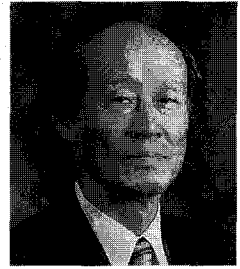


# 물류표준화의 꽃, 일관파렛트화로 국가경쟁력을!



KPA전무이사  
박은규

## 1. 일관파렛트화의 개념

파렛트는 중형무진으로 움직이는 물류기기이며 물류합리화와 물류근대화에 없어서는 안될 중요한 존재이다. 파렛트가 갖고 있는 기능을 가장 효과적으로 사용할 수 있는 방법은 유니트로드시스템에 의한 일관파렛트화이다. 이 시스템에 있어서 가장 핵심이 되는 것이 파렛트와 컨테이너이다. 파렛트는 일종의 움직이는 화물받침대이기 때문에 이것에 화물을 적재한 다음 파렛트에 지게차의 포크를 끼우면 화물은 파렛트와 함께 활성화되어 움직임을 함께 한다. 한번 화물이 적재되면 최종도착지까지 도중에 환적하지 않고 최초의 형태로 움직이는 화물의 흐름을 일관파렛트화라고 하며 파렛트시스템은 일관파렛트화가 되었을 때 그 효과를 최대로 높일 수 있다. 일관파렛트화는 파렛트시스템의 효과를 극대화하는 최상의 방법이며 이를위해 파렛트의 규격을 통일하는 것이 선결조건이다. 국내는 업종마다 업체마다 파렛트의 규격이 각각이므로 수송, 보관, 하역과정에서 환적작업이 불가피하게 되어 하역비용이 증가하고 타사, 타업종간의 호환성이 없어져 개별기업이 공파렛트의 보관, 회수, 수송에 많은 비용이 투입되고 있다.

## 2. 한국의 일관수송용 표준파렛트

유럽, 호주 등 선진국에서는 표준파렛트의 보급율이 70~90%에 이르고 있으며 우리나라도 95년에 제정한 유니트로드시스템 통칙에 의해서 T-11형 파렛트가 국가 표준파렛트로 그 위치를 확고히 하고 있다. 유니트로드시스템에 의한 일관파렛트화가 물류의 가장 중요한 수송, 보관 하역의 효율화에 있어서 효율을 극대화하는 이상적인 방법이지만 그 전제조건인 국가표준 파렛트의 보급이 쉽지 않은데 문제가 있다. 우리나라 표준파렛트 보급율은 97년 9월 현재 17.3%로 최근 한국파렛트협회 조사결과 나타났다. 정부에서는 96년부터 표준파렛트의 보급 촉진을 위하여 정책 금융지원, 세제지원 등의 적극적인 촉진책을 펴고있고 한국파렛트협회도 표준파렛트에 의한 일관파렛트화 추진사업에 세미나, 홍보, 상담 등의 적극적인 활동을 펴고 있다.

우리나라 표준파렛트T-11형 규격은 가로 1,100mm×1,100mm이다. 국가 표준파렛트 규격을 정하는데 있어서 그 기준은 그 나라의 주 수송수단과의 정합성이며 우리나라와 같은 무역국가에서는 국제성 또한 중요한 요소이다. 우리나라의 주된 국내 화물운송수단은 도로운송이며 (약 90%) 도로운송의 주 수송수단은 5톤 이상의 화물자동차이고 이 화물자동차의 적재함에 대한 파렛트 적재효율이 중요한 기준이 된다.

첫째로 T-11 표준파렛트는 8톤이상 대형트럭 적재함의 안치수가 2,350mm로 2열재가 가능하며 적재효율은 90%이상으로 뛰어나다.

둘째로 국제성에 있어서 우리나라와 같은 무역국가로서는 국제해상컨테이너 내치수와의 정합성이

중요하며 우리나라의 표준파렛트는 국제해상컨테이너 내치수와의 정합성이 뛰어나다.

셋째로 파렛트위에 적재할 화물의 수송포장규격의 모듈이 69가지로 다양한 장점을 가지고 있으며 작업 안정성에 있어서도 정방향의 파렛트가 우수하다.

### 3. 혁신적인 물류표준화 정책펴야

물류표준화를 통한 전 산업계의 공통 종합물류시스템이 구축되어 물류효율화에 의한 우리의 고물류비를 해결하는 것은 각 개별기업은 물론 국가경쟁력 확보차원에서 시급하고도 반드시 해야 할 과제이다. 96년 기준 우리나라 물류비는 64조원으로 추정되며 이는 GDP의 16.3%이고 국방예산의 4.6배인 것이다. 이는 미국의 10.5%와 비교할 때 이러한 고물류비는 국제경제전쟁에서 퇴보할 수밖에 없는 주요한 원인이다. 이제 우리의 물류표준화 추진정책도 단순한 권장, 예시등 장기간이 소요되어도 소기의 목적달성에 실패한 일본의 예를 거울삼아 보다 짧은 기간에 효과적으로 추진될 수 있는 한국형의 물류표준화 추진정책을 펴야 하지 않을까? 이러한 대안으로서 물류표준마크제도 등을 도입하여 표준화 추진기업에 대한 금융, 세제의 대폭적인 지원책 강구와 철저한 관리체계구축, 일정기간 경과후 물류표준화기업에 대한 차등적인 메리트 부여(법인세차등부과등), 비표준화기업에 대한 불이익 부과도 고려해 보아야한다. 정부조달물자 구매시 표준화기업우선, 정부출자 공기업의 파렛트표준화 의무시한 부여, 정부 각 기관간 물류총괄체계구축으로 체계적이고 입체적이며 종합적인 정책구사 등 또 수입화물의 소송용 포장용기, 파레트규격을 국가표준파레트 규격으로 지정하고 이와다른 규격을 수입시에는 독일과 같이 수입유통업자에게 포장폐기물 처리비용을 부과하는 것도 검토할 필요가 있을 것이다. 요컨대 다른 국가가 20년, 30년에 걸친 물류표준화 사업을 우리는 앞으로 5년이내에 달성하기 위하여는 보다 혁신적인 물류표준화정책으로의 구조조정이 필요하다고 본다. 이제 정부와 기업, 물류업계가 힘을 합쳐 물류표준화의 꽃인 일관파레트화에 적극참여하여 물류부문의 국가경쟁력을 높이고 IMF 경제위기를 극복하자.

