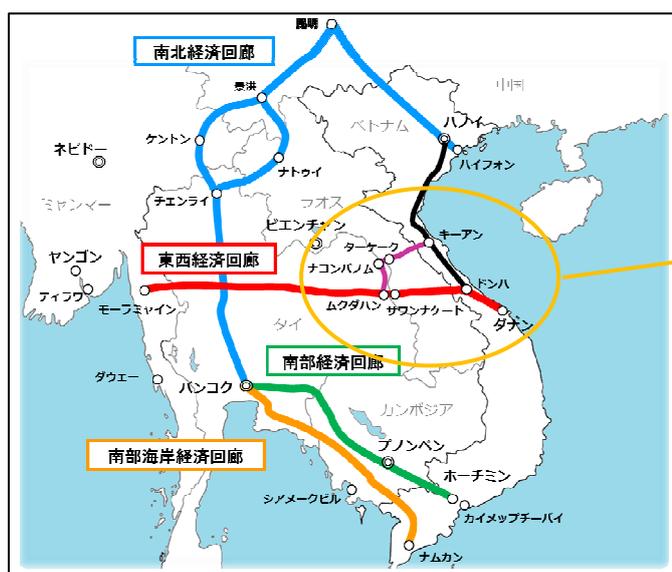


今回の Topics は、ベトナム・ラオスにおける東西経済回廊・東部地区の物流事情についてお届け致します。2015 年末にアセアン経済共同体発足を控え、ますます日系企業がアセアン各国への投資を増やす中、大メコン圏(GMS)の主要陸路である東西経済回廊に着目して、その活用実態の調査結果を纏めておりますので、ぜひご一読ください。

I. 東西経済回廊とは

ベトナム・ダナンからラオスとタイを経由しミャンマー・モーラミヤインに至る 1450km に渡るインドシナ半島の主要陸路。ラオス国内の国道 9 号線建設に日本の ODA による資金援助が行われている。



大メコン圏における主要経済回廊



調査ルートおよび報告ポイント

II. 物流調査報告

(1) ダナンの物流拠点としての将来性

ベトナムに進出する日系企業の大半は北部のハノイ近郊、南部のホーチミン近郊に進出するも、南北間における貨物輸送は約 1,700km に及び、リードタイムや物流コストの観点からネックとなっている。そこで、ベトナム中部最大の都市であり、また東西経済回廊の東の起点でもあるダナンの今後の可能性を探るべく物流実態を調査した。

ダナンには日系企業約 50 社が進出しているが、人口は約 97 万人と消費市場としての規模は限定的である。その一方で、ダナン港はコンテナを始めとする複数ターミナルが整備されており、南シナ海に面しているため水深も深く大型コンテナ船の寄港が可能、市内の渋滞も少ないため工業団地や幹線道路へのアクセスも利便性が高い。これらの観点から、**ダナンは東西経済回廊の東の玄関口として、またハノイやホーチミン地域との補完的な位置付けでの生産輸出拠点としての可能性を秘めていると考える。**一方、港湾ではコンテナが直置きされており、降雨などによる冠水に伴う浸水リスクが懸念される。



ダナン港 ティエンサターミナル



リーファーコンテナ用設備



直置きされたコンテナ

(2) 越境通関手続きのシングルストップ化

東西経済回廊は中国華南・ベトナム北部とタイ間の内陸輸送ルートの一部として活用されている。かかる中、大メコン圏内のクロスボーダー輸送の業務効率を高める取り組みとして、2015年1月よりラオバオ(ベトナム)とデンサワン(ラオス)国境での通関手続きを一本化するオペレーションが先行開始した。その動向を踏まえ主要陸路の国境における通関手続きの実態を調査した。

GMSにおける越境交通協定(CBTA)の整備が進み、2015年1月より先行運用が開始したベトナム(ラオバオ)・ラオス(デンサワン)税関の実態からも、**国境におけるシングルストップ検査は、クロスボーダー輸送の効率化に重要な取り組みであり、更なる横展開が望まれる。**



ラオス



ベトナム



ラオバオ税関(ベトナム側)



ラオバオ 入出国手続きブース



ラオバオ税関、ラオスからの過積載車両

(3) 東西経済回廊のショートカット新ルート事情

2011年11月ラオス・タイ間の第3メコン友好橋の開通に伴い、中国華南・ベトナム北部とタイとの輸送区間において東西経済回廊よりも約150kmの短縮が可能な国道12号線(ターケーク・キーアン間)の新ルートが注目されており、その活用実態や物流面での課題を調査した。

現在の東西経済回廊は、ラオス国内を走る国道9号線(デンサワン・サワンナケート間)中心部の補修が追いついておらず、通行を困難にする悪路が散見された。陥没状況が酷く、迂回をしなければ直進できない箇所も多いため、コンテナトラックでの貨物輸送の安全性はやや難があり、リードタイムの観点からも物流面の課題は大きい。他方、短縮ルートとなる国道12号線は路面状況も良好で、コンテナトラックの通行量も多いことを確認したが、S字カーブの多い峠道を行く必要があり、ドライバーへの一定の負荷がかかる。**両ルートそれぞれに一長一短があるものの、今後国境での通関手続き短縮が国道12号線ルートにも適用されることになれば、更なる活用が期待される。**



国道9号線: 悪路が続き、凹凸が激しい



国道12号線: 切り立つ崖



国道12号線: 蛇行する道路



ベトナム・ラオスにおける東西経済回廊の詳細な物流調査レポートを準備しておりますので、詳細レポートのご要望や本 Topics に関するお問い合わせは弊社営業担当までお寄せくださいますようお願い申し上げます。

船舶・貨物・運送の保険の情報サイト「マリンサイト」

http://www.tokiomarine-nichido.co.jp/hojin/marine_site/index2.html