



การศึกษากระบวนการส่งออกสินค้าทางเรือด้วยตู้คอนเทนเนอร์ระหว่างประเทศ
บริษัท สหไทยเทอร์มินอลจำกัด (มหาชน)
Study of the Export Process of International Shippers by Containers of
Sathathai International Public Company Limited

จัดทำโดย

นายเมธีส เข้มศรี
นายสุพรรณ เกล้ากระโทก

โครงการนี้เป็นส่วนหนึ่งของวิชาโครงการ หลักสูตรประกาศนียบัตรวิชาชีพชั้นสูง
สาขาวิชาการจัดการโลจิสติกส์
วิทยาลัยเทคโนโลยีอรรณพวิทยพัฒน์
ปีการศึกษา 2562



การศึกษากระบวนการส่งออกสินค้าทางเรือด้วยตู้คอนเทนเนอร์ระหว่างประเทศของ
บริษัท สหไทยเทอร์มินอลจำกัด (มหาชน)

Study of the Export Process of International Shippers by Containers of
Sathathai International Public Company Limited

โดย 1. นายเมธัส แยมศรี
2. นายสุพรรณ เกล้ากระโทก

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

(อาจารย์ อำไพ อุทัย)
อาจารย์ที่ปรึกษา

(อาจารย์ยุพิน รอดไฟล้อม)
หัวหน้าสาขาวิชาการจัดการโลจิสติกส์

บทคัดย่อ

การศึกษากระบวนการส่งออกสินค้าทางเรือด้วยตู้คอนเทนเนอร์ระหว่างประเทศของ
บริษัท สหไทยเทอร์มินอลจำกัด (มหาชน)

Study of the Export Process of International Shippers by Containers of
Sahathai International Public Company Limited

ผู้จัดทำโครงการ	1. นายเมธัส แยมศรี
	2. นายสุพรรณ เหล่ากระโทก
อาจารย์ที่ปรึกษา	อาจารย์ อำไพ อุทัย
สาขาวิชา	สาขาวิชาการจัดการโลจิสติกส์
สถาบัน	วิทยาลัยเทคโนโลยีอรรถวิทย์พัฒนศึกษา ปีการศึกษา 2562

บทคัดย่อ

การศึกษานี้มีวัตถุประสงค์ เพื่อศึกษากระบวนการส่งออกสินค้าทางเรือด้วยตู้คอนเทนเนอร์ระหว่างประเทศของ บริษัท สหไทย เทอร์มินอล จำกัด (มหาชน) ซึ่งประกอบด้วย ขั้นตอนการทำงาน เทคโนโลยีเครื่องมืออุปกรณ์ พิธีการศุลกากรและปัจจัยที่มีผลต่อการส่งออกต่างประเทศของสินค้าไทย เพื่อนำความรู้มาประยุกต์ใช้ในการศึกษาต่อและประกอบอาชีพในอนาคต โดยนำหลักปรัชญาเศรษฐกิจพอเพียงด้านความประหยัดมาประยุกต์ใช้ในการจัดทำโครงการ กรณีศึกษา บริษัท สหไทย เทอร์มินอล จำกัด (มหาชน)

จากการจัดทำโครงการในครั้งนี้ ผู้จัดทำหวังว่าโครงการเล่มนี้จะมีประโยชน์ต่อผู้ที่ต้องการศึกษา กระบวนการส่งออกสินค้าทางเรือด้วยตู้คอนเทนเนอร์ระหว่างประเทศของ บริษัท สหไทย เทอร์มินอล จำกัด (มหาชน) ในเรื่องของกระบวนการส่งออกสินค้าทางเรือด้วยตู้คอนเทนเนอร์ระหว่างประเทศ เครื่องมืออุปกรณ์ และสามารถนำไปประกอบในวิชาชีพและธุรกิจที่เกี่ยวกับการส่งออกสินค้าไปยังต่างประเทศได้ในอนาคต

ประโยชน์ที่ได้รับจากการศึกษาในครั้งนี้ คณะผู้จัดทำได้ทราบถึงกระบวนการส่งออกสินค้าทางเรือด้วยตู้คอนเทนเนอร์ระหว่างประเทศ และกระบวนการทำงานต่างๆ โดยนำความรู้หรือแนวคิดที่ได้จากการศึกษาในครั้งนี้ไปปรับใช้ให้สอดคล้องกับการดำเนินธุรกิจในอนาคตได้ และนำความรู้ที่ได้รับไปเผยแพร่ผ่านทาง Face Book G'Tar Mathus ทางคณะผู้จัดทำได้นำข้อมูลมารวบรวมจัดทำเป็นเล่มโครงการขึ้นเพื่อให้ นักเรียน นักศึกษา หรือบุคคลที่มีความสนใจได้นำไปศึกษาค้นคว้าข้อมูลเพิ่มเติมหรือต่อยอด เพื่อเป็นแนวทางในการศึกษาได้ต่อไป

กิตติกรรมประกาศ

โครงการนี้สำเร็จลุล่วงได้ด้วยความกรุณาจากอาจารย์อำไพ อุทัย อาจารย์ที่ปรึกษาโครงการที่ได้ให้คำแนะนำ แนวคิด ตลอดจนแก้ไขข้อบกพร่องต่าง ๆ มาโดยตลอดจนโครงการนี้เสร็จสมบูรณ์ ผู้จัดทำจึงขอขอบพระคุณเป็นอย่างสูง

ขอขอบคุณ บริษัท สหไทยเทอร์มินอลจำกัด (มหาชน) ที่ได้อนุเคราะห์ให้ผู้จัดทำได้เข้าไปศึกษา ดูงานที่บริษัท ตลอดจนวิทยากรทุกท่านที่ให้ความร่วมมือเป็นอย่างดีมาโดยตลอด

ขอขอบคุณวิทยาลัยอรรถวิทย์พัฒนวิชาการ ที่ให้แหล่งศึกษาค้นคว้าข้อมูลอย่างครบถ้วน และตลอดจนอาจารย์ทุกท่านที่ให้ความช่วยเหลือมาโดยตลอด

คณะผู้จัดทำ

สารบัญ

	หน้า
บทคัดย่อ	(1)
กิตติกรรมประกาศ	(2)
สารบัญ	(3)
สารบัญภาพ	(4)
สารบัญตาราง	(5)
บทที่ 1 บทนำ	
หลักการและเหตุผล	1
วัตถุประสงค์	2
ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	2
บทที่ 2 ประวัติบริษัทและกรณีศึกษา	
ประวัติโดยย่อ	3
วิสัยทัศน์ การพัฒนา	4
ฟังก์ชันบทบาท เครื่องมือ	5
บทที่ 3 แนวคิดและทฤษฎีที่เกี่ยวข้อง	
แนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับการค้าระหว่างประเทศ	7
ทฤษฎีเกี่ยวกับการส่งออก	14
ทฤษฎีเกี่ยวกับเงื่อนไขทางการค้า	26
ทฤษฎีเกี่ยวกับการประกันภัย	29
การขนส่งทางเรือด้วยตู้คอนเทนเนอร์	36
เอกสารการขนส่ง	46
คำนิยามศัพท์	52
บทที่ 4 การวิเคราะห์สภาพปัญหา	
สภาพปัญหา	62
คณะผู้จัดทำได้ศึกษาตามวัตถุประสงค์	63
บทที่ 5 สรุปและข้อเสนอแนะ	
สรุป	65
ข้อเสนอแนะ/จากผู้เชี่ยวชาญ	66

สารบัญ (ต่อ)

บรรณานุกรม	67
ภาคผนวก	69
ภาคผนวก ก ศึกษาดูงาน	71
ภาคผนวก ข การจัดทำโมเดล	75
ภาคผนวก ง งบประมาณ	77
ประวัติคณะผู้จัดทำ	79
ใบคะแนนสอบนำเสนอโครงการ	
ใบพิสูจน์อักษรวิทยุ	

สารบัญภาพ

	หน้า
ภาพที่ 2.1 ISO 14001 กับ ISO 9001	4
ภาพที่ 2.2 ป้ายหน้าบริษัท สหไทย เทอร์มินอล	5
ภาพที่ 2.3 ฟังองค์กร	5
ภาพที่ 2.4 แผนที่	6
ภาพที่ 3.1 อุบัติเหตุทางอากาศ	34
ภาพที่ 3.2 อุบัติเหตุทางถนน	35
ภาพที่ 3.3 อุบัติเหตุไฟไหม้	35
ภาพที่ 3.4 ลานเก็บตู้คอนเทนเนอร์	36
ภาพที่ 3.5 ตัวอย่างขนาดตู้คอนเทนเนอร์	38
ภาพที่ 3.6 ตัวอย่างท่าเรือ	39
ภาพที่ 3.7 ตัวอย่างลานเก็บตู้คอนเทนเนอร์	39
ภาพที่ 3.8 ตัวอย่างแผนที่ท่าเรือ	41
ภาพที่ 3.9 ตู้คอนเทนเนอร์	43
ภาพที่ 3.10 เรือบรรทุกตู้คอนเทนเนอร์	45
ภาพที่ 3.11 ลานเก็บตู้คอนเทนเนอร์	46
ภาพที่ 3.12 ใบขนส่งขาเข้า	48
ภาพที่ 3.13 ใบตราสินค้าทางเรือ	48
ภาพที่ 3.14 บัญชีราคาสินค้า	49
ภาพที่ 3.15 บัญชีรายละเอียดบรรจุหีบห่อ	49
ภาพที่ 3.16 ใบขนสินค้าออก	50
ภาพที่ 3.17 ใบอนุญาตสำหรับสินค้าควบคุมการส่งออก	50
ภาพที่ 3.18 ใบรับรองแหล่งกำเนิดสินค้า	51
ภาพที่ 4.1 หน้าท่าเรือ	62

สารบัญตาราง

	หน้า
นิยามศัพท์	52
งบประมาณ	78

บทที่ 1

บทนำ

หลักการและเหตุผล

ในปัจจุบันสินค้าที่นำเข้าและส่งออกนั้น ส่วนใหญ่จะนิยมใช้การขนส่งทางทะเลด้วยเรือประเภท Container Ship จึงต้องเข้าใจถึงลักษณะประเภทของคอนเทนเนอร์เป็นลักษณะผู้ทำด้วยเหล็กหรืออลูมิเนียม มีขนาดมาตรฐาน 20 ฟุตและ 40 ฟุต การขนส่งทางทะเลนั้นจัดเป็นการขนส่งที่มีความสำคัญมากที่สุดและนิยมใช้กันมากเมื่อได้ลองเปรียบเทียบกับรูปแบบการขนส่งอื่น ๆ เนื่องจากมีต้นทุนในการขนส่งที่ต่ำและยังสามารถขนส่งสินค้าได้คราวละมาก ๆ การขนส่งทางทะเลในปัจจุบันส่วนจะใช้เป็นระบบตู้คอนเทนเนอร์ซึ่งนำสินค้าที่ต้องส่งมาบรรจุลงตู้และมีการขนย้ายตู้ขึ้นไว้บนเรือที่ออกมาเป็นพิเศษสำหรับใช้ในการขนส่งสินค้าด้วยตู้คอนเทนเนอร์

กระบวนการส่งออกสินค้าทางเรือด้วยตู้คอนเทนเนอร์ระหว่างประเทศของ บริษัท สหไทย เทอร์มินอล จำกัด (มหาชน) ที่ให้บริการตู้คอนเทนเนอร์ใส่สินค้าและส่งออกไปยังต่างประเทศ มีการปฏิบัติงานตามกฎระเบียบข้อบังคับให้มีความสำคัญกับกระบวนการทำงานที่มีประสิทธิภาพ ตรงตามมาตรฐานและกฎระเบียบที่กำหนดโดยขั้นตอนการปฏิบัติงานในส่วนต่าง ๆ และได้ใช้ระบบปฏิบัติการท่าเทียบเรือตู้สินค้า เทคโนโลยีเครื่องมือและอุปกรณ์ต่าง ๆ ที่มีประสิทธิภาพและทันสมัยเข้ามาช่วยลดระยะเวลาการขนถ่ายสินค้าและส่งออกสินค้าทางเรือด้วยตู้คอนเทนเนอร์อีกด้วย แล้วยังเป็นบริการโซลูชันที่คุ้มค่าคุ้มราคา ช่วยอำนวยความสะดวกให้กับลูกค้าและยังช่วยประหยัดค่าใช้จ่าย

ดังนั้นกลุ่มของข้าพเจ้าได้เล็งเห็นถึงความสำคัญการนำเข้าและส่งออกว่ามีกระบวนการขั้นตอนของการปฏิบัติงานโดยใช้ระบบปฏิบัติการท่าเทียบเรือตู้สินค้า เทคโนโลยีและอุปกรณ์ต่าง ๆ ในการส่งออกสินค้าทางเรือด้วยตู้คอนเทนเนอร์อย่างมีประสิทธิภาพ เพื่อนำประสบการณ์ในการศึกษาไปใช้ในการศึกษาต่อและนำไปประยุกต์ใช้ในชีวิตประจำวันในการทำงาน

วัตถุประสงค์

1. เพื่อศึกษากระบวนการส่งออกสินค้าทางเรือด้วยตู้คอนเทนเนอร์ระหว่างประเทศของบริษัท สหไทย เทอร์มินอล จำกัด (มหาชน)
2. เพื่อศึกษาเทคโนโลยีเครื่องมือและอุปกรณ์ ที่นำมาใช้ในกระบวนการส่งออกสินค้าทางเรือด้วยตู้คอนเทนเนอร์ระหว่างประเทศ
3. เพื่อนำข้อมูลที่ได้รับไปศึกษาต่อและประยุกต์ใช้ในชีวิตประจำวัน
4. นำหลักปรัชญาเศรษฐกิจพอเพียงมาใช้ในการดำเนินการจัดทำโครงการโดยยึดหลักความประหยัด

ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

1. ทราบถึงกระบวนการส่งออกสินค้าทางเรือด้วยตู้คอนเทนเนอร์ระหว่างประเทศของบริษัท สหไทย เทอร์มินอล จำกัด (มหาชน)
2. ทราบถึงการใช้เทคโนโลยีเครื่องมือและอุปกรณ์ ที่นำมาใช้ในกระบวนการส่งออกสินค้าทางเรือด้วยตู้คอนเทนเนอร์ระหว่างประเทศ
3. นำข้อมูลที่ได้รับไปศึกษาต่อและประยุกต์ใช้ในชีวิตประจำวัน
4. ได้ประโยชน์จากการนำหลักปรัชญาเศรษฐกิจพอเพียงมาใช้ในการจัดทำโครงการโดยยึดหลักความประหยัด

บทที่ 2

ประวัติบริษัทและการดำเนินธุรกิจ

ประวัติโดยย่อ

สหไทย เทอร์มินอล เป็นบริษัทเอกชน เริ่มเปิดดำเนินกิจการครั้งแรก ในปี พ.ศ. 2550 โดยบริษัทฯ มีพื้นที่ในการปฏิบัติการทั้งหมด 315,200 ตารางเมตร ประกอบด้วยพื้นที่ซ่อมบำรุงตู้คอนเทนเนอร์ สำนักงานบุคลากรภายในพื้นที่ท่าเรือ และมีเครื่องมือประจำท่าเรือสำหรับยกขนสินค้าอย่างครบวงจร พร้อมบุคลากรที่มีทักษะและความเชี่ยวชาญ สหไทย เทอร์มินอล ตั้งอยู่บริเวณริมแม่น้ำเจ้าพระยา ให้บริการลูกค้าอย่างครบวงจร คุณสามารถวางใจได้ว่า เรามีโซลูชันที่ครอบคลุมและมีบริการเสริมพร้อมตอบสนองทุกความต้องการ ทุกบริการของเราได้รับการรับรองด้วยมาตรฐานระดับโลก ขณะเดียวกัน เราสามารถให้บริการได้อย่างยืดหยุ่น ซึ่งผู้ปฏิบัติการท่าเทียบเรืออิสระเท่านั้นที่สามารถเสนอบริการเหล่านี้ได้

นับตั้งแต่ปี พ.ศ. 2551 สหไทย เทอร์มินอล ได้ลงทุนและวางรากฐานที่แข็งแกร่งอย่างต่อเนื่อง โดยมีความสำเร็จในการดำเนินงานเด่นๆ ดังนี้

1. ปี 2551 ก่อตั้งท่าเทียบเรือแม่น้ำสหไทย
2. ปี 2556 เปลี่ยนชื่อเป็น ‘สหไทย เทอร์มินอล’
3. ปี 2558 ขยายท่าเทียบเรือใหม่ ร่วมกับ MOL ให้บริการภายใต้ชื่อ ‘Bangkok Barge Terminal’ หรือ BBT
4. ปี 2559 เปิดให้บริการขนส่งตู้สินค้าทางน้ำโดยใช้เรือขนส่งสินค้าชายฝั่ง ด้วยบริการของ Bangkok Barge Service
5. ปี 2560 – สร้าง Depot แห่งใหม่ลานเก็บตู้คอนเทนเนอร์คลังสินค้าปลอดภาษี
6. ปี 2563 เรามีเป้าหมายว่า ภายในปี 2563 เราจะเป็นผู้ให้บริการโซลูชันโลจิสติกส์แบบครบวงจร มีบริการที่ครบครันยิ่งขึ้น โดยครอบคลุมถึง ท่าเรือ ท่าเทียบเรือคลังสินค้า ศูนย์กระจายสินค้า บริการขนส่ง บริการตัวแทนผู้รับจัดการสินค้า และบริการอื่น

วิสัยทัศน์ของเรา

การเป็นผู้ให้บริการโซลูชันโลจิสติกส์แบบครบวงจร ด้วยนวัตกรรมที่ทันสมัย

ค่านิยมหลัก

- จิตบริการ
- ความโปร่งใส
- ความซื่อสัตย์
- นวัตกรรม

การพัฒนาอย่างยั่งยืน

สหไทย เทอร์มินอล เชื่อมั่นว่าคุณภาพการให้บริการ การดูแลลูกค้า และเทคโนโลยีที่ทันสมัย เป็นปัจจัยหลักสามประการที่ช่วยผลักดันความก้าวหน้าในการปฏิบัติการของเรา โครงการบริหารจัดการสิ่งแวดล้อมที่มีคุณภาพและได้รับการรับรองตามมาตรฐาน ISO 9001 และ ISO 14001 ของเรา มีส่วนเสริมสร้างความร่วมมือและการสื่อสารภายในองค์กรให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น ช่วยยกระดับความสามารถในการตัดสินใจ ช่วยเพิ่มประสิทธิภาพการปฏิบัติการ และช่วยวิเคราะห์และบริหารความเสี่ยง ทั้งนี้ เรายังได้รับใบรับรอง ISO ซึ่งแสดงถึงกระบวนการทำงานที่มีประสิทธิภาพและเป็นระบบ ซึ่งช่วยรักษามาตรฐานการปฏิบัติการของเราให้ตรงตามความต้องการของลูกค้า ตรงตามหลักเกณฑ์ที่กำหนด และมีความถูกต้องอยู่เสมอ

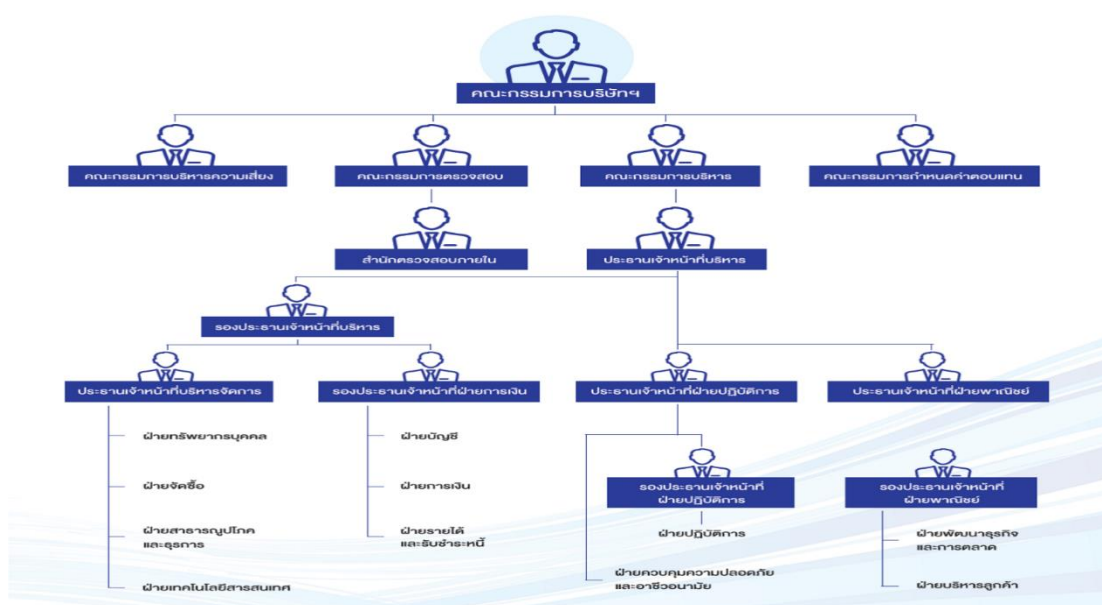


ภาพที่ 2.1 ISO 14001 กับ ISO 9001



ภาพที่ 2.2 ป้ายหน้าบริษัท สหไทย เทอร์มินอล

ผังองค์กรและแผนที่ของบริษัท สหไทย เทอร์มินอล



ภาพที่ 2.3 ผังองค์กร



ภาพที่ 2.4 แผนที่

บทบาทของเราในอุตสาหกรรมโลจิสติกส์

สหไทย เทอร์มินอล มีเครื่องมือและอุปกรณ์ที่ทันสมัย ครบครัน พร้อมให้บริการจัดการสินค้าของคุณอย่างครบวงจร ไม่ว่าจะเป็นสินค้าทั่วไปหรือสินค้าบรรจุในตู้คอนเทนเนอร์ นอกจากนี้ สหไทย เทอร์มินอล ยังมีที่ตั้งทางยุทธศาสตร์ที่เหมาะสม สามารถเชื่อมต่อที่หมายการขนส่งของคุณได้อย่างครอบคลุม อีกทั้ง เรายังมีบริการขนส่งสินค้าด้วยเรือบارج ทั้งขนส่งไปและกลับจากท่าเรือแหลมฉบัง ซึ่งเป็นอีกหนึ่งทางเลือกที่ช่วยลดความเสี่ยงการจราจรที่ติดขัดในกรุงเทพฯ รวมทั้งช่วยประหยัดเวลาและค่าใช้จ่ายในการขนส่งอีกด้วย

เครื่องมือและสิ่งอำนวยความสะดวกครบครัน

สหไทย เทอร์มินอล มีโซลูชันครบวงจร พร้อมอำนวยความสะดวกและให้บริการมีอุปกรณ์จัดการสินค้าที่ทันสมัยและคลังสินค้าพร้อมให้บริการ ซึ่งไม่เพียงช่วยเพิ่มประสิทธิภาพในการทำงาน และช่วยลดค่าใช้จ่ายในการขนส่งอีกด้วย แต่ยังเป็นโซลูชันที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมมากขึ้นอีกด้วย พร้อมให้คำปรึกษาและร่วมแนะนำโซลูชันที่ตรงกับความต้องการมากที่สุด

บทที่ 3

แนวคิดและทฤษฎีที่เกี่ยวข้อง

คณะผู้รับผิดชอบได้ทำการศึกษาค้นคว้าข้อมูลในการศึกษาเรื่องกระบวนการส่งออกสินค้าทางเรือด้วยตู้คอนเทนเนอร์ระหว่างประเทศของ บริษัท สหไทยเทอร์มินอลจำกัด (มหาชน) ซึ่งมีแนวคิดและทฤษฎีที่เกี่ยวข้องดังนี้

1. แนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับการค้าระหว่างประเทศ
2. ทฤษฎีเกี่ยวกับการส่งออก (ความหมาย , ความสำคัญ , ประเภทของการส่งออก , ประโยชน์ของการส่งออก)
3. ทฤษฎีเกี่ยวกับเงื่อนไขทางการค้า
4. ทฤษฎีเกี่ยวกับการประกันภัย
5. การขนส่งทางเรือด้วยตู้คอนเทนเนอร์
6. คำนิยามศัพท์

1. แนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับการค้าระหว่างประเทศ

เหตุผลจากการเกิดขึ้นของการค้าระหว่างประเทศ ไม่ได้แตกต่างจากเหตุผลของการค้าระหว่างบุคคล กล่าวคือ การค้าระหว่างบุคคลเกิดขึ้นจากการแบ่งงานกันทำ โดยยึดความชำนาญที่แตกต่างกัน จะนำไปสู่มาตรฐานการครองชีพที่ดีขึ้น ในทำนองเดียวกันการค้าระหว่างประเทศก็เกิดขึ้นจากเหตุผลอย่างเดียวกัน กล่าวคือการค้าระหว่างประเทศเกิดขึ้นเนื่องจากประเทศต่าง ๆ ผลิตสินค้าได้ด้วยต้นทุนที่แตกต่างกัน เพราะแต่ละประเทศต่างก็มีทรัพยากร และความชำนาญในการผลิตไม่เหมือนกัน ประเทศที่มีทรัพยากรมากก็มักจะได้เปรียบในการผลิตสินค้า ซึ่งต้องใช้ทรัพยากรนั้น ๆ อย่างไอก็ตามความมากน้อยของทรัพยากรการผลิตที่อยู่ก็มีใช้สิ่งที่กำหนดต้นทุน และความได้เปรียบในการผลิตเสมอไป ประสิทธิภาพของปัจจัยการผลิตก็เป็นสิ่งที่สำคัญด้วยเช่นกัน

โดยทั่วไปการค้าระหว่างประเทศจะอยู่ในลักษณะที่ว่าแต่ละประเทศจะผลิตสินค้าที่ตนเองมีความถนัดซึ่งเป็นสินค้าส่งออก ขณะเดียวกันก็จะสั่งซื้อของสินค้าที่ตนเองผลิตไม่ได้ หรือผลิตได้แต่ต้นทุนสูงกว่า เมื่อเป็นเช่นนี้จึงเปรียบเสมือนการแบ่งงานกันทำระหว่างประเทศนั่นเอง

ทำให้การใช้ทรัพยากรเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพและประหยัด การค้าระหว่างประเทศจึงเป็นปัจจัยที่สำคัญทำให้ประเทศต่าง ๆ ได้รับประโยชน์ร่วมกัน ทำให้ประชาชนต่าง ๆ ทั่วโลกมีมาตรฐานการครองชีพโดยเฉลี่ยสูงขึ้น

1. ทฤษฎีการค้าระหว่างประเทศ

ทฤษฎีการค้าระหว่างประเทศมุ่งอธิบายว่าเหตุใดจึงมีการแลกเปลี่ยนซื้อขายสินค้าระหว่างประเทศต่าง ๆ และเมื่อมีการซื้อขายกันแล้ว ราคาและปริมาณสินค้าที่ซื้อขายกันจะสูงต่ำและมากน้อยประการใด ซึ่งสามารถแบ่งออกได้ดังนี้

1. ลัทธิพาณิชย์นิยม

ลัทธิพาณิชย์นิยม (Mercantilism) ได้รับความนิยมตั้งแต่ศตวรรษที่ 16 ถึงกลางศตวรรษที่ 18 จากประเทศต่าง ๆ เช่น อังกฤษ สเปน ฝรั่งเศส และเนเธอร์แลนด์ เชื่อว่าวิธีเดียวที่ชาติจะมีความร่ำรวยและมีอำนาจยิ่งใหญ่ คือ การส่งออกมากกว่าการนำเข้า ซึ่งจะทำให้มีโลหะมีค่าได้แก่ ทองคำ เข้ามา ยิ่งประเทศใดมีทองคำมากขึ้นเท่าไร ก็จะร่ำรวยและมีอำนาจมากขึ้นเท่านั้น ดังนั้น นักพาณิชย์นิยมจึงสนับสนุนให้รัฐเร่งการส่งออกและควบคุมการนำเข้า อย่างไรก็ตาม เนื่องจากปริมาณทองคำที่มีอยู่ค่อนข้างจำกัด ดังนั้นเมื่อประเทศหนึ่งได้ประโยชน์ก็ย่อมหมายความว่าอีกประเทศหนึ่งเสียประโยชน์นั้นไป

2. ทฤษฎีการค้าได้เปรียบโดยสมบูรณ์

ทฤษฎีการค้าได้เปรียบโดยสมบูรณ์ (Absolute Advantage) เป็นทฤษฎีการค้าระหว่างประเทศยุคแรกๆ โดย Adam Smith ได้เขียนไว้ในหนังสือชื่อดัง The Wealth of Nations (1776) เป็นการสนับสนุนการค้าเสรีว่าเป็นนโยบายที่ดีเยี่ยมสำหรับทุกประเทศในโลก เมื่อการค้าเป็นไปอย่างเสรี แต่ละประเทศก็จะทำการผลิตด้วยความรู้ความชำนาญเป็นพิเศษเฉพาะสินค้าที่ประเทศมีความได้เปรียบโดยสมบูรณ์ (ถ้าประเทศนั้นสามารถผลิตสินค้าชนิดหนึ่งได้มากกว่าอีกประเทศหนึ่งด้วยปัจจัยการผลิตจำนวนที่เท่ากัน) และนำเข้าสินค้าที่มีความเสียเปรียบโดยสมบูรณ์ ดังนั้น การค้าระหว่างประเทศจึงเกิดขึ้นจากการที่ต่างฝ่ายได้เปรียบโดยเด็ดขาดจากการผลิตสินค้าคนละชนิดแล้วมาแลกเปลี่ยนกัน ตัวอย่างเช่น ประเทศไทยกับประเทศสหรัฐอเมริกา สมมติว่าในการผลิตสินค้าทั้ง 2 ประเทศ ต่างก็ผลิตสินค้า 2 อย่างเหมือนกัน คือ ข้าวและคอมพิวเตอร์ และสมมติว่าในการผลิตสินค้าทั้ง 2 ชนิดนี้ ได้ใช้แรงงานเป็นปัจจัยการผลิตเพียงอย่างเดียว ดังนั้นมูลค่าของสินค้าทั้ง 2 ชนิดนี้ จึงคิดจากจำนวนแรงงานที่ใช้ไปในการผลิต

สินค้า	ผลผลิตของแรงงาน 1 วัน	
	ไทย	สหรัฐอเมริกา
ข้าว (เกวียน)	15	2
คอมพิวเตอร์ (เครื่อง)	5	20

ตารางที่ 1.1 แสดงมูลค่าของสินค้าทั้ง 2 ชนิด ซึ่งคิดจากจำนวนแรงงานที่ใช้ในการผลิต

ตารางที่ 1.1 แสดงให้เห็นว่าประเทศไทยมีความได้เปรียบโดยสมบูรณ์เหนือกว่าประเทศสหรัฐอเมริกาในการผลิตข้าว ในขณะที่ประเทศสหรัฐอเมริกามีความได้เปรียบโดยสมบูรณ์กว่าไทยในการผลิตคอมพิวเตอร์ ถ้าไทยมุ่งผลิตข้าวเป็นพิเศษ และสหรัฐฯ มุ่งผลิตคอมพิวเตอร์เป็นพิเศษ ผลผลิตรวมของข้าวและคอมพิวเตอร์ในแต่ละประเทศจะเพิ่มขึ้น และทั้งไทยและสหรัฐฯ ต่างก็ได้รับส่วนแบ่งจากปริมาณผลผลิตที่มากขึ้นจากการค้าขายระหว่างกัน

3. ทฤษฎีความได้เปรียบโดยเปรียบเทียบ

David Ricardo กล่าวว่าประเทศที่ไม่มีความได้เปรียบโดยสมบูรณ์ในการผลิตสินค้าทุกอย่างกับประเทศอื่น ยังคงสามารถทำการค้าที่ก่อให้เกิดประโยชน์แก่ทุกฝ่ายได้ ประเทศที่ด้อยประสิทธิภาพการผลิตและส่งออกเฉพาะสินค้าที่ประเทศตนมีความเสียเปรียบโดยสมบูรณ์น้อยกว่า ถือได้ว่าสินค้านี้เป็นสินค้าที่ประเทศผลิตด้วยความได้เปรียบโดยเปรียบเทียบ ทฤษฎีความได้เปรียบโดยเปรียบเทียบนี้เป็นที่รู้จักแพร่หลาย และใช้อธิบายสาเหตุของธุรกิจการค้าระหว่างประเทศจนทุกวันนี้

สินค้า	ผลผลิตของแรงงาน 1 วัน	
	ไทย	สหรัฐอเมริกา
ข้าว (เกวียน)	15	40
คอมพิวเตอร์ (เครื่อง)	5	20

ตารางที่ 1.2 แสดงมูลค่าของสินค้าทั้ง 2 ชนิด ซึ่งคิดจากจำนวนแรงงานที่ใช้ในการผลิต

จากตารางที่ 1.2 จะเห็นได้ว่าประเทศไทยมีความเสียเปรียบโดยสมบูรณ์เมื่อเทียบกับประเทศสหรัฐฯ ในการผลิตข้าวและคอมพิวเตอร์ แต่การผลิตข้าวเสียเปรียบน้อยกว่า ด้วยเหตุนี้ไทยจึงมีความได้เปรียบโดยเปรียบเทียบในการผลิตข้าวและเสียเปรียบโดยเปรียบเทียบในการผลิตคอมพิวเตอร์ ซึ่งตรงกันข้ามกับสหรัฐฯ ที่มีความได้เปรียบโดยสมบูรณ์ในการผลิตสินค้าทั้งสองชนิด แต่ความได้เปรียบในการผลิตคอมพิวเตอร์ (20 ต่อ 5) มากกว่าในการผลิตข้าว (40 ต่อ 15) ดังนั้น สหรัฐฯ จึงมีความได้เปรียบโดยเปรียบเทียบในการผลิตคอมพิวเตอร์ การค้าเพื่อประโยชน์ร่วมกันทั้งสองฝ่ายจึงควรอยู่ในลักษณะที่ไทยขายข้าวให้แก่สหรัฐฯ และซื้อคอมพิวเตอร์จากสหรัฐฯ นั่นเอง

4. ทฤษฎีต้นทุนค่าเสียโอกาส

ทฤษฎีต้นทุนค่าเสียโอกาส กล่าวว่าต้นทุนของสินค้าหนึ่งเท่ากับจำนวนของสินค้าชนิดที่สองที่ต้องเสียสละไปเพื่อให้ได้รับปัจจัยการผลิตหรือทรัพยากรที่เพียงพอที่จะผลิตสินค้าชนิดแรกเพิ่มขึ้นอีกหนึ่งหน่วย ทั้งนี้แรงงานไม่ใช่ปัจจัยการผลิตเพียงอย่างเดียวที่นำมาใช้ในการผลิต ดังนั้น ต้นทุนของสินค้าจึงเกิดขึ้นจากจำนวนปัจจัยการผลิตทั้งหมดที่ใช้ในการผลิตสินค้านั้น ประเทศที่มีต้นทุนค่าเสียโอกาสสำหรับสินค้าหนึ่งต่ำกว่าถือว่ามีความได้เปรียบโดยเปรียบเทียบในสินค้านั้น และความเสียเปรียบโดยเปรียบเทียบในสินค้าอื่น

จากตัวอย่าง 1.2 ข้างต้นถ้าจะผลิตข้าวเพิ่มขึ้นอีกหนึ่งเกวียน ไทยต้องเสียสละคอมพิวเตอร์ 1/3 เครื่อง (เพื่อที่จะปล่อยทรัพยากรให้เพียงพอที่จะผลิตข้าวเพิ่มขึ้นอีกหนึ่งเกวียน) ต้นทุนค่าเสียโอกาสของข้าวในไทยคือ คอมพิวเตอร์ 1/3 เครื่อง ถ้าในขณะเดียวกันสหรัฐฯ ถ้าปราศจากการค้า ต้องเสียสละคอมพิวเตอร์ ? เครื่องเพื่อผลิตข้าวเพิ่มอีก 1 เกวียน ต้นทุนค่าเสียโอกาสของข้าวคือ คอมพิวเตอร์ ? เครื่องในสหรัฐฯ และเพราะต้นทุนค่าเสียโอกาสของข้าวในไทยต่ำกว่าในสหรัฐฯ ไทยจึงมีความได้เปรียบโดยเปรียบเทียบเหนือกว่าสหรัฐฯ ในการผลิตข้าว และสหรัฐฯ มีความได้เปรียบโดยเปรียบเทียบในคอมพิวเตอร์

ต้นทุนค่าเสียโอกาสสามารถอธิบายได้โดยเส้นความเป็นไปได้ในการผลิต (Transformation Curve) ที่แสดงส่วนผสมต่าง ๆ ของทางเลือกอื่นทั้งหมด สำหรับสินค้าสองชนิดที่ประเทศหนึ่งสามารถผลิตโดยใช้ปัจจัยการผลิตที่มีเดิมที่ ด้วยเทคโนโลยีที่ดีที่สุดที่มีอยู่ ดังนั้นความชันของเส้นความเป็นไปได้ในการผลิต จึงหมายถึงอัตราเปลี่ยนแปลงของการแปรรูป (Marginal Rate of Transformation) ถ้าประเทศนั้นเผชิญกับต้นทุนคงที่ เส้นความเป็นไปได้ในการผลิตก็จะเป็นเส้นตรงที่มีความชันเท่ากับต้นทุนค่าเสียโอกาสคงที่ และต่อราคาสินค้าเปรียบเทียบในประเทศนั้น

5. ทฤษฎี Heckscher-Ohlin

ทฤษฎี Heckscher-Ohlin (H-O) เน้นในเรื่องความแตกต่างกันของปัจจัยการผลิตเริ่มต้น (Factor Endowments) ที่แต่ละประเทศมีอยู่ และราคาปัจจัยการผลิต (Factor Prices) ระหว่างประเทศ ซึ่งถือเป็นตัวแปรที่สำคัญที่สุดของการค้า (โดยมีสมมติฐานว่าเทคโนโลยีและรสนิยมเหมือนกัน) ตามทฤษฎีนี้ แต่ละประเทศจะส่งออกสินค้าเน้นไปที่ปัจจัยการผลิตที่มีมากโดยเปรียบเทียบซึ่งทำให้ปัจจัยการผลิตนั้นมีราคาถูก และนำเข้าสินค้าเน้นไปที่ปัจจัยการผลิตที่หายากโดยเปรียบเทียบซึ่งปัจจัยการผลิตดังกล่าวจะมีราคาแพง

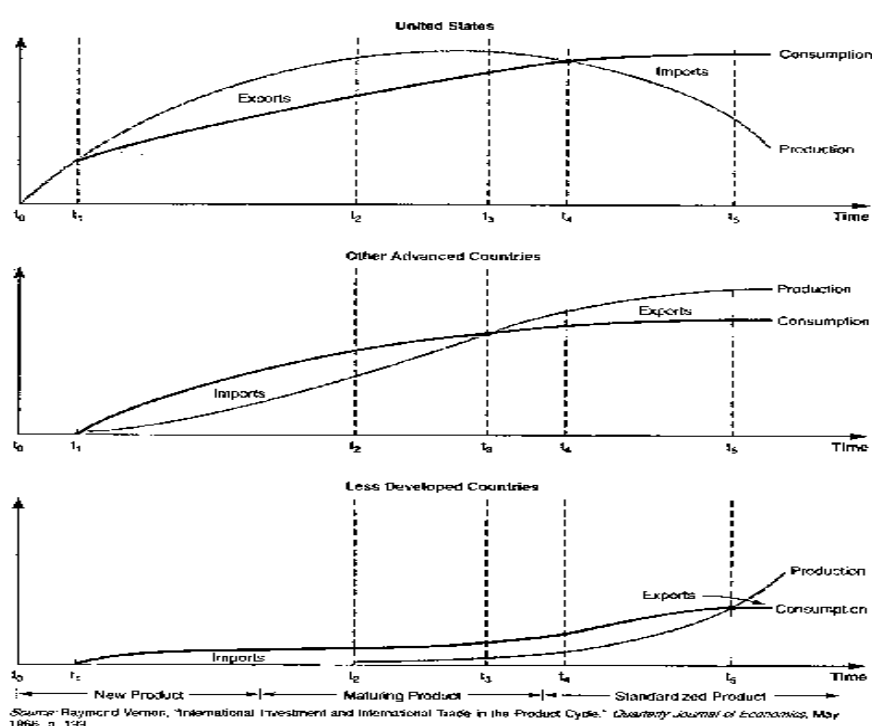
6. ทฤษฎี Leontief Paradox

ทฤษฎี Leontief Paradox เป็นการทดสอบเชิงประจักษ์ของทฤษฎี H-O ทำโดย Leontief ในปี ค.ศ. 1951 โดยใช้ข้อมูลของสหรัฐอเมริกา ปี ค.ศ. 1947 จึงได้พบว่าสหรัฐมีการทดแทนการนำเข้าประมาณร้อยละ 30 เป็นสินค้าที่ใช้ปัจจัยทุนเข้มข้นมากกว่าการที่สหรัฐส่งออก แม้ว่าสหรัฐ จะเป็นประเทศที่มีปัจจัยทุนมากที่สุดก็ตาม ผลนี้จึงตรงกันข้ามกับทฤษฎี H-O

7. ทฤษฎีวัฏจักรสินค้า

ทฤษฎีวัฏจักรสินค้า (Product Life Cycle) เป็นทฤษฎีที่ไม่ได้นำปัจจัยการผลิตมาประกอบการพิจารณาทฤษฎีนี้มีข้อสมมติฐาน 3 ข้อ คือ ประการแรก ความต้องการสินค้าภายในประเทศที่นำเข้ามีมากพอที่จะกระตุ้นให้เกิดการผลิตได้ ประการที่สอง ในการผลิตสินค้าใหม่มีการถ่ายทอดเทคโนโลยีในราคาต่ำพอที่จะทำให้ประเทศผู้ซื้อผลิตสินค้าแข่งขันในตลาดได้ ประการสุดท้าย การผลิตมีการประหยัดต่อขนาดโดยไม่ต้องพิจารณาว่าจะใช้แรงงานไร้ฝีมือหรือแรงงานมีฝีมือเพียงใด

FIGURE 2.1
Trade Patterns and
Product Cycle Theory



อาร์ เอ เวอร์นอน (R.A. Vernon) ได้ศึกษาถึงทิศทางการค้าของโลกหลังสงครามโลกครั้งที่ 2 พบว่า ประเทศที่ใช้เทคโนโลยีใหม่ในการผลิตสินค้าหรือค้นพบสินค้าใหม่จะเป็นผู้ผลิตเพื่อสนองความต้องการภายในประเทศ และยังเป็นผู้ส่งออกส่วนที่เหลือเพื่อให้การผลิตเกิดการประหยัดต่อขนาด และเมื่อการผลิตผ่านเข้าสู่จุดอิ่มตัว เทคโนโลยีการผลิตและการจัดการในการผลิตสินค้าดังกล่าวก็จะถูกถ่ายทอดไปสู่ประเทศที่เคยทำการนำเข้า ประเทศที่เคยนำเข้าก็จะเริ่มมีการผลิตเป็นลักษณะของการผลิตเพื่อทดแทนการนำเข้า จนถึงจุดหนึ่งที่มีการผลิตจากประเทศที่เคยนำเข้าเกิดการเรียนรู้และมีประสบการณ์ในการผลิตมากขึ้น ก็จะทำการส่งออกสินค้าดังกล่าว และเปลี่ยนนโยบายจากการผลิตเพื่อทดแทนการนำเข้ามาเป็นการส่งเสริมการผลิตเพื่อส่งออก ดังนั้นประเทศที่เคยส่งออกเดิมอาจจะกลับมาเป็นประเทศผู้นำเข้าสินค้าดังกล่าวแทน เพราะสูญเสียความได้เปรียบโดยเปรียบเทียบไป

มาตรการการค้า: พิกัดอัตราภาษีศุลกากรและนโยบายอื่น ๆ

มาตรการควบคุมกระแสการค้าและการค้าระหว่างประเทศ

ถึงแม้ว่าเราจะยอมรับกันโดยทั่วไปว่าการค้าระหว่างประเทศเป็นสิ่งที่ดี แต่จะพบว่าประเทศหนึ่งๆ สามารถพยายามเพิ่มสวัสดิการของประเทศบนความสูญเสียของประเทศอื่น โดยการจำกัดการค้า มาตรการการค้าสามารถจำแนกออกเป็นพิกัดอัตราภาษีศุลกากรและที่ไม่ใช่พิกัดอัตราภาษีศุลกากร พิกัดอัตราภาษีศุลกากรนำเข้าเก็บตามมูลค่า เป็นวิธีที่ได้รับความนิยมมากที่สุด ซึ่งเป็นวิธีที่แสดงในรูปร้อยละของมูลค่าสินค้านำเข้า มักใช้เป็นวิธีทางหนึ่งในการจำกัดปริมาณสินค้านำเข้า โควตาการนำเข้า เป็นมาตรการทางตรงที่จำกัดปริมาณการนำเข้าของสินค้าชนิดหนึ่ง และมีผลหลายอย่างเช่นเดียวกับพิกัดอัตราภาษีศุลกากร อย่างไรก็ตาม พิกัดอัตราภาษีศุลกากรโดยทั่วไปลดลงตั้งแต่หลังสงครามโลกครั้งที่ 2 โดยเฉพาะอย่างยิ่งสำหรับสินค้าอุตสาหกรรม กระนั้น จำนวนและความสำคัญของมาตรการที่ไม่ใช่พิกัดอัตราภาษีศุลกากรซึ่งเป็นการคุ้มครองการค้าแนวใหม่ในรูปของการจำกัดการส่งออกโดยสมัครใจ ข้อบังคับทางเทคนิคการบริหาร และข้อบังคับอื่น ๆ เพิ่มขึ้นเป็นอันมาก นับตั้งแต่กลางทศวรรษที่ 1970 เป็นต้นมา การค้าทางสินค้าเกษตรกรรมก็ถูกใช้ มาตรการทางการค้าในเชิงปริมาณโดยตรงหลายประการรวมทั้งอุปสรรคการค้าที่ไม่ใช่พิกัดอัตราภาษีศุลกากรอื่น ๆ อีก

การคุ้มครองการค้าถูกนำมาใช้โดยอ้างเหตุผลเพื่อ

1. ปกป้องแรงงานภายในประเทศจากแรงงานราคาถูกจากต่างประเทศ

2. ทำราคาสินค้านำเข้าให้เท่ากับราคาสินค้าของการผลิตภายในประเทศ เพื่อให้ผู้ผลิตภายในประเทศสามารถแข่งขันกับคู่แข่งจากต่างประเทศ

3. ลดการว่างงานภายในประเทศ (โดยการผลิตภายในประเทศ สำหรับสินค้าที่เคยนำเข้า)

4. แก้ปัญหาการขาดดุลการชำระเงินภายในประเทศ (ขจัดส่วนเกินของรายจ่ายในต่างประเทศที่เกิดจากรายรับจากต่างประเทศของประเทศ)

5. อัตราแลกเปลี่ยนการค้าและสวัสดิการของประเทศดีขึ้น

6. ปกป้องผู้ผลิตภายในประเทศจากการทุ่มตลาด

7. เปิดโอกาสให้อุตสาหกรรมภายในประเทศตั้งตัวและเจริญเติบโตจนกระทั่งมีประสิทธิภาพ

8. รับประโยชน์จากอำนาจผู้ผลิตน้อยรายและการประหยัดภายนอก

9. ปกป้องอุตสาหกรรมต่าง ๆ ที่สำคัญสำหรับการป้องกันประเทศ

อย่างไรก็ตามการใช้นโยบายกีดกันการค้ามิได้ให้ผลประโยชน์ตามที่กล่าวอ้างข้างต้นเสมอไปเพราะ

1. ปริมาณสินค้าเข้าของประเทศที่ใช้นโยบายกีดกันการนำเข้า (ประเทศที่ 1) ลดลง และปริมาณสินค้าออกของประเทศที่จะส่งสินค้าออก (ประเทศที่ 2) ไปขายยังตลาดประเทศดังกล่าวก็ลดลง ฉะนั้น อำนาจในการซื้อ (สินค้าออกของประเทศที่ 1) ของประเทศที่ 2 จะลดลง

2. อาจจะไม่ได้รับการกระทำตอบโต้เช่นกัน จะมีผลให้สินค้าออกของประเทศที่ 1 ลดลง

3. การกระตุ้นการจ้างงานให้เพิ่มขึ้น โดยภาษีนี้อาจเป็นผลในระยะสั้นเท่านั้น ในระยะยาวอาจไม่เปลี่ยนแปลงเลยหรืออาจลดลงก็ได้

4. ผลที่เกิดขึ้นจากภาษีไม่ใช่มีแต่ทางด้านผู้ผลิตเท่านั้น แต่มีผลต่อผู้บริโภคด้วย

การรวมกลุ่มทางเศรษฐกิจ

การรวมกลุ่มทางเศรษฐกิจ หมายถึง การสร้างเขตการค้าเสรี (Free Trade Area) สหภาพศุลกากร (Customs Union) ตลาดร่วม (Common Market) หรือสหภาพทางเศรษฐกิจ (Economic Union) ระหว่างประเทศต่าง ๆ ในเขตการค้าเสรี พิกัดอัตราภาษีศุลกากรทั้งหมดถูกขจัดในการค้าระหว่างประเทศสมาชิก แต่แต่ละประเทศยังคงรักษาอัตราภาษีศุลกากรของตนเองต่อประเทศที่ไม่ใช่สมาชิก สหภาพศุลกากร ก็เช่นเดียวกับเขตการค้าเสรี เว้นแต่ใช้อัตราภาษีศุลกากร

เดียวกันกับประเทศที่ไม่ใช่สมาชิก ตลาดร่วมกันนั้นนอกเหนือจากมีลักษณะเช่นเดียวกับสหภาพศุลกากรแล้วยังอนุญาตให้มีการเคลื่อนย้ายปัจจัยแรงงานและปัจจัยทุนโดยเสรีระหว่างประเทศสมาชิก สหภาพทางเศรษฐกิจมีพัฒนาการไกลกว่าโดยการประสานการเงิน การคลัง และนโยบายภาษีของประเทศสมาชิก

เมื่อพิจารณาผลกระทบของการรวมกลุ่มทางเศรษฐกิจในลักษณะของสหภาพศุลกากรต่อสวัสดิการของกลุ่มด้านการสร้างการค้าและการหันเหการค้า พบว่า ส่งผลต่อการสร้างการค้าเมื่อการผลิตภายในประเทศถูกแทนที่โดยการนำเข้าจากผู้ผลิตที่มีต้นทุนต่ำกว่าและมีประสิทธิภาพมากกว่าภายในกลุ่มพิกัดอัตราภาษีศุลกากร ซึ่งเป็นการเพิ่มสวัสดิการ ส่วนการหันเหการค้ามีผลเมื่อการนำเข้าจากผู้จำหน่ายที่มีต้นทุนต่ำกว่าจากภายนอกกลุ่มถูกทดแทนโดยผู้จำหน่ายที่มีต้นทุนสูงกว่าภายในกลุ่ม ซึ่งเป็นการลดสวัสดิการลง นอกจากนี้การรวมกลุ่มทางเศรษฐกิจยังส่งผลกระทบถึงการแข่งขันที่อาจสูงขึ้น การประหยัดต่อขนาด และระดับการลงทุนที่มีสูงขึ้น

นโยบายการค้าในปัจจุบันพยายามที่จะเชื่อมโยงประเทศในกลุ่มต่าง ๆ ให้มาทำการค้ากัน เพื่อวัตถุประสงค์ที่จะขยายขอบเขตและปริมาณการค้าระหว่างประเทศ จัดสรรทรัพยากรธรรมชาติของโลกให้มีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น และเพื่อให้มาตรฐานการครองชีพของโลกดีขึ้น นอกจากนี้ นโยบายการค้าในปัจจุบันยังพยายามที่จะเชื่อมโยงประเทศต่าง ๆ หรือบางประเทศให้เข้าร่วมมือกันเป็นกลุ่มเดียวกันทางเศรษฐกิจ โดยมีนโยบายในแนวทางเดียวกัน การรวมกลุ่มดังกล่าวอาจอยู่ในรูปของการรวมกลุ่มระดับภูมิภาคดังกล่าวข้างต้น เช่น กลุ่ม EU, NAFTA, AFTA หรือกลุ่มความร่วมมือในระดับโลก เช่น องค์การการค้าโลก (WTO) อันเป็นเป้าหมายของนโยบายการค้าเสรีซึ่งสนับสนุนให้มีเสรีภาพทางการค้ามากขึ้น

2. ทฤษฎีเกี่ยวกับการส่งออก (ความหมาย , ความสำคัญ , ประเภทของการส่งออก , ประโยชน์ของการส่งออก)

การค้าระหว่างประเทศมีความแตกต่างกันเพียงแต่ทฤษฎีที่จะอธิบายการค้าระหว่างประเทศ การค้าเป็นแนวคิดของการแลกเปลี่ยนสินค้าและบริการระหว่างคนสองคนหรือหน่วยงาน การค้าระหว่าง ประเทศนั้นก็แนวคิดของการแลกเปลี่ยนนี้ระหว่างบุคคลหรือหน่วยงานในสองประเทศที่แตกต่างกัน

การเพิ่มขึ้นของการค้าระหว่างประเทศเป็นสิ่งสำคัญเพื่อความต่อเนื่องของโลกาภิวัตน์ การค้า ระหว่างประเทศ โดยไม่ต้องถูกจำกัด ให้สินค้าและบริการที่ผลิตภายในเขตแดนของตัวเอง การค้าระหว่าง ประเทศเป็นในหลักการไม่แตกต่างจากการค้าภายในประเทศเป็นแรงจูงใจและพฤติกรรมของบุคคลที่ เกี่ยวข้องกับการค้าที่ไม่เปลี่ยนพื้นฐานโดยไม่คำนึงว่าการค้าข้ามพรมแดนหรือไม่ ความแตกต่างที่สำคัญคือ การค้าระหว่างประเทศโดยทั่วไปจะมีค่าใช้จ่าย

มากกว่าการค้าภายในประเทศ เหตุผลก็คือว่าชายแดนมักจะมี การเรียกเก็บค่าใช้จ่ายเพิ่มเติมเช่นภาษี ค่าใช้จ่ายเวลาเนื่องจากความล่าช้าชายแดนและค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้องกับ ความแตกต่างประเทศเช่น ภาษาระบบกฎหมายหรือวัฒนธรรม ไมเคิล อี พอร์เตอร์ (Porter, 1990) ได้อธิบาย ถึง ปัจจัยสำคัญ ที่ทำให้เกิดการค้าระหว่างประเทศมีหลายปัจจัยซึ่งขึ้นอยู่กับสภาพแวดล้อมของประเทศนั้น ได้แก่ ปัจจัยพื้นฐานของประเทศที่แตกต่างกัน ความหลากหลายและคุณภาพของสินค้า การเมืองและ รัฐบาล ประสิทธิภาพในการผลิต และความต้องการสินค้าที่แตกต่างกันในแต่ละประเทศ แต่ กระนั้นก็ตาม ความ แตกต่างระหว่างการค้าในและต่างประเทศก็คือการที่ปัจจัยการผลิตเช่นทุนและ แรงงานโดยทั่วไปจะมีมือถือ มากขึ้นภายในประเทศมากกว่าในประเทศ ดังนั้นการค้าระหว่าง ประเทศส่วนใหญ่ถูก จำกัด เพื่อการค้าใน สินค้าและบริการและมีเพียงในระดับน้อยเพื่อการค้าใน เมืองหลวงแรงงานหรือปัจจัยการผลิตอื่น ๆ การค้า สินค้าและบริการที่สามารถทำหน้าที่เป็นผู้แทน สำหรับการค้าปัจจัยการผลิต แทนการนำเข้าปัจจัยการผลิตซึ่ง เป็นประเทศที่สามารถนำเข้าสินค้าที่ ทำให้การใช้งานหนักของปัจจัยการผลิตที่และจึงรวบรวมมัน

ความหมายของการค้าระหว่างประเทศ

พระราชบัญญัติจัดตั้งศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศ พ.ศ. ๒๕๓๕ ได้ กำหนดไว้ในมาตรา ๗ (๕) โดยกล่าวถึงความหมายของการค้าระหว่างประเทศ คือการ ซื้อขาย แลกเปลี่ยน สินค้า หรือตราสารการเงินระหว่างประเทศ การให้บริการระหว่างประเทศหรือ จากต่างประเทศ การขนส่ง ระหว่างประเทศ การประกันภัยทางทะเลหรือการประกันภัยอื่นที่ เกี่ยวกับการค้าและการขนส่งระหว่าง ประเทศ และ นิติกรรมอื่น ๆ ที่เกี่ยวเนื่องกับนิติกรรมการค้า ระหว่างประเทศ การศึกษาการค้าระหว่างประเทศของประเทศต่าง ๆ มีความสำคัญต่อการเรียนรู้ และรับทราบข้อมูล การเติบโตทางเศรษฐกิจของประเทศนั้น ๆ เนื่องจาก การค้าระหว่างประเทศ หมายถึง การส่งออก การนำเข้า และการค้าขายทำธุรกิจกับต่างประเทศ ซึ่งสิ่งเหล่านี้มีความสำคัญ มากต่อเศรษฐกิจของประเทศ ซึ่งการส่งออก เป็นวิธีหนึ่ง ที่แสดงถึงการนำเข้าได้เข้าประเทศ (กรม เจริญการค้าระหว่างประเทศ, 2554) ส่วนการนำเข้าจะ เป็นวิธีที่แสดงถึงการนำเข้าวัตถุดิบที่ นำมาใช้ในการผลิตเพื่อใช้ภายในประเทศและการส่งออก หรือการนำเข้า สินค้าที่ประเทศนั้นขาด แคลนเพื่อใช้ในการอุปโภคและบริโภค สถานการณ์การนำเข้าและส่งออกของประเทศ นั้น ๆ สามารถแสดงถึงเศรษฐกิจภายในประเทศ และในสถานะการได้เปรียบหรือเสียเปรียบดุลการค้า ซึ่ง สิ่ง เหล่านี้เป็นดัชนีชี้วัดสำคัญต่อเศรษฐกิจและการเติบโตของเศรษฐกิจในประเทศนั้น ๆ แต่ใน ความเป็นจริงแล้ว การค้าขายระหว่างประเทศก่อให้เกิดประโยชน์ต่อประเทศที่กำลังพัฒนา มากมาย โดยเฉพาะถ้า ประเทศประเทศกำลังพัฒนามีการส่งออกสินค้าไปขายในต่างประเทศ มากกว่าการนำเข้าสินค้า จะส่งผลดีคือ เป็นการลดต้นทุนต่อหน่วยให้ลดลง (Economy of Scale) ทำให้เกิดผลผลิตและรายได้ที่เพิ่มขึ้น ราคาสินค้าและ บริการมีแนวโน้มถูกลง คุณภาพและมาตรฐาน

ของสินค้าและบริการสูงขึ้น เนื่องจาก มีการแข่งขันในด้านการ ผลิตมากขึ้น สิ่งเหล่านี้มีผลต่อการ พัฒนาและการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจประเทศกำลังพัฒนา การส่งออก ที่เพิ่มขึ้นจะช่วยทำให้ ประชาชนมีรายได้และการจ้างงานภายในประเทศเพิ่มขึ้น เมื่อดูรายได้ประชาชาติใน ภาพรวมของ ระบบเศรษฐกิจ จะแสดงให้เห็นถึง การเพิ่มขึ้นของรายได้ประชาชาติต่อหัวของประชาชนที่ เพิ่มขึ้น สิ่งนี้จะส่งผลต่อระบบเศรษฐกิจภายในประเทศคือ มีการเพิ่มของอุปสงค์ของสินค้าและบริการ ภายในประเทศทำให้การผลิต รายได้และการจ้างงานภายในประเทศขยายตัวเพิ่มมากขึ้น (Krugman & Obstfeld, 2003)

เนื่องจากในแต่ละประเทศทั่วโลกมีภูมิประเทศ ภูมิอากาศ สภาพแวดล้อม ทรัพยากร ที่แตกต่างกัน แรงงานคนที่ใช้ในการผลิต เทคโนโลยีการผลิต และเงินทุน ดังนั้น สินค้าและผลผลิต ที่ผลิตได้ในแต่ละ ประเทศจึงแตกต่างกัน ปัจจัยที่ส่งผลต่อการผลิตสินค้าเหล่านี้ยังส่งผลถึงปริมาณ ในการผลิตสินค้า หาก ประเทศใดมีทรัพยากรที่ใช้ในการผลิตอยู่มาก มีแรงงานที่มีความสามารถในการ ผลิต มีเทคโนโลยีที่ทันสมัย ในการผลิต มีแหล่งเงินทุนที่สามารถสนับสนุนการผลิตได้มาก จะ ได้เปรียบในเรื่องความชำนาญในการผลิต ซึ่งจะส่งผลต่อความสามารถในการผลิตสินค้าที่มี คุณภาพ ด้วยปริมาณที่มากและมีต้นทุนต่อหน่วยที่ถูก กว่า แต่ในทางกลับ ประเทศใดที่มีทรัพยากร ที่ใช้ในการผลิตที่น้อย ต้องมีการนำเข้าวัตถุดิบทำให้ความสามารถในการผลิตได้น้อย และมีต้นทุน ต่อหน่วยที่มากกว่า หรือในบางประเทศไม่สามารถผลิตสินค้า ที่จำเป็นต้องใช้ในการอุปโภคบริโภค บางอย่างได้เนื่องจากขาดแคลนปัจจัยด้านการผลิต ปัญหาดังกล่าวนี้อาจ เป็นที่มาของการค้าขายและ เปลี่ยนสินค้านำเข้าระหว่างประเทศ โดยในอดีต ประเทศใดที่มีความสามารถและความ ชำนาญในการ ผลิตสินค้าใด ๆ ภายในประเทศก็จะมุ่งผลิตสินค้านั้นให้ได้มาก ๆ และเมื่อเหลือใช้จากใน ประเทศก็จะนำสินค้านั้น ๆ มาแลกเปลี่ยนสินค้าที่ประเทศตนขาดแคลนกับประเทศต่าง ๆ หรือนำมาซื้อขายกัน ซึ่งแนวคิดนี้มาจากนักปราชญ์ชาวสก็อตที่ชื่อ อัดัม สมิท Smith (1980), Krugman & Obstfeld (2003) โดย อธิบายปัจจัยสำคัญที่ทำให้เกิดการค้านระหว่างประเทศดังนี้

1. ปัจจัยพื้นฐานของประเทศที่แตกต่างกัน เช่น ที่ดิน แรงงาน และเงินทุน ยกตัวอย่างประเทศ ซาอุดีอาระเบียซึ่งมีน้ำมันอยู่เป็นจำนวนมาก แต่ประเทศนี้ขาดแคลนไม้แปรรูป จึงต้องมีการสั่งซื้อไม้แปรรูป มาจากประเทศอื่นซึ่งก็ทำให้เกิดการค้านระหว่างประเทศขึ้น

2. ความหลากหลายและคุณภาพของสินค้า ยกตัวอย่างเช่น ประเทศญี่ปุ่น ซึ่งเป็น ประเทศที่มี เทคโนโลยีการผลิตที่ทันสมัยในการผลิต โทรทัศน์ หรือ กล้องถ่ายรูป แต่ประเทศญี่ปุ่น เป็นประเทศเล็ก ไม่มี แหล่งวัตถุดิบเพียงพอต่อการผลิตสินค้า จึงต้องนำเข้าวัตถุดิบเพื่อมาใช้ในการ ผลิตจากต่างประเทศ ซึ่งส่วน ใหญ่จะนำเข้าวัตถุดิบจากประเทศอินโดนีเซีย

3. การเมืองและรัฐบาล นโยบายของรัฐบาลมีส่วนสำคัญเป็นอย่างมากที่ช่วย ส่งเสริมการค้าระหว่าง ประเทศ เช่น นโยบายการลงทุนในการผลิตสินค้าหรือบริการ ถ้า รัฐบาลให้

การสนับสนุนก็จะทำให้สามารถ สร้างศักยภาพในการผลิตสินค้าและบริการ จะทำให้เกิดความสามารถในการแข่งขันทางธุรกิจและยัง สามารถช่วยในการขยายตลาดสินค้าไปสู่ประเทศต่าง ๆ ได้มากยิ่งขึ้น นอกจากนี้ยังขึ้นอยู่กับนโยบายอื่น ๆ ที่เอื้อประโยชน์ต่อการลงทุนระหว่างประเทศอีกด้วย ก็จะให้มีการค้าขายกับต่างประเทศมากขึ้น

4. ทฤษฎีการได้เปรียบโดยสมบูรณ์ของ อัดัม สมิทท์ ซึ่งเกิดขึ้นในภาวะที่ประเทศนั้น ๆ สามารถ ผลิตสินค้าและบริการได้มากกว่า 1 ชนิด โดยใช้ทรัพยากรที่เท่ากันในการผลิต ซึ่งเป็นความได้เปรียบของ ประเทศนั้น ๆ

5. ประสิทธิภาพในการผลิต การใช้ทรัพยากรและแรงงานให้น้อยที่สุด เพื่อใช้ในการดำเนินการ ผลิตสินค้าและบริการ เพื่อมุ่งหวังถึงความสำเร็จและผลกำไรที่จะได้รับให้ได้มากที่สุด

6. ความต้องการสินค้าที่แตกต่างกันในแต่ละประเทศ

ความสำคัญของการค้าระหว่างประเทศที่มีต่อประเทศต่าง ๆ ในโลกสามารถอธิบายได้ดังนี้

1. ทำให้ลดต้นทุนการผลิตสินค้าและบริการ
 2. ทำให้มีความมั่งคั่งร่ำรวยเพิ่มขึ้นจากการขายสินค้าให้กับประเทศต่าง ๆ
 3. ทำให้มีสินค้าและบริการที่หลากหลาย จากการนำเข้าสินค้าจากต่างประเทศ
 4. ทำให้มีการเพิ่มประสิทธิภาพการผลิตสินค้าและบริการ และพัฒนาเทคโนโลยีการผลิตเพื่อ แข่งขันกับประเทศคู่แข่ง
 5. ทำให้ประเทศเป็นที่รู้จักในประเทศทั่วโลก
 6. ทำให้มีความร่วมมือกันระหว่างประเทศในเรื่องการค้า เช่น การลดภาษีนำเข้า
- ทฤษฎีการค้าระหว่างประเทศมีหลายยุคหลายสมัย ซึ่งในสมัยเริ่มแรกเรียกว่า สมัยคลาสสิก ในสมัยที่สอง ต่อมาเรียกว่า สมัยนีโอคลาสสิก และในสมัยที่สามถัดมาเรียกว่า ทฤษฎีการค้าระหว่างประเทศสมัยใหม่

ทฤษฎีการค้าระหว่างประเทศสมัยคลาสสิก (Classic Theory)

ทฤษฎีสมัยคลาสสิกเริ่มต้นเกิดขึ้นราวปลายศตวรรษที่ 18 จุดเริ่มต้นของทฤษฎีนี้คือ แนวคิดที่จะศึกษาสาเหตุที่มีการค้าขายระหว่างประเทศและการแลกเปลี่ยนสินค้าระหว่างประเทศ ซึ่งจะมุ่งเน้นศึกษา ในเรื่องผู้ที่ได้รับผลประโยชน์จากการค้าขายหรือการแลกเปลี่ยนสินค้าระหว่างประเทศ ในยุคสมัย คลาสสิกนี้ ซึ่งการค้าขายและการแลกเปลี่ยนสินค้าระหว่าง

ประเทศของกลุ่มคลาสสิกนี้ใช้หลักการของ ทฤษฎีมูลค่าแรงงาน (Labor Theory Value) เนื่องจากจะเน้นเรื่องการผลิตสินค้า โดยมีปัจจัยหลักสำคัญคือ เรื่องแรงงาน (Labor Intensive) เนื่องจากแรงงานเป็นกำลังสำคัญในการผลิตสินค้าในสมัยอดีต โดยทฤษฎีนี้ได้กล่าวว่า การค้าขายหรือการแลกเปลี่ยนสินค้านั้นระหว่างประเทศขึ้นอยู่กับแรงงานที่ใช้ในการผลิตสินค้า ถ้า ใช้แรงงานในการผลิตสินค้าชนิดหนึ่งมาก สินค้าชนิดนี้จะมีมูลค่าการค้าขายหรือแลกเปลี่ยนมาก

มีนักเศรษฐศาสตร์หลายท่านที่เสนอแนวคิดและทฤษฎีที่เกี่ยวกับการค้าขายแลกเปลี่ยนระหว่าง ประเทศ ได้แก่ อัดัม สมิท เดวิด ริคาโด ดังนี้

1. ทฤษฎีการได้เปรียบโดยสมบูรณ์ (Absolute Advantage Theory) ทฤษฎีการได้เปรียบโดยสมบูรณ์ เกิดจากแนวคิดของนักเศรษฐศาสตร์ที่ชื่อ อัดัม สมิท (Adam Smith) (Smith, 1980) เป็นทฤษฎีที่มีแนวคิดในเรื่องการแบ่งหน้าที่ในการทำงานผลิตสินค้า (division of labor) ตามความถนัดของแต่ละคน ซึ่งทำให้แรงงานเกิดความชำนาญ (specialization) ในการผลิตสินค้าชนิดนั้น ๆ ซึ่งส่งผลดีต่อการค้าระหว่างประเทศ หลักการของทฤษฎีนี้คือ การเกิดประโยชน์สูงสุดจากการค้าขาย โดยต้องมีความได้เปรียบโดยสมบูรณ์ ซึ่งหมายความว่า ความได้เปรียบโดยสมบูรณ์จะเกิดขึ้นเมื่อ ประเทศ หนึ่งผลิตสินค้าชนิดเดียวกันกับประเทศอื่น แต่ใช้ทรัพยากรหรือแรงงานในการผลิตที่น้อยกว่าประเทศอื่น ก็ จะเกิดความได้เปรียบโดยสมบูรณ์ หรือ การใช้ทรัพยากรหรือแรงงานในการผลิตที่เท่ากัน แต่ผลิตสินค้าได้ มากกว่าประเทศอื่นก็ถือว่า มีความได้เปรียบโดยสมบูรณ์ ทฤษฎีนี้เชื่อว่าประเทศควรมีความเชี่ยวชาญในการ ผลิตสินค้าเหล่านั้นที่จะสามารถผลิตในราคาที่ถูกลงกว่าของประเทศอื่น ๆ สินค้าเหล่านี้ควรได้รับการ แลกเปลี่ยนกับสินค้าอื่น ๆ ที่มีการผลิตอย่างถูกจากประเทศอื่น ๆ อัดัม สมิท กล่าวว่า ความชำนาญในการ ผลิตสินค้าซึ่งจะส่งผลถึงการมีประสิทธิภาพในการผลิตสินค้าได้มากกว่า ซึ่งจะสามารถส่งสินค้าที่ผลิตได้ ไปแลกเปลี่ยนกับสินค้าที่ประเทศต้องการ

อัดัม สมิท ยกตัวอย่างเช่น ประเทศไทยกับประเทศซาอุดีอาระเบีย สมมติว่าประเทศไทยผลิตข้าว และ ประเทศซาอุดีอาระเบียผลิตน้ำมัน และสมมติว่าในการผลิตสินค้าทั้ง 2 ชนิดนี้ ได้ใช้แรงงานเป็นปัจจัย การผลิตเพียงอย่างเดียว ดังนั้นมูลค่าของสินค้าทั้ง 2 ชนิดนี้ จึงคิดจากจำนวนแรงงานที่ใช้ไปในการผลิต ดัง ตารางที่ 1

ตารางที่ 1 แสดงมูลค่าของสินค้าทั้ง 2 ชนิด ซึ่งคิดจากจำนวนแรงงานที่ใช้ในการผลิต

สินค้า	ผลผลิตแรงงาน 1 วัน	
	ไทย	ซาอุดีอาระเบีย
ข้าว (เกวียน)	16	2
น้ำมัน (ลิตร)	4	20

จากตารางที่ 1 แสดงให้เห็นว่าประเทศไทยมีความได้เปรียบโดยสมบูรณ์ในการผลิตข้าวมากกว่า ประเทศซาอุดีอาระเบีย ในขณะที่ประเทศซาอุดีอาระเบียมีความได้เปรียบโดยสมบูรณ์มากกว่าประเทศไทย ในการผลิตน้ำมัน เมื่อใช้หลักการความได้เปรียบโดยสมบูรณ์ของจอห์น สมิท คือ ประเทศไทยมีความชำนาญ ในการผลิตข้าว ก็ให้ประเทศไทยมุ่งผลิตข้าวเพียงอย่างเดียว ส่วนประเทศซาอุดีอาระเบียมีความชำนาญใน การผลิตน้ำมันก็ให้มุ่งผลิตน้ำมันอย่างเดียว ดังนั้น ผลผลิตรวมของการผลิตข้าวในประเทศไทยและ และ ผลผลิตรวมของการผลิตน้ำมันในประเทศซาอุดีอาระเบียจะเพิ่มขึ้น ซึ่งจะทำให้ประเทศไทยและประเทศ ซาอุดีอาระเบีย จะได้รับสินค้าที่เพิ่มขึ้นจากปริมาณผลผลิตที่เพิ่มมากขึ้นจากการค้าขายระหว่างกัน

2. ทฤษฎีการได้เปรียบโดยเปรียบเทียบ (Comparative Advantage Theory)

ทฤษฎีการได้เปรียบโดยเปรียบเทียบ โดยเดวิด ริคาร์โด (Ricardo, 1817) ได้อธิบายว่า ประเทศที่ จะมีความได้เปรียบคือประเทศที่ผลิตสามารถผลิตสินค้าโดยมีต้นทุนที่ต่ำกว่าเมื่อเปรียบเทียบกับการผลิต สินค้าชนิดอื่น ดังนั้นประเทศที่นั้น ๆ ควรมุ่งผลิตสินค้าที่มีความได้เปรียบ ในการมุ่งผลิตสินค้าลักษณะนี้จะ ทำให้ทุกประเทศได้รับผลประโยชน์จากการทำงานผลิตสินค้า (division of labor) ตามความถนัดของแต่ละ ประเทศ หรือหมายถึง ประเทศที่ผลิตสินค้าส่งออก ต้องมีทรัพยากรและแรงงานในการผลิตจำนวนโดยมี ต้นทุนการผลิตที่ต่ำ

ข้อสมมติของทฤษฎีนี้ คือ

1. ประเทศที่ทำการค้าระหว่างกันมี 2 ประเทศ และสินค้ามีแค่ 2 ชนิดเท่านั้นในโลกนี้ (ซึ่งข้อ สมมติข้อนี้มีความขัดแย้งกับความเป็นจริง เนื่องจาก ในโลกนี้มีประเทศมากกว่า 2 ประเทศและมีสินค้า มากกว่า 2 ชนิด)
2. ต้องไม่มีต้นทุนการขนส่งสินค้านี้ระหว่างประเทศ ของ 2 ประเทศ (ซึ่งข้อสมมติข้อนี้มีความ ขัดแย้งกับความเป็นจริง เนื่องจากการซื้อขายสินค้านี้ระหว่างประเทศต้องมีการขนส่งสินค้า)
3. ทรัพยากรและแรงงานที่ใช้ในการผลิตสินค้าต้องไม่สามารถเคลื่อนย้ายระหว่างประเทศได้ อย่างเสรี
4. จำนวนทรัพยากรหรือแรงงานที่ใช้ในการผลิตสินค้าต้องมีค่าคงที่เสมอ

ตารางที่ 2 แสดงมูลค่าของสินค้าทั้ง 2 ชนิด ซึ่งคิดจากจำนวนแรงงานที่ใช้ในการผลิต

สินค้า	ผลผลิตของแรงงาน 1 วัน	
	ไทย	ซาอุดีอาระเบีย
ข้าว (เกวียน)	20	16
น้ำมัน (ลิตร)	4	40

จากตารางที่ 2 แสดงให้เห็นว่าประเทศไทยมีความเสียเปรียบโดยสมบูรณ์ในการผลิตข้าวและน้ำมัน เมื่อเปรียบเทียบกับประเทศซาอุดีอาระเบีย แต่ประเทศไทยมีความเสียเปรียบในการผลิตข้าวน้อยกว่าประเทศ ซาอุดีอาระเบีย ดังนั้นประเทศไทยจึงมีความได้เปรียบโดยเปรียบเทียบในการผลิตข้าวและเสียเปรียบโดย เปรียบเทียบในการผลิตน้ำมัน ในทางกลับกันประเทศซาอุดีอาระเบีย ซึ่งมีความได้เปรียบโดยสมบูรณ์ในการ ผลิตข้าวและน้ำมัน ต่างกันที่ประเทศซาอุดีอาระเบียมีความได้เปรียบในการผลิตน้ำมัน (40 ต่อ 4) มากกว่าใน การผลิตข้าว (20 ต่อ 16) ดังนั้น ประเทศซาอุดีอาระเบีย จึงมีความได้เปรียบโดยเปรียบเทียบในการผลิตน้ำมัน ดังนั้น การค้าขายระหว่างประเทศไทยกับประเทศซาอุดีอาระเบียจะได้ประโยชน์ร่วมกันมากที่สุดเมื่อประเทศไทยขายข้าวให้แก่ประเทศซาอุดีอาระเบีย และประเทศไทยซื้อน้ำมันมาจากประเทศ ซาอุดีอาระเบีย

ทฤษฎีของเฮกเซอร์ ออแลง

ทฤษฎีของการได้เปรียบเชิงเปรียบเทียบตามที่กล่าวไว้ไม่ได้อธิบาย สถานที่ตั้งของข้อดีเหล่านี้ ในขณะที่รูปแบบของการค้า Ricardian บ่งบอกถึงความคิดที่สำคัญของการได้เปรียบเชิงเปรียบเทียบก็ไม่ได้ อธิบายทิศทางของการค้า นักเศรษฐศาสตร์จึงจำเป็นต้องเป็นรูปแบบทางเลือกของการได้เปรียบเชิง เปรียบเทียบที่จะอธิบายทิศทางของการค้า ทฤษฎีที่สำคัญที่จะอธิบายเหตุผลหรือสาเหตุของการได้เปรียบเชิง เปรียบเทียบความแตกต่างระหว่างประเทศคือทฤษฎี Heckscher- โอห์ลิน (H-O) (Salvatore, 2002)

ทฤษฎีของเฮกเซอร์ ออแลง Baldwin (1971) ได้อธิบายว่า ประเทศ 2 ประเทศจะค้าขายกันได้ เมื่อ อัตราการแลกเปลี่ยน สินค้าภายในและราคาโดยเปรียบเทียบของทั้ง 2 ประเทศแตกต่างกัน เน้นในเรื่อง ความแตกต่างกันของปัจจัยการผลิตเริ่มต้น (Factor Endowments) ที่แต่ละประเทศมีอยู่ และราคาปัจจัยการ ผลิต (Factor Prices) ระหว่างประเทศ ซึ่งถือเป็นตัวแปรที่สำคัญที่สุดของการค้า (โดยมีสมมติฐานว่า เทคโนโลยีและรสนิยมเหมือนกัน) ตาม ทฤษฎีนี้ แต่ละประเทศจะส่งออกสินค้าเน้นไปที่ปัจจัยการผลิตที่มี มากโดยเปรียบเทียบ ซึ่งทำให้ปัจจัยการผลิตนั้นมีราคาถูก และนำเข้าสินค้าเน้นไปที่ปัจจัยการผลิตที่หายาก โดยเปรียบเทียบซึ่งปัจจัยการผลิตดังกล่าวจะมีราคาแพง

ข้อสมมติของทฤษฎีการค้าเฮกเซอร์ ออแลง

1. มีประเทศคู่ค้า 2 ประเทศ มีสินค้า 2 ชนิด และใช้ปัจจัย 2 ชนิดคือ ทุน (C) และแรงงาน (L)
2. ปัจจัยการผลิตใน 2 ประเทศ มีความแตกต่างกัน และมีจำนวนจำกัดอยู่ จำนวนหนึ่ง

3. ประเทศทั้ง 2 ใช้เทคนิคการผลิตสินค้าเหมือนกันในสินค้าประเภทเดียวกัน แต่การผลิตสินค้าต่างชนิดกันจะมีเทคนิคแตกต่างกัน เช่น => ถ้าสินค้า X ผลิตด้วย C – intensive ก็จะใช้ C – intensive เหมือนกันทั้ง 2 ประเทศ => ถ้าสินค้า Y ผลิตด้วย L – intensive ก็จะใช้ L – intensive เหมือนกันทั้ง 2 ประเทศ

4. การผลิตสินค้าทั้งชนิดใน 2 ประเทศมีลักษณะของผลได้จาก การขยายขนาดการผลิตเป็นแบบ คงที่ (constant return to scale)

5. สมมติให้อุปสงค์ใน 2 ประเทศไม่มีความแตกต่างกัน และมี รสนิยมในการบริโภคสินค้าเหมือนกัน

6. เมื่อมีการค้าระหว่างประเทศ ทั้ง 2 ประเทศยังคงผลิตสินค้า 2 ชนิด คือ มีความชำนาญในการ ผลิต สินค้าไม่ สมบูรณ์ (incomplete specialization)

7. ข้อสมมติฐานอื่น ได้แก่ ปัจจัยการผลิต ถูกจ้างงานเต็มที่ ตลาดสินค้าและตลาดปัจจัยเป็นตลาด แข่งขัน สมบูรณ์ เป็นการค้าเสรี ไม่มีค่าขนส่ง ไม่มีนโยบายการกีดกันทางการค้า ปัจจัยจะไม่สามารถ โยกย้ายได้ในระหว่างประเทศ แต่โยกย้ายได้ โดยเสรีภายในประเทศ

ข้อจำกัดของ รูปแบบ Heckscher-Ohlin สมมติฐานรูปแบบโมเดลของ Heckscher-Ohlin ที่ว่าปัจจัย การผลิต (แรงงานและทุน) จะไม่สามารถเคลื่อนที่ระหว่างประเทศ ซึ่งไม่สามารถใช้ได้ในปัจจุบันนี้ เพราะการควบคุมเงินทุนได้ลดลงและการลงทุนข้ามพรมแดนได้กลายเป็นความจริง อีกทั้งการเคลื่อนไหว ของบุคคลข้ามพรมแดนในปัจจุบันมีมากมายอีกด้วย

ทฤษฎีความได้เปรียบในการแข่งขัน (The Theory of Competitive Advantage)

ทฤษฎีความได้เปรียบในการแข่งขันของ Porter (Porter, 1990) ได้ใช้แนวคิดในการวิเคราะห์ ผลกระทบควบคู่กับคู่แข่ง อย่างเช่น จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาสและอุปสรรค ซึ่งเป็นสิ่งที่มีความจำเป็น เพื่อให้มีความสามารถในการแข่งขันกับผู้อื่น โดยมีข้อสมมติว่าองค์กรธุรกิจของประเทศใดจะสามารถใช้ ทรัพยากรของประเทศให้เกิดประโยชน์และก่อให้เกิดความได้เปรียบในการแข่งขันระหว่างประเทศได้มาก ที่สุด จะต้องขึ้นอยู่กับองค์ประกอบดังนี้คือ ปัจจัยการผลิตภายในประเทศ อุปสงค์ภายในประเทศอุตสาหกรรม สนับสนุนและเกี่ยวเนื่องในประเทศ

กลยุทธ์โครงสร้างและสภาพการแข่งขันในประเทศของบริษัท รัฐบาล เหตุสุดวิสัย หรือโอกาส

1. สภาพปัจจัยการผลิต (Factor Condition)

ตามแนวคิดนี้ ปัจจัยการผลิตต่าง คือ สิ่งที่จะต้องใส่เข้าไปเพื่อแข่งกับผู้อื่นได้ ซึ่งในแต่ละ องค์กรหรือหน่วยงานไม่ได้มีปัจจัยเหมือนกัน ซึ่งปัจจัยด้านการผลิตนั้นจะมีด้วยกัน

หลายชนิด เช่น ปัจจัยด้าน แรงงานก็อาจจะมีระดับต่างกันออกไป ทรัพยากรทางธรรมชาติ (Natural Resource) ในแต่ละถิ่นฐาน การศึกษา ของแต่ละถิ่นฐานว่าถิ่นฐานมีการศึกษาหรือทักษะของ แรงงาน (Education & Skill Levels) อย่างไร และต้อง พิจารณาถึงปัจจัยต่าง ๆ ว่ามีความพร้อมและมีราคาของการผลิต โดยสามารถแบ่งกลุ่มปัจจัยต่าง ๆ ได้ดังนี้

1.1 ทรัพยากรมนุษย์ (Human Resources) ในด้านทางจำนวนแรงงานทักษะความชำนาญต่าง ๆ ของแรงงานต้นทุนในด้านค่าแรงรวมถึงต้นทุนในการจัดการ ล้วนแต่เป็นเป็น สิ่งจำเป็นสำหรับองค์กร ในการขับเคลื่อนการแข่งขันให้มีประสิทธิภาพ เพื่อความสำเร็จ

1.2 ทรัพยากรด้านความรู้ (Knowledge Resources) เป็นความรู้เฉพาะด้าน เช่น รายงานและข้อมูล พื้นฐานทางการวิจัยด้านการตลาดเทคนิควิทยาการต่าง ๆ ความรู้ด้านการตลาดเกี่ยวกับสินค้าและบริการ ความรู้ทางด้านวิทยาศาสตร์หน่วยงานทางสถิติคู่มือทางด้านธุรกิจและ วิทยาศาสตร์แหล่งความรู้ใน มหาวิทยาลัย ซึ่งสามารถจัดเป็นทรัพยากรด้านความรู้เฉพาะด้าน

1.3 ทรัพยากรทางกายภาพ (Physical Resources) เป็นทรัพยากรที่แต่ละประเทศมีแตกต่างกัน แหล่งน้ำเหมืองแร่ความอุดมสมบูรณ์คุณภาพของที่ดินป่าไม้ไฟฟ้าสภาพภูมิอากาศภูมิประเทศและที่ตั้งของ ประเทศซึ่งมีผลต่อประเทศนั้น ๆ ในการที่จะเป็นข้อได้เปรียบหรือเสียเปรียบ ในการติดต่อทางการค้ากับ ประเทศอื่น ๆ

1.4 โครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure) ด้านระบบสื่อสารด้านระบบขนส่งด้านระบบสาธารณสุข ต่าง ๆ รวมไปถึงด้านคุณภาพชีวิตประชาชนสถานที่ทางงานด้านวัฒนธรรมหรือที่อยู่อาศัยของประชากรใน องค์กร ซึ่งเป็นสิ่งที่ควรให้ความสำคัญและเอาใจใส่กับสิ่งเหล่านี้ เพราะ เป็นสิ่งที่บุคคลท้องถิ่นนั้น ๆ ยึดถือ ปฏิบัติ และเป็นวิถีชีวิตของแต่ละท้องถิ่นหรือเป็นวิถีการปฏิบัติ ของประเทศนั้น ๆ

1.5 แหล่งเงินทุนต่าง ๆ (Capital Resources) ต้นทุนของเงินทุนภายในประเทศนั้น ๆ ที่มีทุนแตกต่าง กันออกไปขึ้นอยู่กับสภาวะแวดล้อมของประเทศนั้น ๆ หรือเป็นสรรหาแหล่ง เงินทุนขององค์กรนั้น ๆ ในแต่ละ ท้องถิ่น

2. สถานภาพทางอุปสงค์ (Demand Condition)

อยู่ในลักษณะความต้องการสินค้าและบริการของอุตสาหกรรมภายในประเทศในด้านของอุปสงค์ นั้นจะกดดันให้ผู้ประกอบการมีการเปลี่ยนแปลง ในนวัตกรรมและมีความเป็นเลิศ ในการปรับปรุงพัฒนาถ้า ประเทศใดมีความต้องการสินค้าส่วนใดมากก็จะทำให้มีการพัฒนามากในส่วนนั้น ๆ มาก ซึ่งได้เปรียบใน คุณสมบัติเงื่อนไขด้านความต้องการของตลาดทำให้เกิด ประสิทธิภาพในการแข่งขันจะประกอบด้วยดังนี้

2.1 ลักษณะของความต้องการของผู้ซื้อในประเทศ (Home Demand Composition) ด้านความต้องการด้านการตลาดที่มีผลให้เกิดข้อได้เปรียบในการแข่งขันลักษณะของความต้องการของผู้ซื้อในประเทศและขึ้นอยู่กับภารกิจต่าง ๆ มีการสนองต่อผู้ซื้ออย่างไรโดยพิจารณาได้จาก

- โครงสร้างด้านความต้องการในประเทศ (Segment Structure of Demand) โดยเฉพาะที่มีต่ออุตสาหกรรมหรือบริการอย่างใดอย่างหนึ่งและเป็นที่ยอมรับกันว่าเป็นสิ่งที่สำคัญต่อข้อได้เปรียบเนื่องจาก ถ้ามีความต้องการในประเทศสูงต่อส่วนใดส่วนหนึ่งย่อมทำให้มีข้อได้เปรียบในการประหยัดโดยขนาดของแต่ละองค์กรนั้น ๆ

ความต้องการของผู้ซื้อหรือคนภายในประเทศ (Sophisticated and Demanding Buyers) ยิ่งถ้าผู้ซื้อต้องการที่มีมาตรฐานสูงในส่วนของคุณภาพสินค้าหรือบริการก็จะเป็นสิ่งที่ทำให้ในอุตสาหกรรม นั้น ๆ ต้องปรับปรุงคุณภาพของสินค้าและบริการเพื่อให้สนองความต้องการของคนในประเทศนั้น ๆ ซึ่ง ความต้องการเหล่านี้เป็นสิ่งที่ทำให้เกิดการพัฒนาเปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็วในอุตสาหกรรมอยู่ตลอดเวลา

การคาดการณ์ล่วงหน้าในความต้องการของผู้บริโภค (Anticipatory Buyer Needs) เป็นสิ่งที่ ทำให้เกิดโอกาสได้เปรียบทางการแข่งขันโดยที่คาดการณ์ว่าลูกค้าต้องการอะไรในอนาคตจะทำให้เกิดการ ขยายวงกว้างขึ้นในอุตสาหกรรมนั้น ๆ ไม่เฉพาะแต่ทำให้เกิดสินค้าตัวใหม่ ๆ แต่ทำให้เกิดการกระตุ้นในการ พัฒนาผลิตภัณฑ์อย่างต่อเนื่องและทำให้ผลิตภัณฑ์นั้น ๆ สามารถแข่งขันได้ต่อไป

2.2 ขนาดความต้องการและรูปแบบของการเติบโต (Demand Size and Pattern of Growth) ประกอบไปด้วย

ความต้องการภายในประเทศ (Size of Home Demand) ประเทศใดที่มีความต้องการมากก็ จะนำไปสู่โอกาสที่ดีทางการแข่งขันในอุตสาหกรรมนั้น ๆ โดยเฉพาะด้านประหยัดขนาดขององค์กรหรือ ด้านการเรียนรู้เป็นเครื่องส่งเสริมให้มีการขยายการลงทุนการพัฒนาด้านเทคโนโลยีและการปรับปรุงใน ผลผลิตแต่มีสิ่งที่จะต้องพึงระวังอยู่ก็คือการเป็นบริษัทข้ามชาติซึ่งจะต้องจำหน่ายสินค้าในหลาย ๆ ประเทศ การลงทุนในด้านโรงงานขนาดใหญ่หรือด้านการวิจัยและการพัฒนาจะมีเชื่อถือเฉพาะความต้องการภายใน อย่างเดียวไม่ได้เพราะการมีขนาดความต้องการในจำนวนที่แตกต่างกันออกไป แต่ถ้าความต้องการนั้นไม่ได้ เป็นความต้องการเดียวกันกับความต้องการใน

อัตราส่วนการเติบโตของความต้องการในประเทศ (Rate of Growth of Home Demand) ดูได้จากอัตราการเติบโตของสินค้านั้น ๆ ยิ่งมีอัตราการเติบโตเร็วแสดงว่าได้เปรียบ

นอกจากนี้การเติบโตมี ความสำคัญต่อการเปลี่ยนแปลงเทคโนโลยีโดยเฉพาะช่วงที่อุตสาหกรรม ต้องการความมั่นใจในการ ตัดสินใจที่จะลงทุนในผลิตภัณฑ์ใหม่หรือโรงงานใหม่ ๆ

การรู้ความต้องการของผู้บริโภคในประเทศ (Early Home Demand) ซึ่งถ้ายังรู้ ความต้องการ เร็วเท่าใดจะช่วยให้อุตสาหกรรมท้องถิ่นนั้น ๆ ผลิตสินค้าได้ก่อนคู่แข่งโดยเฉพาะ ด้านการสนองต่อความ ต้องการทำให้สามารถคาดการณ์ในความต้องการได้จะยิ่งทำให้เกิด ประโยชน์และเป็นผลดีสำหรับการ แข่งขันกันในอนาคต

การอิ่มตัวเร็วของสินค้า (Early Saturation) ทำให้วงจรชีวิต (Life Cycle) ของ สินค้า นั้น ๆ สั้นลงซึ่งทำให้เกิดการพัฒนาอย่างต่อเนื่องและเกิดความพยายามที่จะยกระดับสินค้าอยู่ ตลอดเวลาเป็นตัว กัดดันให้เกิดการลดราคาของสินค้าการลดราคาเนื่องจากการอิ่มตัวของสินค้าเร็ว โดยเฉพาะเกิดการแข่งกัน ในอุตสาหกรรมเพิ่มขึ้นและบริษัทที่ไม่เข้มแข็งพอต้องกระทบกระเทือน

2.3 ความเป็นสากลของความต้องการในประเทศ (Internationalization of Domestic Demand) ซึ่ง เป็นสิ่งที่ช่วยผลักดันให้สินค้าและบริการของประเทศออกสู่ต่างประเทศได้ นั้น ประกอบด้วยดังนี้

การเดินทางและเคลื่อนย้ายของผู้ซื้อ (Mobile or Multinational Local Buyer) โดยเฉพาะคน ที่มีการเดินทางและเคลื่อนย้ายบ่อยก็จะทำให้ความต้องการนั้นกระจายออกไปซึ่งจะ เกิดความได้เปรียบ ทางการแข่งขันเช่น ประเภทอาหารจานด่วน (Fast Food) ซึ่งเหมาะสำหรับผู้ที่ เดินทางไปยังถิ่นฐานอื่นหรือ นักท่องเที่ยวเป็นส่วนใหญ่

อิทธิพลที่มีต่อความต้องการในต่างประเทศ (Influence on Foreign Needs) ตัวอย่างเช่นการ ฝึกอบรมของแพทย์จากต่างประเทศในสหรัฐฯเมื่อกลับไปประเทศของตนก็ย่อม ต้องการที่จะมีเครื่องมือทาง การแพทย์แบบที่เคยใช้ในการอบรมกลับไปใช้ในประเทศของตนเอง ฉะนั้นจึงสามารถเป็นผู้มีอิทธิพล (Influencer) ได้ก็จะเป็นการกระจายไปสู่ความเป็นสากลได้

2.4 ปัจจัยความต้องการที่เกื้อหนุนกัน (Interplay of Demand Conditions) การมี ความต้องการที่ หลากหลายในความต้องการของตลาดเป็นตัวเสริมให้เกิดการพัฒนาของสินค้าใน อุตสาหกรรมนั้น ๆ

3. อุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องและสนับสนุน (Related and Supporting Industries) เนื่องจากมี อุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องกันและช่วยสนับสนุนอุตสาหกรรมอื่นก็จะเป็นการ ได้เปรียบ ทางการแข่งขัน ดังต่อไปนี้

ความได้เปรียบในอุตสาหกรรมผู้ผลิต (Competitive Advantage in Supplies Industries) อุตสาหกรรมที่ประเภทผลิตวัตถุดิบป้อนให้กับอุตสาหกรรมอื่นอยู่แล้วจะทำให้เกิดผลดี ทางการแข่งขัน ประสิทธิภาพและความรวดเร็วในการเข้าสู่ตลาดได้ก่อนคู่แข่งจากภายนอก

ความได้เปรียบในอุตสาหกรรมเกี่ยวข้อง (Competitive Advantage in Related Industries) ช่วยให้องค์กรได้รับการสนับสนุนแบบสายโซ่แห่งคุณค่า (Value Chain) ในด้านผลิตภัณฑ์ที่มีส่วนสนับสนุนกัน ทำให้เกิดการพัฒนากลยุทธ์พัฒนาในด้านการผลิตสินค้า

4. กลยุทธ์องค์กร โครงสร้างและการแข่งขัน (Firm Strategy, Structure and Rivalry) ซึ่งเป็นสิ่ง ที่องค์กรกำหนดขึ้นมาเองเช่นเป้าหมายกลยุทธ์การจัดการในด้านต่าง ๆ ซึ่งมีผลต่อการเอื้อให้เกิดผลดี ทางการแข่งขันประกอบไปด้วย

4.1 เป้าหมายขององค์กร (Company Goal) ซึ่งถูกกำหนดขึ้นมาโดยโครงสร้างของการเป็น เจ้าขององค์กรแรงจูงใจของเจ้าของและเจ้าหน้าที่การดำเนินงานขององค์กรและเป้าหมายของบุคลากรใน องค์กรในการที่จะพัฒนาทักษะของตนเองนอกจากนั้นความสัมพันธ์ของพนักงานกับผู้บริหารขององค์กรก็ มีส่วนสำคัญที่ทำให้้องค์กรเกิดความเข้มแข็งจนสามารถเป็นประโยชน์ทางการแข่งขันได้

4.2 การแข่งขันภายในประเทศ (Domestic Rivalry) ซึ่งเป็นผู้นำของโลกในอุตสาหกรรมใน ด้านใดก็ตามมักจะพบว่าการแข่งขันภายในกันอุตสาหกรรมนั้น ๆ สูงเช่นประเทศสวีเดนและแลนด์ซึ่งเป็น ผู้นำในด้านเวชภัณฑ์จะมีบริษัทที่เป็นคู่แข่งในประเทศมากมาย

5. รัฐบาล (Government) รัฐบาลนั้นส่งผลกระทบพร้อม ๆ กันกับการได้รับผลจากสภาพการผลิต สถานภาพทางอุปสงค์กลยุทธ์องค์กร โครงสร้างและการแข่งขันโดยในบางกรณีเป็นผลทางด้านบวกในบาง กรณีก็เป็นผลทางด้านลบการผลิตในประเทศได้รับผลกระทบจากนโยบายของรัฐบาลทางด้านตลาด หลักทรัพย์ด้านการศึกษาด้านเงินช่วยเหลือจากรัฐบาลเป็นต้นอุปสงค์ในประเทศได้รับผลกระทบจาก นโยบายด้านมาตรฐานสินค้าและด้านอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกับความ ต้องการของผู้ซื้อผู้บริโภค รวมทั้งรัฐบาลยัง เป็นผู้ซื้อรายใหญ่ของสินค้าและบริการหลาย ๆ ชนิด อุตสาหกรรมสนับสนุนและเกี่ยวเนื่องในประเทศได้รับผลกระทบจากนโยบายรัฐบาลด้านการโฆษณาและด้านอื่น ๆ ยุทธการ โครงสร้างและสภาพการแข่งขันใน ประเทศของบริษัทได้รับผลกระทบจากนโยบายรัฐบาลด้านภาษีด้านการป้องกันและผูกขาดเหล่านี้เป็นต้น

ข้อจำกัดของทฤษฎีความได้เปรียบในการแข่งขันของ Michel E. Porter นี้คือรูปแบบนี้จะไม่ สามารถให้ข้อมูลที่มีความหมายเกี่ยวกับวิธีการที่ดีที่สุดในการดำเนินการป้องกันสิ่งที่จะเกิดขึ้น แต่อย่างไรก็ ตาม รูปแบบนี้สามารถให้คำแนะนำที่มีความเป็นไปได้ ที่มีความท้าทาย และเป็นภัยคุกคามต่อองค์กร ที่มี แนวโน้มที่จะเกิดขึ้นได้ ผ่านการตรวจสอบจากปัจจัยด้านสิ่งทดแทน (substitutes)

สรุป ปัจจุบันนี้ประเทศทั้งหลายในโลกจึงพยายามส่งเสริมให้มีการผลิตสินค้าเพื่อการ ส่งออก เพื่อ นำรายได้มาสู่ ประเทศ ขณะเดียวกัน ได้มีการกำหนดมาตรการต่าง ๆ เพื่อลดการ

นำเข้าจากต่างประเทศอื่นจะ เป็นการลดการใช้จ่ายเงินตราไปต่างประเทศ มาตรการในการ ส่งเสริม และควบคุมทางการค้าระหว่างประเทศ ได้แก่ ภาษีศุลกากร โควต้ามมาตรการของรัฐบาล การผูกขาด และการเลือกปฏิบัติในการคิดราคาสินค้า มาตรการเหล่านี้วันจะมีบทบาทในทางการค้าระหว่าง ประเทศมากขึ้น อันสืบเนื่องจากการขยายตัวทาง เศรษฐกิจ ของประเทศต่าง ๆ ที่ทำการค้าระหว่าง ประเทศร่วมกันนั่นเอง

3.ทฤษฎีเกี่ยวกับเงื่อนไขทางการค้า

ข้อกำหนดในการส่งมอบสินค้า หรือเงื่อนไขการส่งมอบสินค้า Incoterms (International Commercial Terms) ระหว่างผู้ซื้อกับผู้ขายที่เป็นสากล ซึ่งกำหนดขึ้นโดยสภาหอการค้านานาชาติ (International Chamber of Commerce) เพื่อให้คู่ค้าทั้งผู้ซื้อ และผู้ขายทราบถึงขอบเขตความรับผิดชอบภาระค่าใช้จ่ายและความเสี่ยงต่างๆโดยช่วยให้ทั้งสองฝ่ายที่มีความแตกต่างทางวัฒนธรรมมีความเข้าใจตรงกัน โดย INCOTERM ปี 2010 มีทั้งหมด 11 รูปแบบ ซึ่งกำหนดไว้ดังต่อไปนี้

EXW (Ex Works)

เงื่อนไข การส่งมอบนี้ ผู้ขายจะสิ้นสุดภาระการส่งมอบสินค้าเมื่อ ผู้ขายได้เตรียมสินค้าไว้พร้อมสำหรับส่งมอบ ให้กับผู้ซื้อ ณ.สถานที่ของผู้ขายเองโดยผู้ซื้อจะต้องรับผิดชอบค่าใช้จ่ายต่างๆ ในการขนส่งสินค้าไป ยังคงสินค้าของผู้ซื้อเอง

FCA (Free Carrier)

เงื่อนไข การส่งมอบนี้ ผู้ขายจะสิ้นสุดภาระการส่งมอบสินค้า เมื่อ ผู้ขายได้ ส่งมอบสินค้าให้กับผู้รับขนส่งที่ระบุโดยผู้ซื้อ ณ สถานที่ของผู้รับขนส่งที่ ผู้ขายต้องทำพิธีการส่งออกรับผิดชอบค่าใช้จ่ายใน การขนส่งสินค้า และความเสี่ยงภัยระหว่างการขนส่งจากสถานที่ของผู้ขายจน กระทั่งถึงสถานที่ของ ผู้รับขนส่ง ๙ ส่วนค่าใช้จ่ายต่าง ๆ ในการขนส่งสินค้าและความเสี่ยงภัยต่าง ๆ ไปยังจุดหมายปลายทาง เป็นของผู้ซื้อ

CPT (Carriage Paid To)

เงื่อนไข การส่งมอบนี้ ผู้ขายจะสิ้นสุดภาระการส่งมอบสินค้าเมื่อ ผู้ขายได้ส่งมอบสินค้า ให้ผู้รับขนส่งที่ระบุโดยผู้ซื้อ ณ สถานที่ของผู้รับขนส่งสินค้าที่เมืองท่าต้นทาง ผู้ขายเป็นผู้รับผิดชอบในการ ทำพิธีการส่งออกและจ่ายค่าธรรมเนียมขนส่งสินค้าส่วนค่าใช้จ่าย อื่น ๆ รวมทั้ง ความเสี่ยงภัย ในการขนส่งเป็นภาระ ของผู้ซื้อในทันทีที่สินค้าถูกส่ง มอบให้แก่ผู้รับขนส่งสินค้าที่เมืองท่าต้นทาง

CIP (Carriage & insurance Paid to)

เงื่อนไข การส่งมอบนี้ ผู้ขายจะสิ้นสุดภาระการส่งมอบสินค้าเมื่อ ผู้ขายได้ส่งมอบสินค้า ให้ผู้รับขนส่งที่ระบุโดยผู้ซื้อ ณ สถานที่ของผู้รับขนส่งสินค้าที่เมืองท่าต้นทาง ผู้ขายเป็นผู้รับผิดชอบในการทำพิธีการส่งออก จ่ายค่าธรรมเนียมขนส่งสินค้า และค่าประกันภัยขนส่งสินค้า เพื่อคุ้มครองความเสี่ยงภัยในการขนส่งสินค้าจนถึงมือผู้ซื้อให้แก่ผู้ซื้อด้วย

CFR(Cost and Freight)

เงื่อนไข การส่งมอบนี้ ผู้ขายจะสิ้นสุดภาระการส่งมอบสินค้าเมื่อ ผู้ขายได้ส่งมอบสินค้าข้ามกัปเรือขึ้น ไปบน เรือสินค้า ผู้ขายเป็นผู้รับผิดชอบ ในการทำพิธีการส่งออก และจ่ายค่าธรรมเนียมขนส่งสินค้า ส่วนค่าใช้จ่ายอื่น ๆ รวมทั้งความเสี่ยงภัยในการขนส่งสินค้าเป็นภาระของผู้ซื้อในทันทีที่ของผ่าน กัปเรือไปแล้ว

CIF (Cost, Insurance & Freight)

เงื่อนไข การส่งมอบนี้ ผู้ขายจะสิ้นสุดภาระการส่งมอบสินค้าเมื่อ ผู้ขายได้ส่งมอบสินค้าข้ามกัป เรือขึ้น ไปบนเรือสินค้า ผู้ขายเป็นผู้รับผิดชอบในการทำพิธีการส่งออก จ่ายค่าธรรมเนียม เรือ และค่าประกันภัยขนส่งสินค้าเพื่อคุ้มครอง ความ เสี่ยงภัยในการขนส่งสินค้าจนถึงมือ ผู้ซื้อ ให้แก่ผู้ซื้อด้วย

DAT (Delivered At Terminal)

เป็นเทอมใหม่ แทน DEQ (Delivered Ex Quay) จากข้อมูลเบื้องต้น เทอม DAT สามารถใช้กับการขนส่งแบบใดก็ได้รวมทั้งใช้ได้กับการขนส่งที่ต้องใช้ทั้งสอง โหมด สำหรับการส่งมอบสินค้านั้น ถือว่าผู้ขายได้ส่งมอบสินค้า เมื่อมีการขนถ่ายสินค้าลงจากยานพาหนะที่บรรทุกไปไว้ยังที่ที่ผู้ซื้อจัดไว้ ณ อาคารขนถ่ายสินค้า ในท่าเรือหรือปลายทางตามที่ระบุไว้

DAP (Delivered At Place)

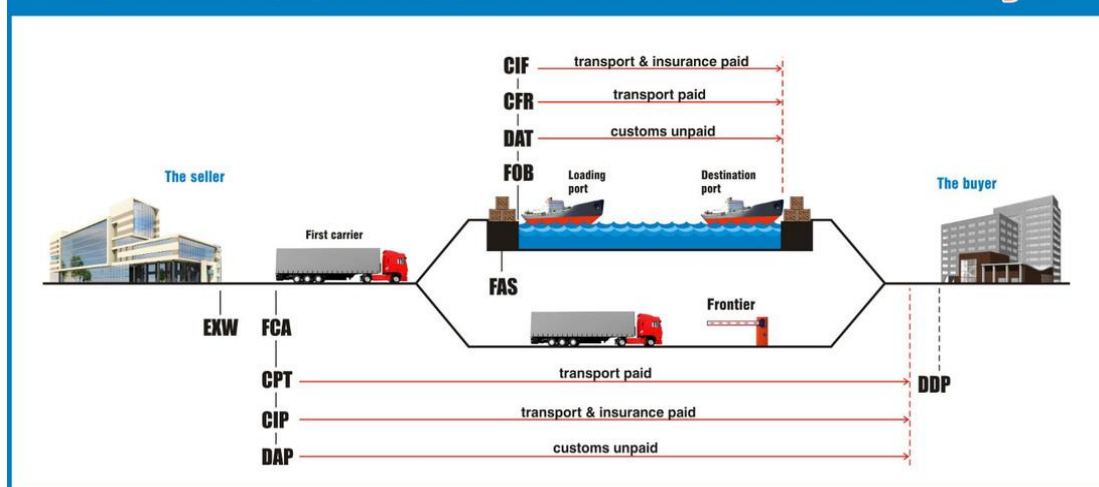
เป็นเทอมใหม่แทน DAF (Delivered At Frontier), DES (Delivery Ex Ship), DEQ (Delivered Ex Quay) และ DDU (Delivered Duty Unpaid) ซึ่งทางหอการค้านานาชาติเห็นว่า เทอมเดิมทั้งสี่เทอมดังกล่าวค่อนข้างคล้ายกันมากแตกต่างกันเพียงเล็กน้อย จึงยุบรวมกันเพื่อให้เกิดความสะดวกยิ่งขึ้น และตามข้อมูลเบื้องต้น ผู้ขายตามเทอม DAP จะต้องรับผิดชอบในค่าใช้จ่ายต่าง ยกเว้นค่าภาษีและพิธีการนำเข้า และต้องรับความเสี่ยง จนสินค้าถึงจุดหมายปลายทาง

DDP (Delivered Duty Paid)

เงื่อนไข การส่งมอบนี้ ผู้ขายจะสิ้นสุดภาระการส่งมอบ สินค้าเมื่อ ผู้ขายได้จัดให้สินค้า พร้อมส่งมอบ ณ สถานที่ปลายทางของผู้ซื้อซึ่งผู้ขายเป็นผู้รับผิดชอบ การทำพิธีการส่งออก จ่ายค่าธรรมเนียมส่งสินค้า ค่าประกันภัยขนส่งสินค้า และเป็นผู้รับผิดชอบค่าใช้จ่ายอื่น ๆ รวมทั้งค่าใช้จ่ายในการนำของลงจากเรือและค่าขนส่งสินค้าไปยังสถานที่ที่ผู้ซื้อระบุไว้ จนกระทั่งสินค้า พร้อม ส่งมอบ ณ สถานที่ปลายทาง ผู้ขายต้องเป็นผู้ดำเนินพิธีการนำเข้าสินค้าให้แก่ผู้ซื้อและเป็นผู้จ่ายค่า ภาษีนำเข้าแทน ผู้ซื้อด้วย

Freight Collect Terms					Freight Prepaid Terms						
INCOTERM	EXW	FCA	FAS	FOB	CFR	CIF	CPT	CIP	DAT	DAP	DDP
	Ex. Works (Place)	Free Carrier (Place)	Free Along Ship (Port)	Free On Board (Port)	Cost and Freight (Port)	Cost, Insurance and Freight (Port)	Carriage Paid to (Place)	Carriage & Insurance Paid to (Place)	Delivered at Terminal (Place/Port)	Delivered at Place (Place)	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	Seller	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

Incoterms 2010: Transfer of risk from the seller to the buyer



โดยปกติแล้ว ในการค้าระหว่างประเทศจะมีเงื่อนไขทางการค้า (Trade Terms) ที่ใช้กันเป็นประจำ เป็นต้นว่า FOB หรือ CIF หรืออะไรอื่นๆ อีกหลายอย่าง ถ้าจะว่าไปแล้วเงื่อนไขทางการค้านี้แหละ เป็นสาระสำคัญที่ช่วยให้ผู้ซื้อ และผู้ขายทราบว่า ใครจะต้องทำอะไรบ้าง จะรับภาระหน้าที่ไปแค่ไหน อาทิเช่น ผู้ขายต้องรับภาระในเรื่องของความเสี่ยง (Risk) เพียงใดถึงจุดใด และต้องรับภาระ ในเรื่องค่าใช้จ่าย (Cost) เพียงใด ถึงจุดใด รวมทั้งที่จะต้องรับหน้าที่ในการจัดยานพาหนะขนส่งหรือไม่ เพียงใด ด้วย หรือว่าอีกอย่างหนึ่ง ผู้ซื้อจะต้องเริ่มรับภาระของความเสี่ยงเพียงใดจากจุดใด และต้องรับภาระเรื่องค่าใช้จ่าย เพียงใด จากจุดใด ตลอดจนหน้าที่ในการจัดยานพาหนะขนส่งด้วย ว่าจะต้อง เริ่มจากจุดไหนไปถึงจุดไหน สรุปแล้ว Trade Terms มีไว้ตัดสินว่าสินค้าที่ซื้อขายกันนั้น ได้มีการส่งมอบ (Delivery) ณ จุดไหน เพราะว่าตามประเพณีทางการค้านั้น ในเมื่อมีการส่งมอบแล้วความเสี่ยงจะเปลี่ยนมือจากผู้ขายไปอยู่ ทางฝ่ายผู้ซื้อทันที

3. ทฤษฎีเกี่ยวกับการประกันภัย

ทฤษฎีและหลักพื้นฐานเกี่ยวกับการประกันภัย

ทฤษฎีที่เกี่ยวกับการประกันภัย มีด้วยกัน 3 เรื่อง คือ

1. ความน่าจะเป็น (Probablilty) ความน่าจะเป็น เป็นทฤษฎีพื้นฐานที่บริษัทประกันภัยนำไปใช้เป็นค่าประมาณในการ คำนวณเบี้ยประกันภัยที่จะเรียกเก็บจากผู้เอาประกันภัย
2. กฎว่าด้วยจำนวนมาก (Law of large number) กฎว่าด้วยจำนวนมาก มีหลักว่า ถ้าเพิ่มจำนวนของวัตถุที่รวมเสี่ยงภัย หรือ วัตถุที่เอา ประกันมากขึ้นแล้ว ค่าความเสียหายที่จะเกิดขึ้นจริง จะเท่ากับ ค่าความเสียหายที่คาดว่าจะเกิดขึ้นได้ หรือ ความน่าจะเป็นของโอกาสที่จะเกิดความเสียหาย จะแม่นยำหรือถูกต้องมากขึ้น จึงเป็นประโยชน์สำหรับการคำนวณเบี้ยประกันภัยแต่ละประเภท กล่าวคือ การเสี่ยงภัยจะลดลง ถ้าจำนวนวัตถุที่มีส่วนในเหตุการณ์เสี่ยงภัยมากขึ้น
3. กฎของการเฉลี่ย (Law of average) ถ้ากลุ่มผู้เสี่ยงภัยมีน้อย ค่าเบี้ยประกันภัยก็จะมีอัตราสูง และทำให้การดำเนินงานการ ประกันภัยไปได้ยาก ในทางตรงกันข้าม ถ้ากลุ่มผู้เสี่ยงภัยมีมาก ค่าเบี้ยประกันภัยก็จะมีอัตราต่ำ และทำให้การประกันภัยดำเนินการไปด้วยดี

หลักพื้นฐานเกี่ยวกับการประกันภัยประกอบด้วย 6 ข้อ คือ

1. หลักส่วนได้เสียในเหตุประกันภัย (Insurable interest) ผู้มีสิทธิเอาประกันภัย จะต้องเป็นผู้มีส่วนได้เสียในเหตุประกันภัยเท่านั้น

กรณีประกันวินาศภัย

ส่วนได้เสียในเหตุประกันภัย : การที่ผู้เอาประกันภัยมีส่วนเกี่ยวพันโดยชอบธรรมในทรัพย์สินที่เอาประกัน คือมีกรรมสิทธิ์หรือมีประโยชน์หรือ มีความรับผิดชอบตามกฎหมายในวัตถุที่เอาประกันภัย

เวลาที่ต้องมีส่วนได้เสีย : ผู้เอาประกันภัยจะต้องมีส่วนได้เสียทั้งขณะทำสัญญาประกันภัย และ ขณะที่เกิดความเสียหาย ยกเว้นการประกันภัยทางทะเล ที่ผู้เอาประกันภัยไม่ต้องมีส่วนได้เสียขณะทำสัญญาประกันภัยได้ แต่ต้องมีส่วนได้เสียขณะที่เกิดภัยขึ้น

- กรณีประกันชีวิต

2. หลักสุจริตอย่างยิ่ง (Utmost good faith) หมายถึง การที่ผู้เอาประกันภัย และ ผู้รับประกันภัยมีความสุจริตใจต่อกัน ในขณะที่เข้าทำสัญญา กล่าวคือ จะต้องเปิดเผยข้อความจริง ไม่แถลงข้อความเท็จ และปฏิบัติตามคำรับรอง

สาระสำคัญที่ถือว่าปฏิบัติตามหลักสุจริตอย่างยิ่ง มี 3 ประการ คือ

1. การเปิดเผยข้อความจริง (Representations)

ตัวอย่าง นาย ส ขอประกันภัยสินค้าที่ขนส่งทางทะเล สินค้าที่ขอเอาประกันคือ วัสดุก่อสร้างและเคมีภัณฑ์ติดไฟง่าย แต่นาย ส แจ้งให้ผู้รับประกันทราบในสัญญาว่าเป็นวัสดุก่อสร้างเพียงอย่างเดียว โดยปกปิดข้อความจริงไว้โดยเจตนา ทั้งนี้ต้องการจ่ายเบี้ยประกันภัยตามมาตรฐาน หรือเกรงว่าบริษัทไม่รับประกัน ปรากฏว่าเรือไฟไหม้บรรทุกสินค้านั้น กรณีเช่นนี้บริษัทไม่จำเป็นต้องจ่ายค่าสินไหมทดแทน เพราะถือว่านาย ส ไม่เปิดเผยข้อความจริง

2. การไม่แถลงข้อความเท็จ (Non- Misrepresentations)

ตัวอย่าง นาย ส ขอเอาประกันชีวิต ในใบแถลงสุขภาพแจ้งว่าสุขภาพดี ไม่เคยเจ็บป่วยถึงขั้นนอนในโรงพยาบาลในรอบ 5 ปี โดยจริงเขาเป็นโรคมะเร็งและเข้าผ่าตัดใน 6 เดือนหลังทำสัญญาไม่นาน เขาเสียชีวิตลง กรณีนี้ บริษัทไม่ต้องจ่ายค่าสินไหมทดแทนให้เพราะ นาย ส แถลงข้อความเท็จอันมีสาระสำคัญต่อการพิจารณารับประกันภัย

3. การปฏิบัติตามรับรอง (Warranty)

คำรับรอง (Warranty) คือ ข้อความในสัญญาที่ผู้เอาประกันภัยตกลงจะกระทำการอย่างใดอย่างหนึ่งหรือไม่กระทำการอย่างใดอย่างหนึ่ง อันกระทบความเสียหายของผู้รับประกันภัย เช่น ติดตั้งสัญญาณเตือนอัคคีภัย การจ้างยามรักษาการณ์ในโรงงานยามวิกาล เป็นต้น

3. หลักชดใช้ค่าสินไหมทดแทน (Indemnity) หมายถึง การที่มีความเสียหายเกิดขึ้นอันเป็นผลโดยตรงจากภัยที่ได้รับประกันภัยไว้ ผู้รับประกันภัยต้องชดใช้ค่าสินไหมทดแทนให้แก่ผู้มีสิทธิรับค่าสินไหมทดแทนตามความเสียหายที่เกิดขึ้นจริง เช่น บ้านมูลค่า 2 ล้านบาท ไฟไหม้เสียหาย 2 แสน จะได้รับเงินชดใช้ 2 แสนบาท สำหรับจำนวนค่าสินไหมทดแทนนั้น ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 877 บัญญัติไว้ว่า “ผู้รับประกันภัยจำเป็นต้องชดใช้ค่าสินไหมทดแทน ดังนี้คือ

1. เพื่อจำนวนวินาศภัยอันแท้จริง
2. เพื่อความบอบสลายอันเกิดแก่ทรัพย์สินซึ่งได้เอาประกันภัยไว้ เพราะได้จัดการตามสมควรเพื่อป้องกันความวินาศภัย และ
3. เพื่อบรรดาค่าใช้จ่ายอันสมควร ซึ่งได้เสียไปเพื่อรักษาทรัพย์สิน ซึ่งเอาประกันภัยไม่ให้อันตราย” การชดใช้ค่าสินไหมทดแทน จะต้องเท่ากับความเสียหายจริง ผู้รับประกันภัย อาจจะชด ใช้ค่าเสียหายได้ หลายวิธี ขึ้นอยู่กับความสะดวก และความพอใจของผู้เอาประกัน และผู้รับประกันภัย

3.1 จ่ายเป็นเงินสด

3.2 การซ่อมแซมให้กลับมีสภาพเหมือนเดิม

3.3 การหาสิ่งของมาทดแทน การประกันภัยทรัพย์สิน บางประเภทไม่เข้าข่ายกรณีนี้ เช่น วัตถุโบราณซึ่งยากที่จะกำหนดมูลค่าความเสียหาย ดังนั้น จึงกำหนดมูลค่าชดใช้แน่นอนไว้ล่วงหน้า แม้เกิดความเสียหายบางส่วนหรือทั้งหมด ผู้รับประกันภัยจะจ่ายค่าสินไหมทดแทนให้ตามจำนวนที่ระบุในสัญญา เราเรียกกรมธรรม์นี้ว่า Valued Policy สำหรับการประกันชีวิตหรือการประกันสุขภาพ ไม่เข้าข่ายของหลักการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนเช่นกัน

4. หลักการรับช่วงสิทธิ (Subrogation) หมายถึง หลักที่กำหนดว่าผู้รับประกันภัยสามารถรับช่วงสิทธิทั้งปวงของผู้เอาประกันภัยที่จะเรียกร้องจากบุคคลภายนอกผู้ก่อให้เกิดความเสียหายแก่วัตถุที่เอาประกันภัย เมื่อผู้รับประกันภัยได้จ่ายค่าสินไหมทดแทนตามความเป็นจริงให้แก่ผู้เอาประกันภัย และความเสียหายที่เกิดขึ้นนั้นต้องเป็นการกระทำของมนุษย์ซึ่งเป็นบุคคลภายนอก ส่วนการประมาทเลินเล่อของผู้เอาประกันภัยหรือผู้รับประกันภัย ภัยจากธรรมชาติ (อุทกภัย วาตภัย) ผู้รับประกันไม่สามารับช่วงสิทธิได้

การประกันภัยที่จะใช้หลักการรับช่วงสิทธิได้ มีลักษณะทั้ง 3 ประการ คือ

1. เป็นวินาศภัย
2. เป็นวินาศภัยที่เกิดจากการกระทำของบุคคลภายนอก

3. ผู้รับประกันภัยได้จ่ายค่าสินไหมทดแทนตามความเสียหายที่เกิดขึ้นจริงแล้ว

วัตถุประสงค์ของการรับช่วงสิทธิ เพื่อ

1. เพื่อป้องกันการแสวงหากำไรของผู้เอาประกันภัย ซึ่งอาจรับผลประโยชน์ทั้ง 2 ทาง คือ จากผู้รับประกันภัยและจากผู้ก่อความเสียหาย

2. เพื่อให้บุคคลผู้ก่อความเสียหายรับผิดชอบต่อความเสียหายที่ได้ก่อขึ้น

5. หลักการร่วมชดใช้ค่าสินไหมทดแทน (Contribution) เมื่อเกิดความเสียหาย แม้ว่าผู้เอาประกันภัยจะประกันภัยเกินมูลค่าส่วนได้เสีย หรือ เอาประกันภัยจากผู้รับประกันภัยหลายราย ซึ่งทำให้จำนวนเงินเกินกว่ามูลค่าความเสียหายที่เกิดขึ้น ผู้เอาประกันภัยจะได้รับการชดใช้ความเสียหายที่เกิดขึ้นจริง โดยผู้รับประกันภัยจะเฉลี่ยชดใช้ค่าเสียหายดังกล่าวตามอัตราส่วน

ลักษณะของการประกันภัยที่ใช้หลักการนี้ ต้องมีลักษณะดังนี้

1. มีกรรมธรรมตั้งแต่ 2 ฉบับขึ้นไป
2. คู่คุ้มครองภัยเดียวกัน
3. คู่คุ้มครองส่วนได้เสียอันเดียวกันของผู้เอาประกันภัย
4. วัตถุประสงค์ที่เอาประกันภัยของแต่ละกรรมธรรมต้องเป็นวัตถุประสงค์เดียวกัน
5. ทุกกรรมธรรมมีผลบังคับใช้ในเวลาเกิดความเสียหาย

วิธีการร่วมชดใช้ค่าสินไหมทดแทนทำได้ 3 วิธี คือ

1. ตามอัตราส่วน (Prorate) ตามตัวอย่างต่อไปนี้ ตัวอย่าง นาย ส มีประกันอสังหาริมทรัพย์ของเขากับบริษัท (ก) (ข) และ (ค) โดยทุนประกันภัยคือ 100,000 บาท 40,000 บาท และ 60,000 บาท ตามลำดับ ปรากฏว่าเกิดไฟไหม้เสียหาย 10,000 บาท บริษัท (ก) (ข) และ (ค) จะจ่ายค่าเสียหายให้ดังนี้

$$\text{ทุนประกันทั้งหมด} \quad 100,000 + 40,000 + 60,000 = 200,000 \text{ บาท}$$

2. จ่ายเป็นจำนวนเงินเท่า ๆ กัน (equal share) วิธีนี้ต้องระบุในสัญญาโดยผู้รับประกันภัยแต่ละรายจะชดใช้ค่าเสียหายให้เท่า ๆ กัน แต่ไม่เกินตามกรรมธรรมที่ระบุไว้ในแต่ละฉบับ

ตัวอย่าง เหมือนตัวอย่างข้างต้น แต่เปลี่ยนทุนประกันเป็น 10,000 บาท 20,000 บาท และ 30,000

3. จ่ายแบบสับเนื่องเป็นลำดับ วิธีนี้ใช้ในกรณีการทำสัญญาประกันภัยตั้งแต่ 2 รายขึ้นไป โดยมีได้กระทำในวันเดียวกัน จะกำหนดให้ผู้รับประกันภัยลำดับแรก ชดใช้ค่าเสียหายที่เกิดขึ้นจริงก่อน ถ้าไม่สามารถชดใช้หมด ผู้รับประกันภัยรายต่อมาจึงเป็นผู้ชดใช้

ตัวอย่าง นาย ส เข้ารถจากบริษัท ว ซึ่งบริษัท ว ได้ทำประกันภัยความเสียหายอันเกิดแก่รถ และยังทำประกันภัยความรับผิดชอบต่อบุคคลอื่น ซึ่งผู้เช่ารถอาจก่อขึ้นด้วย โดยมีทุนประกันรับผิดชอบต่อร่างกายและทรัพย์สินรายละ 200,000 บาท โดยทำประกันภัยไว้กับบริษัท ก ส่วน นาย ส ก็ได้ทำประกันภัยเกี่ยวกับความรับผิดชอบต่อร่างกายและทรัพย์สินไว้กับบริษัท ข รายละ 100,000 บาท เช่นกัน ถ้า นาย ส ขับรถไปชนบุคคลอื่นบาดเจ็บ ความเสียหายตามคำพิพากษา คือ 250,000 บาท ในกรณีนี้ บริษัท ก จะต้องจ่าย 200,000 บาท และบริษัท ข จ่ายเพียง 50,000 บาท เท่านั้น

ลักษณะของการประกันภัยที่ใช้หลักการนี้ ต้องมีลักษณะดังนี้

1. มีกรมธรรม์ตั้งแต่ 2 ฉบับขึ้นไป
2. คู่คุ้มครองภัยเดียวกัน
3. คู่คุ้มครองส่วนได้เสียอันเดียวกันของผู้เอาประกันภัย
4. วัตถุประสงค์ที่เอาประกันภัยของแต่ละกรมธรรม์ต้องเป็นวัตถุประสงค์เดียวกัน
5. ทุกกรมธรรม์มีผลบังคับใช้ในเวลาเกิดความเสียหาย

วิธีการร่วมชดใช้ค่าสินไหมทดแทนทำได้ 3 วิธี คือ

1. ตามอัตราส่วน (Prorate) ตามตัวอย่างต่อไปนี้ ตัวอย่าง นาย ส มีประกันอสังหาริมทรัพย์ของเขากับบริษัท (ก) (ข) และ (ค) โดยทุนประกันภัยคือ 100,000 บาท 40,000 บาท และ 60,000 บาท ตามลำดับ ปรากฏว่าเกิดไฟไหม้เสียหาย 10,000 บาท บริษัท (ก) (ข) และ (ค) จะจ่ายค่าเสียหายให้ดังนี้

$$\text{ทุนประกันทั้งหมด} \quad 100,000 + 40,000 + 60,000 = 200,000 \text{ บาท}$$

2. จ่ายเป็นจำนวนเงินเท่า ๆ กัน (equal share) วิธีนี้ต้องระบุในสัญญาโดยผู้รับประกันภัยแต่ละรายจะชดใช้ค่าเสียหายให้เท่า ๆ กัน แต่ไม่เกินตามกรมธรรม์ที่ระบุไว้ในแต่ละฉบับ

ตัวอย่าง เหมือนตัวอย่างข้างต้น แต่เปลี่ยนทุนประกันเป็น 10,000 บาท 20,000 บาท และ 30,000

3. จ่ายแบบสับเนื่องเป็นลำดับ วิธีนี้ใช้ในกรณีการทำสัญญาประกันภัยตั้งแต่ 2 รายขึ้นไป โดยมีได้กระทำในวันเดียวกัน จะกำหนดให้ผู้รับประกันภัยลำดับแรก ชดใช้ค่าเสียหายที่เกิดขึ้นจริงก่อน ถ้าไม่สามารถชดใช้หมด ผู้รับประกันภัยรายต่อมาจึงเป็นผู้ชดใช้

ตัวอย่าง นาย ส เช่ารถจากบริษัท ว ซึ่งบริษัท ว ได้ทำประกันภัยความเสียหายอันเกิดแก่รถ และยังทำประกันภัยความรับผิดชอบต่อบุคคลอื่น ซึ่งผู้เช่ารถอาจก่อขึ้นด้วย โดยมีทุนประกันรับผิดชอบต่อร่างกายและทรัพย์สินรายละ 200,000 บาท โดยทำประกันภัยไว้กับบริษัท ก ส่วน นาย ส ก็ได้ทำประกันเกี่ยวกับความรับผิดชอบต่อร่างกายและทรัพย์สินไว้กับบริษัท ข รายละ 100,000 บาท เช่นกัน ถ้า นาย ส ขับรถไปชนบุคคลอื่นบาดเจ็บ ความเสียหายตามคำพิพากษา คือ 250,000 บาท ในกรณีนี้ บริษัท ก จะต้องจ่าย 200,000 บาท และบริษัท ข จ่ายเพียง 50,000 บาท เท่านั้น

การใช้วิธีการในการร่วมชดใช้ค่าเสียหายนั้นขึ้นอยู่กับสัญญาที่กระทำ สำหรับประเทศไทย ตามกฎหมายระบุให้ใช้วิธีการร่วมชดใช้ค่าเสียหายแบบแรก

6. หลักสาเหตุใกล้เคียง (Proximate cause) หมายถึง หลักที่กำหนดให้ผู้รับประกันภัย จะต้องชดใช้ค่าสินไหมอันเนื่องมาจากความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสาเหตุใกล้เคียงกับภัยที่ทำประกันภัยไว้ สาเหตุความใกล้เคียง คือ เหตุการณ์ที่เกิดขึ้นนั้นต่อเนื่องไม่ขาดตอน และเป็นผลโดยตรงจากภัยที่ระบุไว้ในสัญญาประกันภัยแล้ว

ตัวอย่าง เกิดไฟไหม้บ้าน นาย ก ทำให้พนักงานดับเพลิงต้องฉีดน้ำสกัดไฟไปยังบ้านนาย ส ซึ่งเป็นบ้านข้างเคียงทำให้ทรัพย์สินบ้านนาย ส เสียหายพิจารณาว่าเป็นสาเหตุใกล้เคียง เพราะเป็นสาเหตุไม่ขาดตอน ซึ่งมาจากภัย คือ ไฟ ดังนั้นหากนาย ส มีประกันอัคคีภัยคุ้มครองบ้านของตน บริษัทประกันภัยนั้นต้องจ่ายค่าสินไหมให้นาย ส ตามความเสียหายที่เกิดขึ้นจริง



ภาพที่ 3.1 อุบัติเหตุทางอากาศ



ภาพที่ 3.2 อุบัติเหตุทางถนน



ภาพที่ 3.3 อุบัติเหตุไฟไหม้

5. การขนส่งทางเรือด้วยตู้คอนเทนเนอร์

การขนส่งด้วยระบบตู้คอนเทนเนอร์

การขนส่งทางทะเลจัดเป็นการขนส่งที่มีความสำคัญที่สุดและใช้มากที่สุด เมื่อเทียบกับรูปแบบการขนส่งอื่นๆ เนื่องจากมีต้นทุนการขนส่งที่ต่ำและสามารถขนส่งสินค้าได้คราวละมากๆ โดยรูปแบบการขนส่งทางทะเลในปัจจุบันส่วนใหญ่เป็นการขนส่งด้วยระบบตู้คอนเทนเนอร์ (Container Box) โดยสินค้าที่จะขนส่งจะต้อง มีการนำมาบรรจุตู้ (Stuffing) และมีการขนย้ายตู้ขึ้นไว้บนเรือ Container Ship ซึ่งออกแบบมาเป็นพิเศษ สำหรับใช้ในการขนส่งสินค้าด้วย ตู้คอนเทนเนอร์ ซึ่งท่าเรือที่จะมารองรับเรือประเภทนี้ จะต้องมีการออกแบบ ที่เรียกว่า Terminal Design เพื่อให้มีความเหมาะสมทั้งในเชิงวิศวกรรมและ สิ่งแวดล้อม โดยจะต้องประกอบด้วย ท่าเทียบเรือ เชื้อเพลิง คลื่น รวมถึงสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ ซึ่งผู้ที่ศึกษาในด้าน Logistics จะต้องให้ความสนใจในการที่จะศึกษาเกี่ยวกับการขนส่งด้วยระบบคอนเทนเนอร์ให้เข้าใจอย่างลึกซึ้ง โดยในบทนี้ จะได้นำเรื่องราวที่เกี่ยวกับการ ขนส่งด้วยระบบคอนเทนเนอร์พอเป็นสังเขป ให้เข้าใจใน เบื้องต้น ดังต่อไปนี้



ภาพที่ 3.4 ลานเก็บตู้คอนเทนเนอร์

คุณลักษณะของตู้คอนเทนเนอร์ (Container Box)

ตู้คอนเทนเนอร์จะเป็นตู้ขนาดมาตรฐานอาจทำด้วยเหล็กหรืออลูมิเนียม โดยมีโครงสร้างภายนอกที่แข็งแรงสามารถวางเรียงซ้อนกันได้ไม่น้อยกว่า 10 ชั้น โดยจะมีขีด หรือ Slot

เพื่อให้แต่ละตู้จะมีการยึดติดกัน (โปรดดูจากภาพด้านล่างตรงมุมด้านบนของ Container) โดยส่วนใหญ่แล้วจะมีประตู 2 บาน ซึ่งจะมีรายละเอียด ระบุหมายเลขตู้ (Container Number) น้าหนักของสินค้าบรรจุสูงสุด ฯลฯ เมื่อเปิดตู้แล้วจะมีที่ ล็อกตู้ ซึ่งใช้ในการคล้องซีล(Seal) ซึ่งเดิมนั้นเป็นตะกั่ว แต่ปัจจุบันจะเป็น Plastic มีหมายเลขกำกับ สำหรับใช้ในการบ่งชี้สถานะภาพ ซึ่งได้มีการพัฒนาไปถึง Electronic Seal ซึ่งสามารถเข้าไปตรวจสอบทางอิเล็กทรอนิกส์ (Electronic Tracking) หาตำแหน่งของการเคลื่อนย้ายตู้สินค้า ภายในตู้จะมีพื้นที่สำหรับใช้ในการวางและบรรจุสินค้า

ประเภทของตู้สินค้า อาจแบ่งได้เป็น

1. Dry Cargoes เป็นตู้ที่ใส่สินค้าทั่วไปที่มีการบรรจุหีบห่อหรือภาชนะต้องเป็นสินค้าที่ไม่ต้องการรักษาอุณหภูมิ โดยสินค้าที่เข้าตู้แล้วจะต้องมีการจัดทำที่กันไม่ให้มีสินค้าเลื่อนหรือขยับ ซึ่งอาจจะใช้ถุงกระดาษที่มีการเป่าลม ที่เรียกว่า Balloon Bags มาวางอัดไว้ในช่องว่างของสินค้ากับตัวตู้ หรืออาจใช้ไม้มาปิดกันเป็นผนังหน้าตู้ ที่เรียกว่า Wooden Partition หากใช้เป็นเชือกไนลอนรัดหน้าตู้ ก็จะเรียกว่า Lashing
2. Refrigerator Cargoes เป็นตู้สินค้าประเภทที่มีเครื่องปรับอากาศ มีการปรับอุณหภูมิในตู้ ซึ่งทำตามมาตรฐานต้องสามารถปรับอุณหภูมิได้อย่างน้อย -18 องศาเซลเซียส โดยเครื่องทำความเย็นนี้อาจจะติดอยู่กับตัวตู้หรือมีปลั๊กใช้กระแสไฟฟ้าเสียบจากนอกตู้ โดยจะต้องมีที่วัดอุณหภูมิแสดงให้เห็นสถานะของอุณหภูมิของตู้สินค้า
3. Garment Container เป็นตู้สินค้าที่ออกแบบมาสำหรับการบรรจุสินค้าที่เป็นเสื้อผ้า โดยมีราวสำหรับแขวนเสื้อ ซึ่งส่วนใหญ่มักจะใช้กับสินค้าที่เป็น Fashion ซึ่งไม่ต้องการที่จะมีการพับหรือบรรจุใน Packing ซึ่งจะมีผลทำให้เสื้อผ้ามีการยับหรือไม่สวยงาม
4. Open Top เป็นตู้ซึ่งส่วนใหญ่จะต้องเป็น 40 ฟุต โดยจะออกแบบมาไม่ให้มีหลังคา สำหรับใช้ในการวางสินค้าขนาดใหญ่ เช่น เครื่องจักร ซึ่งไม่สามารถขนย้ายผ่านประตูตู้ได้ จึงต้องขนย้ายโดยการยกส่วนบนของตู้แทน
5. Flat-rack เป็นพื้นราบมีขนาดกว้างและยาว ตาม Size ของ Container มาตรฐาน โดยจะเป็นตู้คล้ายกับ Container ที่มีแต่พื้น Platform สำหรับใส่สินค้าที่มีลักษณะเป็นพิเศษ เช่น เครื่องจักร , แท่งหิน , ประติมากรรม , รถแทรกเตอร์ ซึ่งสินค้าเหล่านี้ อาจจะขนส่งด้วยเรือที่เป็น Conventional Ship แต่หากเมื่อขนส่งด้วยเรือระบบ Container แล้วก็ต้องมาวางใน Flat rack เพื่อให้สามารถจัดเรียงกองในรูปแบบที่เป็น Slot ซึ่งเป็นลักษณะของเรือที่เป็น Container

Equipment	Container Type	Interior Dimensions	
	20' Dry	L: 5.89 m	19'4"
		W: 2.34 m	7'8"
		H: 2.33 m	7'8"
	20' Reefer	L: 5.50 m	18'1/4"
		W: 2.26 m	7'5 1/8"
		H: 2.25 m	7'4 7/8"
	20' Collapsible Flatrack	L: 5.94 m	19'6 1/4"
		W: 2.43 m	8'0"
		H: 2.15 m	7'1"
	40' Dry	L: 12.01 m	39'5"
		W: 2.34 m	7'8"
		H: 2.36 m	7'9"
	40' Highcube	L: 12.01 m	39'5"
		W: 2.34 m	7'8"
		H: 2.66 m	8'9"
	40' Reefer	L: 11.64 m	38'2 1/8"
		W: 2.28 m	7'5 7/8"
		H: 2.25 m	7'4 5/8"
	40' Collapsible Flatrack	L: 12.06 m	39'7"
		W: 2.43 m	8'0"
		H: 1.93 m	6'4"
	20' Open Top	L: 5.81 m	19'1"
		W: 2.34 m	7'8"
		H: 2.34 m	7'8"
	40' Open Top	L: 12.03 m	39'6"
		W: 2.34 m	7'8"
		H: 2.43 m	8'0"

ภาพที่ 3.5 ตัวอย่างขนาดตู้คอนเทนเนอร์

เรือบรรทุกตู้คอนเทนเนอร์ (Container Vessel)

เป็นเรือที่ออกแบบมาสำหรับการใช้ในการบรรทุกตู้สินค้าโดยเฉพาะ เรือสินค้าแต่ละลำจะมีที่ขกตู้ที่เรียกว่า Quay Cranes ประมาณ 1-4 ตัว โดย Crane แต่ละตัวจะลำเลียงตู้ ซึ่งวางอยู่ตามความลึกของเรือ ซึ่งจะมีการเรียงกันเป็น Column โดยปัจจุบันเรือจะบรรทุกโดยเฉลี่ยจะเป็นประมาณ 2,700 TEU แต่เรือที่มีขนาดใหญ่ที่อยู่ในชั้นที่เรียกว่า SX Class หรือที่เรียกว่า Super Post Panamax ซึ่งจะมีความยาวโดยเฉลี่ย 320x330 เมตร กินน้ำลึกประมาณ 13-14 เมตร มีความกว้างวางคอนเทนเนอร์ได้ 20-22 แถว ซึ่งสามารถบรรทุกตู้สินค้าได้สูงสุดถึง 8,000 TEU ซึ่งในอนาคตนี้กำลังมีการต่อเรือที่มีขนาดใหญ่ขึ้นไปซึ่งอยู่ในชั้น Malaccamax ซึ่งสามารถขนย้ายตู้คอนเทนเนอร์ได้ 18,000 TEU ซึ่งขนาดเรือที่ใหญ่ขึ้นมากนี้จะมีผลทำให้ต้นทุนโดยรวมจะลดลง เนื่องจากต้นทุนแปรผันที่เรียกว่า Variable Cost ไม่ว่าจะเป็นค่าน้ำมันหรือค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวกับแรงงาน แต่อย่างไรก็ดีจะต้องมีการบริหารจัดการในการที่จะหาสินค้าได้อย่างมีประสิทธิภาพ



ภาพที่ 3.6 ตัวอย่างท่าเรือ

Terminal Port

ท่าเรือ หรือ Port ถือเป็นกิจกรรมหนึ่งของกระบวนการ Logistics โดยท่าเรือทำหน้าที่ให้บริการในการขนถ่ายสินค้า โดยท่าเทียบเรือจะต้องมีลักษณะทางกายภาพและโครงสร้างพื้นฐาน Basic Infrastructure รวมถึงความลึก ความกว้างของช่องทางเดินเรือ ความยาวหน้าท่า Quay Length เชื่อกันคลื่น ช่องทางสำหรับให้รถบรรทุกเข้า-ออก รวมทั้งทางรถไฟ สำหรับรองรับการขนส่งด้วยทางรถไฟ ซึ่งจะทำให้ท่าเรือสามารถเชื่อมต่อการคมนาคมที่เป็นแบบ Multi-Modal Transport คือ การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ



ภาพที่ 3.7 ตัวอย่างลานเก็บตู้คอนเทนเนอร์

ประเภทของท่าเรือ สามารถแบ่งออกตามลักษณะได้เป็น

1) Tran shipment Port เป็นท่าเรือแบบถ่ายลำ เป็นศูนย์รวมในการเก็บและกระจายตู้คอนเทนเนอร์ คือ ทำหน้าที่เป็น Consolidation Port คือเป็นท่าที่ใช้ในการรวมตู้สินค้าจากบริเวณใกล้เคียง โดยตู้สินค้าจะมีการนำมาบรรทุกเรือประเภทที่เรียกว่า Feeder Vessel เพื่อรอการขนถ่ายไปยังเรือ ที่เรียกว่า Direct Vessel หรือ Master Vessel เพื่อจะได้นำสินค้าไปส่งมอบตามจุดหมายปลายทาง ซึ่งท่าเรือประเภทนี้อาจ ได้แก่ ท่าเรือสิงคโปร์ , ท่าเรือกรัง , ท่าเรือรอตเตอร์ดัมส์ ฯลฯ ซึ่งท่าเรือประเภทนี้จะต้องมีการบริหารจัดการในการลดเวลาในท่าเรือที่เรียกว่า Time In port หรือ Waiting Time คือ เวลาที่เรือคอยทำนอยที่สุด จึงจำเป็นต้องมีพื้นที่ในท่าเรือ (Terminal Area) ให้สามารถจัดเรียงกองคอนเทนเนอร์ได้เป็นจำนวนมากและต้องอาศัยเทคโนโลยี รวมถึงจะต้องมีคลังน้ำมัน อุ้มอัมเรือ และสิ่งอำนวยความสะดวกอื่น ๆ ที่จะทำให้เกิดสภาพแออัดเนื่องจากท่าเรือประเภทนี้จะต้องมีการแข่งขัน เช่น ท่าเรือสิงคโปร์ กับท่า PTP ซึ่งตั้งอยู่ที่รัฐยะโฮบาร์ห์ตอนใต้สุดของมาเลเซียตรงข้ามกับเกาะสิงคโปร์ เป็นต้น

ปัจจัยเพื่อใช้ในการแข่งขันในท่าเรือด้วยกัน

(1) throughput Capacity เป็นความสามารถที่เหนือกว่าในการให้บริการ ไม่ว่าจะเป็นขนาดของพื้นที่อัตรการใช้ท่า , เทคโนโลยีที่นำมาใช้ในการทำงานและความเหมาะสมทางภูมิศาสตร์

(2) Time In Port จะมีระยะเวลาที่ใช้ในการขนถ่ายตู้ ซึ่งปัจจุบันมีการแข่งขันในการจับเวลาว่าแต่ละตู้จะใช้เวลาในการขนถ่ายกี่นาที ซึ่งจะเป็นปัจจัยสำคัญที่ทำให้สายการบินเรือ นำเรือเข้ามาเทียบท่าเนื่องจากจะมีผลต่อต้นทุนของเรือโดยตรง

2) Original Destination Port หรืออาจเรียกว่าท่าเรือต้นทาง ปลายทาง หรือท่าเรือต้นแบบ เป็นท่าเรือที่ใช้ในการรับสินค้าหรือขนถ่ายสินค้าโดยตรง โดยท่าเรือประเภทนี้ประกอบไปด้วย ศูนย์รวบรวมและกระจายสินค้า Distribute Center และจะต้องเชื่อมต่อไปยังศูนย์ สินค้าต่อเนื่องไปยังจุดหมายปลายทาง ซึ่งในเงื่อนไขของ Incoterms ในหลายๆเงื่อนไขก็ได้ครอบคลุมหรือการขนส่งสินค้าจนถึง Original Port เช่น ท่านิวยอร์ก , ท่าเรือ โตเกียว หรือท่าเรือแหลมฉบังของประเทศไทย เป็นต้น ท่าเรือเหล่านี้จะเป็นท่าที่เป็นจุดหมายปลายทางของการขนส่ง เพื่อขนถ่ายสินค้าเข้าไปในแผ่นดินใหญ่ Interland สำหรับ Transit Port จะเป็นท่าเรือที่ตู้คอนเทนเนอร์ สินค้าจะมาวางพักเพื่อรอเปลี่ยนเรือลำใหม่ เพื่อที่จะขนส่งไป Original Port เช่น ท่าเรือ Singapore , ท่าเรือฮ่องกง เป็นต้น

3) Inland Container Depot (ICD) ลานวางตู้หรือท่าเรือในแผ่นดิน (ไม่ติดน้ำ) เป็นสถานีในการเป็นศูนย์ (HUB) ในการรับตู้สินค้าเพื่อขนส่งไปท่าเรือ (Port) หรือรับตู้สินค้าจาก

ท่าเรือเข้ามาเก็บก่อนที่จะส่งต่อไปให้สถานที่รับมอบ สินค้า (Origin Point) ซึ่งปัจจุบันสถานะของ ICD จึงทำหน้าที่คล้ายกับท่าเรือในแผ่นดิน และมีบทบาทอย่างมากต่อกิจกรรมลอจิสติกส์ระหว่างประเทศ

วิธีการขนย้ายคอนเทนเนอร์ในท่าเรือ

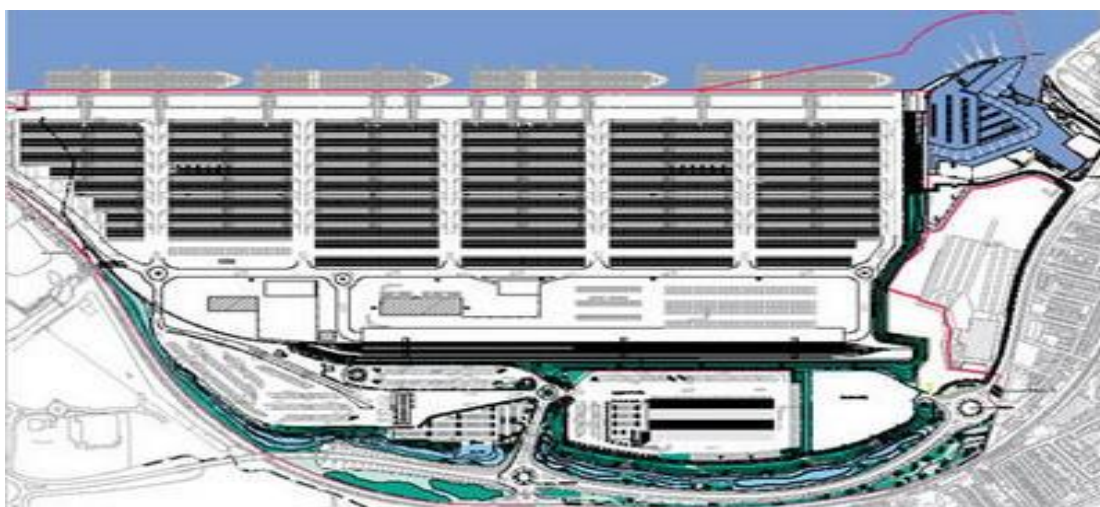
การขนย้ายสินค้าในท่าเรือจัดเป็นเทคโนโลยีที่ต้องการการบริหารจัดการเนื่องจากแต่ละท่าจะแข่งขันกันเป็นนาทีกในการยกสินค้าขึ้นและลง ซึ่งในปัจจุบันระบบการจัดการท่าเรือที่เรียกว่า Port Automation จะทำหน้าที่ในการจัดการท่าเรือในระบบที่ใช้ Computer และหุ่นยนต์ในการ ขนย้ายคอนเทนเนอร์หน้าท่า มีกระบวนการดังต่อไปนี้

1) Stacking Lanes เป็นการจัดย้ายสินค้าไปวางเรียงกอง ซึ่งจะมีการวางเป็นชั้นที่เรียกว่า Stack ซึ่งโดยปกติจะมีการวางเรียงคอนเทนเนอร์ไว้ 4-5 ชั้น โดยมีความกว้างของช่องทางที่เรียกว่า Gantry Crane เป็นเครื่องมือในการขนย้าย ซึ่งปัจจุบันในหลายท่าได้นำระบบ Computer Right เข้ามากำหนด Location ในการวางตู้ โดยมีหอ Control Room ใช้ในการควบคุมการทำงาน

2) การเคลื่อนย้ายคอนเทนเนอร์ไปไว้หน้าท่า ซึ่งอาจจะใช้ตัว Gantry Crane หรือ อาจาศัรรถยกที่เรียกว่า Top ทำหน้าที่ในการเคลื่อนย้าย

3) การ Slot Stacking เป็นการยกตู้สินค้าที่วางอยู่บริเวณหน้าท่า Quay ขึ้นไปวางไว้บนเรือ โดยมี Quay Crane คือ Crane ที่อยู่หน้าท่าทำหน้าที่ในการขนย้าย

ไทยจะมีท่าเรือหลักที่สำคัญ คือ ท่าเรือกรุงเทพฯ ซึ่งจะมีตู้เข้า-ออกประมาณเกือบ 1 ล้านตู้ต่อปี และท่าเรือแหลมฉบังจะมี ตู้เข้าและออกประมาณ 2.9-3.0 ล้าน TEU นอกจากนี้ยังมี ท่าเรือมาบตาพุด , ท่าเรือน้ำลึกสงขลา , ท่าเรือสตูล ซึ่งประเทศไทยเองก็จะต้องแข่งขันกับหลายประเทศไม่ว่าจะเป็นสิงคโปร์หรือฮ่องกง ซึ่งจะมีตู้เข้า-ออก ปีละประมาณ 17.04 ล้าน TEU



ภาพที่ 3.8 ตัวอย่างแผนที่ท่าเรือ

ชนิดหรือขนาดของผู้คอนเทนเนอร์

การขนส่งสินค้าด้วย Container Vessel นั้น สินค้าจะต้องบรรจุในตู้คอนเทนเนอร์ หากผู้ขายเป็นผู้บรรจุ ก็จะเรียกว่า Term CY คือ Consignee Load and Count หากบริษัทเรือเป็นผู้บรรจุตู้สินค้าในท่าเรือหรือใน ICD (Inland Container Depot) ซึ่งตัวแทนบริษัทเรือเป็นเจ้าของสถานที่ ก็จะเรียกลักษณะการขนส่งแบบนี้ว่า CFS (Container Freight Station) โดยสินค้าที่จะเป็น Term CY ได้นั้น จะต้องเป็นสินค้าประเภทเต็มตู้ที่เรียกว่า FCL (Full Container Load) ส่วนใน Term CFS ก็สามารถเป็นได้ทั้งที่เป็น FCL และการบรรจุแบบรวมตู้ (Consolidated) คือ สินค้าน้อยกว่า 1 ตู้ ซึ่งเรียกว่า LCL (Less Container Load) โดย Containers ที่ใช้ในการบรรจุนี้ส่วนใหญ่ จะมีขนาดดังนี้

1) ขนาด 20 ฟุต เป็นตู้ที่มี Outside Dimension คือ ยาว 19.10 ฟุต และกว้าง 8.0 ฟุต สูง 8.6 ฟุต โดยมีน้ำหนักบรรจุตู้ได้สูงสุดประมาณ 32-33.5 CUM (คิวบิกเมตร) และน้ำหนักบรรจุตู้ได้ไม่เกิน 21.7 ตัน

2) ตู้ขนาด 40 ฟุต จะมีความยาว 40 ฟุต กว้าง 8 ฟุต สูง 9.6 ฟุต (Hicute) โดยสามารถบรรจุ สินค้าได้ 76.40 – 76.88 CUM และบรรจุสินค้าน้ำหนักสูงสุดได้ 27.4 M/T ซึ่งจะเป็นน้ำหนักสำหรับสินค้าประเภท Dry Cargoes

การขนส่งสินค้าด้วยระบบตู้คอนเทนเนอร์ ได้รับการยอมรับเป็นรูปแบบการขนส่งมาตรฐาน โดยคิดเป็น สัดส่วนประมาณถึง 95% ของการขนส่งสินค้าทางทะเล โดยผู้ประกอบการขนส่งด้วยระบบตู้คอนเทนเนอร์ จะมีเพียงไม่มากมายเมื่อเทียบกับปริมาณของการขนส่ง โดยผู้ให้บริการสายการเดินเรือ ซึ่งเรียกว่า Carrier จะมีการรวมตัวกันเป็นชมรม (Conference) ซึ่งจะมีบทบาทต่อการกำหนดค่าขนส่งสินค้า และค่าบริการในอัตราที่บางครั้งมีลักษณะกึ่งผูกขาด โดยชมรมสายการเดินเรือที่สำคัญของโลกอาจประกอบด้วย

1) Far Eastern Freight Conference (FEFC) ซึ่งจะเป็นบริการรับขนสินค้าจากเอเชียไปยุโรป โดยเน้นที่สินค้าที่ไปทางทะเล เมดิเตอร์เรเนียน ซึ่งจัดว่าเป็นอาณาบริเวณซึ่งมีการขยายตัวประมาณ 24% และสินค้าที่ไปทางรัสเซียด้านตะวันออก St.Petersburg

2) Asia / West Coast South America จะเป็นการเดินเรือในด้านตะวันตกของเอเชีย จนถึงทวีปอเมริกาใต้

3) Informal Rate Agreement (IRA) ชมรมนี้จะครอบคลุมธุรกิจจากเอเชียไกล ไปถึงเอเชียภาคตะวันออกกลาง ครอบคลุมไปถึงเกาหลี , จีน , ฮองกง , ไต้หวัน , เวียดนาม , ไทย , ฟิลิปปินส์ , มาเลเซีย , สิงคโปร์ และอินโดนีเซีย

4) Trans Pacific ครอบคลุมอาณาบริเวณริมมหาสมุทรแปซิฟิก ออสเตรเลีย , นิวซีแลนด์ ,อเมริกา West Coast

วิธีการคิดค่าระวางเรือ หรือ ค่า Freight

เนื่องจากในปัจจุบัน การขนส่งสินค้าส่วนใหญ่จะใช้การขนส่งทางทะเลด้วยเรือประเภท Container Ship จึงควรเข้าใจถึงลักษณะและประเภทของ Container ซึ่งจะเป็น Durable Packing เป็นลักษณะตู้ทำด้วยเหล็กหรือ อลูมิเนียม มีขนาดมาตรฐาน 20 ฟุต และ 40 ฟุต ซึ่งบริษัทเรือจะต้องเป็นผู้เตรียมตู้ Container โดยผู้ที่ใช้ตู้จะต้องทำการจองตู้ โดยเอกสารที่เรียกว่า Shipping Particular หรือที่เรียกกันง่าย ๆ ว่าใบ Booking ซึ่งรายละเอียดจะต้องคล้องจองกับ Letter of Credit (L/C) ซึ่งเอกสารที่ใช้ในการเป็นใบรับสินค้าของตัวแทนบริษัทเรือ จะเรียกว่า Bill of Lading (B/L) หรือใบตราส่ง ซึ่งเป็นเอกสารสำคัญในการเป็นเอกสารในการเรียกเก็บเงินจากทางธนาคาร ซึ่งเรียกว่า Bank Negotiated Process ในการซื้อขายสินค้าระหว่างประเทศคู่ค้า จะต้องมีการตกลงว่าผู้ซื้อหรือผู้ขายสินค้า จะเป็นคนจ่ายค่าระวางเรือที่เรียกว่า Freight Charge หากผู้ขายสินค้าเป็นผู้ชำระก็เรียกว่า Freight Prepaid หากจะให้ผู้ซื้อเป็นผู้ชำระค่าระวางเรือเมื่อถึงปลายทาง ก็เรียกว่า Freight Collect



ภาพที่ 3.9 ตู้คอนเทนเนอร์

การคิดค่าระวางเรือ (Freight Charge Basic)

1) Weight Ton คำนวณจากน้ำหนักสินค้าที่บรรทุก และจะมีอัตราการคิดที่แตกต่างกันตามแต่ละประเภทของสินค้า

2) คำนวณจาก Measurement โดยคำนวณจากปริมาตรของสินค้า คือ เป็นการวัดขนาดของสินค้า กว้าง x ยาว x สูง คำนวณออกมาเป็น ลูกบาศก์เมตร (M3 หรือ CBM) มักจะใช้กับสินค้าที่มีลักษณะ Bulk คือ มีลักษณะเป็น Size Insentive เช่น เสื้อผ้า , ฝ้าย แต่ทั้งนี้จะต้องมีการชั่งน้ำหนัก โดยเปรียบเทียบว่า หากน้ำหนัก (Weight Ton) สูงกว่า ก็จะคิดค่าระวางจากน้ำหนัก

3) การคำนวณจาก V (Ad Valorem Goods) คือ Degree ที่สินค้านั้นมีราคาสูง ถึงแม้ว่าจะมีปริมาตรน้อย น้ำหนักไม่มาก แต่ต้องได้รับการดูแลเป็นพิเศษ การคิดค่าระวางก็จะคิดเพิ่มอีก 3-5 เท่า ของมูลค่าสินค้า

4) ค่าระวางพิเศษ ได้แก่ ค่าใช้จ่ายทั้งหลายที่บริษัทเรือ คิดเพิ่มเติมจากค่าระวางพื้นฐาน ซึ่งประกอบด้วย

(1) ค่าระวาง Surcharge เป็นค่าใช้จ่ายพิเศษที่มีการเรียกเก็บ เนื่องในกรณีต่างๆ เช่น ภัยสงคราม หรือในช่วงที่มีการ Peak Season

(2) Terminal Handling Charge : THC เป็นค่าใช้จ่ายที่เกิดจากการขนถ่ายสินค้าทั้งต้นทางและปลายทาง ได้แก่ การใช้เครนที่เรียกว่า Top คือ ค่าภาระ , ค่าลากตู้สินค้า

(3) Bunker Adjustment Factor : BAF เป็นค่าระวางพิเศษ ชดเชยภาระค่าน้ำมันเชื้อเพลิงที่มีการปรับตัวสูงขึ้น เนื่องจากเกิดวิกฤติการณ์ด้านน้ำมัน ซึ่งทำให้บริษัทเรือมีต้นทุนที่สูงขึ้นกว่าต้นทุนปกติ ก็จะมีการเรียกเก็บค่า BAF หรือที่เรียกง่ายๆว่า Bunker Charge ซึ่งอาจจะขึ้นและลงได้ เป็นไปตามดุลยภาพของ Demand & Supply

(4) Currency Adjustment Factor : CAF เป็นค่าปรับอัตราแลกเปลี่ยนเงินตรา โดยค่าระวางเรือส่วนมาก จะเรียกเก็บเป็นเงินสกุลดอลลาร์สหรัฐฯ หากกรณีอัตราแลกเปลี่ยนมีการผันผวน ทางบริษัทเรือก็จะมีการเรียกเก็บ

(5) Congestion Surcharge เป็นค่าใช้จ่ายพิเศษเนื่องจากความแออัดในท่าเรือ เป็นค่าใช้จ่ายที่เรียกเก็บเนื่องจากบางท่าเรืออาจมีการบริหารจัดการไม่ดี ทำให้มีการขนย้ายตู้ขึ้นและลงล่าช้ากว่าเกณฑ์ที่ทางบริษัทเรือกำหนดไว้ ซึ่งอาจจะเกิดจากเหตุอื่น เช่น การจราจรที่ติดขัด การนัดหยุดงานของคนงาน ซึ่งมีผลทำให้งานล่าช้า

(6) Bill of Lading Charge : B/L Charge ค่าออกใบตราส่ง เป็นค่าธรรมเนียมในการที่บริษัทเรือต้องจัดพิมพ์ใบ Bill of Lading ซึ่งเป็นเอกสารสำคัญที่ใช้ในการแสดงสถานะภาพ (Status) ว่าสินค้าได้มีการขนส่งไปกับบริษัทเรือ ซึ่ง B/L หรือที่เรียกว่าใบตราส่งจะมีออกเป็นหลายฉบับ เช่น ฉบับที่เรียกว่า Original , Duplicate Original , Triple Original และ Copy Non-Negotiate ทั้งหมดนี้ทางบริษัทเรือจะเรียกเก็บเป็นค่าใช้จ่ายในการทำเอกสาร

(7) AMSC : Advance Manifest Security Charge เป็นค่าใช้จ่ายในการที่บริษัทเรือ ต้อง Input Data 24 ชั่วโมงก่อนการขนถ่ายสินค้า ที่เรียกว่า 24 Hour Rules ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของ มาตรการความร่วมมือ การป้องกันผู้ก่อการร้ายที่เรียกว่า C-TPAT (Customs Trade Partnerships

(8) Against Terrorism) ซึ่งประเทศไทยถูกจัดอยู่ในลำดับสุดท้ายของ Top Twenty Mega Port ในการขนส่งสินค้า จึงต้องเสียค่า AMSC Charge รวมถึงการแก้ไขเอกสาร

ISPS Code (International Ship and Port Facility Security Code)

เป็นประมวลข้อบังคับว่าด้วยการรักษาความปลอดภัยของเรือ และท่าเรือระหว่าง ประเทศ ซึ่งเป็นข้อแก้ไขใหม่ภายใต้อนุสัญญา SOLAS Chapter XI-2 เป็นข้อกำหนดเกี่ยวกับแนวทางการปฏิบัติในการรักษาความปลอดภัยทางทะเล โดยมุ่งที่การรักษาความปลอดภัยของเรือ และท่าเรือ โดยกำหนดให้มีการประเมินสถานการณ์ที่มีความเสี่ยงในระดับต่าง ๆ และกำหนดมาตรการรักษาความปลอดภัยที่เหมาะสมกับระดับความเสี่ยง ประกอบด้วย



ภาพที่ 3.10 เรือบรรทุกตู้คอนเทนเนอร์

1) เรือ (Vessel) กำหนดให้บริษัทเรือต้องแต่งตั้งเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัย (Company Security Officer : CSO) เพื่อรับผิดชอบในการจัดทำ การประเมินสถานการณ์ความปลอดภัยของเรือ (Ship Security Assessment) และแผนรักษาความปลอดภัยของเรือ ซึ่งจะต้องได้รับอนุมัติจากกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี

2) ท่าเรือ (Port) กำหนดให้ต้องมีการประเมินสถานการณ์ความเสี่ยงต่อความปลอดภัยของท่าเรือ โดยต้องมีเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยของท่าเรือ เพื่อรับผิดชอบในการจัดทำและดำเนินการตามแผนรักษาความปลอดภัยของท่าเรือ ซึ่งต้องได้รับการอนุมัติจากกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี โดยท่าเรือทุกแห่งที่ให้บริการเรือโดยสาร เรือบรรทุกสินค้า ต้องจดทะเบียนในประเทศไทย โดยผู้ประกอบการจะต้องจัดทำขั้นตอนการปฏิบัติงานและแผนความปลอดภัย เพื่อเสนอต่อหน่วยงานราชการของไทย คือ กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี เพื่อทำการประเมินและออกใบรับรอง



ภาพที่ 3.11 ลานเก็บตู้คอนเทนเนอร์

เอกสารการขนส่ง

- 1.ใบจองเรือ(Booking Note)
- 2.ใบสั่งให้ขนสินค้าขึ้นเรือ(Shipping Order)
- 3.ใบขนสินค้าขึ้นเรือ(Mate's Receipt)

- 4.ใบตราส่งสินค้า(Bill of Lading)
- 5.สัญญาเช่าเหมาเรือ(Charter Party,C/P)
- 6.ใบสั่งปล่อยสินค้า(Delivery Order D/O)
- 7.รายการบัญชีสินค้า(Mainifest)
- 8.ใบพัสดุภัณฑ์ทางอากาศ(Air Way Bill)
- 9.ใบตราส่งทางรถไฟ(Rail Way Bill)
- 10.ใบรับพัสดุภัณฑ์ไปรษณีย์(Parcel Post Notification)

เอกสารการนำเข้าสินค้า

- 1.ใบขนสินค้าขาเข้า (Import Declaration)
- 2.ใบตราส่งสินค้าทางเรือ (B/L-Bill of Lading), ทางอากาศ (AWB-Air Way Bill)
- 3.บัญชีราคาสินค้า (Invoice)
- 4.บัญชีรายละเอียดบรรจุหีบห่อ (Packing List)
- 5.ใบอนุญาตหรือหนังสืออนุญาตสำหรับสินค้าควบคุมการนำเข้า (ถ้ามี) (Import License)
- 6.ใบรับรองแหล่งกำเนิดสินค้า (กรณีขอลดอัตราอากร) (Certificates of Origin)
- 7.เอกสารอื่น ๆ เช่น แค็ตตาล็อก เอกสารแสดงส่วนผสม

เอกสารการส่งออกสินค้า

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

ภาพที่ 3.12 ไบชนส่งขาเข้า

1. SHIPPER		 LISSOM LOGISTICS COMPANY LIMITED BILL OF LADING FOR COMBINED TRANSPORT AND PORT TO PORT													
2. CONSIGNEE															
3. NOTIFY PARTY															
4. PRE-CARRIAGE BY		RECEIVED by the Carrier in apparent good order and condition unless otherwise stated herein, the Goods, or the Container(s) or other package(s) or unit(s) said by the Merchant to contain the cargo herein the cargo herein mentioned, to be carried subject to all the terms and conditions contained or incorporated in this Bill of Lading, including the both front and back pages where issued in paper or electronic form and Carrier's Tariff rules and regulations by the vessel named herein or any substitute at Carrier's option and other means of transportation including the use of feeder ship, barges, trucks or rail cars from the place of Receipt or Port of Loading to the Port of Discharge or Place of delivery stated herein, whichever is applicable. If this Bill of Lading is issue in paper form and duly endorsed, the original Bill of Lading must be surrendered in exchange of the Goods and Delivery Order. ORIGINAL													
5. PLACE OF RECEIPT															
6. EXPORT CARRIER (VESSEL/VOY)															
7. PORT OF LOADING		<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td colspan="2" style="height: 100px; vertical-align: top;">11. NUMBER AND KIND OF PACKAGES</td> <td colspan="2" style="height: 100px; vertical-align: top;">12. DESCRIPTION OF PACKAGES AND GOODS</td> <td colspan="2" style="height: 100px; vertical-align: top;">13. GROSS WEIGHT</td> <td colspan="2" style="height: 100px; vertical-align: top;">14. MEASUREMENT</td> </tr> </table>		11. NUMBER AND KIND OF PACKAGES		12. DESCRIPTION OF PACKAGES AND GOODS		13. GROSS WEIGHT		14. MEASUREMENT					
11. NUMBER AND KIND OF PACKAGES				12. DESCRIPTION OF PACKAGES AND GOODS		13. GROSS WEIGHT		14. MEASUREMENT							
8. PORT OF DISCHARGE															
9. PLACE OF DELIVERY															
10. MARKS & NOS. CONTAINER SEAL NO.		<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td colspan="2" style="height: 100px; vertical-align: top;">15. TOTAL NOS CONTAINERS OR PACKAGES (IN WORD)</td> <td colspan="2" style="height: 100px; vertical-align: top;">16. FREIGHT & CHARGES</td> <td colspan="2" style="height: 100px; vertical-align: top;">17. BASIS</td> <td colspan="2" style="height: 100px; vertical-align: top;">18. RATE</td> <td colspan="2" style="height: 100px; vertical-align: top;">19. PREPAID</td> <td colspan="2" style="height: 100px; vertical-align: top;">20. COLLECT</td> </tr> </table>		15. TOTAL NOS CONTAINERS OR PACKAGES (IN WORD)		16. FREIGHT & CHARGES		17. BASIS		18. RATE		19. PREPAID		20. COLLECT	
15. TOTAL NOS CONTAINERS OR PACKAGES (IN WORD)				16. FREIGHT & CHARGES		17. BASIS		18. RATE		19. PREPAID		20. COLLECT			
21. EXCHANGE RATE															
22. TOTAL PREPAID IN															
23. FREIGHT PAYABLE AT		<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td colspan="2" style="height: 100px; vertical-align: top;">24. FREIGHT PAYABLE AT</td> <td colspan="2" style="height: 100px; vertical-align: top;">25. PLACE AND DATE OF ISSUE</td> </tr> <tr> <td colspan="2" style="height: 100px; vertical-align: top;">26. NUMBER OF ORIGINAL S(s)/L</td> <td colspan="2" style="height: 100px; vertical-align: top;">27. SHIPPED ON BOARD DATE</td> </tr> </table>		24. FREIGHT PAYABLE AT		25. PLACE AND DATE OF ISSUE		26. NUMBER OF ORIGINAL S(s)/L		27. SHIPPED ON BOARD DATE					
24. FREIGHT PAYABLE AT				25. PLACE AND DATE OF ISSUE											
26. NUMBER OF ORIGINAL S(s)/L				27. SHIPPED ON BOARD DATE											
28. FREIGHT PAYABLE AT															
29. FREIGHT PAYABLE AT		IN accepting this Bill of Lading, the Merchant agrees to be bound by all the stipulations, exceptions, terms and conditions contained or incorporated on this side and on the back side of this Bill of lading whether written, type, stamped or otherwise, which supersede all previous agreements, including booking notes and any local customs or privileges to the contrary. STAMP / SIGNATURE OF THE CARRIER OR ITS AGENT													
30. FREIGHT PAYABLE AT															
31. FREIGHT PAYABLE AT															

ภาพที่ 3.13 ไบตราลินค้าทางเรือ

East Repair Inc.

1912 Harvest Lane
New York, NY 12210

INVOICE

Bill To
John Smith
2 Court Square
New York, NY 12210

Ship To
John Smith
3787 Pineview Drive
Cambridge, MA 12210

Invoice # US-001
Invoice Date 11/02/2019
P.O.# 2312/2019
Due Date 26/02/2019

QTY	DESCRIPTION	UNIT PRICE	AMOUNT
1	Front and rear brake cables	100.00	100.00
2	New set of pedal arms	15.00	30.00
3	Labor 3hrs	5.00	15.00
Subtotal			145.00
Sales Tax 6.25%			9.06
TOTAL			\$154.06

Terms & Conditions

Payment is due within 15 days

Please make checks payable to: East Repair Inc.

ภาพที่ 3.14 บัญชีราคาสินค้า

Company		Packing List		50078	
Bicycles Unlimited 300 W North Temple Salt Lake City, UT 84103					
Ship To: Andrea Akers 999 Speedy Way San Francisco, CA 94111 UNITED STATES		Bill To: Andrea Akers 999 Speedy Way San Francisco, CA 94111 UNITED STATES			
Carton Count	Req. Ship Date	FOB Point	Shipping Terms	Ship Via	Order Num
3	08/01/2018	Origin	Prepaid & Billed	Will Call	50078
Items Not Shipped:					
Line #	Item / Description	Qty Ordered	Qty Shipped	Qty Remaining	
3	B202; Everyday Brake Cables	5 ea	0 ea	5 ea	
CARTON Information : Carton # 1 Weight 12 LBS					
Line #	Item / Description	Qty Ordered	Qty Shipped	Qty Remaining	
1	B201; Heavy Duty Brake Cables	15 ea	10 ea	5 ea	
CARTON Information : Carton # 2 Weight 0.1 LBS					
Line #	Item / Description	Qty Ordered	Qty Shipped	Qty Remaining	
2	B200; Discount Brake Cables	10 ea	10 ea	0 ea	
CARTON Information : Carton # 3 Weight 40 LBS					
Line #	Item / Description	Qty Ordered	Qty Shipped	Qty Remaining	
4	B203; Adamantium Brake Cables	4 ea	4 ea	0 ea	
August 3, 2018 8:44:25 AM MDT					
Page 1 of 2					

ภาพที่ 3.15 บัญชีรายละเอียดบรรจุหีบห่อ

[illegible]

ภาพที่ 3.16 ไบชนสินค้านำออก



ประกาศนียบัตรคุณวุฒิ
ที่ ๑๕๔ /๒๕๖๒

เรื่อง การเชื่อมต่อโยงข้อมูลสไบอนุญาต/ใบรับรองอิเล็กทรอนิกส์หรืออิเล็กทรอนิกส์ร่วมกับกรมประมง

ตามประกาศกรมตุลาการวันที่ ๑๓๓/๒๕๖๑ เรื่อง การปฏิบัติพิธีการตุลาการทางอิเล็กทรอนิกส์ สำหรับการใช้เชื่อมโยงข้อมูลทางธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับกระบวนการ อธิบดีกรมตุลาการ โดยผู้อำนวยการศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศและสื่อสารจัดดำเนินการตามตุลาการ แจ้งให้ทราบถึงวิธีปฏิบัติตุลาการและหลักฐานดีรายการสินค้า ที่ต้องทำการเชื่อมโยงข้อมูลในฐานหลักฐานในทางอิเล็กทรอนิกส์ผ่านระบบ National Single Window (NSW) ที่ต้องเชื่อมโยงกับขบวนสินค้า ซึ่งออกประกาศ ดังนี้

ข้อ ๑. กรมประมง ได้กำหนดรหัสพิกัดศุภการและรหัสสถิติของสินค้าที่จะให้เชื่อมโยงข้อมูล
ใบอนุญาต/ใบรับรอง ในรูปแบบอิเล็กทรอนิกส์ เพิ่มเติมจากประกาศกรมศุภการ ที่ ๒๐๐/๒๕๕๙, ๗๗/๒๕๖๐
และ ๑๐๓/๒๕๖๐ รายละเอียด ตามบัญชีแนบท้ายประกาศนี้

ข้อ ๒. ประกาศนี้ให้มีผลบังคับ ตั้งแต่วันที่ ๒ กันยายน พ.ศ. ๒๕๖๒ เป็นต้นไป

ประกาศ ณ วันที่ ๑๕ สิงหาคม พ.ศ. ๒๕๖๒

(นายสมชาติ พัฒนมาศ)

ผู้อำนวยการศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร ปฏิบัติราชการแทน
อธิบดีกรมศุลกากร

ภาพที่ 3.17 ใบอนุญาตสำหรับสินค้าควบคุมการส่งออก

1. Products consigned from (Exporter's business name, address, country)			Reference No. ASEAN-CHINA FREE TRADE AREA PREFERENTIAL TARIFF CERTIFICATE OF ORIGIN (Combined Declaration and Certificate) FORM E Issued in _____ (Country) See Overleaf Notes		
2. Products consigned to (Consignee's name, address, country)					
3. Means of transport and route (as far as known) Departure date Vessel's name/Aircraft etc. Port of Discharge			4. For Official Use ☐ Preferential Treatment Given ☐ Preferential Treatment Not Given (Please state reason/s) Signature of Authorised Signatory of the Importing Party		
5. Item number	6. Marks and numbers on packages	7. Number and type of packages, description of products (including quantity where appropriate and HS number of the importing Party)	8. Origin criteria (see Overleaf Notes)	9. Gross weight or other quantity and value (FOB)	10. Number and date of invoices
11. Declaration by the exporter The undersigned hereby declares that the above details and statement are correct; that all the products were produced in (Country) and that they comply with the origin requirements specified for these products in the Rules of Origin for the ACFTA for the products exported to (Importing Country) Place and date, signature of authorised signatory			12. Certification It is hereby certified, on the basis of control carried out, that the declaration by the exporter is correct. Place and date, signature and stamp of certifying authority		
13 ☐ Issued Retroactively ☐ Exhibition ☐ Movement Certificate ☐ Third Party Invoicing					

ภาพที่ 3.18 ใบรับรองแหล่งกำเนิดสินค้า

นิยามศัพท์

ลำดับที่	คำศัพท์	ภาษาอังกฤษ	ความหมาย
1	กรมศุลกากร	The Customs Department	เป็นส่วนราชการระดับกรมสังกัดกระทรวงการคลัง ก่อตั้งเมื่อวันที่ 4 กรกฎาคม พ.ศ. 2417 ในสมัยรัชกาลที่ 5 โดยมีชื่อว่า "หอรัษฎากรพิพัฒน์"[3] มีหน้าที่เก็บภาษีอากรขาเข้าและขาออกเป็นรายได้ของรัฐ
2	การขนส่งสินค้าทางน้ำ	Water freight transportation	เป็นวิธีการขนส่งเก่าแก่มามีมาตั้งแต่สมัยโบราณโดยการใช้แม่น้ำลำคลองเป็นเส้นทางลำเลียงสินค้า รวมถึงการขนส่งทางทะเลซึ่งส่วนใหญ่ใช้สำหรับการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศการขนส่งทางน้ำนี้เหมาะสมกับสินค้าที่มีขนาดใหญ่ขนส่งได้ปริมาณมากเป็นสินค้าที่ยากแก่การเสียหาย เช่น ทราย แร่ ข้าวเปลือก เครื่องจักร ขางพารา เป็นต้น
3	การนำเข้า	Import	การนำเข้าสินค้าเข้ามาจากต่างประเทศ โดยสินค้าที่นำเข้ามักเป็นสินค้าที่ไม่มีหรือผลิตในประเทศไม่ได้ เช่น ยารักษาโรค เครื่องจักรต่าง ๆ ที่ใช้ในอุตสาหกรรมการผลิต สินค้าเกษตรบางชนิด เป็นต้น
4	การบริการ	Services	การกระทำหรือดำเนินการอย่างใดอย่างหนึ่งเพื่อตอบสนองความต้องการของบุคคลหรือองค์กรให้ได้รับความพึงพอใจสมความมุ่งหมายที่บุคคลหรือองค์กรนั้นต้องการ เนื่องจากผลสำเร็จของการบริการขึ้นอยู่กับ “ความพึงพอใจ” ซึ่งเป็นเรื่องของ “ความรู้สึก” ไม่มีหน่วยวัด นิยามของคำว่าบริการจึงขึ้นอยู่กับความพยายามอธิบายเพื่อให้เข้าใจตรงกัน
5	การส่งออก	Export	การจัดส่งสินค้าและบริการจากต้นทางสู่ปลายทางในทางบก ทางน้ำหรือทางอากาศ โดยผู้ส่งสินค้าหรือบริการออกเรียกว่า "ผู้ส่งออก" ส่วนในทางการค้าระหว่างประเทศ การส่งออกหมายถึง การขายสินค้าและบริการในประเทศไปสู่ตลาดอื่น

ลำดับที่	คำศัพท์	ภาษาอังกฤษ	ความหมาย
6	ท่าเรือ	Port	สถานที่ที่ใช้ขนถ่ายสินค้าจากฝั่งลงสู่เรือ และจากเรือขึ้นสู่ฝั่ง หรือหมายถึงอาณาบริเวณพื้นที่สำหรับให้เรือเข้าเทียบท่า มีการทอดสมอเรือ มีอุปกรณ์หรือสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ ในการดำเนินกิจการระหว่างเรือกับชายฝั่ง หรือ เป็นสถานที่สำหรับให้เรือหรือยานพาหนะทางน้ำทุกประเภทเข้าจอด
7	โซ่อุปทาน	Supply Chain	โซ่อุปทาน หรือ ห่วงโซ่อุปทาน หรือ เครือข่ายลอจิสติกส์ คือ การใช้ระบบของหน่วยงาน คน เทคโนโลยี กิจกรรม ข้อมูลข่าวสาร และทรัพยากรมาประยุกต์เข้าด้วยกัน เพื่อการเคลื่อนย้ายสินค้าหรือบริการ จากผู้จัดหาไปยังลูกค้า กิจกรรมของห่วงโซ่อุปทานจะแปรสภาพทรัพยากรธรรมชาติ วัตถุดิบ และวัสดุอื่น ๆ ให้กลายเป็นสินค้าสำเร็จ แล้วส่งไปจนถึงลูกค้าคนสุดท้าย (ผู้บริโภค หรือ End Customer) ในเชิงปรัชญาของโซ่อุปทานนั้น วัสดุที่ถูกใช้แล้ว อาจจะถูกนำกลับมาใช้ใหม่ที่จุดไหนของห่วงโซ่อุปทานก็ได้ ถ้าวัสดุนั้นเป็นวัสดุที่นำกลับมาใช้ใหม่ได้ (Recyclable Materials)
8	ดุลการค้า	Balance of trade	คือการเปรียบเทียบระหว่างผลต่างมูลค่าการนำเข้าสินค้ากับมูลค่าการส่งออกสินค้าของประเทศ โดยทั่วไประยะเวลาที่ใช้เปรียบเทียบ คือ รายเดือน รายไตรมาส และรายปี [1] ซึ่งถ้านำเข้ามากกว่าส่งออกแสดงว่าขาดดุลการค้า แต่ถ้าส่งออกมากกว่านำเข้าแสดงว่าเกินดุลการค้า
9	ธุรกิจ	Business	การทำกิจกรรมของกลุ่มบุคคล หรือบุคคล ที่เกี่ยวข้องกับการจำหน่าย การผลิต และการบริการ จุดมุ่งหมายที่ต้องการได้รับผลตอบแทน หรือผลกำไรจากกิจกรรมนั้นอย่างเป็นระบบ มีระเบียบตามเกณฑ์เพื่อตอบสนองความต้องการของประชาชน

ลำดับที่	คำศัพท์	ภาษาอังกฤษ	ความหมาย
10	ตู้คอนเทนเนอร์	Container	ภาชนะสำหรับบรรจุที่ใช้กับการขนส่งทางเรืออย่างแพร่หลาย มีหน้าที่เพื่อให้ขนส่งง่ายและปลอดภัยสำหรับผู้ประกอบการนำเข้าหรือส่งออกมือใหม่ที่เริ่มใช้ LCL บ่อย ๆ คุณอาจจะไม่รู้ว่าจะของ ๆ คุณก็ยึดมาในตู้เหล่านี้เองและจริง
11	ธุรกิจค้าส่ง	Wholesale Business	กิจการขายสินค้าและบริการให้กับผู้ซื้อที่มีวัตถุประสงค์เพื่อการขายต่อ หรือซื้อไปใช้ในการประกอบธุรกิจ จากความหมายดังกล่าวจะเห็นได้ว่าการค้าส่งเป็นกิจกรรมทางด้านการขายสินค้าและบริการ ซึ่งผู้ซื้อไม่ได้ซื้อไปเพื่อการอุปโภคบริโภค แต่จะซื้อไปเพื่อการขายต่อ ผู้ซื้อหรือลูกค้าของผู้ค้าส่ง คือ พ่อค้าปลีกที่ซื้อสินค้าไปเพื่อขายให้กับผู้บริโภคคนสุดท้ายหรือผู้ค้าส่งอาจจะเป็นผู้ที่ขายสินค้าให้กับโรงงานอุตสาหกรรมต่าง ๆ
12	ต้นทุน	Cost	ค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นในการดำเนินการผลิตสินค้า หรือบริการ หรือถ้าพูดกันแบบภาษาชาวบ้าน ต้นทุนคือจำนวนเงินที่ได้จ่ายไปในการซื้อ สินค้า ข้าวของ วัตถุดิบ ต่าง ๆ นานาจิปาถะ เพื่อนำมาผลิตหรือขายสินค้าเพื่อให้ก่อให้เกิดรายได้คือยอดขายอีกที โดยเริ่มตั้งแต่ขั้นตอนการออกแบบผลิตภัณฑ์ การผลิต การทดสอบ การจัดเก็บ และการขนส่ง
13	เศรษฐกิจ	Economy	งานอันเกี่ยวกับการผลิต การจำหน่ายแจก และการบริโภคใช้สอยสิ่งต่าง ๆ ของชุมชน." รวมถึงด้านการให้บริการและการท่องเที่ยวที่มีปัจจัยกระตุ้นต่อการเติบโตของเศรษฐกิจ โดยพื้นที่และเครือข่ายสังคมที่ซึ่งมีการแลกเปลี่ยนสินค้าและบริการตามอุปสงค์และอุปทานระหว่างผู้มีส่วนโดยการแลกเปลี่ยนหรือสื่อกลางการแลกเปลี่ยนด้วยมูลค่าเครดิตหรือเดบิตที่ยอมรับกันภายในเครือข่าย

ลำดับที่	คำศัพท์	ภาษาอังกฤษ	ความหมาย
14	งบดุล	Balance sheet	งบแสดงฐานะทางการเงิน หรือ งบดุล คืองบที่จะแสดงข้อมูลฐานะทางการเงินของกิจการ ณ วันใดวันหนึ่งของรอบบัญชี โดยจะแสดง สินทรัพย์ หนี้สิน และส่วนของผู้ถือหุ้น สามารถอธิบายความสัมพันธ์ของส่วนต่าง ๆ ของ งบแสดงฐานะทางการเงิน ได้ จาก สมการสินทรัพย์ = หนี้สิน + ส่วนของผู้ถือหุ้น
15	ทรัพยากร	Resource	สิ่งที่มีอยู่ตามสภาพแวดล้อม เช่น ดิน น้ำ อากาศ แสง พืชและสัตว์ ซึ่งแต่ละพื้นที่จะมีทรัพยากรที่แตกต่างกันไปตามสภาพแวดล้อมและภูมิอากาศ
16	บุคคลหรือบริษัทจัดส่งสินค้าทางเรือ	SHIPPER	ชิปปิง คือ อาชีพตัวแทนออกของ คนไทยส่วนใหญ่จะเขียนชิปปิงเป็นภาษาอังกฤษว่า Shipping แต่จริง ๆ แล้วคำนี้แปลว่าขนส่งสินค้า ดังนั้นเวลาที่คุณเขียนบอกคู่ค้าต่างประเทศควรจะใช้คำว่า Customs Broker ครับ ไม่อย่างนั้นเค้าจะไม่เข้าใจว่าเราสื่อถึงใคร
17	แบ่งประเภท	Assort	ประกอบด้วยชนิดที่คัดเลือกแล้ว,ประกอบด้วยชนิดต่าง ๆ ,หลายชนิด,หลากหลาย,คละกัน,เหมาะสม ,แบ่งประเภทเป็นหมู่
18	ใบแจ้งเรือมาถึง	ARRIVAL NOTICE	ใบแจ้งว่าเรือได้มาถึงวันที่เท่าไร เวลาเท่าไร มีสินค้าอะไรมาบ้าง
19	ใบตราส่งสินค้าทางเรือ	BILL OF LADING B/L	คือใบตราส่งสินค้าที่บริษัทเรือไม่ได้บันทึกแจ้งข้อบกพร่องของสินค้านี้ / หรือ การบรรจุหีบห่อ B/L เป็นสัญญาระหว่างผู้รับขนส่งสินค้าและผู้ส่งสินค้าว่าจะส่งสินค้าไปให้ผู้รับตามเงื่อนไขที่ระบุตามด้านหลังของ B/L ผู้รับขนส่งสินค้าจะออก B/L ให้กับผู้ส่งสินค้าก็ต่อเมื่อได้รับสินค้านั้นไว้แล้ว B/L เป็นเอกสารแสดงกรรมสิทธิ์ในสินค้าที่ขนส่ง นำไปยื่นขอรับสินค้ากับผู้รับขนส่งสินค้าที่ปลายทาง

ลำดับที่	คำศัพท์	ภาษาอังกฤษ	ความหมาย
20	อุบัติเหตุ	Accident	เหตุการณ์ที่เกิดขึ้นอย่างไม่คาดหวังและไม่ตั้งใจในเวลาและสถานที่แห่งหนึ่ง เกิดขึ้นโดยไม่มีสิ่งบอกเหตุล่วงหน้าแต่มีสาเหตุและส่งผลกระทบที่สามารถชี้วัดได้ อุบัติเหตุเป็นผลเชิงลบของความเป็นไปได้ อย่างหนึ่ง ซึ่งควรจะหลีกเลี่ยงหรือป้องกันไว้แต่แรก โดยพิจารณาจากปัจจัยสาเหตุต่าง ๆ อันที่จะนำไปสู่การเกิดอุบัติเหตุ
21	อุตสาหกรรม การผลิต	Manufacturing industry	การผลิตสินค้า เพื่อการใช้หรือขายโดยมี เครื่องจักร อุปกรณ์ การดำเนินการทางเคมีและชีวะ และ คนงาน เป็นส่วนร่วมในการผลิต อุตสาหกรรมการผลิตสามารถหมายถึง การประกอบกิจกรรมของมนุษย์ ตั้งแต่ หัตถกรรม ไปจนถึง เทคโนโลยีขั้นสูง โดยปกติจะใช้กับการผลิตแบบอุตสาหกรรม
22	ผลิตภัณฑ์	Products	ผลิตภัณฑ์ อาจหมายถึง สิ่งที่มีรูปร่างหรือมีคุณสมบัติทางกายภาพสามารถจับต้องได้ หรือคือสิ่งที่มนุษย์ผลิตขึ้น เช่น เสื้อผ้าเครื่องแต่งกาย, เครื่องจักรอุตสาหกรรม, ยารักษาโรค ฯลฯ
23	ผู้บริโภค	Customer	ผู้บริโภค เป็นบุคคลหรือกลุ่มบุคคล เช่น ครอบครัว ที่เป็นผู้ซื้อสินค้า และ/หรือ บริการคนสุดท้ายที่ผลิตขึ้นภายในระบบสังคม มโนทัศน์ผู้บริโภคอาจมีได้หลากหลายขึ้นอยู่กับบริบท แม้นิยามทั่วไป คือปัจเจกบุคคลที่ซื้อสินค้าหรือบริการเพื่อใช้ส่วนตัวมิใช่เพื่อการผลิตหรือขายต่อ
24	ผู้ผลิต	Manufacturers	ผู้ที่ลงทุนและดำเนินการใช้ที่ดิน เครื่องจักร และว่าจ้างคนงานมาทำการผลิตสินค้าเพื่อขายในตลาด

ลำดับที่	คำศัพท์	ภาษาอังกฤษ	ความหมาย
25	ภาษี	Tax	เป็นเงินหรือสิ่งของอื่นที่รัฐหรือสถาบันปฏิบัติหน้าที่เทียบเท่ารัฐเรียกเก็บจากผู้เสียภาษี ซึ่งอาจเป็นปัจเจกบุคคลหรือนิติบุคคลก็ได้ กฎหมายมีบทลงโทษผู้ที่ไม่เสียภาษี ระบอบต่ำกว่ารัฐ (subnational entity) จำนวนมากยังมีการเรียกเก็บภาษีเช่นกัน ภาษีประกอบด้วยภาษีทางตรงและภาษีทางอ้อม และอาจจ่ายเป็นรูปตัวเงินหรือการใช้แรงงานที่เทียบเท่า (มักเป็นการใช้แรงงานที่ไม่มีค่าตอบแทน แต่ไม่เสมอไป)
26	สถานี บรรจุ / ส่งมอบ สินค้า	CFS (CONTAINER FREIGHT STATION)	สถานี บรรจุ / ส่งมอบ สินค้าที่ต้นทาง ผู้ส่งออกต้องนำสินค้าไปส่งมอบให้แก่ตัวแทนสายเดินเรือ ณ ที่ทำการของตัวแทนสายเดินเรือ ซึ่งตัวแทนสายเดินเรือจะทำการบรรจุสินค้าเข้าสู่ตู้คอนเทนเนอร์ด้วยตนเอง โดยจะต้องรับผิดชอบในสินค้าที่ได้รับจากผู้ส่งออก จนกระทั่งสินค้าส่งไปถึงเมืองท่าปลายทาง ตัวแทนสายเดินเรือจะเรียกเก็บค่าบรรจุตู้ (CFS Charge) จากผู้ส่งออก ที่ปลายทาง ตัวแทนเรือจะส่งมอบสินค้าให้แก่ผู้นำเข้า ณ ที่ทำการหรือสถานีบริการของตัวแทนเรือ
27	สินค้า	product	ผลิตภัณฑ์ที่มีตัวตน สามารถมองเห็น จับต้อง หรือสัมผัสได้ เช่น วัสดุ อุปกรณ์ สิ่งของเครื่องใช้ต่างๆ และสามารถขนส่งหรือเคลื่อนย้ายไปมาได้
28	อัตราการขยายตัว	Economic growth	ความเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจ หมายถึงการเพิ่มขึ้นของอัตราส่วนของผลผลิตต่อวัตถุดิบที่ใช้เพื่อการผลิต และเป็นการเพิ่มขึ้นของประสิทธิภาพของแรงงานและการเพิ่มประสิทธิภาพของปัจจัยการผลิต สมรรถนะในการผลิตของแรงงานจะเพิ่มขึ้นโดยผ่านกระบวนการเรียนรู้ด้วยการศึกษาอย่างเป็นระบบ

ลำดับที่	คำศัพท์	ภาษาอังกฤษ	ความหมาย
29	การค้าเสรี	Free trade	แนวคิดทางเศรษฐศาสตร์ที่หมายถึงการซื้อขายสินค้าและบริการระหว่างประเทศโดยไม่มีการเก็บภาษีศุลกากร และการกีดกันทางการค้าอื่น ๆ รวมไปถึงการเคลื่อนย้ายแรงงานและทุนข้ามเขตแดนระหว่างประเทศโดยอิสระ การค้าเสรีคือสถานะที่ไม่มีการกีดกันใด ๆ โดยรัฐบาลกับการค้าระหว่างปัจเจกบุคคลหรือบริษัท ที่อยู่คนละประเทศ โดยทั่วไปแล้ว การค้าระหว่างประเทศมักถูกจำกัดด้วยภาษี, ค่าธรรมเนียมในการนำเข้าและส่งออกสินค้า, และกฎเกณฑ์ที่ไม่เกี่ยวกับภาษีอากรในการนำเข้า ในทางทฤษฎีแล้ว การค้าเสรีนั้นต้องการยกเลิกข้อจำกัดเหล่านี้ทั้งหมด อย่างไรก็ตาม ในความเป็นจริงแล้ว ในข้อตกลงทางการค้าที่เรียกว่า "การค้าเสรี" นั้น อาจสร้างข้อกีดกันบางอย่างขึ้นมาก็ได้ นักวิจารณ์มองว่าการกระทำดังกล่าวเกิดขึ้นเพื่อปกป้องผลประโยชน์ของบริษัท
30	ยานพาหนะ	vehicle	วัตถุหรือสิ่งประดิษฐ์ที่ไม่ใช่สิ่งมีชีวิตซึ่งสามารถเคลื่อนย้ายขนส่งไปได้ ยานพาหนะส่วนใหญ่สร้างขึ้นโดยมนุษย์ อาทิ จักรยาน รถยนต์ จักรยานยนต์ รถไฟ เรือ และเครื่องบิน เป็นต้น หรือไม่ได้สร้างขึ้นโดยมนุษย์แต่สามารถเคลื่อนย้ายขนส่งไปได้
31	สินค้า	product	สินทรัพย์หมุนเวียน ที่มีตัวตนหรือสิ่งของที่กิจการมีไว้เพื่อจำหน่ายให้กับผู้ซื้อ หรือลูกค้าเพื่อหวังผลกำไรจากการจำหน่ายสินค้า ดังนั้นกิจการมีรายได้หลักจากการขายสินค้าตามลักษณะของการประกอบธุรกิจ เช่น ร้านมะขามทอง การไฟฟ้า
32	การส่งมอบ	Delivery	การส่งงานที่ผลิตเสร็จแล้วในหน่วยงานหนึ่งไปยังอีกหน่วยงานหนึ่งโดยผ่านทางรถขนย้าย โดยใช้สายพาน รถเข็น รถยก หรือให้คนเคลื่อนย้าย และสุดท้ายส่งมอบให้ลูกค้าต่อไป

ลำดับที่	คำศัพท์	ภาษาอังกฤษ	ความหมาย
33	ส่งมอบหน้าที่ จ่ายแล้ว	DDP (Delivered Duty Paid)	ถึงการจัดส่งพัสดุที่ผู้จัดส่งจำเป็นต้องส่งสินค้าไปยัง ปลายทางที่มีการแจ้งศุลกากรเกี่ยวกับการนำเข้าไว้ แล้ว ผู้จัดส่งต้องรับผิดชอบความเสี่ยงและค่าใช้จ่าย ทั้งหมด รวมทั้งค่าธรรมเนียมการขนส่ง ภาษี และ อากร ตลอดจนค่าธรรมเนียมอื่น ๆ ที่ต้องชำระเมื่อมี การส่งออกและนำเข้าสินค้า
34	ภาษี	tax	เงินหรือทรัพย์สินที่รัฐหรือสถาบันที่ปฏิบัติหน้าที่ เทียบเท่ารัฐเรียกเก็บจากราษฎร ซึ่งอาจเป็นได้ทั้ง บุคคลธรรมดาและนิติบุคคล เพื่อนำมาใช้ในการ บริหารประเทศให้เจริญก้าวหน้าทั้งทางเศรษฐกิจ การศึกษา สาธารณสุข การคมนาคม การ ประชาสัมพันธ์ การป้องกันประเทศและรักษา ความสงบเรียบร้อยภายในประเทศ สร้าง สาธารณูปโภค รวมไปถึงเงินเดือนของข้าราชการ ทหาร ตำรวจ ผู้ทำหน้าที่บริการประชาชน และใช้ จ่ายค่าน้ำ ค่าไฟ ของสถานราชการต่าง ๆ เรียกได้ว่า การเรียกเก็บภาษีจากราษฎร เป็นเครื่องมือทางการ คลังที่สำคัญในการบริหารประเทศ เพื่อให้รัฐ สามารถดำเนินการตามหน้าที่ที่มีต่อประชาชน ใน การดูแลความสุขของประชาชน และ รักษาความ สงบเรียบร้อยของบ้านเมือง
35	เรือ	Ship	ยานพาหนะที่ใช้สัญจรไปมาในน้ำ มักทำด้วยวิธีชุด ไม้ทั้งต้นหรือนำกระดาน สังกะสี เหล็ก เป็นต้น มา ประกอบกันเข้า
36	การแข่งขัน	competition	การที่คู่ต่อสู้ตั้งแต่สองฝ่ายขึ้นไปแข่งขันกันเพื่อสิ่งใด สิ่งหนึ่ง เช่น การแข่งขันในธรรมชาติเพื่อความอยู่ รอด การแข่งขันทางธุรกิจ การแข่งขันกีฬา
37	อุปกรณ์	equipment	เครื่องมือ เครื่องใช้ เครื่องช่วย เครื่องประกอบ

ลำดับที่	คำศัพท์	ภาษาอังกฤษ	ความหมาย
38	กลยุทธ์	strategy	แผนการปฏิบัติซึ่งวางเพื่อให้บรรลุเป้าประสงค์จำเพาะ กลยุทธ์หรือยุทธศาสตร์ในทางทหารนั้นแตกต่างจากยุทธวิธี ซึ่งว่าด้วยการดำเนินการรบปะทะ (engagement) ขณะที่ยุทธศาสตร์นั้น ว่าด้วยวิธีการเชื่อมโยงการรบปะทะต่าง ๆ เข้าด้วยกัน คำถามที่ว่า "จะสู้รบอย่างไร" เป็นปัญหาทางยุทธวิธี แต่ข้อกำหนดและเงื่อนไขซึ่งมีการสู้รบกันและความเหมาะสมในการสู้รบกันนั้นเป็นปัญหาทางยุทธศาสตร์ ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของการสงคราม (warfare) ที่ระดับ ได้แก่ วัตถุประสงค์ทางการเมืองหรือยุทธศาสตร์หลัก, ยุทธศาสตร์, ปฏิบัติการและยุทธวิธี นักคิดคนหนึ่งนิยามยุทธศาสตร์ไว้ว่าเป็น "วิถีอย่างครอบคลุมในอันที่จะพยายามปฏิบัติเพื่อผลเบื้องปลายทางการเมือง รวมทั้งการข่มขู่หรือการใช้กำลังอย่างแท้จริง ในวิภาษวิธีแห่งเจตจำนง ซึ่งจำต้องมีอย่างน้อยสองฝ่ายในความขัดแย้งหนึ่ง ๆ ฝ่ายเหล่านี้มีปฏิสัมพันธ์กัน และดังนั้น ยุทธศาสตร์จะประสบความสำเร็จน้อยครั้งหากไม่แสดงความสามารถในการคิดแปลง"[1] ยุทธศาสตร์ได้ขยายออกนอกสาขาการทหารและอื่นๆ
39	นโยบาย	policy	แนวทางกิจกรรม การกระทำ หรือการเลือกตัดสินใจของรัฐบาล ซึ่งรัฐบาลได้ทำการตัดสินใจและกำหนดไว้ล่วงหน้า เพื่อชี้แนะให้มีกิจกรรมหรือการกระทำต่างๆ เกิดขึ้น เพื่อให้บรรลุเป้าหมายที่ได้กำหนดไว้ โดยมีการวางแผน การจัดทำโครงการ วิธีการบริหารหรือกระบวนการดำเนินงาน ให้บรรลุวัตถุประสงค์ในเรื่องใดเรื่องหนึ่ง ด้วยวิธีปฏิบัติงานที่ถูกต้องเหมาะสม สอดคล้องกับสภาพความเป็นจริง และความต้องการของประชาชน ผู้ใช้บริการในแต่ละเรื่อง

ลำดับที่	คำศัพท์	ภาษาอังกฤษ	ความหมาย
40	ประสิทธิภาพ	performance	กระบวนการ วิธีการ หรือการกระทำใด ๆ ที่นำไปสู่ผลสำเร็จ โดยใช้ทรัพยากรต่าง ๆ อันได้แก่ ทรัพยากรทางธรรมชาติ แรงงาน เงินทุน และวิธีการดำเนินการหรือประกอบการ ที่มีคุณภาพสูงที่สุดในการดำเนินการได้อย่างเต็มศักยภาพ อย่างไรก็ตามการดำเนินการใด ๆ นั้นก็ขึ้นอยู่กับทรัพยากร ณ ขณะนั้นด้วยว่ามีคุณภาพและปริมาณเพียงใด หากมีคุณภาพมากการจะใช้อย่างเต็มศักยภาพได้นั้นจะต้องใช้ในปริมาณน้อยจึงจะเรียกได้ว่ามีประสิทธิภาพ ต่างกันกับทรัพยากรที่มีปริมาณมากแต่คุณภาพต่ำที่จะต้องเลือกวิธีการดึงศักยภาพของทรัพยากรออกมาให้ได้มากที่สุดจึงจะเรียกว่ามีประสิทธิภาพ

บทที่ 4

การวิเคราะห์สภาพปัญหา

สภาพปัญหา

จากการที่ได้เข้าเยี่ยมชมและศึกษาการดำเนินงานของบริษัท สหไทย เทอร์มินอล จำกัด (มหาชน) ได้พบว่าพนักงานมีการปฏิบัติงานในการส่งสินค้าออกทางเรือด้วยตู้คอนเทนเนอร์อย่างมีขั้นตอน ด้วยการมีที่ตั้งทางยุทธศาสตร์ที่ช่วยส่งเสริมเศรษฐกิจของอุตสาหกรรมบริเวณปากแม่น้ำเจ้าพระยา กรุงเทพฯ และสมุทรปราการ และยังมีคามยืดหยุ่นในการให้บริการท่าเรือเอนกประสงค์ของ สหไทย เทอร์มินอล สามารถรองรับเรือได้หลากหลายประเภท ไม่ว่าจะเป็นเรือบรรทุกหรือเรือขนส่งสินค้าขนาดใหญ่รวมถึงมีการตู้คอนเทนเนอร์ทุกชนิดและยังมีบริการดูแลและซ่อมแซม แล้วยังมีสถานที่ตั้งที่เข้าถึงง่ายตั้งอยู่ใกล้กับถนนวงแหวนรอบนอกกาญจนาภิเษกและสะพานภูมิพล คุณสามารถเดินทางมาได้สะดวก และขับรถเชื่อมต่อไปยังจังหวัดอื่นๆ ใกล้เคียงได้อย่างง่ายดายทั้งการส่งออกและนำเข้า เพื่อตอบสนองความต้องการของลูกค้าที่บริษัทได้ตั้งเป้าหมายไว้



ภาพที่ 4.1 หน้าท่าเรือ

คณะผู้จัดทำได้ศึกษาตามวัตถุประสงค์ ดังนี้

1. เพื่อศึกษากระบวนการส่งออกสินค้าทางเรือด้วยตู้คอนเทนเนอร์ระหว่างประเทศของบริษัท สหไทย เทอร์มินอล จำกัด (มหาชน)
2. เพื่อศึกษาเทคโนโลยีเครื่องมือและอุปกรณ์ ที่นำมาใช้ในกระบวนการส่งออกสินค้าทางเรือด้วยตู้คอนเทนเนอร์ระหว่างประเทศ
3. เพื่อนำข้อมูลที่ได้รับไปศึกษาต่อและประยุกต์ใช้ในชีวิตประจำวัน
4. นำหลักปรัชญาเศรษฐกิจพอเพียงมาใช้ในการดำเนินการจัดทำโครงการโดยยึดหลักความประหยัด

1. กระบวนการส่งออกสินค้าทางเรือด้วยตู้คอนเทนเนอร์ระหว่างประเทศของบริษัท สหไทย เทอร์มินอล จำกัด (มหาชน)

กระบวนการส่งออกสินค้าทางเรือด้วยตู้คอนเทนเนอร์ การเลือกตู้สินค้าให้เหมาะกับประเภทสินค้าติดต่อประสานงานกับสายเรือ การยื่นขออนุญาตเรือ การจัดส่งเอกสารอย่างเป็นทางการไปยังตัวแทนผู้ให้บริการขนส่งสินค้า การเดินพิธีการศุลกากรและการจัดการรถบรรทุก การขนถ่ายสินค้า การจัดส่งสินค้าไปยัง Terminal การออก B/L

2. เทคโนโลยีเครื่องมือและอุปกรณ์ ที่นำมาใช้ในกระบวนการส่งออกสินค้าทางเรือด้วยตู้คอนเทนเนอร์ระหว่างประเทศ

จากการที่ได้เข้าไปศึกษาดูงานที่ บริษัท สหไทย เทอร์มินอล จำกัด (มหาชน) ได้มีการนำเครื่องมือและอุปกรณ์ที่สามารถช่วยในกระบวนการส่งออกสินค้าทางเรือด้วยตู้คอนเทนเนอร์ เช่น

1. เกรนหน้าท่าของเราสามารถยกขนสินค้าได้น้ำหนักมากถึง 40 ตัน สามารถยกขนสินค้าได้ถึง 25 ครั้งต่อชั่วโมง
2. เกรน RTG ของเรามีประสิทธิภาพ และช่วยลดระยะเวลาในการจัดการตู้คอนเทนเนอร์ให้มีความรวดเร็วมากขึ้น
3. เกรนหน้าท่าแบบเคลื่อนที่ (mobile harbor cranes) ของเรา สามารถยกขนสินค้าได้ 40 ตัน รวมทั้งสามารถยกขนได้ทั้งสินค้าทั่วไปและสินค้าขนาดใหญ่ได้
4. เกรนไฟฟ้ารุ่นใหม่แต่ละเครื่องสามารถยกขนสินค้าได้ 40 ตัน ช่วยบริหารจัดการตู้คอนเทนเนอร์ สินค้าทั่วไป และสินค้าขนาดใหญ่ นอกจากนี้ ยังช่วยลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์อีกด้วย

5. รถยกตู้คอนเทนเนอร์แบบ Reach Stackerสามารถยกขนสินค้าได้หนักถึง 42 ตัน ช่วยขนย้ายตู้คอนเทนเนอร์ภายในท่าเทียบเรือได้อย่างมีประสิทธิภาพ

6. รถยกตู้คอนเทนเนอร์เปล่าสามารถบริหารจัดการตู้คอนเทนเนอร์เปล่าขนาดใหญ่ได้อย่างมีประสิทธิภาพและรวดเร็ว เนื่องจากลานตู้คอนเทนเนอร์ของเราสามารถรองรับตู้คอนเทนเนอร์เปล่าเป็นจำนวนมาก ทำให้สามารถยกขนขึ้นรถบรรทุกได้รวดเร็วยิ่งขึ้น

7. รถหัวลากและหางลากสามารถเคลื่อนย้ายตู้คอนเทนเนอร์ได้อย่างรวดเร็ว อีกทั้งรถพ่วงของเรายังมีความแข็งแรงและทนทาน สามารถยกขนตู้คอนเทนเนอร์ได้อย่างปลอดภัยตลอดเส้นทางการขนส่ง

8. รถฟอร์คลิฟต์ช่วยในการบริหารจัดการสินค้าในพื้นที่คลังสินค้าของสหไทย เทอร์มินอล ให้ได้รวดเร็วและปลอดภัย

3. นำข้อมูลที่ได้รับไปศึกษาต่อและประยุกต์ใช้ในชีวิตประจำวัน

ในการจัดชั้นตอนกระบวนการทำงานของบริษัท สหไทย เทอร์มินอล จำกัด (มหาชน) ซึ่งเป็นการจัดไว้ที่ดีและทำให้การปฏิบัติงานเป็นผลดีและเป็นไปทิศทางเดียวกัน รวมถึงการใช้ชีวิต ถ้าเรามีการจัดการวางแผนที่ดีก็จะช่วยให้รับมือกับปัญหาที่จะเข้ามาและมีการแก้ปัญหาให้ถูกวิธี

4. นำหลักปรัชญาเศรษฐกิจพอเพียงมาใช้ในการดำเนินการจัดทำโครงการโดยยึดหลักความประหยัด

การนำกระดาษเก่าที่ผ่านการใช้งานมาแล้ว นำน้ำหลังมาใช้ในการปิ้งงานแบบร่าง เพื่อลดค่าใช้จ่ายในการใช้กระดาษโดยยึดหลักความประหยัด

บทที่ 5

สรุปและข้อเสนอแนะ

สรุป

จากการที่เข้าศึกษาดูงานเพื่อศึกษากระบวนการส่งออกสินค้าทางเรือด้วยตู้คอนเทนเนอร์ระหว่างประเทศของบริษัท สหไทย เทอร์มินอล จำกัด (มหาชน) มีกระบวนการส่งออกสินค้าทางเรือด้วยตู้คอนเทนเนอร์อย่างเป็นขั้นตอนและเป็นระบบ เพื่อให้พนักงานสามารถปฏิบัติงานได้สะดวก รวดเร็ว ปลอดภัยและมีการปฏิบัติไปในทิศทางเดียวกันอีกด้วย ทำให้สามารถช่วยลดระยะเวลา ลดขั้นตอนการทำงาน ลดความซ้ำซ้อน ลดความผิดพลาด ลดค่าใช้จ่ายต่าง ๆ ที่ไม่จำเป็น เพราะบริษัท สหไทย เทอร์มินอล จำกัด (มหาชน) เป็นท่าเรือที่มีครบทุกบริการและรองรับลูกค้าได้ทุกรูปแบบเพราะมีจุดที่ตั้งทางยุทธศาสตร์ที่สามารถเข้าถึงได้ง่าย แต่จากที่ได้เข้าไปศึกษาดูงานยังติดปัญหาเรื่องของสภาพอากาศหามีฝนตกหนักระหว่างขนย้ายตู้หรือการบำรุงซ่อมแซมตู้คอนเทนเนอร์ก็จะเป็นอุปสรรคในจุดนี้

1.การส่งออกสินค้าทางเรือด้วยตู้คอนเทนเนอร์

- การโหลดสินค้า ใส่ตู้คอนเทนเนอร์/รถบรรทุก
- สินค้าถูกขนย้ายไปยัง Terminal และ CFS
- พิธีการศุลกากรเพื่อการส่งออก
- ตู้สินค้าถูกโหลดขึ้นเรือ
- ส่งออกทางทะเล
- เมื่อเรือเดินทางถึงท่าเรือปลายทาง
- พิธีการศุลกากรเพื่อการนำเข้า
- การรับสินค้า

2. เทคโนโลยีเครื่องมือและอุปกรณ์

มีการปรับปรุงและเพิ่มอุปกรณ์เครื่องมือของ สหไทย เทอร์มินอล อย่างต่อเนื่องเพื่อให้ตรงตามความมาตรฐานของทั้งหน่วยงานภาครัฐและภาคเอกชน โดยเรามีทั้งเครนหน้าท่า

แบบเคลื่อนที่ได้ เกรน RTG และเครื่องมือยกขนตู้คอนเทนเนอร์เปล่า ทำให้ลูกค้าสามารถวางใจได้ว่าที่สหไทย เทอร์มินอล มีอุปกรณ์เครื่องมือที่เหมาะสมกับงานทุกประเภท

จากการที่เข้าไปศึกษาดูงานได้พบว่า ความต้องการพนักงานที่ปฏิบัติงาน ที่ต้องการให้มีการพัฒนาปรับปรุงเป็นความต้องการในส่วนของการเพิ่มความสะดวกในการใช้งานมากยิ่งขึ้น เช่น ความต้องการที่จะเรียนรู้เพิ่มเติม ถึงฟังก์ชันการใช้งานอื่นนอกเหนือจากที่ใช้งานอยู่ในหน้าที่หลัก กระบวนการทำงาน ซึ่งมีอยู่ที่ใช้งานอยู่ในปัจจุบันให้ดียิ่งขึ้นและให้พนักงานมีความสามารถในการทำงานอย่างต่อเนื่อง

ข้อเสนอแนะ

- ควรมีการจัดทางรถวิ่งภายในบริเวณลานโหลดตู้คอนเทนเนอร์ จากที่ได้เข้าไปศึกษาดูรถยังวิ่งกันไม่เป็นทางที่กำหนดไว้ ซึ่งเสี่ยงต่อการทำให้เกิดอุบัติเหตุ

- เลือะสะท้อนแสงพนักงานควรมีใส่ให้ครบทุกคน

ข้อเสนอแนะจากผู้เชี่ยวชาญ

- ต้องมีเอกสารขนส่งและการนำเข้าส่งออกเพิ่มเติม

- เอกสารที่เกี่ยวข้องอื่น

- การเว้นระยะบรรทัด

บรรณานุกรม

- เนกรัตน์ คงจีน. (2557). การลดต้นทุนในการขนส่งสินค้าอิเล็กทรอนิกส์ทางอากาศมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์. ค้นหาข้อมูลวันที่ 29 กันยายน 2562, จาก <http://newtdc.thailis.or.th/docview.aspx?tdcid=186023>.
- ชนินวรรณ จันทศิริ. (2557). การศึกษาความเป็นไปได้ในการเปลี่ยนโหมดการค้าระหว่างประเทศสำหรับการขายท่อไอเสียรถยนต์ให้กลุ่มลูกค้ากรณีศึกษา มหาวิทยาลัยบูรพา. ค้นหาข้อมูลวันที่ 29 สิงหาคม 2562, จาก <file:///C:/Users/Admin/Downloads/Documents/>.
- ณรงค์ หวังดี. (2557). ระบบการขนถ่ายสินค้ากลางทะเลในเขตท่าเรือศรีราชา จังหวัดชลบุรี กรณีศึกษามันสำปะหลังเส้น. ค้นหาข้อมูลวันที่ 20 กรกฎาคม 2562, จาก <http://newtdc.thailis.or.th/docview.aspx?tdcid=206959>.
- ณัฐพล แกมจินดา. (2557). ศึกษาศักยภาพและขีดความสามารถของผู้ประกอบการไทยในการรองรับนักท่องเที่ยวชาวจีน. ค้นหาข้อมูลวันที่ 20 กรกฎาคม 2562.
- นภณัฐ เกตุภาพ. (2560). การศึกษาความเป็นไปได้ของโครงการลดต้นทุนในแผนกส่งออกชิ้นส่วนรถยนต์ : กรณีศึกษา บริษัท โตโยต้า มอเตอร์ ประเทศไทย จำกัด. สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง. ค้นหาข้อมูลวันที่ 18 ตุลาคม 2562, จาก http://ebook.lib.kmitl.ac.th/library/book_detail/09000651.
- มณฑิรา นิยม. (2559). การประเมินและคัดเลือกบริษัทรับขนส่งสินค้าโดยการประยุกต์ใช้การวิเคราะห์เชิงลำดับชั้น : กรณีศึกษาบริษัทขนส่งหลายรูปแบบ. มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าพระนครเหนือ.
- วิกิพีเดีย สารานุกรมเสรี. (2562). กลยุทธ์ Wikipedia. ค้นหาข้อมูลวันที่ 29 กันยายน 2562, จาก <https://th.wikipedia.org/wiki>.
- วิกิพีเดีย สารานุกรมเสรี. (2557). การค้าเสรี Wikipedia. ค้นหาข้อมูลวันที่ 29 กันยายน 2562, จาก <https://th.wikipedia.org/wiki/>.
- วิกิพีเดีย สารานุกรมเสรี. (2562). ห่วงโซ่อุปทาน Wikipedia. ค้นหาข้อมูลวันที่ 27 ตุลาคม 2562, จาก <https://th.wikipedia.org/wiki/>.
- วิกิพีเดีย สารานุกรมเสรี. (2562). อุบัติเหตุ Wikipedia. ค้นหาข้อมูลวันที่ 2 ตุลาคม 2562, จาก <https://th.wikipedia.org/wiki/>.
- วิกิพีเดีย สารานุกรมเสรี. (2562). นโยบายสาธารณะ Wikipedia. ค้นหาข้อมูลวันที่ 27 ตุลาคม 2562, จาก <https://th.wikipedia.org/wiki/>.
- วิกิพีเดีย สารานุกรมเสรี. (2560). ภาษี Wikipedia. ค้นหาข้อมูลวันที่ 18 ตุลาคม 2562, จาก <https://th.wikipedia.org/wiki/>.

บรรณานุกรม (ต่อ)

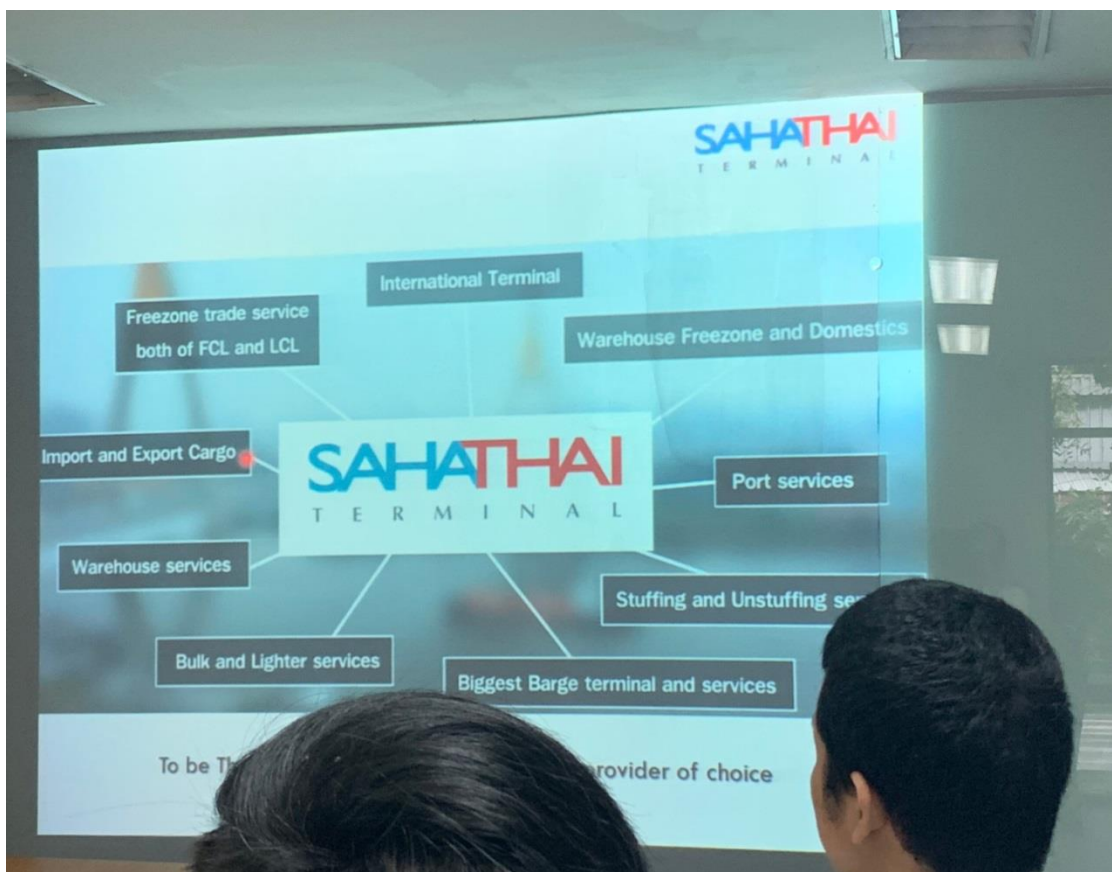
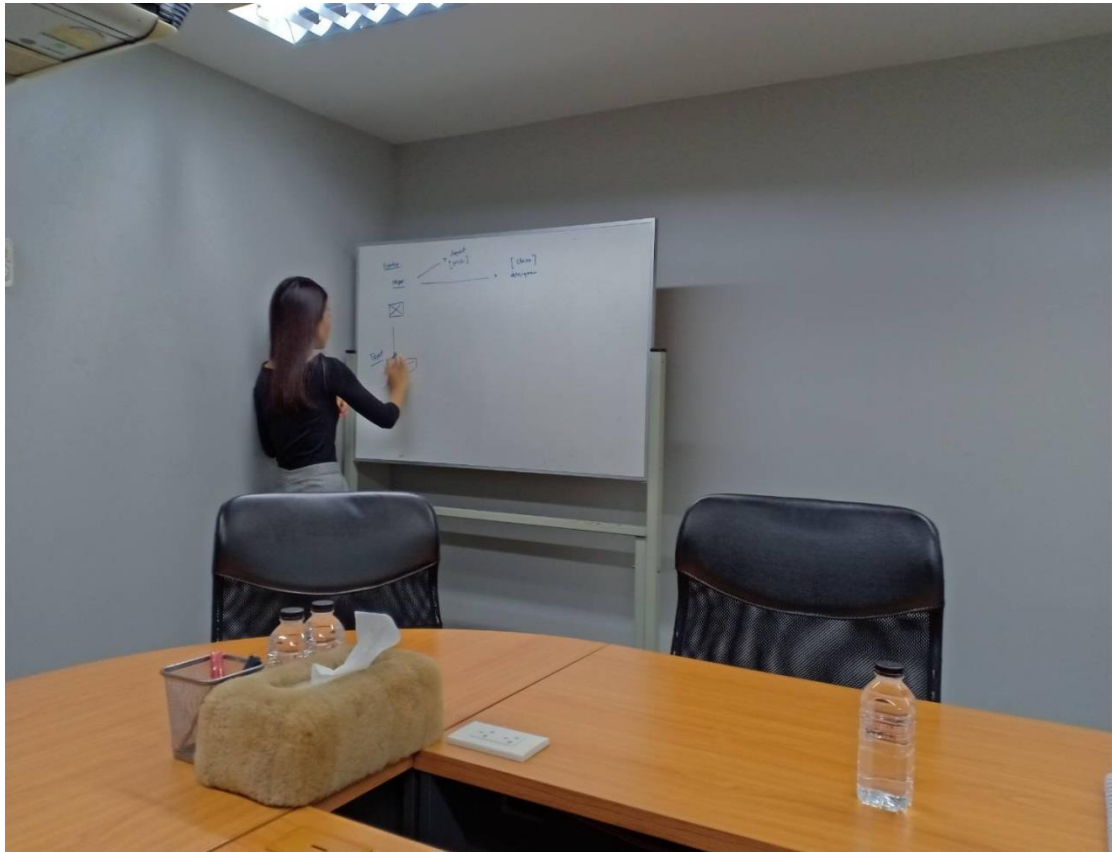
- ศุภลักษณ์ สืบศรี. (2552). ความต้องการในการทำประกันชีวิต. ค้นหาข้อมูลวันที่ 5 กันยายน 2562, มหาวิทยาลัยนเรศวร:พิษณุโลก.
- สุลักษณ์ดี เข้มสุวรรณ. (2555). การศึกษากลยุทธ์การลดต้นทุนเพื่อเพิ่มศักยภาพในการแข่งขันของธุรกิจขนส่งเดินเรือ กรณีศึกษาบริษัท AAA จำกัด (มหาชน). ค้นหาข้อมูลวันที่ 2 ตุลาคม 2562, จาก <http://newtdc.thailis.or.th/docview.aspx?tdcid=342606>.
- Kittakom Chakriththiphong. (2558). การตรวจสอบข้อบกพร่องในกระบวนการป้องกันการเกิดสนิมในการขนส่ง สถาบันเทคโนโลยีไทย-ญี่ปุ่น. ค้นหาข้อมูลวันที่ 29 กันยายน 2562, จาก <http://library.tni.ac.th/ULIB/searching.php>.

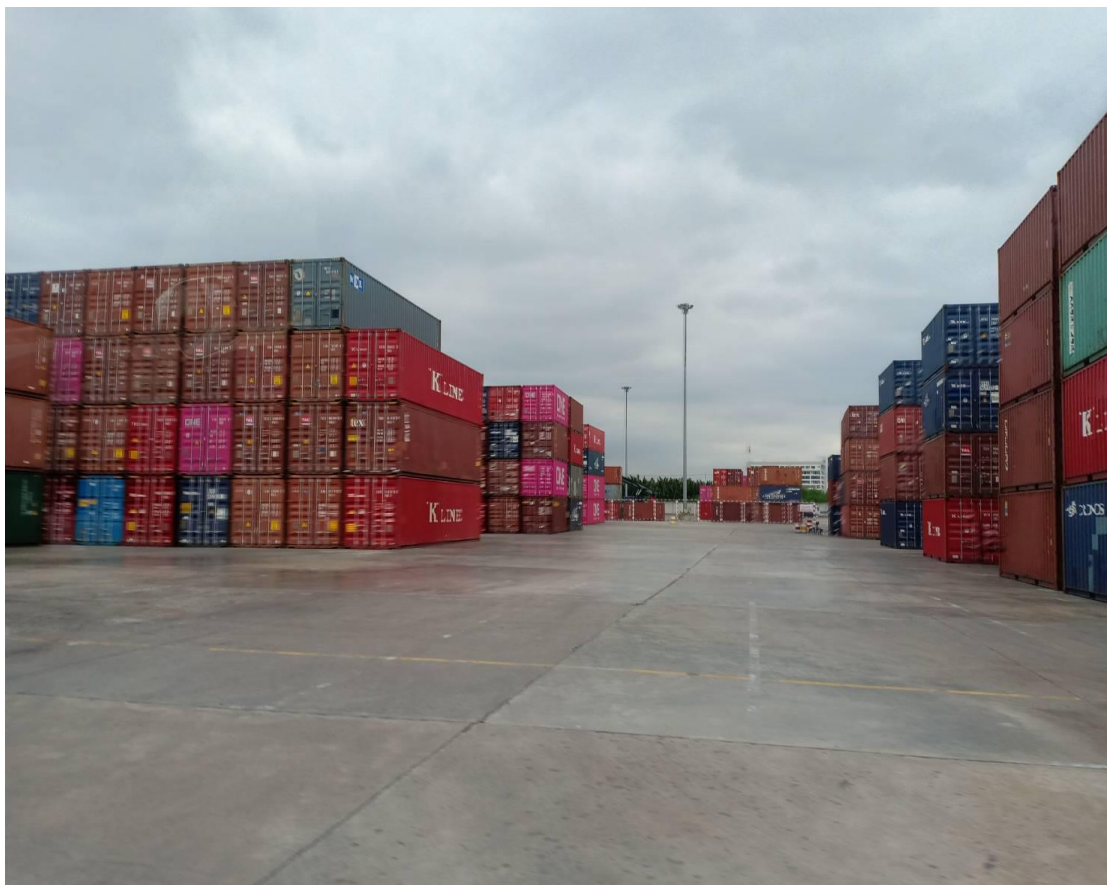
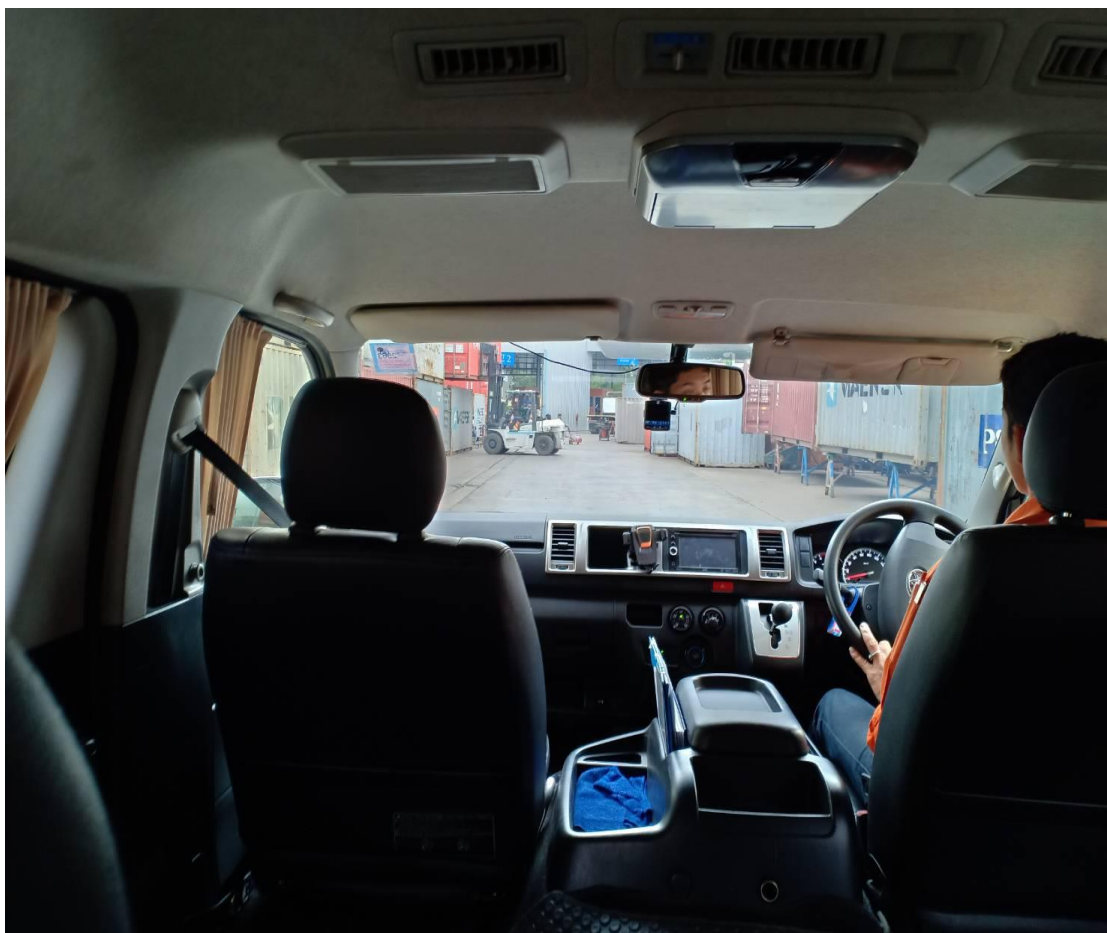
ภาคผนวก

ภาคผนวก ก
ใบเข้าพบอาจารย์ที่ปรึกษา

ภาพผนวก ข

ศึกษาดูงาน







ภาคผนวก ค
การจัดทำโมเดล



ภาคผนวก ง

งบประมาณ

ค่าใช้จ่ายในการทำโมเดล

ลำดับ	รายการ	ราคา (บาท)
1	กระดานไม้อัด 80*80	50
2	กระดาษลึง	50
3	กระดาษแข็ง	100
4	ไม้แท่ง	50
5	กระดาษสี	60
6	สีเมจิก	40
7	กาวแท่ง,กาวน้ำ	50
8	รถของเล่น	290
	รวม	690

ประวัติคณะผู้จัดทำ



นายสุพรรณ เคส้ากระโทก

ชื่อเล่น เอ เกิดวันที่ 20 กุมภาพันธ์ 2542

ที่อยู่ 1584/257 ม.1 ตำบลสำโรงเหนือ

อำเภอเมือง จังหวัดสมุทรปราการ 10130



นายเมธัส แยมศรี

ชื่อเล่น คาร์ เกิดวันที่ 14 เมษายน 2542

ที่อยู่ 7/17 ม.9 ตำบลสำโรงใต้

อำเภอพระประแดง จังหวัดสมุทรปราการ 10130