

팔레트의 생산 및 사용상의 문제점과 대책

이 자료는 (사)한국팔레트협회가 우리나라의 팔레트 생산 및 사용실태조사 보고서의 내용 중 일부를 발췌한 것이다. (편집자주)

물류효율화를 제고시켜 물류비용을 절감시킬 수 있는 가장 대표적인 기법은 유니트로드 시스템이며 이를 위해서는 일관팔레트화가 되어야 하기 때문에 팔레트 산업발전은 곧 물류발전의 기반이 된다고 할 수 있다.

팔레트산업의 건전한 발전을 위해서는 팔레트의 공급자(제조업)와 수요자(사용자)가 상호 보완적으로 연결되어야 하며 팔레트 산업발전은 물류발전의 선도적 역할을 하게 된다.

팔레트 산업과 물류산업 발전을 위한 기반조성의 일환으로 팔레트의 생산과 사용실태 조사를 통하여 나타난 문제점들을 살펴보고 이에 대한 대책을 강구해 보고자 한다.

1. 팔레트 제조업의 경영규모화

팔레트 제조업의 종업원 수는 업체당 50명미만이 약 80%를 차지하여 평균 31명으로 우리나라 제조업의 업체당 41명에 비하여 크게 낮다.

또한 팔레트 제조업의 평균 팔레트 생산량은 연간 100,634매, 월간 8,386매, 1일 335매에

지나지 않으며 매출액은 업체당 연간 30억원 미만이 60%를 차지하여 평균 2,465백만원으로 우리나라 제조업의 평균매출액에 비하여 상당히 낮은 수준이다.

이와 같은 팔레트 제조업은 종업원수, 생산량, 매출액 면에서 볼 때 상당히 영세규모라고 볼 수 있다.

팔레트 제조업이 영세규모가 되는 것은 목재, 철재의 경우는 자본, 설비, 기술면에서 부담을 느끼지 않고 대체로 저급품질의 팔레트를 쉽게 제작할 수 있기 때문에 신규업체가 난립할 뿐만 아니라 대다수의 목재, 철재 가공업체들이 팔레트 제작업에 부수적 사업으로 참여함으로써 결국 팔레트 시장은 공급과잉이 되기 때문이다.

이와 같은 관계로 팔레트의 생산능력은 시장수요를 크게 상회함으로써 최대 생산능력에 대한 실제생산의 가동률은 61.3%(목재 59.2, 플라스틱 71.8%, 철재 49.5%)에 지나지 않고 있다.

따라서 팔레트 제조업이 영세성을 극복하고 규모의 경제를 발휘하기 위하여서는 팔레트 시장의 수급이 균형적으로 이루어질 수 있도록 해



야 하며 이를 위해서는 시장경쟁원리 또는 업계의 능동적 조정에 의하여 적어도 현행 공급능력이 30~40%정도 감축되도록 팔레트 제조업은 구조적 통폐합이 유도되어야 한다.

2. 팔레트의 규격 표준화

KS 팔레트 규격으로는 구내용 팔레트 규격 KS A-2156(7개 규격)과 일반수송용 팔레트 규격 KS A-2156(1개 규격) 2종류가 있는데 수송용 표준 팔레트(1100×1100mm)의 생산면에서 17.3%, 사용면에서 16.8%에 지나지 않고 있다. 이와 같은 현상은 다품종 소량생산이라는 측면에서 팔레트의 원가상승과 품질저하에 영향을 미치고 있을 뿐만 아니라 물류표준화에도 상당히 역행되고 있다.

팔레트를 구내용으로만 사용하는 경우에는 규격의 표준화가 그다지 중요하지 않다. 즉, 구내용으로 국한된 팔레트란 자가보유인 창고 내의 랙설비나 팔레트 자동적재장비인 팔레타이저, 운반하역장비인 지게차 등에 맞춘 팔레트 시스템일 뿐이다. 이러한 구내용 팔레트시스템은 유니트 로드시스템, 일관팔레트화, 물류시스템 등을 구축하는데 있어 아무런 도움을 주지 못하므로 물류표준화의 주된 대상이 되지 않는다.

표준팔레트란 결국 일관수송성을 의미하며 영어로 Trans Through의 T형 표준팔레트만 해당된다. 구내용팔레트는 규격팔레트일 뿐 유니트 로드 시스템을 구축하는데 필요한 표준팔레트에 해당되지 않는다.

물류표준화는 물류시설·기기의 표준화, 물류정보시스템의 표준화, 그리고 유니트로드시스템(ULS)의 표준화 등이 있는 바 특히 ULS의 표

준화는 물류표준화의 핵심이 되어 있다.

물류표준화 체계의 근간이 되는 물류모듈(Module)의 기본치수는 유니트 로드의 최대허용치수 1140×1140mm가 되며 -40mm공차를 뺀 일관수송용 표준팔레트(1100×1100mm:T-11형)를 사용하는 것을 전제로 하여 설정되어 있다. 따라서 물류표준화를 추진하기 위해서는 반드시 팔레트의 표준화가 우선적으로 이루어지지 않으면 안된다.

표준팔레트는 수송기관의 적재효율을 높이고 물류설비 및 장비와의 적합성이 있고 거래처와의 일관팔레트화를 가능하게 하는 유니트 로드 시스템을 확대시킴으로써 팔레트의 품질유지와 수명연한 증대 등을 통하여 물류비용의 절감을 가져올 수 있는 KS표준팔레트가 생산되어 사용되어야 한다.

표준팔레트의 생산과 사용확대를 위한 방안으로 정부차원에서는 표준팔레트와 유니트 로드 시스템에 대한 계몽운동과 정책적인 지원제도(운임할인, 세제혜택, 금융지원)를 실시하고 각 기업은 거래처와의 일관 팔레트화를 착수하도록 해야 할 것이다.

3. 일관팔레트화의 추진

팔레트를 사용하는 방식이 구내용으로 한정되어 있는 경우에는 공장이나 생산지에서 팔레트 위에 적재되어 있는 화물을 날개단위로 차량에 인력으로 상차하므로 과도한 인건비가 발생함은 물론이고 차량의 대기시간이 길어지며 이러한 문제가 몇배로 증폭되어 나타난다.

일관팔레트화는 발송지로부터 최종도착까지 팔레트상에 적재된 화물을 운반, 하역, 수송,

보관하는 물류작업 과정 중 환적하지 않고 이동 시킴으로서 하역작업의 합리화, 포장비의 절감을 가능하게 함과 동시에 시스템 전체의 효율을 높여 물류비용을 절감할 수가 있다.

일관팔레트화는 표준팔레트 사용, 유니트로드 시스템 구축, 그리고 팔레트 풀 시스템 운영이 상호보완적으로 다음과 같은 방향에서 추진되어야 할 것이다.

(1) 포장치수 표준화 및 모듈화가 이루어져야 한다.

팔레트단위로 유니트로드화할 경우 적재효율 감소 및 붕괴가 발생하므로 완벽한 포장모듈화를 실시한다.

(2) 일관수송용 표준팔레트(T-11형, KS A 2155) 채택이 필요하다.

구내용 팔레트 이용방식으로는 수송기관의 적재함규격에 맞지 않는 팔레트도 불편하지 않으나 일관팔레트화를 추진하려는 경우에는 반드시 1100×1100mm(T-11형)의 일관수송용 표준팔레트로의 채택이 필요하다.

(3) 화물붕괴 방지대책이 필요하다.

팔레트 위의 화물이 수송·하역작업 도중에 붕괴되지 않도록 쌓는 방법을 개선하고 띠두르기(Banding), 필름포장, 수축포장 등 붕괴방지 기술개발이 필요하다.

(4) 출하방식 및 출하단위가 조정되어야 한다.

원칙적으로 일관팔레트화의 도입범위는 공장이나 생산지에서 소비지의 물류점검(물류센터·배송센터등)까지 출하단위가 팔레트단위로 되어야 한다.

(5) 이해 당사자의 분담과 이익의 관계정립이 필요하다.

일관팔레트화에 의한 경제적인 효과는 상당

히 크지만 이해당사자가 많고 이해득실이 트레이드 오브 관계가 있으므로 상호협의를 하여 분담과 이익의 관계정립이 필요하다.

4. 팔레트의 품질수준 제고

팔레트의 내구연한은 5년미만이 약 80%를 점한다고 응답하여 평균적으로 목재 3~5년, 플라스틱 6~8년, 철재 5~7년으로 추정하고 있어 사실상 이론년수보다 짧게 보고 있다.

이와 같이 팔레트의 내구연한이 짧게 추정되고 있는 것은 팔레트의 취급문화의 미숙, 취급품목의 변화에 따른 성능 열성화도 있겠지만, 가장 큰 요인은 가격경쟁력 심화와 표준팔레트 보급율이 낮기 때문이다.

팔레트 제조업계는 가격경쟁을 위한 일환으로 저급 원부자재의 사용과 기술수준이 낮은 인력을 활용하고 있으며 KS품질규격이 적용되지 않아 결국 저급품질의 팔레트를 생산하고 나아가서 표준팔레트의 보급률을 높이지 못하고 있다.

또한 팔레트는 1매당 적재가능중량이 통상적으로 1톤기준으로 제작되어야 하나 실제 생산 팔레트의 중량은 2~3톤급까지 고려되고 있다.

결국 수요자들은 적정중량보다 훨씬 높은 중량팔레트 생산을 요구하고 있어 팔레트와 취급품목의 손상, 운송차량과적 등의 부작용을 초래하고 있다. 팔레트의 품질수준을 적정히 유지하기 위해서는 무엇보다도 KS규격 팔레트를 생산하여 규격(치수), 형태 표준화 뿐만 아니라 품질 표준화도 보장하도록 해야 한다.

팔레트 품질표준화 방법의 일환으로 팔레트제조업 단체차원에서 품질기준을 제정하여 균일한 품질, 규격보장, 생산자동화가 되도록 품질보증



제도 도입을 강구한다.

팔레트 제조업체들도 가격 경쟁면에서 품질차별적인 팔레트를 생산하여 부가가치를 창출함으로써 기업경쟁력을 높이도록 한다.

특히 일관팔레트화의 대상이 되는 표준팔레트를 생산함으로써 규격 뿐만 아니라 중량, 성능 등을 표준화하여 팔레트의 수명을 연장시키고, 취급품목의 손상방지과 안전도를 높일수가 있다.

KS표준팔레트의 생산을 확대시키기 위해서는 T-11형 팔레트와 밀접한 관계가 있는 물류장비를 선정하여 표준화에 필요한 부분의 치수가 표준치수를 채택하고 있는가를 확인한 다음 물류 표준마크제도 부착하고 물류표준 인증서를 발행하여 이를 근거로 조세감면, 금융지원 등을 통하여 물류장비의 표준화를 촉진함으로써 팔레트의 품질수준을 제고시키도록 해야 한다.

5. 팔레트 제조의 공동시스템화

팔레트 제조업체들은 생산량과 매출액면에서 영세규모를 면치 못하고 있기 때문에 필연적으로 생산원가상승, 가격덤핑, 품질저하 등의 문제점을 발생시키고 있다.

특히, 팔레트의 표준화 비율이 낮아 수요자들은 KS규격에 관계없이 치수별, 품질별, 형태별 등에 따라 다양한 팔레트 규격을 원하고 있기 때문에 주문생산이 월등히 높아 계획생산을 하기에는 어려움이 따르고 있다.

계획생산의 비중이 낮음으로써 자동화 공정이 낮은 반면에 인력 의존은 높아 이 때문에 인건비 부담상승으로 원가가 높아지며 작업순련도가 낮아 결국 팔레트의 품질수준을 저하시키고 있다.

또한 팔레트의 수요시장에서도 일정수량 출하

보다는 계절별 출하가 절반이상을 차지하고 있기 때문에 최대출하시기에 맞추어 사전에 재고량을 확보해야 하나 사실상 규격, 형태, 품질 등 다양한 주문생산이 대부분이므로 계획생산을 하기가 어려워 적기수급상 애로가 많다.

다품종 소량생산을 지양하고 소품종 대량생산을 추구하기 위해서는 제조업체별로 다양한 주문을 받아 소량생산하기 보다 공동주문시스템에 의하여 업체별로 특정품목에 대해 대량생산을 유도함으로써 팔레트의 생산원가 절감과 품질수준 향상을 가져 올 수가 있다.

팔레트 제조업체당 생산규모를 증가시킴으로써 생산원가 중 고정비를 감소시켜 팔레트 가격을 상당히 낮출 수가 있다.

일반적으로 생산량을 2배로 증가하고 고정비가 30~40%인 경우에는 생산원가를 15~20% 절감시키고 생산량이 3배로 증대하면 20~27% 절감시키는 효과를 가져온다.

팔레트의 원자재는 생산원가의 70~80% 수준을 점하고 있기 때문에 원자재를 어떠한 방법으로 구입하느냐 하는 것이 생산원가와 품질수준을 결정하는 중요한 요인이 된다.

특히 목재 팔레트의 경우는 원자재를 전량 외국으로부터 수입하고 있기 때문에 유리한 조건으로 구입하기 위하여서는 업체별로 원산지에 진출하여 원자재를 확보하는데 주력하고 있는 실정이다. 팔레트의 원부자재 구입에서 가격, 품질, 납기 등 거래조건을 유리하게 전개시키기 위해서 원부자재를 일괄구입하는 공동시스템화를 모색토록 한다.

팔레트의 수요처가 대부분 수도권에 입지하고 있기 때문에 제조업체들도 동지역에 집중되어 있어 공장부지의 지가 및 임차비용부담, 환경문

제등을 해결하는 방안으로 공동생산단지를 조성하도록 한다. 이를 위해서는 업계의 자체 노력도 필요하겠지만, 팔레트 제조산업의 육성차원에서 부지확보와 매입자금 조성을 위한 팔레트 제조산업의 육성차원에서 정부의 적극적인 지원이 뒤따라야 한다.

6. 팔레트 사용의 풀 시스템화

팔레트를 효과적으로 사용하기 위해서는 팔레트에 대한 납품, 회수관리, 수리등을 담당하는 공동시스템화가 필요하다.

팔레트 풀 시스템이 성공적으로 이루어지기 위한 기본 조건으로서는 팔레트의 표준화가 무엇보다도 시급한 과제이다. 다시 말하면 팔레트의 표준화를 이루기 위해서는 팔레트 풀 시스템의 빠른 정착이 무엇보다도 선행되어야 한다.

팔레트 풀 추진은 물류시스템화의 일환으로서 물류수단의 모듈화, 규격화를 위한 표준팔레트에 의한 일관팔레트화 추진의 핵심 내용이 된다.

표준팔레트에 의한 일관팔레트화는 많은 기업간에 발생하는 물류합리화를 목표로 추진되어야 하지만, 개별 기업입장에서 보면 자기회사의 공장이나 기업 내부에 있어서의 팔레트화에는 합리화 추진의 견지에서 관심을 갖고 있으나 제품을 출고한 후의 물류에는 그다지 관심을 갖지 않는 경향이 많다. 그러므로 사용되는 팔레트화의 규격도 자사의 제품에만 잘 맞는 규격으로만 고정하게 되고 이것이 일관팔레트화에 대한 커다란 장애가 되고 있다. 이러한 장애를 극복하고, 물류시스템화의 일환으로서 일관팔레트화를 추진하기 위하여서는 팔레트 규격의 통일화와 보급, 팔레트 풀 제도의 확립 등의 과제를 개별 기

업의 차원을 넘어서 국가 전체적인 관점에서 다루지 않으면 안된다.

일관팔레트화의 보급을 위하여 일관수송용 표준팔레트의 표준규격이 KS A 2155로 제정되었으며, 표준팔레트에 의한 일관팔레트화와 공동이용제도인 팔레트 풀을 본격적으로 추진하기 위하여 물류산업발전의 기본적인 과제로 삼아야 할 것이다. 유통시스템화와 물적유통 효율화를 촉진하여 물가안정과 산업의 경쟁력을 확보하기 위하여는 유니트로드가 간요하게 필요하고 이를 위해서는 팔레트 풀 제도의 정착을 통하여 표준팔레트에 의한 일관팔레트화를 광범위하게 일반화시키는 것이 급선무이다.

팔레트 풀의 도입을 위하여 첫째, 표준팔레트의 보급 촉진, 둘째, 일관팔레트화 정착을 위한 기술개발, 셋째, 팔레트 풀 기구의 육성 등의 기본 과제가 추진되어야 한다.

7. 팔레트의 신소재 개발

팔레트의 소재는 원가 뿐만 아니라 품질에도 결정적인 영향을 주고 있기 때문에 합리적인 소재선택 여부는 팔레트 제조업의 경영에 대단히 중요하며 팔레트의 재질별 소재는 장점과 단점을 동시에 갖고 있다.

목재 팔레트는 가격이 저렴하고 가벼워서 사용하기 편리하나 쉽게 파손되고 장소가 습한 경우 부패하기 쉬우며 폐기물의 환경오염에도 영향을 줄 수가 있다. 철재 팔레트의 종류인 일반철재와 스틸 팔레트는 대단히 무겁고 견고하여 중량물하역에 많이 사용되고 있으나 취급물 특성 때문에 가공정도가 높아야 한다.

플라스틱 팔레트는 가볍고 색채도 좋아 적하



시 손상도 별로 없고, 위생적이며 우천시또는 수분이 많은 화물을 다루어도 부패되지 않고 오래 쓸 수 있으나 온도변화에 따른 변형, 폐기물처리 등에 어려움이 따른다.

종이 팔레트는 종이를 압축해서 만든 것으로 써 사용하는데 별로 불편은 없으나, 강도 등에는 많은 문제를 안고 있다.

따라서 팔레트 제조업은 각 재질별로 갖고 있는 단점을 보완하고 저렴하며 환경친화적인 자원재활용이 가능한 신소재 개발을 추구해 나가야 한다. 특히 목재팔레트의 소재인 원목은 전량 수입하고 있기 때문에 원산지 국가들이 원목수출을 중단 또는 감소시켜 각재(판재)수출로 전환하고 있어 가격상승 등 거래조건이 까다로워짐에 따라 앞으로 원자재 확보가 더욱 어려워질 것으로 예상되므로 신소재 개발을 더욱 고려해야 할 것이다. 경제발전이 물동량을 증가시키고 이에 따른 물류비용을 절감하기 위하여 팔레트 수요가 계속 증대가 될 것이므로 환경친화적 팔레트 생산을 위한 신소재 개발은 경제적 측면 뿐만 아니라 환경보호 측면에서 적극적으로 대응해 나가야 한다. 이를 위하여 팔레트 제조업체들은 신소재 개발을 위한 연구개발비(R&D Cost)투자를 증대시켜 자체 연구수행 뿐만 아니라 업계가 공동으로 연구기관을 설립하여 협동연구를 수행해 나가도록 하며 나아가서 정부차원에서 국가 연구기관에 연구과제를 부여하는 제도적·정책적 신소재 개발 지원이 필요하다.

8. 팔레트의 취급규정 설정과 사용 방법의 홍보

팔레트는 자체중량 뿐만 아니라 적재중량 때

문에 잘못 취급하게 되면 적재물 손상, 팔레트 파손, 인명재해 등을 초래할 위험이 있으므로 팔레트의 취급규정을 제정하여 꾸준한 교육과 계몽활동을 통하여 올바른 사용방법을 홍보하도록 하여야 한다.

팔레트의 취급규정은 재질별로 설정하되 경고사항, 주의사항, 요망사항에 대하여 항목별로 작성하도록 한다.

경고사항에는 팔레트를 하역·운반·보관하는데 있어서 잘못 취급할 경우 팔레트의 파손이나 사용자가 사망 또는 중상을 초래할 위험이 있으므로 다음의 항목을 취급규정에 포괄토록 해야 한다.

- 본래의 용도이외 사용금지
- 파손품의 사용금지
- 지정중량 이상의 적재금지
- 지게차의 작업상의 순서준수

주의사항에는 팔레트를 잘못 취급할 경우 사용자가 중상을 입는 인적피해나 팔레트의 파손, 물적 손해를 초래할 위험이 있는 내용을, 요망사항에는 팔레트를 안전하게 장기적으로 사용할 수 있도록 필요한 내용을 취급규정에 포괄토록 해야 한다.

9. 팔레트의 회수 및 재활용 시스템 강구

경제발전과 더불어 생산수준이 높아짐에 따라 소비하는 에너지, 식량 뿐만 아니라 제품원료를 각종 자원에 대한 수요가 높아짐에 따라 폐기물량의 증대를 가져와 결과적으로 공해발생에 대한 환경악화, 폐기물 처리비용증대, 후속생산물 가격상승 나아가서 자원입수의 곤란과 수입의존도의 증대등 각종 경제적, 사회적 문제를 유발시

키고 있다.

이와 같이 폐기물 문제는 GNP규모와 소득수준에 비례하여 경제발전에 따른 폐기물 발생량이 더욱 증가함에 따라 국가적 문제뿐만 아니라 전 지구적 문제로 확산되어가고 있다.

최근 수년간 팔레트의 생산 신장률은 상당히 높게(1993~1996년, 평균 38%) 나타나고 있으며 앞으로 경제발전에 의한 물동량이 증가함에 따라 기업체들이 향후 4년(1997~2000년)간 팔레트 보유량의 연간 신장율은 매년 10~20% 수준으로 전망되어 팔레트 생산과 수요는 1996년의 약 2배에 달할 것으로 예측된다.

팔레트 수요의 계속적인 증대는 팔레트의 폐기 처리와 환경공해면에서 심각한 경제적, 사회적 문제를 유발하게 되므로 이에 대해 적절한 팔레트의 회수와 재활용 시스템을 강구해 나가도록 해야 한다. 최근 국내에서도 폐목재와 폐플라스틱을 혼합하여 건축용 합판을 생산하는 기술이 상당한 수준으로 개발되고 있기 때문에 팔레트 제조업체에서도 폐기팔레트를 자원 리사이클링 측면에서 활용하는 방안을 적극 모색해야 할 것이다.

팔레트의 회수와 재활용 문제는 팔레트 풀 시스템을 활용함으로써 가장 효율적으로 해결할 수가 있다. 팔레트 풀 시스템은 전국적으로 폭넓은 팔레트의 집배망을 갖추고 표준 팔레트를 많이 보유하고 일관팔레트화를 가능토록 하여 전문적으로 공팔레트, 보수팔레트, 폐기팔레트를 조직적으로 회수할 수가 있다.

팔레트는 일관팔레트화가 되지 않고서는 팔레트의 회수 및 반송이 제대로 이루어질 수가 없다.

팔레트는 많은 기업에서 아직도 구내용으로 사용되고 소모품으로 취급하고 있다.

이러한 구내용 팔레트의 수량이 많아지면 공팔

레트의 회수가 많고 팔레트의 소유자와 규격이 다른 팔레트가 혼재된 상태에서 분실되거나 손상되는 경우도 많기 때문에 더욱 관리하기 복잡하고 곤란하게 된다. 공팔레트의 상태에서 팔레트의 파손 및 분실이 일어나기 쉽고 또한 보관 공간이 없어 옥외에 방치하게 되면 손상이 발생해 그 상태가 나빠지게 된다. 또한 팔레트를 회수·반송하는데 제기되는 복잡한 문제를 피하기 위하여 1회용 팔레트를 사용할 수 있으나 이 경우에는 팔레트의 구입 비용이 과다하게 되고 팔레트 폐기물이 다량으로 발생하여 물류공해를 야기시켜 목재나 플라스틱 자원의 낭비를 초래하여 결국 국가·사회적인 손실을 가져오게 된다.

독자적인 팔레트에 의한 비효율은 팔레트 회수 문제를 팔레트 풀 시스템처럼 해결할 수 없으며 특히 계절적인 변동이 있는 물동량이라면 공팔레트의 관리 및 보관에 불필요한 경비가 많이 지출되기도 한다. 이러한 문제는 자원 절약이라는 문제와도 역행되는 일이며 사회경제적인 입장과 기업의 사회적 책임이라는 측면에서도 바람직한 기업행동이라고 볼 수 없다.

팔레트 풀 시스템은 일관팔레트화와 유니트 로드 시스템을 촉진하는 기반 뿐만 아니라 팔레트의 회수 및 재활용을 적극적으로 지원한다는 사회적, 경제적 공공성을 깊이 인식하도록 해야 한다.

10. 표준팔레트의 구매제도 개선

일관팔레트화를 통하여 유니트로드 시스템을 구축하기 위해서는 일관수송용 표준팔레트(T-11형)가 선결되어야 함에도 불구하고 표준팔레트 생산과 사용은 아직 저조한 상태에 머물러 있는 실정이다. 표준팔레트의 수요를 증대시키기



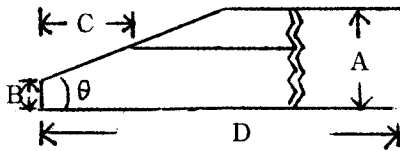
위한 가장 좋은 방법으로는 팔레트 풀 회사가 표준팔레트를 많이 확보케 하여 구내용 팔레트보다 값싸게 안정적으로 공급하는데 있다.

이렇게 되면 팔레트 제조업체들은 다규격 소량생산방식에서 표준규격 대량생산 방식으로 전환되어 생산원가를 절감할 수 있고 신소재 및 제품기술개발을 통하여 기업 경쟁력을 높일수가 있다. 표준팔레트의 수급시장을 확대하기 위해서는 물류표준화 수준이 아직 낮기 때문에 시장 경제 원리에만 맡겨서는 곤란하며 앞으로 팔레트 시장이 경쟁력을 충분히 갖출때까지 표준 팔레트를 매년 일정량을 생산하여 공급할 수 있도록 정부는 팔레트 제조업자 팔레트 풀 회사 등에 금융지원을 계속해 주는 것이 바람직하다고 본

다. 또한 표준팔레트의 수요를 증대시키기 위해서는 유니트로드 시스템을 구축해야 하는데 이를 위해서 유니트 로드 시스템 통칙의 적용대상 물류설비인 팔레트, 포장용기, 팔레트 트럭, 컨베이어, 지게차, 팔레타이저, 팔레트 화물운반차, 랙, 수송장비 등에 대하여 표준 팔레트와 정합화할 수 있도록 필요한 부분의 치수가 표준치수를 채택하고 있는가를 확인토록 한다.

확인된 해당 물류장비에 표준마크를 부착하고 물류표준인증서를 발행하여 이를 근거로 조세감면, 금융지원 등을 통하여 물류장비의 표준화를 촉진시켜 표준팔레트의 수요를 확대시켜 나가도록 한다. [ko]

독타 브레이드



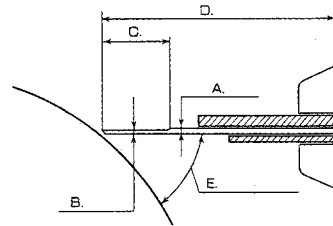
- ◆규격 및 종류
- 두께(A): 0.39mm, 0.55mm(표준), 1.00mm
- 폭(D): 30-70mm (50mm가 표준)
- 날의 두께(B): 0.05mm
- 날의 폭(C): 0.6mm
- 각도: 13도 재질: 폴리에스터
- 길이: 75m/reel(표준의 경우)

플라스틱 독타 브레이드(영국 ESTERLAM사 제품)

플렉소 인쇄, 그라비아 인쇄, 코팅, 라미네이션 분야에 널리 쓰이고 있다. 특히 단보루 인쇄용 플렉소 인쇄, 산화철 코팅, 접착제 코팅등에 매우 좋다

주요한 특징

1. 마모가 적어 동판이나 아니록스롤의 수명이 크게 연장되어 재가공(부식,도금) 비용이 크게 줄어든다.
2. 안전하여 손을 베는 일이 없다.
3. 재질이 유연하고 취급이 간단하여 폭이 넓은 기계에 적합하다.
4. 내용제성이 뛰어나다.
5. 물에의 적응이 뛰어나다.



- ◆규격 및 종류
- 두께(A): 0.15mm(표준), 0.20mm, 0.25mm
- 폭(D): 30-70mm (50mm가 표준)
- 날의 두께(B): 0.07mm(표준)
- 날의 폭(C): 1.20mm(표준)
- 길이: 100m/reel

스틸 독타 브레이드(스웨덴 MGS사 제품)

주요한 특징

1. 정선된 스웨덴강 사용
2. 고정도의 날연마
3. 롤 적응성이 좋은 특수날 형상
4. 긴 수명

수입판매원: 예림상사 TEL:0343-24-4505 FAX:0343-23-8169