้มาตรการที่รุนแรงขนาดนี้ครับ โดยส่วนตัวผมเป็นคนที่ศึกษาภาษาอังกฤษมาพอสมควร คำว่า “reciprocal” (การตอบแทนซึ่งกันและกัน) ความหมายของมันคือ “ทั้งสองฝ่าย” (Both sides) หรือในภาษาอังกฤษเรียกว่า “Mutual” คือต้องมีความเสมอภาคกันทั้งสองฝ่าย จากเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นในเรื่องการปรับขึ้นภาษี ไม่ปรากฏลักษณะความเป็น “reciprocal” แต่อย่างใดนะครับ

ประเด็นสำคัญก็คือ สถานการณ์เช่นนี้ส่งผลให้เกิดภาพสะท้อนว่า โลกกำลังก้าวเข้าสู่สภาวะ “ทวนกระแสโลกาภิวัตน์” (De-globalization) มากยิ่งขึ้นครับ นั่นหมายความว่าอย่างไร หมายความว่า ในความเป็นจริง วันนี้ผมเชื่อว่าหลายประเทศต้องการจะแสดงความคิดเห็น แต่ไม่สามารถแสดงออกในที่สาธารณะได้ว่าตนเองรู้สึกอย่างไร ซึ่งผมมองว่า แท้จริงแล้วมันคือเทคนิคการเจรจาต่อรองทางการค้า เพื่อกดดันให้ประเทศภาคียินยอมเปิดเสรีในบางประเด็น เพื่อให้สหรัฐอเมริกาได้เปรียบทางการค้าเท่านั้นเองครับ อเมริกาก็จะตั้งคำถามว่า คุณพร้อมจะยอมรับเงื่อนไขอะไรบ้าง จะสังเกตเห็นได้ว่า ประเทศญี่ปุ่นนั้นยอมรับเงื่อนไขเกือบทั้งหมด ในขณะที่ประเทศเวียดนามยอมตั้งแต่ในช่วงแรก ส่วนประเทศไทยของเราก็ยังคงสงวนท่าทีและรอดูสถานการณ์อยู่ อย่างไรก็ตาม ท้ายที่สุดแล้ว แต่ละประเทศก็คงต้องยอมผ่อนปรนบางประการเพื่อแลกกับการลดอัตราภาษี ซึ่งที่มาที่ไปในเชิงลึกนั้น ผมขออนุญาตยังไม่กล่าวถึงในเวทีนี้นะครับ

สิ่งที่ผมต้องการจะสื่อก็คือ ภาพรวมของโลกกำลังจะเปลี่ยนแปลงไปครับ โลกจะมุ่งเน้นไปสู่การแบ่งขั้วทางเศรษฐกิจ (Polarization) มากขึ้น โลกจะหันมาให้ความสำคัญกับการรวมกลุ่มเป็นภาคีเครือข่ายระหว่างประเทศมากยิ่งขึ้น ยกตัวอย่างเช่น ในภูมิภาคอาเซียน ประเทศจีนก็เริ่มหันมาให้ความสนใจและตั้งเป้าหมายที่ภูมิภาคเรามากขึ้น เช่น เมื่อรถยนต์ไฟฟ้า (EV) ของจีนไม่สามารถส่งออกไปยังตลาดยุโรปหรืออเมริกาได้ เขาก็ต้องเบนเข็มมาทำตลาดที่ประเทศไทยแทน เป็นต้น หรือประเทศญี่ปุ่นและเกาหลีใต้ก็เริ่มเข้ามาเจรจาความร่วมมือกับเรามากขึ้นเช่นกัน สำหรับประเทศอินเดีย ในอดีตเคยมีนโยบายที่ชื่อว่า “มองตะวันออก” (Look East Policy) ปัจจุบันได้ปรับเปลี่ยนยุทธศาสตร์เป็นนโยบาย “ปฏิบัติการตะวันออก” (Act East Policy) นั่นหมายความว่า เมื่ออินเดียเห็นประเทศจีนดำเนินโครงการ “หนึ่งแถบหนึ่งเส้นทาง” (Belt and Road Initiative - BRI) เพื่อเชื่อมโยงกับอาเซียน อินเดียก็ต้องการที่จะเข้ามามีบทบาทและเชื่อมโยงกับภูมิภาคนี้เช่นเดียวกันครับ กลไกความร่วมมือในลักษณะนี้จะเกิดขึ้นอย่างแน่นอนครับ

ทีนี้คำถามก็คือ สิ่งที่ผมพูดถึงทั้งหมดนี้สื่อความหมายว่าอะไร? ในเมื่อกลุ่มประเทศเหล่านี้กำลังจะเข้ามาสร้างความผูกพันและเชื่อมโยงกับประเทศของเรา ผมขอให้ข้อมูลเชิงสถิติเพิ่มเติมสักเล็กน้อยนะครับ เพื่อเป็นการชี้แจงให้เห็นภาพรวมของการค้าในประเทศไทย ปัจจุบัน สัดส่วนการค้าระหว่างประเทศไทยกับภูมิภาคอาเซียน ในอดีตเคยอยู่ที่ประมาณร้อยละ 25 หรือ 1 ใน 4 ของมูลค่าการค้ารวม ซึ่งรวมทั้งการนำเข้าและการส่งออก แต่ในปัจจุบัน สัดส่วนนี้ลดลงเหลือร้อยละ 20 สาเหตุสำคัญคือการที่เรามีความตกลง RCEP (Regional Comprehensive Economic Partnership) โดยมีประเทศจีนเป็นภาคีหลักที่สำคัญของอาเซียน ทำให้จีนมีบทบาททางการค้าเพิ่มมากขึ้นและเข้ามาแทรกแซงสัดส่วนการตลาดเดิม ปัจจุบันสัดส่วนการค้าของจีนต่ออาเซียนอยู่ที่ประมาณร้อยละ 14 ถึง 15 และมีแนวโน้มเติบโตขึ้นอย่างต่อเนื่องตั้งแต่เริ่มมีข้อตกลง RCEP ครับ

เมื่อสถานการณ์เป็นเช่นนี้ ผมมองว่าหากเราจะเชื่อมโยงระบบในระดับนานาชาติ หากอาเซียนสามารถเชื่อมต่อข้อมูลถึงกันได้ เราก็ควรพิจารณาเลือกประเทศคู่ค้าที่เป็นพันธมิตร (Trading Partner) เพื่อจัดทำช่องทางพิเศษ (Fast Track) ร่วมกัน หมายความว่าอย่างไรครับ หมายความว่า สมมติว่าประเทศจีนกับอาเซียนสามารถเชื่อมต่อข้อมูลทางอิเล็กทรอนิกส์กันได้อย่างสมบูรณ์ เมื่อเราส่งออกสินค้าไปยังประเทศจีนและยิงข้อมูลผ่านระบบไป ข้อมูลนั้นจะไปถึงปลายทางทันที ทำให้กระบวนการตรวจปล่อยสินค้ามีความสะดวกรวดเร็ว คล้ายกับเป็นช่องทางด่วนพิเศษหรือ Green Lane ครับ สิ่งนี้จะช่วยสร้างการบูรณาการ (Integration) ในเชิงพื้นที่ทางเศรษฐกิจในรูปแบบของ “อาเซียนพลัส” (ASEAN Plus) ให้มีความแข็งแกร่งมากขึ้นครับ ผมขอฝากแนวคิดนี้ไว้เป็นกรณีศึกษานะครับ เพราะหากสามารถทำได้จริง มันจะเกิดประโยชน์อย่างมหาศาล คำถามคือ ท้ายที่สุดแล้วเราจะสามารถหันหลังให้กับสหรัฐอเมริกาได้หรือไม่? ในความเป็นจริงแล้ว สหรัฐอเมริกามีสัดส่วนทางเศรษฐกิจ (Contribution) ต่อโลกสูงถึงร้อยละ 28 ดังนั้นในขณะนี้ เรายังไม่สามารถหันหลังให้กับอเมริกาได้ครับ เพราะหากทำเช่นนั้น ประเทศเราก็จะได้รับผลกระทบทางเศรษฐกิจอย่างรุนแรงครับ

โอเคครับ จากที่ผมได้เล่าให้ฟังทั้งหมดนี้ ทุกท่านคงจะเห็นภาพแล้วว่า เราสามารถนำโครงสร้างเหล่านี้ไปบูรณาการต่อยอดในส่วนใดได้บ้าง อีกประเด็นหนึ่งที่มีหลายคนกล่าวถึง ซึ่งผมขออนุญาตพูดต่อเนื่องในตอนนี้เลย ก็คือ คำถามที่ว่า “ใครจะเป็นเจ้าภาพ” ในการดูแลรับผิดชอบเรื่องการเชื่อมต่อข้อมูลทางการค้า ในส่วนของภาคเอกชน เราเคยมีการหารือกันในเรื่องนี้ และเคยมีโครงการหนึ่งชื่อว่า “NDTP” (National Digital Trade Platform) ผมเองก็อยู่ในคณะทำงานร่วมกับภาคอุตสาหกรรม และเราได้หารือในประเด็นนี้กันบ่อยมาก

คำถามง่าย ๆ คือ โครงการนี้ได้ดำเนินการมาระยะหนึ่งแล้ว น่าจะประมาณ 3-4 ปีที่ผ่านมา ใช่ไหมครับ โครงการนี้ได้ร่วมมือกับทางประเทศญี่ปุ่น ภายใต้ชื่อ “TradeWaltz” ถ้าผมจำไม่ผิดนะครับ และได้ร่วมมือกับประเทศสิงคโปร์ด้วย โดยมีการทดสอบการเชื่อมต่อข้อมูล (Data Connectivity) ทั้งหมด ซึ่งผลปรากฏว่าประสบความสำเร็จเป็นอย่างดี แต่เมื่อโครงการสิ้นสุดลง ก็ขาดหน่วยงานที่จะรับช่วงประสานงานต่อ อย่างไรก็ตาม เราก็ยังมีคณะทำงานที่พยายามหารือกันว่าจะเดินหน้าโครงการนี้ต่อไปอย่างไร ในขณะนั้นผมได้เข้าร่วมประชุมและพยายามสอบถามหาความชัดเจนว่า ใครคือเจ้าภาพหลักของโครงการนี้ สิ่งที่น่าประหลาดใจมากก็คือ คำตอบที่เราได้รับคือ “ไม่มีผู้เป็นเจ้าภาพหลัก” ครับ

ความน่ากลัวที่สุดของการดำเนินโครงการลักษณะนี้ก็คือ มันยังไม่มีความชัดเจนครับว่าใครคือเจ้าภาพหลัก ซึ่งในมุมมองส่วนตัวของผมที่ปฏิบัติงานในวงการนี้มานาน ผมคิดว่าหน่วยงานที่เหมาะสมที่สุดและเป็นผู้ถือครองข้อมูลไว้มากที่สุด ซึ่งสอดคล้องกับโครงการอย่างระบบ ASEAN Single Window ก็สมควรจะเป็นกรมศุลกากรครับ ผมกล่าวด้วยความสัตย์จริงเลยครับ เพราะว่าท่านถือครองข้อมูลตั้งแต่ผู้ส่งออก ผู้รับสินค้า ข้อมูลสินค้า มูลค่า พิกัดอัตราศุลกากร น้ำหนัก และรายละเอียดอื่น ๆ อีกมากมาย ข้อมูลเหล่านี้ทางกรมศุลกากรมีครบถ้วนหมดแล้ว เพียงแต่มันอยู่ในรูปแบบของใบขนสินค้า ไม่ได้อยู่ในรูปแบบของใบตราส่งสินค้า (B/L) เท่านั้นเอง แต่ในความเป็นจริงแล้ว ชุดข้อมูลมันคือข้อมูลชุดเดียวกันครับ ดังนั้น เราก็ต้องพยายามพิจารณากัน

ต่อไปครับ แต่หากสมมติว่ากรมศุลกากรอาจจะติดขัดปัญหาด้านข้อกฎหมายที่ยังไม่อนุญาตให้ดำเนินการเป็นเจ้าภาพได้ ประเด็นนี้เราก็คงต้องไปหารือกันต่อครับว่าจะเชื่อมต่อระบบกันอย่างไรในอนาคต นี่เป็นเพียงความเห็นส่วนตัวของผมนะครับ

ทีนี้เรามาพิจารณาดูนะครับว่า ทาง FIATA เขาได้ดำเนินการอะไรกันบ้าง ก่อนอื่นต้องอธิบายให้เข้าใจตรงกันก่อนว่า FIATA คือใคร FIATA คือสมาพันธ์ที่รวบรวมสมาคมของผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ (Forwarder) ทั่วโลกมารวมตัวกันในระดับสากลครับ FIATA ก็มีลักษณะคล้ายคลึงกับ IATA แต่ IATA จะดูแลเรื่องการขนส่งทางอากาศ ส่วน FIATA จะดูแลการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Multimodal Transport) ครับ ซึ่ง FIATA ก็ได้ริเริ่มโครงการดี ๆ ขึ้นมาหลายโครงการ รวมถึงการสร้างอำนาจต่อรองกับภาคีเครือข่ายต่าง ๆ ด้วย และยังช่วยขยายขอบเขตการทำงานสนับสนุนผู้ประกอบการในอีกหลาย ๆ เรื่องครับ

สิ่งที่ผมอยากจะให้ทุกท่านพิจารณาก็คือ เรามาพูดถึงเอกสาร FIATA B/L กันก่อนนะครับ แตกต่างจาก B/L ทั่วไปตรงที่ FIATA จะออกเอกสารใบตราส่งสินค้าที่มีโลโก้ของ FIATA ปรากฏอยู่ ซึ่งก็คือเอกสารตามภาพด้านขวามือที่ผมแสดงให้ดูนี้นะครับ และในความเป็นจริง เขายังมีเอกสารรองรับในส่วนอื่น ๆ อีกหลากหลายรูปแบบตามที่ปรากฏในภาพด้านซ้ายมือ ผมนำมาให้ดูเพื่อให้ทราบว่า FIATA มีโครงการริเริ่มในการออกเอกสารหลายประเภท เช่น เอกสารที่เกี่ยวกับการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Multimodal Transport Waybill) หรือใบรับมอบสินค้าในคลัง (Warehouse Receipt) เป็นต้น ซึ่งสามารถนำมาประยุกต์ใช้ได้ แต่หากจะใช้เอกสารเพียงใบเดียวที่ครอบคลุมทั้งหมด ผมคิดว่าก็คือเอกสาร FIATA B/L ครับ เพราะมันเป็นเอกสารการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Multimodal Transport Document) ซึ่งครอบคลุมการขนส่งทุกรูปแบบ และเป็นการขนส่งแบบต้นทางถึงปลายทาง (End-to-End) จากที่ใดไปยังที่ใดก็ได้ ส่วนใหญ่แล้วผู้ประกอบการก็จะเลือกใช้เอกสารฉบับหลักที่ผมนำมาแสดงให้ดูนี้นะครับ

ทีนี้สิ่งที่ผมเตรียมมานำเสนอคืออะไร ผมต้องการนำเสนอให้เห็นว่า นี่คือชุดข้อมูลของสมาคม TIFFA ของไทยเราเลยนะครับ เนื่องจาก TIFFA เป็นสมาชิกของ FIATA เราจึงได้ไปร่วมลงนามในสัญญาเพื่อขอรับสิทธิในการใช้งาน B/L นั่นหมายความว่า สมาชิกของ TIFFA ก็มีสิทธิที่จะสามารถออกเอกสาร FIATA B/L ได้เช่นกันครับ ข้อมูลนี้เป็นสถิติตัวเลขการออก B/L ของสมาชิกเราในแต่ละเดือน ย้อนหลังไปประมาณ 4 ปีเศษ หากคิดตัวเลขกลม ๆ เป็นรายปี สมาชิกของเรามีการออกเอกสารเฉลี่ยประมาณปีละ 120,000 ถึง 130,000 ชุดต่อปีครับ

ทีนี้กลับมาทำความเข้าใจเบื้องต้นกันก่อนนะครับว่า ในปัจจุบันมีการออกใบตราส่งสินค้า (B/L) กันประมาณเท่าใด ทั่วโลกในปัจจุบันมีการออก B/L อยู่ที่ประมาณ 45 ล้านชุดครับ สำหรับผู้ประกอบการ ไม่ว่าจะเป็น Forwarder หรือสายการเดินเรือ เวลาที่จะออกเอกสารเหล่านี้ จะมีทางเลือกหลัก ๆ ดังนี้ครับ 1. ใช้ B/L ของสายการเดินเรือ 2. ใช้ B/L ของ Forwarder เอง ซึ่งหมายความว่าบริษัทแต่ละรายก็สามารถจัดทำรูปแบบ B/L ของตนเองขึ้นมาออกให้ลูกค้าได้ และ 3. ใช้ B/L ของหน่วยงานกลาง อย่างเช่น FIATA B/L ซึ่งข้อดีประการหนึ่งของการใช้ FIATA B/L คือ เมื่อมีโลโก้ของ FIATA ประทับอยู่ ผู้คนก็จะรับรู้ได้ทันทีว่านี่คือองค์กรระดับโลก จึงมีความน่าเชื่อถือสูง ซึ่งส่งผลดีต่อภาพลักษณ์ในสายตาของคู่ค้าทั่วโลก บางท่านจึงนิยมใช้ B/L ที่เป็นของ FIATA ในลักษณะนี้ครับ เพราะจะทำให้ภาพลักษณ์ในระดับสากลดูมีความน่าเชื่อถือมากยิ่งขึ้น ผมขออนุญาตเล่าที่มาที่ไปให้ทราบเบื้องต้นก่อน เพื่อให้ทุกท่านเข้าใจตรงกันเมื่อเราพูดถึงเรื่อง B/L ครับ

ซึ่ง B/L ตัวนี้เราก็มีการใช้งานกันมาอย่างยาวนานแล้วนะครับ ผมเคยมีโอกาสไปนำเสนอข้อมูลในเวทีการประชุมระดับภูมิภาคของ FIATA ที่เกาะบาหลี เมื่อเรานำเสนอตัวเลขให้ที่ประชุมดูว่า ประเทศไทยมีการออกเอกสารนี้ปีละแสนกว่าฉบับ ทางส่วนกลางถึงกับตกใจเลยครับ ว่าทำไมประเทศไทยถึงมีการใช้งานเยอะขนาดนี้

เพราะในประเทศอื่น ๆ ส่วนใหญ่เค้ามักจะออก B/L ของตนเองกันเป็นหลัก แต่ในประเทศไทยเรามองว่าการใช้ FIATA B/L ช่วยสร้างภาพลักษณ์ที่ดูดีและน่าเชื่อถือครับ

ทีนี้เรามาพิจารณาก้าวต่อไปกันครับ ทาง FIATA เอง ผมมองว่าเขาก็ได้ร่วมมือกับภาคีเครือข่ายตามที่คุณทอมได้กล่าวไปเมื่อสักครู่นี้นะครับ ไม่ว่าจะเป็นกลุ่ม DCSA, ทาง ICC DSI และกลุ่ม SWIFT (ซึ่งดูแลในส่วนของภาคการธนาคาร) พอดีพวกเขาเป็นภาคีเครือข่ายที่ได้ร่วมหารือกันว่า ในโลกยุคดิจิทัลเราจำเป็นต้องปรับเปลี่ยนรูปแบบแล้ว ทาง FIATA จึงตั้งเป้าที่จะออกเอกสารที่เรียกว่า eFB/L (Electronic FIATA Bill of Lading) ขึ้นมาครับ โดยพวกเขาได้พัฒนาระบบที่เป็นแบบ Open Source ออกมารองรับ

ซึ่งในรายละเอียดเชิงลึกแล้ว การพัฒนาระบบนี้เขาได้ว่าจ้างทีมพัฒนาจากประเทศอินเดียเป็นผู้เขียนระบบให้ครับ และหัวหน้าทีมพัฒนา (Team Lead) ก็เป็นชาวอินเดียครับ พวกเขาได้ดำเนินการในเรื่องของการเชื่อมต่อชุดข้อมูลถึงกัน ในสไลด์นี้จะมีการใช้คำศัพท์ว่า “TMS” (Transport Management System) ซึ่งในความหมายที่แท้จริงก็คือ ระบบการจัดการของแต่ละผู้ใช้งาน (User) ที่ทำหน้าที่ออกเอกสารใบตราส่งสินค้านั่นเองครับ FIATA ใช้คำว่า TMS ในความหมายที่ครอบคลุมถึงผู้เล่น (Player) ในวงการที่เป็นตัวละคร (Actor) ต่าง ๆ ไม่ว่าจะเป็น Forwarder หรือผู้เกี่ยวข้องอื่น ๆ ว่าสามารถใช้ระบบของตนเองในการจัดทำเอกสาร แล้วส่งข้อมูลขึ้นไปบนระบบส่วนกลางได้เลย โดยไม่ต้องไปบันทึกข้อมูล (Key-in) ใหม่ให้ซ้ำซ้อน หากมีการทำ API เชื่อมต่อระบบไว้เรียบร้อยแล้ว ก็สามารถส่งข้อมูลขึ้นไปได้ทันทีครับ เมื่อคุณทำงานและออกเอกสารตามกระบวนการปกติ ข้อมูลก็จะถูกส่งเข้าระบบส่วนกลางและทำการบันทึกไว้ให้โดยอัตโนมัติ ซึ่งระบบที่พัฒนาขึ้นมานี้ มีจุดเด่นในเรื่องของ “เส้นทางการตรวจสอบ” (Audit Trail) ที่สามารถบันทึกและตรวจสอบประวัติได้ทั้งหมดว่า ข้อมูลมีการถูกแก้ไขหรือเปลี่ยนแปลงอย่างไรบ้างครับ

หลักการสำคัญของระบบนี้คือ การนำ “QR Code” มาใช้งานครับ ระบบจะทำการสร้าง (Generate) QR Code ขึ้นมาตามภาพทางด้านขวามือนี้ หลักการทำงานก็ง่ายมากครับ คือใช้สแกนเพื่อยืนยันตัวตนของเอกสาร หมายความว่า หากคุณมีโทรศัพท์มือถือ ก็สามารถนำมาสแกน QR Code นี้ได้ แล้วระบบจะลิงก์เข้าไปยังเว็บไซต์ของ FIATA เพื่อทำการตรวจสอบและยืนยันว่า ข้อมูลในเอกสารใบตราส่งชุดนี้เป็นข้อมูลที่ถูกต้อง เป็นของจริง และมีอยู่จริงหรือไม่ ท่านสามารถทดลองสแกนดูได้เลยนะครับ ตัวอย่างที่เห็นนี้เป็นตัวทดสอบแนวคิด (Proof of Concept - POC) ที่ทางเราได้ทดลองทำใน Sandbox ขึ้นมา ซึ่งขณะนี้เรากำลังอยู่ในช่วงของการทดสอบระบบกันอยู่ครับ โดยระบบนี้ถูกพัฒนาขึ้นบนพื้นฐานของมาตรฐาน ICC DSI รวมถึงมาตรฐาน MLETR ตามที่คุณทอมได้บรรยายไปก่อนหน้านี้นะครับ หน่วยงานภาคีเครือข่ายเหล่านี้ แท้จริงแล้วมีการหารือกันในระบบหลังบ้านอยู่ตลอด และพยายามที่จะวางรากฐานของแพลตฟอร์ม (Platform) ให้เป็นมาตรฐานกลางที่เป็นหนึ่งเดียวกันทั้งหมดครับ

ทีนี้เรามาพิจารณาถึงข้อดีข้อเสียกันบ้าง ซึ่งผมคิดว่าหลายท่านก็ได้กล่าวไปบ้างแล้วนะครับ ในความเป็นจริง เราต้องยอมรับว่าในโลกยุคดิจิทัล วันหนึ่งเอกสาร B/L จะต้องเปลี่ยนรูปแบบไปสู่ความเป็นดิจิทัลอย่างแน่นอน ผมกล้ายืนยันล้านเปอร์เซ็นต์เลยครับ เพียงแต่ความท้าทายอยู่ที่ “ความรวดเร็วในการปรับเปลี่ยน” ว่าจะเกิดขึ้นได้เร็วเพียงใด สาเหตุเป็นเพราะมันคล้ายกับกรณีของกรมศุลกากรในอดีต ที่เปลี่ยนรูปแบบจากใบขนสินค้าแบบกระดาษมาเป็นระบบ EDI ซึ่งถือเป็นความท้าทายอย่างมาก แต่ข้อดีคือ เมื่อเป็นเรื่องภายในระดับประเทศ ภาครัฐสามารถออกกฎหมายบังคับให้ทุกภาคส่วนต้องเปลี่ยนระบบได้ ทำให้ทุกคนไม่มีทางเลือก แต่สำหรับการค้าระหว่างประเทศ เราไม่สามารถออกกฎหมายบังคับเช่นนั้นได้ เพราะไม่มีหน่วยงานกลางใดที่มีอำนาจบังคับได้ทั่วโลก นี่จึงเป็นความท้าทายสำคัญที่ทำให้ผมมองว่า การนำมาปฏิบัติจริง ในระดับสากลอาจจะใช้เวลาและเกิดขึ้นได้ช้ากว่าในระดับประเทศครับ

อย่างไรก็ตาม กระบวนการทำงานนั้นเข้าใจได้ง่ายครับ ผมขอยกตัวอย่างแผนผังขั้นตอนการทำงานให้พิจารณาตามรูปด้านล่างนี้นะครับ สมมติว่าผมขอยกตัวอย่างเป็นสมาคม TIFFA ของเราเลยนะครับ สมาคมของเรามีบริษัทในเครือชื่อ TIFFA EDI ซึ่งได้ผ่านกระบวนการตรวจสอบและรับรอง จากทาง FIATA และได้รับการอนุมัติให้เป็นหนึ่งในผู้ให้บริการ (Service Provider) ของ FIATA เรียบร้อยแล้ว สิ่งนี้หมายความว่า เราจะมีหน้าเว็บไซต์ให้บริการ ผู้ใช้งานสามารถป้อนข้อมูลผ่านหน้าเว็บเพื่อออก B/L ได้เลย หรือสามารถใช้การเชื่อมต่อผ่าน API เพื่อโยนชุดข้อมูลจากระบบหลังบ้านของผู้ประกอบการส่งผ่านไปยังหน้าเว็บโดยตรงก็ได้ครับ เมื่อข้อมูลถูกส่งเข้าระบบเสร็จสิ้น ระบบก็จะทำการประมวลผลชุดข้อมูลนั้นผ่านทางเซิร์ฟเวอร์ จากนั้นจะมีการใช้กระบวนการที่เรียกว่า “FIATA Digital Identity” ซึ่งคล้ายกับคอนเซปต์ที่ผมได้อธิบายไปก่อนหน้านี้ เพื่อใช้ในการยืนยันตัวตนทางดิจิทัล เนื่องจากประเด็นเรื่องการยืนยันตัวตนถือเป็นเรื่องที่สำคัญที่สุด เมื่อยืนยันตัวตนเสร็จสิ้น ระบบก็สามารถออกเอกสาร B/L อิเล็กทรอนิกส์ออกมาได้ครับ

สำหรับ eB/L ในระบบนี้นะครับ มันได้รับการออกแบบมาให้เป็นลักษณะหลายรูปแบบ (Multi-template) หมายความว่า หากผู้ใช้งานยังคงคุ้นชินกับระบบกระดาษอยู่ ก็สามารถเลือกที่จะพิมพ์เอกสารใบตราส่งออกมาเป็นเอกสารทางกายภาพได้เช่นกันครับ หากปลายทางมีความประสงค์ที่จะนำไปพิมพ์ลงบนกระดาษ ก็สามารถดำเนินการได้ หรือประการที่สองคือ เลือกใช้งานเป็นไฟล์ดิจิทัลไปเลยก็ได้ครับ โดยในไฟล์ดิจิทัลจะมีการฝังรูปแบบ QR Code เข้าไปตามที่ผมได้อธิบายไว้ครับ นอกจากนี้ ข้อมูลเอกสารจะถูกอัปโหลดไว้ในระบบส่วนกลางของ FIATA เพื่อให้สามารถตรวจสอบได้ว่า เอกสารฉบับนี้เป็นของแท้หรือของปลอม และมีอยู่จริงในระบบหรือไม่ โดยมีการพัฒนาระบบตรวจสอบความถูกต้องของเอกสารที่รับรอง เพื่อให้สามารถสืบค้นและยืนยันได้อย่างรัดกุมว่าเอกสารนั้นเป็นของจริงครับ

ทีนี้ ผมมีประเด็นหนึ่งที่เคยตั้งเป็นคำถามไว้หลายครั้ง ขอย้อนกลับไปที่ผมเคยอธิบายเรื่องการออก B/L ต้นฉบับ 3 ฉบับนะครับ ในระบบดั้งเดิมต้องมี 3 ฉบับ แต่เมื่อเปลี่ยนมาเป็นระบบดิจิทัล มันไม่มีเอกสาร 3 ฉบับแล้วครับ แต่มันเหลือเพียงแค่ไฟล์อิเล็กทรอนิกส์เพียงไฟล์เดียว ประเด็นที่ทุกฝ่ายมีความกังวลมากที่สุดคือปัญหา “การฉ้อโกง” และการที่มีบุคคลไปกล่าวอ้างแสดงตนว่าเขาคือเจ้าของกรรมสิทธิ์ในสินค้านั้น ๆ ในส่วนของการป้องกันความปลอดภัยของข้อมูลผ่านทาง QR Code ว่าจะมีความปลอดภัยรัดกุมเพียงใดนั้น ผมอาจจะยังไม่สามารถให้รายละเอียดเชิงลึกได้ทั้งหมด ผมเคยนำประเด็นเหล่านี้ไปสอบถามกับทาง FIATA ว่าหากเกิดกรณีที่ระบบไม่สามารถทำงานได้อย่างถูกต้องจะดำเนินการอย่างไร ซึ่งทาง FIATA ก็ยังคงไม่สามารถให้คำตอบที่ชัดเจนได้ และหลีกเลี่ยงที่จะตอบคำถามที่ซับซ้อนในลักษณะนี้ครับ จากการที่ผมเคยได้ศึกษาข้อมูลเชิงลึกเกี่ยวกับเงื่อนไขสัญญาของ FIATA ข้อกำหนดความรับผิดชอบของเขาไม่ได้ครอบคลุมร้อยเปอร์เซ็นต์ครับ หมายความว่าเขาไม่ได้ให้การรับประกันความเสียหายที่เกิดขึ้นทั้งหมด เนื่องจากความรับผิดชอบทางแพ่งในกรณีนี้มีมูลค่าสูงมาก ลองจินตนาการดูนะครับว่า B/L หนึ่งฉบับอาจครอบคลุมสินค้าหลายร้อยตู้คอนเทนเนอร์ หากตู้คอนเทนเนอร์มีมูลค่าตู้ละ 10 ล้านบาท รวมมูลค่าก็อาจจะสูงถึงหลักพันล้านบาท หากเกิดข้อผิดพลาดในการตรวจสอบเอกสาร B/L แล้วนำไปสู่การปล่อยสินค้าให้ผิดคน หรือโอนกรรมสิทธิ์ผิดพลาด ความเสียหายระดับนี้ถือเป็นเรื่องใหญ่มาก และไม่มีหน่วยงานใดกล้ารับประกันความรับผิดชอบได้อย่างเต็มร้อยเปอร์เซ็นต์ครับ สิ่งนี้จึงเป็นประเด็นที่ผมมองว่ายังคงเป็นความท้าทายที่สำคัญอย่างยิ่งครับ

อย่างไรก็ตาม ดังที่ได้กล่าวไปแล้วว่า ในกลไกของการขนส่งระหว่างประเทศ กรณีการปลอมแปลงใบตราส่งสินค้า (B/L) นั้นมีอยู่จริงครับ แม้แต่รูปแบบกระดาษที่มีการประทับอากรแสตมป์ มิจฉาชีพก็ยังสามารถปลอมแปลงได้เหมือนของจริงทุกประการ ทำให้ทางปลายทางเกิดความสับสนและปล่อยสินค้าผิดพลาด จนนำไปสู่คดีความฟ้องร้องกันอย่างแพร่หลาย ซึ่งเป็นกรณีที่เกิดขึ้นบ่อยมากครับ ดังนั้นเราจึงต้องเพิ่มความระมัดระวังอย่างยิ่ง โดยเฉพาะในเรื่องของกระบวนการพิสูจน์ตัวตน (Authentication) ผมมองว่าความท้าทายในการยืนยันเอกสาร

ต้นฉบับที่แท้จริงยังคงเป็นเรื่องที่ยากพอสมควร แม้ว่าเราจะเปลี่ยนมาใช้ไฟล์ดิจิทัลหรือระบบ QR Code แล้วก็ตามครับ

ในส่วนสุดท้ายนี้ ผมขอนำเสนอแผนภาพกระบวนการให้ทุกท่านพิจารณานะครับว่า ในขั้นตอนของการส่งผ่านข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์นั้นมีลักษณะเป็นอย่างไร เริ่มต้นจากการกำหนดชุดข้อมูลที่จำเป็นว่าต้องประกอบด้วยข้อมูลใดบ้าง ส่วนตรงกลางจะเป็นกระบวนการการทำงานที่ครอบคลุมหน่วยงานหลัก 3 ฝ่าย ได้แก่ สมาชิกของสมาคม TIFFA หรือผู้รับจัดการขนส่ง ตัวสมาคม TIFFA เอง หรือบริษัท TIFFA EDI ในฐานะผู้ให้บริการระบบที่ได้รับการรับรองจาก FIATA จากนั้นข้อมูลจะถูกส่งไปยังระบบส่วนกลางของ FIATA เพื่อเข้าสู่กระบวนการตรวจสอบและรับรองความถูกต้องก่อนที่จะพิมพ์ออกมาเป็นหน้าตาของเอกสาร eFB/L ของ FIATA ครับ โปรดสังเกตว่าในด้านหลังของเอกสารอิเล็กทรอนิกส์ ก็ยังคงมี “เงื่อนไขแห่งสัญญา” (Back Clauses) ระบุไว้อย่างครบถ้วนเช่นเดิม เพราะในท้ายที่สุดแล้ว เอกสารการขนส่งก็ยังคงหนีไม่พ้นที่จะต้องมีข้อกำหนดและเงื่อนไขสัญญาที่ชัดเจนผูกพันอยู่ครับ

ทั้งหมดนี้ก็เป็นรายละเอียดที่ผมพยายามสรุปทบทวนภาพรวมระดับโลกให้ทุกท่านได้รับฟัง และแบ่งปันให้เห็นถึงกลไกการทำงานที่เกิดขึ้นจริงในปัจจุบันครับ เผื่อท่านใดมีข้อซักถาม ก็ขอเรียนเชิญได้เลยครับ

ศาสตราจารย์ ดร.ไผทชิต เอกจริยกร (ผู้ดำเนินรายการ)

ครับ ขอเรียนอย่างนี้นะครับ ผมขออนุญาตเสริมนิดหนึ่งก่อนนะครับ กรมเจ้าท่าอาจจะมีภาระงานเพิ่มขึ้น แต่ก็ยังคงอยู่ในขอบข่ายอำนาจหน้าที่ของกรมเจ้าท่าครับ เจตนารมณ์หลักของผมในการสัมมนาวันนี้ เป้าหมายหลักของเราอยู่ที่ใบตราส่งสินค้าทางทะเล หรือ eB/L แต่เผอิญว่า ผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ นั้นทำหน้าที่เป็นตัวแทนของฝ่ายผู้ส่งสินค้าหรือผู้รับสินค้า โดยปกติตามรูปแบบดั้งเดิม (Traditional Freight Forwarder) ก็จะไปติดต่อสายการเดินเรือแทนผู้ส่งสินค้า แล้วนำใบตราส่ง (B/L) ที่ระบุชื่อผู้ส่งจริงและผู้รับจริงที่ปลายทาง นำมามอบให้กับผู้ส่งสินค้า โดยที่ตัว Freight Forwarder จะไม่มีชื่อปรากฏอยู่ใน B/L เลยนะครับ หากเป็นเอกสารต้นฉบับที่แท้จริง

ดังนั้น ผู้ส่งจริงและผู้รับจริง ผมขอเรียกว่าเป็นผู้ส่งตัวจริงและผู้รับตัวจริงนะครับ ในที่นี้ผมจะยังไม่ขอกล่าวถึง House B/L หรือใบตราส่งทางทะเลที่เรานำสินค้าไปรวมตู้อะไรก็ตามแต่ นั่นคือรูปแบบที่หนึ่ง ซึ่งเป็นเรื่องของการขนส่งทางเรือ หรือถ้าเป็นทางอากาศก็ดำเนินการไปตามรูปแบบทางอากาศ แต่ในปัจจุบัน ผู้รับจัดการขนส่งฯ ได้พัฒนาบทบาทของตนเองไปอีกขั้นหนึ่ง คือการทำหน้าที่เป็น MTO (Multimodal Transport Operator) หรือผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ

ในบริษัทแห่งหนึ่ง อาจจะดำเนินธุรกิจเป็นผู้รับจัดการขนส่งแบบดั้งเดิมก็ได้ คือเป็นเพียงตัวแทนของผู้ส่งและผู้รับสินค้า หรือจะทำหน้าที่เป็น MTO ก็ได้ หมายความว่า แม้จะไม่มีรถบรรทุก ไม่มีเรือ ไม่มีเครื่องบินเป็นของตนเอง แต่เมื่อมีผู้มาว่าจ้างให้ขนส่งสินค้าระหว่างประเทศตั้งแต่ 2 รูปแบบขึ้นไป ก็จะใช้สัญญาเพียงฉบับเดียวครอบคลุมทั้งหมดเลยครับ ไม่ว่าจะเป็นการขนส่งแบบ Door-to-Door หรือการขนส่งตั้งแต่ 2 รูปแบบขึ้นไป เช่น ทางบก ทางทะเล หรือทางอากาศ ก็จะใช้สัญญาแบบเบ็ดเสร็จฉบับเดียว (Single Contract) เท่านั้นครับ ซึ่งคล้ายคลึงกับกรอบข้อบังคับของพระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548 เรามีกฎหมายว่าด้วยการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบอยู่แล้วนะครับ เพราะฉะนั้น หาก Freight Forwarder ทำหน้าที่ในลักษณะนั้น แม้จะไม่มีรถ ไม่มีเรือ ก็สามารถทำได้ เพราะไม่มีข้อกำหนด (Requirement) ใดในพระราชบัญญัติว่าต้องมีรถ มีเรือ หรือมีเครื่องบินเป็นของตนเอง เพียงแต่หากจะให้บริการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ก็จะต้องมาจดทะเบียนเป็นผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ แม้แต่สายการเดินเรือ หรือสายการบิน ก็สามารถจดทะเบียนเป็น

MTO ได้เช่นกันครับ นั่นคือการเข้าสู่สถานะของการเป็น MTO หรือการที่ Freight Forwarder ทำหน้าที่เป็น MTO ก็ได้ครับ

ในกรณีนี้ หาก Freight Forwarder ทำหน้าที่เป็น MTO เอง ก็จะสามารถออกเอกสาร FIATA FB/L (FIATA Multimodal Transport Bill of Lading) ได้ ซึ่งตามปกติในอดีตจะออกเป็นรูปแบบกระดาษ แต่ในปัจจุบัน อย่างที่คุณเฉลิมศักดิ์ได้กล่าวไปว่า ทาง FIATA มีระบบ eFB/L แล้ว ซึ่งก็คือใบตราส่งสำหรับการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบที่เป็นมาตรฐานของ FIATA ครับ ประเด็นคือ เขาทำระบบนี้ได้แล้ว และเรื่องนี้ก็อยู่ภายใต้การกำกับดูแลของพระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548 ซึ่งหน่วยงานที่รับผิดชอบในการรับจดทะเบียนก็คือกรมเจ้าท่า โดยมีสำนักงานที่ดูแลเรื่องการจดทะเบียนผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบอยู่แล้วครับ

ในส่วนของการขนส่งทางเรือ กรมเจ้าท่าก็ดูแลอยู่ในระดับหนึ่ง หน่วยงานที่จะเป็นผู้เสนอแก้ไขพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเลก็น่าจะเริ่มต้นมาจากกรมเจ้าท่า และหน่วยงานที่จะต้องมาพิจารณาว่าหากนำระบบอิเล็กทรอนิกส์มาใช้ตามที่คุณเฉลิมศักดิ์กล่าว พระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบจะต้องมีการแก้ไขปรับปรุงกฎเกณฑ์ในทางแพ่งเพิ่มเติมหรือไม่ ก็คือกรมเจ้าท่าเช่นกันครับ ที่คุณเฉลิมศักดิ์นำเสนอมานั้นไม่ได้เป็นการพูดนอกประเด็นเลยนะครับ หากพิจารณาให้ดี ท่านพยายามจะชี้ให้เห็นถึงระบบการค้าของโลกทั้งหมดที่กำลังมุ่งไปสู่ระบบอิเล็กทรอนิกส์ ไม่ว่าจะเป็นภูมิภาคอาเซียน หรือส่วนอื่น ๆ ทุกอย่างกำลังจะเปลี่ยนเป็นดิจิทัลทั้งหมด ไม่ว่าจะเป็น eB/L หรือ eFB/L ก็เป็นส่วนหนึ่งของกระแสนี้ และมันจะต้องเกิดขึ้นอย่างแน่นอน เพียงแต่ประเทศไทยเราอาจจะยังต้องเตรียมการและดำเนินการอีกมากครับ

ท่านได้พยายามอธิบายภาพรวมทั้งหมด แต่ผมก็อยากจะตั้งคำถามกลับไปยังท่านว่า ในฐานะที่ท่านเป็นผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ และท่านก็ระบุว่ามีความพร้อมแล้ว สามารถดำเนินการได้แล้ว และยังมีบริษัทที่ดูแลเรื่อง EDI ด้วย ก่อนที่จะแปลงข้อมูลเป็นระบบอิเล็กทรอนิกส์ทั้งหมด ก็ต้องเริ่มต้นจากการเชื่อมต่อข้อมูลกับกรมศุลกากร อาเซียนเองก็กำลังมุ่งไปในทิศทางเดียวกัน แต่สิ่งที่มากระทบกับบทบาทของท่านคือ ในกรณีที่ท่านทำหน้าที่เป็นเพียงผู้ประสานงาน สมมติว่ามีผู้มาว่าจ้าง ผมเป็นผู้ผลิตสินค้า หากผมไปติดต่อสายการเดินเรือโดยตรง สายการเดินเรือก็จะออก B/L ให้ผม หรือหากผมไปติดต่อตัวแทนสายการบิน ผมก็จะได้ B/L ซึ่งในอนาคตอาจจะอยู่ในรูปแบบอิเล็กทรอนิกส์ แต่ในปัจจุบันยังเป็นรูปแบบกระดาษ กรณีเช่นนี้ Freight Forwarder อาจจะไม่ได้เข้ามาเกี่ยวข้องเลย

แต่ถ้าผมเป็นผู้ผลิตสินค้า ผมไม่ต้องการยุ่งยาก ไม่อยากมีแผนกชิปปิ้งในบริษัทของผม ผมจึงไปติดต่อ Freight Forwarder เพื่อให้ช่วยจัดการดูแลให้ทั้งหมด ไม่ว่าจะเป็นเรื่องการบรรจุหีบห่อ (Packaging), คลังสินค้า (Warehousing), หรือพิธีการศุลกากร Freight Forwarder ก็จะทำหน้าที่จัดการให้ทั้งหมด โดยได้รับค่าตอบแทน จากนั้นก็จะไปติดต่อสายการเดินเรือที่มีระวางว่าง ทำหน้าที่จัดการทุกอย่างแทนผู้ส่งออกทั้งหมด แล้วนำใบตราส่งที่ระบุชื่อผู้ส่งจริงและผู้รับจริง ซึ่งก็คือผู้ซื้อ มอบให้กับผู้ส่งสินค้า จากนั้นผู้ส่งสินค้าจะนำไปดำเนินการต่ออย่างไรก็แล้วแต่ หากไม่ได้ทำธุรกรรมผ่านธนาคาร ก็อาจจะจัดส่งผ่านระบบไปรษณีย์ด่วนพิเศษ (EMS) ไปให้ผู้รับ แต่หากทำธุรกรรมผ่านธนาคาร ผู้ขายก็นำเอกสารนั้นไปขึ้นเงินกับธนาคารตามระบบ L/C (Letter of Credit) หรือ UCP ก็ว่ากันไป ถูกต้องไหมครับ แต่หากเป็นการออก eB/L ทางทะเลในกรณีแรก Freight Forwarder อาจจะไม่ได้เข้าไปเกี่ยวข้องเลย หรืออาจจะมีบทบาทไม่มากนัก แต่ท่านก็สามารถทำได้ใช่ไหมครับ ท่านมีระบบรองรับ แม้กระทั่ง eFB/L ท่านก็ยังสามารถทำได้เลย

คุณเฉลิมศักดิ์ กาญจนวรินทร์ (นายกสมาคมผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ - TIFFA)

ผมขออนุญาตเสริมประเด็นของอาจารย์สักนิดนะครับ พอดีเมื่อสักครู่พูดไปแล้วอาจจะข้ามประเด็นนี้ไป คือผมอยากจะอธิบายระบบของ FIATA ให้ฟังเพิ่มเติมครับ ว่าเขาใช้เทคโนโลยีอะไรและทำงานอย่างไร อาจจะเป็นข้อมูลเชิงไอทีสักเล็กน้อยนะครับ ในระบบนี้ เขาได้นำเทคโนโลยีบล็อกเชนเข้ามาใช้งานครับ ต้องอธิบายก่อนว่า เทคโนโลยีบล็อกเชนคือการจัดเก็บข้อมูลเป็นบล็อกหรือเป็นชุดข้อมูล บล็อกเชนถูกออกแบบมาเพื่อรองรับการใช้งานจากผู้มีส่วนเกี่ยวข้องหลายฝ่าย (Multiple Parties) อยู่แล้ว โดยผู้ที่ส่งชุดข้อมูลเข้าสู่ระบบบล็อกเชนจะมีความปลอดภัยในตัวมันเอง ระบบสามารถจำกัดสิทธิการเข้าถึงหรือการมองเห็นชุดข้อมูลได้ ยกตัวอย่างเช่น ฝั่งสายการเดินเรืออย่างคุณทอม ก็ส่งเฉพาะข้อมูลในส่วนของเรือเข้ามา ฝั่ง shipper ก็ส่งเฉพาะข้อมูลของผู้ส่งออกเข้ามา ฝั่ง Forwarder ก็ส่งข้อมูลเข้ามา ทุกฝ่ายก็จะมีชุดข้อมูลเป็นบล็อกของตนเองครับ ระบบสามารถจำกัดการมองเห็นของข้อมูลได้ หมายความว่า คุณทอมอาจจะไม่สามารถเห็นข้อมูลในส่วนของผู้อื่นได้ หากเราไม่ต้องการให้ใครเห็นข้อมูลส่วนใด ระบบก็สามารถตั้งค่าป้องกันไว้ได้ครับ ด้วยเหตุนี้ FIATA จึงเลือกใช้เทคโนโลยีบล็อกเชนเข้ามาช่วยในการทำงานครับ อันนี้ขออธิบายเพื่อสร้างความเข้าใจในเบื้องต้นก่อนนะครับ

ประการที่ 2 ที่ผมอยากจะอธิบายคือ เมื่อเราพูดถึงคำว่า Bill of Lading หรือใบตราส่งสินค้า ในทางปฏิบัติมันมีหลายรูปแบบที่สามารถเกิดขึ้นได้ ซึ่งเราก็ได้นำประเด็นนี้ไปหารือกับทาง FIATA เช่นกันครับ ผมขออนุญาตอธิบายลงรายละเอียดเพื่อให้เห็นภาพนะครับ ลองจินตนาการถึงการขนส่งสินค้าหนึ่งตู้คอนเทนเนอร์ ผมพยายามจะอธิบายให้เข้าใจง่ายที่สุด นะครับ กรณีแรก หาก shipper หรือผู้ส่งออก ทำการจองระวาง (Book) กับสายการเดินเรือโดยตรง มันก็จะเป็นกระบวนการทำงานเพียงช่องทางเดียว (Single Channel) คือ shipper จองกับเรือ และเรือก็ออก B/L ให้ B/L ที่ออกโดยสายการเดินเรือ ในวงการเราจะเรียกว่า Master B/L หรือ Ocean B/L (OB/L) นะครับ ซึ่ง B/L ชุดนี้จะแสดงข้อมูลว่า shipper รายนี้คือผู้ส่งออก และ consignee รายนี้คือผู้รับสินค้า โดยสายการเดินเรือเป็นผู้ออกเอกสารให้กับ shipper โดยตรง นี่คือรูปแบบพื้นฐานครับ หมายความว่า shipper จองระวางกับเรือโดยตรง แต่ในความเป็นจริง วงการนี้มีความซับซ้อนมากกว่านั้นมากครับ ผมพยายามจะอธิบายให้เข้าใจง่ายที่สุดนะครับ

รูปแบบที่ 2 คือ shipper ไม่ได้ติดต่อกับสายการเดินเรือโดยตรง แต่ไปจองระวางกับ forwarder หรือที่อาจารย์เรียกว่า MTO (Multimodal Transport Operator) ซึ่งมีการให้บริการขนส่งทางรถเชื่อมต่อให้ด้วย เช่น ใช้รถบรรทุก หรือรถไฟวิ่งไปที่ลาดกระบัง หรือแหลมฉบัง เป็นต้น เอาเป็นว่า shipper จองระวางกับ forwarder เพื่อให้เข้าใจง่ายนะครับ แต่ forwarder ในฐานะผู้ประกอบการ (Operator) ก็ไม่มีเรือเป็นของตนเองอยู่ดี เพราะฉะนั้น forwarder จึงต้องไปจองระวางกับสายการเดินเรืออีกทอดหนึ่ง ลองจินตนาการตามกระบวนการนี้นะครับ shipper จองกับ forwarder และ forwarder ไปจองกับสายการเดินเรือ

หลักการง่าย ๆ ก็คือ B/L จะถูกออกให้กับผู้ที่มาจองระวางกับเรา กลับมาพิจารณาที่กระบวนการนะครับ สายการเดินเรือก็จะออก Ocean B/L หรือ Master B/L ให้กับใครครับ? ก็ต้องออกให้กับ freight forwarder เพราะ freight forwarder คือลูกค้าของสายการเดินเรือ ในขณะเดียวกัน freight forwarder ก็จะต้องออก B/L อีกฉบับหนึ่งให้กับ shipper ทันไหมครับ ทีนี้ก็จะเกิด B/L ขึ้น 2 ชุดแล้ว B/L ฉบับที่สายการเดินเรือออกให้กับ freight forwarder เราเรียกว่า Master B/L หรือ Ocean B/L ซึ่งในมุมมองของสายการเดินเรือ shipper หรือผู้ส่งของก็คือตัว forwarder เอง เข้าใจนะครับ ผมพยายามจะทบทวนให้ทุกท่านเห็นภาพชัดเจน เพราะไม่อย่างนั้นเราจะคุยกันต่อไม่เข้าใจครับ ส่วน B/L ฉบับที่ Forwarder ออกให้กับ shipperเราจะเรียกเอกสารตัวนี้ว่า House B/L (HB/L) หรือ House Bill of Lading ครับ ทีนี้จะเห็นได้ว่าในกระบวนการนี้มี B/L เกิดขึ้น 2 ชุดนะครับ

สำหรับ FIATA B/L นั้น เนื่องจาก FIATA เป็นสมาพันธ์ระดับโลกของกลุ่ม freight forwarder เอกสาร FIATA B/L ที่เราพูดถึงกันนี้ ในทางปฏิบัติมันจึงมีสถานะเทียบเท่ากับ House B/L ครับ ไม่งงนะครับ ที่ผมต้องปูพื้นฐานเรื่องนี้เพราะมันค่อนข้างซับซ้อนครับ เอกสาร FIATA B/L ที่เราหารือกันทั้งหมดนี้ เทียบเท่ากับ House B/L ที่ freight forwarder ออกให้กับ shipper นั่นหมายความว่า shipper จองระวางกับ freight forwarder และ freight forwarder ไปจองระวางกับสายการเดินเรือ แต่ในโลกความเป็นจริง กระบวนการนี้ยังมี B/L ของสายการเดินเรือเข้ามาเกี่ยวข้องด้วย อย่างที่ผมได้กล่าวไปแล้วว่า สายการเดินเรืออาจจะ “ไม่ออก eB/L” หรือ “ออก eB/L “หากไม่ออก eB/L ก็หมายความว่ายังคงใช้รูปแบบกระดาษแบบดั้งเดิม แต่สมมติว่าสายการเดินเรือออกเอกสารเป็น eB/L แล้ว eB/L ของสายการเดินเรือกับ eFB/L ของ FIATA จะสามารถทำงานเชื่อมต่อกันได้อย่างไร ในเมื่อ FIATA ก็เป็นระบบอิเล็กทรอนิกส์ สายการเดินเรือก็เป็นระบบอิเล็กทรอนิกส์ รวมถึงระบบของกรมศุลกากรด้วย นี่คือภาพรวมทั้งหมดที่เราได้นำไปหารือกับทาง FIATA ถึงกระบวนการที่อาจจะเกิดขึ้นทั้งสองรูปแบบครับ

แต่หากเรานำมาปรับใช้โดยใช้การเชื่อมต่อข้อมูลผ่าน API ทั้งระหว่างระบบ eB/L ของสายการเดินเรือและ eFB/L ของ FIATA มันจะเกิดภาพการซ้อนทับกัน 2 ชั้นครับ ยกตัวอย่างเช่น มันจะมีชุดข้อมูลบางส่วนที่ต้องใช้ร่วมกันอย่างเช่น Shipping Mark, ชนิดสินค้า, จำนวนสินค้า, หรือน้ำหนักสินค้า ข้อมูลเหล่านี้เป็นชุดข้อมูลส่วนกลางที่ใช้ร่วมกัน ผมอาจจะอธิบายในเชิงเทคนิคสักเล็กน้อยเพื่อให้ทุกท่านเข้าใจนะครับ หมายความว่า นี่คือชุดข้อมูลที่ต้องตรงกันไม่ว่าจะอยู่ในระบบใดก็ตาม ข้อมูลชุดนี้ต้องเหมือนกัน FIATA สามารถพัฒนาระบบให้รองรับในระดับนั้นได้ครับ แต่ต้องอยู่บนพื้นฐานของข้อเท็จจริงที่ว่า สายการเดินเรือแต่ละแห่งก็ต้องพร้อมที่จะเปิดระบบหลังบ้านเพื่อแชร์ชุดข้อมูลร่วมกันด้วย เพื่อให้สามารถเชื่อมต่อข้อมูลถึงกันได้ครับ

แต่ในขณะนี้ ตอนที่เราได้หารือกับทาง FIATA ในขั้นตอนของการนำมาปฏิบัติใช้จริง เราได้แจ้งไปว่าแนวทางนี้อาจจะมีความยุ่งยากครับ เพราะเราต้องไปหารือกันก่อนว่า สายการเดินเรือแต่ละแห่งสามารถดำเนินการได้หรือไม่ สายการเดินเรือพร้อมที่จะใช้ระบบบล็อกเชนในการแยกชุดข้อมูล (Data Block) ออกมาแชร์กันหรือไม่ และจะแยกอย่างไร พอจะนึกภาพออกไหมครับ คือในระบบหลังบ้านทาง FIATA เขาทำงานค่อนข้างหนักและเหนื่อยมากครับ เราจึงตกลงกันว่า เอาอย่างนี้ดีกว่า ผมขอหารือในกรณีที่เป็นแบบร้อยเปอร์เซ็นต์ไปเลยดีกว่า เพื่อให้จบกระบวนการ ส่วนในภาพรวมก็ให้ถือว่าแยกชุดข้อมูลออกเป็น API จำนวน 2 ชุด ซึ่งจะต้องปรับให้สอดคล้องกับสายการเดินเรือด้วย ไม่อย่างนั้นในเรื่องของข้อมูลก็จะมีความปวดหัวตามมาอีกมากมายครับ

ผมเล่าในภาพกว้างเพื่อให้ทุกท่านเห็นภาพนะครับว่า ในหลักการของการปฏิบัติงานจริงนั้น เมื่อเป็นเรื่องของการค้าดิจิทัลมันมีความจำเป็นที่จะต้องจัดเก็บข้อมูลให้ครบตลอดทั้งห่วงโซ่อุปทาน หมายถึงครอบคลุมผู้มีส่วนเกี่ยวข้องทั้งหมดครับ หากการทำธุรกรรมนั้นมีความเกี่ยวข้องกับสายการเดินเรือ นั่นแปลว่าในมุมของผู้รับจัดการขนส่ง หากมีผู้มาติดต่อใช้บริการ เราก็สามารถออกเอกสารเป็น eFB/L ให้ได้ทั้งหมด สมมตินะครับ แต่ในขณะเดียวกัน สายการเดินเรือกลับแจ้งว่า “ผมจะออกเป็นเอกสารกระดาษ” ทำไมถึงเป็นเช่นนั้นครับ

ก็เพราะว่ามันมีทั้งระบบที่มีความซับซ้อนกับระบบดั้งเดิมที่ต้องวิ่งอยู่บนถนนเส้นเดียวกันอย่างที่ผมได้กล่าวไป ซึ่งก็ไม่ใช่เรื่องแปลกครับ เพราะเราไม่สามารถบังคับใครได้ เราไม่สามารถบังคับให้เขาทุกคนต้องเปลี่ยนได้ เข้าใจใช่ไหมครับ เพราะฉะนั้น สิ่งที่เราพูดมันสามารถนำมาปฏิบัติใช้ได้จริงสำหรับ Freight Forwarder ที่ออกเอกสาร FIATA B/L ซึ่งมีสถานะเป็น House B/L ทั้งหมดตามที่ผมได้นำเสนอในวันนี้ครับ นี่คือสิ่งที่ผมอยากจะอธิบายเบื้องต้นก่อน อยากให้ทุกท่านเข้าใจภาพนี้นะครับ แต่หากเราจะนำ API ไปเชื่อมต่อ หรือนำบล็อกเชนไปเชื่อมต่อกับสายการเดินเรือ ถามว่าทำได้หรือไม่ ทำได้ครับ แต่เราต้องพิจารณาแยกเป็นแต่ละสายการเดินเรือไปว่าแต่ละแห่งสามารถทำ eB/L ได้จริงหรือไม่ และมีกระบวนการแลกเปลี่ยนข้อมูลกันในระบบหลังบ้านอย่างไรด้วยนะครับ แต่มันสามารถทำงานแบบไร้รอยต่อได้จริงครับตามที่กำลังหารือกัน หากเราสามารถทำได้จริง มันก็

จะกลายเป็นบริการแบบเบ็ดเสร็จ ณ จุดเดียว (One-stop Shop) ครับ นี่คือสิ่งที่ผมอยากจะอธิบายให้ฟังซึ่งอาจจะเข้าใจยากสักหน่อยนะครับ แต่ก็พยายามที่จะปูพื้นฐานความรู้ให้ทุกท่านมีความเข้าใจที่ตรงกันครับ

ศาสตราจารย์ ดร.ไผทชิต เอกจริยกร (ผู้ดำเนินรายการ)

ผมขออนุญาตสอบถามคุณเฉลิมศักดิ์นะครับ ในกรณีของ House B/L ที่ทาง freight forwarder เป็นผู้ออกให้นะครับ คือในกรณีแรก หากผมไปติดต่อสายการเดินเรือโดยตรง หากผมเป็นผู้ส่งสินค้า ผมก็จะได้ B/L ของสายการเดินเรือ ซึ่งท่านจะนำมามอบให้ผม ทีนี้ หากผมมีสินค้าจำนวนไม่มาก ผมก็ไปว่าจ้างให้ freight forwarder เป็นผู้ดูแลจัดการเรื่องนี้ให้ freight forwarder ก็จะรับสินค้าของผมไป แล้วก็ออก House B/L ให้ ซึ่งก็คือเป็นใบตราส่งสินค้า แต่ไม่ใช่ใบตราส่งของสายการเดินเรือ แต่เป็นใบตราส่งของ freight forwarder เอง

หน้าตาของ House B/L ตัวนี้ เราเรียกว่า “เฮาส์” (House) ซึ่งก็คือ “บ้าน” นี่แหละครับ ชื่อของมันอาจจะไม่ค่อยสอดคล้องเท่าไรนัก แต่มันคือ B/L ของ freight forwarder ซึ่งเราก็ยังไม่ทราบแน่ชัดว่าจะสามารถเรียกเป็น B/L อย่างเต็มปากได้หรือไม่ เพราะโดยทั่วไปที่เรารู้จักกัน B/L จะต้องเป็นเอกสารของสายการเดินเรือ หากเป็นสายการบินก็จะเรียกว่า Air Waybill (AWB) นะครับ หากเป็นการขนส่งทางถนนก็จะเรียกว่า Consignment Note นะครับ ซึ่งภาษาไทยก็แปลรวม ๆ ว่า “ใบตราส่ง” เหมือนกันหมด เว้นแต่เป็นการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ก็จะเรียกว่า “ใบตราส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ” (Multimodal Transport Document) หรือเป็นของ FIATA นะครับ หากเป็นการขนส่งต่อเนื่องฯ ซึ่งชื่อภาษาไทยก็จะมีลักษณะทำนองเดียวกัน

ทีนี้สำหรับ House B/L ผมขอสอบถามคุณเฉลิมศักดิ์ว่า House B/L ของตัว freight forwarder นั้น หน้าตาของมันคือ FIATA B/L ตามที่ได้กล่าวไปเมื่อสักครู่ใช่หรือไม่ครับ คือสมมติะนะครับ หากไปรับรวมกลุ่มสินค้า (Groupage) คือการนำสินค้าจำนวนเล็ก ๆ น้อย ๆ ไปรวมกันไว้ในตู้เดียวกัน แล้วท่านก็นำไปว่าจ้างสายการเดินเรืออีกทอดหนึ่ง ท่านก็จะได้ Master B/L มาถือไว้ในมือจริง ๆ แต่ในเวลาที่ท่านรับสินค้าจากผู้ส่ง ท่านได้ออก House B/L ให้ ฟังให้ดีนะครับ ความประหลาดมันอยู่ตรงนี้ครับ ท่านออกให้แก่ผู้ขาย ซึ่งก็คือผู้ส่งสินค้า โดยในตัว House B/L นี้ จะระบุชื่อผู้ส่งจริงและผู้รับจริง

เพราะฉะนั้น ในเวลาที่ตัวผู้ขายสินค้า ซึ่งเป็นผู้ส่ง จะส่งมอบเอกสาร เขาจะต้องส่ง House B/L ตัวนี้ไปให้กับผู้ซื้อที่ปลายทาง เพราะเวลาผู้ซื้อที่ปลายทางจะไปรับสินค้า เขาจะต้องไปติดต่อ freight forwarder ก่อน แล้ว freight forwarder จึงจะไปติดต่อสายการเดินเรือเพื่อให้ออกใบปล่อยสินค้า (D/O) ให้ ความซับซ้อนมันอยู่ตรงนี้ครับ มันไม่ใช่ B/L ของเรือเลย ถ้าสมมติว่าไม่ใช่ B/L ของเรือ ท่านก็ไปติดต่อตัวแทนเรือ (Shipping Agent) ที่ปลายทางเพื่อขอรับใบปล่อยสินค้า (D/O) ได้เลย แต่นี่ท่านต้องไปติดต่อ freight forwarder ก่อน ผมเข้าใจถูกหรือผิดก็ไม่ทราบนะครับ

คุณเฉลิมศักดิ์ กาญจนวรินทร์ (นายกสมาคมผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ - TIFFA)

ไม่ผิดครับ

ศาสตราจารย์ ดร.ไผทชิต เอกจริยกร (ผู้ดำเนินรายการ)

เห็นไหมครับ มันก็เลยทำให้เกิดความสับสนงุนงงครับ ในเวลาที่เกิดคดีความขึ้น เมื่อสินค้าสูญหายหรือเสียหาย ตกลงแล้วท่านในฐานะผู้ขนส่งที่ออก House B/L จะเป็นผู้รับผิดชอบ หรือเราจะต้องไปฟ้องร้องสายการเดินเรือ หรือผู้ขนส่งรายอื่น ความสลับซับซ้อนในการพิจารณาของศาลก็มีอยู่พอสมควรครับ ว่าตกลง Freight Forwarder จะต้องถูกฟ้องร้องหรือไม่ แล้วบางครั้งก็มีการปฏิเสธว่าตนเองไม่ใช่ผู้ขนส่งทางทะเลอะไรทำนองนี้ ซึ่งมันเป็นเรื่องยุ่งยากในทางแพ่งเหมือนกันครับ

คือหากท่านออกเอกสารเป็นอิเล็กทรอนิกส์เลย กรณีที่เปลี่ยนมาออกเป็น eB/L เหมือนกัน นอกจากการเชื่อมต่อข้อมูลแล้ว ปัญหาในเรื่องข้อกฎหมายอย่างนี้ก็ยังสามารถเกิดขึ้นได้เช่นกันครับ นี่คือสิ่งที่เกิดขึ้น ผมขอสอบถามคุณเฉลิมศักดิ์นิดนึงครับ ศาลเองมีความตื่นตัวต่อเรื่องนี้ไหมครับ หากเราออกเอกสารเป็นอิเล็กทรอนิกส์ตัวผู้ซื้อผู้ขายเดิมเนี่ย ในคราวหน้าผมก็อยากจะเชิญมาสัมมนาเหมือนกันนะครับ ตัวแทนของสภาหอการค้าไทย ซึ่งท่านเป็นผู้ดูแลเรื่อง Incoterms หรือผู้ที่ออกหนังสือรับรองถิ่นกำเนิดสินค้า (Certificate of Origin - C/O) หากจำไม่ผิด ว่าท่านสามารถออกเอกสารเป็นอิเล็กทรอนิกส์ได้ไหม ทั้งหมดเป็นอิเล็กทรอนิกส์แล้วแนบไปกับ eB/L ด้วยเลย

รวมถึงผู้ซื้อผู้ขาย คุณสามารถออก Commercial Invoice เป็นอิเล็กทรอนิกส์ได้ไหม รวมถึงเอกสารอื่น ๆ เช่น Packing List ก็ด้วย อย่างที่ท่านได้กล่าวไว้ว่ามันต้องมาทั้งหมดทั้งระบบ ไม่ใช่นำมาเพียงแค่อันใดอันหนึ่งถูกต้องไหมครับ ซึ่งผมก็อยากจะเชิญมาพูดคุยเหมือนกัน แต่ไม่รู้ว่าจะมีเวทีให้เชิญมาร่วมสัมมนาได้มากน้อยแค่ไหน อาจจะเชิญมาพูดได้เพียงไม่กี่ท่าน เพราะว่าคนฟังก็คงจะเหนื่อยล้านะครับ เอาล่ะครับ คุณเฉลิมศักดิ์ช่วยตอบประเด็นนี้หน่อย

คุณเฉลิมศักดิ์ กาญจนวรินทร์ (นายกสมาคมผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ - TIFFA)

จริง ๆ แล้วพอจะตอบประเด็นนี้ ต้องขออธิบายความเพิ่มเติมอีกนิดนะครับ มันเหมือนเรากำลังเรียนอยู่ในชั้นเรียนเลยนะครับ ผมจะพยายามสอนให้ฟังแบบง่าย ๆ เอางี้ดีกว่า ผมขอเล่าอย่างนี้ครับ เมื่อกี้อาจารย์พูดถึงสินค้าหนึ่งตู้คอนเทนเนอร์ ที่อาจารย์เรียกว่า Groupage คำว่า Groupage ก็คือ “Multiple Shippers in Single Container” โอเคไหมครับ ก็คือมีผู้ส่งสินค้าหลายราย นำสินค้าของแต่ละคนมารวมกันไว้ในตู้คอนเทนเนอร์เดียวกัน หมายความว่า ในพื้นที่เดียวกันนี้ เรานำมาแชร์ให้กับผู้ส่งสินค้าหลาย ๆ รายแบ่งพื้นที่กันนะครับ มันเหมือนการทำ “คาร์พูล” (Carpool) นั่นแหละครับ ที่คนหลายคนนั่งรถคันเดียวกัน ก็คือมีผู้ส่งสินค้าหลายคนอยู่ในรถคันเดียวกัน โอเคไหมครับ

ทีนี้ก่อนที่ผมจะขยายความ ผมอยากจะเล่าว่าในโลกความเป็นจริงนะครับ คืออยากให้เข้าใจภาพรวมก่อนนะครับว่า เวลาที่คุณขนส่งสินค้าเนี่ย มันมีทั้งกรณีที่เป็น Groupage ซึ่งเมื่อกี้อาจารย์ได้พูดคำสำคัญ ออกมานี่คือหมายความว่า เป็นผู้ส่งหลายราย และมีสินค้าหลายชิปเมนต์ (Multiple Shipments) อยู่ในตู้คอนเทนเนอร์เดียวกัน ซึ่งกรณีนี้มีความเป็นไปได้ และมีบทบาทสำคัญในการค้าระหว่างประเทศอยู่แล้วนะครับ

ประเด็นที่ 2 คือ กรณีที่เป็น “Single Shipper, Single Shipment” แล้วก็เป็น “Single Container” แต่จองระวางผ่าน freight forwarder นี่ไม่ได้มีอะไรซับซ้อนนะครับ ผมอยากจะอธิบายหลักการพื้นฐานนะครับ ก็หมายความว่า ในตู้นี้มีสินค้าเพียงชิปเมนต์เดียว แต่เลือกที่จะจองระวางผ่าน freight forwarder เพื่อให้ freight forwarder ไปจองกับเรืออีกทอดหนึ่ง แต่คุณสามารถรับบริการที่ครอบคลุมได้ อย่างเช่น สายการเดินเรืออาจจะทำหน้าที่แค่ขนส่งจากท่าเรือถึงท่าเรือ (Port to Port) แต่ผมต้องการให้มีคนจัดการให้ทั้งหมดเลย นี่คือข้อดีของ freight forwarder ครับ คือสามารถทำในเรื่องของการบริหารจัดการขนส่งตั้งแต่จุดเริ่มต้น (First Mile) ไปจนถึงปลายทาง (Last Mile) ให้เราได้เลย ซึ่งก็คือการให้บริการแบบครบวงจร (End-to-End) ครับ

เมื่อกี้อาจารย์ใช้คำว่า “ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ” อันนี้แหละครับคือคำว่า MTO (Multimodal Transport Operator) เข้าใจใช่ไหมครับ คือ freight forwarder ได้แปลงร่างหรือขยายบริการให้ครอบคลุมการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ แล้วในใบ B/L ที่เราออกให้ ซึ่งก็คือ House B/L เนี่ย เราจะครอบคลุมการขนส่งแบบ End-to-End ไปเลย ซึ่งสายการเดินเรือเขาไม่ทำอยู่แล้ว เว้นแต่สายการเดินเรือนั้นจะมีบริการในส่วนต้นทางหรือปลายทางนะครับ สายการเดินเรือก็สามารถทำได้ หากเขามีบริการส่วนต้นทางหรือปลายทาง เราเรียกในวงการว่าการทำ First Mile กับ Last Mile นะครับ

ทีนี้ ในวงการจริง ๆ นะครับ มันเหมือนกับการที่เราสั่งของผ่าน Grab ครับ เราไม่ได้สนใจหรอกครับว่าใครคือคนที่เป็นเจ้าของรถ เราแค่สนใจที่แอปพลิเคชัน เหมือนคุณเลือกใช้แอป คุณก็สนใจแค่ระบบบริการ ซึ่งวงการนี้ผมว่าโลกมันเปลี่ยนไปได้มากครับ ขออนุญาตนะครับ คืออมุมมองของการทำการค้าระหว่างประเทศในอดีต มันเป็นระบบดั้งเดิมมาก ๆ ครับ ที่เรากำลังพูดคุยกันอยู่ มันมีเรื่องราวในอดีตที่มาผูกโยงกรอบความคิดของเราว่า แท้จริงแล้วคุณต้องติดต่อกับตัวสายการเดินเรือโดยตรงในขั้นตอนแรกเหมือนในอดีต แต่ในโลกความเป็นจริงมันไม่ใช่เช่นนั้นครับ มันเป็นเรื่องของกลไกตลาดที่เปลี่ยนแปลงไป แล้วตัวผู้รับจัดการขนส่งฯ (Freight Forwarder) เองก็ปรับเปลี่ยนสถานะเป็น MTO กันทั้งหมดแล้ว ในเรื่องของการประกอบกิจการ เพราะฉะนั้น คุณจึงไม่มีมูลค่าเพิ่ม หากคุณไปจองระวางกับสายการเดินเรือ แล้วต้องมาจองระวางกับผู้รับจัดการขนส่งฯ ด้วย ทำไมถึงเป็นเช่นนั้น เข้าใจที่ผมสื่อใช่ไหมครับ เพราะฉะนั้น ประเด็นก็คือว่า MTO นั้น ก็มีสถานะเทียบเท่ากับผู้รับขนส่งนั่นเองครับ มันก็มีข้อกฎหมายรองรับว่า MTO เป็นผู้ที่ให้ความคุ้มครองว่า หากคุณเป็นผู้ประกอบการ คุณจะต้องมีความรับผิดชอบในส่วนใดบ้าง สายการเดินเรือก็มีหน้าที่ที่ต้องเป็นผู้รับขนส่งเช่นเดียวกัน ซึ่งต้องมีความรับผิดชอบตามกฎหมายเช่นเดียวกันด้วย แต่ลักษณะความรับผิดชอบนั้นจะเป็นแบบทอด ๆ (Back-to-Back) เข้าใจใช่ไหมครับ คือผู้ส่งสินค้า (Shipper) ฟ้องร้องผู้รับจัดการขนส่งฯ ก่อน จากนั้นผู้รับจัดการขนส่งฯ จึงจะไปฟ้องร้องสายการเดินเรือต่อไป ลักษณะเช่นนี้นะครับ กฎหมายก็มีบทบัญญัติที่ออกมารองรับเพื่อระบุถึงเรื่องของความรับผิดชอบนะครับ ทีนี้ก็จะขอตอบอาจารย์ว่า นี่แหละครับ ในภาพรวมที่ผมได้อธิบายให้ฟังทั้งหมดนี้ อยากให้มองไปที่ภาพของกลไกทางด้านการพาณิชย์ ซึ่งก็คือการค้าระหว่างประเทศ มันมีความเป็นพลวัต (Dynamic) สูงมากครับ จะมีผู้ส่งสินค้า (Shipper) บางรายที่ต้องการเพียงแค่โทรศัพท์สั่งการ แล้วส่วนที่เหลือคุณก็ไปดำเนินการให้ทั้งหมดเลย เพราะผมไม่มีเวลา เข้าใจใช่ไหมครับ

หน้าที่ในสายอาชีพของผมก็คือ ในแง่ของการขายสินค้า ผมไม่ต้องมานั่งวุ่นวายกับเรื่องเหล่านี้ นึกออกไหมครับ ก็เพียงแค่แจ้งผู้ให้บริการหรือที่เรียกว่า Service Provider หรือ MTO นี้นะครับ มาถึงผู้ให้บริการ คุณไปดำเนินการแทน ผมทำหน้าที่สั่งการเพียงอย่างเดียว แล้วผมก็จ่ายเงินค่าบริการให้คุณ วงการนี้มีลักษณะเป็นเช่นนี้ครับ ทีนี้ขอกลับมาประเด็นก่อนหน้านี้สักเล็กน้อย เมื่อสักครู่นี้อาจารย์ได้กล่าวถึงประเด็นหนึ่ง ขออนุญาตอ้างอิงถึงสภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย หรือกลุ่มผู้ส่งออก นะครับ ผมเคยจัดเวทีเสวนาครั้งหนึ่งนะครับ มีข้อมูลที่น่าประหลาดใจมากเช่นกันครับ ก็คือ ทางสภาฯ ได้ระบุว่า เราดำเนินการเรื่องของการประกันภัย ซึ่งการประกันภัยนั้น จะมีประกันภัยความรับผิดในฐานะที่ผมเป็นผู้รับขนส่ง ซึ่งผมเป็นผู้รับขนส่ง แต่ในส่วนของผู้ส่งสินค้านั้น ก็จะมีการประกันภัยซึ่งก็คือตัวอักษร “ไอ” (I - Insurance) นะครับ ที่เป็นการประกันภัยทางทะเลหรือการประกันภัยสินค้าทางทะเลถูกต้องไหมครับ เชื่อไหมครับว่า ในการสำรวจที่ทาง TNSC เคยจัดทำ พบว่ามีตัวเลขถึงร้อยละ 40 ของผู้ส่งสินค้าชาวไทยที่ทำการค้าระหว่างประเทศ ไม่ได้ทำประกันภัยครับ ผมฟังแล้วถึงกับตกใจว่า ชีวิตการทำธุรกิจของคุณต้องการความท้าทายถึงขนาดนี้เลยหรือ หมายความว่าคุณพร้อมที่จะยอมรับทุกความเสี่ยงภัยใช่หรือไม่ ซึ่งในความเป็นจริงแล้วใช่นะครับ แต่เมื่อมีปัญหาใด ๆ เกิดขึ้น ก็มักจะมาเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนจากผู้รับขนส่ง ถูกต้องไหมครับ

แล้วเมื่อนำไปพิจารณาตามข้อกฎหมาย เราได้รับค่าระวางขนส่งเพียงจำนวนเล็กน้อยเท่านั้น แต่คุณกลับให้ผมต้องจ่ายค่าชดเชยสินค้าที่ผมต้องรับผิดชอบทั้งหมด ซึ่งในความเป็นจริงแล้ว กฎหมายจะให้ความคุ้มครองผู้รับขนส่ง ถูกต้องไหมครับ หมายความว่า คุณไม่จำเป็นต้องรับผิดชอบทั้งหมดหรอกครับแต่เมื่อคุณไม่พอใจ นึกออกไหมครับ ผลที่ตามมาก็คือการยกเลิกการใช้บริการครับ ซึ่งก็กลายเป็นประเด็นเรื่องของการให้บริการไปแล้วนะครับ ลักษณะนี้นะครับ เป็นเรื่องของความผิดทางด้านการค้า แต่ถ้าหากลูกค้าท่านนั้นเป็นลูกค้ารายใหญ่ ก็อาจจะมีการอนุโลมผ่อนปรนให้กัน โดยอาจจะช่วยจ่ายชดเชยให้ หรือแบ่งชำระให้ ก็แล้วแต่กรณีครับ แต่ในความเป็นจริงแล้ว มันไม่ได้เป็นความรับผิดตามกฎหมาย นี่คือสิ่งที่ผมเล่าให้ฟังนะครับ ซึ่งประเด็นนี้ก็จะเป็น มันก็จะสะท้อนกลับมาว่า เรากำลังมองภาพรวมของขีดความสามารถของประเทศ ในด้านการค้าระหว่างประเทศว่า ผู้ส่ง

สินค้าชาวไทยมีกรอบความคิดในลักษณะนี้อยู่ ซึ่งผมมองว่า เป็นความท้าทายที่ยิ่งใหญ่อีกประการหนึ่งครับ จึงขอนำมาแบ่งปันให้รับฟังกัน พอดีมันมีความเชื่อมโยงมาจากคำถามที่ท่านอาจารย์ได้สอบถามมา ผมจึงอยากจะนำมาแบ่งปันและเล่าให้ฟังครับ หวังว่าทุกท่านคงจะเข้าใจภาพรวมนี้นะครับ ผมพยายามจะขยายความโจทย์นี้ให้กับคุณทอม หากต้องการเสริม ขอเรียนเชิญครับ คุณทอม เชิญเลยครับ

คุณทอม เฉลิมกาญจนา (ประธานสมาคมเจ้าของเรือและตัวแทนเรือกรุงเทพฯ - BSAA)

ขออนุญาตเสริมเล็กน้อยนะครับว่า แท้จริงแล้วมันก็เป็นเรื่องที่น่าเศร้าประการหนึ่ง ที่มีเรื่องของการจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่ง แต่ถ้าเป็นการขนส่งภายในประเทศเอง จะไม่สามารถจำกัดความรับผิดได้ เพราะต้องใช้หลักกฎหมายเรื่องละเมิด

ศาสตราจารย์ ดร.ไผทชิต เอกจริยกร (ผู้ดำเนินรายการ)

ผมขอเรียนชี้แจงอย่างนี้ เผื่อท่านใดที่ไม่เข้าใจ จะได้เข้าใจในสิ่งที่คุณเฉลิมศักดิ์และคุณทอมได้กล่าวไปนะครับ สำหรับเรื่องระบบอิเล็กทรอนิกส์ทั้งหลายเหล่านี้ ผมมีความเห็นว่าเราจะต้องดำเนินการทุก ๆ อย่างไปพร้อม ๆ กัน แต่เมื่อกล่าวถึงประเด็นที่ว่า freight forwarder เมื่อปรับสถานะเป็น MTO แล้ว จะต้องมีความรับผิดชอบอย่างไรนั้น ก็จะต้องอยู่ภายใต้ข้อบังคับ คือจะต้องไปจดทะเบียนเป็นผู้ประกอบการ จากนั้นในส่วนของความรับผิดชอบและข้อยกเว้นความรับผิด จะมีระบุไว้ประมาณ 9 ข้อ ในพระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ และมีบทบัญญัติจำกัดความรับผิด ซึ่งจะขึ้นอยู่กับว่าการขนส่งนั้น มีส่วนที่มีการขนส่งทางทะเลหรือในน่านน้ำภายในประเทศหรือไม่ โดยอาจจะจำกัดที่ มาตรา 666 ถึงมาตรา 667 หรือมาตรา 835 อะไรก็ตามแต่ ที่ได้บัญญัติไว้ในพระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ เพราะฉะนั้น หาก freight forwarder มีสถานะดำเนินการในฐานะเอ็มทีโอ (MTO) นะครับ จะสามารถจำกัดความรับผิดได้ ซึ่งมีข้อยกเว้นความรับผิดตามที่กฎหมายได้บัญญัติไว้โดยชัดเจนเลยครับ เพราะฉะนั้น ถ้าหากกรณีดังกล่าวเข้าเงื่อนไขข้อยกเว้นหรือเหตุยกเว้นความรับผิดนะครับ ความรับผิดชอบของตัว MTO ที่ทาง freight forwarder ปฏิบัติหน้าที่อยู่นั้น แล้วไปเกี่ยวข้องกับตัวระบบอิเล็กทรอนิกส์ไม่ว่าจะเป็น e/FBL หรือระบบใดก็แล้วแต่นั้น เขาก็ไม่ต้องรับผิดชอบจ่ายค่าเสียหาย หากนำคดีไปฟ้องร้องต่อศาล ศาลก็จะพิพากษายกฟ้อง ซึ่งปัจจุบันมีคำพิพากษาศาลฎีกาที่เกี่ยวข้องอยู่ประมาณ 5 ฉบับนะครับ ในคดีที่เกี่ยวกับการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ และยังมีประเด็นเรื่องของการจำกัดความรับผิดโดยผลของกฎหมาย เพราะฉะนั้น ถ้าหากว่า MTO ไม่ต้องรับผิดชอบชดใช้ค่าเสียหาย หรือชดใช้ค่าเสียหายอย่างจำกัด แต่ตัวสินค้ามีมูลค่าสูงกว่าจำนวนเงินดังกล่าวนั้น ย่อมเกิดความเสียหายอย่างหนักต่อผู้ซื้อและผู้ขาย ซึ่งก็คือผู้ส่งออกและผู้นำเข้า หรือผู้ส่งสินค้ากับผู้รับตราส่งนั่นเองครับ ที่จะต้องแบกรับภาระความเสียหายนั้นไปเอง เนื่องจากศาลพิพากษายกฟ้อง ทนายความหลายท่านก็อาจจะอยู่ในห้องนี้ หรือปฏิบัติงานอยู่ในสำนักงานกฎหมายนี้นะครับ ซึ่งทำคดีอยู่ที่ศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศ ซึ่งมีอำนาจในการพิจารณาคดีการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบครับ ทั้งการขนส่งทางทะเล รวมทั้งการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ และการขนส่งทางถนนระหว่างประเทศ ล้วนอยู่ภายใต้อำนาจศาลนี้ทั้งหมด ทนายความก็ปฏิบัติหน้าที่อยู่ในส่วนนี้กันครับ เขาก็จะมีความเชี่ยวชาญในเรื่องนี้โดยตรง นั่นคือความเสี่ยงของการที่ผู้ประกอบการไม่ยอมจัดทำประกันภัยที่กำลังกล่าวถึงอยู่นี้ครับ ว่าไม่ว่าการขนส่งนั้นจะมาทางทะเลหรือทางใดก็ตาม หากไม่ทำประกันภัย ก็ต้องแบกรับความเสี่ยงไว้เอง และในการขนส่งทางทะเลก็มักจะได้ยินมาเสมอว่า ตัวผู้ส่งออกหรือผู้นำเข้านั้นไม่ยอมทำประกันภัยเพราะอาจจะต้องการประหยัดค่าใช้จ่ายหรือด้วยเหตุผลใดก็ไม่อาจทราบได้ครับ แล้วเมื่อถึงเวลาที่ต้องผ่านพิธีการศุลกากร เจ้าพนักงานศุลกากรจะทำการประเมินราคาว่า คุณไม่มีค่าประกันภัยเพราะไม่ว่าคุณจะซื้อสินค้าในรูปแบบใดก็ตาม ทางศุลกากรจะประเมินราคาในรูปแบบ CIF ทั้งหมดครับ จึงต้องนำค่าประกันภัยไปบวกเพิ่ม ซึ่งค่าเบี้ยประกันภัยก็ยอมจ่ายเพียงเล็กน้อย และอาจไม่ได้ให้ความคุ้มครองอย่างครอบคลุม เมื่อสินค้ามาถึงแล้ว เจ้าพนักงานศุลกากรก็จะแจ้งว่า คุณขาดเอกสารส่วนนี้นะ ผมจะต้องนับรวมมูลค่าส่วนนี้เข้าไปในมูลค่าสินค้า

ที่นำเข้าด้วย ซึ่งก็กลายเป็นการคิดค่าประกันภัยที่ปลายทางครับ แทนที่จะให้กรมธรรม์ให้ความคุ้มครองตัวสินค้าจากความเสี่ยงภัยในทางต่าง ๆ มาตั้งแต่ต้น กลับไม่ยอมเสียค่าเบี้ยประกันภัยในส่วนนั้น แต่มาเสียค่าเบี้ยประกันภัยเพียงเพื่อแก้ปัญหาเฉพาะหน้ากับเจ้าพนักงานศุลกากรเท่านั้นใช่หรือไม่ นี่คือสาเหตุที่ท่านได้กล่าวถึงตัวเลขร้อยละ 40 ของท่านใช่ไหมครับ มันเกิดอะไรขึ้นกันแน่ ผู้ประกอบการไม่ควรจะตระหนี่ถี่เหนียวหรือประหยัดค่าใช้จ่ายในส่วนนี้จนเกินไป แต่พวกเขาอาจจะไม่ทราบข้อเท็จจริง และต้องเผชิญกับความเสี่ยงภัยตามพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเลที่หนักหน่วงกว่านั้นอีกครับ เพราะตามพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 ได้วางหลักว่า มีเหตุยกเว้นหรือข้อยกเว้นความรับผิดของผู้ขนส่งอยู่ถึงประมาณ 20 ประการ ซึ่งหากเกิดเหตุขึ้น ผู้ขนส่งก็มักจะปฏิเสธการชดใช้ค่าเสียหายนะครับ นอกจากนี้ยังมีบทบัญญัติเรื่องจำนวนเงินจำกัดความรับผิด ที่กำหนดไว้เพียง 10,000 บาท ตามมาตรา 58 คือ 10,000 บาทต่อหนึ่งหน่วยการขนส่ง หรือ 30 บาทต่อหนึ่งกิโลกรัม ซึ่งถือว่าเป็นจำนวนที่น้อยมากครับ ยกตัวอย่างเช่น รถยนต์หนึ่งคัน มูลค่า 5 ล้านบาท หากตกลงไปในทะเลอันเกิดจากความประมาท ผู้ขนส่งก็อาจจะจ่ายค่าชดเชยเพียง 10,000 บาท แล้วก็สิ้นสุดความรับผิด หรือเครื่องจักรมูลค่าหนึ่งล้านบาท ก็อาจจะจ่ายค่าชดเชยเพียง 10,000 บาท แล้วก็สิ้นสุดความรับผิดเช่นกัน คุณจะยอมรับภาระความเสี่ยงภัยกันไว้เองเช่นนั้นหรือครับ ในเมื่อคุณไม่ยอมจัดทำประกันภัย ทั้งที่ภัยทางทะเลนั้นสามารถเกิดขึ้นได้ง่ายมาก เมื่อคุณไม่ทำประกันภัย ผลที่ตามมาก็จะเป็นเช่นนี้แหละครับ ซึ่งผมก็ไม่ทราบเหมือนกันว่า ผู้นำเข้าและผู้ส่งออกของเรานั้นมีทัศนคติอย่างไร ผู้ประกอบการเหล่านั้นจะต้องไปตระหนักรู้และระมัดระวังเอาเองนะครับ หากเขาจะไปเรียกร้องค่าเสียหายจากสายการเดินเรือ สายการเดินเรือก็จะปฏิเสธการจ่ายค่าชดเชยโดยอ้างข้อยกเว้นที่กฎหมายได้บัญญัติไว้ หรือสายการเดินเรืออาจจะยอมจ่ายเพียง 10,000 บาทแล้วยุติเรื่อง หากมีสินค้า 2 ชิ้นก็อาจจะจ่าย 20,000 บาทแล้วยุติเรื่อง ซึ่งคุณก็ต้องไปแบกรับความเสี่ยงในส่วนที่เหลือเอาเองครับ

แต่ในประเด็นนี้ ผมเชื่อมั่นว่า แม้จะมีการนำ eB/L หรือ e/FBL มาใช้งาน ซึ่งผมขอเรียกว่าเป็นกรณีของการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Multimodal Transport) หรือ eB/L ก็ตาม ระบบของความรับผิดชอบนั้นมันไม่ได้เปลี่ยนแปลงไปหรอกครับ มันยังคงยึดถือตามหลักการเดิม เพียงแต่ว่า เมื่อมีการนำระบบอิเล็กทรอนิกส์มาใช้งานแล้ว หากระบบทางด้านเทคนิค ไม่ว่าจะเป็นฝั่งผู้ส่งสินค้า ผู้นำเข้า หรือภาคธนาคาร ทุกฝ่ายสามารถรองรับระบบนี้ได้ทั้งหมด สมมติว่าในทางเทคนิคสามารถดำเนินการได้ และมีระบบรองรับที่จัดเตรียมไว้พร้อมแล้ว ในเชิงข้อกฎหมายก็ต้องพิจารณาว่า หากมีปัญหาเกิดขึ้นเกี่ยวกับระบบอิเล็กทรอนิกส์ ศาลจะมีความเข้าใจหรือไม่ ทนายความจะมีความเข้าใจหรือไม่ ใช่ไหมครับ จะต้องมีกฎหมายที่ได้รับการปรับปรุงแก้ไข เช่น การปรับปรุงพระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ เพื่อให้รองรับระบบอิเล็กทรอนิกส์หรือไม่นะครับ ไม่ว่าจะเป็น e/FBL, e-MTO Document หรือเอกสารใดก็แล้วแต่ รวมไปถึงตัว eB/L, Master B/L, Ocean B/L หรือ House B/L ว่าผลทางกฎหมายจะมีความแตกต่างกันออกไปหรือไม่ ใช่ไหมครับ ในเรื่องของการโอน หรือที่เรียกว่าการโอนใบตราส่ง ซึ่งการโอนใบตราส่งนั้นจะเกิดขึ้นในกรณีที่มีการซื้อขายสินค้าในระหว่างการขนส่ง โดยส่วนใหญ่จะเกิดในลักษณะนั้นครับ คือมีการโอนใบตราส่ง นำเงินมาแลกรับสินค้าไป ทั้งที่สินค้ายังขนส่งมาไม่ถึง เมื่อสินค้ามาถึงก็จะมีการซื้อขายกันตามปกติ โดยอาจจะไม่ต้องมีการโอน eB/L หรือโอน B/L กันเลย คือในบางครั้ง นักธุรกิจที่ได้ลงทุนไปแล้ว แต่สินค้ายังต้องรออยู่กลางทะเลเป็นเวลาแรมเดือนหรือครึ่งเดือน หากเขาสามารถขายต่อเพื่อทำกำไรได้เมื่อมีผู้มาขอซื้อต่อ จะต้องรอไปทำไม รอให้สินค้าไปถึงปลายทาง

มันก็จะมีประเด็นในเรื่องของการโอนกรรมสิทธิครับ เมื่อมีการโอนกรรมสิทธิ จะมีวิธีการโอนอย่างไร ระบบจะสามารถรองรับได้อย่างไร และจะสามารถเกิดการฉ้อโกงขึ้นได้หรือไม่ ใช่ไหมครับ ทั้งในการขนส่งทางทะเลและการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ก็ล้วนมีประเด็นปัญหาในลักษณะนี้ทั้งสิ้นครับ ส่วนประเด็นเรื่องการคุ้มครองข้อมูลข่าวสารนั้น ก็ถือเป็นอีกประเด็นหนึ่งแยกต่างหาก ซึ่งเป็นผลสืบเนื่องที่จะตามมาในคดีทางแพ่งครับ ประเด็นหลักมันอยู่ที่ว่า จะสามารถมั่นใจได้อย่างไรว่าเมื่อมีการโอนสิทธิไปแล้ว บุคคลนั้นคือผู้ที่เป็นผู้รับโอนใบ

ตราส่งทางทะเล หรือใบตราส่งตามสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบที่แท้จริงหรือไม่ คุณจะมีความมั่นใจได้อย่างไรว่าเมื่อสินค้ามาถึงแล้ว ฉันมีสิทธิที่จะรับสินค้าตามข้อตกลงเดิม เพราะคุณได้ขายสินค้าให้ฉันแล้ว คุณจะสามารถมารับสินค้าซ้ำซ้อนได้อีกหรือไม่ และสำหรับเอกสารตัวนี้ หากใช้ระบบอิเล็กทรอนิกส์ ท่านระบุว่าจะมีการออกเอกสารเพียงฉบับเดียว ซึ่งตามปกติแล้ว ใบตราส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบหรือใบตราส่งสินค้าทั่วไป จะต้องออกเป็นต้นฉบับจำนวน 3 ฉบับ และมีสำเนาแยกต่างหาก ซึ่งตัวสำเนานั้นจะมีสถานะเป็นเอกสารที่โอนเปลี่ยนมือไม่ได้อยู่แล้ว เหมือนกับการออกเอกสารต้นฉบับ และตัวพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล ก็มีบทบัญญัติว่าหากนำเอกสารฉบับหนึ่งไปรับสินค้าแล้ว เอกสารอีก 2 ฉบับที่เหลือก็จะถือเป็นโมฆะซึ่งพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเลได้เขียนรองรับไว้ชัดเจน แต่ในกรณีของระบบอิเล็กทรอนิกส์ มันมีการออกเอกสารเพียงฉบับเดียวแล้วก็ทำการส่งต่อ ๆ กันไปเรื่อย ๆ สำหรับระบบกฎหมายไทยนั้น เมื่อถึงเวลาที่จะต้องมีการแก้ไขปรับปรุงในเรื่องนี้ คงไม่สามารถไปบังคับใช้ในมุมมองที่ว่า ทุกคนจะต้องเปลี่ยนมาใช้ระบบอิเล็กทรอนิกส์ในทันที ในช่วงแรกเริ่มคงจะต้องกำหนดให้เป็นทางเลือกว่าผู้ประกอบการจะออกเอกสารในรูปแบบกระดาษก็ได้ หรือจะออกในรูปแบบอิเล็กทรอนิกส์ ก็ได้ แต่จำเป็นจะต้องมีระบบที่ออกมารองรับการทำธุรกรรมอิเล็กทรอนิกส์ให้มีความครบถ้วนสมบูรณ์ครอบคลุมตลอดทั้งเครือข่าย นึกภาพออกไหมครับ คือต้องทำให้ระบบสามารถเชื่อมโยงกันได้ทั่วทั้งเครือข่าย แล้วทางสำนักงานพัฒนาธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ (ETDA) ก็จะต้องเข้ามามีบทบาทช่วยเหลือในเรื่องนี้ส่วนหนึ่งด้วยนะครับ ท่านจะต้องเข้ามาทำงานร่วมกันเป็นทีม (Teamwork) หรือในรูปแบบใดก็แล้วแต่ หากเราจะพิจารณาถึงเรื่องนี้ เราไม่ควรจะจำกัดขอบเขตการพูดคุยอยู่เพียงแค่เรื่อง eB/L หรือ e/FBL เพียงอย่างเดียวเท่านั้น แต่เราจำเป็นจะต้องพูดคุยครอบคลุมไปถึงระบบอิเล็กทรอนิกส์ที่เกี่ยวข้องกับเอกสารทางด้านการค้าระหว่างประเทศทั้งหมดเลยครับ ยกตัวอย่างเช่น เรื่องการประกันภัย หรือผู้รับประกันภัยสินค้านะครับ บริษัทประกันภัยที่รับประกันภัยสินค้าในประเทศของเรามีอยู่เป็นจำนวนมากนะครับ หรือจะไปทำประกันภัยกับบริษัทในต่างประเทศก็ได้อีกมากมาย สำหรับเรื่องการประกันภัยนี้ คุณจะต้องรองรับในส่วนนี้ด้วยนะครับ เมื่อผู้ส่งออกสำแดงว่ามี B/L ในรูปแบบอิเล็กทรอนิกส์คุณก็จะต้องมีระบบอิเล็กทรอนิกส์ออกมารองรับด้วย รวมไปถึงการประกันภัย คุณจะสามารถออกเอกสารเป็นรูปแบบอิเล็กทรอนิกส์ด้วยหรือไม่ กรมธรรม์ประกันภัยของคุณสามารถออกเป็นรูปแบบอิเล็กทรอนิกส์ได้หรือไม่ ทางสำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย (คปภ.) วันนี้ผมได้เชิญเขา ความจริงวันนี้เขามีการประชุมกันอยู่ครับ ผมมาร่วมงานสัมมนานี้ ในขณะที่ทางเขาก็จัดการประชุมกัน ผมอาจจะยังไม่ทราบถึงกฎหมายของทาง คปภ. อย่างถ่องแท้ วันนี้ผมได้ขออนุญาตงดการเข้าร่วมประชุมกับทางนั้นมาครับ คำถามคือ คุณจะสามารถรองรับได้หรือไม่ หากมีการนำระบบอิเล็กทรอนิกส์มาใช้งาน คุณจะยอมรับได้หรือไม่ สำหรับกรมธรรม์ประกันภัยที่ออกในประเทศไทยนั้น จำเป็นจะต้องได้รับความเห็นชอบจาก คปภ. ก่อนเสมอ แต่การออกเอกสาร หากจัดทำเป็นกรมธรรม์ในรูปแบบไฟล์ PDF นั้น ผมมองว่าก็ไม่ได้มีความยุ่งยากอะไร เพราะมันก็ประกอบด้วยเงื่อนไขต่าง ๆ ซึ่งทาง คปภ. ได้ให้การอนุมัติอยู่แล้ว เพราะฉะนั้นมันจึงมีผู้มีส่วนเกี่ยวข้องเข้ามาเกี่ยวข้องเป็นจำนวนมาก ใช่ไหมครับ ในบริบทของการค้านั้น เราจำเป็นต้องดึงทุกภาคส่วนเข้ามาร่วมบูรณาการให้หมด ตามที่ท่านวิทยากรได้กล่าวไว้ครับ ต้องดึงทุกภาคส่วนเข้ามาร่วมพิจารณาให้ครบถ้วนครับ นอกจากนี้ ประเทศต้นทางหรือประเทศปลายทางคู่ค้าของเรา เขาพร้อมที่จะยอมรับระบบนี้ด้วยหรือไม่ หากเขายังคงต้องการใช้เอกสารรูปแบบดั้งเดิม เราก็จำเป็นต้องใช้รูปแบบดั้งเดิมต่อไป ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับการตัดสินใจเลือกระบบของผู้ส่ง ผู้ซื้อ และผู้ขาย ซึ่งทิศทางน่าจะต้องออกมาในรูปแบบนี้ครับ แต่แม้ว่าแนวโน้มในอนาคตจะมีการผลักดันไปสู่การใช้ระบบอิเล็กทรอนิกส์ (e) อย่างเต็มรูปแบบก็ตาม เราก็จำเป็นที่จะต้องจัดเตรียมโครงสร้างพื้นฐานออกมารองรับ ไม่ใช่ว่าปล่อยให้ถึงวันหนึ่งที่ประเทศอื่นเขานำมาใช้งานกันหมดแล้วนำมาบังคับใช้กับเรา แต่เรากลับยังไม่มีความพร้อมในด้านใดเลย ทั้งตัวบทกฎหมายก็ยังไม่รองรับ ในทางปฏิบัติก็ยังไม่สามารถรองรับได้ ซึ่งจะทำให้ระบบไม่สามารถใช้งานได้เลยสักประการเดียว หากเป็นเช่นนั้น มันก็คงจะกลายเป็นเรื่องที่มีปัญหาตามมาอย่างแน่นอนครับ เป็นลักษณะนี้นะครับ

คุณเฉลิมศักดิ์ กาญจนวรินทร์ (นายกสมาคมผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ - TIFFA)

ผมขออนุญาตให้คำแนะนำแก่หน่วยงานกำกับดูแล (Regulator) นะครับว่า ประการที่หนึ่ง ผมขอยืนยันเลยว่า หากไม่มีการบังคับใช้ โครงการนี้ก็ไม่น่าจะเกิดขึ้นได้จริง หรือหากเกิดขึ้นก็คงจะเป็นไปอย่างล่าช้ามากครับ แต่ผมก็เห็นพ้องด้วยกับท่านอาจารย์นะครับว่า อยากให้แนวทางการบังคับใช้นั้น มีลักษณะกึ่งเป็นทางเลือก หมายความว่า อย่างเช่น ตัวใบตราส่งสินค้าทางกายภาพที่พิมพ์ออกมาเป็นกระดาษนั้น จะต้องมีฟังก์ชันที่รองรับความเป็นอิเล็กทรอนิกส์แฝงอยู่ด้วย เข้าใจที่ผมสื่อใช่ไหมครับ มันก็จะเป็นการกึ่งบังคับกลาย ๆ แม้ว่าคุณจะยังคงใช้งานในรูปแบบกระดาษอยู่ก็ยังสามารถทำได้ แต่ผมขอเรียกว่าเป็นการกึ่งผูกโยงในเชิงบังคับ เพราะหากไม่ทำเช่นนี้ การเปลี่ยนแปลงก็จะไม่เกิดขึ้น มันจำเป็นจะต้องมีระยะเวลาสำหรับการเปลี่ยนผ่านนะครับ หมายความว่าควรกำหนดกรอบเวลาของการนำไปปฏิบัติใช้จริงให้ทยอยเกิดขึ้นเป็นระยะ ๆ ซึ่งผมมองว่าในประเด็นนี้ จะต้องกลับไปพิจารณาแก้ไขข้อกฎหมาย อย่างเช่น พระราชบัญญัติที่เกี่ยวข้อง ว่าเราจะกำหนดให้เป็นลักษณะกึ่งภาคบังคับ แต่เราจะไม่บังคับแบบเต็มรูปแบบให้เป็นอิเล็กทรอนิกส์ร้อยเปอร์เซ็นต์ในทันที เพราะอาจจะเป็นไปได้ยากนะครับ ผมมองว่าเรื่องนี้ถือเป็นความท้าทายประการหนึ่งที่มีความสำคัญมากครับ

ประการที่ 2 ผมอยากจะขออนุญาตเสริมเพิ่มเติมในอีกประเด็นหนึ่งนะครับ เดี๋ยวผมจะมีคำถามสำหรับผู้เข้าร่วมในห้องสัมมนานะครับ แต่ในส่วนของทางสมาคม TIFFA เอง เมื่อสักครู่นี้ที่ท่านอาจารย์ได้กล่าวถึงการขนส่งทางรถยนต์สำหรับกลุ่มผู้ประกอบการที่ดำเนินการขนส่งข้ามแดน เราจะเรียกเอกสารชนิดนี้ว่าใบตราส่งสินค้าทางถนนนะครับ ทางสมาคมเพิ่งจะทำการเปิดตัวเอกสารชนิดหนึ่งขึ้นมา โดยใช้ชื่อว่า “FIATA Consignment Note” ซึ่งเราได้มีการอ้างอิงถึงเรื่องของเงื่อนไขแห่งสัญญาที่มีลักษณะคล้ายคลึงกับสัญญาการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Multimodal Transport Agreement) แต่จะเน้นนำมาประยุกต์ใช้เป็นหลักการสำหรับการขนส่งข้ามแดนโดยเฉพาะครับ ปัญหาที่แท้จริงในปัจจุบันก็คือ ในทางปฏิบัติของวงการนี้ ที่ท่านอาจารย์ประสงค์จะผลักดันเรื่องนี้ต่อไปก็คือ แนวทางปฏิบัติในวงการทุกวันนี้ สำหรับผู้ที่ดำเนินการขนส่งข้ามแดนนั้น ยังไม่มีเอกสารที่เป็นมาตรฐานสากลเพื่อใช้เป็นเครื่องบ่งชี้ว่าจะต้องใช้เอกสารชนิดใด ซึ่งจะมีลักษณะคล้ายกับใบตราส่งสินค้าสำหรับการขนส่งทางถนนระหว่างประเทศนะครับ เอกสารมาตรฐานลักษณะนี้ยังไม่มีใช้งานนะครับ ท่านอาจารย์ ยังไม่มีครับ ทางสมาคม TIFFA จึงได้ริเริ่มจัดทำเอกสาร FIATA Consignment Note นี้ขึ้นมานะครับ โดยจัดทำในลักษณะที่คล้ายคลึงกับ Multimodal Transport Agreement แต่เน้นนำมาใช้สำหรับการขนส่งข้ามแดนเป็นสำคัญ และขณะนี้เรากำลังอยู่ในช่วงของการดำเนินการขับเคลื่อนและผลักดันให้เกิดการใช้งานจริงอยู่ครับ ทีนี้ เราเคยนำเสนอประเด็นนี้ในเวทีระดับภูมิภาคของอาเซียน (ASEAN Sector) ซึ่งก็คือในการประชุมของอาเซียน ภายใต้คณะทำงานด้านการอำนวยความสะดวกด้านการขนส่งและการค้า (Transport Facilitation and Trade Working Group) นะครับ เราได้หารือกับทางคณะทำงาน เขาก็มีท่าทีตอบรับที่ดี โดยตั้งข้อสังเกตว่า “ประเทศไทยได้ริเริ่มทำแล้ว แล้วในระดับอาเซียนจะมีการจัดทำด้วยหรือไม่” เขาได้ตั้งคำถามนี้กลับมาหาเรานะครับ เราจึงได้แบ่งปันข้อมูล กลับไปว่าในระดับอาเซียนก็ยังไม่มีมาตรฐาน สำหรับเอกสารข้อตกลงการขนส่งข้ามแดน (Cross-border Transport Agreement) เช่นกัน เขาจึงพยายามที่จะตั้งโจทย์ว่า “ในภูมิภาคอาเซียน เราสามารถจะจัดทำ ASEAN Multimodal Transport Agreement ขึ้นมาใช้งานได้หรือไม่” ซึ่งเป็นคำถามที่จะต้องนำไปหารือกันต่อไปนะครับ เขายังเสนอแนะเพิ่มเติมว่า “หากคุณได้ริเริ่มจัดทำสิ่งนี้ขึ้นมาแล้ว คุณดำเนินการมาก่อนแล้ว คุณสามารถนำมาขยายผลสู่กลุ่มประเทศสมาชิก AFFA ในอาเซียนได้หรือไม่ แล้วผลักดันให้กลายเป็น ASEAN Transport Document ไปเลย” นี่คือคำถามที่เกิดขึ้นในเวทีการประชุมครับ ผมขอนำมาแบ่งปันให้ทุกท่านได้รับฟังกันนะครับ พอได้หยิบยกประเด็นนี้ขึ้นมาหารือ ก็จะทำให้มีแนวคิดใหม่ ๆ เริ่มเกิดขึ้นหลายประการครับ ผมมองว่าในปัจจุบัน การขนส่งข้ามแดนมีความตื่นตัวเป็นอย่างมาก โดยเฉพาะหลังจากสถานการณ์โควิด-19 เนื่องจากข้อจำกัดของการขนส่งทางเรือ การขนส่งทางเรืออาจจะดำเนินการได้ยากลำบาก หรือค่าระวางเรือมีราคาปรับตัวสูงขึ้นมากในช่วงเวลานั้น การขนส่งข้ามแดนจึงได้รับความนิยมสูงขึ้นอย่างมีนัยสำคัญ แต่สิ่งนี้ก็จะ

เป็นอีกหนึ่งความท้าทายนะครับ ผมเข้าใจว่าเมื่อกล่าวถึงการขนส่งภายในประเทศ อาจจะครอบคลุมถึงการขนส่งทางบกด้วยหรือไม่ครับ เราก็มีความจำเป็นที่จะต้องเตรียมความพร้อมในเรื่องเหล่านี้ด้วยเช่นกันนะครับ อันนี้ขอฝากไว้เป็นการบ้าน เผื่อจะสามารถนำไปเป็นประเด็นในการพิจารณาหารือต่อไปได้

ศาสตราจารย์ ดร.ไผทชิต เอกจริยกร (ผู้ดำเนินรายการ)

หากเป็นการขนส่งทางบก ก็มีความจำเป็นที่จะต้องเชิญกรมการขนส่งทางบกเข้ามาร่วมพิจารณาด้วย แต่ในความเป็นจริงแล้ว ขอบข่ายงานส่วนนี้มันอาจจะเกินกว่าอำนาจหน้าที่ของกรมเจ้าท่า เนื่องจากกรมเจ้าท่าจะดูแลรับผิดชอบหลักในส่วนของการขนส่งทางทะเลเป็นหลัก ส่วนการขนส่งทางอากาศก็จะต้องเป็นหน้าที่ของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ซึ่งดูแลรับผิดชอบด้านการขนส่งทางอากาศโดยตรงครับ ผมก็ได้เข้าไปศึกษาข้อมูลเกี่ยวกับเรื่อง Air Waybill (AWB) ซึ่งเป็นใบตราส่งสินค้าทางอากาศนะครับว่า e-AWB หรือการใช้ระบบอิเล็กทรอนิกส์ทางทะเลนั้นสามารถเกิดขึ้นได้นะครับ และระบบอิเล็กทรอนิกส์ในรูปแบบอื่น ๆ ก็น่าจะมีการพัฒนาตามมาเช่นกัน เพียงแต่หน่วยงานที่รับผิดชอบก็จะต้องนำประเด็นเหล่านี้ไปพิจารณาในแง่ของการแก้ไขปรับปรุงข้อกฎหมาย ทางกรมศุลกากรก็ได้แจ้งแล้วว่าสามารถดำเนินการได้ สำหรับการขนส่งทางทะเลก็ดำเนินการได้ ทางรูปแบบอื่น ๆ ก็สามารถดำเนินการได้เช่นกัน ผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศก็สามารถดำเนินการได้ทั้งทางทะเลและทางรูปแบบอื่น ๆ นะครับ ทางด้านสภาหอการค้าแห่งประเทศไทย ผมก็เชื่อมั่นว่าท่านที่ดูแลรับผิดชอบเกี่ยวกับเรื่อง Incoterms ก็สามารถรองรับเรื่องระบบอิเล็กทรอนิกส์ได้ และไม่น่าจะมีปัญหาอุปสรรคใด ๆ ทางภาคการประกันภัยก็สามารถดำเนินการได้เช่นเดียวกันครับ มันก็จะขยายไปสู่ภาคส่วนอื่น ๆ แต่ว่าทาง สพธอ. (ETDA) ก็คงต้องเป็นแม่งานในการสร้างระบบ ร่าง พ.ร.บ. ว่าด้วยธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ตัวใหม่ที่กำลังดำเนินการอยู่ ท่านต้องนำไปทดสอบ (Test) ว่า ถ้าท่านคิดว่าจะนำมาใช้เพื่ออำนวยความสะดวกทางการค้าข้ามประเทศ ซึ่งมีความสำคัญอีกด้านหนึ่งของประเทศไทย ไม่ใช่แค่มิติอื่นอย่างเดียว ท่านต้องนำไปทดสอบดูว่า หากใช้ระบบอิเล็กทรอนิกส์ขึ้นมาทั้งหมด กฎเกณฑ์ของ พ.ร.บ. ว่าด้วยธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ของท่านจะรองรับได้ทั้งหมดหรือไม่ ถ้าท่านบอกว่าไม่รองรับทั้งหมด แล้วจะทำอย่างไร ถูกไหมครับ ต้องดูภาพรวม รวมทั้งนำเรื่อง eB/L หรือระบบอิเล็กทรอนิกส์ อื่น ๆ ของเราไปดูเป็นองค์ประกอบด้วยนะครับ ไปทดสอบว่ากฎหมายของเราเป็นอย่างไร

เพราะถ้าประเทศสิงคโปร์เป็นกรณีศึกษาเขาก็ทำได้ เขาใช้กฎหมายแม่แบบใน พ.ร.บ. ธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ของเขา เขาก็ทำได้ เขาทำได้อย่างไร เขาออกกฎหมายอย่างไร เขาเขียนกฎหมายแบบไหน ทำแบบเขาแล้วผลเป็นอย่างไร วันหนึ่งอาจจะต้องเสียค่าใช้จ่ายไปศึกษาดูงาน โดยให้ทางกลุ่มสายการเดินเรือเป็นเจ้าภาพก็ได้นะครับ หรือกรมเจ้าท่าต้องเป็นเจ้าภาพในการจัดหาค่าใช้จ่ายไปดูงานจริง ๆ โครงสร้างของเขาเนี่ย ถ้าเราให้เขาเปิดเผยข้อมูลทางอิเล็กทรอนิกส์ เราก็เข้าไปสืบค้นเข้าไปดูได้ถูกไหมครับ กฎหมายเขาเขียนอย่างไร ทางปฏิบัติเป็นอย่างไร ยิ่งสายการเดินเรือยิ่งเรียนรู้ได้ง่าย เพราะตัวแทนก็รู้อยู่แล้ว มีการเดินทางไปมาและมีเครือข่ายอยู่แล้วที่จะขอดูเอกสารและวิธีการที่เขาใช้ แล้วเรามาพิจารณาดูว่ามันเหมาะสมกับประเภทของธุรกรรมในประเทศไทยหรือไม่ จะนำมาปรับใช้อย่างไร

เราพิจารณาประเทศใกล้บ้านเราเนี่ย ถึงแม้เราอาจจะพัฒนาช้ากว่าสิงคโปร์ แต่เราก็ยังเร็วกว่าอีกหลายประเทศ เรามีบุคลากรที่มีศักยภาพ เราพอมีงบประมาณ แม้เราจะไม่ได้เป็นประเทศที่ร่ำรวยมาก แต่เราก็พอมีงบประมาณ ผมเชื่ออย่างนั้นนะครับ เราทำได้ แต่ขอให้มีคนเริ่มต้น มีเจ้าภาพ วันนี้ผมขอมอบหมายให้ผู้ที่เป็นเจ้าภาพ เพราะว่าให้ผมมาจัดสัมมนา ผมก็ขอส่งคืนให้เจ้าของงานเป็นเจ้าภาพนะครับ เอาอย่างนั้น คราวหน้าเจ้าภาพต้องมารายงานตัวบนเวทีว่า เจ้าภาพคิดอย่างไร คิดจะทำอะไร และทำอย่างไร ดีไหมครับ เอาล่ะ ขอเปิดโอกาสให้ที่ประชุมครับ เชิญซักถามได้ เผื่อทางวิทยากรจะช่วยตอบในบางเรื่องบางประเด็นได้นะครับ เชิญครับ หรือจะแสดงความคิดเห็นก็ได้ เชิญครับ

ผู้เข้าร่วมสัมมนา

ผมขอพูดสั้น ๆ คือผมอยากนำเรียนอย่างนี้ว่า จริง ๆ แล้ว กระบวนการที่เราจะทำเนี่ย คือ การแปลงการใช้ประโยชน์จากเอกสารที่เป็นกระดาษ มาเป็นในรูปแบบของอิเล็กทรอนิกส์ เพราะเรารู้ว่ามันประหยัดกว่า มันสะดวกกว่า มันรวดเร็วกว่า มีความถูกต้อง หรือตรวจสอบกันได้มากกว่า อันนี้เป็นประการที่หนึ่ง เอกสารทุกอย่างมีอยู่แล้ว ณ ปัจจุบันในรูปแบบกระดาษซึ่งเป็นสิ่งที่จับต้องได้ ต่อไปในอนาคต ถ้าเกิดเราจะเปลี่ยนรูปแบบ เราจะคุ้มครองอย่างไร เพราะจริง ๆ แล้วเอกสารเหล่านี้เป็นเอกสารที่เอกชนเป็นผู้จัดทำขึ้น แต่กฎหมายในฐานะที่จะเข้ามาช่วยเป็นตัวกลาง เพื่อให้ทั้ง 2 ฝ่ายสามารถตกลงกันได้ และยอมรับในรูปแบบของอิเล็กทรอนิกส์ได้ กฎหมายจึงต้องเข้าไปมีส่วนเกี่ยวข้อง และการออกกฎหมายเหล่านี้ มันจะช่วยส่งเสริมเรื่องการขนส่งทางน้ำ ผมมองในมิติของผมนะครับ

ทีนี้สิ่งที่เรากำลังพูดถึงกันอยู่เนี่ย เมื่อสินค้าเข้ามาอยู่ในประเทศ หรือจะส่งออกจากประเทศไป มันจะมีระบบพอร์ทัล (Portal) ของชาติอยู่ ปัจจุบันเราใช้ระบบ NSW ใช่ไหมครับ แล้วเมื่อสักครู่ก็มีการพูดถึงว่าในอาเซียนก็จะใช้ระบบแบบเดียวกัน ซึ่งความจริงแล้ว องค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO) ได้กำหนด Maritime Single Window (MSW) มาแล้ว ต่อไปในอนาคต มันจะไม่ได้เชื่อมโยงกันเฉพาะในกลุ่มอาเซียน แต่มันจะเชื่อมโยงกันทั่วโลก นั่นหมายถึงว่า ประโยชน์จากการที่เราสามารถตรวจสอบได้ว่าสินค้าถูกขนส่งขึ้นเรืออย่างไร เราจะเห็นภาพรวมทั้งหมด อะไรที่เป็นสิ่งที่อยู่ใต้น้ำ ที่เป็นอันตรายหรือไม่ถูกต้อง มันจะถูกจับตาดูทั้งหมด นี่คือวัตถุประสงค์หลัก เพราะฉะนั้น ผมจึงมองว่าเรื่องนี้มันคือกระบวนการที่จะทำให้ระบบอิเล็กทรอนิกส์ได้รับการยอมรับ เพราะในความเป็นจริง ผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับ B/L นั้นมีหลายภาคส่วนถูกไหมครับ มันเป็นการแสดงสิทธิในเรื่องของความเป็นเจ้าของสินค้า สามารถนำไปซื้อขาย นำไปส่งต่อให้กับธนาคาร ธนาคารจะเชื่อถือหรือไม่ และจะยอมจ่ายเงินให้เขาหรือไม่ เพราะฉะนั้น กระบวนการทั้งหมดก็คือ จะทำอย่างไรให้เอกสารการขนส่งมาอยู่ในรูปแบบของอิเล็กทรอนิกส์ และเป็นรูปแบบอิเล็กทรอนิกส์ที่ผู้คนเชื่อถือ และมีกฎหมายรองรับ ผมว่าประเด็นสำคัญมันอยู่คล้าย ๆ ตรงนี้ครับ เพราะฉะนั้น จะทำอย่างไรถึงจะให้กระบวนการนี้เกิดขึ้น และทำให้สิ่งเหล่านี้เกิดประโยชน์ และได้รับการยอมรับจากทุกภาคส่วน (Party) ที่เกี่ยวข้องกับเรื่องนี้ ผมเชื่อว่าเราอาจจะไม่ต้องถึงขั้นบังคับหรอกครับ เพราะประโยชน์ที่จะได้รับจากการทำเรื่องนี้ มันจะเป็นประโยชน์ของคนที่เกี่ยวข้องโดยตรงอยู่แล้ว มันจะช่วยให้รวดเร็วขึ้นและต้นทุนถูกลง เพราะฉะนั้น พวกเขาพร้อมที่จะเข้ามาปรับเปลี่ยนอยู่แล้ว และถ้าระบบทั้งหมดมันโอเค ได้รับการยอมรับ ก็จะมีสถานะเทียบเท่ากับเอกสารกระดาษเท่านั้นเอง นี่คือในความเห็นของผมนะครับ ซึ่งอาจจะไม่ตรงกับท่านอื่นก็ได้ครับ แต่ในความเห็นผม ผมเกิดความรู้สึกนี้ครับ

คุณเฉลิมศักดิ์ กาญจนวรินทร์ (นายกสมาคมผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ - TIFFA)

ผมขอยกตัวอย่างการนำไปปฏิบัติใช้จริงบางอย่างง่าย ๆ ให้ฟังนะครับ อย่างเช่น เรามีผู้ส่งออกบางรายที่ใช้ระบบของตนเอง อย่างเช่นระบบ SAP ในการป้อนข้อมูลนำเข้าส่งออก เพื่อที่จะสร้างตัวใบกำกับสินค้ากับใบรายการบรรจุหีบห่อขององค์กร คำถามคือ ถ้าผมเป็นผู้ให้บริการโลจิสติกส์แบบ Third-Party Logistics (3PL) หรือ Fourth-Party Logistics (4PL) วิธีที่ง่ายที่สุดคือ ผมก็ไม่อยากจะป้อนข้อมูลซ้ำถูกไหมครับ เพราะถ้าคุณเป็นผู้ส่งออก คุณก็แค่ทำระบบเชื่อมต่อข้อมูลแล้วยิงข้อมูลผ่าน API มาให้ผม เราคิดกันแบบง่าย ๆ เหมือนระบบอีคอมเมิร์ซที่เมื่อสักครู่เราคุยกัน ซึ่งเป็นหลักการเดียวกันเลยครับ แต่เขากลับบอกว่า “ไม่ทำ” เพราะเขามีความกังวลเรื่องความปลอดภัยของข้อมูล ก็จบเลยครับ นี่ไงครับ

คุณกำชัย จัตตานนท์ นักวิชาการคอมพิวเตอร์เชี่ยวชาญ ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร กรมศุลกากร

ขออนุญาตทางกรมเจ้าท่าอย่างนี้นะครับ พวกผมได้นำระบบไปปฏิบัติใช้กับหลายหน่วยงานมาแล้ว หากเราไม่บังคับใช้ ไม่มีทางเกิดขึ้นได้อย่างแน่นอน อย่างที่ท่านเฉลิมศักดิ์ได้กล่าวไว้ ที่สิ่งต่าง ๆ มันเกิดขึ้นได้ในทุกวันนี้ ก็เป็นเพราะว่ากรมศุลกากรบังคับให้ต้องทำ ถ้าสมมติว่ากรมศุลกากรไม่บังคับให้ทำ ก็จะไม่มีทางเกิดขึ้นเลยครับ ในอดีตตอนที่เราเริ่มใช้ระบบ EDI เราใช้เวลาถึง 10 ปีในช่วงที่เราไม่ได้บังคับใช้ ตอนนั้นพวกท่านทั้ง 2 คนก็ทำงานอยู่กับผมแล้ว ตอนที่เป็นระบบ EDI เราบอกว่า “ใครพร้อมก็เข้ามาใช้ได้” มันก็ค่อย ๆ ขยับไปทีละนิดทีละนิด 10 ปีผ่านไป ผู้บังคับบัญชาผมก็ได้กล่าวว่า “หากปล่อยให้เป็นอย่างนี้ต่อไป คงไม่มีทางรอด ต้องทำเป็นระบบไร้กระดาษโดยการบังคับใช้ไปเลย” มันถึงได้เกิดการเปลี่ยนแปลงจนเป็นรูปแบบอย่างในทุกวันนี้

แม้แต่กรมเจ้าท่าเองก็โดนเราบังคับเช่นเดียวกันครับ เราบอกว่า “คุณต้องรับข้อมูล e-Manifest จากกรมศุลกากรนะ ถ้าไม่รับ คุณก็จะตกขบวน และคุณจะต้องโดนผลกระทบอย่างนั้นอย่างนี้” มันเป็นอย่างนั้นจริง ๆ ครับ ทีนี้ ในเรื่องของตัว eB/L หรือเรื่องของเทคโนโลยี ผมมองว่ามันพัฒนาไปได้อยู่แล้วครับ เรารู้อยู่แล้วว่ามันทำได้ และทำได้อย่างไร เรามีประสบการณ์ในการทำระบบเหล่านี้กันมาอยู่แล้ว ท่านเฉลิมศักดิ์เองก็ทำมานานแล้วถูกไหมครับ ส่วนประเด็นที่เป็นสาระสำคัญจริง ๆ คือ การนำ eB/L ไปใช้งาน การนำไปใช้กับหน่วยงานต่าง ๆ ทุกคนต้องยอมรับร่วมกันว่ามันคือ B/L แล้วจะนำไปใช้งานอย่างไร ถ้าเกิดผลลัพธ์ที่ผิดพลาด ใครจะต้องเป็นผู้รับผิด ใครจะต้องเป็นผู้รับผิดชอบในทางแพ่ง ทางคดีความ หรือทางอื่น ๆ มันจะเป็นอย่างไร ใครจะต้องเป็นผู้รับผิดชอบแล้วต้องมีแนวทางจัดการอย่างไรด้วยเมื่อปัญหาเกิดขึ้น ถามว่าผมเคยคุยกับคุณพรรณแข นันทวิสัย ผู้แทนภาคธนาคาร เรื่องปัญหาการฉ้อโกงหรือเรื่อง B/L ปลอมไหม เราเคยคุยกันมาตั้งนานแล้วครับว่า “อ้าว แล้วจะทำอย่างไร ธนาคารจะรับมืออย่างไร จะทำให้เกิดความเชื่อถือได้อย่างไรบ้าง” เราก็พยายามหาทางแก้ไขกันไปนะครับ

หากบอกว่า “เอาระเบียบตัวนี้ออกมาว่ามันจะเป็นอย่างนี้นะ เมื่อเกิด eB/L ขึ้นแล้ว ใครจะต้องไปดำเนินการ” ผมเชื่อแน่ว่าไม่มีใครคนเดียวในที่นี้สามารถทำได้สำเร็จหรอกครับ เราต้องร่วมมือกันทำนะครับ ทางด้านผู้กำหนดมาตรฐานก็ต้องเป็นผู้กำหนดว่ามาตรฐานมันเป็นอย่างไร ทางด้านธนาคารก็ต้องระบุว่าธนาคารต้องการข้อมูลอะไรบ้างจากเอกสาร B/L ตัวนี้ เพื่อที่จะนำ eB/L ไปดำเนินการต่อ แล้วมันถึงจะเกิดการเชื่อมต่อกัน ที่จะทำให้ทุกคนเห็นตรงกันว่า ถ้าข้อมูลเริ่มต้นขึ้นมาที่ใดที่หนึ่งแล้ว เจ้าของข้อมูลนั้นจะต้องไม่มีการทำซ้ำ และข้อมูลนั้นจะไหลไปโดยที่ทุกส่วนที่เกี่ยวข้องสามารถใช้ข้อมูลร่วมกันในฐานข้อมูลเดียวกันได้ อันนี้มันถึงจะเกิดประโยชน์กับประเทศชาติให้ได้มากที่สุด รวมถึงกระบวนการหลังจากนั้นด้วย พอ B/L เสร็จสิ้นแล้ว กลายเป็นรถที่จะมารับของที่ท่านเฉลิมศักดิ์กล่าวว่า “ก็ใช้ B/L ตัวนี้แหละไปรับของ” ก็ในเมื่อกรมศุลกากรปล่อยของแล้ว มันคือของ 5 ชิ้น ทั้ง 2 กล่อง ของ 2 ตู้คอนเทนเนอร์ มันก็ต้องเอารถ 2 คันมารับ มันก็จะเป็นการไหลของข้อมูลไปถึงกันได้ทั้งหมดนะครับ มันเป็นอย่างนั้น

ประสบการณ์ที่เราทำกันมามันเป็นอย่างนั้นจริง ๆ ว่า ถ้าไม่บังคับใช้ มันก็ไม่เกิดครับ

ศาสตราจารย์ ดร.ไผทชิต เอกจริยกร (ผู้ดำเนินรายการ)

ถ้าวันนี้ผมบอกว่ากรมศุลกากรบังคับให้ทุกคนใช้ eB/L เพราะว่ามันไม่เหมือน e-Manifest นะครับ ผมว่าคงมีคนบอกว่าต้องประท้วงอย่างรุนแรงเลยว่า “เป็นไปไม่ได้” เพราะมันอยู่คนละระดับกันเลยกับ eB/L ถูกไหมครับ ของท่านมันเป็น Manifest ใช่ไหมครับ เรื่องกรมศุลกากรนะครับ

คราวนี้มาที่คุณอ้อใช่ไหมครับ เดี๋ยวนิดนึงนะครับ คุณอ้อ สวัสดีครับ นิดเดียวนะครับคุณอ้อ ผมกำลังหาคนที่จะมาเป็นวิทยากรในคราวหน้า ต้องมาจากภาคการธนาคารแล้วล่ะครับ ท่านปรากฏตัวอยู่ตรงนี้แล้ว คราวหน้าผมขอเรียนเชิญมานั่งตรงนี้นะครับ เอาแบบจริง ๆ จัง ๆ เลย ไม่ว่าจะเป็น eUCP ก็ตาม หรือจะเป็นกฎเกณฑ์อะไรก็ตาม ผมอยากจะรับฟังว่าในฐานะของทางด้านธนาคารในประเทศไทย หรือระดับโลกก็แล้วแต่ ซึ่งผมคิดว่าระดับโลกบางทีก็อาจจะยังใช้กันไม่หมด หรือยังมีปัญหาอุปสรรคอยู่ ถ้าเรานำ eB/L มาใช้ในอนาคต ระบบจะเป็นอย่างไร ผมขอเรียนเชิญต่อหน้าสาธารณะเลยนะครับ แล้วขอเชิญท่านยกประเด็นต่อเลยครับ ขอเรียนเชิญไว้ก่อนเลยนะครับ แล้วเดี๋ยวจะติดต่อไปต่อหน้าทุกคนเลยครับ

คุณพรรณแข นันทวิสัย (ผู้แทนภาคการธนาคาร)

ขอบพระคุณค่ะอาจารย์ ขออนุญาตนะคะ จริง ๆ แล้วมีข้อคิดเห็นเยอะเหมือนกัน แต่ว่าจะขอจำกัดเวลาไว้ เพราะเดี๋ยวจะขออนุญาตต้องไปก่อนนะคะ แต่อย่างอื่นเลย ขออนุญาตเข้าข้างกรมเจ้าท่านะคะ เพราะว่าส่วนตัวแล้วก็เชื่อว่า “ถ้าของมันดี” และมันช่วยทำให้ชีวิตดีขึ้น ต้นทุนถูกลงใช่ไหมคะ มีประสิทธิภาพมากขึ้นเนี่ย มันจะขายได้ด้วยตัวมันเองค่ะ เพียงแค่ว่าเราต้องมีกระบวนการบริหารจัดการการเปลี่ยนแปลงเพราะมันไม่ใช่การดีดนิ้วเปรี้ยงแล้วทุกอย่างจะเปลี่ยนไปหมดเลย หรือมีประสิทธิภาพขึ้นทันทีนะคะ โดยเฉพาะเรื่องการค้าระหว่างประเทศอย่างที่อาจารย์ได้กล่าวไว้หลายครั้งว่า มันเกี่ยวข้องกับผู้คนมากมาย มีเอกสารมากมาย มันก็จะค่อย ๆ เปลี่ยนไปทีละส่วนนะคะ

ฉะนั้น ประสิทธิภาพหรือผลที่ได้ อย่างที่เมื่อกี้คุณเฉลิมศักดิ์ พูดถึงตัวเลขร้อยละ 9 หรือร้อยละ 13 ทั้งหลายเหล่านี้นะคะ มันก็จะไม่เกิดขึ้นทันที ฉะนั้น มันจึงจำเป็นจะต้องมีเรื่องของสิ่งที่เข้ามาช่วยในเรื่องของการนำไปปรับใช้นะคะ และก็คิดว่า การบังคับใช้อาจจะยากเหมือนกันในความเป็นจริงนะคะ ขออนุญาตแนะนำตัวนิดนึงนะคะ พรรณแข นันทวิสัย นะคะ เคยทำงานในภาคธนาคาร เคยทำงานเป็นผู้ประกอบการส่งออกมานะคะ แล้วก็เมื่อประมาณ 7-8 ปีที่แล้ว ก็มีโอกาสได้อยู่ในทีมคณะทำงานที่จะเปลี่ยนเอกสารนำเข้าส่งออกจากรูปแบบกระดาษให้เป็นอิเล็กทรอนิกส์นะคะ โดยเป็นตัวแทนของสมาคมธนาคารไทย ตอนนั้นเมื่อ 7-8 ปีที่ผ่านมาเนี่ยค่ะ ก็อย่างที่เรียนไปเมื่อกี้นะคะว่า เอกชนทุกภาคส่วนได้เข้ามาร่วมกันทำงาน แล้วก็ขับเคลื่อนกันอยู่ภายใต้คณะกรรมการร่วมภาคเอกชน 3 สถาบัน (กกร.) นะคะ ก็คือมีสภาหอการค้าแห่งประเทศไทย สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย และสมาคมธนาคารไทยนะคะ แล้วก็มีภาครัฐที่ช่วยสนับสนุนก็คือสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาระบบราชการ (ก.พ.ร.) นะคะ มาถึงวันนี้มันก็จะก้าวไปกันยากนิดนึง เพราะมันเป็นเรื่องใหญ่นะคะ

เราคุยกันมาเยอะนะคะ ทั้งคุณทอมและคุณเฉลิมศักดิ์ได้อธิบายมา B/L มันเป็นตราสารแสดงกรรมสิทธิรับของ และแสดงกรรมสิทธิอย่างที่ว่านะคะ สายการเดินเรือออกให้ผู้ส่งออกแล้วก็มีผู้รับตราส่ง ฉะนั้นเนี่ย เราก็จะมีผู้มีส่วนเกี่ยวข้องอื่น ๆ อีกมากมายที่เกี่ยวข้องกับข้อมูลด้วยหรือเปล่านะคะ อันนี้เป็นโจทย์ตั้งคำถามนะคะ พอเดี๋ยวมันจะไปสู่เรื่องกฎหมายใช่ไหมคะ เราคุยกันว่า eB/L เนี่ยในเมืองไทย เราบอกว่าถ้าเราจะรับได้ ออกได้สำหรับตราสารเปลี่ยนมือได้เนี่ย เพื่อให้สบายใจ มันควรจะต้องมีกฎหมายที่เรียกว่า “Electronic Transferable Records Law” คือการให้การรับรอง (Recognize) การโอนเปลี่ยนมือว่า เมื่อเปลี่ยนมือไปแล้ว หรือสลักหลังทางอิเล็กทรอนิกส์ อันนี้นั้นมันถูกต้องใช่ไหม ถูกต้องหรือเปล่า แล้วคนที่รับสลักหลังไปเนี่ย เขาเป็นเจ้าของจริงหรือเปล่านะคะ แล้วเอกสารมีใบเดียวจริงหรือเปล่านะคะ

ฉะนั้น อันนี้เรากำลังบอกว่า กฎหมายที่จะมาช่วยอำนวยความสะดวกเรื่องนี้ ทำให้เรายอมรับกันได้อย่างสบายใจก็คือ Electronic Transferable Records Law ซึ่งก็จะสอดคล้องตามกฎหมายแม่แบบ MLETR ที่เมื่อกี้มีระบุในเอกสารนะคะ ซึ่งอันนี้ที่คุณคณิตได้เรียนแจ้งไว้ พอดีคุณคณิตมีธุระต้องไปแล้วนะคะ แต่คราวหน้าก็คงต้องเชิญทาง ETDA (สพธอ.) ด้วยนะคะ สำคัญมาก ทาง ETDA ก็ได้ทำงานร่วมกับสำนักงานคณะกรรมการ

กฤษฎีกานะคะ แล้วก็ปรับปรุงพระราชบัญญัติว่าด้วยธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์นะคะ เพื่อให้รองรับเรื่องการโอนเปลี่ยนมือของเอกสาร ซึ่งไม่ได้มีแค่ B/L อย่างเดียวนะคะ อะไรก็ตามที่เปลี่ยนมือได้ เอกสารจะเป็นตั๋วแลกเงินหรืออะไรก็ตามนะคะ ฉะนั้นอันนี้คือเรื่องที่หนึ่งนะคะ

ประเด็นที่ 2 อีกอันหนึ่งที่อยากจะเรียนถามทางกรมศุลกากรนะ คำถามก็คือ จริง ๆ แล้ว eB/L เนี่ย เพราะเวลาที่เราเปลี่ยนมือ สลักหลังกันทุกวันนี้ กรมศุลกากรก็ไม่ได้มาอยู่ในห่วงโซ่ของการสลักหลัง B/L ด้วยใช่ไหมคะ eB/L ก็เหมือนกันเนอะ มันก็ล้อกันไป ทีนี้กรมศุลกากรก็จะไม่ได้รับ eB/Lหรือไม่ได้อยู่ในห่วงโซ่ของการสลักหลัง eB/L แต่สิ่งที่เกี่ยวข้องคือ กรมศุลกากรจะใช้ “ข้อมูล” ใน Bill of Lading ถูกไหมคะ ที่ผ่านมาเพราะเมื่อกี้ลิสต์รายการสีเหลือง ๆ ของท่าน ผอ. นะคะ ก็คือกรมศุลกากรต้องการข้อมูลว่า คนซื้อคือคนนี้ คนขายคือคนนี้ แล้วสินค้าคืออะไร ใช่ไหมคะ ให้แน่ชัด ฉะนั้น สิ่งที่กรมศุลกากรต้องการคือ ข้อมูลที่อยู่ใน Bill of Lading ทุกวันนี้วิธีการก็เลยบอกว่า กรมศุลกากรไม่ได้ใช้ Bill of Lading ตัวจริง ไม่ได้ใช้ Copy ของ Bill of Lading เลยนะคะ ต้องการแค่ข้อมูลที่มันอยู่ใน Bill of Lading ฉะนั้น ทุกวันนี้ก็ใส่ข้อมูลเข้าไปใช่ไหมคะ บางคนอาจจะอยากให้ทางศุลกากรมั่นใจ ก็อาจจะคัดลอก B/L แปะไว้ด้วย ในอนาคตที่เราเป็น Electronic Bill of Lading นะคะก็เช่นกันค่ะ

ฉะนั้น Electronic Bill of Lading หรือ Electronic Invoice อื่น ๆ เนี่ยค่ะ เราบอกว่ามันเป็น Electronic Document ฉะนั้นมันก็คือการเอาข้อมูลใน eB/L ที่ผู้นำเข้ารับมา มีข้อมูลอยู่ใน eB/L ก็ยื่นให้กรมศุลกากร ฉะนั้นก็เลยจะเป็นเรื่องของ “ข้อมูล” ที่ส่งไปที่กรมศุลกากรนะคะ ฉะนั้นก็เลยกลับมาว่าคุณกำชัยอยากให้ใช้ B/L แน่นอน เพราะเราทำงานกันมา 6-7 ปีนะคะ แต่อย่างไรก็ตาม มันคือข้อมูลใน Bill of Lading ที่ยื่นไป ซึ่งในอนาคตควรจะยื่นได้ง่ายขึ้น เพราะไม่ต้องคีย์ข้อมูลใหม่นะคะ ก็คือเพราะทุกอย่างมันเป็น Data Element มันเป็น Structured Data สามารถส่ง Data File นี้เข้าไปได้นะคะ อันนี้ก็อยากจะขอคำอธิบายว่ากฎหมายที่เกี่ยวกับของกรมศุลกากร หรือว่าจะไปที่กรมเจ้าท่าคะ มันน่าจะเป็นเรื่องของการรับ Data Electronic มากกว่าไหมใช่ไหมคะ ซึ่งจริง ๆ แล้วทุกวันนี้ ETDA ก็จะบอกตลอดเวลาว่า “รับได้ และจงรับนะคะ” อาจจะมีหน่วยงานราชการบางที่อาจจะแบบ “ไม่ได้ ฉันต้องการกระดาษ” แต่กรมศุลกากรเขารับนะคะ อันนี้เรื่องนึงนะคะ ก็เลยอยากจะขอคำอธิบายเรื่องนี้นะคะอาจารย์

เรื่องที่ 2 เมื่อกี้นี้ค่ะ ก็อยากจะเรียนว่า เวลาที่เราทำงานมา 6-7 ปีที่ผ่านมา ที่บอกว่าพยายามที่จะเปลี่ยนเอกสารกระดาษให้เป็นอิเล็กทรอนิกส์เนี่ยนะคะ ซึ่ง NDTP ที่พูดถึงก็เป็นหนึ่งในโปรเจกต์นี้ เราสร้างแพลตฟอร์มขึ้นมาค่ะ บริษัท ITMX ที่ทำเรื่องระบบการหักบัญชีและการชำระเงินอยู่เนี่ยนะคะ เป็นคนสร้าง แล้วก็ได้รับงบประมาณจาก กกร. มาส่วนหนึ่ง แล้วพวกเราก็มาร่วมมือกันนะคะ แล้วก็ได้ลองทำระบบต้นแบบ กับประเทศสิงคโปร์และประเทศญี่ปุ่น อย่างที่พี่ตูนเรียนเมื่อสักครู่นะคะ ตอนนั้นเนี่ย เราทำเรื่อง Invoice ค่ะ เป็น e-Invoice, e-Purchase Order, e-Packing List นะคะ รับส่งกันเป็น Data Structure กับประเทศญี่ปุ่น เราอยากทำ eB/L มากเลย ตอนนั้นติดต่อ TradeLens เราเริ่มแล้วว่าเราจะดำเนินการมายังไง แต่อย่างว่าค่ะ ความที่ตอนนั้น eB/L มันเพิ่งเริ่มต้นมาก ๆ เลยค่ะ ก็เลยยาก เราก็เลยทำเฉพาะเอกสารทางการค้า (Commercial Document) อยู่ 3 ถึง 4 สิ่ง ส่วนเอกสารอื่นเราก็แปะไฟล์ PDF ไปอย่างนี้นะคะ

ฉะนั้น แต่วันนี้ eB/L พัฒนามาพอสมควรแล้ว เราพอจะเห็นความหวังว่ามันน่าจะเกิดขึ้นในเร็ว ๆ นี้ ซึ่งเดี๋ยวอาจจะขออนุญาตแชร์นิดนึงนะคะ ฉะนั้น Electronic Document ที่พูดถึงเนี่ยนะคะ เรากำลังพูดถึงข้อมูลเรากำลังพูดถึง Structured Data เราพูดถึง Data Element หรือ Data Field นะคะ ที่รับส่งกัน เพื่อที่จะได้ไม่ต้องมีการคีย์ข้อมูลใหม่อย่างที่บอก คอนเซปต์ของเรานี่แหละค่ะ ส่งไปปุ๊บก็เก็บไว้ แล้วก็เอา Data มาส่งต่อไฟล์ PDF อาจจะสร้างออกมาได้ เพราะว่าเผื่อคนเราอาจจะยังมีคนที่อยู่ในกระบวนการที่อยากอ่าน อยากเห็น

ก็จะเป็นสิ่งที่เหมือนเป็นส่วนเสริมเพื่อสนับสนุน อาจจะได้อ่านได้จริง ๆ แต่ข้อมูลที่ส่งไปเนี่ย มันไปพร้อมกับ Main Data นะ อย่างนี้นะคะ ที่เราตั้งใจที่เราอยากจะเห็นเป็นอย่างนี้นะคะ

ฉะนั้น วันนี้ eB/L ที่เราบอกว่ามันกำลังมาเนี่ย ทั่วโลกวันนี้ค่ะ ก็ต้องบอกว่า DCSA เนี่ย คือ Digital Container Shipping Association คือเป็นสมาคมระดับโลกที่สายการเดินเรือเขาเป็นสมาชิกกัน ซึ่ง 10 สายการเดินเรือนี้ครอบครองสัดส่วน B/L เมื่อกี้ที่บอกว่า 30 กว่าล้านใบทั่วโลกเนี่ย มันอยู่ตรงไหน เค้าครอบครองสัดส่วนประมาณ 80-90% เลยนะคะ 10 สายการเดินเรือนี้ เขาได้ให้คำมั่นนะคะว่า ภายในปี ค.ศ. 2030 (พ.ศ. 2573) Bill of Lading จะเป็นอิเล็กทรอนิกส์ 100% นะคะ ซึ่งเหลือเวลาอีกเพียง 5 ปี แปลว่าถ้าเราไม่พร้อม เราก็ไปกับเขาไม่ได้ เราก็หวังว่าเขาจะไปตามนั้นจริงนะคะ เขาให้คำมั่นกันมาก ส่วน BIMCO คือ ขนส่งของที่เป็นสินค้าเทกอง (Bulk) นะคะ BIMCO บอกว่าภายในปี ค.ศ. 2025 (พ.ศ. 2568) ซึ่งก็คือปีนี้ 25% ของ B/L ที่เป็นสินค้าเทกอง จะเป็นอิเล็กทรอนิกส์ ซึ่งก็เชื่อว่าจะเป็นไปตามนั้นนะคะ ฉะนั้น อันนี้จริง ๆ ก็คือเราต้องเตรียมตัวให้พร้อม ถ้าเราไม่พร้อมเราจะแย่แล้วจริง ๆ เราตั้งท่ากันมาอย่างที่บอก 7-8 ปี เราก็ทำงานกันมาเนี่ยนะคะ แต่อย่างว่านะมันเป็นเรื่องยากนะคะ

ขอแชร์ 2 เรื่องสุดท้ายก่อนนะคะว่า เราคุยกันเรื่องการฉ้อโกงนะคะ แล้วเราก็หลายคนก็จะพูดว่า “เอ๊ะ Fraud เนี่ย กระดาษมันดีกว่าหรืออิเล็กทรอนิกส์ดีกว่า” คนก็กลัวเรื่องมิจฉาชีพนู่นนี่นั่นเยอะนะคะ แต่ในความเป็นจริงแล้ว ถ้าเราคุยกันไปลึก ๆ จะเห็นว่ากระดาษมันก็จะปลอมแปลงได้ง่ายนะคะ มันก็ส่งแมสเซนเจอร์วิ่งกันไป ปลอมก็ไม่ยากนักใช่ไหมคะ พอมาเป็นอิเล็กทรอนิกส์เนี่ย สิ่งที่เราคุยกันและรู้กันทั้งในระดับโลก ระดับลงมาถึงประเทศไทย เราบอกว่าอิเล็กทรอนิกส์เนี่ย มันจะเป็นอิเล็กทรอนิกส์ที่มีเทคโนโลยีที่ก้าวหน้า ที่พิสูจน์ได้ว่าผู้ออกเอกสารคือคนที่ออกเอกสารนี้ เขาเป็นคนออกจริงนะคะ ด้วยเทคนิคในวันนี้ จะเป็นบล็อกเชนหรืออะไรก็ตาม คนนี้เป็นคนออกเอกสารจริงนะคะ เอกสารนี้ไม่มีคนไปแก้ไขอะไรทั้งสิ้น ตรวจสอบได้ คนรับก็ตรวจสอบได้นะคะ ฉะนั้น แล้วก็มีเพียงหนึ่งเดียวเท่านั้น ไม่มีการทำซ้ำนะคะ ฉะนั้น Bill of Lading ที่เราบอกว่าต้องไม่มีการทำซ้ำนะคะ ฉะนั้น ถ้าเราเปลี่ยนไปลึก ๆ เนี่ย เราต้องไปให้ถึงระดับนั้น ฉะนั้น มันจะทำให้มีความปลอดภัยในเรื่องของการฉ้อโกงมากกว่ากระดาษที่พิมพ์ออกมาแล้วก็เปลี่ยนมือกันไป แมสเซนเจอร์ก็ถือไปอย่างนี้นะคะ

พอกลับมาในมุมมองของธนาคารนะคะ ธนาคารเองต้องขออนุญาตเรียนให้ทราบ เพราะเวลาคนพูดถึงธนาคารในแง่ของการนำเข้าส่งออก จะคิดถึงแต่ L/C (Letter of Credit) ค่ะ ซึ่ง L/C มันเหลือสัดส่วนอยู่ประมาณไม่ถึง 20% ของการค้าในโลกนี้นะคะ แล้วมันก็จะมี D/A (Documents against Acceptance), D/P (Documents against Payment) ซึ่งก็มีสัดส่วนไม่เยอะ ที่เยอะคือ Open Account (การชำระเงินแบบเปิดบัญชี) แล้วเวลาพูดถึง Open Account เนี่ย เวลาส่งของออกแล้ว เอกสารทั้งหลายที่เตรียมจะส่งตรงไปให้กับผู้นำเข้า ธนาคารไม่ได้ไปเกี่ยวตรงนั้นเลย แต่ส่วนที่ธนาคารเข้าไปเกี่ยวข้องนะคะ แล้วก็สนใจมากว่าตกลงมันมีการฉ้อโกงหรือไม่ การฉ้อโกงนี้มีจริงหรือไม่นะคะ คือ “การให้เงินกู้” นะคะ เวลาที่เราให้เงินกู้ ธนาคารอยากจะรู้ว่า มีการซื้อขายกันจริงหรือเปล่านะคะ ของนี้มีการจัดส่งจริงหรือเปล่า เพื่อจะได้ให้ธนาคารสบายใจนะคะ เพื่อจะได้ให้เงินกู้แก่ผู้ส่งออกและผู้นำเข้าได้มากขึ้นและดีขึ้น ในกลุ่มพอร์ตลูกค้า SME นะคะ ฉะนั้น ธนาคารจริง ๆ ก็เข้าไปเกี่ยวอยู่กับเรื่องของ Open Account ซึ่งเป็นสัดส่วนประมาณ 80% ของการค้าในโลกนี้ด้วยเหมือนกัน ก็เป็นเรื่องสำคัญสำหรับธนาคาร และถ้าออกมาแล้วธนาคารสบายใจว่ามีการจัดส่งสินค้านี้จริง ผู้ส่งออกนำเข้าก็ควรจะได้เงินไปหมุนเวียน ไปประกอบธุรกิจได้ดีขึ้น ช่วยเศรษฐกิจได้มากขึ้นนะคะ

ก็น่าจะเป็นเรื่องสุดท้ายนิดหนึ่งค่ะอาจารย์ ต้องบอกว่าแพลตฟอร์มอิเล็กทรอนิกส์เพื่อการค้าเนี่ย มันมีออกมานานเกิน 10 ปีด้วยซ้ำนะคะ แต่ว่าเขาดำเนินการกันอยู่บนแพลตฟอร์มที่ผู้ซื้อ ผู้ขาย และธนาคารทุกคนต้องไปอยู่บนแพลตฟอร์มเดียวกัน แล้วก็เลยมีการออกกฎที่มันเป็นข้อตกลงตามสัญญาที่ทุกคนถ้าจะมารับส่งเอกสารกันบนแพลตฟอร์มนี้ จงถือเอากฎนี้นะคะ แล้วถ้าจะว่าความกันตามกฎหมาย ก็เอาข้อตกลงนี้

กฎอันนี้ไปว่ากันในศาลนะ อันนั้นทำได้และทำมานานแล้วนะคะ แต่มันก็ขยายตัวไปไม่ได้เยอะมาก เพราะอะไร? เพราะว่ามันแปลว่าต้องให้คนซื้อและคนขายที่อยู่คนละประเทศ อย่างที่ว่านะคะ มาใช้งานอยู่บนระบบเดียวกัน ซึ่งอาจจะไม่อยากทำ “ฉันอยากจะใช้ระบบของฉัน เธอก็อยากใช้ระบบของเธอ” อย่างนี้นะคะ ฉะนั้นมันก็เลยเติบโตไปได้จำกัด แต่มันก็เลยมีคนที่บอกว่า “เฮ้ย มันจำกัดเกินไป ถ้าเราทำให้มันเป็นเหมือนห้องส่วนตัว” ถ้าเราทำให้มันเป็นกฎสาธารณะเสีย มันก็ไม่จำเป็นว่าทุกคนจะต้องมาอยู่ที่แพลตฟอร์มเดียวกันนะคะ แล้วก็ผูกพันด้วย Contractual Agreement อันเดียวกันนั้นนะคะ

ฉะนั้น ก็เลยเป็นเหตุที่มาของมาตรฐาน MLETR เป็นเหตุที่มาของการที่เมืองไทยก็พยายามที่จะปรับปรุงกฎหมายนะคะ ให้เป็นไปตามกฎหมายแม่แบบด้วยนะคะ อย่างที่เมื่อกี้พูดเรื่องอังกฤษ พูดเรื่องสิงคโปร์ ฉะนั้น เราก็มีวิธีการนะคะที่ไม่จำเป็นว่าเธอกับฉันต้องอยู่บนแพลตฟอร์มเดียวกัน ไม่ต้องอยู่บนข้อตกลงเดียวกันก็ได้อย่างนี้นะคะ เช่น กรอบความร่วมมือด้านความน่าเชื่อถือที่เมื่อกี้อยู่ในสไลด์ของคุณทอมอยู่ด้วยเหมือนกัน วิธีการที่ eB/L เนี่ย มันจะเดินทาง มันจะออกและเดินทางจากคนหนึ่งไปอีกคนหนึ่ง การสลักหลังทั้งหลายไปถึงปลายทางจนสามารถนำไปแลก D/O ได้ จนสามารถเบิกสินค้าออกได้เนี่ยค่ะ โดยที่เธอกับฉันไม่ต้องมาอยู่บนแพลตฟอร์มเดียวกันก็ได้นะคะ ฉะนั้นต้องมี Public Rule แล้วเราก็เลย นี่แหละค่ะเป็นเหตุผลว่า ถ้าเขาออกกฎหมายกันมา ถ้าเมืองไทยจริง ๆ ทาง ETDA ก็จะพูดเสมอว่า จริง ๆ มันใช้ได้จริง ๆ แหละ เพราะว่าเมืองไทยเนี่ยค่ะ ทำธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ได้จริง ๆ อันนี้หลายคนก็จะยังกลัวอยู่อย่างนี้นะคะ ทำธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ได้ร้อยเปอร์เซ็นต์นะคะ ทำได้ เพียงแต่ว่าถ้ามันมีข้อกฎหมายต่าง ๆ ที่มารองรับให้มันสมบูรณ์แบบเลย เรื่องของการโอนเปลี่ยนมือ โดยมีกฎหมายรองรับ มันจะทำให้คนสบายใจมากขึ้น เพราะเวลาที่มันไม่ชัดเจนไม่รู้ว่าจะบังคับใช้อย่างไร ฉันต้องไปฟ้องศาลไหนอะไรยังไง อย่างนี้ ถ้าไม่มีกฎหมายไทยมารองรับอย่างชัดเจน มันก็จะลำบาก

งั้นเราก็เลยรอตรงนี้แหละค่ะว่า เดี๋ยว พ.ร.บ.ธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ เรื่อง Electronic Transferable Records Law เนี่ย มีผลบังคับใช้เรียบร้อย เราก็จะสบายใจ เสร็จแล้วมันก็จะไปสู่เรื่องของการนำไปปฏิบัติใช้แล้วค่ะอาจารย์และทุกท่าน เพราะว่าการมีแพลตฟอร์ม มีกฎหมาย ไม่ได้แปลว่าคนจะหันมาใช้นะคะ ฉะนั้นมันก็ต้องมีการให้ความรู้ความเข้าใจ ทำให้ทุกอย่างง่ายต่อการใช้งาน อย่างนี้นะคะ ฉะนั้นเราก็ต้องช่วยกันจัดการเตรียมทุกอย่างให้พร้อม แล้วก็ให้เกิดการนำไปใช้เพื่อที่เราจะได้ไม่ล้าหลัง เพราะว่าถ้าต่างประเทศเขาประกาศใช้มาแล้วแต่เรารับไม่ได้ เราก็อาจจะเสียประโยชน์ ก็เลยจะขออนุญาตฝากประเด็นไว้อย่างนี้ก่อนค่ะอาจารย์และทุกท่านคะ

ศาสตราจารย์ ดร.ไผทชิต เอกจริยกร (ผู้ดำเนินรายการ)

คือระยะเวลา 5 ปีตามเป้าหมายของกลุ่มสายการเดินเรือ ถือว่าได้ข้อมูลที่เป็นประโยชน์มากครับ หากเราทำไม่ทัน เผื่อว่าทางต่างประเทศเขาเริ่มบังคับใช้ การที่กรมเจ้าท่าริเริ่มเรื่องนี้ขึ้นมาถือเป็นเรื่องที่ดีครับ เพราะหากเราปล่อยเวลาให้ผ่านไปเรื่อย ๆ วันหนึ่งเมื่อถึงเวลาที่ต้องใช้งานจริง เราก็คงไม่สามารถก้าวตามระบบของเขาได้ทันนะครับ วันนี้เราก็เผชิญหน้ากับหลายเรื่อง ทั้งเรื่องความผันผวนทางเศรษฐกิจหรือการเสียภาษีของสหรัฐอเมริกาที่ใกล้เข้ามาทุกที ขอเชิญคุณทอมครับ ขอสอบถามเป็นความรู้จริง ๆ ว่า ทุกวันนี้การสลักหลังโอน B/L ที่เป็นกระดาษแบบดั้งเดิมมันก็ยังคงมีอยู่ใช่ไหมครับ ยังมีการสลักหลังกระดาษกันอยู่ใช่ไหมครับ ขอเชิญคุณทอมครับ

คุณทอม เฉลิมกาญจนา (ประธานสมาคมเจ้าของเรือและตัวแทนเรือกรุงเทพฯ - BSAA)

ผมขอเสริมว่า จริง ๆ แล้วหากพูดถึงแนวโน้มของอิเล็กทรอนิกส์ B/L เมื่อมาถึงปัจจุบันก็ถือเป็นข่าวดีอย่างหนึ่งครับ ที่เรามีความร่วมมือหรือมีความพยายาม อย่างน้อยที่สุดในส่วนของการดำเนินการปลายทาง แม้เราอาจจะยังไม่เรียกว่าเป็น B/L เต็มรูปแบบ แต่เราจะเรียกว่าเป็น D/O ครับ เรากำลังจะมี eD/O (Electronic Delivery Order) ที่เชื่อมโยงผ่านระบบ NSW (National Single Window) ครับ ซึ่งขณะนี้เราได้เริ่มทำการ

ทดสอบร่วมกับบางสายการเดินเรือที่นำมาใช้งานตรงนี้แล้วนะครับ โดยโครงการนี้จะให้บริการนำร่องอยู่ที่ท่าเรือกรุงเทพครับ เขากำลังพยายามทดสอบกันอยู่ เพื่อที่จะได้เปิดใช้งาน และทำธุรกรรมในรูปแบบอิเล็กทรอนิกส์โดยที่ผู้ประกอบการไม่ต้องใช้กระดาษ ไม่ต้องให้แมสเซนเจอร์มารับเอกสาร D/O ที่เคาน์เตอร์ของสายการเดินเรือแล้วค่อยนำไปปล่อยสินค้าที่ท่าเรืออีกต่อไปครับ

คุณกำชัย จัตตานนท์ นักวิชาการคอมพิวเตอร์เชี่ยวชาญ ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร กรมศุลกากร

ขออนุญาตครับ จริง ๆ แล้วผมเป็นคนหนึ่งที่ริเริ่มเรื่อง eD/O นี้ครับ เป็นหนึ่งในทีมงานมาตั้งแต่เริ่มโครงการขึ้นมาเลยครับ คืออย่างนี้ครับ ต้องอธิบายว่า eD/O มันเป็นเอกสารปลายทางตัวแม่ของมันจริง ๆ ก็คือ B/L ถูกไหมครับ ทีนี้ในมุมมองของสายการเดินเรือ เขามองว่า B/L กับ D/O มันคือตัวเดียวกันสำหรับสายการเดินเรือนะครับ แต่สำหรับกรมศุลกากร มันคือเอกสารคนละชนิดกัน วัตถุประสงค์ของเอกสารมันแตกต่างกันครับ

D/O คือเอกสารที่ใช้ยืนยันตัวตนว่า “ฉันเป็นเจ้าของสินค้านี้” เพื่อนำไปรับของกับท่าเรือหรือคลังสินค้าที่เก็บสินค้านั้นไว้ คนที่นำไปใช้งานจริง ๆ ก็คือผู้ส่งหรือผู้นำเข้านะครับที่จะไปรับของ หน่วยงานที่จะต้องพิสูจน์ยืนยัน D/O ก็คือคลังสินค้าหรือการท่าเรือที่สินค้านั้นเก็บอยู่ และการพิสูจน์นั้น จริง ๆ แล้วหากข้อมูลถูกต้อง มันก็คือการยืนยันว่าเป็นเจ้าของคนเดียวกันกับที่ระบุใน B/L นั่นแหละครับว่าเป็นของใคร ถูกไหมครับ ทีนี้พอมันไปถึงปลายทางได้ อย่างที่ผมเคยคุยกับคุณอ้อไว้ตั้งแต่แรกว่า “เมื่อเราทำ eD/O ได้แล้ว เราไปพัฒนา eB/L กันต่อดีกว่า เพราะข้อมูลมันจะสามารถไหลมาสู่ D/O ได้เลย โดยที่ไม่ต้องไปทำอะไรเพิ่มเติมครับ ก็อย่างที่คุณทอมกล่าวไป เราได้ร่วมมือกับทางคุณทอม และทางคุณเฉลิมศักดิ์ด้วย ช่วยกันพัฒนาระบบนี้ขึ้นมา จนเกิดเป็นการทดลองนำร่องอยู่ที่ท่าเรือในขณะนี้ครับ

ศาสตราจารย์ ดร.ไผทชิต เอกจริยกร (ผู้ดำเนินรายการ)

เดี๋ยวผมขออธิบายเสริมสำหรับท่านที่อาจจะยังไม่เข้าใจสักนิดนะครับ เพราะทุกวันนี้ B/L ที่ต้นทางจะต้องมีการส่งเอกสารผ่านธนาคารหรือไม่ผ่านธนาคารก็ตาม เพื่อส่งไปให้กับผู้ซื้อสินค้าที่ปลายทาง ซึ่งเรียกว่า “ผู้รับตราส่ง” ผู้รับตราส่งไม่ได้ถือ B/L ฉบับนั้นไปที่การท่าเรือหรือคลังสินค้าเพื่อขอรับของโดยตรงนะครับ ไม่ใช่แบบนั้น แต่จะต้องนำใบตราส่งไปติดต่อตัวแทนสายการเดินเรือในประเทศไทยเพื่อขอแลกเป็น D/O (Delivery Order) หรือใบปล่อยสินค้าก่อน ซึ่งในนั้นจะมีข้อความระบุสั่งการว่า “Please deliver...”(โปรดส่งมอบทรัพย์สินหรือสินค้าจำนวนนี้ให้แก่ใคร) เพื่อนำไปยื่นต่อการท่าเรือแห่งประเทศไทย หากเคยเห็นแบบฟอร์มก็จะเข้าใจได้ง่ายครับ เราไม่ได้นำ B/L ไปแสดงต่อการท่าเรือโดยตรง แต่ต้องนำไปแลก D/O ก่อนนะครับ นั่นคือขั้นตอน

แต่วันนี้ D/O กำลังจะถูกพัฒนาเป็น eD/O แล้ว และยิ่งถ้าฟังจากท่านผู้เชี่ยวชาญกำชัย หากมี eB/L ด้วย ก็สามารถกดส่งข้อมูลเพียงครั้งเดียวได้เลยใช่ไหมครับ ความสะดวกในการใช้ eB/L นั้นมีอยู่แล้ว เพียงแต่ยังมีปัญหาด้านกฎหมายและระบบอิเล็กทรอนิกส์บ้างที่จะต้องมาปรับแก้ จูนเข้าหากัน และทำให้ทุกฝ่ายยอมรับ แต่หากถึงเวลาที่ต้องบังคับใช้ในอีก 5 ปีข้างหน้า ถ้าเป็นเช่นนั้นจริง ทีนี้เราก็จะได้เจอของจริงครับ เพราะฉะนั้น เราก็คงต้องเตรียมการเรื่องนี้ไว้ก่อน ไม่ว่าอย่างไรศาลก็จะต้องปรับตัวรับสิ่งเหล่านี้หากมันเกิดขึ้นจริงในอนาคตครับ ที่ผมต้องตั้งคำถาม เพราะหากเกิดคดีความขึ้นที่ศาล B/L ไม่ได้มีแค่ข้อมูลที่กรมศุลกากรสนใจเท่านั้น แต่ด้านหลังของ B/L ยังมีเรื่องของสิทธิ หน้าที่ และความรับผิดระบุไว้อีกด้วยครับ ว่าจะต้องจ่ายค่าเสียหายเท่าใด ไม่จ่ายเท่าใด รับผิดหรือไม่รับผิดภายใต้เงื่อนไขใด ด้านหลังใบตราส่งมีเงื่อนไขอยู่ประมาณเกือบ 20 กว่าข้อ ซึ่งมักจะเป็นมาตรฐานที่คัดลอกใช้กันทั่วโลก โดยอาจมีการเปลี่ยนแปลงเพียงเล็กน้อยส่วนด้านหน้า รูปแบบก็คล้ายคลึงกัน เป็นเพียงการนำข้อมูลมากรอกเท่านั้นเอง ถูกไหมครับ

เพราะฉะนั้น ในบ้านเราหากจะมีการแก้กฎหมาย มีสมาชิกสภาผู้แทนราษฎร (ส.ส.) ท่านหนึ่งเคยกล่าวกับผม ตอนที่ผมไปเป็นประธานกรรมาธิการยกร่างกฎหมายบางตัวที่เกี่ยวกับโลจิสติกส์ เขาบอกว่ากฎหมายเมืองไทยนั้น กว่าจะออกมาได้บางทีกินเวลา “7 ชั่วโคตร” บางครั้ง 10 ปี ก็ยังไม่ออกเลย กระบวนการในบ้านเรามันเป็นเช่นนี้ มันมีความล่าช้าครับ เพราะฉะนั้น ภายในระยะเวลา 5 ปีนี้ หากกรมเจ้าท่ารับเป็นเจ้าภาพ ก็คงจะต้องทำงานหนักมากครับ ต้องนำหลายฝ่ายเข้ามาร่วม และต้องมีการจัดตั้งคณะกรรมการขึ้นมาเพื่อแบ่งงานกันไปทำ ถูกไหมครับ หากดำเนินการเช่นนั้น ก็อาจจะมีโอกาสประสบความสำเร็จได้ภายในระยะเวลาที่กำหนดครับ ขออนุญาตเปิดโอกาสให้ทางผู้เข้าร่วมสัมมนาสอบถามครับมีท่านใดอยากถามอะไรไหมครับ ขอเรียนเชิญเลยครับ เรายังมีเวลากันอีกเล็กน้อย เชิญเลยครับ

ผู้เข้าร่วมสัมมนา

สวัสดีครับผมระวีเมฆ พิชัย ครับ เป็นทนายความด้านการค้าระหว่างประเทศและการขนส่งทางทะเลจาก Rajah & Tann ครับ เมื่อสักครู่นี้ที่อาจารย์ได้พูดถึงตัวละครต่าง ๆ ผมขออ้างอิงความไปถึงจุดนั้นก่อนนะครับ ผมมองว่าความท้าทายที่สุดของ eB/L คือ “การโอนเปลี่ยนมือ” และการสร้างความเชื่อมั่นว่าบุคคลที่มารับสินค้านั้น มีอำนาจในการมารับสินค้าจริง ซึ่งประเด็นนี้จะมีความแตกต่างอย่างชัดเจนจากตัว D/O หรือ Manifest ที่ไม่ค่อยมีฟังก์ชันการทำงานในเรื่องเหล่านี้เท่าไหร่ คราวนี้ ผมอยากจะสอบถามคุณเฉลิมศักดิ์ ครับว่า ในมุมของ FIATA ซึ่งมี eB/L แล้วใช่ไหมครับ ระบบมันรองรับการทำงานในฟังก์ชันของการโอนเปลี่ยนมือด้วยหรือไม่ครับ? หรือมันทำงานเพียงแค่ฟังก์ชันการแปลงเอกสารออกมาให้อยู่ในรูปแบบอิเล็กทรอนิกส์เท่านั้นครับ?

คุณเฉลิมศักดิ์ กาญจนวรินทร์ นายกสมาคมผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ (TIFFA)

คืออย่างนี้ครับ หากพิจารณาในเชิงหลักการนะครับ เรื่องของ ETR (Electronic Transferable Records) ที่คุณพรรณแข พูดถึงเมื่อสักครู่นี้ โดยหลักการแล้ว “มันต้องเปลี่ยนมือได้” ครับ มิฉะนั้นมันจะไม่สอดคล้องกับฟังก์ชันการทำงานของ B/L ประการที่สองคือเรื่องของการครอบครอง (Possession) หรือกรรมสิทธิ มันต้องสามารถแสดงความเป็นเจ้าของกรรมสิทธิ (Title of Ownership) ได้ว่าคุณคือเจ้าของที่แท้จริง ซึ่งตรงนี้ผมมองว่า ETR โดยหลักการแล้วต้องรองรับเรื่องเหล่านี้ครับ ไม่อย่างนั้นจะไม่สามารถนำไปปฏิบัติใช้จริงได้

ทีนี้กลับมาตอบคำถามที่ว่า ถ้านำเรื่องนี้ไปถาม FIATA สมมตินะครับ หากเรายิงคำถามนี้ใส่ FIATA ทาง FIATA อาจจะนิ่งไปสัก 3 วินาทีก่อน แต่ในการนำ eFB/L มาใช้งาน เวลาที่พวกเขาประชาสัมพันธ์ แจ้งชุดข้อมูลต่อสาธารณะ เขาจะระบุว่ามัน “โอนเปลี่ยนมือได้” แต่ในทางปฏิบัติ ณ ปัจจุบัน อันนี้ผมขอพูดจากมุมมองส่วนตัวของผมนะครับ ผมมองว่าระบบมันเป็นเพียง “การฝังชุดข้อมูลที่ใช้พิสูจน์ตัวตนของผู้ออกเอกสารได้” เท่านั้น แต่หากถามถึงเวลาที่มีการโอนเปลี่ยนมือหลาย ๆ ทอด ผมว่ามันเป็นเพียงการอัปเดตข้อมูล ซึ่งมีลักษณะเป็นการติดตามสถานะ (Tracking) มากกว่าครับ

ทีนี้ประเด็นปัญหาจริง ๆ ที่มีความท้าทายมากกว่านั้น ซึ่งยังไม่ได้มีการกล่าวถึง ก็คือ “ความรับผิดที่เกิดขึ้นทางกฎหมาย” สมมติว่ามีการปล่อยสินค้าผิดคน ในชิปเมนต์ที่มีมูลค่าระดับร้อยล้านหรือพันล้าน ทาง FIATA ก็จะระบุในเงื่อนไขความรับผิดไว้ว่า “เราไม่มีส่วนเกี่ยวข้อง” เข้าใจที่ผมสื่อใช่ไหมครับ คือต่อให้ระบบจะมีความปลอดภัยแค่ไหน เขาก็ไม่มีความสามารถที่จะรับผิดชอบความเสียหายมูลค่ามหาศาลขนาดนี้ให้กับผู้ประกอบการได้ นั่นแปลว่า เขาไม่กล้ารับประกันว่าระบบปลอดภัยร้อยเปอร์เซ็นต์ในมุมมองของผมนะครับ ซึ่งจากบางประเด็นที่ผมได้หารือมา ยกตัวอย่างเช่น การสแกน QR Code ผมมองว่ามันต้องมีระบบการยืนยันตัวตนอยู่ที่ระบบหลังบ้าน มันต้องมีระบบรักษาความปลอดภัยซ้อนทับอยู่อีกชั้นหนึ่ง มันไม่ใช่ว่าใครสแกนเล่น ๆ แล้วก็สามารถเข้าถึงหน้าเว็บไซต์ได้เลยเหมือนทั่วไป แต่มันต้องมีระบบยืนยันตัวตน ซึ่งการยืนยันตัวตนนี้แหละที่ต้องอาศัยการพิสูจน์ทราบตัวบุคคลอย่างรัดกุม ผมมองว่าเรื่องนี้เป็นสิ่งสำคัญครับ ผมเชื่อว่าในทางเทคโนโลยีนั้นมัน

สามารถทำได้ แต่ในมุมของการรับประกันความรับผิดยังไม่มีใครกล้ารับประกันอย่างเต็มปาก นี่คือปัญหาที่แท้จริงครับ

ศาสตราจารย์ ดร.ไผทชิต เอกจริยกร (ผู้ดำเนินรายการ)

ขออนุญาตแทรกนิดหนึ่งนะครับ ที่ท่านผู้เข้าร่วมสัมมนาสอบถามมานี้ เป็นการถามในมุมมองของใบตราส่งที่ออกโดย MTO (Multimodal Transport Operator) ถูกไหมครับ หรือว่าถามในมุมมองทั่วไปครับ?

ผู้เข้าร่วมสัมมนา

มุมมองทั่วไปเลยครับ ที่ปกติเราสลักหลังโอน โดยเฉพาะสินค้าประเภทโภคภัณฑ์ (Commodity) ซึ่งมีมูลค่าสูงในการขนส่งครับ

ศาสตราจารย์ ดร.ไผทชิต เอกจริยกร (ผู้ดำเนินรายการ)

ถ้าเป็นใบตราส่งทางทะเลนะครับ เรารู้กันดีว่ามันสามารถโอนเปลี่ยนมือได้ โดยหลักการแล้วมันคือฟังก์ชันหนึ่งของเอกสาร อย่างเช่นในมาตรา 3 แห่งพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 ซึ่งเป็นเรื่องเกี่ยวกับใบตราส่ง กฎหมายระบุว่า ผู้ขนส่งรับที่จะส่งมอบของให้เมื่อได้รับเวนคืนใบตราส่งที่ปลายทาง ซึ่งสอดคล้องกับบทบัญญัติในมาตรา 3 ว่า ใบตราส่งเป็นเอกสารที่ผู้ขนส่งออกให้ และในท้ายที่สุด มันคือลักษณะหนึ่งหรือฟังก์ชันหนึ่งของใบตราส่ง นอกเหนือจากการเป็นหลักฐานแห่งสัญญา (Evidence of Contract) และเป็นใบรับของ (Receipt) แล้ว มันยังเป็นเอกสารแสดงสิทธิ (Document of Title) ด้วยครับ

แต่สำหรับในประเทศไทย ใบตราส่งของเราอาจจะมีหลักการที่แตกต่างจากของประเทศอังกฤษครับ กฎหมายอังกฤษอาจจะมองว่าเป็นเรื่องของกรรมสิทธิในสินค้า แต่ในบ้านเรา กรรมสิทธิในสินค้ามันแยกออกจากสิทธิในใบตราส่งครับ ในบ้านเรามันมีสถานะเป็นเพียงเอกสารแสดงสิทธิรับของ ไม่ได้แสดงการโอนกรรมสิทธิในสินค้าโดยตรง แม้ว่าในทางปฏิบัติสายการเดินเรือจะมองว่าเอกสารนี้ใช้แสดงว่าใครเป็นเจ้าของก็ตาม แต่ความเป็นเจ้าของกรรมสิทธิในระบบกฎหมายไทยนั้น โอนกันตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ลักษณะซื้อขาย ในมาตรา 458 ที่กำหนดว่ากรรมสิทธิโอนเมื่อทำสัญญาซื้อขายเสร็จเด็ดขาด บ้านเรายังไม่ได้ใช้คอนเซปต์แบบกฎหมายอังกฤษทั้งหมด ไม่ว่าจะเป็นการส่งมอบหรืออะไรก็ตาม กฎหมายเราจะมีความแตกต่างอยู่บ้าง ซึ่งก็ต้องรอความชัดเจนจากร่างพระราชบัญญัติว่าด้วยการซื้อขายสินค้าระหว่างประเทศ ซึ่งผมเองก็เคยเป็นผู้ตรวจร่างที่สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาเมื่อหลายปีมาแล้ว ไม่ทราบว่าร่างกฎหมายฉบับนี้ตกไปหรือยัง หรือยังไม่ได้ออกมาบังคับใช้ อันนี้ขออนุญาตเล่าสู่กันฟังเป็นเกร็ดความรู้สั้น ๆ นะครับ

คราวนี้ ใบตราส่งทางทะเลมันจะมีความแตกต่างจากใบตราส่งในการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบครับ ในพระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548 มาตรา 10 ระบุไว้ว่า ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องฯ จะต้องออกใบตราส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบให้แก่ผู้ตราส่งเมื่อได้รับมอบของ และใบตราส่งต่อเนื่องฯ นี้ อาจจะเป็นชนิดที่โอนให้กันได้ (Negotiable) หรือห้ามโอน (Non-negotiable) ก็ได้ แล้วแต่ผู้ตราส่งจะเป็นผู้เลือก

สิ่งนี้หมายความว่าอย่างไร? มีการตีความว่า ใบตราส่งต่อเนื่องฯ ทำหน้าที่หลักเพียง 2 ประการเหมือนกับใบตราส่งทางทะเล คือ 1. เป็นหลักฐานแห่งสัญญา และ 2. เป็นเพียงใบรับของ (Receipt) แต่สำหรับความเป็นเอกสารแสดงสิทธิ (Document of Title) นั้น มันอาจจะไม่มีโดยสภาพของมัน ซึ่งไม่เหมือนกับใบตราส่งทางทะเลที่โดยหลักแล้วเป็นเอกสารแสดงสิทธิเสมอ เว้นแต่จะมีการประทับตราว่า “ห้ามโอน” (Non-negotiable) แต่ในทางตรงกันข้าม ใบตราส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบนั้น ขึ้นอยู่กับผู้ส่งสินค้าหรือผู้ตราส่งเป็นคนเลือกว่าจะให้โอนได้หรือไม่ได้ โดยสภาพ (Nature) ของมันจึงมีนักวิชาการอธิบายไว้ว่า

มันไม่ใช่เอกสารที่สามารถโอนสิทธิความเป็นเจ้าของได้ (Transferable Document of Title) แบบร้อยเปอร์เซ็นต์เหมือนกับใบตราส่งทางทะเลครับ หากพิจารณาจากตัวบทกฎหมาย ผมต้องขอเรียนชี้แจงตามนี้นะครับ

แต่ผมก็เชื่อว่า เมื่อพูดถึงการนำระบบอิเล็กทรอนิกส์มาใช้ มันก็คงไม่แตกต่างกันเท่าไรนัก หากมีการสแกนข้อมูลเข้าสู่ระบบ และสามารถตรวจสอบย้อนหลังถึงต้นฉบับและที่มาที่ไปทางอิเล็กทรอนิกส์ได้ หากตรวจสอบได้ ศาลก็น่าจะยอมรับเป็นพยานหลักฐานได้ครับ ส่วนเรื่องการป้องกันการฉ้อโกงนั้น ถือเป็นเรื่องที่ห้ามได้ยาก ไม่ว่าในระบบใดมิจฉาชีพก็อาจจะหาช่องทางทุจริตได้ใช่ไหมครับ เพียงแต่ท้ายที่สุด หากเรามีระบบตรวจสอบที่รัดกุม เป็นระบบที่ศาลให้การยอมรับ และสามารถพิสูจน์ตัวตนได้อย่างแน่ชัด ระบบนั้นก็ย่อมนำมาใช้งานได้ครับ ขอเชิญคุณเฉลิมศักดิ์ครับ

คุณเฉลิมศักดิ์ กาญจนวรินทร์ นายกสมาคมผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ (TIFFA)

ผมขออนุญาตเสริม 2 ประเด็นนะครับ เรื่องแรกคือเรื่องของกฎหมาย ยกตัวอย่างเช่น หากเรานำมาตรฐาน MLETR มาปรับใช้เป็นกฎหมายภายในประเทศ ความท้าทายที่แท้จริงคือการบังคับใช้กฎหมายภายในประเทศซึ่งไม่ใช่กฎหมายระดับโลก หมายความว่าเมื่อเกิดกรณีพิพาทขึ้นจริง ก็จะต้องนำเอกสารในประเทศไทยมาชนกัน และต้องพิจารณาบังคับใช้ตามกฎหมายไทย

ปัญหาคือเราไม่เหมือนสหภาพยุโรป (EU) ที่มีหน่วยงานกลางควบคุมทั้งภูมิภาค แต่อาเซียนไม่ใช่แบบนั้น เราไม่มีคณะกรรมาธิการอาเซียน (ASEAN Commission) ที่คอยกำกับดูแลให้ทุกคนใช้กฎหมายเดียวกัน นี่คือความท้าทายประการหนึ่งที่ผมมองว่าเป็นเรื่องสำคัญที่สุด ในปัจจุบันอาเซียนกำลังเผชิญปัญหานี้กันหมดว่า เวลาที่เราอ้างอิงกรอบการทำงานที่เป็นข้อเสนอแนะของ EU มันไม่สามารถคัดลอกมาใช้ได้เหมือนกันเป๊ะในทุกประเทศ เมื่อนำมาปรับใช้ในระดับประเทศก็จะมีการปรับแก้ซึ่งทำให้เนื้อหาสาระจริง ๆ ไม่เหมือนกัน นั่นแปลว่าต่อให้กฎหมายไทยประกาศออกมา เมื่อนำไปเทียบกับมาเลเซียหรือสิงคโปร์ ก็อาจจะไม่เหมือนกันในหลาย ๆ เรื่อง นี่คือความท้าทายประการแรกที่ผมอยากเล่าให้ฟังครับ

ประเด็นที่ 2 เป็นการตั้งคำถามครับ ผมขอยกตัวอย่างกรณีของ FIATA ให้เห็นชัดเจน FIATA ระบุว่า freight forwarder หรือผู้ที่ใช้บริการผู้พัฒนาซอฟต์แวร์ที่ได้รับการรับรอง ให้ส่งข้อมูลไปยัง FIATA นั้น จะมีช่องทางในการตรวจสอบย้อนหลัง แต่ในมุมมองส่วนตัวของผม ผมมองว่ามันเป็นเพียงระบบภายในหมายถึงเป็นเรื่องของภาคีเครือข่าย FIATA เท่านั้น ไม่ใช่หน่วยงานภายนอกที่ได้รับการแต่งตั้งให้มาทำหน้าที่พิสูจน์หรือรับรองการตรวจสอบย้อนหลังเหล่านั้น

ผมมองว่าหากจะให้กลไกนี้ทำงานได้จริงในอนาคต จะต้องมีหน่วยงานหรือบุคคลที่เป็นที่ไว้วางใจของทุกฝ่าย ยกตัวอย่างเช่น ในสหภาพยุโรป จะมีหน่วยงานกลางที่ทำหน้าที่เป็นศูนย์กลางการแลกเปลี่ยนข้อมูล โดยตรงซึ่งอาจแต่งตั้งโดยคณะกรรมาธิการยุโรป โดยมีหน้าที่เป็นแพลตฟอร์มกลาง หากใครก็ตามจะส่งผ่านข้อมูล จะต้องส่งข้อมูลมาพักไว้ที่นี่ เพื่อให้หน่วยงานกลางนี้รับทราบด้วย นั่นแปลว่าหากมีข้อพิพาทเกิดขึ้น หน่วยงานกลางที่เก็บชุดข้อมูลนี้ จะสามารถตรวจสอบย้อนหลังได้ว่ามีการเปลี่ยนแปลงข้อมูลอย่างไร

กลับมาพิจารณาที่ระบบของ FIATA ในปัจจุบัน มันยังไม่มีระบบคนกลางในลักษณะนี้ครับ แต่อนาคตจำเป็นต้องมี ซึ่งก็จะนำมาสู่คำถามที่ว่า แล้วสำหรับประเทศไทย ใครจะเป็นผู้รับหน้าที่นำมาปรับใช้ ซึ่งก่อนหน้านี้ผมได้กล่าวไปแล้วว่า น่าจะเป็นกรมศุลกากร แต่ผมจะบอกถึงความท้าทายในความเป็นจริงให้ทราบครับว่า กรมศุลกากรอาจจะมีอำนาจทางกฎหมายไปไม่ถึงจุดนั้น เนื่องจากท่านมีข้อมูลในระบบ NSW จำนวนมหาศาลก็จริง และมีข้อมูลครบถ้วนตามองค์ประกอบที่เรากำลังพูดถึง แต่ปัญหาคือ ใบตราส่งสินค้า (B/L) ไม่ได้ผ่านมือกรม

ศุลกากรโดยตรง หากจะนำอำนาจของกรมศุลกากรมาบังคับใช้กับ B/L ซึ่งเป็นเอกสารแสดงสิทธิมันจึงทำไม่ได้ นั่นแปลว่าในทางปฏิบัติ เราจำเป็นต้องจัดตั้งหน่วยงานกลางขึ้นมา ที่ไม่ใช่กรมศุลกากร (หรืออาจจะใช้อำนาจร่วมกับกรมศุลกากร อันนี้ผมไม่ทราบนะครับ) อาจจะเป็นองค์การมหาชน หรือหน่วยงานที่จัดตั้งขึ้นเพื่อดูแลเรื่องนี้โดยตรง แล้วให้กฎหมายรองรับกลไกเหล่านี้ จากนั้นในระบบหลังบ้านก็อาจจะทำการแลกเปลี่ยนข้อมูลกับทางกรมศุลกากร ซึ่งผมมองว่ามีความเป็นไปได้ เพราะมันจำเป็นต้องมีหน่วยงานกลางที่มีอำนาจหน้าที่ที่ทุกคนให้ความเชื่อถือ

ผมมองว่าการตกผลึกในการนำไปปฏิบัติใช้จริงในระยะยาว จะต้องคิดให้รอบคอบ เพราะเรื่องความมั่นคงปลอดภัยของข้อมูลเป็นเรื่องใหญ่มาก เหมือนตอนที่คุณพรรณแข (ผู้แทนภาคธนาคาร) พูดถึง ผมเพียงแค่ตั้งคำถามไปประโยคเดียวว่า 1. ใครจะเป็นหน่วยงานหลัก และ 2. ใครจะรับผิดชอบเรื่องความปลอดภัยของข้อมูล ทุกคนในห้องประชุมถึงกับเงียบไปเลย เพราะหากไม่มีคำตอบให้กับเรื่องนี้ โครงการก็ไม่สามารถเดินหน้าต่อไปได้

ในข้อเท็จจริง บางคนอาจจะบอกว่าให้พักเรื่องนี้ไว้ก่อนแล้วค่อยมาคุยกันทีหลัง แต่ผมบอกเลยว่านี่คือเรื่องที่ต้องคุยกันเป็นอันดับแรก หากไม่คุยกันให้ชัดเจน ก็จะไม่มีใครอยากทำ และมองไม่เห็นอนาคตว่าจะเดินหน้าต่อไปได้อย่างไร เพราะฉะนั้น เรื่องนี้เป็นประเด็นพื้นฐานที่ต้องหารือกันให้ชัดเจน เพื่อวางระบบให้รองรับ หากไม่คิดให้ตกผลึก ท้ายที่สุดมันก็จะเดินหน้าไม่ได้ ผมขอฝากไว้เป็นการบ้านนะครับ และผมขอพูดตามตรงว่ากรมศุลกากรคงไม่สามารถดำเนินการเรื่องนี้เพียงลำพังได้ เพราะท่านไม่มีอำนาจหน้าที่ โดยตรงที่จะมาทำเรื่องนี้ครับ ขอบคุณครับ

ศาสตราจารย์ ดร.ไผทชิต เอกจริยกร (ผู้ดำเนินรายการ)

ผมขอฝากการบ้านให้ทางสำนักงานพัฒนาธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ (ETDA/ สพธอ.) ด้วยนะครับ คราวหน้าท่านช่วยดูแลเรื่องนี้ได้ไหมครับ ท่านเป็นองค์การมหาชนสังกัดกระทรวงดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม (MDES) ซึ่งความจริงแล้วเรื่องนี้กระทรวงดิจิทัลฯ ต้องเป็นเจ้าภาพ หรือจะเป็น ETDA ก็ไม่เป็นไร เพราะเรายังมีเวลาอีกหลายปีกว่าจะต้องทำกฎหมายตัวนี้ให้เสร็จสมบูรณ์ ท่านก็ลองพิจารณาดูให้ครอบคลุมทั้งหมด หากกฎกระทรวงหรือกระทรวงดิจิทัลฯ เพียงหน่วยงานเดียวไม่เพียงพอ และจำเป็นต้องใช้ระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีเพื่อบูรณาการหลายหน่วยงานเข้าด้วยกัน ก็ให้ท่านนายกรัฐมนตรีหรือรัฐมนตรีประจำสำนักนายกฯ มาดูแลเรื่องนี้ เพราะมันครอบคลุมหลายหน่วยงาน ก็ต้องใช้อำนาจบังคับบัญชาผ่านระเบียบสำนักนายกฯ ครับ

ท่านลองไปคิดรูปแบบในอนาคตดูนะครับ ผมขอฝากการบ้านไว้เลยว่า ในการสัมมนาคราวหน้า ท่านช่วยพิจารณาเสนอแนะว่าควรจะเป็นหน่วยงานใด ควรจะต้องจัดสรรงบประมาณเพื่อจ้างผู้ดูแลระบบหรือไม่ ผมเชื่อว่าหากเราค่อย ๆ ได้รับคำตอบและร่วมกันคิด มันก็จะมีแนวทางออกมาได้ กรมเจ้าท่าก็ลองพิจารณาด้วยนะครับ แม้ว่ากรมเจ้าท่าจะเป็นหน่วยงานของรัฐโดยตรง อาจจะดำเนินการได้ยากกว่าในการดูแลระบบทั้งหมด แต่ทาง ETDA มีความใกล้เคียงมากที่สุด เพราะดูแลระบบดิจิทัลและอิเล็กทรอนิกส์โดยตรง ขอฝากให้พิจารณาด้วยครับ

ในคราวหน้าก็จะมีคุณอ้อมาให้ความชัดเจนในมุมมองของธนาคาร และมีทาง ETDA มาช่วยให้ความกระจ่างในเรื่องนี้ ประมาณต้นเดือนพฤศจิกายนนะครับ ขอเชิญทางผู้เข้าร่วมสัมมนาครับ มีท่านใดจะสอบถามเพิ่มเติมไหมครับ เชิญครับ

ผู้เข้าร่วมสัมมนา

ขออนุญาตแสดงความคิดเห็นครับ เมื่อสักครู่ที่เราไล่เรียงเอกสารการขนส่ง (Shipping Document) ไม่ว่าจะเป็น Commercial Invoice, Packing List, D/O และ Manifest เราลืมเอกสารสำคัญไปอีกหนึ่งตัวครับ นั่นคือ กรมธรรม์ประกันภัย (Insurance Policy) เพราะเมื่อ B/L มีการสลักหลังโอน กรมธรรม์ประกันภัยก็จะต้องมีการสลักหลังโอนเช่นกัน ตามกฎหมายประกันภัยทางทะเล หรือตามร่างกฎหมายของไทยด้วย ดังนั้น เมื่อสักครู่นี้ที่อาจารย์ได้กล่าวถึง ผมคิดว่า คปภ. (สำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย) ควรจะต้องเข้ามาร่วมในองคาพยพนี้ด้วยครับ

คุณกำชัย จัตตานนท์ นักวิชาการคอมพิวเตอร์เชี่ยวชาญ ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร กรมศุลกากร

ต้องขออนุญาตชี้แจงนะครับ ทางระบบ NSW เคยพยายามหารือและดำเนินการร่วมกับทาง คปภ. อยู่พักใหญ่แล้วครับ แต่ก็ยังไม่ประสบความสำเร็จอย่างที่คาดหวัง เนื่องจากติดขัดปัญหาหลายประการ ทั้งเรื่องการสลักหลัง การเสียอากรแสตมป์ และอื่น ๆ ทำให้เรื่องนี้ถูกพักไว้ก่อน

ผู้เข้าร่วมสัมมนา

เราจะบอกว่าเอกสารการขนส่งทุกอย่างเป็นอิเล็กทรอนิกส์ได้หมด ยกเว้นกรมธรรม์ประกันภัยที่คุณต้องไปพิมพ์ลงบนกระดาษและเซ็นด้วยหมึกจริง มันก็คงจะไม่สอดคล้องกัน ผมคิดว่าหากจะทำก็ควรทำไปพร้อมกันทั้งหมดเลย

ศาสตราจารย์ ดร.ไผทชิต เอกจริยกร (ผู้ดำเนินรายการ)

การประกันภัยสินค้า เมื่อมีปัญหาเกิดขึ้นก็ต้องมีการเคลม ซึ่งเป็นเรื่องของ Cargo Insurance โดยตรง ไม่ใช่ Liability Insurance แม้แต่ความรับผิดของสายการเดินเรือก็เป็นเรื่องของ P&I Club ผมมองว่าในเชิงกฎหมายไม่น่าจะมีปัญหาอะไร หากร่าง พ.ร.บ. ว่าด้วยธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ครอบคลุมถึงเอกสารเหล่านี้ หากคิดว่ากรมธรรม์ประกันภัยเป็นเอกสารที่แสดงสิทธิและสามารถโอนได้ B/L ยังมีความซับซ้อนมากกว่าเสียอีก ดังนั้นก็ควรพ่วงเรื่องนี้เข้าไปด้วย ส่วนประเด็นที่ว่าเรื่องนี้อยู่ในอำนาจของ คปภ. หรือไม่ ในเมื่อ คปภ. เป็นผู้อนุมัติรูปแบบใบตราส่ง หากจะอนุมัติใบตราส่งอิเล็กทรอนิกส์ ก็มีหน้าตาและเงื่อนไขเหมือนเดิม คปภ. เพียงแค่ควบคุมข้อตกลงไม่ให้เอาเปรียบประชาชน แต่ในเรื่องของระบบอิเล็กทรอนิกส์ ผมเชื่อว่าไม่น่าจะมีปัญหาอะไร หากเรามีกฎหมายกลางรองรับครับ

คุณเฉลิมศักดิ์ กาญจนวรินทร์ (นายกสมาคมผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ - TIFFA)

ผมขออนุญาตเสริมสักนิดนะครับ ผมเห็นด้วยอย่างยิ่งที่ควรเชิญ คปภ. มาร่วมด้วย ผมมองว่ากรมธรรม์ประกันภัยนั้นเป็นเรื่องที่ดำเนินการได้ง่ายมากในทางปฏิบัติ เพราะท้ายที่สุดแล้ว มันเป็นเพียงการตรวจสอบว่า มีหรือไม่มีประกันภัย คือจะอยู่ในรูปแบบใดก็ตาม ประเด็นสำคัญอยู่ที่ความคุ้มครองแบบ End-to-End ครับ ประเด็นอยู่ที่ว่าเขาต้องการจะทำหรือไม่เท่านั้นเอง หากเราเชิญเขามาร่วมหารือเพื่อจุดประกายให้เขาเห็นว่าทุกภาคส่วนกำลังปรับตัวไปสู่ระบบดิจิทัลกันหมดแล้ว ผมว่าเรื่องนี้สำคัญครับ

แต่ในเวลาที่ลงมือทำจริง ผมขอยืนยันว่าเรื่องประกันภัยนั้นง่ายกว่า B/L มากครับ เพราะ B/L มีเรื่องของการโอนกรรมสิทธิซึ่งมีความซับซ้อนสูงมาก หากมีการปล่อยสินค้าผิดคน มูลค่าความเสียหายจะมหาศาล ซึ่งปัญหาการปลอมแปลงในรูปแบบกระดาษก็มีอยู่จริงตามที่ได้กล่าวไปแล้ว แต่ปัญหาหลักคือ ในระบบ

อิเล็กทรอนิกส์ยังไม่มีใครกล้าออกมารับประกันความรับผิดชอบหากเกิดช่องโหว่ของระบบ นี่คือสิ่งที่ยังไม่มีใครกล้าพูดครับ

ศาสตราจารย์ ดร.ไผทชิต เอกจริยกร (ผู้ดำเนินรายการ)

ไม่เป็นไรครับ เรื่องประกันภัยเป็นเรื่องที่ดีครับ เดี๋ยวผมจะจัดการเอง ในการสัมมนาคราวหน้า เนื่องจากเราไม่สามารถเชิญวิทยากรขึ้นเวทีได้เยอะเกินไป แต่อาจจะเชิญมาร่วมในฐานะผู้เข้าร่วมสัมมนา เนื่องจากผมเป็นอนุกรรมการฝ่ายกฎหมายของ คปภ. อยู่แล้ว เดี๋ยวผมจะเชิญรองเลขาธิการ คปภ. หรือหัวหน้าฝ่ายกฎหมายของ คปภ. มาร่วมรับฟัง และขอความเห็นจากเขาว่า ตามอำนาจกฎหมายของ คปภ. หากเราเปลี่ยนมาใช้ระบบอิเล็กทรอนิกส์กับประกันภัยสินค้า เขาจะมีความคิดเห็นอย่างไร และระบบของเขาจะรองรับได้หรือไม่ ให้เขาไปพิจารณาเป็นการเฉพาะมาเลย เพราะแต่ละหน่วยงานย่อมรู้ขอบเขตอำนาจของตนเองดีที่สุดว่าทำได้หรือไม่ได้ และมีปัญหาอุปสรรคใดบ้าง เราจะได้ร่วมพูดคุยเพื่อให้ได้ข้อสรุปที่ชัดเจนมากยิ่งขึ้น วันนี้ถือเป็นการหารือในเบื้องต้น เพื่อให้เห็นภาพรวมในระดับหนึ่ง และหลังจากนี้แต่ละฝ่ายก็จะได้ไปลงรายละเอียดในเชิงลึกต่อไป อาจจะมีการตั้งคณะกรรมการหรือคณะทำงานขึ้นมาพิจารณา โดยมอบหมายให้ สพธอ. (ETDA) และกรมเจ้าท่าเป็นเจ้าภาพหลักในการเดินหน้าต่อนะครับ

การที่เรามาร่วมระดมสมองและใช้เวลาอยู่ด้วยกัน 3-4 ชั่วโมงในวันนี้เราได้ประโยชน์มากมายจากวิทยากร การที่เราช่วยกันคิด ผมมองว่าเป็นประโยชน์ต่อประเทศชาติมากครับ นอกจากการประหยัดกระดาษเพื่อลดภาวะโลกร้อนหรือการได้คาร์บอนเครดิตคืนหรือไม่นั้น ซึ่งเป็นเรื่องของความยั่งยืนแล้ว เรายังได้ประโยชน์ในเรื่องของธุรกิจการค้าด้วยครับ ขอเชิญท่านอื่นครับ มีคำถามหรือข้อเสนอแนะเพิ่มเติมอีกไหมครับ หรือทางวิทยากรมีอะไรจะกล่าวเพิ่มเติมไหมครับ ขอเชิญครับ

คุณเฉลิมศักดิ์ กาญจนวรินทร์ (นายกสมาคมผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ - TIFFA)

ขออนุญาตครับ ผมขอชื่นชมมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ และโดยเฉพาะท่านอาจารย์ไผทชิตครับ แม้ผมจะไม่ทราบเบื้องหลังว่ากรมเจ้าท่าเป็นผู้ร้องขอให้มีเวทีนี้ แต่ผมต้องขอชื่นชมจริง ๆ ครับ เพราะในมุมมองของตัวแทนผู้ปฏิบัติงานอย่างผมและคุณทอม นี่เป็นเวทีสาธารณะเวทีแรกที่เราได้มาแลกเปลี่ยนมุมมองกันอย่างจริงจังในเรื่องนี้ เป็นการสร้างความตระหนักรู้อย่างแท้จริง ผมได้ลองนำโปสเตอร์ประชาสัมพันธ์งานสัมมนานี้ไปโพสต์ใน Facebook ส่วนตัว ปรากฏว่ามีคนให้ความสนใจเป็นจำนวนมากจนผมเองก็ตกใจครับ

พวกเราอาจจะทำงานอยู่เบื้องหลังเรื่องนี้กันมานานและมองว่าเป็นเรื่องใกล้ตัว แต่กลายเป็นว่าคนทั่วไปก็มีความตื่นตัวและอยากรู้เรื่องนี้กันมาก วันนี้เห็นผู้เข้าร่วมสัมมนาเต็มห้องผมก็รู้สึกทึ่งครับ นี่ถือเป็นจุดเริ่มต้นของการจุดประกายที่ยอดเยี่ยมมาก ผมขอชื่นชมที่อาจารย์สามารถรวบรวมตัวแทนจากหลายภาคส่วนมานั่งคุยกันได้ ซึ่งจะช่วยเปลี่ยนบรรยากาศการขับเคลื่อนเรื่องนี้ และเป็นตัวจุดประกายให้กับวงการอย่างแท้จริง ขอบพระคุณอาจารย์มากครับ ผมคิดว่าใน Session ที่ 2 น่าจะเข้มข้นและสนุกกว่านี้แน่นอนครับ ขอบคุณครับ

ศาสตราจารย์ ดร.ไผทชิต เอกจริยกร (ผู้ดำเนินรายการ)

ขอบคุณทั้งสองท่านครับ เชิญคุณทอมครับ มีอะไรเพิ่มเติมไหมครับ ขอบคุณที่กรุณาชื่นชมนะครับ เรามีความยินดีที่จะทำสิ่งที่เป็นประโยชน์ต่อส่วนรวมอยู่แล้วครับ เชิญคุณทอมครับ

คุณทอม เฉลิมกาญจนา (ประธานสมาคมเจ้าของเรือและตัวแทนเรือกรุงเทพฯ - BSAA)

ขอขอบพระคุณทางอาจารย์มากครับที่ชวนมาพูดคุยแลกเปลี่ยนความรู้และประสบการณ์ในด้านนี้ครับ จริง ๆ แล้วยังมีอีกหลายเรื่องที่สามารถนำมาแชร์กันได้ เอาไว้โอกาสหน้านะครับ ขอบพระคุณครับ

คุณกำชัย จัตตานนท์ นักวิชาการคอมพิวเตอร์เชี่ยวชาญ ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร กรมศุลกากร

ขออนุญาตเสริมในส่วนของกรมศุลกากรนะครับ อย่างที่ทุกท่านทราบ ตอนแรกที่ผมได้รับหนังสือเชิญ ผมก็ยังสงสัยว่างานสัมมนากฎหมายมันจะมาเกี่ยวข้องกับเรื่องเทคโนโลยีได้อย่างไร แต่พอมาถึงงานแล้วเห็นผู้เข้าร่วมสัมมนาจำนวนมาก ผมก็ประหลาดใจครับ เพราะตอนแรกคิดว่าน่าจะมีคนสนใจแค่ประมาณ 5-10 คนเท่านั้น พอได้มารับฟังแนวคิดของทางอาจารย์แล้ว ผมขอยืนยันว่าทางกรมศุลกากรเองมีความประสงค์อยากจะผลักดันเรื่องนี้มานานแล้วครับ แต่ด้วยข้อจำกัดอย่างที่คุณเฉลิมศักดิ์ได้กล่าวไป ว่าเราไม่มีอำนาจที่จะก้าวล่วงไปถึงการทำธุรกรรมแบบ B2B (Business-to-Business) เพราะเราเกรงว่าหากเราเข้าไปรับรู้ความลับทางการค้าของเขา เขาอาจจะไม่ยินยอม และอาจจะเกิดปัญหาตามมาได้ แม้ว่าในความเป็นจริง เมื่อสินค้ามาถึงปลายทางเราก็ต้องทราบข้อมูลเหล่านั้นอยู่ดี แต่เมื่อวันนี้ได้เข้ามาร่วมรับฟังและแลกเปลี่ยนความคิดเห็นกับทุกภาคส่วน ก็ทำให้เห็นว่าสิ่งที่เรากำลังคิดอยู่นั้น มีอีกหลายฝ่ายที่คิดตรงกัน และพร้อมที่จะผลักดันให้เกิดขึ้นจริง แน่นอนครับว่าผมคงทำเรื่องนี้คนเดียวไม่ได้ ผมยินดีที่จะร่วมมือกับทุกท่านอย่างเต็มที่ เพื่อให้เรื่องนี้เกิดขึ้นจริงให้ได้ครับ ขอบคุณครับ

ผู้เข้าร่วมสัมมนา

ขออนุญาตใช้เวลาสั้น ๆ นะครับ มุ่งเน้นไปที่หัวข้อสัมมนาในวันนี้คือ “ความเป็นไปได้ในการนำใบตราส่งอิเล็กทรอนิกส์มาใช้ในประเทศไทย ปัญหาและอุปสรรค” ความเป็นไปได้นั้นมีหลายแง่มุมตามที่เราได้หารือกันในวันนี้ครับ แง่มุมทางกฎหมายก็ส่วนหนึ่ง แง่มุมทางเทคนิค แง่มุมความน่าเชื่อถือของข้อมูล แง่มุมของการนำไปใช้ประโยชน์ ล้วนอยู่ในสโคปของความเป็นไปได้ทั้งสิ้น สำหรับปัญหาและอุปสรรคที่ผมมองเห็นในตอนนี้ก็คือ เราจะเริ่มต้นที่จุดไหนต่างหากครับ

วันนี้ถือเป็นอีกหนึ่งจุดเริ่มต้นจากเวทีสัมมนา ซึ่งก็ไม่ได้เล็กเลยนะครับ มีผู้สนใจพอสมควร หลังจากวันนี้อาจจะขยับต่อไป หากทุกฝ่ายเห็นพ้องตรงกันในหลักการว่า โลกกำลังมุ่งไปในทิศทางนี้และมีประโยชน์มากมายมหาศาล ข้อมูลจาก eB/L สามารถนำไปใช้ประโยชน์ได้มหาศาล องค์กรที่จะเป็นเจ้าภาพขับเคลื่อน (Kick-off) เรื่องนี้ต่อไป ก็ต้องมาดูว่าองค์กรใดมีอำนาจหรือหน้าที่ตามกฎหมาย

อย่างเช่นคุณเฉลิมศักดิ์ที่อยู่ในคณะอนุกรรมการด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้า NSW ซึ่งสามารถนำเสนอเรื่องเข้าสู่คณะกรรมการระดับชาติ (กพส.) ที่มีท่านนายกรัฐมนตรีเป็นประธานได้ องค์กรเหล่านี้ก็น่าจะมีความเป็นไปได้ที่จะเป็นจุดเริ่มต้นในการผลักดัน กรมเจ้าท่าก็อยู่ในคณะอนุกรรมการ NSW ด้วยเช่นกัน หน่วยงานเหล่านี้สามารถเป็นจุดเริ่มต้นที่เราจะขับเคลื่อนร่วมกันได้ครับ นี่คือเส้นทางหนึ่งในการเริ่มต้นแก้ไขปัญหาและอุปสรรคครับ ขอบคุณครับ

ศาสตราจารย์ ดร.ไผทชิต เอกจริยกร (ผู้ดำเนินรายการ)

ก็ลองพิจารณาดูนะครับ อย่างไรผมก็ต้องส่งเรื่องนี้กลับไปยังกรมเจ้าท่าในเบื้องต้นอยู่แล้ว และท่านก็สามารถนำไปพิจารณาร่วมกับคณะกรรมการระดับสูงต่อไป ซึ่งก็มี สพธอ. (ETDA) อยู่ในนั้นด้วย พวกเราก็ยินดีที่จะเข้าไปมีส่วนร่วมในการให้ความคิดเห็นครับ ขอฝากเรื่องนี้ด้วยนะครับ เพราะอยากให้เกิดขึ้นจริง จากที่ฟังเสียงในห้องนี้ ทุกคนพร้อมที่จะเดินหน้าและร่วมมือกันทำ ผมไม่เห็นว่ามีใครคัดค้านหรือกล่าวถึงข้อเสียเลยนะครับ ทุกฝ่ายเห็นด้วยทั้งหมดครับ

คุณสุรชัย บูรพานนทชัย (ผู้อำนวยการสำนักงานแผนงาน กรมเจ้าท่า)

ขอพูดสั้น ๆ ปิดท้ายครับ จริง ๆ แล้ว กรมเจ้าท่ามีพันธกิจประการหนึ่งในการส่งเสริมการพาณิชยนาวีของชาติ ดังนั้น หากมีสิ่งใดที่เป็นอุปสรรคต่อการพัฒนาหรือการสร้างรายได้จากกิจการพาณิชยนาวี กรมเจ้าท่าก็ถือเป็นหน้าที่โดยตรงอยู่แล้วครับ กรมเจ้าท่ายินดีรับเป็นเจ้าภาพในเรื่องนี้ครับ ส่วนการตั้งคณะทำงานหรือรายละเอียดว่าจะขับเคลื่อนต่อไปอย่างไร อาจจะต้องมีการวางแผนร่วมกันหลายฝ่าย เพราะเราทำหน่วยงานเดียวไม่ได้ครับ

คุณเฉลิมศักดิ์ กาญจนวรินทร์ นายกสมาคมผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ (TIFFA)

ขออนุญาตเสริมสั้น ๆ ครับ หากเราทราบดีว่าเรื่องนี้อย่างไรก็ต้องเกิดขึ้นแน่นอน เราจะเลือกที่จะเป็นผู้ตามหลัง หรือเป็นผู้นำหน้าในเรื่องนี้ ก็ขึ้นอยู่กับพวกเราทุกคนครับ หากกรมเจ้าท่ายินดีรับเป็นเจ้าภาพทางสมาคม TIFFA ก็พร้อมที่จะเข้าไปช่วยงานอย่างเต็มที่ครับ หากจะมีการตั้งคณะทำงานขึ้นมา เรายินดีให้ความร่วมมือครับ ผมเชื่อว่าทางสมาคมเจ้าของเรือก็คงไม่ปฏิเสธเช่นกัน ใช่ไหมครับคุณทอม?

คุณทอม เฉลิมกาญจนา (ประธานสมาคมเจ้าของเรือและตัวแทนเรือกรุงเทพฯ - BSAA)

ยินดีครับ หากมีสิ่งใดที่เราสามารถช่วยเหลือและร่วมมือกันได้ ทางเราก็ยินดีอย่างยิ่งครับ

ศาสตราจารย์ ดร.ไผทชิต เอกจริยกร (ผู้ดำเนินรายการ)

เราก็สามารถรวบรวมองค์ประกอบจากในห้องสัมมนานี้ได้เลยครับ มีผู้ที่สนใจและมีความรู้เรื่องนี้อยู่เป็นจำนวนมาก ท่านสามารถคัดเลือกไปร่วมงานได้เลยครับ มีท่านใดจะกล่าวอะไรเพิ่มเติมอีกไหมครับ? หากไม่มี ก็ถือว่าได้เวลาอันสมควรแล้วนะครับ ต้องขอกราบขอบพระคุณท่านวิทยากร และผู้เข้าร่วมสัมมนาทุกท่านครับ

การสัมมนาในครั้งนี้ ผมรู้สึกว่าพวกเราได้รับประโยชน์ และประเทศชาติก็จะได้รับประโยชน์ในเบื้องต้นไม่มากก็น้อย เพื่อนำไปสู่การผลักดันให้สำเร็จในท้ายที่สุดครับ ก่อนกลับ ขออนุญาตนะครับ เรามาถ่ายรูปร่วมกันสักภาพเป็นที่ระลึกดีไหมครับ ขอเชิญทุกท่านถ่ายรูปร่วมกันครับ ขอบพระคุณทุกท่านมากครับ