

คู่มือธุรกิจ
นำเข้า ส่งออก
ประสาธน์ เกียรติไพบูลย์กิจ

ปรับปรุงใหม่ ครั้งที่ 7
E-book 2020

กลั่นกรองจากประสบการณ์อันยาวนานกว่า 30 ปี

**IMPORT
EXPORT
HANDBOOK**



ชื่อหนังสือ	คู่มือธุรกิจนำเข้า-ส่งออก Import Export Handbook
ชื่อผู้แต่ง	นายประสารณ์ เกียรติไพบูลย์กิจ
ISBN	974-23552-0-7
ฉบับเดิม	พิมพ์ครั้งที่ 1 ตุลาคม 2544 จำนวน 3,000 เล่ม
	พิมพ์ครั้งที่ 2 ตุลาคม 2545 จำนวน 3,000 เล่ม
	พิมพ์ครั้งที่ 3 ตุลาคม 2545 จำนวน 3,000 เล่ม
	พิมพ์ครั้งที่ 4 ตุลาคม 2546 จำนวน 3,000 เล่ม
	พิมพ์ครั้งที่ 5 ตุลาคม 2549 จำนวน 2,000 เล่ม
	พิมพ์ครั้งที่ 6 กุมภาพันธ์ 2553 จำนวน 5,000 เล่ม
ฉบับปรับปรุงใหม่	พิมพ์ครั้งที่ 7 มกราคม 2563 E- book
	พิมพ์ครั้งที่ 8 มิถุนายน 2565 E-book - Free Download

สงวนลิขสิทธิ์ตามกฎหมาย

ส่วนที่ 1

ความรู้ทั่วไปเกี่ยวกับ การนำเข้า-ส่งออก

1 การขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ

การขนส่งสินค้าระหว่างประเทศเป็นปัจจัยที่สำคัญที่สุดของการทำธุรกรรมการค้าระหว่างประเทศ

โดยทั่วไปเป็นการขนส่งสินค้าจากผู้ขายในประเทศหนึ่งไปยังผู้ซื้อในอีกประเทศหนึ่ง

การขนส่งสินค้าระหว่างประเทศนี้สามารถกระทำได้ทั้งทางบก ทางน้ำ และทางอากาศ สำหรับท่านที่ยังใหม่ต่อการนำเข้า-ส่งออก

ความรู้เกี่ยวกับการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศที่สำคัญที่จำเป็นจะต้องทราบมีดังต่อไปนี้

1.1 การขนส่งสินค้าทางทะเล

การขนส่งสินค้าทางทะเล

เป็นส่วนประกอบที่สำคัญส่วนหนึ่งของการค้าระหว่างประเทศ ทั้งในอดีต ปัจจุบัน และในอนาคต

เพราะเป็นการขนส่งแบบเดียวที่ขนส่งสินค้าได้คราวละมากๆ และมีค่าใช้จ่ายถูกกว่าการขนส่งในรูปแบบอื่น

จากรายงานของโครงการศึกษาแผนหลักการพาณิชย์นาวีของคณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชย์นาวี

กระทรวงคมนาคม รายงานฉบับสมบูรณ์ สิงหาคม 2542

ระบุว่า

"ประเทศไทยพัฒนาประเทศโดยอาศัยการค้าระหว่างประเทศมาโดยตลอด

มีการนำเข้าและส่งออกสินค้าเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็วโดยมีมูลค่ามากกว่าร้อยละ 80 ของผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศ (GDP)

การขนส่งสินค้าทั้งขาเข้าและขาออกของไทยเป็นการขนส่งทางทะเลเป็นส่วนใหญ่

ดังนั้นการขนส่งสินค้าทางทะเลจึงเป็นปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อความสามารถในการแข่งขันทางการค้าในตลาดโลก”

ปัจจุบันต้นทุนการขนส่งสินค้าของไทยมีอัตราสูงมาก
ประเทศที่เจริญแล้วต้นทุนการขนส่งสินค้ามีค่าประมาณร้อยละ 5 ของราคาสินค้า

แต่ต้นทุนการขนส่งสินค้าของไทยมีค่าประมาณร้อยละ 10 ของราคาสินค้า

และยังมีแนวโน้มที่จะเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องโดยเฉพาะอย่างยิ่งค่าระวางบรรทุกของเรือคอนเทนเนอร์

ที่ถูกกำหนดโดยสายเดินเรือต่างชาติที่เข้ามาทำธุรกิจในประเทศไทย

ซึ่งผู้ส่งออกและรัฐบาลไทยไม่มีอำนาจต่อรองกับสายเดินเรือต่างชาติได้

จึงทำให้ค่าระวางบรรทุกสินค้าในประเทศไทยมีแนวโน้มสูงขึ้นโดยตลอด

ตรงกันข้ามกับค่าระวางบรรทุกสินค้าของโลกที่มีแนวโน้มลดลง ดังข้อมูลที่ปรากฏอยู่ในรายงานฉบับเดียวกัน

ผู้เขียนเห็นว่าต้นทุนการขนส่งสินค้านี้ระหว่างประเทศเป็นต้นทุนที่สูงที่สุดในกระบวนการส่งสินค้าไปต่างประเทศ

ถ้าทำให้ค่าระวางบรรทุกสินค้าของไทยเป็นไปตามสภาวะในตลาดโลก ไม่สูงเกินความเป็นจริง

จะเป็นการลดต้นทุนของสินค้าได้

ซึ่งเท่ากับเป็นการเพิ่มขีดความสามารถในการส่งออกของไทย ดังนั้น

ภาครัฐควรให้ความสำคัญและสนับสนุนให้ภาคเอกชนไทยจัดตั้งสายเดินเรือของคนไทย

เพื่อแข่งขันกับผู้ประกอบการเดินเรือจากต่างประเทศที่ครอบงำการขนส่งสินค้าทางทะเลของไทยมาอย่างช้านาน

การขนส่งสินค้าทางทะเล มีองค์ประกอบหลายอย่าง บางอย่างเป็นเรื่องเฉพาะของผู้ที่เกี่ยวข้องเท่านั้น เช่นสินค้าเทกอง สำหรับการขนส่งสินค้าทั่วไปในปัจจุบันส่วนใหญ่จะเป็นการขนส่งโดยเรือคอนเทนเนอร์เท่านั้น แต่อย่างไรก็ดีผู้เขียนได้นำประมวลองค์ประกอบเกี่ยวกับการขนส่งสินค้าทางทะเลไว้อย่างกว้างๆ เพื่อที่ผู้ประกอบการจะได้ทำความเข้าใจได้ตามความจำเป็น

1.2 รูปแบบของการว่าจ้างขนส่งสินค้าทางทะเล

การว่าจ้างขนส่งสินค้าทางทะเลมีรูปแบบจำแนกตามลักษณะของเรือเดินสมุทรและการใช้งาน ดังนี้

- LINER TERM
- CHARTER TERM

1.3 LINER TERM

คือการว่าจ้างขนส่งสินค้าโดยเรือที่มีตารางเดินเรือที่วิ่งประจำเส้นทาง ซึ่งประกอบด้วยเรือ 3 แบบด้วยกันคือ

- Conventional Vessel
คือเรือสินค้าอเนกประสงค์แบบดั้งเดิม
ทำการขนส่งสินค้าโดยการบรรทุกสินค้าลงในระวางเรือใหญ่ ส่วนใหญ่ใช้ในการขนส่งสินค้าแบบเทกอง (Bulk Cargo)
มักมีเส้นทางเดินเรือแบบจากเมืองท่าต้นทางถึงเมืองท่าปลายทาง (End to end)
- Container Vessel
คือเรือสินค้าที่ทำการขนส่งโดยระบบตู้คอนเทนเนอร์
มักมีเส้นทางเดินเรือแบบเครือข่าย (Network service) หรือเส้นทางเดินเรือแบบรอบโลก (Round the world service) โดยใช้เรือแม่ขนาดใหญ่ (Mother Vessel) วิ่งให้บริการเฉพาะเมืองท่าหลักที่เป็นฐานการให้บริการ

เช่นเมืองท่า Singapore แล้วใช้เรือลูก (Feeder) ขนตู้คอนเทนเนอร์จากเมืองท่าหลักไปยังเมืองท่ารองหรือเมืองท่าปลายทาง เช่น ท่าเรือกรุงเทพ ท่าเรือน้ำลึกแหลมฉบัง เป็นต้น

- Semi container Vessel คือเรือสินค้าที่มีรูปแบบการขนส่งผสมผสานระหว่างเรือ Conventional กับเรือ Container กล่าวคือ เป็นเรือสินค้าที่สามารถบรรทุกทุกสินค้าลงในระวางส่วนหนึ่ง และมีพื้นที่บนเรือที่จะวางตู้คอนเทนเนอร์ได้อีกส่วนหนึ่ง มักมีเส้นทางเดินเรือแบบเมืองท่าต้นทางถึงเมืองท่าปลายทาง

1.4 CHARTER TERM

คือการว่าจ้างขนส่งสินค้าโดยเรือที่เช่ามาขนส่งสินค้าเป็นเที่ยวๆ เป็นเรือที่ไม่มีตารางเดินเรือและไม่มีเส้นทางเป็นการตายตัว เรียกว่าการเช่าเรือ ซึ่งแบ่งการเช่าออกเป็น 4 ลักษณะด้วยกันคือ

- Voyage Charter เป็นการเช่าเหมาเรือแบบเที่ยวเดียว ส่วนใหญ่เป็นการเช่าเหมาเรือทั้งลำ เพื่อขนส่งสินค้าจากท่าเรือแห่งหนึ่งไปยังท่าเรืออีกแห่งหนึ่ง การเดินเรือ ควบคุมเรือ ลูกเรือต่างๆ และค่าใช้จ่ายในการเดินเรือเป็นภาระของเจ้าของเรือที่จะต้องรับผิดชอบ ซึ่งเป็นไปตามข้อตกลงในสัญญาเช่าเหมาเรือที่ได้ทำกันไว้ระหว่างเจ้าของเรือกับผู้เช่าเรือ
- Time Charter เป็นการเช่าเหมาเรือแบบระยะเวลา ผู้เช่าเหมาเรือจะได้สิทธิในการใช้เรือในช่วงระยะเวลาหนึ่ง เจ้าของเรือมีหน้าที่ในการเดินเรือ ควบคุมเรือ และจะต้องทำให้เรืออยู่ในสภาพที่จะใช้งานได้ ส่วนค่าใช้จ่ายในการเดินเรือตามที่ได้ตกลงกันไว้ในสัญญา

ญาการเช่าเหมาเรือ

จะตกเป็นภาระของผู้เช่าเรือที่จะต้องรับผิดชอบ

- Bareboat Charter

เป็นการเช่าเหมาเรือเฉพาะตัวเรือเปล่าๆ

ไม่รวมนายเรือ(Master) และลูกเรือ (Crew)

มักเป็นการเช่าเหมาเรือในระยะเวลาที่ยาวนาน

เจ้าของเรือจะรับภาระเฉพาะการหาเรือมาให้แก่ผู้เช่าเรือ

ส่วนค่าใช้จ่ายในการเดินเรือตลอดจนการทำให้เรือสามารถ

ปฏิบัติงานได้เป็นภาระของผู้เช่าเรือ

- Hybrid Charter เป็นการเช่าเหมาเรือแบบผสมผสานกัน

เช่น

การเช่าเหมาเรือเที่ยวเดียวอย่างต่อเนื่องและการเช่าเหมา

เรือที่ผสมระหว่างการเช่าแบบเที่ยวเดียวและการเช่าแบบ

ระยะเวลา เป็นต้น

1.5 ข้อแตกต่างระหว่าง LINER VESSEL กับ CHARTER VESSEL

ข้อแตกต่างระหว่างการขนส่งสินค้าด้วยเรือที่มีตารางเดินเรือประจำและเรือเช่าเหมา มีดังนี้

หัวข้อ	LINER VESSEL	CHARTER VESSEL
ตารางเดินเรือ (Shipping Schedules)	มีตารางการเดินเรือที่แน่นอน ซึ่งเรือจะเข้าเทียบท่าตามวันเวลาที่กำหนด	ไม่มีตารางการเดินเรือที่แน่นอน ผู้เช่าเรือเป็นผู้กำหนด
ค่าระวาง (Freight Charge)	เจ้าของเรือเป็นผู้กำหนด คิดตามหน่วย เช่นนน. ปริมาตร	เจ้าของเรือเรียกเก็บจาก ผู้เช่าเรือแบบเหมาลำหรือ อัตราต่อวัน

ผู้ว่าจ้าง	ผู้นำเข้า หรือ ผู้ส่งออก	ผู้เช่าเรือ
ปริมาณว่าจ้าง	คิดตามปริมาตร หรือน้ำหนัก หรือจำนวนตู้ Container	เหมาทั้งลำ หรือบางส่วนของเรือ
ค่าเสียเวลาและค่า ตอบแทน(Demurrage / Dispatch)	มีเฉพาะ Demurrage ของการคืนตู้เข้า หรือเสียเวลาตู้	มีสัญญาว่าจ้าง (Charter Party) กำหนดอัตรา Demurrage/Dispatch money
เส้นทางเดินเรือ	มีกำหนดเส้นทางเดินเรือที่ตายตัว (เหมือนรถโดยสารประจำทางที่จอดตามป้ายที่กำหนด)	ไม่มีตารางกำหนดเส้นทางเดินเรือ (เหมือนการเช่าเหมารถบัส หรือการว่าจ้างรถแท็กซี่)

1.6

ผู้ที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้าทางทะเล

ผู้ที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้าทางทะเล ได้แก่

1. เจ้าของเรือ (SHIP OWNER)
2. ผู้เช่าเรือ (SHIP CHARTERER)
3. ตัวแทนสายเดินเรือ
และตัวแทนผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ
(SHIPPING AGENT & FREIGHT FORWARDER)
4. ผู้ส่งสินค้า (SHIPPER or EXPORTER)
5. ผู้รับตราส่ง (CONSIGNEE)
6. ผู้รับสินค้า (NOTIFY PARTY)

1.7

บทบาทหน้าที่ของผู้ที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้าทางทะเล

ในการขนโดยเรือเช่าเหมาลำ

หรือการขนส่งสินค้าแบบเทกอง

ผู้ซื้อสินค้านักจะซื้อสินค้าในเทอม FOB

และว่าจ้างเรือมาขนสินค้าเอง

ซึ่งอาจเป็นการเช่าเรือกับเจ้าของเรือโดยตรงหรือติดต่อกับ
สายเดินเรือแล้วสายเดินเรือเช่าเรือจากเจ้าของเรือมารับจำ
งขนส่งอีกต่อหนึ่ง

และโดยปกติจะไม่ติดต่อผ่านทางตัวแทนผู้รับจัดการขนส่ง
สินค้าระหว่างประเทศ (Freight Forwarder)

สายเดินเรือจะต้องมีตัวแทนในประเทศต้นทางด้วยเสมอ

เพื่อทำหน้าที่ให้บริการแก่นายเรือและลูกเรือ

ตลอดจนการจัดการเกี่ยวกับระเบียบปฏิบัติต่างๆ

ในการเดินเรือซึ่งมีความแตกต่างตามกฎหมายและประเพณี
ปฏิบัติของแต่ละประเทศ

ตัวแทนเรือของเรือเช่าเหมาลำโดยปกติจะเป็นตัวแทนเรือที่
ให้บริการแก่สายเดินเรือแบบเช่าเหมาลำเท่านั้น

ในการขนส่งสินค้าโดยเรือคอนเทนเนอร์
 เจ้าของเรือจะเป็นผู้เดินเรือและรับจ้างขนส่งสินค้าด้วยตนเอง
 เจ้าของเรือจะมีตัวแทนหรือสำนักงานสาขาของตนเองในแต่ละประเทศที่เรือของตนเข้าเทียบท่า
 เพื่อให้บริการแก่ผู้นำเข้าและผู้ส่งออก
 และให้บริการแก่นายเรือและลูกเรือ
 ตลอดจนการจัดการเกี่ยวกับระเบียบปฏิบัติต่างๆ
 ในการเดินเรือซึ่งมีความแตกต่างตามกฎหมายและประเพณี
 ปฏิบัติของแต่ละประเทศ เช่นเดียวกับเรือเช่าเหมาลำ
 แต่จะแตกต่างกันตรงที่
 สายเดินเรือจะขายระวางบรรทุกให้แก่ตัวแทนผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ (Freight Forwarder) ด้วย
 ซึ่งแทนผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ
 จะเป็นผู้ให้บริการที่อยู่ตรงกลางระหว่างผู้นำเข้าหรือผู้ส่งออก กับสายเดินเรือหรือเจ้าของเรือ
 เพื่อที่จะอำนวยความสะดวกให้แก่ผู้นำเข้าหรือผู้ส่งออก
 และได้ค่าตอบแทนเป็นค่าบริการ
 และผลต่างของค่าระวางที่แตกต่างกัน
 ซึ่งโดยปกติสายเดินเรือจะขายระวางสินค้าให้แก่แทนผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศในราคาที่ต่ำกว่าขายให้แก่ผู้นำเข้าหรือผู้ส่งออก หรือขายในราคาขายส่งนั่นเอง
 สำหรับผู้ส่งสินค้า ผู้รับตราส่ง และผู้รับสินค้า
 จะมีวิธีปฏิบัติเหมือนกัน
 ดังมีรายละเอียดอยู่ในส่วนของการนำเข้าและส่งออก

1.8 ตารางเดินเรือ (SHIPPING SCHEDULE)

ตารางเดินเรือมีความสำคัญเป็นอย่างมากต่อการนำเข้าและส่งออก เพราะมีผลโดยตรงต่อการส่งมอบสินค้า
 ดังนั้นผู้นำเข้าและผู้ส่งออกจึงจำเป็นต้องทราบตารางเดิน

เรือเพื่อที่จะกำหนดระยะเวลาในการสั่งซื้อสินค้าให้ทันต่อความต้องการของลูกค้าหรือให้ทันต่อความต้องการของสายการผลิตในกรณีที่เป็นการนำเข้า

หรือกำหนดระยะเวลาในการผลิตหรือรวบรวมสินค้าเพื่อให้ทันต่อเที่ยวเรือที่จะส่งออกก่อนที่ L/C

หรือคำสั่งซื้อจะหมดอายุ เป็นต้น

ในอดีตตารางเดินเรือมีการตีพิมพ์อยู่ในหนังสือพิมพ์ภาษาอังกฤษ

ในระยะต่อมาเมื่อหนังสือพิมพ์เลิกตีพิมพ์ตารางเดินเรือได้มีภาคเอกชนจัดทำหนังสือตารางเดินเรือออกเป็นรายเดือน ปัจจุบันสายเดินเรือหรือตัวแทนเรือได้จัดทำตารางเดินไว้ใน Website

ซึ่งผู้ประกอบการสามารถเข้าไปตรวจสอบได้ด้วยตนเอง

หรือจะขอให้ทางสายเดินเรือส่งให้ทาง email ก็ได้

ซึ่งนับว่าสะดวกกว่าแต่ก่อนมาก

1.9

ตัวอย่างตารางเดินเรือ

1.10



EUROPE AE-4 (DIRECT CALL)		ETD					ETA		IMPORT
VESSEL	VOY	ALG	GIT	JED	SLL	LCH	LKR		
SL COMET	0103	10/2	14/2	19/2	23/2	27/2	31/2	8/3	
GREENWICH MAERSK	0103	18/2	21/2	26/2	29/2	14/3	15/3		
MARSTAL MAERSK	0103	25/2	28/2	5/3	9/3	21/3	22/3		
SL METEOR	0103	4/3	7/3	12/3	16/3	28/3	29/3		

EUROPE AE-4 (VIA ALGECIRAS)		ETD								ETA		IMPORT
VESSEL	VOY	AGA	ALC	BCN	CTG	CAS	FOS	MEL	VLC	TNJ	LCH	LKR
SL COMET	0103	5/2	9/2	3/2	6/2	9/2	22/2	6/2	5/2	1/3	7/3	8/3
GREENWICH MAERSK	0103	12/2	16/2	10/2	13/2	16/2	9/2	13/2	12/2	8/3	14/3	15/3
MARSTAL MAERSK	0103	19/2	23/2	17/2	20/2	23/2	16/2	20/2	19/2	15/2	21/3	22/3
SL METEOR	0103	26/2	2/3	24/2	27/2	2/3	23/2	27/2	26/2	22/3	28/3	29/3

EUROPE AE-5 (DIRECT CALL)		ETD					ETA		IMPORT
VESSEL	VOY	GOT	BRV	RTM	FXT	ALG	LCH	LKR	
SINE MAERSK	0102	18/2	12/2	14/2	15/2	20/2	13/3	14/3	
CARSTEN MAERSK	0102	17/2	19/2	21/2	22/2	27/2	20/3	21/3	
SVEND MAERSK	0102	24/2	26/2	28/2	3/3	6/3	21/3	28/3	
SORDE MAERSK	0102	3/3	5/3	7/3	8/3	13/3	3/4	4/4	

EUROPE AE-5 (VIA ALGECIRAS)		ETD										ETA		IMPORT
VESSEL	VOY	AGA	ALC	BCN	CTG	CAS	FOS	LPA	MLN	TCI	VLC	LCH	LKR	
SINE MAERSK	0102	17/2	16/2	18/2	13/2	16/2	9/2	10/2	13/2	9/2	12/2	13/2	14/3	
CARSTEN MAERSK	0102	19/2	23/2	17/2	20/2	23/2	16/2	17/2	20/2	16/2	19/2	20/3	21/3	
SVEND MAERSK	0102	26/2	3/3	29/2	26/2	3/3	24/2	25/2	28/2	24/2	27/2	21/3	28/3	
SORDE MAERSK	0102	5/3	10/3	4/3	7/3	10/3	3/3	4/3	7/3	3/3	6/3	3/4	4/4	

EUROPE AE-5 (VIA BREMERHAVEN)		ETD								ETA		IMPORT
VESSEL	VOY	AAL	AAR	BGE	CPH	MAA	OSL	SVG	LED	LCH	LKR	
SINE MAERSK	0102	3/3	3/2	1/2	10/2	3/3	9/2	3/3	2/3	13/2	14/3	
CARSTEN MAERSK	0102	7/2	16/2	8/2	17/2	7/2	15/2	6/2	28/1	20/3	21/3	
SVEND MAERSK	0102	14/2	23/2	15/2	24/2	14/2	22/2	13/2	4/2	27/3	28/3	
SORDE MAERSK	0102	21/2	2/3	22/2	3/3	21/2	1/3	20/2	11/2	3/4	4/4	

EUROPE AE-5 (VIA ROTTERDAM)		ETD				ETA		IMPORT
VESSEL	VOY	AAR	BEL	DUB	TNJ	LCH	LKR	
SINE MAERSK	0102	-	3/2	7/2	6/3	15/3	14/3	
CARSTEN MAERSK	0102	-	13/2	14/2	13/3	20/3	21/3	
SVEND MAERSK	0102	-	20/2	21/2	20/3	27/3	28/3	
SORDE MAERSK	0102	-	27/2	28/2	27/2	3/4	4/4	

USA SZX (DIRECT CALL)		ETD				ETA		IMPORT
VESSEL	VOY	HAL	NWK	ORF	CHS	LCH	LKR	
GREENWICH MAERSK	0102	4/2	6/2	8/2	10/2	15/2	14/3	
MARSTAL MAERSK	0102	11/2	13/2	15/2	17/2	20/3	21/3	
SL METEOR	0102	18/2	20/2	21/2	24/2	27/2	28/3	
GRETE MAERSK	0102	25/2	27/2	1/3	3/3	3/4	4/4	

USA TP-5 (DIRECT CALL)		ETD				ETA		IMPORT
VESSEL	VOY	LOB	OAK	KAN	HKG	KHH	LCH	LKR
TBA	0101	7/2	8/2	19/2	14/2	21/2	2/3	3/3
GERD MAERSK	0101	14/2	15/2	26/2	2/3	26/2	12/2	13/3
GRASMEER MAERSK	0101	21/2	22/2	5/3	8/3	7/3	19/3	20/3
DAGMAR MAERSK	0103	28/2	1/3	12/3	16/3	14/3	26/3	27/3

ค่าระวางเรือ (FREIGHT CHARGE)

เนื่องจากค่าระวางเรือและค่าใช้จ่ายที่สายเดินเรือเรียกเก็บมีการเปลี่ยนแปลงอยู่เสมอ

นอกจากนี้ค่าระวางในเส้นทางเดินเรือเดียวกันของสายเดินเรือต่างๆ ก็อาจไม่เท่ากันด้วย

ดังนั้นผู้นำเข้าและผู้ส่งออกจึงควรจะสอบถามค่าระวางจากตัวแทนสายเดินเรือหลายๆ แห่ง

และควรที่จะให้ตัวแทนสายเดินเรือออกหนังสือเสนอราคาค่าระวางเรือรวมทั้งค่าใช้จ่ายต่างๆ

ที่จะต้องจ่ายเพิ่มเติมไว้เป็นลายลักษณ์อักษรด้วย

เพื่อที่จะใช้เป็นหลักฐานอ้างอิงได้

1.11 โครงสร้างค่าระวางเรือ

โครงสร้างค่าระวางเรือของ Liner Vessel และ Charter Vessel มีลักษณะแตกต่างกัน คือ

1 ค่าระวางของเรือ Liner หรือเรือประจำเส้นทาง

ค่าระวางของเรือวิ่งประจำเส้นทาง

อัตราจะขึ้นอยู่กับระยะทางเส้นทางเดินเรือและตารางเวลา

เรือวิ่งประจำเส้นทางโดยส่วนใหญ่จะมีอัตราที่ใกล้เคียงกันทั้งหมด เพราะมีการรวมตัวกันของสายเดินเรือ

แต่ก็ยังมีเรือที่ไม่ได้รวมอยู่ในกลุ่ม

ซึ่งสายเดินเรือเหล่านี้จะมีอัตราค่าระวางต่ำกว่าสายเดินเรือที่มีการรวมตัวกัน

ดังนั้นผู้ประกอบการจึงควรจะสอบถามค่าระวางหลายๆ

รายเพื่อเปรียบเทียบราคา

ค่าระวางของเรือวิ่งประจำเส้นทางประกอบไปด้วย

- อัตราค่าระวางพื้นฐาน (Basic Freight Rate)
- + เงินเก็บเพิ่มค่าปรับอัตราน้ำมันที่เพิ่มขึ้น (Bunker Adjustment Factor Surcharge- BAF)

- + เงินเก็บเพิ่มค่าปรับอัตราแลกเปลี่ยนเงินตรา(Currency Adjustment Factor Surcharge - CAF)
- นอกจากค่าระวางและเงินเพิ่ม BAF และ CAF แล้วบริษัทเรือยังอาจเรียกเก็บค่าระวางพิเศษหรือค่าใช้จ่ายพิเศษต่างๆ ที่ต้นทางได้อีกด้วย เช่น
 - + ค่าขนถ่ายตู้สินค้าที่ท่าเรือ (Terminal Handling Charge – THC)
 - + ค่าท่าคับคั่ง (Congestion Surcharge)
 - + ค่าบรรจุสินค้าเข้าคอนเทนเนอร์ (Container Freight Station Charge – CFS Charge)
 - + ค่าออกเอกสาร
 - + ฯลฯ
- ค่าระวางพิเศษต่างๆ หรือค่าใช้จ่ายพิเศษเหล่านี้บริษัทเรือเรียกเก็บในอัตราค่อนข้างสูง เช่น
 - + ค่า CFS Charge สำหรับสินค้าที่ส่งไปสหรัฐอเมริกาและยุโรป เรียกเก็บในอัตรา
 - 3,300 บาทต่อตู้ขนาด 20 ฟุต (อัตรา ณ เดือน มิถุนายน 2563)
 - 6,800 บาทต่อตู้ขนาด 40 ฟุต “
 - + ค่า THC สำหรับสินค้าที่ส่งไปสหรัฐอเมริกาและยุโรป เรียกเก็บในอัตรา
 - 3,300 บาทต่อตู้ขนาด 20 ฟุต (อัตรา ณ เดือน มิถุนายน 2563)
 - 4,300 บาทต่อตู้ขนาด 40 ฟุต “

2 ค่าระวางของเรือ Charter หรือเรือจรเช่า

ค่าระวางของเรือเช่าเหมาหรือเรือจรเช่า ไม่มีอัตราแน่นอน เป็นไปตามข้อตกลงระหว่างเจ้าของเรือกับผู้เช่าเรือ ซึ่งอาจเป็นการตกลงราคาในแต่ละเที่ยวเรือ หรือมีสัญญาถ่วงหน้า

1.12

เงื่อนไขการส่งมอบสินค้าสำหรับการส่งออกทางเรือที่สำคัญ (INCO TERM 2020)

เงื่อนไขการส่งมอบสินค้าที่ปรากฏอยู่ใน INCO TERM มีมากมายหลายรายการ แต่เงื่อนไขที่สำคัญ ซึ่งเป็นที่นิยมใช้กับสินค้าที่ขนส่งทางเรือ ได้แก่เงื่อนไขต่างๆ ดังต่อไปนี้
ซึ่งมีความหมายที่แตกต่างกันพอสรุปได้หลักๆ คือ

TERM OF SHIPMENT	ความหมาย
Ex-Work	ผู้ขายส่งมอบสินค้า ณ สถานที่ทำการหรือโรงงานของผู้ขาย ค่าใช้จ่ายนอกเหนือจากนี้และความเสี่ยงต่างๆ เป็นของผู้ซื้อ
FAS. (Free Alongside Ship LOADING PORT)	ผู้ขายส่งมอบสินค้าซึ่งได้ทำพิธีการส่งออกแล้ว ณ ข้างกาบเรือ ค่าใช้จ่ายนอกเหนือจากนี้และความเสี่ยงต่างๆ เป็นของผู้ซื้อ
FOB. (Free On Board LOADING PORT)	ผู้ขายส่งมอบสินค้า ข้ามกาบเรือลงในระวางเรือ ค่าใช้จ่ายนอกเหนือจากนี้และความเสี่ยงต่างๆ เป็นของผู้ซื้อ
CFR. [Cost & Freight DISCHARGING PORT]	ผู้ขายรับภาระในค่าสินค้าที่ได้รวมค่าขนส่งซึ่งจะขนส่งสินค้าไปจนถึงท่าเรือของผู้ซื้อ ค่าใช้จ่ายนอกเหนือจากนี้และความเสี่ยงต่างๆ เป็นของผู้ซื้อ
CIF. (Cost Insurance &	ผู้ขายรับภาระในค่าสินค้าที่ได้รวมค่าขนส่งซึ่งจะขนส่งสินค้าไปจนถึงท่าเรือ

Freight DISCHARGING PORT)	ของผู้ซื้อ และค่าประกันภัยการขนส่งสินค้าเพื่อคุ้มครองความเสี่ยงต่อความเสียหายหรือสูญเสียนของสินค้าในระหว่างการขนส่งด้วย
---------------------------	--

1.13 วิธีคำนวณ TERM OF SHIPMENT ที่สำคัญ

การคำนวณค่าใช้จ่ายโดยเริ่มต้นจาก Ex-Work

จนกระทั่งเป็นราคา CIF	➔	
Ex-Work Price + Inland Transit to Port		FAS.
Loading Port	➔	
(ราคาหน้าโรงงาน + ค่าขนส่งไปยังท่าเรือ)		
(ราคาถึงข้างเรือ ณ ท่าเรือต้นทาง)	➔	
FAS. Loading Port + Export Handling charge		FOB.
Loading Port	➔	
(ราคาถึงข้างเรือ + ค่าจัดการส่งออก)		
(ราคาถึงบนเรือ ณ ท่าเรือต้นทาง)		
FOB. Loading Port + Ocean Freight		CFR.
Discharging Port		
(ราคาถึงบนเรือ + ค่าระวางสินค้า)		(ราคาที่รวมค่าขนส่ง
ณ ท่าเรือปลายทาง)		
CFR Discharging Port + Insurance		CIF.
Discharging Port		
(ราคาที่รวมค่าขนส่ง + ค่าประกันภัย)		
(ราคาที่รวมค่าขนส่งและประกันภัย		
ณ ท่าเรือปลายทาง)		

หมายเหตุ:

ของส่งไป U.S.A. ส่วนใหญ่ส่งเป็น Term FOB. เพราะผู้ซื้อจะมี Service Contract กับบริษัทเรือผู้รับขนส่งสินค้า ซึ่งจะได้ค่าระวางที่ต่ำกว่าผู้ส่งออกซื้อจากต้นทางในประเทศไทย

สินค้าที่ส่งออกไปประเทศญี่ปุ่นส่วนใหญ่จะ

ป็น Term CFR

สินค้าที่ส่งออกไปยังประเทศด้อยพัฒนาส่วน
ใหญ่จะเป็น Term CIF.

1.14 ผู้ให้บริการขนส่งสินค้าทางทะเล และบทบาทหน้าที่ของผู้ให้บริการ

ผู้ให้บริการขนส่งสินค้าทางเรือได้แก่

- ตัวแทนสายเดินเรือ¹
- SEA FREIGHT FORWARDER

บทบาทและหน้าที่ของผู้ให้บริการขนส่งสินค้าทางทะเล
มีดังนี้

1.15 ตัวแทนสายเดินเรือ (SHIP AGENT)

ตัวแทนสายเดินเรือคือผู้รับมอบอำนาจจากเจ้าของเรือ
ให้เป็นผู้ดำเนินการแทนเจ้าของเรือ ณ

เมืองท่าต้นทางและเมืองท่าปลายทาง

ตัวแทนสายเดินเรือมีหน้าที่โดยทั่วไป ดังต่อไปนี้

- จัดหาระวางบรรทุกให้แก่ผู้นำเข้าและผู้ส่งออก
- ออกใบตราส่งสินค้าให้แก่ผู้ส่งออก
- ออกใบสั่งปล่อยสินค้าให้แก่ผู้นำเข้า

+

โดยทั่วไปตัวแทนสายเดินเรือจะออกใบสั่งปล่อยสินค้าใ
ให้แก่ผู้นำเข้าเมื่อผู้นำเข้านำใบตราส่งสินค้าต้นฉบับไป
มอบให้แก่ตัวแทนสายเดินเรือ

- + แต่ถ้าหากใบตราส่งสินค้าระบุมาจากต้นทางว่าเป็น
Surrender Bill of Lading

ตัวแทนสายเดินเรือจะออกใบสั่งปล่อยสินค้าให้แก่ผู้นำ

¹ หมายความรวมถึงสาขาของสายเดินเรือที่ตั้งอยู่ในประเทศไทยด้วย

เข้าโดยที่ผู้นำเข้าไม่ต้องนำใบตราส่งสินค้าไปมอบให้แก่
 กักตัวแทนสายเดินเรือ

แต่ผู้นำเข้าต้องออกหนังสือขอรับใบสั่งปล่อยไปมอบให้
 แก่ตัวแทนสายเดินเรือแทนใบตราส่งสินค้าต้นฉบับ

- ดำเนินการตามกฎหมายและระเบียบข้อบังคับต่างๆ
 ของท่าเรือที่จะนำเรือเข้าเทียบท่า เพื่อทำการรับบรรทุก
 (Loading) หรือ ขนถ่าย (Discharge) สินค้า
- อำนวยความสะดวกให้แก่เจ้าหน้าที่ประจำเรือบนเรือ
 ในระหว่างที่เรือเทียบท่าทำการรับบรรทุกหรือขนถ่ายสินค้า
- ควบคุมดูแลการรับบรรทุกและขนถ่ายสินค้า
 ให้เป็นไปตามสัญญาที่เจ้าของเรือตกลงไว้กับผู้เกี่ยวข้อง
 ภายใต้งบเงื่อนไข สะดวก
 รวดเร็วและประหยัดที่สุดเท่าที่จะทำได้

กรณีที่มีปัญหาข้อพิพาทในระหว่างการรับบรรทุกหรือขน
 ถ่ายสินค้าจะต้องรายงานข้อเท็จจริงทั้งหมดที่เกิดขึ้นให้แก่
 ผู้ที่เกี่ยวข้องทุกฝ่ายทราบ

เพื่อนำไปสู่การยุติข้อพิพาทให้รวดเร็วที่สุดเท่าที่จะทำได้

1.16 SEA FREIGHT FORWARDER

Sea Freight Forwarder

คือตัวแทนผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ Sea
 Freight Forwarder อาจทำหน้าที่หลายอย่าง เช่น

- เป็นตัวแทนในการจัดหาและจัดการขนส่งสินค้าของผู้ส่ง
 ออกไปยังเมืองท่าปลายทาง
- เป็นตัวกลางระหว่างผู้ส่งสินค้ากับผู้รับขนส่งสินค้า
- เป็นผู้ขนส่งสินค้าโดยตรง
 ซึ่งอาจจะเป็นผู้ประกอบการขนส่งสินค้าหลายรูปแบบ
 (Multimodal Transport Operator) หรือ

เป็นผู้ส่งขนส่งสินค้าที่ไม่ใช่เจ้าของเรือ (Non-Vessel Operating Common Carrier (NVOCC))

- ฯลฯ

1.17 ขอบเขตการให้บริการของ SEA FREIGHT FORWARDER

- จัดหาระวางบรรทุกให้แก่ลูกค้า
- บริการทางด้านพิธีการศุลกากรให้แก่ลูกค้า
- จัดทำเอกสารนำเข้าและส่งออกต่างๆ ให้แก่ลูกค้า
- บริการรับ-ส่งสินค้าด้วยรถบรรทุก
- บริการเก็บรักษาสินค้า
- รับจ้างบรรจุหีบห่อ
- บริการรวบรวมสินค้า ('Group Page' Or 'Consolidation')
- บริการกระจายสินค้า (Distribution)
- ฯลฯ

1.18 สถานะของ SEA FREIGHT FORWARDER

Sea Freight Forwarder

มีสถานะเสมือนหนึ่งบริษัทเรือผู้รับขนส่งสินค้า

จึงสามารถออกใบตราส่งด้วยตนเอง

หรือลงนามในใบตราส่งสินค้าแทนเจ้าของเรือหรือสายเดินเรือได้

1.19 ข้อควรพิจารณาในการซื้อระวางจาก SEA FREIGHT FORWARDER

- ข้อดี

- + ผู้นำเข้าและผู้ส่งออกจะได้รับความสะดวกจากบริการ ONE STOP SERVICE ของ Sea Freight Forwarder ทั้งเมืองท่าต้นทางและเมืองท่าปลายทาง
- + มีข้อมูลของสายเดินเรือต่างๆ ทำให้ง่ายต่อการตรวจสอบตารางเดินเรือ หรือการเปรียบเทียบค่าระวางเรือ
- + อาจได้ค่าระวางเรือที่ถูกกว่าการซื้อระวางเรือจากตัวแทนสายเดินเรือหรือสายเดินเรือโดยตรง
- ข้อควรระวัง
 - + อาจได้ค่าระวางที่สูงกว่าการซื้อจากตัวแทนสายเดินเรือหรือสายเดินเรือโดยตรง เพราะ Sea Freight Forwarder มีรายได้หลักจากค่านายหน้าที่ได้รับจากบริษัทเรือผู้รับขนส่งสินค้า หรือรายได้จากการซื้อขายค่าระวางสินค้า
 - + การสั่งซื้อสินค้าจากต่างประเทศที่ผู้ส่งออกใช้บริการของ Sea Freight Forwarder อาจมีค่าบริการทางด้านเอกสาร เช่นใบสั่งปล่อยสินค้า (D/O) ที่เมืองท่าปลายทางสูงกว่าค่าบริการทางด้านเอกสารของสายเดินเรือ ซึ่งผู้นำเข้าไม่สามารถต่อรองได้ เพราะถ้าหากผู้นำเข้าไม่จ่ายค่าบริการก็จะไม่สามารถขอรับหนังสือใบสั่งปล่อยจาก Sea Freight Forwarder เพื่อนำไปออกของได้ Sea Freight Forwarder บางรายเรียกเก็บค่าบริการทางด้านเอกสารในอัตราที่สูงมาก

- + การส่งสินค้าขาออกผ่าน Sea Freight Forwarder อาจมีค่าบริการทางด้านเอกสารและค่าเช่าตู้ (CFS Charge) สูงกว่าค่าบริการของสายเดินเรือ
- + Sea Freight Forwarder โดยทั่วไปมีความชำนาญด้านพิธีการศุลกากรน้อยกว่าตัวแทนออกของ (Customs Broker) ที่มีความรู้ความชำนาญทางด้านพิธีการศุลกากรโดยตรง

1.20 การขนส่งโดย Container

การขนส่งสินค้าทางเรือมีพัฒนารูปแบบจากเดิมที่ขนส่งด้วยการนำสินค้าใส่เข้าไปในระวางเรือมาเป็นการขนส่งด้วยระบบตู้สินค้า หรือที่เรียกว่า Container โดยการนำสินค้าใส่เข้าไปใน Container แล้วจึงนำ Container ไปบรรทุกลงในระวางเรืออีกต่อหนึ่ง ทำให้การขนส่งสินค้ากระทำได้ด้วยสะดวกรวดเร็วและมีความปลอดภัยมากกว่าแต่ก่อน

ในส่วนของการส่งออก ผู้ส่งออกสามารถนำตู้ Container ไปบรรทุกสินค้าที่โรงงานได้โดยตรง ทำให้สามารถลดความซับซ้อนในการเคลื่อนย้ายสินค้าและลดขนาดพื้นที่ในการจัดเก็บสินค้าสำเร็จรูปในโรงงานลงได้

ในส่วนของการนำเข้า ผู้นำเข้าสามารถนำตู้ Container จากท่าเรือไปยังสถานที่เก็บสินค้าหรือโรงงานของตนเองได้ จึงทำให้สินค้าไม่สูญหายหรือเสียหายระหว่างการขนถ่ายที่ท่าเรือ

การขนส่งโดย Container นี้มีข้อจำกัดบางประการ เช่น ตู้ Container แบบปิดไม่สามารถใช้ขนส่งสินค้าที่มีขนาดใหญ่กว่าตัวตู้ได้ เป็นต้น ดังนั้น จึงมีการออกแบบตู้ Container

ให้เหมาะสมกับการใช้งานในลักษณะที่ต่างกัน
ซึ่งผู้ประกอบการควรจะต้องทราบคุณลักษณะจำเพาะของตู้
Container แบบต่างๆ ด้วย

1.21

ข้อมูลจำเพาะของตู้ Container

ข้อมูลจำเพาะของตู้ Container แบบต่างๆ
และประโยชน์ในการใช้งาน มีตามตารางดังต่อไปนี้

ชนิดของตู้ CONTAINER	ประโยชน์การใช้งาน
<p>20' Standard container ตู้คอนเทนเนอร์มาตรฐาน ขนาด 20 ฟุต มีขนาดระวางบรรทุก(Loading Capacity) เท่ากับ 20 ตัน หรือ 31.6 ลบ.ม. ขนาดตู้(ภายใน) โดยประมาณ กว้าง ยาว สูง 5935 x 2370 x 2248 มม.</p>	<p>ใช้บรรทุกสินค้าที่มีน้ำหนักมากแ แต่มีปริมาตรน้อย</p>
<p>40' Standard container ตู้คอนเทนเนอร์มาตรฐาน ขนาด 40 ฟุต มีขนาดระวางบรรทุก(Loading Capacity) เท่ากับ 30 ตัน หรือ 68.8 ลบ.ม. Internal Dimensions: Length Width Height (Approximately) ขนาดตู้(ภายใน)โดยประมาณ กว้าง ยาว สูง 12069 x 2373 x 2405 มม. 40' H.Q. Container ตู้คอนเทนเนอร์ความจุพิเศษ ขนาด 40 ฟุต มีขนาดระวางบรรทุก: 30 ตัน หรือ 77.5 ลบ.ม.</p>	<p>ใช้บรรทุกสินค้าที่มีน้ำหนักน้อยแ แต่มีปริมาตรมาก</p>
<p>20'&40' Flat & Platform container ตู้คอนเทนเนอร์แบบ แผ่นเรียบ และแบบไม่มีฝาข้าง</p>	<p>ใช้บรรทุกสินค้าประเภทเครื่องจักร หรือสินค้าที่มีหีบห่อใหญ่กว่าตัวตู้</p>
<p>20'&40' Open Top container</p>	<p>ใช้บรรทุกสินค้าที่มีความสูงเกินก</p>

ตู้คอนเทนเนอร์แบบเปิดฝาด้านบน	ว่าความสูงของขอบตู้
20'&40' Bulk container ตู้คอนเทนเนอร์แบบ เทกอง	ใช้บรรจุทุกสินค้าเทกอง คือ ใส่สินค้าเข้าไปในตู้โดยไม่ต้องมี หีบห่อสินค้า เช่น เมล็ดข้าวโพด(ปัจจุบันถูกแทนที่ด้วย Flextainer)
20'&40' Tank container ตู้คอนเทนเนอร์ แบบแท็งก์	บรรจุทุกสินค้าเคมี (ปัจจุบันถูกแทนที่ด้วย Flextainer)
20'&40' Refrigerated container ตู้คอนเทนเนอร์ แบบมีเครื่องทำความเย็นในตัว	บรรจุทุกสินค้าแช่เยือกแข็ง

หมายเหตุ: Flextainer คือ ถุงพลาสติกขนาดใหญ่
ที่มีขนาดความจุเท่ากับความจุของตู้คอนเทนเนอร์
ใช้สำหรับบรรจุสินค้าเทกองหรือสินค้าที่เป็นของเหลว
โดยการใส่เข้าไปใน Standard Container
ก่อนแล้วจึงนำสินค้าบรรจุใส่เข้าไปใน Flextainer อีกต่อหนึ่ง
จึงทำให้ตู้คอนเทนเนอร์ธรรมดาสามารถใช้บรรจุสินค้าเทกอง
หรือสินค้าที่เป็นของเหลวได้

1.22

ตัวอย่างตู้คอนเทนเนอร์แบบต่างๆ



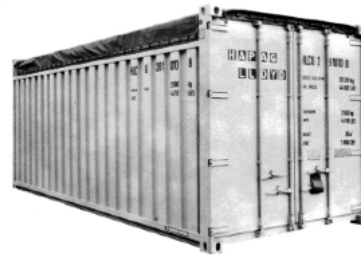
Std container



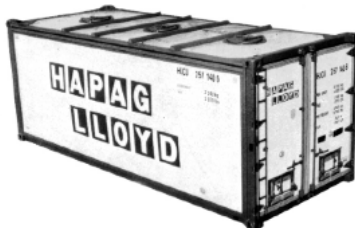
Flat container



Platform container



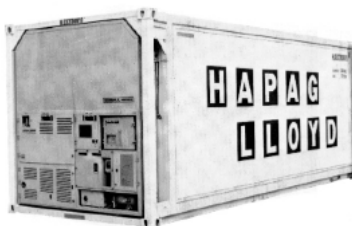
Open Top container



Bulk container



Tank container



Refrigerated container

เงื่อนไขการบรรทุกสินค้า (Term of Loading) ในการขนส่งโดย Container

การขนส่งสินค้าทางเรือด้วยระบบตู้สินค้า
มีเงื่อนไขที่เป็นลักษณะเฉพาะ 2 รูปแบบ
เป็นการกำหนดขอบเขตความรับผิดชอบของผู้นำเข้าและ
ผู้ส่งออก กับตัวแทนเรือผู้รับขนส่งสินค้า คือ

- CFS (Container Freight Station)
- CY (Container Yard)

1.24

ขอบเขตความรับผิดชอบของผู้ที่เกี่ยวข้องกับการส่งมอบและรับ มอบสินค้า ที่ขนส่งโดยเรือ Container

บทบาทและหน้าที่ของตัวแทนสายเดินเรือที่ขนส่งโดยเรือ
Container

ในส่วนที่เกี่ยวข้องโดยตรงกับผู้นำเข้าและผู้ส่งออก
สามารถจำแนกตามลักษณะของเงื่อนไขการบรรทุก (Term
of Loading) มีรายละเอียดดังนี้

- การส่งมอบสินค้าขาเข้าที่มากับเรือ Container
ของตัวแทนสายเดินเรือ

TERM OF LOADING	บทบาทและหน้าที่
CFS (Container Freight Station)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ นำตู้ Container ลงจากเรือ ▪ นำสินค้าออกจาก Container ▪ ส่งมอบสินค้าให้แก่ผู้นำเข้า ณ ท่าเรือนำเข้า หรือนำสินค้าเข้าเก็บในคลังสินค้าของท่าเทียบเรือ
CY (Container Yard)	นำตู้ Container ลงจากเรือ ส่งมอบตู้ Container ให้แก่ผู้นำเข้า ณ ท่าเรือนำเข้า

- การรับมอบสินค้าขาออกที่ส่งออกทางเรือ Container
ของตัวแทนสายเดินเรือ

TERM OF LOADING	
-----------------	--

	บทบาทหน้าที่
CFS (Container Freight Station)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ จัดหาตู้ Container ให้แก่ผู้ส่งออก ▪ ตรวจสอบและบรรจุสินค้าเข้าตู้ ▪ บรรจุตู้สินค้าขึ้นเรือใหญ่ ▪ ออก B/L
CY (Container Yard) <u>หมายเหตุ:</u> (ใบตราส่งสินค้าจะถูกระบุว่าผู้ส่งออกเป็นผู้นำสินค้าเข้าตู้และนับจำนวนของตัวเอง ซึ่งมีข้อความว่า: Shipper Load and Count) <u>ข้อดี</u> ไม่ต้องเสียค่า CFS charge และลดการขนย้ายสินค้าหลายทอด <u>ข้อเสีย</u> ผู้ส่งออกจะต้องรับผิดชอบของที่อยู่ในตู้ Container จนถึงปลายทาง	จัดหาตู้ Container ให้แก่ผู้ส่งออก บรรจุตู้สินค้าขึ้นเรือใหญ่ ออก B/L

หมายเหตุ:

การส่งสินค้าออกผู้ส่งออกอาจจะมีภาระในค่าระวางสินค้าหรือไม่ก็ได้ขึ้นอยู่กับข้อตกลงในเรื่องเงื่อนไขการส่งมอบที่ทำไว้กับผู้ซื้อ แต่ผู้ส่งออกจะต้องมีภาระในค่าใช้จ่ายที่ตัวแทนสายเดินเรือเรียกเก็บที่เมืองท่าต้นทาง ดังนี้คือ

1. ค่าเข้าตู้ CFS Charge (Container Freight Station Charge)

2. ค่ายกตู้ THC Charge (Terminal Handling Charge)

สำหรับตู้สินค้าที่ส่งออกในเงื่อนไข CFS จะต้องจ่ายทั้งค่า CFS และ THC ส่วนผู้ที่ส่งออกในเงื่อนไข CY จะมีภาระเฉพาะค่า THC เท่านั้น ค่า CFS และ THC

มีอัตราที่ไม่เท่ากันในการส่งสินค้าไปยังแต่ละประเทศ

ขึ้นอยู่กับว่าตัวแทนสายเดินเรือจะเรียกเก็บเท่าไร

1.25 ใบตราส่งสินค้าทางเรือ (Bill of Lading)

ใบตราส่งสินค้าทางเรือคือเอกสารหลักฐานที่มีการระบุรายละเอียดของสินค้าที่จะทำการขนส่งตลอดจนเที่ยวเรือและวันเวลาที่ได้รับสินค้าที่บริษัทเรือหรือตัวแทนสายเดินเรือหรือตัวแทนผู้รับขนส่งสินค้าออกให้แก่ผู้ส่งออก ใบตราส่งสินค้าทางเรือทำหน้าที่ 3 ประการคือ

- เป็นใบรับสินค้า
เพื่อเป็นหลักฐานว่าเรือได้รับสินค้าไว้เพื่อขนส่งจากต้นทางในประเทศหนึ่งไปยังเมืองท่าปลายทางในอีกประเทศหนึ่ง

▪ เป็นสัญญาการขนส่งระหว่างผู้ส่งสินค้ากับผู้รับขนส่งสินค้า

ว่าผู้รับขนส่งสินค้าจะส่งสินค้าไปยังเมืองท่าปลายทางและจะส่งมอบสินค้าให้แก่ผู้รับตราส่งตามที่ผู้ขายสินค้านระบุไว้ในใบตราส่งสินค้า

- เป็นหนังสือแสดงสิทธิในตัวสินค้าที่สามารถเปลี่ยนมือได้ (Negotiable) ของผู้ทรงสิทธิ (Consignee) ซึ่งผู้ทรงสิทธิจะนำไปรับสินค้าที่เมืองท่าปลายทางหรือโอนสิทธิในสินค้าไปให้แก่ผู้อื่นก็ได้ การเปลี่ยนสิทธิการครอบครองสินค้าสามารถกระทำได้โดยการสลักหลังลงในใบตราส่งสินค้า และมอบใบตราส่งนั้นให้แก่ผู้ที่ครอบครองรายใหม่

ข้อความที่ปรากฏอยู่ในใบตราส่งสินค้าทางเรือ

จะเป็นไปตามข้อความในใบจองเรือ (Shipping Particular or Shipping Order)

ที่ผู้ส่งออกเป็นผู้สำแดงเองและส่งใบจองเรื่อนั้นไปให้แก่ตัวแทนสายเดินเรือ

เพื่อให้ตัวแทนสายเดินเรือออกใบตราส่งให้กับตนเองหลังจากที่สินค้าได้บรรทุกของลงเรือเรียบร้อยแล้ว

การสำแดงรายละเอียดในใบตราส่งสินค้ามีความสำคัญอย่างมาก เพราะการสำแดงผิดไปจากความต้องการของผู้ซื้ออาจทำให้ผู้ส่งออกไม่ได้รับการชำระค่าสินค้า หรือเมื่อสินค้าไปถึงปลายทางแล้วผู้ซื้อไม่สามารถรับสินค้าได้ ซึ่งผู้ส่งออกจะต้องเป็นฝ่ายรับผิดชอบแต่เพียงฝ่ายเดียว

1.26 ข้อควรระวังในการสำแดงในตราส่งสินค้า

ข้อควรระวังในการสำแดงในตราส่งสินค้า มีโดยสังเขปดังนี้

- ใบตราส่งสินค้าที่สมบูรณ์จะต้องมีชื่อผู้ส่งสินค้า ผู้รับสินค้า และรายละเอียดในช่องต่างๆ ตามที่ปรากฏอยู่ในใบตราส่งอย่างครบถ้วน และลงนามโดยผู้มีอำนาจซึ่งอาจเป็นนายเรือหรือกัปตันเรือหรือเจ้าของเรือหรือตัวแทนสายเดินเรือก็ได้
- ข้อความสำคัญที่ขาดไม่ได้ในใบตราส่งสินค้าทางเรือคือ วันที่สินค้าขึ้นเรือ (On board date) เพราะเป็นข้อความที่จะทำให้ทราบว่าของได้ขึ้นเรือเรียบร้อยแล้วตั้งแต่เมื่อไร
- ถ้าหากผู้ซื้อระบุไว้ใน L/C ว่าต้องการ B/L ชนิด "Clean on board" ซึ่งหมายความว่าสินค้าได้ขึ้นเรือครบถ้วนถูกต้องมีสภาพเรียบร้อยไม่มีความเสียหายใดๆ ผู้ส่งออกจะต้องสำแดงข้อความนี้ในใบจองเรือด้วย และต้องย้ำเตือนผู้รับขนส่งที่เกี่ยวข้องด้วยว่า จะต้องระบุข้อความดังกล่าวลงใน B/L ด้วยการใช้อีกข้อความอื่น เช่น "Shipped on board" หรือ "On board date" ใน B/L จะทำให้ธนาคารหรือผู้ซื้อสามารถปฏิเสธการจ่ายเงินได้

1.27 ชนิดของใบตราส่งสินค้าทางเรือ

ใบตราส่งสินค้าทางเรือมีด้วยกันหลายชนิดหรือหลายแบบตามชื่อเรียกและลักษณะการใช้งานแตกต่างกันไป
ในที่นี่จะยกตัวอย่าง B/L ที่นิยมใช้โดยทั่วไปดังนี้

- Received for Shipment B/L - เป็น B/L
ที่บริษัทเรือออกให้โดยการรับสินค้าไว้ก่อนแล้วจะส่งไปยังปลายทางในภายหลัง
- Shipped On Board B/L เป็น B/L -
ที่บริษัทเรือออกให้เพื่อเป็นหลักฐานว่าได้รับสินค้าขึ้นเรือแล้ว
- Clean On Board B/L - เป็น B/L
ที่บริษัทเรือออกให้เพื่อเป็นหลักฐานว่าได้บรรทุกสินค้าขึ้นเรือไว้ครบถ้วนถูกต้องและสินค้าอยู่ในสภาพดีไม่มีความเสียหายใดๆ
- Through B/L - เป็น B/L
ที่ใช้ในการขนส่งสินค้าจากประเทศต้นทางผ่านประเทศที่สามเพื่อไปยังประเทศปลายทาง
- Multimodal Transport B/L - เป็น B/L
ที่ใช้ในการขนส่งสินค้าหลายรูปแบบหรือขนส่งหลายทอด เช่น
ขนส่งด้วยรถไปต่อเรือแล้วขึ้นบกไปต่อทางรถไฟอีกต่อหนึ่ง เพื่อไปยังจุดหมายปลายทางที่กำหนด เป็นต้น
- Combined Transport B/L - เป็น B/L
ที่ใช้ในการขนส่งสินค้าทั่วไปและใช้ในการขนส่งสินค้าต่อเนื่องกันหลายรูปแบบเช่นเดียวกับ Multimodal Transport B/L
- Surrendered B/L - เป็น B/L
ที่ผู้ส่งสินค้าขอให้สายเดินเรือออกใบสั่งปล่อยสินค้าให้แก่ผู้ซื้อสินค้า
โดยที่ผู้ซื้อสินค้าไม่ต้องนำต้นฉบับใบตราส่งไปแลกเปลี่ยน

นกับใบสั่งปล่อยฯ
(โดยปกติบริษัทเรือจะออกใบสั่งปล่อยให้แก่ผู้ซื้อก็ต่อเมื่อ
ผู้ซื้อนำต้นฉบับใบตราส่งไปแลกเปลี่ยนเท่านั้น)
ผู้ซื้อสามารถขอรับใบสั่งปล่อยสินค้าได้โดยการออกหนังสือ
ชื่อของตนเองไปขอรับใบสั่งปล่อยจากตัวแทนเรือ

1.28 ข้อความที่ควรรู้เกี่ยวกับใบตราส่งสินค้าทางเรือ

ผู้ประกอบการควรที่จะต้องศึกษาข้อความสำคัญที่ปรากฏอยู่ใน
ใบตราส่งสินค้าทางเรือ
เพราะจะทำให้สามารถสื่อสารกับคู่ค้าและผู้ที่เกี่ยวข้องอื่นๆ
เช่น ตัวแทนเรือ และธนาคาร ได้อย่างถูกต้อง

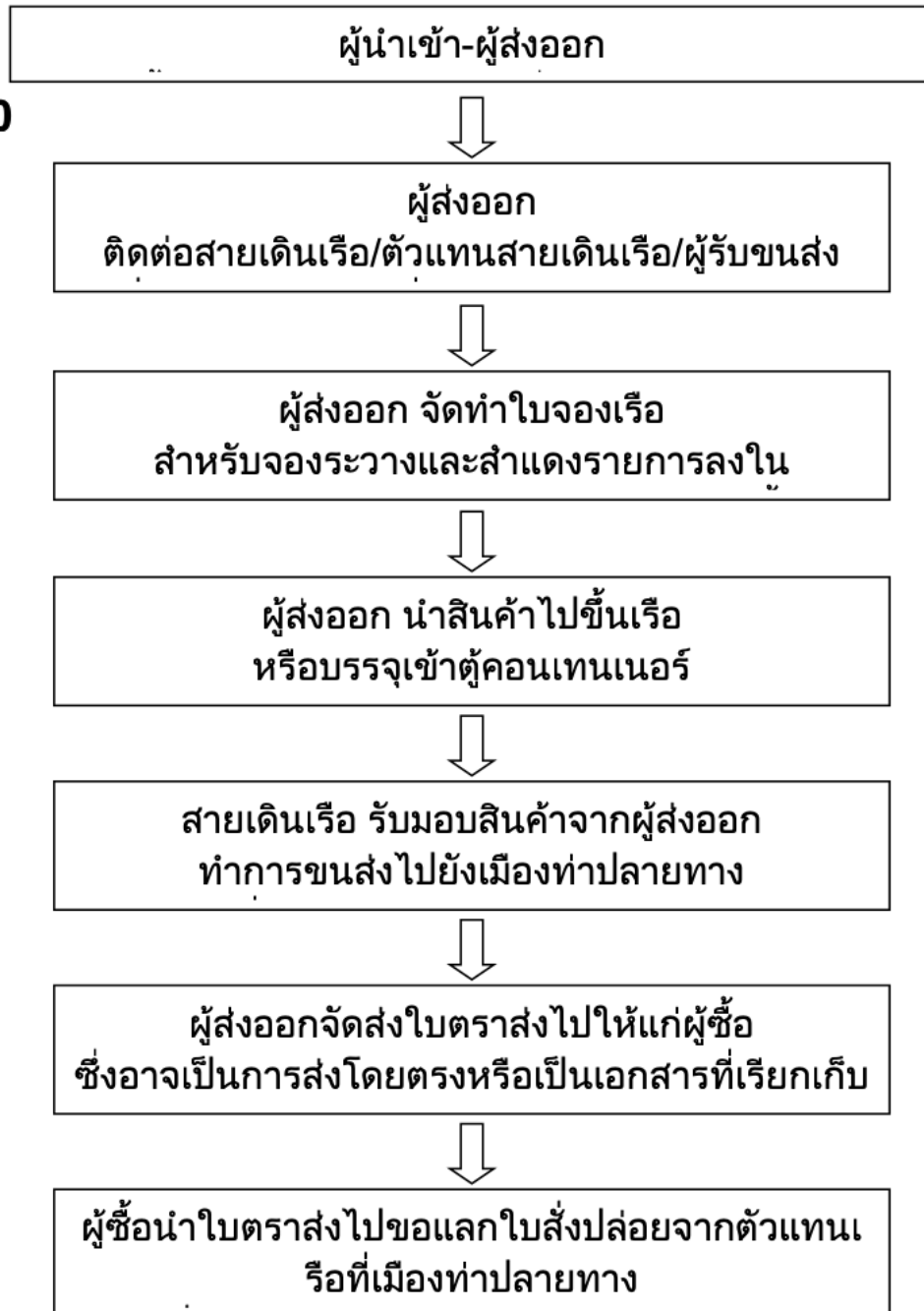
โปรดสังเกตว่าข้อความในใบตราส่งสินค้ามีอยู่ 2 พวก
พวกแรกได้แก่ข้อความที่พิมพ์ติดอยู่ในแบบฟอร์มของใบตรา
ส่งสินค้า อีกพวกหนึ่งคือข้อความที่พิมพ์เติมลงไป
ข้อความพวกแรกจะเป็นศัพท์เฉพาะ
ซึ่งผู้ที่เกี่ยวข้องกับการค้าระหว่างประเทศจำเป็นต้องทราบ
ความหมาย ส่วนข้อความพวกที่ 2
ที่พิมพ์เติมลงไปจะต้องเป็นไปตามความต้องการของผู้ซื้อ
ในกรณีที่ซื้อขายกันด้วย L/C จะต้องระบุตาม L/C
อย่างเคร่งครัด
ข้อความสำคัญที่ควรรู้ในใบตราส่งสินค้าทางเรือ
มีรายละเอียดอยู่ในตารางท้ายเล่ม

1.29

สรุปขั้นตอนการส่งสินค้าทางเรือ

ขั้นตอนการส่งสินค้าทางเรือพอที่จะสรุปได้สั้นๆ
ตามแผนภูมิ ดังต่อไปนี้

1.30



การขนส่งสินค้าทางอากาศ

การขนส่งสินค้าทางอากาศมีบทบาทที่สำคัญต่อการค้าระหว่างประเทศเป็นอย่างมากและกำลังได้รับความนิยมเพิ่มขึ้นเรื่อยๆ ถึงแม้ว่าการขนส่งสินค้าทางอากาศจะมีปริมาณไม่มากและมีค่าระวางบรรทุกแพงเมื่อเทียบกับการขนส่งสินค้าทางทะเล แต่การขนส่งสินค้าทางอากาศนับวันมีแต่จะเพิ่มความสำคัญมากยิ่งขึ้น

เพราะเป็นการขนส่งสินค้าที่มีความสะดวกและรวดเร็ว

มีตารางการบินที่สม่ำเสมอและตรงเวลา

อีกทั้งยังสามารถส่งสินค้าไปได้ทั่วทุกมุมโลก

เพราะมีเที่ยวบินของสายการบินต่างๆ บินไปยังทุกประเทศ

สามารถส่งสินค้าไปยังจุดหมายปลายทางทั้งใกล้และไกลได้

ในเวลาอันใกล้เคียงกัน

นอกจากนี้ยังมีความเสี่ยงต่อการเสียหายของตัวสินค้าในระหว่างขนส่งที่ต่ำมาก

1.31 การตัดสินใจเลือกขนส่งสินค้าทางอากาศ

ตัวแปรสำคัญที่มีผลต่อการเลือกตัดสินใจที่จะขนส่งสินค้าทางไปอากาศ คือ

- สินค้ามีจำนวนไม่มาก
- สินค้าที่มีน้ำหนักเบา
- สินค้าที่มีราคาแพง เช่น เครื่องประดับ
- สินค้าที่ง่ายต่อการเสียหายระหว่างการขนส่ง หรือไม่ทนต่อการขนส่งที่กินระยะเวลานาน เช่น ผักสด ผลไม้สด
- สินค้าเร่งด่วนที่ต้องการส่งให้ถึงมือผู้รับโดยเร็ว เช่น อะไหล่เครื่องจักร
- สินค้าที่มีสมันิยม เช่น เสื้อผ้าสำเร็จรูป รองเท้า



สินค้าที่ส่งออกจากประเทศหรือส่งไปยังสถานที่ที่ไม่มีท่าเทียบเรือ

1.32 ผู้ให้บริการขนส่งสินค้าทางอากาศ

การขนส่งสินค้าทางอากาศมีผู้ให้บริการที่สำคัญได้แก่

- CARRIER
- AIR FREIGHT FORWARDER
- AIR COURIER
- AIR PARCEL POST

1.33

CARRIER

คือสายการบินหรือบริษัทการบินต่างๆ
มีบทบาทและหน้าที่ดังนี้

- เป็นเจ้าของระวางสินค้า
ซึ่งส่วนใหญ่จะขายระวางบรรทุกให้แก่ Air Freight Forwarder
เพื่อนำไปขายต่อให้แก่ผู้ส่งออกอีกส่วนหนึ่ง
- เป็นผู้ขนส่งสินค้าไปยังจุดหมายปลายทาง
- ออกหนังสือใบตราส่งสินค้าที่เรียกว่า MASTER AIR WAYBILL

1.34 AIR FREIGHT FORWARDER

คือตัวแทนรับขนส่งสินค้าทางอากาศ
ที่ได้รับการรับรองจากสมาคมการขนส่งทางอากาศ (IATA)
และได้รับการแต่งตั้งจากสายการบินให้ทำการรับ-
ส่งสินค้าและออกใบตราส่งสินค้าทางอากาศให้แก่ผู้ส่งออก
การขนส่งสินค้าทางอากาศส่วนใหญ่ดำเนินการโดย Air Freight
Forwarder ซึ่งมีรายละเอียดโดยย่อ ดังนี้

- ค่าระวางขนส่งของสายการบินถูกกำหนดโดยสมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (IATA)
ซึ่งตั้งราคาไว้สูงและมีการกำหนดปริมาณขั้นต่ำของพื้นที่ระวางที่จะขาย
- Air Freight Forwarder จะซื้อระวางจากสายการบินใน Volume ใหญ่ หรือปริมาณมาก
แล้วนำมาแบ่งขายซึ่งจะได้กำไรจากส่วนต่างในรูปแบบของการรวมสินค้า (Consolidation)
- สินค้าที่ขนส่งทางอากาศส่วนใหญ่เป็นของที่มีจำนวนไม่มากและต้องการความรวดเร็วในการจัดส่งให้ถึงที่หมายปลายทาง

ายทาง การใช้บริการจาก Air Freight Forwarder
ซึ่งมีบริการแบบครบวงจรซึ่งได้แก่ การจัดการระวางสินค้า
พิธีการศุลกากร และการขนส่ง
ทั้งที่เมืองท่าต้นทางและเมืองท่าปลายทาง
ผู้นำเข้าและผู้ส่งออกจึงมีความสะดวกกว่าการส่งสินค้าโดย
ตรงกับสายการบิน

- ใบตราส่งที่ Air Freight Forwarder
ออกให้แก่ผู้นำเข้าและส่งออก เรียกว่า HOUSE AIR
WAYBILL

1.35

AIR COURIER

คือผู้รับขนส่งพัสดุภัณฑ์ทางอากาศ บริการ Air Courier มีผู้ให้บริการทั้งขนาดใหญ่ซึ่งมีเครื่องบินเป็นของตนเอง และผู้ให้บริการขนาดเล็กที่ซื้อระวางมาจากสายการบินอีกต่อหนึ่ง บริการของ Air Courier จะมีลักษณะดังนี้

- เป็นบริการที่เน้นความสะดวกและรวดเร็ว
- สินค้าที่ฝากส่ง
เป็นได้ทั้งสินค้าขนาดเล็กและสินค้าที่มีหีบห่อขนาดใหญ่
- บริการ Air Courier จะให้บริการแบบรับ-ส่งของถึงที่ กล่าวคือ
 - + รับของจากผู้ส่งที่ต้นทาง
 - +
ดำเนินพิธีการศุลกากรทั้งที่ประเทศต้นทางและประเทศปลายทาง
 - + ส่งของให้จนถึงมือผู้รับที่ปลายทาง
 - + เรียกเก็บค่าบริการแบบ ALL IN ONE
ซึ่งส่วนใหญ่จะเรียกเก็บจากผู้ส่งออกที่ต้นทาง ผู้นำเข้าที่ปลายทางมีภาระเพียงค่าภาษีอากรและค่าบริการทางเอกสารพิธีการศุลกากรเท่านั้น
- สำหรับสินค้าที่มีขนาดใหญ่หรือสินค้าที่มีมูลค่ามาก ซึ่งจะต้องทำพิธีการศุลกากร ผู้ให้บริการ Air Courier บางรายจะเรียกเก็บค่าพิธีการศุลกากรและค่าฝากเก็บสินค้าจากผู้นำเข้าด้วย
ดังนั้นในกรณีที่ผู้นำเข้าสั่งซื้อสินค้าขนาดใหญ่หากต้องการหลีกเลี่ยงค่าใช้จ่ายในส่วนนี้จะต้องขอคำยืนยันจากผู้ขายสินค้าเป็นลายลักษณ์อักษรด้วยว่า
ค่าใช้จ่ายในส่วนนี้ได้รวมอยู่ในค่าบริการของ Air Courier แล้ว

1.36 AIR PARCEL POST

คือการขนส่งพัสดุไปรษณีย์อากาศระหว่างประเทศ
ซึ่งมีลักษณะดังนี้

- สินค้าที่ฝากส่งต้องมีน้ำหนักต่อชิ้นไม่เกิน 10 กก.
- เป็นการขนส่งที่ให้บริการโดยรัฐ
ซึ่งผู้ใช้บริการจะได้รับการบริการดังนี้

+

ผู้ส่งออกต้องนำสินค้าไปส่งที่สำนักงานไปรษณีย์ต้นทาง
และชำระค่าส่งที่ต้นทางเป็นค่าไปรษณียากร

+ ไปรษณีย์จะส่งของถึงมือผู้รับโดยตรงที่ปลายทาง
เว้นแต่เป็นของที่มีค่าภาษีอากรมาก

+ ผู้นำเข้าที่ปลายทางมีภาระเพียงค่าภาษีอากรเท่านั้น

+ สำหรับสินค้าที่มีขนาดใหญ่หรือสินค้าที่มีมูลค่ามาก
ซึ่งจะต้องทำพิธีการศุลกากร
ผู้ซื้อจะต้องไปดำเนินการด้วยตนเอง
หรือว่าจ้างให้ตัวแทนออกของไปดำเนินการให้

1.37 ข้อควรพิจารณาในการส่งสินค้าทางอากาศ

ควรเปรียบเทียบค่าระวาง

เส้นทางเดินอากาศและชื่อเสียงการบินจาก Air Freight
Forwarder หลายๆ แห่ง และควรเลือกส่งสินค้ากับ Air
Freight Forwarder ที่น่าเชื่อถือ

กรณีมีสินค้าจำนวนไม่มากควรเปรียบเทียบค่าระวางและค่า
ใช้จ่ายต่างๆ

ทั้งที่ต้นทางและปลายทางระหว่างการส่งของกับ Air
Freight Forwarder กับการส่งไปทาง Air Courier หรือ Air
Parcel Post

1.38 ใบตราส่งสินค้าทางอากาศ (AIR WAY BILL)

ใบตราส่งสินค้าทางอากาศมี 2 ประเภท คือ

1 Master Air Way Bill

คือเอกสารหลักฐานที่สายการบิน
ออกให้แก่ตัวแทนผู้รับขนส่งสินค้า
สำหรับสินค้าทั้งหมดที่บรรจุอยู่ในตู้ Container
ซึ่งสายการบินขายพื้นที่หมายกตู้ให้แก่ตัวแทนผู้รับขนส่ง
สินค้า
เพื่อให้ตัวแทนผู้รับขนส่งสินค้านำไปแบ่งขายให้แก่ผู้ส่ง
สินค้าอีกทอดหนึ่ง

2 House Air Way Bill

คือเอกสารหลักฐานที่ตัวแทนผู้รับขนส่งสินค้าออกให้แก่ผู้ส่งสินค้า
า ซึ่งมีการระบุรายละเอียดของสินค้าที่จะทำการขนส่ง
ตลอดจนเที่ยวบินและวันเวลาที่ได้รับสินค้า

ใบตราส่งสินค้าทางอากาศทำหน้าที่ 2 ประการคือ

1. เป็นใบรับสินค้า

เพื่อเป็นหลักฐานว่าผู้รับขนส่งได้รับสินค้าไว้เพื่อทำการขนส่ง
จากท่าอากาศยานต้นทางในประเทศหนึ่งไปยังท่าอากาศยาน
ปลายทางในอีกประเทศหนึ่ง

2.

เป็นสัญญาการขนส่งระหว่างผู้ส่งสินค้ากับผู้รับขนส่ง
สินค้า

ว่าผู้รับขนส่งสินค้าจะส่งสินค้าไปยังท่าอากาศยานปลายทาง
และจะส่งมอบสินค้าให้แก่ผู้รับตราส่งตามที่ผู้ขาย
สินค้านำไว้ในใบตราส่งสินค้า

1.39 ข้อความที่ควรรู้ในใบตราส่งสินค้าทางอากาศ

รายละเอียดส่วนใหญ่ในใบตราส่งสินค้าทางอากาศจะเหมือนกับ
ใบตราส่งสินค้าทางเรือ

ข้อความสำคัญที่ควรรู้ในใบตราส่งสินค้าทางอากาศ

มีอยู่ในตัวอย่างใบตราส่งสินค้าทางอากาศในภาคผนวกท้ายเล่ม

1.40 ประเภทของสินค้าที่ขนส่งทางอากาศ

สินค้าที่ขนส่งทางอากาศแบ่งออกได้เป็นประเภทใหญ่ๆ 3 ประเภท ได้แก่

1 GENERAL CARGO

ได้แก่สินค้าทั่วไปที่ไม่ต้องได้รับการดูแลเป็นพิเศษ

2 SPECIAL CARGO

ได้แก่สินค้าที่ต้องได้รับการดูแลเป็นพิเศษจากสายการบิน ตามลักษณะเฉพาะของสินค้าแต่ละชนิด ได้แก่

- + สัตว์มีชีวิต (Live Animal) รหัสย่อ AVI
- + ของเน่าเปื่อยง่าย (Perishable Cargo) รหัสย่อ PER
- + เอกสารทางการทูต (Diplomatic Mail) รหัสย่อ DIP
- + ของมีค่า (Valuable Cargo) รหัสย่อ VAL
- + ของมีน้ำหนักมาก (Heavy Cargo) รหัสย่อ HEA
- + ศพมนุษย์ (Human Remains) รหัสย่อ HUM
- + สินค้าอันตราย (Dangerous Goods) รหัสย่อ DGR

3 SERVICE CARGO

ได้แก่สินค้าทั่วไปที่เป็นของสายการบินหรือส่งโดยพนักงาน ของสายการบินเอง

1.41 หีบห่อและฉลากสินค้า

สินค้าที่ส่งออกทางอากาศจะต้องมีหีบห่อที่มีความแข็งแรงทนทานต่อการขนส่ง ซึ่งจะขึ้นอยู่กับชนิดของสินค้าที่ขนส่ง เช่น กล่องกระดาษ กระเป๋าเดินทาง ซอง ห่อ ถุง กระสอบ กรง ลังไม้ ลังโปร่ง ถัง เป็นต้น

และจะต้องมีฉลากติดอยู่บนหีบห่อ ฉลากสินค้า (Cargo Labels) มีอยู่ 2 ชนิด คือ

- ฉลากจำเป็น (Cargo Identification Label)
เป็นฉลากที่ใช้ตรวจสอบว่าสินค้าที่ทำการขนส่งเป็นของผู้ใด จะต้องติดให้เห็นได้โดยชัดเจนอย่างน้อย 1 ใบ
- ฉลากเพิ่มเติม
เป็นฉลากที่ติดเพิ่มเติมเพื่อให้พนักงานของสายการบินหรือผู้ที่เกี่ยวข้องทราบ ความพิเศษของสินค้าที่ทำการขนส่ง ในอันที่จะดูแลสินค้านั้นได้อย่างถูกต้อง เช่น
 - + FRAGILE ฉลากแก้วแตก
เตือนว่าของภายในหีบห่อแตกเสียหายหรือชำรุดได้ง่าย
 - + LIVE ANIMAL ฉลากสัตว์มีชีวิต
เตือนว่าของภายในหีบห่อเป็นสัตว์ที่มีชีวิต
ต้องจัดเก็บในที่เฉพาะที่เหมาะสม
 - + THIS SIDE UP ให้ตั้งสินค้าขึ้นตามลูกศรที่ชี้ขึ้น
 - + DANGEROUS GOODS สินค้าอันตราย
เตือนว่าเป็นสินค้าอันตรายต้องดูแลเป็นพิเศษ เช่น
FLAMMABLE LIQUID, POISON, EXPLOSIVE
 - + PERISHABLE สินค้าที่เน่าเปื่อยง่าย
เตือนว่าต้องเก็บในอุณหภูมิที่เหมาะสม

1.42 ค่าระวางขนส่งสินค้าทางอากาศ

ค่าระวางการขนส่งสินค้าทางอากาศเรียกเก็บตามอัตราที่กำหนดขึ้น ตามประเภทของสินค้าซึ่งแบ่งออกได้เป็น 3 ประเภท ได้แก่

1 GENERAL CARGO RATES (GCR)

ได้แก่ค่าระวางสำหรับสินค้าทั่วไป ซึ่งจำแนกย่อยตามน้ำหนักของสินค้า คือ

- + MINIMUM CHARGE (M) คืออัตราขั้นต่ำที่เรียกเก็บ
- + NORMAL RATES (N) คืออัตราปกติ
ที่เรียกเก็บจากสินค้าที่มีน้ำหนักต่ำกว่า 45 กิโลกรัม
แต่สูงกว่าอัตราขั้นต่ำ
- + QUANTITY RATES (Q) คืออัตราตามน้ำหนัก
ที่เรียกเก็บจากสินค้าที่มีน้ำหนักมากกว่า 45 กิโลกรัม
- + ตัวอย่างการคิดค่าระวาง กรุงเทพ – ปารีส

	BANGKOK	TO	PARIS (FR)
(THB)	MIN. WT		RATE PER KG.
	M		1400
	N		253
	Q		190

2 CLASS RATES

ได้แก่ค่าระวางที่กำหนดขึ้นสำหรับใช้กับสินค้าบางชนิด
ซึ่งอาจสูงกว่าหรือต่ำกว่าอัตราที่เรียกเก็บตาม GENERAL
CARGO RATES ขึ้นอยู่กับความยากง่ายในการขนส่ง
ซึ่งในแต่ละพื้นที่จะเรียกเก็บไม่เท่ากัน เช่น

- + ของมีค่า (Valuable cargo)*
- + กระเป๋าที่ไม่ได้ติดตัวมากับผู้โดยสาร
(Unaccompanied Baggage)**
- + สัตว์มีชีวิต (Live Animals)*
- + ดวงตา และอุปกรณ์สายตา (Human Eyes and
Dehydrated Corneas)**
- + ศพมนุษย์ (Human Remains)*
- + สิ่งพิมพ์/หนังสือที่มีอายุจำกัด (Periodical Goods)**

*

หมายถึงสินค้าที่ต้องดูแลพิเศษต้องเพิ่มราคาค่าระวาง
มากกว่าปกติ

** หมายถึงสินค้าที่ต้องการดูแลมากกว่าปกติ
แต่มีปริมาณมากหรือเพื่อเป็นสินค้าทางการแพทย์
จะมีค่าระต่ำกว่าสินค้าที่ต้องดูแลพิเศษทั่วไป

- + ตัวอย่างการคิดค่าระวางสินค้าที่ต้องดูแลเป็นพิเศษ
- Human Remains (coffin) from Bangkok/TH to Jeddah/SA

Class rate = 200% on Normal rate
Human Remains (ashes) from

Durban/SA to Warsaw/PL

Class rate = 300% on Normal rate

- Gold 99.99% from Singapore to Shanghai/CN

Class rate = 200% on Normal rate or
Minimum US\$ 50

Jewelry from Paris/FR to NewYork/
USA

Class rate = 250% on Normal rate

- Newspapers ,Magazines from Montreal/CA to Qatar/QA

Class rate = 67% of Normal rate
Catalogues from Auckland/NZ to

Tokyo/JP

Class rate = 50% of Normal rate

3 SPECIFIC COMMODITY RATES (SCR)

ได้แก่ค่าระวางที่กำหนดขึ้นเป็นพิเศษจากต้นทางจุดหนึ่งไปยังปลายทางอีกจุดหนึ่ง สำหรับสินค้าที่ส่งออกคราวละมากๆ ซึ่งเป็นอัตราที่ได้รับการยอมรับจากIATA สำหรับเมืองท่าที่ได้บางแห่งเท่านั้น และจะใช้รหัสตัวเลขแทนชื่อสินค้า เท่านั้น

- ตัวอย่างค่าระวางที่กำหนดขึ้นเป็นพิเศษ
From BANGKOK to SINGAPORE

Commodity Item Numbers	Rate Per Kg. (THB)	Minimum Weight
24	0006	100
17	0007	100
15	0007	250
26	1062	100
26	1401	45
25	1401	100
23	1401	250

1.43 หน้าที่ของผู้ส่งสินค้าทางอากาศ

ผู้ส่งสินค้าทางอากาศจะต้องปฏิบัติตามกฎข้อบังคับของสายการบินและกฎหมายของประเทศต่างๆ ดังนี้

- - ต้องบรรจุสินค้าในหีบห่อและภาชนะที่แข็งแรงเพียงพอและเหมาะสมกับการขนส่งสินค้าทางอากาศ
 - โดยต้องไม่ชำรุดเสียหายง่ายระหว่างการขนส่ง
 - และต้องไม่ก่อให้เกิดความเสียหายหรือเกิดอันตรายต่อชีวิตและทรัพย์สินหรือสินค้าอื่นๆ ที่ไปพร้อมกับเที่ยวบิน
 - ต้องติดฉลากจำเป็น แสดงชื่อที่อยู่ของผู้ส่งและผู้รับ
 - ตลอดจนชนิดและปริมาณสินค้า โดยชัดเจน
 - ต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขของสินค้าอันตราย (Dangerous Goods Regulation) ของสายการบินอย่างเคร่งครัดในกรณีที่สินค้าที่ส่งเป็นสินค้าอันตรายอย่างใดอย่างหนึ่ง

■

ต้องจัดหาและส่งมอบเอกสารที่จำเป็นสำหรับการออกสินค้าที่ปลายทางไปกับสินค้าด้วย
โดยบรรจุในซองที่สายการบินจัดเตรียมไว้ให้และติดไปกับหีบห่อของสินค้าด้วย

■

ต้องยินยอมให้บริษัทการบินตรวจสอบสินค้าและเอกสารที่ส่งไปพร้อมกับสินค้านั้น

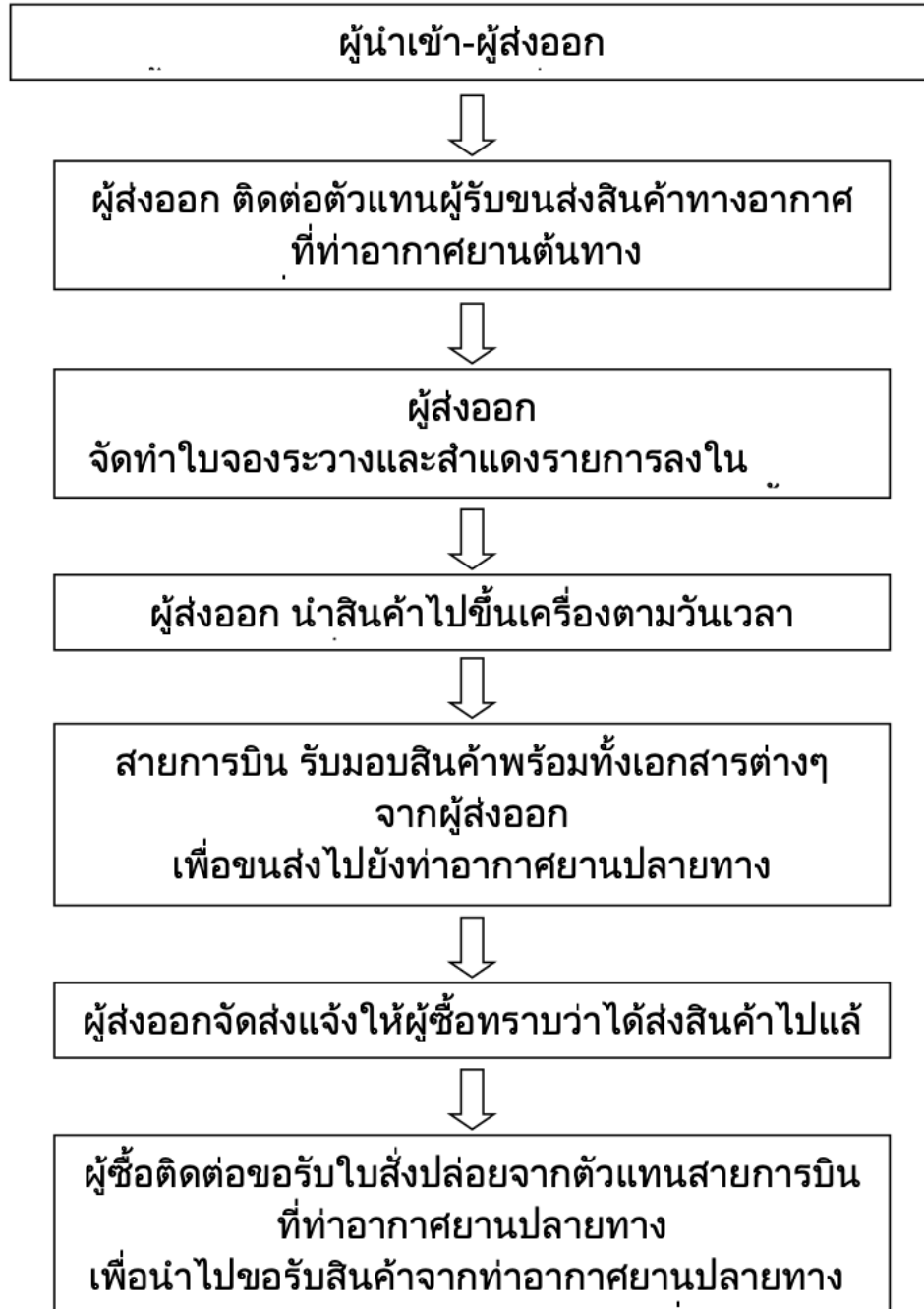
- ต้องชำระค่าระวางสินค้าและค่าใช้จ่ายอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องตามเงื่อนไขที่ได้ตกลงกันไว้

1.44

สรุปขั้นตอนการส่งสินค้าทางอากาศ

ขั้นตอนการส่งสินค้าทางอากาศพอที่จะสรุปได้สั้นๆ
ตามแผนภูมิ ดังต่อไปนี้

1.45



การขนส่งสินค้าทางบก

การขนส่งสินค้าทางบกที่เกี่ยวข้องกับการค้าระหว่างประเทศ โดยปกติจะเป็นการขนส่งสินค้าของการค้าผ่านพรมแดนของประเทศที่มีอาณาเขตติดกัน

ซึ่งมีทั้งการขนส่งโดยทางรถยนต์และทางรถไฟ

ในปัจจุบันการขนส่งสินค้าทางรถยนต์ได้ทวีความสำคัญมากขึ้นเป็นลำดับ

จากการขยายตัวของการค้าในบริเวณชายแดนของประเทศ

การขนส่งทางรถยนต์ สามารถกระทำได้ง่าย

โดยที่รถยนต์บรรทุกสามารถไปรับสินค้าที่จะส่งออกจากสถานที่จัดเก็บของผู้ส่งออกได้โดยตรง

มีความสะดวกและรวดเร็ว มีผู้ประกอบการเป็นจำนวนมาก

ค่าขนส่งเป็นไปตามกลไกของตลาด

เอกสารที่ใช้ในการขนส่งทางรถยนต์คือ ใบส่งสินค้า

(Consignment Note)

ซึ่งเป็นเอกสารที่ออกให้โดยผู้รับขนส่ง

โดยปกติจะประกอบไปด้วยต้นฉบับและสำเนาอีกจำนวนหนึ่ง

ต้นฉบับจะใช้กำกับสินค้าซึ่งจะติดไปพร้อมกับรถบรรทุก

เพื่อสำแดงรายการบรรทุกให้ผู้ส่งและผู้รับบรรทุก

และผู้รับสินค้าที่ปลายทางได้รับทราบ สามารถตรวจสอบชนิด

ปริมาณ หรือน้ำหนักของสินค้า ที่ขนส่งไปได้

การจัดหาระวางบรรทุกผู้ส่งออกสามารถติดต่อกับผู้ประกอบการ

การรถบรรทุกโดยตรง

เมื่อผู้ขายส่งสินค้าไปถึงชายแดนแล้วผู้ซื้อจะจัดรถของตนเอง

มาขนถ่าย

หรือจะให้รถของผู้ขายไปส่งสินค้าถึงในประเทศของผู้ซื้อก็ได้

ตามแต่จะตกลงกัน

และตามแต่ข้อตกลงการเดินรถระหว่างประเทศ เช่น

รถยนต์ที่วิ่งเข้าไปในประเทศมาเลเซียจะมีแผ่นป้ายทะเบียนของทั้งสองประเทศเป็นต้น

การขนส่งทางรถไฟสำหรับสินค้าที่นำเข้าหรือส่งออกนั้น ส่วนใหญ่จะเป็นการขนส่งสินค้าผ่านพรมแดนของประเทศมาเลเซีย แต่ไม่ค่อยได้รับความนิยมมากนัก และมีค่าใช้จ่ายสูงกว่าการขนส่งโดยวิธีอื่น เอกสารที่ใช้ในการกำกับการขนส่งเรียกว่า ใบส่งสินค้า (Consignment Note) เช่นเดียวกับการขนส่งสินค้าทางรถยนต์ การติดต่อหาระวางบรรทุกสามารถกระทำได้โดยการติดต่อกับการรถไฟแห่งประเทศไทยโดยตรง หรือติดต่อผ่านตัวแทนผู้รับขนส่งสินค้านี้ระหว่างประเทศก็ได้ ข้อดีของการขนส่งสินค้าทางรถไฟคือ สามารถส่งสินค้าลึกลงเข้าไปในพรมแดนของอีกประเทศหนึ่งได้

การขนส่งทางรถไฟส่วนใหญ่จะเป็นการขนส่งตู้คอนเทนเนอร์ระหว่างสถานีจัดเก็บคอนเทนเนอร์ (Depot) ของสายเดินเรือ และท่าเรือแหลมฉบัง

1.46 LOGISTICS

Logistics เป็นคำกว้างๆ เกี่ยวกับการบริหารจัดการสินค้า ในภาคการผลิต Logistics เป็นส่วนหนึ่งของการบริหารโซ่อุปทาน (Supply Chain Management) ซึ่งจะครอบคลุมถึงการวางแผน การบริหารจัดการในตัวสินค้าและข้อมูลที่เกี่ยวข้อง เช่น การจัดหา การเก็บรักษา การขนส่ง และควบคุม โดยมุ่งเน้นให้มีประสิทธิภาพสูงสุดและสามารถตอบสนองความต้องการของลูกค้า เพื่อให้สินค้าเคลื่อนที่จากจุดการผลิตที่ต้นทางด้านหนึ่งไปยัง

ผู้บริโภคมักมองหาทางเลือกด้านหนึ่ง
ด้วยเวลาที่รวดเร็วที่สุดและค่าใช้จ่ายที่ต่ำที่สุด

สำหรับในภาคการขนส่งสินค้า Logistics หมายถึง
กิจกรรมใดๆ
อันเกี่ยวข้องกับการบริหารจัดการขนส่งสินค้าจากจุดต้นทาง
ในประเทศหนึ่ง
ไปยังจุดหมายปลายทางในอีกประเทศหนึ่ง
เป็นบริการแบบครบวงจรที่ครอบคลุมในทุกเรื่องที่เกี่ยวข้องกับ
การขนส่งสินค้า คือ

- การจัดการขนส่งจากผู้ขายหรือโรงงานที่ต้นทางในประเทศหนึ่ง
จนกระทั่งสินค้าไปถึงมือผู้บริโภคทอดสุดท้ายในปลายทาง
อีกประเทศหนึ่ง
ตลอดจนการออกหนังสือตราส่งสินค้าที่ทำการขนส่ง
ซึ่งอาจเป็นได้ทั้งการขนส่งรูปแบบเดียวหรือการขนส่งหลาย
รูปแบบ
- การดำเนินพิธีการศุลกากรทั้งที่ต้นทางและปลายทาง
- การทำประกันขนส่งสินค้า
- การจัดทำเอกสารต่างๆ
ที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้าทั้งที่ประเทศต้นทางและปลาท
ยทาง
- การรวบรวมสินค้า
การเก็บรักษาสินค้าทั้งที่ต้นทางและปลายทาง
รวมทั้งการกระจายสินค้าเพื่อส่งไปยังจุดค้าปลีกต่างๆ
ในประเทศปลายทาง

ธุรการค้าผ่าน Internet ทำให้เกิดการแข่งขันกันอย่างมาก

การส่งมอบสินค้าที่รวดเร็ว
การได้มาซึ่งสินค้าที่รวดเร็วด้วยต้นทุนที่ต่ำ
เป็นหัวใจสำคัญของการอยู่รอด
ผู้ซื้อและผู้ขายสามารถเข้าถึงกันได้โดยไม่ต้องผ่านคนกลาง
สินค้าเพียงเล็กน้อย
ก็สามารถส่งจากประเทศหนึ่งไปยังอีกประเทศหนึ่งได้
ผ่านเครือข่าย Logistics ระหว่างประเทศ Logistics
จึงมาบทบาทอย่างมากในการพัฒนาการค้าของโลกในยุคนี้
และกิจการ Logistics
มีการพัฒนาอย่างรวดเร็วและเปลี่ยนแปลงอยู่เสมอ