

## ຄູ່ມືແນະນຳຄວາມຮູ້ພື້ນຖານ

ການສົ່ງອອກຜະລິດຕະພັນຊາ (Camellia sinensis) ໄປ ສະຫະພາບ ເອີຣົບ



ໂດຍການຮ່ວມມື ລະຫວ່າງ

ພະແນກອຸດສາຫະກຳ ແລະ ການຄ້າ ແຂວງຜົ້ງສາລີ

ແລະ ໂຄງການສ້າງຄວາມເຂັ້ມແຂງດ້ານບົດບາດຍິງ-ຊາຍ ໃຫ້ແກ່ຊຸມຊົນ

ສະໜັບສະໜູນຈັດພິມໂດຍ:

ໂຄງການ ສ້າງຄວາມເຂັ້ມແຂງດ້ານບົດບາດຍິງ-ຊາຍ ໃຫ້ແກ່ຊຸມຊົນ

Community Organization, Participation and Empowerment

## ບົດນຳ

ແຂວງຜົ້ງສາລີ ເປັນແຂວງໜຶ່ງທີ່ຕັ້ງຢູ່ທາງພາກເໜືອສຸດຂອງປະເທດລາວ ແລະ ມີຊາຍແດນຕິດກັບບັນດາປະເທດ ແລະ ແຂວງອ້ອມຂ້າງເຊັ່ນ: ທາງທິດຕາເວັນຕົກ ແລະ ທິດເໜືອຕິດກັບ ສປປ ຈີນ, ທິດຕາເວັນອອກຕິດກັບ ສສ ຫວຽດນາມ, ທິດໃຕ້ຕິດກັບ ແຂວງຫຼວງພະບາງ ແລະ ແຂວງອຸດົມໄຊ. ແຂວງຜົ້ງສາລີ ປະກອບມີ 7 ເມືອງ ຄື: ຜົ້ງສາລີ, ໃໝ່, ຂວາ, ສຳພັນ, ບຸນເໜືອ, ຍອດອູ ແລະ ບຸນໃຕ້ ແລະ ແຕ່ລະເມືອງປະກອບມີຫຼາຍຊົນເຜົ່າທີ່ມີເອກະລັກສະເພາະພາສາປາກເວົ້າທີ່ແຕກຕ່າງກັນອອກໄປ. ນອກນັ້ນ, ສະພາບອາກາດຢູ່ພາຍໃນແຂວງແມ່ນຂ້ອນຂ້າງທີ່ມີອາກາດເຢັນຫຼາຍກວ່າບ່ອນອື່ນ ເຊິ່ງເໝາະສົມສຳລັບການດຳເນີນທຸລະກິດທ່ອງທ່ຽວທາງທຳມະຊາດ ແລະ ການຜະລິດກະສິກຳ ເຊັ່ນ: ການປູກພືດເປັນສິນຄ້າ, ປູກໄມ້ໃຫ້ໝາກ ແລະ ການລ້ຽງສັດຕ່າງໆ. ເຖິງແມ່ນວ່າ ແຂວງຜົ້ງສາລີຈະເປັນແຂວງໜຶ່ງທີ່ມີຄວາມເໝາະສົມແກ່ການປູກຝັງ ແລະ ລ້ຽງສັດເປັນສິນຄ້າ ແຕ່ກໍຍັງມີສິ່ງທີ່ທ້າທາຍຫຼາຍດ້ານທີ່ເຮົາຈະຕ້ອງໄດ້ສືບຕໍ່ເອົາໃຈໃສ່ໃນການສົ່ງເສີມ ແລະ ໃຫ້ການຊ່ວຍເຫຼືອແກ່ຊາວກະສິກອນ ແລະ ຜູ້ປະກອບການທຸລະກິດຂະໜາດນ້ອຍ ແລະ ກາງທີ່ນອນຢູ່ພາຍໃນແຂວງ ໂດຍສະເພາະວຽກງານ ຫຼື ຂັ້ນຕອນຕ່າງໆທີ່ກ່ຽວຂ້ອງກັບການເຊື່ອມໂຍງສິນຄ້າກັບຕະຫຼາດທັງພາຍໃນ ແລະ ສາກົນ.

ປື້ມຄູ່ມືແນະນຳຄວາມຮູ້ພື້ນຖານການສົ່ງອອກຜະລິດຕະພັນຊາ (*Camellia sinensis*) ລະຫວ່າງປະເທດສະບັບນີ້ ໄດ້ສ້າງຂຶ້ນມາໂດຍການຮ່ວມມືກັນ ລະຫວ່າງ ພະແນກອຸດສາຫະກຳ ແລະ ການຄ້າ ແຂວງຜົ້ງສາລີ ແລະ ໂຄງການສ້າງຄວາມເຂັ້ມແຂງດ້ານບົດບາດຍິງ-ຊາຍ ໃຫ້ແກ່ຊຸມຊົນ (COPE) ໂດຍມີຈຸດປະສົງ ເພື່ອນຳໃຊ້ເປັນຂໍ້ມູນແນະນຳຂັ້ນພື້ນຖານໃຫ້ແກ່ຜູ້ປະກອບການທຸລະກິດຂະໜາດນ້ອຍ ແລະ ກາງຢູ່ພາຍໃນ ແຂວງຜົ້ງສາລີ ໂດຍສະເພາະແລ້ວຜູ້ປະກອບການໂຮງງານປຸງແຕ່ງຊາ ແລະ ຊາວກະສິກອນກຸ່ມເປົ້າໝາຍຂອງໂຄງການ ທີ່ມີຈຸດປະສົງຕ້ອງການຢາກສົ່ງຜະລິດຕະພັນຊາ ຫຼື ກະສິກຳອື່ນໆຂອງພວກເຂົາ ເພື່ອໄປຈຳໜ່າຍຕະຫຼາດຕ່າງປະເທດ. ຂໍ້ມູນທີ່ໄດ້ສັງລວມຢູ່ໃນປື້ມຄູ່ມືແນະນຳສະບັບນີ້ ແມ່ນໄດ້ນຳເອົາບົດຮຽນຕົວຈິງຈາກການສົ່ງຜະລິດຕະພັນຊາ ຂອງເມືອງ ແລະ ແຂວງຜົ້ງສາລີ ໄປຈຳໜ່າຍຢູ່ຕະຫຼາດປະເທດເອີຣົບ ໂດຍສະເພາະປະເທດເຢຍລະມັນ.

ເຖິງຢ່າງໃດກໍຕາມ ການສົ່ງອອກສິນຄ້າກະສິກຳຊະນິດຕ່າງໆ ເພື່ອໄປຈຳໜ່າຍຕະຫຼາດປະເທດຕ່າງໆ ນັ້ນອາດມີຂັ້ນຕອນໃນການປະກອບເອກະສານ ຫຼື ຂັ້ນຕອນການສົ່ງອອກທີ່ແຕກຕ່າງກັນອອກໄປຈາກຂໍ້ມູນທີ່ໄດ້ລະບຸໄວ້ໃນປື້ມຄູ່ມືແນະນຳສະບັບນີ້ ເພາະມັນຈະຂຶ້ນກັບປະເພດສິນຄ້າກະສິກຳ ຫຼື ບັນດາປະເທດປາຍທາງທີ່ເຮົາຈະສົ່ງສິນຄ້າໄປຂາຍນັ້ນ.

---

## ສາລະບານ

ພາກທີ I: ຄວາມຮູ້ພື້ນຖານກ່ຽວກັບການຂົນສົ່ງສິນຄ້າ.....	2
1. ຄວາມຫມາຍຂອງການຄ້າລະຫວ່າງປະເທດ .....	2
2. ການຂົນສົ່ງສິນຄ້າ.....	2
2.1 ການຂົນສົ່ງສິນຄ້າທາງບົກ.....	2
2.2 ການຂົນສົ່ງສິນຄ້າທາງນໍ້າ (ທາງເຮືອ).....	2
2.3 ການຂົນສົ່ງສິນຄ້າທາງອາກາດ (ທາງຍົນ).....	3
2 ເງື່ອນໄຂການສົ່ງອອກສິນຄ້າລະຫວ່າງປະເທດ .....	4
ພາກທີ II: ການສົ່ງຜະລິດຕະພັນຊາ (Camellia sinensis) ຈາກ ຝັ່ງສາລີ ຫາ ຕະຫຼາດເອີຣົບ .....	11
1. ຂັ້ນຕອນກ່ອນການຂົນສົ່ງສິນຄ້າ .....	11
2. ຂັ້ນຕອນການຂົນສົ່ງສິນຄ້າຮອດດ່ານ .....	13
3. ຂັ້ນຕອນການຂົນສົ່ງສິນຄ້າຈາກດ່ານໄປຫາທ່າເຮືອ.....	14
4. ຂັ້ນຕອນການເຄື່ອນຍ້າຍສິນຄ້າຂຶ້ນເຮືອ .....	14

## ພາກທີ I

# ຄວາມຮູ້ພື້ນຖານກ່ຽວກັບການຂົນສົ່ງສິນຄ້າ

### 1. ຄວາມຫມາຍຂອງການຄ້າລະຫວ່າງປະເທດ

ການຄ້າລະຫວ່າງປະເທດຫມາຍເຖິງການຊື້-ຂາຍສິນຄ້າ ແລະ ບໍລິການລະຫວ່າງປະເທດທີ່ເຮັດການຊື້-ຂາຍສິນຄ້າລະຫວ່າງກັນເອີ້ນວ່າ “ປະເທດຄູ່ຄ້າ” ສິນຄ້າແຕ່ລະປະເທດຊື້ເຂົ້າມານັ້ນເອີ້ນວ່າ “ສິນຄ້ານຳເຂົ້າ” ແລະ ສິນຄ້າແຕ່ລະປະເທດຂາຍໄປນັ້ນເອີ້ນວ່າ “ສິນຄ້າສົ່ງອອກ” ປະເທດທີ່ຊື້ສິນຄ້າຈາກຕ່າງປະເທດເອີ້ນວ່າ “ປະເທດຜູ້ນຳເຂົ້າ” ສ່ວນປະເທດທີ່ຂາຍສິນຄ້າໃຫ້ຕ່າງປະເທດເອີ້ນວ່າ “ປະເທດຜູ້ສົ່ງອອກ”.

### 2. ການຂົນສົ່ງສິນຄ້າ

ໂດຍທົ່ວໄປແລ້ວ ການຂົນສົ່ງສິນຄ້າໃນປັດຈຸບັນ ແມ່ນແບ່ງອອກເປັນ 3 ປະເພດຄື:

#### 2.1 ການຂົນສົ່ງສິນຄ້າທາງບົກ

ການຂົນສົ່ງທາງບົກແມ່ນ ມີຄວາມສຳຄັນຫລາຍກັບການພັດທະນາເສດຖະກິດ-ສັງຄົມ ເພາະວ່າການຂົນສົ່ງທາງບົກມີຄວາມໄດ້ປຽບໃນການເຂົ້າເຖິງຊຸມຊົນ ແລະ ພື້ນທີ່ໄດ້ດີກວ່າການຂົນສົ່ງຮູບແບບອື່ນ; ການຂົນສົ່ງທາງບົກຍັງສາມາດຈຳແນກອອກເປັນ 2 ປະເພດຄື:

- 1) ການຂົນສົ່ງໂດຍທາງລົດໄຟ: ເປັນເສັ້ນທາງການລ່າລຽງທີ່ສຳຄັນຫຼາຍ ສຳລັບປະເທດທີ່ມີທາງລົດໄຟເຊື່ອມຕໍ່ກັບປະເທດອື່ນ ແລະ ຍັງເໝາະສຳລັບການຂົນສົ່ງສິນຄ້າຂະໜາດໃຫຍ່ທີ່ມີນ້ຳໜັກ ແລະ ປະລິມານຫຼາຍ, ແລະ ມີໄລຍະທາງໄກ. ນອກນັ້ນ ຍັງເປັນການຂົນສົ່ງທີ່ວ່ອງໄວ, ລາຄາຄ່າບໍລິການບໍ່ແພງ ແລະ ຫັນຕາມກຳນົດເວລາທີ່ຕ້ອງການ. ເຖິງຢ່າງໃດກໍຕາມ ການຂົນສົ່ງໂດຍທາງລົດໄຟແມ່ນມີຄວາມຍືດຫຍຸ່ນໜ້ອຍເມື່ອທຽບໃສ່ການຂົນສົ່ງດ້ວຍວິທີອື່ນຍ້ອນມີເສັ້ນທາງຕາຍຕົວ.
- 2) ການຂົນສົ່ງໂດຍລົດບັນທຸກ: ການຂົນສົ່ງປະເພດນີ້ມີຄວາມນິຍົມຫຼາຍໃນຍຸກປັດຈຸບັນ ແລະ ເໝາະສຳລັບການຂົນສົ່ງສິນຄ້າຂະໜາດກາງເຖິງຂະໜາດໃຫຍ່ ເພາະມີຄວາມສະດວກ, ວ່ອງໄວ, ຂົນສົ່ງສິນຄ້າໄດ້ຕະຫຼອດເວລາຕາມຄວາມຕ້ອງການຂອງລູກຄ້າ ແລະ ຍັງເໝາະສຳລັບການຂົນສົ່ງໄລຍະທາງສັ້ນຫາປານກາງ. ເຖິງແມ່ນວ່າການຂົນສົ່ງໂດຍລົດບັນທຸກຈະມີຂີ້ໄດ້ປຽບຫຼາຍຢ່າງ ແຕ່ມີຄ່າຂົນສົ່ງຂ້ອນຂ້າງສູງ, ບັນຈຸສິນຄ້າໄດ້ໜ້ອຍ ແລະ ມີຄວາມປອດໄພຕໍ່າເມື່ອທຽບໃສ່ການຂົນສົ່ງທາງລົດໄຟ ແລະ ຍັງບໍ່ສາມາດກຳນົດເວລາທີ່ແນ່ນອນໄດ້ ເພາະຂຶ້ນຢູ່ກັບສະພາບການຈາລະຈອນ ແລະ ດິນຟ້າອາກາດ.

#### 2.2 ການຂົນສົ່ງສິນຄ້າທາງນໍ້າ (ທາງເຮືອ)

ການຂົນສົ່ງທາງນໍ້າແມ່ນເປັນທີ່ນິຍົມກັນຫຼາຍໃນປັດຈຸບັນ ເພາະມັນເປັນສ່ວນໜຶ່ງຂອງລະບົບການຂົນສົ່ງສິນຄ້າລະຫວ່າງປະເທດ ແລະ ຍັງເໝາະສົມກັບສິນຄ້າທີ່ມີໄລຍະທາງທີ່ໄກ, ມີຂະໜາດໃຫຍ່ ແລະ ມີປະລິມານຫຼາຍ. ນອກນັ້ນຍັງມີຄ່າຂົນສົ່ງຕໍ່າ ເມື່ອທຽບກັບການຂົນສົ່ງທາງອື່ນໆ, ແຕ່ການຂົນສົ່ງສິນຄ້າດ້ວຍວິທີນີ້ແມ່ນບໍ່ສາມາດກຳນົດເວລາທີ່ແນ່ນອນໄດ້ ເພາະຂຶ້ນຢູ່ກັບສະພາບອາກາດ ແລະ ພູມສັນຖານຂອງປະເທດນັ້ນ. ໂດຍທົ່ວໄປແລ້ວການຂົນສົ່ງທາງນໍ້າ (ເຮືອ) ແມ່ນຂົນສົ່ງໂດຍນຳໃຊ້ຕູ້ຄອນເທນເນີ (ຕູ້ຂົນສົ່ງສິນຄ້າຂະໜາດໃຫຍ່) ເຊິ່ງລະບົບຕູ້ຄອນເທນເນີປະກອບມີ:

- 1) ຕູ້ແຫ້ງ ຫຼື ຕູ້ສິນຄ້າທົ່ວໄປ (Dry or General cargo container): ເປັນຕູ້ທີ່ນິຍົມໃຊ້ຫຼາຍທີ່ສຸດມີລັກສະນະທີ່ທົນທານ ຕໍ່ການປ່ຽນແປງຂອງສະພາບອາກາດ, ຕູ້ປະເພດນີ້ພາຍໃນຕູ້ບໍ່ມີເຄື່ອງປັບຄວາມເຢັນ ເໝາະສຳລັບ ສິນຄ້າແຫ້ງ ທຸກປະເພດ.
- 2) ຕູ້ຄວບຄຸມອຸນຫະພູມ (Temper container ຫຼື Refrigerator): ມີລັກສະນະສຳຄັນໃນການຄວບຄຸມອຸນຫະພູມ.
- 3) ຕູ້ພິເສດ (Special container): ເໝາະສຳລັບສິນຄ້າຊະນິດພິເສດ ເຊັ່ນ: ເສື້ອຜ້າ (ຕູ້ທີ່ອອກແບບສຳລັບຫ້ອຍເສື້ອຜ້າລາຄາສູງທີ່ບໍ່ຕ້ອງການພັບ ຫຼື ບັນຈຸຫົບຫໍ່) ເປັນຕົ້ນ.

**ໂດຍທົ່ວໄປທ່າເຮືອແບ່ງອອກເປັນ 3 ຮຸບແບບ ຄື:**

- 1) ທ່າເຮືອແບບຖ່າຍລຳ (Transshipment Port): ເປັນສູນລວມໃນການເກັບ ແລະ ກະຈາຍຕູ້ ຫຼື ອາດຈະເອີ້ນວ່າ Consolidation Port ແມ່ນເປັນທ່າເຮືອທີ່ໃຊ້ໃນການລວມຕູ້ສິນຄ້າຈາກບໍລິເວນໃກ້ຄຽງ ໂດຍຕູ້ສິນຄ້າຈະມີການນຳມາບັນທຸກໃສ່ເຮືອປະເພດທີ່ເອີ້ນວ່າ: Feeder Vessel ເພື່ອລໍຖ້າການຂົນສົ່ງໄປຫາເຮືອທີ່ເອີ້ນວ່າ Direct Vessel ຫຼື Master Vessel ເພື່ອຈະໄດ້ນຳສິນຄ້າໄປສົ່ງມອບຕາມຈຸດໝາຍປາຍທາງ ເຊັ່ນ: ທ່າເຮືອສິງກະໂປ, ທ່າເຮືອ ຣອດເຕີດຳ ແລະ ທ່າເຮືອອື່ນໆ.
- 2) ທ່າເຮືອຕົ້ນທາງ ຫຼື ທ່າເຮືອປາຍທາງ (Original Destination Port): ທ່າເຮືອທີ່ເປັນສູນລວມ ແລະ ການກະຈາຍສິນຄ້າ ເຊິ່ງເປັນຈຸດໝາຍປາຍທາງຂອງການຂົນສົ່ງເພື່ອຂົນຖ່າຍສິນຄ້າ ຫຼື ນຳຕູ້ຄອນເທນເນີເຂົ້າມາພັກກ່ອນທີ່ຈະປ່ຽນເຮືອລຳໃໝ່.
- 3) ລານວາງຕູ້ ຫຼື ທ່າເຮືອເທິງແຜ່ນດິນ (Inland container Deposit (ICD)): ເຊິ່ງມີລັກສະນະບໍ່ຕິດນ້ຳ ເນັ້ນການສົ່ງຕໍ່ ຫຼື ເປັນສະຖານທີ່ພັກຕູ້ຄອນເທນເນີ ກ່ອນທີ່ຈະສົ່ງຕໍ່ສະຖານທີ່ມອບ-ຮັບຕາມທີ່ກຳນົດໃນເງື່ອນໄຂ.

**2.3 ການຂົນສົ່ງສິນຄ້າທາງອາກາດ (ທາງຍົນ)**

ການຂົນສົ່ງທາງອາກາດ ແມ່ນການຂົນສົ່ງໂດຍຍົນ (Air Transportation) ເໝາະກັບການຂົນສົ່ງສິນຄ້າລະຫວ່າງປະເທດ ຫຼື ການຂົນສົ່ງທີ່ຕ້ອງການດ່ວນ; ການຂົນສົ່ງດ້ວຍວິທີນີ້ແມ່ນມີຄວາມສະດວກ, ປອດໄພ ແລະ ເໝາະກັບການຂົນສົ່ງສິນຄ້າສິດ ປະເພດ ຜັກ, ໝາກໄມ້ ຫຼື ປະເພດອາຫານຕ່າງໆ. ເຖິງຢ່າງໃດກໍຕາມ ການຂົນສົ່ງທາງອາກາດແມ່ນບໍ່ເໝາະສຳລັບສິນຄ້າທີ່ມີຂະໜາດໃຫຍ່ ຫຼື ນ້ຳໜັກຫຼາຍ, ສິນຄ້າລາຄາຖືກ, ສິນຄ້າບໍ່ດ່ວນໃນການຂົນສົ່ງ ເພາະມີຄ່າໃຊ້ຈ່າຍຂັ້ນສູງ ເມື່ອທຽບໃສ່ການຂົນສົ່ງປະເພດອື່ນໆ. ໂດຍທົ່ວໄປແລ້ວການຂົນສົ່ງທາງອາກາດແມ່ນມີລັກສະນະການຄິດໄລ່ໜ້າໜັກຂອງສິນຄ້າ ຄື: ຄິດໄລ່ ຈາກນ້ຳໜັກຂອງສິນຄ້າ (Weight Ton), ຄິດໄລ່ ຈາກປະລິມານຂອງສິນຄ້າ (Measurement), ແລະ ຄິດໄລ່ ຈາກລາຄາສິນຄ້າ (Ad Valorem Products).

## 2 ເງື່ອນໄຂການສົ່ງອອກສິນຄ້າລະຫວ່າງປະເທດ

ຂໍ້ຕົກລົງການຄ້າລະຫວ່າງປະເທດ ຫຼື ທີ່ເຮົາເອີ້ນກັນທົ່ວໄປວ່າ Incoterm (International Commercial Terms) ເຊິ່ງເປັນເງື່ອນໄຂຂໍ້ກຳນົດໃນການສົ່ງມອບສິນຄ້າ ລະຫວ່າງ ຜູ້ຊື້ກັບຜູ້ຂາຍ ໂດຍໄດ້ຮັບການດູແລ ແລະ ຄຸ້ມຄອງຈາກສະພາການຄ້ານາໆຊາດ (ICC: International Chamber of Commerce) ເຊິ່ງ Incoterms ມີຄວາມສຳຄັນຫລາຍເພາະສາມາດບົ່ງບອກຂອບເຂດຄວາມຮັບຜິດຊອບ, ພາລະຄ່າໃຊ້ຈ່າຍ ແລະ ຄວາມສ່ຽງຕ່າງໆຂອງຜູ້ຊື້ກັບຜູ້ຂາຍ ໃນແຕ່ລະເງື່ອນໄຂມີຄວາມແຕກຕ່າງກັນ. ດັ່ງນັ້ນ, ຜູ້ນຳເຂົ້າ ຫຼື ຜູ້ສົ່ງອອກ ຄວນສຶກສາເຂົ້າໃຈໃຫ້ລະອຽດໃນແຕ່ລະເງື່ອນໄຂການສົ່ງມອບສິນຄ້າ ເພາະຕ້ອງໄດ້ວາງແຜນເລື່ອງຄວາມສ່ຽງ ແລະ ພາລະການດຳເນີນການຂົນສົ່ງເພື່ອໃຫ້ການນຳເຂົ້າ ແລະ ສົ່ງອອກເປັນໄປຢ່າງສະດວກ ປາສະຈາກບັນຫາທີ່ຈະຕາມມາພາຍຫຼັງ. ເຊິ່ງເງື່ອນໄຂໃນການສົ່ງອອກໃນແຕ່ລະປະເພດກໍ່ມີຄວາມແຕກຕ່າງກັນ ຄື:

**2.1 ເງື່ອນໄຂ EXW (Ex-Works)** ແມ່ນການຄ້າລະຫວ່າງປະເທດ ເຊິ່ງໝາຍເຖິງຜູ້ຂາຍເຮັດຜະລິດຕະພັນຢູ່ສະຖານທີ່ໄດ້ກຳນົດໄວ້ ຫຼື ໂຮງງານຕົວເອງ (ຮູບສະແດງ 1) ແລະ ໃນເວລາຂົນສົ່ງສິນຄ້າໄປຍັງຈຸດໝາຍປາຍທາງໂດຍຜູ້ຊື້ສິນຄ້າຕ້ອງໄດ້ຈ່າຍຄ່າຂົນສົ່ງທັງໝົດ.

2.1.1 ຄວາມຮັບຜິດຊອບຂອງຜູ້ຂາຍ

- ຜູ້ຂາຍຮັບຜິດຊອບໃນການຜະລິດສິນຄ້າ ຫຼື ຈັດກຽມສິນຄ້າໄວ້ໃຫ້ຜູ້ຊື້;
- ຜູ້ຂາຍມີໜ້າທີ່ຊ່ວຍຜູ້ຊື້ ໃນການກະກຽມໃບອະນຸຍາດສົ່ງອອກ ແລະ ເອກະສານອື່ນໆທີ່ຈຳເປັນ.

2.1.2 ຄວາມຮັບຜິດຊອບຂອງຜູ້ຊື້

- ຮັບຜິດຊອບຄ່າໃຊ້ຈ່າຍຕ່າງໆ ໃນການຂົນສົ່ງສິນຄ້າຈາກສະຖານທີ່ຂອງຜູ້ຂາຍ (ຕົ້ນທາງ) ເຖິງຈຸດໝາຍປາຍທາງທີ່ທາງຜູ້ຊື້ກຳນົດໄວ້. ນອກຈາກນັ້ນ ຍັງລວມເຖິງການກະກຽມເອກະສານສົ່ງອອກ, ຄ່າຂົນສົ່ງ, ຄ່າພາສີອາກອນຕ່າງໆທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ ຕະຫຼອດຮອດ ຄ່າປະກັນໄພຕັ້ງແຕ່ຕົ້ນທາງ ເຖິງປາຍທາງອີກດ້ວຍ.



ຮູບສະແດງ 1: ສະແດງເຖິງການຂົນສົ່ງສິນຄ້າລະຫວ່າງປະເທດ ພາຍໃຕ້ເງື່ອນໄຂ EXW

**2.2 ເງື່ອນໄຂ FCA (Free Carrier)** ແມ່ນການຄ້າທີ່ກຳນົດໃຫ້ຜູ້ຂາຍສິນຄ້າ ມີຄວາມຮັບຜິດຊອບຕໍ່ການຈັດສົ່ງສິນຄ້າເຫຼົ່ານັ້ນໄປສູ່ຈຸດໝາຍປາຍທາງ ທີ່ຜູ້ຊື້ກຳນົດໄວ້ (ຮູບສະແດງ 2).

2.2.1 ຄວາມຮັບຜິດຊອບຂອງຜູ້ຂາຍ

- ຜູ້ຂາຍຮັບຜິດຊອບນຳສົ່ງສິນຄ້າໄປຍັງສະຖານທີ່ປ່ຽນຖ່າຍສິນຄ້າ ຂອງຜູ້ຮັບຂົນສົ່ງ ເຊັ່ນ: ທ່າເຮືອ, ສະໜາມບິນ ຫຼື ສະຖານທີ່ອື່ນໆທີ່ໃຫ້ບໍລິການຂົນສົ່ງ. ນອກຈາກນັ້ນ ຍັງໄດ້ຮັບຜິດຊອບຈ່າຍຄ່າຂົນສົ່ງ ແລະ ປະກັນໄພຈາກສາງເຄື່ອງ ຂອງຜູ້ຂາຍ ຈົນຮອດຈຸດປ່ຽນຖ່າຍສິນຄ້າອີກດ້ວຍ.

2.2.2 ຄວາມຮັບຜິດຊອບຂອງຜູ້ຊື້

- ຜູ້ຊື້ຕ້ອງຮັບຜິດຊອບຈ່າຍຄ່າຂົນສົ່ງສິນຄ້າ ແລະ ປະກັນໄພ ຈາກຈຸດປ່ຽນຖ່າຍສິນຄ້າ ຈົນໄປຮອດຈຸດໝາຍປາຍທາງຂອງຜູ້ຊື້ທີ່ກຳນົດໄວ້.



ຮູບສະແດງ 2: ສະແດງເຖິງການຂົນສົ່ງສິນຄ້າລະຫວ່າງປະເທດພາຍໃຕ້ເງື່ອນໄຂ FCA

2.3 ເງື່ອນໄຂ FOB (Free on Board) ແມ່ນເງື່ອນໄຂການຂົນສົ່ງທີ່ໃຊ້ເພື່ອຊີ້ບອກວ່າຜູ້ຂາຍ ຫຼື ຜູ້ຊື້ຕ້ອງຮັບຜິດຊອບຕໍ່ສິນຄ້າທີ່ເສຍຫາຍ ຫຼື ຖືກທຳລາຍໃນລະຫວ່າງການຂົນສົ່ງ (ຮູບສະແດງ 3), ແລະ ການຂົນສົ່ງແບບນີ້ແມ່ນນຳໃຊ້ສະເພາະການຂົນສົ່ງທາງນໍ້າເທົ່ານັ້ນ.

2.3.1 ຄວາມຮັບຜິດຊອບຂອງຜູ້ຂາຍ

- ຜູ້ຂາຍ (ຜູ້ຂົນສົ່ງສິນຄ້າ) ຮັບຜິດຊອບຕໍ່ການຂົນສົ່ງສິນຄ້າຈາກສະຖານທີ່ຜູ້ຂາຍ ໄປຈົນເຖິງທ່າເຮືອ ແລະ ຄ່າຍົກສິນຄ້າຂຶ້ນເຮືອ ພ້ອມທັງຄ່າປະກັນໄພຈາກຊ່ວງໄລຍະທາງຂອງການຂົນສົ່ງດັ່ງກ່າວ.

2.3.2 ຄວາມຮັບຜິດຊອບຂອງຜູ້ຊື້

- ຜູ້ຊື້ຈ່າຍຄ່າຂົນສົ່ງສິນຄ້າ (ທາງນໍ້າ), ຄ່າປະກັນໄພ, ຄ່າຍົກເຄື່ອງອອກຈາກເຮືອ ແລະ ຄ່າຂົນສົ່ງຈາກທ່າເຮືອມາຮອດຈຸດໝາຍປາຍທາງສຸດທ້າຍ.



ຮູບສະແດງ 3: ສະແດງເຖິງການຂົນສົ່ງສິນຄ້າລະຫວ່າງປະເທດພາຍໃຕ້ເງື່ອນໄຂ FOB

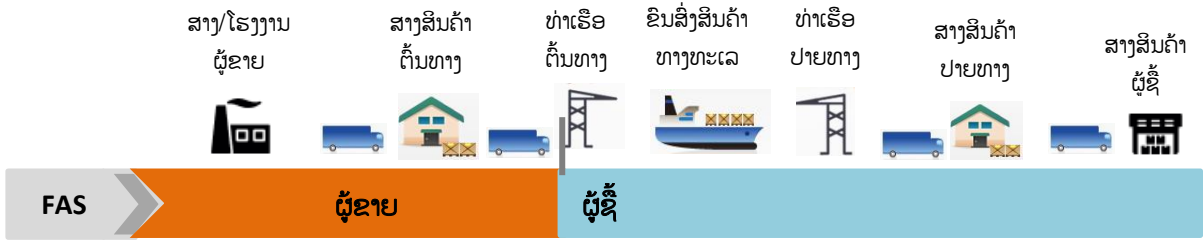
2.4 ເງື່ອນໄຂ FAS (Free Alongside Ship) ແມ່ນເງື່ອນໄຂໃຊ້ໃນສັນຍາການຄ້າລະຫວ່າງປະເທດ ທີ່ໝາຍເຖິງຜູ້ຂາຍຕ້ອງຈັດແຈງສິນຄ້າຂອງຕົນ ເພື່ອຈະສົ່ງຕໍ່ໄປໃສ່ເຮືອ ຫຼື ທ່າເຮືອ ເພື່ອກຽມພ້ອມໃນການຂົນສົ່ງຂຶ້ນເຮືອທີ່ລໍຖ້າ (ຮູບສະແດງ 4).

2.4.1 ຄວາມຮັບຜິດຊອບຂອງຜູ້ຂາຍ

- ຜູ້ຂາຍຮັບຜິດຊອບຄ່າໃຊ້ຈ່າຍທັງໝົດ ແລະ ຄ່າປະກັນໄພ ຫຼື ຄວາມສ່ຽງຕໍ່ສິນຄ້າ ຈົນເຖິງຈຸດສົ່ງສິນຄ້າ.

2.4.2 ຄວາມຮັບຜິດຊອບຂອງຜູ້ຊື້

- ຜູ້ຊື້ຮັບຜິດຊອບຄ່າໃຊ້ຈ່າຍຕ່າງໆ ລວມທັງຄ່າປະກັນໄພຈາກທ່າເຮືອຕົ້ນທາງຈົນເຖິງ ຈຸດໝາຍປາຍທາງຂອງ ຜູ້ຊື້ກຳນົດໄວ້.



ຮູບສະແດງ 4: ສະແດງເຖິງການຂົນສົ່ງສິນຄ້າລະຫວ່າງປະເທດພາຍໃຕ້ເງື່ອນໄຂ FAS

**2.5 ເງື່ອນໄຂ CFR (Cost and Freight)** ແມ່ນເງື່ອນ ໄຂທົ່ວໄປ ທີ່ໃຊ້ໃນສັນຍາການຄ້າລະຫວ່າງປະເທດ ພ້ອມທັງ ໄດ້ລະບຸລາຄາ ແລະ ຄ່າຂົນສົ່ງຢູ່ໃນສັນຍາດັ່ງກ່າວ, ແລະ ຜູ້ຂາຍຕ້ອງໄດ້ຈັດແຈງຂົນສົ່ງສິນຄ້າ ໂດຍທາງທະເລ (ທາງນໍ້າ) ໄປທີ່ທ່າເຮືອປາຍທາງ (ຮູບສະແດງ 5) ແລະ ພ້ອມທັງສະໜອງເອກະສານທີ່ກ່ຽວຂ້ອງໃຫ້ຜູ້ຊື້ ເພື່ອ ເປັນບ່ອນອີງໃນການຮັບເອົາສິນຄ້າຢູ່ປາຍທາງ ຈາກຜູ້ຂົນສົ່ງ.

**2.5.1 ຄວາມຮັບຜິດຊອບຂອງຜູ້ຂາຍ**

- ຜູ້ຂາຍຮັບຜິດຊອບໃນການກະກຽມທຸກເອກະສານທີ່ກ່ຽວຂ້ອງກັບການສົ່ງສິນຄ້າອອກ;
- ຜູ້ຂາຍຮັບຜິດຊອບຈ່າຍຄ່າຂົນສົ່ງສິນຄ້າໄປທ່າເຮືອທີ່ກຳນົດໄວ້ ພ້ອມທັງສະໜອງເອກະສານທີ່ກ່ຽວຂ້ອງໃຫ້ ຜູ້ຊື້ ເພື່ອເປັນບ່ອນອີງ ໃນການຮັບເອົາສິນຄ້າຢູ່ປາຍທາງຈາກຜູ້ຂົນສົ່ງ;
- ຜູ້ຂາຍບໍ່ຮັບຜິດຊອບໃນການຈັດຊື້ປະກັນໄພທາງທະເລ ຕໍ່ກັບຄວາມສ່ຽງຂອງການສູນເສຍ ຫຼື ຄວາມເສຍ ຫາຍຕໍ່ສິນຄ້າໃນລະຫວ່າງການຂົນສົ່ງ.

**2.5.2 ຄວາມຮັບຜິດຊອບຂອງຜູ້ຊື້**

- ຜູ້ຊື້ຮັບຜິດຊອບ ໃນການກະກຽມທຸກເອກະສານທີ່ກ່ຽວຂ້ອງກັບການນຳເຂົ້າສິນຄ້າ;
- ຜູ້ຊື້ຮັບຜິດຊອບ ຄ່າໃຊ້ຈ່າຍ ຕັ້ງແຕ່ທ່າເຮືອປາຍທາງເຖິງຈຸດໝາຍປາຍທາງສຸດທ້າຍ ແລະ ຄ່າປະກັນໄພ ຄວາມສ່ຽງ ຫຼື ຄວາມເສຍຫາຍຂອງສິນຄ້າ ໃນຊ່ວງໄລຍະນີ້ແມ່ນຜູ້ຊື້ເປັນຜູ້ຮັບຜິດຊອບ.



ຮູບສະແດງ 5: ສະແດງເຖິງການຂົນສົ່ງສິນຄ້າລະຫວ່າງປະເທດພາຍໃຕ້ເງື່ອນໄຂ CFR

**2.6 ເງື່ອນໄຂ CIF (Cost ,Insurance and Freight)** ແມ່ນວິທີການ ຫຼື ເງື່ອນໄຂທົ່ວໄປຂອງການຂົນສົ່ງສິນຄ້ານຳ ເຂົ້າ ແລະ ສົ່ງອອກ ເຊິ່ງແມ່ນຄ່າໃຊ້ຈ່າຍ ທີ່ຜູ້ຂາຍຈ່າຍໃຫ້ເພື່ອຄຸ້ມຄອງຄ່າໃຊ້ຈ່າຍ, ປະກັນໄພ ແລະ ການຂົນສົ່ງ ສິນຄ້າຂອງຜູ້ສົ່ງຊື້ (ຮູບສະແດງ 6).



2.6.1 ຄວາມຮັບຜິດຊອບຂອງຜູ້ຂາຍ

- ຜູ້ຂາຍຮັບຜິດຊອບຄ່າໃຊ້ຈ່າຍ ຂອງສິນຄ້າໃນການຂົນສົ່ງ, ຄ່າປະກັນໄພ ແລະ ຈ່າຍຄ່າຂົນສົ່ງເພື່ອຍ້າຍສິນຄ້າໄປສູ່ຈຸດໝາຍປາຍທາງທີ່ຜູ້ຊື້ເລືອກ;
- ຖ້າຜະລິດຕະພັນຕ້ອງມີການຍົກເວັ້ນພາສີເພີ່ມເຕີມ, ເອກະສານສົ່ງອອກ, ການກວດກາ ຫຼື ການເອີ້ນຄືນສິນຄ້າ ຜູ້ຂາຍຕ້ອງຈ່າຍຄ່າໃຊ້ຈ່າຍເຫຼົ່ານີ້.

2.6.2 ຄວາມຮັບຜິດຊອບຂອງຜູ້ຊື້

- ຈາກຈຸດສົ່ງເຖິງຈຸດໝາຍປາຍທາງ ຫຼື ທ່າເຮືອທີ່ຜູ້ຊື້ເລືອກ ແມ່ນຜູ້ຊື້ຈະຮັບຜິດຊອບຄ່າຂົນສົ່ງ ແລະ ຄ່າໃຊ້ຈ່າຍຕ່າງໆທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ ຈົນໄປຮອດຈຸດໝາຍປາຍທາງສຸດທ້າຍ.



ຮູບສະແດງ 6: ສະແດງເຖິງການຂົນສົ່ງສິນຄ້າລະຫວ່າງປະເທດພາຍໃຕ້ເງື່ອນໄຂ CIF

2.7 ເງື່ອນໄຂ CPT (Carriage Paid To) ແມ່ນເງື່ອນໄຂການຄ້າລະຫວ່າງປະເທດ ເຊິ່ງໝາຍຄວາມວ່າ ຜູ້ຂາຍຈະຈັດສົ່ງສິນຄ້າ ໂດຍຈ້າງບໍລິສັດ ຫຼື ຕົວແທນ ຂອງຜູ້ຊື້ສິນຄ້າ (ຮູບສະແດງ 7).

2.7.1 ຄວາມຮັບຜິດຊອບຂອງຜູ້ຂາຍ

- ຜູ້ຂາຍຈັດກຽມສິນຄ້າ ແລະ ເຮັດສັນຍາຈັດຈ້າງ ບໍລິສັດຂົນສົ່ງສິນຄ້າ ເພື່ອສົ່ງສິນຄ້າໄປຍັງຈຸດໝາຍທີ່ລະບຸໄວ້ໃນເອກະສານ ລວມທັງການກະກຽມເອກະສານຕ່າງໆ ທີ່ກ່ຽວຂ້ອງກັບການສົ່ງສິນຄ້າອອກ;
- ຜູ້ຂາຍຮັບຜິດຊອບ ກະກຽມເອກະສານທີ່ກ່ຽວຂ້ອງກັບການສົ່ງອອກສິນຄ້າ, ເສຍຄ່າພາສີ ແລະ ຄ່າໃຊ້ຈ່າຍອື່ນໆທີ່ຕົ້ນທາງ.

2.7.2 ຄວາມຮັບຜິດຊອບຂອງຜູ້ຊື້

- ຜູ້ຊື້ຮັບຜິດຊອບໃນການກະກຽມເອກະສານນຳເຂົ້າສິນຄ້າ, ເສຍຄ່າພາສີນຳເຂົ້າ ແລະ ອື່ນໆທີ່ກ່ຽວຂ້ອງຢູ່ປາຍທາງ;
- ຜູ້ຊື້ຮັບເອົາສິນຄ້າ ຈາກບໍລິສັດຂົນສົ່ງຢູ່ສະຖານທີ່ປາຍທາງ;
- ຄວາມສ່ຽງຕ່າງໆ ຫຼື ຄວາມເສຍຫາຍທີ່ເກີດຂຶ້ນພາຍຫຼັງທີ່ຜູ້ຂາຍມອບສິນຄ້າໃຫ້ບໍລິສັດຂົນສົ່ງ ແມ່ນທາງຜູ້ຊື້ຮັບຜິດຊອບ.



ຮູບສະແດງ 7: ສະແດງເຖິງການຂົນສົ່ງສິນຄ້າລະຫວ່າງປະເທດພາຍໃຕ້ເງື່ອນໄຂ CPT

**4.8 ເງື່ອນໄຂ CIP (Carriage and Insurance Paid To) ແມ່ນໝາຍເຖິງຜູ້ຂາຍຈ່າຍຄ່າຂົນສົ່ງ ແລະ ປະກັນໄພ ເພື່ອຈັດສົ່ງສິນຄ້າໃຫ້ແກ່ບໍລິສັດ ຫຼື ຜູ້ທີ່ຖືກແຕ່ງຕັ້ງ ໂດຍຜູ້ຂາຍໃນສະຖານທີ່ໄດ້ຕົກລົງກັນໄວ້ (ຮູບສະແດງ 8).**

**4.8.1 ຄວາມຮັບຜິດຊອບຜູ້ຂາຍ**

- ຜູ້ຂາຍຮັບຜິດຊອບໃນການຈ່າຍຄ່າຂົນສົ່ງສິນຄ້າ ແລະ ຄ່າປະກັນໄພຄວາມສ່ຽງຂອງການສູນເສຍສິນຄ້າ ຈົນຮອດຈຸດໝາຍທີ່ໄດ້ຕົກລົງກັນໄວ້.

**4.8.2 ຄວາມຮັບຜິດຊອບຜູ້ຊື້**

- ຄວາມສ່ຽງຕ່າງໆ ຫຼື ຄວາມເສຍຫາຍທີ່ເກີດຂຶ້ນພາຍ ຫຼັງທີ່ຜູ້ຂາຍມອບສິນຄ້າໃຫ້ບໍລິສັດຂົນສົ່ງ ຫຼື ບຸກຄົນທີ່ເປັນຕົວແທນ ແມ່ນທາງຜູ້ຊື້ຮັບຜິດຊອບ.



**ຮູບສະແດງ 8:** ສະແດງເຖິງການຂົນສົ່ງສິນຄ້າລະຫວ່າງປະເທດພາຍໃຕ້ເງື່ອນໄຂ CIP ທີ່ຜູ້ຂາຍຕ້ອງຈ່າຍຄ່າຂົນສົ່ງ ແລະ ຄ່າປະກັນໄພໃນເວລາຂົນສົ່ງສິນຄ້າ

**4.9 ເງື່ອນໄຂ DAP (Delivered at place) ນີ້ເປັນອີກ ໜຶ່ງເງື່ອນໄຂຂອງການຄ້າລະຫວ່າງປະເທດ ເຊິ່ງເງື່ອນໄຂນີ້ຜູ້ຂາຍຕົກລົງທີ່ຈະຈ່າຍຄ່າໃຊ້ຈ່າຍທັງໝົດ ແລະ ລວມທັງຄ່າປະກັນໄພຄວາມສູນເສຍທີ່ອາດເກີດຂຶ້ນໃນການເຄື່ອນຍ້າຍສິນຄ້າທີ່ຂາຍໄປສະຖານທີ່ໃດໜຶ່ງ ທີ່ໄດ້ຕົກລົງກັນໄວ້ (ຮູບສະແດງ 9).**

**4.9.1 ຄວາມຮັບຜິດຊອບຂອງຜູ້ຂາຍ**

- ຜູ້ຂາຍເຫັນດີທີ່ຈະຈ່າຍຄ່າໃຊ້ຈ່າຍທັງໝົດ ແລະ ລວມທັງຄ່າປະກັນໄພຄວາມສູນເສຍ ທີ່ອາດເກີດຂຶ້ນໃນການເຄື່ອນຍ້າຍສິນຄ້າທີ່ຂາຍໄປສະຖານທີ່ໃດໜຶ່ງ ທີ່ໄດ້ຕົກລົງກັນໄວ້.

**4.9.2 ຄວາມຮັບຜິດຊອບຂອງຜູ້ຊື້**

- ຜູ້ຊື້ຮັບຜິດຊອບຈ່າຍຄ່າພາສີນຳເຂົ້າສິນຄ້າ ແລະ ຄ່າພາສີອື່ນໆທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ ໃນເວລາທີ່ການຂົນສົ່ງສິນຄ້າໄດ້ໄປຮອດຈຸດໝາຍປາຍທາງທີ່ລະບຸ.



**ຮູບສະແດງ 9:** ສະແດງເຖິງການຂົນສົ່ງສິນຄ້າລະຫວ່າງປະເທດພາຍໃຕ້ເງື່ອນໄຂ DAP

**4.10 ເງື່ອນໄຂ DPU (Delivery at place unloaded)** ແຕ່ກ່ອນເອີ້ນວ່າ ເງື່ອນໄຂ DAT (Delivered at Terminal), ເງື່ອນໄຂນີ້ ຜູ້ຂາຍຕ້ອງຮັບຜິດຊອບຄວາມສ່ຽງ ແລະ ຄ່າໃຊ້ຈ່າຍທັງໝົດໃນການຂົນສົ່ງສິນຄ້າຈົນຮອດສະຖານທີ່ສາງເກັບມ້ຽນສິນຄ້າປາຍທາງ (ຮູບສະແດງ 10).

**4.10.1 ຄວາມຮັບຜິດຊອບຂອງຜູ້ຂາຍ**

- ຜູ້ຂາຍ ຮັບຜິດຊອບ ຄ່າໃຊ້ຈ່າຍຈາກການຂົນສົ່ງສິນຄ້າ ລວມທັງຄ່າປະກັນໄພຈາກຕົ້ນທາງໄປຫາຈຸດໝາຍປາຍທາງທີ່ໄດ້ຕົກລົງກັນ;
- ຜູ້ຂາຍ ຮັບຜິດຊອບ ການກຽມເອກະສານທີ່ກ່ຽວຂ້ອງກັບການສົ່ງອອກ, ເສຍຄ່າທຳນຽມ, ພາສີ ແລະ ອື່ນໆ ທີ່ເກີດຂຶ້ນຢູ່ປະເທດຕົ້ນທາງ.

**4.10.2 ຄວາມຮັບຜິດຊອບຂອງຜູ້ຊື້**

- ຜູ້ຊື້ ຮັບຜິດຊອບ ຄ່າໃຊ້ຈ່າຍຕ່າງໆທີ່ເກີດຂຶ້ນຈາກຈຸດທີ່ສິນຄ້າໄປຮອດ ຈົນຮອດຈຸດໝາຍປາຍທາງສຸດທ້າຍ;
- ຜູ້ຊື້ ຮັບຜິດຊອບໃນການກຽມເອກະສານຕ່າງໆທີ່ກ່ຽວຂ້ອງກັບການນຳເຂົ້າສິນຄ້າ, ເສຍຄ່າທຳນຽມ, ພາສີ ແລະ ອື່ນໆທີ່ເກີດຂຶ້ນຍັງປະເທດປາຍທາງ.



**ຮູບສະແດງ 10:** ສະແດງເຖິງການຂົນສົ່ງສິນຄ້າລະຫວ່າງປະເທດພາຍໃຕ້ເງື່ອນໄຂ DPU

**4.11 ເງື່ອນໄຂ DDP (Delivered duty paid)** ແມ່ນຂໍ້ຕົກລົງຈັດສົ່ງສິນຄ້າ ເຊິ່ງຜູ້ຂາຍຮັບຜິດຊອບທັງໝົດ ລວມທັງຄວາມສ່ຽງ ແລະ ຄ່າໃຊ້ຈ່າຍຕ່າງໆທີ່ກ່ຽວຂ້ອງກັບການຂົນສົ່ງສິນຄ້າ ຈົນກວ່າຜູ້ຊື້ຈະໄດ້ຮັບ ຫຼື ຮອດຈຸດມອບສິນຄ້າທີ່ທ່າເຮືອປາຍທາງ (ຮູບສະແດງ 11).

**4.11.1 ຄວາມຮັບຜິດຊອບຂອງຜູ້ຂາຍ**

- ຜູ້ຂາຍ ຮັບຜິດຊອບໃນການຈັດການຂົນສົ່ງສິນຄ້າທຸກຂັ້ນຕອນ ລວມທັງຈ່າຍຄ່າຂົນສົ່ງ, ຄ່າພາສີສົ່ງອອກ ແລະ ນຳເຂົ້າ, ຄ່າປະກັນໄພ ແລະ ຄ່າໃຊ້ຈ່າຍອື່ນໆ ທີ່ເກີດຂຶ້ນໃນລະຫວ່າງການຂົນສົ່ງໄປສະຖານທີ່ໆໄດ້ຕົກລົງກັນໃນປະເທດຜູ້ຊື້.

4.11.2 ຄວາມຮັບຜິດຊອບຂອງຜູ້ຊື້

- ຜູ້ຊື້ຈະຮັບຜິດຊອບຕໍ່ການຂົນສົ່ງສິນຄ້າ ຢູ່ປາຍທາງສຸດທ້າຍ ລວມທັງຄ່າໃຊ້ຈ່າຍຕ່າງໆ ທີ່ເກີດຂຶ້ນໃນລະຫວ່າງການຂົນສົ່ງ (ຖ້າມີ).



ຮູບສະແດງ 11: ສະແດງເຖິງການຂົນສົ່ງສິນຄ້າລະຫວ່າງປະເທດພາຍໃຕ້ເງື່ອນໄຂ DDP

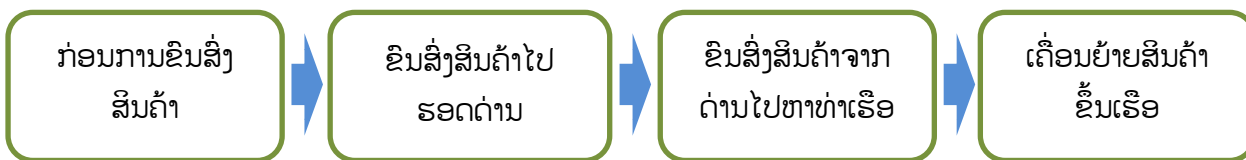
## ພາກທີ II

### ການສົ່ງຜະລິດຕະພັນຊາ (Camellia sinensis) ຈາກ ຝັ່ງສາລີ ຫາ ຕະຫຼາດເອີຣົບ

ຕະຫຼອດໄລຍະເລີ່ມແຕ່ປີ 2017 ຈົນມາຮອດປັດຈຸບັນ ການສົ່ງຜະລິດຕະພັນກະສິກຳ (ຊາ) ຂອງເມືອງຝັ່ງສາລີ ເພື່ອໄປຈຳໜ່າຍຢູ່ຕະຫຼາດສາກົນ (ເຢຍລະມັນ) ແມ່ນພວກເຮົາໄດ້ຄັດເລືອກເອົາເງື່ອນໄຂໃນການຂົນສົ່ງແບບ CIF, ແລະ ການເລືອກເງື່ອນໄຂດັ່ງກ່າວນີ້ແມ່ນຕ້ອງໄດ້ຕົກລົງເຫັນດີຮ່ວມກັນທັງ 2 ຝ່າຍກໍ່ຄື ຝ່າຍຜູ້ຂາຍສິນຄ້າ ແລະ ຜູ້ຊື້ສິນຄ້າ.

ໂດຍທົ່ວໄປແລ້ວ ການສົ່ງສິນຄ້າຈາກແຂວງຝັ່ງສາລີ ເພື່ອອອກໄປຈຳໜ່າຍຢູ່ຕ່າງປະເທດ (ເອີຣົບ) ແມ່ນປະກອບມີ 4 ຂັ້ນຕອນເຊັ່ນ: 1) ຂັ້ນຕອນກ່ອນການຂົນສົ່ງສິນຄ້າ, 2) ຂັ້ນຕອນການຂົນສົ່ງສິນຄ້າໄປຮອດດ່ານ, 3) ຂັ້ນຕອນຂົນສົ່ງສິນຄ້າ ຈາກດ່ານໄປຫາທ່າເຮືອ, ແລະ 4) ຂັ້ນຕອນທີ່ສິນຄ້າຮອດທ່າເຮືອ ແລ້ວເຄື່ອນຍ້າຍຂຶ້ນເຮືອເຊິ່ງລາຍລະອຽດຂອງແຕ່ລະຂັ້ນຕອນໄດ້ອະທິບາຍໄວ້ດັ່ງລຸ່ມນີ້:

#### 1. ຂັ້ນຕອນກ່ອນການຂົນສົ່ງສິນຄ້າ



ຂັ້ນຕອນນີ້ທາງຜູ້ສົ່ງອອກ/ໂຮງງານ ຈະຕ້ອງໄດ້ມີການກະກຽມຫຼາຍຢ່າງ ເຊັ່ນ:

- 1) ສັນຍາຊື້-ຂາຍ: ການເຮັດສັນຍາດັ່ງກ່າວນີ້ ແມ່ນເຮັດຂຶ້ນພາຍຫຼັງທີ່ ຜູ້ສົ່ງອອກ/ໂຮງງານ ແລະ ຜູ້ຊື້ຈາກຕ່າງປະເທດໄດ້ມີການປະສານງານກັນ ພ້ອມທັງໄດ້ຮັບການສັ່ງຊື້ສິນຄ້າເປັນທີ່ຮຽບຮ້ອຍແລ້ວ.
- 2) ເອກະສານທີ່ກ່ຽວຂ້ອງກັບການສົ່ງອອກ: ເອກະສານທີ່ຕ້ອງໄດ້ກະກຽມປະກອບດ້ວຍ ໃບອະນຸຍາດນຳສົ່ງສິນຄ້າ, ໃບຢັ້ງຢືນເສຍພັນທະອາກອນ, ໃບຢັ້ງຢືນສຸຂາໂມພິດ, ໃບຢັ້ງຢືນແຫຼ່ງກຳເນີດສິນຄ້າ.
- 3) ປະສານກັບ ບໍລິສັດບໍລິການສົ່ງອອກສິນຄ້າ (Shipping company).

❖ ການປະສານງານ ລະຫວ່າງ ຜູ້ສົ່ງອອກ/ໂຮງງານ ແລະ ຜູ້ຊື້:

- 1) ຜູ້ສົ່ງອອກ/ໂຮງງານ ໄດ້ຮັບການສັ່ງຊື້ສິນຄ້າຈາກຜູ້ຊື້ຈາກຕ່າງປະເທດ ໂດຍຜ່ານທາງອີເມວເປັນຫຼັກ
- 2) ການເຮັດສັນຍາຊື້-ຂາຍ: ຢູ່ໃນສັນຍາຊື້-ຂາຍສິນຄ້າ ມີຄວາມຈຳເປັນທີ່ຈະຕ້ອງໄດ້ລະບຸລາຍລະອຽດກ່ຽວກັບເງື່ອນໄຂ, ພາລະບົດບາດ ແລະ ໜ້າທີ່ຂອງຜູ້ສົ່ງອອກ/ໂຮງງານ ແລະ ຜູ້ຊື້ສິນຄ້າ ເຊັ່ນ:
  - ປະເພດສິນຄ້າ, ປະລິມານສິນຄ້າ ແລະ ລາຄາຊື້-ຂາຍ;
  - ຮູບແບບ ຫຼື ຂັ້ນຕອນການຈ່າຍເງິນ;
  - ເງື່ອນໄຂ ຫຼື ຮູບແບບການຂົນສົ່ງສິນຄ້າ;
  - ຄວາມສ່ຽງໃນລະຫວ່າງການຂົນສົ່ງສິນຄ້າ;
  - ການກວດສອບສິນຄ້າ;
  - ແລະ ອື່ນໆ ໂດຍອີງໃສ່ຄວາມຈຳເປັນຕົວຈິງຂອງ 2 ຝ່າຍ.

❖ ຂັ້ນຕອນການກຽມເອກະສານຢູ່ຂັ້ນເມືອງ ແລະ ແຂວງ:

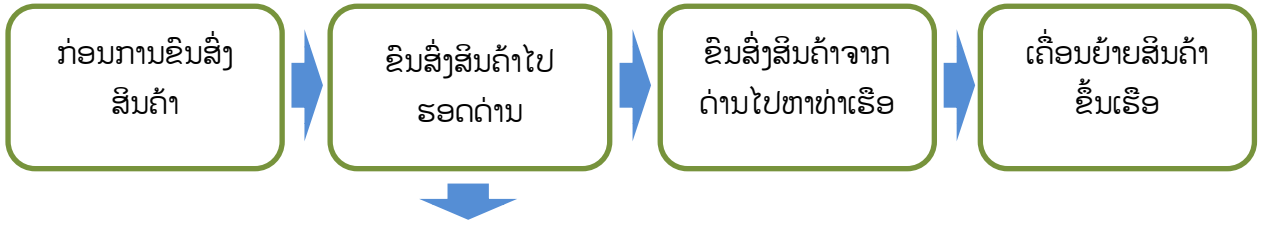
ເອກະສານທີ່ຈຳເປັນຕ້ອງໄດ້ປະກອບຢູ່ຂັ້ນແຂວງ ແລະ ເມືອງ ກ່ອນການສົ່ງອອກສິນຄ້າແຕ່ລະຄັ້ງ ປະກອບດ້ວຍ ຫຼາຍຢ່າງ ແລະ ແຕ່ລະຢ່າງ ແມ່ນຕ້ອງໄດ້ປະກອບຂຶ້ນ ໂດຍພະແນກການ ແລະ ຫ້ອງການທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ ເຊັ່ນ:

- 1) ຫ້ອງການກະສິກຳ ແລະ ປ່າໄມ້ເມືອງ: ອອກໃບໜັງສືສະເໜີ ເພື່ອສະເໜີຫາ ພະແນກກະສິກຳ ແລະ ປ່າໄມ້ ແຂວງ ໃນການຂໍອະນຸມັດນຳອອກຜົນຜະລິດພືດກະສິກຳ.
- 2) ຫ້ອງການອຸດສາຫະກຳ ແລະ ການຄ້າເມືອງ: ອອກໜັງສືສະເໜີ ເພື່ອສະເໜີ ໄປຍັງ ພະແນກອຸດສາຫະກຳ ແລະ ການຄ້າແຂວງ ໃນການຂໍຢັ້ງຢືນແຫຼ່ງທີ່ມາຂອງສິນຄ້າ ຂອງຜູ້ສົ່ງອອກ/ໂຮງງານ ພ້ອມທັງກຳນົດລາຄາ ໃນການເສຍພັນທະອາກອນ.
- 3) ຫ້ອງການ-ການເງິນເມືອງ: ຜູ້ສົ່ງອອກ/ໂຮງງານມອບອາກອນໃຫ້ຫ້ອງການ-ການເງິນເມືອງ ແລະ ຫ້ອງການ-ການເງິນເມືອງ ອອກໃບຢັ້ງຢືນການເສຍພັນທະອາກອນ.
- 4) ພະແນກກະສິກຳ ແລະ ປ່າໄມ້ແຂວງ: ຜູ້ສົ່ງອອກ/ໂຮງງານ ສະເໜີ ຫາ ພະແນກກະສິກຳ ແລະ ປ່າໄມ້ແຂວງ ເພື່ອຂໍໃບຢັ້ງຢືນສຸຂານາໄມພືດ. ພາຍຫຼັງທີ່ ພະແນກກວດສອບສິນຄ້າແລ້ວ ທາງພະແນກກະສິກຳ ກໍ່ຈະ ອອກໃບຢັ້ງຢືນສຸຂານາໄມພືດ ໃຫ້ແກ່ຜູ້ສົ່ງອອກ/ໂຮງງານ.
  - ສິດ ແລະ ໜ້າທີ່ ຂອງພະແນກກະສິກຳ ແລະ ປ່າໄມ້: ຜູ້ສົ່ງອອກ ຕ້ອງຍື່ນເອກະສານ ຫາ ຂະແໜງ ປູກຝັງ, ຫຼັງຈາກນັ້ນ ເຈົ້າໜ້າທີ່ກັກກັນພືດ ລົງກວດກາຊຸດສິນຄ້າທີ່ຈະສົ່ງອອກ ແລ້ວທາງຜູ້ສົ່ງອອກ ຕ້ອງໄດ້ຍື່ນໃບເກັບເງິນ (Invoice) ແລະ ລາຍການບັນຈຸສິນຄ້າ (Packing list) ໃຫ້ກັບເຈົ້າໜ້າທີ່ ກັກກັນພືດ ເພື່ອອອກໃບຢັ້ງຢືນສຸຂານາໄມພືດ ຕາມຂັ້ນຕອນ.
- 5) ກໍລະນີບໍລິສັດ ຫຼື ຫົວໜ່ວຍທຸລະກິດ ໄດ້ຮັບສິດທິພິເສດທາງດ້ານການຄ້າໃນການສົ່ງອອກ ແມ່ນຈະຕ້ອງໄດ້ ໄປອອກໃບຢັ້ງຢືນແຫຼ່ງກຳເນີດສິນຄ້າດ້ວຍຕົນເອງ ຂອງສະຫະພາບເອີຣົບ ຫຼື ເອີ້ນວ່າ ລະບົບ REX (Registered Exporter system) ຢູ່ກົມການນຳເຂົ້າ ແລະ ສົ່ງອອກ ຂອງກະຊວງອຸດສາຫະກຳ ແລະ ການຄ້າ.
- 6) ແຕ່ຖ້າບໍລິສັດ ຫຼື ຫົວໜ່ວຍທຸລະກິດ ທີ່ບໍ່ໄດ້ຮັບສິດທິພິເສດທາງດ້ານການຄ້າ ແມ່ນຈະໄປຂໍໃບຢັ້ງຢືນແຫຼ່ງ ກຳເນີດສິນຄ້າ (CO White) ຢູ່ສະພາການຄ້າ ແລະ ອຸດສາຫະກຳແຂວງ.

❖ ການປະສານງານກັບບໍລິສັດຂົນສົ່ງ ແລະ ຈອງເຮືອ:

ຂັ້ນຕອນນີ້ເປັນຂັ້ນຕອນໜຶ່ງທີ່ມີຄວາມສຳຄັນ ໃນການສົ່ງສິນຄ້າອອກຕ່າງປະເທດ. ໃນກໍລະນີຜູ້ສົ່ງອອກ/ໂຮງ ງານ ໄດ້ວ່າຈ້າງບໍລິສັດບໍລິການສົ່ງອອກສິນຄ້າ (Shipping company) ທາງຜູ້ສົ່ງອອກ/ໂຮງງານ ຈະຕ້ອງໄດ້ກຽມ ເອກະສານທີ່ກ່ຽວຂ້ອງທັງໝົດ ແລະ ມອບໃຫ້ບໍລິສັດໃຫ້ບໍລິການຂົນສົ່ງສິນຄ້າ ເຊິ່ງໄດ້ອະທິບາຍໄວ້ຢູ່ຂັ້ນດ້ານລຸ່ມນີ້ (ຂັ້ນຕອນການຂົນສົ່ງສິນຄ້າຮອດດ່ານ).

## 2. ຂັ້ນຕອນການຂົນສົ່ງສິນຄ້າຮອດດ່ານ



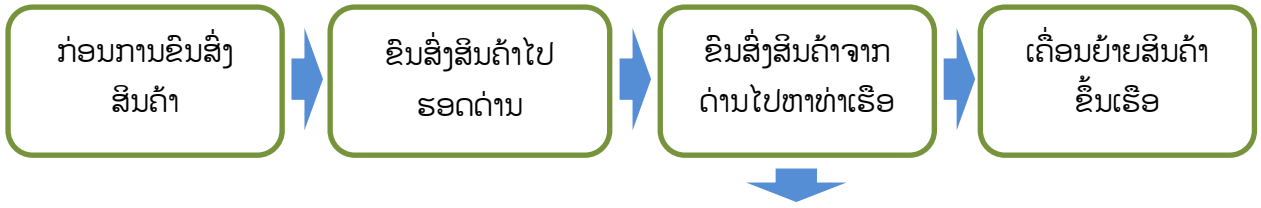
### ຂັ້ນຕອນນີ້ທາງຜູ້ສົ່ງອອກ/ໂຮງງານ ຈະຕ້ອງໄດ້ປະຕິບັດ ຄື:

- 1) ຜູ້ສົ່ງອອກ/ໂຮງງານຂົນສົ່ງສິນຄ້າຈາກໂຮງງານ ຫຼື ສາງເກັບເຄື່ອງຂອງຕົນເອງ ໄປຫາສາງທ່ານາແລ້ງ (ຂົວມິດຕະພາບລາວ-ໄທ 1) ເພື່ອໃຫ້ເຈົ້າໜ້າທີ່ປະຈຳດ່ານ ກວດສອບສິນຄ້າ.
- 2) ຜູ້ສົ່ງອອກ/ໂຮງງານເຮັດໜັງສືສະເໜີຫາເຈົ້າໜ້າທີ່ປະຈຳດ່ານ ເພື່ອກວດກາຈຳນວນສິນຄ້າ, ມູນຄ່າ ແລະ ນ້ຳໜັກຂອງສິນຄ້າທີ່ຈະສົ່ງອອກ.
- 3) ຜູ້ສົ່ງອອກ/ໂຮງງານ ຫຼື ຕ້ອງໄດ້ຈອງຕູ້ຄອນເທນເນີ ຈາກບໍລິສັດຂົນສົ່ງໄທ ແລ້ວສະເໜີຂໍອນຸຍາດເຂົ້າມາ ສປປ ລາວ ເພື່ອ ນຳມາບັນຈຸສິນຄ້າ. ການເຮັດແບບນີ້ ກໍ່ເພື່ອຫຼີກລ່ຽງການປ່ຽນຖ່າຍສິນຄ້າ ຈາກຕູ້ໜຶ່ງໄປອີກຕູ້ໜຶ່ງ (ໃນກໍລະນີທີ່ ເຈົ້າໜ້າທີ່ປະຈຳດ່ານກວດກາຕູ້ຄອນເທນເນີແລ້ວບໍ່ໄດ້ມາດຕະຖານ)
- 4) ຜູ້ສົ່ງອອກ/ໂຮງງານ ມອບເອກະສານທີ່ກ່ຽວຂ້ອງກັບການສົ່ງອອກ ໃຫ້ບໍລິສັດບໍລິການຂົນສົ່ງສິນຄ້າ (Shipping company).

ເອກະສານທີ່ຜູ້ສົ່ງອອກ/ໂຮງງານ ຈະຕ້ອງໄດ້ມອບໃຫ້ບໍລິສັດໃຫ້ບໍລິການຂົນສົ່ງສິນຄ້າ (Shipping company) ເພື່ອເຄື່ອນຍ້າຍສິນຄ້າດັ່ງກ່າວ ຈາກໂຮງງານ ຫຼື ສາງເກັບເຄື່ອງ ໄປຫາທ່າເຮືອຕົ້ນທາງ ແລະ ທ່າເຮືອປາຍທາງ ແລະ ເພື່ອແຈ້ງຕໍ່ເຈົ້າໜ້າທີ່ກັກກັນພຶດປະຈຳດ່ານທີ່ສົ່ງອອກ ແລະ ພາສີ ຈະປະກອບດ້ວຍ:

- 1) ເອກະສານຂອງບໍລິສັດ (ໃບທະບຽນວິສາຫະກິດ, ໃບທະບຽນອາກອນ, ໃບມອບອາກອນປະຈຳປີ);
- 2) ສັນຍາຊື້-ຂາຍ ຫຼື ໃບເກັບເງິນ;
- 3) ເອກະສານລາຍການບັນຈຸສິນຄ້າ;
- 4) ເອກະສານຢັ້ງຢືນສຸຂານາໄມພຶດ;
- 5) ເອກະສານເສຍອາກອນສິນຄ້າທີ່ຈະສົ່ງອອກ;
- 6) ເອກະສານຢັ້ງຢືນແຫຼ່ງກຳເນີດສິນຄ້າສິນຄ້າ;
- 7) ເອກະສານມອບສິດໃຫ້ບໍລິສັດສົ່ງສິນຄ້າອອກ;
- 8) ເອກະສານມອບສິດຄ້ຳປະກັນເອົາຕູ້ຄອນເທນເນີ (ຕູ້ໃສ່ເຄື່ອງ) ເຂົ້າມາ ສປປ ລາວ ເພື່ອນຳມາໃສ່ເຄື່ອງ ຫຼື ສິນຄ້າທີ່ຈະສົ່ງອອກ.

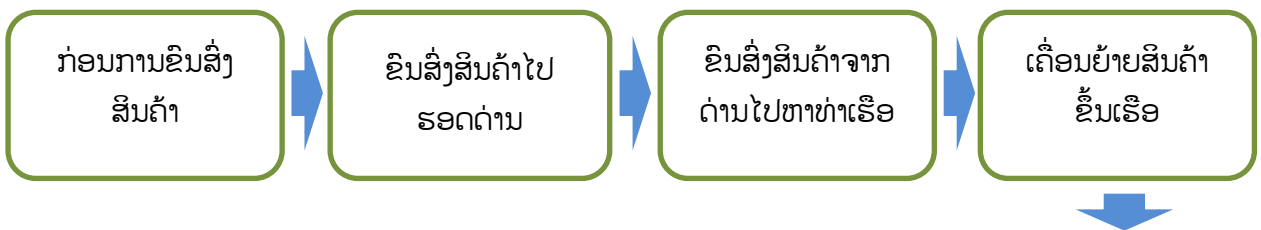
### 3. ຂັ້ນຕອນການຂົນສົ່ງສິນຄ້າຈາກດ່ານໄປຫາທ່າເຮືອ



ຂັ້ນຕອນນີ້ທາງບໍລິສັດບໍລິການຂົນສົ່ງສິນຄ້າຈະຕ້ອງໄດ້ປະຕິບັດ ຄື:

- 1) ບໍລິສັດບໍລິການຂົນສົ່ງສິນຄ້າ (Shipping company) ແຈ້ງເອກະສານຕໍ່ເຈົ້າໜ້າທີ່ກັກກັນພິດ ແລະ ພາສີຢູ່ດ່ານສົ່ງອອກ (ຢູ່ດ່ານຂົວມິດຕະພາບລາວ-ໄທ ແຫ່ງທີ 1) ພ້ອມທັງເຄື່ອນຍ້າຍສິນຄ້າຈາກດ່ານເພື່ອໄປທ່າເຮືອຕົ້ນທາງ (ທ່າເຮືອແຫຼມສະບັງ ປະເທດໄທ). ໂດຍທົ່ວໄປແລ້ວ ຕ້ອງໄດ້ແຈ້ງເອກະສານພາຍໃນ 2 ວັນ ຫຼັງຈາກສິນຄ້າຮອດດ່ານ.

### 4. ຂັ້ນຕອນການເຄື່ອນຍ້າຍສິນຄ້າຂຶ້ນເຮືອ

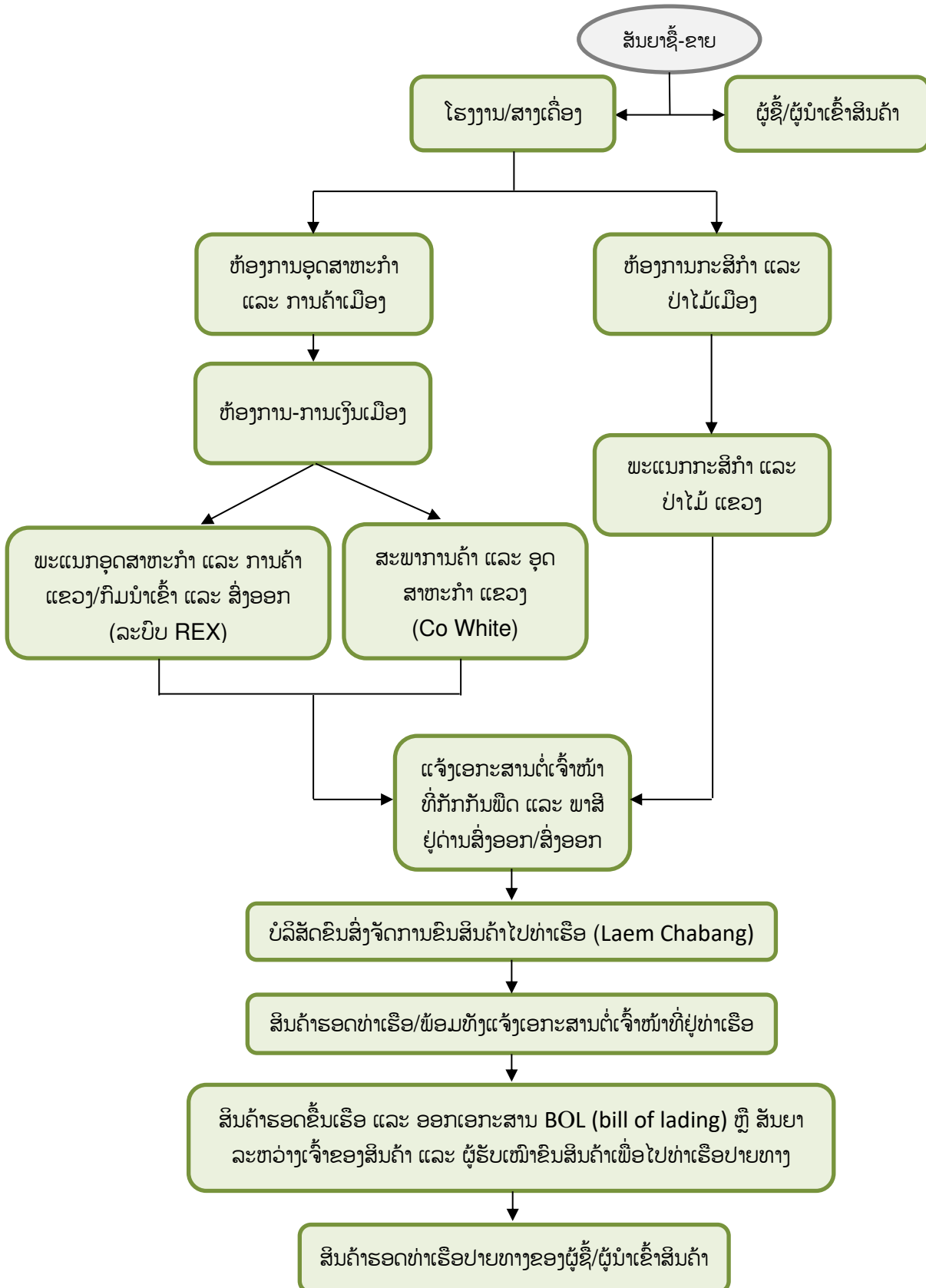


ຂັ້ນຕອນນີ້ເປັນຂັ້ນຕອນສຸດທ້າຍຂອງການສົ່ງອອກສິນຄ້າ ແລະ ຜູ້ສົ່ງອອກ/ໂຮງງານຈະຕ້ອງໄດ້ປະຕິບັດຄື:

- 1) ພາຍຫຼັງທີ່ສິນຄ້າໄດ້ຖືກເຄື່ອນຍ້າຍຂຶ້ນເທິງເຮືອ ເພື່ອຂົນສົ່ງໄປຍັງທ່າເຮືອປາຍທາງແລ້ວ ບໍລິສັດທີ່ບໍລິການຂົນສົ່ງສິນຄ້າຈາກທ່າເຮືອຕົ້ນທາງ ຫາ ທ່າເຮືອປາຍທາງ (Carrier) ກໍ່ຈະອອກໃບນຳສົ່ງສິນຄ້າ (Bill of Lading) ໃຫ້ທາງບໍລິສັດບໍລິການຂົນສົ່ງສິນຄ້າ (Shipper). ນີ້ກໍ່ເພື່ອເປັນການຢືນຢັນວ່າ ສິນຄ້າດັ່ງກ່າວນັ້ນໄດ້ຢູ່ເທິງເຮືອ ແລະ ພ້ອມທີ່ຈະຂົນສົ່ງໄປຍັງທ່າເຮືອປາຍທາງທີ່ກຳນົດໄວ້.
- 2) ທາງບໍລິສັດບໍລິການຂົນສົ່ງສິນຄ້າ (Shipping company) ຈະສົ່ງເອກະສານທີ່ກ່ຽວຂ້ອງມາໃຫ້ທາງຜູ້ສົ່ງອອກ/ໂຮງງານ; ຫຼັງຈາກນັ້ນ ທາງຜູ້ສົ່ງອອກ/ໂຮງງານ ກໍ່ຈະນຳສົ່ງເອກະສານດັ່ງກ່າວໄປໃຫ້ໃຫ້ຜູ້ຊື້ຈາກຕ່າງປະເທດ ເຊິ່ງເອກະສານດັ່ງກ່າວປະກອບດ້ວຍ:
  - ໃບທວງໜີ້/ສັນຍາຊື້-ຂາຍ;
  - ເອກະສານລາຍການບັນຈຸສິນຄ້າ;
  - ເອກະສານຢັ້ງຢືນສຸຂາະນາໄມພິດ;
  - ເອກະສານຢັ້ງຢືນແຫຼ່ງກຳເນີດສິນຄ້າ;
  - ເອກະສານເສຍອາກອນສິນຄ້າທີ່ຈະສົ່ງອອກ;
  - ໃບນຳສົ່ງສິນຄ້າ ຫຼື Bill of Lading.



ຂັ້ນຕອນການກຽມເອກະສານ ແລະ ການສົ່ງອອກຜະລິດຕະພັນຊາ (Camellia sinensis) ຈາກ ແຂວງຜົ້ງສາລີ ຫາ ຕະຫຼາດເອີຣົບ (ເຢຍລະມັນ)



ໄລຍະເວລາການກຽມເອກະສານ ແລະ ສົ່ງອອກຜະລິດຕະພັນຊາ (Camellia sinensis) ຈາກ ແຂວງຜົ້ງສາລີ ຫາ ຕະຫຼາດເອີຣົບ (ເຢຍລະມັນ)

ກຽມເອກະສານ ແລະ ສົ່ງອອກສິນຄ້າ	ໄລຍະເວລາ (ມື້)												
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	
ເຮັດສັນຍາຊື້-ຂາຍ ລະຫວ່າງ ຜູ້ຂາຍ ແລະ ຜູ້ຊື້ສິນຄ້າ	7												
ຫ້ອງການກະສິກຳ ແລະ ປ່າໄມ້ເມືອງ: ອອກໃບໜັງສືສະເໜີ ຫາ ພະແນກກະສິກຳ ແລະ ປ່າໄມ້ແຂວງ ໃນການຂໍອະນຸມັດນຳອອກຜົນຜະລິດພືດກະສິກຳ		1											
ຫ້ອງການອຸດສາຫະກຳ ແລະ ການຄ້າເມືອງ: ອອກໜັງສືສະເໜີ ຫາ ພະແນກອຸດສາຫະກຳ ແລະ ການຄ້າແຂວງ ໃນການຂໍຢັ້ງຢືນແຫຼ່ງທີ່ມາຂອງສິນຄ້າ ພ້ອມທັງກຳນົດລາຄາໃນການເສຍພັນທະອາກອນ			0.5										
ຫ້ອງການ-ການເງິນເມືອງ: ອອກໃບຢັ້ງຢືນການເສຍພັນທະອາກອນ				0,5									
ພະແນກກະສິກຳ ແລະ ປ່າໄມ້ແຂວງ: ອອກໃບຢັ້ງຢືນສຸຂານາໄມພືດ					5								
ພະແນກອຸດສາຫະກຳ ແລະ ການຄ້າແຂວງ: ອອກໃບຢັ້ງຢືນສິນຄ້າຖິ່ນກຳເນີດ ຫຼື ໃບ CO						0.5							
ສະພາການຄ້າ ແລະ ອຸດສາຫະກຳແຂວງ: ເຊັນອະນຸມັດໃບຢັ້ງຢືນສິນຄ້າຖິ່ນກຳເນີດ							0.5						
ຂົນສົ່ງສິນຄ້າຈາກໂຮງງານ ຫຼື ສາງເກັບເຄື່ອງຂອງຕົນເອງ ໄປຫາສາງທ່ານາແລ້ງ (ຂົວມິດຕະພາບລາວ-ໄທ)								2					
ແຈ້ງເອກະສານຕໍ່ເຈົ້າໜ້າທີ່ກັກກັນພືດ ແລະ ພາສີຢູ່ດ່ານສົ່ງອອກ/ສົ່ງອອກ									2				
ເຄື່ອນຍ້າຍສິນຄ້າຈາກດ່ານເພື່ອໄປທ່າເຮືອຕົ້ນທາງ (ທ່າເຮືອແຫຼມສະບັງ ປະເທດໄທ)										1			
ເຄື່ອນຍ້າຍຂຶ້ນເທິງເຮືອ ເພື່ອຂົນສົ່ງໄປຍັງທ່າເຮືອປາຍທາງ											1		
ຂົນສົ່ງສິນຄ້າຈາກທ່າເຮືອຕົ້ນທາງ (ແຫຼມສະບັງ) ຫາ ທ່າເຮືອປາຍທາງ (NL 3088 Rotterdam)													45

ໝາຍເຫດ: ໄລຍະເວລາຂອງການຂົນສົ່ງສິນຄ້າ ຈາກທ່າເຮືອຕົ້ນທາງ ຫາ ທ່າເຮືອປາຍໃນນັ້ນ ແມ່ນຂຶ້ນກັບທ່າເທືອຂອງປະເທດຜູ້ຊື້ ຫຼື ທ່າເຮືອທີ່ຜູ້ຊື້ຕ້ອງການໃຫ້ສິນຄ້າດັ່ງກ່າວນັ້ນໄປລົງ.

## ເອກະສານອ້າງອີງ

Alfa (2020). Alfa logistics family.

<https://alfa-logistics-family.com/freight-glossary/incoterms-2020/>

ITA (2020). International Trade Administration. <https://www.trade.gov>

LTP (2012). Lao PDR Trade Portal. *Guide to Import and Export*.

<http://laotradeportal.gov.la>

Wongpit, P., & Soukavong, B. (2018). Trade facilitation in the Lao People's Democratic Republic. *An analysis of time, costs and documents required for garments and coffee exports through Thailand and Viet Nam* *Trade Facilitation in Lao PDR*.