



ภาคผนวก

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่

Copyright© by Chiang Mai University

All rights reserved

ภาคผนวก ก

การจัดชั้นมาตรฐานยางพาราของไทย

การจัดชั้นมาตรฐานยางพาราของไทยมี 2 วิธี คือ

1. การใช้สายตาในการพิจารณา ได้แก่ ยางแผ่นรมควันและยางเครพ ในการพิจารณายางแผ่นรมควัน ผู้ที่ทำการจัดแยกชั้นจะต้องมีความชำนาญ และมีประสบการณ์มาก ยางแผ่นรมควันส่วนใหญ่จะพิจารณาถึง ความสะอาดของยาง เชื้อรา และความชื้นเป็นหลัก ยางเครพจะพิจารณา สี กรรมวิธีในการผลิต ความสะอาดของยาง ข้อกำหนดสากลเกี่ยวกับชั้นยาง แสดงในตารางผนวกที่ 1
2. การทดสอบตามหลักวิชาการ ได้แก่ ยางแท่ง ซึ่งจะต้องทำการตรวจสอบในห้องปฏิบัติการ โดยจะต้องทำการเก็บตัวอย่างเป็นชุด ชุดละ 2 ถึง 5 ตัน โดยทำการสุ่มเป็นมุมทแยง ซึ่งคุณสมบัติมาตรฐานที่ระบุไว้ในการทดสอบยางแท่งเพื่อนำมาวิเคราะห์มีดังนี้ (1) ปริมาณผง (2) ปริมาณผงเก่า (3) ปริมาณไนโตรเจน (4) ปริมาณสิ่งระเหย (5) ความอ่อนตัวเริ่มแรกและดัชนีความอ่อนตัวของยาง

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่

Copyright © by Chiang Mai University

All rights reserved

ตารางผนวกที่ 1 คุณสมบัติของชั้นยาง

ชนิดยาง	ชั้นยาง	คุณสมบัติ
ยางแผ่น รมควัน	ยางแผ่นรมควันชนิดพิเศษ	ไม่มีรา ไม่มีริ้วรอยต่างจากการรวมควันมากเกินไป แผ่นยางแห้ง สะอาด ไม่มีฟองอากาศ
	ยางแผ่นรมควันชั้น 1	ไม่มีรา ไม่มีริ้วรอยต่างจากการรวมควันมากเกินไป แผ่นยางแห้ง สะอาด ไม่มีฟองอากาศ
	ยางแผ่นรมควันชั้น 2	ก้อนยางไม่มีเชื้อราไม่เกิน 5%
	ยางแผ่นรมควันชั้น 3	ก้อนยางไม่มีเชื้อราไม่เกิน 10%
	ยางแผ่นรมควันชั้น 4	ก้อนยางไม่มีเชื้อราไม่เกิน 20%
	ยางแผ่นรมควันชั้น 5	ก้อนยางไม่มีเชื้อราไม่เกิน 30%
ยางเครพ	ยางเครพสีขาวและสีจาง	กรรมวิธีที่ผลิตที่ดี สีสม่ำเสมอ แบ่งเป็นหลายชั้น ตามความหนาและสี
	ยางเครพสีน้ำตาลจากสวน ขนาดใหญ่	ขั้นตอนการผลิตจะต้องใช้ยางที่สะอาด ไม่มีสิ่งเจือปน
	ยางคอมโปเครพ	ทำมาจากยางก้อน และห้ามใช้เศษยางในการผลิต
	ยางเครพสีน้ำตาลชนิดบาง	ใช้เศษยางอย่างดีในการผลิต และต้องสะอาด
	ยางเครพแผ่นหนา	ใช้เศษยางที่ไม่ต้องคัดพิเศษ การผลิตจะต้องทำ ความสะอาดให้มาก
	ยางเครพ	ใช้เศษยางคุณภาพต่ำมีการเจือปนของสิ่งสกปรก มาก
	ยางเครพจากเศษยางแผ่น รมควัน	ใช้เศษยางจากการผลิตยางแผ่นรมควันนำมาผลิต
ยางแท่ง	การจัดชั้นยางใช้เทคนิค ทางห้องปฏิบัติการ	จะทดสอบถึง ปริมาณผง ปริมาณผลึก ปริมาณ ไนโตรเจน ปริมาณสิ่งระเหย ดัชนีความอ่อนตัว ของยาง
น้ำยางข้น	ทำน้ำยางสดจากสวนยาง ให้เป็นน้ำยางข้น	การระเหย การทำให้เป็นครีม การปั่นแยก การแยก ด้วยกระแสไฟฟ้า

ที่มา: เอกชัย (2547)

ภาคผนวกที่ ข

องค์กรยางพาราระหว่างประเทศ

องค์กรยางพาราระหว่างประเทศถูกจัดตั้งขึ้นภายใต้วัตถุประสงค์และเป้าหมายในการดำเนินงานที่แตกต่างกัน โดยต่างมีเป้าหมายเพื่อการรักษาเสถียรภาพ ราคา ปริมาณ คุณภาพของวัตถุดิบหรือสินค้าอันเนื่องมาจากยางพารา โดยตามรายงานของสถาบันวิจัยยาง (2550) มีองค์กรยางระหว่างประเทศต่าง ๆ ดังต่อไปนี้

สมาคมประเทศผู้ผลิตยางธรรมชาติ (Association of Natural Rubber Producing Countries : ANRPC)

มีหน้าที่ดำเนินงานให้ได้ตามวัตถุประสงค์หลัก 3 ประการ คือ

- 1) ประสานงานทางด้านนโยบายและการดำเนินงานผลิตยางและค้ายางของประเทศสมาชิก
- 2) สนับสนุนส่งเสริมทางวิชาการยางระหว่างประเทศสมาชิก
- 3) ดำเนินการเพื่อสร้างและยกระดับราคายางธรรมชาติตามความเป็นธรรมและมีเสถียรภาพ

ปัจจุบันมีประเทศสมาชิกทั้งหมด 8 ประเทศ ได้แก่ อินโดนีเซีย อินเดีย มาเลเซีย ไทย ปาปัวนิวกินี สิงคโปร์ ศรีลังกา และเวียดนาม มีสำนักงานอยู่ที่กรุงกัวลาลัมเปอร์ ประเทศมาเลเซีย

สภาวิจัยและพัฒนายางระหว่างประเทศ(International Rubber Research and Development Board : IRRDB)

เป็นสภาที่ตั้งขึ้น โดยความร่วมมือของสถาบันวิจัยและพัฒนายางธรรมชาติจากทุกทวีปมีหน้าที่ควบคุม และวางนโยบายการวิจัยและพัฒนายางระหว่างสถาบันที่เป็นสมาชิก และสมาคมประเทศผู้ผลิตยางธรรมชาติ มีสมาชิก 16 ประเทศ ได้แก่ กัมพูชา บราซิล แคนาดา จีน โคคอดีวีร์ ฝรั่งเศส กาบอง อินเดีย อินโดนีเซีย มาเลเซีย เม็กซิโก ไนจีเรีย ฟิลิปปินส์ ศรีลังกา ไทย และ

เวียดนาม เดิมมีสำนักงานเลขานุการอยู่ที่กรุงลอนดอน ประเทศอังกฤษ และได้ย้ายมาตั้งที่กรุง กัวลาลัมเปอร์ ประเทศมาเลเซีย เมื่อปี 2544

องค์การศึกษาเรื่องยางระหว่างประเทศ (International Rubber Study Group : IRSG)

เริ่มก่อตั้งเมื่อปี พ.ศ. 2490 มีนโยบายประสานทางด้านการผลิต การค้าและการใช้ยางทั้งยางธรรมชาติและยางสังเคราะห์ระหว่างผู้ที่เกี่ยวข้อง 3 ฝ่าย คือ ประเทศผู้ผลิตยางธรรมชาติ ประเทศผู้ผลิตยางสังเคราะห์และประเทศผู้ใช้อย่าง รวบรวมข้อมูลในการผลิต การใช้ยาง และประเมินการผลิตและการใช้ยางทั้ง 2 ชนิด ประกาศให้ทราบล่วงหน้า เพื่อให้ประเทศสมาชิกได้วางแผนการผลิตและการใช้ให้อยู่ในภาวะสมดุล โดยไม่แข่งขันกันจนต่างฝ่ายต่างเสียผลประโยชน์ ปัจจุบันมีประเทศสมาชิกทั้งหมด 18 ประเทศ ได้แก่ เบลเยียม เนเธอร์แลนด์ แคนาดา ศรีลังกา อินโดนีเซีย สิงคโปร์ ฝรั่งเศส สเปน เยอรมัน สหรัฐอเมริกา มาเลเซีย ไทย อิตาลี อังกฤษ ญี่ปุ่น กลุ่มประเทศสมาชิก European Community (EC) รัสเซีย และโคคอดีวีร์ สำนักงานตั้งอยู่ที่กรุงลอนดอน ประเทศอังกฤษ

คณะกรรมการด้านการหีบห่อและคุณภาพยางธรรมชาติระหว่างประเทศ (International Rubber Quality and Packing Conference : IRQPC)

มีหน้าที่กำหนดระเบียบ กฎเกณฑ์ กำหนดมาตรฐานยางดิบชนิดต่าง ๆ จัดพิมพ์เป็นคู่มือที่รู้จักกันในนามของ Green Book มีสมาคมยางพาราไทยเป็นสมาชิก และกระทรวงเกษตรและสหกรณ์ โดยสถาบันวิจัยยาง กรมวิชาการเกษตร ร่วมดำเนินงานที่เกี่ยวข้องกับพระราชบัญญัติควบคุมยาง เพื่อควบคุมด้านมาตรฐานและการหีบห่อ มีสำนักงานตั้งอยู่ที่กรุงกัวลาลัมเปอร์ ประเทศมาเลเซีย

สมาคมยางระหว่างประเทศ (International Rubber Association : IRA)

มีหน้าที่กำหนดกฎเกณฑ์ทางการค้ายาง สัญญาซื้อขาย สมาคมยางพาราไทยเป็นสมาชิก กระทรวงเกษตรและสหกรณ์ โดยสถาบันวิจัยยาง กรมวิชาการเกษตร ร่วมดำเนินงานที่เกี่ยวข้องกับพระราชบัญญัติควบคุมยาง เพื่อควบคุมด้านการค้าและส่งออกยาง เดิมมีสำนักงานอยู่ที่

กรุงกัวลาลัมเปอร์ ประเทศมาเลเซีย ปัจจุบันสำนักงานตั้งอยู่ที่สมาคมยางพาราไทย อำเภอหาดใหญ่ จังหวัดสงขลา

องค์การระหว่างประเทศว่าด้วยการมาตรฐาน (International Organization for Standardization : ISO)

มีสำนักงานตั้งอยู่ที่กรุงเจนีวา ประเทศสวิตเซอร์แลนด์ มีหน้าที่พิจารณากำหนดมาตรฐาน สิ่งประดิษฐ์และผลิตภัณฑ์ วิธีทดสอบคุณภาพทางเคมี ทางกายภาพ ชีวภาพ สุขอนามัยและความปลอดภัยในการใช้งานและการบริโภค ประเทศไทยเป็นสมาชิกขององค์การนี้ โดยมีสำนักงานมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม กระทรวงอุตสาหกรรม เป็นผู้แทนตามข้อบังคับขององค์การ โดย ISO ได้แบ่งคณะกรรมการวิชาการเป็นหลายคณะตามผลิตภัณฑ์ต่างๆ คณะกรรมการวิชาการด้านยางและผลิตภัณฑ์ยางเป็นคณะกรรมการคณะที่ 45 (ISO/TC 45) จะเป็นคณะกรรมการที่พิจารณามาตรฐานยางและผลิตภัณฑ์ยาง ดังนั้น สำนักงานมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรมจึงมีประกาศแต่งตั้งคณะกรรมการวิชาการคณะที่ 253 เพื่อพิจารณามาตรฐานที่เกี่ยวข้องที่จะมีผลกระทบต่ออุตสาหกรรมภายในประเทศและการส่งออกต่างประเทศ ก่อนการประชุมประจำปี โดยคณะกรรมการวิชาการที่แต่งตั้งนั้น มีผู้แทนของกรมวิชาการเกษตรเป็นกรรมการ และเข้าร่วมการประชุมประจำปีของ ISO/TC 45 ตามความจำเป็นและเหมาะสม

สภาคณะกรรมการยางระหว่างประเทศ (International Tripartite Rubber Council : ITRC)

จัดตั้งขึ้นภายใต้แถลงการณ์ร่วมเมืองบาห์ลี 1 เมื่อวันที่ 12 ธันวาคม 2544 ประกอบด้วยผู้แทนจาก 3 ประเทศ คือ ไทย มาเลเซีย และอินโดนีเซีย ประเทศละ 3 คน ทั้งภาครัฐและเอกชน รับผิดชอบกำกับดูแลการดำเนินการตามมาตรการการจัดการด้านปริมาณการผลิต (Supply Management Scheme : SMS) และมาตรการจำกัดปริมาณการส่งออก (Agreed Export Tonnage Scheme : AETS) รวบรวมและวิเคราะห์ข้อมูลเกี่ยวกับการผลิตและการส่งออกยางงาน ให้คณะกรรมการระดับรัฐมนตรี

บริษัท ร่วมทุนยางพาราระหว่างประเทศจำกัด (International Rubber Consortium Limited : IRCo)

เป็นองค์กรที่จัดตั้งขึ้น โดยมีกระทรวงเกษตรและสหกรณ์เป็นผู้ประสานงานกับรัฐบาลประเทศอินโดนีเซียและมาเลเซีย ในการจัดตั้งบริษัทร่วมทุนยางพาราสามประเทศ เพื่อให้บริษัทดังกล่าวทำหน้าที่ผลักดันราคายางพาราให้สูงขึ้นไปสู่ระดับที่เกษตรกรขายยางมีกำไรคุ้มครองการลงทุน และรักษาระดับราคายางพาราให้มีเสถียรภาพอย่างยั่งยืน โดยภูมิหลังในการก่อตั้งเกิดขึ้นนับตั้งแต่กลางปี 2540 จนถึงต้นปี 2542 ที่ราคายางได้ปรับตัวลดลงอย่างต่อเนื่อง จนกระทั่งราคายางอยู่ในระดับที่ไม่คุ้มทุน ส่งผลให้มาเลเซียและไทยเห็นว่ามาตรการขององค์การยางธรรมชาติระหว่างประเทศ (International Natural Rubber Organization : INRO) ในการรักษาเสถียรภาพราคายางไม่สามารถดำเนินการได้อย่างมีประสิทธิภาพ ทั้งสองประเทศจึงได้ประกาศถอนตัวจากการเป็นสมาชิก INRO และในที่สุด INRO ต้องสลายตัวลง ต่อมาเมื่อวันที่ 12 ธันวาคม 2544 นายกรัฐมนตรีจากไทย ประธานาธิบดีสาธารณรัฐอินโดนีเซีย และนายกรัฐมนตรีประเทศมาเลเซีย ได้ประชุมหารือหนทางในการรักษาเสถียรภาพราคายาง และเห็นชอบให้การสนับสนุนความร่วมมือด้านยางพาราระหว่าง 3 ประเทศ จึงได้มีการลงนามโดยรัฐมนตรีจากกระทรวงที่เกี่ยวข้องของสามประเทศ ใน Bali Declaration ซึ่งกำหนดให้มีมาตรการควบคุมการผลิตให้สอดคล้องกับความต้องการของตลาดโลก และทั้งสามประเทศตกลงที่จะจัดตั้งสภากณะกรรมกรยางระหว่างประเทศ (International Tripartite Rubber Council : ITRC) และคณะกรรมการยางระดับชาติ (National Tripartite Rubber Council : NTRC) ในแต่ละประเทศ เพื่อกำหนดแผนปฏิบัติการ และติดตามผลตามที่กำหนดในกรอบความร่วมมือ ซึ่งประกอบด้วยมาตรการดังต่อไปนี้

1. มาตรการปรับปริมาณการผลิต (Supply Management Scheme : SMS) กำหนดเป้าหมายลดการผลิตยางร้อยละ 4 ต่อปี ในปี 2545 - 2546
 2. มาตรการปรับปริมาณการส่งออก (Agreed Export Tonnage Scheme : AETS) เพื่อลดปริมาณการส่งออกยางร้อยละ 10 ในปี 2545
- ที่ประชุมคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 5 มีนาคม 2545 ได้มีมติเห็นชอบให้ประเทศไทยจัดตั้งบริษัทร่วมทุนยางพาราระหว่างไทย อินโดนีเซีย และมาเลเซีย โดยมีวัตถุประสงค์ให้บริษัทร่วมทุนที่จัดตั้งขึ้นทำหน้าที่ซื้อขาย และบริหารสต็อกยางธรรมชาติของทั้งสามประเทศ และให้ยกเว้นบันทึกความเข้าใจ (MOU) เพื่อใช้เป็นกรอบข้อตกลงสำหรับการดำเนินงานของบริษัทร่วมทุนดังกล่าว ทั้งนี้ การจัดตั้งบริษัทร่วมทุนฯ ถือเป็นการสนับสนุนมาตรการภายใต้ Bali Declaration เมื่อวันที่ 8 สิงหาคม 2545 รัฐมนตรีว่าการกระทรวงเกษตรและสหกรณ์ ณ เมืองบาห์ลี สาระสำคัญ

ของ MOU ระบุว่า การจัดตั้งบริษัทร่วมทุนมีวัตถุประสงค์เพื่อดำเนินธุรกิจซื้อขายและจัดเก็บสต็อกยางพาราของสามประเทศ เพื่อผลักดันให้ราคายางพาราสูงขึ้น มีเสถียรภาพ และเกษตรกรสามารถขายยางพาราในราคาที่เป็นธรรม โดยมีทุนจดทะเบียนรวม 225 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ในสัดส่วน 2:1.5 : 1 (ไทย : อินโดนีเซีย : มาเลเซีย) และให้แต่ละประเทศนำเงินมาลงทุนครั้งแรก 1 ล้านดอลลาร์สหรัฐ โดยมีสำนักงานใหญ่ตั้งอยู่ที่ ชั้น 2 สถาบันวิจัยยาง กรมวิชาการเกษตร กระทรวงเกษตรและสหกรณ์ มีคณะกรรมการบริหารจำนวน 9 คน จากประเทศไทย 4 คน อินโดนีเซีย 3 คนและมาเลเซีย 2 คน เพื่อทำหน้าที่วางกรอบกำหนดนโยบาย ต่อมาเมื่อวันที่ 31 ตุลาคม 2545 ประเทศไทยได้จดทะเบียนหนังสือบริคณห์สนธิ (Memorandum of Agreement) จัดตั้งบริษัทร่วมทุนฯ โดยใช้ชื่อ “บริษัท ร่วมทุนยางพาราระหว่างประเทศ จำกัด” หรือ “International Rubber Consortium Company Limited : IRCo” ขึ้นอย่างเป็นทางการ

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright© by Chiang Mai University
All rights reserved

ภาคผนวกที่ ค

ท่าเรือเชียงแสน

ความเป็นมา

ท่าเรือเชียงแสนก่อสร้างขึ้นตามนโยบายรัฐบาล ในการปรับปรุงโครงข่ายการคมนาคมขนส่งระหว่างประเทศเพื่ออำนวยความสะดวกแก่การท่องเที่ยว การค้าและการลงทุนเพื่อพัฒนาประเทศให้เป็นศูนย์กลางหรือประตูการพัฒนาภูมิภาคอินโดจีน รวมทั้งโครงการพัฒนาเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขงซึ่งเป็นโครงการความร่วมมือ 6 ประเทศ ได้แก่ ประเทศไทย สาธารณรัฐประชาชนจีน สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว สหภาพพม่า กัมพูชาและเวียดนาม ต่อมาคณะรัฐมนตรีมีมติเมื่อวันที่ 25 มีนาคม 2546 ให้การทำเรือแห่งประเทศไทยเป็นผู้บริหารและประกอบการ โดยได้เปิดให้บริการอย่างเป็นทางการเมื่อวันที่ 1 ตุลาคม 2546

ภาพผนวกที่ 1 สำนักงานท่าเรือเชียงแสน อำเภอเชียงแสน จังหวัดเชียงราย



ที่มา : จากการสำรวจ (2549)

ที่ตั้ง

ท่าเรือเชียงแสนตั้งอยู่ริมฝั่งแม่น้ำโขง ในเขตพื้นที่ของอำเภอเชียงแสน จังหวัดเชียงราย โดยมีเนื้อที่ประมาณ 9 ไร่ ด้านหน้าติดแม่น้ำโขง ฝั่งตรงข้ามเป็นประเทศสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว ด้านหลังติดถนนซึ่งเชื่อมระหว่างอำเภอเชียงแสน และอำเภอเชียงของ โดยสำนักงานท่าเรือเชียงแสน ตั้งอยู่เลขที่ 819 หมู่ที่ 3 ตำบลเวียง อำเภอเชียงแสน จังหวัดเชียงราย 57150 โทร. 0-5377-7501 โทรสาร 0-5377-7455

ลักษณะของท่าเรือ

ท่าเทียบเรือมีลักษณะเป็นท่อนลอยน้ำ 2 ท่อน มีสะพานเชื่อมระหว่างท่อนกับเขื่อน ให้รถบรรทุกลงไปทำการบรรทุกขนถ่ายสินค้าข้างเรือได้ ตัวท่อนและสะพานเชื่อมมีหลังคาคลุมกันแดดฝน จึงสามารถทำการบรรทุกและขนถ่ายได้ในขณะฝนตก

ภาพผนวกที่ 2 ลักษณะของท่าเรือเชียงแสน



ที่มา : จากการสำรวจ (2549)

ศักยภาพของท่าเรือ

สามารถรับเรือเทียบท่าได้ไม่เกิน 200 ตันกรอส ยาว 50 เมตรกินน้ำลึก 2 เมตร อย่างไรก็ตามในอนาคตสามารถรับเรือขนาด 300 ตันกรอสได้ โดยการปรับปรุงด้านข้างของท่าเทียบเรือ ท่อนเทียบเรือจำนวน 1 ท่อนสามารถรองรับเรือสินค้าได้อีก 2 ลำ/ครั้ง ท่อนเทียบเรือในโครงการจำนวน 2 ท่อนและด้านข้างอีก 1 ลำ สามารถรองรับเรือสินค้าได้สูงสุด 5 ลำ/ครั้ง การขนถ่ายสินค้าต้องลำเลียงผ่านสะพานทางเชื่อม (Gang Way) ซึ่งมีหลังคาคลุมตลอดทั้งสะพานเพื่อป้องกันฝนขณะขนถ่ายสินค้าโดยสะพานทางเชื่อมมีขนาดกว้าง 6.0 เมตร ยาว 30.0 เมตร ออกแบบรับน้ำหนัก 800

กิโลกรัม/ตารางเมตร สามารถใช้รถ Fork Lift และรถบรรทุกขนาดเล็กในการขนถ่ายสินค้าได้ โดยสะพานมีความลาดชันประมาณ 12 องศา ซึ่งเป็นไปตามข้อตกลงระหว่างคณะเจ้าหน้าที่ทางเทคนิค ไทย และ สปป.ลาว มีลานจอดรถบรรทุกซึ่งสามารถรองรับรถบรรทุก 8-10 ล้อได้ประมาณ 50 คัน ปั่นจั่นเคลื่อนที่ขนาด 50 เมตริกตัน 1 คัน และสายพานลำเลียงสินค้า 1 ชุด ที่ให้บริการโดยไม่เรียกเก็บค่าใช้จ่ายใด ๆ

สินค้าที่มีการขนถ่ายที่เชียงแสนในขณะนี้

ปี 2545 มีการส่งออกจากไทยไปจีนตอนใต้ผ่านเชียงแสนเพิ่มขึ้นจากปี 2544 ประมาณ 44 % และสินค้าที่ส่งออกมาที่สุด 3 อันดับแรก คือ ลำไยอบแห้ง ยางรถยนต์ และผงชูรส ส่วนสินค้าขาเข้า จะเป็นแอปเปิ้ลสด กระป๋องมีชีวิต ไม้แปรรูป สาลีสด เมล็ดทานตะวัน กระเทียม การค้าขายระหว่างไทย - จีน ขยายตัวอย่างรวดเร็ว โดยเฉพาะอย่างยิ่งสินค้าขาออกของไทยเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง จนทำให้ไทยได้ดุลการค้ากับจีนตอนใต้ถึง 1,831.24 ล้านบาท ในปี 2545 นอกจากนี้ มีนักธุรกิจจากจีนติดต่อมายังการทำเรือฯ ขอนำเรือขนาด 300 ตันเพื่อนำตู้คอนเทนเนอร์ขนาด 20 ฟุต ที่บรรจุสินค้าเกษตรจากจีน เข้าเทียบท่าเรือเชียงแสน โดยการทำเรือฯ ต้องปรับปรุงพื้นที่หน้าท่าและจัดหาเครื่องมือบริการระบบตู้คอนเทนเนอร์ซึ่งคาดว่าจะมีเรือบรรทุกตู้คอนเทนเนอร์จะมาใช้บริการประมาณเดือนมีนาคม 2547 ซึ่งจะช่วยให้ระบบการขนส่งสินค้านี้ระหว่างจีนกับไทยมีการพัฒนาที่รวดเร็วยิ่งขึ้น ในปีงบประมาณ 2548 คาดว่ามูลค่าการค้าระหว่างจีนกับไทย ประมาณ 5,000 ล้านบาท

ภาพผนวกที่ 3 สินค้าที่มีการขนส่งผ่านทางท่าเรือเชียงแสน



ที่มา : จากการสำรวจ (2549) และ www.csp.port.co.th (2549)

การบริการ

เนื่องจากเป็นท่าเรือแม่น้ำ เรือสินค้ามีขนาดบรรทุก 250 - 300 เมตริกตัน การบรรทุกขนถ่ายใช้แรงงานยกขนเป็นหลัก โดยเจ้าของสินค้าจะเป็นผู้จัดหาแรงงานเองและเพื่อเพิ่มความสะดวกรวดเร็ว และความปลอดภัยของสินค้ามากขึ้น การท่าเรือฯ ได้ติดตั้งสายพานลำเลียงช่วยในการยกขนด้วย สำหรับสินค้าหนักหรือตู้สินค้า มีปั้นจั่นเคลื่อนที่ให้บริการยกขนสินค้าขึ้น-ลง สำหรับงานด้านพิธีการ เอกสารนั้น การท่าเรือฯ ก็ได้เพิ่มความสะดวกให้กับผู้ใช้บริการ โดยได้นำระบบบริการแบบจุดเดียวเบ็ดเสร็จมาให้บริการ โดยผู้ใช้บริการสามารถทำพิธีการด้านสินค้า ศุลกากร ตรวจคนเข้าเมือง ตรวจโรคพืชและสัตว์ และบริการอื่น ๆ ได้โดยสะดวกรวดเร็ว ณ อาคารสำนักงานท่าเรือเชียงแสน

ขั้นตอนการขอนำเข้าสินค้าขาเข้าออกนอกเขตท่าเรือเชียงแสน และการชำระเงินค่าธรรมเนียมต่าง ๆ (แบบ บถ.01)

1. เจ้าของสินค้าหรือตัวแทน ขอรับเอกสารแบบคำร้องขอนำเข้าสินค้าขาเข้าออกนอกเขตท่าเรือเชียงแสน (แบบ บถ.01) ที่หน่วยปฏิบัติงานการท่าและสินค้าพร้อมกรอกรายละเอียดเกี่ยวกับสินค้าที่จะขออนุญาตออกนอกเขตท่าเรือเชียงแสน ให้ถูกต้องครบถ้วนและตรงตามใบสั่งปล่อย (ใบขนสินค้าขาเข้าของศุลกากร) จำนวน 3 ฉบับ แล้วยื่นเอกสารแบบ บถ.01 จำนวน 3 ฉบับนั้น ต่อเจ้าหน้าที่การท่าและสินค้า เพื่อตรวจสอบความถูกต้อง

2. เจ้าของสินค้าหรือตัวแทนนำเอกสาร แบบ บถ.01 ที่ตรวจสอบแล้ว จำนวน 3 ฉบับ ไปยื่นที่หน่วยการเงินเพื่อคำนวณ และชำระเงินค่าธรรมเนียมการใช้ทำสำหรับบรรทุกหรือขนถ่ายสินค้าจากเรือ และค่าธรรมเนียมฝากสินค้า(ถ้ามี) เมื่อเจ้าหน้าที่การเงินออกใบเสร็จรับเงิน/ใบกำกับภาษี ตามรายการที่ตรวจสอบแล้ว จะเก็บสำเนาใบเสร็จรับเงิน/ใบกำกับภาษี พร้อมต้นฉบับเอกสารแบบ บถ.01 ไว้ 1 ชุด

3. เจ้าของสินค้าหรือตัวแทน นำต้นฉบับใบเสร็จรับเงิน/ใบกำกับภาษี และสำเนาเอกสารแบบ บถ.01 จำนวน 2 ฉบับ แสดงต่อเจ้าหน้าที่การทำและสินค้าเพื่อขอให้นำสินค้าเข้าบรรทุกขึ้นยานพาหนะนำออกนอกเขตท่าเรือเชียงแสน

4. เจ้าหน้าที่การทำและสินค้า ตรวจสอบใบเสร็จรับเงิน/ใบกำกับภาษี และรายละเอียดที่ระบุในเอกสาร แบบ บถ.01 กับเอกสารใบตั้งปล่อย(ใบขนสินค้าขาเข้า) อีกครั้งหนึ่ง เมื่อตรวจสอบหลักฐานถูกต้องแล้ว จะเก็บสำเนาเอกสาร แบบ บถ.01 ไว้ 1 ฉบับ และส่งคืนต้นฉบับใบเสร็จรับเงิน/ใบกำกับภาษี พร้อมสำเนาเอกสาร แบบ บถ.01 ที่เหลืออีก 1 ฉบับ แก่เจ้าของสินค้าหรือตัวแทน เพื่อเก็บไว้เป็นหลักฐาน แล้วอนุญาตให้นำสินค้าออกนอกเขตท่าเรือเชียงแสน.

หมายเหตุ :

ค่าธรรมเนียมที่เรียกเก็บตามแบบ บถ.01 ได้แก่

1. ค่าธรรมเนียมการใช้ทำสำหรับการบรรทุกหรือขนถ่ายสินค้า ลำดับที่ 201

2. ค่าธรรมเนียมฝากสินค้า ลำดับที่ 202

ทั้งนี้ผู้ขออนุญาตต้องชำระค่าธรรมเนียมยานพาหนะผ่านท่า ลำดับที่ 401 ด้วย

ขั้นตอนการขอให้นำสินค้าออก ผ่านเข้าเขตท่าเรือเชียงแสนเพื่อบรรทุกลงเรือ และการชำระเงินค่าธรรมเนียมต่าง ๆ (แบบ บถ.02)

1. เจ้าของสินค้าหรือตัวแทน ขอรับเอกสารแบบคำร้องขอให้นำสินค้าออกผ่านเข้าเขตท่าเรือเชียงแสน (แบบ บถ.02) ที่หน่วยปฏิบัติงานการทำและสินค้า พร้อมกรอกรายละเอียดเกี่ยวกับสินค้าที่จะขอบรรทุกลงเรือให้ถูกต้องครบถ้วนและตรงตามใบขนสินค้าขาออกของศุลกากร จำนวน 3 ฉบับ แล้วยื่นเอกสารแบบ บถ.02 จำนวน 3 ฉบับนั้น ต่อเจ้าหน้าที่การทำและสินค้า เพื่อตรวจสอบความถูกต้อง

2. เจ้าของสินค้าหรือตัวแทน นำเอกสารแบบ บถ.02 ที่ตรวจสอบแล้ว จำนวน 3 ฉบับ ไปยื่นที่หน่วยการเงินเพื่อคำนวณและชำระเงินค่าธรรมเนียมการใช้ทำสำหรับการบรรทุกหรือขนถ่ายสินค้าจากเรือ และค่าธรรมเนียมฝากสินค้า (ถ้ามี) เมื่อเจ้าหน้าที่การเงินออกใบเสร็จรับเงิน/ใบกำกับ

ภาษีตามรายการที่ตรวจสอบแล้ว จะเก็บสำเนาใบเสร็จรับเงิน/ใบกำกับภาษี พร้อมต้นฉบับเอกสาร แบบ บด.02 ไว้ 1 ชุด

3. เจ้าของสินค้าหรือตัวแทน นำต้นฉบับใบเสร็จรับเงิน/ใบกำกับภาษี และสำเนาเอกสาร แบบ บด.02 จำนวน 2 ฉบับ แสดงต่อเจ้าหน้าที่การทำและสินค้า เพื่อขอให้นำสินค้าออกบรรทุกลงเรือ

4. เจ้าหน้าที่การทำและสินค้า ตรวจสอบใบเสร็จรับเงิน/ใบกำกับภาษี และรายการสินค้าที่ระบุในเอกสาร แบบ บด.02 กับเอกสารใบขนสินค้าออกอีกครั้งหนึ่ง เมื่อตรวจสอบหลักฐานถูกต้องแล้ว จะเก็บสำเนาเอกสาร แบบ บด.02 ไว้ 1 ฉบับ และส่งคืนต้นฉบับใบเสร็จรับเงิน/ใบกำกับภาษี พร้อมสำเนาเอกสาร แบบ บด.02 ที่เหลืออีก 1 ฉบับ แก่เจ้าของสินค้าหรือตัวแทน ตัวแทน เพื่อเก็บไว้เป็นหลักฐาน แล้วอนุญาตให้บรรทุกสินค้าลงเรือ

หมายเหตุ :

ค่าธรรมเนียมที่เรียกเก็บตามแบบ บด.02 ได้แก่

1. ค่าธรรมเนียมการใช้ท่าสำหรับการบรรทุกหรือขนถ่ายสินค้า ลำดับที่ 201

2. ค่าธรรมเนียมฝากสินค้า ลำดับที่ 202

ทั้งนี้ผู้ขออนุญาต ต้องชำระค่าธรรมเนียมยานพาหนะผ่านท่า ลำดับที่ 401 ด้วย

คำนิยาม

1. วัน หมายถึง ระยะเวลาจาก 00.00 นาฬิกา ถึง 24.00 นาฬิกา ของวันนั้น ๆ เว้นแต่จะกำหนดเป็นอย่างอื่น

2. GT (Gross Tonnage) หมายถึง จำนวนตันรวมของเรือ หรือเรือลำเดียว ที่คิดคำนวณตามอนุสัญญาระหว่างประเทศ ว่าด้วยการวัดขนาดของเรือ ค.ศ. 1969

3. ตัน หมายถึง Revenue Tone คือน้ำหนักเป็นเมตริกตัน หรือปริมาตรเป็นลูกบาศก์เมตร ใดๆอย่างหนึ่งที่มีจำนวนมากกว่า ใช้เป็นหน่วยในการคิดคำนวณค่าธรรมเนียม

4. ผู้นำเข้าหรือผู้ส่งออก หมายถึง เจ้าของสินค้าขาเข้าหรือขาออก หรือบุคคลอื่นซึ่งเป็นผู้ครอบครอง หรือมีส่วนได้เสียในสินค้านั้นแม้ชั่วขณะหนึ่ง สินค้าขาเข้านับแต่ได้รับมอบจากเจ้าของเรือหรือตัวแทนเจ้าของเรือและส่งมอบให้เจ้าของสินค้า สินค้าขาออก นับแต่ได้รับจากเจ้าของสินค้าและส่งมอบให้เจ้าของเรือหรือตัวแทนเจ้าของเรือ

5. ที่เก็บสินค้า หมายถึง สถานที่กองเก็บสินค้าทั้งภายใน และภายนอกโรงพักสินค้า ที่อยู่ในเขตศุลกากร ท่าเรือเชียงแสน

6. ตู้สินค้า หมายถึง ภาชนะบรรจุของ ชนิดที่ใช้บรรจุของเพื่อความสะดวก หรือเพื่อความปลอดภัยในการขนส่งระหว่างประเทศ ซึ่งมีคุณสมบัติตามมาตรฐาน ISO
7. ตู้สินค้า FCL (Full Container Load) หมายถึง ตู้มีสินค้าที่ไม่มีการเปิดตู้สินค้าออกหรือบรรจุสินค้าเข้าตู้สินค้า ในเขตศุลกากรท่าเรือเชียงใหม่
8. ตู้สินค้า LCL (Less Than Container Load) หมายถึง ตู้มีสินค้าขาเข้าที่มีการเปิดตู้สินค้าออก หรือทำการบรรจุสินค้าขาออกเข้าตู้สินค้า ในเขตศุลกากรท่าเรือเชียงใหม่
9. ค่าธรรมเนียม หมายถึง ค่าใช้สถานที่ สิ่งอำนวยความสะดวก หรือโครงสร้างพื้นฐานของท่าเรือเชียงใหม่ โดยมีได้รวมถึงการให้บริการแรงงาน และ/หรือเครื่องมือทุ่นแรง เว้นแต่จะกำหนดเป็นอย่างอื่น
10. การคิดคำนวณค่าธรรมเนียม ที่เรียกเก็บเป็นตัน หรือรายวัน หรือรายชั่วโมง ให้ถือว่าเศษของตัน หรือวัน หรือชั่วโมง คิดเป็น 1 ตัน หรือ 1 วัน หรือ 1 ชั่วโมง แล้วแต่กรณี เว้นแต่จะกำหนดเป็นอย่างอื่น
11. การดำเนินการขนถ่ายหรือบรรทุกสินค้า / ตู้สินค้าขึ้นหรือลงเรือหรือรถบรรทุก หรือเปิดตู้สินค้าออก หรือบรรจุสินค้าเข้าตู้สินค้า (Stevedoring) เป็นหน้าที่ของเจ้าของเรือหรือสินค้าหรือผู้ขออนุญาต ซึ่งท่าเรือเชียงใหม่ การท่าเรือแห่งประเทศไทย อนุญาตให้จดทะเบียนเป็นผู้ทำหน้าที่บรรทุกหรือขนถ่ายสินค้าท่าเรือเชียงใหม่ (Stevedoring)

ส่วนที่ 1 ค่าธรรมเนียมเรียกเก็บจากเจ้าของเรือหรือตัวแทนเจ้าของเรือหรือผู้ขออนุญาต

ลำดับที่ 101 ค่าธรรมเนียมการใช้ท่าของเรือ (Berth Fee) เป็นค่าใช้ท่าเทียบเรือเชียงใหม่ ในการจอดเรือสินค้าเรือโดยสาร หรือเรืออื่น ๆ ค่าบริการพนักงานในการผูกและปลดเชือกเรือที่เข้าและออกจากที่จอดเรือ รวมทั้งการทำความสะอาดหน้าท่าเทียบเรือ เรียกเก็บเป็นรายวัน นับตั้งแต่วันที่เวลานั้นเข้าจอด ในอัตราดังนี้

ตารางผนวกที่ 2 ค่าธรรมเนียมเรียกเก็บจากเจ้าของเรือหรือตัวแทนเจ้าของเรือหรือผู้ขออนุญาต

ขนาดเรือ	บาท/ลำ/วัน
1.1 เรือยาวไม่เกิน 30 เมตร	500
1.2 เรือยาวเกิน 30-35 เมตร	750
1.3 เรือยาวเกิน 35-40 เมตร	1,000
1.4 เรือยาวเกินกว่า 40 เมตร	1,250

ที่มา : ท่าเรือเชียงแสน (2549)

ลำดับที่ 102 ค่าธรรมเนียมผู้โดยสารผ่านท่า (PASSENGER FEE) เป็นค่าธรรมเนียมผู้โดยสารที่ขึ้นหรือลงเรือ ณ ท่าเทียบเรือเชียงแสนเรียกเก็บในอัตรา 50 บาท/คน/เที่ยว

ส่วนที่ 2 ค่าธรรมเนียมเรียกเก็บจากผู้นำเข้าหรือผู้ส่งออกหรือผู้ขออนุญาต

ลำดับที่ 201 ค่าธรรมเนียมการใช้ท่าสำหรับการบรรทุกหรือขนถ่ายสินค้า (Cargo loading or Discharging Fee) เป็นค่าใช้จ่ายท่าเทียบเรือเชียงแสนในการขนถ่ายสินค้าขาเข้าขึ้นจากเรือและได้นำสินค้านั้นบรรทุกขึ้นยานพาหนะเพื่อนำออกนอกเขตท่าเรือเชียงแสนหรือขนถ่ายสินค้าขาออกที่นำเข้าเขตท่าเรือเชียงแสนลงจากยานพาหนะเพื่อ บรรทุกลงเรือ หรือขนถ่าย/บรรทุกยานพาหนะขาเข้าหรือขาออก ขึ้น/ลงเรือเรียกเก็บในอัตราดังนี้

ตารางผนวกที่ 3 ค่าธรรมเนียมเรียกเก็บจากผู้นำเข้าหรือผู้ส่งออกหรือผู้ขออนุญาต

รายการ	ค่าธรรมเนียม
201.1 สินค้าทั่วไป	20 บาท/ตัน
201.2 ยานพาหนะที่ขับเคลื่อนขึ้น/ลงเรือเอง	350 บาท/คัน

ที่มา : ท่าเรือเชียงแสน (2549)

ลำดับที่ 202 ค่าธรรมเนียมฝากสินค้า (Cargo Storage Fee) เป็นค่าฝากเก็บสินค้าขาเข้าที่ขนถ่ายขึ้นจากเรือ และมีได้นำออกนอกเขตศุลกากรท่าเรือเชียงแสน หรือสินค้าขาออกที่นำเข้าเขตศุลกากรท่าเรือเชียงแสน เพื่อบรรทุกลงเรือ โดยได้รับสิทธิไม่ต้องเสียค่าธรรมเนียมฝากสินค้า 3

วัน นับถัดจากวันเสร็จสิ้นการขนถ่ายของเรือ หรือวันนำผ่านท่าเข้าเขตศุลกากร แล้วแต่กรณี เมื่อพ้นระยะเวลาที่ได้รับสิทธิดังกล่าว จะเรียกเก็บเป็นรายวัน ในอัตรา 5 บาท/ตัน/วัน

ส่วนที่ 3 ค่าธรรมเนียมตู้สินค้าเรียกเก็บจากผู้ขออนุญาต

ลำดับที่ 301 ค่าธรรมเนียมการใช้ท่าสำหรับการบรรทุกหรือขนถ่ายตู้สินค้า (Container Loading or Discharging Fee) เป็นค่าใช้ท่าเทียบเรือเชียงแสนในการขนถ่ายตู้สินค้าขาเข้าขึ้นจากเรือและ ได้นำตู้สินค้านั้นบรรทุกขึ้นยานพาหนะ เพื่อนำออกนอกเขตท่าเรือเชียงแสน หรือขนถ่ายตู้สินค้าขาออกที่นำเข้าเขตท่าเรือเชียงแสน ลงจากยานพาหนะ และบรรทุกลงเรือ เรียกเก็บตามสถานภาพของตู้สินค้า ในอัตราดังนี้

ตารางผนวกที่ 4 ค่าธรรมเนียมการใช้ท่าสำหรับการบรรทุกหรือขนถ่ายตู้สินค้า

รายการ	ค่าธรรมเนียม
301.1 ตู้สินค้า FCL ขนาด 20 ฟุต	300 บาท/ตู้
302.2 ตู้สินค้าเปล่า ขนาด 20 ฟุต	50 บาท/ตู้

ที่มา : ท่าเรือเชียงแสน (2549)

กรณีตู้สินค้า LCL ขาเข้า ที่ขนถ่ายจากเรือ ได้เปิดตู้และนำสินค้านั้นบรรทุกขึ้นยานพาหนะ เพื่อนำออกนอกเขตท่าเรือเชียงแสน หรือฝากเก็บไว้ ณ ที่เก็บสินค้าของท่าเรือเชียงแสน และได้นำตู้สินค้าเปล่านั้นบรรทุกลงเรือ เรียกเก็บค่าธรรมเนียมการใช้ท่าสำหรับตู้สินค้านี้ดังกล่าว ตามลำดับที่ 301.2 ด้วย

ลำดับที่ 302 ค่าธรรมเนียมฝากตู้สินค้า (Container Storage Fee) เป็นค่าฝากเก็บตู้สินค้าขาเข้าที่ขนถ่ายขึ้นจากเรือ และมีได้นำออกนอกเขตศุลกากรท่าเรือเชียงแสน หรือตู้สินค้าขาออกที่นำเข้าเขตศุลกากรท่าเรือเชียงแสน เพื่อรอบรรทุกลงเรือ โดยได้รับสิทธิไม่ต้องเสียค่าธรรมเนียมฝากตู้สินค้า 3 วัน นับถัดจากวันเสร็จสิ้นการขนถ่ายของเรือ หรือวันนำผ่านท่าเข้าเขตศุลกากรแล้วแต่กรณี ตู้สินค้าเปล่าที่เปลี่ยนสถานภาพจากตู้สินค้า LCL ขาเข้า เริ่มนับระยะเวลาฝากตู้สินค้าตั้งแต่วันถัดจากวันที่ทำการเปิดตู้ เว้นแต่ยังอยู่ในระยะเวลาที่ได้รับสิทธิไม่ต้องเสียค่าธรรมเนียมฝากตู้สินค้า LCL เมื่อพ้นระยะเวลาที่ได้รับสิทธิดังกล่าว จะเรียกเก็บสำหรับตู้ขนาด 20 ฟุต เป็นรายวัน ในอัตราดังนี้

ตารางผนวกที่ 5 ค่าธรรมเนียมฝากตู้สินค้า

รายการ	ค่าธรรมเนียม
301.1 ตู้สินค้า FCL ขนาด 20 ฟุต	300 บาท/ตู้
302.2 ตู้สินค้าเปล่า ขนาด 20 ฟุต	50 บาท/ตู้

ที่มา : ท่าเรือเชียงแสน (2549)

ลำดับที่ 303 ค่าธรรมเนียมการเปิดตู้สินค้าออก หรือบรรจุสินค้าเข้าตู้สินค้า (Facilities Usage Fee) เป็นค่าใช้พื้นที่และสิ่งอำนวยความสะดวกในการเปิดตู้สินค้าขาเข้าออกจากตู้สินค้า หรือบรรจุสินค้าขาออกเข้าตู้สินค้า ขนาด 20 ฟุตเรียกเก็บในอัตรา 100 บาท/ตู้

ส่วนที่ 4 ค่าธรรมเนียมและค่าเช่าเครื่องมือทุนแรงเรียกเก็บจากผู้ขออนุญาต

ลำดับที่ 401 ค่าธรรมเนียมยานพาหนะผ่านท่า (Vehicle Admission Fee) เรียกเก็บตามประเภทของยานพาหนะ ที่เข้ามาในเขตศุลกากรท่าเรือเชียงแสน เฉพาะที่เข้ามาในอัตราดังนี้

ตารางผนวกที่ 6 ค่าธรรมเนียมยานพาหนะผ่านท่า

รายการ	ค่าธรรมเนียม
401.1 รถยนต์บรรทุก 4 ล้อ	20 บาท/คัน
401.2 รถยนต์บรรทุก 6 ล้อ	30 บาท/คัน
401.3 รถยนต์บรรทุก 8-10 ล้อ	50 บาท/คัน
401.4 รถยนต์บรรทุก 8-10 ล้อ และรถลากพ่วง	100 บาท/คัน
401.5 รถยนต์หัวลากและหางลาก	100 บาท/คัน

ที่มา : ท่าเรือเชียงแสน (2549)

ลำดับที่ 402 ค่าเช่าปั้นจั่นเคลื่อนที่ (MOBILE CRANE) เป็นค่าเช่าใช้ปั้นจั่น ขนาด 50 ตัน เรียกเก็บในอัตรา 3,000 บาท/ชั่วโมง

ลำดับที่ 403 ค่าเช่ารถยก (FORK LIFT TRUCK) เป็นค่าเช่าใช้รถยก ขนาด 5 ตันเรียกเก็บในอัตรา 400 บาท/ชั่วโมง

หมายเหตุ : ลำดับที่ 402 หากใช้ไม่ถึงครึ่งชั่วโมงคิดเป็นครึ่งชั่วโมง

สิ่งอำนวยความสะดวก

ด้านท่าเทียบเรือ

1. ท่าเทียบเรือความยาวท่าละ 50 เมตร จำนวน 2 ท่า เทียบเรือได้ 4 ลำ รถบรรทุกสามารถลงไปรับ - ส่งสินค้าข้างเรือได้ท่าละ 6 – 9 ลำ
2. เขื่อนเทียบเรือความยาว 250 เมตร รับเรือพร้อมกันได้ 3 ลำ เหมาะสำหรับการบรรทุกขนถ่ายสินค้าขนาดใหญ่ น้ำหนักมากโดยใช้ปั้นจั่นเคลื่อนที่ยกขนสินค้าบรรทุก ขนถ่ายสินค้าขนาดใหญ่ น้ำหนักมากโดยใช้ปั้นจั่นเคลื่อนที่ยกขนสินค้าแต่ในช่วงเดือนกรกฎาคม - ธันวาคม ซึ่งเป็นช่วงที่น้ำในแม่น้ำโขงขึ้นสูง เรือที่เทียบเขื่อนสามารถใช้กระดานลื่นลำเลียงสินค้าบรรทุกลงเรือได้อย่างสะดวก

ด้านเครื่องมือยกขนสินค้า

1. ปั้นจั่นเคลื่อนที่ขนาด 50 เมตริกตัน 1 คัน
2. รถยกสินค้าขนาด 5 เมตริกตัน 1 คัน และขนาด 10 เมตริกตัน 1 คัน
3. สายพานลำเลียงสินค้า 1 ชุด และจัดหามาเพิ่มอีก 2 ชุดในปลายปี 2548

โครงการขนส่งสินค้าภายในและต่างประเทศ

เส้นทางเดินเรือจากเชียงแสนถึงท่าเรือกวนเหลย (ท่าเรือใต้สุดของจีน) รวมระยะทางประมาณ 265 กิโลเมตร ระดับน้ำลึกระหว่าง 1.50 – 7.00 เมตร แตกต่างตามฤดูกาล โดยประเทศจีนได้ปรับปรุงร่องน้ำทางเดินเรือ รวมทั้งได้สร้างเขื่อนเพื่อผลิตกระแสไฟฟ้าและควบคุมระดับน้ำให้สามารถเดินเรือบรรทุกสินค้าได้สะดวกตลอดปี

การเชื่อมโยงการขนส่งสินค้าภายในประเทศทางถนนโดยทางหลวงหมายเลข 1 ถึงอำเภอแม่จัน แยกเข้าทางหลวงหมายเลข 1016 ระยะทาง 30 กิโลเมตร จะถึงท่าเรือเชียงแสน นอกจากนี้โครงการพัฒนาเครือข่ายการขนส่งในระบบถนนเส้นทาง East - West Corridor เชื่อมชายฝั่งมหาสมุทรแปซิฟิกกับมหาสมุทรอินเดีย ตัดกับเส้นทาง North - South Corridor เชื่อมระหว่างประเทศจีน กับประเทศมาเลเซียซึ่งจุดตัดกันของเส้นทางทั้งสองนี้อยู่ที่จังหวัดพิษณุโลก ก็จะทำให้การขนส่งสินค้าระหว่างภูมิภาคต่างๆ กับท่าเรือเชียงแสนสะดวกยิ่งขึ้น

ทางอากาศสามารถขนส่งสินค้าผ่านสนามบินนานาชาติจังหวัดเชียงราย และในอนาคตจะมีระบบรางเชื่อมต่อมายังจังหวัดเชียงรายอีกทางหนึ่ง ท่าเรือเชียงแสนจึงเป็นจุดเชื่อมโยงการค้ากับมณฑลทางตอนใต้ของประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีน สหภาพพม่า และสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว รวมทั้งการขนส่งต่อเนื่องไปยังประเทศต่าง ๆ โดยผ่านท่าเรือกรุงเทพ ท่าเรือแหลมฉบัง และท่าเรือระนองในอนาคตได้อีกด้วย

ปัญหาและข้อขัดข้องของท่าเรือเชียงแสน

1. พื้นที่มีขนาดเล็ก ไม่มีพื้นที่หลังท่าสำหรับเป็นที่จอดรถบรรทุก
2. ไม่มีคลังสินค้า หรือ โรงพักสินค้า สำหรับเก็บรักษาสินค้า
3. ในช่วงเวลาที่น้ำในแม่น้ำโขงลดลงต่ำมาก รถบรรทุกไม่สามารถลงไปปรับสินค้าถึงข้างเรือได้ ต้องใช้คนแบกหาม หรือใช้สายพานลำเลียงขึ้นมา แต่รถบรรทุกสินค้าสามารถลงไปขนถ่ายข้างเรือ แล้ววิ่งเรือเปล่าขึ้นมาขนถ่ายได้
4. เนื่องจากที่ตั้งของท่าเรือเชียงแสนอยู่บริเวณชายแดน ทางราชการจึงกำหนดเวลาขนถ่ายสินค้าขึ้นลงเรือไม่เกินเวลา 18.00 น. อย่างไรก็ตามวันเสาร์ เป็นวันทำการปกติ และหากมีความจำเป็นจะร้องขอให้เจ้าหน้าที่ด่านศุลกากรเปิดทำการวันอาทิตย์ได้

ที่ตั้งท่าเรือแห่งใหม่

เนื่องจากที่ตั้งของท่าเรือในปัจจุบันมีขนาดเล็ก กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี จึงได้รับมอบหมายให้ทำการศึกษาและหาที่ตั้งท่าเรือแห่งใหม่ ผลการศึกษาเบื้องต้น ท่าเรือจะย้ายไปทางใต้อีกประมาณ 10 กิโลเมตร มีขนาดพื้นที่ประมาณ 400 ไร่ (ใหญ่กว่าเดิมประมาณ 40 เท่า) โดยจะสร้างอยู่ในบริเวณปากแม่น้ำกก ซึ่งไม่อยู่ติดแม่น้ำโขงเหมือนปัจจุบัน ขณะนี้ผลการศึกษา และแบบเบื้องต้นเสร็จเรียบร้อยแล้ว อยู่ระหว่างการออกแบบก่อสร้าง ตามแบบท่าเรือแห่งใหม่จะประกอบด้วย

- ท่าเรือที่ขนถ่ายโดยแรงงานเป็นหลัก จำนวน 6 ท่า
- ท่าเรือที่ขนถ่ายโดยสายพานลำเลียง จำนวน 9 ท่า
- ท่าเรือขนถ่ายในระบบตู้สินค้า จำนวน 6 ท่า
- ท่าเรือขนถ่ายปิโตรเลียม 1 ท่า
- ท่าเรือบริการ จำนวน 6 ท่า

โดยท่าเรือที่ขนถ่ายโดยแรงงานและโดยสายพานฯ รวมกัน 13 ท่า จะแล้วเสร็จและเปิดใช้งานได้ในปี 2551 และทั้งโครงการจะแล้วเสร็จในปี 2560 และเมื่อเปิดใช้งานท่าเรือเชียงแสนแห่งใหม่แล้ว ท่าเรือเดิมก็จะทำเป็นท่าเรือโดยสารท่องเที่ยวต่อไป

ท่าเรือเชียงแสนแห่งใหม่เมื่อสร้างเสร็จตามแบบที่กำหนด จะเป็นท่าเรือที่มีความสำคัญอย่างมากในเรื่องการค้าระหว่างไทย-จีน และในภูมิภาคนี้ เราหวังจะให้ท่าเรือเชียงแสนเป็นประตูสำหรับนำเข้า-ส่งออกของจีนตอนใต้ เป็นจุดเชื่อมต่อการขนส่งต่อเนื่องจากจีนไปยังท่าเรือกรุงเทพฯ ท่าเรือแหลมฉบัง และจะต้องเตรียมให้พร้อมก่อนเปิดใช้งานท่าเรือเชียงแสนแห่งใหม่

ภาพผนวกที่ 4 แบบศุลกากร (แบบ กศก. 101)

ใบขนสินค้าขาออก						กศก.101/1
ผู้ส่งของออก (ชื่อ ที่อยู่ โทรศัพท์)		เลขประจำตัวผู้เสียภาษีอากร		ประเภทใบขนฯ		เลขที่ใบขนสินค้าฯ
ชื่อและเลขที่บัตรผ่านพิธีการ			สิ่งการตรวจ			
ใบอนุญาตส่งออกหรือหนังสือรับรอง			การควบคุม			
แบบ ร.ศ.1 วันที่		ภาษีอากรที่ต้องเสีย		ค่าภาษีอากร (บาท)	เงินประกัน (บาท)	
ชื่อยานพาหนะ		วันส่งออก	เลขที่ชำระภาษีอากร/ประกัน			
ส่งออกโดยทาง		ท่าหรือที่ส่งของออก	รหัส	ชายไปยั้งประเทศ	รหัส	ประเทศปลายทาง
จำนวนตู้ห่อ (ตัวเลข)		(ตัวอักษร)		อัตราแลกเปลี่ยน		
รายการที่	เครื่องหมายและเลขหมายตู้ห่อ		จำนวนและลักษณะตู้ห่อ	น้ำหนักสุทธิ	ราคาของ FOB (เงินต่างประเทศ)	ใช้สิทธิพิเศษ
	ชนิดของ			ปริมาณ	ราคาของ FOB (บาท)	อัตราอากร
				ประเภทพิกัด	ราคาประเมินอากร	
				รหัสสถิติ หน่วย	อากรขาออก	
เจ้าหน้าที่ →						
เจ้าหน้าที่ →						
เจ้าหน้าที่ →						
เจ้าหน้าที่ →						
ผู้รับทราบฉบับนี้				รวม/ยกไป		มูลค่าภาษีอากรทั้งสิ้น
ข้าพเจ้าขอรับรองว่ารายการที่แสดงข้างต้นนี้เป็นความจริงทุกประการ หากไม่ถูกต้องครบถ้วนข้าพเจ้ายอมรับเป็นความผิดตามกฎหมาย						
ประทับตราฉบับนี้		(ลายมือชื่อผู้ส่งของออก/ผู้รับมอบ)				

ที่มา : ทำเรือเชียงแสน (2549)

ภาพผนวกที่ 5 แบบคำร้องขอนำสินค้าเข้าออกนอกเขตท่าเรือเชียงแสน (แบบ บถ. 01)

ตัวอย่าง	แบบ บถ.01
----------	-----------

แบบคำร้องขอนำสินค้าเข้าออกนอกเขตท่าเรือเชียงแสน

วันที่.....

ข้าพเจ้า.....ตัวแทนบริษัท.....

ที่อยู่.....

โทรศัพท์..... โทรสาร.....

ขอนำสินค้าเข้า ออกนอกเขตศุลกากรท่าเรือเชียงแสน ตามรายละเอียดดังนี้

ชื่อสินค้า..... นำเข้าโดยเรือ.....

เที่ยววันที่..... จำนวน..... ทึบห่อ น้ำหนัก..... เมตริกตัน

ปริมาตร..... ลูกบาศก์เมตร ยานพาหนะขับเคลื่อนขึ้นจากเรือเอง..... คัน

เลขที่ใบสั่งปล่อย(ใบขนสินค้าเข้า).....

ข้าพเจ้า/บริษัท ขอรับรองว่ารายการดังกล่าวข้างต้นถูกต้องทุกประการ.

(ลงชื่อ).....

()

เจ้าของสินค้า / ผู้ขออนุญาต

เสนอ หน่วยการเงิน

เรือเสร็จสิ้นการขนถ่ายเมื่อวันที่.....และได้ตรวจสอบรายการ

สินค้า/ จำนวนน้ำหนัก/ ปริมาตร ตามที่ระบุ ถูกต้องแล้ว แก้ไข.....

นำสินค้าออกนอกเขตศุลกากรท่าเรือเชียงแสน เมื่อวันที่.....

เพื่อเรียกเก็บค่าธรรมเนียม การใช้สำหรับการบรรทุกหรือขนถ่ายสินค้า และค่าธรรมเนียมฝากสินค้า (ถ้ามี)

(ลงชื่อ).....ผู้ตรวจสอบ

()

เจ้าหน้าที่การทำและสินค้า

...../...../.....

ค่าธรรมเนียมการใช้สำหรับการบรรทุกหรือขนถ่ายสินค้า

- สินค้าทั่วไป 20 บาท/ตัน =.....บาท
- ยานพาหนะขับเคลื่อนขึ้นจากเรือเอง 350 บาท/คัน =.....บาท

ระยะเวลาฝากสินค้า ตั้งแต่วันที่.....ถึงวันที่.....จำนวน.....วัน

ค่าธรรมเนียมฝากสินค้า วันละ 5 บาท/ตัน =.....บาท

หน่วยการเงิน ได้รับเงินและออกใบเสร็จรับเงิน/ใบกำกับภาษีเลขที่.....

ลงวันที่.....จำนวนเงิน.....บาท เรียบร้อยแล้ว

(ลงชื่อ).....ผู้รับเงิน

เจ้าหน้าที่การเงิน

...../...../.....

ที่มา : ท่าเรือเชียงแสน (2549)

ภาพผนวกที่ 6 แบบคำร้องขอนำสินค้าออกผ่านเข้าเขตท่าเรือเชียงแสน (แบบ บถ. 02)

ตัวอย่าง	แบบคำร้องขอนำสินค้าออกผ่านเข้าเขตท่าเรือเชียงแสน	แบบ บถ.02
	วันที่.....	
	ข้าพเจ้า.....ตัวแทนบริษัท.....	
	ที่อยู่.....	
	โทรศัพท์.....โทรสาร.....	
	ขอนำสินค้าออก ผ่านเข้าเขตศุลกากรท่าเรือเชียงแสน ตามรายละเอียดดังนี้	
	ชื่อสินค้า.....บรรทุกลงเรือ.....	
	เที่ยววันที่.....จำนวน.....หีบห่อ น้ำหนัก.....เมตรกตัน	
	ปริมาตร.....ลูกบาศก์เมตร ยานพาหนะขับเคลื่อนขึ้นจากเรือเอง.....ตัน	
	เลขที่ใบอนุญาตสินค้าออก.....	
	ข้าพเจ้า/บริษัท ขอรับรองว่ารายการดังกล่าวข้างต้นถูกต้องทุกประการ.	
	(ลงชื่อ).....	
	()	
	เจ้าของสินค้า / ผู้ขออนุญาต	
	เสนอ หน่วยงานเงิน	
	สินค้านำผ่านท่าเข้าเขตศุลกากรเชียงแสนเมื่อวันที่.....และได้ตรวจสอบรายการสินค้า/ จำนวนน้ำหนัก/ ปริมาตร ตามที่ระบุ <input type="checkbox"/> ถูกต้องแล้ว <input type="checkbox"/> แก้ไข.....	
	นำสินค้าบรรทุกเรือเมื่อวันที่.....	
	เพื่อเรียกเก็บค่าธรรมเนียม การใช้ท่าสำหรับการบรรทุกหรือขนถ่ายสินค้า และค่าธรรมเนียมฝากสินค้า (ถ้ามี)	
	(ลงชื่อ).....ผู้ตรวจสอบ	
	()	
	เจ้าหน้าที่การทำและสินค้า	
/...../.....	
	ค่าธรรมเนียมการใช้ท่าสำหรับการบรรทุกหรือขนถ่ายสินค้า	
	- สินค้าทั่วไป 20 บาท/ตัน =.....	
	บาท	
	- ยานพาหนะขับเคลื่อนขึ้นจากเรือเอง 350 บาท/ตัน =.....บาท	
	ระยะเวลาฝากสินค้า ตั้งแต่วันที่.....ถึงวันที่.....จำนวน.....วัน	
	ค่าธรรมเนียมฝากสินค้า วันละ 5 บาท/ตัน =.....บาท	
	หน่วยงานเงิน ได้รับเงินและออกใบเสร็จรับเงิน/ใบกำกับภาษีเลขที่.....	
	ลงวันที่.....จำนวนเงิน.....บาท เรียบร้อยแล้ว	
	(ลงชื่อ).....ผู้	
	รับเงิน	
	เจ้าหน้าที่การเงิน	
/...../.....	

ที่มา : ท่าเรือเชียงแสน (2549)

ภาพผนวกที่ 7 เอกสารกำกับการใช้บริการท่าเทียบเรือท่าเรือเชียงแสน(แบบ กท. 01)

ตัวอย่าง		ท่าเรือเชียงแสน (CHIANGSAN PORT)		แบบ กท.01
เอกสารกำกับการใช้บริการท่าเทียบเรือ				
ข้อมูลการใช้ท่าของเรือ BERTH FEE (ค่าธรรมเนียมลำดับที่ 101)	ชื่อเรือ.....	ชื่อบริษัทเจ้าของเรือ/ตัวแทน.....	ที่อยู่.....	
	โทรศัพท์.....	โทรสาร.....		
	ขนาดเรือGT	ยาว.....เมตร		
	วันที่เข้าเทียบท่า.....	เวลา.....น.		
	วันที่ออกจากท่า.....	เวลา.....น.		
	รวมใช้ท่าจอดเรือ.....วัน			
ข้อมูลผู้โดยสารผ่านท่า PASSENGER FEE (ค่าธรรมเนียมลำดับที่ 102)	จำนวนผู้โดยสารขาเข้าคน	จำนวนผู้โดยสารขาออกคน	(ลงชื่อ.....เจ้าของเรือ/ตัวแทน (.....)/...../.....	
ตรวจสอบรายการแล้ว <input type="checkbox"/> ถูกต้อง <input type="checkbox"/> แก้ไข	(ลงชื่อ).....ผู้ตรวจสอบ			
ที่ถูกต้องคือ.....	(.....) เจ้าหน้าที่การท่าและสินค้า/...../.....			
หน่วยการเงิน ได้รับเงินและออกใบเสร็จรับเงินใบกำกับภาษีเลขที่.....ลงวันที่.....	จำนวนเงิน.....บาท เรียบร้อยแล้ว			
	(ลงชื่อ).....ผู้รับเงิน (.....) เจ้าหน้าที่การเงิน/...../.....			
อัตราค่าธรรมเนียม	เรือยาวไม่เกิน 30 ม.	500 บาท/ลำ/วัน	ยาวเกิน 30 – 35 ม.	750 บาท/ลำ/วัน
	เรือยาวเกิน 35 – 40 ม.	1,000 บาท/ลำ/วัน	ยาวเกิน 40 ม. ขึ้นไป	1,250 บาท/ลำ/วัน
	ผู้โดยสารผ่านท่า คนละ	50 บาท/เที่ยว		
เอกสารมี 3 ฉบับ	ต้นฉบับเก็บที่หน่วยการเงิน	สำเนาฉบับที่ 1	เก็บที่หน่วยปฏิบัติงานการท่าและสินค้า	
		สำเนาฉบับที่ 2	มอบให้เจ้าของเรือหรือตัวแทนเจ้าของเรือ	

ที่มา : ท่าเรือเชียงแสน (2549)

ภาพผนวกที่ 8 แบบขอเช่าใช้เครื่องมือทุนแรงของท่าเรือเชียงใหม่ (แบบ คม. 01)

ตัวอย่าง	แบบ คม.01
ท่าเรือเชียงใหม่	
แบบขอเช่าใช้เครื่องมือทุนแรงของท่าเรือเชียงใหม่	
วันที่.....	
ข้าพเจ้า.....	ตัวแทนบริษัท.....
ที่อยู่.....	
โทรศัพท์.....	โทรสาร.....
มีความประสงค์ขอเช่า	<input type="checkbox"/> บันจัน เคลื่อนที่ ขนาด 50 ตัน จำนวน.....คัน
	<input type="checkbox"/> รถยก ขนาด 5 ตัน จำนวน.....คัน
เพื่อ.....	
วันที่.....	ตั้งแต่เวลา.....น. ถึงวันที่..... เวลา.....น.
โดยชำระเป็น	<input type="checkbox"/> เงินสด <input type="checkbox"/> เงินเชื่อ
(ลงชื่อ).....ผู้ขออนุญาต	
()	
เสนอ หน่วยงานเงิน	
เพื่อเรียกเก็บค่าเช่าใช้เครื่องมือทุนแรง ดังนี้	
<input type="checkbox"/> บันจันเคลื่อนที่ ขนาด 50 ตัน	จำนวน.....คัน จำนวน..... ชั่วโมง
<input type="checkbox"/> รถยก ขนาด 5 ตัน	จำนวน.....คัน จำนวน..... ชั่วโมง
(ลงชื่อ).....ผู้อนุญาต	
()	
เจ้าหน้าที่การทำและสินค้า	
...../...../.....	
หน่วยงานเงิน ได้รับเงินและออกใบเสร็จรับเงิน/ใบกำกับภาษีเลขที่.....	
ลงวันที่.....จำนวนเงิน.....เรียบร้อยแล้ว	
(ลงชื่อ).....ผู้รับเงิน	
เจ้าหน้าที่การเงิน	
...../...../.....	
อัตราค่าเช่าใช้	บันจันเคลื่อนที่ ขนาด 50 ตัน 3,000 บาท/ชั่วโมง
	รถยก ขนาด 5 ตัน 400 บาท/ชั่วโมง
หมายเหตุ	เศษของชั่วโมง ไม่ถึงครึ่งชั่วโมง คิดเป็นครึ่งชั่วโมง
	เกินกว่าครึ่งชั่วโมง คิดเป็น 1 ชั่วโมง

ที่มา : ท่าเรือเชียงใหม่ (2549)

ภาพผนวกที่ 10 แบบคำร้องขอนำตั๋วสินค้าขาเข้าที่ฝากเก็บออกนอกเขตท่าเรือเชียงแสน
(แบบ ตสค. 02)

ตัวอย่าง

ท่าเรือเชียงแสน

แบบ ตสค.02

**แบบคำร้องขอนำตั๋วสินค้าขาเข้าที่ฝากเก็บ
ออกนอกเขตท่าเรือเชียงแสน**

วันที่.....

ข้าพเจ้า..... ตัวแทนบริษัท.....

ที่อยู่.....

โทรศัพท์..... โทรสาร.....

ขอนำตั๋วสินค้าขาเข้า ซึ่งนำเข้าโดยเรือ.....เที่ยววันที่.....

เลขที่ใบสั่งปล่อย(ใบขนสินค้าขาเข้า).....และฝากเก็บไว้

ณ ที่กองเก็บของท่าเรือเชียงแสน จำนวน.....ตู้ ตามรายละเอียดดังนี้

ตู้สินค้า FCL จำนวน.....ตู้

ตู้สินค้าเปล่า จำนวน.....ตู้

เพื่อนำออกนอกเขตศุลกากรท่าเรือเชียงแสน ในวันที่.....

ข้าพเจ้า/บริษัท ขอรับรองว่ารายการดังกล่าวข้างต้นถูกต้องทุกประการ.

(ลงชื่อ).....

()
ผู้ขออนุญาต

เสนอ หน่วยการเงิน

เรือเสร็จสิ้นการขนถ่ายเมื่อวันที่..... นำตู้สินค้าออกนอก

นอกเขตศุลกากรท่าเรือเชียงแสน เมื่อวันที่.....และได้ตรวจสอบ

รายการตู้สินค้า ตามที่ระบุ ถูกต้องแล้ว แก้ไข.....

เพื่อเรียกเก็บค่าธรรมเนียมต่อไป

(ลงชื่อ).....ผู้ตรวจสอบ

()
เจ้าหน้าที่การทำและสินค้า

ระยะเวลาที่ฝากตู้สินค้า ตั้งแต่วันที่.....ถึงวันที่.....จำนวน.....วัน

ค่าธรรมเนียมฝากตู้สินค้า =.....บาท

หมายเหตุ	ค่าธรรมเนียมฝากตู้มีสินค้า(ตู้สินค้า FCL หรือ LCL) วันละ 150 บาท/ตู้
	ค่าธรรมเนียมฝากตู้สินค้าเปล่า วันละ 25 บาท/ตู้

หน่วยการเงิน ได้รับเงินและออกใบเสร็จรับเงินใบกำกับภาษีเลขที่.....

ลงวันที่.....จำนวนเงิน.....บาท เรียบร้อยแล้ว

(ลงชื่อ).....ผู้รับเงิน

เจ้าหน้าที่การเงิน

.....

ที่มา : ท่าเรือเชียงแสน (2549)

ภาคผนวก ง

พระราชบัญญัติควบคุมยาง

พ.ศ. ๒๕๔๒

ภูมิพลอดุลยเดช ป.ร.

ให้ไว้ ณ วันที่ ๑๕ ตุลาคม พ.ศ. ๒๕๔๒

เป็นปีที่ ๕๔ ในรัชกาลปัจจุบัน

พระบาทสมเด็จพระปรมินทรมหาภูมิพลอดุลยเดช มีพระบรมราชโองการโปรดเกล้าฯ ให้ประกาศว่า

.....

.....

.....

หมวด ๒

การขออนุญาตและการออกใบอนุญาต

.....

มาตรา ๑๘ ผู้ใดจะนำเข้ามาในหรือส่งออกไปนอกราชอาณาจักรซึ่งต้นยาง ดอก เมล็ดหรือตาของต้นยาง หรือส่วนใดส่วนหนึ่งของต้นยางที่อาจใช้เพาะพันธุ์ได้ต้องได้รับใบอนุญาตจากผู้อนุญาต

มาตรา ๑๙ ผู้นำเข้าและผู้ส่งออกซึ่งต้นยาง ดอก เมล็ด หรือตาของต้นยางหรือส่วนใดส่วนหนึ่งของต้นยางที่อาจใช้เพาะพันธุ์ได้ ต้องนำเข้าหรือส่งออกทางด่านศุลกากรที่ระบุไว้ในใบอนุญาต

มาตรา ๒๐ เมื่อได้มีประกาศของรัฐมนตรีกำหนดเขตควบคุมการขนย้ายยางตามมาตรา ๖ (๗) ในท้องที่หนึ่งท้องที่ใดแล้ว ผู้ใดจะขนย้ายยางเข้าใน ผ่าน หรือออกจากเขตดังกล่าวต้องได้รับใบอนุญาตจากผู้อนุญาต

มาตรา ๒๑ ผู้ใดจะขายพันธุ์ต้นยางเพื่อการค้า ต้องได้รับใบอนุญาตจากผู้อนุญาตและผู้รับใบอนุญาตต้องขายพันธุ์ต้นยางจากต้นยางพันธุ์ดี

มาตรา ๒๒ ผู้ใดจะค้ายาง ต้องได้รับใบอนุญาตจากผู้อนุญาต

มาตรา ๒๓ ผู้ค้ายางจะต้องทำบัญชีการซื้อยาง บัญชีการจำหน่ายยางและปริมาณยางคงเหลือของทุกๆ เดือน และจัดส่งบัญชีดังกล่าวต่อพนักงานเจ้าหน้าที่ภายในวันที่สิบของเดือนถัดไป

บัญชีการซื้อยาง บัญชีการจำหน่ายยาง และบัญชีปริมาณยางคงเหลือตามวรรคหนึ่ง ให้เป็นไปตามระเบียบที่อธิบดีกำหนด

มาตรา ๒๔ ในการค้ายางแต่ละครั้ง ผู้ซื้อยาง ผู้ขายยาง หรือผู้แลกเปลี่ยนยางต้องตรวจใบอนุญาตค้ายาง จดเลขที่ใบอนุญาตค้ายางของแต่ละฝ่าย และจดปริมาณยางที่ซื้อขายหรือแลกเปลี่ยนกันไว้เพื่อเป็นหลักฐานในการทำบัญชีตามมาตรา ๒๓

มาตรา ๒๕ ผู้ใดจะตั้งโรงทำยาง ต้องได้รับใบอนุญาตจากผู้อนุญาต

มาตรา ๒๖ ผู้ใดจะนำยางเข้ามาในหรือส่งยางออกไปนอกราชอาณาจักรต้องได้รับใบอนุญาตเป็นผู้นำยางเข้าหรือผู้ส่งยางออกจากผู้อนุญาต เว้นแต่เป็นการนำยางเข้ามาในหรือส่งยางออกไปนอกราชอาณาจักรเพื่อเป็นตัวอย่างและมีน้ำหนักไม่เกินห้ากิโลกรัม

มาตรา ๒๗ ในการนำยางเข้ามาในหรือส่งยางออกไปนอกราชอาณาจักรแต่ละครั้งผู้นำยางเข้าหรือผู้ส่งยางออกจะต้องได้รับใบผ่านด่านศุลกากรจากพนักงานเจ้าหน้าที่ และจะต้องนำยางเข้าหรือส่งยางออกทางด่านศุลกากรที่ระบุไว้ในใบผ่านด่านศุลกากร

มาตรา ๒๘ ในการส่งยางออกไปนอกราชอาณาจักร ผู้ส่งยางออกต้องส่งยางที่ได้มาตรฐาน และต้องจัดให้มีการมัดและบรรจุหีบห่ออย่างที่ดีที่ส่งออก ทั้งนี้ ตามที่รัฐมนตรีประกาศกำหนดตามมาตรา ๖ (๑๐)

มาตรา ๒๙ ผู้ใดจะจัดให้มีการวิเคราะห์หรือการทดสอบคุณภาพยางต้องได้รับใบอนุญาตจากผู้อนุญาต และผู้รับใบอนุญาตต้องใช้เครื่องมือเครื่องใช้สำหรับการวิเคราะห์หรือการทดสอบคุณภาพยางรวมทั้งผู้ปฏิบัติงาน ทั้งนี้ ตามที่กำหนดในกฎกระทรวง

ความในวรรคหนึ่งไม่ใช้บังคับแก่การวิเคราะห์หรือการทดสอบคุณภาพยางซึ่งกระทำโดยหน่วยงานของรัฐ

มาตรา ๓๐ การขออนุญาตและการออกใบอนุญาตตามมาตรา ๑๙ มาตรา ๒๐ มาตรา ๒๑ มาตรา ๒๒ มาตรา ๒๕ มาตรา ๒๖ และมาตรา ๒๙ ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขที่กำหนดในกฎกระทรวง

ในการออกใบอนุญาต ผู้อนุญาตจะกำหนดเงื่อนไขไว้ในใบอนุญาตให้ผู้ขอรับใบอนุญาตต้องปฏิบัติตามด้วยก็ได้

มาตรา ๓๑ ใบอนุญาตตามมาตรา ๒๑ มาตรา ๒๒ มาตรา ๒๕ มาตรา ๒๖ และมาตรา ๒๙ มีอายุหนึ่งปีนับแต่วันออกใบอนุญาต ถ้าผู้รับใบอนุญาตประสงค์จะขอต่ออายุใบอนุญาตให้ยื่นคำขอก่อนใบอนุญาตสิ้นอายุ เมื่อได้ยื่นคำขอดังกล่าวแล้วจะประกอบกิจการต่อไปก็ได้จนกว่าผู้อนุญาตจะสั่งไม่อนุญาตให้ต่ออายุใบอนุญาตนั้น

การขอต่ออายุใบอนุญาตและการอนุญาตให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขที่กำหนดในกฎกระทรวง

มาตรา ๓๒ เมื่อปรากฏว่าผู้รับใบอนุญาตผู้ใดไม่ปฏิบัติตามพระราชบัญญัตินี้หรือกฎกระทรวง หรือประกาศ หรือเงื่อนไขในใบอนุญาต หรือเมื่อมีคำพิพากษาถึงที่สุดว่า ผู้รับใบอนุญาตได้กระทำความผิดตามพระราชบัญญัตินี้ ผู้อนุญาตโดยคำแนะนำของคณะกรรมการมีอำนาจสั่งพักใช้ใบอนุญาตได้โดยมีกำหนดครั้งละไม่เกินเก้าสิบวัน หรือจะสั่งเพิกถอนใบอนุญาตก็ได้ ทั้งนี้ แล้วแต่ความร้ายแรงของการกระทำความผิด และในกรณีที่มีการฟ้องผู้รับใบอนุญาตต่อศาลว่าได้กระทำความผิดตามพระราชบัญญัตินี้ ผู้อนุญาตจะสั่งพักใช้ใบอนุญาตไว้รอคำพิพากษาอันถึงที่สุดก็ได้

ผู้รับใบอนุญาตซึ่งถูกสั่งพักใช้ใบอนุญาตต้องหยุดประกอบกิจการตามใบอนุญาตนั้น และในระหว่างถูกสั่งพักใช้ใบอนุญาตจะขอรับใบอนุญาตใด ๆ ตามพระราชบัญญัตินี้ไม่ได้ ผู้ถูกสั่งเพิกถอนใบอนุญาตจะขอรับใบอนุญาตใด ๆ ตามพระราชบัญญัตินี้ก็ไม่ได้จนกว่าจะพ้นกำหนดสองปี นับแต่วันที่ถูกสั่งเพิกถอนใบอนุญาต

มาตรา ๓๓ คำสั่งพักใช้ใบอนุญาตและคำสั่งเพิกถอนใบอนุญาตให้ทำเป็นหนังสือแจ้งให้ผู้รับใบอนุญาตทราบ ถ้าไม่สามารถส่งคำสั่งให้ผู้รับใบอนุญาตได้ หรือผู้รับใบอนุญาตไม่ยอมรับคำสั่งดังกล่าวให้ปิดคำสั่งไว้ในที่เปิดเผยเห็นได้ง่าย ณ สถานที่ที่ระบุไว้ในใบอนุญาตหรือที่เคหสถานของผู้รับใบอนุญาตและให้ถือว่าผู้รับใบอนุญาตได้ทราบคำสั่งนั้นแล้วตั้งแต่วันที่ปิดคำสั่ง

มาตรา ๓๔ ในกรณีที่ผู้อนุญาตไม่ออกใบอนุญาต หรือไม่อนุญาตให้ต่ออายุใบอนุญาต หรือมีคำสั่งพักใช้ใบอนุญาต หรือคำสั่งเพิกถอนใบอนุญาต ผู้ขอรับใบอนุญาตหรือผู้ขอต่ออายุใบอนุญาตหรือผู้ถูกพักใช้ใบอนุญาตหรือผู้ถูกเพิกถอนใบอนุญาต มีสิทธิอุทธรณ์เป็นหนังสือต่อรัฐมนตรีภายในสามสิบวันนับแต่วันที่ได้ทราบถึงการไม่ออกใบอนุญาต หรือการไม่อนุญาตให้ต่ออายุใบอนุญาตหรือการพักใช้ใบอนุญาต หรือการเพิกถอนใบอนุญาต แล้วแต่กรณี

คำวินิจฉัยของรัฐมนตรีให้เป็นที่สุด

ในกรณีที่ผู้อนุญาตไม่อนุญาตให้ต่ออายุใบอนุญาต เมื่อได้ยื่นอุทธรณ์ต่อรัฐมนตรีตามวรรคหนึ่งแล้ว ผู้อุทธรณ์จะประกอบกิจการต่อไปก็ได้จนกว่ารัฐมนตรีจะวินิจฉัยอุทธรณ์ไม่ต่ออายุใบอนุญาต

หมวด ๓

หน้าที่ของผู้รับใบอนุญาต

มาตรา ๓๕ ในกรณีที่ใบอนุญาตตามมาตรา ๒๑ มาตรา ๒๒ มาตรา ๒๕ มาตรา ๒๖ และมาตรา ๒๘ สูญหายหรือถูกทำลายในสาระสำคัญ ให้ผู้รับใบอนุญาตแจ้งต่อพนักงานเจ้าหน้าที่และยื่นคำขอรับใบแทนใบอนุญาตภายในสิบห้าวันนับแต่วันที่ได้รับทราบถึงการสูญหาย หรือถูกทำลายดังกล่าว

การขอรับใบแทนใบอนุญาตและการออกใบแทนใบอนุญาต ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์วิธีการ และเงื่อนไขที่กำหนดในกฎกระทรวง

มาตรา ๓๖ ผู้รับใบอนุญาตตามมาตรา ๒๑ มาตรา ๒๒ มาตรา ๒๕ มาตรา ๒๖ และมาตรา ๒๘ ต้องแสดงใบอนุญาตหรือใบแทนใบอนุญาต แล้วแต่กรณี ไว้ในที่เปิดเผยเห็นได้ง่าย ณ สถานที่ที่ระบุไว้ในใบอนุญาตหรือใบแทนใบอนุญาต ในกรณีที่มีสถานที่ระบุไว้มากกว่าหนึ่งแห่งให้แสดงภาพถ่ายของใบอนุญาตหรือใบแทนใบอนุญาตไว้ในสถานที่ดังกล่าวทุกแห่ง

มาตรา ๓๗ ในกรณีที่ผู้รับใบอนุญาตซึ่งเป็นบุคคลธรรมดาถึงแก่ความตายและใบอนุญาตยังไม่สิ้นอายุถ้าทายาทซึ่งบรรลุนิติภาวะแล้วหรือผู้จัดการมรดกของผู้รับใบอนุญาตประสงค์จะประกอบกิจการนั้นต่อไป ก็ให้ประกอบกิจการต่อไปได้จนกว่าใบอนุญาตจะสิ้นอายุแต่ต้องแจ้งให้ผู้อนุญาตทราบภายในหกสิบวันนับแต่วันที่ผู้รับใบอนุญาตตาย

มาตรา ๓๘ ในกรณีที่ผู้รับใบอนุญาตโอนกิจการให้บุคคลอื่น และใบอนุญาตยังไม่สิ้นอายุผู้รับโอนต้องยื่นคำขอรับใบอนุญาตต่อผู้อนุญาตภายในหกสิบวันนับแต่วันที่รับโอนและให้ประกอบกิจการนั้นต่อไปได้จนกว่าจะได้รับใบอนุญาตใหม่

มาตรา ๓๙ ผู้รับใบอนุญาตซึ่งประสงค์จะย้ายสถานที่ประกอบกิจการของตนต้องแจ้งการย้ายสถานที่ดังกล่าวเป็นหนังสือต่อพนักงานเจ้าหน้าที่ภายในสิบห้าวันนับแต่วันที่ย้าย

มาตรา ๔๐ ผู้รับใบอนุญาตผู้ใดเลิกกิจการที่ได้รับอนุญาตตามพระราชบัญญัตินี้ต้องแจ้งการเลิกกิจการเป็นหนังสือต่อพนักงานเจ้าหน้าที่ภายในสิบห้าวันนับแต่วันเลิกกิจการและให้ถือว่าใบอนุญาตสิ้นอายุตั้งแต่วันที่เลิกกิจการตามที่แจ้งไว้

.....

อัตราค่าธรรมเนียม

- (๑) ใบอนุญาตนำเข้าซึ่งต้นยาง ดอก เมล็ด หรือตาของต้นยาง หรือส่วนใดส่วนหนึ่งของต้นยางที่อาจใช้เพาะพันธุ์ได้ ฉบับละ ๑,๐๐๐ บาท
- (๒) ใบอนุญาตส่งออกซึ่งต้นยาง ดอก เมล็ด หรือตา ของต้นยาง หรือส่วนใดส่วนหนึ่งของต้นยางที่อาจใช้เพาะพันธุ์ได้ ฉบับละ ๑,๐๐๐ บาท
- (๓) ใบอนุญาตขยายพันธุ์ต้นยางเพื่อการค้า ฉบับละ ๑,๐๐๐ บาท
- (๔) ใบอนุญาตค้ายาง ฉบับละ ๑,๐๐๐ บาท
- (๕) ใบอนุญาตตั้งโรงทำยาง ฉบับละ ๑,๐๐๐ บาท
- (๖) ใบอนุญาตเป็นผู้นำยางเข้ามาในราชอาณาจักร ฉบับละ ๕,๐๐๐ บาท
- (๗) ใบอนุญาตเป็นผู้ส่งออกยางไปนอกราชอาณาจักร ฉบับละ ๕,๐๐๐ บาท
- (๘) ใบผ่านด่านศุลกากร (เก็บตามน้ำหนักของยางที่นำเข้าหรือส่งออก) กิโลกรัมละ ๐.๕๐ บาท
- (๙) ใบอนุญาตเป็นผู้จัดให้มีการวิเคราะห์หรือการทดสอบคุณภาพยาง ฉบับละ ๑,๐๐๐ บาท
- (๑๐) ใบอนุญาตนำยางเข้าใน ผ่าน หรือออกจากเขตควบคุมการขนย้ายยาง ฉบับละ ๕๐๐ บาท
- (๑๑) ใบแทนใบอนุญาต ฉบับละ ๒๐๐ บาท
- (๑๒) การต่ออายุใบอนุญาตครั้งละเท่ากับค่าธรรมเนียมสำหรับใบอนุญาตแต่ละฉบับ

หมายเหตุ:- เหตุผลในการประกาศใช้พระราชบัญญัติฉบับนี้ คือ เนื่องจากพระราชบัญญัติควบคุมยาง พุทธศักราช ๒๔๘๑ ที่ใช้บังคับอยู่ในปัจจุบันได้ใช้บังคับมานานแล้ว บทบัญญัติต่าง ๆ ไม่เหมาะสมกับสภาพและความต้องการในด้านการผลิต การค้า การส่งออก การนำเข้า การตัดและจัดชั้นยางการควบคุมมาตรฐานและการบรรจุหีบห่อยาง และเพื่อปฏิบัติการให้เป็นไปตามข้อผูกพันที่ประเทศไทยมีอยู่ในฐานะสมาชิกขององค์การยางธรรมชาติระหว่างประเทศ ข้อผูกพันตามสนธิสัญญาการรักษาเสถียรภาพของราคายางธรรมชาติ โครงการจัดตั้งตลาดร่วมของยางธรรมชาติของ

สมาคมประเทศผู้ผลิตยางธรรมชาติ โครงการควบคุมและร่วมมือเรื่องมาตรฐานและการค้าของ
องค์การยางธรรมชาติระหว่างประเทศ และสนธิสัญญาว่าด้วยความร่วมมือเรื่องยางธรรมชาติแห่ง
สหประชาชาติสมควรปรับปรุงกฎหมายว่าด้วยการควบคุมยางเสียใหม่ให้เหมาะสมยิ่งขึ้น
จึงจำเป็นต้องตราพระราชบัญญัตินี้



ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright© by Chiang Mai University
All rights reserved

ภาคผนวกที่ จ

พิธีการศุลกากร

ในการส่งออกสินค้า ผู้ส่งออกก็ต้องปฏิบัติตามกฎหมาย ระเบียบ และประกาศที่กรมศุลกากรและหน่วยงานอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องในการส่งออกกำหนดไว้ให้ครบถ้วนเช่นเดียวกับการนำเข้า โดยมีคำแนะนำในการจัดเตรียมเอกสาร และปฏิบัติตามขั้นตอนพิธีการศุลกากรในการส่งออกสินค้า ดังนี้

1. ประเภทใบอนุญาตสินค้าขาออก เป็นแบบพิมพ์ที่กรมศุลกากรกำหนดให้ผู้ส่งออกต้องยื่นต่อกรมศุลกากรในการส่งออกสินค้า ซึ่งจำแนกออกเป็น 4 ประเภท ตามลักษณะการส่งออก ดังนี้

(1) แบบ กศก. 101/1 ใบอนุญาตสินค้าขาออก ใช้สำหรับการส่งออกในกรณีดังต่อไปนี้

- การส่งออกสินค้าทั่วไป
- การส่งออกของส่วนบุคคลและเอกสิทธิ์
- การส่งออกสินค้าประเภทส่งเสริมการลงทุน (BOI)
- การส่งออกสินค้าจากคลังสินค้าทัณฑ์บน
- การส่งออกสินค้าที่ขอชดเชยค่าภาษีอากร
- การส่งออกสินค้าที่ขอคืนอากรตามมาตรา 19 ทวิ
- การส่งออกสินค้าที่ต้องการใบสุทธินำกลับ
- การส่งสินค้ากลับออกไป (Re-Export)

(2) แบบ กศก. 103 คำร้องขอผ่อนผันรับของ/ส่งของออกไปก่อน ใช้สำหรับการขอส่งสินค้าออกไปก่อนปฏิบัติพิธีการใบอนุญาตสินค้าขาออกในลักษณะที่กรมศุลกากรกำหนดไว้ ในประมวลระเบียบปฏิบัติศุลกากร พ.ศ. 2544

(3) แบบ A.T.A. Carnet ใบอนุญาตสำหรับนำของเข้าหรือส่งของออกชั่วคราว ใช้สำหรับพิธีการส่งของออกชั่วคราวในลักษณะที่กำหนดในอนุสัญญา

(4) ใบอนุญาตพิเศษสำหรับรถยนต์และจักรยานยนต์นำเข้าหรือส่งออกชั่วคราว ใช้สำหรับการส่งออกรถยนต์และจักรยานยนต์ชั่วคราว

2. เอกสารที่ผู้ส่งออกควรจัดเตรียมในการส่งออกสินค้า

- (1) ใบขนสินค้าขาออก ประกอบด้วยต้นฉบับและสำเนา 1 ฉบับ
- (2) บัญชีราคาสินค้า (Invoice) 2 ฉบับ
- (3) แบบธุรกิจต่างประเทศ (Foreign Transaction Form) : ๓๓.1 จำนวน 2 ฉบับ กรณีสินค้าส่งออกมีราคา FOB. เกิน 500,000 บาท
- (4) ใบอนุญาตส่งออกหรือเอกสารอื่นใดสำหรับสินค้าควบคุมการส่งออก
- (5) เอกสารอื่น ๆ (ถ้ามี)

3. ขั้นตอนการปฏิบัติพิธีการส่งออกสินค้า

(1) ผู้ส่งออกหรือตัวแทนส่งข้อมูลใบขนสินค้าขาออกและบัญชีราคาสินค้า (Invoice) ทุกรายการจากเครื่องคอมพิวเตอร์ของผู้ส่งออกหรือตัวแทนมายังเครื่องคอมพิวเตอร์ของกรมศุลกากร โดยผ่านบริษัทผู้ให้บริการระบบแลกเปลี่ยนข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์

(2) เมื่อเครื่องคอมพิวเตอร์ของกรมศุลกากรตรวจสอบข้อมูลในใบขนสินค้าขาออกส่งมาถูกต้องครบถ้วนแล้ว จะออกเลขที่ใบขนสินค้าขาออกและตรวจสอบเงื่อนไขต่างๆที่กรมศุลกากรกำหนดไว้ เพื่อจัดกลุ่มใบขนสินค้าขาออกเป็น 2 ประเภท ดังต่อไปนี้และแจ้งกลับไปยังผู้ส่งออกหรือตัวแทน เพื่อจัดพิมพ์ใบขนสินค้า

- ใบขนสินค้าขาออกที่ต้องตรวจสอบพิธีการ (Red Line) สำหรับใบขนสินค้าประเภทนี้ ผู้ส่งออกหรือตัวแทนต้องนำใบขนสินค้าไปติดต่อกับหน่วยงานประเมินอากรของท่าที่ผ่านพิธีการ

- ใบขนสินค้าขาออกที่ไม่ต้องตรวจสอบพิธีการ (Green Line) สำหรับใบขนสินค้าขาออกประเภทนี้ ผู้ส่งออกสามารถชำระค่าอากร (ถ้ามี) และดำเนินการนำสินค้าไปตรวจปล่อยเพื่อส่งออกได้เลยโดยไม่ต้องไปพบเจ้าหน้าที่ประเมินอากร

4. ข้อควรทราบเพิ่มเติมในการส่งออกสินค้า

(1) ถ้าสินค้าที่ส่งออกเป็นสินค้าที่ผู้ส่งออกประสงค์จะนำกลับเข้ามาในประเทศไทยอีกภายในหนึ่งปีโดยขอยกเว้นอากรขาเข้า ให้เพิ่มกลุ่มใบขนสินค้าขาออกอีกหนึ่งฉบับเพื่อใช้เป็นหลักฐานที่เรียกว่า “ใบสุทธินำกลับ” เพื่อเป็นหลักฐานในการนำสินค้ากลับเข้ามา

(2) การส่งน้ำมันหรือผลิตภัณฑ์น้ำมันที่ผลิตในราชอาณาจักรไปจำหน่ายยังต่างประเทศและผู้ส่งออกต้องการขอคืนภาษีน้ำมันของกรมสรรพสามิต ให้เพิ่มกลุ่มใบขนสินค้าขาออกอีกหนึ่งฉบับและเขียนหรือประทับตราอย่างมีข้อความว่า “ขอคืนภาษีน้ำมันหรือผลิตภัณฑ์น้ำมัน” ไว้ตอนบนใบขนสินค้าขาออกและกลุ่มฉบับ

(3) สำหรับท่ากรุงเทพ การส่งสินค้า Re-Export ไปยังประเทศ สปป.ลาวและประเทศจะขอคืนอากรขาเข้า ให้เพิ่มคู่ฉบับใบขนสินค้าขาออกอีกหนึ่งฉบับแนบติดกับต้นฉบับใบขนสินค้าขาออกด้วย

(4) การส่งออกที่ผู้ส่งออกประสงค์จะได้เอกสารส่งออกจากกรมศุลกากรเพื่อขอรับเงินชดเชยอากร จะต้องยื่นคู่ฉบับใบขนสินค้าขาออกอีกหนึ่งฉบับ ซึ่งมีลักษณะพิเศษคือมีสีน้ำเงินที่มุมทั้ง 4 มุม

(5) สินค้าส่งออกที่ขอคืนอากรตามมาตรา 19 ทวิ จะต้องยื่นใบแนบใบขนสินค้าขาออก เพื่อขอคืนอากรตามมาตรา 19 ทวิ

(6) สถานที่สำหรับตรวจสินค้าขาออก มีดังนี้

- ท่าศุลกากร (ท่ากองตรวจสินค้าขาออกเดิม) หรือ ณ ทำเนียบท่าเรือที่ได้รับอนุมัติสำหรับการนำเข้า - ส่งออก

- งานตรวจคอนเทนเนอร์และสถานีตรวจสอบขาออก (Main Gate) ฝ่ายตรวจสินค้าที่ 2 ภายในบริเวณท่าเรือกรุงเทพ

- สถานีตรวจและบรรจุสินค้าเข้าคอนเทนเนอร์เพื่อการส่ง ออก (ศตส. LCY.)

- สำหรับข้าว แร่ ยาง ณ โรงเก็บข้าว โรงสีข้าว โรงเก็บแร่ โรงเก็บ ยาง อันได้รับอนุมัติตามมาตรา 7(4) แห่ง พ.ร.บ.ศุลกากรพ.ศ. 2469

- โรงพักสินค้าสำหรับตรวจของขาเข้า และบรรจุของขาออกที่ ขนส่งโดยระบบคอนเทนเนอร์ นอกเขตท่าทำเนียบท่าเรือ (รพท. หรือ I.C.D./Inland Container Depot)

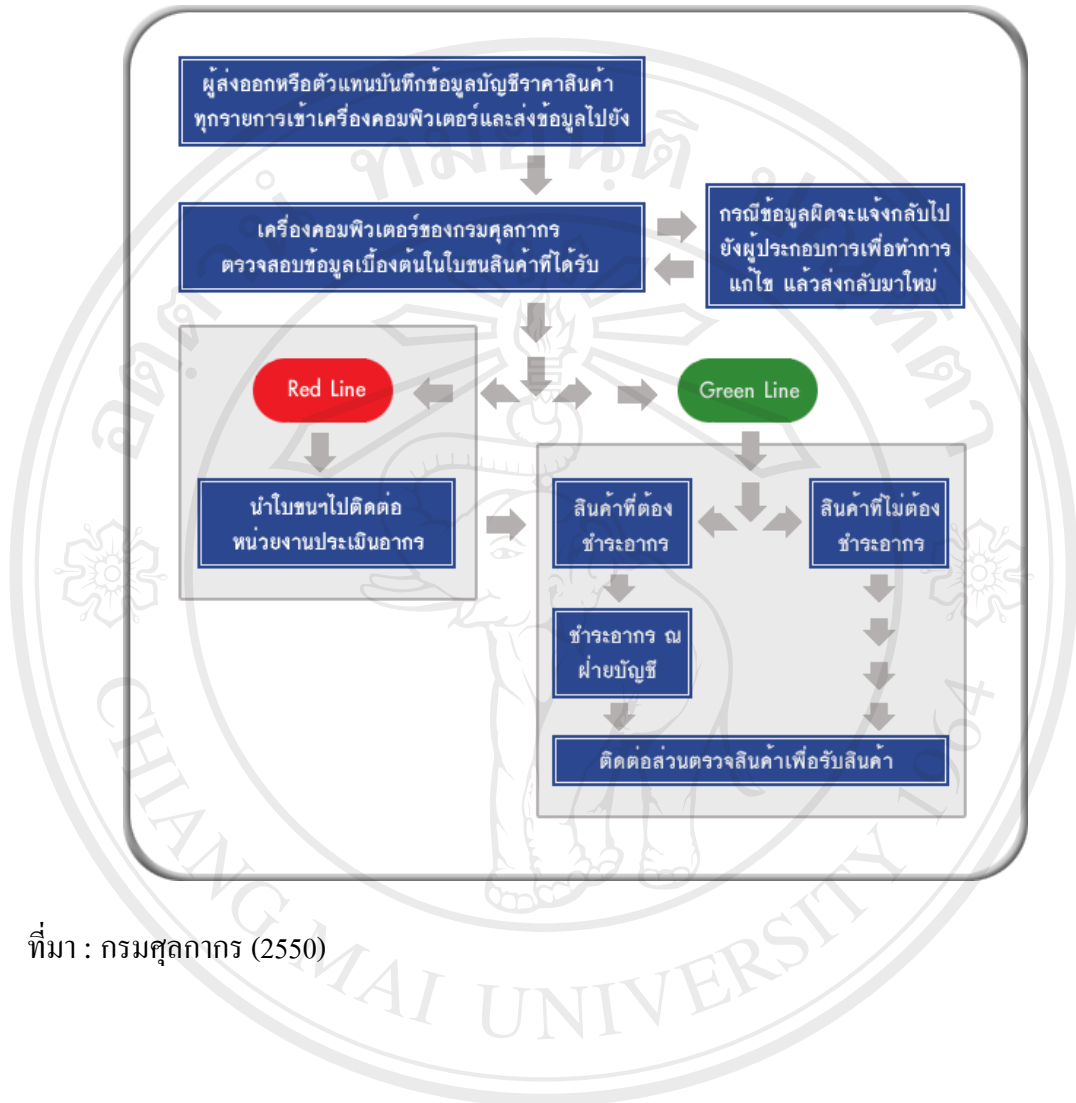
- ทำเนียบท่าเรือเอกชน

- เขตอุตสาหกรรมส่งออกต่าง ๆ

- โรงงานหรือสถานประกอบการของผู้ส่งออก

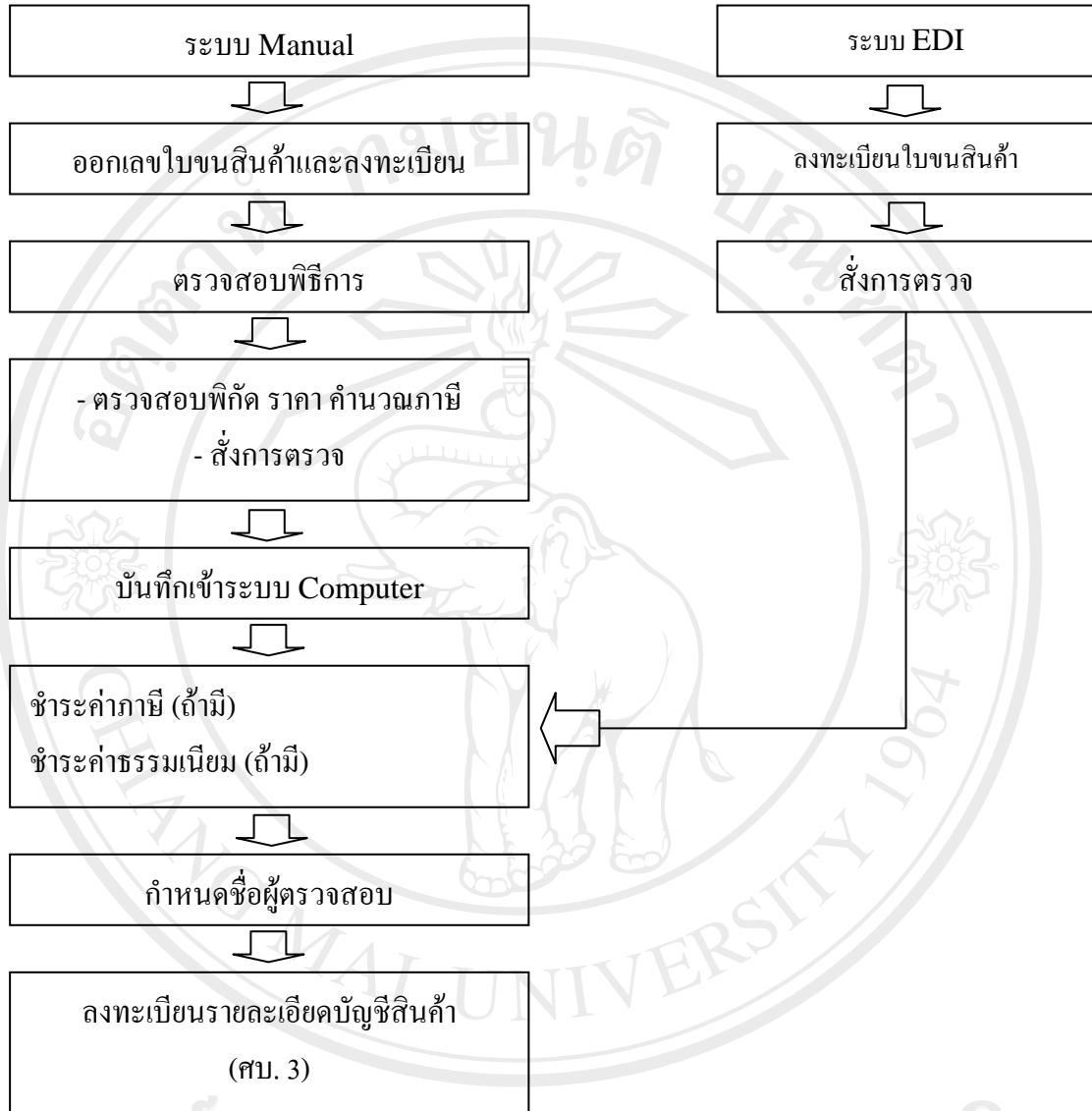
- ด่านศุลกากรภูมิภาคต่าง ๆ

ภาพผนวกที่ 11 แผนผังแสดงขั้นตอนการส่งออกสินค้า



ที่มา : กรมศุลกากร (2550)

ภาพผนวกที่ 12 ขั้นตอนการผ่านพิธีการใบขนสินค้าขาออกไม่เกิน 15 นาที



ที่มา : ด้านศุลกากรเชียงใหม่ (2549)

ภาคผนวกที่ จ

ปริมาณการส่งออกยาง

ตารางผนวกที่ 7 ปริมาณการส่งออกยางพาราตามคำสั่งซื้อในแต่ละหน่วยธุรกิจ

ที่	A		B		C
	RSS	STR	RSS	STR	RSS
1	150,000.00	120,000.00	80,000.00	50,000.00	70,000.00
2	150,000.00	100,000.00	100,000.00	50,000.00	50,000.00
3	120,000.00	75,000.00	100,000.00	45,000.00	65,000.00
4	80,000.00	120,000.00	50,000.00	75,000.00	50,000.00
5	100,000.00	50,000.00	80,000.00	75,000.00	50,000.00
6	100,000.00	90,000.00	75,000.00	45,000.00	65,000.00
7	120,000.00	100,000.00	110,000.00	30,000.00	50,000.00
8	60,000.00	75,000.00	84,000.00	60,000.00	75,000.00
9	112,000.00	75,000.00	10,000.00	60,000.00	70,000.00
10	80,000.00	60,000.00	60,000.00	75,000.00	70,000.00
11	80,000.00	120,000.00	87,000.00	45,000.00	60,000.00
12	90,000.00	90,000.00	50,000.00	30,000.00	65,000.00
13	120,000.00	55,000.00	65,000.00	30,000.00	65,000.00
14	100,000.00	75,000.00	70,000.00	30,000.00	70,000.00
15	120,000.00	60,000.00	70,000.00	30,000.00	50,000.00
รวม	1,582,000.00	1,265,000.00	1,091,000.00	730,000.00	925,000.00

ตารางผนวกที่ 7 ปริมาณการส่งออกยางพาราตามคำสั่งซื้อในแต่ละหน่วยธุรกิจ (ต่อ)

ที่	D		E		F	
	RSS	STR	RSS	STR	RSS	STR
1	20,000.00	50,000.00	100,000.00	120,000.00	150,000.00	75,000.00
2	250,000.00	60,000.00	100,000.00	120,000.00	120,000.00	75,000.00
3	70,000.00	60,000.00	100,000.00	90,000.00	150,000.00	75,000.00
4	100,000.00	90,000.00	120,000.00	75,000.00	165,000.00	120,000.00
5	80,000.00	100,000.00	64,000.00	90,000.00	100,000.00	60,000.00
6	100,000.00	70,000.00	80,000.00	90,000.00	150,000.00	90,000.00
7	75,000.00	55,000.00	106,000.00	120,000.00	120,000.00	90,000.00
8	70,000.00	80,000.00	100,000.00	75,000.00	100,000.00	75,000.00
9	120,000.00	60,000.00	93,000.00	90,000.00	100,000.00	120,000.00
10	70,000.00	60,000.00	75,000.00	90,000.00	135,000.00	100,000.00
11	120,000.00	75,000.00	100,000.00	120,000.00	120,000.00	85,000.00
12	140,000.00	100,000.00	70,000.00	100,000.00	113,000.00	75,000.00
13	70,000.00	90,000.00	80,000.00	45,000.00	100,000.00	90,000.00
14	40,000.00	75,000.00	50,000.00	50,000.00	100,000.00	45,000.00
15	130,000.00	75,000.00	65,000.00	30,000.00	100,000.00	60,000.00
รวม	1,555,000.00	1,100,000.00	1,303,000.00	1,305,000.00	1,823,000.00	1,235,000.00

ประวัติผู้เขียน

ชื่อ	นายองอาจ เลี้ยงพันธุ์สกุล
วัน เดือน ปี เกิด	18 เดือนกุมภาพันธ์ 2526
ประวัติการศึกษา	2542 สำเร็จการศึกษาระดับมัธยมศึกษาตอนปลาย โรงเรียนเบตง “วีระราษฎร์ ประสาน” อำเภอเบตง จังหวัดยะลา 2546 สำเร็จการศึกษาระดับปริญญาตรี วิทยาศาสตร์บัณฑิต (การบริหารธุรกิจ เกษตร) สถาบันเทคโนโลยีราชมงคล วิทยาเขตพระนครศรีอยุธยา หันตรา อำเภอพระนครศรีอยุธยา จังหวัดพระนครศรีอยุธยา
ประวัติการทำงาน	2550 ผู้ช่วยงานสอน หลักสูตรปริญญาโท สาขาวิชาธุรกิจเกษตร ภาควิชา เศรษฐศาสตร์เกษตร คณะเกษตรศาสตร์ มหาวิทยาลัยเชียงใหม่ จังหวัด เชียงใหม่

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright© by Chiang Mai University
All rights reserved