

仮想事例から学ぶ基本貿易取引上の留意点 4

関西大学特別契約教授 博士（商学） 吉田 友之

仮想事例 4

当社は初めて輸出を始めるべく準備している。その一環として国内で行われる輸入候補先との商談会に参加予定である。その際に値段表を提示する必要があるため、前もってその準備をしなければならない。輸出見積はどのようにして計算すればよいのでしょうか、併せてその際どのような点に留意すればよいのでしょうか。

〔本事例のポイント〕

トレード・タームズ 価格構成要素

輸出者は相手方と取引交渉を行うために値段表や輸出価格の見積を提示する必要があるため、前もって輸出価格の見積もりを計算しておかなければならない。輸出申告はいわゆるFOB価格によるため、見積もりもFOBを基に算出することが多いかもしれない。しかし価格の構成要素は相手方との交渉により変化してくるため、どの変化にも迅速に対応できるような構成要素の価格で見積もりをすることが肝要である。

輸出見積の計算方法には、仕入原価をもとに各種諸経費を加えて売価を計算するコスト・プラス方式と海外での売価をもとに各種諸経費を差し引いて仕入原価の限度を計算するブレイク・ダウン方式があるが、輸出者にとって最初はコスト・プラス方式が対応しやすい。

以下において、3ページ表の①～⑯の価格構成要素について説明したい。

①仕入原価〔製造原価〕は、通常輸出業者が国内のメーカーから製品を仕入れる価格である。メーカーの直接貿易の場合には、国内の原材料販売者や部品メーカーから原材料や部品を仕入れ、それらを製品に組み立てるまでに要した費用で製造原価となる。

②輸出梱包・荷印費は、貿易運送に耐えられる堅牢な梱包を付するための費用である。

在来船に比べてコンテナ船では梱包が簡易となる傾向にある。また梱包一個一個の外側に、仕向地、荷口の個数、原産地国、識別記号などを刷りこむ必要がある。

③輸出国内運送費・倉庫料は、輸出者の倉庫・工場から約定品を指定船積港に運送するのに要する費用である。また諸事情により倉庫に保管せざるを得ない場合には入庫から出庫までの間の倉庫料を計上する。

④国内運送保険料は、輸出国内で約定品を運送する際に付保する保険料である。

⑤輸出検査料・許認可料は、わが国の法律で検査を要する場合、およびわが国の商品に対して輸入先国から検査を求められる場合に必要となる。検才量を行う必要がある場合にはその費用を計上する。売買契約上、検査について合意がある場合、合意した検査機関で検査を実施しその費用を計上する。現行では、外国為替及び外国貿易法（外為法）において輸出許可ないし輸出承認を得なければならない品目がありそれに該当する場合それに要した費用を計上する。またFTA、EPAの締結国との取引では、特定原産地証明書（C/O）の発行費についても計上が必要となる。

⑥輸出通関諸費用は、輸出通関手続きを通関業者に依頼した場合の手数料である。

⑦船積費用（Shipping Charges）は、約定品を船側まで運送する費用である。とくに艀を利用して本船に船積みする場合には、船積港から沖に停泊している本船の船側まで約定品を艀で運送する必要があり、このために要した費用も含まれる。

⑧積込費用等（Loading Charges）（Terminal Handling Charge：THC）〔ターミナル・ハンドリング・チャージ〕は、

仮想事例から学ぶ基本貿易取引上の留意点 4

関西大学特別契約教授 博士（商学） 吉田 友之

約定品が船側または岸からクレーンでつり上げて船艙内に搬入するための費用である。コンテナ船を利用する場合には、コンテナターミナル内で生じる諸費用で、上屋（倉庫）から船側までコンテナ貨物を運送し、船側からクレーンでそれをつり上げてコンテナ船内に搬入するための費用である。LCL（Less than Container Load）貨物の場合にはコンテナ・フレイト・ステーション（Container Freight Station：CFS）・チャージが生じる。これは、約定品のコンテナへの詰め込み、コンテナのCFSとコンテナ・ヤード（Container Yard：CY）間の移動に要する費用であり船会社はそれを運賃とは別に徴収している。コンテナ船を利用する場合には、ターミナル・ハンドリング・チャージを船会社から請求されることが多い。定期船では本来そのチャージは運賃に含まれていると考えられるが、現行では船会社はそれを運賃とは別に徴収している。

⑨国際運送費は、船舶での運送では海上運賃をさす。またその基本運賃にサーチャージ（Surcharge：割増料金）を付加的に課すことがある。それには、船混みに対するコンジェスション（Congestion）・サーチャージ、燃料油価格の変動に対するバンカー（Bunker）・サーチャージ、運賃の為替相場変動に対するカレンシー（Currency）・サーチャージなどがあり、サーチャージが発生した場合にはそれらについて計上する。

⑩貨物保険料は、保険条件により異なってくる。海上運送では、損害填補範囲によりC条件、B条件、A条件がある。一般的に約定品が雑貨物では、A条件で付保し、かつ必要に応じて特約で戦争危険（War Risk）やストライキ危険（Strikes Risk）付加危険を付保する。航空運送では、A条件がある。

⑪ 荷降費用等（Unloading Charges）〔THC〕は、約定品が本船からクレーンで

つり上げて船側に降ろすための費用である。コンテナ船を利用する場合には、コンテナターミナル内で生じる諸費用で、コンテナ船から船側までコンテナ貨物をクレーンで荷降ろし、船側から上屋（倉庫）までそれを運送するための費用である。LCL（Less than Container Load）貨物の場合には、コンテナ・フレイト・ステーション（Container Freight Station：CFS）・チャージが生じる。これは、コンテナのコンテナ船からコンテナ・ヤード（Container Yard：CY）間を移動させ、約定品をコンテナから取り出し、荷受人に引き渡すまでに要する費用であり、船会社から請求されることが多い。定期船では本来そのチャージは運賃に含まれていると考えられるが、現行では船会社はそれを運賃とは別に徴収している。

⑫陸揚費用（Landing Charge）は、約定品を船側で受け取ってから荷さばき場へ搬入するまでの費用である。

⑬⑭輸入通関諸費用、輸入諸税は、輸入通関手続きを通関業者に依頼した場合の手数料のことで、輸入関税および輸入国内の消費税が課される場合にはそれらの諸税を計上する。

⑮輸入国内運送費・倉庫料は、輸入国港で荷降ろし後仕向地まで約定品を運送する必要がある場合またはその運送途中で約定品を一時的に保管する場合には計上する。

⑯⑰⑱金利、通信費、雑費は、Eメール、郵便、電話、ファックスなどに要する費用である。

⑲予想利益は、輸出者が当該取引で適正に獲得すべき利益である。

仮想事例から学ぶ基本貿易取引上の留意点 4

関西大学特別契約教授 博士（商学） 吉田 友之

インコタームズ2020におけるトレード・タームズ別の輸出価格構成費の模式図

	EXW	FAS	FCA	CPT	CIP	DAP *	DPU	DDP *
			FOB	CFR	CIF			
①仕入原価〔製造原価〕	○	○	○	○	○	○	○	○
②輸出梱包・荷印費	○	○	○	○	○	○	○	○
③輸出国内運送費・倉庫料		○	△	○	○	○	○	○
			○	○	○			
④国内運送保険料		○	△	△	○	○	○	○
			○	○	○			
⑤輸出検査料・許認可料		○	○	○	○	○	○	○
⑥輸出通関諸費用		○	○	○	○	○	○	○
⑦船積費用		○	△	○	○	○	○	○
			○	○	○			
⑧積込費用等〔ターミナル・ハンドリング・チャージ：THC〕			△	△	△	○	○	○
				○	○			
⑨国際運送費				○	○	○	○	○
⑩貨物保険料					○	○	○	○
⑪荷降費用等〔THC〕			△	△	△	○	○	○
				○	○			
⑫陸揚費用				○	○	○	○	○
				○	○			
⑬輸入通関諸費用								○
⑭輸入諸税								○
⑮輸入国内運送費・倉庫料				○	○	○	○	○
⑯金利	○	○	○	○	○	○	○	○
⑰通信費	○	○	○	○	○	○	○	○
⑱雑費	○	○	○	○	○	○	○	○
⑲予想利益	○	○	○	○	○	○	○	○

注：定期船利用の場合。○印は輸出者負担〔実質上の輸出者負担を含む〕。△印は一概に輸出者、輸入者のどちらの負担とはいいい難く特約すべき。

*印は仕向地での荷降費用は運賃に含まれているため実質上輸出者負担となるが本来は輸入者負担。

※上図の各部分はすべてがインコタームズ2020で規定されているわけではない。また個別の取引内容により相違する場合もある。