

第6章

ミャンマーの物流事情と今後の展望

水谷俊博

堀間洋平

要約： ミャンマーは2011年の民政移管以降、貿易が増加傾向にあり、日本企業による運輸・物流分野への進出も拡大している。対内直接投資の拡大や海外からの援助の増加等もあり、経済は堅調に推移しており、内需の拡大により若者たちの間ではSNSを活用したインターネット・ショッピングなども流行している。それに伴い、ヤンゴン市内では小口物流に対するニーズが高まる等、新たな潮流も生まれつつある。こうした商品は主に海外から輸入され、中国やタイの国境等を通じて輸送されるケースが多い。中国国境の町であるムセを通じた国境貿易は、ミャンマーの貿易全体の3割を超える水準まで高まっており、国境貿易を通じて運ばれる貨物は今後も増加傾向が続くと思われる。

昨今の物量増加に伴い、ミャンマーの主要税関には電子通関システムが導入され、今後は非居住者在庫制度、2国間での相互通行ライセンスの整備が進むことが期待される。

キーワード： 国境貿易、中国、タイ、通関

はじめに

2011年3月にミャンマーに誕生したテインセイン政権は、民主化に向け大きく舵を切るとともに、国際社会が驚くほどのスピードで国内改革を断行した。その結果、民政移管時の2011年に5.6%だった経済成長率は、2012年7.3年%、2013年8.4%、2014年8.0%と急激に高まった。2016年3月に誕生したアンサンスーチー氏率いる現政権も、テインセイン前政権の経済政策を基本的に踏襲し、2017年の経済成長率は7.2%と推計されるなど（IMF 2017）、今後もさらなる経済発展が期待されている。

軍事政権時代（1988～2010年度。以下、軍政）と民政移管後（2011～2017年度（12月まで））の対内直接投資額を比較すると、軍政時代が360億3800万ドル、民政移管後が390億9700万ドルと、民政移管後わずか7年弱の投資額（累計）が軍政時代の23年間の投資額（同）を上回っている。業種別の内訳をみると、電力、石油・ガス、鉱業の大型インフラ関連投資の合計が86.4%から38.7%と47.7%減少し、代わって製造業が4.9%から19.3%（14.4%増）、不動産開発が2.9%から9.6%（6.7%増）、輸送・通信が0.8%から21.8%（21.0%

増)と拡大した。軍政時代は中国主導によるインフラ関連の投資が大半を占めたが、民政移管後に増加した製造業、不動産開発、輸送・通信については、海外の民間企業による投資案件が多いのが特徴である。

製造業については、安価で豊富な労働力を背景にアパレル品等の労働集約的な製品を生産するチャイナ・プラス・ワンの投資が多いが、他方、5000万人を超える市場獲得を目指す内販型製造業の投資も近年増加傾向にある。不動産開発では、旺盛な国内市場を取り込むべく、都市部を中心にショッピング・モールやオフィス・ビル開発などの案件が多い。輸送・通信については、ミャンマー政府が2013年に携帯電話の通信ライセンスを外国企業に開放したことで、日本を含む外国企業からの通信分野への投資が急拡大している。このように、内資・外資を含めた個別企業によるミャンマー国内でのビジネスが急拡大したことで、近年ミャンマーでは貿易が大きく拡大している。2011年度に181億7100万ドルであった貿易額(輸出入の合計)は、2016年度は291億300万ドルと、5年間で60.2%増加した。実際、ミャンマーのコンテナ取扱量は、ミャンマー港湾公社(MPA)によると、2010年度に輸出入合わせ34万7000TEUであったものが、2014年度には75万TEUに増加した。

こうした背景もあり、物流分野への日本企業のミャンマー進出も相次いでおり、ミャンマー日本商工会議所(JCCM)によると、運輸・物流企業の加盟数は大手企業、地方の中堅・中小企業を含め39社に上り、加盟企業全体の1割を占める(2018年2月時点)¹。またミャンマー初の経済特区であるティラワSEZには、製造業を中心に86社(2017年12月時点)が進出しているが、9社の物流企業(倉庫会社含む)が含まれており、多くの企業が将来的な物量増加を見据え、ミャンマー国内輸送、国境をまたいだ越境輸送サービス等を展開している。

本稿では、ミャンマーの物流事情を概観し、国境貿易の現状や電子通関システムの導入状況、非居住者在庫制度の活用可能性などについて考察する。

第1節 ミャンマーの物流事情

ミャンマーでは1988年から2011年までの23年間にわたり軍政による統治が続き、欧米諸国による厳しい経済制裁が科せられた。その影響で、海外からの投資や支援が極端に制限されたため、国内の物流インフラ整備には遅れが目立つ。ジェトロが2017年10~11月にかけて実施した「2017年度アジア・オセアニア進出日系企業実態調査」(以下、ジェトロ調査)にて、「物流インフラの未整備」を「経営上の問題点」に挙げた企業は64.7%に上り、全体の第2位となった。

ミャンマー国内の輸送インフラは徐々に整備が進むものの、ミャンマー中央統計局によると、国内の主要幹線道路の総延長距離は、2011年度に2万4285マイル(3万9083キロメ

¹ ミャンマー日本商工会議所(JCCM)2018年2月度役員会議事録を参照。

ートル)だったものが、2015年度は2万5733マイル(4万1413キロメートル)と、5年間の伸び率はわずか6.0%にとどまった。こうしたことから、国内の物流インフラは改善の余地が大きいことがうかがえる。

(1) 輸送モード別物量の推移

表1はミャンマーの輸送モード別物量の推移を示したものである。公共輸送のみの数値で、民間サービスによるトラック・バス・航空輸送が含まれていないため、道路や空路を利用した貨物輸送量が過少計上されている可能性に留意する必要がある²。そうした前提ではあるが、ミャンマーでは主に鉄道、道路、水路による輸送が行われており、2015年度の構成比は鉄道が43.5%、道路が26.3%、水路が30.2%となっている。鉄道は、ミャンマー中央統計局によると、2015年度時点の総延長距離は4933マイル(7939キロメートル)に上るが、線路の劣化が著しく、走行速度が遅くトラックやバスより大幅に時間が掛かる。また、運行スケジュールがきちんと順守されない等の理由により、いわゆる民間企業による商業ベースでは広く利用されている状況にはない。水路については、ミャンマーでは全長6650キロメートルに上る河川航路があり、内陸水運がもっとも発達しているイラワジ・デルタの水路は2404キロメートルに上る。内陸水運では穀物をはじめ、ディーゼル・オイル、建材、鋼材、セメント、建機、フォークリフト、原木等が輸送されている(JCIA2016)。国内ではヤンゴン・マンダレー間が物流の大動脈となるが、主にトラックによる輸送が行われている。

表1 ミャンマーの輸送モード別国内貨物輸送量とシェア (単位: 1000 トン / %)

輸送モード	項目	1995年度	2000年度	2005年度	2010年度	2015年度
鉄道	貨物輸送量	3,162	3,608	2,925	3,463	2,015
	シェア	40.7	39.9	30.3	32.1	43.5
道路	貨物輸送量	1,374	1,509	2,387	2,460	1,216
	シェア	17.7	16.7	24.8	22.8	26.3
水路	貨物輸送量	3,227	3,925	4,330	4,863	1,397
	シェア	41.6	43.4	44.9	45.1	30.2
空路	貨物輸送量	2	2	1	0.5	1
	シェア	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
貨物輸送量合計		7,764	9,044	9,643	10,786	4,629

(出所) ミャンマー中央統計局。

(注) 公共輸送のみの数値で民間輸送を含まない。

² 特に最新の2015年度の数字が小さくなっているのは、民政移管後に民間の参入機会が増えるなか、公共輸送量が減少し始めているためではないかと思われる。

（２）ヤンゴンーマンダレー

ヤンゴンーマンダレー間を結ぶ道路は国内物流の大動脈であるが、2011年にヤンゴンーマンダレー間の高速道路が全面開通した。詳細は第２節で述べるが、中国国境から運ばれた荷物がマンダレーを経由しヤンゴンに、また、タイ国境から運ばれた荷物がヤンゴンを経由しマンダレーにも多く運ばれている。そのため、ミャンマーの地場企業と日本企業による合弁企業で、自社トラックやトレーラーを有するＡ社へのヒアリング（2017年9月26日実施）によると、「ヤンゴンとマンダレー間の物量は、ヤンゴン→マンダレー：マンダレー→ヤンゴンが６：４」と回答があるなど、片荷に関しては深刻な状況には至っていないと想定される。ただし、自社トラックやトレーラーを所有していない会社については、荷物が十分集まるまで待てない等の事情があるため、片荷の問題が生じているとのコメントが一部あった。

なお、ヤンゴンーマンダレー間は、複数企業へのヒアリングによると、高速道路を使用する場合、夜間走行の場合で11時間程度とのことである（ヤンゴン→マンダレー、マンダレー→ヤンゴンとで所要時間の差異はほとんどみられない）。また、トラックの高速道路での走行については、23トン未満の車両であれば認可を取得すれば走行可能となっている。

（３）ヤンゴンにおける市内物流

2016年11月にヤンゴン市内の大型車両の乗り入れ禁止が発表されて以降、朝6時から18時までの市内走行が2018年2月時点においても禁止されている。そのため、ヤンゴン市内では同時間帯は3トン以下の車両のみ通行可能となっている。

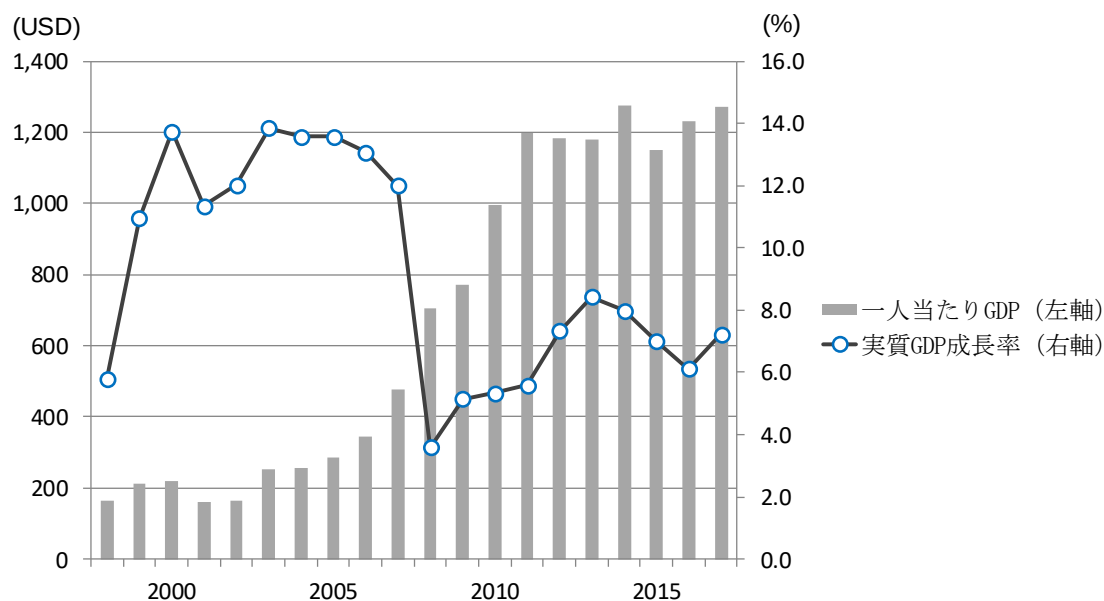
図１の通り、近年ミャンマーは7%前後の経済成長率を達成しており、携帯電話の普及も相まってSNSを活用したインターネット・ショッピングが若者たちの間で流行している。前述のＡ社へのヒアリングによると、「インターネット・ショッピングでミャンマーの消費者が購入した商品等もムセ経由でミャンマーに運ばれており、物量も増えている」とのことである（2017年9月26日実施）。こうした背景もあり、特にヤンゴン市内で小口配送に対するニーズが徐々に高まっている。同じくＡ社によると、「ヤンゴンにはドア・トゥー・ドアで小口貨物を配送する企業が複数存在する」とのことである（2017年9月26日実施）。

また、ミャンマーでは2015年に同国初の経済特区であるティラワSEZが稼働した。2017年12月時点で、予約契約締結済みの企業数は86社に上り、既に35社が操業を開始している。業種は建設資材（14社）、包装・容器（10社）、縫製（8社）、食品・飲料（7社）など多岐に渡る³。近年ヤンゴン市内を中心にホテルやオフィス・ビル、複合施設等の建設ラッシュが起こっており、こうしたプロジェクト向けに各種建設資材が供給され始めている。また、国内販売向けの清涼飲料用のペットボトルや缶などをティラワSEZで生産し、国内の飲料工場などに供給する企業も増加している。こうした背景もあり、ティラワSEZとヤンゴン市内を結ぶ市内配送物流も近年拡大傾向にある。前述のＡ社へのヒアリングによると、

³ ティラワSEZの開発事業者 Myanmar Japan Thilawa Development (MJTD) 提供資料を参照した。

「ヤンゴン市内での配送は、車両規制の影響により、朝6時から18時まではティラワからヤンゴン市内へ運ぶ際も3トン以下のトラックに積み替えて運んでいる」という（2017年9月26日実施）。

図1 ミャンマーの実質経済成長率，一人当たりGDPの推移



(出所) IMF, *World Economic Outlook*, October 2017 を基にジェトロ作成。

(4) 高速バスによる国内都市間の輸送

ミャンマー国内では各都市間を結ぶ高速バスが発達しており、市民の代表的な交通手段となっている。例えば、ヤンゴンーマンダレーの高速バスは、夜22時半にヤンゴンを出発し、翌朝7時半にマンダレーに到着する。バスの種類にもよるが、運賃はおおよそ2万チャット（1ドル1350チャット、約15ドル）程度である。こうした高速バスの荷台には様々な荷物が積載され、ヤンゴンから各都市に小口貨物を運んでいる。ヤンゴン市内には各地に出張所があり、そこで顧客からの荷物を預かり、現地で荷受人が荷物を受け取る仕組みである。

ヤンゴン等の都市部の企業が地方の企業に対し何らかの商品発送をする際、トラックを調達する程の大型荷物でない場合は、高速バス会社に商品の輸送を委託するのが一般的である。地方都市では、高速バス会社の営業担当者が連日現地の企業に商品の配送予定がないか確認する姿が見られる。配送の際は高速バス会社が商品の集荷を行い、夜間に走行する高速バス等に、依頼された商品を積載し各地域の卸市場や中継地点に輸送する。

(5) ミャンマー国内における輸送コスト

ミャンマー国内においては、ムセーマンダレーーヤンゴンーミャワディ間が物量の多い

ルートとなっており、あらゆる貨物が主にトラックで運送されている。表2は2017年9月25～29日にかけて実施した企業ヒアリングを基に、国内の主な陸送ルートの輸送費をまとめたものである。それによると、ミャワディ→ヤンゴンは956ドル、ヤンゴン→マンダレーは978ドル、ヤンゴン→ムセは1838ドル、ミャワディ→ヤンゴン→マンダレー→ムセは2500ドルとなった。ただし、国内輸送費は運ぶ時期や重量によって変動する点には注意が必要である。雨安居に当たる雨季（およそ6～10月）の時期は、結婚式など様々な催事を控える傾向にあり、例年荷動きが鈍くなる。ダディンジュ満月明け後の乾季（およそ11～2月）は様々なイベントが解禁となり、配送ニーズが高まることで、雨季より輸送費が値上がりする傾向にある。また、重機など通常貨物より重いものを運ぶ場合は、表2には反映していないものの、現地物流企業C社に対する2017年9月26日付ヒアリングによると、ヤンゴン→ムセ間の40フィート・コンテナ輸送で最大2.7倍のコストの違いがあった。

表2 ミャンマー国内の輸送コスト（トラック）（単位：米ドル）

輸送区間	金額
ミャワディ→ヤンゴン	956
ヤンゴン→マンダレー	978
ヤンゴン→ムセ	1,838
ミャワディ→ヤンゴン→マンダレー→ムセ	2,500

（出所）ヒアリング先企業（4社）からのデータ平均。

（注）1) 回答企業数は1～3社。

2) ミャンマー・チャットから米ドルへの換算はヒアリング最終日（2017年9月29日）の中央銀行発表レフェレンス・レート（USD 1 = MMK1360）を採用した。

3) 40フィート換算のドライ・コンテナを輸送単位とした。

第2節 ミャンマーにおける国境貿易

ミャンマーは中国、インド、バングラデシュ、タイ、ラオスの5カ国と国境を接しており、軍政時代より国境貿易が盛んに行われてきた。表3はミャンマーの主要品目別貿易額の推移を海外貿易（海上輸送および航空輸送）と国境貿易別に示したものである。2016年度（2016年4～2017年3月）の国境貿易は77億1600万ドルに上り、貿易総額（291億300万ドル）の26.5%を占めた。2011年度は33億6800万ドル（18.5%）であったため、5年間でシェアが8.0ポイント拡大した。同期間の海外貿易と国境貿易の増加幅はそれぞれ1.4倍と2.3倍であったため、近年、国境貿易がより活発に行われている状況が分かる。

2016年度の国境貿易額 77 億 1600 万ドルの内訳は、輸出が 48 億 6000 万ドル、輸入が 28 億 5500 万ドル（輸出：輸入＝63.0%：37.0%）と輸出超過となった。なお、海外貿易は輸出が 70 億 4400 万ドル、輸入が 143 億 4400 万ドル（輸出：輸入＝32.9%：67.1%）と、輸入超過となっている。国境を通じた輸出は農産品（31.3%）や製造（27.9%）が中心となっており⁴、一方、輸入については、投資用（59.6%）が大半を占めている⁵。

表3 ミャンマーの主要品目別貿易額の推移

（単位：100 万ドル）

品目	2011年度			2016年度			2017年度（4月～9月）		
	海外貿易	国境貿易	合計	海外貿易	国境貿易	合計	海外貿易	国境貿易	合計
輸出計	7,107	2,028	9,136	7,044	4,860	11,904	4,923	2,296	7,219
農産品	1,517	855	2,373	1,409	1,519	2,929	776	721	1,498
動物	7	84	91	7	4	11	4	4	8
水産物	452	254	706	224	357	582	117	173	290
鉱物	113	784	898	660	351	1,011	460	206	666
森林	629	13	642	244	3	247	111	2	112
製造	4,076	8	4,084	4,059	1,354	5,413	2,664	659	3,323
その他	313	29	343	441	1,272	1,712	791	531	1,321
輸入計	7,695	1,340	9,035	14,344	2,855	17,199	7,641	1,449	9,090
投資用	2,938	780	3,718	5,219	1,703	6,922	2,574	738	3,312
原材料	3,733	338	4,072	5,626	519	6,146	3,190	306	3,497
消費用	1,024	222	1,245	3,498	633	4,131	1,876	405	2,281
輸出入計	14,803	3,368	18,171	21,388	7,716	29,103	12,564	3,745	16,308

（出所）商業省資料を基にジェトロ作成。

（注）1) 商業省資料に従い「Oversea」を海外貿易、「Border」を国境貿易とする。

2) 海外貿易は海上輸送および航空輸送による貿易を指す。

3) 品目名は商業省のカテゴリ分けによる。

表4は中国、タイ、バングラデシュ、インドとの各国境ゲートにおける貿易額の推移とシェアを示したものである。2016年度の国境貿易（77 億 1600 万ドル）のうち、中国が 62 億 4400 万ドル（80.9%）と8割を超えるシェアを誇り、タイが 13 億 7400 万ドル（17.8%）、インドが 8800 万ドル（1.1%）、バングラデシュが 1100 万ドル（0.1%）と続いた。2016年度の中国との国境貿易額 62 億 4400 万ドルのうち、輸出は 44 億 7000 万ドル、輸入は 17 億 7400 万ドル（輸出：輸入＝71.6%：28.4%）と輸出超過となった。一方、タイの国境貿易額 13 億 7400 万ドルのうち、輸出は 3 億 1700 万ドル、輸入は 10 億 5700 万ドル（輸出：

⁴ 商業省資料では Manufacture Products と記載。

⁵ 商業省資料では Investment Products と記載。

表4 ミャンマーの国境貿易による貿易額の推移

(単位：100 万ドル/%)

国境都市名	国境を接する国	2012年度			2013年度			2014年度			2015年度		
		輸出	輸入	輸出入計	輸出	輸入	輸出入計	輸出	輸入	輸出入計	輸出	輸入	輸出入計
ムセ	中国	1,816	1,014	2,830	2,211	1,307	3,518	3,614	1,704	5,318	3,810	1,568	5,378
ルウェジェー	中国	22	11	33	69	7	76	64	9	73	64	13	77
チンシュエホー	中国	57	7	64	216	31	247	358	66	424	333	53	386
カンバイティ	中国	2	9	11	6	23	30	9	50	59	29	67	96
中国合計 (1)		1,897	1,041	2,938	2,502	1,368	3,870	4,045	1,829	5,874	4,236	1,701	5,937
チャイントン	タイ	-	-	-	-	-	-	7	5	12	6	7	14
タチレク	タイ	12	28	40	14	59	73	8	94	102	10	65	75
ミャワディ	タイ	56	89	145	49	222	272	33	424	457	44	682	726
コータウン	タイ	30	49	79	39	109	148	36	80	116	46	86	132
メイッ	タイ	127	28	155	113	41	154	106	40	146	141	30	171
ティキ	タイ	-	-	-	0	1	1	0	4	4	2	11	13
モータウン	タイ	-	-	-	0	2	2	0	1	1	0	2	3
モーセー	タイ	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
タイ合計 (2)		225	194	419	215	435	650	191	647	838	250	884	1,134
シットエ	バングラデシュ	4	0	4	10	6	16	6	0	7	5	1	6
マウンドー	バングラデシュ	-	-	-	5	1	7	8	0	8	5	0	5
バングラデシュ合計 (3)		4	0	4	16	7	23	14	0	14	11	1	12
タムー	インド	7	2	9	16	10	26	33	13	46	33	13	46
リー	インド	1	1	3	12	7	19	10	6	15	20	6	26
インド合計 (4)		9	3	12	28	17	45	43	18	61	53	19	72
合計 (1) ~ (4)		2,134	1,239	3,373	2,761	1,827	4,588	4,293	2,494	6,787	4,549	2,605	7,154

国境都市名	国境を接する国	2016年度			2017年度 (4月-9月)			構成比 (2016年度)		
		輸出	輸入	輸出入計	輸出	輸入	輸出入計	輸出	輸入	輸出入計
ムセ	中国	3,704	1,658	5,362	1,721	861	2,581	76.2	58.1	69.5
ルウェジェー	中国	186	16	202	88	8	96	3.8	0.6	2.6
チンシュエホー	中国	516	58	573	245	32	277	10.6	2.0	7.4
カンバイティ	中国	64	42	107	39	18	57	1.3	1.5	1.4
中国合計 (1)		4,470	1,774	6,244	2,093	919	3,012	92.0	62.1	80.9
チャイントン	タイ	2	2	4	0	1	1	0.0	0.1	0.1
タチレク	タイ	14	67	81	7	32	40	0.3	2.3	1.1
ミャワディ	タイ	60	868	929	34	418	451	1.2	30.4	12.0
コータウン	タイ	69	65	134	44	35	79	1.4	2.3	1.7
メイッ	タイ	157	52	210	77	35	112	3.2	1.8	2.7
ティキ	タイ	11	1	12	3	0	3	0.2	0.0	0.2
モータウン	タイ	2	1	3	2	1	3	0.0	0.0	0.0
モーセー	タイ	0	0	0	0	0	0	0.0	0.0	0.0
タイ合計 (2)		317	1,057	1,374	166	523	689	6.5	37.0	17.8
シットエ	バングラデシュ	4	0	5	4	0	4	0.1	0.0	0.1
マウンドー	バングラデシュ	6	0	6	5		5	0.1	0.0	0.1
バングラデシュ合計 (3)		10	0	11	10	0	10	0.2	0.0	0.1
タムー	インド	38	10	48	14	2	16	0.8	0.3	0.6
リー	インド	25	15	40	13	5	18	0.5	0.5	0.5
インド合計 (4)		63	24	88	27	7	34	1.3	0.9	1.1
合計 (1) ~ (4)		4,860	2,855	7,716	2,296	1,449	3,745	100.0	100.0	100.0

(出所) 商業省資料を基にジェトロ作成。

(注) 2011 年度以前の統計は未発表。

輸入＝23.1％：76.9％）と、こちらは中国とは逆に輸入超過となった。

このように、ミャンマー国内に16ある政府直轄の国境ゲートの中では中国⁶、特にムセが大きな存在感をみせる。2016年度の国境貿易額77億1600万ドルのうち、ムセ単独で53億6200万ドルと69.5％を占めた。ただし、2012年度はムセが占める割合は83.9％であったため、相対的にシェアは低下している。その理由は、ミャワディが9億2900万ドル（12.0％）と2012年度の4.3％から増加した影響が大きい。軍政時代はミャンマー国軍とカレン民族同盟（KNU：Karen National Union）との紛争により、たびたびゲートが閉鎖され国境貿易に影響を及ぼすことがあったが、2012年1月に停戦協定に合意して以降、民政移管後の輸入規制の緩和も相まって、タイからの輸入が大幅に増加している。

（1）中国との国境貿易（ムセ）

ミャンマーの国境貿易において7割のシェアを誇るムセは、同国北部の国境経済圏の最前線である。2012年度から2016年度の4年間で貿易額は約2倍に拡大し、中でもミャンマーから中国への輸出が増加している。

表5によると、ムセの2016年度の貿易額は53億6200万ドルに上った。海上輸送・航空輸送・国境貿易を含めた貿易全体に占める割合は18.4％に上り、中でも輸出に占める割合は31.1％と3割を超える水準である。2012年度は20.2％であったため、近年ムセを通じてミャンマーから中国に向け輸出が活発に行われている様子が分かる。

表5 ムセ（中国国境）、ミャワディ、コータウン、メイッ（タイ国境）、タムー・リー（インド国境）の国境貿易額の推移
（単位：100万ドル / ٪）

国境都市名	2012年度			2016年度			2017年度（4月～9月）			構成比（2016年度）		
	輸出	輸入	輸出入計	輸出	輸入	輸出入計	輸出	輸入	輸出入計	輸出	輸入	輸出入計
ムセ	1,816	1,014	2,830	3,704	1,658	5,362	1,721	861	2,581	31.1	9.6	18.4
ミャワディ	56	89	145	60	868	929	34	418	451	0.5	5.0	3.2
コータウン	30	49	79	69	65	134	44	35	79	0.6	0.4	0.5
メイッ	127	28	155	157	52	210	77	35	112	1.3	0.3	0.7
タムー	7	2	9	38	10	48	14	2	16	0.3	0.1	0.2
リー	1	1	3	25	15	40	13	5	18	0.2	0.1	0.1
貿易額（全体）	8,977	9,069	18,046	11,904	17,199	29,103	7,219	9,090	16,308	100.0	100.0	100.0

（注）2011年度以前の統計は未発表。

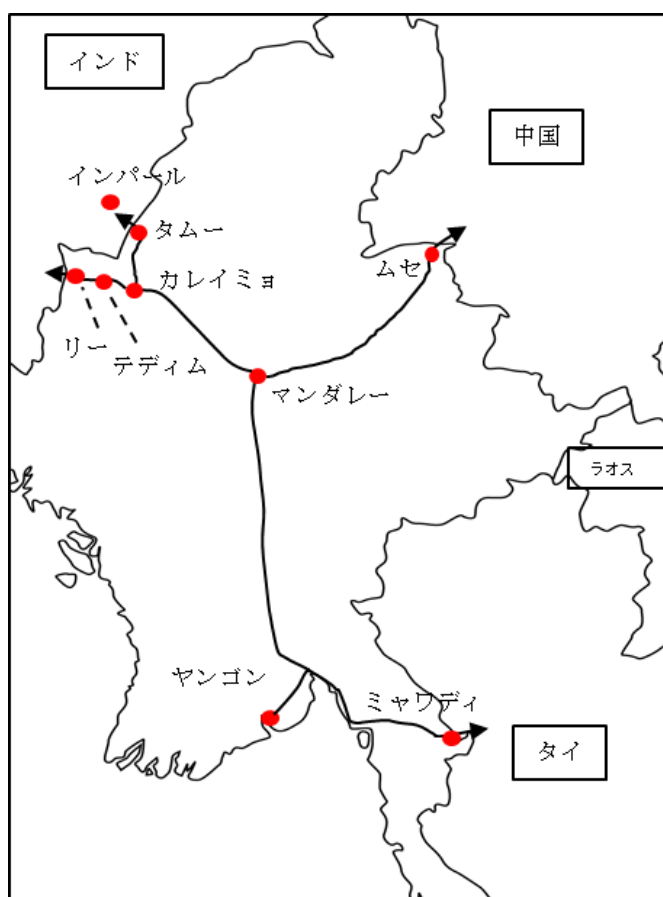
（出所）商業省資料を基にジェトロ作成。

商業省は国別の輸出品目の詳細を公開していないが、グローバル・トレード・アトラス（Global Trade Atlas: GTA）によると、ミャンマーから中国への輸出は天然ガスやヒスイを除くと農産品が中心になっており、砂糖、穀物（コメ、メイズ等）、野菜（タマネギ等）、ゴマ、果物等が上位を占める。2017年9月25～29日にかけて現地で実施したヒアリング調査でも、複数の物流企業がおおよそ同様の産品を輸出品目に挙げていた。マンダレー管区やシャン州では、作付け前になると農作物の中国人バイヤーが訪れ、具体的な農作物や収穫量に関

⁶ 密貿易やインフォーマルな取引が多い政府直轄外の小規模な国境ゲートを除く。

ならずその地域で収穫された農作物を全量購入する等の先物取引も行われているようである（2016年6月23日、マンダレー商工会議所の専務理事へのヒアリング結果より）。また、ここ数年で急激に伸びているのが砂糖の輸出である。GTAによると、ミャンマーから中国への砂糖の輸出は、2015年は2億7400万ドルだったが、2016年は10億6200万ドルと、わずか1年で約4倍に急拡大した。現地物流企業B社は「ミャンマーから中国に輸出された砂糖の一部は、タイからミャンマーを介して中国に輸出されたトランジット輸送である。砂糖以外にもパームオイル等のトランジット輸送がある」と語った（2017年9月29日ヒアリング時）。輸送ルートは、バンコクーミャワディーヤンゴンーマンダレーームセとのことである（図2参照）。実際、ミャンマーのタイからの砂糖輸入は、GTAによると、2014年に2700万ドルだったものが、2015年に2億1800万ドル、2016年には2億8400万ドルと、近年急拡大しており、B社のコメントを裏付けている。近年のムセからの中国向け輸出の拡大は、砂糖の取引の拡大が大きく牽引している模様である。

図2 ミャンマーと中国・タイ・インドとの国境貿易ルート



（出所）ジェトロ作成。

中国からムセへは様々な商品が輸入されている。2016年度の国境貿易全体の輸入額は28億5500万ドルであるが、そのうち投資用製品が17億300万ドル、原材料が5億1900万ドルと、77.8%を占めた。現地物流企業C社によると「ムセーマンドレーンヤンゴンルートからは、農業機械、セメントやタイル等の建設資材、一般機械類が多くミャンマー側に輸入されている」とコメントがあった。中にはヤンゴン近郊の縫製工場向けに中国の雲南省からムセを通じてアパレル品の原材料をヤンゴンまで輸送する企業もあった（2017年9月26日ヒアリング時）。

2011年の民政移管後、ミャンマーでは外国企業による投資が増大傾向にあり、工場やホテル等の建設がさかんに行われている。こうした背景により、多くの資本財や生産財がムセを通じて輸入されている。今後、海外からミャンマーへの対内直接投資の増加が続けば、ムセを通じた国境貿易はますます拡大するであろう。

ムセーヤンゴン間はトラックでおおよそ3～4日で輸送可能と言われている⁷。近年、ムセーヤンゴン間の道路インフラは急速に整備されているが、それ以上に物量の増加が急激で、道路インフラの整備が追いつかず、地点によっては深刻な渋滞が発生し、さらに数日を要するケースも多いという。道幅も狭い上に、道路上のチェック・ポイントが多いため、現地物流企業D社によると、「1日当たり500～700台のトラックが詰まっている」（2017年9月27日ヒアリング時）という。増大する物量を効率よく輸送するためにも、道路インフラの早急な整備が求められる。

（2）タイとの国境貿易（ミャワディ）

ミャンマーの国境貿易においてムセに次ぐ拠点がタイとの国境にあるミャワディである。2012年度から2016年度の4年間で貿易額は6倍以上に拡大し、増加幅はムセを大きく上回る。特にタイからの輸入の伸びが顕著である（表5参照）。

2016年度のミャワディの国境貿易額は9億2900万ドルに上るが、貿易全体に占める割合は3.2%にとどまる。ムセの国境貿易（53億6200万ドル）の2割に満たない水準である。特にミャワディからタイへの輸出は6000万ドルとムセから中国へのわずか1.6%の水準だが、一方輸入は8億6800万ドルとムセの52.4%を占める。2012年度と比較しても、輸出はほとんど変化がないが、輸入は8900万ドルから10倍近くに拡大した。

その要因の一つが、2011年1月にミャンマー政府とカレン民族同盟（KNU）との間で停戦協定に合意がなされたことである。それ以前は、カレン州に位置しタイと国境を接するミャワディは、紛争が発生するたびにゲートを閉鎖されることが多くあった。しかし和平交渉の進展とともにミャワディの国境ゲートが再び解除され、タイからミャンマーに輸入しやすい環境が整ったことがあげられる。2011年以前、当時の軍政は、輸出で稼いだ外貨の範囲内でしか原則輸入を認めない政策を掲げ、輸入は極端に制限されたが、テインセイン前政

⁷ ドライバーの休憩等含む。かつ、往路と復路で所要日数の差はあまりないとのことである。（いずれも9月25～29日の企業ヒアリングによる）

権下でそうした規制が徐々に緩和された影響も大きい。民主化の進展とともに近年ミャンマーでは7%前後の経済成長が続いており、様々な製品がタイ国境を通じて輸入されている。

商業省は国別の輸入品目の詳細を公表していないが、GTAによると、ミャンマーのタイからの輸入は輸送機器（オートバイ、貨物自動車等）、砂糖、一般機械（農業機械、その他機械等）、建設資材（セメント等）、一般消費財等、多岐に渡る。9月25～29日にかけて現地で実施したヒアリング調査でも、複数の物流企業がおおよそ同様の産品を輸出品目に挙げていた。一方、ミャンマーからタイへの輸出品は水産物や農産物等、品目がかなり限定的である。複数の現地物流企業がタイからミャンマーに運ばれる貨物の9割以上が片荷でタイに戻されていると指摘する（2017年9月25～29日のヒアリング）。実際、表5のミャワディにおける輸出入割合を見ても、輸出6.5%に対し、輸入93.5%と、輸入が圧倒的に多い。

ミャンマーはアンダマン海沖の海底ガス田から獲れる天然ガスをタイに輸出しているが、GTAによると、海上輸送・航空輸送・国境貿易を含めた貿易全体では、ミャンマーからタイへの輸出が22億4100万ドル、輸入が19億8600万ドルと、収支はミャンマー側の黒字だが、国境貿易についてはミャンマー側の大幅な赤字となっている。

現地の日系物流企業E社は「タイからミャンマーへの輸入については、一般消費財等は船で運ぶことが多いが、国境輸送は海上輸送よりリードタイムが短いため、展示会やホテルの開所式等で急遽必要となった備品や建材を陸路で運びたいという顧客ニーズがある」と語る。一方、現地物流企業D社は「ミャワディからヤンゴンへの輸送日数はトラックの重さにより異なる。3トン以下であれば12時間で運ぶことができるが、3トン以上になると舗装状況が良くない道路ではスピードが出せないため、30時間程度かかる」（2017年9月27日ヒアリング時）と指摘する。道路インフラの未整備により所要日数が大きく左右されるのが現状である。

加えて、夜のうちにタイから運ばれた貨物の通関も、国境税関の処理スピードによっては翌朝から処理を始めたとしても同日中に終わらず、さらに翌日に回されるケースも多いという（複数企業からの指摘）。国境での貨物の物量によっては通関手続きに数日を要することもあるため、急ぎの貨物の通関には注意が必要である。

（3）タイとの国境貿易（コータウン、メイッ）

タイとミャンマーの国境貿易において、コータウンとメイッはミャワディに次ぐ取扱量となっている。表5の通り、2016年度の貿易額はメイッが2億1000万ドル、コータウンが1億3400万ドルと、ミャワディの9億2900万ドルに比べると小さいものの、ミャンマーからタイへの輸出はいずれもミャワディを上回っている。

タニンダーリ管区は水産業が盛んな地域で、ミャンマー中央統計局によると、同管区の魚・エビ類の生産高は2015年度は10億6663万ビス（約17億60万キロ）に上り、全国のおよそ31.1%を占め、エヤワディー管区に次ぐ規模である。ただし、コールド・チェーンが

未整備で、メイトの近海で水揚げされた魚介類はヤンゴンへの輸送途中で品質が大きく劣化するため、ヤンゴンではなくタイにより多く輸出されている。実際、現地の市場では「多くのタイ人バイヤーが連日メイトに魚介類の買い付けに来ており、買い付け後すぐに18時間かけて水路でタイのラノーン港へ運ぶ」（2017年7月25日）、メイト市場でのバイヤーへのヒアリング結果より）との声が聞かれた。ラノーン港に到着後、陸路でバンコクまで運ばれ、一部はタイで消費され、さらに一部は第三国に輸出されているようである。

（4）インドとの国境貿易（タムー、リー）

ミャンマーの国境貿易では中国とタイが貿易全体の26.2%を占めるなど、大きな存在感を示すなか、インドとの貿易（タムーおよびリー）の2016年度の貿易額は、表5の通りタムー4800万ドル、リー4000万ドルと2拠点を合わせても1%に満たない水準で、中国やタイと比較し大きく下回っている。こうした状況下、インド政府は近年「アクトイースト」政策を掲げ、ミャンマーとの経済関係の強化をさらに進めている。2017年9月にはインドのモディ首相がミャンマーを初訪問し、首脳会談が開催された。その際、インド側からミャンマーに対し、国境貿易を通じた連結性強化や、ミャンマーのインフラ開発を支援していくことが約束された。

インド商業省によると、インドとミャンマー間の国境貿易は軍政時代の1995年に開始された。現在の両国間の国境貿易は、農産物やタバコ、革靴など40品目が5%関税、その他の品目については通常/MFN 税率が適用されている。国境地点から16キロメートル圏内に住む両国の住民については、ビザなしで越境地点からそれぞれの国にて16キロメートル圏内の往来と3日間の滞在が許可されている。

カレイ・タムー国境貿易商工会の国境貿易議長によると、「インド北東部でもミャンマーと同様にビンロウの種が嗜好品として広く普及している⁸。織物等の染料としても使用され、インドはミャンマーからビンロウの種を多く輸入している。この他にもインドはミャンマーからコメ、豆類、野菜、果物等の農産物を輸入している。インドからミャンマーへはコメ、豆類、花などの農産物やカツラ用の人毛、アルミ製品、革製品、腕時計、縫製品等が輸出されている。コメや豆類などの同一農作物が輸出入されているのは、両国の市場取引価格が理由で、インド側の農作物が安いときはインドからミャンマーへ輸出され、インド側が高いときはミャンマーから農作物が輸入される」（2017年11月27日ヒアリング時）という。

タムー（インド側の越境都市はモレ）では連日、国境を挟んで市場が開催されており、現地の人々の往来が活発である。インド北東部の主要都市のひとつであるインパールからモレまでの道路は、少数民族との紛争地域もあるため、通行が止められることもしばしばある。そのため、モレ市民はタムーで売られているコメ、野菜、豆類などの農産物に加え、鶏肉、中国産の果物、菓子、缶詰、さらには中国製の家電、自転車、玩具等の日用品を買い出しに来る姿が多く見られる。

⁸ ビンロウの種は「キンマ」とよばれる噛みタバコとしてミャンマーで広く嗜好されている。

ミャンマー側のタムーやリーに最も近い同国の主要都市はカレイミョであるが、カレイミョからタムーへは、インド政府が建設支援したミャンマー・インド・フレンドシップ・ロードとよばれる道路がある。道路は舗装されており、カレイミョからタムーまでは車でおよそ3時間の距離である。ただし、カレイミョとタムー間はいくつもの川を渡る必要がある。この区間には昔ながらの木製の橋が多く点在しており、重量13トン以上の通行は制限されている。そのため、マンダレーータムー間やヤンゴンーミャワディ間のような大型トラックの運行は不可能な状態である。この道路インフラの改善について、マンダレーにあるインド総領事館は「カレイミョとタムー間には69の小さな橋があるが、これらの橋はインド政府が全面的に支援し改修することが決まっている」（2017年11月29日、在マンダレーインド総領事館へのヒアリング結果による）という。

第3節 ミャンマーの物流円滑化に向けた動き

（1）電子通関システムの導入

世界銀行が物流の効率性について、さまざまな指標を用いて分析する「Logistics Performance Index (LPI) 2016」によると、表6のとおり、調査対象の160カ国の中でミャンマーは113位に位置し、通関の順位は96位となっている。2010年のLPIランキングは総合が133位、通関が146位であったことを考えると、この6年間でミャンマーの物流の効率性は高まっていると考えられるが、依然課題が多い。

表6 物流パフォーマンス指標 (LPI) 2016 の内訳

(単位：順位)

国名	総合順位	通関	物流インフラ	国際輸送	物流の質、競争力	トラッキング、トレーサビリティ	タイムライン
シンガポール	5	1	6	5	5	10	6
日本	12	11	11	13	12	13	15
中国	27	31	23	12	27	28	31
マレーシア	32	40	33	32	35	36	47
タイ	45	46	46	38	49	50	52
インドネシア	63	69	73	71	55	51	62
ベトナム	64	64	70	50	62	75	56
ブルネイ	70	57	66	62	93	68	84
フィリピン	71	78	82	60	77	73	70
カンボジア	73	77	99	52	89	81	73
ミャンマー	113	96	105	144	119	94	112
ラオス	152	155	155	148	144	156	133

(出所) 世界銀行「Logistics performance index」を基にジェトロ作成。

ミャンマーでは、民主化の進展とともに貿易に関する各種規制が緩和されたこともあり、

近年貿易量が大きく拡大しているが、電子通関システムの導入の遅れ等もあり、通関作業は煩雑で多くの時間を要する。実際、ジェトロ調査での「貿易制度面の問題点」についての設問では（複数回答可）、「通達・規則内容の周知徹底が不十分」が 50.0%、「通関等諸手続きが煩雑」が 46.1%、「通関に時間を要する」が 42.1%、「関税の課税評価査定／分類認定基準が不明瞭」が 34.2%となるなど、通関手続きに課題を抱える企業の割合が高いことが分かる（表 7 参照）。

表 7 貿易制度面の問題点（上位 5 項目）

（単位：％）

	通関等諸手続きが煩雑	通関に時間を要する	通達・規則内容の周知徹底が不十分	関税の課税評価査定／分類認定基準が不明瞭	輸入関税が高い
全体	31.6	27.3	23.4	17.8	16.1
ミャンマー	46.1	42.1	50.0	34.2	14.5

（注）全体は北東アジア，ASEAN，南西アジア，オセアニアの計 20 カ国・地域の平均値。

（出所）2017 年度アジア・オセアニア進出日系企業実態調査を基にジェトロ作成。

こうした状況を改善するため、国際協力機構（JICA）による支援のもと、ミャンマー電子通関システム「マックス」（MACCS：Myanmar Automated Cargo Clearance System）が、2016 年 11 月、ミャンマー国内の主要港および空港で稼働した。マックスは日本の電子通関システムであるナックス（NACCS：Nippon Automated Cargo and Port Consolidated System）をベースに開発されたものである。

マックスの自動審査処理システムにより、あらかじめ設定された輸出入者、品目、原産国等の情報から、システムが自動的に審査区分をグリーン、イエロー、レッドの 3 つに分類する。グリーン・チャンネルの場合は、あらかじめ税関に預け金を登録していれば、自動で関税が引き落とされるため、申告から許可まで数秒で完了する。また、貨物到着前に輸送貨物の審査区分が事前に分かるため、貨物の受け取りまでの日数の見積もりが容易になる。現地日系物流企業からは「これまでは貨物到着から受け取りまでの日数の予想が難しく、運搬用トラックや倉庫を多めの日数で予約し余計なコストがかかっていた。マックスの導入で審査区分を事前に確認できるため、通関手続きの日数削減につながる」と歓迎する声が聞かれる⁹。

マックスは、2017 年 12 月現在、ヤンゴン国際空港、ヤンゴン本港、ティラワ港、ティラワ経済特区（SEZ）内税関で運用が開始されている。これら主要 4 拠点において通関手続きを行う全ての貨物について原則、マックスを通じて事前情報の登録および申告データ入力を行うこととなる。輸出入の申告、審査、関税納付、認可を含む一連の通関手続きを電子化

⁹ 本項で記載した企業の声は「通商弘報」2016 年 6 月 10 日を参照した。

し、商業省の発給する輸出入ライセンスとも連結する。

ミャンマーでは、税関が独自に定める評価額リストによって課税額を決める賦課課税方式が一般的に取られているため、インボイス上の申告額よりも高額に評価され、関税が想定額を上回り決済に支障が生じると訴える進出日系企業は後を絶たない。税関が申告納税方式に切り替えるには、まだ多くの時間を要すると予想されるが、2017 年 9 月には、関税評価はインボイス単価に基づいて行うよう、あらためて大臣通達が出された。

ヤンゴン税関支局でマックスの導入支援を行う JICA 専門家は「2017 年 10 月にはミャンマー初の税関による事後調査も行われた」とコメントがあった（2017 年 12 月 6 日時点のヒアリング）。ジェトロ調査でも、「関税の課税評価査定・分類認定基準が不適切」と回答した企業比率の割合は、2016 年度の 48.6%から 34.2%（2017 年度の数値は表 7 を参照）に低下し、改善の兆しがみられる。JICA によると、タイとミャンマーの国境地帯のミャワディ税関にもマックスを導入しようと、引き続き支援が進められている（2017 年 12 月 6 日時点のヒアリング）。マックスの導入により、不正業者の密輸の阻止や、汚職の撲滅につながることも、また、システムが貿易実績を集計するため、正確な貿易統計を把握することが今後期待される。

（2）ミャンマーにおける非居住者在庫制度の導入可能性

ASEAN の一部地域で採用されている非居住者在庫制度については、ミャンマーではまだ正式に導入されていないものの、ティラワ SEZ 内では税関から個別に許可が得られた物流業者については、例外的に非居住者在庫制度を活用したサービスが提供できる方向で検討が進められている。

ティラワ SEZ に進出する日系企業 F 社によると、同制度が活用できれば「ヤンゴン港やティラワ港などに商品は保税のまま保管され（商品の所有者は Shipper）、ミャンマー側のバイヤーが必要な時に必要な分だけ輸入通関し購入できるようになるため、ミャンマー国内で製造できる品目の幅が広がる可能性がある」と語る（2017 年 9 月 27 日のヒアリング時）。表 8 の通り、ジェトロ調査での「生産面の問題点」についての設問では（複数回答可）、ミャンマーは「原材料・部品の現地調達の高コスト」が 82.4%に上り、調査対象の 20 カ国・地域の中で最も高い数値であった。このように、現地進出日系企業は生産に必要な原材料・部品をミャンマー国内で調達することに大きな課題を抱えており、同制度の導入はこうした既進出日系企業の購買・調達にとってプラスの側面が大きいといえよう。

通常、輸入者が貨物を輸入する場合、ヤンゴン港やティラワ港に入港する数週間前に輸入ライセンス（Import License）を取得した上で、前払い法人税をインボイス価格の合計に対し一括で 2%支払わなければならない。しかし、同制度が活用できれば、バイヤーが購入したい時にその都度商業省に輸入ライセンスを申請し、購入した商品の分だけ前払い法人税（2%）を支払えば済むため、キャッシュ・フローの観点からもメリットが大きいといえる。

表8 「原材料・部品の現地調達の難しさ」を経営上の問題点に挙げた企業の割合

(単位：％)

国名	
全体	45.1
ミャンマー	82.4
バングラデシュ	76.0
ラオス	70.6
カンボジア	70.0
ベトナム	65.2

(出所) 2017年度アジア・オセアニア進出日系企業実態調査を基にジェトロ作成。

(注) 全体は北東アジア，ASEAN，南西アジア，オセアニアの計20カ国・地域の平均値。

(3) タイとミャンマー間の相互通行ライセンス

越境交通協定(CBTA)は、タイ、ベトナム、カンボジア、ラオス、ミャンマー、中国の6カ国が締結する車両の越境についての取り決めである。越境手続きの円滑化、人や物品の越境移動、車両入国許可条件、商業的通行権の交換、道路・橋の建設基準の設定、およびそれら取り決めを実施する制度的枠組みについて定めている。本協定はタイとミャンマーによる一部議定書への批准が遅れていたが、2015年3月にタイが、2015年9月にミャンマーが残る附属書の批准を完了したことで、全締結国による全ての文書の批准が完了した。2016年12月の6カ国での協議を経て、2019年1月からの全面施行(Full Implementation)が予定されている。

中国・タイとミャンマーの国境地帯での越境物流に関しては、先述の通り、2011年の民政移管以降国境貿易が拡大傾向にあり、国境をまたいだ相互通行ライセンスに対するニーズが高まっている。2017年9月29日に行ったミャンマー国際フォワーダー協会(Myanmar International Freight Forwarders Association: MIFFA)へのヒアリングによると、CBTAに基づく措置により、今後はタイとミャンマーとの国境(メソット・ミャワディ)での積み替えなしでトラックが流通するようになる予定という。ただし、同国境間では、タイからミャンマーへの輸入が圧倒的に多いため、MIFFAによると、ミャンマー側にタイの車両が多く入ることに対する民間事業者からの強い懸念が示されているとのコメントがあった。ライセンス数をどの程度の水準に設定するかが論点となっている。

おわりに

2016年3月にテインセイン前大統領率いる連邦団結発展党(Union Solidarity and

Development Party : USDP) から政権を引き継いだ国民民主連盟 (NLD) は、アウンサンスーチー国家顧問のもと、国内のさらなる民主改革を急ぐ。海外からの投資拡大や諸外国・機関からの国際援助を背景に、ミャンマーは引き続き堅調な経済成長が続いており、それに伴い、国内の物量も当面増加傾向が続くと思われる。

本章では、ミャンマーの物流事情について述べたが、軍政時代が長年続いた影響もあり、国内の物流インフラの整備には遅れが目立つ。ジェトロ調査によると、ミャンマーの投資環境面でのリスクで「インフラの未整備」を上げた企業は 87.5% に上り、調査対象の 20 カ国・地域の中で一番高い数値と、不名誉な結果となった。物流インフラに関わるものでは、道路 69.8%、港湾 47.6% と、多くの日本企業がハード面における物流インフラに課題を抱えている状況がうかがえる。ミャンマーでは中国やタイとの国境貿易が盛んに行われており、さしあたっては、ムセとミャワディを経由しヤンゴンやマンダレー等の都市部をつなぐインフラ整備を急ぐことが求められよう。物流の効率化を図る上では、ハードインフラを整備することはもちろん、国境を含む税関手続きの効率化、近隣諸国との越境交通協定 (CBTA) のさらなる推進、非居住者在庫制度の導入など、ソフト面でのインフラも合わせて強化していくことが重要である。

<参考文献>

【日本語文献】

- 石田正美・梅崎創・山田康博編 (2017). 『タイ・プラス・ワンの企業戦略』 勁草書房。
- 工藤年博 (2010). 『ミャンマーと中国の国境貿易 ―「特区」と新ビルマ・ロード―』 バンコク研究センタープロジェクト, 日本貿易振興機構アジア経済研究所。
- 国際協力機構 (2016). 『ミャンマー国イラワジ川における低吃水軽量台船の普及・実証事業報告書』。
- 日本ロジスティクスシステム協会 (2015). 『アジア新興国進出企業の物流・調達の最適化に伴う障壁等調査』。
- 堀間洋平 (2018). 「ミャンマー・インド間の国境貿易の現状」『ジェトロセンサー』, 2018年1月15日, 日本貿易振興機構。
- 水谷俊博・堀間洋平 (2017a). 『ミャンマー経済の基礎知識』 日本貿易振興機構。
- 水谷俊博 (2017a). 「存在感強まる陸路物流, 貿易額が拡大傾向 ―ミャンマーの国境貿易の最新事情 (1) ―」『通商弘報』, 2017年12月14日, 日本貿易振興機構。
- 水谷俊博・堀間洋平 (2017b). 「活況続くムセ, 中国への輸出が増加 ―ミャンマーの国境貿易の最新事情 (2) ―」『通商弘報』, 2017年12月15日, 日本貿易振興機構。
- 水谷俊博 (2017b). 「タイからの輸入拠点ミャワディ, 税関手続きに課題 ―ミャンマーの国境貿易の最新事情 (3) ―」『通商弘報』, 2017年12月18日, 日本貿易振興機構。
- 水谷俊博 (2018). 「関税支払い手続きの透明化で課題改善に期待」『通商弘報』, 2018年1月15日, 日本貿易振興機構。

【外国語文献】

International Monetary Fund, IMF (2017) *World Economic Outlook*.

【ウェブサイト・データベースなど】

Global trade Information Services, Global Trade Atlas (GTA).

International Monetary Fund (IMF), *World Economic Outlook*, October 2017.

Ministry of Commerce, Myanmar, EXPORT/IMPORT BORDER TRADE SITUATION OF MYANMAR IN 2012-2013 FICAL YEAR TO 2017-2018 FICAL YEAR (UP TO OCTOBER MONTHLY).