

# 貿易危險의 危險管理論的 考察

정홍주(Hongjoo Jung)\*

노희찬(Heuichan Noh)\*\*

최경진(Kyungjin Choi)\*\*\*1)

## 목 차

I. 序 論 .....	83
II. 危險과 危險管理 .....	85
III. 貿易危險의 構造 .....	95
IV. 結論 .....	104

---

1) \* 성균관대학교 경영학부 교수

\*\* 성균관대학교 경영학부 (박사과정)

\*\*\* 성균관대학교 경영학부 (박사과정)



# I. 序 論

## 1. 貿易의 意義 및 特性

국제간의 거래인 무역은 기본적으로 상거래라는 점에서는 국내거래와 차이가 없으나 국내거래에 비하여 국제성, 문화적 차이, 장거리성과 장시성 등의 특징으로 가지고 있으며 이로 말미암아 국내거래보다 위험이 훨씬 크다. 또한 무역에는 외환위험 (Foreign Exchange Risk)과 국가위험 (County Risk)이라는 국제거래 고유의 위험을 내포하고 있다. 국제간의 거래인 무역이 국내거래와 차이점을 좀더 구체적으로 살펴보면 다음과 같다

첫째, 무역에서는 거래의 장벽이 높다. 거래장벽은 사회, 문화, 정치, 관습등 여러 분야에서 나타나며 가장 커다란 요인은 제도 (경제, 정치, 사회, 법), 관습 (언어, 문화), 지리적 차이에 있다. 그러나 오늘날 관습과 지리적 차이에서 오는 거래장벽은 범세계화(Globalization)와 과학의 발달로 점차적으로 낮아지는 경향이 있으나 제도적인 장벽은 신보호주의의 대두와 경제환경의 변화로 더욱 높아지고 있다.

둘째, 무역은 국경을 달리는 국가간의 거래로 국민경제에 미치는 영향이 지대하다는 점이다. 이에 각국의 정부는 자국산업을 보호하고 나아가 수출증대로 국부를 증대시키기 위한 직,간접의 정책을 무역 및 외환 부문에서 실시하고 있다. 이러한 정부의 간섭은 고대로부터 중상주의 신보호주의에 이르기까지 다양한 형태로 행해져 왔으며 이는 무역이 갖는 국가 경제적 중요성에 기인하고 있다.

셋째, 무역거래의 특징 중 하나는 서로 다른 통화를 사용한다는 것이다. 때문에 국내거래보다 높은 위험이 내재한다. 특히 계약이행기간이 장기인 장기건설계약, 설비(항공기, 선박, 플랜트 등), 부품, 부속품, 기술대가 제공 등의 수출의 경우, 계약체결에서부터 대금의 회수에 장기간이 소요된다. 따라서 수출자는 계약체결시점에서의 환율과 대금결제 시점의 환율이 변동함으로써 환위험이 발생하게 된다.

## 2. 海運의 重要性

국제간의 거래인 무역에 있어서는 해상운송이 중추적 역할을 담당해 왔다. 이는 선

박을 이용하여 일시에 대량화물을 장거리 목적지에 운송함으로써 규모의 경제로 대륙간 이동이 가능케 하였기 때문이다. 현재 우리나라의 경우 수출입화물의 약 99.7%가 이 해상운송에 의존하고 있다.

### 3. 商慣習의 重要性

국내거래에서도 다수의 상관습이 존재하지만 특히 국제거래에서는 통일된 실정법을 제정하기가 불가능하고, 각국의 상관습에 대한 상이점을 극복하기 위해 2국간 또는 다수의 국가간에 의한 조약이나 관습이 발전된 것이 특징이다. 예를 들면 INCOTERMS, UCP, CISG, PICC등이 있다.

## II. 危險과 危險管理

### 1. 危險의 概念

危險에 대해서는 불확실성, 변동가능성 등 다양한 정의가 있지만 일반적으로 손해 발생의 가능성이라고 정의한다. 가능성은 객관적 확률로 평가할 수 있는 좁은 의미의 위험도 있고, 주관적 확률로서만 평가될 수 있는 불확실성도 있다. 위험과 연관된 개념에는 여기에는 損害, 損因, 危態 등이 있다.

損害는 원하지 않는 (Undesired) 또는 비의도적 (unintentional)인 자산가치 하락 또는 소멸이다. 損害는 經濟的, 社會的, 人的 資產 등 다양한 자산가치에 발생하지만 어느 경우이건 의도하지 않는 경우만으로 제한된다. 損害는 損害를 입은 자를 기준으로 本人 損害와 3者 損害로 구분하고, 損害의 성격을 기준으로 人的 損害와 物的 損害로 나눌 수 있다. 물적손해는 재산손해, 비용손해, 책임손해로 세분한다.

損因이란 損害의 原因 (the cause of loss)이 되는 사건 또는 사고이다. 예를 들면 집이 화재로 전소되었다면 損因은 불(Fire)이 되고, 어떤 자동차가 다른 자동차와 충돌해서 파괴되었다면 損因은 충돌이 된다. 그 밖에 전형적인 損因으로는 폭발, 폭풍우, 홍수, 지진, 도난, 강도, 질병, 사망 등이 있다.

危態(Hazard)란 損失의 原因을 만들거나 增加시키는 상태(Condition) 또는 환경요인이다. 즉, 損因(사건)의 배후에 있는 원인이 危態이다. 어떤 공장에 발생한 화재는 損因이 된다. 危態에는 다음과 같은 세 가지 형태가 있다.

첫째, 實體的 또는 物理的 危態(Physical Hazard)이다. 실제적 위태란 어떤 損因으로부터 발생하는 빈도 (frequency)나 심도 (severity)를 증가 시키는 물체의 객관적이며, 실제적인 특성으로부터 생기는 상태라고 정의한다. 예를 들면 결함이 있는 전선이 설치된 아파트를 소유하고 있다면, 결함 있는 전선이 화재를 불러일으킬 수 있는 실제적 위험이 되고, 빙판길에서 자동차가 다른 자동차와 충돌했다면 빙판길이 실제적 위태가 되고 이는 충돌이라는 損因(Peril)이 구체화 될 가능성을 증가시키는 조건이 된다. 이외에도 실제적 위태에는 주택내에 휘발유가 저장되어 있는 상태, 뚜껑이 없는 맨홀 등 매우 다양하다.

둘째, 道德的 危態(Moral Hazard)또는 범법적 위태이다. 도덕적 위태란 불법적인 또는 적어도 반도덕적인 동기나 행위로서 위험을 증가시키는 조건이다. 예를 들면 어떤 부정직한 피보험자가 보험금을 탈 목적으로 자기집에 불을 내거나 그의 가게를 고의적으로 도둑맞게 할 수 있다.

셋째, 精神的 危態(Morale hazard)이다. 이는 의도적인 위험증가 조건인 도덕적 위태와는 달리 법이나 도덕적 차원에서 문제가 되는 것은 아니지만, 부주의나 과실에 의하여 위험을 증가시키는 조건이다. 예를 들어 자동차 충돌사고 경우 충돌이 損因이며 그로 인해 인명/재산상의 손해가 발생한다. 그러나 충돌에는 다양한 원인이 있다. 자동차 고장(物理的 危態), 운전자의 부주의(精神的 危態), 운전자의 고의(道德的 危態) 등이 그 원인이다. 이러한 사고의 원인을 危態라 한다.

## 2. 危險의 構造

損害, 危險, 損因, 危態의 관계를 살펴보면 다음과 같다. 모든 損害의 근본원인을 따져보면 불가항력적인 자연조건(實體的 危態)이나 인간이 만든 조건(道德的 또는 精神的 危態)에 기인한다. 즉, 인간이 위험의 정도를 억제 또는 확대가 불가능한 상황을 불가항력이라고 하면 그외의 모든 손해는 인간의 통제력이 작용할 수 있다.

이러한 위태에 의하여 구체적이고 가시적인 事件 (損因)이 발생하고 그 損因이 특정인 또는 특정재산에 발생하여 그의 가치가 감소하는 損害를 야기한다. 즉, 危態 > 損因 > 資産 > 損害의 관계가 성립된다. 예를 들어 어느 선박의 선장의 부주의(정신적위태)로 선박이 坐礁 (損因)하면 그 船舶 (資産)에 損害가 발생한다. 어떤 損害가 발생할 가능성을 危險이라고 한다. 주의할 점은 특정 資産을 기준으로 볼 때, 損因의 발생은 損害를 의미하지, 危態의 발생이 반드시 損因 또는 損害를 의미하는 것은 아니다. 船長의 不注意가 반드시 船舶의 坐礁를 일으키는 것은 아니다. 그러므로 危態와 損因 그리고 危險은 구분 될 수 있으나 실제로는 혼용되기도 한다. 결론적으로 危險은 損因이 특정 資産에 발생하는 (損害가 발생하는)가능성이며, 위태는 이 가능성에 영향을 주는 조건이나 상태를 의미한다.

### 3. 危險管理의 概念과 節次

危險管理은 個人이나 組織이 직면한 확인, 평가, 관리하는 체계적인 과정이다. 危險管理의 목적을 효과적으로 달성하기 위한 단계적 절차로서 潛在的 損害의 確認, 認識, 潛在的 損害 의 크기 및 영향의 평가, 위험관리방법의 선택 및 실행, 위험관리에 대한 사후적 평가 등 4가지 단계를 들 수 있다.

#### 1) 潛在的 損失의 確認(發見)(Identify Potential Loss)

첫번째로 위험관리자는 위험발생 (노출된 순수위험)으로 인한 경제적 손실에 대한 원천의 발견 또는 확인을 하여야 한다. 즉, 어떠한 위험이 존재한다는 사실을 확인하는 절차이다. 이는 위험분석을 통해 가능하고 危險分析은 危險調查(Risk Survey)를 통해 가능하다. 危險調查는 危險管理의 절차 중에서 가장 전문적이면서 또한 가장 많은 시간이 소요되는 작업이다. 위험관리자는 크고 작은 손실노출을 발견 또는 확인하기 위하여 몇 가지 정보의 원천을 사용할 수 있다.

#### 2) 測定 : 潛在的 損失의 影響評價(分析)(Evaluating Potential Loss)

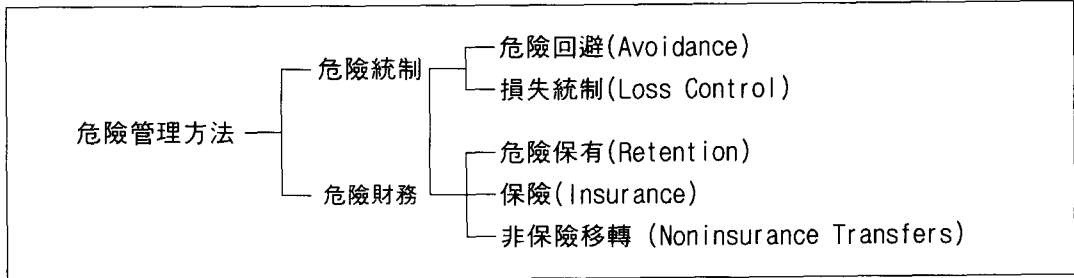
潛在的 損失을 確認 또는 發見한 후, 다음 단계에서 危險管理者는 企業에 미치는 영향을 평가하고 測定(推定)해야 한다. 즉, 앞에서 위험이 있다는 사실확인을 한 다음 단계로서 여기서는 그 위험이 어떠한 위험인가를 분석하는 일이다. 이 단계에서 危險管理者는 潛在的인 손실의 각 형태에 대한 瀕도와 深度를 추정해야 한다. 그 다음에 다양한 손실노출을 상대적인 중요도에 따라 순서를 정할 수 있다.

#### 3) 危險管理를 위한 最適의 方法의 選擇과 實行

앞에서 잠재적 손실을 확인(발견)한 후, 이들 잠재적 손실의 크기와 영향을 평가하였다. 그 다음 단계로서 각 손실노출에 대처하기 위한 적절한 기술을 선택해야 한다. 위험관리의 방법으로는 다음과 같은 다양한 기술들이 비용과 효과를 고려하여 개별적 또는 종합적으로 사용한다. 위험관리의 방법은 크게 위험통제 (Risk Control)와 위험재무 (Risk Financing)로 구분할 수 있다. 전자는 손해 빈도나 손해심도를 직접적으로 축소 통제하는 사전적인 방법인데 비하여 후자는 손해발생 후의 복구자금을 미리 준비하

는 사후적인 방법이다.

#### 4. 危險管理의 方法



##### 1) 危險의 回避 (Avoidance)

危險의 回避란 특정 손실위험을 결코 취급하지 않거나 또는 기존의 손실의 위험을 포기하는 행위이다. 危險回避는 위험을 본능적으로 싫어하는 인간의 성향인 危險忌避와는 구별되는 인간의 행동이다. 危險回避는 당면한 위험으로부터 발생할 수 있는 經濟的 損失에 대한 가능성에 대한 확률을 0으로 줄이는 것을 말한다. 예를 들면 공장을 새로 건설하는 기업은 상습적으로 침수되는 지역에 공장을 짓지 않음으로써 홍수로 인한 피해를 회피할 수 있다. 또한 기존의 손실노출을 포기할 수도 있다. 예를 들면 유독성 제품을 생산하는 특정기업은 그 제품생산을 중단 할 수 있다.

危險回避의 長點은 損失危險을 취급하지 않는 위험의 완전한 제거라는 점이다. 그러나 위험회피는 활용 가능성의 제한성, 비현실성 등의 단점을 가지고 있다. 예를들면 어떠한 공장의 주요 인사의 早死위험은 회피할 수 없다. 그를 회피하기 위한 유일한 방법은 공장의 문을 닫는 것인데 이는 구더기 무서워 장을 못 담그는 형국이 된다.

##### 2) 損害統制 (Loss Control)

損害統制는 危險에 노출된 사람 또는 組織이 스스로 그리고 적극적으로 그 위험에 영향을 주어 危險의 構造 즉 損害의 頻度와 深度를 줄이는 危險管理方法이다. 損害統制의 목적은 손실위험이 기업에서 보다 잘 받아들여질 수 있도록 손실노출의 특성을 변화시키는 것이다. 손해통제에는 손해예방 (Loss Prevention) 손해축소 (Loss



Reduction), 다각화 (Diversification), 헷징 (Hedging) 등이 있다.

(1) 損害豫防 (Loss Prevention)과 損害縮小 (Loss Reduction),

損害豫防은 損害의 頻度を 줄이는 손해통제로서 예를 들면 품질통제검사, 드라이버검사, 안전규칙의 엄격한 시행, 생산설계의 증진 등이 있다. 손해의 빈도를 줄이려는 손실 통제는 손해축소로서 도난경보시스템의 설치, 응급처치 등이 있다.

손해예방과 손해축소는 전자가 손해발생 자체를 억제하는 것인 반면 손해축소는 일단 손해 발생을 전제로 그 크기(손해심도)를 축소하려는 노력이라는 점에서 구별된다. 예를 들어 화재위험을 통제하기 위하여 공장에 금연표시를 하는 것은 火災 確率을 축소하는 손해예방의 효과는 있지만 일단 화재가 발생한 경우에 손해액을 축소하는 효과는 없다. 반면 공장내에 소화기를 설치하는 것은 손해축소의 효과만 있고 손해예방의 효과는 없다. 왜냐하면 소화기의 사용은 화재발생을 전제로 하여 손해를 축소하는 효과만 있기 때문이다. 손해예방과 손해축소는 순수위험을 관리하는데 사용되는데 다른 위험관리 방법에 비하여 상대적으로 다음과 같은 長短點을 가지고 있다

長點으로는 첫째 약간의 주의와 노력을 기울임으로써 손쉽게 損害頻度나 損害深度를 축소관리가 가능한 經濟性이 있다. 예를 들어 경고문이나 간단한 소화기의 설치를 통하여 火災危險의 상당부분이 管理된다. 이런 것들은 타인에게 의존하기보다는 본인이 스스로 하는 것이 經濟的이다. 둘째, 어느 정도까지는 위험에 노출된 본인이 그 위험에 구조에 대해서 他人에 비하여 잘 알고 있으므로 관리하기가 쉽다. 셋째 본인 스스로 손해예방 및 억제를 하는 경우의 동기유발(Motivation)효과가 크다. 보험회사나 제3자에게 위험을 전이하는 경우 그 손해는 더 이상 자신의 몫이 아니므로 본인은 危險管理에 소홀하게 되는 문제가 있으나 모든 손해를 본인이 지는 경우에는 그렇지 않다. 넷째, 危險管理를 他人에게 맡기는 경우에 지불하여야 하는 비용이 발생하지 않는다. 즉 보험료, 상담료 등이 없다.

한편 단점으로는 첫째 손해예방이나 손해축소가 완전히 위험을 제거하는 수단이 못 된다. 즉 이들은 부분적인 위험관리의 수단이다. 둘째, 때로는 본인보다 위험에 정통한 전문적인 위험관리기관의 서비스를 받지 못한다. 예를 들어 保險會社가 危險의 確認, 評價및 管理의 측면에서 우월한 경우도 있다.

## (2) 多角化 (Diversification)

多角化는 損失露出의 危險이 있는 요소(요인)를 한 곳에 집중시키지 않고 분산 시킴으로서 위험에 대처하는 기법이다. 예를 들면 어떤 企業이 전체상품을 하나의 창고에 보관하지 않고 여러 개의 창고에 분산하여 보관함으로써 손실노출의 위험을 줄일 수 있다. 다각화는 위험에 놓인 물체 자체에 변화를 주어 손해빈도와 손해심도의 구조를 동시에 변경한다는 점에서 손해예방과 손해축소와는 성격이 다르다. 예를 들어 여러 개의 창고에 상품을 분산 보관하여 다각화 한다면 어느 한 창고를 기준으로 보면 損害發生確率에는 변화가 없으나 損害頻度는 축소된다. 그리고 이러한 창고의 수가 커짐에 따라서 다시 말해서 창고당 보관하는 상품의 수가 작아질수록 손해심도는 감소하나 손해빈도는 불변이다. 그러나 중요한 것은 모든 창고를 기준으로 한 전체적인 손해의 습이다. 그러므로 모든 창고에서 발생할 손해를 기준으로 보아서, 적어도 어느 한 창고에서 손해가 발생할 확률을 손해빈도라고 한다면 다각화가 진행됨에 따라서 손해빈도는 증가하고, 손해 발생을 전제로 한 손해의 크기인 손해심도는 감소한다.

純粹危險은 물론 인위위험의 관리에 사용 가능한 多角化는 어느 정도까지는 손해의 가능성을 줄일 확률이 있으나, 전체적으로 위험을 방지하지는 못한다. 貿易에 있어서 輸出國 또는 輸入國의 多角化는 특정국가의 비상위험에 따른 損害深度를 축소하고 반면 損害頻度는 확대하는 효과를 갖는다. 다각화 역시 손해예방과 손해축소와 유사한 長短點을 가지고 있는데 때로는 多角化가 불가능한 경우가 많다는 문제점이 독특하다.

## (3) 헷징 (Hedging)

헷징(Hedging)은 人爲危險에 사용되는 危險管理의 方法으로 특정위험에 노출된 물체가 이익 및 손해의 가능성을 갖는 경우 그 위험에 대하여 반대의 효과를 갖는 자산을 보유함으로써 잠재적인 이익의 크기와 손해의 크기를 동시에 축소하는 것이다. 가장 널리 쓰이는 헷징의 예로서 선물거래와 선도거래를 들 수 있다. 즉, 現物去來와 先物去來를 동시에 하여서 전자에서 발생한 損害(利益)을 후자에서 발생하는 利益(損害)로 상쇄하는 것이 헷징의 한 종류이다.

헷징은 人爲危險의 적절한 管理手段으로 널리 이용되나 純粹危險의 管理에는 사용이 불가능하고 또한 人爲危險의 경우에도 완전한 헷징 수단이 존재하지 않을 수 있는 사용상의 문제점이 있다. 선물거래는 제3자와의 契約을 통하여 危險을 전이한다는 측면에서 非保險移轉의 일종으로 구분되기도 한다.

### 3) 危險의 保有(Retention)

危險保有란 危險을 保險會社를 포함한 제3자에게 이전하지 않고 주어진 損失露出의 결과 발생하는 損害의 일부 또는 전부를 스스로 인수하는 것을 말한다. 위험보유는 손해 빈도나 심도에 영향을 주지 않는다는 의미에서 危險統制가 아니고 危險財務이다. 危險保有는 위험인수라고도 하는데 이는 損害頻度나 損害深度에 관하여 아무런 統制를 가하지 않는다는 점에서 후술하는 손해통제와 구별된다.

危險保有는 消極的 保有와 積極的 保有로 구분되는데 전자는 무의식적으로 위험에 노출되는 것인 반면 후자는 위험을 의식하면서 보유하는 것을 말한다. 적극적 보유에는 사후적인 손해에 대한 대비책을 마련하는 방법과 보다 적극적으로 자금조달에 관한 준비를 하는 것으로 다시 구별된다. 消極的 危險保有는 損害頻度나 損害深度가 매우 낮은 危險들에 흔히 사용된다. 위험인수는 損害深度가 작거나 損害頻度가 높아서 손해 예측이 어느 정도 가능한 경우 또는 다른 危險管理手段이 없는 경우에 흔히 사용된다. 危險의 保有는 여타 危險管理方法에 비해서 다음과 같은 長·短點을 가진다.

長點으로는 첫째 금전적 경제성으로 만약 실제손실에 보험자의 보험료보다 적다면 결국 상당한 돈을 절약할 수 있다. 둘째, 캄티브의 경우 보험자에 의해 제공되는 서비스가 저렴한 비용으로 기업에 의해 제공될 수 있다. 그리고 손실조정 비용, 일반적인 관리비용, 커미션수당, 그리고 보험자 이익등을 포함하는 일부 비용을 절약할 수 있다. 셋째, 손실억제 촉진으로 일부 손실노출을 인수해야 하기 때문에 기업은 손해방지에 더욱 신경을 쓰게 된다. 넷째, 손해처리의 과정과 시간이 작다. 保險의 경우 損害가 保險契約의 補償節圍에 해당하는 것인지 여부를 따져야 하나 위험보유의 경우에는 그럴 필요가 없다. 다섯째, 현금 흐름 증대로서 기업이 보험자에게 지불 해야 할 자금을 이용할 수 있기 때문에 인수에 의해 현금의 흐름이 증대된다.

반면 단점으로는 첫째 손실이 증대될 가능성으로서 기업이 인수해야 할 손실이 보험료 보다 클 가능성이 있다. 즉, 인수의 실제비용이 保險料보다 더 높을 수 있다. 둘째, 세금증대 가능성으로 保險者에게 지불하는 保險料는 法人稅 소득공제가 되는 위험보유와 관련된 비용은 그렇지 않다.

### 4) 保險 (Insurance)

保險은 대표적인 危險財務 手段이다. 保險은 保險料를 支給받은 保險者가 被保險者

에게 발생하는 특정한 損害를 약정된 절차와 방식에 따라서 보상하기로 하는 계약이다. 즉 보험은 被保險者가 保有하는 危險을 保險者에게 전이하고 그 대가로 전자가 후자에게 보험료를 지급하는 손해보상 계약이다. 그러므로 위험에 노출된 피보험자는 보험에 가입함으로써 손해발생 유무와 관계없이 안정적인 경제적 상태를 유지하게 된다. 한편 保險者는 다수의 被保險者로부터 인수한 위험으로 損害를 多角化함으로써 危險管理을 할 수 있다.

保險은 被保險者의 입장에서 다음과 같은 장·단점을 가지고 있다. 長點으로는 손해발생시에 보상으로 인하여 불확실성이 축소되고 안정성을 유지하게 된다. 또한 보험자의 전문적인 서비스, 즉 危險確認 評價 및 管理 등의 비전문적인 피보험자로서는 하기 어려운 서비스를 제공받을 수 있다. 더불어 保險料는 法人稅 또는 개인소득세를 산정함에 있어서 소득공제를 받는 비용으로 처리된다.

한편 短點으로는 保險은 보험료라는 형식의 금전적 비용이 발생된다. 이 보험료에는 위험자체와 관련된 손해액의 기대값은 물론 보험회사의 경비 및 필요 이윤이 내포되어 있다. 이러한 금전적 비용외에도 보험가입은 보험회사의 수배 및 조건협상 그리고 사고발생 후의 보험금 청구 등과 관련된 다양한 절차와 시간과 노력이 소모된다. 그러므로 損害深度가 작은 보험의 경우에는 보험에 의한 보험관리의 비용이 효익을 초과할 수 있다. 보험에 가입함으로써 피보험자가 보험관리에 소홀함으로써 그렇지 않는 경우에 손쉽게 관리될 수 있는 위험이 확대될 수 있는 경제적 비효율성이 발생할 수 있다. 또한 보험회사의 재무상태가 불량한 경우에 損害補償契約이 이행되지 않을 수 있는 보험도 존재한다.

## 5) 非保險 移轉 (Noninsurance Transfers)

비보험 이전은 계약 또는 리스(임차) 등을 통하여 보험을 제3자에게 이전시키는 위험재무 방법이다. 예를 들면 특정기업의 컴퓨터 賃貸契約은 컴퓨터의 보존, 수리 등의 실제적 손해에 대해 컴퓨터회사가 책임을 진다. 또한 수출입과 관련된 해운회사와의 運送契約은 貨主가 본래 갖는 운송상의 손해위험을 상당부분 운송인에게 이전시키는 효과가 있다. 그리고 수출입에 널리 사용되는 신용장도 비보험 이전의 한 형태이다. 즉 신용장거래는 은행의 支給保證을 통하여 수출자의 대금결제위험이 은행으로 이전되는 것이다.

비보험 이전의 장점은 다음과 같다. 첫째 잠재적 손해에 관한 손실통제를 보다 효율

적으로 할 수 있는 누군가에게 이전된다. 그리고 위험관리자는 상업적으로 보험에 부보할 수 없는 잠재적 손해를 이전할 수 있다. 셋째, 비보험 이전은 보험에 이전보다 비용이 저렴하다. 그러나 단점으로는 첫째, 체결된 계약의 불완전성이다. 즉 잠재적 손실의 이전은 이전계약이 모호하기 때문에 계약 체결 및 해석상의 문제를 야기시키고 게다가 상대방의 성실성 또는 능력상실로 인하여 계약내용이 불이행 될 가능성도 배제할 수 없다. 둘째, 별도로 보험이 필요한 경우에 비보험 이전은 보험자가 비보험 이전에 대하여 보험료 할인을 주지 않는 경우에는 보험비용을 줄이는 것은 아니다.

## 5. 統合的 危險管理

이상에서 위험관리를 위한 다양한 방법과 각각의 장단점을 설명하였다. 위험관리의 방법은 크게 위험통제와 위험재무로 나누고, 이를 다시 위험회피, 위험통제, 위험인수, 보험, 비보험 전이 등 5가지로 구분된다. 그러면 이러한 방법들은 어떻게 단계적으로 그리고 종합적으로 이용될 수 있는가를 생각해보자. 각각의 위험관리 방법은 나름대로 비용과 효과 그리고 적용가능성이 상이하지만 모든 것은 경제성의 관점에서 바라보아야 한다. 즉 전체적으로 위험관리의 총비용을 최소화하는 또는 동일한 비용을 투입하여 최대의 효익을 얻는 방법을 선택하여야 한다.

위험관리의 방법의 첫 단계는 손해통제, 비보험 전이, 보험의 3가지 방법을 적절하게 결합하여 사용하는 것이다. 즉, 본인 제3자 또는 보험자 중 누가 가장 경제적으로 위험을 관리할 수 있는가를 따져본다. 물론 스스로 손쉽게 관리할 수 있는 손해는 스스로 하는 것이 경제적이다. 예를 들어 화재나 도난을 대비하여 경고문이나 경보장치를 간단히 설치하면 상당한 위험을 축소할 수 있다. 그러나 앞서 지적한대로 손해통제의 방법은 제한적이며 전체 위험을 관리하는 수단으로는 부족하다. 그러므로 제3자나 보험에 의하여 나머지 위험을 전이하는 것이 필요하다. 그러나 제3자나 보험자가 과도한 급부를 요구할 수도 있다. 이 과정을 통하여 가장 경제적인 위험관리 방식을 택하고 나면 본인에게 귀착되는 위험을 알 수 있다. 이 부분에 대하여 인수 여부를 결정한다.

이해를 돕기 위하여 다음의 예를 살펴보자 (예)손해통제를 전혀 하지 않는 경우(손해빈도, 손해심도)이 (0.7, 1000)인 위험이 있다. 보험가입을 한다면 위험관리자는 보험료로서, 보험회사의 비용과 利潤을 고려하여, 손해액의 기댓값(= 손해빈도 \* 손해심도)의 120%를 보험회사에 지급하여야 한다. 한편 위험관리자는 이 위험을 직접 통제할 수

도 있다. 즉 100의 손해통제비용을 지출하여 손해빈도가 0.7에서 0.3으로 감소한다. 여기에 200을 추가하여 총 300을 지출한다면 빈도는 0.2로 하락한다. 거기에 200을 추가 지출하여 총 500의 지출을 하면 빈도는 0.1로 더욱 축소된다.

이때 손해심도의 변화는 없다고 하자.(즉 손해예방의 경우이다) 이때 가장 적절한 즉 가장 경제적인 위험관리방법은 무엇인가? 아래의 표는 이상의 내용을 정리한 것이고 총비용은 손해통제비용과 보험료를 합한 것이다. 여기서 가장 경제적인 선택은 총비용이 460으로 최소화되는 즉 손해비용을 100을 지출하고 나머지 위험인 (0.3, 1000)을 보험으로 관리하는 방법이다. 손해통제비용이 증가되면 위험은 축소되고 이에 따라 보험료가 절감되는 효과가 있다. 즉, 손해통제와 보험은 상쇄효과(Trade off)이 있다. 그러므로 최적의 손해통제비용은 손해통제에 따르는 한계비용이 한계이익(= 보험료의 감소분)보다 크지 않은 선에서 결정된다.

손해통제비용	위험(손해빈도, 심도)	보험료	총위험 관리비용
0	(0.7, 1000)	840	840
100	(0.3, 1000)	360	460
300	(0.2, 1000)	240	540
500	(0.1, 1000)	120	620

두번째 단계는 이상에서 확정된 위험을 인수할지 또는 회피할지를 결정하는 것이다. 전단계에서 결정된 최적의 비용과 위험 그리고 효익을 고려하여 결정한다. 이상의 예에서 애초에 (0.7, 1000)인 위험을 통제 및 위험에 의하여 완전히 제거하는데 드는 최소비용은 460으로 결정되었다. 만약 이 위험을 완전히 제거하면 얻을 수 있는 안전성을 비롯한 모든 긍정적인 효과의 가치가 500이라면 이 위험을 회피하는 것은 비합리적이다. 즉, (0.7, 1000)의 위험은 인수하여 관리하여야 한다. 반면 긍정적인 가치가 400에 불과 한다면 그 반대로 회피하는 것이 경제적이다.

### Ⅲ. 貿易危險의 構造

#### 1. 危險의 構造를 基準으로 한 分類

앞서 위험의 구조는 (1) 위태 → (2) 損因 → (3) 손해라고 했다. 이를 토대로 무역위험을 다음과 같이 분류할 수 있다.

##### 1) 損害形態에 의한 分類

###### (1) 資産損害와 負債損害

소위 대차대조표 항목이라고 하는 자산과 부채의 측면에서 자산의 감소 또는 부채의 증가 등 손해의 가능성을 기준으로 위험을 분류할 수 있다. 화물의 멸실, 손상, 거래선 상실, 신용상실 등은 자산의 손해에 해당하고, 배상책임으로 인한 손해 등은 부채의 증가에 해당한다.

###### (2) 收益損害와 費用損害

손익계산서 항목인 수익과 비용 부문에서 손해가 발생할 수 있다. 수출가격의 인하, 자국환율의 평가절하로 인한 손해, 수요변화 및 경쟁자의 등장으로 인한 판매량 감소 손해, 이로 인한 기대이익의 감소, 원료비용 및 운임 증가 등으로 인한 비용증가 손해, 예상치 못한 비용의 발생으로 인한 손해 등이 여기에 속한다.

###### (3) 損害發生者에 의한 分類

손해를 입는 자를 기준으로 수출상 위험과 수입상 위험으로 구분할 수 있다. 수출상은 약정대금을 수입상이 적절히 지급하지 않음으로써 손실을 입을 수 있는 한편, 수입상은 수입물품을 수출상이 계약내용대로 제공하지 않음으로써 손실을 입을 수 있다. 따라서 계약(미이행)위험은 수출상이 각각 노출되는 위험이라고 하겠다. 운송위험은 화주(수출상 또는 수입상)가 운송업자에 대응하여 노출되는 위험이다.

##### 2) 損因에 의한 分類

損因 또는 사고/사건을 기준으로 위험을 분류하면 계약관련 사고, 운송/통관/유통관

련 사고, 결제관련 사고, 기타 (보험관련) 사고 등으로 나눌 수 있다. 계약관련 사고에는 사기계약, 부실계약, 화물인수거절, 분쟁/클레임 등이 있다. 그리고 운송/통관/유통, 관련 사고로는 해상사기, 해적, 침몰/좌초, 지연, 운송업자 파산, 통관, 생산물배상책임 등이 있다. 결제관련 사고에는 지급거절, 지급불능, 지급지연 등이 해당한다.

### 3) 危態에 依한 分類

위태는 損因 즉 사고/사건의 원인이 되는 환경이다. 위태는 도덕적 위태(Moral Hazard), 방관적 위태(Morale Hazard), 물리적 위태(Physical Hazard)로 구분된다. 도덕적 위태는 고의적으로 사건 또는 사고를 유발한 것인 한편, 방관적 위태는 부주의, 과실에 의해 사건/사고가 발생하는 것이다. 도덕적 위태와 방관적 위태를 합하여 인위적 위태라고 할 수 있다. 물리적 위태는 고의나 부주의가 아닌 불가항력적인 사유에서 사건/사고가 발생하는 것이다. 물리적 위태에는 사회적 위태, 경제적 위태(소득, 소비, 환율), 정치적 위태(내란, 폭동, 혁명, 강제수용), 기술적 위태, 자연적 위태(폭풍, 지진) 등이 있다.

## 2. 危險管理 方法을 基準으로 한 貿易危險 分類

### 1) 豫測 可能性

무역위험 중에는 비교적 확률측정이 가능한 위험과 그렇지 않은 위험이 있다. 대체로 발생빈도가 높은 위험은 확률 측정이 용이한 반면, 빈도가 낮은 위험은 측정이 어렵다. 운송사고와 같은 정태적 위험은 비교적 확률측정이 용이한 반면 전쟁, 내란, 폭동, 환율변동 등 정치경제적 사건의 발생위험은 동태적 위험으로 확률측정이 비교적 어렵다.

### 2) 危險統制 可能性

무역위험 중에는 수출상 또는 수입상이 각각 손해 빈도나 손해심도를 통제하기 용이한 위험이 있는 반면 통제하기 어려운 위험도 많다. 도덕적 위태에서 발생하는 사기사고의 경우, 빈도를 축소하기 위해서는 계약포기(위험회피), 신용조사 등이 가능하고, 심



도를 축소하기 위해서는 다수의 상대방과 거래하는 분산/분할 등이 유용하다. 방관적 위태(즉 본인 또는 상대방의 부주의)에서 발생하는 사고 중 대표적인 것이 불완전계약인 바, 이는 계약회피와 더불어 계약당사자의 주의환기에 의해 계약의 완전성을 높임으로써 손해빈도를 낮출 수 있다. 방관적 위태로 인한 사고의 심도를 낮추는 방법 역시 분산/분할이라고 할 수 있다.

물리적 위태에 의해 야기되는 사고(수출불능, 수출취소, 전쟁, 폭동, 송금불능 등)는 위험회피 또는 국가신용도 조사 등을 통해 손해빈도 축소가 가능하다. 이에 관한 손해심도 축소는 다른 것과 마찬가지로 분산/분할에 의해 가능하다.

### 3) 危險財務 可能性

위험재무는 계약이전 또는 보험 등을 통해 손실발생후 대책을 사전적으로 확보하는 방안이다. 위험재무는 손해빈도 또는 손해심도를 직접적으로 통제하지 않는 점에서 위험통제와 다르다. 무역위험중 계약위험 또는 운송위험 등은 계약을 통해 무역상대방 또는 운송업자에게 위험을 이전할 수 있다. 또 그런 방법이 경제적이고 바람직하다. 왜냐하면 어떤 위험은 시간, 공간적으로 상대방 또는 운송업자의 지배통제하에 있어서 본인보다는 그들이 통제하기 용이하기 때문이다. 한편 보험을 통해 위험을 보험회사에게 이전하는 것이 가능한 무역위험은 일반적으로 본인의 위험통제 또는 상대방 또는 제3자에 대한 계약이전이 곤란한 위험이 대부분이다. 즉, 불가항력에 의한 손해위험이 대부분 보험회사에 전이된다. 한편 불가항력적인 사건이지만 동시다발적으로 발생하여 보험회사의 입장에서는 인수하기 어려운 무역위험은 민간보험에서 높은 보험요율로 인수되거나, 공영보험의 형태로 인수되는 경우가 많다.

예를 들어 계약관련 위험은 보험에서 인수하지 않는다. 계약당사자들의 주의에 의해서 관리되는 것이 경제적이고 또한 바람직하기 때문이다. 따라서 운송관련 위험과 결제관련 위험중 일부가 보험을 통해 관리된다. 한편 해상보험 중 전쟁, 폭동 등의 경우에는 별도의 고율의 보험료가 요구되고, 환율변동과 같은 위험은 수출보험공사 등에서 인수한다.

### 3. 貿易節次에 따른 貿易危險의 構造

무역의 진행과정(flow chart)으로 구분하여 무역위험은 계약위험, 운송위험, 결제위험으로 구분할 수 있다. 계약(미이행)위험은 수출상과 수입상에게 모두 해당되는 위험이지만, 대체로 수출상의 계약불이행으로 인해 수입상이 노출되는 위험이라고 할 수 있다. 반면 결제위험은 수입상의 대금미결제로 인해 수출상이 손해를 입는 측면에서 주로 수출상의 위험이라고 할 수 있다. 운송위험은 화주의 입장에서 (수출상 또는 수입상) 운송업자의 계약이행과 관련된 위험이다.

#### 1) 契約危險

원하는 물품을 수입하여 점유, 소유, 사용, 처분하는 것이 거래의 주목적으로 하는 수입상의 입장에서는 원하는 물품을 인수받지 못하는 위험이 여러가지 이유에서 발생한다. 수출자가 고의 또는 과실로 약정된 상품, 품질, 수량, 기간을 계약조건과 내용대로 선적하지 않는 이행위험이 대표적이다. 그외 수출국의 특별한 사정(수출제한, 전쟁, 내란, 폭동)으로 인해 화물이 선적되지 못할 위험도 있다. 이에 따라 수입상은 수익상실, 비용발생, 책임손해 등을 경험할 수 있다. 통관후 화물인수 후에도 수입한 상품의 하자로 인하여 수입자나 제3자에게 손해가 발생하거나 책임지게 되는 생산물 배상책임위험도 존재한다.

위 태	손 인	손 해
고의	사기계약(하자 화물의 수입)	수입상의 수익상실/ 클레임비용손해/ 배상책임손해
고실	불완전계약, 클레임	수입상의 수익상실/감소/클레임비용손해/ 배상책임손해
불가항력	수출국의 수출제한/금지 전쟁, 폭동 등	수입상의 수익상실/ 배상책임손해

#### 2) 運送契約

운송/유통 관련 위험으로는 악의의 운송업자에 의한 사기운송계약 위험, 선적된 물품이 운송 과정상 멸실, 파손, 지연으로 인해 손해 또는 이익의 감소가 비롯되는 운송과정 위험, 목적지에 도착한 화물이 통관절차 사이 하자로 인한 통관되지 않는 거래위험 등이 있다.

위 태	손 인	손 해
고의	운송사기	화주의 자산손해
과실	불완전계약	화주의 자산손해
불가항력	해적, 침묵, 좌초, 지연,	화주의 자산 및 비용손해/ 책임손해

### 3) 決濟危險

대금수취를 통한 이윤창출을 주목적으로 하는 수출상은 수출대금 수입이 없거나 또는 예상보다 작아지는 경영위험(Management Risk)과 또는 수출관련 비용의 과다발생으로 이윤이 축소되는 비용위험(Expenditure Risk)에 접하게 된다. 이는 시간적으로 보아 제조물품을 판매할 대상확보 불능 또는 수입자는 확보되었으나 부득이한 사정으로 수출불능 상태에 놓이게 되는 선적전 위험과 선적 수출된 물품에 대한 대금결제문제와 초과비용발생문제 등 선적 후 위험으로 분류할 수도 있다. 또는 그의 원인으로서 수입자의 신용위험(Commercial Risk)과 수입국의 비상위험(Political Risk 또는 Country Risk)으로 나눌 수도 있다.

신용위험에는 물품인수를 거절하거나 채무를 인정하지 않는 지급거절(Repudiation), 채무는 인정하나 변제가 지체되는 지급지체(Protracted Default), 채무는 인정하나 파산이나 법률적인 원인으로 인한 지급불능, 어음 만기일에 유효한 인수가 거절되는 인수거절(Non-Acceptance) 등이 있다. 비상위험에는 수출허가의 취소 등 수출규제 조치 위험, 전쟁 혁명 내란 등 정치적 위험, 외환부족 등을 이유로 수입국의 환거래 제한 지급유예, 수입규제 조치등 경제적 위험과 강제수용 위험 등이 있다. 이외에도 수출물품에 대한 클레임, 제3자에 대한 손해나 손해발생으로 인한 배상책임 위험이 있고, 국제거래상의 장시성 즉 수출계약시점과 대금결제 시점간의 격차로 인한 수출대금의 내국화 가치가 변동하는 환율변동 위험도 수출자가 경험하는 중대한 위험이 된다.

위태	損 因	손 해
고의	사기계약, 지급거절, 인수거절	수출상의 수익손실
과실	불완전계약, 지급지체	수출상의 수익상실/축소
불가항력	선적전 수출불능, 수입상의 지급불능 지급지체, 환율변동	수출사상의 수익상실/축소

## 4. 貿易危險의 管理方案

### 1) 貿易危險別 管理 方向

무역위험은 다양하고 또 다양한 위험관리방법이 있다. 즉, 위험회피 위험인수 위험통제 위험이전 위험헷징 위험분산 보험 등에 의해 무역위험을 관리할 수 있다. 이러한 방법은 관리비용이 상대적으로 덜 드는 자를 중심으로 위험을 배분하고 관리하도록 하는 것이 기본 원칙이다. 즉 위험통제가 가능한 자에게, 위험관리로 인한 한계비용이 한계수익과 일치하는 선에서, 위험을 이전하여 통제하도록 하고 나머지 위험은 보험, 분산, 헷징 등의 수단으로 관리한다.

첫째, 가장 소극적 위험관리 방법인 위험회피는 무역거래를 하지 않는 것이다. 둘째, 위험 이전의 경우 수출자나 수입자는 무역거래조건에 의해 상대방에게 거래위험과 이행위험의 일부 그리고 클레임위험 생산물책임위험 환율변동위험을 상대방에게 이전시킬 수 있다. 계약에 의한 위험이전은 방법은 수출자나 수입자 개개인의 담당하는 위험의 몫에는 차이가 있으나 전체위험에는 별 변화가 없다는 면에서 각자의 위험에 대한 별도의 해결방법이 요구된다. 셋째, 남은 위험들은 직접통제비용이 작은 경우, 즉 인위적위태의 가능성이 큰 경우, 위험통제를 하며 나머지 통제비용이 큰 위험은 분산, 보험, 헷징 등에 의해 처리한다. 넷째, 이상에서 남은 위험은 가능하면 분산에 의해 처리하는 것이 가장 비용경제적 (Cost-Effecitve)이나 현실적 제약이 따르는 경우가 많아 제한적이다. 다섯째, 남은 순수위험은 보험에 의해 처리되는데 위험의 성격상 확률의 모호성 손해의 대형성 사고의 동시다발성을 가진 위험은 보험의 본질상 민영보험에서 처리되지 어려워 공영보험에서 처리되기도 한다. 여섯째, 투기적 위험은 헷징에 의해 위험발생의 결과를 희석할 수 있어 환율변동위험의 경우 외환선물 또는 스왑거래 등으로 헷징 또는 통제할 수 있다.

## 2) 貿易危險의 特性別 危險管理 方法과 節次

구 분	순수위험 여부	정적위험 여부	일반위험 여부	도덕위험 크기	관리방법
輸出者危險					
收入危險					
信用危險			否	中	통제/보험
非常危險		否		低	보험(공영)
換率變動危險	否	否		低	헷징/보험
費用危險					
클레임 危險			否	高	인수/통제
生産物責任危險				中	보험/통제
收入者危險					
履行危險		(否)		高	인수/통제
運送危險			否	低	보험(민영)
生産物責任危險				中	보험/통제

「1단계」 위험평가 : 손해빈도와 손해심도의 평가

「2단계」 위험통제효과 분석 : 비용효과분석, 적정선의 통제관리비용 지출

「3단계」 다각화 또는 헷징가능성 분석 : Diversification, Hedging

「4단계」 위험이전이가능성 : 위험인수원하는 타인존재확인 : 위험이전, 보험

「5단계」 잔여위험관리 : 남은 위험의 인수여부 결정 : 위험인수 또는 회피

## 3) 危險形態別 管理方案

### (1) 契約危險

무역계약을 둘러싼 수입상의 위험은 위태를 기준으로 수출상의 고의, 수출상 또는 수입상의 과실, 또는 불가항력 등에 기인한다. 또한 損因을 기준으로 여러 가지로 구분된다. 이와 관련된 사전적 위험통제방법으로 빈도 또는 심도를 축소하는 방안과 위험재무방안으로 사후적 대책을 미리 마련하는 것이 있다.

위태	빈도축소	損因	심도축소	위험재무
고의	신용조사	사기계약	분산/분할	우험보유
과실	주의강화, 보증(신용장)	불완전계약, 클레임	분산/분할	계약이전
불가항력	국가신용도조사	수출불능, 수출취소, 전쟁, 폭동 등	분산/분할	보험, 계약이전

예컨대 악의의 수출상에 의한 사기계약으로 인한 수입상의 손해빈도를 축소하는 방안으로는 수출상에 대한 신용조사를 강화하는 방안이 있다. 잠재적인 사기위험으로부터 손해심도를 축소하는 방안으로는 계약의 분할/분산 방안이 가능하다. 손해빈도 및 손해심도에 대한 위험통제와는 별도로 손실발생시 금전적인 대책을 미리 마련하는 위험보유 방식도 가능하다.

수출상 또는 수입상의 과실에 의해 수입상이 손실을 볼 위험에 대비하여 면밀한 계약조건과 계약내용을 구성한다면 손해빈도를 축소 할 수 있다. 신용장 등 수출상의 계약의무 이행의 확인을 제3자에게 위탁하는 경우에는 손해빈도는 축소된다. 이와 관련된 손해심도는 수출상의 다변화 및 거래규모 분할 등을 통해 축소될 수 있다. 또한 계약내용에 과실로 인한 수입상의 손실을 계약상대방에게 전이하는 방안도 가능하다. 수출국의 사정 등 불가항력적인 요인으로 발생하는 수입상의 손해위험은 국가신용도 조사를 통해 손실빈도를 축소하고, 계약분할/분산 등으로 손해심도를 줄이며, 수출보험 및 계약이전에 의해 재무적으로 해결할 수도 있다.

## (2) 運送契約

화주(수출상/수입상)와 운송인 사이의 불완전계약 이행위험에 대해 다음과 같은 관리방안이 있다. 운송사기, 불완전계약 등에 대해서는 운송인에 대한 신용조사, 계약관련주의 수준을 높임 (계약 방식과 계약조건 등에 대해 숙지) 으로서 손해빈도를 축소 할 수 있다. 운송관련 손해심도는 운송계약의 분할/분산등을 통해 축소 할 수 있다. 운송위험에 대한 위험재무방식은 계약위험과 마찬가지로 위험보유, 계약이전, 보험 등이 가능하다.

위태	빈도축소	손인	심도축소	위험재무
고의	신용조사	운송사기	분산/분할	위험보유
과실	주의강화	불완전계	분산/분할	계약이전
불가항력	X	해적, 침몰, 좌초, 지연	분산/분할	보험, 계약이전

(3) 決濟危險

수출상이 노출된 위험 중 대표적인 것이 대금 결제위험이다. 즉, 수입상의 지급 거절, 지급불능, 지급지체 등을 비롯한 여러 가지 위험이 있다. 이와 관련된 손해빈도와 손해심도의 통제 방안 및 위험재무 방법은 아래 표에서 볼 수 있는 바와 같이 다양하다.

위태	빈도축소	손인	심도축소	위험재무
고의	신용조사	사기계약, 지급거절, 지급지체	분산/분할, 선물계약	위험보유
과실	주의강화, 보증(신용장)	불완전계약	분산/분할	계약이전
불가항력	국가신용도조사	지급불능, 지급지체	분산/분할	보험, 계약이전

## IV. 結 論

본 연구는 리스크관리의 기본 개념을 이용하여 무역위험에 관한 개괄적 분석을 한 것이다. 무역은 거래의 장벽, 국경간 거래, 상이한 통화의 사용, 거래의 장시성, 상이한 상관습 등으로 인해 리스크가 매우 큰 산업이며 따라서 리스크관리가 철저하게 이루어져야 할 대표적인 업종이다. 학문적 측면에서도 리스크관리학과 무역학의 접목될 여지가 매우 크다.

그럼에도 불구하고 무역리스크관련 통계가 그다지 집적되지 않아 계약리스크, 결제리스크, 운송리스크 등에 대한 확인(identification) 및 측정 (measurement) 이 미진하고 이에 따라 통제 (control) 및 재무 (financing) 측면에서 리스크관리가 합리적으로 이루어질 기반이 취약한 상태이다.

무역학의 연구가 국제경제, 국제경영, 무역상무 등 3개 분야로 크게 나누어지는 바, 그중 리스크의 사전적 관리를 하기 위한 개념과 접근방법이 보다 확대될 필요가 있다. 개별적인 무역리스크에 관해서 그 특성별 위험분석과 대책을 세우는 것과 아울러 통합적 리스크관리 (integrative risk management)를 위한 연구도 필요하다. 이를 위한 학제간 연구가 보다 심화되어야 할 것으로 보인다.



## 참 고 문 헌

### 1. 국내서적, 논문, 자료

- 양영환, 오원석, 최신무역상무론, 법문사, 2003  
오원석, 국제운송론, 박영사, 2004  
김시경, 최신무역학개론, 삼영사, 1995,  
박대위, 무역개론, 박영사, 1994.  
편집부, 국제경영학, (주) 예하미디어, 2004  
신현중, 한국무역정책 및 제도의 시대구분, 한국국제경제학회 발표논문집, 1992.  
오원석, 하강원, 국제물품매매법, 박영사, 2004  
한국무역학회, 무역학회지 각호.  
한국수출보험공사, 수출보험제도해설, 2000.

### 2. 국외서적, 논문 및 자료

- Albaum, Gerald, International marketing & Export Management, Addison Wesley, 1990.  
Banks,E.(2004) The Credit Risk of Complx Derivatives(3rd). London: Palgrave Macmillan.  
Banks,E. and Dunn, R.(2003) Practical Risk Management. Chichester: John Wiley & sons.  
Das,S.(2000) Credit Derivatives and Credit Linked Notes (2nd edn). New York: John Wiley & sons.  
McDonald,R.(2003) Derivatives Markets. Boston: Addison Wesley.  
Pincott,A.(2001) Transferring Risk: Insurance and its Alternatives. London: Elborne Mitchell Publication.  
Eric Banks (2003), Alternative risk transfer, British Librery