파렛트 표준화와 물류 효율화

Pallet Standardization and Logistic

박 은 규 / (사)한국파렛트협회 상근부회장

1. 서론

우리나라의 파렛트 표준화는 어디까지 왔는지 파렛트 표준화와 물류 표준화, 일관파렛트화와 유니트로드, 물류시스템구축과 물류 효율화는 어떠한 관계에 있으며 국제파렛트 표준화(ISO / TC51)와 아시아 파렛트 표준화는 어떻게 진행되고 있는지 알아 보도록 한다.

정부와 물류업계는 우리나라의 물류표준화율(2003년 현재 약 30%로 추정)을 선진국 수준인 50% 이상으로 조속히 높여 물류효율화를 꾀하고자 지난 7월 1일부터 물류표준시설인증제도(산자부 기술표준원) 실시에 들어갔으며 또한 (사)한국파렛트협회는 국내 처음으로 T-11형 국가표준파렛트의 보급촉진과 일관파렛트시스템 구축 확산을 위하여 산업자원부의 후원으로 「한국파렛트산업대상」을 제정하여 지난 11월 1일 제 1회 시상식을 가졌다.

우리나라의 일관수송용 T-11형 파렛트는 10여년간의 한 · 일 공동 노력으로 ISO / TC51(파렛트 전문위원회) 6780(국제표준파렛트의 치수와 허용오차를 규정)의 2003년 개정으로 아시아 태평양지역의 단일 대표규격으로 채택되었으며 정부와 파렛트 업계는 지난 2000년부터 중국을 포함한 아시아 파렛트 표준화를 위하여 아시아 각국에서의 현지 세미나 및 국내 초청 연수사업을 시행하여 온 결과 2003년 10월 아시아파렛트 표준화회의(서울)를 개최하여 아시아 9개국의 합의를 도출하였으며 한 · 중 · 일 산업표준협력사업에 있어서도 3개국의 파렛트를 T-11형 파렛트로 표준화하여 가기로 합의한 바 있으며 이를 토대로 지난 9월 21일~24일 서울에서 개최된 한 · 중 · 일 파렛트 표준화 전문가회의를 통하여 아시아 일관수송용 파렛트규격(안)제정 작업 1차 회의를 성공리에 마쳤으며 제2차 북경회의(2005. 4)에서 더욱 구체적인 미합의 사항을 협의하기로 하는 등 괄목할 만한 성공을 거두고 있다.

그러나 이러한 노력과 활동성과에도 불구하고 국내 포장업계, 물류업계, 산업계에서는 아직도 이에 대한 충분한 이해와 협력이 결여되어 있는 감이 없지 않다.

필자는 이 지면을 통하여 이러한 파렛트 표준화의 추진과 물류시스템, 물류효율화, 물류 국

가 경쟁력 등에 대한 이해와 협력, 참여를 바라는 마음에서 본 기고에 흔쾌히 동의하였다.

2. 국내 파렛트 표준화 현황

2003년 (사)한국파렛트협회가 조사한 우리나라의 파렛트 생산 · 사용실태조사보고서의 내용은 다음과 같다. 〔표 1〕에서 보듯이 T-11형(1100㎜×1100㎜)파렛트의 사용율은 31.7%로써(물류표준화율 또한 이를 일관수송용 파렛트 사용율로 추정한다) 1995년의 약 10% 수준에서 최근 10년간 20% 이상 급격히 상승하였다.

그러나 이 30%에서 선진국 수준인 50% 이상으로 사용수준을 향상시키는 데에는 대단히 어려운 문제들이 이를 저해하고 있어 국가 표준파렛트의 사용율을 높이기 위한 여러 가지의 물류표준화 정책 드라이브가 요구된다.

일본의 예에서 보면 지난 10년간 30% 수준에서 겨우 5% 정도 향상되었을 뿐이다.

3. 물류 효율화와 물류 표준화

물동량은 중량, 형상 등이 서로 다르고 시간적, 공간적 이동 및 변화가 많으므로 물류효율화를 높이기 위하여 물류표준화가 반드시 필요한 과제가 된다. 물류의 각 기능들이 되는 포장, 하역, 보관, 수송, 정보 등의 연계과정에서 작업의 효율을 높일 수 있는 첩경은 표준화에 의한 물류시스템을 구축하는 것이다.

물류활동의 단계인 조달물류, 생산물류, 판매물류, 회수물류 등 기업단위로서는 물론이고 국가차원에서도 거래단위, 정보교환, 작업방법, 설비기기 등을 표준화하는 것이 물류합리화의 주요한 전략이 되는 것이다.

특히 정부로서는 물류분야에 있어서의 이해관계 조정자로서 역할을 수행할 수 있는 주요업무가 물류표준화이다.

물류표준화에서는 수송수단간의 연결점인 항만, 철도역, 공항, 트럭터미널 등 환적거점에서

〔표 1〕 파렛트 재질별, 규격별 사용비율 (단위 : %)

구 분	전체	목재	플라스틱	철제	종이	비고
940× 940㎜	2.0	1.4	2.7	0.0	0.0	
1100× 800㎜	2.3	1.5	3.3	0.1	0.0	KS 규격
1000× 1000㎜	3.2	4.3	2.2	0.6	0.0	
1100× 1100㎜	31.7(**)	33.7	29.2	40.0	93.7	KS 규격(**)
1300× 1100㎜	11.6	9.6	14.0	7.5	0.0	KS 규격
1400× 1100㎜	13.6	8.7	19.3	3.6	0.0	KS 규격
1200× 1000㎜	17.4	15.5	19.8	10.6	0.0	KS 규격
1200× 800㎜	1.5	1.2	1.9	0.5	6.3	KS 규격
1500× 1100㎜	0.5	0.1	1.1	0.0	0.0	KS 규격
기타	16.2	24.0	6.5	37.1	0.0	
합계	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	
2003년 재질별 구성비	100.0	49.0	47.1	3.8	0.1	KS 규격 78.6
2000년 재질별 구성비	100.0	52.9	45.9	1.0	0.2	KS 규격 73.9

주(*) 일관수송용 표준파렛트(T-11형 표준규격) (**) 1997년 16.8%, 2000년 26.7%

의 신속한 물동량 처리를 수행하기 위해 물동량 단위를 '가로×세로×높이' 등 일정한 크기로 표준화하는 유니트로드시스템 구축이 필요하게 된다.

4. 유니트로드시스템과 표준파렛트

유니트로드시스템은 일정한 제품 또는 원자재 등의 화물을 취급하기 간편하도록 일정한 형태, 크기, 중량의 단위로 정리하여 화물의 취급단위를 간소화시켜 화물취급을 위해 단순화와 표준화를 도모하여 기계하역을 용이하게 하고 하역효율을 향상시켜 비용을 절감하는 방법이다.

유니트로드시스템은 전형적인 일관수송시스템으로서 하역작업의 기계화 및 자동화, 화물파손방지, 적재의 신속화, 차량회전율향상 등을 가능케 하여 물류비 절감의 최적수단으로 널리 활용되고 있다.

유니트로드시스템기법의 대표적인 것으로는 파렛트와 컨테이너를 이용하는 것인데 여기에서 가장 핵심적인 것이 파렛트가 되고 있다.

해상컨테이너의 적재화물은 하역의 편리를 위하여 파렛트로 적재되고 있으며, 국내용 소형컨테이너는 대부분이 파렛트 위에 적재되고 있기 때문이다. 따라서 유니트로드시스템은 화물이 출발지로부터 최종 목적지에 이르기까지 각 물류경로에서 파렛트로드를 그 대상으로 하고 있다.

낱개단위의 인력작업을 탈피하여 파렛트 단위의 기계작업을 하는 것이 유니트로드화의 장점이 되며 이때 파렛트는 그 기본 수단이 된다.

일반적으로 유니트로드는 기계하역에 적합하도록 표준화된 형태이어야 하며 이러기 위해 다르더라도 동일 규격의 파렛트에 적재함으로써 동일한 형상의 화물로 취급하여야 한다.

유니트로드시스템을 구축하기 위한 선결과제로서는 ▲ 수송장비의 적재함 ▲ 포장단위 치수 ▲ 운반하역 장비 ▲ 창고보관설비 ▲ 파렛트 등과 같은 물류활동의 수단들이 표준화되지 않으면 안된다.

이들은 화물의 환적과정에서 상호간의 정합성을 이루어야 하는데 이를 위해서는 기준이 되는 규격이 필요하며, 그 대상은 물류작업 성격상 파렛트가 되지 않으면 안 된다. 따라서 파렛트의 표준화는 유니트로드시스템구축이 핵심과제가 된다.

다시 말하면 파렛트의 표준화가 이루어지지 않으면 유니트로드시스템은 구축될 수가 없다. 물동량을 일정한 형상으로 표준화하는 유니트로드시스템을 확립하지 않고서는 물류효율을 이룩할 수가 없고 물류표준화를 이룩하기 위해서는 표준파렛트에 의한 유니트로드 시스템을 반드시 구축하여야한다.

5. 일관파렛트화와 표준규격파렛트

유니트로드시스템의 목표는 각각의 화물을 1개의 유니트로드로하여 출발지에서 도착지까지 하역의 기계화로 하역회수를 최소로 줄여 화물의 흐름과정에 단절되는 곳이 없도록 물류활동을 연결하여 일관수송이 되도록 하는데 있다.

물류활동 연결의 핵심수단이 파렛트이기 때문에 이 파렛트가 일정한 물류공간 내에서 활동하는 것으로는 유니트로드시스템의 목표를 달성할 수가 없다. 따라서 유니트로드시스템을 구축하

기 위해서는 파렛트가 일정한 물류공간 즉 구내 물류가 아닌 수송물류에서 활동할 수 있는 일관 파렛트라는 조건을 구비하지 않으면 안된다.

수송물류는 아웃바운드 물류이기 때문에 화물이 외적공간에서 일관적으로 물류거점(노드)을 통과하기 위해서는 유니트로드대상인 파렛트 규격을 동일한 규격으로 표준화하지 않으면 안된다. 즉 표준파렛트는 유니트로드시스템을 구축하여 일관수송용으로 사용하는 파렛트를 말한다. 구내용 파렛트는 내적공간에서 인바운드 물류에 사용하기 때문에 유니트로드시스템을 구축하여 일관수송용으로 사용할 수가 없다.

일반적으로 화물은 생산공장→물류센터→소비자까지의 물류과정에서 하역작업이 수차례 발생하게 된다. 구내용 파렛트는 환적하는 작업을 반복하여야 하므로 불편과 비효율, 낭비 등이 나타나게 되고 물류시스템화를 기대할 수 없게 된다.

따라서 진정한 의미의 유니트로드시스템이란 구내용 파렛트가 아닌 일관수송용 표준파렛트에 의하여 일관파렛트화가 이루어지는 것을 말하며, 결국 파렛트 표준화는 일관수송용 파렛트에 의한 물류표준화를 의미한다.

6. 1국가 1규격 표준파렛트 원칙성

유니트로드시스템구축을 통한 일관파렛트화 추진을 위해 표준파렛트가 정해지면 물류활동과정에서 다음과 같은 여러 가지 물류효율성을 얻을 수가 있다.

① 포장모듈은 표준파렛트에 따라 포장자재, 관련기기도 표준화하여 합리화시키는 역할을 한다.

② 파렛트의 제작비, 하역기기, 물류시설이 표준화되어 제조비도 절감된다.

③ 물류관련 장비, 기기나 시설의 설계, 제작, 개량 등을 편리하게 할 수 있다.

④ 작업방법도 정형화, 표준화해서 작업능률을 향상시키고 그 개선도 용이하게 할 수 있다.

표준파렛트의 사용은 상기와 같은 물류효율성을 바탕으로 유니트로드시스템 구축을 통하여 일관파렛트화 추진 뿐만 아니라 파렛트풀시스템을 용이하게 실현함으로써 물류비용 절감과 물류서비스 제고를 통하여 개별기업의 물류경쟁력을 강화할 수가 있다.

일반적으로 어는 국가든 파렛트가 사용되기 시작하는 초기단계에서는 각 사가 자사제품에 맞추어 다양한 규격파렛트가 공장 구내용이나 보관용으로 쓰여지며, 점차적으로 수송용에 투입되는 단계로 발전한다.

수송단계에서 파렛트는 일관파렛트화 역할을 해야 하기 때문에 파렛트 규격의 통일이 요구되며, 바로 이것이 표준파렛트인 것이다. 표준화란 단순화를 바탕으로 하지 않으면 표준화의 의미가 없기 때문에 파렛트의 단순화를 지향하기 위해서는 표준파렛트를 1종류(규격)로 하는 것이 가장 바람직하다.

왜냐하면 일관파렛트는 많은 단계의 물류노드를 통과해야하므로 2종류 이상이면 물류노드 갯수와 파렛트 종류수간에 조합이 발생되므로 일관파렛트화가 될 수가 없기 때문이다. 표준파렛트를 1종류로 하게 되면 다음과 같은 효과를 얻을 수가 있다.

① 1개 규격을 표준으로 하여 모든 물류노드간의 장비이용에서 완전호환성을 확보할 수가 있다.

② 규격 단일화에 의한 일관수송 파렛트화를 가능케 하여 물류효율성을 높일 수가 있다.

③ 창고설비나 하역기기에 대한 1종류의 파렛트에 맞추어져서 중복투자를 피할 수가 있다.

④ 1종류의 파렛트를 대량생산함으로써 파렛트의 생산단가 인하가 가능하며, 파렛트풀시스템 구축이 용이하다.

각 기업이 자사물류시스템을 아무리 완벽하게 구축하였더라도 국가 산업전체가 통일된 1규격의 일관파렛트화 시스템이 구축되지 않으면 물류효율화는 한계에 부딪치게 되며 더 진전되지 않는다. 한 국가의 표준파렛트는 그 국가의 일관수송용 파렛트로서 국가표준파렛트라고 하는데 1국가 1규격이 원칙이다.

물류활동은 기업간 물류, 국가간물류, 공동물류, SCM 등 상호간 물류시스템이 확대되어가고 있기 때문에 1국가 1규격의 원칙이 더욱 높아지고 있다. 우리나라는 1995년에 제정한 유니트로드시스템 통칙(KS A 1638)에 의해서 T-11형(1100㎜×1100㎜) 파렛트를 일관수송용 국가표준파렛트로 설정하였다.

7. T-11형(1100㎜×1100㎜) 파렛트

국가의 표준파렛트(일관수송용파렛트)를 정하는데 있어서 그 기준은 그 나라의 주요 수송수단과의 정합성(적재효율)이며, 우리나라와 같은 무역국가에서는 국제성 또한 중요한 요소가 된다.

또한 표준파렛트는 포장규격과 정합성을 갖춰야할 뿐만 아니라 작업 안전성이 높아야 한다.

이러한 면에서 우리나라의 표준파렛트는 어떠한 규격 파렛트 보다 우수한 것으로 평가되고 있다.

첫째, T-11형 국가표준파렛트는 트럭 적재함의 정합성(적재효율)이 매우 높다. 우리나라의 주된 국내화물수송은 도로운송이 90% 이상을 차지하고 있어 화물차량의 적재함에 대한 파렛트 적재효율은 수송효율성과 운임수준에서 매우 중요하다. 트럭 적재함의 안치수는 8톤 이상 대형트럭은 2,350㎜로 2열 적재가 가능하며, 적재효율이 90% 이상 뛰어나다. 수·배송을 겸용하고 있는 4.5~5톤 중형트럭은 수송담당 비율이 약 60%이지만 기존차량의 적재함은 안치수가 2,120㎜로 2열 파렛트 적재가 불가능하였으나 1997년 10월부터 5톤 신차 생산시 2,280㎜로 단일규격화 하였고 기존차량의 적재함도 광폭화를 허용하였다. 따라서 도로수송 수단인 5톤이상 화물차량의 적재함에 대한 파렛트 적재효율은 T-11형이 어떠한 파렛트 규격보다 높아 국내화물수송 자동차에 가장 정합성이 있는 파렛트라고 할 수 있다.

둘째, T-11형 표준파렛트는 국제해상컨테이너 내치수의 정합성(적재효율)이 매우 높다.

해상컨테이너의 내치수는 20피트와 40피트가 각각 2,330㎜와 2,340㎜으로 T-11형 표준파렛트의 적재효율은 각각 95%와 93%로 가장 효율성이 뛰어난 것으로 평가되고 있다.

T-11형 표준파렛트는 국제무역이 날로 증가되면서 해상컨테이너가 세계적으로 3,000만대 이상이 보급되어 중요한 국제운송수단이 되고 있으며, 특히 우리나라는 세계 12위권의 무역국가로서 앞으로 수출 지향형으로 더욱 발전 할 것이므로 T-11형 표준파렛트는 국제해상컨테이너

에 가장 정합성이 있는 파렛트라고 할 수 있다.

셋째, T-11형 국가표준파렛트는 수송포장 모듈면에서 매우 다양하다.

파렛트 위에 적재할 화물의 포장규격이 파렛트 규격과 정합성을 가져야한다. 파렛트 규격과 포장 규격간에 정합성을 이루지 못하면 파렛트 위의 화물적재율이 떨어지게 되어 유니트로드시스템 구축시에 물류효율화가 이루어지지 않는다.

아직도 우리나라의 많은 기업들이 자사상품에 맞추어 포장규격을 정하고 있어 유니트로드시스템구축을 통한 일관파렛트화가 추진되기 위해서는 표준파렛트에 의하여 수송포장모듈화가 선행되어야한다. T-11형 표준파렛트는 69개 수송포장 모듈이 있어 다른 규격파렛트에 비하여 포장모듈이 다양하여 기업들이 자사상품에 알맞은 포장모듈을 가능한 한 광범위하게 선택할 수 있어 일관파렛트화를 추진하는데 매우 유리한 이점을 가지고 있다.

넷째, T-11형 국가표준파렛트는 ISO의 국제표준파렛트이다.

ISO 국제표준파렛트규격은(ISO 6780 : 2003년) 1200㎜× 800㎜, 1200㎜× 1000㎜, 1219㎜× 1016㎜(48" × 40"), 1140㎜× 1140㎜, 1067㎜× 1067㎜, 1100㎜× 1100㎜의 6종류이다. 우리나라의 T-11형 표준파렛트는 ISO의 국제표준규격으로 아시아태평양지역을 대표하는 유일한 규격이다. ISO 국제표준파렛트 규격은 1종류로 표준화하여야 한다는 원칙적이면서도 이상적인 명분에도 불구하고 각 국가간에 자기나라의 표준파렛트를 국제규격화하려는 세계 강대국들의 다툼의 결과로 6종류로 설정되었다고 보아야한다. ISO의 국제표준파렛트에서 정사각형 규격은 3종류이며, 이중 2종류(1100㎜ ×1100㎜, 1140㎜×1140㎜)의 T-11형 국가표준파렛트가 포함되어 있다고 할 수 있다.

마지막으로 T-11형 국가표준파렛트는 정사각형으로 작업안정성이 양호한 것으로 평가되고 있다. 정사각형 파렛트는 적재화물의 하중, 외부의 충격 등에 따른 균형력이 직사각형의 파렛트보다 커서 작업시에 6:4 정도로 작업안정성이 양호한 것으로 분석되고 있다.

8. T-11형 사용 일관성 지향

물류의 표준화는 단순히 어느 기업 또는 업계만의 관심사로서 실시되는 것이 아니라 제조업자, 물류업자, 유통업자, 소비자 또는 사용자 등 모든 관련자들의 상호협력에 의해서 이루어져야 하는 것이다.

물류활동은 기능별, 영역별, 단계별로 전체를 일관해서 토탈시스템 측면에서 최적화가 되어야 한다. 물류활동은 각 분야별로 상호 협력을 하지 않으면 그 연결점에서의 결합이 적절히 이루어지지 못해 중복되거나 낭비가 발생되므로 국민경제적인 측면에서 일관된 물류표준화 사업이 요구된다.

물류표준화사업은 단기간 내 이루어지는 간단한 사업이 아닌 것이다. 표준파렛트를 바탕으로 유니트로드시스템 구축은 많은 관련 기존규격의 정비와 새로운 규격의 신설 등에 따른 이해집단의 갈등과 저항 등이 해소되기 위해서는 상당한 기간이 요구된다. 따라서 물류표준화사업은 단기간에 이루어지는 것이 아니고 지속적 장기사업이 되어야 한다.

이러한 현상은 물류선진국들이 경험하는 사실들이며, 특히 경제선진국인 일본의 경우도 국가표준파렛트의 사용율이 35% 수준에 머물고 있음을 볼때 물류 표준화사업이 그렇게 쉬운 것만은 아님을 알 수가 있다.

일관수송용 표준파렛트는 1개 국가에서 1개 규격이 원칙이고 그 규격치수는 국가표준이므로 하주는 물론 물류관련업계 뿐만 아니라 창고, 수송장비 등 물류시설을 만드는 건축업, 장비제조업계 등 전 산업계가 최대 주요과제의 하나로서 T-11형 국가표준파렛트 규격을 철저하게 준수해 나가야 한다.

국가표준규격 치수가 철저하게 주지되어 있으면 물류선진국과 같이 여러 가지 공업제품을 비롯하여 생활용품 등의 생산 이전에 크기나 치수도 일관수송용 표준파렛트의 규격치수를 고려하면서 설계하게 될 것이다.

T-11형 국가표준파렛트가 기본이 되는 물류표준화 사업은 근시적인 각 이해집단의 문제가 아니라 산업사회 전체의 물류효율화를 극대화하여 국가 경쟁력을 확보하기 위한 장기적인 안목에서 사회간접시설구축이라는 차원에서 이해하고 접근해야 할 것이다.

정부에서는 1995년 유니트로드시스템 통칙(KS A 1638)을 제정하면서 국가표준파렛트의 사용확대를 위하여 정책금융지원, 세제지원, 중형화물자동차 적재함표준화, 물류표준화 우수업체 포상 등의 적극적인 보급촉진책을 펴고 있고 (사)한국파렛트협회도 민간활동 차원에서 실태조사, 세미나, 홍보, 상담 등의 활동을 활발히 수행해 나가고 있다.

그러나 아직도 우리나라는 표준파렛트의 사용율이 30% 수준에 머물러 있어 일관파렛트화 추진면에서는 개발도상국이라고 할 수 있다.

국가표준파렛트 사용이 강제성을 갖는 것은 아니지만 각 기업이 1995년 유니트로드시스템 통칙 제정 이전부터 서로 다른 자사규격 파렛트에 의한 물류시스템을 수행하여 왔기 때문에 국가 표준파렛트에 대한 이익집단간의 마찰이나 갈등이 필연적으로 야기되고 있는 것이다.

일본의 경우도 자사 물류시스템면에서는 선진국수준이지만 각 기업이 국가표준파렛트 도입 이전에 독자적인 자사물류시스템을 구축하였기 때문에 표준파렛트 사용율이 35% 수준으로 생각처럼 빨리 높아지고 있지 않아 아직도 파렛트 표준화 면에서는 스스로 중진국 수준으로 평가하고 있다.

각 기업이 개별적으로 자사물류시스템을 아무리 완벽하게 구축하여 운용하더라도 국가산업 전체가 1개 국가표준규격에 의한 일관파렛트화 시스템이 구축되어 운영되지 않으면 물류효율화는 한계에 부딪치게 되어 물류선진국으로 발돋움 할 수가 없다. 우리가 조속히 물류선진국으로 발전하기 위해서는 국가표준파렛트로 설정된 T-11형(1100㎜×1100㎜)파렛트 사용을 일관성있게 유지 · 확대하면서 유니트로드시스템 구축을 통하여 정부와 민간단체, 업계가 힘을 합하여 일관파렛트화를 부단히 적극적으로 추진해나가야 한다고 생각한다.

9. 결론

물류경쟁력은 국가경쟁력의 주요 요소로서 국가표준파렛트의 사용확대 사업은 국가 전략사업

이라고 할 수 있다. 각 국가들은 1국가 1개 표준 규격파렛트를 설정하고 일관파렛트화에 의하여 물류경쟁력을 강화시키고 있다.

우리나라는 물류선진국들에 비하여 다소 늦었지만 1995년 유니트로드시스템 통칙(KS A 1638)을 제정하여 1100㎜×1100㎜(T-11형)규격파렛트를 국가 표준파렛트로 설정하고 이의 사용확대에 노력을 기울이고 있다.

우리의 표준파렛트 사용율은 30% 수준에 머물러있을 뿐만 아니라 아직도 여러규격 파렛트들이 수송용 파렛트로 혼용되고 있어 물류 경쟁력 강화에 상당한 걸림돌이 되고 있다.

물류경쟁력은 물류표준화 정도에 의존하며, 물류표준화 정도는 국가표준파렛트 사용수준에 따르기 때문에 하루빨리 국가경쟁력의 바탕이 되는 물류경쟁력을 강화하기 위해서는 국가표준파렛트의 사용비율을 선진물류국가 수준으로 접근시켜 나가도록 하여야 한다.

지구촌시대의 시장경쟁에서 각 국들은 자국상품의 시장우위를 점하기 위해 물류경쟁력강화를 통하여 시장침투 전략을 펴고 있으며, 이를 위하여 무역상대국에 자국의 표준파렛트를 사용하도록 힘을 기울이고 있다.

이것은 국제무역에서 자국물류시스템을 구축함으로써 그만큼 자국상품이 시장을 침투하는데 우위를 점하고자 하는 물류전쟁이며, 따라서 자국의 물류사정에 가장 적합한 표준파렛트에 의한 물류시스템을 구축하고 지키는 것은 물류주권을 지키는 것과 동일한 것이라고 볼 수 있다.

앞으로 우리에게 더욱 어렵게 다가오는 국제물류환경 변화를 직시하면서 국가표준파렛트에 의한 물류표준화 추진의 확고한 신념을 가지고 물류경쟁력 강화에 총력을 경주 하여야 할 것이다.

물류표준화 사업은 기존 물류시스템의 유지 또는 개조에 따른 이해관계 때문에 그리 용이하지 않을 뿐만 아니라 서로 다른 파렛트 규격 사용 이익집단간에 마찰과 분쟁이 야기되기 쉽기 때문에 쉽게 진행되지 못하는 속성을 지니고 있다. 이러한 어려운 환경 속에서도 선진물류국가들은 국가표준파렛트를 통한 물류표준화 사업을 끊임없이 수행한 결과 물류경쟁력을 크게 강화시켜 오늘날 국제시장에서 물류강국으로 활동하고 있다.

우리나라는 유니트로드시스템통칙 제정을 통하여 T-11형(1100㎜×1100㎜)파렛트를 국가표준파렛트로 설정한 후 정부, 기업, 민간단체 등이 협력하여 노력한 결과 물류표준화사업은 초기 때 보다 많은 발전을 하였지만 아직도 선진국 수준과는 격차가 크게 벌어져 있다.

앞으로 물류표준화사업 과정에서 각 기업들이 이해관계 등 많은 어려움이 있겠지만 국민경제적 측면에서 물류경쟁력 강화는 국가표준파렛트의 사용확대에서 기본적으로 만들어 진다는 것을 모든 이해당사자들은 명심하여야 할 것이다.

우리는 국익을 위하여 단기적인 개별이익을 과감히 버리고 국가산업사회 전체 이익을 장기적으로 추구함으로써 결과적으로는 물류주권을 지키고 물류경쟁력을 강화시켜 국가산업 전체와 개별기업에 모두 이로움을 가져 올 수 있도록 국가표준파렛트(T-11형) 사용확대에 전력을 경주하여 21세기 물류강국이 되도록 해야 할 것이다. ko