



การศึกษาขั้นตอนการนำเข้าเครื่องเชื่อมและลวดเชื่อม

กรณีศึกษา บริษัท ลิงค์เวลด์ (ประเทศไทย) จำกัด

The Study of Importing Procedures in Spare Parts Welding

Case Study : LINKWELD (THAILAND) Co., Ltd.

จัดทำโดย

นางสาววิภาวดี

จุฑาทังคะ

นางสาวธัญญารัตน์

พวงเขียว

โครงการนี้เป็นส่วนหนึ่งของวิชาโครงการ หลักสูตรประกาศนียบัตรวิชาชีพชั้นสูง

สาขาวิชาการจัดการโลจิสติกส์

วิทยาลัยเทคโนโลยีอรรณพวิทยานุสรณ์

ปีการศึกษา 2562



การศึกษาขั้นตอนการนำเข้าเครื่องเชื่อมและลวดเชื่อม
กรณีศึกษา บริษัท ลิงค์เวิลด์ (ประเทศไทย) จำกัด
The Study of Importing Procedures in Spare Parts Welding
Case Study: LINKWELD (THAILAND) Co., Ltd.

โดย 1. นางสาววิภาวดี จูหังกะ
2. นางสาวธัญญรัตน์ พวงเขียว

.....

คณะกรรมการอนุมัติให้เอกสารโครงการฉบับนี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษา วิชา
โครงการตามหลักสูตรประกาศนียบัตรวิชาชีพชั้นสูง (ปวส.) สาขาวิชาการจัดการโลจิสติกส์
วิทยาลัยเทคโนโลยีอรรถวิทย์พัฒนการ (ATC)

.....

(อาจารย์ละออ อุบลเยี่ยม)
อาจารย์ที่ปรึกษา

.....

(อาจารย์ยุพิน รอดไผ่ล้อม)
หัวหน้าสาขาวิชาการจัดการโลจิสติกส์

บทคัดย่อ

การศึกษาขั้นตอนการนำเข้าเครื่องเชื่อมและลวดเชื่อม

กรณีศึกษา บริษัท ลิงค์เวลด์ (ประเทศไทย) จำกัด

The Study of Importing Procedures in Spare Parts Welding

Case Study: LINKWELD (THAILAND) Co., Ltd.

ผู้จัดทำโครงการ	1. นางสาววิภาวดี จูหังคะ
	2. นางสาวธัญญารัตน์ พวงเขียว
อาจารย์ที่ปรึกษา	อาจารย์ละออ อุบลเยี่ยม
สาขาวิชา	สาขาการจัดการโลจิสติกส์
สถาบัน	วิทยาลัยเทคโนโลยีอรรถวิทย์พัฒนวิชาการ ปีการศึกษา 2562

บทคัดย่อ

การศึกษาขั้นตอนการนำเข้าเครื่องเชื่อมและลวดเชื่อมบริษัท ลิงค์เวลด์ (ประเทศไทย) จำกัด เพื่อให้ทราบถึงขั้นตอนการนำเข้าเครื่องเชื่อม และลวดเชื่อม รวมถึงเอกสารการดำเนินการพิธีการศุลกากรในการนำเข้าเครื่องเชื่อม และลวดเชื่อม เพื่อที่จะนำความรู้ที่ได้รับมาประยุกต์ใช้ในการศึกษาและประกอบอาชีพในอนาคต และนำหลักปรัชญาเศรษฐกิจพอเพียงมาปรับใช้ในการลดค่าใช้จ่ายการจัดทำโครงการ

ผู้จัดทำโครงการได้ใช้โปรแกรม Microsoft word ในการเรียบเรียงข้อมูล เนื้อหาการจัดหน้า ตัวอักษร แบ่งส่วนของเอกสาร ในส่วนของงานที่เป็นการนำเสนอแนะทางผู้จัดทำได้ใช้โปรแกรม Microsoft PowerPoint ในการทำงาน สามารถทำเป็นรูปภาพ ตัวอักษรสลับกันไปมาทำให้เข้าใจง่ายขึ้น และเพื่อให้งานออกมาในรูปแบบของการนำเสนออย่างสมบูรณ์แบบ และยังมีการนำโปรแกรม Google Chrome มาใช้ในการค้นหาข้อมูลผ่านทางอินเทอร์เน็ตอีกด้วย

ผลการดำเนินโครงการตรงตามวัตถุประสงค์ที่กำหนดไว้ และเป็นประโยชน์แก่ตัวนักศึกษาโดยตรง ประโยชน์ที่ได้รับจากการศึกษาดูงาน กรณีศึกษา บริษัท ลิงค์เวลด์ (ประเทศไทย) จำกัด นักศึกษาเห็นถึงความตั้งใจในการปฏิบัติงานของหน่วยงานต่าง ๆ ที่ได้เข้าไปศึกษา ทำให้นักศึกษามีความพยายามที่จะพัฒนาตนเองและพัฒนาองค์กรของตนอีกด้วย ทำให้มีประสบการณ์ที่นอกเหนือจากในชั้นเรียน สามารถนำความรู้ทั้งหมดที่ได้รับในครั้งนี้มาปรับใช้ได้ในการเรียนการทำงานในอนาคต นอกจากนี้การศึกษาดูงานในครั้งนี้ยังส่งผลดีต่อนักศึกษาทำให้รู้จักการทำงานเป็นทีม การช่วยกันแก้ปัญหาต่าง ๆ ร่วมกันอีกด้วย

กิตติกรรมประกาศ

โครงการฉบับนี้ประสบความสำเร็จไปได้ด้วยดีเพราะความอนุเคราะห์ในการให้ข้อมูลของ บริษัท ลิงค์เวิลด์ (ประเทศไทย) จำกัด ทั้งนี้ต้องขอขอบคุณ อาจารย์ละออ อุบลเยี่ยม เป็นอย่างสูงที่กรุณาให้คำแนะนำ คำปรึกษา และข้อเสนอแนะในการจัดทำโครงการเล่มนี้ ทางคณะผู้จัดทำโครงการตระหนักถึงความตั้งใจจริงและความทุ่มเทของอาจารย์และขอกราบขอบพระคุณเป็นอย่างสูงไว้ ณ ที่นี้

ขอขอบพระคุณผู้จัดการ บริษัท ลิงค์เวิลด์ (ประเทศไทย) จำกัด ที่ให้นักศึกษาเข้าดูงานภายในบริษัท รวมถึงพี่ ๆ เจ้าหน้าที่และพี่วิทยากร บริษัท ลิงค์เวิลด์ (ประเทศไทย) จำกัด ซึ่งเป็นผู้ทรงคุณวุฒิที่ให้ความอนุเคราะห์เสียสละเวลาอันมีค่าของท่านที่ให้คำแนะนำ ให้ความรู้ข้อมูลภายในบริษัท และขอบคุณเพื่อน ๆ ทุกคนที่ให้คำแนะนำที่ดีในการศึกษาโครงการครั้งนี้ ขอขอบพระคุณทุกท่านที่คอยสนับสนุนจนทำให้การศึกษาโครงการครั้งนี้สำเร็จลุล่วงไปด้วยดี

สุดท้ายนี้ผู้จัดทำโครงการหวังว่าโครงการฉบับนี้จะมีประโยชน์อยู่ไม่มากนักน้อย จึงขอมอบส่วนดีทั้งหมดนี้ให้แก่เหล่าคณาจารย์ที่ได้สั่งสอน แนะนำ และติเตือน จนทำให้ผลของการศึกษาโครงการเป็นประโยชน์ต่อผู้ที่เกี่ยวข้อง สำหรับข้อบกพร่องต่าง ๆ ที่อาจจะเกิดขึ้นนั้นผู้ศึกษาโครงการขอน้อมรับผิดเพียงผู้เดียวและยินดีที่จะรับฟังคำแนะนำจากทุกท่านที่ได้เข้ามาศึกษาเพื่อประโยชน์ในการพัฒนาการศึกษาโครงการต่อไป

คณะผู้จัดทำ

สารบัญ

	หน้า
บทคัดย่อ	(1)
กิตติกรรมประกาศ	(2)
สารบัญ	(3)
สารบัญภาพ	(5)
สารบัญตาราง	(7)
 บทที่ 1 บทนำ	 1
หลักการและเหตุผล	1
วัตถุประสงค์	2
ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	2
บทที่ 2 ประวัติบริษัทและการดำเนินธุรกิจ	3
ประวัติบริษัท	3
นโยบาย	5
วิสัยทัศน์	5
พันธกิจ	5
แผนผังองค์กร	6
แผนที่บริษัท	7
รูปภาพป้ายหน้าบริษัท	8
ผลิตภัณฑ์และภาพประกอบ	9
บทที่ 3 แนวคิดทฤษฎีที่เกี่ยวข้อง	25
แนวคิดทฤษฎีการนำเข้า	25
พิธีการศุลกากรการนำเข้า	28
แนวคิดทฤษฎีการค้าระหว่างประเทศ	30
สิทธิประโยชน์ในการนำเข้า	38
การประกันภัย	49
นิยามศัพท์	61

สารบัญ (ต่อ)

	หน้า
บทที่ 4 การวิเคราะห์ความก้าวหน้า	76
ขั้นตอนการนำเข้าเครื่องเชื่อมและลวดเชื่อม	76
เอกสารการดำเนินการพิธีการศุลกากรในการนำเข้าเครื่องเชื่อม และลวดเชื่อม	77
นำความรู้ที่ได้รับมาประยุกต์ใช้ในการศึกษาและประกอบอาชีพในอนาคต	79
หลักปรัชญาเศรษฐกิจพอเพียงมาปรับใช้ในการลดค่าใช้จ่ายการจัดทำโครงการ	79
บทที่ 5 สรุปและข้อเสนอแนะ	80
สรุป	80
ข้อเสนอแนะ	80
บรรณานุกรม	82
ภาคผนวก	83
ภาคผนวก ก ใบบันทึกการปฏิบัติงานโครงการ	84
ภาคผนวก ข ภาพบรรยากาศในการศึกษาดูงาน	87
ภาคผนวก ค ขั้นตอนการจัดทำโมเดล	91
ภาคผนวก ง งบประมาณในการจัดทำโครงการ	97
ประวัติคณะผู้จัดทำ	99
ใบพิสูจน์อักษรวิสุทธ์	
ใบคะแนนการนำเสนอ	

สารบัญภาพ

	หน้า
ภาพที่ 2.1 กลุ่มลูกค้า	4
ภาพที่ 2.2 แผนผังองค์กร	6
ภาพที่ 2.3 แผนที่บริษัท ลิงค์เวิลด์ (ประเทศไทย) จำกัด	7
ภาพที่ 2.4 ป้ายชื่อน้ำบริษัท	8
ภาพที่ 2.5 หน้าบริษัท ลิงค์เวิลด์ (ประเทศไทย) จำกัด	8
ภาพที่ 2.6 เครื่องตัดพลาสมา รุ่น 200-300 แอมป์	9
ภาพที่ 2.7 ตู้อบฟลักซ์	9
ภาพที่ 2.8 ตู้อบลวดเชื่อม / กระบอบอบลวดเชื่อม	10
ภาพที่ 2.9 เครื่องคูดฟลักซ์	10
ภาพที่ 2.10 เครื่องตัดพลาสมา (ระบบ Hand Cut)	10
ภาพที่ 2.11 เครื่องพับโลหะแผ่นระบบ CNC	11
ภาพที่ 2.12 เครื่องพับโลหะแผ่นระบบ NC	11
ภาพที่ 2.13 เครื่องมาร์คแห่งยุคเทคโนโลยี 4.0	12
ภาพที่ 2.14 เครื่องมาร์คไฟเบอร์เลเซอร์	12
ภาพที่ 2.15 เครื่องมาร์คไฟเบอร์เลเซอร์	13
ภาพที่ 2.16 อุปกรณ์ยึดจับหัวเชื่อมแบบไม่ใช้ราง	13
ภาพที่ 2.17 เครื่องตัดเลเซอร์สำหรับแผ่นเหล็ก	14
ภาพที่ 2.18 เครื่องมาร์คหัวเจาะแบบตั้งพื้น	14
ภาพที่ 2.19 เครื่อง CNC ตัดท่อ	15
ภาพที่ 2.20 อุปกรณ์ยึดจับหัวเชื่อม	15
ภาพที่ 2.21 เครื่องตัดซีเอ็นซีระบบแก๊ส และพลาสมา รุ่น Bench	16
ภาพที่ 2.22 เครื่องตัดซีเอ็นซีระบบแก๊ส และพลาสมา รุ่น Bench	16
ภาพที่ 2.23 เครื่องเจาะสว่านฐานแม่เหล็ก	17
ภาพที่ 2.24 ดอกเจาะเจ็ทบอส	17
ภาพที่ 2.25 เครื่องตัดพลาสมา (ระบบซีเอ็นซี)	18

สารบัญภาพ(ต่อ)

	หน้า
ภาพที่ 2.26 เครื่องเชื่อมสำหรับลวดเซาะร่องและเครื่องมือขับเมิร์จ	18
ภาพที่ 2.27 เครื่องปากท่อแบบจับด้านใน	19
ภาพที่ 2.28 เครื่องเชื่อมทิก / อาร์กอน	19
ภาพที่ 2.29 ลวดเชื่อมลึงค์เวลด์ แอลเคอี 7016	20
ภาพที่ 2.30 ลวดเชื่อมฟลักซ์คอร์ลึงค์เวลด์ แอลเอฟซี 711	20
ภาพที่ 2.31 ลวดเชื่อมอาร์กอนลึงค์เวลด์ แอลเคที 56 – แอลเคที 50	21
ภาพที่ 2.32 ลวดเชื่อมฟลักซ์คอร์ฮันคูก / ลวดเชื่อมอ็อกซฟอร์ด	21
ภาพที่ 2.33 ลวดเชื่อมอลูมิเนียมลึงค์เวลด์ แอลเคเอ็ม/แอลเคที 4043 – 5356	22
ภาพที่ 2.34 ลวดเชื่อมมิกซีโอทูลึงค์เวลด์ แอลเคเอ็ม 56	22
ภาพที่ 2.35 ลวดเชื่อมเปลือย	23
ภาพที่ 2.36 ลวดเชื่อมลึงค์เวลด์ แอลเคอี 6013	23
ภาพที่ 2.37 เครื่องเชื่อมซีโอทู / ฟลักคอร์	24
ภาพที่ 2.38 เครื่องเชื่อมลวดไฟฟ้า	24
ภาพที่ 3.1 ตัวอย่างอุบัติเหตุในการขนส่งทางถนน	59
ภาพที่ 3.2 ตัวอย่างอุบัติเหตุในการขนส่งทางอากาศ	59
ภาพที่ 3.3 ตัวอย่างอุบัติเหตุในการขนส่งทางรถไฟ	60
ภาพที่ 3.4 ตัวอย่างอุบัติเหตุในการขนส่งทางเรือ	60
ภาพที่ 4.1 ใบขนส่งขาเข้าลวดเชื่อมฟลักซ์	77
ภาพที่ 4.2 ใบตราส่งลวดเชื่อมฟลักซ์	78

สารบัญตาราง

	หน้า
ตารางที่ 3.1 ตารางสรุปการคุ้มครองสูญเสียหรือเสียหายของวัตถุที่เอาประกัน	56

บทที่ 1

บทนำ

หลักการและเหตุผล

ธุรกิจการนำเข้าสินค้าในปัจจุบันของไทยมีการขยายตัวเติบโตมากขึ้นตามความเติบโตทางเศรษฐกิจของประเทศ และการตกลงทางการค้าว่าด้วยเขตการค้าเสรี (AFTA) โดยมีหลักการที่ พยายามลดอุปสรรคทางการค้าลง โดยเฉพาะการลดหย่อนหรือยกเว้นภาษีระหว่างคู่สัญญา เนื่องจากขั้นตอนการนำเข้าสินค้ามีขั้นตอนที่ยุ่งยากและมีปัญหาทางด้านต้นทุนผู้ประกอบการธุรกิจนำเข้า สินค้าจะต้องทำความเข้าใจ และศึกษาข้อปฏิบัติให้ถูกต้องเพื่อให้การประกอบธุรกิจนำเข้าสินค้าเป็นไปอย่างสะดวก และได้รับผลสำเร็จคุ้มค่ากับความตั้งใจการลงทุนเนื่องจากในการทำธุรกิจการค้า ระหว่างประเทศมีการนำเข้าวัตถุดิบมาผลิตเพื่อส่งออกหรือซื้อสินค้าจากประเทศหนึ่งส่งไปขายอีก ประเทศหนึ่งซึ่งปัจจุบันผู้ประกอบการส่วนมากพยายามจะมีการพัฒนาธุรกิจโดยการนำเข้าสินค้าให้เกิดประสิทธิภาพสูงสุดรวมถึงการควบคุมคุณภาพสินค้าให้ได้มาตรฐานที่กำหนด และการใช้สิทธิประโยชน์ศุลกากรในเรื่องภาษีซึ่งในการนำเข้าสินค้าทำให้เกิดปัญหาที่ผู้ประกอบการยังมีการลักลอบหลีกเลี่ยงนำสินค้าเข้าประเทศโดยผิดกฎหมายอย่างต่อเนื่องอันเกิดจากความเข้าใจผิดว่าหาก ผ่านพิธีการทางศุลกากรอย่างถูกต้องจะทำให้ต้องเสียภาษีศุลกากรในอัตราที่สูงและมีขั้นตอนที่ซับซ้อน

ด้วยประสบการณ์กว่า 15 ปี จากการดำเนินกิจการมาตั้งแต่ปี 2003 บริษัท ลิงค์ เวลด์ (ประเทศไทย) จำกัด ยังคงความเป็นผู้นำและมุ่งมั่นในการเลือกสรรสินค้าและอุปกรณ์ต่างๆ สำหรับงานเชื่อม ตัด บาก เจาะ โลหะ เหล็ก สแตนเลส อลูมิเนียม ด้วยสินค้าคุณภาพจากต่างประเทศต่างๆ ที่ตอบสนองงานอุตสาหกรรมอย่างต่อเนื่อง จนได้รับความไว้วางใจจากลูกค้าโครงการสำคัญต่างๆ มาโดยตลอดและได้รับการแต่งตั้งเป็นตัวแทนจำหน่ายอย่างเป็นทางการจากแบรนด์ชั้นนำต่างๆ ได้แก่ TRI TOOL, ASEA, TAYOR, MAGNATECH, KARNASCH, SANVIK, LINKWELD เป็นต้น นอกจากนี้ยังมีกลุ่มสินค้า Column & Boom, Marking Machine, Tube to

Tube Sheet, Positioner, เครื่องตัดพลาสติก เครื่อง CNC, เครื่องเจาะ ดอกเจาะ รวมถึงสินค้าในกลุ่ม Automation อีกมากมาย ที่พร้อมรองรับอุตสาหกรรมได้ครบวงจรมากขึ้น

ดังนั้นคณะผู้จัดทำจึงเลือกที่จะศึกษาขั้นตอนการนำเข้าเครื่องเชื่อม และลวดเชื่อม โดยแหล่งข้อมูลที่ได้รับอนุญาตให้นำมาใช้อ้างอิง คือ บริษัท ลิงค์เวิลด์ (ประเทศไทย) จำกัด ซึ่งเป็น บริษัทที่ดำเนินธุรกิจเกี่ยวกับการนำเข้าเครื่องเชื่อม และลวดเชื่อม โดยตรงทางคณะผู้จัดทำจึงได้นำมาศึกษารายละเอียดเกี่ยวกับการนำเข้าของสินค้าในรูปแบบต่างๆ เพื่อนำมาพัฒนาความรู้เกี่ยวกับการนำเข้าต่อไป

วัตถุประสงค์

1. เพื่อศึกษาขั้นตอนการนำเข้าเครื่องเชื่อม และลวดเชื่อม
2. เพื่อศึกษาถึงเอกสารการดำเนินการพิธีการศุลกากรในการนำเข้าเครื่องเชื่อม และลวดเชื่อม
3. เพื่อนำความรู้ที่ได้รับมาประยุกต์ใช้ในการศึกษาและประกอบอาชีพในอนาคต
4. นำหลักปรัชญาเศรษฐกิจพอเพียงมาปรับใช้ในการลดค่าใช้จ่ายการจัดทำโครงการ

ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

1. ทราบถึงขั้นตอนการนำเข้าเครื่องเชื่อม และลวดเชื่อม
2. ทราบถึงเอกสารการดำเนินการพิธีการศุลกากรในการนำเข้าเครื่องเชื่อม และลวดเชื่อม
3. สามารถนำความรู้ที่ได้รับมาประยุกต์ใช้ในการศึกษาและประกอบอาชีพในอนาคตได้
4. สามารถนำหลักปรัชญาเศรษฐกิจพอเพียงมาปรับใช้ในการลดค่าใช้จ่ายการจัดทำโครงการได้

บทที่ 2

ประวัติบริษัทและการดำเนินธุรกิจ

ประวัติบริษัท

บริษัท ลิงค์เวลด์ (ประเทศไทย) จำกัด ก่อตั้งขึ้นเมื่อเดือนตุลาคม 2546 โดยมี 2 บริษัทย่อยจากบริษัท ลิงค์เวลด์ (ประเทศไทย) จำกัด โดยลิงค์เวลด์จะมุ่งเน้นไปที่วัสดุการเชื่อมในฐานะผู้จัดจำหน่ายในประเทศไทย ในเดือนตุลาคม 2550 ได้ย้ายไปที่สำนักงานแห่งใหม่ (บางนา, กรุงเทพมหานคร) ด้วยพื้นที่ที่กว้างขวางของสิ่งอำนวยความสะดวกใหม่ทำให้เราสามารถจัดหาผลิตภัณฑ์และบริการที่ดีขึ้นให้กับลูกค้าได้มากขึ้น

บริษัท เบิร์คลีย์ (ประเทศไทย) จำกัด ได้ก่อตั้งขึ้นตั้งแต่ปี 2005 โดยเริ่มจากการเป็น Distributor จำหน่ายสินค้าในกลุ่มเครื่องเชื่อม และลวดเชื่อม ต่อมาบริษัทฯ ได้เล็งเห็นว่าสินค้าในกลุ่มของ Automation เป็นกลุ่มสินค้าที่มีการ ขยายตัวและน่าจะเติบโตในอนาคต เราจึงมีโอกาสนำเข้าสินค้าในกลุ่มนี้มากขึ้น โดยเราได้เป็นตัวแทนจำหน่ายสินค้า ได้แก่ Tritool, Karnasch, Mangnatech ในปัจจุบันเราได้มีการเพิ่มเติมสินค้า Column & Boom , Marking Machine , Tube to Tube Sheet , Positioner เพิ่มเติม และในขณะเดียวกัน บริษัทฯ ยังเป็นผู้จัดจำหน่ายลวดเชื่อม, เครื่องเชื่อม เช่น Sandvik , Linkweld , Asea, Taylor ฯลฯ อีกทั้งเรายังมีทีม service ที่ได้รับการอบรมจากบริษัทผู้เชี่ยวชาญโดยตรง ที่สามารถดูแลและให้คำแนะนำเกี่ยวกับตัวสินค้านั้นๆ ไปถึงเทคนิคต่าง ๆ ในการติดตั้งและใช้งานตลอดเวลาที่ผ่านมาระดับความไว้วางใจ จากลูกค้าในการเลือกใช้สินค้าและบริการ อาทิเช่น เครื่องตัด Plasma , เครื่อง CNC , เครื่องเจาะ ฯลฯ รวมไปถึง สินค้าในกลุ่ม Automation นอกจากนี้แล้วบริษัทฯ เชื่อว่าการสร้างทีมงานที่ดี เท่ากับการมีแผนงานธุรกิจที่ดี บุคลากรของบริษัทฯ ทุกคนมีความ มุ่งมั่น และได้รับการฝึกอบรมที่มีคุณภาพนอกจากการอบรมภายในองค์กรแล้ว บุคลากรของบริษัทฯ ยังได้เรียนรู้จาก ผู้มีประสบการณ์จากต่างประเทศ ไม่ว่าจะเป็นการอบรมจากพันธมิตรทางธุรกิจ หรือศูนย์ฝึกอบรมต่าง ๆ ทั้งนี้ บริษัทฯ ยังคงมุ่งมั่นพัฒนา ด้านการบริการและสรรหาผลิตภัณฑ์ใหม่ ๆ เพื่อตอบสนองความต้องการและเพื่อคุณภาพการผลิต ที่ดียิ่งขึ้นอย่างไม่หยุดยั้ง

บริษัท แวร์บัสเตอร์ จำกัด ก่อตั้งเป็นบริษัทจำกัดด้วยทุนจดทะเบียน 20 ล้านบาท โดยกลุ่มวิศวกรที่มีมากประสบการณ์ ธุรกิจของบริษัทแบ่งออกได้เป็นสองส่วนใหญ่ๆ คืองานก่อสร้างและงานเครื่องกล โดยกลุ่มแรกรับงานโปรเจกต์เป็นหลัก และเทคนิควิทยาโปรเจกต์เช่น งานก่อสร้างตึก,ที่พักอาศัย,ถนนทางหลวง และงานก่อสร้างขนาดใหญ่ทั่วไปส่วนที่สองบริษัทออกแบบ

จัดหา อุปกรณ์ขนส่งลำเลียง วัสดุภายในโรงงาน ตัวอย่างเช่น สายพานลำเลียง, โซ่ลำเลียง, กระจ้อลำเลียง นอกจากนี้ บริษัทฯ ยังสามารถผลิตงานขึ้นรูปอื่น เช่น ระบบท่อค้ำอากาศ, ราง สายไฟ และ รถเข็น รวมทั้งงานที่ผลิตตามแบบต่างๆ ตามที่ลูกค้าต้องการในการที่จะขยายงานของบริษัทให้ครบวงจร บริษัทรับซ่อมบำรุงเครื่องจักร และเครื่องยนต์ ในโรงงานอุตสาหกรรม จุดยืนของบริษัทไม่เพียงถือคุณภาพของเครื่องจักรเป็นสิ่งสำคัญ แต่เรา ภูมิใจที่จะตอบสนองความต้องการและสิ่งที่ลูกค้าคาดหวังด้วยความซื่อสัตย์ และ ความรับผิดชอบในการบริการ ทั้งนี้ บริษัทยังให้ความสำคัญในเวลารผลิตและ เวลาในการส่งงานให้ตรงตามกำหนด เราสะสมรวบรวมความสำเร็จ และความ ภูมิใจตลอดมา ความสำเร็จที่ต่อเนื่องผลงานของบริษัททำให้เราสามารถสถาปนา ชื่อให้เป็นที่น่าเชื่อถือในการประกันคุณภาพงานและอีกหนึ่งข้อดีของทางบริษัทคือ การพัฒนาเครื่องจักรอยู่ตลอดเวลาต่อเนื่องทำให้เพิ่มความสามารถในการทำงาน บริษัทมีการรับประกันในตัวสินค้าที่สามารถทำให้ลูกค้าใช้สินค้าได้อย่างไว้วางใจ

บริษัท ลิงค์เวิลด์ (ประเทศไทย) จำกัด เป็นผู้นำเข้าและจัดจำหน่ายสินค้าและ อุปกรณ์สำหรับงานเชื่อมครบวงจร โดยมีวิศวกรคอยให้คำปรึกษาดูแลการใช้งาน ด้วยประสบการณ์กว่า 15 ปี จากการดำเนินกิจการมาตั้งแต่ปี 2003 บริษัท ลิงค์เวิลด์ (ประเทศไทย) จำกัด ยังคงความเป็นผู้นำและมุ่งมั่นในการเลือกสรรสินค้าและอุปกรณ์ต่างๆ สำหรับงานเชื่อม ตัด บาก เจาะ โลหะ เหล็ก สแตนเลส อลูมิเนียม ด้วยสินค้าคุณภาพจากต่างประเทศต่างๆ ที่ตอบสนองงานอุตสาหกรรมอย่างต่อเนื่อง จนได้รับความไว้วางใจจากลูกค้าโครงการสำคัญต่างๆ มาโดยตลอดและ ได้รับการแต่งตั้งเป็นตัวแทนจำหน่ายอย่างเป็นทางการจากแบรนด์ชั้นนำต่างๆ ได้แก่ TRI TOOL, ASEA, TAYOR, MAGNATECH, KARNASCH, SANVIK, LINKWELD เป็นต้น นอกจากนี้ยังมี กลุ่มสินค้า Column & Boom, Marking Machine, Tube to Tube Sheet, Positioner, เครื่องตัด พลาสมา เครื่อง CNC, เครื่องเจาะ ดอกเจาะ รวมถึงสินค้าในกลุ่ม Automation อีกมากมาย ที่พร้อมรองรับอุตสาหกรรมได้ครบวงจรมากขึ้น



ภาพที่ 2.1 กลุ่มลูกค้า

นโยบาย

บริษัท ลিংค์เวิลด์ (ประเทศไทย) ให้ความสำคัญที่จะจำหน่ายสินค้าที่มีคุณภาพ มุ่งมั่นที่จะดำเนินการตามมาตรฐานและกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับตัวผลิตภัณฑ์อย่างเคร่งครัดซึ่งมุ่งที่จะบรรลุเป้าหมายได้ด้วยการปรับปรุงพัฒนาอย่างต่อเนื่อง จึงได้กำหนดนโยบายไว้ดังนี้

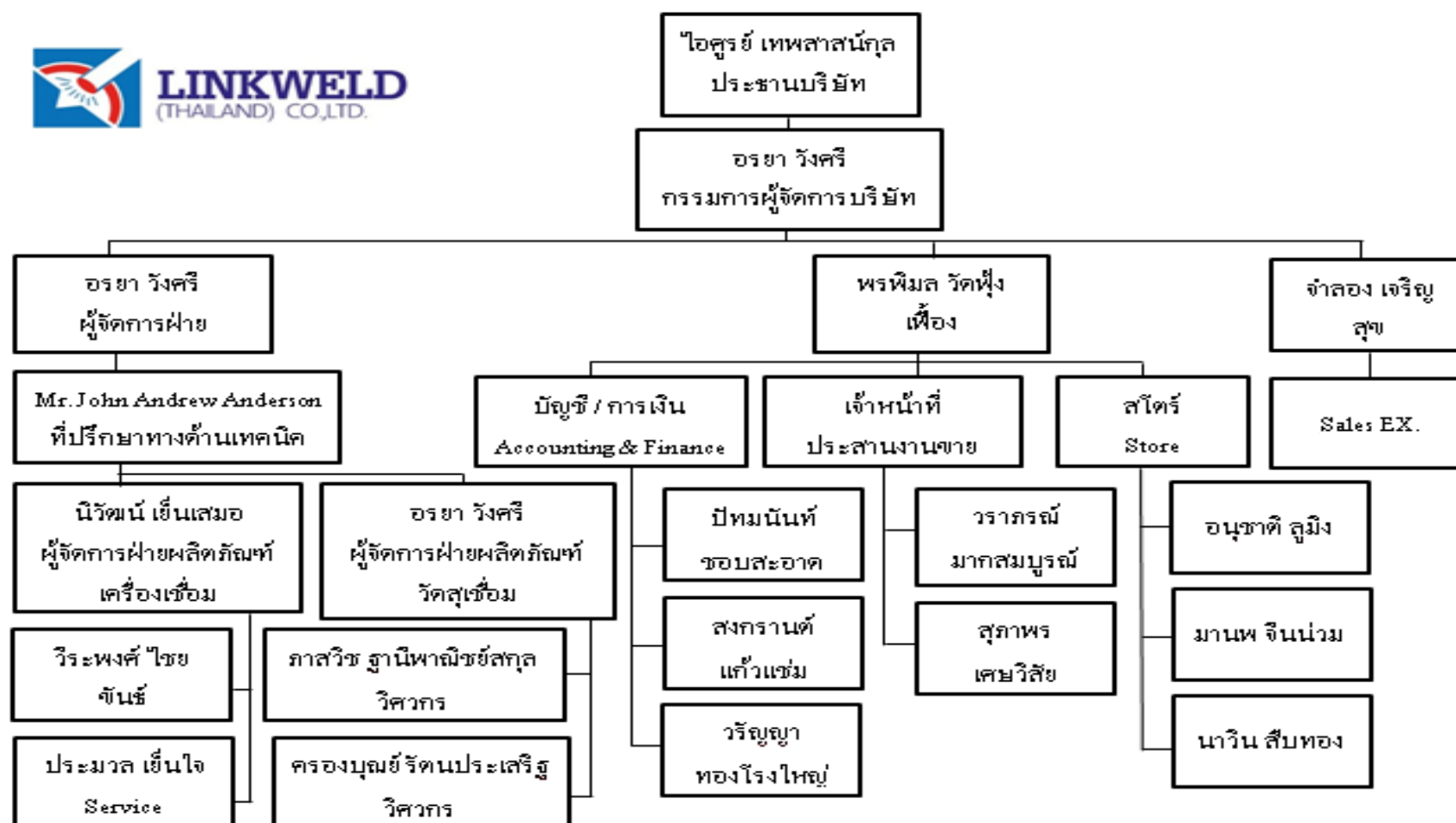
1. สื่อสารและทำความเข้าใจกับพนักงานทุกระดับอย่างชัดเจนเพื่อตอบสนองความต้องการและความคาดหวังของลูกค้า
2. บริหารจัดการและทบทวนข้อตกลงต่างๆจนมั่นใจว่ามีความสามารถที่จะจัดสรรทรัพยากรอย่างเพียงพอและตอบสนองความต้องการได้ทุกประการ
3. ส่งเสริมพัฒนาและฝึกอบรมขั้นตอนการใช้ผลิตภัณฑ์ในบริษัทให้กับพนักงาน รวมถึงการให้พนักงานทุกคนเป็นส่วนหนึ่งในการจะผลักดันให้บริษัทฯ สามารถบรรลุผลตามนโยบายของบริษัทฯ และต้องมีส่วนรับผิดชอบในการสร้างความพึงพอใจสูงสุดแก่ลูกค้า

วิสัยทัศน์

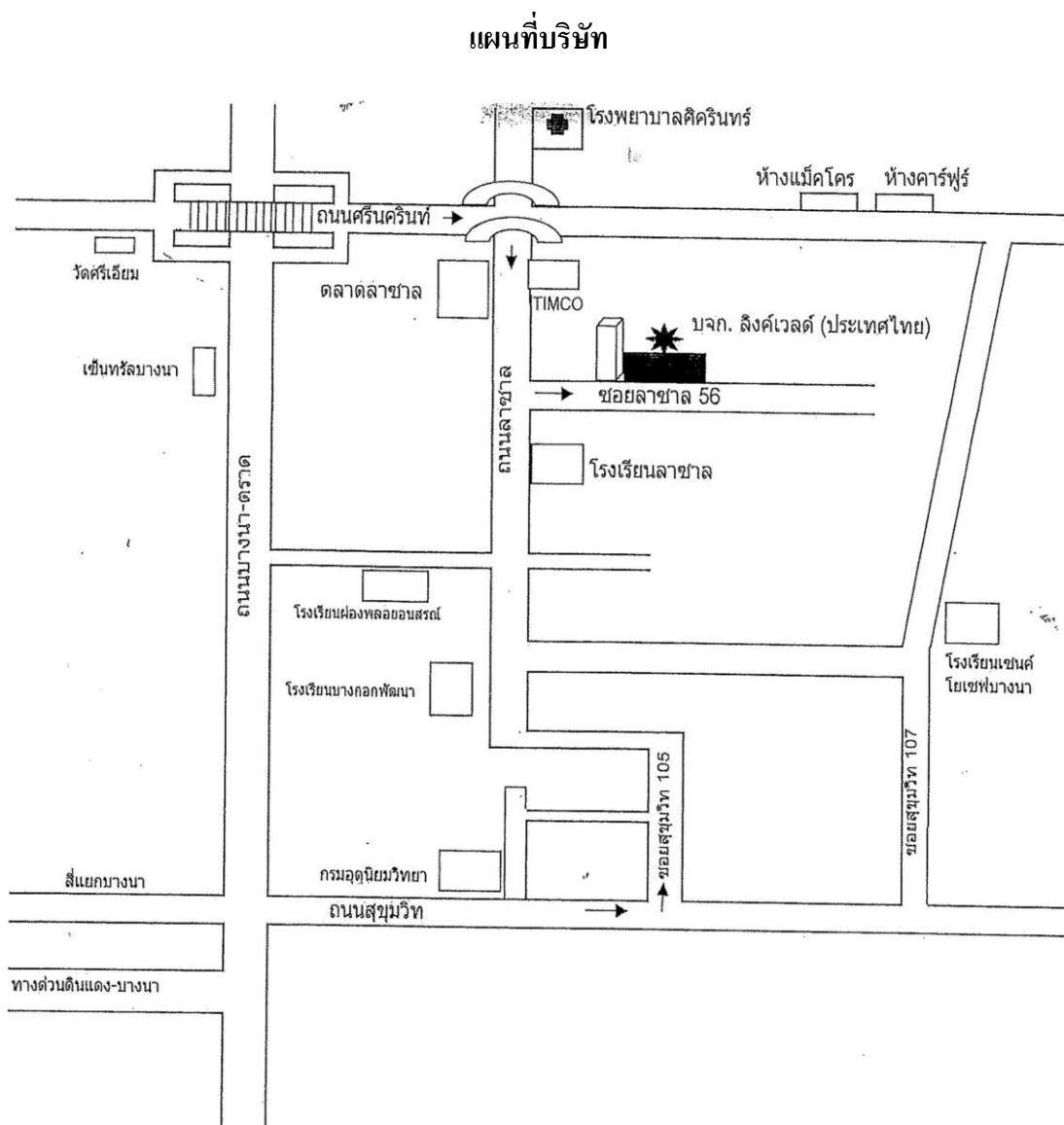
"ตอบโจทย์ทุกงานเชื่อม คุณภาพดีสมราคา ใช้ได้ในทุกอุตสาหกรรม โครงการใหญ่ๆเลือกใช้ "

พันธกิจ

1. "ลিংค์เวิลด์"มุ่งพัฒนาทางด้านการหาเครื่องมือเครื่องจักรใหม่ๆเข้ามาให้บริการในทุกๆด้าน
2. "ลিংค์เวิลด์"มุ่งมั่นส่งเสริมความก้าวหน้าทางอุตสาหกรรมเพื่อตอบสนองความต้องการของผู้ใช้บริการ
3. "ลিংค์เวิลด์"มุ่งเน้นการใส่ใจให้บริการลูกค้า เพื่อสร้างความพึงพอใจให้กับผู้ให้บริการ



ภาพที่ 2.2 แผนผังองค์กร



ภาพที่ 2.3 แผนที่บริษัท ลิงค์เวิลด์ (ประเทศไทย) จำกัด

บริษัท ลิงค์เวิลด์ (ประเทศไทย) จำกัด

ตั้งอยู่ เลขที่ 13 ซอย ลาซาล 56

ถนนสุขุมวิท 105 แขวงบางนาใต้

เขตบางนา กรุงเทพฯ 10260

โทร 02-361-8036-8

เวลาทำการ

จันทร์ – ศุกร์ : 08.00 – 17.00 น.

เสาร์ : 08.00 – 12.00 น.

อาทิตย์ : วันหยุด

รูปภาพป้ายหน้าบริษัท



ภาพที่ 2.4 ป้ายชื่อหน้าบริษัท



ภาพที่ 2.5 หน้าบริษัท ลิงค์เวลด์ (ประเทศไทย) จำกัด

ผลิตภัณฑ์และภาพประกอบ

สินค้าที่จำหน่าย

AUTOMATED PLASMA CUTTING (AUTO-CUT)
เครื่องตัดพลาสมา รุ่น 200-300 แอมป์







1. อายุการใช้งานคอนซูมเมอร์ยาวนานประหยัดต้นทุน
 - MaximumLife Parts to Lower Operating Costs
2. เพิ่มจำนวนชิ้นงานในการตัด
 - Increased Productivity for Greater Profits
3. มีระบบ WMS ช่วยประหยัดต้นทุนสูง คุณภาพดี
 - Water Mist Secondary (WMS) for Low Cost, High Quality Cutting on Non-Ferrous Metals
4. เหมาะสำหรับตัดชิ้นงานที่หนา

ภาพที่ 2.6 เครื่องตัดพลาสมา รุ่น 200-300 แอมป์

Flux Oven Machine ตู้อบฟลักซ์



Technical parameter

MODEL	VOLTAGE	POWER	TEMPERATURE	CAPACITY
LT-100	380V	5.5KW	≤ 500°C	100kg
LT-200	380V	6.5KW	≤ 500°C	200kg
LT-300	380V	8.5KW	≤ 500°C	300kg
LT-500	380V	12KW	≤ 500°C	500kg



www.linkweldthailand.com

ภาพที่ 2.7 ตู้อบฟลักซ์

Electrode Oven Machine ตู้อบลวดเชื่อม / กระบอบอบลวดเชื่อม



Electrode Drying Oven

- Model : DHE-50 Capacity 50Kg,Max. 500°C
- Model : DHE-100 Capacity 100Kg,Max. 500°C



Portable Dry Oven

- Model : TRB- 5KB Capacity 5Kg, Max. 200°C

ภาพที่ 2.8 ตู้อบลวดเชื่อม / กระบอบอบลวดเชื่อม

Flux recovery เครื่องดูดฟลักซ์

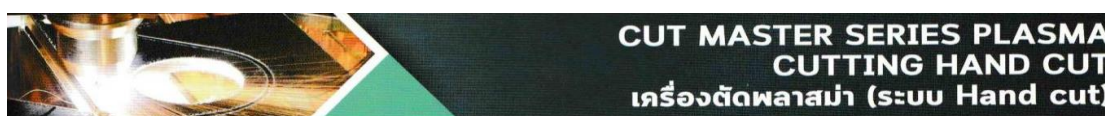


Moveable Flux Recovery Machine



Flux Recovery with heater

ภาพที่ 2.9 เครื่องดูดฟลักซ์



CUT MASTER SERIES PLASMA CUTTING HAND CUT เครื่องตัดพลาสมา (ระบบ Hand cut)

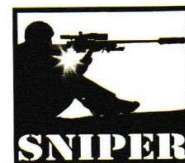
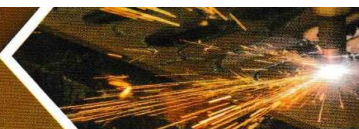
VICTOR
THERMAL DYNAMICS



1. มีโครงเหล็กป้องกันเครื่อง
TRUE GUARD™ roll bar provides easy transportation and protects the front and rear of the power supply for unmatched durability.
2. น้ำหนักเบา
Lightweight design imp (Reduced nearly 50%).
roves portability
3. มีระบบเตือนเมื่อเครื่องมีปัญหา
Color Coded LED's indicate pressure status and setup errors.
4. สามารถควบคุมทุกฟังก์ชันได้ที่หน้าเครื่อง
All user controls are conveniently located on the front panel.

ภาพที่ 2.10 เครื่องตัดพลาสมา (ระบบ Hand Cut)

HYDRAULIC PRESS BRAKE เครื่องพับโลหะแผ่นระบบ CNC



ภาพที่ 2.11 เครื่องพับโลหะแผ่นระบบ CNC



NC HYDRAULIC SHEAR MACHINE เครื่องตัดโลหะแผ่นระบบ NC



ภาพที่ 2.12 เครื่องพับโลหะแผ่นระบบ NC



ภาพที่ 2.13 เครื่องมาร์คแท่งยุคเทคโนโลยี 4.0

FIBER LASER MARKING MACHINE
เครื่องมาร์คไฟเบอร์เลเซอร์

FIBER LASER MARKING MACHINE 20W



ภาพที่ 2.14 เครื่องมาร์คไฟเบอร์เลเซอร์

FIBER LASER MARKING MACHINE

เครื่องมาร์คไฟเบอร์เลเซอร์

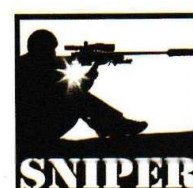


ภาพที่ 2.15 เครื่องมาร์คไฟเบอร์เลเซอร์

SW-F11

FILLET WELDER, STITCH & CONTINUOUS

อุปกรณ์ยึดจับหัวเชื่อมแบบไม่ใช้ราง



ภาพที่ 2.16 อุปกรณ์ยึดจับหัวเชื่อมแบบไม่ใช้ราง



ภาพที่ 2.17 เครื่องตัดเลเซอร์สำหรับแผ่นเหล็ก



STATION MARKING MACHINE

เครื่องมาร์คหัวเจาะแบบตั้งพื้น



Marksman

Stand Alone Marking Machine : MK-300

Column-mounted Dot peen machines "MK-300" are designed for marking to large area. This column mounted unit is perfect for any type of material from plastic to high hardness steel up to 65 HRC. The "MK-300" has built in controller inside of marking head for who want to have a marking to the parts of small quantity small quantity and variety kinds. This type of marking [text, digits] is made of a succession of dots. It can be made of 20 data matrix and logo marking when it is connected with JS-2000 s/w on the p.c. MK-300 works MK-300 works with parts of various shapes and surface conditions (flat and irregular surfaces, concave, convex, circular, raw material etc.) Also, It has an external switch "Stop, Start and Reset" button for more convenience. All of these products are designed for user friendly.

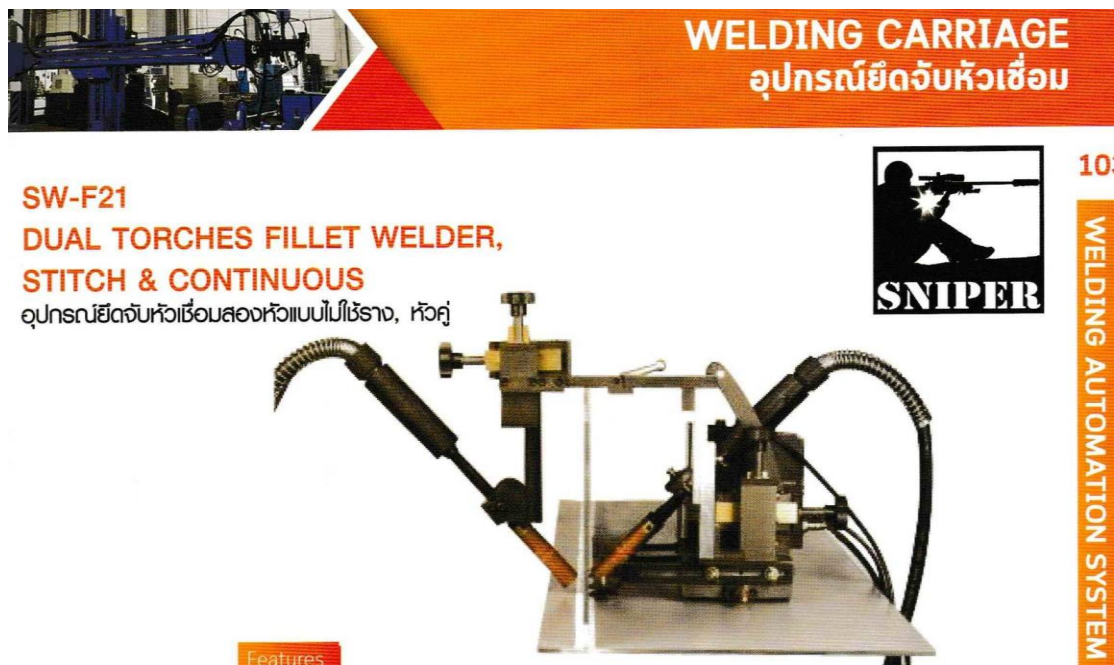
Specifications :

- Marking area : 90mm x 75mm
- Dimensions with table : (W x L x H) 23 x 23 x 19 cm
- Weight 9 Kg
- Material of case: STEEL
- Move guide: Iron Guide
- Dust Cover Type
- Electric: Select 115VoH 230V, 50/60Hz

ภาพที่ 2.18 เครื่องมาร์คหัวเจาะแบบตั้งพื้น



ภาพที่ 2.19 เครื่อง CNC ตัดท่อ



ภาพที่ 2.20 อุปกรณ์ยึดจับหัวเชื่อม

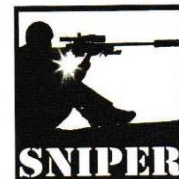
CNC SBC SERIES BENCH PLASMA CUTTING MACHINE
เครื่องตัดซีเอ็นซีระบบแก๊ส และพลาสมา รุ่น Bench



74

CNC

Ready to Use
Easy Installation



ภาพที่ 2.21 เครื่องตัดซีเอ็นซีระบบแก๊ส และพลาสมา รุ่น Bench

PORTABLE PLASMA & FLAME CUTTING MACHINE
เครื่องตัดซีเอ็นซี ระบบแก๊สและพลาสมา รุ่น Portable



72

CNC

(เครื่องตัดซีเอ็นซี ระบบแก๊ส
 และ พลาสมา รุ่น Portable)



ภาพที่ 2.22 เครื่องตัดซีเอ็นซีระบบแก๊ส และพลาสมา รุ่น Bench

MAGNETIC DRILLING MACHINE เครื่องเจาะส่วนฐานแม่เหล็ก

CAYKEN®

CK KCY-35QE

CK SCY-35W0

CK SCY-50/2W0

CK SCY-68HD

CK SCY-98HD



CK KCY-35QE



CK SCY-35W0



CK SCY-50/2W0

CK SCY-68HD
CK SCY-98HD

ภาพที่ 2.23 เครื่องเจาะส่วนฐานแม่เหล็ก

CARBIDE CORE DRILL ดอกเจาะเจ็ทบอส

Properties

KONISCH/CONICAL

Conical helix for:
clean chip flow and
highest cutting ability

exclusively equipped with
Sandvik carbide teeth.

Elaborate pre-/intermediate-/after-cutting geometry
This results in: chatter-free, silent and easy cutting with highest lifetimes.

201315N / HARD-LINE 40

สำหรับเจาะงานหนาไม่เกิน 40 mm

Application

Steel	Stainless	Grey cast iron	Alu	Copper, brass, tin	Plastics GRP/CRP	Hardox, Hastelloy, Inconel, exotic materials
< 1400 N	> 900 N		> 10% Si			

67
DRILLING MACHINE & CARBIDE TIP

ภาพที่ 2.24 ดอกเจาะเจ็ทบอส

SNIPER Plasma For Automation

เครื่องตัดพลาสมา (ระบบ ซี เอ็น ซี)



CUT-100
CUT-130



CUT-200

Parameters

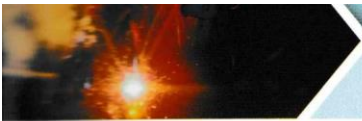
Model		CUT100	CUT130	CUT200
Voltage Input	V	3x380 (50HZ) ± 10%	3x380 (50HZ) ± 10%	3x380 (50HZ) ± 10%
Power Input	KVA	16	22	40
Cutting current	A	35-100	35-130	35-200
Duty Cycle	-	100A/100%	130A/100%	200A/100%
Cutting Thickness	MM	Depending on material	Depending on material	Depending on material
Piercing Thickness	MM	16	20	25
Quality Cutting	MM	20	30	45
MAX Cutting	MM	38	45	55
Cutting Gas	-	Dried Air	Dried Air	Air (N2)
Gas Flow	L/min	200	200	150
Gas Pressure	Mpa	0.4	0.45	0.5
Cooling	-	Gas	Double Air	Water
Weight	Kg	45	60	90
Size	CM	60X31X56 (L*W*H)	76X35X63 (L*W*H)	69X37X81 (L*W*H)



Characteristics

- Advanced full bridge switch technology
- Stepless adjustment current 35A-100A
- Good cutting angle, CS cutting angle within 5°
- Self-design cutting torch with high cutting quality
- Over current, over voltage, gas pressure and temperature protection
- Can be used as hand cut or used together with CNC cutting machine and robot
- Duty cycle 100%

ภาพที่ 2.25 เครื่องตัดพลาสมา (ระบบ ซี เอ็น ซี)



GOUGING & SAW WELDING MACHINE

เครื่องเชื่อมสำหรับลวดเซาะร่องและเครื่องซับเมิร์จ

TAYOR

29

WELDING MACHINE



ZX5-630K



ZX5-1000K



ZX5-1500K

Features

- Adopt thyristor module rectification, stable current, soft arc
- The main transformer coil and reactor coil adopt vertical side winding process, effective heat dissipation, flow air duct, greatly improve the machine lifetime
- One machine has two functions for welding option: Carbon Arc Gouging, MMA. The whole machine utilization rate is much higher
- Remote control option: can select remote control device to realizes current adjustment in some distance, wide welding range
- Can continuously adjust striking arc current and thrust current, effectively solve the electrode stick and arc breaking, greatly improve welding performance, it can adapt to different welding processes
- Carbon arc gouging has wide application, suitable for cutting large metal structure, open groove, clear weld root, remove weld seam

ภาพที่ 2.26 เครื่องเชื่อมสำหรับลวดเซาะร่องและเครื่องมือซับเมิร์จ

PIPE BEVELING MACHINE เครื่องบากท่อแบบจับด้านใน

Model 214B



- Pneumatic, hydraulic or electric drive
- Optional single point kit for Beveling and flange facing up to 24"

Model 216B



- Pneumatic, hydraulic or electric drive
- Optional single point kit for Beveling and flange facing up to 32"

ภาพที่ 2.27 เครื่องบากท่อแบบจับด้านใน

TIG WELDING MACHINE เครื่องเชื่อมทิก / อาร์กอน



ASEA200TIG



ASEA300TIG



ASEA500TIG

ภาพที่ 2.28 เครื่องเชื่อมทิก / อาร์กอน

LKE-7016

COVERED ELECTRODES (SMAW)
ลวดเชื่อมลึงค์เวลด์ แอลเคอี 7016

คุณสมบัติ (Characteristics)

- เป็นลวดเชื่อมหุ้มฟลักซ์ชนิดไฮโดรเจนต่ำ อาร์คนิ่ง เชื่อมง่าย
- เหมาะสำหรับงานเชื่อมเหล็กทนแรงดึงสูง
- ควันน้อย รอยเชื่อมซึมลึก สะเก็ดเชื่อมน้อย ไม่มีตามด
- สแลคร้อนออกง่าย ผิวรอยเชื่อมเรียบเนียนสวยเป็นมันวาว
- สามารถเชื่อมได้ทุกท่าเชื่อม
- เหมาะสำหรับเครื่องเชื่อม AC และ DC
- มีขนาด 2.6, 3.2, 4.0 และ 5 mm



ภาพที่ 2.29 ลวดเชื่อมลึงค์เวลด์ แอลเคอี 7016

FLUX CORED WIRES (FCAW)

ลวดเชื่อมฟลักซ์คอร์ลึงค์เวลด์ แอลเอฟซี 711 | LFC-711

คุณสมบัติ (Characteristics)

- เป็นลวดเชื่อมฟลักซ์คอร์ ชนิดโตตาเนีย อาร์คนิ่ง เชื่อมง่าย
- เหมาะสำหรับงานเชื่อมเหล็กทนแรงดึงสูงระดับ 490 N/mm²
- ควันน้อย เติมน้ำไว สะเก็ดเชื่อมน้อย ไม่มีตามด
- สแลคร้อนออกง่าย ผิวรอยเชื่อมเรียบเนียนสวยเป็นมันวาว
- เหมาะสำหรับงานใด ๆ
- สามารถเชื่อมได้ทุกท่าเชื่อม
- ผ่านการรับรองมาตรฐานมาตรฐานโดย Lloyd's Register
- มีขนาด 1.2 และ 1.6 mm



ภาพที่ 2.30 ลวดเชื่อมฟลักซ์คอร์ลึงค์เวลด์ แอลเอฟซี 711

LKT-56 LKT-50

SOLID WIRES (TIG & MIG)

ลวดเชื่อมอาร์กอนลึงค์เวิลด์ แอลเคที 56

ลวดเชื่อมอาร์กอนลึงค์เวิลด์ แอลเคที 50



LKT-56

CLASSIFICATION

AWS A5.18 ER70S-6

JIS JIS Z3316 W 49 AP 3U 6



คุณสมบัติ (Characteristics)

- เป็นลวดเชื่อมทิกที่ต้องใช้แก๊สอาร์กอนปกคลุม
- เหมาะสำหรับงานเชื่อมเหล็กทนแรงดึงสูง 70,000 ปอนด์ต่อตารางนิ้ว
- ใช้เชื่อมงานท่อ งานเหล็กบาง เป็นต้น
- ผิวรอยเชื่อมเป็นเกล็ดเรียบซ้อนกันเป็นมันวาว
- สามารถเชื่อมได้ทุกท่าเชื่อม ควบคุมน้ำโลหะได้ง่าย
- เหมาะสำหรับเครื่องเชื่อม DC
- มีทั้งขนาด 1.6, 2.0, 2.4 และ 3.2 mm

LKT-50

CLASSIFICATION

AWS A5.18 ER70S-G

JIS JIS Z3316 W 49 A 3U 1



คุณสมบัติ (Characteristics)

- เป็นลวดเชื่อมทิกที่ต้องใช้แก๊สอาร์กอนปกคลุม
- เหมาะสำหรับงานเชื่อมเหล็กเหนียวและเหล็กทนแรงดึงสูง 70,000 ปอนด์ต่อตารางนิ้ว
- ใช้เชื่อมท่ออุตสาหกรรมเคมี, โรงกลั่นน้ำมัน และ โรงไฟฟ้า เป็นต้น
- ผิวรอยเชื่อมเป็นเกล็ดเรียบซ้อนกันเป็นมันวาว
- สามารถเชื่อมได้ทุกท่าเชื่อม ควบคุมน้ำโลหะได้ง่าย
- เหมาะสำหรับเครื่องเชื่อม DC
- มีทั้งขนาด 1.6, 2.0, 2.4 และ 3.2 mm

ภาพที่ 2.31 ลวดเชื่อมอาร์กอนลึงค์เวิลด์ แอลเคที 56 – แอลเคที 50



HANKOOK / OXFORD

ลวดเชื่อมฟลักซ์คอร์ฮันคูก (ประเทศเกาหลี)

ลวดเชื่อมอ็อกซ์ฟอร์ด (ประเทศสหรัฐอเมริกา)



FLUX CORED WIRES

- High tensile steel flux cored wire
- Heat resistant steel flux cored wire
- Low temperature service steel flux cored wire
- Stainless steel flux cored wire
- Hard facing flux cored wire

ลวดเชื่อม Hankook (Characteristics)

- ลวดเชื่อมฟลักซ์คอร์เหล็กทนแรงดึงสูง
- HANKOOK WT-71(E71T-1C)
- ลวดเชื่อมฟลักซ์คอร์สำหรับงานทนความร้อนสูง
- ลวดเชื่อมฟลักซ์คอร์สำหรับการใช้งานที่อุณหภูมิมีต่ำ
- ลวดเชื่อมฟลักซ์คอร์สเตนเลส
- HANKOOK WT - 308L,308H,309L,309H,316L,316H
- ลวดเชื่อมฟลักซ์คอร์นิเกิลเกล็ดลอยด์

คุณสมบัติ (Features)

- คุมแนวเชื่อมง่าย สามารถเชื่อมได้ทุกท่าเชื่อม
- ผ่านการรับรองมาตรฐานมาตรฐานโดย ABS, CCS, Lloyd's Register, CE, DNV, BV, RINA, JIS, ISO, KS
- ลวดเชื่อมแบรนด์ประเทศเกาหลี
- เหมาะสำหรับเครื่องเชื่อม AC และ DC มีทั้งขนาด 1.2 และ 1.6 mm

ภาพที่ 2.32 ลวดเชื่อมฟลักซ์คอร์ฮันคูก / ลวดเชื่อมอ็อกซ์ฟอร์ด

LKM-4043/LKT-4043
LKM-5356/LKT-5356

SOLID WIRES (TIG & MIG)
ลวดเชื่อมอลูมิเนียมลึงค์เวลด์ แอลเคเอ็ม/แอลเคที 4043
ลวดเชื่อมอลูมิเนียมลึงค์เวลด์ แอลเคเอ็ม/แอลเคที 5356



CLASSIFICATION
AWS A5.10 ER4043



LKM-4043/LKT-4043

คุณสมบัติ (Characteristics)

- เป็นลวดเชื่อมอลูมิเนียม - ซิลิกอน
- มีส่วนผสมของซิลิกอน (Silicon) ประมาณ 5% แนวเชื่อมสวยเป็นเงา
- เหมาะสำหรับงานเชื่อมอลูมิเนียมกลุ่ม 6xxx เช่น 6052 6063
- ใช้เชื่อมงานตู้ตู้เรือ เครื่องจักร อุตสาหกรรมเคมี
- อุตสาหกรรมอาหาร งานโมลด์ เฟอร์นิเจอร์
- สามารถเชื่อมอลูมิเนียมหล่อขึ้นรูปได้
- MIG เหมาะสำหรับเครื่องเชื่อม MIG PULSE
- MIG มีทั้งขนาด 0.8, 0.9 และ 1.2 mm
- TIG มีทั้งขนาด 1.6, 2.0, 2.4, และ 3.2 mm

CLASSIFICATION
AWS A5.10 ER5356




LKM-5356/LKT-5356

คุณสมบัติ (Characteristics)

- เป็นลวดเชื่อมอลูมิเนียม - แมกนีเซียม
- มีส่วนผสมของแมกนีเซียม (Magnesium) ประมาณ 5%
- เหมาะสำหรับงานเชื่อมอลูมิเนียมกลุ่ม 5xxx เช่น 5050 5083 5454 5456
- ใช้เชื่อมงานในอุตสาหกรรมชิ้นส่วนรถยนต์ รถจักรยานยนต์ ที่ใช้งานอุณหภูมิไม่เกิน 65 องศาเซลเซียส
- สามารถเชื่อมได้ทุกท่าเชื่อม ควบคุมน้ำโลหะได้ง่าย
- MIG เหมาะสำหรับเครื่องเชื่อม MIG PULSE
- MIG มีทั้งขนาด 0.8, 0.9 และ 1.2 mm
- TIG มีทั้งขนาด 1.6, 2.0, 2.4, และ 3.2 mm

ภาพที่ 2.33 ลวดเชื่อมอลูมิเนียมลึงค์เวลด์ แอลเคเอ็ม/แอลเคที 4043 - 5356



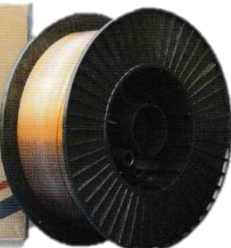
SOLID WIRES (TIG & MIG)
ลวดเชื่อมมิกซีโอทูลิงค์เวลด์ แอลเคเอ็ม 56

LKM-56

คุณสมบัติ (Characteristics)

- เป็นลวดเชื่อมมิกที่ใช้แก๊สซีโอทู (คาร์บอนไดออกไซด์) ปกคลุม
- เหมาะสำหรับงานเชื่อมเหล็กทนแรงดึงสูง 70,000 ปอนด์ต่อตารางนิ้ว
- ใช้เชื่อมชิ้นส่วนรถยนต์ ถึงแก๊ส เครื่องมือการเกษตร เครื่องจักร และงานเหล็กทั่วไป
- ผิวรอยเชื่อมเรียบเนียนสวยเป็นมันวาว
- สามารถเชื่อมได้ทุกท่า เชื่อม การเชื่อมแบบสเกล
- เหมาะสำหรับเครื่องเชื่อม
- มีทั้งขนาด 0.8, 0.9, 1.0
- ขนาดบรรจุมีทั้งแบบม้วน (15 Kgs./ม้วน) (200, 300, 350, 400 kgs./ถัง)

ม้วนม้วน

ภาพที่ 2.34 ลวดเชื่อมมิกซีโอทูลิงค์เวลด์ แอลเคเอ็ม 56



Oxford[®]
ALLOYS, Inc.
Supplier of Welding Alloys

ลวดเชื่อมเปลือย (SOLID WIRES; MIG and TIG)

- ลวดเชื่อมงานทนความร้อนสูง
(Heat resistant steel mig wire & tig rod)
- ลวดเชื่อมสแตนเลส
(Stainless steel mig wire & tig rod)
- ลวดเชื่อมนิกเกิลอัลลอยด์
(Nickel alloy mig wire & tig rod)

ภาพที่ 2.35 ลวดเชื่อมเปลือย



คุณสมบัติ (Characteristics)

- เป็นลวดเชื่อมหุ้มฟลักซ์ชนิดเบสิกฟลักซ์ อาร์คนิ่ง เชื่อมง่าย สะเก็ดเชื่อมน้อย
- เหมาะสำหรับงานเชื่อมทั่วไป
- ครันน้อย รอยเชื่อมซึมลึก ไม่มีตามด
- สแลกร้อนออกง่าย ผิวรอยเชื่อมเรียบเนียนสวยเป็นมันวาว
- สามารถเชื่อมได้ทุกท่าเชื่อม
- เหมาะสำหรับเครื่องเชื่อม AC และ DC
- มีขนาด 2.6, 3.2, 4.0 และ 5.0 mm

ลวดเชื่อมไฟฟ้าเหล็กอ่อน
ครันน้อย เชื่อมง่าย
ประหยัดไฟ ช่วยลดต้นทุน



Product Features

Applications:

It is suitable for welding of vehicles, steel sheets and other light structures.

Notes on Usage:

1. Don't exceed the range of proper current and weld with AC or DC.
2. Dry the electrodes at 80-100°C for 30-60 minutes.

ภาพที่ 2.36 ลวดเชื่อมลึงค์เวลด์ แอลเคอี 6013

MIG/FCAW WELDING MACHINE เครื่องเชื่อมซีโอทู / ฟลักคอร์



ภาพที่ 2.37 เครื่องเชื่อมซีโอทู / ฟลักคอร์

MMA welding machine (เครื่องเชื่อมลวดไฟฟ้า)



ภาพที่ 2.38 เครื่องเชื่อมลวดไฟฟ้า

แหล่งที่มาของข้อมูล

- www.linkwelthailand.com
- Facebook : Linkweldthailand
- นิตยสาร บริษัท ลิงค์เวลด์ (ประเทศไทย) จำกัด

บทที่ 3

แนวคิดและทฤษฎีที่เกี่ยวข้อง

คณะผู้รับผิดชอบโครงการได้ทำการศึกษา ค้นคว้า หาข้อมูลในการศึกษาขั้นตอนการนำเข้าเครื่องเชื่อมและลวดเชื่อม กรณีศึกษา บริษัท ลิงค์เวิลด์ (ประเทศไทย) จำกัด ซึ่งมีแนวคิดและทฤษฎีที่เกี่ยวข้องดังต่อไปนี้

1. แนวคิดทฤษฎีการนำเข้า
2. วิธีการทางศุลกากรการนำเข้า
3. แนวคิดทฤษฎีการค้าระหว่างประเทศ
4. สิทธิประโยชน์ในการนำเข้าสินค้า
5. การประกันภัย
6. นิยามศัพท์

1. แนวคิดทฤษฎีการนำเข้า

การนำเข้า (Import) หมายถึง การนำเข้าสินค้าเข้ามาจากต่างประเทศ โดยสินค้าที่นำเข้ามักเป็นสินค้าที่ไม่มีหรือผลิตในประเทศไม่ได้ เช่น ยารักษาโรค เครื่องจักรต่างๆที่ใช้ในอุตสาหกรรมการผลิต สินค้าเกษตรบางชนิด เป็นต้น

ระบบพิธีการนำเข้าทางอิเล็กทรอนิกส์ (E-Import)

เมื่อสินค้านำเข้าประเทศไทย ผู้นำเข้าต้องยื่นใบขนสินค้าและเอกสารที่เกี่ยวข้องสำหรับการนำเข้ากับเจ้าหน้าที่ศุลกากร ณ ท่าที่นำเข้า การส่งมอบสินค้าที่นำเข้าจะได้รับการอนุญาตจากเจ้าหน้าที่ศุลกากรหลังจากสินค้านำมาถึงท่าและได้ชำระภาษีอากรเรียบร้อยแล้วผู้นำเข้ามีความรับผิดชอบในการเตรียมสินค้าเพื่อการตรวจสอบ และปล่อยสินค้าออกจากอารักขาของศุลกากร นอกจากนี้ในบางกรณีผู้นำเข้ายังต้องขอใบอนุญาตในการนำเข้าสำหรับสินค้า ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับประเภทสินค้า สินค้าบางรายการต้องได้รับการอนุญาตให้นำเข้าจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องก่อนการนำเข้าสินค้า

เอกสารที่จำเป็นในการยื่นเพื่อดำเนินพิธีการทางศุลกากรเพื่อนำเข้าประกอบด้วย

1. ใบขนสินค้าขาเข้า (Import Entry Declaration)
2. ใบตราส่งสินค้า (B/L)
3. บัญชีราคาสินค้า (Invoice)

4. บัญชีรายละเอียดบรรจุหีบห่อ (Packing List)
5. ใบอนุญาตหรือหนังสืออนุญาตสำหรับสินค้าควบคุมการนำเข้า (License)
6. ใบรับรองแหล่งกำเนิดสินค้า (Certificate of Origin)
7. เอกสารอื่น ๆ เช่น แค็ตตาล็อก เอกสารแสดงส่วนผสม เป็นต้น

สินค้าที่มีมาตรการการนำเข้า (ควบคุม)

ของต้องห้าม (PROHIBITED GOODS) หมายถึงของที่มีกฎหมายกำหนดห้ามนำเข้ามาหรือส่งออกนอกราชอาณาจักรโดยเด็ดขาด และในบางกรณีห้ามการส่งผ่านด้วย ผู้ใดนำสินค้าต้องห้ามเข้ามาหรือส่งออกนอกราชอาณาจักรจะมีความผิดต้องรับโทษตามกฎหมายที่เกี่ยวข้องและเป็นความผิดตามมาตรา 27 และ 27 ทวิ ของกฎหมายศุลกากรด้วย

ตัวอย่างสินค้าต้องห้ามในการนำเข้า-ส่งออก

1. วัตถุลามก การนำเข้าและส่งออกวัตถุลามก ไม่ว่าจะอยู่ในรูปแบบหนังสือ ภาพเขียน ภาพพิมพ์ภาพพระบายสี สิ่งพิมพ์สิ่งอื่น รูปภาพ ภาพโฆษณา เครื่องหมายรูปถ่าย และภาพยนตร์ลามก วัตถุลามกอื่น ๆ
2. สินค้าที่มีตราหรือลวดลายเป็นรูปธงชาติ
3. ยาเสพติดให้โทษ
4. เงินตรา พันธบัตรใบสำคัญรับดอกเบี้ยพันธบัตรอันเป็นของปลอมหรือแปลง เหรียญกษาปณ์ที่ทำให้น้ำหนักลดลงโดยทุจริตดวงตราแผ่นดิน รอยตราแผ่นดินหรือพระปรมาภิไธย ดวงตราหรือรอยตราทางราชการอันเป็นของปลอม
5. สินค้าละเมิดลิขสิทธิ์เช่น แอบบันทึกเสียง (เทปเพลง) แผ่นบันทึกเสียง (คอมแพคดิสก์) แอบบันทึกภาพ (วีดีโอเทป) โปรแกรมคอมพิวเตอร์ หนังสือ หรือสินค้าอื่นใดที่ทำซ้ำหรือดัดแปลงงานอันมีลิขสิทธิ์ของผู้อื่น
6. สินค้าปลอมแปลงหรือเลียนแบบเครื่องหมายการค้า
7. ของที่มีการแสดงฉันทาเป็นเท็จ ตามพระราชบัญญัติห้ามนำของที่มีการแสดงฉันทาเป็นเท็จเข้ามาในราชอาณาจักร พ.ศ. 2481

ตัวอย่างสินค้าห้ามนำเข้า ของกระทรวงพาณิชย์

- เครื่องเล่นเกม
- ตู้เย็นที่มีการใช้สารซีเอฟซี
- เครื่องยนต์ ส่วนประกอบและอุปกรณ์ที่ใช้แล้วของรถจักรยานยนต์

- ยางรถใช้แล้ว
- ไม้สักซุงและไม้สักแปรรูปทุกประเภทตามแนวชายแดนจังหวัดตาก
- ภาชนะเซรามิกและภาชนะโลหะเคลือบที่ใช้บรรจุอาหาร

ของต้องจำกัด (RESTRICTED GOODS)

หมายถึงสินค้าที่มีกฎหมายกำหนดว่าหากจะมีการนำเข้าส่งออกหรือผ่านราชอาณาจักรจะต้องได้รับอนุญาตหรือปฏิบัติให้ครบถ้วนตามที่กำหนดไว้ในกฎหมายนั้น ๆ เช่น ต้องมีใบอนุญาตการนำเข้าและส่งออก ต้องปฏิบัติตามประกาศอันเกี่ยวกับฉลากหรือใบรับรองการวิเคราะห์ หรือเอกสารกำกับยา เป็นต้น ผู้นำของต้องจำกัดเข้ามา หรือส่งออก หรือส่งผ่านราชอาณาจักรโดยมิได้รับอนุญาตหรือไม่ปฏิบัติตามกฎหมายที่กำหนดไว้ให้ครบถ้วน จะมีความผิดตามที่กำหนดไว้ในกฎหมายนั้น ๆ และเป็นความผิดตามมาตรา 27 และ 27 ทวิของพระราชบัญญัติศุลกากร พ.ศ. 2469 กระทรวงพาณิชย์ได้กำหนดสินค้าที่มีมาตรการนำเข้า ซึ่งต้องขอรับใบอนุญาตจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง โดยขณะนี้มียู่อุตสาหกรรมประมาณ 50 ชนิด ที่จะต้องขออนุญาตนำเข้าจากกระทรวงพาณิชย์ ซึ่งอาจจะเปลี่ยนแปลงได้ตามประกาศของกระทรวงพาณิชย์

- การนำเข้ายาจะต้องขอใบอนุญาตจากองค์การอาหารและยากระทรวงสาธารณสุข การนำเข้าหรือส่งออกโบราณวัตถุหรือวัตถุของงานศิลปะไม่ว่าจะจดทะเบียนแล้วหรือไม่ก็ตาม จะต้องได้รับอนุญาตจากกรมศิลปากร

- การนำเข้าอาวุธปืน เครื่องกระสุนปืน วัตถุระเบิด ดอกไม้เพลิง และสิ่งเทียมอาวุธปืน จะต้องได้รับการอนุญาตจากกระทรวงมหาดไทย ส่วนอาวุธชนิดอื่นๆ เช่น เครื่องซัดไฟฟ้า จำเป็นที่จะต้องแจ้งก่อนนำเข้า

- พระราชบัญญัติเครื่องสำอางได้กำหนดให้ผู้นำเข้าเครื่องสำอางควบคุมทำการแจ้งชื่อและที่ตั้งของสำนักงานสถานที่ผลิตหรือจัดเก็บเครื่องสำอาง รวมทั้งประเภทหรือชนิดของเครื่องสำอาง และส่วนประกอบที่สำคัญ กับกระทรวงสาธารณสุข

- การนำเข้าสัตว์ป่า พืช ปลาและสัตว์น้ำอื่นๆ ต้องได้รับอนุญาตจากกรมอุทยานแห่งชาติ สัตว์ป่า และพันธุ์พืช หรือกรมวิชาการเกษตร หรือกรมประมงเป็นกรณี ๆ ไป

- กรมศุลกากรมีหน้าที่ป้องกันการนำเข้า หรือส่งออก หรือส่งผ่านสินค้าต้องห้าม

- กรมศุลกากรมีหน้าที่ป้องกันการนำเข้า หรือส่งออก หรือส่งผ่านสินค้าต้องห้าม

ส่วนสินค้าต้องจำกัด กรมศุลกากรมีหน้าที่ต้องตรวจสอบว่า การนำเข้า หรือส่งออกหรือส่งผ่านแดน ได้รับอนุญาตและปฏิบัติตามกฎหมายที่บัญญัติไว้ครบถ้วนหรือไม่ สำหรับบัญชีรายชื่อสินค้า

ต้องห้ามต้องจำกัดสามารถตรวจสอบได้จากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการออกใบอนุญาตนำเข้า เช่น กระทรวงพาณิชย์ กระทรวงอุตสาหกรรม กระทรวงสาธารณสุข กระทรวงเกษตรและสหกรณ์ เป็นต้น

2. วิธีการทางศุลกากรการนำเข้า

ในการนำเข้าสินค้า ผู้นำเข้าจะต้องปฏิบัติตามกฎหมาย ระเบียบ และประกาศที่กรมศุลกากรและหน่วยงานอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกำหนดไว้ให้ถูกต้องครบถ้วน โดยมีคำแนะนำในการจัดเตรียมเอกสาร และปฏิบัติตามขั้นตอนพิธีการศุลกากรในการนำเข้าสินค้า ดังนี้

1. ใบขนสินค้าขาเข้าและเอกสารอื่นที่ให้ใช้แทนใบขนสินค้าขาเข้าแบบพิมพ์ที่กรมศุลกากรกำหนดให้ผู้นำเข้าใช้สำหรับพิธีการศุลกากร ดังนี้

- ใบขนสินค้าขาเข้าพร้อมแบบแสดงรายการภาษีสรรพสามิตและภาษีมูลค่าเพิ่ม (กศก. 99/1) สำหรับการนำเข้าสินค้าทั่วไปทุกประเภท ยกเว้นสินค้าที่กรมศุลกากรกำหนดให้ใช้ใบขนฯ ประเภทอื่น

- คำร้องขอผ่อนผันรับของ/ส่งของออกไปก่อน (กศก. 103) ใช้สำหรับการนำเข้าหรือส่งออกสินค้าก่อนปฏิบัติพิธีการครบถ้วนตามที่กรมศุลกากรกำหนด

- แบบ A.T.A. Carnet ใบขนสินค้าสำหรับนำของเข้าหรือส่งออกชั่วคราว ใช้สำหรับการนำเข้าหรือส่งออกสินค้าชั่วคราวประเภทต่าง ๆ ตามที่ระบุในอนุสัญญา

- แบบ JDA (Joint Development Area) ใบขนสินค้าสำหรับพื้นที่พัฒนาร่วมไทย-มาเลเซีย ใช้สำหรับการนำเข้าสินค้าในเขตพื้นที่พัฒนาร่วมไทย-มาเลเซีย

- ใบขนสินค้าถ่ายลำ (ใบแนบ 9) (แบบที่ 379) ใช้สำหรับพิธีการศุลกากรสินค้าถ่ายลำ

- ใบขนสินค้าผ่านแดน (แบบที่ 448) ใช้สำหรับพิธีการศุลกากรสินค้าผ่านแดนตามความตกลงที่ประเทศไทยทำไว้กับประเทศต่างๆ

- ใบขนสินค้าพิเศษสำหรับรถยนต์และจักรยานยนต์นำเข้าหรือส่งออกชั่วคราว ใช้สำหรับการนำรถยนต์และจักรยานยนต์เข้ามาในประเทศหรือส่งออกชั่วคราว

- ใบขนสินค้าพิเศษสำหรับเรือสำราญและกีฬาที่นำเข้าหรือส่งออกชั่วคราว ใช้สำหรับการนำเรือสำราญและกีฬาเข้ามาในประเทศหรือส่งออกชั่วคราว

2. เอกสารที่ใช้เป็นข้อมูลในการทำใบขนสินค้าขาเข้า

- ใบตราส่งสินค้า (Bill of Lading : B/L หรือ Air Waybill : AWB)

- บัญชีราคาสินค้า (Invoice)

- เอกสารอย่างอื่น หมายถึง เอกสารหรือคำตำแน่งเกี่ยวกับการนำเข้าหรือการซื้อ ขายซึ่งผู้ขายหรือผู้ส่งของที่อยู่ต่างประเทศทำขึ้นและส่งมาให้หรือซึ่งสำแดงการเสนอและสนองใน การซื้อขายของหรือเอกสารการติดต่อระหว่างผู้ส่งของและผู้นำของเข้าหรือของผู้ที่เกี่ยวข้องในการ นำของเข้า เช่น ผู้รับบรรทุก ผู้รับประกันภัยธนาคาร เป็นต้น

- ใบอนุญาตนำเข้าหรือเอกสารอื่นใด กรณีที่ของนำเข้านั้นเป็นของต้องจำกัดตาม เงื่อนไขของกฎหมายที่เกี่ยวข้อง

- กรณีนำเข้าเภสัชเคมีภัณฑ์ เภสัชเคมีภัณฑ์กึ่งสำเร็จรูป เคมีภัณฑ์ และสินค้าที่ไม่ สามารถแยกชนิดและคุณภาพได้โดยง่าย ควรมีเอกสารใบรับรองการวิเคราะห์ของผู้ผลิตสินค้า (Certificate of Analysis) หรือเอกสาร รายละเอียดของสินค้า (Specification) หรือเอกสารข้อมูล ความปลอดภัย (Material Safety Data Sheet)

3. การส่งข้อมูลเข้าสู่ระบบเพื่อปฏิบัติพิธีการนำเข้าสินค้า

- การปฏิบัติพิธีการศุลกากร ผู้ได้รับอนุมัติให้ลงทะเบียนเป็นผู้ปฏิบัติพิธีการ ศุลกากรหรือดำเนินการในกระบวนการทางศุลกากร โดยวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์ สามารถปฏิบัติพิธี การได้โดยวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์แบบไร้เอกสาร โดยส่งข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์พร้อมลงลายมือชื่อ อิเล็กทรอนิกส์ (Digital Signature) ของเจ้าของลายมือชื่อผ่านบุคคลที่เป็นสื่อกลางผู้ให้บริการรับส่ง ข้อมูลทางอิเล็กทรอนิกส์ตามมาตรฐานที่ศุลกากรกำหนด (ebXML/XML Format) แทนการจัดทำ ขึ้น ส่ง รับ และการลงลายมือชื่อในรูปแบบเอกสาร

- การยื่นใบขนสินค้าขาเข้า เมื่อผู้นำของเข้าจัดทำข้อมูลใบขนสินค้าขาเข้าตาม มาตรฐานที่ศุลกากรกำหนด และเป็นผู้ส่งข้อมูลทางอิเล็กทรอนิกส์เข้าสู่ระบบคอมพิวเตอร์ของ ศุลกากร เมื่อระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากรได้ตอบรับข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์นั้นในการปฏิบัติพิธี การถือเป็นการยื่นเอกสารนั้นๆ ตามกฎหมายว่าด้วยศุลกากรและกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้องกับการ ศุลกากรแล้ว

- วิธีการส่งข้อมูลใบขนสินค้าขาเข้า การส่งข้อมูลใบขนสินค้าขาเข้ากระทำได้ 4 ช่องทาง ดังนี้

1. ผู้นำของเข้าส่งข้อมูลใบขนสินค้าขาเข้าด้วยตนเอง
2. ผู้นำของเข้ามอบหมายให้ตัวแทนออกของ (Customs Broker) เป็นผู้ส่งข้อมูล
3. ผู้นำของเข้าให้เคาน์เตอร์บริการ (Service Counter) เป็นผู้ส่งข้อมูล
4. ผู้นำของเข้ายื่นใบขนสินค้าขาเข้าในรูปแบบเอกสาร พร้อมเอกสารประกอบ และแบบรายละเอียดข้อมูลใบขนสินค้าขาเข้า (ใบนำลิขัย) และชำระค่าธรรมเนียมกับเจ้าหน้าที่ ศุลกากร ณ ท่าหรือที่ที่ผู้นำของเข้าโดยผู้นำของเข้าต้องลงลายมือชื่อไว้ทุกฉบับ ซึ่งประกอบด้วย

- ใบขนสินค้าขาเข้าพร้อมฉบับ 1 ฉบับ
- แบบรายละเอียดข้อมูลใบขนสินค้าขาเข้า (ใบนำคีย์)
- สำเนาใบตราส่งสินค้า (Bill of Lading หรือ Air Waybill)
- สำเนาบัญชีราคาสินค้า (Invoice)
- บัญชีรายละเอียดบรรจุหีบห่อ (Packing List) (ถ้ามี)
- ใบแจ้งยอดเบี้ยประกัน (Insurance Premium Invoice) (ถ้ามี)
- ใบอนุญาตหรือหนังสืออนุญาตสำหรับของควบคุมการนำเข้า (ถ้ามี)
- ใบรับรองแหล่งกำเนิดสินค้า (Certificate of Origin) (กรณีขอลดอัตราอากร)
- เอกสารที่จำเป็นอื่นๆ เช่น เอกสารแสดงส่วนผสม คุณลักษณะการใช้งานของ

สินค้า Catalogue

4. การชำระภาษีอากร

- ชำระโดยผ่านธนาคารทางอิเล็กทรอนิกส์ด้วยวิธีตัดบัญชีธนาคาร (Electronic

Funds Transfer: EFT)

- ชำระที่หน่วยงานบัญชีและอากรของสำนักงานศุลกากรหรือด่านศุลกากร

3. แนวคิดทฤษฎีการค้าระหว่างประเทศ

ความหมายของการค้าระหว่างประเทศ

การค้าระหว่างประเทศ (International Trade) หมายถึง การซื้อขายสินค้าและบริการระหว่างประเทศต่างๆ ประเทศที่ทำการซื้อขายสินค้านี้เรียกว่า "ประเทศคู่ค้า" สินค้าที่แต่ละประเทศซื้อเรียกว่า "สินค้าเข้า" (imports) และสินค้าที่แต่ละประเทศขายไปเรียกว่า "สินค้าออก" (exports) ประเทศที่ซื้อสินค้าจากต่างประเทศ เรียกว่า "ประเทศผู้นำเข้า" ส่วนประเทศที่ขายสินค้าให้ต่างประเทศ เรียกว่า "ประเทศผู้ส่งสินค้าออก" โดยทั่วไปแล้ว แต่ละประเทศจะมีฐานะเป็นทั้งประเทศ ผู้นำสินค้าเข้า และ ประเทศผู้ส่งสินค้าออกในเวลาเดียวกัน เพราะประเทศต่าง ๆ มีการผลิตสินค้า แตกต่างกัน เช่น ประเทศไทยส่งสาเหตุที่มีการค้าระหว่างประเทศ

เหตุผลทางเศรษฐกิจที่ทำให้ประเทศต่าง ๆ ในโลกทำการค้าขายกันที่สำคัญมีอยู่ด้วยกัน 2 ประการ คือ

1. ความแตกต่างทางด้านทรัพยากรที่ใช้ผลิตในแต่ละประเทศ เนื่องมาจากความแตกต่างในเรื่องสภาพภูมิประเทศและภูมิอากาศ เช่น ประเทศไทยมีพื้นที่อุดมสมบูรณ์เหมาะสมแก่การเพาะปลูกมากกว่าญี่ปุ่น ภูเขามีน้ำมันมากกว่าไทย จีนมีประชากรมากกว่าประเทศอื่น ๆ ดังนั้น ประเทศใดที่มี ทรัพยากรชนิดใดมาก ก็จะผลิตสินค้าที่ใช้ทรัพยากรชนิดนั้น ๆ เป็นปัจจัยการผลิตสินค้าออกเพื่อแลกเปลี่ยนกับสินค้านั้น

2. ความแตกต่างในเรื่องความชำนาญในการผลิต เนื่องจากผู้ผลิตของแต่ละประเทศจะมีความชำนาญและเทคโนโลยีในการผลิตสินค้าและบริการแตกต่างกันบางประเทศ ผู้ผลิตมีความรู้ความชำนาญเป็นพิเศษในการผลิตสินค้าบางชนิด เช่น ประเทศญี่ปุ่นมีความรู้ความชำนาญในการผลิตเครื่องมืออิเล็กทรอนิกส์ ประเทศเนเธอร์แลนด์มีความรู้ความชำนาญในการผลิตเครื่องจักรกลการเกษตรประเทศสวิตเซอร์แลนด์มีความรู้ความชำนาญในการผลิตนาฬิกา ความแตกต่างของปัจจัยดังกล่าวนี้ผลักดันให้แต่ละประเทศเล็งเห็นประโยชน์จากการเลือกผลิตสินค้าบางอย่างที่มีต้นทุนต่ำ มีความรู้ความชำนาญ และเลือกส่งซื้อสินค้าแต่ละประเภทที่ผู้บริโภคในประเทศของตนต้องการแต่ไม่สามารถผลิตได้หรือผลิตได้ในต้นทุนที่สูงเกินไปและปัจจัยเหล่านี้ก่อให้เกิดการค้าระหว่างประเทศเกิดขึ้น

สาเหตุสำคัญที่ก่อให้เกิดการค้าระหว่างประเทศ

การค้าระหว่างประเทศเกิดขึ้นเนื่องจากประเทศต่าง ๆ ผลิตสินค้าได้ด้วยต้นทุนไม่เท่ากัน ประเทศที่สามารถผลิตสินค้าชนิดใดชนิดหนึ่งด้วยต้นทุนที่ต่ำ เมื่อเปรียบเทียบกับประเทศอื่น ๆ ประเทศนั้นจะเป็นผู้ผลิตและส่งสินค้าไปขายที่อื่น ๆ เหตุที่ประเทศต่าง ๆ ผลิตสินค้าด้วยต้นทุนที่ต่างกันเพราะว่า มีความแตกต่างในปริมาณและทรัพยากร กล่าวคือ บางประเทศมีแร่ธาตุมาก บางประเทศเป็นแหล่งน้ำมัน บางประเทศมีป่าไม้มาก เป็นต้น ประกอบกับความแตกต่างของสภาพภูมิประเทศและภูมิอากาศ ส่งผลให้สินค้าบางชนิดสามารถผลิตได้ในบางพื้นที่เท่านั้น เช่น ยางพาราส่วนมากผลิตในประเทศมาเลเซีย และหมู่เกาะอินเดียนตะวันออก กาแฟส่วนมากมาจากบราซิล เป็นต้น ประเทศที่มีทรัพยากรการผลิตชนิดใดมาก จะได้เปรียบในการผลิตสินค้าซึ่งต้องใช้ทรัพยากรชนิดนั้นเป็นปัจจัยการผลิต เพราะราคาของปัจจัยการผลิตชนิดนั้นจะต่ำ เนื่องจากมีมาก เมื่อเทียบกับความต้องการซึ่งมีผลให้ต้นทุนการผลิตตลอดจนราคาขายต่ำไปด้วย ประเทศจึงควรผลิตสินค้าดังกล่าวเพื่อส่งออกและนำเข้าสินค้าที่ขาดแคลน หรือสินค้าที่มีราคาสูงโดยเปรียบเทียบกับประเทศอื่น ๆ เช่น ประเทศไทยมีที่ดินมากและสภาพภูมิอากาศเหมาะสมสำหรับเพาะปลูกพืชผลทางการเกษตร เมื่อเทียบกับญี่ปุ่น ดังนั้นไทยควรจะผลิตข้าวหรือสินค้าทางการเกษตรอย่างอื่นเป็นสินค้าส่งออกเพราะต้นทุนต่ำกว่า ในขณะที่ญี่ปุ่นก็ควรผลิตสินค้าประเภททุน เช่น เครื่องจักร เครื่องมือ รถยนต์ เนื่องจากมีที่ดินน้อย แต่มีปัจจัยทุนมาก ส่งผลให้ต้นทุนในการผลิตสินค้าในญี่ปุ่นต่ำกว่าไทย จึงปรากฏว่า ญี่ปุ่นต้องซื้อข้าวจากไทยและไทยต้องซื้อเครื่องจักรเครื่องมือจากญี่ปุ่น

อย่างไรก็ตามความมากน้อยของทรัพยากรตลอดจนปัจจัยการผลิตที่มีอยู่เพียงอย่างเดียวไม่ใช่เป็นสิ่งที่กำหนดต้นทุนให้ต่ำกว่าประเทศอื่นเสมอไป ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับปัจจัยอื่น ๆ ด้วย เช่น

ความชำนาญของประชากรระดับเทคโนโลยี เป็นต้น จริงอยู่ ไทยและฟิลิปปินส์ต่างก็เป็นประเทศที่มีแรงงานเป็นจำนวนมากและค่าจ้างค่อนข้างต่ำเมื่อเปรียบเทียบกับหลายประเทศ แต่ไม่ได้หมายความว่าไทยและฟิลิปปินส์จะมีความได้เปรียบในเรื่องต้นทุนการผลิตเท่ากับญี่ปุ่นหรือสวิตเซอร์แลนด์ เพราะว่า คุณภาพของประชากรในการผลิต ตลอดจนความเจริญทางเทคโนโลยีของประเทศญี่ปุ่นและสวิตเซอร์แลนด์สูงกว่าไทยมาก ทำให้ต้นทุนการผลิตนาฬิกาของญี่ปุ่นหรือสวิตเซอร์แลนด์ ต่ำกว่าไทย จึงปรากฏว่า ไทยต้องซื้อนาฬิกาจากประเทศเหล่านี้ นั่นหมายถึงว่า นอกจากปริมาณของทรัพยากรแล้ว ประสิทธิภาพการผลิตหรือความชำนาญของปัจจัยก็เป็นสิ่งสำคัญในการกำหนดต้นทุนการผลิตสินค้า

ความแตกต่างดังกล่าวข้างต้น คือ ความแตกต่างในปริมาณและชนิดของทรัพยากร สภาพภูมิอากาศและความชำนาญในการผลิตประกอบกับความไม่สามารถผลิตสินค้าได้ทุกชนิดที่ต้องการได้เองภายในประเทศ จึงมีความต้องการแลกเปลี่ยนสินค้าบางอย่างที่ผลิตได้กับสินค้าที่ต้องการแต่ไม่สามารถผลิตได้ภายในประเทศ หรือผลิตได้คุณภาพก็ไม่ดีพอการค้าระหว่างประเทศ จึงเกิดขึ้นมาโดยมีหลักการสำคัญคือ ประเทศจะผลิตสินค้าที่ตนเองขาดแคลนหรือผลิตได้แต่ต้องใช้ต้นทุนสูงจากต่างประเทศการซื้อขายแลกเปลี่ยนกันตามหลักการแบ่งงานกันทำยอมทำให้การใช้ทรัพยากรของโลกที่มีอยู่อย่างจำกัดมีประสิทธิภาพสูงขึ้น ซึ่งเราสามารถพิจารณาจากการค้าขายของบุคคลภายในประเทศ นั่นคือ พ่อบ้านจะไม่ยอมตัดเสื้อเพื่อสวมใส่เอง ถ้าหากเขาสามารถซื้อเสื้อผ้าจากท้องตลาดในราคาที่ต่ำกว่าต้นทุนที่เขาผลิตเอง ในทำนองเดียวกัน ช่างตัดเสื้อย่อมไม่พยายามทำรองเท้าใช้เองแต่จะซื้อรองเท้าจากช่างทำรองเท้า ชวนาย่อมไม่ตัดเสื้อหรือตัดรองเท้าโดยเขาจะจ้างช่างตัดเสื้อหรือจ้างช่างตัดรองเท้าเมื่อเขาเห็นว่า ราคาที่เขาจ่ายไปต่ำกว่าต้นทุนที่เขาต้องจ่าย เป็นต้น ทุกคนควรจะผลิตสินค้าที่ตัวเองมีความถนัดและชำนาญและนำไปขายหรือแลกเปลี่ยนกับสินค้าที่ตนเองต้องการ จะทำให้ทุกคนได้รับประโยชน์จากสินค้าและบริการเพื่อตอบสนองความต้องการที่เพิ่มขึ้นหรือราคาที่ต่ำลง ดังนั้นประเทศก็เช่นเดียวกับบุคคล โดยที่จะได้รับประโยชน์มากขึ้น ถ้าหากประเทศสามารถซื้อสินค้าจากประเทศอื่น ๆ ในราคาต่ำกว่าต้นทุนที่ผลิตได้ภายในประเทศ

ทฤษฎีการค้าระหว่างประเทศ (International Trade Theory)

ทฤษฎีการค้าระหว่างประเทศพยายามอธิบายถึงชนิดของสินค้าที่ซื้อขาย และประโยชน์จากการค้าระหว่างประเทศ

1. ทฤษฎีการค้าโดยสมบูรณ์ อัดัม สมิธ นักเศรษฐศาสตร์คลาสสิกในปลายศตวรรษที่ 18 ได้เสนอทฤษฎีการค้าโดยสมบูรณ์ โดยยึดหลักการแบ่งงานกันทำตามความ

ถนัดมาใช้ เขาเห็นว่าการค้าระหว่างประเทศจะก่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดแก่ประเทศคู่ค้าเมื่อแต่ละประเทศยึดหลักในเรื่องการแบ่งงานกันทำ หมายความว่า ประเทศใดที่ถนัดในการผลิตสินค้าอย่างใด ก็ควรผลิตสินค้านั้นนำมาแลกเปลี่ยนกันจะส่งผลให้เพิ่มความมั่งคั่งในรูปของผลผลิตหรือรายได้ที่แท้จริงเพิ่มขึ้น

สาระสำคัญของทฤษฎีความได้เปรียบโดยสัมบูรณ์ คือ ประเทศหนึ่งจะได้เปรียบโดยสัมบูรณ์ ถ้าประเทศนั้นสามารถผลิตสินค้าชนิดหนึ่งได้มากกว่าอีกประเทศหนึ่งด้วยปัจจัยการผลิตจำนวนเท่ากันหรือผลิตได้จำนวนเท่ากันได้โดยการใช้ปัจจัยการผลิตที่น้อยกว่า ดังนั้นประเทศควรทำการผลิตสินค้าที่ตนได้เปรียบโดยสัมบูรณ์เพื่อการส่งออกแล้วซื้อสินค้าที่ตนเสียเปรียบโดยสัมบูรณ์เป็นสินค้าเข้า

2. ทฤษฎีความได้เปรียบโดยเปรียบเทียบ ทฤษฎีความได้เปรียบโดยเปรียบเทียบของเดวิด ริคาร์โด (David Ricardo) นักเศรษฐศาสตร์สมัยคลาสสิกได้พัฒนาทฤษฎีต่อจากทฤษฎีความได้เปรียบโดยสัมบูรณ์ของ อדם สมิท โดยเขาไม่เห็นด้วยกับ สมิท ในประเด็นต่อไปนี้คือ

- ประเทศคู่ค้าที่ผลิตสินค้าและส่งออกนั้นควรจะเป็นประเทศที่มีความได้เปรียบโดยสัมบูรณ์ได้เสมอไป
- ประเทศสามารถผลิตสินค้าและส่งออกอย่างใดอย่างหนึ่งที่มีความได้เปรียบโดยสัมบูรณ์ได้ ถ้าประเทศนั้นมีความได้เปรียบโดยเปรียบเทียบกับประเทศคู่ค้า
- ประเทศที่มีความได้เปรียบโดยสัมบูรณ์ของประเทศคู่ค้าในทุกกรณีของการผลิตสินค้า ก็มิได้หมายความว่า ประเทศนั้นสมควรผลิตสินค้าเสียทุกอย่าง
- ในทางปฏิบัติ การค้าระหว่างประเทศยังคงเกิดขึ้น แม้ว่าประเทศหนึ่งมีความได้เปรียบโดยสัมบูรณ์ (เสียเปรียบโดยสัมบูรณ์) เหนืออีกประเทศหนึ่งและประโยชน์จากการค้าระหว่างประเทศยังคงเกิดขึ้นในรูปผลผลิตรวมที่เพิ่มขึ้น

ทฤษฎีการค้าระหว่างประเทศสมัยคลาสสิก (Classic Theory)

ทฤษฎีการค้าระหว่างประเทศในสมัยของคลาสสิกนี้จะถือว่า แรงงานเป็นปัจจัยการผลิตที่สำคัญในการกำหนดมูลค่าของสินค้า ทฤษฎีที่น่าสนใจคือ ทฤษฎีความได้เปรียบโดยเด็ดขาดและทฤษฎีความได้เปรียบโดยเปรียบเทียบ ซึ่งทั้งสองทฤษฎีจะทำการเปรียบเทียบต้นทุนการผลิตของแต่ละประเทศ และเลือกผลิตในสินค้าที่ประเทศของตนมีความได้เปรียบในการผลิตมากกว่า หรือประเทศจะเลือกผลิตสินค้าที่ตนถนัดโดยเปรียบเทียบระหว่างกัน การแลกเปลี่ยนจะมีขอบเขตอยู่ระหว่างปริมาณสินค้าที่ผลิตได้ โดยเปรียบเทียบของประเทศทั้งสองทฤษฎีการค้า

ระหว่างประเทศสมัยโอคลาสสิก (Neo-classic Theory) ทฤษฎีการค้าระหว่างประเทศในสมัยโอคลาสสิก ได้นำทฤษฎีในสมัยคลาสสิกมาปรับปรุงแก้ไข ทฤษฎีที่น่าสนใจคือ ทฤษฎีการค้าแบบต้นทุนค่าเสียโอกาส (Opportunity Cost) โดยต้นทุนค่าเสียโอกาสจะถูกนำมาเป็นหลักในการพิจารณาเนื่องจากต้นทุนค่าเสียโอกาสในการผลิตสินค้าในแต่ละประเทศสามารถวัดได้จากมูลค่าสูงสุดของสินค้าอื่นที่ประเทศนั้นไม่ได้ผลิต ดังนั้น ประเทศจะได้รับประโยชน์ที่สามารถระบายสินค้าที่ผลิตได้มากและซื้อสินค้าที่ตนผลิตได้ไม่พอกับการบริโภคเข้าประเทศ และทฤษฎีการค้าที่พิจารณาปริมาณทรัพยากรธรรมชาติโดยใช้แนวคิดเส้นความเป็นไปได้ในการผลิต ซึ่งในประเทศต่างๆ จะแตกต่างกันไปตามปริมาณทรัพยากรการผลิตที่มีอยู่ในประเทศ

ทฤษฎีการค้าระหว่างประเทศสมัยใหม่ (Modern Theory)

นักเศรษฐศาสตร์ได้ศึกษาและแก้ไขปรับปรุงทฤษฎีการค้าระหว่างประเทศสมัยคลาสสิกโดยเพิ่มข้อสมมุติฐานในการพิจารณา คือ มีปัจจัยการผลิตหลายชนิด การทดแทนกันของปัจจัยไม่สมบูรณ์ การโยกย้ายปัจจัยการผลิตจะเกิดต้นทุนเพิ่ม และมีต้นทุนค่าเสียโอกาส (Opportunity Cost) เกิดขึ้น การโยกย้ายปัจจัยการผลิตแยกได้ 3 ลักษณะ คือ ต้นทุนคงที่ ต้นทุนเพิ่มขึ้น และต้นทุนลดลง

ประโยชน์ของการค้าระหว่างประเทศ

การดำเนินนโยบายการค้าระหว่างประเทศโดยเสรี นอกจากจะก่อให้เกิดผลผลิตหรือรายได้ที่แท้จริงเพิ่มขึ้นแล้ว ยังสามารถก่อให้เกิดประโยชน์ต่อประเทศคู่ค้าที่สำคัญอย่างน้อย 6 ประการ ด้วยกัน ได้แก่

1. ผลต่อแบบแผนการบริโภค และราคาของสินค้า เนื่องจากการค้าขายระหว่างประเทศ ทำให้จำนวนสินค้าที่อุปโภคและบริโภคมีเพิ่มมากขึ้นความเป็นอยู่ของผู้บริโภคจะดีขึ้น ทั้งนี้ประเทศต่าง ๆ จะพากันผลิตสินค้าที่ตนได้เปรียบมากขึ้น และหันไปซื้อสินค้าที่ตนเสียเปรียบทางการผลิตจากประเทศอื่นมากขึ้น ทำให้อุปทานของสินค้าเพิ่มมากขึ้นส่งผลในระดับราคาสินค้านั้นมีแนวโน้มต่ำลง

2. ผลต่อคุณภาพและมาตรฐานสินค้า การค้าระหว่างประเทศนอกจากจะทำให้ปริมาณการผลิตสินค้าและบริการเพื่อตอบสนองความต้องการของผู้บริโภคเพิ่มขึ้น ยังทำให้ผู้บริโภคได้บริโภคสินค้าที่มีคุณภาพและมาตรฐานสูงขึ้นเพราะ มีการแข่งขันในด้านการผลิตมากยิ่งขึ้น ทำให้ผู้ผลิตและผู้ส่งออกเข้มงวดในคุณภาพและมาตรฐานของสินค้าเนื่องจากต้องเผชิญกับคู่แข่ง ทำให้ต้องพัฒนาการผลิตโดยใช้เทคนิคและวิทยาการให้ก้าวหน้าและทันสมัย เรามักจะได้ยินเสมอว่า สินค้าประเภทอุตสาหกรรมที่ผลิตในบางประเภท มีชื่อเสียงและเป็นที่รู้จักคุ้นเคยของ

ผู้บริโภคในตลาดต่างประเทศด้วยเหตุผลต่าง ๆ เช่น ราคาต่ำ คุณภาพสูง และรูปร่างลักษณะสวยงาม ทำให้เป็นที่ต้องการของผู้บริโภคเป็นอันมาก เช่น วิทยุ โทรทัศน์และวิดีโอ ของญี่ปุ่น เป็นต้น และนับวันสินค้าเหล่านี้เป็นที่ต้องการของประเทศอื่น ๆ มากยิ่งขึ้น นอกจากนี้ประเทศที่นำเข้าทั้งหลายสามารถควบคุมมาตรการการตรวจสอบคุณภาพและมาตรฐานของสินค้าได้ เมื่อเปรียบเทียบกับการผลิตเพื่อตอบสนองภายในประเทศ เพราะการควบคุมคุณภาพและมาตรฐานของสินค้าเป็นไปด้วยความยากลำบากกว่าเนื่องจากผู้ผลิตสินค้าจะอยู่กระจัดกระจายทั่วไป

3. ผลต่อความชำนาญเฉพาะอย่าง การค้าระหว่างประเทศทำให้ประเทศต่าง ๆ หันมาผลิตสินค้าที่ตนเองมีความได้เปรียบ โดยเปรียบเทียบที่สูงกว่าเพื่อส่งเป็นสินค้าออกมากขึ้น แต่เนื่องจากปัจจัยการผลิตมีจำนวนจำกัด ฉะนั้นจึงต้องดึงปัจจัยการผลิตจากการผลิตสินค้าชนิดอื่น ซึ่งบัดนี้ผลิตน้อยลง เพราะมีความเสียเปรียบโดยเปรียบเทียบ (comparative disadvantage) เช่น ไทยดึงปัจจัยการผลิตจากการผลิตผ้า มาผลิตข้าวส่วนญี่ปุ่นก็จะดึงปัจจัยการผลิตจากข้าวมาผลิตผ้าแทน เพราะฉะนั้น ปัจจัยการผลิตจะมีความชำนาญเฉพาะอย่างมากขึ้น เกิดการประหยัดต่อขนาด (economy of scale) เป็นผลให้ต้นทุนต่อหน่วยลดต่ำลง

4. ผลต่อการเรียนรู้ในด้านเทคโนโลยีการบริหารและการจัดการ การค้าระหว่างประเทศทำให้สามารถเรียนรู้ทั้งด้านเทคนิคการผลิต โดยการนำเอาเทคนิคการผลิตหรือวิธีการผลิตที่เหมาะสมและทันสมัยมาใช้ในการผลิตสินค้าภายในประเทศเช่น เทคนิคหรือวิธีการผลิตเพื่อเพิ่มผลผลิตทางด้านเกษตรกรรมและอุตสาหกรรมซึ่งถือว่าเป็นลักษณะของการเลียนแบบระหว่างประเทศซึ่งวิธีการนี้ประเทศญี่ปุ่นในอดีต ได้นำไปใช้และได้ผลมาแล้วโดยได้เลียนแบบเทคนิคและวิธีการผลิตของอังกฤษ และประเทศชั้นนำในยุโรปโดยการนำส่งใหม่คิดออกไปขายแลกกับการนำเข้าสินค้าประเภททุนและเครื่องจักรส่งผลให้ญี่ปุ่นกลายเป็นประเทศอุตสาหกรรมที่พัฒนาแล้วได้ ในที่สุด ในขณะที่เดียวกันการค้าระหว่างประเทศเปิดโอกาสให้ประเทศต่าง ๆ ได้เรียนรู้และนำเอาเทคนิคทางด้านการจัดการ หรือเทคนิคทางด้านการบริหาร จากประเทศที่ก้าวหน้าหรือพัฒนาแล้ว ไปสู่ประเทศกำลังพัฒนา ดังนั้นประเทศต่าง ๆ จึงนิยมเปิดการค้าขายติดต่อกับต่างประเทศ การปิดประเทศไม่ติดต่อกับต่างประเทศนั้นจะทำให้ประเทศนั้น ไม่มีโอกาสที่จะเรียนรู้เทคนิคดังกล่าว การเปิดประเทศติดต่อกับต่างประเทศต่าง ๆ ของสาธารณรัฐประชาชนจีนในปัจจุบัน ก็ตั้งอยู่บนหลักการและเหตุผลดังกล่าวแล้ว

5. ผลต่อการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจ นักเศรษฐศาสตร์โดยทั่วไปเชื่อว่าการค้าระหว่างประเทศเป็นตัวจักรที่สำคัญที่ก่อให้เกิดความเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจของประเทศไทย โดยเฉพาะประเทศกำลังพัฒนาโดยผ่านกระบวนการส่งออกเพราะว่าประเทศกำลังพัฒนาโดยทั่วไปประชากรส่วนใหญ่ของประเทศมีฐานะยากจน ตลาดภายในประเทศแคบ จึงเป็นอุปสรรคต่อการค้า

ขาย ด้วยเหตุนี้จำเป็นต้องพึ่งพาอาศัยตลาดต่างประเทศโดยเฉพาะประเทศที่พัฒนาแล้วเนื่องจากประชากรมีระดับรายได้สูง ตลาดภายในประเทศกว้างขวางตลอดจนการคมนาคมสะดวกสบาย มีผลให้ความต้องการในซื้อสินค้าและบริการจากประเทศกำลังพัฒนาสูงขึ้น เพราะฉะนั้นการพึ่งพาอาศัยตลาดต่างประเทศจึงเป็นทางออกที่สำคัญในระยะเริ่มแรกของการพัฒนาประเทศในขณะเดียวกัน ผลจากการที่มีรายได้จากการส่งออกมากขึ้น ย่อมทำให้ประเทศกำลังพัฒนามีเงินตราต่างประเทศเพื่อที่จะนำเข้าสินค้าทุนและเครื่องจักร เพื่อนำมาใช้ในการลงทุนในโครงสร้างพื้นฐานทางเศรษฐกิจดังกล่าว ย่อมใช้เงินทุนเป็นจำนวนมหาศาลเกินกว่าความสามารถของประเทศกำลังพัฒนาจะหามาได้ในระยะเวลาอันสั้น

6. ผลต่อรายได้และการจ้างงาน การส่งออกเพิ่มขึ้นย่อมมีผลให้รายได้และการจ้างงานภายในประเทศเพิ่มขึ้น หรือเป็นการเพิ่มอุปสงค์ภายในประเทศนั่นเองการเพิ่มขึ้นของการส่งออก จะทำให้ประเทศได้รับรายได้จากการจำหน่ายสินค้าและบริการในต่างประเทศ ซึ่งมีผลให้กระแสหมุนเวียนของรายได้ในระบบเศรษฐกิจขยายตัวสูงขึ้น ผู้ผลิตจะเพิ่มการใช้จ่ายในระบบเศรษฐกิจมากขึ้น ค่าใช้จ่ายในการบริโภคของผู้ผลิตก็จะตกไปเป็นรายได้ของบุคคลกลุ่มอื่น ๆ ต่อไปกระบวนการเช่นนี้จะดำเนินไปเรื่อย ๆ และเมื่อรวมรายได้ของบุคคลที่เพิ่มขึ้นในระบบเศรษฐกิจ จะเห็นว่ารายได้ประชาชาติก็จะเพิ่มขึ้นเป็นจำนวนสูงกว่ารายรับจากการส่งออกในครั้งแรกเป็นหลายเท่า และผลจากการเพิ่มของรายได้ประชาชาตินี้เอง ย่อมเป็นผลทำให้มีการเพิ่มอุปสงค์ของสินค้าและบริการภายในประเทศทำให้การผลิต รายได้และการจ้างงานภายในประเทศขยายตัวมากขึ้น

ผลกระทบของการค้าระหว่างประเทศ

แม้ว่าการค้าระหว่างประเทศ จะก่อให้เกิดประโยชน์แก่ประเทศคู่ค้าดังที่กล่าวมาแล้วข้างต้น การค้าระหว่างประเทศก็มีผลกระทบที่ไม่พึงปรารถนาแก่ประเทศคู่ค้าได้เหมือนกัน ผลกระทบที่สำคัญพอจะจำแนกได้อย่างน้อย 6 ประการ ด้วยกันคือ

1. ผลต่อเสถียรภาพของราคา การค้าระหว่างประเทศที่มุ่งเน้นให้ประเทศผลิตสินค้าที่ตนได้เปรียบโดยเปรียบเทียบไม่กึ่งชนิด หรือชนิดเดียวนั้นจะเป็นผลให้รายได้ของประเทศขึ้นอยู่กับการจำหน่ายสินค้าออกเพียงไม่กี่ชนิด การผลิตและรายได้ของประเทศจึงเปลี่ยนแปลงได้ง่าย ตัวอย่างเช่น ในอดีตที่ผ่านมา รายได้จากการส่งออกของไทยมาจากข้าว ยามใดที่ไทยสามารถส่งข้าวออกได้มาก เนื่องจากความต้องการข้าวในตลาดโลกมีสูงจะมีผลให้รายได้ของประเทศเพิ่มขึ้น ทำให้เศรษฐกิจรุ่งเรือง และประชาชนมีการใช้จ่ายมากจะทำให้เกิดภาวะเงินเฟ้อได้

ในกรณีตรงข้าม หากอุปสงค์จากต่างประเทศในการเสนอซื้อข้าวลดลง ก็จะทำให้รายได้จากการจำหน่ายข้าวลดลง การใช้จ่ายในประเทศลดลง จนทำให้เกิดภาวะเงินฝืด เป็นต้น และถ้าระบบเศรษฐกิจมีการพึ่งพา การนำเข้าจากต่างประเทศในระดับสูงก็จะก่อให้เกิดปัญหาของ

เสถียรภาพราคาได้เช่นกัน เช่น การขึ้นราคาน้ำมันดิบของกลุ่ม ผู้ผลิตน้ำมันเพื่อส่งออก (OPEC) เมื่อ พ.ศ. 2516 และ พ.ศ. 2523 ทำให้เกิดภาวะเงินเฟ้อขึ้นทั่วโลกและมีผลกระทบต่อเศรษฐกิจไทยเป็นอันมาก เนื่องจากน้ำมันเป็นสิ่งจำเป็นในการผลิต ทำให้ต้นทุนการผลิตสินค้าสูงขึ้น ราคาสินค้าจึงต้องสูงขึ้นตาม ทำให้ระดับราคาสินค้าโดยทั่ว ๆ ไปสูงขึ้นได้

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

3. ผลต่อความเป็นธรรมในการกระจายรายได้ระหว่างประเทศ การที่อัตราการค้าระหว่างประเทศของประเทศกำลังพัฒนามีแนวโน้มลดลงนั้น ทำให้การกระจายรายได้ในระดับนานาชาติซึ่งไม่เท่าเทียมกันอยู่แล้วยิ่งมีความไม่เป็นธรรมมากขึ้น ทั้งนี้เพราะเป็นการโอนทรัพยากรจากประเทศกำลังพัฒนาไปสู่ประเทศพัฒนาโดยกระบวนการขาดดุลการค้าและดุลการชำระเงินนั่นเอง ในขณะที่เดียวกันการหลอหลอมรสนิยมระหว่างประเทศให้อยู่ในแบบแผนเดียวกัน ก็เป็นกลไกสำคัญอีกประเภทหนึ่งที่ทำให้การกระจายรายได้ระหว่างประเทศเลวลงเพราะว่าบริษัทการค้าขนาดใหญ่ในประเทศที่ตามมาก็คือ การบริโภคนสินค้าจำพวกอุปโภคและบริโภคในสินค้าอุตสาหกรรมนำเข้ามีมากขึ้น ทำให้ต้องเสียเงินตราต่างประเทศมากขึ้น ในขณะที่รายได้จากการขายสินค้าออกเพิ่มขึ้นน้อยกว่า

4. ผลต่อประสิทธิภาพของ นโยบายทางเศรษฐกิจยิ่งภาคการค้าระหว่างประเทศขนาดใหญ่ขึ้นเพียงใดทำให้ การดำเนินนโยบายทางเศรษฐกิจภายในประเทศจะมีประสิทธิภาพน้อยลงเท่านั้น เช่น เมื่อเกิดปัญหาเงินเฟ้อขึ้นภายในประเทศที่ผ่านกลไกของทั้งราคาสินค้าออกและราคาสินค้าเข้า นโยบายเพื่อแก้ปัญหาเงินเฟ้อจะมีความยุ่งยากมากขึ้นตามไปด้วย เพราะในกรณีเช่นนี้รัฐบาลไม่เพียงแต่จะต้องเข้าใจกลไกการทำงานของระบบเศรษฐกิจภายในประเทศว่ามี

ความสัมพันธ์กันอย่างไร หากทว่ายังต้องมีความรู้และความเข้าใจเกี่ยวกับเศรษฐกิจและนโยบายทางเศรษฐกิจของประเทศคู่ค้าด้วยว่ามีผลกระทบอย่างไรต่อระบบเศรษฐกิจภายในประเทศ ทำให้กลไกแก้ไขปัญหาดังกล่าวซับซ้อนขึ้น

5. ผลต่อรายได้และการจ้างแรงงาน ประเทศที่มีการพึ่งพาทางการค้าระหว่างประเทศในระดับที่สูง หากรายได้จากการส่งออกถดถอยก็ดี หรือการนำเข้าเพิ่มขึ้นมากก็ดี โดยที่ผลสุทธิของการนำเข้าสูงกว่าการส่งออกย่อมส่งผลให้ รายได้และการจ้างงานของประเทศนั้นลดลง ผลจะเป็นไปในทางตรงกันข้ามกับที่กล่าวมาแล้ว

6. ผลต่อปัญหาความมั่นคงของประเทศ การดำเนินนโยบายการค้าโดยเสรีที่มุ่งให้ประเทศผลิตสินค้าที่ตนมีความได้เปรียบเพียงไม่กี่ชนิดหรือเพียงชนิดเดียว ส่งผลต่อปัญหาความมั่นคงของประเทศได้ง่าย เพราะถ้าหากว่าการค้าต่างประเทศต้องหยุดชะงักลง ไม่ว่าจะเป็นด้วยเหตุผลที่สำคัญ เช่น การเกิดสงคราม การขัดแย้งทางด้านการเมืองกับบางประเทศ ความยุ่งยากทางด้านการขนส่งระหว่างประเทศ เป็นต้น ย่อมส่งผลให้ประชาชนภายในประเทศเดือดร้อนเนื่องจาก การขาดแคลนสินค้าอุปโภค บริโภค ขาดแคลนวัตถุดิบ และสินค้าทุนในการพัฒนาประเทศ เป็นต้น จากเหตุผลดังกล่าวข้างต้นทำให้ไม่มีประเทศใดในโลกนี้ยึดถือ นโยบายการค้าเสรีตามหลักการแบ่งงานการทำงานระหว่างประเทศของเดวิด ริคาร์โด และนักเศรษฐศาสตร์คลาสสิกอย่างแท้จริง แต่ได้หันมาใช้นโยบายการค้าแบบคุ้มกัน ซึ่งเป็นนโยบายที่มุ่งส่งเสริมอุตสาหกรรมหรือการผลิตสินค้าชนิดต่าง ๆ ขึ้นใช้เองในประเทศเพื่อมิให้เศรษฐกิจของประเทศต้องขึ้นอยู่กับการผลิตสินค้าชนิดใดชนิดหนึ่งจนเกินไป เนื่องจากอุตสาหกรรมที่ตั้งขึ้นภายในประเทศ อาจยังไม่สามารถแข่งขันกับสินค้าต่างประเทศได้ รัฐจึงจำเป็นต้องให้ความช่วยเหลือและคุ้มกันโดยใช้มาตรการที่สำคัญ คือ กำแพงภาษีสินค้าขาเข้า (import tariffs) และโควตานำเข้า เป็นต้น

4. สิทธิประโยชน์ในการนำเข้าสินค้า

การส่งเสริมการลงทุนเป็นมาตรการหนึ่งในหลายมาตรการในการดึงดูดนักลงทุนจากต่างประเทศให้เข้ามาลงทุนในประเทศไทย โดยมีหน่วยงานหลักที่ดูแลรับผิดชอบด้านการส่งเสริมการลงทุน คือ สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน โดยที่สำนักงานคณะกรรมการการลงทุน ได้ให้สิทธิประโยชน์ด้านภาษีอากรแก่ผู้ประกอบการในเขตส่งเสริมการลงทุน ซึ่งมีหน้าที่ในการควบคุมดูแลและรับผิดชอบในเรื่องภาษีอากรของรัฐและเพื่อการส่งเสริมส่งออกแก่ผู้ประกอบการจึงต้องกำหนดระเบียบปฏิบัติสำหรับการปฏิบัติในการนำเข้าเครื่องจักรและวัตถุดิบของผู้ประกอบการที่ได้รับอนุมัติจากสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน สะดวกและให้คำแนะนำแก่ผู้ประกอบการในส่วนที่เกี่ยวข้องกับสิทธิประโยชน์ทางด้าน ภาษีอากร

สิทธิประโยชน์ทางภาษีตามกฎหมายศุลกากร

เขตปลอดอากร (FREE ZONE) หมายถึงเขตพื้นที่ที่กำหนดไว้สำหรับการประกอบอุตสาหกรรม พาณิชยกรรม หรือกิจการอื่น ที่เป็นประโยชน์แก่การเศรษฐกิจของประเทศ โดยของที่นำเข้าไปในเขต ดังกล่าวจะได้รับสิทธิประโยชน์ทางอากรตามที่กฎหมายบัญญัติ

สิทธิประโยชน์ทางภาษีอากร

1. ยกเว้นอากรขาเข้าสำหรับของที่ได้นำเข้ามาในราชอาณาจักรเพื่อนำเข้าในเขตปลอดอากรใน กรณี ดังต่อไปนี้
 - 1.1 ของที่เป็นเครื่องจักร อุปกรณ์ เครื่องมือและเครื่องใช้รวมทั้งส่วนประกอบของของดังกล่าว ที่จำเป็นต้องใช้ในการประกอบอุตสาหกรรม พาณิชยกรรม หรือกิจการอื่นใดที่เป็นประโยชน์แก่การเศรษฐกิจของประเทศตามที่อธิบดีอนุมัติ
 - 1.2 ของที่นำเข้ามาในราชอาณาจักรและนำเข้าไปในเขตปลอดอากร สำหรับใช้ในการประกอบ อุตสาหกรรม พาณิชยกรรม หรือกิจการอื่นใดที่เป็นประโยชน์แก่การเศรษฐกิจของประเทศ
 - 1.3 ของที่ปล่อยออกมาจากเขตปลอดอากรอื่น
2. ยกเว้นอากรขาออกสำหรับของที่ปล่อยไปจากเขตปลอดอากร เพื่อส่งออกนอกราชอาณาจักร
3. ยกเว้นภาษีมูลค่าเพิ่มสำหรับการนำสินค้าจากต่างประเทศเข้าไปในเขตปลอดอากร
4. ใช้อัตราภาษีร้อยละ 0 ในการคำนวณภาษีมูลค่าเพิ่มสำหรับการนำสินค้าในราชอาณาจักรเข้าไปในเขตปลอดอากรเฉพาะสินค้าที่ต้องเสียอากรขาออกหรือที่ได้รับยกเว้นอากรขาออกตาม กฎหมายว่าด้วยศุลกากร
5. ยกเว้นภาษีสรรพสามิตสำหรับการนำเข้าและการผลิตของที่กระทำในเขตปลอดอากร
6. ยกเว้นภาษีสุราการปิดแสดมปีและค่าธรรมเนียมตามกฎหมายว่าด้วยสุรา กฎหมายยาสูบ และ กฎหมายว่าด้วยไฟ สำหรับการนำเข้าและการผลิตที่กระทำในเขตปลอดอากร
7. การนำของเข้ามาในราชอาณาจักรหรือการนำวัตถุดิบภายในราชอาณาจักรเข้าไปในเขตปลอดอากรเพื่อผลิต ผสม ประกอบบรรจุ หรือดำเนินการอื่นใดกับของนั้น โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อส่งออกไปนอกราชอาณาจักรให้ของนั้นได้รับยกเว้นไม่อยู่ภายในบังคับกฎหมายส่วนที่เกี่ยวกับการควบคุมมาตรฐานหรือคุณภาพการประทับตราหรือเครื่องหมายใด ๆ แก่ของนั้น

8. ของใดที่มีกฎหมายบัญญัติให้ได้รับยกเว้นหรือคืนเงินอากรเมื่อส่งออกไปนอกราชอาณาจักร หากนำของนั้นเข้าไปในเขตปลอดอากรให้ได้รับยกเว้นหรือคืนเงินอากรโดยให้ถือว่าของนั้นได้ ส่งออกไปนอกราชอาณาจักรในเวลาที่น่าจะเช่นนั้นเข้าไปในเขตปลอดอากร

9. การนำของออกจากเขตปลอดอากรเพื่อใช้หรือจำหน่ายภายในราชอาณาจักร หรือเพื่อโอนเข้า ไปในคลังสินค้าทัณฑ์บน หรือจำหน่ายให้แก่ผู้นำของเข้าตามมาตรา 19 ทวิ แห่งพระราชบัญญัติ ศุลกากร (ฉบับที่ 9) พ.ศ.2482 หรือผู้มีสิทธิได้รับยกเว้นอากรตามกฎหมายว่าด้วย พิศัตตราศุลกากรหรือกฎหมายอื่น ให้ถือว่าเป็นการนำเข้าเข้ามาในราชอาณาจักรหรือนำเข้าเสร็จใน เวลาที่น่าจะเช่นนั้นออกจากเขตปลอดอากร

10. การนำของในเขตปลอดอากรไปใช้เพื่อการบริโภคหรือเพื่อประโยชน์อย่างอื่น นอกเหนือจากวัตถุประสงค์ในการจัดตั้งเขตปลอดอากร ให้ถือว่าเป็นการนำของออกจากเขต ปลอดอากรเพื่อใช้หรือจำหน่ายภายในราชอาณาจักรดังกล่าวนในข้อ (9) เว้นแต่จะเป็นการกำจัดหรือ ทำลาย เศษวัสดุของที่เหลือหาย ของที่ใช้ไม่ได้หรือของที่ไม่ได้ใช้ซึ่งอยู่ในเขตปลอดอากรโดย ได้รับ อนุญาตจากอธิบดี

11. ของที่ปล่อยจากเขตปลอดอากรเพื่อนำเข้ามาในราชอาณาจักร ให้คำนวณค่า ภาษีตามสภาพ ของ ราคาของ และพิศัตตราศุลกากร ที่เป็นอยู่ในเวลาซึ่งได้ปล่อยของเช่นนั้น ออกไปจากเขต ปลอดอากรแต่ในกรณีที่ได้นำของที่มีอยู่ในราชอาณาจักรเข้าไปในเขตปลอดอากร โดยของที นำเข้าไปนั้นไม่มีสิทธิได้รับคืนหรือยกเว้นอากร ไม่ต้องนำราคาของดังกล่าวมาคำนวณ ค่าภาษี

หลักเกณฑ์และเงื่อนไขการจัดตั้งเขตปลอดอากร

1. สถานที่ที่ขอจัดตั้งเขตปลอดอากร ต้องอยู่ในบริเวณที่อธิบดีกรมศุลกากรเห็นว่า เหมาะสมและมี พื้นที่ต่อเนื่องกันและเป็นพื้นที่ที่กรมศุลกากรสามารถควบคุมการใช้สิทธิประโยชน์ ทางภาษี อากรได้โดยมีขนาดและสถานที่เหมาะสมกับประเภทกิจการ

1.1 กรณีสถานที่จัดตั้งเขตปลอดอากรเฉพาะเพื่อประกอบการอุตสาหกรรมต้อง เป็น

- ผู้ที่ได้รับอนุมัติจากรัฐมนตรีว่าการกระทรวงอุตสาหกรรมให้เป็นผู้ประกอบการ เขต ประกอบการอุตสาหกรรมหรือ
- ผู้ที่ได้รับอนุมัติจากกรมโรงงานอุตสาหกรรม กระทรวงอุตสาหกรรม ให้เป็น เขตชุมชน อุตสาหกรรมประเภทอาคาร โรงงานเอกเทศหรือ
- ผู้ที่ได้รับอนุญาตจากการนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย ให้ใช้พื้นที่ในเขต อุตสาหกรรมทั่วไปหรือ

- ผู้ที่ได้รับการส่งเสริมการลงทุนจากสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน สำหรับ กิจกรรมเขตอุตสาหกรรมหรือกิจกรรมเขตอุตสาหกรรมซอฟต์แวร์หรือกิจกรรมเขตอุตสาหกรรมอัญมณีและเครื่องประดับหรือ

- ผู้ที่ได้รับอนุญาตให้ประกอบอุตสาหกรรมอื่นใดที่เป็นประโยชน์แก่การเศรษฐกิจของ ประเทศตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง

1.2 กรณีการจัดตั้งเขตปลอดอากรเพื่อการพาณิชย์กรรมต้องเป็นกิจการที่เกี่ยวข้องกับการ นำเข้า/ ส่งออก ได้แก่ การค้าหรือการบริการ หรือการขนส่งระหว่างประเทศการกระจายสินค้า คลังสินค้า การซื้อมาและขายไปหรือศูนย์กระจายสินค้าระหว่างประเทศ

- การแสดงสินค้าหรือนิทรรศการ การประชุมระหว่างประเทศ

- การซ่อมหรืองานด้านวิศวกรรม การตรวจสอบ วิเคราะห์ และ รับรองคุณภาพของผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรมหรือผลผลิตทางเกษตรกรรม

- กิจกรรมอื่นที่อธิบดีเห็นว่า เป็นประโยชน์แก่การเศรษฐกิจของประเทศ

ทั้งนี้เขตปลอดอากรหนึ่งอาจเป็นเขตปลอดอากรเพื่อการประกอบอุตสาหกรรม หรือ เพื่อการพาณิชย์กรรมหรือเพื่อกิจการอื่นที่เป็นประโยชน์แก่การเศรษฐกิจของ ประเทศ อย่างใดอย่างหนึ่งหรือหลายอย่างในเขตเดียวกันก็ได้

2. การจัดตั้งเขตปลอดอากรจะต้องไม่เป็นการจัดตั้งเพื่อประโยชน์ของผู้ประกอบกิจการในเขต ปลอดอากรเพียงราย เดียวหรือรายใดรายหนึ่งโดยเฉพาะ

3. เขตปลอดอากรต้องมีประตูเข้า-ออก และรั้วที่มั่นคงแข็งแรง เว้นแต่โดยสภาพของกิจการไม่จำเป็นต้องมีรั้ว หรือโดยสภาพแวดล้อมสามารถใช้สิ่งอื่นทดแทนรั้วได้

4. ผู้ขอจัดตั้งเขตปลอดอากรต้องจัดให้มีสาธารณูปโภค ระบบควบคุมกำกัดมลพิษ และรักษา สิ่งแวดล้อม สิ่งอำนวยความสะดวกและบริการที่จำเป็น และห้ามมิให้จัดตั้งที่อยู่อาศัยในเขต ปลอดอากร

5. ผู้ขอจัดตั้งเขตปลอดอากรต้องจัดให้มีสถานที่ อาคาร สิ่งก่อสร้าง เครื่องมือเครื่องใช้อุปกรณ์ สำนักงานดังนี้

- สถานที่อันควรสำหรับเป็นที่ทำการสำนักงานศุลกากร ซึ่งตั้งอยู่ในบริเวณที่เหมาะสม โดย มีอุปกรณ์สำนักงานและเครื่องคอมพิวเตอร์เพื่อเชื่อมโยงกับระบบคอมพิวเตอร์สำหรับการบริหาร สิทธิประโยชน์ทางภาษีอากรและระบบแลกเปลี่ยนข้อมูลทางอิเล็กทรอนิกส์ (Electronic Data Interchange: EDI) และ การจัดวางระบบสายสัญญาณสื่อสารที่ดีและมีประสิทธิภาพเพื่อใช้ในการควบคุมการรับมอบ-ส่งมอบ การขนย้าย การเก็บรักษา การควบคุมและตรวจสอบปล่อย สินค้าด้วยระบบรหัสแถบเส้น (Bar Code System) หรือระบบควบคุมที่ทันสมัยอย่าง

อื่นตามที่กรม ศุลกากรกำหนดและเครื่องคอมพิวเตอร์ที่มีระบบควบคุมสินค้าของผู้ประกอบกิจการ ภายในเขต ปลอดอากร ตามมาตรฐานที่กรมศุลกากรกำหนด และอุปกรณ์เครื่องใช้ในสำนักงาน เท่าที่จำเป็น

- สถานที่ตรวจของเข้า – ออกอยู่ในบริเวณเดียวกัน หรือบริเวณใกล้เคียงกับ สำนักงาน ศุลกากรที่มีพื้นที่กว้างขวางเพียงพอกับการปฏิบัติงานพร้อมทั้งต้องจัดให้มีเครื่องมือ เครื่องใช้สำหรับการตรวจสินค้าของเจ้าหน้าที่ ตามที่กรมศุลกากรกำหนด

- สถานีตรวจสอบ (Checking Post) ตั้งอยู่ในบริเวณที่เหมาะสม แยกช่องทางเข้า และออก ซึ่งแต่ละช่องทางเข้า - ออก ความกว้างไม่น้อยกว่าช่องทางละ 3 เมตร และมีเครื่องชั่ง น้ำหนัก อิเล็กทรอนิกส์ประจำบริเวณช่องทางเข้า-ออก ที่เชื่อมโยงกับระบบคอมพิวเตอร์ได้ และมี บริเวณ สถานที่จอดรถยนต์เพื่อตรวจยานพาหนะและสินค้าชั่วคราว และเครื่องอำนวยความสะดวก เครื่องมือเครื่องใช้ ที่ทันสมัยและจำเป็น เพื่อใช้ในการปฏิบัติงานและการควบคุม เช่น โทรศัพท์ วงจรปิด (CCTV) ที่มีความสามารถในการบันทึกภาพเหตุการณ์ บุคคล หมายเลขทะเบียน ยานพาหนะ หมายเลขตู้คอนเทนเนอร์และหรือสิ่งของที่ผ่านเข้า - ออก และเปิดตรวจสอบ ข้อมูลภาพถ่ายหลังได้ไม่น้อยกว่า 60 วัน และเครื่องคอมพิวเตอร์ที่เชื่อมโยงกับระบบแลกเปลี่ยน ข้อมูลทางอิเล็กทรอนิกส์ (Electronic Data Interchange : EDI) ของกรมศุลกากร เป็นต้น ทั้งนี้ ตาม ความจำเป็นตามที่กรมศุลกากรกำหนด

- สถานที่อันควรสำหรับเป็นที่พักอาศัยของเจ้าหน้าที่ศุลกากรซึ่งอยู่นอกเขตปลอด อากร โดยอาจอยู่ในบริเวณเดียวกันหรือใกล้เคียงกับสำนักงานศุลกากรตามความเหมาะสม

6. ผู้ได้รับอนุมัติจัดตั้งเขตปลอดอากรต้องดูแลรักษาสถานที่ ระบบ และอุปกรณ์ ต่างๆ ที่ได้จัดให้มีไว้ใช้ดังกล่าวข้างต้น และจะต้องดูแลข้อมูลคอมพิวเตอร์ให้อยู่ในสภาพเรียบร้อย พร้อมทั้งให้ที่จำให้เจ้าหน้าที่ศุลกากรตรวจสอบตลอดเวลา รวมถึงการแก้ไขปรับปรุง การพัฒนา ระบบ และจัดหา เพิ่มเติมตามที่กรมศุลกากรกำหนด

7. ผู้ได้รับอนุมัติจัดตั้งเขตปลอดอากรต้องไม่นำที่ดินอสังหาริมทรัพย์ ส่วนควบ และอุปกรณ์ซึ่ง ใช้เป็นระบบสาธารณูปโภคหรือที่ดินที่ใช้เพื่อบริการสาธารณะ และเครื่องมือ เครื่องใช้ อุปกรณ์ สำนักงานและสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ ไปใช้เป็นหลักประกันหนี้หรือ ก่อให้เกิดภาระผูกพันไม่ว่าโดยทางตรงหรือโดยทางอ้อม

8. ผู้ได้รับอนุมัติจัดตั้งเขตปลอดอากรต้องดำเนินการจัดทำสัญญาประกันและ พันธบัตร เพื่อประกัน ความเสียหายที่อาจเกิดขึ้นแก่กรมศุลกากร และเพื่อผูกพันให้ปฏิบัติตาม ระเบียบข้อบังคับที่กรม ศุลกากรกำหนดและต้องชำระค่าธรรมเนียมสำหรับเขตปลอดอากรตามที่ รัฐมนตรีกำหนดใน กฎกระทรวง

9. ผู้ได้รับอนุมัติจัดตั้งเขตปลอดอากรต้องปฏิบัติตามกฎหมาย ระเบียบ คำสั่ง และประกาศกรมศุลกากรไม่ว่าจะเป็นกฎหมาย ระเบียบ คำสั่ง และประกาศกรมศุลกากรที่ใช้บังคับอยู่แล้วหรือที่ จะออกใช้บังคับต่อไปในภายหน้า

คุณสมบัติของผู้ขอจัดตั้งเขตปลอดอากร

เป็นรัฐวิสาหกิจหรือบริษัทมหาชนจำกัด ซึ่งจัดตั้งขึ้นตามพระราชบัญญัติบริษัทมหาชนจำกัด พ.ศ. 2535 หรือบริษัท จำกัดตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ เฉพาะกรณีที่เป็นบริษัท จำกัดตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ และประสงค์ที่จะขอจัดตั้งเขตปลอดอากรในเขตพื้นที่กรุงเทพมหานคร นนทบุรี ปทุมธานี นครปฐม สมุทรปราการ สมุทรสาคร และฉะเชิงเทรา จะต้องมีทุนจดทะเบียนชำระแล้ว ไม่ต่ำกว่า 20 ล้านบาท ในเขตพื้นที่อื่นจะต้องมีทุนจดทะเบียนที่ชำระแล้วไม่ต่ำกว่า 10 ล้านบาท หรือมีทุนจดทะเบียนชำระแล้วในจำนวนที่อธิบดีเห็นว่าเหมาะสมกับประเภทของกิจการและเป็นกิจการที่มีฐานะทางการเงินมั่นคง

1. เป็นกิจการที่มีฐานะทางการเงินมั่นคง
2. เป็นผู้มีกรรมสิทธิ์หรือสิทธิครอบครอง หรือเป็นผู้มีสิทธิบริหารจัดการในที่ดิน หรือพื้นที่ที่ขอ จัดตั้ง

3. ต้องไม่เคยมีประวัติการกระทำความผิดอย่างร้ายแรงตามกฎหมายว่าด้วยศุลกากร และ กฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้องกับการศุลกากร ย้อนหลัง 3 ปี นับแต่วันยื่นคำขอ

เอกสารที่ใช้ประกอบการยื่นคำขอจัดตั้งเขตปลอดอากร

- คำขอจัดตั้งเขตปลอดอากร
- สำเนาใบสำคัญแสดงการจดทะเบียนนิติบุคคล
- สำเนาหนังสือรับรองการจดทะเบียน และบัญชีรายชื่อผู้ถือหุ้นที่ออกให้ ไม่เกิน 6 เดือน ก่อน วันยื่นคำขอ

- สำเนาใบทะเบียนภาษีมูลค่าเพิ่ม (ภพ.20)

- งบการเงินที่ได้รับการรับรองจากผู้ตรวจสอบบัญชีรับอนุญาต ย้อนหลัง 3 ปี
- สำเนาโฉนดที่ดิน หรือสำเนาหนังสือแสดงสิทธิในที่ดิน หรือหนังสืออนุญาตให้มีสิทธิในการบริหารจัดการในที่ดินหรือพื้นที่ที่ขอจัดตั้ง

- แผนที่โดยสังเขป แบบแปลนแผนผังของสถานที่ที่ขอจัดตั้ง และสิ่งปลูกสร้างขนาดไม่ต่ำกว่า 40 x 60 ซม.

- หนังสือรับรองการก่อสร้าง และการจัดหาเครื่องมือ เครื่องใช้ อุปกรณ์สำนักงาน สิ่งอำนวยความสะดวก และสาธารณูปโภคที่จำเป็น เพื่อให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์และเงื่อนไข รวมทั้ง กำหนดขั้นตอนและระยะเวลาในการดำเนินโครงการตั้งแต่เริ่มต้นจนพร้อมที่จะเปิดดำเนินการ

กรณีที่ผู้ขอจัดตั้งเขตปลอดอากรเพื่อประกอบการอุตสาหกรรมให้ยื่น

- สำเนาหนังสืออนุญาตให้เป็นเขตประกอบอุตสาหกรรมหรือให้เป็นเขตอุตสาหกรรมประเภท อาคารโรงงานเอกเทศจากกระทรวงอุตสาหกรรม หรือ
- สำเนาหนังสืออนุญาตจากการนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทยให้ใช้พื้นที่ในเขต อุตสาหกรรมทั่วไป หรือ
- สำเนาหนังสือส่งเสริมการลงทุนจากคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนสำหรับกิจการเขต อุตสาหกรรม หรือกิจการเขตอุตสาหกรรมซอฟต์แวร์ หรือกิจการเขตอุตสาหกรรมอัญมณีและเครื่องประดับ หรือ
- สำเนาหนังสืออนุญาต หรือหนังสือรับรองสำหรับอุตสาหกรรมอื่นใดที่เป็นประโยชน์แก่การ เศรษฐกิจของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
- ในกรณีที่พื้นที่ที่ขอจัดตั้งมีผู้ประกอบการอุตสาหกรรม พาณิชยกรรม หรือกิจการอื่นใดที่ เป็นประโยชน์แก่การเศรษฐกิจของประเทศอยู่ก่อนแล้ว ให้แสดงหนังสืออนุญาต หรือหนังสือ รับรองให้ประกอบการตามที่ได้รับอนุญาตจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

10. รายละเอียดโครงการจัดตั้งเขตปลอดอากร อย่างละ 2 ชุด

10.1 โครงการดำเนินงาน วัตถุประสงค์ของกิจการ หรือประเภทอุตสาหกรรมจะเข้ามาดำเนินการในเขตปลอดอากร

10.2 แผนงาน แผนการบริหารจัดการ ระยะเวลาที่ใช้ดำเนินการจัดสร้างสิ่งปลูกสร้าง สาธารณูปโภคและสิ่งอำนวยความสะดวกอื่นๆ และกำหนดระยะเวลาการพัฒนาโครงการตั้งแต่ เริ่มต้นจนแล้วเสร็จ

10.3 แผนการเงิน แหล่งเงินทุน และขนาดของการลงทุน

10.4 แผนการขาย ให้เช่า ให้เช่าซื้อ หรือการใช้สิทธิครอบครองสังหาริมทรัพย์ หรือ สังหาริมทรัพย์ เพื่อใช้สิทธิประโยชน์ทางภาษีอากร

10.5 แผนการดูแลรักษาสาธารณูปโภคและบริการสาธารณะหรือข้อเสนอเกี่ยวกับการจัดตั้ง กองทุนเพื่อบำรุงรักษา ซ่อมแซม และเสริมสร้างระบบสาธารณูปโภคและสิ่งอำนวยความสะดวก

10.6 โครงการที่จะขายได้ในอนาคต (ถ้ามี)

10.7 อื่นๆ เช่น ผลที่จะเกิดจากการดำเนินการที่เป็นประโยชน์แก่การเศรษฐกิจของ ประเทศ มาตรการป้องกันความปลอดภัยในชีวิต ทรัพย์สิน สิ่งแวดล้อม และมาตรการกำจัดมลภาวะและรักษาสีสิ่งแวดล้อม เป็นต้น

*เอกสารในข้อ (1) – (10) จัดทำสำเนา 1 ชุด ยกเว้นข้อ (7) ให้จัดทำสำเนา 2 ชุด เอกสารต้นฉบับ และสำเนาทุกแผ่นให้ผู้มีอำนาจ ลงนามและประทับตราบริษัท

การดำเนินการขอจัดตั้งเขตปลอดอากร

1. ผู้ขอจัดตั้งเขตปลอดอากร จะต้องยื่นคำขอเป็นลายลักษณ์อักษรพร้อมเอกสารประกอบตาม แบบที่กรมศุลกากรกำหนด ณ ส่วนหลักเกณฑ์สิทธิประโยชน์ สำนักสิทธิประโยชน์ทางภาษี อากรกรมศุลกากร โดยต้องกำหนดวัตถุประสงค์และประเภทกิจการที่จะดำเนินการในเขตปลอดอากร พร้อมทั้งแผนงานและระยะเวลาของโครงการ รวมทั้งแหล่งเงินทุน

2. กรมศุลกากรจะตรวจสอบคำขอจัดตั้งฯ และเอกสารประกอบในเบื้องต้น หากคำขอจัดตั้งฯ รายละเอียดโครงการและเอกสารประกอบถูกต้องครบถ้วน กรมศุลกากรจะรับคำขอจัดตั้งฯ ไว้ พิจารณาและนัดหมายให้ผู้ยื่นคำขอจัดตั้งฯ นำเจ้าหน้าที่ศุลกากรไปตรวจสอบสถานที่ที่ขอจัดตั้ง ภายในกำหนด 7 วัน นับแต่วันที่ได้รับคำขอจัดตั้งฯ

3. กรมศุลกากรจะพิจารณาคำขอจัดตั้งฯ รายละเอียดโครงการและเอกสารประกอบรวมถึงผล การตรวจสอบสถานที่และความเหมาะสมด้านอื่นๆ ในกรณีที่เอกสารและรายละเอียดถูกต้อง ครบถ้วน กรมศุลกากรจะพิจารณาให้แล้วเสร็จภายในกำหนดระยะเวลา 15 วัน นับแต่วันที่ได้ ตรวจสอบสถานที่ หากพ้นกำหนดและกรมศุลกากรไม่มีหนังสือแจ้งผลการพิจารณา หรือแจ้ง เหตุขัดข้องประการใด ให้พึงถือว่ากรมศุลกากรได้อนุมัติให้จัดตั้งเขตปลอดอากรโดยปริยาย

4. ในกรณีที่กรมศุลกากรไม่เห็นชอบหรือไม่อนุญาตให้จัดตั้งเขตปลอดอากรผู้ขอจัดตั้งเขตปลอดอากรมีสิทธิอุทธรณ์ต่อกรมศุลกากร โดยทำเป็นหนังสือระบุข้อโต้แย้งข้อเท็จจริง และข้อกฎหมายอ้างอิงยื่นต่อสำนักงานเลขานุการกรมภายในกำหนดระยะเวลา 15 วันนับแต่วันที่ ได้รับคำสั่งกรมศุลกากร ซึ่งกรมศุลกากรจะได้วินิจฉัยให้แล้วเสร็จภายในกำหนด 30 วันนับแต่วันที่ ได้รับอุทธรณ์หากกรมศุลกากรมิได้วินิจฉัยให้แล้วเสร็จภายในกำหนดเวลาดังกล่าว ให้ถือว่ากรมศุลกากรได้เห็นชอบหรือได้อนุมัติให้จัดตั้งเขตปลอดอากรและคำวินิจฉัยอุทธรณ์ของกรมศุลกากรให้ถือเป็นที่สุดกรณีมีผู้ประกอบการในสถานที่ที่ขอจัดตั้งเขตปลอดอากรอยู่ก่อนแล้วจะพิจารณาตรวจสอบคำขอของผู้ประกอบการในเขตปลอดอากรไปในคราวเดียวกันก็ได้

5. เมื่อกรมศุลกากรได้อนุมัติให้จัดตั้งเขตปลอดอากรแล้ว

5.1 ผู้ได้รับอนุมัติจัดตั้งเขตปลอดอากรจะต้องทำสัญญาประกันและทันทันบนเพื่อประกันความเสียหายที่อาจเกิดขึ้นแก่กรมศุลกากรและเพื่อผูกพันให้ปฏิบัติตามระเบียบข้อบังคับที่

กรมศิลปากรกำหนดตามแบบแนบท้ายประกาศนี้ภายในกำหนด 15 วัน นับแต่วันที่อนุมัติพร้อมทั้งชำระ ค่าธรรมเนียมสำหรับเขตปลอดอากรตามที่รัฐมนตรีกำหนดโดยกฎกระทรวง

5.2 ผู้ได้รับอนุมัติจัดตั้งเขตปลอดอากรจะต้องวางหนังสือค้ำประกันของธนาคารเพื่อค้ำประกันความรับผิดชอบในค่าภาษีอากรภาระติดพันค่าเสียหายอื่นใดตามสัญญาประกันและทัณฑ์บน โดยกรณีพื้นที่ที่ขอจัดตั้งอยู่ในเขตกรุงเทพฯ ฯ นนทบุรี ปทุมธานี นครปฐม สมุทรปราการ สมุทรสาคร และฉะเชิงเทรา จะต้องวางหนังสือค้ำประกันของธนาคารในวงเงิน 5 ล้านบาท ส่วนในเขตพื้นที่อื่นจะต้องวางหนังสือค้ำประกันของธนาคารในวงเงิน 2 ล้านบาท

5.3 เมื่อผู้ได้รับอนุมัติจัดตั้งเขตปลอดอากรได้ดำเนินการจัดทำสัญญาประกันและทัณฑ์บน และชำระค่าธรรมเนียมประจำปีและวางหลักประกันเรียบร้อยแล้วกรมศิลปากรจะออกใบอนุญาตเป็นผู้จัดตั้งเขตปลอดอากรเพื่อให้ผู้จัดตั้งเขตปลอดอากรใช้เป็นหลักฐานในการดำเนินการต่อไป

6. เมื่อผู้ได้รับอนุมัติจัดตั้งเขตปลอดอากรดำเนินการก่อสร้างอาคาร สถานที่ สิ่งปลูกสร้างต่าง ๆ จัดหาอุปกรณ์เครื่องมือเครื่องใช้ สิ่งอำนวยความสะดวกอื่น ๆ รวมทั้งจัดการเรื่องสาธารณูปโภคที่จำเป็นในการประกอบกิจการเขตปลอดอากรแล้วเสร็จตามหลักเกณฑ์เงื่อนไขที่กรมศิลปากรกำหนดและตามคำขอจัดตั้งฯ รวมทั้งเอกสารประกอบและพร้อมที่จะเปิดดำเนินการให้มีหนังสือแจ้งให้ ส่วนหลักเกณฑ์สิทธิประโยชน์สำนักสิทธิประโยชน์ทางภาษีอากรกรมศิลปากร เพื่อนัดหมายเจ้าหน้าที่ไปทำการตรวจสอบความพร้อมของสถานที่ที่ขอเปิดดำเนินการ หากพบว่า เป็นไปตามหลักเกณฑ์และเงื่อนไขที่ให้ไว้กรมศิลปากรจะอนุมัติให้เปิดดำเนินการและออกประกาศกรมศิลปากรเรื่องการเปิดดำเนินการเขตปลอดอากรให้ทราบทั่วกันพร้อมคืนหนังสือค้ำประกันของธนาคารที่ผู้ได้รับอนุมัติจัดตั้งฯ ได้วางค้ำประกันไว้

7. หากผู้ขอจัดตั้งไม่สามารถดำเนินการตามหนังสือรับรองการก่อสร้างฯ ให้พร้อมที่จะเปิดดำเนินการและแล้วเสร็จภายในกำหนดเวลาที่กำหนดไว้ในหนังสือรับรองการก่อสร้างกรมศิลปากรจะเรียกหลักประกันเพิ่มเติมให้คุ้มค่าภาษีอากรที่อาจพึงต้องชำระหรือบังคับเรียกค่าเสียหายตามสัญญาประกันและทัณฑ์บน แต่หากผู้ขอจัดตั้งได้ยื่นคำร้องขอขยายเวลาออกไป โดยมีเหตุผลอันสมควรกรมศิลปากรอาจพิจารณาขยายเวลาออกไปก็ได้แต่ต้องไม่เกิน 1 ปี นับ จากวันที่ครบกำหนด

คุณสมบัติของผู้ประกอบการในเขตปลอดอากร

เป็นนิติบุคคลตามกฎหมาย และมีฐานะการเงินมั่นคง เป็นผู้มีความซื่อสัตย์หรือสิทธิครอบครองในที่ดินหรือพื้นที่ที่ประกอบกิจการในเขตปลอดอากรกรณีที่ไม่เป็นนิติบุคคลตามกฎหมายให้ยื่นคำร้องขอผ่อนผันพร้อมคำร้องขอประกอบการ ซึ่งอธิบดีหรือผู้ที่อธิบดีมอบหมายจะพิจารณาอนุมัติผ่อนผันให้ตามความจำเป็นและเหมาะสม

1. ได้รับความยินยอมจากผู้ได้รับอนุมัติให้จัดตั้งเขตปลอดอากร
2. ผู้ประกอบการในเขตปลอดอากรต้องดำเนินการที่สอดคล้องกับวัตถุประสงค์ในการจัดตั้ง เขตปลอดอากรหรือกิจการอื่นใดที่อธิบดีหรือผู้ที่อธิบดีมอบหมายเห็นว่าเป็นประโยชน์แก่เศรษฐกิจของประเทศ
3. ต้องไม่เคยมีประวัติการกระทำความผิดอย่างร้ายแรงตามกฎหมายว่าด้วยศุลกากรและ กฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้องกับการศุลกากร ย้อนหลัง 3 ปี นับแต่วันยื่นคำขอ

หลักเกณฑ์และเงื่อนไขการประกอบการในเขตปลอดอากร

ผู้ได้รับอนุมัติให้เป็นผู้ประกอบการในเขตปลอดอากรต้องจัดให้มีเครื่องมือเครื่องใช้ อุปกรณ์สำนักงาน เครื่องคอมพิวเตอร์ที่มีระบบควบคุมบัญชีแบบอิเล็กทรอนิกส์ (Inventory Control) เกี่ยวกับการนำเข้า - ส่งออก ของคงเหลือในสถานประกอบการในเขตปลอดอากรที่สามารถเชื่อมโยงกับระบบคอมพิวเตอร์สำหรับการบริหารสิทธิประโยชน์ทางภาษีอากรและระบบ แลกเปลี่ยนข้อมูลทางอิเล็กทรอนิกส์ (Electronic Data Interchange : EDI) อุปกรณ์ระบบรหัสแถบเส้น (Bar Code System) หรือระบบควบคุมที่ทันสมัยอย่างอื่นตามที่กรมศุลกากรกำหนด และต้องดูแลข้อมูล คอมพิวเตอร์ที่อยู่ในสภาพที่เรียบร้อย พร้อมทั้งจะให้เจ้าหน้าที่ศุลกากรตรวจสอบได้ตลอดเวลา

ผู้ได้รับอนุมัติให้เป็นผู้ประกอบการในเขตปลอดอากรต้องดูแลรักษาระบบ และอุปกรณ์ต่าง ๆ ที่ได้จัดให้มีไว้ใช้ดังกล่าวข้างต้น รวมตลอดถึงการแก้ไขปรับปรุงการพัฒนาระบบ และจัดหาเพิ่มเติมตามที่กรมศุลกากรกำหนด

ผู้ได้รับอนุมัติให้เป็นผู้ประกอบการในเขตปลอดอากรต้องรับผิดชอบที่จะชดเชยค่าสินไหมทดแทนและค่าเสียหายทั้งปวง สำหรับของที่สูญหายหรือถูกทำลายในระหว่างการเคลื่อนย้ายเข้าไปในหรือออกจากเขตปลอดอากรหรือในขณะที่อยู่ในเขตปลอดอากรจนกว่าจะผ่านการตรวจปล่อย พ้นไปจากอารักขาของพนักงานเจ้าหน้าที่ไม่ว่าจะเกิดจากการกระทำของบุคคลใด

ทั้งที่ได้กระทำ โดยจงใจหรือประมาทเลินเล่อและไม่ว่าจะเกิดขึ้นเพราะเหตุที่ได้ปฏิบัติฝ่าฝืนหรือละเมิดกฎหมาย หรือระเบียบข้อบังคับกรมศุลกากร หรือเพราะปฏิบัติผิดเงื่อนไขในสัญญาหรืออุบัติเหตุ เช่น อัคคีภัย โจรกรรม

ผู้ได้รับอนุมัติให้เป็นผู้ประกอบกิจการในเขตปลอดอากรจะต้องอำนวยความสะดวกให้แก่ เจ้าหน้าที่ศุลกากรที่มีหน้าที่กำกับ การ เพื่อปฏิบัติการตามหน้าที่และในกรณีที่มีเหตุอันควรสงสัยว่ามีของที่ยังมิได้เสียค่าภาษีอากรหรือของที่หลีกเลี่ยงค่าภาษีอากรหรือของต้องกำกั ดหรือต้องห้ามหรือของที่ไม่ได้รับอนุญาตให้นำเข้าไปในเขตปลอดอากรผู้ประกอบกิจการในเขตปลอดอากรต้องยินยอมให้พนักงานเจ้าหน้าที่เข้าไปในสถานประกอบการ เพื่อสอบถามข้อเท็จจริงหรือเพื่อตรวจสอบเอกสารหรือของใด ๆ ที่เกี่ยวข้อง

ผู้ได้รับอนุมัติให้เป็นผู้ประกอบกิจการในเขตปลอดอากรจะต้องปฏิบัติตามกฎหมายว่าด้วยศุลกากร ระเบียบ คำสั่ง และประกาศกรมศุลกากรทั้งที่ใช้บังคับอยู่หรือที่จะออกใช้บังคับต่อไปภายหน้ารวมทั้งข้อกำหนดตามสัญญาประกันและทัณฑ์บนโดยเคร่งครัด

การดำเนินการเป็นผู้ประกอบกิจการในเขตปลอดอากร

ผู้ประสงค์จะยื่นคำขอประกอบกิจการในเขตปลอดอากรต้องยื่นคำขอ ณ ส่วนหลักเกณฑ์สิทธิประโยชน์สำนักสิทธิประโยชน์ทางภาษีอากรกรมศุลกากร โดยมีรายละเอียดและเอกสารประกอบ กรมศุลกากรจะตรวจสอบและพิจารณาคำขอประกอบกิจการในเขตปลอดอากร และจะแจ้งผลการพิจารณาให้ทราบในกำหนด 7 วัน นับแต่วันที่รับคำขอและเอกสารถูกต้องครบถ้วน หากพ้นกำหนดเวลาดังกล่าวให้พึงถือว่ากรมศุลกากรได้อนุมัติแล้ว ในกรณีที่กรมศุลกากรไม่เห็นชอบหรือไม่อนุญาตให้เป็นผู้ประกอบกิจการในเขตปลอดอากรผู้ขอเป็นผู้ประกอบกิจการในเขตปลอดอากรมีสิทธิอุทธรณ์ต่อกรมศุลกากรโดยปฏิบัติเช่นเดียวกับการอุทธรณ์ของผู้ขอจัดตั้งเขตปลอดอากร เมื่อกรมศุลกากรได้แจ้งผลการพิจารณาอนุมัติแล้วให้ผู้ได้รับอนุมัติมาดำเนินการจัดทำ สัญญาประกันและทัณฑ์บนตามแบบ ภายใน 15 วัน นับแต่วันที่อนุมัติเพื่อประกันความเสียหายที่ อาจเกิดขึ้นแก่กรมศุลกากรและ เพื่อผูกพันให้ปฏิบัติตามระเบียบข้อบังคับที่กรมศุลกากรกำหนด เมื่อผู้ที่ได้รับอนุมัติได้ดำเนินการทำสัญญาประกันและทัณฑ์บนเรียบร้อยแล้ว กรมศุลกากรจะ ออกใบรับรองเป็นผู้ประกอบกิจการในเขตปลอดอากรแก่ผู้ที่ได้รับอนุมัติเพื่อใช้เป็นหลักฐานในการผ่านพิธีการศุลกากรต่อไป

5. การประกันภัยสินค้า

ความหมายของการประกันภัย

ความหมายของคำว่า “การประกันภัยสินค้า (Cargo Insurance)” ได้แก่ การประกันภัยที่ให้ความคุ้มครองความเสียหายอันเกิดขึ้นต่อสินค้าในระหว่างขนส่งจากประเทศหนึ่งไปยังอีกประเทศหนึ่งเนื่องจากภัยอันตรายและความเสียหายต่อสินค้าที่ทำการขนส่งไม่ว่าโดยทางเรือ ทางอากาศ ทางบก หรือทางพัสดุภัณฑ์ไปรษณีย์ ในการประกันภัยสินค้าในระหว่างการขนส่งนั้นไม่ว่าจะเป็นการขนส่งโดยวิธีใดก็มักจะเรียกรวมกันไปว่าการประกันภัยขนส่งสินค้าทางทะเล ซึ่งในการทำประกันภัยขนส่งสินค้านี้จะใช้กรรมธรรม์ประกันภัยขนส่งทางทะเลในการรับประกันภัยทั้งสิ้นแม้ว่าสินค้านั้นจะบรรทุกโดยทางรถยนต์หรือทางอากาศก็ตาม

การทำประกันภัยสินค้าระหว่างการขนส่งนั้น จะแยกลักษณะของการทำประกันภัยออกเป็น 2 ประเภท คือ

1. การประกันภัยขนส่งสินค้าทางทะเล (Marine Cargo Insurance) ได้แก่ การทำประกันภัยความเสียหายในการขนส่งสินค้านี้ระหว่างประเทศหนึ่งไปยังอีกประเทศหนึ่ง โดยทั่วไปจะเป็นการขนส่งสินค้ากันด้วยเรือเดินทะเล ซึ่งมีการบรรทุกสินค้ากันเป็นจำนวนมาก การขนส่งสินค้าทางทะเลมักจะก่อให้เกิดความเสียหายต่อสินค้ากันเป็นประจำ ดังนั้นการประกันภัยจึงมีส่วนช่วยให้เจ้าของสินค้าไม่ต้องเดือดร้อนจากการที่สินค้าได้รับความเสียหายจากการขนส่งทางทะเล

2. การประกันภัยขนส่งสินค้าภายในประเทศ (Inland Transit) ได้แก่ การทำประกันภัยคุ้มครองความเสียหายของสินค้าที่เกิดขึ้นในระหว่างการขนส่งที่อยู่ภายในประเทศ เช่น การขนส่งสินค้าจากกรุงเทพมหานครไปยังผู้เป็นเจ้าของสินค้าที่จังหวัดเชียงใหม่ เป็นต้น การขนส่งภายในประเทศนี้จะต้องเป็นการขนส่งที่ไม่ใช่เป็นการขนส่งต่อเนื่องไปยังต่างประเทศ ถ้าเป็นการขนส่งต่อเนื่องก็ถือว่าเป็นการประกันภัยขนส่งสินค้าทางทะเล เช่น การขนส่งสินค้าผู้เขียนจากโรงงานที่ยังหัดฉนวนบุรีไปยังประเทศอิหร่าน ในการขนส่งจะต้องขนของจากโรงงานที่อยู่ที่ยังหัดฉนวนบุรีไปท่าเรือคลองเตยโดยใส่ในคอนเทนเนอร์บรรทุกไปกับรถยนต์ และจากท่าเรือคลองเตยขนคอนเทนเนอร์ลงเรือเดินทะเลเพื่อเล่นออกไปยังท่าเรือปลายทางที่ตะวันออกกลาง ดังนั้นแม้ว่าการขนส่งจากจังหวัดฉนวนบุรีเป็นการขนส่งโดยทางรถยนต์ก็ตามในการทำประกันภัยจะทำประกันภัยสินค้านี้ควบไปกับการขนส่งทางทะเลหรือการขนส่งระหว่างประเทศ ดังนั้นการทำประกันภัยขนส่งสินค้าจากโรงงานที่ยังหัดฉนวนบุรีจึงเป็นการประกันภัยทางทะเลด้วย การขนส่งภายในประเทศโดยปกติจะมีหลายรูปแบบ คือ

1. การขนส่งโดยทางรถไฟ ซึ่งเป็นการขนส่งโดยวิธีการด้วยรางและเป็นวิธีการขนส่งที่ประหยัดและต้นทุนค่าใช้จ่ายเพราะสามารถขนส่งได้ครั้งละมากๆ และไม่มีข้อจำกัดในเรื่องฤดูกาลสามารถขนส่งได้ตลอดเวลา 24 ชั่วโมง การทำประกันภัยสินค้าในระหว่างการขนส่งทางรถไฟนี้สามารถทำประกันภัยโดยบริษัทประกันภัยหรือทำประกันภัยคุ้มครองความเสียหายโดยการรถไฟก็ได้เพราะการรถไฟมีกฎหมายอนุญาตให้ทำการรับประกันภัยขนส่งสินค้าทางรถไฟได้

2. การขนส่งโดยรถยนต์ เป็นวิธีการขนส่งที่นิยมกันมากที่สุด เพราะมีความสะดวกในการขนย้ายและสามารถทำการขนส่งได้หลากหลายสถานที่และยังเข้าถึงได้ทุกแห่งหนในสถานที่เก็บสินค้า แต่มีข้อเสียที่ค่าใช้จ่ายในการขนส่งโดยวิธีนี้จะสูงกว่าการขนส่งโดยทางรถไฟ หรือทางเรือ

3. การขนส่งทางเรือ เป็นวิธีการขนส่งในสมัยโบราณซึ่งประเทศไทยมีแม่น้ำลำคลองมาก ประชาชนมักจะสัญจรกันทางน้ำ ทำให้การขนส่งโดยวิธีนี้สามารถทำได้และประหยัดค่าขนส่ง ในการขนส่งโดยทางเรือจำเป็นจะต้องมีท่าเรือและโกดังหรือคลังสินค้าทางน้ำซึ่งจะเห็นได้ว่าในยุคก่อนพ่อค้ามักจะสร้างโกดังและคลังสินค้าไว้บริเวณท่าเรือแถวแม่น้ำเจ้าพระยา ซึ่งเป็นการอำนวยความสะดวกระหว่างการขนส่ง นอกจากนี้การขนส่งโดยวิธีการทางน้ำยังเป็นการขนส่งต่อเนื่องจากเรือเดินทะเลซึ่งไม่สามารถเข้ามาในทะเล ปากอ่าว หรือในแม่น้ำที่มีร่องน้ำตื้นได้ บางครั้งการขนส่งทางน้ำมีข้อจำกัดในเรื่องของฤดูกาลซึ่งหน้าแล้งจะมีน้ำน้อย ส่วนหน้าฝนจะมีน้ำไหลเชี่ยวซึ่งเป็นอุปสรรค และบางครั้งเป็นอันตรายต่อการเดินเรือด้วย

การรับประกันภัยขนส่งสินค้าภายในประเทศ โดยทั่วไปจะมีกรรมธรรม์ประกันภัยเป็นการเฉพาะซึ่งในประเทศไทยได้มีกรรมธรรม์ประกันภัยที่มีสองรูปแบบด้วยกัน โดยมีกรรมธรรม์ประกันภัยแบบเก่าซึ่งบริษัทประกันภัยแต่ละบริษัทจะได้ออกแบบและขอความเห็นชอบนายทะเบียนเพื่อนำไปรับประกันภัย กับกรรมธรรม์ประกันภัยขนส่งภายในประเทศแบบใหม่ซึ่งเป็นแบบมาตรฐานบริษัทประกันภัยทุกบริษัทสามารถนำไปใช้รับประกันภัยได้โดยยื่นขอความเห็นชอบต่อนายทะเบียนเพื่อนำไปใช้รับประกันภัยเช่นกัน

ประเภทของการประกันภัยสินค้า

การประกันภัยทางทะเล (Marine Insurance): การประกันภัยทางทะเลมีการคุ้มครองได้ตั้งแต่เรือออร์ซ เรือหาปลา เรือสินค้าเรือโดยสารและจะแบ่งออกเป็น 3 ประเภทเพื่อเข้าใจง่ายๆ คือ การประกันภัยสินค้า (CARGO), ตัวเรือ (HULL), และค่าระวาง (FREIGHT)

การประกันภัยสินค้า (CARGO) : เจ้าของสินค้าที่ต้องการขนส่งสินค้าไปกับเรือที่ตนไม่ได้เป็นเจ้าของเรือเองจะประกันภัยสินค้าของตนด้วยการซื้อ ประกันภัยสินค้าทางทะเลเองและเป็นเรื่องปกติสำหรับบริษัทนำเข้าหรือส่งออกสินค้าในปัจจุบันการคุ้มครองความเสี่ยงจะเริ่มจากการชดใช้ภัยที่เกิดจากการ ขโมย สินค้าเปียกน้ำทะเล สินค้าขาดจำนวน สินค้าปน-คละกัน ไฟไหม้ การระเบิด การโยนทิ้งเพื่อให้เรืออยู่รอด (jettisons) เพื่อการเฉลี่ยทั่วไป (GA: General Average) การสูญเสียสินค้าไปจากการเฉลี่ยทั่วไปและค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการกู้ภัยและยังมีเงื่อนไขอื่นๆอีกตามแต่ที่จะมีการยอมรับกันระหว่างผู้รับประกันภัยและผู้เอาประกันภัย นอกจากนี้ในยุคปัจจุบันมีการขนส่งด้วยตู้คอนเทนเนอร์ ดังนั้นการประกันภัยอาจจะเริ่มจากจุดเริ่มต้นที่ขนส่งสินค้าเข้าสู่จนกระทั่งสินค้าออกจากตู้ที่ปลายทางหรือที่รู้จักกันในนามของ “Door to Door” หรือ “Port to Port” สำหรับเรือที่บรรทุกสินค้าในเรือประเภท Bulk จากท่าเรือแห่งหนึ่งไปสู่ท่าเรืออีกแห่งหนึ่ง

การประกันภัยสินค้า(Marine Insurance) อาจจะแยกแบบง่ายๆได้ 2 อย่างคือ การประกันภัยสินค้าให้กับสินค้าแบบทั่วไป (General Cargo) และ แบบที่เป็นสินค้าแบบเดียวกันทั้งหมด (Full Cargo) สินค้าทั่วไป อาจจะเป็นสินค้าหลายอย่าง เช่นเครื่องจักร รถแทรกเตอร์ และมีหลายเจ้าของทั้งที่ต้นทางที่เป็นผู้ส่งและมีผู้รับหลายราย สินค้าแบบนี้ ก็ต้อง ขนส่งด้วยการผ่านทางท่าเรือและมีเรือแบบที่เป็นสายเดินเรือ(liner) มารับสินค้าไป หรือขนถ่ายสินค้าจากเรือ และการประกัน ให้ สินค้าแบบที่มีหลายๆแบบเดียวกัน(Full Cargo) ก็มักเช่าเรือเหมาลำ และมีการจัดการให้เรือแล่นรับสินค้าในระยะเวลาที่ผู้เช่าต้องการ หรือที่เราทราบกันว่าเป็นแบบเรือเช่า(charter) หรือเรือจร

อีกประการหนึ่งที่ต้องนำมาคิด ในด้านการประกันภัยอีกสองประเภทก็คือแบบที่วางบนปากระวางหรือบนพื้นคาคฟ้าหลักของเรือ (on deck) กับแบบที่ต้องบรรทุกสินค้าไว้ในระวางเรือ หรือใต้คาคฟ้าเท่านั้นเท่านั้น (under deck)สินค้าที่ขอมให้บรรทุก on deck ก็คือสินค้าที่บรรทุกบนพื้นคาคฟ้าหลักของเรือได้ไม่ว่าของนั้นจะถูกปิดให้มิดชิดหรือปล่อยไว้โดยไม่มีการห่อหุ้มตรงกันข้ามสินค้าที่ต้องบรรทุกใต้ระวางก็คือสินค้าที่บรรทุกอยู่ใต้พื้นคาคฟ้าหลักของเรือ และเมื่อเปรียบเทียบกันดูทั้งสองแบบ ก็พบว่าหาผู้รับประกันภัยแบบคุ้มครองความเสี่ยงทั้งหมด (All Risk Cover)สำหรับสินค้าที่อนุญาตให้บรรทุกบนพื้นคาคฟ้าแต่จะให้การคุ้มครองแบบรับความเสี่ยงทุกอย่างแก่สินค้าที่ต้องบรรทุกในระวางเท่านั้นมากกว่าสาเหตุก็คงเป็นเพราะว่าสินค้าที่บรรทุกบนปากระวางหรือบนพื้นคาคฟ้าเรือขอมอยู่ใกล้กับภัย เช่น อาจจะถูกน้ำทะเลซัดกระเซ็นทำให้เปียกน้ำทะเลเกิดการผุกร่อนเสียหายเป็นสนิมหรือถูกคลื่นใหญ่ๆพัดตีกระแทบแรงๆ หรือเสี่ยงต่อภัยสงครามที่อาจจะโดนการทำลายของอาวุธก่อนสินค้าที่อยู่ในระวางปกติแล้วผู้รับประกันสินค้า

ทางทะเลจะให้ความคุ้มครองแก่สินค้าที่เริ่มลงเรือจนกระทั่งสินค้ามาถึงปลายทางและขนลงจากเรือ อย่างไรก็ตามในกรณีที่เรือจำเป็นต้องออกนอกเส้นทางไปในลักษณะที่ไม่สามารถคาดการณ์ได้ล่วงหน้า เช่นลมฟ้าอากาศไม่ดีเพื่อไม่ให้สินค้าเสียหายหรือเรือเสียหายจากพายุทำให้การคุ้มครองตามกรมธรรม์ประกันภัย ก็คงให้การคุ้มครองอยู่

การประกันภัยตัวเรือและเครื่องจักร (Hull Insurance : Hull and Machinery) : การประกันภัยทางทะเลที่สำคัญอีกอย่างหนึ่งก็คือการประกันภัยให้กับตัวเรือและเครื่องจักร การประกันภัยตัวเรือในที่นี้จะกล่าวโดยสังเขปคือการประกันภัยตัวเรือจะคุ้มครองจากภัยที่เกิดจากทะเล ที่มีอากาศเลวร้ายและคลื่นลมแรง การสูญเสียของเรือแบบสิ้นเชิงจะรวมถึงสาเหตุที่เกิดจากไฟไหม้ การระเบิด การกระทำร้ายโจรสลัด ความรับผิดชอบในกรณีที่เกิดเรือโดนกัน ส่วนเฉลี่ยที่ต้องรับผิดชอบ ในกรณีที่มีการประกาศ GA: General Average (การเฉลี่ยทั่วไป) ค่าใช้จ่ายในการกู้ภัยเรือที่ประสบภัย การระเบิดของหม้อไอน้ำในเรือ และการชนกับวัตถุที่อยู่นิ่งในน้ำ เมื่อเปรียบเทียบกับ การประกันภัยทางทะเลของสินค้าแล้วการประกันภัยตัวเรือจะมีระยะเวลาในการคุ้มครองที่มากกว่าและ การประกันภัยตัวเรือเดียวๆกับการประกันรวมทั้งกองเรือหลายๆลำย่อมมีส่วนทำให้ค่าเบี้ยประกันภัยต่างกันโดยที่การประกันเป็นกองเรือจะถูกกว่าเพราะสามารถกระจายความเสี่ยงได้ นอกจากนั้นยังสามารถกระจายความเสี่ยงในด้านความเก่าใหม่ของเรือในแต่ละกองเรือและหรือการที่เจ้าของเรือจะเลือกเรือของตนให้ได้รับการประกันภัยตามต้องการ

การประกันภัยทางทะเลของค่าระวางเรือ (FREIGHT INSURANCE) : การประกันภัยค่าระวางเรือ(Freight Insurance) แม้ว่าจะมีหลายท่านให้ความหมายของคำว่า Freight คือ สินค้าที่บรรทุกไปในเรือ เช่น Freighter ก็คือเรือสินค้าแต่ในด้านการประกันภัยทางทะเลนั้น คำว่า Freight หมายถึง การจ่ายเงินให้กับผู้เช่า(ผู้ปฏิบัติการเรือ) ที่รับขนส่งสินค้าให้กับเจ้าของสินค้า ซึ่งดูเหมือนจะเป็นสิ่งที่ไม่มีความสำคัญในผลประโยชน์ด้านการเงินที่เกิดจากการสัมพันธ์กันระหว่าง ผู้เช่าเรือมาขนส่งสินค้ากับ ตัวเจ้าของสินค้าจะเห็นว่าเรือ ที่ต่อขึ้นมาทุกลำ เช่นเรือสินค้า เมื่อสร้างขึ้นก็เพื่อใช้ในการขนส่งสินค้าและหาเงินจากการขนส่งสินค้าในทะเล ดังนั้นค่าของเรือจะขึ้นกับค่าระวางในชีวิตของเรือที่หามาได้ ลบด้วย ค่าใช้จ่ายต่างๆ และบวกด้วย ราคาเช่าเรือเป็นเศษหลักเมื่อหมดอายุใช้งานและเมื่อขมาพิจารณาดู จะไม่เห็นว่ามีอะไรเป็นตัว “ Insurable Interest” ที่ถือว่าเป็นตัวการสำคัญในการประกันภัย ซึ่งถือว่าของที่มาประกันภัยนั้น ต้องมีตัวตนแต่ Freight ในที่นี้นั้น เป็นเสมือนค่าระวางที่พึงจะได้รับ(ตามปกติ) สำหรับค่า Freight ที่ไม่ได้รับ(ตามปกติ) ธรรมดาจะระบุไว้ในเงื่อนไขของกรมธรรม์ประกันภัยและมีการตกลงกัน ดังตัวอย่าง : สมมติว่าเรือลำหนึ่ง

ขนส่งสินค้าชนิดหนึ่ง จากเมืองท่า Portland ไปยังเมืองท่า Los Angeles ด้วย “ อัตราค่าระวาง ระดับหนึ่ง” แต่ด้วยเหตุผลใดไม่ทราบ ทำให้เรือต้องแล่นไป เพียงที่เมืองท่า San Francisco และเจ้าของสินค้าก็ได้รับผิดชอบในการจ่ายค่าระวางเรือเพราะ เรือส่งสินค้าไม่ตรงในสัญญาการขนส่ง ดังนั้น จะเห็นว่าเจ้าของเรือต้องเสียค่าเชื้อเพลิงและค่าใช้จ่ายต่างๆแต่เก็บเงินค่าระวางไม่ได้ โดยไม่รู้จะไปเอาจากใครเพราะส่งสินค้าไม่ถึงที่ ส่วนพวคนายหน้ารับส่งสินค้า (Freight Forwarder) ก็ได้รับกำไรน้อยลงการประกันภัยค่าระวาง(Freight Insurance) จึงรับตรงนี้ คือเมื่อเจ้าของเรือไม่ได้รับค่าระวางเรือ ในเมื่อส่งสินค้าไม่ถึงปลายทางที่สัญญาว่าจะไปส่งให้

การประกันภัยการขนส่งสินค้าทางทะเล

การประกันภัยการขนส่งสินค้าทางทะเล เป็นการประกันภัยที่คุ้มครองความสูญเสียหรือเสียหายที่เกิดจากภัยทางทะเลในระหว่างการเดินทางหรือการขนส่งทางทะเลที่เกิดขึ้นกับตัวสินค้าโดยที่ฝ่ายผู้ซื้อหรือฝ่ายผู้ขายสามารถพิจารณาทำประกันภัยสินค้าที่มีการซื้อขายเหล่านั้นได้ตามแต่จะตกลงกัน

ความคุ้มครองแบ่งออกเป็น 3 แบบ คือ

1. The Institute Cargo Clauses (C) ให้ความคุ้มครองความสูญเสียที่มีต่อสินค้าที่เกิดจากภัยต่าง ๆ ได้แก่ เพลิงไหม้ ระเบิด เรือเกยตื้น เรือจม ยานพาหนะพลิกคว่ำหรือชนกับวัตถุอื่น การขนส่งสินค้าลงจากเรือ ณ ท่าเรือหลบภัย ความเสียหายที่เกิดกับส่วนรวม

2. The Institute Cargo Clauses (B) ให้ความคุ้มครองเหมือน (C) แต่ขยายความคุ้มครองไปถึงความสูญเสียหรือเสียหายของสินค้าที่เกิดจากแผ่นดินไหว ภูเขาไฟระเบิด ฟ้าผ่า สินค้าถูกคลื่นซัดตกทะเล ความเสียหายจากน้ำเข้ามาในระวาง ตู้คอนเทนเนอร์ หรือสถานที่เก็บสินค้า การสูญเสียโดยสิ้นเชิงทั้งหีบห่อเนื่องจากตกน้ำหรือหล่นระหว่างขนส่งขึ้นลง

3. The Institute Cargo Clauses (A) ให้ความคุ้มครองความสูญเสียหรือเสียหายจากภัยทุกชนิดที่มีได้ระบุไว้ในข้อยกเว้น

เงื่อนไขการซื้อขายสินค้า

1. F.O.B. (Free on Board) ราคาเฉพาะสินค้าอย่างเดียว ฝ่ายผู้ขายมีหน้าที่รับผิดชอบในการนำสินค้าส่งขึ้นเรือเดินสมุทร โดยไม่จ่ายค่าระวางเรือเดินสมุทรให้ล่วงหน้า และไม่ต้องซื้อประกันภัยการขนส่งสินค้าทางทะเลในช่วงการขนส่งโดยเรือเดินสมุทรไปจนกระทั่งส่งมอบแก่ผู้ซื้อ ณ คลังสินค้าของผู้ซื้อปลายทาง

2. C & F (Cost and Freight) ราคาสินค้าบวกค่าระวางเรือ ฝ่ายผู้ขายจะนำสินค้าไปลงเรือเดินสมุทร พร้อมกับจ่ายค่าระวางเรือ ณ ต้นทาง แต่ไม่ต้องทำประกันภัยระหว่างการขนส่งสินค้าให้ (เป็นหน้าที่ของผู้ซื้อที่ต้องจัดทำประกันภัยระหว่างการขนส่งจนถึงคลังสินค้าปลายทาง)

3. C.I.F. (Cost Insurance and Freight) ราคาสินค้า บวกค่าระวางเรือ และบวกค่า

ประกันภัย ผู้ขายสินค้าจะต้องนำสินค้าไปลงเรือเดินสมุทร จ่ายค่าระวางเรือ ณ ต้นทาง และซื้อประกันภัยการขนส่งสินค้าทางทะเลคุ้มครองสินค้าไปจนถึงคลังสินค้าของผู้ซื้อ ณ เมืองท่าปลายทาง

ปัจจัยในการกำหนดอัตราเบี้ยประกันภัยการขนส่งสินค้าทางทะเล

1. เรือ สภาพโครงสร้าง อายุ สมมาตรมาตรฐานเรือที่ได้รับการยอมรับในการจดทะเบียนเรือ
2. เส้นทาง การขนส่ง ระยะทาง ท่าเรือที่ต้องจอดเพื่อเปลี่ยนถ่ายน้ำมัน การขนย้าย ฯลฯ มีความปลอดภัยหรือไม่ สภาพภูมิอากาศ
3. ลักษณะของสินค้า มีความเสี่ยงต่อความเสียหายมากเพียงใด เช่น มะพร้าวตากแห้งเสี่ยงต่อความชื้น เมล็ดกาแฟ โกโก้ จะเสี่ยงต่อการขึ้นราได้ง่าย เนื้อแช่แข็งต้องใช้ห้องเย็นที่มีประสิทธิภาพ เป็นต้น
4. เงื่อนไขความคุ้มครอง ประโยชน์ของการทำประกันภัยขนส่งสินค้าทางทะเล ผู้ประกอบการไม่ว่าจะเป็นผู้ส่งออกหรือผู้ตั้งสินค้าเข้า ควรเป็นฝ่ายจัดซื้อการประกันภัยการขนส่งสินค้าทางทะเลเอง เพราะหากได้ทำความเข้าใจและศึกษาวิธีปฏิบัติแล้ว ผู้ประกอบธุรกิจการค้าระหว่างประเทศ จะสามารถประหยัดค่าใช้จ่ายในการขนส่งนี้ได้ และยังรักษาผลประโยชน์ในแง่การซื้อความคุ้มครองที่เหมาะสม และให้หลักประกันและความมั่นใจในเรื่องการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนจากบริษัทประกันภัย

1. ในฐานะผู้ส่งออก (Exporter) การเสนอขายสินค้าในราคา C.I.F. จะยังความสะดวกแก่ผู้ซื้อสินค้าปลายทาง โดยปกติค่าเบี้ยประกันภัยที่จัดซื้อในประเทศควรจะหาซื้อได้ในราคาที่ต่ำกว่าที่ผู้ซื้อสินค้าจะจัดหาได้

2. ในฐานะผู้ตั้งสินค้าเข้า (Importer) การจัดซื้อประกันภัยในประเทศ จะทำให้ผู้ตั้งสินค้าเข้าได้รับประโยชน์จากการลดค่าใช้จ่ายในด้านเบี้ยประกันภัยและความสะดวกในการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทน ปกติการตั้งซื้อสินค้า ผู้ขายสินค้าจะเสนอราคามาให้ในแบบต่าง ๆ ผู้ตั้งสินค้าเข้าจึงควรสอบถามราคาไปยังผู้ขายให้เสนอมาทั้ง 3 แบบ เพื่อเปรียบเทียบกับราคาค่าเบี้ยประกันภัยในประเทศ ซึ่งส่วนใหญ่อาจสามารถหาซื้อประกันภัยในประเทศได้เองในอัตราที่ต่ำกว่าต่างประเทศ โดยเฉพาะอย่างยิ่งหากพบว่าเงื่อนไขความคุ้มครองที่ผู้ขายเสนอให้นั้นไม่เพียงพอ อาจขอซื้อประกันภัยในประเทศในเงื่อนไขความคุ้มครองที่กว้างกว่าในอัตราค่าเบี้ยประกันภัยที่ต่ำกว่าหรือเท่ากันได้

นอกจากนี้เนื่องจากการคิดภาษีขาเข้านั้น กรมศุลกากรได้กำหนดให้คิดจากราคา C.I.F. ดังนั้น การที่สามารถลดค่าเบี่ยประกันภัยได้ นอกจากเป็นการลดค่าใช้จ่ายโดยตรงจากการเสียเบี่ยประกันภัยแล้ว ยังสามารถลดค่าภาษีขาเข้าที่ลดต่ำลงได้

3. การซื้อประกันภัยในประเทศ ในกรณีที่ส่งสินค้าเข้า หากสินค้าเสียหาย ผู้ส่งสินค้าเข้าสามารถติดต่อกับบริษัทประกันภัยโดยตรง ตัดปัญหาเรื่องความล่าช้าในการจ่ายค่าสินไหมทดแทน ทำให้ผู้ส่ง สินค้าเข้าไม่ต้องแบกรับภาระจากการลงทุนสินค้า และลดค่าใช้จ่ายในการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทน จากบริษัทประกันภัยในต่างประเทศ

4. โดยที่การประกันภัยการขนส่งสินค้าทางทะเลมีความสัมพันธ์โดยตรงกับการค้าระหว่างประเทศ จึงเป็นแหล่งทำรายได้เข้าประเทศที่สำคัญทางหนึ่ง และยังช่วยลดเงินตราต่างประเทศที่จะต้องเสียให้กับต่างประเทศโดยแฝงออกไปในราคาสินค้าที่สั่งซื้อเข้ามา นอกจากนี้ผู้ประกอบการจะได้ประโยชน์จากการลดค่าใช้จ่ายด้านเบี่ยประกันภัย และได้รับบริการที่รวดเร็วแล้ว ยังเป็นการช่วยให้ดุลการค้าและดุลการชำระเงินดีขึ้นอีกด้วย

นอกจากนี้ ยังเป็นการส่งเสริมอุตสาหกรรมประกันภัยในประเทศให้ขยายตัวทำรายได้เพิ่มขึ้น รัฐก็จะได้ภาษีอากรจากธุรกิจประเภทนี้มากขึ้น ประชาชนมีงานทำและรายได้จากการทำงานสูงขึ้น เป็นผลดีต่อความมั่นคงของประเทศชาติอย่างยิ่ง

ตารางเปรียบเทียบความคุ้มครองตามเงื่อนไขระหว่าง A, B, C

ภัยที่คุ้มครอง	Institute Cargo Clauses		
	A	B	C
1. อัคคีภัย ภัยระเบิด			
2. เรือจม เกยตื้น เรือล่ม เรือชนกัน			
3. ยานพาหนะบนบกพลิกคว่ำหรือตกราง			
4. การขนสินค้าลงที่ท่าระหว่างทางซึ่งเรือใช้หลบภัย Discharge of Cargo at a port of distress			
5. การเสียหายในความเสียหายร่วมกัน General Average			
6. การโยนสินค้าลงทะเลในขณะที่เรือประสบภัย Jettison			
7. Sue and Labour Charges			
8. แผ่นดินไหว ภูเขาไฟระเบิด ไฟผ่า			
9. สินค้าถูกคลื่นซัดตกทะเล			
10. สินค้าเสียหายอย่างสิ้นเชิงทั้งหีบห่อ ที่เกิดขึ้นขณะขนขึ้นหรือลงจากเรือ หรือระหว่างถ่ายลำสับเปลี่ยนเรือ			
11. สินค้าเปียกเนื่องจากน้ำทะเล หรือน้ำในแม่น้ำเข้าสู่ระหว่างเรือ หรือ เข้าตู้คอนเทนเนอร์ หรือน้ำในแม่น้ำท่วมเข้าสถานที่เก็บสินค้า (ไม่รวมน้ำฝน)			
12. เปียกน้ำฝน			
13. การกระทำด้วยความมุ่งร้ายของบุคคลอื่นๆ			
14. การปล้นโดยโจรสลัด			
15. ถูกลักขโมย			
16. อุบัติเหตุอื่นๆ ที่ไม่เข้าข่ายข้อ 1-15 เช่น แตก หัก ฉีก ขาด เปื้อน ภาชนะบุบสลาย ทำให้สินค้ารั่วไหลเกิดขึ้นในระหว่างการขนส่ง			

 คุ้มครอง  ไม่คุ้มครอง

ตารางที่ 3.1 ตารางสรุปการคุ้มครองสูญเสียหรือเสียหายของวัตถุที่เอาประกัน

ประโยชน์ของการประกันภัยสินค้า

1. สร้างความมั่นคงทางการค้าระหว่างประเทศ เพราะการค้าระหว่างประเทศจะต้องมีการขนส่งสินค้าทางไกลระหว่างประเทศหนึ่งไปอีกประเทศหนึ่ง ดังนั้นหากเกิดความเสียหายถ้าไม่มีการทำประกันภัยเจ้าของสินค้าที่เป็นผู้ซื้อสินค้าก็จะได้รับความเดือดร้อน ดังนั้นการทำประกันภัยจึงทำให้เจ้าของสินค้ามีหลักประกันความมั่นคงหากเกิดความเสียหายขึ้นในระหว่างที่มีการขนส่งบริษัทประกันภัยก็จะมาชดเชยความเสียหายให้

2. สร้างหลักประกันให้กับสถาบันการเงินที่มีการปล่อยเงินกู้ให้กับผู้ประกอบการค้าระหว่างประเทศ หากไม่มีการทำประกันภัยถ้าผู้ประกอบการได้รับความเสียหายก็จะไม่มีเงินมาชดเชยหนี้สถาบันการเงินได้ การทำประกันภัยจึงเป็นการยืนยันว่าถ้าทรัพย์สินเสียหายบริษัทประกันภัยก็จะชดเชยความเสียหายที่เกิดขึ้นนั้นให้กับสถาบันการเงินที่ปล่อยเงินกู้

3. ส่งเสริมให้มีการทำการค้าระหว่างประเทศ เพราะถ้าไม่มีการทำประกันภัยเพื่อชดเชยความเสียหาย การค้าระหว่างประเทศก็จะไม่สามารถทำได้อย่างกว้างขวางเพราะหากเกิดความเสียหายให้กับสินค้าที่ซื้อขาย เจ้าของสินค้าก็จะได้รับความเดือดร้อน การทำประกันภัยจึงส่งเสริมให้มีการซื้อขายสินค้าระหว่างประเทศได้อย่างมากขึ้น

4. ผู้ประกอบการค้าสามารถกำหนดนโยบายทางการเงินได้อย่างแน่นอนเพราะในการค้าขายสามารถที่จะตั้งราคา โดยคิดค่าเบี้ยประกันภัยเข้าไปในราคาสินค้าได้ตั้งแต่แรก เมื่อเกิดความเสียหายก็สามารถจะชดเชยค่าเสียหายได้จากบริษัทประกันภัย

5. ผู้ประกอบการสามารถนำเอากรรมธรรม์ประกันภัยไปเป็นหลักประกันในการขอสินเชื่อทางการค้าได้ เพราะหากเกิดความเสียหายขึ้นก็จะมีผู้มาชดเชยค่าเสียหายทำให้ผู้ประกอบการมีความมั่นคง

6. กรรมธรรม์ประกันภัยขนส่งสินค้าทางทะเลเป็นเอกสารสำคัญในการเปิด L/C ซึ่งธนาคารจะสามารถเปิด L/C เพื่อให้มีการชำระเงินค่าสินค้าได้ ก็ต่อเมื่อมีหลักประกันคือกรรมธรรม์ประกันภัยเพื่อคุ้มครองความเสียหายจากการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ

เอกสารที่ต้องใช้ในการทำประกันภัย

1. ใบกำกับสินค้า (Invoice) คือ เอกสารที่ระบุรายละเอียดของสินค้าที่ขนส่งว่ามีอะไรบ้าง ปริมาณ ชนิด ราคาสินค้า ตลอดจน ชื่อเรือ หรือเที่ยวบิน วันที่เรือหรือเครื่องบินออก (Departure Date)

2. ใบตราส่งสินค้า (Bill of Lading (B/L) คือ หลักฐานการสัญญาการรับสินค้าระหว่าง บริษัทเรือและผู้ส่งสินค้าซึ่งแสดงว่าได้มีการนำสินค้าลงเรือ เพื่อที่จะขนส่งไปยังจุดหมายปลายทาง

3. หนังสือสั่งให้จ่ายเงิน (Letter of credit (L/C) คือ เอกสารที่ธนาคารออกให้แก่ผู้ขายสินค้า โดยผู้ซื้อสินค้าเป็นผู้ติดต่อกับธนาคารว่า ให้ธนาคารจ่ายเงินค่าสินค้า ให้แก่ผู้ขาย

4. หนังสือคุ้มครองชั่วคราว (Cover Note) คือ เอกสารที่บริษัทผู้รับประกันภัยออกให้แก่ผู้เอาประกันภัย เพื่อเป็นหลักฐานว่าได้คุ้มครองสินค้าที่ระบุในหนังสือคุ้มครองชั่วคราวนี้แล้วแต่ยังไม่สามารถออกกรมธรรม์ได้เนื่องจากยังขาดรายละเอียดบางอย่างเช่น 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 เอกสารที่ถูกต้องตามกฎหมายที่ผู้รับประกันภัยออกให้แก่ผู้เอาประกันภัยเป็น หลักฐานในการทำประกันภัยเอกสารการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนสำหรับการประกันภัยสินค้าทางทะเล

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) หรือใบ Master Airway Bill (MAWB)
3. เอกสารแสดงหีบห่อสินค้า (Packing List) (ถ้ามี)



ภาพที่ 3.1 ตัวอย่างอุบัติเหตุในการขนส่งทางถนน



ภาพที่ 3.2 ตัวอย่างอุบัติเหตุในการขนส่งทางอากาศ



ภาพที่ 3.3 ตัวอย่างอุบัติเหตุในการขนส่งทางรถไฟ



ภาพที่ 3.4 ตัวอย่างอุบัติเหตุในการขนส่งทางเรือ

คำนิยามศัพท์

ลำดับ	ภาษาไทย	ภาษาอังกฤษ	ความหมาย
1	กรมธรรม์เปิด	OPEN POLICY	กรมธรรม์ประกันภัยที่ใช้ในการขนส่งสินค้าทางทะเล ซึ่งให้ความคุ้มครองตลอดไปจนกว่าฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งจะบอกเลิก โดยมีการตกลงล่วงหน้าถึงประเภทของสินค้าที่รับประกันภัย และจำนวนความรับผิดชอบแต่ไม่จำกัดจำนวนความรับผิดชอบตลอดเวลาที่กรมธรรม์ยังมีผลบังคับ สำหรับกรมธรรม์ประกันภัยประเภทนี้ เมื่อผู้เอาประกันภัยได้ทราบว่ามีการขนส่งสินค้าแล้วต้องแจ้งผู้รับประกันภัยทราบเพื่อออกเอกสารรับรอง
2	การขนแบบไม่เต็มตู้	LCL = Less Than Container Load	การโหลดสินค้าโดยที่ผู้ส่งออกหลายเจ้าเปิดตู้คอนเทนเนอร์ร่วมกัน เหมาะกับผู้ส่งสินค้าที่มีจำนวนไม่มาก
3	การขนส่งสินค้าแบบบรรจุเต็มตู้	Full Container load	การขนส่งสินค้าแบบบรรจุเต็มตู้ โดยมีเจ้าของเพียงรายเดียว เป็นการ ใช้งานพื้นที่ของตู้คอนเทนเนอร์นั้นได้เต็มที่โดยไม่ต้องแชร์ตู้กับคนอื่น
4	การค้าระหว่างประเทศ	International Trade	การค้าระหว่างประเทศ (International Trade) คือกิจกรรมที่มีการซื้อขายแลกเปลี่ยน (Exchange) สินค้าและบริการระหว่างประเทศ อาจเป็นการแลกเปลี่ยนสิ่งของกันโดยตรง หรือการค้าโดยใช้เงินเป็นสื่อกลางทำให้มีการเคลื่อนย้ายเงินทุนและวิทยาการเทคโนโลยีต่างๆระหว่างประเทศการค้าระหว่างประเทศจะต้องมีการตกลงว่าจะใช้เงินสกุลใดในการค่านั้นแล้วจึงมีการแลกเปลี่ยนเงินตามอัตราแลกเปลี่ยนของสกุลที่ตกลงกันแล้วจึงนำมาชำระค่าสินค้าตามที่ตกลงกัน

ลำดับ	ภาษาไทย	ภาษาอังกฤษ	ความหมาย
5	การนำเข้าส่งออก ชั่วคราว	a.t.a carnet	เอกสารศุลกากรระหว่างประเทศ ที่ใช้ในการผ่านพิธีการศุลกากรแทนใบขนสินค้าขาเข้า ใบขนสินค้าขาออก ใบสุทธิสำหรับนำกลับเข้ามา เอกสารผ่านแดนควบคุมการส่งของจากด่านศุลกากรแห่งหนึ่งไปยังด่านศุลกากรอีกแห่งหนึ่งภายในประเทศ และเป็นเอกสารกำกับประกันค่าภาษีอากรสำหรับของที่นำเข้ามาชั่วคราวโดยได้รับการยกเว้นอากรภายใต้อนุสัญญาเอ.ที.เอ คาร์เนต
6	การประกันภัย ขนส่งสินค้า	Cargo Insurance	เป็นการประกันเพื่อคุ้มครองสินค้าหรือทรัพย์สินที่ขนส่งจากผู้ขายไปยังผู้ซื้อโดยทางเรือเดินสมุทร เครื่องบินพาณิชย์ หรือทางพัสดุไปรษณีย์ จากอุบัติเหตุต่างๆ ที่อาจเกิดขึ้นได้ เช่น เรือถูกไฟไหม้ เรือจม และความเสียหายจากการขนถ่ายสินค้าขึ้นลงจากเรือ หรืออาจขยายความคุ้มครองความเสียหายถึงขณะลำเลียงสินค้าทางรถยนต์หรือรถไฟ เป็นต้น ภัยที่ได้รับความคุ้มครองขึ้นอยู่กับเงื่อนไขที่ผู้เอาประกันภัยเลือกซื้อความคุ้มครองไว้
7	การประกันภัย ขนส่งสินค้าทาง ทะเล	Marine Insurance	การประกันความเสียหายแก่เรือและทรัพย์สินหรือสินค้าที่อยู่ในระหว่างการขนส่งทางทะเล และยังขยายขอบเขตความคุ้มครองไปถึงการขนส่งสินค้าทางอากาศและทางบก ซึ่งต่อเนื่องกับการขนส่งทางทะเลด้วย
8	การประกันภัย ขนส่งสินค้า ภายในประเทศ	Inland Transit	การประกันภัยคุ้มครองความเสียหายของสินค้าที่เกิดขึ้นในระหว่างการขนส่งที่อยู่ภายในประเทศ โดยผู้เอาประกันภัยจะต้องเป็นเจ้าของสินค้า ซึ่งอยู่ในฐานะเป็นผู้ขนส่งสินค้าเอง หรือว่าจ้างบริษัทขนส่งเป็นผู้ขนส่งสินค้าด้วยยานพาหนะที่ระบุในกรมธรรม์

ลำดับ	ภาษาไทย	ภาษาอังกฤษ	ความหมาย
9	การประกันภัย ต้นทุนและค่า ระวาง	C.I.F. (Cost Insurance and Freight)	เงื่อนไขการซื้อขายชนิดหนึ่งซึ่งได้ค่าสินค้า หรือบริการ ค่าขนส่ง และค่าประกันภัยสินค้า เอาไว้แล้ว โดยที่ราคาแบบ CIF นี้ จะเป็นราคา ถึงท่าเรือหรือท่าอากาศยานในประเทศไทย ส่วนค่าใช้จ่ายหลังจากนั้น ผู้ซื้อจะเป็น ผู้รับผิดชอบเอง เช่น ค่าดำเนินการพิธีการทาง ศุลกากร ค่าขนส่งจากท่าเรือหรือสนามบิน มายังที่ตั้งของผู้ซื้อ เป็นต้น
10	การประกันภัยตัว เรือและเครื่องจักร	Hull Insurance : Hull and Machinery	เป็นการประกันเพื่อคุ้มครองความสูญเสียหรือ เสียหายต่อตัวเรือและเครื่องจักร รวมถึง อุปกรณ์ ต่าง ๆ บนเรือในกรณีที่เกิดอุบัติเหตุ ต่างๆ ขึ้นระหว่างการติดต่อค้าขายทางเรือ เช่น ภัยจากลมพายุ, เรือเกยตื้น, เรือชนกัน, เรือชน หินโสโครก เป็นต้น และยังหมายความรวมไป ถึงการประกันค่าระวางด้วย ทั้งนี้ ผู้มีหน้าที่ รับผิดชอบจ่ายเบี้ยประกันคือ เจ้าของเรือ หรือ ผู้ปฏิบัติการ ผู้เช่าเรือ
11	การประหยัดต่อ ขนาด	Economies of Scale	ความได้เปรียบที่เกิดขึ้นจากการที่หน่วย ธุรกิจ สามารถผลิตผลผลิตได้ในจำนวนมากขึ้นจน ทำให้ต้นทุนในการผลิตเฉลี่ยต่อหน่วยต่ำลง ได้อย่างไรก็ตามหากการขยายผลผลิตไปกลับ ทำให้ต้นทุนการผลิตผลผลิตสูงขึ้นมาจะ เรียกว่าธุรกิจเกิดการไม่ประหยัดต่อขนาด
12	การส่งสินค้าแบบ เต็มตู้	FCL= Full Container Load	การบรรจุสินค้าเต็มตู้ เป็นการบรรจุสินค้าใส่ตู้ ในลักษณะที่มีเจ้าของคนเดียว ใช้ตู้นั้นได้ เต็มที่โดยไม่ต้องแชร์ตู้กับคนอื่นแบบ LCL ที่ เป็นการบรรจุสินค้าแบบไม่เต็มตู้

ลำดับ	ภาษาไทย	ภาษาอังกฤษ	ความหมาย
13	การโอนเงินทางอิเล็กทรอนิกส์	Electronic Funds Transfer : EFT	การโอนเงินทางอิเล็กทรอนิกส์ (EFT) จะฝากเงินรายได้จาก Ad Exchange ของคุณไว้ในบัญชีธนาคารของคุณในสกุลเงินท้องถิ่นโดยตรงเพื่อความรวดเร็วและทำให้กระบวนการชำระเงินง่ายขึ้น EFT มีให้บริการสำหรับผู้เผยแพร่โฆษณาที่มีที่อยู่การชำระเงินใน ประเทศที่สนับสนุนของเรา
14	ข้อกำหนดการค้าระหว่างประเทศ	Incoterms (International Commercial Terms)	เป็นข้อกำหนดในการส่งมอบสินค้า หรือเงื่อนไขการส่งมอบสินค้า โดยกำหนดเป็นมาตรฐานความหมายการค้าที่ใช้ตกลงในการทำสัญญาซื้อขายระหว่างผู้ซื้อกับผู้ขายที่เป็นสากล ได้รับการดูแลและคุ้มครองโดยสภาหอการค้านานาชาติ (ICC:International Chamber of Commerce) ซึ่งยึดติดกับการค้าสหประชาชาติหลัก เพื่อให้คู่ค้าทั้งผู้ซื้อ และผู้ขายทราบถึงขอบเขตความรับผิดชอบภาระค่าใช้จ่ายและความเสี่ยงต่าง ๆ โดยช่วยให้ทั้งสองฝ่ายที่มีความแตกต่างทางวัฒนธรรมมีความเข้าใจตรงกัน
15	ของต้องจำกัด	RESTRICTED GOODS	ของที่สามารณำเข้า ส่งออก หรือส่งผ่านระหว่างประเทศได้แต่อยู่ในความควบคุมของกฎหมาย และต้องได้รับอนุญาตและปฏิบัติตามข้อกำหนดกำหนดอย่างครบถ้วน เช่น การขอใบอนุญาต หรือการกระทำอื่น ๆ ที่กฎหมายระบุว่าต้องกระทำ มิฉะนั้นจะถือว่าทำผิดตามมาตราพระราชบัญญัติศุลกากรและถูกดำเนินคดีตามกฎหมาย สิ่งของที่ถูกระบุว่าเป็นของต้องจำกัดตามพระราชบัญญัติศุลกากร

ลำดับ	ภาษาไทย	ภาษาอังกฤษ	ความหมาย
16	เขตปลอดอากร	FREE ZONE	เขตพื้นที่ที่กรมศุลกากรอนุมัติให้จัดตั้งเพื่อใช้ในการประกอบอุตสาหกรรม พาณิชยกรรม หรือกิจการอื่นที่เป็นประโยชน์แก่เศรษฐกิจของประเทศ โดยของที่นำเข้าไปในเขตดังกล่าวจะได้รับสิทธิประโยชน์ทางภาษีอากรตามกฎหมายบัญญัติไว้
17	ค่าใช้จ่ายที่เกิดจากค่าน้ำมันเชื้อเพลิงที่สูงขึ้น	B.A.F.(BUNKER ADJUSTMENT FACTOR)	ค่าใช้จ่ายที่เกิดจากค่าน้ำมันเชื้อเพลิงที่สูงขึ้นเป็นค่าใช้จ่ายที่บริษัทเรือเรียกเก็บเพิ่มเติมจากค่าระวางปกติ
18	ค่าใช้จ่ายที่เกิดจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราที่เปลี่ยนแปลงไป	C.A.F.(CURRENCY ADJUSTMENT FACTOR)	ค่าใช้จ่ายที่เกิดจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราที่เปลี่ยนแปลงไป เป็นค่าใช้จ่ายที่บริษัทเรือเรียกเก็บเพิ่มเติมจากค่าระวางปกติ
19	ต้นทุนค่าเสียโอกาส	Opportunity Cost	มูลค่าที่สูญเสีย โอกาส(Chance)รวมทั้งผลประโยชน์ (Benefit) ในการเลือกทำกิจกรรมอย่างหนึ่ง โดยต้นทุนค่าเสียโอกาสนี้จะคิดจากการมูลค่าสูงสุดในกิจกรรมที่ไม่ได้เลือกในขณะนั้น เนื่องจากเราไม่สามารถเลือกทำกิจกรรมทั้งหมดได้ เพราะมีเงื่อนไขหรือปัจจัยต่าง ๆ อย่างเช่น เวลา(Time)เป็นตัวกำหนด
20	ทฤษฎีการค้าระหว่างประเทศสมัยคลาสสิก	Classics Theory	ในสมัยของคลาสสิกนี้จะถือว่าแรงงานเป็นปัจจัยการผลิตที่สำคัญในการกำหนดมูลค่าของสินค้าทฤษฎีที่น่าสนใจคือทฤษฎีการค้าได้เปรียบโดยเด็ดขาดและทฤษฎีการค้าได้เปรียบโดยเปรียบเทียบซึ่งทั้งสองทฤษฎีจะทำการเปรียบเทียบต้นทุนการผลิตของแต่ละประเทศและเลือกผลิตในสินค้าที่ประเทศของตนมีความได้เปรียบในการผลิตมากกว่าหรือประเทศจะเลือกผลิตสินค้าที่ตนถนัด

ลำดับ	ภาษาไทย	ภาษาอังกฤษ	ความหมาย
21	ทฤษฎีการค้าระหว่างประเทศสมัยโอคลาสสิก	Neo-classic Theory	ทฤษฎีการค้าระหว่างประเทศในสมัยนีโอคลาสสิก ได้นำทฤษฎีในสมัยคลาสสิกมาปรับปรุงแก้ไข ทฤษฎีที่น่าสนใจคือ ทฤษฎีการค้าแบบต้นทุนค่าเสียโอกาส (Opportunity Cost) โดยต้นทุนค่าเสียโอกาสจะถูกนำมาเป็นหลักในการพิจารณาเนื่องจากต้นทุนค่าเสียโอกาสในการผลิตสินค้าในแต่ละประเทศสามารถวัดได้จากมูลค่าสูงสุดของสินค้าอื่นที่ประเทศนั้นไม่ได้ผลิต ดังนั้นประเทศจะได้รับประโยชน์ที่สามารถระบายสินค้าที่ผลิตได้มากและซื้อสินค้าที่ตนผลิตได้ไม่พอกับการบริโภคเข้าประเทศ และทฤษฎีการค้าที่พิจารณาปริมาณทรัพยากรธรรมชาติโดยใช้แนวคิดเส้นความเป็นไปได้ในการ
22	ทฤษฎีความได้เปรียบโดยเปรียบเทียบ	Comparative Advantage	การยึดหลักการแบ่งงานกันทำ ประเทศจะผลิตสินค้าที่ตนได้เปรียบโดยเปรียบเทียบที่สูงกว่าเมื่อเปรียบเทียบกับอีกประเทศหนึ่งหรือผลิตสินค้าด้วยต้นทุน ค่าเสียต่ำที่สุด และส่งออกสินค้านี้ไปยังประเทศนั้น ในทางผลิตสินค้าด้วยต้นทุน ค่าเสียต่ำที่สุด และส่งออกสินค้านี้ไปยังประเทศนั้น ในทางค่าเสียโอกาสที่สูงกว่าจากประเทศนั้นการค้าของโลกก็จะเพิ่มขึ้น
23	ท่าสู่ท่า	Port to Port	การขนส่งสินค้าจากท่าเรือหนึ่งไปยังอีกท่าเรือหนึ่ง หรือ สนามบินหนึ่งไปยังอีกสนามบินหนึ่ง โดยการส่งในรูปแบบนี้ซื้อที่บอกอยู่ว่า port-to-port(ท่าหนึ่ง-ไป-ท่าหนึ่ง) มันจะไม่ยึดหยุ่นสักเท่าไร เนื่องจากท่าเรือหรือสถานีมีจำกัด บางเมืองไม่มีท่าเรือ ก็ต้องขนส่งไปลงท่าเรือที่ใกล้ที่สุด และส่งถึงแค่ที่ท่าเท่านั้น

ลำดับ	ภาษาไทย	ภาษาอังกฤษ	ความหมาย
24	นายหน้าในการจัดการผ่านพิธีการศุลกากร	Customs Broker	คือตัวแทนของผู้นำเข้า และผู้ส่งออก ทำหน้าที่ในการดำเนินพิธีการศุลกากรแทน Importer และ Exporter ซึ่งเป็นเจ้าของสินค้า เพื่อการนำสินค้าเข้าหรือส่งออกต่างประเทศ โดยจัดทำใบขนสินค้า ยื่นใบขนสินค้าต่อเจ้าพนักงานศุลกากร เพื่อให้มีการตรวจปล่อยสินค้าที่จะนำเข้ามาหรือส่งออกจากประเทศไทย และชำระค่าภาษีสินค้า นอกจากนี้ยังมีหน้าที่เข้าชี้แจงต่อเจ้าหน้าที่ศุลกากรหากสินค้ามีการเปิดตรวจโดยเจ้าหน้าที่ศุลกากร ปัจจุบันแบ่งเป็น 2 ระดับคือ ตัวแทนออกของรัฐบาล และผู้ชำนาญการศุลกากร
25	นายหน้ารับส่งสินค้า	Freight Forwarder	ผู้ทำหน้าที่แทนผู้นำเข้าและส่งออกสินค้าในเรื่องต่างๆ อาทิเช่น การขนส่ง การจองระวางเรือ การแพ็คสินค้า การดำเนินพิธีการศุลกากรทั้งขาเข้าและขาออก เป็นต้น
26	นำเข้า	Import	การนำสินค้าเข้ามาจากต่างประเทศ โดยสินค้าที่นำเข้ามักเป็นสินค้าที่ไม่มีหรือผลิตในประเทศไม่ได้ เช่น ยารักษาโรค เครื่องจักรต่างๆที่ใช้ในอุตสาหกรรมการผลิต
27	บัญชีรายละเอียดบรรจุหีบห่อ	Packing List	เป็นเอกสารที่ผู้ขายสินค้าออกให้แก่ผู้ซื้อโดยมีรายละเอียดเกี่ยวกับ ชื่อที่อยู่ของผู้ขายและผู้ซื้อรายการสินค้า ปริมาณของสินค้าที่บรรจุไว้ในแต่ละหีบห่อ น้ำหนักและขนาดของหีบห่อ น้ำหนักและปริมาณรวมของสินค้า ใบกำกับการบรรจุหีบ ห่อสินค้าจะมีรายละเอียดส่วนใหญ่มเหมือนกับบัญชีราคาสินค้าแต่จะไม่ระบุราคาสินค้าและจะ จัดทำเป็นแบบฟอร์มเฉพาะหรือจะจัดทำบนกระดาษหัวจดหมายหรือกระดาษเปล่าก็ได้ เช่นเดียวกับบัญชีราคาสินค้า

ลำดับ	ภาษาไทย	ภาษาอังกฤษ	ความหมาย
28	ใบกำกับการบรรจุหีบห่อสินค้า	Packing List	เป็นเอกสารที่ผู้ขายสินค้าออกให้แก่ผู้ซื้อโดยมีรายละเอียดเกี่ยวกับ ชื่อที่อยู่ของของผู้ขายและผู้ซื้อรายการสินค้าปริมาณของสินค้าที่บรรจุไว้ในแต่ละหีบห่อ น้ำหนักและขนาดของหีบห่อ น้ำหนักและ ปริมาณรวมของสินค้า ใบกา กับ การบรรจุหีบห่อสินค้าจะมีรายละเอียดส่วน ใหญ่เหมือนกับบัญชีราคาสินค้าแต่จะไม่ระบุ ราคาสินค้าและจะจัดทำเป็นแบบฟอร์มเฉพาะ หรือจะจัดทำบนกระดาษหัวจดหมายหรือ กระดาษเปล่าก็ได้เช่นเดียวกับนักบัญชีราคา สินค้า
29	ใบกำกับสินค้า	Invoice	ใบแจ้งหนี้หรือใบกำกับสินค้าที่ผู้ขายซึ่งเป็นผู้ ส่งออกในต่างประเทศส่งให้ผู้ซื้อที่อยู่ใน ประเทศเพื่อการเรียกเก็บค่าขายสินค้าหรือเป็น เอกสารกำกับสินค้า
30	ใบจองเรือ	SHIPPING ORDER	ใบจองเรือที่ผู้ส่งออกจะต้องกรอกรายละเอียด ต่างๆ ด้วยตนเอง เพื่อตัวแทนสายเดินเรือจะได้ นำรายละเอียดต่างๆ ไปจัดทำใบตราส่งสินค้า ให้แก่ผู้ส่งออก
31	ใบแจ้งรายละเอียด สินค้าและราคา ออกโดยผู้ซื้อ	Proforma Invoice	ใบเรียกเก็บเงิน ทำหน้าที่บอกราคาสินค้าโดย ผู้ส่งออกจะออกใบนี้ให้กับผู้นำเข้า
32	ใบแจ้งว่าเรือจะมาถึง	ARRIVAL NOTICE	เป็นเอกสารที่ทางตัวแทนเรือ ส่งแจ้ง ลูกค้าว่า กำลังจะมีสินค้ามาถึงปลายทางโดยประมาณ การของวันที่ที่เรือจะเข้าถึงท่าปลายทาง (E.T.A.: ESTIMATE TIME OF ARRIVAL) ในเอกสาร ARRIVAL NOTICE จะระบุวัน ประมาณการที่สินค้าจะ มาถึง, ชื่อเรือ, ท่าเรือ ที่เข้า, เบอร์ B/L, ชื่อผู้รับสินค้า

ลำดับ	ภาษาไทย	ภาษาอังกฤษ	ความหมาย
33	ใบตราส่งสินค้าทางทะเล	Bill of Lading (B/L)	เป็นเอกสารสำคัญที่ใช้แทนหลักฐานการขนส่งสินค้าโดยผู้ขนส่ง เป็นผู้ออกเอกสารให้กับผู้ส่งสินค้าโดย มีเนื้อหาระบุชัดเจนว่าสินค้าคืออะไร จำนวนเท่าไร และสถานที่ปลายทางคือที่ไหน โดยเอกสารนี้จะต้องมีการลงลายมือชื่อ โดยตัวแทนที่ได้รับอนุญาตของผู้ขนส่ง ผู้ส่งสินค้า และผู้รับสินค้า
34	ใบตราส่งสินค้าทางอากาศ	Air Waybill (AWB)	AWB คือ ใบกำกับสินค้าสำหรับการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ โดยมีรายละเอียดบน AWB ดังนี้1. ชื่อสายการบิน2. หมายเลข AWB3. SHIPPER: ชื่อผู้ขนส่งและที่อยู่4. CONSIGNEE: ชื่อผู้รับที่อยู่5. สนามบินต้นทาง6. สนามบินปลายทาง7. หมายเลขเที่ยวบิน8. ปริมาณสินค้า9. น้ำหนักรายการ10. น้ำหนักที่ต้องชำระ11. ค่าขนส่งทางอากาศ ค่าบริการเพิ่มเติม (ค่าน้ำมัน, ค่ารักษาความปลอดภัย ฯลฯ)
35	ใบรับรองแหล่งกำเนิดสินค้า	Certificate Of Origin	เป็นเอกสารใช้เพื่อรับรองสินค้าของผู้ส่งออกว่าส่งออกมาจากประเทศใด และปฏิบัติได้ถูกต้องตามกฎหมายถิ่นกำเนิดสินค้า สืบเนื่องจากหลายๆประเทศมีการใช้มาตรการกีดกันทางการค้า ทำให้เวลานำเข้าสินค้าบางชนิดในบางประเทศนั้น จำเป็นที่จะต้องแสดงว่าสินค้านั้นส่งออกหรือผลิตมาจากประเทศใด หากตรงกับเงื่อนไขก็จะสามารถนำเข้าได้
36	ใบรับสินค้าของนายเรือ	MATE'S RECEIPT	ใบรับสินค้าในเบื้องต้นจากต้นหนของเรือเดินสมุทรเป็นหลักฐานที่จะนำไปให้บริษัทตัวแทนเรือออกใบตราส่งสินค้า
37	ใบส่งปล่อยสินค้า	DELIVERY ORDER	ผู้นำเข้าต้องใช้เอกสารนี้ไปปล่อยผู้สินค้าที่ทำเรือ โดยผู้ออกให้คือผู้ให้บริการขนส่ง

ลำดับ	ภาษาไทย	ภาษาอังกฤษ	ความหมาย
38	ใบส่งปล่อยสินค้า	D/O = Delivery Order	ผู้นำเข้าจำเป็นต้องใช้เอกสารนี้สำหรับนำไปปล่อยผู้สินค้าที่ทำเรือ/ท่าอากาศยาน โดยผู้ที่ออกให้คือผู้ให้บริการขนส่งระหว่างประเทศ
39	ใบแสดงยืนยันรายการสินค้าและราคาออกโดยผู้ขาย	Commercial Invoice	เอกสารที่ผู้ส่งออกจะต้องออกใบนี้ให้กับผู้นำเข้า ใช้สำหรับแนบไปกับเอกสารอื่นเพื่อออกของกับกรมศุลกากร เสร็จอีกนิดว่าในทางปฏิบัติเราอาจเจอปัญหาต่างๆ กับกรมศุลกากรได้ ไม่ว่าจะเป็นเรื่องภาษี เรื่องการนำเข้า ฉะนั้นคนทำ ต้องเตรียมตัวให้พร้อมและหากเป็นไปได้ควรมีคนในบริษัทที่พร้อมเคลียร์หากมีปัญหา
40	ประตูสู่ประตู	Door to Door	การขนส่งจากหน้าประตูหนึ่งไปยังอีกหน้าประตูหนึ่ง หรือแปลเป็นภาษาคนก็คือ การส่งสินค้าจากหน้าบ้านผู้ส่ง ไปยังหน้าบ้านผู้รับ ซึ่งการส่งแบบนี้จะยืดหยุ่นมากกว่าแบบ Port-to-Port เนื่องจากเป็นบริการที่ครบวงจร ทุกอย่างสามารถปรับเปลี่ยนได้ไม่ยาก
41	ผู้นำเข้า	Consignee/Importer	ผู้รับตราส่งสินค้า กรณีซื้อขายโดย L/C จะระบุตามแต่เงื่อนไขใน L/C ว่า TO ORDER หรือระบุเป็นชื่อธนาคารผู้เปิด L/C กรณีซื้อขายตรงโดยไม่ผ่านธนาคารจะระบุชื่อผู้รับสินค้าโดยตรง
42	ผู้รับตราส่งสินค้า	CONSIGNEE	กรณีซื้อขายโดย L/C จะระบุตามแต่เงื่อนไขใน L/C ว่า TO ORDER หรือระบุเป็นชื่อธนาคารผู้เปิด L/C กรณีซื้อขายตรงโดยไม่ผ่านธนาคารจะระบุชื่อผู้รับสินค้าโดยตรง
43	ผู้ส่งสินค้า	SHIPPER	เป็นชื่อผู้ขาย หรือ ผู้ส่งออก ที่ถูกระบุไว้ใน AWB หรือ B/L และ Commercial Invoice (CI) และ Packing List (PL) โดยชื่อในเอกสารทั้งหมดนั้น ต้องเป็นชื่อตรงกัน ถึงจะใช้ได้

ลำดับ	ภาษาไทย	ภาษาอังกฤษ	ความหมาย
44	ผู้ส่งออก	Shipper/Exporter	ผู้ทำหน้าที่ด้านพิธีการเอกสารผ่านธนาคาร พิธีการศุลกากร และบริษัทเรือเดินทะเลหรือบริษัทขนส่งทางเครื่องบิน เพื่อนำสินค้านำเข้าหรือส่งออกไปต่างประเทศรวมถึงการจัดหาไปรับสินค้าจากโกดังลูกค้า นำไปเข้าสู่และรถหัวลากตู้ฯ ไปถึงท่าเรือ Shipping คือ บริษัทที่มีเรือเดินทะเลเป็นของตนเอง รวมถึงตู้คอนเทนเนอร์ ซึ่งมีหน้าที่ติดต่อกับผู้ส่งออกว่ามีปริมาณสินค้าปริมาณเท่าไรจะเช่าเป็นตู้ หรือจะรวมกับสินค้าผู้ส่งออกรายอื่นในตู้ใดตู้หนึ่ง
45	พิธีการศุลกากรนำเข้าในระบบอิเล็กทรอนิกส์แบบไร้เอกสาร	E-Import	การปฏิบัติพิธีการศุลกากร ผู้นำของเข้าหรือตัวแทนสามารถจัดทำใบขนสินค้าขาเข้าผ่านวิธีการรูปแบบอิเล็กทรอนิกส์แทนการจัดทำยื่นส่งรับเอกสาร และการลงลายมือชื่อในกระดาษ โดยสามารถส่งข้อมูลพร้อมลงลายมือชื่ออิเล็กทรอนิกส์ ตามมาตรฐานที่กรมศุลกากรกำหนดผ่านบุคคลผู้เป็นสื่อกลางคือผู้ให้บริการรับส่งข้อมูลทางอิเล็กทรอนิกส์ เพื่อส่งข้อมูลเข้าสู่ระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากร
46	ระบบรหัสแถบเส้น	Barcode System	การนำเทคโนโลยีคอมพิวเตอร์และบาร์โค้ดมาประยุกต์ใช้งานในกระบวนการดำเนินงานทางธุรกิจต่าง ๆ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการทำงาน เพิ่มความถูกต้องแม่นยำ และลดข้อผิดพลาดที่อาจเกิดขึ้นจากการทำงานด้วยวิธีการปกติ อีกครั้งยังสามารถนำข้อมูลที่ได้จากระบบบาร์โค้ด ไปใช้ประโยชน์ต่อยอดได้อีกหลายอย่าง

ลำดับ	ภาษาไทย	ภาษาอังกฤษ	ความหมาย
47	ระบบแลกเปลี่ยนข้อมูลทางอิเล็กทรอนิกส์	Electronic Data Interchange: EDI	ระบบการแลกเปลี่ยนเอกสารทางธุรกิจระหว่างบริษัทคู่ค้า ในรูปแบบมาตรฐานสากล จากเครื่องคอมพิวเตอร์เครื่องหนึ่งไปยังเครื่องคอมพิวเตอร์อีกเครื่องหนึ่ง ซึ่งช่วยให้ เกิดการถ่ายโอนแบบอิเล็กทรอนิกส์สำหรับงานเอกสารที่ใช้เป็นประจําระหว่าง พันธมิตรทางธุรกิจต่างๆ ได้แก่ ใบสั่งซื้อสินค้า บัญชีราคาสินค้า ใบส่งของ ใบยืนยันการซื้อขายระหว่างคู่ค้า รายงานฯลฯ ภายใต้มาตรฐานที่กำหนดไว้
48	รายการบรรจุภัณฑ์	Packing List	เอกสารสำหรับแจ้งว่าสินค้าใด ถูกบรรจุหรือ Packing มาแบบใด อยู่กล่อง โดยใบนี้จะออกโดยผู้ส่งออก
49	สถานที่รับสินค้าต้นทาง	PLACE OF RECEIPT	สถานที่รับสินค้าต้นทาง อาจเป็นคลังสินค้าของผู้ซื้อที่เมืองท่าต้นทาง หรือเป็นท่าเรือส่งออกที่ต้นทาง
50	สถานที่ส่งมอบ	PLACE OF DELIVERY	สถานที่สุดท้ายที่จะส่งมอบสินค้าให้แก่ผู้ซื้อ อาจเป็นคลังสินค้า ณ เมืองท่าปลายทาง หรือคลังสินค้า / สถานที่ทำการของผู้ซื้อที่อยู่ในอีกเมืองหนึ่งหรือในอีกประเทศหนึ่งก็ได้
51	สถานี บรรจุ / ส่งมอบ สินค้าที่ต้นทาง	CFS (CONTAINER FREIGHT STATION)	ผู้ส่งออกต้องนำสินค้าไปส่งมอบให้แก่ตัวแทนสายเดินเรือ ณ ที่ทำการของตัวแทนสายเดินเรือ ซึ่งตัวแทนสายเดินเรือจะทำการบรรจุสินค้าเข้าสู่ตู้คอนเทนเนอร์ด้วยตนเอง โดยจะต้องรับผิดชอบในสินค้าที่ได้รับจากผู้ส่งออกจนกระทั่งสินค้าส่งไปถึงเมืองท่าปลายทาง ตัวแทนสายเดินเรือจะเรียกเก็บค่าบรรจุตู้ จากผู้ส่งออก ที่ปลายทางตัวแทนเรือจะส่งมอบสินค้าให้แก่ผู้นำเข้า ณ ที่ทำการหรือสถานีบริการของตัวแทนเรือ ตัวแทนเรือจะเรียกเก็บค่าเปิดตู้(CFS Charge) จากผู้นำเข้า

ลำดับ	ภาษาไทย	ภาษาอังกฤษ	ความหมาย
52	สถานี ส่งมอบ / รับมอบ ตู้สินค้าที่ ต้นทาง ผู้	CY (CONTAINER YARD)	ส่งออกต้องขอรับตู้คอนเทนเนอร์จากตัวแทน เรือเพื่อนำไปบรรจุสินค้าด้วยตนเอง ณ สถานี ประกอบการของผู้ส่งออกเอง ผู้ส่งออกจะต้อง รับผิดชอบในสินค้าที่บรรจุในตู้คอนเทนเนอร์ จนกระทั่งสินค้าส่งไปถึงเมืองท่าปลายทาง ตัวแทนสายเดินเรือจะระบุใน B/L ว่า Shipper loaded and counted แต่จะไม่เรียกเก็บค่าบรรจุ ตู้จากผู้ส่งออกที่ปลายทางตัวแทนเรือจะส่ง มอบตู้คอนเทนเนอร์ให้แก่ผู้นำเข้า ณ ที่ทำการ หรือสถานีบริการของตัวแทนเรือ ตัวแทนเรือ จะไม่เรียกเก็บค่าเปิดตู้จากผู้นำเข้า
53	สถานีตู้สินค้าICD	I.C.D. (INLAND CONTAINER DEPOT)	สถานีตู้สินค้าICD ที่มีพิธีการศุลกากรทั้ง สินค้าขาเข้าและสินค้าขาออก เรียกว่า โรงพัก สินค้าเพื่อตรวจปล่อยของขาเข้าและบรรจุของ ขาออกที่ขนส่งด้วยตู้คอนเทนเนอร์นอกเขต ทำเนียบท่าเรือ (รพท.) ICD ที่มีพิธีการ ศุลกากรเฉพาะสินค้าขาออก เรียกว่าสถานี ตรวจและบรรจุสินค้าที่เข้าตู้คอนเทนเนอร์เพื่อ การส่งออก
54	สัญลักษณ์/ เครื่องหมาย/ป้าย กำกับสินค้า	Shipping Marks	การจำหน้ากล่องพัสดุรูปแบบหนึ่งที่ระบุ ข้อมูลเกี่ยวกับการบรรจุและรายละเอียด เพิ่มเติมอีกเล็กน้อย เพื่อให้จำแนกได้ว่าสินค้านั้น เป็นของใคร เพื่อให้ง่ายต่อการทำงานและ การตรวจสอบด้วยครับ
55	สินค้าต้องห้าม	PROHIBITED GOODS	ของที่ถูกกำหนดว่าห้ามนำเข้าหรือนำออก นอกราชอาณาจักรแม้กระทั่งห้ามส่งผ่าน โดยเด็ดขาด ตามข้อกำหนดกฎหมาย และหาก ผู้ใดฝ่าฝืนจะถูกดำเนินคดีตามมาตราของ พระราชบัญญัติศุลกากร สินค้าที่ถูกกำหนดว่า เป็นของต้องห้ามตามพระราชบัญญัติศุลกากร

ลำดับ	ภาษาไทย	ภาษาอังกฤษ	ความหมาย
56	สินค้าเทกอง	BULK CARGO	สินค้าที่ขนส่งคราวละมากๆ โดยไม่มีภาชนะบรรจุสินค้า ใช้วิธีขนส่งโดยเทสินค้าลงในระวางเรือใหญ่ เช่น ปุ๋ย มันสำปะหลัง น้ำตาล ถ่านหิน
57	หนังสือคุ้มครองชั่วคราว	Cover Note	เอกสารที่ผู้รับประกันภัยออกให้แก่ผู้เอาประกันภัยเพื่อให้การคุ้มครองชั่วคราว เช่น 30 วัน ในระหว่างที่ผู้รับประกันภัยรอข้อมูลบางอย่างจากผู้ขอเอาประกันภัย หรืออยู่ในระหว่างดำเนินการออกกรมธรรม์ ซึ่งในระหว่างนี้สัญญาประกันภัยย่อมเป็นไปตามข้อความ และเงื่อนไขในหนังสือคุ้มครองชั่วคราวที่ผู้รับประกันภัยออกให้ แต่โดยปกติแล้วจะเป็นเงื่อนไขและข้อคุ้มครองเช่นเดียวกับกรมธรรม์ประกันภัยจะออกให้ภายหลัง ผลของการคุ้มครองตามหนังสือคุ้มครองชั่วคราวจะสิ้นสุดลง ในกรณีที่ผู้รับประกันภัยปฏิเสธการรับประกันภัยหรือผู้รับประกันภัยได้ออกกรมธรรม์ประกันภัยให้แก่ผู้เอาประกันภัยรายนั้นแล้ว หรือระยะเวลาที่ระบุไว้ในหนังสือคุ้มครองชั่วคราวได้สิ้นสุดลง โดยไม่มีการขยายระยะเวลาในหนังสือคุ้มครองชั่วคราวนั้นอีก
58	หนังสือสั่งให้จ่ายเงิน	Letter of credit (L/C)	เอกสารที่มีขึ้นเพื่อยืนยันการชำระเงินในการซื้อขายที่ผู้ซื้อขอให้ธนาคารเป็นผู้ชำระให้แทน เลตเตอร์ออฟเครดิตเป็นวิธีหนึ่งที่ได้รับนิยมนิยเพราะทำให้ผู้ขายมั่นใจว่าจะได้รับเงินค่าสินค้า เลตเตอร์ออฟเครดิตออกโดยสถาบันการเงินตามคำสั่งของผู้ซื้อเพื่อแสดงเป็นหลักประกันการชำระเงิน ผู้ขายสินค้าได้รับเงินเมื่อส่งมอบสินค้า และผู้ซื้อสินค้าจะได้รับสินค้าเมื่อจ่ายเงินค่าสินค้า

ลำดับ	ภาษาไทย	ภาษาอังกฤษ	ความหมาย
59	เอกสารใบรับรองการวิเคราะห์ของผู้ผลิตสินค้า	Certificate of analysis	ใบรับรองการตรวจวิเคราะห์เป็นเอกสารแสดงการตรวจสอบสินค้าทางวิทยาศาสตร์เพื่อให้ทราบถึงส่วนผสมต่างๆที่มีอยู่ในสินค้าและให้การรับรองเป็นเอกสาร ถ้าเป็นอาหารที่บริโภคได้จะวิเคราะห์ออกมาว่า ไม่มีสิ่งเจือปนที่เป็นพิษตามหลักเกณฑ์สากลหรือตามมาตรฐานที่แต่ละประเทศกำหนด ถ้าเป็นเคมีภัณฑ์ก็จะแยกออกมาให้ทราบถึงส่วนที่ผสมอยู่เพื่อสะดวกแก่การนำ สินค้ากล่าวเข้าประเทศ
60	สินค้าถูกวางอยู่บนเรือ ซึ่งสินค้านั้นต้องอยู่ในสภาพเรียบร้อยพร้อมส่งไปยังปลายทาง	CLEAN ON BOARD / CLEAN SHIPPED ON BOARD	เป็นคำที่ระบุใน B/L โดยทั่วไป มีความหมายว่าเรือสินค้าได้รับของไว้บนเรือแล้ว โดยสินค้าอยู่ในสภาพที่เรียบร้อย คำว่า Clean มีความหมายว่าสินค้าอยู่ในสภาพเรียบร้อย ดังนั้น B/L ต้องไม่มี Remark หรือหมายเหตุว่าสินค้าอยู่ในสภาพที่ไม่เรียบร้อย

บทที่ 4

การวิเคราะห์ความก้าวหน้า

จากการศึกษาขั้นตอนการนำเข้าเครื่องเชื่อมและลวดเชื่อม กรณีศึกษา บริษัท ลิงค์ เวิลด์ (ประเทศไทย) จำกัด คณะผู้จัดทำโครงการ ได้เข้าไปศึกษาดูงาน บริษัท ลิงค์ เวิลด์ (ประเทศไทย) จำกัด ณ วันที่ 17 สิงหาคม 2562 เวลา 09.00 น. โดยมีเจ้าหน้าที่นำคณะผู้จัดทำโครงการเข้าเยี่ยมชมโรงงานในส่วนต่าง ๆ คือ ขั้นตอนการจัดเก็บคลังสินค้า คลังวัตถุดิบ ลาน-รับส่งสินค้า และสินค้าที่พร้อมจัดจำหน่าย บริษัท ลิงค์ เวิลด์ (ประเทศไทย) จำกัด ยังเป็น บริษัทผู้นำเข้าเครื่องเชื่อมและลวดเชื่อม ซึ่งเป็นวัสดุและอุปกรณ์ที่จำเป็นอย่างมากในงานช่าง ดังนั้นผู้จัดทำโครงการจึงได้ศึกษาตามวัตถุประสงค์ ดังนี้

1. ขั้นตอนการนำเข้าเครื่องเชื่อม และลวดเชื่อม

- 1.1. เตรียมเอกสาร จัดเตรียมเอกสารและปฏิบัติตามขั้นตอนพิธีการศุลกากรในการนำเข้าสินค้า สำหรับพิธีการชำระอากรปกติ
- 1.2. บันทึกข้อมูลลงในระบบศุลกากรในการตรวจสอบขั้นตอนแรก
- 1.3. กรมศุลกากรออกใบเลขที่สั่งสินค้าขาเข้าและตรวจสอบข้อมูลอย่างละเอียด (ถ้าหากมีข้อผิดพลาดให้ย้อนกลับบันทึกข้อมูลลงในระบบศุลกากรในการตรวจสอบขั้นตอนแรกอีกครั้ง)
- 1.4. นำใบขนสินค้าขาเข้าไปชำระค่าภาษีอากร และวางประกัน
- 1.5. ตรวจสอบข้อมูลและตัวสินค้าก่อนส่งไปยังท่าเรือที่กำหนด โดยยื่นใบขนสินค้าขาเข้ากับใบเสร็จรับเงินที่คลังสินค้าเพื่อปล่อยสินค้า เจ้าหน้าที่ตรวจสอบข้อมูลของสินค้าเพื่อความถูกต้องโดยละเอียดอีกครั้ง เพื่อระบุว่าสินค้านี้จะต้องผ่านการเปิดตรวจหรือยกเว้นการตรวจ หากเป็นใบขนสินค้าขาเข้ายกเว้นการตรวจ ใช้เวลาน้อยมากและปล่อยสินค้าออกจากอารักขาศุลกากร หลังจากนั้นสถานะของการปล่อยสินค้าจะส่งผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ ไปยังท่าเรือและผู้นำเข้า ส่วนสินค้าที่ต้องผ่านการเปิดตรวจตามพิธีการศุลกากร ท่าเรือจะเคลื่อนย้ายสินค้าไปให้เจ้าหน้าที่ตรวจสอบที่ศุลกากร เมื่อเสร็จเรียบร้อยจึงปล่อยสินค้าออกจากอารักขาศุลกากรสินค้าที่ถูกปล่อยออกมาถูกขนส่งไปยังสถานที่ของผู้ประกอบการ เมื่อได้รับผู้ประกอบการควรตรวจสอบความเรียบร้อยของสินค้าทุกครั้ง

Win-Fast Line Ltd		As the Carrier		BILL OF LADING	
1. SHIPPER HEBEI YICHEN INDUSTRIAL GROUP CORPORATION LIMITED NO.1 NORTH YICHEN STREET, GAOCHENG DISTRICT, SHIJIAZHUANG CITY, HEBEI PROVINCE CHINA		4. DOCUMENT NUMBER 4a. B/L NUMBER 141900381071A		5. EXPORT REFERENCES	
2. CONSIGNEE LINKWELD (THAILAND) CO., LTD. 13 SOI LASALLE 56, SUKHUMVIT 105 (LASALLE), BANGNA, BANGNA, BANGKOK 10260 THAILAND		6. TO OBTAIN DELIVERY CONTACT MACPRO EXPRESS CO., LTD. 729/115 RATCHADAPISEK RD, BANGPONGPANG, YANNAWA, BANGKOK 10120, THAILAND. TEL : 662 6838737 (AUTO) FAX : 662 6837252, 662 6838837 ATTN: MS KOB		7. ALSO NOTIFY (Name and Full Address)/DOMESTIC ROUTING/ EXPORT INSTRUCTION/PIER-TERMINAL/ONWARD ROUTING FROM POINT OF DESTINATION	
3. NOTIFY PARTY LINKWELD (THAILAND) CO., LTD. 13 SOI LASALLE 56, SUKHUMVIT 105 (LASALLE), BANGNA, BANGNA, BANGKOK 10260 THAILAND		9. PRE-CARRIAGE BY		10. PLACE OF RECEIPT	
11. VESSEL/VOYAGE NO. AREOPOLIS 0044-088S		12. PORT OF LOADING XINGANG PORT, CHINA		12a. EXCESS LIMIT DECLARATION AS PER CLAUSE 15	
13. PORT OF DISCHARGE BANGKOK, THAILAND		14. PLACE OF DELIVERY BANGKOK, THAILAND		8. NO. OF ORIGINAL B(S)/L THREE	
8a. CONTAINERIZED (Vessel) ☐ Yes ☐ No					
MARKS AND NUMBERS (15)	NUMBER OF PACKAGES (16)	DESCRIPTION OF COMMODITIES in Schedule B detail (17)		GROSS WEIGHT (Kilos) (18)	MEASURE (CBM) (19)
LFC-711 MADE IN CHINA 1 / 22 FLUX CORED WIRE E71T-IC N.W.: 1080KGS/G.W.: 1136KGS QTY: 72 CTNS EISU2118163 20GP EMCVKY7448	22 PALLETS	FLUX CORED WIRE E71T-IC DIA: 1.2MM SHIPPER'S LOAD, COUNT & SEAL (20'GP*1) CONTAINER S.T.C CY-CY FREIGHT PREPAID		25000KGS	17.16CBM
TOTAL NO OF CONTAINERS OR PACKAGES (IN WORDS)		SAY: TWENTY-TWO PALLETS ONLY.			
FREIGHT RATES, CHARGES, WEIGHTS AND/ OR MEASUREMENTS					
SUBJECT TO CORRECTION		PREPAID		COLLECT	
XINGANG, CHINA		2019/8/18		2019/8/18	
SHIPPED ON BOARD DATE: PLACE AND DATE OF ISSUE		2019/8/18		2019/8/18	
RECEIVED by the Carrier in apparent good order and condition, unless otherwise specified for transportation from the place of receipt to the place of delivery subject to the terms and conditions on the front and back pages of WIN-FAST LINE LTD's Bill of Lading. The above mentioned packages said to be marked and numbered, weight, measure, quality, contents and value are declared by the shipper, and are unknown to the Carrier. The delivery will be effected at the above designated place via any route designated by the Carrier. ONE ORIGINAL BILL OF LADING DULY ENDORSED MUST BE SURRENDERED IN EXCHANGE FOR THE GOODS OR THE DELIVERY ORDER. In witness where of the number of Original Bill of Lading stated above has been signed, all of this tenor and date, one of which being accomplished, the other(s) to stand void.		Win-Fast Line Ltd Authorized Signature 01155914			
The contract evidenced by this Bill of Lading is governed by the laws of the People's Republic of China. Any claim or dispute must be determined exclusively by the courts in the People's Republic of China and no other court.					

ภาพที่ 4.2 ใบตราส่งสินค้า

3. นำความรู้ที่ได้รับมาประยุกต์ใช้ในการศึกษาและประกอบอาชีพในอนาคต

3.1 ด้านการศึกษา

เพื่อนำความรู้ที่ได้รับจากการศึกษาและขั้นตอนการออกเอกสารในการนำเข้าเครื่องเชื่อมและลวดเชื่อมมาประยุกต์ใช้กับชีวิตจริงและสามารถประกอบอาชีพได้และเปิดธุรกิจของตัวเองเพราะในการนำเข้าสินค้านั้นจะต้องมีความรู้ในเรื่องเอกสารอย่างแม่นยำ

3.2 ด้านประกอบอาชีพ

เพื่อนำความรู้ที่ได้จากการศึกษาขั้นตอนการนำเข้าเครื่องเชื่อมและลวดเชื่อมมาประยุกต์ใช้ในการประกอบอาชีพด้านการนำเข้าในอนาคต

4. หลักปรัชญาเศรษฐกิจพอเพียงมาปรับใช้ในการลดค่าใช้จ่ายการจัดทำโครงการ

คณะผู้จัดทำได้มีการวางแผนการจัดเตรียมอุปกรณ์ที่จำเป็นต้องใช้โดยการจดยรายการวัสดุอุปกรณ์ที่ต้องใช้ออกมาเพื่อให้ง่ายต่อการจดจำว่ามีสิ่งใดบ้างที่มีอยู่แล้วไม่จำเป็นต้องซื้อและมีสิ่งใดบ้างที่ยังไม่มีเมื่อจดเสร็จเรียบร้อยแล้วต้องมีการปรึกษากันอีกทีเพื่อดูว่ามีอะไรขาดเหลือแล้วจึงจัดเตรียมซื้อของ โดยจะใช้วิธีซื้อแบบพอดิบพอดีกับที่ความต้องการใช้ไม่ให้มากจนเกินไปและไม่น้อยจนเกินไป

บทที่ 5

สรุปและข้อเสนอแนะ

สรุป

จากการเข้าไปศึกษาโครงการขั้นตอนการนำเข้าเครื่องเชื่อมและลวดเชื่อมกรณีศึกษา บริษัท ลิงค์เวิลด์ (ประเทศไทย) จำกัด ได้ให้ความรู้และคำแนะนำที่เป็นประโยชน์ เพื่อนำเอามาจัดทำโครงการทำให้รู้ถึงกระบวนการและเอกสารที่เกี่ยวข้องกับการนำเข้าของสินค้าเครื่องเชื่อมและลวดเชื่อมจากต่างประเทศโดยมีการนำเอาเครื่องเชื่อมและลวดเชื่อมเข้ามาอย่างถูกต้องตามกฎหมาย บริษัท ลิงค์เวิลด์ (ประเทศไทย) จำกัด มีการยื่นข้อมูลใบสินค้าผ่านกรมศุลกากร เมื่อขั้นตอนผ่านกรมศุลกากรแล้วก็ต้องตรวจสอบความเรียบร้อยอีกครั้งหนึ่งเมื่อยื่นใบขนส่งสินค้าสำเร็จแล้วก็จะทำการตรวจสอบข้อมูล ตรวจสอบเช็คสภาพสินค้าที่นำใบสินค้ามาเข้า ไปชำระภาษีอากรและวางเงินประกันที่เกี่ยวข้องและตรวจสอบให้เรียบร้อยก่อนทำการปล่อยสินค้าจนเสร็จ ดังนั้นการนำเข้าสินค้าเป็นการเพิ่มการลงทุน นำมาต่อ ยอดธุรกิจต่าง ๆ ให้มีรายได้เพิ่มมากขึ้น

ข้อเสนอแนะ

1. เมื่อบริษัทเป็นสมาชิกสมาคมชิปปิ้งแห่งประเทศไทย (CTAT) แล้วควรส่งเจ้าหน้าที่ ที่เกี่ยวข้องเข้าประชุมและศึกษาข้อมูลที่เปลี่ยนแปลงอยู่ตลอดเวลา เพื่อเป็นศูนย์กลางความร่วมมือและแลกเปลี่ยน ความคิดเห็นของสมาชิก ในการแก้ปัญหาและอุปสรรคในการดำเนินกิจกรรมลดขั้นตอนกระบวนการนำเข้าที่ล่าช้าและซับซ้อนการลดหย่อนภาษีการนำเข้าเพื่อลดปัญหากระบวนการนำเข้าที่ล่าช้า และเป็นข้อได้เปรียบในการนำเข้าสินค้าต่อคู่แข่งเป็นการเพิ่มประสิทธิภาพในการดำเนินการของบริษัท



ภาพที่ 5.1 การประชุมของสมาคมชิปปิ้งแห่งประเทศไทย

2. บริษัท ควรนำเทคนิคกลยุทธ์และเทคโนโลยีที่ทันสมัย เช่น การดำเนินการพิธีการศุลกากรทางระบบออนไลน์ โดยนำมาประยุกต์ปรับใช้กับธุรกิจ เนื่องจากการติดต่อสื่อสารด้านการนำเข้า จะต้องผ่านการตรวจสอบจากกรมศุลกากรอย่างเคร่งครัดตามกฎหมาย ซึ่งมีความซับซ้อนในการตรวจสอบอย่างละเอียดและอาจทำให้เกิดความล่าช้า ซึ่งบริษัท ฯ ไม่สามารถดำเนินการได้ตามเวลาที่กำหนดจึงส่งผลกระทบต่อ การส่งสินค้าให้แก่ลูกค้า การดำเนินพิธีการศุลกากรผ่านระบบออนไลน์จะช่วยให้การติดต่อสื่อสารและการตรวจสอบเอกสารกับทางศุลกากรมี

ประสิทธิภาพมากขึ้น

3. บริษัท ควรจัดอบรมและสัมมนากับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น จัดอบรมสัมมนากับกระทรวงพาณิชย์ เพื่อสร้างความรู้ ความเข้าใจเกี่ยวกับการนำเข้าชั่วคราวให้กับพนักงานและผู้มีส่วนเกี่ยวข้อง ซึ่งจะส่งผลให้การปฏิบัติงานมีความถูกต้องและรวดเร็วยิ่งขึ้น

4. บริษัท ควรชักชวนหรือรณรงค์ให้พนักงานศึกษาความรู้เกี่ยวกับหลักการของปรัชญาเศรษฐกิจพอเพียงและในขณะเดียวกันก็สนับสนุนให้คณะผู้บริหารของบริษัท นำเอาปรัชญาเศรษฐกิจพอเพียงไปปรับใช้ในการบริหาร วางแผน ขั้นตอนการทำงาน เพื่อนำไปเผยแพร่ให้กับพนักงานและสามารถนำไปปฏิบัติให้สอดคล้องกับการทำงานได้

ข้อเสนอแนะของคณะกรรมการผู้เชี่ยวชาญ

1. เอกสารรูปเล่มดี
2. ขนาดตัวเลขหน้าควรใช้อักษร Angsana New
3. ตรวจสอบความหนาตัวอักษร

บรรณานุกรม

- กนก เหล่าพานิช. (2557). **ความคิดเห็นของผู้ประกอบกิจการต่อการให้บริการของสำนักงานศุลกากรเขตปลอดอากรอมตะนคร จังหวัดชลบุรี**. วิทยานิพนธ์รัฐประศาสนศาสตร์มหาบัณฑิต (การบริหารทั่วไป), มหาวิทยาลัยบูรพา.
- กนกพร ชัยประสิทธิ์. (2559). **ทฤษฎีการค้าระหว่างประเทศ**. วิทยานิพนธ์ปริญญาโทมหาบัณฑิต สาขาวิชาการตลาดและการจัดการ, มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลธัญบุรี.
- กรมศุลกากร. (2560). **พิธีการนำเข้าศุลกากร**. ค้นข้อมูล 4 กันยายน 2562, จาก <http://www.customs.go.th/>.
- กรมศุลกากร. (2560). **สิทธิประโยชน์ทางภาษีอากร**. ค้นข้อมูล 4 กันยายน 2562, จาก <http://www.customs.go.th/>.
- จุฑานุช บุณตสินวัฒนกุล. (2556). **การประยุกต์ใช้สายธารแห่งคุณค่าเพื่อปรับปรุงกระบวนการพิธีการนำเข้าทางศุลกากรภายในเขตปลอดอากร กรณีการออกในขนสินค้า**. วิทยานิพนธ์ปริญญาโทมหาบัณฑิต สาขาวิชาการจัดการโลจิสติกส์, มหาวิทยาลัยบูรพา.
- ชวากัญ กังอุบล. (2557). **ความคิดเห็นของผู้ประกอบการต่อหลักเกณฑ์ส่งเสริมการลงทุนเพื่อการส่งออกในนิคมอุตสาหกรรมบ้านหว้า (ไฮเทค)**. วิทยานิพนธ์ปริญญาโทพัฒนาสังคมภาคพิเศษ, มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์.
- รัชฎ์ลักษณ์ เจริญศักดิ์. (2552). **การดำเนินคดีศุลกากร ศึกษาแนวทางในการกำหนดโทษสำหรับความผิดอาญาศุลกากร**. วิทยานิพนธ์นิติศาสตร์ปริญญาโทมหาบัณฑิต คณะนิติศาสตร์, มหาวิทยาลัยจุฬาลงกรณ์.
- วิกิพีเดีย สารานุกรมเสรี. (2561). **เลตเตอร์ออฟเครดิต**. ค้นข้อมูล 4 กันยายน 2562, จาก <https://th.wikipedia.org/wiki/>.
- วิชณี เทียบแก้ว. (2557). **ผลกระทบของความตกลงการค้าเสรีไทย-อินเดียที่มีต่อประเทศไทย**. วิทยานิพนธ์ปริญญาโทมหาบัณฑิต สาขาวิศวกรรมศาสตร์, มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์.
- มนัส สิ้นสิน. (2558). **การศึกษาความเป็นไปได้ในการลงทุนโครงการก่อสร้างลานจอดรถยนต์ให้เข้าในพื้นที่ Free Zone กรณีศึกษา บริษัท เอ็ม เอส โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด**. วิทยานิพนธ์ปริญญาโทมหาบัณฑิต สาขาการจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทาน คณะโลจิสติกส์, มหาวิทยาลัยบูรพา.

ภาคผนวก

ภาคผนวก ก
ใบบันทึกการปฏิบัติโครงการ

ภาคผนวก ข

ภาพบรรยากาศในการศึกษาดูงานภายใน
บริษัท ลิงค์เวิลด์ (ประเทศไทย) จำกัด



ภาพที่ 1 ฟังบรรยายประวัติบริษัท



ภาพที่ 2 ฟังบรรยายเรื่องขั้นตอนการนำเข้าสินค้าและเอกสารต่าง ๆ



ภาพที่ 3 เดินชมบริเวณคลังสินค้า



ภาพที่ 4 เดินชมชั้นวางสินค้าและวิธีการเก็บสินค้า



ภาพที่ 5 ถ่ายรูปรวมกับผู้จัดการและเจ้าหน้าที่ฝ่ายคลังสินค้า



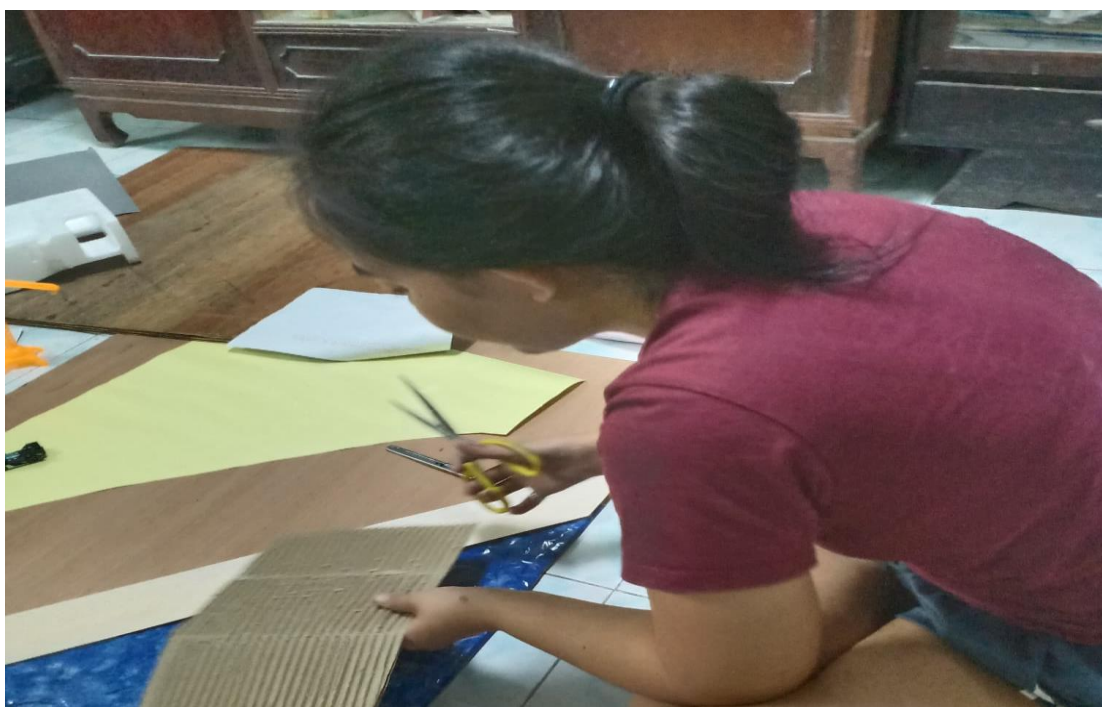
ภาพที่ 6 ถ่ายรูปกับหัวหน้าคลังสินค้า

ภาคผนวก ค

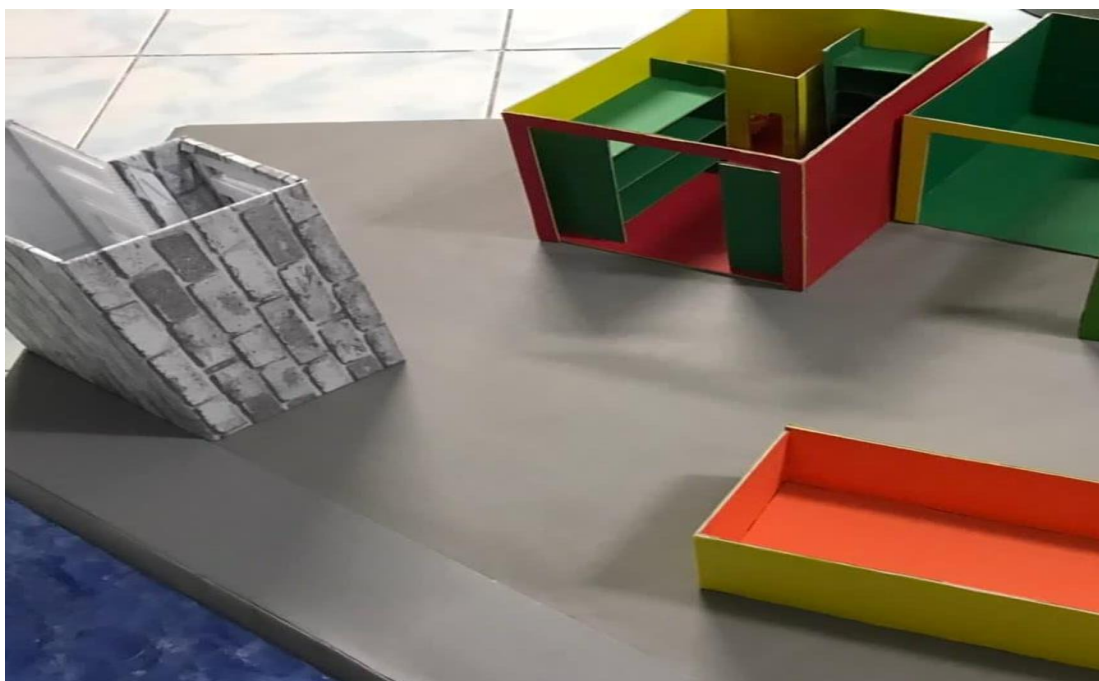
ขั้นตอนการทำโมเดล



นำไม้อัดมาวัดให้ได้ขนาดตามที่กำหนด 80 ซม.x80 ซม. แล้วตัด



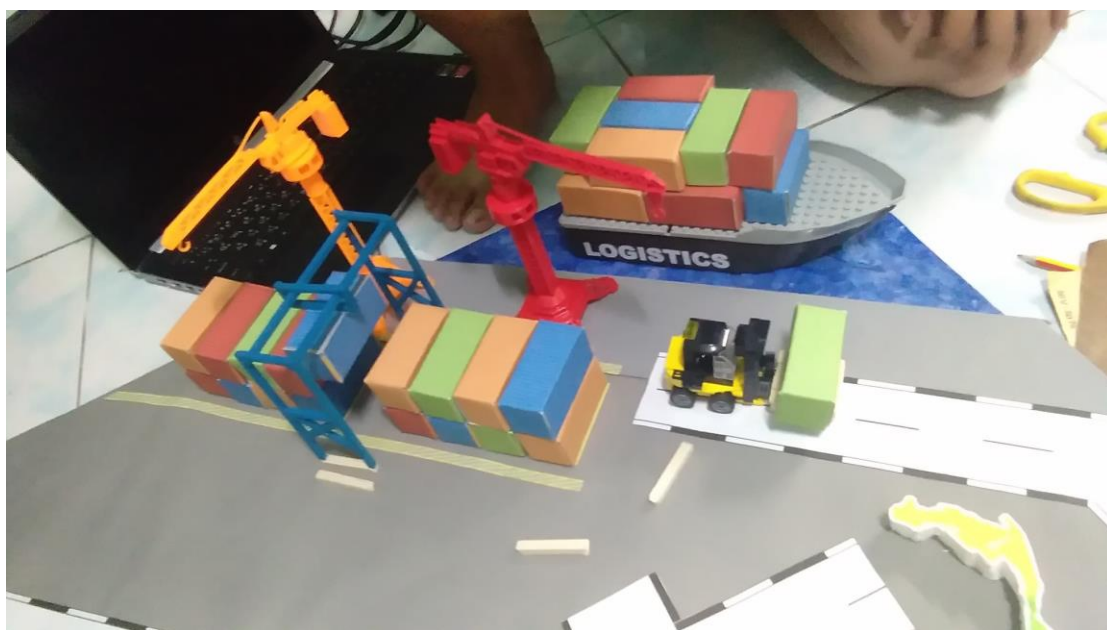
ตัดกระดาษเตรียมขึ้นรูปกลึงสินค้า



จัดวางคลังสินค้าและกรมศุลกากร



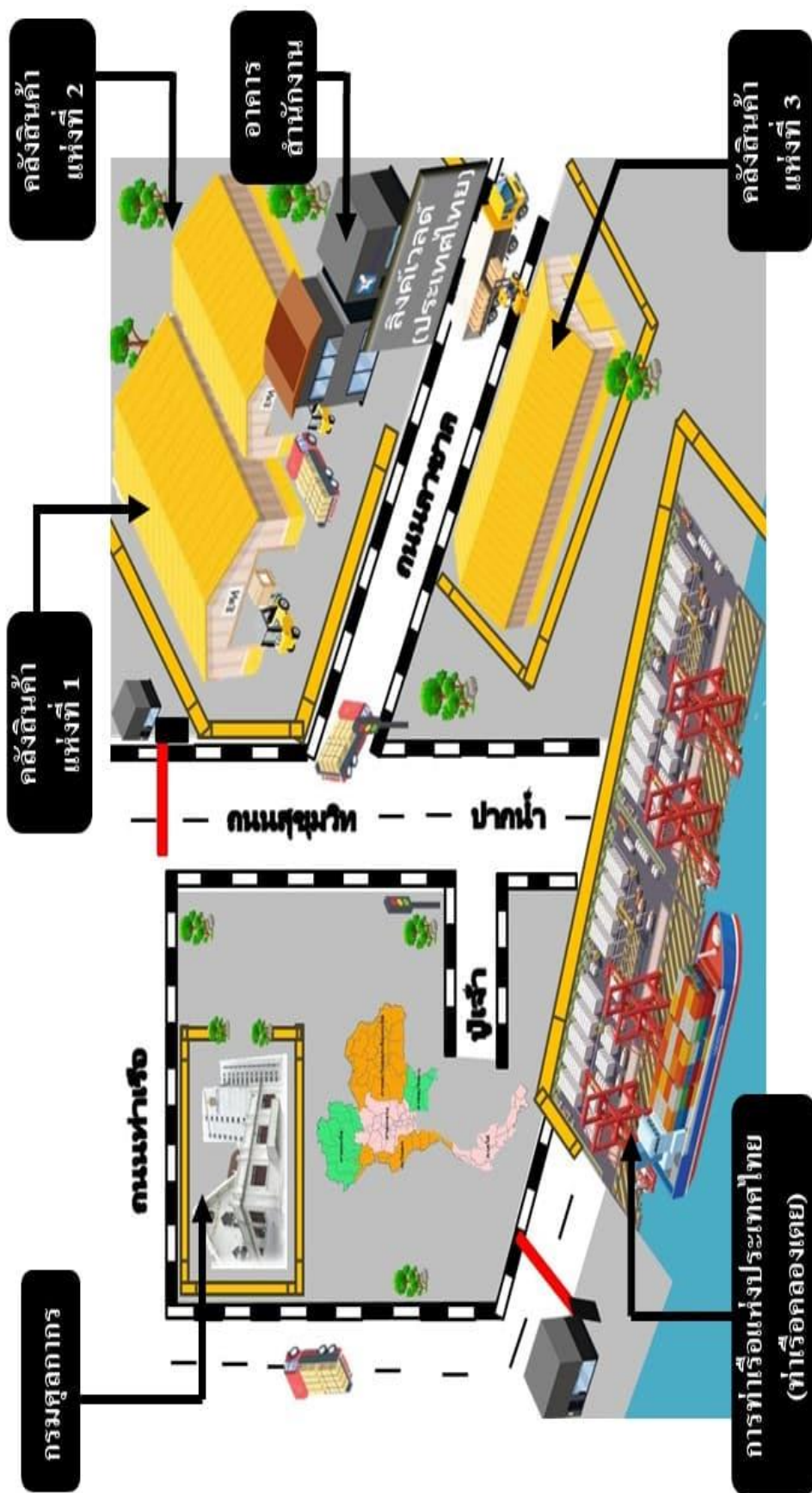
ทำการติดถนนแผนที่ประเทศไทย คลังสินค้า และกรมศุลกากร



ทำท่าเรือและประกอบตู้คอนเทนเนอร์



นำโมเดลที่เตรียมไว้ทั้งหมดมาประกอบ



ผังโมเดล



ภาพโมเดลที่เสร็จสมบูรณ์

ภาคผนวก ง

งบประมาณในการจัดทำโครงการ

งบประมาณในการจัดทำโครงการ

ลำดับ	รายการ	ราคา (บาท)
1	กระดาดชานอ้อย	80
2	กระดาดแข็ง	15
3	หลอดไฟ สายไฟ สวิตช์ไฟ	320
4	ไม้อัด	200
5	กระดาดสติ๊กเกอร์สีขาว	250
6	สติ๊กเกอร์ใส	35
7	แท่งกาว	60
8	แผ่นอะคริลิกใส	200
9	ถ่าน AA	50
10	รางถ่าน	50
11	ไม้ไผ่ดิม	50
12	โฟมแผ่น	60
13	โมเดลของเล่น	400
14	เทปกาว กระดาษสี	200
15	ของตกแต่ง	70
16	แผ่นฟิวเจอร์บอร์ด	50
	รวม	2,090

ประวัติคณะผู้จัดทำ



ชื่อ นางสาววิภาวดี จูทังคะ
ปวส. 2/23 เลขที่ 1
รหัสนักศึกษา 36004
ที่อยู่ 1326 ม.9 ถ.เทพารักษ์ อ.เมือง
จ.สมุทรปราการ 10270
เบอร์โทร 0628284455
E-Mail : Vimaple@gmail.com



ชื่อ นางสาวธัญญารัตน์ พวงเขียว
ปวส. 2/23 เลขที่ 13
รหัสนักศึกษา 41122
ที่อยู่ 84 ม.4 ต.บางโปรง อ.เมือง
จ.สมุทรปราการ 10270
E-Mail : thanyakik07@gmail.com