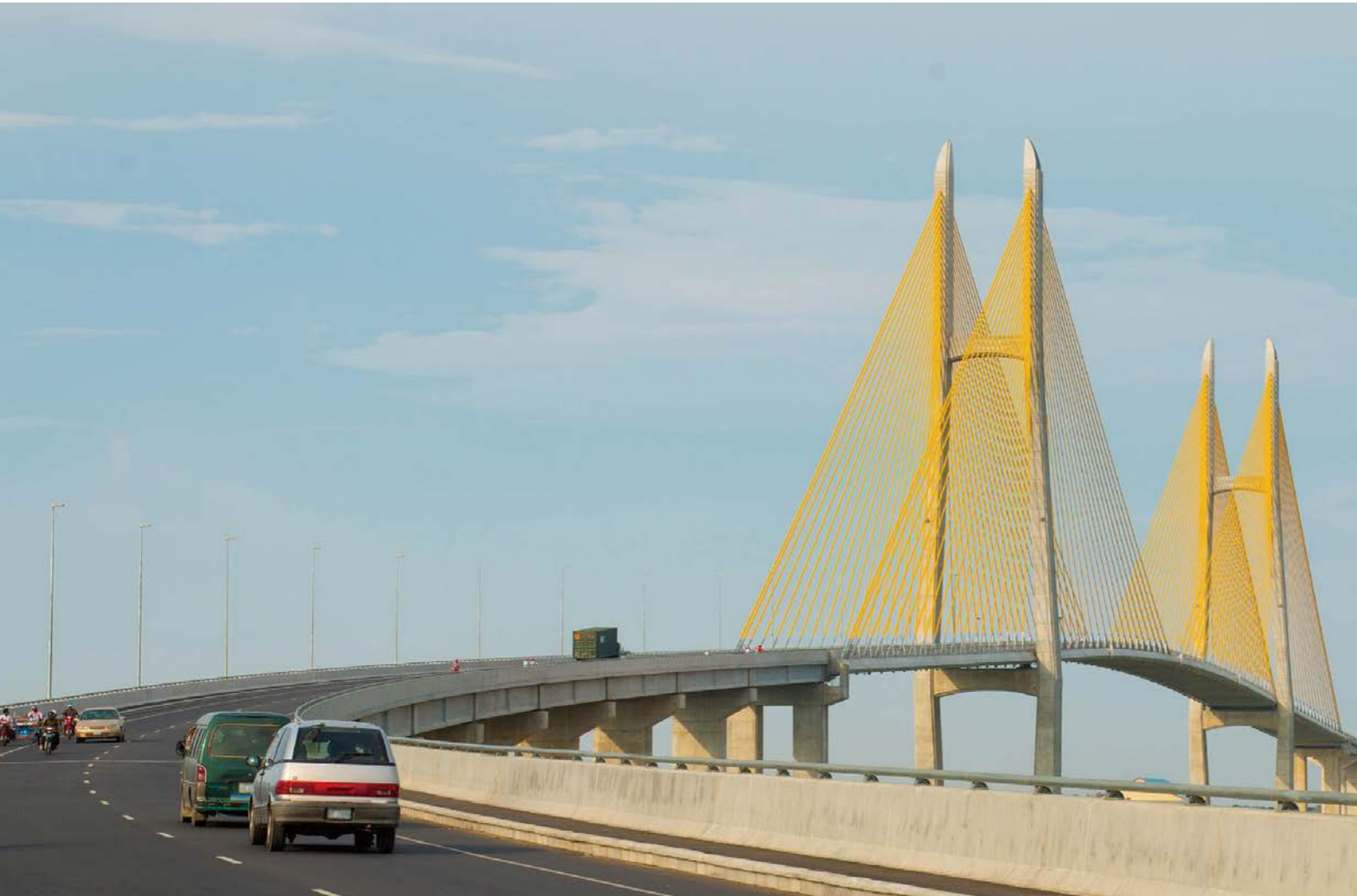


カンボジア国における物流の現況と課題



2016年8月

カンボジア国
国際物流機能強化のための情報収集・確認調査

独立行政法人国際協力機構

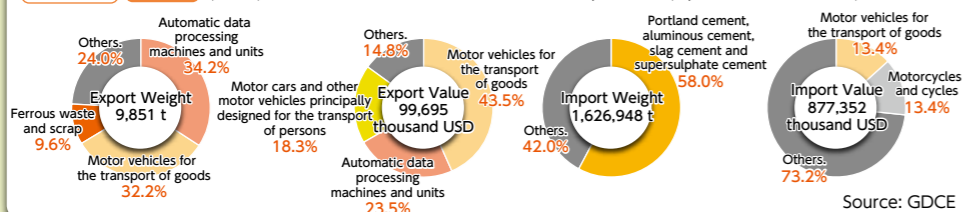
Contact Address : JICA Cambodia Office

+855-23-211-673

1 物流ネットワーク

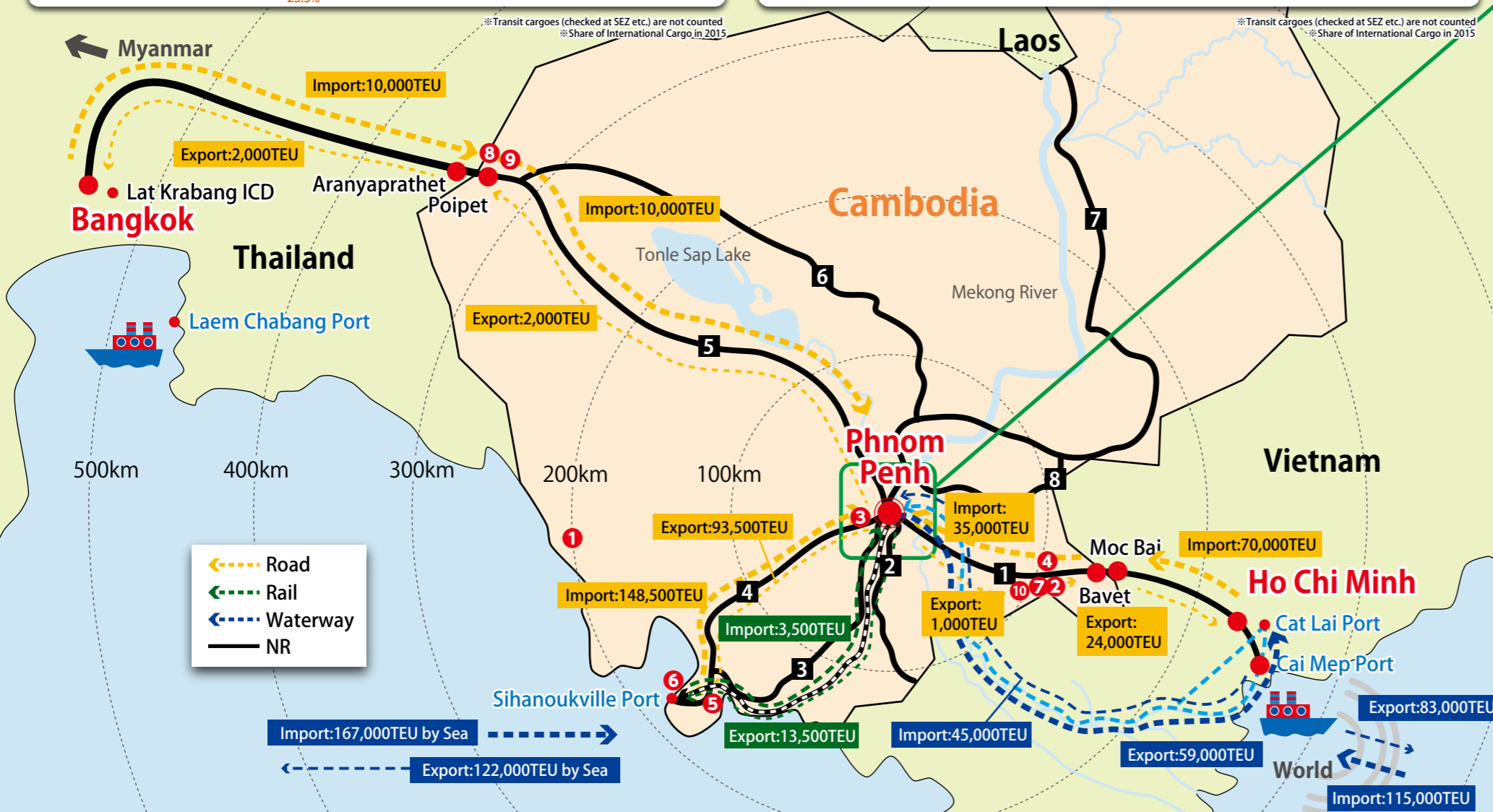
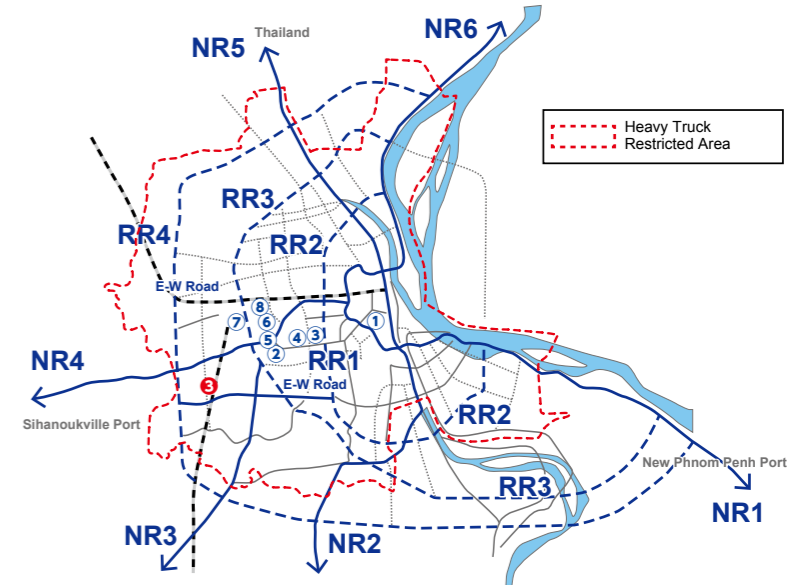
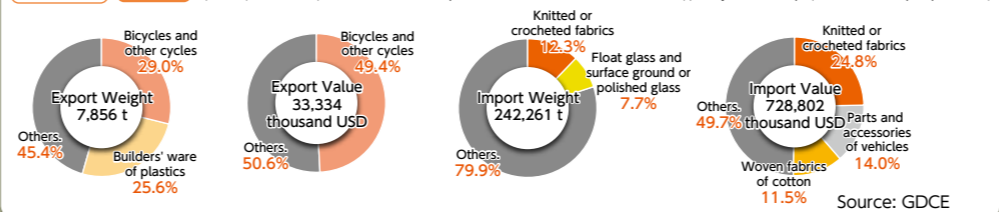
■ アランヤプラテート - ポイペト

状況 **Border** New border facilities being considered (by Thailand assistance)
Road (NR5) 2-lane to be widened into 4-lane by 2020 (by JICA assistance)



■ バベット - モクバイ

状況 **Border** New border facilities being considered.
Road (NR1) 2-lane (rehabilitated by ADB and JICA assistance), Expressway (under study by JICA)



No.	SEZ Name	Export (2015)		Import (2015)	
		Weight (t)	Value (thousand USD)	Weight (t)	Value (thousand USD)
1	Neangkok Koh Kong SEZ	5,144	94,213	12,941	130,809
2	Manhattan SEZ	59,102	342,932	97,389	276,792
3	Phnom Penh SEZ	9,417	460,132	77,444	461,137
4	Tai Seng Bavet SEZ	20,892	318,742	26,934	271,183
5	Sihanouk Ville SEZ	25,011	138,164	1,246,751	210,656
6	Sihanouk Ville Port SEZ	109	3,798	36,287	23,104
7	Dragon King Bavet SEZ	58	5,393	399	3,951
8	Sanco Poi Pet SEZ	-	0	535	1,838
9	Poi Pet O Neang SEZ	351	5,409	679	7,252
10	Sandong Shan Shell SEZ	6,452	23,395	12,271	26,022

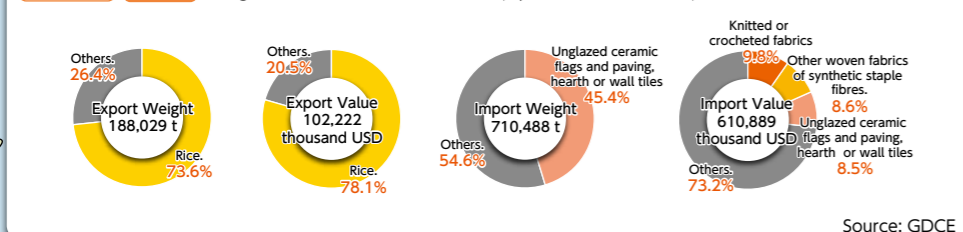
Source: GDCE

No.	Dry Port Name	Export (2015)		Import (2015)	
		Weight (t)	Value (thousand USD)	Weight (t)	Value (thousand USD)
1	Hong Leng Huor	545	2,454	70,921	180,014
2	Olair World Wide	430	3,115	30,773	191,950
3	Sokan Transport	155	1,087	7,332	17,190
4	So Nguon CES	21	137	17,149	72,354
5	Tec Srun CES	209	1,615	77,762	597,755
6	Teng Lay	254	1,313	100,022	476,903
7	Toll Cambodia	1,188	4,094	2,508	3,778
8	Union	904	5,203	28,733	145,532

Source: GDCE

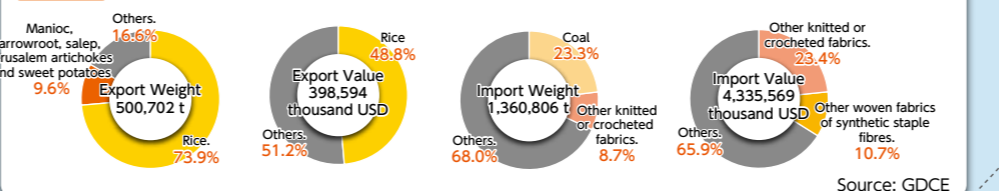
■ プノンペン新港 - ホーチミン主要港

状況 **Port** Container Yard to be expanded (by PPAP)
Road Ring Road 3 to be constructed (by China assistance)

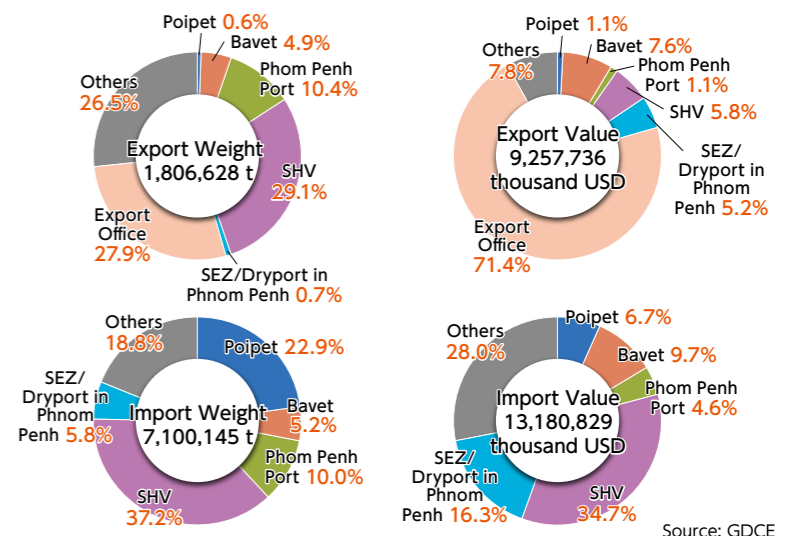


■ シハヌークビル港

状況 **Port** Multi-purpose terminal under construction, new terminal construction under study (by JICA assistance)
Road (NR4) 2-lane (partly 4-lane) under study (by China).
Railway 2-3 operations/day (rehabilitated by ADB assistance)



各国境ポイントにおける国際貨物のシェア (2015年)



Remark:
 Bavet includes Manhattan SEZ, Tai Seng Bavet SEZ and Dragon King Bavet SEZ.
 Poipet includes Poi Pet O Neang SEZ and Sanco Poi Pet.
 SHV includes SHVPort, Sihanouk Ville SEZ and Sihanouk Ville Port SEZ.

1) バンコク-プノンペン ルート(国道5号線)



ラックバン ICD

タイ側国境 (アランヤプラテート)

レムチャバン港

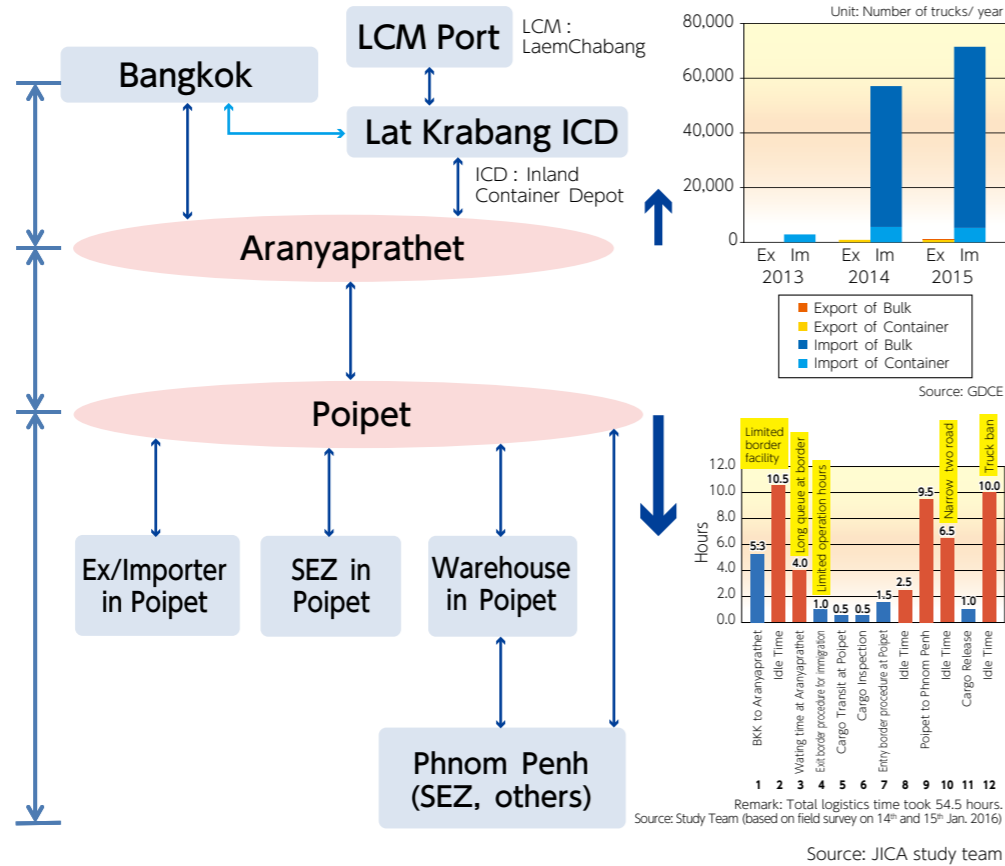
ポイペト国境

Distance	240 km
Time	5 hour
Cost	Forwarding Charge \$200
	Transport Charge \$700

Distance	0 km
Time	1-4 hour

※ 40 vehicles are allowed for cross border transport, to be increased to 500 in 2017.

Distance	390 km
Time	9.5 hour
Cost	Forwarding Charge \$640-690
	Transport Charge \$600



国道 5 号線



国道 5 号線の将来図



ポイペト国境の完成予想図

特徴

- ① 主要輸入貨物は輸送機械、一般機械、主要輸出貨物はセメントである。
- ② 輸入量が輸出量を大きく上回っており、輸送機械、一般機械等の高付加価値製品が輸入されている。貨物の多くはバルクトラックにより運送されている。
- ③ ポイペトに新しい国境施設整備が計画されている。国道5号線の拡幅整備(4車線化)が計画されている。
- ④ タイ側国境で、早朝、通関待ちのトラックが長い列をなしている。

①主要貨物 ②貿易の特徴 ③施設状況と将来計画 ④主要な課題

2) ホーチミン-プノンペン ルート(国道1号線)



ベトナム側国境

カイメップ港 (TCIT パース)

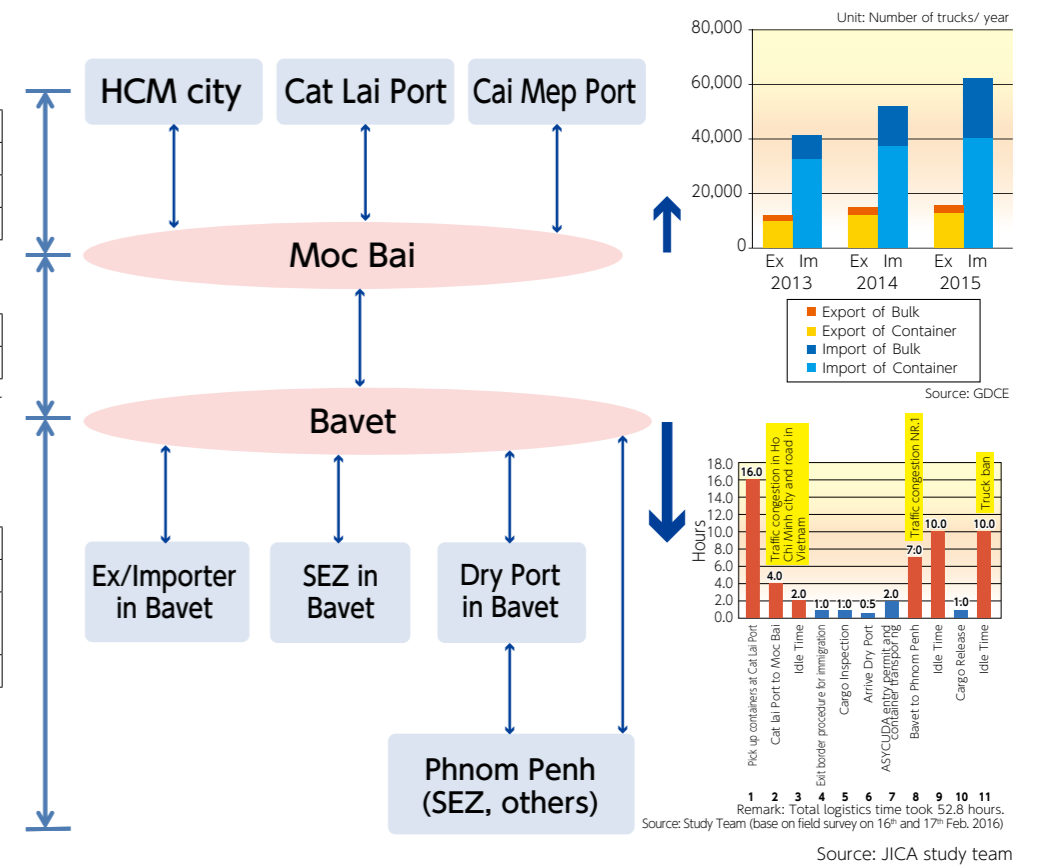
つばさ橋

Distance	70 km
Time	16 hour
Cost	Forwarding Charge \$250
	Transport Charge \$200

Distance	0 km
Time	1-2 hour

※ 500 vehicles are allowed for cross border transport.

Distance	190 km
Time	7.5 hour
Cost	Forwarding Charge \$640-690
	Transport Charge \$300



ベトナム側の道路状況



高速道路の完成予想図

特徴

- ① 主要輸入貨物はタバコ、家具等が多く、主要輸出貨物は繊維製品である。
- ② 輸入が輸出の3倍の量だが、SEZ 発着貨物量はバランスしている。
- ③ 国道1号線が一部拡張されている。ホーチミンからカンボジアまでの高速道路が調査中である。
- ④ ベトナム側 (特にホーチミン) の道路が混雑している。

①主要貨物 ②貿易の特徴 ③施設状況と将来計画 ④主要な課題

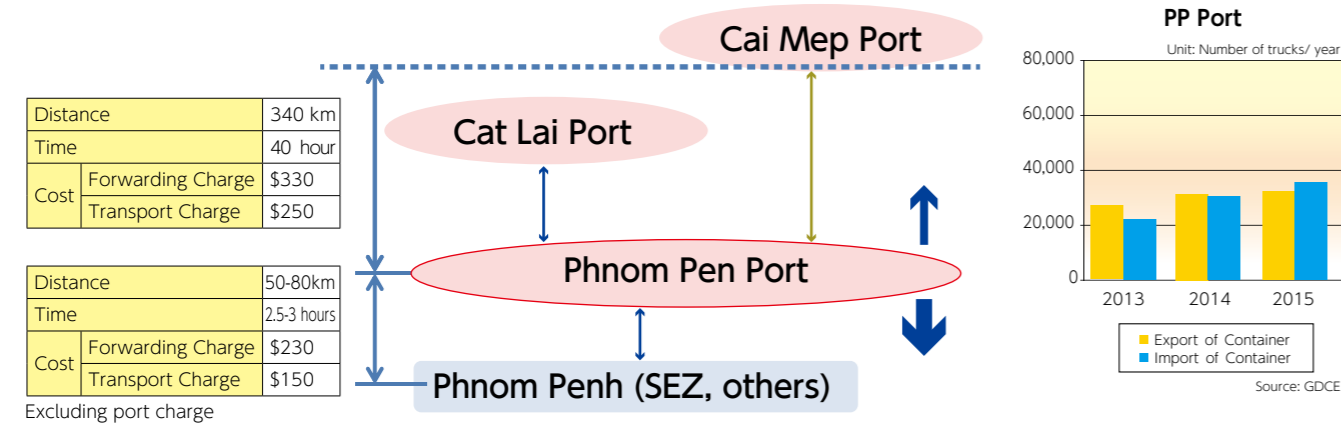
3) ベトナムープノンペン ルート (内陸水運)



桁の低い橋 (ベトナム)

Cho Gao 運河の電線

プノンペン港



Trade Lane	Barge Operator	Slot Charterer	Yearly Calls	Barges Deployed	Average Ship Size (TEU)	Maximum Ship Size (TEU)	Yearly Capacity (TEU)	Name of Barge
Mekong River Waterway	Phnom Penh /Cai Mep /Ho Chi Minh Feeder	Newport Cypress	15-17 shipping lines	364	7	113	128	41,132
		Gemadep	15-17 shipping lines	312	6	79	112	24,648
		Sovereign Base Logistics	15-17 shipping lines	156	3	104	120	16,224
Total			832	16	128	360	82,004	

Source: JICA study Report



メコン河のコンテナバージ

ベトナム側国境

カンボジア側国境

特徴

- ① 主要輸入貨物はセメントと繊維製品である。主要輸出貨物は精米である。
- ② 2015年の実入コンテナは輸出が58千TEU/年、輸入が45千TEU/年とバランスしている。
- ③ プノンペン港のコンテナヤードが拡張整備されている。環状3号線は調査中である。
- ④ 船体が大きなものは運河やベトナム側の桁が低い橋を航行することが出来ない。国境手続き時間は他の国境と比較して長くなる。

①主要貨物 ②貿易の特徴 ③施設状況と将来計画 ④主要な課題

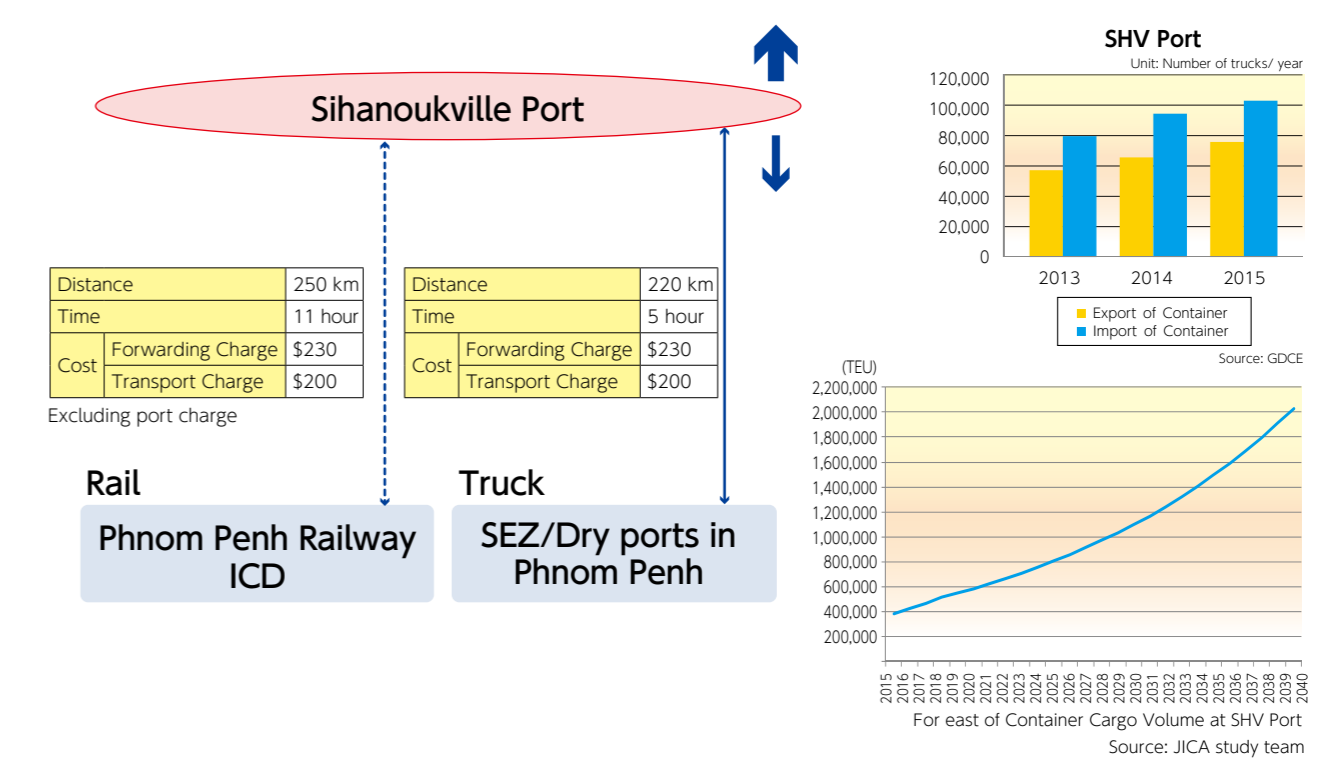
4) プノンペンーシハヌークビル港 ルート (道路及び鉄道)



シアンヌークビル港 SEZ
Source: PAS

コンテナ列車

国道4号線



プノンペンの鉄道 ICD (Inland Container Depot)

シアンヌークビル港

特徴

- ① 主要輸入貨物は繊維製品、主要輸出貨物はキャッサバ、精米等である。
- ② 2015年の実入コンテナは、輸入が167千TEU/年、輸出が121千TEU/年であり輸入がわずかに超過している。
- ③ 多目的バースが整備中である。新ターミナル整備が検討されている。
- ④ 4号線は事故が多い。シアンヌークビル港の入り口は混雑している。

①主要貨物 ②貿易の特徴 ③施設状況と将来計画 ④主要な課題

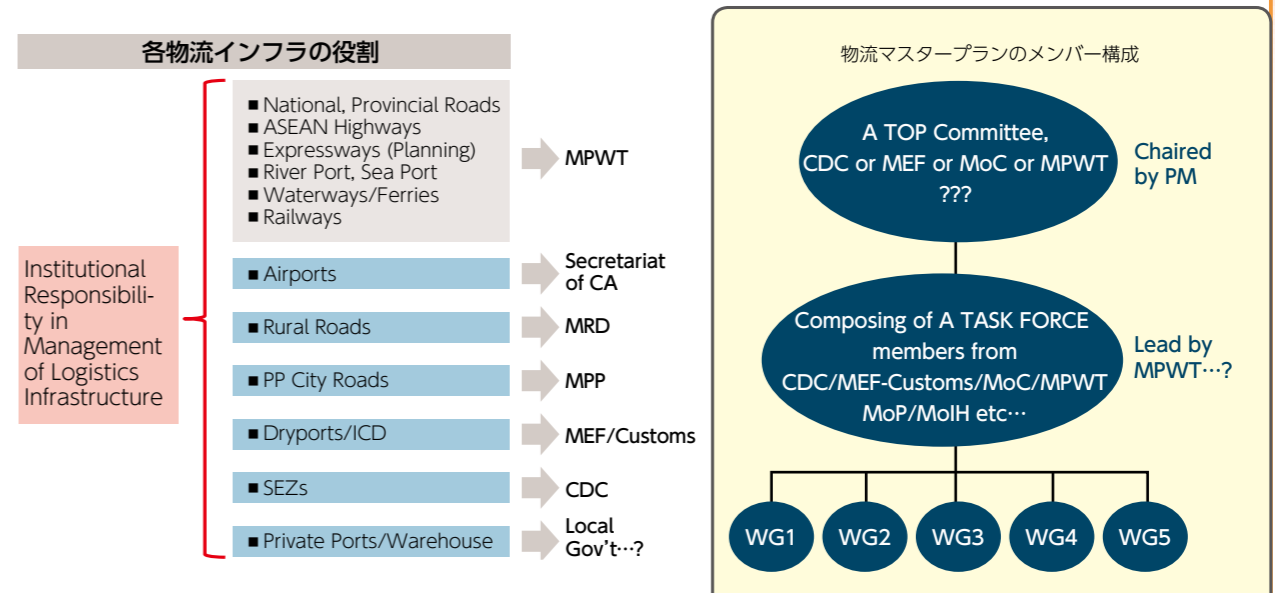
2 各物流ルートへの課題一覧・改善策

More discussion on issues in the following pages.

	全体	プノンペン タイ ルート(道路)	プノンペン ベトナム ルート(道路)	プノンペン ベトナム ルート(内陸水運)	プノンペン シハヌークビル ルート(道路及び鉄道)
ハ ー ド	輸送施設		●道路幅が狭くて道路状況が悪い国道5号線(拡張を計画)	●混雑及び道路状況が悪い国道1号線(高速道路を計画)	●ベトナム側の浅い水深と川幅が狭い水路 Issue 5 国道4号線の渋滞や事故発生(高速道路を計画) Issue 5 混雑している港湾ゲート ●遅い鉄道輸送
	物流施設	●輸送結節点(ICD)開発の欠如 Issue 4 片荷	●国境施設のキャパシティ不足(新たな国境建設が計画)	●国境施設のキャパシティ不足	●港湾キャパシティの不足(拡張工事が進行) Issue 6 ICDキャパシティの不足 ●キャパシティ不足とアクセス未整備(拡張工事が計画)
ソ フ ト	法律/政策/規制	●貨物利用運送業法の欠如 ●トラック規制のネガティブ効果 ●過積載のネガティブ効果	Issue 3 国境積替え	Issue 3 国境積替え	
	マスタープラン/戦略計画	●物流マスタープランの未整備			
	組織構造	Issue 1 官民及び省庁間協力体制の欠如 ●不明瞭な各省庁の役割			
	オペレーション/手続き/情報	●税関と港湾システムの未連携	●国境の開庁時間(日中のみ営業)	●国境の開庁時間(日中のみ営業)	Issue 8 港湾EDIの欠如 ●国境の営業時間(日中のみ営業) ●書類の重複
	料金/関税	●最低及び最高料金制度の未整備	Issue 2 高いフォワーダー料金	Issue 2 高いフォワーダー料金	Issue 8 港湾EDIの欠如 ●ICDの実入りコンテナ受取・配送サービスの欠如 Issue 2 高いフォワーダー料金 Issue 7 高い港湾荷役料金(LOLO)
人材開発	●物流及び統計分野での人材不足	●ドライバーの技術不足	●ドライバーの技術不足	●ドライバーの技術不足	

Issue 1 省庁間連携の欠如

課題 ● 個々の輸送インフラは整備されつつあるが、各輸送モード間の連携が不足している。

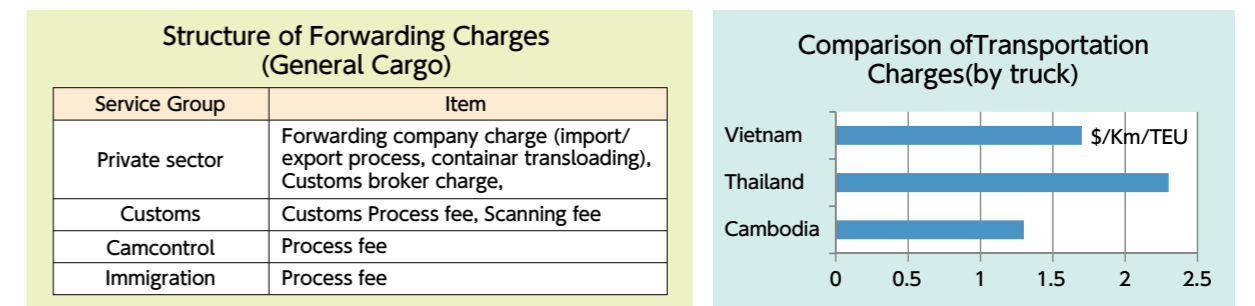


対策

- ▶ トップダウン方式による物流マスタープランを実行すべきである。
- ▶ 明確な実施及びモニタリング計画を実施すべきである。

Issue 2 高いフォワーダー料金

課題 ● カンボジアの輸送料金は競争的であるが、フォワーダー料金は高い。
● 複雑な輸出入手続き、そおためのコストがフォワーダー料金を引き上げている。



対策

- ▶ Forwarding business Act を見直すべきである。
- ▶ 輸出入の手続きを合理化、システム化すべきである。*

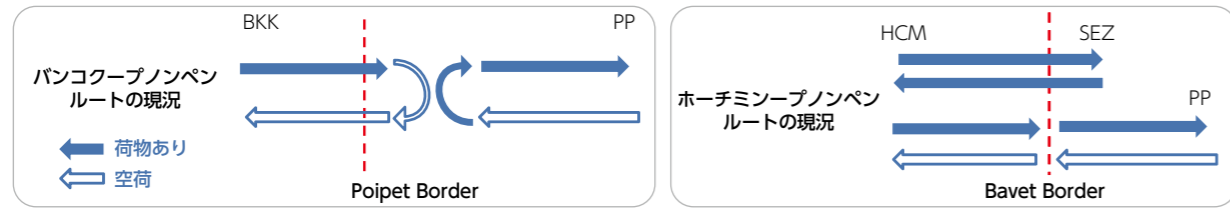
- 必要なシステム
- minimum charge system
 - license of forwarder business
 - maximum charge system
 - liability insurance, etc.

* 2017年にCustom Valuation/Permisシステムの導入が計画されている

Issue ③ 国境積替え

課題

- ① ダブルライセンス (CBTA) の登録車両数が限定され、② 片荷トラックが多い。そのため、多くのバルク及びコンテナ貨物がポイペト国境で交換されている。
- ベトナムから輸送されるトラックの中には、国境での積替えなしにプノンペンまで輸送されているものもあるが、帰荷がないためにその数は限定的である。



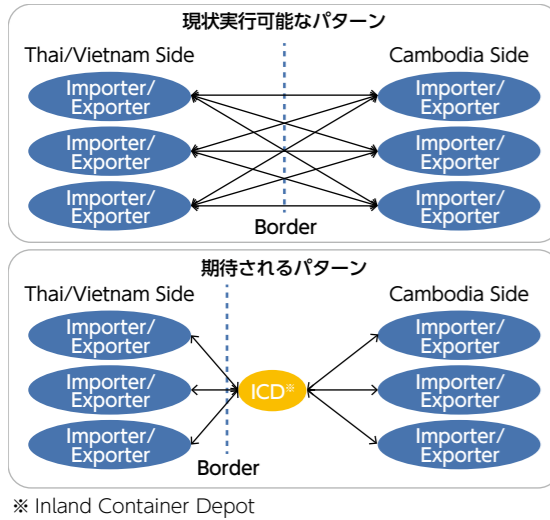
対策

- ▶ 通関手続きを簡素化する。
- ▶ 登録車両の許可台数を増加させる。

Issue ④ 片荷の問題

課題

- 輸出産業が未発達のため、多数の片荷が存在する。
- ICD/ドライポート/SEZでの混載が少ない。



対策

- ▶ ICD/ドライポート/SEZでの混載を促進させる。
- ▶ 輸出産業の育成とそのためのビジネス環境を整備する。

Issue ⑤ 混雑と危険(国道1号線及び4号線)

課題

- 過積載トラックによる道路状況の悪化
- 不十分な道路安全施設による死亡事故の多発
- シハヌークビル市と港における道路混雑

対策

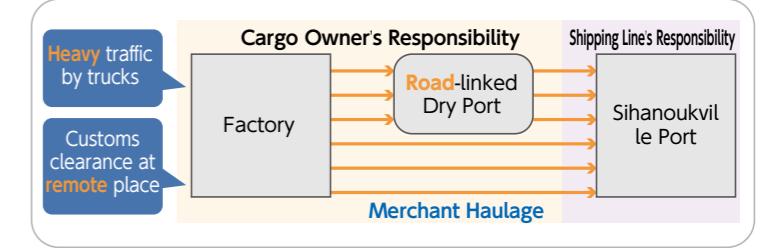
- ▶ 国道4号線の2レーンから4レーンへの拡張整備が交通量増加に対応するために必要である。
- ▶ 港へのバイパス道路整備が必要である。
- ▶ シハヌークビル港、プノンペン港及びバベットの国境機能を拡充する。



Issue ⑥ ICDのキャパシティ不足

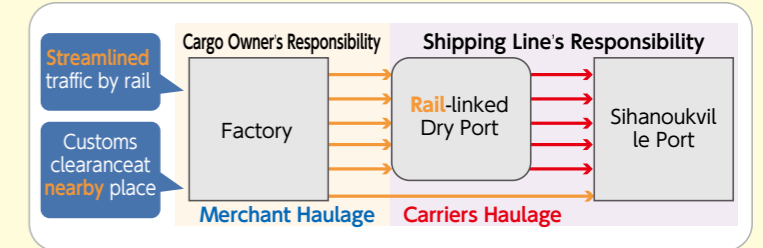
課題

- プノンペン鉄道ICDはトラックと鉄道の積替えポイントである。
- 鉄道利用は輸送時間とコストが他モードと比較して競争的でない。



対策

- ▶ 鉄道軌道を改修する。
- ▶ 情報化によるワンストップ化を促進する。
- ▶ 鉄道1便当たり60-80 TEUのコンテナを船社によりまとめて輸送する。



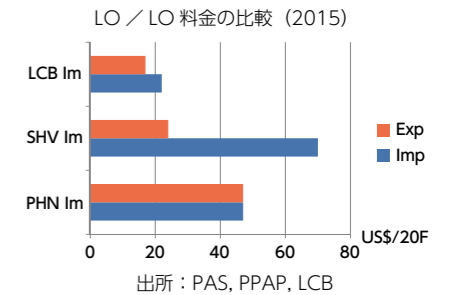
Issue ⑦ 高い港湾使用料

課題

- カンボジア港湾のLO/LO料金はレムチャバン港に比べて割高である。
- 様々な料金が要求される。

港料金の内訳

Service Group	Major Examples
Navigation	Port Dues, Pilotage, Tug, Mooring
Berth	Berth hire, Wharfage
Cargo Operation	Stevedorage, Wharf handling incl. LOLO, Storage
Lease	Rental Charge
Formality	Service charge (KAMSAB)



対策

- ▶ 港湾料金システムを合理化して競争力のある料金体系とする。
- ▶ 貨物取扱い効率を向上させる。

Issue ⑧ 港湾EDIの未整備

課題

- 鉄道ドライポートでの輸出入関係手続は有効に行われていない現状にあり、非正規な費用が発生している。
- EDI化に向けた将来計画は策定されていない。

対策

- ▶ 手続きの合理化、システム化、統一化を行う。
- ▶ 港湾EDIをナショナル・シングル・ウィンドウに統合させる。