

(公 4-22)

ミャンマー国および近接国の物流・インフラ事情調査

報 告 書

2020 年 3 月 31 日

一般社団法人日本海事検定協会

NIPPON KAIJI KENTEI (THAILAND) LTD.

NIPPON KAIJI KENTEI MYANMAR LIMITED

目次

I. ティラワ周辺調査

1.	目的	・ ・ ・	2
2.	調査内容	・ ・ ・	3
	（２－１）ミャンマー国ティラワ周辺の道路状況	・ ・ ・	3
	（２－２）ルート実走時の衝撃値	・ ・ ・	1 2
3.	考察	・ ・ ・	1 3
4.	ティラワ港、ターミナルのご紹介	・ ・ ・	1 4

II. ダウエー経済特区開発区周辺

1.	目的	・ ・ ・	1 8
2.	調査内容	・ ・ ・	1 9
	（２－１）ミャンマー国ダウエー周辺の道路状況	・ ・ ・	1 9
	（２－２）ダウエー経済特区開発地区の状況	・ ・ ・	2 8
	（２－３）ルート実走時の衝撃値	・ ・ ・	3 6
3.	考察	・ ・ ・	3 8

III. 2019 年度ミャンマートピック

1.	The Salvage Buyers in Yangon	・ ・ ・	3 9
2.	THE REPUBLIC OF THE UNION OF MYANMAR MINISTRY OF PLANNING AND FINANCE ANNOUNCEMENT NO. (1/2019)	・ ・ ・	3 9
3.	THE REPUBLIC OF THE UNION OF MYANMAR MINISTRY OF PLANNING AND FINANCE ANNOUNCEMENT NO. (4/2019)	・ ・ ・	4 0
4.	Car sale in Myanmar 2018	・ ・ ・	4 1
5.	Myanmar to provide electricity to Myawaddy by Month end	・ ・ ・	4 1
6.	Mee Laung Gyaing LNG project to commence construction	・ ・ ・	4 2
7.	South Korean Firm invests in Bago Power Project	・ ・ ・	4 3
8.	Kyauk Phyu Port Myanmar	・ ・ ・	4 3
9.	Authorized 11 foreign insure companies to operate in Myanmar	・ ・ ・	4 4
10.	Additional 1,000 MW of Power by Next Year	・ ・ ・	4 6
11.	Meeting on SEZs	・ ・ ・	4 7
12.	The Ministry of Commerce (MOC) has warned that it will remove companies that do not apply for new exporter/importer registration numbers by December 31, from the registry list and not allow them to carry out trading	・ ・ ・	4 8
13.	UMFCCI, JCCI co-organize Myanmar-Japan business cooperation meeting	・ ・ ・	4 9

I. ティラワ周辺調査

I. ティラワ周辺調査

1. 目的

ミャンマー国は民政移管後、経済改革や法整備を推し進め、高い経済成長を実現しており、2018 年のミャンマー国の実質 GDP 成長率は 6.7%、2018 年の輸出入額についても過去最高額を更新しており、良好な成長を維持していることがうかがえる。

近年、ヤンゴン市内にはショッピングモールや高層ホテルといった新しい高層建築が増加傾向にあり、街並みは徐々に近代化されてきており、その経済成長の一端が垣間見える。

ミャンマーの官民合同で開発を推進しているティラワ工業団地(経済特別区)についても順調に販売されており、先行開発区の Zone A はほぼ完売、後続の Zone B も工場の建設が進み、続々と完成しており、更なる経済成長が見込まれている。

経済成長を軌道に乗せるには制度の近代化とインフラ整備が必要不可欠であるが、貨物の物流に不可欠な道路インフラは主要都市郊内外で差が激しく、近年見直しが行われ状況は改善しつつあるものの、全て順調に進んでいるとはいいがたいものがある。

本調査の目的は、ミャンマー国の経済成長の一端を担うティラワ周辺の物流事情の調査を行い、最新の情報を提供することである。

I. ティラワ周辺調査

2. 調査内容

本調査では、令和元年 12 月 2 日にミャンマー国ティラワ周辺の道路を実走し、最新の道路状況を撮影するとともに走行中の衝撃値を計測した。

(2-1) ミャンマー国ティラワ周辺の道路状況

ヤンゴン市内からティラワ地区へ向かう主要道路はタンリン橋もしくはダゴン橋を走行する 2 ルートがあるが、本調査では貨物積載車両が走行可能な物流ルートであり、いわゆるコンテナ街道と言われるヤンゴン市内からダゴン橋を通過しティラワ地区を目指すルートを走行し、ティラワ地区周辺の道路状況を調査した。

走行ルートは、以下の地図に示す通り。



(出典：Google map)

I. ティラワ周辺調査

各地点での道路状況

① ダゴン橋(Dagon Bridge)

ダゴン橋上は片側 3 車線の見通しの良い道路で、部分的な舗装修理による段差はあるものの、車両走行に概ね支障は無いものと思われる。

	
Dagon Bridge 上の道路状況	同じ

② ダゴン橋(Dagon Bridge)、南側のチェックポイント付近

ダゴン橋の南側に設置されているチェックポイント、通過時、少額の通行料を支払う。
片側 3 車線のうち一般車両用 2 車線、貨物積載車両用 1 車線(台貫場)が設置されている。

	
ダゴン橋、南側のチェックポイント	ゲート手前に並ぶ車両

I. ティラワ周辺調査

③ ダゴン橋～ティラワ経済特区

片側1車線の直線道路。部分的な舗装修理による軽微な段差はあるものの、走行に支障はないが街灯が無いので夜間は暗いものと思われる。

直線道路であることから、速度を出しやすく、後方の走行車両が、同一車線を走行中の前方車両を左右から追い越すことが多く、対面車両と接触する危険性がある。

また、路上駐車をしている車両も散見されるため、追い越し時には十分な注意が必要である。さらに舗装道路脇の広い路肩は部分的に砂利道となっており、急ブレーキをかけた時や追い越し時に走行車両が足を取られる危険性がある。



片側1車線の道路、舗装箇所あり。



路上駐車車両が散見される。



前方車両に隠れ対面車両が見えにくい。



後方車両による追い越し。

I. ティラワ周辺調査

下り車線、ティラワ方面へ向かうカーブ	同左、上り車線

④ ティラワ経済特区周辺

片側 2 車線の直線道路。道路幅は広いが、部分的に舗装修理されている箇所はあるものの、うねりや凹み、段差が多く、走行には注意が必要とされる。また、道路上に街灯は無く、ティラワ経済特区を囲う壁面に街灯が点在している程度である。ティラワ経済特区南側出入口より西側は、片側車線（ヤンゴン市内へ向かう車線）の路面が悪いためか、反対車線（ティラワ港へ向かう車線）を逆走していることが確認された。

舗装道路脇は部分的に砂利道のため、前方車両が走行した際に、砂ぼこりが巻き上がっていた。また、一部の路上を牛が歩いており、動物との接触、または回避行動による急ブレーキ・急ハンドルなどが懸念され、同道路は路面状態が悪いため、走行車両のスピードは出ていないが、走行には細心の注意が必要とされる。

反対車線(ティラワ方面行き)を逆走する車両	同左

I. ティラワ周辺調査

	
路面状態	路面状態(うねりや凹みが散見される)
	
路面状態(うねりや凹みが散見される)	路面状態(うねりや凹みが散見される)
	
前方車両走行時の砂ぼこり	道路上を歩く牛

I. ティラワ周辺調査

⑤ ティラワ港周辺（ティラワ経済特区西側の南北道路）

ティラワ経済特区西側に位置する南北道路はティラワ経済特区 ZoneA 南側出入口を出て、西側へ向かい T 字交差点を境にコンクリート道路が南北に伸びている。この南北道路はティラワ港に面して設立されている各ターミナル・工場へと繋がる必要不可欠な主要道路と言えるが、上述の他道路と比べると道路幅は狭い印象を受ける。T 字交差点の路面は舗装が劣化し砂利がむきだしになっており、凸凹が多く非常に悪い路面状態と言える。

	
T 字路付近（路面状態が悪い）	同左

交差点より南側道路は搾油工場、コンテナターミナルやバルクターミナルがあり、車両の通行量は T 字路北側と比べて少ないが、一部の施設出入口周辺は待機車両による路上駐車が見られた。

路面は凹凸があり、同中に存在する 2 か所の橋付近は路面の状態が悪くスピードを落とさざるを得ない。さらに道路脇は未舗装のうえ街灯も無いため、走行には十分注意が必要である。

	
交差点より南側の路面状態	同左

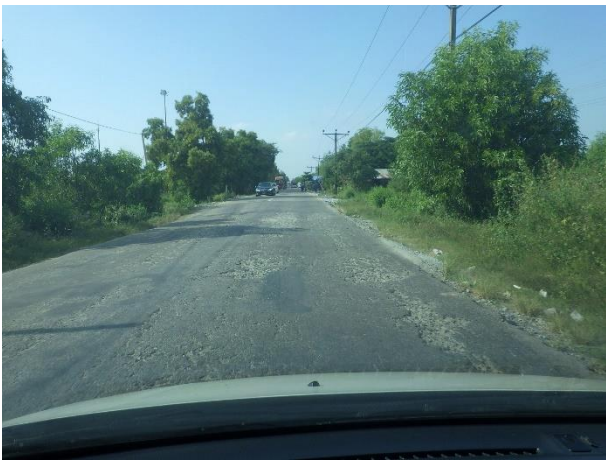
I. ティラワ周辺調査

南側の路面状態	南側、一部施設出入口付近の駐車車両
南側、橋の段差	南側、橋の凸凹

交差点より北側はコンテナターミナルや製油所があり、コンテナ積載車両、タンクローリー車等が頻繁に往来しているが、各施設出入口周辺は待機車両による路上駐車が多く、路面状態も一部を除いてうねりや凹凸が多数あり、さらに道路脇は未舗装のうえ街灯も無いため、走行には十分注意が必要である。

交差点より北側の路面状態	同左

I. ティラワ周辺調査



北側、凹凸が多い路面



北側、路面の凹凸と未舗装の道路脇



北側、凹凸が多い路面



同左



施設出入口付近の路上駐車車両



路上駐車車両を迂回する車両

I. ティラワ周辺調査

その他

ヤンゴン市内は慢性的に渋滞が多く、車での移動に時間を要し、運転マナーも良いものではない。



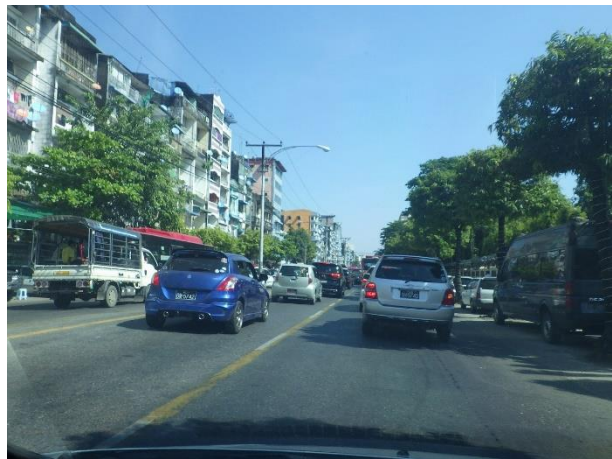
ヤンゴン市内の渋滞



同左



ヤンゴン市内の渋滞

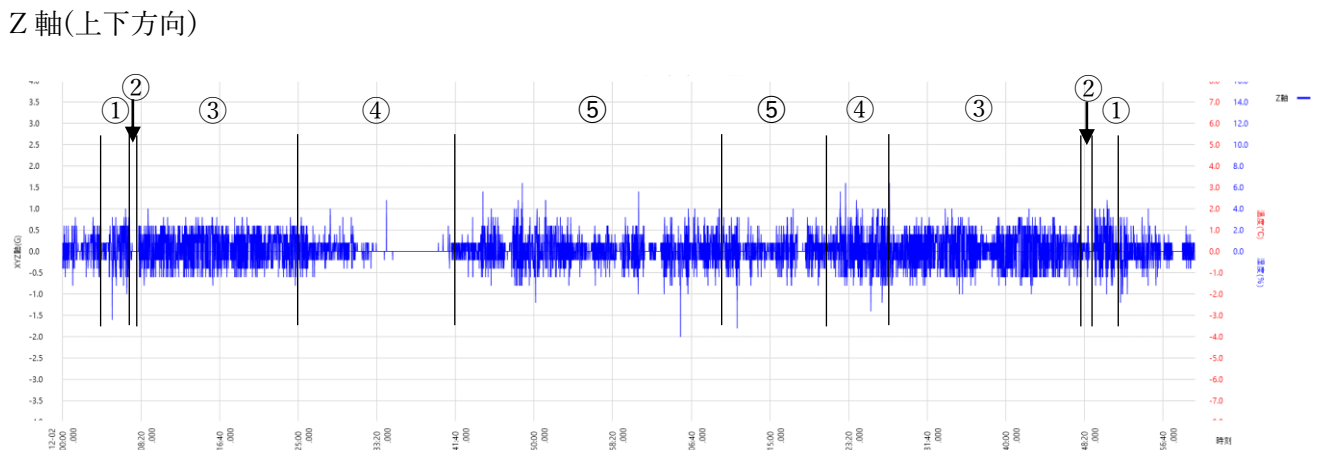
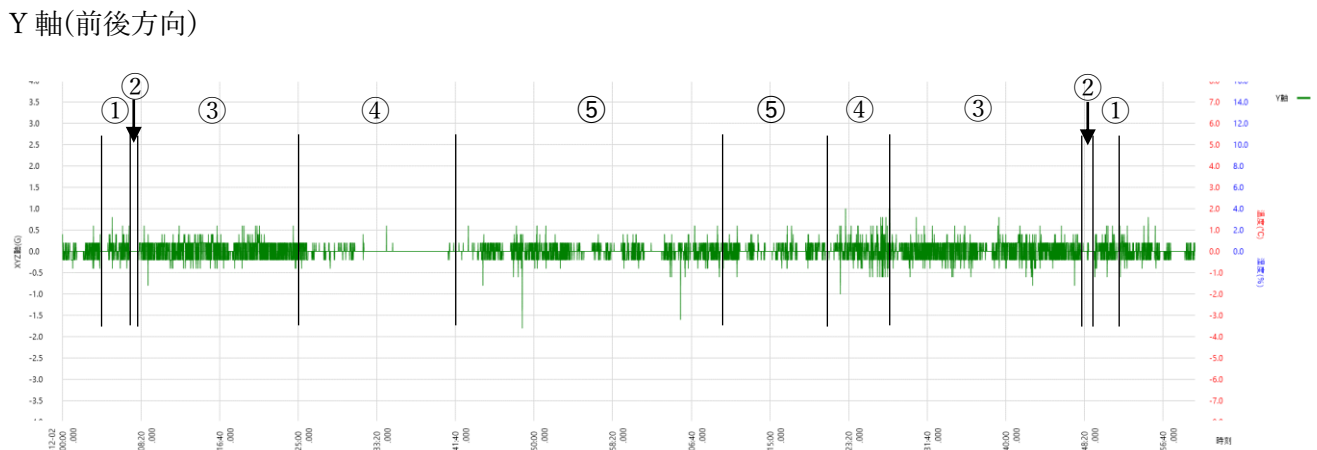
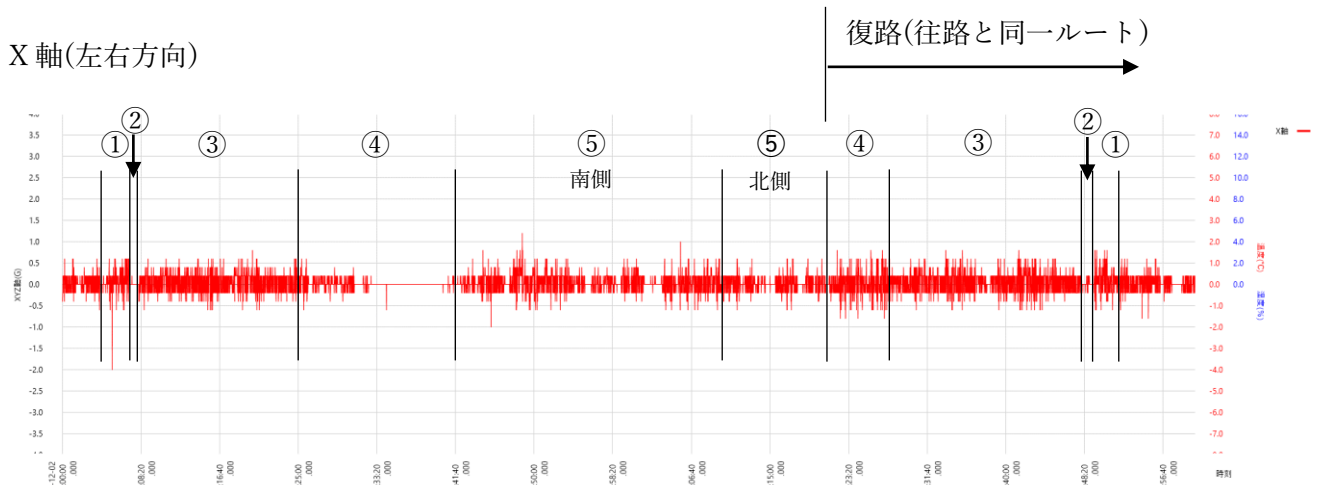


同左

I. ティラワ周辺調査

(2-2) ルート実走時の衝撃値

本区間ではルート走行時に使用した乗用車に振動測定器（以下、衝撃計）を搭載して、走行中の衝撃値の計測を行った。本区間における往復路の計測結果は以下のとおりであった。



I. ティラワ周辺調査

それぞれの区間の最大加速度値は以下の通りであった。

場所	X 軸	Y 軸	Z 軸
① ダゴン橋(Dagon Bridge)	+0.8G/-2.0G	+0.8G/-0.6G	+1.2G/-1.0G
② ダゴン橋チェックポイント付近	±0.2G	±0.2G	±0.6G
③ ダゴン橋～ティラワ経済特区	+0.8G/-0.6G	±0.8G	±1.0G
④ ティラワ SEZ Zone A 南側周辺	±0.8G	±1.0G	±1.4G
⑤ ティラワ SEZ 西側南北道路、南側	+1.2G/-1.0G	+0.6G/-1.8G	+1.6G/-2.0G
ティラワ SEZ 西側南北道路、北側	±0.6G	±0.6G	+1.0G/-1.8G

3. 考察

本区間において、3 方向とも値が大きいのが、左右、前後方向に値が大きいのは路面の凹凸やうねりを避ける回避行動、またはハンドルを取られるなどが複合的に生じたものと思われる。

上下方向についてはダゴン橋～ティラワ経済特区周辺までは時速 50 km程度で走行しながら、路面の凹凸を可能な限り回避したが、部分的な補修箇所、未舗装の道路脇や段差を走行せざるを得なかったために値が大きくなったものと思われる。

ティラワ経済特区西側の南北道路についても、一部スピードを落とし、段差やうねり部分の回避行動を行ったが、3 方向とも極めて加速度値が大きい結果となった。

上述の各区間における道路状況並びに衝撃値の計測結果より、本区間の走行ルートは主要な物流ルートではあるが、路面は多くの場所で部分的な補修が行われており、また、貨物積載車両が多く走行すること並びに補修作業の粗さの相乗効果により、さらに路面の劣化が著しく進行しているものと思われ、現時点において道路の状態は決して良いものとはいえず、これからのインフラ整備が期待される。

I. ティラワ周辺調査

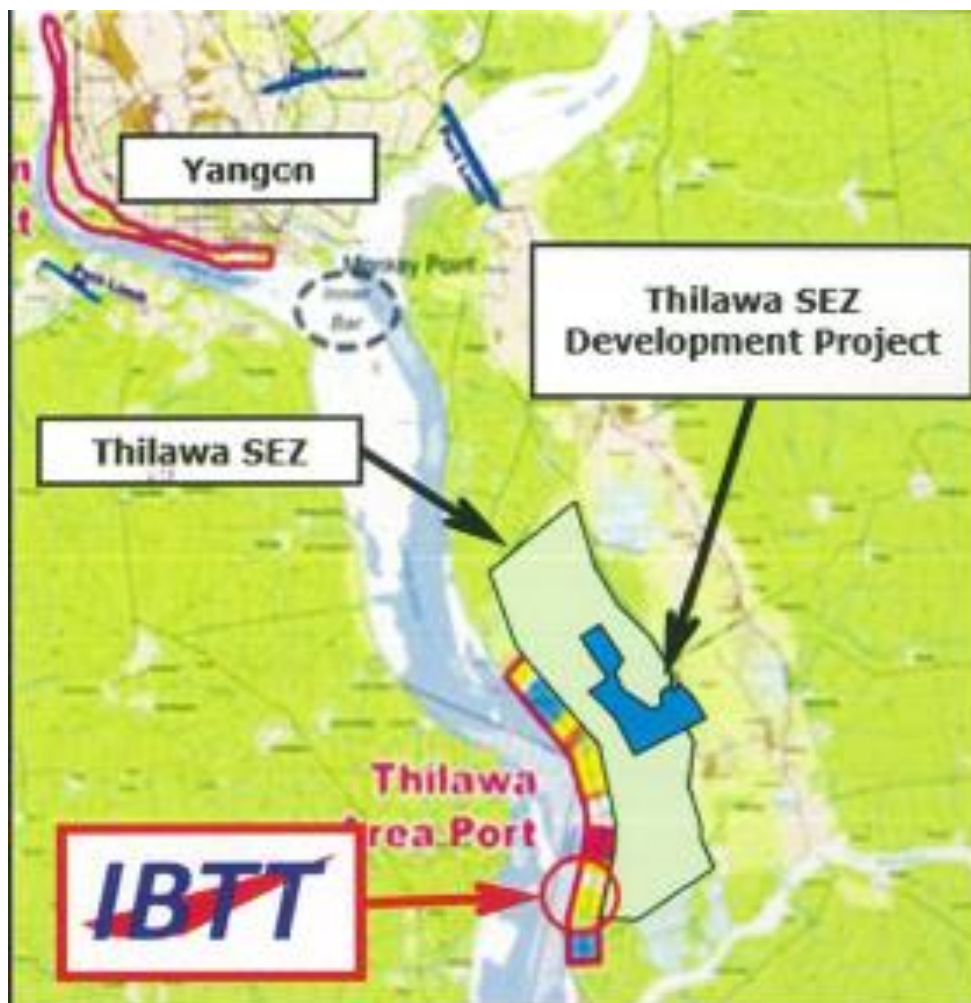
4. ティラワ港、ターミナルの紹介

ミャンマー国は民政移管後の経済成長に伴った食の多様化が進んでおり、小麦等の穀物の輸入量が増加している。また、主要生産物である米は広く世界に輸出されている。

これまでミャンマー国ではこれら輸出入のほとんどはコンテナにて行われていたが、今後更なる貨物量増加に伴い、大量輸送により物流コストを削減できるバルク船による食料原料の輸出入への転換が見込まれている。そこで必要となるのが、港で貨物の取り扱い・保管するための穀物サイロを有する施設である。今回は 2019 年にバルク貨物を専門に取り扱うターミナルとして、ティラワ港に開業した International Bulk Terminal (Thilawa) Co., Ltd.を訪問し、ターミナル概要並びに施設について拝聴してきたことを紹介する。

International Bulk Terminal (Thilawa) Co., Ltd.

International Bulk Terminal (Thilawa) Co., Ltd. (以下「IBTT 社」) は三菱商事株式会社とミャンマー大手複合企業キャピタル・ダイヤモンド・スター・グループの合弁食品事業会社である Lluvia Limited 社と共同で設立され、ティラワ港 Plot 30・31 の一部において穀物用サイロと倉庫を備えた、穀物・飼料等のバルク貨物専用ターミナルとして、2019 年 5 月に営業が開始された。



(出典：IBTT 社パンフレット)

I. ティラワ周辺調査



(出典：IBTT 社パンフレット)

ターミナル概要

敷地面積	：	約 80,000 m ²
岸壁	：	230m x 25m (Plot 30 & 31)
ドラフト	：	9m
許容本船全長	：	200m / 60,000 DWT
サイロ	：	13 本、容量 40,000 MT
倉庫	：	容量 20,000 MT (大豆粕保管時の試算に基づく)



IBTT 社外観 (倉庫)



同左 (サイロ)

I. ティラワ周辺調査

IBTT 社は 13 本のサイロビンと 1 棟の倉庫を所有しており、現在は主に輸入小麦と大豆粕が取り扱われている。同社施設の栈橋には最大全長 200m/60,000DWT の本船がティラワ港の潮の干満に応じて着岸することが可能である。同社はスライド式ゲート付き Hopper を 3 台、荷揚げ作業などに使用されるグラブバケットを 4 台（12m³ x 2 台、8m³ x 2 台）、ホイールローダーを 4 台所有している。

同社栈橋において、本船からの貨物荷揚げ作業は主に本船クレーンを使用し行われ、同社グラブバケットを取り付けた本船クレーンで荷揚げされた貨物は船側の Hopper を経由し、トラックに積載され、栈橋横の台貫場で計量の後、貨物搬入口にてトラックをダンプアップして貨物を投入し、サイロ・倉庫へ搬入保管される。また、貨物出荷の際には、搬出口より直接トラックに貨物を積み込み、同社入り口に設置されている台貫場で計量の後、輸送される。

	
同社入り口の台貫場	栈橋横の台貫場
	
栈橋	同左

I. ティラワ周辺調査

	
スライド式ゲート付き Hopper	グラブバケット
	
サイロビン、貨物搬入口	サイロビン、貨物搬出口

ティラワ港において IBTT 社はバルク貨物を取り扱うターミナルとしてはパイオニア的存在であり、今後、ミャンマー国の経済成長並びに食の多様化によるバルク貨物の輸出入取り扱い量の増加に伴い、同社はターミナル運営ノウハウ、食品の安全管理等の種々知見を活かし、ミャンマー国の食糧事情改善に資する貿易量拡大と経済発展に寄与することが予想され、更なる活躍が期待されている。

II. ダウエー経済特区開発区周辺

1. 目的

ミャンマー国南部のダウエーはヤンゴンから南に約 600 km、タイのバンコクより西に約 340 kmに位置し、アンダマン海に面していることから、マラッカ海峡を経由することなくインドシナ半島からアンダマン海に出ることができ、インドやアフリカとの海上貿易拠点になるうる地域として古くから注目されている。

こうした中、ミャンマー政府はダウエー経済特区の開発を計画、その開発規模は東南アジア最大規模のもので、2008 年にはミャンマーとタイ両政府により開発の合意がなされたが、開発は進まず、2015 年には日本も加わり 3 国間の事業となったが、計画の見直しなど複合的な要因により、開発はうまく進まず近年に至っている。

しかしながら、一部報道によれば 2019 年にタイ政府から 45 億バーツ（約 157 億円）の借款を受けダウエーからタイ側のカンチャナブリを結ぶ道路の建設に着手することが合意されており、近い将来、開発が進展することが期待されており、道路の建設が進めば、タイ・カンボジア・ベトナムを結ぶ既存の南部経済回廊とも繋がり、内陸の物流拡大に大きな影響を与えるものと思われる。

本調査の目的は、開発に期待が持たれているミャンマー国ダウエー経済特区の開発状況並びに周辺の物流事情の調査を行い、今後開発が進められるタイ国カンチャナブリからミャンマー国ダウエー経済特区へ続く物流道路とダウエー経済特区の現状を把握し、最新の情報を提供することである。

II. ダウエー経済特区開発区周辺

2. 調査内容

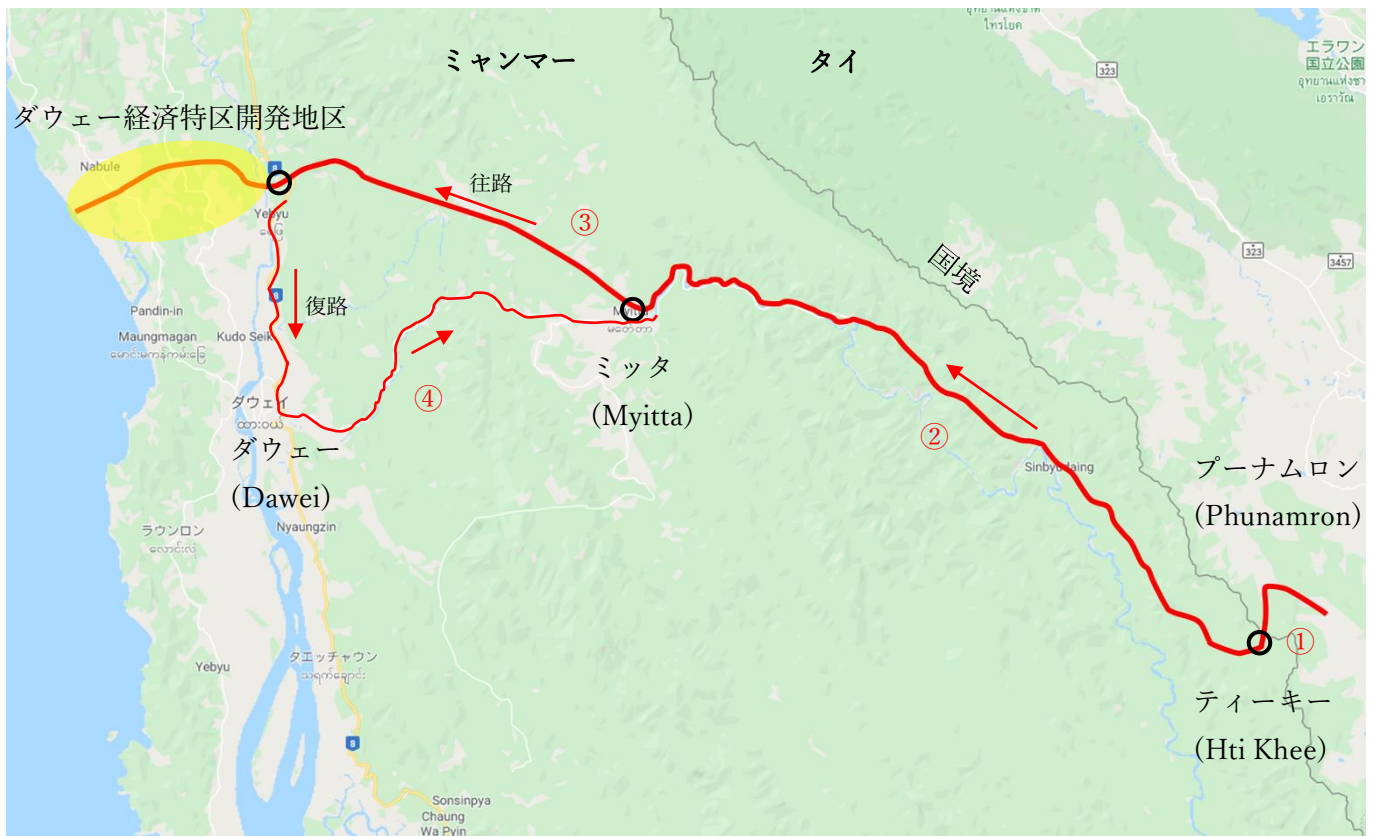
本調査では、令和2年3月16日にタイ国カンチャナブリ県プーナムロン国境からミャンマー国ダウエー経済特区開発区へ続く道路を実走し、開発途中ではあるが、現在の道路状況を撮影し、走行中の衝撃値を計測するとともにダウエー経済特区開発区に赴き、現在の開発状況を調査した。

(2-1) ミャンマー国ダウエー周辺の道路状況

タイ側からダウエー経済特区開発区へ向かう主要道路はタイ国プーナムロン国境からミャンマー国ミッタまでは山間部を走行する1本道であり、ミッタからダウエー経済特区へは、ダウエー市街地を通るルートとダウエー経済特区へ直接向かう2ルートがある。

本調査では開発が期待されているダウエー経済特区へ直接向かうルートを走行し、ダウエー経済特区周辺の道路状況を調査した。

走行ルートは、以下の地図に示す通り。



(出典：Google map)

各地点での道路状況

⑥ 国境付近（タイ側プーナムロン国境～ミャンマー側ティーキー）

タイ側カンチャナブリに所在するプーナムロン国境へと続く道路 3512 号線は、片側 1 車線の舗装された道路で、路面状況は良い。プーナムロン国境のタイ側イミグレーションを通過後、税関のゲートを通り舗装された道路を約 3.5 km 走行するとミャンマーの国境を越えティーキーに入る。国境を超えるをすぐに走行車線は左側通行から右側通行へと入れ替わる。

ミャンマー側の道路は部分的に舗装されてはいるものの段差は多く、路肩は未舗装である。さらに約 1 km 走行すると右手にミャンマー側イミグレーションがある。

ミャンマー国境からダウエー方面に向かって、ティーキー周辺の約 5 km は走行車線の明示はないものの片側 1 車線で車両走行部分は部分的に簡素な舗装がなされており、概ね走行に支障はないが、路肩が未舗装で、道路に高低差があり、カーブ付近では草木が生い茂っているため見通しが悪く走行には十分な注意が必要である。

	
タイ側の路面状態	同左
	
プーナムロン国境	プーナムロン国境のイミグレーション

II. ダウエー経済特区開発区周辺

	
<p>タイ側路面状態(タイ側、ミャンマー国境手前)</p>	<p>タイ側の税関ゲート</p>
	
<p>ミャンマー側路面状態 (国境通過後、車線が入れ替わる。)</p>	<p>ミャンマーのイミグレーション</p>
	
<p>ミャンマー、ティーキー周辺の路面状態</p>	<p>同左</p>

II. ダウエー経済特区開発区周辺

⑦ ティーキー～ミッタ

ティーキー通過後、ミッタまでは約 85 km の距離で、未舗装の道路が続いている。今回の調査では 4 輪駆動の車両を使用した。同区間の走行に約 3 時間を要した。ミッタ手前でミッタ町方面とダウエー SEZ 方面とに分かれる分岐路が見えてくる。

同区間の道路は未舗装で山間部を通過するため、急勾配や高低差のある場所、また急カーブも非常に多く、走行中は左右上下に大きく揺れる。

カーブ付近には草木が生い茂っているため見通しが悪く、路面も段差が多く、小石や砂利が飛散している状態であるため、走行には注意が必要である。

また斜面も切り出ただけで土留めが施工されていない箇所がいくつかあり、雨季の走行は落石や土砂崩れが懸念され、非常に危険を伴うものと思われる。

走行車両の往来は少なく、調査時は走行時間 20 分に 1 回程度、荷台付き乗用車や 10 トンダンプ車などの対向車又は前方走行車両と遭遇する程度であった。道中に小さな橋が点在しているが重量制限 13 トン以下と明示されている。



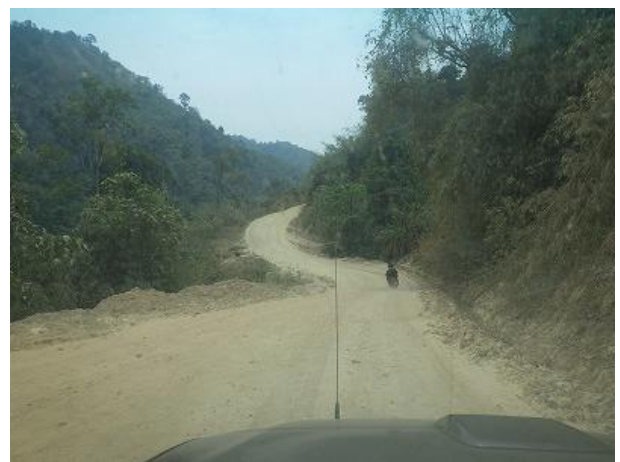
見通しの悪いカーブ



同左



高低差の大きく、カーブが多い道路



同左

II. ダウエー経済特区開発区周辺

	
山間部の橋	同左
	
段差が多い未舗装の道路	同左
	
凸凹の路面	道路上の倒木

II. ダウエー経済特区開発区周辺

	
走行車両に巻き上げられて発生する砂ぼこり	同左
	
ミッタ手前の分岐路	同左（直進：ミッタ町方面、右折：SEZ 方面）

⑧ ミッタ～ダウエー経済特区開発区

ミッタの分岐路からダウエー経済特区開発区までは約 50 kmの距離で、未舗装の道路が続いており、同区間の走行に約 2 時間を要した。山間部を通過するため、急勾配や高低差のある場所、また急カーブも非常に多く、左右上下に大きく揺れる。走行車両の往来は殆どないが、カーブ付近は見通しが悪く、段差、小石や砂利が多いため、走行には十分な注意が必要である。

道路は南北に延びる国道 8 号線と合流し、同地点の道路を挟んで向かい側がダウエー経済特区の入り口となる。

II. ダウエー経済特区開発区周辺

	
未舗装の道路	見通しの悪いカーブ
	
高低差の大きい道路	同左
	
路面状態	同左

II. ダウエー経済特区開発区周辺

国道 8 号線との合流地点	同左、SEZ 入り口(直進方向)

⑨ その他（ダウエー市街地周辺の道路）

本調査の復路はダウエー経済特区開発区からダウエー市街地、ミッタを經由した後、往路と同じルート
をタイ側へ向かった。経済開発区からダウエー市街地へ通じる 8 号線並びにダウエー市街地周辺の道
路は片側 1 車線の舗装された道路で、路面状態も良く走行に支障は無いものと思われる。

ダウエーからミッタまでの道路は舗装されているが、地元民の生活道路として利用されており、勾配や
カーブが多く、多少の揺れがあり、走行には注意が必要である。

8 号線道路	ダウエー市街地の道路

II. ダウエー経済特区開発区周辺



ダウエー～ミッタ間の道路



ダウエー～ミッタ間の道路（勾配のある道路）



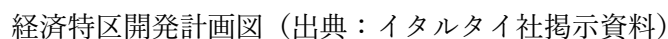
ダウエー～ミッタ間の道路



ミッタの道路

(2-2) ダウエー経済特区開発地区の状況

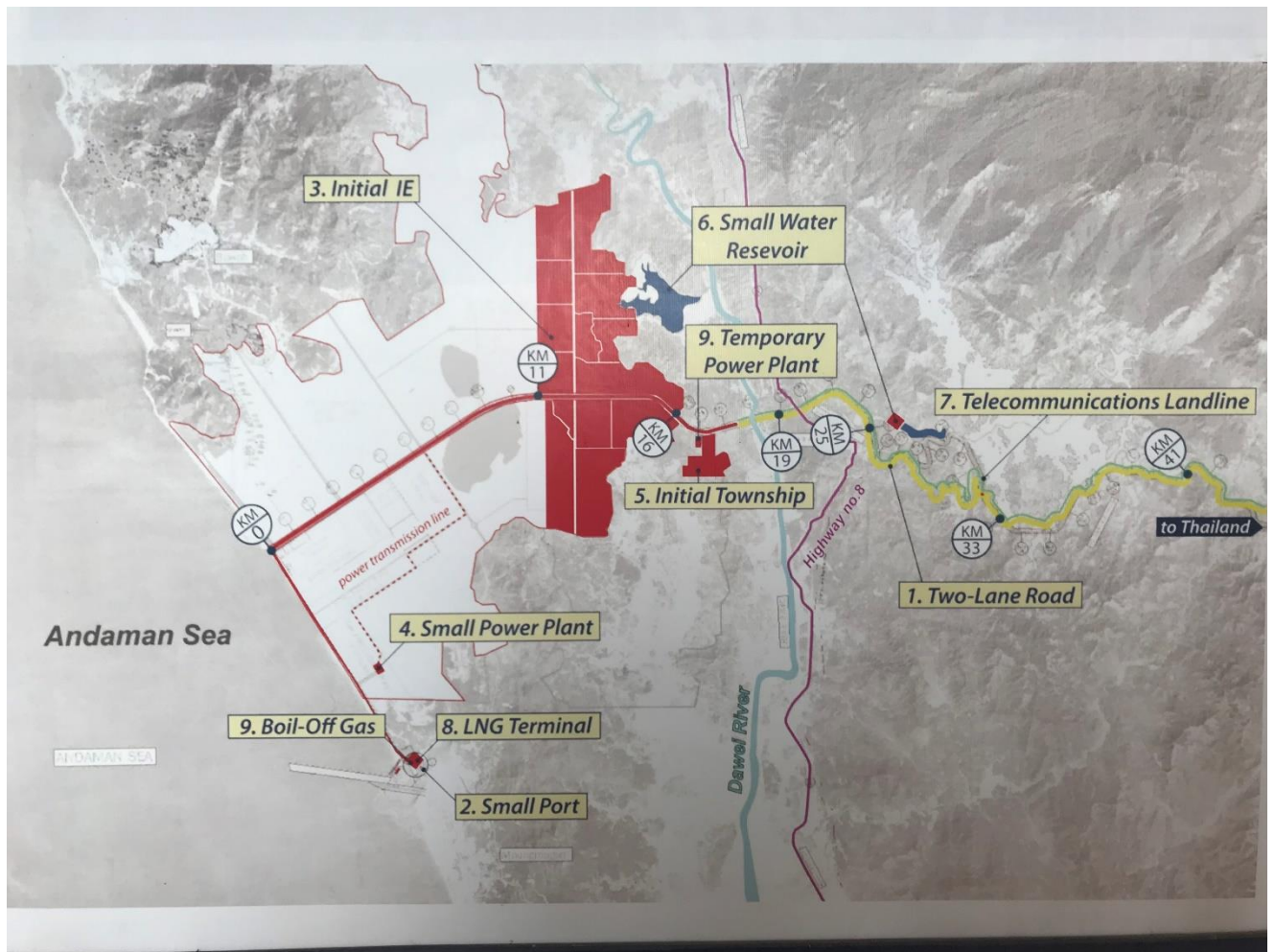
2008 年	ミャンマーとタイ政府間でダウエー開発に関する覚書を締結。 ミャンマー交通省、港湾局とイタリアンタイデベロップメント社 (以下、イタルタイ社)との間で覚書締結。
2010 年	イタルタイ社がダウエー深海港、工業団地などの開発権を取得。
2013 年	ミャンマー、タイ、イタルタイ社の間で合意の破棄。 ミャンマー、タイ政府の共同出資による特別事業体の設置に合意。
2014 年	ダウエーSEZ 管理委員会による初期フェーズの入札文書公開。
2015 年	日本が開発事業へ参加。日本、ミャンマー、タイの 3 国で覚書締結 (円借款が含まれる)。イタルタイ社が初期フェーズの工事を受注。
2017 年	全体の開発計画の見直し調査が行われる。
2018 年	接続道路の開発で、ミャンマーがタイへの借款要請を承認。
2019 年	開発計画の見直し案が提出される。 ミャンマー政府は段階的に開発を許可していく旨報道。



II. ダウエー経済特区開発区周辺

第一次初期開発計画では以下 9 つの開発が計画されている。

1. 片側 2 車線道路 (Two Lane Road) — タイ国境までの片側 1 車線道路の 2 車線化
2. 小規模埠頭 (Small Port) — 建設資材の搬出入用埠頭の建設
3. 初期工業団地 (Initial Industrial Estate) — 初期工業団地の建設(Phase A から Phase D)
4. 小規模発電所 (Small Power Plant) — 電力供給用の小規模発電所の建設
5. 初期居住地 (Small Township) — 労働者用居住地区の建設
6. 貯水池 (Small Water Reservoir) — 水の供給用貯水池の建設
7. 電気通信設備 (Telecommunication Landing) — 電気通信設備の設置・開発
8. LNG ターミナル (LNG Terminal) — LNG ターミナルの建設及び防波堤の建設
9. LNG ボイルオフガス発電所 (Boil-Off Gas) — 電力供給用発電所の建設



初期開発計画図 (出典：イタルタイ社揭示資料)

本調査では開発地区の距離起点となるゼロキロメートルポイントと上記初期開発計画のうち一部開発が進められた箇所に赴き、現状を以下のとおり確認した。

II. ダウエー経済特区開発区周辺

ゼロキロメートルポイント

経済特区入り口から東側のアンダマン海岸方面へ主幹道路を約 20 km 走行すると、距離表示の起点となる「ゼロキロメートルポイント」が海岸沿いに設置されている。

主幹道路は未舗装で、一部高低差はあるが路面に大きな段差は無く、走行に支障は無いものと思われる。現状、街灯は無く、地元住民が同道路を利用しており、夜間の走行には注意が必要である。

海岸線は一面砂浜が広がっており、大きな建造物や施設などは見当たらない。

	
開発区入り口の看板	主幹道路
	
未舗装の主幹道路	同左

II. ダウエー経済特区開発区周辺

ゼロキロメートルポイント	同左
海岸線北側	海岸線南側

小規模埠頭 (Small Port)

アンダマン海岸を南側へ約 10 km 走行すると埠頭があり、建設資材の搬入用として 2015 年の建設された。経済特区から埠頭へ続く道路は現在は未舗装で街灯はなく、地元住民の民家が散見された。埠頭長さは 100m でフェンダーの状態は良好であったが、現在は埠頭の水深が約 5m であるため、同海域の浚渫が必要とされている。開発計画では本船長さ 150m、13,000DWT の多目的船が接岸可能で、防波堤の建設、さらには本船長さ 180m、25,000DWT の LNG 運搬船が接岸可能なターミナルが建設予定、とのことであった。

II. ダウエー経済特区開発区周辺

	
<p>小規模埠頭へ続く道路</p>	<p>同左</p>
	
<p>小規模埠頭</p>	<p>同左</p>
	
<p>小規模埠頭</p>	<p>同左（フェンダー）</p>

II. ダウエー経済特区開発区周辺

初期工業団地 (Initial Industrial Estate)

経済特区の初期工業団地として開発が計画されている地区は軽工業用の地区 27km² の用地で、そのうち、主幹道路沿いに位置する Phase A 地区 7km² の一部の開発がすすめられていたが、土地と道路が整地されているのみで、現在、開発は進んでいない。同区域には建設資材を供給するイタルタイ社のコンクリート工場が建設済、とのことであった。



貯水池 (Small Water Reservoir)

開発区の主幹道路に隣接する PhaseB 開発予定区脇の道路を北側に走行すると、将来的に工業団地に水を供給するための貯水池が開発されている。現在、貯水池へと続く道路は未舗装で道幅も狭く、車両も大きく揺れるため、走行には注意が必要である。貯水池の容量は 770 万 km²。
現時点において開発地区への供給ラインは建設されていない。



II. ダウエー経済特区開発区周辺

	
貯水池	同左

労働者用宿舎

Phase A 開発予定区の東側に、労働者用の宿舎が完成間近で工事が中断されている。予定収容人数は各部屋 4 人収容で 180 部屋の計 720 人が収容可能、とのことであった。

将来的には周辺にアパート等を建設し、小規模の都市開発が計画されている。

	
労働者用宿舎へ続く道	労働者用宿舎外観

II. ダウエー経済特区開発区周辺

その他（開発区内の様子）

開発区内を走行中に地元住民やその民家が散見された。海岸線周辺は多数のゴミが投棄されており、周辺の環境汚染が懸念される。既に地元住民の移転先住居は開発が終了しているが、転居は未だ行われていないもよう。



主幹道路上を歩く牛



同左



開発区区内の民家



投棄されているゴミ

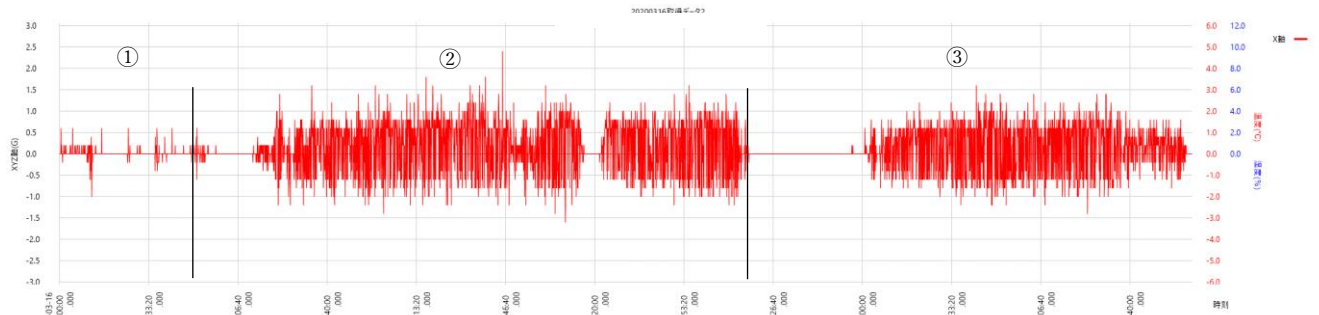
II. ダウエー経済特区開発区周辺

(2-3) ルート実走時の衝撃値

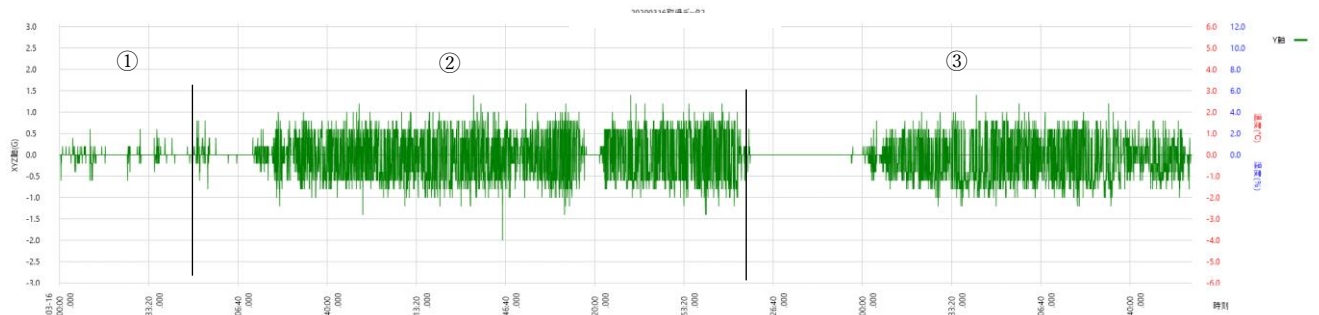
本調査ではタイ側プーナムロン国境からダウエー経済特区開発区までの区間を走行し、ルート走行時に使用した乗用車に振動測定器（以下、衝撃計）を搭載して、走行中の衝撃値の計測を行った。本区間のにおける計測結果は以下のとおりであった。

プーナムロン～ダウエー経済特区開発区間（3月16日）

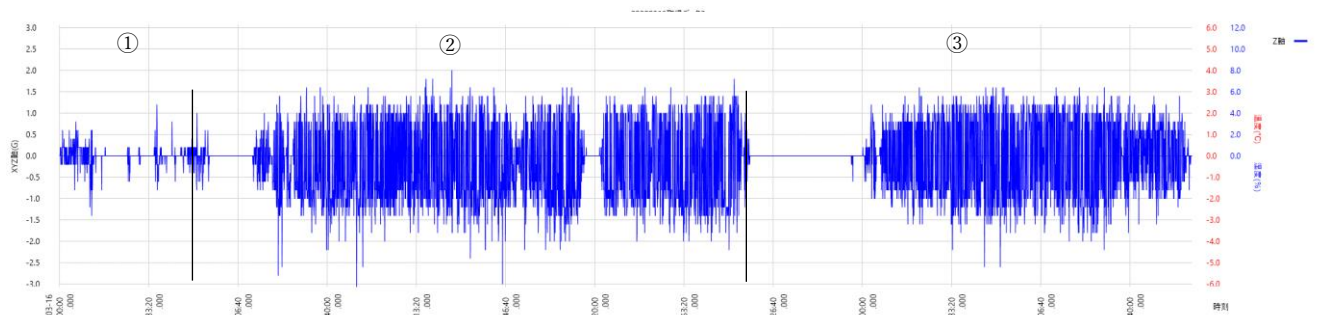
X軸(左右方向)



Y軸(前後方向)



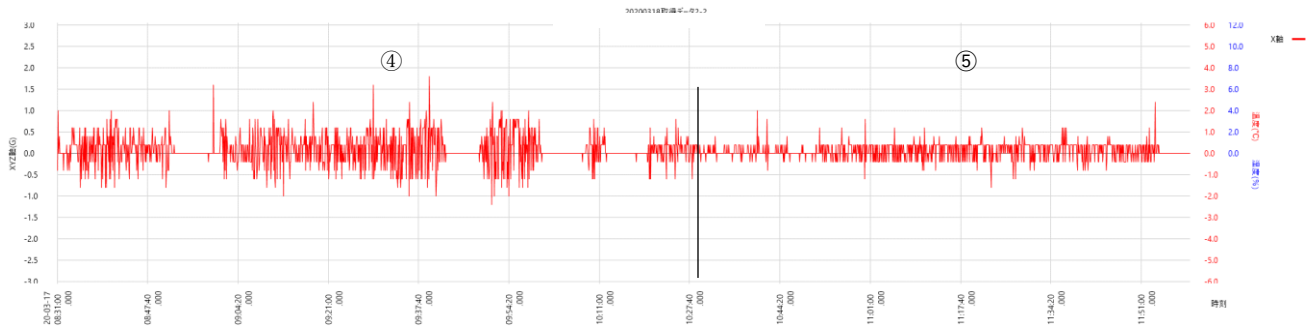
Z軸(上下方向)



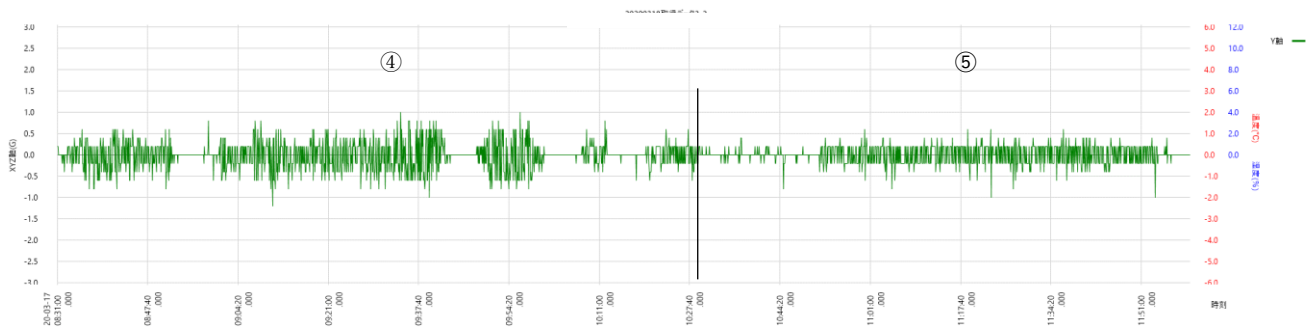
II. ダウエー経済特区開発区周辺

ダウエー経済特区内～ミッタ間 (3月17日)

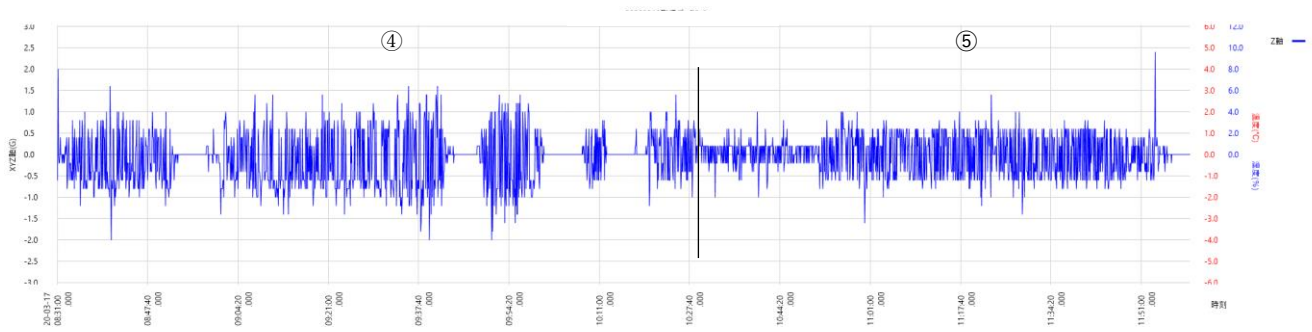
X 軸(左右方向)



Y 軸(前後方向)



Z 軸(上下方向)



それぞれの区間の最大加速度値は以下の通りであった。

場所	X 軸	Y 軸	Z 軸
⑥ プーナムロン～ミャンマー国境	+0.6G/-1.0G	±0.6G	+1.2G/-1.4G
⑦ ミャンマー国境～ミッタ	+2.4G/-1.6G	+1.4G/-2.0G	+2.0G/-3.4G
⑧ ミッタ～ダウエー経済特区開発区	+1.6G/-1.4G	+1.4G/-1.2G	+1.2G/-2.6G

II. ダウエー経済特区開発区周辺

⑨ ダウエー経済特区開発区内	+1.8G/-1.2G	+1.0G/-1.2G	±2.0G
⑩ ダウエー経済特区開発区～ミッタ	+1.2G/-0.8G	+0.6G/-1.0G	+2.4G/-1.6G

3. 考察

本区間において、ミャンマー国側の衝撃値は3方向とも値が大きく、ミャンマー国境からダウエー経済特区開発区の区間は未舗装の道路であったため、時速20～30kmで走行せざるを得ず、路面の凹凸やうねりを避ける回避行動や急勾配での急ブレーキなどが複合的に生じたために、前後左右方向の値が大きくなったものと思われる。

上下方向についてはミャンマー国境からミッタ間で特に値が大きくなったが、雨によって部分的に流されたと思われる路面の凹凸や大きな段差を可能な限り回避したが、同区間の全域が同様の状態であったため継続的に値が大きくなったものと思われる。

上述の各区間における道路状況並びに衝撃値の計測結果より、本区間の走行ルートは開発途中ではあるが、現時点において路面の状態は非常に悪く、降雨などの影響によりさらに悪化する可能性があり、これからの開発計画の進展が期待される。

ダウエー経済特区開発は依然、開発が中断されている状態であり、現在の開発区内の路面も良いとは言えず、既に開発が進んでいる場所や施設も経年により、手直しが必要になるものと思われる。また、建設資材の搬入のためにもタイ側から同開発区に続く物流道路の整備が必要不可欠と考える。

開発が進めば、ミャンマー国並びに東南アジアの主要物流拠点になることが期待されており、ミャンマー国の経済発展に大きく貢献するもことが期待されている。

III. 2019 年度ミャンマートピック

1. The Salvage Buyers in Yangon

Company name: Shwe Nadi Trade

Address :10th Yandana Thainggi Road

South Dagon township, Yangon 11147, Myanmar

Phone: 01-3641548, 09-4500-11478

Kind of goods: Automobile scrap, ship and marine scrap and metal scrap

Company name: U Mg Nyi

Address: No. 41-4, Sawbwargyikone, Insein T/s Yangon, Myanmar

Phone: 09-960895470

Kind of goods: Metal scrap

Company name: Nanova Pte Ltd

Address: No, 33/b, Taw Win street, Dagon Township, Yangon, Myanmar

Phone: 09-555-4000

Kind of goods: Chemical scrap, HDPE LDPE polypropylene, rubber, copper/nickel scarp and scrap metal

Company name: Santini Enterprise

Address: No. 107, 29th street, Lanmadaw Township,
Yangon, Myanmar

Phone: none

Kind of goods: Paper, truck and used rail

Company name: Swe Zin Htun

Address: No, 211/1, Pabedan Township, Yangon, Myanmar

Phone: 09-3171-9186

Kind of goods: A4 papers, HMS 1 and 2 (Steel scrap)

2. THE REPUBLIC OF THE UNION OF MYANMAR MINISTRY OF PLANNING AND FINANCE
ANNOUNCEMENT NO. (1/2019) The 11th Waning of Nattaw, 1380 M.E. (2nd January, 2019)

Insurance Market Liberalization for Foreign Entities in Myanmar

- (1) In practice of the prerogative granted under the Insurance Business Law, Section 29, the Ministry of Planning and Finance (MoPF), the Republic of the Union of Myanmar may, with the approval of the Government, grant permission to a company which wishes to open the business of insurance, underwriting agency or insurance broking with foreign investment.

- (2) In order to develop Myanmar insurance sector, the MoPF had, with the approval of the government, granted eleven insurance licenses to local companies in 2013.
- (3) The Myanmar Insurance Sector Liberalization Roadmap was approved by the Union Government to accumulate the investment needed for the country economic development, and to develop the non-banking financial sector.
- (4) Therefore, the MoPF invites interested local and foreign insurers the Expression of Interest (EoI) and/or the Request for the Proposal (RfP) in order to transact insurance business in Myanmar. The Financial Regulatory Department (FRD) will facilitate the clarifications and discussions on the EoI and/or the RfP.
- (5) The local composite insurers have been mandated by the MoPF to operate as separate life insurance and non-life insurance entities paving a way for foreign entities to associate or partner with the local insurers, as applicable.
- (6) The following methods of licensing shall be implemented in accord with the Myanmar Insurance Sector Liberalization Roadmap:
 - (a) Life Insurance Companies
 - Option 1 : Allowing not more than 3 licenses for foreign life insurers as 100% wholly owned subsidiaries;
 - Option 2 : Allowing foreign life insurers with a life/ composite representative office in Myanmar to form joint venture with local life insurers.
 - (b) Non-Life Insurance Companies
 - Allowing foreign non-life insurers with a non-life/composite representative office in Myanmar to form joint venture with local non-life insurers.

3. THE REPUBLIC OF THE UNION OF MYANMAR MINISTRY OF PLANNING AND FINANCE
ANNOUNCEMENT NO.(4/2019) The 15th Waning of Waso, 1381 m.e. (31 July 2019)

Announcement of successful applications for non-life insurance business in Myanmar to be operated by a joint venture between a Myanmar insurance and a foreign insurer (Non-life insurance JV)

- (1) Following the issuance of Request for Proposal to form a Non-Life Insurance JV, the Ministry of Planning and Finance (MoPF) has completed the RFP evaluation process for submitted proposals and would like to announce that the following Applicants and Foreign JV Partners (in alphabetical order) have met the assessment criteria and have been appointed as Successful Applicants for the formation of Non-Life Insurance JVS in Myanmar;-
 - a) AYA Myanmar General Insurance Company Limited and Sompo Japan Nipponkoa Insurance Inc.;
 - b) Grand Guardian General Insurance Company Limited and Tokio Marine and Nichido Fire Insurance Company Limited; and
 - c) IKBZ Insurance Company Limited and Mitsui Sumitomo Insurance Company Limited.

- (2) The successful applicants will have to comply with all conditions precedent stipulated by the MoPF in the respective appointment letters and take all necessary measures to ensure functional operation from the date of commencement of the Non-Life Insurance JV business. Upon fulfillment of the stipulated conditions precedent, the MoPF in the respective appointment letters and take all necessary measures to ensure functional operation from the date of commencement of the Non-Life Insurance JV business. Upon fulfillment of the stipulated conditions precedent, the MoPF will grant the Successful Applicants final approval for the Non-Life Insurance JV.

4. Car sale in Myanmar 2018

Myanmar returns to BSCB after an almost three-year hiatus. New car sales in the country are now taking off in a significant way: after gaining 13% in 2017 they more than double in 2018 at +118.6% to 17,982. Brand leader Suzuki (+204.1%) triples its volume year-on-year to tighten its stranglehold on the market even further, easily crossing the 50% share mark at 57.4% vs. 41.3% a year ago.

In fact the top 5 stays unchanged on 2017 with Toyota (+66%), Ford (+24.5%), Nissan (+91.6%) and Mazda (+71.1%) however all losing share year-on-year. Higher (+259.3%), GAC (+251.6%), Scania (+229.9%) and Dongfeng (+118.3%) are the greatest gainers further down.

Logically, Suzuki overwhelms the models ranking and monopolises the Top 4(vs. the podium in 2017): the Ciaz (+292.7%) snaps the top spot, Myanmar being the only country in the world to crown this nameplate, toppling last year leader the Ertiga (+149.9%) despite the latter growing much faster than the market. Leader from 2014 to 2016, the Suzuki Super Carry (+60.1%) is down one spot to #3 this year while the new Swift launched in 2018 lands directly at #4. The Nissan Sunny (+97.1%) becomes the best-selling non-Suzuki in Myanmar, replacing the Toyota Hilux (+9.2%) down two spots to #6, with Toyota also placing the Vios and Fortuner inside the Top 10 and Ford the Ranger and Everest.

5. Myanmar to provide electricity to Myawaddy by Month end

Starting from the end of this month(December), the government of Myanmar will provide electricity to Myawaddy Township, which has been purchasing power from Thailand.

The border township purchases power from the 22 KV Thai power grid and distributes electricity to residents using 45 public transformers and 76 private transformers.

“The national power grid reached Myawaddy in March 2019. We will replace the existing public transformers and an additional 20 transformers with 11 KV transformers,” said U Khin Maung Win, Deputy Minister of Electricity and Energy. A unit of electricity purchased from Thailand costs 4.20 baht. The price was raised to 6 baht per unit in May following reports that the government would provide electricity to the township through the national power grid, said U Sein Bo, a member of the House of Representatives.

“Myawaddy City uses over 4 million units per month at the cost of over 14 million baht, which is around K724 million,” said the MP.

The Ministry of Electricity and Energy is trying to distribute electricity while replacing old transformers as part of the National Electrification Plan (NEP) targeting 100 percent electrification by 2030.

6. Mee Laung Gyaing LNG project to commence construction

Construction of a power generation project in Mee Laung Gyaing, Ayeyarwady Region will take place after a power purchase agreement is signed within the first three months of the year.

Zhefu Holding Group of China and local firm Supreme Trading Co will invest US\$2.57 billion to build the plant. It will be powered by liquefied natural gas (LNG) and produce up to 1390 megawatts of energy when it is complete.

The project will include berths for gas carriers to dock at the Mee Laung Gyaing area, which is 40 miles to the north of Chaung Tha beach. It will be transferred back to the government under a 30-year build, operate and transfer system.

Negotiations are concluding and the PPA is expected to be signed during the first quarter of 2020, said U Htoo Htoo Aung, deputy CEO of Supreme Trading Co.

Although the shareholding structure is not fixed, Zhefu Holding Group will be the main shareholder. Supreme Trading Co will own one-fifth of the shares.

Feasibility studies are currently taking place at Mee Laung Gyaing, including the necessary environment and social impact assessments, while soil and water conditions are being tested near the area where the jetty will be constructed. Local farmers have also been compensated last October, U Htoo Htoo Aung said.

The project is also among the biggest electricity projects in the country and will be able to provide enough energy to power industrial zones, hotels, beaches and cities in Ayeyarwady as well as fulfill Yangon’s power demand.

Around 35 percent of the power produced at Mee Laung Gyaing is earmarked for distribution in Ayeyarwady Region, while the remaining energy generated will be transferred to Yangon via the national grid. Supreme Trading Co will build the power lines needed to distribute the energy.

The entire project is expected to take four years to complete. It will be able to start producing 500 MW by the end of 2022 and 900 MW a year or two later.

The LNG power plant will operate with three 500 MW gas turbines and equipment from the US or Europe will be used to achieve the highest efficiency, said U Htoo Htoo Aung.

Under the PPA, the price is fixed for power plant operations and for imported LNG. Transactions would be settled according to the international LNG price and this project will have the lowest price among all other gas power plants, he said. LNG fuel resources will be contracted yearly and will be imported from the cheapest sources.

The Mee Laung Gyaing project is one of three LNG projects announced by the government in 2018. The Ministry of Electricity and Energy has committed to importing LNG to help meet the growing energy demands of the country.

The other two projects are located in Kanbaw in the Tanintharyi and Ahlone in Yangon. The government is hoping that half of these projects will be operational by mid-2020. The three power plants are expected to raise Myanmar's electricity generation capacity by 3,100 MW, doubling the power generation capacity in Myanmar to 6000MW.

7. South Korean Firm invests in Bago Power Project

South Korea's MCM Power Company will invest over US\$35 million on a power generation and distribution project in Pyay township, Bago, according to U Thant Sin Lwin, Director-General of the Directorate of Investment and Company Administration (DICA).

The gas-powered project is expected to generate 40MW of electricity.

Interest in the Myanmar power sector from Hong Kong, Singapore and China -based firms has risen and more are expected to channel funds into boosting the power sector, U Thant Sin Lwin said.

In early December, Hong Kong-listed CNTIC VPower Company was permitted to invest half a billion dollars to execute similar power projects in Thaketa, Yangon and Kyaukphyu, Rakhine, according to DICA.

VPower will invest \$363 million in the generation of 400MW of electricity in Yangon and the remainder to generate 150MW in Rakhine. The projects will be powered by liquefied natural gas and based on Build, Operate and Own agreements.

Since 1988, a total of 21 enterprises have invested \$15.6 billion in the power sector, according to data provided by DICA.

8. Kyauk Phyu Port Myanmar

The city of Kyaukphyu, a major town in Rakhine state, in Western Myanmar, is located in a privileged area in the Bay of Bengal. Nestled between India and China, Kyaukphyu is poised to become one of the major global trade hubs in the near future.

After two years of negotiations, the Myanmar government signed in November 2018 a framework agreement with China's state-owned CITIC Group to develop a Deep Sea Port in the area that will be key to boost the trade between China and the West.

The port will give China access to the Indian Ocean and will become the shortest and most economical gateway for trading goods between China and India. The new route will save about 5,000km in sailing distance for shipments traveling between China and India. Thus, the Kyaukphyu port is a key project in the China Belt and Road Initiative, a government plan to expand Chinese influence in more than 60 countries in Asia, Africa and Europe, through infrastructure projects.

However, many in Myanmar worry about the preferential rights that will be given to China in the project and the debt that it might create for the country. According to a Reuters investigation, Beijing pushed for preferential access to the deep sea port, taking a 70-85 percent stake in the project, whose cost was estimated at the beginning at \$7.3 billion. The Myanmar government would have proposed a 50/50 joint venture, an offer rejected by CITIC, according to the news agency. Eventually, the cost of the project was reduced to \$1.3 billion.

The economic zone faces opposition from activists and residents who criticized the tender process for its alleged lack of transparency, and said the development would have a negative impact on local people.

Other controversial projects are linked to the port. Thus, the Kyaukphyu Deep Sea Port is the first stage of the Kyauk phyu project that will also include a Special Economic Zone that will be built later on . The Special Economic Zone will put about 20,000 people at risk of losing their homes due to land acquisition for the zone, according to the International Commission of Jurists, a human rights watchdog.

The port in Rakhine State will also be the entry port for the Shwe oil-gas pipeline that will send the oil brought from the Middle East to China, after being stored at the port. In September 2018, the Myanmar government also signed a Memorandum of Understanding on the establishment of the China Myanmar Economic Corridor that will connect Kunming, in Yunnan Province in Southern China, to the Kyaukphyu port.

9. Authorized 11 foreign insure companies to operate in Myanmar

The Financial Regulatory Department awarded licenses to five foreign insurers and six joint ventures to operate in the Myanmar market on November 28, 2019.

British Prudential, Japanese Dai-ichi Life, Hong Kong AIA, US Chubb and Canadian Manulife have been permitted to issue life insurance policies in Myanmar with their fully-owned subsidiary, more than half a year after the five insurers were granted provisional licenses. The approval marked Myanmar's first-ever licensing to foreign fully-owned life insurers.

The Department also granted licenses to three life and three non-life joint ventures between foreign and local firms. Three JVs for non-life insurance are between AYA Myanmar General Insurance and Sompo Japan Nipponkoa Insurance; Grand Guardian General Insurance and Tokio

Marine & Nichido Fire Insurance; and IKBZ Insurance and Mitsui Sumitomo Insurance. Another three life JVs are between Capital Life Insurance and Taiyo Life Insurance; Citizen Business Insurance and Thai Life Insurance; and Grand Guardian Life Insurance and Nippon Life Insurance.

Insurance liberalization is a flagship reform of Daw Aung San Suu Kyi's government, albeit one tarnished by repeated delays, executives say. Her administration had initially committed to opening up the insurance market in the first quarter of 2017 and pressure was building for the ministry to follow through the pledge.

The finance ministry announced it would grant up to three life insurance licences to foreign companies a day after *The Myanmar Times* on January 1 revealed that Samsung Life Insurance had shut down its Myanmar subsidiary. In April, it awarded provisional licences to five instead.

Despite the delays, international insurers remain keen to tap into a market where current insurance penetration is among the lowest in the world.

Local insurer IKBZ Insurance, which has formed a joint venture with Mitsui Sumitomo Insurance Group, released a report in July showing that less than 4 percent of the population have any sort of insurance coverage. The report also indicated that the industry has the potential to grow into a K4 trillion market in 10 years.

Insurance in Myanmar, historically monopolized by the state firm, was opened up to local private operators in 2013, with 11 Myanmar licensed firms currently operating. More than a dozen foreign insurers have set up representative offices in Yangon.

The government has also approved six joint-venture (JV) proposals between foreign and local partners. Three joint ventures for non-life insurance are between AYA Myanmar General Insurance and Tokyo-based Sampo Japan Nipponkoa Insurance; Grand Guardian General Insurance Co and Tokyo-based Tokio Marine & Nichido Fire Insurance; and IKBZ Insurance and Mitsui Sumitomo Insurance.

And another three life insurance JVs are between Capital Life Insurance and Tokyo-based Taiyo Life Insurance Co; Citizen Business Insurance and Bangkok -based Thai Life Insurance; and Grand Guardian Life Insurance Co and Osaka -based Nippon Life Insurance.

The Financial Regulatory Department (FRD), under the Ministry of Planning and Finance, authored a proposed Insurance Business Law which is currently under public consultation. As reported by *The Myanmar Times*, the draft legislation as it stands will exempt the insurance market from the Competition Law.

Under the new law, state-owned Myanmar Insurance is also exempted from provisions regulating governance, liquidation and licensing.

10. Additional 1,000 MW of Power by Next Year

Ministry of Electricity and Energy (MOEE) estimates that another 1000 MW of power for the country will be generated by the middle of next year.

This was announced during a ceremony attended by President U Win Myint to mark the achievement of 50 percent nationwide electrification on December 13.

Nationwide electrification stood at only 34 percent in 2016 when the NLD government came to power. Since then, the reformation of the Ministry of Electricity and Energy and a focus on increasing electricity generation through hydropower, natural gas, and solar power, and expanding distribution has paid off, U Win Myint during his speech at the event.

As of this month, electrification has reached 50 percent of the nation and some 350 towns and over 16,000 villages are linked to the national grid, he said.

According to the statement from the MOEE, the government has invested a total of K2.3 billion in the electricity sector since 2016 and the results show that an additional 900MW of electricity is being generated by three hydropower stations, six thermal stations, and one solar generator. The ministry estimates that the power generation will climb to 1,000MW by the middle of next year.

The government has laid down both short-term and long-term plans policies, strategies and plans for the sustainable development of electricity and energy, which have been increasing from year to year alongside the development of the economy, said U Win Myint,.

At present, the demand for power supply in Myanmar has been rising and estimated 15 percent a year. Naturally, the state has been making efforts to meet the goal of providing sufficient power. In allocating the budget for the expenditures of the state, electricity has been prioritised, U Win Myint, said.

Recently, the Myanmar Investment Commission approved a joint venture between China National Technical Import and Export Corporation (CNTIC) and VPower Group of Hong Kong for two LNG power plant projects capable of generating a total of 550MW.

The projects involve a 400 MW LNG power plant in Yangon Region worth US\$360 million and a 150 MW LNG power plant in Rakhine State worth US\$140 million.

The MOEE aims for nationwide electrification to hit 55 percent in 2021-2022, 75 percent in 2025-2026, and 100 percent in 2030

11. Meeting on SEZs

Myanmar Special Economic Zone Central Committee held its first meeting for the year at the Ministry of Commerce in Nay Pyi Taw on 28 Feb. 2020 discussing measures to be taken for speeding up the implementation of special economic zones in the country.

The meeting was opened with remarks made by Vice President U Henry Van Thio, who is also chairman of this committee.

In his remarks, the chairman stressed the important role of the special economic zones for the economic development of the country, urging the cooperation of all ministries concerned in making the SEZs a success.

Out of three special economic zones, Thilawa SEZ is far ahead of the two remaining zones with completion of Zone-A and its Zone-B being implemented sector by sector.

Thilawa SEZ has attracted some 114 companies so far, with total investment of US\$1.92 billion. Of them, over 80 factories are in operation. The results reflect that the Thilawa SEZ is developing with momentum, said the vice president.

Regarding the Kyaukpyu SEZ, the vice president said the two companies namely CITIC Group and Framework Agreement who won the tender for the deep seaport project of the SEZ signed the Framework Agreement in November 2018. The two companies inked the Concession Agreement and Shareholder Agreement in January 2020. Plans are underway to carry out the EIA, SIA surveys and GT Survey for geological situation.

The vice president has called on officials of the Kyaukpyu SEZ to make the best use of experiences of the Thilawa SEZ in implementing the Kyaukpyu SEZ.

He continued to say that Myanmar has already signed the Myanmar-China Economic Corridor Cooperation project, and that if the deep seaport project included in the Myanmar-China Economic Corridor Project were implemented successfully, it would benefit both countries.

Regarding the Dawei Special Economic Zone implementation, the vice president said the two-lane road linking Dawei SEZ and Hteekhee which was under construction could be seen as a progress of the project.

The Ministry of Construction is building the road at the cost of 4.5 billion baht borrowed from the Thai Government. The two sides are negotiating the Terms of Reference-TOR and the ground survey works have been completed. The two sides are also negotiating the Detailed Project Report-DPR.

“As special economic zones are playing an important role in development of the country and creating job opportunities for the people, all should make concerted efforts for success of the special economic zones,” said the vice president.

“On the other hand, the ministries concerned are obliged to coordinate with each other to provide services to foreign investors in accordance with the rules and regulations so that they can have confidence to invest in Myanmar,” said the vice president.

“Only when we give guarantees to them, will the investment flow into our country,” said U Henry Van Thio, “Or, there would be no benefits that we should gain.”

He also called for the ministries concerned to actively participate in implementing the SEZs.

Afterwards, Union Minister for Commerce Dr Than Myint, who is the secretary of the central committee and chairman of the work committee under the central committee, gave a detailed briefing about the current situation of the special economic zones and undertakings of the central work committee.

Afterwards, Permanent Secretary of the ministry gave a briefing about the progress of the implementation of the resolutions made at the meeting 1/2019.

Deputy Ministers U Set Aung, in his capacity as the Thilawa and Kyaukpyu SEZ Management Committee Chairman, and Dr Tun Naing, in his capacity as the Dawei Special Economic Zone Management Committee Chairman, also discussed the implementation of the respective zones.

Next, Yangon Region Chief Minister U Phyo Min Thein discussed the plans for the Yangon Special Economic Zone.

Permanent Secretary U Aung Soe, who is the Joint Secretary of the Myanmar-Thai Joint Coordination Committee for development of the Dawei SEZ and related projects, discussed outcomes of the Myanmar-Thai Joint Task Force meeting and Myanmar-Thai-Japan meeting.

After hearing the discussion, Vice President U Henry Van Thio stressed the need to do reforms and to ensure that the rules and regulations meet international standards.

He also called for speeding up the implementation of the SEZs based on the win-win situation of the two sides.

12. The Ministry of Commerce (MOC) has warned that it will remove companies that do not apply for new exporter/importer registration numbers by December 31, from the registry list and not allow them to carry out trading.

According to the provision included in the Myanmar Companies Law 2017, the Directorate of Investment and Company Administration (DICA) requires companies to re-register with the Myanmar Companies Online (MyCo) registry system. The Ministry of Commerce also amended its procedures for exporter/importer registration numbers to be in line with the company registration procedures.

If companies that have already re-registered with the MyCo registry system want to keep carrying out an export/import business, they need to apply for a new nine-digit Taxation Identification Number to replace their existing number in exporter/importer registry by the end of this year.

The Department of Trade is also upgrading its system of issuing export licenses to the Myanmar Trade net 2.0 system and beginning January 5, 2020, relevant departments such as DICA, Customs, Internal Revenue Department, Department of Trade, and Central Accounts Office can share company information, the MOC said.

The companies that registered as import/export companies with MyCo but do not apply for the new nine-digit Taxation Identification Number will be removed from the import/export registry after January 5, 2020, the ministry said, adding if these companies want to continue trading, they will have to reapply and register as new import/ export entities.

The MOC is targeting US\$33 billion in trade volumes during fiscal 2019-20. Imports are expected to exceed exports, resulting in an estimated trade deficit of \$2 billion for the period.

Trade volumes for the first two months of this fiscal year have already exceeded volumes during the same period last year with imports up by \$110 million year-on-year and exports up by \$800 million.

Meanwhile, the Ministry of Agriculture, Livestock and Irrigation is negotiating for additional export quotas to China and for maize to be exported to Thailand in higher quantities during 2020.

If the circumstances remain, trade volumes for the year will exceed the target, said U Khin Maung Lwin, assistant secretary at the MOC.

13. UMFCCI, JCCI co-organize Myanmar-Japan business cooperation meeting

The Union of Myanmar Federation of Chambers of Commerce and Industry (UMFCCI) and the Japan Chamber of Commerce and Industry (JCCI) organized the 15th joint meeting of Myanmar-Japan Business Cooperation Committees on 14 November at the UMFCCI office.

About 20 Japanese businesspersons in heavy industry, aviation, technology, legal consultation, education and services, and energy attended the meeting.

During the meeting, experts from Myanmar discussed cooperating in the country's tourism and human resource development businesses.

"The UMFCCI and JCCI have been collaborating for over 20 years now. The meetings were alternatively held in both countries, and the 15th joint meeting was convened in Myanmar this year. The meeting outcomes between the two countries have shown improvement in investment," said U Zaw Min Win, President of the UMFCCI.

"Myanmar and Japan have close relations and the two countries prioritize mutual trust," said U Zaw Min Win.

"At present, Myanmar government has been focusing on economic growth and I hope this joint meeting will help deal with the possible investment obstacles and support investment promotion," said Mr Ichiro Maruyama, Ambassador Extraordinary and Plenipotentiary of Japan to the Republic of the Union of Myanmar.

"As per the messages sent by Prime Minister Shinzo Abe, Myanmar government is focusing on economic reform. I wish the private sectors from the two countries discuss foreign investment difficulties in the meeting. So, we can report the meeting outcomes to the governments. They will continue to work on this after government-to-government discussions," he said.

III. 2019 年度ミャンマートピック

At present, Japan is ranked 10th among 50 countries with a large share of investment in Myanmar. Between 1988 and 30 September this year, 117 Japan-listed enterprises have been permitted to bring investments of US\$1.2 billion into the country, according to statistics released by the Directorate of Investment and Company Administration.

Foreign investments of over \$670 million have flowed into the Special Economic Zones (SEZs) from 39 Japan businesses, under the Special Economic Zone Law.