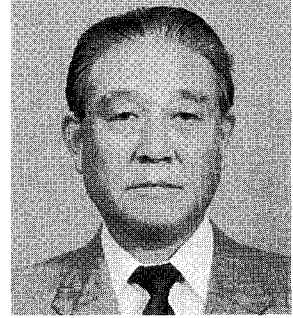


日本産業界의 파렛트 輸送 現況과 展望



일본파렛트렌탈(주)
代表取締役社長 坂井健二

1. 파렛트 輸送의 現況

현재 일본에는 약 3억매의 파렛트가 사용되고 있다고 예상된다. 이 파렛트매수 중 상당수가 수송에 사용되지만 아직도 구내작업용이나 보관용도 많다. 다만 제품이 중량물인 판지류, 음료, 맥주, 가전제품, 자동차부품 등은 현재 파렛트 수송이 아니면 제품수송이 불가능하기 때문에 대량의 파렛트가 수송에 사용되고 있다.

또 식품수나 상품단가가 비교적 싸고 매일 출하량이 많은 제품도 파렛트 수송이 되고 있다. 그러나, 파렛트 수송이 필요한 농산물이나 화학제품등은 아직 일부분밖에 파렛트 수송이 되고 있지 않다.

일본에서 파렛트 수송에 대한 계몽활동이 개시된 것은 1960년대 중반부터였다. 경제발전에 따라서 젊은층은 직장에서 중노동인 하역작업에 종사하는 것을 기피하고 직장을 끌라서 취직하는 경향으로 하역작업원의 부족이 늘어나기 시작하였고 그동안 일하던 작업원이 고령화되어 하역작업이 원활히 이루어지지 않는 현상이 일어났기 때문에 파렛트 수송의 필요가 생기게 되었다. 그러나 파렛트 수송은 수송후의 「공파렛트의 관리」와 「공파렛트의 회수」라

고하는 2가지의 큰 어려운 문제가 있어서 그 문제점이 장애요인이 되어 순조롭게 산업계에 보급되지 않았다.

특히 일본 산업계에서는 수송과 구내작업을 별도로 수주해서 그것을 하청회사라고 하는 별개 회사에 맡기는 청부제도가 크게 보급되어 「새로운 시스템으로의 개혁」 등은 하청회사와의 이중구조시스템이 장애가 되어 상당히 개혁이 되진 않는다.

수송과 구내작업을 수주한 원청회사는 하청회사에 일만 맡기고 일질 참견(參見)하지 않으며 하청회사는 원청회사와의 관계를 염려하여 수송방법을 바꾸려고 하지 않는 등, 서로의 입장 때문에 개혁이 되지 않고 있는 경우가 많다. 이러한 상황이기 때문에 물류관계 지도자나 학자가 파렛트 수송의 필요성을 열심히 설명하지만 주변 설비의 설치 등 초기투자도 필요함으로 그다지 보급이 되지 않았다. 그러나 여러물류 선진기업에서는 호주라든가 유럽의 파렛트 수송에 자극받아 1960년대부터 적극적인 파렛트 수송을 실시하기 시작하였다. 또 같은 시기에 자사제품의 일부를 파렛트 수송으로 바꾸는 등 파렛트 수송에 관한 연구를 실시하기 시작하였다.

2. 파렛트 다종류 규격발생의 원인

일본에 파렛트가 도입된 것은 태평양 전쟁에서 패하여 연합군에 점령이 시작됐을 때 미군이 진주하면서 일본에 들어온 것이 최초이다. 그때까지 일본국내의 하역작업은 인력에 의한 수작업이 주였지만 미군이 들어온 포크리프트와 파렛트는 일본산업계를 놀라게 하였으며 금세 각지의 공장에서 구내작업용을 중심으로 일본산업계에 폭넓게 퍼져갔다. 미군은 당연히 하역작업뿐만 아니라 수송에도 파렛트를 사용하였지만 일본의 산업계는 파렛트 수송환경이 미성숙된 탓도 있어서 파렛트는 구내작업과 보관용으로뿐이 사용되지 않았다. 당시의 사회환경은 패전으로 산업계가 혼미하고 저임금으로 일할 하역작업원이 직장을 구하려고 하역현장에 줄을 서 있는 상황이었고 또 수송하는 물자도 현재와 같이 대량이 아니며 인력도 물류량에 충분하여 일부러 새로운 설비투자를 해서 파렛트 수송을 할 필요가 없었기 때문이었다. 또 원재료에 있어 목재가격이 비싸 파렛트 가격도 비싸서 수송시 분실에 대한 두려움으로 파렛트를 본래의 기능인 수송에 사용하는 것을 주저하고 오로지 구내작업용과 보관용으로만 파렛트를 사용하는 습관이 되어버렸다. 수송에 사용되지 않으면 당연한 결과로 화물취급현장에서 취급하고 있는 화물의 형태에 맞게 파렛트를 채용하게 되어 일본의 파렛트 규격은 각 기업의 서로 다른 다양한 사이즈로 천 수백종류의 규격이 존재한다고 할 수 있을 만큼 다종다양한 파렛트가 만들어져나오고 있다. 파렛트는 본래 수송차량의 적재함(荷台)에 기초하여 규격을 결정하고 또 파렛트의 규격을 기초로하여 화물의 모양(荷姿)을 정하는 것이 物流의 原則

인데도 화물의 모양에 기준하여 파렛트 사이즈를 결정하는 것은 本末이 전도된 것이고 틀린 방법이다. 그래서 수송에 사용되지 않으면 수송차량의 적재함에 정합성이 있을 필요가 없기 때문에 구내에서 취급하는 화물모양에 파렛트를 맞추어 버리는 것은 자연스런 현상이었다. 이러한 결과 파렛트 본래의 기능을 망각하게 되고 단지 구내 작업용과 보관용의 하역작업용기기로 되어 버린 것이다.

3. 파렛트 輸送의 必要性

1960년대에 들어 일본산업계는 대량생산시대가 도래하여 대량생산과 그에 따른 원료와 제품의 대량수송이 필요하게 되면서 종래의 수송방법으로써는 화물의 수송이 원활하지 못하게 되는 상황이 시작되었다. 대량생산에는 대량수송이 필연적이다. 그 대량수송의 한 방법으로 유니트로드시스템이 소개되고 그 유니트로드시스템의 간편한 기기로서 파렛트가 각광을 받게 되었다. 산업계에서는 대량수송과 동시에 스피디한 수송도 필요하게 되고 수송의 효율화와 근대화를 부르짖게 되었다. 파렛트 수송은 근대수송의 구세주로 생각되어 국가기관인 운수성이라든가 통산성, 운수관계 여러단체 등도 파렛트 수송의 합리성을 홍보하여 산업계에 파렛트 수송의 보급을 지도하기 시작했다. 물류선기업은 물론 자사제품의 수송이 어려웠던 기업도 조속히 이 합리적인 수송시스템에 대한 연구를 개시하여 실시하기 시작했다. 그러나 모든 기업이 합리적이라고 생각했던 파렛트 수송은 물류학자나 연구자의 생각처럼, 또 국가가 바라는 것처럼 산업계 전체에 보급발전은 되지 않았다. 종래의 수송방법에 길들여져

있는 기업 특히 중소기업을 위시하여 수송의 근대화 필요성이 희박한 기업군은 파렛트 수송에 대한 시도나 연구도 게을리하여 그러한 합리성을 이해하지 않고 장래의 수송방법으로서 책상위에 올려 놓기만하고 바라보는 기업이 많았기 때문이었다. 결국 1960년대에 시작된 대량생산시대는 종래형의 수송방법을 고수하는 많은 荷主가 대량의 트럭에 의한 수송에 맡겨버리고 그래서 좁은 국토와 좁은 도로에 대량의 트럭이 복잡거리는 도로교통체증을 야기하는 원인의 하나로 되어버렸다. 거기다가 이 대량의 트럭 출현은 荷主 획득을 위한 과당경쟁을 야기시키고 荷主의 환심을 사기위해 하주 구내에 들어가 트럭에 화물을 적재하여주고 수하주의 하역작업을 트럭운전수가 무상으로 써비스하는 비합리적인 관습을 심어 놓았다.

이 써비스하역은 트럭운전수의 중노동 작업으로 실제 트럭의 운행시간보다 하역 작업시간이 더 긴 경우가 많은 등 스피드를 필요로하는 수송은 물론 효율적인 근대화 수송을 저해하는 원인이 되고 특히 차량의 가동율의 저하를 가져오는 제일 큰 원인이다. 많은 發荷主는 파렛트 경비가 필요없이 무상의 서비스를 선택하였고 그러한 결과 일층파렛트 수송이 보급촉진되지 않는 악순환을 야기시켰던 것이다.

1985년경부터 일본산업계는 버블경기라고 부르는 공전의 호경기에 직면했다. 이 버블경기는 부동산 경기뿐만이 아니고 일반잡화 등의 생활물자의 물동량을 활발하게하여 물동량과 스피드를 필요로하는 수송이 요구되면서 트럭차량의 부족이라고 하는 이상사태 현상이 발생하였다. 이 이상사태에 대처할 수 있는 것은 파렛트수송이고 사정은 바뀌어 이에 발맞추어 일본산업

계를 일거에 일관파렛트제이션의 실시를 부르짖는 시기로 만들었다. 이 시기 트럭기사들은 트럭부족현상을 이용해 이제까지 관습적으로 행해졌던 하주 구내에서의 서비스 하역을 거부하고 파렛타이즈화물을 취급하는 등 종래하주획득을 위한 써비스 하역거부가 일어나게 되었다. 판매현장에서는 판매제품수송을 강력하게 요구, 종래 공장내 구내작업용으로 사용하고 있던 대형 파렛트등도 수송에 사용되어 적재효율의 저하는 물론 공파렛트의 회수비 등 대단히 비싼 파렛트 수송을 강요하였던 것이다. 그러나 버블경기도 1992년경에 종식되어 그 후유증으로 초불경기가 엄습하였던 것이다. 이 불경기는 물동량의 정체를 초래하여 종래 구결식 트럭수송을 재현, 화주획득 경쟁으로 달려가는 사태가 되었다. 이 결과로 버블경기 때 대책없이 시작했던 파렛트 수송은 현재 2가지의 길을 선택적으로 가고 있다. 하나는 파렛트수송의 이점을 활용하여 현재도 파렛트수송을 계속하고 있는 기업과 트럭기사의 써비스 하역부활을 좋아해서 파렛트 수송을 그만 두어버린 기업의 2가지이다.

그만두어 버린기업은, 버블경기때에 파렛트 수송이 파렛트의 분실, 적재효율의 악화에 의한 수송시스템의 혼란등으로 경비의 삭감으로 연결되지 않아 오히려 고생만 한 경험을 맞본 기업이다.

제품의 파렛트 수송은 일회뿐인 수송이 아닌 매일 또는 정기적인 반복수송이 되지 않으면 안되기 때문에 수송차량 적재함에 정합성이 있는 파렛트 규격의 선택을 위시해서 공파렛트의 관리와 공파렛트의 회송 시스템 등 정확한 시스템이 준비되 첫째는 효율적인 경비의 삭감이 따라야만 파렛트 수송이 가능한 것이다. 써비스 하역의 부활

과 함께 파렛트 수송을 그만두어버린 기업은 버블경기시 정확한 시스템의 구축도 없이 황급하게 파렛트를 수송에 사용했던 기업이 많았던 것 같다. 특히 트럭이나 컨베이어 등에 정합성이 없는 파렛트를 무리하게 사용한 파렛트 수송이 많았던 결과로 적재효율과 공파렛트의 관리와 회수가 문제가 되어 효율적인 훌륭한 파렛트 수송이 불가능하여 파렛트 수송이 수송총경비의 증가를 초래하는 등 파렛트 수송에 실패한 기업이 제일 먼저 손을 떼어 버렸다. 결국 이런 기업은 파렛트 수송을 진지하게 검토하지도 않고 종래 수송의 보조용구로서 사용한 데 지나지 않는 기업으로 근대 수송의 예이시인 파렛트를 사용할 수 없는 기업이다. 한편 또 다른 길을 가고 있는 기업군, 즉 바블 경기의 이상현상의 덕택으로 경험한 파렛트 수송의 이점을 잘 활용하여 본격적인 파렛트 수송을 전개하고 있는 기업도 많다. 특히 제품 단가가 싼 가공식품업체 등은 공파렛트 관리의 번잡성과 회수경비절감의 방법으로 렌탈파렛트를 채용, 싼 경비의 파렛트 수송을 하고 있다. 현재 일본의 산업계는 수송의 근대화를 목표로 파렛트 수송을 연구하여 자사제품 수송이라든가 원재료의 조달에 적극적으로 파렛트 수송을 실시하고 있는 기업과 종래의 수송보조용구로밖에 파렛트를 이용하고 있지 않는 기업군과의 2가지로 분류되는 것이 현 상황이다.

적극적으로 파렛트 수송을 하고 있지 않는 기업은 구내용으로 사용하고 있는 파렛트 규격이 수송차량의 적재함과 정합성이 없기 때문에 합리적인 파렛트 수송이 불가능하여 그다지 메리트를 느끼지 못하고 있는 것 같다.

합리적인 파렛트 수송을 하기 위해서는

화물의 형태를 시작으로 구내 주변기기라든가 공장내의 라인을 변경하지 않으면 안 되는데 이 설비변경비용이 드는 것을 싫어하여 파렛트 수송으로 바꾸지 않는 기업이 많다. 특히 후진국 등의 추격을 받고 있는 사량산업이라고 할 수 있는 업종의 기업군은 극단적으로 설비변경비용을 싫어하는 경향이 강하고 지금까지 사용하고 있는 보관용 대형 파렛트로 수송을 생각하면 그럴 때 비싼 경비의 파렛트 수송을 떠올려 그대로 있는 케이스도 많다. 그러나 결국 크건 적건 버블경기때의 타이트한 수송사정을 경험한 기업이 많기 때문에 일본산업계는 파렛트수송의 비율이 점차 증가하고 있다.

4. 공동이용의 파렛트

1960년대에 시작된 하역작업원의 부족은 일본산업계의 물류부분을 불안으로 떨어뜨려 그 해결책으로서 일관파렛티제이션이라고 하는 이름 아래 파렛트수송의 보급을 계획, 그 정책의 기본으로 1970년에 일본국가표준파렛트를 제정하였다. 나아가 파렛트 수송의 효율화를 위하여 수송후의 공파렛트 회수조직으로 파렛트풀 시스템의 설립이 요망되어 1971 「일본파렛트렌탈주식회사, 통칭 JPR」가 설립되었고 또 다음해인 1972년에 「일본파렛트풀주식회사, 통칭 NPP」가 설립되었다. 그러나 풀회사는 1국가 1회사 즉 One Country one system가 바람직한데 일본산업계는 생각없이 2개사의 파렛트풀 시스템이 등장하게 되었던 것이다. 이 2개사의 풀회사는 일본의 산업계에 대해서 파렛트의 보급촉진을 목표로 그럭저럭 영업활동을 진행, 현재 JPR사는 400만매 NPP사는 200만개 가까이 파렛트를 수천개 회사의 수송에도

움을 주고 있다. 특히 일본의 큰 식품회사 44개회사의 제품배송은 JPR의 렌탈파렛트로 하고 있다. 만약 파렛트의 공급이 정지되면 일본의 슈퍼마켓의 점두에는 가공식품이 진열되지 않아 이는 매일 식품을 필요로하고 있는 일반소비자에 대하여 대단히 큰 문제가 되는 것이다.

바꾸어 말하면 국민식생활을 원활히 공급하는 것도 렌탈파렛트가 존재하기 때문이다. 또 JPR의 식품업계 렌탈파렛트는 앞으로 급속히 신장되리라 예상되고 렌탈파렛트를 이용하는 식품메이커는 점점 증가해 갈 것으로 생각된다. 가공식품업계는 제품의 단가가 싸고 또 경쟁품도 많아서 저렴한 비용의 효율적인 수송이 필요하기 때문에 파렛트도 반드시 런닝코스트가 싼 표준파렛트로 바꾸어 효율적인 수송을 생각하고 있는 기업이 많다. 또 처음부터 일본의 표준파렛트를 사용해온 기업이 많아서 각 사 공동으로 렌탈파렛트의 풀시스템 이용이 한층 고조돼 갈 것이다. 식품업계는 표준파렛트화에 의한 능률적인 수송을 추진하고 있지만 일본산업계 파렛트의 규격은 아직도 각 회사별로 여러 가지이다. 최근에 어느정도 통합되었다고 하지만 현재 까지도 천수백종류라고 할만큼 규격이 많다. 특히 업계마다 다른 사이즈의 파렛트가 사용되고 있다. 만약 규격통일이 조금씩 진행된다면 렌탈파렛트는 그의 편리성과 합리성을 높이사서 더욱 크게 신장할 것으로 본다. 일본의 파렛트렌탈 2개회사도 자사의 풀시스템 영업외에 서로다른 사이즈를 사용하고 있는 기업에 대하여 표준파렛트로의 변경을 권장하는 영업활동을 하고 있다.

오히려 각 기업이 종래 사용해온 파렛트

규격을 표준파렛트로 변경하게 하는 쪽에 더 노력하고 있다. 다시말해서 수송의 합리화는 각 기업이 열망하고 있지만 수송경비에 있어서 국제경쟁을 비교하면 적어도 다른나라들과 같은 정도의 수송경비가 바람직 하지만 일본국내의 수송경비는 다른나라들과 비교해서 비싸다고 할 수 있다. 국내 수송경비가 비싼 원인은 수송과 관련된 작업원의 인건비가 비싼것도 있지만 그와 함께 비능률적인 것이 원인이다. 특히 트럭수송에서는 편도수송이 많고 왕복화물을 싣고 달리는 트럭은 적어서 수송경비증대로 연결되고 있다. 이러한 원인의 하나로써 파렛트 수송이 이루어지지 않고 있기 때문에 화물의 적재처에서의 하역작업시간이 길어져 왕복수송이 불가능한 케이스가 많은 것이 원인으로 지적되고 있다. 그러나 바블경기때에 보고 느낀 수송의 효율화에의 필요성은 점점 파렛트 수송의 중요성을 인식시키는 결과가 되었으며 또 효율적인 경비의 저렴한 파렛트 수송이 요구되고 있기 때문에 렌탈파렛트에 의한 풀시스템을 채용하는 기업이 증가하고 있다.

앞으로 렌탈파렛트는 더욱더 확대되리라 예상된다. 이제 JPR과 한국의 KPP, 대만의 TPR이 제휴하여 (ASIA PALLET POOL SYSTEM) 삼사 공동 파렛트를 사용하고 있기 때문에 이 3개국의 수송에는 렌탈파렛트 이용이 가능하고 대단히 저렴한 파렛트 수송이 가능하다. 이 3국의 수출입 화물은 매년 증가하고 있기 때문에 파렛트는 점점 크게 활약할 것으로 생각된다.

「이상으로 한국파렛트협회 설립에 즈음하여 3회에 걸친 본인의 기고를 전부 마칩니다. 감사합니다.」