

## Incoterms, 2010의 복합운송물류조건의 이용실태 분석과 활성화<sup>†</sup>

송계의\*

### A Analysis on the Usage Status and Promotion of Multimodal Transport Logistics Terms in Incoterms, 2010

Gyeeui Song

**Abstract :** The purpose of this paper is to suggest a plan on promoting use of multimodal transport logistics terms in Incoterms, 2010. This study deals with the terms of three promotion factors which are a user's subjective factors, a trade transport logistics environment factors, and a term content factors. According to analysis results of the factors, a user's subjective factors(3.87 score) are scored the most ones of promotion factors of using multimodal transport logistics terms in Incoterms, 2010, to be compared with a trade transport logistics environment factors(3.60 score). with a term content factors(3.74 score). Therefore, first of all, it is important to promoting use of multimodal transport logistics terms in Incoterms, 2010 through as follows, a user's subjective factors : (1) to understand correlation of door to door multimodal transport and terms of Incoterms, 2010, (2) to promote use of multimodal transport logistics terms in Incoterms, 2010 in door to door multimodal transport, (3) to restrain customary use of FOB, CFR, CIF terms. And, the next, we have to promote use of multimodal transport logistics terms in Incoterms, 2010 through considering a trade transport logistics environment factors and a term content factors.

**Key Words :** Incoterms, FCA·CPT·CIP Multimodal Transport Logistics Term, Door to Door Multimodal Transport, Trade Transport Logistics Environment

---

▷ 논문접수: 2013.02.14 ▷ 심사완료: 2013.03.25 ▷ 게재확정: 2013.03.29

<sup>†</sup> 이 논문은 2012년도 동서대학교 "Dongseo Frontier Project" 지원에 의하여 이루어진 것임.

\* 동서대학교 국제학부 국제물류학전공 교수, gesong@dongseo.ac.kr, 051)320-1635

## I. 서론

무역거래는 계약당사자 간의 합의로부터 출발하는 것이므로, 무역거래에서 발생하는 매도인과 매수인의 수많은 권리와 의무관계를 매번 계약 시 마다 일일이 합의한다는 것은 매우 번거롭고 부정확할 수 있다. 따라서 무역계약 당사자들은 오래 전부터 정형화된 거래조건을 사용함으로써 이러한 불편을 극복해 왔다.

이러한 매도인과 매수인의 비용·부담의 분기점 및 권리·의무관계를 정하고 있는 정형거래조건(Trade Terms)에는 국제상업회의소(ICC)가 1936년에 제정하여 무역환경의 변화에 따라 수차례 개정하여 2011년 1월 1일부터 효력이 발생되어 사용하고 있는 Incoterms, 2010(International Commercial Terms, 2010 : International Rules for the Interpretation of Trade Terms, 2010)이 가장 대표적인 것이다.

거의 10년 주기로 매번 개정을 하고 있는 Incoterms가 동시대의 무역관행을 반영하기 위해 Incoterms, 2010으로 개정된 배경 원인은 다음과 같다. 즉, 복합운송조건에 이용률이 저조하였으며, D그룹 조건들의 이용률이 저조하였고, 해상매매계약에서 비용 및 위험의 분기점으로 Ship's Rail을 기준으로 한 점에 대한 비판이 계속 나왔으며, 화물 터미널에서의 화물취급 비용 부담자에 대한 논란과 전자무역거래의 활성화와 발전에 대한 대응의 필요성 증가, 또한 9·11테러 등으로 인한 수출입화물의 안전에 대한 관심이 높아진 이유 등이다.

이 정형거래조건은 무역계약의 보완적인 기능을 하고 있고, 당사자 간에 분쟁발생시 법률관계의 해석기준으로 사용되어, 정형거래조건에 대한 상이한 해석으로 인한 오해와 마찰, 기타 위험요인들을 제거 또는 경감하여 줌으로써 무역계약 당사자들에게 시간과 비용의 절감 및 많은 편리성을 제공하고 있다.

현재 무역계약의 이행을 위한 국제운송물류는 거의 복합일관운송 형태로 이루어지고 있다. 이에 부응하기 위해, 국제상업회의소에서는 일찍이 Incoterms, 1980부터 FCA, CPT, CIP 등 3개의 복합운송물류조건을 규정하여 놓았으며, 이 조건들의 활발한 이용을 권장하여 왔다. 그런데 이들 복합운송물류조건을 규정한 이래 30년 이상이 지났지만, FOB, CIF 등 전통적·관행적으로 많이 이용되고 있는 조건들에 비해 현실적으로 복합일관운송에 부합하는 조건임에도 FCA, CPT, CIP 등 3개의 복합운송물류조건의 이용률이 매우 저조한 것이 현실이다. 따라서 이들 복합운송물류조건들의 활발한 이용을 위해서는 이용률이 저조한 현상의 이유를 파악하여 해결해야만 하는 오랜 과제로 알려져 있다.

이에 본 논문에서는 Incoterms, 2010의 정형거래조건들에 대해 부산·울산·경남지역의 무역업체를 중심으로 이용실태분석을 하고, 이를 토대로 FCA, CPT, CIP 등 3개의 복

합운송물류조건의 이용률이 저조한 이유 분석, 정형거래조건의 선택 우선순위 요소 분석 및 복합운송물류조건의 효율적인 이용 활성화 방안을 모색한다.

## II. 선행연구 및 시사점

### 1. 선행연구

Incoterms의 정형거래조건에 관한 연구는 그 이용 역사에 오래되었고, 또한 무역거래에서는 필수적으로 제시되어야 할 가격조건(운송조건)이기 때문에 많은 연구와 논문발표가 있어 왔다. 하지만 현재 무역계약의 이행을 위한 국제운송물류에서 가장 보편적으로 이루어지고 있는 복합일관운송에 부합하는 조건인 FCA, CPT, CIP조건에 대하여만 집중적으로 연구 분석한 논문은 없으며, Incoterms의 정형거래조건 전반에 대하여 분석하는 과정에서 부분적으로 연구 분석한 논문들이 다수 있다.

<표 1> 선행연구

연구자	내용
오세창(2009)	Incoterms 2000 개정의 필요성과 개정방향
박광서외1(2009)	우리나라 무역업계의 INCOTERMS 사용현황과 개정방향에 관한 고찰
허재창(2010)	Incoterms, 2010의 주요 개정내용에 관한 연구
박남규(2010)	Incoterms, 2000의 문제점과 개정방향에 관한 연구
이봉수(2010)	수출입 통관업무 정보화의 분석과 향후 방향에 관한 연구
최명국(2011)	인코텀즈 2010의 주요 개정내용과 적용상의 유의점
박남규(2011)	Incoterms, 2010과 CISG
오세창(2011)	Incoterms, 2010 Rules의 문제점과 대안

오세창(2009)은 Incoterms, 2000 개정의 필요성과 개정 방향에 대하여 연구 분석하면서 복합일관운송에 부합하는 조건인 FCA, CPT, CIP조건의 이용률이 저조한 것을 지적하였으며, 박광서 외1(2009)은 “우리나라 무역업계의 INCOTERMS 사용현황과 개정 방향에 관한 고찰” 논문에서 가장 광범위하고 실제적으로 Incoterms의 각 정형거래조건의 이용 현황을 분석하여 발표하면서, 동시에 개정 방향에 대하여 제시하고 있다.

또한 허재창(2010)과 박남규(2010)은 Incoterms, 2010의 주요 문제점과 향후 개정 방향을 제시하면서 복합일관운송에 부합하는 조건인 FCA, CPT, CIP조건의 이용 확대를 위한 것도 약간 제시하고 있으며, 그리고 이봉수(2010)는 수출입 통관업무 정보화를 분석하면서 통관과 무역운송물류와의 관계를 논하고 있다.

한편 최명국(2011)은 Incoterms, 2010의 주요 개정 내용을 다루면서 적용상의 유의점과 문제점에 대해 매우 세부적으로 지적하고 있으며, 박남규(2011)은 Incoterms, 2010과 CISG 각 조항들의 부합성과 배치성을 논하면서 이용 상 유의하여야 할 점을 지적하고 있다. 그리고 오세창(2011)은 Incoterms, 2010의 문제점과 각 대안에 대하여 분석하였고, 동시에 적용상의 유의점에 대하여 상세하게 논하고 있다.

## 2. 시사점

많은 연구자들이 Incoterms에 규정하고 있는 각 정형거래조건들에 대하여 분석하고 있으나, 각 정형거래조건, 특히 복합일관운송에 부합하는 조건인 FCA, CPT, CIP조건의 이용실태와 이용 상의 문제점 및 향후 과제에 대하여는 깊이 연구한 것이 없어, 이번 기회에 이 분야를 연구 분석하여 무역업자들이 보다 활발하게 Incoterms의 복합운송물류조건을 이용하도록 할 예정이다.

Incoterms, 2010의 복합운송물류조건인 FCA, CPT, CIP조건은 Incoterms에 규정 삽입된 역사가 매우 오래되었고, 또한 현재 수행되고 있는 무역운송물류 형태가 거의 대부분 컨테이너를 이용한 복합일관운송형태로 이행되고 있으므로, 최초의 복합운송인에게 물품을 인도하는 것을 비용 및 위험이전 분기점으로 하는 이 조건들의 이용률을 확대하여 실제 이용되는 정형거래조건과 무역운송물류환경을 부합시키는 것이 중요하다.

이에 이번 연구의 현실적인 의의가 있으며, 특히 이번 연구에서는 부·울·경 지역의 중소기업 중심으로 직접 인터뷰 조사를 통해 Incoterms, 2010 각 복합운송물류조건의 이용 실태 및 이용 상의 애로사항을 분석함으로써 실제 무역업계에서 복합운송물류조건들을 잘 이용하지 않는 이유는 무엇인지를 분석하고, 향후 Incoterms, 2010 각 복합운송물류조건의 이용 활성화 방안을 제시하였다는데 큰 의의가 있다.

## III. Incoterms, 2010의 복합운송물류조건 현황과 이용 실태분석

### 1. Incoterms, 2010의 복합운송물류조건 현황

정형거래조건이란 무역계약에서 약정한 물품이 매도인으로부터 매수인에게 인도되는 과정에서 운송 및 통관을 비롯한 모든 비용과 위험 부담의 당사자를 구분해 주는 국제매매계약의 주요소를 말한다. 정형거래조건 중 가장 대표적인 것인 Incoterms는 국제상업회의소에서 1936년에 제정한 이래 무역환경의 변화와 더불어 수차례 개정되어 가장

최근 버전은 Incoterms, 2010이다.

Incoterms는 무역계약의 당사자에게 일반적으로 적용되어야 할 통일된 기준을 제시하여 무역거래에서 발생할 수 있는 혼란을 예방하여 무역을 촉진하는 역할을 하고 있다. 즉, Incoterms는 무역계약 당사자에게 공통적으로 적용될 수 있는 합리적인 국제규칙을 제공함으로써 각국에서 일반적으로 사용되고 있는 정형거래조건에 대한 상이한 해석으로 인한 오해와 분쟁, 기타 위험요인을 제거 또는 경감하여 신속함과 경제성을 추구하는 국제상거래 상인에게 시간과 금전상의 낭비를 막아주는 것을 목적으로 하고 있다(INCOTERMS 2010, Introduction Article 1. Purpose and Scope of Incoterms).

이러한 Incoterms의 각 조건들은 본래는 가격조건이지만 거래조건 성격을 가지고 있다. 즉, 매도인과 매수인의 권리 의무관계를 명확하게 정하고 있으며, 특히 무역계약을 이행시키기 위한 국제운송물류에 있어서 매도인과 매수인의 권리 의무관계, 즉 물품인도 장소, 방식, 시기 및 매도인과 매수인의 담당 역할, 비용부담경계, 위험부담경계(보험관계) 등을 명확하게 정하고 있어 많은 무역업자들이 편리하게 이용하고 있다.

Incoterms, 2010의 복합운송물류조건인 FCA, CPT, CIP조건은 국제운송물류에서 복합운송방식이 보편화되기 시작한 1970년대 후반의 무역환경을 반영하여 Incoterms, 1980에 처음 규정하였으며, 그 후 Incoterms, 1990, Incoterms, 2000, Incoterms, 2010에서 약간의 수정은 있었지만 큰 변화없이 Incoterms에 규정되어 있고, 많은 무역업자들이 사용해 오고 있다(Incoterms, 2010에서는 FCA, CPT, CIP조건을 하나 이상의 운송수단을 이용하는 조건으로 규정하고 있으나, 내용상으로는 복합운송물류조건으로 보아야 함).

즉, Incoterms, 2010에 규정하고 있는 복합운송물류조건은 다음과 같이 3가지가 있다.

① Free Carrier(FCA) …… named place of delivery(지정장소 운송인인도조건) ; FCA 조건은 매도인이 물품을 수출 통관하여 지정장소에서 매수인에 의해 지정된 운송인에게 물품을 인도하는 것을 의미한다. 따라서 매수인은 지정장소에서 물품을 인도 받은 때부터 모든 비용과 위험을 부담하여야 한다.

FCA 조건은 운송수단에 관계없이, 그리고 하나 이상의 운송수단이 사용되는 경우에도 사용될 수 있으며, 거래당사자들은 인도장소를 명확하게 지정하는 것이 중요한데, 이것은 매도인과 매수인의 비용과 위험부담의 경계를 정하는데 매우 중요하기 때문이다.

② Carriage Paid to(CPT) …… named place of destination(지정목적지 운송비지급인도조건) ; CPT 조건은 매도인이 물품을 수출 통관하여 물품을 합의된 장소(만약 그러한 장소가 당사자들 사이에 합의가 되었다면)에서 매도인에 의해 지명된 운송인 또는 다른 사람에게 인도하고, 또한 매도인이 물품을 지정목적장소까지 이동시키는 데 필요한 운송계약을 체결하고 그 운임을 지급하여야 한다는 것을 의미한다.

CPT, CIP, CFR 또는 CIF 조건을 이용할 때 매도인은 다음과 같은 점에 유의하여

야 한다. 즉, 매도인은 물품이 목적장소에 도착될 때가 아니라 물품을 운송인에게 넘겨 줄 때에 자신의 인도 의무를 이행한다. 또한 물품이 인도되는 장소와 지정목적장소를 가능한 한 정확하게 매매계약에서 확정하는 것이 중요하다. 왜냐하면 물품의 인도를 위해 합의된 장소에서 위험이 매수인에게 이전되고, 합의된 지정목적장소까지 매도인은 운송 계약을 체결하여야 하기 때문이다.

이에 더하여 합의된 목적지까지의 운송을 위해 여러 운송인이 개입되고, 또한 당사자들이 특정의 인도지점에 관하여 합의를 하지 못한 경우, 위험은 매도인이 일방적으로 선택권을 행사하여 매수인이 아무런 통제권을 가지지 못하는 지점에서 물품이 첫 운송인에게 인도되었을 때 이전한다. 그리고 당사자들이 위험을 나중의 어느 단계에서(예컨대, 항만 또는 공항) 이전시키기를 원한다면 이 점을 그들의 매매계약에 명시할 필요가 있다.

③ Carriage and Insurance Paid to(CIP) …… named place of destination(지정목적지 운송비·보험료지급 인도조건) ; CIP 조건은 매도인이 물품을 수출 통관하여 지정장소에서 매도인 스스로 지정한 운송인에게 물품을 인도하여야 하며, 그리고 매도인은 지정 목적지까지 운송계약을 체결하고 운임을 지급하여야 하고, 또한 지정 목적지까지 보험계약을 체결하고 보험료를 납부하여야 하는 것을 의미한다. 따라서 매수인은 지정 목적지까지의 운송비 및 보험료를 제외하고, 지정장소에서 물품을 인도 받은 때부터의 모든 비용을 부담하여야 한다.

CIP 조건은 운송 중 매도인이 부담하는 물품에 대한 위험을 담보하기 위해 매도인이 보험계약을 체결하여야 하는데, 매도인은 최소담보약관으로 부보하면 충분하며, 만약 매수인이 보다 큰 담보를 원한다면 이 점에 관하여 매수인은 매도인과 명시적으로 합의하거나 또는 스스로 추가로 보험계약을 체결하여야 한다.

CIP 조건은 운송수단에 관계없이, 그리고 하나 이상의 운송수단이 사용되는 경우에도 사용될 수 있으며, 거래당사자들은 인도장소를 명확하게 지정하는 것이 중요한데, 이것은 매도인과 매수인의 비용과 위험부담의 경계를 정하는데 매우 중요하기 때문이다.

그런데 현재 국제운송물류 형태가 거의 대부분 복합일관운송 형태로 이루어지고 있는 것에 비하면 Incoterms, 2010의 복합운송물류조건인 FCA, CPT, CIP조건은 이용률은 현저히 저조한 상태이다. 아마도 Incoterms, 2010의 복합운송물류조건인 FCA, CPT, CIP조건을 올바르게 이해하지 못하고 있어 관행적으로 이용하던 FOB, CIF 등의 조건을 그대로 이용하면서 복합일관운송을 하는 경우가 많은 것으로 보인다.

따라서 Incoterms, 2010의 복합운송물류조건인 FCA, CPT, CIP조건들에 대해 이용실태를 정확하게 분석하고, 이를 통해 이용 상의 문제점을 분석하여, 보다 효율적인 활용 방안을 강구하여 제시한다면 무역업들이 Incoterms, 2010의 복합운송물류조건을 활용하

여 국제운송물류에서 보다 경쟁력을 가질 수 있을 것으로 보인다.

## 2. Incoterms, 2010 복합운송물류조건의 이용 실태

<표 2> Incoterms 각 조건의 이용현황

	조건	수출 비율(%)		수입 비율(%)		수출입 비율(%)	
		건수	금액	건수	금액	건수	금액
본선 인도 조건	FOB	30.2	26.8	51.6	44.8	40.9	35.8
	CIF	28.7	29.4	12.8	18.7	20.75	24.05
	CFR	14.6	14.6	15.5	17.7	15.05	16.15
	(소계)	73.5	70.8	79.9	81.2	76.7	76.0
복합 운송 조건	FCA	2.5	2.9	4.0	2.6	3.25	2.75
	CPT	1.6	3.3	0.8	0.7	1.2	2.0
	CIP	5.5	7.1	1.6	2.0	3.55	4.55
	(소계)	9.6	13.3	6.4	5.3	8.0	9.3
도착지인 도 조건	DAF	-	-	0.1	-	0.05	-
	DDP	1.1	1.0	0.7	0.3	0.9	0.65
	DDU	2.0	3.7	4.5	4.6	3.25	4.15
	DEQ	-	0.1	-	0.2	0	0.15
	DES	-	-	0.1	2.9	0.05	1.45
	(소계)	3.1	4.8	5.4	8	4.25	6.4
기타	EXW	5.3	5.6	7.8	5.0	6.55	5.3
	FAS	-	0.1	-	0.1	-	0.1
	CIN	-	0.1	0.5	0.4	0.25	0.25
	모름	8.5	5.3	-	-	4.25	2.65
	(소계)	13.8	11.1	8.3	5.5	11.05	8.3
총 계		100	100	100	100	100	100

주 : 박광서 외1, 2009.

<표 2>에서 알 수 있듯이, 수출입 통계자료에 의하면, 2007년 통관기준 금액으로 본선인도조건인 FOB, CIF, CFR의 이용비중이 76.0%에 달하는 반면에 FCA, CPT, CIP 등 복합운송물류조건의 이용비중은 9.3%에 불과하다. 즉, FCA, CPT, CIP 등 복합운송

물류조건이 도입된 지 30여년이 되었건만 아직도 그 이용비중이 미미한 것은 문제점이 있다는 것이며, 무역운송물류 환경에 부합하는 이 복합운송물류조건들의 활용증대 방안이 모색되어야만 한다는 것을 보여주고 있다.

FCA, CPT, CIP 등 복합운송물류조건에 대한 인식도 분석을 위해 설문조사를 실시하였다. 설문조사는 부·울·경 지역 무역관련 중소기업 종사자 및 무역 전문가 중심으로 100명에게 대해 직접 인터뷰 조사 및 인터넷 조사를 실시하였다(조사기간 2012년 11월 ~ 2012년 12월, 중소기업 50개업체 종사자 및 무역전문가 10명).

설문조사 내용은 FCA, CPT, CIP 등 복합운송물류조건에 대한 인식도 및 활용도를 중심으로 이루어졌으며, 또한 중소기업업체 종사자들이 이 복합운송물류조건들을 활용하는 데 따르는 실무적 애로사항, 문제점 및 건의사항 등을 조사하였다. 설문조사 결과는 다음과 같다.

**<표 3> Incoterms, 2010 자체에 대한 인식도**

거래조건이다.	가격조건이다.	운송조건이다.	보험조건이다.	비용 및 위험조건이다.
10명(12%)	30명(38%)	24명(30%)	6명(8%)	10명(12%)

주 : 응답자(80명)을 기준으로 한 비율(%)임. 이하 동일.

Incoterms, 2010 자체에 대한 인식도 조사결과에 의하면, 전체의 38%가 가격조건이라고 인식하고 있어 Incoterms가 무역계약의 가격조건으로서 무역관행상 자리를 잡아 가고 있는 것으로 보인다. 하지만 Incoterms의 각 조건을 가격조건으로만 지나치게 이해한다면 가격조건 이외 항목의 내용을 이해하지 못하여 분쟁이 발생하거나 이로 인한 불이익을 받게 될 가능성이 높아질 수도 있다. 따라서 가격조건 이외의 운송조건, 보험조건, 통관 문제, 위험과 비용의 분기점 문제 등을 비롯한 무역계약당사자의 권리와 의무에 관한 조건을 모두 올바르게 이해하는 것이 중요하다.

또한 30%가 운송조건으로, 12%가 거래조건 또는 비용 및 위험조건으로 인식하고 있어 아직도 Incoterms의 기능과 내용을 제대로 인식하고 이용하기 위해서는 더 많은 교육과 홍보가 필요한 것으로 보인다.

특히 운송조건으로 인식하고 있다고 응답한 비율이 30% 정도 되는 것은 Incoterms의 각 조건을 이용하는데 운송조건을 제일 중요시하고 있다는 것을 나타내는 것이므로, Incoterms를 개정할 경우에, 그리고 이용하도록 교육하는데 있어서 우선적으로 고려해야 할 것이다.

**<표 4> Incoterms, 2010 각 조건의 인식도**

EXW	FAS	FOB, CFR, CIF	FCA, CPT, CIP	DAT, DAP, DDP
4명(5%)	2명(3%)	66명(82%)	6명(8%)	2명(2%)



Incoterms, 2010의 11개 조건들에 대하여 가장 잘 알고 있는 조건 순서대로 응답하도록 한 설문조사 결과에 의하면, 절대비중인 전체의 82%가 FOB, CFR, CIF 조건이라고 응답하고 있어, 이들 조건을 오랫동안 관행적으로 이용해 왔다는 사실을 입증하고 있다. 하지만 복합운송물류조건인 FCA, CPT, CIP조건에 대하여는 전체의 8%만 인식하고 있다고 응답하고 있어, 이들 조건의 올바른 이해와 이용확대를 위해서는 상당한 노력이 있어야 할 것으로 보인다.

<표 5> Incoterms, 2010의 FCA, CPT, CIP조건에 대한 인식도

매우 잘 알고 있다	잘 알고 있다.	보통	잘 모르고 있다.	전혀 모르고 있다.
8명(10%)	10명(12%)	34명(42%)	22명(28%)	6명(8%)

Incoterms, 2010의 복합운송물류조건인 FCA, CPT, CIP조건에 대한 인식도 조사 결과에 의하면, 전체의 42% 정도가 보통 수준으로 인식하고 있으며, 12% 정도가 잘 알고 있다고 응답하고 있고, 10% 정도가 매우 잘 알고 있다고 응답하고 있다. 따라서 Incoterms, 2010의 복합운송물류조건인 FCA, CPT, CIP조건에 대하여도 어느 정도 잘 인식하고 있는 것으로 보인다. 특히 설문조사가 부·울·경 지역의 중소기업업체 종사자를 대상으로 하고 있다는 점을 감안할 때에 당초 생각 보다는 인식 수준이 높은 것으로 나타났다.

하지만 전체의 28% 정도가 잘 모르고 있다고 응답하고 있고, 또한 전체의 8% 정도는 전혀 모르고 있다고 응답한 것은 우려할 사항이라고 생각한다. 왜냐하면 현행 국제운송물류 형태가 복합일관운송에 의해 이루어지는 것이 보편화되고 있다는 사실을 감안할 때에 Incoterms, 2010의 복합운송물류조건인 FCA, CPT, CIP조건의 올바른 인식 없이 국제운송물류계약을 체결하는 것으로 보이기 때문이다.

<표 6> Incoterms, 2010 각 조건의 선택기준

매도인이 원해서	매수인이 원해서	관행대로	운임 절감	기타(회사 방침 등)
10명(12%)	34명(42%)	30명(38%)	5명(6%)	1명(2%)

Incoterms, 2010의 각 조건의 선택기준에 대한 설문조사 결과에 의하면, 전체의 42% 정도가 매수인이 원해서 각 조건을 선택한다고 응답하고 있다. 이것은 “Buy’s Market” 시대에서 고객을 중시하는 기업경영 원칙 때문인 것으로 보이며, 고객이 물품을 구매하는데 가격조건, 운송조건 등 각 무역이행조건을 고객이 원하는 대로 해주기 위함인 것으로 보인다.

또한 전체의 38% 정도는 관행대로 Incoterms, 2010의 각 조건을 선택한다고 응답하고 있다. 이것은 무역행위가 한 번에 그치는 것이 아니라 수년간 지속되는 것이 일반적이므로, 과거 이용하던 Incoterms, 2010의 각 조건을 편하게 그대로 이용하고 있는 것으로 보인다. 과거부터 관행대로 가장 많이 이용하는 Incoterms의 조건이 FOB, CIF 조건임을 감안할 때에 그 이용을 복합일관운송에 적합한 FCA, CPT, CIP조건으로 변경하기 위해서는 무역계약당사자를 대상으로 상당한 교육과 올바른 이해를 시키지 않는 한 어려울 것으로 보인다.

한편 매도인이 원해서 Incoterms, 2010의 각 조건을 선택한다고 응답한 비율이 전체의 12%에 불과한 점을 감안할 때에 매도인이 주도적으로 Incoterms, 2010의 각 조건의 이용을 권장하고 변경하기도 힘들 것으로 보인다.

## IV. Incoterms, 2010 복합운송물류조건의 이용 활성화

### 1. 연구모형개발

Incoterms, 2010의 FCA, CPT, CIP 등 복합운송물류조건에 대한 인식도 및 이용 현황을 조사하여, 이들 조건들의 이용 활성화 방안 요인이 어디에 있는지를 다각적으로 분석하고, 이를 토대로 이용 활성화 방안을 모색하기 위해 그 요인을 FCA, CPT, CIP 조건들의 이용자인 기업측면(주관적인 요인), 무역운송물류환경 측면, FCA, CPT, CIP 조건 자체 규정내용 측면 등으로 분류하여 분석하는 모델을 개발·적용하였다. 선행연구, 이용 현황 및 Incoterms, 2010 자체 규정내용을 바탕으로 이용 활성화 방안 요인을 분류하였고, 요인별 5점 만점의 설문조사와 100분율 평가분석모형을 적용하였다.

Incoterms, 2010의 FCA, CPT, CIP 등 복합운송물류조건의 이용 활성화 방안 요인의 평가영역 개발을 위해 주로 관련 당사자 인터뷰를 통해 얻은 평가영역을 중심으로 하여 관련 문헌의 평가 영역과 비교 분석한 후 이들의 공통 영역을 바탕으로 평가항목을 도출하였다. 이를 주관적인 요인, 무역운송물류환경적인 요인, 자체 규정내용적인 요인 3개영역으로 분류하여 평가항목을 정리한 것이 <표 7>이다(B.C. Ghosh · Tan Wee Liang · Tan Teck Meng · and Ben Chan, 2001; 송계의, 2011; 송계의, 2012).

Incoterms, 2010의 FCA, CPT, CIP 등 복합운송물류조건의 이용 활성화는 이용자의 Incoterms, 2010 각 조건의 선택기준을 주로 나타내는 주관적인 요인, 무역운송물류의 발전 및 동향을 반영한 무역운송물류 환경적인 요인 및 복합운송물류조건 자체 규정내용적인 요인이 상호작용한 결과로서 나타날 것으로 보인다. 세 가지 측면에서의 이들 복합운송물류조건의 이용 활성화 요인은 다음의 관점에서 분석될 수 있다.

- ① Incoterms, 2010의 FCA, CPT, CIP 등 복합운송물류조건의 이용자가 스스로 생각하고 있는 주관적 요인은 무엇인가?
- ② 무역의 발전과 더불어 무역운송물류의 발전과 동향, 무역운송규모, 무역운송방식 등과 같은 무역운송물류 환경적인 요인은 무엇인가?
- ③ Incoterms, 2010의 FCA, CPT, CIP 등 조건 자체 규정내용이 이용에 장애요인은 없는가 등 자체 규정 내용적인 요인은 무엇인가?

<표 7> Incoterms, 2010의 FCA, CPT, CIP조건의 활용 방안 평가항목

분류	문항	주요내용
주관적인 요인	F1	복합일관운송에서는 FCA, CPT, CIP 등의 조건을 가능한 이용하도록 한다.
	F2	복합일관운송과 Incoterms의 각 조건의 연관성을 잘 이해하여야 한다.
	F3	관행적으로 FOB, CFR, CIF 조건 등을 이용하는 것을 억제하여야 한다.
	F4	Seller가 원하는 대로 한다.
	F5	Buyer가 원하는 대로 한다.
	F6	복합운송주선업자 등 운송중개업자의 권유에 따른다.
	F7	관련기관 또는 전문가의 권유에 따른다.
무역운송 물류 환경적인 요인	E1	국제복합일관운송 형태가 주를 이루고 있다.
	E2	해상 단일 운송형태가 주를 이루고 있다.
	E3	항공 단일 운송형태가 주를 이루고 있다.
	E4	국제복합일관운송의 장점을 잘 이해하여야 한다.
	E5	무역운송은 복합운송주선업자 등 운송중개업자에게 전적으로 의뢰한다.
	E6	정부 정책, 기업 또는 그룹 정책에 따른다.
	E7	무역운송물류환경의 변화에 따른다.
자체 규정 내용적인 요인	P1	Incoterms, 2010 각 조건의 내용을 잘 이해하여야 한다.
	P2	FCA, CPT, CIP조건 내용을 잘 이해하여야 한다.
	P3	FCA, CPT, CIP조건이 자사의 무역운송물류환경에 잘 부합함을 이해한다.
	P4	FCA, CPT, CIP조건을 이용하는 것이 자사에게 유리함을 잘 이해한다.
	P5	FOB, CFR, CIF 조건이 복합운송에 부적합함을 잘 이해하여야 한다.
	P6	FOB, CFR, CIF 조건이 자사의 무역운송물류환경에 부적합함을 잘 이해한다.
	P7	FOB, CFR, CIF 조건을 이용하는 것이 자사에게 불리함을 잘 이해한다.

평가항목 중 주관적인 이용 활성화 요인으로는 “복합일관운송에서는 FCA, CPT, CIP 등의 조건을 가능한 이용하도록 한다”, “복합일관운송과 Incoterms의 각 조건의 연관성을 잘 이해하여야 한다”, “관행적으로 FOB, CFR, CIF 조건 등을 이용하는 것을 억제하여야 한다”, “Seller가 원하는 대로 한다”, “Buyer가 원하는 대로 한다”, “복합운송주선업자 등 운송중개업자의 권유에 따른다”, “관련기관 또는 전문가의 권유에 따른

다” 등이 있다.

무역운송물류 환경적인 이용 활성화 요인은 “국제복합일관운송 형태가 주를 이루고 있다”, “해상 단일 운송형태가 주를 이루고 있다”, “항공 단일 운송형태가 주를 이루고 있다”, “국제복합일관운송의 장점을 잘 이해하여야 한다”, “무역운송은 복합운송주선업자 등 운송중개업자에게 전적으로 의뢰한다”, “정부 정책, 기업 또는 그룹 정책에 따른다”, “무역운송물류환경의 변화에 따른다”등의 평가요소로 이루어져 있다.

자체 규정 내용적인 이용 활성화 요인으로는 “Incoterms, 2010 각 조건의 내용을 잘 이해하여야 한다”, “FCA, CPT, CIP조건 내용을 잘 이해하여야 한다”, “FCA, CPT, CIP조건이 자사의 무역운송물류환경에 잘 부합함을 이해한다”, “FCA, CPT, CIP조건을 이용하는 것이 자사에게 유리함을 잘 이해한다”, “FOB, CFR, CIF 조건이 복합운송에 부적합함을 잘 이해하여야 한다”, “ FOB, CFR, CIF 조건이 자사의 무역운송물류환경에 부적합함을 잘 이해한다”, “FOB, CFR, CIF 조건을 이용하는 것이 자사에게 불리함을 잘 이해한다”등의 평가요소로 구성되어 있다.

## 2. 이용 활성화 방안 분석결과

### (1) 대분류 세 가지 이용 활성화 요인의 분석

<표 8> 대분류 세 가지 요인의 분석결과(평점 5점 만점)

분류	문항	평균평점
주관적인 요인	F1 ~ F7	3.87
무역운송물류 환경적인 요인	E1 ~ E7	3.60
자체 규정 내용적인 요인	P1 ~ P7	3.74

Incoterms, 2010의 FCA, CPT, CIP 등 복합운송물류조건의 이용 활성화 요인 중 대분류 세 가지 요인에 대한 분석결과는 “주관적인 요인”이 3.87점, “무역운송물류 환경적인 요인”이 3.60점, 그리고 “자체 규정 내용적인 요인”이 3.74점이었다. 세 가지 요인의 평균평점이 크게 차이가 없으나 세 가지 요인의 복합적인 요인 결합에 의해 복합운송물류조건의 이용 활성화를 도모하여야 한다는 결론이다.

하지만 주관적인 요인의 평균평점이 가장 높다는 것은, Incoterms, 2010의 FCA, CPT, CIP 등 복합운송물류조건의 이용 활성화를 위해서는 이들 조건의 이용자인 기업 스스로가 가장 우선적으로 ① 복합일관운송과 Incoterms의 각 조건의 연관성을 잘 이해하고, ② 복합일관운송에는 FCA, CPT, CIP 등의 조건을 가능한 이용하도록 하여야 한다는 것을 의미한다. 그리고 명심할 것은 관행적으로 FOB, CFR, CIF 조건 등을 이

용하는 것을 억제하여야 한다는 점이다. 결국 Incoterms, 2010의 FCA, CPT, CIP 등 복합운송물류조건이 복합일관운송에 가장 적합한 조건임을 이해하고 이를 적극적으로 이용하도록 권장하여야 한다는 것이며, 따라서 이를 위한 많은 교육과 홍보가 수반되어야 할 것이다.

그 다음 순위는 무역운송물류 환경적인 요인(3.60점) 보다 자체 규정 내용적인 요인(3.74)이 더 높은 점수를 기록하고 있는데, 이것은 무역운송물류 환경적인 요소, 즉 국제복합일관운송의 보편화 시대를 맞이하여 국제복합일관운송을 잘 이해하는 것 보다는, FCA, CPT, CIP조건 자체 내용을 잘 이해하고, FCA, CPT, CIP조건이 자사의 무역운송물류환경에 잘 부합한다는 점과 FCA, CPT, CIP조건을 이용하는 것이 자사에게 유리함을 잘 이해하는 것이 보다 중요하다는 것을 의미한다.

요컨대, Incoterms, 2010의 FCA, CPT, CIP 등 복합운송물류조건의 이용 활성화를 위해서는 무역운송물류환경이 복합일관운송 형태로 변화하는 등의 환경적인 요인 보다는 이들 조건의 이용자인 기업 스스로 Incoterms, 2010의 FCA, CPT, CIP조건 자체 내용을 잘 이해하고, 이들 조건을 적극적으로 이용하도록 유도하는 것이 가장 중요하다. 따라서 이를 위해 Incoterms, 2010의 FCA, CPT, CIP 등 복합운송물류조건에 대한 부단한 교육과 홍보를 통하여 기업 스스로 인지하도록 하여야 한다.

(2) 주관적인 요인 분석

<표 9> 주관적인 요인의 분석결과(평점 5점 만점)

분류	문항	평점	평균평점
주관적인 요인	F1	4.4	3.87
	F2	4.0	
	F3	4.2	
	F4	3.6	
	F5	3.8	
	F6	3.5	
	F7	3.6	

주관적인 요인은 Incoterms, 2010의 FCA, CPT, CIP 등 복합운송물류조건의 이용자인 기업 스스로가 생각하는 이들 조건의 이용 활성화를 위한 노력과 의지를 의미한다. 이 요인 중에서는 “복합일관운송에서는 FCA, CPT, CIP 등의 조건을 가능한 이용하도록 한다” 항목이 4.4점으로서 가장 높은 점수를 기록하였으며, “관행적으로 FOB, CFR, CIF 조건 등을 이용하는 것을 억제하여야 한다” 항목이 4.2점, “복합일관운송과

Incoterms의 각 조건의 연관성을 잘 이해하여야 한다” 항목이 4.0점 등 4.0 이상의 상위 점수를 기록하였다.

이 분석결과로 볼 때에, Incoterms, 2010의 FCA, CPT, CIP 등 복합운송물류조건의 이용을 활성화하기 위해서는 관행적으로 FOB, CFR, CIF 조건 등을 이용하는 것을 억제하고, 복합일관운송과 Incoterms의 각 조건의 연관성을 잘 이해하여 국제복합일관운송을 하는 경우에는 적극적으로 FCA, CPT, CIP 등의 조건을 이용하도록 하여야 한다. 여기에서 주안점은, 어떻게 하면 관행적으로 FOB, CFR, CIF 조건 등을 이용하는 것을 억제할 수 있는가, 그리고 어떻게 하면 FCA, CPT, CIP 등의 조건을 국제복합일관운송에서 이용하면 가장 적합하다는 것을 인지시키느냐는 점이다. 무역업계에서는 오랜 무역관행이 하나의 관습형태로 작용하는 것이 일반적이라는 사실을 감안할 때에 이를 위해서는 많은 교육과 홍보가 필요할 것이다.

사실 가격조건으로서 Incoterms의 각 조건을 선택한다는 것은 무역계약에서 중요한 결정사항임에도 불구하고 무역업계에서는 그렇게 중요하게 생각하지 않는 것이 사실이다. 그냥 관행적으로 해 오던 대로 업무를 처리하면 그만이라고 생각하는 경우가 많다. 따라서 Incoterms 각 조건들의 선택이 무역계약의 이행에 많은 비용과 위험요소를 내포하고 있는 중요한 결정사항임을 인식시키고 Incoterms 각 조건의 선택에 있어서 신중을 기하도록 인지시키는 일은 쉬운 것은 아니다. 이를 위해 많은 교육과 홍보가 필요한 시점이다.

그 다음으로는 “Buyer가 원하는 대로 한다” 항목이 3.8점을 기록하고 있는데, 이는 고객인 Buyer의 의사를 적극적으로 수용하려는 의지를 보여주는 것이다.

또한 특이할 만한 사항은, “Seller가 원하는 대로 한다” 항목과 “관련기관 또는 전문가의 권유에 따른다” 항목이 각각 3.6점, 그리고 “복합운송주선업자 등 운송중개업자의 권유에 따른다” 항목이 3.5점으로 가장 하위의 점수를 획득하고 있다는 점이다. 이들 항목이 낮은 평균점수를 기록하고 있는 것은 당연한 결과로서, 무역계약을 체결하는데 있어서 매도인 스스로 자기 주장을 적극적으로 피력하기도 힘든 상황이고, 무역계약 당사자들 간의 사항을 복합운송주선업자나 관련기관, 전문가의 권유에 따르기도 어려운 상황이기 때문인 것으로 보인다.

### (3) 무역운송물류 환경적인 요인 분석

무역운송물류 환경적인 요인은 무역운송물류 환경의 변화가 Incoterms, 2010의 FCA, CPT, CIP 등 복합운송물류조건의 이용과 어떤 상관관계에 있는가를 나타내는 것이다. 이 요인 중에서는 “국제복합일관운송 형태가 주를 이루고 있다” 항목과 “국제복합일관운송의 장점을 잘 이해하여야 한다” 항목이 4.0점으로서 가장 높은 점수를 기록하였다.

<표 10> 무역운송물류 환경적인 요인의 분석결과(평점 5점 만점)

분류	문항	평점	평균평점
무역운송환경적인 요인	E1	4.0	3.6
	E2	3.8	
	E3	3.5	
	E4	4.0	
	E5	3.5	
	E6	3.2	
	E7	3.2	

따라서 무역운송물류환경이 국제복합일관운송 형태로 변화하고 있고, 이에 따라 국제 복합운송일관운송의 장점을 잘 이해하는 것이 Incoterms, 2010의 FCA, CPT, CIP 등 복합운송물류조건의 이용 활성화에 기여하는 것은 분명하다. 하지만 그 기여도 측면에서 볼 때에 다른 주관적인 요소나 자체 규정 내용적인 요소에 비하면 미미하기 때문에 환경적인 요소 자체만으로는 Incoterms, 2010의 FCA, CPT, CIP 등 복합운송물류조건의 이용을 활성화하는데 한계가 있을 것이다.

그 다음으로는 “해상 단일 운송형태가 주를 이루고 있다” 항목이 3.8점, “항공 단일 운송형태가 주를 이루고 있다” 항목과 “무역운송은 복합운송주선업자 등 운송중개업자에게 전적으로 의뢰한다” 항목이 각각 3.5점, 그리고 “정부 정책, 기업 또는 그룹 정책에 따른다” 항목과 “무역운송물류환경의 변화에 따른다” 항목이 각각 3.2점으로 낮은 평균점수를 기록하고 있다. 이것은 전체적으로 무역운송물류 환경적인 요인이 다른 요인들에 비해 Incoterms, 2010의 FCA, CPT, CIP 등 복합운송물류조건의 이용 활성화에 크게 영향을 미치지 못하는 있는 것과 맥을 같이하는 것으로 보아야 한다.

(4) 자체 규정 내용적인 요인 분석

<표 11> 자체 규정 내용적인 요인 분석결과(평점 5점 만점)

분류	문항	평점	평균평점
자체 규정 내용적인 요인	P1	3.8	3.74
	P2	4.2	
	P3	4.0	
	P4	4.0	
	P5	3.5	
	P6	3.5	
	P7	3.2	

자체 규정 내용적인 요인은 Incoterms, 2010의 FCA, CPT, CIP 등 복합운송물류조건의 규정 내용을 올바르게 이해하고, 이들 조건이 자사의 무역운송물류환경에 부합한다는 사실을 인지하는 것이 이들 FCA, CPT, CIP 등 복합운송물류조건의 이용 활성화에 얼마나 많은 영향을 미치는가 하는 것을 의미한다.

이 요인 중에서는 “FCA, CPT, CIP조건 내용을 잘 이해하여야 한다” 항목이 4.2점으로 가장 높은 점수를 기록하였는데, 이것은 어느 다른 요인들 보다는 우선 먼저 FCA, CPT, CIP조건 내용을 이해하여야 그 다음으로 이용 활성화에 접근할 수 있다는 평범한 사실을 입증하는 것이다.

그 다음으로는 “FCA, CPT, CIP조건이 자사의 무역운송물류환경에 잘 부합함을 이해한다” 항목과 “FCA, CPT, CIP조건을 이용하는 것이 자사에게 유리함을 잘 이해한다” 항목이 각각 4.0점 등 4.0 이상의 상위 점수를 기록하였다. 이 분석결과로 볼 때에, FCA, CPT, CIP조건의 자사의 무역운송물류환경에 부합하고, 이들 조건을 이용하는 것이 자사에게 유리함을 잘 이해하는 것도 Incoterms, 2010의 FCA, CPT, CIP 등 복합운송물류조건의 이용 활성화에 크게 기여하는 것으로 보아야 한다.

또한 “Incoterms, 2010 각 조건의 내용을 잘 이해하여야 한다” 항목이 3.8점으로 이 영역에서는 비교적 상위점수를 기록하고 있는데, Incoterms, 2010 각 조건의 내용을 잘 이해하여야 하는 것은 자명한 사실이기 때문이다.

특이한 사항은 “FOB, CFR, CIF 조건이 복합운송에 부적합함을 잘 이해하여야 한다” 항목과 “FOB, CFR, CIF 조건이 자사의 무역운송물류환경에 부적합함을 잘 이해한다” 항목이 각각 3.5점, 그리고 “FOB, CFR, CIF 조건을 이용하는 것이 자사에게 불리함을 잘 이해한다” 항목이 3.2점으로 낮은 평균점수를 기록하고 있다. 이들 요인들이 낮은 점수를 기록하고 있는 것은 이들 요인들이 Incoterms, 2010의 FCA, CPT, CIP 등 복합운송물류조건의 이용 활성화와 관련이 없어서가 아니라 상대적으로 다른 요인들에 비해 중요도가 떨어진다는 의미로 해석하여야 할 것이다.

## VI. 결론

Incoterms, 2010의 FCA, CPT, CIP 등 복합운송물류조건의 이용 활성화 요인 중 대분류 세 가지 요인에 대한 분석결과는 “주관적인 요인”이 3.87점, “무역운송물류 환경적인 요인”이 3.60점, 그리고 “자체 규정 내용적인 요인”이 3.74점이었다. 세 가지 요인의 평균평점이 크게 차이가 않나 세 가지 요인의 복합적인 요인 결합에 의해 복합운송물류조건의 이용 활성화를 도모하여야 한다는 결론이다.

하지만 주관적인 요인의 평균평점이 가장 높다는 것은, Incoterms, 2010의 FCA,



CPT, CIP 등 복합운송물류조건의 이용 활성화를 위해서는 이들 조건의 이용자인 기업 스스로가 가장 우선적으로 ① 복합일관운송과 Incoterms의 각 조건의 연관성을 잘 이해하고, ② 복합일관운송에는 FCA, CPT, CIP 등의 조건을 가능한 이용하도록 하여야 한다는 것을 의미한다. 그리고 명심할 것은 관행적으로 FOB, CFR, CIF 조건 등을 이용하는 것을 억제하여야 한다는 점이다. 결국 Incoterms, 2010의 FCA, CPT, CIP 등 복합운송물류조건이 복합일관운송 환경에 가장 적합한 조건임을 이해하고, 이를 이용하는 경우 복합일관운송의 장점이 반영되어 경제적 편익도 누릴 수 있다는 점을 인식시켜 적극적으로 이용하도록 권장하여야 한다는 것이며, 따라서 이를 위한 많은 교육과 홍보가 수반되어야 할 것이다.

그 다음 순위는 무역운송물류 환경적인 요인(3.60점) 보다 자체 규정 내용적인 요인(3.74)이 더 높은 점수를 기록하고 있는데, 이것은 무역운송물류 환경적인 요소, 즉 국제복합일관운송의 보편화 시대를 맞이하여 국제복합일관운송을 잘 이해하는 것 보다는, FCA, CPT, CIP조건 자체 내용을 잘 이해하고, FCA, CPT, CIP조건이 자사의 무역운송물류환경에 잘 부합한다는 점과 FCA, CPT, CIP조건을 이용하는 것이 자사에게 유리함을 잘 이해하는 것이 보다 중요하다는 것을 의미한다.

요컨대, Incoterms, 2010의 FCA, CPT, CIP 등 복합운송물류조건의 이용 활성화를 위해서는 무역운송물류환경이 복합일관운송 형태로 변화하는 등의 환경적인 요인 보다는 이들 조건의 이용자인 기업 스스로 Incoterms, 2010의 FCA, CPT, CIP조건 자체 내용을 잘 이해하고, 이들 조건을 이용하는 것이 편리함과 경제적 편익을 누릴 수 있다는 점을 인식시켜 이들 조건을 적극적으로 이용하도록 유도하는 것이 가장 중요하다. 따라서 이를 위해 Incoterms, 2010의 FCA, CPT, CIP 등 복합운송물류조건에 대한 부단한 교육과 홍보를 통하여 기업 스스로 인지하도록 하여야 한다.

본 연구는 실증분석을 통해, Incoterms, 2010의 FCA, CPT, CIP 등 복합운송물류조건의 이용 활성화 방안에 대해 평가요소별로 분석하였지만, 연구환경의 한계 때문에 설문조사 대상이 편중되어 있을 수 있고, 단순 평가방법에 의해 도출된 분석결과이므로 보다 다양한 대상의 설문조사와 과학적인 분석방법을 적용하여 분석한다면 보다 실질적인 분석결과를 기대할 수 있을 것이다.

## 참고문헌

- 대한상공회의소, 인코텀즈(Incoterms) 2010, 2010.
- 박광서·김재성, 우리나라 무역업계의 INCOTERMS 사용현황과 개정방향에 관한 고찰”, 『무역상무연구』, 제43권, 한국무역상무학회, 2009, 58-63.
- 박남규, “INCOTERMS 2000 선적지 인도조건 C그룹의 문제점과 개정방향”, 한국무역상무학회, 2008.
- 박남규, “Incoterms, 2000의 문제점과 개정방향에 관한 연구”, 『무역상무연구』, 제46권, 한국무역상무학회, 2010.
- 박남규, “Incoterms, 2010과 CISG”, 『무역상무연구』, 제49권, 한국무역상무학회, 2011, 46-48.
- 송계의, “부산 북항-신항 연계발전 전략”, 『한국항만경제학회지』, 제27권 제2호, 한국항만경제학회, 2011, 313-316.
- 송계의, “부산항 신항과 부산진해경제자유구역의 연계발전 방안”, 『한국항만경제학회지』, 제28권 제1호, 한국항만경제학회, 2012, 134-136.
- 오세창, 「국제상관습론」, 계명대학교 출판부, 2002.
- 오세창, “Incoterms 2000 개정의 필요성과 개정방향”, 『무역상무연구』, 제42권, 한국무역상무학회, 2009.
- 오세창, “Incoterms, 2010 Rules의 문제점과 대안”, 『무역상무연구』, 제51권, 한국무역상무학회, 2011, 27-30.
- 이시환, “2009년 ICC와 1982년 ICC상의 면책위험 비교 연구”, 『무역상무연구』, 제43권, 한국무역상무학회, 2009.
- 이봉수, “수출입 통관업무 정보화의 분석과 향후 방향에 관한 연구”, 『해양비즈니스』, 제16호, 한국해양비즈니스학회, 2010.
- 최명국, “인코텀즈 2010의 특징과 주요 개정 내용”, 한국무역상무학회, 2010.
- 최명국, “인코텀즈 2010의 주요 개정내용과 적용상의 유의점”, 『무역상무연구』, 제49권, 한국무역상무학회, 2011, 7-8.
- 허재창, “Incoterms, 2010의 주요 개정내용에 관한 연구”, 『무역상무연구』, 제45권, 한국무역상무학회, 2010, 39-43.
- Ghosh B. C. · Tan W. L. · Tan T. M. and Ben C., “The key success factors, distinctive capabilities, and strategic thrusts of top SMEs in Singapore,” *Journal of Business Research*, 51, 2001.

## 국문 요약

# Incoterms, 2010의 복합운송물류조건의 이용실태 분석과 활성화

송계희

Incoterms, 2010의 FCA, CPT, CIP 등 복합운송물류조건의 이용 활성화 요인 중 대부분류 세 가지 요인에 대한 분석결과는 “주관적인 요인”이 3.87점, “무역운송물류 환경적인 요인”이 3.60점, 그리고 “자체 규정 내용적인 요인”이 3.74점이었다. 세 가지 요인의 평균평점이 크게 차이가 없으나 세 가지 요인의 복합적인 요인 결합에 의해 복합운송물류조건의 이용 활성화를 도모하여야 한다는 결론이다. 하지만 주관적인 요인의 평균평점이 가장 높다는 것은, Incoterms, 2010의 FCA, CPT, CIP 등 복합운송물류조건의 이용 활성화를 위해서는 이들 조건의 이용자인 기업 스스로가 가장 우선적으로 ① 복합일관운송과 Incoterms의 각 조건의 연관성을 잘 이해하고, ② 복합일관운송에는 FCA, CPT, CIP 등의 조건을 가능한 이용하도록 하여야 한다는 것을 의미한다. 그리고 명심할 것은 관행적으로 FOB, CFR, CIF 조건 등을 이용하는 것을 억제하여야 한다는 점이다. 결국 Incoterms, 2010의 FCA, CPT, CIP 등 복합운송물류조건이 복합일관운송에 가장 적합한 조건임을 이해하고 이를 적극적으로 이용하도록 권장하여야 한다는 것이며, 따라서 이를 위한 많은 교육과 홍보가 수반되어야 할 것이다. 그 다음 순위는 무역운송물류 환경적인 요인(3.60점) 보다 자체 규정 내용적인 요인(3.74)이 더 높은 점수를 기록하고 있는데, 이것은 무역운송물류 환경적인 요소, 즉 국제복합일관운송의 보편화 시대를 맞이하여 국제복합일관운송을 잘 이해하는 것 보다는, FCA, CPT, CIP조건 자체 내용을 잘 이해하고, FCA, CPT, CIP조건이 자사의 무역운송물류환경에 잘 부합한다는 점과 FCA, CPT, CIP조건을 이용하는 것이 자사에게 유리함을 잘 이해하는 것이 보다 중요하다는 것을 의미한다.

**핵심 주제어** : Incoterms, FCA·CPT·CIP 복합운송물류조건, 복합일관운송, 무역운송물류환경