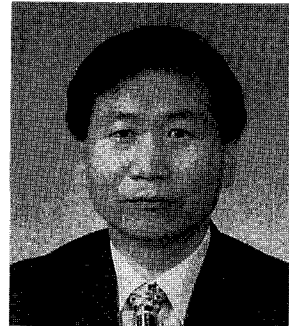


# 물류표준마크제도 도입의 필요성과 운용방안

(사)한국파렛트협회 부 회장  
한국파렛트풀(주) 대표이사  
한국컨테이너풀(주) 대표이사  
**서 병 루**



## 목 차

- I. 물류표준마크 인증제도의 개념
  - 1. 물류표준마크 인증제도
  - 2. 국내의 표준마크제도의 운영현황
- II. 물류표준마크 제도 도입의 필요성
- III. 물류표준마크 제도의 대상설비
- IV. 물류표준마크 제도의 도입방안
- V. 물류표준마크 인증기관의 지정과 운영방안
- VI. 물류표준마크 제도의 육성지원방안

### I. 물류표준화마크 인증제도의 개념

1. 물류표준마크 인증제도란?  
물류표준화를 촉진하기 위하여 표준화 대상설비에 제정된 규격에 맞는 표준설비임을 인증받아 표준마크를 부착하고 정부의 세제 및 금융지원을 받도록하는 제도이다.
2. 국내의 표준마크제도의 운영현황
  - (1) 표준마크제도의 개념  
표준마크제도란 관련법의 규정에 의하여 표준을 제정한 주체자(국가, 단체 등)가 제품 또는 기술에 대하여 인정된 표준에 맞는 것임을 나타내는 표준인증표시에 관한 규정을 말한다. (예 KS표시마크→산업표준화법)
  - (2) 표준마크의 종류  
주관기관과 관련법규에 따라 분류
    - 국가표준마크제도 : 산업표준화법

- 단체표준마크제도 : 산업표준화법, 단체별 관련법규
- 기관마크 제도 : 각 기관의 관련 법규 물류표준마크는 표준마크제도의 종류로 볼 때 단체표준마크 또는 기관표준마크로 제정가능

### (3) 물류표준 인증제도

- 가. 국가규격(KS)의 표준화 현황  
우리나라 국가표준인 KS규격은 124개가 있으며 이들 중에서 용어 등 간접적인 물류규격을 제외하고 물류표준화와 직결되는 물류설비규격은 32개 규격이며 이들을 살펴보면 다음과 같다.  
32개 물류표준화 대상규격들이 우리나라 물류표준화를 추진하기 위한 기준으로 제정된 Unit Load System 통칙과의 정합성, 일관성 여부를 분석하여 보면 많은 모순과 오류가 있다.

- ① 유니트로드 : 3규격
- ② 포 장 : 2규격
- ③ 파 렛 트 : 11규격
- ④ 하 역 장 비 : 5규격
- ⑤ 창 고 설 비 : 8규격
- ⑥ 수 송 장 비 : 3규격

### 나. 단체규격의 표준화 현황

- 한국농업기구협동조합의 동력경운기와 트레일러 등 운반장비에 대한 표시인증제도와 골판지공업협동조합의 포장용 골판상자 등에 대한 표시인증제도가 있다.
- 동력경운기 (한국농기구협동조합)
  - 동력경운기용 트레일러 (한국농기구협동조합)

- 농업용 트랙터(한국농기구협동조합)
- 계란 포장용 골판지상자(골판지공업협동조합)
- 정육 포장용 골판지상자(골판지공업협동조합)
- 수박 포장용 골판지상자(골판지공업협동조합)

(4) 외국의 물류표준 인증제도

국가별로 국가표준 또는 단체표준에서 물류 장비표준인증에 대한 유사한 제도를 찾아 볼 수 있다. 이 경우에는 주로 물류장비제조업자에 대한 표준인증표시를 할 수 있도록 하고 있으며 일본의 경우에는 제조업자 뿐만 아니라 수요자(사용자)에 대하여 세제감면 측면에서 표준인증에 따른 혜택을 제공하고 있다.

외국의 표준인증대상 물류장비

국가별	규격종류	주요 표준인증 대상장비
미 국	단체규격(ASME)	컨테이너, 컨베이어, 크레인, 화물용 엘리베이터, 자동이송장치, 산업용 트럭, 인력증강기, 파워트 등
	단체규격(CEMA)	컨베이어
	단체규격(SAE)	도로차량 및 비도로 사용
캐나다	국가규격(CSA)	트럭, 자재취급, 기타 물류장비 등
일 본	인증단체(로지스틱스 협회)	유니트로드 자동화 설비, 고성능 자동반송장치, 고성능 락 반출입장치
	인증단체(포장기계공업회)	포장하조장치, 중량물 자동포장 장치, 고도자동포장장치
	인증단체(산업기계공업회)	자동분류컨베이어, 회전식 오더 피킹기기, 천정주행형 크레인 제어장치, 작업용 컨베이어, 고도자동물류 컨베이어 락 반출입장치, 고도회전식 오더 피킹장치, 중량물 반송용 고정간 연결장치

II. 물류표준마크제도 도입의 필요성

1. 뒤떨어진 물류표준화수준은 물동량 흐름의 속도를 떨어뜨리고, 물류현장에서의 인력작업, 물류시설 장비의 가동을 저하 등으로 인하여 결국 물류비의 증가를 초래하게 된다. 이 결과 기업차원의 경쟁력과 국가차원의 경쟁력을 약화시키게 된다. 물류표준화를 추진하면 장기적으로 개별기업 차원에서도 물류효율이 향상되고 물류비가 절감될 수 있다고 판단된다. 그러나 기업의 단기적인 입장에서 볼 때 현재 가동중인 비표준규격의 물류시설이나 기기들을 표준화하려고 하면 불가피하게 비용의 손실이 발생하게 된다.

또한 창고보관설비들도 개조비용이 발생되며 하역장비나 수송장비나 수송장비 등의 변경에 따른 비용발생이 나타나게 된다.

이러한 이유 때문에 각 개별기업차원에서는 기존의 비표준 물류시설이나 장비들을 표준화하는 것을 망설이거나 기피하게 된다.

2. 물류표준마크제도의 도입이 필요한 이유

(1) 기존제도의 한계성

우리나라는 산업표준법에 의거하여 국가표준인 KS규격이 제정되어 여러 정책들이 운영되고 있으나 물류표준화를 추진하는데 있어 기존의 제도로서는 한계가 있다.

특히 KS규격에는 물류관련하여 124개의 규격이 제정되어 있으나 그 내용이 광범위하기 때문에 물류표준화를 추진하는데 있어 기존의 제도로서는 한계가 있다.

그 이유로서는 현행의 KS규격들이 용어나 정의, 종류, 구조, 성능, 형태, 재료, 강도, 품질, 제조기술, 시험방법 등 다양한 내용들을 포함하고 있으며 일반적이고 총체적인 목적으로 제정되어 있어 물류표준화의 첫수만 규정할 수 없는 문제점을 안고 있다.

또한 이러한 개별물류 규격들이 물류표준화를 위하여 필수적인 물류모듈체계를 구축하는데 있어 반드시 필요한 일관성이 결여되어 있다.

(2) 유니트로드시스템 통칙 제정만으로는 어려워 그리하여 1995년 12월 18일 KS A1638 규격의 유니트로드시스템 통칙 제정만으로는 각 기업이 이 표준규격을 채택하도록 하는 제도적인 장치가 없는 실정이다.

따라서 국가전체의 물류표준화를 본격적으로 추진하기 위해서는 정부의 정책적인 물류표준화 촉진방안이 필요하게 된다.

(3) 표준규격으로 개조하는데 필요한 자금,

세제 등 지원책 필요  
기업들이 현재 사용중인 비표준 물류시설이나 장비들을 국가의 표준규격으로 개조하는데 소요되는 자금에 대한 정책금융지원과 신규로 구입하거나 설치하는 물류시설이나 장비의 투자금액에 대하여 세제혜택 등이 기업들로 하여금 물류표준화를 추진하도록 하게 하는 효과적인 방안이 될 것이다.

(4) 물류표준마크인증제도 도입필요

기업들이 표준화된 물류시설이나 장비들을

도입하는 방식이 첫째로는 기존의 비표준 물류시설이나 장비들을 표준규격으로 개조하는 경우가 있고, 둘째로는 신규 물류시설이나 장비들을 표준규격으로 설치하거나 구입하는 경우가 있다.

첫째 경우에 대하여는 소요자금의 정책적인 금융지원을 실시하고 둘째 경우에 대하여는 투자금액에 대한 세액감면 혜택을 주는 방안이다.

이러한 정책금융지원이나 투자세액감면 혜택을 실시하려면 반드시 필요한 것이 표준화 시설이나 장비인가를 확인하는 절차이다.

공정하고 엄격한 검사를 하는 방안으로 물류 표준마크제도가 필요하다.

검사를 담당한 물류표준마크공인 담당기관이 물류표준시설이나 장비임을 확인하는 인증서를 발행하고 물류시설이나 장비에는 물류표준마크를 부착하도록 한다.

이와같은 물류표준마크제도를 도입하게 되면 각 기업들은 이러한 정부의 지원과 혜택을 받기 위하여 서둘러 표준물류시설이나 장비를 채택하려고 할 것이며 그 결과 현재 10%에 머물고 있는 물류표준화율이 급속히 제고되는 효과가 나타나게 될 것이다.

### Ⅲ. 물류표준마크제도의 대상설비

KS A1638의 Unit Load System 통칙은 광범위하고 장기적인 방법으로 우리나라의 물류표준화의 기준이 되고 있다.

그러나 보다 단기적이고 효과적인 표준화를 촉진하기 위해서는 T-11형 표준파렛트와 직접적이고 밀접한 물류설비들만을 물류표준마크제도의 대상으로 채택하여야 할 필요가 있다. 따라서 여기서는 물류표준마크제도에서 우선적으로 적용해야 할 물류설비를 설정하도록 한다.

#### 1. 파렛트

파렛트(PALLET)란 기계적으로 화물의 운송, 하역보관에 편리하게 쓸 수 있는 하역대(화물받침대)를 말한다. 좀더 상세히 설명하면 화물이동에 있어서 다수의 소량화물을 개별로 이동시키지 아니하고 일정한 묶음으로 단위화하여 한꺼번에 화물을 이동하는 방법(Unit Load System)의 하나로서 낱개의 화물을 적정한 단위 Lot로 집합할 수 있게 목재, 플라스틱 또는 금속으로 만들어져 하중을 받을 수 있는 구조로 만들어진 받침대를 파렛트라 하며,

이 파렛트위에 다수의 화물(약 1톤)을 적재하여 거래과정, 유통과정, 이동과정에 그 상대대로 연계작업이 가능하도록 하는 것이 일관파렛트화이다. 현재 우리나라 산업계는 약 5,000만매의 파렛트가 보급되어 물동량의 하역, 보관, 수송과정에 사용되고 있다고 추정된다.

일관파렛트화의 추진시 가장 중요한 점이 규격의 표준화이며 우리나라의 일관수송용 파렛트(표준파렛트)규격이 (가로)1,100mm×(세로)1,100mm (KS A 2155)이며 이 표준파렛트 사용율이 약 10%로서 선진국의 90%보급율에 비교하여 대단히 낙후되어 있는 실정으로서 이것이 물류표준마크제도 도입의 주된 대상으로 선정하여야 한다.

#### 2. 수송포장용기

일관파렛트화를 추진하기 위하여는 파렛트에 적재되어 이동하는 포장용기 규격의 표준화가 필수적으로 요구된다. 그러나 제품의 형상이나 크기는 다양하므로 한 두가지 포장규격만으로 통일하는 것은 불가능하다. 따라서 골판지상자, 플라스틱상자, 지대, 캔, 드럼 등 포장의 치수를 일정한 치수계열로 조합된 모듈체계(Module System)를 구축하여야 한다.

특히 우리나라의 표준파렛트 1,100mm×1,100mm 치수를 정수로 분할한 포장단위치수 69종을 KS A 1002규격으로 제정하고 있다. 현재까지 각 기업에서 이용하고 있는 표준포장치수 채택율이 10%미만에 그치고 있는 실정이다. 그 이유로는 각 기업에서 포장치수를 결정할 때 상품이나 원자재등 물자의 크기에 맞추어서 포장단위치수를 결정해 버리기 때문이다. 그러나 선진국에서는 표준화된 포장모듈치수를 활용하여 포장을 하기 때문에 물류표준화가 자동적으로 해결되고 있다.

따라서 우리나라 물류표준화를 촉진하기 위한 가장 중요한 과제는 KS A 1002의 69종 포장모듈치수의 보급이다. 특히 1회용 골판지, 지대 등의 포장용기보다 긴급한 과제는 반복사용하는 표준 플라스틱용기의 보급이라고 판단된다.

#### 3. 창고설비

보관시설인 창고에서 표준화대상으로는 구조물인 창고의 천정높이 7.5m, 기둥간격 7.0m, 도크높이등과 설비인 RACK의 표준화가 필요하다. 우리나라 표준 Unit Load인 1,140mm×1,140mm와 표준파렛트 1,100mm

×1,100mm를 기준치수로 한 창고설비를 보급하기 위하여서는 반드시 천정높이, 기둥간격, 보관 RACK 등의 치수가 이들의 배수체계를 갖춘 물류모듈시스템을 구축하도록 하여야 한다. 이들 중에서도 우선 시급한 과제는 보관 RACK의 규격의 배수모듈체계의 도입이다. 따라서 물류표준마크제도에서는 1단계로서 RACK의 표준치수를 대상으로 하고 2단계로 건물의 천정높이, 기둥간격을 대상으로 하도록 한다.

그런데 최근에 급속히 보급되고 있는 자동창고는 자동화된 물류시설이며 여기에는 보관용 RACK과 컨베이어는 기본설비이며 경우에 따라서는 PALLETIZER (DEPALLETIER), 무인반송차등이 종합적인 물류시스템으로서 여러 가지 물류설비가 함께 사용되는 사례가 대부분이다. 따라서 이들 자동창고는 일단 비표준규격으로 설치되면 표준화로의 전환이 어려운 문제를 야기하게 된다. 따라서 자동창고의 표준화 또한 물류표준마크제도의 대상이 되어야 한다.

#### 4. 운반하역장비

물자를 수직이나 수평으로 운반하거나 하역하는 장비로서는 지게차, 크레인, 컨베이어, 화물엘리베이터, 운반대차, Pallet Truk, Palletizer (DEPALLETIZER) 등 수많은 종류의 장비가 있다. 물류표준화를 추진하는데 있어 그 대상이 되는 운반하역장비로서는 Unit Load 화물을 다루는 장비에 국한하도록 한다. 이 Unit Load 용 운반하역장비에는 대표적인 것으로 지게차, Palletizer (DEPALLETIZER) 등과 함께, 컨베이어나 화물엘리베이터, 운반대차 등의 일부이다. 가장 대표적인 하역장비인 지게차는 표준파렛트와 정합성을 가지고 있으므로 물류표준마크제도에서는 그 대상장비를

- i) 파렛트 트럭
- ii) PALLETIZER
- iii) Unit Load용 Conveyor
- iv) Unit Load용 무인운반차도 선정하도록 한다.

#### 5. 운송장비

운송장비로서는 트럭, 철도화차, 컨테이너 등이 있다. 현재 우리나라에서는 트럭의존율이 90%에 다다르고 있어 가장 중요한 운송수단이 되고 있다. 트럭에는 규격별로 8톤이상 대형트럭, 4-5톤급의 중형트럭, 1-2톤급의 소형

트럭으로 분류할 수 있으며 대형트럭은 장거리 수송용으로 공장과 창고, 물류센터 등 물류거점간의 대량물동량 이동에 사용하고 있으며 소형트럭은 배송센터에서 거처에 배달하는 배송트럭용으로 이용하고 있고 중형트럭은 대형트럭과 소형트럭의 중간용도나 양측혼합용으로 사용되고 있다. 따라서 Unit Load System의 일관파렛트화의 수송장비로는 주로 대형트럭을 이용하고 있고 중형트럭의 절반정도를 일관파렛트화의 수송용으로 이용하고 있으며 나머지 절반의 중형트럭은 일관파렛트화의 대상이 되지 않고 있는 배송용으로 이용하고 있다. 소형트럭은 대부분 다품종소량의 물동량을 배달하는 배송트럭으로 이용하고 있으므로 일관파렛트화의 대상이 되지 않고 있다. 그런데 T-11 표준파렛트와 정합성을 가져야 하는 대형트럭은 다행스럽게도 적재함의 내치수 폭이 2,320mm-2,340mm로 모두 T-11 표준파렛트가 2열로 적재가 가능한 상태이므로 물류표준마크제도의 대상이 될 필요가 없다. 문제는 일관파렛트화용으로 이용되고 있는 탑형트럭이나 중형트럭에 있어 적재함의 폭(내치수)이 2,100mm로서 T-11 표준파렛트를 2열로 적재하는 것이 불가능하다. 따라서 중형(4-5톤)트럭과 탑형트럭의 적재함을 물류표준마크제도의 대상으로 하여 2,280mm - 2,350mm로 광폭화하도록 하는 것이 시급한 과제이다. 철도화차는 현재 파렛트화물을 수송하고 있지 않으므로 이 또한 파렛트전용화차를 보급하여야 하고 내수용컨테이너를 본격 보급하는 경우에도 T-11형 표준파렛트와 정합성을 갖도록 하여야 할 것이다. 따라서 물류표준마크제도에서는 1단계로, 중형(4-5톤)트럭과 탑형트럭의 적재함을 대상으로 하고 2단계로, 철도화차, 내수용 컨테이너 등을 적용대상으로 하도록 한다.

### IV. 물류표준마크제도의 도입방안

#### 1. 물류표준마크제도의 도입취지

물류표준화를 수행하기 위해서는 현재 유니트로드시스템통칙에서 관련된 물류장비에 대해 국가규격(KS)에서 규정하고 있는 부분 뿐만 아니라 그 외의 부분에 대해서도 연관적으로 규격의 정합화를 위한 물류표준화가 이루어져야 한다. 유니트로드시스템을 채택하여야 할

당사자인 기업입장에서 볼 때 개별기업으로서 는 현재의 비표준규격들을 표준규격으로 전환 하는 경우에는 추가비용 부담과 여러 어려움이 발생하게 되어 국가차원의 표준화를 추진 하는 것을 망설이게 된다. 따라서 정부차원에서 각 기업이 국가의 물류표준규격인 Unit Load System을 채택하는 경우에 발생하는 부담에 대한 조세감면과 재정지원을 통하여 각 기업들이 적극적으로 Unit Load System 통칙을 도입하여 우리나라의 물류표준화를 촉진하도록 한다. 결국 물류표준마크제도는 우리나라의 물류표준화를 촉진하기 위하여 제정된 유니트로드시스템통칙을 업계에 채택하기 위한 방안이다.

## 2. 물류표준마크대상장비의 규격설정방안

### (1) 물류장비의 표준규격 성격

물류표준마크의 대상이 되는 물류장비는 유니트로드시스템 통칙(KS A 1638)에 관련된 장비로하여, 이들 장비의 표준규격은 현행 국가규격(KS)에 있는 것은 이것을 활용한다. 물류장비는 운송장비, 하역장비, 창고설비, 포장용기 등 매우 광범위하여 이를 동일 업종별로 묶어 단체규격을 제정하는 것이 용이하지 않기 때문에 우선 물류업계를 포괄하는 물류기관이 국가규격을 토대로하여 기관규격을 제정하는 것이 바람직하다고 본다.

물류표준마크대상

설비명	기준치수	적용대상
파렛트 (일관수송용)	(가로)1,100mm (세로)1,100mm	평파렛트, 상자파렛트
포장용기	KS A 1002(포장모듈치수)의 1,100mm×1,100mm계열 69종	골판지상자, 플라스틱상자
파렛트 트럭	앞바퀴와 뒷바퀴 간격 1,100mm	수동식 파렛트 트럭 전동식 파렛트 트럭
컨베이어	진생방향의 폭 1,100mm	파렛트단위 이동용 수직, 수평컨베이어
파렛타이저	파렛트 적재대 1,100mm×1,100mm 이동방향의 컨베이어 폭1,100mm	기계식 파렛타이저 로봇식 파렛타이저
파렛트화물운반차	파렛트 적재대 1,100mm×1,100mm	무인반차 수동운반차
RACK	파렛트 화물 적재공간 (폭)1,100mm배수 (길이)1,100mm	파렛트 랙, 드라이브인 랙, 파렛트 수류 랙, 이동랙, 자동창고용 랙
수송장비	적재함의 폭 2,280mm×2,350mm	중형(3.4-5톤)트럭 수송용 컨테이너

### (2) 물류장비의 기관표준규격 제정절차

유니트로드시스템에 관련된 물류장비에 대한 물류표준마크를 부여하기 위해서는 국가규격이 없는 경우 또는 국가규격이 있는 경우에 대해서는 기관표준규격을 제정하도록 한다.

물류표준화에 관한 관련법규가 화물유통촉진법 제5조, 제6조, 제7조에 규정되어 있기 때문에 동법에 물류표준화를 위한 기관규격 제정에 관한 법규를 마련해야 할 것이다.

### (3) 물류표준마크 적용대상장비의 기준치수 설정

KS물류관련규격은 124개인 바 이들은 광범위한 총체적인 규격이므로 물류표준화의 기준규격인 KS A 1638의 유니트로드시스템 통칙의 적용대상 물류설비들은 다음과 같다.

## 3. 물류표준마크 인증절차

### (1) 신청자격

물류표준마크표시의 승인을 받고자 하는 물류표준마크인증대상 물류장비를 사용하는 자.

### (2) 표준마크인증기관의 지정

물류표준마크제도를 도입하는데 있어 반드시 공정성이 있는 기관이나 단체에서 물류표준장비 인증을 현장확인하고 인증서를 발행하는 업무를 실시하도록 하여야 한다. 따라서 물류표준마크인증 업무를 실시하고자 하는 경우에는 건설교통부장관의 지정을 받도록 해야 한다.

### (3) 표준마크인증표시승인

건설교통부장관은 규정에 의한 물류표준마크표시의 심사에 적합한 때에는 물류표준마크인증기관에게 마크표시 승인증을 신청인에게 교부하도록 한다.

### (4) 표준마크인증의 표시

물류표준마크인증기관은 규정에 의한 심사를 한 후 인증심사기준에 적합한 때에는 인증표시 신청장비에 대하여 물류표준마크를 표시할 수 있도록 한다.

### (5) 심사수수료

물류표준마크인증기관은 인증표시 신청자로부터 소정의 수수료를 받을 수 있도록 한다. 심사수수료는 심사건당 또는 심사신청장비의 구입가격에 대한 일정비율로 한다.

### (6) 표준인증마크도표

물류표준마크의 표준의 영문 STANDARD인 "S"와 물류의 앞머리 "물"자를 합성하여 "물"표시의 마크로 제정한다. 물류표준화의 대상이 되는 물류설비에 물류표준인 물 마크를 의

무적으로 부착하게 한다.

## V. 물류표준마크 인증기관의 지정과 운영 방안

### 1. 물류표준인증기관의 지정방안

#### 가. 물류표준인증기관의 지정기준

물류표준마크를 인증하는 기관은 공정성을 갖고 있는 기관이나 단체가 되어야 한다. 특히 물류에 관한 전문성을 갖추고 정부로부터 인증기관으로서 승인을 받아야 할 것이다.

#### 나. 인증기관의 지정

물류표준인증기관(표준화능력평가기관)은 건설교통부장관의 인가를 받고 물류업계를 관장하는 사단법인 한국물류협회로 하며 또한 파렛트의 표준인증기관은 건설교통부장관의 인가를 받고 파렛트 업계를 관장하는 사단법인 한국파렛트협회로 하는 것이 바람직하다고 판단된다. 일본에서는 물류장비에 관한 인증기관으로서는 일본물류협회가 담당하고 있으며 파렛트마크제도에 관하여서는 일본파렛트협회가 담당하고 있다.

### 2. 물류표준인증기관의 업무운영 방안

#### 가. 물류표준인증심사 업무규정

물류표준인증기관(표준화능력평가기관)은 물류표준마크승인심사 업무에 필요한 규정을 정하여 건설교통부장관에게 보고하도록 한다.

#### 나. 물류표준인증심사 실시

물류표준인증기관은 물류표준인증 신청을 받은 때에는 소정의 인증검사 기준에 의하여 심사를 하도록 한다.

#### 다. 물류표준인증심의위원회의 의결

물류표준인증심의위원회에서는 심사보고서를 심의하여 인증여부를 결정한다.

#### 라. 심사수수료 및 심사비용

물류표준인증기관이 심사를 하는 경우의 수수료는 심사신청 장비의 취득가격에 대한 일정 비율로 한다.

#### 마. 물류표준마크 부착과 인증서 발행

물류표준인증기관은 물류표준심의위원회의 심사결과에 따라 물류표준마크를 해당 물류 장비에 부착하고 물류표준마크 인증서를 발행한다.

## 물류표준마크 인증업무

순서	업 무	내 용
1	신청접수	기업으로부터 물류표준마크 인증신청서를 접수한다.
2	심사원 현장확인	인증기관은 심사요원을 현장에 파견하여 대상설비 기준치수를 확인한다.
3	심사위원회 의결	심사보고서를 제출받아 심의한다.
4	물류표준마크 부착	해당 물류설비에 물류표준마크를 부착하고 해당기업에 인증서를 발행한다.

## VI. 물류표준마크제도의 육성지원 방안

### 1. 물류표준마크제도의 육성지원 기본방향

물류표준화가 기업자체의 노력만으로 추진하기에는 많은 어려움이 있기 때문에 정부차원의 촉진대책이 필요하며, 이들 방안으로는 기존 비표준 물류설비들을 표준설비로 개조하는데 소요되는 기업의 부담을 정책금융으로 지원하며 신규로 도입되는 물류표준설비에 대하여는 투자세액의 10%를 감면하는 것이 효과적이다. 물류표준화를 조속히 정착시키기 위해서는 물류표준마크를 부착한 물류장비에 대한 육성지원방안을 화물유통촉진법과 조세감면규제법에 마련하도록 한다.

### 2. 화물유통촉진법상의 육성지원 방안

현행 화물유통촉진법상의 물류표준화 보급촉진과 표준장비 등의 우대조치에 관련된 규정을 바탕으로하여 물류표준마크를 인증받은 물류장비의 사용자에 대해 다음과 같은 우대와 지원을 제도적으로 실시할 수 있도록 화물유통촉진법, 동법시행령, 동법시행규칙에 필요한 관련법규를 제정 개정보완하도록 한다.

- (1) 물류표준마크설비의 우선구매 임차 사용
- (2) 지명경쟁입찰계약 또는 수의계약
- (3) 물류표준마크장비의 사용의무화 품목지정
- (4) 물류표준마크표시 명령대상 물류장비 품목지정
- (5) 금융지원
- (6) 운임 하역료 보관료 등의 할인
- (7) 보조금 지원과 재원의 출연
- (8) 공공요금 할인

### 3. 조세감면법상의 개선 방안

#### (1) 현행법상의 문제점

조세감면규제법 제26조의 특정설비투자에 대한 세제공제혜택을 주도록 되어 있으나 물류표준화 설비에 대하여는 동법 제26조와 동법시행령 제23조에는 명문화되어 있지 않는 상태이다. 다만 조세감면법 시행규칙 제14조(특별설비범위)

3항 화물유통촉진법에 의한 별표6(유통산업 근대화시설)을 보면, 화물터미널 및 창고업에 한하여 극히 제한적인 업체에만 조세감면이 적용되며 표준물류설비만이 아닌 비표준 물류설비들도 세제혜택을 받을 수 있도록 되어 있어 물류표준화 원래의 목적에 일치하지 않으므로 이를 변경하여 물류사업자(운수업, 창고업, 화물터미널, 하역업, 포장업, 물류기기 임대업 등) 및 일반제조업체, 유통업체등 전 산업계로 범위를 확대하고 표준규격의 물류설비를 별표7로 제정하여 이에 국한하여 조세감면을 받을 수 있도록 하는 것이 타당하다고 판단된다.

(2) 개선안

- 가. 조세감면법 제26조(특정설비투자에 대한 세액공제등)개정안  
동법 제26조 "가"의 "8"항을 추가하여 여기에 화물유통촉진법에 의하여 시행되는 물류표준화를 위한 시설을 규정한다.
- 나. 조세감면법시행령 제23조(특정설비투자의 범위)개정안  
동시행령 제23조 "가" (대통령령이 정하는 시설)의 "8"항을 추가하여 여기에 화물유통촉진법에 의한 물류표준화사업을 위한 시설로서 총리령이 정하는 것을 규정한다.
- 다. 조세감면법 시행규칙 제14조(특정설비의 범위)개정안  
동시행규칙 제14조 "다"의 "3"항을 다음과 같이 개정하도록 한다.

〈개정안〉  
화물유통촉진법에 의하여 물류설비를 사용하는 사업자가 물류표준화를 위하여 사용하는 시설중 별표7에 해당하는 물류표준시설

〈별표7〉

구 분	적 용 범 위
자동창고	표준파렛트를 사용하는 랙, 컨베이어등 기타 물류설비로 구성되는 창고
컨베이어	표준파렛트에 적재된 화물단위로 이동하는 운반시설
랙(RACK)	표준파렛트에 적재된 화물을 보관하는 시설
파렛타이저(Pallettizer) (디파렛타이저 포함)	표준파렛트에 화물을 자동으로 적재하는 시설
무인반송차	표준파렛트에 적재된 화물을 자동으로 운반하는 장비
파렛트 트럭	표준파렛트 단위의 화물을 운반하는 장비
중형트럭	4~5톤 화물자동차로서 표준파렛트를 2열로 적재할 수 있는 적재함을 갖춘 운송장비
포장용기	KS A 1002(포장모듈치수)의 1,100mm×1,100mm 계열치수로 제작된 용기
파렛트	KS A 2155(일관수송용파렛트)와 KS A 1638(유니트 트로드 시스템통치)에 규정된 1,100mm×1,100mm 규격의 표준파렛트

(3) 조세감면액 규모산출

(단위, 억원)

구 분	1997년	1998년	1999년	2000년	2001년
자동창고	173	198	228	262	302
컨베이어	35	40	46	53	60
RACK	23	27	30	35	40
PALLETIZER	24	29	35	42	50
무인반송차	14	17	21	25	30
파렛트트럭	23	27	30	35	40
중형트럭	187	206	226	249	274
포장용기	69	79	91	100	115
파렛트	210	244	285	332	386
계	758	867	992	1,133	1,297

4. 물류표준마크의 재정지원

(1) 목적

물류표준화의 추진 주체가 되어야 할 기업들은 이미 보유하고 있는 비표준규격의 물류시설이나 장비들을 개조하여야 한다. 그러므로 물류표준화를 촉진하기 위하여는 현재 각 기업이 보유하고 있는 비표준규격의 기존 물류시설이나 장비를 개조하는데 발생하는 기업의 부담이 되는 투자비용을 장기저리의 정책금융으로 지원하여 각 기업이 표준화 물류시설비로 전환하도록 유도하여야 한다.

(2) 대상물류설비

T-11표준파렛트와 직접 관련이 있는

- ① 자동창고      ② 컨베이어      ③ Rack
  - ④ 파렛타이저    ⑤ 무인반송차
  - ⑥ Pallet Truck   ⑦ 중형 화물자동차 등
- 을 대상으로 한다.

(3) 정부의 정책자금 예산규모

국내 기업들이 기 보유중인 비표준물류설비들을 향후 3년간 (1977년~1999년)에 걸쳐 표준화설비로 개조하는데 소요되는 비용으로서 정책금융으로 지원하도록 한다.

(금액단위 : 억원)

구 분	소요자금	1997년	1998년	1999년
자 동 창 고	450	150	150	150
컨 베 이 어	150	50	50	50
RACK	200	70	70	60
파 렛 타 이 저	50	20	20	10
무 인 반 송 차	60	20	20	20
파 렛 트 트 럭	160	50	50	60
중형화물자동차	170	60	60	50
계	1,240	420	420	400