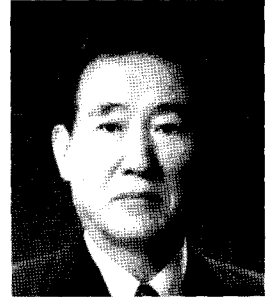


표준파렛트의 보급·확대 방안



명지대학교 유동대학원
김정환 교수

1. 파렛트풀 육성을 통한 T-11형 파렛트의 보급 확대

1. 파렛트풀 육성의 목적

파렛트풀 추진계획은 물류시스템화의 일환으로서 물류수단의 Module화, 규격화의 일환으로서 규격파렛트에 의한 일관파렛트화와 파렛트 공동이용시스템인 풀제도로 운용하는 것을 기본목표로 한다.

물동량의 물류작업을 파렛트를 이용하여 일관되게 행한다는 것을 「일관파렛트화」라고 하며, 이 일관파렛트화의 필요성은 유통의 효율화, 물가안정 등을 목적으로 유통근대화 계획에 주요내용이 되고 있다.

규격파렛트에 의한 일관파렛트화는 많은 기업간에 발생하는 물류합리화를 목표로 추진되어야 하지만, 개개의 기업입장에서 보면 자기회사의 공장이나 기업내부에 있어서의 파렛트화에는 합리화 촉진의 견지에서 관심을 갖고 있으나 제품을 출고한 후의 물류에는 그다지 관심을 갖지 않는 경향이다. 그러므로 사용되는 파렛트화의 규격도 자사의 제품에만 잘맞는 규격으로만 고집하게 되고 이것이 일관파렛트화에 대한 커다란 장애가 되고 있다. 이러한 장애를 극복하고, 물류시스템화의 일환으로서 일관파렛트화를 추진하기 위하여는

- ① 파렛트규격의 통일화와 그 보급
- ② 일원화된 파렛트 풀 제도의 확립 등

2가지의 과제를 정부 등의 공적기관이 개개의 기업의 차원을 넘어서 전체적인 관점에서 입각하여 달성하여야 할 필요가 있다. 정부로서는 일관파렛트화의 보급을 위하여 20여년 전에 일관수송용 표준파렛트의 표준규격을 KS A 2155로서 제정하였으며, 규격파렛트에 의한 일관파렛트화와 공동이용제된 파렛트풀을 본격적으로 추진하기 위하여 「파렛트풀육성계획」을 기본적인 관제로 삼아야 할 것이다.

2. 파렛트풀의 3대과제

우리나라의 유통시스템화와 물적유통 효율화를 촉진하여 물가안정과 상업의 경쟁력을 확보

하기 위하여는 Unit Load가 긴요하게 필요하고 파렛트풀 제도의 정착을 통하여 표준파렛트에 의한 일관파렛트화를 광범위하게 일반화시키는 것이 급선무이다.

- 이 파렛트풀의 도입을 위하여
 - 첫째, 표준파렛트의 보급 촉진
 - 둘째, 일관파렛트화 정착을 위한 기술개발
 - 셋째, 파렛트풀 기구의 육성
- 등의 3가지 과제가 추진되어야 한다.

1) 표준파렛트의 보급추진

일관파렛트화의 보급을 위하여는 표준파렛트를 산업계에서 폭넓게 채택하여 사용하도록 하여야 한다. 우리나라의 표준파렛트로서는 1973년 에 제정된 KS A 2155 규격의 일관수송파렛트인 T-11형(1100× 1100mm)이 있다.

이 표준파렛트의 보급을 보다 촉진시키기 위하여 정부가 추진하여야할 기본적인 시책으로서 다음과 같은 3가지가 있다.

첫째로, 표준파렛트의 보급실태를 파악한다.

파렛트가 현재 전국에서 5,000만매 정도 사용되고 있고, 그 중 31.9%가 T-11형으로 추정되고 있다.

둘째로, 일관수송용 파렛트로 규격이 통일되어야 하는 취지와 필요성을 산업계에 계몽하는 노력을 하여야 한다.

마지막으로, 기업이 표준파렛트를 채택하도록 그 기반조성을 하기 위하여 표준파렛트를 사용하는 경우에 여러 가지 우대조치를 실시하여야한다.

(1) 파렛트의 실태파악과 통계정비

우리나라에서의 파렛트 보급상황에 관한 통계데이터는 현재 전혀신뢰성이 부족한 실정이다. 표준파렛트의 보급을 강력히 추진하기 위하여는 파렛트 보유상태에 관하여 지역별, 업종별, 규격별 Data를 확보하여 추진정책의 파악지침으로 활용할 필요가 있으므로 향후에는 파렛트의 실태조사를 매년 실시하여야 할 것이다.

(2) 표준파렛트에 의한 일관파렛트화의 계몽지도

표준파렛트의 보급·추진을 위해서는 파렛트의 통일규격 제정의 취지 및 표준파렛트에 의한 일관파렛트화의 효율성에 관하여 계몽운 동과 설명회 활동을 하여야 한다.

일본의 경우 통산성에서 표준파렛트에 의한 일환으로 홍보영화 및 팜플렛을 작성하여 이 자료들을 활용하여 전국적으로 또는 지역별로 보급, 지도 설명회를 매년 개최하여 표준파렛트가 일반기업에 침투가 착실히 달성되어 가고 있다.

또한 운수성에서도 「일관파렛트화의 추진」이란 팜플렛을 만들고 JR철도화물(주)와 (사)일본트럭협회 등이 VTR TAPE 및 「파렛트화 사례집」 등을 만들어 계몽운동을 하게 하고 있다.

(3) 일관파렛트화를 위한 기반조성

표준파렛트에 의한 일관파렛트화와 파렛트풀의 추진을 위해서는 외부적인 환경을 조성할 필요가 있다.

① 수송업계의 협조체제

i. 철도청

철도화물의 파렛트화를 위하여는 철도화차의 측면을 전면적으로 개방할 수 있는 파렛트 전용화차를 확보하여야 하고, 내수용 5톤 컨테이너를 대량으로 확보하여 국내 기업들이 활용하도록 하여야 한다.

ii. 화물자동차업계

수송회사의 트럭의 운행효율을 제고시키기 위하여는 일관파렛트화의 계몽에 앞장서야 한다.

② 운임면의 우대조치

i. 철도요금

철도화차에 파렛트 화물의 운임 중 10%를 할인하고 공파렛트가 운송되는 경우에는 운임의 50% 할인혜택을 주도록 하는 등 운임 상 우대조치를 해야 한다.

ii. 노선트럭의 운임

노선트럭 운임도 표준파렛트에 적재된 화물에 대하여 10% 정도의 운임을 할인하고 특히 파렛트 상차로 인하여 기준대기 시간보다 단축된 경우에는 할증요율에 비례하여 운임을 할인하도록 하여 화주기업의 파렛트화로 인한 투자비용을 분담토록 한다.

iii. 창고요금

창고의 보관요율이나 하역요율 또한 파렛트화물인 경우 평균요율보다 10%정도 할인하도록 한다.

2) 일관파렛트화 정책을 위한 기술개발

(1) 일관파렛트화의 과정은 하역업자, 포장업자, 운송업자, 창고업자 등많은 과정들이 연계되어 있으며, 화물의 효율적인 유통을 위하여 이 들을 시스템적으로 접근하여야 한다.

(2) 이와 같은 시스템화를 위하여

- ① 파렛트 수송시의 화물붕괴방지 기술개발
 - ② 표준파렛트에 대한 수송차량의 적합성에 관한 연구
 - ③ 표준파렛트에 대한 하역기계의 적합성에 관한 연구
 - ④ 표준파렛트에 대한 포장용기의 적합성에 관한 연구
- 매년 이 분야의 기술개발을 위해 노력하고 있다.

3) 파렛트풀 기업의 육성

파렛트풀 회사의 역할은 사회간접시설과 같은 공익성이 강하므로 정부에서 적극적으로 육성하여줄 필요가 있다.

일본정부의 경우, 통산성에서 1972년부터 표준파렛트로 일관파렛트화와 파렛트 대출회사를 육성하기 위하여 1973년 10억엔의 처리용자 혜택을 주었고, 그 이후로도 매년 정책금융지원을 하여왔다.

또한 최근에는 운수성에서 파렛트풀 회사의 파렛트 집배소 운영을 위한부지매입시 토지 구입비용의 70%를 지원하여 주고 있으며, JR철도화물(주)에서는 역구내에 집배소 장소를 제공하여 주고있는 실정이다.

우리나라의 정부에서도 일본의 경우에서의와 같이 파렛트풀 제도를 육성하기 위하여 첫째로, 표준파렛트 구입을 위한 정책금융지원과, 둘째로, 표준파렛트 구입을 위한 투자에 대한 조세감면 제도, 셋째로, 파렛트풀회사를 제조업 또는 컴퓨터 기술용역업에 준하는 신용보증기금의 보증 제도나 금융기관에서 재할인 가능한 업종으로 지정하고, 넷째로, 파렛트 집배소 확보를 위한 철도역, 항만, 공공복합화물터미널, 공업단지 등의 토지이용권 제도이나 구입자금의 장기저리 융자제도 등을 통하여 표준 파렛트확보와 집배소 확충을 가능하게 지원하여야 할 것이다.

3. 물류합리화 가이드라인 책정이 필요

근래에 소형트럭의 적재효율이 크게 떨어지는 반면, 배송차량은 배송빈도가 빈번하여 배송차량이 증가하고 있다.

일본에서도 소형차량이 과거 20년간 적재효율이 34%에서 16%로 거의 반감되었다. 이러한 적재효율의 저하는 도로이용 효율저하를 초래한 원인으로 지적되고 있다. 원인으로서는 JIT에 의한 다빈도 소량배송의 증가이다. 그 중에서도 무계획적으로 제멋대로 납품요구의 빈도는 많아지고 계획적·시스템적으로 생각되어 역으로 배송효율화를 실현하고 있는 예가 되고 있는 것은 주의할 일이다.

대량 일관생산과 수송에서 JIT를 요구한다. 다품종 소량생산과 수송에의 전환이 물류문제의 커다란 문제가 되고 있는 것은 틀림없다. 근래 소형트럭의 적재효율이 크게 떨어지므로 해서 그만큼 도로를 달리는 배송차량이 늘어 정체의 원인으로 작용하고 있다. 종래까지의 생산자측의 입장에서가 아니고 소비자측의 입장에서 서비스를 생각하는 시대가 되고 새로운 발상에 의한 수송수요를 만들어내는 시대가 되었다.

메이커는 소비자의 다양한 니즈에 대응하기 위해서 다품종 소량생산방식으로 이행되었다. 상품 그 자체도 중후장대에서 경박단소화로 변했다. 상거래의 단위는 적어지고 유통채널도 세분되고 신속화로 변해가고 있다. 물류도 이에 맞추어 JIT를 구축하게 되고 물류센터가 건립이 되고 재고관리나 수발주 처리도 온라인화 되어야 한다.

1992년 일본 통상성에서 제시했던 수송효율의 향상을 위한 최소발주단위와 최저리드타임의 설정 등을 내용으로 하는 업종별의 「물류합리화 가이드라인」을 책정해 각 업계에 주지시켜, 수송효율 향상을 도모하여 많은 성과를 보았다.

이 가이드라인의 주요내용은

- ① 물류코스트를 명확히 파악함과 함께 조달빈도, 조달로트 등에 대해서표준이 되는 거래형태를 명확히 하여 불규칙 발주의 할증요금화 등 물류코스트의 부담관계(원인자 부담)를 서면으로 명확히 할 것
- ② 수송효율 향상을 위한 발주계획과 납품량 등의 평준화를 도모함과 아울러 최소발주단위, 최저리드타임을 설정할 것
- ③ 유닛로드화로의 사용하는 물류기재(파렛트 운반상자 등)의 규격통일
- ④ 표준화된 비즈니스 프로토콜(CII표준, 공통상품코드 등)의 채용 등에 의한 정보화의 추진
- ⑤ 제품사이즈의 콤팩트화 등 물류를 배려한 상품의 개발
- ⑥ 저공해차의 적극적인 도입과 차량 공해전 시간의 배제 등에 의한 외부불경제의 대응 등으로 되어 있다.

이로 인한 효과는 배송빈도 완화, 적재율의 향상, 배송파이프의 증대로 교통정체의 완화 등에 기여하였다. 또 리드타임이 단축되므로 해서 배송차량 한 대가 많은 배송거래처를 돌게 되며 이는 적재효율의 향상으로 이어진다. 또 배송시 검품작업이 간소화되며 배송시간을 단축시키는 것도 가능해진다.

4. 일관파렛트화의 보급을 위한 과제

1) 파렛트치수의 통일

현재 가장 많이 사용하고 있는 1100×1100mm 파렛트를 광범위하게 보급

2) 수송장비 기기의 치수 및 적재량

트럭, 컨테이너, 철도화차 상호간에 정합성을 갖게 하지 않으면 안된다. 같은 파렛트 적재 유

넛로드가 어떤 수송기기에든 효과적으로 적재 될 수 있도록 한다.

3) 거래단위

많은 물품의 거래단위는 당연히 파렛트 단위로 거래하도록 한다.

4) 운임, 요금 사정방법과 코스트 부담

현행의 코스트부담에 불공평한 점이 많다. 일관파렛트화에 의해서 코스트 저감이 된 곳은 운임과 요금을 싸게하고 부분적으로 코스트가 증가되는 곳에 대해서는 별도로 부담하는 방법이 필요하다.

5) 하물 무너짐 방지

하물이 무너지는데 많은 요소가 관계하고 있지만 그 요소의 모든 곳에 대해서 하물 무너짐 대책을 강구

6) 파렛트 수송 적합기기의 보급

트럭에 대해서는 파렛트 수송에 적합한 구조가 여러 가지 개발되어 있으므로 이의 보급이 바람직하지만 컨테이너 및 철도화차에 대해서는 앞으로 많은 개량의 여지가 남아있다.

7) 파렛트의 운용관리

파렛트의 분실, 반송의 곤란과 코스트 부담, 그리고 파손·수리부담등을 해결하기 위해서 파렛트 대출에 의한 풀조직의 강화가 바람직하다. 파렛트 품질향상도 요구된다.

8) 파렛트 작업 수행체제의 정비

일관파렛트화를 하고 싶어도 받아들이는 쪽의 체제가 갖추어져 있지않을 경우도 있다. 여기에 대해서는 빨리 작업장 설비 개선이 필요하다.

9) 기타

물품은 필히 파렛트에 정확하게 맞는 것이 아니면 일관파렛트화가 안되는 것은 아니다. 수송기기에 적합한 범위로 파렛트에서 오버행(Overhang)이 되어도 반대로 적재효율이 다소 나쁘게 되더라도 다른메트트에 의해서 카바되면 좋을 것이다. 또 일관파렛트화에 대해서 의식개혁의 필요성과 정부의 행정지도의 필요성, 그리고 정부의 지원이나 세제우대조치도 고려된다.

II. 물류표준화 정책의 방향

1. 양우의 물류표준화 과제

물류변화의 예측에 대응하여 앞으로 표준화를 구체적으로 실현하기 위한 기본적인 사항으로는

1) 물류표준화 체제의 확립

우리나라의 물류는 점진적으로 성장하고 있으나 시스템 전체로서의 일관성이 결여되어 있기 때문에 국민 경제적 측면에서 많은 결함을 가지고 있다. 이 결함을 없애고 물류합리화를 실현하기 위해서는 물류표준화 체제를 확립하는 것이 필요불가이다.

2) 관계자의 상호 협력

물류의 표준화는 단순히 어느 기업 또는 업계만의 문제로서 실시되는 것이 아니라 제조업자, 물류업자, 유통업자, 소비자 또는 사용자등 관계하는 모두의 상호협력에 의해서 이루어져야 하는 것이다.

3) 일관 표준화

물류 각 분야의 상호관련을 고려하지 않으면 그 연관점에 있어서 결합이 적절히 수행되지 못해 중복되거나 부합화가 안되고 국민경제적인 측면에서도 불이익을 초래하게 될 것이다. 그러므로 물류에 관해 서는 일관된 표준화가 필요하게 된다.

4) 장치, 기기, 시설 등의 표준화

물류표준화의 구체화에는 물류에 관련된 장치, 기기, 시설 등을 표준화가 필요하며 그것을 이용하므로써 물류의 효율화에 기여한다.

5) 다양화에 대한 대응과 결합의 적정화

앞으로 모든 것이 다양화될 경향이 있으므로 이들 여러 종류의 것을 결합시켜 이를테면 유닛 로드로서 표준화할 것과 표준화된 요소의 각종 결합에 의해서 다양화에 대응하는 사고방식을 채용할 필요가 있다. 따라서 표준화는 단기간에 이루어지는 것이 아니고 영구적인 사업이어야 한다. 물류여건에 변화에 따라 물류 규격은 신규제정·개정되고 폐기되어야 한다.

2. 물류표준화의 저해 요인과 대책

- 1) 물류부문에 담당 정책입안자의 빈번한 이동으로 물류표준화사업의 저해요인이 되고 있다. 이 부문 고도의 전문기술이 요구되는 직책이므로 전문직으로의 보적이 요구된다.
- 2) 물류표준화의 인식 부족으로 전문인력이 절대 부족하므로 학교 기관의 물류 관련학과에 물류표준화 과목의 신설
- 3) 물류표준화 정책 시행의 우선 순위가 모호하므로 전문 자문기관의 자문이 필요
- 4) 정부에 물류표준화 심의 기구가 존재하면서도 활동이 전무한 상태이다.
- 5) 우리나라 인접국과 밀접한 정보 교환이 미흡하므로 적극적인 교류가 요망된다.
- 6) 물류관련 규격이 민간기업에 전면 보급이 안되어 있으므로 규격집의 배부처의 확대
- 7) ISO 규격을 만능으로 생각하는 경향이 많으나 우리나라 실정과 합리적인 내용은 ISO에 설득하고 반영하는 방법이 고려되어야 할 것이다.
- 8) ISO 물류관련 규격의 번역집의 발행도 고려되어야 할 것이다.

3. 일관파렛트와 보급을 위한 지침

1) 일관파렛트화의 도입효과를 인식할 것

일관파렛트는

- ① 수송 관계에 대한 작업의 인원 감소
- ② 작업시간의 감소,
- ③ 노동 조건의 향상,
- ④ 하역을 위한 정차시간의 단축,
- ⑤ 수송기관의 운용효율을 향상,
- ⑥ 운임·요금의 비용 절감,
- ⑦ 하역을 위한 주차 공간의 감소,
- ⑧ 화물 파손의 감소,
- ⑨ 포장의 간소화,
- ⑩ 오송(誤送),
- ⑪ 작업의 안정성 확보 등 매우 많은 효과를 기대할 수 있다. 그것은 동시에 ① 수송을 주체로 하는 물류업

무의 발본적 개선을 실현하고 ② 기업의 이미지 향상시키게 되어 커다란 효과가 생겨난다.

2) 거래단위를 파렛트에 맞출 것

구체적으로 예를 들면, 물품의 수를 3진법 및 10진법에 구애됨이 없이 임시로 파렛트에 화물을 1층에 8개로 6층 쌓기 하면 48개를 거래 단위로 하는 것이다. 혹은 8개라든가 24개 등으로 파렛트의 적재화물 취급 형편에 좋은 개수를 거래단위로 하도록 바뀌는 것이 필요하다. 이를 위해서는 업계마다의 상관행의 발본적 재평가가 필요하다.

또 1개 품목으로 1개 파렛트에 차지 않는 경우에는 파렛트 쌓기를 층마다 품목별로 하는 노력도 필요하겠다. 판매당가도 파렛트 단위(내지 그 분할 단위)와 다른 경우는 보다 고액의 비용이 발생하는 것을 거래선과 합의하는편이 좋다.

물론 파렛트쌓기에 의하지 않고도 수작업에 의한 하역을 필요로 하는물품에 대해서는 가격은 높아지게 마련이라고 생각해야 할 것이다.

이러한 거래단위의 변경에 맞춰 물류사업자는 다른 하주와 공통되는 거래화물을 파렛트에 합쳐 쌓는 것도 가능하겠다.

3) 파렛트쌓기 수송을 기본으로 운임·요금을 설정하는 것

일관파렛트화에 의해 수송기기(트럭이나 임차 등)의 운용 효율의 향상과 노무비의 절감의 가능하게 된 것이기 때문에 수송운임 및 요금은 싸지지 않으면 안된다. 현상태의 수작업 하역을 전제로 한 운임과 요금의 할인이 아닌 파렛트 쌓기 수송을 전제로 한 별도의 운임·요금체제를 설정하는 것이 필요하게 되었다. 이 점을 물류 사업자는 빨리 검토해 봐야 할 것이다.

일관파렛트화가 수송기기의 적재 효율을 저하시킨다는 이유로 단위 화물당 운임·요금이 상승하는 것과 같은 상황은 물류의 효율화와 역행하고 있다. 파렛트화에 의해 적재효율이 저하된다고 해도 수송화물 총량은 수작업 쌓기든 파렛트 쌓기든 변함없으며, 운임과 요금을 끌어 올리는 이유는 되지 않는 것이다.

트럭 운임에 대해서는 하역비용을 운임에서 분리하는 것이 바람직하다.

이미 국제 컨테이너의 트럭 운임은 차상(車上)인수에서 차상건넌까지가 대상이 되어 트럭에 짐싣기 및 하역은 별도로 하주가 비용을 부담하는 것으로 되어 있다.

더욱이 많은 운임은 발하주 부담이 관행으로 되어있으나 착하주부담, 적어도 착지에 있어서 수송기기에서의 화물의 하역을 수입측의 부담으로하면 거래선의 파렛트 작업을 촉진할 수도 있다. 불합리를 보존해온 관행에 물류효율화의 시점에서 대담한 개선을 시험해 볼 필요가 있다.

4) 파렛트 치수에 대한 이해를 깊이 할 것

일관파렛트화에 있어서 파렛트 치수는 수송기기에 적합한 것이 아니면 안된다. 현재 우리나라의 트럭 짐 싣는 곳의 폭, 철도 컨테이너의 폭 및 길이, 철도 화물차의 폭 및 길이, 국제 대형 컨테이너의 폭 등에 적합한 것으로서 풀용 파렛트 치수를 한국공업규격(KS 1100 × 1100mm(T-11형))로 정해 두고 있으며, 이것을 기준으로 해서 유니트로드시스템 통칙의 책정이 진전되고 있다.

이 사이즈는 원래 간선수송 및 대량수송을 상정하여 결정된 것으로 이들 수송기기보다는 폭이 좁은 소형(2톤급) 트럭에는 적합하지 않은 경우가 있다. 이후 1100 × 1000mm 파렛트를 보다 더 보급시키기 위해서는 ① 중형 트럭도 대형 트럭만하게 폭을 넓혔다. ② 소형트럭에는 파렛트를 1열쌓기로 할 것 등의 개선이 요구된다(경우에 따라서 폭이 좋은 소형 트럭에 적합한 파렛트 치수를 선택하고, 말단 배송을 행하는 것도 생겨날지 모르나 과도적인 것은 어쩔 수

가 없을 것 같다).

또 장래 물류의 국제화가 더욱 진전하면 각종 수송기기의 폭이 확대되고 일관파렛트화용의 파렛트 치수도 변해 유니트로드시스템의 체계도다른 것이 필요하게 될 것 같다는 논의도 있으나, 거기에는 아직 상당히 시간이 걸릴 것라 생각되고 그와 같이 된다고 해도 현존의 수송기기도 일정기간은 사용되므로 T-11형 파렛트는 당분간 주력으로 사용될것이다. 변화는 한 번에 시행되는 것이 아닌 시계열(時系列)적으로 차례차례 그 시대에 적합한 것으로 바꾸는 것이 필요하다.

5) 포장 치수를 파렛트에 맞출 것

① 파렛트 쌓기 화물의 안정과 ② 적재효율 향상을 위해서는 포장치수는 파렛트에 맞춘 것이어야만 한다. 그러기 위해 상품개발의 단계에서 파렛트 쌓기 수송을 전제로한 설계를 시행할 필요가 있다. 파렛트에 맞지 않는포장은 종합적인 물류비가 높게 든다는 것을 이해하지 않으면 안된다.

경우에 따라 어쩔 수 없이 치수가 다른 여러 종류의 파렛트가 사용되는 경우가 있다면 어떤 파렛트에도 적합한 포장치수로 하는 것이 필요하게 될 것이다.

6) 파렛트의 공동이용과 회수기구를 확립할 것

다수의 파렛트의 보유와 파렛트 수송을 실시한 후의 빈 파렛트의 회수를 개개의 기업마다 실시한다면 대체로 많은 낭비와 무리가 생겨난다. 거기서 다수의 기업이 공동으로 파렛트를 이용하고, 또 공동으로 회수를 하는 것과 같은 구조가 요구된다.

이를 위해 파렛트의 공동이용 또는 회수 기구를 만드는 것이 필요하다. 이것은 국민 경제적인 의의를 가지며 사회시스템으로서 확립되지않으면 안 된다.

현재 업계마다 공동이용과 회수가 실시되어 효과를 올리는 예는 있으나, 장래에는 각업계를 횡단적으로 광범위하게 운용됨과 같은 시스템구축을 추진해야만 한다.(단지, 특정 업계만의 특별한 규격의 파렛트는 그 업계 고유의 공동이용에 제한되지 않을 수 없다).

앞으로 더욱더 폐기 파렛트의 처리, 혹은 재자원으로서의 활용, 공해 방지 등의 관점에서도 그를 위한 조직이 필요할 것이다.

또 파렛트회수를 기대할 수 없는 장소로의 수송에 대해서는 일회용파렛트, 시트 파렛트, 집합포장 등의 수단을 선택할 필요가 있다.

이와 같은 시스템의 형성에 관해서 행정의 강한 인센티브의 부여가 기대된다.

7) 파렛트 풀 시스템의 확립을 꾀할 것

현재 파렛트 풀 조직이 얼마 존재하고 있으나 많은 기업이 이용할 수있는 조직으로 확대강화를 꾀하고 보다 이용하기 쉽도록 해야만 한다.

이를 위해 파렛트 풀 사업에는 공동으로 조직의 확대강화로의 전환을꾀하고 이용자의 편의를 꾀하는 진지한 노력이 요구된다.

파렛트의 공동이용 시스템에 있어서 가장 중요한 점은 파렛트의 표준화이며, 표준화를 기본으로 일련의 물류기간의 정합성을 확보하는 것이다. 그 사고방식은 현재 검토되고 있는 유니트로드시스템 통칙을 지표로 해야만 할 것이다.

더욱 파렛트 풀 시스템에 요구되는 점은 ① 파렛트 소재에 관한 정보 시스템의 완비, ② 창고의 충실, ③ 파렛트의 품질관리 등이다.

파렛트의 사용자는 파렛트를 공적인 공유재산으로 이해하고 이용에 있어서 책임을 가지며 관

리를 실시하지 않으면 안된다. 관계자의 이와 같은 의식의 철저를 촉진할 필요도 있다.

8) 화물파손 방지대책을 거듭 연구할 것

일관파렛트화에 있어서 화물파손은 커다란 적이다. 이 방지에 관해서는 이미 많은 대책(풀로 붙이는 것, 밴드로 붙이는 것, 스트레칭 포장, 슈링크 포장)이 취해지고 있으나, 더욱 효과적인 동시에 비용이 들지 않는 방법을 개발할 필요가 있다.

현재 화물파손 방지비용은 발하주가 부담하고 있는 경우가 많고 운송업자의 부담은 일부이다. 그러나 이것은 관계자의 사이에서 공정한 협의를 하고 가장 합리적인 대체방법을 확립해야만 하며, 이를 위해서는 말할 필요도 없이 검토가 요구된다.

특히 수송기기에 관해서는 트럭수송에서는 운전수가 자기의 책임상 화물파손 방지의 수단을 가지고 있으나, 구조적으로 트럭, 철도, 화물차, 컨테이너 등에는 아직 개선해야 할 점이 있다. 예를 들어 진동이 적은 화물차의 제공, 화물파손 방지를 고려한 트럭집반이, 화물차, 컨테이너 등의 개발은 앞으로의 큰 과제다.

9) 수송기기 상호간의 적합성을 확보할 것

현재는 수송기기 상호간, 즉 대형·중형·소형트럭, 각종 치수의 컨테이너, 철도 화물차 등 각각의 치수와 적재중량에 적합성이 없기 때문에 사용하는 수송기기의 종류마다 파렛트 치수나 1파렛트에 적재량을 바꾸지 않으면 안된다고 하는 상황이 발생하고 있다. 이것은 앞으로 수송기관의 측에서 꼭 개선할 필요가 있다.

10) 경영자가 일관파렛트화의 의의를 인식할 것

기업내에서 일관파렛트화를 도입할 경우, 첫 번째 단계에서는 시스템의 변경과 함께 투자가 필요하다. ① 물류의 효율화에 있어서 일관파렛트화가 큰 의의를 갖는다는 것, ② 첫째의 투자는 생겨도 장기적으로는 비용체감을 비롯해 많은 장점을 만들어낸다는 것을 경영자가 잘 인식하고 의사결정과 추진 자원을 행할 필요가 있다.

그러나 현장에서는 일단, 경영자가 일관파렛트화에 관한 이해와 인식이 충분하다고 말할 수 없다. 경영자의 이해를 얻을 유효한 수단을 다양한 방법으로 강구할 필요가 있다.

11) 업계 횡단적인 계약을 추진할 것

일관파렛트화는 한 기업내의 과제일 뿐만 아니라 전 산업적 침투에서 추정할 경우 커다란 효과가 생겨난다. 이를 위해 ① 업계내의 협동, ② 제조업(발하주)과 도매·소매 등의 유통업(수하주)과의 협동 ③ 하주와 물류사업자간의 협동 등 업계내 및 업계 횡단적인 커뮤니케이션의 심화를 꾀하고, 검토를 반복하여 최적화를 향해 사념 없는 계약을 적극적으로 추진할 필요가 있다. 행정기관의 유효한 시책전개나, 업계단체의 노력도 필히 요구된다.