

정부의 물류표준화 정책과 표준파렛트 보급촉진 대책



건설교통부 물류시설과 서기관
하 판 도

목 차

I. 물류표준화의 현황 및 문제점

- (1) 표준화 개념
- (2) 표준화 필요성
- (3) 표준화의 대상
- (4) 문제점

II. 물류표준규격 확대·보급 방안

- (1) 표준물류기기 보급확대
- (2) 표준파렛트 보급확대
- (3) 포장의 표준화
- (4) "표준마크인증제도" 도입
- (5) "기업물류비계산기준" 도입
- (6) 물류정보의 표준화
- (7) 국내화물의 Container표준화 추진
- (8) 유통시장 국제화, 개방화에 대비
- (9) 물류표준화 홍보

III 맺는말

I. 물류표준화의 현황 및 문제점

(1) 표준화 개념

○ 물류표준화란 화물의 원활한 유통을 위하여 수송·보관·하역·포장 및 정보등 각각의 물류기능 및 물동량 취급단위를 표준규격화하고 이에 사용되는 기기·장비·설비등을 대상으로 규격·재질·강도 등을 통일 시켜 나아가는 것을 말함

(2) 표준화 필요성

○ 물동량 증가와 노동력 부족현상에 따른 물류과

정(수송·하역·보관·포장 등)의 기계화, 자동화가 불가피

○ 물류와 관련된 각종 수송수단 및 시설·장비등을 국가차원에서 표준화 및 자동화 시킬 필요성 대두

-트럭적재함 및 보관시설 등의 최대활용으로 수송·보관 등에 관한 효율을 향상

-물류장비의 기업간 호환성 확보로 효율성 제고

○ 화물의 발송지에서 도착지까지(Door to Door) 저렴한 一貫輸送지원 필요

-화물의 이동에 따른 시간단축, 파손을 감소

○ WTO등 선진국 주도의 국제화 및 대외시장 개방에 대비, 물류시설 및 장비의 국제표준화 필요

(3) 표준화의 대상

분	야	표준화 대상
수송	화물트럭, 기차, 선박, 항공기	트럭적재함 너비·길이, 화차문, 파렛트(Pallet)
보관	창고, 물류센터	보관 랙, 파렛트, 하역시설
포장	수송용 외포장	포장치수
하역	물류기기	파렛트, 컨테이너, 화차, 지게차, 컨베이어, 크레인, 파렛티이저, 무인반송차 등
정보		EDI, POS
기반시설	도로, 철도, 항만, 공항터미널, 트럭터미널, 기차화물역	하역시설 및 장비
기타		물류용어, 물동량 거래단위

(4) 문제점

○ 물류관련 시설 및 장비의 KS규격은 278종이나 기 제정된 규격간의 연계성 부족으로 화물의 일관처리 곤란

-KS규격 총 9,370종 중 물류관련 규격 278종

- 랙, 트럭 적재함, 기타 물류기기간의 규격차이로 화물의 적재효율 저하
- 일관 수송용 표준시설·장비의 사용을 저조
 - 파렛트 총 4,400만매중 일관수송용 표준파렛트 사용비율 11%미만
 - 일관수송용 표준파렛트 사용을 위한 포장 및 하역의 기계화율 미흡
 - 하역의 기계화율 42%, 포장의 기계화율 12%
- 물류표준화에 대한 기업의 인식부족
 - 물류표준화를 통한 비용절감 효과 등 정부차원에서의 홍보 미흡
 - 기업의 인식부족이 표준화추진에 장애요인으로 대두
- 개별 기업별 비표준 파렛트 과다보유로 일관 수송 저해
 - 기업마다 서로 다른 치수의 파렛트를 사용함에 따라 상호 호환성 결여 및 기업별로 파렛트의 유지관리 부담 가중
- 물류표준 보급촉진을 위한 법적·제도적 뒷받침 미흡
 - 그간 업계의 자율적인 추진에 의존하고 정부의 유인책 부족

II. 물류표준규격 확대·보급 방안

기본방향

- 물류표준화추진 초기단계에서 정부정책 지원 강화
 - 운임할인, 재정지원, 세제감면
- 업계의 인식제고를 위한 적극적인 홍보
 - 지방설명회, 세미나 개최 및 홍보물 제작 배포등
- Incentive 재정을 통한 기업의 자발적 참여 유도

(1) 표준물류기기 보급확대

① 현황 및 문제점

- 개별기업차원에서 자체설비에 적합한 시스템을 구축하고 있고 또한 기존의 비표준규격 설비나 시설을 개조하는데 따른 비용부담으로 자발적인 물류표준화를 기피하고 있어, 정부차원의 촉진책 필요
- 자동화 및 기계화를 통한 물류비절감 대책인 유니트로드시스템(Unit Load System : 단위 화물의 일관수송시스템)통칙이 '95.12에 제정되었으나 이에 대한 홍보 및 추진을 위한 지원 대책이 없어 통칙의 실천이 어려움

② 지원방안

- 표준물류시설·장비의 구입자금에 대한 세제 감면
 - 대상추가 : 제조업체 및 물류사업자의 창고설비(랙), 운반하역장비(지게차, 팔레타이저, 컨베이어, 수송장비(냉동·냉장차), 중형화물차(4~7톤급), 포장상자
 - ※현행 : 화물터미널업자 및 창고업자에게 컨베이어, 무인운반차, 냉동·냉장차량에 대하여 투자비용에 대한 세액 10%감면('96.12.31까지)
 - 조세감면규제법 시행규칙 개정으로 표준물류기기 구입·개조에 대한 세제감면
 - ※물류시설에 대한 자동화 및 기계화·표준화가 현재 초기단계임을 감안하여 조세감면규제법 제26조에 현행 감면 기간이 '96.12.31로 되어 있는 것을 표준화 정착 단계(2003년)까지 연장 필요
 - 물류표준 보급촉진을 위한 법적근거 마련 "화물유통촉진법"개정('95.12.29)

(2) 표준파렛트 보급확대

① 현황 및 문제점

- 파렛트 총 4,400만매중 일관수송용 표준파렛트 사용비율이 11%미만으로 일관수송이 어렵고 물류효율이 저하
 - 우리나라 파렛트 총보유매수 : 4,400만매
 - 인구 1인당 : 한국 1매, 미국 20매, 일본 3매
- 기업마다 서로 다른 치수의 파렛트를 사용함에 따른 상호 호환성 결여 및 파렛트의 유지·관리 부담

② 지원방안

- 물류사업자들에게 물류표준에 적합한 장비를 사용하거나 물류표준에 적합한 규격으로 외부포장한 화물에 대하여는 운임·하역료·보관료의 할인 등의 우대조치를 할 것을 요청하거나 권고
- ※화물유통촉진법 제7조
- 파렛트 풀 시스템용 표준파렛트구입자금 저리융자(향후 5년동안 매년 50만매 구입자금의 30% 지원 : 매년 45억원)
- ※표준파렛트 :
 - 가로1,100mm×세로1,100mm(KS A 2155)
- 중형 화물자동차 적재함 폭(너비)광폭화 추진
 - 기존 : 중형 화물자동차(4톤~7톤)의 경우 적재함 폭이 좁아 수송용 표준파렛트를 2열로 적재

할 수가 없어 적재효율이 저하되어 과도한 물류비용 지출

-개선 : 중형 화물자동차 적재함을 광폭화하여 수송용 표준파렛트를 2열로 적재할 수 있도록 조치, 현재 자동차 제작회사에서 시판중

※(예시)종전 2055~2120mm → 개정 2,280mm

(3)포장의 표준화

① 현황 및 문제점

○물류의 표준화는 포장분야의 표준화가 먼저 선행이 되어야 하나, 지금까지의 포장은 각 제조회사의 제품에 맞추어 포장의 규격이 정해지고 있음.

-표준포장치수(KS-A-1002)는 '74년 제정되었으나 '93년 조사에 의하면 표준포장치수 사용율이 8.2%에 불과

② 개선방향

○포장분야의 표준화는 각 제조회사의 제품규격을 기준으로 하기 보다는 표준파렛트의 규격에 맞추어 제작이 되어야 하고

○제품은 포장의 규격에 맞추어 그 규격이 정해져야 하고, 포장의 모듈화가 추진되어야 함.

-표준파렛트에 95%이상 적재효율을 가지는 길 포장의 포장모듈이 69종 보급되고 있음.

③ 지원방안

○포장분야의 표준화를 조기에 달성하기 위하여는 표준포장모듈에 적합성을 갖는 포장제에 대하여는 물류표준마크를 부여하여 세제 및 재정지원 방안을 강구해 나갈 계획임.

(4) "표준마크인증제도" 도입

① 도입방안

○표준화설비 도입에 대한 기업의 인식을 제고시키기 위한 방안으로 표준화 설비에 대하여 정부가 인증하는 표준마크 인증제도를 도입

② 지원방안

○향후 조세감면규제법의 특정설비투자자에 대한 세액공제 대상장비에 화물유통 촉진법에 의하여 시행되는 물류표준화 사업을 포함

(5) "기업물류비계산기준" 도입

① 현황 및 문제점

○각 기업에서 자체기준에 의한 물류비 계산으로 물류비의 산정기준이 상이함에 따라 정확한 물류비 산출이 어렵고, 정책반영에 애로

② 지원방안

○물류비 산정기준을 정하여 통일된 기준에 의하여 물류비를 산정토록 적극적인 홍보를 통하여 사용을 확대해 나갈

(6)물류정보의 표준화

① 현황 및 문제점

○물류분야의 정보화는 아직 초기단계에 머무르고 있으며, 항만·공항·철도·무역망으로 분화 발전

○물류관련 정보망이 각 분야별로 구축되어 있어 연계성 없고 정보망간의 표준화 결여

② 추진방안

○종합물류정보망 구축 및 관련 망간의 물류정보 표준화 추진

-전담사업자 지정 : 한국전기통신공사 및 (주) 한국물류정보통신('96.4.19)

○물류관련 전자문서의 국내표준화 및 국제표준화 추진

(7)국내화물의 Container표준화 추진

① 현황 및 문제점

○대부분의 화물수송이 도로수송에 과도하게 의존하여 교통혼잡 증대, 물류비증가

○철도화차의 표준화 미흡과 하역장비 부족으로 단위화물의 집하와 일관수송체제 구축이 안됨

○물류거점 확보 및 물류정보 System구축 미비로 국내화물의 Container화 추진이 어려움

② 추진방안

○장기적으로 국내의 물류거점기지 확보가 선행된 후 국내 수송용 Container의 확대보급을 추진하고, 그 전단계로 규격제정 검토

-주로 12피트형으로 하되 8피트형 및 20피트형을 보완 방안 등

○국제 수송용 Container의 보급 확대

〈국내컨테이너 물동량 전망치〉

구 분	2000년	2010년	2020년
철 도	57	3,314	9,195
도 로	1,833	17,893	41,377
연안해운	1,062	4,142	10,588
총 계	2,889	24,923	60,090
국내 화물총량	190,968	335,064	466,086
점 유 율(%)	1.51	7.44	12.89

자료 : 해운산업연구원('95. 12. 20)

(8) 유통시장 국제화, 개방화에 대비

① 현황 및 문제점

- 국제적으로 WTO 출범으로 국가간 교역량증대 및 신규 국제노동력·자금 및 소비시장 출현
- 국내적으로는 다품종·소량·다빈도·적기수송 요구 증대
- 새로운 국내·외 물류여건 변화 적용에 역부족
- 물류시설인 철도·항만·공항·도로의 수용능력 초과
- 물류업계는 소규모·영세성, 정보 부족으로 조직화 미흡

② 추진방안

- 국제표준화기구(ISO/TC51)회의에 적극 참여하여 국내 수송용 표준파렛트의 국제규격화 추진
 - 수송용 표준파렛트 국제규격화를 위해 '94. 10. 13 ISO/TC51에 정회원으로 가입

※ ISO : 국제표준화기구(International Organization for Standardization)
 TC51 : 파렛트분야 전문위원회(Technical Committee)

※ 현행의 ISO표준파렛트(4종)

- 1,200mm×800mm : 유럽 공동사용(주로 철도수송)
- 1,140mm×1,140mm : 영국, 미국(주로 해상용 컨테이너수송)

※ (-40mm오차허용으로 1,100mm×1,100mm 간접인정)

- 1,200mm×1,000mm : 독일, 네덜란드(현재는 일부만 사용)
- 1,219mm×1,016mm : 미국 주변국가

※ 개정안(6종)

- 1,200mm×800mm 1,100mm×1,100mm
- 1,200mm×1,000mm 1,140mm×1,140mm
- 1,219mm×1,016mm 1,067mm×1,067mm

- 동북아 지역 물류표준화 추진 공조체제 강화를 위하여 1차적으로 한·일 물류공동화 협의체 발족 추진

- 항만, 공항 Terminal 확충으로 종합물류 Center 기능부여

- 정보화, 조직화, 대형화를 통한 국내·외 물류 환경 변화에 대처

(9) 물류표준화 홍보

① ULS통칙 제정등에 따른 홍보를 위하여 정부 부처합동 순회 설명회 개최

- 물류정책 및 물류표준화 지방 설명회 개최 : '96. 9. 3~9. 20

- 연 참석인원 : 750명(시·도공무원 및 기업인)
- 홍보내용
 - 정부의 물류정책
 - 물류표준화 및 유니트로드 시스템통칙 해설

② 홍보용 VTR, 팸플릿 등 제작·배포

③ 물류표준화추진 우수업체 포상 및 성공사례 발표회 개최

Ⅲ. 맺는말

- ① 정부는 물류개선시책을 장기적인 안목에서 지속적으로 추진할 것이며 새로운 물류시책도 개발해나갈 것임
- ② 물류개선은 정부힘만으로는 불가능하고 민간부문의 지원과 협조가 필요함
- ③ 산업현장에서 물류업무를 하면서 어려운 점들은 정부에 수시로 개선건의 요망