

ミャンマーの物流事情 (内陸輸送・海上輸送)

ミャンマーは「アジア最後のフロンティア」と称され、年6~7%のGDP成長率を維持するなど急速な経済発展を遂げています。本号では、日本や中国等の周辺諸国の支援により目覚ましい勢いで改善が進むミャンマーの物流事情についてお伝えします。なお、12月に東西経済回廊西部(タイ・ミャンマー)の物流セミナーを弊社にて実施予定です。

1. 内陸輸送 ~中国・ミャンマー間輸送路の確立~

インフラの未整備がミャンマーの成長阻害要因となっている中、中国政府は現代版シルクロード経済圏構想「一帯一路」に基づき、中国・雲南省の昆明とミャンマー・ヤンゴン及びチャオピューを高速道路と鉄道で結ぶ「中国・ミャンマー経済回廊」計画を着々と進めています。中国側の国境にある瑞麗とミャンマー側の国境にあるムセを通じた貿易額はミャンマーの総輸入の約1割、総輸出の約3割を占め、この計画はミャンマーの経済発展に大きな影響を与えると考えられます。

中国側は、高速道路が昆明から瑞麗までの区間で完成し、鉄道は、昆明-大理間を結ぶ高速鉄道が2018年7月より運行開始、現在建設中の大理-瑞麗間で2022年12月から運行が開始される予定です。一方、ミャンマー側ですが、鉄道は、国内第2の都市マンダレーと最大都市ヤンゴンとを結ぶマンダレー線の改修事業が日本政府の支援によって2018年11月に着工しました。また、ミャンマー国鉄は今年8月、中国によって発表されていたムセ-マンダレー間を結ぶ鉄道の建設が正式決定したことを明らかにしており、建設工事の入札を行う方針です。

上記の通り中国-ミャンマー間の内陸輸送に注目が集まっていますが、課題もあります。ここでは二つの課題について紹介します。



Google マップを元に加筆

(1) 「債務の罠」への懸念

未だ完成していないミャンマー側の道路について、直線距離に近い形で道路や鉄道を建設すれば現状よりかなりの距離短縮ができますが、山岳地帯を通過するため高低差が激しく、距離短縮には多数のトンネルと橋桁を使った高規格の高速道路・鉄道を建設する必要があります。それには多額の資金を要することとなるため、中国とミャンマーの交渉は複雑化しています。以前、スリランカ政府が、ハンバントータ港の建設で中国から借りた13億ドルを返済できず、中国国有企業に99年にわたる同港の運営権を譲渡せざるを得なくなったことが中国の「債務の罠」と批判されたこともあり、中国がミャンマー側の財政規律に配慮し、「債務の罠」への批判をいかに払拭するかが注目されています。

(2) 治安への不安

今年8月15日、ムセの幹線道にあるゴート・トゥイン橋が少数民族武装勢力に爆破される事件が発生しました。ゴート・トゥイン橋の他にも、マンダレー近郊の避暑地ピンウールウインの国軍学校やムセとマンダレーを結ぶ幹線道に位置する検問所が襲撃され、主要な橋3ヶ所が破壊したほか、国軍・武装勢力併せて少なくとも15人の死者も出ています。この襲撃の影響でムセの貿易額は8割余り落ち込んでおり、運送コストが1.5倍~2倍に跳ね上がるなどの影響が出ています。破壊された橋の改修や迂回路の確保が進む一方、ミャンマー国軍と武装勢力の散発的な衝突は続いており、ムセの不安定な治安は今後もミャンマー・中国間の国境貿易に影響を与えると考えられます。

2. 海上輸送～ティラワ経済特区(SEZ)～

ヤンゴン付近に位置するティラワSEZでは、現在日本や中国の支援による急速な開発が進められています。ここでは日本の支援によって稼働が開始されたターミナルについて最新情報をお伝えします。

(1) ティラワ多目的国際ターミナル(TMIT)の供用開始

昨年末に完成していた TMIT が、6 月に正式に供用を開始しました。敷地面積は 16 万 5,700 平方メートル、岸壁は約 400 メートルで、年間 24 万 TEU(20 フィートコンテナ換算)のコンテナを取り扱うことができます。

また、日本とミャンマーの両政府は隣接する区画でターミナル拡張の事業化調査を行っており、これが実現すれば将来の取り扱い能力は最大 72 万 TEU に拡大する見込みです。ミャンマーの港湾貨物の 9 割が集中するヤンゴンでは、これまで市街地にあるヤンゴン港とティラワ国際港(MITT)で港湾貨物を扱うしかなく、TMIT が新たにできたことによりリスクの分散が期待されています。



ティラワ多目的国際ターミナル(TMIT) (弊社社員撮影)

(2) インターナショナル・バルク・ターミナル(IBTT)の稼働開始

9 月にティラワ港にてばら積み港 IBTT の稼働も開始されました。ミャンマーでは、2013 年度に 50 万米ドルであった小麦輸入額が 2017 年度には約 30 倍の 1,490 万米ドルに増加するなど、都市部を中心に食の西洋化が進んでいます。これまでミャンマーには穀物専用のばら積み船港がなく、袋詰め穀物をコンテナ船で輸入するしかありませんでした。IBTT ができたことで、ばら積み船の利用によるコスト削減が期待されています。

なお、弊社では本年 10 月から 11 月にかけて、ティラワ経済特区を含む、タイ・ミャンマー(東西経済回廊西部)の物流調査を実施いたしました。12 月中旬にセミナーにて調査内容をご報告する準備を進めております。開催決定次第ご案内申し上げます。



【出典】 『試される一帯一路「債務の罠」の克服—中国-ミャンマー経済回廊の建設状況から考える』, IDE-JETRO, 2019 年 7 月, https://www.ide.go.jp/Japanese/IDEsquare/Eyes/2019/ISQ201920_027.html

『ムセ-マンダレー鉄道の路線を選定、国鉄』, NNA ASI, 2019 年 8 月 23 日, <https://www.nna.jp/news/show/1941919>

『武装勢力が爆破の橋、完全復旧までに 1 カ月』, NNA ASIA, 2019 年 8 月 26 日, <https://www.nna.jp/news/show/1942397>

『中国との国境貿易額 8 割減 武装襲撃、輸送網復旧に時間』, NNA ASIA, 2019 年 8 月 30 日, <https://www.nna.jp/news/show/1943780>

『中国との国境貿易、橋襲撃後に運送費が高騰』, NNA ASIA, 2019 年 9 月 16 日, <https://www.nna.jp/news/show/1950665>

『コンテナターミナル供用開始 ティラワ、企業の輸出入に恩恵』, NNA ASIA, 2019 年 6 月 3 日, <https://www.nna.jp/news/show/1909651>

『JOIN、ティラワのバルクターミナルに出資』, NNA ASIA, 2019 年 3 月 22 日, <https://www.nna.jp/news/show/1883208>

『ティラワに穀物ばら積み港 日投投資、小麦など消費拡大で』, NNA ASIA, 2019 年 9 月 9 日, <https://www.nna.jp/news/show/1948144>

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」 https://www.tokiomarine-nichido.co.jp/hojin/marine_site/index2.html