

バングラデシュの新政策導入による物流への影響

2018年2月23日号で、バングラデシュ国内輸送の状況についてお伝えしましたが、今号では、新たな政策の導入でもたらされる物流コスト増加の可能性についてお伝え致します。

1. 車軸重量に関する新たな政策

バングラデシュでは、車両総重量に関する新たな規制が2018年3月に発効されました。これにより、1TEU*を積載する3軸車両は30トン(コンテナ自重を含む)、1FEU*を積載する4軸車両は40トンに総重量が制限されます。しかしながら、実際の最大積載重量に照らした総重量は1TEU車両で37トン、1FEU車両で49トンであり、新たな重量規制の下では、これまでと同量の貨物を運ぶために追加の車両が必要となります。

同国の物流関係者によれば、既にトラックやローリーの賃料は2倍に跳ね上がり、物流事業者が借り受ける車両の不足も発生しているとのことです。また、貨物を積載する通行車両の増加に伴い、主要道路で渋滞が発生し、チッタゴン港を発着する貨物の輸送が遅れ始めていることも指摘されています。これらの輸送コストの値上げは、最終的に事業者から消費者に転嫁されることが予想されます。

*TEUは20フィート、FEUは40フィートコンテナ換算

2. コンテナ輸送の主要ルート Dhaka-Chittagong highway



地図:google map

バングラデシュでは、チッタゴン港および17の内陸コンテナ倉庫から一日で約3,000コンテナが同国内で輸送されていますが、その多くはダッカとチッタゴン間のハイウェイを利用しています。

新規制の導入により輸送車両が増加すれば、コンテナの輸送効率、ひいては港湾ヤードや内陸コンテナ倉庫における物流効率までもが悪化し、結果として船舶の停泊期間の延長、滞船料の発生などが生じる恐れがあります。

チッタゴン港を発着する輸出入貨物の70%はトラックが使用されており、水上輸送は25%、鉄道輸送はわずか5%に留まっています。今後車両重量が制限される中で、通行量を増やすべく道路の整備を進めたり、重量制限のない鉄道輸送の割合を増やすたりする政策を求める声も出ています。バングラデシュ政府も貨物輸送量を増やす方針を掲げており、今回の問題が早期に解消され、国内の物流事情が大幅に改善されることが期待されています。



本Topicsに関するお問い合わせ、ご意見、ご感想等ございましたら、弊社営業担当までお寄せください。編集にあたっては万全の注意を行っていますが、本Topics情報の正確性を保証するものではなく、これにより生じたいかなる損害に対して弊社は一切の責任を負わないものとします。

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