
우리나라 상용화주제 활성화를 위한 물류정책 활용 방안

곽봉환*, 강동윤**

Measures to Use Logistics Policy to Activate the Known Shipper System in Korea

Bong-Hwan Kwak*, Dong-Yoon Kang**

요약 본 논문은 우리나라 항공화물 상용화주제도의 활성화를 위해 물류정책 및 제도를 알아봄으로서 일반화주의 상용화주 전환 및 확대에 필요한 제도 활용을 제안하는데 목적이 있다. 2012년에 「항공안전 및 보안에 관한 법률」 및 2011년 「상용화주 항공화물 보안기준」이 개정되었으나 그 목적이 항공안전과 보안, 항공화물의 보안통제 절차를 규정하는 것이어서 상용화주제 활성화 방안은 포함되어 있지 않다. 따라서 상용화주제 활성화를 위하여 2012년 개정된 「물류정책기본법」의 물류보안 지원제도와 물류공동화 제도, 컨설팅 지원에 대한 활용방안을 제안한다.

주제어 : 물류정책, 물류보안, 항공화물 보안기준, 상용화주제, 물류공동화

Abstract This study examines the logistics policy and system to activate the air freight known shipper system in Korea in order to suggest how to use the system necessary to convert and expand common shippers into known shippers. Even though 「The Act on Aviation Safety and Security」 and 「Air Freight Security Criteria for Known Shippers」 were revised in 2012 and 2011 each, the purpose was to regulate procedures to control aviation safety and security and air also freight security, so it does not include any measures to activate the known shipper system. Therefore, to activate the known shipper system, this study suggests measures to use the logistics security support system of 「The Fundamental Law on Logistics Policy」 revised in 2012, the logistics cooperation system, and consulting support as well.

Key Words : logistics policy, logistics security, air freight security criteria, known shipper system, logistics cooperation

1. 서론

2001년 미국에서 발생한 9.11 항공기 테러 사건 이후 세계 각국과 국제기구에서는 선박과 항공, 항공기 및 공항 등 물류 부문의 보안을 강화함으로써 물류보안이 새로운 국제규범으로 등장되었고 여러 가지 제도와 조치들이 시행되고 있다.

특히 항공분야에 있어서 항공선진국들은 신속한 화물 처리와 보안성 증대를 위하여 상용화주가 화물에 대한 보안을 책임지고, 항공운송사업자의 보안검색 일부 또는

전부를 면제해주는 상용화주제도를 도입·운영하고 있다.

우리나라 역시 2004년 「항공화물보안기준」을 제정함으로써, 상용화주제 도입의 법적 근거를 마련하였으며, 2006년 삼성전자 로지텍(주)을 상용화주로 인정함으로써 상용화주제가 운영되기 시작했다.

그러나 화물기에만 적용되는 협소한 적용범위, 항공사의 보안검색 재실시, 상용화주의 비용부담 등으로 상용화주제의 운영이 원활히 이루어지지 못하여 2009년 11월부터 2010년 2월까지 상용화주제도에 대한 시범운영을 실시하였다.

*본 논문은 2011년 인천대학교 자체연구비에 의하여 지원되었음

*인천대학교 동북아물류대학원 교수

**인천대학교 무역학부 강사(교신저자)

논문접수: 2013년 3월 20일, 1차 수정을 거쳐, 심사완료: 2013년 4월 15일, 확정일: 2013년 4월 20일

시범운영 결과 나타난 문제점의 개선방안 협의되었으며 2011년 「항공화물보안기준」을 「상용화주 항공화물 보안기준」으로 전면 개정하였고 2012년에는 「항공안전 및 보안에 관한 법률」이 개정되어 일부 문제점에 대한 개선이 이루어졌다.

그러나 상기 법률 및 고시는 항공안전 및 보안, 상용화주의 항공화물 보안통제 절차에 근본 목적이 있어 구체적인 상용화주제 활성화 방안은 포함되어 있지 않다.

따라서 본 연구는 우리나라 항공화물 상용화주제의 활성화를 위하여 물류정책 및 제도를 알아봄으로써 일반화주의 상용화주 전환 및 확대에 필요한 제도활용을 제안하는데 그 목적이 있다.

이상의 내용을 연구하기 위해 본 논문은 국내의 관련 법률 및 제도를 중심으로 연구하였으며, 연구의 범위로 정한 내용을 다루기 위하여 물류정책 및 물류보안관련 지원방안을 중심으로 하는 이론적 접근방법을 사용하였다.

2. 국내 물류보안제도 고찰

2.1 물류보안 관련 법규 및 제도 추진 현황

2.1.1 물류보안 관련 법규

국내의 물류보안 관련 법규는 총괄법령인 「물류정책기본법」을 중심으로 운송방법에 따라 육상, 해운-항만, 항공-공항으로 구분할 수 있다.

육상과 관련된 주요법규로는 「물류정책기본법」 및 「철도안전법」이 있으며, 해운-항만과 관련해서는 「항만법」, 「항만공사법」, 「국제항해선박 및 항만시설의 보안에 관한 법률」이 있다.

항공-공항과 관련해서는 「항공법」, 「항공안전 및 보안에 관한 법률」, 「국가항공보안우발계획」, 「상용화주 항공화물 보안기준」, 「항공보안 관련 훈령」 등이 있다.

총괄법령인 「물류정책기본법」은 2012년 6월 일부 개정되어 동년 12월부터 시행되고 있다. 특히 물류보안과 관련하여서는 제4절 국가물류보안 시책의 수립 및 지원[제35조의2(국가 물류보안 시책의 수립 및 지원)-제35조의3(물류보안 관련 국제협력 증진)] 등에 대한 법규를 신설하여 물류보안에 행정적·제도적 지원에 대한 기반을 제공하고 있다.[6]

그리고 항공화물보안과 관련해서는 2012년 개정된 「항공안전 및 보안에 관한 법률」 및 2011 전면 개정된

「상용화주 항공화물 보안기준」을 통하여 2009년~2010년까지 시범운영된 상용화주제의 문제점을 일부 개정하여 법적 현실성을 충족 시켰다.[7][8][9]

〈표 1〉 국내 물류보안 관련 법규

구분	관련법령	
총괄법령	물류정책기본법	
육상	내륙물류	물류정책기본법
	철도	철도안전법
해운-항만	항만법	
	항만공사법	
	국제항해선박 및 항만시설의 보안에 관한 법률	
항공-공항	항공법	
	항공안전 및 보안에 관한 법률	
	국가항공보안우발계획(대테러업무지침)	
	상용화주 항공화물 보안기준	
	항공보안 관련 훈령	

자료 : 이호춘(2011), p.64.를 수정 인용[4]

2.1.2 국제물류 보안관련 제도 추진 현황

국가 부처별 국제물류 보안제도는 국토해양부, 지식경제부, 관세청, 국가정보원 등으로 행정주체가 분산되어 있는 상황이다.

〈표 2〉 부처별 국제물류 보안관련 제도 추진현황

구분	관련 제도
국토해양부	선박 및 항만시설 보안에 관한 법률 (ISPS Code)
	상용화주 항공화물 보안기준
지식경제부	KS V ISO 28000 (물류보안경영시스템 인증제도)
관세청	AEO제도 (수출입 안전관리 우수 공인업체 지정제도)
국가정보원	관련 제도 없음 (단 국가 안보 차원에서 협의 주도)

자료 : 국토해양부(2011), p.54.를 수정 인용[5]

국토해양부의 경우 관련 제도로서 선박 및 항만시설 보안에 관한 법률(ISPS Code) 및 상용화주 항공화물 보안기준이 있다. ISPS Code는 화물의 해상운송에 대한 보안을 확보하기 위한 국제협약으로 Part A와 Part B로 구분되어 있으며, Part A는 이행이 강제되는 사항을 Part B

는 임의 규정으로 구성되어 있다. ISPS Code는 국제항해에 종사하는 선박, 고속여객선을 포함한 총톤수 500톤 이상의 고속화물선, 이동식 해양구조물 및 국제항해에 종사하는 선박 및 관련된 항만시설이 적용대상이다.[1]

상용화주(Known-shipper)제도는 일정한 화물운송실적을 가진 화주 또는 항공화물을 포장하여 보관 및 운송하는 자를 정부가 상용화주로 지정하여 지정된 상용화주의 화물에 대해서는 항공운송사업자로 부터 보안 검색 일부를 면제 받을 수 있는 제도를 말한다.

지식경제부의 KS V ISO 28000은 국제표준화기구(ISO)에 의해 제정된 물류보안 인증제도로 2006년부터 ISO/PAS 28000형태로 공급사슬 보안경영시스템에 대한 국제표준을 제공한 후 2007년 9월 국제적 공인규격인 ISO 28000을 공포하였다. 이는 제조업을 포함하여 육상운송, 해상운송 및 항만하역 등 물류전반에 걸친 각종 물류보안체제 구축을 위한 것이다.

관세청의 AEO(Authorized Economic Operator)제도는 국제무역공급망과 관련된 WCO규정을 준수하면서 소속세관당국이 인정하는 방법으로 물품의 국제적 이동에 종사하는 당사자를 의미한다. 당사자에는 제조자, 수입자, 수출자, 관세사, 운송인, 운송주선인, 중계인, 항만 및 공항, 터미널 운영인, 창고업자, 배송자 등이 포함되며 우리나라 AEO공인업체는 2012년 10월 현재 366개 업체가 있다.

국가정보원의 경우 관련 제도는 없으나 국가안보 차원에서 물류보안 접근, 민/관/학 물류보안 협의회를 주도한다.

3. 상용화주제의 운영형태

3.1 주요 선진국의 상용화주제도

3.1.1 미국의 상용화주제도

미국의 상용화주제는 2007년 3월부터 시행되었으며 상용화주제 적용 항공기는 여객기 및 화물기로 되어있다.

여객기 탑재화물은 상용화주, IAC(상용화주 또는 TSA로부터 승인 받은 대리점) 화물만 탑재가능하며 검색면제 화물 중 30%에 대해 개봉검색, X-ray, ETD, EDS, 감압실, 탐지건 중 1가지 방법으로 검색을 실시한다. 화물기 탑재화물은 상용화주, 비상용화주, IAC 화물을 탑재하며 검색면제 화물을 제외하고 100%의 화물에

대한 개봉검색 또는 X-ray 검색을 실시한다.

상용화주의 경우 항공사 입장에서는 화물접수시 보안 검색면제에 따라 시간 및 인원절감 효과를 얻을 수 있으며, 보안검색료는 상용화주와 비상용화주에게 동일하게 부과된다.

〈표 3〉 미국의 여객기화물기의 상용화주제 도입실태

구분	여객기 탑재화물	화물기 탑재화물
상용화주	30%만 검색	150파운드 이상 화물 검색
비상용화주	탐재불가	100% 개봉검색

자료 : 김연명 외 2인(2007), p.89.[2]

3.1.2 EU의 상용화주제도

유럽은 각각의 국가가 별도로 항공보안과 관련한 법률 및 규정을 제정하여 운영하고 있으나 EU국가는 통합적으로 EU2320/2002,(EC)N622/2003에 상용화주제를 근간으로 화물보안사항을 규정하고, 각 국가에서는 이를 기초로 별도 법률이나 규정을 만들어 적용한다.

독일의 경우 상용화주제 적용 항공기는 여객기 및 화물기로 되어있다.

여객기 탑재화물은 상용화주, 비상용화주의 화물에 대해 탑재하며 검색방법은 X-ray, ETD, 시물랜서캠버, 탐지건 등이다. 화물기 탑재화물은 상용화주, 비상용화주이며 검색방법은 여객기와 같다.

〈표 4〉 독일의 여객기화물기의 상용화주제 도입실태

구분	여객기 탑재화물	화물기 탑재화물
상용화주	검색면제	검색면제
비상용화주	탐재가능, 검색실시	탐재가능, 검색실시

자료 : 김연명 외 2인(2007), p.97.[2]

3.1.3 일본의 상용화주제도

일본의 상용화주제는 2006년 8월부터 시행되었으며 상용화주제 적용 항공기는 여객기 및 화물기로 되어있다.

여객기 탑재화물은 상용화주, 비상용화주 탑재가능하며, 등록대리점 화물을 제외하고 100% 검색을 실시하며 X-ray, ETD 개봉검색을 실시한다. 화물기 탑재화물은 상용화주, 비상용화주의 화물이며 2단계(위협수준에 따라 level I, II, III로 구분)이상에서는 등록대리점 화물을 제외하고 100% 검색을 실시한다. 검색방법은 개봉검색, ETD, X-ray 등 이다.

〈표 5〉 일본의 여객기 화물기의 상용화주제 도입실태

구분	여객기 탑재화물		화물기 탑재화물	
	상용화주	비상용화주	상용화주	비상용화주
LEVEL I	검색미실시	100% 검색	검색미실시	100%검색 또는 24시간 장치
LEVEL II	10%검색		10%검색 또는 24시간 장치	100% 검색
LEVEL III	20%검색			

자료 : 김연명 외 2인(2007), p.91.[2]

3.2 국내 상용화주제 현황

3.2.1 상용화주제 추진현황

우리나라의 상용화주제는 2004년 국토해양부가 「항공화물보안기준」을 제정·고시하였고 2006년에 삼성전자 로지텍(주)을 최초 상용화주로 지정함으로써 시작되었다.

그러나 상용화주의 화물이 화물기에만 적용되고 여객기에는 적용되지 못하는 적용범위의 한계, 상용화주에 대한 높은 보안기준, 보안통제가 되지 않은 화물에 대한 항공사의 보안검색 재실시, 항공사의 상용화주 보안점검·협약체결 문제, 상용화주의 비용부담 등으로 상용화주제의 운영이 원활히 이루어지지 못하였다.

이러한 문제를 해결하고자 2009년 상용화주제도 활성화 Working Group이 구성되어 2009년 11월부터 2010년 2월까지 상용화주제도에 대한 시범운영을 실시하였다.

시범운영 결과 나타난 문제들에 대하여 개선방안이 논의 되어졌고 일정 부분의 내용들이 「항공안전 및 보안에 관한 법률」 및 「상용화주 항공화물 보안기준」의 개정을 통하여 법적 현실성을 충족 시켰다.

주요 변경내용으로는 상용화주제 지정주체를 항공사에서 국토해양부로 변경하여 항공사의 부담을 감소 시켰으며, 상용화주 화물에 대한 적용 항공기를 화물기뿐만

아니라 여객기까지 확대하여 다른 선진국과 같이 적용범위를 확대시켰다. 그리고 항공사의 상용화주 보안점검 문제에 있어 정부와 항공사간의 점검의무가 중복됨으로 이를 국가가 전담하도록 하였다.

그러나 상용화주의 비용부담에 대한 부분은 여전히 남아 있어 상용화주의 확대 및 활성화를 위한 숙제는 아직 남아있다고 할 수 있다.

〈표 6〉 상용화주제도 추진 현황

추진일시	내용
2004.08	상용화주제도 운영을 위한 「항공화물보안기준」 제정·고시
2005.07	상용화주 지정주체 변경 (항공사에서 국토해양부)
2005.08	「항공화물보안기준」 일부 개정
2006.12.	삼성전자 로지텍(주)을 최초로 상용화주로 지정
2008.01~07.	상용화주제 실용화를 위한 간담회 및 협의회의 개최
2009.07.	상용화주제도 활성화 Working Group 구성 및 협의
2009.10.	상용화주제도 시범운영 협의
2009.11~2010.02.	상용화주제도 시범운영
2010.03.	「항공안전 및 보안에 관한 법률」 일부 개정
2011.04	「항공화물보안기준」을 「상용화주 항공화물 보안기준」으로 전면 개정 (상용화주제도 법령개정에 따른 전면정비)
2012.01.	「항공안전 및 보안에 관한 법률」 일부 개정
2012.05	「상용화주 항공화물 보안 기준」 일부 개정

자료 : 김제철 외 2인(2010).p.3.을 저자 수정 인용[3]

3.2.2 상용화주제 운영방식

“상용화주”란 「항공안전 및 보안에 관한 법률」 제17

〈표 7〉 각 국가별 상용화주제 비교

구분	미국	EU	일본	한국
시행연도(정식운영)	2007년 3월	각 국가별 시행	2006년 8월	2004년
근거법	49 CFR 1546	EU법의 국가별 추가 운용	국토교육성 국가 민간 항공안전프로그램	항공안전 및 보안에 관한 법률
상용화주제 적용항공기	여객기 및 항공기	독일(여객기 및 항공기)	여객기 및 항공기	여객기 및 항공기
상용화주 인정주체	TSA	LBA	민간항공국	국토해양부

자료 : 김제철 외 2인(2010) 및 김연명 외 2인(2007) 수정 인용[2][3]

조의2제1항에 따라 국토해양부장관이 지정한 자이다. 따라서 일반화주가 상용화주가 되기 위해서는 「항공안전 및 보안에 관한 법률 시행규칙」 제9조의3에 따른 지정 신청서 및 서식을 국토해양부장관에 제출하여야 하며, 국토해양부장관이 심사를 완료하여 상용화주로 지정하는 경우 상용화주 지정서를 발급하고 이를 항공운송사업자에게 통보한다

상용화주는 항공화물에 대한 보안통제 책임을 항공운송사업자에게 접수하기 전까지 지며, 항공화물을 보호하기 위하여 항공화물 및 보안시설에 대한 경비를 직접 실시하거나 경비업의 허가를 받은 법인에 경비를 위탁할 수 있다. 경비를 할 수 없을 경우 보안통제 시스템을 유지하여야 한다.

상용화주로부터 통제화물을 접수받은 항공운송사업자는 「상용화주 항공화물 보안기준」 제10조에 따른 서류 및 보안통제 상태 등을 확인하여야 하며, 보안통제가 이루어지지 않은 화물의 경우 접수를 거부하거나 「항공안전 및 보안에 관한 법률 시행령」 제12조(화물에 대한 보안검색방법 등)에 따라 보안검색을 하여야 한다.

그리고 국토해양부장관은 상용화주가 항공화물 보안 프로그램에 따라 보안통제를 정상적으로 이행하고 있는 지 여부를 확인하기 위하여 상용화주에 대한 점검을 2년 1회 이상 실시할 수 있도록 하고 있다.

4. 물류정책 활용 방안

상용화주제도의 근본적인 시행목적은 항공화물의 보안 책임을 항공화물을 항공운송사업자가 접수하기 전까지는 상용화주에게 부담하게 하여 화물운송 전반의 진행을 신속하게 하고 보안을 강화하는데 있다.

따라서 상용화주의 역할을 하기 위해서는 고가의 장비 도입, 보안전문 인력 및 인력에 대한 교육 등 비용투자가 이루어 져야 한다.

그러나 「항공안전 및 보안에 관한 법률」 과 「상용화주 항공화물 보안기준」 은 그 목적이 국제협약에 따른 공항시설, 항행안전시설 및 항공기내의 불법행위 방지와 민간항공의 안전 및 보안을 위한 사항을 목적으로 하고 있어 상용화주에 대한 지원에 대한 근거가 없는 실정이다.

따라서 상용화주제도의 활성화를 위해서는 「물류정책기본법」 을 활용한 상용화주의 부담 감소를 고려할 수

있다.

4.1 시설 및 장비의 재정적 지원 활용

「물류정책기본법」 이 2012년 6월 일부 개정되면서 국가 물류보안 시책의 수립 및 지원 등에 대한 법규가 신설되었다.

「물류정책기본법」 제35조의2(국가 물류보안 시책의 수립 및 지원)제2항에서는 국토해양부장관은 관계 중앙행정기관의 장과 협의하여 물류기업 또는 화주기업이 물류보안 관련 시설·장비의 개발·도입, 활동을 하는 경우에는 행정적·재정적 지원을 할 수 있도록 명시하고 있어 지원의 법률적 기반을 확보하였다.

즉 일반화주가 상용화주로 지정되기 위하여 필요한 시설에는 첫째, 항공화물의 보안을 위하여 화물을 포장 또는 보관할 수 있는 시설로서 일반구역과 분리되어 항공화물에 대한 보안통제가 이루어 질 수 있는 시설과 둘째, 보안검색이 완료된 항공화물이 완료되지 않은 항공화물과 섞이지 않도록 분리할 수 있는 시설 등이다.

또한 필요 장비로는 여객기에 탑재하는 화물의 보안 검색을 위한 엑스선 검색장비, 화물기에 탑재하는 화물의 보안검색을 검색장비로 하는 경우에는 엑스선 검색장비, 폭발물 탐지장비 또는 폭발물 흔적탐지장비 등이 필요하다.

따라서 상용화주로의 전환을 모색하고 있는 일반화주 또는 항공화물의 포장하고 보관 및 운송을 하는 사업자는 이를 활용하여 시설 및 장비에 대한 비용부담을 상쇄시켜 나가야 할 것이다.

그리고 「물류정책기본법 시행령」 에서 정하는 물류보안 활동에 해당하는 경우에도 행정적·재정적 지원을 받을 수 있다. 물류보안 활동이란 물류보안 관련 시설·장비의 유지·관리, 물류보안 사고 발생에 따른 사후복구조치, 그 밖의 국토해양부장관이 정하여 고시하는 활동이다.

즉 상용화주 지정이후 시설 및 장비의 유지·보수에 대한 비용부담을 감소키 위한 방법으로 활용 할 수 있을 것이다.

4.2 교육 및 프로그램 운영에 따른 재정적 지원 활용

물류보안 관련 교육 및 프로그램의 운영에 있어서도 물류정책기본법」 제35조의2제2항3에서 지원을 할 수 있도록 명시하고 있어 상용화주로의 전환을 위한 일정부분

의 비용부담을 감소시킬 수 있다.

상용화주가 이행하여야 할 보안교육에는 「상용화주 항공화물 보안기준」 제15조제1항의 사람(보안통제 담당 직원)과 제9조제1항(통제화물을 운송하는 운전자) 등이 있다.

제15조제1항제1호와 제1호에 따른 사람은 국토해양부장관이 지정한 교육기관에서 보안교육을 이수하여야 하며, 제15조제1항제3호 및 제4호에 따른 사람은 「항공안전 및 보안에 관한 법률」 제28조에 따라 국토해양부장관이 지정한 보안검색교육기관에서 보안교육을 이수하여야 한다.

제9조제1항의 화물자동차 운전자는 국토해양부장관이 지정한 교육기관에서 국가민간항공보안 교육훈련 지침 제24조에 따른 초기교육 및 정기교육을 이수하되 초기교육은 4시간 이상 받아야 한다.

즉 상용화주 전환이후 필요한 교육에 대한 재정적 부담을 감소시키는 방법으로 활용 가능하다.

4.3 물류공동화를 통한 중소화주들의 상용화주 유도

물류공동화란 물류기업이나 화주기업들이 물류활동의 효율성을 높이기 위하여 물류에 필요한 시설·장비·인력·조직·정보망 등을 공동으로 이용하는 것을 말한다.

따라서 중소화주들의 비용 부담을 감소시키기 위해서는 항공운송사업자, 화주, 항공화물을 포장하여 보관 및 운송하는 사업자들이 공동으로 물류보안 시설 및 장비를 활용하여 중소화주들의 상용화주로의 전환을 모색할 수 있다.

현재 「물류정책기본법」에는 물류보안을 위한 물류공동화 방안은 명시되어 있지 않다. 그러나 물류의 원활한 흐름과 보안의 시너지 효과를 창출하기 위해 중소화주 및 관련 업체들에게 보안검색시설을 추가적으로 제공해주고 이를 공동으로 활용하게 할 수 있어야 할 것이다.

즉, 상용화주로의 전환을 모색하고 있는 기업들은 이에 대한 지원책을 정부에 건의하여야 할 것이다.

5. 결론

본 논문은 우리나라 항공화물 상용화주제도의 활성화를 위해 물류정책 및 제도를 알아봄으로서 일반화주의

상용화주 전환 및 확대에 필요한 제도 활용을 제안하는데 목적이 있다. 2012년에 「항공안전 및 보안에 관한 법률」 및 2011년 「상용화주 항공화물 보안기준」이 개정되었으나 그 목적이 항공안전과 보안, 항공화물의 보안통제 절차를 규정한 것이어서 상용화주제 활성화 방안은 포함되어 있지 않다.

따라서 상용화주제 활성화를 위하여 2012년 개정된 「물류정책기본법」의 물류보안 지원제도를 통하여 일반화주의 상용화주 전환 및 확대 방안을 제안하고자 한다.

첫째는 시설 및 장비에 대한 재정적 지원 활용방안이다. 시설, 장비의 도입 및 유지에 따른 법적 기반이 구축되었으므로 이에 활용해 일반화주의 상용화주 전환의 애로사항인 비용문제를 해결하여야 할 것이다.

둘째는 교육 및 프로그램 운영에 따른 재정적 지원 활용이다. 교육에 따른 비용부분은 상용화주제 운영 상 큰 문제로 나타나지는 않았으나 이에 대한 지원 방안이 있으므로 이를 활용한 방법을 모색할 필요가 있다.

셋째는 물류공동화 제도에 물류보안 체제를 도입하여 시너지 효과를 창출할 수 있다. 상용화주로의 전환을 모색하는 기업들의 경우 지원책을 정부에 건의하여야 할 것이다.

참 고 문 헌

- [1] 고현정(2011). 국제물류보안 인증제도 동향 및 시사점에 관한 연구. 한국항공경제학회지, 27(2), pp.339-340.
- [2] 김연명·박진서·안미진(2007). 선진항공화물 보안체계 구축방안, 한국교통연구원.
- [3] 김제철·박진서·김진후(2010). 항공화물 상용화주제 개선방안 연구. KOTI-Brief. 한국교통연구원
- [4] 이호춘(2011). 국내 항만·물류시설의 보안실태. 해운과 경영. 한국해양수산개발원.24.p.64.
- [5] 국토해양부(2011). 국가물류기반계획수정계획(2011~2020)
- [6] 물류정책기본법, 시행령, 시행규칙
- [7] 항공안전 및 보안에 관한 법률, 시행령, 시행규칙
- [8] 항공화물보안기준(2004)
- [9] 상용화주 항공화물 보안기준(2011)

곽 봉 환



- 1980년 2월: 한국외국어대학교(문학사)
- 1984년 3월: 日本 一橋大學 大學院 (상학석사)
- 1991년 3월 日本 關西大學 大學院 (상학박사)
- 1994년 8월 ~ 현재: 인천대학교 동북아물류대학원 교수

· 관심분야: 경영학일반, SCM 및 물류
· E-Mail : bhkwak@incheon.ac.kr

강 동 윤



- 1999년 2월 : 상지대학교 무역학과 (경영학사)
- 2002년 2월 : 인천대학교 무역학과 (경영학석사)
- 2011년 2월 : 인천대학교 무역학과 (경영학박사)
- 2003년 3월 ~ 현재 : 인천대학교 무역학부 강사

· 관심분야 : 경영학일반, SCM 및 물류
· E-Mail : kangdy74@naver.com