



# Doing Business

หลักเกณฑ์ สมมติฐานการจัดอันดับ

ความยาก-ง่ายในการประกอบธุรกิจ

ในประเทศไทยของธนาคารโลก

ด้านการค้าระหว่างประเทศ

(Doing Business : Trading Across Border)

# หลักเกณฑ์ สมมติฐาน การจัดอันดับ Doing Business ด้านการค้าระหว่างประเทศ (Trading Across Border)



ธนาคารโลกจะวัดเวลาและต้นทุนที่เกิดขึ้นของกระบวนการโลจิสติกส์ในการส่งออกและนำเข้าสินค้า โดยแบ่งออกเป็น 8 ตัวชี้วัดย่อย ดังนี้



ระยะเวลา  
(ชั่วโมง)



ค่าใช้จ่าย  
(USD)

	ด้านการส่งออก	ด้านการนำเข้า
ระยะเวลา (ชั่วโมง)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Time to Export : Border Compliance</li> <li>• Time to Export : Documentary Compliance</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Time to Import : Border Compliance</li> <li>• Time to Import : Documentary Compliance</li> </ul>
ค่าใช้จ่าย (USD)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Cost to Export : Border Compliance</li> <li>• Cost to Export : Documentary Compliance</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Cost to Import : Border Compliance</li> <li>• Cost to Import : Documentary Compliance</li> </ul>



# Documentary Compliance



Documentary Compliance จะคำนวณระยะเวลาและค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นจากกิจกรรม:

1

การจัดทำ จัดเตรียม และจัดส่งเอกสารให้เจ้าหน้าที่ ระหว่างการขนส่ง การตรวจปล่อย และการตรวจสอบสินค้าทางกายภาพ และการบริหารจัดการท่าเรือ (Obtaining, preparing, and submitting documents during transport, clearance, inspections and port or border handling in origin economy)

2

การจัดทำ จัดเตรียม และจัดส่งเอกสารตามที่ประเทศปลายทางหรือประเทศ Transit เรียกร้อง (Obtaining, preparing, and submitting documents required by destination economy and any transit economies)

3

การเตรียม/จัดส่งเอกสารเอกสารทุกประเภทที่ผู้ส่งออกหรือผู้นำเข้าต้องยื่นต่อเจ้าหน้าที่ ตามที่ระบุในกฎหมาย หรือ ระเบียบข้อปฏิบัติต่างๆ รวมถึงเอกสารที่ยื่นทางระบบ อิเล็กทรอนิกส์ และเอกสารอื่นใดที่ต้องยื่นประกอบการพิจารณา เพื่อดำเนินพิธีการค้า ระหว่างประเทศ (Covering all documents required by law and in practice, including electronic submissions of information as well as non-shipment-specific documents necessary to complete the trade)

# Border Compliance



Customs  
Inspection

การตรวจปล่อยและตรวจสอบ  
โดย **ศุลกากร**

ระยะเวลาและค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้น  
จากกระบวนการตรวจปล่อยทาง  
ศุลกากรและการตรวจสอบทาง  
กายภาพของสินค้าโดยศุลกากร



Inspection by  
other agencies

การตรวจปล่อยและตรวจสอบ  
โดย หน่วยงานอื่น

ระยะเวลาและค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้น  
จากกระบวนการตรวจสอบ  
สินค้าโดยหน่วยงานอื่นที่  
เกี่ยวข้อง (**ที่ไม่ใช่ศุลกากร**)



Port & Border  
Handling

การบริหารจัดการบริเวณ  
ท่าเรือ หรือ พรอมแดน

ระยะเวลาและค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้น  
จากกระบวนการบริหารจัดการ  
ณ บริเวณท่าเรือหรือบริเวณ  
พื้นที่พรอมแดน



- ทีมวิจัยจากธนาคารโลกจะสอบถามไปยังกลุ่มผู้ตอบแบบสอบถาม (Contributors) เพื่อให้ประเมินเวลาที่ใช้ในการตรวจปล่อยและตรวจสอบสินค้าโดยศุลกากร อาทิ การจำแนกประเภทผลิตภัณฑ์ การยืนยันปริมาณของสินค้า หรือการพิจารณาประเด็นถิ่นกำเนิดสินค้า เป็นต้น เพื่อวิเคราะห์ประสิทธิภาพของหน่วยงานศุลกากร
- ในกรณีที่มีการตรวจสอบจากหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้อง **น้อยกว่าร้อยละ 20** จะถือว่าประเทศนั้น ๆ มีการตรวจสอบและตรวจปล่อยจากหน่วยงานของศุลกากรเพียงแห่งเดียว ในกรณีที่มีการตรวจสอบจากหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้อง **มากกว่าร้อยละ 20** จะถือว่าประเทศนั้น ๆ มีการตรวจสอบและตรวจปล่อยจากหน่วยงานของศุลกากรและหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องด้วย



# ข้อมูลสถิติฐานด้านการค้าระหว่างประเทศ ของ ประเทศไทย

## ด้านการส่งออก พิกัด 84

(HS 84: Nuclear reactors, boilers, machinery and mechanical appliances; Parts thereof)

## ด้านการนำเข้า พิกัด 8708

(HS 8708: Parts and accessories of motor vehicles)

	2017	2018	2019	2017	2018	2019
ประเทศคู่ค้า	จีน	จีน	จีน	ญี่ปุ่น	ญี่ปุ่น	ญี่ปุ่น
ชายแดน	ท่าเรือ แหลมฉบัง	ท่าเรือ แหลมฉบัง	ท่าเรือ แหลมฉบัง	ท่าเรือ แหลมฉบัง	ท่าเรือ แหลมฉบัง	ท่าเรือ แหลมฉบัง
ระยะทาง (กม.)	129	129	129	129	129	129
ระยะเวลาขนส่ง ภายในประเทศ	2	2	2	2	2	2
ค่าใช้จ่ายการขนส่ง ภายในประเทศ	147	147	147	147	147	147

# สมมติฐานอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับ Doing Business ด้านการค้าระหว่างประเทศ

1. การกำหนดเวลา (Time) จะใช้หน่วยเวลาเป็น “ชั่วโมง” โดยใน 1 วัน คิดเป็น 24 ชั่วโมง
2. การคิดต้นทุน (Cost) จะใช้หน่วยเวลาเป็น “USD หรือ ดอลลาร์สหรัฐฯ” โดยค่าประกันและการจ่ายเงินอื่น ๆ ที่ไม่มีใบเสร็จเป็นหลักฐานจะไม่ถูกนำมาคำนวณ
3. จาก 190 ประเทศ คิดภายใต้สมมติฐานว่า Shipments จะถูกขนส่งจากการขนส่งสินค้าไปยัง **คลังสินค้าที่ใหญ่ที่สุด** ของประเทศส่งออกไปยัง **คลังสินค้าที่ใหญ่ที่สุด** ของประเทศนำเข้าสินค้า
4. กรณีที่มีการส่งออก-นำเข้าสินค้าในหลายประเภทสินค้า ธนาคารโลกจะคำนวณเฉพาะการนำเข้าในสินค้าขนาด 15 เมตรริคตัน (ขนาดมาตรฐาน : Standardized shipment) ในสินค้าประเภทชิ้นส่วนรถยนต์ (Auto parts) พิกัด HS8708 จากประเทศคู่ค้าที่นำเข้าเป็นประจำ (Natural import partner)
5. 1 Shipment คิดเป็น 1 หน่วยการค้า (A shipment is a unit of trade)
6. กรณีที่ค่าธรรมเนียม (Fee) ถูกกำหนดให้คำนวณตามมูลค่าสินค้าของ Shipment ธนาคารโลกจะประเมินมูลค่าสินค้าของ Shipment นั้น ให้มีค่าเท่ากับ 50,000 USD.
7. สมมติฐานของสินค้าจะอยู่ภายใต้เงื่อนไขคือ เป็นสินค้าใหม่ ไม่ใช่สินค้ามือสอง หรือสินค้าที่ผ่านการใช้งานมาแล้ว
8. รูปแบบการขนส่ง (Mode of transport) จะคำนวณจากรูปแบบที่ประเทศส่งออก/นำเข้าใช้เป็นประจำมากที่สุด
9. ค่าใช้จ่ายจะรวมถึง: ค่าใช้จ่ายในการจ้างบริษัท/ตัวแทนออกของ Freight Forwards หรือนายหน้าศุลกากร (Customs brokers) ค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นในกระบวนการตรวจปล่อยหรือกระบวนการตรวจสอบอื่นใดที่เป็นข้อกำหนดให้มีการตรวจสอบผ่านจากศุลกากรหรือหน่วยงานอื่น ค่าใช้จ่ายในการเตรียมเอกสาร ค่าใช้จ่ายในการบริหารจัดการ ณ บริเวณท่าเรือหรือพื้นที่พรมแดน เป็นต้น
10. เอกสารอิเล็กทรอนิกส์ที่หน่วยงานภาครัฐเรียกขานเพื่อประกอบการพิจารณาที่นำส่งผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์จะถูกคำนวณไว้ในประเภทการจัดเตรียมเอกสาร (Documentary compliance)
11. “ท่าเรือ” หรือ “ชายแดน” หมายความถึงสถานที่ทั้งทางทะเล (Seaport) หรือ ชายแดนบก (Land border) ซึ่งเป็นสถานที่ที่สามารถเข้า (entre) และออก (leave) จากประเทศใด ๆ ได้