



การศึกษากระบวนการนำเข้าวัตถุดิบเหล็กม้วนจากประเทศจีน

กรณีศึกษา บริษัท ทีเอ็มที สตีล จำกัด (มหาชน)

The Study of The Process of Importing Steel Rolls Raw Material from China

Case Study: TMT Steel Public Company Limited

จัดทำโดย

นางสาวศุทธิณี เหมือนมณี

นางสาวศิริลักษณ์ วิทศิริ

โครงการนี้เป็นส่วนหนึ่งของวิชาโครงการ หลักสูตรประกาศนียบัตรวิชาชีพชั้นสูง

สาขาวิชาการจัดการโลจิสติกส์

วิทยาลัยเทคโนโลยีอรรถวิทย์พัฒนการ

ปีการศึกษา 2562



การศึกษากระบวนการนำเข้าวัตถุดิบเหล็กม้วนจากประเทศจีน

กรณีศึกษา บริษัท ทีเอ็มที สตีล จำกัด (มหาชน)

The Study of The Process of Importing Steel Rolls Raw Material from China

Case Study: TMT Steel Public Company Limited

โดย 1. นางสาวศุภธินี เหมือนมณี

2. นางสาวศิริลักษณ์ วิทศิริ

.....
คณะกรรมการอนุมัติให้เอกสารโครงการฉบับนี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาวิชา
โครงการตามหลักสูตรประกาศนียบัตรวิชาชีพชั้นสูง (ปวส.) สาขาวิชาการจัดการโลจิสติกส์
วิทยาลัยเทคโนโลยีอรรถวิทย์พัฒนการ (ATC)

.....
(อาจารย์รัตนา ชาตรูประมัย)

อาจารย์ที่ปรึกษา

.....
(อาจารย์ยุพิน รอดไผ่ล้อม)

หัวหน้าสาขาวิชาการจัดการโลจิสติกส์

บทคัดย่อ

การศึกษากระบวนการนำเข้าวัตถุดิบเหล็กม้วนจากประเทศจีน

กรณีศึกษา บริษัท ทีเอ็มที สตีล จำกัด (มหาชน)

The Study of The Process of Importing Steel Rolls Raw Material from China

Case Study: TMT Steel Public Company Limited

ผู้จัดทำโครงการ	1. นางสาวศุทธิณี เหมือนมณี 2. นางสาวศิริลักษณ์ วิทศิริ
อาจารย์ที่ปรึกษา	อาจารย์รัตนา ชาตรูประมัย
สาขาวิชา	การจัดการโลจิสติกส์
สถาบัน	วิทยาลัยเทคโนโลยีอรรถวิทย์พัฒนวิชาการ ปีการศึกษา 2562

บทคัดย่อ

การศึกษากระบวนการนำเข้าวัตถุดิบเหล็กม้วนจากประเทศจีน กรณีศึกษา บริษัท ทีเอ็มที สตีล จำกัด (มหาชน) มีวัตถุประสงค์เพื่อให้ทราบถึงกระบวนการ ขั้นตอน และเอกสารที่ใช้ในการนำเข้าวัตถุดิบเหล็กม้วนจากประเทศจีน และสามารถนำเอาความรู้ที่ได้รับมาประยุกต์ใช้ในการปฏิบัติงานในอนาคต

ในการจัดทำโครงการครั้งนี้ คณะผู้จัดทำได้นำเอาโปรแกรม Microsoft Word เข้ามาช่วยในการจัดทำรูปแบบโครงการให้มีความถูกต้อง เรียบร้อย และเหมาะสม รวมไปถึงได้นำโปรแกรม PowerPoint เข้ามาช่วยในการนำเสนอผลงาน นอกจากนี้ยังสามารถตกแต่ง PowerPoint ให้สวยงามเพื่อทำให้งานนำเสนอของคณะผู้จัดทำดูน่าสนใจ และเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการนำเสนอผลงานให้มากขึ้น

จากการศึกษากระบวนการนำเข้าวัตถุดิบเหล็กม้วนจากประเทศจีน กรณีศึกษา บริษัท ทีเอ็มที สตีล จำกัด (มหาชน) คณะผู้จัดทำได้รับประโยชน์ในเรื่องของการนำเข้าวัตถุดิบเหล็กม้วนว่ามีกระบวนการนำเข้าอย่างไร ต้องใช้อะไรในการนำเข้า โดยคณะผู้จัดทำสามารถนำเอาความรู้และประโยชน์จากการศึกษาดูงานครั้งนี้มาพัฒนาและประยุกต์ใช้กับการปฏิบัติงานในอนาคตให้มีประสิทธิภาพ และสามารถนำไปปรับใช้ในการศึกษาต่อด้านโลจิสติกส์ ไม่ว่าจะเป็นในเรื่องของการนำเข้าวัตถุดิบ วิธีการทางศุลกากร รวมไปถึงเอกสารการนำเข้าอย่างถูกต้อง

กิตติกรรมประกาศ

กิตติกรรมประกาศโครงการเล่มนี้ได้สำเร็จลุล่วงไปด้วยความช่วยเหลือเป็นอย่างดี
 ยิ่งจากอาจารย์รัตนา ชาติรุประมัย อาจารย์ที่ปรึกษาโครงการที่คอยให้คำแนะนำ และคำปรึกษาที่เอื้อ
 ประโยชน์มาโดยตลอด ทำให้คณะผู้จัดทำโครงการได้รับแนวทางในการศึกษาค้นคว้าหาความรู้
 และประสบการณ์ในการทำโครงการครั้งนี้ จึงขอขอบพระคุณเป็นอย่างสูงมา ณ โอกาสนี้
 ขอขอบคุณคณะอาจารย์วิทยาลัยเทคโนโลยีอรรถวิทย์พัฒนการทุกท่าน ที่ได้อุทิศแรงกายแรงใจใน
 การประสิทธิประสาทวิชาความรู้ในสาขาวิชาต่าง ๆ ทำให้คณะผู้จัดทำโครงการสามารถนำความรู้ที่
 ได้รับมาเชื่อมโยง จนสามารถทำให้โครงการนี้เป็นผลสำเร็จตามจุดมุ่งหมายที่วางไว้ คณะผู้จัดทำ
 โครงการรู้สึกยินดีและภาคภูมิใจเป็นอย่างยิ่ง จากการทำให้โครงการเล่มนี้หวังว่าจะเป็นประโยชน์
 สำหรับผู้ที่สนใจทั่วไป และสามารถนำแนวคิดต่าง ๆ ไปประยุกต์ใช้กับธุรกิจและการเรียนการศึกษา
 ได้ หากมีข้อผิดพลาดประการใด คณะผู้จัดทำโครงการต้องขออภัยมา ณ ที่นี้ด้วย

กราบขอบพระคุณ บริษัท ทีเอ็มที สตีล จำกัด (มหาชน) ที่ให้ความอนุเคราะห์ใน
 การเข้าไปศึกษาดูงานเพื่อจัดทำโครงการเล่มนี้ ทำให้โครงการสำเร็จสมบูรณ์ คณะผู้จัดทำโครงการ
 ตำนึกในความกรุณา และซาบซึ้งในน้ำใจด้วยความจริงใจ ขอกราบขอบพระคุณไว้ ณ โอกาสนี้

สุดท้ายนี้คณะผู้จัดทำขอรำลึกถึง พระคุณบิดา มารดาที่ได้กรุณาอบรมสั่งสอน
 รวมถึงบุคคลในครอบครัวทุกคน และเพื่อน ๆ ของคณะผู้จัดทำที่คอยเป็นกำลังใจและอยู่เบื้องหลัง
 ความสำเร็จในครั้งนี้

คณะผู้จัดทำ

สารบัญ

	หน้า
บทคัดย่อ	(1)
กิตติกรรมประกาศ	(2)
สารบัญ	(3)
สารบัญภาพ	(5)
สารบัญตาราง	(7)
 บทที่ 1 บทนำ	
หลักการและเหตุผล	1
วัตถุประสงค์	2
ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	2
 บทที่ 2 ประวัติบริษัทและการดำเนินธุรกิจ	
ประวัติความเป็นมาของบริษัท	3
รูปภาพป้ายหน้าบริษัท	5
ผังองค์กร	6
แผนที่ของบริษัท ที่เอ็มที สตีล จำกัด (มหาชน)	6
นโยบายและวิสัยทัศน์	7
ผลิตภัณฑ์และภาพประกอบ	8
 บทที่ 3 แนวคิดและทฤษฎีที่เกี่ยวข้อง	
แนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับการนำเข้า	21
พิธีการการนำเข้าสินค้ากรมศุลกากร	25
อุตสาหกรรมเหล็กในประเทศไทย	37
การประกันภัยในการนำเข้าสินค้า	44
เงื่อนไขทางการค้า	49
นิยามคำศัพท์	59
 บทที่ 4 การวิเคราะห์สภาพปัญหา	
กระบวนการนำเข้าวัตถุดิบเหล็กม้วนจากประเทศจีน	67
เอกสารต่าง ๆ ที่ใช้ในการนำเข้าวัตถุดิบเหล็ก	69
การนำความรู้ที่ได้รับไปประยุกต์ใช้	70
การนำหลักเศรษฐกิจพอเพียงมาใช้ในการทำโครงการ	71

สารบัญ (ต่อ)

บทที่ 5 สรุปและข้อเสนอแนะ

สรุป	72
ข้อเสนอแนะ	73

บรรณานุกรม	75
------------	----

ภาคผนวก

ภาคผนวก ก	ใบบันทึกการปฏิบัติงาน
ภาคผนวก ข	ใบขอความอนุเคราะห์และเข้าศึกษาดูงาน
ภาคผนวก ค	แผนผังโมเดลและขั้นตอนการทำโมเดล
ภาคผนวก ง	งบประมาณการทำโมเดล

ประวัติผู้จัดทำ

ใบพิสูจน์อักษร

ใบคะแนนสอบนำเสนอโครงการ

สารบัญภาพ

เรื่อง	หน้า
ภาพที่ 2.1 ป้ายบริษัท ทีเอ็มที สตีล จำกัด (มหาชน)	5
ภาพที่ 2.2 แผนผังองค์กรบริษัท ทีเอ็มที สตีล จำกัด (มหาชน)	6
ภาพที่ 2.3 แผนที่บริษัท ทีเอ็มที สตีล จำกัด (มหาชน) สำนักงานใหญ่	6
ภาพที่ 2.4 แผนที่โรงงานบริษัท ทีเอ็มที สตีล จำกัด (มหาชน)	7
ภาพที่ 2.5 วิสัยทัศน์บริษัท	7
ภาพที่ 2.6 เหล็กแผ่นรีดร้อนชนิดม้วน (HOT ROLLED SHEET)	8
ภาพที่ 2.7 เหล็กแผ่นรีดร้อน (HOT ROLLED PLATE)	9
ภาพที่ 2.8 เหล็กแบน (FLAT BARS)	9
ภาพที่ 2.9 เหล็กม้วนสลิต (SLITTING COIL)	10
ภาพที่ 2.10 เหล็กแผ่นลาย (CHECKERED PLATE)	10
ภาพที่ 2.11 ท่อเหล็กกลม (Round Tubes)	11
ภาพที่ 2.12 ท่อแบน (Rectangular Tubes)	11
ภาพที่ 2.13 ท่อเหลี่ยม (Square Tubes)	12
ภาพที่ 2.14 ท่อพ่นสี (Primer Coated Tube)	12
ภาพที่ 2.15 ท่อเอพียู (API Pipe)	13
ภาพที่ 2.16 ท่อ ASTM (ASTM Pipe)	13
ภาพที่ 2.17 ท่อเคลือบสังกะสี GI (Galvanized Steel Tube)	14
ภาพที่ 2.18 เหล็กโครงสร้างรูปตัวซี (C Channel)	14
ภาพที่ 2.19 เหล็กโครงสร้างรูปตัวซีพ่นสี (Primer Coated C Channel)	15
ภาพที่ 2.20 เหล็กโครงสร้างรูปตัวซี เคลือบสังกะสี GI (Galvanized C Channel)	15
ภาพที่ 2.21 เหล็กรางพับ (Light Channel)	16
ภาพที่ 2.22 เหล็กฉากพับ (Light Angle)	16
ภาพที่ 2.23 เหล็กโครงสร้างรูปพรรณตัว H (H-SECTION)	17
ภาพที่ 2.24 เหล็กโครงสร้างรูปพรรณตัว T (CUT-BEAM,CUT-T)	17
ภาพที่ 2.25 เหล็กโครงสร้างรูปพรรณตัว I (I-SECTION, I-BEAM)	18
ภาพที่ 2.26 เหล็กรางน้ำรีดร้อน (CHANNEL)	18
ภาพที่ 2.27 เหล็กฉากรีดร้อน (EQUAL ANGLE)	19
ภาพที่ 2.28 เหล็กเส้นกลม (ROUND BARS)	19
ภาพที่ 2.29 เหล็กข้ออ้อย (DEFORMED BARS)	20

สารบัญภาพ (ต่อ)

เรื่อง	หน้า
ภาพที่ 3.1 แนวโน้มการนำเข้ากลุ่มสินค้าสำคัญ	23
ภาพที่ 3.2 ขั้นตอนพิธีการศุลกากรนำเข้าทางบก	29
ภาพที่ 3.3 กระบวนการนำเข้าทางอิเล็กทรอนิกส์	33
ภาพที่ 3.4 แผนภูมิกระบวนการนำเข้าทางอากาศ	37
ภาพที่ 3.5 โครงสร้างห่วงโซ่อุปทานของอุตสาหกรรมเหล็กในประเทศไทย	39
ภาพที่ 3.6 การนำเข้าและส่งออกอุตสาหกรรมเหล็กไทย	41
ภาพที่ 3.7 การนำเข้าเหล็กในปี 2560	42
ภาพที่ 4.1 น้ำหนักบรรทุกทุก	67
ภาพที่ 4.2 การขนย้ายเหล็กม้วนด้วยรถบรรทุก	68
ภาพที่ 4.3 ตัวอย่าง Invoice	69
ภาพที่ 4.4 ตัวอย่าง Packing List	69
ภาพที่ 4.5 ตัวอย่างใบขนสินค้าขาเข้า	70
ภาพที่ 4.6 ตัวอย่าง Delivery Order (D/O)	70
ภาพที่ 4.7 ตัวอย่าง Mill Test Certificate	70

สารบัญตาราง

เรื่อง	หน้า
ตารางที่ 3.1 รายการสินค้านำเข้าที่สำคัญของไทย	24
ตารางที่ 3.2 ตลาดนำเข้าที่สำคัญของไทย	25
ตารางที่ 3.3 10 ผู้ผลิตเหล็กรายใหญ่ที่สุด	40
ตารางที่ 3.4 10 ผู้ค้าเหล็กรายใหญ่ที่สุด	41
ตารางที่ 3.5 5 อันดับประเทศที่ไทยนำเข้าเหล็กในปี 2560	42
งบประมาณการทำโมเดล	

บทที่ 1

บทนำ

หลักการและเหตุผล

การนำเข้าและส่งออกเป็นส่วนหนึ่งของกระบวนการ โลจิสติกส์ เป็นการค้าระหว่างประเทศ ซึ่งการนำเข้า (Import) หมายถึง การนำเข้าสินค้าจากต่างประเทศเพื่อใช้ในกระบวนการผลิต หรือนำเข้าสินค้าเพื่อขายโดยตรงให้กับลูกค้า เป็นกลไกสำคัญที่ผลักดันให้เศรษฐกิจของประเทศมีอัตราการขยายตัวอยู่ในระดับสูง นับว่าเป็นธุรกิจอีกแขนงหนึ่งที่มีความสำคัญต่อผู้ประกอบการเองและต่อประเทศชาติ เนื่องจากเป็นธุรกิจที่สร้างรายได้ให้แก่รัฐบาล เช่น รัฐบาลได้รับภาษีในการนำเข้า รายได้เหล่านี้ส่วนหนึ่งจะถูกนำมาใช้พัฒนาในด้านต่างๆ ทั้งในด้านของอุตสาหกรรมการผลิตสินค้าอุปโภคบริโภค พัฒนาในด้านการท่องเที่ยว พัฒนาในด้านการคมนาคม การนำเข้าและส่งออกทำให้แรงงานในประเทศขยายตัวมากขึ้น เพราะความต้องการแรงงานในด้านการผลิตสูง รวมถึงยังมีส่วนช่วยในเรื่องการพัฒนาความสัมพันธ์ระหว่างประเทศได้ดี ทำให้ต่างประเทศยอมรับในศักยภาพการผลิตสินค้าของประเทศไทยและมีความเชื่อมั่น ความไว้วางใจต่อประเทศมากขึ้น ดังนั้น การนำเข้าและส่งออกจึงเป็นปัจจัยสำคัญในการพัฒนาอุตสาหกรรมการผลิตของประเทศไทยในระยะยาว

ในปัจจุบัน บริษัท ทีเอ็มที สตีล จำกัด (มหาชน) เป็นบริษัทผู้ดำเนินธุรกิจเหล็กแบบครบวงจรรายใหญ่ในประเทศไทย มุ่งพัฒนาทั้งทางด้านเทคโนโลยีที่ทันสมัย และบุคลากรที่มีคุณภาพ เพื่อพร้อมตอบสนองทุกความต้องการของลูกค้าด้วยการให้บริการที่หลากหลาย เป็นศูนย์กลางในการจัดจำหน่ายเหล็กทุกประเภททั้งผลิตภัณฑ์เหล็กแผ่นสำหรับอุตสาหกรรม เหล็กโครงสร้างสำหรับการก่อสร้าง มีการจัดหาสินค้าเหล็กอย่างครบครัน รองรับด้วยคลังสินค้าในร่มขนาดใหญ่ บนทำเลที่ตั้งที่จัดส่งสินค้าได้อย่างรวดเร็ว ทันเวลา ครอบคลุมทุกพื้นที่ ช่วยจัดการความเสี่ยงและลดต้นทุนการจัดเก็บสินค้าให้ลูกค้าเป็นอย่างดี และยังให้บริการการแปรรูปผลิตภัณฑ์เหล็กหลากหลายที่ได้มาตรฐานด้วยเครื่องจักรที่ทันสมัย เช่น การตัดเหล็กแผ่นรีดร้อนชนิดม้วน (Cut to Length) การตัดเหล็กแผ่นตามขนาดเฉพาะ (Shearing) การตัดเหล็กแถบม้วน (Slitting)

ดังนั้น ทางคณะผู้จัดทำโครงการจึงมีความสนใจที่จะศึกษากระบวนการนำเข้าวัตถุดิบเหล็กม้วนจากประเทศจีน กรณีศึกษาจากบริษัท ทีเอ็มที สตีล จำกัด (มหาชน) เพื่อทราบถึงกระบวนการ เอกสารและขั้นตอนในการนำเข้าวัตถุดิบเหล็กม้วนจากประเทศจีนมาประยุกต์ใช้ในการศึกษาและการปฏิบัติงานในอนาคต และนำความรู้ด้านเศรษฐกิจพอเพียงด้านความ

พอประมาณมาใช้ในการวางแผนการทำโมเดล วางแผนการเดินทาง ให้มีความประหยัดพอประมาณ และมีความระมัดระวังในการปฏิบัติงาน

วัตถุประสงค์

1. เพื่อศึกษากระบวนการนำเข้าวัตถุดิบเหล็กม้วนจากประเทศจีน กรณีศึกษาจากบริษัท ทีเอ็มที สตีล จำกัด (มหาชน)
2. เพื่อศึกษาเอกสารต่างๆ ที่ใช้ในการนำเข้าวัตถุดิบเหล็กม้วนจากประเทศจีน กรณีศึกษาจากบริษัท ทีเอ็มที สตีล จำกัด (มหาชน)
3. เพื่อศึกษาและนำความรู้ที่ได้รับมาประยุกต์ใช้ในการปฏิบัติงานในอนาคต
4. เพื่อนำหลักเศรษฐกิจพอเพียงด้านความพอประมาณ มาใช้เป็นแนวทางในการทำโมเดล การวางแผนการเดินทางในเรื่องค่าใช้จ่าย และความระมัดระวังในการปฏิบัติงาน

ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

1. มีความรู้และความเข้าใจเกี่ยวกับการนำเข้าวัตถุดิบเหล็กม้วนจากประเทศจีน กรณีศึกษาจากบริษัท ทีเอ็มที สตีล จำกัด (มหาชน)
2. ทราบถึงเอกสารและขั้นตอนที่ใช้ในการนำเข้าวัตถุดิบเหล็กม้วนจากประเทศจีน กรณีศึกษาจากบริษัท ทีเอ็มที สตีล จำกัด (มหาชน)
3. สามารถนำเอาความรู้ที่ได้รับไปประยุกต์ใช้ในการด้านการศึกษาและปฏิบัติงานในอนาคต
4. นำหลักเศรษฐกิจพอเพียงด้านความพอประมาณ มาใช้เป็นแนวทางในการทำโมเดล การวางแผน การเดินทาง เรื่องค่าใช้จ่าย และความระมัดระวังในการปฏิบัติงาน

บทที่ 2

ประวัติบริษัทและการดำเนินธุรกิจ

การศึกษาการใช้ระบบบาร์โค้ดในการจัดเก็บข้อมูลผลิตภัณฑ์เหล็กกลมาภายในคลังสินค้าทั่วไป การศึกษาขั้นตอนการขนส่งข้อมูลผลิตภัณฑ์เหล็กกลมาโดยรถบรรทุก การศึกษาขั้นตอนในการบรรจุภัณฑ์ต่อผลิตภัณฑ์เหล็กกลมา และการศึกษากระบวนการนำเข้าวัตถุดิบเหล็กม้วนจากประเทศจีน ของ บริษัท ทีเอ็มที สตีล จำกัด (มหาชน) ซึ่งดำเนินธุรกิจเหล็กแบบครบวงจรรายใหญ่ในประเทศไทย ด้วยประสบการณ์ในการทำงานที่ทำให้บริษัทเติบโตได้อย่างมีประสิทธิภาพ และสามารถนำมาแปรรูปใช้ในงานอุตสาหกรรม งานก่อสร้างและสามารถเพิ่มมูลค่าให้แก่ผลิตภัณฑ์เหล็ก เสริมสร้างเพิ่มความมั่นใจและตอบโจทย์ในทุกโครงสร้างของการทำงาน

ทางคณะผู้จัดทำได้นำรายละเอียดและอ้างอิงจากเอกสารประวัติบริษัทและการดำเนินธุรกิจ มีหัวข้อที่จะศึกษาดังต่อไปนี้

1. ประวัติความเป็นมาของบริษัท
2. รูปภาพป้ายหน้าบริษัท
3. ผังองค์กร
4. แผนที่และสถานที่ตั้ง
5. นโยบายบริษัท
6. ผลิตภัณฑ์และภาพประกอบ

1.ประวัติความเป็นมาของบริษัท

บริษัท ทีเอ็มที สตีล จำกัด (มหาชน) หรือ TMT ผู้ดำเนินธุรกิจเหล็กแบบครบวงจรรายใหญ่ในประเทศไทย ด้วยความมุ่งมั่นตลอดระยะเวลาที่ผ่านมา TMT ไม่เคยหยุดนิ่งที่จะพัฒนาทั้งด้านเทคโนโลยีที่ทันสมัยและบุคลากรที่มีคุณภาพ เพื่อพร้อมตอบสนองทุกความต้องการของลูกค้าด้วยการให้บริการที่หลากหลาย ทั้งการเป็นศูนย์กลางในการจัดจำหน่ายเหล็กทุกประเภท พร้อมคลังสินค้าด้วยขนาดใหญ่ การแปรรูปผลิตภัณฑ์เหล็กแผ่นสำหรับงานอุตสาหกรรม การผลิตเหล็กโครงสร้างขึ้นรูปเย็นเพื่อใช้ในงานก่อสร้าง และการสร้างมูลค่าเพิ่มให้กับผลิตภัณฑ์ที่ตอบโจทย์ความต้องการของลูกค้าได้เป็นอย่างดี ด้วยประสบการณ์และการทำงานอย่างมืออาชีพ TMT จึงก้าวขึ้นมาเป็นหนึ่งในผู้ดำเนินธุรกิจเหล็กครบวงจรรายใหญ่ของประเทศ

คุณสุรย์ ธรานสมบัติ ผู้ก่อตั้งบริษัท ได้เริ่มต้นประกอบธุรกิจเหล็กในนาม ห้างหุ้นส่วน จำกัด ชุมหวดโลหะกิจ ในช่วงแรกดำเนินธุรกิจในลักษณะซื้อมาขายไป ต่อมาในปี 2529 ธุรกิจได้เติบโตขึ้นจึงได้จดทะเบียนจัดตั้งในนามบริษัท ชุมหวดค้าเหล็ก จำกัด

บริษัท ค้าเหล็กไทย จำกัด จัดตั้งขึ้นเมื่อวันที่ 17 เมษายน 2535 ด้วยทุนจดทะเบียนเริ่มต้น 5 ล้านบาท และพัฒนารูปแบบการดำเนินธุรกิจเป็นศูนย์บริการเหล็กแบบครบวงจร โดยให้คำปรึกษาและจัดหาผลิตภัณฑ์ ตามที่ลูกค้าต้องการเปลี่ยนจากการทำธุรกิจเชิงรับเป็นการตลาดเชิงรุก ขยายกำลังการผลิตเหล็กแผ่น (Cut to Length Line) ด้วยการเพิ่มเครื่องจักรที่ทันสมัยเพื่อรองรับการผลิตมากกว่า 60,000 ตัน/ปี เพิ่มทุนจดทะเบียนเป็น 30 ล้านบาท เพิ่มกำลังการผลิตด้วยเครื่องตัดเหล็กแผ่นหนา เพื่อรองรับการแปรรูปผลิตภัณฑ์เหล็ก 129,000 ตัน/ปี

บริษัทเพิ่มทุนจดทะเบียนชำระแล้วเป็น 100 ล้านบาท และขยายโอกาสในการดำเนินธุรกิจโดยสร้างโรงงานและศูนย์กระจายสินค้าที่อำเภอวังน้อย จังหวัดพระนครศรีอยุธยา

บริษัทจดทะเบียนเป็นสมาชิกตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย ด้วยต้นทุนจดทะเบียนและชำระแล้ว 425 ล้านบาท ได้รับการรับรองระบบบริหารคุณภาพ ISO 9001: 2000 จากสถาบัน SGS, UKAS และ NAC มีการลงทุนเพิ่มเติมด้านเทคโนโลยีการผลิตท่อเหล็กที่ทันสมัยและการพัฒนาผลิตภัณฑ์ป้องกันสนิมที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมสำหรับเหล็กโครงสร้างรูปตัวซี เพื่อสร้างมูลค่าเพิ่มให้กับสินค้า

บริษัทได้มีการพัฒนาธุรกิจการบริหารงาน ภายใต้วิสัยทัศน์ใหม่ เราเป็นโครงสร้างให้กับทุกจินตนาการ และได้รับการยกระดับการรับรองระบบบริหารคุณภาพเป็น ISO 9001: 2008 จากสถาบัน SGS, UKAS และ NAC ได้รับการปรับอันดับการกำกับดูแลกิจการจากระดับ ดี เป็นระดับ ดีมาก โดยสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD) รวมทั้งได้รับรองห้องปฏิบัติการ การทดสอบและห้องปฏิบัติการสอบเทียบ ในมาตรฐานอุตสาหกรรม มอก.17025-2548 (ISO/IEC 17025:2005)

เปิดศูนย์การเรียนรู้ TMT Knowledge Center เพื่อใช้เป็นศูนย์กลางในการเรียนรู้ธุรกิจเหล็กอย่างครบวงจรและได้รับรางวัลดีเด่นในสาขารางวัลบริษัทจดทะเบียนด้านนักลงทุนสัมพันธ์ (Best Investor Relations Awards : IR Awards 2011) ในงาน SET Awards 2011 เพิ่มทุนจดทะเบียนชำระแล้วเป็น 428 ล้านบาท และได้รับรางวัลดีเด่นประเภทรางวัลบริษัทจดทะเบียนด้านนักลงทุนสัมพันธ์ (Outstanding Investor Relations Awards) เป็นปีที่ 2 ติดต่อกัน ในงาน SET Awards 2012

บริษัทประสบความสำเร็จด้านการขายและการให้บริการ จากปริมาณสินค้าส่งมอบ 530,000 ตัน ให้กับลูกค้าทั่วประเทศ ซึ่งมันเป็นสถิติสูงสุดตั้งแต่ก่อตั้งบริษัท และได้นำเทคโนโลยีด้านการบริหาร Supply Chain โดยระบบบาร์โค้ดมาใช้ในคลังสินค้าพัฒนาระบบ Supply Chain ให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น โดยนำ Warehouse Management System มาใช้บริหาร

จัดการคลังสินค้า อีกทั้งยังได้รับรางวัลและเกียรติบัตรจาก โครงการ CSR-DIW Awards 2014 ใน ด้านมาตรฐานความรับผิดชอบต่อผู้ประกอบการอุตสาหกรรมต่อสังคม และโครงการ Green Industry ในด้านอุตสาหกรรมสีเขียวระดับที่ 3 จากกระทรวงอุตสาหกรรม โครงสร้างโรงผลิตขนาดกลาง และโครงการขยายพื้นที่คลังสินค้าขนาด 5,950 ตร.ม. ก่อสร้างเสร็จสมบูรณ์ และศูนย์การเรียนรู้ TMT Knowledge Center ยังได้รับรางวัลที่ 1 จากการประกวดแบบโครงการ Innovative Steel Design Contest ในงาน Blu Scope Award 2015 ได้รับมอบรางวัลและเกียรติบัตร CSR-DIW Continuous Award 2016 โดยกรมโรงงานอุตสาหกรรม กระทรวงอุตสาหกรรม และได้รับมอบ ประกาศนียบัตร ESG100 Company บริษัทจดทะเบียนที่มีความโดดเด่นในการดำเนินธุรกิจด้าน สิ่งแวดล้อม สังคมและธรรมาภิบาล จากสถาบันไทยพัฒน์

บริษัทมีจดทะเบียนชำระแล้ว 435.38 ล้านบาท และได้รับรางวัล บริษัทจดทะเบียน ด้านผลการดำเนินงานดีเด่น รางวัลผู้บริหารสูงสุดดีเด่น จาก SET Award 2017 รวมถึงการรับรอง ให้เข้าเป็นแนวร่วมปฏิบัติของภาคเอกชนไทยในการต่อต้านการทุจริต (CAC)

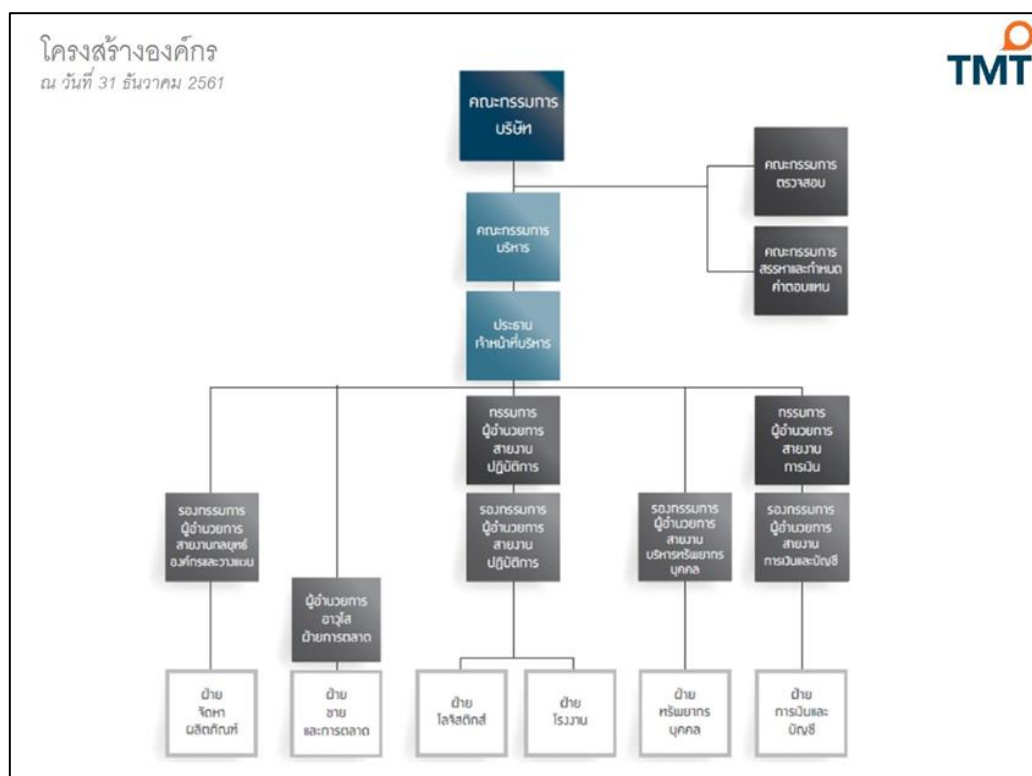
ปัจจุบัน บริษัทได้เปลี่ยนชื่อ บริษัท ทีเอ็มที สตีล จำกัด (มหาชน) เมื่อวันที่ 9 เมษายน พ.ศ. 2562 เพื่อให้สอดคล้องกับรูปแบบการดำเนินธุรกิจในปัจจุบันและอนาคต ที่ครอบคลุมการผลิตและการให้บริการเหล็กที่ครบวงจรพร้อมด้วยผลิตภัณฑ์ที่หลากหลาย และมุ่งมั่น ที่จะสร้างสรรค์นวัตกรรมอย่างต่อเนื่องเพื่อส่งมอบคุณค่าที่ดีที่สุดให้กับลูกค้าในทุกอุตสาหกรรม

2. รูปภาพป้ายหน้าบริษัท



ภาพที่ 2.1 ป้ายบริษัท

3. แผนผังองค์กร

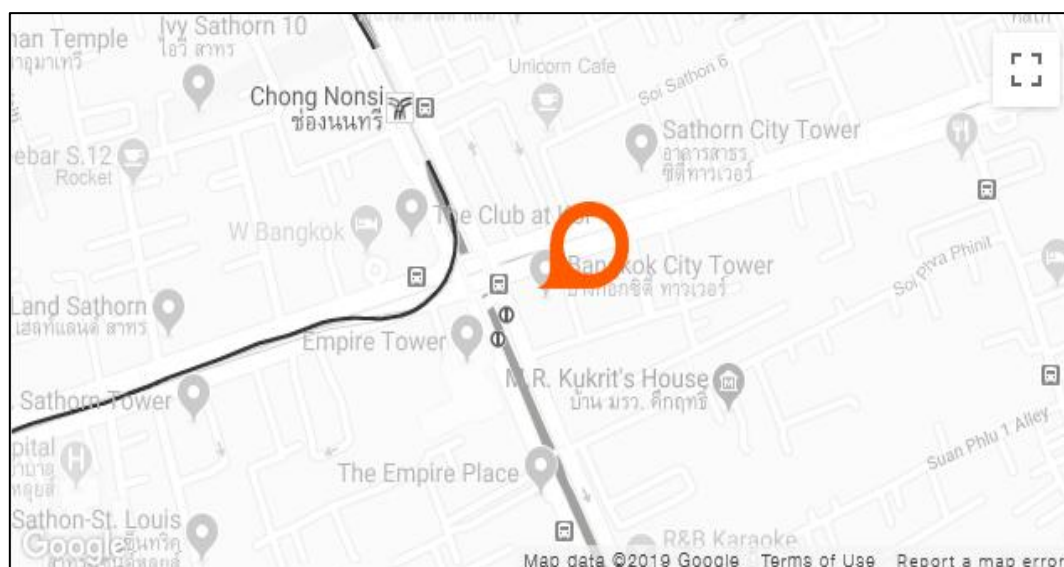


ภาพที่ 2.2 แผนผังองค์กร บริษัท ทีเอ็มที สตีล จำกัด (มหาชน)

4. แผนที่ บริษัท ทีเอ็มที สตีล จำกัด (มหาชน)

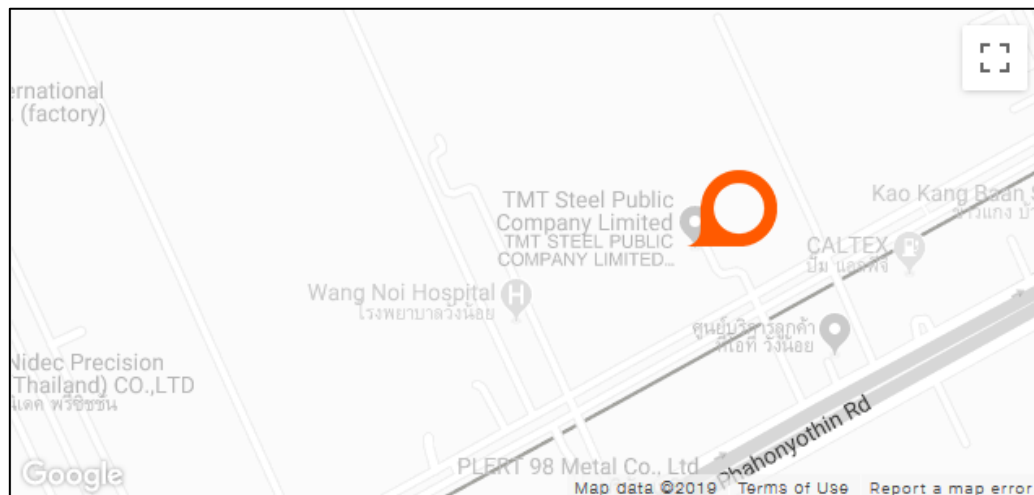
บริษัท ทีเอ็มที สตีล จำกัด (มหาชน) สำนักงานใหญ่

179 อาคารบางกอกซิตี้ทาวเวอร์ชั้น 22 ถนนสาทรใต้ แขวงทุ่งมหาเมฆ เขตสาทร
กรุงเทพมหานคร 10120 โทร 02-6854000 แฟกซ์ 02 670 9090-2 อีเมล: info@tmtsteel.co.th



ภาพที่ 2.3 แผนที่ บริษัท ทีเอ็มที สตีล จำกัด (มหาชน) สำนักงานใหญ่

บริษัท ทีเอ็มที สตีล จำกัด (มหาชน) โรงงานและศูนย์กระจายสินค้าวังน้อย
 332-333 หมู่ 5 ถนนพหลโยธิน ต.ลำไทร อ.วังน้อย จ.พระนครศรีอยุธยา 13170
 โทร 02 685 4000 แฟกซ์ 035 272 448 อีเมล: info@tmtsteel.co.th



ภาพที่ 2.4 แผนที่ โรงงาน บริษัท ทีเอ็มที สตีล จำกัด (มหาชน)

5. นโยบาย/วิสัยทัศน์



ภาพที่ 2.5 วิสัยทัศน์บริษัท

เราเป็นโครงสร้างให้กับทุกจินตนาการ คือวิสัยทัศน์ที่เรามุ่งมั่นไปสู่เป้าหมายแห่งความสำเร็จเดียวกัน ด้วยการทำธุรกิจหลักอย่างแตกต่าง กล้าท้าทายสร้างสรรค์สิ่งใหม่เพื่อให้ทุกจินตนาการเป็นจริง ด้วยการเป็นโครงสร้างให้กับความคิดสร้างสรรค์ใหม่ๆ การให้คำปรึกษาเพื่อประโยชน์ในธุรกิจของลูกค้า เป็นโครงสร้างในการเติบโตของธุรกิจและอุตสาหกรรม เป็นโครงสร้างที่ขับเคลื่อนความเจริญก้าวหน้าให้กับเศรษฐกิจและสังคมไทย และเป็นโครงสร้างที่ทำให้เราเติบโตในวันนี้และวันต่อไปอย่างยั่งยืน

6. ผลิตภัณฑ์และภาพประกอบ

6.1 ประเภทเหล็กแผ่น

เหล็กแผ่นรีดร้อนชนิดม้วน (HOT ROLLED SHEET) มีขนาดความหนาตั้งแต่ 1.2 มิลลิเมตร ถึง 100 มิลลิเมตร



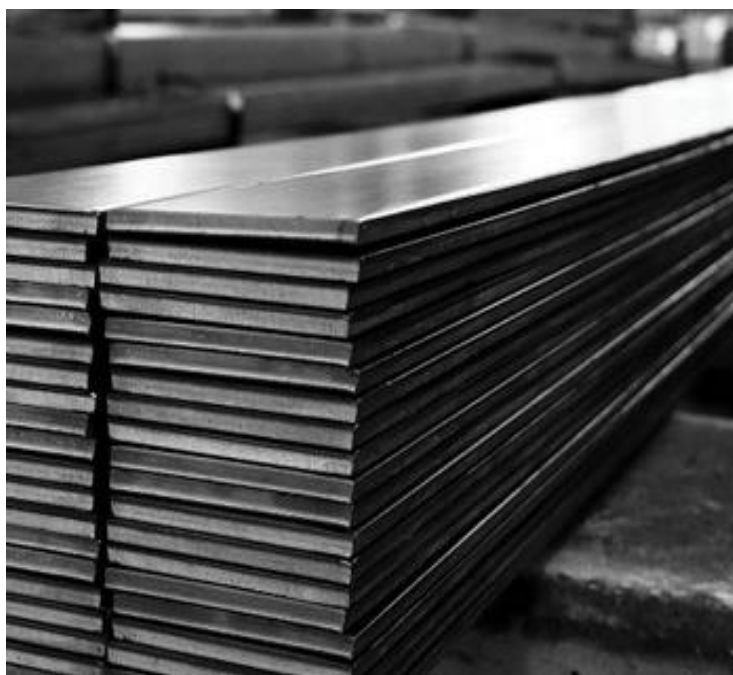
ภาพที่ 2.6 เหล็กแผ่นรีดร้อนชนิดม้วน (HOT ROLLED SHEET)

เหล็กแผ่นรีดร้อน (HOT ROLLED PLATE) มีขนาดตั้งแต่ 3'x6' ถึง 8'x20' ความหนาตั้งแต่ 1.2 มิลลิเมตร ถึง 100 มิลลิเมตร



ภาพที่ 2.7 เหล็กแผ่นรีดร้อน (HOT ROLLED PLATE)

เหล็กแบน (FLAT BARS) มีขนาดหน้ากว้างตั้งแต่ 25 มิลลิเมตร ถึง 100 มิลลิเมตร ความหนาตั้งแต่ 25 มิลลิเมตร ถึง 100 มิลลิเมตร



ภาพที่ 2.8 เหล็กแบน (FLAT BARS)

เหล็กม้วนสลิต (SLITTING COIL) เป็นการนำเหล็กม้วนมาตัดตามความกว้างที่ลูกค้ากำหนดและม้วนกลับเพื่อจำหน่าย โดยส่วนใหญ่ลูกค้าประเภทนี้ จะนำเหล็กม้วนดังกล่าวไปขึ้นรูปเพื่อผลิตชิ้นงาน เช่น ท่อเหล็ก และเหล็กโครงสร้างรูปตัวซี เป็นต้น



ภาพที่ 2.9 เหล็กม้วนสลิต (SLITTING COIL)

เหล็กแผ่นลาย (CHECKERED PLATE) มีขนาดตั้งแต่ 4'x8' ถึง 5'x20' ความหนาตั้งแต่ 2.0 มิลลิเมตร ถึง 9.0 มิลลิเมตร



ภาพที่ 2.10 เหล็กแผ่นลาย (CHECKERED PLATE)

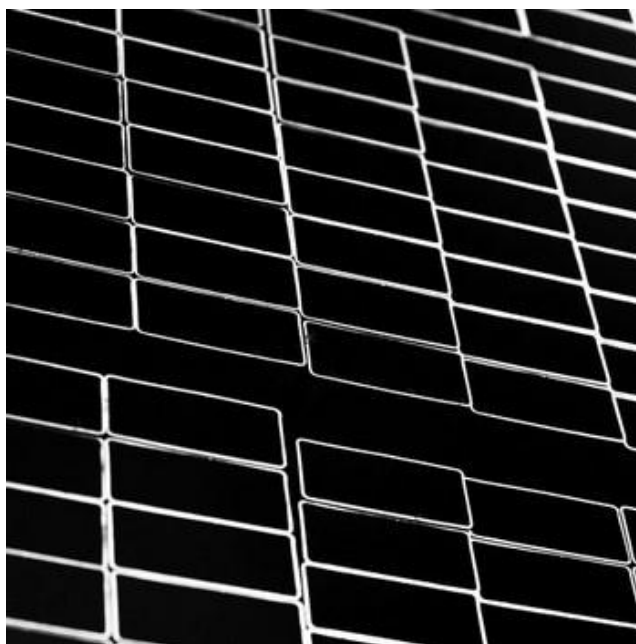
6.2 ประเภทหลักโครงสร้างรูปพรรณขึ้นรูปเย็น

ท่อเหล็กกลม (Round Tubes) ขนาดตั้งแต่ 21.70 มิลลิเมตร ถึง 216.30 มิลลิเมตร
ความหนา 1.2 มิลลิเมตร ถึง 8.0 มิลลิเมตร



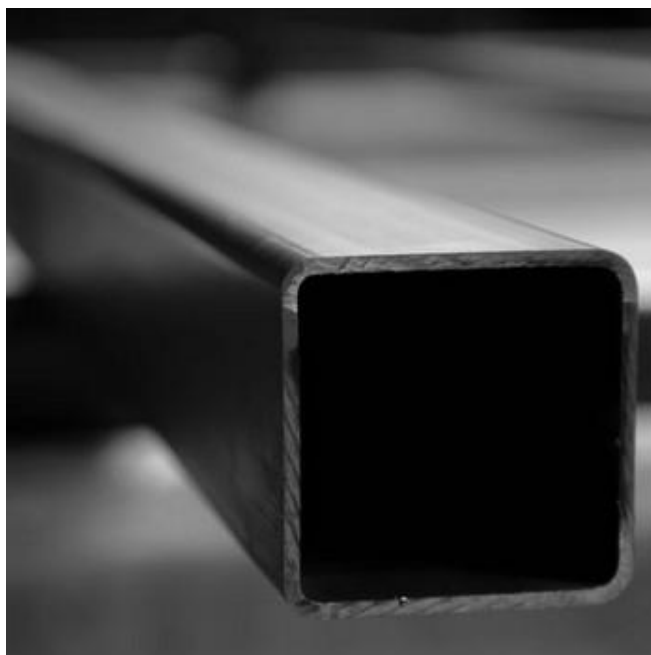
ภาพที่ 2.11 ท่อเหล็กกลม (Round Tubes)

ท่อแบน (Rectangular Tubes) ขนาดตั้งแต่ 200x100 มิลลิเมตร ถึง 200x200 มิลลิเมตร ความหนา 1.2 มิลลิเมตร ถึง 8.0 มิลลิเมตร



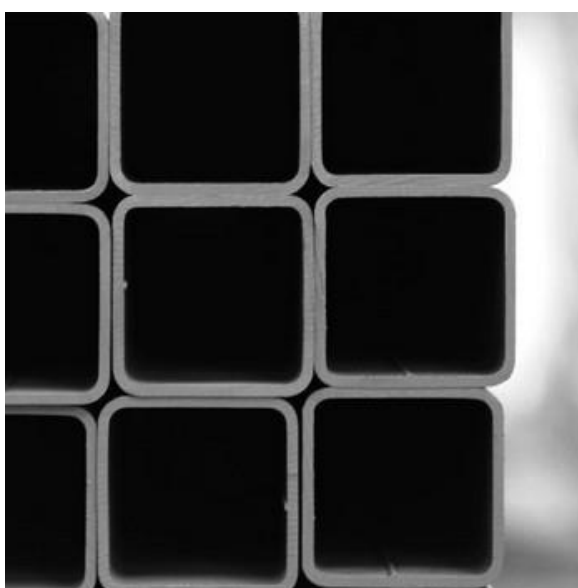
ภาพที่ 2.12 ท่อแบน (Rectangular Tubes)

ท่อเหลี่ยม (Square Tubes) ขนาดตั้งแต่ 12x12 มิลลิเมตร ถึง 200x200 มิลลิเมตร
ความหนา 1.0 มิลลิเมตร ถึง 9.0 มิลลิเมตร



ภาพที่ 2.13 ท่อเหลี่ยม (Square Tubes)

ท่อพ่นสี (Primer Coated Tube) ท่อเหล็กกลมพ่นสี ขนาดตั้งแต่ 21.70 มิลลิเมตร ถึง 216.30 มิลลิเมตร ความหนา 1.2 มิลลิเมตร ถึง 8.0 มิลลิเมตร และท่อเหลี่ยมพ่นสี ขนาดตั้งแต่ 12x12 มิลลิเมตร ถึง 200x200 มิลลิเมตร ความหนา 1.2 มิลลิเมตร ถึง 9.0 มิลลิเมตร และท่อแบนพ่นสี ขนาดตั้งแต่ 38x19 มิลลิเมตร ถึง 200x100 มิลลิเมตร ความหนา 1.2 มิลลิเมตร ถึง 6.0 มิลลิเมตร



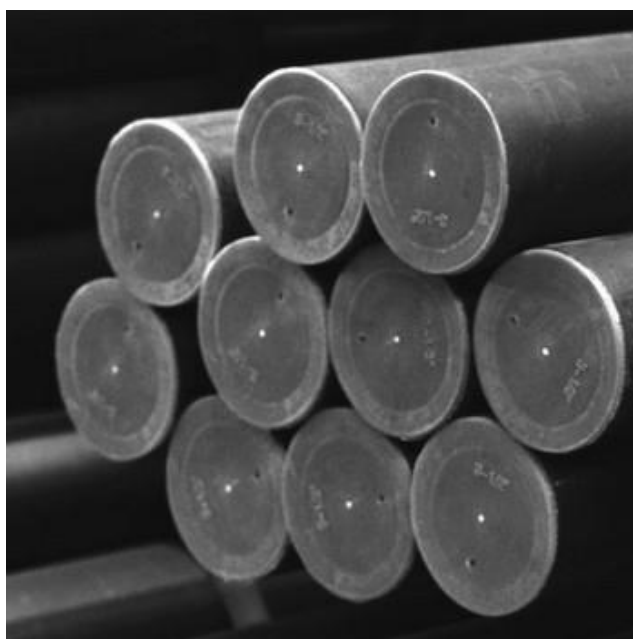
ภาพที่ 2.14 ท่อพ่นสี (Primer Coated Tube)

ท่อเอพียู (API Pipe) ขนาดตั้งแต่ 21.70 มิลลิเมตร ถึง 219.10 มิลลิเมตร ความหนา 2.77 มิลลิเมตร ถึง 8.18 มิลลิเมตร



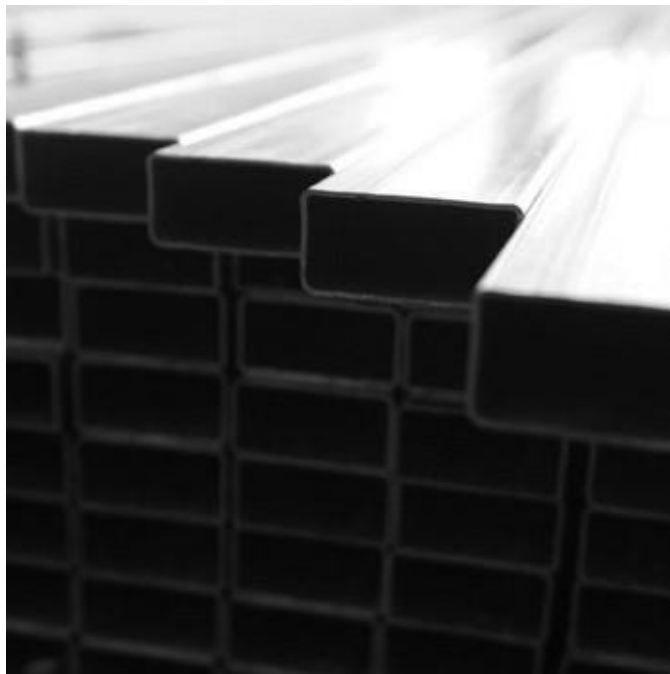
ภาพที่ 2.15 ท่อเอพียู (API Pipe)

ท่อ ASTM (ASTM Pipe) ขนาดตั้งแต่ 21.70 มิลลิเมตร ถึง 216.303 มิลลิเมตร ความหนา 2.0 มิลลิเมตร ถึง 8.0 มิลลิเมตร และท่อเหลี่ยม ขนาดตั้งแต่ 25x25 มิลลิเมตร ถึง 200x200 มิลลิเมตร ความหนา 2.0 มิลลิเมตร ถึง 9.0 มิลลิเมตร และท่อแบน ขนาดตั้งแต่ 50x25 มิลลิเมตร ถึง 200x100 มิลลิเมตร ความหนา 2.0 มิลลิเมตร ถึง 6.0 มิลลิเมตร



ภาพที่ 2.16 ท่อ ASTM (ASTM Pipe)

ท่อเคลือบสังกะสี GI (Galvanized Steel Tube) ท่อเหลี่ยม ขนาดตั้งแต่ 25x25 มิลลิเมตร ถึง 50x50 มิลลิเมตร ความหนา 1.2 มิลลิเมตร ถึง 1.8 มิลลิเมตร และท่อแบน ขนาดตั้งแต่ 50x25 มิลลิเมตร ถึง 100x50 มิลลิเมตร ความหนา 1.0 มิลลิเมตร ถึง 1.8 มิลลิเมตร



ภาพที่ 2.17 ท่อเคลือบสังกะสี GI (Galvanized Steel Tube)

เหล็กโครงสร้างรูปตัวซี (C Channel) ขนาดตั้งแต่ 60x30x10 มิลลิเมตร ถึง 250x75x25 มิลลิเมตร ความหนา 1.6 มิลลิเมตร ถึง 4.5 มิลลิเมตร



ภาพที่ 2.18 เหล็กโครงสร้างรูปตัวซี (C Channel)

เหล็กโครงสร้างรูปตัวซีพ่นสี (Primer Coated C Channel) ขนาดตั้งแต่ 60x30x10 มิลลิเมตร ถึง 250x75x25 มิลลิเมตร ความหนา 1.6 มิลลิเมตร ถึง 4.5 มิลลิเมตร



ภาพที่ 2.19 เหล็กโครงสร้างรูปตัวซีพ่นสี (Primer Coated C Channel)

เหล็กโครงสร้างรูปตัวซี เคลือบสังกะสี GI (Galvanized C Channel) ขนาดตั้งแต่ 75x45x15 มิลลิเมตร ถึง 150x50x20 มิลลิเมตร ความหนา 1.4 มิลลิเมตร ถึง 3.2 มิลลิเมตร



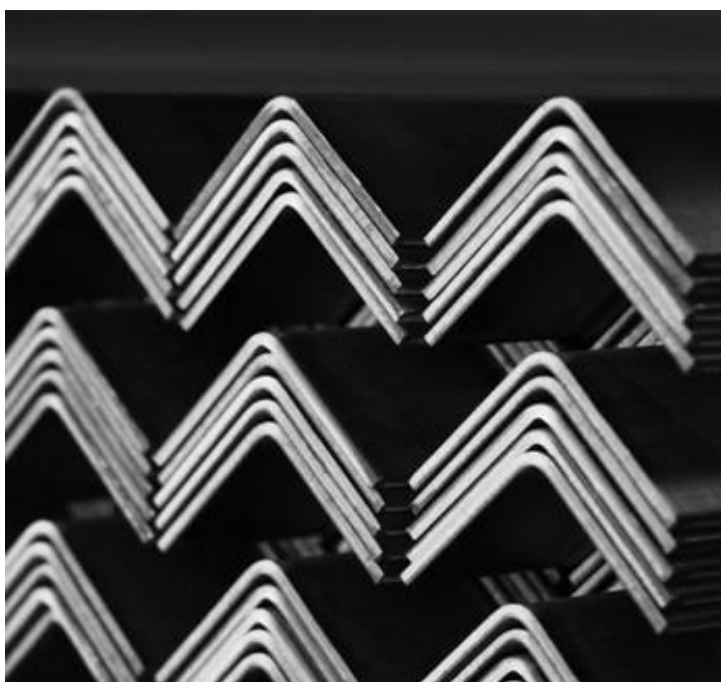
ภาพที่ 2.20 เหล็กโครงสร้างรูปตัวซี เคลือบสังกะสี GI (Galvanized C Channel)

เหล็กรางพับ (Light Channel) ขนาดตั้งแต่ 38x15x15 มิลลิเมตร ถึง 450x75x75 มิลลิเมตร ความหนา 1.6 มิลลิเมตร ถึง 6.0 มิลลิเมตร



ภาพที่ 2.21 เหล็กรางพับ (Light Channel)

เหล็กฉากพับ (Light Angle) ขนาดตั้งแต่ 30x30 มิลลิเมตร ถึง 75x30 มิลลิเมตร ความหนา 3.2 มิลลิเมตร



ภาพที่ 2.22 เหล็กฉากพับ (Light Angle)

6.3 ประเภทเหล็กโครงสร้างรูปพรรณรีดร้อน

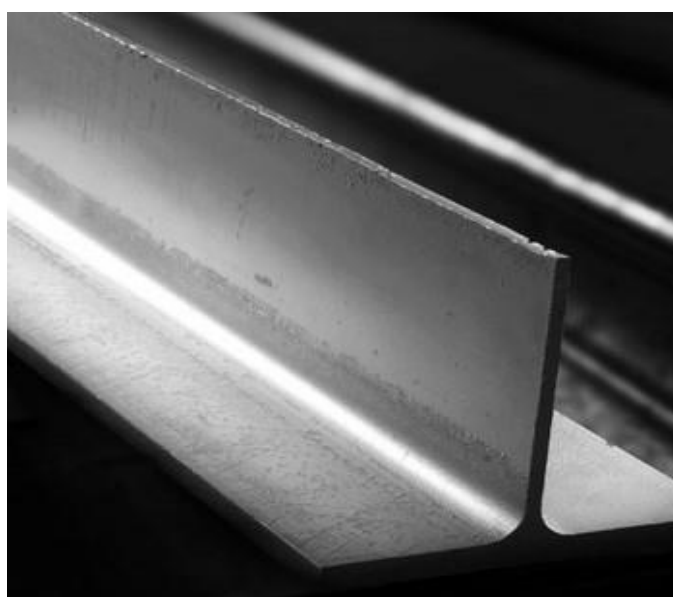
เหล็กโครงสร้างรูปพรรณตัว H (H-SECTION , H BEAM, WIDE FLANGE)

เหล็กเอชบีมีขนาดตั้งแต่ 100x100 มิลลิเมตร ถึง 400x400 มิลลิเมตร เหล็กไวด์แฟรงค์มีขนาดตั้งแต่ 100x50 มิลลิเมตร ถึง 900x300 มิลลิเมตร



ภาพที่ 2.23 เหล็กโครงสร้างรูปพรรณตัว H (H-SECTION)

เหล็กโครงสร้างรูปพรรณตัว T (CUT-BEAM, CUT-T) มีขนาดตั้งแต่ 50x50 มิลลิเมตร ถึง 400x400 มิลลิเมตร เหล็กไวด์แฟรงค์มีขนาดตั้งแต่ 100x50 มิลลิเมตร ถึง 450x300 มิลลิเมตร



ภาพที่ 2.24 เหล็กโครงสร้างรูปพรรณตัว T (CUT-BEAM, CUT-T)

เหล็กโครงสร้างรูปพรรณตัว I (I-SECTION, I-BEAM) มีขนาดตั้งแต่ 150x75 มิลลิเมตร ถึง 600x190 มิลลิเมตร



ภาพที่ 2.25 เหล็กโครงสร้างรูปพรรณตัว I (I-SECTION, I-BEAM)

เหล็กกรงน้ำรีดร้อน (CHANNEL) มีขนาดตั้งแต่ 75x40 มิลลิเมตร ถึง 380x100 มิลลิเมตร ความหนาตั้งแต่ 5.0 มิลลิเมตร ถึง 13.0 มิลลิเมตร



ภาพที่ 2.26 เหล็กกรงน้ำรีดร้อน (CHANNEL)

เหล็กฉากกรีดร่อน (EQUAL ANGLE) ขนาดตั้งแต่ 25x25 มิลลิเมตร ถึง 250x250 มิลลิเมตร ความหนาตั้งแต่ 3.0 มิลลิเมตร ถึง 35.0 มิลลิเมตร



ภาพที่ 2.27 เหล็กฉากกรีดร่อน (EQUAL ANGLE)

เหล็กเส้นกลม (ROUND BARS) เกรด SR24 ความหนาตั้งแต่ 6.0 มิลลิเมตร ถึง 25.0 มิลลิเมตร



ภาพที่ 2.28 เหล็กเส้นกลม (ROUND BARS)

เหล็กข้ออ้อย (DEFORMED BARS) ความหนาตั้งแต่ 10.0 มิลลิเมตร ถึง 32.0 มิลลิเมตร



ภาพที่ 2.29 เหล็กข้ออ้อย (DEFORMED BARS)

บทที่ 3

แนวคิดและทฤษฎีที่เกี่ยวข้อง

คณะผู้จัดทำโครงการได้จัดทำการศึกษากระบวนการนำเข้าวัตถุดิบเหล็กม้วนจากประเทศจีน กรณีศึกษาของบริษัท ทีเอ็มที สตีล จำกัด (มหาชน) ซึ่งมีแนวความคิดและทฤษฎีที่เกี่ยวข้องดังต่อไปนี้

1. แนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับการนำเข้า
2. วิธีการการนำเข้าสินค้ากรมศุลกากร
3. อุตสาหกรรมเหล็กในประเทศไทย
4. การประกันภัยในการนำเข้าสินค้า
5. เงื่อนไขทางการค้า
6. นิยามคำศัพท์

1. แนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับการนำเข้า

การนำเข้า (IMPORT) หมายถึงการนำเข้าสินค้าเข้ามาจากต่างประเทศ โดยสินค้าที่นำเข้ามักเป็นสินค้าที่ไม่มีหรือผลิตในประเทศไม่ได้ เช่น ยารักษาโรค เครื่องจักรต่างๆ ที่ใช้ในอุตสาหกรรมการผลิต สินค้าเกษตรบางชนิด เป็นต้น

การนำเข้าสินค้าจำเป็นต้องมีความเกี่ยวข้องกับหน่วยงานที่เป็นผู้ตรวจสอบการนำเข้าคือ กรมศุลกากร นอกจากนี้การนำเข้าสินค้ายังมีการจำกัดปริมาณการนำเข้าสินค้า รวมถึงภาษีนำเข้าที่ต้องจ่ายตามกฎหมายอีกด้วย ที่สำคัญผู้นำเข้าควรศึกษาด้วยว่าสินค้าประเภทใดสามารถนำเข้าได้เพราะสินค้าบางประเภทเป็นสินค้าต้องห้ามตามกฎหมาย

ความรู้เกี่ยวกับการนำเข้าและการค้าระหว่างประเทศ

การค้าระหว่างประเทศ หมายถึง การซื้อขายสินค้าและบริการระหว่างประเทศ ประเทศที่ทำการซื้อขายสินค้านี้เรียกว่า “ประเทศคู่ค้า” สินค้าที่แต่ละประเทศซื้อ เรียกว่าสินค้านำเข้า (IMPORT) และสินค้าที่แต่ละประเทศขายไป เรียกว่า สินค้าส่งออก (EXPORT) ประเทศที่ซื้อสินค้าจากต่างประเทศ เรียกว่า ประเทศผู้นำเข้า ส่วนประเทศที่ขายสินค้าให้ต่างประเทศ เรียกว่า ประเทศผู้ส่งออก โดยทั่วไปแล้วแต่ละประเทศจะมีฐานะเป็นทั้งประเทศผู้นำเข้า และประเทศผู้ส่งสินค้าออกในเวลาเดียวกัน เพราะประเทศต่างๆ มีการผลิตสินค้าแตกต่างกัน ประเทศที่ผลิตสินค้าได้เกินความต้องการของผู้บริโภคภายในประเทศจะมีสินค้าเหลือก็สามารถส่งออกไปขายหรือแลกเปลี่ยนสินค้ากับประเทศอื่นที่ผลิตสินค้าภายในประเทศไม่ได้ หรือใช้สินค้า

กับประเทศอื่นที่ผลิตสินค้าภายในประเทศไม่ได้ หรือต้องใช้ต้นทุนการผลิตที่สูงกว่า แต่ละประเทศจะเลือกผลิตสินค้าที่ประเทศของตนเองมีปัจจัยที่เหมาะสมให้ได้ต้นทุนที่ต่ำที่สุด

1.1 สาเหตุของการนำเข้าและค้าระหว่างประเทศ

เหตุผลทางเศรษฐกิจที่ทำให้ประเทศต่างๆ ในโลกทำการค้าขายกัน เป็นเพราะว่าไม่มีประเทศใดในโลกสามารถผลิตสินค้าและบริการทุกอย่างได้ครบ และเพียงพอกับความต้องการของผู้บริโภคภายในประเทศ ถึงแม้ว่าบางประเทศจะมีขีดความสามารถผลิตสินค้าได้ทุกอย่าง แต่อาจจะมีต้นทุนการผลิตที่สูงกว่าซึ่งไม่คุ้มค่าต่อการลงทุน การที่แต่ละประเทศผลิตเฉพาะสินค้าที่ตนมีความถนัดหรือมีความได้เปรียบจึงเป็นสิ่งที่คุ้มค่าและเกิดประโยชน์แก่ทุกประเทศร่วมกัน ดังนั้นการค้าระหว่างประเทศจึงเกิดขึ้นถือว่าการแบ่งงานกันทำระหว่างประเทศตามความชำนาญของประชาชน ทรัพยากรธรรมชาติ และภูมิอากาศในแต่ละประเทศ ซึ่งเป็นการใช้ทรัพยากรของโลกให้เกิดประสิทธิภาพสูงสุด รัฐบาลของแต่ละประเทศจะสนับสนุนหรือเลือกใช้ความได้เปรียบ หรือความถนัดในการผลิตสินค้าและบริการที่แตกต่างกันขึ้นอยู่กับปัจจัยดังนี้

1.1.1 ทรัพยากรธรรมชาติ

ความแตกต่างทางด้านทรัพยากรที่ใช้ผลิตในแต่ละประเทศ เนื่องจากแต่ละประเทศมีทรัพยากรหรือปัจจัยการผลิตมากน้อยต่างกัน ประเทศที่มีทรัพยากรอุดมด้วยแร่ธาตุต่างๆ เช่น น้ำมัน แร่เหล็ก ทองแดง แก๊สธรรมชาติ ฯลฯ ก็จะทำอุตสาหกรรมเกี่ยวกับแร่ธาตุที่ตนมีอยู่ ดังนั้นประเทศใดที่มี ทรัพยากรชนิดใดมาก ก็จะผลิตสินค้าที่ใช้ทรัพยากรชนิดนั้นๆ เป็นปัจจัยการผลิตสินค้าส่งออกเพื่อแลกเปลี่ยนกับสินค้าอื่นๆ ที่ตนต้องการ

1.1.2 ลักษณะทางภูมิศาสตร์

ความแตกต่างในเรื่องสภาพภูมิประเทศและภูมิอากาศ เช่น ประเทศที่มีพื้นที่ดินที่อุดมสมบูรณ์เหมาะสมแก่การเพาะปลูก ก็จะทำการเพาะปลูกตามลักษณะภูมิประเทศและภูมิอากาศ เช่น ประเทศไทยตั้งอยู่ในเขตร้อนและมีฝนชุก สามารถปลูกข้าวเจ้าได้ดีก็จะผลิตข้าวเจ้าเป็นสินค้าส่งออกประเทศที่มีทุ่งหญ้าอุดมสมบูรณ์ก็จะทำการเลี้ยงสัตว์ส่งเนื้อสัตว์และขนสัตว์เป็นสินค้าส่งออก

1.1.3 ความชำนาญในการผลิต

เนื่องจากผู้ผลิตของแต่ละประเทศจะมีความชำนาญและเทคโนโลยีในการผลิตสินค้าและบริการแตกต่างกัน บางประเทศผู้ผลิตมีความรู้ความชำนาญเป็นพิเศษในการผลิตสินค้าบางชนิด เช่น ประเทศสวีเดนหรือแลนด์มีความรู้ความชำนาญในการผลิตนาฬิกา ประเทศญี่ปุ่นมีความรู้ความชำนาญในการผลิตเครื่องมืออิเล็กทรอนิกส์ ประเทศเนเธอร์แลนด์มีความรู้ความชำนาญในการผลิตเครื่องจักรกลการเกษตร ความแตกต่างของปัจจัยดังกล่าวผลักดันให้แต่ละประเทศเลือกผลิตสินค้าบาง อย่างที่มีต้นทุนต่ำ มีความรู้ความชำนาญ และเลือกส่งซื้อสินค้าแต่ละประเภทที่ผู้บริโภคในประเทศของตนต้องการแต่ไม่สามารถผลิตได้หรือผลิตได้ในต้นทุนที่สูงกว่า

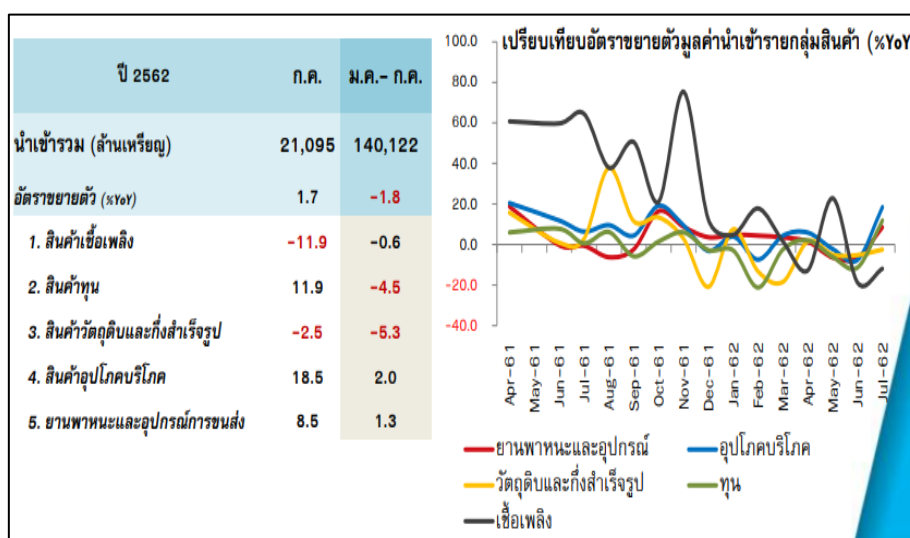
1.1.4 นโยบายการลงทุนของรัฐบาล

การลงทุนเพื่อการผลิตสินค้าและบริการประเภทใดประเภทหนึ่งจะมากหรือน้อย อาจขึ้นอยู่กับความต้องการของรัฐบาล นโยบายของรัฐบาลมีส่วนช่วยสนับสนุนในการผลิตสินค้าและบริการประเภทต่างๆ ทำให้สินค้าและบริการที่รัฐบาลช่วยสนับสนุนมีการวิจัยและพัฒนาขึ้น เป็นการสร้างศักยภาพในการผลิตสินค้าและบริการ เกิดความได้เปรียบสามารถแข่งขันและขยายตลาดสินค้าได้ นอกจากนี้ยังขึ้นอยู่กับนโยบายอื่นๆ ที่เอื้อประโยชน์ต่อการลงทุนระหว่างประเทศ อีกด้วย

จากเหตุผลดังกล่าวเพื่อให้ประชาชนของแต่ละประเทศมีการกินคืออยู่ดีรัฐบาลแต่ละประเทศจึงมีการเจรจาทำสัญญา ซื้อขายสินค้ากันระหว่างประเทศหรือสนับสนุนให้เอกชนในประเทศของตนผลิตสินค้าเพื่อแลกเปลี่ยนกับประเทศอื่นๆ จึงทำให้เกิดการค้าระหว่างประเทศ

1.2 รายการสินค้านำเข้าที่สำคัญของไทย

หากมองย้อนไปที่ภาพรวมของการนำเข้าในปีที่ผ่านมาจะมีมูลค่าที่เพิ่มขึ้น 14.7% เมื่อพิจารณาแยกรายหมวดสินค้าพบว่า การนำเข้ามีเพิ่มขึ้นทุกหมวด โดยเฉพาะสินค้าประเภท วัตถุดิบและกึ่งสำเร็จรูปในสัดส่วนที่สูงมาก ซึ่งสะท้อนให้เห็นในอีกแง่มุมที่ว่า ประเทศเรานั้นไปพึ่งการผลิตเพื่อส่งออกและเพื่อการบริโภคภายใน ยังคงต้องอาศัยวัตถุดิบจากต่างประเทศค่อนข้างสูง แต่มีการนำเข้าสินค้าเชื้อเพลิงมากขึ้นนับตั้งแต่ปี 2546 จึงทำให้มูลค่าการนำเข้าในภาพรวมมีมากขึ้น เช่นเดียวกันกับในปี 2561 ด้วยเช่นกัน โดย 10 อันดับสินค้านำเข้าประเทศไทย มีดังนี้ น้ำมันดิบ เครื่องจักรกลและส่วนประกอบ เครื่องจักรไฟฟ้าและส่วนประกอบ เคมีภัณฑ์ เครื่องเพชร พลอย อัญมณีเงินแท่งและทองคำ เหล็ก เหล็กกล้าและผลิตภัณฑ์ ส่วนประกอบและอุปกรณ์ยานยนต์ แผงวงจรไฟฟ้า สินค้าแร่โลหะ เศษโลหะและผลิตภัณฑ์ เครื่องคอมพิวเตอร์ อุปกรณ์และส่วนประกอบ



ภาพที่ 3.1 แนวโน้มการนำเข้ากลุ่มสินค้าสำคัญ

ชื่อสินค้า	มูลค่า : ล้านบาท		
	2559	2560	2561
- น้ำมันดิบ	520,886.50	642,488.01	874,236.03
- เครื่องจักรกลและส่วนประกอบ	675,708.89	667,933.45	671,550.90
- เครื่องจักรไฟฟ้าและส่วนประกอบ	581,850.77	592,543.71	622,357.57
- เคมีภัณฑ์	460,226.34	505,687.30	541,874.05
- เครื่องเพชรพลอย อัญมณี เงินแท่งและทองคำ	283,050.53	489,177.85	485,057.83
- เหล็ก เหล็กกล้าและผลิตภัณฑ์	369,879.32	388,472.04	436,927.14
- ส่วนประกอบและอุปกรณ์ยานยนต์	375,947.31	390,410.09	389,278.16
- แผงวงจรไฟฟ้า	335,530.43	382,556.03	384,560.87
- สินแร่โลหะอื่น ๆ เศษโลหะและผลิตภัณฑ์	247,416.28	296,278.65	321,238.38
- เครื่องคอมพิวเตอร์ อุปกรณ์และส่วนประกอบ	235,340.29	257,095.39	290,904.30
- เครื่องใช้ไฟฟ้าในบ้าน	238,717.86	245,755.98	233,093.09
- พืชและผลิตภัณฑ์จากพืช	215,996.24	210,390.59	211,158.80
- น้ำมันสำเร็จรูป	125,302.70	146,098.95	172,414.96
- ก๊าซธรรมชาติ	114,211.83	130,788.90	164,581.43
- ผลิตภัณฑ์จากพลาสติก	135,960.60	142,071.99	147,603.71
รวม 15 รายการ	4,916,025.89	5,487,748.96	5,946,837.22
อื่น ๆ	1,972,160.81	2,099,369.46	2,117,201.68
รวมทั้งสิ้น	6,888,186.70	7,587,118.41	8,064,038.90

ตารางที่ 3.1 รายการสินค้านำเข้าที่สำคัญของไทย

1.3 ตลาดนำเข้าที่สำคัญของไทย

การนำเข้าจากประเทศคู่ค้าเป็นมูลค่าสูงสุด อันดับ 1 จีน มีมูลค่าการนำเข้า 1,621,891 ล้านบาท อันดับ 2 ญี่ปุ่น มีมูลค่าการนำเข้า 1,145,193 ล้านบาท อันดับ 3 สหรัฐอเมริกา มีมูลค่าการนำเข้า 486,312 ล้านบาท อันดับ 4 มาเลเซีย มีมูลค่าการนำเข้า 429,690 ล้านบาท อันดับ 5 สหรัฐอาหรับเอมิเรตส์ มีมูลค่าการนำเข้า 338,807 ล้านบาท

ประเทศ	มูลค่า : ล้านบาท		
	2559	2560	2561
- จีน	1,490,905.64	1,515,066.43	1,621,891.89
- ญี่ปุ่น	1,088,576.45	1,097,916.09	1,145,193.79
- สหรัฐอเมริกา	427,366.35	508,528.41	486,312.06
- มาเลเซีย	382,818.39	397,025.80	429,690.88
- สหรัฐอาหรับเอมิเรตส์	212,099.81	253,138.75	338,807.21
- เกาหลีใต้	258,286.64	274,059.90	288,229.31
- ไต้หวัน	252,529.15	279,143.24	280,581.76
- อินโดนีเซีย	224,424.58	250,359.61	258,220.32
- สิงคโปร์	230,991.14	270,685.93	249,768.19
- ซาอุดีอาระเบีย	169,833.78	205,874.66	235,085.03
- สวิตเซอร์แลนด์	146,468.15	246,329.04	221,561.18
- เยอรมนี	208,153.86	207,724.65	219,619.37
- ออสเตรเลีย	121,215.37	150,816.14	191,336.94
- เวียดนาม	156,597.56	169,638.91	185,139.01
- อินเดีย	91,324.36	133,403.74	158,148.38
รวม 15 รายการ	5,461,591.22	5,959,711.30	6,309,585.30
อื่น ๆ	1,426,595.48	1,627,407.11	1,754,453.59
รวมทั้งสิ้น	6,888,186.70	7,587,118.41	8,064,038.90

ตาราง 3.2 ตลาดนำเข้าที่สำคัญของไทย

2. วิธีการนำเข้าสินค้ากรมศุลกากร

2.1 วิธีการศุลกากรนำเข้าทางบก ในการนำเข้าสินค้านั้นผู้นำเข้าจะต้องปฏิบัติตามกฎหมาย ระเบียบ และประกาศที่กรมศุลกากรและหน่วยงานอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกำหนดไว้ให้ถูกต้องครบถ้วน โดยมีคำแนะนำในการจัดเตรียมเอกสาร และปฏิบัติตามขั้นตอนพิธีการศุลกากรในการนำเข้าสินค้า ดังนี้

2.1.1 ใบขนสินค้าขาเข้าและเอกสารอื่นที่ให้อำนาจให้ใช้แทนใบขนสินค้าขาเข้า แบบพิมพ์ที่กรมศุลกากรกำหนดให้ผู้นำเข้าใช้สำหรับพิธีการศุลกากร ดังนี้

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

2. คำร้องขอผ่อนผันรับของ/ส่งของออกไปก่อน (กศก. 103) ใช้สำหรับการนำเข้าหรือส่งออกสินค้าก่อนปฏิบัติพิธีการครบถ้วนตามที่กรมศุลกากรกำหนด

3. แบบ A.T.A. Carnet ใบขนสินค้าสำหรับนำเข้าหรือส่งของออกชั่วคราว ใช้สำหรับการนำเข้าหรือส่งออกสินค้าชั่วคราวประเภทต่าง ๆ ตามที่ระบุในอนุสัญญา

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

5. ใบขนสินค้าถ่ายลำ (ใบแนบ 9)(แบบที่ 379) ใช้สำหรับพิธีการศุลกากรสินค้าถ่ายลำ

6. ใบขนสินค้าผ่านแดน (แบบที่ 448) ใช้สำหรับพิธีการศุลกากรสินค้าผ่านแดนตามความตกลงที่ประเทศไทยทำไว้กับประเทศต่างๆ

7. ใบขนสินค้าพิเศษสำหรับรถยนต์และจักรยานยนต์นำเข้าหรือส่งออกชั่วคราว ใช้สำหรับการนำรถยนต์และจักรยานยนต์เข้ามาในประเทศหรือส่งออกชั่วคราว

8. ใบขนสินค้าพิเศษสำหรับเรือสำราญและกีฬาที่นำเข้าหรือส่งออกชั่วคราว ใช้สำหรับการนำเรือสำราญและกีฬาเข้ามาในประเทศหรือส่งออกชั่วคราว

2.1.2 เอกสารที่ใช้เป็นข้อมูลในการจัดทำใบขนสินค้าขาเข้า

- ใบตราส่งสินค้า (Bill of Lading : B/L หรือ Air Waybill : AWB)
- บัญชีราคาสินค้า (Invoice)
- เอกสารอย่างอื่น หมายถึง เอกสารหรือคำสำคัญเกี่ยวกับการนำเข้าหรือการซื้อขายซึ่งผู้ขายหรือผู้ส่งของที่อยู่ต่างประเทศทำขึ้นและส่งมาให้หรือซึ่งสำแดงการเสนอและสนองในการซื้อขายของหรือเอกสารการติดต่อระหว่างผู้ส่งของและผู้นำของเข้าหรือของผู้ที่เกี่ยวข้องในการนำเข้า เช่น ผู้รับบรรทุก ผู้รับประกันภัยธนาคาร เป็นต้น
- ใบอนุญาตนำเข้าหรือเอกสารอื่นใด กรณีที่ของนำเข้านั้นเป็นของต้องกำกับตามเงื่อนไขของกฎหมายที่เกี่ยวข้อง

- กรณีนำเข้าเวชภัณฑ์ เคมีภัณฑ์ เครื่องสำอาง เคมีภัณฑ์ และสินค้าที่ไม่สามารถแยกชนิดและคุณภาพได้โดยง่าย ควรมีเอกสารใบรับรองการวิเคราะห์ของผู้ผลิตสินค้า (Certificate of Analysis) หรือเอกสาร รายละเอียดของสินค้า (Specification) หรือเอกสารข้อมูลความปลอดภัย (Material Safety Data Sheet)

2.1.3 การส่งข้อมูลเข้าสู่ระบบเพื่อปฏิบัติพิธีการนำเข้าสินค้า

1. การปฏิบัติพิธีการศุลกากร ผู้ได้รับอนุมัติให้ลงทะเบียนเป็นผู้ปฏิบัติพิธีการหรือ

ดำเนินการในกระบวนการทางศุลกากรโดยวิธีทางอิเล็กทรอนิกส์ สามารถปฏิบัติพิธีการได้โดยวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์แบบไร้เอกสาร (Paperless) โดยส่งข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์พร้อมลงลายมือชื่ออิเล็กทรอนิกส์ (Digital Signature) ของเจ้าของลายมือชื่อผ่านบุคคลที่เป็นสื่อกลางผู้ให้บริการรับส่งข้อมูลทางอิเล็กทรอนิกส์ตามมาตรฐานที่ศุลกากรกำหนด (ebXML/XML Format) แทนการจัดทำ ยื่น ส่ง รับ และการลงลายมือชื่อในรูปแบบเอกสาร

2. การยื่นใบขนสินค้าขาเข้า เมื่อผู้นำของเข้าจัดทำข้อมูลใบขนสินค้าขาเข้าตามมาตรฐานที่ศุลกากรกำหนด และเป็นผู้ส่งข้อมูลทางอิเล็กทรอนิกส์เข้าสู่ระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากร เมื่อระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากรได้ตอบรับข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์นั้นในการปฏิบัติพิธีการ ถือเป็นการยื่นเอกสารนั้นๆ ตามกฎหมายว่าด้วยศุลกากรและกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้องกับการศุลกากรแล้ว

3. วิธีการส่งข้อมูลใบขนสินค้าขาเข้า การส่งข้อมูลใบขนสินค้าขาเข้ากระทำ ได้ 4 ช่องทาง ดังนี้

- (1) ผู้นำของเข้าส่งข้อมูลใบขนสินค้าขาเข้าด้วยตนเอง
- (2) ผู้นำของเข้ามอบหมายให้ตัวแทนออกของ (Customs Broker) เป็นผู้ส่งข้อมูล

แทน

- (3) ผู้นำของเข้าให้เคาน์เตอร์บริการ (Service Counter) เป็นผู้ส่งข้อมูล

(4) ผู้นำของเข้ายื่นใบขนสินค้าขาเข้าในรูปแบบเอกสาร พร้อมเอกสารประกอบและแบบรายละเอียดข้อมูลใบขนสินค้าขาเข้า (ใบนำคีย์) และชำระค่าธรรมเนียมกับเจ้าหน้าที่ศุลกากร ณ ท่าหรือที่ที่นำของเข้าโดยผู้นำของเข้าต้องลงลายมือชื่อไว้ทุกฉบับ ซึ่งเอกสารที่ใช้ประกอบด้วย

- 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)
- ใบอนุญาต สมอ.
- ใบรับรองแหล่งกำเนิดสินค้า (Certificate of Origin) (กรณีขอลดอัตราอากร)
- เอกสารที่เป็นอื่นๆ เช่น เอกสารแสดงส่วนผสม คุณลักษณะ การใช้งานของ

สินค้า Catalogue

2.1.4 การชำระภาษีอากร

1. ชำระโดยผ่านธนาคารทางอิเล็กทรอนิกส์ด้วยวิธีตัดบัญชีธนาคาร (Electronic Funds Transfer : EFT)

2. ชำระที่หน่วยงานบัญชีและอากรของสำนักงานศุลกากรหรือด่านศุลกากร

2.1.5 ขั้นตอนการปฏิบัติพิธีการศุลกากรการนำเข้าสินค้าทางบก ณ ด่านพรมแดน หรือด่านตรวจ

1. ผู้นำเข้า/ตัวแทนออกของยื่นบัญชีสินค้าทางบก Car Manifest (แบบ ศ.บ. 1) ให้เจ้าหน้าที่ศุลกากร ประจำด่านพรมแดน เพื่อดำเนินการตรวจสอบสินค้า และทะเบียนรถยนต์

2. เจ้าหน้าที่ศุลกากรบันทึกข้อมูลรายละเอียดแบบ ศ.บ. 1 ลงในระบบคอมพิวเตอร์ (Car Manifest) และดำเนินการควบคุมยานพาหนะที่บรรทุกสินค้าเข้ามายังด่านศุลกากร

3. ผู้นำเข้าหรือตัวแทนจัดทำและส่งข้อมูลใบขนสินค้าขาเข้าเข้าระบบคอมพิวเตอร์ของกรมศุลกากร ระบบจะตรวจสอบข้อมูลสินค้าและตัดบัญชีกับ Car Manifest

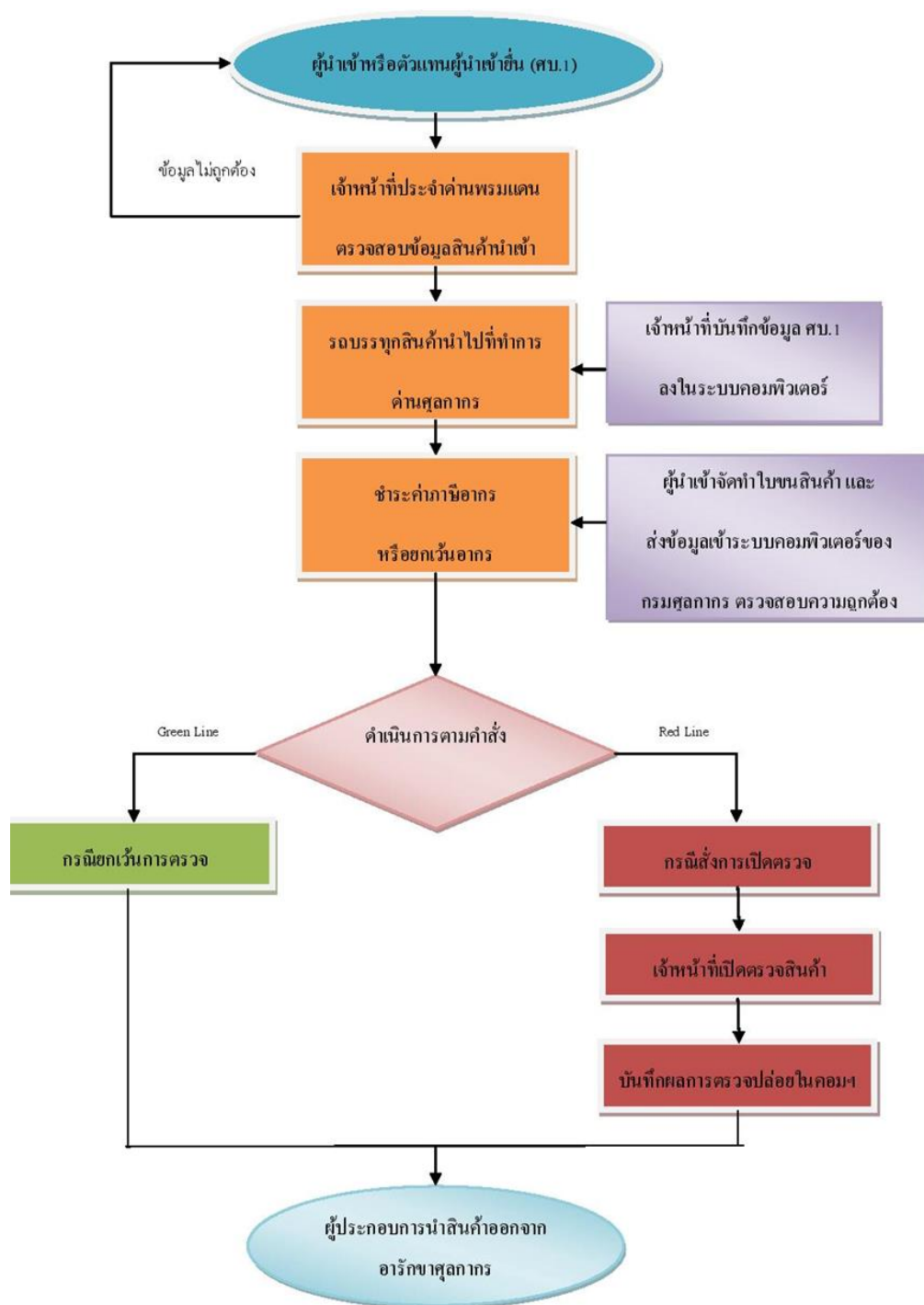
4. ผู้นำเข้าหรือตัวแทนฯ ชำระค่าภาษีอากร (กรณีที่สินค้าต้องชำระค่าภาษีอากร) ที่หน่วยงานบัญชีและอากรของด่านศุลกากร

5. ชำระค่าภาษีอากรแล้วระบบคอมพิวเตอร์จะกำหนดเงื่อนไขการตรวจปล่อย ชื่อเจ้าหน้าที่ผู้มีหน้าที่ตรวจปล่อย

- กรณียกเว้นการตรวจ (Green Line) ผู้นำเข้าหรือตัวแทนออกของสามารถรับสินค้าไปจากอารักขาศุลกากร

- กรณีสั่งการเปิดตรวจ (Red Line) เจ้าหน้าที่จะดำเนินการตรวจสอบความถูกต้องของสินค้ากับข้อมูลใบขนสินค้าในระบบคอมพิวเตอร์ ถ้าถูกต้องตามสำแดงจะส่งมอบสินค้าให้ผู้นำเข้าหรือตัวแทนรับสินค้าไปจากอารักขาศุลกากร

ขั้นตอนปฏิบัติพิธีการศุลกากรนำเข้าทางบก



ภาพที่ 3.2 ขั้นตอนพิธีการศุลกากรนำเข้าทางบก

2.2 พิธีการศุลกากรนำเข้าทางเรือ กรมศุลกากรได้พัฒนานำระบบอิเล็กทรอนิกส์มาใช้ในการบริการผ่านพิธีการศุลกากรซึ่งปัจจุบันเรียกว่าระบบ TCS ผู้ประสงค์จะดำเนินการผ่านพิธีการศุลกากรทางอิเล็กทรอนิกส์จะต้องทำการลงทะเบียนกับกรมศุลกากร เพื่อบันทึกข้อมูลไว้ในฐานข้อมูลระบบคอมพิวเตอร์ของกรมศุลกากร ซึ่งผู้ที่ลงทะเบียนแล้วสามารถเข้าสู่ระบบการผ่าน

พิธีการศุลกากรทางคอมพิวเตอร์ของตนเองหรือผ่าน SERVICE COUNTER ของเอกชนหรือที่จุดให้บริการของกรมศุลกากร ณ จุดนำเข้า-ส่งออก

2.2.1 การลงทะเบียนกับกรมศุลกากรต้องเตรียมเอกสารดังต่อไปนี้

1. คำร้องขอลงทะเบียนปฏิบัติงานเกี่ยวกับการออกของ (ตามแบบที่กรมศุลกากรกำหนด)
2. บัตรประจำตัวประชาชน
3. สำเนาทะเบียนบ้าน
4. บัตรประจำตัวผู้เสียภาษีอากร หรือหลักฐานการชำระภาษีเงินได้บุคคลธรรมดา
5. ประกาศนียบัตรผ่านการอบรมหลักสูตรตัวแทนออกของ จากสถาบันวิทยาการศุลกากร สำนักบริหารทรัพยากรบุคคล กรมศุลกากร จากสมาคมหรือสถาบันที่กรมศุลกากรรับรอง หรือ ประกาศนียบัตรผ่านการอบรมหลักสูตรผู้ชำนาญการศุลกากร จากสถาบันวิทยาการศุลกากร สำนักบริหารทรัพยากรบุคคล กรมศุลกากร
6. หนังสือรับรองการเป็นพนักงาน/ลูกจ้างของตัวแทนออกของ (ยกเว้นบุคคลที่มีบัตรผ่านพิธีการศุลกากร หรือบัตรผู้ช่วยปฏิบัติพิธีการศุลกากร และได้ผ่านการอบรมและทดสอบจากสถาบันวิทยาการศุลกากรตามประกาศกรมศุลกากรที่ 13/2549 ภายในวันที่ 31 ธันวาคม 2551
7. รูปถ่ายหน้าตรงขนาด 1 นิ้ว จำนวน 1 รูป ซึ่งถ่ายไว้ไม่เกิน 6 เดือน
8. สำเนาเอกสารตามข้อ (2) - (5) อย่างละหนึ่งชุด พร้อมลงลายมือชื่อรับรองความถูกต้อง

โดยยื่นคำร้องที่ ส่วนทะเบียนและสิทธิพิเศษ สำนักมาตรฐานพิธีการและราคาศุลกากร กรมศุลกากรหรือยื่นผ่านสำนักงานศุลกากร หรือด่านศุลกากร ทั้งนี้ผู้ลงทะเบียนจะสามารถปฏิบัติงานเกี่ยวกับการออกของได้สามปีนับแต่วันที่ได้รับอนุญาต

2.2.2 พิธีการศุลกากรนำเข้าทางเรือ

ในการนำเข้าสินค้านั้นผู้นำเข้าจะต้องปฏิบัติตามกฎหมาย ระเบียบ และประกาศที่กรมศุลกากรและหน่วยงานอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องในการนำเข้า อาทิ กระทรวงพาณิชย์สำนักงานคณะกรรมการอาหารและยา กรมปศุสัตว์ ฯลฯ ที่กำหนดไว้ให้ครบถ้วน โดยมีคำแนะนำในการจัดเตรียมเอกสาร เพื่อปฏิบัติตามขั้นตอนพิธีการศุลกากรในการนำเข้าสินค้า ดังนี้

1. ผู้นำเข้าต้องยื่นแบบ กศก. 99/1 ใบขนสินค้าขาเข้าพร้อมแบบแสดงรายการภาษีสรรพสามิตและภาษีมูลค่าเพิ่ม สำหรับการนำเข้าสินค้าทั่วไปทุกประเภท ยกเว้นสินค้าที่กรมศุลกากรกำหนดให้ใช้ ใบขนฯ ประเภทอื่น
2. เอกสารที่ควรจัดเตรียมในการนำเข้าสินค้า
 - สำหรับพิธีการชำระอากร พิธีการวางประกัน พิธีการขนถ่ายช้างลำ พิธีการคลังสินค้าทัณฑ์บนประเภทร้านค้าปลอดอากร ต้องมีเอกสารประกอบ ได้แก่

- ต้นฉบับใบขนสินค้าขาเข้า (กศก. 99/1) พร้อมสำเนา 1 ฉบับ เว้นแต่กรณีที่กรมศุลกากรกำหนดให้มีการจัดทำคู่ฉบับเพิ่ม เช่น สำหรับการนำเข้าอาวุธปืน เครื่องกระสุนปืน วัตถุระเบิด การนำเข้าน้ำมันเชื้อเพลิงที่ต้องส่งเงินเข้ากองทุนน้ำมัน กรณีดังกล่าวต้องมีสำเนาใบขนสินค้าขาเข้า 2 ฉบับ

- ใบสั่งปล่อยสินค้า (กศก. 100/1)
- บัญชีราคาสินค้า (Invoice)
- บัญชีรายละเอียดบรรจุหีบห่อ (Packing List)
- ใบตราส่งสินค้า (Bill of Lading)
- ใบแจ้งยอดเบี้ยประกัน (Insurance Premium Invoice)
- ใบอนุญาตหรือหนังสืออนุญาตสำหรับสินค้าควบคุมการนำเข้าได้จาก www.customs.go.th เลือกรายการของควบคุมการนำเข้า-ส่งออก

- ใบรับรองแหล่งกำเนิดสินค้า (Certificate of Origin) กรณีขอลดอัตราอากร

- เอกสารอื่น ๆ เช่น เอกสารแสดงส่วนผสม คุณลักษณะและการใช้งานของสินค้า

แต่ดัดลอก เป็นต้น

- พิธีการหลายเที่ยวเรือ ต้องเพิ่มพิมพ์เขียว (BLUE PRINT) แบบแปลน แบบพิมพ์หรือเอกสารประกอบอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการพิจารณาให้ทำใบขนสินค้าหลายเที่ยวเรือ

- พิธีการขอคืนอากรตามมาตรา 19 ทวิต้องเพิ่มสำเนาใบขนสินค้าขาเข้า (กศก. 99/1) อีก 1 ฉบับ

- พิธีการส่งเสริมการลงทุนต้องหนังสืออนุมัติให้ยกเว้นหรือลดหย่อนอากรจากคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน

- พิธีการสินค้าส่งกลับ (RE-EXPORT) มี 2 กรณีดังนี้ คือ

กรณีสินค้าอยู่ในอารักขาของศุลกากร ต้องเพิ่มเอกสารดังนี้ คือ

1. คำร้องขอผ่อนผันทำใบขนสินค้าส่งกลับ (RE-EXPORT) ชำระอากร 1 ใน 10
2. ใบขนสินค้าขาออก (กศก.101/1) พร้อมเอกสารประกอบ

กรณีสินค้านอกอารักขาของศุลกากร ต้องเพิ่มเอกสารดังนี้ คือ

1. คำร้องขอผ่อนผันทำใบขนสินค้าส่งกลับ (RE-EXPORT) ขอคืนอากร 9 ใน 10
2. ใบขนสินค้าขาออก (กศก.101/1) พร้อมเอกสารประกอบ

- พิธีการนำของออกจากเขตอุตสาหกรรมส่งออก (EPZ) ต้องเพิ่มเอกสารดังนี้ คือ

1. แบบ กนอ. 02-1 กรณีสินค้านำเข้าเป็นวัตถุดิบ

2. แบบ กนอ. 02-1 และ กนอ.101 กรณีสินค้านำเข้าเป็นเครื่องจักร อุปกรณ์เครื่องมือและเครื่องมือใช้รวมทั้งส่วนประกอบของสินค้านี้กล่าวที่จำเป็นต้องใช้ในการผลิตสินค้าหรือการค้าเพื่อส่งออก

2.2.3 ขั้นตอนการปฏิบัติพิธีการนำเข้าสินค้าทางเรือ

1. ผู้นำเข้าหรือตัวแทนฯ จัดเตรียมข้อมูลใบขนสินค้าเข้าสู่เครื่องคอมพิวเตอร์ของตนเองหรือผ่าน Service Counter และให้ผู้นำเข้าหรือตัวแทนฯ ส่งข้อมูลใบขนสินค้ามายังเครื่องคอมพิวเตอร์ของกรมศุลกากร ระบบคอมพิวเตอร์กรมศุลกากรจะตรวจสอบข้อมูลกับแฟ้มข้อมูลอ้างอิง การอนุมัติ/อนุญาต เกี่ยวข้องและตรวจสอบบัญชีสินค้าสำหรับเรือโดยอัตโนมัติผ่านระบบคอมพิวเตอร์

2. การตรวจปล่อยสินค้าจะนำระบบบริหารความเสี่ยง (Risk Management) มาใช้ในการตั้งการตรวจตามเงื่อนไขที่หน่วยงานศุลกากรกำหนดไว้ในระบบ Profile เพื่อจัดกลุ่มใบขนสินค้าเป็น 2 กลุ่ม คือ ให้เปิดตรวจ (Red Line) หรือให้ยกเว้นการตรวจ (Green Line) เมื่อระบบตรวจสอบเสร็จแล้วจะกำหนดเลขที่ใบขนสินค้าและตั้งการตรวจให้อัตโนมัติ พร้อมกับแจ้งตอบกลับไปยังผู้ประกอบการทราบผ่านทางอิเล็กทรอนิกส์และแจ้งโรงพักสินค้าหรือท่าเทียบเรือทราบถึงผลการตั้งการตรวจจากศุลกากร

- กรณียกเว้นการตรวจ ผู้ประกอบการสามารถติดต่อโรงพักสินค้าหรือท่าเทียบเรือรับมอบสินค้าได้ทันที

- กรณีให้เปิดตรวจ ผู้ประกอบการสามารถติดต่อโรงพักสินค้าหรือท่าเทียบเรือเพื่อเตรียมของเพื่อตรวจแล้วติดต่อเจ้าหน้าที่ศุลกากรเพื่อตรวจปล่อยสินค้า

- การชำระและวางเงินประกันค่าภาษีอากร ผู้ประกอบการสามารถเลือกชำระและวางเงินประกันที่สำนักงานศุลกากรหรือชำระและวางเงินประกันผ่านธนาคารทางอิเล็กทรอนิกส์ (e-Payment) ได้

- การวางค้ำประกันค่าภาษีอากร ผู้ประกอบการจะสามารถเลือกวางค้ำประกันที่สำนักงานศุลกากรหรือวางค้ำประกันผ่านธนาคารทางอิเล็กทรอนิกส์ (e-Guarantee) ได้

- การตรวจปล่อยสินค้าขาเข้า เป็นการตรวจ ณ ท่าที่ระบุในบัญชีสินค้าว่ามีชื่อส่งของถึงแต่ผู้ประกอบการสามารถแจ้งความประสงค์ขอย้ายสินค้าไปตรวจปล่อยนอกเขตท่าที่นำเข้าได้แต่ต้องแจ้งล่วงหน้าในขั้นตอนจัดเตรียมใบขนสินค้าก่อนส่งมายังระบบคอมพิวเตอร์ของกรมศุลกากร

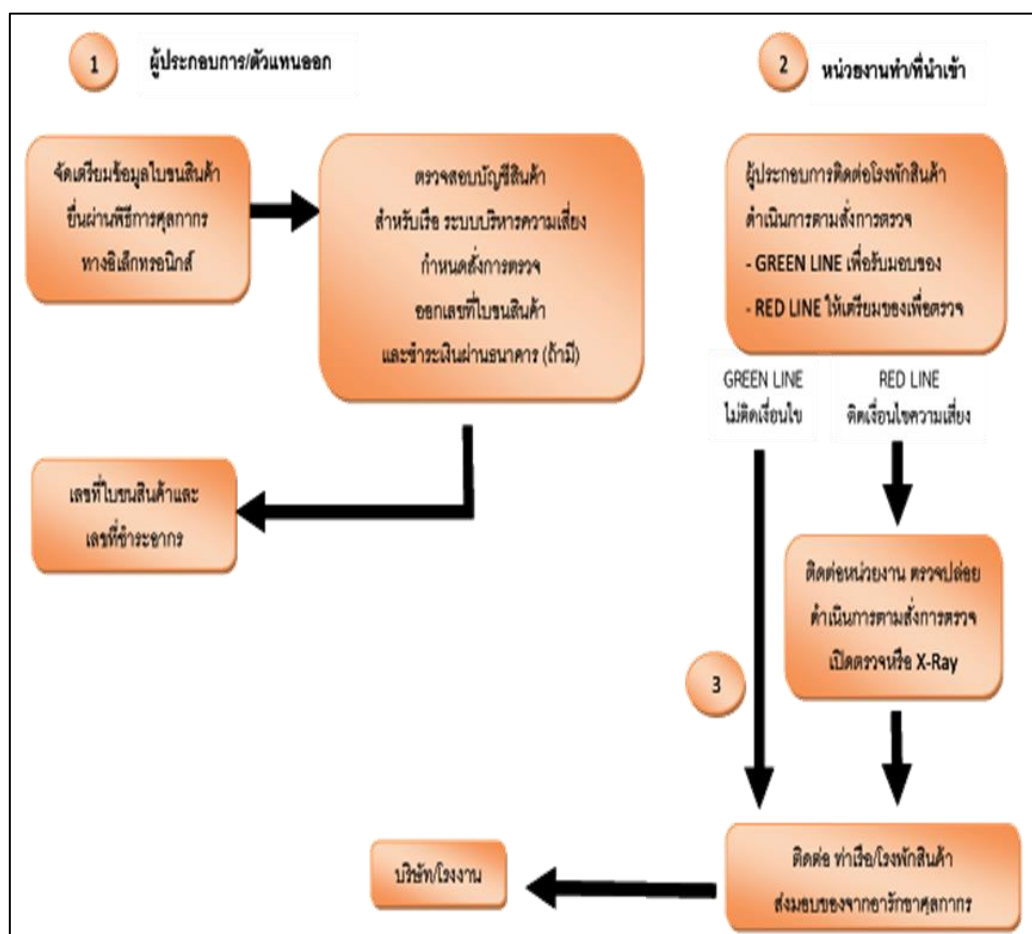
3. ผู้นำของเข้านำใบขนสินค้าพร้อมใบเสร็จเสียภาษีอากร เอกสาร Deliver Order (D/O) ไปดำเนินการตรวจปล่อยสินค้าในท่าเรือและขนถ่ายสินค้านำเข้ามาที่โกดังหรือโรงงาน หรือบริษัท

4. ผู้นำเข้าหรือตัวแทนฯ จะต้องทำการจัดเก็บข้อมูลบัญชีราคาสินค้าในรูปแบบของสื่อคอมพิวเตอร์เป็นเวลาไม่น้อย 6 เดือน เพื่อใช้สำหรับการตรวจสอบใบขนสินค้าหลังการตรวจปล่อย โดยให้สามารถจัดพิมพ์เป็นรายงานเมื่อกรมศุลกากรร้องขอ ดังนี้

- IMPORT/EXPORT INVOICE LIST BY DECLARATION ITEM

- IMPORT/EXPORT INVOICE LIST BY INVOICE ITEM

- IMPORT/EXPORT INVOICE LIST



ภาพที่ 3.3 กระบวนการนำเข้าทางอิเล็กทรอนิกส์

2.3 พิธีการศุลกากรนำเข้าทางอากาศ การปฏิบัติพิธีการศุลกากรในปัจจุบันผู้นำของเข้าหรือตัวแทนสามารถจัดทำใบขนสินค้าขาเข้า ผ่านวิธีการรูปแบบอิเล็กทรอนิกส์แทนการจัดทำ ยื่น ส่ง รับเอกสาร และการลงลายมือชื่อในกระดาษ โดยสามารถส่งข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์พร้อมลงลายมือชื่ออิเล็กทรอนิกส์ (Digital Signature) ตามมาตรฐานที่กรมศุลกากรกำหนด (ebXML/ XML Format) ผ่านบุคคลผู้เป็นสื่อกลางคือผู้ให้บริการรับส่งข้อมูลทางอิเล็กทรอนิกส์ (Value Added Network Services: VANS) เพื่อส่งข้อมูลเข้าสู่ระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากร เมื่อระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากรได้รับข้อมูลแล้ว จะทำการตรวจสอบและตอบรับให้ผู้นำของเข้าหรือตัวแทนทราบผ่านทางอิเล็กทรอนิกส์เช่นเดียวกัน โดยถือเป็นการยื่นเอกสารนั้น ๆ ตามกฎหมายว่าด้วยศุลกากร และกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้องกับการศุลกากรแล้ว

2.3.1 ช่องทางการส่งข้อมูลใบขนสินค้าขาเข้าในระบบ e - Import มี 4 ช่องทางดังนี้

1. ผู้นำของเข้าส่งข้อมูลใบขนสินค้าขาเข้าด้วยตนเอง
2. ผู้นำของเข้ามอบหมายให้ตัวแทนออกของ (Customs Broker) เป็นผู้ส่งข้อมูล
3. ผู้นำของเข้าใช้บริการเคาน์เตอร์บริการ (Service Counter) ในการส่งข้อมูล
4. ผู้นำของเข้ายื่นแบบบันทึกข้อมูลใบขนสินค้าขาเข้า ณ จุดบริการศุลกากรส่วนบริการศุลกากร 1 ชั้น 1 อาคาร BC-1

โดยผู้นำของเข้าสามารถชำระค่าอากรศุลกากร ภาษีมูลค่าเพิ่ม ภาษีสรรพสามิต ภาษีเพื่อมหาดไทย และภาษีอากรอื่น ผ่านทางธนาคารในระบบอิเล็กทรอนิกส์ หรือติดต่อขอชำระได้ที่ ฝ่ายบัญชีอากร ชั้น 2 อาคาร BC-1 ในเวลาราชการ หรือ ติดต่อที่ อาคารตรวจสินค้าขาออก (CE) สำหรับนอกเวลาราชการ

2.3.2 ขั้นตอนการส่งข้อมูลใบขนสินค้าขาเข้าในระบบ e - Import

ผู้นำของเข้าจะจัดทำข้อมูลใบขนสินค้าขาเข้าตามมาตรฐานที่ศุลกากรกำหนด แล้วส่งข้อมูลทางอิเล็กทรอนิกส์เข้าสู่ระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากร เมื่อระบบฯ ได้รับข้อมูลบัญชีสินค้าสำหรับอากาศยาน (Manifest) วันนำเข้าจริง (Actual Arrival Date) และใบตราส่งสินค้าทางอากาศยาน (House Air Waybill: HAWB) จากตัวแทนอากาศยานแล้ว จะทำการตรวจสอบข้อมูลใบขนสินค้าขาเข้าถึงความถูกต้องเบื้องต้นกับแฟ้มข้อมูลอ้างอิง (Reference File) ระบบ Profile และแฟ้มข้อมูลการอนุมัติ/อนุญาตตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง หากข้อมูลถูกต้องระบบฯ จะทำการจับคู่ Manifest กับข้อมูลใบขนสินค้าขาเข้าที่ได้ส่งเข้ามาในระบบฯ เพื่อการตอบกลับเลขที่ใบขนสินค้าขาเข้า โดยจะมีการดำเนินงาน ดังนี้

1. กรณีระบบฯ ได้ตรวจสอบข้อมูลดังกล่าวกับข้อมูลในใบขนสินค้าขาเข้าแล้วถูกต้องตรงกัน ระบบฯ จะตอบกลับเลขที่ใบขนสินค้าขาเข้าให้กับผู้ส่งข้อมูลโดยอัตโนมัติ
2. หากตรวจสอบแล้วพบว่าข้อมูล Manifest ไม่ถูกต้องตรงกันกับข้อมูลใบขนสินค้าขาเข้าระบบฯ จะไม่ออกเลขที่ใบขนสินค้าให้ แต่จะตอบรหัสข้อผิดพลาดกลับไปให้ผู้ส่งข้อมูลว่า "ยังไม่พบข้อมูลบัญชีสินค้า" ผู้นำของเข้าต้องแก้ไขข้อมูลและส่งข้อมูลการแก้ไขข้อมูลในใบขนสินค้าขาเข้า (Version) เข้าสู่ระบบฯ อีกครั้ง ผู้นำของเข้าจะต้องทำการตรวจสอบและทำการแก้ไขข้อมูลในใบขนสินค้าขาเข้า หรือแจ้งตัวแทนอากาศยาน เพื่อให้แก้ไขข้อมูลในใบตราส่งสินค้า (Air Waybill) แล้วส่งข้อมูลการแก้ไขไปยังระบบฯ อีกครั้งเพื่อให้มีการตัดบัญชีกับ Manifest ได้

2.3.3 การรับของจากอารักขาศุลกากรในระบบ e - Import

1. หลักการทั่วไปในการรับของนำเข้าออกจากอารักขาศุลกากร ของที่นำเข้ามาในราชอาณาจักรและได้ปล่อยออกจากอารักขาของศุลกากรแล้ว
 - ให้ถือว่า มี ชนิด คุณภาพ ปริมาณ น้ำหนัก ราคา หรือเกี่ยวกับอัตราอากรถูกต้อง ตรงตามที่ผู้นำของเข้าได้ส่งข้อมูลเข้าสู่ระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากร

- ก่อนการรับมอบของไปจากคลังสินค้า TG หรือ BFS ให้ผู้นำของเข้าดำเนินการในกระบวนการทางศุลกากรให้ครบถ้วน

- ผู้นำของเข้าต้องตรวจสอบของที่นำเข้าให้ตรงตามข้อมูลใบขนสินค้าขาเข้าที่ส่งเข้าสู่ระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากร

2. การรับของจากอารักขาศุลกากรในระบบ e - Import

กรณีใบขนสินค้าขาเข้าต้องการตรวจให้ยกเว้นการตรวจ (Green Line)

- ให้ผู้นำของเข้าติดต่อขอรับของจากคลังสินค้า TG หรือ BFS (ใบขนสินค้ามีสถานะ 0309) เมื่อคลังสินค้าพิมพ์ใบสั่งปล่อย (Customs Permit) ระบบฯ จะปรับสถานะใบขนสินค้าฉบับนั้นเป็น 0409

- กรณีของที่นำเข้าต้องมีการอนุมัติ/อนุญาต ตามกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้องกับการศุลกากร หรือเอกสารเพื่อประกอบการใช้สิทธิพิเศษทางภาษีอากร

1) หากหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องกับการศุลกากร อาทิ สำนักงานคณะกรรมการอาหารและยา (อย.) กรมประมง กรมปศุสัตว์ กรมวิชาการเกษตร เป็นต้น ขอทำการตรวจสอบของก่อนการนำของออกจากอารักขาของศุลกากร ให้ผู้นำของเข้าติดต่อขอรับของดังกล่าวเพื่อำของออกจากคลังสินค้า TG หรือ BFS มาให้เจ้าหน้าที่สังกัดหน่วยงานที่มีอำนาจตามกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้อง ตรวจสอบ ณ สถานที่ตรวจสินค้า หรือคลังสินค้าหรือที่อื่นใดที่หน่วยงานดังกล่าวเห็นชอบ

2) ให้ผู้นำของเข้าพิมพ์หรือเขียนเลขที่ใบขนสินค้าที่มุมบนด้านขวาของเอกสารการอนุมัติ/อนุญาต ตามกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้องกับการศุลกากร หรือเอกสารเพื่อประกอบการใช้สิทธิพิเศษทางภาษีอากร

3) ยื่นเอกสารต่อเจ้าหน้าที่ศุลกากรที่ได้รับมอบหมายของฝ่ายบริการศุลกากร ก่อนการติดต่อขอรับของออกจากคลังสินค้า

4) หน่วยบริการศุลกากรจะจัดทำทะเบียนรับเอกสารดังกล่าวไว้และตรวจสอบความครบถ้วนของเอกสาร แต่จะไม่ตรวจสอบความถูกต้องของเอกสารกับข้อมูลรายละเอียดของใบขนสินค้าขาเข้า

5) ส่งมอบเอกสารดังกล่าวภายใน 3 วันทำการ ให้หน่วยงานทบทวนหลังการตรวจปล่อยเป็นผู้ดำเนินการต่อไป

กรณีใบขนสินค้าขาเข้าต้องการตรวจ "ตรวจสอบพิกัด ราคา และ ของ (Red line)"

- ให้ผู้นำของเข้าติดต่อคลังสินค้า TG หรือ BFS เพื่อเตรียมของให้ตรวจสอบ (ใบขนสินค้ามีสถานะ 0301) คลังสินค้าจะส่งข้อมูลเตรียมของเพื่อตรวจสอบมายังระบบฯ หลังจากนั้นระบบฯ จะกำหนดชื่อเจ้าหน้าที่ศุลกากรผู้รับผิดชอบตรวจปล่อยโดยอัตโนมัติ

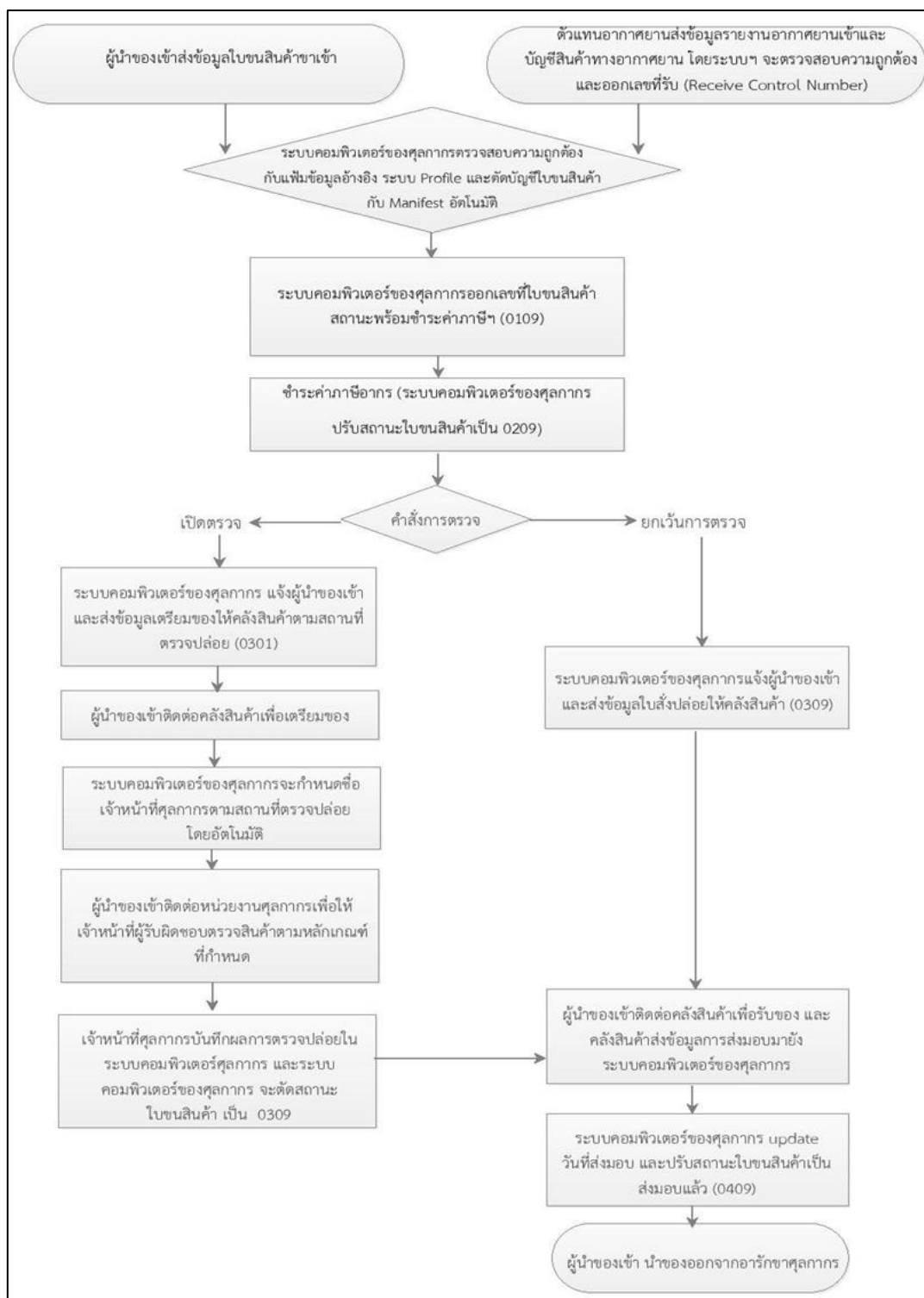
1) ผู้นำของเข้าต้องจัดเตรียมเอกสารประกอบข้อมูลใบขนสินค้าขาเข้า อาทิ ใบตราส่งสินค้าทางอากาศยาน (Air Waybill) บัญชีราคาสินค้า (Invoice) ใบอนุญาตหรือเอกสารประกอบการใช้สิทธิประโยชน์ทางภาษีอากร หรือรายละเอียดของสินค้า เป็นต้น เพื่อให้เจ้าหน้าที่ศุลกากรผู้ได้รับมอบหมายตรวจสอบพิกัด ราคา และของ ตามหลักเกณฑ์เรื่องการกำหนดพิกัดอัตราศุลกากร การกำหนดราคาศุลกากร และหลักเกณฑ์การตรวจปล่อยสินค้า

2) กรณีของที่นำเข้าต้องได้รับ อนุมัติ/อนุญาต ตามกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้องกับการศุลกากร หรือมีเอกสารเพื่อประกอบการใช้สิทธิพิเศษทางภาษีอากร ให้ผู้นำของเข้า พิมพ์หรือเขียนเลขที่ใบขนสินค้าที่มุมบนด้านขวาของเอกสารการอนุมัติ/อนุญาต ตามกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้องกับการศุลกากร หรือเอกสารเพื่อประกอบการใช้สิทธิพิเศษทางภาษีอากร และยื่นเอกสารดังกล่าวต่อเจ้าหน้าที่ศุลกากรผู้ได้รับมอบหมาย เพื่อใช้เป็นเอกสารประกอบการตรวจปล่อย และยื่นเอกสารดังกล่าวเพื่อการลงทะเบียนรับเอกสารต่อไป

- ในกรณีหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องกับการศุลกากร ขอทำการตรวจสอบของก่อนการตรวจปล่อยสินค้าออกจากอารักขาศุลกากร ให้ผู้นำของเข้านำของ มาให้เจ้าหน้าที่ของหน่วยงานที่มีอำนาจตามกฎหมายอื่นตรวจสอบให้แล้วเสร็จ

3. ให้ผู้นำของเข้าหรือตัวแทน ตรวจสอบชื่อเจ้าหน้าที่ศุลกากรผู้ตรวจปล่อย ที่หัวหน้างานตรวจสินค้า หรือผู้ที่ได้รับมอบหมาย

4. เจ้าหน้าที่ศุลกากรผู้ได้รับมอบหมาย ตรวจสอบพิกัด ราคา และของ หากไม่พบความผิด เจ้าหน้าที่จะบันทึกผลการตรวจในระบบฯ ซึ่งจะตอบกลับให้คลังสินค้า ทราบถึงการตรวจปล่อยสินค้าออกจากอารักขาศุลกากรแล้ว เพื่อให้ผู้นำของเข้าหรือตัวแทนติดต่อรับของกับคลังสินค้า TG หรือ BFS ต่อไป (ใบขนฯมีสถานะ 0309 และเมื่อคลังสินค้าส่งพิมพ์ Customs Permit ระบบฯ จะปรับสถานะใบขนฯเป็น 0409



ภาพที่ 3.4 แผนภูมิกระบวนการนำเข้าทางอากาศ

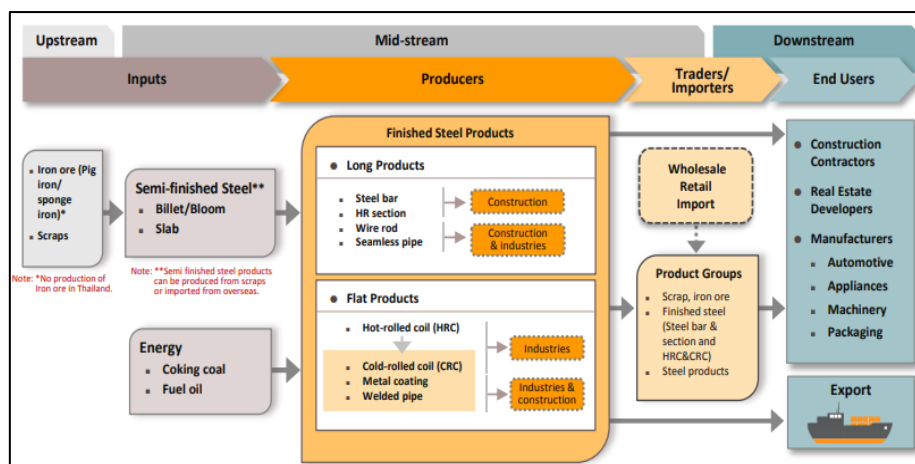
3. อุตสาหกรรมหลักในประเทศไทย

หลักจัดเป็นโลหะพื้นฐานที่จำเป็นต่อการใช้งานในธุรกิจต่อเนื่องที่หลากหลาย ได้แก่ ก่อสร้าง ยานยนต์ เครื่องใช้ไฟฟ้า และบรรจุภัณฑ์ ซึ่งล้วนเป็นธุรกิจที่สำคัญต่อระบบเศรษฐกิจ โครงสร้างของอุตสาหกรรมหลักสามารถจำแนกตามสายการผลิตได้ 3 กลุ่ม ดังนี้

อุตสาหกรรมเหล็กต้นน้ำ (Upstream) เป็นส่วนแรกของห่วงโซ่อุปทานอุตสาหกรรมเหล็ก ซึ่งจะมีการผลิตเหล็กขั้นต้น (Raw steel products) โดยมีขั้นตอนการผลิตเริ่มจากการแต่งแร่ด้วยการนำสินแร่เหล็ก (Iron ore) มาบดก่อนเข้าสู่กระบวนการถลุงเพื่อแปรสภาพแร่เหล็กให้มีความบริสุทธิ์มากขึ้น เรียกว่า “เหล็กดิบ (Iron)” ซึ่งเป็นวัตถุดิบหลักสำหรับใช้ในอุตสาหกรรมการผลิตเหล็กกลางน้ำและปลายน้ำต่อ โดยทั่วไปเหล็กดิบมี 2 ประเภท คือ เหล็กถลุง (Pig iron) ซึ่งเป็นเหล็กที่ถลุงในสถานะของเหลว และเหล็กพูน (Sponge iron) ซึ่งเป็นเหล็กที่ถลุงในสถานะของแข็ง แต่ถ้าประเทศใดไม่มีแร่เหล็กสามารถใช้เศษเหล็ก (Scrap) ทดแทนเหล็กดิบได้สำหรับการตั้งโรงถลุงเหล็กในประเทศไทย นอกจากนี้ก็กระแสด้านจากสังคมที่คำนึงถึงผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมและสุขภาพแล้ว ยังต้องใช้เงินลงทุนสูงซึ่งมักไม่คุ้มทุน จึงไม่มีการผลิตเหล็กต้นน้ำในไทย และจำเป็นต้องนำเข้าเหล็กดิบจากต่างประเทศ ทั้งในรูปของเหล็กดิบและเหล็กกึ่งสำเร็จรูป

อุตสาหกรรมเหล็กกลางน้ำ (Midstream) เป็นขั้นตอนของการหลอมเหล็กดิบ (เหล็กถลุง/เหล็กพูน) หรือเศษเหล็ก โดยผ่านกระบวนการหลอมที่อุณหภูมิสูง (ประมาณ 1,600 °C) แล้วจึงนำมาผสมกับสารเคมีต่าง ๆ เช่น คาร์บอน และโครเมียม เพื่อให้มีคุณสมบัติตามต้องการ โดยมีสิ่งเจือปนที่เป็นสารประกอบออกไซด์ถูกแยกออกมาจากการหลอมเรียกว่า “Slag” ทำให้ได้ผลลัพธ์คือ “เหล็กกล้า (Steel)” ซึ่งจัดอยู่ในประเภทเหล็กขั้นกลางหรือเหล็กกึ่งสำเร็จรูป (Semi-finished steel products) ทั้งนี้ เหล็กกล้าแบ่งออกเป็น 3 ประเภทคือ เหล็กแท่งใหญ่ (Bloom beam) เหล็กแท่งยาว (Billet) และเหล็กแท่งแบน (Slab) ซึ่งทั้ง 3 ประเภทมีความแตกต่างด้านรูปร่างและความหนาแน่น แต่โดยทั่วไปมักใช้เหล็กแท่งยาวและเหล็กแท่งแบนเพื่อนำไปผลิตเหล็กขั้นปลายต่อ

อุตสาหกรรมเหล็กปลายน้ำ (Downstream) เป็นขั้นตอนของการแปรรูปเหล็กกึ่งสำเร็จรูปให้เป็นเหล็กขั้นปลายหรือเหล็กสำเร็จรูป (Finished steel products) ผ่านกระบวนการรีดร้อน รีดเย็น เคลือบผิว ตีเหล็กขึ้นรูป และหล่อเหล็ก โดยเหล็กสำเร็จรูปที่สำคัญ ได้แก่ เหล็กแผ่นรีดร้อน/รีดเย็น เหล็กแผ่นเคลือบ เหล็กเส้น และเหล็กโครงสร้างรูปพรรณต่าง ๆ เช่น เหล็กตัวซี และเหล็กตัวเอช ทั้งนี้การผลิตเหล็กสำเร็จรูปของไทยส่วนมากใช้วัตถุดิบเหล็กกึ่งสำเร็จรูปที่หลอมจากเศษเหล็ก (Scrap) เพราะมีต้นทุนต่ำซึ่งสามารถนำไปใช้ในอุตสาหกรรมต่อเนื่องที่ต้องการเหล็กวัตถุดิบคุณภาพไม่สูง เช่น ก่อสร้าง และบรรจุภัณฑ์สินค้าทั่วไป อย่างไรก็ตาม ผู้ผลิตส่วนหนึ่งจำเป็นต้องนำเข้าเหล็กกึ่งสำเร็จรูปที่หลอมจากเหล็กดิบ (Iron) จากต่างประเทศมาใช้เป็นวัตถุดิบเพื่อผลิตเหล็กสำเร็จรูปที่มีคุณภาพสูง หรือเหล็กเกรดพิเศษป้อนให้แก่อุตสาหกรรมที่มีความซับซ้อนเชิงโครงสร้างการผลิต อาทิ ยานยนต์ เครื่องใช้ไฟฟ้า และบรรจุภัณฑ์สินค้าเฉพาะอย่าง เช่น ปีโตรเคมี เป็นต้น



ภาพที่ 3.5 โครงสร้างห่วงโซ่อุปทานของอุตสาหกรรมเหล็กในประเทศไทย

หากจำแนกผลิตภัณฑ์เหล็กในไทยตามประเภทของเหล็กสำเร็จรูปที่นำมาใช้เป็นวัตถุดิบ สามารถแบ่งออกเป็น 2 กลุ่มได้แก่

1) เหล็กทรงยาว (Long products) ประกอบด้วย เหล็กแท่งใหญ่และเหล็กแท่งยาว ซึ่งเป็นเหล็กสำเร็จรูป และผลิตภัณฑ์เหล็กที่ทำจากเหล็กทั้งสองประเภทนี้ เช่น เหล็กเส้น และเหล็กหลอด โดยผู้ผลิตเหล็กทรงยาวแบ่งออกเป็นกลุ่มที่มีเตาหลอมและกลุ่มที่ไม่มีเตาหลอม กลุ่มผู้ผลิตเหล็กที่มีเตาหลอมได้เปรียบด้านต้นทุนการผลิตที่ต่ำกว่า ทั้งนี้ผลิตภัณฑ์เหล็กทรงยาวส่วนมากถูกใช้ในภาคก่อสร้าง

2) เหล็กทรงแบน (Flat products) ประกอบด้วย เหล็กแท่งแบนซึ่งเป็นเหล็กชั้นกลาง และผลิตภัณฑ์เหล็กที่แปรรูปจากเหล็กแท่งแบน เช่น เหล็กแผ่นรีดร้อนและเหล็กแผ่นรีดเย็น ซึ่งอยู่ในรูปของเหล็กแผ่น (Plates) และเหล็กม้วน (Coils) ทั้งนี้ผลิตภัณฑ์เหล็กทรงแบนส่วนใหญ่ถูกใช้เป็นชิ้นส่วน ส่วนประกอบของยานยนต์ เครื่องใช้ไฟฟ้า และเครื่องจักร

ผู้ประกอบการของอุตสาหกรรมเหล็กในไทยโดยส่วนใหญ่เป็นผู้ประกอบการขนาดกลางและเล็กประมาณ 60% ของจำนวนผู้ประกอบการทั้งหมดที่เหลือเป็นรายใหญ่ ซึ่งส่วนมากเป็นทั้งผู้ผลิตและผู้ค้าเหล็กที่ผลิตและจำหน่ายผลิตภัณฑ์เหล็กแท่งยาว/แท่งแบน รวมถึงเหล็กชั้นกลางที่เกี่ยวข้องหลายประเภทเพื่อกระจายความเสี่ยงและเกิดการประหยัดต่อขนาด โดยมีรายละเอียดดังนี้

ผู้ผลิตเหล็ก ส่วนมากผลิตเหล็กหลายประเภท แต่มักเน้นผลิตสินค้าบางรายการที่มีความถนัด แบ่งออกเป็น

- 1) กลุ่มที่เน้นผลิตเหล็กแท่งยาวและเหล็กแท่งแบน (ส่วนมากเป็นรายใหญ่ที่มักต้องอาศัยการผลิตเหล็กปลายน้ำ)
- 2) กลุ่มที่เน้นผลิตเหล็กเส้น/เหล็ก โครงสร้างรูปพรรณ
- 3) กลุ่มที่เน้นผลิตเหล็กแผ่นรีดร้อน/รีดเย็น

4) กลุ่มที่เน้นผลิตท่อเหล็ก

โดยสายการผลิตของไทยส่วนใหญ่เน้นผลิตเหล็กทรงยาว ผู้ผลิตที่มีเตาหลอมมักใช้วัตถุดิบส่วนใหญ่เป็นเศษเหล็กมาหลอมเอง ทำให้มีต้นทุนวัตถุดิบต่ำ (47.1% ของต้นทุนรวม) ขณะที่ผู้ผลิตที่ไม่มีเตาหลอมจำเป็นต้องสั่งซื้อวัตถุดิบเหล็กจะมีต้นทุนวัตถุดิบสูงกว่า (มีสัดส่วนประมาณ 81.3% ของต้นทุนรวม) ต่อมาระยะหลังผู้ผลิตเผชิญกับการแข่งขันทางด้านราคากับสินค้านำเข้าที่มีราคาถูก ส่งผลให้ผู้ผลิตบางรายต้องเลิกกิจการ

Rank	Company	Share (%)	Products
1	Millcon Steel	5.4	Steel bar & structure
2	MC Metal Service ASIA	4.8	Steel sheets, coils
3	Sahaviriya (SSI)	4.6	Slab, HRC and steel products
4	Tata Steel (Tata)	4.5	Steel bars and wire rod
5	NS Bluescope (Thailand)	3.2	Coated steel sheets
6	TMT-Thai Metal Trade	2.9	Structure steels
7	UNITED COIL CENTER	2.8	Vehicle steels
8	G J Steel	2.7	Structural, pipes and automotive
9	G Steel	2.4	HRC
10	Danieli Thailand	2.1	Steel products (flat and long)

ตารางที่ 3.3 10 ผู้ผลิตเหล็กรายใหญ่ที่สุด

ผู้ค้านำเข้าเหล็ก แบ่งออกเป็น 3 กลุ่มได้แก่

- 1) กลุ่มผู้ค้าเศษเหล็กและแร่โลหะ (จำหน่ายแร่โลหะและโลหะประเภทอื่น)
- 2) กลุ่มผู้ค้าเหล็กสำเร็จรูป เช่น เหล็กเส้นและเหล็กแผ่นรีดร้อน/รีดเย็น
- 3) กลุ่มผู้ค้าผลิตภัณฑ์ที่ทำจากเหล็ก (Steel products) อาทิ ตะปู น็อต ซึ่งเป็นกลุ่มที่มีจำนวนผู้ประกอบการมากที่สุด

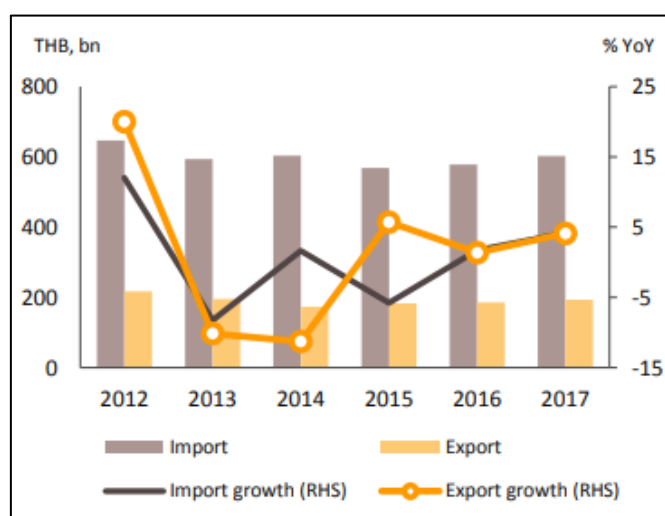
มีจำนวนผู้ประกอบการมากที่สุด

ทั้งนี้ในส่วนของกลุ่มผู้ค้านำเข้าเหล็กมาจำหน่ายส่วนใหญ่สั่งซื้อมาจากจีน โดยมากเป็นเหล็กที่ใช้ในภาคก่อสร้างซึ่งมีราคาถูก เนื่องจากจีนผลิตปริมาณมากทำให้เกิดการประหยัคต่อขนาด (แต่คุณภาพของเหล็กจากจีนส่วนใหญ่จะต่ำกว่าเหล็กที่ผลิตในไทย) ขณะที่ประเภทของเหล็กที่ต้องใช้เทคโนโลยีการผลิตขั้นสูง เช่น เหล็กแผ่นที่นำมาใช้เป็นชิ้นส่วนยานยนต์ ไทยยังมีศักยภาพในการผลิตต่ำ

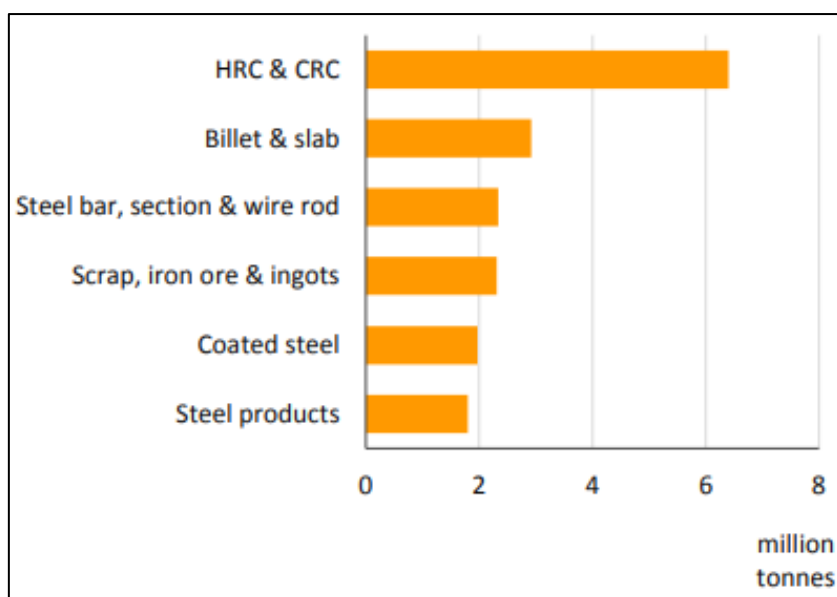
Rank	Company	Share (%)	Products
1	Posco Group	4.0	Steel sheets and parts
2	CS. Metal	3.4	Steel sheets and coils
3	Insight Steel	2.5	Steel bar
4	Hanwa Steel	1.9	Scraps, Steels
5	Central Metal	1.9	Prefabricate steels
6	S.C. Steel	1.4	Metal sheets and prefabricated steels
7	JNP Engineering and Supply	0.9	Metal sheets and hard wares
8	N.H.K Steel	0.6	Steel sheets
9	Siam Paiboon Steel	0.6	Steel pipes and hard wares
10	Thai Steel Import	0.4	Steel sheets

ตารางที่ 3.4 10 ผู้ค้าเหล็กรายใหญ่ที่สุด

ไทยเป็นประเทศที่นำเข้าผลิตภัณฑ์เหล็กมากกว่าการส่งออก โดยโครงสร้างการนำเข้าเหล็กไทย มีรายละเอียดดังนี้ การนำเข้าเหล็กขาว 12 ล้านตัน ส่วนมากเป็นเหล็กชั้นกลางที่นำไปใช้ผลิตต่อเป็นเหล็กสำเร็จรูป ช่วงปี 2556-2560 ไทยนำเข้าเหล็กทรงยาว (Long products) และเหล็กทรงแบน (Flat products) ปริมาณเฉลี่ย 3.0 และ 8.9 ล้านตันต่อปีตามลำดับ หากจำแนกตามประเภทของผลิตภัณฑ์เหล็ก พบว่าสินค้าที่นำเข้ามากที่สุด 5 อันดับแรก ได้แก่ เหล็กแท่งยาว/เหล็กแท่งแบน เหล็กแผ่นรีดร้อน/รีดเย็น เหล็กแผ่นเคลือบ เหล็กเส้น/เหล็กโครงสร้างรูปพรรณ และเศษเหล็ก ประเทศคู่ค้าที่ไทยนำเข้าเหล็กมากที่สุดคือ จีนและญี่ปุ่น



ภาพที่ 3.6 การนำเข้าและส่งออกอุตสาหกรรมเหล็กไทย



ภาพที่ 3.7 การนำเข้าเหล็กในปี 2560

โดยการนำเข้าจากจีนส่วนใหญ่เป็นกลุ่มเหล็กทรงยาว เช่น เหล็กเส้น เนื่องจากราคาต่ำกว่าในไทย ขณะที่สินค้าเหล็กที่นำเข้าจากญี่ปุ่นมักเป็นกลุ่มเหล็กทรงแบน เช่น เหล็กแผ่น รีดร้อน/รีดเย็น เนื่องจากอุตสาหกรรมต่อเนื่องที่ใช้เหล็กประเภทนี้ เช่น ยานยนต์และชิ้นส่วน โดยส่วนใหญ่เป็นของนักลงทุนญี่ปุ่นและจำเป็นต้องใช้เหล็กเกรดพิเศษ ซึ่งเหล็กที่ผลิตในไทยส่วนมากยังมีคุณภาพไม่ถึงระดับมาตรฐานที่บริษัทต่างชาติดำหนด

No	Billet & slab	HRC & CRC	Steel bar, section & wire rod	Coated steel	Scrap, iron ore & ingot	Steel products
1	Iran (40%)	Japan (60%)	China (46%)	China (38%)	USA (26%)	China (32%)
2	Russia (15%)	Korea (15%)	Japan (27%)	Japan (25%)	China (15%)	Japan (26%)
3	Japan (13%)	China (13%)	Korea (13%)	Korea (21%)	Australia (6%)	Malaysia (6%)
4	China (6%)	Taiwan (3%)	Taiwan (6%)	Taiwan (8%)	Brazil (4%)	Taiwan (5%)
5	UAE (6%)	Australia (2%)	Vietnam (3%)	Vietnam (3%)	Philippines (3%)	Korea (5%)

ตารางที่ 3.5 5 อันดับประเทศที่ไทยนำเข้าเหล็กในปี 2560

การกำกับดูแลสินค้าหลักของกรมการค้าภายใน

อุตสาหกรรมหลักของไทยมีความสามารถในการผลิตเพื่อทดแทนการนำเข้าได้ในระดับหนึ่ง อย่างไรก็ตาม การที่ต้องพึ่งพาการนำเข้าหลักขั้นต้นจากต่างประเทศ จึงทำให้ต้นทุนการผลิตสูง เมื่อเทียบกับประเทศอื่น ๆ ที่มีวัตถุดิบภายในประเทศ ในปัจจุบันที่ราคาและปริมาณความต้องการผลิตภัณฑ์หลักในประเทศไทยได้เพิ่มสูงขึ้นอย่างรวดเร็ว มีสาเหตุจากหลายองค์ประกอบ คือ ราคาและปริมาณการใช้หลักในตลาดโลก และค่าขนส่งทางเรือได้เพิ่มสูงขึ้นภาวะเศรษฐกิจโดยรวมของประเทศดีขึ้น และนโยบายของภาครัฐที่สนับสนุนให้มีการก่อสร้างอสังหาริมทรัพย์ ประกอบกับเป็นช่วงฤดูแล้งเอื้ออำนวยให้เกิดการก่อสร้างมากขึ้น

จากสถานการณ์ดังกล่าว ก่อให้เกิดผลกระทบต่อผู้เกี่ยวข้องอย่างกว้างขวาง โดยเฉพาะ ผู้บริโภค กรมการค้าภายใน กระทรวงพาณิชย์ ในฐานะเป็นหน่วยงานภาครัฐที่มีภารกิจสำคัญในการกำกับดูแลการค้าในประเทศให้ดำเนินไปอย่างเสรีและเป็นธรรม ได้กำกับดูแลให้สินค้าหลักมีราคาจำหน่ายสอดคล้องกับต้นทุนที่เพิ่มขึ้นจริง รวมทั้งให้มีสินค้าเพียงพอต่อความต้องการ ไม่ให้เกิดการกักตุนสินค้า ซึ่งนอกจากติดตามสถานการณ์ความเคลื่อนไหวของสินค้าหลักอย่างใกล้ชิดแล้ว ได้กำหนดมาตรการดูแลเพิ่มเติมในช่วงที่เกิดภาวะดังเครียด ดังนี้

1. กำหนดให้สินค้าหลักแผ่น เหล็กเส้น และเหล็กโครงสร้างรูปพรรณ เป็นสินค้าควบคุม ตามประกาศคณะกรรมการกลางว่าด้วยราคาสินค้าและบริการ เรื่อง การกำหนดสินค้าและบริการควบคุม ลงวันที่ 9 มีนาคม 2547

2. กำหนดให้ผู้จำหน่ายแสดงราคาจำหน่ายปลีกสินค้าหลักแผ่น เหล็กเส้น และเหล็กโครงสร้างรูปพรรณ โดยให้แสดงราคาจำหน่ายต่อหน่วยในลักษณะที่เห็นได้ชัดเจน และเปิดเผย สามารถอ่านได้โดยง่าย ตามประกาศคณะกรรมการกลางว่าด้วยราคาสินค้าและบริการ เรื่อง การแสดงราคาสินค้าและค่าบริการ ลงวันที่ 16 มีนาคม 2547

3. กำหนดให้สินค้าหลักแผ่น เหล็กเส้น และเหล็กโครงสร้างรูปพรรณ เป็นหนึ่งในรายการสินค้า 73 รายการ ที่ติดตามดูแลอย่างใกล้ชิดและต่อเนื่อง ทั้งนี้ การกำกับดูแลจะปรับเปลี่ยนให้เหมาะสมสอดคล้องกับสถานการณ์เป็นประจำทุกเดือน

4. กำหนดให้ผู้ประกอบการเหล็กแผ่น เหล็กเส้น และเหล็กโครงสร้างรูปพรรณ แจ้ง ข้อมูลแก่กรมการค้าภายใน กระทรวงพาณิชย์ เพื่อเป็นการควบคุมดูแลราคาและปริมาณสินค้าหลัก ดังนี้

4.1 สินค้าหลักแผ่น ได้แก่ เหล็กแผ่นรีดร้อนชนิดม้วน ชนิดแผ่น เหล็กแผ่น รีดเย็นชนิดม้วน เหล็กแผ่นเคลือบสังกะสีแบบจุ่มร้อน เหล็กกล้าแผ่น ไม่เป็นสนิมรีดเย็นชนิดม้วน เป็นต้น ได้กำหนดมาตรการให้

4.1.1 ผู้มีหน้าที่แจ้ง ประกอบด้วย ผู้ผลิต ผู้นำเข้าเพื่อจำหน่าย ผู้จำหน่ายที่มีปริมาณการจำหน่ายในแต่ละเดือนตั้งแต่ 1,000 ตันขึ้นไป

4.1.2 รายการที่แจ้ง ประกอบด้วย

(1) ชื่อประเภทสินค้า ต้นทุนการผลิต ต้นทุนการนำเข้า ต้นทุนการจำหน่าย ค่าใช้จ่าย ราคาจำหน่าย และราคาซื้อ โดยเมื่อมีการเปลี่ยนแปลงราคาจำหน่าย ต้องแจ้งให้กรรมการค้าภายในทราบล่วงหน้าไม่น้อยกว่า 15 วัน ก่อนนำสินค้าออกจำหน่าย

(2) ปริมาณการผลิต ปริมาณการนำเข้า ปริมาณการจัดจำหน่าย ปริมาณการซื้อ ปริมาณสินค้าคงเหลือทุกชนิด ทุกขนาด สถานที่เก็บสินค้าคงเหลือ รายชื่อและที่อยู่ของผู้ซื้อที่มีปริมาณการซื้อครั้งละตั้งแต่ 10 ตันขึ้นไป พร้อมราคาจำหน่ายให้แก่ผู้ซื้อแต่ละราย โดยให้แจ้งเป็นประจำทุกเดือน ภายในวันที่ 7 ของเดือนถัดไป

4.2 สินค้าหลักเส้นและเหล็กโครงสร้างรูปพรรณ ได้แก่ เหล็กเส้นกลม เหล็กแท่ง เหล็กข้ออ้อย เหล็กรูปตัวซี ลวดที่เป็นโครงสร้างรูปพรรณ เช่น เพลา เป็นต้น ได้กำหนดมาตรการให้

4.2.1 ผู้มีหน้าที่แจ้ง ประกอบด้วย ผู้ผลิต ผู้นำเข้าเพื่อจำหน่าย และผู้จำหน่ายที่มีปริมาณการจำหน่ายในแต่ละเดือนตั้งแต่ 100 ตัน และ 1,000 ตันขึ้นไป

4.2.2 รายการที่แจ้ง ประกอบด้วย

(1) ชื่อประเภทสินค้า ต้นทุนการผลิต ต้นทุนการนำเข้า ต้นทุนการจำหน่าย ค่าใช้จ่าย ราคาจำหน่าย และราคาซื้อ โดยเมื่อมีการเปลี่ยนแปลงราคาจำหน่าย ต้องแจ้งให้กรรมการค้าภายในทราบล่วงหน้าไม่น้อยกว่า 7 วัน ก่อนนำสินค้าออกจำหน่าย

(2) ปริมาณการผลิต ปริมาณการนำเข้า ปริมาณการจำหน่าย ปริมาณการซื้อ ปริมาณสินค้าคงเหลือทุกชนิด ทุกขนาด สถานที่เก็บสินค้าคงเหลือ รายชื่อ และที่อยู่ของผู้ซื้อที่มีปริมาณการซื้อครั้งละตั้งแต่ 10 ตัน ขึ้นไป พร้อมราคาจำหน่ายให้แก่ผู้ซื้อแต่ละราย โดยแจ้งเป็นประจำทุกเดือน ภายในวันที่ 7 ของเดือนถัดไป

4.2.3 จัดตั้งคณะอนุกรรมการ พิจารณาราคาเหล็กเส้นและเหล็กโครงสร้างรูปพรรณ ประกอบด้วยผู้แทนจากสถาบันเหล็ก และเหล็กกล้าแห่งประเทศไทย กลุ่มอุตสาหกรรมเหล็ก สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย สมาคมอุตสาหกรรมก่อสร้าง และกรรมการค้าภายใน ซึ่งในเดือนเมษายนนี้คณะอนุกรรมการได้พิจารณากำหนดราคาขายปลีกแนะนำเหล็กเส้นกลมและเหล็กข้ออ้อย ซึ่งเป็นราคาขายระดับชาปปั่ว SR-24, SR-30 และ SR-40 จำนวน 15 รายการ

4. การประกันภัยในการนำเข้าสินค้า

การประกันภัยเพื่อการนำเข้า-ส่งออกมีหลากหลายชนิด และจากการที่การค้าของโลกมีการเติบโตและเปลี่ยนแปลงตลอดเวลา การประกันภัยเพื่อการนำเข้า-ส่งออก ก็พัฒนาเปลี่ยนแปลงตามการค้าและความเสี่ยงที่เกี่ยวข้องกับการค้าและสินค้า โดยการประกันภัยเพื่อการส่งออก แบ่งได้เป็น 2 กลุ่มใหญ่ๆ คือ

การประกันภัยการขนส่งสินค้า (Cargo Insurance) ได้แก่ การประกันภัยทั้งหลายที่บรรเทาภัย หรือความเสี่ยงต่อตัวสินค้าจากอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นระหว่าง และ/หรือ เกิดจากการขนส่ง และการจัดเก็บ หรือพักสินค้าระหว่างการขนส่ง ทั้งระหว่างที่อยู่ภายในประเทศ และภายนอกประเทศไทย

อนึ่ง ความเสี่ยงต่อตัวสินค้า ได้แก่ สินค้าสูญหาย สินค้าเสียหาย เช่น แตกหรือเปียกน้ำ เป็นต้น ทั้งนี้ไม่รวมการเสื่อมสภาพตามปกติของสินค้า

การประกันภัย อื่น ๆ เช่น การประกันสินเชื่อทางการค้า (Trade Credit Insurance) ซึ่งคุ้มครองผู้ส่งออกในกรณีที่ส่งสินค้าไปยังผู้ซื้อ แล้วไม่ได้รับชำระค่าสินค้าของตนจากผู้ซื้อ และการประกันภัยลักษณะอื่นที่ขึ้นอยู่กับสินค้าและความต้องการของผู้ส่งออก ซึ่งการประกันภัยลักษณะนี้มีความหลากหลายจะต้องติดต่อ และให้รายละเอียดกับบริษัทประกันภัยเป็นกรณี เช่น ผู้ส่งออกเป็นห่วงเรื่องสินค้าเดินทางไปไม่ทันฤดูกาลขายสินค้า และอยากทำประกันภัยลักษณะนี้ต้องเป็นการสอบถามและให้บริษัทประกันภัยพิจารณาเป็นกรณีไป

4.1 ขั้นตอนการทำประกันภัย ในกรณีการทำประกันภัยการขนส่งสินค้า ผู้ส่งออกสามารถติดต่อทำประกันภัยผ่านบริษัทชิปปิ้งที่ผู้ส่งออกใช้บริการในการขนส่งสินค้า หรือจะติดต่อบริษัทประกันภัยโดยตรง เพื่อปรึกษาและติดต่อทำประกันภัยก็ได้ โดยข้อมูลที่จะต้องเตรียมไว้เป็นอย่างดี มีดังนี้

- ตัวสินค้าคืออะไร
- มีการบรรจุภัณฑ์อย่างไร
- จุดหมายปลายทางคือที่ใด
- ยานพาหนะที่จะใช้ขนส่งคืออะไร

ทั้งนี้ บริษัทประกันภัยและบริษัทนายหน้าประกันภัยยอมให้ข้อมูลที่ละเอียดและชัดเจน เกี่ยวกับความคุ้มครอง

4.2 การเลือกประเภทประกันภัย การประกันภัยมีความหลากหลายและมีการพัฒนาสินค้าใหม่ ให้สนองความต้องการของผู้ซื้อประกันภัยอยู่ตลอดเวลา แต่หลักการของประกันภัย ยังคงตั้งอยู่บนพื้นฐานของการบรรเทาภัยที่เกิดจากอุบัติเหตุที่สุดิวสัยเท่านั้น จึงทำให้ความคุ้มครองที่ผู้ซื้อบางครั้งอาจจะได้บริษัทประกันภัยไม่สามารถคุ้มครองให้ได้ เช่น ถ้าต้องการให้บริษัทประกันภัยรับประกันว่า ข้าวสารที่ส่งไปขายจะไม่เก่ลงตามวันเวลาที่ผ่านไป ย่อมไม่สามารถทำประกันภัยได้

การประกันภัยแบ่งออกเป็นหลายประเภทและมีรายละเอียดมาก แต่ในส่วนของ การประกันภัยเพื่อการส่งออกนั้น สามารถแบ่งได้เป็น 3 กลุ่มย่อยดังนี้

- การประกันภัยตัวสินค้า คือ การประกันความเสียหาย หรือสูญหายของตัวสินค้าจากอุบัติเหตุ ในระหว่างการขนส่งมีมาตรฐานสากลให้ผู้ขายกับผู้ซื้อ มีความเข้าใจถูกต้อง ตรงกัน

โดยกรมธรรม์ประกันภัยจะระบุความคุ้มครองหลักของตัวสินค้าแบ่งเป็น 3 ลักษณะดังนี้

(1) Institute Cargo Clauses (C)

คุ้มครองความเสียหายหรือสูญเสีย (ไม่ว่าบางส่วนหรือทั้งหมด) เนื่องจากเพลิงไหม้, ระเบิด, เรือเกยตื้น, เรือจมหรือล่ม, ยานพาหนะทางบกพลิกคว่ำหรือตกจากราง, เรือหรือยานพาหนะชนหรือโดนกับวัตถุอื่นใด, การขนส่งสินค้าลงจากเรือ ณ ท่าหลบภัย, ความเสียหายที่เกิดขึ้นกับส่วนรวม, สินค้าถูกโยนทิ้งทะเล

(2) Institute Cargo Clauses (B)

นอกจากความคุ้มครองตาม ICC (C) แล้ว ยังรวมความคุ้มครองถึงแผ่นดินไหว, ภูเขาไฟระเบิด, ไฟฟ้า, สินค้าถูกน้ำทะเลซัดตกเรือไป, น้ำจากแม่น้ำ, ทะเลสาบ หรือน้ำรั่วไหลเข้ามาในเรือ, ในยานพาหนะ ในระหว่างหรือในตู้ลำเลียง หรือในสถานที่เก็บสินค้า, สินค้าทั้งหีบห่อเสียหายโดยสิ้นเชิง เพราะตกจากเรือ หรือเกิดจากการขนขึ้นลงจากเรือหรือยานพาหนะ

(3) Institute Cargo Clauses (A)

ระบุให้ความคุ้มครองความเสียหายจากภัยทุกอย่าง ยกเว้นที่ระบุไว้ในข้อยกเว้น การพิจารณารับประกันภัยของบริษัทประกันภัย

ในกรณีที่บริษัทประกันภัยมาตรฐานแล้ว บริษัทประกันภัยจะพิจารณาจากลักษณะสินค้า บรรจุภัณฑ์ จำนวนเงินเอาประกันภัย พาหนะที่ใช้การขนส่ง เมืองท่าปลายทาง และระหว่างทาง สำหรับการประกันภัยขนส่งสินค้า ส่วนการประกันภัยสินเชื่อกำไรโดยปกติแล้ว ผู้ส่งออกจะต้องแจ้งรายละเอียดต่าง ๆ เกี่ยวกับการค้าของตน เช่น ประเภทธุรกิจ ประเภทสินค้าที่ขาย ประเทศที่ขายสินค้าไปให้ รายชื่อผู้ซื้อสินค้าทุก ๆ ราย ฯลฯ เพื่อผู้รับประกันภัยจะได้นำข้อมูลทั้งหมดไปประมวลและเสนอเงื่อนไขความคุ้มครองกรมธรรม์ วงเงินจำกัดความคุ้มครอง และอัตราเบี้ยประกันภัยที่เหมาะสมแก่ผู้ส่งออก

การกำหนดจำนวนเงินเอาประกันภัย การประกันภัยการขนส่งสินค้า ตามหลักสากลนิยมมักจะกำหนดมูลค่าของสินค้าที่เอาประกันภัยเป็นร้อยละ 110 ของราคาสินค้าที่ซื้อขายกัน ในเงื่อนไขแบบ C.I.F. หรือ C&F ซึ่งการกำหนดจำนวนเงินเอาประกันภัยร้อยละ 10 ที่บวกเข้าไปนั้น เพื่อเป็นค่าใช้จ่ายในการออกของและขนส่งต่อ

การเลือกซื้อความคุ้มครองสำหรับการประกันภัยการขนส่งสินค้าทางทะเลนั้น มีแนวในการขอเอาประกันภัย ดังนี้

1. ควรเลือกเงื่อนไขที่ความคุ้มครองให้เหมาะสมกับประเภทของสินค้า กล่าวคือ สินค้าโดยทั่ว ๆ ไปที่มีการบรรจุหีบห่อ เงื่อนไขความคุ้มครองมักใช้เงื่อนไขแบบมาตรฐานที่เรียกว่า Institute Cargo Clauses ซึ่งมีให้เลือก 3 เงื่อนไขด้วยกัน คือ

- เงื่อนไข “A” สำหรับการคุ้มครองที่กว้างที่สุด
- เงื่อนไข “B” สำหรับการคุ้มครองอุบัติเหตุที่ร้ายแรง เช่น รถคว่ำ เรือคว่ำ เรือชน

กัน เรือเกยตื้น ไฟไหม้ และรวมถึงความเสียหายจากการเปียกน้ำด้วย

- เงื่อนไข “C” ค้ำประกันเฉพาะอุบัติเหตุที่ร้ายแรงเท่านั้น

อย่างไรก็ดี สำหรับสินค้าบางประเภท การเลือกใช้เงื่อนไข Institute Cargo Clauses แบบหนึ่งแบบใดอาจจะไม่เหมาะสม ควรเลือกเงื่อนไขความคุ้มครองที่สร้างขึ้นสำหรับสินค้านั้น ๆ โดยเฉพาะ ซึ่งเรียกรวม ๆ ว่าเงื่อนไขพิเศษ (Trade Clauses) เช่น

- Bulk Oil Clauses สำหรับค้ำประกันน้ำมันที่บรรทุกในเรือบรรทุกน้ำมัน
- Institute Frozen Foods Clauses สำหรับสินค้าที่แช่แข็ง
- Institute Frozen Meat Clauses สำหรับสินค้าที่เป็นเนื้อแช่แข็ง
- Institute Coal Clauses สำหรับค้ำประกันถ่านหิน

2. ควรระบุให้กรมธรรม์มีผลคุ้มครองตลอดเส้นทางของการขนส่ง

3. ควรพิจารณาว่าสัญญาซื้อขายเป็นเงื่อนไขแบบใด ถ้าเป็นสัญญาซื้อขายแบบ C.I.F. ในกรณีที่สินค้าส่งออกจะต้องตรวจดูเงื่อนไขของ L/C ที่ผู้ซื้อสินค้าระบุมาให้ใช้ เงื่อนไขความคุ้มครองแบบใด ถ้าผู้ซื้อระบุการคุ้มครองที่กว้างกว่าประเพณีนิยมของการซื้อขายชนิดนั้น ผู้ซื้อจะมีหน้าที่รับภาระค่าเบี้ยประกันภัยส่วนที่เพิ่มขึ้นจากปกติ

4. ควรพิจารณาทำประกันภัยกับบริษัทประกันภัยภายในประเทศ โดยเฉพาะกรณีที่สินค้านำเข้า เพราะนอกจากจะเป็นการสงวนเงินตราไว้ภายในประเทศได้ส่วนหนึ่งแล้ว ในกรณีที่สินค้าได้รับความเสียหายหรือสูญหาย ขั้นตอนการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนจากบริษัทประกันภัยในประเทศจะสะดวกรวดเร็วกว่าการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนจากบริษัทประกันภัยซึ่งตั้งอยู่ต่างประเทศ

5. ควรมีข้อมูลและรายละเอียดสำหรับทำประกันภัย ดังนี้

- ชื่อผู้เอาประกันภัย
- ชื่อและประเภทของสินค้าที่เอาประกันภัย
- จำนวนเงินเอาประกันภัย
- เส้นทางขนส่ง ควรระบุเมืองต้นทาง และเมืองปลายทางให้ชัดเจน ในกรณีที่

มีการถ่ายลำจะต้องระบุเมืองท่าที่มีการถ่ายลำด้วย

ทั้งนี้ เงื่อนไขความคุ้มครองที่ต้องการภายหลังจากที่สินค้าขึ้นเรือเรียบร้อยแล้ว จะต้องแจ้งข้อมูลให้บริษัททราบเพื่อออกกรมธรรม์ ดังนี้

- ชื่อเรือหรือยานพาหนะที่ใช้บรรทุกสินค้า ชื่อเรือที่มีการถ่ายลำ (ถ้ามี)
- วันที่เรือออกเดินทาง
- ชื่อเมืองท่าต้นทางและปลายทาง
- จำนวนหีบห่อและเครื่องหมายบนหีบห่อ

4.3 เอกสารที่ใช้ประกอบในการขอเอาประกันภัย

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

4.4 การเรียกร้องค่าสินไหมทดแทน ในกรณีที่เกิดความสูญเสีย และ/หรือความเสียหาย ที่อาจเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนจากผู้รับประกันภัยที่เกี่ยวข้องได้ เพื่อเป็นการรักษาผลประโยชน์ในการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทน ของผู้เอาประกันภัย และ/หรือตัวแทนของผู้เอาประกันภัยจึงจะต้องปฏิบัติดังนี้

1. ตรวจสอบสภาพสินค้าในทันทีทุกครั้งก่อนรับมอบสินค้า
2. ถ้าพบสินค้าเสียหาย/สูญหาย ให้ผู้ขนส่ง/ผู้รับฝากสินค้า ออกหลักฐานระบุความเสียหายหรือทำเป็นหมายเหตุลงในใบรับสินค้า
3. กรณีขนส่งด้วยตู้ลำเลียง (Container) ต้องตรวจว่าตู้ลำเลียงและ Seal มีสภาพเรียบร้อยถูกต้อง ถ้าตู้ลำเลียงหรือ Seal เสียหาย/สูญหาย หรือเป็น Seal อื่นต้องแจ้งผู้ที่เกี่ยวข้องเป็นหลักฐาน
4. ยื่นหนังสือเรียกร้องให้ผู้ขนส่ง/ผู้ที่เกี่ยวข้องรับผิดชอบค่าใช้จ่ายเสียหายทันที
5. กรณีไม่พบความเสียหายขณะรับมอบ แต่พบในภายหลังต้องทำหนังสือแจ้งผู้ที่เกี่ยวข้องภายใน 3 วัน นับจากวันรับมอบสินค้า
6. ในทุกกรณีเมื่อพบสินค้าเสียหาย/สูญหาย รีบแจ้งให้ผู้ประกันภัยทราบในทันที ทั้งนี้ การจัดเตรียมและส่งมอบหลักฐาน และเอกสารประกอบในการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนที่ครบถ้วน จะช่วยให้การพิจารณาจ่ายค่าสินไหมทดแทนที่สามารถดำเนินการไป ด้วยความสะดวกรวดเร็ว

4.5 หลักฐานในการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทน

1. หนังสือเรียกร้องค่าสินไหมทดแทน Claim Bill
2. ต้นฉบับกรมธรรม์ประกันภัยทางทะเลและขนส่ง Original Marine Insurance Policy
3. ใบกำกับสินค้าและใบแสดงการบรรจุหีบห่อ Invoice & Packing List
4. ใบตราส่งสินค้า Bill of Lading
5. หลักฐานแสดงความเสียหาย เช่น Survey Report, Wharf Survey Note, Shortlanded Cargo List
6. หลักฐานหรือเอกสารประกอบอื่น ๆ เช่น Charter Party, Sale Contract, Stowage Plan
7. สำเนาหนังสือเรียกร้องค่าเสียหายถึงผู้ขนส่ง/ผู้ที่เกี่ยวข้อง พร้อมหนังสือตอบรับ

จากผู้ขนส่ง/ผู้ที่เกี่ยวข้องในความรับผิดชอบต่อความเสียหาย

5. เงื่อนไขทางการค้า INCOTERM 2010

หอการค้านานาชาติ (International Chamber Of Commerce - ICC) ได้มีการประชุมบรรดาสมาชิกของหอการค้านานาชาติทุก 10 ปี เพื่อวางกฎเกณฑ์ข้อตกลงในการส่งมอบสินค้าระหว่างประเทศ (International Commercial Terms: INCOTERMS) เริ่มใช้ในปี ค.ศ. 1936 (พ.ศ. 2479) ต่อมาได้มีการแก้ไขเพิ่มเติมอีกหลายครั้ง ตั้งแต่ปี ค.ศ. 1953, 1967, 1980, 1990, 2000 และฉบับปัจจุบันปรับปรุงแก้ไขเพิ่มเติมเมื่อปี ค.ศ. 2010 (เริ่มใช้เมื่อ 1 มกราคม 2011) เพื่อให้กฎเกณฑ์ดังกล่าวสอดคล้องกับหลักปฏิบัติทางการค้าเทคโนโลยี การสื่อสารทางอิเล็กทรอนิกส์ และระบบ Logistic and Supply Chain ที่พัฒนาและเปลี่ยนแปลงไป โดยกำหนดให้ขอบเขตของ INCOTERMS 2010 จำกัดอยู่เฉพาะเรื่องที่เกี่ยวข้องกับสิทธิและหน้าที่ของคู่สัญญาซื้อขายในเรื่องการส่งมอบสินค้าที่ขาย ประกอบด้วย 11 ข้อตกลง ซึ่งได้แก่

1. EXW (Ex Works)

ผู้ขายส่งมอบของให้แก่ผู้ซื้อ ณ ที่ทำการของผู้ขาย เช่น โรงงาน หรือโรงพักสินค้า ฯลฯ โดยผู้ซื้อรับภาระในการดำเนินการ และค่าใช้จ่ายรวมทั้งความเสี่ยงหลังจากการส่งมอบของแล้ว เช่น การขนของขึ้นยานพาหนะ การปฏิบัติพิธีการขาออก เป็นต้น

หน้าที่ความรับผิดชอบของผู้ขาย

- ผู้ขายจะต้องจัดเตรียมสินค้า ใบกำกับสินค้า และหลักฐานอื่นใดที่กำหนดไว้ในสัญญา ผู้ขายไม่มีภาระในการขนถ่ายสินค้าให้กับผู้ซื้อ ไม่มีภาระในการดำเนินการผ่านพิธีการส่งออก

- ผู้ขายไม่มีภาระที่จะทำสัญญาจัดการขนส่ง และสัญญาประกันภัย ทั้งนี้ ผู้ขายต้องชำระค่าใช้จ่ายทั้งหมดที่เกี่ยวกับการบรรจุหีบห่อสินค้า การดำเนินการตรวจสอบ (เช่น การตรวจสอบคุณภาพ การวัด การชั่งน้ำหนัก การนับจำนวน) และรับภาระความเสี่ยงต่อการสูญหายหรือเสียหายของสินค้าจนกระทั่งสินค้าได้ถูกส่งมอบแล้ว

- ผู้ขายต้องให้ความช่วยเหลือ จัดหาเอกสาร และให้ข้อมูลตามที่ผู้ซื้อต้องการเพื่อการส่งออก เช่น ใบอนุญาตการตรวจสอบด้านความปลอดภัยของสินค้า หรือการมอบอำนาจอย่างเป็นทางการอื่น ๆ ที่จำเป็นสำหรับการส่งออก การนำเข้า และ/หรือเพื่อการขนส่งสินค้าไปยังจุดหมายปลายทาง ด้วยความเสี่ยงและค่าใช้จ่ายของผู้ซื้อ

หน้าที่ความรับผิดชอบของผู้ซื้อ

- ผู้ซื้อต้องรับภาระความเสี่ยงทั้งหมดต่อการสูญหายหรือเสียหายของสินค้านับแต่เวลาที่สินค้าได้ถูกส่งมอบแล้ว หรือวันที่ได้ตกลงกันไว้หรือวันที่สิ้นสุดของระยะเวลาสำหรับการส่งมอบ

- ผู้ซื้อต้องชำระราคาสินค้าตามที่ระบุไว้ในสัญญาซื้อขาย จ่ายค่าจัดหาใบอนุญาตส่งออกและนำเข้า หรือการมอบอำนาจใด ๆ รวมทั้งชำระค่าใช้จ่ายในการตรวจสอบใด ๆ ที่ถูกกำหนดให้ต้องดำเนินการก่อนการส่งออก การตรวจสอบซึ่งถูกกำหนดให้ดำเนินการโดยหน่วยงานที่มีอำนาจของประเทศส่งออก

- ผู้ซื้อมีหน้าที่ผ่านพิธีการส่งออก ชำระค่าภาษีอากร และค่าภาระอื่น ๆ ทั้งหมด

2. FCA (Free Carrier)

ผู้ขายต้องดำเนินการพิธีการขาออกจนเสร็จสิ้น แล้วส่งมอบของให้อยู่ในความรับผิดชอบของผู้รับขนส่ง ณ สถานที่ส่งมอบซึ่งผู้ซื้อเป็นผู้กำหนดไว้

หน้าที่ความรับผิดชอบของผู้ขาย

- ผู้ขายต้องจัดเตรียมสินค้า ใบกำกับสินค้า และหลักฐานอื่นใดที่กำหนดไว้ในสัญญา

- ผู้ขายมีภาระในการขนส่งสินค้าขึ้นบนพาหนะขนส่งที่ผู้ซื้อกำหนด

- ผู้ขายต้องชำระค่าใช้จ่ายในการดำเนินการตรวจสอบ (เช่น การตรวจสอบคุณภาพ การวัด การชั่งน้ำหนัก การนับจำนวน) ชำระค่าใช้จ่ายในการตรวจสอบใด ๆ ที่ถูกกำหนดให้ต้องดำเนินการก่อนการส่งสินค้าออก การตรวจสอบซึ่งถูกกำหนดให้ดำเนินการโดยหน่วยงานที่มีอำนาจของประเทศส่งออก

- ผู้ขายต้องบรรจุหีบห่อสินค้า จัดหาใบอนุญาตส่งออก และผ่านพิธีการส่งออก ด้วยค่าใช้จ่ายของตนเอง รวมทั้งชำระค่าภาษีอากร และค่าภาระอื่น ๆ ทั้งหมด แต่ผู้ขายไม่มีภาระที่จะทำสัญญาการจัดการขนส่ง และสัญญาประกันภัย ทั้งนี้ผู้ขายต้องรับภาระความเสี่ยงต่อการสูญหายหรือเสียหายของสินค้าจนกระทั่งสินค้าได้ถูกส่งมอบแล้ว

- ผู้ขายต้องให้ความช่วยเหลือ จัดหาเอกสาร และให้ข้อมูลใด ๆ รวมทั้งข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับด้านความปลอดภัยที่ผู้ซื้อต้องการเพื่อการนำเข้าสินค้า และ/หรือเพื่อการขนส่งไปยังจุดหมายปลายทาง ด้วยความเสี่ยงและค่าใช้จ่ายของผู้ซื้อ

หน้าที่ความรับผิดชอบของผู้ซื้อ

- ผู้ซื้อต้องรับภาระความเสี่ยงทั้งหมดต่อการสูญหายหรือเสียหายของสินค้านับตั้งแต่วันที่สินค้าได้ถูกส่งมอบแล้ว หรือวันที่ได้ตกลงกันไว้หรือวันที่สิ้นสุดของระยะเวลาที่ได้ตกลงกันไว้สำหรับการส่งมอบ โดยผู้ซื้อต้องทำสัญญาการจัดการขนส่งสินค้าจากสถานที่ส่งมอบที่ระบุด้วยค่าใช้จ่ายของตนเอง

- ผู้ซื้อต้องชำระราคาสินค้าตามที่ระบุไว้ในสัญญาซื้อขาย ชำระค่าตรวจสอบ ค่าจัดหาใบอนุญาตสำหรับการนำเข้า ค่าใช้จ่ายต่าง ๆ สำหรับการขนส่งสินค้าผ่านประเทศใด ๆ เพื่อการนำเข้าตลอดจนชำระค่าใช้จ่าย ในการผ่านพิธีการนำเข้า รวมทั้งค่าภาษีอากร และค่าภาระอื่น ๆ ทั้งหมดสำหรับการนำเข้า

3. FAS (Free Alongside Ship)

ผู้ขายมีภาระรับผิดชอบต้องขนส่งของมาวางไว้ข้างเรือ เช่น บนหน้าท่า หรือในเรือลำเลียงหรือลงเรือลำเลียงเทียบข้างเรือ ณ ท่าที่ส่งออกที่ระบุไว้ โดยผู้ซื้อเป็นผู้รับภาระค่าใช้จ่ายทั้งหมดรวมทั้งความเสี่ยงต่อความเสียหาย หรือสูญหายที่เกิดขึ้นหลังจากนั้น ข้อตกลงนี้ใช้กับการขนส่งทางทะเลหรือทางน้ำในแผ่นดินเท่านั้น

หน้าที่ความรับผิดชอบของผู้ขาย

- ผู้ขายต้องจัดเตรียมสินค้า ใบกำกับสินค้า และหลักฐานอื่นใดที่กำหนดไว้ในสัญญา ผู้ขายต้องส่งมอบสินค้าโดยการนำไปวางไว้ที่ข้างเรือ ณ ท่าเรือต้นทางที่ระบุโดยผู้ซื้อ

- ผู้ขายต้องชำระค่าใช้จ่ายในการดำเนินการตรวจสอบ (เช่น การตรวจสอบคุณภาพ การวัด การชั่งน้ำหนัก การนับจำนวน) ชำระค่าใช้จ่ายในการตรวจสอบซึ่งถูกกำหนดให้ดำเนินการโดยหน่วยงานที่มีอำนาจของประเทศส่งออก

- ผู้ขายต้องบรรจุหีบห่อสินค้า และค่าใช้จ่ายในการผ่านพิธีการส่งออก รวมทั้งค่าอากรภาษี และค่าภาระอื่น ๆ ทั้งหมดที่ต้องชำระเมื่อส่งออก นอกจากนี้ ผู้ขายต้องรับภาระความเสี่ยงทั้งหมดต่อการสูญหายหรือเสียหายของสินค้า จนกระทั่งสินค้าได้ถูกส่งมอบแล้ว แต่ไม่มีหน้าที่ทำสัญญาบริหารจัดการขนส่ง และสัญญาประกันภัย

หน้าที่ความรับผิดชอบของผู้ซื้อ

- ผู้ซื้อต้องชำระราคาสินค้าตามที่ระบุไว้ในสัญญาซื้อขาย จัดหาใบอนุญาตนำเข้า หรือการมอบอำนาจอย่างเป็นทางการอื่น ๆ และผ่านพิธีการนำเข้า และการขนส่งสินค้าผ่านประเทศใด ๆ ด้วยความเสี่ยงและค่าใช้จ่ายของตนเอง โดยต้องทำสัญญาบริหารจัดการขนส่งสินค้าจากท่าเรือต้นทางที่ระบุ ผู้ซื้ออาจทำสัญญาประกันภัยด้วยค่าใช้จ่ายของตนเอง และต้องรับภาระความเสี่ยงทั้งหมดต่อการสูญหายหรือเสียหายของสินค้านับตั้งแต่วันที่สินค้าได้ถูกส่งมอบแล้ว โดยผู้ซื้อต้องชำระค่าใช้จ่ายทั้งหมดที่เกี่ยวกับสินค้านับตั้งแต่วันที่สินค้าได้ถูกส่งมอบแล้ว ค่าภาษีอากร และค่าภาระอื่น ๆ ทั้งหมด

4. FOB (Free On Board)

ผู้ขายมีภาระรับผิดชอบต้องส่งมอบของลงเรือ ณ ท่าส่งออกที่ได้ระบุไว้ ส่วนผู้ซื้อจะต้องรับภาระค่าใช้จ่ายทั้งหมดรวมทั้งความเสี่ยงต่อความเสียหายหรือสูญหายที่เกิดขึ้นเมื่อของอยู่บนเรือ ข้อตกลงนี้ใช้กับการขนส่งทางทะเลหรือทางน้ำในแผ่นดินเท่านั้น

หน้าที่ความรับผิดชอบของผู้ขาย

- ผู้ขายต้องจัดเตรียมสินค้า ใบกำกับสินค้า และหลักฐานอื่นใดที่กำหนดไว้ในสัญญา
- ผู้ขายต้องส่งมอบสินค้าโดยการนำไปวางไว้บนเรือ ณ จุดขนถ่ายท่าเรือต้นทางที่ระบุโดยผู้ซื้อ ในวันที่หรือภายในระยะเวลาที่ได้ตกลงกันไว้

- ผู้ขายต้องชำระค่าใช้จ่ายในการดำเนินการตรวจสอบ (เช่น การตรวจสอบคุณภาพ การวัด การชั่งน้ำหนัก การนับจำนวน) ชำระค่าใช้จ่ายในการตรวจสอบซึ่งถูกกำหนดให้ดำเนินการโดยหน่วยงานที่มีอำนาจของประเทศส่งออก

- ผู้ขายต้องบรรจุหีบห่อสินค้า และค่าใช้จ่ายในการผ่านพิธีการส่งออก รวมทั้ง ค่าภาษีอากร และค่าภาระอื่น ๆ ทั้งหมดที่ต้องชำระเมื่อส่งออก นอกจากนี้

- ผู้ขายต้องรับภาระความเสี่ยงทั้งหมดต่อการสูญหายหรือเสียหายของสินค้า จนกระทั่งสินค้าได้ถูกส่งมอบแล้ว แต่ไม่มีหน้าที่ทำสัญญาบริหารจัดการขนส่ง และสัญญาประกันภัยหน้าที่ความรับผิดชอบของผู้ซื้อ

- ผู้ซื้อต้องชำระราคาสินค้าตามที่ระบุไว้ในสัญญาซื้อขาย จัดหาใบอนุญาตนำเข้า หรือการมอบอำนาจอย่างเป็นทางการอื่น ๆ ผ่านพิธีการนำเข้า และการขนส่งสินค้าผ่านประเทศใด ๆ ด้วยความเสี่ยงและค่าใช้จ่ายของตนเอง โดยผู้ซื้อต้องทำสัญญาเพื่อขนส่งสินค้าจากท่าเรือต้นทางที่ระบุ ผู้ซื้ออาจทำสัญญาประกันภัยด้วยค่าใช้จ่ายของตนเอง และผู้ซื้อรับภาระความเสี่ยงทั้งหมดต่อการสูญหายหรือเสียหายของสินค้านับตั้งแต่ เวลาที่สินค้าได้ถูกส่งมอบแล้ว ทั้งนี้ผู้ซื้อต้องชำระค่าใช้จ่ายทั้งหมดที่เกี่ยวกับสินค้านับตั้งแต่เวลาที่สินค้าได้ถูกส่งมอบแล้ว

- ผู้ซื้อมีหน้าที่ชำระค่าภาษีอากร และค่าภาระอื่น ๆ ทั้งหมด

5. CFR (Cost and Freight)

ผู้ขายรับภาระค่าใช้จ่าย และค่าขนส่งเพื่อการส่งของถึงปลายทางตามที่ระบุชื่อไว้ แต่ผู้ซื้อจะเป็นผู้รับภาระความเสี่ยงต่อการเสียหายหรือสูญหาย รวมทั้งค่าใช้จ่ายที่อาจเกิดขึ้นเนื่องจากเหตุใด ๆ หลังจากที่ได้ขนของขึ้นพื้นกราบเรือ ณ ท่าส่งออก ข้อตกลงนี้ใช้กับการขนส่งทางทะเลหรือทางน้ำในแผ่นดินเท่านั้น

หน้าที่ความรับผิดชอบของผู้ขาย

- ผู้ขายต้องจัดเตรียมสินค้า ใบกำกับสินค้า และหลักฐานอื่นใดตามที่กำหนดไว้โดยสัญญา

- ผู้ขายต้องชำระค่าใช้จ่ายในการดำเนินการตรวจสอบ (เช่น การตรวจสอบคุณภาพ การวัด การชั่งน้ำหนัก การนับจำนวน) รวมทั้งค่าใช้จ่ายในการตรวจสอบใด ๆ ก่อนการส่งสินค้าที่ถูกกำหนดโดยหน่วยงานที่มีอำนาจของประเทศที่ส่งออก

- ผู้ขายต้องทำสัญญาหรือจัดหาสัญญาเพื่อการขนส่งสินค้าโดยการนำไปวางไว้บนเรือ ณ ท่าเรือปลายทางที่ระบุ หรือ ณ จุดใดจุดหนึ่งที่ท่าเรือนั้น รวมทั้งค่าใช้จ่ายสำหรับการขนส่งสินค้าผ่านประเทศใด ๆ ที่ได้กำหนดให้เป็นภาระของผู้ขายภายใต้สัญญาบริหารจัดการขนส่ง แต่ผู้ขายไม่มีหน้าที่ทำสัญญาประกันภัย นอกจากนี้ ผู้ขายเป็นผู้รับภาระความเสี่ยงทั้งหมดต่อการสูญหายหรือเสียหายของสินค้า จนกระทั่งสินค้าได้ถูกส่งมอบแล้ว และต้องชำระค่าใช้จ่ายทั้งหมดที่เกี่ยวกับสินค้าจนกระทั่งสินค้าได้ถูกส่งมอบแล้ว ค่าระวางและค่าใช้จ่ายอื่น ๆ ทั้งหมดอันเป็นผลมาจากการ

ขนส่งสินค้าจากจุดส่งมอบที่ได้ตกลงกันไว้ รวมทั้งค่าใช้จ่ายในการขนถ่ายสินค้าขึ้นบนเรือและค่าภาระใดๆ ในการขนถ่ายสินค้าลงจากเรือ ณ ท่าเรือขนถ่ายสินค้าปลายทาง และค่าใช้จ่ายในการผ่านพิธีการส่งออก ค่าภาษีอากร และค่าภาระอื่น ๆ ที่ต้องชำระเมื่อส่งออก

หน้าที่ความรับผิดชอบของผู้ซื้อ

- ผู้ซื้อต้องชำระราคาสินค้าตามที่ระบุไว้ในสัญญาซื้อขาย
- ผู้ซื้อต้องจัดหาใบอนุญาตนำเข้า หรือการมอบอำนาจอย่างเป็นทางการอื่นๆ และการผ่านพิธีการนำเข้าด้วยความเสี่ยงและค่าใช้จ่ายของตนเอง ทั้งนี้ ผู้ซื้อเป็นผู้รับภาระความเสี่ยงทั้งหมดต่อการสูญหายหรือเสียหายของสินค้านับตั้งแต่วันที่สินค้าได้ถูกส่งมอบแล้ว
- ผู้ซื้อต้องชำระค่าใช้จ่ายทั้งหมดที่เกี่ยวกับสินค้านับตั้งแต่วันที่สินค้าได้ถูกส่งมอบแล้ว ค่าใช้จ่ายต่างๆ ในการขนถ่ายสินค้าลงจากเรือ รวมทั้งค่าใช้จ่ายเรือลำเลียง และค่าภาระการใช้ท่า ค่าภาษีอากร ค่าภาระอื่น ๆ

6. CIF (Cost Insurance and Freight)

ผู้ขายมีภาระรับผิดชอบเช่นเดียวกับ CFR โดยต้องรับผิดชอบการรับประกันภัยในความเสี่ยงภัยต่อการเสียหาย หรือสูญหายระหว่างการขนส่งจนถึงท่าปลายทาง ทั้งนี้ผู้ขายเป็นผู้ทำสัญญาและชำระค่าประกันภัย ขอดตกลงนี้ใช้กับการขนส่งทางทะเลหรือทางน้ำในแผ่นดินเท่านั้น

หน้าที่ความรับผิดชอบของผู้ขาย

- ผู้ขายต้องจัดเตรียมสินค้า ใบกำกับสินค้า และหลักฐานอื่นใดตามที่กำหนดไว้ในสัญญา
- ผู้ขายต้องบรรจุหีบห่อสินค้าด้วยค่าใช้จ่ายของตนเอง จัดหาใบอนุญาตส่งออก หรือการมอบอำนาจอย่างเป็นทางการอื่นๆ เพื่อการส่งออก
- ผู้ขายต้องชำระค่าใช้จ่ายต่าง ๆ ในการดำเนินการตรวจสอบ (เช่น การตรวจสอบคุณภาพ การวัด การชั่งน้ำหนัก การนับจำนวน) เพื่อการส่งมอบสินค้า ค่าใช้จ่ายในการตรวจสอบใดๆ ก่อนการส่งสินค้า ที่ถูกกำหนดโดยหน่วยงานที่มีอำนาจของประเทศที่ส่งออก ตลอดจนผ่านพิธีการส่งออก และการขนส่งสินค้า ผ่านประเทศใดๆ ก่อนการส่งมอบด้วยความเสี่ยงและค่าใช้จ่ายของตนเอง
- ผู้ขายต้องทำสัญญาหรือจัดหาสัญญาเพื่อการขนส่งสินค้า ทำสัญญาประกันภัย
- ผู้ขายต้องรับภาระความเสี่ยงทั้งหมดต่อการสูญหายหรือเสียหายของสินค้าจนกระทั่งสินค้าได้ถูกส่งมอบแล้ว รวมทั้งชำระค่าระวางและค่าใช้จ่ายอื่นๆ ณ สถานที่ส่งมอบไปยังท่าเรือปลายทางที่ระบุ
- ผู้ขายต้องจ่ายค่าประกันภัย ค่าใช้จ่ายในการผ่านพิธีการส่งออก ค่าภาษีอากร และค่าภาระอื่นๆ ที่ต้องชำระเพื่อส่งออก

หน้าที่ความรับผิดชอบของผู้ซื้อ

- ผู้ซื้อต้องชำระราคาสินค้าตามที่ระบุไว้ในสัญญาซื้อขาย ชำระค่าใช้จ่ายในการตรวจสอบใดๆ ก่อนการส่งสินค้าตามที่กำหนดไว้ตามสัญญา จัดหาใบอนุญาตนำเข้า หรือการมอบอำนาจอย่างเป็นทางการอื่น ๆ และดำเนินการทางพิธีการนำเข้า ด้วยความเสี่ยงและค่าใช้จ่ายของตนเอง

- ผู้ซื้อเป็นผู้รับภาระความเสี่ยงทั้งหมดต่อการสูญหายหรือเสียหายของสินค้านับตั้งแต่เวลาที่สินค้าได้ถูกส่งมอบแล้ว

- ผู้ซื้อต้องชำระค่าใช้จ่ายทั้งหมดที่เกี่ยวกับสินค้านับตั้งแต่เวลาที่สินค้าได้ถูกส่งมอบแล้ว ค่าใช้จ่ายต่างๆ ในการขนถ่ายสินค้าลงจากเรือ รวมทั้งค่าใช้จ่ายเรือลำเลียงและค่าภาระการใช้ท่า ค่าภาษีอากร และค่าภาระอื่นๆ

7. CPT (Carriage Paid to)

ผู้ขายมีภาระรับผิดชอบค่าขนส่งไปจนถึงสถานที่ปลายทางที่ระบุไว้ โดยผู้ซื้อจะเป็นผู้รับภาระความเสี่ยงต่อการเสียหาย หรือสูญหาย รวมทั้งค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นเนื่องจากเหตุใดๆ หลังจากที่ยกได้ส่งมอบให้กับผู้รับขนส่งแล้ว

8. CIP (Carriage Insurance Paid to)

ผู้ขายมีภาระรับผิดชอบเช่นเดียวกับ CPT โดยต้องรับผิดชอบการทำประกันภัยให้กับผู้ซื้อในความเสี่ยงต่อการเสียหาย หรือสูญหายระหว่างการขนส่งจนถึงสถานที่ปลายทางที่ระบุชื่อไว้ ทั้งนี้ผู้ขายเป็นผู้ทำสัญญาและชำระค่าประกันภัยด้วยตนเอง ข้อตกลงนี้อาจใช้ในกรณีที่มีการขนส่งมากกว่าหนึ่งรูปแบบ

หน้าที่ความรับผิดชอบของผู้ขาย

- ผู้ขายต้องจัดเตรียมสินค้า ใบกำกับสินค้า และหลักฐานอื่นใดที่กำหนดไว้ในสัญญา

- ผู้ขายมีหน้าที่ทำสัญญาหรือจัดหาสัญญาเพื่อการขนส่งสินค้าจากสถานที่ส่งมอบไปยังสถานที่ปลายทางที่ระบุด้วยค่าใช้จ่ายของผู้ขาย

- ผู้ขายต้องส่งมอบสินค้าแก่ผู้รับจัดการขนส่งในวันที่หรือภายในระยะเวลาที่ได้ตกลงกันไว้

- ผู้ขายต้องทำสัญญาประกันภัยด้วยค่าใช้จ่ายของตนเอง

- ผู้ขายต้องชำระค่าใช้จ่ายในการดำเนินการตรวจสอบ (เช่น การตรวจสอบคุณภาพ การวัด การชั่งน้ำหนัก การนับจำนวน) ชำระค่าใช้จ่ายในการตรวจสอบซึ่งถูกกำหนดให้ดำเนินการโดยหน่วยงานที่มีอำนาจของประเทศส่งออก

- ผู้ขายต้องบรรจุหีบห่อสินค้า จัดหาใบอนุญาตส่งออก และผ่านพิธีการส่งออก ด้วยค่าใช้จ่ายของตนเอง รวมทั้งการขนส่งสินค้าผ่านประเทศใดๆ ก่อนการส่งมอบด้วยความเสี่ยงและค่าใช้จ่ายของผู้ขาย ชำระค่าใช้จ่ายในการขนถ่ายสินค้าขึ้นและค่าภาระใดๆ ในการขนถ่ายสินค้า

ลง ณ สถานที่ปลายทาง ชำระค่าภาษีอากร และค่าภาระอื่นๆ เพื่อการส่งออก โดยผู้ขายต้องรับภาระความเสี่ยงต่อการสูญหายหรือเสียหายของสินค้าจนกระทั่งสินค้าได้ถูกส่งมอบแล้ว

- ผู้ขายต้องให้ความช่วยเหลือ จัดหาเอกสาร และให้ข้อมูลใดๆ รวมทั้งข้อมูลด้านความปลอดภัยที่ผู้ซื้อต้องการเพื่อการนำเข้าสินค้า และ/หรือเพื่อการขนส่งไปยังจุดหมายปลายทางด้วยความเสี่ยงและค่าใช้จ่ายของผู้ซื้อ

หน้าที่ความรับผิดชอบของผู้ซื้อ

- ผู้ซื้อต้องชำระราคาสินค้าตามที่ระบุไว้ในสัญญาซื้อขาย จัดหาใบอนุญาตนำเข้าหรือการมอบอำนาจอย่างเป็นทางการอื่นๆ และผ่านพิธีการนำเข้า รวมทั้งการขนส่งสินค้าผ่านประเทศใดๆ เพื่อการนำเข้าด้วยความเสี่ยงและค่าใช้จ่ายของตนเอง

- ผู้ซื้อต้องรับมอบสินค้าเมื่อสินค้าได้ถูกส่งมอบแล้ว และรับสินค้าจากผู้รับจัดการขนส่ง ณ สถานที่ปลายทางที่ระบุ รับภาระความเสี่ยงทั้งหมดต่อการสูญหายหรือเสียหายของสินค้านับตั้งแต่วันที่สินค้าได้ถูกส่งมอบแล้ว ชำระค่าใช้จ่ายทั้งหมดที่เกี่ยวกับสินค้านับตั้งแต่วันที่สินค้าได้ถูกส่งมอบแล้ว

- ผู้ซื้อไม่มีหน้าที่ทำสัญญาจัดการขนส่ง และไม่มีหน้าที่ทำสัญญาประกันภัย

9. DAT (Delivered at Terminal)

ผู้ขายส่งมอบของ ณ สถานที่ตามที่ได้ตกลงกันไว้ และขนของลงจากยานพาหนะสถานที่อาจจะเป็นชื่อท่าเทียบเรือ หรือสถานที่ปลายทาง ซึ่งอาจเป็นคลังสินค้า คลังสินค้าของท่าเทียบเรือ (CY: Container Yard) หรือ ชื่อถนน รถไฟ หรือ คลังสินค้าทางอากาศยาน (Air Cargo Terminal) โดยค่าใช้จ่ายในการขนของทั้งหมดเป็นภาระของผู้ขาย ข้อตกลงนี้อาจนำไปใช้ในกรณีที่มีการขนส่งมากกว่าหนึ่งรูปแบบ

หน้าที่ความรับผิดชอบของผู้ขาย

- ผู้ขายต้องจัดเตรียมสินค้า ใบกำกับสินค้า และหลักฐานอื่นใดที่กำหนดไว้ในสัญญา

- ผู้ขายมีภาระทำสัญญาหรือจัดหาสัญญาเพื่อการขนส่งสินค้าจากสถานที่ส่งมอบไปยังสถานที่ปลายทางที่ระบุ ด้วยค่าใช้จ่ายของผู้ขาย

- ผู้ขายต้องส่งมอบสินค้าแก่ผู้ขนส่ง ในวันที่หรือภายในระยะเวลาที่ได้ตกลงกันไว้ ผู้ขายอาจทำสัญญาประกันภัยด้วยค่าใช้จ่ายของตนเอง (แล้วแต่จะตกลงกัน)

- ผู้ขายต้องชำระค่าใช้จ่ายในการดำเนินการตรวจสอบ (เช่น การตรวจสอบคุณภาพ การวัด การชั่งน้ำหนัก การนับจำนวน) ชำระค่าใช้จ่ายในการตรวจสอบซึ่งถูกกำหนดให้ดำเนินการโดยหน่วยงานที่มีอำนาจของประเทศส่งออก ผู้ขายต้องบรรจุหีบห่อสินค้า จัดหาใบอนุญาตส่งออกและผ่านพิธีการส่งออกด้วยค่าใช้จ่ายของตนเอง รวมทั้งการขนส่งสินค้าผ่านประเทศใดๆ ก่อนการส่งมอบด้วยความเสี่ยงและค่าใช้จ่ายของผู้ขาย

- ผู้ขายต้องทำสัญญาสำหรับการขนส่งสินค้าไปยังท่าเทียบพาหนะขนส่ง (Terminal) ที่ระบุ ณ ท่าเรือที่ได้ตกลงกันไว้ หรือ ณ สถานที่ปลายทางที่ระบุด้วยค่าใช้จ่ายของตนเอง หากมิได้มีการตกลงหรือมิได้กำหนดไว้ในทางปฏิบัติถึงท่าเทียบพาหนะขนส่ง (Terminal) ที่เฉพาะเจาะจง

- ผู้ขายอาจเลือกท่าเทียบพาหนะขนส่ง (Terminal) ณ ท่าเรือที่ได้ตกลงกันไว้ หรือ ณ สถานที่ปลายทางที่ระบุที่ตนเห็นว่าเหมาะสมที่สุด ต้องขนถ่ายสินค้าลงจากพาหนะขนส่งที่มาถึง แล้วต้องส่งมอบสินค้าโดยนำไปวางไว้ตามที่ตกลงไว้กับผู้ซื้อ ณ ท่าเทียบพาหนะขนส่ง (Terminal) ที่ระบุ ในวันหรือภายในระยะเวลาที่ได้ตกลงกันไว้

- ผู้ขายต้องรับภาระความเสี่ยงทั้งหมดต่อการสูญหายหรือเสียหายของสินค้าจนกระทั่งสินค้าได้ถูกส่งมอบแล้ว โดยผู้ขายต้องชำระค่าใช้จ่ายทั้งหมดที่เกี่ยวกับสินค้าจนกระทั่งสินค้าได้ถูกส่งมอบแล้ว

- ผู้ขายมีหน้าที่ผ่านพิธีการส่งออกด้วยค่าใช้จ่ายของตนเอง รวมทั้งค่าภาษีอากรและค่าภาระอื่น ๆ ทั้งหมดที่ต้องชำระเมื่อส่งออก ตลอดจนค่าใช้จ่ายสำหรับการขนส่งสินค้าผ่านประเทศใดๆ ค่าใช้จ่ายในการดำเนินการตรวจสอบ (เช่น การตรวจสอบคุณภาพ การวัด การชั่ง น้ำหนัก การนับจำนวน) ที่จำเป็นเพื่อการส่งมอบสินค้า รวมทั้งค่าใช้จ่ายในการตรวจสอบใดๆ ก่อนการส่งสินค้าที่ถูกกำหนดโดยหน่วยงานที่มีอำนาจของประเทศที่ส่งออก แต่ผู้ขายไม่มีหน้าที่ทำสัญญาประกันภัย

หน้าที่ความรับผิดชอบของผู้ซื้อ

- ผู้ซื้อต้องชำระราคาสินค้าตามที่ระบุไว้ในสัญญาซื้อขาย จัดหาใบอนุญาตนำเข้าหรือการมอบอำนาจอย่างเป็นทางการอื่น ๆ และผ่านพิธีการนำเข้า ด้วยค่าใช้จ่ายของตนเอง ต้องรับมอบสินค้าเมื่อสินค้าได้ถูกส่งมอบแล้ว โดยผู้ซื้อต้องรับภาระความเสี่ยงทั้งหมดต่อการสูญหายหรือเสียหายของสินค้านับตั้งแต่เวลาที่สินค้านั้นได้ถูกส่งมอบแล้ว แต่ผู้ซื้อไม่มีหน้าที่ทำสัญญาบริหารจัดการขนส่ง ทั้งนี้ผู้ซื้ออาจทำสัญญาประกันภัยด้วยค่าใช้จ่ายของตนเอง

- ผู้ซื้อต้องชำระค่าใช้จ่ายทั้งหมดที่เกี่ยวกับสินค้านับตั้งแต่เวลาที่สินค้าได้ถูกส่งมอบแล้ว ค่าภาษีอากร และค่าภาระอื่น ๆ ทั้งหมด

10. DAP (Delivered at place)

ผู้ขายส่งมอบของให้กับผู้ซื้อ ณ สถานที่ตามที่ได้ตกลงกันไว้ โดยพร้อมที่จะขนลงจากพาหนะ ผู้ขายมีความเสี่ยงในความเสียหายของของและค่าใช้จ่ายในการขนส่งของจนถึงสถานที่ของผู้ซื้อ รวมทั้งมีหน้าที่ดำเนินการพิธีการขาออก แต่ไม่ต้องรับผิดชอบการดำเนินการพิธีการขาเข้า และไม่ต้องเสียค่าภาษีอากรขาเข้า ข้อตกลงนี้อาจใช้ในกรณีที่มีการขนส่งมากกว่าหนึ่งรูปแบบ

หน้าที่ความรับผิดชอบของผู้ขาย

- ผู้ขายต้องเตรียมสินค้า ใบกำกับสินค้า และหลักฐานอื่นใดที่กำหนดไว้ในสัญญา

- ผู้ขายมีหน้าที่ทำสัญญาหรือจัดหาสัญญาเพื่อการขนส่งสินค้าจากสถานที่ส่งมอบไปยังสถานที่ปลายทางที่ระบุด้วยค่าใช้จ่ายของผู้ขาย

- ผู้ขายต้องส่งมอบสินค้าแก่ผู้รับจัดการขนส่ง ในวันที่หรือภายในระยะเวลาที่ได้ตกลงกันไว้

- ผู้ขายต้องทำสัญญาประกันภัยด้วยค่าใช้จ่ายของตนเอง

- ผู้ขายต้องชำระค่าใช้จ่ายในการดำเนินการตรวจสอบ (เช่น การตรวจสอบคุณภาพ การวัด การชั่งน้ำหนัก การนับจำนวน) ชำระค่าใช้จ่ายในการตรวจสอบซึ่งถูกกำหนดให้ดำเนินการโดยหน่วยงานที่มีอำนาจของประเทศส่งออก

- ผู้ขายต้องบรรจุหีบห่อสินค้า จัดหาใบอนุญาตส่งออก และผ่านพิธีการส่งออกด้วยค่าใช้จ่ายของตนเอง รวมทั้งการขนส่งสินค้าผ่านประเทศใด ๆ ก่อนการส่งมอบด้วยความเสี่ยงและค่าใช้จ่ายของผู้ขาย

- ผู้ขายต้องส่งมอบสินค้าบนพาหนะขนส่งที่มาถึง ซึ่งพร้อมจะให้ทำการขนถ่าย ณ สถานที่ปลายทาง ในวันที่หรือภายในระยะเวลาที่ได้ตกลงกันไว้ นอกจากนี้ ผู้ขายต้องรับภาระความเสี่ยงทั้งหมดต่อการสูญหายหรือเสียหายของสินค้า จนกระทั่งสินค้าได้ถูกส่งมอบแล้ว

หน้าที่ความรับผิดชอบของผู้ซื้อ

- ผู้ซื้อต้องชำระราคาสินค้าตามที่ระบุไว้ในสัญญาซื้อขาย จัดหาใบอนุญาตนำเข้าหรือการมอบอำนาจอย่างเป็นทางการอื่นๆ และผ่านพิธีการนำเข้าด้วยความเสี่ยงและค่าใช้จ่ายของตนเอง ต้องชำระค่าใช้จ่ายในการตรวจสอบใดๆ ก่อนการส่งสินค้า ต้องรับมอบสินค้าเมื่อสินค้าได้ถูกส่งมอบแล้ว โดยผู้ซื้อต้องรับภาระความเสี่ยงทั้งหมดต่อการสูญหายหรือเสียหายของสินค้านับตั้งแต่เวลาที่สินค้าได้ถูกส่งมอบแล้ว

- ผู้ซื้อไม่มีหน้าที่ทำสัญญา รับจัดการขนส่ง

- ผู้ซื้อรับมอบสินค้าจากพาหนะขนส่งที่มาถึง ณ สถานที่ปลายทางที่ระบุโดยต้องชำระค่าใช้จ่ายเพิ่มเติมทั้งหมดในการขนถ่ายสินค้าลงจากพาหนะขนส่ง

- ผู้ซื้ออาจทำสัญญาประกันภัยด้วยค่าใช้จ่ายของตนเอง

- ผู้ซื้อไม่มีหน้าที่ต้องชำระค่าใช้จ่ายทั้งหมดที่เกี่ยวกับสินค้านับตั้งแต่เวลาที่สินค้าได้ถูกส่งมอบแล้ว ค่าภาษีอากร และค่าภาระอื่น ๆ ทั้งหมด

11. DDP (Delivered Duty Paid)

ผู้ขายมีภาระรับผิดชอบในการส่งมอบของ ณ สถานที่ที่ผู้ซื้อระบุในราชอาณาจักร โดยผู้ขายรับภาระความเสี่ยงภัยและค่าใช้จ่ายทั้งหมดที่เกี่ยวกับการขนส่งของไปยังสถานที่ปลายทาง ผู้ขายเป็นผู้ดำเนินพิธีการขาออกและพิธีการขาเข้า รวมทั้งชำระค่าภาษีอากรและค่าธรรมเนียมอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับการส่งมอบของดังกล่าวจนถึงสถานที่ปลายทาง ข้อตกลงนี้อาจใช้ในกรณีที่มีการขนส่งมากกว่าหนึ่งรูปแบบ

หน้าที่ความรับผิดชอบของผู้ขาย

- ผู้ขายต้องจัดเตรียมสินค้า ใบกำกับสินค้า และหลักฐานอื่นใดที่กำหนดไว้ใน

สัญญา

- ผู้ขายต้องทำสัญญาสำหรับการขนส่งสินค้าไปยังสถานที่ปลายทางที่ระบุ หรือ ณ สถานที่ปลายทางที่ได้ตกลงกันด้วยค่าใช้จ่ายของตนเอง โดยส่งมอบบนพาหนะขนส่งที่มาถึง พร้อมที่จะให้ทำการขนถ่าย ณ จุดที่ได้ตกลงกันไว้ที่สถานที่ปลายทางที่ระบุ ในวันที่หรือภายในระยะเวลาที่ได้ตกลงกันไว้

- ผู้ขายต้องสัญญาประกันภัยด้วยค่าใช้จ่ายของตนเอง

- ผู้ขายต้องชำระค่าใช้จ่ายในการดำเนินการตรวจสอบ (เช่น การตรวจสอบคุณภาพ การวัด การชั่งน้ำหนัก การนับจำนวน) ชำระค่าใช้จ่ายในการตรวจสอบซึ่ง ถูกกำหนดให้ดำเนินการโดยหน่วยงานที่มีอำนาจของประเทศส่งออกและประเทศนำเข้า

- ผู้ขายต้องบรรจุหีบห่อสินค้า และชำระค่าใช้จ่ายในการผ่านพิธีการส่งออกและนำเข้า รวมทั้งค่าอากรภาษี และค่าภาระอื่น ๆ ทั้งหมดที่ต้องชำระเมื่อส่งออกและนำเข้า นอกจากนี้ ผู้ขายต้องรับภาระความเสี่ยงทั้งหมดต่อการสูญหายหรือเสียหายของสินค้า จนกระทั่งสินค้าได้ถูกส่งมอบแล้ว

หน้าที่ความรับผิดชอบของผู้ซื้อ

- ผู้ซื้อต้องชำระราคาสินค้าตามที่ระบุไว้ในสัญญาซื้อขาย รับภาระความเสี่ยงทั้งหมดต่อการสูญหายหรือเสียหายของสินค้านับตั้งแต่เวลาที่สินค้าได้ถูกส่งมอบแล้ว และต้องชำระค่าใช้จ่ายทั้งหมดที่เกี่ยวกับสินค้านับตั้งแต่เวลาที่สินค้าได้ถูกส่งมอบแล้ว ค่าใช้จ่ายเพิ่มเติมทั้งหมดในการขนถ่ายสินค้าลงเพื่อการรับมอบสินค้าจากพาหนะขนส่งที่มาถึง ณ สถานที่ปลายทางที่ระบุ

- ผู้ซื้อต้องรับมอบสินค้าเมื่อสินค้าได้ถูกส่งมอบแล้ว ผู้ซื้อไม่มีหน้าที่ทำสัญญาบริหารจัดการขนส่ง และสัญญาประกันภัย

- ผู้ซื้อไม่มีหน้าที่ชำระค่าใช้จ่ายในการตรวจสอบซึ่งถูกกำหนดให้ดำเนินการโดยหน่วยงานที่มีอำนาจของประเทศส่งออกและประเทศนำเข้า

6. นิยามศัพท์

ลำดับ	ภาษาไทย	ภาษาอังกฤษ	ความหมาย
1	การขายผ่านธนาคาร	Letter of Credit (L/C)	วิธีการชำระเงินรูปแบบหนึ่งของการค้าระหว่างประเทศที่มีธนาคารเป็นตัวกลาง
2	การตัดเหล็กแถบม้วน	Slitting	การตัดแบ่ง แยกซอยเหล็กโดยใช้เครื่องจักร
3	การตัดเหล็กแผ่นตามขนาดเฉพาะ	Shearing	การตัดแบบเฉือนเหล็กโดยใช้เครื่องตัดโลหะแผ่น
4	การตัดเหล็กแผ่นรีดร้อนชนิดม้วน	Cut to length	งานบริการตัดเหล็กแผ่นจากเหล็กม้วนตามขนาดจากคอยล์
5	การนำเข้า	Import	การนำเข้าสินค้าเข้ามาจากต่างประเทศ โดยสินค้าที่นำเข้ามักเป็นสินค้าที่ไม่มีหรือผลิตในประเทศไม่ได้
6	การประกันภัยการขนส่งสินค้า	Cargo Insurance	การประกันภัยการขนส่งสินค้า ได้แก่ การประกันภัยทั้งหลายที่บรรเทาภัย หรือความเสี่ยงต่อตัวสินค้า
7	การยื่นบัญชีสินค้าทางบก	Car Manifest	การรายงานพาหนะเข้าและออก โดยผู้ประกอบการทำการส่งข้อมูลไปยังกรมศุลกากร
8	การส่งออก	Export	การขายสินค้าและบริการในประเทศไปสู่ตลาดอื่น (ตลาดสากล)
9	ข้อกำหนดในการส่งมอบสินค้า CFR	Cost and Freight	ผู้ขายจะรับผิดชอบค่าขนส่ง ค่าภาษีศุลกากรปลายทาง และรับผิดชอบด้านความเสี่ยงเมื่อสินค้าถึงเรือหรือเครื่องบิน ถ้าความเสี่ยงระหว่างที่เครื่องบินหรือเรือออกเดินทางผู้ขายจะไม่มีส่วนรับผิดชอบ

ลำดับ	ภาษาไทย	ภาษาอังกฤษ	ความหมาย
10	ข้อกำหนดในการส่งมอบสินค้า CIF	Cost, Insurance & Freight	ผู้ขายจะต้องรับผิดชอบค่าใช้จ่ายต่าง ๆ ในการส่งสินค้า เช่น ค่าขนส่ง และค่าประกัน ระหว่างทางไปที่เรือจนถึงบนเรือ ถ้าเกิดมีการเสียหายบนเรือ ผู้ขายต้องรับผิดชอบ แต่หน้าที่ของผู้ขายจะหมดลงเมื่อสินค้าถึงท่าเรือปลายทาง
11	ข้อกำหนดในการส่งมอบสินค้า CIP	Carriage and Insurance Paid To	ผู้ขายจะดูแลครอบคลุมไปถึงช่วงที่ตัวแทนรับสินค้า หรือบริษัทโลจิสติกส์ที่มารับช่วงต่อ เพื่อส่งสินค้าไปถึงมือผู้ซื้ออย่างสมบูรณ์ ผู้ขายจะดูแลค่าประกันสินค้า ค่าภาษีศุลกากร และค่าขนส่ง เป็นต้น
12	ข้อกำหนดในการส่งมอบสินค้า CPT	Carriage Paid To	ผู้ขายจะต้องรับผิดชอบค่าใช้จ่ายจนถึงปลายทางที่บริษัทขนส่งมารับของ ภาระต่าง ๆ เหล่านี้อันได้แก่ ค่าขนส่ง ค่าประกันสินค้า จะสิ้นสุดเมื่อสินค้าถูกส่งมอบไปสู่บริษัทขนส่ง
13	ข้อกำหนดในการส่งมอบสินค้า DAP	Delivered At Place	ผู้ขายจะต้องรับผิดชอบเองทุกอย่าง ยกเว้นภาษีนำเข้าในแต่ละประเทศปลายทางที่ของจะไปถึง และค่าประกันสินค้า เมื่อเกิดเหตุไม่คาดคิด
14	ข้อกำหนดในการส่งมอบสินค้า DDP	Delivered Duty Paid	ผู้ค้าต้องรับผิดชอบค่าใช้จ่ายไม่ว่าจะเป็นค่าขนส่งสินค้า ขึ้นรถ ลงเรือ ขนขึ้นเครื่องบิน ค่าประกันสินค้า ค่าศุลกากร ทุกสิ่งอย่างผู้ซื้อไม่ต้องรับผิดชอบใดๆ ทั้งนั้น
15	ข้อกำหนดในการส่งมอบสินค้า DAT	Delivered At Terminal	การส่งมอบสินค้านั้นที่ผู้ขายได้ส่งมอบสินค้า เมื่อมีการขนถ่ายสินค้าลงจากยานพาหนะที่บรรทุกไปไว้ยังที่ที่ผู้ซื้อจัดไว้ ณ อาคารขนถ่ายสินค้า ในท่าเรือหรือปลายทางตามที่ระบุไว้
16	ข้อกำหนดในการส่งมอบสินค้า EXW	Exworks	การส่งมอบที่ผู้ขายจะรับผิดชอบสินค้า ว่ามีครบไหม มีแตกหักตรงไหนหรือไม่ เฉพาะ ณ จุดที่ผู้ค้าวางขายสินค้าเท่านั้น เช่น หน้าร้านขาย หน้าโรงงานหรือหลายคนเรียกเทอมแบบนี้ว่า “ราคาหน้าโรงงาน”

ลำดับ	ภาษาไทย	ภาษาอังกฤษ	ความหมาย
17	ข้อกำหนดในการส่งมอบสินค้า FAS	Free Along Side	ผู้ค้าจะรับผิดชอบสินค้าจนถึงปลายทางที่เป็นท่าเรือของท่าเรือ ต้นทางเท่านั้น หลังจากนั้นผู้ซื้อจะต้องรับผิดชอบค่าใช้จ่ายและความเสี่ยงต่างๆ
18	ข้อกำหนดในการส่งมอบสินค้า FCA	Free Carrier	การส่งมอบที่ผู้ขายจะรับผิดชอบค่าใช้จ่ายในการขนส่งสินค้าถึงแค่สนามบินหรือศุลกากร เพื่อเตรียมส่งออกโดยเครื่องบิน หรือเรือ เมื่อสินค้าอยู่บนพาหนะที่กำลังเดินทาง ค่าใช้จ่ายด้านค่าส่งและอื่นๆ จะตกเป็นภาระของผู้ซื้อ ฉะนั้นราคาของก็รวมถึงค่า Shipping โดยเครื่องบินหรือเรือด้วย
19	ข้อกำหนดในการส่งมอบสินค้า FOB	Free Onboard Vessel	ผู้ขายจะรับผิดชอบค่าใช้จ่ายทุกอย่าง จนกระทั่งสินค้าถูกขนขึ้นไปที่บนเรือ หรือเครื่องบิน หลังจากนั้นก็ของออกเดินทางไปยังที่หมาย ผู้ซื้อต้องรับผิดชอบเอง
20	ข้อตกลงในการส่งมอบสินค้าระหว่างประเทศ	International Commercial Terms (Incoterms)	ข้อกำหนดในการส่งมอบสินค้า หรือเงื่อนไขการส่งมอบสินค้า โดยกำหนดเป็นมาตรฐานความหมายการค้าที่ใช้ตกลงในการทำสัญญาซื้อขายระหว่างผู้ซื้อกับผู้ขายที่เป็นสากล ได้รับการดูแลและคุ้มครองโดยสภาหอการค้านานาชาติ
21	ข้อมูลบัญชีสินค้า	Manifest	บัญชีสินค้าที่บรรทุกมากับเรือ
22	คลังสินค้าทางอากาศยาน	Air Cargo Terminal	อาคารคลังสินค้าที่ขนส่งโดยอากาศยาน
23	เคาน์เตอร์บริการ	Service Counter	เป็นธุรกิจที่มีลักษณะ ขั้นตอน และรูปแบบการให้บริการที่เกี่ยวกับธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์
24	ตัวแทนออกของ	Customs Broker	นายหน้าในการจัดการผ่านพิธีการศุลกากร
25	ตู้ลำเลียง	Container	ตู้บรรทุก ลำเลียงสินค้า

ลำดับ	ภาษาไทย	ภาษาอังกฤษ	ความหมาย
26	ท่าเทียบ พาหนะขนส่ง	Terminal	ท่าเรือ หรือท่าขนส่งสินค้าทางเรือ
27	บัญชีราคา สินค้า	Invoice	ใบแจ้งราคาสินค้าเพื่อให้ตรวจสอบรายละเอียด การซื้อขายทั้งหมด โดยจะแสดง ราคา จำนวน วัน เวลาที่ใช้ผลิต เงื่อนไขในการโอนเงิน
28	บัญชีรายการ สินค้า	Catalogue	หนังสือ เอกสาร สิ่งพิมพ์ เป็นต้น ที่มีภาพสินค้า เช่นเสื้อผ้า เครื่องใช้ไฟฟ้า พร้อมรายละเอียดของ สินค้าเพื่อเผยแพร่หรือสำหรับให้ลูกค้าเลือกซื้อ
29	ใบกำกับการ บรรจุหีบห่อ สินค้า	Packing List	เป็นเอกสารสำหรับแจ้งว่าสินค้าใด ถูกบรรจุหรือ Packing มาแบบใด อยู่กล่องใด โดยใบนี้จะออก โดยผู้ส่งออก
30	ใบกำกับสินค้า	Commercial Invoice	เอกสารที่ระบุทุกอย่างที่เกี่ยวกับการซื้อขาย ทั้ง จำนวน ราคา และรายละเอียดปลีกย่อยทั้งหมด ปกติผู้ขายจะออกให้ก็เมื่อมีการจ่ายเงินค่าสินค้า ครบแล้ว โดยจะออกให้ช่วงที่จะทำการส่งสินค้า แล้ว
31	ใบขนสินค้า JDA	JDA (Joint Development Area)	ใบขนสินค้าสำหรับพื้นที่พัฒนาร่วมตามข้อตกลง
32	ใบขนสินค้าขา เข้าประเภทที่ ต้องตรวจสอบ พิธีการ	Red Line	ใบขนสินค้าที่ต้องตรวจสอบพิธีการโดยผู้นำเข้า ต้องไปติดต่อที่หน่วยงานประเมินอากรของท่าที่ นำเข้า
33	ใบขนสินค้าขา เข้าประเภทที่ ไม่ต้อง ตรวจสอบพิธี การ	Green Line	ใบขนสินค้าที่ไม่ต้องมีการตรวจสอบพิธีการ โดย เครื่องคอมพิวเตอร์จะทำการสั่งการตรวจ โดยที่ผู้ นำเข้าสามารถไปชำระภาษีและออกของได้ทันที
34	ใบแจ้งยอดเบี้ย ประกัน	Insurance Premium Invoice	ใบแจ้งยอดเบี้ยประกันจากบริษัทประกันภัย

ลำดับ	ภาษาไทย	ภาษาอังกฤษ	ความหมาย
35	ใบตราส่งสินค้าทางเรือ	Bill of Lading	เป็นเอกสารที่ทางสายเรือต้นทางออกให้กับผู้ส่งออก เพื่อใช้ในการแสดงกรรมสิทธิ์สำหรับสินค้าที่ขนส่ง
36	ใบตราส่งสินค้าทางอากาศยาน	Air Waybill	เป็นเอกสารที่ทางสายการบินต้นทางออกให้กับผู้ส่งออก เพื่อใช้ในการแสดงกรรมสิทธิ์สำหรับสินค้าที่ขนส่ง
37	ใบตราส่งสินค้าทางอากาศยาน	House Air Waybill (HAWB)	เอกสารการขนส่งสินค้าทางอากาศที่ออกโดยบริษัทนายหน้าขาย Freight ที่รวมสินค้าของผู้ประกอบการหลายรายไว้ด้วยกัน
38	ใบรับรอง	Certificate of Analysis	ใบรายงานผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพชีววัตถุ
39	ใบรับรองแหล่งกำเนิดสินค้า	Certificate of Origin	หนังสือรับรองแหล่งกำเนิดสินค้าที่แสดงว่าสินค้านั้นมีแหล่งกำเนิดมาจากประเทศใด
40	ใบสั่งปล่อยสินค้า	Delivery Order (D/O)	เอกสารสำหรับนำไปปล่อยผู้สินค้าที่ทำเรือ/ทำอากาศยาน โดยผู้ที่ออกให้คือผู้ให้บริการขนส่งระหว่างประเทศ
41	พิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์แบบไร้เอกสาร	Paperless	เป็นระบบที่กรมศุลกากรได้นำมาใช้ในการดำเนินการพิธีการศุลกากรทั้งขาเข้าและขาออก เพื่อให้ขั้นตอนในการดำเนินการมีความสะดวก รวดเร็วมากยิ่งขึ้น โดยระบบ Paperless จะใช้ในการจัดทำและส่งใบขนผ่านพิธีการ รวมถึงขั้นตอนการตรวจสอบข้อมูลโดยกรมศุลกากรได้นำข้อมูลจากทางผู้นำเข้าและตัวแทนผู้นำเข้าไปตรวจสอบกับทาง Freight Forwarder หรือเอเยนต์อีกครั้งก่อนที่จะอนุญาตให้ดำเนินการในขั้นตอนต่อไปได้

ลำดับ	ภาษาไทย	ภาษาอังกฤษ	ความหมาย
42	พิธีการสินค้า ส่งกลับ	Re-Export	ของที่นำเข้ามาในราชอาณาจักรแล้วต่อมาภายหลัง ผู้นำของเข้าได้ส่งของนั้นกลับออกไปยัง ต่างประเทศ โดยไม่เปลี่ยนแปลงรูปร่างหรือ ลักษณะแต่ประการใด หรือของที่นำเข้ามาเพื่อ เป็นของใช้สิ้นเปลืองสำหรับยานพาหนะที่ เดินทางไปต่างประเทศแล้วจะขอคืนอากรที่ได้ ชำระไปกลับคืน
43	ระบบจัดการ คลังสินค้า	Warehouse Management System	ระบบการจัดการข้อมูลทั้งหมดที่เกี่ยวกับตัวสินค้า หรือ วัตถุดิบที่ใช้ในกระบวนการผลิตสินค้า โดย อาศัยระบบ Barcode เข้ามาช่วยกำหนดตัวตนของ สินค้า หรือวัตถุดิบแต่ละตัว และนำข้อมูลตัว สินค้าหรือวัตถุดิบบันทึกข้อมูลในระบบเพื่อนำ ข้อมูลดังกล่าวไปจัดการในรูปแบบต่างๆ ตามที่เรา ต้องการ
44	ระบบบริหาร ความเสี่ยง	Risk Management	กระบวนการดำเนินงานขององค์กรที่เป็นระบบ และต่อเนื่อง เพื่อช่วยให้องค์กรลดมูลเหตุของแต่ ละโอกาสที่จะเกิดความเสียหาย ให้ระดับของ ความเสียหายและขนาดของความเสียหายที่จะ เกิดขึ้นในอนาคต อยู่ในระดับที่องค์กรยอมรับได้ ประเมินได้ ควบคุมได้ และตรวจสอบได้อย่างมี ระบบ โดยคำนึงถึงการบรรลุมิติวัตถุประสงค์หรือ เป้าหมายขององค์กรเป็นสำคัญ
45	รายละเอียดของ สินค้า	Specification	ข้อมูลจำเพาะ หรือรายละเอียดคุณลักษณะเฉพาะ ของสินค้า
46	ลายมือชื่อ อิเล็กทรอนิกส์	Digital Signature	เป็นลายเซ็นที่อยู่ในรูปแบบของอิเล็กทรอนิกส์ ที่ มีคุณสมบัติด้านความปลอดภัยเพื่อให้มีความ น่าเชื่อถือมากยิ่งขึ้น
47	วันนำเข้าจริง	Actual Arrival Date	วันที่ที่เรือเข้าถึงท่าปลายทางจริง
48	เศษเหล็ก	Scrap	ชิ้นส่วนของโลหะหรือเครื่องจักรกลเป็นต้นที่ใช้ ไม่ได้แล้ว

ลำดับ	ภาษาไทย	ภาษาอังกฤษ	ความหมาย
49	หนังสือ เรียกร้อง	Claim Bill	หนังสือเรียกร้องค่าสินไหมทดแทน
50	ห่วงโซ่อุปทาน	Supply chain	กระบวนการต่าง ๆ ที่ทำให้เกิดสินค้าขึ้นมา ไม่ว่าจะเป็น กระบวนการจัดซื้อ (Procurement) การผลิต (Manufacturing) การจัดเก็บ (Storage) เทคโนโลยีสารสนเทศ (Information Technology) การจัดจำหน่าย (Distribution) และการขนส่ง (Transportation) ตั้งแต่ก่อนและหลังการผลิตสินค้าจนไปถึงมือผู้บริโภค
51	หอการค้า นานาชาติ	International Chamber of Commerce (ICC)	องค์กรธุรกิจที่ใหญ่ที่สุดและมีความหลากหลายมากที่สุดในโลก มีบริษัทสมาชิกรับประกันที่เป็นตัวแทนมากกว่า 130 ประเทศ และเป็นกลุ่มธุรกิจที่มีความสนใจในวงกว้าง คณะกรรมการ ICC ประกอบด้วยเครือข่ายคณะกรรมการและผู้เชี่ยวชาญหลากหลายสาขาในทุกอุตสาหกรรม เพื่อให้สมาชิกสามารถทราบข้อมูลทั้งหมดที่อาจส่งผลกระทบต่อพวกเขาตลอดจนดูแลผู้ติดต่อภายในองค์กรสหประชาชาติองค์การการค้าโลก และหน่วยงานระหว่างรัฐบาลอื่น ๆ
52	เหล็กกล้า	Steel	โลหะผสม ที่มีการผสมระหว่าง เหล็ก ซิลิกอน แมงกานีส คาร์บอนและธาตุอื่น ๆ อีกเล็กน้อย ทำให้มีคุณสมบัติในการยืดหยุ่นสูง ทั้งมีความทนทาน แข็งแรง และสามารถต้านทานต่อแรงกระแทกและภาวะทางธรรมชาติได้อย่างดีเยี่ยม
53	เหล็กทรงแบน	Flat products	ผลิตภัณฑ์เหล็กที่มีลักษณะคล้ายกับเหล็กแผ่น แต่แตกต่างกันที่ความหนาและความยาว
54	เหล็กทรงยาว	Long products	ผลิตภัณฑ์เหล็กที่มีทรงยาว ได้แก่ เหล็กเส้น เหล็กข้ออ้อย และเหล็กหลอด

ลำดับ	ภาษาไทย	ภาษาอังกฤษ	ความหมาย
55	อุตสาหกรรมสีเขียว	Green Industry	อุตสาหกรรมที่ยึดมั่นในการประกอบกิจการที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม เพื่อการพัฒนาอย่างยั่งยืน มุ่งเน้นการพัฒนาและปรับปรุงกระบวนการผลิต และการบริหารจัดการสิ่งแวดล้อมอย่างต่อเนื่อง รวมถึงความรับผิดชอบต่อสังคมทั้งภายในและภายนอกองค์กร ตลอดห่วงโซ่อุปทาน
56	อุตสาหกรรมเหล็กกลางน้ำ	Midstream	กระบวนการ การจัดการ การแปรรูป เพื่อก่อให้เกิดผลิตภัณฑ์เหล็ก
57	อุตสาหกรรมเหล็กต้นน้ำ	Upstream	เรื่องของแหล่งที่มาของวัตถุดิบในการผลิตเหล็ก ว่ามาจากที่ไหน ทุนมาจากแหล่งใด แรงงานมาจากไหนในกระบวนการของธุรกิจ
58	อุตสาหกรรมเหล็กปลายน้ำ	Downstream	กระบวนการที่ผลิตภัณฑ์เหล็กนั้นไปถึงมือผู้บริโภค
59	เอกสารข้อมูลความปลอดภัย	Material Safety Data Sheet	เอกสารข้อมูลความปลอดภัยของผลิตภัณฑ์ โดยระบุ ชื่อสารเคมี, ส่วนประกอบสำคัญ, วิธีการรักษาพยาบาลเบื้องต้น และวิธีการจัดเก็บ ทางบริษัทที่ใช้ควรแนะนำให้ผู้ใช้ปฏิบัติตามข้อกำหนดที่ระบุใน MSDS อย่างเคร่งครัด
60	เอกสารค้าประกันเอ.ที.เอคาร์เนท	ATA Carnet	เอกสารศุลกากรระหว่างประเทศที่ใช้ในการผ่านพิธีการศุลกากรแทนใบขนสินค้าขาเข้า ใบขนสินค้าขาออก ใบสุทธิสำหรับนำกลับเข้ามา เอกสารผ่านแดนควบคุมการส่งของจากด่านศุลกากรแห่งหนึ่งไปยังด่านศุลกากรอีกแห่งหนึ่งภายในประเทศ และเป็นเอกสารค้าประกันค่าภาษีอากรสำหรับของที่นำเข้ามาชั่วคราวโดยได้รับการยกเว้นอากรภายใต้อนุสัญญาเอ.ที.เอ คาร์เนท

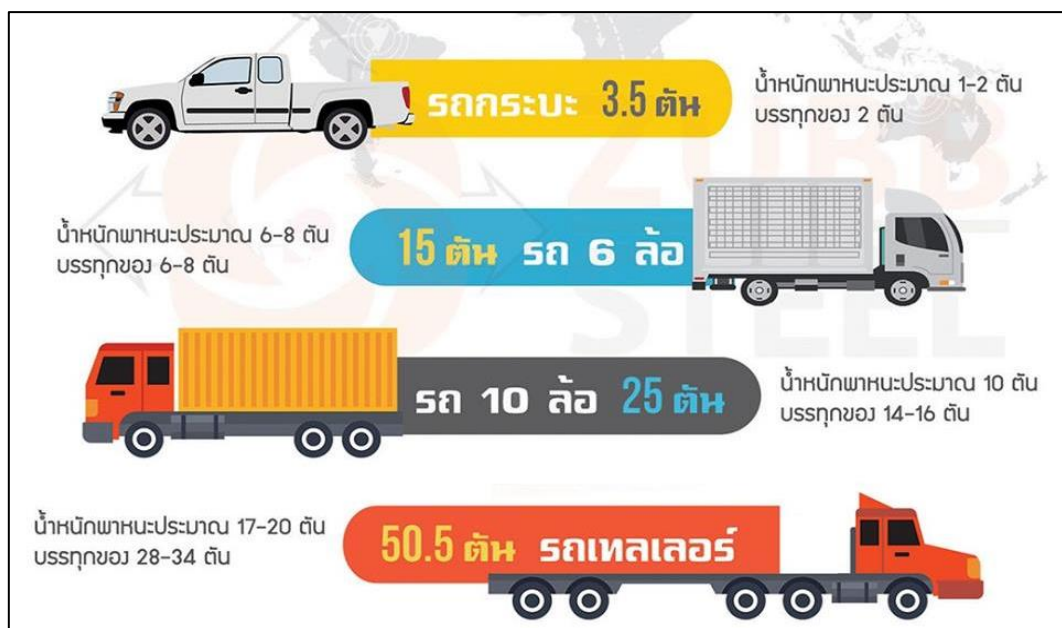
บทที่ 4

การวิเคราะห์สภาพปัญหา

จากการที่คณะผู้จัดทำได้เข้าเยี่ยมชมบริษัท ทีเอ็มที สตีล จำกัด (มหาชน) วันที่ 4 กันยายน 2562 ในหัวข้อการศึกษากระบวนการนำเข้าวัตถุดิบเหล็กม้วนจากประเทศจีน พบว่าวัตถุดิบเหล็กม้วนส่วนใหญ่ที่นำเข้าจากประเทศจีนถูกขนส่งมาทางเรือ และใช้รถบรรทุกจากท่าเรือบรรทุกเหล็กม้วนเพื่อนำไปส่งที่โรงงาน จากการศึกษาดังกล่าวทำให้ทราบถึงกระบวนการ และขั้นตอนการนำเข้าสินค้าที่ถูกต้องแล้วยังทราบถึงปัญหาต่างๆ อีกด้วย โดยทางคณะผู้จัดทำได้วิเคราะห์ตามวัตถุประสงค์ดังต่อไปนี้

1. กระบวนการนำเข้าวัตถุดิบเหล็กม้วนจากประเทศจีน

เมื่อฝ่ายจัดซื้อทำการสั่งซื้อวัตถุดิบเหล็กม้วนเพื่อนำมาใช้ในการผลิตจากซัพพลายเออร์ที่ประเทศจีนเรียบร้อยแล้ว ซัพพลายเออร์จะทำการจัดส่งสินค้าให้ทางเรือ โดยใช้ระยะเวลาในการขนส่งประมาณ 7-10 วัน เมื่อเรือที่ใช้บรรทุกวัตถุดิบเหล็กม้วนมาถึงท่าเรือ ฝ่ายทรานสปอร์ตจะทำการจัดหารถบรรทุกเพื่อขนย้ายวัตถุดิบเหล็กม้วนจากท่าเรือมาส่งที่บริษัท ทีเอ็มที สตีล จำกัด (มหาชน) ซึ่งในการขนย้ายแต่ละครั้งจำเป็นต้องพิจารณาจากน้ำหนักของเหล็กม้วนเป็นหลัก เพื่อสะดวกในการจัดหารถ และการขนย้าย



ภาพที่ 4.1 น้ำหนักรถบรรทุก



ภาพที่ 4.2 การขนย้ายเหล็กม้วนด้วยรถบรรทุก

โดยก่อนจะทำการขนย้ายวัตถุดิบเหล็กม้วนออกจากท่าเรือได้ต้องผ่านพิธีศุลกากรดังต่อไปนี้

1.1 เตรียมเอกสารที่ต้องใช้ในการยื่นเพื่อดำเนินพิธีการทางศุลกากร ได้แก่

- Delivery Order (D/O)
- Invoice / Packing List
- Form C/O
- เอกสารอื่น เช่น แคตตาล็อก หรือ Mill Test Certificate

1.2 ยื่นเอกสารข้อมูลใบขนสินค้าขาเข้า เพื่อแปลงเป็นใบขนสินค้าโดยอัตโนมัติ จากนั้นส่งสู่ระบบคอมพิวเตอร์ของกรมศุลกากรทางอินเทอร์เน็ต โดยผู้นำเข้าจะต้องบันทึกข้อมูลต่างๆ ดังนี้

- ข้อมูลเรือเข้า เช่น ชื่อเรือ วันเรือเข้า
- ใบตราส่งสินค้า (B/L)
- บัญชีรายการสินค้าทุกรายการ (Invoice)
- บัญชีรายละเอียดการบรรจุหีบห่อ (Packing List)
- ใบรับรองแหล่งกำเนิดสินค้า (Certificate Of Origin) กรณีขอลดหรือยกเว้นอัตรา

อากรขาเข้า

เมื่อข้อมูลทั้งหมดผ่านการตรวจสอบว่าถูกต้องครบถ้วน ศุลกากรจะออกเลขที่ใบขนสินค้าให้ผู้นำเข้า

1.3 เจ้าหน้าที่ตรวจสอบพิสูจน์เงื่อนไขชำระภาษีอากรขาเข้าตามเงื่อนไขที่กำหนดไว้ของกรมศุลกากร เจ้าหน้าที่จะแบ่งสินค้าออกเป็น 2 ประเภท

- ใบขนสินค้าขาเข้าประเภทที่ไม่ต้องตรวจสอบพิธีการ (Green Line) ผู้นำเข้านำเข้าใบขนสินค้าขาเข้าไปชำระภาษีอากรและวางประกันที่เกี่ยวข้องได้ทันที

- ใบขนสินค้าขาเข้าประเภทที่ต้องตรวจสอบพิธีการ (Red Line) ผู้นำเข้าต้องนำเข้าใบขนสินค้าขาเข้าไปติดต่อกับหน่วยงานประเมินอากรที่นำเข้าสินค้านั้นๆ ก่อนจนกลายเป็นสินค้าแบบ Green Line

โดยผู้นำเข้าสามารถชำระค่าภาษีอากรได้ 3 วิธี ได้แก่ ที่กรมศุลกากร ผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ และที่ธนาคาร

1.4 ผู้นำเข้านำเข้าใบขนสินค้าขาเข้าพร้อมกับใบเสร็จการชำระค่าภาษีอากร และเอกสาร Deliver Order (D/O) ไปดำเนินการตรวจปล่อยสินค้าในท่าเรือและขนถ่ายสินค้านำเข้ามาที่โกดังหรือโรงงานต่อไป

2. เอกสารต่างๆ ที่ใช้ในการนำเข้าวัตถุดิบหลักม้วนจากประเทศจีน

- ใบขนสินค้าขาเข้าพร้อมแบบแสดงรายการภาษีสรรพสามิตและภาษีมูลค่าเพิ่ม
- เอกสาร Invoice / Packing List เพื่อใช้สำหรับตรวจสอบสินค้า จำนวน และน้ำหนักที่ได้นำเข้ามาจากประเทศจีน

- Delivery Order (D/O) คือ เอกสารใบส่งปล่อยสินค้า เป็นเอกสารที่ทางสายเรือจะออกให้ผู้นำเข้า (CONSIGNEE) เพื่อนำไปรับสินค้าจากท่าเรือที่นำเข้า

- Form C/O (Certificate of Origin) ใบรับรองแหล่งกำเนิดสินค้า ใช้ในกรณีขอลดหรือยกเว้นอัตราอากรขาเข้า

- Mill Test Certificate เป็นใบรายงานผลองค์ประกอบของวัตถุดิบที่ผู้ผลิตได้ทำการตรวจสอบ และทดสอบสินค้า

Wu Xi New Invent Precision-machined technology Co.,Ltd
TEL:0086-510-80220083 FAX:0086-510-80220017
Qin Xiang Industry Zoom, ShiTangWan, Huishan District
WUXI, JIANG SU PROVINCE, CHINA

COMMERCIAL INVOICE

PO No. 35AWD005
SHIP TO: GKN Driveline (Thailand) Ltd. (Branch Office)
500/103Wan 3, Tambon Taik, Amphur Phakdiang,
Rayong 21140
Thailand
GKN AWD

INVOICE NO. **AWT20190028IN**
DATE: **Sep 18th, 2019**
PORT OF LOADING: **WUXI, CHINA**
DESTINATION: **Rayong, Thailand**

TRANSPORT BY Sea
SOLD TO: GKN Driveline (Thailand) Ltd. (Branch Office)
500/103Wan 3, Tambon Taik, Amphur Phakdiang, Rayong 21140
Thailand
GKN AWD

NEW INVENT WUXI XI
Mr: Gao Shuai
Tel: +86 (0510) 80220081
Tel: +86 (0510) 80220082
Fax: +86 (0510) 80220017
(Email: gaoshuai@xinshen.com)

MARKS & NOS.	DESCRIPTIONS	Drawing Version	QUANTITY (PCS)	NET WEIGHT (KGS)	UNIT PRICE	AMOUNT (USD)
1F	SHAFT-PINION, L PL 6-15-0208 10279329	D	2,000.000	665.000	2.050	4,100.000
2F	SHAFT-PINION, S PL 6-15-0208 10279322	D	4,000.000	546.000	1.250	5,040.000
TOTAL			6,000.000	1,211.000		9,140.000

INCIDENT NAME: DAP
INCIDENT TYPE: BANK PAYMENT
SAY TOTAL AMOUNT USD nine thousand one hundred forty and point zero zero zero zero

BENEFICIARY: Wu Xi New Invent Precision-machined technology Co.,Ltd
BENEFICIARY'S BANK: BANK OF CHINA, HUIZHAN SUB-BRANCH, WUXI
SWIFT CODE: BKCHCN3395C
ADDRESS OF BENE BANK: NO.186 ZHENGHE ROAD, HUIZHAN DISTRICT, WUXI, JIANGSU, CHINA
Bank A/C NO: 518367109899

ภาพที่ 4.3 ตัวอย่าง Invoice

Wu Xi New Invent Precision-machined technology Co.,Ltd
TEL:0086-510-80220083 FAX:0086-510-80220017
Qin Xiang Industry Zoom, ShiTangWan, Huishan District
WUXI, JIANG SU PROVINCE, CHINA

PACKING LIST

PO No. 35AWD005 Date: 2019-9-18
TRANSPORT BY Sea PACKING LIST of GKN Driveline (Thailand) Ltd. (Branch Office)
SOLD TO: GKN Driveline (Thailand) Ltd. (Branch Office) SHIP TO: Rayong, Thailand
500/103Wan 3, Tambon Taik, Amphur Phakdiang, Rayong 21140
Thailand GKN AWD From SHANGHAI TO: Rayong, Thailand

MARKS & NOS.	Description	Drawing Version	Quantity (PCS)	Net Weight (KGS)	Gross Weight (KGS)	Measurement (CBM)	Batch Number
1F	SHAFT-PINION, L PL 6-15-0208 10279329	D	2000.000	665.000	665.000	1.0000000000000000	WTLN001A-1
2F	SHAFT-PINION, S PL 6-15-0208 10279322	D	4000.000	546.000	546.000	1.0000000000000000	WTLN001F-2
TOTAL : 2000PCS (100 BOXES)				1211.000	1211.000		

Wu Xi New Invent Precision-machined technology Co.,Ltd

ภาพที่ 4.4 ตัวอย่าง Packing List

ภาพที่ 4.6 ตัวอย่าง Delivery Order (D/O)

															产品质量证明书															地址: 浙江省宁波市黄湾镇工业园区 电话: 0573-87951806 传真: 0573-87958039			
订货单位 Customer		GDN Driveline (Thailand) Ltd				合同号 No		产品名称 Product		Seamless tube		提单号		19NCC0041		总件数 Total Bundles		5		交货日 Delivery		19.10.07											
收货单位 Purchaser		GDN Driveline (Thailand) Ltd				钢级 Steel Grade		S458S178		规格 Size		Tube 19740001		长度 Length		OK		重量 Weight		5.630t		交货日 Issue		19.10.07									
产品标准 Standard		Technical Agreement				交货条件 Delivery Condition		Heat treatment		表面 Surface Quality		OK		尺寸 Size		OK		弯曲度 Camber		OK		粗糙度 Roughness		OK									
化学成份 Chemical Composition																																	
生产号 Batch No		炉号 Heat No		重量/支数 Wt(kg)/Pcs		件数 Bundles		C:0.18-0.18		Mn:0.70-0.85		Si:0.20-0.30		P:≤0.035		S:0.013-0.030		Cr:0.40-0.49		Cu:≤0.25		Al:0.02-0.20		Ni:0.015-0.045									
1373719100335-1		A2357969		5.630t		5		0.16		0.79		0.25		0.006		0.022		0.52		0.52		0.02		0.16		0.022							
机械性能 Mechanical Properties																																	
屈服强度 Yield Strength		抗拉强度 Tensile Strength		伸长率 Elongation		硬度 Hardness		冲击功 Notch Toughness		断面收缩率 Reduction of Area		非金属夹杂物 (根据 GB/T 10561)		脱碳 Decarburization		晶粒度 Grain Size		显微组织 Micro-Structure		最高尺寸 Max Size		显微组织 Micro-Structure		最高尺寸 Max Size		显微组织 Micro-Structure							
550		550		156		156		156		156		156		156		156		156		156		156		156		156		156					
备注 Remarks																																	
压扁 Flattening test 扩口 Flaring test 弯曲 Flaming test 冷弯 Cold Bend 顶破 Bursting test 报告 Report OK																																	
证明书上所列产品, 均按标准制造, 并符合有关要求。 This is to certify the product is in accordance with the standard. 本公司已通过 ISO9001 质量管理体系认证。 The company has passed the certification of ISO9001 quality management system.																																	
被印无效 Copy Of No Seal															签发 (Issued by): 复核 (Checked by):					朱芳芳													

ภาพที่ 4.7 ตัวอย่าง Mill Test Certificate

3. การนำความรู้ที่ได้รับมาประยุกต์ใช้ในการปฏิบัติงานในอนาคต

1. สามารถนำความรู้ที่ได้รับจากการศึกษาในครั้งนี้มาเป็นแนวทางในการประกอบอาชีพที่เกี่ยวข้องกับการนำเข้าสินค้าจากต่างประเทศ
2. สามารถนำความรู้มาประยุกต์ใช้กับการนำเข้าสินค้าประเภทอื่นได้ในอนาคต
3. สามารถนำความรู้ที่ได้รับมาสร้างเป็นสื่อการเรียนการสอน เพื่อถ่ายทอดความรู้ให้แก่ผู้ที่สนใจศึกษา

4. การนำหลักเศรษฐกิจพอเพียงมาใช้ในการทำโครงการ

1. มีการนำกระดาษที่ใช้หน้าเดิมมาใช้ซ้ำอีกหน้า (Reuse) ในการปรี้นทำงานแก้ไขงานก่อนส่งงานจริง เพื่อเป็นการประหยัดค่าใช้จ่าย
2. มีการวางแผนการเดินทางร่วมกันในการไปเยี่ยมชมบริษัท ทีเอ็มที สตีล จำกัด (มหาชน) เพื่อประหยัดค่าใช้จ่ายในการเดินทางที่จะเกิดขึ้น
3. มีการวางแผนการจตุรายการสิ่งของที่จำเป็นต้องใช้ในการทำโมเดล เพื่อให้ผู้ของได้ครบถ้วนถูกต้อง และพอเหมาะพอดีกับความต้องการใช้

ปัญหาและอุปสรรค

1. การนำเข้าวัตถุดิบเหล็กม้วนจากประเทศจีนใช้ระยะเวลาในการขนส่งประมาณ 7-10 วัน ดังนั้นต้องมีการวางแผนการผลิต และการสั่งซื้อที่ดีเพื่อไม่ให้เกิดปัญหาการหยุดไลน์การผลิต เนื่องจากวัตถุดิบขาดสต็อก
2. การนำเข้าวัตถุดิบเหล็กม้วนจากประเทศจีนต้องใช้การขนส่งทางเรือ อาจก่อให้เกิดความล่าช้าได้ เนื่องจากบางครั้งในทะเลมีสภาพอากาศแปรปรวน มีคลื่นลม และมรสุม
3. วัตถุดิบเหล็กม้วนที่นำเข้ามาจากประเทศจีนนั้นมีน้ำหนักค่อนข้างมาก ทำให้ขนย้ายได้ลำบาก

บทที่ 5

สรุปและข้อเสนอแนะ

จากการที่คณะผู้จัดทำได้เข้าไปศึกษาเรื่องกระบวนการนำเข้าวัตถุดิบเหล็กม้วนจากประเทศจีน ของบริษัท ทีเอ็มที สตีล จำกัด (มหาชน) ทำให้ทราบกระบวนการ ขั้นตอน และวิธีการที่จะนำเข้าวัตถุดิบเหล็กม้วนจากประเทศจีน วิธีการจัดเตรียมเอกสารเพื่อดำเนินการด้านพิธีการทางศุลกากร รวมถึงเอกสารที่ต้องใช้ในการนำเข้าวัตถุดิบเหล็กม้วน โดยใช้เรือบรรทุกสินค้าในการนำเข้าวัตถุดิบเหล็กม้วนจากประเทศจีนมายังท่าเรือคลองเตย ซึ่งสรุปได้ดังนี้

สรุป

1. กระบวนการนำเข้าวัตถุดิบเหล็กม้วนจากประเทศจีน

1.1 เมื่อทำการสั่งซื้อวัตถุดิบเหล็กม้วนจากประเทศจีนเรียบร้อยแล้ว ซัพพลายเออร์ จะทำการส่งเอกสาร Commercial Invoice , Packing List และ Bill of Lading ให้ เพื่อใช้เป็นหลักฐานในการนำเข้าวัตถุดิบเหล็กม้วน แล้วจึงจัดส่งสินค้าให้ทางเรือ

1.2 เมื่อเรือที่ใช้บรรทุกวัตถุดิบเหล็กม้วนมาถึงท่าเรือคลองเตย จะต้องผ่านพิธีการทางศุลกากร โดยมีขั้นตอนดังนี้

- เตรียมเอกสารที่ต้องใช้ยื่นเพื่อดำเนินพิธีการทางศุลกากร
- ยื่นเอกสารข้อมูลใบขนสินค้าขาเข้า เพื่อแปลงเป็นใบขนสินค้าโดยอัตโนมัติ จากนั้นส่งสู่ระบบคอมพิวเตอร์ของกรมศุลกากรทางอินเทอร์เน็ต
- ผู้นำเข้านำใบขนสินค้าขาเข้าไปติดต่อกับหน่วยงานประเมินอากรที่นำเข้าสินค้านั้น ๆ ก่อน และทำการชำระค่าภาษีอากรให้เรียบร้อยแล้ว
- ผู้นำเข้านำใบขนสินค้าขาเข้าพร้อมกับใบเสร็จการชำระค่าภาษีอากร และเอกสาร Deliver Order (D/O) ไปดำเนินการตรวจปล่อยสินค้าในท่าเรือและเตรียมทำการขนถ่ายสินค้านำเข้ามาที่โกดังหรือโรงงานต่อไป

1.3 ฝ่ายทรานสปอร์ตทำการจัดหารถบรรทุกเพื่อขนย้ายวัตถุดิบเหล็กม้วนจากท่าเรือคลองเตยมาส่งที่บริษัท ทีเอ็มที สตีล จำกัด (มหาชน) ซึ่งในการขนย้ายแต่ละครั้งจำเป็นต้องพิจารณาจากน้ำหนัก และขนาดของวัตถุดิบเหล็กม้วนเป็นหลัก ว่าต้องใช้รถประเภทใดในการขนส่ง

1.4 คุณสมบัติของเหล็กม้วนที่นำเข้าจากประเทศจีน ต้องมีส่วนประกอบทางเคมีตามข้อกำหนดมาตรฐานอุตสาหกรรม มอก. 1479-2558

2. เอกสารต่างๆ ที่ใช้ในการนำเข้าวัตถุดิบเหล็กม้วนจากประเทศจีน

2.1 ใบขนสินค้าขาเข้าพร้อมแบบแสดงรายการภาษีสรรพสามิตและภาษีมูลค่าเพิ่ม (กศก 99/1)

2.2 เอกสาร Invoice / Packing List เพื่อใช้สำหรับตรวจสอบสินค้า จำนวน และน้ำหนักของวัตถุดิบเหล็กม้วนที่ได้นำเข้ามาจากประเทศจีน

2.3 Delivery Order (D/O) คือ เอกสารใบส่งปล่อยสินค้า เป็นเอกสารที่ทางสายเรือจะออกให้ผู้นำเข้า (CONSIGNEE) เพื่อนำไปรับสินค้าจากท่าเรือที่นำเข้า

2.4 Form C/O (Certificate of Origin) ใบรับรองแหล่งกำเนิดสินค้า ใช้ในกรณีขอลดหรือยกเว้นอัตราอากรขาเข้า

2.5 Mill Test Certificate เป็นใบรายงานผลองค์ประกอบของวัตถุดิบที่ผู้ผลิตได้ทำการตรวจสอบ และทดสอบสินค้า

3. การนำความรู้ที่ได้รับมาประยุกต์ใช้ในการปฏิบัติงานในอนาคต

สามารถนำความรู้ที่ได้รับจากการศึกษาในครั้งนี้มาเป็นแนวทางในการประกอบอาชีพที่เกี่ยวข้องกับการนำเข้าสินค้าจากต่างประเทศ นำความรู้มาประยุกต์ใช้กับการนำเข้าสินค้าประเภทอื่นได้ และยังสามารถนำความรู้ที่ได้รับมาสร้างเป็นสื่อการเรียนการสอน เพื่อถ่ายทอดความรู้ให้แก่ผู้ที่สนใจศึกษาได้อีกด้วย

4. การนำหลักเศรษฐกิจพอเพียงมาใช้ในการทำโครงการ

สามารถนำหลักเศรษฐกิจพอเพียงในเรื่องของความพอประมาณมาใช้ในการทำโครงการคือ มีการนำกระดาษที่ใช้หน้าเดียวมาใช้ซ้ำอีกหน้า (Reuse) มีการวางแผนการเดินทางร่วมกันในการไปเยี่ยมชมบริษัท ทีเอ็มที สตีล จำกัด (มหาชน) เพื่อประหยัดค่าใช้จ่ายในการเดินทาง มีการวางแผนการจดรายการสิ่งของที่จะต้องใช้ในการทำโมเดล เพื่อให้ซื้อของได้ครบถ้วนถูกต้อง และพอเหมาะพอดีกับความต้องการใช้

ข้อเสนอแนะ

จากการศึกษาเรื่องกระบวนการนำเข้าวัตถุดิบเหล็กม้วนจากประเทศจีน ของบริษัท ทีเอ็มที สตีล จำกัด (มหาชน) ทางคณะผู้จัดทำมีข้อเสนอแนะดังนี้

1. เพื่อไม่ให้เกิดปัญหาการหยุดไลน์การผลิต เนื่องจากวัตถุดิบขาดสต็อก ควรมีการเช็คสต็อกวัตถุดิบอย่างสม่ำเสมอ และมีการวางแผนการผลิตที่ดี

2. หากคาดการณ์ว่าในการสั่งซื้อครั้งนั้นๆ อาจมีความล่าช้าเกิดขึ้น อาจจะเปลี่ยนวิธีการขนส่งจากทางเรือเป็นการขนส่งทางอากาศแทน

3. ในการขนย้ายแต่ละครั้งต้องพิจารณาจากน้ำหนักของเหล็กม้วนเป็นหลัก เพื่อสะดวกในการจัดหารถ และเครื่องมือที่จะใช้ในการขนย้าย

4. ควรมีการนำหลักเศรษฐกิจพอเพียงมาใช้ในการกระบวนการผลิตในรูปแบบของ Zero waste (ไม่มีของเสีย) โดยวัตถุดิบเหล็กม้วนต่างๆ จะถูกใช้ให้เกิดประโยชน์และคุ้มค่าที่สุดจนกระทั่งไม่มีของเสียเหลือทิ้ง

ข้อเสนอแนะของผู้เชี่ยวชาญ

1. การนำเสนอ Powerpoint มีเนื้อหาไม่ชัดเจน และมีองค์ประกอบไม่ครบ
 - ขาดหัวข้อหลักให้ชัดเจน เป็นจุดที่น่าสนใจ
 - ขาดหัวข้อย่อย เพื่อขยายใจความและรายละเอียดให้มากขึ้น
 - เนื้อหาสรุปควรชัดเจนและเน้นข้อความสำคัญ
 - เนื้อหาประกอบไม่มีสื่อให้เห็นได้ชัด ควรเพิ่มรูปภาพประกอบในกระบวนการต่าง ๆ ให้เห็นชัดเจนมากขึ้น

บรรณานุกรม

- กรมศุลกากร. (2559). **พิธีการนำเข้าศุลกากร**. ค้นหา 10 กันยายน 2562, จาก <http://www.customs.go.th>.
- กรมศุลกากร. (2561). **ข้อตกลงการค้าระหว่างประเทศ**. ค้นหา 11 กันยายน 2562, จาก <http://www.customs.go.th>.
- กลุ่มงานส่งเสริมพัฒนาพลังผู้บริโภค กรมการค้าภายใน. (ม.ป.ป.). **สินค้าหลัก : การกำกับดูแลของกรมการค้าภายใน**. ค้นหา 15 กันยายน 2562, จาก <https://www.dit.go.th>.
- ดวงฤดี เสือสิงห์. (2548). **พิธีการศุลกากร**. ค้นหา 15 สิงหาคม 2562, จาก http://oservice.skru.ac.th/ebook/lesson.asp?title_code=141&type=1&no=17.
- วิกิพีเดีย. (2560). **ความหมายของการนำเข้า**. ค้นหา 15 สิงหาคม 2562, จาก <https://th.wikipedia.org/wiki/การนำเข้า>.
- วิกิพีเดีย. (2561). **การค้าระหว่างประเทศ**. ค้นหา 15 สิงหาคม 2562, จาก <https://th.wikipedia.org/wiki/การค้าระหว่างประเทศ>.
- วิจัยกรุงศรี. (2561). **แนวโน้มธุรกิจ/อุตสาหกรรม ปี 2561-63**. ค้นหา 15 กันยายน 2562, จาก <https://www.krungsri.com>.
- ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร สำนักงานปลัดกระทรวงพาณิชย์. (2562). **โครงสร้างสินค้านำเข้า**. ค้นหา 15 กันยายน 2562, จาก <http://tradereport.moc.go.th/TradeThai.aspx>.
- สำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรม กระทรวงอุตสาหกรรม. (2561). **รายงานภาวะเศรษฐกิจอุตสาหกรรม ปี 2561 และแนวโน้มปี 2562**. ค้นหา 10 กันยายน 2562, จาก <http://www.oie.go.th>.
- สำนักงานส่งเสริมวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม. (2557). **การประกันภัยในการนำเข้าสินค้า**. ค้นหา 12 กันยายน 2562, จาก <https://www.sme.go.th>.
- สำนักงานนโยบายและยุทธศาสตร์การค้า. (2562). **การแถลงข่าวการค้าระหว่างประเทศของไทยเดือนกรกฎาคม ปี 2562**. ค้นหา 15 กันยายน 2562, จาก <http://www.tpso.moc.go.th>.
- ส่วนเศรษฐกิจรายสาขา ศูนย์วิจัยเศรษฐกิจ ธุรกิจและเศรษฐกิจฐานราก ธนาคารออมสิน. (2562) **อุตสาหกรรมหลักปี 2562**. ค้นหา 15 กันยายน 2562, จาก <https://www.gsb.or.th>.

ภาคผนวก

ภาคผนวก ก

ใบบันทึกการปฏิบัติงาน

ภาคผนวก ข

ใบขอความอนุเคราะห์และเข้าศึกษาดูงาน

บริษัท ทีเอ็มที สตีล จำกัด (มหาชน)



ภาพที่ 1 รูปป้ายบริษัทภายในสำนักงาน



ภาพที่ 2 นั่งรอฟังบรรยายในห้องประชุม



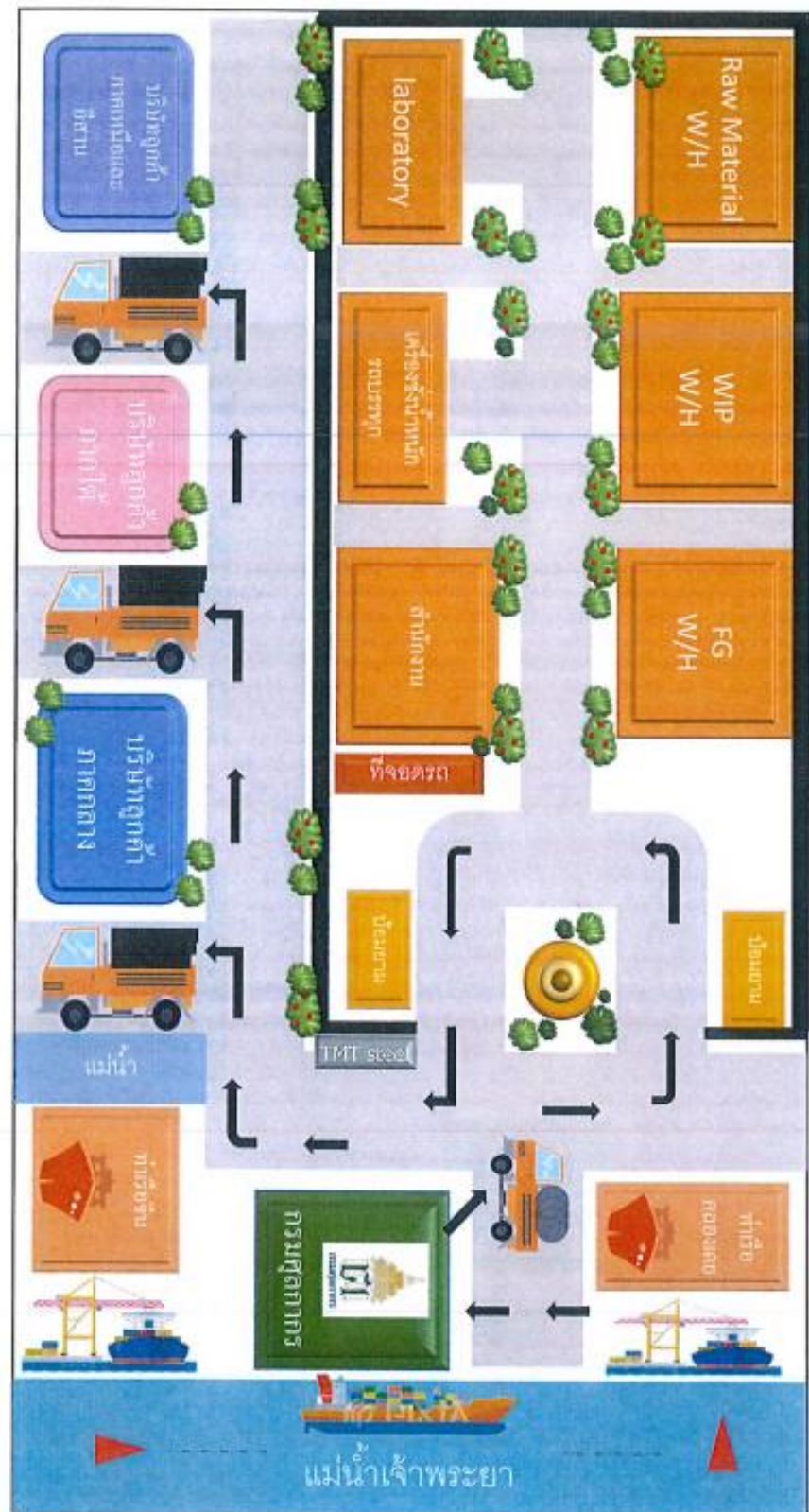
ภาพที่ 3 เจ้าหน้าที่พาเยี่ยมชมภายในโรงงาน



ภาพที่ 4 ถ่ายรูปร่วมกับเจ้าหน้าที่

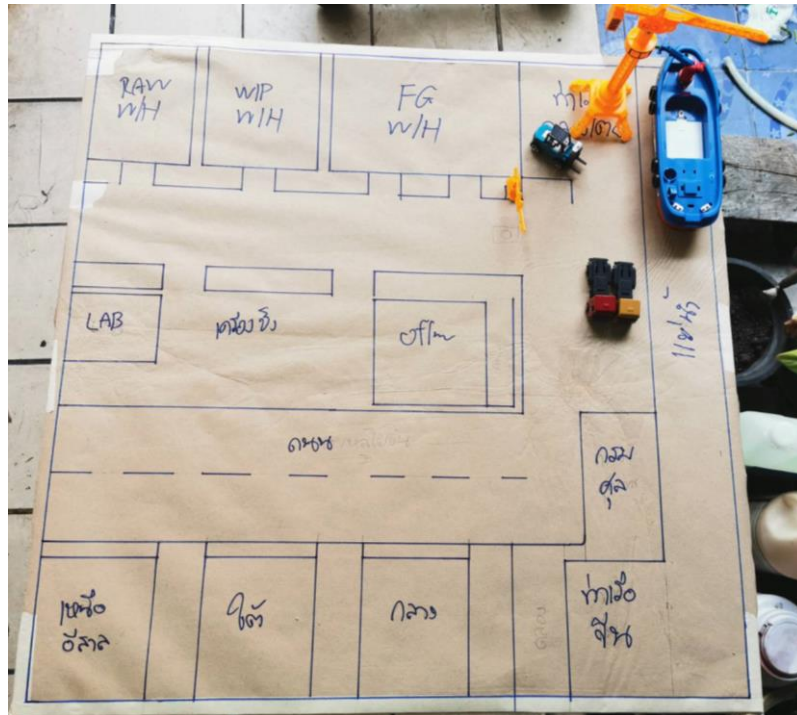
ภาคผนวก ค
แผนผังโมเดลและขั้นตอนการทำโมเดล

แผนผังโมเดลบริษัท ทีเอ็มที สตีล จำกัด (มหาชน)

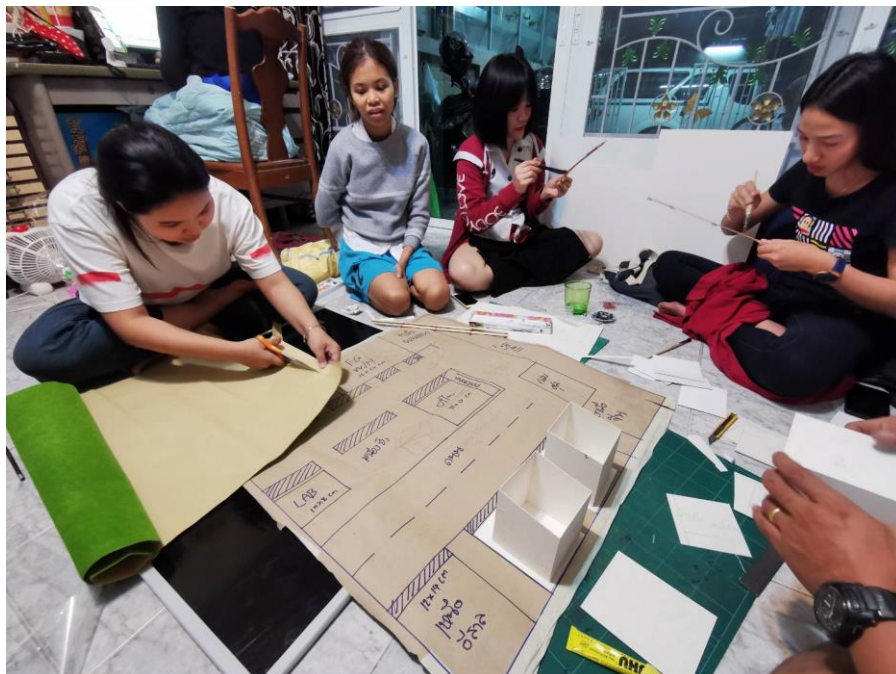


O.K. San ๗ พฤศจิกายน

ขั้นตอนการทำโมเดล



ภาพที่ 1 วาดแบบลงบนฐานโมเดล



ภาพที่ 2 เริ่มวางแผนโครงสร้าง

ขั้นตอนการทำโมเดล



ภาพที่ 3 เริ่มเตรียมโครงสร้างและส่วนประกอบ



ภาพที่ 4 ได้โครงสร้างและส่วนประกอบ



ภาพที่ 5 ประกอบหลักม้วนเตรียมเข้าคลัง

ขั้นตอนการทำโมเดล



ภาพที่ 6 เตรียมประกอบผังโมเดล



ภาพที่ 7 ช่วยกันประกอบผังโมเดลและตกแต่ง

ขั้นตอนการทำโมเดล



ภาพที่ 8 ฟังโมเดลเสร็จสมบูรณ์



ภาพที่ 9 ฟังโมเดลเสร็จสมบูรณ์

ภาคผนวก ง

งบประมาณการทำโมเดล

งบประมาณการทำโมเดล

ลำดับ	รายการ	หน่วยละ	จำนวน	ราคา
1	ไม้ไผ่ดิม	27.00	2	54.00
2	แผ่น ไม้ก๊อตเทียม	117.00	1	117.00
3	หญ้าเทียมม้วนสีเขียว	200.00	1	200.00
4	กระดาดโฟโต้บอร์ด	34.00	1	34.00
5	สติ๊กเกอร์ สี	27.00	1	27.00
6	ไม้บัลซ่า	37.80	2	75.60
7	โมเดลต้นไม้	27.00	14	378.00
8	รถบรรทุก	30.00	5	150.00
9	ที่รัดสายไฟ	20.00	3	60.00
13	สีโปสเตอร์	25.00	1	25.00
14	ก้านลูกโป่ง	23.00	4	92.00
15	กาว	49.00	5	245.00
16	รถสี่	55.00	1	55.00
รวมทั้งสิ้น				1,512.60

ประวัติคณะผู้จัดทำ



นางสาว ศุทธิณี เหมือนมณี ชั้น ปวส.2/18 เลขที่ 12
สาขา การจัดการ โลจิสติกส์
วันเกิด 6 กุมภาพันธ์ 2534
ที่อยู่ 60/431 ม.11 ต.บางเมืองใหม่ อ.เมืองสมุทรปราการ
จ.สมุทรปราการ 10270
เบอร์โทรศัพท์ 064-3295441



นางสาว ศิริลักษณ์ วิทศิริ ชั้น ปวส.2/18 เลขที่ 15
สาขา การจัดการ โลจิสติกส์
วันเกิด 14 มกราคม 2542
ที่อยู่ 881/76 อุดมสุข 43 ถนนสุขุมวิท 103 เขตบางนา
แขวงบางนา กรุงเทพมหานคร 10260
เบอร์โทรศัพท์ 0967983040