

氏名	洪承麟
学位授与年月日	2006(平成18)年3月17日
学位論文題名	韓国における国際物流企業の競争力強化のための 活性化方策に関する研究 (A Study on policies to stimulate an Int'l Logistics Enterprise of E-commerce)
論文審査委員	主査 教授 松浦一悦

論文内容の要旨

(英文)

The Third Party Logistics(3PL) is generally understood as the logistics activities providing a comprehensive logistics services, all or partly outsourced by the customer on a longer term contract basis, ranging from making logistics strategies to implementing technological services.

The 3PL in Korea was firstly introduced with the deregulation of transportation-related laws in 1998, and following the IMF economic crisis, many business enterprises sought to outsource their logistics activities. With the worsening of business environment recently, there has been a greater concern for the 3PL as a way of focusing on the core-business and thus increasing competitiveness to survive and it is expected that logistics outsourcing market will be expanding with rapid speed.

As it is reported that 3PL services will bring a high rate of return and its potential will be more significant, providers and users of 3PL services and government ministry should prepare the way of improvement of logistics institution and plan to activate 3PL services to reach the advanced foreign countries' level. Also users for logistics services such as trading companies and service providers have to cooperate each other to take advantage of the 3PL logistics.

(邦文)

最近、世界経済のグローバル化とインターネットなどの情報通信技術の発達に伴い、いわゆる「ボーダーレス無限競争時代」に入っている。それによって、物流に対する要求と必要性も増えつつある。

このような国際物流環境の変化に応じるため、企業は増加する物流コストを効果的に節減するため様々な努力をしている。特定地域及び国家別に物流拠点を確保し、商品を最終消費者に直接引き渡すことによって、先端物流情報技術を活用して顧客のニーズを満たせるための戦略

を考慮するのである。

韓国の場合、1997年の金融危機とIMF主導の経済再建、1998年の貨物自動車運輸事業法及び貨物流通促進法の改正による規制緩和を背景に、金融危機以後、大手企業が財務構造の改善や経営活動の効率化の一環として物流体系の再構築に取り組んでいる。企業内部において、重複又はコア分野でない物流分野に対する統合、規模縮小、分社、又は外部の専門物流業者にアウトソーシングの必要性が浮かび、3PLサービスが現れた。

先進国の製造業者と流通業者は、物流活動の効率化のために、直接物流活動を遂行するよりは、運送、保管、荷役、包装及び物流情報などの物流機能の全般にわたっての業務を3PL業者にアウトソーシングをしている。これは、他の物流活動は物流専門業者にアウトソーシングすることによって、限定された資源をコア・コンピタンスに投入して、自社のコア事業に集中ができ、他社に対して競争優位が確保できるからである。

欧米などの先進国では、自社の物流活動をできる限り縮小し、物流専門業者に自社の物流活動を委託する3PLが活性化し、これからも拡大すると見られる。

しかし、韓国企業は未だに配送から倉庫管理、物流コンサルティングなどの物流関連の全部門をアウトソーシングすることに対しては否定的な立場であり、単純な荷役や運送を除いた物流全般を直接遂行する製造企業が大部分である。

物流コストの節減に対する必要性を認識し、専門物流業者を中心として3PLへの積極的な開発や投資が拡大されているが、韓国の物流企業環境は未だに後進性を脱却できずにいる。

従って本稿では、物流企業を中心に、どのような変化が生じるかを今の状況から改善するための方策を提示する。まず、各企業において3PL業者のアウトソーシング及び提携の選定基準を研究する。また、e-コマースにおける決済の安全性構築とこれを支援する政府の政策について望ましい改善方向を提示し、物流全般の活性化方策を模索することにその目的がある。具体的には次の通りである。まず、第1章では、インターネット商取引の登場によって変化された市場状況及び情報の流通を分析して、商取引下での物流及び情報流通の実態を研究する。e-コマースの発達により、物流は伝統的な納期充足(Fulfillment)モデル(Make and Sell)から進歩的な納期充足モデル(Sense and Respond)に変化している。また、顧客の注文に関わっているすべてのパートナーがIT技術を活用して、共同で計画、実行、モニターするように発展している。一方、3PL業者は供給チェーンの製品設計から納期充足まで、各々の構成員のシステム・オルガナイザー的役割を遂行することによってこのような変化をリードしている。

その変化は、価値観、利益モデル、管理範囲、注文、構成、製品情報、運送、運送経路/運賃策定、追跡管理及び輸送業者管理などの部門の領域で生じている。

第2章では、望ましい物流アウトソーシングのための最適な3PL業者を選定する基準と過程について調査し、戦略的な物流提携に発展させるための要素とその構築過程について研究する。文献研究を通じて、具体的な利用実態、アウトソーシングの現況、アウトソーシングの選定要因と選定過程、そしてその基準や成功要因はどこにあるのかについて提示する。また、その過程を通じて選定された企業との提携過程と提携の成功要因を挙げる。そして、第3章では、3PL

から発展した形態である 4PL の概念や必要性、事例及びその展望について述べる。

第 4 章では、現在宅配産業の動向と e- コマースの特徴である非対面性と匿名性などを利用したサイバー犯罪及び被害の現況をみる。そして、その解決方策として安全性の確保のための物流・決済連係システムの必要性を提案し、その具体的な構築方法についてエスクロ・サービスを研究する。問題点や被害はエスクロの導入と施行によってすべて解決されるのではないが、一つの手段として利用することができると考えられる。既存のエスクロ・サービス導入による物流情報の連繋性の不足という問題を解決するための現実的な方策として、e- コマースの全ての過程で主導的に参加する各主体者(ショッピングモール業者、PG 社、宅配業者)の長所を活かした戦略的な提携を通じて、物流及び決済情報データの交換及び活用を具現する物流・決済統合システム(PLIS)を提案することができる。

第 5 章では、物流企業の発展を支援するための規制緩和、様々な支援政策、物流インフラの拡充、そして情報化の促進など物流活性化のための政府の役割を研究する。現在、韓国の物流市場は競争を制限する構造的な要因が残っている。WTO 体制の下で物流市場が完全に開放されることに伴い、先進国の物流業者が韓国に進出するようになり、韓国の物流企業は価格とサービスの面で競争が激化すると予想される。既に韓国でも総合的な物流部門のアウトソーシングを担当する 3PL の動きが見られるが、まだ供給者中心のインフラなどによる与件が未成熟で、活性化していない。

韓国は金融危機以後、企業の構造調整の一環として物流部門を整備し、外部調達に転換させる努力を続けたが、このような単純物流は規模縮小に過ぎない程度で行われ、短期的なコスト削減のみ追及された。その結果、物流の効率化及び企業の競争力の強化にはあまり効果をあげなかった。つまり、物流のアウトソーシングに対する関心が高まるにも関わらず、国内物流サービスを担当している 3PL 業者は零細で、専門化された領域が少ない。また、荷主企業においても、企業内部の情報の流出や統制力の弱화를恐れ、相互間有機的な連携が行われていないのである。

未だに韓国の物流企業は、既存の物流インフラ施設が経済規模に比べて相当不足であり、3PL の定着のためにはまだ解決されてない課題が残っている。3PL 活性化のための政策的な課題を政府側と企業側に分けてみると次のようである。

政府側からは、まず、物流企業に障害要素となっている行政規制を撤廃し、物流企業を総合的に育成するための特別法令の制定が必要である。また、3PL 導入に対する速度と成果に重要な影響を及ぼす要因である情報化及び標準化の推進が必要となる。物流業者の中で、全国的な物流拠点施設と人材を運用している大型業者の物流子会社、または、分社を通じて独立した物流専門業者に対しては、本格的な 3PL 業を遂行できるように政策的な次元での支援方策を積極的に模索する必要がある。また、政府は物流専門業者が 3PL 業者として物流共同化事業に主導的に参加できる環境を造成して誘導しなければならない。

企業側では、荷主企業が進行している物流部門の縮小を通じる構造調整という物流戦略を持続的に推進しなければならない。また、3PL 業者は、顧客企業の生産及び営業情報を迅速かつ

正確に処理できる情報技術を確保することが重要である。荷主企業と 3PL 業者間の情報交流が迅速に行われるように、最適の物流情報システムが開発かつ構築されなければならない。また、3PL 業者は物流サービスの向上のための専門性を確保すべきである。そして、規模の経済性、シナジー効果などを通じたコスト削減効果を得るために、顧客企業が要求するオーダーメイド物流サービスの提供や、それを効率的に運営するための物流技術及びノウハウを確保しなければならない。サイバー物流時代の登場によって情報システムのネットワークが進展することによって、バーチャル物流システムは 21 世紀の新たな事業としての可能性を示している。従って、3PL 業者は、バーチャル物流事業の運営のために、物理的、時間的、組織的な制約に限らず、柔軟性のある組織の構成に努力しなければならない。

韓国の物流において、今までの研究を見回すと該当産業及び運送手段の改善に対する研究は行われているが、これを構成している各主体の立場に関する研究は十分とは言えない。そこで、本論文では物流企業の活性化問題について各主体(企業第 - 2、3 章、消費者 - 第 4 章、政府 - 第 5 章)の役割と改善方策を提示する。そして最後に、今後の韓国の物流産業の持続的な発展を展望する。