

# 韓国の港湾国際流通改善策

金 基 成

## I. 序論

韓国の経済は成功的な経済開発計画の遂行で急速な工業化と共に刮目すべき経済成長と貿易規模の急激な増大を成した。韓国の企業は2回の石油危機、各国の保護貿易政策強化、輸入開放圧力増加と共に最近では先進国の知的所有権保護強化、円高現状、労使紛争による人件費上昇等の要因によって大きな試練に直面するに至った。

このように対内外条件が難しい状況に処するに至って国内各企業らはそれに積極化するための新しい戦略樹立へ不断に努力をしていて価格競争力向上で輸出伸張を図って設備自動化による不断な原価節減が必要になった。

しかし80年代後半から高速道路、港湾、鉄道等社会間接資本が次第に飽和状態に至って企業らに流通費増加、納期の遅れなどの大きな負担を与えている。

過ぎた80年にはソウル - 釜山間高速道路往復時間が14時間だったが今はその2倍の28時間もかかり、貨物輸送の主要媒体なる鉄道も永らく以前から旅客と貨物が輻輳して貨物の場合、昼

間を避けて夜間を利用して輸送する程度に滞症を待ってきた、港湾積弊また深刻な状態に至って91年には1年のあいだ8千2百億円韓貨(円は韓国の貨幣)の損失が生じて輸出入商品の原価上昇要因になっている

米国の物流管理協議会(National Council of physical Distribution Management)の1984年調査によれば商品の流通費は年4千億ドル以上で米国GNPの約20%を示している。<sup>(1)</sup>

韓国の流通費は1990年の基準でGNPの13%、金額では約16兆8千億円に達して2001年には約35兆円に増加する展望である。<sup>(2)</sup> また同年基準で輸出企業の運送による流通費は総輸出原価の14.76%を占めて金額では約4千4百億円が2年のあいだに増加し、92年には輸出入業者等が前年よりも6千7百億円を追加負担することとなっている。<sup>(3)</sup>

運送は大部分の企業において流通費の構成要素の中で単一要素としてはもっとも重要であって、貨物輸送にかかる経費が通常流通費の2/3を占めていて経済全体としては国民総生産の9-10%に至している。<sup>(4)</sup>

したがって、低廉な運送システムを構築できない場合、漸次むずかしくなる国内外と件で流

(1) James R. Stock and Douglas M. Lambert, Strategic Logistics Management, Richard D. Irwin, inc Homewood, Illinois, 1987, P.4

(2) コリアショッピングカゼット、『物流時代』、1992, 7月

号、P.30

(3) 韓国貿易協会『92年輸出入貨物運送現況』、1993

(4) 秋昌燁、“韓国企業ノ物流費実態ニ関スル考察”、『物流学会誌』、第2号、1992, 12

通費の増加は韓国実物経済成長にまで大きな障害要因になるはずである。

このような要因によって企業は利益増大の鍵となる物流問題が解決できない限り、売出伸張が難しく、ちからの限りもうけたお金を道路に挿く結果を招く可能性が高くなって、価格競争力に続いて物流競争力の影響が至大になるためである。

又、地理的に3面が海に接している半島で大陸との連結通路なる北の方は政治的に封鎖されている。したがって、国家の維持発展のためには貿易立国を指向せねばならないのである。貿易立国を指向する韓国としては国際貿易の量的拡大が進むにしたがって国際流通が大きく浮刻しているが、これにたいする企業の認識不足と軽視によってこの分野また発展が阻害されているため、毎年増加している国内外の物動量を迅速・円滑に流通できるように流通近代化事業の一環として国際流通の面で効率性を高めねばならないし、経済成長と共に国際貿易の拡大で増加一路にある流通費用を物流のシステム化による合理化によって効率的に減少させ国民経済の安定と企業の繁栄及び国際競争力を向上させるように合理的な改善策を研究しなければならない。

本研究では膨大な物流範囲の中で港湾に「Container」の流通と関連料金体系を対象として流通の実効性にたいして略述し、これは国際流通に関係する資料を提供して物流合理化による費用節減で国際競争力を備へて輸出立国を実現できると考えるからである。

## II. 港湾と国際流通

### 1. 港湾の機能と韓国の現況

1960年代から本格的に推進された経済開発計

画は第1次計画(62年—66年)では主に輸入代替に重点をおき、第2次計画(67—71年)では漸次輸出主導型に転換しながら港湾の機能も原資材輸入中心から加工製品の輸出までかさなって港湾需要が一層拡大し、港湾にたいする認識は新しい変化をもたらし、従来の内需港としての性格から貿易湾に変換しながら港湾の問題も新しい局面をむかうようになった。

経済成長期の60年代後半に入って、韓国の港湾は従来の沿海岸中心の海運機能から脱皮してより包括的な経済機能を遂行するようになった。港湾から惹起される問題又新しい様相にと発展するに至ってそれは経済発展過程で港湾の持つ国民経済的意義が深化されたためである。

港湾は海運交通の結節の場として歴史的に人間の交流と物資の流通場であり、人間の集団によって都市が形成されながら商業的機能が形成できたけれども、この機能があればこそ資本主義経済の発展過程において支配的生産力手段としての重化学工業の発展によって貿易の発展が促進されながら国民経済においてたもつ役割が漸次的に拡大されるに至ったのである。

韓国においても「経済発展と港湾の役割」は工業生産力の増大にしたがう貿易量の増加によって急進的に発展を達成したのである。すなわち、60年代以後経済発展と共に輸出加工業の進展による原材料の輸入と加工製品の輸出に連なる過程で港湾はとても大きい役割を遂行するに至りこのような変化は韓国経済において主生産力創出段階なる工業化過程で生産と流通を合理化して海外市場の拡大深化のために決定的な成果を挙げるに至って、これが韓国において経済開発と港湾の機能を実証されうる代表的な場合といわれる。<sup>(5)</sup>

韓国の港湾部門投資は77年から89年の間、港湾開発投資額は年平均10.3%の増加率を見せて

〈表1〉 貨物輸送推移

(単位: t)

区分 年度	総計	沿岸 貨物	輸入	輸出	計
1990	282,665,543	62,884,149	172,276,782	47,504,612	219,781,394
1991	338,076,672	75,104,449	210,546,110	52,426,113	262,972,223
1992	370,167,886	84,594,431	222,721,363	62,852,092	285,573,455
1993	412,102,422	95,230,433	245,627,162	71,244,827	316,871,989

資料: 海運港湾庁、「海運 港湾 統計年報」、1994. 122から抜粋

〈表2〉 主要港湾荷役能力

(単位: 1,000t)

年度 湾別	計	仁川	麗水	光陽	釜山	蔚山	浦項
1990	224,353	24,109	2,485	47,005	43,385	13,649	43,600
1991	248,365	24,829	2,485	46,198	53,862	14,208	45,369
1992	257,656	35,231	2,763	49,799	51,222	14,324	38,735
1993	268,836	35,939	2,663	51,369	52,050	17,495	38,311

資料: 海運港湾庁、「前掲書」

GNPの18.9%増加率に比べて低調である。

第一次経済開発5ヶ年計画以後89年まで韓国港湾開発投資額は約2兆2千1百48億円に至りGNPに対する比重は0.24%をたもって日本の0.33%、台湾の5.6%に比べて大きく低い実情であり、社会間接資本総投資のなかで港湾投資が占める比重は72-76年の6.3%、77年-81年の5.5%、82年-86年の3.5%と続いて低くなったのである。

特に輸出入貨物の輸送において港湾の重要性はすべからず絶大的といわれるにもかかわらず港湾に対する投資額又は投資順位が減小する趨勢に問題点として指摘されている。

韓国の93年総輸出入物動量は3億1千6百8拾7万tでこの中で輸出が7千1百24万5千t、輸入が2億4千5百62万7千tであり輸出は92年に比べて13.4%、輸入は10.3%が各々伸びた

のである。〈表1〉

接岸能力不足による船舶の滞貨現象と共に急速な経済発展にしたがって物動量の急増、港湾の野積場及び倉庫施設の不足、背後輸送網の未備で港湾の滞貨現象が又深刻な実情であり港湾内の野積場、一般倉庫、床屋等貨物保管能力は93年末1千百万tで、釜山港320万t、仁川港220万t、浦項港200万tであるが、これは89年以後施設投資が殆無なる水準である。

それに背後輸送能力の不足によって港湾の倉庫滞貨現象が深化して港湾内滞貨現象を加重していてこのような港湾の滞船滞貨現象は直接・間接的な社会経済費用を年間約6千億円誘発したとすでに分析されている。<sup>(6)</sup>

港湾荷役能力は1990年2億2千4百万tから93年2億6千9百万t、接岸能力467隻にて微々たる増加勢を見せていく。〈表2〉貨物量の急

(5) 朴餅洪、「港湾開発と地域発展」、『韓国港湾経済学会誌』、第3集、1987, P.5

(6) 大韓商工会議所、「製造業物的流通方案」、1993.2.

速な増加に比べて施設能力不足を見せておりより多い投資が要請される。

## 2. 港湾機能提高の必要性

最近の対内外的に難かしい経済条件と流通市場開放によって国内企業などは価格競争力かと共にさびす競争が深化しているなど流通環境また難しいことが多くなっている。

交通滞症によって輸送車輛回転率の急激な鈍化、需要の多様化による少量注文の深化によって輸送単価が上昇して、輸送及び荷役人力の件費が年平均40%引上する等流通費用はより速く上昇する趨勢で有つら企業等は流通合理化を通じて原価節減のために努力腐心している現実である。

このような諸問題の深刻性と流通の重要性にかんがみて各企業は流通システムを長期的かつ体系的に検討整備して問題点を補完する全社会的な努力が必要である。

流通合理化は消費者の満足度を増加させながら相対的に流通費用を節減させるにその目的がある。一般的に1%流通費節減は50%の売上額増大と同じ利益を創出できるのである。

90年売上額が8千9百億円である企業の場合純利益は81億円となるが流通費はおおよそ612億円であった。<sup>(7)</sup> すなわち売上額を50%増せば40億円の純利益を得ることができるが、流通費を10%だけ縮めても60億円の純利益が発生すると計算になって流通改善を利潤創出活動と見るのもこんな理由からである。

流通費の節減は企業の全社会的な利潤を売上増大の努力なしに得られるという点で戦略的手

段としての流通合理化が重要である。

今の港湾は船舶の碇泊地、貨物と旅客の輸送ターミナルとしての機能以外に輸出入貨物の適期供給と円滑な荷役、流通を通じての輸送費用の低廉化等国民経済生活と密接な関係があるだけでなく、沿岸輸送力を強化して陸上輸送能力を分担することによって経済的貨物流通を可能とするなど大事な役割を担当していて特に国際貨物輸送において海上運送の比重は圧倒的で輸出入貨物輸送においても港湾の重要性は絶対的といわれる。<sup>(8)</sup> したがって、港湾部分の投資を増せて滞船滞貨による損失額を極小化しよう現代化を推進するためには勿論貨物処理流通機能もまた、新しい管理体制で適応しなければならない。

港湾の現代化は経済成長に因る交易増大が埠頭施設の拡充と荷役機械の整備に随伴して港湾の生産的、交通的、経済的、社会的機能が增大して特にコンテナ輸送革新によって港湾の流通機能は一層増大している。<sup>(9)</sup>

現在、韓国の輸出入貨主は貨物流通と関連会社基盤施設の不足による付帯費用の増加で大きい難関に逢着している。特に海上運賃、保管料等各種の流通関連料金統制機能が微弱で料率引上が恒例化しており輸出入業体に直接的な費用負担の増加を招来して採算性を悪化させて国際競争力の維持を難しくしている。<sup>(10)</sup>

流通部門が落後している韓国は流通合理化が企業の先目標となり企業が達成せねばならない流通費節減の重要性と正確な認識が先行せねばならないのである。

流通分野で発生する諸問題は企業成果と利益

(7) 第一製糖(株)、物流部、1991.8.31

(8) 趙鎮行「2000年代ヲ向ッテ釜山港開発構想」、『韓国港湾経済学会誌』第5集、1987、P.106

(9) 日通総合研究所、『物流ハンドブック』、ダイヤモンド

ド社、1981、P.52

(10) 貿易協会「貨物輸送関連部門ノ競争力提高方案樹立ニ関ル研究」、1992.

〈表3〉 港湾別 貨物 輸送 実績

(単位: t)

港 別		仁 川		釜 山		浦 港	
年度	区分	入 港	出 港	入 港	出 港	入 港	出 港
1990		56,607,654	3,729,400	33,112,812	30,258,491	28,319,442	4,210,385
1991		67,248,786	3,709,739	36,373,433	28,203,043	32,357,636	4,070,331
1992		71,590,026	6,771,136	34,245,208	30,568,674	30,928,084	4,476,438
1993		75,894,169	8,733,077	37,028,642	32,923,323	33,316,525	4,757,201

資料: 海運港湾庁、前掲書、PP.129-281

〈表4〉 Container 入出港実績

年度	港別	釜 山 港			仁 川 港		
		積	空	計	積	空	計
1990		1,953,798	319,251	2,273,049	91,217	21,255	112,472
1991		2,109,066	338,287	2,447,353	95,983	22,891	118,874
1992		2,193,585	401,488	2,595,073	89,621	22,891	118,874
1993		2,352,842	454,524	2,807,366	83,831	29,029	112,860

資料: 海運港湾庁、前掲書

創出に直接的で密接な関連を結んでいるによって流通合理化と共に輸出産業の伸張による海運運送力の国際競争力の培養、港湾施設投資による現代化を優先的な政策課題としなければならないのである。

## II. 国際流通と現況と問題点

### 1. 港湾と流通の現況

#### 1) 港湾の現況

前述のように韓国の港湾は施設投資の不足による滞船滞貨に因って流通費用が加重している。

港湾別貨物輸送推移を見れば全般的に増加勢を見せているが、仁川港の場合91年の出航、釜山港は92年入港と91年出航の浦項港は92年入港と91年出航の場合に減少を見せて物動量の増加とは異なる結果を表している。〈表3〉

港湾別コンテナ入出港実績を見れば〈表4〉のようになっている、1993年釜山港コンテナ

入出実績は全体物動量の95.5%、仁川港は、4.5%を占めている。

釜山港入出実績の年平均増加率は7.3%で全体物動量増加率の13.5%を下廻りしているが、増加勢を見せている反面、仁川港は93年の場合減少を見せて平均増加率は0.2%で対照的である。コンテナ海上輸送の時、釜山港の仁川港の不均衡的利用は重大な課題として表わされている。

#### 2) 流通現況

韓国の91年総物動量は14億6千3百万tであり、その中でバルク貨物の全体物量は12億1千8百万tで83.3%を占めていて、少量貨物は2億4千5百万tで16.7%を占めている。バルク貨物の流通費は全体流通費の23兆3千7百億円の51.1%である11兆9千3百億円を占めていて、少量貨物は11兆4千4百億円（総算出額12.1%）で49.9%を占めている。少量貨物の物量が全体



〈表 5〉 '89年/'91年 輸出流通費の比較

(単位: %)

年度/荷役費	運送費	保険費	保管倉庫費	通関費	荷役費	包装費	流通情報費	総流通費
1989	6.25	—	1.74	—	2.03	2.60	1.26	13.90
1991	7.37	0.90	1.50	0.65	1.99	0.94	0.94	14.76

註) '89年度流通費調査では海上保険等の保険料が通関費用項目がなく、此れ様の費用の算定が難しく絶対比較をしている。  
資料: 貿易協会『輸出企業の物流合理化方案』

〈表 6〉 輸出企業の流通費比重と構成 (1993年)

(単位: %)

売出額中 流通費 比重				流 通 費 構 成					
製造生産費	流通費	一般管理費 利潤	計	運送	保管・通関	荷役	包装	情報費	計
74	16	10	100	54.7	13.8	13.2	10.6	7.7	100

資料: 貿易協会、1994.1

物量の16.7%をにすぎないが、流通費比重はバルク貨物の水準に肉薄して流通費節減の核心がすなわち少量貨物にあるといえる。

貿易協会が調査した89年度輸出流通費が91年度には〈表 5〉のように変化して売上額対比輸出流通費が13.9%から0.9%増加し14.8%を記録している。

それは90年輸出実績の650億ドルを基準として総輸出額の中で流通費への追加支出が2年間に5.85億ドル増加したもので輸出企業の輸出競争力がそれだけ弱化されたこととなっている。

国内輸出企業等が1百ドル価を輸出しながら輸送費、荷役費等流通費だけで16.12ドルも支払ったことになる。<sup>(11)</sup> すなわち、韓国輸出企業の流通費負担率は輸出額の16.12%に達することとなって、93年輸出額8百24億ドルの中で1百32億8千3百万ドルが流通費に支出され、企業の流通費負担率は輸出で得た利潤を輸出総額で分けた利益率(2.74%、韓銀推定)の6倍に達するものである。

輸出企業が支出した流通費を内需別に見れば

輸送費が全体の54.7%を占めて、保管と通関費(13.8%)、荷役費(13.2%)、包装費(10.6%)等が主であって、運送社等とのオンライン網構築費、特急郵便費、運送関連国際通信費等、流通情報費も7.7%を占めていることになっている。〈表 6〉

#### ① Container 貨物流通現況

一方 Container 流通過程上の総発生費用は6千4百82億円で内陸運送費用は57.3%であり、3千7百12億円であった港湾内発生費用は1千3百29億円であり、全体の20.5%に当る ODCY 発生費用が1千4百41億円で22.2%を占めることになる。

Container 貨物流通実態をみると、輸入 Container 貨物は船舶から荷投した後埠頭内の CY に一定期間のあいだ保管されて当該船舶会社が契約した埠頭外の私設 Container ターミナルに再運送し、また一定期間のあいだ保管された後、運送車両が確保できた時、保税装置場に再運送されて輸入貨物が Container して積出され倉庫内に保管された後、通関できるが輸入 Container

(11) 貿易協会『韓国企業ノ93年度流通費支出実態』、1994.1

貨物が到着して輸入貨主が申告できずすでに2週間以上がかかり、外国からの海上運送よりも国内で通関する上での運送、保管期日がもっと所要せられる不合理な現状が起っている。

輸出 Container 貨物の中で内陸地で輸出免許できる場合は内陸地の製造工場にて輸出免許を得て Container に積立って船積地 Container ターミナルに保税運送されて、保管の後船積日程によって埠頭に運送船積して、これは同一貨主の物品だけで1個の Container を満すことのできる FCL Container 貨物が大部分を占めている。

船積地の Container ターミナルに入庫輸出免許できる場合船積地 Container ターミナルの CFS に輸出品を入庫させて、輸出免許をもらって Container に積立船積、輸出されるのであってこれは、他の輸出貨物とともに Container に積立される LCL Container 貨物が大部分である。

LCL 輸出貨物の場合に当該物品が製造された内陸地にて集貨され、Container に積立できずに船積地 CFS に輸送され Container に積立てられ、小量貨物が個別的に運送されることによって運送効率を図ることができない実情である。

## ②港湾施設使用料金体系

○輸出入流通関連保管料金には在来埠頭保管料、営業用装置場保管料、CFS 料金等があるが、営業用装置場保管料金は貨物に対して別個の料率を適用して従価率、従量率を合算賦課し

ている。国有埠頭の保管料は従価制と従量制の中で多い方を適用し基本日数制を実施している。○港湾関連料金には港湾施設使用料、港湾荷役料があり、港湾施設使用料は貨物 t 当り金額を円貨で徴収しており貨物入港料にて貨主が直接費用負担して残った港湾施設使用料は船社が直接的に費用を負担している。〈表7〉

○Container 税は TEU 当り 20,000 円の定額税額制であり、小量 (LCL) 貨物に対して貨主別に税額を配分して徴収し換積 Container、沿岸輸送及び空 Container に対しては非課税である。

## 2. 流通改善の必要性和問題点

韓国港湾の総貨物流通量は4億1千2百万tで入出港船舶と共に継続的な増加を見せている。

このような輸出入貨物量増大に従って造船術の発達、専用船の開発に合せて港湾もこれに適合する様に開発、施設拡充することが緊要で多量に取扱う貨物によって幅の広い各種の専用埠頭を建設せねばならないのである。

接岸能力の向上、物量場の拡充と共に港湾の機能発揮に重要な役割を果たすことは荷役と保管であるこれ等の作業が円満に行われるにつれて流通による国民経済は大きく影響を受けることになる、これは港湾内の滞船、滞貨により適期に運送ができなければ輸出入において輸送費用が高くなり、商品の価格上昇を生じるために保管、荷役能力の向上を謀る設備の現代化に流通改善を図らねばならないのである。

1) Container 貨物は荷役埠頭で通関するもの

〈表7〉 港湾施設使用料現況 (’93.6現在)

(単位: 円)

	船舶入港料	貨物入港料	接岸料	碇泊料	繋船料
金額	113	293	301	158	24
備考	GRT当	出港時 174円	10GRT/12時間当	10GRT/12時間当	GRT/日

資料: 海運港湾庁

がもっとも理想的で流通期間及び流通費用を最小限に短縮できるが、埠頭内の Container 施設が不足であり流通階段が複雑であって過多の流通費用がかかり大部分の輸入 Container 貨物が埠頭外の私設ターミナル、保税装置場等を經由するので荷役から輸入申告までに要らない費用が発生、製品原価を上昇させている。

2) 埠頭内 Container 私設、荷役運送設備の、Container のターミナル等が不足であって船舶会社でない零細な荷役業者、運送業者等が運営する場合が多く、小規模 Container のターミナルが地域的に散在する結果を生じている。

釜山港の例は私設 Container のターミナルが市内地域に所在していて、貨物が Container のターミナルで全量処理できなくて私設保税装置場に再運送って処理されている。

3) Container 貨物の荷役・運送・貨物集荷・保管・通関等流通と関連する業体と施設の大部分が港湾地域に集中して、輸出入 Container の貨物内陸地で処理できずに港湾地域に集中する現象をもたらし、運送需要が不必要に増大し運送設備の回転率が急激に落ち運送車両の適期確保に莫大なる支障をもたらす Container の貨物の運送が遅延する主たる原因となっている。

4) 総合的な流通機能を担当する業者が不足であり運送、荷役保管機能を各々相異なる業者が担当していて貨物に関する総合的な流通情報の獲得が難しく、貨主が自分の貨物が何の段階にあるのか知らずに流通に関する事前計画を立てることが難しく流通過程の迅速なる連結が難しい実情であり、通関節次問題で流れが中断されて遅れる結果を将来する。

一方、流通関連料金体制による問題点は次のようである。

1) 営業用保税装置場の保管料金が期数別に変更されて(93.6.1)保管期間による累進率を適用する方法よりもっと合理的な料率体制の改善を要求することである。

2) 港湾施設使用料の中で貨物入港料として埠頭内床屋及び保管施設に対する使用料の名目で貨物装置料を分離して徴収することによって貨主は別途の二重的な負担を加重する実情である。

3) Container の税の非課税対象適用には平衡性が欠けており、Ton 数の計算にも貨主に不当な負担を強要している。

#### IV. 国際流通改善策

##### 1. 港湾の機能提高策

港湾は一国の経済発展を直接・間接的に主導して国際貿易を増進する重要な役割を果たしながら国家の関門として世界を連結する連結地点というところにその意義がある。

港湾が諸機能を円滑に発揮するためには港湾の需要に適合するように港湾供給が行われねばならない。適切な施設に、運営方法とサービスの質的水準を高め、港湾自体がその経済的価値を充分に発揮するようになる流通産業の開発と共に港湾内で発生する単位当りの費用を最小化して利用者に最大のサービスを提供しなければならない。単位当りの費用を最小化するには港湾の物動量を予測して処理できる適切な投資が必要であり、投資された施設には科学的・生産的システムを構築しなければならない。<sup>(12)</sup> そのためには国家的なレベルで港湾施設の持続的拡充と設備の現代化に力を入れて、港湾経済性の確保に努力しなければならない。

港湾機能の拡大は港湾規模の拡充と施設の現

(12) 房熙錫『韓国ノ港湾管理方向』、海洋韓国、1989. P.57



代化を必要とするに至ったけれども、現在まで港湾施設は港湾水準に至らない不足現象が持続している実情で、この解決がはじめの当面課題である。

埠頭別専門的な荷役ができるように専用埠頭の建設と同時に Container 専用船、ゲソトリクレイソランティナ等、荷役装備の現代化、機械化を推進しなければならない。また野積場の拡充立体自動倉庫の建設下車、入庫作業の単純化、荷役作業進度の迅速を図らねばならない。大型船舶の接岸ができるように施設を拡充って適正水深の維持のために浚渫事業も持続的に行き港湾運営が活性化されねばならない。次には港湾を効率的に運営しなければならない。

港湾運営体制の迅速化、科学化によって港湾利用を高めねばならないが、貨物需給動向と船舶入出港貨物動向の迅速なる把握のために港湾関連業務の効率化、迅速化を段階的に進め電算システムの開発にて通関の貿易節次を簡素化して港湾サービスの質を向上せねばならない。

また港湾施設の拡充により港湾関連企業も発展せねばならぬ実情で海上運送業の支援、育成を通じて活用 of 極大化が必要であり、港湾利用を円滑にして背後輸送網等、港湾周辺支援施設も相互連係して適期に改善しなければならない。

## 2. 流通改善策

経済成長と国際貿易規模の拡大とともに増加一路にある流通費用は物的流通のシステム化による合理化で効率的に減少させて、国民経済の安定化、企業の繁栄、国際競争力の提高とこれの活性化のためにもっとも合理的で効果的な流通システムを選定しなければならない。

国際流通改善方案には

1) Container の埠頭施設を充分に確保して施設が効率的に運営できるようにして Container

の内陸通関基地を確保する等、流通関連施設を拡充すべきである。

2) 港湾施設使用料の中で、貨物入港料から分離して徴収している貨物装置料は滞貨料の外は廃止しなければならない。

3) 交通滞症を緩和する間接的方案として鉄道運送の役割を増大しなければならない。それには低廉な鉄道運賃の提供が要請される。

## V. 結論

運送は流通費の構成要素の中で単一要素としてはもっとも重要であって貨物運送にかかる経費が通常流通費の 2/3 を占めていて、経済全体としては国民総生産の 9-10% に至って、合理的費用の運送システムを構築できない場合には漸次に難しくなっている内外与件で流通費増加は韓国実物経済成長にまで大きな障碍要因になるといわれる。

韓国経済の場合、国家の維持発展のためには貿易立国を指向せねばならないし、国際貿易の量的拡大が進められるによって国際流通が大きく浮刻してるが、それに対する認識の不足と軽視によって、この分野はまだ発展が阻害されており毎年増加している国内外の物動量を迅速円滑に流通するように効率性を提高せねばならない。国民経済の安定と企業の繁栄、国際競争力の向上のために合理的な改善戦略を摸索すべきである。

港湾の経済的主要機能は流通の合理化で要請される交通上の機能を遂行する港湾運送で国民経済発展において一層重要な役割をしている。

韓国の1993年総輸出入量は3億1千6百90万tで輸出は92年よりも13.4%、輸入は10.3%増加したので、輸出入貨物の輸送で港湾の重要性は絶対的といわれるにもかかわらず港湾に対す

る投資額、投資順位が減少する趨勢であって海運基盤施設の不足による損失額が莫大である。

コンテナの処理能力の不足率は全国的に約33%に至り滞船、滞貨現状を深化させていて貨物量の急増、港湾野積場、倉庫施設の不足、背後輸送網の未備で港湾滞貨現象また深刻なる実情である。

コンテナの海上運送問題点による流通改善方案としては次のようである。

- 1) コンテナの埠頭施設を十分に確保して埠頭施設が効率的に運営できるようにしなければならないし、コンテナの内陸通関基地を確保する等、流通関連施設を拡充すべきである。
- 2) 輸出入業体の流通に対する認識提高と共に総合流通業体を育成支援すべきである。
- 3) コンテナの貨物の埠頭直通関側が拡大発展すべきである。
- 4) 流通関連書類を簡素化して通関節次の改善が必要である。

今日の港湾は船舶の碇泊地、貨物旅客運送ターミナル機能以外に輸出入貨物の適期供給と円滑なる荷役、流通を通じて輸送費用の低廉化等、国民経済生活との密接なる関係があるだけでなく沿岸輸送能力の強化で陸上運送能力を分担することによって経済的貨物流通を可能にする等、嚴重なる役割を担当していて、特に国際貨物輸送において海上輸送の比重は圧倒的にて輸出入貨物輸送において港湾の重要性は絶対的といわれる。

流通分野で発生する諸問題は企業成長と利益創出に直接的に密接な関連を結んでいるために流通合理化と共に輸出産業の発展による海運輸送能力の国際競争力培養を緊要とすることによって港湾施設投資と現代化による国際流通改善を優先させねばならないと考えられる。

## 参考文献

- 大韓商工会議所『製造業物的流通方案』、1993  
朴餅洪「港湾開発と地域発展」『韓国港湾経済学会誌』第3集、1987  
房熙錫「韓国港湾管理方向」『海洋韓国』、1989  
日通総合研究所『物流ハンドブック、ダイヤモンド社』、1981丁建明「物的流通システムの研究」(経営学博士学位論文、朝鮮大学校、大学院、1988)  
趙鎮行「2000年代を向う釜山港開発構想」『韓国港湾経済学会誌』、第5集、1987  
秋昌燁「韓国企業物流費実態に関する考察」『物流学会誌』、第2号、1992  
ユリアシュビンカゼット、『物流時代』、1993、4号-1994、6号  
韓国貿易協会『輸出流通費実態調査』、1991  
『輸出企業の流通合理化方案』、1991  
『貨物輸送関連部門の競争力提高方案樹立に関する研究』、1992  
『92年輸出入貨物運送現況』、1993  
『韓国企業93年度流通費支出実態』、1994  
海運港湾庁『海運港湾統計年報』、1994  
James R. Stock and Douglas M. Lambert, *Strategic Logistics Management*, Rechar D. Irwin, inc Homewood, Illinois, 1987  
The Improvement Method of Korea's International Distribuion by reconsideration of the function of harbor  
Kim Gi-Sung [Abstract]  
Today Korean economy encounters a difficult situation. And Korean firms concentrate their efforts on making new strategy to overcome all difficultlies. Of all components of cost of distribution the cost of transportation is most important. The cost of trans-

portation is 2/3 of the cost of distribution. The size is 9-10% of GNP. So the increase of the cost distribution hinders the growth of Korean economy. In view of our circumstances, we have to aim at promotion of trade. An expansion of foreign trade makes international distribution more important. But the system of international distribution has many problems.

This article describes the practical effect of distribution in view of container distribution and the rate system.

The growth of import-export trade makes harbor important in transportation. But the investment in harbor follows the trend of decrease.

The problems of marine transportation by container are:

first, the increase of cost because of the multistage of distribution system,

second, the lack of equipment of distribution,

third, excessive dependence on road,

forth, the lack of communication of information on distribution.

And the method of improvement is:

first, the expansion of equipment of distribution.

second, the simplification of related documents of distribution,

third, the upbringing of distributor and the activation of transportation by rail and sea.

The problems of distribution rate system are:

first, the irrationality of rate system,

second, double charge of rate of storage,

third, the irrationality of calculation of a measurement ton.

And the method of improvement is:

first, Low charge on goods carried out of a bonded warehouse early,

second, nullification of storage rate that is collected separately,

third, increase of the role of transportation by rail.

