

**Le CONGRÈS PARIS 2007
de ROUTE du MONDE De XXIIIrd**

LE BANGLADESH - RAPPORT NATIONAL

**SESSION STRATÉGIQUE ST2 DE DIRECTION
ROUTES SOUTENABLES - UNE PARTIE DU TRANSPORT
CHAÎNE DANS Un MONDE GÉNÉRALISÉ**

D K Guha
Département de routes et de grand routes
Dhaka, Bangladesh
e-mail: deleepguha@yahoo.com

&

A. A. Sarkar
Panneau De Coordination De Transport De Dhaka (DTCB)
Dhaka, Bangladesh
e-mail: ashrafulsarkar@yahoo.com

Abstrait

Les tendances récentes dans la mondialisation procurent des occasions économiques énormes à l'emploi et à la croissance du Bangladesh. Cependant, le degré avec lesquelles ces occasions peut bénéficier le Bangladesh dépendra de manière significative de la connectivité, de l'efficacité et de la vitesse de différents modes de système de transport.

Situé à un endroit stratégique entre l'Asie du Sud-Est et les régions de l'Asie de Sud, Bangladesh a des occasions d'agir en tant que moyeu de transport de ` pour ces régions. Dans ce contexte, un premier accord de passage entre le Bangladesh et le Népal dans 1976 ont ouvert l'occasion pour que le Bangladesh écrive le réseau global de transports routiers dans le secondaire-continent. La formation de l'association asiatique Du sud pour la coopération régionale (SAARC) dans la coopération régionale encore encouragée de décembre 1985 et des tringleries pour le Bangladesh dans le transport, le commerce, l'agriculture, la science, la recherche et les domaines connexes. Plus récemment, le Bangladesh a fait les accords séparés de passage (route, rail, eau et utilisation des ports) avec les pays de SAARC du Népal, de l'Inde, et du Bhutan, et séparément avec Myanmar le Bangladesh a indiqué six points d'entrée et sortie avec le Népal pour le mouvement du trafic-dans-passage par ses deux ports et tout autre territoire, certainement de transport. Avec le Bhutan, il y a six points d'entrée et sortie au Bhutan et huit points de sortie et entrée au Bangladesh, parce que commerce de conduite entre le Bhutan et le Bangladesh. Le Bangladesh importe une part importante de son produit d'agriculture et produits industriels basés par agriculture d'Inde. Pour soutenir ce commerce, le Bangladesh a ouvert 13 points route-basés de trafic-dans-passage d'entrée et sortie avec l'Inde. Récemment, le Bangladesh a projeté construire une route entre Myanmar et le Bangladesh pour favoriser le commerce et cooperation.

Bangladesh est lié à la région de SAARC par variété de modes de transport. Il y a beaucoup de postes des douanes de terre (environ 181) sur les frontières pour faciliter le commerce d'importation et d'exportation avec les pays voisins par la route et chemin de fer. Le Bangladesh se rend de plus en plus compte d'importance des formes intercontinentales et internationales de transport du transport corridors.

Par partie en critique importante d'économie du Bangladesh et joue un rôle significatif dans le développement économique social et. Environ 12 pour cent de PIB et environ 20 pour cent du budget annuel de développement sont dépensés sur le transport. L'industrie de transport utilise approximativement 9.4 pour cent de ceux dans l'emploi. Secteurs ouverts par les ports de terre et l'infrastructure de route, augmentations d'exposition d'emploi et revenu, améliorant la qualité de la vie. D'ailleurs, l'agglomération de la banlieue noire, des affaires et d'autres activités sociales et économiques a eu lieu aux points de trafic-dans-passage.

1. INTRODUCTION

C'est maintenant un besoin national d'écrire le système global de transport pour augmenter la facilitation commerciale et l'utilisation optimale des capitaux du réseau du pays. Puisque le Bangladesh est un pays membre de SAARC, l'occasion de la mondialisation a émergé. En outre, le pays a réalisé le réseau de transport basé bonne par route dans les trois dernières décennies et actuellement le gouvernement projette améliorer d'autres modes de transport tels que le transport de rail et d'eau, y compris les équipements gauches et la construction du port hauturier. Le Bangladesh a accompli ses itinéraires asiatiques de routes pour faciliter les pays voisins et projette être un pays membre de système ferroviaire asiatique de transport. Cependant, le réseau de transport dans le pays est comportement bien diversifiée de 140.000 kilomètres de routes (ce qui 21.560 kilomètres sont interurbaines des routes et de 119.000 kilomètres sont les routes rurales), de 2.855 conduire-kilomètres de chemins de fer, 24.000 kilomètres conduire-kilomètre de voies navigables (de ce qu'environ 6.000 kilomètres sont navigables par les navires mécanisés), deux ports de mer principaux (Chitagong et Mongla) et services de transports aériens, ayant trois internationaux et cinq piste intégrale nationale airports.

Actuellement, le Bangladesh a les tringleries directes de route avec l'Inde. Il est lié directement avec l'état occidental du Bengale de l'Inde par transport par route, rail et eau intérieure sur son frontière occidentale. À son nord et est, il est lié directement par la route à quatre états sans littoral de l'Inde (Assam, Meghalaya, Mizoram et Tripura) et par le territoire indien par la route aux quatre états restants (Monipur, Nagaland, Arunachal Prodesh et Sikkim), et vers le Népal et le Bhutan. En outre à lui du nord, il est lié par transport d'eau intérieure par le système de fleuve de Brahmaputra et par le rail de mesure de mètre à l'état d'Assam. Promouvez dans l'est il y a une liaison ferroviaire se prolongeant à Tripura, Assam et là-bas. Son port principal de Chitagong fournit des services internationaux d'expédition, aussi bien que des services de conducteur, Singapour, au Sri Lanka (port de Colombo) et les ports indiens de Kolkata et de Haldia. Le deuxième port de Mongla fournit des services d'expédition principalement à Kolkata et à Haldia. Dans certains cas, le transbordement de la cargaison provenant ou hors de la limite pour les ports bangladais se produit dans les ports alternatifs de Singapour et de Tanjang Pelaps (Malaisie).

Pour augmenter le commerce frontalier au moyen de divers modes, le premier accord commercial entre le Bangladesh et Inde, brûlée légèrement en 1972, si, pour le passage des marchandises d'un point à l'autre du même pays par le territoire de l'autre. Plus tard, le même type d'accord a été fait par le Bangladesh avec le Népal et le Bhutan. Par conséquent, en raison de son endroit géographique unique, le Bangladesh a pu jouer un rôle pivotale en fournissant la tringlerie de route et de rail au Népal, au Bhutan et le nord-east Inde. Les ports de Chitagong et de Mongla, avec la gestion et l'augmentation améliorées de leurs capacités, ont pu fournir à ces pays et régions sans littoral les tringleries maritimes si nécessaires à l'extérieur le monde. Cependant, le rôle et le potentiel actuels deviendront le "moyeu de transport" pour servir les pays entiers d'hinterland, un rôle semblable à celui de Rotterdam en Europe.

Le commerce entre le Bangladesh et le reste du monde a montré la croissance forte depuis 1995. La croissance moyenne d'exportation depuis 1985 a été de 11.4 pour cent, alors que la croissance moyenne d'importation était de 7.6 pour cent. Récemment, la croissance

moyenne d'exportation a plus loin grimpé jusqu'à 12.9 pour cent et à la croissance d'importation diminuée à 5.0 pour cent. Le commerce du Bangladesh avec les pays de SAARC représente un tiers de la valeur de son commerce avec le reste du monde, qui se produisent la plupart du temps par le commerce frontalier comme arrangement de trafic-dans-passage avec les pays voisins. On le constate qu'il y a 181 postes frontières (postes des douanes de terre) autour des frontières internationales du Bangladesh. La politique de gouvernement est d'améliorer le commerce international et le mouvement de passager par ces ports de terre avec les pays voisins. Dans cette circonstance, le gouvernement a établi l'autorité de port de terre du Bangladesh (BLPA) et avoué 13 postes frontières existants comme terre mettez en communication par l'avis de gazette en janvier 2002.

Près de la terre mettez en communication les équipements, nouveaux débouchés, et les augmentations de l'emploi sont une amélioration commune, de ces secteurs. Le but de cet article est d'explorer le transport du Bangladesh dans un monde généralisé. Le papier entreprend un examen systématique des publications disponibles, rassemble le divers accord et protocole avec les pays voisins et information de passage des bureaux de gouvernement en tant que données secondaires. Quelques sortes de données primaires ont été rassemblées pour améliorer le papier. La section 2 a visé les couloirs existants de transport qui sont en service. La section 3 décrit les différents accords de passage et protocoles du Bangladesh. La section 4 se concentre sur l'infrastructure et les services existants de transports routiers pour satisfaire les besoins globaux. La section 5 discute les effets de l'infrastructure de port de terre et des changements démographiques. La section 6 décrit l'impact de la chaîne de transport comme emploi et la qualité des issues de sécurité routière de la vie, d'urbanisation et. La section 7 se concentre sur l'arrangement existant de commerce frontalier et de trafic-dans-passage et les équipements disponibles aux postes frontières. La section 8 discute le rôle du gouvernement et des initiatives à être nécessaire à l'avenir pour favoriser la mondialisation. La section 9 décrit le sommaire et les résultats dans le processus de mondialisation de secteur de route. Des remarques de conclusion sont faites dans la section 10.

2. COULOIRS Du BANGLADESH ET Du TRANSPORT DANS Un MONDE De MONDIALISATION

On lui mentionne au-dessus de celui en raison de son endroit stratégique, Bangladesh joue un rôle pivotale comme équipements de trafic-dans-passage à la secondaire-région aussi bien que les comtés sans littoral Népal et Bhutan par transport par route, rail et eau. Initiatives également prises du Bangladesh pour établir les chaînes logistiques efficaces entre de diverses origines et destinations impliquant plus qu'un mode. En outre, le gouvernement a décidé, en principe, pour établir des fonds d'entretien de route (RMF) avec les objectifs de ; (a) tapant de nouvelles ressources pour créer a exigé des ressources pour l'entretien de route ; (b) ramenant le fardeau fiscal du gouvernement à une partie maniable, ainsi le gouvernement a pu détourner des ressources aux secteurs, tels que l'éducation, la santé, le développement des femmes et la réduction de pauvreté ; (c) pour s'assurer que les utilisateurs de route participent à la gestion des fonds ; (d) pour renforcer la discipline financière ; et (e) pour s'assurer que les fonds exigés sont employés pour l'entretien de route seulement. Tous au-dessus des objectifs peuvent être aidés en faisant partie de la chaîne de

transport généralisée, parce que le pays obtiendra l'argent additionnel pour l'entretien de route.

2.1 Couloir De Route

Il y a plusieurs couloirs de route pour servir la région aussi bien que les pays voisins et le Népal et le Bhutan sans littoral. Les couloirs stratégiques de route du Bangladesh sont comme suit.

a. Banglabandha – Mongla/Dhaka/Chittagong Route

Ce couloir commence à partir de Katmandou - Kakarvita à Phulbaria - Banglabandha - Mongla/Dhaka/Chittagong. Ce couloir fournit la connectivité de transports routiers entre le Bangladesh, le Népal et le Bhutan par l'Inde et s'ouvre pour le commerce frontalier comme accord de trafic-dans-passage. De Katmandou les frets traverse les ports de territoire frontalier à Kakarvita au Népal, à Phulbaria en l'Inde et le Banglabandha au Bangladesh, à mouvements à Dhaka (ville capitale) et à la ville gauche principale de Chitagong. Cependant, il n'y a aucun accord tripartite entre l'Inde, le Bangladesh et le Nepal/Bhutan de tenir compte pour que le commerce de pays tiers emploie les ports maritimes du Bangladesh de Mongla et de Chitagong, par la route ou par chemin de fer. Par conséquent, il y a un besoin du Bangladesh et de l'Inde de changer leurs perspectives concernant la connectivité de transport avec Nepal/Bhutan par l'Inde.

b. Burimari – Dhaka – Chittagong Route

C'est un itinéraire très important pour servir le pays sans littoral Bhutan par l'Inde. Il relie le port de mer de Chitagong du Bangladesh. Le port de terre de Burimari du Bangladesh a été opérationnel de 1988 comme bureau de douane de terre et a été amélioré à un bureau fait sur commande de cercle de 1995 en raison de son importance. Cet itinéraire est le Bhutan - l'Inde - le Bangladesh (Burimari) et ensuite cela il est relié à Dhaka et à Chitagong (port international) par le Bangladesh. Bien qu'il y ait un accord de passage entre le Bangladesh et le Bhutan, mais de lui aura besoin de l'accord tripartite parmi l'Inde, le Bhutan et le Bangladesh pour le trafic traversant.

c. Benapole – Dhaka Route

L'endroit géographique du Bangladesh et de l'Inde augmente l'importance de l'itinéraire. Cet itinéraire commence à partir de Calcutta (capital provincial de province occidentale du Bengale, Inde) - Petrapole (Inde) - Benapole (Bangladesh) - aux quatre états sans littoral de l'Inde (Assam, Meghalaya, Mizoram et Tripura) et par le territoire indien par la route aux quatre états restants (Monipur, Nagaland, Arunachal Pradesh et Sikkim). Il y a un accord bilatéral entre l'Inde et le Bangladesh d'actionner des services d'autobus entre Dhaka et Calcutta (12 services par semaine chaque manière transportant autour 35 passagers par autobus) qui a été opératif depuis 1999, mais on ne permet à aucun transport de fret de franchir des frontières directement avec des marchandises.

d. Akhaura – Dhaka Route

Cet itinéraire commence à partir de l'état d'Agartala (Inde) Tripura de l'Inde - Akhaura (Bangladesh) et lui pourraient être reliés à Benapole pour davantage de correspondance vers Calcutta. Il y a un accord bilatéral entre l'Inde et le Bangladesh d'actionner des services d'autobus entre Dhaka et Agartala (13 services hebdomadaires chaque manière) depuis 2002, mais aucun transport de fret n'est permis de franchir des frontières directement avec des marchandises.

e. Shibganj – Dhaka and Sylhet (Tamabil) – Chittagong/Dhaka Routes

Le Shibganj - l'itinéraire de Dhaka commence à partir de Mohadipur (Inde) - Sonamasjid (Shibganj, Bangladesh) et lui est situé dans la région occidentale du Bangladesh. Le Sylhet (Tamabil) - itinéraire de Chittagong/Dhaka est très important pour servir les états orientaux de l'Inde et principalement pour l'état de Meghalaya.

Toute la route ci-dessus a basé des itinéraires sont reliées aux ports de terre du Bangladesh, qui sont Banglabandha, Burimari, Benapole, Akhaura, Sonamasjid et Tamabil. Il y a les autres ports, Birol, Hilli, Darshana, Bhomra, Haluaghat, Bibirbazar et Teknaf de terre basés par route pour servir l'Inde, le Bhutan et le Myanmar.

2.2 Couloir De Rail

Le chemin de fer du Bangladesh (BR) a actuellement un réseau d'itinéraire d'environ 2.855 kilomètres desquels 660 kilomètres sont la large mesure (BG), la mesure de mètre de 1.830 kilomètres (magnésium) et 365 kilomètres sont la mesure duelle (dg). La dg signifie BG et magnésium. Le BR a hérité d'une petite partie tronquée des Anglais - chemin de fer indien en 1947 (en raison de l'indépendance d'Inde britannique) avec deux mesures différentes (BG et magnésium). Le chemin de fer a été relié au système indien des chemins de fer BG chez Benapole, Darshana, rahanpur et Chilahati et magnésium chez Birol, Burimari, Mogalhat et Shahbajpur. De ces tringleries, Chilahati (gare indienne au haldibari), Burimari (gare indienne chez Chengrabandha) et Mogalhat (gare indienne chez Gitaldaha) ont été débranchés et les tringleries chez Shahbajpur (gare indienne chez Mahishasan) et Birol (gare indienne chez Radhikapur) ne sont actuellement pas en fonction. Les trois autres tringleries sont encore en fonction pour le trafic de fret seulement.

Actuellement le BR a des opérations en travers de frontière avec seulement les chemins de fer indiens (IRS). Il y a des ensembles de règles qui couvrent l'échange du trafic entre pays, des procédures opérationnelles pour des trains et des services, la documentation etc.. et ceux-ci sont connus comme "fondamental et filiale (F et S) règles. Ceux-ci ont été cultivés par un accord commun brûlé légèrement par BR et IR en 1973. Il y a également un accord bilatéral entre le Népal et le Bangladesh pour le mouvement du trafic par chemin de fer vers le Népal, mais il n'y a jusqu'ici aucun accord multilatéral. Un accord multilatéral est nécessaire pour le mouvement du trafic par chemin de fer vers le Népal et le Bhutan, tous les deux par l'Inde.

2.3 Couloir De Transport D'Eau Intérieure

Le Bangladesh est un pays des fleuves, des tributaires et des canaux fournissant un réseau des voies navigables atteignant les régions les plus éloignées où les routes et les chemins de fer ont des contraintes d'accès. Historiquement, des voies d'eau du Bangladesh sont reliées aux territoires indiens, qui sont la plupart du temps accès contraint par le terrain difficile et il y a d'accès direct des navires indiens par le Bangladesh. Actuellement, les volumes de cargaison du trafic indien de passage ne sont pas susceptibles de se développer sensiblement dus à la distance, au temps de voyage, et à d'autres problèmes de navigation. Le nombre de points de passage des frontières a augmenté et des équipements sont développés, mais il est peu susceptible se développer le commerce entre pays par l'eau de manière significative avec l'itinéraire proposé ayant besoin de dragage principal pour maintenir le rond navigable l'année. Les itinéraires de domination des navires indiens par le Bangladesh sont Calcutta (Inde) - Bangladesh - Dhubri (Inde), Calcutta (Inde) - Bangladesh - Karimganj (Inde), et Dhubri (Inde) - Bangladesh - Karimganj (Inde).

La carte suivante montre les passages internationaux importants du Bangladesh en tant qu'élément de la chaîne de transport dans le monde de généraliser.

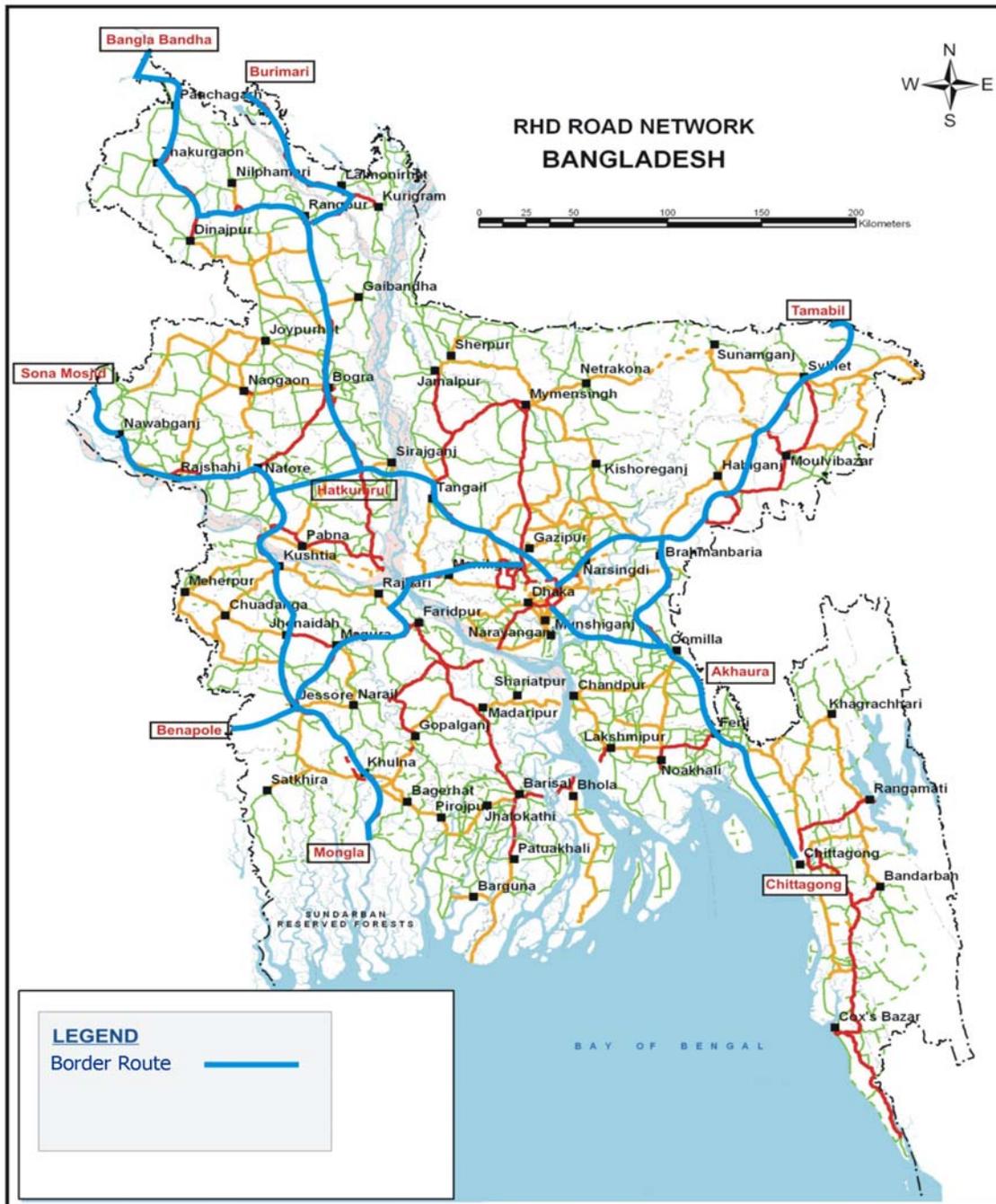


Figure - 2.3

3. RÔLES DU BANGLADESH ET DES PAYS VOISINS

Pour réaliser le thème de mondialisation du monde et l'utilisation optimale de sa infrastructure de transport, le Bangladesh a ouvert de divers points de sortie et entrée au Bhutan, au Népal, en Inde et le Myanmar. En outre, le Bangladesh avait développé les ports de terre et les couloirs indiqués de transport pour la facilitation commerciale dans la secondaire-région. Dans le contexte de la facilitation commerciale, le Bangladesh a pris un développement placé asiatique de la banque de développement (ADB) de couloir de transport pour le projet commercial de facilitation, qui augmentera davantage de commerce parmi les pays. Etant donné les potentiels limités de ressource, le Bangladesh essaye de fournir des services de transport (rail, route et services gauches) à la secondaire-région indiquée ci-dessus, comme "échanges des services". Cet arrangement pourrait fournir le Bangladesh une source importante potentielle additionnelle de devises étrangères gagnant et le pays peut dépenser plus d'argent pour un meilleur entretien des réseaux de transport. Les discussions suivantes se concentrent sur le rôle du Bangladesh dans un monde de mondialisation.

3.1 Accords avec le Bhutan

Comme pays membre de SAARC, le Bangladesh accorde la priorité pour le passage au pays sans littoral Bhutan. Accords signés par Bangladesh sur le passage et le commerce avec le Bhutan en années 1980 et 2003 respectivement. Dans ce contexte, le Bhutan et le Bangladesh sont liberté accordée de "trafic-dans-passage" de passage à travers leurs territoires respectifs par des itinéraires mutuellement convenus. Le Bangladesh a indiqué huit points de sortie et entrée pour le commerce entre deux pays. Les huit points de sortie et entrée au Bangladesh sont ; (a) Mogalhat, (b) Noonkhawa, (c) Nakugaon, (d) Haluaghat, (e) Banglabandha, (f) Burimari, (g) aéroport de Dhaka, et (h) aéroport de Chitagong. Il vaut la peine de mentionner ici que le terme "trafic-dans-passage" signifie le passage des marchandises comprenant les bagages non accompagnés à travers le territoire d'un pays quand le passage est une partie d'un voyage complet qui commence ou se termine dans le territoire de l'autre pays.

Pour lancer le commerce entre deux pays, on l'a accepté de favoriser, faciliter, augmenter et diversifier le commerce entre les deux pays. Le Bhutan et le Bangladesh se sont accordés le traitement de la nation la plus favorisée en ce qui concerne l'issue des permis, les formalités de douane, les droits de douane et d'autres impôts, stockage et frais de manutention, honoraires et frais de la sorte prélevée sur l'exportation et l'importation des marchandises pour échanger entre les deux pays. Pour faciliter la circulation des marchandises, les les deux les pays ont accepté de fournir le nombre nécessaire et les moyens de transport, entreposant et les moyens de gestion aux points d'entrée et sortie. Actuellement, 74 articles des marchandises exportables et importable sont commercés entre les pays par la route.

3.2 Accords avec le Népal

Du Népal le pays sans littoral également dans à la secondaire-région et au Bangladesh a l'accord de passage avec le pays. L'accord est très favorable aux nations et le trafic-dans-passage exempté des droits de douane et de toutes les fonctions ou d'autre de passage charge (excepté les frais raisonnables pour le transport). On le convient et est indiqué six points d'entrée et sortie pour le mouvement du trafic-dans-passage par elle les ports et tout

autre territoire, à l'aide du transport vers le Népal. Les six points sont port de Chitagong, mer de Mongla, des ports de terre et, de Birol, de Banglabandha, de Chilahati et de Benapole.

En outre, marchandises arrivant au Bangladesh par voie de terre ou par la mer et signifié pour la transmission en avant au Népal par avion expédié de l'endroit ou de l'entrée à l'aéroport de la sortie. Afin d'apprécier la liberté de hautes mers, des bateaux marchands naviguant sous le drapeau du Népal sont accordés, sujet aux lois du Bangladesh et aux règlements, traitement aucun moins favorable dans lequel cela s'est accordé aux bateaux de n'importe quel autre pays étranger en ce qui concerne des sujets concernant la navigation, l'entrée et le départ aux ports, utilisation des ports et des équipements de port, aussi bien que le chargement et le déchargement.

3.3 Accords avec l'Inde

Le Bangladesh a trois accords différents sur des transports routiers de rail, d'eau et avec l'Inde. Le premier accord avec l'Inde était par le trafic de fret par le système à rails en 1972 et il a été mis à jour en 1990. L'autre par le mouvement du trafic de fret de l'Inde à travers le Bangladesh est un transport de l'eau, que l'accord a été signé en l'année 1999. D'ailleurs, il y a plusieurs accords sur le commerce, qui facilitent par 12 points d'entrée et de sortie de le Bangladesh et tous marchandises exportables et importable transportant par le système de route.

4. INFRASTRUCTURE ET SERVICES EXISTANTS DE TRANSPORTS ROUTIERS

Most of the routes under agreement on transit for international trade are predominantly national highways (2 or more lanes, 7.3 metre minimum width road) of Bangladesh. The Roads and Highways Department (RHD) under Ministry of Communications (MOC) is responsible for management of all the international trade routes including national and regional highways and district road. The RHD is responsible to conduct road condition survey with associated features such as shoulder, embankment, and number culvert and bridge every year for every kilometre. It is found from the available information that the road condition of national highways are good, which is within the range of 2-4 International Roughness Index (IRI). Most of the designated routes have enough capacity to carry extra international traffic.

5. DÉVELOPPEMENT DE PORT DE TERRE ET DE CHANGEMENTS DÉMOGRAPHIQUES

Dans le contexte de la chaîne et de la mondialisation de transport, le Bangladesh avait développé les équipements gauches de terre depuis l'année 2002 aux points de frontière. Après l'établissement du port de terre, les diverses activités économiques sont expérimentées comme la dans-migration de l'homme d'affaires, des professionnels, des personnes de transport et des travailleurs. Dans ces secteurs, le rapport des mâles aux femelles augmente et les personnes provisoires restent dans ces ports en raison de l'activité commerciale.

6. IMPACT DE CHAÎNE DE TRANSPORT

Plus les chaînes l'exécution plus importante sont longues devient et ils sont souvent vus comme instrument pour le développement des régions en arrière. On le trouve des diverses études que le transport de pauvres est entrave aux échanges. Ceci signifie cette barrière pour la réduction de production ; d'autre part, la bonne chaîne de transport a l'impact comme augmentation la production, génération d'emploi et catalyseur pour l'urbanisation.

6.1 Emploi et qualité de la vie

On le trouve des données disponibles des divers ports de terre que les nombres de travail de dans-migration augmente en raison des activités économiques des ports. Le service gauche augmente les occasions pour le dégagement et les transitaires, les opérateurs d'entrepôt, les exportateurs et les importateurs, affaires de restaurants, affaires d'hôtel, camionneurs, manipulant des travailleurs, et toutes sortes d'emploi. Les conséquences de cette relocalisation des activités réarrange les prix de facteur, y compris le travail. L'efficacité accrue de transport comprenant l'amélioration de la voirie amplifie les revenus des personnes au Bangladesh, qui signifie la plus grande qualité de la vie et la valeur de terre de ces secteurs. La chaîne de transport favorise le développement de la culture dans les secteurs en arrière tels que des zones frontalières du Bangladesh. Le niveau la vie et le style de vie de la société du Bangladesh est attaché directement à la disponibilité d'un système efficace de transport.

6.2 Urbanisation

Avant l'ouverture des équipements de port de terre dans les zones frontalières, il n'y avait une aucune activité économique telle que mentionné ci-dessus. Pour activer les fonctions de port de terre et le trafic frontalier en travers, participation d'administration de gouvernement il est essentielle. Pour fournir les travaux, il y a diverse participation des bureaux de gouvernement tels que le bureau de douane, l'autorité gauche de terre, la police et la sécurité de frontière, l'électricité, les sapeurs-pompiers, les télécommunications, et d'autres bureaux de service d'équipements. Dans ce contexte, la banlieue noire et les activités non agricoles se développe dans les secteurs et les nouveaux logements et le règlement construisent par le gouvernement aussi bien que les secteurs privés.

6.3 Issues De Sécurité routière

Le motorisation du Bangladesh a augmenté rapidement en années récentes. La vulnérabilité du risque mortel sur la route du Bangladesh est la deuxième plus mauvaise, au monde, à la mort 44 annuellement par 10.000 véhicules. Bien qu'elle n'ait aucune directement relation avec la chaîne de transport, cependant, cette section est discutée pour mentionner le scénario de sécurité routière du Bangladesh parce que le commerce frontalier dans

l'arrangement du trafic-dans-passage augmente la surcharge des camions. L'enquête 1992 de charge d'axe du programme-cadre de route (RMP) a constaté que l'axe standard équivalent moyen (ESA) était 1.64 et matériaux et normes de route étudiant (RMMS) dans l'ESA moyen indiqué par 1994 de 1.71. Elle vaut la peine de mentionner ici cela des années 80 en retard ; Le Bangladesh a accompli des progrès considérables en remettant en état, en élargissant et en maintenant ses réseaux de grande route. Ces routes améliorées ont encouragé la pratique de la surcharge et l'étude a constaté que l'ESA était 6.63 (chargé) et 5.61 (un-chargé y compris) en 2003. L'analyse 2005 a trouvé de plus grands changements en ce qui concerne 2003 résultats. L'ESA de 2005 était 18.74 (chargé) et 17.85 (un-chargé y compris).

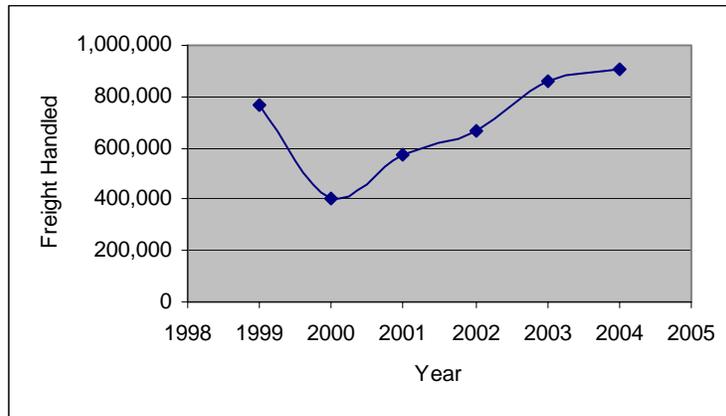
Les données disponibles indiquent que la part du ` a frappé le piéton ', tête de ` sur 'et collision d'extrémité arrière de ` l'est environ 79 pour cent et les piétons sont les plus vulnérables. Leur part est de 54 pour cent aux accidents mortels. Le risque mortel est plus pour de plus jeunes piétons et est sérieux pour la catégorie d'âge 6-10. Le risque mortel de passagers chez la catégorie d'âge 20-40 est plus sérieux que les autres catégories d'âge, parce qu'elles sont les utilisateurs fréquents de route. Les personnes rurales sont plus vulnérables, environ 73 pour cent de plus que les personnes urbaines. La part des routes nationales dans les accidents mortels est de 48 pour cent et l'incidence est plus haute.

7. COMMERCE FRONTALIER PAR ROAD ET TRAFFIC-IN-TRANSIT

Le commerce frontalier parmi les pays voisins a lieu par l'arrangement de trafic-dans-passage dans la secondaire-région. Bien qu'il y ait 181 postes frontières autorisés autour des frontières internationales du Bangladesh, parmi elles, 13 stratégiques et postes frontières importants sont ouverts et développés pour le commerce frontalier. Tous les postes frontières servent aux pays voisins, tels que l'Inde, le Népal, le Bhoutan et le Myanmar. Les postes frontières suivants sont discutés comme exemple pour comprendre le volume de fret commercé en années récentes parmi les pays voisins et le Bangladesh.

7.1 Poste frontière De Benapole

Benapole est un port important de terre, dans le contexte du volume et la variété de produit importé d'Inde. Il y a une petite quantité de marchandises exportées vers l'Inde du Bangladesh. Cependant, la situation de fret diffère sensiblement dans celle là a été croissance se développante en spirales en années récentes comme représenté sur le schéma suivant 1. Dans les années '80 et les années '90, le taux de croissance de produit commercé était de 10.76 pour cent et de 14.57 pour cent respectivement. Tout le volume de marchandises commercées était de 764.150 tonnes en l'année 1999 et il est tombé brusquement à 405.790 tonnes dans un délai d'un an. Encore, le taux de croissance a augmenté depuis l'année 2000.



Le schéma 1 - Le fret historique découle de l'Inde à la frontière de Benapole

Les articles principaux d'importation d'Inde sont des machines, des produits chimiques, des matériaux en acier, des matières premières industrielles, des pièces de cycle, des pièces de véhicule à moteur, des marchandises électriques, des colorants, des biens de consommation de papier, des véhicules, des céréales, et des instruments et équipement agricoles. Les articles principaux d'exportation du Bangladesh vers l'Inde sont des poissons de hilsha, des joueurs de VCD, ficelle de jute, jute cru, tissu, os écrasé, des écrous de bétel et des sacs de jute. Toute l'exportation par le Bangladesh était de 249.937 tonnes vers l'Inde en exercice 2004-05. D'autre part, les importations de total par le Bangladesh d'Inde étaient de 909.081 tonnes d'excédent la même période. Les opérations de transbordement sont transfert entrepris à partir du camion au camion, principalement aux dépôts et aux entrepôts de stockage du Bangladesh une opération la plus inefficace.

7.2 Frontière De Banglabandha

Le passage des frontières de Banglabandha est très important pour le Népal. Actuellement, l'exportation et l'importation trafiquent entre le Bangladesh et le Népal augmente le jour par jour. Tout le volume de marchandises commercées par ce port de terre dans le passé récent était de 1.633 tonnes, de 8.182 tonnes, de 1.409 tonnes, de 828 tonnes, de 1.141 tonnes et de 4.356 tonnes en l'année 1999, 2000, 2001, 2002, 2003, et 2004 respectivement. On s'attend à ce que les marchandises commercées augmentent à l'avenir. Le Népal a exprimé un désir d'employer le port de Mongla du Bangladesh par le pays pour son commerce d'exportation et d'importation mais ceci dépend d'un accord tripartite parmi le Bangladesh, le Népal et l'Inde. Ceci augmenterait le volume du trafic du Népal dans un proche avenir. Le Bangladesh a construit le bâtiment et les entrepôts de port de terre pour le commerce d'importation et d'exportation. L'itinéraire de route est Kakrvita (Népal) - Phulbari (Inde) - Banglabandha (Bangladesh).

Les produits principaux d'exportation vers le Népal sont les médecines, l'équipement médical, l'habillement, les articles électriques, l'engrais, le jute, les marchandises de jute, le thé, les batteries, les tiges de carbone, les vêtements de readymade, les biscuits/wafers et la sucrerie, et recouvrement et les profils PVC-LIBRES de mousse. Les articles importés sont les légumineuses, le riz, les fruits et des approvisionnements alimentaires de l'UNICEF pour

les pauvres enfants. Le chargement et le déchargement du camion au camion est entrepris chez le point zéro, la ligne de frontière réelle entre le Bangladesh et l'Inde.

7.3 Frontière De Burimari

Le port de terre de Burimari est le point principal de passage des frontières par la route du pays sans littoral Bhutan pour augmenter le commerce et l'utilisation des équipements de ports du Bangladesh. C'a été opérationnel depuis 1988 et il est amélioré comme port de terre pour servir la demande commerciale actuelle du Bhutan et du Bangladesh. Les articles importés principaux sont dolomite, stone/boulders, charbon, fruits, produits chimiques, légumineuses, tourteau, riz, légumes, gypse, pierre à chaux et bois de construction. Les articles exportés principaux sont jute, marchandises de jute, bourre de coton, savon, filets de moustique, batteries, biscuits, fruits, produits de beauté et articles de toilette, tapis, vêtements de coton, médecine et d'autres articles de nourriture. Tout le volume de marchandises commercées par la frontière était de 371.975 tonnes en exercice 2003-04. Les opérations de transbordement sont camion fait à troquer, principalement aux dépôts et aux entrepôts de stockage du Bangladesh.

7.4 Frontière De Teknaf

Le poste frontière de Teknaf est le seul port de terre entre le Bangladesh et le Myanmar pour le commerce international par la route. Ce port joue le rôle important dans le commerce frontalier entre deux comtés. Les articles importés principaux de Myanmar sont riz, des poissons, des serviettes, t-shirt, couverture, safran des indes, noix de bétel, et bambou. L'article exporté principal du Bangladesh à Myanmar sont ciment, tige, feuille de GI, marchandises d'aluminium, et produits de beauté. Actuellement, il n'y a aucun système de lettre d'ouverture de degré de solvabilité pour exporter-importer entre le Bangladesh et le Myanmar. Les commerçants du Bangladesh doivent déposer \$ US 15.000 à n'importe quelle banque de Mundu (un endroit de Myanmar) pour transférer dans Myanmar la devise et alors ils peuvent envoyer les articles importés au Bangladesh par le merchants/importers de Myanmar. Cependant, ce port de terre est ouvert en 2003 et a besoin de l'amélioration nécessaire des équipements de route et d'infrastructure pour augmenter le commerce international.

8. LE BESOIN D'INITIATIVES À L'AVENIR DE RÉALISER UNE DEMANDE GLOBALE

On le constate que le Bangladesh peut jouer un rôle pivot et devenir le moyeu de transport pour servir les pays d'hinterland. Etant donné les potentiels limités de ressource, le Bangladesh devrait essayer de fournir des services de transport (rail, route et services gauches) à la secondaire-région de l'Inde, Népal, Bhutan, Myanmar, comme échanges de ` de service '. Ceci a pu fournir le Bangladesh une source potentiellement importante de gagner de devises étrangères. Ceci créerait gagner-gagnent la situation pour le Bangladesh et les pays d'hinterland et les régions. Le Bangladesh projette son réseau de transport pour satisfaire la future demande comprenant le transport par route, rail, port et eau.

8.1 Rationalisation de valeur standard équivalente d'Axe-charge

Considérant que la voirie du Bangladesh a été la plupart du temps établie avec 8.2 tonnes de charge standard équivalente de l'axe (ESA), il serait prématuré de s'ouvrir soudainement à la voirie au trafic sous-régional, en particulier en raison des possibilités de surcharge de camion, qui endommageront mal la voirie principale du pays. Ce problème devrait être adressé rapidement. Il serait, donc, nécessaire d'encourager le chemin de fer à porter plus du trafic sous-régional, pour lequel la mise en récipient est à la fois. En raison des différences de mesure (large mesure, BG contre la mesure de mètre, magnésium), équipements de transbordement (entre BG et magnésium) devrait être établi aux endroits stratégiques pour le transbordement doux des récipients d'une mesure à autre.

8.2 Commerce Frontalier En travers Initié

Géographiquement, le Bangladesh est bien situé dans son contexte de secondaire-région. Le Népal, le Bhutan, le nord-east Inde, et la partie nord de Myanmar ont pu être considérés en tant que son hinterland. Actuellement, il n'y a aucun mouvement direct des camions parmi les pays mentionnés comprenant l'Inde. Puisque la majeure partie du commerce entre pays avec l'Inde est le trafic d'importation du Bangladesh, elle serait à l'avantage du Bangladesh, pour entrer pour l'accord bilatéral de transport, et dans l'autre accord multilatéral de passage de cas, où les 3èmes et les pays 4rh sont impliqués. Ceci facilitera la circulation des marchandises directe de l'origine à la destination sans transbordement à la frontière.

8.3 Amélioration des services de croix de frontière

La question principale du passage des frontières est la condition de tranship la cargaison d'un véhicule à autre, puisqu'on ne permet pas à des des véhicules d'un pays de voyager au-dessus de la route de l'autre. Ce transbordement a lieu ou en déchargeant la même chose dans l'entrepôt de l'autre pays ou directement d'un véhicule à autre dans le ` aucun-équipe la terre '. l' Dans-addition, les bureaux frontière-connexes appliquent leurs périodes standard pendant des heures de travail. La différence du temps standard crée le problème au croisement de véhicule. Les bureaux de frontière suivent également leurs propres procédures de documentation que causer retardent.

8.4 Développement de système Inter-modal de transport

Afin d'augmenter le commerce sous-régional, une chaîne de transport inter-modale est exigée. Ceci favorisera un système soutenable de transport aussi bien que l'efficacité de chaque mode. En outre, la charge d'ESA n'est pas même dans tous les pays de la secondaire-région ni conduit la pratique. Le Bangladesh a la commande de main gauche et l'Inde a la commande droite. C'est une contrainte à conduire des véhicules sans à-coup partout la secondaire-région. Une politique nationale de transports terrestres a été adoptée par le gouvernement du Bangladesh, qui est maintenant sous l'exécution. Cette politique a été préparée avec une vision à long terme pour rendre le rôle du transport dans des activités économiques plus significatif et soutenir a continué le développement économique et social.

Ce type de politique augmentera le système inter-modal de transport au Bangladesh aussi bien que la secondaire-région.

9. SOMMAIRE ET RÉSULTATS

Cet article essaye de discuter le rôle actuel du Bangladesh en tant qu'élément de la chaîne de transport dans un monde généralisé. On le constate que le Bangladesh a fait de divers accords sur le trafic-dans-passage et le commerce avec les pays voisins. En outre, le pays a accordé la priorité aux pays sans littoral comme le Népal et le Bhutan dans la secondaire-région pour employer ses ports maritimes et ports de terre et équipements de ports d'air. Le Bangladesh a déclaré 13 postes frontières comme port de terre et développer ses équipements de port de mer pour encourager le commerce frontalier. Le Bangladesh et l'Inde ont un accord sur le trafic en travers de passager de frontière. L'Inde a des liens historiques de manière de réseau et d'eau de rail par le Bangladesh.

Le Bangladesh a développé sa voirie primaire et amélioré des couloirs de route pour adapter au trafic international. Tous les ports de terre du Bangladesh sont situés dans de tels endroits stratégiques, qui peuvent faciliter la secondaire-région. Le commerce international par la route se développe et les revenus du commerce frontalier augmente. Cependant, il y a manquer de l'accord multilatéral avec les 3èmes et 4èmes pays. Comme partie de chaîne de transport, les activités économiques se développent du secteur des pièces comme emploi et de la qualité de la vie.

10. CONCLUSIONS

Bien que beaucoup de travail reste à effectuer dans le contexte du développement des chaînes de transport dans la secondaire-région, la conclusion prouve qu'il y a un bon point de départ à entrer dans la chaîne de transport. Le rôle du gouvernement est positif pour le trafic en travers de passager de frontière mais il reste manquer du mouvement de camion de through-freight. Ceci dépend du rôle politique. Les chaînes de transport créent de diverses occasions au Bangladesh tel que l'efficacité, l'emploi, et la croissance de transport de la banlieue noire aux points de frontière et augmentent également des revenus. On le suggère que les fonctions reliées de service de transport au point de frontière devraient être régularisées pour réduire le temps retardent et augmentent l'efficacité des bureaux de frontière.

Références

L'enquête de charge d'axe résulte (les matériaux 1994).Road et les normes étudiant (RMSS), l'étude de surcharge d'axe du volume IX B.

(1998). Composant Transitoire-Institutionnel de développement (T-IDC) de réadaptation de route et projet d'entretien (RRMP)

Donald J. Bowersox, tapotement J. Calabro, et George G. Wagenhim (1981). Introduction à Transportation, à Macmillan Publishing Co. Inc., 866 troisième avenue, New York 10022

Ken Gwillian (2001). Routes et déclaration d'accident nationale du trafic de route de Development

(2004). Cellule De Sécurité routière, Programme-cadre Project

(1992) De Route Des Transports routiers Du Bangladesh Authority

Pièce principale de rapport - 1, et secrétariat de l'annexe Volume-1 SAARC (2005). Étude Régionale De Transport de SAARC Multimodal (Phase-Je), Rapport Final, Bangladesh, ADB RETA-6187

L'Étude De Surveillance (2005). Projet De Développement De Voirie De Sud-ouest (SRNDP)

Aile De Coordination De Secteur De Transport (2006). Programme-cadre de route (rail d'intégration et IWT)