

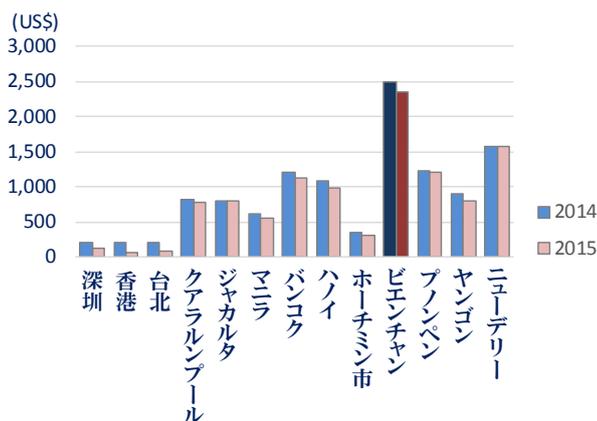
ラオス物流コスト：越境コスト削減の必要性

石田 正美

- ラオスの国内の物流コストは、片荷の場合タイの2.2倍、両荷の場合1.4倍。
- ビエンチャンーバンコク間の物流コストの4割は越境コスト、1割は片荷の増分。
- ラオス政府は通関費用越境コストなどをタイなど周辺国並みに引き下げるべきである。

アジア諸都市から横浜までの40ftコンテナ輸送費をみると、ビエンチャンからの輸送費が飛び抜けて高い(図1)。2014年の2500ドルの内訳は、バンコクー横浜間が800ドル、ビエンチャンーバンコク間が1700ドルである。2015年の現地セミナーで、ビエンチャンから約20kmのタイ側国境ノンカイまでの輸送費が1000ドルとしたところ、ラオスの物流業者からその数字は高過ぎるとの声が出た。本研究会では、1000ドルという数字の妥当性を含め、高いとされるラオスの輸送費を改めて検討してみた。

図1 アジア各都市～横浜の40ftコンテナ輸送費



(出所)『ジェトロセンサー』2015・16年5月号。

ラオスとタイの国内コスト比較

ラオスにおけるビエンチャンーサワンナケート間(490km)の輸送費をラオスの日系・タイ系・地場企業1社ずつ、タイにおけるバンコクーコンケン間(450km)をタイ系企業5社からkm当たりコンテナ輸送費を尋ねた。すると、

タイは往路・復路とも荷が埋まる両荷で1.126ドル/km、ラオスは両荷で1.515ドル/kmでタイの1.4倍、帰りの荷物が見つからない片荷の場合で2.466ドル/kmで2.2倍であった。

片荷の問題

ラオスの物流で片荷の問題はしばしば聞かれる。しかし、その要因は大きく分けて2つある。ビエンチャンからサワンナケートに送る荷に比べ、逆方向の荷が少ない場合、片荷の問題が生じる。ラオスとタイとの間では、明らかにタイからの入超であり、同様に片荷の問題が生じる。しかし、起点と終点が内陸で海を経ない場合はトラック会社のコンテナの利用が可能である。

他方、タイのバンコク港やレムチャバン港を通じたラオスと日本や欧州など第3国との間の輸出入では、トラック会社は船会社に預託金を支払い、コンテナを一定期間借りる。ラオスが第3国から原料・部材を輸入する場合にタイの港まで戻すコンテナと、ラオスが第3国に製品を輸出するためにタイの港から持ち込むコンテナは契約上空にしなければならない。契約上の片荷輸送は、例えばレムチャバン港からバンコク近郊の工業団地までであれば100km以内で済むが、ビエンチャンまでとなると700km近くを空で運ばなければならない。

ビエンチャンーバンコク間の輸送費

さて、ビエンチャンーバンコク港間の輸送費に話を戻そう。実はこの区間の輸送業者は、いずれもタイか外資系で、ラオスの地場企業はない。したがって、この区間の輸送費は、

ラオス物流コスト：越境コスト削減の必要性

タイ国内の 1.126 ドル/km に同区間の 640km を掛けた 721 ドルということになる。しかし、日本など第 3 国との間の輸送には、往路か復路を片荷にしなければならない。タイ国内で荷を運んで、帰り荷が見つかり、その輸送費は行き の 7 割程度で済む。そこで、片荷を前提としたビエンチャンーバンコク間の片道の輸送費を x と置くと、

$$x + 0.7x = 721 \times 2$$

との関係が成立する。この式を解くと、片荷を前提とした輸送費 x は 848 ドル、両荷と比べた片荷の増分は $848 - 721 = 127$ ドルになる。

越境諸コスト

輸送費と片荷の増分に加え、ラオスとタイとの国境を越える諸手続きの費用がかかる。国境ゲートで尋ねると、橋の通行料がトレーラーの場合 10.1 ドルで、往路と復路の 2 回で 20.2 ドル、車両をラオスに輸入してタイに戻す一時輸入の手続き費は 18 輪以上のトラックで 20.6 ドルかかる。さらにラオス側の国境の出入国管理局では 6:00~8:00 と 16:00~22:00 は時間外とのことで、現地通貨で 1.4 ドル、タイ・パーツで 1.7 ドルを徴収され、時間内も含め往復で 0~3.4 ドルの費用が運転手 1 人につきかかる。これらを合計すると、40.8~44.2 ドルになる。

しかし、物流企業に尋ねると、いわゆる通関費と空のコンテナの越境費用がラオス側国境で 200~217 ドルと 50 ドル、タイ側で 133~150 ドルと 17 ドル、それぞれかかる。物流企業が自社で書類を作成する場合は、小計で 400~434 ドルで済むが、書類作成代行業者に依頼すると 133~200 ドルがかかり、結局のところ 400~634 ドルがその他の費用でかかる。これに国境ゲートで聞いたコストを加えると 441~678 ドル、中間値をとって 560 ドルがかかる。

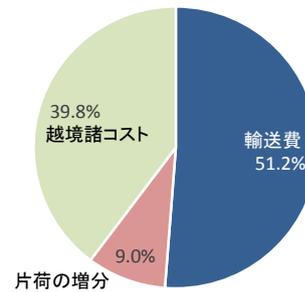
ビエンチャンーバンコク間の要因分解

輸送費 721 ドル、片荷の増分 127 ドル、越境諸コスト 560 ドルを合計すると 1407.5 ドルとなる。その内訳を示したのが図 2 である。

その他の調査結果との整合性

本研究では、日系企業 4 社とタイ企業 2 社からビエンチャンーバンコク間の輸送費を尋ねた。その平均費用は 1457 ドルで、タイの国内

図 2 ビエンチャンーバンコク間の輸送費の内訳



(出所) 調査結果に基づき筆者作成。

輸送費から積み上げた 1407.5 ドルと誤差率 3.5%できわめて近い。また、ビエンチャンーバンコク間の日系企業の平均輸送費は 1610 ドルで、冒頭で示した 2014 年の 1700 ドルとも誤差率 5.6%で非常に近い。

一方、タイ側国境ノンカイからビエンチャンまでの輸送費はどうであろうか。ラオス側国境からビエンチャンまでの 18km の輸送費は、トレーラーで 100 ドルの企業があり、これに越境コスト 560 ドルと片荷 127 ドルの 20km 分 4 ドルを加えると、664 ドルとなる。昨年のセミナーで示した 1000 ドルと比べると、誤差率 50.6%で、昨年のセミナーで示した 1000 ドルは高過ぎるとの声ももっともなものである。

まとめ

最後に図 2 をもとに政策提言を述べることとしたい。第 1 に越境諸コスト 4 割は高過ぎる。ラオスの通関費用などを少なくともタイ並みにすべきであろう。第 2 に片荷費用の削減策としてビエンチャン近郊に ICD としてビエンチャン物流園 (VLP) の建設案がある。VLP によりトラック会社の片荷区間は VLP までに短縮される一方、VLP からタイの港までの輸送費は船会社が負担することになり、その負担軽減のため、船会社のアライアンスのプラットフォーム形成が必要である。第 3 に、輸送費そのものを削減し、船会社の負担軽減のためにもビエンチャンーバンコク間の鉄道輸送は有効な手段であり、そのためのラオス、タイ、ドナーなどとの対話・検討を提言としたい。Land-locked から Land Bridge に、ラオスがメコン地域のハブになるには、輸送費削減を避けて通ることはできない。(いしだ まさみ/開発研究センター)