



การศึกษากระบวนการนำเข้าแม่สีจากประเทศมาเลเซีย
กรณีศึกษา บริษัทนิปปอนเพนต์เดคโคเรทีฟ โคทติ้ง (ประเทศไทย) จำกัด
The Study of the Process of Importing the Primary Colors from Malaysia.
Case Study : Nippon Paint Decorative Coatings (Thailand) Co., Ltd.

จัดทำโดย

นางสาวปราณี	แสงสว่าง
นายพีรพงษ์	สงวนงาม

โครงการนี้เป็นส่วนหนึ่งของวิชาโครงการ หลักสูตรประกาศนียบัตรวิชาชีพชั้นสูง
สาขาวิชาการจัดการโลจิสติกส์
วิทยาลัยเทคโนโลยีอรรถวิทย์พัฒนการ
ปีการศึกษา 2562



การศึกษากระบวนการนำเข้าแม่สีจากประเทศมาเลเซีย
กรณีศึกษา บริษัทนิปปอนเพนต์เดคโคเรทีฟ โคทติ้ง (ประเทศไทย) จำกัด
The Study of the Process of Importing the Primary Colors from Malaysia.
Case Study : Nippon Paint Decorative Coatings (Thailand) Co., Ltd.

โดย 1. นางสาวปราณี แสงสว่าง
2. นายพีรพงษ์ สงวนงาม

.....
คณะกรรมการอนุมัติให้เอกสารโครงการฉบับนี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษา วิชา
โครงการตามหลักสูตรประกาศนียบัตรวิชาชีพชั้นสูง (ปวส.) สาขาวิชาการจัดการโลจิสติกส์ วิทยาลัย
เทคโนโลยีอรรถวิทย์พัฒนการ (ATC)

.....
(อาจารย์ ยุพิน รอดไผ่ล้อม)
อาจารย์ที่ปรึกษา

.....
(อาจารย์ ยุพิน รอดไผ่ล้อม)
หัวหน้าสาขาวิชาการจัดการโลจิสติกส์

บทคัดย่อ

การศึกษากระบวนการนำเข้าแม่สีจากประเทศมาเลเซีย
 กรณีศึกษา บริษัทนิปปอนเพนต์เดคโคเรทีฟ โททิง (ประเทศไทย) จำกัด
 The Study of the Process of Importing the Primary Colors from Malaysia.
 Case Study : Nippon Paint Decorative Coatings (Thailand) Co., Ltd.

ผู้จัดทำโครงการ	1. นางสาวปราณี	แสงสว่าง
	2. นายพิรพงษ์	สงวนงาม
อาจารย์ที่ปรึกษา	อาจารย์ยุพิน รอดไผ่ล้อม	
สาขาวิชา	สาขาวิชาการจัดการโลจิสติกส์	
สถาบัน	วิทยาลัยเทคโนโลยีอรรถวิทย์พัฒนชยการ ปีการศึกษา 2562	

.....

บทคัดย่อ

ศึกษากระบวนการนำเข้าแม่สีจากประเทศมาเลเซีย กรณีศึกษาบริษัทนิปปอนเพนต์เดคโคเรทีฟโททิง (ประเทศไทย) จำกัด ซึ่งจะได้รู้วิธีการกระบวนการการนำเข้าแม่สี จากประเทศมาเลเซียและปัญหาอุปสรรคและวิธีการแก้ไขปัญหาของกระบวนการการนำเข้าแม่สี เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการนำเข้าได้อย่างมีประสิทธิภาพ

จากการศึกษาผู้จัดทำได้ศึกษาเนื้อหาข้างต้นที่กล่าวมาทั้งหมดทำให้ทางคณะผู้จัดทำได้นำเอาโปรแกรม Microsoft Word เข้ามาช่วยในการจัดทำรูปเล่มโครงการให้มีความถูกต้องแม่นยำและโปรแกรม PowerPoint ซึ่งเข้ามาช่วยในเรื่องของการสร้างงานนำเสนอ รวมถึงโปรแกรม Google Sketch Up เป็นโปรแกรมสำหรับสร้างแบบจำลอง 3D เข้ามาช่วยในการสร้างโมเดล 3D ในส่วนของการนำเข้าของบริษัทนิปปอนเพนต์ เดคโคเรทีฟ โททิง (ประเทศไทย) จำกัด ในการนำเสนองานได้เป็นอย่างดี

จากการที่ได้ศึกษาเนื้อหาข้างต้นที่ได้กล่าวมาทั้งหมดทางคณะผู้จัดทำจึงได้ทำการรวบรวมข้อมูลและประโยชน์ที่ได้รับจากการศึกษากระบวนการนำเข้าแม่สีจากประเทศมาเลเซียทางคณะผู้จัดทำจึงมีข้อเสนอแนะให้ทางบริษัทแจ้งไปทาง suppliers ให้ปรับปรุงระบบการดำเนินการให้มีประสิทธิภาพและให้ทางบริษัทจะต้องเช็คจำนวนสินค้าในสต็อกเพื่อทำการสั่งซื้อสินค้าล่วงหน้า

กิตติกรรมประกาศ

โครงการฉบับนี้ประสบความสำเร็จล่วงไปได้ด้วยดี เพราะความอนุเคราะห์ในการให้ข้อมูลของบริษัทนิปปอนเพนต์เคเค โครทีฟ โคทติ้ง (ประเทศไทย) จำกัด ทั้งนี้ขอขอบคุณอาจารย์ ยุพิน รอดไผ่ล้อม ที่ให้คำปรึกษาข้อเสนอแนะและให้คำแนะนำในการแก้ไขปัญหาต่างๆ คณะผู้จัดทำขอกราบขอบพระคุณด้วยความเคารพอย่างสูงมา ณ ที่นี้ด้วย

ขอขอบคุณคณาจารย์ในสาขาการจัดการโลจิสติกส์ทุกท่านที่ให้ความรู้และคำแนะนำที่เป็นประโยชน์ตลอดจนได้รับความห่วงใยแก่คณะผู้จัดทำตลอดระยะเวลาในวิทยาลัยเทคโนโลยีอรรถวิทย์พัฒนชการ

ขอขอบพระคุณ คุณสมใจ วุฒิสกุลชัย ผู้จัดการทั่วไป บริษัทนิปปอนเพนต์เคเค โครทีฟ โคทติ้ง (ประเทศไทย) จำกัด ที่กรุณาอนุญาตให้คณะผู้จัดทำทำการศึกษาและให้ความสะดวกในการรวบรวมข้อมูลเป็นอย่างดี รวมทั้งผู้ที่ให้ข้อมูลทุกท่าน รวมถึงความร่วมมือในการตอบคำถามต่างๆ

ขอขอบคุณเพื่อนๆ ร่วมหลักสูตรใน สาขาการจัดการโลจิสติกส์ที่ให้ความช่วยเหลือและเป็นกำลังใจซึ่งกันและกันมาโดยตลอด

สุดท้ายนี้คณะผู้จัดทำโครงการหวังเป็นอย่างยิ่งว่าโครงการฉบับนี้จะเป็นประโยชน์ไม่มากนักน้อย สำหรับผู้อ่านและผู้สนใจในการทำโครงการฉบับนี้ต่อไป หากมีข้อผิดพลาดประการใด คณะผู้จัดทำขออภัยมาไว้ ณ ที่นี้

คณะผู้จัดทำ

สารบัญ

	หน้า
บทคัดย่อ	(1)
กิตติกรรมประกาศ	(2)
สารบัญ	(3)
สารบัญภาพ	(6)
บทที่ 1 บทนำ	1
หลักการและเหตุผล	1
วัตถุประสงค์	2
ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	2
บทที่ 2 ประวัติบริษัทและการดำเนินธุรกิจ	3
ประวัติบริษัท	3
ผังองค์กร	5
แผนที่	6
นโยบาย วิสัยทัศน์ คุณภาพและมาตรฐาน	6
ผลิตภัณฑ์และภาพประกอบ	9
บทที่ 3 แนวคิดและทฤษฎีที่เกี่ยวข้อง	
แนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับกระบวนการนำเข้า	31
- การนำเข้า (import)	31
- ความรู้ทั่วไปเกี่ยวกับการนำเข้าสินค้า	32
- ขั้นตอนการนำเข้าสินค้าประกอบด้วย	33
- โครงสร้างการนำเข้าของไทย	34
- การค้าระหว่างประเทศ	35
- สาเหตุของการเกิดการค้าระหว่างประเทศ	37
- ลักษณะทางภูมิศาสตร์	38
- นโยบายการลงทุนของรัฐบาล	39
- ทฤษฎีการได้เปรียบโดยสมบูรณ์	40

สารบัญ (ต่อ)

	หน้า
แนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับพิธีการทางกรมศุลกากรการนำเข้า	45
- พิธีการศุลกากรนำเข้าทางบกในการนำเข้าสินค้า	45
- เอกสารที่ใช้เป็นข้อมูลในการจัดทำใบขนสินค้าขาเข้า	46
- การชำระภาษีอากร	47
- การลงทะเบียนกับกรมศุลกากร	48
- พิธีการศุลกากรนำเข้าทางเรือ	49
- ขั้นตอนการปฏิบัติพิธีการนำเข้าสินค้าทางเรือ	50
แนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับการประกันภัยการนำเข้าสินค้า	52
- การรับของจากอรัรักษศุลกากรในระบบ E-Import	52
- ขั้นตอนการทำประกันภัย	53
- การเลือกซื้อความคุ้มครองสำหรับการประกันภัยการขนส่งสินค้า	54
- หลักฐานในการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทน	57
- ประโยชน์ของการประกันภัยสินค้า	59
แนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับเงื่อนไขทางการค้า	60
นิยามคำศัพท์	70
บทที่ 4 การวิเคราะห์สภาพปัญหา	80
กระบวนการการนำเข้าแม่สีจากประเทศมาเลเซีย	80
เอกสารและมาตรการกระบวนการการนำเข้าแม่สีจากประเทศมาเลเซีย	80
ปัญหาอุปสรรคและวิธีการแก้ไขปัญหของกระบวนการนำเข้าแม่สี	83
นำความรู้ไปประยุกต์ใช้กับการศึกษาต่อและการประกอบอาชีพ	83
นำหลักปรัชญาเศรษฐกิจพอเพียงมาประยุกต์ใช้ในการจัดทำโครงการ	83
บทที่ 5 สรุปและข้อเสนอแนะ	84
สรุป	84
ข้อเสนอแนะ	85

สารบัญ (ต่อ)

บรรณานุกรม

ภาคผนวก

ภาคผนวก ก. ใบบันทึกการปฏิบัติงาน

ภาคผนวก ข. ภาพบรรยากาศในการศึกษาดูงานบริษัทนิปปอนเพนต์

ภาคผนวก ค. ผังโมเดลและขั้นตอนการจัดทำโมเดล

ภาคผนวก ง. งบประมาณในการดำเนินการ

ภาคผนวก จ. ประวัติผู้จัดทำ

สารบัญภาพ

	หน้า
ภาพที่ 2.1 ป้ายหน้าบริษัท นิปปอนเพนต์	4
ภาพที่ 2.2 ผังองค์กร	5
ภาพที่ 2.3 แผนที่บริษัทนิปปอนเพนต์	6
ภาพที่ 2.4 นิปปอนเพนต์ คัลเลอร์ชิลด์ พลัส	9
ภาพที่ 2.5 นิปปอนเพนต์ เวเธอร์บอนด์ เฟล็กซ์	10
ภาพที่ 2.6 นิปปอนเพนต์ ทรีปรีมียม	11
ภาพที่ 2.7 นิปปอนเพนต์ ทรี-อิน-วัน	12
ภาพที่ 2.8 นิปปอนเพนต์ วินิลเอกซ์ ไฮบริด ชิลด์	13
ภาพที่ 2.9 นิปปอนเพนต์ วินิลเอกซ์ อะคริลิก เอ็กซ์ทรีม	14
ภาพที่ 2.10 นิปปอนเพนต์ เอ็กซ์ทรีม เอ็กซ์ทรีม	15
ภาพที่ 2.11 นิปปอนเพนต์ ซุปเปอร์เซฟ	16
ภาพที่ 2.12 นิปปอนเพนต์ จูเนียร์ 99	17
ภาพที่ 2.13 นิปปอนเพนต์ นิโอชิลด์ สเปเชียล	18
ภาพที่ 2.14 นิปปอนเพนต์ ไวรัสการ์ด	19
ภาพที่ 2.15 นิปปอนเพนต์ แอร์แคร์	20
ภาพที่ 2.16 นิปปอนเพนต์ เฮลท์แคร์	21
ภาพที่ 2.17 นิปปอนเพนต์ วินิลเอกซ์ ไฮบริดแคร์	22
ภาพที่ 2.18 นิปปอนเพนต์ วินิลเอกซ์ อะคริลิก อินทรีม	23
ภาพที่ 2.19 นิปปอนเพนต์ ไฮบริด โกลด์	24
ภาพที่ 2.20 นิปปอนเพนต์ อะควา อีพ็อกซี่	25
ภาพที่ 2.21 นิปปอนเพนต์ ทิมเบอร์ ฟินิช	26
ภาพที่ 2.22 นิปปอนเพนต์ ทิมเบอร์ เลด	27
ภาพที่ 2.23 นิปปอนเพนต์ 5200 วอล ชิลเลอร์	28
ภาพที่ 2.24 นิปปอนเพนต์ 5100 วอล ชิลเลอร์	29
ภาพที่ 2.25 นิปปอนเพนต์ เอ็กซ์เซล สปีด พอร์เมอร์	30

สารบัญภาพ (ต่อ)

	หน้า
ภาพที่ 3.1 ทรัพยากรธรรมชาติ	38
ภาพที่ 3.2 ลักษณะทางภูมิศาสตร์	38
ภาพที่ 3.3 การผลิต	39
ภาพที่ 3.4 การเลือกซื้อความคุ้มครองการประกันภัย	54
ภาพที่ 4.1 ภาพแสดงเอกสารคำกับการโอนย้ายสินค้า	81
ภาพที่ 4.2 ภาพแสดงเอกสารการโอนสินค้าเพื่อการขาย	81
ภาพที่ 4.3 ภาพแสดงบัญชีราคาสินค้า	82
ภาพที่ 4.4 ตัวอย่างเอกสาร FROM D	82

บทที่ 1

บทนำ

หลักการและเหตุผล

การนำเข้าสินค้าในปัจจุบันมีการขยายตัวเติบโตมากขึ้นตามความเติบโตทางเศรษฐกิจของประเทศ และการตกลงทางการค้าว่าด้วยการค้าเสรี โดยมีหลักการที่พยายามลดอุปสรรคทางการค้าลงโดยเฉพาะการลดหย่อนหรือการยกเว้นภาษีระหว่างคู่สัญญา เนื่องจากขั้นตอนการนำเข้าสินค้านั้นมีขั้นตอนที่ยุ่งยากและมีปัญหาทางด้านต้นทุนผู้ประกอบการธุรกิจการนำเข้าสินค้าจะต้องทำความเข้าใจและศึกษาข้อปฏิบัติให้ถูกต้องเพื่อให้การประกอบธุรกิจนำเข้าสินค้าเป็นไปอย่างสะดวกและได้รับผลสำเร็จคุ้มค่ากับความตั้งใจการลงทุนการนำเข้าสินค้ามาจากต่างประเทศโดยสินค้านำเข้ามักเป็นสินค้าที่ไม่มีหรือผลิตในประเทศไม่ได้ เช่น เครื่องจักรต่างๆ ที่ใช้ในอุตสาหกรรมการผลิต กิจกรรมธุรกิจทุกประเทศไม่ว่าจะเป็นขนาดใหญ่หรือเล็ก การนำเข้าสินค้าต้องมีระบบและวิธีการต่างๆ ที่จะนำมาใช้ในการบริหารระบบการนำเข้าสินค้าเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการทำงาน

อย่างไรก็ตามการนำเข้าแม่สีจากประเทศมาเลเซียมาขายในประเทศไทยเนื่องจากสินค้าที่ผลิตจากประเทศมาเลเซียมีความแตกต่างมีเอกลักษณ์สินค้ามีคุณภาพดี ดังนั้นบริษัทนิปปอนเพนต์ เดคโคเรทีฟ ไลต์ติ้ง (ประเทศไทย) จำกัด จึงมีการนำเข้าแม่สีจากประเทศมาเลเซียเพื่อส่งออกไปให้ลูกค้าไปกับผลิตภัณฑ์สีสำเร็จรูปทั้งลูกค้ารายย่อยรวมถึงลูกค้ากลุ่มโมเดิร์นเทรดและกลุ่มผู้รับเหมาทั่วทั้งประเทศ

ดังนั้นคณะผู้จัดทำจึงทำการศึกษากระบวนการการนำเข้าแม่สีจากประเทศมาเลเซียกรณีศึกษาบริษัทนิปปอนเพนต์ เดคโคเรทีฟ ไลต์ติ้ง (ประเทศไทย) จำกัด โดยจะนำความรู้ที่ได้รับมาเป็นแนวทางในการทำการศึกษานำเข้าให้ได้มากที่สุดมาใช้ในการชีวิตประจำวันและจะนำประสบการณ์ความรู้ความเข้าใจมาเป็นแบบอย่างที่ดีในการศึกษาและประกอบอาชีพในอนาคต

วัตถุประสงค์

1. เพื่อศึกษากระบวนการการนำเข้าแม่สี จากประเทศมาเลเซีย กรณีศึกษาบริษัท นิปอนเพนต์ เดคโคเรทีฟ ไล้ทติ้ง (ประเทศไทย) จำกัด
2. เพื่อศึกษาเอกสารและมาตรการการนำเข้าแม่สี จากประเทศมาเลเซีย กรณีศึกษา บริษัทนิปอนเพนต์เดคโคเรทีฟ ไล้ทติ้ง (ประเทศไทย) จำกัด
3. เพื่อศึกษาปัญหาอุปสรรคและวิธีการแก้ไขปัญหาของกระบวนการการนำเข้าแม่สี กรณีศึกษาบริษัทนิปอนเพนต์เดคโคเรทีฟ ไล้ทติ้ง (ประเทศไทย) จำกัด
4. เพื่อนำความรู้ที่ได้รับไปใช้ในการศึกษาต่อและประกอบอาชีพในอนาคต
5. เพื่อนำหลักปรัชญาเศรษฐกิจพอเพียงด้านความมีเหตุผลมาใช้ในการจัดทำโครงการ

ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

1. เข้าใจกระบวนการการนำเข้าแม่สี จากประเทศมาเลเซีย กรณีศึกษาบริษัท นิปอนเพนต์ เดคโคเรทีฟ ไล้ทติ้ง (ประเทศไทย) จำกัด
2. รู้เอกสารและมาตรการการนำเข้าแม่สี จากประเทศมาเลเซีย กรณีศึกษาบริษัท นิปอนเพนต์ เดคโคเรทีฟ ไล้ทติ้ง (ประเทศไทย) จำกัด
3. รู้ปัญหาและวิธีการแก้ไขปัญหาของกระบวนการการนำเข้าแม่สีจากประเทศ มาเลเซีย กรณีศึกษาบริษัทนิปอนเพนต์ เดคโคเรทีฟ ไล้ทติ้ง (ประเทศไทย) จำกัด
4. สามารถใช้เป็นแนวทางในการศึกษาต่อและประกอบอาชีพในอนาคต
5. สามารถประยุกต์ใช้หลักปรัชญาเศรษฐกิจพอเพียงด้านความมีเหตุผลมาใช้ในการจัดทำโครงการได้อย่างมีประสิทธิภาพ

บทที่ 2

ประวัติบริษัทและการดำเนินธุรกิจ

บริษัทนิปปอนเพนต์ เดคโคเรทีฟโคทติ้ง (ประเทศไทย) จำกัด ทำการผลิตสีทาผลิตภัณฑ์สารเคมีสำหรับเคลือบผิวโลหะที่ใช้ในการก่อสร้างและอุตสาหกรรม สีตกแต่ง สีป้องกันสนิม สีฝุ่น สีจุ่มด้วยกระแสไฟฟ้า สีอุตสาหกรรมอื่นๆ ตลอดจนวัตถุดิบและภาชนะบรรจุที่ใช้เกี่ยวกับผลิตภัณฑ์ดังกล่าว มีหัวข้อที่จะศึกษาดังต่อไปนี้

1. ประวัติความเป็นมาของบริษัท
2. รูปภาพป้ายหน้าบริษัท
3. ผังองค์กร
4. แผนที่
5. นโยบายวิสัยทัศน์ คุณภาพและมาตรฐาน
6. ผลิตภัณฑ์และภาพประกอบ

1. ประวัติความเป็นมาของบริษัท

บริษัทนิปปอนเพนต์ (ประเทศไทย) จำกัด เป็นบริษัทที่ร่วมทุนระหว่าง บริษัทนิปปอนเพนต์ จำกัด (ประเทศญี่ปุ่น) ผู้ที่มีประสบการณ์ในธุรกิจสีในประเทศญี่ปุ่นมาตั้งแต่ปี ค.ศ 1881 และเป็นหนึ่งในผู้นำในธุรกิจสีของโลก และบริษัทนิปปะ โซลคิง อินเตอร์เนชั่นแนล จำกัด (ประเทศสิงคโปร์) ซึ่งเป็นบริษัทที่มีความเชี่ยวชาญในการบริหาร

ปี พ.ศ. 2510 ได้มีการจัดตั้งโรงงานแห่งแรกที่อำเภอพระประแดง จังหวัดสมุทรปราการ เป็นโรงงานที่ทำการผลิตและจำหน่าย เช่น สีทาอาคาร สีพื้นซ่อมรถยนต์ สีสเปรย์ สีเพื่อการอุตสาหกรรมหนักและอื่นๆ

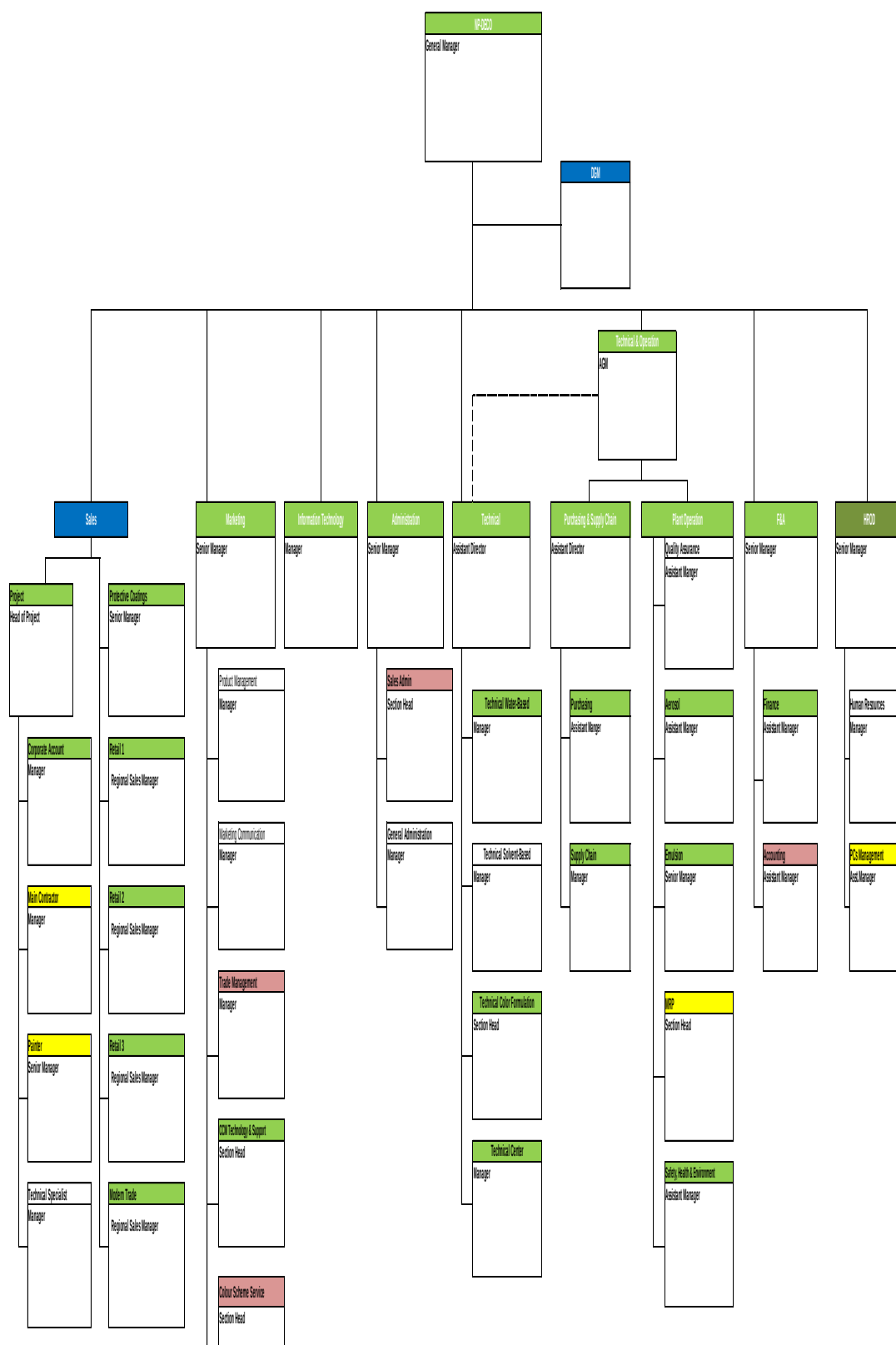
ปี พ.ศ. 2537 ได้มีการจัดตั้งโรงงานแห่งที่สองขึ้น ที่นิคมอุตสาหกรรม บางประกง เฟส2 เพื่อขยายกำลังการผลิตให้เพียงพอับความต้องการของกลุ่มลูกค้าและเพื่อให้การบริหารจัดการที่มุ่งเน้นการพัฒนาผลิตภัณฑ์และการให้บริการ สำหรับโรงงานอุตสาหกรรม บริษัทได้ทำการย้ายกระบวนการผลิตและจำหน่ายสีสำหรับโรงงานอุตสาหกรรมเช่น สีสำหรับอุตสาหกรรมรถยนต์ อุตสาหกรรม รถจักรยานยนต์ อุตสาหกรรมเครื่องใช้ไฟฟ้า และอุตสาหกรรมอื่นๆ ที่มีการใช้สีในกระบวนการผลิต ไปดำเนินการที่โรงงานบางประกง ปี พ.ศ. 2550 ได้มีการก่อสร้างโรงงานแห่งที่สามบนเนื้อที่53ไร่ ซึ่งถือเป็นโรงงานที่ผลิตสีพ่นรถยนต์ โดยใช้น้ำเป็นตัวทำละลายแห่งแรกในประเทศไทย ซึ่งโรงงานนี้สร้างขึ้นเพื่อตอบสนองความต้องการในการเอาใจต่อสิ่งแวดล้อม และการช่วยลดสภาวะโลกร้อน

2. รูปภาพป้ายหน้าบริษัท นิปปอนเพนต์ เดคโคเรทีฟโคทติ้ง (ประเทศไทย) จำกัด



ภาพที่ 2.1 ป้ายหน้าบริษัท นิปปอนเพนต์ เดคโคเรทีฟโคทติ้ง (ประเทศไทย) จำกัด

3. ผังองค์กร



ภาพที่ 2.2 ผังองค์กร

4. แผนที่



ภาพที่ 2.3 แผนที่บริษัทนิปปอนเพนต์ เคทีพีโคทติ้ง (ประเทศไทย) จำกัด

5. นโยบาย วิสัยทัศน์ คุณภาพและมาตรฐาน

บริษัท นิปปอนเพนต์ เคทีพีโคทติ้ง (ประเทศไทย) จำกัด และบริษัทในเครือ เราไม่ได้มุ่งเน้นที่จะแสวงหาผลกำไรทางธุรกิจแต่เพียงอย่างเดียว แต่เรายังได้ให้ความสำคัญเรื่อง ความรับผิดชอบต่อสังคมมาโดยตลอด ซึ่งจุดยืนของบริษัท เรื่องการสร้าง ความรับผิดชอบต่อสังคม และองค์กรนั้นเป็นปัจจัยหลักที่เรายึดถือปฏิบัติตลอดมาเรามุ่งเน้นการมีส่วนร่วม เพื่อเสริมสร้าง กิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับความรับผิดชอบต่อสังคมและองค์กร นั้นเป็นจุดสำคัญของความเป็นอันหนึ่งอันเดียวกันขององค์กรที่จะสร้างคุณประโยชน์ให้สังคม

โดยเฉพาะอย่างยิ่งความรับผิดชอบต่อสังคมและองค์กรเราซึ่งได้ให้ความสำคัญในกระบวนการสร้างความสัมพันธ์กับทุกคน ตั้งแต่ผู้ร่วมทุน ผู้บริหารไปจนถึงพนักงานทุกระดับทุกคนเป็นส่วนหนึ่งของสังคมและองค์กรของเรา ดังนั้นการทำให้คนเหล่านี้มีความสุขถือเป็นความรับผิดชอบต่อสังคมเราทางหนึ่งนโยบายของ นิปปอนเพนต์กรุ๊ป ประกอบด้วย 9 พันธกิจหลักที่เรายึดถือและเชื่อมั่นว่าเป็นสิ่งที่ปฏิบัติแล้วจะทำให้สังคมและองค์กรมีความสุข ดังต่อไปนี้

ทางด้านเศรษฐกิจ

1. เพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์ทั้งแผนงานระยะยาวและแผนงานประจำปี
2. ให้ความสำคัญให้การพัฒนาสินค้าและการบริการที่เป็นประโยชน์กับสังคม สร้างความน่าเชื่อถือและให้ความพึงพอใจสูงสุดกับผู้ใช้ผลิตภัณฑ์และคำนึงถึงการใช้งานที่ปลอดภัยและไม่ส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม
3. ยึดมั่นในการทำธุรกิจอย่างถูกต้องตามกฎหมายและกฎข้อบังคับต่างๆทั้งภายในและภายนอกประเทศญี่ปุ่นมีการดำเนินธุรกิจตามหลักจริยธรรมและการปฏิบัติที่เหมาะสมโดยมีพื้นฐานอยู่บนความเสมอภาค ความโปร่งใสและยึดถือแนวทางการแข่งขันแบบเสรี
4. ให้ความสำคัญในความเป็นปัจเจกบุคคลและความแตกต่างมุ่งมั่นในเรื่องของความปลอดภัยมีการสร้างแรงจูงใจในการทำงานที่เหมาะสมคำนึงถึงนโยบายเรื่องการให้โอกาสแก่ผู้ที่มีความสามารถและการให้ผลตอบแทนที่ดีเมื่อทำภารกิจบรรลุเป้าหมายเรายินดีที่จะช่วยพนักงานให้มีชีวิตที่ดียิ่งขึ้น
5. ในการทำธุรกิจในโลกยุคปัจจุบันเราเน้นเรื่องความเคารพต่อวัฒนธรรมและประเพณีมุ่งมั่นที่จะสร้างความกลมเกลียวร่วมกับสภาพเศรษฐกิจของสังคมและชุมชนยึดถือการปฏิบัติอย่างมีระเบียบวินัยปฏิบัติตามกฎหมายแรงงานอย่างเคร่งครัดและเอาใจใส่เรื่องการบริหารแรงงานให้ถูกต้องเหมาะสม

ทางด้านสังคม

1. ตระหนักถึงการติดต่อสื่อสารกันระหว่างสังคมซึ่งเป็นส่วนสำคัญสำหรับกลุ่มบริษัทนิปปอนเพนต์ ในการรับใช้สังคม มีการนำเสนอข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับบริษัทอย่างเป็นกลางและสม่ำเสมอระหว่างผู้ถือหุ้นผู้บริหารและพนักงานนอกจากนั้นเรายังเอาใจใส่เรื่องการนำเสนอข้อมูลต่างๆที่อาจจะมีผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมอย่างถูกต้องและเป็นธรรม
2. พยายามหลีกเลี่ยงการมีปฏิสัมพันธ์กับกลุ่มบุคคลหรือกิจกรรมใดๆที่เป็นเหมือนการต่อต้านกฎระเบียบทางสังคม และพยายามที่จะต่อต้านการกระทำความผิด หากว่ามีการกระทำนั้นเกิดขึ้น

ทางด้านสิ่งแวดล้อม

1. บริษัท นิปปอนเพนต์ (ประเทศไทย) จำกัด ตระหนักถึงสภาพแวดล้อมในปัจจุบันที่เป็นสิ่งสำคัญส่วนหนึ่งที่จะทำให้กลุ่มบริษัทนิปปอนเพนต์ สามารถดำเนินงานกิจกรรมต่างๆ ได้ เช่น การออกแบบผลิตภัณฑ์ที่คำนึงถึงสิ่งแวดล้อมเป็นหลัก คำนึงถึงการปกป้องระบบนิเวศวิทยาของโลกและมุ่งมั่นที่จะอนุรักษ์แหล่งพนักงานและทรัพยากรต่างๆ อย่างจริงจังและจริงใจ

2. มีการพัฒนาผลิตภัณฑ์ที่ส่งผลกระทบต่อสภาพแวดล้อมให้น้อยที่สุดอีกทั้งยังได้มีการคิดค้นวิทยาการและเทคโนโลยีเพื่อลดผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นได้ต่อสภาพแวดล้อม นอกจากนี้ บริษัทยังได้มีการพิจารณาปัจจัยที่เกี่ยวกับ สภาพแวดล้อม สุขภาพและความปลอดภัยของอายุการใช้งานของผลิตภัณฑ์ทั้งหมดเพื่อความปลอดภัยของสังคม

วิสัยทัศน์

“ มุ่งสู่ความเป็นผู้นำในธุรกิจสี ที่มีการพัฒนาตนเองอย่างไม่หยุดยั้ง และรวดเร็ว จนเป็นที่ยอมรับและกล่าวขวัญกันอย่างกว้างขวางในประเทศไทย ”

บริษัทนิปปอนเพนต์ (ประเทศไทย) จำกัด ได้นำวิสัยทัศน์มาเป็นจุดเริ่มต้นในการตั้งเป้าหมายในระดับองค์กรและระดับบุคคลเพื่อให้การทำงานของพนักงานทุกเป็นไปในแนวทางเดียวกันและช่วยให้เกิดการทำงานเป็นทีม โดยมีสำนึกและยึดมั่นในเป้าหมายของบริษัทเป็นหลักในการที่จะมุ่งสู่ความเป็นผู้นำในธุรกิจสีในประเทศไทย

6. ผลิตภัณฑ์และภาพประกอบ

สีทาอาคารสีทับหน้าผนังภายนอก

1. นิปปอนเพนต์ คัลเลอร์ชิลด์ พลัส



ภาพที่ 2.4 นิปปอนเพนต์ คัลเลอร์ชิลด์ พลัส

เทคโนโลยี Micro penetration Power ช่วยให้อนุสีแทรกซึมได้ลึกถึงผิวผนังปูนชั้นใน จึงทนทานต่อสภาวะอากาศที่รุนแรง ช่วยป้องกันการเสื่อมสภาพของพื้นผิวพร้อมเทคโนโลยีโซลาร์เฟล็ก (Solareflect Technology) ที่ช่วยสะท้อนความร้อนได้สูงสุด 95% ป้องกันสีซีดจางและยังช่วยให้เย็นสบาย

เกรด	เกรดพรีเมียม
ฟิล์มสี	กึ่งเงา, เหลือบเงา
พื้นที่การทา	36- 48 ตารางเมตร/แกลลอน/เที่ยว
คุณสมบัติ	- สามารถสะท้อนความร้อนได้ดีเยี่ยม ช่วยลดอุณหภูมิในบ้าน - ปกป้องผนัง ไม่ให้สีกร่อนจากทุกสภาวะ - ยึดเกาะแน่น ทนทาน สีไม่หลุดล่อน - ทนทานต่อคราบเชื้อราและตะไคร่น้ำได้ดีเยี่ยม - กลิ่นอ่อน เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม ปราศจากสารปรอทและตะกั่ว

2. นิปปอนเพนต์ เวเธอร์บอนด์ เฟล็กซ์ / แอดวานซ์



ภาพที่ 2.5 นิปปอนเพนต์ เวเธอร์บอนด์ เฟล็กซ์ / แอดวานซ์

สีน้ำอะคริลิก 100% ถูกออกแบบมาเพื่อความทนทานที่ยาวนานโดยเฉพาะการทนทานต่อสภาวะอากาศที่รุนแรงและรวมไปถึงการทนทานต่อคราบด่าง คราบขี้เกลือ ฟุ้งผง เชื้อรา และตะไคร่น้ำได้อย่างดีเยี่ยม และยังใช้งานง่าย กลบพื้นผิวได้ดี สามารถใช้ได้ทั้งภายนอกและภายใน

เกรด	เกรดอัลตราพรีเมียม
ฟิล์มสี	กึ่งเงา, เนียน
พื้นที่การทา	40-45ตารางเมตร/แกลลอน/เที่ยว
คุณสมบัติ	- ทนทานต่อสภาวะอากาศที่รุนแรง ช่วยลดการเสื่อมสภาพของ พื้นผิว - ทนทานต่อการเกิดคราบเกลือได้ดีเยี่ยมที่เป็นสาเหตุของปัญหาสีซีดจาง - ทนทานต่อเชื้อราและตะไคร่น้ำ - ทนทานต่อรังสียูวี สีไม่ซีดจาง และไม่เสื่อมเป็นฟุ้งผง - ทนทานและปกป้องยาวนาน 15 ปี

3. นิปปอนเพนต์ ทริปเปิ้ลชิลด์



ภาพที่ 2.6 นิปปอนเพนต์ ทริปเปิ้ลชิลด์

สีน้ำอะคริลิก 100 % ที่พัฒนาสูตรให้มีการปกป้องพื้นผิวด้วยเทคโนโลยีชั้นสูง Triotech protections จากประเทศญี่ปุ่น เพื่อช่วยการปกป้องบ้านให้สวยงามทนทานนาน 10 ปี ด้วยฟิล์มสีทนทานต่อสภาวะอากาศ เชื้อรา คราบด่าง และคราบเกลือ ช่วยยืดอายุสิ่งแวดล้อม ปราศจากสารปรอทและตะกั่ว

เกรด	เกรดพรีเมียม
ฟิล์มสี	กึ่งเงา, เหลือบเงา
พื้นที่การทา	36- 48 ตารางเมตร/แกลลอน/เที่ยว
คุณสมบัติ	- สามารถสะท้อนความร้อนได้ดีเยี่ยม ช่วยลดอุณหภูมิในบ้าน - ปกป้องผนัง ไม่ให้สีกร่อนจากทุกสภาวะ - ยึดเกาะแน่น ทนทาน สีไม่หลุดล่อน - ทนทานต่อคราบเชื้อราและตะไคร่น้ำได้ดีเยี่ยม - กลิ่นอ่อน เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม ปราศจากสารปรอทและตะกั่ว

4. นิปปอนเพนต์ ทรี-อิน-วัน



ภาพที่ 2.7 นิปปอนเพนต์ ทรี-อิน-วัน

สีน้ำอะคริลิก ชนิดยืดหยุ่น เป็นสีน้ำคุณภาพสูง เพื่อการแก้ปัญหาผิวผนังปูนอย่างครอบคลุม กลบพื้นผิวได้ดีเยี่ยม เจดสีสวยทนทาน ไม่ซีดจาง ไม่เป็นฝุ่นผง ไม่ผสมสารปรอท ตะกั่ว และโลหะหนัก ปลอดภัยต่อผู้ใช้และสภาพแวดล้อม

เกรด	เกรดพรีเมียม
ฟิล์มสี	กึ่งเงา
พื้นที่การทา	19-22ตารางเมตร/แกลลอน/เที่ยว
คุณสมบัติ	- ฟิล์มสีเรียบเนียนและยืดหยุ่น ช่วยปกปิดรอยแตกกลายางาได้ดีเยี่ยม - ทนทานต่อการเกิดคราบด่างได้ดีเยี่ยม ป้องกันการเกิดคราบด่างและคราบขาวบนผนัง - ป้องกันน้ำซึมเข้าผนังได้ดี ช่วยให้สีไม่บวมพอง - ทนทานต่อการขัดถูได้ดี สามารถเช็ดล้างทำความสะอาดได้ - กลิ่นอ่อน เป็นเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม ปราศจากสารปรอทและตะกั่ว

5. นิปปอนเพนต์ วินิเล็กซ์ ไฮบริด ชิลด์



ภาพที่ 2.8 นิปปอนเพนต์ วินิเล็กซ์ ไฮบริด ชิลด์

สีน้ำอะคริลิก 100% ผสานไฮบริด อะคริลิก นาโนเทคโนโลยี ให้โมเลกุลสีละเอียดพิเศษระดับนาโน แทรกซึมลึกถึงเนื้อปูนชั้นใน ให้การยึดเกาะที่แน่นหนาเป็นพิเศษ เพิ่มความทนทาน เหมาะอย่างยิ่งสำหรับการทาตกแต่งภายนอกและภายในอาคาร ที่ต้องการความทนทานต่อสภาวะอากาศเป็นพิเศษ

เกรด	เกรดพรีเมียม
ฟิล์มสี	กึ่งเงา
พื้นที่การทา	30-35 ตารางเมตร/แกลลอน/เที่ยว
คุณสมบัติ	- การยึดเกาะดีเยี่ยม ช่วยป้องกันปัญหาสีหลุดลอก - ทนทานต่อสภาวะอากาศได้ดี ช่วยให้ฟิล์มสีทนทาน ยาวนาน - ป้องกันการเกิดเชื้อราและตะไคร่น้ำ - เช็ดล้างทำความสะอาดได้ - กลิ่นอ่อน เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม ปราศจากสารปรอทและตะกั่ว

6. นิปปอนเพนต์ วินิเล็กซ์ อะคริลิก เอ็กซ์ทรีเรีย



ภาพที่ 2.9 นิปปอนเพนต์ วินิเล็กซ์ อะคริลิก เอ็กซ์ทรีเรีย

สีน้ำอะคริลิก 100% คุณภาพมาตรฐานอุตสาหกรรม ผลิตจากกาวอะคริลิกชั้นสูง ผสานไฮบริด อะคริลิก นาโนเทคโนโลยี ทำให้ได้กาวที่มีอนุละเอียดระดับนาโน เพื่อเพิ่มพลังการยึดเกาะและการแทรกซึมลึกถึงเนื้อชั้นใน ทำให้ทนทนต่อสภาวะแวดล้อม

เกรด	เกรดกลาง
ฟิล์มสี	ด้าน
พื้นที่การทา	30-35 ตารางเมตร/แกลลอน/เที่ยว
คุณสมบัติ	- ทนทานทุกสภาวะอากาศ ช่วยให้สีทนทาน ยาวนาน - ทนทานต่อการเกิดด่างและคราบเกลือ ไม่ทำสีซีดจาง - ป้องกันสีหลุดล่อน เพราะมีการยึดเกาะที่ดี - ราคาประหยัด คุณภาพมาตรฐาน - เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม ปราศจากสารปรอทและตะกั่ว

7. นิปปอนเพนต์ เอ็กซ์ทราวี เอ็กซ์ทรีเรีย



ภาพที่ 2.10 นิปปอนเพนต์ เอ็กซ์ทราวี เอ็กซ์ทรีเรีย

สีน้ำพลาสติกอะคริลิกคุณภาพสูง ที่คิดค้นและพัฒนาเพื่อตอบสนองความเปลี่ยนแปลง และความต้องการของยุคสมัย เพิ่มประสิทธิภาพในการกลบพื้นผิว ด้วยเนื้อสีที่เข้มข้น จึงสามารถกลบพื้นผิวได้ดี และเพิ่มความสว่างสดใสของเฉดสี ด้วยฟิล์มสีที่เรียบเนียนและส่วนผสมพิเศษที่ให้เฉดสีสว่างขึ้นอย่างนุ่มนวล เนรมิตให้บ้านสีขาวไม่ซ้ำใคร และยังช่วยเพิ่มความสดชื่นให้ผู้อยู่อาศัยอีกด้วย ช่วยยืดอายุสีให้สวยงามนานยิ่งขึ้น

เกรด	เกรดกลาง
ฟิล์มสี	ด้าน
พื้นที่การทา	30-36 ตารางเมตร/แกลลอน/เที่ยว
คุณสมบัติ	- กลบพื้นผิวดีเยี่ยม ช่วยประหยัดทั้งงบประมาณและเวลา - ฟิล์มสีเรียบเนียน สวยงาม - ทนทานต่อต่างได้ดี ช่วยยืดอายุสีให้สวยงามนานยิ่งขึ้น - กลิ่นอ่อน เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม

8. นิปปอนเพนต์ ซูเปอร์เซฟ



ภาพที่ 2.11 นิปปอนเพนต์ ซูเปอร์เซฟ

สีผลิตจากกาวอะคริลิก 100% เพิ่มประสิทธิภาพการยึดเกาะ ทนทาน คุณภาพสูง อนุภาคสีหนาแน่นฟิล์มสีเรียบเนียน ภายใต้มาตรฐานอุตสาหกรรม (มอก.) ในราคาประหยัด

เกรด	เกรดประหยัด
ฟิล์มสี	ด้าน
พื้นที่การทา	30-35 ตารางเมตร/แกลลอน/เที่ยว
คุณสมบัติ	- ช่วยป้องกันสีหลุดลอก ให้การยึดเกาะได้ดี - ทนทานต่อคราบเชื้อราและตะไคร่น้ำได้ดี - ฟิล์มสีเรียบเนียน - ราคาประหยัด คุณภาพมาตรฐาน

9. นิปอนเพนต์ จูเนียร์ 99



ภาพที่ 2.12 นิปอนเพนต์ จูเนียร์ 99

สีที่ออกสูตรพิเศษ เพื่อให้ได้ฟิล์มสีที่มีคุณภาพดีในราคาย่อมเยาให้ฟิล์มสีเรียบทนต่อเชื้อรา มีการยึดเกาะพื้นผิวดีและใช้งานง่าย สีสวยงามนาน

เกรด	เกรดประหยัด
ฟิล์มสี	ด้าน
พื้นที่การทา	30-34 ตารางเมตร/แกลลอน/เที่ยว
คุณสมบัติ	- ช่วยป้องกันสีหลุดลอก ให้การยึดเกาะได้ดี - ทนทานต่อเชื้อราและตะไคร่น้ำได้ดี - ฟิล์มสีเรียบเนียน - ราคาย่อมเยา

10. นิปปอนเพนต์ นิโอชีลด์ สเปลช



ภาพที่ 2.13 นิปปอนเพนต์ นิโอชีลด์ สเปลช

สีนิปปอนเพนต์ นิโอชีลด์ สเปลช อัลตราพรีเมียม สีน้ำอะคริลิกแท้ 100 % ให้ฟิล์มสีสวยงามแบบกึ่งเงา เป็นสีที่คุ้มค่าทั้งเรื่องราคาและคุณภาพ ด้วยเอกซ์ตรา ไทเทเนียม ช่วยปกป้องพื้นผิวจากมลภาวะ และสภาพอากาศที่รุนแรง ทนต่อการขีดข่วนเช็ดล้างทำความสะอาดได้ง่าย จึงเหมาะอย่างยิ่งสำหรับทาผนังทั้งภายนอกและภายใน

เกรด	เกรดกลาง
ฟิล์มสี	กึ่งเงา
พื้นที่การทา	สำหรับพื้นผิว ปูนฉาบ คอนกรีต งานก่ออิฐ แผ่นกระเบื้องใยหินอื่นๆ เป็นต้น
คุณสมบัติ	- ใ้การยึดเกาะดี ฟิล์มสีไม่หลุดล่อน - ทนทานต่อทุกสภาวะ ช่วยให้ฟิล์มสีทนทานยาวนาน - ป้องกันการเกิดเชื้อราและตะไคร่น้ำ - ทนทานต่อคราบด่างและคราบเกลือได้ดี - สามารถเช็ดล้างทำความสะอาดได้ โดยไม่ทำให้ฟิล์มสีเสื่อมสภาพ - ปลอดภัยและปราศจากสารปรอท และตะกั่วปลอดภัยต่อทุกคนในครอบครัว

ผลิตภัณฑ์สีทาภายใน

1. นิปปอนเพนต์ ไวรัสการ์ด



ภาพที่ 2.14 นิปปอนเพนต์ ไวรัสการ์ด

สีน้ำอะคริลิก สำหรับภายใน ด้วยเทคโนโลยี ซิลเวอร์ ไอออน (Silver-ion) เป็นประจุเงินที่สามารถยับยั้งการแพร่กระจายและการเจริญเติบโตของเชื้อไวรัสและแบคทีเรียโดยการขัดขวางระบบการทำงานของเซลล์เชื้อราตายไป ช่วยต่อการดูแลรักษา ฟิล์มสีเรียบเนียน สวยงาม

เกรด	เกรดพรีเมียม
ฟิล์มสี	เหล็อบเงา
พื้นที่การทา	10-12 ตารางเมตร/ลิตร/เที่ยว
คุณสมบัติ	- ทำลายและยับยั้งเชื้อไวรัสและแบคทีเรีย ที่เป็นสาเหตุของโรคมือเท้าปาก (HFMD) และไข้หวัดใหญ่ (H1N1) - สารระเหยต่ำ (Low VOCs) ไร้กลิ่นขณะทาเมื่อแห้งสามารถเข้าอยู่ได้ - ผ่านการทดสอบประสิทธิภาพจากATS LABS จากสหรัฐอเมริกา - สามารถเช็ดล้างทำความสะอาดได้ดีเยี่ยม - ฟิล์มสีเรียบเนียนหรูหรา - กลิ่นอ่อนและสารระเหยต่ำ ปลอดภัยต่อสิ่งแวดล้อมและผู้อยู่อาศัย

2. นิปปอนเพนต์ แอร์แคร์



ภาพที่ 2.15 นิปปอนเพนต์ แอร์แคร์

สีในฝันสำหรับคนที่รักสุขภาพ สิ่งแวดล้อม ด้วยเทคโนโลยีแอคทีฟ คาร์บอน (Active Carbon Technology) ซึ่งเป็นนวัตกรรมที่ช่วยฟอกอากาศให้สะอาดและสดชื่น เช็ดล้างคราบสกปรกต่างๆ ได้ดีเยี่ยม ไม่ผสมสารปรอท และตะกั่ว

เกรด	เกรดพรีเมียม
ฟิล์มสี	เหลือบเงา
พื้นที่การทา	37-45 ตารางเมตร/แกลลอน/เที่ยว
คุณสมบัติ	- สามารถกำจัดสารมลพิษฟอร์มัลดีไฮด์ (Formaldehyde) ที่อาจก่อให้เกิดการระคายเคืองตาและผิวหนัง ทางเดินหายใจ ซึ่งหากได้รับในปริมาณสูง อาจเป็นสาเหตุที่ทำให้เกิดเป็น โรคมะเร็งได้ - ป้องกันเชื้อแบคทีเรีย และเชื้อรา (Anti-Bacteria) - สารระเหยต่ำ (Zero VOCs) ไร้กลิ่นขณะทำงาน และเมื่อแห้งสามารถเข้าอยู่ได้ทันที - กลิ่นอ่อนและสารระเหยต่ำ ปลอดภัยต่อสิ่งแวดล้อมและผู้อยู่อาศัย

3. นิปปอนเพนต์ เฮลท์แคร์



ภาพที่ 2.16 นิปปอนเพนต์ เฮลท์แคร์

สีน้ำอะคริลิก 100% फिल्मสีมีโมเลกุลขนาดเล็ก จึงทำให้คราบสกปรกไม่สามารถฝังตัวในเนื้อฟิล์มได้ ด้วยเทคโนโลยี "Micro-capsulated shield" ช่วยยับยั้งเชื้อราและเชื้อแบคทีเรียมากกว่า 32 สายพันธุ์หลัก ที่เป็นสาเหตุให้เกิดโรคปอดอักเสบ ติดเชื้อในปอด ท้องร่วง ภูมิแพ้ และโรคที่เกี่ยวข้องทางเดินหายใจ เป็นต้น จึงปลอดภัยกว่าสีน้ำทาภายในทั่วไป

เกรด	เกรดพรีเมียม
ฟิล์มสี	กึ่งเงา, ด้าน
พื้นที่การทา	30-35 ตารางเมตร/แกลลอน/เที่ยว
คุณสมบัติ	- ป้องกันและยับยั้งเชื้อโรค เชื้อรา และแบคทีเรียมากกว่า 32 สายพันธุ์หลัก - เช็ดล้างทำความสะอาดได้ง่ายและไม่ทำลายผิวฟิล์มให้เกิดรอย - มีสารพิเศษ Texanol Coalescing ช่วยลดสารระเหยเป็นพิษที่กระจายตัวจากเนื้อสีขณะทา

4. นิปปอนเพนต์ วินิลเอกซ์ ไฮบริดแคร์



ภาพที่ 2.17 นิปปอนเพนต์ วินิลเอกซ์ ไฮบริดแคร์

สีน้ำอะคริลิก 100% ภายใต้ลิขสิทธิ์เฉพาะของ NIPSEA Group กลุ่มผู้ค้นคว้าเทคโนโลยีจากประเทศญี่ปุ่น ทำมหันวัตกรรมสีทาภายใน เพื่อการเช็ดล้างโดยเฉพาะ สามารถเช็ดคราบสกปรกได้ง่ายกว่าสีทั่วไป ถึง 3 เท่า ผสานกาว ไฮบริด อะคริลิก เทคโนโลยี ให้สียึดเกาะแน่น แทรกสีถึงเนื้อปูน ทนต่อการเช็ดล้าง และการขัดถู

เกรด	เกรดพรีเมียม
ฟิล์มสี	กึ่งเงา
พื้นที่การทา	30-35 ตารางเมตร/แกลลอน/เที่ยว
คุณสมบัติ	- เช็ดล้างทำความสะอาดคราบสกปรกต่างๆ ได้ง่าย เช่น รอยขีดเขียนของเด็กๆ คราบน้ำมัน หรือฝุ่นผงต่างๆ - ป้องกันเชื้อราและตะไคร่น้ำ - ปราศจากสารตะกั่วและปรอท ไม่ก่อให้เกิดมลพิษ ปลอดภัยต่อทุกคนในครอบครัว

5. นิปปอนเพนต์ วินิเล็กซ์ อะครีลิก อินทรีเรีย



ภาพที่ 2.18 นิปปอนเพนต์ วินิเล็กซ์ อะครีลิก อินทรีเรีย

สีน้ำอะครีลิก 100% คุณภาพมาตรฐานอุตสาหกรรม ผลิตจากกาวอะครีลิกชั้นสูง ผสานไฮบริด อะครีลิก นาโนเทคโนโลยี มีความทนทานต่อ ต่างและเชื้อราได้ดี ให้ฟิล์มสีเรียบ และใช้งานง่าย การกลบพื้นผิวเป็นเยี่ยม เฉดสีสว่าง สดใส เหมาะกับงานที่ต้องการคุณภาพ

เกรด	เกรดกลาง
ฟิล์มสี	ด้าน
พื้นที่การทา	30-35 ตารางเมตร/แกลลอน/เที่ยว
คุณสมบัติ	- ฟิล์มสีเรียบเนียน - ทนทานต่อต่างและเชื้อราได้ดี - การยึดเกาะดี ฟิล์มสีไม่หลุดล่อน - เฉดสีสดใส ทนทานยาวนาน - ราคาประหยัด คุณภาพมาตรฐาน

สีทับหน้า ฝ้าเพดาน

1. นิปปอนเพนต์ ไฮบริด โกลด์



ภาพที่ 2.19 นิปปอนเพนต์ ไฮบริด โกลด์

สีน้ำทาภายใน มีคุณสมบัติในการกลบพื้นผิวได้อย่างดีเยี่ยม สามารถทำได้ทั้งผนังและฝ้าเพดาน ชีดเกาะได้อย่างดีเยี่ยม ไม่มีกลิ่นฉุน ไร้สารปรอทและสารตะกั่ว สามารถใช้งานได้ง่ายจบงานได้ไว

เกรด	เกรดกลาง
ฟิล์มสี	ด้าน
พื้นที่การทา	35-40 ตารางเมตร/แกลลอน/เที่ยว
คุณสมบัติ	- กลบพื้นผิวได้ดีเยี่ยม ทำให้พื้นผิวเรียบเนียน สวยงาม - กลบพื้นผิวได้ดี - ทนทานต่อการเกิดต่างได้ดีเยี่ยม ทำให้สีไม่ซีดจาง - ป้องกันการเกิดเชื้อราและตะไคร่น้ำ - ปลอดภัยจากสารตะกั่วและปรอท เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม

สีท้นหน้า พื้นภายในบ้าน

1. นิปปอนเพนต์ อะควา อีพ็อกซี่



ภาพที่ 2.20 นิปปอนเพนต์ อะควา อีพ็อกซี่

สีอีพ็อกซี่สูตรน้ำชนิดพิเศษ 2 แพ็ค ซึ่งเป็นสีที่ไม่มีสารปรอทและสารตะกั่ว กลิ่นอ่อน จึงรับมาตรฐานฉลากเขียว เหมาะสำหรับใช้กับพื้นและผนังคอนกรีต กระเบื้องและสุขภัณฑ์ภายในบ้าน อีกทั้งยังออกแบบมาเพื่อทนการขีดถู เช็ดล้างได้เป็นอย่างดี

เกรด	เกรดพรีเมียม
ฟิล์มสี	สีขาว
พื้นที่การทา	8 ตารางเมตร/ลิตร/เที่ยว
คุณสมบัติ	- ทนทานต่อการขีดข่วน และคราบสกปรกต่างๆ ได้ดีเยี่ยม - ทนทานต่อการขีดถู ได้ดีเยี่ยม - สามารถเช็ดล้างทำความสะอาด - กลิ่นอ่อนและสารระเหยต่ำ - สามารถใช้ได้ทั้งพื้นและผนัง ที่มีการรับน้ำหนักเบาถึงปานกลาง เช่น โกดัง โรงงานอุตสาหกรรม โรงพยาบาล - สามารถผสมสีได้มากกว่า 200 เฉด ผ่านเครื่องผสมสี CCM

สีท้นหน้าไม้

1. นิปปอนเพนต์ ทิมเบอร์ ฟินิช



ภาพที่ 2.21 นิปปอนเพนต์ ทิมเบอร์ ฟินิช

สีย้อมไม้ สูตรน้ำมัน ชนิดโปร่งแสง โชว์ลายไม้ ด้วยเทคโนโลยี ไฮบริด พลาสติก จากประเทศญี่ปุ่น ออกแบบมาเพื่อการปกป้องเนื้อไม้ให้ดูสวยงามทนทานทุกฤดูกาล ทาได้เนื้อสีมาก ทายง่าย ให้ฟิล์มสีเรียบเนียน ใช้งานได้ทั้งพื้นและผนัง สำหรับภายนอกและภายใน

เกรด	เกรดพรีเมียม
ฟิล์มสี	เงา
พื้นที่การทา	34-52 ตารางเมตร/แกลลอน/เที่ยว
คุณสมบัติ	- ช่วยปกป้องเนื้อไม้จากแสงแดดและรังสี UV - ช่วยปกป้องเนื้อไม้จากความชื้นและน้ำซึมเข้าไม้ - ป้องกันเชื้อราและแมลง - ทนทานต่อการขีดข่วนและสารเคมี - มีเฉดสีให้เลือกตามเฉดสีของสีไม้จริง

2. นิปปอนเพนต์ ทิมเบอร์ เจด



ภาพที่ 2.22 นิปปอนเพนต์ ทิมเบอร์ เจด

สีน้ำอะคริลิก 100% สูตรพิเศษ สำหรับไม้และโลหะกัลวาไนซ์เพื่อการปกป้องและคงความสวยงามทั้งภายในและภายนอก มีกลิ่นอ่อน และเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม

เกรด	เกรดพรีเมียม
ฟิล์มสี	เหล็อบเงา
พื้นที่การทา	10-12 ตารางเมตร/ลิตร/เที่ยว
คุณสมบัติ	- กลิ่นอ่อน สารระเหยต่ำ ปลอดภัยต่อคนและสัตว์ - แห้งเร็วและใช้งานง่าย - ป้องกันน้ำซึมผ่านและกันฝุ่นเกาะ - สามารถเช็ดล้างทำความสะอาดได้ - มีเฉดสีให้เลือกหลากหลาย สามารถผสมผ่านเครื่องผสมสี
	CCM

สีรองพื้น ผังภายใน

1. นิปปอนเพนต์ 5200 วอล ซีลเลอร์



ภาพที่ 2.23 นิปปอนเพนต์ 5200 วอล ซีลเลอร์

สีรองพื้นปูนใหม่ สูตรพิเศษ ที่จะเนรมิตรผนังบ้านให้สวยเรียบเนียน เต็มไปด้วยคุณภาพที่แตกต่างจากสีรองพื้นทั่วไป ผลผลิตจากกาวสูตรพิเศษเฉพาะนิปปอนเพนต์ ที่ถูกออกแบบให้เน้นการกลบพื้นผิว ช่วยเพิ่มประสิทธิภาพสูงสุดให้กับสีทับหน้า เหมาะสำหรับใช้งานภายใน

เกรด	เกรดกลาง
ฟิล์มสี	สีขาวด้าน
พื้นที่การทา	35-40 ตารางเมตร/แกลลอน/เที่ยว
คุณสมบัติ	- กลบพื้นผิวได้ดีเยี่ยม ช่วยประหยัคสีทับหน้า - ช่วยป้องกันไม่ให้สีทับหน้าซีดจาง ทนทานต่อต่างและเกลือได้ดีเยี่ยม - ป้องกันเชื้อราและตะไคร่น้ำ - ปลอดภัยจากสารตะกั่วและปรอท

สีรองพื้น ผนังภายนอก

1. นิปปอนเพนต์ 5100 วอล ซีลเลอร์



ภาพที่ 2.24 นิปปอนเพนต์ 5100 วอล ซีลเลอร์

สีรองพื้นปูนใหม่ สูตรพิเศษ ถูกออกแบบมาให้รองรับกับผนังภายนอกโดยเฉพาะ เน้นความทนทานต่อสภาวะอากาศ ทนต่อคราบเกลือและทนต่อค้างได้ดีเยี่ยม สามารถปกป้องผนังบ้านให้มีอายุการใช้งานที่ยาวนาน เหมาะสำหรับใช้งานภายนอก

เกรด	เกรดพรีเมียม
ฟิล์มสี	สีขาวด้าน
พื้นที่การทา	35-40 ตารางเมตร/แกลลอน/เที่ยว
คุณสมบัติ	- ช่วยป้องกันไม่ให้สีทับหน้าซีดจาง ทนทานต่อค้างและเกลือได้ดีเยี่ยม - ช่วยประหยัสีทับหน้า กลบพื้นผิวได้ดีเยี่ยม - ช่วยป้องกันการเสื่อมสภาพของพื้นผิว ทนทานต่อสภาวะอากาศได้ดี - ฟิล์มสีเรียบเนียน เนื้อสีละเอียด จึงให้การยึดเกาะที่ดีเยี่ยม - ป้องกันเชื้อราและตะไคร่น้ำ - ปลอดภัยจากสารตะกั่วและปรอท

สีรองพื้นไม้

1. นิปปอนเพนต์ เอ็กซ์เซล สปีด ไพร์เมอร์



ภาพที่ 2.25 นิปปอนเพนต์ เอ็กซ์เซล สปีด ไพร์เมอร์

สีรองพื้นสูตรน้ำมัน ผสมเนื้อสี ทำจากอะครีลิกเรซินชนิดพิเศษ ใช้เป็นสีรองพื้นไม้สำเร็จรูปและพื้นผิวปูนเก่าและปูนใหม่ ใช้ได้ทั้งภายนอกและภายใน

เกรด	เกรดพรีเมียม
ฟิล์มสี	สีขาวครีม
พื้นที่การทา	34-38 ตารางเมตร/เกลลอน/เที่ยว
คุณสมบัติ	- ทาสีทับหน้าขึ้นง่าย ประหยัดเวลา - ทนด่างดีเยี่ยม ไม่ ปราศจากสารปรอทและตะกั่ว - ไม่มีส่วนผสมของสารตะกั่วและปรอท

บทที่ 3

แนวคิดและทฤษฎีที่เกี่ยวข้อง

คณะผู้จัดทำโครงการได้จัดทำการศึกษาหาข้อมูลเรื่องการศึกษากระบวนการนำเข้าแม่สีจากประเทศมาเลเซีย กรณีศึกษาของบริษัทนิปปอนเพนต์ เดคโคเรทีฟ โคล์ทิง (ประเทศไทย) จำกัด ซึ่งมีแนวคิดและทฤษฎีที่เกี่ยวข้องดังต่อไปนี้

1. แนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับกระบวนการนำเข้า
2. ทฤษฎีเกี่ยวกับพิธีการทางกรมศุลกากรการนำเข้า
3. การประกันภัย
4. ทฤษฎีเกี่ยวกับเงื่อนไขทางการค้า
5. นิยามคำศัพท์

1. แนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับกระบวนการนำเข้า

การนำเข้า (import) หมายถึงการนำสินค้าเข้ามาจากต่างประเทศ โดยสินค้าที่นำเข้ามักเป็นสินค้าที่ไม่มีหรือผลิตในประเทศไม่ได้ เช่น แม่สี

การนำเข้าสินค้าจำเป็นต้องมีคนเกี่ยวข้องกับหน่วยงานที่เป็นผู้ตรวจสอบการนำเข้า คือ กรมศุลกากร นอกจากนี้การนำเข้าสินค้า ยังมีการจำกัดปริมาณของการนำเข้าสินค้านั้น รวมถึงภาษีนำเข้าที่ต้องจ่ายตามกฎหมายอีกด้วยที่สำคัญผู้นำเข้าควรศึกษาด้วยว่าสินค้านั้นประเภทใดสามารถนำเข้าได้เพราะบางประเภทเป็นสินค้าต้องห้ามตามกฎหมาย

วัตถุประสงค์ของการนำเข้า

1. เพื่อนำเข้าวัตถุดิบที่ไม่สามารถผลิตเองมาเป็นส่วนประกอบในการผลิตสินค้า
2. เพื่อสนับสนุนการนำเข้าวัตถุดิบอย่างเพียงพอ
3. เพื่อสนับสนุนสิทธิในการนำเข้าส่งออกสินค้าอย่างเหมาะสม
4. เพื่อเข้าใจหลักการนำเข้าและปัญหาที่อาจเกิดขึ้น
5. เพื่อเรียนรู้การทำธุรกรรมการนำเข้าและวิธีแก้ปัญหา

ความรู้ทั่วไปเกี่ยวกับการนำเข้าสินค้า

การนำเข้า (อังกฤษ : Import) หมายถึงการนำเข้าสินค้าเข้ามาจากต่างประเทศ โดยสินค้าที่นำเข้ามักเป็นสินค้าที่ไม่มีหรือผลิตในประเทศไม่ได้ เช่น สารเคมี เคมีภัณฑ์ ยารักษาโรค เครื่องจักรกลต่างๆ ที่ใช้ในอุตสาหกรรมการผลิต และ สินค้าเกษตรบางชนิด เป็นต้น การนำเข้าสินค้าจำเป็นต้องมีความเกี่ยวข้องกับหน่วยงานที่เป็นผู้ตรวจสอบการนำเข้าคือ กรมศุลกากร นอกจากนี้การนำเข้าสินค้านี้ยังมีการจำกัดปริมาณการนำเข้าสินค้า รวมถึงภาษีนำเข้าที่ต้องจ่ายตามกฎหมายอีกด้วย ที่สำคัญผู้นำเข้าควรศึกษาด้วยว่าสินค้าประเภทใดสามารถนำเข้าได้เพราะสินค้าบางประเภทเป็นสินค้าต้องห้ามตามกฎหมายในการนำเข้าสินค้า ผู้นำเข้าจะต้องปฏิบัติตามข้อบังคับกฎหมายและระเบียบอย่างเคร่งครัดตามประกาศที่กรมศุลกากรและหน่วยงานอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกำหนดไว้ให้ถูกต้องอย่างครบถ้วนซึ่งระบบการนำเข้าส่งออกเป็นส่วนสำคัญในการเพิ่มมูลค่าและระบบเศรษฐกิจภาคอุตสาหกรรมให้กับประเทศไทยอย่างมหาศาลในระบบโลจิสติกส์

การนำเข้าสินค้าในปัจจุบันมีการขยายตัวเติบโตมากขึ้นตามความเติบโตทางเศรษฐกิจ ของประเทศและการตกลงทางการค้าเสรี (FTA) โดยมีหลักการที่พยายามลดอุปสรรคทางการค้าลง โดยเฉพาะการลดหย่อนหรือยกเว้นภาษีระหว่างคู่สัญญา เนื่องจากขั้นตอนการนำเข้าสินค้านี้มีขั้นตอนที่ยุ่งยากและมีปัญหาทางด้านต้นทุนผู้ประกอบการนำเข้าสินค้าจะต้องทำความเข้าใจและศึกษาข้อปฏิบัติให้ถูกต้อง เพื่อให้การประกอบธุรกิจนำเข้าสินค้าเป็นไปอย่างสะดวกและได้รับผลสำเร็จคุ้มค่ากับความตั้งใจในการลงทุน

เอกสารเกี่ยวกับการนำเข้า

เอกสารสำคัญที่จัดเตรียม บัญชีราคาสินค้า (Invoice) บัญชีรายละเอียดบรรจุหีบห่อ (Packing List) ใบตราส่งสินค้า (B / L) ใบแจ้งยอดเบี้ยประกัน (Insurance Premium Invoice) ใบอนุญาตสำหรับสินค้าควบคุมการนำเข้า ใบรับรองแหล่งกำเนิดสินค้า (Certificate of Origin) กรณี ใช้สิทธิลดอัตราอากร เอกสารอื่นๆ ขั้นตอนถัดไปคือการจัดทำใบขนสินค้านำเข้าทำการตรวจสอบประเภทพิกัดและสิทธิประโยชน์ของการลดหย่อนหรือยกเว้นอากรตามความตกลงเขตการค้าเสรีและได้ชำระอากรแล้วก็สามารถนำเอกสารใบขนสินค้านำเข้าพร้อมใบเสร็จเสียภาษีอากรเอกสาร (D9) ไปดำเนินการตรวจปล่อยสินค้าในท่าเรือและขนถ่ายสินค้านำเข้าที่บริษัทเป็นการสิ้นสุดการนำเข้าสินค้าหรือวัตถุดิบ

ขั้นตอนการนำเข้าสินค้าประกอบด้วย

1. การจดทะเบียนพาณิชย์
2. การจดทะเบียนภาษีมูลค่าเพิ่มและการขอเลขและบัตรประจำตัวผู้เสียภาษีอากร
3. การหาสินค้าที่ต้องการจากประเทศต่างๆ
4. การติดต่อและสั่งซื้อสินค้า
5. การชำระเงินค่าสินค้าผ่านธนาคาร
6. การจัดเตรียมเอกสารเพื่อการนำเข้าสินค้า
7. การติดต่อผ่านพิธีการศุลกากร
8. การส่งมอบสินค้า
9. การกระจายสินค้าหรือการขายสินค้าออกสู่ตลาด

ใบเอกสารสำคัญในการนำเข้า

1. PO , Purchase Order ใบสั่งซื้อสินค้า คือใบที่ผู้นำเข้าต้องส่งให้ผู้ส่งออกเพื่อเปิดออเดอร์ แต่สมัยนี้ไม่ค่อยจะมีใช้กันแล้วการสั่งซื้อสมัยนี้ก็ทำเพียงเขียนเมลล์เข้าไปคุยแล้วทางผู้ขายก็จะส่ง PI ให้ได้เลยโดยเฉพาะประเทศจีนการเดินหน้า nt " ส่งออกจะออกให้กับผู้นำเข้า
2. PI , Proforma Invoice ใบเรียกเก็บเงิน ทำหน้าที่บอกราคาจำนวนสินค้า
3. CI , Commercial invoice เป็นเอกสารสำคัญที่ผู้ส่งออกต้องออกให้ผู้นำเข้าใช้สำหรับยื่นแนบไปกับเอกสารอื่นเพื่อออกของกับกรมศุลกากร
4. PL , Packing list รายการบรรจุสินค้าเอกสารสำหรับแจ้งว่าสินค้าใดถูกบรรจุมาแบบไหนอยู่กล่องไหนทำโดยผู้ส่งออก
5. B/L , Bill of lading ใบตราส่งสินค้าทางเรือ ผู้ส่งออกต้องให้ข้อมูลกับทางผู้ให้บริการขนส่งเพื่อออกเอกสารตัวนี้ส่วนผู้นำเข้าต้องใช้และผู้นำเข้าควรจะขอตรวจแบบร่างก่อนที่จะออกตัวจริงทุกครั้ง
6. AWB , Airway bill ใบตราส่งทางอากาศเหมือนใบตราส่งทางเรือครับแต่ข้อมูลก็จะแตกต่างกันเล็กน้อย
7. D/O , Delivery order ใบปล่อยสินค้า ผู้นำเข้าจำเป็นจะต้องใช้เอกสารนี้สำหรับนำไปปล่อยผู้สินค้าที่ทำเรือ ทำอากาศยาน โดยผู้ที่จะออกให้คือผู้ให้บริการขนส่งระหว่างประเทศ
8. Export / Import entry ใบขนสินค้าขาออก ขาเข้า เป็นเอกสารสำหรับแจ้งข้อมูลสินค้าทั้ง ชนิด จำนวน และราคา ให้กับกรมศุลกากรทราบเพื่อที่จะได้คิดคำนวณภาษีและเก็บข้อมูลการนำเข้าส่งออกของเรา จัดทำโดยชิปปิ้ง

9. CO , Certificate of Origin เอกสารยืนยันถิ่นกำเนิด ก็ตรงตัวครับผลิตจากที่ไหน วัตถุดิบที่ใช้ผลิตมาจากที่ใด เข้ากับข้อกำหนดการยกเว้นหรือลดภาษีหรือไม่ เดียวนี้ทุกประเทศก็มี สิทธิพิเศษทางภาษีแบบที่ต้องใช้ใบยืนยันถิ่นกำเนิดกันหมดแล้ว ต้องศึกษาให้ดีฯ ช่วยได้เยอะทั้ง ลดต้นทุนนำเข้าและเปิดตลาดส่งออก

10. MarinerAir Insurance ประกันภัยขนส่งสินค้า คือยันต์กันความเสียหายที่จะ ช่วยลดความเสี่ยงจากการขนส่ง ซึ่งค่าป้องกันสูงสุดของมันอยู่ที่ 99 % ของมูลค่าสินค้าเลยทีเดียว

โครงสร้างการนำเข้าของไทย

ในการแบ่งสินค้านำเข้าเป็น 5 ประเภทหลักได้แก่สินค้าประเภทเชื้อเพลิงประเภท ทุนประเภทวัตถุดิบและกึ่งสำเร็จรูปประเภทอุปโภคบริโภคและประเภทยานพาหนะและอุปกรณ์ การขนส่งพบว่าในช่วงปี พ.ศ. 2538-2547 ประเทศไทยได้นำเข้าสินค้าประเภทวัตถุดิบและกึ่ง สำเร็จรูปในสัดส่วนสูงสุดคือเฉลี่ยร้อยละ 45.1 ของมูลค่านำเข้าทั้งหมดสินค้านำเข้าส่วนใหญ่ ได้แก่ส่วนประกอบเครื่องใช้ไฟฟ้าและอิเล็กทรอนิกส์เคมีภัณฑ์เหล็กและเหล็กกล้าและผลิตภัณฑ์ เหล็กสินค้านำเข้าที่สำคัญรองลงมาเป็นสินค้าประเภททุน โดยนำเข้าเป็นสัดส่วนเฉลี่ย ร้อยละ 31.5 สินค้าทุนที่นำเข้าส่วนใหญ่เป็นการนำเข้าเครื่องจักรกลและส่วนประกอบเครื่องจักร ไฟฟ้าและ ส่วนประกอบและเครื่องคอมพิวเตอร์อุปกรณ์และส่วนประกอบสำหรับสินค้าประเภทเชื้อเพลิงมี การนำเข้าเป็นอันดับ 3 ในสัดส่วนร้อยละ 10 โดยส่วนใหญ่เป็นการนำเข้าสินค้าน้ำมันดิบน้ำมัน สำเร็จรูปและก๊าซธรรมชาติส่วนการนำเข้าสินค้าอุปโภคบริโภคพบว่าในแต่ละปีมีสัดส่วนค่อนข้าง คงที่คือประมาณร้อยละ 7-8 ของมูลค่านำเข้าทั้งหมดการที่ประเทศไทยนำเข้าสินค้าประเภทวัตถุดิบ และกึ่งสำเร็จรูปในสัดส่วนที่สูงมากเช่นนี้สะท้อนให้เห็นว่าการผลิตของไทยทั้งที่เป็นการผลิตเพื่อ ส่งออกและเพื่อการบริโภคภายในยังคงต้องอาศัยวัตถุดิบจากต่างประเทศค่อนข้างสูงถึงแม้ว่าใน ระยะเวลาหลังสัดส่วนอาจจะลดลงบ้างแต่ก็มีการนำเข้าสินค้าเชื้อเพลิงมากขึ้น นับตั้งแต่ปี 2546

ตลาดนำเข้าที่สำคัญของไทย

ตลาดนำเข้าสินค้าไทยที่สำคัญมีอยู่ 4 ตลาด ได้แก่ ญี่ปุ่น สหรัฐอเมริกา สหภาพ ยุโรป และอาเซียน ในช่วงปี พ.ศ. 2538-2547 มูลค่าการนำเข้าจากญี่ปุ่นมีสัดส่วนสูงสุดคือเฉลี่ย ร้อยละ 25 ของมูลค่านำเข้าทั้งหมดและเช่นเดียวกับภาพรวมคือส่วนใหญ่เป็นการนำเข้าสินค้า ประเภทวัตถุดิบและกึ่งสำเร็จรูปรองลงมาเป็นสินค้าประเภททุนแหล่งนำเข้าสำคัญอันดับรองลงมา ได้แก่อาเซียนสหภาพยุโรป และสหรัฐอเมริกา มีสัดส่วนการนำเข้าเฉลี่ยร้อยละ 15.3 ร้อยละ 12.2 และร้อยละ 11.5 ของมูลค่านำเข้าทั้งหมดตามลำดับในการนำเข้าจากญี่ปุ่นนอกจากสัดส่วนการ นำเข้าในแต่ละปีจะสูงสุดแล้วอัตราการขยายตัวของมูลค่านำเข้ายังมีแนวโน้มสูงอีกด้วยในช่วง 5 ปี

ที่ผ่านมา (ปี พ.ศ. 2543-2547) มูลค่านำเข้าจากญี่ปุ่นมีอัตราการขยายตัวเฉลี่ยร้อยละ 4.0 ทั้งนี้ส่วนหนึ่งเป็นผลมาจากที่นักลงทุนญี่ปุ่นได้เข้ามาลงทุนด้านการผลิตในประเทศไทยจำนวนมากทำให้ต้องมีการนำเข้าสินค้าทุนและสินค้าวัตถุดิบและกึ่งสำเร็จรูป จากประเทศญี่ปุ่นมากขึ้นอย่างไรก็ตาม เป็นที่น่าสังเกตว่าอาเซียน แม้จะมีสัดส่วนการนำเข้ารองจากญี่ปุ่นแต่อัตราการขยายตัวของมูลค่านำเข้าเฉลี่ยกลับสูงถึงร้อยละ 16.6 ทั้งนี้จะเป็นผลมาจากการจัดตั้งเขตการค้าเสรีอาเซียนที่เริ่มมีผลตั้งแต่ปี พ.ศ. 2536

การค้าระหว่างประเทศ

การค้าระหว่างประเทศหมายถึงการซื้อขายสินค้าและบริการระหว่างประเทศต่างๆ ประเทศที่ทำการซื้อขายสินค้าระหว่างกัน เรียกว่า " ประเทศคู่ค้า " สินค้าที่แต่ละประเทศซื้อ เรียกว่า " สินค้าเข้า " (imports) และสินค้าที่แต่ละประเทศขายไปเรียกว่า " สินค้าออก " (exports) ประเทศที่ซื้อสินค้าจากต่างประเทศ เรียกว่า " ประเทศผู้นำเข้า ส่วนประเทศที่ขายสินค้าให้ต่างประเทศ เรียกว่า " ประเทศผู้ส่งสินค้าออก " โดยทั่วไปแล้ว แต่ละประเทศจะมีฐานะเป็นทั้งประเทศผู้นำสินค้าเข้า และ ประเทศผู้ส่งสินค้าออกในเวลาเดียวกัน เพราะประเทศต่างๆ มีการผลิตสินค้าแตกต่างกัน เช่น ประเทศไทยส่งสาเหตุที่มีการค้าระหว่างประเทศ เหตุผลทางเศรษฐกิจที่ทำให้ประเทศต่างๆ ในโลกทำการค้าขายกันที่สำคัญมีอยู่ด้วยกัน 2 ประการ

1. ความแตกต่างทางด้านทรัพยากรที่ใช้ผลิตในแต่ละประเทศเนื่องมาจากแตกต่างในเรื่องสภาพภูมิประเทศและภูมิอากาศเช่นประเทศไทยมีพื้นที่ดินที่อุดมสมบูรณ์เหมาะสมแก่การเพาะปลูกมากกว่าญี่ปุ่นและนิวซีแลนด์มีน้ำมันมากกว่าไทยจีนมีประชากรมากกว่าประเทศอื่นๆ ดังนั้นประเทศใดที่มีทรัพยากรชนิดใดมากก็จะผลิตสินค้าที่ใช้ทรัพยากรชนิดนั้นๆ เป็นปัจจัยการผลิตสินค้าออกเพื่อแลกเปลี่ยนกับสินค้าอื่น

2. ความแตกต่างในเรื่องความชำนาญในการผลิตเนื่องจากผู้ผลิตของแต่ละประเทศ จะมีความชำนาญและเทคโนโลยีในการผลิตสินค้าและบริการแตกต่างกันบางประเทศผู้ผลิตมีความรู้ความชำนาญเป็นพิเศษในการผลิตสินค้าบางชนิด เช่น ประเทศญี่ปุ่นมีความรู้ความชำนาญในการผลิตเครื่องมืออิเล็กทรอนิกส์ประเทศเนเธอร์แลนด์มีความรู้ความชำนาญในการผลิตเครื่องจักรกลการเกษตรประเทศสวิตเซอร์แลนด์มีความรู้ความชำนาญในการผลิตนาฬิกาความแตกต่างของปัจจัยดังกล่าวนี้ผลักดันให้แต่ละประเทศเล็งเห็นประโยชน์จากการเลือกผลิตสินค้าบางอย่างที่มีต้นทุนต่ำ มีความรู้ความชำนาญและเลือกส่งซื้อสินค้าแต่ละประเภทที่ผู้บริโภคในประเทศของตนต้องการแต่ไม่สามารถผลิตได้ หรือผลิตได้ในต้นทุนที่สูงเกินไปและปัจจัยเหล่านี้ก็ให้เกิดการค้าระหว่างประเทศเกิดขึ้นสาเหตุสำคัญที่ก่อให้เกิดการค้าระหว่างประเทศการค้าระหว่าง

ประเทศเกิดขึ้นเนื่องจากประเทศต่าง ๆ ผลิตสินค้าได้ด้วยต้นทุนไม่เท่ากันประเทศที่สามารถผลิตสินค้าชนิดใดชนิดหนึ่งด้วยต้นทุนที่ต่ำเมื่อเปรียบเทียบกับประเทศอื่น ๆ ประเทศนั้นจะเป็นผู้ผลิตและส่งสินค้าไปขายที่อื่น ๆ เหตุที่ประเทศต่าง ๆ ผลิตสินค้าด้วยต้นทุนที่ต่างกันเพราะว่ามีความแตกต่างในปริมาณและทรัพยากรกล่าวคือบางประเทศมีแร่ธาตุมากบางประเทศเป็นแหล่งน้ำมันบางประเทศมีป่าไม้มาก เป็นต้นประกอบกับความแตกต่างของสภาพภูมิประเทศและภูมิอากาศส่งผลให้สินค้าบางชนิดสามารถผลิตได้ในบางพื้นที่เท่านั้น เช่นยางพาราส่วนมากผลิตในประเทศมาเลเซีย และหมู่เกาะอินเดีตะวันตกออกาแฟส่วนมากมาจากบราซิล เป็นต้น ประเทศที่มีทรัพยากรการผลิตชนิดใดมากจะได้เปรียบในการผลิตสินค้าซึ่งต้องใช้ ทรัพยากรชนิดนั้นเป็นปัจจัยการผลิต เพราะราคาของปัจจัยการผลิตชนิดนั้นจะต่ำ เนื่องจากมีมากเมื่อเทียบกับความต้องการซึ่งมีผลให้ต้นทุนการผลิตตลอดจนราคาขายต่ำไปด้วยประเทศจึงควรผลิตสินค้าดังกล่าวเพื่อส่งออกและนำเข้าสินค้าที่ขาดแคลนหรือสินค้าที่มีราคาสูงโดยเปรียบเทียบกับประเทศอื่น ๆ เช่น ประเทศไทยมีที่ดินมากและสภาพภูมิอากาศเหมาะสมสำหรับเพาะปลูกพืชผลทางการเกษตร เมื่อเทียบกับญี่ปุ่นดังนั้นไทยควรจะผลิตข้าวหรือสินค้าทางการเกษตรอย่างอื่นเป็นสินค้าส่งออกเพราะต้นทุนต่ำกว่าในขณะที่ญี่ปุ่น ก็ควรผลิตสินค้าประเภททุน เช่น เครื่องจักรเครื่องมือ รถยนต์ เนื่องจากมีที่ดินน้อยแต่มีปัจจัยทุนมากส่งผลให้ต้นทุนในการผลิต สินค้าในญี่ปุ่นต่ำกว่าไทยจึงปรากฏว่าญี่ปุ่นต้องซื้อข้าวจากไทยและไทยต้องซื้อเครื่องจักรเครื่องมือจากญี่ปุ่นอย่างไรก็ตามความมากน้อยของทรัพยากรตลอดจนปัจจัยการผลิตที่มีอยู่เพียงอย่าง เดียวมิใช่เป็นสิ่งที่กำหนดต้นทุนให้ต่ำกว่าประเทศอื่นเสมอไปทั้งนี้ขึ้นอยู่กับปัจจัยอื่น ๆ ด้วย เช่น ความชำนาญของประชากรระดับเทคโนโลยี เป็นต้น จริงอยู่ไทยและฟิลิปปินส์ต่างก็เป็นประเทศที่มีแรงงานเป็นจำนวนมากและค่าจ้างค่อนข้างต่ำเมื่อเปรียบเทียบกับหลายประเทศ แต่ไม่ได้หมายความว่าไทยและฟิลิปปินส์จะมีความได้เปรียบในเรื่องต้นทุนการผลิตเท่ากับญี่ปุ่นหรือสวิตเซอร์แลนด์ เพราะว่าคุณภาพของประชากรในการผลิตตลอดจนความเจริญทางเทคโนโลยีของประเทศญี่ปุ่นและสวิตเซอร์แลนด์สูงกว่าไทยมากทำให้ต้นทุนการผลิตนาฬิกาของญี่ปุ่นหรือสวิตเซอร์แลนด์ต่ำกว่าไทยจึงปรากฏว่าไทยต้องซื้อนาฬิกาจากประเทศเหล่านั้นนั่นหมายถึงว่านอกจากปริมาณของทรัพยากรแล้วประสิทธิภาพการผลิตหรือความชำนาญของปัจจัยก็เป็นสิ่งสำคัญในการกำหนดต้นทุนการผลิตสินค้าความแตกต่างดังกล่าวข้างต้นคือ ความแตกต่างในปริมาณและชนิดของทรัพยากร สภาพภูมิอากาศและความชำนาญในการผลิตประกอบกับความไม่สามารถผลิตสินค้าได้ทุกชนิดที่ต้องการได้เองภายในประเทศจึงมีความต้องการแลกเปลี่ยนสินค้าบางอย่างที่ผลิตได้กับสินค้าที่ต้องการแต่ไม่สามารถผลิตได้ภายในประเทศ หรือผลิตได้คุณภาพก็ไม่ดีพอการค้าระหว่างประเทศจึงเกิดขึ้นมาโดยมีหลักการ

สำคัญคือประเทศจะผลิตสินค้าที่ตนเองขาดแคลนหรือผลิตได้แต่ต้องใช้ต้นทุนสูงจากต่างประเทศ การซื้อขายแลกเปลี่ยนกันตามหลักการแบ่งงานกันทำย่อมทำให้การใช้ทรัพยากรของโลกที่มีอยู่อย่างจำกัดมีประสิทธิภาพสูงขึ้นซึ่งเราสามารถพิจารณาจากการค้าขายของบุคคลภายในประเทศนั้นคือพ่อบ้านจะไม่ยอมตัดเสื้อเพื่อสวมใส่เองถ้าหากเขาสามารถซื้อเสื้อผ้าจากท้องตลาดในราคาที่ต่ำกว่าต้นทุนที่เขาผลิตเองในทำนองเดียวกันช่างตัดเสื้อย่อมไม่พยายามทำรองเท้าให้เองแต่จะซื้อรองเท้าใช้จากช่างทำรองเท้าขายย่อมไม่ตัดเสื้อหรือตัดรองเท้าโดยเขาจะจ้างช่างตัดเสื้อหรือจ้างช่างตัดรองเท้าเมื่อเขาเห็นว่าราคาที่เขาย่ำไปต่ำกว่าต้นทุนที่เขาต้องจ่าย เป็นต้นทุกคนควรจะผลิตสินค้าที่ตัวเองมีความถนัดและชำนาญและนำไปขายหรือแลกเปลี่ยนกับสินค้าที่ตนเองต้องการจะทำให้ทุกคนได้รับประโยชน์จากสินค้าและบริการเพื่อตอบสนองความต้องการที่เพิ่มขึ้นหรือราคาที่ต่ำลง ดังนั้นประเทศก็เช่นเดียวกับบุคคลโดยที่จะได้รับประโยชน์มากขึ้นถ้าหากประเทศสามารถซื้อสินค้าจากประเทศอื่น ๆ ในราคาต่ำกว่าต้นทุนที่ผลิตได้ภายในประเทศ

สาเหตุของการเกิดการค้าระหว่างประเทศ

เหตุผลทางเศรษฐกิจที่ทำให้ประเทศต่างๆ ในโลกทำการค้าขายกันเป็นเพราะว่าไม่มีประเทศใดในโลกสามารถผลิตสินค้าและบริการทุกอย่างได้ครบและเพียงพอกับความต้องการของผู้บริโภคภายในประเทศถึงแม้ว่าบางประเทศจะมีขีดความสามารถผลิตสินค้าได้ทุกอย่างแต่อาจจะมีต้นทุนการผลิตที่สูงกว่าซึ่งไม่คุ้มค่าต่อการลงทุน การที่แต่ละประเทศผลิตเฉพาะสินค้าที่ตนมีความถนัดหรือมีความได้เปรียบจึงเป็นสิ่งที่คุ้มค่า และเกิดประโยชน์แก่ทุกประเทศร่วมกันดังนั้นการค้าระหว่างประเทศจึงเกิดขึ้นถือว่าการแบ่งงานกันทำระหว่างประเทศตามความชำนาญของประชาชน ทรัพยากรธรรมชาติและภูมิอากาศในแต่ละประเทศซึ่งเป็นการใช้ทรัพยากรของโลกให้เกิดประสิทธิภาพสูงสุด รัฐบาลของแต่ละประเทศจะสนับสนุนหรือเลือกให้ความได้เปรียบหรือความถนัดในการผลิตสินค้าและบริการที่แตกต่างกันขึ้นอยู่กับปัจจัยดังนี้

1. ทรัพยากรธรรมชาติ

ความแตกต่างทางด้านทรัพยากรที่ใช้ผลิตในแต่ละประเทศ เนื่องจากแต่ละประเทศมีทรัพยากรหรือปัจจัยการผลิตมากน้อยต่างกัน ประเทศที่มีทรัพยากรอุดมด้วยแร่ธาตุ ต่างๆ อาทิ น้ำมัน แร่เหล็ก ทองแดง ก๊าซธรรมชาติ ฯลฯ ก็จะทำอุตสาหกรรมเกี่ยวกับแร่ธาตุที่ตนมีอยู่ ดังนั้น ประเทศใดที่มี ทรัพยากรชนิดใดมาก ก็จะผลิตสินค้าที่ใช้ทรัพยากรชนิดนั้นๆ เป็นปัจจัยการผลิตสินค้าออกเพื่อแลกเปลี่ยนกับสินค้าอื่นๆ ที่ตนต้องการ



ภาพที่ 3.1 ทรัพยากรธรรมชาติ

2. ลักษณะทางภูมิศาสตร์

ความแตกต่างในเรื่องสภาพภูมิประเทศและภูมิอากาศ เช่น ประเทศที่มีพื้นที่ที่อุดมสมบูรณ์เหมาะแก่การเพาะปลูกก็จะทำการเพาะปลูกตามลักษณะภูมิประเทศและภูมิอากาศ เช่น ประเทศไทยตั้งอยู่ในเขตร้อนและมีฝนชุกสามารถปลูกข้าวเจ้าได้ดีก็จะผลิตข้าวเจ้าเป็นสินค้าออก ประเทศที่มีทุ่งหญ้าอุดมสมบูรณ์ก็จะทำการเลี้ยงสัตว์ ส่งเนื้อสัตว์และขนสัตว์เป็นสินค้าออก



ภาพที่ 3.2 ลักษณะทางภูมิศาสตร์

3. ความชำนาญในการผลิต

ความแตกต่างในเรื่องความชำนาญในการผลิต เนื่องจากผู้ผลิตของแต่ละประเทศจะมีความชำนาญและเทคโนโลยีในการผลิตสินค้าและบริการแตกต่างกัน บางประเทศผู้ผลิตมีความรู้ความชำนาญเป็นพิเศษในการผลิตสินค้าบางชนิด เช่น ประเทศสวีเดนและแคนาดามีความรู้ความชำนาญในการผลิตนาฬิกาประเทศญี่ปุ่นมีความรู้ความชำนาญในการผลิตเครื่องมืออิเล็กทรอนิกส์ ประเทศเนเธอร์แลนด์มีความรู้ความชำนาญในการผลิตเครื่องจักรกลการเกษตร ความแตกต่างของปัจจัยดังกล่าวนี้ผลักดันให้แต่ละประเทศเลือกผลิตสินค้าบาง อย่างที่มีต้นทุนต่ำมี

ความรู้ความชำนาญและเลือกตั้งซื้อสินค้าแต่ละประเภทที่ผู้บริโภคร ในประเทศของตนต้องการแต่ไม่สามารถผลิตได้หรือผลิตได้ในต้นทุนที่สูงกว่า



ภาพที่ 3.3 การผลิต

4. นโยบายการลงทุนของรัฐบาล

การลงทุนเพื่อการผลิตสินค้าและบริการประเภทใดประเภทหนึ่งจะมากหรือน้อย อาจขึ้นอยู่กับความคิดเห็นของรัฐบาล นโยบายของรัฐบาลมีส่วนช่วยสนับสนุนในการผลิตสินค้าและบริการประเภทต่างๆ ทำให้สินค้าและบริการที่รัฐบาลช่วยสนับสนุนมีการวิจัยและพัฒนาขึ้น เป็นการสร้างศักยภาพในการผลิตสินค้าและบริการเกิดความได้เปรียบสามารถแข่งขันและขยายตลาดสินค้าได้นอกจากนี้ยังขึ้นอยู่กับนโยบายอื่นๆที่เอื้อประโยชน์ต่อการลงทุนระหว่างประเทศ

จากเหตุผลดังกล่าวเพื่อให้ประชาชนของแต่ละประเทศมีการกินคืออยู่ดีรัฐบาลแต่ละประเทศจึงมีการเจรจาทำสัญญาซื้อขายสินค้ากันระหว่างประเทศหรือสนับสนุนให้เอกชนในประเทศของตนผลิตสินค้าเพื่อแลกเปลี่ยนกับประเทศอื่นๆจึงทำให้เกิดการค้าระหว่างประเทศต่อไป เป็นวิธีหนึ่งของการเพิ่มศักยภาพในด้านการผลิตและการส่งออกให้มากขึ้นเมื่อการค้าต่างประเทศมีความสำคัญเช่นนี้การเจรจาเพื่อทำข้อตกลงระหว่างประเทศก็ย่อมมีจุดประสงค์ดังกล่าวจำเป็นต้องทราบว่าสินค้ารายการใดบ้างที่ประเทศไทยมีความสามารถในการแข่งขันสูงมากกว่ากัน

ทฤษฎีการค้าระหว่างประเทศ

ทฤษฎีการค้าระหว่างประเทศมุ่งอธิบายว่าเหตุใดจึงมีการแลกเปลี่ยนซื้อขายสินค้าระหว่างประเทศต่างๆ และเมื่อมีการซื้อขายกันแล้ว ราคาและปริมาณสินค้าที่ซื้อขายกันจะสูงต่ำและมากน้อยประการใด ซึ่งสามารถแบ่งออกได้ดังนี้

1. แนวคิดลัทธิพาณิชย์นิยม

ลัทธิพาณิชย์นิยม (Mercantilism) ได้รับความนิยมตั้งแต่ศตวรรษที่ 16 ถึงกลางศตวรรษที่ 18 จากประเทศต่างๆ เช่น อังกฤษ สเปน ฝรั่งเศส และเนเธอร์แลนด์ เชื่อว่าวิธีเดียวที่ชาติ

จะมีความร่ำรวยและมีอำนาจยิ่งใหญ่ คือ การส่งออกมากกว่าการนำเข้า ซึ่งจะทำให้มีโลหะมีค่า ได้แก่ ทองคำ เข้มมา ยิ่งประเทศใดมีทองคำมากขึ้นเท่าไรก็จะร่ำรวยและมีอำนาจมากขึ้นเท่านั้น ดังนั้น นักพาณิชย์นิยมจึงสนับสนุนให้รัฐเร่งการส่งออกและควบคุมการนำเข้า อย่างไรก็ตาม เนื่องจากปริมาณทองคำที่มีอยู่ค่อนข้างจำกัด ดังนั้นเมื่อประเทศหนึ่งได้ประโยชน์ก็ย่อมหมายความว่าอีกประเทศหนึ่งเสียประโยชน์นั้นไป

2. ทฤษฎีการได้เปรียบโดยสมบูรณ์

ทฤษฎีการได้เปรียบโดยสมบูรณ์ (Absolute Advantage) เป็นทฤษฎีการค้าระหว่างประเทศยุคแรกๆ โดย Adam Smith ได้เขียนไว้ในหนังสือชื่อดัง The Wealth of Nations (1776) เป็นการสนับสนุนการค้าเสรีว่าเป็นนโยบายที่ดีเยี่ยมสำหรับทุกประเทศในโลกเมื่อการค้าเป็นไปอย่างเสรีแต่ละประเทศก็จะทำการผลิตด้วยความรู้ความชำนาญเป็นพิเศษเฉพาะสินค้าที่ประเทศมีความได้เปรียบโดยสมบูรณ์ (ถ้าประเทศนั้นสามารถผลิตสินค้าชนิดหนึ่งได้มากกว่าอีกประเทศหนึ่งด้วยปัจจัยการผลิตจำนวนที่เท่ากัน) และนำเข้าสินค้าที่มีความเสียเปรียบโดยสมบูรณ์ ดังนั้นการค้าระหว่างประเทศจึงเกิดขึ้นจากการที่ต่างฝ่ายได้เปรียบโดยเด็ดขาดจากการผลิตสินค้าคนละชนิดแล้วมาแลกเปลี่ยนกัน ตัวอย่างเช่น ประเทศไทยกับประเทศสหรัฐอเมริกา สมมติว่าในการผลิตสินค้าทั้ง 2 ประเทศ ต่างก็ผลิตสินค้า 2 อย่างเหมือนกัน คือ ข้าวและคอมพิวเตอร์ และสมมติว่าในการผลิตสินค้าทั้ง 2 ชนิดนี้ ได้ใช้แรงงานเป็นปัจจัยการผลิตเพียงอย่างเดียว ดังนั้นมูลค่าของสินค้าทั้ง 2 ชนิดนี้ จึงคิดจากจำนวนแรงงานที่ใช้ไปในการผลิตแสดงให้เห็นว่าประเทศไทยมีความได้เปรียบโดยสมบูรณ์เหนือกว่าประเทศสหรัฐอเมริกาในการผลิตข้าว ในขณะที่ประเทศสหรัฐอเมริกามีความได้เปรียบโดยสมบูรณ์กว่าไทยในการผลิตคอมพิวเตอร์ ถ้าไทยมุ่งผลิตข้าวเป็นพิเศษ และสหรัฐฯ มุ่งผลิตคอมพิวเตอร์เป็นพิเศษ ผลผลิตรวมของข้าวและคอมพิวเตอร์ในแต่ละประเทศจะเพิ่มขึ้น และทั้งไทยและสหรัฐฯ ต่างก็ได้รับส่วนแบ่งจากปริมาณผลผลิตที่มากขึ้นจากการค้าขายระหว่างกัน

3. ทฤษฎีความได้เปรียบโดยเปรียบเทียบ

David Ricardo กล่าวว่าประเทศที่ไม่มีความได้เปรียบโดยสมบูรณ์ในการผลิตสินค้าใดๆ อย่างกับประเทศอื่นยังคงสามารถทำการค้าที่ก่อให้เกิดประโยชน์แก่ทุกฝ่ายได้ประเทศที่ด้อยประสิทธิภาพควรผลิตและส่งออกเฉพาะสินค้าที่ประเทศตนมีความเสียเปรียบโดยสมบูรณ์น้อยกว่าถือว่าสินค้านี้เป็นสินค้าที่ประเทศผลิตด้วยความได้เปรียบโดยเปรียบเทียบ ทฤษฎีความได้เปรียบเปรียบเทียบ คือ ทฤษฎีการค้าระหว่างประเทศที่กล่าวว่าต้นทุนผลิตสินค้าเปรียบเทียบเป็นตัวกำหนดชนิดของสินค้าที่ประเทศใดประเทศหนึ่งจะผลิตและส่งออกไปขายให้แก่ประเทศคู่ค้า

4. ทฤษฎีต้นทุนค่าเสียโอกาส

ทฤษฎีต้นทุนค่าเสียโอกาส กล่าวว่าต้นทุนของสินค้าหนึ่งเท่ากับจำนวนของสินค้าชนิดที่สองที่ต้องเสียสละไปเพื่อให้ได้รับปัจจัยการผลิตหรือทรัพยากรที่เพียงพอที่จะผลิตสินค้า

ชนิดแรกเพิ่มขึ้นอีกหนึ่งหน่วย ทั้งนี้แรงงานไม่ใช่ปัจจัยการผลิตเพียงอย่างเดียวที่นำมาใช้ในการผลิต ดังนั้น ต้นทุนของสินค้าจึงเกิดขึ้นจากจำนวนปัจจัยการผลิตทั้งหมดที่ใช้ในการผลิตสินค้านั้น ประเทศที่มีต้นทุนค่าเสียโอกาสสำหรับสินค้าหนึ่งต่ำกว่าถือว่ามีความได้เปรียบโดยเปรียบเทียบในสินค้านั้น และความเสียเปรียบโดยเปรียบเทียบในสินค้าอื่น

5. ทฤษฎีการค้าระหว่างประเทศสมัยคลาสสิก (Classic Theory)

ทฤษฎีการค้าระหว่างประเทศในสมัยของคลาสสิกนี้จะถือว่าแรงงานเป็นปัจจัยการผลิตที่สำคัญในการกำหนดมูลค่าของสินค้าทฤษฎีที่น่าสนใจคือทฤษฎีการได้เปรียบโดยเด็ดขาดและทฤษฎีการได้เปรียบโดยเปรียบเทียบซึ่งทั้งสองทฤษฎีจะทำการเปรียบเทียบต้นทุนการผลิตของแต่ละประเทศและเลือกผลิตในสินค้าที่ประเทศของตนมีความได้เปรียบในการผลิตมากกว่าหรือประเทศจะเลือกผลิตสินค้าที่ตนถนัดโดยเปรียบเทียบระหว่างกันการแลกเปลี่ยนจะมีขอบเขตอยู่ระหว่างปริมาณสินค้าที่ผลิตได้โดยเปรียบเทียบของประเทศทั้งสองทฤษฎีการค้าระหว่างประเทศสมัยนีโอคลาสสิก (Neo - classic Theory) ทฤษฎีการค้าระหว่างประเทศในสมัยนีโอคลาสสิกได้นำทฤษฎีในสมัยคลาสสิกมาปรับปรุงแก้ไขทฤษฎีที่น่าสนใจคือทฤษฎีการคำนวณต้นทุนค่าเสียโอกาส (Opportunity Cost) โดยต้นทุนค่าเสียโอกาสจะถูกนำมาเป็นหลัก ในการพิจารณาเนื่องจากต้นทุนค่าเสียโอกาสในการผลิตสินค้าในแต่ละประเทศสามารถวัดได้จากมูลค่าสูงสุดของสินค้าอื่นที่ประเทศนั้นไม่ได้ผลิตดังนั้นประเทศจะได้รับประโยชน์ที่สามารถระบายสินค้าที่ผลิตได้มากและซื้อสินค้าที่ตนผลิตได้ไม่พอกับการบริโภคเข้าประเทศและทฤษฎีการค้าที่พิจารณาปริมาณทรัพยากรธรรมชาติโดยใช้แนวคิดเส้นความเป็นไปได้ในการผลิตซึ่งในประเทศต่างๆจะแตกต่างกันไปตามปริมาณทรัพยากรการผลิตที่มีอยู่ในประเทศ

6. ทฤษฎีการค้าระหว่างประเทศสมัยใหม่ (Modern Theory)

นักเศรษฐศาสตร์ได้ศึกษาและแก้ไขปรับปรุงทฤษฎีการค้าระหว่างประเทศสมัยคลาสสิกโดยเพิ่มข้อสมมุติฐานในการพิจารณา คือ มีปัจจัยการผลิตหลายชนิด การทดแทนกันของปัจจัยไม่สมบูรณ์การโยกย้ายปัจจัยการผลิตเกิดต้นทุนเพิ่มและมีต้นทุนค่าเสียโอกาส (Opportunity Cost) เกิดขึ้นการโยกย้ายปัจจัยการผลิตแยกได้ 3 ลักษณะคือ ต้นทุนคงที่ ต้นทุนเพิ่มขึ้นและต้นทุนลดลงประโยชน์ของการค้าระหว่างประเทศการดำเนินนโยบายการค้าระหว่างประเทศโดยเสรีนอกจากจะก่อให้เกิดผลผลิตหรือรายได้ที่แท้จริงเพิ่มขึ้นแล้วยังสามารถก่อให้เกิดประโยชน์ต่อประเทศคู่ค้าที่สำคัญอย่างน้อย 5 ประการด้วยกันได้แก่

1. ผลต่อแบบแผนการบริโภค และราคาของสินค้า เนื่องจากการค้าขายระหว่างประเทศทำให้จำนวนสินค้าที่อุปโภคและบริโภคมีเพิ่มมากขึ้นความเป็นอยู่ของผู้บริโภคจะดีขึ้น

ทั้งนี้ประเทศต่างๆจะพบกับผลิตสินค้าที่ตนได้เปรียบมากขึ้นและหันไปซื้อสินค้าที่ตนเสียเปรียบทางการผลิตจากประเทศอื่นมากขึ้นทำให้อุปทานของสินค้าเพิ่มมากขึ้นส่งผลในระดับราคาสินค้านั้นมีแนวโน้มต่ำลง

2. ผลต่อคุณภาพและมาตรฐานสินค้า การค้าระหว่างประเทศนอกจากจะทำให้ปริมาณการผลิตสินค้าและบริการเพื่อตอบสนองความต้องการของผู้บริโภคเพิ่มขึ้นยังทำให้ผู้บริโภคได้บริโภคสินค้าที่มีคุณภาพและมาตรฐานสูงขึ้นเพราะมีการแข่งขันในด้านการผลิตมากยิ่งขึ้น ทำให้ผู้ผลิตและผู้ส่งออกเข้มงวดในคุณภาพและมาตรฐานของสินค้าเนื่องจากต้องเผชิญกับคู่แข่งทำให้ต้องพัฒนาการผลิตโดยใช้เทคนิคและวิทยาการให้ก้าวหน้าและทันสมัย เรามักจะได้ยินเสมอว่า สินค้าประเภทอุตสาหกรรมที่ผลิตในบางประเทศมีชื่อเสียงและเป็นที่รู้จักคุ้นเคยของผู้บริโภคในตลาดต่างประเทศด้วยเหตุผลต่าง ๆ เช่น ราคาค่าคุณภาพสูงและรูปร่างลักษณะสวยงาม เช่น วิทยุโทรทัศน์และวิดีโอของญี่ปุ่นเป็นต้นและนับวันสินค้าเหล่านี้เป็นที่ต้องการของประเทศอื่น ๆ มากยิ่งขึ้นนอกจากนี้ประเทศที่นำเข้าทั้งหลายสามารถควบคุมมาตรฐานการตรวจสอบ คุณภาพ และมาตรฐานของสินค้าได้เมื่อเปรียบเทียบกับการผลิตเพื่อตอบสนองภายในประเทศ เพราะการควบคุมคุณภาพและมาตรฐานของสินค้าเป็นไปด้วยความยากลำบากกว่าเนื่องจากผู้ผลิตสินค้าจะอยู่กระจัดกระจายทั่วไป

3. ผลต่อความชำนาญเฉพาะอย่าง การค้าระหว่างประเทศทำให้ประเทศต่าง ๆ หันมาผลิตสินค้าที่ตนเองมีความได้เปรียบโดยเปรียบเทียบที่สูงกว่าเพื่อส่งเป็นสินค้าออกมากขึ้นเนื่องจากปัจจัยการผลิตมีจำนวนจำกัดฉะนั้นจึงต้องถึงปัจจัยการผลิตจากการผลิตสินค้าชนิดอื่นซึ่งบัดนี้ผลิตน้อยลงเพราะมีความเสียเปรียบโดยเปรียบเทียบ (comparative disadvantage) เช่น 10 ปัจจัยการผลิตจากการผลิตผ้ามาผลิตข้าวส่วนญี่ปุ่นก็จะถึงปัจจัยการผลิตจากข้าวมาผลิตผ้าแทน เพราะฉะนั้น ปัจจัยการผลิตจะมีความชำนาญเฉพาะอย่างมากขึ้น เกิดการประหยัดต่อขนาด (scale economy) เป็นผลให้ต้นทุนต่อหน่วยลดต่ำลง

4. ผลต่อการเรียนรู้ในด้านเทคโนโลยีการบริหารและการจัดการการค้าระหว่างประเทศทำให้สามารถเรียนรู้ทั้งด้านเทคนิคการผลิต โดยการนำเอาเทคนิคการผลิตหรือวิธีการผลิตที่เหมาะสมและทันสมัยมาใช้ในการผลิตสินค้าภายในประเทศเช่นเทคนิคหรือวิธีการผลิตเพื่อเพิ่มผลผลิตทางด้านเกษตรกรรมและอุตสาหกรรมซึ่งถือว่าเป็นลักษณะของการเลียนแบบระหว่างประเทศซึ่งวิธีการนี้ประเทศญี่ปุ่นในอดีต ได้นำไปใช้และได้ผลมาแล้วโดยได้เลียนแบบเทคนิคและวิธีการผลิตของอังกฤษ และประเทศชั้นนำในยุโรปโดยการนำส่งไหมดิบออกไปขายแลกกับการนำเข้าสินค้าประเภททุนและเครื่องจักรส่งผลให้ญี่ปุ่นกลายเป็นประเทศอุตสาหกรรมที่พัฒนาแล้ว

ได้ในที่สุด ในขณะเดียวกันการค้าระหว่างประเทศเปิดโอกาสให้ประเทศต่าง ๆ ได้เรียนรู้และนำเอาเทคนิคทางด้านการจัดการ หรือเทคนิคทางด้านการบริหาร จากประเทศที่ก้าวหน้าหรือพัฒนาแล้ว ไปสู่ประเทศกำลังพัฒนา ดังนั้นประเทศต่าง ๆ จึงนิยมเปิดการค้าขายติดต่อกับต่างประเทศ การปิดประเทศไม่ติดต่อกับต่างประเทศนั้นจะทำให้ประเทศนั้นไม่มีโอกาสที่จะเรียนรู้เทคนิคดังกล่าว การเปิดประเทศติดต่อกับต่างประเทศต่าง ๆ ของสาธารณรัฐประชาชนจีนในปัจจุบัน ก็ตั้งอยู่บนหลักการและเหตุผลดังกล่าวแล้ว

5. ผลต่อการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจ นักเศรษฐศาสตร์โดยทั่วไปเชื่อว่าการค้าระหว่างประเทศเป็นตัวจักรที่สำคัญที่ก่อให้เกิดความเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจของประเทศไทย โดยเฉพาะประเทศกำลังพัฒนาโดยผ่านกระบวนการส่งออกเพราะว่าประเทศกำลังพัฒนาโดยทั่วไป

ประโยชน์ของการค้าระหว่างประเทศ

1. มีผลต่อการบริโภคและราคาของสินค้า เนื่องจากการค้าขายระหว่างประเทศทำให้ ประเทศต่าง ๆ ผลิตสินค้าที่ตนได้เปรียบมากขึ้น และหันไปซื้อสินค้าที่ตนเสียเปรียบทางการผลิต จากประเทศอื่นมากขึ้น ดังนั้นอุปทานของสินค้าจึงเพิ่มมากขึ้นส่งผลในระดับราคาสินค้านั้นมีแนวโน้มต่ำลง

2. คุณภาพและมาตรฐานของสินค้าดีขึ้น เนื่องจากการแข่งขันในด้านการผลิตมากยิ่งขึ้น ทำให้ผู้ผลิตและผู้ส่งออกเข้มงวดในคุณภาพและมาตรฐานของสินค้า ดังนั้นจึงต้องมีการพัฒนาการผลิตโดยใช้เทคนิคและวิทยาการให้ก้าวหน้าและทันสมัย

3. ผลต่อความชำนาญเฉพาะอย่าง การค้าระหว่างประเทศทำให้ประเทศผู้ผลิตจะมีความชำนาญเฉพาะอย่างมากขึ้นเป็นผลให้ต้นทุนต่อหน่วยลดต่ำลง

4. ผลต่อการเรียนรู้ในด้านเทคโนโลยีการบริหารและการจัดการ การค้าระหว่างประเทศทำให้สามารถเรียนรู้ทางด้านเทคนิคการผลิต โดยการนำเอาเทคนิคหรือวิธีที่เหมาะสมและทันสมัยมาใช้ในการผลิตสินค้าภายในประเทศ

5. ผลต่อการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจ รายได้จากการส่งออกสินค้ามากขึ้นย่อมทำให้ประเทศที่กำลังพัฒนามีเงินตราต่างประเทศเพื่อที่จะนำเข้าสินค้าทุนและเครื่องจักร เพื่อนำมาใช้ในการลงทุนในโครงสร้างพื้นฐานทางเศรษฐกิจของประเทศ

6. ผลต่อรายได้และการจ้างงาน การส่งออกเพิ่มขึ้นย่อมมีผลให้รายได้และการจ้างงานภายในประเทศเพิ่มขึ้น ทำให้ประเทศได้รับรายได้จากการจำหน่ายสินค้าและบริการในต่างประเทศ

ผลกระทบของการค้าระหว่างประเทศ

1. ผลต่อเสถียรภาพของราคา การค้าระหว่างประเทศที่มุ่งเน้นให้ประเทศผลิตสินค้าที่ตนได้เปรียบ โดยเปรียบเทียบไม่กึ่งชนิด หรือชนิดเดียวนั้นจะเป็นผลให้รายได้ของประเทศขึ้นอยู่กับกำหนดยสินค้าออกเพียงไม่กี่ชนิด การผลิตและรายได้ของประเทศจึงเปลี่ยนแปลงได้ง่าย และถ้าระบบเศรษฐกิจมีการพึ่งพา การนำเข้าจากต่างประเทศในระดับสูงก็จะก่อให้เกิดปัญหาของเสถียรภาพราคาได้เช่นกัน

2. ผลต่อเสถียรภาพทางเศรษฐกิจระหว่างประเทศ นโยบายการค้าระหว่างประเทศที่สนับสนุนให้ประเทศผลิตสินค้าที่ตนเองมีความได้เปรียบ โดยเปรียบเทียบนั้นมีผลให้หลาย ๆ ประเทศอาจต้องซื้อสินค้าเข้าประเทศเป็นมูลค่ามากกว่ามูลค่าสินค้าออก ทำให้เกิดการขาดดุลในดุลการค้าอาจจะทำให้ดุลการชำระเงินระหว่างประเทศขาดดุลด้วย ในกรณีของประเทศกำลังพัฒนาโดยทั่วไป สินค้าส่งออกมักจะเป็นสินค้าเกษตรกรรม ซึ่งระดับราคามักจะต่ำกว่าและขาดเสถียรภาพ เมื่อเทียบกับราคาสินค้านำเข้า ซึ่งมักจะเป็นสินค้าจำพวกทุนและสินค้าอุตสาหกรรม ผลที่ตามมาคืออัตราการค่าของประเทศกำลังพัฒนามีแนวโน้มลดลง นั่นคือ มูลค่าจากการส่งสินค้าออกน้อยกว่ามูลค่าของสินค้านำเข้าส่งผลให้เกิดปัญหาเสถียรภาพเศรษฐกิจศาสตร์ต่อประเทศคือปัญหาดุลการค้าและดุลการชำระเงินขาดดุลในที่สุด

3. ผลต่อความเป็นธรรมในการกระจายรายได้ระหว่างประเทศ อัตราการค้าระหว่างประเทศของประเทศกำลังพัฒนามีแนวโน้มลดลงนั้น ทำให้การกระจายรายได้ในระดับนานาชาติซึ่งไม่เท่าเทียมกันอยู่แล้วยิ่งมีความไม่เป็นธรรมมากขึ้น ในขณะที่เดียวกันการหลอหลอมรสนิยมระหว่างประเทศให้อยู่ในแบบแผนเดียวกัน ก็เป็นกลไกสำคัญอีกประเภทหนึ่งที่ทำให้การกระจายรายได้ระหว่างประเทศเลวลงเพราะว่าบริษัทการค้าขนาดใหญ่ในประเทศที่ตามมาก็คือการบริโภคสินค้าจำพวกอุปโภคและบริโภคในสินค้าอุตสาหกรรมนำเข้ามามีมากขึ้น ทำให้ต้องเสียเงินตราต่างประเทศมากขึ้น ในขณะที่รายได้จากการขายสินค้าออกเพิ่มขึ้นน้อยกว่า

4. ผลต่อประสิทธิภาพ นโยบายทางเศรษฐกิจยิ่งภาคการค้าระหว่างประเทศขนาดใหญ่ขึ้นเพียงใดทำให้ การดำเนินนโยบายทางเศรษฐกิจภายในประเทศจะมีประสิทธิภาพน้อยลงเท่านั้น เช่น เมื่อเกิดปัญหาเงินเฟ้อขึ้นภายในประเทศที่ผ่านกลไกของทั้งราคาสินค้าออกและราคาสินค้านำเข้า นโยบายเพื่อแก้ปัญหาเงินเฟ้อจะมีความยุ่งยากมากขึ้น

5. ผลต่อรายได้และการจ้างแรงงาน ประเทศที่มีการพึ่งพาทางการค้าระหว่างประเทศในระดับสูง หากรายได้จากการส่งออกลดลงก็ดี หรือการนำเข้าเพิ่มขึ้นมากก็ดี โดยที่ผลสุทธิของการนำเข้าสูงกว่าการส่งออกย่อมส่งผลให้ รายได้และการจ้างงานของประเทศนั้นลดลงผลจะเป็นไปในทางตรงกันข้ามกับที่กล่าวมาแล้ว

6. ผลต่อปัญหาความมั่นคงของประเทศ การดำเนินนโยบายการค้าโดยเสรีที่มุ่งให้ประเทศผลิตสินค้าที่ตนมีความได้เปรียบเพียงไม่กี่ชนิดหรือเพียงชนิดเดียว จะส่งผลกระทบต่อความมั่นคงของประเทศได้ง่าย เนื่องจาก การขาดแคลนสินค้าอุปโภค บริโภค ขาดแคลนวัตถุดิบ และสินค้าทุนในการพัฒนาประเทศ อุตสาหกรรมที่ตั้งขึ้นภายในประเทศ อาจยังไม่สามารถแข่งขันกับสินค้าต่างประเทศได้ รัฐจึงจำเป็นต้องให้ความช่วยเหลือและคุ้มกันโดยใช้มาตรการที่สำคัญ คือ กำแพงภาษีสินค้าขาเข้า (import tariffs) และโควตานำเข้า เป็นต้น

2. ทฤษฎีเกี่ยวกับพิธีการทางกรมศุลกากรการนำเข้า

2.1 พิธีการศุลกากรนำเข้าทางบกในการนำเข้าสินค้าผู้นำเข้าจะต้องปฏิบัติตามกฎหมายระเบียบและประกาศที่กรมศุลกากรและหน่วยงานอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกำหนดไว้ให้ถูกต้องครบถ้วนโดยมีคำแนะนำในการจัดเตรียมเอกสารและปฏิบัติตามขั้นตอนพิธีการศุลกากรในการนำเข้าสินค้านี้

2.1.1 ใบขนสินค้าขาเข้าและเอกสารอื่นที่ใช้แทนใบขนสินค้าขาเข้าแบบพิมพ์ที่กรมศุลกากรกำหนดให้ผู้นำเข้าใช้สำหรับพิธีการศุลกากรดังนี้-ใบขนสินค้าขาเข้าพร้อมแบบแสดงรายการภาษีสรรพสามิตและภาษีมูลค่าเพิ่ม (กศก, 99/1) สำหรับการนำเข้าสินค้าทั่วไปทุกประเภท ยกเว้นสินค้าที่กรมศุลกากรกำหนดให้ใช้ใบขนฯประเภทอื่น

- คำร้องขอผ่อนผันรับของ / ส่งของออกไปก่อน (กศก. 103) ใช้สำหรับการนำเข้าหรือส่งออกสินค้าก่อนปฏิบัติพิธีการครบถ้วนตามที่กรมศุลกากรกำหนด

- แบบ A. T. A. Carnet ใบขนสินค้าสำหรับนำของเข้าหรือส่งของออกชั่วคราวใช้สำหรับการนำเข้าหรือส่งออกสินค้าชั่วคราวประเภทต่าง ๆ ตามที่ระบุในอนุสัญญา

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

- ใบขนสินค้าถ่ายลำ (แบบที่ 379) ใช้สำหรับพิธีการศุลกากรสินค้าถ่ายลำ

- ใบขนสินค้าผ่านแดน (แบบที่ 448) ใช้สำหรับพิธีการศุลกากรสินค้าผ่านแดนตามความตกลงที่ประเทศไทยทำไว้กับประเทศต่างๆ

- ใบขนสินค้าพิเศษสำหรับรถยนต์และจักรยานยนต์นำเข้าหรือส่งออกชั่วคราวใช้สำหรับการนำรถยนต์และจักรยานยนต์เข้ามาในประเทศหรือส่งออกชั่วคราว

- ใบขนสินค้าพิเศษสำหรับเรือสำราญและกีฬาที่นำเข้าหรือส่งออกชั่วคราวใช้สำหรับการนำเรือสำราญและกีฬาเข้ามาในประเทศหรือส่งออกชั่วคราว

2.1.2 เอกสารที่ใช้เป็นข้อมูลในการจัดทำใบขนสินค้าขาเข้า

1. ใบตราส่งสินค้า (Bill of Lading: B / L หรือ Air Waybill: AWB)
2. บัญชีราคาสินค้า (Invoice)
3. เอกสารอย่างอื่นหมายถึงเอกสารหรือคำสำคัญเกี่ยวกับการนำเข้าหรือการซื้อขายซึ่งผู้ขายหรือผู้ส่งของที่อยู่ต่างประเทศทำขึ้นและส่งมาให้หรือซึ่งสำแดงการเสนอและสนองในการซื้อขายของหรือเอกสารการติดต่อระหว่างผู้ส่งของและผู้นำของเข้าหรือของผู้ที่เกี่ยวข้องในการนำของเข้าเช่นผู้รับบรรทุกผู้รับประกันภัยธนาคาร เป็นต้น
4. ใบอนุญาตนำเข้าหรือเอกสารอื่นใดกรณีของการนำเข้านั้นเป็นของต้องกำกับตามเงื่อนไขของกฎหมายที่เกี่ยวข้อง
5. กรณีนำเข้าเภสัชเคมีภัณฑ์เภสัชเคมีภัณฑ์สำเร็จรูปเคมีภัณฑ์และสินค้าที่ไม่สามารถแยกชนิดและคุณภาพได้โดยง่ายควรมีเอกสารใบรับรองการวิเคราะห์ของผู้ผลิตสินค้า (Certificate of Analysis) หรือเอกสารรายละเอียดของสินค้า (Specification) หรือเอกสารข้อมูลความปลอดภัย (Material Safety Data Sheet)

2.1.3 การส่งข้อมูลเข้าสู่ระบบเพื่อปฏิบัติพิธีการนำเข้าสินค้า

1. การปฏิบัติพิธีการศุลกากรผู้ได้รับอนุมัติให้ลงทะเบียนเป็นผู้ปฏิบัติพิธีการศุลกากรหรือดำเนินการในกระบวนการทางศุลกากรโดยวิธีทางอิเล็กทรอนิกส์สามารถปฏิบัติพักการได้โดยวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์แบบไร้เอกสาร (Paperless) โดยส่งข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์พร้อมลงลายมือชื่ออิเล็กทรอนิกส์ (Digital Signature) ของเจ้าของลายมือชื่อผ่านบุคคลที่เป็นสื่อกลางผู้ให้บริการรับส่งข้อมูลทางอิเล็กทรอนิกส์ตามมาตรฐานที่ศุลกากรกำหนด (EBXML/ XML Format) แทนการจัดทำยื่นส่งรับและการลงลายมือชื่อในรูปแบบเอกสาร

2. การยื่นใบขนสินค้าขาเข้าเมื่อผู้นำของเข้าจัดทำข้อมูลใบขนสินค้าขาเข้าตามมาตรฐานที่ศุลกากรกำหนดและเป็นผู้ส่งข้อมูลทางอิเล็กทรอนิกส์เข้าสู่ระบบคอมพิวเตอร์ของ

ศุลกากรเมื่อระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากรได้ตอบรับข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์นั้นในการปฏิบัติพิธีการถือเป็นการยื่นเอกสารนั้นๆตามกฎหมายว่าด้วยศุลกากรและกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้องกับการศุลกากรแล้ว

3. วิธีการส่งข้อมูลใบขนสินค้าขาเข้าการส่งข้อมูลใบขนสินค้าขาเข้ากระทำได้

4 ช่องทางดังนี้

3.1 ผู้นำของเข้าส่งข้อมูลใบขนสินค้าขาเข้าด้วยตนเอง

3.2 ผู้นำของเข้ามอบหมายให้ตัวแทนออกของเป็นผู้ส่งข้อมูลแทน

3.3 ผู้นำของเข้าให้เคาน์เตอร์บริการ (Service Counter) เป็นผู้ส่งข้อมูล

3.4 ผู้นำของเข้ายื่นใบขนสินค้าขาเข้าในรูปแบบเอกสารพร้อมเอกสารประกอบและแบบรายละเอียดข้อมูลใบขนสินค้าขาเข้า (ใบนำคีย์) และชำระค่าธรรมเนียมกับเจ้าหน้าที่ศุลกากร ณ ท่าหรือที่ที่นำของเข้าโดยผู้นำของเข้าต้องลงลายมือชื่อไว้ทุกฉบับซึ่งประกอบด้วย

- 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)
- เอกสารที่จำเป็นอื่นๆเช่นเอกสารแสดงส่วนผสมคุณลักษณะการใช้งานของ

สินค้า Catalogue

2.1.4 การชำระภาษีอากร

1. ชำระโดยผ่านธนาคารทางอิเล็กทรอนิกส์ด้วยวิธีตัดบัญชีธนาคาร (Electronic

Funds Transfer: EFT)

2. ชำระที่หน่วยงานบัญชีและอากรของสำนักงานศุลกากรหรือด่านศุลกากร

2.1.5 การนำเข้าสินค้าทางบก ณ ด่านพรมแดนหรือด่านตรวจ

ขั้นตอนการปฏิบัติพิธีการศุลกากร

1. ผู้นำเข้า / ตัวแทนออกของยื่นบัญชีสินค้าทางบก Car Manifest (แบบศ. บ. 1) ให้เจ้าหน้าที่ศุลกากรประจำด่านพรมแดนเพื่อดำเนินการตรวจสอบสินค้าและทะเบียนรถยนต์

2. เจ้าหน้าที่ศุลกากรบันทึกข้อมูลรายละเอียดแบบศ. บ. 1 ลงในระบบคอมพิวเตอร์ (Car Manifest) และดำเนินการควบคุมยานพาหนะที่บรรทุกสินค้าเข้ามายังด่านศุลกากร

3. ผู้นำเข้าหรือตัวแทนจัดทำและส่งข้อมูลใบขนสินค้าขาเข้าเข้าระบบคอมพิวเตอร์ของกรมศุลกากรระบบจะตรวจสอบข้อมูลสินค้าและตัดบัญชีกับ Car Manifest

4. ผู้นำเข้าหรือตัวแทนชำระค่าภาษีอากร (กรณีสินค้าต้องชำระภาษีอากร) ที่หน่วยงานบัญชีและอากรของด่านศุลกากร

5. ชำระค่าภาษีแล้วระบบคอมพิวเตอร์จะกำหนดเงื่อนไขการตรวจปล่อยชื่อเจ้าหน้าที่ผู้มีหน้าที่ตรวจปล่อย

6. กรณียกเว้นการตรวจ (Green Line) ผู้นำเข้าหรือตัวแทนออกของสามารถรับสินค้าไปจากอารักขาศุลกากร

7. กรณีสั่งการเปิดตรวจ (Red Line) เจ้าหน้าที่จะดำเนินการตรวจสอบความถูกต้องของสินค้ากับข้อมูลใบขนสินค้าในระบบคอมพิวเตอร์ถ้าถูกต้องจะส่งมอบสินค้าให้ผู้นำเข้าพิธีการศุลกากรนำเข้าทางเรือกรมศุลกากรได้พัฒนานำระบบอิเล็กทรอนิกส์มาใช้ในการบริการผ่านพิธีการศุลกากรซึ่งปัจจุบันเรียกว่าระบบ TCS ผู้ประสงค์จะดำเนินการผ่านพิธีการศุลกากรทางอิเล็กทรอนิกส์จะต้องการลงทะเบียนกับกรมศุลกากรเพื่อบันทึกข้อมูลไว้ในฐานข้อมูลระบบคอมพิวเตอร์ของกรมศุลกากรซึ่งผู้ที่ลงทะเบียนแล้วสามารถเข้าสู่ระบบการผ่านพิธีการศุลกากรทางคอมพิวเตอร์ของตนเองหรือผ่าน SERVICE COUNTER ของเอกชนหรือที่จุดให้บริการของกรมศุลกากร ณ จุดนำเข้า-ส่งออก

2.2 การลงทะเบียนกับกรมศุลกากรต้องเตรียมเอกสารดังต่อไปนี้

- คำร้องขอลงทะเบียนปฏิบัติงานเกี่ยวกับการออก
- บัตรประจำตัวประชาชน-สำเนาทะเบียนบ้าน
- บัตรประจำตัวผู้เสียภาษีอากรหรือหลักฐานการชำระภาษีเงินได้บุคคลธรรมดา
- ประกาศนียบัตรผ่านการอบรมหลักสูตรตัวแทนออกของจากสถาบันวิทยาการศุลกากรสำนักบริหารทรัพยากรบุคคลกรมศุลกากรจากสมาคมหรือสถาบันที่กรมศุลกากรรับรองหรือประกาศนียบัตรผ่านการอบรมหลักสูตรผู้ชำนาญการศุลกากรจากสถาบันวิทยาการศุลกากรสำนักบริหารทรัพยากรบุคคลกรมศุลกากร
- หนังสือรับรองการเป็นพนักงาน / ลูกจ้างของตัวแทนออกของ (ยกเว้นบุคคลที่มีบัตรผ่านพิธีการศุลกากรหรือบัตรผู้ช่วยปฏิบัติพิธีการศุลกากรและได้ผ่านการอบรมและทดสอบจากสถาบันวิทยาการศุลกากรตามประกาศกรมศุลกากรที่ 13/2549 ภายในวันที่ 31 ธันวาคม 2551
- รูปถ่ายหน้าตรงขนาด 1 นิ้วจำนวน 1 รูปซึ่งถ่ายไว้ไม่เกิน 6 เดือน

- สำเนาเอกสารตามข้อ (2)-(5) อย่างละหนึ่งชุด

โดยยื่นคำร้องที่ส่วนทะเบียนและสิทธิพิเศษสำนักมาตรฐานพิธีการและราคาศุลกากรกรมศุลกากรหรือยื่นผ่านสำนักงานศุลกากรหรือด่านศุลกากร

ทั้งนี้ผู้ลงทะเบียนจะสามารถปฏิบัติงานเกี่ยวกับการออกของได้สามปีนับแต่วันที่ได้รับอนุญาต

2.2.1 พิธีการศุลกากรนำเข้าทางเรือ

ในการนำเข้าสินค้า ผู้นำเข้าจะต้องปฏิบัติตามกฎหมาย ระเบียบและประกาศที่กรมศุลกากรและหน่วยงานอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องในการนำเข้าอาทิกะทรวงพาณิชย์สำนักงานคณะกรรมการอาหารและยากรมปศุสัตว์ ฯลฯที่กำหนดไว้ให้ครบถ้วนโดยมีคำแนะนำในการจัดเตรียมเอกสารเพื่อปฏิบัติตามขั้นตอนพิธีการศุลกากรในการนำเข้าสินค้า ดังนี้

1. ผู้นำเข้าต้องยื่นแบบ กศก. 99/1 ใบขนสินค้าขาเข้าพร้อมแบบแสดงรายการภาพสรรพสามิตและภาษีมูลค่าเพิ่มสำหรับการนำเข้าสินค้าทั่วไปทุกประเภทยกเว้นสินค้าที่กรมศุลกากรกำหนดให้ใช้ใบขนประเภทอื่น

2. เอกสารที่ควรจัดเตรียมในการนำเข้าสินค้า

2.1 สำหรับพิธีการชำระอากรพิธีการวางประกันพิธีการขนถ่ายข้างลำพิธีการเลือกสินค้าทัณฑ์บนประเภทร้านค้าปลอดอากรต้องมีเอกสารประกอบ ได้แก่

- ต้นฉบับใบขนสินค้าขาเข้า (กศก. (99) พร้อมสำเนาฉบับเว้นแต่กรณีที่กรมศุลกากรกำหนดให้มีการจัดทำคู่ฉบับเพิ่มเช่นสำหรับการนำเข้าอาวุธปืนเครื่องกระสุนปืนวัตถุระเบิดการนำเข้าน้ำมันเชื้อเพลิงที่ต้องส่งเงินเข้ากองทุนน้ำมันกรณีดังกล่าวต้องมีสำเนาใบขนสินค้าขาเข้า 2 ฉบับ

- ใบส่งปล่อยสินค้า (กศก, 100/1)
- บัญชีราคาสินค้า (Invoice)
- บัญชีรายละเอียดบรรจุหีบห่อ (Packing List)
- ใบตราส่งสินค้า (Bill of Lading)
- ใบแจ้งยอดเบี้ยประกัน (Insurance Premium Invoice)
- ใบอนุญาตหรือหนังสืออนุญาตสำหรับสินค้าควบคุมการนำเข้า
- ใบรับรองแหล่งกำเนิดสินค้า (Certificate of Origin) กรณีขอลดอัตราอากร
- เอกสารอื่นๆเช่นเอกสารแสดงส่วนผสมคุณลักษณะและการใช้งานของสินค้า

เก็ดตาล็อกเป็นต้น

2.2 พิธีการหลายเที่ยวเรือต้องเพิ่มพิมพ์เขียว (BLUE PRINT) แบบแปลนแบบพิมพ์หรือเอกสารประกอบอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการพิจารณาให้ทำใบขนสินค้าหลายเที่ยวเรือ

2.3 พิธีการขอคืนอากรตามมาตรา 19 ทวิต้องเพิ่มสำเนาใบขนสินค้าขาเข้า (กศก. 9%) อีก 1 ฉบับ

2.4 พิธีการส่งเสริมการลงทุนต้องหนังสืออนุมัติให้ยกเว้นหรือลดหย่อนอากรจากคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน

2.5 พิธีการสินค้าส่งกลับ (RE-EXPORT) มี 2 กรณีดังนี้คือ

2.5.1 กรณีสินค้าอยู่ในอารักขาของศุลกากรต้องเพิ่มเอกสารดังนี้คือ

- คำร้องขอผ่อนผันทำใบขนสินค้าส่งกลับ (RE-EXPORT) ชำระอากร 1 ใน 10
- ใบขนสินค้าขาออก (กศก. 10/1) พร้อมเอกสารประกอบ

2.5.2 กรณีสินค้าอยู่นอกอารักขาของศุลกากรต้องเพิ่มเอกสารดังนี้คือ

- คำร้องขอผ่อนผันทำใบขนสินค้าส่งกลับ (RE-EXPORT) ขอคืนอากร 9 ใน 10
- ใบขนสินค้าขาออก (กศก. 101) พร้อมเอกสารประกอบ

2.6 พักการนำของออกจากเขตอุตสาหกรรมส่งออก (EPL) ต้องเป็นเอกสangk (EP2) ต้องเป็นเอกสารดังนี้

- แบบกนอ. 02-1 กรณีสินค้านำเข้าเป็นวัตถุดิบ
- แบบกนอ. 02-1 และ กนอ. 101 กรณีสินค้านำเข้าเป็นเครื่องจักรอุปกรณ์เครื่องมือ และเครื่องใช้รวมทั้งส่วนประกอบของสินค้านี้ดังกล่าวที่จำเป็นต้องใช้ในการผลิตสินค้าหรือการค้าเพื่อส่งออก

2.7 พิธีการนำของออกจากเขตอุตสาหกรรมส่งออก (EPZ) ต้องเพิ่มเอกสารดังนี้คือ

- แบบกนอ. 02-1 กรณีสินค้านำเข้าเป็นวัตถุดิบ
- แบบกนอ. 02-1 และ กนอ. 101 กรณีสินค้านำเข้าเป็นเครื่องจักรอุปกรณ์หรือการค้าเพื่อส่งออกเครื่องมือและเครื่องใช้รวมทั้งส่วนประกอบของสินค้านี้ดังกล่าวที่จำเป็นต้องใช้ในการผลิตสินค้า

2.2.2 ขั้นตอนการปฏิบัติพิธีการนำเข้าสินค้าทางเรือ

1. ผู้นำเข้าหรือตัวแทนจัดเตรียมข้อมูลใบขนสินค้าเข้าสู่เครื่องคอมพิวเตอร์ของตนเองหรือผ่าน Service Counter และให้ผู้นำเข้าหรือตัวแทนส่งข้อมูลใบขนสินค้ามายังเครื่องคอมพิวเตอร์ของกรมศุลกากรระบบคอมพิวเตอร์กรมศุลกากรจะตรวจสอบข้อมูลกับเพิ่มข้อมูลอ้างอิงการอนุมัติ / อนุญาตเกี่ยวข้องและตรวจสอบบัญชีสินค้าสำหรับเรือโดยอัตโนมัติผ่านระบบคอมพิวเตอร์

2. การตรวจปล่อยสินค้าจะนำระบบบริหารความเสี่ยง (Risk Management) มาใช้ในการสั่งการตรวจตามเงื่อนไขที่หน่วยงานศุลกากรกำหนดไว้ในระบบ Profile เพื่อจัดกลุ่มใบขนสินค้าเป็น 2 กลุ่มคือให้เปิดตรวจ (Red Line) หรือให้ยกเว้นการตรวจ (Green Line) เมื่อระบบตรวจสอบเสร็จแล้วจะกำหนดเลขที่ใบขนสินค้าและสั่งการตรวจให้อัตโนมัติพร้อมกับแจ้งตอบกลับไปยังผู้ประกอบการทราบผ่านทางอิเล็กทรอนิกส์และแจ้งโรงพักสินค้าหรือท่าเทียบเรือทราบถึงผลการสั่งการตรวจจากศุลกากร

- กรณียกเว้นการตรวจผู้ประกอบการสามารถติดต่อโรงพักสินค้าหรือท่าเทียบเรือรับมอบสินค้าได้ทันที

- กรณีให้เปิดตรวจผู้ประกอบการสามารถติดต่อโรงพักสินค้าหรือท่าเทียบเรือเพื่อเตรียมของเพื่อตรวจแล้วติดต่อเจ้าหน้าที่ศุลกากรเพื่อตรวจปล่อยสินค้า

- การชำระและวางเงินประกันค่าภาษีอากรผู้ประกอบการสามารถเลือกชำระและวางเงินประกันที่สำนักงานศุลกากรหรือชำระและวางเงินประกันผ่านธนาคารทางอิเล็กทรอนิกส์ (E- Payment) ได้

- การวางค้ำประกันค่าภาษีอากรผู้ประกอบการสามารถเลือกวางค้ำประกันสำนักงานศุลกากรหรือวางค้ำประกันผ่านธนาคารทางอิเล็กทรอนิกส์ (E-Guarantee) ได้

- การตรวจปล่อยสินค้าเข้าเป็นการตรวจ ณ ท่าที่ระบุในบัญชีสินค้าว่าของถึงแต่ผู้ประกอบการสามารถแจ้งความประสงค์ขอขนย้ายสินค้าไปตรวจปล่อยนอกเขตห้ามนำเข้าได้แต่ต้องแจ้งล่วงหน้าในขั้นตอนจัดเตรียมใบขนสินค้าก่อนส่งมายังระบบคอมพิวเตอร์ของกรมศุลกากร

3. ผู้นำของเข้าพาใบขนสินค้าพร้อมใบเสร็จเสียภาษีอากรเอกสาร Deliver Order (D/O) ไปดำเนินการตรวจปล่อยสินค้าในท่าเรือและขนถ่ายสินค้านำเข้ามาที่โกดังหรือโรงงานหรือบริษัท

4. ผู้นำเข้าหรือตัวแทนต้องจัดเก็บข้อมูลบัญชีราคาสินค้าในรูปของสื่อกอมพิวเตอร์เป็นเวลาไม่น้อย 6 เดือนเพื่อใช้ในการตรวจสอบใบขนสินค้าหลังการตรวจปล่อยโดยให้สามารถจัดพิมพ์เป็นรายงานเมื่อยกรณศุลกากรร้องขอดังนี้

- IMPORT / EXPORT INVOICE LIST BY DECLARATION ITEM
- IMPORT / EXPORT INVOICE LIST BY INVOICE ITEM
- IMPORT / EXPORT INVOICE LIST

การรับของจากอรัทษาศุลกากรในระบบ E-Import

1. หลักการทั่วไปในการรับของนำเข้จากอรัทษาศุลกากรของที่นำเข้มาในราชอาณาจักรและได้ปล่อยออกจากอรัทษาศุลกากรแล้ว

1.1 ให้ถือว่ามิชณคคุณภาพปรมาณน้ำหนักราคาหรือเก้เกี่ยวกับอัตราอากรถูกต้องตรงตามท้ผู้นำของเข้ได้ส่งข้อมูลเข้สู่ระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากร

1.2 ก่อนการรับมอบของไปจากคลังสินค้า TG หรือ BFS ให้ผู้นำของเข้ดำเนินการในกระบวนการทางศุลกากรให้ครบถ้วน

1.3 ผู้นำของเข้ต้องตรวจสอบของที่นำเข้ให้ตรงตามข้อมูลใบขนสินค้าขาเข้ที่ส่งเข้สู่ระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากร

3. การประกันภัย

การประกันภัยเพื่อการนำเข้สินค้ามีหลากหลายชนิดและจากการที่การค้าของโลกมีการเติบโตและเปลี่ยนแปลงตลอดเวลากการประกันภัยเพื่อการนำเข้ก็พัฒนาเปลี่ยนแปลงแบ่งได้เป็น 2 กลุ่มใหญ่ ๆ คือติดตามการค้าและความเสี่ยงที่เก้วเนื่องกับการค้าและสินค้าโดยการประกันภัยเพื่อเร่ส่งออก

1. การประกันภัยการขนส่งสินค้า (Cargo Insurance) ได้แก่ การประกันภัยท้หลายที่บรรเทาภัยหรือความเสี่ยงต่อตัวสินค้าจากอุบัติเหตุที่เก้เกิดขึ้นระหว่างและ / หรือเกิดจากการขนส่งและการจัดเก็บหรือพัทสินค้าระหว่างการขนส่งท้ระหว่างที่อยู่ภายในประเทศไทยและภายนอกประเทศไทยน้ความเสี่ยงต่อตัวสินค้า ได้แก่ สินค้าสูญหายสินค้าเสียหายเช่นแตกหรือเป็ยกน้ำเป็นต้นท้ทั้งนี้ไม่รวมการเสื่อมสภาพตามปกติของสินค้า

2. การประกันภัยอื่น ๆ เช่นการประกันสินเช้ทางการค้า (Trade Credit Insurance) ซึ่งคุ้มครองผู้ส่งออกในกรณีท้ส่งสินค้าไปยังผู้ซื้อแล้วไม่ได้รับชำระค่าสินค้าของตนจากผู้ซื้อและการประกันภัยลักษณะอื่นท้ขึ้นอยู่กบสินค้าและความต้องการของผู้ส่งออกซึ่งการประกันภัยลักษณะนี้มีความหลากหลายจะต้องติดต่อและให้รายละเอียดกับบริษัทประกันภัยเป็นกรณีเช่นผู้

ส่งออกเป็นห่วงเรื่องสินค้าเดินทางไปไม่ทันฤดูกาลขายสินค้าและอยากทำประกันภัยลักษณะนี้ต้องเป็นการสอบถามและให้บริษัทประกันภัยพิจารณาเป็นกรณีไปการประกันภัยมักจะถูกมองว่าเป็นเรื่องที่เข้าใจยากและยุ่งยากผู้ส่งออกมักจะละเลยที่จะให้ความสนใจแต่แท้ที่จริงการประกันภัยมีความสำคัญระดับที่เรียกว่าชี้เป็นชี้ตายของธุรกิจส่งออกได้เลยทีเดียวดังนั้นผู้ส่งออกจึงควรศึกษาทำความเข้าใจและทำประกันภัยการส่งออกไว้อย่างเหมาะสม

1. ขั้นตอนการทำประกันภัย

ในกรณีการทำประกันภัยการขนส่งสินค้าผู้ส่งออกสามารถติดต่อทำประกันภัยผ่านบริษัทชิปปิงที่ผู้ส่งออกใช้บริการในการขนส่งสินค้าหรือจะติดต่อบริษัทประกันภัยโดยตรงเพื่อปรึกษาและติดต่อทำประกันภัยก็ได้โดยข้อมูลที่จะต้องเตรียมไว้เป็นอย่างน้อยมีดังนี้

- ตัวสินค้าคืออะไร
- มีการบรรจุภัณฑ์อย่างไร
- จุดหมายปลายทางคืออะไร
- ยานพาหนะที่จะใช้ขนส่งคืออะไร
- การรักษาความปลอดภัยเป็นอย่างไร

ทั้งนี้บริษัทประกันภัยและบริษัทนายหน้าประกันภัยยอมให้ข้อมูลที่ละเอียดและชัดเจนเกี่ยวกับความคุ้มครอง

2. การเลือกประเภทประกันภัย

การประกันภัยมีความหลากหลายและมีการพัฒนาสินค้าใหม่ให้สนองความต้องการของผู้ซื้อประกันภัยอยู่ตลอดเวลาแต่หลักการของประกันภัยยังคงตั้งอยู่บนพื้นฐานของการบรรเทาภัยที่เกิดจากอุบัติเหตุที่สุดิวสัยเท่านั้นจึงทำให้ความคุ้มครองที่ผู้ซื้อบางครั้งอยากจะได้บริษัทประกันภัยไม่สามารถคุ้มครองให้ได้เช่นถ้าต้องการให้บริษัทประกันภัยรับประกันว่าข้าวสารที่ส่งไปขายจะไม่เก่าลงตามวันเวลาที่ผ่านไปย่อมไม่สามารถทำประกันภัยได้

การประกันภัย แบ่งออกเป็นหลาย ๆ ประเภทและมีรายละเอียดมากแต่ในส่วนของการประกันภัยเพื่อการส่งออกนั้นพอจะแบ่งได้เป็น 3 กลุ่มย่อยดังนี้

1. การประกันภัยตัวสินค้าคือการประกันภัยความเสียหายหรือสูญหายของตัวสินค้าจากอุบัติเหตุในระหว่างการเดินทางมีมาตรฐานสากลให้ผู้ขายกับผู้ซื้อมีความเข้าใจถูกต้องตรงกันโดยกรมธรรม์ประกันภัยจะระบุความคุ้มครองหลักของตัวสินค้า

2. Institute Cargo Clauses (C) คุ้มครองความเสียหายหรือสูญหาย (ไม่ว่าบางส่วนหรือทั้งหมด) เนื่องจากเพลิงไหม้, ระเบิดเรือเกยตื้น, จมหรือล่ม, ยานพาหนะทางบกพลิกคว่ำหรือ

ตกจากรางเรือหรือยานพาหนะชนหรือโดนกับวัตถุอื่นใดการขนส่งสินค้าลงจากเรือ ณ ท่าหลบภัย ความเสียหายที่เกิดกับส่วนรวมสินค้าถูกโยนทิ้งทะเล

3. Institute Cargo Clauses (B) นอกจากความคุ้มครองตาม ICC (C) แล้วยังรวม ความคุ้มครองถึงแผ่นดินไหวภูเขาไฟระเบิดฟ้าผ่า, สินค้าถูกน้ำทะเลซัดตกเรือไปน้ำจากแม่น้ำ ทะเลสาบหรือน้ำรั่วไหลเข้ามาในเรือในยานพาหนะในระหว่างหรือในตู้ลำเลียงหรือในสถานที่เก็บ สินค้าสินค้าทั้งหีบห่อเสียหายโดยสิ้นเชิงเพราะตกจากรเรือหรือเกิดจากการชนขึ้นชนลงจากเรือหรือ ยานพาหนะ

4. Institute Cargo Clauses (A) ระบุให้ความคุ้มครองความเสียหายจากภัยทุกอย่าง ยกเว้นที่ระบุไว้ในข้อยกเว้นการพิจารณารับประกันภัยของบริษัทประกันภัย

ในกรณีที่เป็นภัยมาตรฐานแล้วบริษัทประกันภัยจะพิจารณาจากลักษณะสินค้า บรรจุภัณฑ์จำนวนเงินเอาประกันภัยพาหนะที่ใช้การขนส่งเมืองท่าปลายทางและระหว่างทาง สำหรับการประกันภัยขนส่งสินค้า

ส่วนการประกันภัยสินค้าการซื้อโดยปกติแล้วผู้ส่งออกจะต้องแจ้งรายละเอียดต่าง ๆ เกี่ยวกับการค้าของตนเช่นประเภทธุรกิจประเภทสินค้าที่ขายประเทศที่ขายสินค้าไปให้รายชื่อผู้ซื้อสินค้าทุก ๆ ราย ฯลฯ เพื่อผู้รับประกันภัยจะได้้นำข้อมูลทั้งหมดไปประมวลและเสนอเงื่อนไข ความคุ้มครองวงเงินจำกัดความคุ้มครองและอัตราเบี้ยประกันภัยที่เหมาะสมแก่ผู้ส่งออกการกำหนด จำนวนเงินเอาประกันภัยการประกันภัยการขนส่งสินค้าตามหลักสากลนิยมมักจะกำหนดมูลค่าของ สินค้าที่เอาประกันภัยเป็นร้อยละ 1 ภัยเป็นร้อยละ 10 ของราคาสินค้าที่ซื้อขายกันในเงื่อนไขแบบ C.I.F. หรือ C&F ซึ่งการกำหนดจำนวนเงินเอาประกันภัยร้อยละ 10 ที่บวกเข้าป็นนั้นเพื่อเป็น ค่าใช้จ่ายในการออกของและขนส่งต่อ

3. การเลือกซื้อความคุ้มครองสำหรับการประกันภัยการขนส่งสินค้าทางทะเลนั้นมี แนวทางในการขอเอาประกันภัยดังนี้



ภาพที่ 3.4 การเลือกซื้อความคุ้มครองสำหรับการประกันภัยการขนส่งสินค้าทางทะเล

3.1 ควรเลือกเงื่อนไขความคุ้มครองให้เหมาะสมกับประเภทของสินค้ากล่าวคือ สินค้าโดยทั่ว ๆ ไปที่มีการบรรจุหีบห่อเงื่อนไขความคุ้มครองมักใช้เงื่อนไขแบบมาตรฐานที่เรียกว่า Institute Cargo Clauses ซึ่งมีให้เลือก 3 เงื่อนไขด้วยกันคือ

1. เงื่อนไข “ A ” สำหรับการคุ้มครองที่กว้างที่สุด
2. เงื่อนไข “ B ” สำหรับการคุ้มครองอุบัติเหตุที่ร้ายแรงเช่นรถคว่ำเรือชนกันเกยตื้นไฟไหม้และรวมถึงความเสียหายจากการเปียกน้ำด้วย
3. เงื่อนไข “ C ” คุ้มครองเฉพาะอุบัติเหตุที่ร้ายแรงเท่านั้น

อย่างไรก็ดีสำหรับสินค้าบางประเภทการเลือกใช้เงื่อนไข Institute Cargo Clauses แบบหนึ่งแบบใดอาจจะไม่เหมาะสมควรเลือกเงื่อนไขความคุ้มครองที่กว้างขึ้นสำหรับสินค้านั้น ๆ โดยเฉพาะซึ่งเรียกรวม ๆ ว่าเงื่อนไขพิเศษ (Trade Clauses) เช่น

- Bulk Oil Clauses สำหรับการค้ำประกันน้ำมันที่บรรทุกในเรือบรรทุกน้ำมัน
- Institute Frozen Foods Clauses สำหรับสินค้าที่แช่แข็ง
- Institute Frozen Meat Clauses สำหรับสินค้าที่เป็นเนื้อแช่แข็ง
- Institute Coal Clauses สำหรับการค้ำประกันถ่านหิน

3.2 ควรระบุให้กรมธรรม์มีผลคุ้มครองตลอดเส้นทางของการขนส่ง

3.3 ควรพิจารณาว่าสัญญาซื้อขายเป็นเงื่อนไขแบบใดถ้าเป็นสัญญาซื้อขายแบบ C. I. E. ในกรณีที่สินค้าส่งออกจะต้องตรวจดูเงื่อนไขของ LC ที่ผู้ซื้อสินค้านั้นระบุว่าให้ใช้เงื่อนไขความคุ้มครองแบบใดถ้าผู้ซื้อระบุการคุ้มครองที่กว้างกว่าประเพณีนิยมของการซื้อขายชนิดนั้นผู้ซื้อจะมีหน้าที่รับภาระค่าเบี้ยประกันภัยส่วนที่เพิ่มขึ้นจากปกติ

3.4 ควรพิจารณาทำประกันภัยกับบริษัทประกันภัยภายในประเทศโดยเฉพาะกรณีที่เป็นสินค้านำเข้าเพราะนอกจากจะเป็นการสงวนเงินตราไว้ภายในประเทศได้ส่วนหนึ่งแล้วในกรณีที่สินค้าได้รับความเสียหายหรือสูญหายขึ้นตอนการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนจากบริษัทประกันภัยในประเทศจะสะดวกรวดเร็วกว่าการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนจากบริษัทประกันภัยซึ่งตั้งอยู่ต่างประเทศ

3.5 ควรมีข้อมูลและรายละเอียดสำหรับทำประกันภัยดังนี้

- ชื่อผู้เอาประกันภัย
- ชื่อและประเภทของสินค้าที่เอาประกันภัย

- จำนวนเงินเอาประกันภัย
- เส้นทางของการขนส่งควรระบุเมืองต้นทางและปลายทางให้ชัดเจนในกรณีการถ่ายลำจะต้องระบุเมืองท่าที่มีการถ่ายลำด้วยทั้งนี้เงื่อนไขความคุ้มครองที่ต้องการภายหลังจากการที่สินค้าขึ้นเรือเรียบร้อยแล้วจะต้องแจ้งข้อมูลให้บริษัททราบเพื่อออกกรมธรรม์ดังนี้

- ชื่อเรือหรือยานพาหนะที่ใช้บรรทุกสินค้าชื่อเรือที่มีการถ่ายลำ (ถ้ามี)
- วันที่เรือออกเดินทาง
- ชื่อเมืองท่าต้นทางและปลายทาง
- จำนวนหีบห่อและเครื่องหมายบนหีบห่อ

เอกสารที่ใช้ประกอบในการขอเอาประกันภัย

1. Letter of Credit
2. ใบกำกับสินค้า (Commercial Invoice)
3. ใบตราส่ง (Bill of Lading)

ข้อแนะนำในการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทน

ในกรณีที่เกิดความสูญเสียชีวิตและ/หรือความเสียหายที่อาจเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนจากผู้รับประกันภัยเกี่ยวข้องได้เพื่อเป็นการรักษาผลประโยชน์ในการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนของผู้เอาประกันภัยและ/หรือตัวแทนของผู้เอาประกันภัยที่จะต้องปฏิบัติดังนี้

1. สำรวจสภาพสินค้าในทันทีทุกครั้งก่อนรับมอบสินค้า
2. ถ้าพบสินค้าเสียหายสูญหายให้ผู้ขนส่ง/ผู้รับฝากสินค้าออกหลักฐานระบุความเสียหายหรือทำเป็นหมายเหตุลงในใบรับสินค้า
3. กรณีขนส่งด้วยตู้ลำเลียง (Container) ต้องตรวจว่าตู้ลำเลียงและ Seal มีสภาพเรียบร้อยถูกต้องถ้าตู้ลำเลียงหรือ Seal เสียหายสูญหายหรือเป็น Seal อันต้องแจ้งผู้ที่เกี่ยวข้องเป็นหลักฐาน
4. ยื่นหนังสือเรียกร้องให้ผู้ขนส่ง / ผู้ที่เกี่ยวข้องรับผิดชอบค่าใช้จ่ายเสียหายทันที
5. กรณีไม่พบความเสียหายขณะรับมอบแต่พบในภายหลังต้องทำหนังสือแจ้งผู้ที่เกี่ยวข้องภายใน 3 วันนับจากวันรับมอบสินค้า
6. ในทุกกรณีเมื่อพบสินค้าเสียหายสูญหายรีบแจ้งให้ผู้ประกันภัยทราบในทันทีทั้งนี้การจัดเตรียมและส่งมอบหลักฐานและเอกสารประกอบในการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนที่ครบถ้วนจะช่วยให้การพิจารณาชดเชยค่าสินไหมทดแทนสามารถดำเนินการไปด้วยความสะดวกรวดเร็ว

หลักฐานในการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทน

1. หนังสือเรียกร้องค่าสินไหมทดแทน Claim Bill
2. ต้นฉบับกรมธรรม์ประกันภัยทางทะเลและขนส่ง Original Marine Insurance Policy
3. ใบกำกับสินค้าและใบแสดงการบรรจุหีบห่อ Invoice & Packing List
4. ใบตราส่งสินค้า Bill of Lading
5. หลักฐานแสดงความเสียหายเช่น Survey Report, Wharf Survey Note
6. หลักฐานหรือเอกสารประกอบอื่นๆเช่น Charter Party, Sale Contract, Stowage Plan
7. สำเนาหนังสือเรียกร้องค่าเสียหายถึงผู้ขนส่งผู้ที่เกี่ยวข้องพร้อมหนังสือตอบจากผู้ขนส่ง / ผู้ที่เกี่ยวข้องในความรับผิดชอบต่อความเสียหาย (ที่มา : www.sme.go.th)

ประเภทของการประกันภัยสินค้า

1. การประกันภัยทางทะเล (Marine Insurance) การประกันภัยทางทะเลมีการได้ตั้งแต่เรือยอร์ช เรือหาปลา เรือสินค้าเรือโดยสารและจะแบ่งออกเป็น สามประเภท เพื่อ เข้าใจง่ายๆ คือ การประกันภัยสินค้า (CARGO) , ตัวเรือ (HUL) , และค่าระวาง (FREIGHT) การประกันภัยสินค้า (CARGO) : เจ้าของสินค้าที่ต้องการขนส่งสินค้าไปกับเรือที่ ตนไม่ได้เป็นเจ้าของเรือเองจะประกันภัยสินค้าของตนด้วยการซื้อ ประกันภัยสินค้าทางทะเลเอง และเป็นเรื่องปกติสำหรับบริษัทนำเข้าหรือส่งออกสินค้าในปัจจุบันการคุ้มครองความเสี่ยงจะเริ่ม จาก การخذใช้ภัยที่เกิดขึ้นจากการ ขโมย สินค้าเปียกน้ำทะเล สินค้าขาดจำนวน สินค้าปน – คละกัน ไฟไหม้ การระเบิด การโยนทิ้งเพื่อให้เรืออยู่รอด (jetrisons) เพื่อการเฉลี่ยทั่วไป (GA General Awarage) การสูญเสียสินค้าไปจากการเฉลี่ยทั่วไป และค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการกู้ภัย และยังมีเงื่อนไขอื่นๆ อีกตามแต่ที่จะมีการยอมรับกันระหว่างผู้รับประกันภัยและผู้เอาประกันภัยจากนั้นในยุคปัจจุบันมีการขนส่งด้วยตู้คอนเทนเนอร์ ดังนั้นการประกันภัยอาจจะเริ่มจาก

จุดเริ่มต้นที่ขนส่งสินค้าเข้า an Dior ” หรือ “ Pown ไปสู่ท่าเรืออีกแห่งหนึ่งทั้งนี้ ประกันภัยสินค้าให้กับ เจ้าเข้าสู่นกกระทาทั้งสินค้าออกจากผู้ที่ปลายทางหรือที่รู้จักกันในนามของ " Door to Port ” สำหรับเรียบเรียงทุกสินค้าในเรือประเภทจากท่าเรือแห่งหนึ่งแห่งหนึ่งทั้งนี้ก็ย่อยสุด แต่ว่าการซื้อขายสินค้าใช้เงื่อนไขใดในการซื้อขายกัน

2. การประกันภัยตัวเรือ ประกันภัยตัวเรือและเครื่องจักร (Hull Insurance : Hull and Machinery) การประกันภัยทางทะเลที่ ประกันภัยตัวเรือในที่ ทะเลที่มีอากาศเลวร้ายและ ใหน้ การระเบิด การทะเลที่สำคัญอีกอย่างหนึ่งก็คือ การประกันภัยให้กับตัวเรือและเครื่องจักร การ รับผิดชอบในกรณีที่มีการ ซึ่งในที่นี้จะกล่าวโดยสังเขป คือ การประกันภัยตัวเรือจะคุ้มครอง จากภัย ที่เกิดจากเลวร้ายและคลื่นลมแรง การสูญเสียของเรือแบบสิ้นเชิงจะรวมถึงสาเหตุที่เกิดจากไฟไหม้ การกระทำเอียงโจรสลัด ความรับผิดชอบในกรณีที่เกิดเรือโดนกัน ส่วนเฉลี่ยที่ต้องรับผิดชอบในกรณี ที่มีการประกาศGA : General Average (การเฉลี่ยทั่วไป) ค่าใช้จ่ายในการกู้ภัยเรือ ระเบิดของหม้อไอน้ำ ในเรือ และการชนกับวัตถุที่อยู่นิ่งในน้ำ

เมื่อเปรียบเทียบกับประกันภัยทางทะเลของสินค้าแล้วการประกันภัยตัวเรือจะ คลาในการคุ้มครองที่มากกว่าและการประกันภัยตัวเรือเกี่ยวกับการประกันรวมทั้งกองเรือ มี ระยะเวลาในการ ออมมีส่วนทำให้ค่าเบี้ยประกันภัยต่างกัน โดยที่การประกันเป็นกองเรือจะถูกกว่า เพราะ หลายๆลำย่อมมีส่วนทำให้อ่าน สามารถกระจายความเสี่ยงได้ นอกจากนั้นยังสามารถ กระจายความเสี่ยงในด้านความเก่าใหม่ของ เรือในแต่ละกองเรือและหรือการที่เจ้าของเรือจะเลือก เรือของตนให้ได้รับการประกันภัยตาม ต้องการ

3.การประกันภัยทางทะเลของค่าระวางเรือ (FREIGHT INSURANCE)การ ประกันภัยค่าระวางเรือ (Freight Insurance) แม้ว่าจะมีหลายท่าน ให้ความหมายของคำว่า Freight คือ สินค้าที่บรรทุกไปในเรือ เช่น Freighter ก็คือเรือสินค้าแต่ในด้านการประกันภัยทางทะเลนั้น คำ ว่า Freight หมายถึง การจ่ายเงินให้กับผู้เช่า (ผู้ปฏิบัติการเรือ) ที่รับขนส่งสินค้าให้กับเจ้าของสินค้า ซึ่ง ดูเหมือนจะเป็นสิ่งที่ไม่มีตัวตน ในผลประโยชน์ด้านการเงิน ที่เกิดจากการสัมพันธ์กันระหว่าง ผู้เช่า เรือมาขนส่งสินค้ากับ ตัวเจ้าของสินค้าจะเห็นว่าเรือ ที่ต่อขึ้นมาทุกลำ เช่นเรือสินค้า เมื่อสร้างขึ้นก็เพื่อ ในสินค้าและหาเงินจากการขนส่งสินค้าในทะเล ดังนั้นค่าของเรือจะขึ้นกับค่าระวางใน ดิของเรือที่ หามาได้ ลบด้วย ค่าใช้จ่ายต่างๆ และบวกด้วย ราคาเช่าเรือเป็นเศษเล็กน้อย ลดอายุใช้งานและ เมื่อกมาพิจารณาจะไม่เห็นว่ามิอะไรเป็นตัว " Insurable Interest " ที่ถือว่าเป็น ใช้ในการขนส่งสินค้า และหาเงินจาก การประกันภัยซึ่งถือว่า ของที่มาประกันภัย นั้น ต้องมีตัวตนแต่ Freight ในที่นี้นั้น วางที่พึงจะได้รับตามปกติ) สำหรับค่าFreight ที่ไม่ได้รับ (ตามปกติ) ธรรมดาจะ คนไขขของ กรมธรรม์ประกันภัยและมีการตกลงกัน ดังตัวอย่าง : สมมติว่าเรือลำหนึ่ง ชน ตัวการสำคัญในการ ประกันภัย เป็นเสมือนต่างระวางที่พึงจะได้รับโต ระบุไว้ในเงื่อนไขของกรมธรรม์ประกันสินค้า ชนิดหนึ่ง จากเมืองท่า Port เมืองท่า Portland ไปยังเมืองท่า Los Angeles ด้วย “ อัตราค่าระวางระดับ แต่ด้วยเหตุผลใดไม่ทราบ ทำให้เรือต้องแล่นไป เพียงที่เมืองท่า San Francisco และเจ้าของสินค้าก็

ไม่รับผิดชอบ ก็ไม่รับผิดชอบในการจ่ายค่าระวางเรือเพราะ เรือส่งสินค้าไม่ตรงในสัญญาการขนส่งคงจะเห็นว่าเจ้าของเรือต้องเสียค่าเชื้อเพลิงและค่าใช้จ่ายต่างๆแต่เก็บเงินค่าระวางไม่ได้ โดยไม่รู้จะไปเพราะส่งสินค้าไม่ถึงที่ส่วนพวคนายหน้ารับส่งสินค้า (Freight Forwarder) ก็ได้รับกำไรน้อยลง การประกันภัยค่าระวาง (Freight Insurance) จึงรับตรงนี้ คือเมื่อเจ้าของเรือไม่ได้รับค่าระวาง เรือในเมื่อส่งสินค้าไม่ถึงปลายทางที่สัญญาว่าจะไปส่งให้

ประโยชน์ของการประกันภัยสินค้า ได้แก่

1. สร้างความมั่นคงทางการค้าระหว่างประเทศ เพราะการค้าระหว่างประเทศจะต้องมีการขนส่งสินค้าทางไกลระหว่างประเทศหนึ่งไปอีกประเทศหนึ่ง ดังนั้นหากเกิดความเสียหายถ้าไม่มีการทำประกันภัยเจ้าของสินค้าที่เป็นผู้ซื้อสินค้าก็จะได้รับความเดือดร้อน ดังนั้นการทำประกันภัยจึงทำให้เจ้าของสินค้ามีหลักประกันความมั่นคงหากเกิดความเสียหายขึ้นในระหว่างที่มีการขนส่งบริษัทประกันภัยก็จะมาชดเชยความเสียหายให้
2. สร้างหลักประกันให้กับสถาบันการเงินที่มีการปล่อยเงินกู้ให้กับผู้ประกอบการค้าระหว่างประเทศ หากไม่มีการทำประกันภัยถ้าผู้ประกอบการได้รับความเสียหายก็จะมีเงินมาชดเชยหนี้สถาบันการเงินได้ การทำประกันภัยจึงเป็นการยืนยันว่าถ้าทรัพย์สินเสียหายบริษัทประกันภัยก็จะชดเชยความเสียหายที่เกิดขึ้นนั้นให้กับสถาบันการเงินที่ปล่อยเงินกู้
3. ส่งเสริมให้มีการทำการค้าระหว่างประเทศ เพราะถ้าไม่มีการทำประกันภัยเพื่อชดเชยความเสียหาย การค้าระหว่างประเทศก็จะไม่สามารถทำได้อย่างกว้างขวางเพราะหากเกิดความเสียหายให้กับสินค้าที่ซื้อขาย เจ้าของสินค้าก็จะได้รับความเดือดร้อน การทำประกันภัยจึงส่งเสริมให้มีการซื้อขายสินค้าระหว่างประเทศได้อย่างมากขึ้น
4. ผู้ประกอบการค้าสามารถกำหนดนโยบายทางการเงินได้อย่างแน่นอนเพราะในการค้าขายสามารถที่จะตั้งราคา โดยคิดค่าเบี้ยประกันภัยเข้าไปในราคาสินค้าได้ตั้งแต่แรก เมื่อเกิดความเสียหายก็สามารถจะชดเชยค่าเสียหายได้จากบริษัทประกันภัย
5. ผู้ประกอบการสามารถนำเอากรมธรรม์ประกันภัยไปเป็นหลักประกันในการขอสินเชื่อทางการค้าได้ เพราะหากเกิดความเสียหายขึ้นก็จะมีผู้มาชดเชยค่าเสียหายทำให้ผู้ประกอบการมีความมั่นคง
6. กรมธรรม์ประกันภัยขนส่งสินค้าทางทะเลเป็นเอกสารสำคัญในการเปิด LC ซึ่งธนาคารจะสามารถเปิด L / C เพื่อให้มีการชำระเงินค่าสินค้าได้ ก็ต่อเมื่อมีหลักประกันคือกรมธรรม์ประกันภัยเพื่อคุ้มครองความเสียหายจากการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ

4. ทฤษฎีเกี่ยวกับเงื่อนไขทางการค้า

หอการค้านานาชาติ (International Chamber of Commerce-ICC) ได้มีการประชุมบรรดาสมาชิกของหอการค้านานาชาติทุก 10 ปีเพื่อวางกฎเกณฑ์ข้อตกลงในการส่งมอบสินค้าระหว่างประเทศ (International Commercial Terms: INCOTERMS) เริ่มใช้ในปีค.ศ.1936 (พ.ศ. 2479) ต่อมาได้มีการแก้ไขเพิ่มเติมอีกหลายครั้งตั้งแต่ปีค.ศ.1953, 1967, 1980, 1990, 2000 และฉบับปัจจุบันปรับปรุงแก้ไขเพิ่มเติมเมื่อปีค.ศ.2010 (เริ่มใช้เมื่อ 1 มกราคม 2011) เพื่อให้กฎเกณฑ์ดังกล่าวสอดคล้องกับหลักปฏิบัติทางการค้าเทคโนโลยีการสื่อสารทางอิเล็กทรอนิกส์และระบบ Logistic and Supply Chain ที่พัฒนาและเปลี่ยนแปลงไปโดยกำหนดให้ขอบเขตของ INCOTERMS 2010 จำกัดอยู่เฉพาะเรื่องที่เกี่ยวข้องกับสิทธิและหน้าที่ของคู่สัญญาซื้อขายในเรื่องการส่งมอบสินค้าที่ขายประกอบด้วย 1 ข้อตกลงซึ่งได้แก่

- EXW (Ex Works)
- FCA (Free Carrier)
- FAS (Free Alongside Ship)
- FOB (Free on Board)
- CFR (Cost and Freight)
- CIF (Cost Insurance and Freight)
- CPT (Carriage Paid to)
- CIP (Carriage Insurance Paid to)
- DAT (Delivered at Terminal)
- DAP (Delivered at Place)
- DDP (Delivered Duty Paid)

1. EXW (Ex Works) ผู้ขายส่งมอบของให้แก่ผู้ซื้อ ณ ที่ทำการของผู้ขายเช่น โรงงานหรือโรงพักสินค้า ฯลฯ โดยผู้ซื้อรับภาระในการดำเนินการค่าใช้จ่ายความเสี่ยงหลังจากการส่งมอบของแล้วเช่นการขนของขึ้นพาหนะขนส่งการผ่านพิธีการส่งออกเป็นต้นข้อตกลงนี้เหมาะสำหรับการค้าในประเทศอาจใช้ในกรณีที่มีการขนส่งมากกว่าหนึ่งรูปแบบ

หน้าที่ความรับผิดชอบของผู้ขาย

ผู้ขายต้องจัดเตรียมสินค้าใบกำกับสินค้าและหลักฐานอื่นใดที่กำหนดไว้ในสัญญา ผู้ขายไม่มีภาระในการขนถ่ายสินค้าให้กับผู้ซื้อไม่มีภาระในการดำเนินการผ่านพิธีการส่งออกผู้ขายไม่มีภาระที่จะทำสัญญาบริหารจัดการขนส่งและสัญญาประกันภัยทั้งนี้ผู้ขายต้องชำระค่าใช้จ่ายทั้งหมด

ที่เกี่ยวกับการบรรจุหีบห่อสินค้าการดำเนินการตรวจสอบ (เช่นการตรวจสอบคุณภาพการวัดการชั่งน้ำหนักการนับจำนวน) และรับภาระความเสี่ยงต่อการสูญหายหรือเสียหายของสินค้าจนกระทั่งสินค้าได้ถูกส่งมอบแล้วผู้ขายต้องให้ความช่วยเหลือจัดหาเอกสารและให้ข้อมูลตามที่ผู้ซื้อต้องการเพื่อการส่งออกเช่นใบอนุญาตการตรวจสอบด้านความปลอดภัยสินค้าหรือการมอบอำนาจอย่างเป็นทางการอื่น ๆ ที่จำเป็นสำหรับการส่งออกการนำเข้า / หรือเพื่อการขนส่งสินค้าไปยังจุดหมายปลายทางด้วยความเสี่ยงและค่าใช้จ่ายของผู้ซื้อ

หน้าที่ความรับผิดชอบของผู้ซื้อ

ผู้ซื้อต้องรับภาระความเสี่ยงทั้งหมดต่อการสูญหายหรือเสียหายของสินค้านับตั้งแต่วันที่สินค้าได้ถูกส่งมอบแล้วหรือวันที่ได้ตกลงกันไว้หรือวันที่สิ้นสุดของระยะเวลาสำหรับการส่งมอบ

ผู้ซื้อต้องชำระราคาสินค้าตามที่ระบุไว้ในสัญญาซื้อขายจ่ายค่าจัดหาใบอนุญาตส่งออกและนำเข้าหรือการมอบอำนาจใด ๆ รวมทั้งชำระค่าใช้จ่ายในการตรวจสอบใด ๆ ที่ถูกกำหนดให้ต้องดำเนินการก่อนการส่งออกการตรวจสอบซึ่งถูกกำหนดให้ดำเนินการโดยหน่วยงานที่มีอำนาจของประเทศส่งออกผู้ซื้อที่มีหน้าที่ผ่านพิธีการส่งออกชำระค่าภาษีอากรและค่าภาระอื่น ๆ ทั้งหมด

2. FCA (Free carrier) ผู้ขายส่งมอบของให้อยู่ในความรับผิดชอบของผู้รับจัดการขนส่ง ณ สถานที่ส่งมอบซึ่งผู้ซื้อเป็นผู้กำหนดต้องผ่านพิธีการส่งออกข้อตกลงนี้อาจใช้ในกรณีที่มีการขนส่งมากกว่าหนึ่งรูปแบบ

หน้าที่ความรับผิดชอบของผู้ขาย

ผู้ขายต้องจัดเตรียมสินค้าใบกำกับสินค้าและหลักฐานอื่นใดที่กำหนดไว้ในสัญญาผู้ขายมีภาระในการขนส่งสินค้าขึ้นบนพาหนะขนส่งที่ผู้ซื้อกำหนดผู้ขายต้องชำระค่าใช้จ่ายในการดำเนินการตรวจสอบ (เช่นการตรวจสอบคุณภาพการวัดการชั่งน้ำหนักการนับจำนวน) ชำระค่าใช้จ่ายในการตรวจสอบใด ๆ ที่ถูกกำหนดให้ต้องดำเนินการก่อนการส่งสินค้าออกการตรวจสอบซึ่งถูกกำหนดให้ดำเนินการโดยหน่วยงานที่มีอำนาจของประเทศส่งออกผู้ขายต้องบรรจุหีบห่อสินค้าจัดหาใบอนุญาตส่งออกและผ่านพิธีการส่งออกด้วยค่าใช้จ่ายของตนเองรวมทั้งชำระภาษีอากรและค่าภาระอื่น ๆ ทั้งหมดแต่ผู้ขายไม่มีภาระที่จะทำสัญญาจัดการขนส่งและสัญญาประกันภัย

ทั้งนี้ผู้ขายต้องรับภาระความเสี่ยงต่อการสูญหายหรือเสียหายของสินค้าจนกระทั่งสินค้าได้ถูกส่งมอบแล้วผู้ขายต้องให้ความช่วยเหลือจัดหาเอกสารและให้ข้อมูลใด ๆ รวมทั้งข้อมูลที่เกี่ยวข้องด้านความปลอดภัยที่ผู้ซื้อต้องการเพื่อการนำเข้าสินค้าและ / หรือเพื่อการขนส่งไปยังจุดหมายปลายทางด้วยความเสี่ยงและค่าใช้จ่ายของผู้ซื้อ

หน้าที่ความรับผิดชอบของผู้ซื้อ

ผู้ซื้อต้องรับภาระความเสี่ยงทั้งหมดต่อการสูญหายหรือเสียหายของสินค้านับตั้งแต่วันที่สินค้าได้ถูกส่งมอบแล้วหรือวันที่ได้ตกลงกันไว้หรือวันที่สิ้นสุดของระยะเวลาที่ได้ระบุด้วยค่าใช้จ่ายของตนเองตกลงกันไว้สำหรับการส่งมอบโดยผู้ซื้อต้องทำสัญญาบริหารจัดการขนส่งสินค้าจากสถานที่ส่งมอบที่

ผู้ซื้อต้องชำระราคาสินค้าตามที่ระบุไว้ในสัญญาซื้อขายชำระค่าตรวจสอบการจัดหาใบอนุญาตสำหรับการนำเข้าค่าใช้จ่ายต่าง ๆ สำหรับการขนส่งสินค้าผ่านประเทศใดๆ เพื่อทั้งหมดสำหรับการนำเข้าการนำเข้าตลอดจนชำระค่าใช้จ่ายในการผ่านพิธีการนำเข้ารวมทั้งค่าภาษีอากรและค่าภาระอื่น ๆ

3. FAS (Free alongside ship) ผู้ขายส่งมอบของไว้ข้างเรือเช่นบนหน้าท่าหรือในเรือลำเลียง ณ ท่าส่งออกที่ได้ระบุไว้ผู้ซื้อต้องรับภาระค่าใช้จ่ายทั้งหมดรวมทั้งความเสี่ยงต่อความเสียหายหรือสูญหายที่เกิดขึ้นเมื่อของได้ส่งมอบแล้วข้อตกลงนี้ใช้กับการขนส่งทางทะเลหรือทางน้ำในแผ่นดินเท่านั้น

หน้าที่ความรับผิดชอบของผู้ขาย

ผู้ขายต้องจัดเตรียมสินค้าไปกำกับสินค้าและหลักฐานอื่นใดที่กำหนดไว้ในสัญญาผู้ขายต้องส่งมอบสินค้าโดยการนำไปวางไว้ที่ข้างเรือ ณ ท่าเรือต้นทางที่ระบุโดยผู้ซื้อผู้ขายต้องชำระค่าใช้จ่ายในการดำเนินการตรวจสอบ (เช่นการตรวจสอบคุณภาพการวัดการชั่งน้ำหนักการนับจำนวน) ชำระค่าใช้จ่ายในการตรวจสอบซึ่งถูกกำหนดให้ดำเนินการโดยหน่วยงานที่มีอำนาจของประเทศส่งออกผู้ขายต้องบรรจุหีบห่อสินค้าและค่าใช้จ่ายในการผ่านพิธีการส่งออกรวมทั้งค่าอากรภาษีและค่าภาระอื่น ๆ ทั้งหมดที่ต้องชำระเมื่อส่งออกนอกจากนี้ผู้ขายต้องรับภาระความเสี่ยงทั้งหมดต่อการสูญหายหรือเสียหายของสินค้าจนกระทั่งสินค้าได้ถูกส่งมอบแล้วแต่ไม่มีหน้าที่ทำสัญญาบริหารจัดการขนส่งและสัญญาประกันภัย

หน้าที่ความรับผิดชอบของผู้ซื้อ

ผู้ซื้อต้องชำระราคาสินค้าตามที่ระบุไว้ในสัญญาซื้อขายจัดหาใบอนุญาตนำเข้าหรือการมอบอำนาจอย่างเป็นทางการอื่น ๆ และผ่านพิธีการนำเข้าและการขนส่งสินค้าผ่านประเทศใด ๆ ด้วยความเสี่ยงและค่าใช้จ่ายของตนเอง โดยต้องทำสัญญาจัดการขนส่งสินค้าจากท่าเรือต้นทางที่ระบุผู้ซื้ออาจทำสัญญาประกันภัยด้วยค่าใช้จ่ายของตนเองและต้องรับภาระความเสี่ยงทั้งหมดต่อการสูญหายหรือเสียหายของสินค้านับตั้งแต่วันที่สินค้าได้ถูกส่งมอบแล้วโดยผู้ซื้อต้องชำระค่าใช้จ่ายทั้งหมดที่เกี่ยวกับสินค้านับตั้งแต่วันที่สินค้าได้ถูกส่งมอบแล้วค่าภาษีอากรและค่าภาระอื่น ๆ ทั้งหมด

4. FOB (Free on board) ผู้ขายส่งมอบของลงเรือ ณ ท่าส่งออกที่ได้ระบุไว้ผู้ซื้อต้องรับภาระค่าใช้จ่ายทั้งหมดรวมทั้งความเสี่ยงต่อการสูญหายหรือสูญหายที่เกิดขึ้นเมื่อของอยู่บนเรือขุดกลนี้ใช้กับการขนส่งทางทะเลหรือทางน้ำในแผ่นดินเท่านั้น

หน้าที่ความรับผิดชอบของผู้ขาย

ผู้ขายต้องจัดเตรียมสินค้าไปกำกับสินค้าและหลักฐานอื่นใดที่กำหนดไว้ในสัญญา ผู้ขายต้องส่งมอบสินค้าโดยการนำไปวางไว้บนเรือ ณ จุดขนถ่ายที่ทำเรือต้นทางที่ระบุโดยผู้ซื้อในวันที่หรือภายในระยะเวลาที่ได้ตกลงกันไว้ผู้ขายต้องชำระค่าใช้จ่ายในการดำเนินการตรวจสอบ (เช่นการตรวจสอบคุณภาพการวัดการชั่งน้ำหนักการนับจำนวน) ชำระค่าใช้จ่ายในการตรวจสอบซึ่งถูกกำหนดให้ดำเนินการ

โดยหน่วยงานที่มีอำนาจของประเทศส่งออกผู้ขายต้องบรรจุหีบห่อสินค้าและค่าใช้จ่ายในการผ่านพิธีการส่งออกรวมทั้งค่าภาษีอากรและค่าภาระอื่น ๆ ทั้งหมดที่ต้องชำระเมื่อส่งออกนอกจากนี้ผู้ขายต้องรับภาระความเสี่ยงทั้งหมดต่อการสูญหายหรือเสียหายของสินค้าจนกระทั่งสินค้าได้ถูกส่งมอบแล้วแต่ไม่มีหน้าที่ทำสัญญาจัดการขนส่งและสัญญาประกันภัย

หน้าที่ความรับผิดชอบของผู้ซื้อ

ผู้ซื้อต้องชำระราคาสินค้าตามที่ระบุไว้ในสัญญาซื้อขายจัดหาใบอนุญาตนำเข้าหรือการมอบอำนาจอย่างเป็นทางการอื่น ๆ ผ่านพิธีการนำเข้าและการขนส่งสินค้าผ่านประเทศใด ๆ ด้วยความเสี่ยงและค่าใช้จ่ายของตนเองโดยผู้ซื้อต้องทำสัญญาเพื่อขนส่งสินค้าจากท่าเรือต้นทางที่ระบุผู้ซื้ออาจทำสัญญาประกันภัยด้วยค่าใช้จ่ายของตนเองและผู้ซื้อต้องรับภาระความเสี่ยงทั้งหมดต่อการสูญหายหรือเสียหายของสินค้านับตั้งแต่วันที่สินค้าได้ถูกส่งมอบแล้วทั้งนี้ผู้ซื้อต้องชำระ

ค่าใช้จ่ายทั้งหมดที่เกี่ยวกับสินค้านับตั้งแต่วันที่สินค้าได้ถูกส่งมอบแล้วผู้ซื้อที่มีหน้าที่ชำระค่าภาษีอากรและค่าภาระอื่น ๆ ทั้งหมด

5. CFR (Cost and freight) ผู้ขายส่งมอบของโดยนำไปวางไว้บนเรือ ณ ท่าเรือปลายทางที่ระบุหรือ ณ จุดใดจุดหนึ่งที่ท่าเรือนั้นผู้ขายชำระค่าใช้จ่ายและค่าขนส่งเพื่อการส่งของถึงปลายทางตามที่ระบุไว้ผู้ซื้อรับภาระความเสี่ยงต่อการเสียหายหรือสูญหายรวมทั้งค่าใช้จ่ายที่อาจเกิดขึ้นเนื่องจากเหตุใด ๆ หลังจากที่ได้ขนของขึ้นบนเรือ ณ ท่าส่งออกข้อตกลงนี้ใช้กับการขนส่งทางทะเลหรือทางน้ำในแผ่นดินเท่านั้น

หน้าที่ความรับผิดชอบของผู้ขาย

ผู้ขายต้องจัดเตรียมสินค้าใบกำกับสินค้าและหลักฐานอื่นใดตามที่กำหนดไว้โดยสัญญาผู้ขายต้องชำระค่าใช้จ่ายในการดำเนินการตรวจสอบ (เช่น การตรวจสอบคุณภาพการวัดการชั่งน้ำหนักการนับจำนวน) รวมทั้งค่าใช้จ่ายในการตรวจสอบใด ๆ ก่อนการส่งสินค้าที่ถูกกำหนดโดยหน่วยงานที่มีอำนาจของประเทศที่ส่งออกผู้ขายต้องทำสัญญาหรือจัดหาสัญญาเพื่อการขนส่งสินค้าโดยการนำไปวางไว้บนเรือ ณ ท่าเรือปลายทางที่ระบุหรือ ณ จุดใดจุดหนึ่งที่ท่าเรือนั้นรวมทั้งค่าใช้จ่ายสำหรับการขนส่งสินค้าผ่านประเทศใด ๆ ที่ได้กำหนดให้เป็นภาระของผู้ขายภายใต้สัญญาบริหารจัดการขนส่งแต่ผู้ขายไม่มีหน้าที่ทำสัญญาประกันภัยนอกจากนี้ผู้ขายเป็นผู้รับภาระความเสี่ยงทั้งหมดต่อการสูญหายหรือเสียหายของสินค้าจนกระทั่งสินค้าได้ถูกส่งมอบแล้วและต้องชำระค่าใช้จ่ายทั้งหมดที่เกี่ยวกับสินค้าจนกระทั่งสินค้าได้ถูกส่งมอบแล้วค่าระวางและค่าใช้จ่ายอื่น ๆ ทั้งหมดอันเป็นผลมาจากการขนส่งสินค้าจากจุดส่งมอบที่ได้ตกลงกันไว้รวมทั้งค่าใช้จ่ายในการขนถ่ายสินค้าขึ้นบนเรือและค่าภาระใด ๆ ในการขนถ่ายสินค้าลงจากเรือ ณ ท่าเรือขนถ่ายสินค้าปลายทางและค่าใช้จ่ายในการผ่านพิธีการต้องชำระเมื่อส่งออก

หน้าที่ความรับผิดชอบของผู้ซื้อ

ผู้ซื้อต้องชำระราคาสินค้าตามที่ระบุไว้ในสัญญาซื้อขายผู้ซื้อต้องจัดหาใบอนุญาตนำเข้าหรือการมอบอำนาจอย่างเป็นทางการอื่น ๆ และการผ่านพิธีการนำเข้าด้วยความเสี่ยงและค่าใช้จ่ายของตนเองทั้งนี้ผู้ซื้อเป็นผู้รับภาระความเสี่ยงทั้งหมดต่อการสูญหายหรือเสียหายของสินค้านับตั้งแต่วันที่สินค้าได้ถูกส่งมอบแล้วและผู้ซื้อต้องชำระค่าใช้จ่ายทั้งหมดที่เกี่ยวกับสินค้านับตั้งแต่วันที่สินค้าได้ถูกส่งมอบแล้วค่าใช้จ่ายต่าง ๆ ในการขนถ่ายสินค้าลงจากเรือรวมทั้งค่าใช้จ่ายเรือลำเลียงและค่าภาระการใช้ท่าท่าภาษีอากรค่าภาระอื่น ๆ

6. CIF (Cost insurance and freight) ผู้ขายส่งมอบของที่ท่าเรือปลายทางที่กำหนดผู้ขายมีภาระเช่นเดียวกับ CER ผู้ขายเป็นผู้ทำสัญญาบริหารจัดการขนส่งสินค้าและทำสัญญา

ประกันภัยเพื่อความเสี่ยงภัยต่อการเสียหายหรือสูญหายระหว่างการขนส่งจนถึงท่าปลายทางด้วยความเสี่ยงและค่าใช้จ่ายของตนเองข้อตกลงนี้ใช้กับการขนส่งทางทะเลหรือทางน้ำในแผ่นดินเท่านั้น

หน้าที่ความรับผิดชอบของผู้ขาย

ผู้ขายต้องจัดเตรียมสินค้าใบกำกับสินค้าและหลักฐานอื่นใดตามที่กำหนดไว้ในสัญญาผู้ขายต้องบรรจุหีบห่อสินค้าด้วยค่าใช้จ่ายของตนเองจัดหาใบอนุญาตส่งออกหรือการมอบอำนาจอย่างเป็นทางการอื่น ๆ เพื่อการส่งออกผู้ขายต้องชำระค่าใช้จ่ายต่าง ๆ ในการดำเนินการตรวจสอบ (เช่น การตรวจสอบคุณภาพการวัดการชั่งน้ำหนักการนับจำนวน) เพื่อการส่งมอบสินค้าค่าใช้จ่ายในการตรวจสอบใด ๆ ก่อนการส่งสินค้าที่ถูกกำหนดโดยหน่วยงานที่มีอำนาจของประเทศที่ส่งออกตลอดจนผ่านพิธีการส่งออกและการขนส่งสินค้าผ่านประเทศใดๆ ก่อนการส่งมอบด้วยความเสี่ยงและค่าใช้จ่ายของตนเองนอกจากนี้ผู้ขายต้องทำสัญญาหรือจัดหาสัญญาเพื่อการขนส่งสินค้าทำสัญญาประกันภัยและผู้ขายต้องรับภาระความเสี่ยงทั้งหมดต่อการสูญหายหรือเสียหายของสินค้าจนกระทั่งสินค้าได้ถูกส่งมอบแล้วรวมทั้งชำระค่าระวางและค่าใช้จ่ายอื่น ๆ ณ สถานที่ส่งมอบไปยังท่าเรือปลายทางที่ระบุผู้ขายต้องจ่ายค่าประกันภัยค่าใช้จ่ายในการผ่านพิธีการส่งออกค่าภาษีอากรและค่าภาระเพื่อส่งออก

หน้าที่ความรับผิดชอบของผู้ซื้อ

ผู้ซื้อต้องชำระราคาสินค้าตามที่ระบุไว้ในสัญญาซื้อขายชำระค่าใช้จ่ายในการตรวจสอบใดๆ ก่อนการส่งสินค้าตามที่กำหนดไว้ตามสัญญาจัดหาใบอนุญาตนำเข้าหรือการมอบอำนาจอย่างเป็นทางการอื่น ๆ และดำเนินการทางพิธีการนำเข้าด้วยความเสี่ยงและค่าใช้จ่ายของตนเองทั้งนี้ผู้ซื้อเป็นผู้รับภาระความเสี่ยงทั้งหมดต่อการสูญหายหรือเสียหายของสินค้านับตั้งแต่วันที่สินค้าได้ถูกส่งมอบแล้วและผู้ซื้อต้องชำระค่าใช้จ่ายทั้งหมดที่เกี่ยวข้องกับสินค้านับตั้งแต่วันที่สินค้าได้ถูกส่งมอบแล้วค่าใช้จ่ายต่างๆ ในการขนถ่ายสินค้าลงจากเรือรวมทั้งค่าใช้จ่ายเรือลำเลียงและค่าภาระการใช้ท่าภาษีอากรและค่าภาระอื่นๆ

7. CPT (Carriage Paid To) เงื่อนไขนี้ ผู้ขายจะทำการส่งมอบสินค้าให้กับผู้ขนส่ง (Carrier) ที่กำหนดโดยผู้ซื้อ ณ สถานที่ของผู้ขนส่งสินค้าต้นทาง ผู้ขายรับผิดชอบค่าใช้จ่ายในการทำพิธีการส่งออก จ่ายค่าระวางขนส่งสินค้า (Freight) ขณะที่ความเสี่ยงเป็นของผู้ซื้อเมื่อสินค้าถูกส่งให้กับผู้ขนส่งที่ต้นทาง

หน้าที่ความรับผิดชอบของผู้ขาย

ผู้ขายต้องจัดเตรียมสินค้าใบกำกับสินค้าและหลักฐานอื่นใดตามที่กำหนดไว้ในสัญญาผู้ขายต้องบรรจุหีบห่อสินค้าด้วยค่าใช้จ่ายของตนเองจัดหาใบอนุญาตส่งออกหรือการมอบอำนาจอย่างเป็นทางการอื่นๆเพื่อการส่งออกผู้ขายต้องชำระค่าใช้จ่ายต่างๆในการดำเนินการตรวจสอบ (เช่นการตรวจสอบคุณภาพการวัดการชั่งน้ำหนักการนับจำนวน) เพื่อการส่งมอบสินค้าค่าใช้จ่ายในการตรวจสอบใด ๆ ก่อนการส่งสินค้าที่ถูกกำหนดโดยหน่วยงานที่มีอำนาจของประเทศที่ส่งออกตลอดจนผ่านพิธีการส่งออกและการขนส่งสินค้าผ่านประเทศใดก่อนการส่งมอบด้วยความเสี่ยงและค่าใช้จ่ายของตนเองนอกจากนี้ผู้ขายต้องทำสัญญาหรือจัดหาสัญญาเพื่อการขนส่งสินค้าทำสัญญาประกันภัยและผู้ขายต้องรับภาระความเสี่ยงทั้งหมดต่อการสูญหายหรือเสียหายของสินค้าจนกระทั่งสินค้าได้ถูกส่งมอบแล้วรวมทั้งชำระค่าระวางและค่าใช้จ่ายอื่นๆ ณ สถานที่ส่งมอบไปยังท่าเรือปลายทางที่ระบุผู้ขายต้องจ่ายค่าประกันภัยค่าใช้จ่ายในการผ่านพิธีการส่งออกค่าภาษีอากรและค่าภาระอื่นๆที่ต้องชำระเพื่อส่งออก

หน้าที่ความรับผิดชอบของผู้ซื้อ

ผู้ซื้อต้องชำระราคาสินค้าตามที่ระบุไว้ในสัญญาซื้อขายชำระค่าใช้จ่ายในการตรวจสอบใดๆก่อนการส่งสินค้าตามที่กำหนดไว้ตามสัญญาจัดหาใบอนุญาตนำเข้าหรือการมอบอำนาจอย่างเป็นทางการอื่น ๆ และดำเนินการทางพิธีการนำเข้าด้วยความเสี่ยงและค่าใช้จ่ายของตนเองทั้งนี้ผู้ซื้อเป็นผู้รับภาระความเสี่ยงทั้งหมดต่อการสูญหายหรือเสียหายของสินค้านับตั้งแต่วันที่สินค้าได้ถูกส่งมอบแล้วและผู้ซื้อต้องชำระค่าใช้จ่ายทั้งหมดที่เกี่ยวกับสินค้านับตั้งแต่วันที่สินค้าได้ถูกส่งมอบแล้วค่าใช้จ่ายต่างๆในการขนถ่ายสินค้าลงจากเรือรวมทั้งค่าใช้จ่ายเรือลำเลียงและค่าภาระการใช้ท่าภาษีอากรและค่าภาระอื่นๆ

8. CIP (Carriage insurance paid to) ผู้ขายส่งมอบของแก่ผู้รับจัดการขนส่งโดยมีการรับประกันภัยเช่นเดียวกับ CPT โดยต้องทำสัญญาและชำระค่าประกันภัยด้วยตนเองและรับผิดชอบความเสี่ยงต่อความเสียหายหรือสูญหายระหว่างการขนส่งจนถึงสถานที่ปลายทางที่ระบุไว้ข้อตกลงนี้อาจใช้ในกรณีที่มีการขนส่งมากกว่าหนึ่งรูปแบบ

หน้าที่ความรับผิดชอบของผู้ขาย

ผู้ขายต้องจัดเตรียมสินค้าใบกำกับสินค้าและหลักฐานอื่นใดที่กำหนดไว้ในสัญญาผู้ขายมีหน้าที่ทำสัญญาหรือจัดหาสัญญาเพื่อการขนส่งสินค้าจากสถานที่ส่งมอบไปยังสถานที่ปลายทางที่ระบุด้วยค่าใช้จ่ายของผู้ขายผู้ขายต้องส่งมอบสินค้าแก่ผู้รับจัดการขนส่งในวันที่หรือภายในระยะเวลาที่ได้ตกลงกันไว้ผู้ขายต้องทำสัญญาประกันภัยด้วยว่าค่าใช้จ่ายของตนเองผู้ขายต้อง

ชำระค่าใช้จ่ายในการดำเนินการตรวจสอบ (เช่นการตรวจสอบคุณภาพการวัดการชั่งน้ำหนักการนับจำนวน) ชำระค่าใช้จ่ายในการตรวจสอบซึ่งถูกกำหนดให้ดำเนินการโดยหน่วยงานที่มีอำนาจของประเทศส่งออกผู้ขายต้องบรรจุหีบห่อสินค้าจัดหาใบอนุญาตส่งออกและผ่านพิธีการส่งออกด้วยค่าใช้จ่ายของตนเองรวมทั้งการขนส่งสินค้าผ่านประเทศใดๆก่อนการส่งมอบด้วยความเสี่ยงและค่าใช้จ่ายของผู้ขายชำระค่าใช้จ่ายในการขนถ่ายสินค้าขึ้นและค่าภาระใดๆในการขนถ่ายสินค้าลง ณ สถานที่ปลายทางชำระค่าภาษีอากรและค่าภาระอื่นๆเพื่อการส่งออกโดยผู้ขายต้องรับภาระความเสี่ยงต่อการสูญหายหรือเสียหายของสินค้าจนกระทั่งสินค้าได้ถูกส่งมอบแล้วผู้ขายต้องให้ความช่วยเหลือจัดหาเอกสารและให้ข้อมูลใดๆรวมทั้งข้อมูลด้านความปลอดภัยที่ผู้ซื้อต้องการเพื่อการนำเข้าสินค้าและ / หรือเพื่อการขนส่งไปยังจุดหมายปลายทางด้วยความเสี่ยงและค่าใช้จ่ายของผู้ซื้อ

หน้าที่ความรับผิดชอบของผู้ซื้อ

ผู้ซื้อต้องชำระราคาสินค้าตามที่ระบุไว้ในสัญญาซื้อขายจัดหาใบอนุญาตนำเข้าหรือการมอบอำนาจอย่างเป็นทางการอื่นๆและผ่านพิธีการนำเข้ารวมทั้งการขนส่งสินค้าผ่านประเทศใดๆเพื่อการนำเข้าด้วยความเสี่ยงและค่าใช้จ่ายของตนเองผู้ซื้อต้องรับมอบสินค้าเมื่อสินค้าได้ถูกส่งมอบแล้วและรับสินค้าจากผู้รับจัดการขนส่ง ณ สถานที่ปลายทางที่ระบุรับภาระความเสี่ยงทั้งหมดต่อการสูญหายหรือเสียหายของสินค้านับตั้งแต่เวลาที่สินค้าได้ถูกส่งมอบแล้วชำระค่าใช้จ่ายทั้งหมดที่เกี่ยวกับสินค้านับตั้งแต่เวลาที่สินค้าได้ถูกส่งมอบแล้วผู้ซื้อไม่มีหน้าที่ทำสัญญาบริหารจัดการขนส่งและไม่มีหน้าที่ทำสัญญาประกันภัย

9. DAT (Delivered at terminal) ผู้ขายส่งมอบของ ณ สถานที่ปลายทางตามที่ได้ตกลงกันไว้ซึ่งสถานที่ปลายทางอาจเป็นชื่อท่าเทียบเรือคลังสินค้าคลังสินค้าของท่าเทียบเรือ (CY: Container Yard) หรือชื่อถนนรถไฟหรือคลังสินค้าทางอากาศยาน (air cargo terminal) และขนของลงจากพาหนะขนส่งโดยค่าใช้จ่ายในการขนของทั้งหมดเป็นภาระของผู้ขายข้อตกลงนี้อาจนำไปใช้ในกรณีที่มีการขนส่งมากกว่าหนึ่งรูปแบบ

หน้าที่ความรับผิดชอบของผู้ขาย

- ผู้ขายต้องจัดเตรียมสินค้าใบกำกับสินค้าและหลักฐานอื่นใดที่กำหนดไว้ในสัญญาผู้ขายมีภาระทำสัญญาหรือจัดหาสัญญาเพื่อการขนส่งสินค้าจากสถานที่ส่งมอบไปยังสถานที่ปลายทางที่ระบุด้วยค่าใช้จ่ายของผู้ขาย

- ผู้ขายต้องส่งมอบสินค้าแก่ผู้ขนส่งในวันที่หรือภายในระยะเวลาที่ได้ตกลงกันไว้ผู้ขายอาจทำสัญญาประกันภัยด้วยค่าใช้จ่ายของตนเอง (แล้วแต่จะตกลงกัน) ผู้ขายต้องชำระค่าใช้จ่ายในการดำเนินการตรวจสอบ (เช่นการตรวจสอบคุณภาพการวัดการชั่งน้ำหนักการนับ

จำนวน) ชำระค่าใช้จ่ายในการตรวจสอบซึ่งถูกกำหนดให้ดำเนินการโดยหน่วยงานที่มีอำนาจของประเทศส่งออกผู้ขายต้องบรรจุหีบห่อสินค้าจัดหาใบอนุญาตส่งออกและผ่านพิธีการส่งออกด้วยค่าใช้จ่ายของตนเองรวมทั้งการขนส่งสินค้าผ่านประเทศใดๆก่อนการส่งมอบด้วยความเสี่ยงและค่าใช้จ่ายของผู้ขายผู้ขายต้องทำสัญญาสำหรับการขนส่งสินค้าไปยังท่าเทียบพาหนะขนส่ง (creaminal) ที่ระบุ ณ ท่าเรือที่ได้ตกลงกันไว้หรือ ณ สถานที่ปลายทางที่ระบุด้วยค่าใช้จ่ายของตนเอง หากมิได้มีการตกลงหรือมิได้กำหนดไว้ในทางปฏิบัติถึงท่าเทียบพาหนะขนส่ง (Terminal) ที่เฉพาะเจาะจง

- ผู้ขายอาจเลือกท่าเทียบพาหนะขนส่ง (Terminal) ณ ท่าเรือที่ได้ตกลงกันไว้หรือ ณ สถานที่ปลายทางที่ระบุที่ตนเห็นว่าเหมาะสมที่สุดต้องขนถ่ายสินค้าลงจากพาหนะขนส่งที่มาถึงแล้วต้องส่งมอบสินค้าโดยนำไปวางไว้ตามที่ตกลงไว้กับผู้ซื้อ ณ ท่าเทียบพาหนะขนส่ง (Terminal) ที่ระบุในวันหรือภายในระยะเวลาที่ได้ตกลงกันไว้

- ผู้ขายต้องรับภาระความเสี่ยงทั้งหมดต่อการสูญหายหรือเสียหายของสินค้าจนกระทั่งสินค้าได้ถูกส่งมอบแล้วโดยผู้ขายต้องชำระค่าใช้จ่ายทั้งหมดที่เกี่ยวกับสินค้าจนกระทั่งสินค้าได้ถูกส่งมอบแล้ว)

- ผู้ขายมีหน้าที่ผ่านพิธีการส่งออกด้วยค่าใช้จ่ายของตนเองรวมทั้งค่าภาษีอากรและค่าภาระอื่นๆทั้งหมดที่ต้องชำระเมื่อส่งออกตลอดจนค่าใช้จ่ายสำหรับการขนส่งสินค้าผ่านประเทศใดๆค่าใช้จ่ายในการดำเนินการตรวจสอบ (เช่นการตรวจสอบคุณภาพการวัดการชั่งน้ำหนักการนับจำนวน) ที่จำเป็นเพื่อการส่งมอบสินค้านับรวมทั้งค่าใช้จ่ายในการตรวจสอบใดๆก่อนการส่งสินค้าที่ถูกกำหนดโดยหน่วยงานที่มีอำนาจของประเทศที่ส่งออกแต่ผู้ขายไม่มีหน้าที่ทำสัญญาประกันภัย

หน้าที่ความรับผิดชอบของผู้ซื้อ

- ผู้ซื้อต้องชำระราคาสินค้าตามที่ระบุไว้ในสัญญาซื้อขายจัดหาใบอนุญาตนำเข้าหรือการมอบอำนาจอย่างเป็นทางการอื่นๆและผ่านพิธีการนำเข้าด้วยค่าใช้จ่ายของตนเองต้องรับมอบสินค้าเมื่อสินค้าได้ถูกส่งมอบแล้วโดยผู้ซื้อต้องรับภาระความเสี่ยงทั้งหมดต่อการสูญหายหรือเสียหายของสินค้านับตั้งแต่วันที่สินค้าได้ถูกส่งมอบแล้วแต่ผู้ซื้อไม่มีหน้าที่ทำสัญญาบริหารจัดการขนส่งทั้งนี้ผู้ซื้ออาจทำสัญญาประกันภัยด้วยค่าใช้จ่ายของตนเอง

- ผู้ซื้อต้องชำระค่าใช้จ่ายทั้งหมดที่เกี่ยวกับสินค้านับตั้งแต่วันที่สินค้าได้ถูกส่งมอบแล้วค่าภาษีอากรและค่าภาระอื่นๆทั้งหมด

10. DAP (Delivered at place) ผู้ขายส่งมอบของให้กับผู้ซื้อ ณ สถานที่ตามที่ได้ตกลงกันไว้โดยพร้อมที่จะขนลงจากพาหนะขนส่งผู้ขายมีความเสี่ยงในเสียหายของสินค้าและต้องชำระค่าใช้จ่ายในการขนส่งสินค้าจนถึงสถานที่ของผู้ซื้อ รวมทั้งมีหน้าที่ผ่านพิธีการส่งออก แต่ไม่ต้องรับผิดชอบการผ่านพิธีการนำเข้า ข้อตกลงนี้อาจใช้ในกรณีที่มีการขนส่งมากกว่าหนึ่งรูปแบบ

หน้าที่ความรับผิดชอบของผู้ขาย

- ผู้ขายต้องจัดเตรียมสินค้าไปกำกับสินค้าและหลักฐานอื่นใดที่กำหนดไว้ในสัญญาผู้ขายมีหน้าที่ทำสัญญาหรือจัดหาสัญญาเพื่อการขนส่งสินค้าจากสถานที่ส่งมอบไปยังสถานที่ปลายทางที่ระบุด้วยค่าใช้จ่ายของผู้ขาย
- ผู้ขายต้องส่งมอบสินค้าแก่ผู้รับจัดการขนส่งในวันที่หรือภายในระยะเวลาที่ได้ตกลงกันไว้ผู้ขายต้องทำสัญญาประกันภัยด้วยค่าใช้จ่ายของตนเองผู้ขายต้องชำระค่าใช้จ่ายในการดำเนินการตรวจสอบ (เช่นการตรวจสอบคุณภาพการวัดการชั่งน้ำหนักการนับจำนวน) ชำระค่าใช้จ่ายในการตรวจสอบซึ่งถูกกำหนดให้ดำเนินการโดยหน่วยงานที่มีอำนาจของประเทศส่งออกผู้ขายต้องบรรจุหีบห่อสินค้าจัดหาใบอนุญาตส่งออกและผ่านพิธีการส่งออกด้วยค่าใช้จ่ายของตนเองรวมทั้งการขนส่งสินค้าผ่านประเทศใดๆก่อนการส่งมอบด้วยความเสี่ยงและค่าใช้จ่ายของผู้ขายผู้ขายต้องส่งมอบสินค้าบนพาหนะขนส่งที่มาถึงซึ่งพร้อมจะให้ทำการขนถ่าย ณ สถานที่ปลายทางในวันที่หรือภายในระยะเวลาที่ได้ตกลงกันไว้ นอกจากนี้ผู้ขายต้องรับภาระความเสี่ยงทั้งหมดต่อการสูญหายหรือเสียหายของสินค้าจนกระทั่งสินค้าได้ถูกส่งมอบแล้ว

11. DDP (Delivered Duty Paid) เงื่อนไขนี้ ผู้ขายทำการส่งมอบสินค้าไปจนถึงสถานที่ปลายทาง โดยผู้ขายรับผิดชอบการทำพิธีการส่งออก จ่ายค่าธรรมเนียมขนส่งสินค้า ค่าประกันภัยขนส่งสินค้า การนำของลงจากเรือ ดำเนินพิธีการนำเข้า และชำระภาษีนำเข้าแทนผู้ซื้อ และชำระค่าขนส่งสินค้าไปยังสถานที่ที่ผู้ซื้อระบุไว้ด้วย

หน้าที่ความรับผิดชอบของผู้ซื้อ

- ผู้ซื้อต้องชำระราคาสินค้าตามที่ระบุไว้ในสัญญาซื้อขายจัดหาใบอนุญาตนำเข้าหรือการมอบอำนาจอย่างเป็นทางการอื่นๆและผ่านพิธีการนำเข้าด้วยความเสี่ยงและค่าใช้จ่ายของตนเองต้องชำระค่าใช้จ่ายในการตรวจสอบใดๆก่อนการส่งสินค้าต้องรับมอบสินค้าเมื่อสินค้าได้ถูกส่งมอบแล้วโดยผู้ซื้อต้องรับภาระความเสี่ยงทั้งหมดต่อการสูญหายหรือเสียหายของสินค้านับตั้งแต่วันที่สินค้าได้ถูกส่งมอบแล้วผู้ซื้อไม่มีหน้าที่ทำสัญญาจัดการขนส่ง

- ผู้ซื้อได้รับมอบสินค้าจากพาหนะขนส่งที่มาถึง ณ สถานที่ปลายทางที่ระบุโดยต้องชำระค่าใช้จ่ายเพิ่มเติมทั้งหมดในการขนถ่ายสินค้าลงจากพาหนะขนส่งผู้ซื้ออาจทำสัญญาประกันภัยด้วยค่าใช้จ่ายของตนเอง

- ผู้ซื้อ มีหน้าที่ต้องชำระค่าใช้จ่ายทั้งหมดที่เกี่ยวกับสินค้านับตั้งแต่เวลาที่สินค้าได้ถูกส่งมอบแล้วค่าภาษีอากรและค่าภาระอื่นๆทั้งหมด

5. คำนิยามคำศัพท์

ลำดับ	ภาษาไทย	ภาษาอังกฤษ	ความหมาย
1	บริการพิธีทางศุลกากร	Customsbroking	บริการดูแลด้านพิธีการศุลกากรในการนำเข้าและส่งออกแทนผู้นำเข้าหรือส่งออก
2	ใบรับรองการตรวจสอบ	Certicate of inspection	เอกสารที่ออกโดยหน่วยงานราชการที่เกี่ยวข้องเพื่อรับรองว่าสินค้าที่ส่งออกนั้นมีแหล่งกำเนิด
3	การค้า	trade	การตกลงแลกเปลี่ยนสินค้าหรือบริการ หรือทั้งสองอย่าง
4	การค้าระหว่างประเทศ	International trabe	การแลกเปลี่ยนทุน สินค้าและบริการ ข้ามชายแดนระหว่างประเทศ ซึ่งอาจเกี่ยวข้องกับกิจกรรมของภาครัฐบาล หรือเอกชนก็ได้
5	การนำเข้า	import	การนำเข้าสินค้าเข้ามาจากต่างประเทศ โดยสินค้าที่นำเข้ามักเป็นสินค้าที่ไม่มีหรือผลิตในประเทศไม่ได้

ลำดับ	ภาษาไทย	ภาษาอังกฤษ	ความหมาย
6	การประกันภัย	Insurance	การบริหารความเสี่ยงภัยวิธีหนึ่ง อาจจะโอนความเสี่ยงภัยของผู้เอาประกันภัยไปสู่บริษัทประกันภัย เมื่อเกิดความเสียหาย
7	การผลิต	production	การนำเอาปัจจัยการผลิตอันได้แก่ ที่ดิน ทุน แรงงาน และความสามารถในการประการมาผ่านกระบวนการอย่างใดอย่างหนึ่ง
8	การส่งออก	export	การจัดส่งสินค้าและบริการจากต้นทางสู่ปลายทางในทางบก ทางน้ำหรือทางอากาศ
9	การขนส่ง	transportation	การเคลื่อนย้ายคนและสิ่งของจากที่หนึ่งไปยังอีกที่หนึ่ง การขนส่งแบ่งออกเป็นหมวดใหญ่ดังนี้ ทางน้ำ ทางอากาศ และอื่นๆ
10	การบริโภค	consumption	การใช้ประโยชน์จากสินค้าและบริการเพื่อสนองความต้องการของผู้บริโภคหรือบำบัดความต้องการของมนุษย์ทุกคน
11	การสื่อสาร	communication	กระบวนการสำหรับแลกเปลี่ยนสาร รูปแบบอย่างง่ายของสาร คือ จะต้องจากผู้ส่งสารหรืออุปกรณ์เข้ารหัสไปยังผู้รับสารหรืออุปกรณ์ถอดรหัส

ลำดับ	ภาษาไทย	ภาษาอังกฤษ	ความหมาย
12	การเจรจา	negotiation	การสนทนาที่มีจุดประสงค์เพื่อแก้ไขความขัดแย้ง เพื่อสร้างข้อตกลงระหว่างหลายฝ่าย เพื่อต่อรองเงื่อนไข หรือสนองต่อความพึงพอใจต่างๆ
13	การลงทุน	investment	การใช้สอยทรัพยากรในลักษณะต่างๆ โดยหวังจะได้รับผลตอบแทนกลับมา
14	การเกษตร	agriculture	เป็นการเพาะปลูกพืช หารเลี้ยงสัตว์ และรูปแบบของชีวิตแบบอื่นๆ เพื่อเป็นอาหารเลี้ยงชีพ เชื้อเพลิงชีวภาพ ยา วัคซีน และผลิตภัณฑ์อื่นเพื่อความยั่งยืนและเพิ่มสมรรถนะชีวิตมนุษย์
15	กฎหมาย	law	กฎที่สถาบัน หรือผู้มีอำนาจสูงสุดในรัฐตราขึ้น หรือที่เกิดขึ้นจากจารีตประเพณีอันเป็นที่ยอมรับนับถือ เพื่อใช้ใน
16	การคลัง	finance	สาขาการคลังถือเป็นสาขาวิชาเอกหนึ่งในขณะบริหารธุรกิจ
17	กึ่งสำเร็จรูป	Semi-finished	ผลิตภัณฑ์ที่ยังไม่สมบูรณ์
18	เข้า	enter	เคลื่อนไปข้างหน้า
19	ขยาย	Expand	อธิบาย หรือชี้แจงให้กระจ่างแผ่กว้างออกไป

ลำดับ	ภาษาไทย	ภาษาอังกฤษ	ความหมาย
20	ขาย	Sell	เอาวัตถุ สิ่งของ เป็นต้น แลกกับเงิน, โอนกรรมสิทธิ์ในทรัพย์สินให้แก่กัน
21	ขึ้น	up	เคลื่อนไปสู่ด้านบน ด้านเหนือหรือเบื้องสูง, ไปในทิศทางตรงข้ามกับลง
22	ข้อมูล	information	ข้อเท็จจริง หรือสิ่งที่ถือว่าเป็นความจริง
23	ขนสินค้า	cargo	เคลื่อนย้ายสินค้าจากที่หนึ่งไปยังอีกที่หนึ่ง
24	คณะ	faculty	กลุ่มคนที่รวมตัวกันเพื่อการใดการหนึ่ง
25	โครงการ	Project	สิ่งที่วาง หรือกำหนดไว้ให้ เป็นไปตามขั้นตอนเพื่อบรรลุเป้าหมายใดเป้าหมายหนึ่ง
26	คิด	Think	พิจารณา, ไตร่ตรอง, ไตร่ตรอง
27	ความหมาย	meaning	สัมพันธะระหว่างคำกับสัญลักษณ์ในภาษาที่ใช้เขียน โปรแกรมหรือชุดคำสั่ง รวมทั้งความหมายที่กำหนดให้สำหรับคำและสัญลักษณ์นั้นๆ ด้วย อย่างไรก็ตาม คำสั่งต่างๆ ในการเขียน โปรแกรมหรือชุดคำสั่งมักใช้อธิบายด้วยภาษาคณิตศาสตร์ เพราะมีความชัดเจนแน่นอน

ลำดับ	ภาษาไทย	ภาษาอังกฤษ	ความหมาย
28	เครื่องจักร	machine	กลอุปกรณ์ที่ประจันเป็นเครื่องเพื่อใช้ทำงานทุ่นแรงหรือผลิตสิ่งใดสิ่งหนึ่ง
29	ค้า	trade	ซื้อขายแลกเปลี่ยนสินค้าหรือบริการ
30	ความเกี่ยวข้อง	relevance	ติดต่อผูกพัน แต่ต้อง ยังเกี่ยวข้องแะ เกี่ยว ก็ว่า
31	คือ	as	เท่ากับ
32	ความสามารถ	ability	คุณสมบัติที่ดีที่มีอยู่
33	เคมี	chemical	วิทยาศาสตร์กายภาพแขนงหนึ่ง ซึ่ง กล่าวถึงเรื่องราวและสมบัติของสารต่างๆ ตลอดจนการเปลี่ยนแปลงของสาร แบ่งออกเป็นหลายสาขา
34	เคมีภัณฑ์	chemical	สารบริสุทธิ์ที่เตรียมได้โดยกรรมวิธีเคมี หรือใช้ในกรรมวิธีเคมี
35	เงื่อนไข	condition	ข้อแม้, ข้อตกลงที่ต้องปฏิบัติตาม, ข้อบังคับ
36	งาน	work	การ สิ่ง หรือเรื่องที่ต้องทำ
37	จดจำ	remember	กำหนดไว้ในใจ, จำไว้มัน
38	เฉพาะ	specifically	จำเพาะ, เจาะจง, เพ่งตรง, ตรงตัว

ลำดับ	ภาษาไทย	ภาษาอังกฤษ	ความหมาย
39	ใช้	Use	นำมาทำให้เกิดประโยชน์
40	ชั่วคราว	temporary	เพียงระยะเวลาไม่นาน, ไม่ประจำ, ไม่ตลอดไป, ไม่ถาวร
41	ช่วย	help	สนับสนุนหรือส่งเสริมเพื่อให้สำเร็จประโยชน์
42	ตรวจ	check	พิจารณาดูความเรียบร้อย
43	ตกลง	agree	ยินยอมพร้อมใจ , ปลงใจ, ยอมรับโดยสมัครใจ, ยินยอมทำตาม
44	ติดต่อ	contact	สื่อสารถึงกัน, ไปมาหาสู่กัน
45	ถนน	Road	ทางที่ทำขึ้น, ทางสัญจร
46	ทราบ	Know	รู้, ใช้ในความสุภาพ
47	ทั้งหมด	All	หมดด้วยกัน ไม่มียกเว้น
48	ธนาคาร	bank	สถาบันเงินที่จดทะเบียนเป็นนิติบุคคลตามกฎหมาย บริษัทจำกัดหรือบริษัทจำกัดมหาชน โดยใช้ชื่อหรือคำแสดงชื่อนำหน้าว่าธนาคาร ให้บริการเกี่ยวกับการเงิน ถอนเงินสินเชื่อ บัตรเครดิต
49	แนะนำ	recommend	บอกหรือชี้แจงให้ปฏิบัติ
50	ธรรมดา	plain	อาการหรือความเป็นไปแห่งธรรมชาติ เช่น การกิน การสืบพันธุ์ การเสื่อม

ลำดับ	ภาษาไทย	ภาษาอังกฤษ	ความหมาย
51	ธุรกิจ	business	การทำงานประจำเกี่ยวกับอาชีพ ค้าขาย หรือกิจกรรมอย่างอื่น ที่สำคัญและไม่ใช่ว่าราชการ
52	แนบ	attach	แนบชิด,แนบเคียง,ติดไปด้วย
53	ใบขนสินค้า	bill	เอกสารแสดงรายการสินค้า ต่างๆ ได้แก่ ชนิด คุณภาพ ปริมาณ น้ำหนัก
54	บรรจุทุก	loading	ใส่ หรือ บรรจุ ลง บน ยานพาหนะเพื่อขนย้ายไป คราวละหลายๆ,ใช้ว่าประทุกก็มี
55	ใบรับรอง	certificate	เอกสารที่ออกโดยหน่วยงาน หรือบุคคลเพื่อแสดงการ รองรับ
56	ใบอนุญาต	license	เอกสารอนุญาตให้ทำกิจหรือ ให้มีสิทธิตามคำขอ ออกโดย พนักงานเจ้าหน้าที่
57	บรรจุหีบห่อ	packing	วัสดุทำเป็นถุงหรือกล่องเป็น ต้น สำหรับบรรจุสินค้ากล่อง
58	ประกอบ	assembly	เอาชิ้นส่วนต่างๆมารวมเข้า ด้วยกันให้เป็นไปตามรูปร่าง ที่ต้องการ
59	ประกัน	insurance	รับรองว่าจะรับผิดชอบในความ เสียหายที่เกิดขึ้น,รับรองว่าจะ มีหรือไม่มีเหตุการณ์นั้นๆ เกิดขึ้น

ลำดับ	ภาษาไทย	ภาษาอังกฤษ	ความหมาย
60	ปฏิบัติ	practice	ดำเนินไปตามระเบียบแบบแผน
61	ประจำ	regular	เป็นปกติ,สม่ำเสมอ,บ่อยๆ
62	ปล่อย	release	เอาออกจากที่กักขัง ทำให้ ออกจากสิ่งที่ติดอยู่ ผูกอยู่ หรือขังอยู่
63	ประชาชน	people	พลเมือง,ราษฎร,ราษฎรที่เป็น สามัญชน คือ นอกเหนือจาก ข้าราชการ พ่อค้าและนักบวช เช่นงานกาชาดได้รับความ ร่วมมือจากข้าราชการ พ่อค้า และประชาชนอย่างดี
64	ประสงค์	wish	อยากได้,ต้องการ
65	ประกาศ	announce	บอกให้ทราบทั่วการ,เป่าร้อง, แจ้งให้ทราบอย่างเป็นทางการเพื่อปฏิบัติ
66	ปศุสัตว์	livestock	การปลูกพืช และการเลี้ยงปศุ สัตว์ รวมทั้งการผสม และ การคัดพันธุ์ อาจจัดเป็น เทคโนโลยีชีวภาพที่เรารู้จัก
67	ประเภท	category	ส่วนที่แบ่งย่อยออกเป็นพวก ชนิด หมู่ เหล่า เป็นต้น

ลำดับ	ภาษาไทย	ภาษาอังกฤษ	ความหมาย
68	แปลน	diagram	แบบที่วาดกำหนดไว้
69	ผลิต	manufacture	ทำให้เกิดขึ้น หรือมีขึ้นตาม ต้องการโดยอาศัยแรงงาน หรือ เครื่องจักร เป็นต้น เช่น ผลิตของเล่น ผลิตข้าว
70	ภาษีอากร	tax	ผู้กู้ยืมเงินจากทางรัฐมีพันธะ ต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขต่างๆ ของสัญญา รวมทั้งจะต้อง ชำระภาษีอากร

บทที่ 4

การวิเคราะห์สภาพปัญหา

จากการศึกษากระบวนการการนำเข้าแม่สีจากประเทศมาเลเซีย กรณีศึกษา บริษัท นิปอนเพนต์เดคโคเรทีฟโล้ทติ้ง (ประเทศไทย) จำกัด เมื่อวันศุกร์ที่ 20 กันยายน พ.ศ. 2562 ได้เข้ามาศึกษาดูงานในบริษัท โดยท่านวิทยากรซึ่งได้เรียนรู้และศึกษาเกี่ยวกับกระบวนการการนำเข้าแม่สีจากประเทศมาเลเซีย ซึ่งสรุปได้ตามวัตถุประสงค์ดังนี้

1. กระบวนการการนำเข้าแม่สีจากประเทศมาเลเซีย กรณีศึกษา บริษัท นิปอนเพนต์เดคโคเรทีฟโล้ทติ้ง (ประเทศไทย) จำกัด

จากการเข้าไปศึกษาดูงานที่ บริษัท นิปอนเพนต์ เดคโคเรทีฟ โล้ทติ้ง (ประเทศไทย) จำกัด พบว่ากระบวนการการนำเข้าแม่สี นำเข้ามาจากประเทศมาเลเซียซึ่งขั้นตอนเริ่มแรก ก็คือทางบริษัทจะสั่งซื้อสินค้าจากประเทศมาเลเซียซึ่งพอตั้งเสร็จก็จะรอขึ้นขนส่งจากประเทศผู้ผลิต พอได้รับการยืนยันก็จะดำเนินการจัดส่งระยะเวลาในการจัดส่งไม่เกิน 30 วัน ซึ่งสินค้าก็จะส่งผ่านมาทางเรือพอสินค้าผ่านมาถึงฝั่งท่าเรือ BMT พระประแดงทางฝ่าย EXPORT-IMPORT ก็จะทำการประสานงานในการรับสินค้าและจัดรถบรรทุกไปรับสินค้าจากท่าเรือ พอรับสินค้ามาถึงบริษัททาง QA ก็จะทำการตรวจรับสินค้าว่าตรงตามที่ระบุในใบสั่งซื้อหรือไม่พอตรวจเช็คเสร็จเรียบร้อยแล้วก็จะทำการโอนเข้าสู่ระบบเพื่อทำการขายให้ลูกค้าภายในประเทศต่อไป

2. เอกสารและมาตรการกระบวนการการนำเข้าแม่สีจากประเทศมาเลเซีย กรณีศึกษา บริษัท นิปอนเพนต์เดคโคเรทีฟโล้ทติ้ง (ประเทศไทย) จำกัด

ผู้นำเข้าต้องยื่นใบขนสินค้าและเอกสารที่เกี่ยวข้องสำหรับการนำเข้ากับเจ้าหน้าที่ศุลกากร ณ ท่าที่นำเข้า การส่งมอบสินค้าที่นำเข้าจะได้รับการอนุญาตจากเจ้าหน้าที่ศุลกากรหลังจากสินค้ามาถึงท่าและได้ชำระภาษีอากรเรียบร้อยแล้ว ผู้นำเข้ามีความรับผิดชอบในการเตรียมสินค้าเพื่อการตรวจสอบและปล่อยสินค้าออกจากอารักขาของศุลกากร นอกจากนี้ในบางกรณีผู้นำเข้ายังต้องขอใบอนุญาตในการนำเข้าสำหรับสินค้า ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับประเภทสินค้า สินค้าบางรายการต้องได้รับการอนุญาตให้นำเข้าจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องก่อนการนำเข้าสินค้า เอกสารที่จำเป็นในการยื่นเพื่อดำเนินพิธีการทางศุลกากรเพื่อนำเข้าประกอบด้วย

- MATERIAL DOCUMENT หมายถึง เอกสารกำกับการโอนย้ายสินค้า
- T.O. TRANSFER ORDER หมายถึง เอกสารการโอนสินค้าเพื่อการขาย
- INVOICE หมายถึง บัญชีราคาสินค้า
- เอกสาร FORM D
- MATERIAL DOCUMENT หมายถึง เอกสารกำกับการโอนย้ายสินค้า

STO-UNDB-UTNI Created by spr 40

Document Overview On ☐ Print Preview Messages ☐ Personal Setting

STO-UNDB-UTNI Supplying Plant Doc. date 02.08.2011

Item	Material	Short Text	PO Quantity	Q...	C Delv. Date	Cur...	Mat Group	Plant	Stor. Location	Regrnt No.	Requisitioner	Info
10	4711205001	HOB QUANTAQT HBS 00		5PC	D 01.08.2011	INR						
20	4712101000	HOOD CALYPSO		20PC	D 01.08.2011	INR						
30	4712101015	HOOD ELANTRA		2PC	D 01.08.2011	INR						

Add Planning

Item 10 4711205001, HOB QUANTAQT HBS 00

Short Text	M...	Material D...	Item	Posting Date	Quantity	Delivery	Amount in LC	Reference	L. cut	Amount	Currency	Amount in
DCGR		4904599885		1 02.08.2011	0	5	1,245,00		INR	1,245,00	INR	0,0
Tr./Ev. Delivery costs					0	5	1,245,00		INR	1,245,00	INR	0,0
GR	101	5105666612		1 17.08.2011	5	0	0,00	4904599885	INR	0,00	INR	0,0
Tr./Ev. Goods receipt					5	0	0,00		INR	0,00	INR	0,0
DCIn		5105666612		1 13.02.2012	0	5	1,245,00		INR	1,245,00	INR	0,0
Tr./Ev. Del. costs log. inv.					0	5	1,245,00		INR	1,245,00	INR	0,0
GI	351	4904599885		1 02.08.2011	5	0	26.192,07		INR			0,0
Tr./Ev. Goods issue					5	0	26.192,07		INR			0,0

ภาพที่ 4.1 ภาพแสดงเอกสารกำกับการโอนย้ายสินค้า

- T.O. TRANSFER ORDER หมายถึง เอกสารการโอนสินค้าเพื่อการขาย

TRANSFER ORDER
EXCESS PERSONAL PROPERTY

1. ORDER NO. 11C0198

2. DATE

3. TO: General Services Administration*

4. ORDERING AGENCY (Name and Address)*
NASA KENNEDY SPACE CENTER DISPOSAL OFFICE
BLDG. 800-1732, RM. 300, PALM BLVD. S. KSC-8001B, NASA TA-ASA
KENNEDY SPACE CENTER, FL 32899

5. ORDERING AGENCY APPROVAL

6. ORDERING AGENCY APPROVAL

7. LOCATION OF PROPERTY
NASA KENNEDY SPACE CENTER
BLDG. 800-1732
KENNEDY SPACE CENTER, FL 32899

8. SHIPPING INSTRUCTIONS
NASA shall return the Bailed Property to the Recipient at Los Angeles International Airport (the "Airtel Site") upon the completion of the Purpose set forth herein the RSA.

9. APPROPRIATION SYMBOL AND TITLE

10. ACQUISITION

11. GOVERNMENT SEC NO.

12. PROPERTY ORDERED

ITEM	DESCRIPTION	UNIT	QUANTITY	ACQUISITION COST
1.	ORBITER, SHUTTLE ENDEAVOUR, OV-105 consisting of disposal case numbers: (1) 804200127200218 (ECN 1023442); and (2) 804200127200225 (ECN 1023443); and (3) 804200127200235 (ECN 1993342) MFG: ROCKWELL INT'L SPACE TRANSPORTATION MODEL: MV0070/SERIAL NUMBER: OV-105 CONDITION CODE: FOR DISPLAY ONLY MFG YR: 1991- FSC 1810	EA	1	\$1,980,674,785.00
Total of Property Ordered				\$1,980,674,785.00

13. SIGNATURE

14. DATE

15. DATE

16. DATE

17. DATE

18. DATE

19. DATE

20. DATE

21. DATE

22. DATE

23. DATE

24. DATE

25. DATE

26. DATE

27. DATE

28. DATE

29. DATE

30. DATE

31. DATE

32. DATE

33. DATE

34. DATE

35. DATE

36. DATE

37. DATE

38. DATE

39. DATE

40. DATE

41. DATE

42. DATE

43. DATE

44. DATE

45. DATE

46. DATE

47. DATE

48. DATE

49. DATE

50. DATE

51. DATE

52. DATE

53. DATE

54. DATE

55. DATE

56. DATE

57. DATE

58. DATE

59. DATE

60. DATE

61. DATE

62. DATE

63. DATE

64. DATE

65. DATE

66. DATE

67. DATE

68. DATE

69. DATE

70. DATE

71. DATE

72. DATE

73. DATE

74. DATE

75. DATE

76. DATE

77. DATE

78. DATE

79. DATE

80. DATE

81. DATE

82. DATE

83. DATE

84. DATE

85. DATE

86. DATE

87. DATE

88. DATE

89. DATE

90. DATE

91. DATE

92. DATE

93. DATE

94. DATE

95. DATE

96. DATE

97. DATE

98. DATE

99. DATE

100. DATE

ภาพที่ 4.2 ภาพแสดงเอกสารการโอนสินค้าเพื่อการขาย

- INVOICE หมายถึง บัญชีราคาสินค้า

[Company Name]		INVOICE	
[Street Address]		INVOICE #	DATE
[City, ST ZIP]		2034	2/21/2018
Phone: (000) 000-0000		CUSTOMER ID	TERMS
		564	Due Upon Receipt
BILL TO			
[Name]			
[Company Name]			
[Street Address]			
[City, ST ZIP]			
[Phone]			
[Email Address]			
DESCRIPTION	QTY	UNIT PRICE	AMOUNT
Service Fee	1	200.00	200.00
Labor: 5 hours at \$75/hr	5	75.00	375.00
New client discount		(50.00)	(50.00)
			*
			*
			*
			*

ภาพที่ 4.3 ภาพแสดงบัญชีราคาสินค้า

- เอกสาร FORM D เป็นหนังสือรับรองที่ขึ้นขอใช้สิทธิลดหย่อนภาษีศุลกากร โดยมาจากคำว่า Common Effective Preferential Tariff (CEPT) หมายถึง อัตราภาษีศุลกากรพิเศษที่เท่ากัน เป็นการลดอัตราภาษีศุลกากร 0% แก่สินค้าที่นำเข้าระหว่างกันของประเทศ

Original

1. Good consigned from (Exporter's business name, address, country)		References No. 7587/JKP/03/2010 ASEAN COMMON EFFECTIVE PREFERENTIAL TARIFF / ASEAN INDUSTRIAL COOPERATION SCHEME CERTIFICATE OF ORIGIN (Combined Declaration and Certificate)			
2. Good consigned to (Consignee's name, address, country)		FORM D Issued in INDONESIA (Country) See Notes Overleaf			
3. Means of transport and route (as far as known) Departure date: NOVEMBER 07, 2010 Vessel's name/Aircraft etc: SETTSU V.112N Port of Discharge: BANGKOK, THAILAND		4. For Official Use ☐ Preferential Treatment Given Under ASEAN Common Effective Preferential Tariff Schemes ☐ Preferential Treatment Given Under ASEAN Industrial Cooperation Scheme ☐ Preferential Treatment Not Given (Please state reason)			
5. Item number	6. Marks and number on packages	7. Number and type of packages, description of goods (including quantity, weight, and HS number of the originating country)	8. Origin criterion (See Rules Overleaf)	9. Gross weight or other quantity and value (Pkg)	10. Number and date of invoice
1.	Y.J.H. MACHINERY CO. LTD. BANGKOK-THAI LAND	10 PK. (TEN PACKAGES ONLY) 10 UNITS THERMO RANGLINE RAGER TGR-80, 80LW BURNING BY 15-DJ AND THERMO CRANKER COLES HS CODE : 8430.81.0050	R.O.C. 75%	1,150.00 KGM USD 9,550.00	054/MT/2010 OCTOBER 27, 2010
11. Declaration by the exporter The undersigned hereby declares that the above details and statement are correct; that all the goods were produced in INDONESIA (Country) and that they comply with the origin requirements specified for these goods in the ASEAN Common Effective Preferential Tariff Scheme for the goods exported to MALAYSIA JAKARTTA, NOVEMBER 8, 2010 Place and date, signature of authorized signatory		12. Certification It is hereby certified, on the basis of control carried out, that the declaration by the exporter is correct MUNICIPALITY OFFICE IN JAKARTA PUSAT SITI ROHMIYATUN JAKARTTA, NOVEMBER 8, 2010 Place and date, signature and stamp of certifying authority			
13. ☐ Third-Country Invoicing ☐ Accumulation ☐ Back-to-Back CO ☐ Partial Cumulation ☐ Exhibition ☐ De Minimis ☐ Issued Retroactively					

SERIAL D2 - OK3679

1 of 1

ภาพที่ 4.4 ตัวอย่างเอกสาร FROM D

3. ปัญหาอุปสรรคและวิธีการแก้ไขปัญหาของกระบวนการนำเข้าแม่สีจากประเทศมาเลเซีย

ปัญหาและอุปสรรค

- คุณภาพของผลิตภัณฑ์สินค้า เช่น กล้องแม่สีในการนำเข้ามีรอยบุบหรือมีตำหนิ เวลาจัดส่งกับบริษัทฯ

- ลูกค้านำสินค้ามา

- สินค้าไม่เต็มลำ เรือไม่สามารถมาส่งสินค้าได้

วิธีแก้ไขปัญหา

- แจ้งไปทาง Suppliers ให้ปรับปรุงระบบการดำเนินการให้มีประสิทธิภาพเพื่อป้องกันความเสียหายของถังเก็บแม่สี

- ทางบริษัทจะต้องเช็คจำนวนสินค้าในสต็อกเพื่อทำการสั่งซื้อสินค้าล่วงหน้าอย่างน้อยควรจะประมาณ 60 วัน เพื่อป้องกันสินค้าขาดในสต็อกและเป็นการแก้ไขปัญหาการส่งสินค้าไม่ทันต่อความต้องการของลูกค้า

4. นำความรู้ที่ได้รับไปประยุกต์ใช้ในการศึกษาต่อและการประกอบอาชีพในอนาคต

ด้านการศึกษา

4.1 นำความรู้ที่ได้จากการศึกษางานในกระบวนการการนำเข้าแม่สีจากประเทศมาเลเซีย ไปใช้ในการเรียนรู้ด้านการนำเข้าสินค้าในการศึกษาต่อในอนาคต

ด้านการประกอบอาชีพ

4.2 มีความรู้ความเข้าใจในกระบวนการนำเข้าแม่สี เข้าใจถึงกระบวนการขั้นตอนวิธีการต่างๆที่เกี่ยวข้องสามารถนำองค์ความรู้เหล่านี้ไปประกอบอาชีพและนำไปปรับใช้ในการทำงานจริง

5. นำหลักการปรัชญาเศรษฐกิจพอเพียงด้านความมีเหตุผลมาใช้ในการจัดทำโครงการ

คณะผู้จัดทำได้นำหลักเศรษฐกิจพอเพียงด้านความมีเหตุผลมาประยุกต์ใช้ในการคำนวณหาค่าใช้จ่ายที่น้อยที่สุดในการจัดทำโครงการให้เกิดประสิทธิภาพสูงที่สุดและลดต้นทุนในการทำโครงการ

บทที่ 5

สรุปและข้อเสนอแนะ

สรุป

จากการศึกษากระบวนการการนำเข้าแม่สีจากประเทศมาเลเซีย กรณีศึกษาบริษัท นิปปอนเพนต์เคเคโคเรทิฟไคท์ติ้ง (ประเทศไทย) จำกัด โดยสรุปได้ดังนี้

กระบวนการการนำเข้าแม่สี นำเข้ามาจากประเทศมาเลเซียซึ่งขั้นตอนเริ่มแรก ก็คือทางบริษัทจะสั่งซื้อสินค้าจากประเทศมาเลเซียซึ่งพอส่งเสร็จก็จะรอยืนยันจากประเทศผู้ผลิต พอได้รับการยืนยันก็จะดำเนินการจัดส่งระยะเวลาในการจัดส่งไม่เกิน 30 วัน ซึ่งสินค้าก็จะส่งผ่านทางเรือพอลินค้าผ่านมาถึงฝั่งท่าเรือ BMT พระประแดงทางฝ่าย EXPORT-IMPORT ก็จะทำการประสานงานในการรับสินค้าและจัดรถบรรทุกไปรับสินค้าจากท่าเรือ พอรับสินค้ามาถึงบริษัททาง QA ก็จะทำการตรวจรับสินค้าว่าตรงตามที่ระบุในใบสั่งซื้อหรือไม่พอตรวจเช็คเสร็จเรียบร้อยแล้วก็ทำการโอนเข้าสู่ระบบเพื่อทำการขายให้ลูกค้าภายในประเทศต่อไป

กระบวนการการนำเข้าแม่สีของบริษัทในแต่ละครั้งก็จะมีเอกสารซึ่งออกโดยกรมศุลกากรรวมทั้งในส่วนใบเอกสารจากต้นทางการนำเข้าและ shipping ทำหน้าที่ขนส่งสินค้ามาให้บริษัทซึ่งในเอกสารจะระบุการรับสินค้าวันเดือนปีที่ผลิตรายละเอียดที่กรมศุลกากรกำหนดมาในรูปแบบเอกสาร FORM D

ปัญหาและอุปสรรค

- คุณภาพของผลิตภัณฑ์สินค้า เช่น ถังแม่สีในการนำเข้ามีรอยบุบหรือมีตำหนิเวลาจัดส่งกับบริษัทฯ

- ลูกค้านำสินค้านาน

- สินค้าไม่เต็มลำ เรือไม่สามารถมาส่งสินค้าได้

วิธีแก้ไขปัญหา

- แจ้งไปทาง Suppliers ให้ปรับปรุงระบบการดำเนินการให้มีประสิทธิภาพเพื่อป้องกันความเสียหายของถังเก็บแม่สี

-ทางบริษัทจะต้องเช็คจำนวนสินค้าในสต็อกเพื่อทำการสั่งซื้อสินค้าล่วงหน้าอย่างน้อยควรจะประมาณ 60 วัน เพื่อป้องกันสินค้าขาดในสต็อกและเป็นการแก้ไขปัญหาการส่งสินค้าไม่ทันต่อความต้องการของลูกค้า

ข้อเสนอแนะ

1. บริษัท นิปปอนเพนต์เคเคโคเรทีฟโล้ทติ้ง (ประเทศไทย) จำกัด ควรมีระบบตรวจรับสินค้าในกระบวนการการนำเข้าแม่สีมาจากประเทศมาเลเซีย เช่น QA และควรมีการตรวจสอบ 100 % ทุกครั้งเวลามาส่งกับทางบริษัทและควรเพื่อความเข้มงวดในการตรวจสอบให้มากขึ้นและป้องกันความเสียหายของบรรจุภัณฑ์
2. ทางบริษัทจะต้องเช็คจำนวนสินค้าในสต็อกเพื่อทำการสั่งซื้อสินค้าล่วงหน้าอย่างน้อยควรจะประมาณ 60 วัน เพื่อป้องกันสินค้าขาดในสต็อกและเป็นการแก้ไขปัญหาการส่งสินค้าไม่ทันต่อความต้องการของลูกค้า
3. หลักเศรษฐกิจพอเพียงในเรื่องความพอประมาณที่นำมาใช้ในครั้งนี้คือการศึกษารายละเอียดจากคู่มือขั้นตอนวิธีการทำงานและระดมความคิดเพื่อให้งานออกมาสมบูรณ์เมื่อศึกษาเสร็จแล้วจึงนำมาวางแผนดำเนินงานตามแผนและคำนึงถึงความพอดีพอประมาณเรื่องค่าใช้จ่ายในการซื้ออุปกรณ์ที่นำมาจัดทำโมเดลและการดำเนินงานอื่นๆเพื่อให้ได้งานที่มีความถูกต้องและมีคุณภาพตรงตามเป้าหมายที่ได้ตั้งไว้

ข้อเสนอแนะจากผู้เชี่ยวชาญ

1. ข้อมูลในการนำเสนอไม่ละเอียดมากพอ
2. ควรมีการสั่งซื้อสินค้าล่วงหน้าจาก 7 วันเป็น 15 วัน

บรรณานุกรม

- กรมศุลกากร. (2559). **พิธีการศุลกากรนำเข้าทางบก**. ค้นหามือ 4 สิงหาคม 2562, จาก <http://www.customs.go.th>.
- จุฑานุช บุณณสินวัฒนกุล. (2556). **การประยุกต์ใช้สายธารแห่งคุณค่าเพื่อปรับปรุงกระบวนการพิธีการนำเข้าศุลกากรภายในเขตปลอดอากร**. วิทยานิพนธ์ปริญญาวิทยาศาสตรมหาบัณฑิต, มหาวิทยาลัยบูรพา.
- ณิกานต์ วงศ์บา และ ธิภัท ญัฏริยกุล. (2561). **การศึกษาขั้นตอนการนำเข้า**. ค้นหามือ 4 สิงหาคม 2562, จาก หลักสูตรประกาศนียบัตรวิชาชีพชั้นสูงสาขาการจัดการโลจิสติกส์, วิทยาลัยเทคโนโลยีอรรถวิทย์พัฒนวิชาการ.
- ธนวรรณ พลไธสง. (2561). **การศึกษาการลดต้นทุนการนำเข้า**. ค้นหามือ 4 สิงหาคม 2562, จากหลักสูตรประกาศนียบัตรวิชาชีพชั้นสูงสาขาการจัดการโลจิสติกส์, วิทยาลัยเทคโนโลยีอรรถวิทย์พัฒนวิชาการ.
- ปริญญากร เทียมอุบล และ รัชดาภรณ์ เขียวอ่อน. (2561). **การศึกษาเงื่อนไขทางการค้าในการนำเข้า**. ค้นหามือ 4 สิงหาคม 2542, จากหลักสูตรประกาศนียบัตรวิชาชีพชั้นสูงสาขาการจัดการโลจิสติกส์, วิทยาลัยเทคโนโลยีอรรถวิทย์พัฒนวิชาการ.
- วิกิพีเดียสารานุกรมเสรี. (2542). **การค้าระหว่างประเทศ**. ค้นหามือ 4 สิงหาคม 2562, จาก <https://th.wikipedia.org>.
- วิชณี เทียบแก้ว. (2554). **ผลกระทบของความตกลงการค้าเสรีไทย – อินเดีย ที่มีต่อประเทศไทย**. มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์. นิสิต หลักสูตรศิลปศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชารัฐศาสตร์, มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์.
- สุดารัตน์ อินทิกษ. (2561). **การศึกษากระบวนการนำเข้า**. ค้นหามือ 4 สิงหาคม 2562, จาก หลักสูตรประกาศนียบัตรวิชาชีพชั้นสูงสาขาการจัดการโลจิสติกส์, วิทยาลัยเทคโนโลยีอรรถวิทย์พัฒนวิชาการ.
- Gtireight.co.th. (2560). **ขั้นตอนการนำเข้าสินค้า**. ค้นหามือ 4 สิงหาคม 2562, จาก <http://www.goodfreight-th.com>.

ภาคผนวก

ภาคผนวก ก

ใบบันทึกการปฏิบัติงานโครงการ

วิชาโครงการ – สาขาวิชาการจัดการโลจิสติกส์

ใบบันทึกการปฏิบัติงานโครงการ

หัวข้อโครงการ ศึกษาวิธีการจัดเก็บวัตถุดิบเพื่อใช้ในกระบวนการผลิต

กรณีศึกษา บริษัทนิปปอนเพนต์สโคเรทีฟ โคทติ้ง (ประเทศไทย) จำกัด

ชื่อโครงการภาษาอังกฤษ The study of storing the raw materials for using in the production process.

Case Study : Nippon Paint Decorative Coatings (Thailand) Co., Ltd.

ว-ด-ป ที่ ส่งงาน จริง	ว-ด-ป ที่ กำหนดส่ง งาน	ความก้าวหน้าของงาน	1.น.ส.ปาริณี แสงสว่าง	2.นายพีรพงษ์ สงวนงาม	อาจารย์ยุพิน รอดไผ่ล้อม	บันทึก เพิ่มเติม ของ อาจารย์ที่ ปรึกษา	บันทึก ของ อาจารย์ ผู้สอน
23/06/62		ปรึกษาหัวข้อโครงการ					
02/07/62		ส่งหัวข้อโครงการ					
10/07/62		ออกหนังสือถึงสถาน ประกอบการเพื่อขอ อนุเคราะห์ข้อมูล					
14/07/62		ส่งบทที่ 1					
04/08/62		ส่งบทที่ 2					
01/09/62		ส่งบทที่ 3					
29/09/62		ส่งผังโมเดล					
20/10/62		ส่งบทที่ 4					
03/11/62		ส่งบทที่ 5					
		นำเสนอโครงการ					

ลงชื่อ.....

(นางสาวยุพิน รอดไผ่ล้อม)

หัวหน้าสาขาวิชาการจัดการโลจิสติกส์

ภาคผนวก ข

ภาพบรรยากาศในการศึกษาดูงานภายในบริษัท

ภาพบรรยากาศในการศึกษาฐานภายในบริษัท



ภาพ ฟังคำบรรยายจากท่านวิทยากร



ภาพ ฟังคำบรรยายจากท่านวิทยากร



ภาพ ดูงานภายในบริษัท นิปปอนเพนต์เดคโคเรทีฟ ไล้ทติ้ง (ประเทศไทย) จำกัด



ภาพ ทางนักศึกษามอบของที่ระลึกให้วิทยากร



ภาพบริษัท นิปปอนเพนต์เคเค โคเรทีฟ โกลด์ดิง (ประเทศไทย) จำกัด



ภาพ นักศึกษาร่วมถ่ายภาพกับวิทยากร



ภาพ บริษัท นิปปอนเพนต์เคเคเคทีพี จำกัด (ประเทศไทย) จำกัด



ภาพ บริษัท นิปปอนเพนต์เคเคเคทีพี จำกัด (ประเทศไทย) จำกัด



ภาพ บริษัท นิปปอนเพนต์เคเคเคทีพี โกลด์ตั้ง (ประเทศไทย) จำกัด



ภาพ บริษัท นิปปอนเพนต์เคเคเคทีพี โกลด์ตั้ง (ประเทศไทย) จำกัด



ภาพ บริษัท นิปปอนเพนต์เดคโคเรทีฟ โกลด์คิง (ประเทศไทย) จำกัด

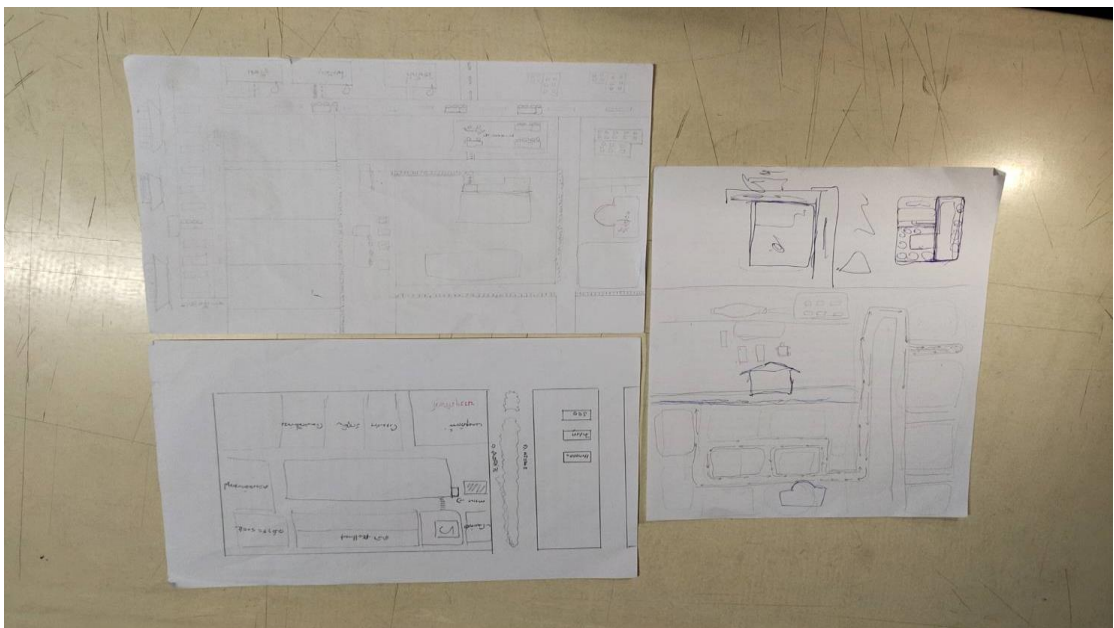
ภาคผนวก ค

ผังโมเดลและขั้นตอนการจัดทำโมเดล

ผังโมเดลและขั้นตอนการจัดทำโมเดล



ภาพ การวาดแบบโมเดลในกระดาษ



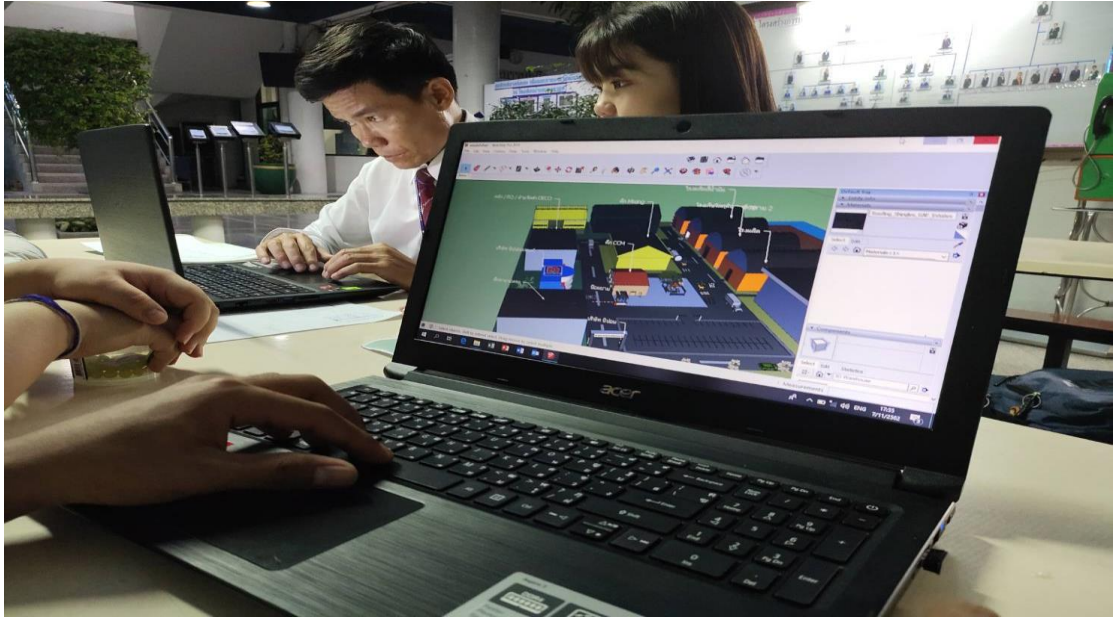


ภาพ ตัวอย่างรูปที่ออกแบบ

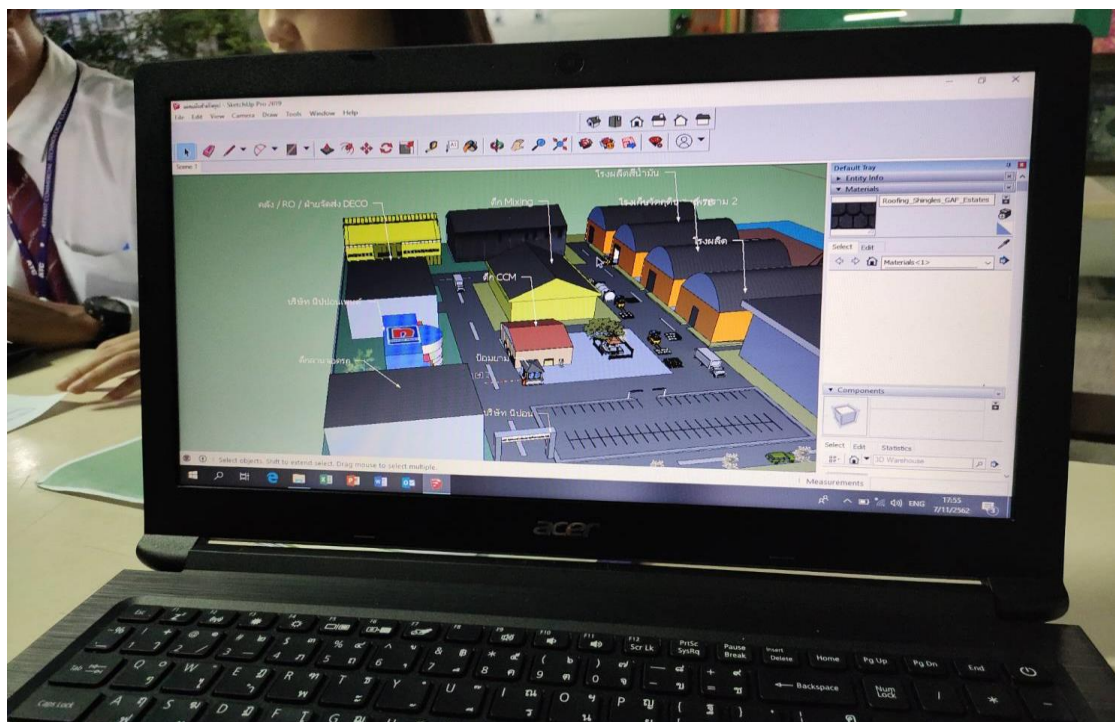
ภาพ การวาดแบบ โมเดลในคอม



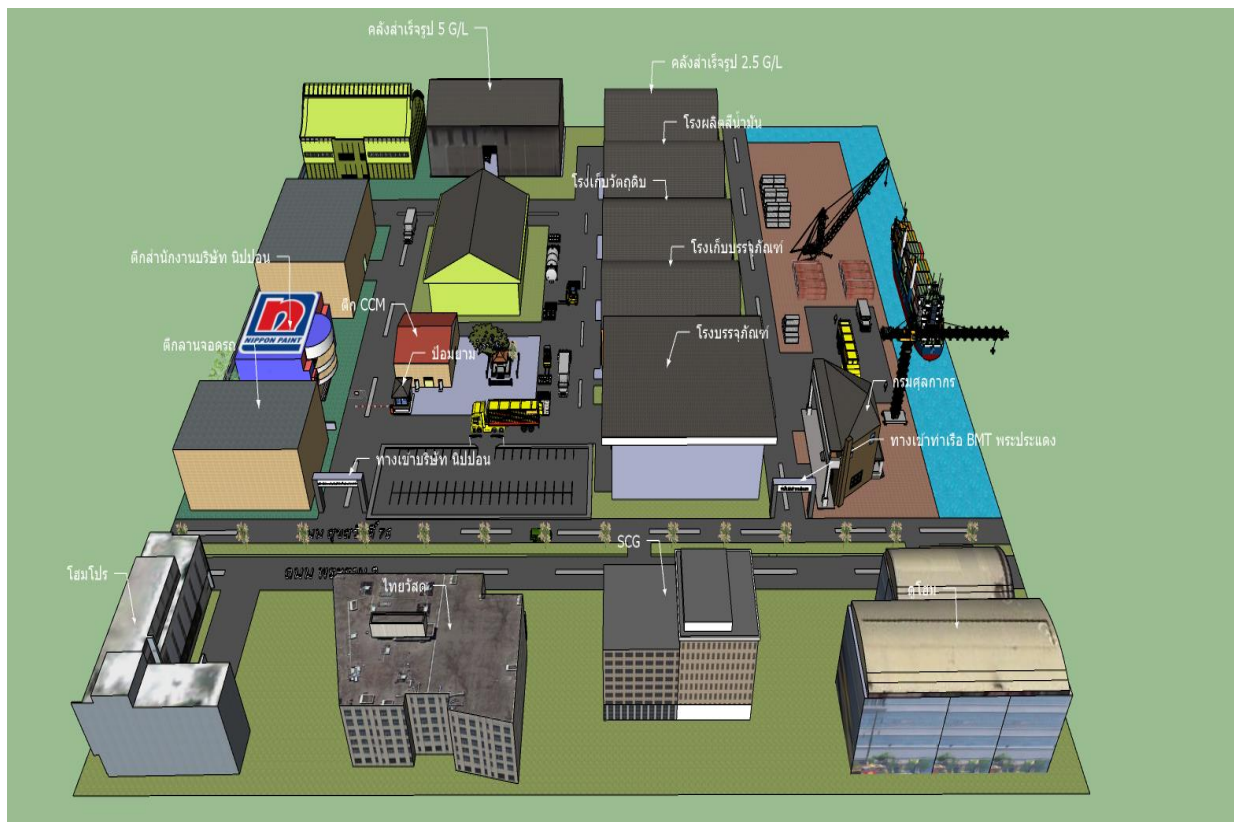
ภาพ ปฏิบัติงานโมเดล 3 D



ภาพ แบบจำลองโมเดล 3 D



ภาพ แบบสำเร็จรูปโมเดล 3 D



ภาคผนวก ง

งบประมาณในการดำเนินการ

งบประมาณในการดำเนินการ

ลำดับ	รายการ	ราคา
1	ค่าถ่ายเอกสาร	100
2	ค่าปริ๊นเอกสาร	737
3	ค่าอินเทอร์เน็ต	200
4	ค่าโปรแกรม 3D	350
5	ค่าใช้จ่ายอื่นๆ	300
	รวม	1,687

ภาคผนวก จ. ประวัติผู้จัดทำ

ประวัติคณะผู้จัดทำ



นางสาว ปราณี แสงสว่าง

วันเกิด 5 กันยายน พ.ศ. 2541

ที่อยู่ 28 ซอยบางนา-ตราด 28

แขวง บางนาใต้ เขตบางนา

กรุงเทพมหานคร 10260

เบอร์โทรศัพท์มือถือ 062-5192933



นาย พีรพงษ์ สงวนงาม

วันเกิด 8 เมษายน พ.ศ. 2543

ที่อยู่ 28 ซอยบางนา-ตราด 28

แขวง บางนาใต้ เขตบางนา

กรุงเทพมหานคร 10260

เบอร์โทรศัพท์มือถือ 062-4020183