

파렛트의 표준화 동향 및 물류 표준화 정책 방향

standard trend of Pallet

김재덕/ 산업자원부기술표준원 수송물류과장

1. 머릿말

생산의 첫 단계부터 최종적인 수요자에 이르기까지 물류문제는 기업경쟁력의 원천으로 제품 가격에서 차지하는 비중이 급격하게 커짐에 따라 물류 문제의 해결은 기업의 최종적인 「제3의 이윤원」으로 인식되고 있으며, 포장을 포함한 우리나라의 총 물류비가 '99년도 기준 GDP 대비 16.3%인 약 78조 9천억원으로 기업의 물류비가 차지하는 비중도 2000년도 매출액 대비 12.5%로서 미국 7.3%, 일본 6.1% 등 주요 선진국의 약 2배에 달하는 물류문제의 해결없이는 한국상품의 국제적 경쟁력은 생각할 수 없는 시대가 되었다.

화물의 원활한 유통을 위하여 포장, 수송 및 운반, 상·하역, 보관 및 이와 관련된 정보 등 각 물류 단계에서 사용되는 물류기기·장비간의 호환성과 연계성을 확보하기 위하여 추진되고 있는 물류표준화의 중요성에 대한 총론적인 공감대의 형성에도 불구하고 개별기업·업종간 이해관계에 따라 근본적인 시각차이로

인한 전체적인 물류비의 급증추세에 따라 우리 상품의 국제무대에서의 경쟁력은 계속 하락하고 있다.

특히, 물류표준화의 성패를 좌우하는 중심적 위치를 차지하는 포장 및 파렛트 분야에서의 표준화 문제는 자사의 문제가 아닌 다른 기업의 문제일 뿐 자사제품만을 고려하는 물류에 대한 인식차이는 물류문제의 해결을 더욱 어렵게 하고 있다.

더구나, 최근 기업활동 전반에 IT를 활용하는 「산업의 e-비즈니스화」(e-Transformation)가 급속히 진행되면서 모든 기업활동과 기업간 관계에 혁명적인 변화를 초래하고 있으며, 이러한 변화는 새로운 부가가치 창출과 원가절감을 통한 21세기 기업 및 국가경쟁력을 확보하기 위한 당면과제로 대두되고 있는 실정이다.

필자는 포장 및 파렛트 분야에서의 표준화가 물류합리화를 위한 선결과제임과 동시에 물류표준화의 핵심이라는 기본인식하에 허용된 지면의 범위내에서 물류환경의 변화와 물류표준화 추진상의 문제점, 파렛트의 보급현황 및 표준화

현황, 파렛트분야 국제표준화 최근동향, 파렛트 표준화의 활성화를 위한 물류표준화 정책방향에 대하여 간략하게 언급해 보고자 한다.

2. 물류환경의 변화와 물류표준화 추진상의 문제점

2-1. 디지털·글로벌 경제하에서의 물류환경의 변화

최근 물류환경은 정보통신기술의 혁신, 기업 활동의 글로벌화, 유통산업의 고도화 등으로 급속하게 변화하고 있음에 따라 정보·지식의 효율적 흐름을 활용한 물류시스템 구축이 국가 및 기업 경쟁력의 관건으로 등장하고 있으며, 기업의 물류관리범위도 80년대까지는 수송·보관·하역·포장 등 개별적 물류기능의 통합관리체제에서 90년대 이후부터는 개별기업의 범위를 넘어서 조달-생산-물류-판매로 이어지는 공급체인상의 기업간 네트워크의 경쟁체제가 형성되어가고 있는 추세이다.

또한, 최근 인터넷 혁명과 함께 정보기술을 배경으로 한 전자상거래의 확산에 따라 종래의 물류패러다임으로부터 근본적인 변화가 요구됨과 동시에 On-line상의 정보와 일치된 Off-line 상에서의 물류정보시스템 확보 등 물류가 전자상거래 선점의 관건으로 등장하면서 신속·정확한 물류서비스 실현 및 저비용·고효율 물류시스템을 확보하지 못할 경우 기존 유통망과 경쟁관계에 있는 On-line 상에서의 전자상거래의 지속적인 성장은 어려울 것으로 예측되고 있다.

이러한 21세기 물류의 특징은 e-비즈니스라는 배경하에 첨단 정보통신기술과 물류혁신기법이

접목된 "e-Logistics"가 본격적으로 자리잡아가는 시기라고 전망할 수 있다.

여기서, e-Logistics란 물류서비스 제공업체가 IT를 기반으로 보관, 재고관리, 운송, 관련솔루션 제공 등 다양한 부가가치 물류서비스를 On-line상에서 구현하여 On-line과 Off-line의 시간적 갭을 최소화하고 고객만족을 극대화 하며, 공급체인 물류프로세스를 효율적으로 지원하는 활동을 의미한다고 할 수 있다.

2-2. 물류표준화 추진상의 문제점

필자가 그 동안 물류표준화를 추진해 오면서 평소 느끼고 있는 사항을 정리하여 보면 다음과 같다.

1) 물류표준화의 필요성 및 중요성에 대한 근본적인 인식의 부족을 들 수 있는데, 이는 전체적으로 물류표준화에 대한 필요성은 절실하게 느끼고 있으나 개별기업의 입장을 고려한 제품포장, 물류기기·설비 등의 자체기준이 결정되고 있는 실정이며, 특히 개별기업별 상대 거래기업의 인식차이는 표준화 추진상 최대의 걸림돌이 되고 있다.

2) "물류표준화의 출발점은 포장표준화"라는 시각의 차이로서, 포장은 물류의 첫 단계이자 최종단계로서 물류표준화의 성패를 좌우하는 중심적 위치를 차지하고 있음에도 불구하고 대다수 기업들은 물류를 고려하지 않고 자사제품 중심으로 포장치수, 파렛트치수 등을 결정하고 있으며 물류를 고려하여 포장치수를 결정하는 기업은 극히 소수에 불과한 실정이다.

3) 최근 디지털·글로벌 시대의 e-Logistics 구현과 물류표준화를 별개의 문제로 인식하고

있는데, 물류표준화는 물류정보화·물류공동화 등 소프트물류의 대전제로서 물류와 정보가 표준에 따라 일치하지 않는 물류시스템은 고비용·저효율의 물류구조를 더욱 심화시켜 나갈 것으로 예측된다.

4) 포장·파렛트·컨테이너·지게차·바코드 심벌 등 물류분야의 국제표준화 활동의 중요성에 대한 현저한 인식부족을 들 수 있다.

- Global Standard 시대에서 국제표준을 고려하지 않는 물류표준화 추진은 사실상 무의미한 일로서, On/Off 간의 연결을 위한 국제표준화 활동이 선진국을 중심으로 활발하게 전개되고 있으나 국내에서는 국제표준화 참여활동이 거의 전무함에 따라 국제규격 작업의 주도권을 주요 선진국들이 장악하고 있어 물류관련 최신 국제동향에 관한 정보가 부족하고 국제규격 작업완료 후 통상현안 사항으로 발생시 대처하기가 곤란해지고 있는 실정이다.

특히, 포장, 컨테이너, 수출차량 등의 Off-line 상의 물류정보와 On-line 상의 EDI정보의 일치를 위한 자동인식기술(바코드심벌, RFID 등)의 국제표준화 활동은 향후 물류혁신을 위한 물류정보시스템의 핵심사항이라고 할 수 있다.

5) 신수요 물류분야에 대한 신속한 표준화 대응부족으로 최근 저온저장 유통시스템의 확산, 전자상거래의 활성화 등에 따라 수송포장, 파렛트, 수송차량, 보관창고 등에 대한 신규규격의 제·개정 필요성과 함께 환경친화적 물류시스템으로의 전환을 위한 관련규격의 재정비가 필요한데 비하여 이에 대한 신속한 대응이 미흡한 실정이다.

끝으로, 「사실적 표준」, 「공적표준」 등 표준의

의미에 대한 혼란 및 이해부족을 들 수 있는데, 물류 관련 각종 솔루션은 “사실적 표준”의 이전 단계로서 시장원리에 따라 사실적 표준으로 결정된 후 필요에 따라 “공적표준”으로 제정되고 있으며, 최근 On/Off 간의 연결을 위한 사실적 표준의 공적표준으로의 국제표준화 제정작업이 활발하게 진행되고 있다.

여기서 “사실적 표준”(de facto Standard)이란 주로 시장에서 기업간 경쟁의 결과에 의해 결정되는 표준이며, 공적표준(de jure Standard)은 ISO 규격, KS 규격과 같이 공적인 표준화 기관에서 작성된 표준을 말한다.

3. 파렛트 보급현황 및 표준화 현황

3-1. 파렛트 보급현황 및 사용실태

우리나라에 파렛트가 처음으로 소개된 것은 6.25 한국전쟁 당시 군수물자 수송용으로 일부 사용되어 오다가 '70년대에 공장자동화가 추진되면서 주로 공장 구내용으로 사용되었으나 '80년대 후반부터는 인건비의 급격한 상승 및 3D 업종의 기피로 인한 기계화 및 자동화의 촉진으로 본격적으로 보급·사용되기 시작하였다.

2000년말 현재 우리나라에서 유통·사용되고 있는 파렛트는 약 5,000만매 정도로 추정되고 있으며, 파렛트의 연간 생산량은 약 1,000만매 정도로 이중 500~600만매는 수출화물용으로 사용되는 1회용 파렛트로서, '97~2000년간의

연평균 파렛트 생산증가율은 약 14.0%로서 재질별 생산비율에서 보면 목제가 72%로 가장 높으나 연평균 신장율은 목제의 13.3%에 비하여

[표 1] 파렛트의 재질별 생산량

구 분	1997		2000		년평균 성장률
	생산량	비중	생산량	비중	
목 제	5,405,336	73.1	7,557,848	72.0	13.3
플라스틱	1,669,980	22.6	2,494,700	23.8	16.5
철 제	317,460	4.3	401,007	3.8	8.8
종 이	-	-	49,278	0.4	-
계	7,392,776	100.0	10,502,833	100.0	14.0

플라스틱은 16.5%로 가장 높게 나타나고 있다.

또한, 파렛트의 사용실태를 보면 목재 52.9%, 플라스틱 45.9%, 철재 1%, 종이 0.2%로서 목재와 플라스틱 파렛트가 주종을 이루고 있으며 목재파렛트의 대부분은 수출화물용 1회용 파렛트로 사용되고 있다.

한편, 파렛트의 치수별 파렛트의 생산 및 사용 비율은 1,100mm×1,100mm의 일관수송용 파렛트(이하 T-11형 표준파렛트라 함)가 각각 27.1%, 26.7%이며, 그 다음으로 1,300mm×1,100mm, 1,200mm×1,000mm의 순으로 나타나고 있다. 특히 일관수송용 표준파렛트인 T-11형의 사용비율이 '92년 10.93%, '97년 16.8%, 2000년 26.7%로 매년 2~3% 정도로 상승하여 오고 있다.

3-2. 파렛트의 표준화 현황

파렛트분야의 표준화는 1973년 일관수송용

파렛트(KS A 2155)의 국가규격 제정을 시작으로 하여 2000년말 현재 파렛트와 관련된 KS 규격은 총 19종이며 물류표준화 관련하여 구분하여 보면, 일관수송용 파렛트의 대한 규격으로 평파렛트와 상자형 파렛트 등 2종이 있으며, 일반적으로 구내용으로 사용되는 일반용 파렛트에 대한 규격으로 재질별, 형태별로 구분하여 11종이 있고, 파렛트의 시험방법에 관한 규격이 2종, 기타 파렛트의 용어·설계기준·표준바코드 가이드라인 등 4종의 KS 규격이 있다.

보통 파렛트 표준화 또는 표준파렛트라고 말하는 KS 규격은 일관수송용 파렛트의 규격을 의미하며 그 이외의 규격들은 보조적으로 구내에서만 사용되는 것으로 파렛트의 표준화를 유도하기 위하여 사용된다고 볼 수 있다.

특히 1995년말 제정된 유니트로드시스템 통칙(KS A 1638)은 유니트로드시스템(ULS)에 의한 물류합리화를 목적으로 T-11형(1,100mm×

[표 2] 파렛트의 사용실태 및 생산현황(2000년 기준)

구 분	파렛트 치수(단위 : mm)						
	치수(mm)	1,100×1,100	1,300×1,100	1,200×1,000	1,400×1,100	1,100×800	기타
비율(%)							
사용비율(%)		26.7	18.3	17.3	8.4	2.0	2.3
생산비율(%)		27.1	11.4	10.3	2.4	8.6	40.2

1,100mm) 파렛트를 기본으로 하여 여러 화물을 단위화(Unit load)한 일관수송체제 구축을 위하여 T-11형을 기본으로 한 파렛트, 적재화물, 수송포장, 하역·운반기기, 랙(Racks), 수송차량, 화물컨테이너, 철도차량 등의 치수·강도·재질 등과 관련된 통칙기준으로서, 일관수송용 파렛트 이외의 일반용 파렛트는 일관수송용 파렛트에 적재되지 못하는 물품들을 위한 보조적인 파렛트라고 할 때 ULS 통칙과 관련한 파렛트의 KS규격에 대한 전반적인 재검토 및 규격 재정비가 필요하다고 볼 수 있다.

또한, 일관수송용 표준파렛트인 T-11형은 트

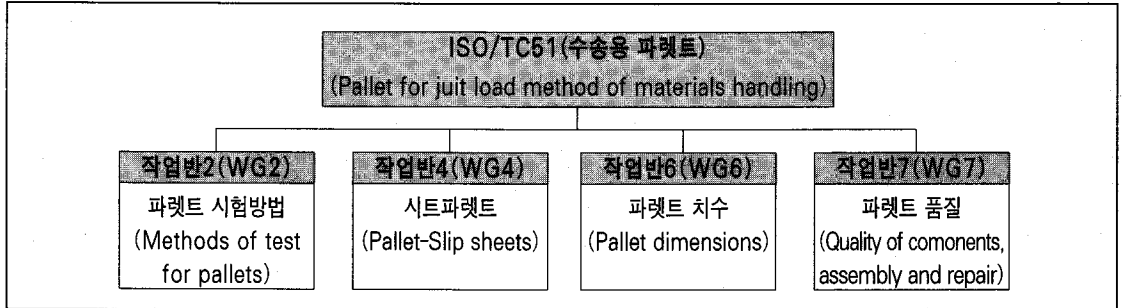
럭과 컨테이너 등 수송장비들의 적재함 안쪽치수에 따라 파렛트의 2열 적재에 가장 적합한 규격이기 때문에 물류기기·장비간의 호환성과 연계성 확보를 통한 물류합리화를 위하여 T-11형 표준파렛트의 보급을 더욱 확산시켜 나가야 할 것이다. 이와 더불어 물류와 정보의 결합을 통한 e-Logistics의 구현을 앞당기기 위한 파렛트의 정보화와 관련된 KS규격의 확충이 필요해 지고 있다.

이와 관련하여 1999년 「파렛트의 표준바코드 가이드라인」(KS A 2205) 규격이 제정된 것은 그 의미가 매우 크다 할 수 있다.

[표 3] 파렛트의 관련 KS 규격 현황

구분	규격명	KS규격번호	제정년도
일관수송용 파렛트	일관수송용 목재 평파렛트	KS A 2155	1973
	일관수송용 상자형 파렛트	KS A 2159	1978
일반용 파렛트	목재 평파렛트	KS A 2156	1974
	플라스틱제 평파렛트	KS A 2169	1988
	금속제 평파렛트	KS A 1052	1979
	스키드 파렛트	KS A 1611	1994
	파렛트 서포트	KS A 1618	1994
	기동형 파렛트	KS A 1620	1994
	시트 파렛트	KS A 2166	1988
	상자형 파렛트	KS A 2167	1988
	쿨드 롤 상자형 파렛트	KS A 2168	1988
	종이 평파렛트	KS A 2203	1999
	재생플라스틱 파렛트	KS M 3525	1997
시험방법	평파렛트 시험방법	KS A 1044	1977
	일관수송용 파렛트의 시험방법	KS A 1048	1978
기타 관련	파렛트 용어	KS A 1044	1975
	표준파렛트 시스템 설계기준	KS A 2204	1999
	항공기 화물운송용 파렛트	KS W 3319	2000
계	총 18종		

[표 4] 파렛트분야 국제표준화 조직



4. 파렛트분야 국제표준화 최근동향

4-1. 파렛트분야 국제표준화 조직 및 활동현황

물류분야의 국제표준화 활동은 국제표준화기구(ISO)를 중심으로 분야별 기술위원회(Technical Committee)에서 이루어지고 있으며, 물류분야의 기술위원회(TC)는 포장분야(ISO/TC122), 파렛트(ISO/TC51), 화물컨테이너(ISO/TC104), 지게차(ISO/TC110), 바코드 심벌 등 자동인식기술(ISO/IEC JTC1/SC31), 수송정보(ISO/TC204) 등으로 파렛트분야의 국제표준화 조직은 다음과 같다.

파렛트분야의 국제규격을 결정하는 기술위원회인 ISO/TC51(수송용 파렛트)은 일관수송용 파렛트의 치수, 성능 및 시험방법, 최대 적재하중 등에 관한 국제표준화를 촉진하기 위하여 1947년 ISO 발족과 함께 설립되어 2년여마다 개최되는 총회에서 중요사항을 결정하고 있으며 우리나라는 1995년 제14차 총회부터 참가함과 동시에 매년 1~2회씩 개최되는 작업반(WG) 회의에도 계속 참가하여 오고 있다.

현재 파렛트와 관련된 ISO 국제규격은 파렛

트의 용어, 주요치수 및 허용오차, 시험방법 등 8종이 출간되어 있으며, 이미 출간된 국제규격 중 파렛트의 치수, 시험방법 등과 관련된 국제규격의 개정 및 파렛트의 품질, 수리 등과 관련된 국제규격의 제정 등 12종의 제·개정작업이 진행되고 있다.

일관수송용 파렛트의 치수에 관한 현행 국제규격인 ISO 6780(일관수송용 파렛트의 주요치수 및 허용오차)은 1988년 12월 채택시 1,200mm×1,000mm(영국), 1,200mm×800mm(유럽), 1,140mm×1,140mm(호주와 일본의 절충), 1,219mm×1,016mm(미국, 48"×40") 등 4개의 치수를 허용하되 1,219mm×1,016mm 치수는 북미에서의 미터법 채택시까지, 1,140mm×1,140mm는 해상용 컨테이너의 광폭전환시까지라는 단서조항을 둬으로써 실질적으로 2개의 치수(1,200mm×1,000mm, 1,200mm×800mm)를 목표로 하였으나 미국의 설득으로 1994. 7월 ISO 6780 개정시 1,219mm×1,016mm(48"×40")의 단서조항을 삭제하였으며, 해상용 컨테이너의 국제규격인 ISO 668(안쪽치수: 2330mm)와 정합성을 갖는 1,140mm×1,140mm의 치수의 경우 ±40mm 공차를 인정함으로써 사실상 T-11형도

준국제규격으로 인정되고 있으며 ISO 6780 서문에서도 T-11형이 국제규격으로 거절되어서는 안된다고 명기하고 있다.

우리나라의 일관수송용 표준파렛트인 T-11형이 ±40mm 공차를 인정한 1,140mm×1,140mm와 별도로 국제규격으로 채택되기 위한 노력은 1995년 제14차 총회(미국, 워싱턴)에 한국대표단이 처음 참가시 일본, 한국측에서 유럽국가들의 반대를 설득하여 일관수송용 파렛트의 국제규격인 ISO 6780의 개정을 위한 작업반(WG6) 설치에 합의한 이후 5년여에 걸친 국제규격 개정(안)에 대한 작업에 들어갔다.

그 결과 2000년 4월 T-11형이 포함된 국제규격 개정안(ISO/DIS 6780)이 마련되어 회원국의 투표를 실시한 결과 지게차의 차입구 허용오차, 일부 유럽국가들의 유럽치수 주장 등 각국의 의견수렴 결과에 대하여 금년 5월에 개최된 작업반(WG) 회의(포르투갈, 리스본)에서 검토하였으며 금년 9월 영국에서 개최되는 작업반 회의에서 제2차 국제규격(안)을 마련하여 금년 11월까지 회원국들의 투표를 거쳐 최종적인 국제규격 개정이 결정될 예정으로 있다.

파렛트의 치수와 관련된 ISO 국제규격 개정과 함께 ISO/TC51에서는 파렛트의 시험방법에 관한 국제규격(ISO 8611 :1991)의 개정을 5~

6년전부터 추진해 오면서 목재 파렛트의 수분함량의 변화에 따른 허용오차 등이 주요이슈였으나, 최근 급속하게 확산·보급되고 있는 플라스틱 파렛트의 등장으로 플라스틱 파렛트의 굽힘강도, 압축강도, 충격시험 등의 성능요건과 시험방법에 있어서의 온도범위 설정에 관한 각 회원국의 이해관계가 매우 첨예하게 대립됨에 따라 이 “파렛트의 국제적 시험 Project”가 제안되어 프로젝트팀을 구성한 후 북미, 유럽, 아시아 등 3개 지역별로 시험을 실시한 후 시험결과를 토대로 2003년 말까지 국제규격을 발간할 예정으로 있다.

4-2. 파렛트분야 국제표준화의 향후전망

이상에서 살펴본 바와 같이 일관수송용 파렛트 치수에 대한 ISO의 국제규격 단일화는 사실상 불가능한 상황으로 세계 각지역 및 각국에서의 서로 다른 수송장비의 적재함 규격과 물류시설, 도로여건 등의 특수한 조건 때문에 유럽, 북미, 아시아 등 3대 지역의 표준파렛트에 대한 입장은 매우 상이하다고 할 수 있다. 현재 진행중인 일관수송용 파렛트 치수에 관한 ISO 국제규격의 개정안(ISO/DIS 6780)에 T-11형을 포함한 6종의 파렛트 치수의 개정 국제규격으로의 채택이 확실시되고 있으나 장래에는 유럽, 북미,

(표 5) 파렛트 치수관련 국제규격 개정현황

ISO 6780('88.12, '94.7)	ISO/DIS 6780(2000.4)
1,200mm×1,000mm, 1,200mm×800mm 1,140mm×1,140mm, 1,219mm×1,016mm	⇒ 1,200mm×1,000mm, 1,200mm×800mm 1,140mm×1,140mm, 1,219mm×1,016mm 1,100mm×1,100mm, 1,067mm×1,067mm

아시아의 대표적인 표준파렛트인 1,200mm×800mm, 1,200mm×1,000mm, 1,100mm×1,100mm의 3종류가 최종적인 국제규격으로 자리잡아 갈 것으로 예상되고 있다.

또한, 환경친화적 물류시스템의 구축과 관련하여 반복사용이 가능한 플라스틱 파렛트의 급속한 보급·확산에 따라 파렛트의 시험방법에 관한 국제규격의 결정여부에 따라 향후 세계 파렛트시장의 판도가 좌우될 것으로 예상된다.

이밖에도, 파렛트에 대한 국제표준화 작업과 병행하여 포장, 화물컨테이너, 지게차, 바코드심벌 등 자동인식기술의 국제표준화 작업이 상호 밀접하게 진행되고 있음에 따라 파렛트를 포함한 물류관련 분야에서의 국제표준화 참여활동을 적극 강화해 나가야 할 것이다.

5. 파렛트 표준화 활성화를 위한 물류표준화 정책방향

물류환경의 변화에 따른 물류범위의 확대, e-Logistics의 출현 등 21세기 물류수요에 대응하여 파렛트의 표준화 확산을 위한 물류표준화의 주요 정책방향은 글로벌·디지털 경제체제에 대응한 일관수송시스템의 구축, On/Off간의 물류와 정보의 일치를 위한 물류정보시스템의 확보, 국내표준과 국제표준의 일치를 위한 공제적 국제표준화 참여활동의 확대에 요약할 수 있다.

5-1. 글로벌·디지털 경제체제에 대응한 일관수송시스템의 구축

물류합리화를 목적으로 T-11형(1100mm×1100mm) 파렛트를 기본으로 하여 여러 화물을

단위화(Unit Load)한 일관수송체계 구축을 위하여 1995년 제정된「유니트로드시스템 통칙」을 포함하여 저온저장 유통시스템, 전자상거래, 환경친화적 회수물류, On/Off간의 연계성 등 신수요 물류시스템에 대비한 국가규격의 제정비 및 확충을 통한 일관 수송시스템의 표준화 확산을 추진해야 할 것이다.

이와함께, 동북아시아의 물류중심국가의 역할을 수행해 나가기 위하여 T-11형이 한국, 일본, 중국 등을 포함한 동북아시아의 표준파렛트로 통일·확산을 위하여 민간주도로 추진되고 있는 「아시아파렛트협의회」(STAP-11)의 출범, 「아시아파렛트풀시스템」(APP)의 확산을 위하여 정부차원의 지원을 통한 민·관 공조체제를 강화시켜 나갈 예정이다.

5-2. on / off간의 물류와 정보의 일치를 위한 물류정보시스템의 표준화 기반구축

포장상자, 운반용 파렛트, 수송차량, 보관창고, 상하역기기 등에 사용되는 바코드 심벌, RFID 등의 자동인식기술에 관한 신규규격의 제정·보급과 함께 조달·생산·유통·판매 등의 각 물류단계에서의 물류정보를 일치시키기 위하여 제조업체, 유통업체, 물류업체 등에서 사용되는 각종 물류기기·설비의 규격을 재정비하는 일이다.

특히, 상품포장용 바코드심벌(1차원 및 2차원)과 상품포장 라벨에 관한 국제규격 제정작업이 현재 추진되고 있음에 따라 바코드 심벌의 인쇄성능에 관한 KS 규격 제정추진과 함께 상품포장용 바코드심벌 및 라벨에 대한 국가규격 제정을 검토하고 있으며, 현행 바코드 심벌(개별

상품용, 유통상품등, 물류정보시스템용)에 관한 KS규격의 ISO국제규격과의 일치를 통하여 EAN/ UCC 심벌체계로부터 KS규격체계로 물류바코드 심벌체계의 일원화를 추진해 나갈 예정이다.

5-3. 물류분야 국제표준화 활성화를 통한 국제적 대응활동 강화

1) 포장·파렛트·지게차·컨테이너·바코드 심벌 등 물류분야 ISO 국제회의의 개최시 분야별 국내전문가의 참가를 확대하고, 국제회의가 한국에서 개최될 수 있도록 국제회의의 한국유치를 강화해 나갈 예정이다.

지난해 일본 동경에서 개최된 “바코드심벌” 총회(ISO/IEC JTC1/SC31) 및 파렛트 총회(ISO/TC51)에서 2002년도 바코드심벌 총회 및 2004년도 파렛트 총회의 한국개최가 결정되었으며, 화물컨테이너(ISO/TC104)의 총회도 2009년 한국에서 개최하기로 지난해 남아프리카공화국 총회에서 결정된 바 있다.

또한 금년에는 지게차, 파렛트, 바코드심벌 등과 관련된 각종 국제회의에 국내전문가들이 참가하여 오고 있으며, 금년 9월의 파렛트 작업반 회의(영국, 런던) 및 10월의 포장총회(ISO/TC122, 터키 이스탄불)에도 한국대표단이 참가할 예정이다.

2) 국제규격의 작업완료 전에 초안단계부터 참여를 통한 최신정보 입수 및 국내에서의 신속한 대응을 활성화하고 국제표준화 작업에서의 주도권 확보를 통한 국내업체의 의견을 반영하기 위하여 ISO의 분야별 기술위원회(TC), 분과위원회(SC) 및 작업반(WG)의 국제의장 또는

국제간사를 한국의 국내전문가가 맡을 수 있도록 적극 지원해 나갈 계획이다.

3) 국제표준화 대응활동을 촉진시켜 나가기 위해서는 무엇보다도 먼저 국내 관련분야의 전문가 참여가 필수적임을 고려하여 포장, 파렛트, 지게차, 컨테이너, 물류정보, 보관하역 등 산업표준심의회 자문을 위한 분야별 전문위원회의 구성·운영을 대폭 강화하여 업계·단체·학계 등 국내전문가의 국제표준화 참여활동을 지속적으로 지원해 나갈 계획이다.

5-3. 물류표준화 보급·확산을 위한 제도적 지원 및 홍보확산

물류합리화를 위한 물류혁신의 핵심은 일관수송용 표준파렛트인 T-11형을 기본으로 유니트로드시스템(ULS) 통칙의 정착을 위한 일관수송체계의 표준화에 있으며, ULS의 보급·확산을 위하여 기존 물류기기·설비의 변경이나 신규투자시 기업의 부담이 적지 않음을 고려할 때 정부 또는 민간기업의 각종 물류지원에 대한 가이드라인의 제시를 위한 제도적 지원책으로서 ULS 통칙에 적합한 물류기기·설비임을 평가하여 인증서를 수여함으로써 각종 재정적·행정적 인센티브를 부여할 예정으로 있다.

또한, 물류와 관련된 각종 세미나, 워크샵, 공청회 등의 수시개최를 통하여 주요 현안사항에 대한 공개적인 의견 수렴을 계속해 나갈 것이며, 물류분야의 국제표준화 최신동향, 신수요 물류시스템의 대비책 등에 관한 종합적 연구·발표도 병행해 나갈 필요성이 있다고 생각한다. ☞