

マレーシア国
関税システムの高度化:リスクマネジメントシステム
終了時評価報告書

平成20年5月
(2008年)

独立行政法人国際協力機構
マレーシア事務所

マレ事
J R
08-003

マレーシア国
関税システムの高度化:リスクマネジメントシステム
終了時評価報告書

平成20年5月
(2008年)

独立行政法人国際協力機構
マレーシア事務所

序 文

国際協力機構では、マレーシア国政府の技術協力の要請を受け、平成 17（2006）年 7 月 27 日から 2 年間の予定で、マレーシア国において技術協力プロジェクト「関税システムの高度化：リスクマネジメントシステム」プロジェクトを実施しています。

当機構は、本案件に関する実績の把握と評価を行い、今後、両国がとるべき措置を検討することを目的として、平成 20（2008）年 3 月 25 日から 28 日まで、当機構マレーシア事務所次長 高橋政俊を団長とする終了時評価調査団を同国で実施しました。

調査団は、マレーシア国政府関係者と共同で実績の把握と評価を行い、調査結果について報告書に取りまとめました。

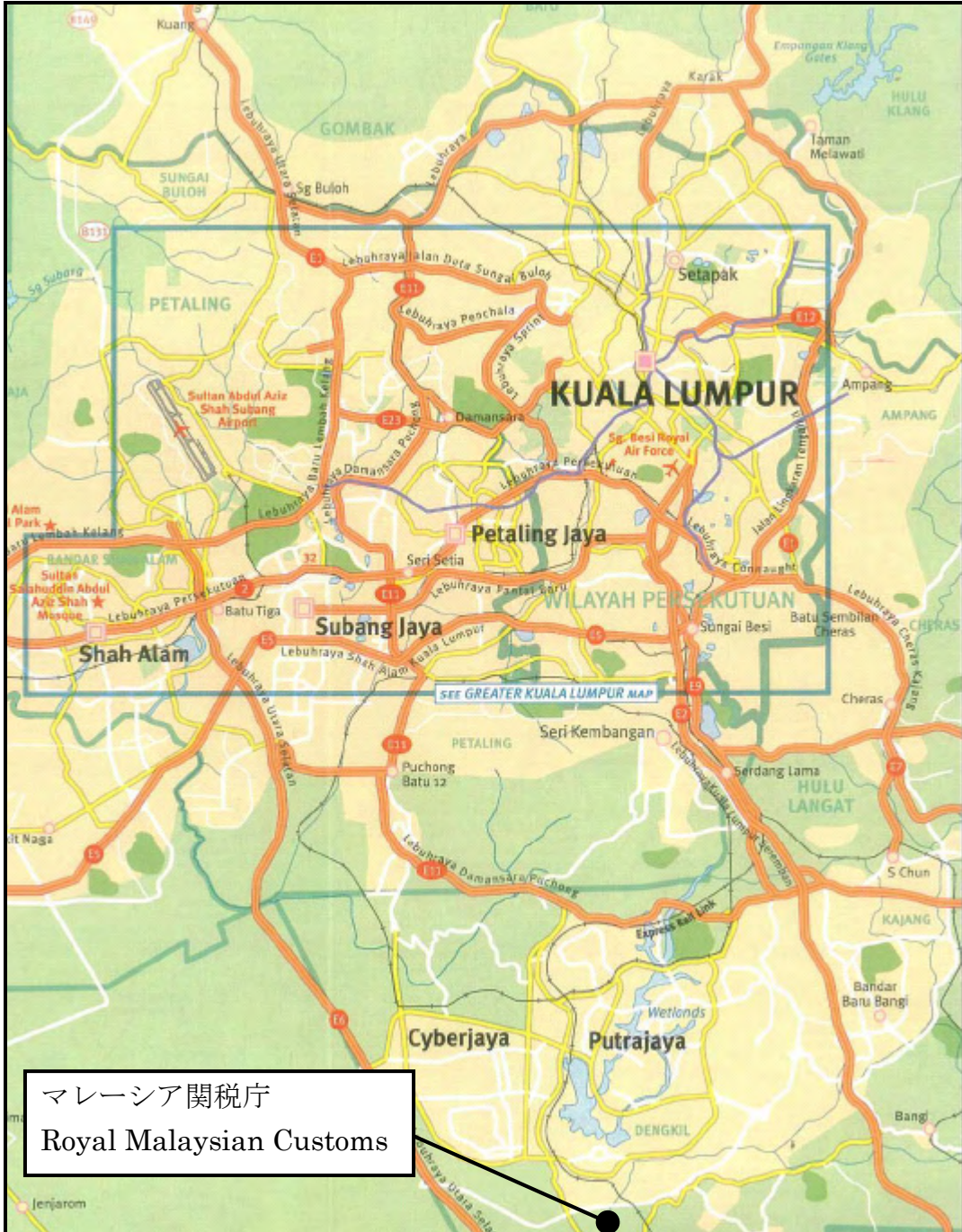
本報告書が今後の協力の更なる発展の指針になるとともに、本協力により達成された成果が、マレーシア国の一層の発展に資することを期待します。

終わりに、プロジェクトの実施にご協力とご支援を賜りました両国関係者の皆様に、心から感謝の意を表します。

2008 年 5 月

独立行政法人 国際協力機構
マレーシア事務所
所長 梅崎 裕

地 図



評価調査結果要約表

1. 案件の概要	
国名: マレーシア	案件名: 関税システムの高度化: リスクマネジメントシステム
分野: 経済政策	援助形態: 技術協力プロジェクト
所轄部署: マレーシア事務所	協力金額(評価時点): 15,320 千円
協力期間	(M/M): 2006/7/27~2008/7/26
	先方関係機関: マレーシア関税局 日本側協力機関: 財務省関税局
他の関連協力: 特になし	
1- 1 協力の背景と概要	
<p>マレーシアでは、ほぼすべての輸入貨物を税関で審査をしているため、通関手続きに必要以上の時間が掛かっているのが現状である。そのため、税関が現在導入している通関処理システムに、輸入貨物のリスクを自動的に判定するシステムを導入することにより、低リスク貨物の即時許可が可能となり、また、高リスク貨物に税関の資源を集中させることで、より効果的な通関が可能となる。マレーシアと日本の間で締結された経済連携協定においても、貿易の促進や税関手続きの調和・簡素化を進めることになっている。</p> <p>このような背景から、マレーシア政府はわが国に対して技術協力を要請し、これに応える形で2006年から2008年までの2年間を協力期間として技術協力が開始された。</p>	
1-2 協力内容	
(1) 上位目標	
<ul style="list-style-type: none"> ・リスクの高い貨物に対する審査の強化およびリスクの低い貨物に対する迅速な通関を行うことにより税収確保と貿易円滑化を同時に実現する。 	
(2) プロジェクト目標	
<ul style="list-style-type: none"> ・リスクマネジメントシステムが開発される 	
(3) 成果	
<ul style="list-style-type: none"> ・リスクマネジメントを適用するために、リスクマネジメントの概要および手続き方法が整備される ・貨物通関および税関事後調査においてリスクマネジメント技術が運用される 	
(4) 投入(評価時点)	
日本側:	
長期専門家派遣 1名 機材供与 0円	
短期専門家派遣 4名 ローカルコスト負担 298千円(RM9,941:RM1=¥30)	
研修員受入 0名 その他 調査団派遣(2回) 総額 0.15億円	
相手国側:	
カウンターパート配置 10名 ローカルコスト負担 RM176,000(5,866千円:RM1=¥30)	
土地・施設提供	
2. 評価調査団の概要	
調査者	(1)総括 高橋 政俊 JICAマレーシア事務所 次長 (2)税関リスクマネジメント 岡本 雅紀 財務省関税局参事官室(国際調査) 課長補佐 (3)評価企画1 森原 克樹 JICA経済開発部経済政策・金融T (4)評価企画2 河添 靖宏 JICAマレーシア事務所 職員 (5)評価分析 IC NETWORK Sdn.Bhd.
調査期間	2008年3月26日~2008年3月27日
	評価種類: 終了時評価
3. 評価結果の概要	

3-1 実績の確認

(上位目標)

マレーシアの輸入額は堅調に伸びており(05年:434,000→07年504,814、単位=百万リンギット)、通関手続きの円滑化と適正課税、防犯のための取り組み強化は重要な課題である。マレーシア税関においては、現行のリスクマネジメントシステムに中央管理機能を付加するための予算要求を財務省に対して行うとともに、リスクマネジメント担当部署を組織内に設置するための定員要求を人事院に対して行っているところである。

以上から、本プロジェクトはマレーシアの税関システム高度化の基礎と築いたと言える。

(プロジェクト目標)

リスクマネジメントシステムについては、ジョホール州税関のリスクマネジメントシステムが各州(スランゴール州、ペナン州、ケダ州、プルリス州)に順次導入されている状況であり、2008年7月までにはサラワク州、サバ州にシステムが導入される予定である。その導入を現場で担当しているのが、プロジェクトで研修を受けた人材である。

以上のような状況から、プロジェクト目標「リスクマネジメントシステムが開発される」はプロジェクト期間中に達成される見込である。

(成果)

プロジェクト期間中に全国の税関から60名以上の担当官が招集され、リスクマネジメントの考え方と運用についての知見・能力向上が計られた。また、リスクマネジメントを運用するための組織(Custom Verification Initiative Unit: CVI Unit)が設立され、全国におけるリスクマネジメント運用体制が整備された。

3-2 評価結果の要約

(1)妥当性

本案件はマレーシア関税庁が国際的な合意事項に対して適切に対応するための組織的な能力向上を支援するものである。また、わが国との関連においても、二国間の貿易促進は日本・マレーシア経済連携協定における重要事項として挙げられており、わが国の国別援助計画でもマレーシアの経済競争力強化が重点課題として掲げられている。

一方で、わが国の関税局は、リスクマネジメント運用ノウハウにかかる豊富な経験を有しており、マレーシア関税庁局からその技術移転について要請された次第である。これらの観点から、案件の妥当性は極めて高いと思われる。

(2)有効性

本案件の目標は、2008年7月に全国における税関リスクマネジメントシステムの運用が開始される予定であるところから、達成されていると考えられる。これは、1)リスクマネジメントを担当するタスクフォースの設立、2)同タスクフォースにおける税関リスクマネジメントシステムの詳細検討および全国への導入計画作成とその実施、3)職員研修を通じたリスクマネジメントに関する知識向上、4)リスクマネジメント導入にかかるマレーシア関税庁の予算措置等、本プロジェクトによる取組の結果が成果、そして、プロジェクト目標の達成に密接に結びついているところ、案件の有効性は高いと思われる。

(3)効率性

プロジェクト期間中、日本側は技術指導を行う長期専門家1名、リスクマネジメントに係るセミナーを行うための短期専門家を2007年3月に2名、12月に2名派遣した。長期専門家はリスクマネジメント導入のためのタスクフォースの各担当者をカウンターパートとしてリスクマネジメントの導入過程において適切なアドバイスを行った結果、当初計画どおり、税関リスクマネジメントシステムがプロジェクト終了時まで導入されることになった。この様に、量的には大きくない投入であるが全国へ波及する効果を上げた点で、効率性は高いと評価できる。

(4)インパクト

1)ジョホール州税関により開発されたシステムを全税関へ普及することを決定し、2008年7月までには全国において税関リスクマネジメントシステムが運用される予定になっていること。

2)リスクマネジメントを所掌する組織の制度化を促進するためのタスクフォースも設立され、税関リスクマネジメントシステムの運用および将来の発展にかかる検討も行われている。

3)全国の税関から60名以上のリスクマネジメントシステム導入担当官が招集され、リスクマネジメントの考え方と共に運用について知見・能力の向上が図られた。

以上の通り、全国にリスクマネジメントシステムが導入される計画が実現化されつつあり、本プロジェクトにより迅速な通関、適切な課税、犯罪防止に繋がるインパクトが得られたと評価できる。

(5) 自立発展性

1) 税関リスクマネジメントを運用する組織

現在の CVI Unit は正式な部署としての位置づけをもたないタスクフォースであるが、専用の執務室及び開発用の端末機器が確保されている。また、この CVI Unit を、正式な「リスクマネジメント課」(Risk Management Division)に格上げするとともに、人員の拡充(現行の 10 名から 16 名へ)を行うための機構・定員要求を内閣府公共サービス局(日本の人事院に相当)に対して行っているところである。

2) 現在計画されているシステム改善(新規モジュール開発)にかかる予算措置

システム改善のための予算要求は 2007 年 9 月 17 日に一旦承認された経緯がある。しかしながら、受注業者が撤退を表明するという不測の事態が生じたため、当該予算は一旦白紙となり、本年に入ってから仕切り直しの予算要求を財務当局に対して再度提出しており、現在承認待ちの状態となっている。この様に、予算の必要性についての財務当局の理解は得られていると考えられること、また規模的にもさほど大きくないことから、承認される可能性は高い

3) 継続的な人材育成について

リスクマネジメントシステムを有効活用していくための知識・技術(特に入力データの選定、データ分析、プロファイリングに関するもの)は今後とも習得してゆく必要があり、今後の課題であると言える。また、現在予算要求中のシステム改善が実現した場合には、新規に開発するモジュールの仕様・機能やその運用方法に関する技術も習得していく必要がある。一方で、関税局は CVI Unit の拡充と共に職員の専門性を高めてゆく計画を有しており、この計画を確実に実現して行くことが期待される。

以上から、組織、予算面における自立発展は見込まれる一方で、人材育成面においては関税局の一層の努力が必要であると評価される。

3-3 効果発現に貢献した要因

(1) 計画内容に関すること

本案件はマレーシア関税庁が国際的合意事項に対して適切に対応するための組織的な能力向上を支援するものである。また、わが国との関連においても、二国間の貿易促進は日本・マレーシア経済連携協定における重要事項でもある。この様に、案件の政策的妥当性は確固としたものであり、かつ、わが国の関税庁は、リスクマネジメント運用ノウハウにかかる豊富な経験を有しているところ、協力が円滑に進捗した要因は案件の政策的妥当性およびマレーシア、日本側の目的達成に対する動機が明確であった点が挙げられる。

(2) 実施プロセスに関すること

日本側の申し入れおよび助言により 2007 年初頭にタスクフォースが設立された後、リスクマネジメントの導入にかかる検討および計画が円滑に進捗し、結果として税関リスクマネジメントシステムが全国に導入されることになった。

3-4 問題点及び問題を惹起した要因

(1) 計画内容に関すること

特になし。

(2) 実施プロセスに関すること

特になし。

3-5 結論

調査団およびマレーシア関税庁共に、本案件は日本人専門家からカウンターパートへの技術移転が効率的かつ効果的に行われ、各成果がほぼ予定通り生み出されており、プロジェクト目標は概ね達成できるものとの結論に至った。

3-6 提言

調査団は、現状のシステムの維持管理、将来のシステム更改に向けたマレーシア関税庁が採るべき措置について以下の通り提言を行った。マレーシア側はこれら提言に対して実現に向けた取組を行う意思を表明するとともに、技術協力プロジェクトが継続される様、希望が述べられた。

(1) マレーシア関税庁本部組織にリスクマネジメント担当部署を設置するとともに担当者を配置すること。

(2) リスクマネジメントにかかる指導員を育成すること

(3) 税関職員に対してリスクマネジメント技術の研修を行うこと

(4) システムの維持管理および更改のために必要な予算を確保すること

一方、本件の計画における上位目標はプロジェクト目標に比して高く設定されているため、実現性を考慮した目標を設定する必要があった点について、双方了解した。

3-7 教訓

プロジェクト開始当初の課題として、マレーシア関税庁におけるリスクマネジメントシステム構築を主導する部門が不明確であり、情報システム部門を協力先としたものの、同部門の所掌はシステム開発の側面であり、リスクマネジメントの中味を検討する部門が明確ではなかった点が挙げられる。この件については、マレーシア側がリスクマネジメントシステム担当部門の必要性を感じてタスクフォースを設立し、現在に至っては、組織内の部門として位置づけるための組織改変・予算要求も行われている次第である。

以上から、同様の案件を実施する際には、技術協力を行うカウンターパートが組織内で権限如何なる権限を有しているのかに留意し、権限が各部門へ跨っている場合については、その統括方法と見通しについてプロジェクト開始に先立って検討しておく必要がある。

3-8 フォローアップ状況

人材育成に関する継続支援が要請されている(2008 年度要望調査技術協力プロジェクト「通関及び事後調査における税関リスクマネジメント」)。

終了時評価調査結果要約表（英文）

I. Outline of the Project										
Country : Malaysia	Project title : Risk Management System									
Issue/Sector : Economic Policy	Cooperation scheme : Technical Cooperation Project									
Division in charge : JICA Malaysia	Total cost : 15,320 Yen									
Period of Cooperation	(M/M): 27/Jul/2006~26/Jul/2008									
	Partner Country's Implementing Organization : Royal Malaysian Customs									
	Supporting Organization in Japan : Custom and Tariff Bureau, Ministry of Finance									
Related Cooperation :										
<p>1 Background of the Project</p> <p>The Royal Malaysian Customs has embarked on computerization since 1994. It has implemented Customs Information Systems (CIS, as its in-house system) and CIS Dagang Net Interface to enable electronic submission of import and export declarations via its national value added network known as Dagang Net using UN/EDIFACT standard messages. This system has helped to eliminate tedious manual processes of validation and calculation of duty.</p> <p>Trade facilitation is often defined as “the simplification and harmonization of international trade procedures”. However, simplification should not be at the expense of compliance and accountability. APEC principles on trade facilitation are;</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Simplification, practicability and efficiency ➤ Minimizing documentation and procedural requirement ➤ Expeditious clearance for accredited clients ➤ Sampling inspection ➤ Post clearance audit system <p>One of the main obstacles that hinder trade facilitation is inadequate and bureaucratic procedures, especially a lack of audit-based controls and risk assessment techniques. Realizing the importance of Risk Assessment/Management in the process of simplification/re-engineering of Customs procedures towards trade facilitation, the Royal Malaysian Customs has given top priority to the development of a “Risk Management System” that will help expedite Customs clearance as well as safeguard revenue collection.</p>										
<p>2 Project Overview</p> <p>(1) Overall Goal</p> <p>To protect revenue collection and facilitate trade by focusing enforcement efforts on high risk goods while expedite the flow of low risk goods.</p> <p>(2) Project Purpose</p> <p>Risk management system is developed.</p> <p>(3) Outputs</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Risk management framework and process are established for applying risk management concept. 2) Risk management technique is employed at cargo clearance and post clearance audit. <p>(4) Inputs</p> <p>Japanese side :</p> <table style="width: 100%; border: none;"> <tr> <td style="width: 50%;">Long-term Expert 1</td> <td style="width: 20%;">Equipment</td> <td style="width: 30%; text-align: right;">0 Yen</td> </tr> <tr> <td>Short-term Expert 4</td> <td>Local cost</td> <td style="text-align: right;">0.3 million Yen</td> </tr> <tr> <td></td> <td>Total Cost</td> <td style="text-align: right;">15 million Yen</td> </tr> </table>		Long-term Expert 1	Equipment	0 Yen	Short-term Expert 4	Local cost	0.3 million Yen		Total Cost	15 million Yen
Long-term Expert 1	Equipment	0 Yen								
Short-term Expert 4	Local cost	0.3 million Yen								
	Total Cost	15 million Yen								

<p>Malaysian Side : Counterpart 10 Land and Facilities Local Cost <u>RM176,000 (5.8 million Yen)</u></p>		
<p>II. Evaluation Team</p>		
Members of Evaluation Team	<p>Leader : Mr. Masatoshi Takahashi Deputy Resident Representative, JICA Malaysia Office</p> <p>Risk Management Mr. Masaki Okamoto Deputy Director International Affairs and Research Division, Custom and Tariff Bureau, Ministry of Finance</p> <p>Evaluation Planning 1 Mr. Katsuki Morihara Program Officer, Economic Policy and Finance Team, Economic Development Department, JICA Headquarters</p> <p>Evaluation Planning 2 Mr. Yasuhiro Kawazoe Assistant Resident Representative, JICA Malaysia Office</p> <p>Evaluation Analysis Mr. Chua Mok Koh, IC Network Sdn. Bhd.</p>	
Period of Evaluation	26/Mar/2008-27/Mar/2008	Type of Evaluation : Terminal
<p>III. Results of Evaluation</p>		
<p>1 Achievement</p> <p>(1) Overall goal Volume of import is increasing year by year. RMC should improve capacity of dealing custom clearance, proper enforcement and prevention of crime and terrorism. It is regarded the project established foundation from the viewpoint of risk management system.</p> <p>(2) Project Purpose Risk management system will be introduced to main custom offices by the end of the project. Since the personnel in charge of operating risk management system are developed, the system will be introduced smoothly. In this context, it is regarded that the project purpose is achieved.</p> <p>(3) Outputs RMC decided to introduce risk management system to main custom offices with technical advices of a Japanese expert and, at the same time, the project trained more than 60 custom officers of all branch offices who have basic idea of risk management system.</p>		

2 Summary of Evaluation Results

(1) Relevance

The relevance of the Project is high as was planned and has been implemented to meet the requirement of international standards, such as ASEAN and World Custom Organization, including the Revised Kyoto Convention, Country Assistance policy of Ministry of Foreign Affairs of Japan and Malaysia-Japan Economic Partnership Agreement

(2) Effectiveness

Effectiveness is evaluated high because each output can be contributed to the achievement of the project purpose.

- The officials' knowledge on risk management at RMC is improved.
- The risk management system in RMC is established.

(3) Efficiency

Efficiency is average in the utilization of financial resources, the allocation of Japanese experts and Malaysian counterpart. There were some difficulties to implement the Project smoothly at its initial stage, such as the delay in initiating the project planning document and assigning of counterparts; particularly, officials of ICT section were assigned as project counterparts even though they were not responsible for risk management system, and unclear institutional responsibility on managing risk management system. However, these difficulties are solved through the efforts of both RMC and the long-term expert.

(4) Impact

Effectiveness is evaluated high because;

- RMC decided to utilize the system developed by RMC of Johor Bahru referred to as Customs Verification Initiative (CVI) and now RMC is in the progress to modify the system. A special Task Force was established in the HQ to oversee the implementation of CVI.
- A special unit or Task Force on Risk Management (comprising of 10 officers) has been established since July 2007 at RMC HQ to implement the CVI. It has taken up active roles on introducing risk management to RMC and building up public relations with traders.
- About 60 RMC officers from all over Malaysia attended the seminars and disseminated the knowledge in their respective offices

(5) Sustainability

Sustainability is evaluated high and RMC is advised to take continuous efforts of human resource development for managing CVI.

1) Organization

RMC is requesting development budget to further upgrade the CVI system with an additional 'weighted selectivity' module. RMC has also applied to JPA (Public Service Department) to increase the manpower in the Task Force. However, the approval for these applications is still pending.

2) Budget

The budget for developing a centralized CVI system was approved in July 2007 and revised in January 2008 for an expanded scope. Approval for the revised budget is still pending.

3) Human resource development

The Risk Management Task Force works closely with the CIC (Customs Intelligence Centre) to define the requirements for the CVI system and to improve on its database. When fully implemented, the system will be a centralized system with the risk management unit in the Customs HQ taking the roles of categorizing traders according to risk levels. Further human resource development is necessary to fulfill this task.

3. Factors that promoted realization of effects

(1) Factors concerning to Planning

This project aimed at development of system and human resource for managing CVI so that RMC could take appropriate measures in accordance with international agreement, such as Malaysia-Japan Economic Partnership Agreement (MJEPA). Because of this strong commitment of both Malaysia and Japanese government, the project was implemented.

(2) Factors concerning to the Implementation Process

RMC's commitment to promote CVI resulted in formulation of CVI task force, budget and personnel allocation requests for establishment of CVI unit, and expansion of CVI system to all state customs.

4. Factors that impeded realization of effects

(1) Factors concerning to Planning

None

(2) Factors concerning to the Implementation Process

None

5. Conclusion

Both the Team and RMC have concluded that the project purpose has almost been achieved. Transfer of expertise by Japanese experts in the field of risk management has also been implemented in an appropriate manner.

6. Recommendations

The Japanese side recommended the Malaysian side to take appropriate measures for maintaining the current risk management system and upgrading the system, which are:

- (1) To establish section and personnel responsible for risk management system at RMC Headquarters;
- (2) To train trainers of risk management;
- (3) To enhance risk management techniques of custom officials; and
- (4) To secure appropriate budget to maintain and upgrade the risk management system.

The Malaysian side committed to implement the above-mentioned Japan's recommendations. The Malaysian side wishes that the current technical cooperation and assistance be continued.

7. Lessons Learned

There were some difficulties to implement the Project smoothly at its initial stage, such as the delay in initiating the project planning document and assigning of counterparts; particularly, officials of ICT section were assigned as project counterparts even though they were not responsible for risk management system, and unclear institutional responsibility on managing risk management system.

It should be identified whether a counterpart section is given necessary authority and also a decision making system works properly for implementing a project.

8. Follow-up Situation

The Malaysian side wishes that the current technical cooperation and assistance be continued. RMC submitted official request for technical cooperation to Japanese government for consideration.

目 次

序文

地図

評価調査結果要約票

第1章 終了時評価調査団の概要	1
1-1 終了時評価調査団実施の経緯	1
1-2 調査団派遣の目的	1
1-3 調査団員構成	1
1-4 調査日程	1
1-5 主要面談者	2
第2章 評価結果	3
2-1 マレーシア関税庁におけるリスクマネジメントシステム構築状況	3
2-2 プロジェクトの投入	4
2-3 プロジェクトの実績	5
2-4 結論	8
2-5 提言	8
2-6 教訓	9
2-7 その他	9
付属資料	15
1. ミニッツ	17
2. カウンターパートへのインタビュー録	30
3. リスクマネジメント研修参加者に対するアンケート結果	35
4. マレーシア国政府からの正式要請書	42
5. 新規案件に関する質問に対するマレーシア関税庁側回答	47

第1章 終了時評価調査団派遣の概要

1-1 終了時評価調査実施の経緯

マレーシアでは、ほぼすべての輸入貨物を税関で審査をしているため、通関手続きに必要以上の時間が掛かっているのが現状である。そのため、税関が現在導入している通関処理システムに、輸入貨物のリスクを自動的に判定するシステムを導入することにより、低リスク貨物の即時許可が可能となり、また、高リスク貨物に税関の資源を集中させることで、より効果的な通関が可能となる。マレーシアと日本の間で締結された経済連携協定においても、貿易の促進や税関手続きの調和・簡素化を進めることになっている。

このような背景から、マレーシア政府はわが国に対して技術協力を要請し、これに応える形で2006年から2008年までの2年間の協力期間として技術協力が開始された。

以上のような背景から、今般、2008年7月26日の協力期間終了に向けて、これまでの活動実績を評価すると共に、今後に向けての提言を導き出すことを目的に終了時評価を実施することとなった。

1-2 調査団派遣の目的

- (1) 協力開始から2年間の実績と計画達成度を協議議事録 (M/M) およびPDMに基づき、妥当性、有効性、効率性につき総合的に調査・評価する。
- (2) 協力終了後のとるべき措置について協議し、その結果を日本・マレーシア両国政府及び関係機関に報告、提言する。

1-3 調査団員構成

- | | | |
|-----------------|--------------|------------------------|
| (1) 総括 | 高橋 政俊 | JICAマレーシア事務所 次長 |
| (2) 税関リスクマネジメント | 岡本 雅紀 | 財務省関税庁参事官室 (国際調査) 課長補佐 |
| (3) 評価企画1 | 森原 克樹 | JICA経済開発部経済政策・金融T |
| (4) 評価企画2 | 河添 靖宏 | JICAマレーシア事務所 職員 |
| (5) 評価分析 | Chua Mok You | IC NETWORK Sdn. Bhd. |

1-4 調査日程

2008年3月25日 (火) ~28日 (木) [4日間]

	月日	行程	備考
1	3月25日 (火)	(岡本団員、森原団員) 10:30 成田発 17:05 KL着 NH5855	
2	3月26日 (水)	<u>9:00-12:00</u> 団内打合せ <u>14:30-15:00</u> Dato' Hj. Ibrahim bin Hj. Jaapar, Deputy Director General of Customs (Management) 表敬	JICAマレーシア事務所 マレーシア関税庁

		<u>15:00-18:00</u> 合同調整委員会	
3	3月27日 (木)	<u>8:00-15:00</u> マレーシア関税庁 (Royal Malaysian Customs [RMC]) とのミニッツ内容協議 <u>15:20</u> ミニッツ署名	マレーシア関税 庁
4	3月28日 (金)	(岡本団員、森原団員) 11:00 KL発 18:35 成田着 NH5852	

1-5 主要面談者

(1) マレーシア側関係者

Dato' Hj. Ibrahim bin Hj. Jaapar, Deputy Director General of Customs (Management), RMC

Dato' Hj. Mohamed Khalid bin Yusuf Deputy Director General of Customs (Operation), RMC

Datuk Md. Hashim bin Pardi Director, Corporate Planning and International Affairs Division, RMC

Mr. Sivaneswaran A/L Ramachandran International Cooperation Section, Economic Planning Unit (EPU), Prime Minister's Department

Mr. Mariappa A/L Ramayah Senior Assistant Director of Customs I, Technical Division, (CVI), RMC

Mr. Hisamuddin bin Jarudy Superintendent of Customs, Technical Division, (CVI), RMC

Mr. Mohd. Nor Hisyam bin Mohd. Arsard Superintendent of Customs, Technical Division, (CVI), RMC

Mr. Mohammad Haizam bin Hashim Superintendent of Customs, Corporate Planning and International Affairs Division, RMC

(2) 日本側関係者

篠原 勝美

プロジェクト専門家 (税関リスクマネジメントシステム)

第2章 評価結果

2-1 マレーシア関税庁におけるリスクマネジメントシステム構築状況

税関の役割として、貿易と商取引の促進と共に、国境の保全、治安維持が挙げられる。貨物の効率的な通関を行う一方で、法令の適切な執行、関税・内国税収入の確保も同時に達成することが求められる。従って、通関に際して、危険度（リスク）の高い貨物や渡航者を様々な情報に基づき合理的に抽出し重点的に検査を行う一方、リスクの低い貨物や渡航者については速やかに通関処理を行うことが望まれる。この判定を行う取り組みを「税関リスクマネジメント」と言い、この判定を合理的に行うための一連のシステムが「税関リスクマネジメントシステム」である。

リスクマネジメントの導入はアセアンや世界税関機構(WCO)の勧告、改正京都規約（貿易円滑化と効率的な国境取締りを達成するための近代的な税関手続きに関する規定、その基本の一つがリスクマネジメントに基づく効率的・効果的なコントロールである）等に基づき推進することが国際的に合意されている。

一方で、わが国はマレーシアとの間に日本・マレーシア経済連携協定を結び(2006年7月発効)、その中で貿易円滑化と国境における取締りにかかる両国の取組強化を図っている。また、円滑なAEO制度(Authorized Economic Operator: 優良な事業者に対しては通関手続きの簡素化、迅速な通関を行う措置)の導入に向けて二国間で検討を進めているところである。

マレーシア関税庁においては、本案件が開始された2006年から税関リスクマネジメント(マレーシアにおいては、CVI=Custom Verification Initiative という呼称になっている)導入に着手し、そのためのシステム構築を進めてきた。2007年当初に税関リスクマネジメントシステムの構築および運用を行うためのタスクフォース(CVI Unit)がマレーシア関税庁本部に設立され、2007年8月から、マレーシアとシンガポールの国境に位置するジョホール州税関において、システムを用いたリスクマネジメントが試行的に開始され、2008年1月から実稼動している。このジョホール州税関のシステムを順次全国に展開しており、最終的には2008年7月までに全国の税関において税関リスクマネジメントシステムが稼動されることになっている。

現在稼動している税関リスクマネジメントシステムは、輸出入に関わる様々な情報を電子的にデータベース化し、統計的手法を用いて、リスクの高低を合理的かつ客観的に分析するためのシステムである。データベース化された情報を貿易事業者や輸出入貨物に関連付けて分析することで、税関による審査に際しての基準(税関の審査・検査が不要な申告[リスクが低い申告]、税関が書類を十分に審査すべき申告[リスクが高い申告]、税関が貨物の現品確認をすべき申告[リスクが高い申告]等)をシステムで作り出している。すなわち、リスクが低いと分析された貨物は、税関職員の通関審査や検査を介さずに即時に通関されるが、リスクが高い貨物と分析された貨物は、低価申告や申告外物品(密輸出入品)が混入されている可能性があるとして、リスクの程度や種類によ

って、厳格な書類の審査や現品の確認を税関職員に要求し、適正かつ迅速な通関を実現している。

2008年7月までに導入される税関リスクマネジメントシステムは、データベース化された貿易事業者等の人に関わる情報、輸出入貨物に関わる情報、その他の貿易に関わる情報に基づき各税関がそのリスクの高低を判定している。更に、その判定結果を各税関が関税庁本部へ電子媒体あるいはFAXで報告し、全国からの情報を集約して全国的なリスク判定に活用する手法も採られている。空路、海路、陸路等の輸送モードや地域による貿易動向の特異性等によりリスクの傾向が地域・場所によって異なるため、各税関が独自の分析でそのリスクを判定するべきであるが、一方で、国としての一元的なリスクマネジメントも必要である。現在、マレーシア関税庁本部において全国規模で一定のリスク判定を自動的に行うシステムも整備することになっており、マレーシア財務省にこのための予算要求を行っているところである。

2-2 プロジェクトの投入

(1) 日本側投入

日本側が派遣した長期、短期専門家の派遣実績は表1の通りである。また、現地活動費の負担額は表2の通りである。なお、日本側が負担した現地活動費は主にリスクマネジメントにかかる職員研修を実施した際の一部費用負担である。

表1 派遣された長期専門家、短期専門家

氏名	指導科目	派遣期間 (DD/MM/YY)	
		From	to
長期専門家			
1. 篠原 勝美	リスクマネジメントシステム	27/07/2006	26/07/2008
短期専門家			
1. 平林 絵磨子	リスクマネジメントシステム	04/03/2007	10/03/2007
2. 山下 直幸	リスクマネジメントシステム	04/03/2007	10/03/2007
3. 梅山 正男	リスクマネジメントシステム	09/12/2007	15/12/2007
4. 天羽 隆史	リスクマネジメントシステム	09/12/2007	15/12/2007

(2) マレーシア側投入

協力期間中、マレーシア関税庁はプロジェクト用執務室及び関連施設を提供した。また、現地活動費の負担額は表2のとおりである。なお、マレーシア側が負担した現地活動費は主にリスクマネジメント・タスクフォースの設立（本部、ジョホール州税関）、職員研修にかかる経費である。

表2 現地活動費負担 (RM)

年度	JICA	マレーシア関税庁
2006	7,576.00	0.00
2007	2,365.00	176,000.00
Total	9,941.00	176,000.00

*年度は日本の会計年度 *RM1≒33円：2008年3月現在

2-3 プロジェクトの実績

2-3-1 活動

プロジェクトの活動実績は表3の通りである。各活動に関しては順調に進捗しており、特に、リスクマネジメントにかかる職員研修、税関リスクマネジメントシステム構築、貿易事業者のカテゴリ分類について、重点的な取組が行われている。

2-3-2 成果

プロジェクトの成果にかかる現状と課題は表4の通りである。本案件の成果である「1. リスクマネジメントを適用するために、リスクマネジメントの概要および手続き方法が整備される」について、リスクマネジメント研修の開催により、全国の税関から60名以上の担当官が招集され、リスクマネジメントの考え方と共に運用について知見・能力の向上が図られた。また、リスクマネジメントを所掌する組織の制度化を促進するためのタスクフォースも設立され、税関リスクマネジメントシステムの運用および将来の発展にかかる検討も行われている。なお、現状においては、このタスクフォースの構成員（ミニッツのAppendix7を参照）は兼務でこのタスクの業務にあたっているが、マレーシア関税庁はリスクマネジメントを所掌する部署を設立するための定員要求を既にマレーシア人事院に対して行っているところである。

また、「2. 貨物通関および税関事後調査においてリスクマネジメント技術が運用される」について、貨物通関は既に一部で導入・運用され、今後、全国に展開されるが、税関事後調査におけるリスクマネジメントは、今後、対応される見通しとなっている。

2-3-3 プロジェクト目標

プロジェクト目標に対する現状と課題は表4の通りである。本案件の目標である「リスクマネジメントシステムが開発される」について、マレーシア関税庁本部にリスクマネジメント担当のタスクフォースを設立し、ジョホール州税関により開発されたシステムを全税関へ普及することを決定し、2008年7月までには全国において税関リスクマネジメントシステムが運用される予定である。

2-3-4 評価5項目にかかる評価結果

(1) 妥当性

妥当性については、プロジェクトの計画内容が受益者のニーズに合致しており、必要性が高いかどうか、相手国の開発政策及び日本の援助政策と整合性があり、高い優先度が認められるかどうか、また、対象分野・セクターの問題や課題の解決策として適切化などの観点から評価を行った。

「2-1 マレーシア関税庁におけるリスクマネジメントシステム構築状況」において述べたとおり、本案件はマレーシア関税庁が国際的な合意事項に対して適切に対応するための組織的な能力向上を支援するものである。また、わが国との関連においても、二国間の貿易促進は日本・マレーシア経済連携協定における重要事項として挙げられているところ、両国間の相互利益に相通じる案件であると位置づけられる。

一方で、わが国の関税庁は、リスクマネジメント運用ノウハウにかかる豊富な経験を有しており、

マレーシア関税庁からその技術移転について要請された次第である。

これらの観点から、案件の妥当性は極めて高いと思われる。

(2) 有効性

有効性については、プロジェクトで計画した効果（プロジェクト目標）が達成されているか、また、それはプロジェクトの活動の結果によりもたらされたものか等の視点から評価を行った。

本案件の目標は、2008年7月に全国における税関リスクマネジメントシステムの運用が開始される予定であるところから、達成されていると考えられる。これは、1) リスクマネジメントを担当するタスクフォースの設立、2) 同タスクフォースにおける税関リスクマネジメントシステムの詳細検討および全国への導入計画作成とその実施、3) 職員研修を通じたリスクマネジメントに関する知識向上、4) リスクマネジメント導入にかかるマレーシア関税庁の予算措置等、本プロジェクトによる取組の結果がプロジェクト目標の達成に密接に結びついているところ、案件の有効性は高いと思われる。

(3) 効率性

効率性については、成果もしくはプロジェクト目標について、より低いコストで達成する代替手段は無かったか、あるいは、同じコストでもより高い達成度を実現することはできなかったか、また、投入はタイミングよく実施されたか等の視点から評価を行った。

プロジェクト開始当初の半年間は、マレーシア関税庁においてリスクマネジメントを担当するタスクフォースは設立されておらず、組織内のシステム開発を担当する情報システム部門がプロジェクトのカウンターパートとなった。しかし、当時の情報システム部門はリスクマネジメントについては業務を所掌しておらず、リスクマネジメントの導入を主導する部門および責任者が不明確であった。このため、当初は、日本側専門家の技術協力が停滞することもあったが、日本側の申し入れおよび助言により2007年初頭にタスクフォースが設立された後、リスクマネジメントの導入にかかる検討および計画が円滑に進捗し、結果として税関リスクマネジメントシステムが全国に導入されることになった。

プロジェクト期間中、日本側は技術指導を行う長期専門家1名、リスクマネジメントに係るセミナーを行うための短期専門家を2007年3月に2名、12月に2名派遣した。長期専門家はタスクフォースの担当者をカウンターパートとしてリスクマネジメントの導入過程において適切なアドバイスを行った結果、当初計画どおり、税関リスクマネジメントシステムがプロジェクト終了時までに導入されることになった。短期専門家は、リスクマネジメントの考え方と日本における事例紹介をおこない、実務経験が無いマレーシア関税庁職員に対して運用のイメージと留意点について教授する機会を与えた。このセミナーは全国の税関から代表者が招集されて実施されており、税関リスクマネジメントシステムの各地への導入が円滑に進捗した一因であると思われる。

(4) インパクト

インパクトについては、プロジェクトを実施した結果、意図的/偶発的、直接/間接、積極的/消

極的变化が生じたか否かの視点から評価を行った。

プロジェクト実施による変化としては、

- 1) ジョホール州税関により開発されたシステムを全税関へ普及することを決定し、2008年7月までには全国において税関リスクマネジメントシステムが運用される予定になっていること。
- 2) リスクマネジメントを所掌する組織の制度化を促進するためのタスクフォースも設立され、税関リスクマネジメントシステムの運用および将来の発展にかかる検討も行われている。
- 3) 全国の税関から60名以上の担当官が招集され、リスクマネジメントの考え方と共に運用について知見・能力の向上が図られた。

以上の通り、プロジェクトは計画されたとおりの積極的变化をもたらしたと評価できる。

(5) 自立発展性

自立発展性については、プロジェクトにより派生した便益がプロジェクト終了以降も継続するか否かの視点から評価を行った。

本案件においては、税関リスクマネジメントシステムを適正に運営・発展させてゆく上で重要である組織、予算措置、継続的な人材育成に焦点を当てて評価したところ、

1) 税関リスクマネジメントを運用する組織

現在の CVI Unit は正式な部署としての位置づけをもたないタスクフォースであるが、専用の執務室及び開発用の端末機器が確保されている。また、この CVI Unit を、正式な「リスクマネジメント課」(Risk Management Division) に格上げするとともに、人員の拡充(現行の10名から16名へ)を行うための機構・定員要求を内閣府公共サービス局(日本の人事院に相当)に対して行っているところである。

2) 現在計画されているシステム改善(新規モジュール開発)にかかる予算措置

システム改善のための予算要求は2007年9月17日に一旦承認された経緯がある。しかしながら、受注業者が撤退を表明するという不測の事態が生じたため、当該予算は一旦白紙となり、本年に入ってから仕切り直しの予算要求を財務当局に対して再度提出しており、現在承認待ちの状態となっている。この様に、予算の必要性についての財務当局の理解は得られていると考えられること、また規模的にもさほど大きくないことから、承認される可能性は高い

3) 継続的な人材育成について

リスクマネジメントシステムを有効活用していくための知識・技術(特に入力データの選定、データ分析、プロファイリングに関するもの)は今後とも習得してゆく必要があり、今後の課題であると言える。また、現在予算要求中のシステム改善が実現した場合には、新規に開発するモジュールの仕様・機能やその運用方法に関する技術も習得していく必要がある。

以上から、組織、予算面における自立発展は見込まれる一方で、人材育成面においては関税局

の一層の努力が必要であると評価される。

2-3-5 効果発現に貢献した要因

(1) 計画内容に関すること

本案件はマレーシア関税庁が国際的合意事項に対して適切に対応するための組織的な能力向上を支援するものである。また、わが国との関連においても、二国間の貿易促進は日本・マレーシア経済連携協定における重要事項でもある。この様に、案件の政策的妥当性は確固としたものであり、かつ、わが国の関税庁は、リスクマネジメント運用ノウハウにかかる豊富な経験を有しているところ、協力が円滑に進捗した要因は案件の政策的妥当性およびマレーシア、日本側の目的達成に対する動機が明確であった点が挙げられる。

(2) 実施プロセスに関すること

プロジェクト開始当初はリスクマネジメントの導入を主導する部門および責任者が不明確であった。このため、日本側の申し入れおよび助言により 2007 年初頭にタスクフォースが設立された後、リスクマネジメントの導入にかかる検討および計画が円滑に進捗し、結果として税関リスクマネジメントシステムが全国に導入されることになった。

2-3-6 問題点及び問題を惹起した要因

(1) 計画内容に関すること

特になし。

(2) 実施プロセスに関すること

特になし。

2-4 結論

調査団およびマレーシア関税庁共に、本案件は日本人専門家からカウンターパートへの技術移転が効率的かつ効果的に行われ、各成果がほぼ予定通り生み出されており、プロジェクト目標は概ね達成できるものとの結論に至った。

2-5 提言

調査団は、現状のシステムの維持管理、将来のシステム更改に向けたマレーシア関税庁が採るべき措置について以下の通り提言を行った。マレーシア側はこれら提言に対して実現に向けた取組を行う意思を表明するとともに、技術協力プロジェクトが継続される様、希望が述べられた。

- (1) マレーシア関税庁本部組織にリスクマネジメント担当部署を設置するとともに担当者を配置すること。
- (2) リスクマネジメントにかかる指導員を育成すること
- (3) 税関職員に対してリスクマネジメント技術の研修を行うこと

- (4) システムの維持管理および更改のために必要な予算を確保すること

2-6 教訓

プロジェクト開始当初の課題として、マレーシア関税庁におけるリスクマネジメントシステム構築を主導する部門が不明確であり、情報システム部門を協力先としたものの、同部門の所掌はシステム開発の側面であり、リスクマネジメントの中味を検討する部門が明確ではなかった点が挙げられる。この件については、マレーシア側がリスクマネジメントシステム担当部門の必要性を感じてタスクフォースを設立し、現在に至っては、組織内の部門として位置づけるための組織改変・予算要求も行われている次第である。

以上から、同様の案件を実施する際には、技術協力を行うカウンターパートが組織内で権限如何なる権限を有しているのかに留意し、権限が各部門へ跨っている場合については、その統括方法と見通しについてプロジェクト開始に先立って検討しておく必要がある。

2-7 その他

- (1) マレーシア税関からの謝辞

マレーシア関税庁より、JICAおよび日本国関税庁に対して、本件技術協力にかかる謝辞が述べられた。

- (2) 新規要請案件について

マレーシア関税庁からは、導入されたばかりの税関リスクマネジメントシステムの運用にかかる各種技術指導を主たる内容とした次期案件の要請（以下、「要請案件」）が提出されており、現在日本側で検討が行われているところである。この要請案件は、現行案件の後継案件として位置づけられるものであり、今次終了時評価における一連の協議においても、現行案件の終了（2008年6月）から間をおかずに後継案件を開始して欲しい旨、マレーシア関税庁より繰り返し強い要望が表明された。

調査団としては、現行案件との関連において同要請案件の内容は妥当なものであり、その実施には一定の意義が認められると考える一方で、現行案件の実施中に得られた教訓を十分に踏まえつつ実施の是非を検討する必要があると考え、今次終了時評価調査中に、現行案件で一部問題が見られた先方の実施体制（特に、リスクマネジメント関連の予算及び機構・定員の確保見通し）に関する情報収集・確認を行ったところ、結果は以下のとおり（詳細は付属資料5参照）。

- 1) 要請案件が実施される場合のカウンターパート部局について

業務担当次長の下で技術サービス部に設けられた CVI Unit（現行案件のカウンターパート部局、上記2-1参照。）がカウンターパートとなる。なお、現在の CVI Unit は正式な部署としての位置づけをもたないタスクフォースであるが、専用の執務室及び開発用の端末機器が確保されている。また、この CVI Unit を、正式な「リスクマネジメント課」(Risk Management Division) に格上げするとともに、人員の拡充（現行の10名から16名へ）を行うための機構・定員要求を

内閣府公共サービス局（日本の人事院に相当）に対して行っているところである。マレーシア関税庁としては、本年 12 月末までにリスクマネジメント課を設置することを目指して鋭意努力中との由であり、同要求が実現した場合には、リスクマネジメント課がカウンターパートとしての役割を引き継ぐことになる。

2) 現在計画されているシステム改善（新規モジュール開発）にかかる予算手当てについて

現在稼働中の税関リスクマネジメントシステムの全国展開に加えて、現在、マレーシア関税庁本部において全国規模で一定のリスク判定を自動的に行うシステムを整備する計画がある。要請案件においては、このシステム改善に関する JICA 専門家からのアドバイスも期待されていることから、この計画の実現可能性（特に予算確保）も考慮に入れる必要がある。

この計画の予算的背景について、システム改善のための予算要求はすでになされており、2007 年 9 月 17 日に一旦承認されている。しかしながら、入札を経て受注業者が決定した後、同受注業者が撤退を表明するという不測の事態が生じたため、当該予算は一旦白紙となり、本年に入ってから仕切り直しの予算要求を財務当局に対して再度提出しており、現在承認待ちの状態となっている。

マレーシア関税庁によれば、同予算は過去に一度承認されていることから、予算の必要性についての財務当局の理解は得られていると考えられること、また規模的にもさほど大きくないことから、承認される可能性は高いと認識しているとの由であった。

3) 機構・定員要求及びシステム改善のための予算要求が承認されない場合の措置について

仮に上記 1) 及び 2) の要求事項が認められなかった場合、税関リスクマネジメントシステムを強化していこうとする現在のマレーシア関税庁の方針に変更があり得るか否かを質したところ、マレーシア関税庁としては、リスクマネジメントの能力向上と同システムの機能強化は関税庁の行政目的の遂行に必要不可欠な要素であり、政策的に最も高いプライオリティを有していると先方は明言した。そのため、仮にそのような事態に陥ったとしても関税庁としての方針に変更はなく、例えば、システム改善のための予算手当てはマレーシア関税庁による税収分の一部が同庁に割り振られる予算配分制度を活用し、同予算配分される額の一部を本システムの改善に優先的に充当するため、予算面の懸念はなく、現行の CVI システム及び CVI Unit で最大限の努力を行っていくことになる旨回答があった。

4) リスクマネジメント課の設立に伴う人事異動の可能性について

上記 3) の機構・定員要求どおりリスクマネジメント課が設置される場合、組織再編に伴い現在の CVI Unit のカウンターパート人材の一部が、新設されるリスクマネジメント課ではなく、他部署に転出してしまう可能性も考えられるが、マレーシア関税庁としては、かかる可能性を完全に否定することはできないものの、少なくとも要請案件の枠組み内で派遣される JICA 専門家のカウンターパート人材については、プロジェクト期間を通じて同じ人材となるよう不断の努力を払うとともに、本件の重要性に鑑みて現在の全カウンターパート人材が一斉に他部署に転出することはないとの由であった。

以上を踏まえれば、マレーシア関税庁は組織を挙げて税関リスクマネジメントシステムの強化を図っており、技術協力の受け皿としての先方の実施体制は現行案件の開始当初に比して格段に改善・強化されているものと評価できる。また、過去の実施体制の不備にかかる経緯については署名したミニッツにも記載しているが、当該記載を盛り込むことに対する先方からの異論・反論はなく、過去に生じた問題とその原因をしっかりと認識し、今後同様の事態を繰り返さないという先方の強い意思の表れとして評価できるものとする。

前述のとおり、マレーシア関税庁では税関リスクマネジメントシステムを構築したばかりであり、同システムを有効活用していくための知識・技術（特に入力データの選定、データ分析、プロファイリングに関するもの）が非常に不足しており、マレーシア関税庁自体も十分に認識している。また、現在予算要求中のシステム改善が実現した場合には、新規に開発するモジュールの仕様・機能やその運用方法に関する技術も習得していく必要がある。したがって、要請案件のニーズは確認されている上、当該分野の技術移転を行っていくことは現行案件によって得られた成果の維持・発展にも繋がることから、要請案件を実施する意義は大きいと考えられる。

また、要請案件を開始するタイミングについては、現行案件との継続性を担保することが、本プロジェクトの成果を有効に活用する上で重要かつ必要であることから、現行案件の終了から時間をおかず開始されることが望ましい。また、リスクマネジメントは日々刻々と変化していく物流パターンや業者の動向を扱うものであることから、構築されたシステムの有用性をマレーシア関税庁職員が実感することを可能にするとともに、効果的かつ効率的な活用の促進に向けたモメンタムを維持する観点からも、中断なく案件を実施することが望まれる。

なお、案件の詳細な設計（投入種別、時期、期間等）については、今後更なる検討が必要であるが、以下の理由により、税関リスクマネジメントに精通した長期専門家1名を軸とした設計とすることが適切と思われる。

- ・ 税関リスクマネジメントシステムの運用等についての的確なアドバイス・技術指導を行っていくためには、マレーシア国内の地域（税関）ごとに異なる物流動向を正確に把握することが極めて重要となるが、そのためには日常的に最新の情報に接することができる環境が必要。
- ・ リスクマネジメントシステムの定着及び更なる改善は、税関職員による関連知識・技術の習得はもとより、税関職員の意識の変革も必要となることから、相当程度時間のかかるプロセスであり、マレーシア関税庁内に現在醸成されているモメンタムを確実に維持・強化し全国に展開していくことが重要であり、長期間にわたり日常的な指導を行う人材が必要。

以上

表3 プロジェクトの活動進捗について

活動	所期の成果	進捗
1-(1) リスクマネジメントに関する研修を実施する	1. リスクマネジメントを適用するために、リスクマネジメントの概要および手続き	2007年3月および12月の2回、リスクマネジメント研修が実施され、全国各地の税関から召集された60名程度の職員が参加した。リスクマネジメントシステムが各地において計画通り導入されている現状は、研修の成果の一つであると言える。
1-(2) マレーシア関税庁の情報センターに蓄積される情報の体系が整備される。	方法が整備される	現状においては、各地の税関毎に独立したシステムが導入されており、これに基づきリスク管理が行われている。この情報については、電子媒体あるいはFAX等で関税庁本部のリスクマネジメント情報集積センターに集められることになっている。また、貿易事業者情報についてはリスク決定支援システムに登録されることになっている。これらの情報については、税関情報システム(CIS)の審査基準管理機能に活用されている。
1-(3) リスクに応じた貿易事業者の категорияが拡充される。		貿易事業者のcategoryは、貿易量やこれまでの経歴により「高」「中」「低」の3categoryに整理されており、この分類に基づきリスク管理が行われている。
2-(1) リスクマネジメント導入のためのタスクが設立され、リスクマネジメントシステムが導入される。	2. 貨物通関および税関事後調査においてリスクマネジメント技術が運用される	リスクマネジメントにかかるタスクフォース(10名の職員からなる)が2007年7月から正式に発足した。このタスクがリスクマネジメントシステムの導入と共に貿易会社への広報活動等を行っている。
2-(2) リスクマネジメントシステム開発のための予算要求を行う		適切な予算が配分された結果、各地においてリスクマネジメントシステムが導入されるに至っている。現在、マレーシア関税庁は検査対象の効率的な選定を行うため、関税庁本部における中央管理機能、および、リスク要因に対するウェイト付けに基づく対象選択機能を現行のシステムに付加することを検討しており、そのための予算要求を行っているところである。また、リスクマネジメントの本格的導入を念頭に置き、関税庁における担当部署の設置を検討

		<p>しており、人事院に対して定員要求も行っている。</p>
<p>2-(3) リスクマネジメントシステムの詳細計画を作成する</p>		<p>リスクマネジメント・タスクフォースは税関情報集積センターと税関データベースの改善のための協議を行っている。リスクマネジメントシステムは、最終的には中央管理の機能が付加され、貿易企業のリスク分類に基づくリスク管理が実現されることになる。現在検討されている、リスク要因に対するウェイト付けに基づく対象選択機能が導入された際には、貿易企業のカテゴリー分類の精度がより高くなることが期待される。</p>
<p>2-(4) リスクマネジメントシステムのモデルを作成する</p>		<p>マレーシア関税庁は、2008年7月までに、ジョホール州税関において運用されていたリスクマネジメントシステムを各地の税関に導入・運用することを決定した。中央管理機能、リスク要因に対するウェイト付けに基づく対象選択機能については、2007年7月には財務省から予算が認可されたものの、システム要求レベルに対するコストが計画よりも高額になることが明らかになり、2008年1月に要求額を修正して財務省へ再度予算要求を行っているところである。</p>

表4 プロジェクト目標および成果に関する現状

プロジェクト目標：「リスクマネジメントシステムが開発される」	
評価指標：システムが稼動すること	
<p>現状</p> <p>ジョホール税関のリスクマネジメントシステムが各州（スランゴール州、ペナン州、ケダ州、プルリス州）に順次導入されている状況。2008年7月までにはサラワク州、サバ州にシステムが導入される予定。</p> <p>現行のリスクマネジメントシステムに中央管理機能を付加するための予算要求を財務省に対して行っているところ。また、リスクマネジメント担当部署を組織内に設置するための定員要求を人事院に対して行っているところ。</p>	<p>今後の課題/対応</p> <p>プロジェクトの目標は左記の通り達成されている。</p> <p>今後は、データベースの改善および拡張が必要であると思われる。</p>
成果1：「リスクマネジメントを適用するために、リスクマネジメントの概要および手続き方法が整備される」	
評価指標：1. 研修を受けた職員数、2. リスクマネジメントの考え方の理解度	
<p>現状</p> <p>セミナーが2回開かれ、60名程度の職員が研修を受講した。研修受講者は、リスクマネジメントのスキル、その有用性について理解した。また、予算要求が認可された場合は、中央管理機能を付加したリスクマネジメントシステムが導入される見込である。</p>	<p>今後の課題/対応</p> <p>リスクマネジメントにかかるセミナー、研修は関税庁において継続されることが望ましい。また、データベースの精度向上のためにも、事後調査等の取組が必要である。システムがアップグレードされた際にはその機能の見直しも必要である。</p>
成果2：「貨物通関および税関事後調査においてリスクマネジメント技術が運用される」	
評価指標：1. 研修を受けた職員数、2. リスクマネジメントの考え方の理解度	
<p>現状</p> <p>ジョホール税関において、リスクマネジメントシステムは導入・運用開始されており、その他の州にも2008年7月までに導入・運用される予定である。事後調査におけるリスクマネジメントは今後の対応となる。</p>	<p>今後の課題/対応</p> <p>システム運用が各地で開始される見込であるところ、特に課題は見当たらない。</p>

付属資料

1. ミニッツ
2. カウンターパートへのインタビュー録
3. リスクマネジメント研修参加者に対するアンケート回答
4. マレーシア国政府からの正式要請書
5. 新規案件に関する質問に対するマレーシア関税庁側回答

MINUTES OF MEETING
BETWEEN THE JAPANESE TERMINAL EVALUATION TEAM AND
ROYAL MALAYSIAN CUSTOMS
FOR RISK MANAGEMENT SYSTEM

The Japanese Terminal Evaluation Team (hereinafter referred to as “the Team”), organised by the Japan International Cooperation Agency (hereafter referred to as “JICA”) and headed by Mr. Masatoshi Takahashi, Deputy Resident Representative of JICA Malaysia Office, exchanged views and had a series of discussions with the Royal Malaysian Customs (hereinafter referred to as “RMC”), headed by Dato’ Hj. Mohamed Khalid bin Yusuf, for the purpose of conducting a joint evaluation on the implementation and achievement of the Project for Risk Management System (hereinafter referred to as “the Project”) based on the Minutes of Meeting signed on July 1st 2007.

As a result of discussions, the Team and RMC agreed to recommend to their respective Governments the matters attached hereto.

Kuala Lumpur, March 27, 2008

高橋 政俊

Takahashi Masatoshi
Deputy Resident Representative
JICA Malaysia Office


Dato’ Hj. Mohamed Khalid bin Yusuf
Deputy Director General of Customs
Royal Malaysian Customs

ATTACHED DOCUMENT

1. Introduction

1.1 Brief Background of the Project

The Royal Malaysian Customs has embarked on computerization since 1994. It has implemented Customs Information Systems (CIS, as its in-house system) and CIS Dagang Net Interface to enable electronic submission of import and export declarations via its national value added network known as Dagang Net using UN/EDIFACT standard messages. This system has helped to eliminate tedious manual processes of validation and calculation of duty.

Trade facilitation is often defined as “the simplification and harmonization of international trade procedures”. However, simplification should not be at the expense of compliance and accountability. APEC principles on trade facilitation are;

- Simplification, practicability and efficiency
- Minimizing documentation and procedural requirement
- Expeditious clearance for accredited clients
- Sampling inspection
- Post clearance audit system

One of the main obstacles that hinder trade facilitation is inadequate and bureaucratic procedures, especially a lack of audit-based controls and risk assessment techniques.

Realizing the importance of Risk Assessment/Management in the process of simplification/re-engineering of Customs procedures towards trade facilitation, the Royal Malaysian Customs has given top priority to the development of a “Risk Management System” that will help expedite Customs clearance as well as safeguard revenue collection.

Based on the official request from the Malaysian Government, JICA and RMC have jointly implemented the Project for two years since July 2006, various activities have been carried out as shown in the Project Design Matrix (PDM) (See **Appendix 2**). The Project is scheduled to be completed in July 2008.

1.2 Duration of Technical Cooperation

Two years from July 2006 to July 2008

1.3 Objectives of the Project

1.3.1 Overall Goal

To protect revenue collection and facilitate trade by focusing enforcement efforts on high risk goods while expedite the flow of low risk goods.

1.3.2 Project Purpose

Risk management system is developed.

1.4 Implementing Agency
Royal Malaysian Customs.

1.5 Attendants List
The name of the attendants is listed in **Appendix 1**.

2. Results of Evaluation

2.1 Project Input

2.1.1 Input from Japanese side

The Japanese side dispatched 1 long-term expert and 4 short-term experts in the field of risk management since the commencement of the Project. Their names are listed in **Appendix 3**.

The Japanese side partially supported the local operational expenses for conducting seminars on Risk Management. The amount for each fiscal year is listed in **Appendix 4**.

2.1.2 Input from the Malaysian side

During the project period, Malaysia provided project offices and facilities at RMC, substantial amount of operational cost and human resources other than the counterparts. The Malaysian side partially supported the operational expenses of the Project such as setting up of CVI center in Johor and HQ as well as providing trainings and workshops for RMC officers. The amount for each fiscal year is listed in **Appendix 4**.

2.2 Project Performance and Achievements

2.2.1 Activities

The progress of each activity is shown in **Appendix 5**. Overall, a good progress has been observed in respective activities such as, trainings on risk management, establishment of information structure and trader categorization.

2.2.2 Output

By implementing planned activities, the output has been produced as shown in **Appendix 6**. The expected results have been observed and each output has almost been achieved as planned. With regard to the risk management system development, RMC decided to utilize the system developed by RMC of Johor Bahru referred to as Customs Verification Initiative (CVI) and now RMC is in the progress to modify the system. A special Task

Force was established in the HQ to oversee the implementation of CVI (the name list of this task force is given in **Appendix 7**).

2.2.3 Project Purpose

As shown in **Appendix 6**, the Project Purpose has almost been achieved since risk management framework and process are established by seminars and institutional development of RMC and the risk management system development are in progress.

2.3 Analysis Based on Evaluation Criteria

2.3.1 Relevance

Relevance is referred to the validity of the project purpose and the overall goal in consistence with the development policy of the Malaysia government and the needs of beneficiaries.

The relevance of the Project is high as was planned and has been implemented to meet the requirement of international standards, such as ASEAN and World Custom Organization, including the Revised Kyoto Convention and Malaysia-Japan Economic Partnership Agreement.

2.3.2 Effectiveness

Effectiveness measures to what extent the project purpose has been achieved, or is expected to be achieved, as a result of the output produced by the Project.

Effectiveness is evaluated high because each output can be contributed to the achievement of the project purpose.

- The officials' knowledge on risk management at RMC is improved.
- The risk management system in RMC is established.

2.3.3 Efficiency

Efficiency is referred to the productivity of the implementation process and is examined if the input of the project is efficiently converted into the output.

Efficiency is average in the utilization of financial resources, the allocation of Japanese experts and Malaysian counterpart. There were some difficulties to implement the Project smoothly at its initial stage, such as the delay in initiating the project planning document and assigning of counterparts; particularly, officials of ICT section were assigned as project counterparts even though they were not responsible for risk management system, and unclear institutional responsibility on managing risk management system. However, these difficulties are solved through the efforts of both RMC and the long-term expert.

3. Conclusion

Both the Team and RMC have concluded that the project purpose has almost been achieved. Transfer of expertise by Japanese experts in the field of risk management has also been implemented in an appropriate manner.

4. Recommendation

The Japanese side recommended the Malaysian side to take appropriate measures for maintaining the current risk management system and upgrading the system, which are:

- (1) To establish section and personnel responsible for risk management system at RMC Headquarters;
- (2) To train trainers of risk management;
- (3) To enhance risk management techniques of custom officials; and
- (4) To secure appropriate budget to maintain and upgrade the risk management system.

The Malaysian side committed to implement the above-mentioned Japan's recommendations. The Malaysian side wishes that the current technical cooperation and assistance be continued.

5. Acknowledgement

RMC, on behalf of the Malaysian Government, extended their sincere appreciations and gratitude to the Japanese Government in particular to JICA and Japan Customs, in providing technical assistance and cooperation during the project implementation period.

APPENDICES

- Appendix 1: Attendants List
- Appendix 2: Project Design Matrix (PDM)
- Appendix 3: List of Japanese Experts Dispatched
- Appendix 4: Amount of Operational Expenses of the Project
- Appendix 5: Progress of Activities
- Appendix 6: Achievement of the Project
- Appendix 7: List of Task Force members of RMC on CVI

APPENDIX 1: Attendance List

Malaysian Side

1. Dato' Hj. Mohamed Khalid bin Yusuf Deputy Director General of Customs (Operation), RMC
2. Datuk Md.Hashim bin Pardi Director, Corporate Planning and International Affairs Division, RMC
3. Mr. Sivaneswaran A/L Ramachandran International Cooperation Section, Economic Planning Unit (EPU), Prime Minister's Department
4. Mr. Mariappa A/L Ramayah Senior Assistant Director of Customs I, Technical Division, (CVI), RMC
5. Mr. Hisamuddin bin Jarudy Superintendent of Customs, Technical Division, (CVI), RMC
6. Mr. Mohd. Nor Hisyam bin Mohd. Arsard Superintendent of Customs, Technical Division, (CVI), RMC
7. Mr. Mohammad Haizam bin Hashim Superintendent of Customs, Corporate Planning and International Affairs Division, RMC

Japanese Side

- Mr. Masatoshi Takahashi Deputy Resident Representative, JICA Malaysia Office
- Mr. Masaki Okamoto Deputy Director International Affairs and Research Division, Custom and Tariff Bureau, Ministry of Finance
- Mr.Katsuki Morihara Program Officer Economic Policy and Finance Team Economic Development Department, JICA Headquarters
- Mr.Katsumi Shinohara JICA Expert
- Mr. Yasuhiro Kawazoe Assistant Resident Representative JICA Malaysia Office

APPENDIX 2 :

Project Design Matrix

Project Name: Risk management system
 Duration: 2006.7.27-2008.7.26 (2 years)

Narrative summary		Objectively verifiable indicators	Means of verifier	Important assumption
1. Overall Goal of the Project	To protect revenue collection and facilitate trade by focusing enforcement efforts on high risk goods while expedite the flow of low risk goods.	-Duty amount collected -Average time of clearance	-Report of RCM	Environment of the international trade is not widely changed
2. Purpose of the Project	Risk management system is developed	-Implementation of system	-Report of RCM	Policy for applying risk management is not changed
3. Expected Outputs	Risk management framework and process are established for applying risk management concept. Risk management technique is employed at cargo clearance and post clearance audit.	-Understanding of risk management -Number of officials trained	-Questionnaire to custom officials -Report of RCM	Budget & manpower for developing risk management is secured
4. Expected Activities				
(1)-1	Training on risk management is delivered.			
(1)-2	Information structure is reinforced for information to be sent to the Central intelligence center.			
(1)-3	"Trader categorization according to the risk" is expanded			
(2)-1	Special task force is established to employ risk management concept and develop risk management system.			
(2)-2	Budget for developing risk management system is proposed to the competent authorities.			
(2)-3	Initiate specifications of risk management system.			
(2)-4	Develop a prototype of risk management system.			
Inputs				
		The government of Japan	The government of Malaysia	
		1. One long term expert 2. 1-2 short term experts in the field of risk management 3. Counterparts training in Japan	1. Coordinating Committee 2. Counterparts 3. Working facilities 4. Budget for implementation of the Project 5. workshops for dissemination 6. Transportations 7. Data and info. necessary for JICA experts 8. Budget for development of risk management system 9. Installation of risk management system	

APPENDIX 3 : List of Japanese Experts Dispatched

Name	Title	Duration (DD/MM/YY)	
		From	to
Long-term Expert 1. Mr. Katsumi Shinohara	Risk Management System	27/07/2006	26/07/2008
Short-term Experts 1. Ms.Emako Hirabayashi 2. Mr. Naoyuki Yamashita 3. Mr. Masao Umeyama 4. Mr.Takashi Amo	Risk Management System Risk Management System Risk Management System Risk Management System	04/03/2007 04/03/2007 09/12/2007 09/12/2007	10/03/2007 10/03/2007 15/12/2007 15/12/2007

APPENDIX 4 : Amount of Operational Expenses of the Project

		(in RM)	
Japanese Fiscal Year*	JICA	Japanese Fiscal Year	RMC
2006	7,576.00	2006	0.00
2007	2,365.00	2007	176,000.00
Total	9,941.00	Total	176,000.00

* Japanese fiscal year refers to period from April to March the following year.

APPENDIX 5 : Progress of Activities

Activities	Expected Result	Progress
1-(1) Training on risk management is delivered.	Risk management framework and process are established	Two seminars on risk management were held in March and December 2007 during the project period. About 60 RMC officers from all over Malaysia attended the seminars and disseminated the knowledge in their respective offices.
1-(2) Information structure is reinforced for information to be sent to the Central intelligence centre.	for applying risk management concept.	Currently RMC offices in individual state either develop their own stand alone IT application or use a manual system to carry out risk profiling. This information is channelled to CVI center in HQ either electronically or in manual form. Data on importers and exporters are captured for analysis by Decision Support System (DSS). Both sources of information are used in RMS as an input into the selectivity control module of Customs Information System (CIS).
1-(3) "Trader categorization according to the risk" is expanded		Trader categorization according to traders' profiles is divided into three categories, namely high, medium and low risks.
2-(1) Special task force is established to employ risk management concept and develop risk management system.	Risk management technique is employed at cargo clearance and post clearance audit.	A special unit or Task Force on Risk Management (comprising of 10 officers) has been established since July 2007 at RMC HQ to implement the CVI (Customs Verification Initiative). It has taken up active roles on introducing risk management to RMC and building up public relations with traders.
2-(2) Budget for developing risk management system is proposed to the competent authorities.		The necessary budget to improve the CVI was allocated for the Project. RMC is requesting development budget to further upgrade the CVI system with an additional 'weighted selectivity' module. RMC has also applied to JPA (Public Service Department) to increase the manpower in the Task Force. However, the approval for these applications is still pending.
2-(3) Initiate specifications of risk management system.		The Risk Management Task Force works closely with the CIC (Customs Intelligence Centre) to define the requirements for the CIS system and to improve on its database. When fully implemented, the system will be a centralized system with the risk management unit in

		<p>the Customs HQ taking the roles of categorizing traders according to risk levels. With the new 'weighted selectivity module' in the near future, categorization of traders will be more efficient.</p>
<p>2-(4) Develop a prototype of risk management system.</p>		<p>RMC has decided the existing risk management system (CVI) at Johor Customs to be expanded to cover all other customs offices in Malaysia. The Johor system will be applied to all state customs by the end of July 2008. The budget for developing a centralized CVI system was approved in July 2007 and revised in January 2008 for an expanded scope. Approval for the revised budget is still pending.</p>

Appendix 6 : Achievement of the Project

Narrative Project Summary	Verifiable Indicators	Actual Performance	Follow-up Actions
<p>Project Purpose</p> <p>1. Risk management system is developed.</p>	<p>-Implementation of system</p>	<ul style="list-style-type: none"> Existing risk management system at Johor customs has already been extended to Selangor, Penang, Kedah and Perlis. By July 2008, this system shall be further extended to all customs offices throughout Malaysia, including Sabah and Sarawak. Centralized risk management system, including system upgrade and allocation of additional personnel, will be introduced upon approval of budget by the Ministry of Finance. 	<ul style="list-style-type: none"> The Project's target is almost achieved since the CVI system tested in Johor is being implemented in other customs offices in the country. Further upgrade of the system with improvement and expansion of database is necessary.
<p>Output</p> <p>(1) Risk management framework and process are established for applying risk management concept.</p>	<p>-Number of officials trained</p> <p>-Understanding of risk management</p>	<ul style="list-style-type: none"> Two seminars on risk management were held during the project period. Total number of participants is about 60 RMC officers. According to the result of questionnaire survey, the participants replied that their technical knowledge and skill were upgraded. They also mentioned that they understood the significance and impacts of risk management system through the seminar. A centralized system of risk categorization will be implemented when the budget is approved by the Ministry of Finance. This standardized framework will further improve the efficiency in risk management in RMC. 	<ul style="list-style-type: none"> Conduct of seminars and training sessions for the additional personnel in the Risk Management Unit requested by RMC. Conduct post-audit and other tasks to refine and improve database. Review and refine framework when the system is further upgraded.
<p>(2) Risk management technique is employed at cargo clearance and post clearance audit.</p>		<ul style="list-style-type: none"> Risk management system is fully implemented at Johor Customs. Such technique is also operational in trial run in Selangor, Penang, Perak, Kedah and Perlis. Risk management technique on post clearance audit is still not implemented. 	<ul style="list-style-type: none"> Expected to be completed within the planned period.

APPENDIX 7 : List of Task Force members of RMC on CVI

- | | |
|---|---|
| 1. Dato' Abd. Razak bin Yaakop | Director of Technical Service, RMC |
| 2. Mr. Mariappa A/L Ramayah | Senior Assistant Director of Customs I,
Technical Division (CVI), RMC |
| 3. Mr. Mohd. Isa bin Yeop | Senior Assistant Director of Customs II,
Technical Division (CVI), RMC |
| 4. Mr. Ab. Manap bin Ab. Ghan | Senior Assistant Director of Customs II,
Technical Division (CVI), RMC |
| 5. Mr. Hisamuddin bin Jarudy | Superintendent of Customs, Technical Division
(CVI), RMC |
| 6. Mr. Wong Pun Sian | Superintendent of Customs, Technical Division
(CVI), RMC |
| 7. Mr. Mohd. Saufe bin Yahya | Superintendent of Customs, Technical Division
(CVI), RMC |
| 8. Mr. Mohd. Nor Hisyam bin Mohd. Arsard | Superintendent of Customs, Economic and
Revenue Analysis Unit, RMC |
| 9. Mr. Mr.Mohd. Yassin Chong bin Abdullah | Superintendent of Customs, Technical Division
(CVI), RMC |
| 10. Mr. Samian Aliman bin Abd. Khalid | Custom officer, Technical Division (CVI), RMC |

Records of Meeting
18th March 2008 (Wednesday)
At 6th Floor, North Block, Royal Malaysian Customs, Putrajaya
Time: 2.00 pm – 4.30 pm

Attendance:

JICA Side

1. Mr. Yasuhiro Kawazoe
2. Mr. Katsumi Shinohara
3. Mr. Chua Mok You

RMC Side

1. Mr. Mariappa A/L Ramayah
 2. Mr. Hisamuddin bin Jarudy
 3. Mr. Mohd Yassin Chong bin Abdullah
-

Mr. Kawazoe: JICA is now conducting a **Terminal Evaluation Study**, just prior to the completion of the technical cooperation project on ‘Risk Management System Project’ with the Royal Malaysian Customs Department. The purpose of this evaluation is to examine the extent of **compliance** in the implementation of the project with the original plan, as well as to elucidate any **lessons learned**. The results of this evaluation shall form part of the basis in decision making by JICA HQ on the **subsequent action** that need to be taken following the completion of the project by July 2008.

A joint evaluation meeting has been scheduled on the 26th of March, 2008, and at that meeting, officers from JICA HQ as well as Japan National Customs Department shall be coming from Japan. As a prelude to this important evaluation meeting, JICA Malaysia office, together with the appointed consultant and the JICA Expert attached to RMC wish to gather the base information and data so as to enable the assessment on the **relevance, efficiency and effectiveness of the project implementation** as indicated in the PDM matrix table in the handout marked as No.2. A list of information items is given in the table marked as No.1.

Mr. Mariappa: History of Risk Management Practices in RMC.

Prior to **2002**, the pioneer in RMS can be said to have started in **Selangor State** Customs Department where a unit was formed with the role to examine all declaration papers submitted by traders. These papers were required to be submitted electronically. Officers in this unit were to identify consignments that are of high risk by certain criteria and examining the profile of the companies and their track records. It was a part system part manual form of risk management practice at that time.

In **2005**, a unit was formed to carry out the **Customs Verification Initiative**. (CVI). In this initiative, the customs officer would examine the declaration forms submitted by the traders and the normal duties if applicable was then applied. Before the goods were released however, a ‘verification officer’ would re-examine the forms to see whether the assessment by the customs officer has overlooked any discrepancies in the declaration forms or any form of evasion in duties. Any additional duties payable was then collected on the spot. This was an improvement to the previous practice but still it was considered inefficient as it involves **double checking**.

In May **2006**, a special task force was gathered to look at ways in overcoming this form of double checking by applying a **system-based method**. This special task was assigned to the Johor Baru Custom Department. A technical task force and an operational task force were formed. As a result, the **SMK** (or Customs Information System, **CIS** in short) was developed with several modules. One of these is the Selective Module which uses a database to assess the consignment according to high, medium and low risk categories. Goods considered as low risk were to be given direct release, while medium risk goods were given document release but those under high risk were to be given physical checks.

In August of 2006, a workshop was conducted to set up the criteria for selective checking. A **trial run** of the system was carried out at JB customs between **September-December 2007**. An evaluation was conducted on the outcomes of the trial run of the CIS in December and the RMC was very satisfied with the good results.

Subsequently,

- the CVI using the CIS was **fully** implemented in JB in **January 2008**. (JB customs served the south region which also covers Melaka and Negri Sembilan).
- A **trial run** of the selective module was implemented in **Selangor** in **December 2007**.
- The system is now extended to the **North Region** which cover Penang, Perak, Kedah and Perlis in **March 2008**,
- By **April 2008**, this system will be also implemented in **KLIA, Kelantan, Trengganu and Pahang**.
- By **May, 2008**, RMC planned to extend the system to **Sabah and Sarawak** in East Malaysia.

There is a clear **increase in duty revenue** since the operation of CIS and CVI in JB Customs.

For the request of data on duties collected, pending on the approval from the management, RMC shall furnish to the evaluation study team the normal duties as well as additional duties collected using the selective module of the CIS from September 2007 to February 2008.

For the **time clearance** information, there is actually **no study** on this matter in JB Customs. But for the requirements of ISO, a 45 minutes clearance time for dutiable cargoes was set. So far the operation in JB has managed to meet this requirement and there is no complaint from traders. A criteria of 80% direct release (low risk), 15% document release (medium risk) and 5% physical examination (high risk) was set by the management in RMC. Although such ratio often fluctuates between months, the JB Custom CVI operation has been able to improve above the 80% direct release requirement. Hence there is an **improvement in custom clearance time in general**.

Mr.Kawazoe: A **questionnaire survey** shall be conducted to gauge the understanding of Risk management among the trainees who attended the seminar conducted by JICA expert. The questionnaire has already been send to 27 persons via email and hopefully they will reply by 21st of March for us to analyze. We hope to receive **at least 50%** or more from the trainees.

Mr.Hisamuddin: On seminar lectures, we feel that sometime there is the **problem of language barrier**. Otherwise, we think the officers do learn and appreciate the knowledge they gained from these lectures.

Mr.Mariappa: To give you an outline of Risk Management, let me show you some of the slides I used in my training of my officers.

The introduction of Risk Management System was based on concept provided by WTO and Revised Kyoto Convention (on trade).

WTO Safe Framework of Standards:-

- the customs administrations should establish a risk management system to identify potentially high risk consignments,
- Risk Management is ‘the systematic application of management procedure and practices which provide Customs with the necessary information to address movements or consignments which present risk’.

Revised Kyoto Convention:

- provides for the simplification, harmonization and modernization of customs procedures and for the use of risk management techniques and the optimal use of information technology by customs administrations.

The objectives of Customs Verification Initiative are:

1. To put risk management into practise and replace random examination of document and goods with planned and targeted working methods that use risk profile as a basis,
2. To eradicate any evasion or any attempt of evasion of duty payment; prohibitions or restrictions; receive or attempt to receive drawbacks, refunds or subsidies for which there is no proper documentation,
3. To expedite the release of goods from customs control,
4. To secure compliance of customs laws, relevant other laws and conditions by importers, exporters, warehouse operators and free trade zone operators without compromising the delivery system.

The key performance index (KPI) to measure the effectiveness of CVI are:

1. Increase in duty revenue,
2. Predict before event happens,
3. Reduce traffic congestion at customs,
4. Increase awareness on compliance of customs laws.

Flowchart showing current (old) practice with double checking by verification officer.

Flowcharts showing improved practice using information system for data profiling in identifying risk levels of consignments.

Mr.Kawazoe: At the beginning of this technical cooperation project, there were some problems with regard to the assignment of counterparts. Moving forward, JICA is concerned about the assignment of appropriate counterpart officers so that the cooperation project can be implemented smoothly as planned.

Mr.Mariappa: Initially, the counterpart unit was the ICT unit, which was rather technical and thus there was some problem. However, now the special task force is formed and soon it will be administratively established when we obtain approval from JPA, which has sent its officer to evaluate our request.

The task force for Risk Management is formed by appointment by the Director General of Customs. This unit is hence comprised of officers from regional or state divisions who have a good practical knowledge of risk management. This **task force** also includes officers who are trained in computer system to facilitate coordination with the Customs Information Development Center (CIDC). Currently there are only **8+2 officers**.

List of officers in the Risk Management Task Force

1. Dato Abd Razak bin Yaakop	Director of Customs
2. Mariappa A/L Ramayah	Senior Asst. Director of Customs I
3. Mohd Isa Bin Yeop	Senior Asst. Director of Customs II
4. Ab.Manap bin Ab.Ghani	Senior Asst. Director of Customs II
5. Hisamuddin bin Jarudy	Superintendent Customs
6. Wong Pun Sian	Superintendent Customs
7. Mohd Saufe bin Yahya	Superintendent Customs
8. Mohd Nor Hisyam bin Mohd Arsard	Superintendent Customs
9. Mohd Yassin Chong Bin Abdullah	Superintendent Customs
10.Samian Aliman bin Abdul Khalid	Customs officer

The taskforce is now seeking final **approval from JPA** (Public Service Department), upon which more personnel will be assigned and the necessary budget approved. Approval is expected within this year. We hope to increase the workforce to at least **16** so that officers can be assigned to specific state or region to acquire **specializations**.

For future development of CIS (Risk Management), the selective module in the current CIS shall be extended to the entire country by this year as planned. At the same time, RMC is seeking **approval from the Treasury for fund** to further enhance the system by developing the '**weighted selective**' module, which I believe is also used in Japan. This weighted selective module uses a scoring system to evaluate the risk level of goods. This will make the system even more efficient. A vendor for developing the add-on software for this module has been identify and RMC aims to work closely with the vendor in developing the system. Three officers (Mr.Hisamuddin, Mr Ishyam and Mr Aliman) shall be assigned to effect this **technology transfer** from the vendor. We hope to receive some indication by July this year.

Eventually there will be a **centralized system of targeting** potential high risk goods based on criteria in scoring. HQ shall be able to provide instructions to customs officers at regional or state offices linked to the HQ. Johor shall have its own system. Currently all road, sea and air entry points to Malaysian have the CIS in place. However, the task force and CVI needs to constantly improve and upgrade its database system, as well as working closely with the ICT unit, to work on such areas as post audit and compiling of compound data.

Mr.Hisamuddin: We would like to know more on valuation and maybe we can request this assistance from JICA in the next phase of cooperation.

3.0 Data Collection for This Study

3.1 Data collected from existing sources

Data on project inputs, activities, project purpose and expected outputs were gathered from past minutes of meeting, project proposal documents and RMC. Other information such as progress of risk management system implementation in RMC, CIS development plan and future activities on the Risk Management System were gathered through interview / meeting with the officers in the Task Force unit on risk management in RMC HQ.

Another important data which could be used as an indicator to measure effectiveness is duty revenue collected after the implementation of the CIS at Johor Customs. However, this data was not available at the time of the evaluation study due to its confidentiality. There is no specific customs clearance time survey conducted by RMC at the moment. Data on savings in clearance time at customs offices upon the implementation of risk management system by RMC is also not available.

3.2 Data collected from Questionnaire Survey

A simple open ended questionnaire survey was conducted to gauge the extent of knowledge on risk management among RMC officers who have attended the seminars conducted during the implementation period of this Project. The survey form was sent to 27 participants in the Risk Management Seminars conducted by JICA short-term experts. Out of the 27 persons surveyed, 5 have replied.

Three questions were posed to the interviewees and their answers are summarized below.

Question 1:	What is Risk Management ?
Answers:	<ul style="list-style-type: none">a. Risk management involves identifying, analyzing and responding to risk. In the context of Customs, risk management is a process of identifying and analyzing declarations by importers and exporters whether it is true or false.b. Risk management is a process of analyzing exposure to risk and determining how to best handle such exposure.c. It is a systematic application of management policies to the task of identifying, analyzing and managing risks.
Question 2:	What are the benefits of Risk Management ?
Answers:	<ul style="list-style-type: none">a. Anticipate or avoid problems where system can filter declarations that are not correct or under

	<p>valued, safeguard national interests, fasten processing time for declarations that do not have errors, thus reduce costs for highly compliant customers; reduce work load of customs officers.</p> <p>b. Minimize or eliminate losses and charges of non-compliance,</p> <p>c. Minimize losses from criminal activities, increase amount of duties and taxes collection, facilitates trade.</p>
Question 3:	<i>What are the types of measures necessary for implementing Risk Management?</i>
Answers:	<p>a. Applying tariff codes, country of origin, importer/exporter codes, agents code, value in the computer system for risk management,</p> <p>b. Collect data and information, analyze and assess risk, formulate solution to risk, treat risk, monitor and review.</p> <p>c. Modernize import clearance procedure, such as AEO program, buildup enforcement equipment such as x-ray inspection system, develop new technology and database.</p>

The answers given to the simple three questions on risk management by RMC officers are satisfactory and they show that the officers in RMC have improved in their knowledge on Risk Management. The questionnaire form in given in Appendix.

**Questionnaire Survey on
Risk Management at Royal Malaysian Customs**

Question 1: What is Risk Management?

Answer 1: Risk Management is a process of how we manage risks. It is a management of something that can go wrong. Risks management involves probability of how probable it can happen and the impact it cause when it happens. The process of Risk Management involves identifying, analyzing and responding to risk throughout the life of a project and in the best interest of meeting project objectives.

So, Risk Management in the context for Customs is a process of identifying and analyzing declaration made by importers and exporters whether it is true or false, intentionally or unintentionally. Actions against the importers or exporters can then be taken once there is enough evidence of fraud.

Answer 2: Risk Management is a process of analyzing exposure to risk and determining how to best handle such exposure.

Answer 3: It is a management technique that identifies and 'treat' risk in the organizations.

Answer 4: Is a technique or structure that identifies and coordinate the function as well as skills, to be employed for treating the risk to the organizations and developing strategies to manage it.

Answer 5: Risk Management is a systematic approach to ensure that the process of declarations on commercial shipment can be analyzed and assessed based on the level of risks.

Answer 6: Is a systematic application of management policies to the task of identifying, analyzing and managing risk.

Answer 7: The management technique that identifies, analyses, coordinates the functions as well as skills best employed to treat the risk so identified.

Question 2: What are the benefits of Risk Management?

Answer 1: There are many benefits by having Risk Management process as part of the electronic system such as:

- 1) We can anticipate or avoid problems whereby system can filter declarations that are not correct or under valued,
- 2) We will have quality data because data that are wrongly submitted will be rejected or queried
- 3) We can safeguard national interests
- 4) We can fasten the processing time for declarations that do not have error thus for customers that are highly compliant, we can reduce their schedule slips and also reduce their costs
- 5) We can lessen the burden of our assessment officers by filtering out non-problematic declarations through the green channel and leaving only the incorrect ones through the yellow and red channel.
- 6) We can improve integrity among our officers and our clients.

Answer 2: Benefit of Risk Management , 1. Increase income (tax); 2. Reducing liabilities, 3. Preventing or reducing legal liability and increasing the stability of operations.

Answer 3: To minimize or eliminate loss.

Answer 4: (1). Minimize loss from criminal activities. (2). Increase amount of duties and taxes collection. (3). Give more facilitate in trade.

Answer 5: (i) Focus enforcement on high risk goods and importers while facilitates the flow of low risk goods and importers; (ii) Increase the amount of duties and taxes; (iii) Produce more seizures; (iv) Allocate available resources to the priorities.

Answer 6: In term of Customs, the benefits is to minimize the change of non-compliance which would result in loss of injury to trade industry or the public that will lead to a breach of laws.

Answer 7: An effective risk management structure supports better decision making and minimizes or eliminates loss and optimizes opportunities. With limited resources, clearance is done with no/minimal hassle by targeting selected importations -> increase revenue.

Question 3: What are the types of measures necessary for implementing Risk Management?

Answer 1: In our computer system, the types of measures that we have for implementing Risk Management are Tariff Codes, Country of Origin, Importer/Exporter Code, Agent Code, Value.

These measures are not sufficient to build a powerful risk management system but since we are just starting the risk management process in our system, these measures already helps us a lot in identifying and analyzing our customers..

Answer 2: Not sure.

Answer 3: Collect data & information, analyze & assess risk, formulate solution to risk, treat risk, monitor & review.

Answer 4: (1). Modernize import clearance procedures, such as AEO program; (2). Buildup enforcement equipments, such as X-ray inspection system; (3). Develop new technologies, such as clearance system, database.

Answer 5: (i) The flow or the procedures of the assessment process or import clearance; (ii) The data and information of the goods and importers; (iii)Laws & Regulations.

Answer 6: (1). Identify Risk Exposure; (2). Measure and estimate Risk Exposure; (3). Find Instruments to Trade Risks; (4). Form a Risk Mitigation Strategy; (5). Evaluate Performance.

Answer 7: Having a selective/verification system to identify the risk factor, to analyze the data, develop contingency plans, analyze the effectiveness of plans and monitoring of plans/strategies

**Questionnaire Survey on
Risk Management at Royal Malaysian Customs**

Upon the request for technical cooperation from the Malaysian Government, Japan International Cooperation Agency (JICA), on behalf of the Japanese Government, has implemented the project on “Risk Management System at the Royal Malaysian Customs” since July 2006. Before the completion of this Project in July 2008, JICA is conducting an evaluation on the relevance, efficiency and effectiveness in implementing this technical cooperation Project.

You are one of the counterpart officers who have attended seminars/trainings organized by JICA on the Risk Management of the Royal Malaysian Customs. To enable JICA to evaluate the Project effectively, please answer the following questions to your best ability. You may choose to answer either in English or Bahasa Malaysia.

Upon completion of this questionnaire, please send it to the following before or on **21st March 2008** :

By mail:
I.C. Network Sdn Bhd,
D-1-4, Megan Avenue 1,
189, Jalan Tun Razak, 50400 Kuala Lumpur.

By e-mail :
icnwork@tm.net.my

If you have any question on this survey form, please call Ms. Mimi or Mr.Chua at 03-2166-8086.

Question 1: What is Risk Management ?

Answer:

Question 2: What are the benefits of Risk Management ?

Answer:

Question 3: What are the types of measures necessary for implementing Risk Management?

Answer:



Ruj. Tuan:
Your Ref.: 88883876
Ruj. Kami:
Our Ref.: (21) UPE (S) 40/240/8
Tarikh: Jld : 45
Date:

5th November 2007

Mr. Kentaro Sakai
First Secretary
Embassy of Japan
No.11, Persiaran Stonor
Off Jalan Tun Razak
50450 Kuala Lumpur.

Fax: 2142 6570

Dear Sir,

Request for Technical Cooperation from Royal Malaysian Customs

With reference to the above matter, we wish to forward herewith application from the *Royal Malaysian Customs* for the project titled *Risk Management Approach at Clearance and Post Clearance Process* for your kind perusal.

Your cooperation in this matter is highly appreciated. Thank you.

Thank you.

Yours faithfully,


(Hidayat Misran)
for Director General
Economic Planning Unit

c.c.

Resident Representative
JICA Malaysia Office
Suite 29.03, Level 29
Menara Citibank
165 Jalan Ampang
50450 Kuala Lumpur
(Attn: Mr. Yoshinobu IKURA)

APPLICATION FORM FOR JAPAN'S TECHNICAL COOPERATION

1. **Date of Entry:** Day 28 Month September Year 2007
2. **Applicant:** The Government of Malaysia
3. **Project Title:** Risk Management Approach at Clearance and Post Clearance Process
4. **Implementing Agency:** The Royal Malaysian Customs
Address: Ministry of Finance Complex
Precinct 2, Federal Government Administrative Centre, 52592 Putrajaya
Contact Person: Dato' HJ. Ibrahim bin HJ. Jaapar
Tel. No.: 03-8882-2111 Fax No. 03-8889-5902
E-Mail: Ibrahim@customs.gov.my

5. Background of the Project

A major challenge of any Customs administration is to strike an appropriate balance between border enforcement and trade facilitation. With limited resources and the greater volume combined with increased trade complexity, one of the best ways to ensure an effective border control is to select the high-risk cargos by utilizing **risk management**. In this regard, Royal Malaysian Customs (RMC) has given top priority to the development of risk management system to identify high-risk cargos, with inputs from internal resources as well as from experts of other customs administrations.

While the current risk management system development project would be completed in June, 2008, the following measures need to be implemented for RMC to apply **risk management** at clearance process with a consistent manner and to maximize the effective use of the risk management system.

- To set up special unit responsible for managing risks and controlling risk management system
- To raise awareness about risk management through capacity development
- To establish risk management cycle
- To activate information activities consisting of collecting, analyzing and managing information and reinforce information structure

In order to assure traders' compliance and accuracy of declarations to RMC, post clearance process called **Post Clearance Audit (PCA)** has also launched which enables RMC to verify the accuracy of declarations through retroactive examination of the accounting and other transaction records of traders and other stakeholders.

However, PCA is a first phase of development for RMC, especially in the area of risk management.

6. Outline of the Project

(1) Overall Goal

The ultimate goal is expeditious cargo clearance while not compromising appropriate and effective enforcement on illicit trade. Risk management is recognized as of great importance in this regard. This project aims at making all RMC officers fully aware that risk management is critical at clearance and post clearance process.

(2) Project Purpose

By applying risk management approach at clearance process and PCA process, RMC can allocate available resources to priority areas of RMC and thus achieving the goals as follow.

- To increase the revenue of import duties and other taxes
- To detect more illicit trade
- To facilitate trade: smoother trade flow for low-risk cargos

(3) Outputs

(Objectives to be realized by the "Project Activities" in order to achieve the "Project Purpose")

Risk management concept will be employed at RMC at clearance and PCA procedures, so that officers can put enforcement focus on high risk goods/entities while facilitate the flow of low risk goods/entities

(4) Project Activities

(Specific actions intended to produce each "Output" of the project by effective use of the "Input")

- To set up special unit responsible for managing risks, and controlling and maintaining/upgrading risk management system
- To deliver training for all the officials concerned to raise awareness about risk management and realize how to make the substantive input to the risk management system for its maximum use
- To activate and maintain information-upgrading activities consisting of collecting, analyzing and managing information and reinforce information structure in RMC's clearance system
- To prepare a manual that gives instructions how to control and maintain risk management system

(5) Input from the Recipient Government
(Counterpart personnel (identify the name and position of the Project manager), support staff, office space, running expenses, vehicles, equipment, etc.)

Project Team:

- i. Project Manager
 - Director of Customs, Customs/Preventive Division(s)
- ii. Assistant Project Manager
 - Senior Assistant Director of Customs
- iii. User Task Force
 - Customs officers from Customs Division, RMC HQ (Putrajaya)
 - Customs officers from each State Customs
 - Customs officers from Technical Services Division, including PCA section
 - Officers from Preventive Division

Office space: existing at HQ (Putrajaya)

Vehicles: RMC vehicles for official activities

(6) Input from the Japanese Government
(Number and qualification of Japanese experts, training (in Japan and in-country) courses, seminars and workshops, equipment, etc.)

Japanese Experts/Consultants:

- One Japanese expert on risk management and PCA

Training

- Seminars and workshops on managing risks and/or risk management at PCA will be held for RMC officials once or twice a year (duration: 1-2 weeks each)

7. Implementation Schedule

Month July Year 2008 - Month June Year 2010

8. Implementing Agency

(Budget, staffing, etc.)

The Royal Malaysian Customs

9. Related Activities

(Activities in the sector by the recipient government, other donors and NGOs)

N/A

10. Gender Consideration

(Any relevant information of the project from gender perspective.)

N/A

11. Environmental and Social Considerations

Not relevant

12. Beneficiaries

(Population for which positive changes are intended directly and indirectly by implementing the project and gender disaggregated data, if available)

Fast customs clearance and effective cargo control at Malaysian borders with risk management concept make Malaysia the most efficient and preferred port of entry. Direct beneficiaries are the trade community, distribution sectors, investors as well as RMC, Malaysian government. Malaysia, the nation as a whole receives benefits through strengthening relative economic competitiveness of the country.

Possible spillover is not limited to Malaysia but regional effects are also expected. Once RMC establishes best practice in the area of trade facilitation with risk management concept, the practice can be disseminated in the region either at the ASEAN level or other fora such as APEC.

13. Security Conditions

None

14. Others**Relevance to MJEPA (Malaysia-Japan Economic Partnership Agreement)**

Malaysia-Japan Economic Partnership Agreement (MJEPA) includes Customs Procedures Chapter (Chapter 4) and Article 5 of the Implementing Agreement of MJEPA clearly stipulates risk management as below. The proposed project surely reflects the two countries' commitment to cooperation in the field of risk management.

MJEPA Implementing Agreement**Article 5 Risk Management**

1. In order to facilitate customs clearance of goods traded between the Countries, the customs authorities shall continue to use risk management.
2. The Governments shall endeavour to promote, through seminars and courses, the use of risk management and the improvement of risk management techniques in their Countries.
3. The customs authorities shall exchange information, including best practices, on risk management techniques and other enforcement techniques.

Questionnaire for requested project

Classification	Questions	Response
1. Necessity of the project	What is the main difference between present project and next requested project?	<p>Currently import / export data as well as movement of cargo from all 4 RCC's are uploaded to "Data Warehouse". Data analysis is carried out making use of tools and database in Decision Support System (DSS) with some human intervention.</p> <p>CIS has provided "Selectivity Control" facility for the input of identified / specified criteria obtained through off – line targeting process such as data analysis using the DSS. For example, any consignment with a specific 'importer code', 'country of origin' and 'HS code' identified from data analysis through DSS can be input into the 'selectivity control' module of CIS for physical examination or other requirements so that any customs declaration that falls under the pre-determined criteria will be "tagged" for the specified selectivity. The present risk management system do not provide seamless on-line "risk assessment process" to enable risk targeting in a more efficient and effective manner with minimal "human intervention.</p>

Classification	Questions	Response
		<p>The proposed RMS project with the technical assistance from JICA will compliment and enhance the present system to provide a seamless 'risk assessment / targeting' process in customs clearance, and:</p> <ul style="list-style-type: none"> (a) to maintain importer / exporter / agent profile. (b) execute periodic on-line data analysis and perform risk rating, automatic risk assessment / targeting, selective targeting and random selection. (c) download risk targets identified from periodic on-line data analysis to all RCC's automatically. (d) scrutinize all incoming custom declaration on-line and categorized into Red, Yellow or Green lane for further action. (e) produce intelligence reports. <p>Another major difference with the current project is the proposal from RMC for the development of a RMS for post clearance processes. RMC with the assistance of JICA expert proposed to develop an Automated Audit Management System to enhance the post clearance audit processes which currently are manually managed.</p>

Classification	Questions	Response
	<p>What kind of difficulties will happen if the requested project is not approved?</p>	<p>1.2.1 The difficulty envisaged if the proposed project is not approved is that the current system lacks the seamless process of automatic data analysis, targeting and filtering which greatly affects the effectiveness of the RMS.</p> <p>1.2.2 An effective and intelligent RMS will help the RMC to play a significant role in ensuring security in the international trade supply chain while at the same time providing trade facilitation. Though the RMC has taken some measures in risk assessment / targeting it has yet to embark on a high-technology computerized RMS.</p> <p>1.2.3 It is crucial to have a well defined and comprehensive user requirement and system specifications for the development of the said RMS. Apart from user requirement determination, there are various other activities involved in a system development and implementation and time taken for each activity is dependant on experience as well as competency of people involved. Thus there is a need to have an expert who can help to overcome difficulties and expedite the system development process.</p>

Classification	Questions	Response
	<p>1.3 Why don't you think RMC is capable of solving the difficulties?</p>	<p>1.3.1 RMC has embarked on providing training on Risk Management to all the relevant group of officers. Even though the officers are exposed to Risk Management principles but they lack expertise in areas of data analysis and data profiling which is essential in carrying out risk assessment / targeting. RMC officers need to be trained on data analysis techniques base on case study models. RMC need to keep abreast on latest technology advancement and tools in risk management techniques.</p> <p>1.3.2 Experience and expertise based on best practices and latest techniques adopted by Japanese Customs in data analysis will greatly enhance the efficiency of RMC officers to face any difficulties envisaged during the development of the Risk Management System for cargo clearance or the Automated Audit Management System for post clearance audit.</p>
	<p>1.4 What kind of assistance do you need for the requested project?</p>	<p>1.4.1 Currently CVI system relies for input of identified / specified criteria through off-line targeting process such as data analysis using the Decision Support System. Assistance of JICA expert is needed to develop an automated centralized database system in data compilation and develop techniques of data analysis and data profiling.</p>

	<p>1.5 Do you have any reason why long term expert is necessary for the next project?</p>	<p>1.5.1 Development of a well defined & comprehensive automated risk management system takes time and presence of a long term expert to provide expert advice on user requirement and system specifications during the development process is very crucial. A long term expert can readily provide the required advice to ensure continuity and consistency in the development and implementation process of the risk management system.</p>
--	---	---

Classification	Questions	Response
2. Implementing system	<p>Which section will be responsible for the next project?</p> <p>Can you get approval of necessary budget before starting the new project?</p> <p>Do you have any contingency plan if the budget and personnel assignment are not approved?</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Currently the section responsible for Risk Management in RMC is the Custom Verification Initiative Unit under the Director of Technical Division. Under the RMC reorganization program to take off at the year end a new Risk Management Division will be created and the Division will take over the tasks of CVI unit. • RMC has forwarded the request of development budget for the new project to the Ministry of Finance. First approval was obtained on 17.9.2007 but due to the withdrawal by the appointed vendor a second proposal has been submitted and approval is still pending. • Realizing the importance of “Risk Assessment / Management” in the process of simplification / reengineering of Customs procedures towards trade facilitation, the RMC has given top priority to the development of a RMS that will help expedite Customs clearance as well as safeguard revenue collection. Therefore even if the development budget is not approved the current CVI system will be used in risk targeting. Continuous enhancement will be made on the current CVI system to improve the risk management system as a whole.

Classification	Questions	Response
	<p>Is RMS installation on schedule?</p> <p>Do you have any networking system or structure to exchange knowledges and experiences among ASEAN countries?</p> <p>Will there be any redeployment of personal during restructuring process?</p>	<ul style="list-style-type: none"> • The implementation of the current CVI Risk Management System is on schedule and by the end of July 2008 it will be implemented nation wide. But the development of the new risk management system will be subjected to the approval of the development budget by the Ministry of Finance. • Currently there is no specific networking system or structure in place to exchange knowledge among ASEAN countries but exchange of information through ASEAN forum do exist. • During the restructuring and reorganization process there is bound to be redeployment of personal attach to the CVI unit. RMC will make constant effort to ensure the contact persons dealing with JICA expert is not redeployed until the project is completed.

