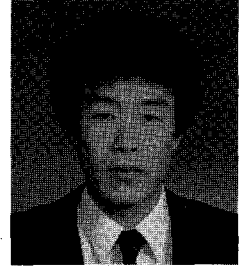


일관파렛트화 추진 실태조사 보고서



(사) 한국파렛트협회
연구원 박 종 은

I. 조사의 개요

1. 조사의 배경

유니트로드시스템 구축은 우리나라의 고물류비 해결에 있어 선도적 역할을 하므로 우리나라의 산업계 전체가 시급히 물류표준화가 되도록 확산, 추진하여야 하며 유니트로드시스템의 핵심수단은 파렛트와 컨테이너로서 표준파렛트에 의한 일관파렛트화 시스템 구축이야말로 산업계 전체의 공동 시스템으로 물류표준화의 핵심 최종 목표라고 할 수 있다.

이러한 물류표준화의 꽃이라고 할 수 있는 일관파렛트화가 지금 어느정도로 진행되고 있으며 또 일선 물류담당자들이 얼마나 이해를 하며 관심을 가지고 있는가 또한 앞으로의 일관파렛트화 추진 전망은 어떠한지에 대하여 그 실태를 파악하는 것은 매우 중요한 일로서 앞으로 일관파렛트화를 추진 하는데 있어서 반드시 필요한 조사라고 본다.

2. 조사의 목적

본 조사는 표준파렛트에 의한 일관파렛트화 추진에 있어서 일관파렛트화에 대한 이해와 관심도, 추진실태 등을 조사하고 분석, 검토하여 물류표준화 확산을 위하여 추진방향을 설정하기 위한 합리적인 방안을 도출하는데 필요한 기본자료를 제공하는 것을 그 목적으로 하였다.

3. 조사의 범위

99년도 제1차 민관합동 물류표준화 설명회가 상·하반기로 나뉘어 상반기에 서울, 인천, 대전, 대구, 부산, 울산 등 6대도시와 하반기에 수원, 청주, 창원, 목포, 제주도 등 5개도시 등 전국 11개 도시에서 건교부, 산자부, 기술표준원, 대한상공회의소, (사)한국파렛트협회, (사)한국포장학회, (사)한국물류협회 등 6개 정부 물류관련 부처와 민간물류단체가 합동으로 실시하였으며 이 기간동안 약 800여명의 설명회 참가자를 대상으로 조사표를 배부하여 임의 작성제출 형식으로 조사하였는바 총 163매가 회수되었다.

4. 조사내용

본 조사는 총 12개항목, 14개문항에 대하여 작성한 일관파렛트화에 대한 설문 조사표를 조사내용으로 하였다. 설문내용을 대별하면 다음과 같다.

- (1) 조사 응답자 개요 : 자본금규모, 종업원수, 업종등
- (2) 일관파렛트화 도입현황
- (3) 파렛트 사용현황
- (4) 파렛트 공동이용현황

5. 조사기간

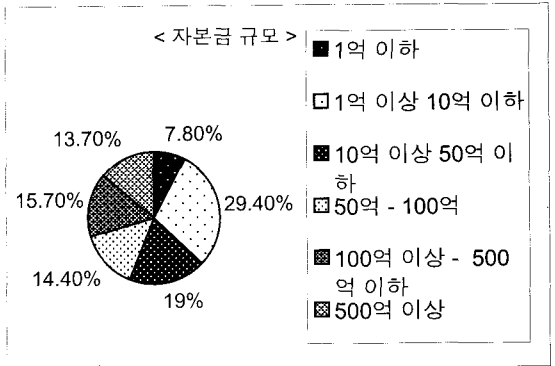
1999. 06 ~ 1999. 12

I. 조사내용

1. 조사응답자 개요

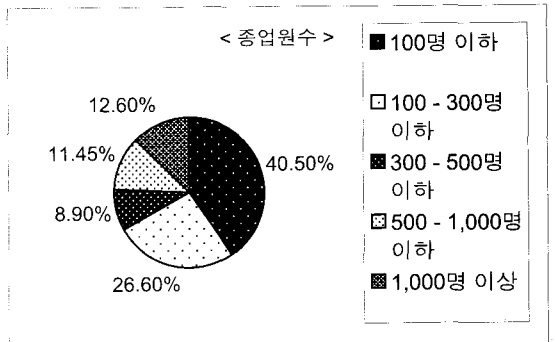
(1) 자본금 규모

조사응답자의 업체 자본금 규모를 보면 총153명의 응답자중 37.2%가 10억원이하이며 10억~50억원이하가 19%로 전체의 56.2%가 중소기업이며 100억이상 기업은 29.4%였다.



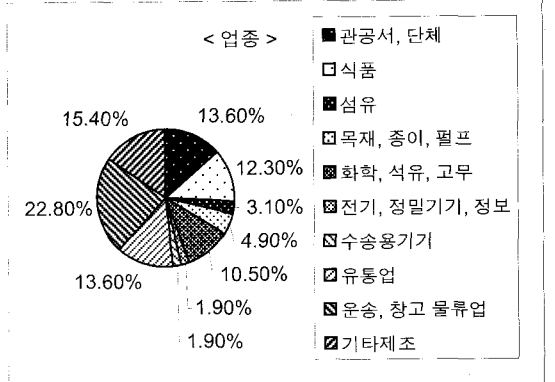
(2) 종업원 규모

전체 158명의 응답자중 100명이하가 40.5%로 가장 많고, 100이상~300명이하가 26.6%로 대부분 중소기업에서 설명회에 참가하여 설문에 응하였으며 이는 중소기업이 물류표준화추진에 대기업보다 관심이 많다고 볼수 있을 것이다.



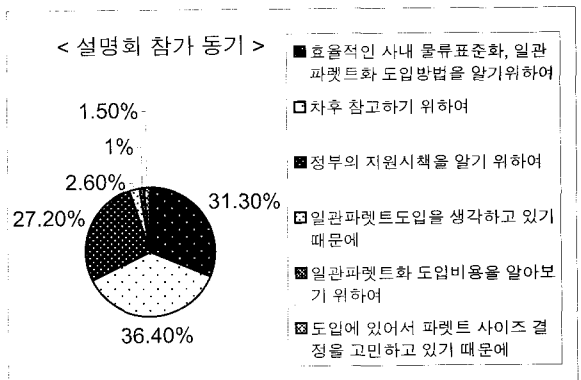
(3) 업종별 구성비

응답자 162명중 운송, 창고물류업이 22.8%로 가장 많았다. 기타 제조업 15.4%, 유통업 13.6% 순이었으며 물류관련분야 공무원 및 단체에서도 13.6%의 참가율을 보여 일선 행정 물류관련 공무원들도 물류표준화에 많은 관심을 갖고 있다고 볼수있어 상당히 고무적인 현상이라고 판단된다.



(4) 설명회 참가동기

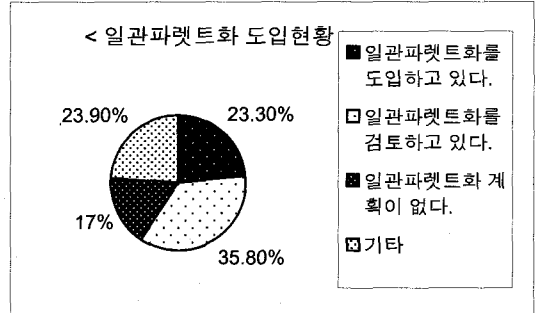
이번 설명회에 참가하게된 동기는 차후 참고하기 위해서 36.4%, 효율적인 사내 물류표준화와 일관 파렛트화 도입방법을 알기위해서 31.3%, 정부의 지원시책을 알기위해서 27.2%였다. 설명회 참가자들이 물류표준화에 대해서 정부의 지원시책 및 효율적인 사내 물류표준화에 관심이 높게 나타났다고 볼수 있다.



2. 일관파렛트화 도입현황

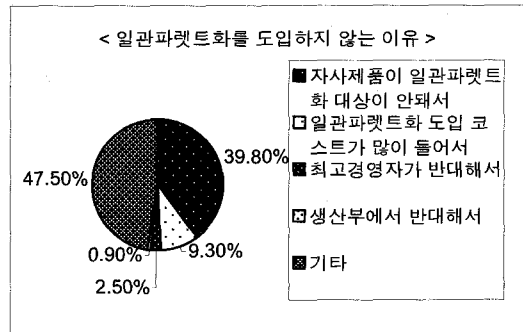
(1) 일관파렛트화 도입현황

일관파렛트화를 도입하고 있다(23.3%)와 일관파렛트화를 검토하고 있다.(35.8%)가 59.1%로 일관파렛트화계획이없다(17%)보다 월등히 높아 우리나라 기업이 일관 파렛트화를 점차 적극적으로 추진 할 것으로 판단된다.



(2) 일관파렛트화를 도입하지 않는이유

일관파렛트화를 도입하지 않는 가장 큰 이유는 자사제품이 일관파렛트화 대상이 안돼서(39.8%)이고 다음이 도입코스트가 많이 들어서(9.3%)였다. 일관파렛트화 대상이 안돼서라는 이유중에는 제품 성격상 대상에서 제외되는 경우가 다소 있을수 있으나 포장표준화방안, 컨테이너활용(운반용상자) 등 일관파렛트화 기법을 몰라서 자사제품이 일관파렛트화 대상이 안된다고 생각하는 경우가 상당히 있을것으로 추정된다.

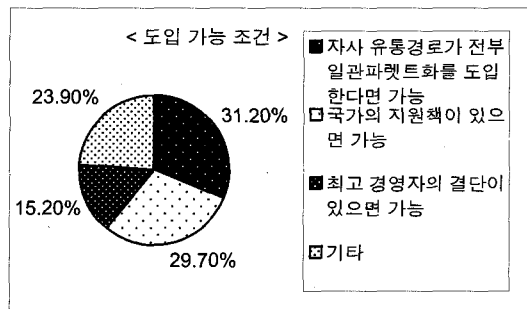


따라서 일관파렛트화의 구체적 추진방법을 보다 현장감있게지도할수 있는 이 부문 전문교육을 통하여 전문가를 양성할 필요가 있다고본다.

또한 도입비용에 대하여는 물류표준화 시설자금지원을 보다 강화하고 파렛트공동이용제도(파렛트 폴시스템) 이용 효과를 적극 홍보하며 폴시스템을 적극 육성하여 저렴한 비용으로 일관파렛트화를 추진할수 있도록 하여야 할 것이다.

(3) 일관파렛트화 도입이 가능한 조건은

자사 유통경로가 전부 도입한다면 가능 31.2%, 국의 지원책이 있으면 가능 29.7%, 최고경영자의 결단이 있으면 가능 15.2%순으로 전향에서의 결과와같은결론을 얻을수 있다. 일관파렛트화의 추진은자사유통망과 협력업체 더 나아가 도, 구, 읍, 종 및 연관업종이 함께 추진하는 것이 보다 효과적이며 정부의 지원시책 또한 중요한 가능조건이 된다고 본다.



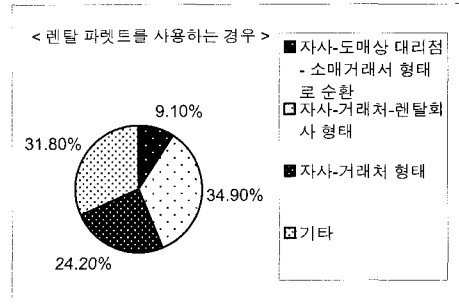
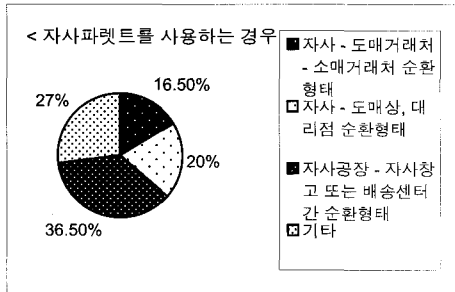
(4) 일관파렛트화 도입 범위

㉗ 자사파렛트를 사용하는 경우

자사공장↔자사창고 또는 배송센터간 순환형태가 36.5%로 가장높고 완전한 일관파렛트화 형태인 자사↔도매거래처↔소매거래처 형태는 16.5%였다.

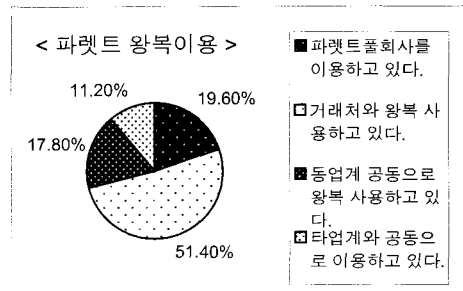
㉘ 렌탈파렛트를 사용하는 경우

자사↔거래처↔렌탈회사 형태가 34.9%로 가장 많았고 자사↔거래처 형태 24.2%순이었으며 자사↔도매상↔소매거래처 형태는 9.1%로 파렛트풀시스템을 이용한 효과적인 일관파렛트 시스템이 구축되어가고 있다고 판단된다.



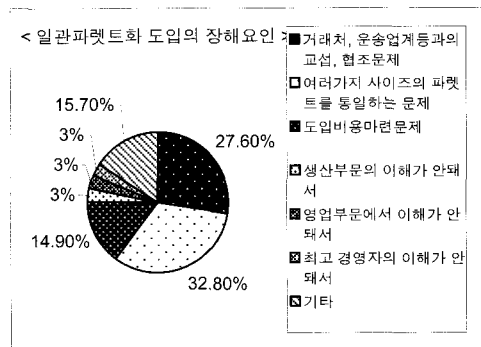
(5) 파렛트 왕복이용

거래처와 왕복 사용하고있다가 51.4%로 절반이상이었으며 풀회사를이용하고있는 경우는 19.6%이고 동업계 공동왕복 사용이 17.8%였다. 동업계나 자사 거래처와의 왕복 이용이 전체의 70%정도로 절대 다수인데 이는 아직 표준파렛트로 규격이 통일되어 일관파렛트화 함으로써 가장 저렴하고 효율적인 파렛트 공동이용형태로 발전하여 최종단계인 파렛트풀시스템으로의 이행이 이루어지지않고 있다고 볼수있기 때문에 표준파렛트에 의한 일관파렛트화가 더욱 보편화 될 수 있도록 각 산업별로 촉진대책을 강구할 필요가 있다고 판단된다.



(6) 일관파렛트화 도입의 장애요인

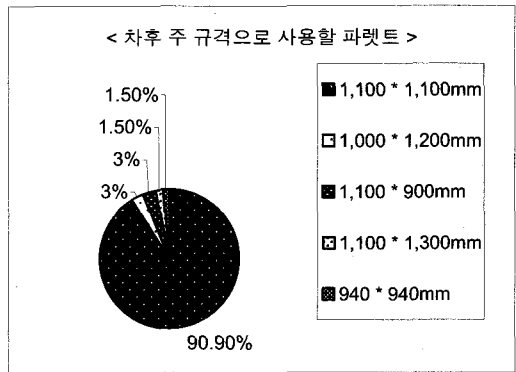
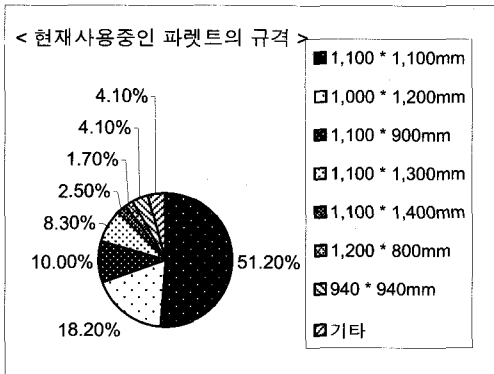
여러 가지 규격의 파렛트를 통일하는 문제가 32.8%로 가장 높고, 거래처, 운송업체등과 교섭, 협조 문제 27.6%, 도입비용마련문제 14.9% 순이었다. 이러한 장애요인을 극복하기 위하여는 일관파렛트화 전문컨설팅을 활성화하고 파렛트 규격통일의 가장핵심인 포장표준화 컨설팅 또한 적극 지원체제를 갖추어야 할 것으로 보인다. 또한 일관파렛트화를 통한 물류비절감 등의 효과를 화주와 운송업체가 같이 향유할 수 있는 풍토가 조성되어야겠고 정부는 제도적으로 이러한 거래관행이 조성되도록 지원시책을 마련하여야 할 것이다.



3. 파렛트 사용현황

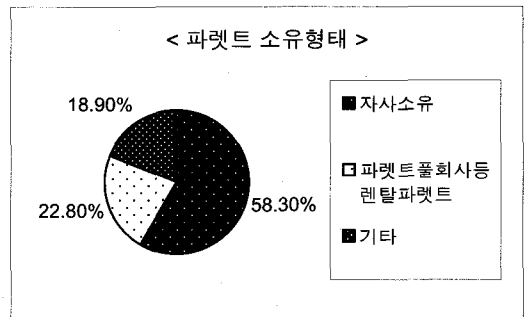
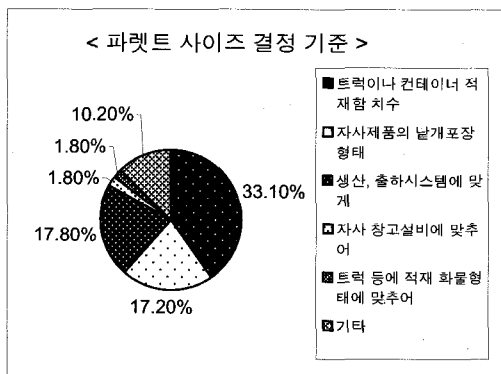
(1) 현재사용중인 파렛트의 규격

1,100×1,100mm 표준파렛트가 51.2%로 가장 높았고, 1,000×1,200mm 18.2%, 1,100×900mm 10%, 1,100×1,300mm 8.3%순으로 표준파렛트의 사용율이 월등히 높아 우리나라의 물류표준화 추진에 있어 대단히 고무적인 현상으로 생각된다. 특히 차후 주 규격으로 사용할 파렛트로서 1,100×1,100mm 표준파렛트 규격에 대하여 이의가 없음을 나타내었다고 볼 수 있다.



(2) 파렛트 규격 결정의 기준

트럭이나 컨테이너 적재함치수 33.1%, 자사제품의 날개포장형태 17.1%, 생산출하시스템에 맞게 17.8%로 과거 자사제품위주의 파렛트규격 결정 방식에서 수송수단 및 생산시스템 등에 정합성을 이루도록 물류시스템화에 접근하여 간다고 판단된다.



Ⅲ. 조사결론

1. 이번 조사는 민관합동 물류표준화 설명회에 참가한 800여명중 설문서에 응답한 163명의 응답 내용만을 분석하였기 때문에 우리나라 산업계 전체의 일관파렛트화 실태를 파악하는데는 다소 미흡한 감이 있으나 우리나라의 물류표준화 및 일관파렛트화 추진의 분위기와 업계반응의 흐름을 파악할수 있었다는데에 그의의가 있다고 본다.
2. 본조사를 통하여 파악할 수 있듯이 상당수의 기업이 일관파렛트화를 도입하고 있거나 검토하고 있으므로 민관합동으로 적극적인 추진 활동을 꾸준히 지속한다면 일관파렛트화는 더욱더 가속화할 것으로 보인다. 그러기 위하여는 본 조사에서 나타난 몇가지 문제점에 비추어 다음과 같이 추진함이 타당하다고 본다.
 - 가) 정부의 물류표준화 지원시책 강화
 - 물류표준화 시설개체 금융지원
 - 표준파렛트의 생산 및 구매 금융지원
 - 파렛트풀시스템의 적극육성 지원방안 강구
 - 나) 효과적인 지속적 홍보활동 전개
 - 각 산업별 최고경영자 초청 집중적인 물류표준화 설명회 개최
 - 관련부처 공무원 및 대학교 관련학과 교수 협조하에 대학 설명회를 개최하고 이러한 홍보활동은 앞으로 5개년 정도 계획하여 지속적으로 전개 하여야 한다.
 - 일관파렛트화 기업의 성공사례 수집 및 발간보급활동
 - 다) 전문인력 양성과 컨설팅 부문지원

기업이 일관파렛트화를 추진하는데에는 여러 가지 장애요인이 있어 이를 극복하기 위하여는 전문가의 도움이 필요하다. 특히 포장표준화는 일관파렛트화의 전제조건인바 포장 및 파렛트 등, 물류시스템 구축에 필요한 전문 컨설턴트가 현장에서 지도할수있도록 전문가를 양성하여 현장지원이 가능하도록 제도적으로 뒷받침 하여야 할 필요가 있다고 본다. 특히 중소기업에서 물류전문가를 자체보유, 육성하기란 현실적으로 불가능하므로 이에대한 지원시책이 반드시 제시되어야 할 것으로 생각된다.



▲ 물류 표준화 설명회(청주 상공회의소 11/2)