



การศึกษาวิธีการส่งออกเส้นด้ายโออีไปประเทศญี่ปุ่น
กรณีศึกษา บริษัท โรงงานส่งเสริมไทยอุตสาหกรรม จำกัด

The Study of Exporting of OE Yarn to Japan

Case study : Thai Industrial Development Co.,Ltd.

จัดทำโดย

นางสาวณัฐวดี ชมพูนุท

นายพงศกร ศรีสุข

โครงการนี้เป็นส่วนหนึ่งของวิชาโครงการ หลักสูตรประกาศนียบัตรวิชาชีพชั้นสูง

สาขาวิชาการจัดการโลจิสติกส์

วิทยาลัยเทคโนโลยีอรรถวิทย์พัฒนวิชาการ

ปีการศึกษา 2562



การศึกษาวิธีการส่งออกเส้นด้ายโออีไปประเทศญี่ปุ่น
กรณีศึกษา บริษัท โรงงานส่งเสริมไทยอุตสาหกรรม จำกัด

The Study of Exporting of OE Yarn to Japan
Case study : Thai Industrial Development Co.,Ltd.

โดย 1. นางสาวณัฐวดี ชมภูนุท
2. นายพงศกร ศรีสุข

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

(อาจารย์รัตนา ชาครุประมัย)
อาจารย์ที่ปรึกษา

(อาจารย์ยุพิน รอดไผ่ล้อม)
หัวหน้าสาขาวิชาการจัดการโลจิสติกส์

บทคัดย่อ

การศึกษาวิธีการส่งออกเส้นด้ายโออีไปประเทศญี่ปุ่น
กรณีศึกษา บริษัท โรงงานส่งเสริมไทยอุตสาหกรรม จำกัด

The study of Exporting of OE yarn to Japan
Case study : Thai Industrial Development Co.,Ltd.

ผู้จัดทำโครงการ	1. นางสาวณัฐวดี	ชมภูนุท
	2. นายพงศกร	ศรีสุข
อาจารย์ที่ปรึกษา	อาจารย์ รัตนา	ชาตรูประมัย
สาขาวิชา	สาขาวิชาการจัดการ โลจิสติกส์	
สถาบัน	วิทยาลัยเทคโนโลยีอรรถวิทย์พัฒนชยการ	ปีการศึกษา 2562

บทคัดย่อ

การจัดทำโครงการ การศึกษาวิธีการส่งออกเส้นด้ายโออีไปประเทศญี่ปุ่น กรณีศึกษา บริษัท โรงงานส่งเสริมไทยอุตสาหกรรม จำกัด มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาวิธีการส่งของสินค้าประเภทเส้นด้ายไปประเทศญี่ปุ่น ซึ่งการส่งออกเป็นปัจจัยหลักที่จะขับเคลื่อนเศรษฐกิจภายในประเทศให้ขับเคลื่อนไปได้อย่างคล่องตัวและมีเสถียรภาพกับนานาประเทศ

การศึกษาวิธีการส่งออกเส้นด้ายโออีไปประเทศญี่ปุ่นนั้น ผู้จัดทำมีความคิดเห็นเกี่ยวกับโปรแกรมที่ได้ศึกษาและพัฒนาคือ โปรแกรมไมโครซอฟต์ออฟฟิศ เนื่องจากเป็นโปรแกรมที่ผู้จัดทำได้ใช้งานอย่างต่อเนื่องและสม่ำเสมอ เป็นโปรแกรมที่มีการพัฒนาเพื่อสามารถจัดเอกสารได้อย่างเป็นรูปแบบที่ต้องการ และเป็นทางการ ข้อเสนอแนะ โปรแกรมควรที่จะสามารถมีรูปแบบที่ใช้งานได้ง่ายมากกว่านี้ ซึ่งผู้จัดทำได้นำเสนอคณะกรรมการโดยใช้โปรแกรม Power Point และรูปเล่มโดยใช้โปรแกรม Microsoft Word

จากการจัดทำโครงการในครั้งนี้คณะผู้จัดทำได้รับประโยชน์จากการศึกษาการส่งออกเส้นโออีไปประเทศญี่ปุ่นในเรื่องความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับวิธีการส่งสินค้าไปยังต่างประเทศ (สินค้าประเภทเส้นด้าย) โดยการขนส่งทางอากาศ รวมไปถึงปัญหาและอุปสรรคตลอดจนการแก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้น สามารถนำไปประยุกต์ใช้ในการศึกษาต่อและนำหลักเศรษฐกิจพอเพียงด้านความมีระเบียบวินัยและความสามัคคีของคณะผู้จัดทำมาประยุกต์ใช้ในโครงการในเรื่องของการตรงต่อเวลาในการนัดพบเข้าบริษัทกรณีศึกษา และความสามัคคีในหมู่คณะ โดยคณะผู้จัดทำได้จัดทำโครงการฉบับนี้เพื่อเผยแพร่ให้กับผู้ที่สนใจเกี่ยวกับการส่งออกเส้นด้ายโออีไปประเทศญี่ปุ่น และนำเล่มโครงไปเผยแพร่ให้กับ บริษัทกรณีศึกษา เพื่อศึกษาประโยชน์และเผยแพร่ให้กับบุคคลที่สนใจในบริษัท

กิตติกรรมประกาศ

โครงการนี้สำเร็จลุล่วงได้ด้วยความกรุณาจากอาจารย์รัตนา ชาตฐประมัย อาจารย์ที่ปรึกษาโครงการที่ได้ให้คำแนะนำ แนวคิด ตลอดจนแก้ไขข้อบกพร่องต่าง ๆ มาโดยตลอดจนโครงการนี้เสร็จสมบูรณ์ ผู้จัดทำจึงขอขอบพระคุณเป็นอย่างสูง

ขอขอบคุณ บริษัท โรงงานส่งเสริมไทยอุตสาหกรรม จำกัด ที่ได้อนุเคราะห์ให้ผู้จัดทำได้เข้าไปศึกษา ดูงานที่บริษัท ตลอดจนวิทยากรทุกท่านที่ให้ความร่วมมือเป็นอย่างดีมาโดยตลอด

ขอขอบคุณวิทยาลัยอรรถวิทย์พัฒนชการ ที่ให้แหล่งศึกษาค้นคว้าข้อมูลอย่างครบถ้วน และตลอดจนอาจารย์ทุกท่านที่ให้ความช่วยเหลือมาโดยตลอด

คณะผู้จัดทำ

สารบัญ

บทคัดย่อ	(1)
กิตติกรรมประกาศ	(2)
สารบัญ	(3)
สารบัญภาพ	(5)
สารบัญตาราง	(6)
บทที่ 1 บทนำ	1
หลักการและเหตุผล	1
วัตถุประสงค์	2
ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	2
บทที่ 2 ประวัติบริษัทและกรณีศึกษาธุรกิจ	3
ความเป็นมาของบริษัท	4
รูปภาพป้ายหน้าบริษัท/รูปโลโก้บริษัท	6
แผนผังองค์กร	7
รูปแผนที่สำนักงานใหญ่/รูปแผนที่โรงงาน	8
นโยบายคุณภาพ/วิสัยทัศน์/อุดมการณ์	9
ผลิตภัณฑ์เส้นด้ายและผลิตภัณฑ์ผ้า	10
บทที่ 3 แนวคิดและทฤษฎีที่เกี่ยวข้อง	12
แนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับการส่งออก	12
เศรษฐกิจระหว่างประเทศ	14
การค้าระหว่างประเทศ	15
นโยบายการค้าระหว่างประเทศ	18
เงื่อนไขทางการค้า	20
พิธีการศุลกากร	30
เอกสารที่เกี่ยวข้องกับการส่งออก	51
การประกันภัย	52
นิยามศัพท์	60

บทที่ 4 การวิเคราะห์สภาพปัญหา	66
วิธีการส่งออกเส้นด้ายโออีไปประเทศญี่ปุ่น	66
ข้อมูลด้านการส่งออก	67
นำไปประยุกต์ใช้ในอนาคต	70
การใช้เศรษฐกิจพอเพียงในความมีระเบียบวินัย	70
และความสามัคคีของคณะผู้จัดทำ	
บทที่ 5 สรุปและข้อเสนอแนะ	71
สรุป	71
ข้อเสนอแนะ	72
บรรณานุกรม	74
ภาคผนวก	75
ภาคผนวก ก ใบบันทึกการปฏิบัติงานโครงการ	76
ภาคผนวก ข ขั้นตอนการทำโมเดล	77
ภาคผนวก ค งบประมาณ	82
ประวัติคณะผู้จัดทำ	84
ใบคะแนนสอบนำเสนอโครงการ	85
ใบพิสูจน์อักษรวิสุทธิ์	86

สารบัญภาพ

ภาพที่ 2.1 ป้ายหน้าบริษัท	6
ภาพที่ 2.2 โลโก้บริษัท	6
ภาพที่ 2.3 แผนผังองค์กรบริษัท	7
ภาพที่ 2.4 แผนที่สำนักงานใหญ่	8
ภาพที่ 2.5 แผนที่โรงงาน	8
ภาพที่ 2.6 ภาพผลิตภัณฑ์ที่ทำจากเส้นด้ายฝ้ายโคม	10
ภาพที่ 2.7 ภาพเส้นด้ายโออีและผลิตภัณฑ์ที่ทำจากเส้นด้ายโออี	10
ภาพที่ 2.8 ภาพเส้นด้ายเรยอนและผลิตภัณฑ์ที่ทำจากด้ายเรยอน	11
ภาพที่ 2.9 ภาพเส้นด้ายอะคริลิก	11
ภาพที่ 2.10 ภาพผลิตภัณฑ์ที่ทำจากเส้นด้ายผสมฝ้าย/โพลีเอสเตอร์	12
ภาพที่ 2.11 ภาพผลิตภัณฑ์ที่ทำจากเส้นด้ายพิเศษ	12
ภาพที่ 3.1 ตารางสรุป INCOTERMS 2010	30
ภาพที่ 3.2 เงื่อนไขการซื้อขายระหว่างประเทศ	53
ภาพที่ 4.1 นักศึกษาเข้าเยี่ยมชมบริษัท	66
ภาพที่ 4.2 บัญชีราคาสินค้า (Commercial Invoice)	68
ภาพที่ 4.3 บัญชีรายละเอียดบรรจุหีบห่อ (Packing List)	68
ภาพที่ 4.4 บัญชีรายละเอียดบรรจุหีบห่อ (Packing List)	69
ภาพที่ 4.5 ใบตราส่งสินค้า (Bill of Lading)	69

สารบัญตาราง

นิยามศัพท์	60
ค่าใช้จ่ายในการจัดทำโครงการ	84

บทที่ 1

บทนำ

หลักการและเหตุผล

เนื่องจากปัจจุบันการส่งออกสินค้าอุตสาหกรรมประเภทเส้นด้ายและเครื่องนุ่มห่มของไทย ติดอันดับที่ 18 การส่งออกสำคัญ เรียงตามมูลค่า ปี พ.ศ. 2558 – 2562 (มกราคม – พฤษภาคม) เนื่องจากสินค้าประเภทเส้นด้ายสามารถนำไปใช้ในหลากหลายอุตสาหกรรม เช่น การเย็บปักถักร้อย เครื่องประดับ ของใช้ต่างๆ และเครื่องมือทางการแพทย์ เพื่อเป็นการกระตุ้นการส่งออก บริษัท โรงงานส่งเสริมไทยอุตสาหกรรม จำกัด จึงเล็งเห็นความสำคัญนี้เพื่อที่จะส่งออกสินค้าประเภทเส้นด้ายโออีไปยังต่างประเทศ เพื่อกระตุ้นกระบวนการผลิตและเศรษฐกิจของไทย เช่น ประเทศญี่ปุ่น ที่เป็นมหาอำนาจทางอุตสาหกรรมและการลงทุนต่างๆ รวมไปถึงอุตสาหกรรมสิ่งทอที่เป็นอุตสาหกรรมหลัก ซึ่งการส่งออกเส้นด้ายโออีไปประเทศญี่ปุ่น จำเป็นต้องมีกระบวนการและวิธีการที่รัดกุมและเป็นระบบ ทั้งนี้วิธีการส่งออกจึงจำเป็นที่จะต้องมีการจัดการที่ดีเพื่อลดความเสียหายที่จะตามมา

วิธีการส่งออกเส้นด้ายโออีไปประเทศญี่ปุ่น เป็นอีกวิธีที่จะสามารถกระตุ้นการส่งออกไปยังต่างประเทศ ซึ่งต้องอาศัยกระบวนการและวิธีการที่เป็นสากลและเป็นระบบ เพื่อให้การจัดส่งสินค้าประเภทเส้นด้ายโออีสามารถไปถึงมือลูกค้าได้อย่างทันเวลาและไม่กระทบกับการผลิตของลูกค้า กรณีศึกษา บริษัท โรงงานส่งเสริมไทยอุตสาหกรรม จำกัด เป็นบริษัทที่มีความสามารถผลิตสินค้าประเภทเส้นด้ายและผ้าผืน เนื่องจากมีแกนหมุนถึง 60,000 แกน และเครื่องทอผ้าแบบแอร์เจตถึง 240 เครื่อง เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพของสินค้าประเภทเส้นด้าย โดยผู้จัดทำจึงศึกษาวิธีการส่งออกเส้นด้ายโออีไปยังประเทศญี่ปุ่น เพื่อใช้เป็นแนวทางในการศึกษาวิธีการส่งออก และเพื่อเพิ่มความรู้ความสามารถในการศึกษา ประสบการณ์ความเข้าใจ และยังสามารถนำความรู้ที่ได้ไปประยุกต์ใช้ในอนาคต

ดังนั้นคณะผู้จัดทำดำเนินการศึกษาวิธีการส่งออกเส้นด้ายโออีไปประเทศญี่ปุ่น กรณีศึกษา บริษัท โรงงานส่งเสริมไทยอุตสาหกรรม จำกัด นำข้อมูลที่ได้มา เป็นแนวทางเพื่อประกอบการศึกษาและเพื่อเพิ่มประสบการณ์ความรู้ความเข้าใจ

ความได้เปรียบในการแข่งขันของตลาดการส่งออกต่างประเทศ อีกทั้งยังสามารถรู้ถึงกลยุทธ์ของคู่แข่งในตลาดต่างประเทศว่าคู่แข่งมีความสามารถส่งออกมากน้อยเพียงใด รวมไปถึงประสิทธิภาพการส่งออกและคุณภาพของสินค้า และความไว้วางใจของลูกค้าที่มีต่อ บริษัท โรงงานส่งเสริมไทยอุตสาหกรรม จำกัด ทางคณะผู้จัดจึงเล็งเห็นความสำคัญของการส่งออกเส้นด้ายโออีไปประเทศญี่ปุ่น ว่าสามารถนำความรู้จากการศึกษานี้ไปประยุกต์ใช้ในการประกอบธุรกิจในอนาคตได้จริง

วัตถุประสงค์

1. เพื่อศึกษาวิธีการส่งออกเส้นด้ายโออีไปประเทศญี่ปุ่นของ บริษัท โรงงานส่งเสริมไทยอุตสาหกรรม จำกัด
2. เพื่อศึกษาข้อมูลด้านการส่งออกเส้นด้ายโออีของ บริษัท โรงงานส่งเสริมไทยอุตสาหกรรม จำกัด
3. เพื่อศึกษาและนำไปประยุกต์ใช้ในอนาคต
4. เพื่อศึกษาการใช้เศรษฐกิจพอเพียงในควมมีระเบียบวินัย และความสามัคคีของคณะผู้จัดทำโครงการ

ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

1. เข้าใจถึงวิธีการส่งออกเส้นด้ายโออีไปประเทศญี่ปุ่นของ บริษัท โรงงานส่งเสริมไทยอุตสาหกรรม จำกัด
2. เข้าใจถึงข้อมูลด้านการส่งออก ของ บริษัท โรงงานส่งเสริมไทยอุตสาหกรรม จำกัด
3. สามารถนำข้อมูลที่ได้รับไปประยุกต์ใช้ในธุรกิจด้านการส่งออก
4. นำเศรษฐกิจพอเพียงในควมมีระเบียบวินัย และความสามัคคีของคณะผู้จัดทำโครงการมาประยุกต์ใช้ในชีวิตรประจำวันได้จริง

บทที่ 2

ประวัติบริษัทและการดำเนินธุรกิจ

คณะผู้จัดทำโครงการได้จัดทำการศึกษาข้อมูลวิธีการส่งออกเส้นด้ายโออีไปประเทศญี่ปุ่น กรณีศึกษา โรงงานส่งเสริมไทยอุตสาหกรรม จำกัด ซึ่งมีประวัติและการดำเนินธุรกิจดังรายละเอียด ดังต่อไปนี้

- 1.ประวัติความเป็นมาของบริษัท
- 2.รูปภาพป้ายหน้าบริษัท/รูปโลโก้บริษัท
- 3.แผนผังองค์กร
- 4.รูปแผนที่สำนักงานใหญ่/รูปแผนที่โรงงาน
- 5.นโยบายคุณภาพ/วิสัยทัศน์/อุดมการณ์
- 6.ผลิตภัณฑ์เส้นด้ายและผลิตภัณฑ์ผ้า

1. ประวัติความเป็นมาของบริษัท

บริษัท โรงงานส่งเสริมไทยอุตสาหกรรม จำกัด เป็นผู้ผลิตเส้นด้ายและผ้าฝ้ายในเครือบริษัท ทีไอดี เรามีความสามารถในการผลิตสูงสุดที่ แกนหมุน 60,000 แกน โออี 1,800 โรเตอร์ แอร์เจ็ต 840 แกน และ แกนด้ายคู่ 2,368 แกน เราได้เพิ่มจำนวนเครื่องทอผ้าแบบแอร์เจ็ตเป็น 240 เครื่องเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพของสินค้าผ้าของเรา ปัจจุบัน เรายังคงพัฒนาคุณภาพของสินค้าตลอดจนความเป็นอยู่ของพนักงานของเราอย่างต่อเนื่อง

ในปี 1960 คุณพิพัฒน์ ศิริเกียรติสูง ได้ก่อตั้ง บริษัท โรงงานส่งเสริมไทยอุตสาหกรรม จำกัด ได้จดทะเบียนด้วยทุน 6,000,000 บาท โดยมีสำนักงานใหญ่ที่ถนนราชวงศ์ และโรงงานสร้างอยู่บนพื้นที่ 20 ไร่ในสมุทรปราการ และมี เครื่องทอแบบ shuttle loom 1,000 เครื่องปี 1964 บริษัท โรงงานส่งเสริมไทยอุตสาหกรรม จำกัด ได้ขยายสายธุรกิจในกิจการปั่นด้ายที่ 10,000 แกน โรงทอได้ขยายการผลิตสินค้าลายใหม่เป็นผ้าขนหนู พร้อมทั้งมีห้องย้อมและห้องตกแต่งในตัว

ปี 1970 –1978 บริษัท โรงงานส่งเสริมไทยอุตสาหกรรม จำกัด ได้รับเป้าหมายลูกค้าใหม่โดยเริ่มส่งออกผลิตภัณฑ์ไปยังสหรัฐอเมริกาและยุโรป

ปี 1987 มีการเพิ่มมาตรฐานคุณภาพได้รับการตอบรับที่ดี โดยมีการสร้างศูนย์วิจัยทดลองและพัฒนา นี่เป็นช่วงเวลาที่บริษัท โรงงานส่งเสริมไทยอุตสาหกรรม จำกัด ได้ให้พันธะสัญญาว่าจะเป็นองค์กรแห่งนวัตกรรมในปีเดียวกันนี้ การสร้างโรงงานที่สองได้เสร็จสิ้นและได้มีการขยายโรงปั่นไปเป็น 33,000 แกน

ปี 1988 โดยการเล็งเห็นถึงความเปลี่ยนแปลงในความต้องการของตลาด บริษัท โรงงานส่งเสริมไทยอุตสาหกรรม จำกัด ได้ตอบสนองโดยการนำเทคโนโลยีการปั่นได้แบบ OE เข้ามา 960 แขนหมุน รวมถึง เครื่องทอแบบ Air Guide และ Profile 240 เครื่อง บริษัท โรงงานส่งเสริมไทยอุตสาหกรรม จำกัด ได้รับการส่งเสริมการลงทุน โดย คณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน และทุนจดทะเบียนได้เพิ่มขึ้นเป็น 250,000,000 บาท

ปี 1994 โดยการที่เป็นบริษัทที่มีการบริหารอย่างได้มาตรฐาน บริษัท โรงงานส่งเสริมไทยอุตสาหกรรม จำกัด จึงได้รับ ISO 9001:1994 อย่างไม่ยาก ในปีนี้ เครื่อง Air-jet ได้เพิ่มขึ้นเป็น 840 เครื่อง

ปี 1997 เป็นปีแห่งการปรับเปลี่ยนระบบ บริษัท โรงงานส่งเสริมไทยอุตสาหกรรม จำกัด ได้ตัดสินใจหยุดผลิตผ้าขนหนูและเน้นการผลิตของเส้นด้ายและผ้าทอมากขึ้น มีการเพิ่มทุนจดทะเบียนเป็น 600,000,000 บาท เพื่อการขยายโรงงานและเพิ่มคุณภาพและประสิทธิภาพ เมื่อถึงปี 2000 ได้มีการใช้ ISO 9001:2000 ซึ่งเป็นมาตรฐานใหม่ได้รับการยอมรับและปฏิบัติตามอย่างเคร่งครัด มีการเปลี่ยนเครื่องปั่นด้ายรวมทั้งหมด 12,000 แขน

ปี 2000 ISO 9001:2000 ซึ่งเป็นมาตรฐานใหม่ได้รับการยอมรับและปฏิบัติตามอย่างเคร่งครัด มีการเปลี่ยนเครื่องปั่นด้ายรวมทั้งหมด 12,000 แขน

ปี 2006 โครงการพัฒนาเครื่องปั่นด้ายได้พัฒนาอย่างต่อเนื่องด้วยการเปลี่ยนเครื่องปั่นทั้งหมดจำนวน 60,000 แขนเป็นระบบอัตโนมัติและเกือบทั้งหมดเป็นระบบเชื่อมต่อกับเครื่องกรอผ้า

ปี 2009 ด้วยความต้องการที่จะคงความเป็นผู้นำในอุตสาหกรรมสิ่งทอ เครื่องปั่นด้ายแบบ คอมแพคต์ได้ติดตั้งเครื่อง OE และได้เปลี่ยนเครื่องใหม่ เป็น 1,800 แขนหมุน บริษัท โรงงานส่งเสริมไทยอุตสาหกรรม จำกัด สามารถกำจัดความเสียหายของสินค้าหลังส่งโดยการสร้างทำบรรจุทุกของเราเอง ทั้งนี้ เรายังคงเน้นคุณภาพของสินค้าและระบบบริหารด้วยมาตรฐานที่สูงขึ้นเป็น ISO 9001:2008

ปี 2016 เพื่อคงตำแหน่งในการเป็นผ้าฝ้ายที่มีคุณภาพดีที่สุดในไทย เราได้เปลี่ยนเครื่องทอของเราทั้งหมดเป็น Air-jet Toyota JAT810 เครื่องทอคุณภาพสูง บวกกับความเชี่ยวชาญของเรา ทำให้เราสามารถสร้างสินค้าคุณภาพที่ดีขึ้นและตรงความต้องการของลูกค้าได้มากขึ้นอีก

ปี 2018 มาตรฐาน ISO ได้รับการพัฒนาเป็น 9001:2015 เพื่อให้การทำงานและการสื่อสารของเราดียิ่งขึ้น รวมไปถึงการคำนึงถึงสิ่งแวดล้อมและได้ติดตั้งแผงโซลาร์เซลล์ เราใช้พลังงานแสงอาทิตย์และลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ เพื่อโลกและคนในรุ่นต่อ ๆ ไป

2. รูปภาพป้ายหน้าบริษัท/รูปภาพโลโก้บริษัท



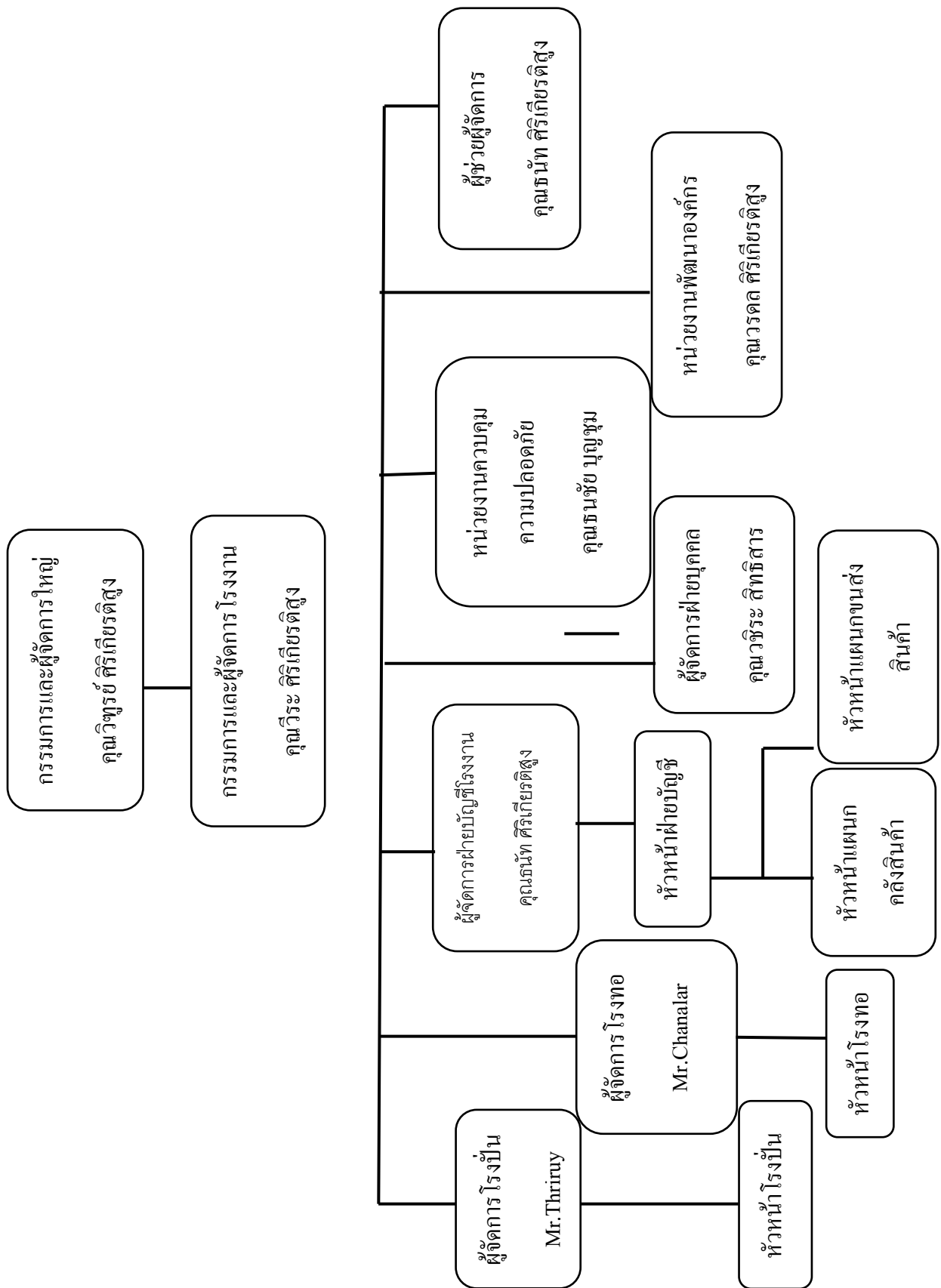
ภาพที่ 2.1 ป้ายหน้าบริษัท โรงงานส่งเสริมไทยอุตสาหกรรม จำกัด

รูปภาพโลโก้บริษัท



ภาพที่ 2.2 โลโก้บริษัท โรงงานส่งเสริมไทยอุตสาหกรรม จำกัด

3. แผนผังองค์กร



ภาพที่ 2.3 แผนผังองค์กรบริษัท โรงงานส่งเสริมไทยอุตสาหกรรม จำกัด

4. แผนที่สำนักงานใหญ่/รูปแผนที่โรงงาน

ที่อยู่สำนักงาน 710/5-6 ถนน สุขุมวิท ใกล้ซอยอารีย์ (26) แขวงคลองตัน

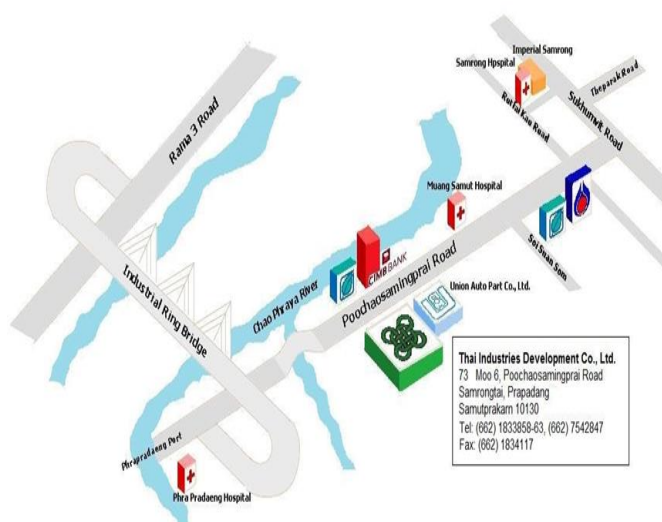
เขตคลองเตย กรุงเทพมหานคร 10110



ภาพที่ 2.4 แผนที่สำนักงานใหญ่บริษัท โรงงานส่งเสริมไทยอุตสาหกรรม จำกัด

ที่อยู่โรงงาน 73 หมู่ 6 ถนนปู่เจ้าสมิงพราย ต.ตำโงใต้ อ.พระประแดง

จ. สมุทรปราการ 10130



ภาพที่ 2.5 แผนที่บริษัท โรงงานส่งเสริมไทยอุตสาหกรรม จำกัด

5. นโยบายคุณภาพ

- นโยบายคุณภาพ
- ส่งมอบตรงเวลา
- เพื่อตอบสนองความต้องการของลูกค้า
- และพัฒนาองค์กรอย่างต่อเนื่อง

บริษัท โรงงานส่งเสริมไทยอุตสาหกรรม จำกัด เป็นที่รู้จักอย่างดีทางด้านวิเคราะห์ความต้องการของลูกค้าสิ่งทอและผลิตเส้นด้ายกับผ้าที่พิเศษเฉพาะเมื่อลูกค้าต้องการด้วยประสบการณ์ยาวนาน 50 ปี เราได้สร้าง ความรู้และทักษะ ที่โดดเด่นกว่าใคร เรานำหน้าตลาดทางด้านเทคโนโลยีและ ด้านความทันสมัยเสมอ ความสามารถทางด้านนี้ช่วยให้เราสามารถขยายตลาดลูกค้าเส้นด้ายและผ้าดิบของเราไปทั่วโลก เช่น สหรัฐอเมริกา ยุโรป ออสเตรเลีย เอเชียและจีน

วิสัยทัศน์

เพื่อได้รับการยอมรับในฐานะที่เป็นองค์กรแห่งนวัตกรรมโดยที่มีการเพิ่มประสิทธิภาพและขยายทางธุรกิจอย่างไม่หยุดยั้ง พัฒนาระบบองค์กรและสร้างคุณค่าแก่ผู้เกี่ยวข้องทุกฝ่าย เป็นหนึ่งในหลายบริษัทที่มีส่วนร่วมในการสร้างความมั่นคงให้แก่ประเทศไทย

อุดมการณ์

- บรรณาความพึงพอใจของลูกค้า ยืนยันความเป็น บริษัท โรงงานส่งเสริมไทยอุตสาหกรรม จำกัด ด้วยการผลิตสินค้าคุณภาพ และ บริการตรงเวลา พร้อมทั้ง เสนอวิธีแก้ปัญหาอย่างชาญฉลาด และ ราคาที่เป็นธรรม
- เชื่อมมั่นในคุณค่าของตัวบุคคล บริษัท โรงงานส่งเสริมไทยอุตสาหกรรม จำกัด เล็งเห็นคุณค่าของพนักงาน จึงเคารพซึ่งกันและกัน และให้ความมั่นใจว่าทุกคนได้รับการปฏิบัติ และโอกาสเท่าเทียมกัน รวมไปถึงความเป็นอยู่ที่ดี พร้อมด้วย ความสะอาด และความปลอดภัยในที่ทำงาน
- ห่วงใยสังคมมีความรับผิดชอบในการสร้างงานที่ดีและช่วยสังคมในทุก ๆ ทางที่ทำได้ พร้อมทั้งปกป้องรักษาสิ่งแวดล้อม
- มุ่งมั่นในความเป็นเลิศพัฒนาองค์กรไปในหนทางที่ดีกว่าอย่างต่อเนื่องโดยการใช้ความก้าวหน้าของเทคโนโลยีและการทดลอง รวมถึงทรัพยากรบุคคลที่ทรงคุณค่า

6.ผลิตภัณฑ์เส้นด้ายและผลิตภัณฑ์ผ้า

1.เส้นด้ายฝ้ายโคม 100%



ภาพที่ 2.6 ภาพผลิตภัณฑ์ที่ทำจากเส้นด้ายฝ้ายโคม

คุณสมบัติ : เป็นเส้นที่มีสัมผัสที่นุ่มและมีความแข็งแรง เพื่อที่จะวิ่งได้ราบเรียบของทุกเครื่องจักร

2. เส้นด้ายโออี



ภาพที่ 2.7 ภาพเส้นด้ายโออีและผลิตภัณฑ์ที่ทำจากเส้นด้ายโออี

คุณสมบัติ : เป็นเส้นด้ายที่มีความสะอาดและยังคงความสบายไว้

3. เส้นด้ายเรยอน



ภาพที่ 2.8 ภาพเส้นด้ายเรยอนและผลิตภัณฑ์ที่ทำจากด้ายเรยอน

คุณสมบัติ : มีลักษณะคล้ายฝ้าย ความแข็งแรงและคุณสมบัติที่ดีในการซัก

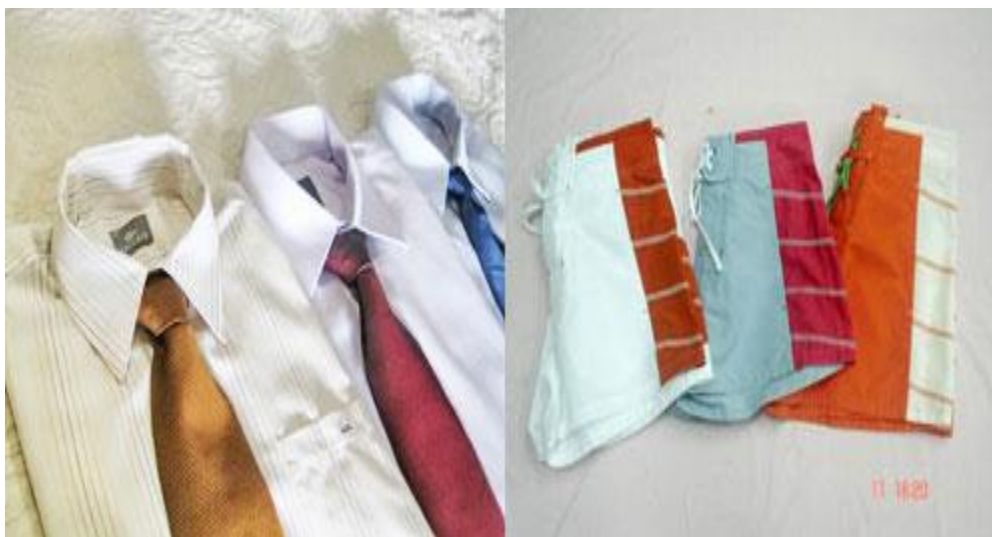
4. เส้นด้ายอาคริลิก



ภาพที่ 2.9 ภาพเส้นด้ายอาคริลิกและผลิตภัณฑ์ที่ทำจากเส้นด้ายอาคริลิก

คุณสมบัติ : เป็นด้ายที่มีความนุ่มคล้ายขนแกะ มีความเบา ความยืดหยุ่น เหมาะสำหรับการใช้สัสด

5. เส้นด้ายผสม ฝ้าย/โพลีเอสเตอร์



ภาพที่ 2.10 ภาพผลิตภัณฑ์ที่ทำจากเส้นด้ายผสมฝ้าย/โพลีเอสเตอร์

คุณสมบัติ : เป็นเส้นด้ายที่จัดทำขึ้นเพื่อป้องกันความยับ และสามารถประยุกต์ใช้ใน
หลายๆด้าน

6. เส้นด้ายพิเศษ



ภาพที่ 2.11 ภาพผลิตภัณฑ์ที่ทำจากเส้นด้ายพิเศษ

คุณสมบัติ : เป็นเส้นด้ายที่มีความพิเศษ เช่น ด้ายลอกยาก ด้ายเป็นขุยน้อย ด้าย
ป้องกันฝุ่นแพ้

(ที่มา : <http://www.tid.co.th>)

บทที่ 3

แนวคิดและทฤษฎีที่เกี่ยวข้อง

ผู้จัดทำโครงการได้จัดทำการศึกษาข้อมูลการศึกษาการส่งออกสินค้าไปประเทศญี่ปุ่น กรณีศึกษา บริษัท โรงงานส่งเสริมไทยอุตสาหกรรม จำกัด ซึ่งมีแนวคิดและทฤษฎีที่เกี่ยวข้องดังต่อไปนี้

1. แนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับการส่งออก
2. เศรษฐกิจระหว่างประเทศ
 - 2.1 การค้าระหว่างประเทศ
 - 2.2 นโยบายการค้าระหว่างประเทศ
 - 2.3 เงื่อนไขทางการค้า
3. พิธีการศุลกากร
4. เอกสารที่เกี่ยวข้องกับการส่งออก
5. การประกันภัย
6. นิยามศัพท์

1. แนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับการส่งออก

การส่งออก (Export) หมายถึง การจัดส่งสินค้าและบริการจากต้นทางสู่ปลายทางในทางบก ทางน้ำหรือทางอากาศ โดยผู้ส่งสินค้าหรือบริการออกเรียกว่า "ผู้ส่งออก" ส่วนในทางการค้าระหว่างประเทศ การส่งออก (Export) หมายถึง การขายสินค้าและบริการในประเทศไปสู่ตลาดอื่น (ตลาดสากล)

ในการส่งออก (Export) และนำเข้า (Import) สินค้าจะต้องมีหน่วยงานที่ต้องเกี่ยวข้องด้วยคือ กรมศุลกากร แม้ว่าจะเป็นการนำเข้าหรือส่งออกผ่านทางระบบอินเทอร์เน็ตก็จำเป็นต้องเกี่ยวข้องกับกรมศุลกากรด้วย และที่สำคัญต้องอยู่ภายใต้กฎหมายการนำเข้าและส่งออกของประเทศนั้น ๆ

ความสำคัญของการส่งออก

1. การส่งออกช่วยผลักดันในด้านการขยายการลงทุน และสร้างความต้องการแรงงาน

2. การส่งออกช่วยในการนำเข้าเงินตราจากต่างประเทศ
3. การส่งออกก่อให้เกิดการใช้ทรัพยากรอย่างมีประสิทธิภาพ
4. การส่งออกก่อให้เกิดมูลค่าเพิ่ม (Value Added) ให้แก่ทรัพยากร
5. การส่งออกเป็นการช่วยลดต้นทุนการผลิตลง (Economy of Scale)
6. การส่งออกช่วยสร้างความก้าวหน้าทางเทคโนโลยี
7. การส่งออกช่วยลดการพึ่งพิงสินค้าจากต่างประเทศ

2. เศรษฐกิจระหว่างประเทศ

ในปัจจุบันประเทศต่างๆ ในโลกส่วนใหญ่มีระบบเศรษฐกิจแบบเปิด มีการติดต่อขายกันอย่างเสรี โดยแต่ละประเทศมีความได้เปรียบในการผลิตสินค้าแตกต่างกันออกไป ทรัพยากรถูกนำมาใช้กันอย่างมากเพื่อผลิตสินค้าและบริการ รายได้จากการค้าขายระหว่างประเทศทำให้ประชากรของประเทศนั้นมีความเป็นอยู่ที่ดี และในยุคโลกาภิวัตน์ รูปแบบการค้าระหว่างประเทศได้มีการเปลี่ยนแปลงมาเป็นแบบเสรีมากขึ้น รวมทั้งประเทศไทยมีการรวมกลุ่มทางเศรษฐกิจทั้งในภูมิภาคเดียวกันและต่างภูมิภาค เพื่อให้ประเทศของตนได้รับประโยชน์สูงสุดทางการค้า

การค้าและการลงทุนระหว่างประเทศ

ระบบเศรษฐกิจของประเทศต่างๆ ส่วนใหญ่นี้เป็นระบบเศรษฐกิจแบบเปิด คือ มีการติดต่อกับต่างประเทศ และการติดต่อกับต่างประเทศที่สำคัญ คือ การค้าและการลงทุน

การค้าระหว่างประเทศ

การค้าระหว่างประเทศ เป็นการนำสินค้าและบริการไปแลกเปลี่ยนกับอีกประเทศหนึ่ง เนื่องจากความแตกต่างกันทางทรัพยากรและความสามารถในการผลิตสินค้าและบริการ ซึ่งการซื้อขายสินค้าและบริการระหว่างประเทศ ประเทศที่ทำการซื้อขายสินค้านี้ระหว่างกัน เรียกว่า "ประเทศคู่ค้า" สินค้าที่แต่ละประเทศซื้อเรียกว่า "สินค้าเข้า" (imports) และสินค้าที่แต่ละประเทศขายไป เรียกว่า "สินค้าออก" (exports) ประเทศที่ซื้อสินค้าจากต่างประเทศ เรียกว่า "ประเทศผู้นำเข้า" ส่วนประเทศที่ขายสินค้าให้ต่างประเทศ เรียกว่า "ประเทศผู้ส่งออก"

โดยทั่วไปแล้ว แต่ละประเทศจะมีฐานะเป็นทั้งประเทศ ผู้นำสินค้าเข้า และประเทศผู้ส่งสินค้าออกในเวลาเดียวกัน เพราะประเทศต่างๆ มีการผลิตสินค้าแตกต่างกัน ประเทศที่ผลิตสินค้าได้เกินความต้องการของผู้บริโภคภายในประเทศ จะมีสินค้าเหลือก็สามารถส่งออกไปขายหรือแลกเปลี่ยนสินค้ากับประเทศอื่นที่ผลิตสินค้าภายในประเทศไม่ได้ หรือต้องใช้ต้นทุนการผลิตที่สูงกว่า แต่ละประเทศจะเลือกผลิตสินค้าที่ประเทศของตนเอง มีปัจจัยการผลิตที่เหมาะสมเพื่อให้ได้ต้นทุนที่ต่ำที่สุด การค้าระหว่างประเทศเป็นการนำสินค้าและบริการไปแลกเปลี่ยนกับอีกประเทศหนึ่ง เนื่องจากความแตกต่างกันทางทรัพยากรและความสามารถในการผลิตสินค้าและบริการ

2.1 การค้าระหว่างประเทศ

ปัจจุบันนี้จะเห็นว่าสินค้าต่างประเทศได้เข้ามามีบทบาทสำคัญอย่างมากในประเทศไทย ไม่ว่าจะเป็นเครื่องสำอาง เสื้อผ้า รองเท้า กระเป๋า โทรศัพท์มือถือ ซึ่งรวมไปถึงเทคโนโลยีต่าง ๆ ที่ต้องนำเข้ามาใช้ในโรงงานอุตสาหกรรมในประเทศไทย เนื่องจากคนไทยผลิตเองไม่ได้ ซึ่งก็ส่งผลดีต่อการดำเนินชีวิตของคนไทย ให้ได้ใช้สินค้าที่มีความทันสมัย และตอบโจทย์ความต้องการของตัวเองได้ ถึงแม้สินค้าต่างประเทศจะมีราคาค่อนข้างสูง แต่ก็ยังคงเป็นที่นิยมในหมู่คนไทยที่มีฐานะนั่นเอง เพราะคนไทยมักดำเนินชีวิตไปตามสังคมนิยมตามเทรนด์แฟชั่น รับวัฒนธรรมต่าง ๆ ของต่างชาติเข้ามา ในขณะเดียวกันสินค้าในเมืองไทยก็ได้ถูกส่งไปจำหน่ายในต่างชาติ ไม่ว่าจะเป็นงานศิลปะแฮนด์เมด งานสถาปัตยกรรม รวมถึงพืชผักผลไม้ต่าง ๆ เนื่องด้วยสภาพแวดล้อมและภูมิอากาศ รวมถึงทรัพยากรที่แตกต่างกันของแต่ละประเทศ จึงทำให้แต่ละประเทศมีสินค้าที่หลากหลายเป็นเอกลักษณ์เฉพาะของตัวเอง การเปิดการค้าเสรีระหว่างประเทศ จึงส่งผลดีกับทุกฝ่ายให้ได้มีสินค้าที่หลากหลาย และมีความทันสมัย ตอบโจทย์ผู้บริโภคนั่นเอง

สาเหตุการค้าระหว่างประเทศ

สาเหตุของการเกิดการค้าระหว่างประเทศ

เหตุผลทางเศรษฐกิจที่ทำให้ประเทศต่างๆในโลกทำการค้าขายกันเป็นเพราะว่า ไม่มีประเทศใดในโลกสามารถผลิตสินค้าและบริการทุกอย่างได้ครบและเพียงพอับความต้องการของผู้บริโภคภายในประเทศ ถึงแม้ว่าบางประเทศจะมีขีดความสามารถผลิตสินค้าได้ทุกอย่างแต่อาจจะมีต้นทุนการผลิตที่สูงกว่าซึ่งไม่คุ้มค่าต่อการลงทุน การที่แต่ละประเทศผลิตเฉพาะสินค้าที่ตนมีความถนัดหรือมีความได้เปรียบจึงเป็นสิ่งที่คุ้มค่าและเกิดประโยชน์แก่ทุกประเทศร่วมกัน ดังนั้นการค้าระหว่างประเทศจึงเกิดขึ้นถือว่าการแบ่งงานกันทำระหว่างประเทศ ตามความชำนาญของประชาชน ทรัพยากรธรรมชาติและภูมิอากาศในแต่ละประเทศซึ่งเป็นการใช้ทรัพยากรของโลกให้เกิดประสิทธิภาพสูงสุด รัฐบาลของแต่ละประเทศจะสนับสนุนหรือเลือกได้เปรียบหรือความถนัดในการผลิตสินค้าและบริการที่แตกต่างกันขึ้นอยู่กับปัจจัยดังนี้

ทรัพยากรธรรมชาติ

ความแตกต่างทางด้านทรัพยากรที่ใช้ผลิตในแต่ละประเทศ เนื่องจากแต่ละประเทศมีทรัพยากรหรือปัจจัยการผลิตมากน้อยต่างกัน ประเทศที่มีทรัพยากรอุดมด้วยแร่ธาตุ ต่างๆ อาทิ น้ำมัน แร่เหล็ก ทองแดง ก๊าซธรรมชาติ ฯลฯ ก็จะทำอุตสาหกรรมเกี่ยวกับแร่ธาตุที่ตนมีอยู่ ดังนั้น ประเทศใดที่มีทรัพยากรชนิดใดมากก็จะผลิตสินค้าที่ใช้ทรัพยากรชนิดนั้นๆเป็นปัจจัยการผลิตสินค้าออกเพื่อแลกเปลี่ยนกับสินค้าอื่นๆที่ตนต้องการ

ลักษณะทางภูมิศาสตร์

ความแตกต่างในเรื่องสภาพภูมิประเทศและภูมิอากาศ เช่น ประเทศที่มีพื้นที่ดินที่อุดมสมบูรณ์เหมาะสมแก่การเพาะปลูกก็จะทำการเพาะปลูกตามลักษณะภูมิประเทศและภูมิอากาศ เช่น ประเทศไทยตั้งอยู่ในเขตร้อนและมีฝนชุกสามารถปลูกข้าวเจ้าได้ดีก็จะผลิตข้าวเจ้าเป็นสินค้าออก ประเทศที่มีทุ่งหญ้าอุดมสมบูรณ์ก็จะทำการเลี้ยงสัตว์ ส่งเนื้อสัตว์และขนสัตว์เป็นสินค้าส่งออก เป็นต้น

ความชำนาญในการผลิต

ความแตกต่างในเรื่องความชำนาญในการผลิต เนื่องจากผู้ผลิตของแต่ละประเทศจะมีความชำนาญและเทคโนโลยีในการผลิตสินค้าและบริการแตกต่างกัน บางประเทศผู้ผลิตมีความรู้ความชำนาญเป็นพิเศษในการผลิตสินค้าบางชนิด เช่น ประเทศสวีเดนแลนม์มีความรู้ความชำนาญในการผลิตนาฬิกา ประเทศญี่ปุ่นมีความรู้ความชำนาญในการผลิตเครื่องมืออิเล็กทรอนิกส์ ประเทศเนเธอร์แลนด์มีความรู้ความชำนาญในการผลิตเครื่องจักรกลการเกษตร ความแตกต่างของปัจจัยดังกล่าวนี้ผลักดันให้แต่ละประเทศเลือกผลิตสินค้าบาง อย่างที่มีต้นทุนต่ำมีความรู้ความชำนาญและเลือกตั้งซื้อสินค้าแต่ละประเภทที่ผู้บริโภค ในประเทศของตนต้องการแต่ไม่สามารถผลิตได้หรือผลิตได้ในต้นทุนที่สูงกว่า

นโยบายการลงทุนของรัฐบาล

การลงทุนเพื่อการผลิตสินค้าและบริการประเภทใดประเภทหนึ่งจะมากหรือน้อยอาจขึ้นอยู่กับความคิดเห็นของรัฐบาล นโยบายของรัฐบาลมีส่วนช่วยสนับสนุนในการผลิตสินค้าและบริการประเภทต่างๆ ทำให้สินค้าและบริการที่รัฐบาลช่วยสนับสนุนมีการวิจัยและพัฒนาขึ้น เป็นการสร้างศักยภาพในการผลิตสินค้าและบริการ เกิดความได้เปรียบสามารถแข่งขันและขยายตลาดสินค้าได้ นอกจากนี้ยังขึ้นอยู่กับนโยบายอื่นๆที่เอื้อประโยชน์ต่อการลงทุนระหว่างประเทศอีกด้วย

จากเหตุผลดังกล่าวเพื่อให้ประชาชนของแต่ละประเทศมีการกินคืออยู่ดีรัฐบาลแต่ละประเทศจึงมีการเจรจาทำสัญญา ซื้อขายสินค้ากันระหว่างประเทศหรือสนับสนุนให้เอกชนในประเทศของตน ผลิตสินค้าเพื่อแลกเปลี่ยนกับประเทศอื่นๆ จึงทำให้เกิดการค้าระหว่างประเทศ

ข้อดี-ข้อเสียของการค้าระหว่างประเทศ

ข้อดี

1. ทำให้ประเทศสามารถจำหน่ายผลผลิตส่วนเกินจากการบริโภคภายในประเทศสู่ผู้บริโภคในประเทศอื่น ทำให้เกิดรายได้เข้าประเทศและส่งผลกระทบต่อมาตรฐานการครองชีพที่ดีของประชาชน
2. ทำให้ได้รู้จักผลิตภัณฑ์ใหม่ๆ ที่ไม่สามารถผลิตได้ในประเทศ ทำให้ประชาชนได้ใช้ผลิตภัณฑ์ที่ช่วยอำนวยความสะดวกสบายเหล่านั้น ซึ่งถ้าไม่มีการนำเข้าจากต่างประเทศประชาชนจะเสียโอกาสไป
3. ทำให้เกิดการพัฒนของผู้ผลิตภายในประเทศต่อเทคโนโลยีใหม่ๆ รวมทั้งผลิตภัณฑ์ใหม่ๆ ซึ่งมีผลต่อความเจริญก้าวหน้าทางเศรษฐกิจสังคมและการเมืองทั้งโดยตรงและโดยทางอ้อม
4. ทำให้ประชาชนได้ใช้สินค้าคุณภาพดีในราคาถูก กล่าวคือแต่ละประเทศอาจไม่สามารถผลิตสินค้าได้ทุกชนิด เนื่องจากความชำนาญของแต่ละประเทศในการผลิตสินค้าแต่ละชนิดไม่เหมือนกัน บางประเทศอาจผลิตสินค้าหนึ่งได้ดีและต้นทุนต่ำ ส่วนอีกประเทศอาจผลิตสินค้าชนิดอื่นได้ดีและต้นทุนต่ำ การที่ทั้งสองประเทศจะเลือกผลิตสินค้าที่ตนมีความชำนาญและมีการขายหรือแลกเปลี่ยนกันจะเป็นประโยชน์ต่อทั้งสองประเทศมากกว่า

ข้อเสีย

1. ทำให้เกิดการนำเข้าสินค้าจากต่างประเทศ ซึ่งถ้าเกิดการไม่สมดุลโดยมีการนำเข้ามากกว่าการส่งออกอย่างต่อเนื่อง จะทำให้ประเทศขาดดุลการค้าและนำไปสู่การขาดดุลชำระเงินส่งผลไปยังเสถียรภาพเงินตราและทำให้เศรษฐกิจของประเทศเสียหายในที่สุด
2. สินค้าและบริการใหม่ๆ จากต่างประเทศส่วนหนึ่งอาจทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงในด้านรูปแบบการดำรงชีวิต ตลอดจนมีผลกระทบต่อวัฒนธรรมประเพณีซึ่งอาจเป็นผลเสียต่อชีวิตประจำวันของประชาชนรวมทั้งความสัมพันธ์ระหว่างกันในรูปแบบดั้งเดิมของทั้งสองประเทศที่มีอยู่เดิมให้เปลี่ยนแปลงไป
3. บางครั้งผู้ผลิตอาจให้ความสำคัญกับตลาดในต่างประเทศมากกว่าตลาดภายในประเทศ ซึ่งอาจก่อให้เกิดการขาดแคลนสินค้าภายในประเทศ ทำให้รัฐต้องคอยแทรกแซงหรือควบคุมการนำเข้าและการส่งออก

2.2 นโยบายการค้าระหว่างประเทศ

นโยบายการค้าระหว่างประเทศ คือ นโยบายที่แต่ละประเทศใช้ในการนำสินค้าเข้าและส่งออก ซึ่งอาจแบ่งออกได้เป็นนโยบายแบบเสรีและนโยบายแบบคุ้มกัน

นโยบายการค้าเสรี (Free Trade Policy)

มีรากฐานมาจากทฤษฎีการได้เปรียบโดยเปรียบเทียบ (The Theory of Comparative Advantage) ที่เสนอว่า แต่ละประเทศควรจะเลือกผลิตแต่เฉพาะสินค้าที่ตนมีต้นทุนการผลิตได้เปรียบโดยเปรียบเทียบมากที่สุด แล้วนำสินค้าที่ผลิตได้นั้นไปแลกเปลี่ยนกับสินค้าที่ประเทศอื่นมีต้นทุนการผลิตได้เปรียบ ถึงแม้ว่าประเทศหนึ่งจะอยู่ในฐานะเสียเปรียบอีกประเทศหนึ่งในการผลิตสินค้าทุกชนิดก็ตามประเทศทั้งสองก็ย่อมจะทำการค้าต่อกันได้ โดยแต่ละประเทศจะเลือกผลิตเฉพาะสินค้าที่เมื่อเปรียบกับสินค้าอื่นแล้วประเทศตนสามารถผลิตได้ด้วยต้นทุนที่ต่ำที่สุดแล้วนำมาแลกเปลี่ยนสินค้า ที่ผลิตขึ้นกับอีกประเทศหนึ่ง

นโยบายการค้าเสรีไม่สนับสนุนการเก็บภาษีศุลกากรในอัตราที่สูงและขจัดข้อบังคับต่างๆ ที่กีดกันการค้าระหว่างประเทศ ดังนั้นประเทศที่ใช้นโยบายการค้าเสรีจะมีลักษณะโดยทั่วไป ดังนี้

1. ดำเนินการผลิตตามหลักการแบ่งงานกันทำ กล่าวคือ เลือกผลิตแต่สินค้าที่ประเทศนั้นมีประสิทธิภาพในการผลิตสูงและมีต้นทุนการผลิตต่ำ
2. ไม่มีการเก็บภาษีคุ้มกัน (Protective Duty) เพื่อคุ้มครองช่วยเหลืออุตสาหกรรมในประเทศแต่อย่างใด คงเก็บแต่ภาษีศุลกากรเพื่อเป็นรายได้ของรัฐ
3. ไม่ให้สิทธิพิเศษหรือกีดกันสินค้าของประเทศใดประเทศหนึ่ง มีการเก็บภาษีอัตราเดียวและให้ความเป็นธรรมแก่สินค้าของทุกประเทศเท่าๆกัน
4. ไม่มีข้อจำกัดทางการค้า (Trade Restriction) ที่เป็นอุปสรรคต่อการค้าระหว่างประเทศ ไม่มีการควบคุมการนำเข้าหรือการส่งออกที่เป็นอุปสรรคต่อการค้าระหว่างประเทศ ยกเว้นการควบคุมสินค้าบางอย่างที่จะเป็นอันตรายต่อสุขภาพอนามัย ศีลธรรมจรรยาหรือความมั่นคงของรัฐเท่านั้น หากถือตามเงื่อนไขนี้แล้วในปัจจุบันไม่มีประเทศใดที่จะมีนโยบายการค้าโดยเสรีได้อย่างเป็นทางการเพราะนโยบายลักษณะนี้ประเทศที่กำลังพัฒนาจะเสียเปรียบประเทศที่พัฒนาแล้วเป็นอย่างมาก แต่บางประเทศมีการตกลงร่วมกันอยู่บ้าง เช่น กลุ่มสหภาพยุโรป เป็นต้น

นโยบายการค้าแบบคุ้มกัน

เป็นนโยบายที่มุ่งสนับสนุนภาพการผลิตในประเทศ มีหลักการตรงกันข้ามกับนโยบายการค้าโดยเสรี คือรัฐบาลจะใช้เครื่องมือต่างๆ เพื่อจำกัดการนำเข้าและส่งเสริมการส่งออก วัตถุประสงค์ของนโยบายการค้าแบบคุ้มกัน พอสรุปได้ดังนี้

1. เพื่อให้ประเทศช่วยตนเองได้เมื่อเกิดภาวะฉุกเฉิน เช่น เมื่อเกิดสงครามขึ้น อาจจะไม่มียานยนต์ที่จำเป็นบางอย่างใช้ เพราะไม่สามารถนำเข้าตามปกติได้ ในยามปกติจึงควรเตรียม การผลิตสินค้าที่จำเป็นสำรองไว้

2. เพื่อคุ้มครองอุตสาหกรรมภายใน โดยเฉพาะอุตสาหกรรมที่เพิ่งเกิดใหม่ ถ้ารัฐบาลไม่ห้ามสินค้าจากต่างประเทศเข้ามาตีตลาด อุตสาหกรรมภายในจะต้องเลิกกิจการ

3. เพื่อป้องกันการทุ่มตลาด การทุ่มตลาด ได้แก่ การส่งสินค้าไปขายประเทศอื่น ในราคาที่ต่ำกว่าต้นทุนเพื่อทำลายคู่แข่งในในตลาดต่างประเทศ และเมื่อทุ่มตลาดสำเร็จได้ครองตลาดแห่งนั้นแล้วก็จะเพิ่มราคาสินค้าให้สูงขึ้นในเวลาต่อมา

4. เพื่อแก้ปัญหาการขาดดุลการค้า การขาดดุลการค้า คือ มูลค่าสินค้าที่ส่งไปขายต่างประเทศน้อยกว่ามูลค่าสินค้าที่นำเครื่องมือที่ใช้ในการดำเนินนโยบายการค้าคุ้มกัน จะมุ่งส่งเสริมการส่งสินค้าออกและกีดกันการนำเข้าสินค้าเข้า คือ

1. การตั้งกำแพงภาษี (Tariff Wall) จะใช้วิธีการจัดเก็บภาษีศุลกากรจากสินค้านำเข้าหลายอัตรา คือ จัดเก็บภาษีศุลกากรตั้งแต่ 2 อัตราขึ้นไปในสินค้าชนิดเดียวกัน และเลือกใช้อัตราสูงแก่สินค้าที่ต้องการจะกีดกันไม่ให้นำเข้า ซึ่งเป็นมาตรการทางอ้อม

2. การควบคุมสินค้า อาจเป็นการห้ามโดยเด็ดขาดหรือกำหนดโควตา (Quota) ให้นำเข้าหรือส่งออก ซึ่งโควตาแบ่งออกเป็น 3 ประเภทคือ โควตาแบบทั่วไป โควตาแบบเลือก โควตาภาษีศุลกากร

3. การให้การอุดหนุน (Subsidies) เช่น การจ่ายเงินอุดหนุนให้แก่ผู้ผลิต ลดภาษีบางอย่าง เป็นต้น

4. การทุ่มตลาด (Dumping) คือ การส่งสินค้าออกไปขายต่างประเทศในราคาที่ต่ำกว่าราคาขายภายในประเทศ และด้วยราคาที่ต่ำกว่าต้นทุนการผลิต ซึ่งมี 3 กรณี คือ

1. การทุ่มตลาดเฉพาะกิจ เพื่อล้างสินค้าเก่าที่ค้างสต็อก หรือเป็นสินค้าที่ล้าสมัย หรือเป็นสินค้าที่ไม่ขายภายในประเทศ เพื่อรักษาระดับราคาสินค้านั้นในตลาดภายในไว้

2. การทุ่มตลาดเป็นการชั่วคราว เป็นนโยบายที่จะส่งสินค้าไปขายต่างประเทศในราคาต่ำกว่าตลาดภายในประเทศเป็นการชั่วคราวและบางครั้งต้องขายต่ำกว่าทุน โดยมีเหตุผลดังนี้ คือ

- แสวงหาตลาดใหม่ในต่างประเทศ
- กำจัดคู่แข่งซึ่งมีประสิทธิภาพในการผลิต
- กีดกันไม่ให้คู่แข่งเข้ามาแย่งตลาดที่ครองอยู่
- ตอบแทนการกระทำของผู้อื่น

3. การทุ่มตลาดเป็นการถาวร เป็นการทุ่มตลาดระยะยาว ซึ่งปกติจะไม่ทุ่มขายในราคาที่ต่ำกว่าต้นทุนการผลิต และที่สามารถดำเนินการทุ่มตลาดได้เนื่องจากการผลิตภายในประเทศขยายตัวสูงขึ้น และรัฐบาลให้เงินอุดหนุน โดยทั่วไปการส่งสินค้าไปทุ่มตลาดต่างประเทศมักกระทำเป็นการชั่วคราวเพื่อจำกัดคู่แข่ง และเมื่อสามารถผูกขาดตลาดได้แล้ว ก็จะขึ้นราคาสินค้าเพื่อชดเชยภายหลังเข้ามา ทำให้ต้องเสียเงินตราต่างประเทศออกไป จำนวนมาก จึงต้องแก้ไขโดยจำกัดการนำเข้าและส่งออกไปมากขึ้น

5. ข้อตกลงทางการค้า นับเป็นเครื่องมืออย่างหนึ่งในการดำเนินนโยบายการค้าคุ้มกัน เพื่อให้สิทธิหรือฐานะทางการค้าเป็นพิเศษแก่ประเทศคู่สัญญา

6. การควบคุมเงินตราต่างประเทศ ธนาคารกลางจะควบคุมอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ รวมทั้งอุปสงค์และอุปทานของเงิน เพื่อสกัดกั้นการไหลออกของเงิน และพยายามควบคุมเงินตราต่างประเทศเข้ามาให้มากที่สุดเท่าที่จะทำได้

2.3 เงื่อนไขทางการค้า

ข้อกำหนดในการส่งมอบสินค้า หรือเงื่อนไขการส่งมอบสินค้า Incoterms (International Commercial Terms) ระหว่างผู้ซื้อและผู้ขายที่เป็นสากล ซึ่งกำหนดขึ้นโดยสภาหอการค้านานาชาติ (International Chamber of Commerce) เพื่อให้คู่ค้าทั้งผู้ซื้อและผู้ขายทราบถึงขอบเขตความรับผิดชอบภาระค่าใช้จ่ายและความเสี่ยงต่างๆ โดยช่วยให้ทั้งสองฝ่ายที่มีความแตกต่างทางวัฒนธรรมมีความเข้าใจตรงกัน โดย INCOTERM ปี 2010 มีทั้งหมด 11 รูปแบบ ซึ่งกำหนดไว้ดังต่อไปนี้

1. EXW (Ex works) ผู้ขายส่งมอบของให้แก่ผู้ซื้อ ณ ที่ทำการของผู้ขาย เช่น โรงงาน หรือโรงพักสินค้า ฯลฯ โดย ผู้ซื้อรับภาระในการดำเนินการ ค่าใช้จ่าย ความเสี่ยงหลังจากการส่งมอบของแล้ว เช่น การขนของขึ้นพาหนะขนส่ง การผ่านพิธีการส่งออก เป็นต้น ข้อตกลงนี้เหมาะสำหรับการค้าในประเทศ อาจใช้ในกรณีที่มีการขนส่งมากกว่าหนึ่งรูปแบบ

หน้าที่ความรับผิดชอบของผู้ขาย

ผู้ขายต้องจัดเตรียมสินค้า ไปกำกับสินค้า และหลักฐานอื่นใดที่กำหนดไว้ในสัญญา ผู้ขายไม่มีภาระในการขนถ่ายสินค้าให้กับผู้ซื้อ ไม่มีภาระในการดำเนินการผ่านพิธีการส่งออก ผู้ขายไม่มีภาระที่จะทำสัญญาบริหารจัดการขนส่ง และสัญญาประกันภัย ทั้งนี้ ผู้ขายต้องชำระค่าใช้จ่ายทั้งหมดที่เกี่ยวกับการบรรจุหีบห่อสินค้า การดำเนินการตรวจสอบ (เช่น การตรวจสอบคุณภาพ การวัด การชั่งน้ำหนัก การนับจำนวน) และรับภาระความเสี่ยงต่อการสูญหายหรือเสียหายของสินค้าจนกระทั่งสินค้าได้ถูกส่งมอบแล้วผู้ขายต้องให้ความช่วยเหลือ จัดหาเอกสาร และให้ข้อมูลตามที่ผู้ซื้อต้องการเพื่อการส่งออก เช่น ใบอนุญาตการตรวจสอบด้านความปลอดภัยของสินค้า หรือการมอบอำนาจอย่างเป็นทางการอื่น ๆ ที่จำเป็นสำหรับการส่งออก การนำเข้า และ/หรือเพื่อการขนส่งสินค้าไปยังจุดหมายปลายทาง ด้วยความเสี่ยงและค่าใช้จ่ายของผู้ซื้อ

หน้าที่ความรับผิดชอบของผู้ซื้อ

ผู้ซื้อต้องรับภาระความเสี่ยงทั้งหมดต่อการสูญหายหรือเสียหายของสินค้านับตั้งแต่วันที่สินค้าได้ถูกส่งมอบแล้ว หรือวันที่ได้ตกลงกันไว้หรือวันที่สิ้นสุดของระยะเวลาสำหรับการส่งมอบผู้ซื้อต้องชำระราคาสินค้าตามที่ระบุไว้ในสัญญาซื้อขาย จ่ายค่าจัดหาใบอนุญาตส่งออกและนำเข้า หรือการมอบอำนาจใด ๆ รวมทั้งชำระค่าใช้จ่ายในการตรวจสอบใด ๆ ที่ถูกกำหนดให้ต้องดำเนินการก่อนการส่งออก การตรวจสอบซึ่งถูกกำหนดให้ดำเนินการโดยหน่วยงานที่มีอำนาจของประเทศส่งออก ผู้ซื้อทำหน้าที่ผ่านพิธีการส่งออก ชำระค่าภาษีอากร และค่าภาระอื่น ๆ ทั้งหมด

2. FCA (Free carrier) ผู้ขายส่งมอบของให้อยู่ในความรับผิดชอบของผู้รับจัดการขนส่ง ณ สถานที่ส่งมอบซึ่งผู้ซื้อเป็นผู้กำหนด ต้องผ่านพิธีการส่งออก ข้อตกลงนี้อาจใช้ในกรณีที่มีการขนส่งมากกว่าหนึ่งรูปแบบ

หน้าที่ความรับผิดชอบของผู้ขาย

ผู้ขายต้องจัดเตรียมสินค้า ไปกำกับสินค้า และหลักฐานอื่นใดที่กำหนดไว้ในสัญญา ผู้ขายมีภาระในการขนสินค้าขึ้นบนพาหนะขนส่งที่ผู้ซื้อกำหนด ผู้ขายต้องชำระค่าใช้จ่ายในการดำเนินการตรวจสอบ (เช่น การตรวจสอบคุณภาพ การวัด การชั่งน้ำหนัก การนับจำนวน) ชำระค่าใช้จ่ายในการตรวจสอบใด ๆ ที่ถูกกำหนดให้ต้องดำเนินการก่อนการส่งสินค้าออก การตรวจสอบซึ่งถูกกำหนดให้ดำเนินการโดยหน่วยงานที่มีอำนาจของประเทศส่งออก ผู้ขายต้องบรรจุหีบห่อสินค้า จัดหาใบอนุญาตส่งออก และผ่านพิธีการส่งออกด้วยค่าใช้จ่ายของตนเอง รวมทั้งชำระค่าภาษีอากร และค่าภาระอื่น ๆ ทั้งหมด แต่ผู้ขายไม่มีภาระที่จะทำสัญญาบริหารจัดการขนส่ง และสัญญาประกันภัย ทั้งนี้ผู้ขายต้องรับภาระความเสี่ยงต่อการสูญหายหรือเสียหายของสินค้าจนกระทั่งสินค้าได้ถูกส่งมอบแล้วผู้ขายต้องให้ความช่วยเหลือ จัดหาเอกสาร และให้ข้อมูลใด ๆ รวมทั้งข้อมูล

ที่เกี่ยวกับด้านความปลอดภัยที่ผู้ซื้อต้องการเพื่อการนำเข้าสินค้า และ/หรือเพื่อการขนส่งไปยังจุดหมายปลายทาง ด้วยความเสี่ยงและค่าใช้จ่ายของผู้ซื้อ

หน้าที่ความรับผิดชอบของผู้ซื้อ

ผู้ซื้อต้องรับภาระความเสี่ยงทั้งหมดต่อการสูญหายหรือเสียหายของสินค้า นับตั้งแต่วันที่สินค้าได้ถูกส่งมอบแล้ว หรือวันที่ได้ตกลงกันไว้หรือวันที่สิ้นสุดของระยะเวลาที่ได้ตกลงกันไว้สำหรับการส่งมอบ โดยผู้ซื้อต้องทำสัญญาบริหารจัดการขนส่งสินค้าจากสถานที่ส่งมอบที่ระบุด้วยค่าใช้จ่ายของตนเองผู้ซื้อต้องชำระราคาสินค้าตามที่ระบุไว้ในสัญญาซื้อขาย ชำระค่าตรวจสอบ ค่าจัดหาใบอนุญาตสำหรับการนำเข้า ค่าใช้จ่ายต่าง ๆ สำหรับการขนส่งสินค้าผ่านประเทศใดๆ เพื่อการนำเข้าตลอดจนชำระค่าใช้จ่าย ในการผ่านพิธีการนำเข้า รวมทั้งค่าภาษีอากร และค่าภาระอื่น ๆ ทั้งหมดสำหรับการนำเข้า

3. CPT (Carriage paid to) ผู้ขายส่งมอบของให้แก่ผู้บริหารจัดการขนส่งตามที่ตกลงกันไว้ ผู้ขายมีหน้าที่ชำระค่าขนส่งไปจนถึงสถานที่ปลายทางที่ระบุไว้ โดยผู้ซื้อจะเป็นผู้รับภาระความเสี่ยงต่อการเสียหาย หรือสูญหาย รวมทั้งค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นเนื่องจากเหตุใด ๆ หลังจากที่ยังไม่ได้ส่งมอบให้กับผู้บริหารจัดการขนส่งแล้ว ข้อตกลงนี้อาจใช้ในกรณีที่มีการขนส่งมากกว่าหนึ่งรูปแบบ

หน้าที่ความรับผิดชอบของผู้ขาย

ผู้ขายต้องจัดเตรียมสินค้า ใบกำกับสินค้า และหลักฐานอื่นใดที่กำหนดไว้ในสัญญา ผู้ขายมีหน้าที่ทำสัญญาหรือจัดหาสัญญาเพื่อการขนส่งสินค้าจากสถานที่ส่งมอบไปยังสถานที่ปลายทางที่ระบุ ด้วยค่าใช้จ่ายของผู้ขาย ผู้ขายต้องส่งมอบสินค้าแก่ผู้บริหารจัดการขนส่ง ในวันที่หรือภายในระยะเวลาที่ได้ตกลงกันไว้ แต่ไม่มีหน้าที่ที่จะทำสัญญาประกันภัย ผู้ขายต้องชำระค่าใช้จ่ายในการดำเนินการตรวจสอบ (เช่น การตรวจสอบคุณภาพ การวัด การชั่งน้ำหนัก การนับจำนวน) ชำระค่าใช้จ่ายในการตรวจสอบใดๆ ที่ถูกกำหนดให้ดำเนินการก่อนการส่งออก การตรวจสอบซึ่งถูกกำหนดให้ดำเนินการโดยหน่วยงานที่มีอำนาจของประเทศส่งออก ผู้ขายต้องบรรจุหีบห่อสินค้า จัดหาใบอนุญาตส่งออก และผ่านพิธีการส่งออกด้วยค่าใช้จ่ายของตนเอง รวมทั้งการขนส่งสินค้าผ่านประเทศใดๆ ก่อนการส่งมอบด้วยความเสี่ยงและค่าใช้จ่ายของผู้ขาย โดยชำระค่าภาษีอากร และค่าภาระอื่นๆ ทั้งหมด ทั้งนี้ผู้ขายต้องรับภาระความเสี่ยงต่อการสูญหายหรือเสียหายของสินค้าจนกระทั่งสินค้าได้ถูกส่งมอบแล้ว ผู้ขายต้องให้ความช่วยเหลือ จัดหาเอกสาร และให้ข้อมูลใด ๆ รวมทั้งข้อมูลด้านความปลอดภัยที่ผู้ซื้อต้องการเพื่อการนำเข้าสินค้า และ/หรือเพื่อการขนส่งไปยังจุดหมายปลายทางด้วยความเสี่ยงและค่าใช้จ่ายของผู้ซื้อ

หน้าที่ความรับผิดชอบของผู้ซื้อ

ผู้ซื้อต้องชำระราคาสินค้าตามที่ระบุไว้ในสัญญาซื้อขาย จัดหาใบอนุญาตนำเข้า หรือการมอบอำนาจอย่างเป็นทางการอื่นๆ ผ่านพิธีการนำเข้า และการขนส่งสินค้าผ่านประเทศใดๆ เพื่อการนำเข้าด้วยความเสี่ยงและค่าใช้จ่ายของตนเอง ผู้ซื้อต้องรับมอบสินค้าเมื่อสินค้าได้ถูกส่งมอบแล้ว จากผู้รับจัดการขนส่ง ณ สถานที่ปลายทางที่ระบุ รับภาระความเสี่ยงทั้งหมดต่อการสูญหายหรือเสียหายของสินค้านับตั้งแต่วันที่สินค้าได้ถูกส่งมอบแล้ว ชำระค่าใช้จ่ายทั้งหมดที่เกี่ยวกับสินค้านับตั้งแต่วันที่สินค้าได้ถูกส่งมอบแล้ว แต่ผู้ซื้อไม่มีหน้าที่ทำสัญญากับผู้รับจัดการขนส่ง และอาจทำสัญญาประกันภัยด้วยค่าใช้จ่ายของตนเอง

4. CIP (Carriage insurance paid to) ผู้ขายส่งมอบของแก่ผู้รับจัดการขนส่ง โดยมีภาระรับผิดชอบเช่นเดียวกับ CPT โดยต้องทำสัญญาและชำระค่าประกันภัยด้วยตนเอง และรับผิดชอบความเสี่ยงต่อความเสียหาย หรือสูญหายระหว่างการขนส่งจนถึงสถานที่ปลายทางที่ระบุไว้ ข้อตกลงนี้อาจใช้ในกรณีที่มีการขนส่งมากกว่าหนึ่งรูปแบบ

หน้าที่ความรับผิดชอบของผู้ขาย

ผู้ขายต้องจัดเตรียมสินค้า ใบกำกับสินค้า และหลักฐานอื่นใดที่กำหนดไว้ในสัญญา ผู้ขายมีหน้าที่ทำสัญญาหรือจัดหาสัญญาเพื่อการขนส่งสินค้าจากสถานที่ส่งมอบไปยังสถานที่ปลายทางที่ระบุด้วยค่าใช้จ่ายของผู้ขาย ผู้ขายต้องส่งมอบสินค้าแก่ผู้รับจัดการขนส่งในวันที่หรือภายในระยะเวลาที่ได้ตกลงกันไว้ ผู้ขายต้องทำสัญญาประกันภัยด้วยค่าใช้จ่ายของตนเอง ผู้ขายต้องชำระค่าใช้จ่ายในการดำเนินการตรวจสอบ (เช่น การตรวจสอบคุณภาพ การวัด การชั่งน้ำหนัก การนับจำนวน) ชำระค่าใช้จ่ายในการตรวจสอบซึ่งถูกกำหนดให้ดำเนินการโดยหน่วยงานที่มีอำนาจของประเทศส่งออก ผู้ขายต้องบรรจุหีบห่อสินค้า จัดหาใบอนุญาตส่งออก และผ่านพิธีการส่งออกด้วยค่าใช้จ่ายของตนเอง รวมทั้งการขนส่งสินค้าผ่านประเทศใดๆ ก่อนการส่งมอบด้วยความเสี่ยงและค่าใช้จ่ายของผู้ขาย ชำระค่าใช้จ่ายในการขนถ่ายสินค้าขึ้นและลงท่าเรือใดๆ ในการขนถ่ายสินค้าลง ณ สถานที่ปลายทาง ชำระค่าภาษีอากร และค่าภาระอื่นๆ เพื่อการส่งออก โดยผู้ขายต้องรับภาระความเสี่ยงต่อการสูญหายหรือเสียหายของสินค้าจนกระทั่งสินค้าได้ถูกส่งมอบแล้ว ผู้ขายต้องให้ความช่วยเหลือ จัดหาเอกสาร และให้ข้อมูลใดๆ รวมทั้งข้อมูลด้านความปลอดภัยที่ผู้ซื้อต้องการเพื่อการนำเข้าสินค้า และ/หรือเพื่อการขนส่งไปยังจุดหมายปลายทาง ด้วยความเสี่ยงและค่าใช้จ่ายของผู้ซื้อ

หน้าที่ความรับผิดชอบของผู้ซื้อ

ผู้ซื้อต้องชำระราคาสินค้าตามที่ระบุไว้ในสัญญาซื้อขาย จัดหาใบอนุญาตนำเข้า หรือการมอบอำนาจอย่างเป็นทางการอื่นๆ และผ่านพิธีการนำเข้า รวมทั้งการขนส่งสินค้าผ่านประเทศใดๆ เพื่อการนำเข้าด้วยความเสี่ยงและค่าใช้จ่ายของตนเอง ผู้ซื้อต้องรับมอบสินค้าเมื่อ

สินค้าได้ถูกส่งมอบแล้ว และรับสินค้าจากผู้รับจัดการขนส่ง ณ สถานที่ปลายทางที่ระบุ รับภาระความเสี่ยงทั้งหมดต่อการสูญหายหรือเสียหายของสินค้านับตั้งแต่เวลาที่สินค้าได้ถูกส่งมอบแล้ว ค่าใช้จ่ายทั้งหมดที่เกี่ยวกับสินค้านับตั้งแต่เวลาที่สินค้าได้ถูกส่งมอบแล้ว ผู้ซื้อไม่มีหน้าที่ทำสัญญาการจัดการขนส่ง และไม่มีหน้าที่ทำสัญญาประกันภัย

5. DAT (Delivered at terminal) ผู้ขายส่งมอบของ ณ สถานที่ปลายทางตามที่ได้ตกลงกันไว้ ซึ่งสถานที่ปลายทางอาจเป็นชื่อท่าเทียบเรือ คลังสินค้า คลังสินค้าของท่าเทียบเรือ (CY: Container Yard) หรือ ชื่อถนน รถไฟ หรือ คลังสินค้าทางอากาศยาน (air cargo terminal) และขนของลงจากพาหนะขนส่ง โดยค่าใช้จ่ายในการขนของทั้งหมดเป็นภาระของผู้ขาย ข้อตกลงนี้อาจนำไปใช้ในกรณีที่มีการขนส่งมากกว่าหนึ่งรูปแบบ

หน้าที่ความรับผิดชอบของผู้ขาย

ผู้ขายต้องจัดเตรียมสินค้า ใบกำกับสินค้า และหลักฐานอื่นใดที่กำหนดไว้ในสัญญา ผู้ขายมีภาระทำสัญญาหรือจัดหาสัญญาเพื่อการขนส่งสินค้าจากสถานที่ส่งมอบไปยังสถานที่ปลายทางที่ระบุ ด้วยค่าใช้จ่ายของผู้ขาย ผู้ขายต้องส่งมอบสินค้าแก่ผู้ขนส่ง ในวันที่หรือภายในระยะเวลาที่ได้ตกลงกันไว้ ผู้ขายอาจทำสัญญาประกันภัยด้วยค่าใช้จ่ายของตนเอง (แล้วแต่จะตกลงกัน) ผู้ขายต้องชำระค่าใช้จ่ายในการดำเนินการตรวจสอบ (เช่น การตรวจสอบคุณภาพ การวัด การชั่งน้ำหนัก การนับจำนวน) ค่าใช้จ่ายในการตรวจสอบซึ่งถูกกำหนดให้ดำเนินการโดยหน่วยงานที่มีอำนาจของประเทศส่งออก ผู้ขายต้องบรรจุหีบห่อสินค้า จัดหาใบอนุญาตส่งออก และผ่านพิธีการส่งออกด้วยค่าใช้จ่ายของตนเอง รวมทั้งการขนส่งสินค้าผ่านประเทศใดๆ ก่อนการส่งมอบด้วยความเสี่ยงและค่าใช้จ่ายของผู้ขาย ผู้ขายต้องทำสัญญาสำหรับการขนส่งสินค้าไปยังท่าเทียบพาหนะขนส่ง (Terminal) ที่ระบุ ณ ท่าเรือที่ได้ตกลงกันไว้ หรือ ณ สถานที่ปลายทางที่ระบุ ด้วยค่าใช้จ่ายของตนเอง หากมิได้มีการตกลงหรือมิได้กำหนดไว้ในทางปฏิบัติถึงท่าเทียบพาหนะขนส่ง (Terminal) ที่เฉพาะเจาะจง ผู้ขายอาจเลือกท่าเทียบพาหนะขนส่ง (Terminal) ณ ท่าเรือที่ได้ตกลงกันไว้ หรือ ณ สถานที่ปลายทางที่ระบุที่ตนเห็นว่าเหมาะสมที่สุด ต้องขนถ่ายสินค้าลงจากพาหนะขนส่งที่มาถึง แล้วต้องส่งมอบสินค้าโดยนำไปวางไว้ตามที่ตกลงไว้กับผู้ซื้อ ณ ท่าเทียบพาหนะขนส่ง (Terminal) ที่ระบุ ในวันที่หรือภายในระยะเวลาที่ได้ตกลงกันไว้ ผู้ขายต้องรับภาระความเสี่ยงทั้งหมดต่อการสูญหายหรือเสียหายของสินค้า จนกระทั่งสินค้าได้ถูกส่งมอบแล้วโดยผู้ขายต้องชำระค่าใช้จ่ายทั้งหมดที่เกี่ยวกับสินค้าจนกระทั่งสินค้าได้ถูกส่งมอบแล้ว ผู้ขายมีหน้าที่ผ่านพิธีการส่งออกด้วยค่าใช้จ่ายของตนเอง รวมทั้งค่าภาษีอากร และค่าภาระอื่นๆ ทั้งหมดที่ต้องชำระเมื่อส่งออก ตลอดจนค่าใช้จ่ายสำหรับการขนส่งสินค้าผ่านประเทศใดๆ ค่าใช้จ่ายในการดำเนินการตรวจสอบ (เช่น การตรวจสอบคุณภาพ การวัด การชั่งน้ำหนัก การนับจำนวน) ที่จำเป็น

เพื่อการส่งมอบสินค้า รวมทั้งค่าใช้จ่ายในการตรวจสอบใดๆ ก่อนการส่งสินค้าที่ถูกกำหนดโดยหน่วยงานที่มีอำนาจของประเทศที่ส่งออก แต่ผู้ขายไม่มีหน้าที่ทำสัญญาประกันภัย

หน้าที่ความรับผิดชอบของผู้ซื้อ

ผู้ซื้อต้องชำระราคาสินค้าตามที่ระบุไว้ในสัญญาซื้อขาย จัดหาใบอนุญาตนำเข้า หรือการมอบอำนาจอย่างเป็นทางการอื่นๆ และผ่านพิธีการนำเข้า ด้วยค่าใช้จ่ายของตนเอง ต้องรับมอบสินค้าเมื่อสินค้าได้ถูกส่งมอบแล้ว โดยผู้ซื้อต้องรับภาระความเสี่ยงทั้งหมดต่อการสูญหายหรือเสียหายของสินค้านับตั้งแต่วันที่สินค้าได้ถูกส่งมอบแล้ว แต่ผู้ซื้อไม่มีหน้าที่ทำสัญญาบริหารจัดการขนส่ง ทั้งนี้ผู้ซื้ออาจทำสัญญาประกันภัยด้วยค่าใช้จ่ายของตนเอง ผู้ซื้อต้องชำระค่าใช้จ่ายทั้งหมดที่เกี่ยวข้องกับสินค้านับตั้งแต่วันที่สินค้าได้ถูกส่งมอบแล้ว ค่าภาษีอากร และค่าภาระอื่นๆ ทั้งหมด

6. DAP (Delivered at place) ผู้ขายส่งมอบของให้กับผู้ซื้อ ณ สถานที่ตามที่ได้ตกลงกันไว้ โดยพร้อมที่จะขนลงจากพาหนะขนส่ง ผู้ขายมีความเสี่ยงในความเสี่ยงของสินค้า และต้องชำระค่าใช้จ่ายในการขนส่งสินค้าจนถึงสถานที่ของผู้ซื้อ รวมทั้งมีหน้าที่ผ่านพิธีการส่งออก แต่ไม่ต้องรับผิดชอบการผ่านพิธีการนำเข้า ข้อตกลงนี้อาจใช้ในกรณีที่มีการขนส่งมากกว่าหนึ่งรูปแบบ

หน้าที่ความรับผิดชอบของผู้ขาย

ผู้ขายต้องจัดเตรียมสินค้า ใบกำกับสินค้า และหลักฐานอื่นใดที่กำหนดไว้ในสัญญา ผู้ขายมีหน้าที่ทำสัญญาหรือจัดหาสัญญาเพื่อการขนส่งสินค้าจากสถานที่ส่งมอบไปยังสถานที่ปลายทางที่ระบุ ด้วยค่าใช้จ่ายของผู้ขาย ผู้ขายต้องส่งมอบสินค้าแก่ผู้รับจัดการขนส่ง ในวันที่หรือภายในระยะเวลาที่ได้ตกลงกันไว้ ผู้ขายต้องทำสัญญาประกันภัยด้วยค่าใช้จ่ายของตนเอง ผู้ขายต้องชำระค่าใช้จ่ายในการดำเนินการตรวจสอบ (เช่น การตรวจสอบคุณภาพ การวัด การชั่ง น้ำหนัก การนับจำนวน) ชำระค่าใช้จ่ายในการตรวจสอบซึ่งถูกกำหนดให้ดำเนินการโดยหน่วยงานที่มีอำนาจของประเทศส่งออก ผู้ขายต้องบรรจุหีบห่อสินค้า จัดหาใบอนุญาตส่งออก และผ่านพิธีการส่งออกด้วยค่าใช้จ่ายของตนเอง รวมทั้งการขนส่งสินค้าผ่านประเทศใดๆ ก่อนการส่งมอบด้วยความเสี่ยงและค่าใช้จ่ายของผู้ขาย ผู้ขายต้องส่งมอบสินค้าบนพาหนะขนส่งที่มาถึง ซึ่งพร้อมจะทำการขนถ่าย ณ สถานที่ปลายทาง ในวันที่หรือภายในระยะเวลาที่ได้ตกลงกันไว้ นอกจากนี้ ผู้ขายต้องรับภาระความเสี่ยงทั้งหมดต่อการสูญหายหรือเสียหายของสินค้า จนกระทั่งสินค้าได้ถูกส่งมอบแล้ว

หน้าที่ความรับผิดชอบของผู้ซื้อ

ผู้ซื้อต้องชำระราคาสินค้าตามที่ระบุไว้ในสัญญาซื้อขาย จัดหาใบอนุญาตนำเข้า หรือการมอบอำนาจอย่างเป็นทางการอื่นๆ และผ่านพิธีการนำเข้าด้วยความเสี่ยงและค่าใช้จ่ายของตนเอง ต้องชำระค่าใช้จ่ายในการตรวจสอบใดๆ ก่อนการส่งสินค้า ต้องรับมอบสินค้าเมื่อสินค้าได้

ถูกส่งมอบแล้ว โดยผู้ซื้อต้องรับภาระความเสี่ยงทั้งหมดต่อการสูญหายหรือเสียหายของสินค้า นับตั้งแต่เวลาที่สินค้าได้ถูกส่งมอบแล้ว ผู้ซื้อไม่มีหน้าที่ทำสัญญา รับผิดชอบขนส่ง ผู้ซื้อรับมอบสินค้าจากพาหนะขนส่งที่มาถึง ณ สถานที่ปลายทางที่ระบุโดยต้องชำระค่าใช้จ่ายเพิ่มเติมทั้งหมดในการขนถ่ายสินค้าลงจากพาหนะขนส่ง ผู้ซื้ออาจทำสัญญาประกันภัยด้วยค่าใช้จ่ายของตนเอง ผู้ซื้อไม่มีหน้าที่ต้องชำระค่าใช้จ่ายทั้งหมดที่เกี่ยวกับสินค้านับตั้งแต่เวลาที่สินค้าได้ถูกส่งมอบแล้ว ค่าภาษีอากร และค่าภาระอื่น ๆ ทั้งหมด

7. DDP (Delivered duty paid) ผู้ขายส่งมอบของ ณ สถานที่ที่ผู้ซื้อระบุในสัญญา โดยผู้ขายรับภาระความเสี่ยง และค่าใช้จ่ายทั้งหมดที่เกี่ยวกับการขนส่งของไปยังสถานที่ปลายทาง ผู้ขายเป็นผู้ผ่านพิธีการส่งออก และพิธีการนำเข้า รวมทั้งชำระค่าภาษีอากร และค่าธรรมเนียมอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการส่งมอบของดังกล่าวจนถึงสถานที่ปลายทาง ข้อตกลงนี้อาจใช้ในกรณีที่มีการขนส่งมากกว่าหนึ่งรูปแบบ

หน้าที่ความรับผิดชอบของผู้ขาย

ผู้ขายต้องจัดเตรียมสินค้า ใบกำกับสินค้า และหลักฐานอื่นใดที่กำหนดไว้ในสัญญา ผู้ขาย ต้องทำสัญญาสำหรับการขนส่งสินค้าไปยังสถานที่ปลายทางที่ระบุ หรือ ณ สถานที่ปลายทางที่ได้ตกลงกันด้วยค่าใช้จ่ายของตนเอง โดยส่งมอบบนพาหนะขนส่งที่มาถึง พร้อมทั้งจะให้การขนถ่าย ณ จุดที่ได้ตกลงกันไว้ที่สถานที่ปลายทางที่ระบุ ในวันที่หรือภายในระยะเวลาที่ได้ตกลงกันไว้ ผู้ขายต้องสัญญาประกันภัยด้วยค่าใช้จ่ายของตนเอง ผู้ขายต้องชำระค่าใช้จ่ายในการดำเนินการตรวจสอบ (เช่น การตรวจสอบคุณภาพ การวัด การชั่งน้ำหนัก การนับจำนวน) ชำระค่าใช้จ่ายในการตรวจสอบซึ่งถูกกำหนดให้ดำเนินการโดยหน่วยงานที่มีอำนาจของประเทศส่งออกและประเทศนำเข้า ผู้ขายต้องบรรจุหีบห่อสินค้า และชำระค่าใช้จ่ายในการผ่านพิธีการส่งออกและนำเข้า รวมทั้งค่าภาษีอากร และค่าภาระอื่น ๆ ทั้งหมดที่ต้องชำระเมื่อส่งออกและนำเข้า นอกจากนี้ ผู้ขายต้องรับภาระความเสี่ยงทั้งหมดต่อการสูญหายหรือเสียหายของสินค้า จนกระทั่งสินค้าได้ถูกส่งมอบแล้ว

หน้าที่ความรับผิดชอบของผู้ซื้อ

ผู้ซื้อต้องชำระราคาสินค้าตามที่ระบุไว้ในสัญญาซื้อขาย รับภาระความเสี่ยงทั้งหมดต่อการสูญหายหรือเสียหายของสินค้านับตั้งแต่เวลาที่สินค้าได้ถูกส่งมอบแล้ว และต้องชำระค่าใช้จ่ายทั้งหมดที่เกี่ยวกับสินค้านับตั้งแต่เวลาที่สินค้าได้ถูกส่งมอบแล้ว ค่าใช้จ่ายเพิ่มเติมทั้งหมดในการขนถ่ายสินค้าลงเพื่อการรับมอบสินค้าจากพาหนะขนส่งที่มาถึง ณ สถานที่ปลายทางที่ระบุผู้ซื้อต้องรับมอบสินค้าเมื่อสินค้าได้ถูกส่งมอบแล้ว ผู้ซื้อไม่มีหน้าที่ทำสัญญา รับผิดชอบขนส่ง และสัญญาประกันภัย ผู้ซื้อไม่มีหน้าที่ชำระค่าใช้จ่ายในการตรวจสอบซึ่งถูกกำหนดให้ดำเนินการโดยหน่วยงานที่มีอำนาจของประเทศส่งออกและประเทศนำเข้า

8. FAS (Free alongside ship) ผู้ขายส่งมอบของไว้ข้างเรือ เช่นบนหน้าท่า หรือในเรือลำเลียง ณ ท่าส่งออกที่ได้รับไว้ ผู้ซื้อต้องรับภาระค่าใช้จ่ายทั้งหมดทั้งความเสี่ยงต่อความเสียหายหรือสูญหายที่เกิดขึ้นเมื่อของได้ส่งมอบแล้ว ข้อตกลงนี้ใช้กับการขนส่งทางทะเลหรือทางน้ำในแผ่นดินเท่านั้น

หน้าที่ความรับผิดชอบของผู้ขาย

ผู้ขายต้องจัดเตรียมสินค้า ใบกำกับสินค้า และหลักฐานอื่นใดที่กำหนดไว้ในสัญญา ผู้ขายต้องส่งมอบสินค้าโดยการนำไปวางไว้ที่ข้างเรือ ณ ท่าเรือต้นทางที่ระบุโดยผู้ซื้อ ผู้ขายต้องชำระค่าใช้จ่ายในการดำเนินการตรวจสอบ (เช่น การตรวจสอบคุณภาพ การวัด การชั่งน้ำหนัก การนับจำนวน) ชำระค่าใช้จ่ายในการตรวจสอบซึ่งถูกกำหนดให้ดำเนินการโดยหน่วยงานที่มีอำนาจของประเทศส่งออก ผู้ขายต้องบรรจุหีบห่อสินค้า และค่าใช้จ่ายในการผ่านพิธีการส่งออก รวมทั้งค่าอากรภาษีและค่าภาระอื่น ๆ ทั้งหมดที่ต้องชำระเมื่อส่งออก นอกจากนี้ ผู้ขายต้องรับภาระความเสี่ยงทั้งหมดต่อการสูญหายหรือเสียหายของสินค้า จนกระทั่งสินค้าได้ถูกส่งมอบแล้ว แต่ไม่มีหน้าที่ทำสัญญาบริหารจัดการขนส่ง และสัญญาประกันภัย

หน้าที่ความรับผิดชอบของผู้ซื้อ

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

9. FOB (Free on board) ผู้ขายส่งมอบของลงเรือ ณ ท่าส่งออกที่ได้รับไว้ ผู้ซื้อต้องรับภาระค่าใช้จ่ายทั้งหมดทั้งความเสี่ยงต่อความเสียหายหรือสูญหายที่เกิดขึ้นเมื่อของอยู่บนเรือ ข้อตกลงนี้ใช้กับการขนส่งทางทะเลหรือทางน้ำในแผ่นดินเท่านั้น

หน้าที่ความรับผิดชอบของผู้ขาย

ผู้ขายต้องจัดเตรียมสินค้า ใบกำกับสินค้า และหลักฐานอื่นใดที่กำหนดไว้ในสัญญา ผู้ขายต้องส่งมอบสินค้าโดยการนำไปวางไว้บนเรือ ณ จุดขนถ่ายที่ทำเรือต้นทางที่ระบุโดยผู้ซื้อ ในวันที่หรือภายในระยะเวลาที่ได้ตกลงกันไว้ ผู้ขายต้องชำระค่าใช้จ่ายในการดำเนินการตรวจสอบ (เช่น การตรวจสอบคุณภาพ การวัด การชั่งน้ำหนัก การนับจำนวน) ชำระค่าใช้จ่ายในการตรวจสอบซึ่งถูกกำหนดให้ดำเนินการโดยหน่วยงานที่มีอำนาจของประเทศส่งออก ผู้ขายต้องบรรจุหีบห่อสินค้า และค่าใช้จ่ายในการผ่านพิธีการส่งออก รวมทั้ง ค่าภาษีอากร และค่าภาระอื่น ๆ

ทั้งหมดที่ต้องชำระเมื่อส่งออก นอกจากนี้ ผู้ขายต้องรับภาระความเสี่ยงทั้งหมดต่อการสูญหายหรือเสียหายของสินค้า จนกระทั่งสินค้าได้ถูกส่งมอบแล้ว แต่ไม่มีหน้าที่ทำสัญญาบริหารจัดการขนส่ง และสัญญาประกันภัย

หน้าที่ความรับผิดชอบของผู้ซื้อ

ผู้ซื้อต้องชำระราคาสินค้าตามที่ระบุไว้ในสัญญาซื้อขาย จัดหาใบอนุญาตนำเข้า หรือการมอบอำนาจอย่างเป็นทางการอื่น ๆ ผ่านพิธีการนำเข้า และการขนส่งสินค้าผ่านประเทศใด ๆ ด้วยความเสี่ยงและค่าใช้จ่ายของตนเอง โดยผู้ซื้อต้องทำสัญญาเพื่อขนส่งสินค้าจากท่าเรือต้นทางที่ระบุ ผู้ซื้ออาจทำสัญญาประกันภัยด้วยค่าใช้จ่ายของตนเอง และผู้ซื้อรับภาระความเสี่ยงทั้งหมดต่อการสูญหายหรือเสียหายของสินค้านับตั้งแต่ เวลาที่สินค้าได้ถูกส่งมอบแล้ว ทั้งนี้ผู้ซื้อต้องชำระค่าใช้จ่ายทั้งหมดที่เกี่ยวกับสินค้านับตั้งแต่เวลาที่สินค้าได้ถูกส่งมอบแล้ว ผู้ซื้อมีหน้าที่ชำระค่าภาษีอากร และค่าภาระอื่น ๆ ทั้งหมด

10. CFR (Cost and freight) ผู้ขายส่งมอบของโดยนำไปวางไว้บนเรือ ณ ท่าเรือปลายทางที่ระบุ หรือ ณ จุดใด จุดหนึ่งที่ท่าเรือนั้น ผู้ขายชำระค่าใช้จ่าย และค่าขนส่งเพื่อการส่งของถึงปลายทางตามที่ระบุไว้ ผู้ซื้อรับภาระความเสี่ยงต่อการเสียหายหรือสูญหาย รวมทั้งค่าใช้จ่ายที่อาจเกิดขึ้นเนื่องจากเหตุใด ๆ หลังจากที่ได้ขนของขึ้นบนเรือ ณ ท่าส่งออก ข้อตกลงนี้ใช้กับการขนส่งทางทะเลหรือทางน้ำในแผ่นดินเท่านั้น

หน้าที่ความรับผิดชอบของผู้ขาย

ผู้ขายต้องจัดเตรียมสินค้า ใบกำกับสินค้า และหลักฐานอื่นใดตามที่กำหนดไว้โดยสัญญา ผู้ขายต้องชำระค่าใช้จ่ายในการดำเนินการตรวจสอบ (เช่น การตรวจสอบคุณภาพ การวัดการชั่งน้ำหนัก การนับจำนวน) รวมทั้งค่าใช้จ่ายในการตรวจสอบใด ๆ ก่อนการส่งสินค้าที่ถูกกำหนดโดยหน่วยงานที่มีอำนาจของประเทศที่ส่งออก ผู้ขายต้องทำสัญญาหรือจัดหาสัญญาเพื่อการขนส่งสินค้าโดยการนำไปวางไว้บนเรือ ณ ท่าเรือปลายทางที่ระบุ หรือ ณ จุดใดจุดหนึ่งที่ท่าเรือนั้น รวมทั้งค่าใช้จ่ายสำหรับการขนส่งสินค้าผ่านประเทศใด ๆ ที่ได้กำหนดให้เป็นภาระของผู้ขายภายใต้สัญญาบริหารจัดการขนส่ง แต่ผู้ขายไม่มีหน้าที่ทำสัญญาประกันภัย นอกจากนี้ ผู้ขายเป็นผู้รับภาระความเสี่ยงทั้งหมดต่อการสูญหายหรือเสียหายของสินค้า จนกระทั่งสินค้าได้ถูกส่งมอบแล้ว และต้องชำระค่าใช้จ่ายทั้งหมดที่เกี่ยวกับสินค้าจนกระทั่งสินค้าได้ถูกส่งมอบแล้ว ค่าระวางและค่าใช้จ่ายอื่น ๆ ทั้งหมดอันเป็นผลมาจากการขนส่งสินค้าจากจุดส่งมอบที่ได้ตกลงกันไว้ รวมทั้งค่าใช้จ่ายในการขนถ่ายสินค้าขึ้นบนเรือและค่าภาระใดๆ ในการขนถ่ายสินค้าลงจากเรือ ณ ท่าเรือขนถ่ายสินค้าปลายทาง และค่าใช้จ่ายในการผ่านพิธีการส่งออก ค่าภาษีอากร และค่าภาระอื่น ๆ ที่ต้องชำระเมื่อส่งออก

หน้าที่ความรับผิดชอบของผู้ซื้อ

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

11. CIF (Cost insurance and freight) ผู้ขายส่งมอบของที่ท่าเรือปลายทางที่กำหนด ผู้ขายมีภาระเช่นเดียวกับ CFR ผู้ขายเป็นผู้ทำสัญญาบริหารจัดการขนส่งสินค้า และทำสัญญาประกันภัยเพื่อความเสี่ยงภัยต่อ การเสียหายหรือสูญหายระหว่างการขนส่งจนถึงท่าปลายทางด้วยความเสี่ยง และค่าใช้จ่ายของตนเอง ข้อตกลงนี้ใช้กับการขนส่งทางทะเลหรือทางน้ำในแผ่นดินเท่านั้น

หน้าที่ความรับผิดชอบของผู้ขาย

ผู้ขายต้องจัดเตรียมสินค้า ใบกำกับสินค้า และหลักฐานอื่นใดตามที่กำหนดไว้ในสัญญา ผู้ขายต้องบรรจุหีบห่อสินค้าด้วยค่าใช้จ่ายของตนเอง จัดหาใบอนุญาตส่งออก หรือการมอบอำนาจอย่างเป็นทางการอื่นๆ เพื่อการส่งออกผู้ขายต้องชำระค่าใช้จ่ายต่าง ๆ ในการดำเนินการตรวจสอบ (เช่น การตรวจสอบคุณภาพ การวัด การชั่งน้ำหนัก การนับจำนวน) เพื่อการส่งมอบสินค้า ค่าใช้จ่ายในการตรวจสอบใด ๆ ก่อนการส่งสินค้า ที่ถูกกำหนดโดยหน่วยงานที่มีอำนาจของประเทศที่ส่งออก ตลอดจนผ่านพิธีการส่งออก และการขนส่งสินค้า ผ่านประเทศใดๆ ก่อนการส่งมอบด้วยความเสี่ยงและค่าใช้จ่ายของตนเอง นอกจากนี้ ผู้ขายต้องทำสัญญาหรือจัดหาสัญญาเพื่อการขนส่งสินค้า ทำสัญญาประกันภัย และผู้ขายต้องรับภาระความเสี่ยงทั้งหมดต่อการสูญหายหรือเสียหายของสินค้า จนกระทั่งสินค้าได้ถูกส่งมอบแล้ว รวมทั้งชำระค่าระวางและค่าใช้จ่ายอื่นๆ ณ สถานที่ส่งมอบไปยังท่าเรือปลายทางที่ระบุ ผู้ขายต้องจ่ายค่าประกันภัย ค่าใช้จ่ายในการผ่านพิธีการส่งออก ค่าภาษีอากร และค่าภาระอื่นๆ ที่ต้องชำระเพื่อส่งออก

หน้าที่ความรับผิดชอบของผู้ซื้อ

ผู้ซื้อต้องชำระราคาสินค้าตามที่ระบุไว้ในสัญญาซื้อขาย ชำระค่าใช้จ่ายในการตรวจสอบใดๆ ก่อนการส่งสินค้าตามที่กำหนดไว้ตามสัญญา จัดหาใบอนุญาตนำเข้า หรือการมอบอำนาจอย่างเป็นทางการอื่น ๆ และดำเนินการทางพิธีการนำเข้า ด้วยความเสี่ยงและค่าใช้จ่ายของตนเอง ทั้งนี้ ผู้ซื้อเป็นผู้รับภาระความเสี่ยงทั้งหมดต่อการสูญหายหรือเสียหายของสินค้านับตั้งแต่วันที่สินค้าได้ถูกส่งมอบแล้ว และผู้ซื้อต้องชำระค่าใช้จ่ายทั้งหมดที่เกี่ยวกับสินค้านับตั้งแต่วันที่สินค้าได้ถูกส่งมอบแล้ว ค่าใช้จ่ายต่างๆ ในการขนถ่ายสินค้า ลงจากเรือ รวมทั้งค่าใช้จ่ายเรือลำเลียง และค่าภาระการใช้ท่า ค่าภาษีอากร และค่าภาระอื่นๆ

ตารางสรุป INCOTERMS 2010

Freight Collect Terms					Freight Prepaid Terms						
INCOTERM	EXW Ex Works (Place)	FCA Free Carrier (Place)	FAS Free Along Ship (Port)	FOB Free On Board (Port)	CFR Cost and Freight (Port)	CIF Cost, Insurance and Freight (Port)	CPT Carriage Paid to (Place)	CIP Carriage & Insurance Paid to (Place)	DAT Delivered at Terminal (Place/Port)	DAP Delivered at Place (Place)	DDP Delivered Duty Paid (Place)
Obligations and Charges											
Warehouse Services	Seller	Seller	Seller	Seller	Seller	Seller	Seller	Seller	Seller	Seller	Seller
Export Packing	Seller	Seller	Seller	Seller	Seller	Seller	Seller	Seller	Seller	Seller	Seller
Loading at point of origin	Buyer	Seller	Seller	Seller	Seller	Seller	Seller	Seller	Seller	Seller	Seller
Origin Inland Freight	Buyer	Seller	Seller	Seller	Seller	Seller	Seller	Seller	Seller	Seller	Seller
Origin Port Charges	Buyer	Seller	Seller	Seller	Seller	Seller	Seller	Seller	Seller	Seller	Seller
Origin Forwarder Fees	Buyer	Seller	Seller	Seller	Seller	Seller	Seller	Seller	Seller	Seller	Seller
Ocean/Air Freight	Buyer	Buyer	Buyer	Buyer	Seller	Seller	Seller	Seller	Seller	Seller	Seller
Destination Port Charges	Buyer	Buyer	Buyer	Buyer	Buyer	Buyer	Buyer	Buyer	Seller	Seller	Seller
Customs Clearance	Buyer	Buyer	Buyer	Buyer	Buyer	Buyer	Buyer	Buyer	Buyer	Buyer	Seller
Import Duties & Taxes	Buyer	Buyer	Buyer	Buyer	Buyer	Buyer	Buyer	Buyer	Buyer	Buyer	Seller
Delivery Cartage to Final Destination	Buyer	Buyer	Buyer	Buyer	Buyer	Buyer	Buyer	Buyer	Buyer	Seller	Seller

ภาพที่ 3.1 ตารางสรุป INCOTERMS 2010

3. พิธีการศุลกากร

พิธีการศุลกากรนำเข้าทางบก

ในการนำเข้าสินค้า ผู้นำเข้าจะต้องปฏิบัติตามกฎหมาย ระเบียบ และประกาศที่กรมศุลกากรและหน่วยงานอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง กำหนดไว้ให้ถูกต้องครบถ้วน โดยมีคำแนะนำในการจัดเตรียมเอกสาร และปฏิบัติตามขั้นตอนพิธีการศุลกากรในการนำเข้าสินค้า ดังนี้

1. ใบขนสินค้าขาเข้าและเอกสารอื่นที่ใช้แทนใบขนสินค้าขาเข้า

แบบพิมพ์ที่กรมศุลกากรกำหนดให้ผู้นำเข้าใช้สำหรับพิธีการศุลกากร ดังนี้

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

2. คำร้องขอผ่อนผันรับของ/ส่งของออกไปก่อน (กศก. 103) ใช้สำหรับการนำเข้าหรือส่งออกสินค้าก่อนปฏิบัติพิธีการครบถ้วนตามที่กรมศุลกากรกำหนด

3. แบบ A.T.A. Carnet ใบขนสินค้าสำหรับนำเข้าหรือส่งออกชั่วคราว 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. เอกสารที่ใช้เป็นข้อมูลในการจัดทำใบขนสินค้าขาเข้า

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

2. บัญชีราคาสินค้า (Invoice)

3. เอกสารอย่างอื่น หมายถึง เอกสารหรือคำสำคัญเกี่ยวกับการนำเข้าหรือการซื้อขายซึ่งผู้ขายหรือผู้ส่งของที่อยู่ต่างประเทศทำขึ้นและส่งมาให้หรือซึ่งสำแดงการเสนอและสนองในการซื้อขายของหรือเอกสารการติดต่อระหว่างผู้ส่งของและผู้นำของเข้าหรือของผู้ที่เกี่ยวข้องในการนำเข้า เช่น ผู้รับบรรทุก ผู้รับประกันภัยธนาคาร เป็นต้น

4. ใบอนุญาตนำเข้าหรือเอกสารอื่นใด กรณีที่ของนำเข้านั้นเป็นของต้องจำกัดตามเงื่อนไขของกฎหมายที่เกี่ยวข้อง

5. กรณีนำเข้าเกสซ์เคมีภัณฑ์ เกสซ์เคมีภัณฑ์สำเร็จรูป เคมีภัณฑ์ และสินค้าที่ไม่สามารถแยกชนิดและคุณภาพได้โดยง่าย ควรมีเอกสารใบรับรองการวิเคราะห์ของผู้ผลิตสินค้า (Certificate of Analysis) หรือเอกสาร รายละเอียดของสินค้า (Specification) หรือเอกสารข้อมูลความปลอดภัย (Material Safety Data Sheet)

3. การส่งข้อมูลเข้าสู่ระบบเพื่อปฏิบัติพิธีการนำเข้าสินค้า

1. การปฏิบัติพิธีการศุลกากร ผู้ได้รับอนุมัติให้ลงทะเบียนเป็นผู้ปฏิบัติพิธีการศุลกากรหรือดำเนินการในกระบวนการทางศุลกากรโดยวิธีทางอิเล็กทรอนิกส์ สามารถปฏิบัติพิธีการได้โดยวิธีทางอิเล็กทรอนิกส์แบบไร้เอกสาร (Paperless) โดยส่งข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์พร้อมลงลายมือชื่ออิเล็กทรอนิกส์ (Digital Signature) ของเจ้าของลายมือชื่อผ่านบุคคลที่เป็นสื่อกลางผู้ให้บริการรับส่งข้อมูลทางอิเล็กทรอนิกส์ตามมาตรฐานที่ศุลกากรกำหนด (ebXML/XML Format) แทนการจัดทำ ขึ้น ส่ง รับ และการลงลายมือชื่อในรูปแบบเอกสาร

2. การยื่นใบขนสินค้าขาเข้า เมื่อผู้นำของเข้าจัดทำข้อมูลใบขนสินค้าขาเข้าตามมาตรฐานที่ศุลกากรกำหนด และเป็นผู้ส่งข้อมูลทางอิเล็กทรอนิกส์เข้าสู่ระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากร เมื่อระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากรได้ตอบรับข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์นั้นในการปฏิบัติพิธีการ ถือเป็นการยื่นเอกสารนั้นๆ ตามกฎหมายว่าด้วยศุลกากรและกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้องกับการศุลกากรแล้ว

3. วิธีการส่งข้อมูลใบขนสินค้าขาเข้า การส่งข้อมูลใบขนสินค้าขาเข้ากระทำได้ 4 ช่องทาง ดังนี้

1. ผู้นำของเข้าส่งข้อมูลใบขนสินค้าขาเข้าด้วยตนเอง
2. ผู้นำของเข้ามอบหมายให้ตัวแทนออกของ (Customs Broker) เป็นผู้ส่งข้อมูลแทน
3. ผู้นำของเข้าให้เคาน์เตอร์บริการ (Service Counter) เป็นผู้ส่งข้อมูล
4. ผู้นำของเข้ายื่นใบขนสินค้าขาเข้าในรูปแบบเอกสาร พร้อมเอกสารประกอบและแบบรายละเอียดข้อมูลใบขนสินค้าขาเข้า (ใบนำคีย์) และชำระค่าธรรมเนียมกับเจ้าหน้าที่ศุลกากร ณ ท่าหรือที่ที่นำของเข้าโดยผู้นำของเข้าต้องลงลายมือชื่อไว้ทุกฉบับ ซึ่งประกอบด้วย
 - ใบขนสินค้าขาเข้าพร้อมคู่ฉบับ 1 ฉบับ
 - แบบรายละเอียดข้อมูลใบขนสินค้าขาเข้า (ใบนำคีย์)
 - สำเนาใบตราส่งสินค้า (Bill of Lading หรือ Air Waybill)
 - สำเนาบัญชีราคาสินค้า (Invoice)
 - บัญชีรายละเอียดบรรจุหีบห่อ (Packing List) (ถ้ามี)
 - ใบแจ้งยอดเบี้ยประกัน (Insurance Premium Invoice) (ถ้ามี)
 - ใบอนุญาตหรือหนังสืออนุญาตสำหรับของควบคุมการนำเข้า (ถ้ามี)
 - ใบรับรองแหล่งกำเนิดสินค้า (Certificate of Origin)(กรณีขอลดอัตราอากร)

- เอกสารที่เป็นอื่นๆ เช่น เอกสารแสดงส่วนผสม คุณลักษณะ การใช้งานของสินค้า Catalogue

4. การชำระภาษีอากร

1. ชำระโดยผ่านธนาคารทางอิเล็กทรอนิกส์ด้วยวิธีตัดบัญชีธนาคาร (Electronic Funds Transfer : EFT)

2. ชำระที่หน่วยงานบัญชีและอากรของสำนักงานศุลกากรหรือด่านศุลกากร การนำเข้าสินค้าทางบก ณ ด่านพรมแดน หรือด่านตรวจ

ขั้นตอนการปฏิบัติพิธีการศุลกากร

1. ผู้นำเข้า/ตัวแทนออกของยื่นบัญชีสินค้าทางบก Car Manifestแบบ ศ.บ.1 ให้เจ้าหน้าที่ศุลกากร ประจำด่านพรมแดน เพื่อดำเนินการตรวจสอบสินค้า และทะเบียนรถยนต์

2. เจ้าหน้าที่ศุลกากรบันทึกข้อมูลรายละเอียด แบบ ศ.บ.1 ลงในระบบคอมพิวเตอร์ (Car Manifest) และดำเนินการควบคุมยานพาหนะที่บรรทุกสินค้าเข้ามายังด่านศุลกากร

3. ผู้นำเข้าหรือตัวแทน จัดทำและส่งข้อมูลใบขนสินค้าขาเข้าเข้าระบบคอมพิวเตอร์ของกรมศุลกากร ระบบจะตรวจสอบข้อมูลสินค้าและตัดบัญชีกับ Car Manifest

4. ผู้นำเข้าหรือตัวแทนฯ ชำระค่าภาษีอากร (กรณีสินค้าต้องชำระภาษีอากร) ที่หน่วยงานบัญชีและอากรของด่านศุลกากร

5. ชำระค่าภาษีแล้วระบบคอมพิวเตอร์จะกำหนดเงื่อนไขการตรวจปล่อย ชื่อเจ้าหน้าที่ผู้มีหน้าที่ตรวจปล่อย

1. กรณียกเว้นการตรวจ (Green Line) ผู้นำเข้าหรือตัวแทนออกของสามารถรับสินค้าไปจากอารักขาศุลกากร

2. กรณีสั่งการเปิดตรวจ (Red Line) เจ้าหน้าที่จะดำเนินการตรวจสอบความถูกต้องของสินค้ากับข้อมูลใบขนสินค้าในระบบคอมพิวเตอร์ ถ้าถูกต้องตามสำแดงจะส่งมอบสินค้าให้ผู้นำเข้าหรือตัวแทนรับสินค้าไปจากอารักขาศุลกากร

พิธีการศุลกากรนำเข้าทางเรือ

กรมศุลกากรได้พัฒนานำระบบอิเล็กทรอนิกส์ มาใช้ในการบริการผ่านพิธีการศุลกากรซึ่งปัจจุบันเรียกว่าระบบ TCS ผู้ประสงค์จะดำเนินการผ่านพิธีการศุลกากรทางอิเล็กทรอนิกส์จะต้องทำการลงทะเบียนกับกรมศุลกากร เพื่อบันทึกข้อมูลไว้ในฐานข้อมูลระบบคอมพิวเตอร์ของกรมศุลกากร ซึ่งผู้ที่ลงทะเบียนแล้วสามารถเข้าสู่ระบบการผ่านพิธีการศุลกากร

ทางคอมพิวเตอร์ของตนเองหรือผ่าน SERVICE COUNTER ของเอกชนหรือที่จุดให้บริการของ กรมศุลกากร ณ จุดนำเข้า-ส่งออก

การลงทะเบียนกับกรมศุลกากรต้องเตรียมเอกสารดังต่อไปนี้

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

โดยยื่นคำร้องที่ ส่วนทะเบียนและสิทธิพิเศษ สำนักมาตรฐานพิธีการและราคา ศุลกากร กรมศุลกากรหรือยื่นผ่านสำนักงานศุลกากร หรือด่านศุลกากร ทั้งนี้ผู้ลงทะเบียนจะสามารถปฏิบัติงานเกี่ยวกับการออกของได้สามปีนับแต่วันที่ได้รับอนุญาต

พิธีการศุลกากรนำเข้าทางเรือ

ในการนำเข้าสินค้า ผู้นำเข้าจะต้องปฏิบัติตามกฎหมาย ระเบียบ และประกาศที่ กรมศุลกากรและหน่วยงานอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องในการนำเข้า อาทิ กระทรวงพาณิชย์สำนักงานคณะกรรมการอาหารและยา กรมปศุสัตว์ ฯลฯ ที่กำหนดไว้ให้ครบถ้วน โดยมีคำแนะนำในการ จัดเตรียมเอกสาร เพื่อปฏิบัติตามขั้นตอนพิธีการศุลกากรในการนำเข้าสินค้า ดังนี้

1. ผู้นำเข้าต้องยื่นแบบ กศก. 99/1 ใบขนสินค้าขาเข้าพร้อมแบบแสดงรายการภาษีสรรพสามิตและภาษีมูลค่าเพิ่ม สำหรับการนำเข้าสินค้าทั่วไปทุกประเภท ยกเว้นสินค้าที่กรมศุลกากรกำหนดให้ใช้ ใบขนฯประเภทอื่น

2. เอกสารที่ควรจัดเตรียมในการนำเข้าสินค้า

1. สำหรับพิธีการชำระอากร พิธีการวางประกัน พิธีการขนถ่ายข้างลำ พิธีการคลังสินค้าทัณฑ์บนประเภทร้านค้าปลอดอากร ต้องมีเอกสารประกอบ ได้แก่

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

2. ใบส่งปล่อยสินค้า (กศก. 100/1)

3. บัญชีราคาสินค้า (Invoice)

4. บัญชีรายละเอียดบรรจุหีบห่อ (Packing List)

5. ใบตราส่งสินค้า (Bill of Lading)

6. ใบแจ้งยอดเบี้ยประกัน (Insurance Premium Invoice)

7. ใบอนุญาตหรือหนังสืออนุญาตสำหรับสินค้าควบคุมการนำเข้าได้จาก www.customs.go.th เลือกรายการของควบคุมการนำเข้า-ส่งออก

8. ใบรับรองแหล่งกำเนิดสินค้า (Certificate of Origin) กรณีขอลดอัตราอากร

9. เอกสารอื่น ๆ เช่น เอกสารแสดงส่วนผสม คุณลักษณะและการใช้งานของสินค้า แค็ตตาล็อก เป็นต้น

2. พิธีการหลายเที่ยวเรือ ต้องเพิ่มพิมพ์เขียว (BLUE PRINT) แบบแปลน แบบพิมพ์หรือเอกสารประกอบอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการพิจารณาให้ทำใบขนสินค้าหลายเที่ยวเรือ

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

4. พิธีการส่งเสริมการลงทุนต้องหนังสืออนุมัติให้ยกเว้นหรือลดหย่อนอากรจากคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน

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

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

2. ใบขนสินค้าขาออก (กศก.101/1) พร้อมเอกสารประกอบ

กรณีสินค้าอยู่นอกอารักขาของศุลกากร ต้องเพิ่มเอกสารดังนี้ คือ

1. คำร้องขอผ่อนผันทำใบขนสินค้าส่งกลับ (RE-EXPORT)ขอคืนอากร 9 ใน 10

2. ใบขนสินค้าขาออก (กศก.101/1) พร้อมเอกสารประกอบ

6. พิธีการนำของออกจากเขตอุตสาหกรรมส่งออก (EPZ) ต้องเพิ่มเอกสารดังนี้ คือ

1. แบบ กนอ. 02-1 กรณีสินค้านำเข้าเป็นวัตถุดิบ
2. แบบ กนอ. 02-1 และ กนอ.101 กรณีสินค้านำเข้าเป็นเครื่องจักร อุปกรณ์ เครื่องมือและเครื่องใช้ รวมทั้งส่วนประกอบของสินค้าดังกล่าวที่จำเป็นต้องใช้ในการผลิตสินค้า หรือการค้าเพื่อส่งออก

ขั้นตอนการปฏิบัติพิธีการนำเข้าสินค้าทางเรือ

1. ผู้นำเข้าหรือตัวแทนจัดเตรียมข้อมูลใบขนสินค้าเข้าสู่เครื่องคอมพิวเตอร์ของตนเองหรือผ่าน Service Counter และให้ผู้นำเข้าหรือตัวแทนส่งข้อมูลใบขนสินค้ามายังเครื่องคอมพิวเตอร์ของกรมศุลกากร

ระบบคอมพิวเตอร์กรมศุลกากรจะตรวจสอบข้อมูลกับแฟ้มข้อมูลอ้างอิง การอนุมัติ/อนุญาต เกี่ยวข้องและตรวจสอบบัญชีสินค้าสำหรับเรือโดยอัตโนมัติผ่านระบบคอมพิวเตอร์

2. การตรวจปล่อยสินค้าจะนำระบบบริหารความเสี่ยง (Risk Management) มาใช้ในการสั่งการตรวจตามเงื่อนไขที่หน่วยงานศุลกากรกำหนดไว้ในระบบ Profile เพื่อจัดกลุ่มใบขนสินค้าเป็น 2 กลุ่ม คือ ให้เปิดตรวจ (Red Line) หรือให้ยกเว้นการตรวจ (Green Line) เมื่อระบบตรวจสอบเสร็จแล้วจะกำหนดเลขที่ใบขนสินค้าและสั่งการตรวจให้อัตโนมัติ พร้อมกับแจ้งตอบกลับไปยังผู้ประกอบการทราบผ่านทางอิเล็กทรอนิกส์และแจ้งโรงพักสินค้าหรือท่าเทียบเรือทราบถึงผลการสั่งการตรวจจากศุลกากร

1. กรณียกเว้นการตรวจ ผู้ประกอบการสามารถติดต่อโรงพักสินค้าหรือท่าเทียบเรือรับมอบสินค้าได้ทันที

2. กรณีให้เปิดตรวจ ผู้ประกอบการสามารถติดต่อโรงพักสินค้าหรือท่าเทียบเรือเพื่อเตรียมของเพื่อตรวจแล้วติดต่อเจ้าหน้าที่ศุลกากรเพื่อตรวจปล่อยสินค้า

3. การชำระและวางเงินประกันค่าภาษีอากร ผู้ประกอบการสามารถเลือกชำระและวางเงินประกันที่สำนักงานศุลกากรหรือชำระและวางเงินประกันผ่านธนาคารทางอิเล็กทรอนิกส์ (e-Payment) ได้

4. การวางค้ำประกันค่าภาษีอากร ผู้ประกอบการสามารถเลือกวางค้ำประกันที่สำนักงานศุลกากรหรือวางค้ำประกันผ่านธนาคารทางอิเล็กทรอนิกส์ (e-Guarantee) ได้

5. การตรวจปล่อยสินค้าเข้า เป็นการตรวจ ณ ท่าที่ระบุในบัญชีสินค้าว่ามีชื่อส่งของถึงแต่ผู้ประกอบการสามารถแจ้งความประสงค์ขอขนย้ายสินค้าไปตรวจปล่อยนอกเขตท่าที่

นำเข้าได้แต่ต้องแจ้งล่วงหน้าในขั้นตอนจัดเตรียมใบขนสินค้าก่อนส่งมายังระบบคอมพิวเตอร์ของกรมศุลกากร

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

4. ผู้นำเข้าหรือตัวแทนต้องจัดเก็บข้อมูลบัญชีราคาสินค้าในรูปของสื่อคอมพิวเตอร์เป็นเวลาไม่น้อย 6 เดือน เพื่อใช้สำหรับการตรวจสอบใบขนสินค้าหลังการตรวจปล่อย โดยให้สามารถจัดพิมพ์เป็นรายงานเมื่อกรมศุลกากรร้องขอ ดังนี้

1. IMPORT/EXPORT INVOICE LIST BY DECLARATION ITEM

2. IMPORT/EXPORT INVOICE LIST BY INVOICE ITEM

3. IMPORT/EXPORT INVOICE LIST

พิธีการศุลกากรนำเข้าทางอากาศ

การปฏิบัติพิธีการศุลกากรนำเข้าในระบบอิเล็กทรอนิกส์แบบไร้เอกสาร (e-Import)

1. หลักการปฏิบัติพิธีการ e - Import การปฏิบัติพิธีการศุลกากรในปัจจุบัน ผู้นำของเข้าหรือตัวแทนสามารถจัดทำใบขนสินค้าขาเข้า ผ่านวิธีการรูปแบบอิเล็กทรอนิกส์ แทนการจัดทำ ยื่น ส่ง รับเอกสาร และการลงลายมือชื่อในกระดาษโดยสามารถส่งข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ พร้อมลงลายมือชื่ออิเล็กทรอนิกส์ (Digital Signature) ตามมาตรฐานที่กรมศุลกากรกำหนด (ebXML/ XML Format) ผ่านบุคคลผู้เป็นสื่อกลางคือ ผู้ให้บริการรับส่งข้อมูลทางอิเล็กทรอนิกส์ (Value Added Network Services: VANS) เพื่อส่งข้อมูลเข้าสู่ระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากร

เมื่อระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากร ได้รับข้อมูลแล้ว จะทำการตรวจสอบ และตอบรับให้ผู้นำของเข้าหรือตัวแทน ทราบผ่านทางอิเล็กทรอนิกส์ เช่นเดียวกัน โดยถือเป็นการยื่นเอกสารนั้น ๆ ตามกฎหมายว่าด้วยศุลกากร และกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้องกับการศุลกากรแล้ว

2. ช่องทางการส่งข้อมูลใบขนสินค้าขาเข้าในระบบ e - Import มี 4 ช่องทาง ดังนี้

1. ผู้นำของเข้าส่งข้อมูลใบขนสินค้าขาเข้าด้วยตนเอง

2. ผู้นำของเข้ามอบหมายให้ตัวแทนออกของ (Customs Broker) เป็นผู้ส่งข้อมูล

3. ผู้นำของเข้าใช้บริการ เคาน์เตอร์บริการ (Service Counter) ในการส่งข้อมูล

4. ผู้นำของเข้ายื่นแบบบันทึกข้อมูลใบขนสินค้าขาเข้า ณ จุดบริการศุลกากร ส่วนบริการศุลกากร 1 ชั้น 1 อาคาร BC-1

โดยผู้นำของเข้า สามารถชำระค่าอากรศุลกากร ภาษีมูลค่าเพิ่ม ภาษีสรรพสามิต ภาษีเพื่อมหาดไทย และภาษีอากรอื่น ผ่านทางธนาคารในระบบอิเล็กทรอนิกส์ หรือติดต่อขอชำระได้ที่ ฝ่ายบัญชีอากร ชั้น 2 อาคาร BC-1 ในเวลาราชการ หรือ ติดต่อที่ อาคารตรวจสินค้าขาออก (CE) สำหรับนอกเวลาราชการ ขั้นตอนการส่งข้อมูลใบขนสินค้าขาเข้าในระบบ e – Import

3. 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

หากข้อมูลถูกต้อง ระบบฯ จะทำการจับคู่ Manifest กับข้อมูลใบขนสินค้าขาเข้าที่ได้ส่งเข้ามาในระบบฯ เพื่อการตอบกลับเลขที่ใบขนสินค้าขาเข้า โดย จะมีการดำเนินงาน ดังนี้

1. กรณีระบบฯ ได้ตรวจสอบข้อมูลดังกล่าว กับข้อมูลในใบขนสินค้าขาเข้า แล้วถูกต้องตรงกัน ระบบฯ จะตอบกลับเลขที่ใบขนสินค้าขาเข้าให้กับผู้ส่งข้อมูลโดยอัตโนมัติ

2. หากตรวจสอบแล้วพบว่า ข้อมูล Manifest ไม่ถูกต้องตรงกันกับข้อมูลใบขนสินค้าขาเข้า ระบบฯ จะไม่ออกเลขที่ใบขนสินค้าให้ แต่จะตอบรหัสข้อผิดพลาดกลับไปให้ผู้ส่งข้อมูลว่า "ยังไม่พบข้อมูลบัญชีสินค้า" ผู้นำของเข้าต้องแก้ไขข้อมูล และส่งข้อมูลการแก้ไขข้อมูลในใบขนสินค้าขาเข้า (Version) เข้าสู่ระบบฯ อีกครั้ง ผู้นำของเข้าจะต้องทำการตรวจสอบ และทำการแก้ไขข้อมูลในใบขนสินค้าขาเข้า หรือแจ้งตัวแทนอากาศยาน เพื่อให้แก้ไขข้อมูลในใบตราส่งสินค้า (Air Waybill) แล้วส่งข้อมูลการแก้ไขไปยังระบบฯ อีกครั้ง เพื่อให้มีการตัดบัญชีกับ Manifest ได้

หมายเหตุ : การตอบกลับเลขที่ใบขนสินค้าขาเข้าโดยระบบฯ นั้น ถือเป็นการขึ้นใบขนสินค้าขาเข้าโดยถูกต้องต่อกรมศุลกากรแล้ว (สถานะ 0109) และเมื่อมีการชำระภาษีอากรแล้ว หรือ ได้รับการยกเว้นอากร ระบบฯ จะแสดงสถานะใบขนสินค้าเป็น 0209 ต่อไป

การรับของจากอารักขาศุลกากรในระบบ e – Import

1. หลักการทั่วไปในการรับของนำเข้าออกจากอารักขาศุลกากร ของที่นำเข้ามาในราชอาณาจักรและได้ปล่อยออกจากอารักขาของศุลกากรแล้ว

- 1.1 ให้ถือว่า มี ชนิด คุณภาพ ปริมาณ น้ำหนัก ราคา หรือเกี่ยวกับอัตราอากร ถูกต้องตรงตามที่ผู้นำของเข้าได้ส่งข้อมูลเข้าสู่ระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากร

1.2 ก่อนการรับมอบของไปจากคลังสินค้า TG หรือ BFS ให้ผู้นำของเข้าดำเนินการในกระบวนการทางศุลกากรให้ครบถ้วน

1.3 ผู้นำของเข้าต้องตรวจสอบของที่นำเข้าให้ตรงตามข้อมูลใบขนสินค้าขาเข้าที่ส่งเข้าสู่ระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากร

2. การรับของจากอารักขาศุลกากรในระบบ e - Import

2.1 กรณีใบขนสินค้าขาเข้าต้องการตรวจให้ ยกเว้นการตรวจ (Green Line)

2.1.1 ให้ผู้นำของเข้าติดต่อขอรับของจากคลังสินค้า TG หรือ BFS (ใบขนสินค้ามีสถานะ 0309) เมื่อคลังสินค้าพิมพ์ใบส่งปล่อย (Customs Permit) ระบบฯ จะปรับสถานะใบขนสินค้าฉบับนั้นเป็น 0409

2.1.2 กรณีของที่นำเข้าต้องมีการอนุมัติ/อนุญาต ตามกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้องกับการศุลกากร หรือเอกสารเพื่อประกอบการใช้สิทธิพิเศษทางภาษีอากร

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

2. ให้ผู้นำของเข้า พิมพ์หรือเขียนเลขที่ใบขนสินค้าที่มุมบนด้านขวาของเอกสารการอนุมัติ/อนุญาต ตามกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้องกับการศุลกากร หรือเอกสารเพื่อประกอบการใช้สิทธิพิเศษทางภาษีอากร

3. ยื่นเอกสารต่อเจ้าหน้าที่ศุลกากรที่ได้รับมอบหมายของฝ่ายบริการศุลกากร ก่อนการติดต่อขอรับของออกจากคลังสินค้า

4. หน่วยบริการศุลกากรจะจัดทำทะเบียนรับเอกสารดังกล่าวไว้ และตรวจสอบความครบถ้วนของเอกสาร แต่จะไม่ตรวจสอบความถูกต้องของเอกสารกับข้อมูลรายละเอียดของใบขนสินค้าขาเข้า

5. ส่งมอบเอกสารดังกล่าว ภายใน 3 วันทำการ ให้หน่วยงานทบทวนหลังการตรวจปล่อยเป็นผู้ดำเนินการต่อไป

2.2 กรณีใบขนสินค้าขาเข้าต้องการตรวจ "ตรวจสอบพิกัด ราคา และ ของ (Red line)"

2.2.1 ให้ผู้นำของเข้าติดต่อกำลังสินค้า TG หรือ BFS เพื่อเตรียมของให้ตรวจสอบ (ใบขนสินค้ามีสถานะ 0301) คลังสินค้าจะส่งข้อมูลเตรียมของเพื่อตรวจสอบ มายังระบบฯ หลังจากนั้น ระบบฯ จะกำหนดชื่อ เจ้าหน้าที่ศุลกากรผู้รับผิดชอบตรวจสอบปล่อยโดยอัตโนมัติ

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 ตามกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้องกับการ ศุลกากร หรือเอกสารเพื่อประกอบการใช้สิทธิพิเศษทางภาษีอากร และยื่นเอกสารดังกล่าวต่อเจ้าหน้าที่ศุลกากรผู้ได้รับมอบหมาย เพื่อใช้เป็นเอกสารประกอบการตรวจปล่อย และยื่นเอกสารดังกล่าวเพื่อการลงทะเบียนรับเอกสารต่อไป

2.2.2 ในกรณีหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องกับการศุลกากร ขอทำการตรวจสอบของก่อน การตรวจปล่อยสินค้าออกจากอารักขาศุลกากร ให้ผู้นำของเข้านำของ มาให้เจ้าหน้าที่ของหน่วยงานที่มีอำนาจตามกฎหมายอื่นตรวจสอบให้แล้วเสร็จ

3. ให้ผู้นำของเข้าหรือตัวแทน ตรวจสอบชื่อเจ้าหน้าที่ศุลกากรผู้ตรวจปล่อย ที่หัวหน้างานตรวจสินค้า หรือผู้ที่ได้รับมอบหมาย

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

พิธีการศุลกากรส่งออกสินค้าทางบก

ในการส่งออกสินค้า ผู้ส่งออกต้องปฏิบัติตามกฎหมาย ระเบียบ และประกาศที่กรมศุลกากรและหน่วยงานอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง กำหนดไว้ให้ถูกต้องครบถ้วน โดยมีคำแนะนำในการจัดเตรียมเอกสาร และปฏิบัติตามขั้นตอนพิธีการศุลกากร ส่งออกสินค้า ดังนี้

1. ใบขนสินค้าขาออกและเอกสารอื่นที่ให้ใช้แทนใบขนสินค้าขาออก
แบบพิมพ์ที่กรมศุลกากรกำหนดให้ผู้ส่งออกใช้สำหรับพิธีการศุลกากรดังนี้

1. ใบขนสินค้าขาออก (กศก. 101/1) ใช้สำหรับพิธีการดังนี้

1. พิธีการใบขนสินค้าขาออกทั่วไป
2. พิธีการส่งออกส่วนบุคคลและเอกสิทธิ์
3. พิธีการส่งออกของประเภทส่งเสริมการลงทุน (BOI)
4. พิธีการส่งออกคลังสินค้าทัณฑ์บน
5. พิธีการส่งออกขอชดเชยค่าภาษีอากร
6. พิธีการขอคืนอากรตามมาตรา 19 ทวิ
7. พิธีการใบสุทธินำกลับ
8. พิธีการส่งกลับ (Re-Export)

2. คำร้องขอผ่อนผันรับของ/ส่งของออกไปก่อน (กศก. 103) ใช้สำหรับพิธีการส่งออกไปก่อนปฏิบัติพิธีการใบขนสินค้าขาออก

3. ใบขนสินค้าสำหรับนำเข้าหรือส่งออกชั่วคราว (A.T.A. Carnet) ใช้สำหรับพิธีการส่งออกชั่วคราว

4. ใบขนสินค้าสำหรับรถยนต์และจักรยานยนต์นำเข้าหรือส่งออกชั่วคราว ใช้สำหรับพิธีการส่งออกชั่วคราว

2. เอกสารที่ใช้เป็นข้อมูลในการจัดทำใบขนสินค้าขาออก

1. บัญชีราคาสินค้า (Invoice)
2. บัญชีรายละเอียดของที่บรรจุหีบห่อ (Packing List)

3. ใบอนุญาตส่งออกหรือเอกสารอื่นใด กรณีที่ของส่งออกเป็นต้องจำกัดตามเงื่อนไขของกฎหมายที่เกี่ยวข้อง

4. ในกรณีส่งออกเกสซ์เคมีภัณฑ์ เกสซ์เคมีภัณฑ์กึ่งสำเร็จรูป เคมีภัณฑ์ และสินค้าที่ไม่สามารถแยกชนิดและคุณภาพได้โดยง่าย ให้ยื่นเอกสารเพิ่มเติมดังนี้

- ใบรับรองการวิเคราะห์ของผู้ผลิตสินค้า (Certificate of Analysis) หรือเอกสารรายละเอียดของสินค้า (Specification) หรือเอกสารข้อมูลความปลอดภัย (Material Safety Data Sheet) ซึ่งมีรายละเอียดเพียงพอที่จะใช้พิจารณา พร้อมด้วยกรรมวิธีการผลิต (ถ้ามี) และการนำไปใช้ประโยชน์ของสินค้าให้ผู้ส่งออก หรือผู้รับมอบอำนาจ เป็นผู้ลงนามรับรองในเอกสารดังกล่าว

3. การส่งข้อมูลเข้าระบบเพื่อปฏิบัติพิธีการส่งออกสินค้า

1. การปฏิบัติพิธีการศุลกากร ผู้ได้รับอนุมัติให้ลงทะเบียนเป็นผู้ปฏิบัติพิธีการศุลกากรหรือดำเนินการในกระบวนการทางศุลกากรโดยวิธีทางอิเล็กทรอนิกส์ สามารถปฏิบัติพิธีการได้โดยวิธีทางอิเล็กทรอนิกส์แบบไร้เอกสาร (Paperless) โดยส่งข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์พร้อม

ลงลายมือชื่ออิเล็กทรอนิกส์ (Digital Signature) ของเจ้าของลายมือชื่อผ่านบุคคลที่เป็นสื่อกลางผู้ให้บริการรับส่งข้อมูลทางอิเล็กทรอนิกส์ ตามมาตรฐานที่ศุลกากรกำหนด (ebXML/XML Format) แทนการจัดทำ ยื่น ส่ง รับ และการลงลายมือชื่อในรูปแบบเอกสาร

2. การยื่นใบขนสินค้าขาออก เมื่อผู้ส่งออกจัดทำใบขนสินค้าขาออกตามมาตรฐานที่ศุลกากรกำหนด และเป็นผู้ส่งข้อมูลทางอิเล็กทรอนิกส์เข้าสู่ระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากร เมื่อระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากรได้ตอบรับข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์นั้นในการปฏิบัติพิธีการ ถือเป็นการยื่นเอกสารนั้นๆ ตามกฎหมายว่าด้วยศุลกากรและกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้องกับศุลกากรแล้ว

3. วิธีการส่งข้อมูลใบขนสินค้าขาออก การส่งข้อมูลใบขนสินค้าขาออกกระทำได้ 4 ช่องทางดังนี้

1. ผู้ส่งออกส่งข้อมูลใบขนสินค้าขาออกด้วยตนเอง
2. ผู้ส่งออกมอบหมายให้ตัวแทนออกของ (Customs Broker) เป็นผู้ส่งข้อมูล
3. ผู้ส่งออกให้เคาน์เตอร์บริการ (Service Counter) เป็นผู้ส่งข้อมูล
4. ผู้ส่งออกยื่นใบขนสินค้าขาออกในรูปแบบเอกสาร พร้อมเอกสารประกอบและแบบรายละเอียดข้อมูลใบขนสินค้าขาออก และชำระค่าธรรมเนียมกับเจ้าหน้าที่ศุลกากร ณ ท่าเรือที่ผู้ส่งออกโดยผู้ส่งออกต้องลงลายมือชื่อไว้ทุกฉบับ ซึ่งประกอบด้วย

- ใบขนสินค้าขาออกพร้อมฉบับ 1 ฉบับ
- แบบรายละเอียดข้อมูลใบขนสินค้าขาออก
- สำเนาบัญชีราคาสินค้า (Invoice)
- บัญชีรายละเอียดบรรจุหีบห่อ (Packing List) (ถ้ามี)
- ใบอนุญาตหรือหนังสืออนุญาตสำหรับควบคุมการส่งออก (ถ้ามี)
- ใบรับรองการวิเคราะห์ของผู้ผลิตสินค้า (Certificate of Analysis) หรือเอกสารรายละเอียดของสินค้า (Specification) หรือเอกสารข้อมูลความปลอดภัย (Material Safety Data Sheet) (ถ้ามี)

4. การชำระภาษีอากร

1. ชำระโดยผ่านธนาคารอิเล็กทรอนิกส์ด้วยวิธีการตัดบัญชีธนาคาร (Electronic Funds Transfer : EFT)
2. ชำระที่หน่วยงานบัญชีและอากรของสำนักงานศุลกากรหรือด่านศุลกากร
3. การส่งออกสินค้าทางบก ณ ด่านพรมแดน หรือด่านตรวจ

ขั้นตอนการปฏิบัติพิธีการศุลกากร

1. ผู้ส่งออกหรือตัวแทนฯ จัดทำใบขนสินค้าขาออก พร้อมเอกสารประกอบอื่น เช่น บัญชีสินค้า (ศ.บ. 3) และใบกำกับการขนย้ายสินค้า พร้อมส่งข้อมูลใบขนสินค้าขาออกเข้าระบบคอมพิวเตอร์ของกรมศุลกากร
2. ผู้นำเข้าหรือตัวแทนฯ ชำระค่าภาษีอากร (กรณีสินค้าต้องชำระภาษีอากร) ที่หน่วยงานบัญชีและอากรของด่านศุลกากร
3. ชำระค่าภาษีแล้วระบบคอมพิวเตอร์จะกำหนดเงื่อนไขการตรวจปล่อย ชื่อเจ้าหน้าที่ผู้มีหน้าที่ตรวจปล่อย
4. กรณียกเว้นการตรวจ (Green Line) ผู้ส่งออกหรือตัวแทนสามารถนำสินค้าไปผ่านพิธีการที่ด่านพรมแดนหรือด่านตรวจเพื่อส่งออกนอกราชอาณาจักรต่อไป
5. กรณีสั่งเปิดตรวจ (Red Line) เจ้าหน้าที่จะดำเนินการตรวจสอบความถูกต้องของสินค้ากับใบขนสินค้าในระบบคอมพิวเตอร์ ถ้าถูกต้องตามสำแดงจะนำสินค้าไปผ่านพิธีการที่ด่านพรมแดนหรือด่านตรวจเพื่อส่งออกนอกราชอาณาจักรต่อไป
6. ผู้ส่งออกหรือตัวแทนยื่นใบกำกับสินค้าต่อเจ้าหน้าที่ศุลกากรที่ประจำอยู่ ณ ด่านพรมแดนเพื่อตรวจสอบ เจ้าหน้าที่ศุลกากรประจำด่านพรมแดนจะตรวจสอบจำนวนสินค้าที่ส่งออกว่าถูกต้องตรงตามใบขนสินค้าขาออกในระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากรหรือไม่ และได้ปฏิบัติพิธีการศุลกากรว่าด้วยการส่งออกครบถ้วนหรือไม่ เมื่อเห็นว่าถูกต้องก็ให้อนุญาตให้ผ่านด่านพรมแดนไปได้และให้บันทึกการรับบรรจุในระบบ คอมพิวเตอร์ของศุลกากร ใบกำกับการขนย้ายสินค้าให้เก็บไว้เพื่อเป็นหลักฐานในการตรวจสอบต่อไป

การผ่านพิธีการส่งออกของที่มีปริมาณเล็กน้อยตามแนวชายแดน

การผ่านพิธีการศุลกากรเพื่อส่งออกของที่มีปริมาณเล็กน้อยตามแนวชายแดน ณ ด่านพรมแดนหรือจุดผ่านแดนถาวร หรือจุดผ่านแดนชั่วคราว หรือจุดผ่อนปรนทางการค้า ให้ผู้ส่งของออกยื่นใบแจ้งรายละเอียดสินค้าขาออก (กสก.153) พร้อมสำเนา 1 ฉบับ ต่อพนักงานศุลกากร ณ ด่านพรมแดน หรือจุดผ่านแดนถาวรหรือจุดผ่านแดนชั่วคราว หรือจุดผ่อนปรนทางการค้า เพื่อให้พนักงานศุลกากรตรวจสอบความถูกต้องครบถ้วน ของของที่ส่งออกให้ตรงตามที่สำแดง และบันทึกการรับรองการส่งออกเพื่อเป็นหลักฐานให้กับผู้ส่งของออกในการดำเนินการเกี่ยวกับภาษีมูลค่าเพิ่มต่อกรมสรรพากร โดยของที่ส่งออกจะต้องเป็นไปตามหลักเกณฑ์และเงื่อนไขดังต่อไปนี้

1. มีมูลค่าไม่เกิน 50,000 บาท (ห้าหมื่นบาทถ้วน)
2. ไม่เป็นของที่ต้องเสียภาษีอากร ของต้องห้าม หรือต้องจำกัดในการส่งออกตามกฎหมาย

3. ไม่ได้ใช้สิทธิประโยชน์ทางภาษีอากรภายใต้กฎหมายศุลกากร หรือกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้องเว้นแต่ภาษีมูลค่าเพิ่ม

พิธีการศุลกากรส่งออกทางเรือ

การส่งออกสินค้า ผู้ส่งออกจะต้องปฏิบัติตามกฎหมาย ระเบียบ และประกาศที่กรมศุลกากรและหน่วยงานอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องในการส่งออกกำหนดไว้ให้ครบถ้วนเช่นเดียวกับการนำเข้า โดยมีคำแนะนำในการจัดเตรียมเอกสาร เพื่อปฏิบัติตามขั้นตอนพิธีการศุลกากรในการส่งออกสินค้า ดังนี้

1. ประเภทใบขนสินค้าขาออก

1. แบบกศศ 101/1 ใบขนสินค้าขาออก ใช้สำหรับส่งออกในกรณีดังต่อไปนี้

- การส่งออกสินค้าทั่วไป
- การส่งออกของส่วนบุคคลและเอกสิทธิ์
- การส่งออกสินค้าจากคลังสินค้าทัณฑ์บน
- การส่งออกสินค้าที่ขอชดเชยค่าภาษีอากร
- การส่งออกสินค้าที่ขอคืนอากรตามมาตรา 19 ทวิ
- การส่งออกสินค้าที่ต้องการใบสุทธินำกลับ
- การส่งออกสินค้ากลับออกไป (RE-EXPORT)

2. แบบ A.T.A. Carnet ใบขนสินค้าสำหรับนำของเข้าหรือส่งของออกชั่วคราว ใช้สำหรับพิธีการส่งออกชั่วคราวในลักษณะที่กำหนดในอนุสัญญา

3. ใบขนสินค้าพิเศษสำหรับรถยนต์และจักรยานยนต์นำเข้าหรือส่งออกชั่วคราว ใช้สำหรับการส่งออกรถยนต์และจักรยานยนต์ชั่วคราว

2. เอกสารที่ผู้ส่งออกควรจัดเตรียมในการส่งออกสินค้า

1. บัญชีราคาสินค้า (Invoice)
2. ใบอนุญาตส่งออกหรือเอกสารอื่นใดสำหรับสินค้าควบคุมการส่งออก (ถ้ามี)
3. กระบวนการส่งสินค้าออกด้วยวิธีทางอิเล็กทรอนิกส์

1. ผู้ส่งออกหรือตัวแทน ส่งข้อมูลใบขนสินค้าขาออก และบัญชีราคาสินค้า (Invoice) ทูลรายการจากเครื่องคอมพิวเตอร์ของผู้ส่งออกหรือตัวแทนมายังเครื่องคอมพิวเตอร์ของกรมศุลกากร โดยผ่านบริษัทผู้ให้บริการระบบแลกเปลี่ยนข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ (Counter Service) เมื่อเครื่องคอมพิวเตอร์ของกรมศุลกากรตรวจสอบข้อมูลในใบขนสินค้าขาออก และเมื่อข้อมูลถูกต้องครบถ้วนแล้วระบบจะออกเลขที่ใบขนสินค้าขาออกให้ ผู้ส่งออกชำระค่าภาษีอากร (ถ้ามี) และชำระค่าธรรมเนียมใบขนสินค้าผ่านธนาคาร

2. ผู้รับผิดชอบการบรรจุสินค้าเข้าสู่คอนเทนเนอร์ เมื่อบรรจุสินค้าเรียบร้อยแล้วจะส่งข้อมูลการบรรจุสินค้าเข้าสู่ระบบคอมพิวเตอร์ของกรมศุลกากร ระบบจะทำการตรวจสอบข้อมูล และเมื่อถูกต้องไม่ผิดพลาด ระบบจะกำหนดเลขที่ใบกำกับการขนย้ายสินค้า และส่งข้อมูลไปยังผู้รับผิดชอบการบรรจุเพื่อพิมพ์ใบกำกับการขนย้ายสินค้าพร้อมนำสินค้าไปยังท่าหรือที่ส่งออก

3. เจ้าหน้าที่ศุลกากรที่ทำส่งออกจะทำการตรวจสอบน้ำหนัก (EIR) และรายละเอียดกับใบกำกับการขนย้ายสินค้าและบันทึกลงในระบบคอมพิวเตอร์ (MACHING) และตรวจสอบสถานะของใบขนสินค้าขาออกว่าเงื่อนไขเป็นขบวนตรวจสอบ (GREEN LINE) หรือ ให้ตรวจ (RED LINE)

4. ใบขนสินค้าขาออกที่ขบวนตรวจสอบ (GREEN LINE) สำหรับใบขนสินค้าขาออกประเภทนี้ ผู้ส่งออกสามารถดำเนินการนำสินค้าไปปรับบรรจุขึ้นเรือเพื่อส่งออกได้ทันที

5. ใบขนสินค้าขาออกที่ถูกกำหนดเงื่อนไขให้ตรวจ (RED LINE) ซึ่งจะต้องตรวจสอบพิกัด ราคา และสินค้าให้ถูกต้องตามหลักเกณฑ์ที่กำหนด (ท่าหรือที่ใดที่มีการใช้เครื่องเอกซเรย์ให้ใช้การตรวจสอบสินค้าขาออกด้วยเครื่องเอกซเรย์) พร้อมทั้งตรวจสอบความถูกต้องครบถ้วนตามกฎหมายอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง ก่อนจะตรวจปล่อย ณ ที่ทำการศุลกากรเพื่อส่งออกต่อไป

- หากไม่พบข้อสงสัยใดๆ ให้เจ้าหน้าที่ผู้ตรวจสอบ (เจ้าหน้าที่ผู้ได้รับการกำหนดชื่อ) ทำการบันทึกตรวจสอบว่า "ตรวจสอบพอใจ" ในระบบคอมพิวเตอร์ และของนั้นไม่ต้องทำการตรวจสอบ โดยการเปิดตรวจทางกายภาพอีก เว้นแต่กระทำเพื่อชักตัวอย่าง หรือประโยชน์อื่นใดในทางศุลกากรเท่านั้น

- หากพบข้อสงสัยใดๆ ให้ทำการเปิดตรวจสินค้านั้นเพื่อการตรวจสอบ และหากพบความผิดให้ดำเนินการตามกฎหมายต่อไป

4. การแก้ไขข้อมูลใบกำกับการขนย้ายสินค้า และใบขนสินค้าขาออก

1. กรณีใบกำกับการขนย้ายสินค้ายังไม่ได้มีการตัดบัญชี ณ สถานีรับบรรจุทุก (Matching) ผู้รับผิดชอบการบรรจุสามารถแก้ไขข้อมูลใบกำกับการขนย้ายสินค้าได้ด้วยตนเอง

2. กรณีใบกำกับการขนย้ายสินค้าที่ได้มีการตัดบัญชี ณ สถานีรับบรรจุทุก (Matching) แล้ว ผู้รับผิดชอบการบรรจุต้องยื่นคำร้องขอแก้ไขข้อมูลใบกำกับการขนย้ายสินค้าต่อเจ้าหน้าที่ศุลกากร ดังนี้

- รหัสสถานที่ตรวจปล่อย
- เลขที่ตู้คอนเทนเนอร์ไม่ถูกต้อง
- การเปลี่ยนแปลงหรือยกเลิกหรือเพิ่มเลขที่ใบขนสินค้าขาออก

- การเปลี่ยนชื่อเรือ เที้ยวเรือ
- การเปลี่ยนตู้คอนเทนเนอร์
- อื่นๆ

กรณีผู้รับผิดชอบการบรรจุไม่มาดำเนินการยื่นคำร้องเพื่อขอแก้ไขเรื่องใดๆ ตามข้อ 4.2 สินค้าในตู้คอนเทนเนอร์ดังกล่าวจะไม่ได้รับการบรรจุด้วยระบบคอมพิวเตอร์

3. กรณีมีปัญหาเกี่ยวกับข้อมูลในใบขนสินค้าขาออก หลังการส่งออกผู้ส่งออกต้องยื่นคำร้องขอแก้ไขข้อมูล มีดังนี้

- การตรวจรับกลับคืน ยกเลิกการส่งออก
- การส่งออกไม่ครบ (SHORT PACKING) แต่ไม่ได้ส่งข้อมูลมาแก้ไข ทางอิเล็กทรอนิกส์ภายใน 10 วันนับแต่วันตัดบัญชีใบกำกับการขนย้าย เจ้าหน้าที่ศุลกากรจะพิจารณาอนุญาตเป็นการเฉพาะราย

- กรณีมีปัญหาเกี่ยวกับใบอนุญาต ให้นำใบอนุญาต/ใบรับรอง ติดต่อหน่วยบริการศุลกากรประจำท่า/ที่ส่งออก ภายใน 15 วันนับแต่วันที่ตัดบัญชีใบกำกับการขนย้ายสินค้า

- การแก้ไขเรื่องอื่นๆ ภายหลังการส่งออก จะพิจารณาอนุญาตเป็นการเฉพาะราย

5. ข้อควรทราบในการส่งสินค้าออก

การใช้สิทธิประโยชน์ทางภาษีอากรที่เกี่ยวข้องกับการส่งออก

- การคืนอากรตามมาตรา 19 (RE-EXPORT)
- การคืนอากรตามมาตรา 19 ทวิ (การคืนอากรที่ได้ชำระไว้ขณะนำเข้าเพื่อทำการผลิตและส่งออก)

- การขอชดเชยค่าภาษีอากร
- การส่งเสริมการลงทุน (BOI)
- คลังสินค้าทัณฑ์บน
- เขตปลอดอากร (Free Zone)
- เขตประกอบการเสรี (IEAT-FREE ZONE)

การปฏิบัติพิธีการส่งออกสินค้า ณ สำนักงานศุลกากรตรวจสินค้าท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

การปฏิบัติพิธีการศุลกากรส่งออกสินค้าทางอากาศยานในปัจจุบัน เป็นการดำเนินการผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์แบบไร้เอกสาร (Paperless) โดยมีจุดมุ่งหมาย ในการอำนวยความสะดวกทางการค้าและเพื่อส่งเสริมความสามารถในการแข่งขันบนเวทีการค้าโลกผู้ที่ประสงค์จะดำเนินการปฏิบัติพิธีการศุลกากรส่งออกสินค้าทางอิเล็กทรอนิกส์แบบไร้เอกสาร (e-Export) ณ สำนักงานศุลกากรตรวจสินค้าท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ต้องทำการลงทะเบียนกับกรมศุลกากร ประกาศกรมศุลกากรที่ 25/2557 ลงวันที่ 19 มีนาคม พ.ศ. 2557 เพื่อบันทึกข้อมูลไว้ในฐานข้อมูลระบบคอมพิวเตอร์ของกรมศุลกากร โดยมีขั้นตอนต่างๆด้านพิธีการศุลกากรดังต่อไปนี้

ขั้นตอนการปฏิบัติพิธีการส่งออก ณ เขตปลอดอากรท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

สำหรับผู้ส่งออกที่ไม่ได้ตั้งตัวแทนออกของในการปฏิบัติพิธีการศุลกากร ผู้ส่งออก สามารถดำเนินการด้วยตนเองได้โดยปฏิบัติ ดังนี้

1. ลงทะเบียน เป็นผู้ผ่านพิธีการศุลกากรหรือดำเนินการในกระบวนการศุลกากรได้ ที่ทำการศุลกากรทั่วประเทศ สำหรับการลงทะเบียน ณ เขตปลอดอากรท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ สามารถดำเนินการได้ที่ฝ่ายบริหารงานทั่วไป ชั้น 2 อาคารสำนักงานศุลกากรตรวจสินค้าท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (BC-1) โทร 0-2134-1232

1.1 หลักฐานที่ใช้ในการลงทะเบียน

1.1.1 กรณีนิติบุคคลหรือนิติบุคคลที่เข้าระบบภาษีมูลค่าเพิ่ม

1) สำเนาภาพถ่ายหนังสือรับรองการเป็นหุ้นส่วนหรือบริษัท ซึ่งออกให้ไม่เกิน 6 เดือน

2) สำเนาภาพถ่ายบัตรประจำตัวผู้เสียภาษีอากรหรือ ภ.พ.20 หรือ ภ.พ.09

3) Bank Statement หรือสมุดบัญชีเงินฝากออมทรัพย์ในนามบริษัท ห้างร้าน (ถ้ามี)

4) สำเนาภาพถ่ายหรือหนังสือรับรองตราสำคัญของบริษัท (บอจ.3) หรือห้างหุ้นส่วน (หส.2)**กรณีหนังสือรับรองระบุเงื่อนไขต้องประทับตราสำคัญของบริษัทหรือห้างหุ้นส่วน

5) บัตรประจำตัวประชาชนหรือหนังสือเดินทาง(Passport) ของผู้มีอำนาจลงนาม

6) ใช้แบบคำขอตามประกาศกรมศุลกากรที่ 25/2557 หมายเลข1**

1.1.2 กรณีสำหรับบุคคลธรรมดา

1) บัตรประจำตัวประชาชนหรือหนังสือเดินทาง (Passport)

2) ใช้แบบคำขอทะเบียนตามประกาศกรมศุลกากรที่ 25/2557 หมายเลข 1-1** โดยสามารถ Load แบบคำขอฯ ได้ที่ Website ของกรมศุลกากรที่ www.customs.go.th

2. ส่งข้อมูลใบขนสินค้า ผู้ส่งของออกสามารถส่งข้อมูลใบขนสินค้าขาออก ได้ 4 ช่องทาง ได้แก่

2.1 ผู้ส่งของออกส่งข้อมูลใบขนสินค้าขาออกด้วยตนเอง

2.2 ผู้ส่งของออกมอบหมายให้ตัวแทนออกของ (Custom Broker) เป็นผู้ส่งข้อมูลแทน

2.3 ผู้ส่งของออกใช้เคาน์เตอร์บริการ (Service Counter) ในการส่งข้อมูล โดยสามารถติดต่อ Counter Services ได้ที่ชั้นลอย ศูนย์อาหารอาคาร BC-2 & P2 และที่อาคาร AO 1-4 เพื่อส่งข้อมูลใบขนสินค้าและข้อมูลใบกำกับการขนย้ายสินค้า

2.4 ผู้ส่งของออกใช้บริการส่งข้อมูลโดยเจ้าหน้าที่ศุลกากรที่ฝ่ายบริการศุลกากร ส่วนบริการศุลกากร 2 อาคาร CE ชั้น 1 โดยผู้ส่งของออกยื่นรายละเอียดข้อมูลเกี่ยวกับใบขนสินค้า พร้อมบัตรประชาชน หรือหนังสือเดินทาง และชำระค่าธรรมเนียม

เอกสารที่ใช้ดำเนินการ

1. ใบขนสินค้าขาออกซึ่งลงลายมือชื่อผู้ส่งของออก/ผู้รับมอบอำนาจแล้ว จำนวน 2 ชุด

2. บัญชีราคาสินค้า (Invoice)

3. Air Waybill

4. Packing list (ถ้ามี)

5. รายละเอียดข้อมูลใบขนสินค้าและใบกำกับการขนย้ายสินค้าทางอากาศยาน 1 ชุด

ผู้ส่งของออกต้องส่งข้อมูลใบขนสินค้าขาออก และส่งข้อมูลใบกำกับการขนย้ายสินค้าทางอากาศยาน พร้อมกันในคราวเดียวก่อนการขนย้ายของส่งออกผ่านจุดที่กำหนด checking post เลขที่ใบกำกับฯ จะใช้เลขที่เดียวกันกับใบขนสินค้า ทั้งนี้ให้ยื่นข้อมูลก่อนตารางเวลา (Vessel Schedule) ที่อากาศยานจะออกไปนอกราชอาณาจักรไม่น้อยกว่า 6 ชั่วโมง

3. ปฏิบัติพิธีการส่งออก ผู้ส่งของออกหรือตัวแทนแสดงใบกำกับการขนย้ายสินค้าทางอากาศยานและ Air Waybill ให้แก่เจ้าหน้าที่ศุลกากร ส่วนบริการศุลกากร 2 (อาคาร CI) เมื่อ

เจ้าหน้าที่ศุลกากรตรวจสอบใบกำกับการขนย้ายสินค้าทางอากาศยานแล้วพบว่า มีข้อมูลอยู่ในระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากร เจ้าหน้าที่ศุลกากรจะดำเนินการ ดังนี้

3.1 กรณี ยกเว้นการตรวจ (Green Line) เจ้าหน้าที่ศุลกากรลงลายมือ ชื่อประทับตราชื่อ และวันเดือนปี ในใบกำกับการขนย้ายสินค้าทางอากาศยาน

3.2 กรณี เปิดตรวจ (Red Line) ระบบจะกำหนดชื่อเจ้าหน้าที่ศุลกากร เพื่อเปิดตรวจสินค้าตามระเบียบปฏิบัติและกฎหมายศุลกากร เมื่อเจ้าหน้าที่ได้ตรวจสินค้าถูกต้องครบถ้วนแล้วเจ้าหน้าที่จะลงลายมือประทับตราชื่อ และวันเดือนปี ในใบกำกับการขนย้ายสินค้าทางอากาศยาน

3.3 กรณีต้อง X-Ray สินค้า เจ้าหน้าที่ศุลกากรจะดำเนินการ X-Ray เมื่อเห็นว่าถูกต้องเรียบร้อยแล้ว จะประทับตรา "X-RAY" พร้อมลงลายมือประทับตราชื่อ และวันเดือนปี ในใบกำกับการขนย้ายสินค้าทางอากาศยาน

****เมื่อผ่านกระบวนการข้างต้นแล้ว เจ้าหน้าที่ศุลกากรจะคืนใบกำกับการขนย้ายสินค้าให้ผู้ส่งของออกหรือตัวแทนเพื่อนำสินค้าไปยังคลังสินค้า และดำเนินการตรวจชั่งน้ำหนักและส่งมอบของให้คลังสินค้าเพื่อทำการส่งออก**

3.4 นำสินค้าพร้อมทั้งสำเนาใบกำกับการขนย้ายสินค้า, Air waybill ไปแสดงต่อเจ้าหน้าที่คลังสินค้า (Terminal Operator: TMO) ซึ่งขึ้นอยู่กับสายการบินที่ผู้ส่งของออกใช้บริการ (ควรตรวจสอบสายการบินที่ให้บริการว่าอยู่ ณ คลังสินค้า (TMO) TG หรือ BFS) เพื่อชั่งน้ำหนักสินค้าและรอบรรทุกขึ้นเครื่องต่อไป

3.5 คลังสินค้า (Terminal Operator: TMO) ส่งข้อมูล e-Manifest เข้าสู่ระบบคอมพิวเตอร์ของกรมศุลกากร เพื่อการประมวลผลรับบรรจุโดยอัตโนมัติ ซึ่งผู้ประกอบการสามารถนำข้อมูลไปใช้สิทธิประโยชน์ทางด้านภาษีอากรได้ทันทีที่สถานะใบขนสินค้าเป็น 0409

**** สินค้าและใบกำกับการขนย้ายสินค้าที่ข้อมูลถูกต้องแล้วควรมาถึง หน่วยบริการศุลกากร ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ก่อนที่ขบวนออกไม่น้อยกว่า 2 ชั่วโมง**

กรณีต้องผ่านการอนุมัติจากหน่วยงานอื่น

1. ใบขนสินค้าขาออกที่มีคำสั่งยกเว้นการตรวจ (Green Line) กรณีต้องผ่านการอนุมัติ/อนุญาต/รับรอง จากหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องกับการศุลกากร ให้ผู้ส่งของออกนำเอกสาร เช่น เอกสารเพื่อประกอบการใช้สิทธิพิเศษทางภาษีอากร ใบอนุญาต / ใบทะเบียน / หนังสืออนุญาต ตามเงื่อนไขของกฎหมายที่เกี่ยวข้อง สำหรับของที่ส่งออกตามบัญชีราคาสินค้าที่ส่งออกเป็นเฉพาะครั้ง ก่อนการส่งออก ยื่นต่อเจ้าหน้าที่หน่วยบริการศุลกากร ส่วนบริการศุลกากร 2 ณ วันที่ปฏิบัติพิธีการศุลกากร หรือภายใน 15 วัน นับตั้งแต่วันตัดบัญชีใบกำกับการขนย้ายสินค้า หากไม่ยื่นเอกสาร เอกสารให้ถูกต้องครบถ้วนและภายในกำหนดเวลาที่มีความผิดตามประมวลระเบียบปฏิบัติกำหนด

2. ใบขนสินค้าขาออกที่มีคำสั่งให้เปิดตรวจ (Red Line) เพื่อตรวจสอบพิกัด ราคา และของ ให้ผู้ส่งของออกนำเอกสาร เช่น เอกสารเพื่อประกอบการใช้สิทธิพิเศษทางภาษีอากร ใบอนุญาต / ใบทะเบียน / หนังสืออนุญาต ตามเงื่อนไขของกฎหมายที่เกี่ยวข้อง ยื่นต่อเจ้าหน้าที่ศุลกากร ขณะทำการตรวจของที่ส่งออกนั้น

ข้อพึงระวัง

1. การบันทึก MASTER AWB. เช่น 21712860008 ให้บันทึกโดยไม่ได้ขีดหรือเว้นวรรค และไม่มีอักษรใดๆ

2. การบันทึกหมายเลข HOUSE AWB. ให้บันทึกโดยพิมพ์ตัวอักษรและตัวเลข ให้ติดกัน โดยไม่ได้ขีดหรือเว้นวรรค เช่น CTI0012

3. กรณี Direct Shipment ให้ระบุเลข House Airway Bill และ Master Airway Bill ให้เป็นเลขเดียวกัน

4. กรณีการผ่านพิธีการส่งข้อมูล e-Export ด้วยระบบ Manual ให้ติดต่อที่ฝ่ายบริการศุลกากรที่ 2.1 ส่วนบริการศุลกากร 2 (อาคาร CE ชั้นล่าง) ก่อนเที่ยวบินออกไม่น้อยกว่า 6 ชั่วโมง

การขอแก้ไขข้อมูลการส่งออกสินค้า

1. กรณีที่สินค้าส่งออกไปนอกราชอาณาจักรไม่ครบตามจำนวน (Short Packing)

1.1 ผู้ส่งของออกสามารถส่งข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์เข้าสู่ระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากรเพื่อแก้ไขข้อมูลรายการของสินค้าที่ไม่ได้ส่งออก และยืนยันปริมาณ หรือจำนวนหีบห่อสินค้าที่ส่งออกให้ถูกต้องตรงตามความเป็นจริงได้ โดยไม่ต้องมีการพิจารณาความผิดภายใน 10 วัน นับแต่วันตัดบัญชีใบกำกับการขนย้ายสินค้า

1.2 หากต้องการแก้ไขข้อมูล ภายหลัง 10 วันนับแต่วันตัดบัญชีใบกำกับการขนย้ายสินค้าทางอากาศยานไปแล้วนั้น กรณีใบขนสินค้า Green Line ให้ยื่นคำร้องขอแก้ไขข้อมูลดังกล่าวต่อฝ่ายบริการศุลกากรที่ 2.1 ส่วนบริการศุลกากร 2 (อาคาร CE ชั้นล่าง) ส่วนใบขนสินค้า Red Line ยื่นต่อเจ้าหน้าที่ผู้ตรวจตัดบัญชีใบกำกับการขนย้ายสินค้าทางอากาศยาน ณ หน่วยบริการศุลกากร โดยจะพิจารณาความผิดตามกฎหมายต่อไป

2. กรณีที่ต้องการขอตรวจรับสินค้ากลับคืน หรือยกเลิกการส่งออก ให้ผู้ส่งของออกจัดทำคำร้องแบบแสดงขอตรวจรับสินค้ากลับคืน / ยกเลิกการส่งออกตามแบบแนบท้ายประกาศกรมศุลกากรที่ 128/2556 เพื่อแก้ไขข้อมูลใบขนสินค้าให้ถูกต้อง

3. กรณีการขอแก้ไขข้อมูลใบขนสินค้าในเรื่องอื่น ๆ ภายหลังการส่งออกให้ยื่นคำร้องที่ฝ่ายบริการศุลกากรที่ 2.1 ส่วนบริการศุลกากร 2 (อาคาร CE)

4. กรณีที่มีการเปลี่ยนแปลงชื่ออากาศยาน หรือเที่ยวบิน วันที่ส่งออก เลขที่แอร์เวย์บิล ให้ผู้ส่งของออกหรือตัวแทน จัดทำคำร้องขอแก้ไขชื่ออากาศยานเที่ยวบิน วันที่ ส่งออก เลขที่แอร์เวย์บิล ตามแบบแนบท้ายในประกาศกรมศุลกากรที่ 34/2554

4. เอกสารที่เกี่ยวข้องกับการส่งออก

เอกสารสำหรับการส่งออกสินค้า

- 1 ใบขนสินค้าขาออก (Export Declaration)
2. บัญชีราคาสินค้า (Invoice)
3. ใบอนุญาตหรือหนังสืออนุญาตสำหรับสินค้าควบคุมการส่งออก (ถ้ามี) (Export License)
4. ใบรับรองแหล่งกำเนิดสินค้า (ถ้ามี) (Certificates of Origin)
5. เอกสารอื่น ๆ เช่น แค็ตตาล็อก เอกสารแสดงส่วนผสม

ประเภทของใบขนสินค้าขาออก

เป็นแบบพิมพ์ที่กรมศุลกากรกำหนดให้ผู้ส่งออกต้องยื่นต่อกรมศุลกากรในการส่งออกสินค้า ซึ่งจำแนกออกเป็น 4 ประเภท ตามลักษณะการส่งออก ดังนี้

(1) แบบ กศก.101/1 ใบขนสินค้าขาออก ใช้สำหรับการส่งออกในกรณี ดังต่อไปนี้

- การส่งออกสินค้าทั่วไป
- การส่งออกของส่วนบุคคลและเอกสิทธิ์
- การส่งออกสินค้าประเภทส่งเสริมการลงทุน (BOI)
- การส่งออกสินค้าจากคลังสินค้าทัณฑ์บน
- การส่งออกสินค้าที่ขอชดเชยค่าภาษีอากร
- การส่งออกสินค้าที่ขอคืนอากรตามมาตรา 19 ทวิ
- การส่งออกสินค้าที่ต้องการใบสุทธินำกลับ
- การส่งสินค้ากลับออกไป (RE-EXPORT)

(2) แบบ กศก.103 คำร้องขอผ่อนผันรับของ/ส่งของออกไปก่อน ใช้สำหรับการขอส่งสินค้าออกไปก่อนปฏิบัติพิธีการใบขนสินค้าขาออกในลักษณะที่กรมศุลกากรกำหนดไว้ในประมวลระเบียบปฏิบัติศุลกากร พ.ศ. 2544

(3) แบบ A.T.A. Carnet ใบขนสินค้าสำหรับนำของเข้าหรือส่งของออกชั่วคราว ใช้สำหรับพิธีการส่งของออกชั่วคราวในลักษณะที่กำหนดในอนุสัญญา

(4) ใบขนส่งสินค้าพิเศษสำหรับรถยนต์และจักรยานยนต์นำเข้าหรือส่งออกชั่วคราว ใช้สำหรับการส่งออกรถยนต์และจักรยานยนต์ชั่วคราว

5. การประกันภัย

การประกันภัยขนส่งสินค้า เป็นการประกันเพื่อคุ้มครองสินค้าหรือทรัพย์สินที่ขนส่งจากผู้ขายไปยังผู้ซื้อโดยทางเรือเดินสมุทร เครื่องบินพาณิชย์ หรือทางพัสดุไปรษณีย์ จากอุบัติเหตุต่างๆ ที่อาจเกิดขึ้นได้ เช่น เรือถูกไฟไหม้ เรือจม และความเสียหายจากการขนถ่ายสินค้าขึ้นลงจากเรือ หรืออาจขยายความคุ้มครองความเสียหายถึงขณะลำเลียงสินค้าทางรถยนต์หรือรถไฟ เป็นต้น ภัยที่ได้รับความคุ้มครองขึ้นอยู่กับเงื่อนไขที่ผู้เอาประกันภัยเลือกซื้อความคุ้มครองไว้

ผู้มีหน้าที่รับผิดชอบจ่ายเบี้ยประกันคือ เจ้าของกรรมสิทธิ์ในสินค้า ทั้งนี้ในกรณีที่สินค้าเกิดความเสียหาย เฉพาะเจ้าของกรรมสิทธิ์ในสินค้านั้น ที่มีสิทธิเรียกร้องให้บริษัทประกันภัยชดเชยค่าสินไหมทดแทนให้กับตนเองได้

ประเภทการประกันภัยขนส่งสินค้า

1. การประกันภัยขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ (Marine Cargo Insurance)

การทำประกันภัยความเสียหายในการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศหนึ่งไปยังอีกประเทศหนึ่ง โดยทั่วไปจะเป็นการขนส่งสินค้าด้วยเรือเดินทะเล ซึ่งมีการบรรทุกสินค้าเป็นจำนวนมาก การขนส่งสินค้าทางทะเลมักจะก่อให้เกิดความเสียหายต่อสินค้าเป็นประจำ ดังนั้นการประกันภัยจึงมีส่วนช่วยให้เจ้าของสินค้าไม่ต้องเดือดร้อนจากการที่สินค้าได้รับความเสียหายจากการขนส่งทางทะเล กรมธรรม์ประกันภัยขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ จำแนกตามสินค้านำเข้าและส่งออก (Import/Export) ให้ความคุ้มครอง ดังนี้

- กรมธรรม์สำหรับสินค้าส่งออกในราคา C.I.F. และกรมธรรม์สำหรับสินค้านำเข้าในราคา F.O.B. หรือ C.F.R./C&F ให้ความคุ้มครองตลอดเส้นทางตั้งแต่โรงงานของผู้ขายจนถึงโรงงานของผู้ซื้อ

- กรมธรรม์สำหรับสินค้าส่งออกในราคา F.O.B. หรือ C.F.R./C&F ให้ความคุ้มครองตั้งแต่เริ่มเดินทางออกจากโรงงานไปจนถึงส่งมอบให้กับผู้ขนส่งสินค้าที่ทำเรือต้นทาง

ตารางเงื่อนไขการซื้อขายระหว่างประเทศ

เงื่อนไขการซื้อขายระหว่างประเทศ		
ในปัจจุบันเงื่อนไขการซื้อขายระหว่างประเทศ มีหลายรูปแบบ แต่ที่นิยมใช้กันมี 3 แบบ ดังนี้		
FOB (Free On Board)	ผู้ขาย รับผิดชอบ เพียงนำสินค้าลงเรือที่ต้นทางเท่านั้น	ผู้ซื้อ รับผิดชอบ ค่าระวางเรือ และค่าประกันภัย
CFR / C&F (Cost & Freight)	ผู้ขาย รับผิดชอบ เพียงนำสินค้าลงเรือที่ท่าต้นทาง และค่าระวางเรือ	ผู้ซื้อ รับผิดชอบ ค่าประกันภัย
CIF (Cost Insurance & Freight)	ผู้ขาย รับผิดชอบส่งสินค้าลงเรือที่ท่าต้นทาง รวมค่าระวางเรือ และค่าประกันภัย	

ภาพที่ 3.2 เงื่อนไขการซื้อขายระหว่างประเทศ

2. การประกันภัยขนส่งสินค้าภายในประเทศ (Inland Transit)

การประกันภัยคุ้มครองความเสียหายของสินค้าที่เกิดขึ้นในระหว่างการขนส่งที่อยู่ภายในประเทศ เช่น การขนส่งสินค้าจากกรุงเทพฯ ไปยังผู้เป็นเจ้าของสินค้าที่จังหวัดเชียงใหม่ เป็นต้น โดยผู้เอาประกันภัยจะต้องเป็นเจ้าของสินค้า ซึ่งอยู่ในฐานะเป็นผู้ขนส่งสินค้าเอง หรือว่าจ้างบริษัทขนส่งเป็นผู้ขนส่งสินค้า ด้วยยานพาหนะที่ระบุในกรมธรรม์

ประเภทกรมธรรม์ประกันภัย แบ่งออกเป็น 2 ประเภท คือ

1. กรมธรรม์ประกันภัยแบบคุ้มครองความเสียหายทุกชนิด อันมีสาเหตุจาก
 - ความเสียหายหรือความสูญเสียโดยสิ้นเชิงหรือบางส่วน of สินค้าที่เอาประกันภัยอันเกิดจากอุบัติเหตุหรือสาเหตุภายนอก
 - ความเสียหายทั่วไป (General Average) ที่เกิดขึ้นกับสินค้าที่เอาประกันภัย รวมทั้งส่วนเฉลี่ยความเสียหายทั่วไป (General Average Contribution) และค่ากู้ภัย (Salvage Charges) ที่ผู้เอาประกันภัยจะต้องชดใช้ตามประเพณีปฏิบัติหรือตามกฎหมาย

2. กรมธรรม์ประกันภัยแบบระบุภัย อันมีสาเหตุจาก

- อัคคีภัย การระเบิด หรือฟ้าผ่า

- ยานพาหนะที่ใช้ในการขนส่ง หรือสินค้าที่เอาประกันภัยประสบอุบัติเหตุชนหรือโดนกับยานพาหนะอื่น หรือสิ่งหนึ่งสิ่งใดนอกยานพาหนะ รวมถึงหัวลากและหางลาก หรือรถพ่วงของยานพาหนะที่ใช้ในการขนส่งนั่นเอง

- เรือจมหรือเกยตื้น เครื่องบินตก รถไฟตกราง รถ รวมถึงหัวลากและหางลาก หรือรถพ่วงพลิกคว่ำ หรือตกถนน หรือตกสะพาน หรือตกไหล่ทาง

- ภัยเพิ่มพิเศษที่ได้ระบุไว้ชัดเจนในตารางกรมธรรม์ประกันภัย

ระยะเวลาความคุ้มครอง แบ่งออกเป็น 2 แบบ คือ

1. แบบกำหนดเวลา (Time Policy)

ให้ความคุ้มครองตามระยะเวลาคุ้มครองที่ระบุไว้ในกรมธรรม์ประกันภัย ผู้เอาประกันภัยสามารถกำหนดวันและเวลาคุ้มครองได้ตามที่ต้องการ ยกเว้นเวลาสิ้นสุดของกรมธรรม์ประกันภัยที่บริษัทประกันภัยจะกำหนดเป็นมาตรฐานไว้ที่เวลา 12.00 น.

2. แบบขนส่งเฉพาะเที่ยว (Voyage Policy)

ให้ความคุ้มครองสินค้าเฉพาะเที่ยว ความคุ้มครองจะสิ้นสุดเมื่อสินค้าถึงจุดหมายปลายทาง หรือครบกำหนดระยะเวลาตามที่ระบุไว้ในกรมธรรม์ประกันภัย แล้วแต่เหตุการณ์ใดเกิดขึ้นก่อน หากมีการขนส่งสินค้าเที่ยวใหม่ ผู้เอาประกันภัยต้องแจ้งให้บริษัทประกันภัยทราบ เพื่อออกกรมธรรม์ประกันภัยฉบับใหม่

เอกสารที่ใช้ทำประกันภัยขนส่งสินค้า

1. Letter of Credit หรือ L/C

2. ใบกำกับสินค้า (Invoice)

3. ใบตราส่ง (Bill of Lading หรือ B/L) กรณีขนส่งทางทะเล หรือ Air Waybill (AWB) กรณีขนส่งทางอากาศ

4. ใบแสดงรายการบรรจุหีบห่อสินค้า (Packing List) (ถ้ามี)

การประกันภัยเพื่อการขนส่งสินค้า และขั้นตอนการทำประกันภัย

การประกันภัยเพื่อการส่งออก มีหลากหลายชนิดและจากการที่การค้าของโลกมีการเติบโตและเปลี่ยนแปลงตลอดเวลา การประกันภัยเพื่อการส่งออกก็พัฒนาเปลี่ยนแปลงติดตามการค้าและความเสี่ยงที่เกี่ยวข้องกับการค้าและสินค้า โดยการประกันภัยเพื่อการส่งออกแบ่งได้เป็น 2 กลุ่มใหญ่ ๆ คือ การประกันภัยการขนส่ง สินค้า (Cargo Insurance) ได้แก่

1. การประกันภัยทั้งหลายที่บรรเทาภัย หรือความเสี่ยงต่อตัวสินค้าจากอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นระหว่าง และ/หรือเกิดจากการขนส่งและการจัดเก็บหรือพักสินค้าระหว่างการขนส่ง ทั้งระหว่างที่อยู่ภายในประเทศไทยและภายนอกประเทศไทย อนึ่งความเสี่ยงต่อตัวสินค้าได้แก่ สินค้า

สูญหาย สินค้าเสียหาย เช่น แตกหรือเปื่อยก้นน้ำเป็นต้น ทั้งนี้ไม่รวมการเสื่อมสภาพตามปกติของสินค้า

2. การประกันภัย อื่นๆ เช่น การประกันสินค้าเชื่อทางการค้า (Trade Credit Insurance) ซึ่งคุ้มครองผู้ส่งออก ในกรณีที่ส่งสินค้าไปยังผู้ซื้อแล้วไม่ได้รับชำระค่าสินค้าของตนจากผู้ซื้อ และการประกันภัยลักษณะอื่นที่ขึ้นอยู่กับสินค้าและความต้องการของผู้ส่งออก ซึ่งการประกันภัยลักษณะนี้มีความหลากหลายจะต้องติดต่อ และให้รายละเอียดกับบริษัทประกันภัยเป็นกรณี เช่น ผู้ส่งออกเป็นห่วงเรื่องสินค้าเดินทางไม่ทันฤดูกาลขายสินค้า และอยากทำประกันภัยลักษณะนี้ ต้องเป็นการสอบถามและให้ บริษัทประกันภัยพิจารณาเป็นกรณีไป การประกันภัยมักจะถูกมองว่าเป็นเรื่องที่น่าไขว่คว้าและยุ่งยาก ผู้ส่งออกมักจะละเลยที่จะให้ความสนใจ แต่แท้จริงการประกันภัยมีความสำคัญระดับที่เรียกว่า ชีพชีตตายของธุรกิจส่งออกได้เลยทีเดียว ดังนั้นผู้ส่งออกจึงควรศึกษาทำความเข้าใจ และทำประกันภัยการส่งออกไว้อย่างเหมาะสม

ขั้นตอนการทำประกันภัย

ในกรณีการทำประกันภัยการขนส่งสินค้า ผู้ส่งออกสามารถติดต่อทำประกันภัยผ่านบริษัทซิปป์ที่ผู้ส่งออกใช้บริการในการขนส่งสินค้า หรือจะติดต่อบริษัทประกันภัยโดยตรงเพื่อปรึกษาและติดต่อทำประกันภัยก็ได้ โดยข้อมูลที่จะต้องเตรียมไว้เป็นอย่างน้อย มีดังนี้

- ตัวสินค้าคืออะไร
- มีการบรรจุภัณฑ์อย่างไร
- จุดหมายปลายทางคือที่ใด
- ยานพาหนะที่จะใช้ขนส่งคืออะไร

ทั้งนี้บริษัทประกันภัยและบริษัทนายหน้าประกันภัย ย่อมให้ข้อมูลที่ละเอียดและชัดเจนเกี่ยวกับความคุ้มครอง

การเลือกประเภทประกันภัย

การประกันภัยมีความหลากหลาย และมีการพัฒนาสินค้าใหม่ให้สนองความต้องการของผู้ซื้อประกันภัยอยู่ตลอดเวลา แต่หลักการของประกันภัยยังคงตั้งอยู่บนพื้นฐานของการบรรเทาภัยที่เกิดจาก อุบัติเหตุที่สุดวิสัยเท่านั้นจึงทำให้ความคุ้มครองที่ผู้ซื้อบางครั้งอาจจะได้ บริษัทประกันภัยไม่สามารถคุ้มครองให้ได้ เช่น ถ้าต้องการให้บริษัทประกันภัยรับประกันว่าข้าวสารที่ส่งไปขายจะไม่เก่กลางตามวันเวลาที่ผ่านไป ย่อมไม่สามารถทำประกันภัยได้

การประกันภัยแบ่งออกเป็นหลาย ๆ ประเภทและมีรายละเอียดมาก แต่ในส่วนของการประกันภัยเพื่อการส่งออกนั้น พอจะแบ่งได้เป็น 3 กลุ่มย่อยดังนี้

1. Institute Cargo Clauses (C) คุ้มครองความเสียหายหรือสูญหาย (ไม่ว่าบางส่วนหรือทั้งหมด) เนื่องจากเพลิงไหม้, ระเบิด, เรือเกยตื้น, จมหรือล่ม, ยานพาหนะทางบกพลิกคว่ำหรือ

ตกจากราง, เรือหรือยานพาหนะชนหรือโดนกับวัตถุอื่นใด, การขนส่งสินค้าลงจากเรือ ณ ท่าหลบภัย, ความเสียหายที่เกิดกับส่วนรวม, สินค้าถูกโยนทิ้งทะเล

2. Institute Cargo Clauses (B) นอกจากความคุ้มครองตาม ICC (C) แล้ว ยังรวมความคุ้มครองถึงแผ่นดินไหว, ภูเขาไฟระเบิด ไฟผ่า, สินค้าถูกน้ำทะเลซัดตกเรือไป, น้ำจากแม่น้ำ, ทะเลสาบหรือน้ำรั่วไหลเข้ามาในเรือ, ในยานพาหนะในระหว่างหรือในตู้ลำเลียง หรือในสถานที่เก็บสินค้า, สินค้าทั้งหีบห่อเสียหายโดยสิ้นเชิง เพราะตกจากเรือหรือเกิดจากการชนขึ้นชนลง จากเรือหรือยานพาหนะ

3. Institute Cargo Clauses (A) ระบุให้ความคุ้มครองความเสียหายจากภัยทุกอย่าง ยกเว้นที่ระบุไว้ในข้อยกเว้นการพิจารณา รับ ประกันภัย ของบริษัทประกันภัย

ในกรณีที่บริษัทประกันภัยแล้ว บริษัทประกันภัยจะพิจารณาจากลักษณะสินค้า บรรจุภัณฑ์จำนวน เงินเอาประกันภัยพาหนะที่ใช้การขนส่ง เมืองท่าปลายทาง และระหว่างทาง สำหรับการประกันภัยขนส่งสินค้า ส่วนการประกันภัยสินเชื่อกำไร โดยปกติแล้วผู้ส่งออกจะต้องแจ้งรายละเอียดต่าง ๆ เกี่ยวกับการค้าของตน เช่น ประเภทธุรกิจ ประเภทสินค้าที่ขาย ประเทศที่ขายสินค้าไปให้ รายชื่อผู้ซื้อสินค้าทุก ๆ ราย ฯลฯ เพื่อผู้รับประกันภัยจะได้นำข้อมูลทั้งหมดไปประมวล และเสนอเงื่อนไขความคุ้มครองวงเงินจำกัดความคุ้มครอง และอัตราเบี้ยประกันภัยที่เหมาะสมแก่ผู้ส่งออก

การกำหนดจำนวนเงินเอาประกันภัยการประกันภัยการขนส่งสินค้า ตามหลักสากลนิยมมักจะกำหนดมูลค่าของสินค้าที่เอาประกันภัยเป็น ร้อยละ 110 ของราคาสินค้าที่ซื้อขายกันในเดือนใบแบบ C.I.F. หรือ C&F ซึ่งการกำหนดจำนวนเงินเอาประกันภัย ร้อยละ 10 ที่บวกเข้าไปนั้น เพื่อเป็นค่าใช้จ่ายในการออกของและขนส่งต่อ

ภัยที่คุ้มครองและเงื่อนไขความคุ้มครองในกรมธรรม์

ภัยทางทะเล เช่น ภัยจากพายุ, มรสุม, เรือจม, เรือชนกัน และเรือเกยตื้นอัคคีภัย ได้แก่ ความเสียหายที่เกิดขึ้นจากไฟไหม้ แต่ต้องไม่เกิดจากความประมาทผิดพิสดารของผู้เอาประกันภัยเอง หรือเกิดจากการลุกไหม้ขึ้นมาเองของสินค้าอันเนื่องมาจากธรรมชาติการทิ้งทะเล หมายถึง การเอาของทิ้งทะเลเพื่อให้เรือเบาลง

โจรกรรม หมายถึง การโจรกรรมอย่างรุนแรงโดยการใช้กำลังเพื่อช่วงชิงทรัพย์สิน การกระทำโดยทุจริตของคนเรือ หมายถึง การกระทำโดยมิชอบของคนเรือโดยเจตนาถลำลักทรัพย์ ทุจริต ตั้งแต่นายเรือจนกระทั่งถึงลูกเรือในอันที่จะทำให้เกิดความเสียหายแก่ทรัพย์สินและการกระทำนั้นต้องปราศจากการรู้เห็นเป็นใจ ของเจ้าของทรัพย์สินเงื่อนไขและขอบเขตความคุ้มครองในการประกันภัยทางทะเลและขนส่งในตลาดการประกันภัยทางทะเลและขนส่งประเทศไทย เงื่อนไขความคุ้มครองที่ผู้รับประกันภัยส่วนใหญ่ มักจะยึดถือตามเงื่อนไขความคุ้มครองที่ใช้กันในประเทศอังกฤษที่จัดทำขึ้นโดย กลุ่มผู้รับประกันภัยอันได้แก่ The Institute of London Underwriters,the

Liverpool Underwriters Association และ Lloyds Underwriters Association จะขึ้นด้วยคำว่า 'Institute' ซึ่งเป็นที่รู้จัก และยอมรับไม่ว่าจะเป็นผู้ส่งออก ผู้นำเข้า ธนาคาร หรือ ตัวแทนในการพิจารณาค่าสินไหมทดแทนในการประกันภัยขนส่งสินค้าทางทะเลโดยทั่วไป มีชุดเงื่อนไขความคุ้มครอง 3 ชุด ที่เป็นที่ยอมรับกัน ซึ่งได้กำหนดขอบเขตความเสี่ยงภัยที่คุ้มครอง ลดหลั่นลงไปตามลำดับ ดังนี้

- The Institute Cargo Clauses 'A'
- The Institute Cargo Clauses 'B'
- The Institute Cargo Clauses 'C'
- Institute Cargo Clauses (A) ระบุภัยที่คุ้มครองไว้ดังนี้
- This insurance covers all risks of loss of or damage to the subject-matter
- insured, except as provided in Clauses 4, 5, 6 and 7 below.

คำว่า All Risks หมายถึง การเสี่ยงภัยทุกชนิด (ที่ไม่เป็นสิ่งที่หลีกเลี่ยงไม่ได้และสืบเนื่องจากสาเหตุภายนอก) ที่อาจยังความสูญเสีย หรือเสียหายต่อสินค้าที่เอาประกันภัยในระหว่างช่วงระยะเวลาของการประกันภัยภายใต้กรมธรรม์ที่คุ้มครอง All Risks ผู้เอาประกันภัยจะต้องแสดงให้เห็นว่าเกิดความสูญเสียหรือความเสียหายจริงซึ่งความสูญเสียนั้นเป็นเหตุบังเอิญที่เกิดขึ้นและเป็นสาเหตุโดยตรงต่อความสูญเสีย ซึ่งผู้เอาประกันภัยจะต้องมีส่วนได้เสียจึงจะมีสิทธิ์ที่จะเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนส่วนผู้รับประกันภัยจะต้องพิสูจน์ว่าความสูญเสียหรือเสียหายที่เกิดขึ้นมีสาเหตุหรือสืบเนื่องมาจากภัยที่ถูกระบุยกเว้นไว้

Institute Cargo Clauses (B) Institute Cargo Clauses (B) ให้ความคุ้มครองแตกต่างจาก Institute Cargo Clauses (A) คือ ICC (A) ระบุให้คุ้มครองการเสี่ยงภัยทุกชนิดที่มีสาเหตุจากภายนอกพร้อมกับกำหนดยกเว้นภัยบางประเภทไว้เท่านั้น แต่ ICC (B) ระบุภัยที่คุ้มครองและสิ่งที่ยกเว้นความคุ้มครองไว้อย่างชัดเจน ความสูญเสียหรือเสียหายอันเนื่องจาก หรือมีสาเหตุจากภัยที่ไม่ได้ระบุไว้จะไม่ได้ได้รับความคุ้มครอง นอกจากนั้น I.C.C. (B) ยังได้แยกความคุ้มครองออกเป็น 3 ลักษณะ คือ

1. คุ้มครองความสูญเสียหรือเสียหาย ซึ่งมีผลสืบเนื่องมาจากภัยที่ระบุไว้ไม่จำเป็นต้องคำนึงถึงสาเหตุที่เป็น ตัวการที่ทำให้เกิดความเสียหายภัยที่คุ้มครอง ได้แก่

- 1.1 อัคคีภัย หรือ การระเบิด
- 1.2 เรือ หรือ ยานพาหนะประสบเหตุเกยตื้น เกยฝั่ง จม หรือ พลิกคว่ำ
- 1.3 การคว่ำหรือตกรางของยานพาหนะทางบก
- 1.4 การชนหรือการโค่นกันของเรือ ยานพาหนะ หรือ ยานพาหนะ กับวัตถุภายนอกใด ๆ ก็ตามนอกเหนือจากกับน้ำ
- 1.5 การขนถ่ายสินค้าลงที่ท่าใช้หีบห่อ

1.6 แผ่นดินไหว การระเบิดของภูเขาไฟ หรือฟ้าผ่า

2. ความสูญเสียหรือเสียหาย จะต้องมีสาเหตุโดยตรงจากภัยที่ระบุไว้ ได้แก่

2.1 การถูกสละไปอันถือได้ว่าเป็นการสูญเสียเพื่อส่วนรวม

2.2 การถูกทิ้งทะเล หรือ การถูกน้ำซัดตกจากเรือไป

2.3 การที่น้ำทะเล น้ำทะเลสาบ หรือน้ำในแม่น้ำเข้ามาในระหว่างเรือ หรือยวดยาน หรือเข้ามาในตู้ ลำเลียง, ตู้ยก หรือสถานที่เก็บวางสินค้า

3. ความสูญเสียโดยสิ้นเชิงของหีบห่อใด ซึ่งตกจากเรือหรือตกลงมาในขณะขนขึ้นหรือขนลงจากเรือ หรือยวดยาน Institute Cargo Clauses (C) Institute Cargo Clauses (C) ให้ความคุ้มครองแตกต่างจาก I.C.C. (A) เช่นเดียวกับ I.C.C. (B) คือระบุภัยที่คุ้มครอง และสิ่งที่ยกเว้นความคุ้มครองไว้อย่างชัดเจน ความสูญเสียหรือเสียหายอันสืบเนื่องจาก หรือมีสาเหตุจากภัย ที่ไม่ได้ระบุไว้จะไม่ได้ได้รับความคุ้มครองแต่ I.C.C. (C) ให้ความคุ้มครองที่แคบกว่า I.C.C. (B) โดยแบ่งความคุ้มครองออกเป็น 2 ลักษณะ คือ

1. คุ้มครองความสูญเสียหรือเสียหาย ซึ่งมีผลสืบเนื่องจากภัยที่ระบุไว้ไม่จำเป็นต้องคำนึงถึงสาเหตุที่เป็นตัวการที่ทำให้เกิดความเสียหายภัยที่คุ้มครอง ได้แก่

1.1 อัคคีภัย หรือ การระเบิด

1.2 เรือหรือยวดยานประสบเหตุเกยตื้น เกยพื้น จม หรือพลิกคว่ำ

1.3 การคว่ำ หรือตกรางของยานพาหนะทางบก

1.4 การชนหรือการโค่นกันของเรือ ยวดยาน หรือยานพาหนะ กับวัตถุภายนอกใด ๆ ก็ตาม นอกเหนือจากกับน้ำ

2. ความสูญเสียหรือเสียหายจะต้องมีสาเหตุโดยตรงจากภัยที่ระบุไว้ ได้แก่

2.1 การถูกสละไปอันถือได้ว่าเป็นการสูญเสียเพื่อส่วนรวม (General Average Sacrifice)

2.2 การถูกทิ้งทะเลสรุปความคุ้มครองการประกันภัยทางทะเลและขนส่งภัยที่คุ้มครองภัยที่ยกเว้นความคุ้มครองตามเงื่อนไขความคุ้มครองมาตรฐาน Institute Cargo Clauses การเลือกซื้อความคุ้มครองสำหรับการประกันภัยการขนส่งสินค้าทางทะเลนั้น มีแนวทางในการขอเอาประกันภัย ดังนี้

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

- เงื่อนไข “A” สำหรับการคุ้มครองที่กว้างที่สุด

- เงื่อนไข “B” สำหรับการคุ้มครองอุบัติเหตุที่ร้ายแรง เช่นรถคว่ำ เรือชนกัน เกยตื้น ไฟไหม้ และรวมถึงความเสียหายจากการเปียกน้ำด้วย

- เงื่อนไข “C” คุ้มครองเฉพาะอุบัติเหตุที่ร้ายแรงเท่านั้น

2. ควรระบุให้กรมธรรม์มีผลคุ้มครองตลอดเส้นทางของการขนส่ง เช่น คลังสินค้าของผู้ซื้อสินค้าสมมติว่าตั้งอยู่ในเชียงใหม่ สินค้านำเข้ามาจากฮ่องกงซึ่งเรือสินค้าจะต้องเข้าเทียบท่าเรือกรุงเทพฯ ก่อนขนส่งต่อภายในประเทศไปยังจังหวัดเชียงใหม่ จึงควรระบุในกรมธรรม์ให้ความคุ้มครอง เริ่มจากฮ่องกงผ่านกรุงเทพฯ ถึงเชียงใหม่ (From Hong Kong via Bangkok to Chinghai)

3. ควรพิจารณาว่าสัญญาซื้อขายเป็นเงื่อนไขแบบใด ถ้าเป็นสัญญาซื้อขายแบบ C.I.F. ในกรณีที่สินค้าส่งออกจะต้องตรวจดูเงื่อนไขของ L/C ที่ผู้ซื้อสินค้าระบุมาให้ใช้ เงื่อนไขความคุ้มครองแบบใด ถ้าผู้ซื้อระบุการคุ้มครองที่กว้างกว่าประเพณีนิยมของการซื้อขายชนิดนั้น ผู้ซื้อมีหน้าที่รับภาระค่าเบี้ยประกันภัยส่วนที่เพิ่มขึ้นจากปกติ ระยะเวลาการคุ้มครองสัญญาประกันภัยการขนส่งสินค้า จะเริ่มต้น เมื่อสินค้าเคลื่อนออกจากโกดังหรือสถานที่เก็บสินค้า ณ สถานที่ ที่ระบุไว้ในกรมธรรม์ประกันภัยเมื่อเริ่มเดินทางและให้ความคุ้มครองต่อเนื่องตลอดการขนส่งตามปกติและสิ้นสุดเมื่อ

1. ส่งถึงโกดังของผู้รับสินค้าหรือโกดังปลายทาง หรือสถานที่เก็บสินค้า ณ. ปลายทางที่ระบุไว้

2. ส่งถึงโกดังหรือสถานที่เก็บสินค้าอื่น ณ. ปลายทางที่ระบุไว้ ซึ่งผู้เอาประกันภัยเลือกใช้เป็น

2.1 ที่เก็บสินค้านอกเหนือเส้นทางขนส่งตามปกติ หรือ

2.2 ที่จัดสรรหรือแจกจ่ายสินค้า

3. เมื่อครบ 60 วัน หลังจากขนส่งสินค้าลงจากเรือเดินทะเล ณ.ท่าปลายทาง หรือเมื่อครบ 30 วัน หลังลงจาก ขนสินค้าลงจากเครื่องบิน แล้วแต่ว่าเหตุการณ์ใดจะเกิดก่อนก็จะสิ้นสุดความคุ้มครอง ณ เวลานั้น

6. นิยามศัพท์

ลำดับที่	คำศัพท์ภาษาไทย	คำศัพท์ภาษาอังกฤษ	ความหมาย
1.	การนำเข้า	Import	การนำเข้าสินค้าและ ทรัพยากรจากต่างประเทศ เข้ามาเพื่อทำการค้าหรือ อุปโภคบริโภคในประเทศคู่ ค้า
2.	การส่งออก	Export	การส่งออกสินค้าและ ทรัพยากรเพื่อทำการค้ากับ ต่างประเทศ
3.	การขนส่ง ภายในประเทศ	Inland Transit	เป็นการขนส่งเพื่อนำสินค้า ไปขึ้นเรือใหญ่ที่เมืองท่าต้น ทาง
4.	การรวบรวมสินค้า	Consolidation	คือ การรวมสินค้า โดยปกติ จะกระทำโดยตัวแทนของผู้ ซื้อสินค้า
5.	กัปตันเรือหรือผู้ ควบคุมเรือ	Master	คือ ผู้ที่มีอำนาจสูงสุดในการ ตัดสินใจภายในเรือ
6.	การเปลี่ยนเมืองท่า ปลายทาง	Diversion	การขอเปลี่ยนเมืองท่า ปลายทางของสินค้าใน ระหว่างหรือก่อนการขนส่ง
7.	การบรรจุสินค้าไม่ เต็มตู้คอนเทนเนอร์	LCL (Less Than Container Load)	คือการบรรจุสินค้าไม่เต็มตู้ คอนเทนเนอร์ ซึ่งจะเป็น การนำเข้าหรือส่งออกแบบ CFS เท่านั้น

ลำดับ	คำศัพท์ภาษาไทย	คำศัพท์ภาษาอังกฤษ	ความหมาย
8.	การบรรจุสินค้าเต็มตู้คอนเทนเนอร์	FCL (Full Container Load)	คือการบรรจุสินค้าแบบเต็มตู้คอนเทนเนอร์ ซึ่งอาจเป็นไปได้ทั้งการนำเข้าและส่งออก
9.	การขอแก้ไขเอกสารและบัญชีเรือ	Should Be	คือการขอแก้ไขเอกสารและบัญชีเรือ
10.	ขนาดของหีบห่อและน้ำหนักรวมของสินค้า	Measurement/ Gross Weight	คือ สิ่งที่ต้องสำแดงเฉพาะยอดรวมเท่านั้น
11.	ค่าใช้จ่ายหน้าท่า	T.H.C (Terminal Handling Charge)	คือ ค่าใช้จ่ายหน้าท่า หรือ ค่ายกตู้สินค้า
12.	ค่าใช้จ่ายที่เกิดจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราเปลี่ยนแปลงไป	C.A.F.(Currency Adjustment Factor)	เป็นค่าใช้จ่ายที่บริษัทเรือเรียกเก็บเพิ่มเติมจากค่าระวางปกติ
13.	ค่าเอกสาร	Document Fee	คือ ค่าจัดเตรียมเอกสารต่างๆในการจัดเตรียมเอกสารต่างๆ
14.	ค่าคืนตู้สินค้าที่ช้าเกินกว่าเวลาที่กำหนด	Detention	คือ ค่าปรับเนื่องจากล่าช้าในการคืนตู้
15.	เครื่องหมายและเลขหมายหีบห่อของสินค้า	Mark & No.	เป็นเครื่องบ่งบอกสถานะและเลขบรรจุหีบห่อของสินค้า
16.	ค่าเสียเวลาของเรือหรือค่าเสียเวลาของตู้สินค้า	Demurrage Charge	คือ ค่าปรับในการเสียเวลาของเรือหรือตู้สินค้าที่ไม่สามารถนำออกจากท่าได้ตามเวลาที่กำหนด

ลำดับ	คำศัพท์ภาษาไทย	คำศัพท์ภาษาอังกฤษ	ความหมาย
17.	ค่าระวางที่เมืองท่าปลายทาง	Freight Collect/Payable At Destination	หมายถึง การจ่ายค่าระวางที่เมืองท่าปลายทาง
18.	ค่าระวางจ่ายที่ต้นทาง	Freight Prepaid & Freight Paid	หมายถึง การจ่ายค่าระวางที่ต้นทางของประเทศต้นทาง
19.	จำนวนต้นฉบับของ B/L	Number Of Original	คือ จำนวนต้นฉบับของ B/L โดยทั่วไปจะมี 3 ใบ
20.	จำนวนและลักษณะหรือชนิดของหีบห่อ	Quantity And Kind Of Packages	คือ สิ่งที่บ่งบอกลักษณะและจำนวนของสินค้า
21.	ชื่อเรือใหญ่ที่เดินทางไปยังเมืองท่าปลายทาง	Vessel/Steamer/Carrier	คือ การบ่งบอกชื่อเรือที่ใช้ขนส่งสินค้าไปยังจุดหมายปลายทาง
22.	ชื่อเรือเล็กที่ใช้ขนส่งสินค้าไปยังเรือใหญ่	Pre-Carrier	เป็นเรือขนาดเล็กที่ใช้ขนส่งสินค้าไปยังเรือใหญ่
23.	ตัวแทนผู้รับขนส่ง ผู้ออกไปตราส่ง	Carrier's Agent	คือ ตัวแทนของผู้รับขนส่งสินค้า
24.	ตัวแทนเรือ	Shipping Agent / Ship Agent	คือ บริษัทที่ให้เช่าเรือ
25.	ตู้คอนเทนเนอร์ขนาด 40 ฟุต	FEU(Forty Foot Equipvalent Unit)	คือ ตู้คอนเทนเนอร์ที่บรรจุขนาด 40 ฟุต
26.	ตู้คอนเทนเนอร์ขนาด 20 ฟุต	TEU(TwentyFoot Equipvalent Unit)	คือ ตู้คอนเทนเนอร์ที่บรรจุขนาด 20 ฟุต
27.	น้ำหนักสินค้าที่ใช้คำนวณระวาง	Chargeable Weight	คือ น้ำหนักโดยรวมของสินค้าที่ใช้คำนวณระวาง
28.	ใบตราส่งสินค้าทางอากาศ	Air Waybill	คือ เอกสารที่ใช้ยื่นสำหรับการขนส่งทางอากาศ
29.	ใบแจ้งว่าเรือมาถึงแล้ว	Arrival Notice	คือ เอกสารการแจ้งเตือนว่าเรือมาถึงท่าเรือแล้ว
30.	ใบตราส่งสินค้าทางเรือ	Bill Of Lading	คือ เอกสารที่ใช้ยื่นสำหรับการขนส่งทางเรือ

ลำดับ	คำศัพท์ภาษาไทย	คำศัพท์ภาษาอังกฤษ	ความหมาย
31.	ใบตราส่งสินค้า	Combined Transport Bill Of Lading	คือ ใบตราส่งสินค้า สำหรับการขนส่งหลายวิธีซึ่งอยู่ในความรับผิดชอบของบริษัทเรือ
32.	ใบสั่งปล่อยสินค้า	Delivery Order	คือ เอกสารที่ใช้สั่งปล่อยสินค้าออกจากท่าเรือ
33.	ใบรับสินค้าในเบื้องต้นจากต้นหนของเรือเดินสมุทร	Mate's Receipt	เป็นหลักฐานที่จะนำไปให้บริษัทตัวแทนเรือออกใบตราส่งสินค้า
34.	ใบรับสินค้าขนส่งหลายทอดหรือหลายรูปแบบ	Multimodal Transport Document	เป็นเอกสารที่ผู้รับขนส่งออกให้แทนใบตราส่งสินค้าทางเรือ
35.	ใบตราส่งสินค้า	Serender Bill Of Lading	คือ เอกสารที่ผู้รับใบตราส่งสินค้าสามารถขอรับใบสั่งปล่อยสินค้าที่ปลายทางได้โดยไม่ต้องใช้ใบตราส่งสินค้าฉบับ
36.	ใบตราส่งสินค้าสำหรับการขนส่งด้วยเรือตลอดเส้นทาง	Through Bill Of Lading	คือ เอกสารที่ใช้ขนส่งทางเรือตลอดเส้นทาง
37.	ใบจองเรือ	Shipping Particular/Shipping Order/Shipping Instruction	คือ เอกสารที่ผู้ออกจะต้องกรอกรายละเอียดด้วยตนเองเพื่อตัวแทนสายเดินเรือจะได้นำรายละเอียดต่างๆไปจัดทำใบตราส่งสินค้า
38.	บัญชีสินค้าที่บรรทุกมากับเรือ	Manifest	คือ รายการแสดงสินค้าทุกอย่างที่บรรทุกมากับเรือ

ลำดับ	คำศัพท์ภาษาไทย	คำศัพท์ภาษาอังกฤษ	ความหมาย
39.	ประมาณการของวันที่ที่เรือจะเข้าถึงท่าปลายทาง	E.A.T.(Estimate Time Of Arrival)	คือ การประมาณการของวันที่เรือจะมาถึง
40.	ประมาณการของวันที่ที่เรือจะออกจากท่าต้นทาง	E.T.D.(Estimate Time Of Departure)	คือ การคาดการณ์วันที่ที่เรือจะออกจากท่าต้นทาง
41.	เรือเดินสมุทรที่ใช้ขนส่งสินค้าเป็นชิ้น เช่น เหล็ก รถยนต์	Break-Bulk Carrier	คือ เรือที่ใช้ขนส่งสินค้าที่เป็นหีบห่อหรือสินค้าที่เป็นชิ้น
42.	เรือเดินสมุทรที่ใช้ขนส่งสินค้าด้วยตู้คอนเทนเนอร์	Container Carrier	เป็น เรือ ขนาด ใหญ่ ที่สามารถขนส่งสินค้าได้คราวละมากๆ
43.	ราคาสินค้าที่สำแดงต่อสายการบินใน AWB	Declared Value For Carrier	คือ ราคาที่แสดงต่อสายการบินเท่านั้น
44.	ราคาสินค้าที่สำแดงต่อศุลกากรใน AWB	Declared Value For Customs	คือ ราคาที่แสดงต่อศุลกากรเท่านั้น
45.	รายการสินค้า	Description Of Goods	คือ เอกสารที่แสดงรายการสินค้าทุกชนิด
46.	เรือเดินสมุทรที่ใช้ขนส่งสินค้าประเภทเทกองและสินค้าที่เป็นของเหลว	Bulk Carrier	เป็นเรือขนาดใหญ่ที่ใช้ขนส่งสินค้าประเภทเทกองและของเหลว
47.	เรือจรเข้าหมอลำที่ไม่มีการกำหนดเส้นทางและตารางเดินเรือที่แน่นอนตายตัว	Charterer	คือ เรือจรเข้าหมอลำที่ไม่มีการกำหนดเส้นทางและตารางเดินเรือที่แน่นอนตายตัว

ลำดับ	คำศัพท์ภาษาไทย	คำศัพท์ภาษาอังกฤษ	ความหมาย
48.	เมืองท่าปลายทาง/ เมืองท่าที่ขนถ่าย สินค้าลงจากเรือ	Port Of Discharge	คือ ประเทศปลายทางที่ ขนส่งสินค้าไป
49.	เมืองท่าต้นทางที่ ส่งออก	Port Of Lading	คือ ประเทศต้นทางที่ทำการ ส่งออกสินค้า
50.	เส้นทางเดินอากาศที่ ต้องการ	Requested Routing	คือ การขอเส้นทางทาง อากาศที่ต้องการ แต่ต้อง ได้รับการอนุญาตจากสำนัก เดินอากาศเสียก่อน
51.	อัตราค่าระวางขนส่ง ทางอากาศ	Rate Class	คือ ค่าใช้จ่ายที่ใช้ในการจ่าย ค่าระวาง

บทที่ 4

การวิเคราะห์สภาพปัญหา

เป็นการวิเคราะห์สภาพปัญหา การส่งออกเส้นด้ายโออีไปประเทศญี่ปุ่น กรณีศึกษา โรงงานส่งเสริมไทยอุตสาหกรรม จำกัด เป็นบริษัทผู้ผลิต และรับจ้างผลิต เส้นด้าย ผ้าดิบ และผ้าคอมเบอร์แลนด์ เป็นต้น คณะผู้จัดทำโครงการได้เข้าไปศึกษาดูงาน ณ วันที่ 21 กันยายน พ.ศ. 2562 เวลา 09.00 น. โดย คุณปิยณัฐ ทรัพย์โสม ผู้ช่วยผู้จัดการ ได้นำคณะผู้จัดทำโครงการเข้าเยี่ยมชมโรงงานในส่วนต่างๆ โดยมีวัตถุประสงค์ดังนี้



ภาพที่ 4.1 นักศึกษาเข้าเยี่ยมชม บริษัท โรงงานส่งเสริมไทยอุตสาหกรรม จำกัด

1. วิธีการส่งออกเส้นด้ายโออีไปประเทศญี่ปุ่น

ขั้นตอนที่หนึ่ง รับคำสั่งซื้อจากลูกค้าที่ทำการติดต่อกับพนักงานขายที่สำนักงานใหญ่ โดยมีคำสั่งซื้อที่ระบุ จำนวน ประเภทของเส้นด้าย และการระบุ Shipping Mark เพื่อที่จะทำการระบุไว้ข้างกล่องบรรจุสินค้าที่จะทำการส่งออกไปยังประเทศปลายทาง

ขั้นตอนที่สอง เมื่อลูกค้าแจ้งคำสั่งซื้อกับบริษัทแล้ว ทางสำนักงานใหญ่ที่ทำหน้าที่รับคำสั่งซื้อจากลูกค้า จะทำการส่งเอกสารใบแจ้งสั่งงาน Shipping Mark มาทาง E-mail ให้กับผู้จัดการโรงงาน เพื่อที่จะทำการสั่งผลิตให้ได้ทันตามคำสั่งซื้อของลูกค้า

ขั้นตอนที่สาม เมื่อรับคำสั่งให้ทำการผลิตสินค้าแล้ว เจ้าหน้าที่จะทำการติดต่อกับบริษัทให้เช่าตู้คอนเทนเนอร์ เพื่อที่จะทำการขนส่งผลิตภัณฑ์ที่ต้องการส่งออกปลายทางเร็ว โดยจะมีเอกสารในการตรวจรับสภาพตู้สินค้า เพื่อป้องกันการเสียหาย หรือเป็นการตรวจเช็คสภาพตู้ก่อนบรรจุสินค้าเข้าไป เป็นการป้องกันไม่ให้ความเสียหายเกิดขึ้นกับสินค้า

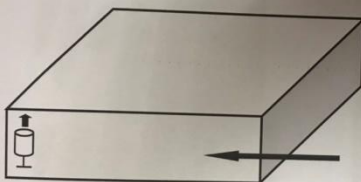
ขั้นตอนที่สี่ เมื่อทำการผลิตสินค้าครบตามคำสั่งซื้อของลูกค้าเป็นที่เรียบร้อยแล้ว พนักงานจะทำการแจ้งไปยังผู้จัดการเพื่อที่จะให้ผู้จัดการทำการแจ้งกำหนดการปล่อยสินค้าให้กับสำนักงานใหญ่ โดยที่ทางสำนักงานใหญ่จะส่งเรื่องไปยังลูกค้า เพื่อที่จะทำการปล่อยสินค้าเพื่อส่งออกไปยังประเทศญี่ปุ่น

2. ข้อมูลด้านการส่งออก

2.1 เอกสารด้านการส่งออก

1. ใบขนสินค้าขาออก
2. บัญชีราคาสินค้า (Commercial Invoice)
3. บัญชีรายละเอียดบรรจุหีบห่อ (Packing List)
4. ใบตราส่งสินค้า (Bill of Lading)
5. ใบอนุญาตหรือหนังสืออนุญาตควบคุมการส่งออก (License)
6. ใบรับรองแหล่งกำเนิดสินค้า (Certificate of Origin) (กรณีขอลดอัตราอากร)
7. เอกสารอื่น ๆ เช่น แค็ตตาล็อก เอกสารแสดงส่วนผสม เป็นต้น

ATTN: คุณสุรัชย์
บ.ส.วิวัฒนาบรรจุกินท์



LOT NO.7/1 S9
G.W.26.94 KGS.
N.W.25.52 KGS.

SHIPPING MARK
TOYOTA TSUSHO CORP.
NE 10/1 COTTON YARN
C/NO.
TOKYO, JAPAN
MADE IN THAILAND

SIZE----- 705 X 705 X 170 ----- 336 PCS. กระดาษ A185/A185 = 3 ชั้น
ใบสั่งซื้อเลขที่ 00782/41 ให้ส่งวันที่ 17/7/2562

ภาพที่ 4.4 บัญชีรายละเอียดบรรจุหีบห่อ (Packing List)

3. ใบตราส่งสินค้า (Bill of Lading)

ใบกำกับการณ์ขนถ่ายสินค้า

แบบแนบท้ายหมายเลข 5
ระเบียบกรมศุลกากรที่ 116/2549

หมายเลขอ้างอิง DPKN100006406 เลขที่ใบกำกับการณ์ขนถ่ายสินค้า 6208A0342287 แผ่นที่ 1 / 1

ข้าพเจ้า บริษัท โรงงานเส้นใยอุตสาหกรรม จำกัด เลขที่ประจำตัวผู้เสียภาษี 0105503001167

ที่อยู่ 710/5-6 อ.สุขวิทย์ ซ.26 แขวงคลองตัน เขตคลองเตย กรุงเทพมหานคร 10110

ติดต่อ นิคม โสณนา 026631400

ผู้รับผิดชอบการบรรจุ ขอรับรองว่าสินค้าตามรายการข้างล่างนี้ได้รับการบรรจุเข้า Seal No.K6686939

☒ คอนเทนเนอร์ / Bulk ชนิด S - FCL ☐ รถยนต์

หมายเลขตู้ SEGU1791179 รหัสตู้ 22G1

เลขทะเบียนรถ 61-0818 จังหวัด กรุงเทพมหานคร ประเทศ TH

เลขทะเบียนรถพ่วง จังหวัด ประเทศ

สถานที่บรรจุ

วิธีการเคลื่อนย้าย 3 - ทางรถยนต์

ถูกต้องครบถ้วน เพื่อส่งออกทางท่า 0251 / ท่าบริการผู้สินค้าขาออก 1 (สทก.)

โดยยานพาหนะ TS OSAKA

ท่าขนถ่ายสินค้า TYO / Tokyo (Country = JP) เที่ยวบิน / วันที่ 19009N

วันที่ส่งออก 17/09/2562

ลำดับ	เลขที่ใบขนสินค้า	ชื่อผู้ส่งออก / ผู้ส่ง	จำนวนเน็ท / หนัก	น้ำหนักรวมเน็ท / หนัก
1	A0281620801022 362-9011	บริษัท โรงงานเส้นใยอุตสาหกรรม จำกัด / โทร.0-2259-0123-8 โทร 710/5-6 อ.สุขวิทย์ ซ.26 แขวงคลองตัน เขตคลองเตย กรุงเทพมหานคร 10110	336 CT	9,051.840 KGM

RTC Accepted 28/08/2019 09:03:22 รวม / ผลไป 336 CT 9,051.840 KGM

(ลายเซ็นผู้รับผิดชอบการบรรจุ)

Invoice No. 362-9011, วันที่ 28/8/2562

Doc. Ref No. DPKN100010799, BOOKING NUMBER : GTD0456642
VGM WEIGHT : 11,231.840 KGM
VGM AUTHORIZER NAME : BANYAN ANUNTAKAL

ภาพที่ 4.5 ใบตราส่งสินค้า (Bill of Lading)

2.2 ปัญหาและวิธีการแก้ไขปัญหาด้านการส่งออก

1. ผู้บรรจุ ว่ามีการชำรุดเสียหายหรือไม่ โดยมีการถ่ายรูปและจัดทำเป็นเอกสาร เพื่อที่จะเก็บไว้เป็นหลักฐานในการยืนยันกับลูกค้า

2. ปัญหาที่เกิดจากการขนส่งสินค้าล่าช้า สามารถเกิดได้หลายปัจจัย เช่น สภาพอากาศ การเกิดเหตุที่ไม่คาดฝันก่อนการขนย้าย กำลังผลิตไม่เพียงพอ การการได้รับแจ้งจากลูกค้าว่าสินค้าเกิดการชำรุดเสียหายจากการถูกระแทก และมีน้ำรั่วไหลเข้าไปยังสินค้า โดยทางบริษัทจะทำการเรียกประชุมเพื่อหารือเกี่ยวกับปัญหาที่เกิดขึ้น ว่าปัญหาเกิดจากการรั่วไหลของผู้บรรจุ หรือเกิดจากการแพ็คสินค้าที่ไม่เรียบร้อยของกล่องหรือไม่ โดยทางบริษัทมีเอกสารการตรวจเช็คสภาพผู้ก่อนบรรจุสินค้าลงไปยังแก้ปัญหาขั้นตอนแรกคือการแจ้งไปยังลูกค้าให้ทราบถึงสาเหตุของการขนส่งที่ล่าช้า ส่วนถ้าสาเหตุคือกำลังผลิตที่ไม่เพียงพอ ทางบริษัทจะทำการเพิ่มกำลังผลิตโดยการเปิดช่วงโหม่งช่วงเวลาการทำงานให้กับพนักงาน เพื่อให้ทันต่อคำสั่งซื้อ และไม่กระทบกับการผลิตของลูกค้า

3. นำไปประยุกต์ใช้ในอนาคต

3.1 ข้อมูลด้านการประกอบอาชีพ เพื่อเป็นแนวทางในการดำเนินธุรกิจ ไม่ว่าจะเป็น นักการตลาด ที่ปรึกษาด้านการส่งออก สามารถที่จะศึกษาแนวคิดและทฤษฎี เพื่อเป็นแนวทางเกี่ยวกับการแก้ปัญหาและนำความรู้ที่ได้ไปพัฒนาให้งานมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น

3.2 ข้อมูลด้านการศึกษา เพื่อเป็นแนวทางและทฤษฎีให้กับผู้ที่สนใจในการศึกษาต่อในด้านการส่งออก ไม่ว่าจะเป็น พิธีการศุลกากร เอกสารที่เกี่ยวข้องกับการส่งออก ข้อห้ามและสิ่งของต้องห้ามเกี่ยวกับการส่งออก อีกทั้งยังสามารถต่อยอดและถ่ายทอดความรู้ความเข้าใจให้กับผู้ที่สนใจอีกด้วย

4. การใช้เศรษฐกิจพอเพียงในความมีระเบียบวินัย และความสามัคคีของคณะผู้จัดทำ

ทางคณะผู้จัดทำได้นำหลักปรัชญาเศรษฐกิจพอเพียงในด้านความมีระเบียบวินัย และความสามัคคีมาใช้ในการจัดทำโครงการคือ การนัดหมายของสมาชิกในกลุ่มจัดทำโครงการที่จะนัดหมายเข้าพบบริษัท กรณีศึกษา โรงงานส่งเสริมไทยอุตสาหกรรม จำกัด โดยมีการนัดหมายวันที่ สถานที่ และเวลาในการเข้าพบกับผู้ที่ให้ความรู้เกี่ยวกับบริษัทหรือวิทยากร โดยคณะผู้จัดทำต้องวางแผนการเดินทาง การจราจรเพื่อให้ไปถึงที่หมายให้ทันเวลาและครบพร้อมกันทุกคน

บทที่ 5

สรุปและข้อเสนอแนะ

จากการที่คณะผู้รับผิดชอบโครงการได้ไปศึกษาดูงานที่ บริษัท โรงงานส่งเสริมไทยอุตสาหกรรม จำกัด ในเรื่อง ศึกษาวิธีการส่งออกเส้นด้ายโออีไปประเทศญี่ปุ่น ทำให้คณะผู้จัดทำได้ทราบถึงวิธีการส่งออกเส้นด้ายโออีไปประเทศญี่ปุ่น ดังนี้

สรุป

กรณีศึกษา บริษัท โรงงานส่งเสริมไทยอุตสาหกรรม จำกัด ได้เริ่มจากการผลิตสินค้าตามคำสั่งซื้อของลูกค้าที่ได้ตกลงกันไว้และการปฏิบัติตามเงื่อนไขในการจัดเตรียมการส่งสินค้า ได้มีการดำเนินการตามความต้องการของลูกค้าในเรื่องของการส่งออกสินค้า

จากการเข้าไปศึกษาดูงาน กรณีศึกษา บริษัท โรงงานส่งเสริมไทยอุตสาหกรรม จำกัด จะเห็นได้ว่า วิธีการส่งออกเส้นด้ายโออีไปประเทศญี่ปุ่น ได้อย่างมีประสิทธิภาพนั้น ทางบริษัท โรงงานส่งเสริมไทยอุตสาหกรรม จำกัด ได้มีการจัดการวิธีการส่งออกที่เคร่งครัด และมีการทำเอกสารการส่งออกทุกครั้งเพื่อลดปัญหาในการส่งออกสินค้าล่าช้า หรืออาจก่อให้เกิดข้อผิดพลาดขึ้นได้ ซึ่งเป็นเรื่องปกติที่ไม่สามารถแก้ไขได้

1. มีวิธีการส่งออกที่รัดกุมและถูกต้อง เพื่อให้เป็นไปตามความต้องการของลูกค้า โดยที่สามารถส่งสินค้าได้ทันเวลาและลดความเสียหายที่อาจเกิดขึ้นกับสินค้า

- มีการตรวจสอบสินค้าก่อนการขนย้าย
- มีการตรวจสอบตู้คอนเทนเนอร์ก่อนนำสินค้าขึ้น

2. มีข้อมูลที่ชัดเจนและถูกต้องเกี่ยวกับตัวสินค้า เอกสารและข้อปฏิบัติตามคำสั่งของลูกค้า

- ใบขนสินค้าขาออก
- บัญชีราคาสินค้า (Commercial Invoice)
- บัญชีรายละเอียดบรรจุหีบห่อ (Packing List)

- ใบตราส่งสินค้า (Bill of Lading)
- ใบอนุญาตหรือหนังสืออนุญาตควบคุมการส่งออก (License)
- ใบรับรองแหล่งกำเนิดสินค้า (Certificate of Origin) (กรณีขอลดอัตราอากร)
- เอกสารอื่น ๆ เช่น แค็ตตาล็อก เอกสารแสดงส่วนผสม เป็นต้น

3. นำไปเป็นแนวทางในด้านการศึกษาต่อและไปประยุกต์ใช้ในการดำเนินธุรกิจในอนาคตได้อย่างถูกต้องและมีประสิทธิภาพ

- สามารถศึกษาต่อในด้านโลจิสติกส์และซัพพลายเชน
- สามารถต่อยอดธุรกิจ และสามารถรู้เท่าทันตลาดต่างประเทศได้ง่าย

4. มีการประยุกต์ใช้เศรษฐกิจพอเพียงในเรื่องของควมมีระเบียบวินัย และความสามัคคีในหมู่คณะ เนื่องจากในชีวิตการทำงานกับคนหมู่มาก ต้องมีความมีระเบียบวินัยเป็นอันดับแรกของการทำงาน และความสามัคคีก็จะสามารถทำให้งานสำเร็จได้โดยง่าย

- การตรงต่อเวลาและการเข้าพบผู้ใหญ่
- ความสามัคคีสามารถทำให้งานผ่านพ้นไปได้ง่าย

จากการที่ได้ศึกษาวิธีการส่งออกเส้นด้ายโออีไปประเทศญี่ปุ่น กรณีศึกษา บริษัท โรงงานส่งเสริมไทยอุตสาหกรรม จำกัด ได้พบปัญหาและทางคณะผู้จัดทำได้มีข้อเสนอแนะดังนี้

ข้อเสนอแนะ

1. บริษัทฯ ควรมีการจัดเตรียมพื้นที่ที่จะทำการขนย้ายสินค้าที่ต้องการส่งออกให้เหมาะสมเพื่อลดความเสียหายที่อาจเกิดขึ้นกับสินค้าได้
2. บริษัทฯ ควรมีการตรวจสอบเอกสารและตรวจเช็คความถูกต้องของเอกสารที่ใช้ในแนบไปกับสินค้าตรงกันหรือไม่ ก่อนทำการส่งออกทุกครั้ง
3. บริษัทฯ ควรมีการแนะนำหรือการพาชมสถานประกอบการที่ครอบคลุมและมีวิธีการนำเสนอที่เข้าใจง่าย และสามารถต่อยอดไปในทางธุรกิจในอนาคตได้
4. คณะผู้จัดควรนำควมมีระเบียบวินัย และความสามัคคีในหมู่คณะมาประกอบกับการใช้ในชีวิตประจำวันเป็นประจำ เนื่องจากปัจจัยจากข้อดังกล่าวมีความสำคัญต่อการดำเนินของธุรกิจในทุกรูปแบบ

ข้อเสนอแนะจากผู้เชี่ยวชาญ

1. นักศึกษามีความพร้อมในการนำเสนอและเอกสารที่เป็นเนื้อหายังไม่ครอบคลุม
2. การรายงานของนักศึกษายังไม่มีความเข้าใจกับเนื้อหามากพอ อาจจะทำให้สามารถควบคุมเวลาในการนำเสนอได้
3. หัวข้อในการนำเสนอไม่ชัดเจน เนื้อหาดูยาก และขนาดตัวอักษรไม่เท่ากัน
4. เนื้อหาในการนำเสนอไม่มีการสรุป ข้อมูลประกอบการนำเสนออย่างน้อย

บรรณานุกรม

- กรมศุลกากร. (2559). **พิธีการนำเข้าทางบก/ทางเรือ/ทางอากาศ**. ค้นหาค้นหาข้อมูลวันที่ 10 กันยายน 2562, จาก http://www.customs.go.th/content_with_menu.
- จุฑานุช บุณณสินวัฒนกุล. (2560). **การประยุกต์ใช้สายธารแห่งคุณค่าเพื่อปรับปรุงกระบวนการนำเข้าทางศุลกากรภายในเขตปลอดภาษี กรณีการออกใบขนสินค้า**. ค้นหาค้นหาข้อมูลวันที่ 12 กันยายน 2562, จาก http://digital_collect.lib.buu.ac.th/dcms/files/57750137.pdf.
- ดวงฤดี เสือสิงห์. (2548). **การพัฒนารูปแบบการบริหารจัดการพิธีการศุลกากรในการให้บริการส่งสินค้าออกไปต่างประเทศ ณ ด่านศุลกากรปาดังเบซาร์ อำเภอสะเตาะ จังหวัดสงขลา**. ค้นหาค้นหาข้อมูลวันที่ 12 กันยายน 2562, จาก <http://oservice.skru.ac.th/ebook/lesson.asp>.
- ถนอมจิต บุรีรักษ์. (2551). **การอำนวยความสะดวกทางการค้าของกรมศุลกากรไทยที่มีผลต่อการนำเข้าของประเทศไทย**. ค้นหาค้นหาข้อมูลวันที่ 15 กันยายน 2562, จาก <https://dric.nrct.go.th>.
- พจนพร แก้วเนตร. (2557). **ปัจจัยที่มีผลต่อการค้าระหว่างประเทศของประเทศไทย – สาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมาร์**. ค้นหาค้นหาข้อมูลวันที่ 14 กันยายน 2562, จาก <https://doi.nrct.go.th/>.
- วิกิพีเดีย สารานุกรมเสรี. (2562). **การส่งออก**. ค้นหาค้นหาข้อมูลวันที่ 14 กันยายน 2562, จาก <https://th.wikipedia.org/wiki/การส่งออก>.
- วิกิพีเดีย สารานุกรมเสรี. (2562). **เขตการค้าเสรี**. ค้นหาค้นหาข้อมูลวันที่ 12 กันยายน 2562, จาก <https://th.wikipedia.org/wiki/เขตการค้าเสรี>.
- วุฒิ ศิริปัญญา. (2557). **การใช้ระบบการติดตามยานพาหนะในการขนส่ง : กรณีศึกษาบริษัท ทีที จำกัด**. ค้นหาค้นหาข้อมูลวันที่ 13 กันยายน 2562, จาก <http://newtdc.thailis.or.th/>.
- สุพัตร์ มะกุล. (2557). **ประสิทธิภาพการดำเนินงานของบริษัทประกันวินาศภัยในประเทศไทย**. ค้นหาค้นหาข้อมูลวันที่ 12 กันยายน 2562, จาก <http://newtdc.thailis.or.th/>.
- สำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย (คปภ.). (2561). **การประกันภัยขนส่งสินค้า**. ค้นหาค้นหาข้อมูลวันที่ 9 พฤศจิกายน 2562, จาก <http://www.oic.or.th/th/education/insurance/marine-and-transportation/cargo>.
- อนุธิดา แผล่งหล้า. (2555). **ปัญหาและอุปสรรคการนำเข้าและส่งออกสินค้า**. ค้นหาค้นหาข้อมูลวันที่ 19 ตุลาคม 2652, จาก <https://www.gotoknow.org/posts/53629>.
- Piyapa Daengdet. (2557). **การส่งออก**. ค้นหาค้นหาข้อมูลวันที่ 13 กันยายน 2562, จาก <https://aya55ake.wordpress.com/2014/10/28/export/>.
- International Economic. (2551). **นโยบายการค้าระหว่างประเทศ**. ค้นหาค้นหาข้อมูลวันที่ 10 กันยายน 2562, จาก http://megaclever.blogspot.com/2008/07/blog-post_2687.html.

- International Economic. (2552). **สาเหตุการค้าระหว่างประเทศ**. ค้นหาค้นหาข้อมูลวันที่ 10 กันยายน 2562, จาก <https://sites.google.com/a/samakkhi.ac.th/international-economic>.
- International Economic. (2553). **ข้อดี-ข้อเสียของการค้าระหว่างประเทศ**. ค้นหาค้นหาข้อมูลวันที่ 10 กันยายน 2562, จาก http://wanida-parena.blogspot.com/2010/02/blog-post_5204.html.
- Sea Fly Service. (2561). **เงื่อนไขข้อตกลงทางการค้า (Incoterm)**. ค้นหาค้นหาข้อมูลวันที่ 9 พฤศจิกายน 2562, จาก <https://th.seafly-services.com/incoterms/>.

ภาคผนวก

ภาคผนวก ก

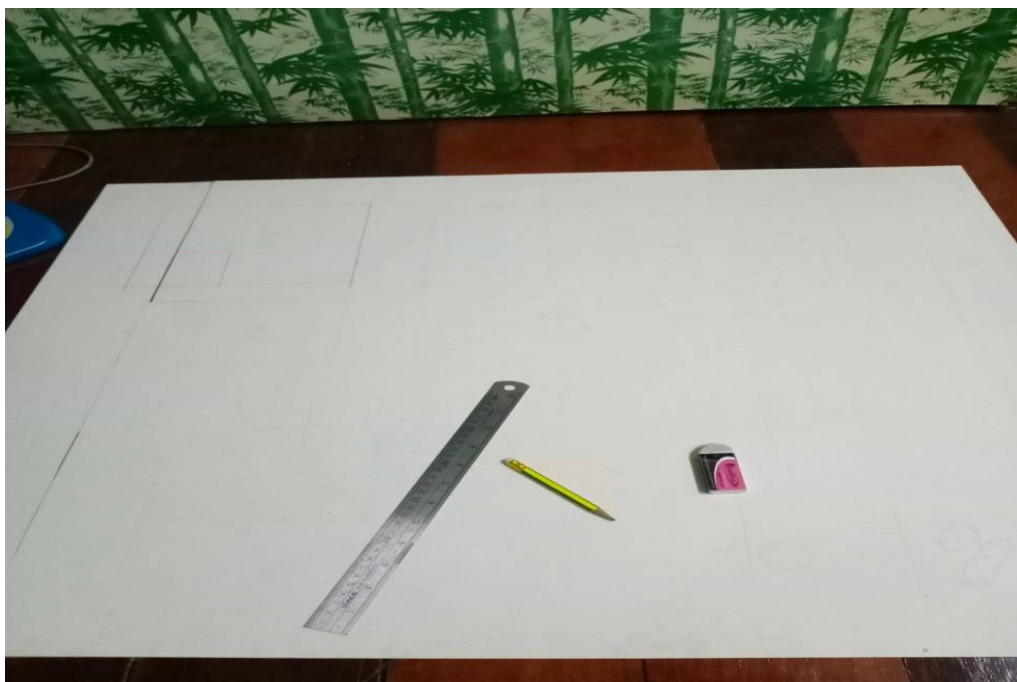
ใบบันทึกการปฏิบัติงานโครงการ

ภาคผนวก ข

ขั้นตอนการจัดทำโมเดล

ขั้นตอนการทำโมเดล

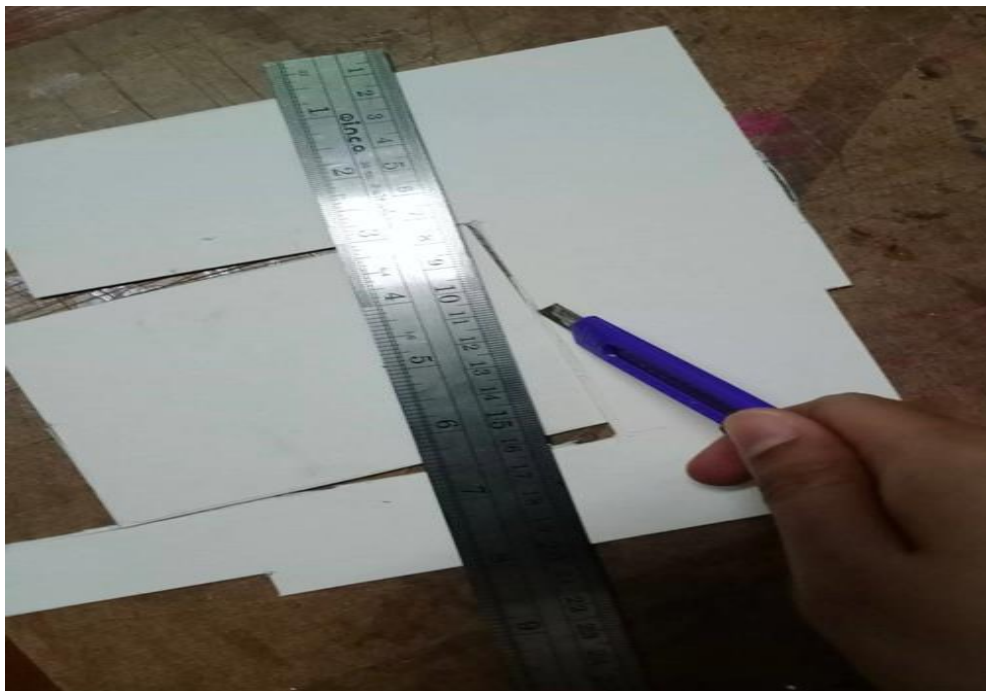
1. นำกระดาษขานอ้อยมาวัดให้ได้ขนาด 80x80 ซม. และทำการตัดให้ได้ตามขนาด



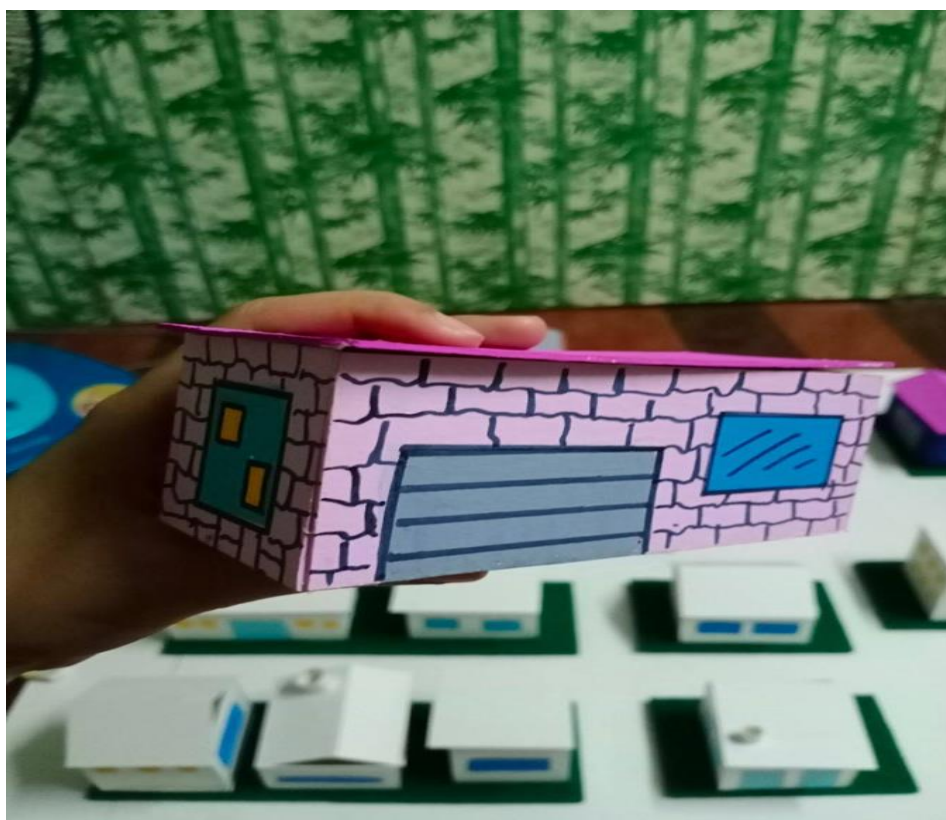
2. นำกระดาษขานอ้อยที่เราตัดเอาไว้ มาวาดรูปตามแผนผังของบริษัทเพื่อร่างแบบในการสร้างโมเดล



3. ทำตัวโครงสร้างของโมเดลในส่วนของ คลังสินค้า ออฟฟิศ และ โรงทอต่าง ๆ
จากนั้นให้ตัดกระดาษตามที่เราวัดไว้



4. วาดภาพประกอบตามเค้าโครงตึก .ลงสี อาคาร ตึกต่าง ๆ ที่วาดภาพประกอบไว้
และพร้อมกับเก็บรายละเอียดต่าง ๆ



5. นำกระดาษลังมาตัดให้เป็นสี่เหลี่ยม 80x80 ซม. พร้อมกับนำเทปมาพันรอบกล่องที่ตัดเอาไว้เพื่อเก็บรายละเอียดงานให้เรียบร้อย



6. จากนั้นนำแผ่นสติ๊กเกอร์สีดำ ขนาด 80x80 ซม. มาแปะให้เป็นพื้นของถนนที่เราจะทำ



7. ต้นไม้หรืออุปกรณ์ตกแต่งต่าง ๆ นำมาตกแต่งเพื่อความสวยงาม



8. โมเดลบริษัท โรงงานส่งเสริมไทยอุตสาหกรรม จำกัด เสร็จสมบูรณ์



ภาคผนวก ค

งบประมาณ

ค่าใช้จ่ายในการจัดทำโครงการ

รายการ	ราคา/บาท
1. กระดาษขานอ้อย	210
2. กาว	50
3. กรรไกร	20
4. คัตเตอร์	35
5. สีโปสเตอร์	300
6. กระดาษสติ๊กเกอร์สีดำ	140
7. กระดาษลัง	20
8. แผ่นสก็อตไบรท์	20
9. โมเดลรถ	150
10. ต้นไม้	150
11. ไหมและด้าย	50
12. ไม้ไอศกรีม	20
13. พู่กัน	40
14. ค่าเช่าเล่มโครงการปกหนา	200
รวม	1,405

ประวัติของคณะผู้จัดทำ



นางสาวณัฐวดี ชมพูนุท
เกิดเมื่อวันที่ 16 พฤษภาคม 2542
บ้านเลขที่ 30 หมู่ 5 ตำบลพนมเศษ
อำเภอท่าตะโก จังหวัดนครสวรรค์ 60160
หมายเลขโทรศัพท์ 064-885-1553
อีเมล Nattawadeechompunut@gmail.com



นายพงศกร ศรีสุข
เกิดเมื่อวันที่ 7 พฤศจิกายน 2540
บ้านเลขที่ 6 หมู่ 4 ตำบลโนนขมิ้น อำเภอเมือง
จังหวัดหนองบัวลำภู 39000
หมายเลขโทรศัพท์ 096-8560375
อีเมล notnps27498@gmail.com