

# 한·중·일 파렛트 표준화에 대한 기대효과

## 목 차

- I. 한·중·일 파렛트 표준화로  
동북아의 효율적인 물류시스템 고속도로 건설
- II. 한·중·일 파렛트 표준화는 아시아 파렛트 표준화의 핵심
  - 1. 유닛로드시스템과 파렛트 표준화
  - 2. 아시아의 선진물류시스템 구축을 위하여는  
한·중·일 3개국의 파렛트 표준화가 핵심이며 선결과제이다.
- III. 한·중·일 파렛트 표준화에 대한 기대효과 분석
  - 1. 경제 및 무역측면에서의 효과
  - 2. 물류업 및 환경 자원절약 측면에서의 효과
  - 3. 한국의 동북아 물류중심국 건설의 중요한 기초 확보
- IV. 지금이 아시아 파렛트 표준화 추진을 위한 절호의 기회



(사) 한국파렛트협회  
상근부회장 박 은 규

## I. 한·중·일 파렛트 표준화로 동북아의 효율적인 물류시스템 고속도로 건설

중국경제의 부상과 WTO가입 이후 동아시아 경제 활성화 및 동북아 한·중·일의 협력관계는 무엇보다 중요하게 되었다. 세계경제의 불황 속에서도 중국경제는 고도성장을 유지하고 있으며, 이에

따른 우리나라의 대중 수출량 또한 급속히 증가하여 전통적인 부동의 1위였던 미국을 추월하고 우리나라의 첫번째 수출 대상국이 되었다. 그 만큼 중국에 대한 의존도 또한 크다고 볼 수 있다.

동북아지역의 주요 중심국가인 한·중·일 3국은 2002년 전세계 GDP의 17.7%를 점유하고 있으며, 무역량에서도 13.2%를 차지하고 있다. 그 만큼 3국의 협력관계는 중요하며, 더욱이 국경을 초월한 물류시스템의 효율화가 중요한 테마로 부상하고 있는 것이 사실이다. 그 핵심이 컨테이너, 파렛트 활용에 의한 유니트로드시스템의 추진이다.

동북아 한·중·일 3개국의 효율적인 물류시스템을 구축하기 위하여는 파렛트 표준화에 의한 일관파렛트화 시스템 구축이 핵심과제이다. 이는 동북아 물류시스템의 고효율 고속도로 건설이라고 표현할 수 있을 것이다.

본고에서는 한·중·일 3개국의 T-11형 파렛트 표준화에 대한 기대효과를 분석함에 있어 크게 두 가지로 구분하여 분석하였다. 하나는 경제 및 무역증진 측면에서의 효과와 다른 하나는 물류업 및 환경측면에서이다. 그러나 가장 중요한 것은 우리나라가 동북아 물류중심국으로 발전하기 위한 중요한 기초를 확립하는 것이라 하겠다.

## II. 한·중·일 파렛트 표준화는 아시아 파렛트 표준화의 핵심

### 1. 유니트로드시스템과 파렛트 표준화

물류는 포장, 보관, 하역, 수송, 정보의 다섯 가지 업무가 겹쳐져 구성되어 있다. 파렛트는 이런 물류의 다섯 가지 요소를 연결하여 현대적인 물류시스템구축에 핵심적인 연결고리로 기능하고 있어 현대 물류의 기본이라고 할 수 있다.

현재 세계 선진국의 가장 효율적인 수송방법은 유니트로드시스템(단위화물적재시스템)이다. 유니트로드시스템은 파렛트가 중심이 되며 파렛트가 없다면 유니트로드시스템이 현재와 같이 보급되지 않았을 것이다. 파렛트를 가장 효율적으로 사용할 수 있는 방법이 유니트로드시스템에 의한 일관파렛트화이다. 일관파렛트화가 파렛트 시스템의 효과를 극대화하는 최상의 방법이지만 반드시 갖추어야 할 조건이 있다. 그것은 파렛트 규격의 통일이다.

즉, 파렛트 표준화인 것이다. 현재 세계적인 선진유통시스템으로 각광받고 있는 SCM(Supply Chain Management)의 목적은 최적의 유통시스템의 구축에 있다. 소비자가 지금 원하는 상품을 진열하여 구매의욕을 높여 기회이익의 손실을 막는다. 당연히 생산, 유통, 물류가 연결되는 효율화가 요구된다. 이는 빠른 정보전달과 적절한 생산체제, 유니트화에 의한 거래의 표준화와 기계하역에 의한 효율화적 수송이 불가피하다. SCM에서는 각 사용자간 차례로 연결되기 때문에 모든 기능의 표준화가

요구되어지고 이러한 효율적인 물류시스템 구축은 일관파렛트화로 가능하며 일관파렛트 수송시스템 구축을 위하여는 당연히 파렛트가 표준화되어야만 한다.

## 2. 아시아의 선진 물류시스템 구축을 위하여는 한·중·일 3개국의 파렛트 표준화가 핵심이며 선결과제이다.

아시아의 효율적인 선진물류시스템의 구축은 아시아파렛트표준화가 그 출발점이다. 그러나 아시아 각국의 파렛트표준화는 현실적으로 대단히 어려운 사업이다. 자국내의 물류표준화, 파렛트표준화에도 장기간에 걸쳐 꾸준한 노력이 필요한 사업이기 때문이다. 자국내의 파렛트 표준화를 위한 수많은 노력에도 불구하고 한국의 파렛트 표준화율은 2002년 현재 약 30%이며, 일본 또한 40%정도이다. 한국의 경우 1995년부터 본격적인 물류표준화 추진에 따라 현재 수준에 이르렀고, 일본은 약 30년동안 노력 끝에 현재의 수준에 이른 것이다. 따라서 선진국 수준의 파렛트표준화율, 예를 들면 미국의 경우 60%, 유럽 90%, 호주 95%의 파렛트 표준화를 이루기 위해서는 지속적이고 보다 강력한 물류표준화(파렛트표준화) 정책드라이브가 요구된다. 아시아 파렛트 표준화사업을 추진하기 위해서는 아시아 각국의 파렛트 표준화에 대한 공감대가 형성되어야 하며 아시아표준파렛트를 채택하여 채택된 표준규격에 의한 자국 내 전 산업계에 일관된 파렛트 수송시스템이 구축되도록 하여야 한다. 이렇게 아시아 각국이 참여하여 파렛트 표준화가 추진될 때 비로소 아시아는 유럽과 같은 선진물류시스템을 갖게 될 것이다. 아시아 파렛트표준화를 추진하기 위하여는 한·중·일 3개국의 파렛트 표준화가 핵심이며 선결과제이다.

### Ⅲ. 한·중·일 3국의 파렛트 표준화에 대한 기대효과 분석

지금까지 아시아 파렛트 표준화의 필요성에 대하여 언급하였다. 이제 한중일 3국간의 T-11형 파렛트 표준화에 따른 기대효과를 분석여 보자. 효과분석에 앞서, 파렛트 표준화에 의한 효과를 정량화된 수치로 정확하게 산출하기란 현실적으로 어렵다. 파렛트 표준화는 단순 판매 또는 개발에 따른 효과또는 대체 금액을 산출해 낼 수 있는 부분이 아니며, 영향을 미치는 범위 또한 물류전반과 무역 등 산업전반에 직간접적인 영향을 미치기 때문이다. 따라서 이번 장에서는 크게 2가지 관점에 효과를 분석해보고자 한다. 먼저 한·중·일 3국간의 경제관계 및 무역에서 살펴본 기대효과를, 다음으로 물류업의 발전과 환경적이고 자원절약적인 측면에서 살펴보고자 한다.

#### 1. 경제 및 무역 측면에서의 효과

##### 〈T-11형 파렛트에 의한 일관파렛트화 공동사용시스템효과 1조원 추정〉

## 물류시론

중국경제의 부상에 힘입어 한·중·일 3국이 속해 있는 동북아 경제는 이미 세계경제의 중요한 부분을 차지하면서 EU, NAFTA 등과 함께 세계경제의 3대 경제권으로 도약함에 따라, 동북아 역내 경제협력의 확대 움직임을 가속화 하고 있다.

동북아지역의 주요 중심국가인 한·중·일 3국은 2002년 전세계 GDP의 17.7%를 점유하고 있으며, 무역량에 있어서도 13.2%를 차지하고 있다.

<표1-1> 세계경제에서 한·중·일 3국의 경제적 위상(2002년 기준)

	총인구 (억 명)		국내총생산 (GDP)(십억달러)		총 무역 (십억 달러)	
	규모	비중(%)	규모	비중(%)	규모	비중(%)
한·중·일	14.6	23.6	5,698	17.7	1,733	13.2
EU	3.8	6.1	8,637	26.8	4,658	36.8
NAFTA	4.2	6.8	11,809	36.7	2,672	21.1

자료: Global Insight DRI-WEPA(2003), World Overview

IMF(2003), International Financial Statistics

IMF(2003), Direction of Trade Statistics

한·중·일 3국의 무역량 추이를 살펴보면, 1995년부터 2002년 기간 중 한·중·일 3국의 무역규모는 1995년 1조 3,171억 달러에서 2002년 1조 6,350억 달러를 기록, 연평균 약 3.0%의 완만한 증가세를 나타내고 있다. 이에 따라 세계 시장에서 차지하는 3국의 무역 규모 비중은 1995년 12.7%에서 2002년에는 13.2%로 소폭 상승하였다.

각국별로 살펴보면, 중국의 무역규모는 급속한 성장을 나타내고 있는 반면, 일본은 계속되는 경기 침체의 영향으로 상대적으로 둔화추세를 보이고 있지만, 세계시장에서 차지하는 한중일 3국의 개별 비중은 1990년대 후반 들어 상당한 변화를 보여왔다(표1-2참고). 전세계 총 수출에서 차지하는 한국의 비중은 1995년 2.4%에서 2002년에는 2.5%로 상승하여 큰 변화는 없지만, 중국의 경우 2.9%에서 6.0%로 급상승했다.

<표1-2>한·중·일 3국의 무역 규모 추이

(단위: 억 달러)

		1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002
수	한·중·일	7,170 (14.0)	6,918 (12.9)	7,400 (13.4)	7,038 (12.9)	7,582 (14.1)	9,008 (14.2)	8,206 (13.6)	9,537 (15.0)
	한국	1,251 (2.4)	1,297 (2.4)	1,362 (2.5)	1,323 (2.4)	1,437 (2.7)	1,723 (2.7)	1,504 (2.5)	1,575 (2.5)
	중국	1,488 (2.9)	1,512 (2.8)	1,829 (3.3)	1,836 (3.4)	1,952 (3.6)	2,493 (3.9)	2,667 (4.4)	3,834 (6.0)
	일본	4,431 (8.6)	4,109 (7.7)	4,210 (7.6)	3,879 (7.1)	4,194 (7.8)	4,792 (7.6)	4,035 (6.7)	4,128 (6.5)
입	한·중·일	6,001 (11.6)	6,384 (11.7)	6,255 (11.1)	5,141 (10.4)	5,986 (10.4)	7,461 (11.4)	7,338 (11.6)	7,794 (11.6)
	한국	1,351 (2.6)	1,503 (2.8)	1,446 (2.6)	933 (2.0)	1,198 (2.1)	1,605 (2.5)	1,411 (2.2)	1,566 (2.3)
	중국	1,291 (2.5)	1,389 (2.6)	1,422 (2.5)	1,403 (2.5)	1,676 (2.9)	2,061 (3.2)	2,436 (3.9)	2,884 (4.3)
	일본	3,359 (6.5)	3,492 (6.4)	3,388 (6.0)	2,805 (5.1)	3,113 (5.4)	3,795 (5.8)	3,491 (5.5)	3,344 (5.0)

주: ( )안은 세계 총수출입에서 차지하는 비중임.

자료: Global Insight DRI-WEPA(2003), World Overview

IMF(2003), International Financial Statistics

IMF(2003), Direction of Trade Statistics

2002년 들어 한국은 일본의 3위, 중국의 4위 수출시장이며, 중국은 한국과 일본의 2위 수출시장(2003년부터 중국은 한국의 1위 수출시장), 그리고 일본은 한국과 중국의 3위 수출시장으로 부상했다. 한국의 대중,대일 수출비중은 1995년 20.0%에서 2002년에는 21.6%로 상승하였으며, 일본의 대한,대중 수출비중도 같은 기간 중 12.1%에서 16.0%로 큰 폭으로 상승한 것으로 나타났다.

위에서 살펴 보았듯이 한·중·일 3국의 경제는 각각 분리하여 생각할 수 없을 정도로 상호 의존도가 높으며, 세계경제를 이끌어 가는 성장동력원이 될 것이라는 사실에 대해 부인하는 사람은 없다. 또한 최근 일부에서 한·중·일 FTA에 대한 논의가 대두되고 있는 것 또한 같은 맥락일 것이다.

물류에 있어서도 세계경제권역의 선진물류시스템에 대응하기 위한 한·중·일 3국의 상호협력체

## 물류시론

계가 무엇보다 중요하게 되었다. 특히, 참여정부의 국정목표중의 하나로 삼고 있는 동북아 물류중심으로서 허브 역할을 수행하기 위해서는 급속히 성장하는 중국과의 효과적인 물류분야의 협력이 전제되어야 하며, 일본과의 협력체제 강화 또한 중요하다. 이를 위해서는 효과적인 물류시스템 구축이 필요하며, 컨테이너(수송용 상자) 및 표준 파렛트에 의한 유니트로드시스템 구축이 그 기본이라 할 수 있다. 그 중 표준파렛트에 의한 유니트로드시스템을 가장 잘 활용할 수 있는 방법중의 하나가 파렛트 공동이용시스템이며, 한·중·일 3국이 이를 활용한다면 무역 및 경제 전반에 미치는 효과는 대단히 크다.

무역 및 경제부문의 효과는 크게 직접적인 효과와 간접적인 효과로 나누어 생각할 수 있다.

우선 직접적인 효과는 한·중·일 3국의 무역량(해상용 컨테이너기준)을 기준으로 하여, 일회용 파렛트에 소요되는 비용을 T-11형 표준파렛트에 의한 3국의 파렛트공동이용시스템을 구축할 경우의 절감효과이며, 간접적인 효과는 이를 통한 3국의 무역량 증대 및 경쟁력 강화일 것이다.

일부 보고서에 따르면 아시아역내 컨테이너물동량이 2012년에는 2억 5천만TEU로 세계 전체 컨테이너물동량의 50.8%를 차지할 것으로 전망하고 있다.

<표1-3> 세계 컨테이너물동량 전망(2012년)

(단위 : 백만TEU, %)

구분	1997	1998	2000	2004	2008	2012	연평균 증가율(%)
전체	79.78	83.72	99.25	145.12	193.11	249.66	5.2
아(비중)	(46.4)	(44.6)	(45.4)	(48.2)	(49.3)	(50.8)	
시 동북아	19.31	19.86	22.2	30.52	39.61	48.5	2.8
아 중국	29.21	31.56	37.9	51.4	66.5	83.85	4.3
동남아	26.83	27.59	33.55	55.7	76.5	105.11	7.4
세계전체	171.77	187.85	218.57	301.37	392.05	491.1	4.2

자료 : Ocean Shipping Consultants

주 : 아시아지역 물동량에 중동지역의 물동량 제외.

이는 아시아 각국의 높은 경제성장률과 그에 따른 국가간 무역량 증가를 보여주고 있다. 특히 한·중·일 3국의 무역량은 매년 꾸준한 증가세를 보이고 있어 그 규모 또한 가장 역동적인 세계 3대권역 중의 하나로 부상하고 있다. 우선 한국의 외항 물량 중 일본 및 극동아시아 비중은 1996년 29%에서 2002년 43%로 증가세를 보이고 있다(한국컨테이너부두공단, 2003). 특히 한·중 컨테이너 물량은 91년 61만TEU에서 2001년 131만TEU, 2002년 160만TEU이며, 한·일 컨테이너물량은 96년도 46

만TEU에서 2001년 73만TEU, 2002년에는 82만TEU에 이르렀다. 또한 중·일 컨테이너 불량은 1996년 93만TEU에서, 2000년 133만TEU, 2001년 167만TEU에 이른다.

<표1-4> 한·중·일 3국간의 무역량 추이

단위:만TEU

	1996년	2001년	2002년
한 - 일	46	73	82
한 - 중	61	131	160
일 - 중	93	167	200
합 계	200	371	442

<표1-4>의 3국의 무역량으로 파렛트 이동량을 추정하면<표1-5>와 같다.

<표1-5> 한·중·일 3국간의 파렛트 이동량 추이(추정)

단위: 만매,원

	1996년		2001년		2002년	
	이동량	소요비용	이동량	소요비용	이동량	소요비용
한 - 일	469.2	469억	744.6	744억	836.4	836억
한 - 중	622.2	622억	1,336.2	1,336억	1,632	1,632억
일 - 중	948.6	948억	1,703.4	1,703억	2,040	2,040억
합 계	2,040	2,040억	3,784.2	3,784억	4,508.4	4,508억

주:1TEU당 평균 17톤의 화물적재.(한국무역협회) 1톤/1Pallet 기준임.

\* 파렛트사용률 60%(2003, 파렛트실태조사보고서), 소요비용10,000원/매

<표1-5>에서 알 수 있듯이 한·중·일 3국의 기업들은 단순 일회용 파렛트 구매 비용으로 2002년 연간 4,500억원이라는 비용을 지출하고 있으며, 2004년에는 약 6,000억원에 이르는 비용이 소요될 것으로 본다. 이를 한중일 3국이 T-11형 파렛트에 의한 표준화를 통한 파렛트공동시스템을 구축한다면, 2002년 1,130억원, 2004년에는 연간 1,500억원, 2007년에는 연간 2,000억원에 육박하는 직접적인 비용절감 효과를 얻을 수 있을 것이다.

# 물류시론

<표1-6> 파렛트사용률별 이동량 및 소요 금액 추정

단위: 만매, 원

	2004년도		2005년도		2006년도		2007년도	
	이동량	소요금액	이동량	소요금액	이동량	소요금액	이동량	소요금액
60%	5,916	5,900억	6,630	6,630억	7,344	7,344억	8,160	8,160억
70%	6,902	6,900억	7,735	7,735억	8,568	8,568억	9,520	9,520억
80%	7,888	7,888억	8,840	8,840억	9,792	9,792억	10,880	1조880억
90%	8,874	8,874억	9,945	9,945억	11,016	1조1,016억	12,240	1조2,240억

주: 한중일 3국간 컨테이너 물동량 추이에 의하여 파렛트 이동량을 추정함.

(04/580,05/650,06/720,07/800 예상, 단위: 만TEU)

그와 더불어 현재 서로 다른 물류환경으로 인한 물류시설 및 물류장비의 불합리성을 해결해 줄 것으로 판단되며, 이로 인한 물류비용의 감소효과와 물류서비스향상(신속,정확,안전) 일관파렛트화 실현을 통한 한·중·일 3국의 무역증대 및 경제 전반에 대한 경쟁력 강화에도 크게 도움이 될 것으로 판단된다. <표1-7>는 일관파렛트화에 의한 코스트 시뮬레이션 결과로 이를 통하여 한·중·일 3국의 무역량을 가지고, 일관파렛트화 실현 시 효과 금액을 산출해보고자 한다. 이는 일본 내 물류환경에 대한 시뮬레이션 자료로 한국 및 중국에 동일 기준으로 적용하기는 어려울 것으로 판단되며, 또한 내륙운송에 대한 코스트 시뮬레이션으로 수출 시와는 다소 차이가 있다고 볼 수 있다. 그럼에도 불구하고 일관파렛트화에 의한 효과를 수치적으로 분석해낸 자료가 현재까지 전무한 상태로, 이러한 의미에서 봤을 때 이 시뮬레이션 자료는 나름대로 중요하다고 본다.

<표1-7> 일관파렛트화에 의해 얻어지는 코스트메리트 시뮬레이션 결과

일관파렛트화의 주체별 메리트(車上渡)

단위:엔/파렛트

	발화주			수송사업자			착화주			합 계		
	하역	수송	계	하역	수송	계	하역	수송	계	하역	수송	계
맥주	1472	-172	1300	-	3	3	1718	-	1718	3190	-168	3022
일용잡화	466	-190	276	-	4	4	363	-	363	828	-186	642
가공식품	548	-698	-150	-	14	14	381	-	381	929	-684	245

주:2002년도,사단법인 일본로지스틱시스템협회 조사보고서

[일관파렛트화코스트시뮬레이션조사]



<표1-7> 조사보고서에 따르면 1파렛트당 맥주, 일용잡화 및 가공식품에서의 일관파렛트화 효과는 3,022엔, 642엔, 245엔으로 나왔다. 3개 부문의 평균을 보면 매당 1,303엔 이다. 이를 한·중·일 3국의 무역 시 파렛트 이용량 추이로 환산하면, 일관파렛트에 의한 효과가 2002년 기준, 5,860억원, 2007년 기준, 1조원에 이르는 것으로 추정된다.

결과적으로, T-11형에 의한 일관파렛트화를 한·중·일 3국이 실현, 공동사용 시스템을 구축하면 그 효과금액은 2007년 연간 1조2,000억원에 이른다고 할 수 있으며, 이로 인한 파급 효과는 위에서 산출한 금액의 몇배에 이를 것이다.

## 2. 물류업 및 환경 자원절약 측면에서의 효과

21세기는 인류가 환경 오염에 직면해 있으며 생태 환경의 파손이 매우 심각하다. 세계 경제의 비약적인 발전에 따라 물류량은 증가하고, 파렛트 수요량도 급속히 증가하였다. 컨테이너에 실리는 6매의 파렛트는 200년생 나무 한 그루가 소실된다는 것을 의미한다. 같은 시점에서 다른 장소에 있는 또 다른 6장의 중고파렛트는 쓰레기가 되어가고 있다. CHEP USA의 조사에 따르면 미국에서는 매년 600만 톤의 일회용 목재 파렛트가 쓰레기로 변해가고 있다고 한다. 파렛트의 보유 수량상으로 볼 때 한 중일 파렛트 총량은 미국의 반을 초과 할 것이다. 이렇게 계산할 때 한국,중국,일본 3국에서 매년 최소 300만 톤 이상의 목재를 사용해 파렛트를 만들고 있으며, 이는 같은 숫자만큼의 목재가 쓰레기로 변해가고 있다는 뜻이다. 만약 한·중·일 3국이 공히 동일한 표준파렛트를 사용하여 공동파렛트이용시스템을 구축한다면, 목재 사용량을 현격히 줄이고 폐기파렛트(일회용 파렛트)를 현격히 감소시켜 최근 세계적으로 이슈가 되고 있는 환경문제에도 적극적으로 대처 해 나갈 수 있을 것이다.

또한 T-11형에 의한 한·중·일 3국의 파렛트공동이용시스템의 구축으로 국내 물류기업의 중국 진출이 한층 더 활발해 질 것으로 예상된다. 중국의 물류인프라는 아직 미흡하다. 물론 파렛트 사용 실태에서도 마찬가지이다. 현재, 중국의 파렛트 사용 실태를 살펴보면, 중국경제가 발전함에 따라 파렛트의 수량, 종류를 막론하고 파렛트의 사용범위, 규모는 거대한 발전 잠재력을 가지고 있다. 그러나 현재 적지 않은 문제점을 가지고 있는 것 또한 사실이며, 해결점이 필요한 시기이다.

중국물류구매연합회내의 파렛트전문위원회의 중국 내 파렛트 사용현황조사연구보고서(03')에 의한 현재 중국 내 사용중인 파렛트의 수량은 5,000만매~7,000만매로 추정되며, 관련통계에서 보면 매년 2,000만매가 증가하고 있는 것으로 나타났다. 이를 T-11형에 의해 일관파렛트화를 실현한다면 효과금액은 1조원에 이를 것이다. 파렛트 규격은 수십가지에 달하고 있어 파렛트 표준화작업이 아직 이루어지지 않고 있다는 단면을 보여준다. 즉, 자가 상품에 맞추어 파렛트를 사용하고 있고, 주로 공장 내 제품보관 용도로 파렛트를 이용하고 있어, 물류시스템의 핵심인 표준파렛트에 의한 일관수송이 이루어지고 있지않다. 이에 따라 물류전반에 걸친 설비 및 장비의 표준화가 늦어지고, 물류비용 또한

상당한 수준에 이르고 있다. 이러한 점에서 봤을 때, 중국 내 T-11형에 의한 파렛트표준화는 국내 장비, 설비 업체 및 물류업체의 중국진출에 가속화를 가져올 것이다.

### 3. 한국의 동북아 물류중심국 건설의 중요한 기초 확보

우리나라의 국가표준파렛트인 T-11형 파렛트에 의한 한·중·일 3개국의 일관파렛트화시스템이 구축되면 우리나라가 동북아 물류중심으로 도약할 수 있는 중요한 기초를 확보한다는 데에 한·중·일 3개국 파렛트 표준화의 가장 큰 의의가 있다고 하겠다. 왜냐하면 현대 물류는 연결의 기술(포장, 수송, 하역, 보관)이며 이 연결고리가 파렛트로서 효율적인 물류시스템을 구축할 수 있기 때문이다. 3개국의 파렛트 표준화에 의한 일관파렛트수송시스템 구축이야말로 고효율 물류시스템의 고속도로라고 할 수 있을 것이다.

## IV. 지금이 아시아 파렛트 표준화 추진을 위한 절호의 기회

지금 세계는 그야말로 글로벌화 시대이다. 물류 또한 글로벌화 되어야 한다. 각 기업 및 국가에 있어 물류효율화는 가장 중요한 국가 경쟁력의 핵심과제가 되어있다. 특히 파렛트표준화에 있어서는 아시아 각국과의 연계가 필수적이며, 그 중 한·중·일 3국의 역할 또한 매우 중요하다. 이러한 의미에서 봤을 때 현재 한일 양국은 T-11형을 일관수송용 국가표준파렛트로 정하여 보급 및 확산활동을 정부 및 민간차원에서 수 십년 동안 꾸준히 진행하여 왔다. 더불어, 중국 및 아시아 각국에 대한 계몽 활동을 벌이고 있으며, 특히 T-11형 파렛트가 ISO국제표준규격으로 채택된 것을 계기로 아시아 전 지역의 파렛트표준화를 확산하기 위한 절호의 기회임이 분명하다. 따라서 아시아 각국의 물류를 연결하는 연결고리로 작용하게 하여야 한다. 특히, 중국의 급속한 경제 발전에 따라, 중국은 세계의 시장입과 동시에 생산기지이며, 세계 물류 선진국들의 각축장이 되고 있다. 즉, 중국의 물류환경이 그만큼 중요하며, 한국이 동북아 물류중심국으로 도약하기 위해서는 중국과의 긴밀한 물류분야 협력관계 구축이 절실하다. 중국의 T-11형에 의한 일관파렛트화 실현을 위해 한일 양국의 상호 협력체제 아래 정부 및 민간단체의 역할이 한층 중요하게 되었으며 또한 정부의 적극적인 지원과 민간단체의 지속적이고도 적극적인 노력이 필요하다고 판단된다.

본 보고서가 한·중·일 3국의 T-11형에 의한 파렛트표준화를 통한 기대효과를 분석, 제시함으로써 그 중요성을 재발견 하는데 미흡하나마 새로운 계기가 되기를 희망한다. 끝.