

日本人이 본

韓國의 工業規格의 現狀

渡 辺 武 夫

本稿는 今年 3월 1일 부터 9일까지 우리나라 現代鋼管의 JIS (日本工業規格) 마아크表示 承認申請에 의한 심사를 하기 위해 우리나라를 방문한 日本 通商産業省 工業技術院 標準部 材料規格課의 「와 다나배 다게오」(渡辺武夫)씨의 글이다.

(註編輯者 譯)

본인의 출장은 1980년에 工業標準化法の 개정으로 JIS 마아크가 외국제품에도 개방됨으로써 이루어진 것이다. JIS 마아크表示의 심사 및 승인은 日本국내 공장의 심사 및 허가와 동일하게 실시되며, 이 신청의 접수, 심사, 승인등의 사무는 主務大臣(구체적으로는 일본정부의 직원)이 행하도록 되어 있는데 通商産業省의 경우는 工業技術院에서 실시한다.

현재, 해외의 JIS 마아크表示承認 상황은 41건에 달하고 있는데 이 가운데 韓國은 토목, 건축, 기계, 철강, 非鐵, 용접등 많은 분야에 걸쳐 20건 12개공장등 약 반수를 차지하고 있다.

최근 한국에서 이와같이 工業標準化에 주력하고 있는 이유로서는 다음과 같은 사실을 들 수 있다.

1960년대의 6·25동란후 산업계의 공업화를 시작할때 당초 美國의 능률중시와 개인주의가 먼저 도입되었다. 그때는 質보다는 量의 관리가 요구되고 있었다. 그것이 1970년대의 제 2차 석유위기 이후 量보다는 質의 관리가 필요하게 되어 日本의 JIS를 도입 기업의 체질강화를 도모하게 되었다.

한국에 있어서의 공업표준화의 경위는 다음과 같다.

- ① 1961년 9월 : 工業標準化法 제정
- ② 1961년 11월 : 商工部내에 標準局 설립
- ③ 1962년 2월 : 工業標準審議會 설립
- ④ 1963년 6월 : ISO加入
- ⑤ 1963년 7월 : KS (韓國規格) 表示制度 설립

⑥ 1963년 11월 : KS 表示許可 제 1호공장탄생 (백열전구)

⑦ 1973년 1월 : 工業振興廳 설립

표 1에 韓國과 日本의 표준화對比를 표시한다.

한국규격의 심의방식은 JIS와 같은 시스템의 專門委員會 部會의 의견을 거쳐 결정되고 있는데 이들 밑에는 많은 委員들이 증사하고 있다.

한국규격의 수준을 일본과 비교해 보면 한국규격 전반을 조사하지는 않았으나 한국규격은 대체로 일본규격과 비슷하다. 도면에서 표까지 우리와 거의 같은 것을 많이 볼 수 있다. 또 한국어와 일본어의 문자의 배열방식이 동일하므로 더욱 그러한 감을 느끼게 된다.

그 이유로서는 첫째 아시아에 있어서 공업선진국인 日本에서 많은 것을 도입하고 있으므로 비슷하며 둘째로 JIS의 내용에 대해 반박할만큼의 기술적 데이터를 갖고 있지 않다는 점이다. 이러한 사실들은 일본의 항공관계의 규격이 美國의 MIL를 번역하고 있는 것과 같은 점이다.

한국에 있어서 공업표준화를 추진하는 제도로서 다음 네가지의 기본이 있다.

(1) 品質表示制度 (2) 品質檢査制度 (3) 工場品質管理等級制度 (4) 優秀工場品 指定制度 등이다. 또한 日本에는 없는 品質管理士가 있다.

한국기업에는 QC서어클品質管理 分任組가 조직되어 이를 새마을추진본부가 전면적으로 등록제도에 의해 관

〈표-1〉 韓國과 日本의 標準化對比

項 目	韓 國	日 本
工業標準化法	1961年 制定	1949年 制定
審 議 機 關	工業標準審議會	工業標準調查會
事 務 局	工業振興廳	工業技術院
1984年末規格數	7,397件	7,931件
工場品質管理等級制度	있 다	없 다
優秀工產品指定制度	"	"
品 質 管 理 士	"	" 技術士 (經營管理의 一部)

여하고 있다. 새마을운동은 “品質管理, 工程改善 운동”의 추진역을 맡아 있다.

이번에 방문한 現代鋼管은 한국의 5大企業 그룹 가운데의 하나인 現代그룹에 속해 있다.

現代그룹은 조선, 원자력플랜트, 교량등을 만들고 있는 現代重工業, 포니, 스틸라등 자동차를 만들고 있는 現代自動車, 파이프를 만들고 있는 現代鋼管등으로 구성되어 있다.

위치는 한국 동남부의 蔚山市에 있으나 緯度는 35.5도로 東京과 같으며 時差는 없다. 여기에 현대 그룹이 모여있다. 현대 강관이 설립된 10년전에는 3만에 불과했던 인구가 현재는 약 60만에 이르고 있으며 蔚山市에 거주하는 대부분의 인구가 현대그룹과 관계를 맺고 있다.

현대그룹은 일상생활을 영위하는데 필요한 보육원, 학교, 병원등을 건설, 모든 편의를 제공하고 있다.

造船所에서는 신규수주는 감소하고는 있으나 스웨덴 노르웨이등 해외로부터의 주문으로 수10만톤급 독은 파악되어 일본의 조선불황과는 대조적이었다.

자동차에 있어서는 캐나다에 수출되고 있는 포니와 함께 三菱자동차와 기술제휴하여 처음으로 만든 FF車 니이엑셀(밀러슈相當)이 불린 美國에 수출되려고 하고 있다. 자동차 메이커는 現代외에도 GM社가 기술제휴하고 있는 대우자동차가 있는데 1985년에는 연간 637,0

00대의 생산이 예상되고 있다.

자동차의 가격은 日本의 2배에 가깝다. 앞으로 기술의 진전과 함께 보급도 급속적으로 늘어날 것으로 보여지고 있다.

한국의 급여수준은 해마다 상승하며, 특히 現代그룹은 비교적 높아 일본보다 약2할이 낮은 정도이다.

회사의 평균연령은 현장기술자 32~33세 사무직이 35세로 젊은 층으로 구성되어 있는데 앞으로의 한국을 젊어질 의욕이 대단하다.

경영자의 말에 의하면 금후의 한국의 진로는 다음과 같은 것으로 생각하고 있다.

종래의 Made in Korea의 이미지 부터 탈피하여 보다 좋은 제품을 값싸게 제공함으로써 先進國의 대열에 참가할 것을 생각하고 있다. 특히 한국은 日本과 같은 無資源國이며, 싱가포르, 사우디아라비아, 台灣등의 발전도상국으로 부터의 추월을 담하지 않기위해 그들의 나라에서는 만들 수 없는 附加가치가 높은 고급품을 만들어 나간다는 것이다.

한국은 서울 올림픽을 개최할 정도로 국력이 신장하여 1988년에는 선진국의 클럽인 OECD대열에 참가할 계획을 발표할 수 있는 단계에 까지 발전하고 있다. 그러나 準工業先進國의인 입장에 있으면서도 세계 유수의 외채를 지니고 있다. 따라서 명실공히 개발도상국을 탈피한 경제체제와 운영을 제외국에 기대되면서 금후 開放經濟體制에의 移行과 무역마찰문제 기술도입등 어려운 문제들을 안고 있다.

이웃나라로서 한국은 6.25동란후, 日本과는 이른바 「가깝고도 먼 나라」의 시기가 오래동안 지속되어 왔으나 최근 정치, 경제 양면을 통한 관계가 강화되어 명실같이 「가장 가까운 나라」가 되었다. 이러한 속에서 한국의 恒常的인 무역수지 밸런스의 적자문제 첨단기술이전에 관계되는 요구등 많은 문제가 제기되고 있으며 또 두나라가 무자원국등 많은 동질성의 공통성을 지니는 나라로서, 양국간의 관계개선, 우호적인 발전을 위해서 日本으로서는 한국의 국민감정, 경제정세를 이해하고 많은 대화를 거듭하면서 문제의 해결과 진전을 위해 함께 노력해 나가야 할 것으로 생각된다. *