肯尼亚运输业者反对限制酒类仅在白天运输的法案

行业协会称，每天12小时的运输时段可能使货运能力下降14.3%至33.3%，每年Sh6.3 billion至Sh14.6 billion的货运收入面临风险

2026年11月15日星期日



肯尼亚运输业者反对一项拟议措施。该措施将把酒精饮料的运输限制在白天时段。业者称，这可能扰乱货运运营、威胁就业，并推高东非供应链各环节的成本。

肯尼亚运输业者协会（Kenya Transporters Association）周六（11月14日）表示，议会应审议《2026年酒精饮料与毒品管制法（修正案）草案》中的相关条款。该草案拟将酒类运输限定在上午6时至下午6时。协会表示支持打击非法酒类，但认为这项提议给合法经营者带来的负担将大于对犯罪网络的影响。

争议焦点在于，协会认为这项运输规定不符合肯尼亚及周边地区的货运实际情况。长途货运卡车往往

全天候运行，以配合港口作业时间、海关通关时段、仓库开放时间、地磅要求以及边境通行窗口。协会称，固定的白天运输时段可能导致卡车滞留途中、交货延误，并增加运营成本。

KTA主席Newton Wang’oo表示，协会支持政府所称的保护消费者、打击非法酒类的目标，但他认为，法案草案将打击守法运输业者，却无法有效阻止走私者及其他非法经营者。

他说，不应让合法货物因这类规定而减速；在协会看来，这些规定不太可能对本已违法经营的人形成威慑。协会称，运输限制可能扰乱供应链、威胁就业，并增加经营成本。

根据协会对行业进行的初步分析，酒类货运支撑约7,500个直接就业岗位，每年创造估计Sh43.9 billion的货运收入，相当于3,000辆卡车在肯尼亚及邻近市场运营。KTA估计，拟议规定可能使运输能力下降14.3%至33.3%，每年Sh6.3 billion至Sh14.6 billion的货运收入面临风险。

这些数据尚未经过独立核实，但反映出行业所表达的担忧规模。协会表示，影响不会止于运输公司和酒类经销商。制造商、批发商、零售商以及其他依赖可靠货运服务的企业，也可能面临延误和物流成本上升。

如果出现这种情况，部分新增成本可能转嫁给消费者。对饮料行业而言，这项规定可能推高啤酒、葡萄酒和烈酒在肯尼亚境内的配送成本，也可能使经由肯尼亚运往东非内陆市场的货物运输更加复杂。肯尼亚是区域贸易的重要过境通道，任何新的卡车通行限制都可能影响运往邻国的货物以及国内配送。

协会还警告称，该法案可能削弱肯尼亚作为区域物流枢纽的地位。肯尼亚承运着运往东非共同体多个内陆国家及更广泛的大湖地区的货物。运输业者表示，缩短运营时段将使跨境货运的调度更加困难。

KTA表示，现代物流依赖港口、内陆货运站、仓储设施和边境口岸之间持续协调。运载合法货物的卡车可能需要夜间行驶，以避开拥堵、赶上海关时限，或衔接供应链的其他环节。运输业者称，酒类货物每天仅能运输12小时的规定并不符合这些实际情况。

除时段限制外，协会还反对可能为运输业者增设许可要求的提议。协会称，企业已经遵守现行货物运输和合规规定，增发许可证将加重监管负担、增加成本，却未必能明显改善执法效果。

该组织要求立法者取消拟议的上午6时至下午6时运输限制，保障长途货运和国际过境货物运输，并删除其所称的不必要额外许可措施。协会还希望，在企业已尽合理审慎义务的情况下，不因第三方实施的违法行为而追究运输业者的责任。

这一点体现了行业提出的一项更广泛主张：打击非法酒类的责任应由整个供应链共同承担，包括制造商、经销商、监管机构和执法部门，而不应过多落在卡车运营商身上。

协会表示，与其广泛限制货物运输，不如由政府投资建设数字化追溯系统，并开展基于情报的执法。在协会看来，与一刀切的白天运输规定相比，这些工具更有助于识别可疑货物，并追踪产品从制造商到最终目的地的流向。

KTA还呼吁，在该措施实施前进行全面的经济影响评估，并加强与运输运营商及其他行业组织的协商。协会表示，旨在打击非法贸易的立法应经过审慎设计，避免扰乱合法商业活动，或损害依赖时效性配送的行业。

肯尼亚目前仍在应对非法酒类造成的社会和公共卫生损害，因此各方要求加强管控的压力不断增加。

但运输业者表示，立法者面临的挑战是打击非法生产和销售，同时避免拖慢支撑就业和区域贸易的合法商业活动。