

บทที่ 3

เอกสารข้อตกลงธุรกิจระหว่างประเทศ

เค้าโครงเรื่อง

เอกสารข้อตกลงธุรกิจระหว่างประเทศจะศึกษาเกี่ยวกับเอกสารข้อตกลงการซื้อขายระหว่างประเทศ ซึ่งมีข้อตกลงการซื้อขายหลายรูปแบบ เช่น CIF, CIP, CFR, CPT, DAF, DDP, DDU, DEQ, DES, EXW, FCA, FAS และ FOB ส่วนข้อตกลงระหว่างประเทศจะแบ่งเป็นกลุ่ม 4 กลุ่ม คือกลุ่ม C, D, E, และ F ดังนั้นผู้ทำธุรกิจนำเข้าและส่งออกต้องรู้จักใช้วิจารณญาณในการเลือกประเภทข้อตกลงการซื้อขายและข้อตกลงระหว่างประเทศเพื่อรักษาผลประโยชน์ของตนเอง

สาระสำคัญ

1. เอกสารข้อตกลงการซื้อขายระหว่างประเทศ

1.1	ข้อตกลงการซื้อขายแบบ	CIF
1.2	ข้อตกลงการซื้อขายแบบ	CIP
1.3	ข้อตกลงการซื้อขายแบบ	CFR
1.4	ข้อตกลงการซื้อขายแบบ	CPT
1.5	ข้อตกลงการซื้อขายแบบ	DAF
1.6	ข้อตกลงการซื้อขายแบบ	DDP
1.7	ข้อตกลงการซื้อขายแบบ	DDU
1.8	ข้อตกลงการซื้อขายแบบ	DEQ
1.9	ข้อตกลงการซื้อขายแบบ	DES
1.10	ข้อตกลงการซื้อขายแบบ	EXW
1.11	ข้อตกลงการซื้อขายแบบ	FCA
1.12	ข้อตกลงการซื้อขายแบบ	FAS
1.13	ข้อตกลงการซื้อขายแบบ	FOB

2. ข้อตกลงการค้าระหว่างประเทศ

2.1 กลุ่ม C

2.2 กลุ่ม D

2.3 กลุ่ม E

2.4 กลุ่ม F

3. การเลือกประเภทข้อตกลงการค้าระหว่างประเทศ

จุดประสงค์ของการเรียนรู้

1. เพื่อเผยแพร่ความรู้เกี่ยวกับรูปแบบการค้าระหว่างประเทศ ซึ่งมีหลายรูปแบบด้วยกัน ตลอดจนให้เข้าใจการซื้อขายในแต่ละรูปแบบนั้นๆ สำหรับนักศึกษา ผู้ทำธุรกิจระหว่างประเทศและผู้ที่เกี่ยวข้อง ได้เข้าใจมากขึ้น

2. ช่วยให้นักศึกษา ผู้ทำธุรกิจระหว่างประเทศ และผู้ที่เกี่ยวข้องเข้าใจเกี่ยวกับข้อตกลงการค้าระหว่างประเทศ

3. ช่วยให้การเลือกประเภทข้อตกลงการค้าระหว่างประเทศได้ตามที่ต้องการ

ความนำ

การซื้อขายระหว่างประเทศเป็นธุรกรรมการค้าระหว่างประเทศ ซึ่งมีความเกี่ยวข้องกับเศรษฐกิจ เช่น การนำเข้า การส่งสินค้าออก สินค้าแปรรูปเกษตรกรรมและอุตสาหกรรม ดุลการค้า การขนส่ง การจ้างงาน การบริการ สถาบันการเงิน เป็นต้น ซึ่งเชื่อมโยงไปถึงการพัฒนาประเทศ เนื่องจากการซื้อขายระหว่างประเทศมีขั้นตอนหลายอย่าง นับตั้งแต่การติดต่อ การยื่นข้อเสนอ ผู้ขายจัดส่งรายละเอียดข้อมูลสินค้า การขอให้ธนาคารผู้ซื้อเปิดแอลซีส่งสินค้า การขนส่งสินค้าทางเรือทางอากาศและอื่นๆ รวมถึงการได้ส่งมอบสินค้าให้ผู้ซื้อ ผู้ซื้อสามารถนำสินค้าออกจำหน่าย กระบวนการดังกล่าวข้างต้นต้องใช้เอกสารธุรกิจระหว่างประเทศ ดังนั้นการค้าระหว่างประเทศให้ความสำคัญกับสัญญาซื้อขายและเอกสารข้อตกลงธุรกิจระหว่างประเทศ ทั้งนี้เพื่อให้ธุรกิจระหว่างประเทศประสบความสำเร็จและบรรลุเป้าหมาย ในบางครั้งมีข้อพิพาทด้านการค้าระหว่างประเทศ

ดังนั้นเพื่อความสมบูรณ์ครบถ้วน หลีกเลี่ยงปัญหาการค้าระหว่างประเทศ สภาคณะกรรมการค้าระหว่างประเทศ (International Chamber of Commerce-ICC) ได้มีบทบาทสำคัญ เช่น การกำหนดระเบียบกฎเกณฑ์ การให้ความรู้แก่ผู้ส่งออก และนำเข้าเกี่ยวกับข้อตกลงธุรกิจระหว่างประเทศ เป็นต้น

การค้าระหว่างประเทศมีความละเอียดถี่ถ้วนมากกว่าการค้าขายในประเทศ ทั้งนี้เนื่องจากการต้องมีการชำระค่าสินค้าและบริการเป็นเงินตราต่างประเทศ ดังนั้นประเทศผู้ซื้อและผู้ขายต้องทำสัญญาซื้อขายและปฏิบัติตามข้อตกลงซึ่งได้ระบุชัดเจนในเอกสารการค้าระหว่างประเทศ

เอกสารข้อตกลงการซื้อขายระหว่างประเทศ

ในการทำธุรกิจระหว่างประเทศ ผู้ซื้อ(ผู้นำเข้า)และผู้ขาย(ผู้ส่งออก)ต้องทำการตกลงรูปแบบของการซื้อขายกันก่อนจะทำการค้าด้วยกัน ซึ่งรูปแบบการซื้อขายมีให้เลือกหลายรูปแบบดังจะกล่าวต่อไปนี้

1. ข้อตกลงการซื้อขายแบบ CIF: Cost, Insurance and Freight (ระบุท่าเรือปลายทาง)
เงื่อนไขนี้หมายความว่า ผู้ขายส่งมอบสินค้าให้กับผู้ซื้อโดยส่งสินค้าผ่านเรือ/รถของเรือ (Ship's Rail) ในท่าเรือ(ต้นทาง)ที่กำหนด

ผู้ขายมีภาระค่าใช้จ่ายต่างๆ เช่น ค่าระวางการขนส่ง ผู้ขายดำเนินพิธีการศุลกากรการส่งออก จัดทำประกันภัยสินค้าทางน้ำ (กำหนดให้ผู้ซื้อเป็นผู้รับความเสี่ยงภัยจากการสูญเสียวหรือเสียหายของสินค้าระหว่างการขนส่ง)

ผู้ซื้อต้องรับภาระความเสี่ยงในการสูญเสียวหรือความเสียหายของสินค้ารวมทั้งค่าใช้จ่ายต่างๆในส่วนเพิ่มเติมที่เกิดขึ้นภายหลังการส่งมอบสินค้า

เนื่องจากผู้ขายเป็นผู้ติดต่อทำประกันภัยสินค้าและชำระค่าเบี้ยประกันภัย (ประกันภัยที่ครอบคลุมภัยต่ำที่สุดเท่านั้น) หากผู้ซื้อประสงค์การป้องกันภัยที่มากกว่าก็ควรจะต้องตกลงกับผู้ขายอย่างชัดเจนหรือจัดการทำประกันภัยสินค้าเพิ่มเติมพิเศษขึ้นเอง

อย่างไรก็ดีเงื่อนไขนี้สามารถใช้กับการขนส่งทางน้ำภายในประเทศและการขนส่งทางทะเล หากผู้ซื้อและผู้ขายไม่ต้องการที่จะส่งมอบสินค้าผ่านเรือ/รถก็ควรใช้เงื่อนไข CIP

เอกสารการค้าระหว่างประเทศประกอบด้วย ใบกำกับสินค้า เอกสารการผ่านพิธีการส่งออกหรือนำเข้า เอกสารการขนส่งและกรมธรรม์ประกันภัย เป็นต้น

2. ข้อตกลงการซื้อขายแบบ CIP: Carriage and Insurance Paid (ระบุสถานที่) ผู้ขายส่งมอบสินค้าให้แก่ผู้ขนส่งตามสถานที่ที่กำหนดผู้ขายรับภาระค่าใช้จ่าย เช่น ค่าขนส่งเพื่อนำสินค้าไปยังจุดส่งมอบ ผู้ขายดำเนินพิธีการศุลกากรการส่งออก จัดทำประกันภัยสินค้าและชำระค่าเบี้ยประกันภัย (ประกันภัยที่ครอบคลุมภัยต่ำที่สุดเท่านั้น) หากผู้ซื้อประสงค์การป้องกันภัยที่มากกว่า ก็ควรจะตกลงกับผู้ขายอย่างชัดเจนหรือจัดการทำประกันภัยสินค้าเพิ่มเติมพิเศษขึ้นเอง ผู้ซื้อเป็นผู้รับภาระความเสี่ยงภัยทั้งหมดและค่าใช้จ่ายอื่นๆที่เกิดขึ้นหลังจากการส่งมอบสินค้า

ผู้ขนส่ง (Carrier) หมายถึงบุคคลใดก็ตามที่ระบุไว้ในสัญญาการขนส่งในการปฏิบัติหรือจัดการปฏิบัติการขนส่งโดยทางรถไฟ ทางบก ทางอากาศ ทางทะเล ทางน้ำภายในประเทศหรือการขนส่งแบบหลายแบบรวมกัน (Multimodal Transport) ถ้าหากมีการใช้ผู้ขนส่งลำดับต่อไปมารับช่วงในการขนส่งสินค้าไปยังจุดหมายปลายทางตามที่ตกลงกัน ภาระความเสี่ยงเปลี่ยนผ่านจากผู้ขายไปยังผู้ขนส่งรายแรก ขณะที่มีการส่งมอบสินค้าไปยังผู้ขนส่งรายแรกเช่นกัน

เงื่อนไขนี้สามารถนำมาใช้โดยไม่ต้องคำนึงถึงรูปแบบการขนส่งว่าเป็นแบบใด รวมทั้งการขนส่งแบบหลายแบบรวมกัน (Multimodal Transport)

3. ข้อตกลงการซื้อขายแบบ CFR: Cost and Freight (ระบุท่าเรือปลายทาง) ผู้ขายส่งมอบสินค้าโดยส่งผ่านราว/รั้วของเรือ (Ship's Rail) เพื่อเข้าไปสู่ระวางเรือในท่าเรือ (ต้นทาง) ตามที่กำหนด ภาระของผู้ขายมีดังนี้

- เป็นผู้ดำเนินพิธีการศุลกากรการส่งออก
- ชำระค่าเบี้ยประกันภัย ค่าระวางขนส่งสินค้าไปยังท่าเรือปลายทาง ผู้ซื้อต้องชำระค่าใช้จ่ายต่าง ๆ ส่วนเพิ่มที่เกิดขึ้นภายหลังการส่งมอบสินค้า

เงื่อนไขนี้ใช้ได้กับการขนส่งทางน้ำภายในประเทศ การขนส่งทางทะเลเท่านั้น ในกรณีที่ผู้ซื้อและผู้ขายไม่ต้องการส่งมอบสินค้าโดยผ่านราว/รั้วเรือ สามารถเลือกใช้เงื่อนไข CPT

เอกสารธุรกิจการค้า เช่น อินวอยซ์ (Invoice) บิลออฟแล้ดดิ้ง (Bill of Lading) พิธีการนำเข้าและส่งออก

4. ข้อตกลงการซื้อขายแบบ CPT: Carriage Paid To (ระบุสถานที่) ผู้ขายส่งมอบสินค้าให้กับผู้ขนส่ง ณ สถานที่ตามที่กำหนดผู้ขายต้องดำเนินพิธีการศุลกากรการส่งออก ชำระค่าขนส่งนำสินค้าไปยังสถานที่ส่งมอบปลายทางที่กำหนด ผู้ซื้อจ่ายค่าใช้จ่ายอื่นๆที่เกิดขึ้นภายหลังการส่งมอบสินค้าและรับภาระความเสี่ยงภัยทั้งหมด

เงื่อนไขนี้ใช้กับการขนส่งรูปแบบอื่นๆ เช่น การขนส่งแบบหลายแบบรวมกัน (Multimodal Transport)

ผู้ขนส่ง (Carrier) หมายถึงบุคคลใดก็ตามที่ระบุในสัญญาการขนส่ง เพื่อให้ปฏิบัติหรือจัดการปฏิบัติการขนส่งโดยทางรถไฟ (Rail) ทางบก (Road) ทางทะเล (Sea) ทางน้ำภายในประเทศ (Inland Waterway) ทางอากาศ (Air) หรือการขนส่งแบบหลายแบบรวมกัน (Combination Modes)

ถ้าหากมีการใช้ผู้ขนส่งลำดับต่อไปมารับช่วง (Subsequent Carriers) ในการขนส่งสินค้าไปยังจุดหมายปลายทางตามที่ตกลงกัน ภาระความเสี่ยงเปลี่ยนผ่านจากผู้ขายไปยังผู้ขนส่งรายแรก (First Carrier) ขณะที่มีการส่งมอบสินค้าไปยังผู้ขนส่งรายแรกเช่นกัน

5. ข้อตกลงการซื้อขายแบบ DAF: Delivered At Frontier (ระบุนุสถานที่) ผู้ขายส่งมอบสินค้า ณ ชายแดน ให้อยู่ในการจัดการของผู้ซื้อ (ตามรูปแบบการขนส่งที่มาถึงชายแดน) ตามเงื่อนไขนี้ผู้ขายมีหน้าที่ดังนี้ (1) ดำเนินพิธีการศุลกากรการส่งออก (2) ไม่ต้องขนส่งสินค้าออกจากพหุนะ (3) ไม่ต้องดำเนินการนำเข้า ณ จุดและสถานที่ชายแดนก่อนถึงด่านศุลกากรชายแดนเขตติดต่อของประเทศผู้นำเข้า (ผู้ซื้อ)

ถ้าหากผู้ซื้อต้องการให้ผู้ขายรับภาระในการขนส่งสินค้าออกจากพหุนะที่ไปถึงชายแดน และรับภาระและค่าใช้จ่ายในการขนส่งสินค้าออกจากพหุนะ ผู้ซื้อและผู้ขายจะต้องทำสัญญากำหนดให้ชัดเจน โดยเพิ่มข้อความในสัญญาขายว่าให้ผู้ขายรับภาระและค่าใช้จ่ายในการขนส่งสินค้าออกจากพหุนะเพื่อส่งมอบให้กับผู้ซื้อ ณ ชายแดน

เงื่อนไขระบุนุสถานที่ชายแดน (Frontier) มักสร้างความสับสนให้กับประเทศคู่ค้า ทั้งนี้คำว่า “ชายแดน” มีความหมายได้ทั้งชายแดนของประเทศผู้ซื้อหรือผู้ขายก็ได้ ดังนั้นเงื่อนไขสัญญาควรระบุนุสถานที่ให้ชัดเจนต่อท้าย คำว่า “ชายแดน” (ประเทศไทย) เป็นต้น

อนึ่งถ้าหากผู้ซื้อและผู้ขายต้องการส่งมอบสินค้าในเมืองท่าปลายทาง (ชายแดน) เช่น การส่งมอบบนระวางเรือ หรือ บนท่าเรือปลายทาง สามารถเลือกใช้เงื่อนไข DES หรือ DEQ ได้

6. ข้อตกลงการซื้อขายแบบ DDP: Delivered Duty Paid (ระบุนุสถานที่) เงื่อนไขนี้กำหนดให้ผู้ขายส่งมอบสินค้าให้กับผู้ซื้อตามสถานที่ปลายทางตามที่กำหนด ผู้ขายมีหน้าที่และภาระผูกพันเช่น (1) ผู้ขายไม่ต้องนำสินค้าออกจากพหุนะใดๆ เมื่อสินค้าไปถึงปลายทาง (2) ดำเนินพิธีการศุลกากรขาเข้า (3) ผู้ขายรับภาระ จ่ายค่าใช้จ่ายทั้งหมด เช่น ค่าอากรศุลกากร ค่า

ภาษี ค่าใช้จ่ายอื่นๆเกี่ยวกับการดำเนินพิธีการขาเข้าและ (4) ความเสี่ยงที่เกี่ยวข้องในการนำสินค้าเพื่อส่งมอบให้ผู้ซื้อ ณ สถานที่ที่กำหนดเป็นภาระของผู้ขาย

เงื่อนไข DDP ผู้ขายรับภาระมากที่สุด ขณะที่เงื่อนไข EXW ผู้ขายรับภาระน้อยที่สุด

7. ข้อตกลงการซื้อขายแบบ DDU: Delivered Duty Unpaid (ระบุสถานที่) สำหรับข้อตกลงในเงื่อนไขนี้ผู้ขายมีพันธะดังนี้ การส่งมอบสินค้าให้แก่ผู้ซื้อ ณ สถานที่ปลายทางตามที่กำหนด ชำระค่าใช้จ่ายต่างๆและความเสี่ยงที่เกี่ยวข้องในการนำส่งสินค้าไปยังปลายทางอื่นๆตามที่กำหนด ผู้ขายไม่ต้อง (1) ดำเนินพิธีการศุลกากรสินค้านำเข้า (2) ไม่นำของออกจากพาหนะใดๆ เมื่อมาถึงปลายทาง

เนื่องจากผู้ซื้อ (ประเทศผู้นำเข้า) ต้องดำเนินพิธีการศุลกากรสินค้านำเข้าเพื่อนำสินค้านำเข้าประเทศปลายทาง ผู้ซื้อต้องรับผิดชอบค่าใช้จ่ายต่างๆ เช่น ค่าพิธีการ ค่าอากรศุลกากร ค่าภาษีค่าอากรใดๆ ค่าใช้จ่ายอื่นๆ นอกจากนี้ผู้ซื้อยังต้องรับผิดชอบเกี่ยวกับความเสี่ยงที่เกิดขึ้นจากการที่ผู้ซื้อล้มเหลวหรือไม่สามารถดำเนินพิธีการศุลกากรขาเข้าตามเวลาที่กำหนด

เงื่อนไขนี้ใช้กับการขนส่งทุกรูปแบบ โดยไม่ต้องคำนึงว่าเป็นรูปแบบใด ถ้าหากผู้ซื้อต้องการให้มีการส่งมอบสินค้าบนระวางเรือ ณ เมืองท่าปลายทางตามที่กำหนด ใช้เงื่อนไขข้อตกลง DES และถ้าต้องการส่งมอบบนท่าเรือปลายทางตามที่กำหนดใช้เงื่อนไข DEQ เป็นต้น

ถ้าหากผู้ซื้อต้องการให้ผู้ขายดำเนินการด้านพิธีการด้านศุลกากรสินค้านำเข้าและรับผิดชอบค่าใช้จ่ายต่างๆและความเสี่ยงภายหลังการส่งมอบสินค้า รวมทั้งค่าใช้จ่ายบางส่วนที่ต้องชำระเพิ่มเติมในการนำสินค้านำเข้า ผู้ซื้อควรกำหนดให้ชัดเจน โดยเพิ่มข้อความเป็นลายลักษณ์อักษรอย่างชัดเจนในสัญญาขาย ให้ผู้ขายเป็นผู้ดำเนินการและรับภาระดังกล่าว

8. ข้อตกลงการซื้อขายแบบ DEQ: Delivered Ex Quay (ระบุท่าเรือ) ข้อตกลงนี้ได้ระบุเงื่อนไขให้ผู้ขายส่งมอบสินค้าบนท่าเรือ (Quay/Wharf) ณ เมืองท่าปลายทาง และให้อยู่ในอำนาจจัดการของผู้ซื้อ ผู้ซื้อเป็นผู้ดำเนินการพิธีการศุลกากรการนำเข้าและเป็นผู้ชำระค่าพิธีการต่างๆ เช่น ค่าภาษี ค่าอากร และค่าใช้จ่ายอื่นๆในการนำเข้า

เงื่อนไขนี้ได้มีการปรับปรุงแก้ไขจาก INCOTERMS 1990 ฉบับเดิมซึ่งกำหนดให้ผู้ขายเป็นผู้ดำเนินการพิธีการศุลกากรขาเข้ามาเป็นผู้ซื้อดำเนินการพิธีการศุลกากรขาเข้า

สำหรับเงื่อนไข DEQ ได้กำหนดให้ผู้ขายไม่ต้องดำเนินการพิธีการศุลกากรการนำเข้าและผู้ขายต้องเป็นผู้รับความเสี่ยงที่เกี่ยวข้องในการนำส่งสินค้าไปยังจุดหมายปลายทางที่กำหนด การขนส่งสินค้าขึ้นจากเรือมาไว้บนท่าเรือปลายทางและผู้ขายต้องรับภาระค่าใช้จ่ายต่าง ๆ เป็นต้น

เงื่อนไขนี้ใช้กับการขนส่งสินค้าทางน้ำภายในประเทศ การขนส่งสินค้าทางทะเลและการขนส่งแบบรวมหลายแบบเข้าด้วยกัน เพื่อขนสินค้าจากเรือไปยังบนท่าเรือในเมืองท่าปลายทาง

ถ้าผู้ซื้อ (ผู้นำเข้า) ต้องการให้ผู้ขายมีภาระผูกพันชำระค่าใช้จ่ายต่างๆเกี่ยวกับการนำเข้าสินค้า ต้องระบุชัดเจนในสัญญาขาย โดยเพิ่มข้อความเป็นลายลักษณ์อักษรในสัญญาขายว่าผู้ขายเป็นผู้รับภาระดังกล่าวข้างต้น

ในกรณีที่ผู้ซื้อต้องการให้ผู้ขายเป็นผู้รับภาระความเสี่ยงและค่าใช้จ่ายต่างๆในการนำสินค้าจากบนท่าเรือไปยังสถานที่อื่นๆ เช่น สถานที่พักสินค้า (Terminal) คลังสินค้า (Warehouse) สถานีขนส่ง (Transport Station) และอื่นๆภายในหรือภายนอกท่าเรือ สามารถเลือกใช้เงื่อนไข DDU หรือ DDP ได้

9. ข้อตกลงการซื้อขายแบบ DES: Delivered Ex Ship (ระบุท่าเรือ) ภาระผูกพันของผู้ซื้อและผู้ขายตามเงื่อนไขนี้ดังนี้ ผู้ขายส่งมอบสินค้าบนระวางเรือ ณ เมืองท่าปลายทางตามที่กำหนด สินค้าอยู่ในการจัดการของผู้ซื้อ ผู้ซื้อต้องดำเนินการพิธีการศุลกากรขาเข้าประเทศ ผู้ขายต้องรับภาระค่าใช้จ่ายทั้งหมดและความเสี่ยงภัยต่างๆที่เกี่ยวข้องในการนำส่งสินค้าไปยังเมืองท่าปลายทาง ก่อนที่จะมีการขนของขึ้นจากเรือ ผู้ขายไม่ต้องดำเนินการพิธีการศุลกากรขาเข้าประเทศผู้ซื้อ

เงื่อนไขนี้ใช้กับการขนส่งสินค้าทางทะเลหรือทางน้ำภายในประเทศเท่านั้นหรือการขนส่งรวมที่ใช้เรือเป็นพาหนะในเมืองท่าปลายทาง

ถ้าผู้ซื้อต้องการให้ผู้ขายรับภาระค่าใช้จ่ายและความเสี่ยงในการขนสินค้าขึ้นจากเรือ ควรเลือกใช้เงื่อนไข DEQ

10. ข้อตกลงการซื้อขายแบบ EXW: EX Works (ระบุสถานที่) เงื่อนไขนี้ผู้ขายเป็นผู้รับภาระน้อยที่สุด ผู้ซื้อเป็นผู้รับภาระค่าใช้จ่ายทั้งหมดและความเสี่ยงต่างๆที่เกี่ยวข้องในการรับสินค้าจากสถานที่ของผู้ขาย เงื่อนไขนี้ผู้ขายและผู้ซื้อมีภาระผูกพันดังนี้

ผู้ขายส่งมอบสินค้าให้อยู่ในอำนาจจัดการของผู้ซื้อ ณ สถานที่ของผู้ขายหรือสถานที่ตามที่ระบุอื่นๆ เช่น โรงงาน (Work/Factory) คลังสินค้าและอื่นๆ ผู้ขายไม่ต้องขนสินค้าขึ้นสู่พาหนะรับขนส่งใด ๆ และผู้ขายไม่ต้องดำเนินการด้านพิธีการศุลกากรการส่งออก

ถ้าหากผู้ซื้อต้องการให้ผู้ขายรับภาระในการขนส่งสินค้าและให้บริการค่าใช้จ่ายทั้งหมด ในการขนส่งผู้ซื้อต้องระบุเพิ่มเติมในสัญญาขายให้ชัดเจน ระบุให้ผู้ขายดำเนินการดังกล่าวข้างต้น ให้ชัดเจน

ในกรณีที่ผู้ซื้อไม่สามารถขนส่งสินค้าที่ได้รับการส่งมอบด้วยตนเองโดยตรงหรือโดยอ้อม ควรเลือกใช้เงื่อนไข FCA ซึ่งได้ตกลงให้ผู้ขายต้องยินยอมรับภาระค่าขนส่ง และ ความเสี่ยง

11. ข้อตกลงการซื้อขายแบบ FCA: Free Carrier (ระบุสถานที่) เงื่อนไขนี้ให้ความสำคัญกับสถานที่ส่งมอบสินค้า ซึ่งสถานที่ที่มีผลกับภาระผูกพันในการขนส่งสินค้าขึ้นอยู่กับพาหนะและขนส่งสินค้าออกจากพาหนะ ณ สถานที่นั้น กรณีแรกการส่งมอบสินค้าเกิดขึ้น ณ สถานที่อื่นๆ (ที่ไม่ใช่ ณ สถานที่ของผู้ขาย) ผู้ขายไม่ต้องรับภาระในการขนส่งสินค้าออกจากพาหนะ กรณีที่สองการส่งมอบสินค้าเกิดขึ้น ณ สถานที่ของผู้ขาย ผู้ขายเป็นผู้รับภาระในการขนส่ง นอกจากนี้ผู้ขายยังมีภาระผูกพัน เช่น การส่งมอบสินค้าให้กับบริษัทผู้รับขนส่ง ณ สถานที่ที่กำหนด ถ้าหากผู้ซื้อได้กำหนดให้บุคคลอื่น (ซึ่งไม่ใช่บริษัทผู้รับขนส่ง) เป็นผู้รับการส่งมอบสินค้า ในกรณีนี้ผู้ขายมีภาระผูกพันเพิ่มเติมในการมอบสินค้าให้กับตัวแทนดังกล่าว ผู้ขายดำเนินการพิธีการศุลกากรการส่งออก

ผู้รับขนส่ง (Carrier) หมายถึงบุคคลใดๆในสัญญาผู้รับขนส่ง ซึ่งรับผิดชอบในการดำเนินการหรือจัดการปฏิบัติการขนส่งสินค้าทางอากาศ (Air) ทางทะเล (Sea) ทางน้ำภายในประเทศ (Inland Waterway) ทางบก (Road) ทางรถไฟ (Rail) หรือโดยการรวมการขนส่งวิธีต่างๆ ดังได้กล่าวข้างต้นไว้ด้วยกัน

12. ข้อตกลงการซื้อขายแบบ FAS: Free Alongside Ship (ระบุท่าเรือ) รายละเอียดของเงื่อนไข คือ ผู้ขายส่งมอบสินค้าขณะเมื่อสินค้าจัดวางไว้ข้างลำเรือ ที่จะใช้บรรทุกสินค้า ณ ท่าเทียบเรือตามที่กำหนดผู้ขายเป็นผู้ดำเนินการพิธีการศุลกากรการส่งออก (เป็นการปรับปรุงแก้ไข INCOTERMS 1990 ซึ่งได้กำหนดให้ผู้ซื้อต้องดำเนินการด้านพิธีการส่งออก) ถ้าหากผู้ขายต้องการให้ผู้ซื้อเป็นผู้ดำเนินการด้านการส่งออก ต้องกำหนดเพิ่มเติมเป็นลายลักษณ์อักษรไว้อย่างชัดเจนในสัญญาขายให้ผู้ซื้อเป็นผู้ดำเนินการ

ผู้ซื้อรับภาระค่าใช้จ่ายทั้งหมดรวมทั้งค่าสูญเสียหรือค่าเสียหายในสินค้าเริ่มตั้งแต่ได้รับการส่งมอบสินค้าไว้ข้างลำเรือ

13. ข้อตกลงการซื้อขายแบบ FOB: Free On Board (ระบุท่าเรือ) ผู้ขายส่งมอบสินค้าขณะที่สินค้าถูกส่งผ่านราว / รั้ว ของเรือ (Ship's Rail) เพื่อเข้าสู่ระวางเรือในท่าเรือ (ต้นทาง) ที่กำหนดผู้ขายเป็นผู้ดำเนินการศุลกากรการส่งออก

เงื่อนไขนี้ใช้กับการขนส่งทางน้ำภายในประเทศทางทะเลเท่านั้น ในกรณีที่ผู้ขายหรือผู้ซื้อไม่ต้องการส่งมอบสินค้าผ่านราว / รั้วของเรือ ควรเลือกเงื่อนไข FCA

ผู้ซื้อเป็นผู้รับภาระค่าใช้จ่ายทั้งหมดและความเสี่ยงจากการสูญเสียวินหรือความเสียหายของสินค้าหลังจากได้รับการส่งมอบสินค้าแล้ว

กิจกรรมที่ 1

1. ให้นักศึกษาหาข้อมูลและเอกสารของข้อตกลงการซื้อขายระหว่างประเทศในรูปแบบต่าง ๆ เพิ่มเติม
2. ศึกษารายละเอียดของข้อตกลงการซื้อขายแต่ละแบบ

ข้อตกลงการค้าระหว่างประเทศ

ข้อตกลงการค้าระหว่างประเทศได้ระบุชัดเจนเกี่ยวกับการปฏิบัติต่อกันระหว่างผู้ซื้อและผู้ขาย เมื่อมีปัญหาการค้าระหว่างประเทศ ผู้ซื้อและผู้ขายสามารถตรวจสอบและเรียกร้องให้อีกฝ่ายปฏิบัติตามข้อตกลงการค้าระหว่างประเทศได้ ซึ่งในภาษาอังกฤษเรียกว่า INCOTERMS ย่อมาจาก International Commercial Terms ซึ่งประกอบด้วยหลายปัจจัย เช่น อำนาจการต่อรองของแต่ละฝ่าย ศักยภาพและขีดความสามารถของแต่ละประเทศ การขนส่ง พิธีการศุลกากรและกฎเกณฑ์ตามระเบียบต่างๆของแต่ละประเทศ เป็นต้น ปัจจัยดังกล่าวข้างต้นและธุรกรรมการค้าระหว่างประเทศก่อให้เกิดค่าใช้จ่าย ต้นทุนสินค้าและการกำหนดราคาขายสินค้าของแต่ละประเทศแตกต่างกัน มีความได้เปรียบและเสียเปรียบแตกต่างกันเป็นต้น

อินโคเทอมส์ (INCOTERMS) เป็นข้อตกลงเกี่ยวกับการค้าระหว่างประเทศ ซึ่งได้กำหนดข้อปฏิบัติระหว่างผู้ซื้อและผู้ขาย พันธะความรับผิดชอบ การรับภาระความเสี่ยง ค่าใช้จ่าย ต้นทุน อินโคเทอมส์ช่วยให้การค้าระหว่างประเทศมีความสะดวกและเป็นมาตรฐานสากลซึ่งทุก

ประเทศทั่วโลกพึงปฏิบัติต่อกัน อินโคเทอมส์มีมากมายหลายฉบับ ดังนั้นการใช้โคเทอมส์ต้องระบุให้ชัดเจน อินโคเทอมส์ฉบับล่าสุดคือ อินโคเทอมส์ 2000

อินโคเทอมส์ (INCOTERMS) เรียกเต็ม ๆ ว่า International Commercial Terms ซึ่งได้กำหนดโดยสภาหอการค้านานาชาติ (International Chamber of Commerce – ICC) สภาหอการค้านานาชาติตั้งขึ้นปี ค.ศ. 1919 ณ กรุงปารีส ประเทศฝรั่งเศส ปัจจุบันมีสมาชิกทั่วโลกมากกว่า 150 ประเทศ

อินโคเทอมส์ (INCOTERMS) ฉบับแรกเริ่มใช้ในปี 1936 โดยสภาหอการค้านานาชาติ ได้กำหนดคำนิยาม คำอธิบาย ความหมาย ข้อตกลงการค้าให้มีความชัดเจนและเป็นมาตรฐานสากลเดียวกัน เพื่อให้ประเทศคู่ค้า (ผู้ซื้อและผู้ขาย) ยึดหลักปฏิบัติสำหรับการตีความข้อตกลงทางการค้า (Uniform Rules for Interpretation of Trade Terms) เป็นมาตรฐานเดียวกัน

อินโคเทอมส์ได้ปรับปรุงและแก้ไขหลายครั้งจนถึงปี 2000 ปรับปรุงข้อตกลงทางการค้าให้ทันสมัย สอดคล้องกับการปฏิบัติรูปแบบการขนส่งทางทะเล การขนส่งแบบต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Multimodal Transport) การพัฒนาเทคโนโลยีเช่น ผู้ซื้อและผู้ขายใช้ระบบการส่งข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ (Electronic Data Interchange) หรือ EDI ดังนั้นในบทนี้จะได้ศึกษาอินโคเทอมส์ครั้งล่าสุด คือ อินโคเทอมส์ 2000 ซึ่งได้ศึกษาโดยละเอียดดังได้กล่าวข้างต้นและต่อไป

ข้อตกลงการค้าระหว่างประเทศ อินโคเทอมส์ให้ความสำคัญกับพันธะผูกพันผู้ซื้อและผู้ขาย เช่น การส่งมอบสินค้า ค่าใช้จ่าย ความเสี่ยงภัยเป็นต้น ในกรณีที่คู่กรณีไม่ปฏิบัติตามข้อตกลงและผู้ได้รับความเสียหายสามารถเรียกร้องค่าชดเชยได้ จำเป็นต้องทำสัญญาซื้อขายให้ชัดเจนเพื่อหลีกเลี่ยงปัญหาดังกล่าวข้างต้น

สภาหอการค้านานาชาติ (International Chamber of Commerce – ICC) ได้กำหนดเงื่อนไขการค้าระหว่างประเทศ 2000 หรือ INCOTERMS 2000 และได้จำแนกกลุ่มอินโคเทอมส์เป็น 4 กลุ่มย่อยดังนี้

กลุ่ม C ได้แก่

- CFR: Cost and Freight (ระบุท่าเรือปลายทาง)
- CIF: Cost Insurance and Freight (ระบุท่าเรือปลายทาง)
- CIP: Carriage and Insurance Paid To (ระบุสถานที่ปลายทาง)
- CPT: Carriage Paid To (ระบุสถานที่ปลายทาง)

กลุ่ม D ได้แก่

- DAF: Delivered At Frontier (จุดส่งมอบ ณ. ชายแดน)
- DDP: Delivered Duty Paid (จุดส่งมอบ ณ. สถานที่ปลายทางตามที่กำหนด)
- DDU: Delivered Duty Unpaid (จุดส่งมอบ ณ. สถานที่ปลายทาง)
- DEQ: Delivered Ex Quay (จุดส่งมอบบนท่าสำหรับเทียบเรือ ณ. สถานที่ปลายทาง)
- DES: Delivered Ex Ship (ส่งมอบสินค้าบนระวางเรือ ณ. เมืองท่าปลายทาง)

กลุ่ม E ได้แก่

- EXW: Ex Works (ระบุสถานที่)

กลุ่ม F ได้แก่

- FAS: Free Alongside Ship (ระบุท่าเรือ)
- FCA: Free Carrier (ระบุสถานที่)
- FOB: Free on Board (ระบุท่าเรือ)

อินโคเทอมส์ 4 กลุ่มย่อยดังกล่าวข้างต้น กลุ่ม D เป็นเพียงกลุ่มเดียวซึ่งข้อตกลงการค้าระหว่างประเทศกำหนดให้ผู้ขาย(ผู้ส่งออก) มีพันธะการส่งมอบสินค้าไปยังประเทศของผู้ซื้อ(ผู้นำเข้า) เช่น

- DAF (Delivered AT Frontier) ส่งมอบสินค้า ณ. ชายแดน
- DDU (Delivered Duty Unpaid) และ DDP (Delivered Duty Paid) ส่งมอบสินค้า ณ.

สถานที่ปลายทางตามที่ได้กำหนดไว้เป็นข้อตกลงการค้าระหว่างประเทศ

- DEQ (Delivered Ex Quay) ส่งมอบบนท่าสำหรับเทียบเรือ ณ. สถานที่ปลายทาง
- DES (Delivered Ex Ship) ส่งมอบสินค้าบนระวางเรือ ณ. เมืองท่าปลายทาง

ในขณะที่กลุ่มอื่นๆ ผู้ขายมีพันธะเพียงการส่งมอบสินค้าในประเทศของตนเท่านั้น เช่น กลุ่ม E ผู้ขายส่งมอบสินค้า ณ. โรงงาน (Factory) คลังสินค้าและอื่นๆตามที่กำหนดเป็นต้น กลุ่ม C และ F ผู้ขายมีพันธะส่งมอบสินค้าให้กับผู้รับขนส่งในประเทศของผู้ขายเป็นต้น

การจำแนกข้อตกลงกลุ่ม D มีลักษณะเป็นสัญญาประเภทการขนส่งสินค้าจนถึงที่ (Arrival Contract) โดยผู้ขายได้ขนส่งสินค้าไปยังจุดหมายปลายทางตามที่กำหนดในข้อตกลงการค้าระหว่างประเทศและส่งมอบสินค้าให้กับผู้รับขนส่งสินค้าหรือผู้ซื้อโดยตรง เช่น

สถานที่ส่งมอบสินค้า	เงื่อนไขข้อตกลง
ณ ชายแดน	DAF
ปลายทางบนท่าเรือ	DEQ
บนระวางเรือ ณ เมืองท่าปลายทาง	DES
สถานที่ปลายทางตามที่ระบุ	DDU
	DDP

กลุ่ม C และ F มีลักษณะเป็นสัญญาประเภทการส่งออก (Shipment Contract) โดยผู้ขายเป็นผู้ดำเนินการพิธีการศุลกากรขาออกรวมทั้งค่าใช้จ่าย เช่น ค่าระวางขนส่งสินค้าและหรือค่าประกันภัยเมื่อสินค้าชำรุด สูญหาย ผู้ซื้อต้องเรียกร้องค่าชดเชยจากบริษัทประกันภัยโดยตรง ซึ่งในทางปฏิบัติผู้ขาย(ประเทศผู้ส่งออก) จะอำนวยความสะดวกให้แต่ความรับผิดชอบของผู้ขายสิ้นสุดเมื่อได้ส่งมอบสินค้าให้กับผู้รับขนส่งสินค้าในประเทศของตนเท่านั้น สำหรับค่าใช้จ่ายหลังจากการส่งมอบสินค้า เช่น ค่าระวาง ค่าประกันภัยและอื่นๆ ผู้ซื้อเป็นผู้รับภาระทั้งหมด

กิจกรรมที่ 2

ให้นักศึกษาศึกษาข้อตกลงการค้าใน 4 กลุ่ม คือ กลุ่ม C, D, E และ F เพิ่มเติมแล้วเปรียบเทียบความแตกต่างระหว่าง 4 กลุ่ม นี้

การเลือกประเภทข้อตกลงการค้าระหว่างประเทศ

เนื่องจากเงื่อนไขข้อตกลงการค้าระหว่างประเทศ ซึ่งรายละเอียดได้ระบุในอินโคเทอมส์ 2000 แต่ละประเภทได้กำหนดพันธะให้ผู้ขายและผู้ซื้อพึงปฏิบัติต่อกันชัดเจน ดังนั้นการตัดสินใจเลือกเงื่อนไขประเภทใดเป็นเรื่องของประเทศผู้ซื้อและผู้ขายจะตกลงกัน การตัดสินใจเลือกประเภทข้อตกลงการค้าระหว่างประเทศ จำแนกเป็นผู้ขายและผู้ซื้อโดยพิจารณา 3 กรณีดังนี้

- กรณีแรก การส่งมอบสินค้า ณ. แหล่งผลิต
- กรณีสอง การส่งมอบสินค้าในอาณาเขตของประเทศผู้ขาย
- กรณีสาม การส่งมอบสินค้าในอาณาเขตของประเทศผู้ซื้อ

หมายเหตุ การส่งมอบสินค้า หมายถึง การส่งมอบสินค้าให้กับผู้รับขนส่งหรือผู้ซื้อสินค้า (ผู้นำเข้า)

กรณีแรก การส่งมอบสินค้า ณ. โรงงานผู้ขาย เงื่อนไขข้อตกลงคือ EXW หรือ Ex Works

ผู้ขาย	ส่งมอบสินค้าให้กับผู้ซื้อ ณ. โรงงานผลิต คลังสินค้าหรือสถานที่อื่น ๆ ตามที่ระบุ ผู้ขายไม่ต้องดำเนินการศุลกากรการส่งออกและไม่ต้องขนส่งสินค้าขึ้นสู่พาหนะรับขนส่ง ใดๆ ทั้งสิ้น
ผู้ซื้อ	รับสินค้าเองหรือมอบให้ผู้ขนส่งสินค้า ดำเนินพิธีการศุลกากรส่งออก จัดพาหนะขนส่งสินค้า จ่ายค่าใช้จ่ายทั้งหมด รวมค่าดอกเบี้ยประกันภัย - ถ้าผู้ซื้อไม่ต้องการขนส่งสินค้าเองใช้เงื่อนไข FCA

กรณีที่สอง การส่งมอบสินค้าในอาณาเขตของประเทศผู้ขาย

ผู้ขาย/ผู้ซื้อ	ส่งมอบสินค้า	เงื่อนไขข้อตกลง
ผู้ขาย ผู้ซื้อ	ข้างลำเรือ ณ. ท่าเทียบเรือ รับมอบสินค้าข้างลำเรือ	ดำเนินการพิธีการศุลกากรการส่งออก FAS รับภาระค่าใช้จ่ายทั้งหมด และค่าเสียหายในสินค้านับจากการขนส่งสินค้าออกจากเรือ FAS
ผู้ขาย ผู้ซื้อ	ผ่านราว / รั้วของเรือ รับมอบสินค้าผ่านราว / รั้วของเรือ	ในท่าเรือต้นทางตามข้อตกลง กำหนดและดำเนินการพิธีการศุลกากรการส่งออก FOB รับภาระค่าใช้จ่ายทั้งหมดและความเสี่ยงภัยจากการสูญเสียวหรือความเสียหายของสินค้าจากจุดส่งมอบดังกล่าว FOB
	- ถ้าหากผู้ซื้อไม่ต้องการรับการส่งมอบสินค้าผ่านราว / รั้วของเรือเลือกใช้เงื่อนไข FCA	

ผู้ขาย/ผู้ซื้อ	ส่งมอบสินค้า	เงื่อนไขข้อตกลง
ผู้ขาย	ผ่านราว/รั้วของเรือ	จัดทำประกันภัยสินค้าทางน้ำ CIF
ผู้ซื้อ	รับมอบสินค้าผ่านราว/รั้วของเรือ	รับภาระค่าใช้จ่ายต่าง ๆ ส่วนเพิ่มที่เกิดขึ้นหลังจากเวลาส่งมอบสินค้า CIF
	- ถ้าหากผู้ซื้อต้องการส่งมอบสินค้า ณ สถานที่ตามข้อตกลงโดยไม่ต้องส่งมอบสินค้า ผ่านราว/รั้วของเรือและให้ผู้ขายจัดทำประกันภัยสินค้า CIP	
ผู้ขาย	ผ่านราว/รั้วของเรือ	จ่ายค่าธรรมเนียมการขนส่งและใช้เงินโอนนี้กับการขนส่งทางเรือเท่านั้น CFR
	- ถ้าหากผู้ขายไม่ต้องการส่งมอบสินค้าผ่านราว/รั้วของเรือเลือกเงื่อนไขส่งมอบระบุสถานที่ CT	
ผู้ซื้อ	รับมอบสินค้าผ่านราว/รั้วของเรือ	ผู้ซื้อรับภาระค่าใช้จ่ายต่าง ๆ ส่วนเพิ่มเติมที่เกิดขึ้นภายหลังจากการมอบสินค้า CFR
ผู้ขาย	สถานที่ที่กำหนด	ดำเนินพิธีการศุลกากรส่งออกผู้ขายรับภาระค่าใช้จ่ายขนส่งสินค้าออกจากพาหนะ FCA
ผู้ซื้อ	รับมอบสินค้าตามสถานที่ที่กำหนด (อาณาจักรของประเทศผู้ขาย)	ผู้ซื้อ ไม่ต้องรับภาระค่าใช้จ่าย ค่าระวาง และค่าประกันภัย FCA

กรณีที่สาม การส่งมอบสินค้าในอาณาเขตของประเทศผู้ซื้อ

ผู้ขาย/ผู้ซื้อ	ส่งมอบสินค้า	เงื่อนไขข้อตกลง
ผู้ขาย	ณ. ชายแดน	ผู้ขายดำเนินการพิธีการศุลกากรการส่งออกไม่ต้องขนสินค้าออกจากพาหนะ DAF
ผู้ซื้อ	รับมอบสินค้า ณ ชายแดน	ดำเนินการพิธีการนำเข้า DAF
	- ถ้าผู้ซื้อต้องการรับการส่งมอบสินค้าเมืองท่าปลายทาง DES - ถ้าผู้ซื้อต้องการรับการส่งมอบสินค้าเมืองท่าปลายทางบนท่าเรือ DEQ	
ผู้ขาย	ณ. สถานที่ปลายทางตามที่กำหนด	ไม่นำสินค้าออกจากพาหนะทุกประเภทค่าใช้จ่ายต่าง ๆ และค่าประกันภัยผู้ขายเป็นผู้จ่าย DDU
ผู้ซื้อ	รับมอบสินค้าตามสถานที่ที่ระบุ	ดำเนินการพิธีการนำเข้าและค่าใช้จ่ายขนสินค้าจากสถานที่ส่งมอบมายังโกดังผู้ซื้อ DDU
ผู้ขาย	ณ. สถานที่ปลายทางตามที่กำหนด	ดำเนินการพิธีการศุลกากรขาเข้าไม่นำสินค้าออกจากพาหนะใด ๆ ผู้ขายรับภาระค่าใช้จ่าย ค่าเบี้ยประกันภัย DDP
ผู้ซื้อ	รับมอบสินค้า	ค่าใช้จ่ายขนสินค้าออกจากพาหนะ DDP
ผู้ขาย	บนระวางเรือ	รับภาระค่าใช้จ่ายและค่าเบี้ยประกันภัยขนสินค้าขึ้นจากเรือ DES
ผู้ซื้อ	รับมอบสินค้าตามสถานที่ระบุ	ดำเนินการพิธีการศุลกากรขาเข้า DES
ผู้ขาย	บนท่าเรือ ณ. เมืองท่าปลายทาง	จ่ายค่าใช้จ่าย ค่าขนสินค้าขึ้นจากเรือ DEQ
ผู้ซื้อ	รับมอบสินค้าบนท่าเรือ	ดำเนินการพิธีการศุลกากรขาเข้า DEQ

กิจกรรมที่ 3

ให้นักศึกษาลองเลือกประเภทข้อตกลงการค้าระหว่างประเทศที่ต้องการด้วยตัวเอง และบอกเหตุผลด้วยว่าทำไมจึงเลือกประเภทนั้น

สรุป

ในการทำธุรกิจระหว่างประเทศ ผู้ซื้อ (ผู้นำเข้า) และผู้ขาย (ผู้ส่งออก) ต้องทำข้อตกลงการค้าระหว่างประเทศเพื่อเลือกรูปแบบของการซื้อขายกันก่อนจะทำการค้าด้วยกัน รูปแบบการซื้อขายมีหลายรูปแบบดังนี้

กลุ่ม C ได้แก่ CFR, CIF, CIP, CPT

กลุ่ม D ได้แก่ DAF, DEQ, DES, DDP, DDU

กลุ่ม E ได้แก่ EXW

กลุ่ม F ได้แก่ FAS, FCA, FOB

ผู้ทำธุรกิจระหว่างประเทศจะต้องทำการตกลงการซื้อขายระหว่างประเทศ โดยเลือกประเภทข้อตกลงการค้าระหว่างประเทศตามที่ต้องการ การเลือกประเภทข้อตกลงการค้าระหว่างประเทศจำแนกเป็นผู้ซื้อและผู้ขายได้ 3 กรณีดังนี้

1. การส่งมอบสินค้า ณ แหล่งผลิต
2. การส่งมอบสินค้าในอาณาเขตของประเทศผู้ขาย
3. การส่งมอบสินค้าในอาณาเขตของประเทศผู้ซื้อ

แบบฝึกหัด

1. เอกสารข้อตกลงการซื้อขายระหว่างประเทศมีรูปแบบอะไรบ้าง จงอธิบาย
2. จงอธิบายความแตกต่างของข้อตกลงการซื้อขายแบบ CIF, CIP, CFR, CPT, DAF, DDP, DDU, DEQ, DES, EXW, FCA, FAS และ FOB
3. สมมติท่านทำธุรกิจการนำเข้าหรือส่งออกท่านจะเลือกการซื้อขายรูปแบบใดและบอกเหตุผลด้วยว่าทำไมจึงเลือกรูปแบบนี้ ๆ
4. ข้อตกลงการค้าระหว่างประเทศมีอะไรบ้าง จงอธิบาย
5. ท่านมีหลักเกณฑ์ในการเลือกประเภทข้อตกลงการค้าระหว่างประเทศอย่างไร