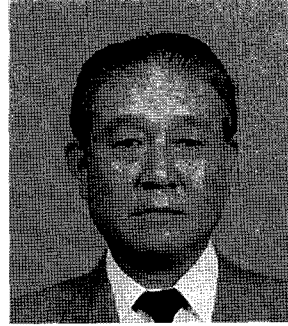


# 한국의 파렛트업계 발전을 위한 제언

## 제 2 부 『국제성이 뛰어난 T-11형과 수출입파렛트』



일본파렛트렌탈(주)  
代表取締役社長 坂井健二

### 1. 국제표준규격 파렛트는 존재하지 않는다.

동남아시아 국가들에서는 아직 본격적인 파렛트 수송은 보급되어 있지 않다. 그러기 때문에 일상적인 수송에 사용되는 파렛트는 적지만 공장구매나 창고내 등에서는 꽤 많은 파렛트가 사용되기 시작하고 있다. 파렛트는 수송을 위한 물류기기 이기 때문에 수년후에는 이러한 공장이나 창고보관용 파렛트도 점차 수송에 사용되어 질것으로 생각하지만 현재는 아직 구내작업용이나 보관을 위해 거의 이용되고 있다.

문제는 수송에 사용되어 나설 때 규격이 제각기라면 파렛트 수송에 또 다른 경비가 들게 되는데 이러한 것을 충분히 알아차리고 국가의 표준파렛트를 제정하고 있는 국가는 아직 적은 것 같다.

일본과 한국은 T-11형이 국가의 표준파렛트로 제정되어 있지만 대만은 T-11형과 1,200×1,000mm의 2종류, 싱가포르는 T-11형을 중심으로 여러종류의 파렛트를 표준파렛트로 제정하고 있다. 그밖에 다른 나라들은 아직 표준화가 늦어지고 있는 것 같다. 표준화가 늦어지고 있는 나라는 당연한 일이지만 파렛트 수송도 그다지 보급되어 있지 않다. 요컨대 수송근대화 of 스타트는 이것으로부터인 것이다.

그러나 이러한 나라들에도 파렛트는 착실히

침투하기 시작하고 있어 수년후에는 당연히 이들 국가들도 표준화 규격통일화가 논의될것으로 생각된다. 그 논의 조건의 첫번째는 파렛트를 한가지 규격으로 해야할지 여러종류의 규격으로 해야할지에 대한 논의가 될것으로 생각하지만 국가가 파렛트수송을 보급시키기 위해서는 절대로 1규격으로 해야하고 그것이 제일 경비가 적고 효율적인 수송조건이다. 또한 그 규격에 국제성이 있는 파렛트 규격이 필요하다는 조건이 나올 것으로 생각한다. 현재 T-11형파렛트를 국가의 표준파렛트로 정하고 있는 일본에서도 여전히 국제성이 화제가 된다.

T-11형은 충분한 국제성을 갖춘 파렛트이지만 일본에서는 어쩐일인지 T-11형 이외의 파렛트쪽이 국제성이 있다고 착각하고있는 사람이 많다. 결국 현재 일본의 물류계에서 「국제성이 있는 파렛트규격을 표준화 해야한다」고 주장하고 있는 사람의 의견은 파렛트에 대해서 잘 모르는 사람의 주장이든지, 혹은 자사사업계에 현재 사용중인 파렛트가 T-11형과 다르기 때문에 T-11형의 표준규격화에 대한 반발재료로 하기 위한 의견의 결과, 단지 미국이나 유럽의 파렛트쪽이 국제성이 있는것처럼 주장하고 있을뿐, 국제성에 대한 명확한 근거는 제시되지 않고 있다.

한 국가경제사회의 수송경비를 저렴하게 하기위하여는 파렛트규격의 통일이 필요불가결하다. 국경을 초월한 수출입화물도 당연히

저렴한 수송경비가 요구되지만 국내수송경비의 저렴화가 보다 중요해 국가나 산업계에 미치는 경제효과도 훨씬 크다.

현재 유럽에서는 1,200×800mm, 미국은 48×40inch, 캐나다와 멕시코 등 남미국가는 1,200×1,000mm, 호주는 1,165×1,165mm 그리고 우리 아시아가 1,100×1,100mm의 평면사이즈 파렛트를 사용하고 있다. 요컨대 국제간에 정해져 있는 1규격의 표준파렛트는 존재하지 않는다. 미국 1개국뿐인 도량형 「inch」는 ISO의 위원회를 필두로 여러나라로부터 「미터」법으로 고치도록 권고 받고 있지만 완강하게 받아들이지 않고 있다. 파렛트도 당연히 인치사이즈이다. 더 나아가 미국 알링턴에서 개최된 1995년 ISO회의에서 미국의 신청에 의해 48×40inch 미국표준파렛트도 ISO파렛트로 인가되어 종래 3종류의 ISO규격이 4종류로 증가되었다.

여하튼 미국, 유럽, 호주 똑같이 자기나라의 파렛트사이즈를 바꿀생각은 전혀 없으며 또 ISO에서도, 4종류의 파렛트에 우선순위는 일절 부여되어 있지 않다.

각국의 수송상의 잇점에서 채용되어 온 경위도 있고, 더구나 어떤규격에도 일장일단이 있기 때문에 1규격으로 하고 싶어도 각국의 이해조정이 어려워 1종류로는 줄일수가 없다.

문제는 한번이 1,200mm사이즈의 파렛트는 내칫수가 2,330mm의 ISO국제컨테이너에 2열 적재가 불가능하다. 파렛트의 규격 특히 평면사이즈는 그 나라의 트럭, 컨테이너하대 등, 범용성이 있는 수송차량의 하대에 정합성이 있는 사이즈를 선택하지 않으면 안되지만 우리 아시아의 T-11형은 세계각국의 4톤 이상의 대형트럭을 위시하여 ISO국제컨테이너라든가 대형컨테이너에 가장 정합성을 갖고 있는 파렛트여서 이점 국제성을 겸비한 파렛트로서도 가장 유리한 파렛트인 것이다. 실은 유럽사이즈라든가 북미사이즈, 또 호주의 1,165mm파렛트는 ISO컨테이너가 제정되기이전부터 있어왔던 파렛트이다.

이런점에서 T-11형 파렛트는 구라파, 미국의 파렛트보다 20년 후에 제정된 파렛트인데 바로 그 덕분에 세계의 정보를 보다 많이 수집하여 ISO컨테이너에도 정합성이 있는 사이즈를 선정하게 된 것이다.

말하자면 늦게 제정되어 나왔기 때문에 오히려 이름을 날리는 파렛트가 된 것이다.

아무튼 한국이나 일본처럼 세계를 상대로 무역입국을 취하고 있는 나라로서는 대단히 편리한 파렛트로서 현재 전세계에서 제일 국제성이 있는 파렛트로 불려지는것 같다. 한국에서도 1,200×1,000mm의 파렛트가 국제성을 갖추고 있는 것처럼 착각하고 있는 사람이 자주 눈에 띄지만 오히려 이 사이즈는 국제간에서는 소수파이다.

아무튼 미국이나 유럽의 파렛트 규격이 1규격으로 되면 아시아 각국도 동조하는 것이 좋을지도 모르지만 이 양대륙의 파렛트가 1규격으로 될 수 없는 한 어느쪽의 파렛트를 선택하는 것이 좋을지는 알 수없고 결국 우왕좌왕할 수밖에 없다. 말이나온김에 한마디 드린다면 ISO국제컨테이너에 정합성이 있는 T-11형이 전세계 여러나라의 수출입용 파렛트로서 가장 적당하기 때문에 아시아 여러나라보다 미국, 유럽 양 경제권에 대해서 T-11형으로 규격을 변경해서 T-11형에 의한 국제간의 규격통일을 제언해야 되지 않을까?

## 2. 수출입에 있어서의 파렛트는?

일본에서는 수입할 때 受荷主, 商社, 수입관계자가 파렛트사이즈에 대하여 대단히 무관심하다.

미국이나 유럽으로부터의 수입품을 체크하여 보면 상대국의 파렛트사이즈 그대로 수입하여 버린다.

이쪽에서 대금을 지불하고 산 수입품에는 이쪽국가에서 통용하고 있는 파렛트에 적재시켜 수입하여야 한다.

파렛트사이즈에 관하여는 수입측의 하주는

수출측에 수입국의 물류시스템에 맞는 파렛트 사이즈를 당연히 요구해야 하지만 한국에서의 수출입 화물 파렛트는 어떻습니까?

일본에서는 수입하는 受荷主가 자사 사이즈의 파렛트 화물 형태를 요구하고 있는 사례를 거의 들어본 적이 없다. 하지만 이러한 요구에 대해서 미국, 유럽 모두 수출국 측으로부터 반드시 똑같은 답이 돌아온다. 그 대답은 「수출하는 데가 일본 1개국뿐만이 아니고 전 세계를 상대하고 있기 때문에 일본에게만 파렛트 사이즈 형태를 바꾸어 보낼 수는 없다」라고 하는 대답이다.

이 대답에서 「과연 방법이 없겠군」하고 체념하고 요구를 그만두어 버렸다는 이야기를 여러 번 들은 적이 있다. 또 受荷主에 적합한 파렛트를 지정하는 경우 규격이 틀리다는 이유로 파렛트 대금을 요구해 온다고 하는 이야기도 들었다. 수출측에서는 다른 사이즈의 파렛트를 일부러 제작해야 하기 때문에 약간의 추가 경비가 들지 모르지만 수입국에서도 항구에서부터의 수송, 랙 창고 보관 등 물류 경비가 들게 되어 있다. 문제는 별도의 파렛트 사이즈에 의한 수출측의 경비와 수입해서부터 들어가는 수입국의 물류 경비가 어느 쪽이 더 높을까 하는 것이다. 수출측은 상대국의 항구가 최종 受荷地라고 잘못 생각하고 있는 경우를 자주 본다. 이러한 생각에서 더 나아가 화물을 내려 풀고 난 다음 공파렛트의 유통성이나 효과적인 사용 또는 파렛트를 폐기 처분하는 경우의 경비도 생각해야 한다. 한국의 수입 화물의 경우는 어떻습니까? 수입국의 受荷主가 당연히 파렛트 사이즈를 지정하는 습관을 들여야 한다. 아무것도 지정하지 않고 수출국의 파렛트 사이즈로 수입하는 경우 훌륭한 국가 표준 파렛트가 지정되어 있지 않는 후진국으로 생각하게 할 우려도 있다. 한국에도 훌륭한 표준 파렛트가 존재하고 있다는 것을 수출국에 알릴 필요가 있다고 생각한다. 독일의 경우 「사이즈가 달라 사용할 수 없는 파렛트」는 「포장용기 폐기물 처리법」이라고 하는 법률

로서 수입업자가 회수 책임을 지지 않으면 안 된다. 또한 이 「포장용기 폐기물 처리법」은 독일의 영향에 의하여 점점 전세계에 확산되어 갈 것이라고 생각한다.

수출입에 사용되는 파렛트는 受荷先이 있는 나라의 랙 등에 적합성이 있어 유통되는 파렛트이든가, 또는 受荷主의 요청에 따라 사이즈를 결정하는 것이 상식이다. 결국 수입국 측에서 유통하고 있는 파렛트 사이즈가 아니면 수송 효율이 나빠져서 쓰레기로 간주되어 버리게 된다.

따라서 한국에서 유럽에 수출하는 화물에는 평면 사이즈 1,200×800mm 파렛트로, 또 미국에 수출하는 경우에는 48×40inch의 파렛트로 수출하든가 또는 受荷主가 요청하는 파렛트로 보내지 않으면 안 되지만 그 대신 유럽이나 미국으로부터 물건을 살 때에는 평면 사이즈 1,100×1,100mm의 파렛트에 화물을 싣고 오도록 지정해야만 한다. 그리고 대만이나 일본 또는 그밖에 동남아시아 나라들에 수출할 때에는 1,100×1,100mm의 파렛트가 사용되어 대단히 편리하다. 즉 수출입 파렛트는 수입국 수입선의 규격에 맞추어야 하며 이것이 상품을 파는 측, 수출측의 당연한 서비스이다. 受荷主도 당당하게 T-11형 즉 1,100×1,100mm 평면 사이즈의 파렛트에 실어 오도록 지시하여야만 한다. 무역상사부터 수입관계자도 이러한 룰을 잘 알아서 해주었으면 한다. 그러한 것을 모르고 처음부터 무역상대국의 파렛트 사이즈에 맞도록 내버려두는 것은 옛날 아시아 국가의 「구미송배 감각에서 완전히 벗어나지 못하고 있다고」 말해도 할 말이 없을 것이다.

「국가 물류정책의 기본인 산업계의 물류 합리화, 근대화를 좌우하는 자국의 표준 파렛트 규격을 다른 나라의 규격에 맞도록 하는 자세는 물류관계의 국가주권을 스스로 포기하는 것이다.」 파렛트 사이즈가 국제간에서 통일되어 있지 않는 현상을 잘 돌아보고 대등한 국제 감각을 키워야 할 것이다.