



การศึกษาวิธีการส่งออกน้ำมันหล่อลื่นไปยังต่างประเทศ
กรณีศึกษา บริษัท เอสเอฟซี เอกเซลเลนซ์ จำกัด
The Study of Oil Export
Case Study : SFC Excellence Company Limited

จัดทำโดย

นางสาวอวิกา

อนันต์

นางสาวณิษฐา

แหวกระโทก

โครงการนี้เป็นส่วนหนึ่งของวิชาโครงการ หลักสูตรประกาศนียบัตรวิชาชีพชั้นสูง
สาขาวิชาการจัดการโลจิสติกส์
วิทยาลัยเทคโนโลยีอรรถวิทย์พัฒนวิชาการ
ปี การศึกษา 2561



การศึกษาพิธีการส่งออกน้ำมันหล่อลื่นไปยังต่างประเทศ

กรณีศึกษา บริษัท เอสเอฟซี เอกเซลเล้นซ์ จำกัด

The Study of Oil Export

Case Study : SFC Excellence Company Limited

โดย 1. นางสาวอวิกา อนันต์
2. นางสาวชนิษฐา แทวกระโทก

คณะกรรมการอนุมัติให้เอกสารโครงการฉบับนี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษา วิชา
โครงการ ตามหลักสูตรประกาศนียบัตรวิชาชีพชั้นสูง (ปวส.) สาขาวิชาการจัดการโลจิสติกส์
วิทยาลัยเทคโนโลยีอรรถวิทย์พัฒนการ (ATC)

(อาจารย์ละออ อุบลเยี่ยม)

อาจารย์ที่ปรึกษา

(อาจารย์ยุพิน รอดไผ่ล้อม)

หัวหน้าสาขาวิชาการจัดการโลจิสติกส์

บทคัดย่อ

การศึกษาพิธีการส่งออกน้ำมันหล่อลื่นไปยังต่างประเทศ

กรณีศึกษา บริษัท เอสเอฟซี เอกเซลเลนซ์ จำกัด

The Study of Oil Export

Case Study : SFC Excellence Company Limited

ผู้จัดทำโครงการ	นางสาวอวิกา	อนันต์
	นางสาวนิษฐา	เทวกระโทก
อาจารย์ที่ปรึกษา	อาจารย์ละออ	อุบลเยี่ยม
สาขาวิชา	สาขาวิชาการจัดการ โลจิสติกส์	
สถาบัน	วิทยาลัยเทคโนโลยีอรรถวิทย์พัฒนชยการ ปีการศึกษา 2561	

บทคัดย่อ

การศึกษาครั้งนี้วัตถุประสงค์ เพื่อศึกษาพิธีการส่งออกน้ำมันหล่อลื่นไปยังต่างประเทศ เพื่อศึกษาพิธีการส่งออกน้ำมันหล่อลื่นไปยังต่างประเทศ ปัญหา อุปสรรค ในการส่งออกสินค้า เงื่อนไขข้อตกลงในการส่งออกสินค้า เพื่อนำความรู้ที่ได้รับมาประยุกต์ใช้กับการศึกษาและประกอบอาชีพ และเพื่อให้คณะผู้จัดทำนำหลักปรัชญาเศรษฐกิจพอเพียง ความพอประมาณ มาประยุกต์ใช้ในการควบคุมงบประมาณ ค่าใช้จ่ายในการจัดทำโครงการ

จากการที่คณะผู้จัดทำโครงการนี้ผู้จัดทำได้นำโปรแกรมเข้ามามีส่วนร่วมในการดำเนินโครงการหลัก ๆ จะใช้เป็น โปรแกรม Microsoft Word นำมาใช้ในการพิมพ์รูปเล่มรายงาน และ โปรแกรม Microsoft powerpoint นำมาใช้ในการนำเสนอข้อมูลของโครงการ เพื่อให้ข้อมูลออกมาในรูปแบบของการนำเสนออย่างสมบูรณ์แบบ

ประโยชน์จากการที่จัดทำโครงการเล่มนี้ได้รู้ถึงการส่งออกน้ำมันหล่อลื่นสำเร็จรูปหลากหลายรูปแบบ อย่างครบวงจร สามารถนำความรู้ ความเข้าใจในการส่งออกน้ำมันหล่อลื่น มาประยุกต์ใช้ในการศึกษาระดับสูงและดำเนินกิจกรรมในการส่งออกสินค้าต่อไปในอนาคตได้

กิตติกรรมประกาศ

โครงการฉบับนี้เสร็จสมบูรณ์ได้ด้วยความเมตตากรุณาเป็นอย่างสูงจากท่านอาจารย์ละออ อุบลแย้ม อาจารย์ที่ปรึกษาโครงการและท่านคณะกรรมการทุกท่านที่คอยให้คำแนะนำที่มีประโยชน์อีกทั้งยังคอยกระตุ้นและเป็นกำลังใจคอยผลักดันจนโครงการฉบับนี้เสร็จสมบูรณ์ คณะผู้จัดทำขอกราบขอบพระคุณอาจารย์ทุกท่านเป็นอย่างสูงที่ทำให้โครงการฉบับนี้เสร็จสมบูรณ์ไปได้ด้วยดี

กราบขอบพระคุณ บริษัท เอสเอฟซี เอกเซลเลนซ์ จำกัด และขอขอบพระคุณ คุณปกรณ์พันธ์ จันทรวិฑูร ตำแหน่ง ผู้อำนวยการฝ่ายปฏิบัติและบริหารคุณภาพ ทีมงานทุกท่านที่มอบโอกาสให้คณะผู้จัดทำเข้าไปศึกษาดูงานภายในบริษัท ตลอดจนให้ความห่วงใยและอำนวยความสะดวกในเรื่องต่าง ๆ แก่คณะผู้จัดทำตลอดระยะเวลาที่ศึกษาดูงานอยู่ภายในบริษัทนี้

สุดท้ายนี้คณะผู้จัดทำขอโน้มรำลึกถึง พระคุณบิดา มารดา ครูอาจารย์ทุกท่านที่ได้กรุณาอบรมสั่งสอน รวมทั้งบุคคลในครอบครัวทุกคน และเพื่อน ๆ ของคณะผู้จัดทำที่คอยเป็นกำลังใจและอยู่เบื้องหลังความสำเร็จในครั้งนี้ หากมีข้อผิดพลาดประการใด ขออภัยมา ณ ที่นี้

คณะผู้จัดทำ

สารบัญ

	หน้า
บทคัดย่อ	(1)
กิตติประกาศ	(2)
สารบัญ	(3)
สารบัญภาพ	(5)
บทที่ 1 บทนำ	
หลักการและเหตุผล	1
วัตถุประสงค์	2
ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	2
บทที่ 2 ประวัติบริษัทและการดำเนินงานธุรกิจ	
ประวัติความเป็นมาของบริษัท	3
รูปภาพป้ายหน้าบริษัท	5
ผังองค์กร	6
แผนที่	7
นโยบายคุณภาพ และมาตรฐาน	8
ข้อมูลการติดต่อบริษัท	9
ผลิตภัณฑ์และภาพประกอบ	10
บทที่ 3 แนวคิดและทฤษฎีที่เกี่ยวข้อง	
แนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับการค้าระหว่างประเทศ	15
ทฤษฎีที่เกี่ยวกับการส่งออกสินค้า	22
พิธีการศุลกากรการส่งออก	29
เอกสารส่งออก	42
การประกันภัย	54
นิยามศัพท์	60
บทที่ 4 การวิเคราะห์สภาพปัญหา	
การส่งออกน้ำมันหล่อลื่นไปยังต่างประเทศ	68

สารบัญ (ต่อ)

	หน้า
ปัญหา อุปสรรค ในการส่งออกสินค้า	69
เงื่อนไขข้อตกลงในการส่งออกสินค้า	70
นำความรู้ที่ได้รับมาประยุกต์ใช้กับการศึกษาและประกอบอาชีพ	70
นำหลักปรัชญาเศรษฐกิจพอเพียง ความพอประมาณ มาประยุกต์ใช้	70
บทที่ 5 สรุปและข้อเสนอแนะ	
สรุป	71
ข้อเสนอแนะ	72
บรรณานุกรม	
ภาคผนวก	
ภาคผนวก ก ใบบันทึกการปฏิบัติงาน โครงการ	
ภาคผนวก ข ขั้นตอนการศึกษาดูงาน บริษัท เอสเอฟซี เอกเซลลันท์ จำกัด	
ภาคผนวก ค ผังโมเดลและขั้นตอนการจัดทำ	
ภาคผนวก ง ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน	
ประวัติคณะผู้จัดทำ	
เอกสารใบพิสูจน์อักษรวิสุทธิ	
เอกสารคณะกรรมการสอบโครงการ	

สารบัญภาพ

	หน้า
ภาพที่ 2.1 บริษัท เอสเอฟซี เอกเซลเลนซ์ จำกัด	5
ภาพที่ 2.2 แผนที่บริษัท เอสเอฟซี เอกเซลเลนซ์ จำกัด	7
ภาพที่ 2.3 แกลลอนน้ำมัน 18 ลิตร	10
ภาพที่ 2.4 ถังน้ำมัน 1,000 ลิตร	11
ภาพที่ 2.5 ถังบรรจุน้ำมันขนาด 200 ลิตร	11
ภาพที่ 2.6 เพลบรรจุน้ำมันขนาด 20 ลิตร	12
ภาพที่ 2.7 เพลบรรจุน้ำมันขนาด 18 ลิตร (แบบกลม)	12
ภาพที่ 2.8 เพลบรรจุน้ำมันขนาด 18 ลิตร (แบบเหลี่ยม)	13
ภาพที่ 2.9 เพลบรรจุน้ำมันขนาด 4 ลิตร	13
ภาพที่ 2.10 เพลบรรจุน้ำมันขนาด 1 ลิตร	14
ภาพที่ 3.1 แผนผังแสดงขั้นตอนการส่งออกสินค้า	41
ภาพที่ 3.2 ตัวแลกเปลี่ยนหรือตราฟั้	42
ภาพที่ 3.3 ใบอนุญาตส่งออกสินค้า	43
ภาพที่ 3.4 ใบรับรองแหล่งกำเนิดสินค้า	44
ภาพที่ 3.5 ใบรับรองน้ำหนักของสินค้า	45
ภาพที่ 3.6 ใบรับรองการตรวจสอบ	46
ภาพที่ 3.7 หนังสือรับรองคุณภาพและอนามัยการส่งออกสินค้า	47
ภาพที่ 3.8 ใบตราส่งสินค้าทางทะเล (B/L)	48
ภาพที่ 3.9 ใบกำกับสินค้าหรือบัญชีราคาสินค้า	50
ภาพที่ 3.10 ใบกำกับสินค้าของศุลกากร	51
ภาพที่ 3.11 ใบขนสินค้าที่ใช้กับศุลกากร	52
ภาพที่ 3.12 ใบรับรองการปลอดโรคและศัตรูของพืชทุกชนิด	53
ภาพที่ 4.1 ท่าเรือ บริษัท เอสเอฟซี เอกเซลเลนซ์ จำกัด	69
ภาพที่ 4.2 ปัญหาภัยธรรมชาติ	69
ภาพที่ 4.3 วิทยากรได้บรรยายรายละเอียดของบริษัท	70

บทที่ 1

บทนำ

หลักการและเหตุผล

ในปัจจุบันอุตสาหกรรมน้ำมันหล่อลื่นมีบทบาทและมีความสำคัญต่อเศรษฐกิจประเทศไทยเป็นอย่างมาก เห็นได้ชัดจากการขยายตัวและมีความต้องการอย่างต่อเนื่องภายในประเทศและส่งออกต่างประเทศ ที่เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง เพื่อตอบสนองความต้องการของตลาดผู้บริโภคโลกที่มีแนวโน้มเพิ่มมากขึ้น ทั้งภายในประเทศและส่งออกต่างประเทศ ในปัจจุบันน้ำมันหล่อลื่นมีความสำคัญในการทำงานในชีวิตประจำวันค่อนข้างสูง ไม่ว่าจะเป็นการใช้งานด้านการคมนาคมขนส่ง ด้านอุตสาหกรรม อาทิเช่น น้ำมันเครื่องสำหรับ รถยนต์ รถจักรยานยนต์ เครื่องบิน รวมไปถึงการใช้งานในเครื่องจักรอุตสาหกรรมทั้งขนาดใหญ่และขนาดเล็ก ซึ่งจำเป็นต้องใช้น้ำมันหล่อลื่นเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพและบำรุงรักษาเครื่องจักรให้มีอายุการใช้งานที่ยาวนาน เนื่องจากน้ำมันหล่อลื่นมีคุณสมบัติพิเศษ ในการเคลือบชิ้นส่วน โลหะในเครื่องยนต์ ลดทอนความสึกกร่อนอันเกิดจากการเสียดสีระหว่างผิว และยังช่วยระบายความร้อนที่เกิดขึ้นอีกด้วย

จากปัจจัยข้างต้นจะเห็นได้ว่าอุตสาหกรรมน้ำมันหล่อลื่น ถือเป็นผลิตภัณฑ์พื้นฐานในอุตสาหกรรมเครื่องจักรเกือบทุกประเภท และยังเป็นผลิตภัณฑ์ที่มีความเกี่ยวข้องกับการค้าทางชีวิตมนุษย์เราทั้งสิ้น ทำให้บริษัทต่าง ๆ มีความตื่นตัวและพยายามปรับตัวให้เข้ากับสถานการณ์ความต้องการของตลาดปัจจุบัน ดังนั้นพิธีการและขั้นตอนในการส่งออกน้ำมันหล่อลื่นดังกล่าวจึงมีผลโดยตรงต่อการสร้างความได้เปรียบในการกำหนดราคาสินค้าในตลาดและการแข่งขันอย่างยั่งยืน

ดังนั้นคณะผู้จัดทำจึงดำเนินการศึกษาพิธีการส่งออกน้ำมันหล่อลื่นไปยังต่างประเทศ กรณีศึกษา บริษัท เอสเอฟซี เอกเซลเลนซ์ จำกัด ซึ่งถือว่าเป็นบริษัทขนาดใหญ่ที่มีประวัติมาอย่างยาวนาน ซึ่งได้ก่อตั้งขึ้นมาตั้งแต่ปี พ.ศ. 2518 จนถึงปัจจุบัน นับเป็นเวลาที่ยาวนานกว่า 40 ปี และถือเป็นบริษัทที่มีทั้งการผลิต การนำเข้า และส่งออกน้ำมันหล่อลื่นสำเร็จรูปหลากหลายรูปแบบ อย่างครบวงจร เพื่อนำความรู้ ความเข้าใจในการส่งออกน้ำมันหล่อลื่น มาประยุกต์ใช้ในการศึกษาระดับสูงและดำเนินกิจกรรมในการส่งออกสินค้าต่อไปในอนาคต

วัตถุประสงค์

1. เพื่อศึกษาวิธีการส่งออกน้ำมันหล่อลื่นไปยังต่างประเทศ
2. เพื่อศึกษาปัญหา อุปสรรค ในการส่งออกสินค้า
3. เพื่อศึกษาเงื่อนไขข้อตกลงในการส่งออกสินค้า
4. เพื่อนำความรู้ที่ได้รับมาประยุกต์ใช้กับการศึกษาและประกอบอาชีพ
5. เพื่อให้คณะผู้จัดทำนำหลักปรัชญาเศรษฐกิจพอเพียง ความพอประมาณ มา

ประยุกต์ใช้ในการควบคุมงบประมาณ ค่าใช้จ่ายในการจัดทำโครงการ

ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

1. ได้ทราบถึงวิธีการส่งออกน้ำมันหล่อลื่นไปยังต่างประเทศ
2. ได้ทราบถึงปัญหา อุปสรรค ในการส่งออกสินค้า
3. ได้ทราบถึงเงื่อนไขข้อตกลงในการส่งออกสินค้า
4. สามารถนำความรู้ที่ได้รับมาประยุกต์ใช้กับการศึกษาและประกอบอาชีพ
5. คณะผู้จัดทำนำหลักปรัชญาเศรษฐกิจพอเพียง ความพอประมาณ มาประยุกต์ใช้

ในการควบคุมงบประมาณ ค่าใช้จ่ายในการจัดทำโครงการ

บทที่ 2

ประวัติบริษัทและการดำเนินงานธุรกิจ



บริษัท เอสเอฟซี เอกเซลเลนซ์ จำกัด

บริษัท เอสเอฟซี เอกเซลเลนซ์ จำกัด ประกอบกิจการประเภทการผลิตผลิตภัณฑ์อื่น ๆ ที่ได้จากการกลั่นปิโตรเลียม เช่น น้ำมันหล่อลื่นเครื่องยนต์ น้ำมันหล่อลื่นยานยนต์ น้ำมันเกียร์ มีหัวข้อที่จะศึกษาดังต่อไปนี้

1. ประวัติความเป็นมาของบริษัท
2. รูปภาพป้ายหน้าบริษัท
3. ฟังก์ชัน
4. แผนที่
5. นโยบายคุณภาพ และมาตรฐาน
6. ข้อมูลการติดต่อบริษัท
7. ผลิตภัณฑ์และภาพประกอบ

1. ประวัติความเป็นมาของบริษัท

บริษัท เอสเอฟซี เอกเซลเลนซ์ จำกัด ได้ก่อตั้งขึ้นในปี พ.ศ. 2518 ด้วยทุนจดทะเบียน 70 ล้านบาท เป็นการร่วมทุนระหว่างบริษัทไทย และบริษัทญี่ปุ่น 3 บริษัท คือ ฝ่ายไทย ประกอบด้วย บริษัท เอสเอฟซี เอกเซลเลนซ์ จำกัด และฝ่ายญี่ปุ่น ประกอบด้วย บริษัท มัตสึโมโต้ ยูชิ-ไซยากู จำกัด และ บริษัท มิทซูบิชิ คอร์ปอเรชั่น แห่งนครโตเกียว โดยมีวัตถุประสงค์คือ เพื่อประกอบกิจการการผลิตเคมีภัณฑ์ที่ใช้ในอุตสาหกรรมสิ่งทอ ซึ่งในระยะแรกบริษัทฯ ได้รับความร่วมมือด้านการจัดการรวมทั้งเทคนิคต่าง ๆ ด้านการผลิตจากฝ่ายญี่ปุ่น

ในปี 2524 เมื่อกิจการของบริษัทฯ ประสบความสำเร็จ จึงได้เพิ่มการผลิตน้ำมันหล่อลื่นขึ้นอีกแขนงหนึ่ง บริษัทฯ ยังเป็นบริษัทคนไทยบริษัทแรกที่ทำการผลิตน้ำมันหล่อลื่นหลายประเภท ส่งให้กับการบินไทยแห่งประเทศไทย ในราคาที่ถูกลงจากการผูกขาดบริษัทข้ามชาติ จึงเป็นการลดดุลการค้าให้แก่ประเทศไทยอย่างมาก

ต่อจากนั้นมาในปี 2546 ในส่วนของธุรกิจสิ่งทอของประเทศเริ่มมีการตกต่ำ ทำให้การผลิตเคมีสิ่งทอได้รับผลกระทบตามไปด้วย จึงทำให้บริษัทฯ ต้องยุติการผลิตสิ่งทอ มุ่งเน้นดำเนินการในส่วนของผลิตและธุรกิจการค้าน้ำมันหล่อลื่นเป็นหลัก และในปี 2550 ทางผู้ถือหุ้นฝ่ายไทยบริษัท เอสเอฟซี เอกเซลเลนซ์ จำกัด ได้ทำการซื้อหุ้นจากฝ่ายญี่ปุ่นมาทั้งหมดจึงทำให้ในปัจจุบัน บริษัทฯ ได้ถือเป็นผู้ถือหุ้นคนไทย 100%

บริษัทฯ ตระหนักถึงผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงของสภาพแวดล้อมต่าง ๆ จึงมีความเชื่อมั่นว่า จะต้องปรับตัวให้สอดคล้องกับการแข่งขันในตลาด ภารกิจสำคัญของบริษัทฯ คือ การผลิตและธุรกิจการค้าน้ำมันหล่อลื่นที่มีคุณภาพสูง ซึ่งเป็นภาระผูกพันของบริษัทฯ ที่มีต่อลูกค้า ทั้งรายหลักและรายย่อย เช่น การจัดส่งผลิตภัณฑ์ให้รวดเร็วและตรงต่อเวลา ให้บริการและความพึงพอใจสูงสุดต่อลูกค้า เป็นต้น

ปัจจัยที่นำไปสู่ความสำเร็จของบริษัทฯ ได้คือ

1. การสนับสนุนจากผู้ถือหุ้น
2. ความพึงพอใจจากลูกค้า
3. การทุ่มเทและเสียสละจากพนักงาน
4. ความร่วมมือจากองค์กรภายนอก เช่น ธนาคาร, สถาบันการเงิน, คู่ค้าทาง

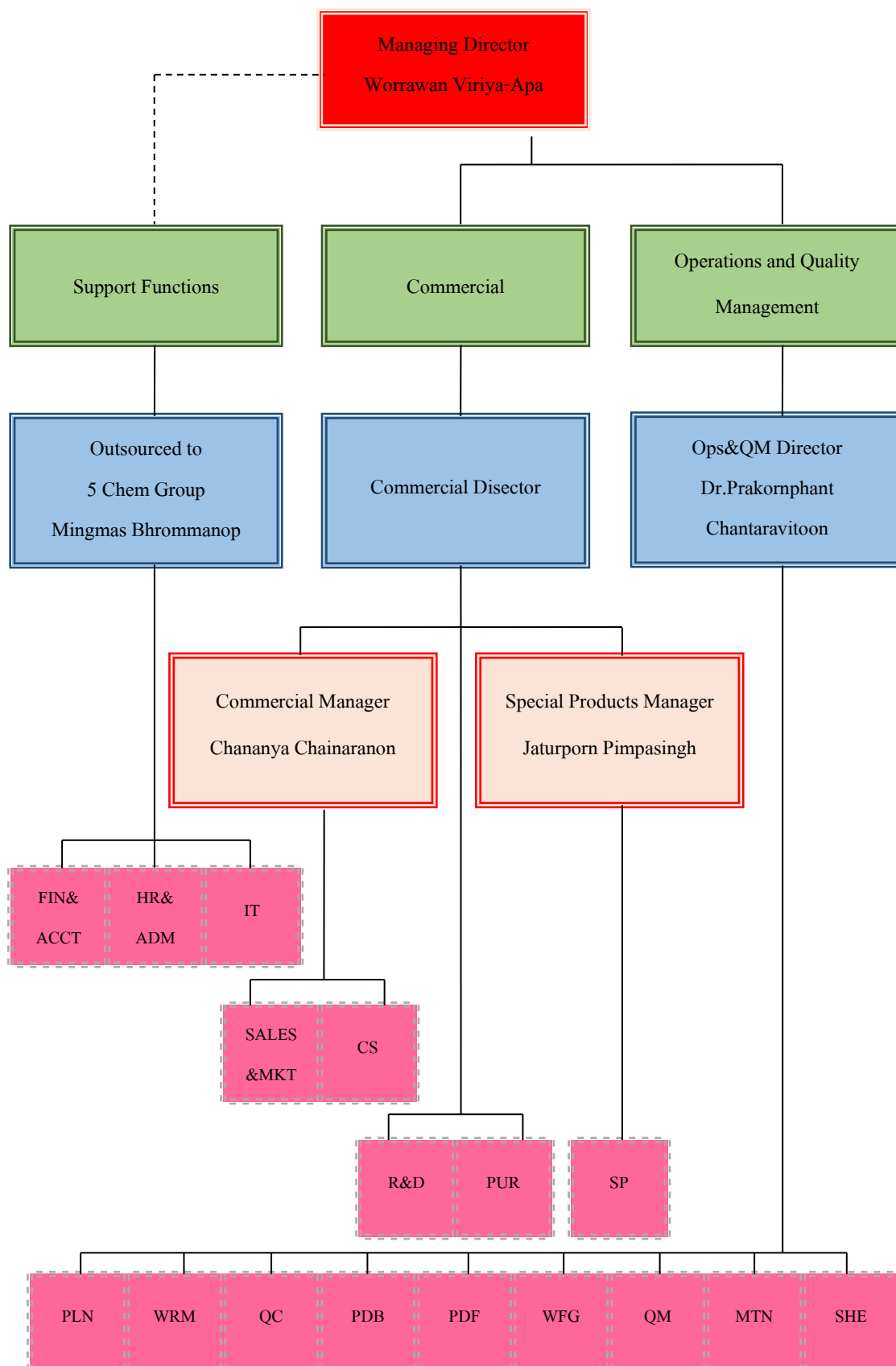
ธุรกิจ เป็นต้น

2. รูปภาพป้ายหน้าบริษัท

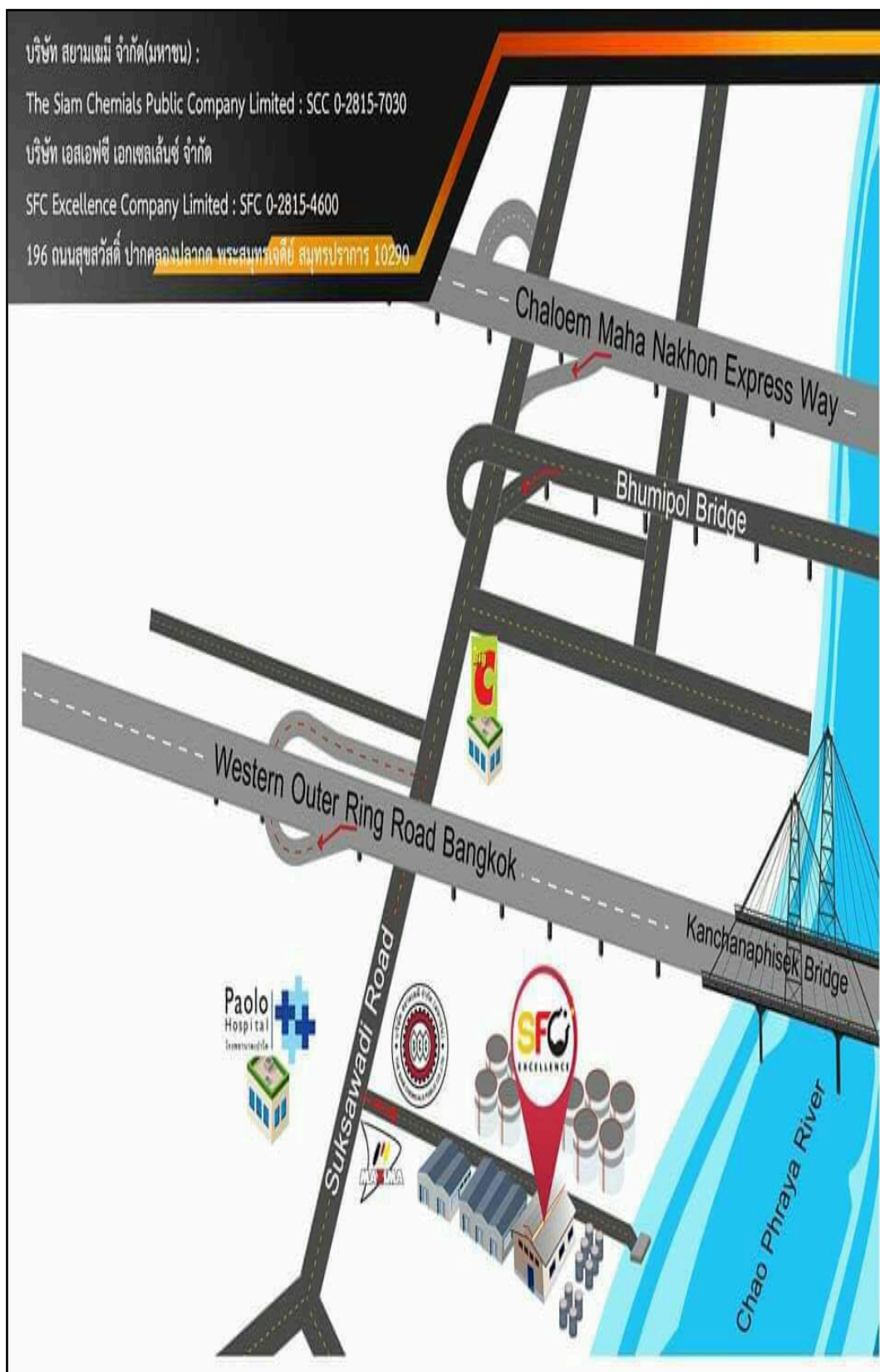


ภาพที่ 2.1 บริษัท เอสเอฟซี เอกเซลเล้นซ์ จำกัด

3. ฝั่งองค์กร



4. แผนที่บริษัท



ภาพที่ 2.2 แผนที่บริษัท เอสเอฟซี เอกเซลเลนซ์ จำกัด

5. นโยบายคุณภาพ และมาตรฐาน

บริษัท เอสเอฟซี เอกเซลเลนซ์ จำกัด มีความมุ่งมั่นในการที่จะเป็นบริษัทที่ผลิตผลิตภัณฑ์น้ำมันหล่อลื่น เพื่อตอบสนองความพึงพอใจสูงสุดของลูกค้า ทั้งในด้านคุณภาพที่สอดคล้องกับข้อกำหนดของลูกค้า การส่งมอบสินค้าที่ตรงต่อเวลา รวมถึงข้อกำหนดที่เกี่ยวข้อง โดยคำนึงถึงความปลอดภัยของผู้บริโภค และการปรับปรุงประสิทธิภาพอย่างต่อเนื่อง

นโยบายคุณภาพ	หน่วยงาน	วัตถุประสงค์คุณภาพองค์กร
การผลิตสินค้าและการบริการที่มีคุณภาพ	PDB	- ปริมาณการผลิตเฉลี่ยวันละ 165,000 ลิตรต่อวัน (ในเวลาทำการ) - จำนวน Batch การผลิตที่ไม่ผ่านการตรวจสอบครั้งแรกน้อยกว่า 10 ครั้งต่อเดือน
การตอบสนองความพึงพอใจสูงสุดของลูกค้า	CM และ ส่วนกลาง	ค่า CSI (Customer Satisfaction Index) 4.00 ต่อครั้ง สำหรับ Key account
		ค่า CSI (Customer Satisfaction Index) 4.70 ต่อครั้ง สำหรับ Small account
ขายสินค้าให้ได้ตามประมาณการณ์ต่อปี	CM	ยอดขาย \geq ประมาณการณ์ประจำปี
ความสอดคล้องกับข้อกำหนดของลูกค้า และกฎหมายที่เกี่ยวข้อง	ส่วนกลาง	สินค้าที่ไม่เป็นไปตามมาตรฐานที่กำหนด (กระบวนการที่ควบคุมได้ภายในองค์กร) \leq 2 LOT ครั้งต่อปี

นโยบายคุณภาพ	หน่วยงาน	วัตถุประสงค์คุณภาพองค์กร
การจัดทำสูตร	R & D	- จัดทำสูตรให้ได้ภายใน 3 วันสำหรับสินค้า ENGINE OIL - จัดทำสูตรให้ได้ภายใน 3 วันสำหรับสินค้า INDUSTRIAL ยกเว้นกลุ่ม Cutting Soluble ให้ได้ภายใน 6 วัน
ส่งมอบถูกต้องและตรงเวลา	WFG	- จ่ายสินค้าผิดพลาด ≤ 2 ครั้งต่อปี - ข้อร้องเรียนลูกค้าเกี่ยวกับการส่งมอบสำหรับสินค้าที่ผลิตเสร็จแล้ว และส่งไม่ได้ตามกำหนด ≤ 2 ครั้งต่อปี
	WRM	การส่งมอบวัตถุดิบ,ภาชนะบรรจุและการส่งใบ P/R ให้แผนกจัดซื้อผิดพลาด ≤ 1 ครั้งต่อ 6 เดือน
	PLN	ไม่ได้ทำการวางแผนการผลิตสินค้าไม่เกิน 1 ครั้งต่อปี
	PUR	ควบคุม Supplier ในการส่งมอบสินค้าตรงต่อเวลา (ภายใน ± 3 วัน หลังเปิด PO) $> 95\%$ ต่อเดือน
	MTN	Machine Down Time $\leq 2.5\%$ ของชั่วโมงการทำงาน ต่อเดือน(เฉพาะการซ่อมภายใน)
สินค้ามีสุขลักษณะที่ดี มีความปลอดภัย	QC	มีการร้องขอ MSDS ของวัตถุดิบจาก Supplier และมีการจัดทำ MSDS สำหรับสินค้าสำเร็จรูป
ปรับปรุงประสิทธิภาพของระบบอย่างต่อเนื่อง	PAD SHE	- ฝึกอบรมประจำปี 6 ชั่วโมง ต่อ 1 หลักสูตร ให้กับพนักงานมากกว่า 90% ของพนักงานทั้งหมด - มีพนักงานเกิดอุบัติเหตุถึงขั้นต้องหยุดงานเกิน 2 วัน ≤ 2 ครั้งต่อปี

6. ข้อมูลการติดต่อบริษัท

ที่อยู่ติดต่อ	:	ที่อยู่บริษัท เอสเอฟซี เอกเซลเลนซ์ จำกัด สำนักงาน เลขที่ 196/4 หมู่ 1 ถนน สุขสวัสดิ์ ตำบลปากคลองบางปลากด อำเภอ พระสมุทรเจดีย์ สมุทรปราการ 10290		
โทรศัพท์	:	0-2815-4600 (โรงงาน)		
โทรสาร	:	0-2425-8394 (โรงงาน)		
E-mail	:	การขายและบริการ	:	sales.sfc@schemgroup.com
		ทรัพยากรบุคคล	:	hr.sfc@schemgroup.com
		เทคโนโลยีสารสนเทศ	:	it.sfc@schemgroup.com
Website	:	http://www.sfcexcellence.co.th		
เวลาทำการ	:	วันเสาร์	ปิดทำการ	
		วันอาทิตย์	ปิดทำการ	
		วันจันทร์	8:00–17:00	
		วันอังคาร	8:00–17:00	
		วันพุธ	8:00–17:00	
		วันพฤหัสบดี	8:00–17:00	
		วันศุกร์	8:00–17:00	

7. ผลผลิตภัณฑ์และภาพประกอบ



ภาพที่ 2.3 แกลลอนน้ำมัน 18 ลิตร



ภาพที่ 2.4 ถังน้ำมัน 1,000 ลิตร



ภาพที่ 2.5 ถังบรรจุน้ำมันขนาด 200 ลิตร



ภาพที่ 2.6 เพลบรรจุน้ำมันขนาด 20 ลิตร



ภาพที่ 2.7 เพลบรรจุน้ำมันขนาด 18 ลิตร (แบบกลม)



ภาพที่ 2.8 เพลบรจุน้ำมันขนาด 18 ลิตร (แบบเหลี่ยม)



ภาพที่ 2.9 เพลบรจุน้ำมันขนาด 4 ลิตร



ภาพที่ 2.10 เพลบรจุน้ำมันขนาด 1 ลิตร

บทที่ 3

แนวคิดและทฤษฎีที่เกี่ยวข้อง

คณะผู้จัดทำโครงการ ได้การศึกษา ค้นคว้าหาข้อมูล เรื่องการศึกษา พิธีการส่งออกน้ำมันหล่อลื่นไปยังต่างประเทศ กรณีศึกษา บริษัท เอสเอฟซี เอกเซลเลนซ์ จำกัด ได้นำแนวคิดและทฤษฎีที่เกี่ยวข้องมาใช้ดังนี้

1. แนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับการค้าระหว่างประเทศ
2. ทฤษฎีเกี่ยวกับการส่งออกสินค้า
3. พิธีการศุลกากรการส่งออก
4. เอกสารส่งออก
5. การประกันภัย
6. นิยามศัพท์

1. แนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับการค้าระหว่างประเทศ

ความสัมพันธ์ทางเศรษฐกิจระหว่างประเทศ

ในระบบเศรษฐกิจ กิจกรรมทางเศรษฐกิจของประเทศในเรื่องการค้า เศรษฐกิจ และดำเนินนโยบายทางเศรษฐกิจจะมีผลต่อรายได้ประชาชาติโดยตรง หน่วยงานสำคัญทางเศรษฐกิจของไทย ได้แก่ ธนาคารแห่งประเทศไทย สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ กระทรวงการคลัง กระทรวงพาณิชย์ ต่างมีส่วนกำหนดให้ระบบเศรษฐกิจไทยมีการพัฒนาโดยการพึ่งพาต่างประเทศกิจกรรมทางเศรษฐกิจระหว่างประเทศ ได้แก่ การค้าระหว่างประเทศ การชำระเงินระหว่างประเทศ การลงทุนระหว่างประเทศ และความร่วมมือทางเศรษฐกิจระหว่างประเทศ

ความหมายการค้าระหว่างประเทศ

การค้าระหว่างประเทศหมายถึงการซื้อขายสินค้าและบริการระหว่างประเทศต่างๆ ประเทศที่ทำการซื้อขายสินค้าระหว่างกันเรียกว่าประเทศคู่ค้า "สินค้าที่แต่ละประเทศซื้อเรียกว่า "สินค้าเข้า" (imports) และ สินค้าที่แต่ละประเทศขายไปเรียกว่า "สินค้าออก" (exports) ประเทศที่ซื้อสินค้าจากต่างประเทศเรียกว่า "ประเทศผู้นำเข้า" ส่วนประเทศที่ขายสินค้าให้ต่างประเทศเรียกว่า "ประเทศผู้ส่งสินค้าออก" โดยทั่วไปแล้วแต่ละประเทศจะมีฐานะเป็นทั้งประเทศผู้นำสินค้าเข้าและประเทศผู้ส่งสินค้าออกในเวลาเดียวกัน เพราะประเทศต่างๆมีการผลิตสินค้าแตกต่างกันเช่น ประเทศ

ไทยมีสาเหตุที่มีการค้าระหว่างประเทศเหตุผลทางเศรษฐกิจที่ทำให้ประเทศต่างๆ ในโลกทำการค้าขายกัน ที่สำคัญมีอยู่ 2 ประการ คือ

1. ความแตกต่างทางด้านทรัพยากรที่ใช้ผลิตในแต่ละประเทศเนื่องมาจากความแตกต่างในเรื่องสภาพภูมิประเทศและภูมิอากาศ เช่น ประเทศไทยมีพื้นที่ดินที่อุดมสมบูรณ์เหมาะสมแก่การเพาะปลูกมากกว่าญี่ปุ่น ภูเขามากกว่าไต้หวัน มีประชากรมากกว่าประเทศอื่นๆ ดังนั้น ประเทศใดที่มีทรัพยากรชนิดใดมากก็จะผลิตสินค้าที่ใช้ทรัพยากรชนิดนั้นๆ เป็นปัจจัยการผลิตสินค้าออกเพื่อแลกเปลี่ยนกับสินค้าอื่น

2. ความแตกต่างในเรื่องความชำนาญในการผลิตเนื่องจากผู้ผลิตของแต่ละประเทศจะมีความชำนาญและเทคโนโลยีในการผลิตสินค้าและบริการแตกต่างกัน บางประเทศผู้ผลิตมีความรู้ความชำนาญเป็นพิเศษในการผลิตสินค้า บางชนิด เช่น ประเทศญี่ปุ่นมีความรู้ความชำนาญในการผลิตเครื่องมืออิเล็กทรอนิกส์ ประเทศเนเธอร์แลนด์มีความรู้ความชำนาญในการผลิตเครื่องจักรกลการเกษตร ประเทศสวีเดนมีความรู้ความชำนาญในการผลิตนาฬิกา ความแตกต่างของปัจจัยดังกล่าวนี้ผลักดันให้แต่ละประเทศเล็งเห็นประโยชน์จากการเลือกผลิตสินค้าบางอย่างที่มีต้นทุนต่ำ มีความรู้ความชำนาญและเลือกส่งซื้อสินค้าแต่ละประเภทที่ผู้บริโภคในประเทศของตนต้องการแต่ไม่สามารถผลิตได้หรือผลิตได้ในต้นทุนที่สูงเกินไปและปัจจัยเหล่านี้ก่อให้เกิดการค้าระหว่างประเทศเกิดขึ้น

สาเหตุสำคัญที่ก่อให้เกิดการค้าระหว่างประเทศ

การค้าระหว่างประเทศเกิดขึ้นเนื่องจากประเทศต่าง ๆ ผลิตสินค้าได้ด้วยต้นทุนไม่เท่ากัน ประเทศที่สามารถผลิตสินค้าชนิดใดชนิดหนึ่งด้วยต้นทุนที่ต่ำ เมื่อเปรียบเทียบกับประเทศอื่นๆ ประเทศนั้นจะเป็นผู้ผลิตและส่งสินค้าไปขายที่อื่นๆ เหตุที่ประเทศต่างๆ ผลิตสินค้าด้วยต้นทุนที่ต่างกันเพราะว่ามีความแตกต่างในปริมาณและทรัพยากร กล่าวคือ บางประเทศมีแร่ธาตุมาก บางประเทศเป็นแหล่งน้ำมัน บางประเทศมีป่าไม้มาก เป็นต้น ประกอบกับความแตกต่างของสภาพภูมิประเทศและภูมิอากาศ ส่งผลให้สินค้าบางชนิดสามารถผลิตได้ในบางพื้นที่เท่านั้น เช่น ยางพาราส่วนมากผลิตในประเทศมาเลเซียและหมู่เกาะอินเดียนตะวันออกเฉียงใต้ กาแฟส่วนมากมาจากบราซิล เป็นต้น ประเทศที่มีทรัพยากรการผลิตชนิดใดมากจะได้เปรียบในการผลิตสินค้าซึ่งต้องใช้ทรัพยากรชนิดนั้นเป็นปัจจัยการผลิต เพราะราคาของปัจจัยการผลิตชนิดนั้นจะต่ำ เนื่องจากมีมากเมื่อเทียบกับความต้องการซึ่งมีผลให้ต้นทุนการผลิตตลอดจนราคาขายต่ำไปด้วย ประเทศจึงควรผลิตสินค้าดังกล่าวเพื่อส่งออกและนำเข้าสินค้าที่ขาดแคลน หรือสินค้าที่มีราคาสูงโดยเปรียบเทียบกับประเทศอื่น ๆ เช่น ประเทศไทยมีที่ดินมากและสภาพภูมิอากาศเหมาะสมสำหรับเพาะปลูกพืชผลทางการเกษตร เมื่อเทียบกับญี่ปุ่น ดังนั้น ไทยควรจะผลิตข้าวหรือสินค้าทางการเกษตรอย่างอื่นเป็นสินค้าส่งออกเพราะต้นทุนต่ำกว่า ในขณะที่ญี่ปุ่นก็ควรผลิตสินค้าประเภททุน เช่น เครื่องจักร เครื่องมือรถยนต์ เนื่องจากมีที่ดินน้อยแต่มีปัจจัยทุนมากส่งผลให้ต้นทุนในการผลิตสินค้าในญี่ปุ่นต่ำกว่าไทย

จึงปรากฏว่าญี่ปุ่นต้องซื้อข้าวจากไทยและไทยต้องซื้อเครื่องจักรเครื่องมือจากญี่ปุ่น อย่างไรก็ตาม ความมั่งคั่งของทรัพยากรตลอดจนปัจจัยการผลิตที่มีอยู่เพียงอย่างเดียว มิใช่เป็นสิ่งที่กำหนดต้นทุนให้ต่ำกว่าประเทศอื่นเสมอไป ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับปัจจัยอื่นๆด้วย เช่น ความชำนาญของประชากร ระดับเทคโนโลยีเป็นต้น จริงอยู่ไทยและฟิลิปปินส์ต่างก็เป็นประเทศที่มีแรงงานเป็นจำนวนมาก และจ้างค่อนข้างต่ำเมื่อเปรียบเทียบกับหลายประเทศแต่ไม่ได้หมายความว่าไทยและฟิลิปปินส์จะมีความได้เปรียบในเรื่องต้นทุนการผลิตเท่ากับญี่ปุ่นหรือสวีเดนแลนด์ เพราะว่าคุณภาพของประชากรในการผลิต ตลอดจนความเจริญทางเทคโนโลยีของประเทศญี่ปุ่นและสวีเดนแลนด์สูงกว่าไทยมาก ทำให้ต้นทุนการผลิตนาฬิกาของญี่ปุ่นหรือสวีเดนแลนด์ต่ำกว่าไทยจึงปรากฏว่าไทยต้องซื้อนาฬิกาจากประเทศเหล่านี้ นั่นหมายถึงว่านอกจากปริมาณของทรัพยากรแล้ว ประสิทธิภาพการผลิตหรือความชำนาญของปัจจัยก็เป็นสิ่งสำคัญในการกำหนดต้นทุนการผลิตสินค้าแตกต่างกัน กล่าวข้างต้น คือความแตกต่างในปริมาณและชนิดของทรัพยากร สภาพภูมิอากาศและความชำนาญในการผลิตประกอบกับความไม่สามารถผลิตสินค้าได้ทุกชนิดที่ต้องการได้เองภายในประเทศ จึงมีความต้องการแลกเปลี่ยนสินค้าบางอย่างที่ผลิตได้กับสินค้าที่ต้องการแต่ไม่สามารถผลิตได้ภายในประเทศหรือผลิตได้คุณภาพก็ไม่ได้พอการค้าระหว่างประเทศจึงเกิดขึ้นมา โดยมีหลักการสำคัญคือ ประเทศจะผลิตสินค้าที่ตนเองขาดแคลนหรือผลิตได้แต่ต้องใช้ต้นทุนสูงจากต่างประเทศการซื้อขายแลกเปลี่ยนกันตามหลักการแบ่งงานกันย่อมทำให้การใช้ทรัพยากรของโลกที่มีอยู่อย่างจำกัดมีประสิทธิภาพสูงขึ้น ซึ่งเราสามารถพิจารณาจากการค้าขายของบุคคลภายในประเทศ นั่นคือ พ่อบ้านจะไม่ยอมตัดเสื้อเพื่อสวมใส่เอง ถ้าหากเขาสามารถซื้อเสื้อผ้าจากห้องตลาดในราคาที่ต่ำกว่าต้นทุนที่เขาผลิตเอง ในทำนองเดียวกัน ช่างตัดเสื้อย่อมไม่พยายามทำรองเท้าใช้เองแต่จะซื้อรองเท้าใช้จากช่างทำรองเท้า ช่างนาฬิกาไม่ตัดเสื้อหรือตัดรองเท้าโดยเขาจะจ้างช่างตัดเสื้อหรือช่างตัดรองเท้าเมื่อเขาเห็นว่า ราคาที่เขาจ่ายไปต่ำกว่าต้นทุนที่เขาต้องจ่าย เป็นต้น ทุกคนควรจะผลิตสินค้าที่ตัวเองมีความถนัดและชำนาญและนำไปขายหรือแลกเปลี่ยนกับสินค้าที่ตนเองต้องการ จะทำให้ทุกคนได้รับประโยชน์จากสินค้าและบริการเพื่อตอบสนองความต้องการที่เพิ่มขึ้นหรือราคาที่ต่ำลง ดังนั้นประเทศก็เช่นเดียวกับบุคคล โดยที่จะได้รับประโยชน์มากขึ้นถ้าหากประเทศสามารถซื้อสินค้าจากประเทศอื่นๆในราคาต่ำกว่าต้นทุนที่ผลิตได้ภายในประเทศ

ทฤษฎีการค้าระหว่างประเทศ (International Trade Theory)

1. ทฤษฎีการค้าได้เปรียบ โดยสัมบูรณ์ อดัม สมิท นักเศรษฐศาสตร์คลาสสิกในปลายศตวรรษที่ 18 ได้เสนอทฤษฎีการค้าได้เปรียบ โดยสัมบูรณ์โดยยึดหลักการแบ่งงานกันทำตามความถนัดมาใช้เขาเห็นว่า การค้าระหว่างประเทศจะก่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดแก่ประเทศคู่ค้าเมื่อแต่ละประเทศยึดหลักในเรื่องการแบ่งงานกันทำ หมายความว่า ประเทศใดที่ถนัดในการผลิตสินค้าอย่างใด ก็ควรผลิตสินค้าอย่างนั้นนำมาแลกเปลี่ยนกันจะส่งผลให้เพิ่มความมั่งคั่งในรูปของผลผลิตหรือรายได้ที่แท้จริงเพิ่มขึ้นสาระสำคัญของทฤษฎีความได้เปรียบ โดยสัมบูรณ์คือประเทศหนึ่งจะ

ได้เปรียบโดยสมบูรณ์ถ้าประเทศนั้นสามารถผลิตสินค้าชนิดหนึ่งได้มากกว่าอีกประเทศหนึ่งด้วยปัจจัยการผลิตจำนวนเท่ากันหรือผลิตได้จำนวนเท่ากันได้โดยการใช้ปัจจัยการผลิตที่น้อยกว่าดังนั้นประเทศควรทำการผลิตสินค้าที่ตนได้เปรียบโดยสมบูรณ์เพื่อการส่งออกแล้วซื้อสินค้าที่ต้องเสียเปรียบโดยสมบูรณ์เป็นสินค้าเข้า

2. ทฤษฎีความได้เปรียบโดยเปรียบเทียบทฤษฎีความได้เปรียบโดยเปรียบเทียบของเดวิด ริคาร์โด (David Ricardo) นักเศรษฐศาสตร์สมัยคลาสสิกได้พัฒนาทฤษฎีต่อจากทฤษฎีความได้เปรียบโดยสมบูรณ์ของอควัมสมิธโดยเขาไม่เห็นด้วยกับสมิธในประเด็นต่อไปนี้คือ

1. ประเทศคู่ค้าที่ผลิตสินค้าและส่งออกนั้นควรจะเป็นประเทศที่มีความได้เปรียบโดยสมบูรณ์ได้เสมอไป

2. ประเทศสามารถผลิตสินค้าและส่งออกอย่างใดอย่างหนึ่งที่มีความได้เปรียบโดยสมบูรณ์ได้ถ้าประเทศนั้นมีความได้เปรียบโดยเปรียบเทียบกับประเทศคู่ค้า

ทฤษฎีการค้าระหว่างประเทศสมัยคลาสสิก (Classic Theory)

ทฤษฎีการค้าระหว่างประเทศในสมัยของคลาสสิกนี้จะถือว่า แรงงานเป็นปัจจัยการผลิตที่สำคัญในการกำหนดมูลค่าของสินค้า ทฤษฎีที่น่าสนใจคือ ทฤษฎีการได้เปรียบโดยเด็ดขาดและทฤษฎีการได้เปรียบโดยเปรียบเทียบซึ่งทั้งสองทฤษฎีจะทำการเปรียบเทียบต้นทุนการผลิตของแต่ละประเทศและเลือกผลิตในสินค้าที่ประเทศของตนมีความได้เปรียบในการผลิตมากกว่าหรือประเทศจะเลือกผลิตสินค้าที่ตนถนัด โดยเปรียบเทียบระหว่างกันการแลกเปลี่ยนจะมีขอบเขตอยู่ระหว่างปริมาณสินค้าที่ผลิตได้โดยเปรียบเทียบของประเทศทั้งสองทฤษฎีการค้าระหว่างประเทศสมัยนีโอคลาสสิก (Neo-classic Theory) ทฤษฎีการค้าระหว่างประเทศในสมัยนีโอคลาสสิก ได้นำทฤษฎีในสมัยคลาสสิกมาปรับปรุงแก้ไข ทฤษฎีที่น่าสนใจคือ ทฤษฎีการค้าแบบต้นทุนค่าเสียโอกาส (Opportunity Cost) โดยต้นทุนค่าเสียโอกาสจะถูกนำมาเป็นหลักในการพิจารณาเนื่องจากต้นทุนค่าเสียโอกาสในการผลิตสินค้าในแต่ละประเทศสามารถวัดได้จากมูลค่าสูงสุดของสินค้าอื่นที่ประเทศนั้นไม่ได้ผลิต ดังนั้น ประเทศจะได้รับประโยชน์ที่สามารถระบายสินค้าที่ผลิตได้มากและซื้อสินค้าที่ตนผลิตได้ไม่พอกับการบริโภคเข้าประเทศและทฤษฎีการค้าที่พิจารณาปริมาณทรัพยากรธรรมชาติโดยใช้แนวคิดเส้นความเป็นไปได้ในการผลิต ซึ่งในประเทศต่างๆ จะแตกต่างกันไปตามปริมาณทรัพยากรการผลิตที่มีอยู่ในประเทศ

ทฤษฎีการค้าระหว่างประเทศสมัยใหม่ (Modern Theory)

นักเศรษฐศาสตร์ได้ศึกษาและแก้ไขปรับปรุงทฤษฎีการค้าระหว่างประเทศสมัยคลาสสิกโดยเพิ่มข้อสมมุติฐานในการพิจารณาคือมีปัจจัยการผลิตหลายชนิดการทดแทนกันของปัจจัยไม่สมบูรณ์ การโยกย้ายปัจจัยการผลิตจะเกิดต้นทุนเพิ่มและมีต้นทุนค่าเสียโอกาส (Opportunity Cost) เกิดขึ้นการโยกย้ายปัจจัยการผลิตแยกได้ 3 ลักษณะ คือ ต้นทุนคงที่ ต้นทุนเพิ่มขึ้นและต้นทุนลดลง

ผลกระทบของการค้าระหว่างประเทศ

แม้ว่าการค้าระหว่างประเทศ จะก่อให้เกิดประโยชน์แก่ประเทศคู่ค้าดังกล่าวมาแล้วข้างต้น การค้าระหว่างประเทศก็มีผลกระทบที่ไม่พึงปรารถนาแก่ประเทศคู่ค้าได้เหมือนกัน ผลกระทบที่กระทบสามารถจำแนกได้ 6 ประการ คือ

1. ผลต่อเสถียรภาพของราคา การค้าระหว่างประเทศที่มุ่งเน้นให้ประเทศผลิตสินค้าที่ตนได้เปรียบโดยเปรียบเทียบไม่กีชนิดหรือชนิดเดียวนั้นจะเป็นผลให้รายได้ของประเทศขึ้นอยู่กับกำหนดยสินค้าออกเพียงไม่กี่ชนิด การผลิตและรายได้ของประเทศจึงเปลี่ยนแปลงได้ง่าย ตัวอย่างเช่น ในอดีตที่ผ่านมา รายได้จากส่งออกของไทยมาจากข้าว ยามใดที่ไทยสามารถส่งข้าวออกได้มาก เนื่องจากความต้องการข้าวในตลาดโลกมีสูงจะมีผลให้รายได้ของประเทศเพิ่มขึ้น ทำให้เศรษฐกิจรุ่งเรือง และประชาชนมีการใช้จ่ายมากจะทำให้เกิดภาวะเงินเฟ้อได้ในกรณีตรงข้ามหากอุปสงค์จากต่างประเทศในการเสนอซื้อข้าวลดลงอย่างฮวบก็จะทำให้รายได้จากการจำหน่ายข้าวลดลงการใช้จ่ายในประเทศลดลงจนทำให้เกิดภาวะเงินฝืด เป็นต้น และถ้าระบบเศรษฐกิจมีการพึ่งพา การนำเข้าจากต่างประเทศในระดับสูงก็จะก่อให้เกิดปัญหาของเสถียรภาพราคาได้เช่นกัน

2. ผลต่อเสถียรภาพทางเศรษฐกิจระหว่างประเทศ การเน้นนโยบายการค้าระหว่างประเทศที่สนับสนุนให้ประเทศผลิตสินค้าที่ตนเองมีความได้เปรียบโดยเปรียบเทียบนั้นมีผลให้หลาย ๆ ประเทศอาจต้องซื้อสินค้าเข้าประเทศเป็นมูลค่ามากกว่ามูลค่าสินค้าออก ทำให้เกิดการขาดดุลในดุลการค้าอาจจะทำให้ดุลการชำระเงินระหว่างประเทศขาดดุลด้วย ซึ่งจะทำให้ประเทศต้องสูญเสียทองคำ หรือทุนสำรองเงินตราต่างประเทศ (ดังจะได้กล่าวต่อไป) สาเหตุสำคัญเนื่องจากอัตราการค้า (term of trade) ของประเทศคู่ค้าไม่เท่ากัน ในกรณีของประเทศกำลังพัฒนาโดยทั่วไปสินค้าส่งออกมักจะเป็นสินค้าเกษตรกรรม ซึ่งระดับราคามักจะต่ำกว่าและขาดเสถียรภาพ เมื่อเทียบกับราคาสินค้านำเข้า ซึ่งมักจะเป็นสินค้าจำพวกทุนและสินค้าอุตสาหกรรม ผลที่ตามมาคืออัตราการการค้าของประเทศกำลังพัฒนามีแนวโน้มลดลง นั่นคือ มูลค่าจากการส่งสินค้าออกน้อยกว่ามูลค่าของสินค้านำเข้าส่งผลให้เกิดปัญหาเสถียรภาพเศรษฐกิจศาสตร์ต่อประเทศคือ ปัญหาดุลการค้าและดุลการชำระเงินขาดดุลในที่สุด

3. ผลต่อความเป็นธรรมในการกระจายรายได้ระหว่างประเทศ การที่อัตราการการค้าระหว่างประเทศของประเทศกำลังพัฒนามีแนวโน้มลดลงนั้น ทำให้การกระจายรายได้ในระดับนานาชาติซึ่งไม่เท่าเทียมกันอยู่แล้วยิ่งมีความไม่เป็นธรรมมากขึ้น ทั้งนี้เพราะเป็นการโอนทรัพยากรจากประเทศกำลังพัฒนาไปสู่ประเทศพัฒนา โดยกระบวนการขาดดุลการค้าและดุลการชำระเงินนั่นเอง ในขณะที่เดียวกันการหลอหลอมสนธิมระหว่างประเทศให้อยู่ในแบบแผนเดียวกัน ก็เป็นกลไกสำคัญอีกประเภทหนึ่งที่ทำให้การกระจายรายได้ระหว่างประเทศเลวลงเพราะว่าบริษัทการค้าขนาดใหญ่ในประเทศที่ตามมาก็คือ การบริ โภคสินค้าจำพวกอุปโภคและบริโภคในสินค้า

อุตสาหกรรมนำเข้ามามีมากขึ้น ทำให้ต้องเสียเงินตราต่างประเทศมากขึ้น ในขณะที่รายได้จากการขายสินค้าออกเพิ่มขึ้นน้อยกว่า

4. ผลต่อประสิทธิภาพของนโยบายทางเศรษฐกิจยิ่งภาคการค้าระหว่างประเทศขนาดใหญ่ขึ้นเพียงใดทำให้ การดำเนินนโยบายทางเศรษฐกิจภายในประเทศจะมีประสิทธิภาพน้อยลงเท่านั้น เช่น เมื่อเกิดปัญหาเงินเฟ้อขึ้นภายในประเทศที่ผ่านกลไกของทั้งราคาสินค้าออกและราคาสินค้าเข้า นโยบายเพื่อแก้ปัญหาเงินเฟ้อจะมีความยุ่งยากมากขึ้นตามไปด้วย เพราะในกรณีเช่นนี้รัฐบาลไม่เพียงแต่จะต้องเข้าใจกลไกการทำงานของระบบเศรษฐกิจภายในประเทศว่ามีความสัมพันธ์กันอย่างไร หากทว่ายังต้องมีความรู้และความเข้าใจเกี่ยวกับเศรษฐกิจและนโยบายทางเศรษฐกิจของประเทศคู่ค้าด้วยว่ามีผลกระทบอย่างไรต่อระบบเศรษฐกิจภายในประเทศ ทำให้กลไกแก้ไขปัญหาดังกล่าวซับซ้อนขึ้น

5. ผลต่อรายได้และการจ้างแรงงานประเทศที่มีการพึ่งพาทางการค้าระหว่างประเทศในระดับที่สูง หากรายได้จากการส่งออกลดลงก็ดีหรือการนำเข้าเพิ่มขึ้นมากก็ดีโดยที่ผลสุทธิของการนำเข้าสูงกว่าการส่งออกย่อมส่งผลให้รายได้และการจ้างงานของประเทศนั้นลดลงผลจะเป็นไปในทางตรงกันข้ามกับที่กล่าวมาแล้ว

6. ผลต่อปัญหาความมั่นคงของประเทศการดำเนินนโยบายการค้าโดยเสรีที่มุ่งให้ประเทศผลิตสินค้าที่ตนมีความได้เปรียบเพียงไม่กี่ชนิดหรือเพียงชนิดเดียว ส่งผลต่อปัญหาความมั่นคงของประเทศได้ง่าย เพราะถ้าหากว่าการค้าต่างประเทศต้องหยุดชะงักลง ไม่ว่าจะเป็นด้วยเหตุผลที่สำคัญ เช่น การเกิดสงคราม การขัดแย้งทางการเมืองกับบางประเทศ ความยุ่งยากทางการขนส่งระหว่างประเทศ เป็นต้น ย่อมส่งผลให้ประชาชนภายในประเทศเดือดร้อนเนื่องจาก การขาดแคลนสินค้าอุปโภค บริโภค ขาดแคลนวัตถุดิบ และสินค้าทุนในการพัฒนาประเทศ เป็นต้น จากเหตุผลดังกล่าวข้างต้นทำให้ไม่มีประเทศใดในโลกนี้ยึดถือ นโยบายการค้าเสรีตามหลักการแบ่งงานการทำงานระหว่างประเทศของเดวิด ริคาร์โด และนักเศรษฐศาสตร์คลาสสิกอย่างแท้จริง แต่ได้หันมาใช้นโยบายการค้าแบบคุ้มกัน ซึ่งเป็นนโยบายที่มุ่งส่งเสริมอุตสาหกรรมหรือการผลิตสินค้าชนิดต่าง ๆ ขึ้นใช้เองในประเทศเพื่อมิให้เศรษฐกิจของประเทศต้องขึ้นอยู่กับการผลิตสินค้าชนิดใดชนิดหนึ่งจนเกินไป เนื่องจากอุตสาหกรรมที่ตั้งขึ้นภายในประเทศ อาจยังไม่สามารถแข่งขันกับสินค้าต่างประเทศได้ รัฐจึงจำเป็นต้องให้ความช่วยเหลือและคุ้มกัน โดยใช้มาตรการที่สำคัญคือ กำแพงภาษีสินค้าขาเข้า (import tariffs) และโควตานำเข้า เป็นต้น

นโยบายการค้าระหว่างประเทศ

นโยบายการค้าระหว่างประเทศ คือ นโยบายที่แต่ละประเทศใช้ในการนำสินค้าเข้าและส่งออก ซึ่งอาจแบ่งออกได้เป็นนโยบายแบบเสรีและนโยบายแบบคุ้มกัน

นโยบายการค้าแบบเสรี

เป็นนโยบายที่จะส่งเสริมให้ประเทศต่างๆ นำสินค้ามาทำการค้าขายระหว่างกันอย่างเสรี โดยปราศจากข้อจำกัดใดๆ ประเทศที่จะถือนโยบายการค้าโดยเสรีจะต้องอยู่ในเงื่อนไขดังนี้

1. ต้องดำเนินการผลิตตามหลักการแบ่งงาน คือ ทุกประเภทจะต้องเลือกผลิตเฉพาะที่มีประสิทธิภาพการผลิตสูง
2. ต้องไม่มีการเก็บภาษี หรือมีการเก็บภาษีแต่น้อย โดยไม่มีจุดมุ่งหมายให้เกิดความได้เปรียบเสียเปรียบ
3. ต้องไม่มีการให้สิทธิพิเศษและไม่มีข้อจำกัดทางการค้ากับประเทศต่าง ๆ หากถือตามเงื่อนไขนี้แล้วในปัจจุบัน ไม่มีประเทศใดที่จะมีนโยบายการค้าโดยเสรีได้ อย่างเป็นทางการ เพราะนโยบายลักษณะนี้ประเทศที่กำลังพัฒนาจะเสียเปรียบประเทศที่พัฒนาแล้วเป็นอย่างมาก แต่บางประเทศมีการตกลงร่วมกันอยู่บ้าง เช่น กลุ่มสหภาพยุโรป เป็นต้น

นโยบายการค้าแบบคุ้มกัน

เป็นนโยบายที่มุ่งสนับสนุนภาพการผลิตในประเทศมีหลักการตรงกันข้ามกับนโยบายการค้าโดยเสรี คือรัฐบาลจะใช้เครื่องมือต่างๆ เพื่อจำกัดการนำเข้าและส่งเสริมการส่งออก วัตถุประสงค์ของนโยบายการค้าแบบคุ้มกัน พอสรุปได้ดังนี้

1. เพื่อให้ประเทศช่วยตนเองได้เมื่อเกิดภาวะฉุกเฉินเช่นเมื่อเกิดสงครามขึ้นอาจจะไม่มีสินค้าที่จำเป็นบางอย่างใช้ เพราะไม่สามารถนำเข้าตามปกติได้ ในยามปกติจึงควรเตรียมการผลิตสินค้าที่จำเป็นสำรองไว้
2. เพื่อคุ้มครองอุตสาหกรรมภายใน โดยเฉพาะอุตสาหกรรมที่เพิ่งเกิดใหม่ถ้ารัฐบาลไม่ห้ามสินค้าจากต่างประเทศเข้ามาตีตลาดอุตสาหกรรมภายในจะต้องเลิกสัมกิจการ
3. เพื่อป้องกันการท่วมตลาดการท่วมตลาดได้แก่ การส่งสินค้าไปขายประเทศอื่นในราคาที่ต่ำกว่าต้นทุน เพื่อทำลายคู่แข่งในในตลาดต่างประเทศและเมื่อท่วมตลาดสำเร็จได้ครองตลาดแห่งนั้นแล้วก็จะเพิ่มราคาสินค้าให้สูงขึ้นในเวลาต่อมา
4. เพื่อแก้ปัญหาการขาดดุลการค้า การขาดดุลการค้า คือ มูลค่าสินค้าที่ส่งไปขายต่างประเทศน้อยกว่ามูลค่าสินค้านำเข้ามา ทำให้ต้องเสียเงินตราต่างประเทศออกไปจำนวนมาก จึงต้องแก้ไขโดยจำกัดการนำเข้าและส่งออกให้มากขึ้นเครื่องมือที่ใช้ในการดำเนินนโยบายการค้าคุ้มกันจะมุ่งส่งเสริมการส่งออกและกีดกันการนำสินค้าเข้า คือ
 1. การตั้งกำแพงภาษี (Tariff Wall) จะใช้วิธีการจัดเก็บภาษีศุลกากรจากสินค้านำเข้าหลายอัตรา คือจัดเก็บภาษีศุลกากรตั้งแต่ 2 อัตราขึ้นไปในสินค้านิดเดียวกันและเลือกใช้อัตราสูงแก่สินค้าที่ต้องการจะกีดกันไม่ให้นำเข้าซึ่งเป็นมาตรการทางอ้อม

2. การควบคุมสินค้า อาจเป็นการห้ามโดยเด็ดขาดหรือกำหนดโควตา (Quota) ให้นำเข้าหรือส่งออก

3. การให้การอุดหนุน (Subsidies) เช่น การจ่ายเงินอุดหนุนให้แก่ผู้ผลิต ลดภาษีบางอย่างให้ เป็นต้น

4. การทุ่มตลาด (Dumping) คือ การส่งสินค้าออกไปขายต่างประเทศในราคาที่ต่ำกว่าราคาขายภายในประเทศและด้วยราคาที่ต่ำกว่าต้นทุนการผลิตซึ่งมี 3 กรณี คือ

4.1 การทุ่มตลาดเฉพาะกิจ เพื่อล้างสินค้าเก่าที่ค้างต็อกหรือเป็นสินค้าที่ล้าสมัยหรือเป็นสินค้าที่ไม่ขายภายในประเทศ เพื่อรักษาระดับราคาสินค้านั้นในตลาดภายในไว้

4.2 การทุ่มตลาดเป็นการชั่วคราว เป็นนโยบายที่จะส่งสินค้าไปขายต่างประเทศในราคาต่ำกว่าตลาดภายในประเทศเป็นการชั่วคราวและบางครั้งต้องขายต่ำกว่าทุน โดยมีเหตุผลดังนี้คือ

1. แสวงหาตลาดใหม่ในต่างประเทศ
2. กำจัดคู่แข่งซึ่งมีประสิทธิภาพในการผลิต
3. กีดกันไม่ให้คู่แข่งเข้ามาแย่งตลาดที่ครองอยู่
4. ตอบแทนการกระทำของผู้อื่น

4.3 การทุ่มตลาดเป็นการถาวรเป็นการทุ่มตลาดระยะยาวซึ่งปกติจะไม่ทุ่มขายในราคาที่ต่ำกว่าต้นทุนการผลิต และที่สามารถดำเนินการทุ่มตลาดได้เนื่องจากการผลิตภายในประเทศขยายตัวสูงขึ้น และรัฐบาลให้เงินอุดหนุน โดยทั่วไปการส่งสินค้าไปทุ่มตลาดต่างประเทศมักกระทำเป็นการชั่วคราวเพื่อจำกัดคู่แข่ง และเมื่อสามารถผูกขาดตลาดได้แล้ว ก็จะขึ้นราคาสินค้าเพื่อชดเชยภายหลัง

5. ข้อตกลงทางการค้า นับเป็นเครื่องมืออย่างหนึ่งในการดำเนินนโยบายการค้าคุ้มกัน เพื่อให้สิทธิหรือฐานะทางการค้าเป็นพิเศษแก่ประเทศคู่สัญญา

6. การควบคุมเงินตราต่างประเทศธนาคารกลางจะควบคุมอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศรวมทั้งอุปสงค์และอุปทานของเงินเพื่อสกัดกั้นการไหลออกของเงินและพยายามควบคุมเงินตราต่างประเทศเข้ามาให้มากที่สุดเท่าที่จะทำได้ (ที่มา: <http://megaclever.blogspot.com>)

2. ทฤษฎีเกี่ยวกับการส่งออกสินค้า

การส่งออก (Export) คือ การจัดส่งสินค้าและบริการจากต้นทางสู่ปลายทาง ในทางบก ทางน้ำ หรือทางอากาศ โดยผู้ส่งสินค้าหรือบริการออกเรียกว่า “ ผู้ส่งออก ” ส่วนในทางการค้าระหว่างประเทศ การส่งออกหมายถึง การขายสินค้าและบริการในประเทศไปสู่ตลาดอื่น (ตลาดสากล) ในการส่งออกและนำเข้าซึ่งสินค้าจะต้องมีหน่วยงานที่เกี่ยวข้องด้วยคือกรมศุลกากรแม้ว่าจะเป็นการนำเข้าหรือส่งออกผ่านทางระบบอินเทอร์เน็ตเองก็จำเป็นต้องเกี่ยวข้องกับ

กรมศุลกากรด้วยและที่สำคัญต้องอยู่ภายใต้กฎหมายการนำเข้าและส่งออกของประเทศนั้นๆ เพื่อให้ธุรกิจการส่งออกสินค้าออกของไทยประสบความสำเร็จและมีมูลค่าการส่งออกเพิ่มมากขึ้น ผู้ประกอบการที่จะเข้ามาในธุรกิจนี้ จำเป็นที่จะต้องเรียนรู้ขั้นตอน กระบวนการการปฏิบัติต่างๆ ในการส่งออกสินค้าให้ดีเสียก่อนเนื่องจากขั้นตอนการส่งออกสินค้า เป็นสิ่งสำคัญที่ผู้ประกอบการธุรกิจส่งออกจะต้องทำความเข้าใจและศึกษาข้อปฏิบัติให้ถูกต้อง เพื่อให้การประกอบธุรกิจส่งออกได้รับผลสำเร็จคุ้มค่ากับความตั้งใจการลงทุน

ความสำคัญของการส่งออก

ธุรกิจภาคการส่งออกของไทยในช่วงที่ผ่านมา มีอัตราการขยายตัวที่สูงและรวดเร็วมาก ซึ่งเป็นกลไกสำคัญหนึ่งที่ผลักดันให้เศรษฐกิจของประเทศมีอัตราการขยายตัวอยู่ในระดับสูง นับว่าเป็นธุรกิจอีกแขนงหนึ่งที่มีความสำคัญต่อผู้ประกอบการเองและประเทศชาติเนื่องจากเป็นธุรกิจที่สามารถนำเงินตราต่างประเทศเข้ามาสู่ประเทศไทยเราเป็นจำนวนมากในแต่ละปีและรายได้เหล่านี้ก็เป็นส่วนหนึ่งที่ถูกนำมาใช้พัฒนาและแก้ไขปัญหาเศรษฐกิจที่เกิดขึ้น

ดังนั้น เพื่อให้ธุรกิจการส่งออกสินค้าออกของไทยประสบความสำเร็จและมีมูลค่าการส่งออกเพิ่มมากขึ้น ผู้ประกอบการที่จะเข้ามาในธุรกิจนี้ จึงจำ เป็นที่จะต้องเรียนรู้ขั้นตอนและ กระบวนการปฏิบัติต่าง ๆ ในการส่งออกสินค้าให้ดีเสียก่อนเนื่องจากขั้นตอนการส่งออกสินค้าเป็น สิ่งสำคัญที่ผู้ประกอบการธุรกิจส่งออกจะต้องทำ ความเข้าใจและศึกษาข้อปฏิบัติให้ถูกต้อง เพื่อให้การ ประกอบธุรกิจส่งออกเป็นไปอย่างสะดวกและ ได้รับผลสำเร็จคุ้มค่ากับความตั้งใจในการลงทุน ความสำคัญของภาคการส่งออกสามารถแบ่งได้ดังนี้

1. ผลักดันในด้านการขยายการลงทุนและสร้างความต้องการแรงงานการส่งออกที่ ขยายตัวขึ้นย่อมทำให้ผู้ผลิตต้องขยายการผลิตหรือมีการลงทุนเพิ่มขึ้น และโดยส่วนใหญ่แล้วระบบ การผลิตของไทยก็เป็นระบบการผลิตที่ใช้แรงงานในสัดส่วนที่มากกว่าเครื่องจักร (Labour Intensive) ดังนั้นจึงเป็นปัจจัยหนึ่งที่ทำให้เกิดความต้องการแรงงานเพิ่มขึ้น ซึ่งจะเป็นการช่วยใน การสร้างความต้องการแรงงานให้แก่ประเทศที่สำคัญปัจจัยหนึ่ง นอกจากนี้ยังมีผลต่อการช่วย ยกระดับรายได้ของแรงงานด้วยอีกส่วนหนึ่ง

2. ช่วยในการนำเข้าเงินตราต่างประเทศช่วยในด้านการลดการขาดดุลการค้าและ ดุลการ ชำระเงินเพราะในการส่งออกส่วนใหญ่จะเป็นการใช้สกุลเงินต่างประเทศในการชำระค่า สินค้า และส่วนมากก็จะเป็นสกุลเงินหลักๆ ที่เป็นที่ยอมรับกันในตลาดโลก เช่น ดอลลาร์สหรัฐฯ มาร์คเยอรมันหรือเยนเมื่อส่งสินค้าออกไปแล้วก็จะทำให้ได้เงินตราต่างประเทศเข้ามา และเมื่อ จะต้องนำเข้าสินค้าจากต่างประเทศก็จะทำให้มีเงินไปชำระค่าสินค้านั้นได้ และเงินตรา ต่างประเทศที่ได้ก็จะมีส่วนต่อปริมาณเงินสำรองของประเทศอีกด้วย

3. ก่อให้เกิดการใช้ทรัพยากรอย่างมีประสิทธิภาพในการส่งสินค้าออกนั้นส่วน หนึ่งเป็นเพราะระดับราคาของสินค้าที่ส่งออกส่วนมากอยู่ในระดับต่ำเมื่อเปรียบเทียบกับประเทศ

อื่น จึงทำให้สินค้านั้นเข้าไปแข่งขันในตลาดโลกได้ ซึ่งเป็นไปตามหลักของการได้เปรียบโดยเปรียบเทียบ (Comparative Advantage) เมื่อประเทศใดสามารถผลิตสินค้าด้วยต้นทุนที่ต่ำกว่าประเทศอื่นแล้วย่อมแสดงว่าทรัพยากรที่ถูกนำมาผลิตนั้นถูกนำมาใช้ได้อย่างคุ้มค่าและมีประสิทธิภาพ หรืออีกนัยหนึ่งก็คือถ้าสินค้าที่ผลิตได้มีระดับราคาที่สูงกว่าการนำเข้าจากต่างประเทศแล้ว ก็ควรนำเข้าสินค้านั้นมากกว่าแล้วนำทรัพยากรต่างๆ ที่ผลิตสินค้านั้นไปผลิตสินค้าอื่นที่สามารถผลิตได้โดยต้นทุนที่ต่ำกว่าแทน

4. ก่อให้เกิดมูลค่าเพิ่ม (Value Added) ให้แก่ทรัพยากรเป็นการพิจารณาในการนำวัตถุดิบต่างๆ มาแปรรูปก่อนส่งออก ซึ่งจะทำให้สินค้านั้นๆ มีมูลค่าสูงขึ้นเช่น แทนที่จะส่งออกในรูปแบบของผ้าผืนแต่เปลี่ยนมาเป็นการส่งออกเป็นเสื้อผ้าสำเร็จรูปแทนซึ่งมูลค่าของสินค้าย่อมสูงขึ้นอันจะทำให้ได้กำไรเพิ่มขึ้นตามไปด้วย

5. เป็นการช่วยลดต้นทุนการผลิตลง (Economy of Scale) ถ้าเดิมผู้ผลิตที่ผลิตสินค้าเพื่อป้อนตลาดในประเทศเพียงอย่างเดียว ปริมาณการผลิตจึงไม่สูงมากนัก แต่ถ้ามีการส่งออกสินค้าไปต่างประเทศด้วยปริมาณการผลิตก็จะเพิ่มขึ้นจากกำลังผลิตเดิมที่มีอยู่ก็จะเพิ่มกำลังผลิตเพิ่มขึ้นให้เต็มกำลังผลิตหรืออาจเป็นการขยายกำลังผลิตขึ้น เหล่านี้ย่อมเป็นการช่วยลดต้นทุนต่อหน่วยให้ต่ำลงหรือเป็นการผลิต ณ จุดที่มีระดับต้นทุนต่ำสุดอันจะเป็นการช่วยให้ได้กำไรเพิ่มขึ้น

6. ช่วยสร้างความก้าวหน้าทางเทคโนโลยีการขยายและกระจายการส่งออกจะช่วยปรับปรุงระดับเทคโนโลยีในการผลิต และการบริหาร เพราะในตลาดโลกย่อมมีภาวะการแข่งขันที่รุนแรงซึ่งจะเป็นปัจจัยที่จะกระตุ้นให้ผู้ส่งออกต้องปรับปรุงสินค้าเพื่อตอบสนองความต้องการของตลาดโดยการใช้เทคโนโลยีใหม่ๆ ในการผลิตตลอดจนการจัดการอันจะเป็นการเพิ่มความสามารถในการแข่งขัน ซึ่งจะเป็นการช่วยยกระดับของเทคโนโลยีของประเทศอีกทางหนึ่ง

7. ช่วยลดการพึ่งพิงสินค้าจากต่างประเทศเป็นการพิจารณาในการผลิตสินค้าเพื่อทดแทนการนำเข้า (Import substitution) เพราะเดิมเราต้องนำเข้าสินค้าต่างๆ ที่ยังไม่สามารถผลิตได้ หรือผลิตได้แต่มีต้นทุนที่สูงกว่าการนำเข้า แต่เมื่อเราพยายามพัฒนาให้สามารถผลิตสินค้านั้นได้แล้วก็จะลดการนำเข้าลง ขณะเดียวกันนอกจากจะผลิตเพื่อใช้ภายในประเทศแล้ว ก็มุ่งไปหาตลาดในต่างประเทศ (Export Oriented) เพื่อให้ได้ปริมาณการผลิตที่เพิ่มขึ้นอันจะเป็นการช่วยต้นทุนต่อหน่วยให้ต่ำ

การทำสัญญาซื้อขาย (Sale Contract)

เมื่อมีการเสนอราคาและตกลงกันเรียบร้อยแล้ว ก็จะถึงขั้นตอนการนำสัญญาซื้อขาย โดยผู้ซื้อและผู้ขาย หรือโดยตัวแทนของทั้ง 2 ฝ่าย ซึ่งโดยปกติจะมีขั้นตอนดังนี้

1. Proforma Invoice เป็นเอกสารที่ผู้ขายส่งให้ผู้ซื้อเพื่อเป็นการเสนอหรือยืนยันการเสนอราคาและเงื่อนไขต่างๆ ในการขายสินค้านั้นๆ

2. Purchase Order เมื่อผู้ซื้อตกลงตามราคา และเงื่อนไขใน Preferment Invoice แล้วจะส่งหนังสือการสั่งซื้อ (Purchase Order) มาให้ผู้ขายเพื่อเป็นการตอบรับและสั่งซื้อสินค้าตามราคา และเงื่อนไขดังกล่าว

3. Sale Confirmation เป็นสัญญาการซื้อขาย ซึ่งผู้ขายส่งให้แก่ผู้ซื้อเพื่อเป็นการยืนยันหรือตอบรับการสั่งซื้อนั้นอีก (ซึ่งในทางปฏิบัติบางครั้งอาจจะไม่จำเป็นก็ได้)

ความรู้เบื้องต้นเกี่ยวกับการส่งออก

เพื่อให้ธุรกิจการส่งสินค้าออกของไทยประสบความสำเร็จและมีมูลค่าการส่งออกเพิ่มมากขึ้นผู้ประกอบการที่จะเข้ามาในธุรกิจนี้ จำเป็นที่จะต้องเรียนรู้ขั้นตอนกระบวนการปฏิบัติต่างๆ ในการส่งออกสินค้าให้ดีเสียก่อนเนื่องจากขั้นตอนการส่งออกสินค้า เป็นสิ่งสำคัญที่ผู้ประกอบการธุรกิจส่งออกจะต้องทำความเข้าใจและศึกษาข้อปฏิบัติให้ถูกต้องเพื่อให้การประกอบธุรกิจส่งออกได้รับผลสำเร็จคุ้มค่ากับความตั้งใจการลงทุน

ขั้นตอนการส่งออกประกอบด้วย

1. การจดทะเบียนพาณิชย์
2. การจดทะเบียนภาษีมูลค่าเพิ่ม และการขอมีเลขและบัตรประจำตัวผู้เสียภาษีอากร
3. เสนอขายและรับการสั่งซื้อ
4. การเตรียมสินค้า
5. ติดต่อขนส่ง
6. จัดเตรียมเอกสารเพื่อการส่งออก
7. ติดต่อผ่านพิธีการศุลกากร (• การขึ้นทะเบียนระบบ Paperless • พิธีการประเมินอากร • พิธีการตรวจสินค้า)
8. การส่งมอบสินค้า
9. การเรียกเก็บเงินค่าสินค้า
10. การขอรับสิทธิประโยชน์

อันดับแรกของการประกอบธุรกิจส่งออกจำเป็นต้องศึกษากฎเกณฑ์และระเบียบอันเกี่ยวข้องกับ การส่งออก โดยเฉพาะกฎหมายเกี่ยวกับศุลกากร กฎหมายควบคุมสินค้าขาออก ทั้งนี้ เพื่อให้มีความเข้าใจอย่างถูกต้อง ตรงกันดังนั้น รัฐบาลจึงได้กำหนดการส่งออกสินค้าตามกลุ่มของสินค้าเป็น 3 กลุ่มคือ

1. สินค้ามาตรฐาน
2. สินค้าควบคุม หรือสินค้าที่มีมาตรการจัดระเบียบการส่งออก
3. สินค้าเสรี (ทั่วไป)

เมื่อผู้ซื้อในต่างประเทศได้รู้จักสินค้าและให้ความสนใจสอบถามรายละเอียดเพิ่มเติม ในเรื่องราคา ปริมาณ ผู้ขายสินค้าจะต้องยื่นข้อเสนอราคาที่เหมาะสมและกำหนดเวลาในการจัดส่งหรือรายละเอียดอื่นตามที่ผู้ซื้อต้องการทราบ หากผู้ซื้อพอใจในสินค้าและราคาแล้ว จึงจะเกิดการสั่งซื้อ ด้วยการออกคำสั่งซื้อสินค้า(Purchase Order) มายังผู้ขาย เพื่อให้ผู้ขายออกเอกสาร Pro-forma Invoice ไปให้แล้วผู้ซื้อก็จะนำไปใช้ เป็นหลักฐานในการเปิด Letter of Credit (L/C) ต่อธนาคารของผู้ซื้อและเมื่อธนาคารของผู้ซื้อรับการสั่งซื้อแล้วก็ทำการจัดส่ง Letter of Credit (L/C) มายังธนาคารในประเทศของผู้ขายในขั้นตอนต่อไปผู้ขายทำการผลิตสินค้าให้พร้อมเสร็จสิ้นก่อนกำหนดส่งสินค้า ทำการตรวจสอบ กำหนดการจอร์วาง ตารางการเดินเรือ หรือเที่ยวบินไว้ล่วงหน้า ต่อมาก็จัดทำ บัญชีราคาสินค้า (Invoice) ขออนุญาตกรณีสินค้าเป็นสินค้าควบคุม จัดทำใบรายการบรรจุหีบห่อ (Packing List)อาจต้องขอหนังสือรับรองแหล่งกำเนิดสินค้า (C/O หรือ Certificate of Origin) ตามข้อกำหนดของประเทศผู้ซื้อเมื่อเตรียมเอกสารประกอบการส่งออกครบแล้ว และถึงเวลาตามที่ได้สัญญากับผู้ซื้อไว้แล้ว สินค้าพร้อมแล้วก็ทำการผ่านพิธีศุลกากรจัดทำใบขนสินค้าขาออก ใบกำกับการขนย้าย การบรรจุสินค้าเข้าสู่ ขึ้นเรือหรือขึ้นพาหนะที่ใช้ขนสินค้าส่งออก เมื่อพาหนะออกจากท่าที่ส่งออกแล้ว ผู้ส่งออกรับใบตราส่งขั้นตอนการเรียกเก็บเงินผู้ส่งออกจะต้องตรวจสอบเอกสารทั้งหมด ก่อนนำไปยื่นขอขึ้นรับเงินกับธนาคารเอกสารที่จำเป็น คือ ตั๋วแลกเงิน (Bill of Exchange) เป็นตราสารที่ผู้รับประโยชน์ตาม L/C หรือผู้ขายสินค้าเป็นผู้ออกตัวเงินเพื่อสั่งให้ผู้ซื้อสินค้าจ่ายเงินตามตั๋วแลกเงินภายในเวลาที่ตกลงไว้ในสัญญา

ข้อกำหนดทั่วไปว่าด้วยของต้องกำกวดของการส่งออกสินค้า

ของต้องกำกวดคือสินค้าที่มีกฎหมายกำหนดว่าหากจะมีการนำเข้า-ส่งออกหรือผ่านราชอาณาจักรจะต้องได้รับอนุญาตหรือปฏิบัติให้ครบถ้วนตามที่กำหนดไว้ในกฎหมายนั้นๆเช่น ต้องมีใบอนุญาตการนำเข้าและส่งออก ต้องปฏิบัติตามประกาศอันเกี่ยวกับฉลากหรือใบรับรองการวิเคราะห์หรือเอกสารกำกับยา เป็นต้นตัวอย่างสินค้าที่มีการควบคุมการส่งออก (หลักการสำคัญต้องขออนุญาตก่อนการส่งออก

กระทรวงพาณิชย์

1. สินค้าควบคุม เป็นสินค้าที่มีมาตรการจัดระเบียบการส่งออกเป็นสินค้าที่เกี่ยวข้องกับความมั่นคงความสงบและความเรียบร้อยภายในประเทศผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจและสังคมของประเทศสินค้านี้ได้แก่

สินค้าเกษตรกรรม 1. ข้าว 2. ข้าวส่งออกโคเวตาภาษีของสหภาพยุโรป 3. มันสำปะหลัง 4. กาแฟ 5. กากถั่ว 6. ไม้และไม้แปรรูป 7. ถ่านไม้ 8. ซัง 9. กุ้งกุลาดำมีชีวิต 10. ปลาทะเลสวยงามที่มีชีวิต 11. หอยมุกและผลิตภัณฑ์

สินค้าอุตสาหกรรม 1. น้ำตาลทราย 2. ถ่านหิน 3. ทองคำ 4. เทวรูป 5. พระพุทธรูป 6. แร่ธาตุที่มีทรายเป็นส่วนประกอบ 7. สินค้ารี - เอ็กซ์พอร์ต

สินค้าที่ต้องมีหนังสือรับรอง/ขึ้นทะเบียน/ขึ้นบัญชีประกอบการส่งออก 1. ผักผลไม้ 2. ดอกกล้วยไม้ 3. ลำไย 4. ทูเรียน 5. กุ้ง ปลาหมึกและผลิตภัณฑ์ 6. ปลาทูน่าบรรจุภาชนะอัดลม 7. สับประคกระป๋อง 8. เครื่องนึ่งห่ม ด้าย ผ้าฝ้าย และผลิตภัณฑ์ สิ่งทออื่นที่มีใช้เครื่องนึ่งห่ม 9. รถยนต์และชิ้นส่วนของรถยนต์ที่ส่งออกไปได้ทุกวัน 10. เพชรที่ยังไม่ได้เจียรระไน

2. สินค้ามาตรฐาน ที่กำหนดมี 12 ชนิด ได้แก่ ปอพอก ข้าวโพด เมล็ดละหุ่ง ปุยนุ่น ไม้สักแปรรูป ข้าวฟ่างผลิตภัณฑ์มันสำปะหลัง ถั่วเขียว ปลาป่น ถั่วเขียวผิวดำ แป้งมันสำปะหลัง ข้าวหอมมะลิไทยการส่งออกสินค้าในกลุ่มนี้ ผู้ส่งออกจะต้องจดทะเบียนเป็นผู้ทำการค้าขายออก ซึ่งสินค้ามาตรฐานและต้องได้รับใบรับรองมาตรฐานสินค้าจากสำนักงานมาตรฐานสินค้าหรือสภาหอการค้าแห่งประเทศไทยเพื่อนำไปแสดงต่อกรมศุลกากรจึงจะได้รับการตรวจปล่อยสินค้าออกไปได้

กระทรวงสาธารณสุข ควบคุมการนำเข้า-นำออกโดยมีพระราชบัญญัติ อาหาร ยา เครื่องมือแพทย์เครื่องสำอาง วัตถุอันตราย วัตถุที่ออกฤทธิ์ต่อจิตประสาทป้องกันการใช้สารระเหย ยาเสพติดให้โทษพระราชบัญญัติเชื้อโรคและพิษจากสัตว์ พ.ศ. 2525 เชื้อโรคในคนและสัตว์ เชื้อโรคที่สามารถนำมาผลิต เป็นอาวุธชีวภาพได้กระทรวงอุตสาหกรรม กรมโรงงานอุตสาหกรรม พระราชบัญญัติวัตถุอันตราย พ.ศ. 2535 สารเคมีที่เป็นพิษสารตั้งต้น

กระทรวงกลาโหม พรบ. ควบคุมการส่งออกไปนอก ราชอาณาจักร ซึ่งอาวุธ ยุทธภัณฑ์และสิ่งที่ใช้ในการสงคราม พ.ศ. 2495 อาวุธ เครื่องอุปกรณ์ของอาวุธ เครื่องยิงหรือฉายพลังงานคลื่นแม่เหล็กไฟฟ้า และเครื่องมือเครื่องใช้ที่อาจนำไปใช้ในการรบหรือการสงครามได้

กระทรวงเกษตรและสหกรณ์ กรมวิชาการเกษตร หรือกรมประมง ควบคุมการนำเข้า - นำออก นำผ่านราชอาณาจักรซึ่งสัตว์อันได้แก่ กบ กุ้ง จระเข้ เต่า ตะพาบน้ำ ปลา ปู และหอย รวมถึงซากสัตว์ดังกล่าวกรมประมงเป็นผู้ออกใบอนุญาต

สิทธิประโยชน์ทางภาษีอากร

สิทธิประโยชน์ด้านภาษีอากรเพื่อการส่งออกเป็นนโยบายสำคัญของสำคัญของทุกรัฐบาลในอันที่จะสนับสนุนกิจกรรมของการส่งออกผู้ประกอบการส่งออกสินค้าไปขายยังต่างประเทศให้มีต้นทุนการผลิตสินค้าที่ต่ำเพื่อกำหนดราคาสินค้าที่เหมาะสมกับการแข่งขันในตลาดการค้าระหว่างประเทศผู้ส่งออกควรทราบถึงสิทธิประโยชน์ระเบียบพิธีการทางศุลกากรดังกล่าวที่มีอยู่ตามกฎหมายและเลือกใช้สิทธิประโยชน์ในมาตรการต่างๆให้เหมาะสมกับบริษัทที่ทำให้เกิดประโยชน์สูงสุด

การชดเชยค่าภาษีอากร

อัตราเงินชดเชยค่าภาษีอากร หมายความว่า อัตราเงินชดเชยสำหรับชนิดและประเภทสินค้าที่จะได้รับเงินชดเชยค่าภาษีอากรตามที่คณะกรรมการพิจารณาชดเชยค่าภาษีอากร สินค้าส่งออกที่ผลิตในราชอาณาจักรได้ประกาศในราชกิจจานุเบกษา

ผู้มีสิทธิได้รับขดเขยค่าภาษีอากร หมายความว่า ผู้ทำการส่งออกตามกฎหมายว่าด้วยศุลกากรหรือการขายสินค้าภายในประเทศให้แก่ส่วนราชการหรือรัฐวิสาหกิจตามโครงการเงินกู้หรือช่วยเหลือจากต่างประเทศและการขายสินค้าให้แก่องค์กรระหว่างประเทศหรือหน่วยงานที่มีสิทธินำสินค้าเข้ามาในราชอาณาจักรโดยได้รับการยกเว้นอากรตามกฎหมายว่าด้วยพิกัดอัตราศุลกากร

การคืนอากรตามมาตรา 19 ทวิ

การคืนอากรตามมาตรา 19 ทวิ แห่งพระราชบัญญัติศุลกากร (ฉบับที่ 9) พ.ศ.2482 เป็นการคืนค่าภาษีอากร สำหรับวัตถุดิบที่นำเข้าได้แก่ อากรขาเข้า ค่าธรรมเนียมภาษีอื่น ภาษีสรรพสามิต ภาษีมหาดไทยที่ผู้นำของเข้าได้เสียหรือวางประกันไว้ขณะนำเข้าเมื่อสามารถพิสูจน์ได้ว่าได้นำวัตถุดิบนั้นไปผลิตผสมประกอบหรือบรรจุเป็นสินค้าส่งออกแล้วก็จะได้รับการคืนอากร โดยจะคำนวณค่าภาษีอากรที่คืนให้ตามสูตรการผลิต ทั้งนี้โดยมีเงื่อนไขว่าจะต้องผลิตส่งออกภายใน 1 ปี นับตั้งแต่วันที่ได้นำเข้าและต้องขอคืนเงินอากรภายใน 6 เดือน นับแต่วันที่ส่งของนั้นออกไป

ของที่ได้รับคืนอากรตามมาตรา 19 ทวิ

1. วัตถุดิบที่เห็นได้ชัดว่ามีอยู่ในของที่ผลิตเพื่อส่งออก
2. วัตถุดิบที่ใช้ในการผลิตโดยตรงที่มีอยู่ในของที่ผลิตส่งออกแต่ไม่ปรากฏให้เห็นอย่างชัดเจน

3. วัตถุดิบจำเป็นที่ใช้ในการผลิต

ของที่ไม่ได้รับคืนอากรตามมาตรา 19 ทวิ

1. เครื่องจักร เครื่องมือ แม่พิมพ์ เครื่องใช้ในการผลิตชนิดต่างๆ
2. เชื้อเพลิงที่ใช้ในการผลิต

เขตประกอบการเสรี (FREETRADE ZONE)

พระราชบัญญัติการนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทยพ.ศ.2522 จัดตั้งการนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทยขึ้นเป็นรัฐวิสาหกิจสังกัดกระทรวงอุตสาหกรรมมีชื่อย่อว่า “ กนอ.” มีวัตถุประสงค์ในการจัดตั้งหลายประการ โดยเริ่มจากการจัดหาที่ดินที่เหมาะสมเพื่อจัดตั้งหรือขยายนิคมอุตสาหกรรมหรือเพื่อดำเนินธุรกิจอื่นที่จะเป็นประโยชน์ดำเนินการปรับปรุงที่ดินเพื่อให้บริการตลอดจนจัดตั้งอำนวยความสะดวกในการดำเนินงานรวมทั้งสาธารณูปโภคต่างๆให้แก่ผู้ประกอบการอุตสาหกรรมในเขตนิคมอุตสาหกรรมพื้นที่เขตนิคมอุตสาหกรรมแบ่งออกเป็น 2 ลักษณะ คือ พื้นที่เขตอุตสาหกรรมทั่วไป พื้นที่เขตอุตสาหกรรมส่งออก

การส่งเสริมการลงทุน (BOD)

การส่งเสริมการลงทุนเป็นมาตรการหนึ่งในหลายมาตรการในการดึงดูดนักลงทุนจากต่างประเทศให้เข้ามาลงทุนในประเทศไทย โดยมีหน่วยงานหลักที่ดูแลรับผิดชอบด้านการ

ส่งเสริมการลงทุน คือ สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน โดยที่สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน ได้ให้สิทธิประโยชน์ทางด้านภาษีอากรแก่ผู้ประกอบการในเขตส่งเสริมการลงทุนกรมศุลกากรซึ่งมีหน้าที่ในการควบคุมดูแลและรับผิดชอบในเรื่องภาษีอากรของรัฐและเพื่อการส่งเสริมการส่งออกแก่ผู้ประกอบการจึงต้องกำหนดระเบียบปฏิบัติสำหรับการปฏิบัติในการนำเข้าเครื่องจักรและวัตถุดิบของผู้ประกอบการที่ได้รับอนุมัติจากสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนให้ได้รับสิทธิประโยชน์ด้านภาษี อากรขาเข้า รวมไปถึงควบคุมดูแลอำนวยความสะดวกและให้คำแนะนำแก่ผู้ประกอบการในส่วนที่เกี่ยวกับสิทธิประโยชน์ทางด้านภาษีอากร

เขตปลอดอากร (Free Zone)

เขตปลอดอากรหมายถึงเขตพื้นที่ที่กำหนดไว้สำหรับการประกอบอุตสาหกรรม พาณิชยกรรมหรือกิจการอื่นที่เป็นประโยชน์แก่การเศรษฐกิจของประเทศโดยของที่นำเข้าไปในเขตดังกล่าวจะได้รับสิทธิประโยชน์ทางอากรตามที่กฎหมายบัญญัติ

1. ยกเว้นอากรขาเข้าสำหรับของที่ได้นำเข้ามาในราชอาณาจักรเพื่อนำเข้าในเขตปลอดอากรในกรณีดังต่อไปนี้

1.1 ของที่เป็นเครื่องจักร อุปกรณ์ เครื่องมือและเครื่องใช้รวมทั้งส่วนประกอบของของดังกล่าวที่จำเป็นต้องใช้ในการประกอบอุตสาหกรรม พาณิชยกรรมหรือกิจการอื่นใดที่เป็นประโยชน์แก่การเศรษฐกิจของประเทศตามที่อธิบดีอนุมัติ

1.2 ของที่นำเข้ามาในราชอาณาจักรและ นำเข้าไปในเขตปลอดอากร สำหรับใช้ในการประกอบอุตสาหกรรมพาณิชยกรรมหรือกิจการอื่นใดที่เป็นประโยชน์แก่การเศรษฐกิจของประเทศ

1.3 ของที่ปล่อยออกมาจากเขตปลอดอากรอื่น

2. ยกเว้นอากรขาออกสำหรับของที่ปล่อยไปจากเขตปลอดอากรเพื่อส่งออกนอกราชอาณาจักร

3. ยกเว้นภาษีมูลค่าเพิ่มสำหรับการนำสินค้าจากต่างประเทศเข้าไปในเขตปลอดอากร

3. พิธีการศุลกากรการส่งออก

ในการส่งออกสินค้า ผู้ส่งออกต้องปฏิบัติตามกฎหมาย ระเบียบและประกาศที่กรมศุลกากรและหน่วยงานอื่นๆที่เกี่ยวข้องกำหนดไว้ให้ถูกต้องครบถ้วน โดยมีคำแนะนำในการจัดเตรียมเอกสารและปฏิบัติตามขั้นตอนพิธีการศุลกากรในส่งออกสินค้า ดังนี้

1. ประเภทใบขนสินค้าขาออก เป็นแบบพิมพ์ที่กรมศุลกากรกำหนดให้ผู้ส่งออกต้องยื่นต่อกรมศุลกากรในการส่งออกสินค้า ซึ่งจำแนกออกเป็น 4 ประเภท ตามหลักการส่งออกดังนี้

1.1 แบบ กสก.101/1 ใบขนสินค้าขาออก ใช้สำหรับการส่งออกในกรณี ดังต่อไปนี้

- พิธีการใบขนสินค้าขาออกทั่วไป
- พิธีการส่งออกส่วนบุคคลและเอกสิทธิ์
- พิธีการส่งออกของประเภทส่งเสริมการลงทุน (BOI)
- พิธีการส่งออกคลังสินค้าทัณฑ์บน
- พิธีการส่งออกขอชดเชยค่าภาษีอากร
- พิธีการขอคืนอากรตามมาตรา 19 ทวิ
- พิธีการใบสุทธินำกลับ
- พิธีการส่งกลับ (Re-Export)

1.2 แบบ กศก. 103 คำร้องขอผ่อนผันรับของ/ส่งของออกไปก่อนใช้สำหรับการขอส่งสินค้าออกไปก่อนปฏิบัติพิธีการใบขนสินค้าขาออกในลักษณะที่กรมศุลกากรกำหนดไว้ในประมวลระเบียบปฏิบัติศุลกากร พ.ศ. 2544

1.3 แบบ A.T.A. Carnet ใบขนสินค้าสำหรับนำของเข้าหรือส่งออกชั่วคราวใช้สำหรับพิธีการส่งออกชั่วคราวที่กำหนดใบอนุญาต

4. ใบขนสินค้าสำหรับรถยนต์และจักรยานยนต์นำเข้าหรือส่งออกชั่วคราวใช้สำหรับการส่งออกรถยนต์และจักรยานยนต์ชั่วคราว

2. เอกสารที่ใช้เป็นข้อมูลในการจัดทำใบขนสินค้าขาออก

- ใบขนสินค้าขาออกประกอบด้วยต้นฉบับและสำเนา 1 ฉบับ บัญชีราคาสินค้า 2 ฉบับ

- แบบธุรกิจต่างประเทศ (Foreign Transaction Form) : ชุด. 1 จำนวน 2 ฉบับ กรณีสินค้าส่งออกมีราคา FOB เกิน 500,000 บาท

- ใบอนุญาตส่งออกหรือเอกสารอื่นใดสำหรับสินค้าควบคุมการส่งออก

- เอกสารอื่น ๆ (ถ้ามี)

3. ขั้นตอนการปฏิบัติพิธีการส่งออกสินค้า

1. ผู้ส่งออกหรือตัวแทนส่งข้อมูลใบขนสินค้าขาออกและบัญชีราคาสินค้า (Invoice) ทูกรายการจากเครื่องคอมพิวเตอร์ของผู้ส่งออกหรือตัวแทนมายังเครื่องคอมพิวเตอร์ของกรมศุลกากรโดยผ่านบริษัทผู้ให้บริการระบบแลกเปลี่ยนข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์

2. เมื่อคอมพิวเตอร์ของกรมศุลกากรตรวจสอบข้อมูลในใบขนสินค้าขาออกส่งมาถูกต้องครบถ้วนแล้ว จะออกเลขที่ใบขนสินค้าขาออกและตรวจสอบเงื่อนไขต่างๆที่กรมศุลกากรกำหนดไว้เพื่อจัดกลุ่มใบขนสินค้าขาออกเป็น 2 ประเภทดังต่อไปนี้และแจ้งกลับไปยังผู้ส่งออกหรือตัวแทนเพื่อจัดพิมพ์ใบขนสินค้า

- ใบขนสินค้าขาออกที่ต้องตรวจสอบพิธีการ (Red Line) สำหรับใบขนสินค้าประเภทนี้ผู้ส่งออกหรือตัวแทนต้องนำใบขนสินค้าไปติดต่อกับหน่วยงานประเมินอากรของท่าที่ผ่านพิธีการ

- ใบขนสินค้าขาออกที่ไม่ต้องตรวจสอบพิธีการ (Green Line) สำหรับใบขนสินค้าขาออกประเภทนี้ (ส่งออกสามารถชำระค่าอากร(ถ้ามี) และดำเนินการนำสินค้าไปตรวจปล่อยเพื่อส่งออกได้โดยไม่ต้องไปพบเจ้าหน้าที่ประเมินอากร

การชำระภาษีอากร

- ชำระโดยผ่านธนาคารอิเล็กทรอนิกส์ด้วยวิธีการตัดบัญชีธนาคาร(Electronic Funds Transfer : EFT)

- ชำระที่หน่วยงานบัญชีและอากรของสำนักงานศุลกากรหรือด่านศุลกากร

4. ข้อควรทราบเพิ่มเติมในการส่งออกสินค้า

1. ถ้าสินค้าที่ส่งออกเป็นสินค้าที่ผู้ส่งออกประสงค์จะนำกลับเข้ามาในประเทศอีกภายในหนึ่งปีโดยขอยกเว้นอากรขาเข้า ให้เพิ่มกลุ่มบับใบขนสินค้าขาออกอีกหนึ่งฉบับเพื่อใช้เป็นหลักฐานที่เรียกว่า “ ใบสุทธินำกลับ ” เพื่อเป็นหลักฐานในการนำสินค้ากลับมา

2. การส่งน้ำมันหรือผลิตภัณฑ์น้ำมันที่ผลิตในราชอาณาจักรไปจำหน่ายยังต่างประเทศและผู้ส่งออกต้องการขอคืนภาษีน้ำมันของกรมสรรพสามิตให้เพิ่มกลุ่มบับใบขนสินค้าขาออกอีกหนึ่งฉบับและเขียนหรือประทับตราข้อมติว่า “ ขอคืนภาษีน้ำมันหรือผลิตภัณฑ์น้ำมัน ” ไว้ตอนบนใบขนสินค้าขาออกและกลุ่มบับ

3. สำหรับท่ากรุงเทพฯ การส่งสินค้า Re-Export ไปยังประเทศสปป.ลาวและประเทศจะขอคืนอากรขาเข้า ให้เพิ่มกลุ่มบับใบขนสินค้าขาออกอีกหนึ่งฉบับแนวดัดกับต้นฉบับใบขนสินค้าขาออกด้วย

4. การส่งออกที่ผู้ส่งออกประสงค์จะได้เอกสารส่งออกจากกรมศุลกากรเพื่อขอรับเงินชดเชยอากรจะต้องยื่นกลุ่มบับใบขนสินค้าขาออกอีกหนึ่งฉบับ ซึ่งมีลักษณะพิเศษคือสีน้ำเงินที่มุมทั้ง 4 มุม

5. สินค้าส่งออกที่ขอคืนอากรตามมาตรา 19 ทวิ จะต้องยื่นใบแนบใบขนสินค้าขาออกเพื่อขอคืนอากรตามมาตรา 19 ทวิ

6. สถานที่สำหรับตรวจสินค้าขาออก มีดังนี้

- ท่าศุลกากรสถาน (ท่ากองตรวจสินค้าขาออกเดิม) หรือ ณ ทำเนียบท่าเรือที่ได้รับอนุมัติสำหรับการนำเข้า-ส่งออก

- งานตรวจคอนเทนเนอร์และสถานีตรวจสอบขาออก (Main Gate) ฝ่ายตรวจสินค้าที่ 2 ภายในบริเวณท่าเรือกรุงเทพ

- สถานีตรวจและบรรจุสินค้าเข้าคอนเทนเนอร์เพื่อการส่งออก

- โรงพักสินค้าสำหรับตรวจของขาเข้าและบรรจุของขาออกที่ขนส่งโดยระบบคอนเทนเนอร์นอกเขตท่าเรือท่าเทียบท่าเรือ

- ท่าเทียบท่าเรือเอกชน

- ด้านศุลกากรภูมิภาคต่างๆ

หลักการการผ่านพิธีการใบขนสินค้าขาออกทางอิเล็กทรอนิกส์

การผ่านพิธีการศุลกากร ให้สามารถกระทำได้โดยวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์แบบไร้เอกสาร(Paperless) โดยส่งข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์พร้อมลงลายมือชื่ออิเล็กทรอนิกส์(Digital Signature) ของเจ้าของลายมือชื่อ ผ่านบุคคลที่เป็นสื่อกลางผู้ให้บริการรับส่งข้อมูลทางอิเล็กทรอนิกส์(Value Added Network Services : VANS) เข้าสู่ระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากรทางอิเล็กทรอนิกส์ตามมาตรฐานที่ศุลกากรกำหนดเสมือนการจัดทำ ขึ้น ส่ง รับเอกสาร และการลงลายมือชื่อในกระดาษ

การยื่นใบขนสินค้าขาออก ให้ผู้ส่งออกจัดทำข้อมูลใบขนสินค้าขาออกตามมาตรฐานที่ศุลกากรกำหนด และเป็นผู้ส่งข้อมูลทางอิเล็กทรอนิกส์เข้าสู่ระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากร เมื่อระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากรผู้รับข้อมูล ได้ทำการตอบรับข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์นั้น ในการผ่านพิธีการถือเป็นการยื่นเอกสารนั้นๆตามกฎหมายว่าด้วยศุลกากรและกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้องกับการศุลกากรแล้ว

วิธีการส่งข้อมูลใบขนสินค้าขาออก กระทำได้ 4 ช่องทาง

1. ผู้ส่งออกส่งข้อมูลใบขนสินค้าขาออกด้วยตัวเอง
2. ผู้ส่งออกมอบหมายให้ตัวแทนออกของ(Custom Brocker) เป็นผู้ส่งข้อมูลแทน
3. ผู้ส่งออกใช้เคาน์เตอร์บริการ(Service Counter) ในการส่งข้อมูล
4. ผู้ส่งออกยื่นใบขนสินค้าขาออก พร้อมแนบรายละเอียดข้อมูลใบขนสินค้าและ

ชำระค่าธรรมเนียมกับเจ้าหน้าที่ศุลกากร ณ ท่า/ที่/สนามบินที่ส่งของออก

หลักการบันทึกข้อมูลใบขนสินค้าขาออก

1. สามารถใช้สิทธิ์ Free Zone, I-EAT Free Zone, Bond เพียงอย่างเดียวอย่างหนึ่งในแต่ละรายการของใบขนสินค้า (บันทึกการขอใช้สิทธิ์ในส่วนของ Export Declaration Detail)

2. รายการบันทึกในส่วนของ Export Declaration Detail เมื่อบันทึกขอใช้สิทธิ์ชดเชยอากร(Compensation) แล้วไม่สามารถบันทึกขอใช้สิทธิ์(Y)ในส่วนของ19ทวิ, BOI, สุทธินำกลับ, Re-Exportอีกได้

3. การสำแดงพิกัดศุลกากร (Tariff Code) ให้สำแดงตรงกับชนิดของของที่ส่งออก (ยกเลิกการสำแดงพิกัดศุลกากร 99.... ทุกกรณี)

4. ใบขนสินค้าขาออก ถ้า Export Tariff เป็น PART3 (ภาค 3 พิกัดอัตราศุลกากรขาออก) ต้องระบุรหัสสิทธิพิเศษ Privilege Code = 003 เว้นแต่ กรณีใบขนสินค้าขาออกถ้า Export

Tariff เป็น PART4 (ภาค 4 ของที่ ได้รับยกเว้นอากร) ต้องระบุรหัสสิทธิพิเศษ Privilege Code = 004 เสมอ

ระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากรตรวจสอบข้อมูลใบขนสินค้าขาออก

1. การตรวจสอบข้อมูลเบื้องต้น ระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากรจะตรวจสอบความถูกต้องเบื้องต้นกับแฟ้มข้อมูลอ้างอิง และกับข้อมูลการอนุมัติ/อนุญาตตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง

2. การตรวจสอบพบความผิดพลาด ระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากรจะตอบรหัสข้อผิดพลาดทุกข้อกลับไปให้ผู้ส่งข้อมูลในคราวเดียวกัน ให้ผู้ส่งของออกทำการแก้ไขข้อมูลและส่งข้อมูลใหม่เพื่อแก้ไขข้อมูลใบขนสินค้าขาออกเข้าสู่ระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากร

3. การยื่นเอกสารใบแนบ 4 ใบขนสินค้าขาออกต่อศุลกากรเมื่อระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากรได้รับข้อมูลได้ทำการตอบรับข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ ในการผ่านพิธีการถือเป็นการยื่นเอกสารนั้นๆตามกฎหมาย ว่าด้วยศุลกากรและกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้องกับศุลกากรแล้ว

4. การยกเลิกใบขนสินค้าขาออก กรณี ผู้ส่งของออกไม่ประสงค์จะทำการส่งของออกตามใบขนสินค้าขาออกที่ได้ส่งข้อมูลทางอิเล็กทรอนิกส์มายังระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากรแล้ว หรือข้อมูลใบขนสินค้าขาออกที่ได้รับการตอบรับเลขที่ใบขนสินค้าขาออกแล้วผิดพลาด ให้ผู้ส่งของออก (ตาม XML User) ขอยกเลิกเลขที่ใบขนสินค้าขาออกฉบับนั้น ๆ ทางอิเล็กทรอนิกส์ เพื่อให้ระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากรทำการยกเลิกเลขที่ใบขนสินค้าฉบับนั้นออกจากระบบ ก่อนการส่งข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ของใบขนสินค้าขาออกที่ถูกต้องมาใหม่

การบรรจุสินค้าและการจัดทำใบกำกับการขนย้ายสินค้า (E-Export)

สำหรับขั้นตอนในการบรรจุสินค้าและการจัดทำใบกำกับการขนย้ายสินค้าประกอบไปด้วย

การบรรจุสินค้า

1. สถานที่บรรจุสินค้า

- ส่งออกรายเดียว(FCL)ไม่ว่าจะมีใบขนสินค้าขาออกฉบับเดียวหรือหลายฉบับก็ตามให้ทำการบรรจุสินค้านอกเขตอารักขาศุลกากรได้

- ผู้ส่งออกหลายราย(LCL) บรรจุสินค้าภายในเขตอารักขาศุลกากร เว้นแต่ผู้ส่งออกต้องมีความจำเป็นในการบรรจุของในตู้คอนเทนเนอร์เดียวกัน เช่น เป็นผู้ส่งออกในเครือเดียวกัน หรือผู้ส่งออกที่มีสายการผลิตต่อเนื่องกัน หรือผู้ส่งออกที่มีเงื่อนไขจากลูกค้าให้ส่งออกโดยบรรจุพร้อมกับผู้ส่งออกรายอื่นหรือกรณีสินค้าที่ต้องควบคุมอุณหภูมิ (เน่าเสียง่าย) เป็นต้น

- ผู้ส่งออกที่บรรจุสินค้าทั้งหมด

(1) จัดทำข้อมูลใบกำกับการขนย้ายสินค้า

(2) ส่งข้อมูลใบกำกับการขนย้ายสินค้า

(3) รับผิดชอบต่อผู้ส่งออกรายอื่นที่บรรจุร่วมกัน

2. การปิดตู้หรือยานพาหนะ

- บรรจุสินค้าในตู้คอนเทนเนอร์/พาหนะแบบปิด ให้ผู้รับผิดชอบการบรรจุทำการปิดผนึกประตูพาหนะที่ไซขนย้ายสินค้าด้วยวิธีที่ผู้รับผิดชอบการบรรจุกำหนด เมื่อบรรจุของขึ้นบนพาหนะแล้วเสร็จ

- บรรจุสินค้าขึ้นบนยานพาหนะแบบเปิด ให้ผู้รับผิดชอบการบรรจุทำการคลุมผ้าใบหรือคลุมตาข่ายที่พาหนะที่ใช้ในการขนย้ายสินค้า แล้วใช้เชือกผูกประตูปิดตราผนึกด้วยวิธีที่ผู้รับผิดชอบการบรรจุกำหนดเมื่อบรรจุของขึ้นบนพาหนะแล้วเสร็จ

การจัดทำใบกำกับการขนย้ายสินค้า

1. ใบกำกับการขนย้ายสินค้าแบ่งออกเป็น 2 ส่วน ได้แก่

ส่วนที่ 1 Good Transition Control ประกอบด้วย 31 Field

ส่วนที่ 2 Good Transition Detail ประกอบด้วย 8 Field

2. หาก Field ใด กำหนดให้ต้องระบุค่าแต่ผู้บันทึกไม่สามารถหาข้อมูลได้

- สำหรับ Field ที่เป็น Alphabet (แสดงออกเป็นตัวอักษร) ให้ระบุค่าเป็น N/A

- สำหรับ Field ที่เป็น Numeric (แสดงออกเป็นตัวเลข) ให้ระบุค่าเป็น 0 (ศูนย์)

3. หาก Field ใด กำหนดให้ไม่ต้องระบุค่า (Value = 0) และผู้บันทึกไม่สามารถหาข้อมูลได้ก็ไม่ ต้องบันทึกค่าใดๆ

4. หาก Field ใด กำหนดให้ต้องระบุค่า เมื่อเข้าเงื่อนไขที่กำหนด (Value = C) แต่ผู้บันทึกไม่สามารถ หาข้อมูลได้

- สำหรับ Field ที่เป็น Alphabet (แสดงออกเป็นตัวอักษร) ให้ระบุค่าเป็น N/A

- สำหรับ Field ที่เป็น Numeric (แสดงออกเป็นตัวเลข) ให้ระบุค่าเป็น 0 (ศูนย์)

การส่งข้อมูลใบขนกำกับการขนย้ายสินค้าโดยใช้เคาน์เตอร์บริการบันทึกข้อมูลเข้าสู่ระบบ คอมพิวเตอร์ของศุลกากร

1. ให้ผู้รับผิดชอบการบรรจุนำเอกสาร ใบกำกับการขนย้ายสินค้ามาขึ้นต่อเคาน์เตอร์บริการเพื่อให้ เคาน์เตอร์บริการเป็นผู้บันทึกข้อมูลจากเอกสารดังกล่าว แล้วส่งข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ในการผ่านพิธีการ ศุลกากร พร้อมแนบลายมือชื่ออิเล็กทรอนิกส์ของเคาน์เตอร์บริการผ่านผู้ให้บริการรับส่งข้อมูลทางอิเล็กทรอนิกส์เข้าสู่ระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากรเมื่อได้รับตอบกลับเลขที่ใบกำกับการขนย้ายสินค้าแล้ว ให้ เคาน์เตอร์บริการ จัดพิมพ์ใบกำกับการขนย้ายสินค้าในรูปแบบเอกสารจำนวน 2 ฉบับ ให้ผู้รับผิดชอบการบรรจุตรวจสอบและลงนามในใบกำกับการขนย้ายสินค้าแล้ว คืนให้ผู้ผ่านพิธีการจัดเก็บไว้ 1 ฉบับ เพื่อดำเนินการในขั้นตอนต่อไป

2. คู่ฉบับใบกำกับการขนย้ายสินค้า 1 ฉบับ ให้เคาน์เตอร์บริการเก็บรวบรวมและจัดส่งให้สำนักตรวจสอบอากร กรมศุลกากรเป็นรายเดือน ภายในวันที่ 5 ของเดือนถัดไปนับแต่วันที่จัดพิมพ์ใบกำกับการขนย้ายสินค้านั้น

3. กรณีเคาน์เตอร์บริการจัดพิมพ์ใบกำกับการขนย้ายสินค้าแต่ผู้รับผิดชอบการบรรจุไม่ลงนามใน ใบกำกับการขนย้ายสินค้า ให้เคาน์เตอร์บริการยกเลิกข้อมูลใบกำกับการขนย้ายสินค้าออกจากระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากร แล้วจัดทำรายงานเป็นรายเดือนแจ้งเลขที่ใบกำกับการขนย้ายสินค้าที่ยกเลิกด้วย

การจัดทำและยื่นใบกำกับการขนย้ายสินค้าในรูปแบบเอกสาร

1. ให้ผู้รับผิดชอบการบรรจุยื่นใบกำกับการขนย้ายสินค้าในรูปแบบเอกสารและแบบรายละเอียด ข้อมูลใบกำกับการขนย้ายสินค้า จำนวน 1 ฉบับ ซึ่งได้ลงลายมือชื่อผู้รับผิดชอบการบรรจุแล้ว

2. เจ้าหน้าที่ศุลกากรจะทำการบันทึกข้อมูลเข้าสู่ระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากรแล้วจัดพิมพ์ข้อมูลที่บันทึกรายละเอียดข้อมูลใบกำกับการขนย้ายสินค้าในระบบคอมพิวเตอร์

3. ให้ผู้ผ่านพิธีการตรวจสอบข้อมูลที่บันทึกรายละเอียดข้อมูลใบกำกับการขนย้ายสินค้า หากถูกต้องครบถ้วนแล้วให้ลงนามรับรองเพื่อยืนยันความถูกต้องและมอบให้เจ้าหน้าที่ศุลกากรเก็บไว้ใบกำกับการขนย้ายสินค้าที่กรมศุลกากรจัดเก็บ (ที่มา : www.customs.go.th)

การขนย้ายสินค้าผ่านสถานีรับบรรทุก ณ ท่า ที่ หรือสนามบินที่ส่งออก

ขั้นตอนในการขนย้ายสินค้าผ่านสถานีรับบรรทุก ณ ท่า ที่ หรือสนามบินที่ส่งออก (E-Expert) ประกอบไปด้วย

การขนย้ายสินค้านำเข้า/ที่/สนามบินเพื่อการส่งออก

1. การขนย้ายของมายังท่า หรือที่ หรือสนามบินเพื่อการส่งออกไปนอกราชอาณาจักรให้ผู้ส่งของออกจัดทำข้อมูลใบขนสินค้าขาออกตามมาตรฐานที่ศุลกากรกำหนดและส่งข้อมูลทางอิเล็กทรอนิกส์เข้าสู่ระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากร

2. การขนย้ายของออกจากคลังสินค้าทัณฑ์บนให้ผู้ส่งของออกที่ได้ปล่อยของออกจากคลังสินค้าทัณฑ์บน ส่งข้อมูลใบขนสินค้าขาออกเข้าสู่ระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากรก่อนการขนย้ายของออกจากคลังสินค้า ทัณฑ์บนที่เก็บของนั้น ไปยังท่า หรือที่หรือสนามบินเพื่อส่งออกไปนอกราชอาณาจักร และให้ใช้ข้อมูลใบขนสินค้าขาออก เป็นหลักฐานกำกับการขนย้ายของออกจากคลังสินค้าทัณฑ์บนรวมถึงเป็นหลักฐานในการตรวจสอบทางบัญชีสำหรับของที่นำของออกจากคลังสินค้าทัณฑ์บน เพื่อบรรจุบัญชีคลังสินค้าทัณฑ์บนเมื่อได้ส่งของออกไปนอกราชอาณาจักรแล้ว

3. การขนย้ายของออกจากเขตปลอดอากร (Free Zone) ให้ผู้ส่งของออกที่จะนำของออกจาก เขตปลอดอากรเป็นผู้ส่งข้อมูลใบขนสินค้าขาออกเข้าสู่ระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากรก่อนการขนย้ายของออกจากเขตปลอดอากรที่เก็บของนั้นไปยังท่า หรือที่ หรือ สนามบินเพื่อส่งออกไปนอกราชอาณาจักรและให้แสดงสำเนาใบขนสินค้าขาออกหรือสำเนาใบกำกับการขนย้ายสินค้า (ถ้ามี) ต่อเจ้าหน้าที่ ศุลกากรประจำเขตปลอดอากร เพื่อเป็นหลักฐานในการขออนุญาตนำของนั้นขนย้ายออกจากเขตปลอดอากรเพื่อส่งของออกไปนอกราชอาณาจักร

4. การขนย้ายของออกจากเขตประกอบการเสรี (I-EAT Free Zone) ให้ผู้ส่งของออกที่จะนำของออกจากเขตประกอบการเสรีเป็นผู้ส่งข้อมูลใบขนสินค้าขาออกเข้าสู่ระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากร ก่อนการขนย้ายของออกจากเขตประกอบการเสรีที่เก็บของนั้นไปยังท่า หรือที่หรือสนามบินเพื่อส่งออกไปนอกราชอาณาจักรและให้แสดงสำเนาใบขนสินค้าขาออก หรือสำเนาใบกำกับการขนย้ายสินค้า (ถ้ามี) ต่อเจ้าหน้าที่ศุลกากรประจำเขตประกอบการเสรีเพื่อเป็นหลักฐานในการขออนุญาตนำของนั้นขนย้ายออกจากเขตประกอบการเสรีเพื่อส่งของออกไปนอกราชอาณาจักร

5. การขนย้ายสินค้าที่ไม่อาจทำการชั่งน้ำหนักสินค้าขณะทำการขนถ่ายได้ในคราวเดียวกันให้ผู้รับผิดชอบการบรรจุทำการขนถ่ายสินค้าเข้าสู่เรือลำต่างประเทศที่ใช้ในการขนย้ายของนั้นออกนอก ราชอาณาจักร หรือให้ลำเลียงของทางท่อขนส่งออกไปนอกราชอาณาจักรทางบกจนเสร็จสิ้นตามใบขนสินค้าขาออก เช่น การขนถ่ายโดยเรือลอมหรือโดยสายพานลำเลียงหรือโดยทางท่อขนส่ง เป็นต้น

เอกสารที่ใช้เพื่อกำกับกรขนย้ายสินค้า

1. ให้ผู้รับผิดชอบการบรรจุดำเนินการ

– ส่งพิมพ์ใบกำกับการขนย้ายสินค้าจากระบบคอมพิวเตอร์

– ทำสำเนาภาพถ่ายใบกำกับการขนย้ายสินค้า

– แสดงเลขที่ใบกำกับการขนย้ายสินค้าที่ระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากรได้

กำหนดไว้ในเอกสารอื่นใด

– เพื่อมอบให้พนักงานขับรถที่บรรทุกตู้คอนเทนเนอร์เพื่อกำกับสินค้าที่ทำการขนย้ายนั้น

2. ในกรณีการขนส่งผ่านเขตแดนทางบก Mode of Transport = 3 ให้ใช้ใบกำกับการขนย้ายสินค้า เป็นบัญชีสินค้า (แบบ ศ.บ.3) เพื่อยื่นต่อด่านพรมแดนในการนำยานพาหนะผ่านเขตแดนทางบก

3. ในระหว่างการขนย้ายสินค้า ผู้ส่งข้อมูลใบกำกับการขนย้ายสามารถแก้ไขข้อมูลได้ทุก File โดยถือข้อมูลในระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากรในขณะที่ยื่นเอกสารให้ตรวจสอบโดยไม่ต้องแก้ไขในเอกสารและไม่ต้องมีลายมือชื่อกำกับการแก้ไขแต่อย่างใด

การตัดบัญชีใบกำกับการขนย้าย (E-Expert)

สำหรับขั้นตอนการตัดบัญชีใบกำกับการขนย้าย (E-Expert) ประกอบไปด้วย

การตรวจสอบและตัดบัญชีใบกำกับการขนย้ายสินค้า ณ สถานีรับบรรทุก

เมื่อขนส่งสินค้ามาถึงสถานีรับบรรทุกให้ผู้ขนย้ายทำการ

1. แสดงหรือแจ้งเลขที่ใบกำกับการขนย้ายสินค้า

2. ทางเรือให้แสดง EIR Weight (น้ำหนักชั่ง) ด้วย

3. เจ้าหน้าที่จะตรวจสอบ

- เลขที่ตู้คอนเทนเนอร์ (ทางเรือ) /เลขทะเบียนรถยนต์ (ทางบก) /Air Waybill

(ทางเครื่องบิน)

4. ระบบคอมพิวเตอร์จะแจ้งตัดบัญชี

การขนส่งสินค้าแบบอื่น ๆ เช่น ของ Bulk /พีซไร /ปูนซีเมนต์/รถยนต์/ ปิโตรเลียม/

ทางท่อ /สายส่ง

1. แสดงหรือแจ้งเลขที่ใบกำกับการขนย้ายสินค้า

2. เจ้าหน้าที่จะตรวจสอบเลขที่ใบกำกับการขนย้ายสินค้า

3. เมื่อได้รับเอกสารยืนยันปริมาณที่บรรทุกลงเรือแล้วให้นำมาแสดงแจ้งตัดบัญชี

4. เจ้าหน้าที่จะตัดบัญชีในระบบคอมพิวเตอร์

สินค้าเข้าสู่ตู้คอนเทนเนอร์เลขที่ตู้คอนเทนเนอร์ที่จะนำผ่านสถานีรับบรรทุกหรือจุดรับบรรทุกสินค้าที่กำหนดต้องถูกต้องตรงตามข้อมูลใบกำกับการขนย้ายสินค้าในระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากรเท่านั้นส่วนเลขที่ตู้คอนเทนเนอร์ไม่ตรงกับข้อมูลใบกำกับการขนย้ายสินค้าในระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากร

1. เจ้าหน้าที่ ณ จุดรับบรรทุก พิจารณาเห็นควรให้แก้ไข

2. ให้นำตู้คอนเทนเนอร์ผ่านเข้าไปได้

3. ผู้รับผิดชอบการบรรจุ

- ยื่นคำร้องขอแก้ไขเลขที่ตู้คอนเทนเนอร์

- ต่อหน่วยบริการศุลกากร

4. เจ้าหน้าที่ที่จะตรวจสอบ

- แก้ไขเลขที่ตู้คอนเทนเนอร์
- ตัดบัญชีใบกำกับการขนย้ายสินค้า

การบรรจุสินค้าในพาหนะที่จะทำการขนส่งมายังสนามบินที่ส่งออกในขณะที่จะนำสินค้าผ่านสถานีรับบรรทุกหรือจุดรับบรรทุกสินค้าที่กำหนดให้ผู้รับผิดชอบการบรรจุแสดงเอกสารใบตราส่งสินค้าทางอากาศยาน (Air Waybill) หรือสำเนาให้เจ้าหน้าที่ศุลกากรทราบก่อนนำสินค้าผ่านสถานีรับบรรทุกหรือจุดรับบรรทุกสินค้าที่กำหนด

การบรรจุสินค้าในยานพาหนะเพื่อทำการขนส่งผ่านเขตแดนทางบกเลขทะเบียนยานพาหนะที่บรรทุกสินค้ามายังด่านศุลกากรที่ส่งออกหรือจุดรับบรรทุกที่กำหนดต้องถูกต้องตรงตามข้อมูลใบกำกับการขนย้ายสินค้าในระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากรเท่านั้น

รหัสสถานที่ตรวจปล่อย (Release Port) ในใบกำกับการขนย้ายสินค้าไม่ตรงกับท่าที่จะส่งออก

1. เจ้าหน้าที่ ณ จุดรับบรรทุก พิจารณาเห็นควรให้แก้ไข
2. เจ้าหน้าที่ที่จะตรวจสอบ
 - แก้ไขเลขที่ตู้คอนเทนเนอร์
 - ตัดบัญชีใบกำกับการขนย้ายสินค้า
3. อนุญาตให้นำตู้คอนเทนเนอร์ผ่านเข้าไปได้

การตรวจสอบตัดบัญชีใบกำกับการขนย้ายสินค้าเจ้าหน้าที่ศุลกากรจะตรวจสอบข้อมูลใบขนสินค้าขาออก ที่ระบุเลขที่ไว้ในใบกำกับการขนย้ายสินค้าว่า อยู่ในเงื่อนไขความเสี่ยงที่ระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากรกำหนดว่ารับได้ แล้วทำการตัดบัญชีใบกำกับการขนย้ายสินค้าดังกล่าว และอนุญาตให้นำสินค้าผ่านสถานีรับบรรทุกหรือจุดรับบรรทุกสินค้าที่กำหนดได้

ตู้คอนเทนเนอร์ / สินค้าขนย้ายมาถึงแล้ว แต่ตรวจสอบไม่พบข้อมูลใบกำกับการขนย้ายสินค้าในระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากร

1. ให้ยื่นใบกำกับการขนย้ายในรูปแบบเอกสารต่อเคาน์เตอร์รับบริการหรือหน่วยบริการศุลกากร
2. เจ้าหน้าที่ตรวจสอบตัดบัญชีใบกำกับ
3. อนุญาตให้นำตู้คอนเทนเนอร์ผ่านเข้าไปได้

สถานะใบกำกับการย้ายสินค้า

M – Matching (ผ่านสถานีรับบรรจุทุกแล้ว)

R – Release (ตรวจปล่อยแล้ว)

L – Load (รับบรรจุทุก)

การตอบกลับการตัดบัญชีใบกำกับการขนย้ายสินค้า

1. ในวันทำการเดียวกันที่ทำการตัดบัญชีใบกำกับการขนย้ายสินค้า (Matching) ระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากรจะตอบกลับข้อมูลการตัดบัญชีใบกำกับการขนย้ายสินค้าไปให้ผู้ส่ง ข้อมูลใบขนสินค้าขาออกที่ปรากฏเลขที่ใบขนสินค้า (ตาม XML User) ในใบกำกับการขนย้ายสินค้านั้นทราบถึงการตัดบัญชีใบกำกับการขนย้ายสินค้า ด้วยข้อความ “Goods Transition Control Already Checked”

2. ให้ผู้ส่งของออกตรวจสอบการตอบกลับข้อมูลของระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากรหากผู้ส่งข้อมูลใบขนสินค้าขาออก (ตาม XML User) ไม่ได้รับข้อมูลตอบกลับการตัดบัญชีใบกำกับการขนย้ายสินค้านั้นภายในกำหนดเวลาอันควรให้ตรวจสอบข้อมูลกับผู้รับผิดชอบการบรรจุหรือกับบุคคลที่เป็นสื่อกลางผู้ให้บริการรับส่งข้อมูลทางอิเล็กทรอนิกส์ (Value Added Network Services : VANS

- ทางเรือประมาณ 15 วัน
- ทางรถไฟประมาณ 15 วัน
- ทางเครื่องบินประมาณ 7 วัน
- ทางรถยนต์ประมาณ 3 วัน
- กรณีขนส่งวิธีอื่นเมื่อได้รับเอกสารยืนยันปริมาณที่บรรจุทุกลงเรือแล้วมาแสดง

แจ้งตัดบัญชี

การขอตรวจรับสินค้ากลับคืน

ตรวจรับสินค้ากลับคืนบางส่วน

1. ทำคำร้องแจ้งราชการไม่ส่งออก
2. ยืนยันปริมาณ จำนวนที่บัพ (Short Declaration)
3. แนบเอกสารที่เกี่ยวข้อง
4. ยื่นต่อหน่วยควบคุมทางศุลกากร
5. เจ้าหน้าที่ – ตรวจสอบการแก้ไข, ให้รับของกลับคืน, ไม่ต้องมีการพิจารณา

ความผิด

การยกเลิกการส่งออก

ยกเลิกการส่งออกตรวจรับสินค้ากลับคืนทั้งหมด

1. ทำคำร้อง
2. ยื่นต่อหน่วยควบคุมทางศุลกากร
3. เจ้าหน้าที่ – บันทึกยกเลิกใบขนสินค้า, ให้รับของกลับคืน, ไม่ต้องมีการพิจารณา

ความผิด

การเปลี่ยน ชื่อเรือ เทียวเรือ

การเปลี่ยนชื่อเรือ เทียวเรือ โดยไม่เปลี่ยนเขตท่าที่จะขนถ่ายตู้สินค้าลงเรือหรือไม่เปลี่ยนคลังสินค้า

1. ให้ตัวแทนเรือจัดทำคำร้องขอแก้ไขเปลี่ยนแปลง
2. ยื่นต่อเจ้าหน้าที่หน่วยบริการศุลกากร
3. เจ้าหน้าที่ บันทึกแก้ไขเปลี่ยนแปลงในใบกำกับการขนย้ายสินค้า
4. ผู้ส่งของออกไม่ต้องแก้ไขข้อมูล ชื่อเรือ เทียวเรือ ใบใบขนสินค้าขาออกอีก

การรับบรรจุทุกของส่งออก

1. การรับบรรจุทุกการส่งออกไปนอกราชอาณาจักร
- ระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากรจะทำการประมวลผลการรับบรรจุทุกโดยอัตโนมัติตามเวลาที่กำหนดไว้

- ในวันทำการเดียวกันระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากรจะตอบกลับข้อมูลที่ทำการประมวลผลการรับบรรจุทุกไปให้ผู้ส่งข้อมูลใบขนสินค้าขาออก(ตาม XML User)

- ข้อความ “Goods Loaded” ให้ทราบถึงสถานะ การรับบรรจุทุกส่งออกไปนอกราชอาณาจักร

การขนย้ายของโดยเรือ ณ ท่าเรือที่ส่งออกจะบันทึกข้อมูลชื่อเรือวันเรือออกเมื่อมีการรายงานเรือออกไปนอกราชอาณาจักรแล้ว

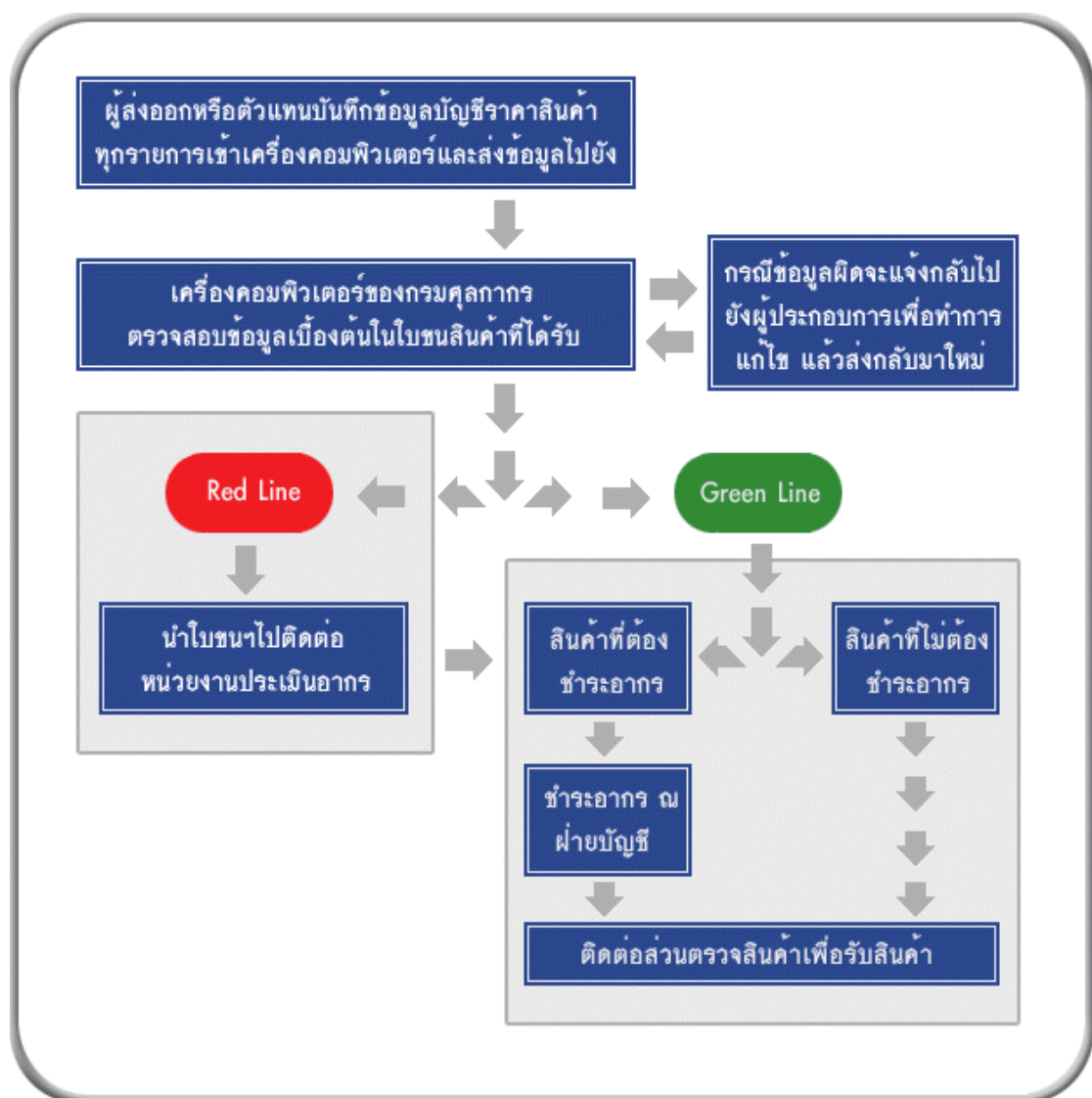
การขนย้ายของโดยอากาศยาน ณ สนามบินศุลกากร อากาศยานจะบันทึกข้อมูลเที่ยวบินและวันที่อากาศยานออกเมื่อมีการรายงานอากาศยานออกไปนอกราชอาณาจักรแล้ว

การขนย้ายของโดยยานพาหนะทางบกจะบันทึกข้อมูลยานพาหนะออกไปนอกราชอาณาจักรเมื่อผู้ควบคุมยานพาหนะยื่นใบกำกับการขนย้ายสินค้าโดยให้ใช้เป็นบัญชีสินค้า(แบบ ศ.บ.3) ต่อด่านพรมแดนในการนำยานพาหนะผ่านเขตแดนทางบก

การขนย้ายของโดยรถไฟจะบันทึกข้อมูลเที่ยวที่และวันที่ที่รถไฟออกไปนอกราชอาณาจักรเมื่อมีการรายงานรถไฟออกไปนอกราชอาณาจักรแล้ว

การขนย้ายสินค้าทางท่อ ,สายส่งไฟฟ้า จะบันทึกข้อมูลวันที่ส่งออกตามรายงานการส่งของออกไปนอกราชอาณาจักรทุกวันที่ 15 ของเดือนถัดไป

หากผู้ส่งข้อมูลใบขนสินค้าขาออกไม่ได้รับข้อมูลตอบกลับสถานะ การรับบรรทุกส่งออกไปนอกราชอาณาจักร (“Goods Loaded”) ภายในกำหนดเวลาอันควรให้ตรวจสอบข้อมูลกับบุคคลที่เป็นสื่อกลาง ผู้ให้บริการรับส่งข้อมูลทางอิเล็กทรอนิกส์ (Value Added Network Services : VANS)



ภาพที่ 3.1 แผนผังแสดงขั้นตอนการส่งออกสินค้า

4. เอกสารส่งออก

1. BILL OF EXCHANGE (ตั๋วแลกเงินหรือตราฟัท) เป็นตราสารที่ผู้รับประโยชน์ (ผู้ส่งออก) เป็นผู้ส่งขายตัวแลกเงินคือตราสารที่เปลี่ยนมือได้ชนิดหนึ่งมีคำสั่งเป็นลายลักษณ์อักษรโดยปราศจากเงื่อนไข ออกโดยบุคคลหนึ่งที่เรียกว่าผู้สั่งจ่าย(DRAWEE)จ่ายเงินให้บุคคลที่สามเมื่อครบกำหนดเวลาเป็นจำนวนเงินที่แน่นอนหรือจ่ายตามคำสั่งของบุคคลที่สามนั้น

2. EXPORT LICENCE(ใบอนุญาตส่งออก) ตามปกติแล้วสินค้าที่ต้องขอใบอนุญาตส่งออกมักจะเป็นสินค้าจำพวกวัตถุดิบเครื่องจักรหรืออุปกรณ์ที่มีการขาดแคลนสินค้าที่ใช้ทางการทหารหรือในบางครั้งการกำหนดให้มีการขอใบอนุญาตส่งออกถ้าเป็นผลมาจากนโยบายการเมืองระหว่างประเทศ เช่น การลงโทษทางเศรษฐกิจต่อประเทศใดประเทศหนึ่ง เป็นต้น

3. CERTIFICATE OF ORIGIN (C/O) ใบรับรองแหล่งกำเนิดสินค้า วัตถุประสงค์หลักของเอกสารนี้คือ การเรียกร้องสิทธิพิเศษทางภาษีสินค้าในประเทศที่นำเข้าหมายถึงการส่งออกสินค้าจากประเทศกำลังพัฒนารวมทั้งประเทศไทยไปยังประเทศที่ให้สิทธิพิเศษทางศุลกากรหรือเรียกว่า จี.เอส.พี (GSP) นั้น เอกสารนี้ จะเป็นเครื่องแสดงถึงแหล่งกำเนิดสินค้าของประเทศผู้ส่งออกเพื่อให้ประเทศนำเข้ายอมรับและให้สิทธิพิเศษดังกล่าวนอกจากนี้ใบรับรองแหล่งกำเนิดสินค้านี้จะใช้สำหรับการพิสูจน์ด้วยว่าสินค้านั้นไม่ขัดต่อกฎเกณฑ์การนำเข้าของประเทศนั้น ๆ ด้วย ฉะนั้นการออกใบรับรองแหล่งกำเนิดสินค้า หรือ c/o จะสามารถกระทำได้ 2 ลักษณะคือ

3.1 การรับรองเพื่อใช้สิทธิพิเศษทางศุลกากร จะต้องรับรองโดยส่วนราชการผู้รับผิดชอบในเอกสารนี้ คือ กรมการค้าต่างประเทศ กระทรวงพาณิชย์

3.2 การรับรองเพื่อการค้าขายทั่วไปหรือเมื่อลูกค้าต้องการสามารถออกใบรับรองได้โดยสภาหอการค้าเพื่อรับรองต้นกำเนิดของสินค้านั้น

ตัวแลกเงิน	
เลขที่ 145	BILL OF EXCHANGE เลขที่ 7202
ชื่อผู้สั่งจ่าย Drawer	วันที่ออกตัว Date
ที่อยู่ Address	
ถึงผู้จ่าย Drawee	
ที่อยู่ Address	
จ่ายเงินจำนวน Pay the sum of	
ให้กับ to the order of	หรือตามคำสั่ง
ในวันที่ On	
ณ At	
	ผู้สั่งจ่าย Drawer

BIA 1-10/30-30 ก.

ภาพที่ 3.2 ตัวแลกเงินหรือตราฟัท



ส.ป.1

ใบอนุญาตส่งออกปุ๋ย

ตามพระราชบัญญัติปุ๋ย พ.ศ. 2518 แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติปุ๋ย (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2550

ใบอนุญาตเลขที่	95/2559	กรมวิชาการเกษตร																				
<p>ใบอนุญาตฉบับนี้ให้ไว้แก่</p> <table border="0" style="width: 100%;"> <tr> <td style="width: 50%;">ใบอนุญาตฉบับนี้ให้ไว้แก่</td> <td style="width: 50%;">นายตรีเพชร แสนทวีสุข (ร้านเกษตรภคพันธ์)</td> </tr> <tr> <td>โนนามของ / ซึ่งมี</td> <td>นายตรีเพชร แสนทวีสุข</td> </tr> <tr> <td>สำนักงานเลขที่</td> <td>หมู่ที่ 12 ซอย</td> </tr> <tr> <td>ถนน</td> <td>ตำบล/แขวง</td> </tr> <tr> <td>อำเภอ/เขต</td> <td>จังหวัด</td> </tr> <tr> <td></td> <td>อุบลราชธานี</td> </tr> </table> <p>เพื่อแสดงว่าเป็นผู้ได้รับอนุญาตให้ส่งออกปุ๋ย ตามมาตรา 12 แห่งพระราชบัญญัติปุ๋ย พ.ศ. 2518 แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติปุ๋ย (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2550 ซึ่งพนักงานเจ้าหน้าที่จะอนุญาตให้ส่งออกปุ๋ยตามรายการที่ขอส่งออกเป็นครั้ง ๆ ไป</p> <table border="0" style="width: 100%;"> <tr> <td style="width: 50%;">สถานที่เก็บปุ๋ยเลขที่</td> <td style="width: 50%;">หมู่ที่ 12 ซอย</td> </tr> <tr> <td>ถนน</td> <td>ตำบล/แขวง</td> </tr> <tr> <td>อำเภอ/เขต</td> <td>จังหวัด</td> </tr> <tr> <td></td> <td>อุบลราชธานี</td> </tr> </table> <p style="text-align: center;">ใบอนุญาตฉบับนี้ออกให้เมื่อวันที่ 15 เดือน กันยายน พ.ศ. 2559</p> <p>ใช้ได้จนถึงวันที่ 14 เดือน กันยายน พ.ศ. 2560 และให้ใช้ได้เฉพาะสถานที่ซึ่งระบุไว้ในใบอนุญาตนี้เท่านั้น</p> <div style="display: flex; justify-content: space-between; align-items: center; margin-top: 20px;"> <div style="text-align: center;"> <p>(ลงลายมือชื่อ)</p>  </div> <div style="text-align: right;"> <p>พนักงานเจ้าหน้าที่</p> </div> </div>			ใบอนุญาตฉบับนี้ให้ไว้แก่	นายตรีเพชร แสนทวีสุข (ร้านเกษตรภคพันธ์)	โนนามของ / ซึ่งมี	นายตรีเพชร แสนทวีสุข	สำนักงานเลขที่	หมู่ที่ 12 ซอย	ถนน	ตำบล/แขวง	อำเภอ/เขต	จังหวัด		อุบลราชธานี	สถานที่เก็บปุ๋ยเลขที่	หมู่ที่ 12 ซอย	ถนน	ตำบล/แขวง	อำเภอ/เขต	จังหวัด		อุบลราชธานี
ใบอนุญาตฉบับนี้ให้ไว้แก่	นายตรีเพชร แสนทวีสุข (ร้านเกษตรภคพันธ์)																					
โนนามของ / ซึ่งมี	นายตรีเพชร แสนทวีสุข																					
สำนักงานเลขที่	หมู่ที่ 12 ซอย																					
ถนน	ตำบล/แขวง																					
อำเภอ/เขต	จังหวัด																					
	อุบลราชธานี																					
สถานที่เก็บปุ๋ยเลขที่	หมู่ที่ 12 ซอย																					
ถนน	ตำบล/แขวง																					
อำเภอ/เขต	จังหวัด																					
	อุบลราชธานี																					



แสดงในที่เปิดเผย

ยื่นคำขอต่ออายุใบอนุญาต ภายหลังจากใบอนุญาตสิ้นอายุ ต้องระวางโทษปรับวันละไม่เกิน ๔๐๐ บาท

ภาพที่ 3.3 ใบอนุญาตส่งออกสินค้า

4. CERTIFICATE OF VALUE (ใบรับรองมูลค่าสินค้า) บางครั้งมูลค่าสินค้าที่แสดงในใบกำกับสินค้า (INVOICE) อาจต้องได้รับการยืนยัน โดยใบรับรองมูลค่าสินค้า ซึ่งต้องมีลายเซ็นของผู้ส่งออกกำกับอยู่ด้วย โดยระบุความจริงทางราคาอย่างชัดเจนหรือไม่ทำให้เข้าใจเป็นอย่างอื่นระหว่างผู้ซื้อกับผู้ขายได้เลยในเรื่องราคาซื้อซึ่งการระบุเช่นนี้จะปรากฏใน Consular Invoice เช่นเดียวกัน

ORIGINAL

<p>1. Exporter SHENZHEN KINGSTAR SHIPPING CO., LTD VIA</p>		<p>Certificate No. CCPIT 113328407 11C4403A1404/01220 CERTIFICATE OF ORIGIN OF THE PEOPLE'S REPUBLIC OF CHINA</p>							
<p>2. Consignee ALIBABA.COM</p>		<p>5. For certifying authority use only</p> <p style="text-align: center; color: red;">CHINA COUNCIL FOR THE PROMOTION OF INTERNATIONAL TRADE IS CHINA CHAMBER OF INTERNATIONAL COMMERCE</p>							
<p>3. Means of transport and route FROM XINGANG, CHINA TO ABIDJAN, COTE D'IVOIRE BY SEA</p>									
<p>4. Country / region of destination COTE D'IVOIRE</p>		<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 20%; vertical-align: top;"> <p>6. Marks and numbers</p> <p>N/M</p> </td> <td style="width: 30%; vertical-align: top;"> <p>7. Number and kind of packages; description of goods</p> <p>3102 CARTONS OF WHITE CANDLE CTV-2011-003911</p> <p>TWO (3102) CARTONS ONLY</p> </td> <td style="width: 10%; vertical-align: top;"> <p>8. H.S.Code</p> <p>3406000090</p> </td> <td style="width: 10%; vertical-align: top;"> <p>9. Quantity</p> <p>3102 CARTONS</p> </td> <td style="width: 30%; vertical-align: top;"> <p>10. Number and date of invoices</p> <p>24082011B SEP. 9, 2011</p> </td> </tr> </table>			<p>6. Marks and numbers</p> <p>N/M</p>	<p>7. Number and kind of packages; description of goods</p> <p>3102 CARTONS OF WHITE CANDLE CTV-2011-003911</p> <p>TWO (3102) CARTONS ONLY</p>	<p>8. H.S.Code</p> <p>3406000090</p>	<p>9. Quantity</p> <p>3102 CARTONS</p>	<p>10. Number and date of invoices</p> <p>24082011B SEP. 9, 2011</p>
<p>6. Marks and numbers</p> <p>N/M</p>	<p>7. Number and kind of packages; description of goods</p> <p>3102 CARTONS OF WHITE CANDLE CTV-2011-003911</p> <p>TWO (3102) CARTONS ONLY</p>				<p>8. H.S.Code</p> <p>3406000090</p>	<p>9. Quantity</p> <p>3102 CARTONS</p>	<p>10. Number and date of invoices</p> <p>24082011B SEP. 9, 2011</p>		
<p>11. Declaration by the exporter The undersigned hereby declares that the above details and statements are correct, that all the goods were produced in China and that they comply with the Rules of Origin of the People's Republic of China.</p>		<p>12. Certification It is hereby certified that the declaration by the exporter is correct.</p>							
<div style="text-align: center;">  <p>SHENZHEN KINGSTAR SHIPPING CO., LTD. 深圳金士达国际 货运代理有限公司</p> <p>SHENZHEN, CHINA OCT. 27, 2011</p> </div>		<div style="text-align: center;">  <p>CHINA COUNCIL FOR THE PROMOTION OF INTERNATIONAL TRADE (SHEN ZHEN)</p> <p>SHENZHEN, CHINA OCT. 27, 2011</p> </div>							
<p>Place and date, signature and stamp of authorized signatory</p>		<p>Place and date, signature and stamp of certifying authority</p>							

ภาพที่ 3.4 ใบรับรองแหล่งกำเนิดสินค้า

CALIBRATION CERTIFICATE

Submitted For: Sartorius North American		Test #: 04-041304		
Technical Competence Center		Serial #: 02-13102-1		
6542 Fig Street		Range: 5000 g - 5 g	Class: 1	
Arvada CO 80004		Date of Report: ^{Note 1} 05/18/04		
Manufacturer: Sartorius				
GRAM WEIGHTS		MILLIGRAM WEIGHTS		
5000 g to 5 g	ASSUMED DENSITY			
Stainless Steel	7.85 g/cm ³			
Test Conditions: 22.1 °C 618.3 mm Hg 50.2 %RH				
Nominal Value	Conventional Mass ^{Note 2} Correction (mg)	Uncertainty ^{Note 3} in mg @ 95% C.L.	As Found ^{Note 4} value in mg	Special notes and received condition. Notes Magnetism
5000 g	-2.92086	± 2.33		0.004
2000 g	-2.49622	± 0.7117		0.005
•1000 g	-0.37908	± 0.3304		0.003
••500 g	+0.47017	± 0.1919		0.000
400 g	-0.30288	± 0.1005		0.148
200 g	-0.12255	± 0.0528		0.027
150 g	-0.07833	± 0.0464		0.006
100 g	-0.07979	± 0.0257		0.016
50 g	+0.00492	± 0.020		0.003
•50 g	+0.00159	± 0.020		0.030
••50 g	+0.00159	± 0.020		0.301
30 g	+0.01971	± 0.018		0.002
20 g	-0.04226	± 0.011		0.015
•20 g	+0.02159	± 0.011		0.002
10 g	+0.01923	± 0.010		0.006
5 g	-0.01520	± 0.004		0.004
•5 g	-0.01240	± 0.004		0.003



sartorius

Sartorius TCC
6542 Fig Street
Arvada, Colorado 80004
Phone (303) 403-4690
(800) 438-5068
Fax (303) 431-4540

Sartorius Corporation
131 Heartland Blvd.
Edgewood, N.Y. 11717
Phone (800) 635-2906
(631) 254-4249
Fax (631) 254-4261

Authorized Signature

P/N 800854.1 Rev B

Metrology Engineer

1. All weights shipped from inventory actual test date may vary.

2. Apparent Mass vs. 8.0 g/cm³ at an air density of 1.2 mg/cm³

3. Uncertainty complies with ISO Guide & NIST Tech Note 1297

4. In accordance with ANSI/ISO/IEC 17025:2000 as found values only reported on weights which have been adjusted or replaced.

5. Magnetism in Gauss No uncertainty assigned to this component

Procedures and Traceability information

This report pertains to the above listed artifacts and parameters only. The values reported were found at the time of test by using one of the following: Standard denomination metric weights are calibrated using weighing designs A.1.1, A.2.1 or A.2.3 described in NBS Tech note 952 data reduction uses the NIST masscode software. Non-standard metric and non-metric weights are calibrated using double substitution as described in NIST 6969 SOP 4. Using the NIST provided masscode software we propagate mass values from our primary standards MT57, which are calibrated every three years, and use the values reported under NIST test #822/268214-03 dated 02/11/03. Our working standards MT7, MT50 and MT53 are calibrated every 6 months the last Calibration was on 12/15/03 under test number 03-102403. *Therefore the reported values are traceable to the International Prototype Kilogram through NIST* and comply with ANSI/NCSL Z540 and ANSI/ISO/IEC 17025:2000. Accredited by NVLAP for the specific scope of accreditation under lab code 200106-0. This report does not provide endorsement by NVLAP or any other government agency, and may not be reproduced except in full without our written permission.

NVLAP

NVLAP Lab Code 200106-0

www.balances.com Page 1 of 2

ภาพที่ 3.5 ใบรับรองน้ำหนักของสินค้า

5. CERTIFICATE OF WEIGHT (ใบรับรองน้ำหนักของสินค้า) เป็นเอกสารแสดงน้ำหนักของสินค้าทั้งจำนวน อาจจะออกโดยบริษัทหรือ สำนักงานตรวจสอบมาตรฐานสินค้าหรือส่วนราชการ ใบรับรองนี้อาจระบุโดยผู้ส่งออกได้ เว้นแต่เลตเตอร์ออฟเครดิตจะระบุเป็นอย่างอื่น ใบรับรองแสดงน้ำหนักของสินค้า ต้องรับรองน้ำหนักของสินค้าตามที่ระบุในใบกำกับสินค้า และจะต้องไม่ขัดกับเอกสารอื่น ๆ ตามที่เลตเตอร์ออฟเครดิตระบุไว้



State of Utah
JON M. HUNTSMAN, JR.
Governor
GARY R. HERBERT
Lieutenant Governor

Department of Agriculture and Food
LEONARD M. BLACKHAM
Commissioner
KYLE R. STEPHENS
Deputy Commissioner
KATHLEEN CLARKE
Deputy Commissioner
RICHARD W. CLARK
Director, Regulatory Services

CERTIFICATE OF FREE SALE & SANITATION INSPECTION

Innovative FlexPak, located at 1530 North Mountain Springs Parkway, Springville, Utah 84663, is currently under the Utah Department of Agriculture and Food inspection program. This inspection program does not endorse products nor does inspection imply endorsement. The following products are manufactured by Innovative FlexPak for AGEL Enterprises, LLC and to the best of our knowledge are freely sold in the state of Utah:

HRT	CAL	PRO- Chocolate
EXO	FLX	PRO-Strawberry Bannana
FIT	MIN	SLM
UMI	OHM	

Inspection evaluates and assures compliance with the Utah Wholesome Food Act and Utah Food Protection Rule (FPR), which identifies the standards for proper facility construction, good manufacturing practices (GMP), and fulfills requirements of those applicable laws and rules in the State of Utah.



Don McClellan
Division of Regulatory Services

State of Utah, County of Salt Lake
Acknowledged to me September 16, 2008.



Ann Michelle Jack
Notary Public
Residing in Salt Lake County





350 North Redwood Road, PO Box 146500, Salt Lake City, UT 84114-6500
telephone 801-538-7100 • facsimile 801-538-7126 • <http://ag.utah.gov>

ภาพที่ 3.6 ใบรับรองการตรวจสอบ

6. CERTIFICATE OF INSPECTION (ใบรับรองการตรวจสอบ) ผู้ซื้อบางราย ต้องการใบรับรองการตรวจสอบ เพื่อแน่ใจว่าสินค้าที่สั่งซื้อนั้นเป็นไปตามมาตรฐานผู้ส่งออกต้อง จัดการเรื่องเหล่านี้ให้ลูกค้าของตนเอง



ภาพที่ 3.7 หนังสือรับรองคุณภาพและอนามัยการส่งออกสินค้า

7. CERTIFICATE OF HEALTH หนังสือรับรองคุณภาพและอนามัยการส่งออกสินค้าประเภทอาหารและผลิตผลทางการเกษตรประเทศผู้ซื้อสินค้าส่วนใหญ่จะมีข้อกำหนดที่เข้มงวดเกี่ยวกับสิ่งปนเปื้อนทั้งทางเคมีและทางจุลชีวชาติตลอดจนซากสัตว์สิ่งสกปรกและสารพิษต่างๆ ทั้งนี้จะมีการตรวจวิเคราะห์อยู่เป็นประจำ สินค้าซึ่งมีการปริมาณสิ่งเจือปนดังกล่าวสูงกว่ากำหนดอาจถูกกั้นหรือห้ามเข้า ดังนั้น การส่งออกสินค้าอาหารและผลิตภัณฑ์ทางการเกษตรจึงต้องมีหนังสือคุณภาพและอนามัยแสดงให้ทราบถึงความปลอดภัยในการบริโภคไปด้วยจึงจะอนุญาตให้นำเข้า

TRANSPORTES INTERNACIONALES			BILL OF LADING		
EXPORTER / SHIPPER IWAA RICE CORPORATION NAGOYA, JAPAN		BILL OF LADING NUMBER 55301455	CONTAINER NUMBER M/V MAR No 200800172		
CONSIGNEE TO ARROCERA AGRICOLA S.A CARTAGO, Costa Rica		EXPORT REFERENCE Target Logistic Services 6701 NW 7th Street Suite 170 Miami, Fl 33126			
NOTIFY PARTY / INTERMEDIATE CONSIGNEE COMERCIALIZADORA MP SAN JOSE, Costa Rica		POINT (STATE) OF ORIGIN OR FTZ NUMBER Yokohama			
		DESTINATION AGENT ARROCERA AGRICOLA S.A. CED# 3-101-0223743 APDO. 2884-1000 SAN JOSE, COSTA RICA TEL. 506-2223-7891			
PRE-CARRIAGE BY	PLACE OF RECEIPT OF PRE-CARRIER				
VESSEL COUNTESS VY 2	PORT OF LOADING / EXPORT Yokohama, Japan	LOADING PIER / TERMINAL			
FOREIGN PORT OF UNLOADING Puerto Caldera	PLACE OF DELIVERY BY ON-CARRIER Tres Rios, Costa Rica	Place of Delivery Arrocera Agricola	CONTAINERIZED <input checked="" type="checkbox"/> YES <input type="checkbox"/> NO		
These commodities licensed by United States for ultimate destination JORDAN. Diversion contrary to U.S. law is prohibited.					
CARRIER RECEIPT		PARTICULARS FURNISHED BY SHIPPER			
MARKS AND NUMBERS	NO. OF PKGS	DESCRIPTION OF PACKAGES AND GOODS	GROSS WEIGHT	MEASUREMENT	
M/V DELMAR No 200800172	BULK	RICE (PADDY) BULK	1,000,000 KG		
ORIGINAL					
APPLICABLE ONLY WHEN DOCUMENT USED AS A COMBINED TRANSPORT BILL OF LADING		DECLARED VALUE (For AD VALOREM purpose only) (REFER TO CLAUSE 5 ON REVERSE HEREOF) (UN/US\$)			
In accepting this bill of lading, any local customs or privileges to the contrary notwithstanding, the shipper, consignee and owner of the goods and the holder of this bill of lading, agree to be bound by all the stipulations, exceptions and conditions stated therein whether written, printed, stamped or incorporated on the front or reverse side hereof, as fully as if they were all signed by such shipper, consignee, owner or holder. In witness whereof three (3) bills of lading, all of this tenor and date have been signed, one of which being accomplished, the others to stand void. TRANSPORTES INTERNACIONALES By Ricardo Crocker FOR THE CARRIER June 3th of 2009 Yokohama, JP.		FREIGHT AND CHARGES			
		DESCRIPTION OF CHARGES	RATE	PREPAID	COLLECT
		OCEAN FREIGHT		\$ 210,000.00	
		TOTAL PREPAID	\$215,000.00		
		TOTAL COLLECT			

ภาพที่ 3.8 ใบตราส่งสินค้าทางทะเล (B/L)

8. OCEAN BILL OF LADING (B/L) ใบตราส่งสินค้าทางทะเลเป็นเอกสารสำคัญที่สุดเมื่อมีการส่งสินค้าทางทะเล Bill of Lading เป็นใบรับรอง มอบสินค้าของบริษัทเรือที่ทำการส่งออก ใบตราส่งสินค้าทางทะเล เป็นเอกสารแสดงสิทธิในสินค้า และเป็นหลักฐานสัญญาของบริษัทเรือที่จะขนส่งสินค้าทางเรือของประเทศส่งออกไปยังท่าเรือปลายทางใบตราส่งสินค้ามีหลายชนิด ดังนี้คือ

8.1 CLEAN B/L คือใบตราส่งสินค้าที่บริษัทเรือไม่ได้บันทึกแจ้งข้อบกพร่องของสินค้า / หรือ การบรรจุหีบห่อ NON-NEGOTIABLE OR STRAIGHT B/L เป็นใบตราส่งสินค้าที่ยินยอมให้มีการส่งมอบให้แก่ผู้รับสินค้า (CONSIGNER) ที่ระบุไว้เท่านั้นจะโอนให้ผู้อื่นมารับไม่ได้

8.2 ORDER B/L ใบตราส่งสินค้าที่ออก โดยมีการส่งมอบสินค้าตามคำสั่ง (ORDER) ปกติตามคำสั่งของผู้ส่งสินค้าหรืออาจเป็นลอยๆซึ่งต้องมีการสลักหลังโดยผู้ส่งสินค้าเพื่อเป็นการ โอนสิทธิ์ในสินค้าให้กับผู้ทรง (HOLDER) หรือผู้ที่ได้รับการ โอนสิทธิ์ให้โดยเจาะจงการสลักหลังใบตราส่งสินค้ามาถึงแล้วเท่านั้น

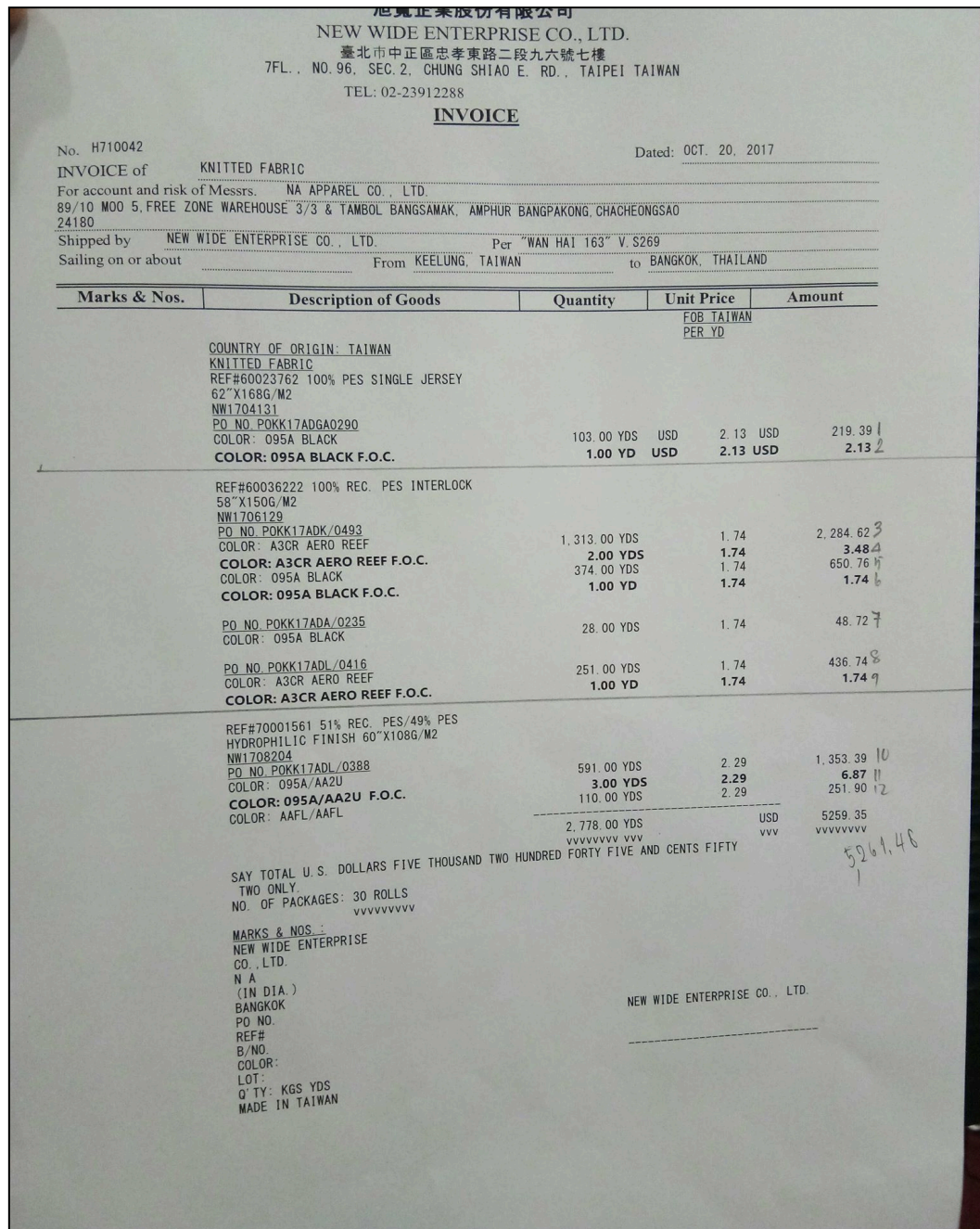
8.3 ORDER “ NOTIFY ” B/L เหมือนกับใบตราส่งสินค้าชนิด “ ORDER ” เพียงแต่เพิ่มความในใบตราส่งสินค้า ว่าเมื่อสินค้าถึงเมืองท่าปลายทางแล้ว ตัวแทนบริษัทเรือที่มีเมืองท่าปลายทางจะแจ้งให้กับผู้รับสินค้าทราบการแจ้งนี้ไม่ถือเป็นการ โอนกรรมสิทธิ์ในสินค้านั้นให้กับผู้รับแจ้งเพียงเป็นเรื่องแจ้งให้ทราบว่าสินค้ามาถึงแล้วเท่านั้นเป็นตราสารแสดงสิทธิ์ของผู้ทรงและเปลี่ยนมือได้ (NEGOTIABLE INSTRUMENT) คือเป็นเอกสารแสดงสิทธิในสินค้าและโอนสิทธิ์ต่อ ๆ กันได้ BILL OF LADING นี้ยังแบ่งออกเป็น “ THROUGH ” BILL OF LADING เป็นใบตราส่งออกในกรณีที่การขนส่งทั้งทางบกและทางทะเล ซึ่งระบุนการขนส่งไว้ตลอดทาง ปกติผู้รับขนส่งคนแรกจะเป็นผู้ออกใบตราส่งชนิดนี้ “RECEIVED FOR SHIPMENT” BILL OF LADING เป็นใบตราส่งสินค้าชนิดที่มีลักษณะเป็นเพียงสัญญาแสดงว่าได้รับการสินค้าไว้เพื่อจะทำการขนส่งแต่ยังไม่เป็นที่แน่นอนว่าสินค้าได้ขึ้นเรือลำที่ระบุไว้เป็นการเรียบร้อยแล้ว “SHIPPED ON BOARD ” BILL OF LADING เป็นใบตราส่งซึ่งแสดงว่าสินค้าได้ขึ้นเรือระวางเรือเป็นที่เรียบร้อยแล้ว “CHARTER PARTY ” BILL OF LADING เป็นใบตราส่งที่ผู้รับขนส่งได้เช่าเรือของผู้อื่นมารับทำการขนส่งสินค้าซึ่งระบุเงื่อนไขให้สัญญาขนส่งติดแยกจากใบตราส่งชนิดอื่น

9. THE COMMERCIAL INVOICE (ใบกำกับสินค้าหรือบัญชีราคาสินค้า) มีสาระสำคัญในใบกำกับสินค้าควรตรวจสอบให้ถูกต้องมีที่ที่น่าสนใจอีกคือ สินค้าในใบกำกับสินค้าจะต้องไม่แสดงว่าเป็น “สินค้าที่ใช้แล้ว” (USED) “สินค้าที่เปลี่ยนแปลงแก้ไขใหม่” (REBUILT) หรือสินค้าที่เปลี่ยนมือ(SECONDHAND)เว้นแต่เลตเตอร์ออฟเครดิตจะอนุญาตไว้โดยเฉพาะ

9.1 ใบกำกับสินค้าจะต้องมีการประทับตรารับรองอย่างถูกต้องตามกฎหมายโดยสถานทูต หรือ กงสุลที่เกี่ยวข้องกับถ้าเลตเตอร์ออฟเครดิตระบุไว้

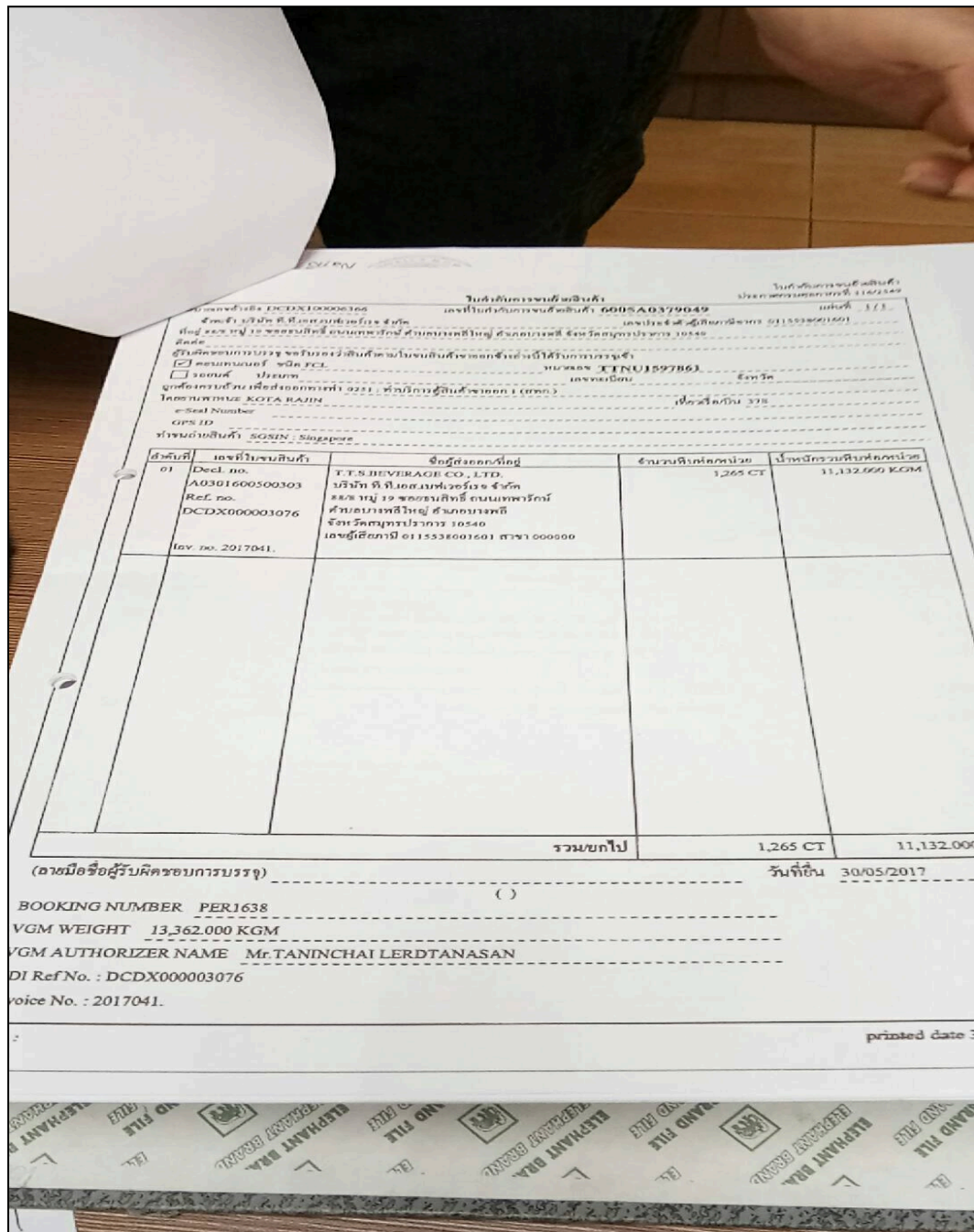
9.2 เครื่องหมายและตัวเลขบนหีบห่อ (SHIPPED MARKS & NUMBERS) ในใบกำกับสินค้าจะเหมือนกับใบตราส่ง (BILL OF LADING) หรือเหมือนกับเอกสารการส่งสินค้าอื่นๆ หรือ เหมือนกับเครื่องหมายหีบห่อและตัวเลขที่กำหนดไว้ในเลตเตอร์ออฟเครดิต

9.3 ใบกำกับสินค้าจะต้องไม่รวมค่าใช้จ่ายพิเศษอื่นๆเช่นค่าขนานยหน้า,ค่าเก็บรักษาสินค้า (STORE CHARGES) ค่าโทรเลข, ค่าธรรมเนียมในการส่งสินค้าล่าช้ากว่าที่กำหนด เป็นต้น เว้นแต่เลตเตอร์ออฟเครดิตที่จะกำหนด



ภาพที่ 3.9 ใบกำกับสินค้าหรือบัญชีราคาสินค้า

10. CUSTOMS INVOICE (ใบกำกับสินค้าของศุลกากร) ในทางประเทศจะกำหนดให้ใช้ใน CUSTOMS INVOICE โดยเฉพาะอย่างยิ่งประเทศในเครือจักรภพอังกฤษและประเทศในแอฟริกาบางประเทศลักษณะของใบ CUSTOMER INVOICE คือใบกำกับสินค้า (OFFICIAL INVOICE) ที่จะต้องเตรียมเป็นฟอร์มพิเศษ ออกโดยผู้มีอำนาจทางศุลกากรระบุราคาสินค้าทางศุลกากรเพื่อสะดวกในการคำนวณภาษีปกติรายการสินค้าแต่ละชนิดจะแยกราคาสินค้าระหว่างเรือและค่าเบี่ยงประกันออกจากกัน



ภาพที่ 3.10 ใบกำกับสินค้าของศุลกากร

11. CUSTOMS ENTRY FORM (ใบขนสินค้าที่ใช้ทางศุลกากรของแต่ละประเทศ) ซึ่งจะมีใช้ทั้งการนำสินค้าเข้าและการส่งสินค้าออก โดยแต่ละประเทศจะกำหนดขึ้นใช้ตามความเหมาะสม เพื่อเป็นหลักฐานในการตรวจสอบพิธี การ ชำระภาษีอากร และการตรวจปล่อยสินค้า จากการอารักขาของศุลกากร ปัจจุบันใบขนส่งสินค้าของกรมศุลกากรของไทยได้ใช้แบบอย่างตามเอกสารกระทัดรัดและสะดวกต่อการเก็บรักษาอีกด้วย

ปิดทราบดีที่นี่ Place stamp here

ใบขนสินค้าพิเศษ SIMPLIFIED CUSTOMS DECLARATION FORM เลขที่ใบขน Form No. 2301-7510200095

สำหรับรถยนต์และรถจักรยานยนต์ที่นำเข้าหรือส่งออกชั่วคราว (For motor car and motor cycle temporarily imported or exported)

รายละเอียดรถ (Particulars of Vehicle) **นำเข้า-ออก** ประเภทสินค้า (Tariff Heading No.) **ภาค 4 ประเภทที่ 3 (ค)**

ทะเบียนรถ (Registration No.) 604AXFB3 ประเทศที่ลงทะเบียน (Country of registration) FRANCE

ประเภทรถ (Type of Vehicle) TRUCK ยี่ห้อ (Make) MAN ปีผลิต (Year of Production/Color) 2004/WHITE

หมายเลขเครื่องยนต์ (Engine No.) 11505055766201 หมายเลขตัวถัง (Chassis No.) WMA1302214V3 รุ่นสี (Model) MAN

น้ำหนักสุทธิ (Net weight) 6,155.00 กก. (Kg.) ราคา (Value) 500,000.00 บาท (Bath)

รายละเอียดผู้นำเข้าหรือผู้ส่งออก (Particulars of Importer or Exporter) **นำเข้า-ออก**

ชื่อ (Name) Mr. GUY BAZIN สัญชาติ (Nationality) FRENCH

ในนามบริษัท (on behalf of Company name) Mr. GUY BAZIN

บัตรประจำตัว (Identity Card No.) หมายเลขพาสปอร์ต (Passport No.) 07AV10194

ที่อยู่ (Address) 163 AVENUE DU MARECHAL GALLIENI 83300 DRAGUIGNAN FRANCE

รายละเอียดการนำเข้า (Particulars of Importation)

วันที่นำเข้า (Date of Importation) 11-02-2551

ท่าเรือที่นำเข้า (Port or place of Importation) ศุลกากรท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

วัตถุประสงค์ (Purpose) (ศก 1)

ผู้โดยสาร (Tourist) ธุรกิจ (Business) อื่นๆ (Others)

ไปจังหวัด (Province of Destination) THAILAND

จำนวนผู้โดยสาร (No. of Passengers) 1

รายละเอียดการนำออก (Particulars of Exportation)

วันที่นำออก (Date of Exportation)

ท่าเรือที่นำออก (Port or place of Exportation) ท่าเรือกรุงเทพ สทก.

รายการของใช้ประจำยานพาหนะ (List of articles for used in vehicle)

ไปหาคืนเอกสารใช้ศุลกากร เมื่อเดินทางกลับ

PLEASE BRING BACK TO CUSTOMS OFFICE

WARNING: IF YOU DO NOT BRING BACK THE DOCUMENTS WITHIN THE PERIOD OF 10 DAYS, A FINE OF 100 BATH PER DAY WILL BE IMPOSED IF PERMIT EXIT EXPIRY DATE

สัญญาประกัน (Guarantee Agreement)

ข้าพเจ้า (I) Mr. GUY BAZIN ขอสัญญาว่าจะนำรถที่นำเข้าหรือส่งออกโดยชั่วคราวนี้กลับคืนมาทางสถานีลูกค้า (promise to re-export the aforesaid vehicle through Customer station) ท่าเรือกรุงเทพ สทก.

ภายในวันที่ (within date) 11-03-2551 เพื่อเป็นประกันว่าข้าพเจ้าจะส่งรถกลับภายในเวลาที่กำหนด (in order to guarantee that I shall re-export the aforesaid vehicle within the time so fixed)

ข้าพเจ้า ขอประกันว่าจะชำระเงิน (I hereby guarantee myself to pay a sum of) 1,500,000.00 บาท (Bath)

จำนวนเงิน (in words) หนึ่งล้านห้าแสนบาทถ้วน

ใบขนสินค้าพิเศษนี้ใช้ได้เฉพาะรถที่นำเข้าหรือส่งออกโดยชั่วคราวใน 10 วัน นับแต่วันครบกำหนดที่จะส่งกลับและต้องนำใบขนสินค้าพิเศษนี้ไปชำระค่าปรับหากไม่ปฏิบัติตามเงื่อนไข (Upon a promise that if I commit a breach of this agreement, I shall pay the said sum within 10 days after the expiry date for re-exportation.)

ผู้ทำ (Signed) *[Signature]* ผู้สัญญา (Promisor)

ผู้ทำ (Signed) *[Signature]* พยาน (Witness)

ผู้ทำ (Signed) *[Signature]* พยาน (Witness)

เจ้าหน้าที่สถานี (Officer of Customs Station) วันที่ (Date) 11-02-2551

ข้าพเจ้าขอรับรองว่าข้อมูลทั้งหมดที่ฉันได้แจ้งไว้เป็นความจริงและครบถ้วน (I hereby certify that the aforesaid declaration is true, correct and complete)

ลายเซ็นผู้นำเข้า (Importer's signature) *[Signature]*

ลายเซ็นผู้ส่งออก (Exporter's signature) *[Signature]*

ตราประทับอนุมัติ (Inletions approved stamp)

ภาพที่ 3.11 ใบขนสินค้าที่ใช้กับศุลกากร

12. PHYTOSANITARY CERTIFICATE (ใบรับรองการปลอดโรคและศัตรูของพืชทุกชนิด) เพื่อเป็นการป้องกันการแพร่ระบาดของโรคพืชต่าง ๆ เอกสารชนิดนี้ออกโดยหน่วยงานของรัฐซึ่งได้รับการรับรองจากนานาชาติ สำหรับ กรรมวิธีการปฏิบัตินั้นอาจใช้บริการศึกษาได้จากหัวข้อ การส่งออก สินค้าเกษตร

ORIGINAL		
 338_4410943 1862_		
Department of Agriculture Ministry of Agriculture and Cooperatives, Bangkok, Thailand Phytosanitary Certificate		
Plant Protection Organization of Thailand		SUB V.P. ๗-๑ Form P.Q. 7-1
TO : Plant Protection Organization (s) of PUERTO RICO		No. 4417014
1. Name and address of exporter : SIAM ADENIUM CO., LTD. 105/157 SAE RA NEE LA GOON VILLA, SOI WAD LAD PRA DOOK, BANG BUA THONG NONGTHABURI		2. Declared name and address of consignee : [REDACTED]
3. Number and description of packages : 3 CARTONS		4. Distinguishing marks : COMPANY'S LABEL
5. Place of origin : THAILAND		6. Declared means of conveyance : AIR
		7. Declared point of entry : PUERTO RICO
8. Name of produce and quantity declared : ADENIUM 500,000 PLANT(S) (ADENIUM PLANTS)		9. Botanical name of plants : ADENIUM SPP.
This is to certify that the plants , plant products or other regulated articles described herein have been inspected and/or tested according to appropriate official procedures and are considered to be free from the quarantine pests specified by the importing contracting party and to conform with the current phytosanitary requirements of the importing contracting party , including those for regulated non-quarantine pests.		
Additional Declaration		
NOTHING TO DECLARE		
Disinfestation and/or Disinfection Treatment		
10. Date : AUGUST 02, 2014	11. Treatment : --	12. Chemical (active ingredient) : --
13. Duration and temperature : --	14. Concentration : --	15. Additional information : SEE ATTACHED SHEET
16. Stamp of organization : 	17. Place of issue : EXPORT PLANT QUARANTINE SERVICE, BANGKOK	19. Name and signature of authorized officer :  MRS. CHORTIP SALYAPONGSE FOR CHIEF, EXPORT PLANT QUARANTINE SERVICE
	18. Date : AUGUST 06, 2014	
NOTE : No financial liability with respect to this certificate shall attach to the Ministry of Agriculture and Cooperatives, Thailand or to any officers or representatives of that Ministry.		
 774906		

ภาพที่ 3.12 ใบรับรองการปลอดโรคและศัตรูของพืชทุกชนิด

5. การประกันภัย

ความหมาย การประกันภัยขนส่งสินค้า คือการประกันที่ให้ความคุ้มครองแก่สินค้าที่ขนส่งจากสถานที่หนึ่งไปยังอีกสถานที่หนึ่งหรือจากประเทศหนึ่งไปยังอีกประเทศหนึ่ง ซึ่งในการขนส่งนี้อาจเกิดความเสียหายหรือสูญเสียดังกล่าวขึ้นได้ การประกันภัยนี้เรียกรวมกันว่าการประกันภัยขนส่งสินค้าทางทะเล ซึ่งรวมถึงการประกันภัยสินค้าที่ขนส่งด้วยวิธีอื่นด้วย คือ การขนส่งทางอากาศ ทางบก และทางพัสดุภัณฑ์ไปรษณีย์

การประกันภัยทางทะเลและขนส่ง แบ่งได้เป็น 3 ประเภทดังนี้

1. Marine Cargo Insurance คือ การประกันเพื่อคุ้มครองสินค้าหรือทรัพย์สินที่ขนส่ง ระหว่างประเทศจากผู้ขาย ในประเทศหนึ่งไปยังผู้ซื้อในอีกประเทศหนึ่งโดยทางเรือเดินสมุทร เครื่องบินพาณิชย์ หรือทางพัสดุไปรษณีย์ จากอุบัติเหตุต่างๆ ที่อาจเกิดขึ้นได้ เช่น เรือถูกไฟไหม้ เรือคว่ำ เรือจม ความเสียหายจากการขนถ่ายสินค้าขึ้น หรือขนลงจากเรือ จนทำให้เกิดความเสียหายต่อตัวสินค้า

2. Inland Transit Insurance คือ การประกันภัยการขนส่งภายในประเทศไม่ว่าจะเป็น ทางบก ทางน้ำ ทางอากาศยาน รับประกันภัยสินค้าหรือทรัพย์สิน ในระหว่างการขนส่งจากสถานที่หนึ่งไปยังอีกสถานที่หนึ่ง โดยยานพาหนะที่ใช้ในการขนส่งคือ รถบรรทุก 6 ล้อ, รถบรรทุก 10 ล้อ, รถเทรลเลอร์ เรือฉลอม เรือโป๊ะ และ เครื่องบินพาณิชย์

3. Marine Hull Insurance คือ การประกันภัยตัวเรือประกันภัยคุ้มครองความสูญเสียดังกล่าวของโครงสร้างตัวเรือ รวมถึงเครื่องจักรอุปกรณ์ต่าง ๆ แบ่งเป็น 2 ประเภท คือ

1. ประเภทไม่มีเครื่องจักร ส่วนที่เป็นโครงสร้างของเรือ รวมถึงอุปกรณ์บนเรือและสัมภาระต่างๆ

2. ประเภทที่มีเครื่องจักรหรือกำลังขับเคลื่อนเอง คือ ส่วนที่ให้พลังงานการเดินเรือ ทำความร้อน ทำความเย็น

การเลือกซื้อความคุ้มครอง

สำหรับการประกันภัยการขนส่งสินค้าทางทะเลนั้นมีแนวทางในการขอเอาประกันภัย ดังนี้

1. ควรเลือกเงื่อนไขความคุ้มครองให้เหมาะสมกับประเภทของสินค้า กล่าวคือ สินค้าโดยทั่วไปที่มีการบรรจุหีบห่อ เงื่อนไขความคุ้มครองมักใช้เงื่อนไขแบบมาตรฐานที่เรียกว่า Institute Cargo Clauses ซึ่งมีให้เลือก 3 เงื่อนไขด้วยกัน คือ

- เงื่อนไข CLAUSES "A" สำหรับการคุ้มครองที่กว้างที่สุด

- เงื่อนไข CLAUSES "B" สำหรับการคุ้มครองอุบัติเหตุที่ร้ายแรง เช่นรถคว่ำ เรือชนกัน เกตต์ไฟไหม้ และรวมถึงความเสียหายจากการเปียกน้ำด้วย

- เงื่อนไข CLAUSES "C" คุ้มครองเฉพาะอุบัติเหตุที่ร้ายแรงเท่านั้น

2. ควรระบุให้กรมธรรม์มีผลคุ้มครองตลอดเส้นทางของการขนส่ง เช่น คลังสินค้าของผู้ซื้อสินค้าสมมติว่าตั้งอยู่ในเชียงใหม่ สินค้านำเข้ามาจากฮ่องกงซึ่งเรือสินค้าจะต้องเข้าเทียบท่าเรือกรุงเทพฯ ก่อนขนส่งต่อภายในประเทศไปยังจังหวัดเชียงใหม่ จึงควรระบุในกรมธรรม์ให้ความคุ้มครอง เริ่มจากฮ่องกงผ่านกรุงเทพฯ ถึงเชียงใหม่ (From Hongkong via Bangkok to Chiangmai)

3. ควรพิจารณาว่าสัญญาซื้อขายเป็นเงื่อนไขแบบใด ถ้าเป็นสัญญาซื้อขายแบบ C.I.F. ในกรณีที่เป็นการส่งออกจะต้องตรวจสอบเงื่อนไขของ L/C ที่ผู้ซื้อสินค้าระบุว่าให้ใช้เงื่อนไขความคุ้มครองแบบใด ถ้าผู้ซื้อระบุการคุ้มครองที่กว้างกว่าประเพณีนิยมของการซื้อขายชนิดนั้น ผู้ซื้อมีหน้าที่รับประกันภัยส่วนที่เพิ่มขึ้นจากปกติ
การเริ่มต้นและสิ้นสุดความคุ้มครอง

จุดเริ่มต้นความคุ้มครอง กรมธรรม์ประกันภัยขนส่งสินค้าทางทะเลมีผลคุ้มครองเมื่อสินค้าที่เอาประกันภัย ออกจากคลังสินค้าหรือสถานที่เก็บสินค้า ณ สถานที่ระบุชื่อในกรมธรรม์เมื่อเริ่มต้นการขนส่ง โดยไม่รวมช่วงการขนของขึ้นรถ เพราะถือว่าสินค้ายังไม่ได้ออกจากโรงเก็บสินค้าต้นทางที่ได้ระบุไว้ในกรมธรรม์

เงื่อนไขและขอบเขตการคุ้มครองในการประกันภัยทางทะเลและขนส่ง

ในตลาดการประกันภัยทางทะเลและขนส่งประเทศไทย เงื่อนไขความคุ้มครองที่ผู้รับประกันภัยส่วนใหญ่จัดให้แก่ผู้เอาประกันภัย มักจะยึดถือตามเงื่อนไขความคุ้มครองที่ใช้กันในประเทศอังกฤษซึ่งเป็นเงื่อนไขความคุ้มครองที่จัดทำขึ้น โดย กลุ่มผู้รับประกันภัย อัน ได้แก่ The Institute of London Underwriters, the Liverpool Underwriters Association และ Lloyds Underwriters Association เงื่อนไขความคุ้มครองที่จัดทำโดยกลุ่มผู้รับประกันภัยดังกล่าวข้างต้นจะขึ้นด้วยคำว่า 'Institute' ซึ่งเป็นที่รู้จักและยอมรับกันดีทั่วไป ในวงการธุรกิจที่เกี่ยวข้อง ไม่ว่าจะเป็นผู้ส่งออก ผู้นำเข้า ธนาคาร หรือ ตัวแทนในการพิจารณาค่าสินไหมทดแทนใน การประกันภัยขนส่งสินค้าทางทะเลโดยทั่วไป มีชุดเงื่อนไขความคุ้มครอง 3 ชุดที่เป็นที่นิยมกัน ซึ่งได้กำหนดขอบเขตความเสี่ยงที่คุ้มครองลดหลั่นตามลำดับ ดังนี้

เงื่อนไขความคุ้มครองสำหรับสินค้าทั่วไปที่ทำการขนส่งทางทะเล

1. Institute Cargo Clauses (A)
2. Institute Cargo Clauses (B)
3. Institute Cargo Clauses (C)

คำว่า All Risks หมายถึง การเสี่ยงภัยทุกชนิด(ที่ไม่เป็นสิ่งที่หลีกเลี่ยงไม่ได้และสืบเนื่องจากสาเหตุภายนอก)ที่อาจยังความสูญเสีย หรือเสียหายต่อสินค้าที่เอาประกันภัยในระหว่างช่วงระยะเวลาของการประกันภัยภายใต้กรมธรรม์ที่คุ้มครอง All Risks ผู้เอาประกันภัยจะต้องแสดงให้เห็นว่าเกิดความสูญเสียหรือความเสียหายจริงซึ่งความสูญเสียนั้นเป็นเหตุบังเอิญ (Fortuity), ที่

เกิดขึ้นและเป็นสาเหตุโดยตรง (Proximately) ต่อความสูญเสีย. ซึ่งผู้เอาประกันภัยจะต้องมีส่วนได้เสียจึงจะมีสิทธิ์ที่จะเรียกร้องค่าสินไหมทดแทน ส่วนผู้รับประกันภัยจะต้องพิสูจน์ว่าความสูญเสียหรือเสียหายที่เกิดขึ้นมีสาเหตุหรือสืบเนื่องมาจากภัยที่ถูกระบุยกเว้นไว้

Institute Cargo Clauses (B) ให้ความคุ้มครองแตกต่างจาก Institute Cargo Clauses (A) คือ ICC (A) ระบุให้คุ้มครองการเสี่ยงภัยทุกชนิดที่มีสาเหตุจากภายนอกพร้อมกับกำหนดยกเว้นภัยบางประเภทไว้เท่านั้น แต่ ICC (B) ระบุภัยที่คุ้มครอง และสิ่งที่ยกเว้นความคุ้มครองไว้อย่างชัดเจน ความสูญเสียหรือเสียหายอันเนื่องมาจากหรือมีสาเหตุจากภัยที่ไม่ได้ระบุไว้จะไม่ได้รับความคุ้มครอง นอกจากนี้ I.C.C. (B) ยังได้แยกความคุ้มครองออกเป็น 3 ลักษณะ คือ

1. คุ้มครองความสูญเสียหรือเสียหายซึ่งมีผลสืบเนื่องมาจากภัยที่ระบุไว้ไม่จำเป็นต้องคำนึงถึงสาเหตุที่เป็นตัวการที่ทำให้เกิดความเสียหายภัยที่คุ้มครองได้แก่

- 1.1 อัคคีภัย หรือ การระเบิด
- 1.2 เรือหรือ ยวดยานประสบเหตุเกยตื้น เกยพื้น จม หรือพลิกคว่ำ
- 1.3 การคว่ำ หรือ ตกรางของยานพาหนะทางบก
- 1.4 การชน หรือ การโค่นกันของเรือ ยวดยาน หรือ ยานพาหนะกับวัตถุภายนอก

ใดๆก็ตาม

- 1.5 การขนถ่ายสินค้าลงที่ท่าใช้หลักภัย
- 1.6 แผ่นดินไหว การระเบิดของภูเขาไฟ หรือฟ้าผ่า
2. ความสูญเสียหรือเสียหายจะต้องมีสาเหตุโดยตรงจากภัยที่ระบุไว้ได้แก่
- 2.1 การถูกสละไปอันถือได้ว่าเป็นการสูญเสียเพื่อส่วนรวม
- 2.2 การถูกทิ้งทะเล หรือ การถูกน้ำซัดตกจากเรือไป
- 2.3 การที่น้ำทะเล น้ำทะเลสาบ หรือน้ำในแม่น้ำเข้ามาในระวางเรือหรือยวดยาน

หรือเข้ามาในตู้ ลำเลียง, ตู้ยก หรือสถานที่เก็บวางสินค้า

3. ความสูญเสียโดยสิ้นเชิงของหีบห่อใด ซึ่งตกจากเรือหรือตกลงมาในขณะที่ขนขึ้นหรือขนลงจากเรือ หรือ ยวดยาน

Institute Cargo Clauses (C) ให้ความคุ้มครองแตกต่างจาก I.C.C. (A) เช่นเดียวกับ I.C.C (B) คือระบุภัยที่คุ้มครอง และสิ่งที่ยกเว้นความคุ้มครองไว้อย่างชัดเจน ความสูญเสียหรือเสียหาย อันสืบเนื่องมาจากหรือมีสาเหตุจากภัย ที่ไม่ได้ระบุไว้จะไม่ได้รับ ความคุ้มครองแต่ I.C.C. (C) ให้ความคุ้มครองที่แคบกว่า I.C.C. (B) โดยแบ่งความคุ้มครองออกเป็น 2 ลักษณะ คือ

1. คุ้มครองความสูญเสียหรือเสียหาย ซึ่งมีผลสืบเนื่องมาจากภัยที่ระบุไว้ไม่จำเป็นต้องคำนึงถึงสาเหตุที่เป็นตัวการที่ทำให้เกิดความเสียหายภัยที่คุ้มครอง ได้แก่

- 1.1 อัคคีภัย หรือ การระเบิด
- 1.2 เรือ หรือยวดยานประสบเหตุเกยตื้น เกยพื้น จม หรือพลิกคว่ำ

- 1.3 การคว่ำ หรือ ตกรางของยานพาหนะทางบก
- 1.4 การชน หรือ การโค่นกันของเรือ ขวดยาน หรือยานพาหนะกับวัตถุภายนอกใด ๆ ก็ตามนอกเหนือจากกับน้ำ
2. ความสูญเสียหรือเสียหายจะต้องมีสาเหตุโดยตรงจากภัยที่ระบุไว้ ได้แก่
 - 2.1 การถูกสละไปอันถือได้ว่าเป็นการสูญเสียเพื่อส่วนรวม (General Average Sacrifice) หรือ การถูกทิ้งทะเล

เอกสารที่ต้องใช้ในการทำประกันภัย

1. ใบกำกับสินค้า (Invoice) คือ เอกสารที่ระบุรายละเอียดของสินค้าที่ขนส่งว่ามีอะไรบ้าง ปริมาณ ชนิด ราคาสินค้า ตลอดจน ชื่อเรือ หรือเที่ยวบิน วันที่เรือหรือเครื่องบินออก (Departure Date)
2. ใบตราส่งสินค้า (Bill of Lading (B/L) คือ หลักฐานการสัญญาการรับสินค้าระหว่างบริษัทเรือและผู้ส่งสินค้าซึ่งแสดงว่าได้มีการนำสินค้าลงเรือเพื่อที่จะขนส่งไปยังที่ปลายทาง
3. หนังสือสั่งให้จ่ายเงิน (Letter of credit (L/C) คือ เอกสารที่ธนาคารออกให้แก่ผู้ขายสินค้า โดยผู้ซื้อสินค้าเป็นผู้ติดต่อกับธนาคารว่า ให้ธนาคารจ่ายเงินค่าสินค้า ให้แก่ผู้ขายตามจำนวนเงินค่าสินค้า
4. หนังสือคุ้มครองชั่วคราว (Cover Note) คือ เอกสารที่บริษัทผู้รับประกันภัยออกให้แก่ผู้เอาประกันภัย เพื่อเป็นหลักฐาน ว่าได้คุ้มครองสินค้าที่ระบุในหนังสือคุ้มครองชั่วคราวนี้แล้วแต่ยังไม่สามารถออกกรมธรรม์ได้เนื่องจากยังขาดรายละเอียดบางอย่างเช่น ชื่อเรือ จำนวนหีบห่อ ดังนั้นจะออกกรมธรรม์
5. กรมธรรม์ประกันภัยเปิด (Open Policy) ใช้สำหรับกรณีที่ผู้เอาประกันภัยส่งสินค้าเดือนละหลายครั้ง ดังนั้นการแจ้งบริษัทผู้รับประกันภัย เพื่อที่จะทำ Cover Note ในแต่ละเที่ยวย่อมเป็นการไม่สะดวก และบางครั้งผู้เอาประกันภัยอาจลืมแจ้งทำประกันภัยได้ ดังนั้นผู้เอาประกันภัย อาจร้องขอให้ผู้รับประกันภัยจัดทำ Open Policy ให้เพื่อคุ้มครองสินค้าทุกเที่ยวภายใต้เงื่อนไขและอัตราเบี้ยประกันภัยที่ตายตัว ดังนั้นผู้เอาประกันภัยจะได้รับประโยชน์ทั้งเรื่องความสะดวก และไม่ต้องกังวลเรื่องการลืมแจ้งประกันภัย
6. กรมธรรม์ประกันภัย (Marine Insurance Policy) คือ เอกสารที่ถูกต้องตามกฎหมาย ที่ผู้รับประกันภัย ออกให้แก่ผู้เอาประกันภัยเป็น หลักฐานในการทำประกันภัย เอกสารการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนสำหรับการประกันภัยสินค้าทางทะเล

กรณีส่งออก

1. ใบกำกับสินค้า (Invoice)
2. ใบตราส่งสินค้า (Bill of Lading (B/L) หรือใบ Master Airway Bill (MAWB) กรณีเดินทางมาทางเครื่องบิน

3. เอกสารแสดงหีบห่อสินค้า (Packing List) (ถ้ามี)
4. หนังสือสั่งให้จ่ายเงิน (Letter of credit (L/C)

กรณีนำเข้า

1. ใบกำกับสินค้า (Pro-forma Invoice/Invoice)
2. ใบตราส่งสินค้า (Bill of Lading (B/L) หรือ ใบ Master Airway Bill (MAWB)

กรณีเดินทางมาทางเครื่องบิน

3. เอกสารแสดงหีบห่อสินค้า (Packing List) (ถ้ามี)

ข้อแนะนำในการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทน

ในกรณีที่เกิดความสูญเสีย และ/หรือความเสียหายที่อาจเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนจากผู้รับประกันภัยที่เกี่ยวข้องได้ เพื่อเป็นการรักษาผลประโยชน์ในการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนของผู้เอาประกันภัย และ/หรือตัวแทนของผู้เอาประกันภัยจึงจะต้องปฏิบัติดังนี้

1. ตรวจสอบสภาพสินค้าในทันทีทุกครั้งก่อนรับมอบสินค้า
2. ถ้าพบสินค้าเสียหาย/สูญหาย ให้ผู้ขนส่ง/ผู้รับฝากสินค้าออกหลักฐานระบุความเสียหายหรือ ทำเป็นหมายเหตุลงในใบรับสินค้า
3. กรณีขนส่งด้วยตู้ลำเลียง (Container) ต้องตรวจว่า ตู้ลำเลียง และ Seal มีสภาพเรียบร้อยถูกต้อง ถ้าตู้ลำเลียงหรือ Seal เสียหาย/สูญหาย หรือเป็น Seal อื่นต้องแจ้งผู้ที่เกี่ยวข้องเป็นหลักฐาน
4. ยื่นหนังสือเรียกร้องให้ผู้ขนส่ง/ผู้ที่เกี่ยวข้องรับผิดชอบค่าใช้จ่ายเสียหายทันที
5. กรณีไม่พบความเสียหายขณะรับมอบ แต่พบในภายหลังต้องทำหนังสือแจ้งผู้ที่เกี่ยวข้องภายใน 3 วันนับจากวันรับมอบสินค้า
6. ในทุกกรณีเมื่อพบสินค้าเสียหาย/สูญหาย รีบแจ้งให้ผู้ประกันภัยทราบในทันที นอกจากนี้ การจัดเตรียมและส่งมอบหลักฐาน และเอกสารประกอบในการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนที่ครบถ้วนจะช่วยให้การพิจารณาชดเชยค่าสินไหมทดแทนสามารถดำเนินการไปด้วยความสะดวกรวดเร็ว

หลักฐานในการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทน

1. หนังสือเรียกร้องค่าสินไหมทดแทน (Claim Bill)
2. ต้นฉบับกรมธรรม์ประกันภัยทางทะเลและขนส่ง (Original Marine Insurance Policy)
3. ใบกำกับสินค้าและใบแสดงการบรรจุหีบห่อ (Invoice & Packing List)
4. ใบตราส่งสินค้า (Bill of Lading)

5. หลักฐานแสดงความเสียหาย เช่น Survey Report, Wharf Survey Note, Shortlanded Cargo List

6. หลักฐานหรือเอกสารประกอบอื่นๆ เช่น Charter Party, Sale Contract, Stowage Plan

7. สำเนาหนังสือเรียกร้องค่าเสียหายถึงผู้ขนส่ง/ผู้ที่เกี่ยวข้องพร้อมหนังสือตอบจากผู้ขนส่ง/ผู้ที่เกี่ยวข้องในความรับผิดชอบต่อความเสียหายที่เกิดขึ้น

นิยามศัพท์

ลำดับ	คำศัพท์ภาษาไทย	คำศัพท์ภาษาอังกฤษ	คำอธิบาย
1	การสัมภาษณ์	Interview	จากการสัมภาษณ์ผู้บริโภครหรือผู้เชี่ยวชาญ
2	การชำระเงิน	Payment	การชำระเงินและการสั่งซื้อ
3	การขนส่ง	Transportation	การขนส่งสินค้าจากที่หนึ่งไปยังอีกที่หนึ่ง
4	การประกันภัยสินค้า	Cargo Insurance	คุ้มครองสินค้าที่เอาประกันภัยซึ่งอยู่ในระหว่างการขนส่ง
5	การรับภาระความเสี่ยง	Risk Taking	ความเสี่ยงจะมีทิศทางเดียวกับภาระการเป็นแหล่งเงินทุน
6	การส่งออก	Export	การจัดส่งสินค้าและบริการจากต้นทางสู่ปลายทางในทางบก ทางน้ำหรือทางอากาศ โดยผู้ส่งสินค้าหรือบริการออกเรียกว่า ผู้ส่งออก
7	ก่อให้เกิดมูลค่าเพิ่ม	Value Added	ทรัพยากรเป็นการพิจารณาในการนำวัตถุดิบต่างๆมาแปรรูปก่อนส่งออก ซึ่งจะทำให้สินค้านั้นๆมีมูลค่าสูงขึ้น
8	การช่วยลดต้นทุนการผลิต	Economy of Scale	ผู้ผลิตที่ผลิตสินค้าเพื่อป้อนตลาดในประเทศเพียงอย่างเดียว ปริมาณการผลิตจึงไม่สูงมากนักแต่ถ้ามีการส่งออกสินค้าไปต่างประเทศด้วย ปริมาณการผลิตก็จะเพิ่มขึ้นด้วย
9	การวิจัยจากข้อมูลทุติยภูมิ	Desk Research	เป็นการวิจัยที่มีค่าใช้จ่ายต่ำแต่ข้อมูลที่ได้จะไม่ลึกเพราะเป็นการใช้ข้อมูลทุติยภูมิ

ลำดับ	คำศัพท์ภาษาไทย	คำศัพท์ภาษาอังกฤษ	คำอธิบาย
10	การทำสัญญาซื้อขาย	Sale Contract	เมื่อมีการเสนอราคาและตกลงกันเรียบร้อยแล้วก็จะถึงขั้นตอนการนำสัญญาซื้อขายหรือโดยตัวแทนของทั้ง 2 ฝ่าย
11	การสำรวจตลาดด้วยตัวเอง	Market Survey	เป็นสังเกตการณ์ในตลาดด้วยตนเอง ซึ่งในการค้าระหว่างประเทศนั้นมาจากสำรวจในการตลาด
12	การชำระเงินล่วงหน้า	Advance Payment	เป็นการตกลงระหว่างผู้ซื้อกับผู้ขาย โดยผู้ซื้อจะโอนเงิน
13	กรรมธรรม์ประกันภัยเปิด	Open Policy	ใช้สำหรับกรณีที่ผู้เอาประกันส่งสินค้าเดือนละหลายครั้งดังนั้นการแจ้งบริษัทผู้รับประกันภัยจึงสำคัญ
14	กรรมธรรม์ประกันภัย	Marine Insurance Policy	เอกสารที่ถูกต้องตามกฎหมายที่ผู้รับประกันออกให้แก่ผู้เอาประกัน
15	ขนาดตลาด	Market Size	ขนาดของตลาดที่ต้องส่งสินค้าไปขายโดยพิจารณาจากประชากรและกำลังซื้อ
16	ความต้องการทางกฎหมาย	Legal Requirement	ต้องมีความเข้าใจในกฎระเบียบการนำเข้าว่ามีขั้นตอนหรือข้อจำกัดอะไรบ้าง
17	ค่าใช้จ่ายและการขนส่ง	Cost and freight	ราคาบวกด้วยค่าระวาง

ลำดับ	คำศัพท์ภาษาไทย	คำศัพท์ภาษาอังกฤษ	คำอธิบาย
18	ตั๋วแลกเงิน	Bill of Exchange	เป็นตราสารที่ผู้รับประโยชน์ตาม L/C หรือผู้ขายสินค้าเป็นผู้ออกตั๋ว เพื่อสั่งให้ผู้ซื้อสินค้าจ่ายเงินตามตั๋ว แลกเงินภายในเวลาที่ตกลงไว้ใน สัญญา
19	ตั๋วและเงิน ตราฟัท	Bill of exchange	ตราสารที่ผู้รับประโยชน์เป็นผู้ส่ง ขายตั๋วแลกเงินมีคำสั่งเป็นลายลักษณ์อักษร
20	ธนาคาร	Bank	ธนาคารพาณิชย์เป็นแหล่งข้อมูลที่สามารถให้ข้อมูลด้านสถานการณ์การเงินของลูกค้านานาชาติได้
21	แนวโน้มการ เติบโต	Growth Trend	เป็นการพิจารณาด้านแนวโน้มการขยายตัวของ การนำเข้าโดยศึกษาได้จากข้อมูลทางสถิติต่างๆ
22	แบบสอบถาม	Questionnaire	การออกแบบคำถามที่มีการระบุคำตอบที่แน่นอน ในเรื่อง ที่ผู้ทำการวิจัยต้องการทราบซึ่งจะมักเป็นประเด็นที่เฉพาะสำหรับผู้ทำการวิจัย
23	ใบกำกับสินค้า	Invoice	เอกสารระบุรายละเอียดของสินค้าที่ขนส่งว่ามีอะไรบ้าง อาทิเช่น ปริมาณ ชนิด ราคา สินค้า
24	ใบตราส่งสินค้า	Bill of Lading (B/L)	หลักฐานการสัญญาการรับสินค้าระหว่างบริษัทเรือและผู้ส่งสินค้า
25	ใบตราส่งสินค้า แร็กด้า	Rakta Bill of lading	ผู้ขนส่งอาจมอบสินค้า ณ ท่าเรือปลายทางให้แก่บุคคลหรือบริษัทที่ถูกระบุชื่อไว้ในตราส่งสินค้าโดยมิได้ต้องแสดงใบตราส่งสินค้าต้นฉบับ

ลำดับ	คำศัพท์ภาษาไทย	คำศัพท์ภาษาอังกฤษ	คำอธิบาย
26	ใบสั่งซื้อสินค้า	Purchase Order	เอกสารข้อตกลงหรือสัญญาในเชิงพาณิชย์ที่ออกโดยผู้ซื้อเพื่อสั่งซื้อพัสดุ สินค้าหรือบริการจากผู้ขาย
27	ใบรับรองการตรวจสินค้า	Certificate of inspection	หนังสือรับรองที่พิสูจน์ว่าสินค้าได้รับการตรวจสอบ
28	ใบรับรองถิ่นกำเนิดสินค้า	Certificate of origin	เอกสารที่ระบุถึงสถานที่ที่เป็นถิ่นกำเนิดของสินค้า
29	ใบส่งมอบสินค้า	Delivery order/DO	สำหรับการส่งสินค้าทั้งหมด ผู้ถือใบส่งมอบอาจร้องขอให้ผู้ขนส่งส่งมอบสินค้าที่ได้แสดงรายการไว้ในใบส่งมอบสินค้านั้นๆ
30	ใบรับพัสดุ	Parcel receipt	สำหรับพัสดุชิ้นเล็กๆเช่นตัวอย่างที่ไม่มีมูลค่าทางการค้า
31	ใบรับของคลังสินค้า	Warehouse Receipt	รับสินค้าที่คลังสินค้าจะถูกออกให้เพื่อเป็นใบรับสินค้าที่ถูกเก็บไว้ในคลัง
32	ใบรับรองน้ำหนักสินค้า	Certificate of weight	เอกสารที่แสดงน้ำหนักของสินค้าทั้งหมด ออกโดยบริษัทหรือสำนักงานตรวจสอบมาตรฐานสินค้า
33	บริการ	services	การบริการ หรือการให้บริการ
34	บันทึกการส่งมอบสินค้าของบริษัทขนส่ง	Shipping Company Consignment Note	ใช้เป็นหลักฐานในการขนส่งสินค้าในกรณีที่มีการติดต่อธุรกิจโดยใช้หนังสือรับรองสินค้าเกี่ยวกับธนาคารราฟิเดน

ลำดับ	คำศัพท์ภาษาไทย	คำศัพท์ภาษาอังกฤษ	คำอธิบาย
35	เปิดบัญชี	Open Account	การซื้อขายแบบ “เปิดบัญชี” เป็นการตกลงระหว่างผู้ซื้อและผู้ขาย โดยผู้ขายยินยอมให้ผู้ซื้อชำระเงินค่าสินค้าภายหลังได้รับสินค้า
36	ประเทศต้นกำเนิดสินค้า	Country of Origin	ประเทศที่เป็นต้นกำเนิดสินค้า
37	ผู้รับมอบสินค้า	Consignee	บุคคลหรือบริษัทที่สินค้าส่งถึง
38	ผู้ส่งมอบสินค้า	Consignor	บุคคลหรือบริษัทที่เป็นผู้ส่งสินค้า
39	มูลค่าที่ได้แจ้งไว้	Declared value	มูลค่าที่ได้ไว้ในใบแจ้งรายการและราคาสินค้าผ่านด่าน
40	รัฐบาล	Government Department	กระทรวงพาณิชย์ กรมส่งเสริมการค้าส่งออก กรมการค้าต่างประเทศ ศูนย์ส่งเสริมการค้าส่งออก กรมศุลกากร
41	ราคาปัจจัยการผลิต	Factor Prices	ราคาที่กำหนดขึ้นเพื่อใช้ในการผลิตสินค้าและบริการ ซึ่งถือเป็นตัวแปรที่สำคัญที่สุดของการค้า
42	รหัสสินค้า	Commodity code	เลขรหัสสำหรับสินค้า
43	ระยะใบเสนอราคา	Quotation term	การเสนอราคาในการส่งออก
44	เลตเตอร์ออฟเครดิต	Letter of Credit	คำรับรองเป็นลายลักษณ์อักษรของธนาคารที่ให้กับผู้ขาย
45	สถานทูต	Embassies	สถานทูตของประเทศต่างๆที่ตั้งอยู่ในประเทศจะมีการให้บริการข้อมูลข่าวสารที่เกี่ยวกับประเทศนั้นๆ

ลำดับ	คำศัพท์ภาษาไทย	คำศัพท์ภาษาอังกฤษ	คำอธิบาย
46	หนังสือสั่งให้ จ่ายเงิน	Letter of credit (L/C)	เอกสารที่ธนาคารออกให้แก่ผู้ขาย สินค้า โดยผู้ซื้อสินค้าเป็นผู้ติดต่อกับ ธนาคารว่า ให้ธนาคารจ่ายเงิน ค่าสินค้า
47	หนังสือรับรอง คุณภาพและ อนามัย	Certofcate of health	รับรองคุณภาพสินค้าอาหารเพื่อ ส่งไปยังต่างประเทศผู้ที่ซื้อ พร้อม ส่งตัวอย่างสินค้าที่ผลิตไปยัง หน่วยงานเพื่อตรวจสอบ
48	หนังสือคุ้มครอง ชั่วคราว	Cover Note	เอกสารที่บริษัทผู้รับประกันภัยออก ให้แก่ผู้เอาประกันภัย เพื่อเป็น หลักฐาน
49	อันตรายของ ทะเล	Peril of the sea	ภัยของทะเล
50	เอกสารที่นายเรือ เซ็นรับรองว่า ได้รับสินค้า บรรทุกลงเรือ	Mate'receipt	ใบรับที่นายเรือได้มอบให้ เมื่อ ได้รับสินค้าบรรทุกลงเรือแล้ว

บทที่ 4

การวิเคราะห์สภาพปัญหา

จากการศึกษาวิธีการส่งออกน้ำมันหล่อลื่นไปยังต่างประเทศ กรณีศึกษา บริษัท เอสเอฟซี เอกเซลเล้นท์ จำกัด ณ วันอังคารที่ 6 พฤศจิกายน 2561 เวลา 10.00 น โดยมีเจ้าหน้าที่ บริษัท เอสเอฟซี เอกเซลเล้นท์ จำกัด ได้นำคณะผู้จัดทำโครงการเข้าเยี่ยมชมบริษัท ในส่วนต่างๆ คือ แนะนำประวัติ วิธีการจัดเก็บรักษา วิธีการจัดส่งสินค้า ทั้งภายในและภายนอกประเทศ ภาชนะบรรจุสินค้า รวมทั้งเอกสารที่เกี่ยวข้องกับการส่งสินค้าต่างประเทศ ยังเป็นบริษัทผู้ผลิตน้ำมันปิโตรเลียมต่าง ๆ และน้ำมันในอุตสาหกรรมเครื่องจักรและอุตสาหกรรมอาหารเพราะ บริษัทได้วิจัยและผลิตน้ำมันเครื่องที่เป็น Food Grade ที่ใช้สำหรับเครื่องจักรผลิตอาหารที่ได้รับความนิยมเป็นอย่างมากและได้มีการส่งออกน้ำมันสำเร็จรูปไปยังลูกค้าต่างประเทศ มีมาตรฐานของสินค้าที่เป็นที่ยอมรับในหลายบริษัทหลายประเทศมาอย่างยาวนาน ดังนั้นผู้จัดทำโครงการจึงได้ศึกษาข้อมูลตามวัตถุประสงค์ดังนี้

1. วิธีการส่งออกน้ำมันหล่อลื่นไปยังต่างประเทศ

ทางบริษัท เอสเอฟซี เอกเซลเล้นท์ จำกัด ได้มีการผลิตสินค้าตามใบสั่งซื้อที่ได้มีการตกลงตามเงื่อนไขและเตรียมจัดส่ง Shipping ได้มีการดำเนินการตามระบบของลูกค้าในการส่งออกสินค้า

ขั้นตอนการส่งออกสินค้า

1. รับคำสั่งซื้อ (Order) จากลูกค้า
2. วางแผนการผลิต
3. ผลิตสินค้า
4. แจ้ง Shipping
5. เตรียมสินค้าส่งออก
6. Shipping ดำเนินการเรื่องเอกสาร



ภาพที่ 4.1 ท่าเรือ บริษัท เอสเอฟซี เอกเซลเลนซ์ จำกัด

2. ปัญหา อุปสรรค ในการส่งออก ของบริษัท เอสเอฟซี เอกเซลเลนซ์ จำกัด

- การขนส่งทางเรืออาจเจอปัญหาธรรมชาติที่ไม่มีความแน่นอนของระดับน้ำ ถ้าระดับน้ำน้อย จึงทำให้เรือขนส่งสินค้าไม่สามารถนำเรือออกจากท่าหรือนำเรือเข้ามาจอดเทียบท่าได้
- การส่งออกสินค้าทางเรือจะเจออุปสรรคภัยธรรมชาติ ซึ่งหลีกเลี่ยงได้ยากและทำให้สินค้าไปถึงมือลูกค้าล่าช้า



ภาพที่ 4.2 ปัญหาภัยธรรมชาติ

3. เจ็อนไขข้อคตลงในการส่งออกสินค้ำ

ทางบริษัทมีนโยบายในการดำเนินการรับผิดชอบเจ็อนไขในการส่งออกสินค้ำของลูกค้ำที่ได้ตกลงกันไว้ตลอดจนสินค้ำถึงท่าเรือของลูกค้ำทั้งหมด



ภาพที่ 4.3 ได้รับความรู้จาก บ. มาประยุกต์ใช้ได้

4. สามารถนำความรู้ที่ได้รับมาประยุกต์ใช้กับการศึกษาและประกอบอาชีพ

คณะผู้จัดทำได้เลือกศึกษาวิธีการส่งออกน้ำมันหล่อลื่นไปยังต่างประเทศของบริษัท เอสเอฟซี เอกเซลเลนซ์ จำกัด เพื่อทราบวิธีการส่งออกสินค้ำและนำมาประยุกต์ใช้ในการประกอบอาชีพในอนาคต เช่น เอกสารสำคัญต่าง ๆ ที่ใช้ในการดำเนินการส่งออก

5. คณะผู้จัดทำนำหลักปรัชญาเศรษฐกิจพอเพียง ความพอประมาณ มาประยุกต์ใช้ในการควบคุมงบประมาณ ค่าใช้จ่ายในการจัดทำโครงการ

คณะผู้จัดทำได้นำหลักปรัชญาเศรษฐกิจพอเพียงเข้ามาใช้ในเรื่องของการลดต้นทุนการใช้กระดาษ ได้มีการนำกระดาษ A4 ที่ใช้แล้ว นำกลับมา Reuse ใช้ ในการป้ร่รงานและนำวัสดุเหลือใช้ มาประยุกต์ในการจัดทำโครงการและโมเดล

บทที่ 5

สรุปและข้อเสนอแนะ

จากการที่คณะผู้รับผิดชอบโครงการได้ไปศึกษาดูงานที่ บริษัท เอสเอฟซี เอกเซล เล็นซ์ จำกัด ในเรื่องศึกษาพิธีการส่งออกน้ำมันหล่อลื่นไปยังต่างประเทศ ทำให้คณะผู้จัดทำได้ทราบถึงพิธีการส่งออกน้ำมันหล่อลื่นไปยังต่างประเทศดังนี้

สรุป

บริษัท เอสเอฟซี เอกเซล เล็นซ์ จำกัด ได้เริ่มจากมีการผลิตสินค้าตามใบสั่งซื้อที่ได้มีการตกลงตามเงื่อนไขและเตรียมจัดส่ง Shipping ได้มีการดำเนินการตามระบบของลูกค้าในการส่งออกสินค้า การจัดส่งสินค้าและบริการจากต้นทางสู่ปลายทางในทางน้ำ

จากการเข้าไปศึกษาดูงาน บริษัท เอสเอฟซี เอกเซล เล็นซ์ จำกัด เห็นได้ว่า พิธีการส่งออกน้ำมันหล่อลื่นไปยังต่างประเทศ มีประสิทธิภาพ โดยผู้ส่งสินค้าหรือบริการเรียกว่า “ผู้ส่งออก” ส่วนในทางการค้าระหว่างประเทศ การส่งออกหมายถึง การขายสินค้าและบริการในประเทศไปสู่ตลาดอื่น มีการทำเอกสารการส่งออกทุกครั้งเพื่อลดปัญหาในการส่งสินค้าล่าช้า อาจจะทำให้เกิดข้อผิดพลาดได้เป็นเรื่องปกติที่ไม่สามารถแก้ไขได้

1. ผลิตสินค้าตามใบสั่งซื้อที่ได้มีการตกลงตามเงื่อนไขและเตรียมจัดส่ง Shipping ได้มีการดำเนินการตามระบบของลูกค้านำในการส่งออกสินค้า

2. การส่งออกสินค้าทางเรือจะเจอปัญหาและอุปสรรคภัยธรรมชาติที่เลี่ยงไม่ได้ที่ทำให้สินค้าไปถึงมือลูกค้าล่าช้า

3. ทางบริษัทมีนโยบายในการดำเนินการรับผิดชอบตามเงื่อนไขในการส่งออกสินค้าของลูกค้าที่ได้ตกลงกันไว้ตลอดจนสินค้าถึงท่าเรือของลูกค้าทั้งหมด

4. นำไปเป็นแนวทางในการศึกษาต่อและไปประยุกต์ใช้ในการประกอบอาชีพในอนาคตได้อย่างถูกต้องสามารถนำไปพัฒนาต่อยอดในการเรียนรู้เพิ่มเติมและการสร้างสรรค์ความรู้ในการทำงานเพื่อสร้างรายได้

จากการที่ได้ศึกษาวิธีการส่งออกน้ำมันหล่อลื่นไปยังต่างประเทศ บริษัท เอสเอฟซี เอกเซลเลนซ์ จำกัด ได้พบปัญหาทางคณะผู้จัดทำมีข้อเสนอแนะดังนี้

ข้อเสนอแนะ

1. บริษัทฯ ควรมีการจัดเตรียมสินค้าและกำหนดสถานะของสินค้าให้ชัดเจนก่อน จะทำการส่งออกสินค้า เพื่อลดเวลาในการทำงาน
2. บริษัทฯ ควรให้พนักงานต้องมีการตรวจสอบเอกสารหรือตรวจเช็คความถูกต้องของเอกสารที่ใช้แนบไปกับสินค้าตรงกันหรือไม่ ก่อนทำการส่งออกทุกครั้ง
3. บริษัทฯ ควรให้พนักงานที่ดูแลควรมีความรอบครอบ และมีความเชี่ยวชาญเกี่ยวกับเอกสาร ที่ใช้ในการส่งออกสินค้า เพื่อไม่ให้เกิดข้อผิดพลาดในเรื่องเอกสาร
4. คณะผู้จัดทำควรนำความมีเหตุผล ในการตัดสินใจเกี่ยวกับระดับของความพอเพียงนั้นจะต้องเป็นไปอย่างมีเหตุมีผลโดยพิจารณาจากเหตุปัจจัยที่เกี่ยวข้อง ตลอดจนคำนึงถึง เหตุผลที่จะเกิดขึ้นจากการกระทำนั้น ๆ อย่างรอบคอบมาใช้ในการจัดทำโครงการ

ข้อเสนอแนะของผู้เชี่ยวชาญ

1. จากการที่คณะผู้จัดทำโครงการได้นำเสนอข้อมูล ซึ่งผู้เชี่ยวชาญเห็นว่ารูปแบบ ของ การนำเสนอข้อมูลมากเกินไปควรแทรกรูปภาพให้เข้ากับเนื้อหาได้
2. ควรตรวจสอบการพิมพ์งานให้ละเอียดมากขึ้นเพราะมีคำผิดและรูปแบบการ พิมพ์บางหน้าไม่ถูกต้อง

บรรณานุกรม

- จุฑานุช บุรณสินวัฒนกุล. (2556). การประยุกต์ใช้สายธารแห่งคุณค่าเพื่อปรับปรุงกระบวนการพิธีการนำเข้าทางศุลกากรภายในเขตปลอดอากร กรณีการออกไปขนสินค้า. วิทยานิพนธ์ปริญญาวิทยาศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาการจัดการการขนส่งและโลจิสติกส์, มหาวิทยาลัยบูรพา.
- ถนอมจิต บุรีรักษ์. (2551). การอำนวยความสะดวกทางการค้าของกรมศุลกากรไทยที่มีผลต่อการนำเข้าของประเทศไทย. วิทยานิพนธ์เศรษฐศาสตรมหาบัณฑิต, มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์
- วิกิพีเดีย สารานุกรมเสรี. (2560). การส่งออก. ค้นหาข้อมูล 21 ตุลาคม 2561, จาก www.th.wikipedia.org/wiki/.
- วิกิพีเดีย สารานุกรมเสรี. (2561). การค้าระหว่างประเทศ. ค้นหาข้อมูล 21 ตุลาคม 2561, จาก <https://th.wikipedia.org/wiki/>.
- วันนาลักษณ์ ครามเม่น. (2557.) การจัดช่องทางการจัดจำหน่ายธุรกิจเหมืองแร่เหล็กในภาคกลาง. ค้นหาข้อมูล 21 ตุลาคม 2561, จาก <http://www.uru.ac.th/welcome/main/infodata>.
- วิชนี เทียบแก้ว. (2557) ผลกระทบของความตกลงการค้าเสรี ไทย-อินเดีย ที่มีต่อประเทศไทย. ค้นหาข้อมูล 20 ตุลาคม 2561, จาก <https://papers.ssrn.com/>
- วิระ รัตนะรัต. (2561) ข้อมูลบริษัท เอสเอฟซี เอกเซลเลนซ์ จำกัด. ค้นหาข้อมูล 22 ตุลาคม 2561, จาก <http://www.sfcexcellence.co.th/>.
- สำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย (คปภ). การประกันภัยการขนส่งสินค้าทางทะเล. ค้นหาข้อมูล 20 ตุลาคม 2561, จาก <http://www.oic.or.th/>.

ภาคผนวก

ภาคผนวก ก.

ภาคผนวก ข

ภาพบรรยากาศในการศึกษา ดู งานภายใน

บริษัท เอสเอฟซี เอกเซลเลนซ์ จำกัด



ภาพที่ 1 ฟังบรรยายรายละเอียดของบริษัท



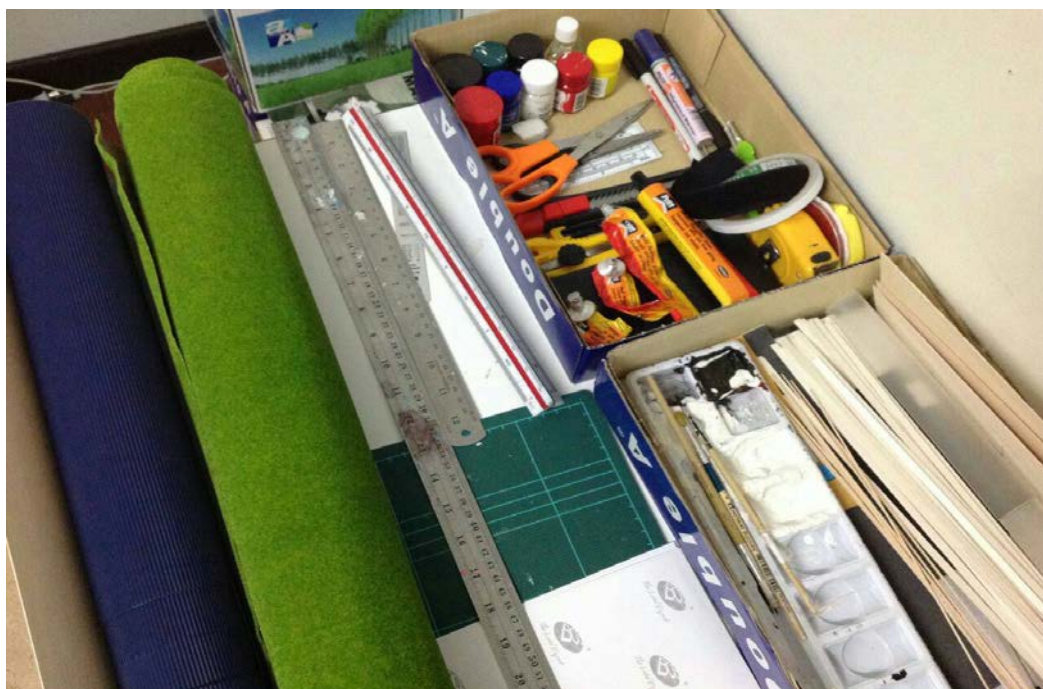
ภาพที่ 2 เข้าชมการนำเข้า ส่งออก



ภาพที่ 3 ถ่ายรูปหน้าบริษัทร่วมกับที่ปรึกษาบริษัท

ภาคผนวก ค

ผังโมเดลและขั้นตอนการจัดทำโมเดล



เตรียมอุปกรณ์



เตรียมไม้กระดาน 80*80



เริ่มทำตามขั้นตอนที่ได้วางแผนไว้



เริ่มวางแผนโครงสร้างโรงงาน



ภายในคลังสินค้าและ โรงบรรจุภัณฑ์



โมเดลที่เสร็จสมบูรณ์

ภาคผนวก ง.

งบประมาณในการจัดทำโครงการ

งบประมาณ

ที่	รายการ	จำนวนเงิน
1	กระดาษกล่อง	150
2	กาวร้อน	35
3	สติ๊กเกอร์สี	180
4	กระดาษสี	40
5	ไม้ไผ่ดิม	30
6	ต้นไม้ปลอม	100
7	รถของเล่น	150
8	เรือของเล่น	80
9	หมึกเครื่องปริ้น	500
10	กระดาษ A4	330
11	คลิปหนีบกระดาษ	35
12	กระดาษสนามหญ้า	150
13	เครื่องประดับในสวน	50
14	กระดาษจิว	100
15	แผ่นอัดไม้	570
16	กาว UHU	450
17	เทปใสใหญ่	70
18	กรรไกร	140
19	มีดคัตเตอร์	280
20	ใบมีดคัตเตอร์	40
21	ค่ารูปเล่มโครงการ	200
	รวม	3,680

ประวัติคณะผู้จัดทำ



ชื่อ นางสาว อวิกา อนันต์

เกิดเมื่อวันที่ 24 ตุลาคม 2539

บ้านเลขที่ 35/31 สุขุมวิท70/2

ชุมชนริมทางด่วนบางนา เขตบางนา แขวงบางนา

กทม.10260

หมายเลขโทรศัพท์ 0626093753

อีเมล prawki44@gmail.com



ชื่อ นางสาว ขนิษฐา แทวกระโทก

เกิดเมื่อวันที่ 2 มีนาคม 2533

บ้านเลขที่ 3/200 ซอยรามคำแหง2 ซ.23 แขวง5

แขวงออกไม้ เขตประเวศ กทม.10250

หมายเลขโทรศัพท์ 0942912134

อีเมล tualekza@hotmail.com