



ศึกษากระบวนการขั้นตอนในการทำงานของการส่งสินค้าทางเรือ

กรณีศึกษา บริษัท พงษ์วรินทร์การพิมพ์ จำกัด

The Study of procedure process in corgoshipping

Case Study: PHONGWARTN Printing Limited

จัดทำโดย

นายอิทธิพล เทียงพนม

นายสมรักษ์ สุวรรณ

โครงการนี้เป็นส่วนหนึ่งของวิชาโครงการ หลักสูตรประกาศนียบัตรวิชาชีพชั้นสูง
สาขาวิชาการจัดการ โลจิสติกส์
วิทยาลัยเทคโนโลยีธุรกิจพาณิชย์การ
ปีการศึกษา 2561



ศึกษากระบวนการขั้นตอนในการทำงานของการส่งสินค้าทางเรือ

กรณีศึกษา บริษัท พงษ์วรินทร์การพิมพ์ จำกัด

The Study of procedure process in corgoshipping.

Case Study: PHONGWARTN Printing Limited

โดย 1. นายอิทธิพล เทียงพนม
2. นายสมรัักษ์ สุวรรณ

คณะกรรมการอนุมัติให้เอกสาร โครงการฉบับนี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษา
วิชาโครงการ ตามหลักสูตรประกาศนียบัตรวิชาชีพชั้นสูง (ปวส.) สาขาวิชาการจัดการโลจิสติกส์
วิทยาลัยเทคโนโลยีอรรถวิทย์พาณิชย์การ (ATC)

(อาจารย์อำไพ อุทัย)
อาจารย์ที่ปรึกษา

(อาจารย์ยุพิน รอดไฟล้อม)
หัวหน้าสาขาวิชาการจัดการโลจิสติกส์

บทคัดย่อ

ศึกษากระบวนการขั้นตอนในการทำงานของการส่งสินค้าทางเรือ
กรณีศึกษา บริษัท พงษ์วารินการพิมพ์ จำกัด

The Study of procedure process in corgoshipping.

Case Study: PHONGWARTN Printing Limited

ผู้จัดทำโครงการ	นายอิทธิพล	เที่ยงพนม
	นายสมรักษ์	สุวรรณ
อาจารย์ที่ปรึกษา	อาจารย์อ่ำไพ	อุทัย
สาขาวิชา	สาขาการจัดการ โลจิสติกส์	
สถาบัน	วิทยาลัยเทคโนโลยีอรรถวิทย์พัฒนชยการ ปีการศึกษา 2561	

บทคัดย่อ

ในการศึกษากระบวนการขั้นตอนในการทำงานของการส่งสินค้าทางเรือทำให้คณะผู้จัดทำได้เรียนรู้ถึง กระบวนการขั้นตอนในการทำงานของการส่งออกสินค้าทางเรือของ บริษัท พงษ์วารินการพิมพ์ จำกัด ได้นำความรู้ที่ได้ศึกษาในครั้งนี้ไปเป็นแนวทางในการประยุกต์ใช้ในการประกอบอาชีพในด้านกระบวนการขั้นตอนในการทำงานของการส่งสินค้าทางเรือ

จากการที่ได้ศึกษางานได้เข้าใจและเข้าถึง โปรแกรม Microsoft Word และ Microsoft PowerPoint ในการทำงาน เสนอผลงาน พิมพ์งาน โดยส่วนใหญ่จะใช้โปรแกรม Microsoft Word ในการจัดทำรูปเล่มโปรเจกต์และบันทึกผลและการดูงานภายใน บริษัท พงษ์วารินการพิมพ์ จำกัด ส่วน โปรแกรม Microsoft PowerPoint ใช้ในการนำเสนอแก่คณะผู้เชี่ยวชาญและช่วยในการ present การแสดงเมื่อประกอบช่วยให้เข้าใจในสิ่งที่นำเสนอไปยิ่งขึ้น

ผลการดำเนินงานตามวัตถุประสงค์ที่กำหนดไว้ที่ได้รับประโยชน์กับโครงการนี้ ทำให้ได้รับประสิทธิภาพจากการศึกษา ความรู้ในการค้นคว้าหาความรู้ ในเรื่องกระบวนการขั้นตอนในการทำงานของการส่งสินค้าทางเรือ รวมถึงขั้นตอนและปัญหาในการนำเข้าวัตถุดิบและมีข้อเสนอแนะและความคิดเห็นเพื่อสนับสนุนให้การดำเนินธุรกิจนั้นดำเนินการไปอย่างมีประสิทธิภาพและมีการพัฒนาศักยภาพของการนำเข้าวัตถุดิบกระดาษอาร์ต และยังสามารถนำความรู้ที่ได้รับมาปรับใช้ในกระบวนการทำงานให้สอดคล้องกับแผนกที่ตนทำงานอยู่ได้อีกด้วย และเข้าใจม่นการทำงานองระบบและใช้หลักเศรษฐกิจพอเพียงเข้ามาใช้เพื่อช่วยลดต้นทุนในการจัดทำรูปเล่ม

กิตติกรรมประกาศ

โครงการศึกษาเรื่อง “ศึกษากระบวนการขั้นตอนในการทำงานของการส่งสินค้าทางเรือ” ฉบับนี้สำเร็จด้วยดีโดยได้รับความกรุณาและความเมตตาให้คำแนะนำโครงการและความก้าวหน้าอยู่ตลอดเวลาจากท่านอาจารย์ อำไพ อาจารย์ที่ปรึกษา และบริษัท พงษ์วริน การพิมพ์ จำกัด คณะผู้จัดทำขอกราบขอพระคุณเป็นอย่างยิ่ง

ขอขอบคุณวิทยาลัยเทคโนโลยีอรรถวิทย์พัฒนวิชาการที่กรุณาให้ทำการศึกษาโครงการครั้งนี้สำเร็จได้เนื่องจากบุคคลหลายท่านได้กรุณาช่วยเหลือในการให้ข้อมูลความรู้ ข้อเสนอแนะคำปรึกษาแนะนำ ความคิดเห็นคณะผู้จัดทำขอกราบขอพระคุณทุกท่านที่ได้ให้ความรู้ให้คำชี้แนะคำปรึกษาช่วยเหลือตลอดเพื่อให้โครงการศึกษาฉบับนี้สำเร็จตามวัตถุประสงค์

สุดท้ายนี้ขอกราบขอพระคุณบิดา มารดา และเพื่อนๆ ที่ได้ช่วยส่งเสริมสนับสนุนเตือนและให้กำลังใจกันตลอดมาประโยชน์ของโครงการฉบับนี้คณะผู้จัดทำโครงการขอมอบให้ผู้ที่ทำการศึกษาต่อเพื่อค้นคว้าหาความรู้โครงการในการพัฒนาต่อไป

คณะผู้จัดทำ

สารบัญ

	หน้า
บทคัดย่อ	ก
กิตติกรรมประกาศ	ข
สารบัญ	ค
สารบัญภาพ	ง
สารบัญตาราง	ฉ
บทที่ 1 บทนำ	1
หลักการและเหตุผล	1
วัตถุประสงค์	2
ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	2
บทที่ 2 ประวัติบริษัทและการดำเนินธุรกิจ	3
ประวัติความเป็นมาของบริษัท	3
รูปภาพป้ายหน้าบริษัท	6
แผนผังองค์กร	7
แผนที่บริษัท	8
นโยบาย พันธกิจและวิสัยทัศน์	9
ผลิตภัณฑ์และภาพประกอบ	11
บทที่ 3 แนวคิดและทฤษฎีที่เกี่ยวข้อง	13
องค์ประกอบขององค์การขนส่ง	13
การขนส่งและประเภทของการขนส่ง	14
ทฤษฎีการค้าระหว่างประเทศ	39
นิยามศัพท์	49
บทที่ 4 การวิเคราะห์สภาพปัญหา	59
กระบวนการขั้นตอนในการทำงานของการส่งออกทางเรือ	60
การเพิ่มประสิทธิภาพในกระบวนการขนส่งทางเรือ	61
การนำความรู้ไปประยุกต์ใช้ในการทำงานในปัจจุบัน	61
นำหลักเศรษฐกิจพอเพียงมาประยุกต์ใช้กับการจัดทำโครงการ	61

สารบัญ(ต่อ)

	หน้า
บทที่ 5 สรุปและข้อเสนอแนะ	62
สรุป	62
ข้อเสนอแนะ	63
บรรณานุกรม	64
ภาคผนวก	
ภาคผนวก ก ไบบันทึกการปฏิบัติโครงการ	67
ภาคผนวก ข ขั้นตอนการทำโมเดล	69
ภาคผนวก ค ภาพเข้าศึกษาดูงาน บริษัท พงษ์วรินทร์การพิมพ์ จำกัด	73
ภาคผนวก ง ค่าใช้จ่ายในการทำโมเดล	78
ประวัติคณะผู้จัดทำ	79
ใบคะแนนสอบนำเสนอโครงการ	

สารบัญภาพ

	หน้า
ภาพที่ 2.1 ป้ายหน้าบริษัท พงษ์วรินทร์การพิมพ์ จำกัด	6
ภาพที่ 2.2 แผนผังองค์กร	7
ภาพที่ 2.3 แผนที่บริษัท	8
ภาพที่ 2.4 ฉลากสินค้ากระดาษ	9
ภาพที่ 2.5 ใบปลิว	10
ภาพที่ 2.6 แคลตาสีอก	11
ภาพที่ 2.7 หนังสือเด็ก	11
ภาพที่ 2.8 หนังสือปกแข็ง	11
ภาพที่ 2.9 หนังสือปกอ่อน	12
ภาพที่ 2.10 แผนที่ห้องเที่ยว	12
ภาพที่ 3.1 กระบวนการนำเข้าทางอิเล็กทรอนิกส์	21
ภาพที่ 3.2 การจัดการตู้คอนเทนเนอร์เปล่า	22
ภาพที่ 3.3 การขนถ่ายตู้คอนเทนเนอร์	23
ภาพที่ 3.4 บทบาทการจัดการเอกสาร B/L	24
ภาพที่ 3.5 บทบาทการจัดการเอกสาร L/C	25
ภาพที่ 3.6 หน้าที่ของใบตราสินค้า	26
ภาพที่ 3.7 บทบาทการจัดการเอกสาร Surrendered B/L	27
ภาพที่ 3.8 บทบาทการจัดการเอกสาร Sea waybill	28
ภาพที่ 3.9 การขนส่งทางบก	32
ภาพที่ 3.10 การขนส่งทางอากาศ	35
ภาพที่ 3.11 การขนส่งทางท่อ	36
ภาพที่ 3.12 ขบวนการกลั่นน้ำมัน	36
ภาพที่ 4.1 รูปภาพถ่ายหน้าบริษัท	59
ภาพที่ 4.2 รูปภาพวิทยากรที่มาให้ความรู้	61
ภาพที่ ข.1 การทำฐาน โมเดล	69
ภาพที่ ข.2 การทำโครงสร้างอาคาร 1	69

สารบัญภาพ(ต่อ)

	หน้า
ภาพที่ ข.3 การทำโครงสร้างอาคาร2	70
ภาพที่ ข.4 การทำพาเลท	70
ภาพที่ ข.5 ฟันสีตัวอาคาร	71
ภาพที่ ข.6 จัดวาง โครงสร้าง	71
ภาพที่ ค.1 ป้ายหน้าบริษัท	73
ภาพที่ ค.2 การเข้าไปศึกษาดูงานในบริษัท พงษ์วรินการพิมพ์ จำกัด	73
ภาพที่ ค.3 ไปศึกษาดูงานที่ บริษัท พงษ์วรินการพิมพ์	74
ภาพที่ ค.4 นั่งฟังวิทยากรบรรยายประวัติความเป็นมาและขั้นตอนต่างๆ	74
ภาพที่ ค.5 คลังเก็บวัตถุดิบกระดาษทุกชนิด	75
ภาพที่ ค.6 คู่มือการบรรจุผลิตภัณฑ์ในการส่งออก	75
ภาพที่ ค.7 โชนของบรรจุภัณฑ์ตามเล่มของหนังสือ	76
ภาพที่ ค.8 ทางคณะผู้จัดทำจึงขอมอบของเล็กๆน้อยๆในการขอบพระคุณที่ให้ความรู้ที่ดี	76

สารบัญตาราง

	หน้า
ตารางที่ 3.1 ตารางนิยามคำศัพท์	48
ตารางที่ ก.1 ตารางใบบันทึกปฏิบัติโครงการ	67
ตารางที่ ง.1 ตารางแสดงงบประมาณ	7

บทที่ 1

บทนำ

หลักการและเหตุผล

ในปัจจุบันนี้การขนส่งสินค้าข้ามประเทศมีความสะดวกรวดเร็วมากขึ้น อีกทั้งยังมีทางเลือกในการบริการหลากหลายมากยิ่งขึ้น ไม่ว่าจะเป็นการขนส่งสินค้าทางบก การขนส่งสินค้าทางอากาศ หรือการขนส่งสินค้าทางเรือ เป็นต้น ดังนั้นในการจัดทำวิจัยเล่มนี้ ทางคณะผู้จัดทำได้ทำการเลือกหัวข้อคือ การขนส่งสินค้าทางเรือ เพื่อให้ผู้ที่ได้ศึกษาได้ทราบถึงความสำคัญ บทบาทและความสะดวกของการใช้บริการการขนส่งสินค้าทางเรือได้ชัดเจนยิ่งขึ้น ดังนั้นการดำเนินธุรกิจใด ๆ ย่อมอาศัยการขนส่งทั้งสิ้น หากจะมีการพิจารณาจากมุมมองทางเศรษฐกิจ การขนส่งทางเรือจึงเป็นทางเลือกหนึ่งในการขนส่งที่มีต้นทุนต่ำกว่าการขนส่งอื่น ๆ ก็ย่อมลำเลียงสินค้าจากแหล่งผลิตไปสู่ยังตลาดทำให้ลดต้นทุน และยังให้ผลเศรษฐกิจในท้องถิ่น การขนส่งทางเรือจึงมีบทบาทสำคัญในการดำเนินธุรกิจในท้องที่ต่าง ๆ การคมนาคมการขนส่งจะมีประสิทธิภาพ ประหยัดพลังงานและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม เป็นส่งเสริมการใช้ประโยชน์จากพื้นที่ให้คุ้มค่า นอกจากนี้ยังเป็นการปรับโครงสร้างพื้นฐานระบบโลจิสติกส์ของประเทศ เพื่อมาตรฐานการขนส่ง สินค้าสู่สากล ทั้งด้านความรวดเร็ว ความปลอดภัย ความต่อเวลา และสนับสนุนการพัฒนา ระบบบริหารจัดการรวบรวมและการกระจายสินค้า เพื่อเชื่อมโยงกับระบบขนส่ง

ดังนั้นการขนส่งทางเรือจึงมีบทบาทหน้าที่สำคัญในการให้บริการเพื่อให้สิ่งช่วยอำนวยความสะดวกและได้ศึกษาระบบขนส่งแต่ละประเภทที่มีการขนส่งสินค้าโดยเรือ กรณีศึกษาบริษัท พงษ์วารินการพิมพ์ จำกัด เพื่อให้รู้ถึงหน้าที่กระบวนการขนส่งแต่ละประเภทที่ส่งสินค้านั้น ๆ จากต้นทางไปยังจุดหมายปลายทางโดยทาง โดยจะทราบถึงการพัฒนาขนส่งหลายรูปแบบรวมทั้งการดำเนินการขนส่งสินค้าและจะมีเครื่องมือที่มีประสิทธิภาพที่จะมาใช้ในการขนส่งได้เกิดประโยชน์สูงสุด เพื่อให้การดำเนินงานเกิดความต่อเนื่องและมั่นคง

ทั้งนี้คณะผู้จัดทำโครงการจึงศึกษาเกี่ยวกับระบบการส่งออกทางเรือ ในหัวข้อศึกษา กระบวนการและขั้นตอนการทำงานขนส่งสินค้าทางเรือของ บริษัท พงษ์วารินการพิมพ์ จำกัด ซึ่งจะบอกถึงการทำงานวัตถุประสงค์และรายละเอียดของกระบวนการทำงานของการขนส่งสินค้า

ทางเรือ เพื่อให้ผู้ศึกษาหรือผู้สนใจเกี่ยวกับกระบวนการส่งออกทางเรือ ได้นำไปเป็นแนวทางในการพัฒนาธุรกิจให้มีประสิทธิภาพมากขึ้นและส่งเสริมการส่งออกสินค้าทางเรือ

วัตถุประสงค์

1. เพื่อศึกษาเกี่ยวกับกระบวนการขั้นตอนในการทำงานของการส่งออกสินค้าทางเรือของบริษัท พงษ์วรินทร์การพิมพ์ จำกัด
2. เพื่อศึกษาการเพิ่มประสิทธิภาพในกระบวนการขนส่งทางเรือ
3. เพื่อนำความรู้ไปประยุกต์ใช้ในการทำงานในปัจจุบัน
4. เพื่อนำหลักเศรษฐกิจพอเพียงด้านการวางแผนจัดทำโมเดลมาประยุกต์ใช้กับการจัดทำโครงการ

ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

1. ทราบถึงกระบวนการขั้นตอนในการทำงานของการส่งออกสินค้าทางเรือของบริษัท พงษ์วรินทร์การพิมพ์ จำกัด
2. ทราบถึงการเพิ่มประสิทธิภาพของกระบวนการขนส่งทางเรือ
3. นำไปประยุกต์ใช้ในการทำงานในปัจจุบัน
4. นำหลักเศรษฐกิจพอเพียงด้านการวางแผนจัดทำโมเดลมาประยุกต์ใช้กับการจัดทำโครงการให้เกิดการเรียนรู้

บทที่ 2

ประวัติบริษัทและการดำเนินธุรกิจ

ในการศึกษากระบวนการขั้นตอนการส่งสินค้าทางเรือ กรณีศึกษาของบริษัท พงษ์วารินการพิมพ์ จำกัด นั้น โดยมีประวัติและรายละเอียดของบริษัทฯ ดังนี้

1. ประวัติความเป็นมาของบริษัท
2. รูปหน้าป้ายหน้าบริษัท
3. แผนผังองค์กร
4. แผนที่บริษัท
5. นโยบาย
6. วิสัยทัศน์
7. พันธกิจ
8. ผลิตภัณฑ์และภาพประกอบ

1. ประวัติความเป็นมาของบริษัท

บริษัท พงษ์วารินการพิมพ์ จำกัด เป็นโรงพิมพ์ที่มีความมั่นคงทันสมัยระดับแนวหน้าของประเทศไทย ได้รับรางวัลเหรียญทองจากการประกวดสิ่งพิมพ์แห่งชาติ 5 ปี ติดต่อกันได้รับการรับรอง ISO 9001 และ PSO ซึ่งเป็น ISO ทางด้านการพิมพ์ จากประเทศสวีเดนค์ ต้องการรับพนักงานที่มีความกระตือรือร้น รักความก้าวหน้าและรายได้ดี จากการที่ได้รับการยกย่องว่าเป็นหนึ่งในโรงงานพิมพ์ที่ได้รับรางวัลด้านการพิมพ์อันดับหนึ่งของประเทศไทย

บริษัท พงษ์วารินการพิมพ์ ถือได้ว่าเป็นหนึ่งในบริษัท ที่ให้บริการด้านการพิมพ์ออฟเซ็ทและดิจิทัลดีที่สุดในประเทศไทย ชื่อเสียงของผลิตภัณฑ์ที่มีคุณภาพที่ยอดเยี่ยม บริษัท จะดำเนินการในทุกรูปแบบของโครงการการพิมพ์ ได้แก่ หนังสือแคตตาล็อก นิตยสาร ปฏิทินและโบชัวร์ ความใส่ใจในรายละเอียดบริการรวดเร็วและมีประสิทธิภาพทำให้เราโดดเด่นกว่าที่อื่น ๆ เรามุ่งมั่นที่จะรักษาคุณค่าที่ดีที่สุดเพื่อผลิตงานพิมพ์ที่มีคุณภาพสูงสุดโดยใช้วิธีการและเทคโนโลยีล่าสุดเท่านั้น

บริษัท พงษ์วรินทร์การพิมพ์ จำกัด ด้วยประสบการณ์กว่า 30 ปีและทีมงานมืออาชีพที่มีคุณวุฒิทำงานตลอด 24 ชั่วโมงคุณสามารถพึ่งพาเราได้ดีที่สุดหากจำเป็นต้องใช้ทรัพยากรสำหรับไอเดียคำแนะนำการสนับสนุนด้านการออกแบบทีมงานของเรามีขั้นตอนทุกขั้นตอนเพื่อให้รู้ว่าคุณประสบความสำเร็จของคูณขึ้นกับเรา นอกจากนี้เรายังเป็นหนึ่งในไม่กี่แห่งในประเทศไทยที่ได้รับการรับรองมาตรฐาน ISO 9001 ซึ่งจะช่วยให้คุณมั่นใจในการทำงานกับเรา นอกจากนี้เรายังมีประสบการณ์ในการพิมพ์การพิมพ์ออกไปทุกรูปแบบและสามารถรับงานได้จากขั้นตอนเตรียมงานก่อนการจัดส่ง

ภารกิจของบริษัท พงษ์วรินทร์การพิมพ์ คือการได้รับความพึงพอใจสูงสุดจากการมอบบริการการพิมพ์ที่สม่ำเสมอเชื่อถือได้และมีคุณภาพสูงสุดในกรอบเวลาที่ตกลงร่วมกันด้วยการให้บริการที่เหนือชั้นและการเพิ่มมูลค่าให้กับธุรกิจหรือความต้องการส่วนบุคคลของคุณเรามุ่งมั่นที่จะสร้างความสัมพันธ์ที่ยาวนานกับลูกค้าของเรา เพื่อให้เป็นมาตรฐานในการให้บริการและคุณภาพการพิมพ์ภาพลักษณ์ของพงษ์วรินทร์ การพิมพ์ คือการเติบโตอย่างต่อเนื่องในฐานะเครื่องพิมพ์ที่มีคุณภาพสูงสุดและบริการที่ดีที่สุดเอเชีย

มาตรฐานระบบ

การรักษามาตรฐานคุณภาพสูงสุดเป็นสิ่งสำคัญต่อการดำเนินงานและความสำเร็จของเรา เราได้รับการรับรองมาตรฐาน ISO 9001 ในปีพ. ศ. 2542 และ บริษัท พงษ์วรินทร์พรีนติ้งได้คงไว้ซึ่งแนวทางที่คงเส้นคงวาอยู่ในระดับมาตรฐานสากล เพื่อเริ่มต้นเรามีการฝึกอบรมพนักงานเป็นประจำและรับรองว่าสถานที่ของเราจะได้รับการรักษาตามมาตรฐานสูงสุดตามโรงพิมพ์ นอกจากนี้ระบบทั้งหมดของเรายังได้รับการพัฒนาโดยใช้แนวทางด้านความปลอดภัยก่อน ดังนั้นไม่ว่าจะเป็นพนักงานอุปกรณ์หรือสภาพแวดล้อมของเราเราพยายามอย่างดีที่สุดในการรักษาระดับมาตรฐานที่สม่ำเสมอให้สม่ำเสมอ การพิมพ์เป็นโซลูชันแบบครบวงจรและสามารถนับได้สำหรับบริการพิมพ์ทั้งหมดของคุณ เราให้บริการเต็มรูปแบบสำหรับความหลากหลายของสิ่งพิมพ์จากการออกแบบการเตรียมพิมพ์เพื่อจัดส่ง เนื่องจากทุกสิ่งทุกอย่างจากการเตรียมพิมพ์การพิมพ์การตกแต่งและการบรรจุหีบห่อทั้งหมดได้รับการประมวลผลภายใต้หนึ่งหลังคาเราจึงมีการควบคุมคุณภาพและเวลาของงานทั้งหมด คุณสามารถมั่นใจได้ว่าคูณจะได้รับการสั่งซื้อของคุณในเวลาที่เหมาะสมและมีความสุขกับคุณภาพและบริการของเรา มีบริการด้านการพิมพ์ที่เป็นมืออาชีพและมีนวัตกรรมด้วยการตอบสนองที่รวดเร็วหรือเวลาในการผลิตมีคุณภาพที่เหนือกว่าและบริการเต็มรูปแบบจากคำแนะนำในการเลือกกระดาษและเทคนิคการตกแต่งที่จะช่วยเพิ่มประสิทธิภาพผลิตภัณฑ์สำเร็จรูปของคุณ แม้ว่างานพิมพ์พงษ์วรินทร์จะดำเนินงานพิมพ์ทุกประเภทไม่ว่าจะเป็นปริมาณหรือขนาด แต่มีผลิตภัณฑ์บางอย่างที่เราเชี่ยวชาญอย่างแท้จริง ในบรรดาผลิตภัณฑ์สิ่งพิมพ์ที่เราเชี่ยวชาญเป็นหนังสือปกแข็งนิตยสารและนิตยสาร โบรชัวร์โปสเตอร์โปสเตอร์ปฏิทิน โพลีเมอร์กระดาษกล่องกระดาษและป้ายชื่อ

พื้นฐานความสำเร็จของบริษัท

คุณภาพการพิมพ์ เรากำหนดมาตรฐานคุณภาพสูงและให้ระบบการประกันคุณภาพที่เข้มงวดซึ่งเรายืนอยู่ เราไม่เพียงให้คุณกับลูกค้าด้วยผลิตภัณฑ์ที่มีคุณภาพ แต่ยังมีใจได้ว่าผลิตภัณฑ์นี้ช่วยยกระดับธุรกิจของคุณให้ยืนอยู่ในท้องถิ่น

การจัดการที่น่าเชื่อถือ เพื่อให้ความมุ่งมั่นของเรากับลูกค้าของเราด้วยความซื่อสัตย์ สุจริต สมบูรณ์ซื่อสัตย์และความสนใจไม่มีการแบ่งแยกเราให้ความสำคัญกับความสัมพันธ์ทางธุรกิจในระยะยาวกับลูกค้าของเรา

กำหนดการประชุม เพื่อให้มั่นใจว่าเราเตรียมพร้อมที่จะตอบสนองต่องานที่จำเป็นต้องใช้งาน ไม่ว่าจะเล็กหรือใหญ่ เราให้ความสำคัญเป็นพิเศษในการส่งมอบงานพิมพ์ที่มีคุณภาพเหนือกาลเวลาตามกำหนดเวลาที่ตกลงร่วมกันไว้ เนื่องจากเราตระหนักถึงความสำคัญกับความต้องการทางธุรกิจของคุณ

บริการที่เอาใจใส่ เรามีทีมงานของเราทุ่มเทและทุ่มเทความสนใจอย่างใกล้ชิดในการผลิตแต่ละครั้งเพื่อจัดการการไหลและคุณภาพของงานแต่ละงาน การกำหนดความต้องการของลูกค้าเป็นสิ่งสำคัญที่สุดและให้ความสำคัญกับความมุ่งมั่นของเราเรามุ่งมั่นที่จะค้นหาโซลูชันเฉพาะสำหรับแต่ละความต้องการทางธุรกิจที่เฉพาะเจาะจงของลูกค้าของเรา

การแข่งขันราคา เราเสนอราคาที่ดีที่สุดสำหรับคุณภาพและบริการโดยไม่กระทบกับการยอมเพื่อผลกำไร ซึ่งหมายความว่าเราจะได้รับผลิตภัณฑ์และบริการที่มีคุณภาพดีที่สุดในราคาที่เหมาะสมและแข่งขัน

การสื่อสารและการจัดการงานที่รวดเร็ว เราต้องการที่จะให้บริการคุณได้อย่างมีประสิทธิภาพด้วยการสร้างความสัมพันธ์ที่ติดบนพื้นฐานของความสมบูรณ์ของทีมงานที่ได้รับการฝึกฝนและมีทักษะสูงซึ่งมีความทะเยอทะยานกระตือรือร้นและหลงใหล ในสภาพแวดล้อมที่มีแรงจูงใจที่ดีแบ่งปันเป้าหมายร่วมกันและมีการสื่อสารแบบเปิดเราจึงนำความสามารถที่เป็นเอกลักษณ์ของเรามาใช้เพื่อรับประกันคุณภาพและบริการที่ลูกค้าคาดหวังของเรา ทีมการตลาดในประเทศและต่างประเทศของเรามีประสบการณ์และได้รับการฝึกฝนอย่างดีในด้านเทคนิคการสื่อสารและการพิมพ์ พวกเขาทำงานอย่างใกล้ชิดกับทีมก่อนและหลังการผลิตของเราเพื่อจัดการการไหลและคุณภาพของงานแต่ละงานตั้งแต่เริ่มต้นจนจบจากบรรจุภัณฑ์และการจัดส่งที่บ้านของคุณ รวมถึงการให้บริการด้วยรอยยิ้มที่ดีที่สุดเราให้ความสำคัญกับวัฒนธรรมการทำงานของเราในการทำความเข้าใจว่าลูกค้าเป็นสิ่งสำคัญที่สุดและผลิตภัณฑ์ที่จำเป็นต้องตอบสนองความต้องการของลูกค้าของเราและความคาดหวัง เรามีความภาคภูมิใจที่กว่า 95 เปอร์เซ็นต์ของลูกค้าปัจจุบันของเราได้อยู่กับเราหลังจากประสบบริการที่เอาใจใส่ในการให้บริการการพิมพ์ที่มีคุณภาพและทันเวลาตระหนักดีว่าชื่อเสียงของลูกค้าในตลาดและความสัมพันธ์กับลูกค้าของเราตกอยู่ในความเสี่ยงเมื่อเลือกโรงพิมพ์เราทำทุกอย่าง

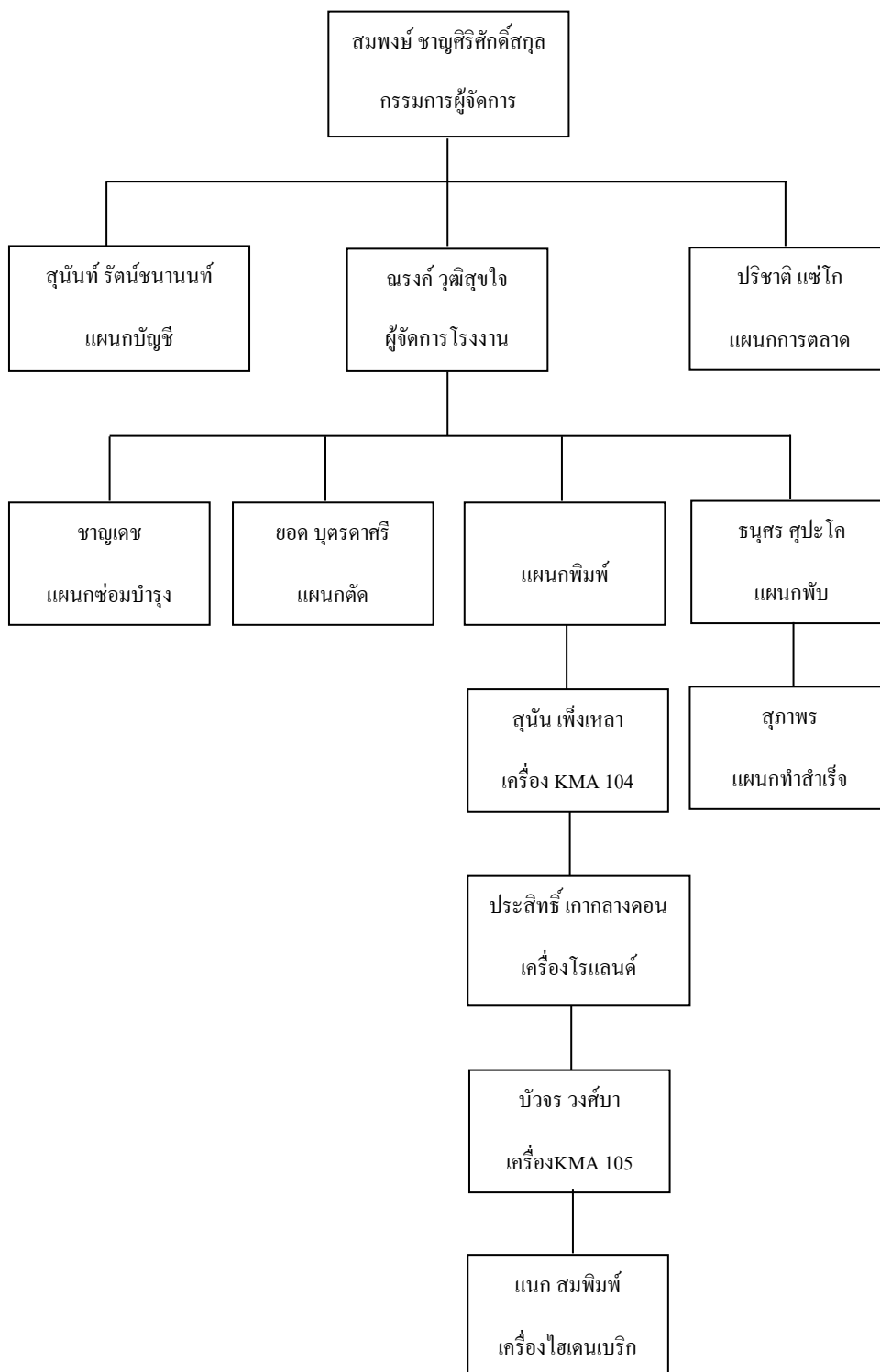
เพื่อให้มั่นใจว่างานพิมพ์ทั้งหมดจะหลุดออกไปได้อย่างราบรื่น คุณสามารถเชื่อมั่นในการพิมพ์ได้ เนื่องจากระบบการพิมพ์ความรู้และประสบการณ์ที่มีคุณภาพช่วยให้คุณได้รับผลดี บริษัท พงษ์วาริน การพิมพ์ จำกัด ใช้ GMG Software เพื่อให้บรรลุและรักษามาตรฐาน FOGRA 39 ISO สำหรับความสม่ำเสมอในการพิมพ์สี ความมุ่งมั่นของเราในด้านคุณภาพและความยั่งยืนสะท้อนให้เห็นในระดับการปฏิบัติตามกฎระเบียบที่ไม่มีที่เปรียบในอุตสาหกรรมการพิมพ์ของประเทศไทย การรับรองในปัจจุบันของเราประกอบด้วย ISO9001 (การจัดการด้านคุณภาพ) ได้รับการรับรองโดย SGS, UKAS, การควบคุมคุณภาพของเราช่วยให้ผลลัพธ์ที่เหนือกว่าและสม่ำเสมอโดยไม่ต้องมีการเปลี่ยนแปลงหรือข้อบกพร่องใด ๆ ในงานพิมพ์ทุกชิ้น คุณสามารถมั่นใจได้ว่าเราจะได้รับสินค้าสำเร็จรูปที่มีคุณภาพทุกครั้ง

2. รูปภาพป้ายหน้าบริษัท



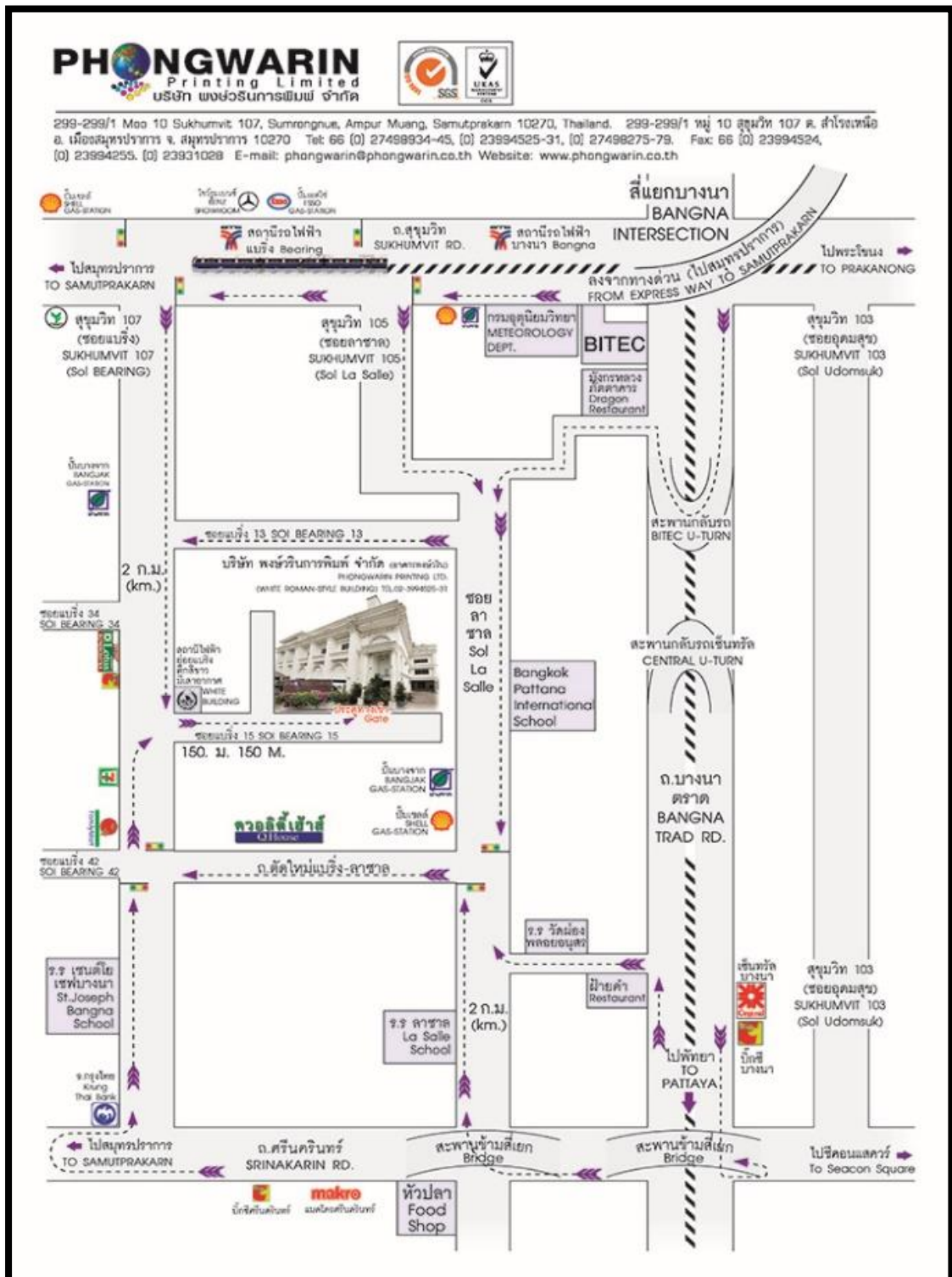
ภาพที่ 2.1 ป้ายหน้าบริษัท พงษ์วารินการพิมพ์ จำกัด

3. แผนผังองค์กร



ภาพที่ 2.2 แผนผังองค์กร

4. แผนที่บริษัท



ภาพที่ 2.3 แผนที่บริษัท

5. นโยบาย

บริษัท พงษ์วรินการพิมพ์ จำกัด มีความมุ่งมั่นในการดำเนินธุรกิจ และบริการอย่างมีคุณภาพ เพื่อความพึงพอใจสูงสุดของลูกค้า โดยการผลิตสิ่งพิมพ์ที่มีคุณภาพ ตรงข้ามข้อกำหนดของลูกค้าและมาตรฐานคุณภาพด้วยการบริการและแนะนำที่ดี มีประสิทธิภาพ เชื่อสัจจะ ประทับใจการติดต่อสื่อสารรวดเร็ว สุภาพและเป็นมิตร และจะปฏิบัติงานตามกรอบกำหนดการทำงาน และปรับปรุงพัฒนาระบบบริหารคุณภาพอย่างต่อเนื่อง ทั้งในด้านการผลิตการบริการและเทคโนโลยีการผลิต

6. วิสัยทัศน์

งานดี สีสวย สม่าเสมอ สะอาด

7. พันธกิจ

1. ยอดงานเสียรวมของทั้งบริษัท ไม่เกิน 0.30% ของยอดขาย
2. ผลของการสำรวจความพึงพอใจจากลูกค้าโดยแบบสอบถามได้คะแนนเฉลี่ยเกินกว่า 80% โดยวัดจากการแปลงผลจากแบบสอบถามเป็นคะแนน

8. ผลิตภัณฑ์และภาพประกอบ

คุณค่าของ R5

- ✓ ช่วยเพิ่มประสิทธิภาพการเลี้ยงดู
- ✓ ช่วยลดต้นทุนการเลี้ยงดู
- ✓ ช่วยเพิ่มผลผลิต
- ✓ ช่วยลดการสูญเสีย
- ✓ ช่วยลดการปนเปื้อน
- ✓ ช่วยลดการเกิดโรค
- ✓ ช่วยลดการเกิดพยาธิ

ส่วนผสม

เมล็ดข้าว (Dry)	7%
เมล็ดข้าว (Mo)	23%
หญ้า (Dry)	23%
กากข้าว (Mo)	13%
กากข้าว (Dry)	13%
กากข้าว (Dry)	13%
กากข้าว (Dry)	13%
กากข้าว (Dry)	13%
กากข้าว (Dry)	13%

สูตรโคนมและโคขุน

เป็นอาหารเสริมจากธรรมชาติ 100% ช่วยเพิ่มผลผลิตใน
ช่วงการเลี้ยงดูและเสริมสร้างภูมิคุ้มกันที่ดี ทำให้เกิดเนื้อ
โตไว ไขมันแทรก นมดีเยี่ยม เนื้อนุ่ม นอนหลับสบาย

คุณค่าทางโภชนาการ

โปรตีน	13.0%	30.50 ต่อ 100 กรัม
ไขมัน	13.0%	30.50 ต่อ 100 กรัม

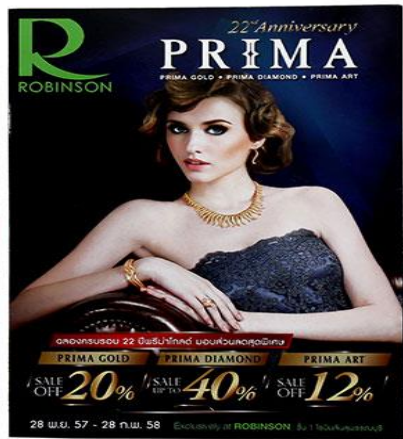
บริษัท พงษ์วรินการพิมพ์ จำกัด
22/22 หมู่ 13 ซ.ปทุมธานี อ.เมืองเชียงใหม่ จ.เชียงใหม่ 72190
โทรศัพท์ โทรสาร 035-427937

ปริมาณสุทธิ 1 กิโลกรัม ราคา 345 บาท หมายเลข 10854602244

ภาพที่ 2.4 ฉลากสินค้ากระดาด



ภาพที่ 2.5 ใบปลิว



ภาพที่ 2.6 แคตตาล็อก



ภาพที่ 2.7 หนังสือเด็ก



ภาพที่ 2.8 หนังสือปกแข็ง



ภาพที่ 2.9 หนังสือปกอ่อน



ภาพที่ 2.10 แผนที่ท่องเที่ยว

บทที่ 3

แนวคิดและทฤษฎีที่เกี่ยวข้อง

การจัดทำโครงการ “ศึกษากระบวนการขั้นตอนการขนส่งสินค้าทางเรือ” กรณีศึกษา บริษัท พงษ์วีรนาการพิมพ์ จำกัด มีแนวคิดและทฤษฎีที่เกี่ยวข้อง ที่ผู้จัดทำนำมาใช้เป็นพื้นฐานในการศึกษาดังต่อไปนี้

1. องค์ประกอบของการขนส่ง
2. การขนส่งและประเภทของการขนส่ง
3. ทฤษฎีการค้าระหว่างประเทศ
4. นิยามศัพท์

1. องค์ประกอบของการขนส่ง

การขนส่ง คือกิจกรรมในการเคลื่อนย้ายสินค้า หรือบุคคลจากสถานที่หนึ่งไปยังอีกสถานที่หนึ่ง (Talley, 1983 : 1) จากความหมายดังกล่าวแล้ว การขนส่งจัดกิจกรรมบริการ 2 ลักษณะคือสินค้า หรือสิ่งของทุกชนิด ซึ่งได้แก่อาหาร เสื้อผ้า ยารักษาโรค เครื่องใช้ในชีวิตประจำวัน ฯลฯ และรวมถึงไปรษณีย์ภัณฑ์ต่างๆ ด้วยอีกลักษณะหนึ่ง ได้แก่บุคคล ซึ่งอาจหมายถึงบุคคลเดี่ยวหรือหมู่คณะ การขนส่ง มีองค์ประกอบที่สำคัญ 4 ประการ คือ

1. เส้นทาง (The Way) เส้นทางในการขนส่ง แบ่งออกเป็นเส้นทางน้ำซึ่งเป็นเส้นทางการเดินเรือระหว่างประเทศโดยผ่านทะเลและมหาสมุทร หรือเส้นทางภายนอกในประเทศ เช่น ลำคลอง แม่น้ำ ฯลฯ เส้นทางบก แบ่งออกเป็นเส้นทางรถยนต์และเส้นทางรถไฟ ประการสุดท้ายคือเส้นทางอากาศ ซึ่งสามารถติดต่อได้ทั้งภายในประเทศและระหว่างประเทศ นอกจากเส้นทางการขนส่งดังกล่าวแล้ว ท่อในการลำเลียง ก๊าซหรือวัสดุอย่างอื่น ก็จัดเป็นเส้นทางด้วย

2. พาหนะ (The Vehicle) พาหนะเป็นสื่อกลางในการลำเลียงผู้โดยสารหรือสินค้าในสมัยโบราณ ได้แก่ช้าง ม้า ลา อูฐ เกวียนเรือ ฯลฯ แต่ปัจจุบันได้นำเครื่องจักรมาใช้ในการขับเคลื่อนแทนแรงงานคนและสัตว์ พาหนะในปัจจุบัน ได้แก่ รถยนต์ รถไฟ เครื่องบิน เรือ ฯลฯ

3. สถานี (The Terminal) สถานีเป็นจุดเริ่มต้นหรือปลายทางของการขนส่งสถานีแต่ละประเภทขึ้นอยู่กับเส้นทางและยานพาหนะในการขนส่ง ตัวอย่างการขนส่งทางบก สถานี ได้แก่ สถานีขนส่งรถประจำทาง สถานีรถไฟ การขนส่งทางน้ำ ได้แก่ท่าเรือ สะพานปลา การขนส่งทางอากาศ ได้แก่ สนามบิน

4. ผู้ประกอบการ (The carrier) ผู้ประกอบการคือ ผู้ที่ให้บริการการขนส่งอาจจะ เป็นรัฐบาล หรือเอกชน ผู้ให้บริการอาจได้รับค่าจ้าง ถ้าดำเนินการในลักษณะของธุรกิจหรือไม่ได้รับผลตอบแทน ถ้าดำเนินการเพื่อส่วนบุคคลมิได้รับจ้าง

2. การขนส่งและประเภทของการขนส่ง

1. การขนส่ง คือ การเคลื่อนย้ายคนและสิ่งของจากที่หนึ่งไปยังอีกที่หนึ่ง การขนส่งแบ่งออกเป็นหมวดใหญ่ดังนี้ ทางบก ทางน้ำ ทางอากาศ และ อื่นๆ เราสามารถพิจารณาการขนส่งได้จากหลายมุมมอง โดยคร่าว ๆ แล้ว เราจะพิจารณาในสามมุมมองคือ มุมของ โครงสร้างพื้นฐาน, ยานพาหนะ, และการดำเนินการ โครงสร้างพื้นฐาน พิจารณาโครงข่ายการขนส่งที่ใช้ เช่น ถนน ทางรถไฟ เส้นทางการบิน คลอง หรือ ท่อส่ง รวมไปถึงสถานีการขนส่ง เช่น ท่าอากาศยาน สถานีรถไฟ ท่าเรือ และ ท่าเรือ ในขณะที่ ยานพาหนะ คือสิ่งที่เคลื่อนที่ไปบนโครงข่ายนั้น เช่น รถยนต์ รถไฟ เครื่องบิน เรือ ส่วน การดำเนินการ นั้นจะสนใจเกี่ยวกับการควบคุมระบบ เช่น ระบบจราจร ระบบควบคุมการบิน และนโยบาย เช่นวิธีการจัดการเงินของระบบ เช่นการเก็บค่าผ่านทาง หรือการเก็บภาษีน้ำมัน เป็นต้น แบ่งออกเป็นประเภทการขนส่ง

การขนส่งทางน้ำ (Water Transportation)

เป็นการขนส่งที่มีต้นทุนต่อหน่วยต่ำที่สุดในบรรดาทางเลือกการขนส่งทั้งหมด ไม่จำเป็นต้องสร้างเส้นทางขึ้นมา อาศัยเพียงเส้นทางที่มีอยู่แล้วตามธรรมชาติเป็นต้น สำคัญเช่น คลอง แม่น้ำ ทะเล และมหาสมุทร อย่างไรก็ตามการขนส่งทางน้ำเป็นการขนส่งที่ช้าที่สุด ดังนั้นจึงเหมาะกับสินค้าที่ไม่มีข้อจำกัดเรื่องระยะเวลาส่งมอบสินค้า มักจะเป็นสินค้าที่มีมูลค่าต่อหน่วยต่ำและขนส่งในปริมาณมากๆ เช่น วัสดุก่อสร้างจำพวกอิฐ หิน ปูน ทราย เป็นต้น การขนส่งทางน้ำอาจแบ่งย่อยออกเป็น 2 รูปแบบตามลักษณะของเส้นทางขนส่งได้แก่

1.1) การขนส่งทางสายน้ำ (Inland Water Transportation) หมายถึง การขนส่งทางน้ำที่ใช้สายน้ำในแผ่นดินเป็นเส้นทางขนส่งสินค้า ได้แก่ การขนส่งผ่านคลองและแม่น้ำ เส้นทางขนส่งทางสายน้ำที่สำคัญของประเทศไทย คือ แม่น้ำโขง เจ้าพระยา ท่าจีน ป่าสัก และบางปะกง

1.2) การขนส่งทางทะเล (Sea and Ocean Transportation) หมายถึง การขนส่งทางน้ำ ที่ผ่านทะเลและมหาสมุทร การขนส่งรูปแบบนี้ต้องใช้เงินลงทุนมหาศาลในการก่อสร้างโครงสร้างสาธารณูปโภคพื้นฐาน เช่น ท่าเรือ และจุดเชื่อมต่อการขนส่งทางถนนและทางราง สำหรับประเทศไทยการขนส่งทางทะเลเป็นการขนส่งระหว่างประเทศที่มีมูลค่ามากที่สุด อาจกล่าวได้ว่าสินค้า น้ำเข้า และส่งออกเกือบทั้งหมดของประเทศไทยใช้การขนส่งทางทะเลทั้งสิ้น ณ ปัจจุบันการขนส่งทางทะเลของประเทศไทยเกือบทั้งหมดจะผ่านท่าเรือสองแห่ง ได้แก่ ท่าเรือกรุงเทพ (คลองเตย) และท่าเรือน้ำลึก แหลมฉะบับ จากสถิติของการท่าเรือแห่งประเทศไทย ณ ปี พ.ศ. 2550 มีสินค้าประมาณ 18 ล้านตัน และ 45 ล้านตันผ่านท่าเรือกรุงเทพและท่าเรือแหลมฉบังตามลำดับ

การวางแผนการขนส่ง (Transportation Planning) คือกระบวนการตัดสินใจที่เกี่ยวข้องกับระบบการขนส่งในอนาคต ซึ่งมักจะมุ่งเน้นในประเด็นที่เกี่ยวข้องกับความต้องการการขนส่งในอนาคตความสัมพันธ์ระหว่างระบบขนส่งและโครงสร้างพื้นฐานความสัมพันธ์ระหว่าง

ลักษณะการใช้พื้นที่เศรษฐกิจ และการขนส่ง ทางเลือก สำหรับดำเนินการระบบขนส่ง ผลกระทบด้านสังคม เศรษฐกิจ และสิ่งแวดล้อมเนื่องมาจากระบบขนส่งและการลงทุนและการบริหารองค์กรเพื่อดำเนินการตามแผนการขนส่ง เป็นการวิเคราะห์ความต้องการเดินทาง(Travel demand analysis)

วิเคราะห์ความต้องการเดินทาง (Travel demand analysis)

เป็นขั้นตอนพื้นฐานที่สำคัญเป็นอย่างยิ่งสำหรับกระบวนการวางแผนการขนส่ง การวิเคราะห์ความต้องการเดินทางทำให้ผู้วางแผนการขนส่งทราบถึงปริมาณการเดินทางที่เกิดขึ้นในปัจจุบันในช่วงเวลาที่ทำการวิเคราะห์นั้น และปริมาณการเดินทางที่จะเกิดขึ้นในอนาคต ซึ่งได้จากการนำข้อมูลปริมาณการเดินทางที่เกิดขึ้นในปัจจุบันมาวิเคราะห์และคาดการณ์ไปในอนาคต ด้วยเหตุนี้ อาจกล่าวได้ว่าการวิเคราะห์ความต้องการเดินทางนั้นเกี่ยวข้องกับการวิเคราะห์ 2 ขั้นตอน (วิโรจน ฐโงปการ, 2544) ได้แก่

ขั้นตอนที่1 การวิเคราะห์ความต้องการเดินทางที่เกิดขึ้นในปัจจุบัน ขั้นตอนนี้จะเกี่ยวข้องกับการกำหนดขอบเขตการวิเคราะห์ กำหนดปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อความต้องการการเดินทาง วิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยและความต้องการเดินทาง รวมถึงการนำปัจจัยเหล่านั้นมาพัฒนาแบบจำลองที่จะนำไปใช้พยากรณ์ความต้องการเดินทาง

ขั้นตอนที่2 การพยากรณ์ความต้องการเดินทาง เป็นการนำแบบจำลองที่ถูกสร้างขึ้นมาจากขั้นตอนแรกมาใช้วิเคราะห์ปริมาณการเดินทางในอนาคตโดยพิจารณาถึงบริบทของการใช้ประโยชน์ที่ดิน นโยบายด้านขนส่ง จำนวนประชากร และโครงข่ายถนนในปัจจุบัน แบบจำลองที่จะนำไปใช้ในการคาดการณ์ปริมาณการเดินทางที่จะเกิดขึ้นในอนาคต

เมื่อคุณต้องการส่งออกสินค้าไปยังต่างประเทศโดยการจัดส่งทางเรือ คุณจะดำเนินการจัดส่งได้อย่างไร? คุณอาจมีประสบการณ์ในการส่งสินค้าปริมาณน้อยโดยการใช้บริการ courier service เช่น EMS หรือ DHL แต่ไม่มีโอกาสมากที่จะส่งสินค้าทางเรือในการขนส่งแบบรายบุคคลเรา จะอธิบายกระบวนการและขั้นตอนการขนส่งสินค้าเมื่อต้องการส่งออกสินค้าทางเรือ โปรดตระหนักและให้ความสำคัญถึงคำอธิบายเกี่ยวกับการขนส่งทางเรือ

มีขั้นตอนและกระบวนการดังนี้

1. ติดต่อกับผู้ให้บริการในการจองเรือเพื่อจัดส่งสินค้า
 2. การติดต่อประสานงานกับสายเรือ
 3. การยืนยันการจองเรือ
 4. จัดส่งเอกสารการจองอย่างเป็นทางการไปยังตัวแทนผู้ให้บริการขนส่งสินค้า
 5. การเดินพิธีการศุลกากรและการจัดการรถบรรทุก
- การติดต่อประสานงานกับแผนกหัวลาก
6. การจัดการตู้คอนเทนเนอร์เปล่า
 7. การขนถ่ายสินค้า

8.การจัดส่งสินค้าไปยัง Terminal

9 เมื่อเรือส่งสินค้าออกจากท่าเรือ

10.การออก B/L

11 สรุป

1. ติดต่อกับผู้ให้บริการในการจองเรือเพื่อจัดส่งสินค้า

หากต้องการส่งออกสินค้าไปต่างประเทศ คุณควรแจ้งผู้บริการขนส่งให้ทราบเกี่ยวกับการจองโดยทั่วไปการจองเรือส่งสินค้านั้นควรได้รับการแจ้งผ่าน e-mail แต่ในกรณีฉุกเฉินเราสามารถรับคำขอจาก LINE หรือทางโทรศัพท์ได้ ซึ่งเราจะขอให้คุณส่งคำร้องผ่านอีเมลเพื่อทำการบันทึกในภายหลัง

รายละเอียดที่ลูกค้าต้องแจ้งเพื่อให้บริษัททำการเปิด Booking

1. ชื่อและประเภทของสินค้า (สินค้าทั่วไป, สินค้าอันตราย, สินค้าควบคุมอุณหภูมิ)
2. สถานที่ขนถ่ายสินค้า
3. ประเทศปลายทาง
4. ประเภทของตู้คอนเทนเนอร์ (20 ฟุต, 40 ฟุต, 40 HC)
5. จำนวนตู้คอนเทนเนอร์
6. น้ำหนักสินค้า
7. วันที่และเวลา
8. บริษัทขนส่งที่ต้องการ

ตัวอย่างคำขอสำหรับการทำ Booking

1. สินค้า : อะไหล่รถยนต์
2. จุดปล่อยสินค้าขาออก : กรุงเทพฯ
3. จุดปล่อยสินค้าขาเข้า : Tokyo
4. ประเภทของตู้คอนเทนเนอร์ และ 5. จำนวน : 4×20'D , 2×40'HC
6. น้ำหนักสินค้า : ประมาณ 15 ตัน / ตู้คอนเทนเนอร์
7. กำหนดการ : วันที่เรือออกจากต้นทาง (ETD BKK) วันที่ 24 มี.ค.
8. ผู้ให้บริการ (สายเรือ) : TS Line
9. หมายเหตุ freetime ปลายทาง 21 วัน

กรุณาเขียนรายละเอียดอย่างกระชับและติดต่อเราทาง e-mail สำหรับตารางการเดินทางเรือโปรดติดต่อตัวแทนผู้ส่งสินค้าล่วงหน้า

2. การติดต่อประสานงานกับสายเรือ

จากข้อมูลจากผู้จัดส่งสินค้าในการจองเรือ ตัวแทนผู้ให้บริการขนส่งสินค้าจะส่งค่าของจองไปยังสายเดินเรือ ในกรณีนี้ พื้นที่บนเรือจึงมีความสำคัญมาก ถ้าไม่ใช้การจัดส่งที่เร่งด่วนอาจไม่ใช่ปัญหาใหญ่ แต่จะเป็นปัญหาใหญ่สำหรับกรณีการจัดส่งด่วนและไม่มีพื้นที่บนเรือ

3. การยืนยันการจองเรือ

หากตัวแทนผู้ให้บริการขนส่งสินค้าสามารถจัดหาพื้นที่บนเรือได้ การจองดังกล่าว จะได้รับการยืนยันจากสายเดินเรือ สามารถตรวจสอบแบบฟอร์ม Booking Confirmation ที่ได้จากสายเรือ

Booking Confirmation

เมื่อทางตัวแทนผู้ให้บริการขนส่งสินค้าได้รับใบ Booking Confirmation มาจากสายเรือแล้ว ทางตัวแทนผู้ให้บริการขนส่งสินค้าจะนำรายละเอียดมาจัดทำ Booking Confirmation ของบริษัทเพื่อส่งให้กับลูกค้าซึ่งพื้นที่ของเรือจะเกิดขึ้นได้นั้นก็ต่อเมื่อเราทำการออก Booking Confirmation สำเร็จ

4. จัดส่งเอกสารการจองอย่างเป็นทางการไปยังตัวแทนผู้ให้บริการขนส่งสินค้า

เราใช้ขั้นตอนข้างต้นสำหรับการจัดการ โลจิสติกส์ ซึ่งจะเป็นกรณีการจองแบบเร่งด่วนและกรณีที่ไม่มีความแน่นอน แต่จะต้องขอหนังสือการจองอย่างเป็นทางการพร้อมกับเอกสารดังต่อไปนี้

1. Shipping Instruction (เรียกว่า “S.I”)
2. บัญชีรายการซื้อขายราคาสินค้า (Invoice)
3. บัญชีรายการบรรจุหีบห่อ(Packing List)
5. การเดินพิธีการศุลกากรและการจัดการรถบรรทุก

พิธีการศุลกากรนำเข้าทางเรือ

กรมศุลกากร ได้พัฒนานำระบบอิเล็กทรอนิกส์ มาใช้ในการบริการผ่านพิธีการศุลกากร ซึ่งปัจจุบันเรียกว่าระบบ TCS ผู้ประสงค์จะดำเนินการผ่านพิธีการศุลกากรทางอิเล็กทรอนิกส์จะต้องทำการลงทะเบียนกับกรมศุลกากร เพื่อบันทึกข้อมูลไว้ในฐานข้อมูลระบบคอมพิวเตอร์ของกรมศุลกากร ซึ่งผู้ที่ลงทะเบียนแล้วสามารถเข้าสู่ระบบการผ่านพิธีการศุลกากรทางคอมพิวเตอร์ของตนเองหรือผ่าน SERVICE COUNTER ของเอกชนหรือที่จุดให้บริการของกรมศุลกากร ณ จุดนำเข้า-ส่งออก

การลงทะเบียนกับกรมศุลกากรต้องเตรียมเอกสารดังต่อไปนี้

1. คำร้องขอลงทะเบียนปฏิบัติงานเกี่ยวกับการออกของ (ตามแบบที่กรมศุลกากรกำหนด)
2. บัตรประจำตัวประชาชน
3. สำเนาทะเบียนบ้าน

4. บัตรประจำตัวผู้เสียภาษีอากร หรือหลักฐานการชำระภาษีเงินได้บุคคลธรรมดา ประกาศนียบัตรผ่านการอบรมหลักสูตรตัวแทนออกของ จากสถาบันวิทยาการศุลกากร สำนักบริหาร ทรัพยากรบุคคล กรมศุลกากร จากสมาคมหรือสถาบันที่กรมศุลกากรรับรอง หรือ ประกาศนียบัตร ผ่านการอบรมหลักสูตรผู้ชำนาญการศุลกากร จากสถาบันวิทยาการศุลกากร สำนักบริหารทรัพยากร บุคคล กรมศุลกากร

พิธีการศุลกากรนำเข้าทางเรือ

ในการนำเข้าสินค้า ผู้นำเข้าจะต้องปฏิบัติตามกฎหมาย ระเบียบ และประกาศที่กรม ศุลกากรและหน่วยงานอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องในการนำเข้า อาทิ กระทรวงพาณิชย์สำนักงานคณะกรรมการ อาหารและยา กรมปศุสัตว์ ฯลฯ ที่กำหนดไว้ให้ครบถ้วน โดยมีคำแนะนำในการจัดเตรียมเอกสาร เพื่อ ปฏิบัติตามขั้นตอนพิธีการศุลกากรในการนำเข้าสินค้า ดังนี้

1. ผู้นำเข้าต้องยื่นแบบ กศก. 99/1 ใบขนสินค้าขาเข้าพร้อมแบบแสดงรายการภาษี สรรพสามิตและภาษีมูลค่าเพิ่ม สำหรับการนำเข้าสินค้าทั่วไปทุกประเภท ยกเว้นสินค้าที่กรมศุลกากร กำหนดให้ใช้ ใบขนฯประเภทอื่น

2. เอกสารที่ควรจัดเตรียมในการนำเข้าสินค้า

1. สำหรับพิธีการชำระอากร พิธีการวางประกัน พิธีการขนถ่ายข้างลำ พิธีการคลัง สินค้าทัณฑ์บนประเภทร้านค้าปลอดอากร ต้องมีเอกสารประกอบ ได้แก่

1.1 ต้นฉบับใบขนสินค้าขาเข้า (กศก. 99/1) พร้อมสำเนา 1 ฉบับ เว้นแต่ กรณีที่กรมศุลกากรกำหนดให้มีการจัดทำคู่ฉบับเพิ่ม เช่น สำหรับการนำเข้าอาวุธปืน เครื่องกระสุน ปืน วัตถุระเบิด การนำเข้าน้ำมันเชื้อเพลิงที่ต้องส่งเงินเข้ากองทุนน้ำมัน กรณีดังกล่าวต้องมีสำเนาใบ ขนสินค้าขาเข้า 2 ฉบับ

1.2 ใบสั่งปล่อยสินค้า (กศก. 100/1)

1.3 บัญชีราคาสินค้า (Invoice)

1.4 บัญชีรายละเอียดบรรจุหีบห่อ (Packing List)

1.5 ใบตราส่งสินค้า (Bill of Lading)

1.6 ใบแจ้งยอดเบี้ยประกัน (Insurance Premium Invoice)

1.7 ใบอนุญาตหรือหนังสืออนุญาตสำหรับสินค้าควบคุมการนำเข้า

1.8 ใบรับรองแหล่งกำเนิดสินค้า (Certificate of Origin) กรณีขอลดอัตราอากร

1.9 เอกสารอื่น ๆ เช่น เอกสารแสดงส่วนผสม คุณลักษณะและการใช้งานของสินค้า แค็ตตาล็อก เป็นต้น

2. พิธีการหลายเที่ยวเรือ ต้องเพิ่มพิมพ์เขียว (BLUE PRINT) แบบแปลน แบบพิมพ์หรือ เอกสารประกอบอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการพิจารณาให้ทำใบขนสินค้าหลายเที่ยวเรือ

3. พิธีการขอคืนอากรตามมาตรา 19 ทวิต้องเพิ่มสำเนาใบขนสินค้าขาเข้า (กศก.99/1)

4. พิธีการส่งเสริมการลงทุนต้องหนังสืออนุมัติให้ยกเว้นหรือลดหย่อนอากรจาก คณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน

5. พิธีการสินค้าส่งกลับ (RE-EXPORT) มี 2 กรณีดังนี้ คือ

กรณีสินค้าอยู่ในอารักขาของศุลกากร ต้องเพิ่มเอกสารดังนี้

1. คำร้องขอผ่อนผันทำใบขนสินค้าส่งกลับ (RE-EXPORT) ชำระอากร 1 ใน 10

2. ใบขนสินค้าขาออก (กสก.101/1) พร้อมเอกสารประกอบ

กรณีสินค้านอกอารักขาของศุลกากร ต้องเพิ่มเอกสารดังนี้ คือ คำร้องขอผ่อนผันทำใบ ขนสินค้าส่งกลับ (RE-EXPORT)ขอคืนอากร 9 ใน 10 ใบขนสินค้าขาออก (กสก.101/1) พร้อมเอกสาร ประกอบ

6. พิธีการนำของออกจากเขตอุตสาหกรรมส่งออก (EPZ) ต้องเพิ่มเอกสารดังนี้ คือ

1. แบบ กนอ. 02-1 กรณีสินค้านำเข้าเป็นวัตถุดิบ

2. แบบ กนอ. 02-1 และ กนอ.101 กรณีสินค้านำเข้าเป็นเครื่องจักร อุปกรณ์เครื่องมือ และเครื่องใช้ รวมทั้งส่วนประกอบของสินค้านี้ที่จำเป็นต้องใช้ในการผลิตสินค้าหรือการค้าเพื่อ ส่งออก

ขั้นตอนการปฏิบัติพิธีการนำเข้าสินค้าทางเรือ

1. ผู้นำเข้าหรือตัวแทนจัดเตรียมข้อมูลใบขนสินค้าเข้าสู่เครื่องคอมพิวเตอร์ของตนเอง หรือผ่าน Service Counter และให้ผู้นำเข้าหรือตัวแทนส่งข้อมูลใบขนสินค้ามายังเครื่องคอมพิวเตอร์ ของกรมศุลกากรระบบคอมพิวเตอร์กรมศุลกากรจะตรวจสอบข้อมูลกับเพิ่มข้อมูลอ้างอิง การอนุมัติ/ อนุญาต เกี่ยวข้องและตรวจสอบบัญชีสินค้าสำหรับเรือ โดยอัตโนมัติผ่านระบบคอมพิวเตอร์

2. การตรวจปล่อยสินค้านำเข้าระบบบริหารความเสี่ยง (Risk Management) มาใช้ในการ สั่งการตรวจตามเงื่อนไขที่หน่วยงานศุลกากรกำหนดไว้ในระบบ Profile เพื่อจัดกลุ่มใบขนสินค้าเป็น 2 กลุ่ม คือ ให้เปิดตรวจ (Red Line) หรือให้ยกเว้นการตรวจ (Green Line) เมื่อระบบตรวจสอบเสร็จ แล้วจะกำหนดเลขที่ใบขนสินค้าและสั่งการตรวจให้อัตโนมัติ พร้อมกับแจ้งตอบกลับไปยัง ผู้ประกอบการทราบผ่านทางอิเล็กทรอนิกส์และแจ้งโรงพักสินค้าหรือท่าเทียบเรือทราบถึงผลการสั่ง การตรวจจากศุลกากร

1. กรณียกเว้นการตรวจ ผู้ประกอบการสามารถติดต่อโรงพักสินค้าหรือท่าเทียบเรือรับ มอบสินค้าได้ทันที

2. กรณีให้เปิดตรวจ ผู้ประกอบการสามารถติดต่อโรงพักสินค้าหรือท่าเทียบเรือเพื่อ เตรียมของเพื่อตรวจแล้วติดต่อเจ้าหน้าที่ศุลกากรเพื่อตรวจปล่อยสินค้า

3. การชำระและวางเงินประกันค่าภาษีอากร ผู้ประกอบการสามารถเลือกชำระและวางเงินประกันที่สำนักงานศุลกากรหรือชำระและวางเงินประกันผ่านธนาคารทางอิเล็กทรอนิกส์ (e-Payment) ได้

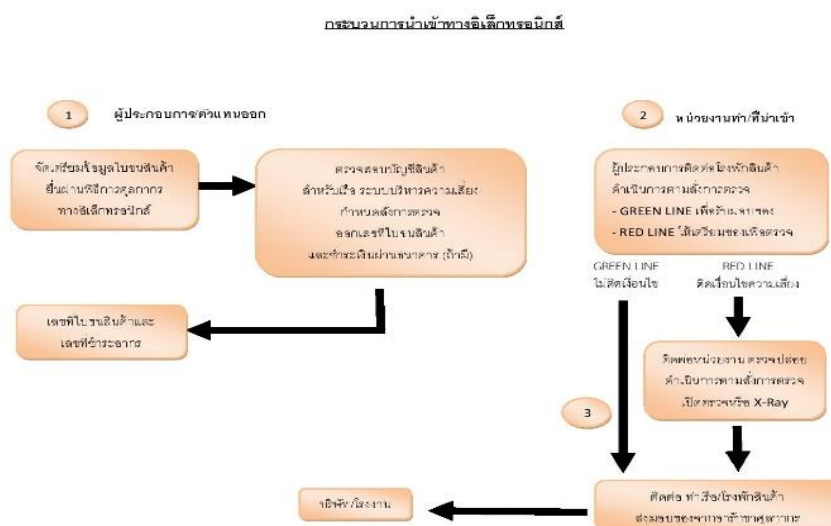
4. การวางค้ำประกันค่าภาษีอากร ผู้ประกอบการสามารถเลือกวางค้ำประกันที่สำนักงานศุลกากรหรือวางค้ำประกันผ่านธนาคารทางอิเล็กทรอนิกส์ (Guarantee) ได้

5. การตรวจปล่อยสินค้าขาเข้า เป็นการตรวจ ณ ท่าที่ระบุในบัญชีสินค้าว่ามีชื่อส่งของถึงแต่ผู้ประกอบการสามารถแจ้งความประสงค์ขอขนย้ายสินค้าไปตรวจปล่อยนอกเขตท่าที่นำเข้าได้ แต่ต้องแจ้งล่วงหน้าในขั้นตอนจัดเตรียมใบขนสินค้าก่อนส่งมายังระบบคอมพิวเตอร์ของกรมศุลกากร

6. ผู้นำของเข้านำใบขนสินค้าพร้อมใบเสร็จเสียภาษีอากร เอกสาร Deliver Order (D/O) ไปดำเนินการตรวจปล่อยสินค้าในท่าเรือและขนถ่ายสินค้านำเข้ามาที่โกดังหรือโรงงาน หรือบริษัท

7. ผู้นำเข้าหรือตัวแทนต้องจัดเก็บข้อมูลบัญชีราคาสินค้าในรูปแบบของสื่อคอมพิวเตอร์เป็นเวลาไม่น้อย 6 เดือน เพื่อใช้สำหรับการตรวจสอบใบขนสินค้าหลังการตรวจปล่อย โดยให้สามารถจัดพิมพ์เป็นรายงานเมื่อกรมศุลกากรร้องขอ ดังนี้

1. IMPORT/EXPORT INVOICE LIST BY DECLARATION ITEM
2. IMPORT/EXPORT INVOICE LIST BY INVOICE ITEM
3. IMPORT/EXPORT INVOICE LIST



ภาพที่ 3.1 กระบวนการนำเข้าทางอิเล็กทรอนิกส์

6. การจัดการตู้คอนเทนเนอร์เปล่า

ก่อนที่ตู้คอนเทนเนอร์เปล่าจะมาถึงลูกค้าตามวันและเวลาที่กำหนด ทางตัวแทนผู้จัดส่งสินค้า จะจัดเตรียมตู้คอนเทนเนอร์เปล่าออกจากคลังสินค้าก่อนล่วงหน้า ในกรณีที่มีการขนถ่ายสินค้าใน ตอนเช้า ทางตัวแทนผู้จัดส่งสินค้าจะไปรับตู้คอนเทนเนอร์ในตอนเย็นล่วงหน้าหนึ่งวันและจะนำไปที่ โรงงานของลูกค้าในเช้าวันรุ่งขึ้นการจัดการตู้คอนเทนเนอร์ในคลัง บางครั้งคุณภาพของตู้คอนเทนเนอร์ อาจไม่ดี (มีหลุมบนหลังคา สกปรกหรือเกิดสนิม ฯลฯ) หากมีการจัดสรรคอนเทนเนอร์ที่มีคุณภาพต่ำ ทางผู้ขับรถบรรทุกจะปฏิเสธรับตู้และจะกลับไปต่อคิวเพื่อรับตู้คอนเทนเนอร์ใหม่อีกครั้ง



ภาพที่ 3.2 การจัดการตู้คอนเทนเนอร์เปล่า

7. การขนถ่ายสินค้า

Trailer loading time คือการเรียกเก็บค่าล่วงเวลาจะเกิดขึ้นหากการ โหลดสินค้า ใช้ระยะเวลา นาน ระยะเวลาการ โหลดฟรีคือประมาณ 2 -4 ชั่วโมง แต่ขึ้นอยู่กับทางบริษัทเจ้าของ รถแต่ละราย

VGM (Verified Mass Mass) คือ VGM คือ การยืนยันปริมาณรวมของน้ำหนัก ทั้งหมดของสินค้าและสิ่งของทุกอย่างที่บรรจุในตู้คอนเทนเนอร์รวมถึงน้ำหนักตู้คอนเทนเนอร์ไป

ยังสายเคเบิลเรือ ลูกค้าต้องแจ้งให้ทางตัวแทนขนส่งสินค้าทราบถึงน้ำหนักที่แท้จริงของสินค้าภายในระยะเวลาที่กำหนด

8. การจัดส่งสินค้าไปยัง Terminal

เราจะขนส่งตู้คอนเทนเนอร์ที่บรรจุสินค้าไปยังท่าเรือ **CY Cut (Cut off /Return /Closing)**เทอร์มินัลสำหรับการจัดส่งสินค้า เรียกว่า CY (Container Yard) ซึ่งเป็นลานที่เก็บตู้คอนเทนเนอร์มีวันและเวลาที่ปิดการรับคืนตู้คอนเทนเนอร์ซึ่งเรียกว่า “CY Cut” สินค้าจะต้องมาถึงลานเก็บตู้คอนเทนเนอร์ก่อนที่จะทำการโหลดขึ้นบนเรือที่จอดไว้ เช่นเดียวกับช่วงเวลาที่กำหนดสำหรับการขึ้นเครื่องบิน ซึ่ง CY Cut สามารถเรียกว่า “Cut off”, “Return” และ “Closing” ได้เช่นกันCY Cut สามารถขยายระยะเวลาออกไปได้ในบางกรณีพิเศษ แต่เราไม่สามารถรับประกันการขยายเวลาได้ทุกครั้ง บางครั้งอาจต้องใช้เวลานานในการโหลดสินค้าลงตู้คอนเทนเนอร์ และบางครั้งอาจเกิดปัญหาจราจรติดขัดในการจัดส่งสินค้าไปยังท่าเรือ หากคุณพบปัญหานี้แล้ว จะเป็นการยากที่จะคืนสินค้าให้ตรงเวลา เพราะฉะนั้นต้องติดต่อทางตัวแทน ผู้ให้บริการขนส่งสินค้าในการขยายเวลาดำเนินการโปรดตระหนักและให้ความสำคัญหากตู้คอนเทนเนอร์มาถึงหลังวันและเวลาที่ปิดการรับคืนตู้โดยไม่แจ้งให้ตัวแทนขนส่งสินค้าทราบ จะทำให้ตู้คอนเทนเนอร์ไม่สามารถทำการโหลดขึ้นเรือได้



ภาพที่ 3.3 การขนถ่ายตู้คอนเทนเนอร์

9. เมื่อเรือส่งสินค้าออกจากท่าเรือ

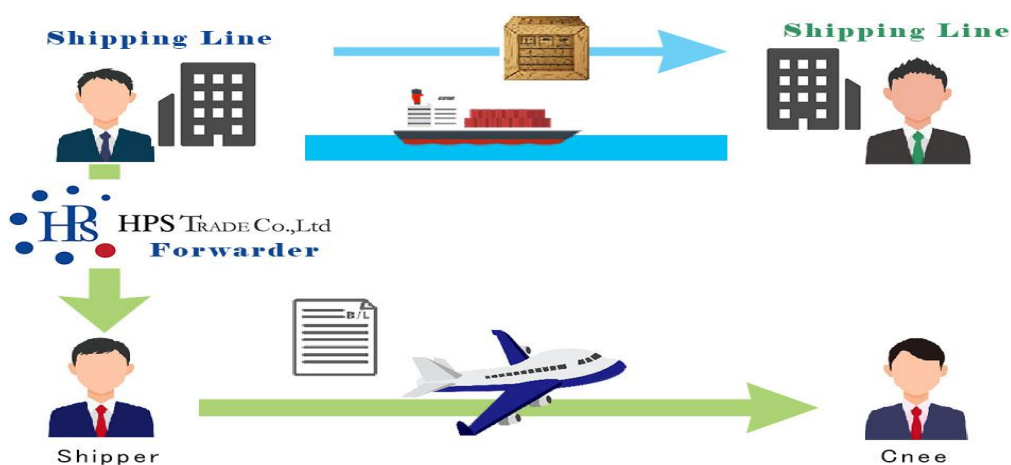
เรือที่บรรจุสินค้าจะออกจากท่าเรือของประเทศไทย

10. การออก B/L

หลังจากเรือได้ออกจากท่าเรือแล้ว เอกสาร B/L จะถูกออกโดยสายเดินเรือ โดยทั่วไปจะออกในวันถัดไปหลังจากวันที่เรือออกเดินทางหรือสองวันถัดมา หากคุณต้องการเอกสาร B/L อย่างเร่งด่วน โปรดแจ้งให้ทางตัวแทนผู้ส่งสินค้าทราบล่วงหน้า

บทบาทและการจัดการเอกสาร B/L ได้อธิบายไว้ในบทความนี้

ใบตราส่งสินค้าทางทะเล (BILL OF LADING) คืออะไร สามารถอธิบายหน้าที่และขั้นตอนการทำงาน ได้ดังภาพต่อไปนี้



ภาพที่ 3.4 บทบาทการจัดการเอกสาร B/L

ใบตราส่งสินค้าทางทะเล (Bill Of Loading) มีความจำเป็นอย่างยิ่งในทางการค้าระหว่างประเทศ เพื่อความเข้าใจที่ง่ายขึ้น เราจะอธิบายบทสรุปและบทบาทของใบตราส่งสินค้าทางทะเลด้วยโครงร่างก่อนและทำความเข้าใจรายละเอียดภายหลัง

ใบตราส่งสินค้าทางทะเล คืออะไร

ใบตราส่งสินค้าทางทะเล คือ เอกสารในการรับสินค้าและแลกเปลี่ยนสินค้า การออกใบตราส่งสินค้าทางทะเลนั้น เป็นหลักฐานสัญญาของบริษัทเรือที่จะขนส่งสินค้าทางเรือของประเทศส่งออกไปยังท่าเรือปลายทาง ถ้าหากไม่มีใบตราส่งสินค้า ทางผู้นำเข้าจะไม่สามารถรับสินค้าที่ทำเรือได้ และสามารถนำไปสู่ปัญหาที่ร้ายแรงได้เช่นกันใบตราส่งสินค้าทางทะเล จะถูกส่งไปยังผู้ขาย (ผู้ส่งออก) หลังจากที่ถูกออกโดยบริษัทเรือ ในทางการค้าระหว่างประเทศ ใบตราส่งสินค้าทางทะเลจะถูกใช้ประโยชน์สำหรับการแลกเปลี่ยนสินค้า ยกตัวอย่างเช่น ถ้าทางผู้ซื้อ (ผู้นำเข้า) ไม่ได้ทำการจ่ายค่าสินค้า แม้ว่าสินค้ามาถึงท่าเรือปลายทางแล้วก็ตาม ทางผู้ส่งออก (ผู้ขาย) สามารถป้องกันความเสี่ยงในการเก็บเงินโดยการระงับใบตราส่งสินค้าทางทะเลได้ในทางตรงกันข้ามกัน มีกรณีที่ใบตราส่ง

สินค้าทางทะเลไม่ได้ส่งมาจากผู้ขาย (ผู้ส่งออก) แม้ว่าทางผู้นำเข้า (ผู้ขาย) จะจ่ายเงินค่าสินค้าแล้วก็ตาม ซึ่ง L/C (Letter of Credit) จะถูกนำมาใช้เพื่อหลีกเลี่ยงปัญหานี้ ส่วนรายละเอียดเกี่ยวกับ L/C จะอธิบายในคอลัมน์อื่น แต่การใช้ L/C สามารถใช้ได้ทั้งผู้ส่งออก (ผู้ขาย) และผู้นำเข้า (ผู้ซื้อ) ในการหลีกเลี่ยงความเสี่ยงในการติดต่อบริการระหว่างประเทศ อธิบายได้ดังรูปภาพต่อไปนี้

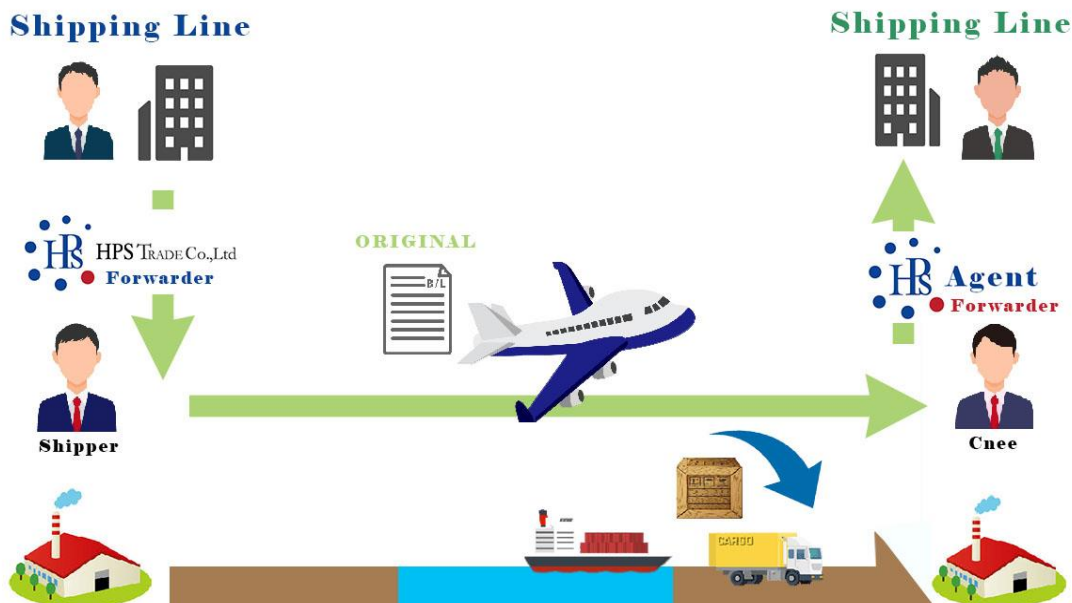


ภาพที่ 3.5 บทบาทการจัดการเอกสาร L/C

หน้าที่และประเภทของใบตราส่งสินค้าทางทะเล

ต้นฉบับใบตราส่งสินค้าทางทะเล หรือ BILL OF LADING

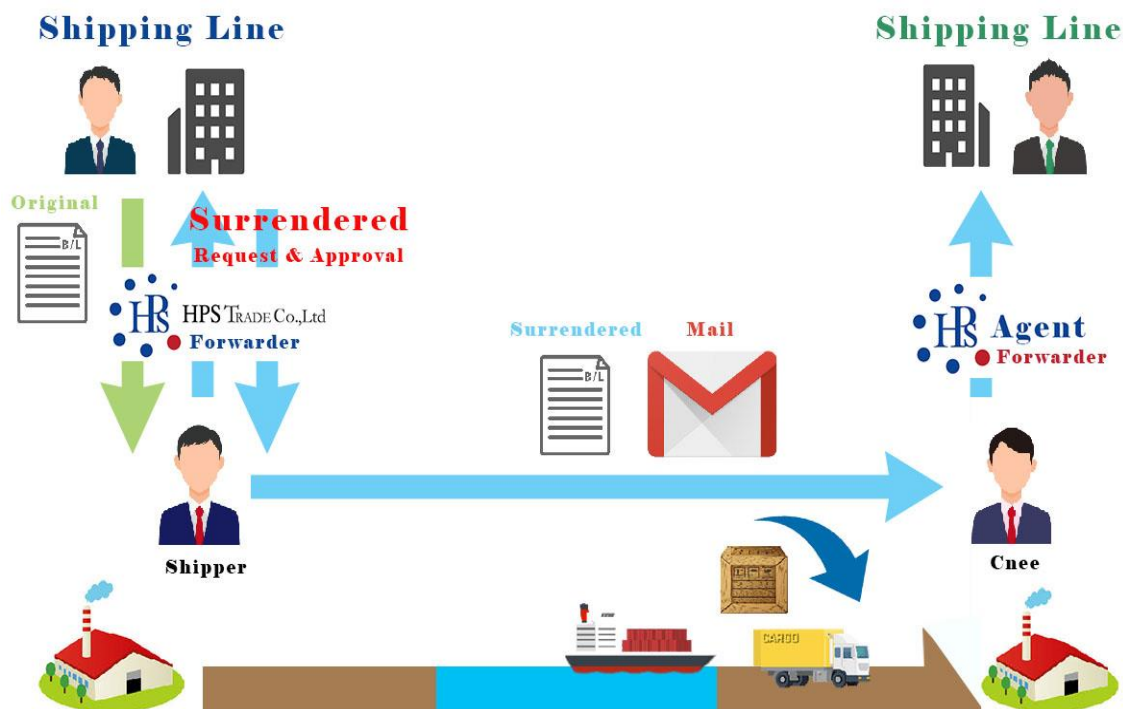
โดยปกติแล้ว ใบตราส่งสินค้าทางทะเล จะถูกใช้ในการซื้อขายระหว่างผู้ขายและผู้ซื้อ ถ้าผู้ซื้อได้รับต้นฉบับของใบตราส่งสินค้าทางทะเล จะสามารถนำสินค้าออกจากท่าเรือได้ ใบตราส่งสินค้าทางทะเลมี 3 ใบ เหตุผลที่มี 3 ใบ เพื่อป้องกันการสูญหาย ใบตราส่งสินค้าทางทะเลจะถูกส่งจากผู้ส่งออกไปหาลูกค้าโดยบริการขนส่งทางอากาศ เช่น DHL หรือ FEDEX แทนที่จะส่งต้นฉบับของ B/L ครั้งละ 3 ฉบับในเวลาเดียวกัน สามารถป้องกันความเสี่ยงจากการสูญหายของ B/L โดยการส่งอย่างแบ่งแยกเป็นสองและสามเที่ยวบิน แต่ยังไม่เคยมีบริษัทไหนแยกออกเป็น 3 ครั้ง เพียงเพื่อป้องกันความเสี่ยงนั้น



ภาพที่ 3.6 หน้าทีของใบตราสินค้า

Surrendered B/L คืออะไร

หมายถึง การเก็บรวบรวม B/L ที่ด้านต้นทาง(ด้านผู้ส่งออก) โดยปกติแล้ว B/L (ต้นฉบับ) จะถูกรวบรวมที่ปลายทาง(ฝั่งผู้นำเข้า) ดังที่ได้กล่าวมาแล้วข้างต้นผู้ซื้อ(ผู้นำเข้า) ไม่สามารถนำสินค้าออกจากท่าเรือได้เว้นแต่ต้นฉบับขาเข้าจะมาถึงอย่างไรก็ตาม ในกรณีที่จุดหมายปลายทางใกล้เคียงกับต้นทาง (เช่น จากกรุงเทพฯถึงโฮจิมินห์) หรือถ้าเราใช้เรือเร็วไปยังจุดหมายปลายทาง บ่อยครั้งที่สินค้ามาถึงท่าเทียบเรือก่อนที่ B/L จะมาถึง ซึ่งการใช้ Surrendered B/L ก็จะสะดวกและลดเวลาได้เป็นอย่างมาก ในกรณีนี้ ผู้ส่งออกจะขอให้บริษัทขนส่งทำการส่งมอบและจ่ายค่า surrender แก่บริษัทจัดส่งในประเทศไทยต้นทุน surrender อยู่ที่ 1,300 – 1,500 บาทต่อบาร์เรล ผู้ส่งสินค้าจะต้องนำต้นฉบับที่ได้จากผู้รับขนส่งที่ต้นทาง ประทับตราและเซ็นต์กำกับที่ด้านหลังของ ORIGINAL BILL OF LADING แล้วจึงส่งกลับคืนไปให้ผู้รับขนส่ง ซึ่งทางผู้รับขนส่งเมื่อได้รับแจ้งว่ามีการทำ SURRENDERED B/L แล้ว ก็จะมีการปล่อยสินค้าที่ปลายทางโดยใช้สำเนา BILL OF LADING ในกรณีที่ผู้ส่งออกไม่ได้ส่งต้นฉบับ B/L ให้กับผู้นำเข้า หลังจากที่ผู้ขาย (ผู้ส่งออก) ยืนยันการชำระเงิน พวกเขาจะขอ surrender B/L ให้ส่งไปยังบริษัทจัดส่งและสำเนา Surrendered B/L เหตุผลที่ผู้ส่งออกต้องจ่ายค่าธรรมเนียม Surrendered B/L ให้แก่บริษัทจัดส่งสินค้า เพราะต้องการหลีกเลี่ยงปัญหาเกี่ยวกับการเรียกเก็บค่าธรรมเนียมจากผู้นำเข้า



ภาพที่ 3.7 บทบาทการจัดการเอกสาร Surrendered B/L

Sea Waybill คืออะไร

Sea Waybill จะไม่สามารถโอนกรรมสิทธิ์สินค้าให้กับผู้อื่นได้ เพราะไม่ใช่เอกสารสิทธิ์ ผู้รับใบตราส่งจึงไม่จำเป็นต้องนำต้นฉบับ SEA WAYBILL มามอบให้กับผู้รับขนส่งที่ปลายทางเพื่อรับสินค้าแต่อย่างใด เพียงแต่ต้องพิสูจน์ว่าตนเป็นผู้รับสินค้ากับบริษัทขนส่งก็เพียงพอแล้วเมื่อเทียบกับ Original B/L และ surrendered B/L แล้ว ประโยชน์ที่จะได้รับเมื่อนำส่งสินค้าทางทะเลคือความรวดเร็วในการนำสินค้าออก แต่ด้านผู้ส่งออกจะเสี่ยงต่อการเก็บเงิน ดังนั้น Sea waybill จึงเหมาะกับการใช้ L/C (Letter of Credit) ดังนั้น Sea Waybill จะถูกใช้เมื่อผู้ส่งออกและผู้นำเข้า ทำการค้าขายมาเป็นเวลานานและเกิดการเชื่อใจซึ่งกันและกัน หรือได้รับความเชื่อมั่นระหว่างบริษัท ในบางกรณีลูกค้า (ผู้ส่งออก) อาจจะขอ Sea Waybill แต่เราจะต้องอธิบายคุณลักษณะของ Sea Waybill ก่อนด้วย



ภาพที่ 3.8 บทบาทการจัดการเอกสาร Sea waybill

เราได้ทำการอธิบายโครงสร้างพื้นฐานเกี่ยวกับ B/L ถ้าคุณเพิ่งเริ่มเรียนรู้งานเกี่ยวกับโลจิสติกส์ นี่เป็นเงื่อนไขขั้นต่ำที่คุณต้องเข้าใจก่อนนี่คือขั้นตอนการจองเรือขนส่งสินค้าสำหรับการส่งออกต่างประเทศ トラบใดที่คุณเข้าใจกระบวนการส่งออก คุณสามารถเตรียมเอกสารและเตรียมรับมือกับปัญหาที่อาจเกิดขึ้นได้

ข้อดี

1. อัตราค่าขนส่งถูกกว่าเมื่อเทียบกับการขนส่งทางอื่น
2. ขนส่งได้ปริมาณมาก
3. มีความปลอดภัย
4. สามารถส่งได้ระยะไกล ๆ

ข้อเสีย

1. มีความล่าช้าในการขนส่งมาก
2. ในฤดูน้ำลด น้ำอาจมีน้อย ซึ่งเป็นอุปสรรคต่อการขนส่ง เพราะเรือเกยตื้นได้
3. ไม่สามารถกำหนดเวลาที่แน่นอนในการขนส่งได้ขึ้นอยู่กับภูมิอากาศ และ ภูมิประเทศ

การขนส่งทางบก (Land Transportation)

การขนส่งทางบก แบ่งออกเป็น ทางรถไฟ และทางรถยนต์ การเดินทางโดยรถไฟ ปลอดภัย สะดวกสบาย แต่ก็ไม่สามารถแวะพักระหว่างทาง หรือออกไปนอกเส้นทางได้ แต่การเดินทางโดยรถยนต์ส่วนตัวสามารถแวะพักตามเส้นทางที่ต้องการได้ ในปัจจุบันมีรถยนต์หลายประเภทบริการ

รับส่งผู้โดยสาร เช่น รถประจำทาง รถยนต์รับจ้าง(Taxi) รถเช่า การมีรถยนต์หลายประเภท ทำให้การเดินทางสะดวกสบายและสอดคล้องกับความต้องการในการเดินทางมากขึ้น การคมนาคมทางบกได้เริ่มต้นมาตั้งแต่สมัยโบราณ พาหนะที่สำคัญได้แก่ ม้า อูฐ เกวียนและรถม้า ชาวโรมันในสมัยโบราณได้เริ่มสร้างถนนเชื่อมระหว่าง กรุงโรมกับเมืองต่างๆ ในอาณาจักร โรมัน ตั้งแต่ 315 ปี ก่อนคริสตกักราช เช่น สร้างถนนเชื่อมระหว่างกรุงโรมกับอังกฤษ กรุงโรมกับซีเรีย ตลอดจนเมืองที่สำคัญอื่นๆ ของโรมัน จนมีคำกล่าวที่ว่า “ถนนทุกสายมุ่งสู่กรุงโรม” (“All roads lead to Rome”) (Lundberg , 1985 :62) การขนส่งทางบกด้วยเกวียน รถม้า อูฐ ช้างและม้า หรือยานพาหนะโดยใช้แรงงานสัตว์ชนิดอื่นๆ ยังคงมีบทบาทสำคัญในการขนส่งสินค้าและผู้โดยสารตลอดมา การขนส่งทางรถไฟ โทมัส นิวคิเมน (Thomas Newcomen, ค.ศ.1663-1729) ชาวอังกฤษได้ปรับปรุงเครื่องจักรไอน้ำ โดยใช้ลูกสูบได้เป็นผลสำเร็จ หลังจากนั้น เจมส์ วัตต์ (James Watt , ค.ศ.1736-1817) ก็ได้้นำเครื่องจักรไอน้ำมาใช้ในการอุตสาหกรรมทอผ้าและติดตั้งหัวรถจักรและเรือกลไฟ ต่อมาจอร์จ สตีเฟนสัน (George Stephenson , ค.ศ.1781-1848) ได้ปรับปรุงและสร้างหัวรถจักรได้สำเร็จ ในปี ค.ศ.1814 หลังจากนั้นได้นำหัวรถจักรมาลากจูงรถไฟ และรถไฟก็มีบทบาทในการขนส่งสินค้าและผู้โดยสารมากขึ้น หลังจากรถไฟมีบทบาทในการขนส่งผู้โดยสารแทนยานพาหนะแบบเก่าไม่นาน โทมัส กุก ก็ได้จัดรายการนำเที่ยวทางรถไฟขึ้นเป็นครั้งแรก ในประเทศอังกฤษ ในปี ค.ศ.1841 การค้นคว้าทางวิทยาศาสตร์ทำให้ รูดอล์ฟ ดีเซล (Rudolf Diesel , ค.ศ.1858-1913) ชาวเยอรมัน ได้ประดิษฐ์เครื่องยนต์ดีเซล แล้วนำมาใช้ในการขับเคลื่อนขบวนรถไฟได้สำเร็จในปี ค.ศ.1892การสร้างทางรถไฟในยุโรป ซึ่งได้เริ่มต้นระหว่าง ค.ศ. 1830-1850 ได้ขยายกว้างขวางออกไปสอดคล้องกับการพัฒนาด้านเทคโนโลยีเกี่ยวกับการรถไฟ ได้มีการสร้างทางรถไฟเชื่อมระหว่างประเทศต่างๆ ในยุโรป และการรถไฟก็ขยายไปยังทวีปอเมริกา เอเชีย ออสเตรเลีย และ แอฟริกา ในยุโรปมีทางรถไฟจากอิตาลี สู่ ฝรั่งเศส จากปารีสในฝรั่งเศส ทางรถไฟแยกไปสู่สเปนและอีกสายหนึ่งแยกขึ้นไปสู่เบลเยียม เยอรมนี โปแลนด์ จากโปแลนด์ขึ้นไปสู่เมืองเลนินกราด (Laningrad) แล้วอีกสายหนึ่งแยกไปออสเตรเลีย ยูโกสลาเวีย บัลแกเรียและตุรกี ทางรถไฟสายสแกนดิเนเวีย ได้เชื่อมกลุ่มประเทศ นอร์เวย์ สวีเดน ฟินแลนด์และเดนมาร์ก นอกจากนั้นทางรถไฟสายนี้ยังมีทางแยกจากฟินแลนด์ไปเชื่อมเลนินกราด ซึ่งเป็นจุดเริ่มต้นของทางรถไฟสาย ทรานส์ ซิเบเรียน (Trans – Siberian Express) ยาว 9,298.81 กิโลเมตร จากเมืองเลนินกราด ผ่านมอสโก (Moscow) ไปยังเมืองวลาดิวอสต็อก (Vladivastok) สำหรับทวีปอื่นๆ ก็ได้พัฒนา เส้นทางรถไฟเชื่อมระหว่างประเทศเช่นเดียวกัน หลังสงครามโลกครั้งที่ 2 (ค.ศ.1939-1945) ประเทศต่างๆ ได้พัฒนาการขนส่งทางรถไฟให้มีประสิทธิภาพมากขึ้นกว่าเดิม พลังขับเคลื่อนรถไฟตามรางได้ใช้พลังงานไฟฟ้าแทนพลังงานน้ำมัน ทำให้สามารถแล่นได้เร็วกว่าเดิม ในปี ค.ศ.1964 ได้เปิดการเดินทางรถไฟ ชินกันเซน (Shinkansen) ขึ้นเป็นครั้งแรก ระหว่างกรุงโตเกียวและ โอซาก้า เนื่องในมหกรรมกีฬาโอลิมปิก รถไฟชินกันเซนแล่นระหว่างเมืองทั้งสองระยะทาง 885 กิโลเมตร ในเวลา 3 ชั่วโมง 10 นาที ในขณะที่รถไฟแบบเก่าของญี่ปุ่นแล่นในระยะทางดังกล่าวแล้วใช้เวลา 18 ชั่วโมง ในฝรั่งเศสได้สร้างรถไฟเต.

เซ.เว. (Train A Grande Vitesse) แล่นระหว่างปารีส กับ ลียง และปารีส กับ มาร์เซย ในอัตราเร็วเฉลี่ย 282 กิโลเมตร/ชั่วโมง รถไฟดังกล่าวแล่นได้ราบเรียบมาก “ขณะถือแก้วน้ำในมือน้ำยังไม่กระฉอกออกจากปากแก้ว” (Lundberg , 1985 :54)

ในสหรัฐอเมริกา ได้สร้างทางรถไฟสาย แอมแทรก (Amtrak) ขึ้นในปี ค.ศ.1971 เพื่อเชื่อมเมืองต่าง ๆ ระหว่างชายฝั่งทะเลตะวันออกกับตะวันตก ทางรถไฟสายแอมแทรกที่สำคัญ เช่น จากเมืองชิคาโกไปสู่เมืองซานดิเอโกและลอสแอนเจลิส ฝั่งทะเลด้านตะวันออกมีทางรถไฟสายแอมแทรกเชื่อมระหว่างเมืองไมอามีกับนิวยอร์ก และจากนิวยอร์กสายหนึ่งแยกไปฝั่งวอชิงตัน ดี.ซี. อีกสายหนึ่งแยกขึ้นไปฝั่ง มอนทรีออล ในประเทศแคนาดา ในปัจจุบันนอกจากรถไฟที่มีอัตราความเร็วเพิ่มขึ้นกว่าเดิมแล้ว ความสะดวกสบายก็มีเพิ่มขึ้นกว่าเดิม เพราะในรถไฟมีห้องนอนปรับอากาศ ห้องอาหาร และรายการบันเทิงต่างๆ ดังนั้นผู้โดยสารที่ชื่นชอบกับธรรมชาติสองข้างทางรถไฟ ก็ยังนิยมการเดินทางประเภทดังกล่าวแล้ว พร้อมกับการพัฒนาเส้นทางรถไฟที่ผ่านเข้าไปยังพื้นที่สูงเช่น ประเทศจีนพัฒนาเส้นทางรถไฟไปสู่ทิเบตเรียกว่าเส้นทางสายชิงไห่ - ทิเบต ทั้งนี้เพราะการเดินทางโดยรถไฟ สะดวกสบาย เพลิดเพลิน ค่าโดยสารถูกกว่าเครื่องบิน และสามารถเดินทางเข้าถึงย่านใจกลางเมืองได้ เพราะสถานีรถไฟตั้งอยู่ในจุดใจกลางของแต่ละเมือง ดังนั้นการขนส่งทางรถไฟ จึงเป็นสิ่งจำเป็นสำหรับผู้โดยสารที่ต้องการราคาประหยัด การเดินทางในระยะสั้นและไม่มีความเร่งรีบในเรื่องของเวลา ทางรถยนต์ ถึงแม้ว่าการขนส่งทางบกได้มีมาแต่โบราณ แต่ยานพาหนะทางบกถูกขับเคลื่อนด้วยแรงงานสัตว์ จนกระทั่งได้มีการผลิตเครื่องจักรไอน้ำขึ้น โจเซฟ กูเยต์ (Joseph Cugnot, ค.ศ.1825-1904) วิศวกรชาวฝรั่งเศส เป็นคนแรกที่ประดิษฐ์ยานยนต์สามล้อ โดยใช้พลังงานจากไอน้ำ ใน ค.ศ.1770 ต่อมา คาร์ล เบนซ์ (Carl Benz , ค.ศ.1844-1929) ชาวออสเตรียและกอตต์ลีบ เดมเลอร์ (Gottlieb Daimler, ค.ศ.1834-1900) ชาวเยอรมัน ได้สร้างรถยนต์โดยใช้พลังงานน้ำมันเป็นแรงขับเคลื่อนเป็นผลสำเร็จ ใน ค.ศ.1885 นับเป็นรถยนต์คันแรกของโลก ต่อมาเฮนรี ฟอร์ด (Henry Ford, ค.ศ.1863-1947) ชาวอเมริกัน ได้ประดิษฐ์รถยนต์ขึ้นเป็นผลสำเร็จในปี ค.ศ.1896 หลังจากนั้นการผลิตรถยนต์เพื่อการค้าก็เริ่มเกิดขึ้นตั้งแต่ปี ค.ศ.1901 ต่อมาในปี ค.ศ.1908 ก็ได้มีการสร้างถนนรถยนต์ในประเทศสหรัฐอเมริกา สำหรับในยุโรปก็ได้ปรับปรุงเส้นทางรถม้าหรือเส้นทางเดิมเป็นถนนรถยนต์ ในปี ค.ศ.1912 ประเทศต่างๆ ได้สร้างถนนรถยนต์มากยิ่งขึ้น (Lundberg , 1985 :62) ก่อนครั้งแรกของคริสต์ศตวรรษที่ 20 รถไฟมีบทบาทในการขนส่งมากที่สุด แต่หลังจากทศวรรษที่ 1950 รถยนต์ได้มีบทบาทในการขนส่งแทนรถไฟ ทั้งนี้เพราะการเดินทางที่สะดวกสบาย สามารถแวะพักได้อย่างอิสระ และมีความอิสระในการเดินทางมากกว่ารถไฟ รถยนต์จึงมีบทบาทสำคัญในทางด้านการท่องเที่ยว ในสหรัฐอเมริกามีการเดินทางโดยรถยนต์ในวันหยุดร้อยละ 80 (Davidson , 1994 :43) การขนส่งโดยยานยนต์มีข้อเสียในด้านความปลอดภัยในการเดินทาง การส่งเสียงดังและอากาศเป็นพิษ รถยนต์ได้มีบทบาทสำคัญในด้านการท่องเที่ยว เพราะว่ารถยนต์สามารถให้บริการด้านการท่องเที่ยวได้หลายประเภท เช่น รถยนต์นั่งส่วนบุคคล (Car) รถเช่า (Car Hire) รถรับจ้าง (Taxi) รถโดยสาร

(Coach) และรถประจำทาง (Bus) ยานพาหนะดังกล่าวจัดบริการผู้โดยสารระหว่างสนามบินกับที่พัก การเดินทางภายในเมือง การเดินทางระหว่างเมืองหรือระหว่างประเทศ การบรรจุผู้โดยสารของ รถยนต์แต่ละประเภทสามารถยืดหยุ่นได้ตามวัตถุประสงค์ของการเดินทาง เช่น ถ้าต้องการเดินทางท่องเที่ยวกลุ่มเล็กประมาณ 3-4 คน ก็สามารถเลือกรถเช่าขนาดเล็ก ถ้าเป็นกลุ่มใหญ่ประมาณ 30-40 คน ก็สามารถเลือกรถโดยสารขนาดใหญ่ ซึ่งสามารถบรรจุผู้โดยสารได้ประมาณ 42 คน นอกจากนี้สามารถเลือกยานพาหนะให้เหมาะกับผู้โดยสารแล้ว ภายในรถยนต์ยังมีสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ เช่น ติดตั้งเครื่องปรับอากาศ ห้องสุขภัณฑ์ วิทยุ โทรทัศน์ หรือรายการบันเทิงอื่นๆ รวมทั้งจัดอาหารและเครื่องดื่มไว้บริการ ถึงแม้ว่ารถยนต์จะมีความสะดวกสบายดังกล่าวแล้ว แต่การเดินทางท่องเที่ยวโดยรถยนต์ก็ต้องตระหนักว่าผู้โดยสารหรือนักท่องเที่ยวไม่ต้องการนั่งรถยนต์ในระยะเวลาอันยาวนานติดต่อกันหลายวัน เพราะทำให้เกิดการเหน็ดเหนื่อย ถ้าเป็นรถโดยสารประเภทเช่าเหมา ก็ควรจัดให้มีการสลับเปลี่ยนที่นั่ง (Seat Rotation) ในการเดินทางแต่ละวัน เพื่อให้บุคคลที่นั่งแถวหลัง ได้มีโอกาสหมุนเวียนขึ้นมา นั่งแถวหน้าบ้าง เพื่อได้ชื่นชมกับธรรมชาติและสถานที่ สองข้างทางชัดเจนขึ้น (Mancini, 1990 :60-61) เนื่องจากรถยนต์มีความสะดวกสบายและสามารถจัดบริการได้สอดคล้องกับจำนวนและวัตถุประสงค์ของผู้เดินทาง จึงทำให้การเดินทางโดยทางรถยนต์เป็นที่นิยมมากขึ้นและมีบทบาทในการขนส่งผู้โดยสารทางบกมากกว่ารถไฟซึ่งมีข้อจำกัดในการหยุดพักและการเสิร์ฟส่วนบุคคลหรือการจัดกิจกรรมของหมู่คณะ

ข้อดี

1. ประหยัด ขนส่งสินค้าได้จำนวนมากหลายชนิด
2. รวดเร็ว สามารถขนส่งสินค้าได้ทันตามกำหนดเวลาที่ต้องการ
3. สะดวก เพราะมีตู้หลายชนิดให้เลือกเพื่อความเหมาะสมกับสินค้า
4. ปลอดภัยสูง เมื่อเทียบกับเส้นทางอื่น
5. ขนส่งได้ทุกสภาพดินฟ้าอากาศ

ข้อเสีย

1. ไม่สามารถขนส่งสินค้าได้ถึงที่ต้องการขนถ่ายได้
2. ความยืดหยุ่นมีน้อย เพราะมีเส้นทางตายตัว
3. มีความคล่องตัวน้อยกว่าการขนส่งแบบอื่น เพราะมีกฎระเบียบมาก
4. ไม่เหมาะสมกับผู้ส่งสินค้าน้ำหนักน้อย ปริมาณน้อย



ภาพที่ 3.9 การขนส่งทางบก

การขนส่งทางอากาศ (Air Transportation)

การขนส่งทางอากาศ มีบทบาทสำคัญมากที่สุดต่อการท่องเที่ยวเพราะการขนส่งทางอากาศมีความรวดเร็ว สะดวกสบาย เข้าถึงแหล่งท่องเที่ยวได้ง่ายและสามารถเดินทางได้ในระยะไกล แต่ประหยัดเวลาในการเดินทาง (Davidson , 1994 :48) ดังนั้นหลังจากได้มีการพัฒนาการขนส่งทางอากาศเพื่อการพาณิชย์ตั้งแต่ทศวรรษที่ 1920 และได้พัฒนาเพิ่มประสิทธิภาพอย่างรวดเร็ว หลังสงครามโลกครั้งที่ 2 ทั้งนี้เพราะการพัฒนาเทคโนโลยีทางอากาศเพื่อใช้ในการสงคราม ได้ถูกนำมาใช้ในทางพาณิชย์กรรมและการขนส่งผู้โดยสาร ในปี ค.ศ.1959 ได้นำเครื่องบินไอพ่น (Jet Aircraft) มาใช้ในธุรกิจการบิน จึงทำให้การบินเข้าสู่ยุคเครื่องบินไอพ่น (Jet Age) ส่งผลให้ธุรกิจการบินขยายตัวเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง (Lundberg , 1985 :47) พัฒนาการการบิน เริ่มต้นเกิดขึ้นเมื่อมนุษย์ต้องการบินได้อย่างนกและความคิดนี้ทำให้ ลีโอนาร์โด ดา วินชี (Leonardo Da Vinci, ค.ศ.1452-1519) ได้ออกแบบเครื่องร่อนเพื่อเดินทางในอากาศ ตั้งแต่คริสต์ศตวรรษที่ 16 (Lundberg , 1985 :67) ต่อมาใน ค.ศ.1848 ชาวอังกฤษชื่อ จอห์น สตริงเฟลโล (John Stringfello, ค.ศ.1799-1883) สามารถออกแบบเครื่องบินได้สำเร็จ แต่บินได้ในระยะ 36.58 เมตร ต่อมา คลีเมนต์ เอเดอร์ (Clement Ader, ค.ศ.1841-1925) ชาวฝรั่งเศส ได้สร้างเครื่องบินปีกชั้นเดียวขับเคลื่อนด้วยเครื่องจักรไอน้ำและสามารถบินได้ไกลถึง 137 เมตร (เดือน คำดีและคณะ, 2540 : 14) แนวความคิดในเรื่องการบินก็ได้ประดิษฐ์คิดค้นอย่างต่อเนื่อง จนกระทั่งในปี ค.ศ.1903 วิลเบอร์ ไรท์ (Wilbur Wright, ค.ศ.1867 -1912) และ ออร์วิน ไรท์ (Orville Wright, ค.ศ.1871-1948) สองพี่น้องได้ร่วมกันประดิษฐ์เครื่องบินเป็นผลสำเร็จสามารถบินได้ไกล

36.58 เมตร ในเวลา 12 วินาที สองพี่น้องตระกูลไรท์ ได้ปรับปรุงพัฒนาเครื่องบินจนสามารถบินได้ ระยะทาง 57.94 กิโลเมตร (Lundberg , 1985 :67) หลังจากนั้นก็ได้มีการพัฒนาเครื่องบินมาใช้ในการขนส่งไปรษณีย์ภัณฑ์และผู้โดยสาร ในระหว่าง ค.ศ. 1912-1916 สหรัฐอเมริกาได้ทดลองส่งไปรษณีย์ภัณฑ์ทางอากาศ และในวันที่ 1 มกราคม ค.ศ.1914 ได้เปิดเส้นทางการบินข้ามอ่าวที่เมืองแทมปา ในมลรัฐฟลอริดา สหรัฐอเมริกา โดยมี เซนต์ ปีเตอร์เบิร์ก เป็นผู้โดยสารคนแรก (Will. 1984 : 40) หลังจากได้ทดลองขนส่งไปรษณีย์ภัณฑ์ทางอากาศประสบผลสำเร็จในปี ค.ศ. 1918 สหรัฐอเมริกาจึงได้ขยายธุรกิจดังกล่าว ให้กว้างขวางเป็นการถาวรมากยิ่งขึ้น ในปี ค.ศ. 1919 ได้เปิดสายการบินพาณิชย์ขึ้นเป็นครั้งแรกในยุโรป บินระหว่างกรุงลอนดอนและปารีส และในทศวรรษที่ 1920 ก็ได้ขยายธุรกิจการบินระหว่างฝรั่งเศสและเยอรมนี (Lundberg , 1985 :67) และในระยะเวลาเดียวกันสหรัฐอเมริกาก็ได้ขยายธุรกิจการบินพาณิชย์ในประเทศ บทบาทของเครื่องบินมิได้ส่งไปรษณีย์ภัณฑ์เพียงอย่างเดียว แต่ทำหน้าที่ขนส่งผู้โดยสารและสินค้าซึ่งน้ำหนักไม่มากนัก (Wells, 1984 :42-43) ในปี ค.ศ.1933 เครื่องบินโบอิง 247 (Boeing 247) และ ดี ซี (DC-1) สามารถบรรจุผู้โดยสารได้เพียง 14 คน (Wells, 1984 :51) ในระหว่างสงครามโลกครั้งที่ 2 ได้มีการประดิษฐ์คิดค้นเทคโนโลยีใหม่ๆ ทางด้านการบินเพื่อใช้ในการสงคราม เช่น การประดิษฐ์เรดาร์ (Radar) เพื่อหาทิศทางเคลื่อนที่ของเครื่องบิน การประดิษฐ์เครื่องบินไอพ่นเพื่อไว้ใช้ในสงคราม หลังสงครามโลกครั้งที่ 2 สิ่งประดิษฐ์เหล่านี้ได้ถูกนำมาใช้ในทางพาณิชย์ จึงทำให้การเดินทางทางอากาศเข้าสู่ยุคเครื่องบินไอพ่น (Jet Age) เครื่องบินไอพ่นขนาดใหญ่ (Jumbo Jet) แบบโบอิง 747 (Boeing 747) สามารถบรรจุผู้โดยสารได้มากที่สุดถึง 500 คน บินด้วยอัตราความเร็ว 1,000 กิโลเมตรต่อ 1 ชั่วโมง ฝรั่งเศสได้ผลิตเครื่องบินไอพ่นแบบคองคอร์ด (Concorde) สามารถบินได้เร็วกว่าเสียงถึง 2 เท่า ได้ทดลองบินครั้งแรกในวันที่ 2 มีนาคม ค.ศ.1969 ที่สนามบินเมืองตุลุส ในประเทศฝรั่งเศส เครื่องบินคองคอร์ดใช้เวลาบินเพียง 3 ชั่วโมงในระยะทาง 5,850 กิโลเมตร ระหว่างกรุงลอนดอนและกรุงนิวยอร์ก (Davidson, 1944:49) ความต้องการในการเดินทางโดยเครื่องบินได้เพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว ในปลายทศวรรษที่ 1960 และทศวรรษที่ 1970 ทั้งด้านการท่องเที่ยวและการค้าระหว่างประเทศ (Senior, 1982 :133) การขนส่งทางอากาศยังคงมีบทบาทสำคัญในปัจจุบันนี้ทั้งด้านขนส่งผู้โดยสารและขนส่งสินค้า ผู้โดยสารประเภทนักท่องเที่ยวมีอัตราเพิ่มขึ้น โดยเฉพาะในช่วงเทศกาลวันหยุด เพื่อตอบสนองความต้องการของผู้โดยสาร ระบบการขนส่งทางอากาศ จึงจัดเครื่องบินประเภทเช่าเหมาลำ (Charter Flights) และบินตามตารางเวลา (Scheduled Flights) เครื่องบินเช่าเหมาลำให้บริการมากในช่วงเทศกาลวันหยุดอัตราค่าเช่าเหมาลำถูกกว่าอัตราโดยสารตามปกติ เมื่อเปรียบเทียบกับบุคคล แต่การเช่าเหมาลำก็ต้องมีผู้โดยสารจำนวนมากเพียงพอ จึงจะคุ้มกับการลงทุน นอกจากการรับส่งผู้โดยสารแล้ว เป้าหมายสำคัญอีกอย่างหนึ่งของธุรกิจการบินคือ การขนส่งสินค้า (Air Cargo) ซึ่งสามารถเก็บอัตราค่าระวางในการบรรทุกสินค้า ซึ่งขึ้นอยู่กับน้ำหนักและระยะทาง อัตราค่าระวางในการบรรทุกสินค้าได้กำไรน้อยกว่าการขนส่งผู้โดยสาร (Wells, 1984 :334) ในปัจจุบันสายการบินพาณิชย์มีสมาคมการ

บินระหว่างประเทศ (International Air Transport Association : IATA) เป็นผู้ประสานงาน สมาคมดังกล่าวมีหน้าที่ในการกำหนดควบคุมค่าโดยสารระหว่างประเทศในเขตต่าง ๆ ให้อยู่ในมาตรฐานเดียวกัน นอกจากนี้ยังร่วมกันพิจารณากำหนดกฎเกณฑ์ในการจราจรทางอากาศและมาตรฐานของการใช้เครื่องมือการขนส่งทางอากาศ (Wells,1984 : 489) การรวมตัวกัน จัดตั้งขึ้นเป็นสมาคมเพื่อทำหน้าที่จัดระบบการบิน

ข้อดี

1. สะดวก รวดเร็วที่สุด
2. สามารถขนส่งกระจายไปทั่วถึงได้อย่างกว้างขวางทั้งใน ประเทศและระหว่างประเทศ
3. สามารถขนส่งไปในท้องถิ่นที่การขนส่งประเภทอื่น ไปไม่ถึงหรือไปยากลำบาก
4. เหมาะกับการขนส่งระยะไกลๆ
5. เหมาะกับการขนส่งสินค้าที่เสียหาย จำเป็นต้องถึงปลายทางรวดเร็ว
6. ขนส่งได้หลายเที่ยวในแต่ละวัน เพราะเครื่องบินขึ้นลงได้รวดเร็ว

ข้อเสีย

1. ค่าใช้จ่ายในการขนส่งสูงกว่าประเภทอื่น
2. จำกัดขนาดและน้ำหนักของสินค้าที่บรรทุกจะมีขนาดใหญ่และน้ำหนักมากไม่ได้
3. บริการขนส่งได้เฉพาะเมืองที่มีท่าอากาศยานเท่านั้น
4. การขนส่งขึ้นอยู่กับสภาพภูมิอากาศ
5. การลงทุนและค่าใช้จ่ายในการบำรุงรักษาอุปกรณ์สูง
6. มีความเสี่ยงภัยอันตรายสูง



ภาพที่ 3.10 การขนส่งทางอากาศ

การขนส่งทางท่อ(Pipeline Transportation)



ภาพที่ 3.11 การขนส่งทางท่อ

การขนส่งทางท่อเป็นระบบขนส่งที่มีลักษณะเฉพาะ เนื่องจากสินค้าที่ขนส่งต้องอยู่ในรูปของเหลวบริเวณที่ท่อผ่านจะต้องมีความชันไม่มากเกินไป เพื่อให้ของเหลวที่ไหลผ่านท่อไม่ไหลย้อนกลับและไม่มีการขนส่งที่วนกลับ สินค้าที่นิยมขนส่งทางท่อ ได้แก่ น้ำมันดิบ ผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียม และก๊าซธรรมชาติ



ภาพที่ 3.12 ขบวนการกลั่นน้ำมัน

ศักยภาพการขนส่งสินค้าทางท่อในปัจจุบัน

ประเทศไทยมีบริษัทที่ให้บริการท่อส่งน้ำมัน 2 บริษัท และศักยภาพการขนส่งทางท่อของ 2 บริษัท ในปัจจุบัน บริษัทแรก คือ บริษัท ท่อส่งปิโตรเลียมไทย จำกัด (THAPPLINE) มีการให้บริการท่อส่งน้ำมัน 5 ช่วง และมีการใช้งานประมาณร้อยละ 32 ของขีดความสามารถในการขนส่ง โดยช่วงที่มีการขนส่งมากที่สุด คือ ลำลูกกา-ดอนเมือง ร้อยละ 56 รองลงมาเป็น ลำลูกกา-สระบุรี ร้อยละ 30 ท่อน้ำมันช่วงมาบตาพุด - ศรีราชา เพิ่งสร้างเสร็จและเปิดใช้งานในวันที่ 15 กันยายน พ.ศ. 2548 โดยคาดว่าจะทำให้อัตราการใช้งานของระบบท่อโดยรวมสูงขึ้นบ้าง เพราะเป็นจุดเชื่อมต่อใหม่ที่เชื่อมโยงโรงกลั่นน้ำมันในบริเวณมาบตาพุดและระยองเข้ากับระบบท่อที่มีอยู่เดิม ส่วนท่อน้ำมันช่วง

ถ้าลูกกา-สุวรรณภูมิ นั้น สร้างเสร็จแล้ว และจะใช้เป็นท่อส่งน้ำมันเชื้อเพลิงอากาศยานเพื่อให้บริการ แก่สนามบินสุวรรณภูมิที่คาดว่าจะเปิดใช้ในกลางปี พ.ศ. 2549

ส่วนบริษัทที่สอง คือ บริษัท ขนส่งน้ำมันทางท่อ จำกัด (FPT) เปิดใช้งานตั้งแต่ปี พ.ศ. 2537 มีการให้บริการท่อส่งน้ำมัน 4 ช่วง ในปัจจุบันก็ยังใช้งานต่ำกว่าขีดความสามารถสูงสุดอยู่มาก โดยในขณะที่ท่อสามารถขนส่งน้ำมันได้ถึงปีละ 9,600 ล้านลิตรต่อปี แต่มีการใช้งานจริงในปัจจุบัน เพียง 3,400 ล้านลิตรต่อปี หรือมีอัตราการใช้งานเพียง 36% ซึ่งเป็นอัตราการใช้งานที่ใกล้เคียงกับของ ท่อ Thappline จึงเห็นได้ว่าในปัจจุบันการขนส่งทางท่อทั้งของ THAPPLINE และ FTP มีการใช้ ประโยชน์ต่ำกว่าขีดความสามารถในการให้บริการขนส่งในด้านความปลอดภัยและผลกระทบต่อ สิ่งแวดล้อมการขนส่งน้ำมันทางท่อจะมีความเหมาะสมที่สุดเทียบกับวิธีการขนส่งแบบอื่น ๆ การขนส่ง น้ำมันทางท่อจะมีความไวสูงสุดและใช้ระยะเวลาในการขนส่งสั้นที่สุด คอยท่อเพียงท่อเดียวสามารถ ขนส่งน้ำมันได้หลายประเภททั้ง น้ำมันเบนซิน 95 น้ำมันเบนซิน 91 และน้ำมันดีเซล แต่ข้อเสียของ การขนส่งทางท่อคือการมีต้นทุนการก่อสร้างค่อนข้างสูง

ข้อดี

1. ประหยัดต้นทุน เวลาในการขนย้ายสินค้า
2. สามารถขนส่งได้ทุกสภาพภูมิอากาศ
3. สามารถขนส่งได้ไม่จำกัดเวลาและปริมาณ
4. มีความปลอดภัยสูงจากการสูญหายหรือลักขโมย
5. กำหนดเวลาการขนส่งได้แน่นอนชัดเจน
6. ประหยัดค่าแรง เพราะใช้กำลังคนน้อย

ข้อเสีย

1. ใช้ขนส่งได้เฉพาะสินค้าที่เป็นของเหลวหรือก๊าซเท่านั้น
2. ค่าใช้จ่ายในการลงทุนครั้งแรกสูง
3. ตรวจสอบหาจุดบกพร่องทำได้ยาก
4. ท่อหลักที่ใช้ขนส่งเมื่อวางแล้วเคลื่อนย้ายเปลี่ยนเส้นทางไม่ได้
5. ไม่เหมาะกับการขนส่งในภูมิประเทศที่มีแผ่นดินไหวบ่อย

การขนส่งระบบคอนเทนเนอร์(Container System)

การขนส่งระบบคอนเทนเนอร์ เป็นการพัฒนาระบบขนส่งอีกขั้นหนึ่ง โดยการบรรจุสินค้า ที่จะขนส่งลงในตู้หรือกล่องเหล็กขนาดใหญ่ ที่เรียกว่า คอนเทนเนอร์ แล้วทำการขนส่งโดยรถบรรทุก รถไฟ หรือเครื่องบิน ไปยังจุดหมายปลายทางโดยไม่มีการขนถ่ายสินค้าออกจากตู้ระหว่างทำการ

ขนส่งที่ขุ่นนั้น ซึ่งตู้คอนเทนเนอร์ต้องสร้างจากเหล็กที่ทนทานต่อสภาพลมฟ้าอากาศ สามารถวางไว้กลางแจ้งได้โดยปกติจะสร้างให้มีลักษณะแข็งแรงมากเพื่อให้ทนทานต่อการยกขนถ่ายสินค้าแล้วเปลี่ยนบรรทุกะหว่างรถบรรทุก รถไฟหรือเรือ ในการเคลื่อนย้ายตู้จะใช้ปั้นจั่น ในการขนย้าย และจากคุณสมบัติดังกล่าว ตู้คอนเทนเนอร์ จึงสามารถป้องกันสินค้าชำรุดเสียหายได้เป็นอย่างดี

ชนิดของตู้คอนเทนเนอร์ตู้คอนเทนเนอร์หรือตู้สินค้าที่ใช้ในการขนส่งสินค้า เป็นตู้สี่เหลี่ยมผืนผ้ากว้าง 8 ฟุต สูง 8 ฟุต ยาว 20,25,40,45 ฟุต ทำจากเหล็กหรืออะลูมิเนียมที่ได้รับการฉีกอย่างดีกันไม่ให้น้ำเข้าในตู้ได้ ใช้สำหรับบรรทุกสินค้า ซึ่งสามารถแบ่งได้ 3 ชนิด คือ

1. ตู้แห้งหรือตู้สินค้าทั่วไป เป็นตู้ที่บไม่มีแผ่นฉนวนอยู่ด้านใน ไม่มีเครื่องทำความเย็น ติดตั้งหน้าตู้ ใช้บรรทุกสินค้าแห้งหรือสินค้าทั่วไป

2. ตู้ควบคุมอุณหภูมิ แบ่งได้ดังนี้- ตู้ห้องเย็น จะมีเครื่องทำความเย็นในตู้ ภายในระบุนฉนวนทุกด้าน เพื่อป้องกันความร้อนจากภายนอกเข้าสู่ด้านใน นิยมเก็บผักสด ผลไม้- ตู้ฉนวน ภายในจะบุฉนวนด้วยโฟมทุกด้านเพื่อป้องกันความร้อนแผ่เข้าสู่ นิยมบรรทุกผัก- ตู้ระบายอากาศ เหมือนกับตู้เย็นแต่มีพัดลมแทนเครื่องทำความเย็น พัดลมจะดูดก๊าซฮีเทอร์ลินที่ระเหยออกจากตู้สินค้า

3. ตู้พิเศษ ได้แก่- ตู้แท็งก์เกอร์หรือตู้บรรจุของเหลว- ตู้เปิดหลังคา- ตู้แพลตฟอร์ม- ตู้เปิดข้าง- ตู้บรรทุกรถยนต์- ตู้บรรทุกหนังเค็ม- ตู้สูงหรือจัมโบ้ประโยชน์ของระบบตู้คอนเทนเนอร์

ข้อดี

1. ทำให้ขนถ่ายสินค้าได้รวดเร็ว
2. ลดความเสียหายของสินค้าที่ขนส่งและป้องกันการถูกโจรกรรมได้
3. ประหยัดค่าใช้จ่าย
4. สามารถขนส่งได้ปริมาณมาก
5. การสั่งจองเรือระวางเพื่อขนส่งสินค้าทำได้สะดวก
6. ตรวจสอบสินค้าได้ง่าย

ข้อเสีย

1. ไม่เหมาะกับการขนส่งระยะสั้นสิ้นเปลืองเชื้อเพลิงมากกว่าเมื่อใช้วิธีขนส่งด้วยรถบรรทุกแล้วเปรียบเทียบกับรถบรรทุกที่ใช้คอกกระบะชนิดเบา

3. ทฤษฎีการค้าระหว่างประเทศ

ความหมายของการค้าระหว่างประเทศ

การค้าระหว่างประเทศ หมายถึง การซื้อขายสินค้าและบริการระหว่างประเทศต่างๆ ประเทศที่ทำการซื้อขายสินค้าระหว่างกัน เรียกว่า "ประเทศคู่ค้า" สินค้าที่แต่ละประเทศซื้อเรียกว่า "สินค้าเข้า" (imports) และสินค้าที่แต่ละประเทศขายไปเรียกว่า "สินค้าออก" (exports) ประเทศที่ซื้อสินค้าจากต่างประเทศ เรียกว่า "ประเทศผู้นำเข้า" ส่วนประเทศที่ขายสินค้าให้ต่างประเทศ เรียกว่า "ประเทศผู้ส่งสินค้าออก" โดยทั่วไปแล้ว แต่ละประเทศจะมีฐานะเป็นทั้งประเทศ ผู้นำสินค้าเข้า และประเทศผู้ส่งสินค้าออกในเวลาเดียวกัน เพราะประเทศต่างๆ มีการผลิตสินค้า แตกต่างกันไป เช่น ประเทศไทยส่งสาเหตุที่มีการค้าระหว่างประเทศ

เหตุผลทางเศรษฐกิจที่ทำให้ประเทศต่างๆ ในโลกทำการค้าขายกัน ที่สำคัญมีอยู่ด้วยกัน 2 ประการ คือ

1. ความแตกต่างทางด้านทรัพยากรที่ใช้ผลิตในแต่ละประเทศ เนื่องจากความแตกต่างในเรื่องสภาพภูมิประเทศและภูมิอากาศ เช่น ประเทศไทยมีพื้นที่อุดมสมบูรณ์เหมาะสมแก่การเพาะปลูกมากกว่าญี่ปุ่น คุเวตมีน้ำมันมากกว่าไทย จีนมีประชากรมากกว่าประเทศอื่นๆ ดังนั้นประเทศใดที่มี ทรัพยากรชนิดใดมาก ก็จะผลิตสินค้าที่ใช้ทรัพยากรชนิดนั้นๆ เป็นปัจจัยการผลิตสินค้าออกเพื่อแลกเปลี่ยน กับสินค้าอื่น

2. ความแตกต่างในเรื่องความชำนาญในการผลิต เนื่องจากผู้ผลิตของแต่ละประเทศ จะมีความชำนาญและเทคโนโลยีในการผลิตสินค้าและบริการแตกต่างกัน บางประเทศผู้ผลิตมีความรู้ความชำนาญเป็นพิเศษในการผลิตสินค้า บางชนิด เช่น ประเทศญี่ปุ่นมีความรู้ความชำนาญในการผลิตเครื่องมืออิเล็กทรอนิกส์ ประเทศเนเธอร์แลนด์มีความรู้ความชำนาญในการผลิตเครื่องจักรกล การเกษตร ประเทศสวีเดนมีความรู้ความชำนาญในการผลิตนาฬิกา ความแตกต่างของ ปัจจัยดังกล่าวนี้ผลักดันให้แต่ละประเทศเล็งเห็นประโยชน์จากการเลือกผลิตสินค้าบาง อย่างที่มีต้นทุนต่ำ มีความรู้ความชำนาญ และเลือกตั้งซื้อสินค้าแต่ละประเภทที่ผู้บริโภค ในประเทศของตนต้องการแต่ไม่สามารถผลิตได้ หรือผลิตได้ในต้นทุนที่สูงเกินไป และปัจจัยเหล่านี้ก็ให้เกิดการค้าระหว่างประเทศเกิดขึ้น

สาเหตุสำคัญที่ก่อให้เกิดการค้าระหว่างประเทศ

การค้าระหว่างประเทศเกิดขึ้นเนื่องจากประเทศต่าง ๆ ผลิตสินค้าได้ด้วยต้นทุนไม่เท่ากัน ประเทศที่สามารถผลิตสินค้าชนิดใดชนิดหนึ่งด้วยต้นทุนที่ต่ำ เมื่อเปรียบเทียบกับประเทศอื่น

ๆ ประเทศนั้นจะเป็นผู้ผลิตและส่งสินค้าไปขายที่อื่น ๆ เหตุที่ประเทศต่าง ๆ ผลิตสินค้าด้วยต้นทุนที่ต่างกันเพราะว่า มีความแตกต่างในปริมาณและทรัพยากร กล่าวคือ บางประเทศมีแร่ธาตุมาก บางประเทศเป็นแหล่งน้ำมัน บางประเทศมีป่าไม้มาก เป็นต้น ประกอบกับความแตกต่างของสภาพภูมิประเทศและภูมิอากาศ ส่งผลให้สินค้าบางชนิดสามารถผลิตได้ในบางพื้นที่เท่านั้น เช่น ยางพาราส่วนมากผลิตในประเทศมาเลเซีย และหมูเกาะอินเดียตะวันออก กาแฟส่วนมากมาจากบราซิล เป็นต้น ประเทศที่มีทรัพยากรการผลิตชนิดใดมาก จะได้เปรียบในการผลิตสินค้าซึ่งต้องใช้ทรัพยากรชนิดนั้นเป็นปัจจัยการผลิต เพราะราคาของปัจจัยการผลิตชนิดนั้นจะต่ำ เนื่องจากมีมากเมื่อเทียบกับความต้องการซึ่งมีผลให้ต้นทุนการผลิตตลอดจนราคาขายต่ำไปด้วย ประเทศจึงควรผลิตสินค้าดังกล่าวเพื่อส่งออกและนำเข้าสินค้าที่ขาดแคลน หรือสินค้าที่มีราคาสูง โดยเปรียบเทียบกับประเทศอื่น ๆ เช่น ประเทศไทยมีที่ดินมากและสภาพภูมิอากาศเหมาะสมสำหรับเพาะปลูกพืชผลทางการเกษตร เมื่อเทียบกับญี่ปุ่น ดังนั้น ไทยควรจะผลิตข้าวหรือสินค้าทางการเกษตรอย่างอื่นเป็นสินค้าส่งออกเพราะต้นทุนต่ำกว่า ในขณะที่ญี่ปุ่นก็ควรผลิตสินค้าประเภททุน เช่น เครื่องจักรเครื่องมือ รถยนต์ เนื่องจากมีที่ดินน้อย แต่มีปัจจัยทุนมาก ส่งผลให้ต้นทุนในการผลิตสินค้าในญี่ปุ่นต่ำกว่าไทย จึงปรากฏว่า ญี่ปุ่นต้องซื้อข้าวจากไทยและไทยต้องซื้อเครื่องจักรเครื่องมือจากญี่ปุ่น

อย่างไรก็ตามความมากน้อยของทรัพยากรตลอดจนปัจจัยการผลิตที่มีอยู่เพียงอย่างเดียวมิใช่เป็นสิ่งที่กำหนดต้นทุนให้ต่ำกว่าประเทศอื่นเสมอไป ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับปัจจัยอื่น ๆ ด้วย เช่น ความชำนาญของประชากรระดับเทคโนโลยี เป็นต้น จริงอยู่ ไทยและฟิลิปปินส์ต่างก็เป็นประเทศที่มีแรงงานเป็นจำนวนมากและค่าจ้างค่อนข้างต่ำเมื่อเปรียบเทียบกับหลายประเทศ แต่มิได้หมายความว่า ไทยและฟิลิปปินส์จะมีความได้เปรียบในเรื่องต้นทุนการผลิตเท่ากับญี่ปุ่นหรือสวีเดนแลนด์ เพราะว่า คุณภาพของประชากรในการผลิต ตลอดจนความเจริญทางเทคโนโลยีของประเทศญี่ปุ่นและสวีเดนแลนด์สูงกว่าไทยมาก ทำให้ต้นทุนการผลิตนาฬิกาของญี่ปุ่นหรือ สวีเดนแลนด์ ต่ำกว่าไทย จึงปรากฏว่า ไทยต้องซื้อนาฬิกาจากประเทศเหล่านี้ นั่นหมายถึงว่านอกจากปริมาณของทรัพยากรแล้ว ประสิทธิภาพการผลิตหรือความชำนาญของปัจจัยก็เป็นสิ่งสำคัญในการกำหนดต้นทุนการผลิตสินค้า

ความแตกต่างดังกล่าวข้างต้น คือ ความแตกต่างในปริมาณและชนิดของทรัพยากร สภาพภูมิอากาศและความชำนาญในการผลิตประกอบกับความไม่สามารถผลิตสินค้าได้ทุกชนิดที่ต้องการได้เองภายในประเทศ จึงมีความต้องการแลกเปลี่ยนสินค้าบางอย่างที่ผลิตได้กับสินค้าที่ต้องการแต่ไม่สามารถผลิตได้ภายในประเทศ หรือผลิตได้คุณภาพก็ไม่ดีพอการค้าระหว่างประเทศจึงเกิดขึ้นมาโดยมีหลักการสำคัญคือ ประเทศจะผลิตสินค้าที่ตนเองขาดแคลนหรือผลิตได้แต่ต้องใช้

ต้นทุนสูงจากต่างประเทศการซื้อขายแลกเปลี่ยนกันตามหลักการแบ่งงานกันทำย่อมทำให้การใช้ทรัพยากรของโลกที่มีอยู่อย่างจำกัดมีประสิทธิภาพสูงขึ้น ซึ่งเราสามารถพิจารณาจากการค้าขายของบุคคลภายในประเทศ นั่นคือ พ่อบ้านจะไม่ยอมตัดเสื้อเพื่อสวมใส่เอง ถ้าหากเขาสามารถซื้อเสื้อผ้าจากท้องตลาดในราคาที่ต่ำกว่าต้นทุนที่เขาผลิตเอง ในทำนองเดียวกัน ช่างตัดเสื้อย่อมไม่พยายามทำรองเท้าให้เองแต่จะซื้อรองเท้าใช้จากช่างทำรองเท้า ชาวนาย่อมไม่ตัดเสื้อหรือตัดรองเท้าโดยเขาจะจ้างช่างตัดเสื้อหรือจ้างช่างตัดรองเท้าเมื่อเขาเห็นว่า ราคาที่เขาจ่ายไปต่ำกว่าต้นทุนที่เขาต้องจ่าย เป็นต้น ทุกคนควรจะผลิตสินค้าที่ตัวเองมีความถนัดและชำนาญและนำไปขายหรือแลกเปลี่ยนกับสินค้าที่ตนเองต้องการ จะทำให้ทุกคนได้รับประโยชน์จากสินค้าและบริการเพื่อตอบสนองความต้องการที่เพิ่มขึ้นหรือราคาที่ต่ำลง ดังนั้นประเทศก็เช่นเดียวกับบุคคล โดยที่จะได้รับประโยชน์มากขึ้น ถ้าหากประเทศสามารถซื้อสินค้าจากประเทศอื่น ๆ ในราคาต่ำกว่าต้นทุนที่ผลิตได้ภายในประเทศ

ทฤษฎีการค้าระหว่างประเทศ (International Trade Theory)

ทฤษฎีการค้าระหว่างประเทศพยายามอธิบายถึงชนิดของสินค้าที่ซื้อขาย และประโยชน์จากการค้าระหว่างประเทศ

1. ทฤษฎีการค้าได้เปรียบโดยสัมบูรณ์ อดัม สมิท นักเศรษฐศาสตร์คลาสสิกในปลายศตวรรษที่ 18 ได้เสนอทฤษฎีการค้าได้เปรียบโดยสัมบูรณ์ โดยยึดหลักการแบ่งงานกันทำตามความถนัดมาใช้ เขาเห็นว่าการค้าระหว่างประเทศจะก่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดแก่ประเทศคู่ค้าเมื่อแต่ละประเทศยึดหลักในเรื่องการแบ่งงานกันทำ หมายความว่า ประเทศใดที่ถนัดในการผลิตสินค้าอย่างใด ก็ควรผลิตสินค้านั้นนำมาแลกเปลี่ยนกันจะส่งผลให้เพิ่มความมั่งคั่งในรูปของผลผลิตหรือรายได้ที่แท้จริงเพิ่มขึ้น

สาระสำคัญของทฤษฎีการค้าได้เปรียบโดยสัมบูรณ์ คือ ประเทศหนึ่งจะได้เปรียบโดยสัมบูรณ์ ถ้าประเทศนั้นสามารถผลิตสินค้าชนิดหนึ่งได้มากกว่าอีกประเทศหนึ่งด้วยปัจจัยการผลิตจำนวนเท่ากันหรือผลิตได้จำนวนเท่ากันได้โดยการใช้ปัจจัยการผลิตที่น้อยกว่า ดังนั้นประเทศควรทำการผลิตสินค้าที่ตนได้เปรียบโดยสัมบูรณ์เพื่อการส่งออกแล้วซื้อสินค้าที่ตนเสียเปรียบโดยสัมบูรณ์เป็นสินค้าเข้า

2. ทฤษฎีการค้าได้เปรียบโดยเปรียบเทียบ ทฤษฎีการค้าได้เปรียบโดยเปรียบเทียบของเดวิด ริคาร์โด (David Ricardo) นักเศรษฐศาสตร์สมัยคลาสสิก ได้พัฒนาทฤษฎีต่อจากทฤษฎีการค้าได้เปรียบโดยสัมบูรณ์ของ อดัม สมิท โดยเขาไม่เห็นด้วยกับ สมิท ในประเด็นต่อไปนี้คือ

- ประเทศคู่ค้าที่ผลิตสินค้าและส่งออกนั้นควรจะเป็นประเทศที่มีความได้เปรียบโดยสัมบูรณ์ได้เสมอไป

- ประเทศสามารถผลิตสินค้าและส่งออกได้อย่างใดอย่างหนึ่งที่มีความได้เปรียบ โดยสมบูรณ์ได้ ถ้าประเทศนั้นมีความได้เปรียบโดยเปรียบเทียบกับประเทศคู่ค้า
- ประเทศที่มีความได้เปรียบโดยสมบูรณ์ของประเทศคู่ค้าในทุกกรณีของการผลิต
สินค้า ก็มีได้หมายความว่า ประเทศนั้นสมควรผลิตสินค้าเสียทุกอย่าง หากแต่สมควรที่จะเลือกผลิตสินค้าส่งออกชนิดที่มีความได้เปรียบโดยเปรียบเทียบกับมากกว่า
- ในทางปฏิบัติ การค้าระหว่างประเทศยังคงเกิดขึ้น แม้ว่าประเทศหนึ่งมีความได้เปรียบโดยสมบูรณ์ (เสียเปรียบโดยสมบูรณ์) เหนืออีกประเทศหนึ่งและประโยชน์จากการค้าระหว่างประเทศยังคงเกิดขึ้นในรูปผลผลิตรวมที่เพิ่มขึ้น

ทฤษฎีการค้าระหว่างประเทศสมัยคลาสสิก (Classic Theory)

ทฤษฎีการค้าระหว่างประเทศในสมัยของคลาสสิกนี้จะถือว่า แรงงานเป็นปัจจัยการผลิตที่สำคัญในการกำหนดมูลค่าของสินค้า ทฤษฎีที่น่าสนใจคือ ทฤษฎีการค้าได้เปรียบโดยเด็ดขาดและทฤษฎีการค้าได้เปรียบโดยเปรียบเทียบ ซึ่งทั้งสองทฤษฎีจะทำการเปรียบเทียบต้นทุนการผลิตของแต่ละประเทศ และเลือกผลิตในสินค้าที่ประเทศของตนมีความได้เปรียบในการผลิตมากกว่า หรือประเทศจะเลือกผลิตสินค้าที่ตนถนัดโดยเปรียบเทียบระหว่างกัน การแลกเปลี่ยนจะมีขอบเขตอยู่ระหว่างปริมาณสินค้าที่ผลิตได้ โดยเปรียบเทียบของประเทศทั้งสองทฤษฎีการค้าระหว่างประเทศสมัยนีโอคลาสสิก (Neo-classic Theory) ทฤษฎีการค้าระหว่างประเทศใน

ในสมัยนีโอคลาสสิก ได้นำทฤษฎีในสมัยคลาสสิกมาปรับปรุงแก้ไข ทฤษฎีที่น่าสนใจคือ ทฤษฎีการค้าแบบต้นทุนค่าเสียโอกาส (Opportunity Cost) โดยต้นทุนค่าเสียโอกาสจะถูกนำมาเป็นหลักในการพิจารณาเนื่องจากต้นทุนค่าเสียโอกาสในการผลิตสินค้าในแต่ละประเทศสามารถวัดได้จากมูลค่าสูงสุดของสินค้าอื่นที่ประเทศนั้นไม่ได้ผลิต ดังนั้น ประเทศจะได้รับประโยชน์ที่สามารถระบายสินค้าที่ผลิตได้มากและซื้อสินค้าที่ตนผลิตได้ไม่พอกับการบริโภคเข้าประเทศ และทฤษฎีการค้าที่พิจารณาปริมาณทรัพยากรธรรมชาติโดยใช้แนวคิดเส้นความเป็นไปได้ในการผลิต ซึ่งในประเทศต่างๆ จะแตกต่างกันไปตามปริมาณทรัพยากรการผลิตที่มีอยู่ในประเทศ

ทฤษฎีการค้าระหว่างประเทศสมัยใหม่ (Modern Theory)

นักเศรษฐศาสตร์ได้ศึกษาและแก้ไขปรับปรุงทฤษฎีการค้าระหว่างประเทศสมัยคลาสสิกโดยเพิ่มข้อสมมุติฐานในการพิจารณา คือ มีปัจจัยการผลิตหลายชนิด การทดแทนกันของ

ปัจจัยไม่สมบูรณ์ การโยกย้ายปัจจัยการผลิตจะเกิดต้นทุนเพิ่ม และมีต้นทุนค่าเสียโอกาส (Opportunity Cost) เกิดขึ้น การโยกย้ายปัจจัยการผลิตแยกได้ 3 ลักษณะ คือ ต้นทุนคงที่ ต้นทุนเพิ่มขึ้น และต้นทุนลดลง

ประโยชน์ของการค้าระหว่างประเทศ

การดำเนินนโยบายการค้าระหว่างประเทศโดยเสรี นอกจากจะก่อให้เกิดผลผลิตหรือรายได้ที่แท้จริงเพิ่มขึ้นแล้ว ยังสามารถก่อให้เกิดประโยชน์ต่อประเทศคู่ค้าที่สำคัญอย่างน้อย 6 ประการ ด้วยกัน ได้แก่

1. ผลต่อแบบแผนการบริโภค และราคาของสินค้า เนื่องจากการค้าขายระหว่างประเทศ ทำให้จำนวนสินค้าที่อุปโภคและบริโภคมีเพิ่มมากขึ้นความเป็นอยู่ของผู้บริโภคจะดีขึ้น ทั้งนี้ประเทศต่าง ๆ จะพากันผลิตสินค้าที่ตนได้เปรียบมากขึ้น และหันไปซื้อสินค้าที่ตนเสียเปรียบทางการผลิตจากประเทศอื่นมากขึ้น ทำให้อุปทานของสินค้าเพิ่มมากขึ้น ส่งผลในระดับราคาสินค้านั้นมีแนวโน้มต่ำลง

2. ผลต่อคุณภาพและมาตรฐานสินค้า การค้าระหว่างประเทศนอกจากจะทำให้ปริมาณการผลิตสินค้าและบริการเพื่อตอบสนองความต้องการของผู้บริโภคเพิ่มขึ้น ยังทำให้ผู้บริโภคได้บริโภคสินค้าที่มีคุณภาพและมาตรฐานสูงขึ้นเพราะ มีการแข่งขันในด้านการผลิตมากยิ่งขึ้น ทำให้ผู้ผลิตและผู้ส่งออกเข้มงวดในคุณภาพและมาตรฐานของสินค้าเนื่องจากต้องเผชิญกับคู่แข่ง ทำให้ต้องพัฒนาการผลิตโดยการใช้เทคนิคและวิทยาการให้ก้าวหน้าและทันสมัย เรามักจะได้ยินเสมอว่าสินค้าประเภทอุตสาหกรรมที่ผลิตในบางประเภท มีชื่อเสียงและเป็นที่ยอมรับของผู้บริโภคในตลาดต่างประเทศด้วยเหตุผลต่าง ๆ เช่น ราคาค่า คุณภาพสูง และรูปร่างลักษณะสวยงาม เช่น วิทยุ โทรทัศน์และวิดีโอ ของญี่ปุ่น เป็นต้น และนับวันสินค้าเหล่านี้เป็นที่ต้องการของประเทศอื่น ๆ มากยิ่งขึ้น

นอกจากนี้ประเทศที่นำเข้าทั้งหลายสามารถควบคุมมาตรการตรวจสอบคุณภาพและมาตรฐานของสินค้าได้ เมื่อเปรียบเทียบกับการผลิตเพื่อตอบสนองภายในประเทศ เพราะการควบคุมคุณภาพและมาตรฐานของสินค้าเป็นไปด้วยความยากลำบากกว่าเนื่องจากผู้ผลิตสินค้าจะอยู่กระจัดกระจายทั่วไป

3. ผลต่อความชำนาญเฉพาะอย่าง การค้าระหว่างประเทศทำให้ประเทศต่าง ๆ หันมาผลิตสินค้าที่ตนเองมีความได้เปรียบโดยเปรียบเทียบที่สูงกว่าเพื่อส่งเป็นสินค้าออกมากขึ้นแต่เนื่องจากปัจจัยการผลิตมีจำนวนจำกัด ฉะนั้นจึงต้องดึงปัจจัยการผลิตจากสินค้าชนิดอื่น ซึ่งบัดนี้ผลิตน้อยลง เพราะมีความเสียเปรียบโดยเปรียบเทียบ (comparative disadvantage) เช่น ไทยจึง

ปัจจัยการผลิตจากการผลิตผ้า มาผลิตข้าวส่วนญี่ปุ่นก็จะดึงปัจจัยการผลิตจากข้าวมาผลิตผ้าแทน เพราะฉะนั้น ปัจจัยการผลิตจะมีความชำนาญเฉพาะอย่างมากขึ้น เกิดการประหยัดต่อขนาด (economy of scale) เป็นผลให้ต้นทุนต่อหน่วยลดต่ำลง

4. ผลต่อการเรียนรู้ในด้านเทคโนโลยีการบริหารและการจัดการ การค้าระหว่างประเทศทำให้สามารถเรียนรู้ทั้งด้านเทคนิคการผลิต โดยการนำเอาเทคนิคการผลิตหรือวิธีการผลิตที่เหมาะสมและทันสมัยมาใช้ในการผลิตสินค้าภายในประเทศเช่น เทคนิคหรือวิธีการผลิตเพื่อเพิ่มผลผลิตทางด้านเกษตรกรรมและอุตสาหกรรมซึ่งถือว่าเป็นลักษณะของการเลียนแบบระหว่างประเทศ ซึ่งวิธีการนี้ประเทศญี่ปุ่นในอดีต ได้นำไปใช้ และได้ผลมาแล้ว โดยได้เลียนแบบเทคนิคและวิธีการผลิตของอังกฤษ และประเทศชั้นนำในยุโรปโดยการนำส่งไหมดิบออกไปขายแลกกับการนำเข้าสินค้าประเภททุนและเครื่องจักรส่งผลให้ญี่ปุ่นกลายเป็นประเทศอุตสาหกรรมที่พัฒนาแล้วได้ในที่สุด ในขณะที่เดียวกันการค้าระหว่างประเทศเปิดโอกาสให้ประเทศต่าง ๆ ได้เรียนรู้และนำเอาเทคนิคทางด้านการจัดการ หรือเทคนิคทางด้านการบริหาร จากประเทศที่ก้าวหน้าหรือพัฒนาแล้ว ไปสู่ประเทศกำลังพัฒนา ดังนั้นประเทศต่าง ๆ จึงนิยมเปิดการค้าขายติดต่อกับต่างประเทศ การปิดประเทศไม่ติดต่อกับต่างประเทศนั้นจะทำให้ประเทศนั้น ไม่มีโอกาสที่จะเรียนรู้เทคนิคดังกล่าว การเปิดประเทศติดต่อกับต่างประเทศต่าง ๆ ของสาธารณรัฐประชาชนจีนในปัจจุบัน ก็ตั้งอยู่บนหลักการและเหตุผลดังกล่าวแล้ว

5. ผลต่อการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจ นักเศรษฐศาสตร์โดยทั่วไปเชื่อว่าการค้าระหว่างประเทศเป็นตัวจักรที่สำคัญที่ก่อให้เกิดความเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจของประเทศไทย โดยเฉพาะประเทศกำลังพัฒนาโดยผ่านกระบวนการส่งออกเพราะว่าประเทศกำลังพัฒนาโดยทั่วไป ประชากรส่วนใหญ่ของประเทศมีฐานะยากจน ตลาภายในประเทศแคบ จึงเป็นอุปสรรคต่อการค้าขาย ด้วยเหตุนี้จำเป็นต้องพึ่งพาอาศัยตลาดต่างประเทศโดยเฉพาะประเทศที่พัฒนาแล้วเนื่องจากประชากรมีระดับรายได้สูง ตลาภายในประเทศกว้างขวางตลอดจนการคมนาคมสะดวกสบาย มีผลให้ความต้องการในซื้อสินค้าและบริการจากประเทศกำลังพัฒนาสูงขึ้น เพราะฉะนั้นการพึ่งพาอาศัยตลาดต่างประเทศจึงเป็นทางออกที่สำคัญในระยะเริ่มแรกของการพัฒนาประเทศในขณะเดียวกัน ผลจากการที่มีรายได้จากการส่งออกมากขึ้น ย่อมทำให้ประเทศกำลังพัฒนามีเงินตราต่างประเทศเพื่อที่จะนำเข้าสินค้าทุนและเครื่องจักร เพื่อนำมาใช้ในการลงทุนในโครงสร้างพื้นฐานทางเศรษฐกิจดังกล่าว ย่อมใช้เงินทุนเป็นจำนวนมหาศาลเกินกว่าความสามารถของประเทศกำลังพัฒนาจะหามาได้ในช่วงเวลาอันสั้น

6. ผลต่อรายได้และการจ้างงาน การส่งออกเพิ่มขึ้นย่อมมีผลให้รายได้และการจ้างงานภายในประเทศเพิ่มขึ้น หรือเป็นการเพิ่มอุปสงค์ภายในประเทศนั่นเองการเพิ่มขึ้นของการส่งออกจะทำให้ประเทศได้รับรายได้จากการจำหน่ายสินค้าและบริการในต่างประเทศ ซึ่งมีผลให้กระแสหมุนเวียนของรายได้ในระบบเศรษฐกิจขยายตัวสูงขึ้น ผู้ผลิตจะเพิ่มการใช้ภายในระบบเศรษฐกิจมากขึ้น ค่าใช้จ่ายในการบริโภคของผู้ผลิตก็จะตกไปเป็นรายได้ของบุคคลกลุ่มอื่น ๆ ต่อไปกระบวนการเช่นนี้จะดำเนินไปเรื่อย ๆ และเมื่อรวมรายได้ของบุคคลที่เพิ่มขึ้นในระบบเศรษฐกิจ จะเห็นว่ารายได้ประชาชาติก็จะเพิ่มขึ้นเป็นจำนวนสูงกว่ารายรับจากการส่งออกในครั้งแรกเป็นหลายเท่า และผลจากการเพิ่มของรายได้ประชาชาตินี้เอง ย่อมเป็นผลทำให้มีการเพิ่มอุปสงค์ของสินค้าและบริการภายในประเทศทำให้การผลิต รายได้และการจ้างงานภายในประเทศขยายตัวมากขึ้น

ผลกระทบของการค้าระหว่างประเทศ

แม้ว่าการค้าระหว่างประเทศ จะก่อให้เกิดประโยชน์แก่ประเทศคู่ค้าดังที่กล่าวมาแล้วข้างต้น การค้าระหว่างประเทศก็มีผลกระทบที่ไม่พึงปรารถนาแก่ประเทศคู่ค้าได้เหมือนกัน ผลกระทบที่สำคัญพอจะจำแนกได้อย่างน้อย 6 ประการ ด้วยกันคือ

1. ผลต่อเสถียรภาพของราคา การค้าระหว่างประเทศที่มุ่งเน้นให้ประเทศผลิตสินค้าที่ตนได้เปรียบโดยเปรียบเทียบไม่กีชนิด หรือชนิดเดียวนั้นจะเป็นผลให้รายได้ของประเทศขึ้นอยู่กับ การจำหน่ายสินค้าออกเพียงไม่กี่ชนิด การผลิตและรายได้ของประเทศจึงเปลี่ยนแปลงได้ง่าย ตัวอย่างเช่น ในอดีตที่ผ่านมา รายได้จากส่งออกของไทยมาจากข้าว ยามใดที่ไทยสามารถส่งข้าวออกได้มาก เนื่องจากความต้องการข้าวในตลาดโลกมีสูงจะมีผลให้รายได้ของประเทศเพิ่มขึ้น ทำให้เศรษฐกิจรุ่งเรือง และประชาชนมีการใช้จ่ายมากจะทำให้เกิดภาวะเงินเฟ้อได้

ในกรณีตรงข้าม หากอุปสงค์จากต่างประเทศในการเสนอซื้อข้าวลดลงอย่างฮวบฮาบ ก็จะทำให้รายได้จากการจำหน่ายข้าวลดลง การใช้ภายในประเทศลดลง จนทำให้เกิดภาวะเงินฝืด เป็นต้น และถ้าระบบเศรษฐกิจมีการพึ่งพา การนำเข้าจากต่างประเทศในระดับสูงก็จะก่อให้เกิดปัญหาของเสถียรภาพราคาได้เช่นกัน เช่น การขึ้นราคาน้ำมันดิบอย่างฮวบฮาบของกลุ่ม ผู้ผลิตน้ำมันเพื่อส่งออก (OPEC) เมื่อ พ.ศ. 2516 และ พ.ศ. 2523 ทำให้เกิดภาวะ

เงินเฟ้อขึ้นทั่วโลกและมีผลกระทบต่อเศรษฐกิจไทยเป็นอันมาก เนื่องจากน้ำมันเป็นสิ่งจำเป็นในการผลิต ทำให้ต้นทุนการผลิตสินค้าสูงขึ้น ราคาสินค้าจึงต้องสูงขึ้นตาม ทำให้ระดับราคาสินค้าโดยทั่วไปสูงขึ้นได้

2. ผลต่อเสถียรภาพทางเศรษฐกิจระหว่างประเทศ การเน้นนโยบายการค้าระหว่างประเทศที่สนับสนุนให้ประเทศผลิตสินค้าที่ตนเองมีความได้เปรียบโดยเปรียบเทียบนั้นมีผลให้หลาย

ๆ ประเทศอาจต้องซื้อสินค้าเข้าประเทศเป็นมูลค่ามากกว่ามูลค่าสินค้าออก ทำให้เกิดการขาดดุลในดุลการค้าอาจจะทำให้ดุลการชำระเงินระหว่างประเทศขาดดุลด้วย ซึ่งจะทำให้ประเทศต้องสูญเสียทองคำ หรือทุนสำรองเงินตราต่างประเทศ (ดังจะได้กล่าวต่อไป) สาเหตุสำคัญเนื่องจาก อัตราการค้า (term of trade) ของประเทศคู่ค้าไม่เท่ากัน ในกรณีของประเทศกำลังพัฒนาโดยทั่วไป สินค้าส่งออกมักจะเป็นสินค้าเกษตรกรรม ซึ่งระดับราคามักจะต่ำกว่าและขาดเสถียรภาพ เมื่อเทียบกับราคาสินค้านำเข้า ซึ่งมักจะเป็นสินค้าจำพวกทุนและสินค้าอุตสาหกรรม ผลที่ตามมาคืออัตราการค้าของประเทศกำลังพัฒนามีแนวโน้มลดลง นั่นคือ มูลค่าจากการส่งสินค้าออกน้อยกว่ามูลค่าของสินค้านำเข้าส่งผลให้เกิดปัญหาเสถียรภาพเศรษฐกิจศาสตร์ต่อประเทศคือ ปัญหาดุลการค้าและดุลการชำระเงินขาดดุลที่สุด

3. ผลต่อความเป็นธรรมในการกระจายรายได้ระหว่างประเทศ การที่อัตราการค้าระหว่างประเทศของประเทศกำลังพัฒนามีแนวโน้มลดลงนั้น ทำให้การกระจายรายได้ในระดับนานาชาติซึ่งไม่เท่าเทียมกันอยู่แล้วยิ่งมีความไม่เป็นธรรมมากขึ้น ทั้งนี้เพราะเป็นการโอนทรัพยากรจากประเทศกำลังพัฒนาไปสู่ประเทศพัฒนาโดยกระบวนการขาดดุลการค้าและดุลการชำระเงินนั่นเอง ในขณะที่เดียวกันการหลอหลอมรสนิมระหว่างประเทศให้อยู่ในแบบแผนเดียวกัน ก็เป็นกลไกสำคัญอีกประเภทหนึ่งที่ทำให้การกระจายรายได้ระหว่างประเทศเลวลงเพราะว่าบริษัทการค้าขนาดใหญ่ในประเทศที่ตามมาก็คือ การบริโภคนำเข้าจำพวกอุปโภคและบริโภคในสินค้านำเข้าอุตสาหกรรมนำเข้ามีมากขึ้น ทำให้ต้องเสียเงินตราต่างประเทศมากขึ้น ในขณะที่รายได้จากการขายสินค้าออกเพิ่มขึ้นน้อยกว่า

4. ผลต่อประสิทธิภาพของ นโยบายทางเศรษฐกิจยิ่งภาคการค้าระหว่างประเทศขนาดใหญ่ขึ้นเพียงใดทำให้ การดำเนินนโยบายทางเศรษฐกิจภายในประเทศจะมีประสิทธิภาพน้อยลงเท่านั้น เช่น เมื่อเกิดปัญหาเงินเฟ้อขึ้นภายในประเทศที่ผ่านกลไกของทั้งราคาสินค้าออกและราคาสินค้านำเข้า นโยบายเพื่อแก้ปัญหาเงินเฟ้อจะมีความยุ่งยากมากขึ้นตามไปด้วย เพราะในกรณี เช่นนี้รัฐบาลไม่เพียงแต่จะต้องเข้าใจกลไกการทำงานของระบบเศรษฐกิจภายในประเทศว่ามีความสัมพันธ์กันอย่างไร หากทว่ายังต้องมีความรู้และความเข้าใจเกี่ยวกับเศรษฐกิจและนโยบายทางเศรษฐกิจของประเทศคู่ค้าด้วยว่ามีผลกระทบอย่างไรต่อระบบเศรษฐกิจภายในประเทศ ทำให้กลไกแก้ไขปัญหาดังกล่าวซับซ้อนขึ้น

5. ผลต่อรายได้และการจ้างแรงงาน ประเทศที่มีการพึ่งพาทางการค้าระหว่างประเทศในระดับที่สูง หากรายได้จากการส่งออกลดลงก็ดี หรือการนำเข้าเพิ่มขึ้นมากก็ดี โดยที่ผลสุทธิของ

การนำเข้าสูงกว่าการส่งออกย่อมส่งผลให้ รายได้และการจ้างงานของประเทศนั้นลดลง ผลจะเป็นไปในทางตรงกันข้ามกับที่กล่าวมาแล้ว

6. ผลต่อปัญหาความมั่นคงของประเทศ การดำเนินนโยบายการค้าโดยเสรีที่มุ่งให้ประเทศผลิตสินค้าที่ตนมีความได้เปรียบเพียงไม่กี่ชนิดหรือเพียงชนิดเดียว ส่งผลต่อปัญหาความมั่นคงของประเทศได้ง่าย เพราะถ้าหากว่าการค้าต่างประเทศต้องหยุดชะงักลง ไม่ว่าจะเป็นด้วยเหตุผลที่สำคัญ เช่น การเกิดสงคราม การขัดแย้งทางด้านการเมืองกับบางประเทศ ความยุ่งยากทางการขนส่งระหว่างประเทศ เป็นต้น ย่อมส่งผลให้ประชาชนภายในประเทศเดือดร้อน เนื่องจาก การขาดแคลนสินค้าอุปโภค บริโภค ขาดแคลนวัตถุดิบ และสินค้าทุนในการพัฒนาประเทศ เป็นต้น จากเหตุผลดังกล่าวข้างต้นทำให้ไม่มีประเทศใดในโลกนี้ยึดถือ นโยบายการค้าเสรี ตามหลักการแบ่งงานการทำงานระหว่างประเทศของเดวิด ริคาร์โด และนักเศรษฐศาสตร์คลาสสิกอย่างแท้จริง แต่ได้หันมาใช้ นโยบายการค้าแบบคุ้มกัน ซึ่งเป็นนโยบายที่มุ่งส่งเสริมอุตสาหกรรมหรือการผลิตสินค้าชนิดต่าง ๆ ขึ้นใช้เองในประเทศเพื่อมิให้เศรษฐกิจของประเทศต้องขึ้นอยู่กับการผลิตสินค้าชนิดใดชนิดหนึ่งจนเกินไป เนื่องจากอุตสาหกรรมที่ตั้งขึ้นภายในประเทศ อาจยังไม่สามารถแข่งขันกับสินค้าต่างประเทศได้ รัฐจึงจำเป็นต้องให้ความช่วยเหลือและคุ้มกันโดยใช้มาตรการที่สำคัญ คือ กำแพงภาษีสินค้านำเข้า (import tariffs) และโควตานำเข้า เป็นต้น

นิยามศัพท์

ลำดับ	ภาษาไทย	ภาษาอังกฤษ	ความหมาย
1.	การส่งออก	Export	การจัดส่งสินค้าและบริการจากต้นทางสู่ปลายทางในทางบก ทางน้ำหรือทางอากาศ โดยผู้ส่งสินค้าหรือบริการออก เรียกว่า "ผู้ส่งออก"
2.	การรับสินค้า	Receiving	เป็นขั้นตอนที่กระทำต่อ เนื่องมาจากการจัดซื้อซึ่งถูกจัดทำเป็น ฐานข้อมูล การสั่งซื้อ ระบบการรับ สินค้าจะใช้ ข้อมูลการสั่งซื้อเป็นข้อมูล การนำเข้า (Input data) ซึ่งทำให้ผู้รับ สินค้าหรือคลังสินค้า ทราบว่าสินค้า นั้นซื้อเมื่อใด
3.	การผลิตสื่อ	Media Production	เป็นการขนส่งเพื่อนำสินค้าไปขึ้นเรือใหญ่ที่เมืองท่าต้นทาง หรือการรับส่งสินค้าจากเรือใหญ่ที่เมืองท่าปลายทางก็ได้
4.	การผลิต	Production	การสร้างเศรษฐกิจทรัพย์สินและบริการต่างๆ เพื่อบำบัดความต้องการของมนุษย์ การผลิตสิ่งของและบริการทุกอย่าง จะต้องเป็นการสร้างประโยชน์ทางเศรษฐกิจขึ้นใหม่ การผลิตหรือการสร้างประโยชน์ทางเศรษฐกิจขึ้นใหม่ อาจจัดอยู่ในลักษณะใดลักษณะหนึ่ง

ลำดับ	ภาษาไทย	ภาษาอังกฤษ	ความหมาย
5.	การจัดการ	Production	เป็นขั้นตอนที่กระทำต่อ เนื่องมาจาก การจัดซื้อซึ่งถูกจัดทำเป็น ฐานข้อมูล การสั่งซื้อ ระบบการรับ สินค้าจะใช้ ข้อมูลการสั่งซื้อเป็นข้อมูล การนำเข้า (Input data) ซึ่งทำให้ผู้รับ สินค้าหรือ คลังสินค้า ทราบว่าสินค้า นั้นซื้อเมื่อใด
6.	การวางแผนการขนส่ง	Transportation Planning	คือกระบวนการตัดสินใจที่เกี่ยวข้องกัน ระบบการขนส่งในอนาคต ซึ่งมักจะ มุ่งเน้นในประเด็นที่เกี่ยวข้องกับความ ต้องการการขนส่งในอนาคตความ ความสัมพันธ์ระหว่างระบบขนส่ง
7.	การนำเข้า	Import	การนำเข้าสินค้าเข้ามาจากต่างประเทศ โดยสินค้านำเข้ามักเป็นสินค้าที่ไม่มี หรือผลิตในประเทศไม่ได้ เช่น ยารักษา โรค เครื่องจักร ต่างๆ ที่ ใช้ใน อุตสาหกรรมการผลิต สินค้าเกษตรบาง ชนิด
8.	การบริหาร	Management	กระบวนการทำงานร่วมกับผู้อื่นเพื่อให้ เกิดผลสัมฤทธิ์ตามเป้าหมายอย่างมี ประสิทธิภาพ
9.	การบริหารคลังสินค้า	Warehousing and Storage	เป็นกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับการบริหาร จัดการคลังสินค้า อาทิ การจัดเก็บ สินค้า การจัดการพื้นที่ในคลังสินค้า อุปกรณ์เครื่องใช้ต่าง ๆ

ลำดับ	ภาษาไทย	ภาษาอังกฤษ	ความหมาย
10.	การบริหารจัดการการขนส่ง	Freight Management	การบริหารจัดการผู้ให้บริการขนส่งบุคคลที่สามเพื่อให้แน่ใจว่าการขนส่งสินค้าจะดำเนินไปอย่างรวดเร็ว ถึงที่หมายโดยปลอดภัย และมีประสิทธิภาพ คุ่มค่า โดยส่วนใหญ่แล้วมักจะเกี่ยวข้องกับการดูแลให้บริการต่าง ๆ ดำเนินไปอย่างสอดคล้องและมีประสิทธิภาพ
11.	การขนส่งทางน้ำ	Water Transportation	เป็นการขนส่งที่มีต้นทุนต่อหน่วยต่ำที่สุดในบรรดาทางเลือกการขนส่งทั้งหมด ไม่จำเป็นต้องสร้างเส้นทางขึ้นมา อาศัยเพียงเส้นทางที่มีอยู่แล้วตามธรรมชาติเป็นต้น
12.	การขนส่งทางทะเล	Sea and Ocean Transportation	การขนส่งทางน้ำ ที่ผ่านทะเลและมหาสมุทร การขนส่งรูปแบบนี้ต้องใช้เงินลงทุนมหาศาลในการก่อสร้างโครงสร้างสาธารณูปโภคพื้นฐาน
13.	การแปรรูป	Transformation	การนำเอาวัตถุดิบซึ่งได้จากผลผลิตไปเปลี่ยนสภาพด้วยวิธีการต่างๆ ให้เป็นผลิตภัณฑ์ที่มีรูปร่างลักษณะเปลี่ยนแปลงไปก่อนนำไปใช้โดยผลิตภัณฑ์ใหม่ยังคงมีค่าของวัตถุดิบที่นำมาใช้หรืออาจให้มูลค่าที่ดีมากกว่าเดิมนั่นเอง

ลำดับ	ภาษาไทย	ภาษาอังกฤษ	ความหมาย
14.	การขนถ่ายสินค้า	Trailer loading time	คือการเรียกเก็บค่าล่วงเวลาจะเกิดขึ้นหากการโหลดสินค้าใช้ระยะเวลาานระยะเวลาการโหลดฟรีคือประมาณ 4 ชั่วโมง แต่ขึ้นอยู่กับทางบริษัทเจ้าของรถแต่ละราย
15.	การขนส่งทางบก	Land Transportation	การขนส่งทางบก แบ่งออกเป็น ทางรถไฟ และทางรถยนต์ การเดินทางโดยรถไฟ ปกติจะ สะดวกสบาย แต่ก็ไม่สามารถแวะพักระหว่างทาง
16.	การประกันภัยทางทะเล	Marine Insurance	การประกันความเสียหายแก่เรือและทรัพย์สินหรือสินค้าที่อยู่ในระหว่างการขนส่งทางทะเล และยังขยายขอบเขตความคุ้มครองไปถึงการขนส่งสินค้าทางอากาศและทางบก ซึ่งต่อเนื่องกับการขนส่งทางทะเลด้วย
17.	การประกันภัยสินค้า	Cargo Insurance	ประกันภัยซึ่งอยู่ในระหว่างการขนส่งทางทะเล ภัยที่ได้รับการคุ้มครองขึ้นอยู่กับเงื่อนไขที่ผู้เอาประกันภัยเลือกซื้อความคุ้มครอง
18.	ของต้องจำกัด	Restricted Goods	สินค้า/สิ่งของที่มีกฎหมายกำหนดว่าหากจะมีการนำเข้า-ส่งออก หรือผ่านประเทศจะต้องได้รับอนุญาตหรือปฏิบัติให้ครบถ้วนตามที่กำหนดไว้ในกฎหมายนั้นๆ เช่น ต้องได้รับอนุญาตจากส่วนราชการที่เกี่ยวข้อง

ลำดับ	ภาษาไทย	ภาษาอังกฤษ	ความหมาย
19.	ของต้องห้าม	Prohibited Goods	ของหรือสินค้าที่กฎหมายกำหนดห้ามนำเข้ามาในราชอาณาจักรหรือส่งออกไปนอกราชอาณาจักร และบางกรณีห้ามส่งผ่านด้วย เช่น - สิ่งเสพติด - วัตถุหรือภาพหรือสื่อลามกต่างๆ
20.	เขตการค้าเสรี	Free Trade Zone (FTZ)	พื้นที่อุตสาหกรรมหรือการค้าใกล้ท่าขนส่งซึ่งสินค้าและวัตถุดิบที่นำเข้าไม่จำเป็นต้องเสียภาษีศุลกากรหรือค่าธรรมเนียม
21.	เขตปลอดอากร	Free Zone	เขตพื้นที่ที่กำหนดไว้เพื่อประโยชน์ทางอากรศุลกากรในการประกอบอุตสาหกรรม พาณิชยกรรม หรือกิจการอื่นที่เป็นประโยชน์แก่การเศรษฐกิจ
22.	คลังสินค้า	Warehouse	สถานที่สำหรับวาง จัดเก็บ พัก กระจายสินค้า คลังสินค้ามีชื่อเรียกได้ต่างๆ กัน (ศูนย์กระจายสินค้า ,ศูนย์จำหน่ายสินค้า, โกดัง)
23.	คลังสินค้าทัณฑ์บน	Bonded Warehouse	จุดหรือศูนย์รวบรวมสินค้าที่ได้รับมอบหมายจากศุลกากรให้จัดเก็บสินค้า การชำระค่าธรรมเนียมและภาษีของสินค้าเหล่านี้จะทำได้ก็ต่อเมื่อสินค้านี้ดังกล่าวได้รับการขนย้ายจากคลังแล้วเท่านั้น

ลำดับ	ภาษาไทย	ภาษาอังกฤษ	ความหมาย
24.	ความปลอดภัย	Safety	สภาพที่ไม่มีภัยอันตราย ดังนั้น ความปลอดภัยในการทำงานจึงหมายถึง การทำงานที่ไม่มีอันตราย ไม่อยู่ในสภาพที่เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ หรือไม่มีเชื้อโรค โดยจะไม่ก่อให้เกิดสิ่งต่าง ๆ เหล่านี้
25.	ค่าระวางจ่ายที่ต้นทาง	Freight prepaid/freightpaid	ในการซื้อขายสินค้าระหว่างประเทศคู่ค้า จะต้องมีการตกลงว่า ผู้ซื้อหรือผู้ขายสินค้า จะเป็นคนจ่ายค่าระวางเรือ
26.	เครื่องจักรกล	Machinery	เครื่องมือชนิดหนึ่งที่ประกอบขึ้นจากส่วนหนึ่งหรือส่วนต่าง ๆ หลายส่วน ซึ่งถูกสร้างขึ้นมาเพื่อทำให้บรรลุจุดมุ่งหมายเฉพาะเจาะจงอย่างหนึ่ง เครื่องจักรเป็นอุปกรณ์ที่มีพลังขับเคลื่อน
27.	ค่าขนส่งถูกชำระต้นทาง	Freight Prepaid	โดยเป็นการส่งสินค้าจากประเทศไทยไปยังต่างประเทศซึ่งข้อตกลงได้รับการยืนยันให้จัดส่งสินค้าโดย Term CIF และ ผู้ส่งออกที่ประเทศไทย ควรจะเป็นผู้รับผิดชอบค่าใช้จ่าย
28.	ดุลการค้า	Balance of Trade	การเปรียบเทียบระหว่างผลต่างมูลค่าการนำเข้าสินค้ากับมูลค่าการส่งออกสินค้าของประเทศ โดยทั่วไประยะเวลาที่ใช้เปรียบเทียบ
29.	ตู้คอนเทนเนอร์	Container	ตู้โลหะขนาดใหญ่ที่ปิดมิดชิด และสามารถนำไปใช้ใหม่ได้ ใช้เพื่อการขนส่งสินค้าทางทะเลและทางรถไฟ

ลำดับ	ภาษาไทย	ภาษาอังกฤษ	ความหมาย
30.	ทรัพยากร	Resource	สิ่งที่มีอยู่ตามสภาพแวดล้อม เช่น ดิน น้ำ อากาศ แสง พืชและสัตว์ ซึ่งแต่ละพื้นที่จะมีทรัพยากรที่แตกต่างกันตามสภาพแวดล้อม
31.	ทำขึ้นมาใหม่	Recycle	การนำสิ่งที่เราไม่สามารถที่จะใช้ซ้ำได้แล้ว ซึ่งอาจจะนิกขาด แแตกหัก กลับไปเข้ากระบวนการแปรรูปให้เป็นวัตถุดิบ
32.	นวัตกรรม	Innovation	การนำสิ่งใหม่ ๆ อาจเป็นแนวความคิด หรือ สิ่งประดิษฐ์ใหม่ ๆ ที่ยังไม่เคยมี
33.	บัญชีราคาสินค้า	Invoice	ใบวางบิล ใบแจ้งหนี้
34.	ใบขนสินค้า	Parcel	เอกสารแสดงรายการสินค้า ได้แก่ ชนิด คุณภาพ ปริมาณ น้ำหนัก ราคาจริงในท้องตลาด และรายการอื่นตามที่อธิบดีกรมศุลกากรต้องการ ซึ่งผู้นำเข้าหรือผู้ส่งออกต้องยื่นต่อพนักงานเจ้าหน้าที่เมื่อนำของใด ๆ เข้าประเทศหรือส่งของใด ๆ ออกนอกประเทศ
35.	ใบขนสินค้าชั่วคราว	Temporary	ใบขนสินค้าขาเข้าและเอกสารอื่นที่ให้ใช้แทนใบขนสินค้า
36.	ใบขนสินค้าถ่ายลำ	Transshipment	ของที่นำเข้ามาเพื่อทำการขนถ่ายเปลี่ยนยานพาหนะ เพื่อส่งออกไปยังต่างประเทศ โดยไม่ต้องเสียค่าภาษีอากรขาเข้า

ลำดับ	ภาษาไทย	ภาษาอังกฤษ	ความหมาย
37.	ใบขนสินค้าผ่านแดน	Transit	เป็นการขนส่งที่จะต้องปฏิบัติตามกฎระเบียบที่กำหนดเอาไว้ตามที่กฎหมายได้มีการกำหนดเอาไว้ เช่น หีบห่อที่ใช้บรรจุสินค้า
38.	ใบตราส่งสินค้า	Bill of Lading	เป็นเอกสารซึ่งผู้ขนส่ง (carrier) ออกให้แก่ผู้ส่งสินค้า (consignor) เพื่อเป็นหลักฐานการรับขนของ (carriage of goods) ให้ตามข้อตกลง
39.	ใบเบิก	Bill Of Lading	ใบตราส่งสินค้าทางเรือ
40.	ใบสั่งปล่อย	Delivery Order	ใบสั่งปล่อยสินค้า
41.	ประชากร	Population	กลุ่มสิ่งมีชีวิตเดียวกันที่อาศัยอยู่ในพื้นที่หนึ่งๆ คำว่าประชากรนี้จะใช้กับสิ่งมีชีวิตชนิด
42.	ผู้ให้บริการขนส่งระหว่างประเทศ	Freight Forwarder	บริษัทซึ่งให้บริการรับสินค้า รวบรวมสินค้า ขนส่ง และกระจายสินค้าไปยังต่างประเทศ โดยปกติแล้ว ผู้ให้บริการขนส่งระหว่างประเทศมักจะให้บริการด้านพิธีการศุลกากร จัดเตรียมเอกสารและดำเนินการขนส่ง จัดเก็บสินค้า และจัดส่งสินค้าด้วย
43.	พิธีการศุลกากร	Customs Broking	บริการดูแลด้านพิธีการศุลกากรในการนำเข้าและส่งออกสินค้าแทนผู้นำเข้าหรือส่งออก
44.	ภาษีอากร	Tax	สิ่งที่รัฐบาลบังคับเก็บจากรายกร เพื่อใช้เป็นประโยชน์ส่วนรวม โดยไม่ได้มีสิ่งตอบแทน โดยตรงแก่ผู้เสียภาษีอากร

ลำดับ	ภาษาไทย	ภาษาอังกฤษ	ความหมาย
45.	รายละเอียดของสินค้า	Specification	รายละเอียดย่อยของสินค้า จะปรากฏตรงด้านบนของคำบรรยายสินค้า คุณสามารถระบุรายละเอียดหลักที่สำคัญในช่องนี้ เพื่อช่วยให้ลูกค้าสามารถอ่านและเข้าใจเกี่ยวกับสินค้าภายในระยะเวลาสั้น
46.	เลตเตอร์ออฟเครดิต	Letter Of Credit	เอกสารที่มีขึ้นเพื่อยืนยันการชำระเงินในการซื้อขายที่ผู้ซื้อขอให้ธนาคารเป็นผู้ชำระให้แทน เลตเตอร์ออฟเครดิตเป็นวิธีหนึ่งที่มีความนิยมเพราะทำให้ผู้ขายมั่นใจว่าจะได้รับเงินค่าสินค้า เลตเตอร์ออฟเครดิตออกโดยสถาบันการเงินตามคำสั่งของผู้ซื้อเพื่อแสดงเป็นหลักประกันการชำระเงิน ผู้ขายสินค้าได้รับเงินเมื่อส่งมอบสินค้า และผู้ซื้อสินค้าจะได้รับสินค้าเมื่อจ่ายเงินค่าสินค้า
47.	สถานีส่งมอบสินค้า	CY (Container Yard)	สถานี ส่งมอบ / รับมอบ ตู้สินค้าที่ต้นทาง ผู้ส่งออกต้องขอรับตู้คอนเทนเนอร์จากตัวแทนเรือเพื่อนำไปบรรจุสินค้าด้วยตนเอง ณ สถานประกอบการของผู้ส่งออกเอง ผู้ส่งออกจะต้องรับผิดชอบในสินค้าที่บรรจุในตู้คอนเทนเนอร์จนกระทั่งสินค้าส่งไปถึงเมืองท่าปลายทาง ตัวแทนสายเดินเรือจะระบุใน B/L ว่า Shipper loaded and counted แต่จะไม่เรียกเก็บค่าบรรจุตู้

ลำดับ	ภาษาไทย	ภาษาอังกฤษ	ความหมาย
48.	สหภาพศุลกากร	Customs Union	การรวมกลุ่มทางเศรษฐกิจที่พัฒนามาจากเขตการค้าเสรี มีการกำหนดอัตราภาษีศุลกากรในอัตราเดียวกันระหว่างสมาชิก
49.	ห่วงโซ่อุปทาน	Supply Chain	การใช้ระบบของหน่วยงาน คน เทคโนโลยี กิจกรรม ข้อมูลข่าวสาร และทรัพยากร มาประยุกต์เข้าด้วยกัน เพื่อการเคลื่อนย้ายสินค้าหรือบริการ จากผู้จัดหาไปยังลูกค้า กิจกรรมของห่วงโซ่อุปทานจะแปรสภาพทรัพยากรธรรมชาติ วัตถุดิบ และวัสดุอื่นๆ ให้กลายเป็นสินค้าสำเร็จ แล้วส่งไปจนถึงลูกค้าคนสุดท้าย
50.	ห่วงโซ่อุปทานภายในกระบวนการผลิต		เป็น องค์ประกอบส่วนกลางของห่วงโซ่ เริ่มตั้งแต่ขั้นตอนการผลิต หลังจากรับวัตถุดิบจากผู้ค้า ไปจนถึงการบรรจุหีบห่อ และจัดเก็บในคลังสินค้า

บทที่ 4

การวิเคราะห์สภาพปัญหา

เป็นการวิเคราะห์สภาพปัญหาและวามก้าวหน้า กระบวนการขั้นตอนในการทำงานของการส่งออกสินค้าทางเรือ ของบริษัท พงษ์วารินการพิมพ์จำกัด จากการที่ได้ไปศึกษาการขนส่งหนังสือหรือสื่อต่าง ๆ ออกไปยังต่างประเทศโดยใช้เรือในการขนส่งตัวสินค้าอย่างมีประสิทธิภาพ คณะผู้จัดทำได้เข้าเยี่ยมชมศึกษาดูงาน เมื่อวันที่ 8 กันยายน 2561 ซึ่งได้วิเคราะห์ตามวัตถุประสงค์ที่กำหนดไว้ ดังนี้



4.1รูปภาพถ่ายหน้าบริษัท

1. กระบวนการขั้นตอนในการทำงานของการส่งออกสินค้าทางเรือ

1.1 การติดต่อบริษัทเดินเรือเพื่อเป็นการเตรียมเรือ เป็นการติดต่อบริษัทเดินเรือเพื่อหาเรือที่จะขนส่งสินค้า

1.2 การติดต่อประสานงานกับสายงานเรือเป็นการติดต่อพูดคุยประสานงานกันระหว่างผู้ขายกับตัวแทนบริษัทเดินเรือเพื่อตกลงในการขนส่งสินค้า

1.3 การยืนยันการจอง จะเป็นการยืนยันในการจองเรือเพื่อการขนส่งและทำข้อตกลงกัน

1.4 การร่างเอกสารการจองอย่างเป็นทางการ จะเป็นการส่งหนังสือเพื่อเป็นการยืนยันไปยังตัวแทนเพื่อใช้ในขั้นตอนต่อไป

1.5 การเดินพิธีการ เป็นการเดินพิธีการเดินศุลกากรตามกฎหมายระเบียบเพื่อเดินเรื่องขนส่งออกสินค้าไปยังต่างประเทศ

1.6 การหาตู้สินค้า จะเป็นการจัดหาตู้สินค้าเพื่อใส่สินค้าและหาขนาดของตู้สินค้าที่เหมาะสมกับสินค้าที่จะจัดส่ง

1.7 การขนถ่ายสินค้า เป็นการลำเลียงตัวสินค้าใส่ภายในตู้สินค้าก่อนที่จะขนส่งไปยังท่าเรือ

1.8 การจัดการสินค้าไปยังท่าเรือ เป็นการขนตู้สินค้าไปยังท่าเรือเป็นการพัสดุเพื่อรอรอบของเรือ

1.9 การออก B/L หลังจากเรือได้ออกจากท่าเรือแล้ว เอกสาร B/L จะถูกออกโดยสายเดินเรือ โดยทั่วไปจะออกในวันถัดไปหลังจากวันที่เรือออกเดินทางหรือสองวันถัดมาหากคุณต้องการเอกสาร B/L อย่างเร่งด่วน โปรดแจ้งให้ทางตัวแทนผู้ส่งสินค้าทราบล่วงหน้าจากการที่ทางกลุ่มนักศึกษาได้เขาดูงานที่บริษัท พงษ์วรินการพิมพ์ จำกัด ทางกลุ่มนักศึกษาได้สอบถามข้อมูลมาจากการที่เขาดูงานที่บริษัทแล้วพบว่ามีปัญหา2อย่าง1ในเรื่องการจัดการเอกสารซึ่งในส่วนนี้นั้นได้พบว่าทางบริษัทมีพนักงานที่ยังทำงานไม่เต็มที่และขาดความรับผิดชอบในงานหลายจุดและไม่ตรงต่อเวลา 2 ในเรื่องของกรมการขนส่งทางเรือในส่วนนี้นั้นจะพบปัญหาในเรื่องสภาพอากาศและและการขนถ่ายตัวสินค้าจากรถไปเรือซึ่งอาจเกิดความเสียหายระหว่างทางได้และพนักงานการขนส่งที่บางคนอาจจะยังไม่ชำนาญในงาน

2. การเพิ่มประสิทธิภาพในกระบวนการขนส่งทางเรือ

1. การวางแผนเรื่องเส้นทางการเดินรถและการเดินเรือ เป็นการเพิ่มประสิทธิภาพด้านการขนส่งอย่างมากเพื่อช่วยลดระยะเวลาในการขนส่งและแม่นยำในเรื่องของเวลา

2. การจัดเรียงสินค้าภายในตู้สินค้าโดยเรียงให้ใช้เนื้อที่มากที่สุดเพื่อการขนส่งสินค้าที่ละเอียดๆ และช่วยไม่เสียหายในการส่งสินค้าในแต่ละครั้ง

3. การใช้ทรัพยากรอย่างคุ้มค่า เป็นการใช้ทรัพยากรอย่างประหยัดและให้เกิดผลมากที่สุด

4. มีการจัดอบรมพนักงานรายปีทุก ๆ ปีโยการเงินผู้มีประสบการณ์ด้านต่าง ๆ มาให้ความรู้เพิ่มเติมแก่พนักงาน

3. การนำความรู้ไปประยุกต์ใช้ในการทำงานในปัจจุบัน

เป็นการนำความรู้ที่ได้จากการไปศึกษาดูงานภายในบริษัทมาประยุกต์ใช้ในชีวิตประจำวันช่วยในการคิดแปลงใช้ในแต่ละงานที่ตัวเองได้ทำอยู่หรืออาจจะนำมาประยุกต์ใช้บริษัทของตัวเองเป็นแนวทางในการดำเนินชีวิตต่อไป

4. นำหลักเศรษฐกิจพอเพียงด้านการวางแผนจัดทำโมเดลมาประยุกต์ใช้กับการจัดทำโครงการ

เป็นการวางแผนในการจัดทำโมเดลโดยการนำวัสดุเหลือใช้มาประยุกต์ใช้ให้เกิดประโยชน์ที่สุด โดยจะเป็นการลดต้นทุนในการซื้อวัสดุใหม่อาจทำให้ค่าใช้จ่ายเพิ่มตามมาด้วยทางกลุ่มนักศึกษาจึงนำหลักเศรษฐกิจพอเพียงมาประยุกต์ใช้ในการจัดทำโมเดลเพื่อเดินตามลรอยแนวความคิดของราชการที่ 9



ภาพที่ 4.2 รูปภาพวิทยากรที่มาให้ความรู้

บทที่ 5

สรุปและข้อเสนอแนะ

สรุป

จากการศึกษา กระบวนการการส่งออกสินค้าทางเรือ หนังสือ ไปยังต่างประเทศของบริษัท พงษ์วรินทร์การพิมพ์ จำกัด เมื่อวันที่ 30 สิงหาคม พ.ศ. 2561 ขอสรุปและมีข้อเสนอแนะตามวัตถุประสงค์ดังนี้

การที่ได้เข้าไปศึกษากระบวนการส่งออกของบริษัท พงษ์วรินทร์การพิมพ์ จำกัด พบปัญหาเกี่ยวกับการส่งออกโดยแบ่งออกเป็น 2 เรื่องคือ เรื่องที่ 1 เรื่องการจัดเตรียมเอกสารเกี่ยวกับการส่งออก การเรียบเรียงเอกสารนำเข้ามีความซับซ้อนเพราะจะต้องใช้เอกสารหลายอย่าง และมีกระดาษหลายรูปแบบและสิ่งพิมพ์ บางครั้งเอกสารใบแสดงรายการสินค้าสลับกันจึงทำให้ต้องส่งเอกสารใหม่ ทำให้เสียเวลาและเสียต้นทุนในการขนส่งใหม่ เรื่องที่ 2 การคมนาคมการขนส่ง บริษัทใช้การขนส่งทางเรือเพราะใช้เวลาในการขนส่งนานที่สุด แต่ในขณะที่เดียวกันการเดินทางเรือต้องขึ้นอยู่กับสภาพอากาศ จึงทำให้บางครั้งเกิดการขนส่งล่าช้าเพราะสภาพอากาศแปรปรวนทำให้สินค้าส่งถึงลูกค้าได้ยาวนานกว่าที่ตกลงกันไว้ ซึ่งจากในกรณีที่ศึกษาพบว่าทางบริษัท พงษ์วรินทร์การพิมพ์ จำกัดมีระบบการขนส่งที่มีประสิทธิภาพอย่างมาก

1. ในการขนถ่ายสินค้าทางบริษัทมีการเลียงสินค้าภายในตู้คอนเทนเนอร์ได้อย่างมีประสิทธิภาพเป็นการใช้พื้นที่ให้คุ้มค่าและประหยัดในการใช้ตู้สินค้าหลายตู้เป็นการลดต้นทุนอีกอย่างที่บริษัทมีการใช้

2. ทางบริษัทมีการใส่ใจเรื่องพนักงานเป็นอย่างมากโดยการเพิ่มประสิทธิภาพให้แก่พนักงานทุกคนโดยมีการจัดอบรมจากผู้เชี่ยวชาญในหน้าที่การงานต่าง ๆ

3. จากการที่กลุ่มนักศึกษาได้เข้าไปดูงานภายในบริษัทมานั้นทางเราได้รับความรู้ที่มีประโยชน์อย่างมากที่สามารถนำไปประยุกต์ใช้ในหน้าที่การงานและการดำเนินชีวิตต่อไปในภายภาคหน้าได้

ข้อเสนอแนะ

คณะผู้จัดทำมีข้อเสนอแนะเพื่อให้ทางบริษัท พงษ์วรินการพิมพ์ จำกัด นำมาพิจารณาเป็นแนวทางในการปรับปรุงและแก้ไขดังนี้

1. ทางบริษัทควรฝึกอบรมพนักงานที่ดูแลเรื่องการจัดเตรียมเอกสารให้มีความละเอียดถี่ถ้วนมีระเบียบแบบแผนในการจัดเก็บเอกสาร สามารถแยกลักษณะของเอกสาร ได้เป็นหมวดหมู่ ต้องเข้าใจและ ตัดสินใจว่าจะเก็บเอกสารใดไว้บ้าง และควรกำหนดระยะเวลาในการเก็บ และการทำลายเอกสาร ทั้งนี้จะช่วยลดปริมาณเอกสารที่ไม่จำเป็นต้องใช้ลงได้ และถ้าหากบริษัทมีงบประมาณเพียงพอ ก็อาจจะจัดหาเครื่องมือหรือ อุปกรณ์ในการจัดเก็บเอกสารซึ่งจะต้องใช้งบประมาณในช่วงแรกเริ่มแต่จะส่งผลดีในระยะยาวเนื่องจากสามารถสืบค้นได้ง่าย รวดเร็ว ไม่ซับซ้อน ประหยัดเวลา และประหยัดพื้นที่ได้อีกด้วยและเน้นเรื่องนี้เป็นหลักเพราะอาจจะทำให้งานส่งมีความล่าช้าเป็นอย่างมาก

การคมนาคมการขนส่งในบางครั้งการเดินทางอาจจะไม่ตรงตามเวลาที่ถูกต้องเสมอไป ดังนั้นทางบริษัทควรที่จะบอกกับลูกค้าไว้เสมอว่า ทั้งนี้ หากสภาพอากาศไม่เอื้ออำนวยกำหนดการต่าง ๆ อาจจะมีการเปลี่ยนแปลงเวลาของสินค้าที่จะมาถึงได้

2. อยากจะเสนอให้มีการจัดการติดตามและประเมินพนักงานหลังจากอบรมดูว่ามีการพัฒนาขึ้นมากน้อยเพียงใดจะได้ทราบถึงผลหลังจากการอบรม

ข้อเสนอแนะผู้เชี่ยวชาญ

ปรับปรุงเรื่องความระเอียดในการทำงานและใส่ใจในรายละเอียดและการใช้ภาษาที่ถูกต้องในการพิมพ์ตัวหนังสือภาษาเขียนกับภาษาพูดใช้ให้ถูกต้อง

บรรณานุกรม

- กนกพร ชัยประสิทธิ์. (2551). **ทฤษฎีการค้าระหว่างประเทศ**. ค้นข้อมูล 18 พฤศจิกายน 2561, จาก <https://megaclever.blogspot.com>
- จุฑานุช บุรณสินวัฒน์กุล. (2556). **การประยุกต์ใช้สายธารแห่งคุณค่า เพื่อปรับปรุงกระบวนการ
พิธีการนำเข้าทางศุลกากรภายในเขตปลอดอากร กรณีการออกไปขนสินค้า**, วิทยานิพนธ์
ปริญญาโทบริหารธุรกิจ สาขาวิชา การจัดการการขนส่งและโลจิสติกส์ คณะโลจิสติกส์,
มหาวิทยาลัยบูรพา.
- ทัศนียา คงสุคนธ์. (2558). **การวางแผนการจัดส่งสินค้าถึงบ้านโดยใช้โปรแกรม กรณีศึกษา การ
ขนส่งกระเบื้องและวัสดุตกแต่ง**. วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ สาขาวิชาวิศวกรรม
โยธา, มหาวิทยาลัย เทคโนโลยีพระจอมเกล้าพระนครเหนือ.
- พิณทิพย์ พัดโสภา. (2558). **การศึกษาเปรียบเทียบต้นทุนการขนส่งผ่านจุดพักสินค้า บริเวณ ท่าเรือ
แหลมฉบัง**. วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ สาขาวิชาการจัดการ โลจิสติกส์และโซ่
อุปทาน คณะโลจิสติกส์, มหาวิทยาลัยบูรพา.
- วิกิพีเดีย สารานุกรมเสรี. (2561). **การขนส่ง**. ค้นข้อมูล 18 พฤศจิกายน 2561, จาก <https://th.wikipedia.org>
- วิกิพีเดีย สารานุกรมเสรี. (2559). **ห่วงโซ่อุปทาน**. ค้นข้อมูล 18 พฤศจิกายน 2561, จาก <https://th.wikipedia.org>
- วิชนี เทียบแก้ว. (2557). **ผลกระทบของความตกลงการค้าเสรี ไทย-อินเดีย ที่มีต่อประเทศไทย**.
วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ สาขาวิชาการจัดการ โลจิสติกส์และโซ่อุปทาน
คณะโลจิสติกส์, มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์.
- สมพงษ์ ชาญศิริศักดิ์สกุล. (2561). **บริษัท พงษ์วรินการพิมพ์ จำกัด**. ค้นข้อมูล 7 กันยายน 2561,
จาก <http://phongwarin.industry.in.th>

ภาคผนวก

ภาคผนวก ก

ใบบันทึกการปฏิบัติงานโครงการ

วิชาโครงการ-สาขาวิชาการจัดการ โลจิสติกส์
แบบบันทึกการปฏิบัติงานโครงการ

หัวข้อโครงการการศึกษา กระบวนการขั้นตอนในการทำงานของการส่งสินค้าทางเรือ

ว-ค-ป ที่ ส่งงาน จริง	ว-ค-ป ที่ กำหนดส่งงาน	ความก้าวหน้า ของงาน	1. นายอิทธิพล เทียงพนม (20)	2. นายสมรักษ์ สุวรรณ (23)	อาจารย์อภัย อดุทัย	บันทึกเพิ่มเติมของอาจารย์ที่ปรึกษา	บันทึกของอาจารย์ผู้สอน
	11-15 มิ.ย. 61	ส่งรายชื่อกลุ่ม					
	11-15 มิ.ย. 61	แจ้งรายชื่ออาจารย์ที่ปรึกษาโครงการ					
	29 มิ.ย 61	ส่งหัวข้อ โครงการ					
	9-13 ก.ค. 61	อนุมัติหัวข้อ โครงการ					
	16-31 ก.ค. 61	ออกหนังสือถึงสถานประกอบการเพื่อขออนุมัติข้อมูล					
	30 ก.ค – 5 ส.ค. 61	เริ่มส่งบทที่ 1					
	6-12 ส.ค. 61	เริ่มส่งบทที่ 2					
	13-19 ส.ค. 61	เริ่มส่งบทที่ 3					
	26 ส.ค. 61	ส่งผังโมเดล					
	10-23 ก.ย. 61	เริ่มส่งบทที่ 4					
	10-23 ก.ย. 61	ส่งภาพความก้าวหน้าโมเดลครั้งที่ 1					
	8-14 ก.ย. 61	เริ่มส่งบทที่ 5					
	8-14 ต.ค. 61	ส่งภาพความก้าวหน้าโมเดลครั้งที่ 2					
	5-22 พ.ย. 61	ตรวจทาน/ตรวจสอบ Power Point					
	24 พ.ย. 61	นำเสนอโครงการ รออนุมัติวันที่สอบ					
	26 พ.ย - 9 ธ.ค. 61	แก้ไขโครงการหลังนำเสนอ					
	1-14 ธ.ค.61	เตรียมผลงานเข้าร่วมงาน ATC นิทรรศน์					
	15 ธ.ค. 61	แสดงผลงานโครงการที่ได้ระดับดี-ดีมาก ในงาน ATC					
	25-8 ก.พ.62	สอบทฤษฎี(รอบเช้า)					

ตารางที่ ก.1 ตารางใบบันทึกปฏิบัติงานโครงการ

ภาคผนวก ข

ขั้นตอนการทำโมเดล

ขั้นตอนการทำโมเดล



ภาพที่ ข.1 การทำฐาน โมเดล



ภาพที่ ข.2 การทำโครงสร้างอาคาร



ภาพที่ ข.3 การทำโครงสร้างอาคาร2



ภาพที่ ข.4 การทำพาเลท



ภาพที่ ข.5 ฟันสีตัวอาคาร



ภาพที่ ข.6 จัดวาง โครงสร้าง

ภาคผนวก ค

ภาพเข้าศึกษาดูงาน

บริษัท พงษ์วรินการพิมพ์ จำกัด



ภาพที่ ค.1ป้ายหน้าบริษัท



ภาพที่ ค.2 การเข้าไปศึกษาดูงานในบริษัท พงษ์วารินการพิมพ์ จำกัด



ภาพที่ ค.3 ไปศึกษาดูงานที่ บริษัท พงษ์วรินทร์การพิมพ์



ภาพที่ ค.4 นั่งฟังวิทยากรบรรยายประวัติความเป็นมาและขั้นตอนต่างๆ



ภาพที่ ค.5 คลังเก็บวัสดุคืบกระดาษทุกชนิด



ภาพที่ ค.6 คู่มือการบรรจุผลิตภัณฑ์ในการส่งออก



ภาพที่ ค.7 โชนของบรรจุภัณฑ์ตามเล่มของหนังสือ



ภาพที่ ค.8 ทางคณะผู้จัดทำจึงขอมอบของเล็กๆน้อยๆในการขอบพระคุณที่ให้ความรู้ที่ดี

ภาคผนวก ง
งบประมาณในการทำโมเดล

งบประมาณในการทำโมเดล

ลำดับ	รายการ	ราคา
1.	กระดาษสี	40
2.	กระดาษลูกฟูก	30
3.	แผ่นใส	20
4.	สีสเปรย์	200
5.	กาวร้อน	120
6.	กาวลาเท็กซ์	20
7.	กาวสองหน้า	30
8.	กระดาน	60
9.	รถ, เรือ	100
10.	ต้นไม้	60
11.	แปรง	20
12.	สีน้ำ	30
รวม	800	

ตารางที่ ง.1 ตารางแสดงงบประมาณ

ประวัติคณะผู้จัดทำ



ชื่อ-นามสกุล นายอิทธิพล เทียงพนม

เลขที่ 23 ปวส 2/27

เรียนสาขาวิชาโลจิสติกส์

ที่อยู่ : 4/55 ถ.อาจณรงค์ เขตคลองเตย กทม.10110



ชื่อ-นามสกุล นายสมรักษ์ สุวรรณ

เลขที่ 23 ปวส 2/27

เรียนสาขาวิชาโลจิสติกส์

ที่อยู่ : 24/4 หมู่ 12 เขตตลิ่งชัน แขวงบาง บางระมาด