



การศึกษาการนำเข้าม้วน PVC จากประเทศจีน
กรณีศึกษา ห้างหุ้นส่วน จำกัด อรุณเทรดดิ้ง
The Study of PVC Roll have Imported from China.
Case Study; Arung Trading Replublic Limited.

จัดทำโดย

นายภาณุพงศ์ ไพศาลรุ่ง
นายศิริเมษฐ์ พรเมธาชนพันธ์

โครงการนี้เป็นส่วนหนึ่งของวิชาโครงการ หลักสูตรประกาศนียบัตรวิชาชีพชั้นสูง
สาขาวิชาการจัดการโลจิสติกส์
วิทยาลัยเทคโนโลยีอรรทวิทย์พนม
ปีการศึกษา 2562



การศึกษาการนำเข้าม้วน PVC จากประเทศจีน
กรณีศึกษา ห้างหุ้นส่วน จำกัด อรุณเทรดดิ้ง

The Study of PVC Roll have Imported from China.

Case Study; Arung Trading Replublic Limited.

โดย 1. นายภาณุพงศ์ ไพศาลรุ่ง
2. นายศิริเมษฐ์ พรเมธาชนพันธ์

.....
คณะกรรมการอนุมัติให้เอกสาร โครงการฉบับนี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษา วิชา
โครงการ ตามหลักสูตรประกาศนียบัตรวิชาชีพชั้นสูง (ปวส.) สาขาวิชาการจัดการโลจิสติกส์
วิทยาลัยเทคโนโลยีอรรถวิทย์พัฒนศึกษา (ATC)

.....
(อาจารย์รัตนา ชาตรูประมัย)
อาจารย์ที่ปรึกษา

.....
(อาจารย์ยุพิน รอดไผ่ล้อม)
หัวหน้าสาขาวิชาการจัดการโลจิสติกส์

บทคัดย่อ

การศึกษาการนำเข้าม้วน PVC จากประเทศจีน

กรณีศึกษา ห้างหุ้นส่วน จำกัด อรุณเทรดดิ้ง

The Study of PVC Roll have Imported from China.

Case Study; Arung Trading Replublic Limited.

ผู้จัดทำโครงการ	1. นายภาณุพงศ์ ไพศาลรุ่ง 2. นายศิริเมศร์ พรเมธาธนพันธ์
อาจารย์ที่ปรึกษา	อาจารย์รัตนา ชาตुरुประมัย
สาขาวิชา	สาขาวิชาการจัดการโลจิสติกส์
สถาบัน	วิทยาลัยเทคโนโลยีอรรถวิทย์พัฒนศึกษา ปีการศึกษา 2562

บทคัดย่อ

ในการศึกษาการนำเข้าม้วน PVC จากประเทศจีน กรณีศึกษา ห้างหุ้นส่วน จำกัด อรุณเทรดดิ้ง ทำให้คณะผู้จัดทำได้เรียนรู้ถึงวิธีการนำเข้าสินค้า และขั้นตอนต่างๆ ที่ดำเนินงานในคลังอย่างมีประสิทธิภาพและยังได้นำความรู้ที่ได้ไปมาประยุกต์ใช้ในการศึกษาและประกอบอาชีพได้อีกด้วย

จากการที่ได้ไปศึกษาการนำเข้าม้วน PVC จากประเทศจีน กรณีศึกษา ห้างหุ้นส่วน จำกัด อรุณเทรดดิ้ง ทำให้ผู้จัดทำโครงการได้นำ Microsoft word เข้ามาช่วยในการทำโครงการ และ Microsoft PowerPoint มาช่วยในการทำรายงานนำเสนอ

ดังนั้นผู้ที่เข้ามาศึกษาโครงการนี้จะสามารถนำความรู้ที่ได้ไปประยุกต์ใช้ในด้าน การวางแผนก่อนทำงานทุกครั้ง สามารถนำไปประกอบอาชีพในอนาคตและประยุกต์ใช้ในด้าน การศึกษาต่อพร้อมยังสามารถนำไปเป็นตัวอย่างในกรณีศึกษาต่อไป

กิตติกรรมประกาศ

รายงานโครงการจัดการโลจิสติกส์ฉบับนี้ สำเร็จลุล่วงไปได้ด้วยความเมตตาช่วยเหลืออย่างดียิ่งจากอาจารย์รัตนชาติอุปราช ที่อนุมัติเห็นชอบในการจัดทำโครงการและให้ความรู้เกี่ยวกับการดำเนินงานในด้านการจัดเก็บสินค้าตามหมวดหมู่ อีกทั้งเป็นที่ปรึกษาในด้านวิชาการและจัดทำโครงการจัดการโลจิสติกส์

ขอขอบพระคุณบริษัทห้างหุ้นส่วน จำกัด อรุณเทรคดิง และ คุณ สุริย์พร ศรีพั่งจั่น ผู้จัดการบริษัทที่ให้คณะผู้จัดทำเข้าไปศึกษากระบวนการทำงาน และยังความรู้และให้ข้อมูลต่างๆ เป็นอย่างดี ของบริษัทและขอขอบคุณตัวแทนบริษัทที่พาเยี่ยมชมส่วนต่าง ๆ ในบริษัททำให้เกิดเป็นโครงการเล่มนี้และทำให้โครงการเล่มนี้สำเร็จด้วยดี

ขอขอบคุณพ่อแม่ ที่คอยให้คำแนะนำต่างๆในการทำรายงานเรื่องนี้และยังคอยผลักดันและเป็นกำลังใจ สนับสนุนให้คณะผู้จัดทำทำโครงการเล่มนี้ได้ดีที่สุด คณะผู้จัดทำซาบซึ้งในความกรุณาอันยิ่งใหญ่จากท่าน และขอขอบพระคุณมา ณ โอกาสนี้

คณะผู้จัดทำ

สารบัญ

	หน้า
บทคัดย่อ	(1)
กิตติกรรมประกาศ	(2)
สารบัญ	(3)
สารบัญ(ต่อ)	(4)
สารบัญภาพ	(5)
สารบัญตาราง	(5)
บทที่ 1 บทนำ	
หลักการและเหตุผล	9
วัตถุประสงค์	10
ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	11
บทที่ 2 ประวัติบริษัทและการดำเนินธุรกิจ	
ประวัติความเป็นมาของห้างหุ้นส่วน จำกัด อรุณเทรคคิง	13
รูปป้ายหน้าบริษัท	14
ผังองค์กร	15
แผนที่	16
นโยบาย	16
วิสัยทัศน์และพันธกิจ	16
ผลิตภัณฑ์	16
บทที่ 3 แนวคิดและทฤษฎีที่เกี่ยวข้อง	
แนวคิดและทฤษฎีการค้าระหว่างประเทศ	21
แนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับขั้นตอนการนำเข้า	30
แนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับเงื่อนไขการค้าระหว่างประเทศ	46
แนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับการประกันภัย	49
นิยามศัพท์	62

สารบัญ (ต่อ)

บทที่ 4 การวิเคราะห์การพัฒนา	
ความล่าช้าของขั้นตอนการนำเข้า	69
ปัญหาและวิธีการแก้ไข	70
บทที่ 5 สรุปและข้อเสนอแนะ	
สรุปและข้อเสนอแนะ	72
ข้อเสนอแนะ	72
บรรณานุกรม	73
ภาคผนวก	
ภาคผนวก ก	ใบบันทึกการปฏิบัติงานโครงการ
ภาคผนวก ข	ขั้นตอนการศึกษาดูงานบริษัท FITT.CO.,LTD.
ภาคผนวก ค	ผังโมเดลและขั้นตอนการจัดทำโมเดลบริษัท FITT.CO.,LTD.
ภาคผนวก ง	งบประมาณที่ใช้ในการทำโครงการ
ประวัติผู้จัดทำ	

สารบัญภาพ

	หน้า
ภาพที่ 2.1 รูปภาพหน้าบริษัท	13
ภาพที่ 2.2 ฟังองค์กร	14
ภาพที่ 2.3 แผนที่	15
ภาพที่ 2.4 ภาพแสดงผลิตภัณฑ์	16
ภาพที่ 2.5 ภาพแสดงผลิตภัณฑ์	16
ภาพที่ 2.6 ภาพแสดงผลิตภัณฑ์	17
ภาพที่ 2.7 ภาพแสดงผลิตภัณฑ์	18
ภาพที่ 2.8 ภาพแสดงผลิตภัณฑ์	19
ภาพที่ 2.9 ภาพแสดงผลิตภัณฑ์	19
ภาพที่ 2.10 ภาพแสดงผลิตภัณฑ์	20
ภาพที่ 3.1 การขนส่งทางทะเล	52
ภาพที่ 3.2 เรือสินค้าเสียหาย	54
ภาพที่ 3.3 การคุ้มครองความสูญเสีย	56
ภาพที่ 3.4 การคุ้มครองความสูญเสีย	57
ภาพที่ 4.1 การนำเข้าม้วน PVC	69
ภาพที่ 4.2 การนำเข้าสินค้าทางเรือ	70

สารบัญตาราง

	หน้า
ตารางที่ 1 นิยามศัพท์	62
ตารางที่ 2 งบประมาณที่ใช้ในการทำโครงการ	81

บทที่ 1

บทนำ

หลักการและเหตุผล

ในสถานการณ์ปัจจุบัน ที่ประเทศไทยต้องอยู่ท่ามกลางประเทศคู่แข่งที่มีเทคโนโลยีการผลิตที่เหนือกว่า และประเทศที่มีต้นทุนการผลิตต่ำกว่าการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศจึงถูกกำหนดให้เป็นวาระแห่งชาติ เพื่อให้สามารถแข่งขันได้ภายใต้ภาวะผันผวนของระบบเศรษฐกิจโลกซึ่งในยามที่ประเทศจำเป็นต้องเพิ่มสมรรถนะและขีดความสามารถในการแข่งขันที่สูงขึ้น ซึ่งในยามที่ประเทศจำเป็นต้องพึ่งพาการนำเข้าในปริมาณที่มาก ทำให้เกิดความเสียเปรียบในด้านการค้าระหว่างประเทศตลอดมา เช่น นำเข้าเทคโนโลยี เงินทุน เครื่องจักร อุปกรณ์การผลิต วัตถุดิบและสินค้ากึ่งวัตถุดิบ เพื่อผลิตเป็นสินค้าสำเร็จรูปส่งออก ส่งผลให้การค้าขาดดุลและถูกกีดกันด้วยมาตรการการค้าระหว่างประเทศที่ไม่ได้อยู่ในรูปของภาษี (NTBs)

จะเห็นได้ว่าปัจจัยที่มีความสำคัญต่อการปรับโครงสร้างภาคการผลิตของประเทศจำเป็นต้องรับเร่งดำเนินการคือ การเพิ่มผลผลิตภาพการผลิต (Productivity) ให้กับสถานประกอบการด้วยการพัฒนาเทคโนโลยี การบริหารจัดการ การยกระดับมาตรฐานผลิตภัณฑ์ ระบบมาตรฐานสากล รวมถึงการลดต้นทุนในทุกๆด้าน และการจัดทำกลยุทธ์ขับเคลื่อนการตลาดเพื่อให้สถานประกอบการสามารถแข่งขันได้ในตลาดโลก ซึ่งห้างหุ้นส่วนจำกัด อรุณเทรดดิ้ง (PCV) จึงใช้แนวทางกาเพิ่มผลผลิตภาพการผลิตเพื่อสร้างมูลค่าเพิ่มให้แก่ผลผลิต โดยใช้เครื่องจักรกลแปรรูปนำมาแปรรูปเป็นผลิตภัณฑ์ ประกอบกับนโยบายกระทรวงอุตสาหกรรม ที่สอดคล้องกับนโยบายรัฐบาลชุดปัจจุบัน ในการส่งเสริมพัฒนา SMEs ให้มีขีดความสามารถในการแข่งขัน เพื่อกระจายการผลิต การรับช่วงการผลิต การจ้างงาน และการลดต้นทุน ซึ่งการกระทำตามแนวทางข้างต้น จะก่อให้เกิดการเชื่อมโยงกิจกรรมในภาคอุตสาหกรรม

ดังนั้นคณะผู้จัดทำจึงศึกษาเรื่อง การศึกษาขั้นตอนการนำเข้าม้วน PVC จากประเทศจีน กรณีศึกษาห้างหุ้นส่วนจำกัด อรุณเทรดดิ้ง เพื่อให้ได้ความรู้ในเรื่องกระบวนการนำเข้าขั้นตอนพิธีกรมศุลกากร และรวมไปถึงการติดต่อต่างประสานงานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

วัตถุประสงค์

1. เพื่อศึกษาขั้นตอนกระบวนการนำเข้าม้วน PVC มาห้างหุ้นส่วนอรุณเทรดดิ้ง
2. เพื่อศึกษาปัญหาและวิธีการแก้ไขปัญหกระบวนการนำเข้าม้วน PVC ของ
ห้างหุ้นส่วน อรุณเทรดดิ้ง
3. เมื่อนำข้อมูลที่ได้มาไปเผยแพร่และใช้เป็นแนวทางการปรับใช้ การศึกษาต่อ
4. เมื่อนำหลักเศรษฐกิจพอเพียงในด้านการประหยัดมาใช้ในการจัดทำโครงการ

ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

1. รู้ขั้นตอนกระบวนการนำเข้าม้วน PVC มาห้างหุ้นส่วนอรุณเทรดดิ้ง
2. ทราบปัญหาและวิธีการแก้ไขปัญหกระบวนการนำเข้าม้วน PVC ของ
ห้างหุ้นส่วน อรุณเทรดดิ้ง
3. นำข้อมูลที่ได้มาไปเผยแพร่และใช้เป็นแนวทางในการปรับใช้ การศึกษาต่อ
4. นำหลักเศรษฐกิจพอเพียงในด้านการประหยัดมาใช้ในการจัดทำโครงการ

บทที่ 2

ประวัติบริษัทและการดำเนินธุรกิจ

ทางคณะผู้จัดทำได้ศึกษาการศึกษาการลดต้นทุนการขนส่งสินค้าแผง PVC โดยทางรถยนต์ โดยแบ่งเป็นหัวข้อต่าง ๆ ดังนี้

1. ประวัติความเป็นมาของห้างหุ้นส่วน จำกัด อรุณเทรดดิ้ง
2. รูปป้ายหน้าบริษัท
3. ผังองค์กร
4. แผนที่
5. นโยบาย
6. วิสัยทัศน์และพันธกิจ
7. ผลิตภัณฑ์

1. ประวัติความเป็นมาของห้างหุ้นส่วน จำกัด อรุณเทรดดิ้ง

ห้างหุ้นส่วน จำกัด อรุณเทรดดิ้ง ได้ก่อตั้งกิจการตั้งแต่ ปี พ.ศ. 2553 ซึ่งดำเนินการประเภทการผลิตงานขึ้นรูป (FORMING) ด้วยระบบ (VACCUUM) และนำเครื่องจักรที่ทันสมัยมาผ่า (SLITTER) ม้วน PVC, PP, PS, A-PET, PVDC นำส่งลูกค้าอีกด้วย โดยมีช่างผู้ชำนาญการเฉพาะด้านควบคุมดูแลงานอย่างใกล้ชิดและมีประสิทธิภาพคอยบริการ เพื่อให้ท่านลูกค้าหายกังวล และทางห้างหุ้นส่วนจำกัด อรุณเทรดดิ้ง ยังมีการบริการหลักการขายด้วยทีมงานที่ชำนาญการ บริการรวดเร็วทันตามเวลาและความต้องการของลูกค้าเสมอ และทางเรายังมีสินค้าหลากหลายเพื่อตอบสนองความต้องการของลูกค้าอีกด้วย

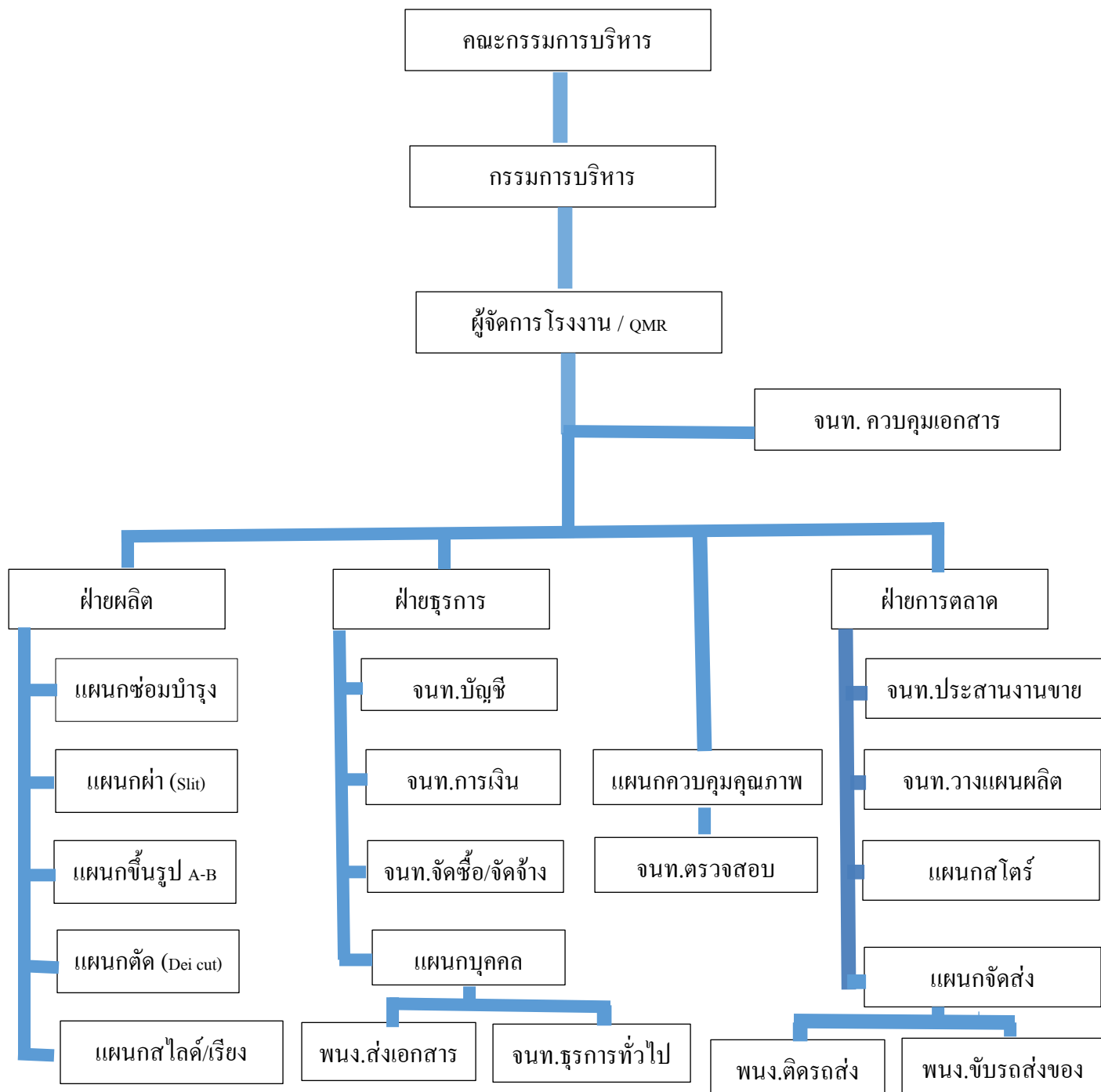
ห้างหุ้นส่วน จำกัด อรุณเทรดดิ้ง ดำเนินการขึ้นรูปบรรจุภัณฑ์ด้วยระบบ VACCUUM FORMING อาทิ Blister Pack, Skin Pack, Slide Pack, เช่น ถาดใส่อุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์ , ถาดใส่อุปกรณ์รถยนต์, ถาดใส่เครื่องสำอาง , แผงใส่ยา , ม้วนพีวีซี เป็นต้น

2. รูปป้ายหน้าบริษัท



ภาพที่ 2.1 ภาพป้ายหน้าห้างหุ้นส่วน จำกัด อรุณเทรดดิ้ง

3. ฝั่งองค์กร



ภาพที่ 2.2 ภาพแสดงฝั่งองค์กรของห้างหุ้นส่วน จำกัด อรุณเทรดดิ้ง

4. แผนที่



ภาพที่ 2.3 ภาพแสดงแผนที่ของ ห้างหุ้นส่วน จำกัด อรุณเทรคดิง

5. นโยบายของห้างหุ้นส่วน จำกัด อรุณเทรดดิ้ง

สร้างความน่าเชื่อถือให้ลูกค้าทั้งทางด้านการผลิต และการจัดส่งให้เป็นไปตาม
ระยะเวลาที่ลูกค้ากำหนดได้อย่างมีประสิทธิภาพ

6. วิสัยทัศน์และพันธกิจ

วิสัยทัศน์

เป็นโรงงานผลิตบรรจุภัณฑ์พลาสติกด้วยระบบ VACCUUM FORMING ชั้นนำ
ในเขตพื้นที่จังหวัดสมุทรปราการ และมีเครื่องจักรที่ทันสมัย เช่น M/C VACCUUM, M/C DIE
CUT, M/C SLIDE PACK, M/C BLISTER PACK, M/C HOTSTAMP เป็นต้น

พันธกิจ

เป็นโรงงานที่มีมาตรฐานในการทำงาน ให้บริการด้วยความรวดเร็ว ถูกต้อง
แม่นยำ มีการพัฒนาผลิตให้เข้ากับปัจจุบัน มีคุณภาพดี สะอาด บริการ ด้วยความสุภาพและ
ตอบสนองได้ทุกความต้องการของลูกค้า

7. ผลิตภัณฑ์

Plastic Box and Folding

รับตัดพลาสติกตามขนาด ตามรูปแบบต่าง ๆ และผลิตกล่องพับสี่เหลี่ยม และ
กระบอก ม้วนทรงกระบอก ด้วยพลาสติกหลายประเภท



ภาพที่ 2.4 ภาพแสดงสินค้า Plastic Box and Folding

Vacuum Forming

ขึ้นรูปโมลด์สำหรับระบบสุญญากาศ (Vacuum mold) ทุกขนาด ที่ใช้สำหรับขึ้นรูปพลาสติก (Sheet) A-PET , PET PVC, PP, PS วัสดุโมลด์ ที่ทำจากอลูมิเนียม เหล็ก ชูเปอร์สแตน หรืออื่น ๆ ขึ้นรูปด้วยเครื่องจักร CNC



ภาพที่ 2.5 ภาพแสดงสินค้า Vacuum Forming

Pharmaceutical

ผลิตแผงสำหรับใส่บรรจุยาและฟอยล์พอยด์หรือแผงใส่หลอดยาฉีด ลงในพลาสติกประเภท PS, PP, PVC พร้อมทั้งฟอยล์วันที่ลงแผงผลิต และจำหน่ายครบวงจร



ภาพที่ 2.6 ภาพแสดงสินค้า Pharmaceutical

PVC Plastic Sheet

ออกแบบขึ้นรูปพลาสติกในรูปแบบต่าง ๆ



ภาพที่ 2.7 ภาพแสดงสินค้า PVC Plastic Sheet

Tray for Electronic Parts

ออกแบบขึ้นรูปพลาสติก ขึ้นรูปได้ด้วยวัสดุ PET, A-PET, PVC, PP, PS สำหรับงานบรรจุภัณฑ์ในส่วนของบริษัทอุตสาหกรรม ใส่ชิ้นส่วนงานอิเล็กทรอนิกส์



ภาพที่ 2.8 ภาพแสดงสินค้า Tray for Electronic Parts

8. CUSTOMERS



บริษัท เนเจอร์ ไบโอเทค จำกัด



บริษัท อังกฤษตรางู (แอล.พี) จำกัด



บริษัท สหแพทย์เภสัช จำกัด



บริษัท 프리เวนทิฟไลฟ์ จำกัด

ภาพที่ 2.9 ภาพแสดงลูกค้าของบริษัท



บริษัท โรงงานภัทษกรรมแหลมทองการแพทย์ จำกัด
จำกัด



บริษัท เอ็มเอสเอ็ม (ประเทศไทย)



บริษัท เคนยาคุ จำกัด



ห้างหุ้นส่วน จำกัด โควิก เภทท์ อินเตอร์เนชั่นแนล (ประเทศไทย)

ภาพที่ 2.10 ภาพแสดงลูกค้าของบริษัท

บทที่ 3

แนวคิดและทฤษฎีที่เกี่ยวข้อง

การจัดทำโครงการ“การศึกษาขั้นตอนการนำเข้าม้วน PVC จากประเทศจีน”
กรณีศึกษาของบริษัท ผู้ศึกษาได้ใช้ทฤษฎีและแนวคิดต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง ที่ผู้จัดทำนำมาใช้เป็น
พื้นฐานในการศึกษาดังต่อไปนี้

1. แนวคิดและทฤษฎีการค้าระหว่างประเทศ
2. แนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับขั้นตอนการนำเข้า
3. แนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับเงื่อนไขการค้าระหว่างประเทศ
4. แนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับการประกันภัย
5. นิยามศัพท์

1. แนวคิดและทฤษฎีการค้าระหว่างประเทศ

ความหมายการค้าระหว่างประเทศ

การค้าระหว่างประเทศ หมายถึง การซื้อขายสินค้าและบริการระหว่างประเทศ
ประเทศที่ทำการซื้อขายสินค้าระหว่างกันเรียกว่า “ประเทศคู่ค้า” สินค้าที่แต่ละประเทศซื้อเรียกว่า
“สินค้าเข้า” และสินค้าที่แต่ละประเทศขายไป เรียกว่า “สินค้าออก” ประเทศที่ซื้อสินค้าจาก
ต่างประเทศ เรียกว่า “ประเทศผู้นำเข้า” ส่วนประเทศที่ขายสินค้าให้ต่างประเทศ เรียกว่า “ประเทศผู้
ส่งออก” โดยทั่วไปแล้ว แต่ละประเทศจะมีฐานะเป็นทั้งประเทศ ผู้นำสินค้าเข้า และ ประเทศผู้ส่ง
สินค้าออกในเวลาเดียวกัน เพราะประเทศต่าง ๆ มีการผลิตสินค้า แตกต่างกัน ประเทศที่ผลิตสินค้า
ได้เกินความต้องการของผู้บริโภคภายในประเทศ จะมีสินค้าเหลือก็สามารถส่งออกไปขายหรือ
แลกเปลี่ยนสินค้ากับประเทศอื่นที่ผลิตสินค้าภายในประเทศไม่ได้ หรือต้องใช้ต้นทุนการผลิตที่สูง
กว่า แต่ละประเทศ จะเลือกผลิตสินค้าที่ประเทศของตนเอง มีปัจจัยการผลิตที่เหมาะสมเพื่อให้ได้
ต้นทุนที่ต่ำที่สุด

สาเหตุของการค้าระหว่างประเทศ

เหตุผลทางเศรษฐกิจที่ทำให้ประเทศต่าง ๆ ในโลกทำการค้าขายกันเป็นเพราะว่า
ไม่มีประเทศใดในโลกสามารถผลิตสินค้าและบริการ ทุกอย่างได้ครบและเพียงพอกับความต้องการ
ของผู้บริโภคภายในประเทศ ถึงแม้ว่าบางประเทศจะมีขีดความสามารถผลิตสินค้าได้ทุกอย่าง แต่
อาจจะมีต้นทุนการผลิตที่สูงกว่าซึ่งไม่คุ้มค่าต่อการลงทุน การที่แต่ละประเทศผลิตเฉพาะสินค้าที่
ตนมีความ

ถนัดหรือมีความได้เปรียบจึงเป็นสิ่งที่คุ้มค่า และเกิดประโยชน์แก่ทุกประเทศร่วมกัน ดังนั้นการค้าระหว่างประเทศจึงเกิดขึ้นถือว่าเป็นการแบ่งงานกันทำระหว่างประเทศตามความชำนาญของประชาชน ทรัพยากรธรรมชาติและภูมิอากาศในแต่ละประเทศซึ่งเป็นการใช้ทรัพยากรของโลกให้เกิดประสิทธิภาพสูงสุด รัฐบาลของแต่ละประเทศจะสนับสนุนหรือเลือกใช้ความได้เปรียบ หรือความถนัดในการผลิตสินค้าและบริการที่แตกต่างกันขึ้นอยู่กับปัจจัยดังนี้

1. ทรัพยากรธรรมชาติ

ความแตกต่างทางด้านทรัพยากรที่ใช้ผลิตในแต่ละประเทศ เนื่องจากแต่ละประเทศมีทรัพยากรหรือปัจจัยการผลิตมากน้อยต่างกัน ประเทศที่มีทรัพยากรอุดมด้วยแร่ธาตุ ต่าง ๆ อาทิ น้ำมัน แร่เหล็ก ทองแดง ก๊าซธรรมชาติ ฯลฯ ก็จะทำอุตสาหกรรมเกี่ยวกับแร่ธาตุที่ตนมีอยู่ ดังนั้น ประเทศใดที่มี ทรัพยากรชนิดใดมาก ก็จะผลิตสินค้าที่ใช้ทรัพยากรชนิดนั้น ๆ เป็นปัจจัยการผลิตสินค้าออกเพื่อแลกเปลี่ยนกับสินค้าอื่น ๆ ที่ตนต้องการ

2. ลักษณะทางภูมิศาสตร์

ความแตกต่างในเรื่องสภาพภูมิประเทศและภูมิอากาศ เช่น ประเทศที่มีพื้นดินที่อุดมสมบูรณ์เหมาะสมแก่การเพาะปลูก ก็จะทำการเพาะปลูกตามลักษณะภูมิประเทศและภูมิอากาศ เช่นประเทศไทยตั้งอยู่ในเขตร้อนและมีฝนชุก สามารถปลูกข้าวเจ้าได้ดีก็จะผลิตข้าวเจ้าเป็นสินค้าออกประเทศที่มีทุ่งหญ้าอุดมสมบูรณ์ก็จะทำการเลี้ยงสัตว์ส่งเนื้อสัตว์และขนสัตว์เป็นสินค้าออก

3. ความชำนาญในการผลิต

ความแตกต่างในเรื่องความชำนาญในการผลิต เนื่องจากผู้ผลิตของแต่ละประเทศจะมีความชำนาญและเทคโนโลยีในการผลิตสินค้าและบริการแตกต่างกัน บางประเทศผู้ผลิตมีความรู้ความชำนาญเป็นพิเศษในการผลิตสินค้า บางชนิด เช่น ประเทศสวีเดนและเดนมาร์กมีความรู้ความชำนาญในการผลิตนาฬิกา ประเทศญี่ปุ่นมีความรู้ความชำนาญในการผลิตเครื่องมืออิเล็กทรอนิกส์ ประเทศเนเธอร์แลนด์มีความรู้ความชำนาญในการผลิตเครื่องจักรกลการเกษตร ความแตกต่างของปัจจัยดังกล่าวนี้ผลักดันให้แต่ละประเทศเลือกผลิตสินค้าบาง อย่างที่มีต้นทุนต่ำ มีความรู้ความชำนาญ และเลือกตั้งซื้อสินค้าแต่ละประเภทที่ผู้บริโภค ในประเทศของตนต้องการ แต่ไม่สามารถผลิตได้หรือผลิตได้ในต้นทุนที่สูงกว่า

4. นโยบายการลงทุนของรัฐบาล

การลงทุนเพื่อการผลิตสินค้าและบริการประเภทใดประเภทหนึ่งจะมากหรือน้อย อาจขึ้นอยู่กับความต้องการของรัฐบาล นโยบายของรัฐบาลมีส่วนช่วยสนับสนุนในการผลิตสินค้าและบริการประเภทต่าง ๆ ทำให้สินค้าและบริการที่รัฐบาลช่วยสนับสนุนมีการวิจัยและพัฒนาขึ้น เป็นการสร้างศักยภาพในการผลิตสินค้าและบริการ เกิดความได้เปรียบสามารถแข่งขันและขยายตลาดสินค้าได้ นอกจากนี้ยังขึ้นอยู่กับนโยบายอื่น ๆ ที่เอื้อประโยชน์ต่อการลงทุนระหว่างประเทศอีกด้วย จากเหตุผลดังกล่าวเพื่อให้ประชาชนของแต่ละประเทศมีการกินคืออยู่ดีรัฐบาลแต่ละประเทศจึงมีการเจรจาทำสัญญา ซื้อขายสินค้ากันระหว่างประเทศหรือสนับสนุนให้เอกชนในประเทศของตน ผลิตสินค้าเพื่อแลกเปลี่ยนกับประเทศอื่น ๆ จึงทำให้เกิดการค้าระหว่างประเทศ

ทฤษฎีการค้าระหว่างประเทศ

1. ทฤษฎีการได้เปรียบโดยสัมบูรณ์ อדם สมิท นักเศรษฐศาสตร์คลาสสิกในปลายศตวรรษที่ 18 ได้เสนอทฤษฎีการได้เปรียบโดยสัมบูรณ์ โดยยึดหลักการแบ่งงานกันทำตามความถนัดมาใช้ เขาเห็นว่าการค้าระหว่างประเทศจะก่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดแก่ประเทศคู่ค้าเมื่อแต่ละประเทศยึดหลักในเรื่องการแบ่งงานกันทำ หมายความว่า ประเทศใดที่ถนัดในการผลิตสินค้าอย่างใด ก็ควรผลิตสินค้าอย่างนั้นนำมาแลกเปลี่ยนกันจะส่งผลให้เพิ่มความมั่งคั่งในรูปของผลผลิตหรือรายได้ที่แท้จริงเพิ่มขึ้นสาระสำคัญของทฤษฎีการได้เปรียบโดยสัมบูรณ์ คือ ประเทศหนึ่งจะได้เปรียบโดยสัมบูรณ์ ถ้าประเทศนั้นสามารถผลิตสินค้าชนิดหนึ่งได้มากกว่าอีกประเทศหนึ่งด้วยปัจจัยการผลิตจำนวนเท่ากันหรือผลิตได้จำนวนเท่ากันได้โดยใช้ปัจจัยการผลิตที่น้อยกว่า ดังนั้นประเทศควรทำการผลิตสินค้าที่ตนได้เปรียบโดยสัมบูรณ์เพื่อการส่งออกแล้วซื้อสินค้าที่ตนเสียเปรียบโดยสัมบูรณ์เป็นสินค้าเข้า

2. ทฤษฎีการได้เปรียบโดยเปรียบเทียบ ทฤษฎีการได้เปรียบโดยเปรียบเทียบของเดวิด ริคาร์โด (David Ricardo) นักเศรษฐศาสตร์สมัยคลาสสิกได้พัฒนาทฤษฎีต่อจากทฤษฎีการได้เปรียบโดยสัมบูรณ์ของ อדם สมิท โดยเขาไม่เห็นด้วยกับ สมิท ในประเด็นต่อไปนี้คือ

- ประเทศคู่ค้าที่ผลิตสินค้าและส่งออกนั้นควรจะเป็นประเทศที่มีความได้เปรียบโดยสัมบูรณ์ได้เสมอไป
- ประเทศสามารถผลิตสินค้าและส่งออกอย่างใดอย่างหนึ่งที่มีความได้เปรียบโดยสัมบูรณ์ได้ ถ้าประเทศนั้นมีความได้เปรียบโดยเปรียบเทียบกับประเทศคู่ค้า
- ประเทศที่มีความได้เปรียบโดยสัมบูรณ์ของประเทศคู่ค้าในทุกกรณีของการผลิตสินค้า ก็มีได้หมายความว่า ประเทศนั้นสมควรผลิตสินค้าเสียทุกอย่าง หากแต่สมควรที่จะเลือกผลิตสินค้าส่งออกชนิดที่มีความได้เปรียบโดยเปรียบเทียบมากกว่า

- ในทางปฏิบัติ การค้าระหว่างประเทศยังคงเกิดขึ้น แม้ว่าประเทศหนึ่งมีความได้เปรียบโดยสัมบูรณ์ (เสียเปรียบโดยสัมบูรณ์) เหนืออีกประเทศหนึ่งและประโยชน์จากการค้าระหว่างประเทศยังคงเกิดขึ้นในรูปผลผลิตรวมที่เพิ่มขึ้น

ทฤษฎีการค้าระหว่างประเทศสมัยคลาสสิก (Classic Theory)

ทฤษฎีการค้าระหว่างประเทศในสมัยของคลาสสิกนี้จะถือว่า แรงงานเป็นปัจจัยการผลิตที่สำคัญในการกำหนดมูลค่าของสินค้า ทฤษฎีที่น่าสนใจคือ ทฤษฎีการค้าได้เปรียบโดยเด็ดขาดและทฤษฎีการค้าได้เปรียบโดยเปรียบเทียบ ซึ่งทั้งสองทฤษฎีจะทำการเปรียบเทียบต้นทุนการผลิตของแต่ละประเทศ และเลือกผลิตในสินค้าที่ประเทศของตนมีความได้เปรียบในการผลิตมากกว่า หรือประเทศจะเลือกผลิตสินค้าที่ตนถนัดโดยเปรียบเทียบระหว่างกัน การแลกเปลี่ยนจะมีขอบเขตอยู่ระหว่างปริมาณสินค้าที่ผลิตได้ โดยเปรียบเทียบของประเทศทั้งสอง

ทฤษฎีการค้าระหว่างประเทศสมัยนีโอคลาสสิก (Neo-classic Theory)

ทฤษฎีการค้าระหว่างประเทศในสมัยนีโอคลาสสิก ได้นำทฤษฎีในสมัยคลาสสิก มาปรับปรุงแก้ไข ทฤษฎีที่น่าสนใจคือ ทฤษฎีการค้าแบบต้นทุนค่าเสียโอกาส (Opportunity Cost) โดยต้นทุนค่าเสียโอกาสจะถูกนำมาเป็นหลักในการพิจารณาเนื่องจากต้นทุนค่าเสียโอกาสในการผลิตสินค้าในแต่ละประเทศสามารถวัดได้จากมูลค่าสูงสุดของสินค้าอื่นที่ประเทศนั้นไม่ได้ผลิต ดังนั้น ประเทศจะได้รับประโยชน์ที่สามารถระบายสินค้าที่ผลิตได้มากและซื้อสินค้าที่ตนผลิตได้ไม่พอกับการบริโภคเข้าประเทศ และทฤษฎีการค้าที่พิจารณาปริมาณทรัพยากรธรรมชาติโดยใช้แนวคิดเส้นความเป็นไปได้ในการผลิต ซึ่งในประเทศต่างๆ จะแตกต่างกันไปตามปริมาณทรัพยากรการผลิตที่มีอยู่ในประเทศ

ทฤษฎีการค้าระหว่างประเทศสมัยใหม่ (Modern Theory)

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

การให้ความร่วมมือทางเศรษฐกิจ

1. เขตการค้าเสรี (Free Trade Area) คือการยกเลิกภาษีศุลกากรและข้อจำกัดทางการค้าระหว่างสมาชิก เช่น เขตการค้าเสรีอเมริกาเหนือ (NAFTA) เขตการค้าเสรียุโรป (EFTA) เขตการค้าเสรีอาเซียน (AFTA)

2. สหภาพศุลกากร (Customs Union) คือการรวมกลุ่มทางเศรษฐกิจที่พัฒนามาจากเขตการค้าเสรี มีการกำหนดอัตราภาษีศุลกากรในอัตราเดียวกันระหว่างสมาชิกซึ่งมีผลต่อประเทศที่มีใช้สมาชิก เช่น สหภาพยุโรป (European Union : EU)

3. ตลาดร่วม (Common Union) คือ การเคลื่อนย้ายสินค้า บริการ เงินทุน เทคโนโลยี และแรงงานระหว่างสมาชิกได้อย่างเสรี เช่น แรงงานของประเทศที่เป็นสมาชิกตลาดร่วมสามารถเข้าไปทำงานในประเทศสมาชิกอื่น ๆ ได้

4. สหภาพเศรษฐกิจ (Economic Union) คือ การร่วมกลุ่มทางเศรษฐกิจที่พัฒนามาจากตลาดร่วม สามารถเคลื่อนย้ายปัจจัยการผลิตระหว่างสมาชิกได้อย่างเสรี มีการกำหนดนโยบายเศรษฐกิจส่วนรวมระหว่างประเทศสมาชิก และมีการใช้เงินตราสกุลเดียวกัน

5. สหภาพเหนือชาติ (Political Union) เป็นการร่วมกลุ่มกันทั้งเศรษฐกิจและการเมือง โดยประเทศสมาชิกประสานนโยบายเศรษฐกิจและการเมืองเข้าด้วยกัน

การรวมกลุ่มในแต่ละระดับก็จะได้รับผลประโยชน์ที่แตกต่างกัน กล่าวคือการรวมกลุ่มในระดับการจัดทำข้อตกลงเพื่อแลกเปลี่ยนสิทธิพิเศษทางการค้า เขตการค้าเสรี และสหภาพศุลกากร ประเทศสมาชิกจะได้ผลประโยชน์ด้านการขยายตลาด ด้านการดึงดูดนักลงทุน เพื่อหาช่องทางการค้าซึ่งจะทำให้ประเทศมีรายได้จากการส่งออกเพิ่มขึ้น และเสริมสร้างอำนาจการเจรจาต่อรองกับประเทศนอกกลุ่ม และถ้าพัฒนาการรวมกลุ่มไปในระดับตลาดร่วม ประเทศสมาชิกก็จะสามารถเคลื่อนย้ายปัจจัยการผลิตและสินค้าอย่างเสรี ทำให้ได้ประโยชน์ด้านการเลือกใช้ปัจจัยการผลิตจากประเทศภายในกลุ่มที่ทำให้เกิดต้นทุนต่ำที่สุด

ประโยชน์ของการค้าระหว่างประเทศ

การดำเนินนโยบายการค้าระหว่างประเทศโดยเสรี นอกจากจะก่อให้เกิดผลผลิตหรือรายได้ที่แท้จริงเพิ่มขึ้นแล้ว ยังสามารถก่อให้เกิดประโยชน์ต่อประเทศคู่ค้าที่สำคัญอย่างน้อย 6 ประการ ด้วยกัน ได้แก่

1. ผลต่อแบบแผนการบริโภค และราคาของสินค้า เนื่องจากการค้าขายระหว่างประเทศ ทำให้จำนวนสินค้าที่อุปโภคและบริโภคมีเพิ่มมากขึ้นความเป็นอยู่ของผู้บริโภคจะดีขึ้น ทั้งนี้ประเทศต่าง ๆ จะพบกับผลิตสินค้าที่ตนได้เปรียบมากขึ้น และหันไปซื้อสินค้าที่ตนเสียเปรียบทางการผลิตจากประเทศอื่นมากขึ้น ทำให้อุปทานของสินค้าเพิ่มมากขึ้นส่งผลในระดับราคาสินค้านั้นมีแนวโน้มต่ำลง

2. ผลต่อคุณภาพและมาตรฐานสินค้า การค้าระหว่างประเทศนอกจากจะทำให้ปริมาณการผลิตสินค้าและบริการเพื่อตอบสนองความต้องการของผู้บริโภคเพิ่มขึ้น ยังทำให้ผู้บริโภคได้บริโภคสินค้าที่มีคุณภาพและมาตรฐานสูงขึ้นเพราะ มีการแข่งขันในด้านการผลิตมากยิ่งขึ้น ทำให้ผู้ผลิตและผู้ส่งออกเข้มงวดในคุณภาพและมาตรฐานของสินค้าเนื่องจากต้องเผชิญกับคู่แข่ง ทำให้ต้องพัฒนาการผลิตโดยใช้เทคนิคและวิทยาการให้ก้าวหน้าและทันสมัย เรามักจะได้ยินเสมอว่า สินค้าประเภทอุตสาหกรรมที่ผลิตในบางประเทศ มีชื่อเสียงและเป็นที่รู้จักคุ้นเคยของผู้บริโภคในตลาดต่างประเทศด้วยเหตุผลต่าง ๆ เช่น ราคาต่ำ คุณภาพสูง และรูปร่างลักษณะ

สวยงามทำให้เป็นที่ต้องการของผู้บริโภคเป็นอันมาก เช่น วิทยุ โทรทัศน์และวิดีโอ ของญี่ปุ่น เป็นต้น และนับวันสินค้าเหล่านี้เป็นที่ต้องการของประเทศอื่น ๆ มากยิ่งขึ้น

นอกจากนี้ประเทศที่นำเข้าทั้งหลายสามารถควบคุมมาตรฐานการตรวจสอบคุณภาพและมาตรฐานของสินค้าได้ เมื่อเปรียบเทียบกับการผลิตเพื่อตอบสนองภายในประเทศ เพราะการควบคุมคุณภาพและมาตรฐานของสินค้าเป็นไปด้วยความยากลำบากกว่าเนื่องจากผู้ผลิตสินค้าจะอยู่กระจัดกระจายทั่วไป

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

4. ผลต่อการเรียนรู้ในด้านเทคโนโลยีการบริหารและการจัดการ การค้าระหว่างประเทศทำให้สามารถเรียนรู้ทั้งด้านเทคนิคการผลิต โดยการนำเอาเทคนิคการผลิตหรือวิธีการผลิตที่เหมาะสมและทันสมัยมาใช้ในการผลิตสินค้าภายในประเทศเช่น เทคนิคหรือวิธีการผลิตเพื่อเพิ่มผลผลิตทางด้านเกษตรกรรมและอุตสาหกรรมซึ่งถือว่าเป็นลักษณะของการเลียนแบบระหว่างประเทศซึ่งวิธีการนี้ประเทศญี่ปุ่นในอดีต ได้นำไปใช้และได้ผลมาแล้วโดยได้เลียนแบบเทคนิคและวิธีการผลิตของอังกฤษ และประเทศชั้นนำในยุโรปโดยการนำส่งไหมดิบออกไปขายแลกกับการนำเข้าสินค้าประเภททุนและเครื่องจักรส่งผลให้ญี่ปุ่นกลายเป็นประเทศอุตสาหกรรมที่พัฒนาแล้วได้ ในที่สุด ในขณะที่เดียวกันการค้าระหว่างประเทศเปิดโอกาสให้ประเทศต่าง ๆ ได้เรียนรู้และนำเอาเทคนิคทางด้านการจัดการ หรือเทคนิคทางด้านการบริหาร จากประเทศที่ก้าวหน้าหรือพัฒนาแล้วไปสู่ประเทศกำลังพัฒนา ดังนั้นประเทศต่าง ๆ จึงนิยมเปิดการค้าขายติดต่อกับต่างประเทศ การปิดประเทศไม่ติดต่อกับต่างประเทศนั้นจะทำให้ประเทศนั้น ไม่มีโอกาสที่จะเรียนรู้เทคนิคดังกล่าว การเปิดประเทศติดต่อกับต่างประเทศต่าง ๆ ของสาธารณรัฐประชาชนจีนในปัจจุบัน ก็ตั้งอยู่บนหลักการและเหตุผลดังกล่าวแล้ว

5. ผลต่อการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจ นักเศรษฐศาสตร์โดยทั่วไปเชื่อว่าการค้าระหว่างประเทศเป็นปัจจัยที่สำคัญที่ก่อให้เกิดความเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจของประเทศไทย โดยเฉพาะประเทศกำลังพัฒนาโดยผ่านกระบวนการส่งออกเพราะว่าประเทศกำลังพัฒนาโดยทั่วไปประชากรส่วนใหญ่ของประเทศมีฐานะยากจน ตลาดภายในประเทศแคบ จึงเป็นอุปสรรคต่อการค้าขาย ด้วยเหตุนี้จำเป็นต้องพึ่งพาอาศัยตลาดต่างประเทศโดยเฉพาะประเทศที่พัฒนาแล้วเนื่องจากประชากรมีระดับรายได้สูง ตลาดภายในประเทศกว้างขวางตลอดจนการคมนาคมสะดวกสบาย มี

ผลให้ความต้องการในซื้อสินค้าและบริการจากประเทศกำลังพัฒนาสูงขึ้น เพราะฉะนั้นการพึ่งพาอาศัยตลาดต่างประเทศจึงเป็นทางออกที่สำคัญในระยะเริ่มแรกของการพัฒนาประเทศในขณะเดียวกัน ผลจากการที่มีรายได้จากการส่งออกมากขึ้น ย่อมทำให้ประเทศกำลังพัฒนามีเงินตราต่างประเทศเพื่อที่จะนำเข้าสินค้าทุนและเครื่องจักร เพื่อนำมาใช้ในการลงทุนในโครงสร้างพื้นฐานทางเศรษฐกิจดังกล่าว ย่อมใช้เงินทุนเป็นจำนวนมหาศาลเกินกว่าความสามารถของประเทศกำลังพัฒนาจะหามาได้ในระยะเวลาอันสั้น

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

ผลกระทบของการค้าระหว่างประเทศ

แม้ว่าการค้าระหว่างประเทศจะก่อให้เกิดประโยชน์แก่ประเทศคู่ค้าการค้าระหว่างประเทศก็มีผลกระทบที่ไม่พึงปรารถนาแก่ประเทศคู่ค้าได้เหมือนกัน ผลกระทบที่สำคัญพอจะจำแนกได้ออย่างน้อย 6 ประการด้วยกันคือ

1. ผลต่อเสถียรภาพของราคารการค้าระหว่างประเทศประเทศที่มุ่งเน้นให้ประเทศผลิตสินค้าที่ ตนได้เปรียบโดยเปรียบเทียบไม่กี่ชนิด หรือชนิดเดียวนั้นจะเป็นผลให้รายได้ของประเทศ ขึ้นอยู่กับการจำหน่ายสินค้าออกเพียงไม่กี่ชนิด การผลิตและรายได้ของประเทศจึงเปลี่ยนแปลงได้ง่าย ตัวอย่างเช่น ในอดีตที่ผ่านมารายได้จากการส่งออกของไทยมาจากข้าว ยามใดที่ไทยสามารถส่งออกข้าวออกได้มากเนื่องจากความต้องการข้าวในตลาดโลกมีสูงจะมี ผลให้รายได้ของประเทศเพิ่มขึ้น ทำให้เศรษฐกิจรุ่งเรืองและประชาชนมีการใช้จ่ายมากจะ ทำให้เกิดภาวะเงินเฟ้อได้

ในกรณีตรงข้าม หากอุปสงค์จากต่างประเทศในการเสนอซื้อข้าวลดลงอย่างฮวบฮาบ ก็จะทำให้รายได้จากการจำหน่ายข้าวลดลง การใช้จ่ายในประเทศลดลงจนทำให้เกิดภาวะเงินฝืด เป็นต้น และถ้าระบบเศรษฐกิจมีการพึ่งพาการนำเข้าจากต่างประเทศในระดับสูงก็จะก่อให้เกิดปัญหาของเสถียรภาพราคาได้ เช่น กันเช่นการขึ้นราคาน้ำมันดิบอย่างฮวบฮาบ ของกลุ่มผู้ผลิตน้ำมันเพื่อส่งออก(OPEC) เมื่อ พ.ศ. 2516 และ พ.ศ. 2523 ทำให้เกิดภาวะเงินเฟ้อขึ้นทั่วโลกและมีผลกระทบต่อเศรษฐกิจไทยเป็นอันมาก เนื่องจากน้ำมันเป็นสิ่งจำเป็นในการผลิตทำให้ต้นทุนการผลิตสินค้าสูงขึ้น ราคาสินค้าจึงต้องสูงขึ้นตาม ทำให้ระดับราคาสินค้าโดยทั่ว ๆ ไปสูงขึ้นได้

2. ผลต่อเสถียรภาพทางเศรษฐกิจระหว่างประเทศ การเน้นนโยบายการค้าระหว่างประเทศที่สนับสนุนให้ประเทศผลิตสินค้าที่ตนเองมีความได้เปรียบโดยเปรียบเทียบนั้นมีผลให้หลายประเทศอาจต้องซื้อสินค้าเข้าประเทศเป็นมูลค่ามากกว่ามูลค่าสินค้าออกทำให้เกิดการขาดดุลในดุลการค้าอาจจะทำให้ดุลการชำระเงินระหว่างประเทศขาดดุลด้วย ซึ่งจะทำให้ประเทศต้องสูญเสียทองคำ หรือ ทุนสำรองเงินตราต่างประเทศ(ดังจะได้กล่าวต่อไปสาเหตุสำคัญเนื่องจากอัตราการค้า(term of trade) ของประเทศคู่ค้าไม่เท่ากัน ในกรณีของประเทศกำลังพัฒนาโดยทั่วไปสินค้าส่งออกมักจะเป็นสินค้าเกษตรกรรม ซึ่งระดับราคามักจะต่ำกว่าและขาดเสถียรภาพ เมื่อเทียบกับราคาสินค้านำเข้า ซึ่งมักจะเป็นสินค้าจำพวกทุนและสินค้าอุตสาหกรรม ผลที่ตามมาคืออัตราการค้าของประเทศกำลังพัฒนามีแนวโน้มลดลง นั่นคือ มูลค่าจากการส่งสินค้าออกน้อยกว่ามูลค่าของสินค้านำเข้าส่งผลให้เกิดปัญหาเสถียรภาพเศรษฐกิจศาสตร์ต่อประเทศคือปัญหาดุลการค้าและดุลการชำระเงินขาดดุลในที่สุด

3. ผลต่อความเป็นธรรมในการกระจายรายได้ระหว่างประเทศ การที่อัตราการค้าระหว่างประเทศกำลังพัฒนามีแนวโน้มลดลงนั้น ทำให้การกระจายรายได้ในระดับนานาชาติซึ่งไม่เท่าเทียมกันอยู่แล้วยิ่งมีความไม่เป็นธรรมมากขึ้น ทั้งนี้เพราะเป็นการโอนทรัพยากรจากประเทศกำลังพัฒนาไปสู่ประเทศพัฒนาโดยกระบวนการขาดดุลการค้าและดุลการชำระเงินนั่นเอง ในขณะที่เดียวกันการหลอหลอมรสนิยมระหว่างประเทศให้อยู่ในแบบแผนเดียวกัน ก็เป็นกลไกสำคัญอีกประเภทหนึ่งที่ทำให้การกระจายรายได้ระหว่าง

ประเทศเลวลงเพราะว่าบริษัทการค้าขนาดใหญ่ในประเทศที่ตามมาก็คือการบริโภคนำเข้าจำพวกอุปโภคและบริโภคในสินค้าอุตสาหกรรมนำเข้ามามีมากขึ้น ทำให้ต้องเสียเงินตราต่างประเทศมากขึ้น ในขณะที่รายได้จากการขายสินค้าออกเพิ่มขึ้นน้อยกว่า

4. ผลต่อประสิทธิภาพของนโยบายทางเศรษฐกิจยิ่งภาคการค้าระหว่างประเทศขนาดใหญ่ขึ้นเพียงใดทำให้ การดำเนินนโยบายทางเศรษฐกิจภายในประเทศจะมีประสิทธิภาพน้อยลงเท่านั้น เช่น เมื่อเกิดปัญหาเงินเฟ้อขึ้นภายในประเทศที่ผ่านกลไกของทั้งราคาสินค้าออกและราคาสินค้าเข้า นโยบายเพื่อแก้ปัญหาเงินเฟ้อจะมีความยุ่งยากมากขึ้นตามไปด้วย เพราะในกรณีเช่นนี้รัฐบาลไม่เพียงแต่จะต้องเข้าใจกลไกการทำงานของระบบเศรษฐกิจภายในประเทศว่ามีความสัมพันธ์กันอย่างไร หากว่ายังต้องมีความรู้และความเข้าใจเกี่ยวกับเศรษฐกิจและนโยบายทางเศรษฐกิจของประเทศคู่ค้าด้วยว่ามีผลกระทบอย่างไรต่อระบบเศรษฐกิจภายในประเทศทำให้กลไกแก้ไขปัญหาซับซ้อนขึ้น

5. ผลต่อรายได้และการจ้างแรงงานประเทศที่มีการพึ่งพาทางการค้าระหว่างประเทศในระดับที่สูงหากรายได้จากการส่งออกลดลงก็ดี หรือการนำเข้าเพิ่มขึ้นมากก็ดี โดยที่ผลสุทธิของการนำเข้าสูงกว่าการส่งออกย่อมส่งผลให้รายได้และการจ้างงานของประเทศนั้นลดลงผลจะเป็นไปในทิศทางตรงกันข้ามกับที่กล่าวมา

6. ผลต่อปัญหาความมั่นคงของประเทศ การดำเนินนโยบายการค้าโดยเสรีที่มุ่งให้ประเทศผลิตสินค้าที่ตนมีความได้เปรียบเพียงไม่กี่ชนิดหรือเพียงชนิดเดียวส่งผลกระทบต่อปัญหาความมั่นคงของประเทศได้ง่าย เพราะถ้าหากว่าการค้าต่างประเทศต้องหยุดชะงักลงไม่ว่าจะเป็นด้วยเหตุผลที่สำคัญ เช่น การเกิดสงคราม การขัดแย้งทางด้านการเมืองกับบางประเทศ ความยุ่งยากทางด้านการขนส่งระหว่างประเทศ เป็นต้น ย่อมส่งผลให้ประชาชนภายในประเทศเดือดร้อนเนื่องจากการขาดแคลนสินค้าอุปโภค บริโภค ขาดแคลนวัตถุดิบ และสินค้าทุนในการพัฒนาประเทศ เป็นต้น จากเหตุการณ์การดังกล่าวข้างต้นทำให้ไม่มีประเทศใดในโลกนี้ยึดถือ นโยบายการค้าเสรีตามหลักการแบ่งงานการทำงานระหว่างประเทศของเดวิด ริคาร์โด และนักเศรษฐศาสตร์คลาสสิกอย่างแท้จริง แต่ได้หันมาใช้นโยบายการค้าแบบคุ้มกันซึ่งเป็นนโยบายที่มุ่งส่งเสริมอุตสาหกรรมหรือการผลิตสินค้าชนิดต่าง ๆ ขึ้นใช้เองในประเทศเพื่อมิให้เศรษฐกิจของประเทศต้องขึ้นอยู่กับการผลิตสินค้าชนิดใดชนิดหนึ่งจนเกินไป เนื่องจากอุตสาหกรรมที่ตั้งขึ้นภายในประเทศอาจยังไม่สามารถแข่งขันกับสินค้าต่างประเทศได้ รัฐจึงจำเป็นต้องให้ความช่วยเหลือและคุ้มกันโดยใช้มาตรการที่สำคัญ คือ กำแพงภาษีสินค้าขาเข้า (import tariffs) และโควตานำเข้า เป็นต้น

โทษของการค้าระหว่างประเทศ

- ทำให้ธุรกิจถูกแย่งตลาด เพราะธุรกิจในตลาดท้องถิ่นถูกประเทศคู่แข่ง
- ก่อให้เกิดปัญหาเรื่องแรงงาน เพราะประเทศผู้ผลิตมักจะย้ายรากฐานการผลิตเพื่อต้องการหาแรงงานที่ราคาถูกกว่า
- ทำให้สูญเสียตลาด เพราะผลจากอัตราภาษีศุลกากร มีผลต่อราคาสินค้าประเทศผู้ค้านั้นจะเสาะหา ตลาดสินค้าที่มีราคาถูกกว่า
- ทำให้ธุรกิจระหว่างประเทศที่มีความเชี่ยวชาญ สามารถสร้างความได้เปรียบจากการรวมกลุ่มการค้า ประเทศผู้ค้า สามารถอาศัยความได้เปรียบจากการรวมกลุ่ม เพื่อหลีกเลี่ยงอัตราภาษีศุลกากร

ผลดีของการทำการค้าระหว่างประเทศ

สินค้าในประเทศที่มีจำนวนมากพอกับการจำหน่ายในประเทศ เราก็จะทำการส่งออกไปจำหน่ายนอกประเทศ เพื่อสร้างรายได้ให้กับประเทศชาติ ในขณะเดียวกัน เราก็รับสินค้าจากต่างประเทศเข้ามาเพื่อให้ผู้บริโภคชาวไทยได้ใช้สินค้าที่หลากหลายและมีความทันสมัย ที่ประเทศไทยผลิตเองไม่ได้ หรือผลิตยังไม่มีคุณภาพเทียบเท่าต่างชาติตนเอง ทั้งนี้เป็นการสร้างสัมพันธไมตรีระหว่างประเทศให้แน่นแฟ้น และทำธุรกิจอื่น ๆ ร่วมกันได้อีก ขณะเดียวกันรัฐบาลก็ยื่นมือมาดูแลไม่ให้เกิดการเอารัดเอาเปรียบหรือข้อโกงกันได้ จึงทำให้การทำการค้าระหว่างประเทศนั้น ส่งผลดีต่อประเทศชาตินั้นเอง

ผลเสียกระทบต่อการค้าขายกับต่างชาติ

กรณีนี้จะเกิดขึ้นกับค่านิยมของคนไทยที่เห่อแบรนด์ดังต่างประเทศหรือทำตาม ๆ กันจนเป็นสังคมนิยม ทั้ง ๆ ที่สินค้าบางตัวในประเทศไทยก็สามารถผลิตได้มีคุณภาพเทียบเท่าต่างชาติ แต่คนไทยก็ยังไม่นิยมใช้ เนื่องจากมันราคาถูก และไม่เท่ แบรนด์ไม่ดัง ไม่ตามเทรนด์ จึงส่งผลกระทบให้สินค้านั้นไม่มียอดขายที่ดีเท่าที่ควร ทำให้ขาดสมดุลทางการค้า เงินไหลออกประเทศมากกว่าที่จะรับเข้ามา ซึ่งแนวทางแก้ไขปัญหานี้ก็คือการปรับรสนิยมและพฤติกรรมการใช้ชีวิต โดยคำนึงถึงประโยชน์ ความคุ้มค่าในคุณภาพและราคาเป็นสำคัญ

และทั้งหมดที่กล่าวมานี้จะเห็นว่า การทำการค้าระหว่างประเทศนั้นส่งทั้งผลดีและมีผลกระทบบ้างต่อสินค้าคนไทย ที่คนไทยเองไม่มั่นใจจะใช้มัน ดังนั้นในฐานะเราคนไทย ควรช่วยกันปรับพฤติกรรม ช่วยอุดหนุนสินค้าคนไทยที่มีคุณภาพไม่ด้อยไปกว่าต่างชาติ และเลิกใช้สินค้าต่างประเทศเฉพาะที่จำเป็นเท่านั้น เท่านั้นจะทำให้ประเทศของเราไม่เสียดุลการค้า และมีเงินสะพัดหมุนเวียนในประเทศเป็นไปอย่างคล่องตัว

2. แนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับขั้นตอนการนำเข้า

ความหมายการนำเข้า

หมายถึง การนำเข้าสินค้าเข้ามาจากต่างประเทศ โดยสินค้าที่นำเข้านี้มักเป็นสินค้าที่ไม่มีหรือผลิตในประเทศไม่ได้ เช่น ยารักษาโรค เครื่องจักรต่าง ๆ ที่ใช้ในอุตสาหกรรมการผลิตสินค้าเกษตรบางชนิด เป็นต้น การนำเข้าสินค้าจำเป็นต้องมีความเกี่ยวข้องกับหน่วยงานที่เป็นผู้ตรวจสอบการนำเข้าคือ กรมศุลกากร นอกจากนี้การนำเข้าสินค้านี้ยังมีการจำกัดปริมาณการนำเข้าสินค้า รวมถึงภาษีนำเข้าที่ต้องจ่ายตามกฎหมายอีกด้วย ที่สำคัญผู้นำเข้าควรศึกษาด้วยว่าสินค้านั้นประเภทใดสามารถนำเข้าได้เพราะสินค้าบางประเภทเป็นสินค้าต้องห้ามตามกฎหมาย

พิธีการศุลกากรนำเข้าทางบก

ในการนำเข้าสินค้า ผู้นำเข้าจะต้องปฏิบัติตามกฎหมาย ระเบียบ และประกาศที่กรมศุลกากรและหน่วยงานอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง กำหนดไว้ให้ถูกต้องครบถ้วน โดยมีคำแนะนำในการจัดเตรียมเอกสาร และปฏิบัติตามขั้นตอนพิธีการศุลกากรในการนำเข้าสินค้า ดังนี้

ใบขนสินค้าขาเข้าและเอกสารอื่นที่ใช้แทนใบขนสินค้าขาเข้า แบบพิมพ์ที่กรมศุลกากรกำหนดให้ผู้นำเข้าใช้สำหรับพิธีการศุลกากร ดังนี้

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

2. คำร้องขอผ่อนผันรับของ/ส่งของออกไปก่อน (กศก. 103) ใช้สำหรับการนำเข้าหรือส่งออกสินค้าก่อนปฏิบัติพิธีการครบถ้วนตามที่กรมศุลกากรกำหนด

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

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

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

6. ใบขนสินค้าผ่านแดน (แบบที่ 448) ใช้สำหรับพิธีการศุลกากรสินค้าผ่านแดน ตามความตกลงที่ประเทศไทยทำไว้กับประเทศต่าง ๆ

7. ใบขนสินค้าพิเศษสำหรับรถยนต์และจักรยานยนต์นำเข้าหรือส่งออกชั่วคราว ใช้สำหรับการนำรถยนต์และจักรยานยนต์เข้ามาในประเทศหรือส่งออกชั่วคราว

8. ใบขนสินค้าพิเศษสำหรับเรือสำราญและกีฬาที่นำเข้าหรือส่งออกชั่วคราว ใช้สำหรับการนำเรือสำราญและกีฬาเข้ามาในประเทศหรือส่งออกชั่วคราว

เอกสารที่ใช้เป็นข้อมูลในการจัดทำใบขนสินค้าขาเข้า

1. ใบตราส่งสินค้า (Bill of Lading : B/L หรือ Air Waybill : AWB)
2. บัญชีราคาสินค้า (Invoice)
3. เอกสารอย่างอื่น หมายถึง เอกสารหรือคำสำคัญเกี่ยวกับการนำเข้าหรือการซื้อ ขายซึ่งผู้ขายหรือผู้ส่งของที่อยู่ต่างประเทศทำขึ้นและส่งมาให้หรือซึ่งสำแดงการเสนอและสนองในการซื้อขายของหรือเอกสารการติดต่อระหว่างผู้ส่งของและผู้นำของเข้าหรือของผู้ที่เกี่ยวข้องในการนำเข้า เช่น ผู้รับบรรทุก ผู้รับประกันภัยธนาคาร
4. ใบอนุญาตนำเข้าหรือเอกสารอื่นใด กรณีที่ของนำเข้านั้นเป็นของต้องจำกัดตามเงื่อนไขของกฎหมายที่เกี่ยวข้อง
5. กรณีนำเข้าเภสัชเคมีภัณฑ์ เภสัชเคมีภัณฑ์กึ่งสำเร็จรูป เคมีภัณฑ์ และสินค้าที่ไม่สามารถแยกชนิดและคุณภาพได้โดยง่าย ควรมีเอกสารใบรับรองการวิเคราะห์ของผู้ผลิตสินค้า (Certificate of Analysis) หรือเอกสาร รายละเอียดของสินค้า (Specification) หรือเอกสารข้อมูลความปลอดภัย (Material Safety Data Sheet)

การส่งข้อมูลเข้าสู่ระบบเพื่อปฏิบัติพิธีการนำเข้าสินค้า

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

2. การยื่นใบขนสินค้าขาเข้า เมื่อผู้นำของเข้าจัดทำข้อมูลใบขนสินค้าขาเข้าตามมาตรฐานที่ศุลกากรกำหนด และเป็นผู้ส่งข้อมูลทางอิเล็กทรอนิกส์เข้าสู่ระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากร เมื่อระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากรได้ตอบรับข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์นั้นในการปฏิบัติพิธีการ ถือเป็นการยื่นเอกสารนั้น ๆ ตามกฎหมายว่าด้วยศุลกากรและกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้องกับการศุลกากรแล้ว

3. วิธีการส่งข้อมูลใบขนสินค้าขาเข้า การส่งข้อมูลใบขนสินค้าขาเข้ากระทำได้ 4 ช่องทาง ดังนี้

- ผู้นำของเข้าส่งข้อมูลใบขนสินค้าขาเข้าด้วยตนเอง
- ผู้นำของเข้ามอบหมายให้ตัวแทนออกของ (Customs Broker) เป็นผู้ส่งข้อมูลแทน
- ผู้นำของเข้าให้เคาน์เตอร์บริการ (Service Counter) เป็นผู้ส่งข้อมูล
- ผู้นำของเข้ายื่นใบขนสินค้าขาเข้าในรูปแบบเอกสาร พร้อมเอกสารประกอบและแบบรายละเอียดข้อมูลใบขนสินค้าขาเข้า (ใบนำคีย์) และชำระค่าธรรมเนียมกับเจ้าหน้าที่ศุลกากร ณ ท่าหรือที่ที่นำของเข้าโดยผู้นำของเข้าต้องลงลายมือชื่อไว้ทุกฉบับ ซึ่งประกอบด้วย

1. ใบขนสินค้าขาเข้าพร้อมคู่ฉบับ 1 ฉบับ
2. แบบรายละเอียดข้อมูลใบขนสินค้าขาเข้า (ใบนำคีย์)
3. สำเนาใบตราส่งสินค้า (Bill of Lading หรือ Air Waybill)
4. สำเนาบัญชีราคาสินค้า (Invoice)
5. บัญชีรายละเอียดบรรจุหีบห่อ (Packing List) (ถ้ามี)
6. ใบแจ้งยอดเบี้ยประกัน (Insurance Premium Invoice) (ถ้ามี)
7. ใบอนุญาตหรือหนังสืออนุญาตสำหรับของควบคุมการนำเข้า (ถ้ามี)

8. ใบรับรองแหล่งกำเนิดสินค้า (Certificate of Origin)

9. เอกสารที่จำเป็นอื่น ๆ เช่น เอกสารแสดงส่วนผสม คุณลักษณะ การใช้งาน
ของสินค้า Catalogue

การชำระภาษีอากร

1. ชำระโดยผ่านธนาคารทางอิเล็กทรอนิกส์ด้วยวิธีตัดบัญชีธนาคาร
2. ชำระที่หน่วยงานบัญชีและอากรของสำนักงานศุลกากรหรือด่านศุลกากร
ขั้นตอนการปฏิบัติพิธีการศุลกากร
 1. ผู้นำเข้า/ตัวแทนออกของยื่นบัญชีสินค้าทางบก Car Manifest (แบบ ศ.บ. 1) ให้เจ้าหน้าที่ศุลกากร ประจำด่านพรมแดน เพื่อดำเนินการตรวจสอบสินค้า และทะเบียนรถยนต์
 2. เจ้าหน้าที่ศุลกากรบันทึกข้อมูลรายละเอียด แบบ ศ.บ. 1 ลงในระบบคอมพิวเตอร์ (Car Manifest) และดำเนินการควบคุมยานพาหนะที่บรรทุกสินค้าเข้ามายังด่านศุลกากร
 3. ผู้นำเข้าหรือตัวแทน จัดทำและส่งข้อมูลใบขนสินค้าขาเข้าเข้าระบบคอมพิวเตอร์ของกรมศุลกากร ระบบจะตรวจสอบข้อมูลสินค้าและตัดบัญชีกับ Car Manifest
 4. ผู้นำเข้าหรือตัวแทนฯ ชำระค่าภาษีอากร (กรณีสินค้าต้องชำระภาษีอากร) ที่หน่วยงานบัญชีและอากรของด่านศุลกากร
 5. ชำระค่าภาษีแล้วระบบคอมพิวเตอร์จะกำหนดเงื่อนไขการตรวจปล่อย ชื่อเจ้าหน้าที่ผู้มีหน้าที่ตรวจปล่อย
 - กรณียกเว้นการตรวจ (Green Line) ผู้นำเข้าหรือตัวแทนออกของสามารถรับสินค้าไปจากอารักขาศุลกากร
 - กรณีสั่งการเปิดตรวจ (Red Line) เจ้าหน้าที่จะดำเนินการตรวจสอบความถูกต้องของสินค้ากับข้อมูลใบขนสินค้าในระบบคอมพิวเตอร์ ถ้าถูกต้องตามสำแดงจะส่งมอบสินค้าให้ผู้นำเข้าหรือตัวแทนรับสินค้าไปจากอารักขาศุลกากร

พิธีการศุลกากรนำเข้าทางเรือ

กรมศุลกากรได้พัฒนานำระบบอิเล็กทรอนิกส์ มาใช้ในการบริการผ่านพิธีการศุลกากรซึ่งปัจจุบันเรียกว่าระบบ TCS ผู้ประสงค์จะดำเนินการผ่านพิธีการศุลกากรทางอิเล็กทรอนิกส์จะต้องทำการลงทะเบียนกับกรมศุลกากร เพื่อบันทึกข้อมูลไว้ในฐานข้อมูลระบบคอมพิวเตอร์ของกรมศุลกากร ซึ่งผู้ที่ลงทะเบียนแล้วสามารถเข้าสู่ระบบการผ่านพิธีการศุลกากร

ทางคอมพิวเตอร์ของตนเองหรือผ่าน SERVICE COUNTER ของเอกชนหรือที่จุดให้บริการของ
กรมศุลกากร ณ จุดนำเข้า-ส่งออก

การลงทะเบียนกับกรมศุลกากรต้องเตรียมเอกสารดังต่อไปนี้

1. คำร้องขอลงทะเบียนปฏิบัติงานเกี่ยวกับการออกของ
2. บัตรประจำตัวประชาชน
3. สำเนาทะเบียนบ้าน
4. บัตรประจำตัวผู้เสียภาษีอากร หรือหลักฐานการชำระภาษีเงินได้บุคคล
ธรรมดา
5. ประกาศนียบัตรผ่านการอบรมหลักสูตรตัวแทนออกของ จากสถาบัน
วิทยาการศุลกากร สำนักบริหารทรัพยากรบุคคล กรมศุลกากร จากสมาคมหรือสถาบันที่กรม
ศุลกากรรับรอง หรือ ประกาศนียบัตรผ่านการอบรมหลักสูตรผู้ชำนาญการศุลกากร จากสถาบัน
วิทยาการศุลกากร สำนักบริหารทรัพยากรบุคคล กรมศุลกากร
6. หนังสือรับรองการเป็นพนักงาน/ลูกจ้างของตัวแทนออกของ (ยกเว้นบุคคลที่มี
บัตรผ่านพิธีการศุลกากร หรือบัตรผู้ช่วยปฏิบัติพิธีการศุลกากร และได้ผ่านการอบรมและทดสอบ
จากสถาบันวิทยาการศุลกากรตามประกาศกรมศุลกากรที่ 13/2549 ภายในวันที่ 31 ธันวาคม 2551
7. รูปถ่ายหน้าตรงขนาด 1 นิ้ว จำนวน 1 รูป ซึ่งถ่ายไว้ไม่เกิน 6 เดือน
8. สำเนาเอกสารตามข้อ (2) - (5) อย่างละหนึ่งชุด พร้อมลงลายมือชื่อรับรอง
ความถูกต้อง โดยยื่นคำร้องที่ ส่วนทะเบียนและสิทธิพิเศษ สำนักมาตรฐานพิธีการและราคาศุลกากร
กรมศุลกากรหรือยื่นผ่านสำนักงานศุลกากร หรือด่านศุลกากร ทั้งนี้ผู้ลงทะเบียนจะสามารถ
ปฏิบัติงานเกี่ยวกับการออกของได้สามปีนับแต่วันที่ได้รับอนุญาต

ขั้นตอนการปฏิบัติพิธีการนำเข้าสินค้าทางเรือ

1. ผู้นำเข้าหรือตัวแทนจัดเตรียมข้อมูลใบขนสินค้าเข้าสู่เครื่องคอมพิวเตอร์ของ
ตนเองหรือผ่าน Service Counter และให้ผู้นำเข้าหรือตัวแทนส่งข้อมูลใบขนสินค้ามายังเครื่อง
คอมพิวเตอร์ของกรมศุลกากร ระบบคอมพิวเตอร์กรมศุลกากรจะตรวจสอบข้อมูลกับแฟ้มข้อมูล
อ้างอิง การอนุมัติ/อนุญาต เกี่ยวข้องและตรวจสอบบัญชีสินค้าสำหรับเรือโดยอัตโนมัติผ่านระบบ
คอมพิวเตอร์
2. การตรวจปล่อยสินค้าจะนำระบบบริหารความเสี่ยง (Risk Management) มาใช้
ในการสั่งการตรวจตามเงื่อนไขที่หน่วยงานศุลกากรกำหนดไว้ในระบบ Profile เพื่อจัดกลุ่มใบขน

สินค้าเป็น 2 กลุ่ม คือ ให้เปิดตรวจ (Red Line) หรือให้ยกเว้นการตรวจ (Green Line) เมื่อระบบตรวจสอบเสร็จแล้วจะกำหนดเลขที่ใบอนุญาตสินค้าและสั่งการตรวจให้อัตโนมัติ พร้อมกับแจ้งตอบกลับไปยังผู้ประกอบการทราบทางอิเล็กทรอนิกส์และแจ้งโรงพักสินค้าหรือท่าเทียบเรือทราบถึงผลการสั่งการตรวจจากศุลกากร

- กรณียกเว้นการตรวจ ผู้ประกอบการสามารถติดต่อโรงพักสินค้าหรือท่าเทียบเรือรับมอบสินค้าได้ทันที
- กรณีให้เปิดตรวจ ผู้ประกอบการสามารถติดต่อโรงพักสินค้าหรือท่าเทียบเรือเพื่อเตรียมของเพื่อตรวจแล้วติดต่อเจ้าหน้าที่ศุลกากรเพื่อตรวจปล่อยสินค้า
- การชำระและวางเงินประกันค่าภาษีอากร ผู้ประกอบการสามารถเลือกชำระและวางเงินประกันที่สำนักงานศุลกากรหรือชำระและวางเงินประกันผ่านธนาคารทางอิเล็กทรอนิกส์ (e-Payment) ได้
- การวางค้ำประกันค่าภาษีอากร ผู้ประกอบการสามารถเลือกวางค้ำประกันที่สำนักงานศุลกากรหรือวางค้ำประกันผ่านธนาคารทางอิเล็กทรอนิกส์ (e-Guarantee) ได้
- การตรวจปล่อยสินค้าขาเข้า เป็นการตรวจ ณ ท่าที่ระบุในบัญชีสินค้าว่ามีชื่อส่งของถึงแต่ผู้ประกอบการสามารถแจ้งความประสงค์ขอขนย้ายสินค้าไปตรวจปล่อยนอกเขตท่าที่นำเข้าได้แต่ต้องแจ้งล่วงหน้าในขั้นตอนจัดเตรียมใบอนุญาตสินค้าก่อนส่งมายังระบบคอมพิวเตอร์ของกรมศุลกากร

3. ผู้นำของเข้านำใบอนุญาตพร้อมใบเสร็จเสียภาษีอากร เอกสาร Deliver Order (D/O) ไปดำเนินการตรวจปล่อยสินค้าในท่าเรือและขนถ่ายสินค้านำเข้ามาที่โกดังหรือโรงงาน

4. ผู้นำเข้าหรือตัวแทนต้องจัดเก็บข้อมูลบัญชีราคาสินค้าในรูปของสื่อคอมพิวเตอร์เป็นเวลาไม่น้อย 6 เดือน เพื่อใช้ในการตรวจสอบใบอนุญาตสินค้าหลังการตรวจปล่อย โดยให้สามารถจัดพิมพ์เป็นรายงานเมื่อกรมศุลกากรร้องขอ ดังนี้

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

หลักเกณฑ์การนำเข้า-ส่งออกสินค้าชั่วคราวเพื่อจัดการประชุมและจัดงานแสดงสินค้าระหว่างประเทศ

1. ของที่นำเข้ามาอยู่ในเงื่อนไขที่ต้องส่งกลับออกไปภายในระยะเวลาที่กรมศุลกากรกำหนด (ปกติไม่เกิน 6 เดือน) ทั้งนี้ ผู้นำเข้าจะต้องทำสัญญาประกันและทันทับนต่อกรมศุลกากรโดยนำเงินสดหรือ หนังสือค้ำประกันธนาคารมาวางไว้ต่อกรมศุลกากร ในกรณีที่สมควรอาจให้สถานทูตประเทศผู้นำเข้าเป็นผู้ค้ำประกันให้ก็ได้

2. เมื่อผู้นำเข้าส่งของออกไปแล้วจะต้องนำหลักฐานการส่งออก เช่น สำเนาใบขนสินค้าขาออกที่เจ้าหน้าที่ศุลกากรรับรอง มาให้เจ้าหน้าที่ตรวจสอบว่าได้มีการส่งออกจริงเพื่อรับหลักประกันคืน

3. กรณีที่ผู้นำเข้าไม่ส่งสินค้ากลับออกไปตามระยะเวลาที่กรมศุลกากรกำหนด ผู้นำเข้าต้องชำระภาษีอากร โดยแบ่งออกเป็น 2 กรณี

- กรณีผู้นำเข้าขอชำระ ค่าภาษีอากรก่อนวันที่สัญญาประกันและทันทับนที่ทำไว้กับ กรมศุลกากรจะหมดอายุ กรมศุลกากรจะเรียกเก็บภาษีอากรตามสภาพ ราคา และอัตราอากรที่เป็นอยู่ในวันนำเข้า รวมทั้งเงินเพิ่มตามกฎหมาย

- กรณีที่ ผู้นำเข้าไม่ส่งสินค้ากลับออกไปจนพ้นอายุสัญญาประกันและทันทับนที่ทำไว้ กรมศุลกากรจะบังคับสัญญาประกันและทันทับน

หลักเกณฑ์การยกเว้นอากรสำหรับของที่นำเข้ามาเพื่อใช้ในการประชุม ระหว่างประเทศ

1. เป็นของที่นำเข้ามาเพื่อใช้ในการประชุมระหว่างประเทศ ซึ่งจัดขึ้นโดยหน่วยงานของรัฐบาลไทย หรือของรัฐบาลต่างประเทศ องค์การระหว่างประเทศที่รัฐบาลไทยได้รับรอง หรือโดยหน่วยงานของเอกชนซึ่งการประชุมนั้นเป็นประโยชน์แก่การพัฒนาทาง เศรษฐกิจทางสังคมหรือทางเทคโนโลยีของประเทศ

2. เป็นของจำเป็นที่ใช้ในการประชุม ได้แก่ แฟ้มเอกสาร เอกสาร บันทึกข้อมูลแบบพิมพ์ ของที่มีมูลค่าแต่ละชิ้นเพียงเล็กน้อย และจัดทำจนเห็นได้ว่าเป็นเพื่อแจกแก่ผู้เข้าร่วมประชุมของซึ่งเตรียมมาโดยเฉพาะสำหรับใช้หมดสิ้นไปในการประชุม เช่น วัสดุที่ใช้ในการแสดง หรือทดลองประกอบการประชุม และมีปริมาณพอสมควร

3. ของอื่น ๆ นอกเหนือที่ระบุไว้ในข้อ (1) และ (2) ต้องส่งกลับออกไปภายใน 3 เดือนนับแต่วันนำเข้า โดยผู้นำของเข้าต้องทำสัญญาประกันทันทับนไว้ต่อกรมศุลกากรตามเงื่อนไขที่กำหนด

4. ผู้นำของเข้าจะต้องปฏิบัติตามพระราชบัญญัติควบคุมการแลกเปลี่ยนเงินตรา และกฎหมายว่าด้วยข้อห้ามข้อกักในการนำของเข้ามาในราชอาณาจักร

5. ผู้นำของเข้ายื่นบัญชีแสดงรายละเอียดและปริมาณดังกล่าวต่อสำนักงานศุลกากร หรือด่านศุลกากรที่นำของเข้าเพื่อพิจารณาอนุญาตตามควรแก่กรณีเป็นราย ๆ ไป

หลักเกณฑ์การยกเว้นอากรสำหรับของที่นำเข้ามาชั่วคราวเพื่อใช้จัดงานแสดงสินค้าระหว่างประเทศ

1. เป็นของที่นำเข้ามาแสดงเป็นการชั่วคราวในงานแสดงสินค้าระหว่างประเทศที่จัดขึ้นภายในประเทศโดยมีวัตถุประสงค์ที่จะเปิดให้ประชาชนได้เข้าชมเป็นการทั่วไป

2. ผู้นำเข้าจะต้องทำสัญญาประกันและทันทันไว้ต่อกรมศุลกากรว่าจะส่งสินค้ากลับออกไปนอกราชอาณาจักรตามเวลาที่กรมศุลกากรกำหนด

3. กรณีที่เห็นได้ชัดว่า ของที่นำเข้ามาเป็นของใช้สิ้นเปลืองที่สามารถใช้หมดไปได้ในการจัดงานแสดง สินค้า เช่น สิ่งพิมพ์ สิ่งโฆษณา ของแจก หรือของแถม ผู้นำเข้าจะต้องชำระอากรตามปกติ

เอกสารที่ผู้นำเข้าต้องยื่นต่อกรมศุลกากรในการนำเข้าสินค้าเพื่อ จัดประชุมและจัดงานแสดงสินค้าระหว่างประเทศ

1. ใบขนสินค้าขาเข้า ประกอบด้วยต้นฉบับและสำเนา 1 ฉบับ
2. ใบตราส่งสินค้า
3. บัญชีราคาสินค้า
4. ใบส่งปล่อย (กศก.100/1)
5. แบบธุรกิจต่างประเทศ กรณีสินค้านำเข้ามีราคา CIFเกิน 500,000 บาท
6. บัญชีรายละเอียดบรรจุหีบห่อ
7. ใบแจ้งยอดเบี่ยประกัน
8. ใบอนุญาตหรือหนังสืออนุญาตสำหรับสินค้าควบคุมการนำเข้า
9. คำร้องขอยกเว้นอากรและขอทำทันทันของผู้นำเข้า โดยใช้หนังสือของบริษัทผู้นำเข้า ซึ่งควรมีรายละเอียด ดังต่อไปนี้

- ประเภท ของที่นำเข้า
- วัตถุประสงค์การนำเข้า
- สถานที่และระยะเวลาในการจัด ประชุมหรืองานแสดงสินค้า
- จำนวนผู้เข้าร่วมประชุม (กรณีการประชุมระหว่างประเทศ)

10. หนังสือรับรองของผู้จัดการประชุมและหนังสือรับรองของเจ้าของสถานที่จัดงาน แสดงสินค้าระหว่างประเทศ

ขั้นตอนการปฏิบัติพิธีการนำเข้าสินค้าชั่วคราวเพื่อจัดการประชุม และจัดงานแสดงสินค้าระหว่างประเทศ

1. ผู้นำเข้าหรือตัวแทนยื่นคำร้อง ใบขนสินค้า พร้อมเอกสารประกอบต่อฝ่ายเอกสิทธิ์และส่งเสริมการลงทุน ส่วนการนำเข้า ณ สำนักงานหรือด่านศุลกากรที่นำเข้า
2. กรมศุลกากรตรวจสอบข้อมูลในใบขนสินค้าและเอกสารประกอบ หากเอกสารถูกต้องครบถ้วนแล้วจะออกเลขที่ใบขนสินค้า และกำหนดวงเงินค้ำประกันสำหรับการนำเข้านั้น ๆ
3. ผู้นำเข้าหรือตัวแทนนำหลักประกัน (เงินสดหรือ ธนาคารค้ำประกัน) ไปชำระที่ฝ่ายบัญชีและอากร
4. ผู้นำเข้าหรือตัวแทนนำหลักฐานการวางประกันไปแสดงต่อส่วนตรวจสินค้าเพื่อขอรับสินค้าออกจากอากรขาศุลกากร

การนำเข้าของใช้ในบ้านเรือนที่ใช้แล้ว

ชาวไทยที่อยู่ต่างประเทศเกินกว่า 1 ปี ที่ไม่ได้อยู่เพื่อการท่องเที่ยว มีสิทธิ์นำเข้าของใช้ในบ้านเรือนโดยปราศจากภาระภาษีอากร นอกจากนี้ชาวต่างประเทศที่ย้ายภูมิลำเนามายังประเทศไทยอาจนำเข้าของใช้ในบ้านเรือนโดยปราศจากภาระภาษีอากรเช่นกัน

คำว่า “ของใช้ในบ้านเรือน” รวมถึงสินค้าทุกชนิดที่จำเป็นจะมีไว้ในบ้านเรือน เช่น เฟอร์นิเจอร์ พรม หนังสือ เครื่องดนตรี ภาพวาด เครื่องครัว วิทยุ ฝ่าลินิน และของตกแต่งบ้าน เป็นต้น ผู้นำเข้าต้องเป็นเจ้าของ ครอบครอง และใช้ของใช้เหล่านี้ก่อนกลับประเทศไทยเพื่อได้รับสิทธิในการนำเข้าโดย ปราศจากภาระภาษีอากร ความเป็นเจ้าของ การครอบครอง และการใช้งานเป็น 3 เงื่อนไขสำคัญในเรื่องนี้ ตัวอย่างเช่น หากของเหล่านี้มีการโอน และครอบครอง โดยไม่ได้ใช้งาน ผู้นำเข้าต้องชำระค่าภาษีอากร ของใช้ส่วนตัวที่เจ้าของนำติดตัวมาด้วยขณะเดินทางเข้าหรือออกจาก ประเทศไทยรวมทั้งสินค้าอื่น ๆ ที่ใช้หรือจะใช้เพื่อการค้าไม่ถือว่าเป็นของใช้ในบ้าน เรือนที่ใช้แล้ว และไม่สามารถนำเข้าโดยปราศจากภาระภาษีอากรได้

หลักเกณฑ์การพิจารณายกเว้นอากรของใช้ในบ้านเรือนที่ใช้แล้ว

ของใช้ในบ้านเรือนที่จะได้รับการยกเว้นอากรขาเข้าได้ ผู้นำเข้าจะต้องเป็นบุคคลที่ได้ย้ายภูมิลำเนาเข้ามาตั้งในประเทศไทย ไม่ว่าจะเป็นคนไทยหรือชาวต่างประเทศ และจำนวนของใช้ในบ้านเรือนที่จะยกเว้นอากรให้ได้ จะพิจารณาเท่าที่เป็นจำนวนพอสมควรที่พึงมีพึงใช้ตามปกติ

วิสัย และผ่านการใช้งานแล้ว โดยต้องเป็นของที่นำเข้ามาจากประเทศซึ่งผู้นำเข้ามีภูมิลำเนาอยู่ ก่อนที่จะ ย้ายเข้ามามีภูมิลำเนาในประเทศไทย

สำหรับของใช้ในบ้านเรือนที่เป็นเครื่องใช้ไฟฟ้า เช่น วิทยุ โทรทัศน์ ตู้เย็น เครื่องอบไมโครเวฟ ตู้อบ เครื่องปรับอากาศ เป็นต้น ถ้ามีการนำเข้ามาจะยกเว้นให้เพียง 1 เครื่อง ถ้ามีมากกว่า 1 เครื่อง จะยกเว้นอากรให้เพียง 1 เครื่องเท่านั้น ยกเว้นการย้ายภูมิลำเนาทั้งครอบครัว ให้ได้รับยกเว้นอากรได้อย่างละ 2 เครื่อง และเครื่องที่ยกเว้นค่าอากรให้นั้นต้องเป็นเครื่องที่มีค่าอากรต่ำสุด ของใช้ในบ้านเรือนดังกล่าว จะต้องนำเข้ามาถึงประเทศไทยไม่เกิน 1 เดือน ก่อนผู้นำของเข้ามาถึง หรือไม่เกิน 6 เดือนนับแต่วันที่ผู้นำของเข้าเข้ามาถึง กรมศุลกากรมีอำนาจขยายกำหนดเวลาที่กล่าวข้างต้นได้ หากเห็นว่ามีพฤติการณ์พิเศษ

หลักเกณฑ์การพิจารณาการย้ายภูมิลำเนา

ชาวต่างประเทศ: ชาวต่างประเทศอาจนำ เข้าของใช้ในบ้านเรือนที่ใช้แล้วจากต่างประเทศโดยปราศจากภาระภาษีอากร หากของเหล่านั้นมาในฐานะเป็นของใช้ในบ้านเรือนที่ใช้แล้ว และผู้นำเข้ามีคุณสมบัติตามเงื่อนไขต่อไปนี้

ชาวต่างประเทศที่ย้ายภูมิลำเนาเข้ามาอยู่ในราชอาณาจักร ต้องเป็นผู้ได้รับ โฉวตา เข้าเมืองตามที่ ปรากฏในหนังสือเดินทาง หรือบัตรประจำตัวคนต่างด้าว หรือ ชาวต่างประเทศได้รับ อนุญาตให้เข้ามาประกอบอาชีพในราชอาณาจักร จะได้รับการอนุโลมให้ถือว่าย้ายภูมิลำเนาต้อง ได้รับอนุญาตจากสำนักงานตรวจคน เข้าเมืองว่าบุคคลผู้นี้จะให้อยู่ได้ไม่ต่ำกว่า 1 ปี กรณีที่ยังไม่ได้ รับอนุญาตแต่เป็นเรื่องรีบด่วนต้องยื่นเอกสารอย่างใดอย่าง หนึ่งประกอบการพิจารณา คือ

1. หนังสือสำนักงานตรวจคนเข้าเมืองรับรองว่าจะได้รับอนุญาตให้อยู่ชั่วคราว เป็น ปีๆ ไป
2. หนังสืออนุญาตของกรมแรงงานว่า ได้รับอนุญาตให้ประกอบอาชีพใน ประเทศแล้วไม่น้อยกว่า 1 ปี

ขั้นตอนการปฏิบัติพิธีการนำเข้าของใช้ในบ้านเรือน

เมื่อผู้นำเข้ามาถึงประเทศไทย ให้ไปติดต่อสำนักงานศุลกากรที่ทำที่นำเข้าเพื่อ ดำเนินพิธีการนำเข้าของใช้ ใน บ้านเรือนออกจากอารักขาศุลกากร ผู้นำเข้าต้องเตรียมเอกสารที่จำเป็น เพื่อใช้สิทธิในการนำเข้าของใช้ในบ้าน เรือนโดยปราศจากภาระภาษีอากร และดำเนินการตาม ขั้นตอนดังนี้

1. ผู้นำเข้าหรือตัวแทนยื่นคำร้องขอยกเว้นอากร ใบขนสินค้าและเอกสาร ประกอบต่อสำนักงานศุลกากร / ด่านศุลกากรที่นำเข้า

2. กรมศุลกากรจะทำการตรวจสอบเอกสารและพิจารณาการยกเว้นอากร หากมีของใช้ในบ้านเรือนเข้ามาแต่ไม่มีลักษณะได้รับยกเว้นอากร กรมศุลกากรก็จะดำเนินการเรียกเก็บอากรตามปกติ

3. ผู้นำเข้าหรือตัวแทนไปชำระอากร(ถ้ามี)ที่ฝ่ายการเงิน จากนั้นไปติดต่อส่วนตรวจปล่อยสินค้าเพื่อขอรับสินค้า

4. นายตรวจศุลกากรและ/หรือสารวัตรศุลกากร ตรวจของว่าตรงตามสำแดงหรือไม่ หากถูกต้องจะอนุญาตให้ผู้นำเข้านำของออกจากอารักขาศุลกากรได้

วิธีการนำเข้าของเอกสิทธิ์หรือของที่ได้รับบริจาค

ของที่ได้รับเอกสิทธิ์ หมายถึง ของที่ได้รับเอกสิทธิ์ตามข้อผูกพันที่ประเทศไทยมีอยู่ต่อองค์การสหประชาชาติ หรือตามกฎหมายระหว่างประเทศ หรือตามสัญญากับนานาประเทศ หรือทางการทูต ซึ่งได้ปฏิบัติต่อกันโดยอัยาศัยไมตรีซึ่งการนำเข้าของเหล่านี้จะได้รับการ ยกเว้นอากร

ของที่ได้รับบริจาค หมายถึง ของที่นำเข้ามาหรือส่ง ออกไปเพื่อแจกให้เปล่าเป็นการสาธารณกุศลแก่ประชาชน โดยผ่านส่วนราชการตามกฎหมายว่าด้วยระเบียบบริหารราชการแผ่นดินหรือองค์การ สาธารณกุศล

หลักเกณฑ์การยกเว้นอากรของที่ได้รับเอกสิทธิ์ที่นำเข้ามาตามข้อ ผูกพันที่ประเทศไทยมีต่อนานาประเทศ มีดังนี้

1. ตามข้อผูกพันกับองค์การสหประชาชาติและทางการทูต การนำเข้าของหน่วยงานสังกัดองค์การสหประชาชาติและสถานทูตชาติต่าง ๆ จะอยู่ในความควบคุมดูแลของกระทรวงต่างประเทศ กรมพิธีการทูต ซึ่งจะเป็นผู้พิจารณาทั้งชนิดของของและปริมาณนำเข้าที่จะได้รับยกเว้นอากร ตลอดจนควบคุมดูแลการนำเข้าของเข้าโดยได้รับยกเว้นอากรของเจ้าพนักงานของหน่วยงาน ที่สังกัดองค์การสหประชาชาติและข้าราชการสถานทูต ซึ่งจะได้รับสิทธิยกเว้นอากรในการนำเข้าของใช้ส่วนตัว ของใช้ในบ้านเรือน และรถยนต์คันละหนึ่งคัน

2. ตามสัญญาข้อตกลงความช่วยเหลือที่นานาประเทศให้แก่ประเทศไทย สัญญาดังกล่าวกำหนดให้รัฐบาลไทยยกเว้นอากรแก่ของที่นำเข้ามาใช้ในโครงการ ความช่วยเหลือ ตลอดจนให้ยกเว้นอากรแก่ของใช้ส่วนตัว ของใช้ในบ้านเรือนของผู้เชี่ยวชาญต่างประเทศที่เข้ามาทำงานในประเทศไทยตาม โครงการความช่วยเหลือ และรถยนต์ของผู้เชี่ยวชาญคนละ 1 คัน ทั้งนี้ของเหล่านั้นจะต้องนำเข้ามาก่อนที่ผู้เชี่ยวชาญเข้ามาไม่เกิน 1 เดือน หรือไม่เกิน 6 เดือนนับแต่ผู้เชี่ยวชาญเข้ามาถึงประเทศไทยเป็นครั้งแรก โดยสัญญาข้อตกลงความช่วยเหลือที่นานาประเทศให้แก่ประเทศไทยมีดังต่อไปนี้

- สัญญาข้อตกลงความช่วยเหลือที่ผ่านกรมวิเทศสหการ ไม่ว่าโครงการความช่วยเหลือนั้นจะอยู่ภายใต้ความรับผิดชอบและดำเนินการ ของกรมใดก็ตาม กรมวิเทศสหการจะควบคุมและดูแล การนำของเข้าและปฏิบัติพิธีการศุลกากร

- สัญญาข้อตกลงที่ไม่ผ่านกรมวิเทศสหการ เป็นสัญญาความตกลงที่หน่วยราชการอื่น ๆ ทำกับนานาประเทศ โดยในสัญญากำหนดให้ยกเว้นอากรดังเช่นที่กล่าวในข้อ (2) และสัญญาความตกลงนั้นจะต้องผ่านคณะรัฐมนตรีเห็นชอบด้วย การพิจารณายกเว้นอากรของที่นำเข้าตามสัญญาความตกลงนี้ กรมศุลกากรจะเป็นผู้พิจารณาอนุมัติ

- ข้อตกลงที่ประเทศไทยมีต่อยูเนสโกตามความตกลงฟลอเรนซ์ ซึ่งเป็นการตกลงให้ยกเว้นอากรในการนำเข้าวัสดุเพื่อการศึกษาวิทยาศาสตร์และ วัฒนธรรมที่นำเข้าโดยสถาบันการศึกษาและส่วนราชการ การนำของเข้าตามความตกลงฟลอเรนซ์จะผ่านการพิจารณาของคณะกรรมการพิจารณาขกเว้นอากรนำเข้าวัสดุการศึกษาวิทยาศาสตร์และวัฒนธรรม ที่แต่งตั้งโดยคณะรัฐมนตรี ซึ่งมีเจ้าหน้าที่ศุลกากรเข้าร่วมเป็นกรรมการ โดยใช้ความตกลงการนำเข้าฟลอเรนซ์ และกฎหมายศุลกากรเป็นหลักใหญ่ในการพิจารณา เมื่อผลการพิจารณาของคณะกรรมการพิจารณาขกเว้นอากรเป็นประการใด คณะกรรมการฯ จะแจ้งมติผลการพิจารณานั้น ๆ มาให้กรมศุลกากร และหน่วยงานผู้ขอยกเว้นอากรเข้าทราบและดำเนินการในส่วนที่ เกี่ยวข้องต่อไป สำหรับสิ่งของต่าง ๆ ที่อยู่ในขอบข่ายของความตกลงฟลอเรนซ์ ซึ่งหน่วยงานและส่วนราชการพึงจะขอยกเว้นอากรนำเข้าได้นั้น ได้แก่ สิ่งของตามภาคผนวกของความตกลงการนำเข้าฟลอเรนซ์

3. ตามพระราชบัญญัติต่าง ๆ ที่บัญญัติให้ยกเว้นอากรนำเข้าแก่ของที่นำเข้ามาใช้ในโครงการต่าง ๆ เช่น พระราชบัญญัติคุ้มครองการค้าของศูนย์พัฒนาการประมงแห่งเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ พ.ศ. 2514 ซึ่งบัญญัติตามความในมาตรา 5 ให้ยกเว้นอากรขาเข้าและภาษีการค้าสำหรับเรือ ยานยนต์ วัสดุ และอุปกรณ์ที่ศูนย์พัฒนาการประมงแห่งเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ทั้งนี้ เฉพาะเมื่อศูนย์พัฒนาการประมงแห่งเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ได้รับความ เห็นชอบในการเข้ามาในราชอาณาจักรจากกระทรวงเกษตรและสหกรณ์แล้วเป็นต้น

หลักเกณฑ์การยกเว้นอากรของที่ได้บริจาค

1. ผู้นำเข้าที่มีสิทธิได้รับยกเว้นอากร คือ

1.1 ส่วนราชการตามกฎหมายว่าด้วยระเบียบบริหารราชการแผ่นดิน ตั้งแต่ระดับกรมขึ้นไป

1.2 องค์การสาธารณกุศลตามประกาศกระทรวงการคลัง

2. ขอนำเข้ามาหรือส่งออกไปเพื่อแจกให้เปล่าเป็นการสาธารณกุศลแก่ประชาชน โดยผ่านส่วนราชการตามกฎหมายว่าด้วยระเบียบบริหารราชการแผ่นดินหรือองค์การสาธารณกุศล ที่อยู่ในข่ายได้รับยกเว้นอากร ได้แก่

2.1 ของที่สถาบันหรือมูลนิธิในต่างประเทศส่งเข้ามา โดยผ่านส่วนราชการหรือองค์การสาธารณกุศลในประเทศ เพื่อแจกให้เปล่าเป็นสาธารณกุศลแก่ประชาชนต้องเป็นของที่จำเป็นต้องใช้ในการ ดำรงชีพตามปกติวิสัย เช่น อาหาร เสื้อผ้า ผ้าห่มกันหนาว เป็นต้น

2.2 มีผู้บริจาคเงินให้แก่ส่วนราชการหรือองค์การสาธารณกุศลภายในประเทศ เพื่อซื้อของเข้ามาแจกให้เปล่าเป็นสาธารณกุศลแก่ประชาชน ทั้งนี้โดยถือว่าผู้บริจาคให้แก่ส่วนราชการและองค์การสาธารณกุศล เพื่อนำไปแจกแก่ประชาชน อย่างไรก็ตาม ของที่ส่วนราชการหรือองค์การสาธารณกุศลนั้นเองเป็นผู้จ่ายเงินซื้อมา เพื่อแจกให้เปล่าเป็นสาธารณกุศลแก่ประชาชน จะไม่ได้รับการยกเว้นอากร เพราะกรณีนี้ถือว่าไม่มีการบริจาค

3. ของที่นำเข้ามาเพื่อบริจาคเป็นสาธารณประโยชน์แก่ส่วนราชการ ตามกฎหมายว่าด้วยระเบียบบริหารราชการแผ่นดินหรือองค์การสาธารณกุศล ที่จะเข้าข่ายได้รับยกเว้นอากร ได้แก่

3.1 ของซึ่งนำเข้ามาโดยตรงเพื่อบริจาคให้แก่ส่วนราชการหรือองค์การ

3.2 บริจาคให้เป็นเงินโดยระบุว่า เพื่อซื้อของอย่างใดอย่างหนึ่งที่แน่นอนเข้ามาในประเทศและมีหลักฐานมอบให้ ส่วนราชการ หรือองค์การสาธารณกุศลนั้นเป็นผู้นำเข้าเอง แต่ทั้งนี้ต้องปฏิบัติตามระเบียบที่กรมศุลกากรกำหนด และให้รวมถึงการสั่งซื้อเครื่องมือในทางการแพทย์และวัสดุอุปกรณ์ในการก่อสร้างประเภทที่ไม่มีการผลิตภายในประเทศด้วย

สำหรับ ของที่ไม่อยู่ในข่ายได้รับยกเว้นอากร ได้แก่ ยานพาหนะประเภทต่าง ๆ ยกเว้น รถแทรกเตอร์ รถยนต์โดยสารสาธารณะที่ออกแบบสำหรับขนส่งผู้โดยสารตั้งแต่สิบคนขึ้นไปรวมทั้ง คนขับ (รถตู้) รถบรรทุกคนใช้ที่ใช้สำหรับส่วนราชการ โรงพยาบาลหรือองค์การสาธารณกุศล ซึ่งพิสูจน์ให้เป็นที่พอใจของอธิบดีกรมศุลกากรและจำนวนพอสมควรแก่กิจการนั้น ๆ รถดั้มพ์ หรือรถดับเพลิง เป็นต้น

ขั้นตอนการปฏิบัติพิธีการศุลกากรสำหรับการนำเข้าของเอกสิทธิ์

1. ผู้นำเข้ายื่นใบขนสินค้าขาเข้าที่กรอกข้อความเรียบร้อยแล้วที่ฝ่ายเอกสิทธิ์ และส่งเสริมการลงทุน ส่วนการนำเข้าสำนักงานศุลกากรนำเข้าท่าเรือกรุงเทพ หรือ สำนักงาน/ด่านศุลกากรที่นำของเข้าพร้อมเอกสารประกอบ

2. กรมศิลปากรทำการตรวจสอบเอกสารเสนอขอขกเว้นอากร ตรวจสอบการคำนวณราคาของ หากถูกต้องจะออกเลขที่ขกเว้นอากรและสั่งการตรวจ หลังจากนั้นจะมอบเอกสารทั้งหมดคืนให้ผู้นำเข้า

3. ผู้นำเข้านำเอกสารไปแสดงที่ส่วนตรวจสินค้าเพื่อขอรับของออกจากอากรศุลกากร

4. สำหรับของที่นำเข้าตามความตกลงฟลอเรนซ์ที่ผ่านการพิจารณาจากคณะกรรมการ พิจารณายกเว้นอากรนำเข้าวัสดุเพื่อการศึกษา วิทยาศาสตร์และวัฒนธรรมผู้นำเข้าต้องยื่นเรื่องขอยกเว้นอากรก่อนที่จะนำของ เข้ามาในประเทศที่สำนักงานเลขาธิการคณะกรรมการแห่งชาติว่าด้วยการศึกษาวิทยาศาสตร์แห่งสหประชาชาติ กระทรวงศึกษาธิการ เมื่อได้รับอนุมัติให้ยกเว้นอากรแล้วกรมศุลกากรจะส่งหนังสือขอยกเว้นอากรของ คณะกรรมการแห่งชาติว่าด้วยการศึกษาวิทยาศาสตร์แห่งสหประชาชาติ ไปยังหน่วยงานพิธีการและประเมินอากรของด่านศุลกากรที่นำของเข้า เพื่อปฏิบัติพิธีการยกเว้นอากรศุลกากรให้แก่ผู้นำของเข้าต่อไป

5. สำหรับของบริจาด หากองค์การสาธารณกุศลเป็นผู้ได้รับบริจาดและได้รับบริจาดเป็นเงินเพื่อซื้อ ของอย่างใดอย่างหนึ่งตามวัตถุประสงค์ของผู้บริจาด ถ้าเป็นของที่มีมูลค่าเกินกว่าห้าหมื่นบาทขึ้นไป ให้องค์การสาธารณกุศลนั้นยื่นคำขอยกเว้นอากรก่อนที่จะดำเนินการสั่งซื้อ สิ่งของจากต่างประเทศ พร้อมทั้งระบุวันเดือนปีที่คาดว่าจะมาถึงด้วย

การตรวจปล่อยของนำเข้าเร่งด่วน

การจัดประเภทของเร่งด่วนขาเข้า สามารถจัดแบ่งได้ 4 ประเภท

ประเภทที่ 1 เอกสารที่ไม่ต้องเสียอากร ตามภาค 2 พิกัดอัตราอากรขาเข้า แห่งพระราชกำหนดพิกัดอัตราศุลกากร พ.ศ. 2530 และไม่เป็นของต้องห้ามต้องกัก

ประเภทที่ 2 ของไม่ต้องเสียอากร หรือของที่ได้รับยกเว้นอากร โดยมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

- ของที่ไม่ต้องเสียอากรตามภาค 2 พิกัดอัตราอากรขาเข้าแห่งพระราชกำหนดพิกัดอัตราศุลกากร พ.ศ. 2530 และไม่เป็นของต้องห้ามต้องกัก

- ของที่นำเข้าซึ่งแต่ละรายมีราคาซีไอเอฟไม่เกิน 1,500 บาท ที่ได้รับยกเว้นอากร ตามประเภท 12 ภาค 4 แห่งพระราชกำหนดพิกัดอัตราศุลกากร พ.ศ. 2530 และไม่เป็นของต้องห้ามต้องกัก

- ตัวอย่างสินค้าที่ใช้ได้แต่เพียงเป็นตัวอย่างและไม่มีราคาในทางการค้า ที่ได้รับยกเว้นอากรตามประเภท 14 ภาค 4 แห่งพระราชกำหนดพิกัดอัตราศุลกากร พ.ศ. 2530 และไม่เป็นของต้องห้ามต้องกักตุน

ประเภทที่ 3 ของต้องเสียอากร ที่นำเข้าทางสนามบินที่เป็นด่านศุลกากร โดยแต่ละรายใบตราส่งสินค้าทางอากาศยาน (House Air Waybill) มีราคา FOB (Free On Board) ไม่เกิน 40,000 บาท และไม่เป็นของต้องห้ามของต้องกักตุน หรือของที่ได้รับยกเว้นอากรตามภาค 4 หรือของที่ใช้สิทธิประโยชน์ทางภาษีอากร หรือของที่ต้องส่งตัวอย่างวิเคราะห์สินค้าก่อนปล่อย

ประเภทที่ 4 ของอื่น ๆ นอกจากของตามประเภทที่ 1 ประเภทที่ 2 และประเภทที่ 3

ศุลกากรเกี่ยวกับของเร่งด่วนขาเข้า

1. ความรับผิดชอบอันจะต้องเสียค่าภาษี สำหรับของเร่งด่วนขาเข้าเกิดขึ้นในเวลาที่อากาศยานที่นำของเข้าได้มาถึงสนามบินศุลกากร

2. ค่าขนส่งของที่ใช้กำหนดราคาศุลกากรในการปฏิบัติพิธีการศุลกากร สำหรับของเร่งด่วน ให้ปฏิบัติตามลำดับ ดังนี้ใช้ค่าขนส่งตามที่ปรากฏในบัญชีราคาสินค้า (Invoice) หรือหลักฐานการจ่ายค่าขนส่งของดังกล่าว

- ในกรณีบัญชีราคาสินค้า (Invoice) ไม่มีค่าขนส่งของหรือไม่มีเอกสารหลักฐานการจ่ายค่าขนส่งของ ให้ใช้อัตราค่าระวางบรรทุกทางอากาศยานเฉลี่ยตาม Zone ที่กรมศุลกากรประกาศให้ใช้สำหรับของเร่งด่วน เป็นเกณฑ์ในการกำหนดราคาศุลกากร

- กรณีมีเหตุสงสัยในความถูกต้องของค่าขนส่งของ สามารถขอหลักฐานการชำระค่าขนส่งของดังกล่าวจากผู้นำของเข้าหรือผู้ขนส่งได้

การนำเข้าของเร่งด่วนในลักษณะที่ไม่มีผู้โดยสารนำพามา

เอกสารที่ควรจัดเตรียมในการนำเข้าสินค้าเร่งด่วนในลักษณะที่ไม่มีผู้โดยสารนำพามา

1. แบบสำแดงรายละเอียดการคัดแยกของนำเข้าเร่งด่วน
2. ใบขนสินค้าขาเข้าสำหรับของนำเข้าเร่งด่วนแต่ละประเภท
3. บัญชีสินค้าทางอากาศยาน (Cargo Manifest)
4. บัญชีสินค้ารวม (Consolidated Manifest)
5. แบบใบส่งปล่อยสินค้า (Customs Permit) ที่มี Bar Code

6. ใบตราส่งสินค้า (Airway Bill)
7. บัญชีราคาสินค้า (Invoice)
8. ใบแจ้งยอดเบี้ยประกันภัย (Insurance Premium Invoice)
9. แบบธุรกิจต่างประเทศ กรณีมูลค่าสินค้าเกิน 500,000 บาท
10. แบบแสดงรายละเอียดราคาสกุลการ (แบบ กศก.170)
11. ใบอนุญาต หรือหนังสืออนุญาตสำหรับของควบคุมการนำเข้า (ถ้ามี)
12. เอกสารอื่น ๆ เช่น หนังสือมอบอำนาจ

ขั้นตอนการปฏิบัติพิธีการนำเข้าสินค้าเร่งด่วนในลักษณะที่ไม่มีผู้โดยสารและไม่มีผู้โดยสารนำพามาด้วยระบบ EDI

1. ก่อนที่สินค้าเร่งด่วนเที่ยวบินใดจะเข้ามาถึงท่าอากาศยานกรุงเทพ ให้ผู้ประกอบการเรียกข้อมูลชนิดสินค้า ปริมาณ มูลค่า ชื่อผู้ส่งและที่อยู่ ชื่อผู้รับและที่อยู่ จากระบบเครือข่ายหลักของสำนักงานใหญ่ เข้าสู่ศูนย์กลางคอมพิวเตอร์ของผู้ประกอบการที่ตั้งอยู่ ณ ที่ทำการของบริษัทในบริเวณท่าอากาศยานกรุงเทพ เพื่อให้ระบบคอมพิวเตอร์จัดแยกสินค้าเร่งด่วนในเที่ยวบินนั้นออกเป็น 4 ประเภท พร้อมทั้งกำหนดประเภทพิกัดและอัตราอากร และคำนวณค่าภาษีอากรโดยอัตโนมัติสำหรับสินค้าประเภทที่ 3

2. ข้อมูลที่ได้ดำเนินการตาม (1) แล้วให้ผู้ประกอบการส่งมายังเครื่องคอมพิวเตอร์ของเจ้าหน้าที่ศุลกากรประจำ สพด.1 หรือ สพด.2 แล้วแต่กรณี และเจ้าหน้าที่จะทำการตรวจสอบข้อมูลรายละเอียดสินค้าจากเครื่องคอมพิวเตอร์ และกำหนดว่าจะเปิดตรวจของรายใด แล้วส่งข้อมูลทั้งหมดแจ้งกลับไปให้ผู้ประกอบการทราบและใช้เป็นข้อมูลในการ เตรียมคัดแยกสินค้าเมื่อสินค้าเร่งด่วนเที่ยวบินนั้น ๆ เข้ามาถึงท่าอากาศยานกรุงเทพต่อไป

3. เมื่อสินค้าเข้ามาถึง ผู้ประกอบการจะควบคุมดูแลให้มีการขนถ่ายสินค้าจากเครื่องบินมายังคลังสินค้า ที่อยู่ในความรับผิดชอบของ สพด.1 หรือ สพด.2 แล้วแต่กรณี และใช้ข้อมูลที่เจ้าหน้าที่ได้ดำเนินการไว้ในข้อ (2) ทำการคัดแยกสินค้าเร่งด่วนด้วยเครื่อง Scanning อัตโนมัติออกเป็น 4 ประเภท สินค้ารายที่เจ้าหน้าที่แจ้งไว้ในระบบว่าประสงค์จะเปิดตรวจจะถูกแยกไว้เป็น เอกเทศเพื่อให้เจ้าหน้าที่ศุลกากรทำการเปิดตรวจสินค้าดังกล่าวร่วมกับผู้ ประกอบการ สำหรับสินค้าที่เจ้าหน้าที่ไม่ระบุให้เปิดตรวจ เจ้าหน้าที่จะสุ่มเลือกมาตรวจโดยวิธีการให้ผ่านเครื่องเอ็กซเรย์ (X-Ray)

4. ในกรณีที่ตรวจพบว่าข้อมูลรายละเอียดสินค้าเกี่ยวกับ ชนิด คุณภาพ ปริมาณ น้ำหนัก พิกัดอัตราอากร ตลอดจนค่าภาษีอากรที่ผู้ประกอบการยื่นสำแดงไว้ไม่ถูกต้องตรงกับที่เปิด

ตรวจ พบจริง เจ้าหน้าที่จะแจ้งให้ผู้ประกอบการดำเนินการแก้ไขข้อมูลในระบบให้ถูกต้องหรือ ในกรณีที่เจ้าหน้าที่หรือผู้ประกอบการตรวจพบว่าสินค้าเร่งด่วนรายใดที่ในขณะ ดำเนินการจำแนกเข้าประเภทที่ 1-3 ตามข้อ (2) ข้างต้น อยู่ในข่ายสงสัยหรือมีประเด็นพิจารณาว่าไม่ควรจัดเข้าประเภทดังกล่าว ก็อาจสั่งให้จัดเข้าเป็นสินค้าเร่งด่วนประเภทที่ 4

5. ในกรณีที่ตรวจพบว่าข้อมูลรายละเอียดสินค้าเกี่ยวกับ ชนิด คุณภาพ ปริมาณ น้ำหนัก พิกัดศุลกากร ตลอดจนค่าภาษีอากรที่ผู้ประกอบการยื่นสำแดงไว้ไม่ถูกต้องตรงกับที่เปิดตรวจ พบจริง เจ้าหน้าที่จะแจ้งให้ผู้ประกอบการดำเนินการแก้ไขข้อมูลในระบบให้ถูกต้องหรือ ในกรณีที่เจ้าหน้าที่หรือผู้ประกอบการตรวจพบว่าสินค้าเร่งด่วนรายใดที่ในขณะ ดำเนินการจำแนกเข้าประเภทที่ 1-3 ตามข้อ (2) ข้างต้น อยู่ในข่ายสงสัยหรือมีประเด็นพิจารณาว่าไม่ควรจัดเข้าประเภทดังกล่าว ก็อาจสั่งให้จัดเข้าเป็นสินค้าเร่งด่วนประเภทที่ 4

6. สำหรับสินค้าเร่งด่วนประเภทที่ 4 จะนำเข้าเก็บไว้ในคลังสินค้าเร่งด่วนของบริษัท TAGS หรือบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) แล้วแต่กรณี เพื่อรอให้ผู้นำเข้าหรือผู้ประกอบการขนส่งสินค้าเร่งด่วน (กรณีได้รับมอบหมายจากผู้นำเข้า) มาปฏิบัติพิธีการผ่านใบขนสินค้าชำระภาษีอากรและตรวจปล่อยด้วยระบบ EDI ของกรมศุลกากรตามปกติต่อไป

7. การนำสินค้าเร่งด่วนที่ผ่านการตรวจปล่อยจากเจ้าหน้าที่ออกจากประตูคลังสินค้า ผู้ประกอบการจะต้องยื่นแบบใบสั่งปล่อยสินค้า (Customs Permit) ซึ่งติดแถบ Bar-Code ให้เจ้าหน้าที่ประจำหน้าประตูคลังสินค้าตรวจสอบด้วยเครื่องอ่าน Bar-Code ว่าเป็นสินค้านำเข้ารายเดียวกับที่ผ่านการตรวจปล่อยแล้ว

3. แนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับเงื่อนไขการค้าระหว่างประเทศ

เงื่อนไขการส่งมอบสินค้า

เงื่อนไขการส่งมอบสินค้า คือ ข้อตกลงการค้าระหว่างประเทศ คือเงื่อนไขหรือข้อกำหนดในการส่งมอบสินค้า ระหว่างผู้ซื้อกับผู้ขาย ซึ่งได้รับการดูแลและคุ้มครองจากสภาหอการค้านานาชาติ (ICC: International Chamber of Commerce) ซึ่ง Incoterms มีความสำคัญมาก เพราะสามารถบ่งบอกขอบเขตความรับผิดชอบภาระค่าใช้จ่ายและความเสี่ยงต่าง ๆ ของผู้ซื้อกับผู้ขายได้ ผู้นำเข้าหรือส่งออกควรทำความเข้าใจเงื่อนไขการส่งมอบสินค้าไว้ให้ดี เพราะต้องวางแผนเรื่องความเสี่ยงและการดำเนินการขนส่ง เพื่อให้การนำเข้าส่งออกเป็นไปได้อย่างราบรื่น ปราศจากปัญหาตามมา

ทางบริษัทจำเป็นต้องทราบเงื่อนไขข้อตกลงการค้าระหว่างประเทศเพื่อนำข้อมูลราคาสินค้า ค่าระวางขนส่ง และค่าประกันภัย มาใช้ในการทำใบขนสินค้าเพื่อดำเนินการผ่านพิธีการศุลกากรได้อย่างถูกต้อง หลังจากที่ใช้ครั้งแรกในปีค.ศ. 1936 กฎข้อตกลงการค้าระหว่างประเทศนี้มีการปรับปรุงถึง 8 ครั้ง ซึ่งฉบับล่าสุดคือ "Incoterms 2010" ซึ่งเงื่อนไขที่ใช้กันบ่อยมี 4 เงื่อนไขคือ FOB, EXW, CIF และ CFR แต่ที่จริงแล้ว Incoterms ปี 2010 แบ่งออกเป็นทั้งหมด 11 ประเภท ซึ่งทำการอธิบายโดยย่อต่อไปนี้

1. EXW (Ex Works) เงื่อนไขนี้ ผู้ขายจัดเตรียมสินค้าเพื่อส่งมอบให้กับผู้ซื้อ ณ สถานที่ของผู้ขาย โดยผู้ซื้อจะต้องรับความเสี่ยงและค่าใช้จ่ายทั้งหมดในการนำสินค้าออกจากจุดส่งมอบไปยังปลายทาง

2. FCA (Free Carrier) เงื่อนไขนี้ ผู้ขายรับผิดชอบการดำเนินการและค่าใช้จ่ายในการส่งมอบสินค้าให้กับผู้ที่ทำการขนส่ง (Carrier) ซึ่งจัดเตรียมโดยผู้ซื้อ ณ สถานที่ของผู้ขนส่ง หลังจากนั้น การขนส่งสินค้าไปยังปลายทางและความเสี่ยงต่าง ๆ จะตกเป็นของผู้ซื้อ

3. FAS (Free Alongside Ship) เงื่อนไขนี้ ผู้ขายจัดการรับผิดชอบการขนส่งและค่าใช้จ่ายในการนำสินค้าไปยังกัปเรือ ณ ท่าเรือต้นทางที่ระบุไว้ ส่วนค่าใช้จ่ายทั้งหมดตั้งแต่การนำของขึ้นเรือ การทำพิธีการส่งออก การขนส่งสินค้า รวมถึงความเสี่ยงต่าง ๆ นั้นตกเป็นของผู้ซื้อทันทีที่สินค้าถูกส่งมอบไปยังกัปเรือ

4. FOB (Free On Board) เงื่อนไขนี้ ผู้ขายจะต้องรับผิดชอบค่าใช้จ่ายและความเสี่ยงจนกระทั่งได้นำสินค้าข้ามกัปเรือไปบนเรือขนส่งสินค้า ณ ท่าเรือต้นทางที่ระบุไว้ ผู้ขายยังต้องรับภาระทำพิธีการส่งออกด้วย ส่วนค่าใช้จ่ายการขนส่งสินค้า และค่าใช้จ่ายอื่น ๆ และความเสียหายหลังจากนั้นตกเป็นของผู้ซื้อ

5. CFR (Cost and Freight) เงื่อนไขนี้ ผู้ขายจะรับภาระส่งมอบสินค้าข้ามกัปเรือไปบนเรือสินค้า และรับผิดชอบในการทำพิธีการส่งออก รวมถึงจ่ายค่าระวางขนส่งสินค้า (Freight) ส่วนค่าใช้จ่ายอื่น ๆ เช่น ค่าประกันภัยขนส่งสินค้า และความเสียหายหลังจากสินค้าผ่านกัปเรือขึ้นไปบนเรือ ตกเป็นของผู้ซื้อ

6. CIF (Cost, Insurance & Freight) เงื่อนไขนี้ ผู้ขายทำหน้าที่ส่งมอบสินค้าข้ามกัปเรือไปบนเรือสินค้า รวมถึงรับผิดชอบการทำพิธีการส่งออก จ่ายค่าระวางเรือ (Freight) ค่าประกันภัยขนส่งสินค้า (Insurance) ไปจนถึงท่าเรือปลายทาง

7. CPT (Carriage Paid To) เงื่อนไขนี้ ผู้ขายจะทำการส่งมอบสินค้าให้กับผู้ขนส่ง (Carrier) ที่กำหนดโดยผู้ซื้อ ณ สถานที่ของผู้ขนส่งสินค้าต้นทาง ผู้ขายรับผิดชอบค่าใช้จ่าย

ในการทำพิธีการส่งออก จ่ายค่าระวางขนส่งสินค้า (Freight) ขณะที่ความเสี่ยงเป็นของผู้ซื้อเมื่อสินค้าถูกส่งให้กับผู้ขนส่งที่ต้นทาง

8. CIP (Carriage and Insurance Paid To) เงื่อนไขนี้ ผู้ขายรับผิดชอบการส่งมอบสินค้าให้กับผู้ขนส่ง (Carrier) ที่กำหนดโดยผู้ซื้อ ณ สถานที่ของผู้ขนส่งต้นทาง และค่าใช้จ่ายในการทำพิธีการส่งออก ค่าระวางขนส่งสินค้า (Freight) และค่าประกันภัยสินค้า (Insurance) ให้ด้วย แต่ความเสี่ยงเป็นของผู้ซื้อตั้งแต่ส่งมอบสินค้าให้ผู้ขนส่ง

9. DAT (Delivered At Terminal) เงื่อนไขนี้ ผู้ขายทำการส่งมอบสินค้า โดยรับผิดชอบทั้งค่าใช้จ่าย และความเสี่ยงทั้งหมดไปจนถึงการขนถ่ายสินค้าลงจากยานพาหนะไปยังอาคารขนถ่ายสินค้า ในท่าเรือหรือปลายทางที่ระบุไว้

10. DAP (Delivered At Place) เงื่อนไขนี้ ผู้ขายจะต้องรับผิดชอบค่าใช้จ่ายต่าง ๆ ยกเว้น ภาษี และพิธีการนำเข้า และรับความเสี่ยงทั้งหมดในการขนส่งสินค้าไปยังสถานที่ปลายทางที่ตกลงกันได้

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

ขอบเขตของกฎ Incoterms

1. การโอนความเสี่ยง
 - จุดที่ความเสี่ยงของความเสียหายของสินค้าจะถูกโอน จากผู้ขายไปยังผู้ซื้อ
2. ภาระรับผิดชอบต่อค่าใช้จ่าย
 - ค่าขนส่งในส่วนที่ผู้ขายรับผิดชอบ
 - ฝ่ายใดต้องดำเนินการด้านพิธีการศุลกากรและการจ่ายค่าอากร
 - ฝ่ายผู้ขายเป็นผู้จัดหาการประกันภัยการขนส่งสินค้า ภายใต้เงื่อนไข CIF
3. เอกสารต่าง ๆ ที่ฝ่ายผู้ขายต้องจัดเตรียมให้กับฝ่ายผู้ซื้อ

4. แนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับการประกันภัย

การประกันภัยขนส่งสินค้า

การประกันภัยขนส่งสินค้า คือ การประกันภัยขนส่งสินค้า เป็นการประกันเพื่อคุ้มครองสินค้าหรือทรัพย์สินที่ขนส่งจากผู้ขายไปยังผู้ซื้อโดยทางเรือเดินสมุทร เครื่องบินพาณิชย์ หรือทางพัสดุไปรษณีย์ จากอุบัติเหตุต่าง ๆ ที่อาจเกิดขึ้นได้ เช่น เรือถูกไฟไหม้ เรือจม และความเสียหายจากการขนถ่ายสินค้าขึ้นลงจากเรือ หรืออาจขยายความคุ้มครองความเสียหายถึงขณะลำเลียงสินค้าทางรถยนต์หรือรถไฟ เป็นต้น ภัยที่ได้รับความคุ้มครองขึ้นอยู่กับเงื่อนไขที่ผู้เอาประกันภัยเลือกซื้อความคุ้มครองไว้ ผู้มีหน้าที่รับผิดชอบจ่ายเบี้ยประกันคือ เจ้าของกรรมสิทธิ์ในสินค้า ทั้งนี้ในกรณีที่สินค้าเกิดความเสียหาย เฉพาะเจ้าของกรรมสิทธิ์ในสินค้าเท่านั้น ที่มีสิทธิเรียกร้องให้บริษัทประกันภัยชดใช้ค่าสินไหมทดแทนให้กับตนเองได้

ความเป็นมาการประกันภัยขนส่ง

บันทึกเกี่ยวกับความเป็นมาของการประกันภัยอีกด้าน กล่าวว่าเมื่อประมาณ 5,000 ปีก่อนคริสต์ศักราช ชาวบาบิโลน (Babylonian) ที่อาศัยอยู่ลุ่มแม่น้ำยูเฟรติส ได้ทำการค้าและผลิตสินค้าส่งไปขายตามเมืองต่าง ๆ โดยอาศัยแรงงานจากทาสหรือบริวารในการขนส่งสินค้าหรือวัตถุดิบจากเมืองหนึ่งไปยังอีกเมืองหนึ่ง ซึ่งบรรดาทาสหรือบริวารเหล่านั้นต้องปฏิบัติงานตามคำสั่งของเจ้านายอย่างเคร่งครัด และไม่มีอำนาจในการตกลงกับผู้ซื้อนอกเหนือไปจากที่ได้รับคำสั่งจากนายของตนเท่านั้น เมื่อการค้าเจริญรุ่งเรืองมากขึ้น ปัญหาความไม่สะดวกทางการค้าก็ทวีมากยิ่งขึ้น เนื่องจากทาสหรือบริวารไม่มีอำนาจในการเจรจาตกลงกับผู้ซื้อได้ ต้องรอให้เจ้านายเป็นผู้ตัดสินใจเท่านั้น

ในเวลาต่อมาจึงเปลี่ยนไปใช้ “พ่อค้าเร่” (Traveling Salesman) ให้รับหน้าที่ในการขนส่งสินค้าหรือวัตถุดิบไปจำหน่ายตามเมืองต่าง ๆ แทน และเพื่อเป็นหลักประกันว่าพ่อค้าเร่จะไม่คดโกง เจ้าของสินค้าได้ยืมทรัพย์สิน ทรัพย์สิน และบุตรของพ่อค้าเร่ไว้เป็นหลักประกัน โดยมีสัญญาว่าเมื่อขายสินค้ากลับมาแล้วพ่อค้าเร่ต้องแบ่งกำไรให้กับเจ้าของสินค้าครึ่งหนึ่ง หากพ่อค้าเร่หนีหรือถูกโจรปล้นเอาสินค้าไปหมด บรรดาทรัพย์สินทั้งหมดจะถูกริบ ส่วนทรัพย์สินและบุตรของพ่อค้าเร่ต้องตกเป็นทาสรับใช้เจ้าของสินค้า

ด้วยเงื่อนไขอันเสียเปรียบนี้ทำให้บรรดาพ่อค้าเร่ไม่พอใจและเกิดการแข็งข้อไม่ยอมรับ จนในที่สุดได้มีการตกลงเงื่อนไขกันใหม่ว่า “ถ้าการสูญเสียน้ำสินค้าโดยมิใช่ความผิดของพ่อค้าเร่ หรือพ่อค้าเร่ไม่ได้เพิกเฉยต่อการป้องกันรักษาสินค้าอย่างเต็มที่แล้วให้ถือว่าพ่อค้าเร่ไม่มีความผิด เจ้าของสินค้าจะรับทรัพย์สิน ทรัพย์สิน และบุตร ของพ่อค้าเร่ไม่ได้” ข้อตกลงใหม่นี้เป็นที่

ยอมรับและใช้ต่อกันมาอย่างแพร่หลาย นับได้ว่าข้อตกลงดังกล่าวเป็นการเริ่มต้นของการประกันภัยในสมัยโบราณ

ยุคต่อมาชาวกรีกได้นำแนวคิดของชาวบาบิโลนมาประยุกต์ใช้กับกิจการเดินเรือของตน ซึ่งเรียกแนวความคิดนี้ว่า “สัญญาบอตตอมรี” (Bottomry) เป็นแนวคิดที่เกิดขึ้นจากการที่เจ้าของเรือต้องการจะส่งสินค้าไปขายยังเมืองอื่นที่อยู่ห่างไกลแต่ขาดเงินทุนในการซื้อสินค้าและค่าใช้จ่ายในการเดินเรือ เจ้าของเรือจึงจำเป็นต้องกู้เงินจากนายทุนเงินกู้ เพื่อนำเงินไปเป็นทุนในการค้าขาย เจ้าของเรือที่มีเรือเป็นของตนเองสามารถนำเรือของตนมาเป็นหลักประกันเงินกู้ และมีเงื่อนไขสัญญาว่าถ้าเรือสินค้ากลับมาจากการขายสินค้าแล้วจะชดใช้เงินที่กู้ไปทั้งหมด หากผิดสัญญานายทุนเงินกู้สามารถยึดเรือเพื่อชดใช้หนี้เงินกู้ได้ แต่ถ้าเรือสินค้าดังกล่าวประสบภัยระหว่างทางหรือไม่สามารถกลับมาถึงเมืองท่าต้นทาง นายทุนเงินกู้ก็ไม่สามารถมาเรียกร้องให้เจ้าของเรือชดใช้หนี้สินได้ กรณีที่ผู้กู้ไม่ได้เป็นเจ้าของเรือมีแต่สินค้าที่ส่งไปขายหรือผู้ที่ต้องการจะซื้อสินค้ากลับมา ผู้กู้สามารถนำสินค้าเหล่านั้นมาเป็นหลักประกันสำหรับเงินกู้ได้เช่นเดียวกัน ซึ่งสัญญาเงินกู้ที่มีสินค้าเป็นประกันเรียกว่า “สัญญาเรสปอนเดนเตีย” (Respondentia) จึงนับได้ว่าการประกันภัยทางทะเลได้เริ่มต้นขึ้นในช่วงเวลานี้และยังได้มีการจัดตั้งสถาบันการประกันภัยทางทะเลขึ้นในกรุงเอเธนส์อีกด้วย

อาจกล่าวได้ว่าในสมัยโบราณนั้น การประกันภัยเกิดจากระบบการค้าขายที่ต้องส่งสินค้าจากเมืองหนึ่งไปขายยังเมืองที่อยู่ห่างไกลออกไป ซึ่งมีความเสี่ยงภัยเป็นอันมาก สินค้าอาจไปไม่ถึงปลายทางด้วยสาเหตุที่ไม่สามารถคาดการณ์ล่วงหน้าได้ทั้งจากภัยธรรมชาติหรือจากฝีมือของมนุษย์ด้วยกันเอง เหล่าพ่อค้าจึงจำเป็นต้องแสวงหา “หลักประกัน” (Guarantee) ไว้ชดเชยความเสียหายเมื่อเกิดภัยขึ้น การหาหลักประกันดังกล่าวแม้จะไม่ใช้หลักเกณฑ์ของการประกันภัยที่ใช้อยู่ในปัจจุบันก็ตามที แต่ก็ได้แสดงให้เห็นว่ามนุษย์มีแนวความคิดที่จะหาทรัพย์สินมา “ชดเชยความเสียหาย” (Indemnified) ที่เกิดขึ้นกับตน

สำหรับในภูมิภาคเอเชียคาดว่าแนวคิดเรื่องการประกันภัยเกิดขึ้นเมื่อประมาณ 3,000 ปีก่อนคริสต์ศักราช โดยพ่อค้าชาวจีนที่ขนส่งสินค้าไปขายยังเมืองต่าง ๆ ผ่านทางแม่น้ำแยงซีเกียง ซึ่งได้ชื่อว่าเป็นเส้นทางที่อันตรายต่อการเดินเรือเป็นอย่างมาก เนื่องจากมีสายน้ำที่เชี่ยวกราก อีกทั้งยังต้องเสี่ยงต่อภัยธรรมชาติ เช่น ลมพายุ ฝนตกหนัก และหิมะ เป็นต้น เป็นเหตุให้เรือบรรทุกสินค้ามักอับปางลงอยู่เสมอ ด้วยความกลัวว่าอาจเกิดความเสียหายขึ้นกับสินค้าของตนระหว่างการขนส่ง พ่อค้าชาวจีนจึงได้นำสินค้าที่จะขนส่งไปจำหน่ายเหล่านั้นแบ่งลงเรือหลายๆ ลำ หากเรือลำ

ได้ประสบภัยพิบัติจมลง พ่อค้าก็ยังเหลือสินค้าในเรือลำอื่นส่งไปถึงปลายทางได้ วิธีการนี้ถือเป็นการกระจายความเสี่ยงที่อาจจะเกิดความเสียหายออกไป

วิธีการกระจายความเสี่ยงเช่นนี้ ชาวโรมันเมื่อสมัย 200 ปีก่อนคริสต์ศักราช เคยนำหลักการนี้มาใช้ในการลงทุนซื้อเรือเพื่อขนสินค้าไปขายยังเมืองต่าง ๆ โดยพ่อค้าชาวโรมันจะไม่ลงทุนซื้อเรือมาเป็นเจ้าของเพียงคนเดียว แต่จะชักชวนผู้อื่นมาซื้อเรือร่วมกันหลายๆ ลำ พ่อค้าแต่ละคนจะเป็นเจ้าของส่วนหนึ่งของเรือแต่ละลำ หากเรือลำใดเสียหายอับปางไปก็ยังมีเรือลำอื่นเหลืออยู่ไม่สูญเสียเรือไปทั้งหมด ซึ่งหลักการเช่นนี้เป็นการกระจายความเสี่ยงที่คล้ายกับการประกันภัยในปัจจุบัน

ด้านประวัติการประกันภัยในทวีปยุโรป คาดว่าเริ่มขึ้นเมื่อประมาณ 2,000 ปีมาแล้ว ในยุคนั้นศูนย์กลางการค้าของยุโรปตั้งอยู่บริเวณประเทศริมฝั่งทะเลเมดิเตอร์เรเนียนด้านตะวันออก โดยมีทะเลเมดิเตอร์เรเนียนเป็นเส้นทางค้าขายที่สำคัญที่สุดในขณะนั้น พ่อค้าชาวยุโรปได้ส่งสินค้าไปขายยังเมืองต่าง ๆ โดยใช้การเดินทางทั้งทางบกและทางทะเล แต่การเดินทางติดต่อค้าขายทางทะเลจะมีค่าใช้จ่ายน้อยกว่าทางบก เนื่องจากการขนส่งสินค้าทางบกแบบกองคาราวานต้องอาศัยกำลังคนเป็นจำนวนมากในการคุ้มกันทรัพย์สินและลำเลียงสินค้า จึงมีค่าใช้จ่ายในการจ้างแรงงานสูงมาก ส่วนการขนส่งสินค้าทางทะเลแม้จะมีค่าใช้จ่ายน้อยกว่า แต่ก็เต็มไปด้วยภัยพิบัติอันตราย เช่น ภัยธรรมชาติที่เกิดจากพายุ คลื่นลม ฟ้าผ่า และโจรสลัด เป็นต้น ประกอบกับการขนส่งสินค้าทางทะเลในสมัยนั้นยังใช้เรือใบขนาดเล็กเป็นพาหนะซึ่งมีความเสี่ยงภัยสูง ด้วยเหตุนี้จึงเรียกการขนส่งสินค้าทางทะเลว่าเป็น “การเสี่ยงภัยทางทะเล” (Marine Adventure) จากสาเหตุความเสี่ยงภัยที่สูงดังกล่าว จึงเกิดระบบการกู้ยืมเงินขึ้น โดยใช้สินค้าหรือเรือที่เป็นพาหนะในการขนส่งเป็นหลักประกันเงินกู้ หากเรือขนส่งสินค้าเดินทางกลับมาอย่างปลอดภัย นายทุนที่ให้กู้ยืมเงินก็จะได้เงินกู้คืนพร้อมด้วยส่วนแบ่งที่เป็นผลกำไรจากเงินกู้ แต่ในกรณีที่เรือประสบภัยพิบัติสูญเสียทั้งชีวิตของผู้กู้และสินค้า นายทุนเงินกู้ไม่สามารถเรียกร้องให้ชดเชยหนี้เงินกู้ดังกล่าว

ในช่วงคริสต์ศตวรรษที่ 12 ชาวลอมบาร์ด (The Lombards) ประเทศอิตาลีได้อพยพมาตั้งถิ่นฐานในกรุงลอนดอนประเทศอังกฤษ ได้นำระบบเงินกู้ของชาวกรีกโบราณมาใช้ในการกู้เงิน ได้แก่ การกู้เงินที่ใช้เรือเป็นหลักทรัพย์สินค้ำประกันหรือ “สัญญาบอตตอมรี” (Bottomry Bond) และการกู้เงินที่นำสินค้ามาเป็นหลักทรัพย์สินค้ำประกันหรือ “สัญญาเรสปอนเดนเทีย” (Respondentia Bond) ต่อมากลุ่มพ่อค้าชาวลอมบาร์ดได้คิดระบบการกระจายความเสี่ยงที่อาจเกิดขึ้นจากการขนส่งสินค้าทางทะเล โดยไม่ให้เงินกู้ในลักษณะการจัดหาเรือและซื้อสินค้า แต่จะจ่ายเงินให้เมื่อเกิดภัยพิบัติทางทะเลแล้วทำให้เกิดความเสียหายกับตัวเรือและสินค้าที่ขนส่งกับเจ้าของเรือแทน

วิธีการนี้จะเรียกเก็บค่าธรรมเนียมหรือ “เบี้ยประกันภัย” (Premium) จากเจ้าของเรือ ซึ่งเป็นจุดเริ่มต้นของการทำประกันภัยการขนส่งทางทะเล และได้มีสัญญาประกันภัยการขนส่งสินค้าทางทะเลฉบับแรกของโลกเกิดขึ้น คือ ฉบับลงวันที่ 23 ตุลาคม ค.ศ. 1347 ออกให้ ณ เมืองเจนัว ประเทศอิตาลี

ตามประวัติศาสตร์การประกันภัยขนส่งทางทะเลมีความเจริญรุ่งเรืองอย่างรวดเร็วในประเทศอังกฤษราวคริสต์ศตวรรษที่ 17 เนื่องจากในสมัยนั้นประเทศอังกฤษมีการค้าขายทางทะเลมากกว่าประเทศอื่นใดในยุโรป ทำให้แนวความคิดเรื่องการกระจายความเสี่ยงอันเนื่องมาจากภัยทางทะเลแพร่หลายเพิ่มมากขึ้น จากหลักฐานที่ปรากฏพบว่าสัญญาประกันภัยฉบับแรกของอังกฤษ คือ "The Broke Sea Insurance Policy" ปี ค.ศ. 1547 โดยวิธีการทำประกันภัยในสมัยนั้น เจ้าของเรือหรือพ่อค้าที่ต้องการซื้อประกันภัยจะทำบัญชีแสดงรายการทรัพย์สินต่าง ๆ ที่จะบรรทุกลงเรือ ใ้รายการเหล่านี้ธนาคารหรือบุคคลอื่น ๆ ที่ประสงค์จะรับประกันภัยจะลงชื่อพร้อมกับระบุจำนวนเงินที่ตนจะรับเสี่ยงแล้วลงลายมือชื่อไว้ ซึ่งเป็นที่มาของคำว่า “ผู้ลงนามข้างใต้” (Underwriter) และเพื่อเป็นค่าตอบแทนในการเข้ารับเสี่ยงภัย ผู้ลงนามข้างใต้แต่ละคนจะได้รับค่าตอบแทนเรียกว่า “เบี้ยประกันภัย” (Premium)

ในช่วงเวลานั้น สัญญาประกันภัยส่วนมากเป็นสัญญาประกันภัยทางทะเล ต่อมาก็ขยายออกไปคุ้มครองถึงการเสียชีวิตของนายเรือและลูกเรือ รวมทั้งพ่อค้าที่คุมสินค้าไปกับเรือ ตลอดจนคุ้มครองจำนวนเงินที่จะเป็นค่าไถ่ตัวเมื่อถูกโจรสลัดจับตัวด้วย

การประกันภัยการขนส่งสินค้าทางทะเล



ภาพที่ 3.1 การขนส่งทางทะเล

การประกันภัยทางทะเลและขนส่ง

การประกันภัยทางทะเลและขนส่ง หมายถึง การประกันความเสียหายแก่เรือและทรัพย์สินหรือสินค้าที่อยู่ในระหว่างการขนส่งทางทะเล และยังขยายของเขตความคุ้มครองไปถึงการขนส่งสินค้าทางอากาศและทางบก ซึ่งต่อเนื่องกับการขนส่งทางทะเลด้วย

ประเภทของการประกันภัยทางทะเล

1. การประกันภัยตัวเรือ (Hull Insurance) : คุ้มครองความเสียหายต่อตัวเรือจากอุบัติเหตุต่าง ๆ เช่น ภัยจากลมพายุ, เรือเกยตื้น, เรือชนกัน, เรือชนหินโสโครก เป็นต้น และยังหมายความรวมถึงการประกันค่าระวางด้วย

2. การประกันภัยสินค้า (Cargo Insurance) : คุ้มครองสินค้าที่เอาประกันภัยซึ่งอยู่ในระหว่างการขนส่งทางทะเล ภัยที่ได้รับการคุ้มครองขึ้นอยู่กับเงื่อนไขที่ผู้เอาประกันภัยเลือกซื้อความคุ้มครองไว้

ภัยที่คุ้มครองและเงื่อนไขความคุ้มครองในกรมธรรม์

1. ภัยทางทะเล (Peril of the sea) เช่น ภัยจากพายุ, มรสุม, เรือจม, เรือชนกัน และเรือเกยตื้น

2. อัคคีภัย (Fire) ได้แก่ ความเสียหายที่เกิดขึ้นจากไฟไหม้ แต่ต้องไม่เกิดจากความประมาทผิดผิดของผู้เอาประกันภัยเอง หรือเกิดจากการลุกไหม้ขึ้นมาเองของสินค้าอันเนื่องมาจากธรรมชาติ

3. การทิ้งทะเล (Jettisons) หมายถึง การเอาของทิ้งทะเลเพื่อให้เรือเบาลง

4. โจรกรรม (Thieves) หมายถึง การโจรกรรมอย่างรุนแรงโดยการใช้อำกำลังเพื่อช่วงชิงทรัพย์

5. การกระทำโดยทุจริตของคนเรือ (Barratry) หมายถึง การกระทำโดยมิชอบของคนเรือโดยเจตนาถ่วงถ่วงทุจริต ตั้งแต่นายเรือจนกระทั่งถึงลูกเรือในอันที่จะทำให้ความเสียหายแก่ทรัพย์สินและการกระทำนั้นต้องปราศจากการรู้เห็นเป็นใจ ของเจ้าของทรัพย์

การเลือกซื้อความคุ้มครอง

จะมี 3 แบบให้เลือกโดยแต่ละแบบจะให้ความคุ้มครองไม่เท่ากัน

1. F.P.A. (Free from Particular Average) แปลว่า การประกันตามเงื่อนไขนี้ให้ความคุ้มครองแคบที่สุด กล่าวคือ บริษัทประกันภัยจะชดเชยค่าสินไหมทดแทนเฉพาะเมื่อสินค้าเสียหายโดยสิ้นเชิง (Total Loss) เท่านั้น ถ้าสินค้านั้นได้รับความเสียหายแต่เพียงบางส่วน (Partial Loss) จะไม่ได้รับการชดเชย

2. W.A. (With Average) แปลว่า การประกันภัยตามเงื่อนไขนี้ให้ความคุ้มครองความเสียหายโดยสิ้นเชิง และความเสียหายบางส่วนด้วย แต่ความเสียหายบางส่วนนี้จะต้องไม่ต่ำกว่า 3% ของข้อมูลค่าทรัพย์สินที่เอาประกันภัย

3. All Risks เป็นเงื่อนไขความคุ้มครองที่กว้างที่สุด คือ ให้ความคุ้มครองทั้งความเสียหายบางส่วน และสิ้นเชิงโดยไม่จำกัดเปอร์เซ็นต์ความสูญเสีย



ภาพที่ 3.2 เรือขนส่งสินค้าเสียหาย

เงื่อนไขและขอบเขตความคุ้มครองในการประกันภัยทางทะเลและขนส่ง

ในตลาดการประกันภัยทางทะเลและขนส่งประเทศไทย เงื่อนไขความคุ้มครองที่ผู้รับประกันภัยส่วนใหญ่ จัดให้แก่ผู้เอาประกันภัย มักจะยึดถือตามเงื่อนไขความคุ้มครองที่ใช้กันในประเทศอังกฤษ ซึ่งเป็นเงื่อนไขความคุ้มครองที่จัดทำขึ้นโดย กลุ่มผู้รับประกันภัย อันได้แก่

เงื่อนไขความคุ้มครองที่จัดทำโดยกลุ่มผู้รับประกันภัยดังกล่าวข้างต้น จะขึ้นด้วยคำว่า ‘Institute’ ซึ่งเป็นที่รู้จักและยอมรับกันดีทั่วไป ในวงการธุรกิจที่เกี่ยวข้อง ไม่ว่าจะเป็น ผู้ส่งออก ผู้นำเข้า ธนาคาร หรือ ตัวแทนในการพิจารณาค่าสินไหมทดแทนในการประกันภัย ขนส่งสินค้าทางทะเลโดยทั่วไป มีชุดเงื่อนไขความคุ้มครอง 3 ชุด ที่เป็นที่ยอมรับกัน ซึ่งได้กำหนดขอบเขตความเสียหายที่คุ้มครอง ลดหลั่นลงไปตามลำดับ ดังนี้

1. The Institute Cargo Clauses ‘A’
2. The Institute Cargo Clauses ‘B’
3. The Institute Cargo Clauses ‘C’

ประเภทการประกันภัยทางทะเล

การประกันภัยทางทะเลและขนส่ง แบ่งได้เป็น 3 ประเภทดังนี้

1. Marine Cargo Insurance คือ การประกันเพื่อคุ้มครองสินค้าหรือทรัพย์สินที่ขนส่ง ระหว่างประเทศจากผู้ขายในประเทศหนึ่งไปยังผู้ซื้อในประเทศหนึ่งโดยทางเรือเดินสมุทร เครื่องบินพาณิชย์ หรือทางพัสดุไปรษณีย์ จากอุบัติเหตุต่าง ๆ ที่อาจเกิดขึ้นได้ เช่น เรือถูกไฟไหม้ เรือคว่ำ เรือจม ความเสียหายจากการขนถ่ายสินค้าขึ้น หรือขนลงจากเรือ จนทำให้เกิดความเสียหายต่อตัวสินค้า

ความสูญเสียหรือเสียหายของวัตถุที่เอาประกันภัยที่เกิดจาก	Institute Cargo Clauses		
	A	B	C
1. ไฟไหม้ การระเบิด	YES	YES	YES
2. เรือจม เกยตื้น เรือล่ม การโคลนกันหรือชนกันของเรือ ยาน หรือ ยานพาหนะ กับวัตถุภายนอกอื่นใด นอกเหนือ จากน้ำ	YES	YES	YES
3. รถพลิกคว่ำ ชนกัน รถไฟตกราง	YES	YES	YES
4. การขนถ่ายสินค้า ณ ท่าเรือหลบภัย	YES	YES	YES
5. General Average การเสียสละอันเป็นความเสียหายทั่วไป	YES	YES	YES
6. Jettison การโยนสินค้าลงทะเลในขณะที่เรือประสบภัย	YES	YES	YES
7. แผ่นดินไหว ภูเขาไฟระเบิด พายุฟ้า	YES	YES	NO
8. สินค้าถูกคลื่นซัดตกทะเล	YES	YES	NO
9. สินค้าเสียหายอย่างสิ้นเชิงทั้งหีบห่อในขณะที่ขนขึ้น ลงเรือหรือ ระหว่างถ่ายลำสับเปลี่ยนเรือ	YES	YES	NO
10. การที่น้ำทะเล น้ำทะเลสาบหรือ หริกสถานที่น้ำในแม่น้ำเข้า ไปใน เรือ ยาน ระวัง ยานพาหนะ คอนเทนเนอร์ตู้ยกเก็บรักษาสินค้า	YES	YES	NO
11. เปียกน้ำฝน	YES	NO	NO
12. การกระทำด้วยความมั่วร้ายของบุคคลอื่น ๆ	YES	NO	NO
13. การปล้นโดยโจรสลัด	YES	NO	NO
14. การถูกลักขโมย	YES	NO	NO
15. ภัยอื่นๆ ที่ไม่เข้าข่ายตามข้อ 1-14 เช่น แดก , หัก , ฉีกขาด , เปื้อน หรือภาชนะเสียหายทำให้สินค้าได้รับความเสียหาย	YES	NO	NO

ภาพที่ 3.3 การคุ้มครองความสูญเสีย

2. Inland Transit Insurance คือ การประกันภัยการขนส่งภายในประเทศ ไม่ว่าจะเป็นทางบก ทางน้ำ ทางอากาศยาน รับประกันภัยสินค้าหรือทรัพย์สิน ในระหว่างการขนส่งจากสถานที่หนึ่งไปยังอีกสถานที่หนึ่ง โดยยานพาหนะที่ใช้ในการขนส่งคือ รถบรรทุก 6 ล้อ, รถบรรทุก 10 ล้อ, รถเทรลเลอร์ เรือลลอม เรือ โป๊ะและ เครื่องบินพาณิชย์

Institute Cargo Clauses	A	B	C
การกระทำมิชอบโดยจงใจของผู้เอาประกันภัย	x	x	x
การรั่วไหล , การขาดหาย หรือการลี้กหรือ / ลี้กกร่อนตามปกติ	x	x	x
การบรรจุหีบห่อ หรือการจัดเตรียมที่ไม่เพียงพอหรือไม่เหมาะสม	x	x	x
ข้อเสียหรือลักษณะตามธรรมชาติของวัตถุแห่งการประกันภัย	x	x	x
การล่าช้า แม้ว่าการล่าช้าจะเกิดจากภัยที่คุ้มครองก็ตาม	x	x	x
การล้มละลายหรือการไม่สามารถใช้หนี้สินของเจ้าของเรือ ผู้เช่าเหมาเรือ หรือผู้ดำเนินการเดินเรือ	x	x	x
การใช้อาวุธสงครามที่อาศัยการแตกตัวหรือการหลอมตัวของปริมาณ ู หรือผลกระทบจาก แก๊สมันตภาพรังสี	x	x	x
เรือหรือยานพาหนะไม่พร้อมที่จะใช้เดินทะเลหรือบรรทุกสินค้าหรือ ไม่พร้อมสมบูรณ์ หรือปลดภัยเพียงพอ	x	x	x
ภัยสงคราม	x	x	x
ภัยจลาจล การนัดหยุดงาน	x	x	x
การทำความเสียหายหรือทำลายโดยเจตนาต่อวัตถุแห่งการประกันภัย โดยการกระทำที่ผิดกฎหมายจากบุคคลอื่น		x	x

ภาพที่ 3.4 การคุ้มครองความสูญเสีย

3. Marine Hull Insurance คือ การประกันภัยตัวเรือประกันภัยคุ้มครองความสูญเสีย หรือเสียหายของโครงสร้างตัวเรือ รวมถึงเครื่องจักรอุปกรณ์ต่าง ๆ แบ่งเป็น 2 ประเภท คือ
- ประเภทไม่มีเครื่องจักร ส่วนที่เป็นโครงสร้างของเรือ รวมถึงอุปกรณ์บนเรือ และสัมภาระต่าง ๆ

- ประเภทที่มีเครื่องจักรหรือกำลังขับเคลื่อนเอง คือ ส่วนที่ให้พลังงานการเดินเรือทำความร้อน ทำความเย็น

การเลือกซื้อความคุ้มครอง

สำหรับการประกันภัยการขนส่งสินค้าทางทะเลนั้น มีแนวทางในการขอเอาประกันภัย

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

- เงื่อนไข “A” สำหรับการคุ้มครองที่กว้างที่สุด

- เงื่อนไข “B” สำหรับการคุ้มครองอุบัติเหตุที่ร้ายแรง เช่นรถคว่ำ เรือชนกัน เกยตื้น ไฟไหม้ และรวมถึงความเสียหายจากการเปียกน้ำด้วย

- เงื่อนไข “C” คุ้มครองเฉพาะอุบัติเหตุที่ร้ายแรงเท่านั้น

2. ควรระบุให้กรมธรรม์มีผลคุ้มครองตลอดเส้นทางของการขนส่ง เช่น คลังสินค้าของผู้ซื้อสินค้าสมมติว่าตั้งอยู่ในเชียงใหม่ สินค้านำเข้ามาจากฮ่องกงซึ่งเรือสินค้าจะต้องเข้าเทียบท่าเรือกรุงเทพฯ ก่อนขนส่งต่อภายในประเทศไปยังจังหวัดเชียงใหม่ จึงควรระบุในกรมธรรม์ให้ความคุ้มครอง เริ่มจากฮ่องกงผ่านกรุงเทพฯ ถึงเชียงใหม่

3. ควรพิจารณาว่าสัญญาซื้อขายเป็นเงื่อนไขแบบใด ถ้าเป็นสัญญาซื้อขายแบบ C.I.F. ในกรณีที่สินค้าส่งออกจะต้องตรวจเงื่อนไขของ L/C ที่ผู้ซื้อสินค้านั้นระบุว่าให้ใช้เงื่อนไขความคุ้มครองแบบใด ถ้าผู้ซื้อระบุการคุ้มครองที่กว้างกว่าประเพณีนิยมของการซื้อขายชนิดนั้น ผู้ซื้อมีหน้าที่รับภาระค่าเบี้ยประกันภัยส่วนที่เพิ่มขึ้นจากปกติ ระยะเวลาการคุ้มครองสัญญาประกันภัยการขนส่งสินค้า จะเริ่มต้น เมื่อสินค้าเคลื่อนออกจากโกดังหรือสถานที่เก็บสินค้า ณ สถานที่ ที่ระบุไว้ในกรมธรรม์ประกันภัยเมื่อเริ่มเดินทางและให้ความคุ้มครองต่อเนื่องตลอดการขนส่งตามปกติและสิ้นสุด

- ส่งถึงโกดังของผู้รับสินค้าหรือโกดังปลายทาง หรือสถานที่เก็บสินค้า ณ. ปลายทางที่ระบุไว้

- ส่งถึงโกดังหรือสถานที่เก็บสินค้าอื่น ณ. ปลายทางที่ระบุไว้ ซึ่งผู้เอาประกันภัยเลือกใช้เป็น

- เมื่อครบ 60 วัน หลังจากขนสินค้าลงจากเรือเดินทะเล ณ ท่าปลายทาง หรือเมื่อครบ 30 วัน หลังลงจาก ขนสินค้าลงจากเครื่องบิน แล้วแต่ว่าเหตุการณ์ใดจะเกิดก่อนก็จะสิ้นสุดความคุ้มครอง ณ เวลานั้น

เอกสารที่จำเป็นสำหรับการออกกรมธรรม์ประกันภัย

1. Invoice (ใบกำกับสินค้า)
2. Bill of Lading (B/L) (ใบตราส่ง) หรือใบ Master Airway Bill
3. Packing List (เอกสารแสดงหีบห่อสินค้า) (ถ้ามี)
4. Letter of Credit (L/C)

ข้อแนะนำในการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทน

ในกรณีที่เกิดความสูญเสีย และ/หรือความเสียหายที่อาจเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนจากผู้รับประกันภัยเกี่ยวข้องได้ เพื่อเป็นการรักษาผลประโยชน์ในการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนของผู้เอาประกันภัย และ/หรือตัวแทนของผู้เอาประกันภัยจะต้องปฏิบัติดังนี้

1. สำรวจสภาพสินค้าในทันทีทุกครั้งก่อนรับมอบสินค้า
2. ถ้าพบสินค้าเสียหาย/สูญหาย ให้ผู้ขนส่ง/ผู้รับฝากสินค้าออกหลักฐานระบุความเสียหายหรือ ทำเป็นหมายเหตุลงในใบรับสินค้า
3. กรณีขนส่งด้วยตู้ลำเลียง (Container) ต้องตรวจว่า ตู้ลำเลียง และ Seal มีสภาพเรียบร้อยถูกต้อง ถ้าตู้ลำเลียงหรือ Seal เสียหาย/สูญหาย หรือเป็น Seal อื่นต้องแจ้งผู้ที่เกี่ยวข้องเป็นหลักฐาน
4. ยื่นหนังสือเรียกร้องให้ผู้ขนส่ง/ผู้ที่เกี่ยวข้องรับผิดชอบค่าใช้จ่ายเสียหายทันที
5. กรณีไม่พบความเสียหายขณะรับมอบ แต่พบในภายหลังต้องทำหนังสือแจ้งผู้ที่เกี่ยวข้องภายใน 3 วัน นับจากวันรับมอบสินค้า
6. ในทุกกรณีเมื่อพบสินค้าเสียหาย/สูญหาย รีบแจ้งให้ผู้ประกันภัยทราบในทันที นอกจากนี้ การจัดเตรียม และส่งมอบหลักฐาน และเอกสารประกอบในการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนที่ครบถ้วนจะช่วยให้ การพิจารณาชดเชยค่าสินไหมทดแทนสามารถดำเนินการไปด้วยความสะดวกรวดเร็ว

หลักฐานในการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทน

1. หนังสือเรียกร้องค่าสินไหมทดแทน Claim Bill
2. ต้นฉบับกรมธรรม์ประกันภัยทางทะเลและขนส่ง

3. ใบกำกับสินค้าและใบแสดงการบรรจุหีบห่อ Invoice & Packing List
4. ใบตราส่งสินค้า Bill of Lading
5. หลักฐานแสดงความเสียหาย เช่น Survey Report,
6. หลักฐานหรือเอกสารประกอบอื่น ๆ เช่น Charter Party
7. สำเนาหนังสือเรียกร้องค่าเสียหายถึงผู้ขนส่ง/ผู้ที่เกี่ยวข้องพร้อมหนังสือตอบจากผู้ขนส่ง/ผู้ที่เกี่ยวข้อง ในความรับผิดชอบต่อความเสียหายที่เกิดขึ้น

ประเภทการขนส่งต่าง ๆ ซึ่งสามารถทำประกันภัยสำหรับสินค้า

1. Sea Freight
2. Air Freight
3. Parcel Post
4. Truck
5. Rail

ผู้ที่จะเอาประกันภัยได้ต้องมีส่วนได้ส่วนเสียในเหตุที่เอาประกันภัย เช่น เจ้าของเรือเจ้าของสินค้าหรือผู้รับขนส่ง เป็นต้น ใครเป็นเจ้าของกรรมสิทธิ์ในสินค้าขณะเกิดความเสียหาย ผู้นั้นย่อมมีสิทธิเรียกร้องให้บริษัทชดเชยค่าสินไหมทดแทนให้กับตนเองได้

ภัยที่คุ้มครองและเงื่อนไขความคุ้มครองในกรมธรรม์

1. ภัยทางทะเล เช่น ภัยจากพายุ, มรสุม, เรือจม, เรือชนกัน และเรือเกยตื้น
2. อัคคีภัย ได้แก่ ความเสียหายที่เกิดขึ้นจากไฟไหม้ แต่ต้องไม่เกิดจากความประพฤติดิของผู้นำประกันภัยเอง หรือเกิดจากการลุกไหม้ขึ้นมาเองของสินค้าอันเนื่องมาจากธรรมชาติ

3. การทิ้งทะเล หมายถึง การเอาของทิ้งทะเลเพื่อให้เรือเบาลง
4. จรกรรม หมายถึง การโจรกรรมอย่างรุนแรงโดยการใช้กำลังเพื่อช่วงชิงทรัพย์
5. การกระทำโดยทุจริตของคนเรือ หมายถึง การกระทำโดยมิชอบของคนเรือโดยเจตนาถล่นแกล้งทุจริต ตั้งแต่นายเรือจนกระทั่งถึงลูกเรือในอันที่จะทำให้เกิดความเสียหายแก่ทรัพย์สินและการกระทำนั้นต้องปราศจากการรู้เห็นเป็นใจ ของเจ้าของทรัพย์

เงื่อนไขและขอบเขตความคุ้มครองในการประกันภัยทางทะเลและขนส่ง

ในตลาดการประกันภัยทางทะเลและขนส่งประเทศไทย เงื่อนไขความคุ้มครองที่ผู้รับประกันภัยส่วนใหญ่มักจะยึดถือตามเงื่อนไขความคุ้มครองที่ใช้กันในประเทศอังกฤษที่จัดทำ

ขึ้นโดย กลุ่มผู้รับประกันภัย อันได้แก่ The Institute of London Underwriters, the Liverpool Underwriters Association และ Lloyds Underwriters Association จะขึ้นด้วยคำว่า ‘Institute’ ซึ่งเป็นที่รู้จัก และยอมรับไม่ว่าจะเป็นผู้ส่งออก ผู้นำเข้า ธนาคาร หรือ ตัวแทนในการพิจารณาค่าสินไหมทดแทนในการประกันภัยขนส่งสินค้าทางทะเลโดยทั่วไป มีชุดเงื่อนไขความคุ้มครอง 3 ชุด ที่เป็นที่นิยมกัน ซึ่งได้กำหนดขอบเขตความเสียหายที่คุ้มครอง ลดหลั่นลงไปตามลำดับ ดังนี้

1. Institute Cargo Clauses (A) ระบุภัยที่คุ้มครองไว้ดังนี้ คำว่า All Risks หมายถึง การเสี่ยงภัยทุกชนิด (ที่ไม่เป็นสิ่งที่หลีกเลี่ยงไม่ได้และสืบเนื่องจากสาเหตุภายนอก)ที่อาจยังความสูญเสีย หรือเสียหายต่อสินค้าที่เอาประกันภัยในช่วงระยะเวลาของการประกันภัยภายใต้กรมธรรม์ที่คุ้มครอง All Risks ผู้เอาประกันภัยจะต้องแสดงให้เห็นว่าเกิดความสูญเสียหรือความเสียหายจริงซึ่งความสูญเสียนั้นเป็นเหตุบังเอิญที่เกิดขึ้นและเป็นสาเหตุโดยตรงต่อความสูญเสีย ซึ่งผู้เอาประกันภัยจะต้องมีส่วนได้เสียจึงจะมีสิทธิ์ที่จะเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนส่วนผู้รับประกันภัยจะต้องพิสูจน์ว่าความสูญเสียหรือเสียหายที่เกิดขึ้นมีสาเหตุหรือสืบเนื่องมาจากภัยที่ถูกระบุไว้

2. Institute Cargo Clauses (B) ให้ความคุ้มครองแตกต่างจาก Institute Cargo Clauses (A) คือ ICC (A) ระบุให้คุ้มครองการเสี่ยงภัยทุกชนิดที่มีสาเหตุจากภายนอกพร้อมกับกำหนดยกเว้นภัย บางประเภทไว้เท่านั้น แต่ ICC (B) ระบุภัยที่คุ้มครอง และสิ่งที่ยกเว้นความคุ้มครองไว้อย่างชัดเจน ความสูญเสียหรือเสียหายอันเนื่องมาจาก หรือมีสาเหตุจากภัยที่ไม่ได้ระบุไว้จะไม่ได้ได้รับความคุ้มครอง นอกจากนั้น I.C.C. (B) ยังได้แยกความคุ้มครองออกเป็น 3 ลักษณะ คือ

- คุ้มครองความสูญเสียหรือเสียหาย ซึ่งมีผลสืบเนื่องมาจากภัยที่ระบุไว้ไม่จำเป็นต้อง
- ความสูญเสียหรือเสียหาย จะต้องมิสาเหตุโดยตรงจากภัยที่ระบุไว้
- ความสูญเสียโดยสิ้นเชิงของหีบห่อใด ซึ่งตกจากเรือหรือตกลงมาในขณะที่ขึ้นหรือขนลงจากเรือ หรือยวดยาน

3. Institute Cargo Clauses (C) ให้ความคุ้มครองแตกต่างจาก I.C.C. (A) เช่นเดียวกับ I.C.C (B) คือระบุภัยที่คุ้มครอง และสิ่งที่ยกเว้นความคุ้มครองไว้อย่างชัดเจน ความสูญเสียหรือเสียหายอันสืบเนื่องมาจาก หรือมีสาเหตุจากภัย ที่ไม่ได้ระบุไว้จะไม่ได้ได้รับความคุ้มครอง แต่ I.C.C. (C) ให้ความคุ้มครองที่แคบกว่า I.C.C. (B) โดยแบ่งความคุ้มครองออกเป็น 2 ลักษณะ คือ

- คุ้มครองความสูญเสียหรือเสียหาย ซึ่งมีผลสืบเนื่องมาจากภัยที่ระบุไว้ไม่จำเป็นต้องคำนึงถึงสาเหตุที่เป็นตัวการที่ทำให้เกิดความเสียหายภัยที่คุ้มครอง
- ความสูญเสียหรือเสียหายจะต้องมิสาเหตุโดยตรงจากภัยที่ระบุไว้

5. นิยามศัพท์

ลำดับ	ภาษาไทย	ภาษาอังกฤษ	ความหมาย
1	การค้า	trade	การตกลงแลกเปลี่ยนสินค้าหรือบริการ หรือทั้งสองอย่าง การค้าขายสามารถเรียกได้อีกชื่อหนึ่งคือ การค้าขายเชิงพาณิชย์
2	การนำเข้า	Import	การนำเข้าสินค้าเข้ามาจากต่างประเทศ โดยสินค้าที่นำเข้ามักเป็นสินค้าที่ไม่มีหรือผลิตในประเทศไทยไม่ได้ เช่น ยารักษาโรค เครื่องจักรต่างๆที่ใช้ในอุตสาหกรรมการผลิต
3	การขนส่งทางเรือ	Sea freight	การลำเลียง คน สัตว์ และสิ่งของจากที่หนึ่งไปยังอีกที่หนึ่ง โดยใช้พาหนะที่เคลื่อนที่บนน้ำ ซึ่งเป็นการขนส่งทั้งทางแม่น้ำลำคลอง และทะเลทั้งภายในและภายนอกประเทศการขนส่งทางน้ำได้เปรียบกว่าการขนส่งทางอื่นคือ สามารถบรรทุกสินค้าหนักและปริมาณมากๆได้ เช่น น้ำมัน ไม้ซุง หิน กรวดทราย สัตว์มีชีวิต
4	การขนส่งทางอากาศ	Airfreight	การลำเลียงคน สัตว์ และสิ่งของจากที่หนึ่งไปยังอีกที่หนึ่งโดยใช้ยานพาหนะที่เคลื่อนที่ในอากาศ รวมถึงการเดินทางของมนุษย์โดยทางอากาศ ยานพาหนะที่ใช้ในการขนส่ง คือ เครื่องบิน สำหรับยานพาหนะที่สามารถเคลื่อนที่ในอากาศได้มีหลายชนิด ได้แก่ เครื่องร่อน บอลลูน ยานอวกาศ และจรวด
5	การบริหาร	administration	กระบวนการทำงานร่วมกับผู้อื่นเพื่อให้เกิดผลสัมฤทธิ์ตามเป้าหมายอย่างมีประสิทธิภาพ
6	การส่งสินค้าแบบเต็มตู้	Full Container Load	การขนส่งแบบเช่าพื้นที่ในตู้คอนเทนเนอร์ ซึ่งจะมีเจ้าของสินค้าหลายรายรวมกันมาในตู้คอนเทนเนอร์
7	การแลกเปลี่ยน	Exchange	การนำเอาสินค้าอย่างหนึ่งไปแลกกับอีกอย่างหนึ่ง ซึ่งวิวัฒนาการของการแลกเปลี่ยนอยู่ 3 ระยะ

ลำดับ	ภาษาไทย	ภาษาอังกฤษ	ความหมาย
8	การแลกเปลี่ยนเงินตรา	Currency Exchange Rat	จำนวนหน่วยของการแลกเปลี่ยนระหว่างคู่เงินต่างๆ ซึ่งมีมูลค่าเพิ่มขึ้น หรือลดลงตามปริมาณการซื้อขายเงินในตลาด forex รวมทั้งปัจจัยอื่นๆที่เกิดขึ้นด้วย
9	การชำระสินค้าผ่านธนาคาร	Letter Of Credit	เอกสารที่มีขึ้นเพื่อยืนยันการชำระเงินในการซื้อขายที่ผู้ซื้อขอให้ธนาคารเป็นผู้ชำระให้แทน เลตเตอร์ออฟเครดิตเป็นวิธีหนึ่งที่ได้รับการนิยมนิยเพราะทำให้ผู้ขายมั่นใจว่าจะได้รับเงินค่าสินค้า เลตเตอร์ออฟเครดิตออกโดยสถาบันการเงินตามคำสั่งของผู้ซื้อเพื่อแสดงเป็นหลักประกันการชำระเงิน
10	การทำสัญญา	Contract	ข้อตกลงระหว่างบุคคลสองฝ่าย (หรือหลายฝ่าย) ว่า จะกระทำการหรืองดเว้นกระทำการอย่างใดอย่างหนึ่ง สัญญามักจะเป็นรูปแบบเอกสารลายลักษณ์อักษร ซึ่งระบุเงื่อนไขและข้อตกลงต่าง ๆ ลงท้ายด้วยลายมือชื่อของทั้งสองฝ่าย
11	การตลาด	marketing	การกระทำกิจกรรมต่างๆ ในทางธุรกิจที่มีผลให้เกิดการนำสินค้าหรือบริการจากผู้ผลิตไปสู่ผู้บริโภค หรือผู้ใช้บริการนั้นๆ ให้ได้รับความพึงพอใจ ขณะเดียวกัน ก็บรรลุวัตถุประสงค์ของกิจการ
12	ข้อตกลง	agreement	เอกสารหรือตราสารที่ตั้งแต่สองฝ่ายขึ้นไปทำข้อตกลงร่วมกันในเรื่องใดเรื่องหนึ่งว่า แต่ละฝ่ายจะปฏิบัติอย่างหนึ่งอย่างใดระหว่างกัน
13	ค่าขนส่งถูกชำระต้นทาง	Freight Prepaid	ชำระค่าส่งก่อนออกส่งพัสดุ ระบบจะเก็บค่าส่งตามน้ำหนักและขนาดพัสดุโดยประมาณล่วงหน้า ในเมื่อพัสดุถูกจัดส่งเรียบร้อยแล้ว
14	ค่าขนส่งชำระปลายทาง	Freight Collect	การใช้บริการส่งพัสดุเก็บเงินปลายทางของบริษัทไปรษณีย์ไทย จะมีค่าบริการด้วยกัน 3 ส่วน คือ ค่าธรรมเนียมจัดส่ง ค่าฝากส่ง และค่าบริการเก็บเงินปลายทาง

ลำดับ	ภาษาไทย	ภาษาอังกฤษ	ความหมาย
15	คลังสินค้ายกเว้น อากร	Bonded Warehouse	เป็นการเก็บสินค้าสำเร็จรูป กึ่งสำเร็จรูป หรือ วัตถุดิบ ที่นำเข้า มาในประเทศ ได้โดยเสรี โดยไม่ ต้อง ชำระค่า ภาษีอากร ก่อน หรือมีหนังสือ ค่า ประกัน ของธนาคาร
16	ค่าขนส่ง	Transportation Cost	ค่าขนส่งที่จ่ายเพื่อเคลื่อนย้ายสินค้าจากคลังสินค้า ของผู้ขาย ไปยังคลังสินค้าของผู้ซื้อ ในการขาย สินค้าจะต้องมีการระบุเงื่อนไขในการรับผิดชอบค่า ขนส่ง
17	ค่าขนถ่าย	Loading and unloading fee	การเคลื่อนที่ดังที่เรียกว่า การขนถ่าย ที่เข้ามา สนับสนุน, กระบวนการผลิต
18	เงินตรา	Money	เงินที่รัฐกำหนดขึ้น เพื่อใช้ชำระหนี้ได้ตามกฎหมาย ได้แก่ เหรียญกษาปณ์ และธนบัตร.
19	เงื่อนไข	the condition	ข้อกำหนดในนิติกรรม. ซึ่งทำให้นิติกรรมนั้นเป็น ผลหรือสิ้นผล. โดยอาศัยเหตุการณ์อันใดอันหนึ่งที่ จะ. เกิดขึ้นในอนาคตและไม่แน่นอน
20	เงื่อนไขการส่ง มอบสินค้า	Incoterms	ข้อกำหนดในการส่งมอบสินค้า หรือเงื่อนไขการส่ง มอบสินค้า Incoterms
21	ตู้ห้องเย็น	Freezer Container	มีเครื่องทำความเย็นติดตั้งอยู่หน้าตู้ ภายในตู้ด้วย ฉนวนที่เป็นโฟมทุกด้าน
22	ตู้แห้งหรือตู้บรรจุ สินค้าทั่วไป	Dry or General Cargo Container	เป็นตู้แบบทั่วไปและใช้มากที่สุด ไม่มีแผ่นฉนวน ด้านใน ไม่มีเครื่องทำความเย็น
23	ตู้ระบายอากาศ	Ventilated Container	มีพัดลมแทนเครื่องทำความเย็นสามารถตั้งปริมาณ การดูดลมออกจากตู้ได้ตามต้องการ
24	ตู้ฉนวน	Insulated Container	ภายในตู้ด้วยโฟมทุกด้านเพื่อป้องกันไม่ให้ความ ร้อนจากภายนอกเข้ามาข้าง
25	ตั๋วแลกเงิน	bill of exchange	หนังสือตราสารที่บุคคลผู้หนึ่งที่เรียกว่าผู้สั่งจ่าย สั่ง บุคคลอีกผู้หนึ่ง เรียกว่าผู้จ่าย
26	ใบสั่งซื้อ	Purchasing Order	เอกสารที่แผนกจัดซื้อสินค้าจัดทำขึ้นหลังจาก ได้รับ ใบขอซื้อสินค้าจากแผนกคลังสินค้าแล้ว

ลำดับ	ภาษาไทย	ภาษาอังกฤษ	ความหมาย
27	ใบตราทางเรือ	Bill of Lading	ใบตราส่งสินค้าทางเรือ ใช้เพื่อแจ้งให้ทราบว่าใครคือเจ้าของสินค้า
28	ใบตราทางอากาศ	Airway Bill	ใบตราส่งทางอากาศเป็นใบเสร็จรับเงินของสินค้าหลังจากที่ผู้ตราส่งจัดส่งสินค้าผู้ขนส่งหรือตัวแทนของเขาจะส่งมอบให้กับผู้ส่งมอบ
29	ใบตราส่งรถไฟ		ใบตราส่งทางอากาศเป็นใบเสร็จรับเงินของสินค้าหลังจากที่ผู้ตราส่งจัดส่งสินค้าผู้ขนส่ง
30	ใบตราส่งทางรถบรรทุก	Bill of Lading	เมื่อผู้จัดส่งสินค้าส่งมอบให้กับผู้ขนส่งทางเรือเรียบร้อยแล้ว ผู้ขนส่งทางเรือจะออกใบตราสินค้าให้กับผู้จัดส่ง
31	ใบตราส่งทางไปรษณีย์	Express Freight	เป็นใบตราส่งพัสดุอิเล็กทรอนิกส์ออนไลน์ซึ่งสามารถดาวน์โหลดเพื่อกรอกข้อมูลได้อย่างรวดเร็ว มีประสิทธิภาพ และแม่นยำ
32	บัญชีราคาสินค้า	Invoice	บัญชีราคาสินค้าสำหรับของส่งออกเป็นเอกสารที่กรมศุลกากรกำหนดให้ผู้ส่งของส่งออกส่งข้อมูลทางอิเล็กทรอนิกส์เข้าสู่ระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากร
33	ใบสุทธิ	raduation certificate	เอกสารแสดงวิทยฐานะและความประพฤติของบุคคลเมื่อลาออกหรือจบการศึกษาชั้นสูงสุดของโรงเรียน.
34	ใบอนุญาต	licence	ตามกฎหมายทรัพย์สินทางปัญญา ได้แก่ ลิขสิทธิ์, เครื่องหมายการค้า
35	ผู้ขาย	sale	การขายซึ่งผู้ซื้อตกลงซื้อทรัพย์สินที่ผู้ขายเสนอขายหมดทั้งจำนวนในราคา
36	ผู้ซื้อ	buyer	ผู้ซื้อหรือได้รับบริการจากผู้ประกอบการธุรกิจ และหมายรวมถึงผู้ซึ่งได้รับการเสนอหรือชักชวนจากผู้ประกอบการธุรกิจเพื่อให้ซื้อสินค้าหรือรับบริการด้วย
37	ผู้บริโภค	customer	ผู้ซื้อหรือได้รับบริการจากผู้ประกอบการธุรกิจ รวมถึงผู้ซึ่งได้รับการเสนอหรือชักชวนจากผู้ประกอบการธุรกิจเพื่อให้ซื้อสินค้า หรือรับบริการด้วย

ลำดับ	ภาษาไทย	ภาษาอังกฤษ	ความหมาย
38	ผู้บริหาร	manager	ตำแหน่งซึ่งเป็นผู้บริหารในหน่วยงานทางการศึกษา โดยมีลักษณะงานเกี่ยวกับการวางแผน การดำเนินงาน การประสานงาน การควบคุมดูแล
39	ฝ่ายผลิต	production	ระบบฝ่ายการผลิตได้รับการอนุมัติจากการนำเสนอโครงการในขั้นตอนที่ผ่านมาและได้มีการเก็บรวบรวม กล่าวคือ มีการกำหนดระดับคุณภาพ จัดทำมาตรฐาน ควบคุมกระบวนการผลิต
40	ฝ่ายขาย	Salesperson	บุคคลที่รับผิดชอบในการติดต่อ แสวงหาลูกค้า เสนอขาย กระตุ้นให้ลูกค้า เกิดความตั้งใจและตัดสินใจซื้อ ให้บริการก่อนและหลังการขาย
41	ฝ่ายโลจิสติกส์	logistics	การจัดการการส่งสินค้า ข้อมูล และทรัพยากรอย่างอื่นจากจุดต้นทางไปยังจุดบริโภคตามความต้องการของลูกค้า โลจิสติกส์
42	ฝ่ายประสานงาน	coordinator	การจัดระเบียบวิธีการทำงาน เพื่อให้งานและเจ้าหน้าที่ฝ่ายต่าง ๆ ร่วมมือปฏิบัติงานเป็นน้ำหนึ่งใจเดียว
43	น้ำหนัก	weight	ความหนักของสิ่งต่าง ๆ, เหตุผลหรือหลักฐานที่น่าเชื่อถือหรือจงใจให้เชื่อถือ
44	ภาษี	tax	ภาระที่ประชาชนมีหน้าที่ต้องนำส่งให้ภาครัฐตามที่กฎหมายกำหนดเพื่อสนับสนุนรัฐและกิจการของรัฐ โดยอาจจะอยู่ในรูปของเงินหรือไม่ก็ได้
45	มูลค่า	value	ผลของการประเมินที่กำหนดในรูปของเงินตราที่สามารถสร้างความพอใจให้แก่ ผู้ประเมินซึ่งในที่นี้หมายถึงลูกค้า
46	รูปแบบ		การบริหารขั้นพื้นฐาน ตามขอบข่ายและภารกิจการบริหารและจัดการศึกษา
47	ระบบ	system	กลุ่มของสิ่งที่จัดระเบียบเข้าด้วยกันตามความเกี่ยวเนื่องที่สอดคล้อง
48	ศุลกากร	The Customs Departmen	เป็นหน่วยงานระดับกรม สังกัดกระทรวงการคลัง เป็นหน่วยงานหลักในการจัดเก็บภาษีศุลกากร

ลำดับ	ภาษาไทย	ภาษาอังกฤษ	ความหมาย
49	สัญญา	promise	ข้อตกลงระหว่างบุคคลสองฝ่ายหรือหลายฝ่ายว่าจะ กระทำการหรืองดเว้นกระทำการอย่างใดอย่างหนึ่ง
50	สินค้า	Goods or Merchandise	ผลิตภัณฑ์ที่มีตัวตน สามารถมองเห็น จับต้อง หรือ สัมผัสได้ เช่น วัสดุ อุปกรณ์ สิ่งของเครื่องใช้ต่างๆและ สามารถขนส่งหรือเคลื่อนย้ายไปมาได้

บทที่ 4

การวิเคราะห์สภาพปัญหา

การศึกษาค้นคว้าข้อมูลทั่วไปของการวิเคราะห์สภาพปัญหาทางคณะผู้จัดทำได้เข้าศึกษาดูงานที่ห้างหุ้นส่วน อรุณเทรดดิ้ง จำกัด เมื่อวันที่ 10 กันยายน พ.ศ. 2562 จะพบได้ว่า บริษัท อรุณเทรดดิ้ง จำกัด เป็นธุรกิจที่มีการนำเข้าสินค้าส่วนใหญ่ที่นำเข้ามาจะเป็นม้วน PVC ที่นำเข้ามาเพื่อประกอบแปรรูปเป็นแผงยา โดยนำเข้ามาจากต่างประเทศ ในการนำเข้ามาแต่ละครั้งจะพบเจอปัญหาโดยวิเคราะห์ตามวัตถุประสงค์ ดังนี้

1. ความล่าช้าของขั้นตอนการนำเข้าม้วน PVC จากประเทศจีน

การนำเข้าม้วน PVC ของห้างหุ้นส่วนอรุณเทรดดิ้ง จำกัด นั้นจำเป็นต้องสั่งนำเข้ามาครั้งละหลาย ๆ กิโลกรัม เพื่อนำมา STOCK ไว้เพื่อป้องกันการมีปัญหาม้วน PVC ซึ่งอาจจะพบเจอปัญหา เช่น การพบเจอม้วน PVC มีแมลง , การล่าช้าของการขนส่งของท่าเรือ



ภาพที่ 4.1 การนำเข้าม้วน PVC จากประเทศจีน

2. ปัญหาและวิธีการแก้ไขปัญหา



ภาพที่ 4.1 การนำเข้าม้วน PVC จากประเทศจีน

1. ปัญหาที่พบจากการขนส่งทางเรือ เรืออาจจะเจอลมสุ่มทำให้การขนส่งทางเรือเกิดช้าลงตามสภาพอากาศ
2. เมื่อได้รับม้วนมาแล้วอาจจะมีตำหนินอกม้วนทำให้พัสดุที่ห่อหุ้มม้วน PVC เกิดชำรุดเสียหายจะทำให้ฝุ่นเข้าไปในม้วน PVC ได้หรือว่าทางบริษัทที่ผลิตม้วน PVC หลุด QC ทำให้เจอแมลง ทางบริษัทเราต้องทำการติ่ม้วนคืน ทำให้การผลิตสินค้าช้าลง

วิเคราะห์แก้ไข

1. การแก้ไขทางขนส่งอาจจะต้องหาวิธีการขนส่งสำรองอาจจะเป็นการขนส่งทางอากาศ หรือทางบก แต่จะทำให้มีค่าใช้จ่ายเพิ่มมากขึ้น
2. อาจจะต้องหา Supplier สำรองเพื่อรองรับการล่าช้าในการขนส่งเพื่อไม่ให้เกิดการผลิตช้าลง

ปัญหาที่เกิดขึ้นทางผู้จัดทำโครงการจึงนำมาวิเคราะห์ เพื่อนำมาปรับปรุงข้อผิดพลาดต่างๆในการนำเข้าสินค้า และเพื่อให้เกิดความผิดพลาดทางธุรกิจน้อยลงในอนาคต

จากการที่ได้เริ่มทำโครงการในครั้งนี้ ได้มีการนำหลักเศรษฐกิจพอเพียงมาใช้ในการทำโมเดลและรูปแบบโครงการ โดยนำหลักเศรษฐกิจพอเพียงมาใช้ดังนี้

ด้านคุณธรรม

มีความซื่อสัตย์ต่อเพื่อนๆ เมื่อได้รับหน้าที่ให้เป็นชื่ออุปกรณ์มาทำโมเดล ก็จะมี
บิลค่าใช้จ่ายต่างๆมาให้สมาชิกในกลุ่มดู เพื่อให้สมาชิกในกลุ่มได้เห็นถึงค่าใช้จ่ายที่เป็นความจริง
จะไม่มีการเอาเปรียบหรือคดโกง และรับผิดชอบต่อหน้าที่ของตนเองให้ดีที่สุด

ด้านความรู้

ได้นำข้อมูลจากการที่ได้เข้าไปศึกษาจากบริษัทมาเพื่อใช้ประกอบในการจัดทำ
รูปเล่มโครงการและวางแผนในการทำโมเดลให้ออกมาตามความเป็นจริงที่เราได้ไปศึกษาให้มาก
ที่สุด และเก็บนำความรู้ที่ได้รับจากการเข้าไปศึกษาที่บริษัทออกมานำเสนอให้อาจารย์ และ
ผู้เชี่ยวชาญได้รับฟัง

บทที่ 5

สรุปและข้อเสนอแนะ

จากการที่ได้เข้าไปศึกษาดูงานของ บริษัท อรุณเทรดดิ้ง จำกัด ทางบริษัทเป็นธุรกิจที่มีการนำเข้าม้วน PVC เพื่อนำมา VACUUM แปรรูปเป็นแผงยาและงานต่างๆให้พร้อมใช้งานต่อความต้องการของทางลูกค้า ซึ่งนำเข้าม้วน PVC มาจากประเทศจีน บริษัทจึงต้องใช้ความรู้ความชำนาญและมีการวางแผนการดำเนินการไว้ล่วงหน้าเพื่อไม่ให้เกิดความผิดพลาดในการนำเข้าสินค้า ซึ่งจะทำให้บริษัทมีความน่าเชื่อถือและเป็นที่ไว้วางใจของลูกค้าว่าจะได้รับสินค้าที่มีคุณภาพและทันเวลาพอดีเพื่อนำมาผลิตได้ตรงความต้องการของลูกค้า

สรุป

อรุณเทรดดิ้ง จำกัด ซึ่งมีการพบปัญหาในการนำเข้าสินค้า โดยเฉพาะการขนส่งมาทางเรือ เช่น เรือมีความล่าช้า, มีมรสุม, ทำเรือหนาแน่นทำให้เข้าเทียบท่าไม่ได้, ทางบริษัทผู้ผลิตสินค้าเกิดปัญหาภายใน ทางบริษัทจึงแก้ไขปัญหาโดยการที่ ถ้าสินค้าที่เร่งด่วนจริงๆทางบริษัทก็จะนำเข้าสินค้ามาทางเครื่องบินแทนแต่จะมีต้นทุนในการขนส่งสินค้าสูงขึ้น เพื่อหลีกเลี่ยงปัญหาในการผลิตสินค้าไม่ทันเวลาหรือไม่สามารถตอบสนองความต้องการของลูกค้าตามกำหนดเวลาได้

ข้อเสนอแนะ

1. ควร STOCK ม้วน PVC ไว้ในแต่ละ LOT เพื่อป้องกันการล่าช้าในการขนส่ง
2. ควรมี Supplier สำรองไว้เพื่อป้องกันปัญหาในการขนส่งสินค้าล่าช้า
3. ควรหาทางขนส่งสำรองไว้เพื่อป้องกันปัญหาในการขนส่งทางเรือที่ทำให้เกิด

ความล่าช้า

ภาคผนวก

ภาคผนวก ก

ใบบันทึกการปฏิบัติงานโครงการ

ภาคผนวก ข

ขั้นตอนการศึกษาดูงาน บริษัทบริษัทห้างหุ้นส่วนจำกัด อรุณเทรดดิ้ง



ภาพที่ 1 รูปภาพหน้าบริษัท



ภาพที่ 2 สินค้าส่งออกภายในคลังสินค้า

ภาคผนวก ก

ผังโมเดลและขั้นตอนการจัดทำโมเดล บริษัทห้างหุ้นส่วนจำกัด อรุณเทรดดิ้ง

ผังโมเดล



ภาคผนวก ก

ใบบันทึกการปฏิบัติงานโครงการ

ภาคผนวก ง

ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน

ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน

ลำดับ	รายการ	ราคา (บาท)
1	ค่าใช้จ่ายในการทำโมเดล	520 บาท
2	ค่าปริ้นเอกสาร	800 บาท
3	ค่าเช่าเล่มหน้าปกโครงการ	200 บาท
รวม		1,520บาท