


# ไขความลับ INCOTERMS 2020

คู่มือฉบับเจาะลึก: ทฤษฎี ความเสี่ยงแฝง  
และการประยุกต์ใช้จริงเพื่อผู้นำเข้า-ส่งออก

**THE EXPERT'S PLAYBOOK**



# Incoterms คืออะไร และทำไมถึงช้เป็นช้ตายในธุรกิจ?

Incoterms คือภาษาสากลทางการค้า (กำหนดโดย ICC) ที่ใช้ตกลงขอบเขตความรับผิดชอบอย่างชัดเจน เพื่อป้องกันข้อพิพาท โดยกำหนดเพียง 3 สิ่งเท่านั้น:

**ภาระค่าใช้จ่าย (Costs) -**  
ใครจ่ายค่าขนส่ง ประกันภัย และค่ายกตู้?

**จุดโอนความเสี่ยง (Risk Transfer) -**  
หากสินค้าพังระหว่างทาง ใครรับผิดชอบ?

**เอกสารและศุลกากร (Customs) -**  
ใครเคลียร์ภาษีขาเข้า-ขาออก?

**⚠ สำคัญ: “Title Transfer” (การโอนกรรมสิทธิ์) และ “Risk Transfer” (การโอนความเสี่ยง) คือคนละเรื่องกัน!  
Incoterms กำหนดแค่ความเสี่ยง ไม่ใช่การโอนความเป็นเจ้าของ**

# จัดกลุ่มให้จำง่าย: 4 หมวดหมู่หลัก (E, F, C, D)

## กลุ่ม E (EXW)

**จุดเด่น:** ผู้ขายรับผิดชอบ  
"น้อยที่สุด"

**หน้าที่:** แค่อะไรๆ ของไว้หน้า  
โรงงาน ผู้ซื้อจัดการขนส่ง  
เองทั้งหมด

## กลุ่ม F (FCA, FAS, FOB)

**จุดเด่น:** ผู้ขายส่งมอบที่  
"ต้นทาง"

**หน้าที่:** ผู้ขายส่งของให้ผู้ขนส่ง  
ผู้ซื้อเป็นคนจ่ายค่าระวางหลัก  
(Main Carriage)

## กลุ่ม C (CFR, CIF, CPT, CIP)

**จุดเด่น:** จ่ายค่าขนส่ง แต่  
"ไม่รับความเสี่ยง"

**หน้าที่:** ผู้ขายจ่ายค่าระวางไป  
ถึงปลายทาง แต่ความเสี่ยง  
โอนให้ผู้ซื้อตั้งแต่ต้นทาง!

## กลุ่ม D (DAP, DPU, DDP)

**จุดเด่น:** ผู้ขายรับผิดชอบ  
"สูงสุด"

**หน้าที่:** บริการส่งถึงที่หมาย  
(Arrival) รับผิดชอบจนถึง  
ปลายทาง

# เลือก Incoterms ให้ถูกกับ "โหมดการขนส่ง"

## ทางน้ำเท่านั้น

(Ocean/Inland Waterway Only)

Terms: FAS, FOB, CFR, CIF

การใช้งาน: ใช้กับการขนส่งทางน้ำแบบดั้งเดิม หรือ "สินค้าเทกอง" (Bulk Cargo) ที่สามารถนำไปวางบนกบเรือได้โดยตรง



## ทุกรูปแบบ

(Any Mode / Multimodal)

Terms: EXW, FCA, CPT, CIP, DAP, DPU, DDP

การใช้งาน: ใช้ได้กับการขนส่งทุกรูปแบบ (บก เรือ อากาศ) และออกแบบมาเพื่อ "ตู้คอนเทนเนอร์" โดยเฉพาะ



\* ข้อผิดพลาดอันดับ 1 ของผู้ส่งออก: การใช้ FOB หรือ CIF กับ "ตู้คอนเทนเนอร์" (ควรเปลี่ยนไปใช้ FCA หรือ CIP แทนเพื่อปิดช่องโหว่ความเสี่ยงที่ลานตู้)

# สเปกตรัมความรับผิดชอบ (จาก EXW สู่ DDP)

**EXW**

(ผู้ซื้อแบกรับภาระ 100%)

**กลุ่ม F**

(แบ่งภาระครึ่งทาง)

**DDP**

(ผู้ขายแบกรับภาระ 100%)

จุดสังเกตของกลุ่ม C (CFR, CIF, CPT, CIP):  
เป็นกลุ่มเดียวที่ “จุดโอนค่าใช้จ่าย” และ  
“จุดโอนความเสี่ยง” อยู่คนละที่!  
(ผู้ขายจ่ายค่าขนส่งถึงปลายทาง แต่ความเสี่ยง  
จบลงตั้งแต่ส่งของให้ผู้ขนส่งที่ต้นทาง)

# เจาะลึกกลุ่ม F: FCA vs FOB และ "ภัยคุกคามคอนเทนเนอร์"

## FOB (Free On Board)

จุดโอนความเสี่ยง: ความเสี่ยงจบเมื่อ "สินค้าวางบนเรือ"

ช่องโหว่: หากส่งสินค้าเป็นตู้คอนเทนเนอร์ สินค้ามักจะถูกพักไว้ที่ลานตู้ (CY) หลายวัน หากตู้พียงที่ลานก่อนขึ้นเรือ ความเสี่ยงยังคงตกเป็นของผู้ขาย!

## FCA (Free Carrier)

จุดโอนความเสี่ยง: ความเสี่ยงจบเมื่อ "ส่งมอบให้ผู้ขนส่งหรือ ลานตู้"

ทางแก้: สำหรับสินค้าบรรจุตู้ FCA ปลอดภัยกว่ามาก เพราะความเสี่ยงของคุณจบลงทันทีที่ส่งตู้คอนเทนเนอร์ให้ตัวแทนสายเรือที่ลาน

## เจาะลึกกลุ่ม C: ความลับของประกันภัย (CIF & CIP)

ในเทอม CIF และ CIP ตัวอักษร "I" หมายถึง Insurance ที่ผู้ขาย "บังคับ" ต้องซื้อประกันภัยให้ผู้ซื้อ เนื่องจากผู้ซื้อเป็นผู้รับความเสี่ยงระหว่างการเดินทาง

CIF (Cost, Insurance and Freight)  
บังคับซื้อประกันภัยขั้นต่ำสุด  
(Institute Cargo Clauses C)  
คุ้มครองอุบัติเหตุใหญ่ เช่น เรือจม ไฟไหม้

CIP (Carriage and Insurance Paid to)  
\*อัปเดต 2020\*  
บังคับซื้อประกันภัยแบบครอบคลุมสูงสุด  
(Institute Cargo Clauses A)  
คุ้มครองความเสียหายแทบทุกกรณี

สูตรคำนวณต้นทุนประกันขั้นต่ำตามกฎหมายสากล:  
(มูลค่าสินค้า + ค่าขนส่ง + ค่าประกัน) x 110%

# เจาะลึกกลุ่ม D: บริการถึงที่หมาย (DAP, DPU, DDP)

## DAP (Delivered at Place)

ส่งถึงที่หมาย แต่ไม่เอาของลงจากรถ และผู้ซื้อต้องจ่ายภาษีนำเข้าเอง

## DPU (Delivered at Place Unloaded)

ส่งถึงที่หมาย และผู้ขายต้องเอาของลงให้ (เปลี่ยนชื่อมาจาก DAT เพื่อครอบคลุมทุกสถานที่ ไม่ใช่แค่ Terminal)

## DDP (Delivered Duty Paid)

บริการ Door-to-Door แบบสมบูรณ์ ผู้ขายรับภาระสูงสุด รวมถึงการจ่ายภาษีและเคลียร์ศุลกากรขาเข้า

**! อย่าใช้ DDP เด็ดขาด หากผู้ขายไม่ได้จดทะเบียนนิติบุคคลหรือไม่มีสิทธิ์ทำพิธีการศุลกากรในประเทศปลายทาง (เช่น การขอคืน VAT หรือ GST)**

# ตารางสรุปภาระความเสี่ยง (The 2020 Matrix)

Incoterms	พิธีการขาออก	พิธีการขาเข้า	จ่ายค่าขนส่งหลัก	ทำประกันภัย	จุดโอนความเสี่ยง
EXW	ผู้ซื้อ	ผู้ซื้อ	ผู้ซื้อ	ไม่บังคับ	หน้าโรงงานผู้ขาย
FCA	ผู้ขาย	ผู้ซื้อ	ผู้ซื้อ	ไม่บังคับ	ลานตู้/ผู้ขนส่งต้นทาง
FOB	ผู้ขาย	ผู้ซื้อ	ผู้ซื้อ	ไม่บังคับ	เมื่อสินค้าขึ้นเรือ
CIF	ผู้ขาย	ผู้ซื้อ	ผู้ขาย	ผู้ขาย (Clause C)	เมื่อสินค้าขึ้นเรือ
DAP	ผู้ขาย	ผู้ซื้อ	ผู้ขาย	ไม่บังคับ	ถึงปลายทาง (ไม่ลงของ)
DDP	ผู้ขาย	ผู้ขาย	ผู้ขาย	ไม่บังคับ	ถึงปลายทาง (เคลียร์ภาษี)

\*คัดเลือก 6 เทอมที่ถูกใช้งานบ่อยที่สุดในธุรกิจนำเข้า-ส่งออกไทย\*

# กรณีศึกษา: ทฤษฎีบนกระดาษ สู่ความเสี่ยงแฝงหน้างาน

ข้อมูลจากงานวิจัยของ Glaston Finland Oy พิสูจน์ว่า  
การเลือก Incoterms ผิดพลาด คือต้นตอของ  
"ความเสี่ยงแฝง" ทางธุรกิจที่ทำให้โปรเจกต์ล้มเหลว

## 33% Failure Rate:

ของโปรเจกต์ที่ใช้เทอม FCA มักเกิดข้อ  
ผิดพลาดจากความสับสนเรื่องเอกสาร

## 25% Failure Rate:

ของโปรเจกต์ CIF มีปัญหาซ่อนเร้นเมื่อ  
ส่งออกไปตะวันออกกลาง

## 100% Failure Rate:

โปรเจกต์ DDP ล้มเหลวบ่อยครั้งเมื่อเข้าไป  
(เช่น ไปอเมริกา) เพราะติดข้อจำกัดทาง  
กฎหมายศุลกากรท้องถิ่น

**Key Takeaway: "Incoterms ที่ดีในทฤษฎี อาจไม่ใช่เทอมที่ทำได้จริงในทางปฏิบัติ"**



## 1. "Grey Zone" Risk

สินค้าพังตอนไหน? (กลุ่ม C) - ผู้ขายรับภาระขนส่งแต่ไม่รับความเสี่ยง หากของพังในตู้คอนเทนเนอร์ จะพิสูจน์ยากกว่าพังตอนที่ความเสี่ยงอยู่กับใคร ทำให้เคลมประกันยาก



ความเข้าใจผิดข้ามทวีป - คู่ค้าในอเมริกาชอบสับสน Incoterms กับกฎหมายการค้าท้องถิ่น (UCC Terms) ที่ตัวย่อเหมือนกันแต่ความหมายต่างกัน

## 2. Cultural Risk

ความเข้าใจผิดข้ามทวีป - คู่ค้าในอเมริกาชอบสับสน Incoterms กับกฎหมายการค้าท้องถิ่น (UCC Terms)

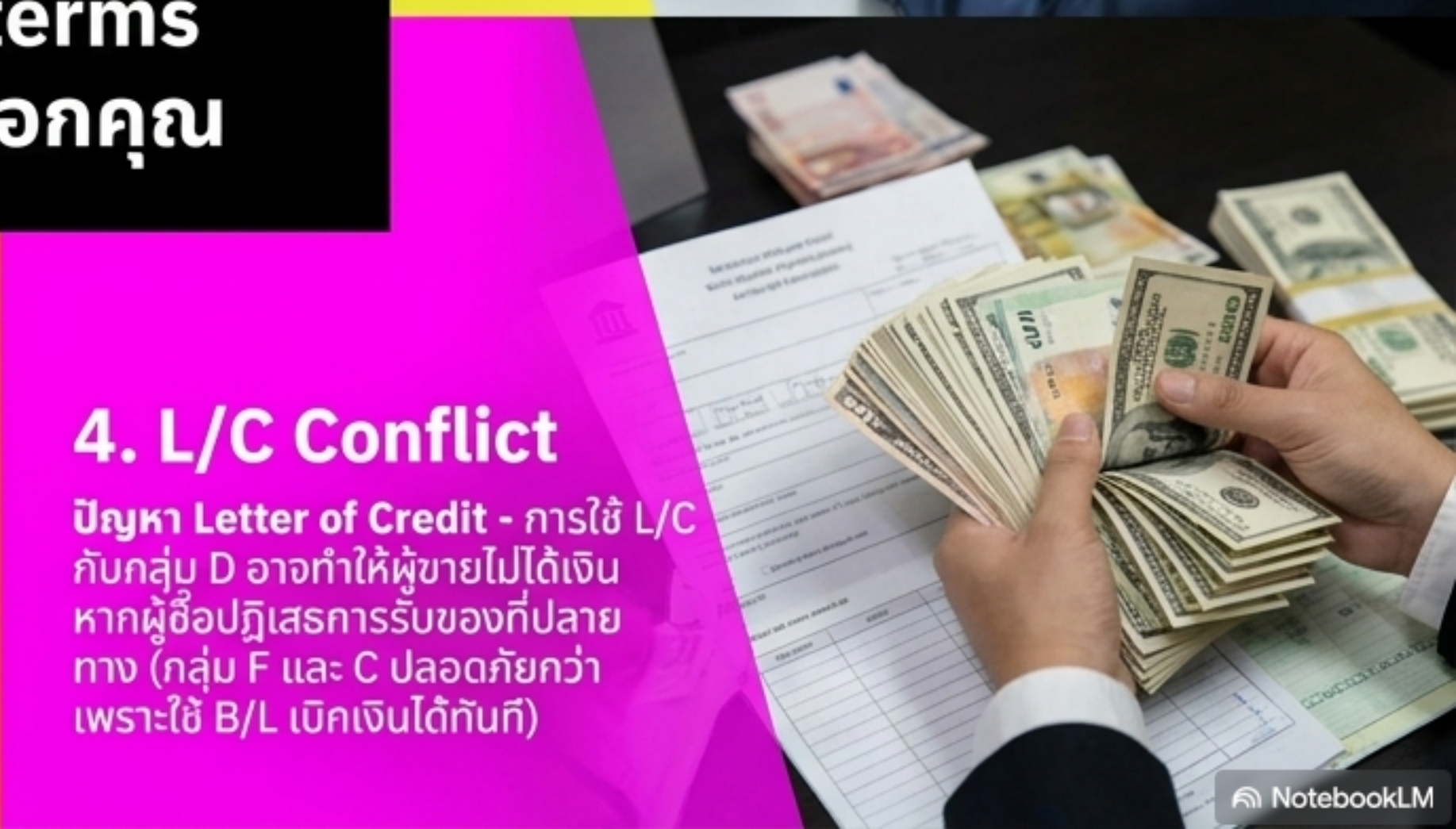


## 4 ความเสี่ยงแฝงที่ Incoterms ไม่ได้บอกคุณ

### 3. THC (Terminal Handling)

ค่ายกตู้เข้าขบวน - บางครั้งสายเรือเก็บค่า THC ปลายทางกับผู้ซื้อ ทั้งๆ ที่ผู้ขายอาจจะจ่ายรวมไปในค่าระวางแล้ว (พบบ่อยในเทอม C และ D)

### 4. L/C Conflict



ปัญหา Letter of Credit - การใช้ L/C กับกลุ่ม D อาจทำให้ผู้ขายไม่ได้เงิน หากผู้ซื้อปฏิเสธการรับของที่ปลายทาง (กลุ่ม F และ C ปลอดภัยกว่า เพราะใช้ B/L เบิกเงินได้ทันที)

# กลยุทธ์การเลือก Incoterms ให้ธุรกิจชนะ

## หนีจากกับดักเทกอง

หากคุณส่งสินค้าแบบ "ตู้คอนเทนเนอร์" ให้หยุดใช้ FOB และ CIF ทันที ให้เปลี่ยนไปเจรจาใช้ FCA และ CIP เพื่อปิดช่องโหว่ความเสี่ยงที่ลานตู้

## ปกป้องกระแสเงินสด (L/C)

หากต้องรับชำระเงินผ่าน Letter of Credit ให้เลือกใช้กลุ่ม F หรือ C เพราะผู้ขายสามารถนำ Bill of Lading ไปขึ้นเงินกับธนาคารได้ทันที โดยไม่ต้องรอของถึงปลายทาง

## เคลียร์ค่าใช้จ่ายแฝงล่วงหน้า

Incoterms ไม่ครอบคลุมทุกอย่าง ระบุให้ชัดเจนในสัญญาเสมอว่าใครรับผิดชอบค่า Demurrage (ค่าเสียเวลาตู้) และ THC (ค่ายกตู้) เพื่อป้องกันการเก็บเงินซ้ำซ้อน

“Incoterms ที่ดีที่สุด ไม่ใช่เทอมที่ผลักระให้คนอื่นมากที่สุด แต่คือเทอมที่ทั้งสองฝ่ายบริหารจัดการได้จริง”