
4 ミャンマーにおける一帯一路（その2）ⁱ ～中国・ミャンマー経済回廊（CMEC）の背景～

Aung Kyaw

ヤンゴン経済大学 商学部 教授

要約

中国がミャンマーに、エネルギー、鉱業、水力発電などのセクター、そして一帯一路（Belt and Road Initiative：以下、BRI）関連のインフラプロジェクト、さらに最近では製造業において、巨額の投資を行っていることがわかった。中国は長年にわたりミャンマー最大の投資国であり、貿易相手国のひとつであった。ミャンマーが中国に与える影響もまた大きい。たとえばインド洋へのアクセス、エネルギーの安全保障、真珠の首飾り戦略の実施、2海戦略、内陸部の発展、そして野心的なBRI戦略の実現である。

「隣人を選ぶことはできないが、どんな隣人になるかは、いつでも選ぶことができる」ということわざにもある通り、ミャンマーは、好むと好まざるとに関わらず、隣国を選ぶことはできない。中国は、ミャンマーが最も長い国境で接している国であり、両国は、長い年月良好な関係を保ってきた。ミャンマーは、中国のBRI戦略にとって非常に重要な地理的位置にあることの利点を生かしながら、中国と良い関係を保つための外交政策をとる必要がある。

i 本稿は、令和2年度公益財団JKAの補助事業を受けて実施した。

1. 中国・ミャンマー国境経済特区

CMECにおいて最も優先順位の高いプロジェクトのひとつが、中国とミャンマー間の中国・ミャンマー国境経済特区を実際に機能させることである。このプロジェクトでは、中国の雲南省とミャンマーのカチン州とシャン州との間で、国境経済特区を発展させることを目指しており、カンパイクティ・テインチョン、チンシュウエホー・ランチャン、ムセ・瑞麗の3つの国境経済協力区の建設が予定されている^{注1}。

プロジェクトに関連する国境の町は、免税ゾーン、技術ゾーン、農産物貿易ゾーン、工業ゾーン、輸出入ゾーン、そして倉庫ゾーンとなる。これら3つの経済協力区から、雲南省の製品はCMECに沿ってチャウピュー深海港に運ばれ、そこからインド、南アジア、さらにアフリカの国々に輸出される。こうした国境経済特区を経由することで、内陸の雲南省は東南アジアの生産、そして貿易の拠点となるのである^{注2}。このプロジェクトはまた、中国の雲南省中央戦略計画（2016～2020）や、雲南省、四川省、貴州省といった中国南部の内陸地方の開発戦略にとって非常に重要である。習近平国家主席は、2020年1月のミャンマー訪問の際、国境経済協力区がCMECにとって核となると述べた。そして、両国政府は特に、ムセ・瑠璃地区を優先して建設するべきであるという点で合意した。

国境経済協力区の建設に関しては、2016年8月にアウン・サン・スー・チー国家顧問が中国を訪れた際に合意されたもので^{注3}、中国・ミャンマー経済協力区の覚書は、同国家顧問が2017年5月に北京で開催された第一回BRIフォーラムに出席した際に署名がなされた。中国の中山商務大臣と、ミャンマーのタン・ト・シン・マウン運輸通信大臣が、同国家顧問と李克強首相の会談の場で覚書に正式に署名した^{注4}。ミャンマー政府は2018年にネピドーで開催された第一回の経済協力区中央委員会^{注5}で、カチン州とシャン州の3つの国境経済協力区を承認した。

(1) カンパイクティ・テインチョン国境経済協力区

カンパイクティ国境ゲートは、カチン州特別区域1のミッチーナー県ワインモーにある。このエリアは、ミャンマー軍と同盟関係にある新民主陸軍カチン（NDAK）に支配されている。国境経済協力区の核となるカンパイクティ・ビジネスパークを建設する案は、2020年2月27日カチン州議会で可決され、2020年3月4日にカチン州政府は、ミャンマーヘンヤ投資開発会社とプロジェクトを実施する旨の合意書に署名した^{注6}。70エーカーもの土地でこのプロジェクトは展開し、プロジェクトの推定コストは2,240万ドルで、ミャンマーヘンヤ投資開発会社が出資することになっている。この会社は、ミャンマーカンパイクティ開発会社と中国のYunnan Tengying Trading Company^{注7}の合弁企業で、保有率は30：70である^{注8}。プロジェクトには、ゾーンAからゾーンEと名付けられた5つのゾーンの建設も含まれている。州政府は、ミャンマープロジェクトバンクのリスト^{注9}に加えるため、連邦政府に同プロジェクト計画を提出した。

(2) チンシュウェホー・ランチャン国境経済協力区

チンシュウェホーの国境ゲートは、ムセ・瑞麗間のゲートに次いで2番目に大きい国境ゲートで、コーカン自治区の中の老街（ラウカイ）に位置している。シャン州北部の、チンシュウェホーから5マイル、ホパンから3マイル、クンロンから9マイルのクンロン郡ナムフ村の近くにある。プロジェクトの総面積は約200平方キロメートルで^{注10}、総投資価値は400万ドル^{注11}と想定されている。ミャンマー側の工業地域は、カチン州政府が管轄するコンロン郡に置かれることが計画されている。これらは、貿易および加工施設、中小規模の工業施設、貿易貿易ロジスティクスセンター、農産物用高品質パッキングセンターなどから成り立っている。両政府は国境地域の境界を取り決め、その後、その区域の建設に関心のある企業を、地元地域と中国から募ることになっている^{注12}。

この経済協力区のサポートとして、クンロン橋の建設や、チンシュウェホ

ー・テインニーハイウェイの改修工事に関しても、両国政府の間で合意に至った。習近平国家主席がミャンマーを訪問した際、新たなクンロン橋の建設プロジェクトが署名された。そして、2020年6月20日に中国から新しい橋の建設のために特別な許可を得た8人の技術者が到着し、プロジェクトが始動した。

現在、プロジェクト実施地域はミャンマー軍と民族武装集団の間の紛争地帯となっており、現時点ではミャンマー軍がプロジェクトエリアの治安を掌握している。

（3）ムセ・瑞麗国境経済協力区

ムセ・瑞麗間の国境ゲートと交易所は、ミャンマーと中国の間で、最も重要な国境貿易拠点である。1日当たりの二国間の貿易の総額は、約344億ドルにのぼる^{注13}。これは、ムセ・マンダレー・ヤンゴンを結ぶ、ミャンマーの主要な交易路であることによる。マンダレー・ムセ間の道路は、アジアハイウェイ14号線の一部で、450キロにわたって続いている。ムセの国境交易所における輸出量は、第2位の規模を誇るミャワディ・メーソット国境交易所に比べ10倍以上になっている^{注14}。そのため、この国境交易所は、ミャンマー経済の大動脈と言える。

この経済協力区には、国際経済ゾーン（コアゾーン）、輸出用生産及び倉庫ゾーン、そして輸入用生産及び倉庫ゾーンが含まれる。コアゾーンは両国で建設されることになっており、このゾーン内で取引される商品は、特別な税の優遇を受けられる。輸出生産及び倉庫ゾーン、そして輸入生産及び倉庫ゾーンもまた、ミャンマー・中国の両側に建設されることになっている。現在は、主要な道路が改良され、ゾーンの間を移動するための新しい道路が建設されているところである。詳細については、両国の役人同士で話し合いがもたれている。プロジェクトの総面積は約64平方キロメートル。両国間の同意によると、ムセと三角鎮エリアは、プロジェクトの初期段階で着手され、その後残りのエリアが建設されることになっている。

中国側は、このプロジェクトに対して極めて積極的な態度を示している^{注15}。しかし、いくつかのプロジェクト地域では、民族武装集団との紛争が続いている。このため、時折不安定な状態に陥ることが予想されるため、ミャンマー政府はプロジェクトの詳細な計画を承認することができない状態である^{注16}。

2. その他CMECプロジェクト

中国のミャンマーへの投資において顕著な特徴のひとつは、学者や地元の人々が言うように透明性の欠如である。そのため、チャウピュー経済特区やムセ・マンダレー高速鉄道のような重要なプロジェクトを除いては、そのプロジェクトがCMECに含まれているのか、あるいは独立したプロジェクトなのか不明である。また、CMECプロジェクトと銘打っていても、CMECの他のプロジェクトとうまくリンクしていないプロジェクトも存在する。透明性と全体的な計画の欠如^{注17}、プロジェクトがCMECの一部かどうかを簡単に区別することができない。その上、中国は近年ミャンマーに対する戦略的方向づけを変更したため、ミャンマーへの投資がエネルギーセクターから輸送セクターへとシフトしている。このような状況で、中国のプロジェクトはそれぞれのプロジェクトが何らかの形で互いに関連している状況である。

(1) シュエコッコプロジェクト

シュエコッコプロジェクトは、カレン州のミャワディーから10マイル離れたシュエコッコで進行している国際基準ニュータウンプロジェクトで、一部は完成しているものの、未だに建設中のエリアもある。ミャワディは、メーソットやタイとの国境にあり、ミャンマーとタイ間の貿易の中心となっている。

プロジェクトのエリアは、以前民主カレン仏教徒軍（DKBA）の一部であった国境警備隊（BGF）によって管理されており、香港のYatai International

Holding Groupが中心となって実施している。計画地はおよそ30,000エーカーで、総投資額は150億ドルにおよぶ。プロジェクトに投資した会社は、プロジェクトはCMECの一部であると伝えているが、中国側はBRIフォーラムや他の公式な場でも、詳細を明らかにしていない^{注18}。このプロジェクトでは、新興住宅地でブロックチェーン技術を採用し、多くの娯楽施設、カジノ、ショッピングモールや店舗、空港、交通機関、工業地域、そして金融・貿易センターなどを建設する予定になっている。現在、既にカジノや娯楽施設がオープンし、中国やタイの実業家や海外からの観光客たちに人気を集めている。プロジェクトは、ミャンマーとタイの間に架かる二つの大きな橋から数キロ離れたところに位置している。また、ミャンマーとタイ間の国境を流れているタウンジン川を渡って、容易に国境を越えられる栈橋や渡し船もあるが、ミャンマー側からは公式には認められていない^{注19}。

2017年2月14日、BGFとヤタイ・インターナショナル・ホールディング・グループは合同でミャンマー・ヤタイ・インターナショナル・ホールディング・グループを設立し、連邦計画財務省が管轄する投資企業管理局（DICA）に登録した。DICAの記録によると、会社の所有権は、カンボジアの実業家（67.68%）、マレーシアの実業家2人（12.32%）、そしてBGF（20%）となっている^{注20}。プロジェクトの初期投資額は5億ドルと見込まれており、プロジェクト完了後にはこの地域の先端技術拠点となることが予定されている。このプロジェクトには、住宅地、空港、高級住宅、1,200室のホテル、カジノ、娯楽・レクリエーションゾーン、工業ゾーン、貿易ゾーンおよび倉庫、港、空港、科学技術ゾーン、国際大学、文化・経済・農業ゾーン、観光エリア、映画館、温泉などが想定されている。このプロジェクトは、2027年に完成が予定されている。ヤタイ・インターナショナル・ホールディング・グループにとって、このプロジェクトは過去最大の国際投資である。2018年7月30日ミャンマー投資委員会は、プロジェクトの第1段階の実施を認可された。この段階で、25.5エーカーの土地に59戸の高級住宅が建設されるが、投資価値は2,250万ドル、2021年に完成が予定されている。

しかし、2019年のはじめ、地元の人々は建設される予定の建物のサイズがカレン州政府によって定められているサイズを超えていると苦情を申し立てた。そのためカレン州政府は2019年5月に調査を行い、8つの大きな建物の建設を中断するよう指導した。その検査結果は連邦政府に報告された。2020年6月15日大統領府はシュエコッコプロジェクトの調査を行い、シュエコッコでカジノを開くことを許可しないと通達を出した。また、中国からの移民労働者がプロジェクトの現場で働く態度の悪さや、地元の人々や習慣に対してリスペクトがないなど、地元の人々から多くの苦情が寄せられた^{注21}。2020年8月25日在ミャンマー中国大使館は、シュエコッコのプロジェクトは第三国の投資であり、CMECとの関わりはないとの声明を出した。

(2) ミッチーナー経済開発ゾーン（ナンキンビジネス工業ゾーン）

ナンキンビジネス工業ゾーンと呼ばれるミッチーナー経済開発ゾーンは、カチン州ミッチーナーにあるナンキン村から10キロ離れたレド公路沿いに位置している。プロジェクトエリアは4,700エーカーで、推定投資額は4億ドル、ここがBRIの主要部になることは大いに予想がつく。

レド公路は、ミャンマーを経由してインドと中国をつなぐ主要な道路で、第二次世界大戦中にイギリス陸軍がインドから中国へ物資を供給するために作った道である。この道路は、現在中国が主導するBRIの下でインドとつながる非常に重要な役目を再度果たすこととなった。

このプロジェクトには、農業ゾーン、文化ゾーン、一般製品生産ゾーン、輸送ゾーン、農業機械生産ゾーン、木材製品ゾーン、バイオ医薬品生産ゾーン、観光エリアが含まれている。このプロジェクトには、約500の工場と5,000の関連施設の建設が予定されている。プロジェクトの詳細計画の覚書は、2018年5月8日雲南騰衝恒永投資会社とカチン州政府によって署名された。覚書によると、プロジェクトの実行可能性調査や環境影響分析のために、両者による合同企業が設立されることとなり、投資会社側が資金を提供

し、州政府側が土地を提供することで合意した。2019年10月カチン州の首相は、プロジェクトの建設計画の覚書が翌月の2019年11月に署名されると発表した。

2020年に大統領府が、特定の企業にオファーするのではなく、スイスチャレンジ形式の入札を行うようカチン州政府に指示した。雲南騰衝恒永投資会社がプロジェクト計画をデザインし、プロジェクトに興味を持った企業をスイスチャレンジの入札に参加させ、もし別の企業が勝った場合、ヤンゴンニュータウン開発計画と同様に、プロジェクトの計画コストを雲南騰衝恒永投資会社に清算しなければならない。スイスチャレンジで雲南騰衝恒永投資会社と同等に競り合える企業はないだろうと専門家はみている。また、プロジェクトはミャンマー軍とカチン独立軍（KIA）との紛争地の近くで行われるため、他の企業はその状況に苦戦するであろうという見解もある。たとえ国外や地元の企業が入札に参加しても、戦略的にも魅力的な立地で中国政府が強い関心を抱いているため、中国企業が勝つのは目に見えている。その一方で、土地没収問題や環境への影響を懸念する地元の人々やカチン州の政治家からの声など様々な課題に直面している^{注22}。

（3）中国・ミャンマー・エーヤワディ経済ベルト（エーヤワディ戦略的陸水輸送ルート）

チャウピュー深海港を経由してインド洋へのアクセスを得ることは、中国にとって、BRI、2海戦略、内陸部の開発戦略、エネルギー供給の安全保障、そして南アジアとアフリカの市場へのアクセス戦略にとって不可欠である。政府の対応の遅れや、民族武装グループとミャンマー国軍との抗争に関わる安全保障上の懸念などから、万がームセ・マンダレー高速鉄道の計画が失速したとしても、中国には代替案が用意されている^{注23}。

その案とは、ミャンマーの人々にとって水の魂とも言える、エーヤワディ川を通るルートを開発することである。この2,200キロにもわたる水路は、

貨物を運ぶ水上輸送としてミャンマーの国土に沿って北から南に流れている。主要な都市の60%がエーヤワディ川沿いに位置し、ミャンマーの全人口5,400万人のうち3,000万人が暮らしている。水路と道路の代替のルートを使用することで、中国はマンダレー、チャウピュー、ヤンゴンといったCMECの元々の終着地点に、昆明・ムセ・マンダレーの高速鉄道や陸路に比べ、より安全でより安価にたどり着くことができる。この計画は、中国・ミャンマー・エーヤワディ経済ベルトと呼ばれている。プロジェクトによると、商業用船舶は、カチン州バモーからマンダレーまで、エーヤワディ川の下流1,300キロを南に航行し、ヤンゴンを経由してインド洋へと抜ける。エーヤワディ川沿いのマグウェからは、CMECのもともとの計画どおり道路や鉄道を使って、ラカイン州のチャウピューへと貨物が運ばれる。

バモーから中国との国境の町ルウェジェまでの75キロの道のりに、新しい高速道路が建設されることになっていて、中国側は瑞麗からルウェジェまで既に新しい道路が完成している。どちらの町も同じ雲南省に位置している。より多くの貨物に対応するため、中国側ではすでに新しい施設も作られている^{注24}。プロジェクトの内容は、410キロの水路、1,040キロの高速道路、そして92キロの鉄道路線が含まれているが、投資価値はまだ明らかになっていない^{注25}。

戦略的な水路や陸路が、深刻な渋滞を解消し、元々計画にあったマンダレーとムセ間の鉄道と道路、そしてミャンマー軍と民族武装グループが頻繁に衝突しているラシオとチンシュウェホー間の高速道路が抱える安全上のリスクが解決できると期待されている。しかし、中国は初期のルートを、エーヤワディ経済ベルトに変更する意思はないようである。むしろ中国は、その両方のルートを同時に使うという企みがあるようだ。マンダレーとヤンゴン間のドライ・ポートの建設は完了しており、どちらの施設とも運用が開始されている^{注26}。

このプロジェクトに関する議論は、ミャンマーが軍事政権下にあった1989年から始まっている。当時プロジェクトは、「昆明・ミャンマー・ヤンゴン・エーヤワディ川郵便輸送路」と命名された。また、別名「中国・ミャンマー陸水運路」とも呼ばれた^{注27}。1997年中国とミャンマーは共同で、エーヤワディ川沿いの雲南からミャンマー国内への土地と道路の運送経路構築の可能性について研究を行った。中国としては、このプロジェクトは安全保障とコストの面からも、大いに期待が持てるということがわかった。

中国は、紛争の多い山間部を通る陸路を避けつつ、安全な海へと続くルートを確認し、ミャンマーやそれ以外の国々との貿易で新しい道を提示している。中国はまた、陸路や鉄道の輸送よりはるかに廉価な川を使つての輸送ルートに関わるネットワークを確立しており、この水路モデルを自負している。このような中国内陸部の水路を開発することにより、中国の国有企業（SOE）は、世界でも最大手の浚渫会社の仲間入りをした。そのため、関係企業はエーヤワディ川上流における水路輸送に関する専門知識と経験を持ち合わせている。（トランスナショナル・インスティテュート、2019 p.26）

当時の国家主席江沢民が2001年12月にミャンマーを訪問した後、両国は二国間協定に署名し、それにより二国間の輸送と貿易は一気に増大した。中国はミャンマーに対し、2002年3月「高速道路および水路の複合輸送に関する協定案」と題した提案を提出した。2002年ルウェジェが、両国間の通商貿易のための正式な国境検問所となり、バモーとルウェジェをつなぐ道路は中国の支援で砂利道へと改良された^{注28}。中国とミャンマーの話し合いは、両者間の誤解と意見の相違から2004年に決裂した。しかし、両者とも理由に関して公表することはなかった。

しかし、中国側は、このプロジェクトの実施への意欲は失っていなかった。このプロジェクトの建設計画には、中国国務院総合インフラ相互接続マスタープラン（2014～2035）、雲南水上輸送ロジスティクス開発計画（2014～2020）、そして雲南州国境地域の開発・開放計画（2016～2020）などが含まれている。

中国は2018年以降再びこのプロジェクトに興味を示し始めた。2018年3月

ミャンマーの副大統領ヘンリー・バン・ティオと中国の王毅外相が、ベトナムで開催された大メコン圏（GMS）の場で会談した。中国側の担当者によると、両者はイラワジ経済ベルトの実施について協議したと述べた。2018年6月雲南省国家發展改革委員会（NDRC）は、第12回雲南省中国人民政治協商會議において、プロジェクト再開を提案した^{注29}。

雲南に拠点を置く研究者たちは、2018年初頭からエーヤワディ川の周辺の現地調査を行っていた。調査によると、ヤンゴンからバモーまで川の80%の水深が5メートルを超えており、流れもほぼ一定であるとの結論に達した^{注30}。また、年間を通して3,000トンの船が航行可能で、他の航行ルートに比べ輸送コストが32%も削減できるということも調査でわかった^{注31}。

雲南省のシンクタンクは、ミャンマーにおいて6つの研究を行った。2019年1月ミャンマーは、エーヤワディ川の港の建設地にバモー、パコック、マグエ、シンクハムを、そしてチンドウィン川ではモンユワとカラユワを優先的にプロジェクトのリストに加えた。港の建設費は、国際基準を元にしてバモーで4,300万ドル、パコックで4,700万ドル、マグエで3,300万ドルかかる見込みで、建設は2023～24年度中に完了予定である^{注32}。マンドレー港は現在、日本の経済支援で改良工事が進んでいる^{注33}。

コストや安全性の面から、プロジェクトは魅力あるものに見える一方で、実現可能かについては不確定要素がいくつかある。オランダに拠点を置くTransitional Instituteは、河川の水路化に対する危険性とプロジェクトが商用的に実用可能かについて警告している。また、アジア開発銀行は2016年、コストの面からバモーとマンドレーの間の水路化に異議を唱えた^{注34}。

中国は、未だにミャンマーに対して正式な提案を行っていないため、2019年4月にCMECが承認したプロジェクトの中に含まれることはなかった。中国側としては雲南發展改革委員会が、アジアインフラ投資銀行（AIIB）にシルクロード基金の支援を働きかけていた。

このプロジェクトは未だミャンマー政府から、単体あるいはCMEC関連のプロジェクトとして正式に認められていないが、実現可能性は非常に高い。それは、政府が負担しているエーヤワディ川の維持費用削減が可能であり、川沿いの主要な都市や住人3,000万人への利益を生み、また環境や社会的な影響が比較的低いという理由からである。一方、2011年に建設が中断された36億ドル相当のミッソン・ダムの件は、いまだミャンマー政府の頭を悩ませている。現在の世論や政治情勢を鑑みると、ミッソン・ダム建設再開は、政治的自殺行為とも言えるので、与党が建設再開をするとは考えにくい。ミッソン・ダムの代替プロジェクトとして、エーヤワディ経済ベルトは極めて現実的で、両国政府にとって受け入れられる解決策なのかもしれない^{注35}。

3. 論考

この論文を通して、中国がミャンマーに、エネルギー、鉱業、水力発電などのセクター、そしてBRI関連のインフラプロジェクト、さらに最近では製造業において、巨額の投資を行っていることがわかった。中国は長年にわたりミャンマー最大の投資国であり、貿易相手国のひとつであった。ミャンマーが中国に与える影響もまた大きい。たとえばインド洋へのアクセス、エネルギーの安全保障^{注36}、真珠の首飾り戦略の実施、2海戦略、内陸部の発展、そして野心的なBRI戦略の実現である。

「隣人を選ぶことはできないが、どんな隣人になるかは、いつでも選ぶことができる」ということわざにもある通り^{注37}、ミャンマーは、好むと好まざるとに関わらず、隣国を選ぶことはできない。中国は、ミャンマーが最も長い国境で接している国であり、両国は、長い年月良好な関係を保ってきた。ミャンマーは、中国のBRI戦略にとって非常に重要な地理的位置にあることの利点を生かしながら、中国との良い関係を保つための外交政策をとる必要がある。

中国とミャンマーの政治的状況

ミャンマーは、中国と長い国境線を共有しているにも関わらず、政治的にも中国と良好な関係を保っている。たった一度紛争が起こったのは、250年前コンバウン王朝時代のことである^{注38}。ネウウィン体制（1962～1988）のもと、1967年にヤンゴンで反中国暴動が起こった際には、関係がやや悪化したのが、両国は長年にわたり安定した関係を保っている。1988年に国軍が政権を掌握した後、ミャンマーは国際的な制裁を受けた。その間、中国は国際的な圧力からミャンマーを庇護した。最も重要な出来事が起きたのは、2007年ミャンマーの反政府デモ（サフラン革命）の後だった。ミャンマーは、国連安全保障理事会による決議案に直面したが、中国とロシアが拒否権を行使したのだ。中国は、1988年にミャンマーの軍事政権が始動した時期からミャンマーとの国境貿易を開始し、それ以来ミャンマー軍の武器・軍需品の重要な供給元である。テイン・セイン政権（2011～15）には、中国はミャンマーにとっての最大の投資国かつ貿易相手国となった。ミッソン・ダム建設の突然の中止により、中国の投資がしばらく減少したものの、二国間の関係は継続して良好な状態を保っていた。2014年中国とミャンマーは、経済的な協力関係を促進するため、経済と技術協力に関する二国間協定に署名した。2015年に国民民主連盟が選挙で勝利を取めると、二国間の関係はより一層強固なものとなった。国家顧問アウン・サン・スー・チーは、2015年から2017年の間の3年間に中国を3度公式訪問した。2017年3月にラカイン州で事件が起きた際も、国連安全保障理事会がミャンマーに厳しい措置を取ったことに対し、中国が反対した^{注39}。

中国とミャンマーの民族武装集団

中国が19世紀の植民地時代のようにミャンマーを支配することは、国家主権と安全保障の観点から考えにくい。むしろ中国は、利益を最大限受け取る

ために、ミャンマーに対し政治的そして経済的影響力を行使しようとしている。多くの民族武装集団は、ミャンマー国内北部そして東部に拠点を置いている。彼らは、中国から直接的あるいは間接的な支援を受けていた。主な民族武装集団は、カチン独立軍（KIA）、アラカン軍（AA）、ワ州連合軍（UWSA）、ミャンマー民族民主同盟軍（MNDAA）、タアン民族解放軍（TNLA）、ほか多数である。中国がミャンマーの民族武装集団を支援しているという疑惑がいくつかある。たとえば、

ミャンマーでの外交的影響力を拡大するために、中国は、ミャンマーがテロ組織と指定したアラカン軍に対し、資金と高度な兵器を供給している。中国からの武器はバングラデシュの海岸に到着し、小分けにしてミャンマーに密輸された。（Anders Corr, Licas news, 28 May 2020）^{注40}

ミャンマー軍が入手した情報から、陸軍参謀総長 ミン・アウン・フライン上級将校は、民族武装集団の背後にある外国勢力の強い存在を認めた。

最近ロシア国営TVチャンネルのズベズダが行ったインタビューで、陸軍参謀総長 ミン・アウン・フライン上級将校は、ミャンマー国内で活動しているテロ組織が、大きな力に支援されていると述べ、こうした反乱軍を鎮圧するための国際協力を求めた。AAに外国勢力が介入しているのである。ミャンマー軍の代表者であるゾー・ミン・トゥン准将は、2019年に鉦山を襲撃したテログループが、中国製の武器を使用していたと語っていた。（Shishir Gupta, The Hindustan Times, 2 July 2020）^{注41}

イラワジニュースによれば、ミャンマー軍の指導者たちは、民族武装集団の手に中国製の武器が渡ったことに対し不快感を示している。

ミャンマー陸軍の上級司令官は、ミャンマー北部のいくつかの民族集団が、中国から武器弾薬を受け取っていたことに関し、中国に対し不快感を表明した。これらの民族集団には、ワ州連合軍、カチン独立軍、タアン民族解放軍、ミャンマー民族民主同盟軍、アラカン軍が含まれている。^{注42}

ミジマニュースによると、2020年1月に中国の習近平国家主席がミャンマーを訪れた際、ミャンマーの国軍総司令官 ミン・アウン・フラインは、武器に関するミャンマーの懸念を伝えた。しかし、習近平国家主席はミャンマーの民族武装集団に武器を供給したことは否定した上で、それ以外にも中国の

武器を入手する方法はあると述べた^{注43}。

それでもなお、現在中国の政治的役割は、民族武装集団^{注44}とミャンマー軍間の調整にあることから、中国がこれらの民族武装集団に影響を及ぼすことができることは否めない^{注45}。紛争地帯におけるBRI戦略を実現するために、中国が、ミャンマーと民族武装集団との間の平和停戦協定を望んでいることに疑いの余地はない。しかし、シシル・グプタのような懐疑論者たちは、中国の謀略はミャンマーの政情を不安定にすることであると主張している。

習近平の目論見は、手の込んだ演出で、その小さな隣人を不安定に保つことにある。

中国はテログループを介してその影響力を行使し、BRIプロジェクトのスムーズな実施のための交渉の切り札としようとしているのである^{注46}。

BRIプロジェクトの実施エリアは、政府と民族集団との和平合意が長期にわたり不確実な状態の武装地帯にある。民族武装集団をどのようにコントロールするかは、これらのプロジェクトの長期にわたる安全性に関わる問題である。しかし、これまで民族武装集団が、ミャンマーにおける中国の国益を損ねるような行為を行ったことについての報道はなされていない。たとえば、中国・ミャンマー・ガス石油パイプラインは、紛争地帯を長い距離にわたって通っているが、これまでトラブルを一切耳にしたことはない。同様に、アラカン軍はチャウピューの中国側の深海港には攻撃を加えない一方で、インド政府が進めるラカイン州のカラタン川プロジェクトでは、インドの建設現場を荒らしたり、労働者を誘拐したりしている^{注47}。

このように、もし中国がミャンマーの民族武装集団を支援しているとする、唯一の動機は、他の国々からの投資を阻止し、ミャンマーへの投資は失うものが大きいと思わせることで、中国がミャンマーへの唯一の投資国となることである。

中国とミャンマー経済

中国はこの20年間ミャンマーにとって最大の投資国であり、貿易相手国でもある。中国はミャンマーへの海外からの投資のうちの4分の1以上、そして同国の貿易のうち約4分の1を占めている。この貿易に関する数字は過小評価されている可能性がある。と言うのも、取引の多くが、違法に闇で行われていたからである^{注48}。マンダレー・ムセ・ルートは、ミャンマーにとって最も混雑して多忙な貿易ルートである。同国の経済のうち中国の優位性がより顕著なのは、ワ自治管区やコーカン自治区のある北部や北東部で、そこでは人々は中国語を話し、日々の取引に中国の通貨を使っている。やはり中国文化が席巻しているマンダレーには、多くの中国人が住み、中国人ビジネスも多数あるが、その多くはレストランやホテルである^{注49}。

開発途上国であるミャンマーは、自国だけでは十分にインフラや製造施設に投資することはできない。そのため、国の発展のためには、海外からの投資は極めて重要である。ミャンマーはこの10年、外国、特に欧米の国々からの投資を誘致し、貿易を改善するための努力を続けている。しかし、残念ながらこれらの努力は実を結んでおらず、その結果は2010年から2020年の期間の上位投資国のリストに表れている。これらはほぼすべての年でトップ5に名を連ねた投資国は、シンガポール、中国、香港、ベトナム、タイなどの国々である。西側諸国からは、わずかに英国と、最近ではオランダが、トップ10内の投資国として登場している。それぞれの投資はあまり大きな額ではなく、年間でFDI全体の約5%を占める程度である。2017年のラカイン州での事件の後、欧米からの投資は、より一層停滞し減少した。日本、韓国、インドといった他のアジアの国々は、今だ状況を見ている状態で、ミャンマーに多額の投資をする動きは見られない。しかし、近年日本からの投資が増加し、全投資額の5.84%と投資国のトップ5に入った^{注50}。過去の経験からミャンマーは、政治的そしてビジネス環境が西洋諸国の投資基準に比べ大幅に遅

れているため、必要な投資をよりアジアの国々に求める必要がある。そのため、ミャンマーは国の発展のために、インフラ整備と製造設備のために中国からの投資に頼らざるを得ないというのが現状だ。

中国とミャンマーの対外債務

ミャンマーの対外債務は2016年にGDPの41.5%、そして2019年にはGDPのほぼ50%（111億ドル）にのぼった^{注51}。国会議員たちは、中国の比較的高い利率（年率4.5%）はミャンマーの対外債務の合計の40%にもあたるため、債務管理戦略を変更するよう要求している^{注52}。

ミャンマー政府は、スリランカが以前ハンバントタ港の建設費用13億ドルを中国から6.3%という高利率で借りたことで借金の罠にはまったという教訓を得て、中国の借用書外交の内容を十分に把握し、細心の注意を払った。他にもジブチ、キルギス、ラオス、モルディヴ、モンゴル、モンテネグロ、パキスタン、タジキスタンなどのケースがある。これらの国々はまた、それぞれの地域の最貧国であり、それぞれすべての対外債務の半分以上を中国に負っている^{注53}。

ミャンマー政府は、中国への債務に過度に依存することを脱却するために、いくつかの措置を講じたが、その結果、CMECプロジェクトの規模の縮小や実施の遅延を招いた。2019年のBRIの署名の際、ミャンマーは、中国が提案した合計38のプロジェクトのうち、9つのプロジェクトしか署名しなかったことから明らかである。一方で、チャウピュー深海港へのミャンマーの投資の割合が増えながら、プロジェクトのサイズが縮小したことが、ひとつの例である。同様に、ヤンゴンニュータウン開発計画のような大規模な投資プロジェクトには、公明正大をアピールするためにスイスチャレンジ（NYDCチャレンジ）を採用している^{注54}。しかし、規制の弱点（特に労働者の権利）、複雑で不安定な官制環境、ミャンマー軍と民族武装集団の間の紛争、そしてその他の障壁が他国からの投資を容易に抑止してしまう。一方で、中国企業はこうした障壁に比較的慣れているため、ミャンマーのインフ

ラ投資プロジェクトにおいて、中国企業や中国関連企業とまともに競合できる外国企業は現在のところそう多くないかもしれない。

中国のインフラプロジェクトは、ミャンマーよりも中国の方により大きな利益をもたらすという意見もある。たとえばチャウピュープロジェクトは、中国の雲南地方をインド洋につなぐために建設されているが、主に中国の貿易が取り扱われることになる」と評論家が指摘している。ミャンマーにとって、チャウピュー深海港から輸出できる製品は限られていて、そういう意味ではヤンゴン港の方がミャンマーにとってより魅力的である^{注55}。マンダレーとチャウピューにつながるムセ・マンダレー高速鉄道は、中国がインド洋にアクセスするためのものである。更にエーヤワディ経済ベルトも、ヤンゴン港を経由してインド洋に流れるエーヤワディ川を通るルートは国境を接する中国に利益をもたらす。たとえBRIプロジェクトが両国に利益をもたらすとしても、その利益は両国間で公平に配分されるわけではない。では、なぜプロジェクトにミャンマーが投資する必要があるのだろうか。中国が費用を支払うべきではないか。2019年にTNIインターナショナル・インスティテュートが警告した内容は以下の通りである。

BRIの輸送プロジェクトでは主に中国が利益を得るが、ミャンマーにとっては、プロジェクトの財政的実行可能性に疑問の余地があり、政府と国民が多額の負債を抱えこむ結果となる^{注56}。

そのためミャンマーは、中国から借金をしてまでプロジェクトに投資する前に、プロジェクトが長期的にもたらす利益と、BRIの実行に関わるミャンマーの財政負担を詳細に検討する時間が必要である。ミャンマーは、BRIプロジェクトの取引から最大限の利益を得るために、価格を修正する必要がある。

中国の投資プロジェクトと社会・環境・倫理的問題

中国の投資は、土地の乗っ取り、環境・社会に与えるマイナスの影響、透

明性の欠如、腐敗などに関連している。また、中国企業には倫理的に疑わしい慣習がある。たとえばヤンゴンニュータウン開発計画の主要な開発業者である中国交通建設会社（以下、CCCC）は、以前不正入札行為で世界銀行から制裁を受けている^{注57}。2020年8月アメリカ政府商務省は、他の24の中国企業とともに、CCCCをブラックリストに登録している^{注58}。ミャンマーの件では、政府が覚書に署名したものの、住民、政治家、議会、野党、労働界、市民団体など様々な利害関係者から反対の声が上がり、プロジェクトの実施が遅れ、契約が保留された後、解除されるというシナリオも考えられる。利害関係者たちとの事前の検討が不十分であるため、このような結果となる可能性も十分ありえる。

ミャンマーへの中国の大規模な投資が順調に進むことはないに等しく、事前の合意があっても、建設が完了していないプロジェクトがいくつもある。
(Transnational Institute, 2019 p.13)

たとえば、テイン・セイン政権時代の2011年から保留となっているミッソンプロジェクトは、未だミャンマー側で解決していない。ミッソンドム建設の再開については、どちらの国からも動きが起こる気配はない。ミャンマー政府側からすると、ミッソンは、ミャンマー人たちにとって政治的に極めてデリケートな問題である。中国と交わしたミッソンに関する契約についてミャンマー政府が国民にきちんと説明しない限り、プロジェクトを再開するいかなる努力も、国民から強い反対を受けるであろう^{注59}。中国側からすると、ミッソンプロジェクトに投資することにより、エネルギー供給を受けることとなる。しかし、ダム建設が10年間保留されている間に、中国はエネルギー不足の国からエネルギー過剰な国へと変化している。そのため中国に電気を供給するためのミッソンドムの建設は、もはや中国にとって戦略的に重要ではなくなってしまった^{注60}。しかし、チャウピュー、エーヤワディ経済ベルト、その他中国にとって重要なプロジェクトを補填するという名目で、このプロジェクトはミャンマー政府との交渉材料として使えるので、依然として中国にとって政治的な重要性を持つのである。

中国の大規模なインフラのプロジェクト、たとえばモンユワの近くのレバダウン銅鉱山、チャウピュー深海港、ムセ・マンダレー高速鉄道などでは、今でも土地の収用問題が解決していない。

また、中国のプロジェクトは、ミャンマーの労働者たちに期待されたような仕事を提供できていない^{注61}。ミャンマーにおける中国のメガプロジェクトは、社会・環境的に負の影響を及ぼすことも懸念されている^{注62}。

さらに、非国営企業や地元ブランドのBRIプロジェクトに対しては、中国政府の支配力は弱い。

ミャンマーとタイの国境にあるシュエコッコ経済特区は、セルフブランドBRIのひとつの例である。これは、香港に拠点を置くミャンマー・ヤタイ・インターナショナル・ホールディング・グループによって開発された。プロジェクトは、中国人労働者の違法雇用、違法なギャンプル施設の運営、生態系破壊、そして土地の無断接収など、広く批判にさらされた^{注63}。

これらの理由から、透明性、疑わしい汚職行為、利害関係者たちとのコミュニケーション、地元コミュニティへの打診、土地の差し押さえ、そして環境や社会への影響などの観点から、多くのミャンマー国民は中国資本のプロジェクトを否定的に見ている。BRIプロジェクトを継続させるためには、中国政府はこれらの問題を真剣に受け止め、一刻も早く解決するべきである。

4. 結論

ミャンマーは、主に輸送インフラと、国内外のネットワークを発展させるために、投資を必要としている。経済特区、工業ゾーンや貿易ゾーンは、労働者には職の機会を、投資家には投資の機会を、地元の小規模ビジネスやマーケットが国際的なサプライチェーンとつながる機会を生み出さなければならない。同様にミャンマーは、国中の発電設備・配電網、インターネット、ファイバーケーブル・ネットワークなどにも投資をする必要がある。輸送と

通信のインフラを実現するためには、多額の資金を拠出する必要があり、ミャンマーがこのようなインフラを全て整えるには、限界がある。唯一の方法は、外国の投資家を呼び込むことである。

このような全国的に改良が必要なインフラに投資するのは、今のところ中国以外にはいないだろう。BRIプロジェクトのほとんどは、ミャンマーの北部、東部、西部に集中しており、これらの地域に投資したいと考える投資家は、中国以外にいない。そのため、中国がBRIプロジェクトに投資することで、プロジェクト対象地域の発展をより少ない費用で実現できるので、ミャンマーにとってまさに理想的である。日本、韓国、タイなどの外国投資家は、ヤンゴン周辺や、バゴー地方域、そしてモン州やタンニンタイ地域といったミャンマーの南部への投資により興味を持っている。

ムセ・マンダレー・チャウピューを結ぶ鉄道、チャウピュー深海港、国境貿易経済ゾーンなど中国のBRIプロジェクトは、間違いなく現在のインフラを向上させるものである。エーヤワディ経済ベルトのようなプロジェクトは、川を維持し、浚渫し、川の水の流れを良くするために毎年必要な何百万ドルという費用の節約に貢献している。同時に、ミャンマー国内の60%にあたる市町村の発展や、エーヤワディ川沿いに住む3,000万人の経済に影響しかねない。BRIプロジェクト投資に関連して、国中に張り巡らされた電力網と光ファイバーインターネット・ネットワークは、国の社会経済情勢を向上させ、他の投資国の目にも、より魅力的に映ることだろう。生産施設や改善された貿易・流通網は、新たな雇用を生み、経済全体へのスピルオーバー効果を生み出す。

しかし、中国のBRIプロジェクトにはコストが伴う。ミャンマーは、既に重くのしかかっている中国の債務の負担がさらに重くなりかねないため（おおよそ120億ドル、全対外債務の40%）債務の罠に陥らないよう、真剣に対策を練っている。同時に、地域社会の環境や社会生活に悪影響を及ぼす可能性があるかどうかを慎重に検討し、地域の労働者の雇用機会を創出している。プロジェクトが国にどのようなプラスの影響とマイナスの影響を与えるのか、プロジェクトごとに分析されている。今の時代、地域の人々の権利を

尊重し、市民活動家の声にはできる限り耳を傾け、対応していく必要がある。中国の投資プロジェクトは土地の押収、人権侵害、汚職、環境や社会的へのマイナス影響によってほぼ成り立っているという点にミャンマーは注意する必要がある。中国の投資プロジェクトを承認する前に、チェックリストと解決策を用意しておくべきである。

国の主権と民族武装勢力のためにも、ミャンマーは政府も軍もこの点に関しては厳しく対応する必要がある。持続可能性に適さない中国の対ミャンマー投資には、寛容ではないことを示さなければならない。中国はミャンマーに何十億ドルもの投資をしているため、ミャンマーが安定した平和な状況になることを望んでいる。そのため、ミャンマーは中国の影響力を利用して民族武装集団との和平を図る必要がある。中国にとって「メイド・イン・チャイナ2025」というビジョンを達成するために、CMECが重要であることをミャンマーが認識すべきである。交渉で少しでも優位に立つためにも、ミャンマーは中国の投資をプロジェクトごとに検討して承認しなければならない。中国が提案や約束に沿って計画を進めていない場合、直ちに中断または遅延させるか、他の重要なプロジェクトで代用すべきである。

最後に、貿易戦争と新型コロナウイルス感染症（以下、COVID-19）がBRIにどのような影響を与えているか注目してみよう。実際、米国の貿易戦争がBRIプロジェクトの資金調達に影響を与えているのは、銀行家がBRIプロジェクトへの資金提供に慎重になっているからである。しかし、BRIの資金調達のほとんどは中国の国有金融機関が主導している。貿易戦争の影響もあって、アメリカや西欧諸国を中心とした外資系企業からの投資のほとんどが中国から撤退する可能性が高いのは事実である^{注64}。しかし、同時にBRIプロジェクトは中国が生産設備を拡張し、BRIに沿って国を超えて供給体制を変える原動力になるかもしれない。中国製品に高い関税や制裁を課すことで、中国からBRIに関わる近隣諸国へ生産拠点が移る可能性がある。したがって、中国に1兆ドル相当のBRIの資金を調達できるだけの資金力があるの

付表. ミャンマーにおける中国・ミャンマー経済回廊（CMEC）プロジェクト

	プロジェクト名	場所（地域/州）	プロジェクト形態	推定投資規模 (100万ドル)	状況
1	Myit Some Dam	Kachin State	水力発電	3,600	中断
2	Myitkyina-Htecheik Express road	Kachin State-Sagaing Region	輸送	n.a.	計画済
3	Myitkyina Economic Development Zone	Kachin State	経済特区・工業地帯	400	計画済
4	Kanpaittee Economic Cooperaton Zone	Kachin Sate	経済特区・工業地帯	22.4	
5	Ayeyawaddy River Port Development (Bamaw)	Kachin State	輸送	34	
6	Chindwin River Port Development (Kalawa)	Sagaing Region	輸送	24	
7	Chindwin River Port Development (Monywa)	Sagaing Region	輸送	44	
8	Muse-Mandalay Rapid Railroad	Shan State-Mandalay Region	輸送	8,900	合意済
9	Muse Economic Cooperation Zone	Shan Region	経済特区・工業地帯	8	
10	Ruilli- Mandalay- Kyauk Phyu Express Road	Rachine-Magway-Mandalay-Shan	輸送	n.a.	
11	Chinshwehaw Economic Cooperation Zone	Shan State	経済特区・工業地帯	4	
12	Bridge and new road	Shan State	輸送	100	
13	Agriculture Development Zone	Shan	農業	n.a.	
14	Mandalay-Htecheik-Muse Express Road	Mandalay-Sagaing-Shan	輸送	4,000	
15	Chanmyaeshwepyi Highway bus terminal	Mandalay	輸送	150	
16	Ayeyawaddy River Port Development (Pakokku)	Magway Region	輸送	47	
17	Ayeyawaddy River Port Development (Magway)	Magway Region	輸送	33	
18	Magway Trade Station	Magway Region	経済特区・工業地帯	200	
19	Naypyitaw-Kyauk Phyu Express Road	Rachine-Magway-Mandalay	輸送	n.a.	
20	Mandalay-Naypyitaw-Yangon Express Road	Yangon-Bago-Mandalay	輸送	n.a.	
21	Kyauk Phyu SEZ	Rachine State	経済特区・工業地帯	1,300	合意済
22	Kyauk Phyu Electricity Plant	Rachine State	エネルギー	180	
23	Kyauk Phyu-Ann Railroad	Rachine State	輸送	n.a.	
24	Kyauk Phyu-Mandalay Road	Rachine-Magway-Mandalay	輸送	n.a.	
25	New Yangon City	Yangon Region	都市開発	1,500	合意済
26	Yangon City Sky Train	Yangon Region	輸送	1,500	
27	Patheingyi Industrial Zone	Ayeyawaddy Region	経済特区・工業地帯	n.a.	
28	Mandalay-Naypyitaw-Yangon Railroad	Yangon-Bago-Mandalay	輸送	n.a.	
29	Ruilli-Mandalay-Kyauk Phyu Railroad	Rachine-Magway-Mandalay-Shan	輸送	n.a.	
30	Kwan Lon Bridge Construction	Shan State	輸送	n.a.	
31	Melin Cheik Gas Drilling	Ayeyawaddy Region	エネルギー	2,500	
32	Mandalay-Bagan Railroad	Mandalay Region	輸送	n.a.	
33	Watalone Tunnel	Shan State	輸送	n.a.	
34	China-Myanmar Border Crossing Power line	Kayah-Bago-Shan	エネルギー	n.a.	

出所：ISP：Myanmar China desk (<https://ispmyanmarinchinadesk.com/>)

であれば、米国との貿易戦争が起きても、中国がBRIの生産拠点を海外にシフトさせる意図に大きく影響することはないだろう。人の接触、交渉の制限、医療費の上昇や生産性の低下、プロジェクト実施予算の制約、貿易の停止など、COVID-19がBRIに与える影響は否定できない。しかし、影響といっても、パンデミクスが収束するまでの期間にプロジェクトの遅延や、工期の変更を迫られるぐらいで、それほど大きいものではない^{注65}。

注

- 1 Five SEZs have reportedly been incorporated under the CMEC framework : Kyauk Phyu, Myitkina, Kampaiti, Muse and Chinshwehaw. Other industrial zones, such as New Mandalay Resort City, Myotha Mandalay Industrial City, New Yangon City, Patheingyi Industrial Zone and a zone near Shwe Kokko have also been branded by their developers and supporters as 'BRI activities' (Transnational Institute, 2019 p. 28).
- 2 <http://www.scp.com/page.aspx?s=en&cid=19&id=455>
- 3 ISP Myanmar China desk ; <https://ispmymarchinadesk.com/>
- 4 <http://english.mofcom.gov.cn/article/newsrelease/significantnews/201705/20170502578133.shtml>
- 5 The Economic Zone Central Committee was the first committee organized under CMEC. It was organized in July 2018 in which Minister of Commerce served as president and the chief ministers of Kachin, Shan and Kokang autonomous region chairman (the states and regions where economic cooperation zones were implemented) served as vice-presidents. The first meeting of the committee was organized on 12 July 2018 in Naypyitaw, the second meeting was held on 28 May 2019 in Naypyitaw, the third meeting was held on 26 July in Taunggyi and the fourth meeting was on October 5 in Kachin state.
ISP Myanmar China desk ; <https://ispmymarchinadesk.com/>
- 6 <https://www.irrawaddy.com/news/burma/kachin-state-inks-border-business-park-deal-china-myanmar-joint-venture.html>
- 7 Yunnan Tengying Trading Company is a subsidiary of Yunnan Baoshan Hengyi Industry Group. This group is also invested in development of USD 400 million worth of Myittha Economic Zone on 4,700 acres under the name of Yunnan Tengchong Heng Young Investment Company (YTHYIC) (The Irrawaddy, 27 February 2020).
- 8 <https://www.irrawaddy.com/news/burma/kachin-state-approves-chinese-backed-business-park-border-town.html>
- 9 A centralized, public-accessible online platform to provide information on major investment projects that fall under Myanmar's sustainable development plan. A total of 129 projects are currently listed in the Project Bank. It was first introduced in January 2020.
<https://projectbank.gov.mm/en/activity-list/#activity-list-header>
- 10 ISP Myanmar China desk ; <https://ispmymarchinadesk.com/>
- 11 <https://mmbiztoday.com/govt-to-find-a-way-for-equal-economic-opportunities-at-chinshwehaw-economic-zone/>
- 12 <https://www.irrawaddy.com/news/myanmar-set-ink-pact-china-border-cooperation-zones.html>

-
- 13 <https://www.irrawaddy.com/specials/myanmar-covid-19/myanmar-traders-brace-another-hit-china-closes-key-customs-gate-due-covid-19.html>
- 14 Koji Kubo (2016), Myanmar's border trade with China : Beyond Informal Trade, IDE discussion paper no.625, IDE-JETRO.
- 15 <http://www.scp.com/page.aspx?s=en&cid=19&id=455>
- 16 <https://www.deccanchronicle.com/world/neighbours/240420/china-shuts-down-borders-with-myanmar-amid-conflict.html>
- 17 Rather than a 'grand strategy' the BRI is a broad and loosely governed framework of activities seeking to address a crisis in Chinese capitalism. Almost any activity, implemented by any actor in any place can be included under the BRI framework and branded as a 'BRI project' (Transnational Institute, 2019).
- 18 ISP Myanmar China desk ; <https://ispmymarchinadesk.com/>
- 19 Site visited by the author during 5-6 July 2019.
- 20 ISP Myanmar China desk ; <https://ispmymarchinadesk.com/>
- 21 Shwekokko – A Secret Chinese City, Ba Tin, mizzima news, 09 February 2020.
<http://mizzima.com/article/shwe-kokko-secret-chinese-city>
- 22 <https://www.irrawaddy.com/news/burma/popular-shan-party-warns-chinese-projects-without-local-consent-risk-conflicts.html>
- 23 <https://www.beltandroad.news/2020/01/02/china-pushing-myanmar-to-develop-its-irrawaddy-river-plan/>
- 24 Ibid.
- 25 ISP Myanmar China desk ; <https://ispmymarchinadesk.com/>
- 26 <https://www.mmtimes.com/news/china-seeks-road-river-route-ayeyarwady-economic-corridor.html>
- 27 ISP Myanmar China desk ; <https://ispmymarchinadesk.com/>
- 28 <https://www.beltandroad.news/2020/01/02/china-pushing-myanmar-to-develop-its-irrawaddy-river-plan/>
- 29 Ibid.
- 30 Du Lan, a researcher from the China Institute for International Studies, a Beijing-based think tank affiliated with China's Ministry of Foreign Affairs, states that the passage could accommodate cargo vessels of up to 3,000 tons (Transnational Institute, 2019, p.27).
- 31 ISP Myanmar China desk ; <https://ispmymarchinadesk.com/>
- 32 Ibid.
- 33 <https://www.beltandroad.news/2020/01/02/china-pushing-myanmar-to-develop-its-irrawaddy-river-plan/>
- 34 <https://www.adb.org/sites/default/files/publication/189076/mya-reform-transport-institutions.pdf>
- 35 The Myanmar Government is giving serious thought to the Myitsone dam controversy and considering all possibilities, including downsizing the dam, relocating it or developing other projects instead (Comment of U Thaung Tun, the Union Minister for Investment and Foreign Economic Relations see in U Myint (2019), Myanmar : Going from Pause to Fast Forward with China's Belt and Road Initiative, p.4, Centennial Magazine RUMFCCI).
<https://myanmarcesd.org/myanmar-going-from-pause-to-fast-forward-with-chinas-belt-and-road-initiative/>
- 36 Pak K.Lee et.al. (2009). China's "Realpolitik" Engagement with Myanmar. China Security, 5 (1), pp.101-123.

- <http://www3.nccu.edu.tw/~lorenzo/Lee%20Chan%20Chan%20China%20Realpolitik%20Myanmar.pdf>
- 37 Terry Sharp (2017) ; <https://www.imb.org/2017/02/01/choose-neighbor/>
- 38 Yingcong Dai (2004), A disguised defeat : The Myanmar Campaign of the Qing Dynasty, *Modern Asian Studies* Vol.38, no. 1 pp. 145-189. <https://www.jstor.org/stable/3876499?seq=1>
- 39 China and Russia opposed UN Resolution on Rohingya (The Guardian).
<https://www.theguardian.com/world/2017/dec/24/china-russia-oppose-un-resolution-myanmar-rohingya-muslims>
- 40 China's Diplo-terrorism in Myanmar ; <https://spotlight.licas.news/china-s-diplo-terrorism-in-myanmar/index.html>
- 41 <https://www.hindustantimes.com/india-news/myanmar-calls-out-china-for-arming-terror-groups-asks-world-to-help/story-fzb8ADXt1VgS9ofZMMWdWO.html>
- 42 The Irrawaddy (21 August 2020).
<https://www.irrawaddy.com/opinion/guest-column/rescuing-myanmar-chinese-debt-trap.html>
- 43 Chinese President denies supplying arms to ethnic armed groups (Soe Thu Aung, mizzima news 19 January, 2020).
<http://mizzima.com/article/chinese-president-denies-supplying-arms-ethnic-armed-groups>
- 44 Driven by security concerns, economic interests, and a desire for political influence in a country with which it shares a 1,500-mile border, China is playing a key role in Myanmar's internal security and peace process (USIP, 2018).
<https://www.usip.org/sites/default/files/2018-09/ssg-report-chinas-role-in-myanmars-internal-conflicts.pdf>
- 45 China's role as a peace mediator between the Myanmar military and ethnic armed organizations (EAOs) in the hopes of halting the fighting and stabilizing the areas. Undeniably, the recent meeting in Kengtung, Shan State between the Myanmar Army and the Northern Alliance was held as a result of Chinese intervention (Joe Kumbun, The Irrawaddy, 27 September, 2019).
<https://www.irrawaddy.com/opinion/guest-column/under-chinas-direction-myanmars-peace-process-goes-nowhere.html>
- 46 Myanmar calls out China for arming terror groups, ask world to help (Shishir Gupta, The Hindustan Times, July 02, 2020).
<https://www.hindustantimes.com/india-news/myanmar-calls-out-china-for-arming-terror-groups-asks-world-to-help/story-fzb8ADXt1VgS9ofZMMWdWO.html>
- 47 China's diplo-terrorism in Myanmar (Anders Corr, Licas news May 28, 2020).
<https://spotlight.licas.news/china-s-diplo-terrorism-in-myanmar/index.html>
- 48 Swannstrom, N. (2012). *Sino-Myanmar Relation*. Singapore : Institute for Security & Development Policy.
- 49 Vice-president of Mandalay Region Chamber of Commerce estimated some 60 % of Mandalay's economy is now in Chinese hands (South China Morning Post, May 1, 2018).
<https://www.scmp.com/news/asia/southeast-asia/article/2144154/how-massive-influx-chinese-migrants-has-changed-myanmars>
- 50 Foreign Investment of Permitted Enterprises by Country (DICA, 2020).
https://www.dica.gov.mm/sites/dica.gov.mm/files/document-files/fdi_4.pdf
- 51 Myanmar government debt to GDP (2020).
<https://tradingeconomics.com/myanmar/government-debt-to-gdp>

-
- 52 Forty percent of Myanmar government's debt held by China (Asianews.it January 25, 2019).
[http://www.asianews.it/news-en/Forty-per-cent-of-Myanmar % E2 % 80 % 99s-government-debt-held-by-China-46071.html](http://www.asianews.it/news-en/Forty-per-cent-of-Myanmar-%E2%80%99s-government-debt-held-by-China-46071.html)
- 53 Mi Mi Gyi (2019), The Belt and Road Initiative and Its Implication on Myanmar, Mandalay university of Foreign Languages Research Journal vol.10 no.1 pp. 106-113.
<http://www.mufl.edu.mm/images/pdf/Research2019/2019MiMiGyi-106-113.pdf>
- 54 Yangon's New City development project initiates 'Swiss Challenges' (Thiha, Consult-Myanmar, January 31, 2020).
<https://consult-myanmar.com/2020/01/31/yangons-new-city-development-project-initiates-swiss-challenge/>
- 55 Felix Sternagle (2018), On the road to Kyaukphyu : Issues and debate around a Myanmar Special Economic Zone, Heinrich Böll Stiftung Myanmar 2018.
<https://mm.boell.org/en/2018/10/19/road-kyaukphyu-issues-and-debates-around-myanmar-special-economic-zone>
- 56 Transnational Institute (2019), China's Belt and Road Initiative in Myanmar, Policy briefing.
<https://www.tni.org/en/selling-the-silk-road-spirit>
- 57 PPP monitoring in Myanmar report for the New Yangon City project, Sandhi Governance Institute (2020).
- 58 CCCC & China Shipping Group among 24 sanctioned China companies by US (Jasmina Ovcina, Offshore Energy August 27, 2020).
<https://www.offshore-energy.biz/cccc-china-shipbuilding-group-among-24-sanctioned-chinese-companies-by-the-us/>
- 59 <https://www.bbc.com/news/world-asia-48857781>
- 60 In 2018, the total surplus power generation capacity from China's hydropower plants reached 69.1 billion kWh of electricity, the majority of which was in Yunnan and Sichuan. Yun- nan's excess capacity was caused by multiple factors : (1) rapid growth in dam construction ; (2) reduced electricity demand in Yunnan ; (3) limited electricity transmission capacity, including to other provinces ; and (4) issues with pricing and market reforms (Transnational Institute, 2019).
- 61 Felix Sternagle (2018), On the road to Kyaukphyu : Issues and debate around a Myanmar Special Economic Zone, Heinrich Böll Stiftung Myanmar 2018.
<https://mm.boell.org/en/2018/10/19/road-kyaukphyu-issues-and-debates-around-myanmar-special-economic-zone>
- 62 Potentials Environmental and Social Impacts of Chinese mega projects in Myanar raise concerns (Nan Lwin, The Irrawaddy, November 19, 2019).
<https://www.irrawaddy.com/opinion/analysis/potential-environmental-social-impacts-chinese-mega-projects-myanmar-raise-concerns.html>
- 63 China's Belt and Road Initiative in Myanmar, Transnational Institute (2019), Policy Briefing.
<https://www.tni.org/en/selling-the-silk-road-spirit>
- 64 Covid-19 Pandemic has deeply affected BRI, Business Reporting Desk July 3, 2020.
<https://www.beltandroad.news/2020/07/03/the-covid-19-pandemic-has-deeply-affected/>
- 65 Trade war hits BRI financing, Reuters July 8, 2019.
<https://www.reuters.com/article/trade-war-hits-bri-financings-idUSL8N24939A>