

중형화물자동차 적재함폭의 확대를 허용



건설교통부 물류시설과 서기관
하 판 도

정부에서는 물류분야의 표준화를 강력히 추진해나가기 위하여 "화물유통촉진법"에 물류표준화에 대한 근거를 마련하고, "물류표준화추진위원회"를 구성하여 운영해오고 있다.

특히, 물류표준화 부분중에서도 표준파렛트의 확대보급에 진력을 다하고 있는 중이다.

표준파렛트의 보급을 촉진시키기 위하여 정부에서는 파렛트의 공동이용 시스템을 적극 육성하도록 하고 있으며, 파렛트풀주식회사로 하여금 매년 50만매의 표준파렛트를 공급하도록 하고, 구입자금 150억원중 45억원을 정부에서 저리로 '96년부터융자를 해주고 있으며,

앞으로 2000년까지 5년간 지속적으로 지원해 줄 계획으로 있다.

우리나라의 표준파렛트는 일관수송용으로 사용되고 있는 8톤급화물자동차 및 해상용 컨테이너에 가장 적합성이 높은 가로 1,100mm×세로1,100mm로 1973년부터 지정되어 사용해 오고있다.

그러나, 도로사정의 변화, 화물수송 형태의 소량화·다빈도화가 진행됨에 따라 기업에서도 이에 적합한 화물자동차로 4~7톤급의 중형을 많이 사용하는 추세에 있게 되었다.

우리나라의 카고형화물차의 등록현황을 보면, 8톤급이상이 4만6천대로 하대폭은 2,340mm이상이며, 4~7톤급은 9만5천7백대로 이중 하대폭이 2,120mm이하가 9만2천대(96%)이며, 2,280mm가 3천7백대(4%)로 되어 있고, 단거리 배송용으로 반드시 표준화하여야 할 필요는 없다고 판단되어지는 4톤급미만은 126만7천대로 적재함의 하대폭은 2,120mm이하로 생산되고 있다.

위에서 보는 바와 같이 현재 생산·판매되고 있는 중형화물자동차는 적재함의 하대폭이 2,120mm이하가 대부분으로 이는 표준파렛트가 2열로 실리지 못함에 따라 적재효율이 떨어지게 되고, 따라서 정부의 표준파렛트 확대보급정책에 중대한 차질을 가져오는 요인으로 작용하게되어, 중형화물차의 적재함의 하대폭을 표준화할 필요성이 강하게 제기 되기에 이르게 된 것이다. 이에 대한 기술적인 검토를 거쳐 이미 생산되어 운행되고 있는 하대폭 2,120mm의 화물자동차는 동급내에서 톤수를 늘리지 않는 조건하에 하대폭을 2,280mm까지 넓힐 수 있도록하여, 수요자가 신청시에는 구조변경을 허용토록 '96년8월9일 각시·도에 시달한바 있으며, 또한 향후 신규로 생산되는 중형화물자동차는 적재함

폭을 2,280mm이상으로만 생산토록 추진해나갈 계획이며, 건설교통부에서는 정부기관, 정부투자기관, 각종단체, 제조업체, 유통업체, 운송업체 등에 중형화물차를 구입할 경우에는 적재함이 표준화 된 것으로 구입토록 협조요청 해나갈 방침이다. 그러므로 적재함이 표준화(하대폭 2,120mm이하)되지 않은 중형화물차를 운행하고 있는 기업가 또는 개인은 시장·군수·구청장에게 구조변경을 신청하여 하대폭을 넓힐 수 있도록 하고, 신규로 중형화물차를 구입하는 기업가 및 개인은 적재함이 표준화(하대폭 2,280mm이상)되어

생산되는 화물자동차를 구입하도록 하여야 할 것이 요망되고 있다.

향후 이미 생산되어 운행되고 있는 중형화물차 9만2천대 및 신규로 생산되는 중형화물차의 적재함폭이 표준화되면 표준파렛트의 2열적재가 가능하게 되어 표준파렛트의 확대보급이 촉진되고, 화물의 적재효율이 향상되며, 인력 상하차의 기계화가 용이하게 되어 상하차 대기시간 단축등으로 수송분야에서 물류비용을 절감할 수 있을 뿐만 아니라, 3D업종으로 기피하고 있는 하역작업 분야에의 인력난 해소에도 기여할 것으로 기대하고 있다.



T-11형 2열 적재 모습(광폭 적재함)



T-11형 2열 적재를 위해 적재함 부분 개조
→ 적재함 양문짝을 40mm로 넓혀 개조 (2,120mm에서 2,280mm로 개조)