

บทที่ 6

พิธีการและขั้นตอนของเอกสารการขนส่ง

เค้าโครงเรื่อง

ประเภทของการขนส่ง กระบวนการและขั้นตอนการขนส่งประกอบด้วย
กระบวนการและขั้นตอนการขนส่งทางเรือและทางอากาศ การเตรียมเอกสาร
ประกอบการขนส่ง เช่น ใบตราสั่งสินค้า (ใบตราสั่งทางทะเลและทางอากาศ)
และเอกสารประกอบการขนส่งอื่น ๆ ได้แก่ ใบตราสั่งสินค้าทางบก ใบสั่งสินค้า
ทางรถไฟ ใบรับรองการส่งทางไปรษณีย์ ใบตราสั่งการขนส่งรวม

สาระสำคัญ

1. ประเภทของการขนส่ง
2. กระบวนการและขั้นตอนการขนส่ง
 - 2.1 กระบวนการและขั้นตอนการขนส่งทางเรือ
 - 2.2 กระบวนการและขั้นตอนการขนส่งทางอากาศ
3. การเตรียมเอกสารประกอบการขนส่ง
 - 3.1 ใบตราสั่ง
 - 3.1.1 ใบตราสั่งทางทะเล
 - 3.1.2 ใบตราสั่งทางอากาศ
 - 3.2 เอกสารประกอบการขนส่งประเภทอื่น ๆ
 - 3.2.1 ใบตราสั่งสินค้าทางบก
 - 3.2.2 ใบสั่งสินค้าทางรถไฟ
 - 3.2.3 ใบรับรองการส่งทางไปรษณีย์
 - 3.2.4 ใบตราสั่งการขนส่งรวม

จุดประสงค์ของการเรียนรู้

- เพื่อให้นักศึกษาผู้ทำธุรกิจระหว่างประเทศและผู้ที่เกี่ยวข้องทราบถึงประเภทการขนส่งในการทำธุรกิจระหว่างประเทศ
- เพื่อให้เข้าใจเกี่ยวกับกระบวนการและขั้นตอนการขนส่ง โดยเฉพาะกระบวนการและการและขั้นตอนการขนส่งสินค้าทางเรือและทางอากาศ
- เพื่อให้ความรู้เกี่ยวกับการเตรียมเอกสารประกอบการขนส่ง เช่น ใบตราสั่ง (ใบตราสั่งทางทะเลและทางอากาศ) และเอกสารประกอบการขนส่งประเภทอื่น ๆ ได้แก่ ใบตราสั่งสินค้าทางบก ใบสั่งสินค้าทางบก ใบสั่งสินค้าทางรถไฟ ใบตราสั่งการขนส่งรวม

ความนำ

การขนส่งเป็นปัจจัยที่สำคัญประการหนึ่งของการทำธุกรรมการค้าระหว่างประเทศ การขนส่งเป็นสื่อกลางนำสินค้าระหว่างผู้ซื้อและผู้ขายไปสู่จุดหมายปลายทางและเพื่อจำหน่ายต่อไปประชาชนทั่วโลกได้รับประโยชน์จากการขนส่งคือ มีสินค้าอุปโภคบริโภคและวัสดุดินเพื่อการผลิต ได้สร้างกิจกรรมระหว่างประเทศและภายในประเทศหลาย ๆ ด้าน เช่น ธุรกิจการส่งออกและการนำเข้า อุตสาหกรรมและการแปรรูปสินค้าเกษตร ธุรกิจการขายสินค้าและการให้บริการ เป็นต้น ก่อให้เกิดการซื้อขาย รายได้และการอุปโภคบริโภค การขนส่งสินค้าในปัจจุบันมีบทบาทต่อวงการธุรกิจการค้าเป็นอย่างมาก เพราะการขนส่งช่วยให้สินค้าไปสู่จุดหมายปลายทางตามความต้องการได้ ดังนั้นระบบการขนส่งและการค้าระหว่างประเทศเจริญเติบโตและได้พัฒนาไปควบคู่กัน

ประเภทของการขนส่ง

การขนส่งสินค้าระหว่างประเทศแบ่งออกได้ตามภูมิศาสตร์เป็น 3 รูปแบบ คือ การขนส่งทางบก ทางน้ำและทางอากาศ การเลือกใช้การขนส่งประเภทใดขึ้นอยู่กับความเหมาะสมและประโยชน์ของการเลือกใช้ดังนี้

1. การขนส่งทางบก แบ่งออกเป็น 2 ระยะ คือ

1.1 การขนส่งระบบแรกคือการขนส่งภายในประเทศ โดยเริ่มต้นจากโรงงานหรือคลังสินค้าไปยังท่าส่งออกหรือเขตแดนเพื่อเดินทางต่อไปอีกระยะหนึ่ง ซึ่งเป็นระยะที่สองต่อไป

1.2 การขนส่งระยะที่ 2 คือ เส้นทางการขนส่งระหว่างประเทศหมายความว่าการรับประ掏ที่มีเส้นทางการขนส่งทางบกติดต่อกัน เช่น การขนส่งทางรถบรรทุก และทางรถไฟ เป็นต้น

การขนส่งทางบกสำหรับการค้าระหว่างประเทศ ประเทศไทยและประเทศผู้ซื้อและประเทศผู้ขายมีจุดมุ่งหมายคือการส่งมอบสินค้า ดังนั้นการเลือกใช้yanพาหนะที่มีประสิทธิภาพ สำหรับสินค้าที่มีลักษณะแตกต่างกัน เช่น การขนส่งทางรถไฟและรถชนิดบรรทุกเงินอยู่กับวัสดุประสงค์ของการเลือกใช้ การขนส่งทางรถไฟนิยมใช้กับสินค้า เช่น สินค้าที่ต้องรักษาอุณหภูมิสม่ำเสมอ ต้องใช้ตู้รถไฟหรือตู้รถชนิดบรรทุกแบบปรับอากาศหรือแบบห้องเย็นเพื่อมีให้สินค้าน่าเสีย นอกจากนี้การค้าระหว่างประเทศยังใช้การขนส่งโดยตู้บรรทุกรถชนิดแบบพิเศษอีกด้วย

การขนส่งทางบกมีข้อจำกัดคือ เส้นทางคมนาคมทางบกระหว่างประเทศต้องเชื่อมต่อกันโดยสะดวก ประเทศไทยอาจส่งมอบสินค้าที่มีเขตติดต่อกันกับประเทศไทยผู้ซื้อหรือผู้ซื้อยู่ห่างไกลหลายประเทศก็ได้

ทวีปยุโรปได้พัฒนาและเชื่อมโยงทั้งทางรถไฟและทางรถชนิด มีเส้นทางเชื่อมจากเหนือสุด คือ กรุงมอสโคร หรือ เชนส์เตอร์เบอร์ก มาสัมภัยได้สุด คือ ประเทศโปรตุเกส เส้นทางการขนส่งทางบกช่วยให้การขนส่งสินค้าได้รวดเร็ว สำหรับภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ เช่น มาเลเซีย สิงคโปร์ ไทย เวียดนาม ลาว พม่า กัมพูชา และจีนตอนใต้ ได้พัฒนาเส้นทางขนส่งทางรถชนิดและทางรถไฟตามลำดับ โดยเฉพาะประเทศไทยมีเส้นทางรถไฟและรถชนิดไปถึงมาเลเซียและสิงคโปร์เป็นต้น

ปัจจุบันการขนส่งทางรถไฟต้องแบ่งขั้นสูงกับการขนส่งประเทศอื่นๆ โดยเฉพาะการขนส่งทางถนนได้รับความนิยมมากขึ้นและมีการใช้อุปกรณ์ทางแลดูร์และได้เป็นคู่แบ่งสำคัญของการขนส่งทางรถไฟ ข้อได้เปรียบเสียเปรียบของการแบ่งขั้นระหว่างรถชนิดกับรถไฟดังจะกล่าวต่อไปนี้

รายน์	ราไฟ
<ol style="list-style-type: none"> 1. สามารถขนส่งสินค้าและผู้โดยสารจากสถานที่แห่งหนึ่งไปยังอีกแห่งหนึ่ง หรือเป็นบริการแบบ Door to Door 2. สามารถให้บริการได้ทันทีและตลอดเวลา 3. จอดได้ตลอดเส้นทางจึงบริการได้ตลอดสายตั้งแต่ต้นทางถึงปลายทาง 4. เป็นบริการที่เหมาะสมสำหรับระยะทางใกล้และปานกลาง โดยเฉพาะบริเวณภายในเมือง 5. สำหรับสินค้าที่เน่าเสียง่าย การขนส่งทางรายน์มีความเหมาะสม เนื่องจากการขนส่งรวดเร็วใช้เวลาสั้น 6. การเลิกกิจกรรมกระทำได้ง่ายและเสียหายน้อย 7. มี Alternative Supply มากเนื่องจากมีผู้ประกอบการมาก 8. ใช้เงินลงทุนน้อยเป็นกิจกรรมขนาดเล็ก 9. บรรทุกได้เฉพาะของเบาๆและมีความจุน้อย 10. ไม่ต้องลงทุนสร้างถนนและบำรุงถนน เพราะรัฐบาลสร้างถนน และบำรุงรักษาให้ 	<ol style="list-style-type: none"> 1. ต้องวิ่งบนรางที่สร้างไว้โดยเฉพาะจึงไม่สามารถบริการแบบ Door to Door 2. สามารถปรับตัวตามปริมาณการขนส่งได้ง่ายโดยการเพิ่มหรือลดตู้ 3. บรรทุกได้ครั้งละมากๆ แต่ต้องเก็บรักษาไว้. สถานีต้นทางและปลายทาง 4. เป็นบริการที่เหมาะสมสำหรับระยะทางปานกลางหรือไกลๆ ในระยะทางตั้งแต่ 200 กิโลเมตรขึ้นไป มีความได้เปรียบเรื่องค่าขนส่งหรือความปลอดภัย 5. การบรรทุกจะต้องมีการตัดต่อตู้และขนถ่ายเป็นทอดๆ 6. การเลิกกิจกรรมเสียหายมาก สาเหตุจากไม่สามารถเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์จากทรัพย์สินเหล่านั้นให้คุ้มค่าได้ 7. มีความปลอดภัยมากที่สุด 8. เป็นกิจกรรมขนาดใหญ่ ใช้เงินลงทุนสูง 9. สามารถบรรทุกสินค้าได้ครั้งละมากๆ และผู้โดยสารจำนวนมาก 10. การรถไฟแห่งประเทศไทยต้องรับภาระในการก่อสร้างและบำรุงรักษารถไฟ

การเปรียบเทียบดังกล่าวข้างต้น ช่วยให้ผู้ประกอบการค้าระหว่างประเทศได้เข้าใจถึงข้อได้เปรียบเสียเปรียบในการเลือกใช้yanพานะขนส่งให้เหมาะสมกับลักษณะสินค้าและบรรลุจุดประสงค์



STATE RAILWAY OF THAILAND

ໃບຮັງອານວຍໃຫຍ່		ໃບກຳນົດ		ໃບລູ້		ໃບຈຸດ	
RECEIPT		CARLOAD		PARCEL		EXPRESS	
ໃບທີ່ໄດ້ຮັງການການມາດຸ							
ARRIVAL DESTINATION BY TRAIN NO.							
NAME OF CONSIGNOR				NAME OF CONSIGNEE			
ADDRESS				ADDRESS			
DISPATCH STATION CODE				RECEIVING STATION CODE			
DISTANCE/KM				BY TRAIN NO.			
CLASS OF FREIGHT CHARGES				RATE IN BAHT/TON			
WAGONS NO.				CODE OF CUSTOMER			
DESPATCH STATION				RECEIVING STATION			
ທີ່ໄດ້ຮັງການ		ທີ່ໄດ້ຮັງການ		ທີ່ໄດ້ຮັງການ		ທີ່ໄດ້ຮັງການ	
MARKS & NUMBERS		PACKAGES & C.A.N		CONTENTS		WEIGHT (KG)	
SINGHATURE EMPLOYEE IDENTIFICATION NO.		STATION MASTER / BOOKING CLERK.		CONSIGNORS SIGNATURE CONSIGNOR'S IDENTIFICATION NO.		DATE	
ALL ENTRIES ARE CERTIFIED CORRECT							
I HAVE ALREADY RECEIVED THE GOODS MENTIONED HEREIN IN GOOD CONDITIONS							
THE PARTS ENCLOSED THICK BLACK LINES WILL BE IN BY THE RAILWAY. THE ACSENT BY THE CONSIGNOR WHEN GOODS ARE LOADED BY THE CONSIGNOR HIMSELF, HE MUST ALSO ENTER THE NUMBER OF WAGON IN THE SPACE PROVIDED THE BEFORE.							
PAY AT RECEIVING STATION		PAYMENT STATEMENT		PAYMENT STATEMENT		PAY AT RECEIVING STATION	
CODE		BAHT		CODE		BAHT	
ST.		ST.		ST.		ST.	
294		399		399		399	
SIGNATURE CONSIGNEE EMPLOYEE IDENTIFICATION NO. STATION MASTER / RECEIVING CLERK AT DESPATCH STATION							
SIGNATURE CONSIGNEE EMPLOYEE IDENTIFICATION NO. STATION MASTER / RECEIVING CLERK AT DESTINATION							

2. การขนส่งทางน้ำ การขนส่งสินค้าทางน้ำสามารถนำสินค้าปริมาณมากจากแหล่งผลิตในทุกมุมโลกไปยังจุดหมายปลายทางเป็นเส้นทางที่เหมาะสมในเชิงพาณิชย์มากที่สุดและมีปริมาณการใช้การขนส่งทางน้ำสูงสุด เมื่อจากค่าขนส่งในเส้นทางน้ำโดยเฉลี่ยยังคงอยู่ในอัตราต่ำกว่าเส้นทางบนส่วนอื่นๆ เส้นทางบนส่วนทางน้ำสามารถแบ่งออกเป็น 3 ระยะดังนี้

ระยะแรก เริ่มจากโรงงานหรือแหล่งผลิตใช้เรือลำเล็กหรือเรือห้องแบบชนถ่ายสินค้าจำนวนมากผ่านเส้นทางลำคลองแม่น้ำเป็นต้นมาขึ้นท่าเรือส่องออก

ระยะที่สอง การขนส่งจากเมืองท่าด้านทางที่ป้ายทางเป็นการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ ถ้าการขนส่งสินค้าแบบเทกง (Convention) ประเทศผู้ซื้อสินค้าหรือรับส่งมอบสินค้าไม่นิยมให้ถ่ายถ้า เมื่อจากการถ่ายลำทำให้สินค้านอนหักและเสียหาย ดังนั้นการขนส่งทางน้ำอาจต้องได้ว่าเป็นการสั่นสุดเส้นทางเดินเรือ ปัจจุบันการขนส่งทางน้ำนิยมใช้ระบบตู้หรือคอนเทนเนอร์ (Container) ซึ่งมีเส้นทางเดินเรือเครือข่าย (Network) โดยใช้เรือแม่น้ำขนาดใหญ่ (Mother Vessel) วิ่งให้บริการเฉพาะเมืองท่าหลักที่เป็นฐานการให้บริการ ตัวอย่างเช่น เมืองท่าสิงคโปร์ แล้วใช้เรือลูก (Pre-Carriage) ขนตู้คอนเทนเนอร์จากเมืองท่าหลักไปยังเมืองท่ารองหรือเมืองท่าปลายทาง

ระยะที่สาม เป็นการขนส่งระยะสุดท้ายถึงเมืองท่าปลายทางปัญหาที่มักเกิดขึ้นคือประเทศที่มีเมืองท่าเรือขนาดเล็ก เรือคอนเทนเนอร์ใหญ่ (Line Haul Ship) ไม่สามารถเข้าท่าเรือขนาดเล็กได้ จำเป็นต้องขนส่งต่ออีกเที่ยวหนึ่ง ดังนั้นจึงนิยมใช้การขนส่งระบบคอนเทนเนอร์ อาจเป็น Semi Container Vessel ก็อิใช้เรือสินค้าที่มีรูปแบบการขนส่งแบบผสมผสานระหว่างเรือแบบเทกง (Convention) กับเรือ (Container) กล่าวคือเป็นเรือสินค้าที่สามารถบรรทุกสินค้าลงในร่วงส่วนหนึ่งและยังมีพื้นที่สำหรับการวางตู้คอนเทนเนอร์ได้อีกส่วนหนึ่ง การขนถ่ายระบบคอนเทนเนอร์ช่วยลดความเสี่ยงจากการเปลี่ยนเรือได้

ข้อได้เปรียบและเสียเปรียบของการขนส่งทางน้ำ การขนส่งทางน้ำแม่เปรียบเทียบกับการขนส่งประเภทอื่น ๆ มีข้อได้เปรียบและเสียเปรียบดังนี้

การขนส่งทางน้ำ

ข้อได้เปรียบ	ข้อเสียเปรียบ
<p>1. สามารถขนส่งปริมาณมากในแต่ละครั้ง</p> <p>2. รายจ่ายค่าใช้สันทางน้ำไม่มีเนื่องจากเป็นสันทางน้ำฟรี ໂຄງค่าใช้สันทางน้ำได้โดยไม่คิดค่าใช้สันทางน้ำ</p> <p>3. อัตราค่าขนส่งถูกกว่าการขนส่งประเภทอื่น</p> <p>4. รัฐบาลเป็นผู้จ่ายค่าน้ำรุ่งรักษาและปรับปรุงสันทางน้ำ เช่นเดียวกับการขนส่งทางถนน</p>	<p>1. การขนส่งทางน้ำมีกฏหมายควบคุมความรับผิดชอบการเลี้ยงหายหรือสูญหายน้อยกว่าการขนส่งประเภทอื่นๆ ดังนั้นผู้ส่งสินค้ามีรายจ่ายเพิ่มขึ้น เช่น ค่าเบี้ยประกัน ความเสียหายสินคาระหว่างการขนส่ง ค่าเบี้ยประกันภัยทางทะเล เป็นต้น</p> <p>2. การขนส่งทางน้ำภายใต้กฎหมายประเทศและระหว่างประเทศมักถูกกำหนดหรือข้อความโดยภัยธรรมชาติ เช่น น้ำท่วม น้ำแห้ง และพิษน้ำแข็ง เป็นต้น ทำให้สันทางน้ำแห้งไม่สามารถใช้ได้</p> <p>3. การขนส่งทางน้ำมีความล่าช้ามากเมื่อเปรียบเทียบกับการขนส่งประเภทอื่น</p> <p>4. ความหนาแน่นของชุมชนทำให้ต้องขยายเมืองไปไกลและอยู่ห่างไกลแม่น้ำหรือลำคลอง ดังนั้นการขนส่งทางน้ำไม่สามารถเข้าถึงเมือง จำเป็นต้องใช้การขนส่งทางอื่นก่อน เช่น การขนส่งทางรถยนต์หรือทางรถไฟฟ้า บรรทุกสินค้ามาก่อนและขนถ่ายทางเรือต่อไป</p> <p>5. การขนส่งทางน้ำในภูมิภาคบางแห่งสามารถใช้การได้เพียงบางฤดูกาลเท่านั้น เนื่องจากฤดูหนาว สันทางเดินเรือเป็นน้ำแข็ง เป็นต้น</p>

3. การขนส่งทางอากาศ

มีบทบาทสำคัญต่อการค้าระหว่างประเทศปัจจุบันการค้าระหว่างประเทศนิยมใช้การขนส่งทางอากาศเพิ่มขึ้น เนื่องจากการขนส่งทางอากาศไปได้ทั่วโลก แต่ละประเทศมีสายการบินให้ความสะดวกรวดเร็ว มีอัตราความเสี่ยงของตัวสินค้าในระหว่างการขนส่งต่ำกว่าการขนส่งประเภทอื่นๆ ผู้ส่งออกหรือผู้นำเข้าสามารถส่งมอบสินค้าไปยังประเทศปลายทางหรือต้นทางในวันเวลาที่กำหนดแน่นอน เนื่องจากมีตารางการบินที่ตรงต่อเวลาและสม่ำเสมอ การขนส่งสินค้าทางอากาศมีค่าธรรมเนียมสูง จึงหมายความว่าสินค้าที่มีราคาแพง เช่น เครื่องประดับ ซึ่งจำเป็นต้องส่งมอบถึงผู้รับรวดเร็ว สินค้าที่มีจำนวนไม่มาก (สินค้าตัวอย่าง) สินค้าน้ำหนักเบา เสื้อผ้าสำเร็จรูป (สินค้าที่มีสมัยนิยม) ผ้าสีสด ผลไม้สด ดอกไม้สด เป็นต้น (เป็นสินค้าต้องการความสดและไม่ทนทานกับการขนส่งที่ใช้เวลาภารานาน) สินค้าเร่งด่วนที่ต้องการส่งถึงผู้รับโดยเร็ว เช่น อะไหล่เครื่องจักร บางประเทศสภาพภูมิศาสตร์ไม่มีท่าเทียบเรือ การคมนาคมทางบกไม่สะดวก จำเป็นต้องส่งสินค้าออกหรือนำเข้าโดยใช้เส้นทางอากาศเป็นต้น

การขนส่งทางอากาศมีความเกี่ยวข้องกับธุรกิจการให้บริการขนส่งสินค้าทางอากาศ ได้แก่ การขนส่งพัสดุภัณฑ์ไปรษณีย์อากาศระหว่างประเทศ (Air Parcel Post) ตัวแทนรับขนส่งสินค้าทางอากาศ (Air Freight Forwarder) สายการบินหรือบริษัทการบินต่างๆ (Carrier) และผู้ส่งพัสดุภัณฑ์ทางอากาศ (Air Carrier)

การให้บริการการขนส่งอิกรูปแบบหนึ่งคือ Logistics เป็นการให้บริการการขนส่งสินค้าแบบครบวงจร เริ่มจากประเทศผู้ส่งออกต้นทางไปถึงประเทศผู้นำเข้าปลายทาง รวมถึงการให้บริการเกี่ยวกับการขนส่งสินค้า เช่น

- การจัดการขนส่งจากผู้ขายหรือโรงงานที่ต้นทาง
- ออกแบบสื่อตราส่งสินค้าที่ทำการขนส่ง
- การทำประกันขนส่งสินค้า
- จัดทำเอกสารเรียกเก็บสินค้า
- รวบรวมสินค้า การเก็บรักษาสินค้าทั้งที่ต้นทางและปลายทาง รวมทั้งการกระจายสินค้าเพื่อส่งไปยังจุดค้าปลีกต่างๆ ในประเทศปลายทาง
- การดำเนินพิธีการศุลกากรกับประเทศต้นทางและปลายทาง
- จัดเตรียมยานพาหนะเพื่อบรรทุกสินค้าตั้งแต่ต้นทางจนถึงปลายทางไม่ชำรุดการขน

ส่งรูปแบบเดียวกันหรือการขนส่งหลายรูปแบบ เช่น การขนส่งทางแม่น้ำ รถไฟ ทางทะเลหรือบรรทุกสินค้าลงเรือไปถึงปลายทางบนขึ้นบรรทุกรถยนต์และปลายทางเป็นรถไฟ เป็นต้น

นอกจากการขนส่งทางบก ทางน้ำและทางอากาศแล้วยังมีการขนส่งประเภทอื่นๆ เช่น การขนส่งทางไปรษณีย์ ซึ่งสามารถส่งมอบให้ถึงผู้รับปลายทางได้ทั่วโลกเพราการขนส่งทางไปรษณีย์มีข้อตกลงระหว่างประเทศ อย่างไรก็ต้องการขนส่งทางไปรษณีย์มีข้อต้องปฏิบัติโดยเคร่งครัดและมีข้อจำกัดบางประการ เช่น การบรรทุกหินห่อและน้ำหนักจะต้องไม่เกินกว่า 10 กิโลกรัมต่ออนน์หีบห่อ จึงเหมาะสมสำหรับขนส่งสินค้าค้าวอย่างหรือสินค้าจำนวนไม่นัก

การสื่อสารผ่านพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ (E-Commerce) เป็นที่นิยมของการค้าระหว่างประเทศ การซื้อขายสินค้าที่มีความถี่สูง ไม่ต้องสต็อกสินค้าจำนวนมากคงต้นทุน มีความรวดเร็ว เป็นต้น E-Commerce จึงเป็นที่นิยมแพร่หลาย

การขนส่งทางอากาศเมื่อเปรียบเทียบกับการขนส่งประเภทอื่นๆ มีความได้เปรียบและเสียเปรียบทลายประการดังนี้

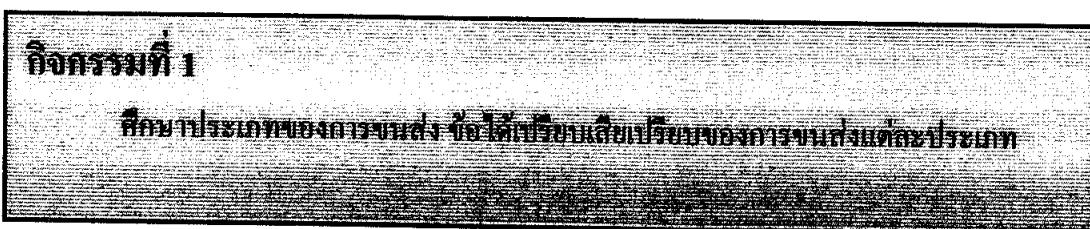
ข้อได้เปรียบของการขนส่งทางอากาศ

- สามารถเลือกเวลาการเดินทางได้ เนื่องจากบริษัทการบินกำหนดตารางการบินมีความถี่
- มีความเร็วสูง รวดเร็วและลดเวลาการเดินทาง
- การเพิ่มอัตราการบรรทุกและใช้เครื่องบินขนาดใหญ่ (Wide Bodied Jet) ช่วยให้ดันทุนเฉลี่ยต่อน้ำวายต่ำ
- สภาพภูมิประเทศที่ทุรกันดาร การขนส่งทางอากาศสามารถไปถึงได้

ข้อเสียเปรียบของการขนส่งทางอากาศ

- อัตราค่าบริการสูงกว่าการขนส่งประเภทอื่นๆ เนื่องจากมีค่าใช้จ่ายดำเนินงานสูง
- ใช้เงินลงทุนและค่าใช้จ่ายดำเนินงานสูง สำหรับประเทศกำลังพัฒนา การลงทุนด้านอากาศซึ่งใช้เงินลงทุนมากจึงเป็นภาระหนัก

- เสี่ยงกับอุบัติเหตุ ความปลอดภัยมีน้อยเมื่อเครื่องยนต์หรือกลไกเกิดขัดข้อง สภาพอากาศแปรปรวนเป็นดัน
- ธุรกิจการขนส่งทางอากาศต้องใช้บุคลากรที่มีประสบการณ์ ทักษะ อุปกรณ์เครื่องใช้คุณภาพสูง เทคนิคการบินยุ่งยากซับซ้อน จึงจำเป็นต้องใช้เงินลงทุนสูงเกี่ยวกับเทคโนโลยีสมัยใหม่และการสร้างบุคลากรระดับสูง มีคุณภาพ



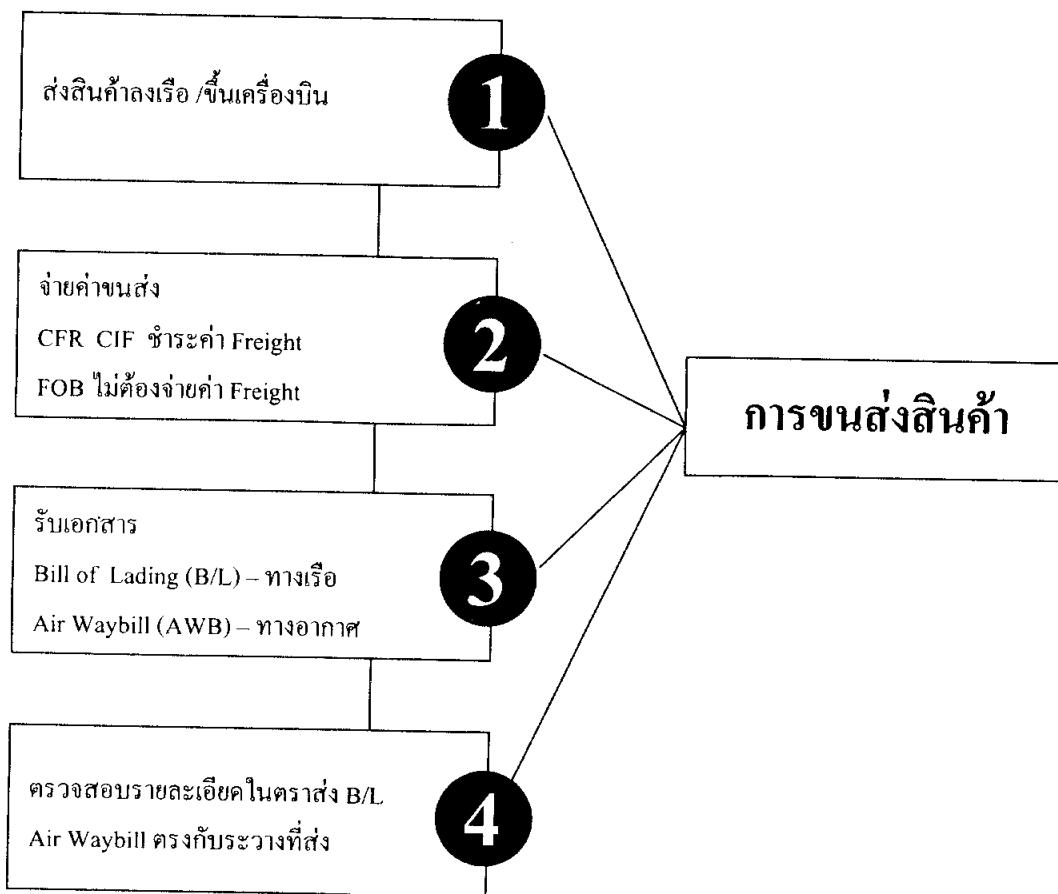
กระบวนการและขั้นตอนการขนส่ง

ก่อนอื่นผู้ประกอบธุรกิจต้องพิจารณาเลือกเส้นทางการขนส่งที่เหมาะสมกับสินค้าและประยุคค่าขนส่งสินค้า โดยมีหลักการพิจารณาดังนี้

1. เลือกเส้นทางการขนส่งที่สั้นที่สุด การขนส่งจะสะดวกง่ายขึ้น
2. เลือกภาระหนักห่อที่ประยุคเนื้อที่และน้ำหนักไม่มาก จะช่วยประยุคค่าขนส่งได้จากการขนส่งทุกประเภท
3. เลือกพาหนะการขนส่งที่เหมาะสมกับสภาพสินค้า มีความเสี่ยงสินค้าเสียหาย คำรำวิง การขนส่งต่ำและมีความปลอดภัย เมื่อผู้ประกอบธุรกิจได้ตัดสินใจเลือกใช้ชนิดการขนส่งแล้ว (Mode of Transport) การคำนวณการส่งสินค้าไปยังจุดปลายทางมีดังต่อไปนี้
 - จังหวัดที่การขนส่งไว้ล่วงหน้าตามข้อตกลงการค้า
 - จัดส่งสินค้าไปยังพำนະเช่น เรือ เครื่องบิน รถยกตู้บรรทุกหรืออื่น ๆ
 - ชำระค่าขนส่งตามที่ระบุในสัญญาซื้อขายสินค้าตามเงื่อนไข Letter of Credit แล้วแต่กรณี เช่น กรณีข้อตกลงการส่งมอบเป็น CFR, CIF, CPT และ CIP และไม่ต้องชำระค่าขนส่งตามข้อตกลงที่เป็น FOB, FCA และ FAS

- รับเอกสารใบตราสั่งเมื่อส่งมอบสินค้าเรียบร้อยแล้วจำแนกเป็นการขนส่งประเภทต่างๆ เช่น
 - ใบตราสั่งทางเรือ (Bill of Lading หรือ B/L)
 - ใบขนส่งสินค้าทางรถไฟ (Railway's Receipt)
 - ใบตราสั่งทางอากาศ (Air Waybill หรือ AWB)
 - ใบตราสั่งทางรถบรรทุก (Truck's Receipt)
 - ใบตราสั่งทางไปรษณีย์ (Parcel's Receipt)
- ตรวจสอบรายละเอียดในเอกสารใบตราสั่งทุกประเภทให้ถูกต้องครบถ้วนตามเงื่อนไขที่กำหนด อย่าให้ผิดพลาดหรือบกพร่องจากข้อกำหนดก่อนที่นำไปเรียกเก็บเงินจากธนาคารต่อไป

การส่งสินค้าไปยังจุดหมายปลายทาง



ที่มา: กรมส่งเสริมการส่งออก

กระบวนการและขั้นตอนในการขนส่งในบทนี้ จะกล่าวถึงกระบวนการขั้นตอนการขนส่งสินค้าทางเรือและทางอากาศดังจะกล่าวรายละเอียดต่อไปนี้

กระบวนการและขั้นตอนการขนส่งสินค้าทางเรือ

เมื่อผู้ประกอบธุรกิจได้ตัดสินใจเลือกเส้นทางการขนส่งทางเรือแล้ว การดำเนินการเพื่อส่งสินค้าไปยังจุดหมายปลายทางมีดังนี้

ขั้นตอนแรก ผู้ส่งออก(ผู้ขาย)จะต้องติดต่อกับบริษัทเรือหรือตัวแทน กำหนดเวลาขนส่งสินค้าลงเรือ ทำสัญญาซื้อขายและเงื่อนไขช่องบุชแจ้ง เช่น กำหนดให้ผู้ขายรับผิดชอบจัดหาเรือขนส่งสินค้าและชำระค่าธรรมเนียมที่ต้องจ่าย เช่น CIF, CIP, CPT, DDU, DDP, DEQ, และ DES เป็นต้น อย่างไรก็ได้เงื่อนไขดังกล่าวข้างต้นมีรายละเอียดอยู่ที่ระบุให้ผู้ขายรับผิดชอบและชำระค่าใช้จ่ายอื่น ๆ ดังนี้

- CIF (Cost Insurance and Freight) กำหนดให้ผู้ขายเป็นผู้จัดทำรายการประกันภัยสินค้าทางน้ำ

- CIP (Carrigge and Insurance Paid To) ผู้ขายจัดทำประกันภัยสินค้า ชำระค่าเบี้ยประกัน และดำเนินพิธีการศุลกากรส่งออก

- CPT (Carriage Paid To) ผู้ขายดำเนินพิธีการศุลกากรส่งออก

- DDU (Delivered Duty Unpaid) รายจ่ายค่าพิธีการ ค่าอากรศุลกากร ค่าภาษีและค่าใช้จ่ายอื่น ๆ ในกรณีนำสินค้าเข้าประเทศปลายทางเป็นภาระของผู้ซื้อ ซึ่งถ้าผู้ซื้อไม่ต้องการให้มีรายการดังกล่าวข้างต้น ก็ควรจะกำหนดให้ชัดเจน โดยเพิ่มข้อความเป็นลายลักษณ์อักษร ไว้อย่างชัดแจ้ง ในสัญญาขายระบุให้ผู้ขายเป็นผู้ดำเนินการและรับภาระดังกล่าว

- DDP (Delivered Duty Paid) รายจ่ายค่าภาษีอากร เช่น ค่าอากรศุลกากร ค่าภาษีนำเข้าผู้ขายเป็นผู้จ่าย

- DEQ (Delivered Ex Quay) ผู้ขายรับภาระค่าใช้จ่ายต่างๆและความเสี่ยงภัยในการนำส่งสินค้าไปยังจุดหมายปลายทางที่กำหนด

- DES (Delivered Ex Ship) ผู้ขายไม่ต้องดำเนินพิธีการศุลกากรขาเข้าประเทศผู้ซื้อ
ขั้นตอนที่สอง ผู้ส่งออก (ผู้ขาย) ทำข้อตกลงกับบริษัทเดินเรือหรือตัวแทนผู้ขายต้องทำเอกสารจองระหว่างเรือ (Booking Note) เมื่อผู้ขายได้รับการยืนยันจากบริษัทเรือแล้วนั้นหมายถึงสัญญาการจองระหว่างเรือได้เสร็จสมบูรณ์แล้ว

ขั้นตอนที่สาม บริษัทเดินเรือหรือตัวแทนเป็นผู้ดำเนินการทำใบตราสั่งสินค้า (Bill of Lading) โดยจัดทำเอกสารระบุรายละเอียดของสินค้า (Cargo Particular) ได้แก่ เครื่องหมายหมายเลขอสินค้า การบรรจุหีบห่อและหมายเลขหน้าหนัง ขนาดและเงื่อนไขการจ่ายเงินค่าธรรมเนียมที่ต้องชำระ

ขั้นตอนที่สี่ บริษัทเดินเรือออกเอกสารใบรับรองต้นหนเรือ (Mate's Receipt) ให้แก่ ผู้ขาย (ผู้ส่งออก) หลังจากที่บริษัทเรือรับมอบสินค้าตามเงื่อนไขการส่งมอบสินค้าแล้ว

ขั้นตอนสุดท้าย หลังจากปล่อยเรือออกจากการท่าเรือต้นทางผู้ส่งออกต้องนำเอกสารใบรับรองต้นหน (Mate's Receipt) ไปแลกกับใบตราสั่งสินค้า (Bill of Lading หรือ B/L) ซึ่งระบุเงื่อนไขได้รับชำระค่าระหว่างเรือแล้ว (Freight Prepaid) เมื่อมาถึงขั้นตอนสุดท้ายนี้ผู้ส่งออกเตรียมรวบรวมเอกสารเพื่อขอรับเงินจากธนาคารต่อไป

กระบวนการและขั้นตอนการขนส่งสินค้าทางอากาศ

การตัดสินใจเลือกประเภทของการขนส่งขึ้นกับลักษณะของสินค้าและวัตถุประสงค์ สินค้าที่มีมูลค่าสูง สินค้าไม่คงทนดauer (อาหาร พืช ผัก และอาหารทะเลสด ดอกไม้สด) ต้องการส่งมอบปลายทางรวดเร็วใช้เวลาไม่น้อย การขนส่งทางอากาศจึงมีความเหมาะสมที่สุด ขั้นตอนการขนส่งทางอากาศมีดังนี้

ขั้นตอนแรก ผู้ส่งออกติดต่อกับบริษัทสายการบินขอจองระหว่างบรรทุกเครื่องบินพร้อมทั้งเอกสาร Invoice และ Packing List ระบุข้อมูลรายละเอียดสินค้า เช่น ชนิดของสินค้า - ประเภทหิ่นห่อ ขนาดหิ่นห่อ น้ำหนัก และเมืองปลายทาง เพื่อส่งมอบสินค้าเป็นต้นให้กับบริษัทสายการบิน อนึ่งอาจติดต่อกับบริษัทสายการบินหลาย ๆ แห่งเพื่อเบร์ยนเทิร์บค่าระหว่างบรรทุกและเลือกบริษัทที่เสนอราคาดีที่สุด

ขั้นตอนที่สอง บริษัทสายการบินรับสินค้าจากผู้ส่งออก หลังจากผู้ส่งออกได้ตกลงเรื่องค่าระหว่างบรรทุกสินค้าและชำระค่าระหว่างเรียบร้อยแล้ว เอกสารที่บริษัทสายการบินจะออกให้ เช่น ใบรับสินค้า (Manifest) และเอกสาร Air Waybill (ส่งมอบสินค้าให้กับบริษัทสายการบินเรียบร้อยแล้ว)

ขั้นตอนที่สาม ผู้ส่งออกจัดเตรียมเอกสารเพื่อดำเนินการพิธีศุลกากรให้กับบริษัทสายการบิน เช่น ใบแหล่งกำเนิดสินค้า ใบขนสินค้า บัญชีราคาสินค้า บัญชีหิ่นห่อ ในอนุญาตการส่งออก ใบรับรองสุขอนามัย หรือใบรับรองปลดโรคสัตว์ (กรณีเป็นสินค้าประเภทอาหาร) และเอกสาร ช.ต.1 (รายงานการส่งของออก)

ขั้นตอนสุดท้าย บริษัทสายการบินดำเนินการผ่านพิธีศุลกากร ณ. ท่าอากาศยานแทนผู้ส่งออก บรรจุสินค้าเข้าตู้ขนสินค้าทางอากาศ หรือบนสั่งขึ้นเครื่องบินของบริษัทสายการบิน ซึ่งผู้ส่งออกได้ตกลงกันไว้แล้ว

ในการณ์การขนส่งทางอากาศสำหรับสินค้ามูลค่าสูง เช่น ทองคำ อัญมณี เครื่องประดับ บริษัทผู้ชำนาญการขนส่งสินค้าประเภทดังกล่าวข้างต้นนี้ มีอุปกรณ์การรับสินค้าและขนส่งสินค้าให้ปลอดภัยอย่างพร้อมมูล

กิจกรรมที่ 2

ศึกษากระบวนการและขั้นตอนการขนส่งสินค้าทางเรือ ทางอากาศ

การเตรียมเอกสารประกอบการขนส่ง

การค้าระหว่างประเทศทั้งด้านการส่งสินค้าออกและนำสินค้าเข้าไปจัดจำคัญที่จะนำสินค้าไปสู่จุดหมายปลายทางที่กำหนดคือการขนส่ง ซึ่งมีทั้งการขนส่งทางรถยนต์ รถไฟ ทางทะเล ทางอากาศและการขนส่งโดยใช้yanพาหนะต่างประเภทตั้งแต่ 2 ประเภทขึ้นไป (Multimodal Transport) และการขนส่งอย่างต่อเนื่องหลายรูปแบบเป็นต้น

ใบตราสั่งสินค้า

ก่อนอื่นนักศึกษาต้องทำความเข้าใจกับใบตราสั่งสินค้าเสียก่อน ใบตราสั่งหรือ Bill of Lading เรียกย่อ ๆ ว่า B/L เป็นเอกสารที่ผู้รับขนสินค้าให้แก่ผู้ส่งสินค้าเพื่อแสดงว่าได้มีการรับสินค้าเพื่อนำส่งไปยังจุดหมายปลายทางที่ผู้ส่งสินค้ากำหนด ใบตราสั่งมีหลายชนิด เช่น ใบตราสั่งสินค้าทางอากาศเรียกว่า Air Waybill และใบตราสั่งสินค้าทางทะเลเรียกว่า Ocean Bill of Lading ซึ่งมีรายละเอียดคล้ายคลึงกัน

- ใช้ในการขนส่งสินค้าที่ผู้รับสินค้าไม่ต้องนำต้นฉบับใบตราสั่งไปขอรับสินค้า ซึ่งในทางปฏิบัติผู้รับสินค้าสามารถใช้สำเนาใบตราสั่งไปขอรับใบสั่งปล่อยจากตัวแทนเรือได้ เรียกว่า

Sea Waybill หรือ Express Bill ในตราสั่งประเภทนี้ผู้รับตราสั่งจะต้องเป็นผู้นำเข้าโดยตรงและ
ความรับผิดชอบของผู้รับขนส่งมีน้อยกว่าใบตราสั่งประเภทอื่น

- ใช้กับการขนส่งรวมรูปแบบต่อเนื่องหลายวิธีเข้าไว้ด้วยกันเรียกว่า Multimodal Transport Document หรือ Combine Transportation Bill of Lading หน้าที่หลักของใบตราสั่ง มี 3 ประการ ดังต่อไปนี้

ก) เป็นหลักฐานการรับสินค้าที่ขนส่ง (Receipt of Goods Shipped) ผู้ขนส่ง หรือตัวแทนเรื่อเป็นผู้ออกเอกสารใบตราสั่งให้แก่ผู้ส่งสินค้า (Shipper) เพื่อยืนยันว่าได้รับสินค้าครบถ้วนตามข้อความที่ระบุในใบตราสั่งเพื่อขนส่งไปยังท่าปลายทางที่ระบุไว้เรียบร้อยแล้ว

ข) เป็นหลักฐานสืบถือกับสัญญาการขนส่ง (Written Evidence of Contract Carriage) ใบตราสั่งเป็นหลักฐานที่เป็นลายลักษณ์อักษร ชี้งผู้ขนส่งและผู้ส่งสินค้าต้องยึดถือเงื่อนไขตามที่ระบุไว้ในใบตราสั่งเป็นสำคัญ

ค) เป็นตราสารแสดงสิทธิของผู้ทรง (Document of Title) ซึ่งหมายถึงครกีตามที่เป็นผู้ทรงใบตราสั่งสินค้าได้ สินค้าก็เป็นของคนนั้นสามารถจะโอนสิทธิให้บุคคลต่อไปได้โดยการสลักหลังใบตราสั่ง ซึ่งถือว่าเป็นเอกสารที่โอนเปลี่ยนมือกันได้ (Negotiable Document) ทั้งนี้ยกเว้นใบตราสั่งบางประเภทซึ่งมีวัตถุประสงค์พิเศษคือไม่ต้องการใช้ใบตราสั่งนั้นในการโอนสิทธิโดยการสลักหลังใบตราสั่ง เช่น ใบตราสั่งจำพวก Waybill ต่างๆ ไม่ว่าจะเป็น Air Waybill หรือ Sea Waybill จะมีชื่อกำกับไว้ในด้านฉบับโดยระบุ Non Negotiable Sea Waybill เป็นต้น การนำไปตราสั่งประเภทนี้มาใช้ ในระบบการค้าระหว่างประเทศเหตุผลคือผู้นำเข้าบางรายมีความจำเป็นต้องรับรองของก่อนโดยไม่ต้องการเข้าไปยุ่งเกี่ยวกับธนาคารหรือเพร pare เอกสารในระบบธนาคารสั่งมาล่าช้า

ใบตราสั่งแบบ Non-Negotiable Sea Waybill ที่นิยมนำมาใช้ ผู้ส่งออกต้องกรอกข้อมูล เช่น ใบจดของระบุการมอบหรือส่ง (Consignee) เป็นชื่อของผู้นำเข้าโดยตรง ล้วนมากเมื่อ สินค้าไปถึงปลายทาง ผู้นำเข้าได้ดำเนินพิธีการออกของก่อนที่ธนาคารจะทราบและมักไม่มาทำ Trust Receipt (T/R) กับธนาคาร ดังนั้นธนาคารจึงให้ความสำคัญและมีความระมัดระวังมาก สำหรับใบตราสั่งลักษณะนี้ โดยธนาคารจะพิจารณาหลักประกันให้รักภูมิและคุ้มกับความเสี่ยงในการเปิด Letter of Credit (L/C)

ในการพินิจนาการอาจจะต้องเจื่อนไว้ให้ใบตราสั่งประเภทนี้ต้องระบุชื่อธนาคารเป็นบุคคลที่ร่วมรับแจ้ง (Also Notify Party) ไว้ในใบตราสั่งเพื่อให้ร่วมรับทราบการบนส่งสินค้าด้วยและเมื่อสินค้าเดินทางมาถึงประเทศนำเข้าธนาคารอาจร้องขอให้ผู้นำเข้ายื่นหนังสือรับรองเพื่อรับสินค้าไปก่อน (Letter of Undertaking) หรืออาจจะอนุโลมให้ยื่นสัญญา Trust Receipt (T/R) ไว้ก่อนก็ย่อมได้

ใบตราสั่งประเภท Non-Negotiable Sea Waybill หากผู้ทรงสิทธิ์ในช่วง Consignee ต้องการจะโอนให้ผู้อื่นออก ณ.ปลายทางก็สามารถกระทำได้โดยไม่มีคำขอเป็นลายลักษณ์อักษรไปยังบริษัทผู้ขน (Carrier) หรือตัวแทนของบริษัท ผู้รับขนเพื่อทำการโอนสิทธิ์ในสินค้าหรือตัวแทนดังกล่าวได้รับคำขอ จะออกหลักฐานให้ผู้รับโอนสิทธิ์ในสินค้าไปดำเนินการออกของต่อไป

ลักษณะของใบตราสั่ง ข้อความสำคัญซึ่งระบุไว้ด้านหน้าและด้านหลังใบตราสั่งทุกประเภทโดยทั่วๆ ไปจะมีรายละเอียดสำคัญ ๆ เหมือนกัน เนื่องจากต้องปฏิบัติตามกฎหมายของเซครูลัส (Hague Rules) หรือเอกวิสบีรูลส์ (Hague Visby Rules) ซึ่งเป็นกฎหมายสนธิสัญญาระหว่างประเทศ ข้อความด้านหน้าและด้านหลังใบตราสั่งระบุข้อความดังนี้

ด้านหน้าใบตราสั่ง

- ชื่อและที่อยู่ของผู้ขนส่ง (Carrier) ต้องระบุให้ชัดเจนในใบตราสั่ง ผู้ขนส่งเป็นเจ้าของหรือเป็นผู้เช่าเรือก็ได้
- ชื่อและที่อยู่ของผู้ส่งสินค้า (Shipper)
- ชื่อและที่อยู่ของผู้รับตราสั่ง (Consignee) ได้กำหนดให้ระบุ To the Order of หมายถึงการโอนสิทธิ์เป็นไปตามคำสั่งของใคร เช่น To the Order of Shipper หมายความว่าให้เป็นไปตามคำสั่งของ Shipper เท่านั้น ก่อนที่จะมีการระบุชื่อผู้รับใบตราสั่ง ใบตราสั่งดังกล่าวสามารถโอนไปให้บุคคลอื่นได้ ผู้รับใบตราสั่งระบุการรับโอนสิทธิ์ตัวสินค้าและชื่อกับหลังใบตราสั่งกรณีส่งสินค้าผ่านธนาคารและให้ธนาคารเป็นตัวแทนเพื่อควบคุมการชำระเงิน ธนาคารเป็นผู้รับตราสั่ง เมื่อผู้ซื้อสินค้าได้ปฏิบัติตามเงื่อนไขข้อตกลงและจ่ายชำระเงินเรียบร้อยแล้ว ธนาคารจะโอนสิทธิ์ให้ทันที
- ชื่อและที่อยู่ของผู้รับแจ้ง (Notify Party) ซึ่งอาจเป็นผู้นำเข้าหรือการให้ธนาคารเป็นผู้รับตราสั่งแทนผู้ซื้อเป็นต้น เมื่อระบุให้บุคคลหรือนิติบุคคลดังกล่าวข้างต้น ดังนั้นมีอสินค้ามาถึงบริษัทเรือ บริษัทเรือก็จะแจ้งให้ทั้งสองฝ่ายทราบ

● รายละเอียดสินค้าที่ส่ง (Descriptions of Goods) ผู้ขนส่งจะไม่รับรู้หรือตรวจสอบรายละเอียดสินค้า เป็นหน้าที่ของผู้ส่งต้องสำแดงรายละเอียดลักษณะสินค้าที่ส่งมาให้ในรายละเอียดตรงกับคำอธิบายสินค้าที่อยู่ในบรรจุภัณฑ์หรือหีบห่อหรือไม่ นอกจากนี้ผู้ขนส่งอาจสงวนสิทธิ์ไม่รับขนส่งสินค้าบางประเภทหรือกำหนดให้ผู้ขนส่งต้องปฏิบัติตามกฎหมายเพิ่มเติมหรือเรียกให้ชำระค่าธรรมเนียมเพิ่มเติมได้ เช่น สินค้ามีน้ำหนักมาก ต้องเสียค่าธรรมเนียมเพิ่ม เช่น สินค้ามีลักษณะเป็นตื้น นอกจากนี้ต้องระบุชื่อสามัญ (Common Name) ของสินค้าด้วยทุกรึ่ง เพื่อให้เข้าใจนอกเหนือจากราบุชื่อทางการค้า เช่น การขนส่งเครื่องจักรที่ต้องระบุชื่อสามัญของสารเคมีควบคู่กันซึ่งทางวิทยาศาสตร์ของสารเคมีนั้นด้วย

● ประทับหรือเขียนกำกับคำว่า Ship's Load and Count ซึ่งเป็นหลักฐานบอกว่าผู้ส่งเป็นผู้กระทำโดยผู้ขนส่งมิได้มีส่วนในการนับและบรรจุแต่อย่างใด อย่างไรก็ตามมีกฎหมายบางประเทศบังคับให้แสดงชนิดของหีบห่อด้วย (Kind of Parcel) เช่น Creates, Palette, Dump ฯลฯ เป็นต้น และในบางประเทศจะต้องแสดงหน่วยย่อยสุดของหีบห่อ เช่น ในหนึ่งแพลเล็ตมีจำนวนกี่กล่องยี่ห้อ

● น้ำหนักของสินค้าที่ส่ง หมายถึงน้ำหนักภายนอกรวมหีบห่อ (Gross Weight) และปริมาตรสินค้า (Measurement) โดยขึ้นอยู่กับชนิดของสินค้า

● เครื่องหมายของสินค้า (Shipping Marks) มีประโยชน์คือช่วยให้สามารถคัดแยกสินค้าได้อย่างชัดเจนก่อนที่จะบรรทุกลงเรือ เครื่องหมายการค้าดังกล่าวจะต้องติดอยู่กับตัวสินค้าจนถึงปลายทาง

● กรณีที่เป็นการขนส่งแบบคอนเทนเนอร์ ต้องระบุหมายเลขคอนเทนเนอร์ด้วย
● ราคาของสินค้าที่ส่ง (Value of Goods) กรณีที่ไม่ระบุราคาของสินค้าที่ส่งหมายถึงความรับผิดชอบของบริษัทฯ จำกัดความที่กฎหมายบังคับกำหนดเท่านั้น แต่การขนส่งสินค้าทั่วไปทางทะเลจะไม่มีการระบุมูลค่าของสินค้านั้นในตราสั่ง

● ชื่อเรือ (Vessel Name) คือชื่อของเรือที่จดทะเบียนขนส่งมีประโยชน์ คือทำให้สามารถสืบค้นหาเจ้าของเรือที่แท้จริงได้ ในกรณีการเช่าเรือ เช่น การเช่าเรือแบบมีกำหนดระยะเวลาช่วงสั้นๆ ปัญหาคือผู้เช่าเรือไม่มีความรับผิดชอบในตัวสินค้า ดังนั้นในบางกรณีซึ่งต้องการให้สิทธิ์เรียกร้องจำเป็นต้องกระทำการต่อเจ้าของเรือโดยตรง

- หมายเลขอุบัติเดินทาง (Voyage) เส้นทางการวิ่งต่างๆ บริษัทเรือจำเป็นต้องกำหนดหมายเลขอุบัติเดินทางเพื่อความสะดวกในการควบคุมและอ้างอิง
- ท่าเรือต้นทาง (Port of Loading) สถานที่รับสินค้า (Place of Receipt) อาจอยู่นอกท่าเรือ โดยเฉพาะการขนส่งสมัยใหม่แบบคอนเทนเนอร์ ดังนั้นจำเป็นต้องมีการกำหนดสถานที่รับสินค้าด้วย
 - ท่าเรือปลายทาง (Port of Unloading) ซึ่ง เช่นเดียวกับสถานที่รับสินค้า ใน การขนส่งแบบคอนเทนเนอร์ จึงต้องมีการกำหนดสถานที่ส่งสินค้า (Place of Delivery) ด้วย เช่นกัน
 - เงื่อนไขการชำระค่าธรรมเนียมและค่าใช้จ่ายอื่น ๆ (Freight and Expense Term) เช่น การชำระค่าธรรมเนียมที่ต้นทาง (Prepaid) หรือ การชำระค่าธรรมเนียมที่ปลายทาง (Collect) เป็นต้น
 - ข้อความแสดงสภาพตามที่ปรากฏของสินค้า ณ. เวลาส่งมอบให้กับผู้ขนส่ง มีหลายรูปแบบ เช่น (1) ในตราสั่งระบุว่าได้รับสินค้าในสภาพเรียบร้อยสมบูรณ์ตามที่เห็นได้ชัด (2) ในตราสั่งประเภทระบุด้วยถ้อยคำว่า Shipped in apparent good order and condition unless otherwise stated herein ซึ่งหมายถึงหากสินค้าที่รับมีสภาพที่ไม่สมบูรณ์ หรือมีร่องรอยชำรุดเสียหายต้องระบุลงในใบตราสั่งอย่างละเอียด (3) ในตราสั่งประเภท Clean Bill of Lading (Clean B/L) หรือใบตราสั่งแบบปราศจากเงื่อนไขตามคำนิยามของ UCP 500 (Uniform Customs and Practice for Documentary Credit) มาตรา 32 ซึ่งหมายถึงผู้ขนส่งสินค้ารับมอบสินค้าโดยไม่ต้องกังวลใจสภาพของสินค้าจะเป็นอย่างไร เนื่องจากใบตราสั่งไม่มีการระบุหมายเหตุของสภาพสินค้า หรือหินห่อสินค้าว่าชำรุดเสียหายหรือ Clean B/L นั่นเอง

ด้านหลังใบตราสั่ง

ด้านหลังใบตราสั่งสินค้า มีรายละเอียดเกี่ยวกับข้อกำหนดเงื่อนไขการขนส่งต่างๆ ซึ่งก่อรปปั้นเป็นสัญญาที่กำหนดความสัมพันธ์และหน้าที่ความรับผิดชอบของผู้ขนส่งและผู้สั่งสินค้า ดังนั้นผู้จัดส่งสินค้าควรศึกษารายละเอียดเกี่ยวกับเงื่อนไขของบริษัทผู้รับส่งสินค้าให้ถ้วนใจ ยกตัวอย่างเช่น สำหรับสัญญาให้รับภาระภาระที่ต้องรับผิดชอบต่อไปในกรณีที่สินค้าชำรุดเสียหาย หรือสูญเสีย แต่หากเกิดความเสียหายกับสินค้าที่ส่งมอบ สามารถเรียกร้องค่าชดเชยได้ ซึ่งในตราสั่งที่สมบูรณ์ (Complete Set) ประกอบด้วย 3 ใบ คือ ต้นฉบับ 1 ใบและคู่ฉบับ 2 ใบ จำนวนของสำเนาในตราสั่งสามารถออกได้ตามความต้องการ ผู้ขอเปิด Letter of Credit (L/C) ควรขอสำเนาสำรองละ 3 ถึง 5 ใบ เพื่อความสะดวกสำหรับต้นฉบับที่ใช้โอนเปลี่ยนมือได้ด้วยการสลักหลังข้างต้นนี้ ธนาคารผู้นำเข้าจะสลักหลังมอบโอนสิทธิ์ให้เพียงฉบับเดียวเท่านั้น ทั้งนี้ยกเว้นใบตราสั่งประเภท Non – Negotiable Sea Waybill ซึ่งบริษัทที่ทำการขนส่งมักจะออกต้นฉบับมาให้ผู้สั่งของเพียง 1 ใบ เท่านั้น และให้ธนาคาร 1 ใบจัดเป็นชุดใบตราสั่งครบถ้วนแล้ว

การออกใบตราสั่ง ผู้ขนส่งหรือค้าแทนสามารถออกใบตราสั่งโดย

1. การออกใบตราสั่งสินค้าตามคำร้องขอของผู้ส่งสินค้า จำแนกเป็น

1.1 Straight B/L การออกใบตราสั่งซึ่งได้ระบุชื่อผู้รับสิทธิ์ในการมอบสินค้า และผู้ที่ถูกระบุข้อเท่านี้ เป็นผู้มีสิทธิ์ในสินค้าต้องไปรับสินค้าด้วยตัวเอง หรือผู้ถูกระบุข้อโอน สิทธิ์ให้ผู้อื่นก็ย่อมได้ (ยกเว้นบางประเทศที่มีกฎหมายห้ามโอนสำหรับ B/L ประเภทนี้)

1.2 To Order B/L คือการออกใบตราสั่งตามคำสั่งของผู้ส่ง (Shipper) เป็นใบตราสั่งที่สามารถโอนเปลี่ยนมือกันได้ โดยการลักหลังใบตราสั่ง

2. การออกใบตราสั่งสินค้าตามสภาพของสินค้าที่รับขนส่งไว้ จำแนกเป็น

2.1 Clean B/L เป็นใบตราสั่งชนิดไม่มีเงื่อนไข ไม่ระบุว่าสินค้าชำรุด เสียหาย บริษัทเรือจะออก Clean B/L ให้เมื่อได้ตรวจสอบสภาพของหินห่อสินค้าอยู่ในสภาพเรียบร้อยดีและไม่พบตำหนิหรือเสื่อมไว้ได้ ๆ ปรากฏชัดว่าได้นำความเสียหายถึงตัวสินค้า

2.2 Unclean B/L หรือ Foul B/L หรือ Claused B/L เป็นใบตราสั่งซึ่งระบุเงื่อนไขชำรุดเสียหาย ซึ่งบริษัทเรือได้ออกให้ตามข้อซึ่งแจ้งของกับตนเรือต้นหนน ได้ระบุสภาพของหินห่อที่ได้รับมีสภาพหินห่อที่ชำรุด เช่น มีรอยแตกร้าว ฉีกขาดสึกหรอเป็นต้น อาจทำให้สภาพหินห่อเสียหาย หรือไม่เรียบร้อย เมื่อถึงปลายทางได้ Unclean B/L เป็นหลักฐานยืนยันว่าบริษัทเรือไม่ต้องรับผิดชอบใดๆ กับความเสียหายของสินค้าเนื่องจากมีปัญหาสภาพหินห่อดังกล่าวข้างต้น

การหมายเหตุในใบตราสั่งที่ออกให้โดยบริษัทเรือสามารถจำแนกประเภทของความไม่แน่นอนหรือความไม่ชัดเจนในการขนส่งได้ เช่น (1) บริษัทเรือรับสินค้าไว้เพื่อบรรทุกlongเรือตามชื่อที่ระบุในใบตราสั่ง หรือ (2) บริษัทเรือรับไว้เพื่อรอการขนหรือ (3) ไม่ได้ระบุการขนส่งไปยังเรือลำใดเป็นต้น ดังนั้นสามารถใช้คุลพินิจโดยสังเกตจากรูปแบบของใบตราสั่งดังนี้

1. Shipped Form หมายถึงรูปแบบของใบตราสั่งที่ออกให้หลังจากสินค้าได้บรรทุกlongในเรือตามชื่อที่ระบุในใบตราสั่งเท่านั้น จะมีคำขึ้นต้นในเงื่อนไขดังนี้ “Shipped on Board in Apparent Good Order and Condition.....”

2. Received Form หมายถึงรูปแบบของใบตราสั่งที่ออกให้ก่อนที่จะนำสินค้าบรรทุกเข้าร่วางเรือ ในกรณีนี้บริษัทเรือมีหน้าที่เพียงการรับสินค้าเพื่อจะได้ดำเนินการจัดส่งเท่านั้นและไม่มีความชัดเจนหรือแน่นอนว่าให้ขนส่งไปโดยชื่อเรือที่ระบุนั้นหรือไม่ การสังเกตุได้จากคำขึ้นต้นในเงื่อนไขว่า “Received by the carrier from the shipper in apparent good order and condition.....” หรือใบตราสั่งนางประเกษาจะมีหมายเหตุไว้ใกล้ชื่อเรือว่า “Intended” หมายความว่า “ตั้งใจนำเข้าบารทุกในเรือนี้” แต่เหตุการณ์เปลี่ยนแปลงทำให้มีเมื่อถึงเวลานำสินค้าเข้าบารทุกเรืออาจต้องข้ายไปบรรทุกในร่วางเรือลำอื่นๆ ที่ไม่ได้ระบุชื่อไว้ก็ได้

ใบตราสั่ง (Bill of Lading) หรือเรียกย่อว่า B/L เป็นสัญญาระหว่างผู้ขนส่งและผู้สั่งสินค้าซึ่งมีการตกลงกันว่าจะส่งสินค้าจากที่หนึ่งไปยังที่หนึ่ง เมื่อผู้สั่งสินค้าได้รับใบตราสั่งแล้วก็หมายความว่า ได้มีการรับการบรรทุกสินค้ากันแล้ว ใบตราสั่งนั้นจะมีรายละเอียดที่สำคัญต่าง ๆ ดังต่อไปนี้

- ชื่อที่อยู่ของผู้ที่รับการขนส่ง
- ชื่อที่อยู่ของผู้ที่จะส่งสินค้า
- ชื่อและที่อยู่ของผู้รับรับของส่ง ซึ่งหมายถึง ตัวสินค้าที่ส่งไม่สามารถใช้เปลี่ยนโอนกรรมสิทธิ์กันได้โดยการลักหลัง
- ชื่อที่อยู่ของผู้รับแจ้ง ซึ่งรายละเอียดผู้นี้นำเข้าคือเป็นผู้รับแจ้งว่าสินค้าที่ได้ส่งมาันนี้ได้มาถึงแล้วโดยบริษัทเรือที่ขนส่งมา
- รายละเอียดสินค้าที่ส่ง ซึ่งผู้ขนส่งอาจส่วนสิทธิ์ไม่ยอมรับสินค้านางหนิด เช่น สินค้าที่เน่าเสียง่าย สินค้าที่มีอันตราย เป็นต้น การระบุชื่อสินค้าต้องใช้ชื่อสามัญทั่วไป เพื่อความเข้าใจได้ง่าย
- น้ำหนักของสินค้าที่ส่ง น้ำหนักภายใน + น้ำหนักของหีบห่อ
- จำนวนหีบห่อที่รับส่ง ต่างประเภทอาจกำหนดชนิดของหีบห่อต่าง ๆ หรือระบุถึงหน่วยอย่าง ๆ ของหีบห่อด้วยก็ได้
- เครื่องหมายของสินค้า ต้องติดไว้ตั้งแต่ต้นทางจนถึงปลายทางเป็นเครื่องหมายที่ชัดเจน ก่อนนำลงน้ำในเรือสินค้า
- ราคาของสินค้าที่ส่ง
- เงื่อนไขการชำระเงินค่าระหว่าง รวมถึงค่าใช้จ่ายอื่น ๆ อาจจะมีการเสียค่าระหว่างต้นทาง หรือปลายทาง
- ชื่อเรือ เพื่อให้สามารถค้นหาผู้เป็นเจ้าของเรือในกรณีที่สินค้าเกิดการเสียหายขึ้น
- หมายเลขเที่ยวเรือ เพื่อสะดวกในการควบคุม
- ท่าเรือต้นทาง ในกรณีที่การขนส่งแบบคอนเทนเนอร์สถานที่รับสินค้าต้องอยู่นอกท่าเรือ
- ท่าเรือปลายทาง เป็นกรณีเดียวกับการกำหนดท่าเรือต้นทาง
- หมายเลขคอนเทนเนอร์ ในกรณีที่ส่งแบบขนส่งคอนเทนเนอร์
- ข้อความแสดงสภาพสินค้า จะระบุไว้ว่า ผู้ขนส่งได้รับสินค้าอยู่ในสภาพเรียบร้อยสมบูรณ์

BILL OF LADING

(THROUGH TRANSPORT CLUB B/L SERIES 100)

ORIGINAL

(ALL TERMS CONDITIONS AND EXCEPTIONS AS PER ORIGINAL BILL OF LOADING)

Shipper KR INTERNATIONAL CO., LTD. 500 SUNPHBVUTH RD. BANGNA, BANGKOK 10260		WEITA INTERNATIONAL CORPORATION THE INTERNATIONAL COMBINED TRANSPORT OPERATOR & CARRIER LICENSED BY MINISTRY OF COMMUNICATIONS UNER LICENSE NO 060		
Consignee THE COMMERCE BANK LTD. NEW YORK		Forwarding Agent – References		
Notify Party (No claim shall attach for failure to notify) GTI IMPORT CO., LTD. 72 WEST BROADWAY NEW YORK 10015		Point and Country of Origin (for the merchant's reference only) Excess Value Declaration: Refer to Clause 6(4) (B) + (C) on reverse side		
Precarriage By PIYA BHUM V.34		Place of Receipt BANGKOK	Port of Loading SINGAPORE	
Vessel Voy. No. MANHATTAN BRIDGE V.57		Port of Discharge NEW YORK	Place of Delivery NEW YORK	
Particulars Furnished by the Shipper				
Container No. and Seal No. Marks & Nos.	Quantity and Kind of Package	Description of Goods		Measurement (M ³) Gross Weight (KGS)
CONTAINER NO. YYYYX0192491 SEAL A54318 UW-EC NEW YORK/U.S.A. LOADED ON BOARD PIYA BHUM V.34 AT BANGKOK PORT 2 ND MAY 2004	28 CARTONS	28 CARTONS CHILDREN'S GARMENTS CIF NEW YORK AS PER PROFORMA INVOICE NO.123/98 DATED 1 ST JAN, 1999 IRREVOCABLE L/C NO. 9234567 LCL/LCL		M3 1.170 (KG) 650
Temperature Control Instructions:				
TOTAL NUMBER OF CONTAINERS OR PACKAGES (IN WORDS)				
FREIGHT & CHARGES		Revenue Tons	Rate	Prepaid FREIGHT PREPAID
Exchange Rate		Total Prepaid in Local Currency		Collect Payable at
<p>Received by the carrier the goods as specified above in apparent good order and condition unless otherwise stated, to be transported to such place as agreed, authorized or permitted herein and subject to all the terms and conditions appearing on the front and reverse of this Bill of Lading to which the Merchant agrees by accepting this Bill of Lading, any local privileges and customs notwithstanding.</p> <p>The particulars given above as stated by the shipper and the weight, measure, quantity, condition, contents and value of the goods are unknown to the carrier.</p> <p>In witness whereof one (1) original Bill of Lading has been signed if not otherwise stated below, the same being accomplished the other(s), if any, to be void.</p> <p>If required by the carrier one (1) original Bill of Lading must be surrendered duty endorsed in exchange for the goods or delivery order.</p>				
B/L No. BK 524/97 Number of original B/L issued 3/3 (THREE) Place and date of issue BANGKOK 1 ST MAY 2004 S/O No. Laden on board the vessel		<p>Signed on behalf of the Carrier WEITA INTERNATIONAL CORPORATION</p> <p>ANFREIGHT CO., LTD. AS AGENT OF THE CARRIER</p>		

ใบสั่งสินค้าทางทะเล

ใบสั่งสินค้าทางทะเล (Sea Waybill) เป็นใบตราสั่งที่ออกให้โดยบริษัทหรือตัวแทนที่รับขนสินค้าระบุ ข้อมูลพันธ์บัตรับขนสินค้าดังรับสินค้าจากท่าเรือต้นทางและขนส่งไปยังท่าเรือปลายทางในประเทศของผู้ซื้อสินค้า มีข้อควรระวังคือ ต้องระบุชื่อ ผู้สั่งสินค้า เมืองท่าต้นทาง ปลายทาง ฯลฯ เป็นต้น ให้ตรงกับสัญญาซื้อขาย (Invoice) และเดตเตอร์อوفเครดิต (Letter of Credit หรือ L/C) ถ้าหากมีการโอนสิทธิ์ต้องสลักหลังใบตราสั่งให้ชัดเจนและถูกต้อง

ข้อความสำคัญที่ระบุในใบตราสั่งสินค้าทางเรือมีดังนี้

- ชื่อที่อยู่ของผู้สั่งสินค้า (Shipper)
- ชื่อที่อยู่ของผู้รับตราสั่ง (Consignee)
- ชื่อที่อยู่ของผู้รับสินค้า (Notify Party)
- เลขที่ใบตราสั่งสินค้า
- ชื่อรือสินค้าลำลูก (Pre-Carriage) และเที่ยวเรือ
- ชื่อรือสินค้าลำแม่ (Vessel) และเที่ยวเรือ
- สถานที่รับสินค้าที่ต้นทาง (Place of Receipt)
- สถานที่รับสินค้าปลายทาง (Place of Delivery)
- เมืองท่าต้นทาง (Port of Delivery)
- เมืองท่าปลายทาง (Port of Discharge)
- เครื่องหมายและเลขที่บห่อ (Marks & Numbers)
- ลักษณะหีบห่อ (Kind of Packages)
- จำนวนสินค้า (No. of Containers or Packages)
- รายการสินค้า (Description of Goods)
- น้ำหนักสินค้า (Gross Weight)
- ปริมาตรของสินค้า (Measurement)
- หมายเลขคอนเทนเนอร์ (Container No.)
- หมายเลขแฉบประดับ (Seal No.)
- ค่าธรรมเนียมและค่าใช้จ่ายที่เรียกเก็บ (Freight & Charge)
- จำนวนของต้นฉบับ (No. of Original B/L)
- สถานที่ออกใบตราสั่ง (Place of Issued)
- วันที่ออกใบตราสั่ง (Date)
- วันที่ขึ้นเรือ (On Board Date)
- ลายมือชื่อผู้ออกตราสั่ง (Signature)



MAERSK LINE

NON-NEGOTIABLE SEA WAYBILL

WB No.
BKK0885

Shipper/Exporter (complete name and address) JKY CO., LTD. CHALONGKUNG, LAD KRABANG BANGKOK 10520		Booking No. Export references SHIPMENT TO BE MADE BY CONTAINER TO KEEP COMMODITY FROZEN -18 DEGREE C'		
Consignee(complete name and address)		Forwarding agent - references LADEN ON BOARD NOV 22, 2004 SINAR JAVA 1005 AT BANGKOK THAILAND Point and Country of Origin		
Notify Party(complete name and address)		Domestic routing/export instructions Shipper memoranda not part of sea Waybill		
Precarriage by JAVA	100	*Place of Receipt BANGKOK, THAILAND	Onward inland routing TRANSHIPMENT AT SINGAPORE BY SL CHARGER 017E	
Vessel No. HARGER	Voy 017	Port of Loading BANGKOK, THAILAND		
Port of Discharge		*Place of Delivery HAKATA		
RECEIPT				
PARTICULARS FURNISHED BY SHIPPER – CARRIER NOT RESPONSIBLE				
/Container No./Seal No.	No. of Containers or pkgs.	Kind of packages; description of goods FREIGHT PREPAID SHIPPERS LOAD, STOW AND COUNT X40'HREF SAID TO CONTAIN 1917 CTNS THAILAND FROZEN BROILER "BFI" BRAND MARKS AND NOS: ----- (MC) IN DIAMOND INVOICE NO. 69/98 L/C NO. LC CY / CY STOWED IN A REEFER CONTAINER	Gross Weight KGS 3962.500	Measurement CBM 47.930
B409127 B0387509		1	SEE ATTACHED SHEET	
Freight & Charges		Rate	Unit	Prepaid
Declared Value Charge US 1		Total Prepaid	Collect	
Number of Original		Total Collect		
Place of Issue BANGKOK, THAILAND		Date NOV 22, 2004	Delivery of the goods will be made to the consignee or his authorized representative upon proper proof of identity and authorization without the need of producing or surrendering a copy of this waybill.	

Application only when document used
as a Combined Transport Bill of Lading

For Dampskebselskabet at 22, 11 ktieselskab and
Aktieselskabet Dampskebselskabet Svendborg as carrier
MAERSK BANGKOK BRANCH

ใบสั่งสินค้าทางอากาศ

สายการบินหรือตัวแทนเป็นผู้ออกใบตราสั่งทางอากาศให้กับผู้สั่งสินค้าทางอากาศ เป็นใบรับสินค้าและสัญญาการขนส่ง จำแนกออกเป็น 2 ประเภท คือ (1) เป็นเอกสารระบุสายการบิน ได้สายการบินหนึ่ง มีเครื่องหมายของสายการบินที่ทำสัญญาเป็นผู้สั่งสินค้าปรากฏชัดเจน สัญญามีทั้งสิ้น 8 คู่ฉบับ โดยมี 3 ฉบับเป็นตัวจริง คือ ฉบับสีฟ้า สีเขียว และสีชมพู นอกนั้นเป็นเอกสารสำเนา (2) แอร์เวย์บิลล์ (Air Waybill) ที่ใช้กับทุกสายการบิน ดังนั้นเอกสารจะไม่มีเครื่องหมายสายการบินปรากฏอยู่ เมื่อมองกับประเภทแรก

ข้อความสำคัญที่ปรากฏด้านหน้าใบตราสั่งสินค้าทางอากาศมีดังนี้

- ชื่อและที่อยู่ของผู้สั่งสินค้า (Shipper)
- ชื่อและที่อยู่ของผู้รับตราสั่ง (Consignee)
- ชื่อและที่อยู่ของผู้ออกใบตราสั่ง (Carrier's Agent)
- เลขที่ใบตราสั่งสินค้า
- Agent IATA code หรือรหัสตัวแทน IATA
- สถานที่รับสินค้าที่ต้นทาง (Place of Receipt)
- เส้นทางเดินอากาศ (Requested Routing)
- สนามบินต้นทาง (Airport of Departure)
- สนามบินระหว่างทาง
- เที่ยวบิน (By)
- สนามบินปลายทาง (Airport of Destination)
- เที่ยวบินและวันที่ (Flight / Date)
- ราคารถสินค้าที่สำแดงต่อสายการบิน (Declared Value for Carrier)
- ราคารถสินค้าที่สำแดงต่อศุลกากร (Declared Value for Customs)
- สกุลเงิน (Currency)
- ข้อมูลทางด้านการจัดการ (Handling Information)
- จำนวนสินค้าที่รับขนส่ง (No of Pieces)
- น้ำหนักสินค้า (Gross Weight)

- อัตราค่าธรรมเนียมส่ง
- น้ำหนักสินค้าที่ใช้คำนวณค่าธรรมเนียม (Chargeable Weight)
- ค่าธรรมเนียมรวม (Total)
- รายการและปริมาณสินค้า (Nature and Quantity of Goods)
- ลายมือชื่อของผู้ส่งสินค้า หรือตัวแทนผู้รับขนส่ง (Signature of Shipper or His Agent)
- สถานที่ออกใบตราสั่ง (Place)
- วันที่ออกใบตราสั่ง (Executed on)
- ลายมือชื่อของผู้รับขนส่ง (Signature of Issuing Carrier or Its Agent)

ใบตราสั่งสินค้าทางอากาศ (Air Waybill)

ด้านหน้า

Shipper's Name and Address		Shipper's account Number	Not negotiable Air Waybill Issued by BANGKOK THAILAND <small>Copies 1, 2 and 3 of this Air Waybill are originals and have the same validity</small>									
Consignee's Name and Address		Consignee's account Number										
Issuing Carrier's Agent Name and City												
Agent's IATA Code		Account No.										
Airport of Departure (Addr. of first carrier) and requested routing												
To	By first Carrier	Routing and Destination	To	By	To	By	Currency	CHGS Code	WT/VAL PPD	OTHER COLL	Declared Value for Carriage	Declared Value for Customs
Airport of Destination		Flight/Date	Flight/Date		Amount of Insurance		INSURANCE – If carrier offers insurance and such insurance is requested in accordance with conditions on reverse hereof, indicate amount to be insured in figures in box marked amount of insurance.					
Handling Information												SCI
No. of Pieces RCP	Gross Weight	kg lb	Rate Class Commodity Item No.	Chargeable Weight	Rate Charge	Total		Nature and Quantity of Goods (Incl. Dimensions or Volume)				
Prepaid Weight Charge Collect Valuation Charge Tax Total other Charge Due Agent				Other Charges								
				Shipper Certifies that the particulars on the face hereof are correct and that insofar as any part of the consignment contains dangerous goods, such part is properly described by name and is in proper condition for carriage by air according to the applicable Dangerous Goods Regulations.								
			 Signature of Shipper or his Agent								
Total prepaid Total collect Currency Conversion Rates Cc charges in Dest. Currency				Executed on (Date) at (Place) Signature of Issuing Carrier or its Agent								
For Carrier's Use only at Total collect Charges Charges at Destination												

ORIGINAL 2 (FOR CONSIGNEE)

SIXTY

NOTICE CONCERNING CARRIER'S LIMITATION OF LIABILITY

IF THE CARRIAGE INVOLVES AN ULTIMATE DESTINATION OR STOP IN A COUNTRY OTHER THAN THE COUNTRY OF DEPARTURE, THE WARSAW CONVENTION MAY BE APPLICABLE AND THE CONVENTION GOVERNS AND IN MOST CASES LIMITS THE LIABILITY OF THE CARRIER IN RESPECT OF LOSS, DAMAGE OR DELAY TO CARGO TO 250 FRENCH GOLD FRANCS PER KILOGRAM, UNLESS A HIGHER VALUE IS DECLARED IN ADVANCE BY THE SHIPPER AND A SUPPLEMENTARY CHARGE PAID IF REQUIRED; THE LIABILITY LIMIT OF 2.6 FRENCH GOLD FRANCS PER KILOGRAM IS APPROXIMATELY USD 20.00 PER KILOGRAM, BUT THIS RELATES ONLY TO THE WARSAW CONVENTION.

CONDITIONS OF CONTRACT

1. As used in this contract "carrier" means all air carriers that carry or undertake to carry the goods by land or by sea or any other services incidental to such carriage. "Waraw Convention" means the Convention for the Unification of Certain Rules relating to International Carriage by Air, Signed at Warsaw, 20 October 1929, as far as it is applicable; "The Hague Convention" means the Convention of 1st April 1910, which is also applicable; "French Gold Franc" means francs convertible at the rate of 1 franc equal to 1.25 gold francs or the value of one franc at the time of payment.
2. 2.1. Carriage documents is subject to the following liability, as defined by the Warsaw Convention and the Hague Convention, as follows:
 - 2.1.1. Subject to the conditions herein, the carrier shall be liable for the goods during the period they are in its charge or the charge of its agent.
 - 2.1.2. When credit is given when the carrier has extended credit to the consignee without the written consent of the shipper, the shipper guarantees payment of all charges for carriage due in accordance with carrier's tariffs, condition of carriage and related regulations, applicable laws (including national laws implementing the Convention), government regulations, and related requirements.
 - 2.1.3. When the point of consignment is delivered, a claim with respect to the consignment will be entertained even though transportation elsewhere than the point of arrival is required.
 - 2.1.4. Notice of arrival of goods will be given promptly to the consignee or to the person instructed on the face hereof as the person to be notified. On arrival of the goods at the place of destination, subject to the acceptance of other instructions from the shipper prior to arrival of the goods at the place of destination, delivery will be made to, or in accordance with the instructions of the consignee. If the consignee declines to accept the goods or cannot be communicated with, disposition will be in accordance with instructions of the shipper.
 - 2.1.5. The person entitled to delivery must make a complaint to the carrier in writing in the case:
 - 2.1.5.1. of visible damage to the goods, immediately after discovery of the damage and at the latest within fourteen (14) days from receipt of the goods;
 - 2.1.5.2. of other damage to the goods, within fourteen (14) days from the date of receipt of the goods;
 - 2.1.5.3. of delay. Within twenty-one (21) days of the date of the goods are placed at his disposal; and
 - 2.1.5.4. of non-delivery of the goods, within one hundred and twenty (120) days from the date of the issue of the air waybill.
 - 2.1.6. For the purpose of 2.1.5.1. complaint in writing may be made to the carrier whose air waybill was used, or to the first carrier or to the last carrier or to the carrier who performed the transportation during which the loss, damage or delay took place.
 - 2.1.7. Any rights to damages against carrier shall be extinguished unless an action is brought within two years from the date of arrival at the destination, or from the date on which the aircraft ought to have arrived, or from the date on which the transportation stopped.
 - 2.1.8. The shipper shall comply with all applicable laws, and government regulations of any country to, from, through or over which the goods may be carried, including those relating to the packing, carriage or delivery of the goods. And shall furnish such information and attach such documents to this air waybill as may be necessary to comply with such laws and regulations. Carrier is not liable to the shipper for loss or expense due to the shipper's failure to comply with this provision.
 - 2.1.9. No agent, servant or representative of carrier has authority to alter, modify or waive any provisions of this contract.
 - 2.2. If carrier offers insurance and such insurance is requested, and if the appropriate premium is paid and the fact recorded on the face hereof, the goods covered by this air waybill are insured under an open policy for the amount requested as set out on the face hereof (recovery being limited to the actual value of goods lost or damaged provided that such amount does not exceed the insured value). The insurance is subject to the terms, conditions and coverage (from which certain risks are excluded) of the terms, conditions and coverage (from which certain risks are excluded) of the open policy, which is available for inspection at an office of the issuing carrier by the interested party. Claims under such policy must be reported immediately to an office of carrier.
3. The first carrier's name and the address on the face hereof, the full name and its corporation being set forth in each carrier's tariff, conditions of carriage, instructions and circulars. The first carrier's address is the airport of departure shown on the face hereof. The agreed stopping places (which may be altered by carrier in case of necessity) are those places, except the place of departure and the place of destination, set forth on the face hereof, or shown in carrier's telephones or scheduled stopping place for the route. Carriage to be performed hereunder by second and/or other carriers is regarded as a single operation.
4. Except as otherwise provided in carrier's tariffs or conditions of carriage, in carriage in which the Warsaw Convention does not apply, carrier's liability shall not exceed USD 20.00 or the equivalent per kilogram of goods lost, damaged or delayed, unless a higher value is declared by the shipper and a supplementary charge paid.
5. If the sum entered on the face of the air waybill as "Declared Value for Carriage" represents an amount in excess of the applicable limits of liability referred to in the above Notice and in these Conditions and if the shipper has paid any supplementary charge that may be required by the carrier's tariffs, conditions of carriage or regulations, this shall constitute a special declaration of value and in this case carrier's limit of liability shall be the sum so declared of payment of claims shall be subject to proof of actual damages suffered.
6. In cases of loss, damage or delay of part of the consignment the weight to be taken into account in determining carrier's limit of liability shall be only the weight of the packages or packages damaged.
7. Note: Notwithstanding any other provision for foreign air transportation as defined in the U.S. Federal Aviation Act, as amended, in case of loss or damage or delay of a shipment or part thereof, the weight to be used in determining the carrier's limit of liability shall be the weight which is used for a pro rata share in the case of a part shipment (loss, damage or delay) to determine the transportation charge for such shipment.
8. Any exclusion or limitation of liability applicable to carrier shall apply to and be for the benefit of carrier's agents, servants and representatives and any person whose aircraft is used by carrier for carriage and its agents, servants and representatives. For purposes of this provision carrier acts herein as agent for all such persons.
- 8.1. Carrier undertakes to complete the carriage hereunder with reasonable dispatch. Carrier may use alternate carriers or aircraft and may without notice and with due regard to the interests of the shipper use other means of transportation. Carrier is authorized to select the routing or to change or deviate from the routing shown on the face hereof. This Subparagraph is not applicable to France USA.

รายละเอียดของแคร์เวียบิลล์

- หมายเดนแคร์เวียบิลล์ ซึ่งเป็นรหัสสากルการบินและหมายเดนแคร์เวียบิลล์
- ชื่อและที่อยู่ของสายการบิน
- ข้อความที่แจ้งให้ทราบว่ามีต้นฉบับอยู่ 3 ฉบับ
- ข้อความอ้างถึงเงื่อนไขของสัญญา
- รายละเอียดผู้ส่ง เช่น ชื่อ ที่อยู่ รหัสทางบัญชีของผู้ส่ง
- รายละเอียดผู้รับ เช่น ชื่อ ที่อยู่ รหัสทางบัญชีของผู้รับสินค้า
- สถานะในต้นทาง
- เส้นทางการบิน ระบุสถานะในต้นทาง เส้นทางการบินชุดหมายปลายทาง
- รายละเอียดตัวแทนต่างประเทศ
- ข้อมูลทางการบัญชี
- สกุลเงิน
- รายละเอียดการชำระค่าใช้จ่าย ระบุชื่อรหัสต้นทาง หรือ ชื่อรหัสปลายทาง ไม่มีค่าใช้จ่าย หรือต้องจ่าย ต้นทางบางส่วน จ่ายปลายทางบางส่วน
- ค่าใช้จ่ายเป็นค่าระหว่าง ค่าธรรมเนียม จ่ายต้นทางปลายทาง ค่าใช้จ่ายอื่น ๆ
- การแสดงมูลค่าการขนส่ง
- จำนวนเงินประกันภัย
- การแสดงมูลค่าทางศุลกากร
- ข้อมูลการคำนวณการเก็บภักดิ์สินค้า
- รายละเอียดเก็บภักดิ์สินค้า เช่น จำนวน ชิ้น หิบห่อ รวมน้ำหนักหิบห่อ เป็นต้น
- ค่าใช้จ่ายชำระต้นทางเป็นค่าระหว่าง ค่าธรรมเนียม ค่าใช้จ่ายให้ตัวแทนส่งสินค้า เป็นต้น
- ค่าใช้จ่ายปลายทาง เช่นเดียวกับต้นทาง
- ค่าใช้จ่ายอื่น ๆ
- ผู้ส่ง หรือตัวแทนลาຍมือชื่อ
- รายละเอียดค่าใช้จ่ายปลายทาง
- ระบุข้อความเพิ่มเติม
- บาร์โค้ด

เอกสารประกอบการขนส่งประเภทอื่น ๆ

ได้แก่ใบตราสั่งสินค้าทางบก (Truck Bill of Lading) ใบสั่งสินค้าทางรถไฟ ใบรับรองส่งทางไปรษณีย์ (Postal Receipt) และเอกสารการขนส่งรวมรูปแบบ (Multimodal Transport Documents) มีดังนี้

1. ใบตราสั่งสินค้าทางบก (Truck Bill of Lading) เป็นใบรับสั่งสินค้าทางบก บริษัทที่รับขนส่งทางบก โดยองค์การหรือบริษัทเอกชนที่ทำการขนส่งสินค้า โดยรอบบรรทุกเป็นองค์การรถรับสั่งสินค้าและวัสดุภัณฑ์ (รสพ.) บริษัทขนส่งจำกัด (บขส) เป็นต้น

2. ใบสั่งสินค้าทางรถไฟ (Railway's Receipt) ใบสั่งสินค้าทางรถไฟ ที่การรถไฟแห่งประเทศไทย (ไม่ใช่เอกสารลิฟท์เป็นเพียงใบรับสั่งสินค้าเท่านั้น) เป็นหลักฐานยืนยันว่า การรถไฟได้รับใบสั่งสินค้าและได้จัดเก็บเข้าระหว่างรถไฟเรียบร้อยแล้ว เพื่อจัดส่งต่อไปยังสถานีปลายทางต่อไป รายละเอียดโดยสรุปของใบสั่งสินค้าทางรถไฟมีดังนี้

วันที่สินค้าจะลงสถานีปลายทาง

วันที่เข้าหน้าที่รถไฟได้จ่ายให้แก่ผู้รับของ

ชื่อและเลขประจำตัวของนายสถานีรถไฟ เป็นต้น

การเตรียมเอกสารประกอบการขนส่งทางรถยนต์บรรทุก และ การขนส่งทางรถไฟ จะต้องจัดทำเอกสารอื่น ๆ ประกอบดังต่อไปนี้ (1) Commercial Invoice (2) Packing List และเอกสารอื่น ๆ ในทางผ่านพิธีการทางศุลกากร และเมื่อชำระค่าขนส่งแล้ว ผู้ประกอบการขนส่งทางรถยนต์ต้องออกเอกสาร ใบตราสั่งเรียกว่า ใบตราสั่งทางรถบรรทุก (Truck's Receipt) การขนส่งทางรถไฟต้องออกเอกสารใบสั่งสินค้าทางรถไฟ (Railway's Receipts) ให้เพื่อนำไปใช้ประกอบการรับชำระเงินค่าสินค้าต่อไป

3. ใบรับรองการส่งทางไปรษณีย์ (Postal Receipt) นิยมใช้กับชนิดสินค้าขนาดเล็ก ซึ่งสามารถบรรจุหิบห่อได้ตามขนาดที่การสื่อสารแห่งประเทศไทยกำหนดไว้ให้ส่งทางไปรษณีย์ อาจก็ได้รวมถึงจดหมายสิ่งพิมพ์ พัสดุย่อยต่างๆ เป็นต้น สำคัญที่สุดข้อมูลต่างๆ ที่ส่งตามไปรษณีย์อาจจะต้องเป็นจริงสมบูรณ์ครบถ้วน มีการตรวจสอบจากพนักงานไปรษณีย์ผู้รับฝาก และประทับตราประจำวันทุกชิ้นอีกด้วย

ใบรับฝากไปรษณีย์ภัณฑ์ระหว่างประเทศ

ป.212

ลูกค้าของ Customer	วันที่ฝากส่ง Date of Posting.....	ที่ทำการที่ฝากส่ง Office of origin.....			
	To ชื่อผู้รับ.....				
ลงทะเบียน Registered		จดหมายรับประกัน Insured letter	SDR		
		จำนวนเงินรับประกัน (ตัวอักษร)	Insured value (words) (ตัวเลข Numerals) Baht		
ส่งต่อทาง Sent by		อากาศ Air	ภาคพื้น Surface	อากาศราคาประหยัด Economy Air (SAL)	
จดหมาย Letter		ของพิมพ์ Printed paper	อื่นๆ Other.....	ตอบรับ A.R.	นำจ่ายด่วน Express
เลขที่สิ่งของ Number		น้ำหนัก (กรัม) Weight (g.)	ค่าบริการ (บาท) postage (Baht)	เจ้าหน้าที่ Clerk	
เงินสด Cash		ตราไปรษณีย์ Stamp	เงินเชื่อ Credit	เครื่องประทบตัวไปรษณีย์ Franking Machine	ในธุรกิจ กสท. On postal service

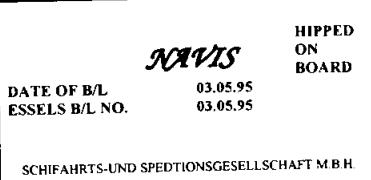
ตัวอย่างการส่งแบบ EMS

EMS INTERNATIONAL COURIER THAILAND		EE 014977989 TH	
FROM (SENDER)		TO	
THAILAND (Tel No.)		Tel No.	
Customs <input type="checkbox"/> Declaratio <input type="checkbox"/> Docume <input type="checkbox"/> Gift <input type="checkbox"/> Samp <input type="checkbox"/> Contents		C1 การรับฝาก ในรัฐต่างประเทศ <input type="checkbox"/> นอกต่างประเทศ <input type="checkbox"/> น้ำหนัก (กรัม) Weight (gm) <input type="checkbox"/> เงินสด <input type="checkbox"/> เงินเชื่อ <input type="checkbox"/> เครื่องประทบตัวไปรษณีย์ น้ำหนัก (kg) Net Weight Postage	
		วันที่ฝากส่ง Date of Posting ที่ทำการที่ฝากส่ง Office of Origin	
Date/Time of delivery Signature of recipient		เวลา Time เจ้าหน้าที่รับฝาก Clerk	
กรุณาพิมพ์หรือเขียน กดปุ่มพิมพ์ 4 แผ่น PRINT/PRESS HARD, YOU ARE MAKING 4 COPIES			
		1	2
		3	4
		DELIVERY OFFICE COPY	SENDER'S COPY
		OFFICE OF ORIGIN COPY	DESPATCHING OFFICE COPY

4. ในตราสั่งสินค้าที่ใช้กับการขนส่งรวม (Multimodal Transport Bill of Lading) ในตราสั่งสินค้าที่ใช้กับการขนส่งรูปแบบต่อเนื่องหลายวิธีเข้าด้วยกัน สำหรับประเทศไทยซึ่งอยู่ห่างจากท่าเรือ ท่าอากาศยาน และการขนส่งทางบก ในบางครั้งการขนส่งไปยังปลายทางจำเป็นต้องใช้การขนส่งทางประเภทจะใช้เพียงประเภทใดและเกณฑ์นั่นไม่ได้ เช่น การขนส่งทางเรือ ต่อด้วยการขนส่งทางรถไฟ และใช้รถบรรทุก หรือ เรือเล็กส่งต่อไปยังเมืองท่าปลายทางเป็นต้น การขนส่งจึงต้องใช้yanพาหนะมากกว่า 2 ประเภท จึงต้องใช้ในตราสั่งการขนส่งรวมรูปแบบต่อเนื่องหลายวิธีเข้าด้วยกัน

- ข้อความสำคัญในใบตราสั่งสินค้าแบบ Multimodal Transport Bill of Lading มีดังนี้

- ชื่อและที่อยู่ของผู้ส่งสินค้า (Shipper)
- ชื่อและที่อยู่ของผู้รับตราสั่ง (Consignee)
- ชื่อและที่อยู่ของผู้รับสินค้า (Notify Party)
- เลขที่ใบตราสั่งสินค้า (B/L Number)
- ชื่อรถเรือสินค้าลำแม่ (Vessel) และเที่ยวเรือ
- ผู้ที่จะติดต่อขอรับสินค้าที่ปลายทาง (Party to Contract for Cargo Release)
- สถานที่รับสินค้าที่ต้นทาง (Place of Receipt)
- สถานที่รับสินค้าปลายทาง (Place of Delivery)
- เมืองท่าด้นทาง (Port of Loading)
- เมืองท่าปลายทาง (Port of Discharge)
- เครื่องหมายและเลขหมายทึบห่อ (Marks & Numbers)
- จำนวนสินค้า (No. of Container or Packages)
- ลักษณะหึบห่อ (Kind of Packages)
- รายการสินค้า (Description of Goods)
- น้ำหนักสินค้า (Gross Weight)
- ปริมาตรของสินค้า (Measurement)
- ค่าระหว่างสินค้าและค่าใช้จ่ายที่เรียกเก็บ (Freight Charge)
- จำนวนของต้นฉบับ (No. of Original B/L)
- สถานที่ออกใบตราสั่ง (Place of Issued)
- วันที่ออกใบตราสั่ง (Date)
- วันที่ขึ้นเรือ (On Board Date)

Shipper		FBL NEGOTIABLE FIATA MULTIMODAL TRANSPORT BILL OF LADING Issued subject to UNCTAD/ICC Rules for Multimodal Transport Documents (ICC Publication 481)		
Consigned to order of TO ORDER OF BANGKOK BANK PUBLIC COMPANY LIMITED, BANGKOK		 NAVIS  SCHIFFAHRTS-UND SPEDITIONSGESELLSCHAFT M.B.H. 20539 Hamburg, Billhorner Kanalstrasse 69 28195 Bremen, An der Weide 33 30855 Landshagen (Hannover), Berliner Allee 2-4 09599 Freiberg, Himmelfahrtsgasse 10 NL-3077 AS Rotterdam, Stadionweg, 57 a		
Notify address		Original		
Re-carriage by	Place of receipt			
Ocean vessel	port of lading			
Port of discharge	place of delivery			
Marks and numbers	Number kind of packages	Description of goods	Gross weight	Measurement
		AS PER ATTACHED STATEMENT 89 CASES	TOTAL KG 14039.0	104,506 CBM
STOWED INTO CONTAINER NOS. : MOLU 217 403-3 GSTU 890 989-2 TRIU 531 639-7		 NAVIS HIPPED ON BOARD DATE OF B/L 03.05.95 ESSELS B/L NO. 03.05.95 SCHIFFAHRTS-UND SPEDITIONSGESELLSCHAFT M.B.H.		
According to the declaration to the consignor Declaration of Interest of the consignor In timely delivery (Clause 6.2) <div style="border: 1px solid black; height: 20px; width: 400px;"></div> Declared value for ad valorem rate according to The declaration of the consignor (Clauses 7 and 8) <div style="border: 1px solid black; height: 20px; width: 400px;"></div>				
The goods and instructions are accepted and dealt with subject to the Standard Conditions printed overleaf. Taken in charge in apparent good order and condition, unless otherwise noted herein, at place of receipt for transport and delivery as mentioned above. Multimodal Transport Bills of lading all of this tenor and date have been signed in the number stated below, one of which being accomplished the other (s) to be void.				
Freight amount	Freight payable at BANGKOK	Place and date of issue Hamburg, 03.05.95		
Cargo insurance through the undersigned <input type="checkbox"/> not covered <input checked="" type="checkbox"/> Covered according to attached Policy	Number of Original FBL's 3/3	Stamp and signature NAVIS SCHIFFAHRTS-UND SPEDITIONSGESELLSCHAFT M.B.H.		
For delivery of goods please apply to: MESSRS ALL TRANSPORT MANAGEMENT CO., LTD. 55/21 NONSEE ROAD				

Text authorized by FIATA. Copyright reserved. © FIATA/Zürich-Switzerland 6.92
Exclusive selling right for the Federal Republic of Germany: Weststr. 69, 20145 Hamburg Phone 20492/23 47 8440
by veran hamburgo Schleifer E.V., Ost-Weststr. 69, 20145 Hamburg

กิจกรรมที่ 3

ศึกษาการเตรียมเอกสารประกอบการขนส่งประเภทต่างๆ และรายละเอียดพoSังเขป

สรุป

การขนส่งเป็นสื่อกลางนำสินค้าจากผู้ซื้อไปสู่ผู้ขายเพื่อนำไปจัดจำหน่ายต่อไป ประเภทของการขนส่งมี 3 ประเภท คือ การขนส่งทางบก ทางน้ำและทางอากาศ ผู้ทำธุรกริจจะห่วงประเทศพิจารณาเลือกเส้นทางการขนส่งที่เหมาะสมกับสินค้าและประหยัดค่าขนส่ง โดยเลือกเส้นทางการขนส่งที่สั้นที่สุด เลือกภูมิประเทศที่หันหน้าที่ทางเดียวที่และน้ำหนักไม่มาก ประหยัดค่าขนส่ง เลือกยานพาหนะการขนส่งที่เหมาะสมกับสภาพสินค้า การดำเนินการส่งสินค้าไปยังจุดหมายปลายทางผู้ส่งออกจะของพื้นที่การขนส่งไว้ล่วงหน้าตามข้อตกลงทางการค้า จัดส่งสินค้าไปยังพาหนะ ชำระค่าขนส่งตามที่ระบุในสัญญาซื้อขายสินค้าตามเงื่อนไขใน L/C รับเอกสารใบตราสั่งเมื่อส่งมอบสินค้าเรียบร้อยแล้ว ควรตรวจสอบใบตราสั่งให้ถูกต้องก่อนนำไปเรียกเก็บเงินจากธนาคาร

ผู้ทำธุรกริจจะห่วงประเทศเลือกการขนส่งทางเรือจะดำเนินการ (1) ติดต่อบริษัทหรือตัวแทน กำหนดเวลาขนส่งสินค้าลงเรือ ทำสัญญาซื้อขาย (2) ผู้ส่งออกทำข้อตกลงกับบริษัทเดินเรือ หรือตัวแทนผู้ขายต้องทำเอกสารของระวังเรือ (3) บริษัทเดินเรือหรือตัวแทนเป็นผู้ดำเนินการทำใบตราสั่งสินค้า (Bill of Lading) จัดทำเอกสารระบุรายละเอียดของสินค้า เช่น ขนาดและเงื่อนไขการจ่ายเงินค่าระหว่าง เครื่องหมายเลขของสินค้า การบรรจุหินห่อและหมายเลขหน้าหัก (4) บริษัทเดินเรือออกเอกสารใบรับรองต้นหนเรือให้แก่ผู้ขายหลังจากที่บริษัทเรือรับมอบสินค้าตามเงื่อนไข การส่งมอบสินค้าแล้ว (5) หลังจากปล่อยเรือออกจากท่าเรือต้นทาง ผู้ส่งออกต้องนำเอกสารเพื่อขอรับเงินจากธนาคารต่อไป

ในกรณีที่ผู้ทำธุรกริจจะห่วงประเทศขนส่งสินค้าทางอากาศจะดำเนิน (1) ผู้ส่งออกติดต่อกับสายการบินของระวังบรรทุกเครื่องบิน พร้อมเอกสาร Invoice และ Packing List เพื่อส่งมอบสินค้าให้บริษัทสายการบิน (2) บริษัทสายการบินรับสินค้าจากผู้ส่งออกหลังจากได้ตกลงเรื่องค่าระวังบรรทุกสินค้าและชำระค่าระวังเรียบร้อยแล้ว เอกสารที่บริษัทสายการบินออกให้ ได้แก่

ในรับสินค้า เอกสาร Air Waybill (3) ผู้ส่งออกจัดเตรียมเอกสารเพื่อคำนวณการพิธีศุลกากรให้กับ
สายการบิน เช่น ใบแหล่งกำเนิด ในอนุญาติการส่งออก ในรับรองสุขอนามัยหรือในรับรองปลด
โรคสัตว์และเอกสาร ธ.ต. 1 (4) บริษัทสายการบินคำนวณการผ่านพิธีศุลกากร ณ. ท่าอากาศยาน
ของผู้ส่งออก บรรจุสินค้าเข้าสู่สินค้าทางอากาศ หรือขนส่งขึ้นระหว่างเครื่องบินของสายการบิน ซึ่ง
ผู้ส่งออกได้ตกลงกันไว้แล้ว

การเตรียมเอกสารประกอบการขนส่ง ได้แก่ ใบตราสั่ง (ใบตราสั่งทางทะเลหรือ ใบตราสั่ง
ทางอากาศ) เอกสารประกอบการขนส่งอื่นๆ เช่น ใบตราสั่งสินค้าทางบก ใบตราสั่งสินค้าทาง
รถไฟ ใบรับรองการส่งทางไปรษณีย์ ใบตราสั่งการขนส่งรวม

แบบฝึกหัด

1. การขนส่งมีความสำคัญอย่างไร
2. การขนส่งน้ำที่ประดิษฐ์ อะไรบ้าง
3. การเลือกใช้ประเภทของการขนส่งแต่ละประเภท ปัจจัยที่นำมาพิจารณาเพื่อตัดสินใจเลือกใช้การขนส่งที่เหมาะสมที่สุด ได้แก่ อะไรบ้าง มีเหตุผลประกอบอย่างไร
4. อธิบายกระบวนการและขั้นตอนการขนส่งสินค้าทางทะเล ทางอากาศ โดยสังเขป
5. ให้นักศึกษาทำความเข้าใจกับเอกสารการขนส่ง เช่น ใบตราสั่งสินค้า ในสั่งสินค้าทางทะเล (Sea Waybill) ใบสั่งสินค้าทางอากาศ (Air Waybill)

- เสี่ยงกับอุบัติเหตุ ความปลอดภัยมีน้อยเมื่อเครื่องยนต์หรือกลไกเกิดขัดข้อง สภาพอากาศแปรปรวนเป็นต้น
- ธุรกิจการขนส่งทางอากาศต้องใช้บุคลากรที่มีประสบการณ์ ทักษะ อุปกรณ์เครื่องใช้คุณภาพสูง เทคนิคการบินยุ่งยากซับซ้อน จึงจำเป็นต้องใช้เงินลงทุนสูงเกี่ยวกับเทคโนโลยีสมัยใหม่และการสร้างมาตรฐานบุคลากรระดับสูง มีคุณภาพ

กิจกรรมที่ 1

ศึกษาประเภทของการขนส่ง ข้อได้เปรียบเสียเปรียบของการขนส่งแต่ละประเภท

กระบวนการและขั้นตอนการขนส่ง

ก่อนอื่นผู้ประกอบธุรกิจต้องพิจารณาเลือกเส้นทางการขนส่งที่เหมาะสมกับสินค้าและประหยัดค่าขนส่งสินค้า โดยมีหลักการพิจารณาดังนี้

1. เลือกเส้นทางการขนส่งที่สั้นที่สุด การขนส่งจะช่วยประหยัดรายจ่ายค่าขนส่ง
2. เลือกพาหนะที่ห่อห่อที่ประหยัดเนื้อที่และน้ำหนักไม่มาก จะช่วยประหยัดค่าขนส่งได้จากการขนส่งทุกประเภท
3. เลือกพาหนะการขนส่งที่เหมาะสมกับสภาพสินค้า มีความเสี่ยงสินค้าเสียหาย ค่ารำวงการขนส่งต่ำและมีความปลอดภัย เมื่อผู้ประกอบธุรกิจได้ตัดสินใจเลือกใช้ชนิดการขนส่งแล้ว (Mode of Transport) การดำเนินการส่งสินค้าไปยังจุดปลายทางมีดังต่อไปนี้
 - จงพื้นที่การขนส่งไว้ล่วงหน้าตามข้อตกลงการค้า
 - จัดส่งสินค้าไปยังพาหนะ เช่น เครื่องบิน รถยก บรรทุกหรืออื่น ๆ
 - ชำระค่าขนส่งตามที่ระบุในสัญญาซื้อขายสินค้าตามเงื่อนไข Letter of Credit แล้วแต่กรณี เช่น กรณีข้อตกลงการส่งมอบเป็น CRF, CIF, CPT และ CIP และไม่ต้องชำระค่าขนส่งตามข้อตกลงที่เป็น FOB, FCA และ FAS