

ศุลกากร

Customs Bulletin

ปีที่ 20
ฉบับที่ 12

กันยายน
2555



» พิธีบวงสรวงวางกระดูกงู
เรือตรวจการศุลกากร

หน้า 2

» ความมั่งคั่งประโยชน์
ช่วยลดน้ำหนัก ต้านมะเร็ง

หน้า 21

» กระทรวงการคลังผลักดัน
ด้านศุลกากรสะเดา

หน้า 4

» เกษียณอายุราชการ
ประจำปี 2555

หน้า 22



พิธีบวงสรวงวางกระดูกงู เรือตรวจการณ์ศุลกากร



กรมศุลกากรได้รับงบประมาณ 345 ล้านบาทในการต่อสร้างเรือตรวจการณ์ศุลกากร ขนาด 80 ฟุต จำนวน 3 ลำ โดยบริษัท มาร์ชิน จำกัด เป็นผู้ดำเนินการต่อสร้างเรือดังกล่าว เพื่อใช้ในงานปราบปรามทางทะเลของกรมศุลกากร

ส่วนสืบสวนปราบปรามที่ 2 สำนักสืบสวนและปราบปราม จึงจัดพิธีบวงสรวงการวางกระดูกงูเรือตรวจการณ์ ณ ใต้เรือ บริษัท มาร์ชิน จำกัด ต.ท้ายบ้าน อ.เมือง จ.สมุทรปราการ ในวันที่ 28 กันยายน 2555 โดยอธิบดีสมชาย พูลสวัสดิ์เป็นประธานในพิธี ซึ่งในพิธีประกอบด้วยพิธีพราหมณ์และพิธีสงฆ์ ครบถ้วนถูกต้องตามแบบโบราณทุกประการ





พิธีบวงสรวงวางกระดูกงูเรือ เป็นพิธีที่มีมาแต่โบราณ ด้วยยึดถือกันต่อมาว่า ไม้เนื้อแข็งที่ถูกตัดจากป่า และนำมาวางเป็นกระดูกงูเรือนั้น มีรุกเทวดาและนางไม้สิงสถิตอยู่ จึงต้องขออนุญาตในการตัด และนำมาต่อสร้าง อีกทั้งยังเป็นการอันเชิญสิ่งศักดิ์สิทธิ์ทั้งหลายให้อำนวยโชคในการต่อสร้าง และคุ้มครองเรือและลูกเรือให้ปลอดภัยจากภัยอันตรายทั้งปวง

การจัดพิธีบวงสรวงดังกล่าว โดยปกติจะใช้กับเรือของราชการที่ใช้ในการรบ หรือปฏิบัติการป้องกันประเทศ

และอีกสิ่งหนึ่งที่สำคัญในพิธีบวงสรวงครั้งนี้ คือ เจ้าหน้าที่ที่ปฏิบัติงานด้านปราบปรามทางทะเล ได้ให้สัญญาต่อหน้าสิ่งศักดิ์สิทธิ์และผู้บริหารกรมฯ ว่าจะดูแลรักษาเรือให้ดีที่สุด และจะตั้งใจปฏิบัติหน้าที่ตามภารกิจของกรมฯ อย่างเต็มกำลังความสามารถ





กระทรวงการคลัง ผลักดันด้านศุลกากรสะเดา

ให้เป็นต้นแบบการบริการรองรับประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน
และเป็นประตูการค้าเชื่อมโยงนานาชาติ

พร้อมเร่งพัฒนาด้านศุลกากรระนองให้เป็นท่าเรือเนกประสงค์
เพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวและการค้าชายแดน



นายกิตติรัตน์ ณ ระนอง รองนายกรัฐมนตรีและรัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลังเปิดเผยว่า รัฐบาลได้เล็งเห็นความสำคัญของการก่อสร้างด้านศุลกากรสะเดาแห่งใหม่ และปรับปรุงด้านพรมแดนสะเดาเดิม เพื่อให้เป็นต้นแบบในการให้บริการด้านเศรษฐกิจการค้าชายแดนอย่างเต็มรูปแบบ มีความทันสมัยเพื่อรองรับการเปิดประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนในปี 2558 และปริมาณการค้าที่คาดว่าจะเพิ่มสูงขึ้นในอนาคต คณะรัฐมนตรีจึงมีมติอนุมัติงบประมาณ ตามพ.ร.บ.งบประมาณรายจ่ายประจำปี พ.ศ. 2554 ในวงเงิน 123.8 ล้านบาท บนพื้นที่ 661 ไร่ โดยคาดว่าจะสามารถสร้างด้านแห่งใหม่และปรับปรุงด้านฯ เดิมให้แล้วเสร็จภายในปี 2557

การออกแบบด้านศุลกากรสะเดาได้ให้ความสำคัญกับการจัดการด้านโลจิสติกส์ และห่วงโซ่อุปทานเป็นหลัก เพื่อให้ด้านศุลกากรสะเดาใหม่เป็นต้นแบบที่มุ่งในการให้บริการลูกค้าและเพิ่มประสิทธิภาพในการปฏิบัติงานเป็นสำคัญ เช่น การรองรับปริมาณการค้าและผู้โดยสารในอีก 20 ปี ซึ่งจะสร้างระบบที่รองรับการให้บริการศุลกากร ณ จุดเดียว (One Stop Services) โดยมีการแยกการจราจรรถขนส่งสินค้าและการเดินทางผ่านเข้า-ออกด้านของผู้โดยสารออกจากกัน รวมไปถึงการเพิ่มระบบเครื่อง X-Ray ในการตรวจสอบสินค้าเพื่อความเร็วในการอำนวยความสะดวกเป็นต้น

นอกจากนี้ยังได้มีการศึกษาแผนหลัก (Master Plan Study) ของโครงการ โดยจะใช้แนวคิดที่จะพัฒนาให้ด้านศุลกากรสะเดาแห่งใหม่และพื้นที่ส่วนต่อเนื่องข้างเคียงเป็นกลไกสำคัญในการพัฒนาเศรษฐกิจ (Economic Development) ทั้งในระดับพื้นที่และระดับภูมิภาคโดยวางแผนให้ด้านศุลกากรสะเดาเป็นประตูการค้าที่เชื่อมโยงสู่นานาชาติ



ทั้งนี้การผลักดันและเร่งการพัฒนาด้านศุลกากรสะเดาจึงจะมีความสำคัญอย่างมากในอนาคต จากการคาดการณ์ของสถาบันวิจัยและให้คำปรึกษาแห่งมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ พบว่าปริมาณการค้าด่านสะเดาจะเพิ่มสูงขึ้นมาก ก่อนที่จะเข้าสู่การเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน โดยคาดว่าในปี 2558 จะมีปริมาณการค้า 411,721 ล้านบาท เพิ่มขึ้นประมาณ 1 แสนล้านบาท จากปัจจุบัน และจำนวนผู้โดยสารเพิ่มสูงขึ้นถึง 3.78 ล้านคน เพิ่มขึ้นมากกว่า 4 แสนคนจากปัจจุบัน

ส่วนปริมาณการค้าของด่านศุลกากรปางดงเบซาร์ มีแนวโน้มเพิ่มสูงขึ้นต่อเนื่องเช่นเดียวกันกับด่านศุลกากรสะเดา โดยในปี 2554 มีมูลค่าการค้าสูงถึง 235,368 ล้านบาท ขยายตัวร้อยละ 15.4 มูลค่าการนำเข้า 37,717 ล้านบาท ลดลงร้อยละ 4.5 และมีมูลค่าการส่งออก 197,650 ล้านบาท ขยายตัวร้อยละ 20.1 ทำให้ในปี 2554 ด่านปางดงเบซาร์มีมูลค่าเกินดุลการค้ากว่า 159,933 ล้านบาท

สำหรับจังหวัดระนอง อยู่ระหว่างดำเนินการจะผลักดันให้จังหวัดเป็นเขตเศรษฐกิจพิเศษ เพื่อส่งเสริมการลงทุน ทั้งภาคการผลิตและภาคแรงงานให้กับผู้ประกอบการ เพื่อใช้เป็นฐานการผลิตที่สำคัญในภูมิภาค และใช้ประโยชน์สูงสุดจากท่าเรือระนองเพื่อการส่งออกและนำเข้า ซึ่งในอนาคตสามารถพัฒนาเป็น HUP ของอ่าวเบงกอล (Transportation Hub of Ranong-Bengal Bay) เพื่อเชื่อมประเทศไทย-มาเลเซีย-อินโดนีเซีย-อินเดีย-บังกลาเทศ ด้วยการผลักดันให้เกิดการใช้ประโยชน์จากท่าเรือเนกประสงค์ เพื่อเสริมสร้างความเข้มแข็งในการส่งออกของภาคใต้ตอนบนอย่างมีประสิทธิภาพ

การพัฒนาท่าเทียบเรือศุลกากรระนองให้เป็นท่าเทียบเรือเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวและการค้าชายแดนจังหวัดระนอง คาดว่า จะส่งผลให้เกิดการพัฒนาจังหวัดทั้งในด้านเศรษฐกิจ การค้าและการลงทุน รวมไปถึงพื้นที่โดยรอบด้วย ดังนั้นกรมศุลกากรจึงอยู่ในระหว่างการศึกษาและวิเคราะห์เพื่อเสนอแนวทางเกี่ยวกับการจัดตั้งเขตปลอดอากรสำหรับประกอบการอุตสาหกรรมการท่องเที่ยว (Tourism Free Zone) หรือเขตเศรษฐกิจรูปแบบอื่นๆ ที่เหมาะสม เพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยว การค้าและการลงทุนภายในประเทศ



บันทึกภาพผ่านเลนส์



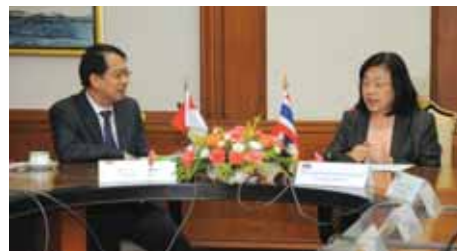
ลงนาม MOU

นายสมชาย พูลสวัสดิ์ อธิบดีกรมศุลกากร ร่วมลงนามในบันทึกความร่วมมือ (MOU) ศูนย์ประสานการปฏิบัติในการรักษาผลประโยชน์ของชาติทางทะเล (ศรชล.) เพื่อแลกเปลี่ยนข้อมูลข่าวสารทางทะเลระหว่างหน่วยงานหลัก ณ ห้องชมชลธิ หอประชุมกองทัพเรือ เมื่อวันที่ 20 สิงหาคม 2555



ต้อนรับศุลกากรสิงคโปร์

นางฉวีวรรณ คงเจริญกิจกุล ที่ปรึกษาด้านการพัฒนาและบริหารจัดการจัดเก็บภาษี พร้อมด้วยผู้บริหารระดับสูงของกรมฯ ให้การต้อนรับคณะอธิบดีศุลกากรสิงคโปร์ ในโอกาสเดินทางศึกษาดูงานการตรวจปล่อยสินค้าผ่านอุปกรณ์ IT, ระบบ RFID, และระบบ e-lock รวมทั้งแลกเปลี่ยนมุมมองและกระชับความสัมพันธ์ระหว่างศุลกากรทั้งสองประเทศ ณ ห้องอนุमानราชชน เมื่อวันที่ 21 สิงหาคม 2555



รวมแรงไทย รักษาน้ำใส

นายธันท์ สุวัจน์เมธากุล รองอธิบดีด้านยุทธศาสตร์ ร่วมงาน “รวมแรงไทย รักษาน้ำใสทุกคูคลอง” โดยมี นางสาวยิ่งลักษณ์ ชินวัตร นายกรัฐมนตรี เป็นประธานในพิธีเปิดงานฯ ณ บริเวณลานอเนกประสงค์ ศูนย์การค้าเซ็นทรัลเวิลด์ กรุงเทพมหานคร เมื่อวันที่ 17 สิงหาคม 2555





เปิดอาคาร กพ.

นายสมชาย พูลสวัสดิ์ อธิบดีกรมศุลกากร พร้อมด้วยผู้บริหารระดับสูงของกรมฯ ร่วมเป็นเกียรติในพิธีเปิดอาคารสำนักงานคณะกรรมการข้าราชการพลเรือน กพ. โดยมีนายยงยุทธ วิชัยดิษฐ รองนายกรัฐมนตรี เป็นประธานในพิธี และรัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทย ร่วมเป็นสักขีพยาน เมื่อวันที่ 22 สิงหาคม 2555



ตรวจเยี่ยม สสท.

นายสุพร ดนัยตั้งตระกูล ที่ปรึกษารัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลัง และนายจิรวุฒิ สิงห์โตทอง เลขานุการรัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลัง พร้อมคณะ เดินทางมาตรวจเยี่ยม และรับฟังปัญหา รวมถึงอุปสรรคในการดำเนินงานของเจ้าหน้าที่ สำนักงานศุลกากรตรวจสินค้าทำอาภาศยานสุวรรณภูมิ โดยมีนายวันนรินทร์ กัลยาณมิตร ที่ปรึกษาด้านพัฒนาระบบสิทธิประโยชน์ทางศุลกากร นายธนิ์ สุวธเนชกุล รองอธิบดีด้านยุทธศาสตร์ พร้อมคณะผู้บริหาร ร่วมให้การต้อนรับและให้ข้อมูล ซึ่งวัตถุประสงค์ของการเดินทางมาตรวจเยี่ยมครั้งนี้ เพื่อเตรียมความพร้อมหน่วยงานในสังกัดกระทรวงการคลัง สำหรับการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC) ในปี พ.ศ. 2558 เมื่อวันที่ 21 สิงหาคม 2555



สัมมนา ยุทธศาสตร์กรมฯ 5 ปี

นายสมชาย พูลสวัสดิ์ อธิบดีกรมศุลกากร เป็นประธานเปิดการสัมมนา ยุทธศาสตร์กรมศุลกากร 5 ปี ณ โรงแรม S 31 กรุงเทพฯ ระหว่างวันที่ 27-28 สิงหาคม 2555



ร่วมแสดงความยินดี

นายจำเริญ โพธิยอด ผู้อำนวยการสำนักบริหารกลาง ร่วมแสดงความยินดีในโอกาส วันคล้ายวันสถาปนากรมสรรพากร ครบรอบ 97 ปี ณ ห้องประชุมพระอุเทน 1 ชั้น 2 กรมสรรพากร เมื่อวันที่ 3 กันยายน 2555



สัมมนาทางวิชาการ

กรมศุลกากรจัดสัมมนาทางวิชาการ "แสวงจุดร่วม สงวนจุดต่าง สร้างศุลกากร" หลักการและแนวทางการทำงานของแห่งวิชาการ ณ โรงแรมเดอะแอฟร์ เฮาส์ บีช รีสอร์ทฯ อ.เกาะสมุย จ.สุราษฎร์ธานี ระหว่างวันที่ 7-9 กันยายน 2555



ประชุม ASEM Customs-Trade day

นายธนัท สุวัฑฒะชากุล รองอธิบดีด้านยุทธศาสตร์เป็นประธานการประชุม ASEM Customs-Trade day ครั้งที่ 3 และ ASEM AWC ครั้งที่ 6 ซึ่งกรมฯ เป็นเจ้าภาพที่จังหวัดเชียงใหม่ ระหว่างวันที่ 17-19 กันยายน 2555 ซึ่งมีผู้ช่วยทูตฝ่ายศุลกากรไทยประจำเบลเยียมและผู้แทนจาก สมพ. และ สสป. เข้าร่วมการประชุมในโอกาสนี้ด้วย



Thailand National Single Window & ASEAN Single Window

เชื่อมโยงข้อมูลใบขนสินค้าของอาเซียน (G2G)
และข้อมูลการส่งออกระหว่างผู้ประกอบการค้า
ไทยและลาว (B2B)

โดย สนิมหัตถ์ เกียรติงานนท์
ผู้อำนวยการส่วนแผนงานและมาตรฐาน

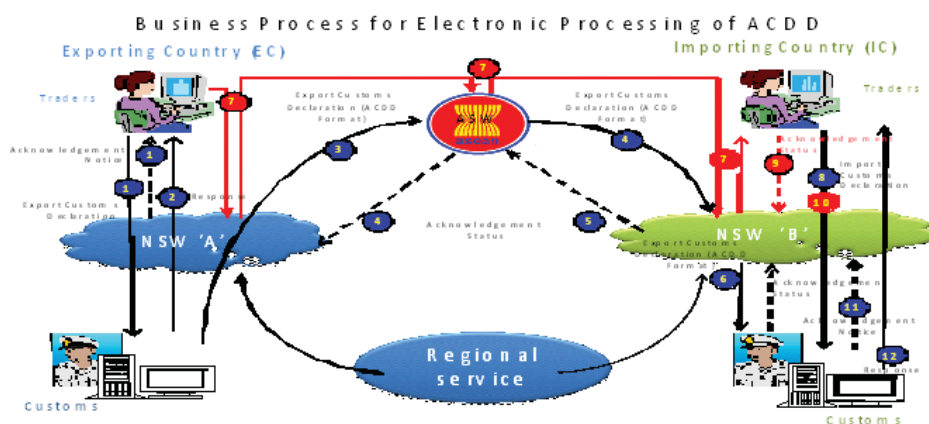


ใบขนสินค้าของอาเซียน (เพิ่มเติม)

โครงการนำร่อง ASEAN Single Window สำหรับเชื่อมโยงข้อมูลใบขนสินค้าของอาเซียน (ACDD : ASEAN Customs Declaration Document) จัดทำขึ้นสำหรับทดสอบความพร้อมของ National Single Window (NSW) และ ASEAN Single Window ระหว่าง 7 ประเทศสมาชิกอาเซียน (ไทย อินโดนีเซีย มาเลเซีย ฟิลิปปินส์ สิงคโปร์ บรูไน และเวียดนาม) โดยโครงการนี้เป็นการเชื่อมโยงข้อมูลใบขนสินค้าขาออกระหว่างศุลกากรอาเซียน ทำให้ศุลกากรอาเซียนทราบข้อมูลการนำเข้าสินค้าจาก

ประเทศสมาชิกอาเซียน ได้ล่วงหน้าก่อนที่สินค้าจะเดินทางมาถึง ศุลกากรประเทศนำเข้า จึงสามารถใช้ข้อมูลล่วงหน้าสำหรับพัฒนาระบบบริหารความเสี่ยง และวางแผนการตรวจปล่อยสินค้าให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น ทั้งนี้ ผู้ประกอบการที่ดำเนินการตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง จะได้รับความสะดวกรวดเร็วในการตรวจปล่อยสินค้ามากขึ้น โดยผู้นำเข้ายังคงปฏิบัติพิธีการศุลกากรสำหรับการนำเข้าสินค้าตามปกติ แต่จะได้รับบริการที่สะดวกรวดเร็วมากขึ้นเมื่ออาเซียนนำมาใช้งานอย่างเป็นทางการแล้ว (ตามรูปข้างล่าง)

รูปที่ 1 : NSW – ASW Gateway Inter-operability



การเชื่อมโยงข้อมูล ACDD

โครงการนำร่องเชื่อมโยงข้อมูลใบขนสินค้าของอาเซียน (ACDD) มีขั้นตอนการทำงานโดยสรุปดังนี้

1. ผู้ส่งออก จัดทำใบขนสินค้าขาออกอิเล็กทรอนิกส์ ส่งให้ระบบศุลกากรอิเล็กทรอนิกส์ โดยผ่านระบบ NSW ในประเทศส่งออก
2. กรมศุลกากร และระบบศุลกากรอิเล็กทรอนิกส์ตรวจสอบความถูกต้องสมบูรณ์ของข้อมูลตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง และอนุมัติการส่งออกสินค้า
3. ผู้ส่งออก ส่งข้อมูลการส่งออก (ใบขนสินค้าขาออกและบัญชีราคาสินค้า) ให้ผู้นำเข้าผ่านระบบ NSW ในประเทศส่งออก และระบบ NSW ในประเทศนำเข้า ตามลำดับ
4. ระบบ NSW ในประเทศนำเข้า ส่งข้อมูลการส่งออกที่ได้รับให้ระบบศุลกากรอิเล็กทรอนิกส์ในประเทศนำเข้า
5. ระบบศุลกากรอิเล็กทรอนิกส์ในประเทศนำเข้ามีข้อมูลสำหรับระบบบริหารความเสี่ยง และวางแผนการตรวจปล่อยสินค้าได้ล่วงหน้า

โครงการเชื่อมโยงข้อมูลการค้าไทยและลาว

Thailand National Single Window (ระยะที่ 2) เปิดให้บริการตั้งแต่ไตรมาสที่ 4 ของปี 2554 ปัจจุบันมีการเชื่อมโยงข้อมูลหน่วยงานภาครัฐและภาคธุรกิจประมาณเดือนละ 6.3 ล้านเอกสารอิเล็กทรอนิกส์ เพิ่มขึ้นจากปี 2551 (เดือนละ 5.5 ล้านเอกสารอิเล็กทรอนิกส์) ประมาณร้อยละ 16 โดยเป็นการเชื่อมโยงข้อมูลระหว่างหน่วยงานภาครัฐ (G2G) และการเชื่อมโยงระหว่างหน่วยงานภาครัฐและภาคธุรกิจ (G2B และ B2G) เป็นส่วนใหญ่ สำหรับการเชื่อมโยงข้อมูลระหว่างภาคธุรกิจ (B2B) มีเฉพาะการชำระเงินค่าภาษีอากรเพียงประมาณเดือนละ 50,000 เอกสารเท่านั้น



โครงการเชื่อมโยงข้อมูลการส่งออก ระหว่างผู้ประกอบการค้าไทยและลาว (B2B)

เป็นการใช้โครงสร้างพื้นฐานของ NSW ของทั้งสองประเทศ เชื่อมโยงข้อมูลการส่งออก (ใบขนสินค้าขาออกและบัญชีราคาสินค้า) เพื่ออำนวยความสะดวกการใช้ข้อมูลร่วมกัน และประหยัดค่าใช้จ่ายของผู้ประกอบการค้าไทยและลาว ดังนี้

ผู้นำเข้าสามารถใช้ข้อมูลที่ได้รับจากผู้ส่งออกในประเทศส่งออก สำหรับจัดทำใบขนสินค้าขาเข้าแบบอัตโนมัติ และไม่ต้องเสียเวลาในการจัดทำข้อมูลใหม่ แต่ในกรณีของสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว อาจยังได้ประโยชน์ไม่เต็มประสิทธิภาพในขณะนี้ เนื่องจากศุลกากรลาวยังคงใช้ระบบเอกสารสำหรับการตรวจปล่อยสินค้า แต่จะเป็นประโยชน์อย่างมากในอนาคต

ประหยัดเวลาและค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้องกับการจัดทำและจัดส่งเอกสารต่างๆ ให้หน่วยงานภาครัฐหลายหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการออกของ เช่น กรมศุลกากร และหน่วยงานออกใบอนุญาตต่างๆ เป็นต้น

ลดความผิดพลาดของการบันทึกข้อมูลซ้ำซ้อนหลายครั้งในประเทศนำเข้า ทำให้การจัดทำข้อมูลสถิติเพื่อการบริหารสะดวก และรวดเร็วมากขึ้น และมีความถูกต้องแม่นยำมากขึ้น

สามารถนำความสำเร็จของโครงการนี้ ไปปรับใช้กับงานด้านอื่นๆ ในทำนองเดียวกันได้ เช่น การเชื่อมโยงข้อมูลประเภทอื่นๆ ให้ครบทุกประเภท และการริเริ่มการเชื่อมโยงข้อมูลทำนองเดียวกันกับประเทศอื่นๆ ในภูมิภาคอาเซียน และนอกภูมิภาคอาเซียนได้ในอนาคต

เป็นส่วนหนึ่งของ ASEAN Single Window หรืออาจกล่าวได้ว่าเป็นโครงการ ASEAN Single Window สำหรับผู้ประกอบการอาเซียน (B2B) โครงการแรก เนื่องจากปัจจุบันประเทศสมาชิกอาเซียนพัฒนาโครงการนำร่อง ASEAN Single Window สำหรับเชื่อมโยงข้อมูลใบรับรองแหล่งกำเนิดสินค้าของอาเซียน และใบขนสินค้าของอาเซียน ซึ่งทั้งสองโครงการเป็นเพียงการนำร่องหรือทดลอง ระหว่างหน่วยงานภาครัฐของอาเซียน (G2G) เท่านั้น แต่ยังไม่มีการนำร่อง ASEAN Single Window สำหรับเชื่อมโยงข้อมูลระหว่างผู้ประกอบการของอาเซียน (B2B) ปัจจุบันประเทศสมาชิกอาเซียนกำลังขอแหล่งเงินทุนเพื่อพัฒนาโครงการนำร่องทำนองเดียวกันนี้

เมื่อหน่วยงานภาครัฐของทั้งสองประเทศ ใช้ระบบไร้เอกสารเต็มรูปแบบแล้ว จะทำให้ผู้ประกอบการค้าของทั้งสองประเทศไม่ต้องส่งเอกสารทั้งชุด หรือที่เรียกกันทั่วไปว่า Shipping Document ให้อีกประเทศหนึ่ง ทำให้ลดค่าใช้จ่ายจำนวนมาก เกี่ยวกับการจัดทำ และการจัดส่งเอกสารระหว่างประเทศ อันเป็นเป้าหมายสำคัญส่วนหนึ่งของการจัดตั้งประชาคมอาเซียน ซึ่งคาดว่าจะใช้เวลาอีกนานมากกว่าจะได้เห็น e-ASEAN ทั้งทั้งภูมิภาคอาเซียน

ปัจจุบัน (กรกฎาคม 2555) มีผู้ประกอบการค้าไทยเข้าร่วมโครงการเชื่อมโยงข้อมูลการส่งออกระหว่างประเทศจำนวน 4 บริษัท ประกอบด้วย

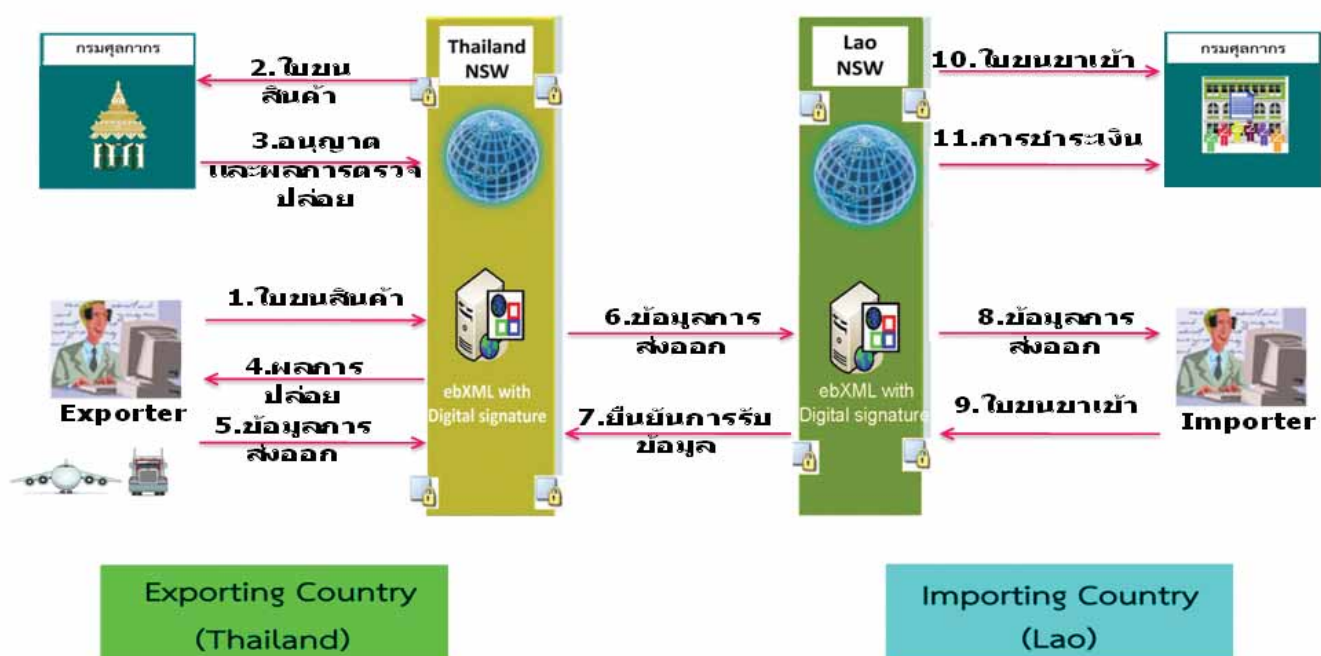
1. บริษัท ซี ที ไอ โลจิสติกส์ จำกัด
2. บริษัท วี-เซิร์ฟ โลจิสติกส์ จำกัด
3. บริษัท ไฟโอเนียร์ แอร์คาร์โก้ จำกัด
4. บริษัท พรอสเพอริตี้ เอ็นเตอร์ไพรส์ จำกัด

และผู้ประกอบการค้าลาวจำนวน 6 บริษัท ที่เข้าร่วมโครงการนี้ ประกอบด้วย

1. C.S Transport Co., Ltd
2. Blitz Logistik (Laos) Ltd.
3. Exim Company Limited
4. Indochaina TRAVEL Sole Co., Ltd
5. Phetphan Trading Export Import Co., Ltd
6. Lao Freight Forwarder



กระบวนการส่งข้อมูลการส่งออกจากประเทศไทย (NSW) ไปให้ผู้นำเข้าลาว (NSW)





การเชื่อมโยงข้อมูลการส่งออกระหว่างผู้ส่งออกไทยและผู้นำเข้าลาว สรุปได้ดังนี้

ผู้ส่งออกไทย จัดทำและส่งข้อมูลใบขนสินค้าขาออกส่งให้ระบบศุลกากรไรเอกสารผ่านระบบ NSW เมื่อดำเนินการถูกต้องครบถ้วนสมบูรณ์ และกรมศุลกากรอนุมัติให้ส่งออกสินค้าได้

ผู้ส่งออกไทย ส่งข้อมูลการส่งออกให้ระบบ NSW จากนั้นระบบ NSW ของไทยจะส่งข้อมูลการส่งออกของผู้ส่งออกรายนั้นให้ระบบ NSW ของลาว โดยผู้ส่งออกไทยสามารถตรวจสอบผลการรับส่งข้อมูลระหว่างไทยและลาวได้จากระบบ e-Tracking ของระบบ NSW ของไทยได้ตลอดเวลา

ระบบ NSW ของลาวจะส่งข้อมูลที่ได้รับนั้นให้แก่ผู้นำเข้าลาวต่อไป โดยผู้นำเข้าลาวสามารถตรวจสอบผลการรับส่งข้อมูลระหว่างประเทศได้จากระบบ e-Tracking ของระบบ NSW ของลาวได้เช่นเดียวกัน

ผู้นำเข้าลาวสามารถนำข้อมูลที่ได้รับมาจัดทำเป็นใบขนสินค้าขาเข้า และหรือเพื่อการอื่นที่เกี่ยวข้อง โดยไม่ต้องบันทึก

ข้อมูลใหม่ โดยการพิมพ์ใบขนสินค้าขาเข้าแล้วนำไปยื่นให้ศุลกากรลาวสำหรับการตรวจปล่อยสินค้าต่อไป

การเชื่อมโยงข้อมูลการส่งออกระหว่างผู้ประกอบการค้าไทยและลาว มีการเข้ารหัสข้อมูล และลงลายมือชื่อดิจิทัลในเอกสารที่รับส่งกันระหว่างประเทศ ทีมงานกำกับดูแลระบบ NSW, Help Desk and Call Center และผู้พัฒนาระบบของทั้งสองประเทศ ทำหน้าที่อำนวยความสะดวกเกี่ยวกับการเชื่อมโยงข้อมูล และแก้ไขปัญหาทางเทคนิคเกี่ยวกับการให้บริการเชื่อมโยงข้อมูลระหว่างประเทศ โดยไม่มีสิทธิเข้าถึงรายละเอียดของข้อมูลที่มีการรับส่งระหว่างผู้ประกอบการค้าของทั้งสองประเทศแต่อย่างใด และโครงการนี้ยังไม่สิ้นสุดลงเพียงเท่านั้น แต่จะมีการพัฒนาบริการอย่างต่อเนื่อง เพื่อก้าวไปสู่การยกเลิกการส่งเอกสารระหว่างประเทศทั้งหมดในอนาคต เมื่อกฎระเบียบมีความทันสมัยมากขึ้น ส่วนราชการต่างๆ ของอาเซียน ยอมรับเอกสารอิเล็กทรอนิกส์แทนกระดาษเอกสารแล้ว ก็จะช่วยส่งเสริมการค้าไร้เอกสาร (Paperless Trading) ระหว่างอาเซียนในอนาคต

การตรวจสอบการนำของเสียจากเรือ เข้ามาบำบัดหรือกำจัดภายในประเทศ

ตามอนุสัญญา MARPOL 73/78

โดย กริษา เกิดศรีพันธุ์

นายด่านศุลกากรเกาะสมุย รักษาการในตำแหน่ง

ผู้เชี่ยวชาญด้านเทคนิคการตรวจสอบสินค้า สทบ.



ปัญหาการลักลอบทิ้งของเสียในทะเลมีทุกวัน แต่ปริมาณอาจไม่มากพอที่จะเป็นข่าว บางครั้งเรือของผู้รับบำบัดไปรับของเสียจากเรือบรรทุกสินค้า ก็นำกลับมาเฉพาะของเสียที่รีไซเคิลได้ ส่วนของเสียที่ไม่มีมูลค่าก็ปล่อยทิ้งลงทะเลโดยไม่มีผู้ได้รับรู้และไม่สามารถทำอะไรได้ ยังไม่นับรวมถึงการปล่อยของเสียจากเรือขุดเจาะปิโตรเลียมในทะเล เรือประมง หรือเรือท่องเที่ยวอื่นๆ ด้านปริมาณของเสียจากเรือบรรทุกสินค้าที่เข้ามาเทียบท่าในประเทศไทยในแต่ละปีเฉพาะท่าเรือแหลมฉบังมีจำนวน 6,954 เทียวนในปี 2553 และเคยมีจำนวนสูงถึง 8,093 เทียวนในปี 2551 โดยคาดว่าผลกระทบสิ่งแวดล้อมเรื่องปัญหาคาร์บอนในทะเลจากการลักลอบทิ้งของเสียจากเรือจะมีแนวโน้มสูงขึ้น จึงเป็นที่มาของแนวทางการจัดการปัญหายุทธศาสตร์ตามอนุสัญญา MARPOL 73/78

ในฐานะที่ผู้เขียนได้ปฏิบัติหน้าที่อยู่ ณ สำนักงานศุลกากรท่าเรือแหลมฉบัง ได้พบเห็นปัญหาที่เกิดขึ้นบ่อยครั้งเกี่ยวกับการนำของเสียจากน้ำมัน (WASTE OIL) ที่ลงจากเรือเพื่อนำไปบำบัดหรือกำจัด โดยมีสาเหตุจากการเข้าตรวจค้นจับกุมจากเจ้าหน้าที่ ที่มีหน้าที่หรือมีส่วนเกี่ยวข้องในการป้องกันและปราบปรามการลักลอบหนีศุลกากร ส่วนใหญ่จะเป็นปัญหาในทางปฏิบัติ และจะเกิดขึ้นระหว่างการขนส่งของเสียจากเรือไปสู่โรงงาน แม้ว่ายังอยู่ในระหว่างขั้นตอนของการดำเนินงาน เหตุที่เป็นเช่นนี้เนื่องจากกระบวนการของประเทศไทยเกี่ยวข้องกับบุคลากรและหน่วยงานหลายฝ่าย ซึ่งต่างฝ่ายต่างเข้าใจในข้อกำหนด และวิธีปฏิบัติ ที่ไม่ตรงกันรวมทั้งขาดการสื่อสาร การประสานงานระหว่างกัน จึงส่งผลให้เกิดการสับสนวุ่นวายในแนวทางการปฏิบัติ ด้วยเหตุนี้ผู้เขียนจึงได้รวบรวม และเรียบเรียงกฎ ข้อบังคับ รูปแบบและวิธีการปฏิบัติที่เหมาะสมและสอดคล้องกับที่อนุสัญญาระหว่างประเทศ MARPOL 73/78 กำหนดไว้

ทั้งนี้เพื่อให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งส่วนราชการ เอกชน และผู้ที่มีส่วนได้ ส่วนเสีย รับทราบ เกิดความเข้าใจที่ถูกต้องตรงกัน เพื่อกำกับ ดูแล และตรวจสอบ การขนถ่ายของเสียจากเรือและการทำงานของผู้รับจัดการของเสีย ให้เพียงพอ รวดเร็ว มีประสิทธิภาพและอยู่ภายใต้มาตรฐานสิ่งแวดล้อมภายในประเทศ

1. ความเป็นมาและวัตถุประสงค์ของอนุสัญญา MARPOL 73/78

สืบเนื่องมาจากการที่ประเทศไทยโดยกระทรวงการต่างประเทศได้ลงนามในภาคิยานุวัติสารเข้าเป็นภาคีอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการป้องกันมลพิษจากเรือ ค.ศ. 1973 และพิธีสาร ค.ศ. 1978 (International Convention for The Prevention of Pollution from Ship, 1973, as Modified by The Protocol of 1978 Relating, Thereto (MARPOL) ตั้งแต่วันที่ 15 ตุลาคม 2550 และมีผลบังคับใช้กับประเทศไทย ตั้งแต่วันที่ 2 กุมภาพันธ์ 2551 เป็นต้นมา ซึ่งอนุสัญญาดังกล่าวเป็นอนุสัญญาที่จัดทำขึ้นภายในกรอบการอุปถัมภ์ขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (International Maritime Organization : IMO) ซึ่งการลงนามดังกล่าวมีผลให้รัฐภาคีอนุสัญญา MARPOL 1973/1978 ต้องจัดหาสิ่งอำนวยความสะดวกในการรับของเสียจากเรือให้เพียงพอกับความต้องการของเรือที่ต้องการใช้สิ่งอำนวยความสะดวกในการดำเนินการดังกล่าว ณ ท่าเรือและท่าขนถ่ายสินค้าเพื่อรับของเสียจากเรือโดยไม่ก่อให้เกิดความล่าช้าเกินสมควรแก่เรือ

วัตถุประสงค์ เพื่อป้องกันมลภาวะทางทะเลที่เกิดจากการปฏิบัติการณ์ของเรือ หรืออุบัติเหตุที่เกิดขึ้นในทะเล โดยเฉพาะมลพิษเนื่องจากน้ำมันหรือสารที่เป็นอันตราย ซึ่งแบ่งประเภทของเสียที่เกิดขึ้นบนเรือ ออกเป็น 6 ประเภทคือ



- (1) ของเสียจากน้ำมัน (Waste Oil)
- (2) ของเหลวที่เป็นพิษ (Noxious liquids Substances)
- (3) สารอันตรายที่บรรจุในหีบห่อ (Harmful Substances in Packaged Form)
- (4) น้ำเสีย (Sewage)
- (5) ขยะ (Garbage)
- (6) มลพิษทางอากาศจากเรือ (Air Pollution from Ship)

2. การเตรียมความพร้อมของกรมศุลกากรต่ออนุสัญญา MARPOL 73/78

การออกประกาศและคำสั่งทั่วไปกรมศุลกากร เพื่อให้เป็นไปตามประกาศกระทรวงการคลัง ดังนี้

2.1 ประกาศกรมศุลกากรที่ 33/2546 (คำสั่งทั่วไปที่ 13/2546) เมื่อวันที่ 13 มิถุนายน 2546 เรื่อง ระเบียบปฏิบัติเกี่ยวกับการนำของเสียจากเรือเข้ามาบำบัดหรือกำจัด (เจตนารมณ์ของประกาศและคำสั่ง เพื่อให้การบำบัดหรือกำจัดของเสียจากเรือเป็นไปอย่างถูกวิธี ป้องกันมิให้มีการนำของเสียจากเรือไปทิ้งทะเล อันเป็นเหตุให้เกิดมลพิษต่อสิ่งแวดล้อม

ประกอบกับการเตรียมการเพื่อเข้าเป็นภาคีอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการป้องกันมลพิษจากเรือ ค.ศ. 1973 และพิธีสาร ค.ศ. 1978 ซึ่งกำหนดให้ท่าเรือต่างๆ ต้องจัดบริการอุปกรณ์รองรับของเสียจากเรืออย่างเพียงพอ โดยมีให้เรือต้องเสียเวลาเกินความจำเป็น)

2.2 ประกาศกรมศุลกากรที่ 117/2549 (ระเบียบกรมศุลกากร 43/2549) เมื่อวันที่ 31 ธันวาคม 2549

2.3 ประกาศกรมศุลกากรที่ 77/2552 (คำสั่งทั่วไปที่ 13/2552) เมื่อวันที่ 14 ตุลาคม 2552 (เพื่อปฏิบัติให้เป็นไปตามอนุสัญญา MARPOL 73/78 ที่ประเทศไทยได้ลงนามเป็นภาคีแล้ว)

2.4 ประกาศกรมศุลกากรที่ 63/2555 (คำสั่งทั่วไปที่ 34/2555) เมื่อวันที่ 25 เมษายน 2555

3. หน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้อง

3.1 ระดับกระทรวงที่สำคัญ ได้แก่ กระทรวงคมนาคม กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมกระทรวงอุตสาหกรรมและกระทรวงการคลัง

3.2 ระดับกรมที่สำคัญ ได้แก่ กรมเจ้าท่า กรมโรงงานอุตสาหกรรม กรมควบคุมมลพิษ และกรมศุลกากร

4. กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับอนุสัญญา MARPOL 73/78

พ.ร.บ. การเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456, พ.ร.บ. เรือไทย พ.ศ. 2481, กฎหมายศุลกากร (เช่น พ.ร.บ.ศุลกากร พ.ศ. 2469 พระราชกำหนดพิกัดอัตราศุลกากร พ.ศ. 2530), พ.ร.บ. การท่าเรือแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2494, พ.ร.บ. การนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2522, พ.ร.บ. โรงงาน พ.ศ. 2535, พ.ร.บ. วัตถุอันตราย พ.ศ. 2535, พ.ร.บ. ส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม พ.ศ. 2535, กฎหมายว่าด้วยองค์การปกครองส่วนท้องถิ่น, กฎหมายสรรพสามิต (เช่น พ.ร.บ.ภาษีสรรพสามิต พ.ศ.2527)

5. เขตท่าเรือที่ต้องจัดการบริการจัดเก็บและบำบัดของเสียจากเรือตามประกาศกรมเจ้าท่า

- 5.1 เขตท่าเรือกรุงเทพ
- 5.2 เขตท่าเรือศรีราชา
- 5.3 เขตท่าเรือมาบตาพุด
- 5.4 เขตท่าเรือสงขลา
- 5.5 เขตท่าเรือภูเก็ต

6. ลักษณะพิเศษในการปฏิบัติพิธีการนำของเสียจากเรือเข้ามาบำบัดหรือกำจัด

6.1 เป็นของที่ได้รับการยกเว้นอากรที่เกิดขึ้นจากการปฏิบัติงานตามปกติของเรือ เช่น จากกระบวนการทำงานของเครื่องยนต์เรือแล้วเกิดของเสียขึ้น

6.2 ใช้คำร้องแทนใบขนสินค้าขาเข้า โดยไม่ต้องสำแดงราคาพิกัดอัตราศุลกากร

6.3 ไม่จำกัดจำนวนและมูลค่าในการนำเข้า

6.4 ไม่ต้องมีใบอนุญาตในการนำเข้าของเสีย

6.5 ไม่มีลักษณะเป็นสินค้า ไม่มีผู้ซื้อ ผู้ขาย ฉะนั้นจึงไม่มีเอกสารทางการค้า เช่น INVOICE MANIFEST หรือ B/L

6.6 ให้ยื่นคำร้องได้ล่วงหน้าและชำระค่าภาษีอากร (ถ้ามี) ก่อนที่จะนำของเสียออกจากเรือ ตามประกาศกรมศุลกากรที่ 63/2555 ในข้อ 60 (2) (2.3.1) (2.3.2) และ (2.3.3) ตามคำสั่งทั่วไปกรมศุลกากรที่ 34/2555 ในข้อ 60 (3) (3.1) (3.2) และ (3.3)

7. การตรวจสอบของเสีย

ที่มาของของเสียจากน้ำมันที่เกิดขึ้นในเรือขนส่งสินค้าพบว่าเรือขนส่งสินค้าระหว่างประเทศหรือเรือเดินสมุทร ไม่ได้ใช้น้ำมันเบนซิน หรือน้ำมันดีเซล ในการขับเคลื่อนเครื่องยนต์หลัก (MAIN PROPULSION ENGINE) แต่ใช้น้ำมันเชื้อเพลิง (FUEL OIL หรือ F.O.) เป็นน้ำมันเตา ซึ่งเป็นน้ำมันเกรดต่ำที่สุด มีลักษณะเป็นสีดำ มีความหนืดสูง มีสิ่งปลอมปนมาก มีราคาถูก แต่ให้ความร้อนในการขับเคลื่อนสูงกว่าน้ำมันดีเซล ด้วยเหตุที่มีสิ่งปลอมปนมากและมีความหนืดสูง ดังนั้นก่อนที่น้ำมันเตาจะเข้าสู่หัวฉีดของเครื่องยนต์จึงต้องมีขั้นตอนอุ่นน้ำมัน และผ่านเครื่องทำความสะอาดน้ำมัน (เครื่อง PURIFIER) สิ่งปลอมปนที่แยกออกมาจากน้ำมันเตาเรียกว่า SLUDGE เมื่อแยกออกมาแล้วจะมีถังเก็บไว้ต่างหาก

เนื่องจากเครื่องยนต์ในเรือเดินสมุทรจะมีขนาดใหญ่มาก ดังนั้นเมื่อมีการใช้งานไปนานๆ ย่อมมีการรั่วซึมบ้างเป็นธรรมดา น้ำมันเตาที่ใช้กับเครื่องยนต์เมื่อรั่วซึมแล้วจะไหลไปปนกับน้ำท้องเรือ น้ำท้องเรือที่มีน้ำมันปนเรียกว่า OILY BILGE WATER ในการนำ OILY BILGE WATER ออกไปทิ้งนอกเรือ ต้องมีการกำจัดน้ำมันที่ปนอยู่ออกไปก่อน โดยผ่านเครื่องแยกน้ำกับน้ำมัน เรียกว่าเครื่อง OILY WATER SEPARATOR ส่วนน้ำมันที่แยกได้จะนำไปเก็บไว้ในถัง SLUDGE ดังนั้น FUEL OIL, SLUDGE, OILY BILGE WATER จะมีลักษณะคล้ายกันหมด คือเป็นสีดำเหมือนกัน คนที่ไม่คุ้นเคย

มักจะแยกไม่ออกว่าตัวไหนคืออะไร ซึ่งบางครั้งก็ก่อให้เกิดปัญหาข้อกฎหมายตามมาหากวินิจฉัยผิดพลาด เนื่องจากหน่วยงานที่มีหน้าที่ในการป้องกันและปราบปราม ไม่อาจจะแยกแยะได้ในขณะเข้าตรวจค้นจับกุม ในบางครั้งก็ใช้วิธีทดสอบโดยการจุดไฟว่าจุดติดหรือไม่ หรือนำไปต้มเพื่อดูว่ามีน้ำปนหรือไม่ เป็นต้น ซึ่งการทดสอบดังกล่าวไม่ถูกต้อง การจะทดสอบว่าเป็นน้ำมันเตาหรือไม่นั้นจะต้องกระทำในห้องปฏิบัติการที่ได้รับมาตรฐานเท่านั้น ซึ่งในปัจจุบันกรมธุรกิจพลังงานได้กำหนดมาตรฐานไว้ใน แบบท้ายประกาศกรมธุรกิจพลังงาน เรื่องกำหนดลักษณะและคุณภาพของน้ำมันเตา (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2547

8. วิธีปฏิบัติในการชักตัวอย่างของเสียจากเรือ

8.1 ให้จัดเตรียมภาชนะที่ใช้สำหรับบรรจุของเสียที่ได้จากการชักตัวอย่าง จำนวน 3 ภาชนะ และภาชนะบรรจุของเสียรวม จำนวน 1 ภาชนะ

8.2 ให้ชักตัวอย่างใส่ภาชนะที่ใช้สำหรับบรรจุของเสีย จำนวน 3 ภาชนะ จากระดับล่างสุด ระดับกลาง และระดับบนสุด ตามลำดับ

8.3 ให้นำตัวอย่างของเสียที่ได้จากการชักตัวอย่างในข้อ 2 นำมาผสมรวมกันในภาชนะบรรจุของเสียรวม จำนวน 1 ภาชนะที่ได้จัดเตรียมไว้ พร้อมกับเทใส่ลงไปในขวด ปริมาณขวดละไม่ต่ำกว่า 1,000 มิลลิลิตร จำนวน 4 ขวด โดยปล้น



9. วิธีการสังเกตเกี่ยวกับการสุบถ่ายของจากเรือ ว่าเป็นของเสียหรือของดี

ให้สังเกตจากท่อที่ใช้ในการสุบถ่ายของเรือ หากเป็นท่อที่ใช้ในการสุบถ่ายของเสีย เช่น SLUDGE OIL ท่อจะเป็นสีดำ จะมีสัญลักษณ์ระบุเป็นตัวอักษร S หากเป็นท่อที่ใช้ในการสุบถ่ายน้ำมันเชื้อเพลิง จะมีสัญลักษณ์ระบุเป็นตัวอักษร F.O (Fuel oil) และถ้าเป็นท่อที่ใช้ในการสุบถ่ายน้ำจะมีสัญลักษณ์ระบุเป็นตัวอักษร W

10. ข้อแตกต่างของการผ่านพิธีการนำเข้า ระหว่างของเสียจากเรือกับของโดยทั่วไป

ภาค 2 แห่ง พรก.พ.ศ. 2530 ผู้นำเข้าไม่ต้องยื่นใบขนสินค้าขาเข้า ไม่ต้องสำแดงราคา/ พิกัด/อัตราศุลกากร/จำนวน/ปริมาณ/มูลค่า และไม่ต้องยื่นเอกสารทางการค้า เช่น ใบอนุญาตในการนำเข้าของเสียจากเรือ/ Invoice / Manifest / B/L เป็นต้น

11. วิธีปฏิบัติเกี่ยวกับ Waste Oil ซึ่งอยู่ภายใต้อนุสัญญาบาเซลและอนุสัญญา MARPOL 73/78

ของเสียซึ่งเกิดขึ้นจากการปฏิบัติการตามปกติของเรือ เช่น Waste Oil น้ำมัน น้ำปนน้ำมัน ของเสียดังกล่าว แม้ว่าจะอยู่ในบัญชีควบคุมของอนุสัญญาบาเซลก็ตาม แต่ตามขอบเขตของอนุสัญญาบาเซล ได้ระบุไว้ว่า “ของเสียซึ่งเกิดขึ้นจากการปฏิบัติการตามปกติของเรือ การระบายทิ้งของเสียดังกล่าวซึ่งอยู่ใน

บังคับโดยตราสารฉบับอื่น อยู่นอกขอบเขตของอนุสัญญานี้” ดังนั้น ของเสียซึ่งเกิดขึ้นจากการปฏิบัติการตามปกติของเรือ ต้องปฏิบัติตามอนุสัญญา MARPOL 73/78 โดยไม่ต้องปฏิบัติตามอนุสัญญาบาเซล

12. นโยบายกรมศุลกากรที่กำหนดเพื่อสนับสนุนอนุสัญญา MARPOL 73/78

12.1 ให้ของเสียจากเรือได้รับการยกเว้นอากรตามประกาศกรมศุลกากรที่ 63/2555 ข้อ 60

12.2 ให้ใช้คำร้องแทนใบขนสินค้าขาเข้า ซึ่งไม่ต้องสำแดงราคา พิกัดอัตราศุลกากร

12.3 ไม่จำกัดปริมาณและมูลค่าในการนำเข้าของเสียจากเรือ

12.4 ไม่ต้องมีใบอนุญาตในการนำเข้าของเสีย

12.5 ไม่ต้องมีเอกสารทางการค้า เช่น Invoice / Manifest / B/L เป็นต้น

12.6 ไม่ต้องชักตัวอย่างของเสียจากเรือทุกครั้งไป เว้นแต่มีประวัติเคยกระทำความผิด หรือมีเหตุอันควรสงสัย

12.7 สามารถยื่นคำร้องขอนำของเสียจากเรือเข้ามาบำบัดหรือกำจัด พร้อมชำระค่าภาษีอากร(ถ้ามี) ได้ล่วงหน้าก่อนที่จะนำของเสียออกจากเรือ ณ หน่วยงานรับเรือ สำนักงานศุลกากรที่เรือนั้นเข้าเทียบท่า ตามประกาศกรมศุลกากรที่ 63/2555 ในข้อ 60 (2.3)



13. ขั้นตอนดำเนินการเกี่ยวกับพิธีการสำหรับการนำของเสียจากเรือเข้ามาบำบัดหรือกำจัดภายในประเทศ

ลำดับ กิจกรรม	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง						
	บริษัท	กรมโรงงาน	กรมเจ้าท่า	เรือ	กรมศุลกากร	ท่าเรือ	กรมสรรพสามิต
ขั้นตอนที่ 1	ยื่นเรื่องขออนุญาตประกอบกิจการต่อกรมโรงงานฯ						
ขั้นตอนที่ 2		ออกใบอนุญาต 101,106					
ขั้นตอนที่ 3	ยื่นเรื่องขอเป็นผู้ให้บริการจัดเก็บและบำบัดของเสีย ต่อกรมเจ้าท่า						
ขั้นตอนที่ 4			อนุญาต/ ออกประกาศ				
ขั้นตอนที่ 5				ว่าจ้างบริษัทนำของเสียจากเรือไปบำบัดหรือกำจัด			
ขั้นตอนที่ 6	ยื่นคำร้องตามแบบที่ ท 31/46 ต่อกรมเจ้าท่า						
ขั้นตอนที่ 7			ออกใบอนุญาต/ ใบเสร็จ				
ขั้นตอนที่ 8	ยื่นคำร้องตามประกาศกรมฯ ที่ 63/55 ต่อกรมศุลกากร						
ขั้นตอนที่ 9					อนุญาตให้ขนถ่าย/ ออกใบเสร็จ		
ขั้นตอนที่ 10	ยื่นคำร้องขอนำของเสียจากเรือไปบำบัด/กำจัดต่อผู้ประกอบการท่าเรือ						
ขั้นตอนที่ 11						พิจารณาอนุญาต	
ขั้นตอนที่ 12	ขนถ่ายของเสียจากเรือ						
ขั้นตอนที่ 13					CHECKING POST ตรวจสอบ/อนุญาต		
ขั้นตอนที่ 14	กระบวนการบำบัด/กำจัด แยกน้ำ น้ำมัน และอื่นๆ						
ขั้นตอนที่ 15							จัดเก็บภาษีกรณีที่เป็นน้ำมันรีไซเคิล



ศุลกากรปกป้องสังคม

การตรวจยึดรถยนต์หรูต่างประเทศ ลักลอบหนีศุลกากร มูลค่าประมาณ ๓๐ ล้านบาท

นายประยุทธ์ มณีโชติ ผู้อำนวยการสำนักงานศุลกากรภาคที่ 4 แกลงชาวจับกุม รถยนต์หรูส่วนบุคคลมีเมืองกำเนิดต่างประเทศ จำนวน 2 คัน ยี่ห้อ LAMBORGHINI รุ่น GALLARDO LP550 สีขาว และยี่ห้อ NISSAN รุ่น GT-R CBA-R 35 สีขาว ณ บริเวณริมถนนกาญจนาภิเษก บ้านด่านนอก ตำบลสำนักขาม อำเภอสระดง จังหวัดสงขลา จากการตรวจสอบพบว่า รถยนต์ดังกล่าวมีการปลอมแปลงคู่มือจดทะเบียนรถเพื่อลักลอบนำเข้ามาจำหน่ายภายในประเทศ ซึ่งของกลางมีมูลค่ารวมประมาณ 30,000,000 บาท เมื่อวันที่ 12 กันยายน 2555





กรมศุลกากร

จัดสัมมนา National Single Window (NSW) ภาครัฐและเอกชน

กรมศุลกากร จัดสัมมนา National Single Window (NSW) ภาครัฐและเอกชน โดยรัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงการคลัง นายธนศักดิ์ เล็กอุทัย เป็นประธานการสัมมนา และนางเสาวนีย์ กมลบุตร รองปลัดกระทรวงการคลัง ให้เกียรติร่วมงานในฐานะกำกับดูแลด้าน NSW โดยมีนางกรศิริ พิณรัตน์ ที่ปรึกษาด้านพัฒนาระบบควบคุมทางศุลกากร เป็นผู้ดำเนินรายการกิตติมศักดิ์ ในการสัมมนাজัดให้มีการเสวนาใน 3 หัวข้อ ดังนี้

1. การเตรียมความพร้อมของภาคราชการ
2. การเตรียมความพร้อมด้านเครือข่าย
3. การเตรียมความพร้อมที่เกี่ยวข้องกับการนำเข้า ส่งออก และ โลจิสติกส์ของภาคเอกชน

/ สาร:น่ารู้ /

WHY SO SERIOUS?

เร็วๆ นี้เว็บไซต์ livillage.com ได้นำเสนอเคล็ดลับดีๆ เกี่ยวกับวิธีการทำให้มีความสุขในแนวทางใหม่ๆ ที่คุณอาจไม่เคยได้ยินมาก่อน เราจึงไม่พลาดที่จะแบ่งปันวิธีการสร้างสุขง่ายๆ ให้คุณได้ลองทำกันดู ดังต่อไปนี้



***Be on time** ตรงต่อเวลา หลายคนอาจสงสัยว่าการตรงต่อเวลาจะช่วยให้คนเรามีความสุขมากขึ้นได้อย่างไร มีนักจิตวิทยาอธิบายถึงเรื่องนี้ว่า “การทำอะไรสายบ่อยๆ จะทำให้ผู้นั้นรู้สึกที่ไม่สามารถควบคุมชีวิตของตนเองได้” ซึ่งทำให้ผู้นั้นรู้สึกกังวล ผิดหวัง และความรู้สึกด้านลบอื่นๆ ก็จะตามมา ดังนั้นการลุกขึ้นมาปรับพฤติกรรมตัวเองเสียใหม่ด้วยการตื่นเร็วขึ้น หรือเผื่อเวลาสำหรับการทำสิ่งใดสิ่งหนึ่งล่วงหน้าเสมอ เป็นอีกวิธีที่ทำให้คุณรู้สึกเครียดน้อยลงและมีความสุขมากขึ้นได้เช่นกัน

***Be kind to strangers** ทำดีกับคนแปลกหน้า ไม่ว่าจะเป็นการสละที่นั่งให้เด็กและสตรีมีครรภ์ จูงคนชราข้ามถนน ช่วยสอนการบ้านให้กับนักเรียนตาบอด หรือแบ่งปันอาหารหรือเสื้อผ้าให้กับคนจรจัด เป็นต้น สิ่งเหล่านี้เป็นสิ่งเล็กๆ น้อยๆ ที่เราสามารถสละสละเพื่อคนที่มีโอกาสน้อยกว่าทางด้านนักจิตวิทยากล่าวถึงประโยชน์ของการทำดีลักษณะนี้ว่า “การทำดีเพื่อผู้อื่นเพียง 30 วินาที สามารถทำให้ผู้นั้นมีความสุขที่ดีต่อจากนั้นนานนับชั่วโมงเลยทีเดียว”

***Step outside your comfort zone** ออกไปจากความเคยชินของตัวเองบ้าง หลายคนเคยบอกว่า การอยู่ในที่ที่ตัวเองเคยชิน ทำอะไรอย่างที่เราชอบ ทานอาหารที่ตัวเอง

ถูกปากทุกวัน เหนื่อยก็มีความสุขแล้ว ซึ่งเราคงไม่มีความคิดเห็นขัดแย้ง เพียงแต่ต้องการนำเสนอว่า การทำอะไรที่หลุดออกไปจากความเคยชินเดิมๆ ก็เป็นอีกวิธีหนึ่งที่จะทำให้คุณพบความสุขอีกรูปแบบหนึ่งที่คุณไม่เคยเจอ เช่น ลองชิมอาหารแบบใหม่ ซอปปิงที่ใหม่ ไปทำบุญที่วัดที่ไม่เคยไป หรือดูหนังแนวที่ตัวเองไม่เคยดูมาก่อน เป็นต้น เพราะไม่ว่าคุณชอบหรือไม่ชอบสิ่งใหม่ๆ ที่เข้ามา แต่เราเชื่อว่าอย่างน้อยสิ่งเหล่านี้จะทำให้คุณได้เรียนรู้และมีประสบการณ์ในชีวิตมากขึ้นอย่างแน่นอน

***Make some quiet time** หาเวลาเงียบๆ ให้กับตัวเองบ้าง มีใครเคยลองนึกดูไหมว่า แต่ละวันเรามีช่วงเวลาเงียบๆ ให้ได้อยู่กับตัวเองจริงๆ กี่นาที ถ้าคำถามนี้ทำให้คุณใช้เวลาสักนาน หมายความว่าช่วงเวลาแห่งความเงียบของคุณมีน้อยเต็มที เพราะแม้แต่เวลานอนหลับ บางคนยังเปิดเพลงคลอฟังไปด้วย แต่นั่นก็ไม่ได้หมายความว่า เป็นการกระทำที่ผิด เพียงแต่เราอยากให้คุณลองเติมความสงบให้กับชีวิตมากขึ้น ซึ่งสามารถทำได้หลายวิธี เช่น การนั่งสมาธิ ฟังโยคะ เข้าห้องสมุด พิพิธภัณฑ์หรือแกลลอรี เป็นต้น

ที่มา : adayBULLETIN



ความมืดมีประโยชน์ ช่วยต้านมะเร็ง แถมลดน้ำหนัก

นักวิชาการต่างประเทศชี้ว่า ความมืดเป็นประโยชน์ต่อสุขภาพ ช่วยให้ร่างกายสามารถต่อสู้กับโรคมะเร็ง และช่วยลดน้ำหนักตัวได้ด้วย

แสงสว่างในตอนกลางคืนจะรบกวนการผลิต "ฮอร์โมนความมืด" นั่นคือ เมลาโทนิน ซึ่งเป็นสารตามธรรมชาติชนิดหนึ่ง ที่ช่วยต้านมะเร็ง ผลิตจากต่อมไพเนียล หรือต่อมใต้สมอง นอกจากนั้นแล้ว ความมืดยังส่งผลดีดังนี้

+ ช่วยให้อารมณ์ดี

การไม่ได้ใช้ชีวิตอยู่ในความมืดสามารถส่งผลต่ออารมณ์ของคนเราได้ นักจิตวิทยาของมหาวิทยาลัยไอโฮโอพบว่า การดูทีวีจนตีกดตื่นจะทำให้ซึมเศร้า อันเป็นผลจากแสงที่ปล่อยมาจากหน้าจอ ดังเช่น เมื่อหนูทดลองถูกเลี้ยงไว้ในห้องที่เปิดไฟตลอด 24 ชั่วโมง พวกมันมีอาการซึมเศร้ากว่าพวกหนูที่อยู่ในแสงสว่างสลับความมืดเป็นวงจร

+ ช่วยให้นอนหลับ

ผลวิจัยบอกว่า แสงสว่าง ทั้งแสงตามธรรมชาติและแสงจากไฟฟ้า เป็นปัจจัยที่ทำให้นอนหลับได้ไม่ดี งานของมหาวิทยาลัยเพนซิลเวเนียแสดงให้เห็นว่า คนงานระบบกะที่ได้นอนหลับในห้องที่มีการดับไฟหรือม่านบังแสง จะนอนหลับได้ดีกว่าคนที่นอนในห้องที่สว่าง

+ ช่วยลดน้ำหนักตัว

เมื่อถึงยามกลางคืน การดับไฟอยู่ในที่มืดจะช่วยลดการกินจุบจิบในตอนดึก คนที่ใช้ชีวิตในแสงสว่างมากๆ มักไม่สามารถลด

น้ำหนักตัวได้ ความมืดเป็นสิ่งส่งสัญญาณว่าเราต้องการนอนหลับ แสงสว่างเป็นสิ่งส่งสัญญาณว่าเราต้องตื่นและกิน ถ้าละเลย จังหวะตามธรรมชาติของกลางวันสลับกลางคืน เราก็กินมากขึ้น ในเวลาที่ไม่ควรกิน

+ ตั้งนาฬิกาชีวภาพใหม่

ความมืดเป็นสิ่งจำเป็นในการรักษาความเที่ยงตรงของนาฬิกาในตัวเรา แต่ขณะที่บรรพบุรุษของเราเข้านอนเมื่อมืดลง และนอนเร็วขึ้นในฤดูหนาวนั้น พวกเรากลับตื่นอยู่จนตีกดตื่นค่อนข้าง บางคนยังคงซอปปิง ทำงาน ใช้คอมพิวเตอร์ ดูทีวี หรือนอนหลับก็ยังเปิดไฟ การรบกวนวงจรเวลาของร่างกายเช่นนี้ ทำให้เกิดปัญหาสุขภาพหลายอย่าง ตั้งแต่ความเครียด โรคหัวใจร่วมหลอดเลือด อาหารไม่ย่อย แผลเปื่อยพุพอง

ข้อแนะนำก็คือ ปิดทีวีให้เร็วขึ้น ให้เวลาตัวเองปรับตัวเข้ากับความมืด ปล่อยให้ร่างกายเปิดสวิตช์ผลิตเมลาโทนิน

ที่มา : หนังสือพิมพ์ไทยโพสต์

“The great thing in this world is not so much where you stand,
as in what direction you are moving.”

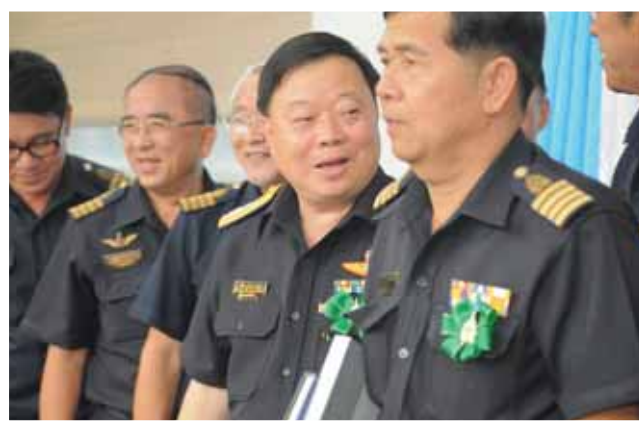
สิ่งที่ยิ่งใหญ่ในโลกนี้ มันไม่สำคัญว่าคุณยืนอยู่จุดไหน
มากเท่ากับทิศทางที่คุณกำลังจะมุ่งไป

- Oliver Wendell Holmes



เกษียณอายุราชการ ประจำปี 2555

กรมศุลกากรจัดงานเลี้ยงเกษียณอายุราชการ ประจำปี 2555 ซึ่งมีผู้เกษียณอายุราชการทั้งสิ้น 146 คน และมีผู้เกษียณอายุราชการก่อนกำหนด 27 คน โดยในงานมีการมอบโล่ที่ระลึกและประกาศเกียรติคุณแก่ผู้เกษียณฯ และตอนเย็นรับประทานอาหารร่วมกัน ชมการแสดงบนเวทีจากศิลปินมากมาย บรรยายภาคในงานเลี้ยงเต็มเปี่ยมไปด้วยความสุข ความอบอุ่น ของทั้งผู้เกษียณและเพื่อนข้าราชการและเจ้าหน้าที่กรมฯ มาร่วมงานเลี้ยงอำลาครั้งนี้ จัดขึ้นบริเวณลานน้ำพุ อาคาร 1 กรมศุลกากร เมื่อวันศุกร์ที่ 21 กันยายน 2555



เพชรน้ำเอกเรื่องรอง ส่องสว่างกลางดวงใจ





“พอดิ...มีเรื่องเล่า”

สวัสดีค่ะเพื่อนๆ คอลัมน์ “พอดิ...มีเรื่องเล่า” ซึ่งฉบับนี้หนูพอดิก็มีอายุครบ 1 ปีแล้วนะคะ สำหรับใน 1 ปี ที่ผ่านมานั้น ก็มีเรื่องราวดีๆ เรื่องราวชวนหัวเราะกันมากมาย **พอดิ** ขอขอบคุณพี่ๆ คุณทุกท่านที่มีส่วนร่วมและสนับสนุนการทำงานของ **พอดิ** ให้สำเร็จลุล่วงลงได้ด้วยดี และยังเป็นส่วนหนึ่งในการสร้างสีสัน สร้างรอยยิ้ม และเสียงหัวเราะให้กับผู้ที่ได้สัมผัสคอลัมน์นี้ **พอดิ** ขอสรุปเรื่องราวทั้งหมดที่ได้นำเพียบพร้อมตั้งแต่ฉบับเดือนตุลาคม 2554 เป็นต้นมา ดังนี้ค่ะ

ตุลาคม 2554	รองฯ ยุทธนา หิมาการณ	มือปราบ...จับแห้ว!!!
พฤศจิกายน 2554	พอ.จำเริญ โพธิยอด	หวาน...เพราะมดนี่เอง
ธันวาคม 2554	ทพ.กรศิริ พิณรัตน์	คิดว่า...ใช่
มกราคม 2555	รองฯ อรอนงค์ วัชรเศรษฐกุล	ปลอมตัว...ตามสั่ง
กุมภาพันธ์ 2555	พอ.บุญเทียม โชควัฒน	โลกมันกลม
มีนาคม 2555	พอ.ไพศาล ชื่นจิต	ตามหลังพี่ใหญ่
เมษายน 2555	คุณอนุสรณ์ ศรีมาลา	นึกว่าเป็น...นายด่านฯ
พฤษภาคม 2555	พอ.ไพศาล ชื่นจิต	ศาลที่ผมรู้จัก
มิถุนายน 2555	พระพุทธรโสธร	หินแม่น้ำโขงรุ่น 138 กรมศุลกากร
กรกฎาคม 2555	พระพุทธรโสธร	หินแม่น้ำโขงรุ่น 138 กรมศุลกากร
สิงหาคม 2555	พอ.จำเริญ โพธิยอด	ด้วยความยินดีอย่างยิ่ง

พอดิ



นอกจากนี้ต้องขอขอบคุณ ทพ. กรศิริ พิณรัตน์ ผู้ที่ให้ความอนุเคราะห์ตั้งชื่อคอลัมน์ พอดิ...มีเรื่องเล่า และชื่อผู้เล่า คือ **พอดิ** เพราะท่านได้ตั้งชื่อมาสคอทของกรมฯ ผู้ชาย ชื่อนายสร้างสรรค์ ทำความดี ผู้หญิงชื่อ น.ส.พอดิ มีคุณธรรม ท่านจึงอยากให้ **พอดิ** เป็นตัวแทนและสื่อกลางในการสร้างรอยยิ้มให้กับผู้อ่าน

เรื่องราวทั้งหมดที่ผ่านมาก็ทำให้ **พอดิ** รับรู้ถึงความรัก ความอบอุ่น ความผูกพัน และไมตรีจิตที่ผู้บริหารของกรมฯ และพี่ๆ มีให้กับผู้ปฏิบัติงานทำให้ หนูพอดิรู้สึกซาบซึ้งใจอย่างยิ่ง และฉบับนี้ก็เป็นฉบับสุดท้ายของ **พอดิ** แล้วนะคะกับคอลัมน์ พอดิ...มีเรื่องเล่า ซึ่งการปิดคอลัมน์พอดิ...มีเรื่องเล่านี้ ก็เพื่อจะเปิดคอลัมน์ใหม่ให้นำอ่านมากยิ่งขึ้น **พอดิ** ขอขอบคุณพี่ๆ สนับสนุนข้อมูล และผู้อ่านทุกท่าน ขอคุณมากค่ะ

