




























INCOTERMS แต่ละเงื่อนไขนั้นมีความหมายอย่างไร

ผู้นำเข้าส่งออกหลายท่านหรือผู้ที่กำลังศึกษาหาข้อมูลเรื่องการนำเข้าและส่งออกนั้นมีความสงสัยต่าง ๆ เกี่ยวกับ Incoterms ว่าแต่ละ Term นั้นมีความหมายอย่างไร ซึ่งใน Blog ตัวนี้จะอธิบายความหมายของแต่ละเทอมการซื้อขายอย่างละเอียด โดยมีรูปภาพประกอบตามรูปด้านล่าง

Incoterm	Named place	Sharing of costs and risk between buyer and seller in international traffic.			
EXW Ex works	Loading location				
FCA Free Carrier	Loading location				
FAS Free Alongside Ship	Port of loading				
FOB Free On Board	Port of loading				
CFR Cost And Freight	Port of destination				
CIF Cost, Insurance And Freight	Port of destination				
CIP Freight And Insurance Paid	Delivery location				
DDU Delivered Duty Unpaid DDP Delivered Duty Paid	Delivery location				
		Seller's cost / risk		Buyer's cost / risk	

1.) EXW

ผู้ขายไม่ต้องทำอะไรเลย เป็นหน้าที่ของผู้ซื้อที่ต้องจัดการขนส่งสินค้าเองตั้งแต่ออกจากคลัง สินค้าของผู้ขาย ค่าใช้จ่ายและความเสี่ยงตกอยู่กับผู้ซื้อทั้งสิ้น ตั้งแต่ ค่าใช้จ่ายในการผ่านด่านศุลกากรขาออก กระทั่งค่าใช้จ่ายในการขนของขึ้นรถที่มารับ ณ คลังสินค้าของผู้ขาย ทั้งนี้ เว้นแต่จะตกลงกันไว้เป็นอย่างอื่น เช่นให้ผู้ขายส่งของขึ้นรถที่ผู้ซื้อจัดมาให้ด้วย

2.) FCA

ผู้ขายส่งสินค้าให้ถึงจุดหรือสถานที่รับสินค้าที่อยู่ภายใต้ความอารักขาของผู้รับขนส่งสินค้า เช่น Container Freight Station, Cargo Terminal ที่ท่าอากาศยาน หรือ สถานีรถไฟ ฯลฯ โดยเป็นหน้าที่ของผู้ขายในอันที่จะจัดการเพื่อส่งออกด้วย (เช่น ขอใบอนุญาต ในกรณีที่ต้องมีใบอนุญาตส่งออก รวมทั้งผ่านพิธีการศุลกากร) Terms นี้ จะใช้สำหรับการขนส่งทุกชนิด ทั้งทางบกหรือและอากาศ รวมทั้งการขนส่งหลายรูปแบบ โดยเฉพาะทางเรือจะเกี่ยวข้องเนื่องกับการส่งของโดย container ด้วยวิธีที่เรียกว่า RO-RO (roll on – roll off) ไม่มีการยกสินค้าขึ้นเรือโดยใช้นันจัน แต่เป็นการขนส่งสินค้าไปถึงจุดรับสินค้าของผู้รับขนส่ง เช่น CFS ถ้าการส่ง มอบสินค้ากระทำที่สถานที่ของผู้ขายเอง ผู้ขายต้องรับผิดชอบในการเอาของขึ้นบรรทุกยานพาหนะที่มารับด้วย แต่ถ้าการส่งมอบกระทำ ณ สถานที่อื่น ผู้ขายจะไม่ต้องรับผิดชอบในการนำของลงจากยานพาหนะที่ใช้ขนส่งสินค้าไป ฯลฯ

3.) FAS

ผู้ขายส่งสินค้าให้ถึงข้างลำเรือที่ท่า หากเรือทอดสมออยู่กลางทะเลก็ต้องลำเลียงโดยเรือเล็กไปจนถึงข้างเรือใหญ่ กรณีนี้ผู้ขายต้องจัดการส่งออกให้เรียบร้อย กล่าวคือทั้งเสียอากรขา ออกและขอใบอนุญาตส่งออก ฯลฯ ซึ่งต่างกับ Incoterms 1990 ฉบับเดิมอย่างพลิกหน้ามือเป็นหลังมือ เพราะตามฉบับที่แล้ว ผู้ซื้อต้องจัดการทำพิธีการส่งออกเอง

4.) FOB

ผู้ขายส่งสินค้าให้ถึงบนเรือ และความเสี่ยงจะเปลี่ยนข้างจากผู้ขายไปตกอยู่กับผู้ซื้อตั้งแต่วันที่ สินค้าถูกยกข้ามพังกราบเรือ (ship's rail) ไปเหนือลำเรือแล้ว ภาระ ในการส่งออก (เช่น การขอใบอนุญาต การชำระค่าอากรขาออก ฯลฯ) เป็นของผู้ขายที่จะต้องจัดการให้เสร็จสิ้น Terms นี้ใช้สำหรับการส่งของทางเรือแบบดั้งเดิม (conventional) โดยการยกสินค้าขึ้นเรือ หรือที่เรียกกันว่า LO-LO (Lift on – Lift off)

5.) CFR

(โปรดสังเกตว่าเงื่อนไขนี้ เดิมใช้กันว่า C&F) เช่นเดียวกับ FOB ข้างบน หากแต่ว่าผู้ขายต้องชำระค่าระวางในการขนส่งทางเรือด้วย มีข้อที่น่าสังเกตคือ ถึงแม้ผู้ขายจะต้องชำระเรื่องค่าระวางถึงปลายทางก็ตาม แต่ ความเสี่ยงของฝ่ายผู้ขายนี้จะอยู่แค่การเรือที่ต้นทาง เหมือนกับกรณีของ FOB เท่านั้นเอง ว่าอีกอย่างหนึ่ง Cost (ค่าใช้จ่าย) ของผู้ขายไปถึงท่าปลายทาง (เสียค่าระวาง) แต่ Risk (ความเสี่ยง) ของผู้ขายจะสิ้นสุดที่การเรือเท่านั้นเอง ถ้าเป็นการส่งสินค้าโดยมิได้มียกของข้ามการเรือ จะต้องใช้เงื่อนไข CPT ซึ่งจะกล่าวต่อไป

6.) CIF

เช่นเดียวกับ CFR ทุกประการ เพียงแต่เพิ่มให้ผู้ขายต้องจัดการเอาประกันภัยให้กับสินค้าที่ขนส่ง ด้วยการชำระเบี้ยประกันจนถึงปลายทางด้วยเท่านั้น และ ต้องไม่ลืมว่าความเสี่ยงของผู้ขายจะมีถึงจุดเหนือการเรือ เช่นเดียวกับเงื่อนไข FOB หรือ CFR เท่านั้น เลยไปแล้วเป็นเรื่องของผู้ซื้อ

7.) CPT

เป็น term ใหม่ ใช้มาตั้งแต่ Incoterms 1990 สำหรับการขนส่งทุกรูปแบบ รวมทั้ง multimodal transport ด้วย มีความหมายใกล้เคียงกันกับ CFR ซึ่งให้ใช้แต่เฉพาะการขนส่งทางเรื่อนั้นเอง แต่สำหรับเงื่อนไข CPT นี้ ผู้ขายต้องส่งมอบสินค้าให้กับผู้รับขนส่ง (Carrier) ณ สถานที่รับของ ไม่ต้องส่งของขึ้นเรือ

8.) CIP

เช่นเดียวกับ CPT ทุกประการ แต่เพิ่มภาระให้ผู้ขายต้องเอาประกันภัยด้วย ถ้าจะว่าไปแล้ว ความหมายของ CIP ก็ใกล้เคียงกับ CIF จะต่างกันก็ตรงที่ CIP ใช้ได้กับการขนส่งทุกรูปแบบ ตลอดจน multimodal transport แต่ CIF ใช้กับการขนส่งทางเรือเท่านั้น

9.) DAF

สำหรับการขนส่งสินค้าโดยผู้ขายไปจนถึงพรมแดนของประเทศโดยผ่านด่านศุลกากรขาออกของประเทศผู้ขายไปแล้ว แต่ยังไม่ผ่านด่านศุลกากรขาเข้าของประเทศผู้ซื้อ ค่าใช้จ่ายและความเสี่ยงเป็นของผู้ขายไปถึงจุดที่เวลานั้น ณ พรมแดน ทั้งนี้ เว้นจะตกลงกันเป็นอย่างอื่น

10.) DES

ผู้ขายต้องรับประกันค่าใช้จ่ยและความเสี่ยง จนกระทั่งเรือไปถึงและเทียบท่าปลายทางความรับผิดชอบนี้จำกัดอยู่แค่นั้น โดยสินค้ายังอยู่บนเรือ สำหรับการขนของลงจากรือและค่าใช้จ่ยตลอดจนความเสี่ยงอื่น ๆ ที่ตามมา เป็นเรื่องของผู้ซื้อแต่ลำพังเพียงผู้เดียว

11.) DEQ

เหมือนกันกับ DES ข้างบน หากแต่ผู้ขายต้องขนส่งสินค้าลงที่หน้าท่าให้ด้วย ต่อจากนั้นจึงเป็นภาระของผู้ซื้อ ค่าอากรขาเข้าและภาระในการขอใบอนุญาตนำเข้า (ถ้าจำเป็นต้องมี) ผู้ซื้อ ต้องจัดการเอง เงื่อนไขนี้ เดิมใน Incoterms 1990 ผู้ขายหรือผู้ซื้อฝ่ายหนึ่งฝ่ายใดจะจ่ายก็ได้ แล้วแต่จะตกลงกัน (แต่ปกติแล้วผู้ขายต้องจ่าย) คราวนี้เปลี่ยนเป็นให้ผู้ซื้อจ่ายอย่างเดียว

12.) DDU

ผู้ขายจะต้องขนส่งสินค้าไปจนถึงสถานที่ที่ผู้ซื้อกำหนดในประเทศปลายทาง เช่นให้ส่งที่คลังสินค้าของผู้ซื้อไม่ว่าจะตั้งอยู่ที่ไหน ในประเทศปลายทางดังกล่าว แต่ถ้าตกลงกันว่าให้ส่งมอบสินค้าในบริเวณท่า เรือปลายทางก็ควรใช้เงื่อนไข DES หรือ DEQ แทน ในกรณีนี้ผู้ขายจะจัดการขนส่งสินค้าไปจนถึงสถานที่ที่จะส่งมอบ แต่เป็นหน้าที่ของผู้ซื้อที่จะต้องจัดการขนส่งสินค้าดังกล่าวลงจากยานพาหนะ ที่ไปส่งสินค้าเอง อย่างไรก็ตาม ทางฝ่ายผู้ซื้อต้องชำระค่าอากรขาเข้าตลอดจนภาษีอื่น ๆ ของประเทศที่นำสินค้าเข้าเองด้วย

13.) DDP

ผู้ขายต้องรับประกันสูงสุด (และราคาก็สูงสุดเหมือนกัน) เพราะฝ่ายผู้ซื้อไม่ต้องทำอะไรและไม่ต้องจ่ายค่า อากรขาเข้าด้วย เป็นหน้าที่ของผู้ขายที่จะต้องทั้งหมด การขนส่งสินค้าลงจากยานพาหนะ ที่ไปส่งก็เป็นหน้าที่ของผู้ซื้อเช่นเดียวกัน กับภายใต้เงื่อนไข DDU และถ้าตกลงจะส่งมอบกันในบริเวณท่าเรือ ก็ให้ใช้เงื่อนไข DES หรือ DEQ แทนเหมือนกันกับกรณี DDU ที่กล่าวแล้ว ภายใต้เงื่อนไข DDP นี้ ราคาสินค้าต่อหน่วยจะแพงที่สุด เพราะผู้ขายต้องรับประกันทุกอย่าง