

國內 短 信

오늘의 貿易用語

◎ F. I. O. (Free in and Out)

貨物の 本船에 船積 및 本船으로 부터의 揚陸費를 船主負擔에서 除外한다는 것을 뜻하는 傭船契約條件의 하나로서 즉 이 같은 費用은 貨主의 負擔이 된다는 것을 意味한다. 海上運賃의 計算에 있어 純粹한 運送費만을 表示하는 方法으로서 主로 不定期船에 많이 利用되며 運賃가운데 船積 및 揚陸費를 包含하는 「버스·텀」(Berth term)과 相對的인 것이 된다.

그런데 「F. I. O.」 條件인 경우 船內에서의 貨物整理費 負擔問題가 일어 날 可能性이 있으므로 이를 契約當事者間에 明白히 해 둘 必要가 있다.

이번 韓日間 運賃規定을 改正—F. I. O. 條件契約 從來 基本運賃에서 2弗을 控除해 왔던 이 控除額을 2弗 20仙으로 引上하여 새해 2月 1日 부터 實施키로 했다.

◎ 根保證制

「根保證」이란 흔히 範圍內에서의 根保證을 함으로서 資金貸出時 件件히 保證을 받지 않고 引出—償還을 할 수 있게 하는 制度이다.

즉 根抵當에 있어 去來關係에서 생기는 債權을 擔保하기 위하여 一定의 最高額을 決定—장차 確定되는 債權을 그 範圍內에서 擔保할 수 있게 하여 設定되는 抵當權의 경우와 같은 것이며 明文規定은 없으나 判例로서 認定되고 있는 것과 같이 「根保證」도 그렇게 引用된다.

政府는 商業어음의 活用促進을 위하여 6個月의 [根保證制를 採擇—輸產業과 系列化 產業에 대하여 어음貸出時 6個月 範圍內에서 引出 償還을 할 수 있게 했다.

◎ 保稅運送制度

國內에 있는 外國貨物을 國內의 다른 保稅地域으로 運送하는 것을 말 한다. 再輸出 또는 再積하기 위해서 다른 開港이나 保稅地域으로 運送할 必要가 있을 때 貨物의 現存地에서 輸出入이나 再積手續을 하지 않고 保稅狀態로 運送하는 경우가 있기 때문에 이 制度가 이루어 지는 것이며 우리나라에서는 특히 加工輸出에 의한 加工賃 獲得을 增進시키기 위하여 所要原料의 自由롭고도 多量 導入에 이 制度가 活用되는 셈이다. 서울稅關은 이번 保稅運送制度 運用改善 方案으로서

1) 通關節次 代行 取扱料를 受託件當 最高 2천원으

로 할것.

2) 保稅運送物品의 船上 申告制 實施

3) 保稅區域으로의 搬入時 稅關構內藏置도 許可할 것 등을 財務部에 建議했다.

◎ D/P (支給渡) 輸入

貨換去來에 있어 貨物引渡 條件의 하나로서 貨換어음의 送付를 받은 銀行이 輸入者에 대해 船債書類를 어음支給과 동시에 引渡하는 條件을 말 한다.

D/P와 D/A의 區分은 一般의으로 어음면에 明記되지만 이 明示가 없을 때는 D/P로 取扱되는 것이 慣例이다.

政府는 지난 7月の 輸入需要抑制 조치 때 D/P 輸入에 대해 許可申請時 5%의 「마진」을 積立하도록 措處한 바 있는데 이번에 또 다시 日本 등 標準航海日數 10日未滿인 近距離, 10個國으로 부터의 D/P 輸入에 대해서는 許可申請 때 積立 마진率을 30%로 引上 10日 부터 實施토록 했다.

AID 品目購買 계속 하도록

經濟企劃院은 AID S/A 購買對象 品目導入에 使用해 오던 「스페셜」 L/C(S. L. C.) 資金이 消盡됨에 따라 對越南 「C-레이션」 供給代殘에 대해 美側이 發給해 주는 「리페이먼트」 L/C 財源으로 AID 品目 購買를 계속 하도록 外換銀行에 指示함과 同時 調達廳 등 關係部處에 이를 通告했다. 「S. L. C.」 資金의 68年度可用財源 1천 7백 22만 4천弗이 있는데 이 가운데 9백 75만 2천弗의 使用承認을 美側으로 부터 通告받아 對美 一般品目輸入에 3백 89만弗 AID 品目購買에 5백 86만 2천弗을 各各 使用. 前週에 消盡되었는데 24日 企劃院 當局은 AID 品目の 購買中斷을 避하기 위하여 「C-레이션」 供給代殘 「리페이먼트」 L/C 資金으로 계속 購買키로 美側과 合意를 본 것이라고 밝혔다.

그러나 「C-레이션」 供給代殘에 의한 AID 品目購買는 「S. L. C.」 資金의 昨年度末 使用殘額 7백 47만 2천弗의 使用承認通告를 받을 때 까지의 暫定措置라고 한다. AID 品目は 昨年 9月末 S/A 資金 3천만弗이 消盡되었을 때도 「S. L. C.」 資金을 使用케 하여 그 購買가 계속 되도록 措處한 바 있다.

國 際 短 信

☆ 캐나다 : 타이어生産量減少

1968年中 最初로 캐나다의 月間 타이어生産量이 前年度에 豫想했던 線으로 부터 훨씬 減少했다.

1968年 8月中 캐나다의 8個 生産業體가 出荷한 타이어 總數는 前年 同月の 1,246,400本보다 減出된 1,238,000本이었다. 그러나 1968年度 1月~8月間을 生産量은 11,600,000本으로서 前年 同期의 10,436,000本에 比하면 훨씬 增加된 것이다. 8月中의 경기부진의 가장 큰 原因은 新製車用 타이어의 販賣不振으로 同 月中의 販賣實績은 단지 189,427本이었다.

Goodyear New Toronte 工場의 또 다른 長期間에 걸친 罷業의 結果로 在庫量도 急激히 減少되었다.

☆ Geon, JSR Polyisoprene 工場建設

日本の 二大合成고무 生産業者는 그들의 Polyisoprene rubber 生産施設設置計劃을 發表했다.

日本 Geon社는 1970년까지 年間 2萬屯 規模의 Isoprene monomer 工場과 年間 25,000屯 規模의 Polyisoprene 生産施設을 計劃中 이다.

日本合成고무株式會社(JSR) 亦是 Monomer 生産施設의 建設을 推進中에 있으며 年産 3萬屯의 Polyisoprene 工場을 建設 할 計劃이다.

日本 Geon社에 對한 技術的인 問題는 美國의 Goodrich-Gulf Chemical의 支援을 받을 것이라 한다.

日本合成고무株式會社(JSR)의 境遇에 있어서 Monomer 生産에 必要한 技術的인 支援은 日本가스化學(Japan Gas Chemical)과 共同으로 佛蘭西의 National Intitute for Petrol, Fuel and Lubricating Oil로부터 提供될 것이다.

그러나 JSR은 Polyisoprene 工場에 그들 自身의 技術도 利用할 것이다. 日本生産業者들은 Polyisoprene 이 商品市場에서의 課한 價格變動을 相殺하고 天然고무와 競爭이 可能하다고 確信하고 있다. 日本 Geon社는 Isoprene rubber의 生産價格을 現在の 天然고무 時勢보다 낮은 파운드당 17 Cent로 豫測하고 있다.

☆ 印尼의 輸入制限으로 日本타이어 業者 타격

印尼에서 새로 發効된 輸入禁止 措置는 日本的 對印 尼타이어 輸出業者들에게 커다란 打擊이 되고 있다.

印尼政府는 모든 種類의 트럭타이어 (7.50~20)의 乘用車타이어 (6.00~16, 5.50~15, 6.70~15)等 四種의 外製타이어의 輸入禁止를 決定했다.

上記 四種의 타이어는 日本的 對印尼輸出中 約 60% 以上을 占하고 있으며 金額으로는 1967년도에 5.5百萬 弗에 達했다.

同 禁輸出措置의 結果로 今年度 日本타이어 메이커들의 對印尼輸出額은 1967年度の 水準으로 부터 約 1.5百萬 弗의 減少를 보일 것이며 1969년에는 3百萬 弗 以上 減少가 豫想된다.

傳統的으로 日本 타이어의 對外輸出國中 커다란 比重을 차지해 왔던 印尼는 外換抑制과 自國內의 타이어工業育成을 爲해 輸入을 調節하고 있는 것이다. 이러한 措置는 二重效果를 가지고 있다.

즉 外換狀態의 好轉, 輸入依存度의 減少와 同時에 인도네시아의 天然고무의 利用度を 增加시키는 것이다.

☆ 天然고무價格 昂騰 트럭타이어에 影響

天然고무의 輸入價格 昂騰으로 因하여 日本的 트럭 및 비스代替用 타이어의 價格이 많이 引上 되었다.

日本 타이어協會傘下 生産業體들은 昨年 8月 1日 부터 對仲介業 引渡價格을 8.3% 引上했다.

同 協會의 發表에 依하면 昨年 1월에 屯當 333弗하던 天然고무의 輸入價格이 屯當 450弗까지 昂騰되어 타이어의 價格引上은 不可避했다고 한다.

그러나 新製車用타이어는 契約에 依해 自動車生産者에게 引渡됨으로 價格變動이 없다고 한다. 또한 치열한 販賣競爭으로 因하여 乘用車代替用 타이어의 價格도 影響을 받지 않았다고 한다.

이와 같은 비스 및 트럭타이어의 價格引上에 對해서 中間販賣業者들은 커다란 不滿을 表示하고 있다. 中間販賣業者들에 依하면 7月末 頃부터 天然고무의 價格이 安定勢를 보일 것으로 豫想되기 때문에 現時點에서의 타이어價格引上을 시기상조라하는 것이다.