



2020年度 米中経済戦争・一帯一路とASEAN

2021年3月

一般財団法人 **国際貿易投資研究所(ITI)**
INSTITUTE FOR INTERNATIONAL TRADE AND INVESTMENT



競輪の補助事業

この報告書は、競輪の補助により作成しました。
<https://jka-cycle.jp>

はしがき

本調査報告書は、一般財団法人国際貿易投資研究所が公益財団法人 JKA から機械工業振興資金の補助を受けて、令和 2 年度「米中貿易戦争、一帯一路と東アジアにおける日系企業事業展開支援調査研究補助事業」として実施した内容を取りまとめたものである。

令和元年度に同じく（公財）JKA からの補助を受けて実施した「タイとメコン経済圏サプライチェーン展開支援調査研究補助事業」の成果を踏まえ、今年度はより広く ASEAN 諸国を調査事例とし、米中貿易戦争や一帯一路構想が及ぼす影響に焦点を絞って分析した。具体的には、こうした大国の動きから生じた域内への生産シフトと貿易の構造変化、FTA の活用状況、中国系企業をはじめとする外資系企業の事業活動、さらに中国の影響が強まっている交通インフラ開発や産業振興について調査を実施してきた。

分析の結果、ベトナムをはじめとする ASEAN 諸国が産業高度化の課題に直面しつつも、米中対立から漁夫の利を得つつあることが明らかになった。また、一帯一路構想に伴って交通インフラ整備やハイテク産業振興などで中国系企業の存在感が増す一方で、その影響力が大きくなりすぎることの警戒感から日本などに対する期待は底堅い。日系企業が現地に貢献していく余地は十分残されているといえる。

補助期間中、5 回の研究会を開催し、委員間で研究内容について活発な議論を行うことができた。また、コロナ禍で現地調査を実施することはできなかったが、日本と現地政府機関、企業、ビジネス支援機関、関連分野の研究者などから貴重な情報を入手することもできた。

本事業にご協力いただいた関係各位に対し心から謝意を表するとともに、本報告書の成果が各方面で活用されることを切望する次第である。

令和 2 年度 研究会メンバー

委員長	高橋 与志	広島大学 大学院国際協力研究科准教授
委員	トラン・ヴァン・トゥ	早稲田大学 名誉教授
委員	小野沢 純	国際貿易投資研究所 客員研究員
委員	藤村 学	青山学院大学 経済学部教授
委員	牛山 隆一	日本経済研究センター 主任研究員

委 員	吉岡 武臣	国際貿易投資研究所 主任研究員
委 員	増田耕太郎	国際貿易投資研究所 客員研究員
委 員	大木 博巳	国際貿易投資研究所 研究主幹（事務局）
委 員	Aung Kyaw	ヤンゴン経済大学 商学部教授
委 員	Padang Wicaksono	インドネシア大学 経済ビジネス学部准教授

2021 年 3 月

米中貿易戦争、一帯一路と東アジアにおける日系企業事業展開支援調査研究会

委員長 高橋 与志

目次

第1章	チャイナ+1 はどこか ～対中追加関税措置後の米国の輸入構造変化～	1
	要約	1
	第1節 対中追加関税措置後の米国の輸入	1
	第2節 対中追加関税措置による漁夫の利	2
	1. 追加関税対象品目（工業品）の対中輸入減	2
	2. メキシコ、ベトナム、台湾	3
	第3節 対中追加関税措置後の機械類と非機械類の輸入増減額	5
	1. 対 ASEAN 輸入の拡大	5
	2. 機械類の輸入構成比変化	7
	3. 非機械類の輸入構成比変化	8
	第4節 対中追加関税措置別の対中輸入依存度	10
	1. 米国の対中輸入コア品目に食い込む ASEAN	10
	2. 一般機械の対中輸入依存度	12
	3. 電機の対中輸入依存度	14
	4. 消費財の対中輸入依存度	16
	5. チャイナ+1 は ASEAN	19
	第5節 対米輸出増の経済インパクトと迂回輸出	21
	1. 対米輸出増の経済インパクト	21
	2. 短期間に輸出を増す迂回輸出	22
	第6節 展望	23
第2章	チャイナ+1 とベトナム工業化と貿易の新段階	25
	要約	25
	はじめに：分析の課題	25
	第1節 ベトナム工業化の現段階と中国との分業	26
	1. ベトナムの工業化と貿易構造の変化	26
	2. ベトナムの対中分業の構造変化	28
	第2節 ベトナムとチャイナ+1	31
	1. 米中摩擦・コロナ感染とチャイナ+1	31
	2. チャイナ+1 とベトナム	32
	3. チャイナ+1 による FDI の新しい波とベトナムの外資導入	34
	第3節 チャイナ+1 と 2020 年代のベトナムの工業化戦略	36
	結び	38
	引用文献	38
第3章	ベトナムに後れを取るタイの輸出環境	40
	要約	40
	はじめに	40
	第1節 新型コロナウイルスの影響により 2020 年 4 月以降は輸出入とも大幅に減少	41

第2節	米中貿易摩擦ではタイよりベトナムが大きなメリットを享受.....	44
第3節	米国はタイ向けに供与していた GSP を一部の品目で停止.....	49
第4節	ベトナムに後れを取るタイの FTA 戦略.....	52
第5節	RCEP による輸出拡大はベトナムよりタイにチャンス.....	55
	まとめ.....	57
第4章	メコン地域における「一帯一路」投資の現状と展望： CLM を中心に.....	60
	要約.....	60
	はじめに.....	60
第1節	「一帯一路」におけるメコン地域の位置づけ.....	62
第2節	CLM 諸国への中国の影響力浸透.....	64
第3節	国別状況.....	67
	1. カンボジア.....	67
	2. ラオス.....	70
	3. ミャンマー.....	79
	おわりに： Covid-19 の影響をふまえて.....	82
	参考文献・ウェブサイト一覧.....	83
第5章	マレーシアにおける「一帯一路」の問題点.....	87
	要約.....	87
第1節	緊密化するマレーシアの対中経済関係.....	87
	1. 貿易は中国依存の構造.....	88
	2. 中国から直接投資が拡大.....	90
	3. 米中貿易摩擦によるマレーシア企業へのインパクト.....	94
第2節	「一帯一路」に積極参入.....	96
	1. 対中接近を図るナジブ首相.....	96
	2. 大型インフラプロジェクトを中心に.....	97
	3. 東海岸鉄道（ECRL）.....	100
第3節	2018 年の政権交代で「一帯一路」見直し.....	101
	1. 国益重視.....	102
	2. 財政負担を軽減.....	102
	3. “赤いファイル”：「一帯一路」（東海岸鉄道とパイプライン）の資金支払いが不明瞭.....	104
第4節	「一帯一路」を利用した 1MDB ナジブ汚職.....	106
	1. “1MDB 救済のための「一帯一路」”、元ナジブ側近が法廷証言.....	108
	2. 1MDB 救済のため政府資金を流用したナジブ元首相らの背任罪裁判.....	110
	3. 中国マネーを求めて 1MDB 発電所全株を中国に売却.....	112
	むすび.....	113
Chapter6.	One-Belt-One-Road Initiative in Myanmar.....	115
	1. Introduction.....	115
	2. Brief Background of One-belt-one-road.....	116
	3. Myanmar and OBOR.....	118

4. China Investment and Trade with Myanmar	119
5. China-Myanmar Economic Corridor (CMEC).....	121
6. The Projects under CMEC.....	126
7. Other CMEC Projects	135
8. Discussion	142
9. Conclusion.....	149
Endnotes.....	152
Appendices	158
Chapter7. Chinese Investment in Indonesia: Before and During the Belt and Road Initiative	167
1. The Political Economy of Chinese Investment in Indonesia	167
2. Foreign Direct Investment Trend from Mainland China to Indonesia.....	172
3. China's Smelter Investment and The Industrial Park Model.	180
4. The Jakarta-Bandung High Speed Railway: From Diplomatic Win to Vexatious Delays.	182
5. From Contractors to IPPs: Chinese Investments in Indonesia's Electricity Sector.....	186
References	190
第8章 中国企業、対ASEAN事業の動向.....	195
要約	195
第1節 主要業界別の動向	195
1. 自動車.....	195
2. 家電.....	198
3. 通信.....	199
4. IT企業.....	201
第2節 ASEAN企業と中国企業の連携の動き.....	202
第3節 今後の見通し.....	204
参考文献.....	206
第9章 タイランド4.0、東部経済回廊（EEC）と一帯一路.....	207
要約	207
第1節 タイランド4.0とEEC.....	207
1. タイランド4.0とEECの概要	207
2. 直近の進捗状況.....	208
第2節 EEC事務局との協力関係にみる日中両国のプレゼンス	212
第3節 中国企業・関連機関の協力事例	215
第4節 日本の果たしうる役割.....	218
第5節 おわりに	219
参考文献.....	219

第1章 チャイナ+1 はどこか ～対中追加関税措置後の米国の輸入構造変化～

(一財) 国際貿易投資研究所

研究主幹 大木博巳

要約

2018年に発動した米国の対中追加関税措置は、対中輸入依存度を深化させてきた米国の輸入構造を変え始めた。米国の非鉱物性燃料品（工業品）輸入に占める中国のシェアは、2018年の25.47%が、2019年には21.79%、2020年は21.77%と4%ポイント弱低下した。コロナ特需に沸いた2020年でも、米国の対中輸入シェアは横ばいにとどまった。

2019年の米国の輸入では、対中追加関税措置により落ち込んだと思われる対中輸入減を補填するような動きがあった。メキシコ、ASEAN、台湾からの輸入増加である。ASEANでは、ベトナムが電機、アパレル、カンボジアはアパレル、革製品等の製品で対米輸出が増えている。米国の輸入に占めるASEANのシェアが、2018年の8.08%が2020年は11.33%に拡大している。ASEANは、米国の対中追加関税措置によって対米輸出の増加という漁夫の利を得たといえよう。

対中追加関税措置別（リスト1、2、3、4A、4B）に米国の輸入を見ると、リスト3、4の対中輸入品目で、過度に対中輸入に依存している品目が集中している。対中追加関税措置後には、リスト3、4の過度に対中輸入依存度が高かった品目に依存度低下が見られた。

対中輸入依存度が高い品目でASEANの輸入が増えていることは、米国の調達先として中国以外の国に移す動き（チャイナ+1）が始まっていることを示すものであろう。

第1節 対中追加関税措置後の米国の輸入

米国は、2018年7月6日に対中追加関税措置第1弾を発動した。中国製品818品目（リスト1）、340億ドルに対して25%の追加関税を賦課した。第2弾が8月23日、279品目（リスト2）、160億ドル相当に25%、第3弾が9月24日に5,745品目（リスト3）、2,000億ドル相当に10%（2019年5月10日から15%）をそれぞれ賦課した。翌2019年9月24日には、第4弾（リスト4）のうち、リスト4Aの3,805品目、3,000億ドル相当に15%を賦課（2020年2月14日に7.5%に引き下げ）した。

こうした一連の対中追加関税措置で米国の対中輸入伸び率は、前年比で 2018 年の 6.7%（追加関税対象品目では 8.2%）から 2019 年は 16.2%減（同 14.4%減）、2020 年は 3.6%減（同 4.4%減）と 2019 年に大きく落ち込んだ。

コロナ禍に見舞われた 2020 年は、米国の輸入は前年比 6.4%減に対して対中輸入は 3.6%減と対中輸入のほうが増減率は小さかった。追加関税対象品目の対中輸入は前年比 4.4%減、これも 2019 年の減少率を下回っている。

一方、中国を除いた国地域からの米国の対非中国輸入伸び率は、2019 年は、前年比 2.4%増と微増であった。しかし、2020 年は、前年比 7.1%減と対中輸入の 3.6%減を上回る減少率であった。対中輸入で PC や医療用品などのコロナ特需が発生した影響である。

2020 年に対非中国輸入が、一転して前年比減となる中で、対 ASEAN 輸入は前年比 12.2%増と好調を持続させた。ASEAN の中でも、タイ、ベトナム、カンボジア、ミャンマーのメコン地域からの輸入が 10%を超える高い伸び率を維持した。また、対台湾輸入も 10%を超える輸入増加率を維持した。

表 1 米国の輸入伸び率

(単位: %)										
相手国	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
RCEP	9.7	7.0	1.9	5.6	3.5	△ 2.0	7.3	6.5	△ 6.4	△ 1.4
中国	9.4	6.6	3.5	6.4	3.1	△ 4.3	9.2	6.7	△ 16.2	△ 3.6
うち追加関税対象品目(注2)	10.9	10.1	3.4	6.2	2.2	△ 3.5	14.6	8.2	△ 14.4	△ 4.4
日本	6.9	13.6	△ 5.4	△ 2.9	△ 2.3	0.4	3.3	4.3	0.9	△ 16.8
韓国	15.9	3.9	5.9	11.7	3.0	△ 2.6	2.2	4.0	4.3	△ 1.9
ASEAN10	9.8	3.9	3.3	8.3	10.5	4.2	7.2	8.9	11.6	12.2
インドネシア	16.0	△ 5.8	4.8	2.7	1.1	△ 2.1	5.3	3.1	△ 3.3	0.4
マレーシア	△ 0.5	0.6	5.2	12.0	11.2	7.8	2.1	5.3	3.1	8.9
フィリピン	14.6	4.8	△ 3.3	9.9	0.4	△ 1.8	15.7	8.3	1.5	△ 12.7
シンガポール	9.7	5.8	△ 11.8	△ 7.5	10.7	△ 2.4	8.6	37.0	△ 0.5	16.8
タイ	9.4	5.0	0.4	4.0	5.1	3.0	5.5	2.4	5.0	12.4
ベトナム	17.6	15.9	21.6	24.2	24.2	10.7	10.4	5.8	35.5	19.5
カンボジア	17.9	△ 0.8	3.0	2.8	6.3	△ 7.0	8.8	24.3	40.7	22.8
ミャンマー	0.0	0.0	78.608.8	210.6	54.8	70.2	49.7	35.2	65.7	25.2
ラオス	△ 0.4	△ 57.4	21.8	8.1	37.4	21.9	74.3	47.3	4.1	△ 29.0
インド	22.4	12.1	3.2	8.5	△ 1.3	2.8	5.5	11.8	6.3	△ 11.3
台湾	15.5	△ 6.1	△ 2.4	7.6	0.2	△ 4.2	8.2	7.8	18.6	11.4
カナダ	13.6	2.8	2.5	5.0	△ 15.2	△ 6.3	7.7	6.5	0.3	△ 15.4
メキシコ	14.3	5.6	1.1	5.4	0.2	△ 1.0	6.5	10.1	4.0	△ 9.1
EU28	15.4	3.6	1.4	8.5	1.7	△ 2.7	4.5	12.0	5.8	△ 9.6
米国輸入計	15.4	3.1	△ 0.4	3.9	△ 4.6	△ 2.8	7.0	8.5	△ 1.6	△ 6.4

注1: 鉱物性燃料等(27類)も含む。

注2: 中国の追加関税対象品目は、2020年1月時点での対象品目で作成(リスト1-4B)

資料: 米国貿易統計よりIT作成

第 2 節 対中追加関税措置による漁夫の利

1. 追加関税対象品目（工業品）の対中輸入減

米国の対中追加関税措置は、第 3 国に漁夫の利をもたらすといわれていた。対中輸入の減少は、確実に対非中国輸入の増加をもたらすからである。表 2 は、対中追加関税措置品を

鉱物性燃料（HS27）と工業品に分けて、2018 年、2019 年、2020 年における国地域別輸入増減額を算出したものである。

対中追加関税対象品目（工業品）の米国の対中輸入は、2018 年には前年と比べて 379 億ドル増であったが、2019 年は 716 億ドル減、2020 年も 186 億ドル減と連続して減少した。ただし、2020 年は減少幅が大幅に縮小している。

一方、米国の対非中国輸入（工業品）増減額は、2018 年で 962 億ドル、2019 年は 751 億ドルであったが、2020 年は 650 億ドル減と減少に転じている。

まず、2019 年の対非中国輸入増加額が、2018 年を下回った理由は、米国の対日や対 EU 輸入が減ったためで、当時のトランプ政権の自動車、鉄鋼輸入に対する保護主義的措置の導入を巡る摩擦が影響したことが考えられる。

2020 年の対非中国輸入の増加幅が前年と比べて減少したのは、メキシコや EU の輸入が減少に転じたことが影響している。この中で、対 ASEAN 輸入は、2018 年に 136 億ドル増が 2019 年に 285 億ドル増、2020 年も 262 億ドルの増加と増加基調を維持した。

2. メキシコ、ベトナム、台湾

2019 年に対非中国輸入増加額（工業品）の上位 3 は、メキシコ、ベトナム、台湾であった。メキシコの輸入増加額が 229 億ドル、ベトナムは 181 億ドル、台湾が 97 億ドルである。次に、EU（うち英国が 15 億ドル）が 98 億ドル、マレーシアが 43 億ドル、タイの 36 億ドル、韓国が 31 億ドル、カナダが 29 億ドル、インドが 16 億ドル、カンボジアが 16 億ドル、これらは 10 億ドル以上の規模の増加額となっている。以下、エジプト、フィリピン、バングラデシュ、トルコ、ミャンマー、パキスタン、ケニア、タンザニア、ラオスなどの発展途上国からの輸入が増加した。先進国では、英国やスペイン、スイス、韓国で対米輸出が増加しているが、必ずしも中国製品と競合していることで、代替製品の輸入が増加しているわけではない。

一方、輸入が減少している国は、カナダ、ドイツ、日本、シンガポールなどの先進国に多い。これらの国は、自動車や鉄鋼などの米国の保護主義が影響したものである。自動車については、米国の対韓国輸入が拡大した。2018 年 3 月に改定韓米 FTA が原則的合意、同年 9 月に署名した影響によるものかもしれない。

ところが、2020 年では対非中国輸入（工業品）は 2019 年と比べて 650 億ドル減と減少に転じている。コロナ禍の影響で米国の輸入が落ち込んだ。特に、メキシコが 283 億ドル

の減少、EU も 461 億ドル減、日本が 228 億ドル減と不振であった。一方、ASEAN は 262 億ドルの増加、台湾も 59 億ドルの増加と堅調であった。2020 年の対中輸入は、186 億ドルの減少と 2019 年の 716 億ドルより大幅に減少幅が縮小した。これは、コロナ禍の影響で、マスクなどの医療用品、PC などの情報機器の対中輸入が増加した。

2 年間の対中追加関税措置によって、米国の対中追加関税品目（工業品）輸入に占める中国のシェアは、2018 年の 25.47%から 2019 年に 21.79%、2020 年は 21.77%と 2018 年と比べて 4%弱低下している。2020 年にも回復することはなかった（表 2-②）。

ASEAN の輸入シェアは、工業品では、2018 年の 8.08%が 2019 年に 9.52%、2020 年は 11.33%と着実に拡大している。また、メキシコのシェアは、2018 年の 14.53%、2019 年に 15.66%、2020 年は 15.81%と微増、EU も 2018 年に 16.88%、2019 年が 17.35%、2020 年は 15.67%と若干の低下している。

表 2 米国の対中追加関税品目の国地域別輸入（鉱物性燃料、工業品別）

① 輸入増加額・減少額

（単位：100万ドル）

相手国	2018-2017			2019-2018			2020-2019		
	鉱物性 燃料等	工業品	計	鉱物性 燃料等	工業品	計	鉱物性 燃料等	工業品	計
中国	91	37,922	38,013	△452	△71,641	△72,093	△191	△18,646	△18,837
非中国	37,980	96,250	134,230	△31,102	75,103	44,001	△78,673	△65,062	△143,735
ASEAN(10)	299	13,624	13,923	△952	28,577	27,625	315	26,256	26,571
ベトナム	△70	2,388	2,318	△70	18,143	18,072	37	13,081	13,117
メキシコ	4,215	28,186	32,401	△2,419	22,930	20,511	△3,226	△28,334	△31,560
台湾	159	3,227	3,386	△81	9,772	9,691	△104	5,991	5,887
EU(28)	4,387	25,581	29,968	73	9,848	9,921	△8,406	△46,196	△54,602
韓国	321	1,119	1,440	1,053	3,142	4,195	△1,840	411	△1,429
インド	512	5,165	5,677	437	1,681	2,118	△1,835	△5,281	△7,116
マレーシア	△76	3,688	3,612	△43	4,388	4,345	109	3,617	3,726
カンボジア	0	733	733	0	1,638	1,638	0	1,230	1,230
タイ	△3	1,654	1,652	△63	3,675	3,612	△6	4,395	4,389
ロシア	2,663	1,193	3,856	2,879	△1,382	1,497	△4,335	△929	△5,264
英国	1,297	4,682	5,979	△330	1,766	1,437	△2,374	△8,906	△11,281
スイス	12	1,444	1,456	0	853	853	△21	27,321	27,300
エジプト	631	184	814	363	361	724	△693	△362	△1,055
フィリピン	△6	994	988	△1	233	232	△11	△1,725	△1,737
ブラジル	721	510	1,231	82	894	976	△2,720	△3,842	△6,562
Bangladesh	0	406	406	0	571	571	0	△599	△599
トルコ	292	367	659	45	467	513	△191	616	425
ヨルダン	0	139	139	60	288	348	△38	△268	△306
豪州	9	216	225	△1	372	371	△39	3,718	3,679
ミャンマー	0	131	131	0	321	321	0	202	202
パキスタン	0	125	125	0	208	208	0	△18	△18
ケニア	0	37	37	△0	67	66	△0	△98	△98
タンザニア	0	△21	△21	0	32	32	0	△8	△8
ラオス	0	37	37	0	△3	△3	0	△22	△22
スペイン	518	746	1,263	△374	288	△86	△863	△1,318	△2,182
イタリア	746	4,203	4,949	108	△285	△177	△583	△5,330	△5,912
ニュージーランド	0	83	83	0	△89	△89	△0	221	221
シンガポール	34	3,832	3,866	358	△529	△171	93	5,485	5,578
日本	272	4,833	5,105	399	△711	△313	△807	△22,895	△23,702
南アフリカ	△19	705	686	△0	△615	△615	△9	3,597	3,588
インドネシア	352	161	513	△1,056	694	△362	35	15	50
ナイジェリア	△1,473	27	△1,446	△1,006	△44	△1,050	△3,084	2	△3,082
ドイツ	△36	4,480	4,444	106	△1,037	△931	△133	△13,379	△13,512
カナダ	11,981	6,137	18,118	1,120	2,913	4,034	△26,874	△19,224	△46,098
世界計	38,071	134,172	172,243	△31,554	3,462	△28,092	△78,864	△83,708	△162,573

注：2020年1月時点での追加関税対象品目で作成（リスト1-4B）

資料：米国貿易統計よりIT作成

②構成比

(単位: %)

相手国	2018			2019			2020		
	鉱物性 燃料等	工業品	計	鉱物性 燃料等	工業品	計	鉱物性 燃料等	工業品	計
中国	0.32	25.47	22.83	0.15	21.79	19.81	0.08	21.77	20.47
非中国	99.68	74.53	77.17	99.85	78.21	80.19	99.92	78.23	79.53
ASEAN(10)	1.06	8.08	7.34	0.75	9.52	8.71	1.50	11.33	10.74
ベトナム	0.03	2.41	2.16	0.00	3.33	3.02	0.03	4.17	3.92
メキシコ	6.75	15.44	14.53	6.60	16.58	15.66	8.25	15.81	15.36
台湾	0.13	2.11	1.90	0.11	2.60	2.37	0.10	3.04	2.86
EU(28)	7.01	16.88	15.84	8.15	17.35	16.50	6.51	15.67	15.12
韓国	1.38	3.34	3.14	2.13	3.50	3.37	2.00	3.67	3.57
インド	1.37	2.17	2.09	1.81	2.25	2.21	1.47	2.07	2.04
マレーシア	0.07	1.75	1.57	0.05	1.97	1.79	0.18	2.25	2.12
カンボジア	-	0.19	0.17	-	0.27	0.25	-	0.35	0.33
タイ	0.03	1.45	1.30	0.01	1.63	1.48	0.01	1.94	1.82
ロシア	4.47	0.51	0.93	6.63	0.44	1.01	7.37	0.41	0.83
英国	1.86	2.13	2.10	1.98	2.21	2.19	1.31	1.84	1.81
スイス	0.01	0.91	0.81	0.01	0.95	0.86	0.00	2.44	2.29
エジプト	0.36	0.08	0.11	0.60	0.10	0.14	0.41	0.08	0.10
フィリピン	0.01	0.62	0.55	0.01	0.63	0.57	0.00	0.57	0.53
ブラジル	2.22	1.06	1.18	2.62	1.10	1.24	2.07	0.95	1.02
バングラデシュ	-	0.31	0.27	-	0.34	0.30	-	0.32	0.30
トルコ	0.22	0.46	0.43	0.27	0.48	0.46	0.29	0.54	0.52
ヨルダン	0.00	0.09	0.08	0.03	0.10	0.09	0.02	0.09	0.09
豪州	0.02	0.38	0.34	0.02	0.40	0.36	0.00	0.61	0.58
ミャンマー	-	0.03	0.02	-	0.04	0.04	-	0.05	0.05
パキスタン	-	0.18	0.16	-	0.19	0.17	-	0.20	0.19
ケニア	0.00	0.03	0.03	0.00	0.03	0.03	-	0.03	0.03
タンザニア	-	0.00	0.00	-	0.01	0.01	-	0.01	0.01
ラオス	-	0.01	0.01	-	0.01	0.01	-	0.01	0.01
スベイン	0.84	0.63	0.65	0.78	0.64	0.66	0.58	0.60	0.60
イタリア	0.50	2.29	2.10	0.64	2.27	2.12	0.57	2.09	2.00
ニュージーランド	0.00	0.18	0.16	0.00	0.17	0.16	0.00	0.19	0.18
シンガポール	0.34	0.68	0.65	0.58	0.65	0.65	1.03	0.97	0.98
日本	0.36	6.74	6.07	0.62	6.70	6.14	0.35	5.78	5.45
南アフリカ	0.03	0.41	0.37	0.03	0.38	0.35	0.05	0.59	0.55
インドネシア	0.54	0.95	0.91	0.10	0.99	0.91	0.19	1.03	0.98
ナイジェリア	2.35	0.01	0.25	2.22	0.00	0.21	1.11	0.01	0.07
ドイツ	0.09	5.02	4.51	0.16	4.96	4.52	0.16	4.47	4.21
カナダ	35.76	10.22	12.90	41.99	10.35	13.25	47.18	9.79	12.03
世界計	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00

注・資料共に①と同じ

第3節 対中追加関税措置後の機械類と非機械類の輸入増減額

1. 対ASEAN 輸入の拡大

米国の対中追加関税品のうち工業品を機械類（一般機械、電機、輸送機械、精密機械）と非機械（機械類以外の製品）に分けて、2018年、2019年、2020年における国地域別輸入増減額を算出したものが表3である。

米国の対中輸入は、2018年は機械類、非機械ともに増加していたが、機械類の増加額が非機械を上回っていた。ところが、2019年には、機械類が394億ドルの減少、非機械が326億ドルの減少とともに大きく落ち込んだ。2020年は、機械類が102億ドルの減少、非機械が86億ドルの減少と減少幅がともに大きく縮小した。

一方、対非中国輸入では、2018年には機械類の輸入増加額が513億ドル、非機械が828億ドルとともに増加していた。2019年は機械類が639億ドルの増加、非機械が198億ドル

の減少に転じた。2020 年は、機械類が 842 億ドルの減少、非機械が 585 億ドルの減少と、ともに対中輸入と比べて大きく減らしている。これは、EU、日本、メキシコ、カナダからの輸入が大きく減少したためで、コロナ禍の影響とみられる。

対 ASEAN 輸入は、2018 年で機械類の輸入増加額が 51 億ドル、非機械が 86 億ドル、2019 年は機械類が 187 億ドルの増加、非機械が 89 億ドルの増加となっている。2020 年は、機械類が 146 億ドルの増加、非機械が 118 億ドルの増加と大きく増加させている。ASEAN の中では、対ベトナム輸入が、機械類、非機械ともに大きく増加させている。次にタイ、マレーシア、カンボジアと続き、対ミャンマー輸入も非機械で増加している。

この結果、米国の機械類輸入に占める中国のシェアは、2018 年の 25.3%から 2020 年に 22.2%に低下、また非機械では同じく 20.3%から 18.6%に低下している。一方、ASEAN は 2018 年の機械類シェア 7.0%が 2020 年に 10.8%、非機械が 2018 年の 7.6%から 2020 年に 10.7%に拡大している。

表 3 米国の国・地域別輸入～機械類と非機械

① 増減額

相手国	2018-2017			2019-2018			2020-2019		
	機械類	非機械	合計	機械類	非機械	合計	機械類	非機械	合計
中国	20,221	17,792	38,013	△39,490	△32,603	△72,093	△10,203	△8,634	△18,837
非中国	51,369	82,861	134,230	63,986	△19,985	44,001	△84,221	△59,514	△143,735
ASEAN(10)	5,225	8,698	13,923	18,717	8,909	27,625	14,695	11,877	26,571
ベトナム	△435	2,752	2,318	12,375	5,697	18,072	8,889	4,228	13,117
メキシコ	23,236	9,165	32,401	20,185	326	20,511	△28,546	△3,013	△31,560
台湾	2,501	885	3,386	9,340	350	9,691	5,680	208	5,887
EU(28)	13,286	16,683	29,968	10,072	△151	9,921	△33,863	△20,739	△54,602
韓国	△135	1,575	1,440	2,651	1,544	4,195	1,395	△2,823	△1,429
インド	2,711	2,966	5,677	690	1,429	2,118	△411	△6,705	△7,116
英国	3,779	2,201	5,979	2,354	△917	1,437	△7,799	△3,481	△11,281
マレーシア	3,038	574	3,612	3,616	728	4,345	1,488	2,238	3,726
カンボジア	△1	734	733	83	1,555	1,638	326	904	1,230
タイ	848	804	1,652	2,501	1,112	3,612	3,939	450	4,389
スイス	564	893	1,456	709	144	853	△669	27,969	27,300
フィリピン	1,022	△33	988	162	70	232	△1,098	△639	△1,737
バングラデシュ	3	403	406	7	564	571	5	△604	△599
ブラジル	115	1,116	1,231	836	141	976	△1,618	△4,944	△6,562
トルコ	98	561	659	277	236	513	△512	937	425
エジプト	△3	817	814	7	717	724	△3	△1,052	△1,055
豪州	△87	312	225	110	260	371	△213	3,892	3,679
ミャンマー	△3	134	131	21	300	321	21	181	202
インドネシア	△128	641	513	320	△682	△362	823	△773	50
ヨルダン	22	117	139	14	334	348	△29	△277	△306
スペイン	60	1,204	1,263	17	△103	△86	△123	△2,059	△2,182
パキスタン	4	121	125	△0	209	208	△2	△15	△18
ケニア	23	14	37	△23	90	66	△0	△98	△98
タンザニア	△0	△20	△21	1	31	32	12	△20	△8
ラオス	28	10	37	1	△4	△3	△18	△4	△22
日本	3,116	1,988	5,105	△1,188	876	△313	△19,670	△4,033	△23,702
シンガポール	858	3,008	3,866	△363	192	△171	325	5,253	5,578
カナダ	367	17,751	18,118	2,214	1,820	4,034	△19,135	△26,962	△46,098
世界計	71,590	100,653	172,243	24,495	△52,587	△28,092	△94,424	△68,148	△162,573

注1: 2020年1月時点での追加関税対象品目で作成(リスト1-4B)

注2: 鉱物性燃料(HS27)を含む

注3: 機械類は、HS84～HS91(一般機械、電気機器、鉄道、車両、航空・宇宙、造船、精密機器)の合計

資料: 米国貿易統計よりITTT作成

②構成比

(単位: %)

相手国	2018			2019			2020		
	機械類	非機械	合計	機械類	非機械	合計	機械類	非機械	合計
中国	25.3	20.3	22.8	21.3	18.2	19.8	22.2	18.6	20.5
非中国	74.7	79.7	77.2	78.7	81.8	80.2	77.8	81.4	79.5
ASEAN(10)	7.0	7.6	7.3	8.6	8.9	8.7	10.8	10.7	10.7
ベトナム	1.2	3.1	2.2	2.3	3.8	3.0	3.4	4.5	3.9
メキシコ	20.2	8.8	14.5	21.6	9.3	15.7	20.8	9.7	15.4
台湾	2.5	1.4	1.9	3.2	1.5	2.4	4.1	1.6	2.9
EU(28)	17.9	13.8	15.8	18.4	14.4	16.5	16.8	13.3	15.1
韓国	4.5	1.8	3.1	4.6	2.0	3.4	5.2	1.9	3.6
インド	0.8	3.4	2.1	0.8	3.7	2.2	0.8	3.3	2.0
英国	2.5	1.7	2.1	2.7	1.7	2.2	2.2	1.4	1.8
マレーシア	2.6	0.5	1.6	2.9	0.6	1.8	3.3	0.9	2.1
カンボジア	0.0	0.3	0.2	0.0	0.5	0.2	0.0	0.6	0.3
タイ	1.4	1.2	1.3	1.6	1.3	1.5	2.1	1.5	1.8
スイス	0.8	0.8	0.8	0.9	0.8	0.9	0.9	3.8	2.3
フィリピン	0.8	0.3	0.6	0.8	0.4	0.6	0.7	0.3	0.5
バングラデシュ	0.0	0.5	0.3	0.0	0.6	0.3	0.0	0.6	0.3
ブラジル	0.5	1.8	1.2	0.6	1.9	1.2	0.5	1.6	1.0
トルコ	0.3	0.6	0.4	0.3	0.7	0.5	0.3	0.8	0.5
エジプト	0.0	0.2	0.1	0.0	0.3	0.1	0.0	0.2	0.1
豪州	0.1	0.5	0.3	0.1	0.6	0.4	0.1	1.0	0.6
ミャンマー	0.0	0.0	0.0	0.0	0.1	0.0	0.0	0.1	0.1
インドネシア	0.2	1.6	0.9	0.2	1.6	0.9	0.3	1.7	1.0
ヨルダン	0.0	0.1	0.1	0.0	0.2	0.1	0.0	0.2	0.1
スペイン	0.4	0.9	0.7	0.4	0.9	0.7	0.5	0.8	0.6
パキスタン	0.0	0.3	0.2	0.0	0.4	0.2	0.0	0.4	0.2
ケニア	0.0	0.1	0.0	0.0	0.1	0.0	0.0	0.1	0.0
タンザニア	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
ラオス	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
日本	10.2	2.0	6.1	9.9	2.1	6.1	8.8	1.9	5.5
世界計	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0

注・資料共に①と同じ

2. 機械類の輸入構成比変化

表4は、米国の機械機器類の業種別地域国別輸入構成比を2018年と2020年と比較したものである。機械類は、一般機械（HS84；コンピュータなど）、電機（HS85：電子部品、通信機器等）、車両など（HS87：自動車・部品など輸送機器）、精密機器（HS90：光学機器等、HS91：時計及び部品）等である。

まず、一般機械の輸入は、米国の対中輸入シェアが2018年の30.8%から27.5%に低下している。一般機械の中で対中輸入シェアが高い業種が、コンピュータ・同周辺機器であるが、中国のシェアは2018年の55.7%から2020年には51.1%と5割を維持しているものの、低下している。米国のコンピュータ・同周辺機器の輸入で、中国に過度に依存している業種がPCで、輸入の9割以上を中国に依存している。

しかし、周辺機器では、例えば、記憶装置は、対中輸入シェアが低下し、ASEANが2018年の65.9%から2020年の78.4%に拡大している。また、処理措置も中国は2018年の17.3%から2020年には3.0%に低下する一方で、台湾のシェアが拡大している。

米国の電機輸入でも、対中輸入シェアが、2018年の41.6%から2020年には33.0%に低下している。一方、ASEANは、14.4%から21.7%に拡大している。米国の電機輸入で対中

依存度が高い業種は、携帯電話（スマートフォン）、無線通信装置、受像機などであるが、これらの業種でも対中輸入シェアは低下している。携帯電話、無線通信装置では ASEAN のシェアが拡大、受像機ではメキシコのシェアが拡大している。

車両（輸送機器）や精密機器では、中国のシェアは小さい。その中で、自動車部品は中国の輸入シェアが拡大している分野であるが、2018 年の 15.7%から 2020 年には 12.8%に低下している。

表 4 米国の国・地域別追加関税対象品目（一般機械・電機・車両・精密機器）

①2018 年構成比

(単位: %)

相手国	機械類	一般機械	コンピュータ 及び周辺 機器	PC	記憶 装置	処理 装置	コンピュータ 部品	電気機器	携帯電話	半導体等 電子部品 類	無線通信装置 (送受信・変 換・再生装置)	受像機等	車両及び 付属品	乗用車	自動車部品 (エンジン除く)	精密機器
中国	25.3	30.8	55.7	94.4	13.0	17.3	60.3	41.6	81.8	10.6	55.6	51.7	5.7	1.1	15.7	15.3
非中国	74.7	69.2	44.3	5.6	87.0	82.7	39.7	58.4	18.2	89.4	44.4	48.3	94.3	98.9	84.3	84.7
ASEAN(10)	7.0	6.2	8.7	1.9	65.9	0.8	8.3	14.4	9.2	51.4	15.7	3.8	0.6	0.1	1.2	7.9
ベトナム	1.2	0.7	0.9	1.8	0.2	0.0	0.3	3.2	9.0	4.0	5.2	0.5	0.1	0.0	0.3	0.3
メキシコ	20.2	16.8	28.5	0.2	12.4	76.7	1.5	17.1	0.3	5.0	13.0	37.5	31.0	20.0	35.0	13.7
台湾	2.5	2.6	3.1	2.7	3.7	2.3	8.3	4.0	0.4	10.5	4.2	1.5	0.9	0.1	2.3	1.9
EU(28)	17.9	21.1	2.0	0.1	1.5	1.9	1.5	8.0	0.1	6.5	7.0	1.4	18.6	24.6	11.4	32.0
韓国	4.5	4.1	0.4	0.1	1.3	0.0	18.0	4.2	7.3	6.9	0.4	1.5	6.2	7.9	5.9	1.6
インド	0.8	0.9	0.0	0.0	0.0	0.0	0.3	0.5	0.1	0.2	0.4	0.0	0.9	0.7	1.8	0.7
マレーシア	2.6	1.1	1.2	0.1	6.1	0.3	1.0	6.9	0.0	38.4	5.7	0.1	0.0	-	0.1	3.0
カンボジア	0.0	0.0	0.0	-	-	-	0.0	0.0	0.0	0.0	-	-	0.0	-	0.0	0.0
タイ	1.4	2.1	4.9	0.0	47.7	0.2	0.9	1.8	0.0	3.0	4.1	1.8	0.3	0.1	0.7	1.3
スイス	0.8	0.8	0.1	0.0	0.0	0.1	0.0	0.4	0.0	0.1	0.1	0.0	0.0	0.0	0.0	7.1
フィリピン	0.8	0.9	1.2	0.0	11.3	0.0	5.4	1.4	0.1	4.0	0.1	0.9	0.0	-	0.1	0.7
ブラジル	0.5	0.6	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.2	0.0	0.0	0.2	0.0	0.3	0.0	0.5	0.1
トルコ	0.3	0.3	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.1	0.0	0.2	0.0	0.0	0.4	0.3	0.4	0.1
インドネシア	0.2	0.2	0.2	0.0	0.0	0.0	0.1	0.4	0.0	0.2	0.1	0.5	0.1	0.0	0.1	0.3
日本	10.2	8.5	0.6	0.3	0.5	0.2	0.4	5.3	0.4	5.7	0.9	1.9	17.1	23.1	11.5	10.8
世界計	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0

注: 2020年1月時点での追加関税対象品目で作成(リスト1-4B)

資料: 米国貿易統計よりITI作成

② 2020 年構成比

(単位: %)

相手国	機械類	一般機械	コンピュータ 及び周辺 機器	PC	記憶 装置	処理 装置	コンピュータ 部品	電気機器	携帯電話	半導体等 電子部品 類	無線通信装置 (送受信・変 換・再生装置)	受像機等	車両及び 付属品	乗用車	自動車部品 (エンジン除く)	精密機器
中国	22.2	27.5	51.1	92.4	3.8	3.0	29.1	33.0	78.8	6.3	31.3	37.0	5.0	1.1	12.8	13.6
非中国	77.8	72.5	48.9	7.6	96.2	97.0	70.9	67.0	21.2	93.7	68.7	63.0	95.0	98.9	87.2	86.4
ASEAN(10)	10.8	8.5	10.0	2.7	78.4	1.9	16.5	21.7	16.8	61.4	28.6	7.9	0.9	0.2	1.9	9.3
ベトナム	3.4	1.9	2.0	2.6	1.0	0.0	5.3	8.0	16.6	11.0	12.6	4.2	0.2	0.1	0.4	0.6
メキシコ	20.8	17.6	25.4	0.7	9.2	74.6	4.2	17.6	0.0	4.2	17.2	47.9	33.2	20.7	38.0	13.7
台湾	4.1	5.2	8.4	3.6	3.2	13.1	21.0	5.5	0.2	9.1	10.8	2.9	1.2	0.1	2.8	3.0
EU(28)	16.8	19.8	3.6	0.1	3.4	6.2	1.5	7.9	0.1	4.7	6.2	1.6	17.4	22.5	11.7	31.2
韓国	5.2	4.7	0.1	0.1	0.4	0.0	25.6	4.4	2.8	7.1	0.5	1.0	8.3	11.3	6.5	1.7
インド	0.8	0.9	0.0	0.0	0.0	0.0	0.2	0.9	0.9	0.2	0.6	0.4	0.8	0.6	1.7	0.6
マレーシア	3.3	1.5	1.1	0.1	1.3	1.1	3.4	7.7	0.0	40.3	6.0	0.1	0.0	-	0.1	3.6
カンボジア	0.0	0.0	0.0	0.0	-	0.0	0.0	0.1	0.0	0.3	0.0	0.0	0.1	-	0.0	0.0
タイ	2.1	2.9	5.8	0.0	68.1	0.3	1.5	2.9	0.0	5.3	7.4	1.5	0.5	0.1	1.1	1.5
スイス	0.9	0.8	0.0	0.0	0.0	0.1	0.0	0.4	0.0	0.1	0.1	0.0	0.0	0.0	0.0	8.0
フィリピン	0.7	0.8	0.7	0.0	7.8	0.0	5.8	1.3	0.0	2.5	1.1	0.7	0.0	-	0.1	0.6
ブラジル	0.5	0.5	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.2	0.0	0.0	0.2	0.0	0.2	0.0	0.4	0.1
トルコ	0.3	0.3	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.1	0.0	0.2	0.0	0.0	0.3	0.3	0.5	0.1
インドネシア	0.3	0.2	0.2	0.0	0.0	0.0	0.2	0.6	0.1	0.1	0.8	1.4	0.1	0.0	0.2	0.3
日本	8.8	7.6	0.5	0.2	0.6	0.3	0.4	4.8	0.3	4.3	0.9	0.7	16.0	22.5	9.7	9.5
世界計	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0

注・資料共に①と同じ

3. 非機械類の輸入構成比変化

米国の非機械類の輸入は、2018 年で 25.6%と 4 分の 1 を占めていた対中輸入シェアが、

2020 年には 21.2%と約 5 分の 1 強に低下している。一方、ASEAN のシェアは、2018 年の 9.4%から 2020 年には 12.0%に拡大している。ASEAN のシェアは、メキシコを抜いて EU に次ぐ輸入先となった。ASEAN の中で、最もシェアが大きい国がベトナムである。ベトナムは、アパレル（HS61、62）で中国に迫る勢いを見せている。

非機械類輸入の中で、アパレル、家具、履物、玩具、革製品などの消費財の対中輸入シェアが高い（表 5）。こうした消費財の対中輸入シェアが、追加関税措置後に低下している。例えば、米国のアパレル輸入に占める中国のシェアは、2018 年の 33.0%から 2020 年には 27.2%の低下している。一方、ASEAN のアパレル輸入シェアは、2018 年の 25.6%から 2020 年には 30.8%に拡大し、中国を上回った。

表 5 米国の国・地域別非機械輸入構成比（追加関税対象品目）

①2018 年構成比

(単位: %)

相手国	非機械	食料品	化学品	繊維	アパレル	鉄鋼	卑金属 (鉄鋼除く)	家具・ 寝具等	履物	がん具 等	その他原 料・製品	革製品	木材等	ガラス及び 製品	紙及び 製品	陶磁 製品	印刷物 (書籍・ 新聞等)	貴石・ 貴金属 等
中国	25.6	4.5	20.8	27.3	33.0	19.8	21.9	51.9	52.9	80.9	20.2	53.7	26.0	41.0	21.3	40.5	49.7	5.1
非中国	74.4	95.5	79.2	72.7	67.0	80.2	78.1	48.1	47.1	19.1	79.8	46.3	74.0	59.0	78.7	59.5	50.3	94.9
ASEAN(10)	9.4	10.0	7.5	4.6	25.6	4.4	2.8	11.3	31.1	4.6	4.7	17.0	4.8	2.1	3.2	4.5	2.7	3.7
ベトナム	3.9	2.7	0.8	1.7	14.5	1.8	0.8	7.8	23.4	2.2	1.3	7.6	1.2	0.5	0.9	1.3	0.3	0.3
メキシコ	9.4	19.6	6.9	5.4	4.2	10.5	7.8	16.4	1.9	3.3	7.5	2.0	2.4	16.3	6.9	16.5	5.7	8.8
台湾	1.7	0.4	2.3	3.0	0.2	5.5	3.4	1.6	0.2	3.2	0.6	0.5	0.2	3.5	1.2	0.2	0.7	0.2
EU(28)	15.5	17.5	22.1	17.3	3.2	16.6	14.0	7.8	8.7	3.4	16.5	18.4	9.2	20.5	21.0	23.7	20.6	15.0
韓国	1.9	0.6	4.2	6.4	0.3	5.0	2.3	0.5	0.2	0.9	0.9	0.7	0.0	1.3	3.6	0.4	1.6	0.3
インド	4.0	2.7	2.3	11.2	4.6	2.2	2.1	1.3	1.7	0.4	9.1	3.8	0.8	1.6	0.7	1.2	1.4	18.9
マレーシア	0.7	0.2	1.5	0.2	0.5	0.6	0.2	1.4	0.0	0.4	0.2	0.0	0.9	0.8	0.2	0.3	1.5	0.0
カンボジア	0.4	0.0	0.1	0.1	2.9	0.0	0.0	0.2	1.2	0.1	0.3	2.8	0.2	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
タイ	1.5	2.5	2.5	1.4	1.1	1.3	0.8	0.3	0.4	0.8	1.3	0.8	0.5	0.2	0.4	1.8	0.1	2.3
スイス	1.0	0.9	2.5	0.5	0.0	0.2	0.6	0.0	0.0	0.1	1.2	0.2	0.2	0.5	0.2	0.1	0.5	2.6
フィリピン	0.4	0.6	0.2	0.1	0.9	0.1	0.1	0.4	0.1	0.3	0.3	2.6	0.1	0.1	0.1	0.1	0.0	0.0
ブラジル	1.7	2.6	1.2	0.5	0.0	4.3	0.8	0.3	0.7	0.0	3.4	0.0	8.2	0.3	1.0	2.0	0.0	1.0
トルコ	0.7	0.6	0.4	6.2	0.7	1.3	0.5	0.2	0.0	0.0	0.8	0.3	0.0	0.6	0.2	1.6	0.1	0.5
インドネシア	1.9	2.1	1.5	1.1	5.4	0.4	0.6	1.2	5.8	0.8	0.9	2.5	1.8	0.2	1.6	1.0	0.1	0.4
日本	2.4	0.6	6.1	3.9	0.1	4.1	3.8	0.4	0.0	0.8	1.3	0.1	0.2	3.6	2.0	6.6	1.2	0.4
世界計	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0

注1: 2020年1月時点での追加関税対象品目で作成(リスト1-4B)

注2: 鉱物性燃料(27類)は含まない

資料: 米国貿易統計よりITI作成

②2020 年構成比

(単位: %)

相手国	非機械	食料品	化学品	繊維	アパレル	鉄鋼	卑金属 (鉄鋼除く)	家具・ 寝具等	履物	がん具 等	その他原 料・製品	革製品	木材等	ガラス及び 製品	紙及び 製品	陶磁 製品	印刷物 (書籍・ 新聞等)	貴石・ 貴金属 等
中国	21.2	2.7	20.0	19.9	27.2	21.3	21.8	36.9	42.3	76.1	8.7	28.9	11.5	32.9	16.0	32.6	47.7	1.2
非中国	78.8	97.3	80.0	80.1	72.8	78.7	78.2	63.1	57.7	23.9	91.3	71.1	88.5	67.1	84.0	67.4	52.3	98.8
ASEAN(10)	12.0	10.1	9.5	6.7	30.8	4.7	3.8	25.6	41.7	9.2	8.0	33.0	7.8	3.1	5.9	5.9	5.2	7.0
ベトナム	5.1	2.3	1.7	3.0	18.6	1.6	1.7	16.9	31.5	6.3	1.6	11.0	2.8	0.8	2.7	2.1	1.3	0.1
メキシコ	9.9	22.1	7.4	5.8	3.5	12.9	9.3	16.0	1.6	2.5	6.2	2.0	2.4	20.0	8.9	17.2	6.5	5.4
台湾	1.8	0.4	2.5	3.1	0.2	6.0	4.5	2.3	0.2	4.9	0.5	1.1	0.2	4.1	1.4	0.1	0.8	0.1
EU(28)	14.3	16.2	22.7	16.7	2.9	15.2	13.8	7.4	9.4	3.0	13.7	25.0	10.3	19.6	21.0	26.2	18.3	10.5
韓国	1.9	0.8	4.3	6.7	0.2	4.9	2.6	0.5	0.2	0.5	1.1	1.0	0.0	1.9	3.2	0.7	2.3	0.8
インド	3.5	2.8	2.5	12.7	4.5	2.6	1.8	1.6	1.5	0.5	5.6	4.5	0.6	2.2	1.1	3.0	1.5	7.9
マレーシア	1.0	0.3	2.5	0.3	0.4	0.9	0.3	3.4	0.0	0.6	0.4	0.1	0.9	0.9	0.5	0.6	2.6	0.0
カンボジア	0.7	0.0	0.2	0.4	4.3	0.0	0.0	1.3	2.4	0.2	0.6	9.8	0.9	0.0	0.1	0.0	0.0	0.0
タイ	1.7	2.7	3.1	1.6	1.2	1.7	1.2	1.2	0.4	0.9	0.9	1.3	0.5	0.5	0.4	2.3	0.2	1.0
スイス	4.3	0.9	2.0	0.3	0.0	0.2	0.7	0.0	0.0	0.1	17.0	0.1	0.1	0.6	0.2	0.1	0.5	29.3
フィリピン	0.4	0.5	0.2	0.1	0.7	0.0	0.2	0.5	0.3	0.2	0.3	3.7	0.1	0.1	0.1	0.1	0.0	0.0
ブラジル	1.5	2.5	0.9	0.5	0.0	4.0	0.7	0.5	0.7	0.0	2.3	0.0	6.9	0.3	1.0	2.6	0.0	0.4
トルコ	0.9	0.6	0.5	9.1	1.1	0.9	0.6	0.4	0.1	0.0	1.0	0.3	0.1	0.8	0.8	3.0	0.1	0.8
インドネシア	1.9	2.1	1.4	1.2	5.2	0.4	0.4	2.4	6.6	0.9	1.1	4.0	2.5	0.2	2.1	0.9	0.1	0.6
日本	2.1	0.6	5.9	3.9	0.1	3.8	3.5	0.3	0.0	1.1	0.9	0.1	0.2	3.7	1.4	6.3	1.1	0.4
世界計	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0

注・資料共に①と同じ

第4節 対中追加関税措置別の対中輸入依存度

1. 米国の対中輸入コア品目に食い込む ASEAN

米国の対中輸入を対中追加関税措置（リスト1からリスト4）別に整理すると対中輸入構造の特徴が明確になる。表6は、第1弾（リスト1）から第4弾（リストA、リストB）の追加関税措置対象品目の対中輸入および中国以外の諸国からの輸入（非中国輸入）の伸び率（2019年、2020年）である。

措置別にみると、第1弾から第3弾までの対中輸入は前年比30%を超える大幅な減少幅、対非中国輸入は増加を維持している。関税引き上げが2019年にずれた第4弾のうち15%の関税（2020年2月からは7.5%）が賦課されたリスト4Aの対中輸入伸び率は、0.1%増、非中国は3.3%増となっている。関税賦課が延期された第4弾のリストBは、対中輸入が1.8%減、対非中国輸入は31.2%増と急増している。追加関税対象品目ではあるが、関税賦課が延期されているリスト4Bの輸入で対非中国輸入が大きく拡大させている。

2020年では、対中追加関税品目の工業品輸入は、前年比4.2%減、このうち対中国輸入は4.3%減、対非中国輸入は4.2%減とほぼ同じ減少幅であった。措置別にみると、リスト1では対中輸入減少幅が対非中国輸入減少幅より小さい、リスト2では対中輸入は前年比増に転じている。リスト3は、対中輸入は前年比減、対非中国輸入は前年比増、リスト4では対中輸入減少率が1.2%減と対非中国輸入の減少率5.8%と減少幅が小さかった。これはリスト4Bの対中輸入が5.4%増と伸びたことによる。

2020年の米国の対中輸入は、コロナ禍で堅調であったことを窺わせる。

表6 米国の対中追加関税対象品目の業種別輸入伸び率
（2018-2019年、2019-2020年伸び率）

（単位：%）

リスト/業種	2018-2019			2019-2020		
	米国 輸入	中国	非中国	米国 輸入	中国	非中国
リスト1	1.9	△ 23.9	3.7	△ 16.8	△ 8.8	△ 17.2
鉱物性燃料等	-	-	-	-	-	-
工業品	1.9	△ 23.9	3.7	△ 16.8	△ 8.8	△ 17.2
リスト2	1.2	△ 39.3	7.0	△ 5.8	17.1	△ 7.7
鉱物性燃料等	△ 4.1	△ 57.8	△ 4.1	△ 28.4	△ 11.6	△ 28.4
工業品	1.3	△ 39.3	7.2	△ 5.5	17.1	△ 7.4
リスト3	△ 6.0	△ 31.3	0.2	△ 5.2	△ 11.5	△ 4.2
鉱物性燃料等	△ 13.8	△ 70.2	△ 13.6	△ 39.7	△ 77.8	△ 39.7
工業品	△ 3.5	△ 31.2	6.0	4.3	△ 11.4	7.9
リスト4	3.0	0.1	5.0	△ 4.0	△ 1.3	△ 5.8
鉱物性燃料等	△ 0.4	△ 27.1	28.5	△ 27.5	△ 48.8	△ 14.4
工業品	3.0	0.1	5.0	△ 3.9	△ 1.2	△ 5.8
リスト4A	3.1	2.8	3.3	△ 7.3	△ 10.1	△ 6.3
鉱物性燃料等	△ 0.4	△ 27.1	28.5	△ 27.5	△ 48.8	△ 14.4
工業品	3.2	2.8	3.3	△ 7.2	△ 10.1	△ 6.3
リスト4B	2.5	△ 1.8	31.2	4.5	5.4	0.2
鉱物性燃料等	-	-	-	-	-	-
工業品	2.5	△ 1.8	31.2	4.5	5.4	0.2
追加関税品目計	△ 1.3	△ 14.4	2.6	△ 7.5	△ 4.4	△ 8.3
鉱物性燃料等	△ 13.7	△ 60.9	△ 13.5	△ 39.6	△ 66.1	△ 39.6
工業品	0.2	△ 14.3	5.1	△ 4.2	△ 4.3	△ 4.2
非対象品目	△ 3.6	△ 41.8	1.1	0.5	12.2	△ 0.3
合計	△ 1.6	△ 16.2	2.4	△ 6.4	△ 3.6	△ 7.1

注：2020年1月時点での追加関税対象品目で作成
資料：米国貿易統計よりITI作成

表7は、対中追加関税措置別輸入に占める国地域別内訳である。追加関税措置第1弾（リスト1）の対象品目の米国輸入に占める中国のシェアは、2018年で6.3%、2019年が4.7%、2020年が5.2%とリスト1の輸入に占める中国のシェアは低い。追加関税措置第2弾（リスト2）の中国輸入シェアも、2018年で12.8%、2019年が7.7%、2020年が9.5%とリスト1よりは高いが中国の存在感は低い。追加関税措置第3弾（リスト3）の輸入になると、中国のシェアは2018年で25.7%、2019年が18.3%、2020年が15.5%と追加関税後に米国の輸入シェアを大きく低下させている。

第4弾のうち15%の関税（2020年2月からは7.5%）が賦課されたリスト4Aでは、中国の輸入シェアは2018年で24.4%、2019年が24.3%、2020年が23.6%と追加関税後でも横這い。

米国の輸入に占める中国のシェアが圧倒的に高い品目を集めているリストが4Bである。米国のリスト4B輸入に占めるの対中輸入シェアは、2018年で87.1%、2019年が83.5%、2020年が84.2%と追加関税後に若干シェアが低下にとどまり、米国の対中輸入のコア品目である。そこでも対ASEAN輸入シェアが、2018年の5.0%から2020年に9.3%に増加している。

表7 対中追加関税措置別地域国別輸入構成比（2018、2019、2020年）

①2018年

(単位: %)

相手国	発動品					非発動品	合計
	リスト1	リスト2	リスト3	リスト4A	計	リスト4B	
中国	6.3	12.8	25.7	24.4	19.3	87.1	25.5
非中国	93.7	87.2	74.3	75.6	80.7	12.9	74.5
ASEAN(10)	4.1	21.6	6.3	12.9	8.4	5.0	8.1
ベトナム	0.3	1.8	1.9	5.0	2.3	4.0	2.4
マレーシア	0.8	14.7	0.8	1.5	1.9	0.3	1.7
タイ	1.3	1.6	1.7	1.7	1.6	0.3	1.4
インドネシア	0.1	0.3	0.9	2.3	1.0	0.3	1.0
フィリピン	0.5	1.5	0.6	0.7	0.7	0.1	0.6
シンガポール	1.0	1.6	0.4	0.9	0.7	0.0	0.7
カンボジア	0.0	0.0	0.1	0.6	0.2	0.1	0.2
ミャンマー	0.0	0.0	0.0	0.1	0.0	0.0	0.0
ラオス	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
日本	15.8	8.1	4.6	2.8	7.4	0.5	6.7
台湾	1.1	5.3	2.6	1.9	2.2	1.3	2.1
韓国	4.6	5.6	3.4	1.7	3.4	2.4	3.3
豪州	0.2	0.1	0.4	0.8	0.4	0.0	0.4
インド	0.9	0.9	2.0	4.8	2.3	0.5	2.2
パキスタン	0.0	0.1	0.1	0.6	0.2	0.1	0.2
バングラデシュ	0.0	0.0	0.0	1.2	0.3	0.0	0.3
カナダ	14.1	8.8	12.0	7.6	11.2	0.2	10.2
メキシコ	20.2	17.7	17.9	11.4	16.9	1.1	15.4
ブラジル	0.9	0.6	1.4	1.3	1.2	0.0	1.1
トルコ	0.3	0.4	0.6	0.6	0.5	0.0	0.5
ヨルダン	0.0	0.0	0.0	0.4	0.1	0.0	0.1
EU(28)	28.6	15.5	14.8	14.4	18.5	1.1	16.9
世界計	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0

注1: 2020年1月時点での追加関税対象品目で作成(リスト1-4B)

注2: 鉱物性燃料(27類)は含まない

資料: 米国貿易統計よりITI作成

②2019 年

(単位: %)

相手国	発動品					非発動品	合計
	リスト1	リスト2	リスト3	リスト4A	計	リスト4B	
中国	4.7	7.7	18.3	24.3	15.5	83.5	21.8
非中国	95.3	92.3	81.7	75.7	84.5	16.5	78.2
ASEAN(10)	3.8	25.0	8.2	13.9	9.6	8.8	9.5
ベトナム	0.3	3.7	2.7	5.6	2.9	7.7	3.3
マレーシア	0.8	16.1	1.0	1.8	2.1	0.3	2.0
タイ	1.2	1.8	2.1	1.9	1.8	0.3	1.6
インドネシア	0.1	0.3	1.0	2.2	1.1	0.3	1.0
フィリピン	0.5	1.2	0.7	0.7	0.7	0.1	0.6
シンガポール	0.8	1.7	0.3	0.9	0.7	0.0	0.7
カンボジア	0.0	0.0	0.2	0.7	0.3	0.1	0.3
ミャンマー	0.0	0.0	0.1	0.1	0.0	0.0	0.0
ラオス	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
日本	15.1	9.4	4.7	2.7	7.3	0.5	6.7
台湾	1.2	5.2	3.7	2.2	2.7	1.3	2.6
韓国	5.0	5.7	3.6	1.8	3.6	2.3	3.5
豪州	0.2	0.1	0.4	0.9	0.4	0.0	0.4
インド	0.9	1.0	2.3	4.6	2.4	0.5	2.3
パキスタン	0.0	0.1	0.1	0.6	0.2	0.1	0.2
バングラデシュ	0.0	0.0	0.1	1.3	0.4	0.0	0.3
カナダ	14.1	9.0	12.8	7.1	11.4	0.2	10.4
メキシコ	21.3	17.5	20.0	12.2	18.2	1.1	16.6
ブラジル	1.0	0.7	1.4	1.3	1.2	0.0	1.1
トルコ	0.4	0.5	0.7	0.5	0.5	0.0	0.5
ヨルダン	0.0	0.0	0.0	0.4	0.1	0.0	0.1
EU(28)	29.5	15.6	15.7	13.9	19.0	1.1	17.3
世界計	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0

注・資料共に①と同じ

③2020 年

(単位: %)

相手国	発動品					非発動品	合計
	リスト1	リスト2	リスト3	リスト4A	計	リスト4B	
中国	5.2	9.5	15.5	23.6	14.7	84.2	21.8
非中国	94.8	90.5	84.5	76.4	85.3	15.8	78.2
ASEAN(10)	4.6	28.1	10.2	16.1	11.6	9.3	11.3
ベトナム	0.4	5.1	3.6	6.6	3.7	8.0	4.2
マレーシア	0.9	17.0	1.3	2.3	2.5	0.3	2.2
タイ	1.7	2.7	2.2	2.1	2.1	0.3	1.9
インドネシア	0.2	0.3	1.1	2.2	1.1	0.4	1.0
フィリピン	0.4	1.0	0.6	0.7	0.6	0.1	0.6
シンガポール	1.0	1.7	1.0	1.2	1.1	0.0	1.0
カンボジア	0.0	0.2	0.3	0.8	0.4	0.2	0.3
ミャンマー	0.0	0.0	0.1	0.1	0.1	0.0	0.1
ラオス	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
日本	14.7	7.8	3.8	2.6	6.4	0.4	5.8
台湾	1.3	5.6	4.0	3.0	3.2	1.5	3.0
韓国	5.8	6.2	3.6	2.4	4.0	0.9	3.7
豪州	0.2	0.1	0.9	0.9	0.7	0.0	0.6
インド	0.9	1.2	2.1	4.0	2.2	0.7	2.1
パキスタン	0.0	0.1	0.1	0.7	0.2	0.1	0.2
バングラデシュ	0.0	0.0	0.0	1.3	0.3	0.0	0.3
カナダ	13.3	8.1	11.9	7.5	10.9	0.2	9.8
メキシコ	21.5	15.0	18.2	13.1	17.5	1.1	15.8
ブラジル	0.8	0.5	1.2	1.1	1.1	0.0	1.0
トルコ	0.3	0.5	0.8	0.6	0.6	0.0	0.5
ヨルダン	0.0	0.0	0.0	0.4	0.1	0.0	0.1
EU(28)	28.3	14.7	14.7	12.2	17.3	1.0	15.7
世界計	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0

注・資料共に①と同じ

2. 一般機械の対中輸入依存度

表 8 は、米国の一般機械輸入のリスト別シェアである。一般機械には、コンピュータ周辺機器、工作機械、建機、農業機械、繊維機械、重電機、エアコン等諸々の機械が含まれている。

米国の一般機械輸入に占めるリスト別シェアは、2020 年で、リスト 1 が 33.7%、リスト

2 が 3.5%、リスト 3 が 36.9%、リスト 4A が 10.0%、リスト 4B が 15.9%とリスト 1、3、4 の構成比が高い。また、2020 年における米国の一般機械対中輸入に占めるリスト別シェアは、2020 年で、リスト 4B の輸入が 53.3%と過半を占めている。次にリスト 3 が 22.6%、リスト 1 が 11.3%、リスト 4A が 10.0%となっている（表 8-①）。米国の対中一般機械輸入は、リスト 4 に集中している。

次に、米国のリスト別一般機械輸入に占める中国のシェアを見ると、2020 年にリスト 4B では 92.1%と 9 割以上を対中輸入に依存している（表 8-②）。2017 年も 92.9%であるから、ほとんど依存度は変わっておらず、過度に対中輸入に依存している。リスト 1、2、3、4B の対中輸入依存度は、2018 年と比べて 2020 年には低下している。特にリスト 3 の対中輸入依存度は 2017 年の 30.9%から 2020 年に 16.8%、リスト 4A では同じく、38.2%から 29.9%に低下している。リスト 4A の対中輸入シェアの低下は、他の国のシェア増加となっている。ASEAN は 2018 年の 16.6%から 2020 年に 22.4%の増加、メキシコは同じく 12.9%から 16.2%に増加している。

リスト A の対中輸入シェアの低下と ASEAN の増加を具体的に見たのが表 9-①である。対中輸入額で上位 10 品目の中でも、例えば、デジタル複合機の様に中国のシェアが 2018 年には 52.2%であったのが 2020 年には 27.7%に低下して、ASEAN（タイ）が 55.0%の過半を握るような品目も出てきている。リスト 4A の品目は、ASEAN やメキシコのシェアが高まっている。

ところが、リスト 4B では、中国の輸入シェアが、9 割を超える品目が多く、2018 年と比べても大きな変化はない（表 9-②）。リスト 4B の中での最大の輸入品目は PC である。米国の PC 輸入の対中依存度には変化がない。その中で、電気式ドリルではメキシコ、複写機では ASEAN のシェアが高まっている。

表 8 米国のリスト別一般機械輸入

①米国輸入に占める対中シェア

(単位: %)

相手国	年	一般機械	リスト1 リスト2 リスト3 リスト4A リスト4B					コンピュータ及び周辺機器	リスト1 リスト3 リスト4A リスト4B				PC
			リスト1	リスト2	リスト3	リスト4A	リスト4B		リスト1	リスト3	リスト4A	リスト4B	
中国	2017	100.0	14.4	1.9	34.5	12.1	37.2	46.1	1.4	7.2	2.8	34.7	34.1
	2018	100.0	13.1	1.9	37.2	12.4	35.4	44.3	0.7	7.9	2.8	32.9	32.2
	2019	100.0	13.0	1.6	24.5	15.5	45.3	49.0	0.3	3.4	3.4	41.9	40.9
	2020	100.0	11.3	2.0	22.6	10.8	53.3	54.5	0.3	2.1	2.3	49.7	48.4
米国輸入	2017	100.0	37.8	3.5	35.7	10.1	12.9	24.6	2.3	9.0	1.4	11.9	11.7
	2018	100.0	37.6	3.5	37.5	9.8	11.6	24.5	2.0	10.4	1.4	10.8	10.5
	2019	100.0	38.8	3.9	34.9	10.3	12.1	24.4	1.5	10.2	1.5	11.2	10.9
	2020	100.0	33.7	3.5	36.9	10.0	15.9	29.4	2.0	11.0	1.6	14.8	14.4

注: 2020年1月時点での追加関税対象品目で作成(リスト1-4B)

資料: 米国貿易統計よりITIT作成

②リスト別一般機械に占める中国のシェア

(単位: %)

相手国	年	一般機械	リスト1 リスト2 リスト3 リスト4A リスト4B					コンピュータ及び周辺機器	リスト1 リスト3 リスト4A リスト4B PC				
			リスト1	リスト2	リスト3	リスト4A	リスト4B		リスト1	リスト3	リスト4A	リスト4B	PC
中国	2017	32.1	12.3	16.9	30.9	38.2	92.9	60.0	19.3	25.6	63.8	93.3	93.3
	2018	30.8	10.7	16.8	30.5	39.3	94.0	55.7	11.3	23.4	63.0	94.3	94.4
	2019	24.7	8.3	9.9	17.4	37.3	92.5	49.7	5.5	8.1	57.6	92.6	92.6
	2020	27.5	9.3	15.5	16.8	29.9	92.1	51.1	4.4	5.4	40.9	92.4	92.4
米国輸入	2017	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0
	2018	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0
	2019	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0
	2020	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0

注・資料共に①と同じ

表9 一般機械のリスト4A・4Bの対中輸入上位10品目の中国とASEAN・台湾のシェア

①リスト4A

(単位: %)

RANK	HS	品目名	2018						2020					
			中国	ASEAN 10	台湾	メキシコ	EU28	世界計	中国	ASEAN 10	台湾	メキシコ	EU28	世界計
1	846729	手持ち工具(電気式の原動機を自蔵するもの)	72.7	0.4	1.8	13.6	8.7	100.0	56.5	17.4	1.3	17.0	5.1	100.0
2	847149	その他の自動データ処理機械	68.1	0.8	4.4	17.2	4.4	100.0	44.2	1.1	15.9	24.2	11.5	100.0
3	841590	エアコンの部品	19.5	7.0	0.3	51.9	4.4	100.0	20.5	10.0	0.2	51.9	4.4	100.0
4	844399	印刷機の部品及び附属品	32.6	29.6	0.6	2.0	5.4	100.0	16.2	44.7	0.5	1.8	4.8	100.0
5	847141	その他の自動データ処理機械(中央処理装置、入出力装置、同一ハウジング収納型)	66.1	4.7	8.6	5.3	9.1	100.0	40.4	13.4	12.6	8.5	20.1	100.0
6	844331	デジタル複合機	52.2	39.0	0.1	1.8	0.3	100.0	27.7	55.0	0.0	6.0	0.1	100.0
7	848190	コック等の部品	60.0	2.8	10.1	4.5	9.7	100.0	57.8	1.9	10.5	5.9	10.7	100.0
8	844332	その他のプリンター等(自動データ処理機械又はネットワーク接続できるもの)	39.1	27.5	2.2	1.7	10.8	100.0	30.7	33.4	2.2	4.1	12.2	100.0
9	843311	芝生用、公園用又は運動場用の草刈機(動力駆動式)	51.3	0.0	0.0	43.9	4.2	100.0	48.2	20.4	0.0	29.0	2.1	100.0
10	847050	金銭登録機	39.4	22.2	13.1	5.7	14.8	100.0	35.3	24.5	10.1	21.4	3.8	100.0
		小計	45.4	17.7	2.3	14.4	5.7	100.0	32.3	24.6	3.9	18.6	6.8	100.0
		計	39.3	16.6	2.5	12.9	12.0	100.0	29.9	22.4	3.6	16.2	11.7	100.0

注1: 2020年1月時点での追加関税対象品目リストの発動品目(リスト4A)

注2: 2020年の対中輸入額の上位10品目を基準に作成

資料: 米国貿易統計よりITI作成

②リスト4B

(単位: %)

RANK	HS	品目名	2018						2020					
			中国	ASEAN 10	台湾	メキシコ	EU28	世界計	中国	ASEAN 10	台湾	メキシコ	EU28	世界計
1	847130	PC	94.4	1.9	2.7	0.2	0.1	100.0	92.4	2.7	3.6	0.7	0.1	100.0
2	841451	ファン(125W以下)	94.0	0.7	2.0	2.4	0.5	100.0	94.1	0.8	2.3	2.0	0.3	100.0
3	847160	入力装置及び出力装置	93.1	0.9	2.3	0.4	2.5	100.0	93.2	1.4	2.8	0.3	1.5	100.0
4	846722	電気式のこぎり	87.6	0.0	1.2	7.8	2.5	100.0	83.6	4.4	0.4	7.7	3.3	100.0
5	846721	電気式ドリル	85.3	3.6	0.3	5.9	4.3	100.0	74.3	9.9	0.2	10.2	5.0	100.0
6	842310	体重測定機器及び家庭用はかり	94.9	0.0	0.3	-	1.8	100.0	96.7	0.0	0.3	0.0	1.1	100.0
7	847290	その他の事務用機器	93.9	-	5.9	-	0.2	100.0	92.0	-	7.7	-	0.2	100.0
8	845019	洗濯機(10kg以下)	88.5	1.0	-	1.1	0.9	100.0	96.1	-	-	-	0.3	100.0
9	844339	その他の複写機等	77.9	1.2	0.5	-	16.6	100.0	52.2	37.6	0.1	2.7	1.1	100.0
10	845012	洗濯機(10kg以下)遠心式脱水機を自蔵するもの	94.8	0.2	-	-	3.1	100.0	99.3	-	-	-	0.3	100.0
		小計	94.0	1.9	2.6	0.5	0.3	100.0	92.1	2.8	3.4	1.0	0.3	100.0
		計	94.0	1.9	2.6	0.5	0.3	100.0	92.1	2.8	3.4	1.0	0.3	100.0

注・資料共に①と同じ

3. 電機の対中輸入依存度

表10は、電機の追加関税対象品目のリスト別輸入シェアである。米国の電機輸入のリスト別輸入シェアは、2020年に、リスト1が15.3%、リスト2が16.0%、リスト3が23.8%、リスト4Aが23.3%、リスト4Bが21.6%と横並び競っている。一般機械の様にリスト4Bに偏ることはない。一方、対中輸入のリスト別シェアは、2020年で、リスト4Bが51.6%

と過半を占めている。次にリスト 4A が 21.9%、リスト 3 が 17.6%、とリスト 3、4 で 9 割超を占めている（表 10-①）。

米国のリスト別電機輸入に占める中国のシェアは、リスト 4B では 2020 年に 76.0%と過度に対中輸入に依存している。2017 年も 81.1%であるから、若干の低下は見ているが、中国が圧倒している。リスト 4A も 49.4%とほぼ過半を占めている。リスト 1、2、3 は低下している。

表 10 電機のリスト別対中輸入

①米国の電機輸入に占めるリスト別シェア（対世界、対中国輸入）

(単位: %)

相手国	年	電気機器	リスト1	リスト2	リスト3	リスト4A	リスト4B	携帯電話
中国	2017	100.0	7.7	6.2	20.8	16.3	49.1	35.8
	2018	100.0	6.2	5.8	23.1	19.8	45.1	32.1
	2019	100.0	4.7	3.6	19.1	26.4	46.2	31.0
	2020	100.0	4.8	4.1	17.6	21.9	51.6	34.5
米国輸入	2017	100.0	18.7	17.7	22.8	16.0	24.8	18.4
	2018	100.0	18.4	16.5	24.7	17.9	22.6	16.3
	2019	100.0	16.5	15.4	24.0	22.2	21.9	15.6
	2020	100.0	15.3	16.0	23.8	23.3	21.6	14.4

注: 2020年1月時点での追加関税対象品目で作成(リスト1-4B)

資料: 米国貿易統計よりITI作成

②米国のリスト別電機輸入に占める中国のシェア

(単位: %)

相手国	年	電気機器	リスト1	リスト2	リスト3	リスト4A	リスト4B	携帯電話
中国	2017	41.0	16.9	14.3	37.4	41.7	81.1	79.7
	2018	41.6	14.0	14.6	39.0	46.1	83.1	81.8
	2019	36.2	10.2	8.4	28.8	43.0	76.5	72.1
	2020	33.0	10.4	8.5	24.4	30.9	78.7	78.8
米国輸入	2017	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0
	2018	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0
	2019	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0
	2020	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0

注: 資料共に①と同じ

表 11 は、リスト 3、4A、4B の品目（HS8 桁）の米国の対中輸入上位 10 品目を基準にして、これら 10 品目の米国の輸入に占める中国、ASAN、台湾、メキシコ、EU のシェアを比較したものである。

リスト 3 では、真空掃除機、電気機器の部品、発電機などでは対中輸入シェアが 60%を超えて過度に対中輸入に依存しているが、スタティックコンバーターやテレビカメラなどの品目では対中輸入依存度が大きく低下している。

リスト 4A は、対中輸入シェアが高い品目が多いが、送受信変換装置、テレビ、電話機の部品、コーヒーメーカー、不揮発性半導体等では対中輸入依存度が大きく低下している。

リスト 4B は、上位 10 品目でみて対中輸入シェアが、いずれも 70%以上、中には 90%

を超える品目が 4 品目も含まれるなど極めて対中輸入依存だが高い品目が集まっている。

リスト 4B では、過度な対中輸入依存構造に大きな変化はない。

表 11 電機のリスト 3・4A・4B の対中輸入上位 10 品目の中国と ASEAN・台湾のシェア

①リスト 3

(単位: %)

RANK	HS 品目名	2018						2020					
		中国	ASEAN 10	台湾	メキシコ	EU28	世界計	中国	ASEAN 10	台湾	メキシコ	EU28	世界計
1	850440 スタティックコンバーター	52.6	11.2	3.3	9.0	12.0	100.0	32.0	19.7	4.8	11.0	16.0	100.0
2	854442 その他の電気導体(1,000ボルト以下)接続子取り付け	56.4	3.7	2.6	23.9	6.5	100.0	40.6	15.8	4.2	25.6	6.7	100.0
3	850811 真空式掃除機(1,500W以下、20L以下)	77.7	16.2	0.0	2.8	2.9	100.0	69.3	24.1	0.0	2.4	2.6	100.0
4	853710 電機制御用又は配電用の盤等(1,000ボルト以下)	18.0	7.8	1.0	37.6	18.0	100.0	14.0	9.9	2.0	39.6	17.6	100.0
5	851762 送受信・変換・再生装置	46.3	18.0	4.2	20.3	7.3	100.0	10.6	33.1	16.9	24.8	9.3	100.0
6	851660 その他のオープン並びにクッカー、グリル及びロースター等	48.9	19.0	0.3	13.8	8.6	100.0	52.1	17.8	0.0	15.7	5.9	100.0
7	852580 テレビカメラ、デジタルカメラ等	42.8	12.9	4.9	6.3	15.9	100.0	20.3	19.6	10.4	14.2	14.9	100.0
8	854390 電気機器の部品	75.2	2.0	0.9	3.1	9.9	100.0	66.6	4.1	1.1	4.2	11.0	100.0
9	853400 印刷回路	47.0	6.7	17.3	2.0	4.1	100.0	37.5	8.1	20.4	2.7	4.5	100.0
10	850220 発電機(ピストン式火花点火内燃機関とセット)	76.2	9.2	0.0	0.1	6.0	100.0	61.5	24.0	-	0.0	7.2	100.0
	小計	45.0	10.1	3.1	18.3	11.5	100.0	27.0	19.8	7.3	21.6	12.0	100.0
	計	39.0	9.0	3.7	22.6	11.1	100.0	24.4	17.1	6.6	25.4	11.7	100.0

注1: 2020年1月時点での追加関税対象品目リストの発動品目(リスト3)

注2: 2020年の対中輸入額の上位10品目を基準に作成

資料: 米国貿易統計よりIT作成

②リスト 4A

(単位: %)

RANK	HS 品目名	2018						2020					
		中国	ASEAN 10	台湾	メキシコ	EU28	世界計	中国	ASEAN 10	台湾	メキシコ	EU28	世界計
1	851762 送受信・変換・再生装置	60.6	14.4	4.2	9.1	6.8	100.0	40.4	26.6	8.1	13.9	4.8	100.0
2	852872 テレビジョン受像機(カラー)	35.2	2.0	0.0	61.7	0.0	100.0	18.0	5.5	2.5	73.3	0.4	100.0
3	852580 テレビカメラ、デジタルカメラ等	50.9	14.3	10.3	0.1	3.8	100.0	51.5	19.9	8.2	1.3	4.1	100.0
4	850760 リチウム・イオン蓄電池	46.5	4.0	2.3	1.4	4.0	100.0	43.4	4.8	2.7	1.0	14.2	100.0
5	851770 電話機の部品	45.1	18.1	3.1	12.1	4.9	100.0	37.3	15.2	3.0	16.9	8.3	100.0
6	851822 複数型拡声器	74.4	2.9	0.4	10.2	9.5	100.0	63.5	25.5	0.0	4.9	4.6	100.0
7	851671 コーヒーメーカー及びティーメーカー	71.8	11.0	0.1	0.0	12.0	100.0	49.9	31.4	0.1	0.0	12.4	100.0
8	852351 不揮発性半導体記憶装置	40.1	18.2	14.6	2.9	1.6	100.0	4.2	24.5	23.1	5.6	0.7	100.0
9	851821 単一型拡声器	68.3	4.3	1.3	18.6	4.6	100.0	59.1	8.4	0.8	26.4	3.2	100.0
10	851829 その他の拡声器	45.8	15.5	0.7	32.4	3.5	100.0	44.6	17.3	0.5	31.4	4.2	100.0
	小計	46.0	11.0	5.2	22.1	3.2	100.0	31.0	19.6	8.8	21.9	4.1	100.0
	計	46.1	11.4	4.9	20.9	4.2	100.0	30.9	19.6	8.4	21.6	4.8	100.0

注・資料共に①と同じ

③リスト 4B

(単位: %)

RANK	HS 品目名	2018						2020					
		中国	ASEAN 10	台湾	メキシコ	EU28	世界計	中国	ASEAN 10	台湾	メキシコ	EU28	世界計
1	851712 携帯電話	81.8	9.2	0.4	0.3	0.1	100.0	78.8	16.8	0.2	0.0	0.1	100.0
2	852852 その他のPC用モニタ(液晶・OLED等)	84.0	0.8	2.6	2.4	2.9	100.0	84.1	4.3	3.0	2.0	2.9	100.0
3	853950 発光ダイオード(LED)ランプ	93.9	0.2	0.7	3.7	0.9	100.0	94.3	0.7	0.9	2.4	1.0	100.0
4	851830 ヘッドホン	75.5	14.3	1.5	4.3	2.9	100.0	44.3	50.5	0.6	2.3	1.4	100.0
5	851679 その他の電熱機器	87.7	0.4	0.9	4.3	2.2	100.0	87.4	0.7	0.6	4.6	2.6	100.0
6	851650 マイクロ波オーブン	86.0	13.4	0.0	-	0.3	100.0	89.3	10.4	0.0	0.0	0.3	100.0
7	852550 送信機	91.1	3.1	5.7	0.0	0.0	100.0	63.2	34.7	2.0	0.0	0.0	100.0
8	850980 その他の家庭用電気機器	91.9	1.3	0.4	2.4	2.8	100.0	96.0	0.9	0.3	0.5	0.9	100.0
9	851310 ランプ	94.5	1.1	0.6	0.3	1.2	100.0	96.0	1.1	0.2	0.3	1.1	100.0
10	850940 食物用グラインダー、食物用ミキサー等	77.1	0.1	0.1	17.1	1.9	100.0	85.4	0.0	0.2	8.9	1.9	100.0
	小計	82.9	7.8	0.7	0.9	0.5	100.0	78.4	16.4	0.5	0.6	0.5	100.0
	計	83.1	7.7	0.7	1.0	0.7	100.0	78.7	16.0	0.5	0.7	0.6	100.0

注・資料共に①と同じ

4. 消費財の対中輸入依存度

表 12 は、消費財（アパレル、皮革製品、家具、履物、玩具）の追加関税対象品目のリスト別地域国別輸入額（2020 年）とシェア（2018、2020 年）である。

まず、アパレル、革製品、家具・寝具、履物は輸入額の大宗がリスト3に分類されている。
玩具は、非中国がリスト4A、中国製品の輸入が大きい品目はリスト4Bに含まれている。

リスト4Aは、非中国輸入のシェアが大きい。アパレルを見ると、リスト4Aでは、2018年に対中輸入シェアが31.3%であったが、2020年には25.2%に低下している。一方、非中国輸入では、対ASEAN輸入シェアが2018年の26.4%から2020年には31.8%に拡大している。ASEANの中では、ベトナムが過半以上を占め、次いでインドネシア、カンボジアと続いている。革製品、家具・寝具などもASEANの輸入シェアが高まっている。消費財もリスト4Bは、中国のシェアが圧倒的に大きな品目が集中している。

表12 米国の国・地域別消費財（追加関税対象品目）輸入額（2020年）・構成比（2018年・2020年）

①2020年輸入額

(単位:100万ドル)

相手国	アパレル	リスト4A	リスト4B	革製品 リスト3	家具・ 寝具等	リスト3	リスト4A	リスト4B	履物	リスト4A	リスト4B	がん具等	リスト4A	リスト4B
中国	18,645	16,608	2,037	2,818	21,646	18,534	1,071	2,040	8,740	4,329	4,411	26,278	5,493	20,785
非中国	49,968	49,257	711	6,920	36,958	29,846	6,812	300	11,927	10,555	1,372	8,254	3,828	4,426
ASEAN(10)	21,136	20,918	218	3,210	15,027	14,925	84	18	8,610	7,511	1,099	3,164	706	2,458
ベトナム	12,750	12,615	135	1,074	9,912	9,872	28	12	6,501	5,703	797	2,173	386	1,787
メキシコ	2,419	2,371	48	191	9,368	4,574	4,764	30	328	308	19	870	244	626
台湾	141	128	13	107	1,361	1,322	35	4	32	20	13	1,703	1,440	263
EU(28)	2,008	1,919	89	2,439	4,340	3,548	765	27	1,946	1,835	110	1,035	599	437
韓国	145	121	24	94	295	179	113	3	42	36	6	178	158	20
インド	3,070	3,024	46	438	936	630	208	99	301	278	23	159	34	124
マレーシア	250	249	1	5	1,978	1,964	14	1	2	2	0	198	65	133
カンボジア	2,955	2,918	37	950	737	731	4	2	501	305	196	81	15	67
タイ	824	812	12	131	708	695	13	1	80	66	14	295	155	140
スイス	12	12	0	9	28	27	1	1	3	3	0	21	18	3
フィリピン	471	466	4	359	281	267	14	0	55	51	4	74	45	29
ブラジル	14	14	0	5	282	280	2	0	149	125	24	5	3	2
トルコ	736	718	18	33	257	224	29	4	15	12	2	5	3	2
インドネシア	3,543	3,530	13	389	1,385	1,373	11	0	1,365	1,295	70	326	38	289
日本	71	70	1	13	165	58	107	0	4	3	0	397	113	284
世界計	68,613	65,865	2,748	9,738	58,603	48,379	7,884	2,340	20,667	14,884	5,783	34,531	9,320	25,211

注・資料共に①と同じ

②2018年構成比

(単位: %)

相手国	アパレル	リスト4A	リスト4B	革製品 リスト3	家具・ 寝具等	リスト3	リスト4A	リスト4B	履物	リスト4A	リスト4B	がん具等	リスト4A	リスト4B
中国	33.0	31.3	80.1	53.7	51.9	57.7	12.6	88.1	52.9	39.4	85.0	80.9	57.8	88.6
非中国	67.0	68.7	19.9	46.3	48.1	42.3	87.4	11.9	47.1	60.6	15.0	19.1	42.2	11.4
ASEAN(10)	25.6	26.4	3.1	17.0	11.3	13.6	0.9	0.2	31.1	39.6	11.1	4.6	6.6	3.9
ベトナム	14.5	15.0	1.7	7.6	7.8	9.4	0.3	0.0	23.4	29.6	8.6	2.2	2.1	2.2
メキシコ	4.2	4.3	0.5	2.0	16.4	8.7	61.5	1.8	1.9	2.5	0.3	3.3	4.7	2.9
台湾	0.2	0.2	0.7	0.5	1.6	1.8	0.7	0.1	0.2	0.2	0.2	3.2	10.2	0.9
EU(28)	3.2	3.1	3.9	18.4	7.8	7.7	9.7	1.2	8.7	11.7	1.5	3.4	9.2	1.4
韓国	0.3	0.2	1.0	0.7	0.5	0.3	1.4	0.2	0.2	0.3	0.1	0.9	3.3	0.1
インド	4.6	4.7	1.2	3.8	1.3	1.1	1.9	4.2	1.7	2.3	0.2	0.4	0.4	0.4
マレーシア	0.5	0.5	0.0	0.0	1.4	1.7	0.2	0.0	0.0	0.0	0.0	0.4	0.6	0.3
カンボジア	2.9	3.0	0.4	2.8	0.2	0.2	0.0	0.1	1.2	1.3	1.0	0.1	0.1	0.1
タイ	1.1	1.1	0.5	0.8	0.3	0.4	0.2	0.0	0.4	0.4	0.2	0.8	2.2	0.4
スイス	0.0	0.0	0.0	0.2	0.0	0.1	0.0	0.0	0.0	0.1	0.0	0.1	0.2	0.0
フィリピン	0.9	1.0	0.1	2.6	0.4	0.4	0.2	0.0	0.1	0.2	0.0	0.3	0.8	0.1
ブラジル	0.0	0.0	0.0	0.0	0.3	0.4	0.0	0.1	0.7	0.9	0.4	0.0	0.0	0.0
トルコ	0.7	0.7	0.3	0.3	0.2	0.1	0.6	0.1	0.0	0.1	0.0	0.0	0.1	0.0
インドネシア	5.4	5.6	0.2	2.5	1.2	1.5	0.1	0.0	5.8	7.7	1.2	0.8	0.8	0.9
日本	0.1	0.1	0.1	0.1	0.4	0.2	1.9	0.0	0.0	0.0	0.0	0.8	1.4	0.6
世界計	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0

注・資料共に①と同じ

③2020 年構成比

(単位: %)

相手国	アパレル	リスト4A リスト4B		革製品 リスト3	家具・ 寝具等	リスト3 リスト4A リスト4B			履物	リスト4A リスト4B		がん具等	リスト4A リスト4B	
		リスト4A	リスト4B			リスト3	リスト4A	リスト4B		リスト4A	リスト4B		リスト4A	リスト4B
中国	27.2	25.2	74.1	28.9	36.9	38.3	13.6	87.2	42.3	29.1	76.3	76.1	58.9	82.4
非中国	72.8	74.8	25.9	71.1	63.1	61.7	86.4	12.8	57.7	70.9	23.7	23.9	41.1	17.6
ASEAN(10)	30.8	31.8	7.9	33.0	25.6	30.9	1.1	0.8	41.7	50.5	19.0	9.2	7.6	9.7
ベトナム	18.6	19.2	4.9	11.0	16.9	20.4	0.4	0.5	31.5	38.3	13.8	6.3	4.1	7.1
メキシコ	3.5	3.6	1.7	2.0	16.0	9.5	60.4	1.3	1.6	2.1	0.3	2.5	2.6	2.5
台湾	0.2	0.2	0.5	1.1	2.3	2.7	0.4	0.2	0.2	0.1	0.2	4.9	15.4	1.0
EU(28)	2.9	2.9	3.2	25.0	7.4	7.3	9.7	1.1	9.4	12.3	1.9	3.0	6.4	1.7
韓国	0.2	0.2	0.9	1.0	0.5	0.4	1.4	0.1	0.2	0.2	0.1	0.5	1.7	0.1
インド	4.5	4.6	1.7	4.5	1.6	1.3	2.6	4.2	1.5	1.9	0.4	0.5	0.4	0.5
マレーシア	0.4	0.4	0.0	0.1	3.4	4.1	0.2	0.0	0.0	0.0	0.0	0.6	0.7	0.5
カンボジア	4.3	4.4	1.3	9.8	1.3	1.5	0.0	0.1	2.4	2.0	3.4	0.2	0.2	0.3
タイ	1.2	1.2	0.4	1.3	1.2	1.4	0.2	0.0	0.4	0.4	0.2	0.9	1.7	0.6
スイス	0.0	0.0	0.0	0.1	0.0	0.1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.1	0.2	0.0
フィリピン	0.7	0.7	0.2	3.7	0.5	0.6	0.2	0.0	0.3	0.3	0.1	0.2	0.5	0.1
ブラジル	0.0	0.0	0.0	0.0	0.5	0.6	0.0	0.0	0.7	0.8	0.4	0.0	0.0	0.0
トルコ	1.1	1.1	0.7	0.3	0.4	0.5	0.4	0.2	0.1	0.1	0.0	0.0	0.0	0.0
インドネシア	5.2	5.4	0.5	4.0	2.4	2.8	0.1	0.0	6.6	8.7	1.2	0.9	0.4	1.1
日本	0.1	0.1	0.0	0.1	0.3	0.1	1.4	0.0	0.0	0.0	0.0	1.1	1.2	1.1
世界計	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0

注・資料共に①と同じ

表 13 は、アパレル (HS61・62) のリスト 4A・4B の対中輸入上位 10 品目の中国とベトナム・カンボジア・インド・バングラデシュのシェアを比較したものである。リスト 4A では、中国の輸入シェアは低下しているが、4B では大きな変化はない。

表 13 アパレル (HS61・62) のリスト 4A・4B の対中輸入上位 10 品目の中国とベトナム・カンボジア・インド・バングラデシュのシェア

①リスト 4A

(単位: 100万ドル)

RANK	HS 品目名	2018						2020					
		中国	ベトナム	カンボジア	インド	バングラ デシュ	世界計	中国	ベトナム	カンボジア	インド	バングラ デシュ	世界計
1	621010 衣類(フェルト又は不織布)ニットを除く	58.3	6.0	3.7	0.2	0.1	100.0	75.7	6.0	2.8	0.5	0.2	100.0
2	611020 ニットのジャージー・プルオーバー・カーディガン・ベスト等(綿製)	30.6	17.0	3.6	6.1	4.2	100.0	16.2	23.8	7.0	5.7	5.7	100.0
3	611030 ニットのジャージー・プルオーバー・カーディガン・ベスト等(人造繊維製)	25.1	17.3	3.0	0.7	1.9	100.0	20.0	19.4	4.3	0.5	2.5	100.0
4	620462 スボン、及びショーツ(綿製)ニットを除く	37.3	13.4	3.8	1.9	15.0	100.0	20.4	20.2	6.3	2.2	19.6	100.0
5	621210 ブラジャー	40.3	13.6	1.4	3.4	3.6	100.0	33.2	19.0	2.3	1.8	6.3	100.0
6	621143 その他の女子用衣類(人造繊維製)ニットを除く	42.3	16.1	1.8	10.8	1.5	100.0	34.7	17.9	2.8	7.2	2.0	100.0
7	611610 ニットの手袋・ミトン・ミット(プラスチック又はゴムを染み込ませ、塗布し又は被覆したもの)	50.0	4.9	0.7	0.1	0.5	100.0	54.4	8.3	0.9	0.0	0.4	100.0
8	620193 男子用のウインドジャケット等(人造繊維製)ニットを除く	50.8	24.0	1.3	0.9	5.0	100.0	30.9	38.4	1.9	0.9	7.0	100.0
9	620443 女子用のドレス(合成繊維製)ニットを除く	56.8	11.6	1.2	6.2	0.3	100.0	46.2	16.9	1.1	7.8	0.6	100.0
10	620293 女子用のウインドジャケット等(人造繊維製)ニットを除く	53.1	23.8	0.3	0.6	4.6	100.0	33.5	36.1	0.8	0.4	6.0	100.0
	小計	36.4	16.0	2.8	3.3	5.1	100.0	33.3	19.3	4.3	2.6	5.8	100.0
	計	31.3	15.0	3.0	4.7	6.5	100.0	25.2	19.2	4.4	4.6	7.7	100.0

注1: 2020年1月時点の追加関税対象品目で作成(リスト4A)

注2: 2020年対中輸入額の上位10品目を基準に作成

資料: 米国貿易統計よりITI作成

②リスト 4B

(単位:100万ドル)

RANK	HS	品目名	2018						2020					
			中国	ベトナム	カンボジア	インド	バングラデシュ	世界計	中国	ベトナム	カンボジア	インド	バングラデシュ	世界計
1	611596	ニットのその他の靴下類(合成繊維製)	75.2	1.2	0.0	1.6	0.0	100.0	74.2	3.5	0.4	2.1	0.0	100.0
2	611012	ニットのジャージ・プルオーバー・カーディガン・ベスト等(カシミア毛製)	83.9	0.1	0.1	0.0	0.2	100.0	76.7	2.8	0.2	0.0	0.0	100.0
3	621430	ショール・スカーフ・マフラー等(合成繊維製)ニットを除く	85.5	0.8	0.0	5.2	0.0	100.0	85.0	0.8	0.0	3.1	0.1	100.0
4	621050	その他の女子用の衣類(ニットを除く)	88.3	4.7	0.3	0.0	0.1	100.0	58.9	32.1	0.5	0.0	1.3	100.0
5	621010	衣類(フェルト又は不織布)ニットを除く	91.9	0.1	0.0	0.1	0.0	100.0	62.1	1.0	0.1	1.5	1.4	100.0
6	610799	ニットの男子用バスローブ・ドレッシングガウン等	85.3	6.4	4.4	0.2	2.1	100.0	58.6	7.7	15.6	1.1	3.8	100.0
7	621710	その他の衣類附属品(ニットを除く)	77.9	2.6	0.0	2.1	0.3	100.0	83.9	2.0	0.5	1.0	2.2	100.0
8	611710	ニットのショール、スカーフ、マフラー、ベール等	86.8	0.7	1.5	0.5	0.7	100.0	78.9	1.9	5.2	0.5	0.3	100.0
9	611030	ニットのジャージ・プルオーバー・カーディガン・ベスト等(人造繊維製)	83.9	1.6	0.1	0.1	0.2	100.0	64.6	5.5	7.1	0.3	0.5	100.0
10	621320	ハンカチ(綿製)	92.5	0.0	-	5.7	0.0	100.0	90.1	0.1	-	9.0	0.0	100.0
		小計	79.4	1.4	0.3	1.4	0.2	100.0	73.3	4.9	1.4	1.7	0.4	100.0
		計	80.1	1.7	0.4	1.2	0.2	100.0	74.1	4.9	1.3	1.7	0.5	100.0

注・資料共に①と同じ

5. チャイナ+1 は ASEAN

米国の対中追加関税対象品目の輸入で、2018 年から 2020 年間に対中輸入シェアが 10% 以上低下した品目数は 2,261、この中で対 ASEAN 輸入シェア拡大した品目数は 1,236 である。対中輸入でシェアを落とした品目の 54%が対 ASEAN 輸入シェアを拡大させている。対中輸入シェアの低下が、対 ASEAN 輸入シェアの拡大をもたらしている。これをアパレル、一般機械と電機でみると次のようになる。

アパレルでは米国の対中輸入シェアが、2018 年から 2020 年の間に低下した品目数は、621 品目中、245 品目である。この 245 品目のうち、対 ASEAN 輸入シェアが増加している品目数は 182 である。

一般機械の対中輸入では、対中輸入シェアが 20%以上低下した品目数 (HS8 桁) は 544 品目中 183 品目あった。これら 183 品目の中で、対 ASEAN 輸入シェアが拡大した品目数は 117 品目あった。リスト別にみると、リスト 3 に分類される品目のうち 80 品目で対中輸入シェアが 10%以上低下し、これらの品目のうち 58 品目で対 ASEAN 輸入シェアが拡大している。

表 14 米国の対中輸入シェアが 2018-2020 年間で 10%以上低下した品目数 と、対中輸入シェアが 10%以上低下した品目のうち対 ASEAN 輸入シェアが増加した品目数 (HS8 桁)

①全品目

対中国		対ASEAN10	
リスト	米国の対中輸入シェアが2018-2020年間で 10%以上低下した品目(HS8桁)数 ※()内は2020年の対中輸入全品目数	リスト/ 対アセアンシェア 増加幅	対中輸入シェアが10%以上低下した品目のうち、 対ASEAN輸入シェアが増加した品目 (HS8桁)数
リスト1	74 (755)	リスト1	42
		25%未満	40
		25%以上50%未満	1
		50%以上	1
リスト2	51 (264)	リスト2	39
		25%未満	35
		25%以上50%未満	4
リスト3	1,501 (4,542)	リスト3	772
		25%未満	691
		25%以上50%未満	58
		50%以上	23
リスト4A	497 (2,086)	リスト4A	310
		25%未満	266
		25%以上50%未満	40
		50%以上	4
リスト4B	138 (537)	リスト4B	73
		25%未満	58
		25%以上50%未満	10
		50%以上	5
計	2,261 (8,184)	計	1,236

注：2020年1月時点での追加関税対象品目で作成

資料：米国貿易統計よりITI作成

②業種別（衣類・一般機械・電機）

業種	対中国		対ASEAN10	
	リスト	米国の対中輸入シェアが2018-2020年間で 10%以上低下した品目(HS8桁)数 ※()内は2020年の対中輸入全品目数	リスト/ 対アセアンシェア 増加幅	対中輸入シェアが10%以上低下した品目のうち、 対ASEAN輸入シェアが増加した品目 (HS8桁)数
衣類 (HS61・62)	リスト4A	214 (543)	リスト4A	159
			0%以上25%未満	134
			25%以上50%未満	24
			50%以上	1
	リスト4B	31 (78)	リスト4B	23
			0%以上25%未満	20
一般機械	リスト1	27 (389)	リスト1	16
			0%以上25%未満	16
	リスト2	8 (29)	リスト2	5
			0%以上25%未満	4
	リスト3	80 (186)	リスト3	58
			0%以上25%未満	52
			25%以上50%未満	4
			50%以上	2
	リスト4A	22 (130)	リスト4A	13
			0%以上25%未満	12
	リスト4B	3 (11)	リスト4B	2
			0%以上25%未満	1
電機	リスト1	33 (184)	リスト1	18
			0%以上25%未満	17
	リスト2	10 (36)	リスト2	10
			0%以上25%未満	9
	リスト3	94 (188)	リスト3	59
			0%以上25%未満	52
			25%以上50%未満	5
			50%以上	2
	リスト4A	36 (85)	リスト4A	23
			0%以上25%未満	19
	リスト4B	10 (51)	リスト4B	7
			0%以上25%未満	5
	計	183 (544)	計	117

注・資料共に①と同じ

同じく、電機では対中輸入シェアが 20%以上低下した品目数（HS8 桁）は 745 品目中 140 品目あった。これら 140 品目の中で、対 ASEAN 輸入シェアが拡大した品目数は 94 品目あった。リスト別にみると、リスト 3 に分類される 188 品目のうち 94 品目で対中輸入シェアが 10%以上低下し、これらの品目のうち 59 品目で対 ASEAN 輸入シェアが拡大している。電機の追加関税対処品目のうち対中輸入シェアが 10%以上低下した品目数は 183 品目、このうち 117 品目で米国の対 ASEAN 輸入シェアが拡大している。

第 5 節 対米輸出増の経済インパクトと迂回輸出

1. 対米輸出増の経済インパクト

米国の対中追加関税措置後に対米輸出が増加した諸国・地域は、どの程度の経済的インパクトを受けたのか、対米輸出比率と GDP に占める対米輸出の比率（対米輸出依存度）でみたのが表 15 である。

前者の対米輸出比率（米国の輸入増加額/各国の輸出額、2019 年）でインパクトを測った。上位 3 では、ベトナムは 8.9%、メキシコが 3.3%、台湾が 2.4%とベトナムが大きな影響を受けた。また、カンボジアが 8.7%、ヨルダンが 4.9%と瞬間的に輸出を押し上げている。

リスト別には、ベトナム、メキシコ、台湾、カンボジアともにリスト 1 から 3 を合計した品目で最も影響度合いが大きい。リスト 4A ではベトナム、メキシコ、カンボジア、ヨルダンが大きい。対米アパレル輸出が増えて影響である。リスト 4B では、ベトナムが 2.68%と突出し、次にカンボジアとなっている。

また、対米輸出依存度（2019 年の IMF の GDP 予測）では、ベトナムが 5.48%、カンボジアが 6.13%と経済的なインパクトの大きさを物語っている。台湾は 1.59%、メキシコも 1.63%、マレーシア 1.19%と経済波及効果は大きい。

表 15 対中輸入関税のインパクト

～各国の輸出額・GDP（2019 年）に占める米国の輸入増加額の比率～

(単位:100万ドル、%)

相手国	各国の輸出額に占める 米国の輸入増加額の比率						各国のGDPに占める 米国の輸入増加額の比率					
	2019-2018						2019-2018					
	鉱物性 燃料等	工業品	リスト1-3	リスト4A	リスト4B	計	鉱物性 燃料等	工業品	リスト1-3	リスト4A	リスト4B	計
中国	-0.02	-2.87	-2.88	0.13	-0.11	-2.88	-0.00	-0.49	-0.49	0.02	-0.02	-0.49
非中国	-0.19	0.46	0.35	0.07	0.04	0.27	-0.04	0.10	0.08	0.02	0.01	0.06
ASEAN(10)	-0.07	2.02	1.05	0.45	0.51	1.95	-0.03	0.88	0.46	0.20	0.22	0.85
ベトナム	-0.03	7.00	3.04	1.29	2.68	6.98	-0.02	5.51	2.39	1.01	2.11	5.48
メキシコ	-0.52	4.97	3.77	1.22	-0.01	4.45	-0.19	1.82	1.38	0.45	-0.00	1.63
台湾	-0.03	3.20	2.55	0.62	0.04	3.18	-0.01	1.60	1.27	0.31	0.02	1.59
EU(28)	0.00	0.16	0.16	-0.00	0.00	0.16	0.00	0.05	0.05	-0.00	0.00	0.05
韓国	0.19	0.58	0.53	0.07	-0.02	0.77	0.06	0.19	0.18	0.02	-0.01	0.25
インド	0.13	0.52	0.54	-0.07	0.05	0.65	0.02	0.06	0.06	-0.01	0.01	0.07
マレーシア	-0.02	1.84	1.29	0.55	0.00	1.83	-0.01	1.20	0.84	0.36	0.00	1.19
カンボジア	-	11.02	7.50	2.99	0.53	11.02	-	6.13	4.17	1.66	0.29	6.13
タイ	-0.03	1.50	0.98	0.51	0.01	1.47	-0.01	0.68	0.44	0.23	0.01	0.66
ロシア	0.69	-0.33	0.01	-0.34	-0.00	0.36	0.17	-0.08	0.00	-0.08	-0.00	0.09
英国	-0.07	0.38	0.48	-0.11	0.01	0.31	-0.01	0.06	0.08	-0.02	0.00	0.05
スイス	0.00	0.27	0.29	-0.02	0.00	0.27	0.00	0.12	0.13	-0.01	0.00	0.12
エジプト	1.12	1.12	0.54	0.59	-0.01	2.24	0.12	0.12	0.06	0.06	-0.00	0.24
フィリピン	-0.00	0.33	0.19	-0.02	0.16	0.33	-0.00	0.06	0.03	-0.00	0.03	0.06
ブラジル	0.04	0.40	0.29	0.10	0.01	0.44	0.00	0.05	0.04	0.01	0.00	0.05
バングラデシュ	-	1.59	0.14	1.41	0.04	1.59	-	0.19	0.02	0.17	0.00	0.19
トルコ	0.03	0.26	0.36	-0.12	0.01	0.28	0.01	0.06	0.09	-0.03	0.00	0.07
ヨルダン	0.86	4.13	0.34	3.76	0.02	4.99	0.13	0.65	0.05	0.59	0.00	0.78
豪州	-0.00	0.14	-0.06	0.20	0.00	0.14	-0.00	0.03	-0.01	0.04	0.00	0.03
ミャンマー	-	1.77	1.13	0.55	0.09	1.77	-	0.47	0.30	0.14	0.02	0.47
パキスタン	-	0.89	0.29	0.53	0.08	0.89	-	0.08	0.02	0.04	0.01	0.08
ケニア	-0.00	1.14	0.61	0.53	0.00	1.14	-0.00	0.07	0.04	0.03	0.00	0.07
タンザニア	-	0.59	0.03	0.56	-0.00	0.59	-	0.05	0.00	0.05	-0.00	0.05
ラオス	-	-0.04	0.05	0.14	-0.23	-0.04	-	-0.01	0.02	0.04	-0.07	-0.01
スペイン	-0.11	0.09	0.08	0.01	-0.00	-0.03	-0.03	0.02	0.02	0.00	-0.00	-0.01
イタリア	0.02	-0.05	-0.13	0.08	-0.00	-0.03	0.01	-0.01	-0.04	0.02	-0.00	-0.01
ニュージーランド	0.00	-0.22	0.37	-0.60	0.01	-0.22	0.00	-0.04	0.07	-0.12	0.00	-0.04
シンガポール	0.09	-0.14	-0.19	0.05	-0.00	-0.04	0.10	-0.14	-0.20	0.06	-0.00	-0.05
日本	0.06	-0.10	-0.08	-0.01	-0.01	-0.04	0.01	-0.01	-0.01	-0.00	-0.00	-0.01
南アフリカ	-0.00	-0.68	-0.27	-0.41	0.00	-0.68	-0.00	-0.18	-0.07	-0.11	0.00	-0.18
インドネシア	-0.63	0.42	0.53	-0.16	0.04	-0.22	-0.09	0.06	0.08	-0.02	0.01	-0.03
ナイジェリア	-1.50	-0.07	-0.05	-0.01	0.00	-1.57	-0.22	-0.01	-0.01	-0.00	0.00	-0.23
ドイツ	0.01	-0.07	-0.07	-0.00	0.00	-0.06	0.00	-0.03	-0.03	-0.00	0.00	-0.02
カナダ	0.25	0.65	0.92	-0.27	0.01	0.90	0.06	0.17	0.24	-0.07	0.00	0.23
米国輸入計	-1.92	0.21	-0.93	0.88	0.27	-1.71	-0.15	0.02	-0.07	0.07	0.02	-0.13

注:2020年1月時点での追加関税対象品目で作成(リスト1-4B)

資料: 米貿易統計よりITI作成

各国の輸出: IFS; DOT(2020年11月)、台湾のみ、台湾貿易統計

各国のGDP: IFS; WEO(2020年10月)

2. 短期間に輸出を増す迂回輸出

追加関税措置後に米国の対非中国輸入は増加しているが、これには、中国製品の迂回（うかい）輸出が含まれている可能性が指摘されている。迂回輸出とは、第3国で短期間に最小限の加工や変更を加えた中国製品について、産地を第3国と表示して米国に再輸出する行為である。例えば、迂回事例として、WSJ紙は、ベトナムの鉄鋼を紹介している。中国国境から約1600キロ南に位置するブンタウという町では、数十の工場が中国から鉄鋼を輸入し、亜鉛めっき加工し、強化した上で輸出するという単純なビジネスが行われていた。ひどい場合は、箱に貼られたラベルだけを変えて、積み替えるだけであるという。米鉄鋼メーカーの製品より安い価格で米国に輸出することも多い。米貿易当局は、タイとマレーシアを含

む東南アジア諸国にも照準を合わせている。中国鉄鋼メーカーが貿易の制限を避ける動きに組み込まれているとの理由からだ。

米国の対カンボジア輸入の急増品目を見ると、迂回輸出の可能性をうかがわせるような動きがある。実際、ロイターは、「米大使館の報道官は 19 日、ロイターに電子メールで送った文書で、国土安全保障省がシアヌークビル経済特別区 (SSEZ) 内の複数の企業を調査し、関税回避のため製品の積み替えを行ったことがわかり、罰金を科したと明らかにした。」

(2019 年 6 月 21 日) と報道したが、SSEZ はウェブサイトにて声明を掲載し、内部調査を行った結果、同区で操業する企業のいずれも米国から罰金を科されていないことが判明したと発表した。

第 6 節 展望

中国以外に輸出拠点を確保するチャイナ+1 は、日系企業の間では、2000 年初めから起きていた動きである。さらに、中国国内の労働コストの高騰など中国ビジネス環境変化に直面した在中国外資系企業、中国企業の間でも TPP 対応として、チャイナ+1 は顕在化していた。米国の対中追加関税が長期化（固定化）すれば、中国の対米輸出の採算悪化により生産拠点の脱中国が一層加速化することが予想できる。この結果、中国より労働コストの低いベトナムなどの ASEAN や南西アジアへの工場移転が進むものと見込まれる。

米国の輸入は、2020 年にコロナ禍の影響で前年比 6.4% 減と落ち込んだが、対中輸入はマスクや情報機器などのコロナ特需の恩恵を受けて 2019 年と比べて減少幅が縮小し、相対的に堅調であった。他方、対 ASEAN 輸入は、前年比 12.2% 増と 2019 年の前年比 11.6% 増を上回る好調ぶりであった。

ASEAN の中では、対ベトナム輸入が伸びている。業種では、無線通信機器、携帯電話などの電機、アパレル、玩具、履物、家具・寝具等の消費財で輸入増加額大きい。ベトナムはこれらの業種において中国に代替するチャイナ+1 の筆頭国である。また、ASEAN では、アパレルや革製品、家具などの消費財で、カンボジアが対米輸出を拡大しており、カンボジアもチャイナ+1 の役割を担っているものと推測できる。

この他、台湾はコンピュータ・周辺機器・同部品、無線通信機器で対米輸出を伸ばしている。台湾には、EMS と呼ばれる情報機器生産メーカーやファンドリーと呼ばれる半導体専門メーカーが世界的な競争力を持っている。EMS は、主として中国国内に生産設備を構築

して世界市場に輸出している。米中経済戦争によって、こうした台湾企業の中国生産が、他にシフトする可能性がある。

対メキシコ輸入は、2020年には停滞したが、コンピュータ処理装置、受像機、自動車・同部部品、機械以外では食料品などの業種でメキシコが対米輸出拠点となっており、今後も拡大しよう。ASEAN 以外では、アパレルでは、インド、バングラデシュ、ヨルダン、パキスタンの輸入が増えている。

中国の輸出に代替する対米輸出拠点は、ASEAN が有望である。中国からの部材調達の利便性、中国と比べて労働コストが割安な点、産業インフラ基盤の充実などにより ASEAN 調達が拡大しよう。また、インドやバングラデシュ、パキスタンからの輸入も増加しており、ASEAN と南西アジアが対米輸出拠点として今後注目を浴びるのではないか。米国の対中追加関税措置は、ASEAN をはじめとした発展途上国に対米輸出増加のインセンティブを与えた。

第2章 チャイナ+1 とベトナム工業化と貿易の新段階

早稲田大学 名誉教授、
国際貿易投資研究所 客員研究員
トラン・ヴァン・トゥ

要約

米中経済摩擦や新型コロナウイルスの感染拡大で世界工場になった中国を中心とするアジアの工業化の波及、サプライチェーンが変化している。集積効果で中国が依然として重要な工業生産の拠点を維持しており、チャイナ+1 が限定的になっているが、中国の工業生産が巨大な規模であるので、外国に移管する一部だけでも ASEAN 諸国にとって意義が大きい。このような新しい潮流の中でコロナの感染を克服し、社会・政治安定、高い潜在成長力のベトナムが最も注目されている。

ベトナムは 1990 年代半ば以降、外資主導型工業化が進展してきている。しかし、現段階に 3 つの課題がある。第 1 に、人口ボーナスの期間中でまだ農業部門にまだ過剰労働が存在しているが、それを吸収していく工業化の水準がまだ低い。第 2 に、ベトナムの工業品貿易は、消費財輸出の米国市場への偏り、中間財・資本財輸入の対中・対韓依存度が非常に高い。また、ベトナムの対米貿易収支黒字、対中・対韓収支赤字という構造が出来上がった。このようなパシフィックトライアングルはベトナムの工業化・貿易にとって不安定である。第 3 に、ベトナムの工業化は既に FDI への依存度が高いし、外資系企業と現地企業とのリンクが弱い。ベトナムはチャイナ+1 による FDI の新しい波を選択的に利用してこの 3 つの課題を効果的に解決することが期待できる。

はじめに：分析の課題

米中経済摩擦や新型コロナウイルスの感染拡大で世界工場になった中国をはじめとするアジアの工業化の波及、サプライチェーンが変化している。特に 90 年代以降に中国に集中してきた外国直接投資 (FDI) が生産拠点の一部を中国から他の国にシフトしなければならなくなった。そのようなチャイナプラスワン (チャイナ+1) は既に沿海地域の賃金上昇や重症急性呼吸器症候群 (SARS) などで起こった現象であるが、米中摩擦やコロナリスクへ

の対応で顕著化している。そのような新しい潮流の中でコロナの感染を克服し、社会・政治安定のベトナムが注目されている。ベトナムはこの機会を利用し、工業化を一層推進し、工業構造を高度化させていくことができるか。また、中国経済への依存が高まったベトナムは中国との新しい分業を構築できるか。

本稿はこの 2 点に焦点を合わせて論じたい。以下、第 1 節は現段階に到達したベトナム工業化の特徴や課題は何かを明らかにすると共に、ベトナムと中国との分業構造の特徴と変化を分析する。第 2 節は、米中摩擦とコロナ感染の影響で「世界工場」である中国から工業生産の一部が ASEAN やインドへシフトしていく過程においてベトナムがどのように位置づけられているかを検討する。第 3 節はベトナムがこの機会に工業構造の高度化を図るための政策、課題は何かを分析し、2020 年代を展望したい。

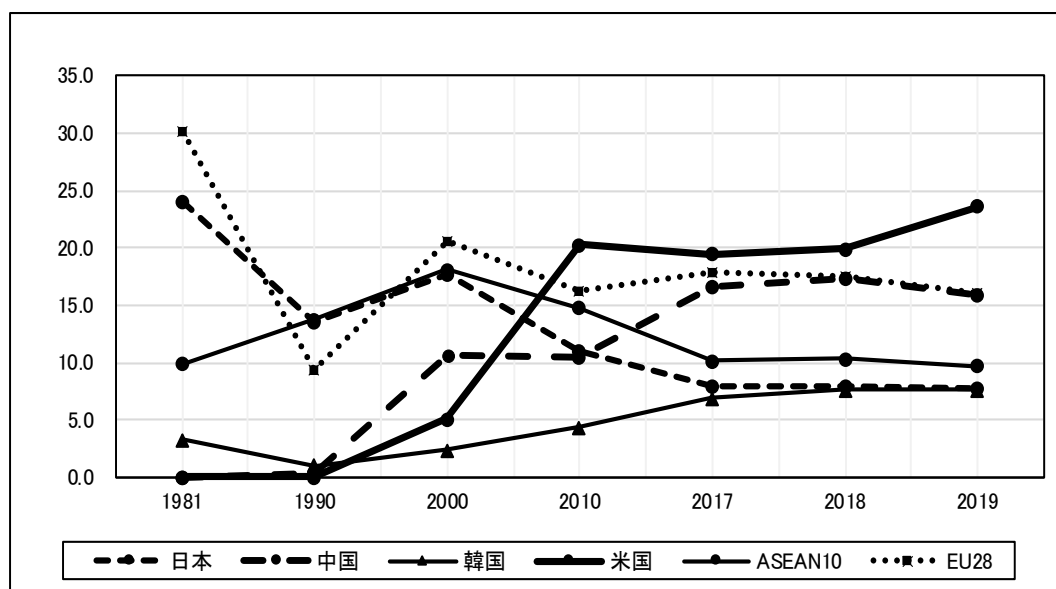
第 1 節 ベトナム工業化の現段階と中国との分業

1. ベトナムの工業化と貿易構造の変化

ベトナムは 1986 年末にドイモイを決定したが、マクロ経済不安定、不利な国際環境に直面したので工業化を中心とする経済発展が本格化したのは 1990 年代半ば以降である。多くの東南アジア諸国と同様、ベトナムの工業化は外国直節投資（FDI）の役割が大きく、労働集約的工業から出発した。1990 年代から 2000 年代にかけて台湾、韓国、香港、シンガポールなどが縫製品や履物などに投資し、輸出を拡大させたほか、日本を中心とする FDI が二輪車や自動車、プリンターの輸入代替産業に行われた。2000 年代から二輪車やプリンターなど一部の輸入代替産業が輸出化に転じ、サムスンを中心に輸出志向型産業として携帯電話が集中的に生産された¹。

その結果、ベトナムの工業化が着実に進展してきた。世界の工業生産に占めるベトナムのシェアは 1990 年の 0.03% しかなかったが、2000 年に 0.07%、2015 年に 0.14% に上昇した。輸出総額に占める工業品の比率は 1992 の 20% から 1998 年に 50% へ、近年は 80% 以上に上昇してきた。ちなみに、貿易の相手国別特徴をみると、輸出のトップ 3 市場は 2000 年代半ばまでは EU、日本と ASEAN であったが、その後、米国、EU と ASEAN、最近是中国が ASEAN に代わって 3 位になった（図 1）。一方、輸入のトップ 3 相手国は 2000 年ころまで ASEAN、EU と日本であったが、2010 年代に入ってから中国は圧倒的シェアを占め、その次は韓国も大きな割合を示した（図 2）。

図1 ベトナム輸出の市場別推移（％）

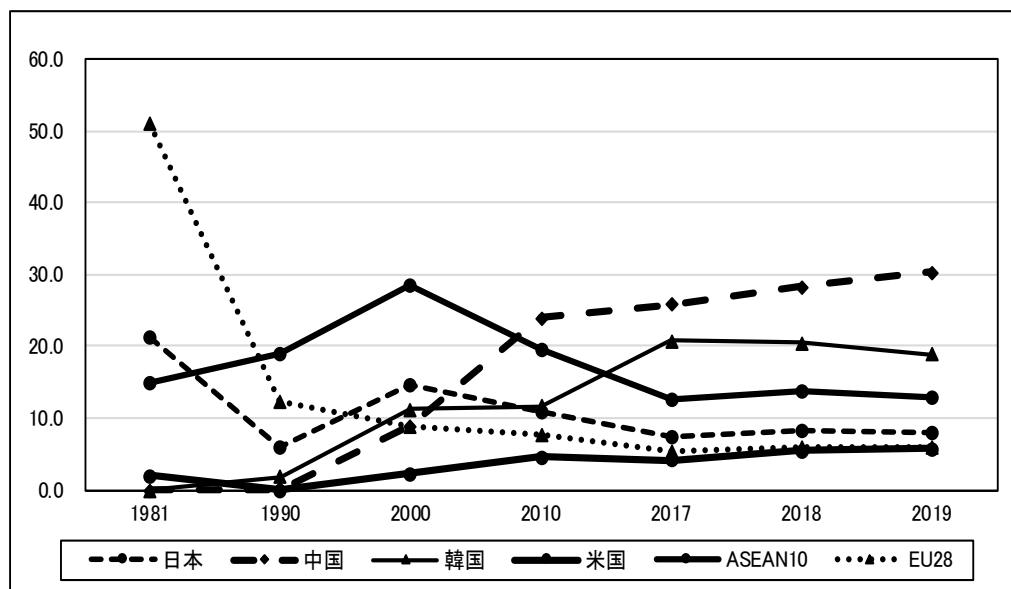


資料：国際貿易投資研究所データベース（原資料はIMF；DOT）より筆者作成。

ベトナムは対外開放政策が積極的で、現在、輸出入合計がGDPの2倍近くに達した。特に輸出の拡大テンポが速く、2019年に2643億ドルを記録し、GDP（2,919億ドル）を上回った。慢性的な赤字であった貿易収支が2013年から黒字に転じ、2016年を除いて黒字基調が続いてきた²。

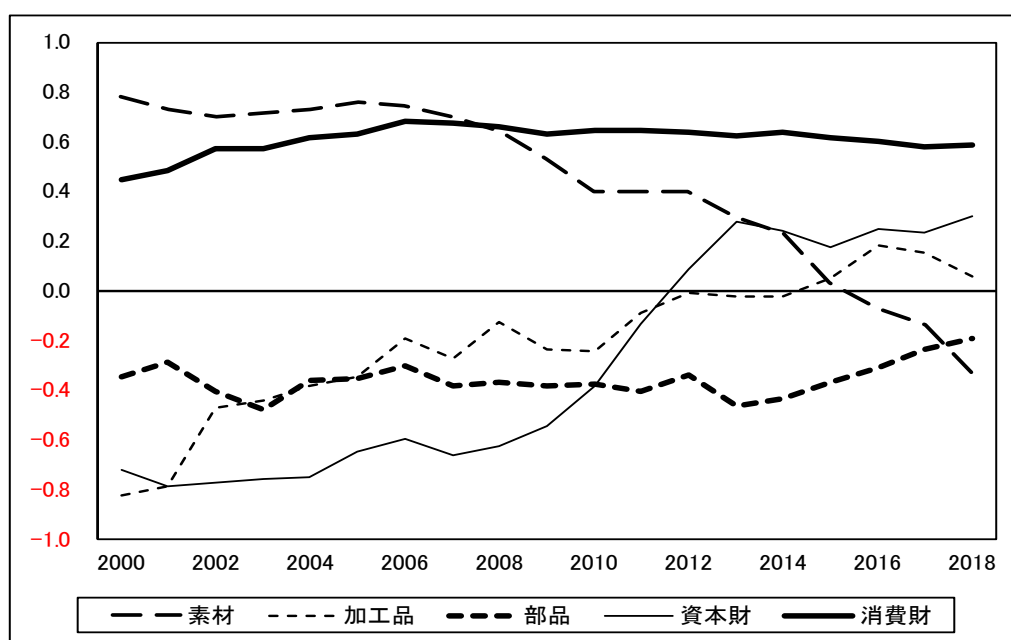
貿易構造の変化をみるために財別（素材・加工品・部品・資本財・消費財）国際競争力指数を計算して考察したい。国際競争力指数はある財の（輸出－輸入）／（輸出＋輸入）として計算され、マイナス1からプラス1の間に变化する。ゼロラインの下は貿易赤字、その上は黒字になる。図3によると、2010年頃まで素材と消費財の貿易収支が黒字で、加工品・部品・資本財の貿易収支が赤字で、ベトナムの工業化の初期段階を特徴づけている。2010年頃から素材の黒字幅が急速に縮小し、2016年についに赤字に転じた。その過程に加工品と資本財の国際競争力が急速に向上し、貿易収支が赤字から黒字に変わった。また、部品の貿易赤字も縮小しつつあった。ベトナムの工業化が高度化してきたと言える。

図2 ベトナム輸入の相手国別推移（％）



資料：図1と同じ。

図3 ベトナムの財別国際競争力指数（対世界）



資料：図1と同じ。国際競争力指数は(輸出－輸入)/(輸出+輸入)として計算。

2. ベトナムの対中分業の構造変化

ベトナムと中国は国交が正常化した1990年以降貿易が増加した。しかし、長期間にわた

ってベトナムが石炭、木材などの原材料を輸出し、中国から工業品を輸入した。1 次産品輸出の途上国と工業品輸出の先進国との南北貿易のような特徴が続いていた。しかも、その過程にベトナムの対中貿易は赤字が拡大し、ほとんどの年に赤字額が輸出額を大幅に上回った。筆者は引力モデル（gravity model）を吟味し、次のよう分析を試みたことがある（トラン 2010a）。すなわち、引力モデルによると、両国は地理的に近いほど輸送・通信コストが低いし、市場の情報も伝達しやすいので貿易が拡大する。また、相手国の市場規模が大きいほどその市場への輸出が拡大できる。しかし、隣接している中国の大きい経済規模がベトナムからの輸入を 1 次産品以外にあまり誘発せず、ベトナムの対中輸出が非常に少なかった。ベトナムの供給能力が弱かったからである。引力モデルは需要側を重視する理論であるが、供給側の問題も考えなければならない。

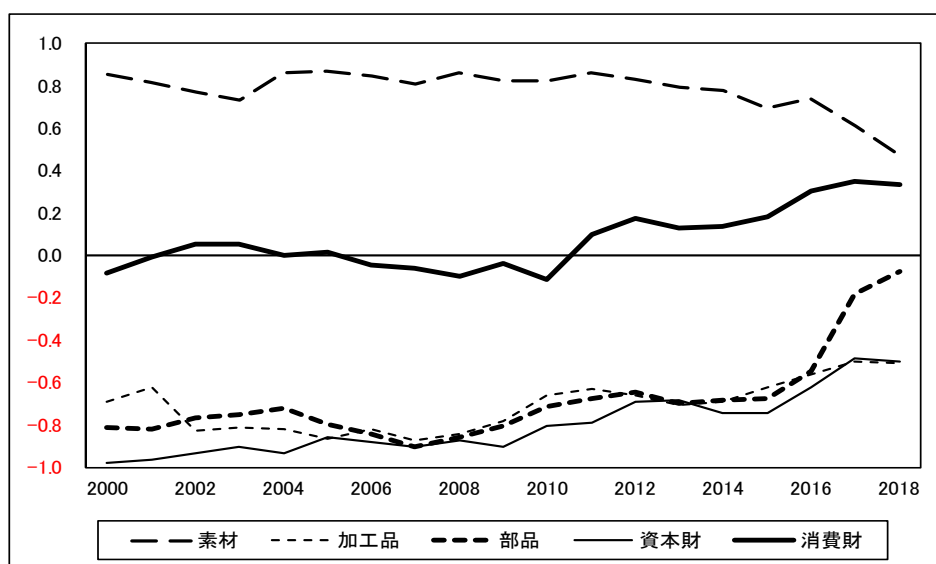
さて、2010 年代に入ってからベトナムの工業化が進展し、対中貿易の構造も変化した。ベトナムの対中輸出は一次産品から工業品への転換が進んできた。消費財の国際競争力指数が示しているように、2012 年から対中赤字が黒字に転じ、その後黒字幅が拡大してきた（図 4）。加工品、部品と資本財の赤字が縮小し、特に部品の対中貿易が均衡の方向に動いていた。一方、素材の対中貿易は黒字がかなり縮小してきたことも特徴的である。トラン・大木・国際貿易投資研究所（2018）も示しているように、ベトナムと中国の産業内貿易が進展している。例えば、2015 年にベトナムの対中輸入は糸・織物、電機部品などの中間財（加工品と部品）が全体の 73% も占めている一方、対中輸出も中間財が 46% に達したのである。

ただ、現段階にベトナムの工業化と貿易は次のような問題点がある。第 1 に、輸出はアメリカ市場に偏り、2019 年に全体の 25% に近かった（図 1。消費財に限れば、近年米国のシェアが 40% 以上に上っている）。しかも、ベトナムの対米貿易黒字が高レベルに拡大し、アメリカの対外赤字の大きな要因になったので、越米の潜在的摩擦が懸念されている³。一方、ベトナムの輸入は中国と韓国に偏り、2019 年に両国の合計がベトナムの輸入の半分も占めているのである（図 2）。また、ベトナムの貿易は対中と対韓では大幅な赤字で、特に近年高水準に達した。因みに 2018 年にベトナムの対米貿易は 348 億ドル黒字、対中は 242 億ドル赤字、対韓は 293 億ドル赤字を記録した（対世界全体は 68 億ドル黒字）。その理由は、ベトナムの工業化が中国と韓国から中間財（加工財・部品）と資本財を輸入し、製品（消費財）を米国に輸出しているからである。表 1 が示しているように、近年、ベトナムは加工品と資本財を中国から、部品を韓国から多く輸入している。両国を合わせて加工品は輸入全体の約 48%、部品は約 64%、資本財は約 60% も占めている。1980 年代の韓国や台湾の新興工

業経済（NIEs）の対日赤字・対米黒字の貿易構造と似通っているのである。現代のベトナムを中心とする新しいパシフィックトライアングルが形成したと言えよう。

ベトナムの問題は中間財・資本財の輸入代替工業化を進め、中国・韓国の輸入依存度を低下させ、また、製品・消費財の輸出市場を多様化させていくことである。後者は積極的に締結してきた自由貿易協定で段階的に実現できると期待できる。一方、中間財・資本財の輸入代替についてベトナムは米中経済摩擦・コロナ感染によるサプライチェーンの変化、チャイナ+1 が引き起こした FDI の新しい波をうまく利用できるかどうかという問題が重要であろう。

図 4 ベトナムの財別国際競争力指数（対中国）



資料：図 1 と同じ。

表 1 ベトナムの中間財・資本財の輸入（2018 年）

（億ドル、%）

	加工品	部品	資本財
中国	308 (32.0)	181 (27.3)	114 (37.5)
韓国	152 (15.8)	241 (36.3)	65 (21.4)
日本	75 (7.8)	69 (10.4)	33 (10.9)
ASEAN	161 (16.7)	48 (7.2)	25 (8.2)
米国	37 (3.8)	36 (5.4)	8 (2.6)
その他	231 (24.0)	89 (13.4)	59 (19.4)
世界計	964 (100.0)	664 (100.0)	304 (100.0)

資料：図 1 と同じ。

第2節 ベトナムとチャイナ+1

1. 米中摩擦・コロナ感染とチャイナ+1

米中経済摩擦が本格化した2018年から中国へのFDI・工業生産の集中のリスク意識が高まって日系企業など多国籍企業が中国からの生産拠点を他の国にシフトする動きが出てきた。チャイナ+1の現象である。しかし、この現象の歴史がもっと古い。中国に拠点を集中させていた多国籍企業が、集中による潜在的リスクを回避するために、他国に拠点を分散させる最初のきっかけは2003年に流行した重症急性呼吸器症候群（SARS）であったが、その後、2005年4月に起こった反日デモを象徴とした日中関係の悪化、2008年以降の企業所得法や労働契約法の施行による外資優遇策の廃止、沿海地域の賃金上昇、中国経済の成長減速などで日本企業が生産拠点の一部を中国からASEAN諸国へシフトしてきた。

ただ、2000年代から始まったチャイナ+1現象は、アジア地域のサプライチェーンに大きな影響を与えた米中摩擦とコロナ感染のパンデミックによって強まるようになったといえる。一方、中国の工業生産・経済の規模が巨大であるし、コロナ感染の克服で経済回復が早まったことから中国が生産拠点としてまだ魅力的であるともいえる。チャイナ+1の実態がどこまで進んでいるか。また中国からの移転先としてベトナムがどう評価されているか。

まず、チャイナ+1の実態についてである。現在、各種の調査、研究の結果がチャイナ+1による生産拠点のシフトはまだ限定的であることを示している。例えば三浦（2020）が詳細に示しているように日本政府は2020年4月に中国を念頭において一国依存度が高い製品・部素材について生産拠点の国内回帰やASEAN諸国などへのシフトを支援するために2,435億円の予算を計上したが、同年7月の応募状況をみる限り、不織布マスクや医療用品が多く、自動車や電機・電子産業のサプライチェーン関連案件は限られる。三浦（2021）が紹介した上海日本商工クラブの在中日系企業への調査（20年2月中旬）、日本貿易振興機構（JETRO）による広東省や福建省の日系企業へのアンケート調査（20年2月末）、日本経済新聞がインターネットを通じたアンケート調査（20年3月末から4月上旬）も同様な結果が示されている。

コロナ感染が発生する前に、つまり米中摩擦だけの影響について海外ビジネスに関心が高い日本企業（本社）に対するJETROのアンケート調査（19年11月5日から12月23日）がある。これも保護貿易主義への対応策に関して「特に対応なし」の企業が全体の50%前後まで上り、対応がある企業でも「情報収集強化」や「生産性向上・効率化」が中心にな

り、生産地変更・調達地変更の企業が少なかった。

中国からの生産拠点シフトが積極的でなかった理由は、集積効果が強かったことである。数十年にわたって工業生産が集中してきた中国が文字通り世界の工場になったので、人や企業が中国の各都市に集まることによって近接性が高まり、財・サービスなどへのアクセスが容易になったので、中国から他の国へ簡単にシフトしないであろう。

事実、世界工業生産に占める中国のシェアは 20% と高い⁴。家電、パソコン、鉄鋼など品目によって中国のシェアが 50% 以上に上っている。特に注目すべきは米中摩擦が進行した 2019 年と 2020 年にも中国の工業品の輸出が拡大したことである。例えば 2019 年に世界主要国の輸出に占める中国のシェアが上昇し、過去最高を上回るほどであった。国際貿易センターが集計した約 3,800 品目の中で中国が 5 割超のシェアを握る品目は 320 と 1 割近くある。2020 年に入ってから 1-3 月を除いて中国のシェア拡大に拍車がかかったのである。OECD 諸国と中国を合わせた輸出に占める中国のシェアは 2020 年 4 月以降 2 割超と、過去最高だった 2015 年の 19% を超えて推移している⁵。

一方、以上の考察結果は相対的な問題であり、中国からの生産拠点シフトが限定的といってもその現象が起こったことは事実である。また、「世界の工場」である中国の工業生産の「一部」だけでもベトナムをはじめとする ASEAN 諸国などにとって効果が大きい。なお、中国からのシフトとは既に中国で生産している工場だけでなく、今後の新たな工場建設が当初中国で行われる計画の一部を他の国に切り換えることも含む。

さて、その世界の工場の一部の移転先はどこか。ベトナムがどのように位置づけられているか。

2. チャイナ+1 とベトナム

各種の調査結果や新聞報道を見ると米中摩擦とコロナ感染が発生したリスクを回避するための生産拠点の分散に関してベトナムが最も注目された国になったようである。先に引用した JETRO (2020) の 2019 年末の調査結果では、保護貿易主義への対応策として一部の日本企業が生産拠点と調達地を変更するか、変更を予定した内容が分かった。生産移管元も調達地変更対象国も中国が中心であるが、中国だけではない。サプライチェーンの再構築になるので、日本など中国以外の国も検討されているのである。この調査の結果によると、日本企業は、生産移管が 159 件のうち移管元としての中国は 110 件、全体の約 70% を占めている。また、移管先としてベトナムが 43 件、全体の約 27% を占め、最多である (2 番目

多いのはタイで 33 件、21%)。ベトナムの 43 件のうち、39 件も中国からである。次に、調達地の変更は 170 件で、変更前拠点として中国が 108 件。全体の 62%であった。また、調達変更後の拠点としてベトナムも最多で 41 件、全体の 24%を占めた(2位のタイは 23 件)。

既述したように、日本政府は、20 年 4 月に生産拠点見直しを支援する「海外サプライチェーン多元化等支援事業」があった。ASEAN/インドで複数企業の事業展開を後押しする目的であるが、同年 7 月までの 2 回公募における採択事業者の合計支援採択企業数でベトナムが 21 社。最も多く、2 位のタイは 13 社であった(日本総研 2021)。因みに 2020 年 12 月 21 日に日越対話の場(ハノイ)で山田滝夫大使は日本の工場シフトプログラムの一環として中国での日系 37 社がベトナムに一部の工場を移転する計画があると述べている。

ベトナムが選ばれた理由として従来指摘された社会・政治安定、良い立地条件(中国と ASEAN の中間、長い海岸線)、人口・労働規模、良好な経済安定・成長パフォーマンス、2000 年代以降のキャノン、ホンダ、サムスン電子グループなどの進出によって形成された産業集積に加えて 2 つの新しい要因が指摘できる。1 つは、ベトナムが各種の自由貿易協定(FTA)に積極的に参加し、輸出市場がさらに拡大することが期待できることである⁶。

もう 1 つは、ベトナムがコロナ感染への対抗・克服に成功し、2020 年にプラス成長を維持できたことである。JETRO が 2020 年半ばに ASEAN での日系企業が新型コロナウイルスの影響について行った調査の結果は、ベトナムでの日系企業が受けた影響が最も軽かったことを示した。表 2 によると、回答企業が多かったベトナムでは、マイナス影響を受けた企業の割合が他の国よりかなり小さいし、特にマイナスが 50%以上の深刻なケースのシェアは非常に少ない。また、プラスの影響を受けた企業の割合が大きかった。なお、マイナス影響の具体的な要因をみると、ベトナムの場合、主として渡航制限・入国制限という、感染防止のためやむを得ない要因ばかりである。一方、ベトナムの物流・調達コストの上昇や供給先からの支払いの遅延のような要因は非常に少ない。

表 2 新型コロナウイルスによる業績への影響：ASEAN での日系企業（%）

	回答企業数	マイナス	プラス	影響なし	無回答
ベトナム	631社	66 5	13	20	3
マレーシア	115社	85 29	8	8	0
インドネシア	362社	81 37	3	12	4
タイ	616社	88 9	2	4	7

注 1：調査時点：いずれも 2020 年、ベトナム 6 月 18-24 日、マレーシア 7 月 13-17 日、
インドネシア 6 月 8-16 日、タイ 5 月 18-6 月 10 日

注 2：各国のマイナスの下の数値は 50%以上のマイナスを示す。

資料：JETRO。

3. チャイナ+1 による FDI の新しい波とベトナムの外資導入

さて、チャイナ+1 による FDI の新しい波がベトナムに波及してきているようであるが、ベトナムの近年の FDI 導入実績をみてみよう（表 3）。まず、2020 年の認可額ではシンガポールが突出したことが注目される。これは、同国が 40 億ドルに上る LNG 発電所の新規投資を行ったためである。それを除けば 20 年の実績は対前年比 27%減少したことになる。やはりコロナ感染の影響が大きかった。因みに、JETRO がまとめた他の ASEAN 主要諸国の外資導入実績と比べてみればインドネシアを除いて各国とも 20 年はベトナムよりも前年比減少率が大きく、激減したのである。

つまり、ベトナムは相対的にパフォーマンスが良かったと言える。ベトナムの工業化やチャイナ+1 の視点からみて製造業における FDI の動きに注目したい。表 3 が示しているように、2019 年は前年とほぼ同水準で、2020 年は約 35%減少した。既に考察してきたチャイナ+1 とベトナムの位置づけからみて過去 2 年間にベトナムの製造業への FDI が増えていないのである。しかし、ここでも他の主要な ASEAN 諸国と比較してベトナムの成果が良好であった。日本総研（2021、図表 7、p.76）によると、ベトナムにおける製造業対内直接投資額は 2019 年後半から減少したが、2016 年以降常にタイ、マレーシア、インドネシアとフィリピンを大きく上回ったのである⁷。

なお、2 つの点を付け加えたい。1 つはベトナムで工場建設を予定したが、2020 年に入って世界的にコロナ感染の拡大でベトナムへの渡航制限などの状況の下、計画を延期した案件があると考えられることである。もう 1 つは、全体が増えないが、質的に高い案件（工業

構造の高度化をもたらすハイテク関連、他の産業への波及効果、現地企業との垂直連携高架など）が増えたかどうかをみるべきである。そのような案件は普通規模が大きいので準備期間が長く、現時点にまだ認可段階に至っていないか、認可されたが、統計としてまだ整理されていないかもしれない。以下、新聞などの情報を利用して最近ベトナムへの投資計画がある主要な企業をまとめてみよう。

表 3 ベトナムの FDI 導入実績

(認可ベース、100万ドル)

	2018	2019	2020
日本	8,944	2,923	1,219
韓国	7,321	5,647	2,946
シンガポール	5,250	1,820	6,828
香港	3,253	3,715	1,737
中国	2,532	3,048	2,070
台湾	1,045	1,169	1,707
タイ	763	654	1,650
全体	36,369	23,401	21,061
うち製造業	19,378	18,020	11,785

資料：ベトナム政府計画投資省。2020 年は 12 月 21 日までの実績。

Apple は 2020 年第 1 四半期に Goertek と Luxshare を通じてベトナムで無線イヤホン Air Pods の生産を開始した。また、2021 年に Air Pod の第 3 世代もベトナムで生産する予定である。Made-in-Vietnam のマークがついている Apple イヤホンの Air Pod Pro が既に世界市場に出ている (Tuoi Tre Online 20 年 5 月 22 日)。Apple が Ipad 工場の一部をベトナムへ移転する予定で、初めて中国以外の国で生産するという (RFI 20 年 11 月 30 日)

台湾の大規模製造会社である鴻海 (Foxconn) は Ipad の携帯と MacBook のパソコンのサプライチェーンの一部を中国からベトナム北部の Bac Giang 省に移管し、21 年半ば操業する予定である (The Verge、Nov 26、2020、RFI、20 年 11 月 30 日、The Diploma、November 30、2020; Zing News、21 年 1 月 18 日)。また、Sunny Optical (Apple のカメラへ供給する浙江省の部品会社) がベトナムに工場を建設したとの報道もある。また、鴻海が Fukang Technology という子会社を設立し、ベトナム北部の Bac Giang 省にパソコンを年間 800 万台生産する計画があるという報道もある (Tap chi Cong Thuong、2020 年 11 月

27 日)。

サムスンは 2018 年末から 19 年 9 月まで天津工場、広東省の惠州工場を次々に閉鎖し、すでに自社の大規模工場があるベトナム北部の Bac Ninh 省と Thai Nguyen 省で生産集約を進めていた。現在、サムスンの最新携帯電話の約半分はベトナムで生産している。

日本企業によるサプライチェーンの多元化と再編の例として住友理工が自動車用ホース製造・販売の新会社を 2020 年末にベトナム北部のビンフック省に設立し、2022 年 10 月に操業を開始する予定である (20 年 9 月発表)。これは同社のベトナムでの 2 拠点目である。また、古川電工がワイヤハーネスの生産能力を増強するために、ベトナムでの第 3 の生産拠点として南部のビンロン省で工場を設立し、2021 年 8 月に操業を開始する予定である (20 年 9 月発表)。

第 3 節 チャイナ+1 と 2020 年代のベトナムの工業化戦略

現段階のベトナムの工業化と対外関係は 3 つの課題がある。

第 1 に、90 年代以降工業化が進んできたが、いろいろな見地からみてまだ低水準にある。まず、雇用ベースで製造業は全雇用者の約 20% だけである。一方、農林水産業のシェアはまだ 35% と高い (2019 年の GDP に占める農林水産のシェアは 14% のみ)。言い換えれば農業部門にまだ過剰労働が存在し、それを吸収していく工業化の水準がまだ十分でない (表 4)。また、人口ボーナス (全人口に占める労働力のシェアが上昇する局面) の期間中であるが、GDP に占める製造業付加価値の割合である工業化率が他のアジア諸国の経験を比較してかなり低い (トラン・苺込 2019、第 11 章)。

表 4 ベトナムの雇用労働の構成 (%)

	2005	2010	2016	2019
合計	100.0	100.0	100.0	100.0
農林水産	55.1	49.5	41.9	34.5
製造業	11.8	13.5	16.6	20.7
電力・建設など	5.2	6.8	7.7	9.1
科学・教育・芸術	3.5	4.3	4.7	4.1
行政など	4.2	3.6	3.7	3.4
生産関連サービス	14.5	15.2	16.9	18.9
個人サービス	4.9	6.4	8.1	8.3

出典: ベトナム統計総局のデータより作成。

第 2 に、第 1 節が示したように、ベトナムの工業品貿易は、消費財輸出の米国市場への偏り、中間財・資本財輸入の対中・対韓依存度が非常に高いと特徴づけられる。また、ベトナムの対米貿易収支黒字、対中・対韓収支赤字という構造が出来上がったのである。1980 年代に韓国や台湾の対米黒字・対日赤字というパシフィックトライアングルが指摘された現象と似ている。現在、ベトナムを中心とする新しいパシフィックトライアングルが形成されたのである。ベトナムは消費財の輸出市場の多様化を進めると共に、中間財・資本財の輸入代替を積極的に推進し、貿易構造を変更させなければならない。

第 3 に、ベトナムの工業化は既に FDI への依存度が高い。GDP に占める FDI 関連企業のシェアは着実上昇し、現在 20%を超えている(表 5)。また、FDI 企業は工業生産の約 50%、輸出金額の約 65%と高いシェアを占めている。さらに、外資系企業は、現地企業とのリンケージが弱い。日系企業や韓国系企業がこれまで主として中国や韓国から中間財を輸入するか、本国の系列・取引企業をベトナムへの投資を誘い込み、部品を供給してもらうというパターンを取った。ベトナムの現地企業からの調達が増加してきているが、まだ少ない。

表 5 ベトナムの所有形態別の GDP (%)

	2010	2016	2019
GDP	100.0	100.0	100.0
国有企業	29.3	28.8	27.1
非国有企業	43.0	42.6	42.7
集団所有	4.0	3.9	3.6
民間企業	6.9	8.2	9.7
自営業	32.1	30.4	29.4
FDI	15.2	18.6	20.4
税マイナス補助金	12.5	10.0	9.9

出典: ベトナム統計総局のデータより作成。

この考察からベトナムの政策課題が明らかになる。工業化を一層推進しなければならない。しかし、中間財・資本財輸入、消費財輸出という従来のパターンを改めて

部品などの中間財・資本財の輸入代替を促進しなければならない。現在、チャイナ+1 と FDI の新しい波を利用してその方向の工業化を短期間で実現できる。ただ、既に FDI への依存度が高いので、新たな工業化のニーズを満たす案件を精査・選択して導入すべきである。FDI の新しい波が自発的にベトナムに流れるのを放任するのではなく、その流れを自主的、

選択的に方向付ける必要がある。

もう 1 つの問題は質的に高い FDI 案件を多く導入するために、インフラ整備、人材の確保を急がなければならない。

それらの政策課題の実現は 2020 年代のベトナムの工業構造の深化・高度化、経済成長を促進することが期待できる。

結び

米中経済摩擦や新型コロナウイルスの感染拡大で世界工場になった中国を中心とするアジアの工業化の波及、サプライチェーンが変化している。集積効果で中国が依然として重要な工業生産の拠点を維持しており、チャイナ+1 が限定的になっているようである。しかし、中国の工業生産が巨大な規模であるので、外国に移管する一部だけでもベトナムをはじめとする ASEAN 諸国にとって意義が大きい。

そのような新しい潮流の中でコロナの感染を克服し、社会・政治安定、高い潜在成長力のベトナムが最も注目されている。ベトナムはこの機会を利用し、現段階の 3 つの課題を解決する方向で工業化を一層推進し、工業構造を高度化させて、パシフィックトライアングルの貿易構造を改善することができる。また、中間財・資本財の中国と韓国への高い依存を脱却し、両国との新しい分業を構築することができよう。

引用文献

- ・ JETRO 海外調査部国際経済課 (2020) 『2019 年度日本企業の海外事業展開に関するアンケート調査 (ジェトロ海外ビジネス調査) 結果概要』 2 月 27 日
- ・ トラン・ヴァン・トゥ (2010a) 「中国の経済台頭とベトナム」 早稲田大学ベトナム総合研究所編『東アジア新時代とベトナム経済』文眞堂、第 2 章。
- ・ トラン・ヴァン・トゥ (2010b) 『ベトナム経済発展論』勁草書房。
- ・ トラン・ヴァン・トゥ／苅込俊二 (2019) 『中所得国の罫と中国・ASEAN』勁草書房。
- ・ トラン・ヴァン・トゥ・大木博巳・国際貿易投資研究所編著 (2018) 『ASEAN の新輸出大国ベトナム』文眞堂。
- ・ 日本総研 (2021) 「世界経済見通し」『JRI レビュー』Vol.1、No. 85 (1 月 14 日)。
- ・ 三浦有史 (2020) 「コロナ後のサプライチェーンのあり方―脱『中国依存』は正解か』『環

太平洋ビジネス情報 RIM』 Vol.20No.79 (11 月 11 日)

- ・ 向山英彦 (2020)「米中対立下で ASEAN との関係拡大を図る韓国—新南方政策でベトナム偏重は変わるのか」『環太平洋ビジネス情報 RIM』 Vol.20No.79 (11 月 11 日)
- ・ Hinh T. Dinh and G. Nguyen Tien Hung (2021) , Is Vietnam a currency manipulator? Implications for Developing Countries: Comments on the US Treasury Report, January 1, mimeo.

-
- ¹ ドイモイ以降のベトナムの工業化についてトラン (2010b)、第 7 章と第 10 章、トラン・茹込 (2019) 第 5 章を参照。
 - ² 「ASEAN の新輸出大国」としてのベトナムの輸出の特徴などについてトラン・大木・国際貿易投資研究所 (2019) を参照。
 - ³ 米国の対ベトナム貿易赤字は 2019 年に 558 億ドルに上り、赤字相手国として日本を超えて第 4 位に浮上した。20 年 12 月 16 日に米財務省がベトナムを制裁措置の対象となる「為替操作国」に認定した。米国が定義した為替操作国とは経常収支や貿易で自国の優位性を得るために為替を操作していると判断した国である。Hinh and Hung (2021)、日経新聞 2020 年 12 月 18 日を参照。
 - ⁴ UNCTAD のデータによると、世界工業生産の中国シェアは 2000 年の 7%から 2015 年の 20%に上昇した。トラン・茹込 (2019)、表 5.2 (p. 83) 参照。
 - ⁵ 2019 年と 20 年の中国の輸出シェアの動向は日本経済新聞 20 年 11 月 29 日による。
 - ⁶ ベトナムが参加している FTA として 1996 年に ASEAN 自由貿易地域 (AFTA)、ASEAN+1 (日本、韓国、中国) の FTA などがあった。近年、EU Vietnam FTA (2020 年 8 月発効)、環太平洋経済連携協定 (TPP11、2018 年 12 月発効)、東アジア地域包括的経済連携 (RCEP、2020 年 11 月署名) に正式に参加している。
 - ⁷ 表 3 では 2019 年に韓国から導入された FDI 認可額 (全産業) が前年と比べ約 23%減少したが、そのうちの製造業向け FDI が前年比 23%も増加した (韓国側の対ベトナム FDI データ)。向山 (2021)、図表 16、p. 68 による。

第3章 ベトナムに後れを取るタイの輸出環境

(一財) 国際貿易投資研究所

主任研究員 吉岡 武臣

要約

タイの貿易は新型コロナウイルスの感染拡大に伴い、2020年4月から輸出入ともに大幅に落ち込んだ。7月以降は徐々に回復しているものの、世界的にまだ新型コロナウイルスの影響は収束していないため、回復の伸びは鈍い。

米国のトランプ前大統領が実施した対中追加関税によって、米国は中国からの輸入が減少し、代わってベトナムや台湾からの輸入が拡大した。タイからの輸入は主に機械類・部品が増加したものの、ベトナムに比べると増加幅は小さい。米国がタイに供与していた GSP（一般特惠関税制度）も 2020 年 4 月に一部の品目で適用が停止され、タイからのメガネの輸入減少に繋がった。

同じ ASEAN の加盟国であるベトナムは近年積極的に FTA へ参加する一方、タイは RCEP（地域的な包括的経済連携）協定の合意を除けば FTA への参加は遅れている。ベトナムは 2020 年 8 月の EU との FTA 発効によってエビの輸出が拡大するなどの成果をあげており、タイも 2021 年に入りようやく FTA 交渉に注力する方針を表明した。

RCEP ではタイ・ベトナムいずれも全ての参加国に対して FTA が発効済みである。しかし、RCEP 圏内への輸出はタイがベトナムを上回っているため、従来の FTA と比べ原産地規則の使い勝手が良い RCEP のメリットを活かすことが出来ればタイにとって大きなチャンスとなる。

はじめに

従来「チャイナプラスワン」として行われてきた企業のサプライチェーンの再編は、近年の米中貿易摩擦や世界中で拡大した新型コロナウイルス感染症の影響によって新たなリスクを考慮する必要に迫られている。タイをとりまく周囲の貿易環境も大きな変化を迎えており、隣国のベトナムは CPTPP（環太平洋パートナーシップ協定）や EVFTA（EU ベトナム

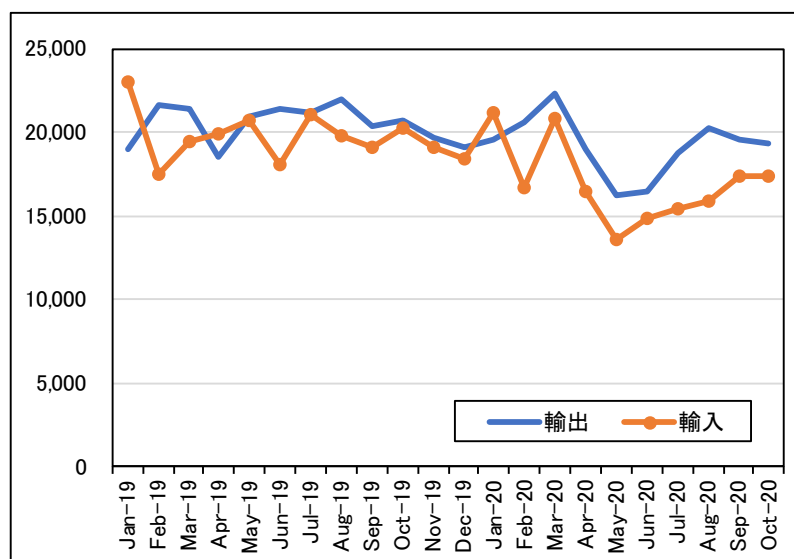
ム FTA) といったメガ FTA に積極的に参加し、FTA を利用した貿易拡大を図っている。

一方、タイは 2018 年 11 月に RCEP (地域的な包括的経済連携) 協定に合意したものの新規の FTA 交渉は停滞しており、関税面での輸出競争力強化は進んでいない。本稿ではこうしたタイの近年の貿易概況、および米中貿易摩擦による輸出への影響をベトナムと比較、さらに RCEP 発効時のタイへのメリットを考察した。

第 1 節 新型コロナウイルスの影響により 2020 年 4 月以降は輸出入とも大幅に減少

タイの貿易は 2020 年の新型コロナウイルスの感染拡大に伴い、4 月は輸出が 3 月から 34 億ドル減の 189 億ドル、輸入は 43 億ドル減の 165 億ドルと輸出入ともに大幅に落ち込んだ (図 1)。7 月以降は徐々に回復しているものの、世界的にまだコロナウイルスの影響は収束していないため、回復の伸びは鈍い。特に輸出に比べ輸入の増加は低調で 10 月の輸入額は 173 億ドルと 4 月から 4 億ドル増に留まっている (輸出は 8 億ドル以上の増加)。

図 1 タイの貿易額の推移 (単位: 100 万ドル)



(出所) タイ情報技術省 (元データはタイ税関)

2020 年 1 月～10 月の輸出額は合計で 1,922 億ドル、前年同期比で約 150 億ドルの減少となった (表 1)。輸出相手国では、最も輸出額が多い米国向けは 284 億ドル、前年同期から約 22 億ドルの増加となったほか、第 2 位の輸出先である中国も 2.7% (6 億ドル) の輸出増であった。また、スイスへの輸出は 23 億ドル増と大幅に増加した。一方、輸出が減少

したのは第3位の日本（187億ドル）のほかベトナム（90億ドル）やマレーシア（70億ドル）、インドネシア（66億ドル）といったASEAN加盟国が多い。

輸入相手国は上位3か国が中国、日本、米国である点は輸出と変わらないが、中国のシェアが20%を超えており、中国への依存度が高い。2020年1～10月までの輸入額は総額で1,697億ドルと前年同期から14.6%、290億ドル減少した。最も輸入が減少したのは日本で、前年同期から58億ドルの輸入減少を記録した。米国や韓国のほか、マレーシアやインドネシアからの輸入も減少している。シンガポールやベトナムからの輸入は減少率が2～3%程度と小さい。最大の輸入相手国の中国は約10億ドル、前年同期比2.3%の輸入減と比較的減少の幅は小さく、その結果中国からの輸入シェアはさらに拡大した。

表1 タイの相手国別貿易額（単位：100万ドル、%）

<輸出>

	国名	2019年	2020年(1-10月)	シェア	増減額	増減率
	世界	245,960	192,217	100.0	-14,999	-7.2
1	米国	31,340	28,395	14.8	2,184	8.3
2	中国	29,103	24,531	12.8	636	2.7
3	日本	24,504	18,702	9.7	-2,007	-9.7
4	香港	11,708	9,444	4.9	-394	-4.0
5	ベトナム	12,103	9,015	4.7	-1,072	-10.6
6	シンガポール	8,801	8,278	4.3	747	9.9
7	オーストラリア	10,226	8,233	4.3	-689	-7.7
8	スイス	5,295	7,410	3.9	2,320	45.6
9	マレーシア	10,334	7,013	3.6	-1,704	-19.5
10	インドネシア	9,097	6,550	3.4	-1,170	-15.2
	その他	93,448	64,646	33.6	-13,851	-17.6

<輸入>

No.	国名	2019年	2020年(1-10月)	シェア	増減額	増減率
	世界	236,260	169,703	100.0	-29,037	-14.6
1	中国	50,271	40,221	23.7	-956	-2.3
2	日本	33,197	22,126	13.0	-5,838	-20.9
3	米国	17,282	13,108	7.7	-1,582	-10.8
4	マレーシア	12,767	8,444	5.0	-2,327	-21.6
5	台湾	8,078	6,895	4.1	2	0.0
6	韓国	8,658	6,172	3.6	-1,153	-15.7
7	シンガポール	7,582	6,031	3.6	-210	-3.4
8	インドネシア	7,221	4,697	2.8	-1,496	-24.2
9	UAE	7,367	4,577	2.7	-1,821	-28.5
10	ベトナム	5,444	4,501	2.7	-100	-2.2
	その他	78,393	52,930	31.2	-13,556	-20.4

（注）順位およびシェアは2020年1-10月までの合計。増減額・増減率は2020年1-10月の前年同期比（出所）タイ情報技術省（元データはタイ税関）

品目分野別の輸出では、輸出額の最も多い機械類は 2020 年 10 月までの累計が 314 億ドルと前年同期から 21 億ドル減少した（表 2）。繊維製品や化学工業品、プラスチック製品についても 10 億ドル以上輸出が減少した。鉱物性燃料は資源価格の低下が大きく影響し、前年同期比 25.9%減と 20 億ドル以上も輸出が減少した。

タイの主要産業である輸送用機械は輸出が 228 億ドル、40 億ドル以上の大幅な輸出減であった。乗用車（HS8703）とトラック（HS8704）はそれぞれ前年同期と比べて 21 億ドル、26 億ドル以上も輸出が縮小し、自動車部品（HS8708）についても前年同期比 20%を超える輸出減となった。

一方、窯業・貴金属・鉄鋼製品は輸出額が 273 億ドル、約 20 億ドルの増加となった。新型コロナウイルスの感染拡大により安定資産とされる金（HS7108）の価格が高騰し、タイの地金商が金をスイスやシンガポールに輸出し売却したため輸出が大幅に増加したのが要因である¹。スイスへの大幅な輸出増はこの金の輸出が大きく寄与した。

輸入では、窯業・貴金属・鉄鋼製品は金の輸入が前年同期から 40%以上減少したこともあり 2020 年 10 月までの累計で前年同期から 93 億ドルの輸入減、鉱物性燃料は輸出と同様に資源価格の下落によって原油（HS2709）や石油（HS2710）、天然ガス（HS2711）の輸入額が大きく減少したため 68 億ドルの大幅な輸入減を記録した。雑製品や輸送用機械の輸入も 20 億ドル近く減少しており、自動車生産の縮小により自動車部品の輸入が減少している。

輸入が拡大したのは農水産品で、前年同期から 4.9%（4 億ドル）増加している。輸出でも農水産品は前年同期比 0.2%増と貿易額の変動は小さい。そのほか、電気機器・部品の輸入も前年同期から 0.8%の減少に留まっている。中でも集積回路（HS8517）や記録媒体（HS8523）は輸入が前年同期からそれぞれ 8.1%、20.9%増加した。全般的に縮小傾向にあった 2020 年のタイの貿易において、農水産品と電気機器は減少の小さい品目分野であった。

表 2 タイの品目別貿易額（単位：100 万ドル、％）

<輸出>

品目分野名	2019年	2020年(1-10月)	シェア	増減額	増減率
農水産品	15,030	12,782	6.6	28	0.2
食料品・アルコール	20,590	16,475	8.6	-668	-3.9
鉱物性燃料	9,612	5,934	3.1	-2,076	-25.9
化学工業品	12,412	9,128	4.7	-1,381	-13.1
プラスチック・ゴム製品	28,745	22,327	11.6	-1,678	-7.0
皮革・毛皮・ハンドバッグ等	1,488	814	0.4	-453	-35.8
木材・パルプ	4,120	3,243	1.7	-196	-5.7
繊維製品・履物	7,806	5,360	2.8	-1,195	-18.2
窯業・貴金属・鉄鋼・アルミニウム製品	29,243	27,348	14.2	1,978	7.8
機械類・部品	40,241	31,438	16.4	-2,101	-6.3
電気機器・部品	33,863	27,821	14.5	-301	-1.1
輸送用機械・部品	31,602	22,804	11.9	-4,137	-15.4
光学機器・楽器	6,424	4,358	2.3	-933	-17.6
雑製品	4,785	2,387	1.2	-1,885	-44.1
合計	245,960	192,217	100.0	-14,999	-7.2

<輸入>

品目分野名	2019年	2020年(1-10月)	シェア	増減額	増減率
農水産品	10,089	8,380	5.2	414	4.9
食料品・アルコール	5,602	4,594	2.7	-84	-1.8
鉱物性燃料	36,859	31,494	14.6	-6,799	-21.6
化学工業品	19,359	16,399	8.9	-1,298	-7.9
プラスチック・ゴム製品	11,848	10,000	5.3	-1,041	-10.4
皮革・毛皮・ハンドバッグ等	1,675	1,442	0.6	-437	-30.3
木材・パルプ	3,236	2,750	1.4	-373	-13.6
繊維製品・履物	6,078	5,100	2.4	-1,055	-20.7
窯業・貴金属・鉄鋼・アルミニウム製品	43,394	36,636	16.1	-9,288	-25.4
機械類・部品	29,375	24,577	12.4	-3,498	-14.2
電気機器・部品	42,902	35,550	20.8	-297	-0.8
輸送用機械・部品	14,070	11,625	5.7	-1,952	-16.8
光学機器・楽器	7,146	6,015	2.9	-1,141	-19.0
雑製品	4,627	4,177	1.2	-2,189	-52.4
合計	236,260	198,740	100.0	-29,037	-14.6

（注）シェアは 2020 年 1-10 月までの合計で計算。増減額・増減率は 2020 年 1-10 月の前年同期比

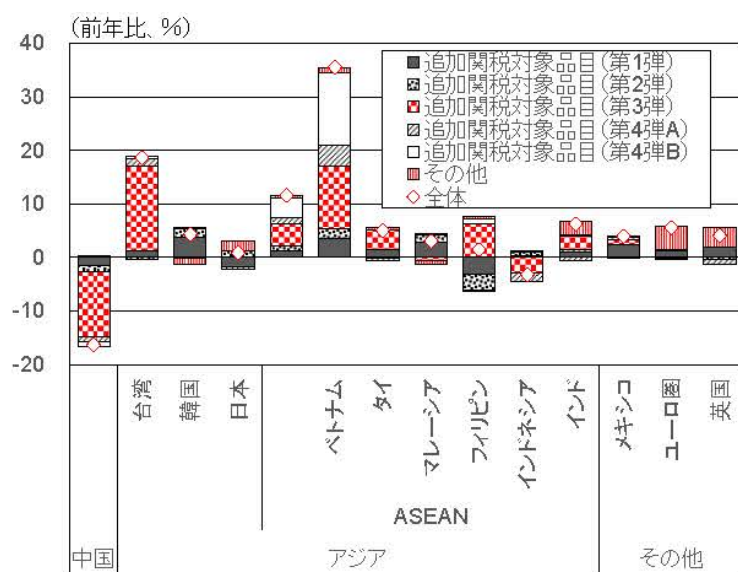
（出所）タイ情報技術省（元データはタイ税関）

第 2 節 米中貿易摩擦ではタイよりベトナムが大きなメリットを享受

米国のトランプ前大統領は 2018 年から 2019 年にかけて、通商法 301 条に基づく対中追加関税措置を第 4 弾にわたって実施した。中国製品への度重なる追加関税は中国からの輸入の減少をもたらした一方、中国製品の代替として主に選ばれたのは台湾とベトナムであ

った（図 2）。米国の対中輸入は第 3 弾の品目を中心に減少しており、台湾とベトナムからは第 3 弾の品目の輸入が拡大した。また、携帯電話などを含む第 4 弾（リスト 4B）品目に対しては 2020 年 2 月の米中の第 1 段階の経済・貿易協定の発効により関税の賦課は保留となったが、対象となった品目のベトナムからの輸入は大きく拡大した。

図 2 米国における対中追加関税対象品目の輸入の伸び率（2019 年）



（出所）福地亜希「米中貿易摩擦とコロナショックによる世界貿易の潮流変化」国際通貨研究所、2020 年

米国の対中追加関税措置は 2018 年 7 月に第 1 弾、8 月に第 2 弾、9 月に第 3 弾が発動された後、2019 年 9 月に第 4 弾（リスト 4A）が発動している。第 3 弾の追加税率は 2019 年 5 月に 10%から 25%に引き上げられたほか、第 4 弾のリスト 4A の品目は 2020 年 2 月に 15%から 7.5%に引き下げられた。

・米国の通商法 301 条に基づく対中追加関税の賦課

- ① 第 1 弾（2018 年 7 月 6 日）：対中輸入 340 億ドル相当の 818 品目に追加税率 25%
- ② 第 2 弾（2018 年 8 月 23 日）：対中輸入 160 億ドル相当の 279 品目に追加税率 25%
- ③ 第 3 弾（2018 年 9 月 24 日）：対中輸入額 2,000 億ドル相当の 5,745 品目に追加税率 10% → 25%に引き上げ（2019 年 5 月 10 日）
- ④ 第 4 弾（2019 年 9 月 1 日）：対中輸入額 3,000 億ドル相当の 3,805 品目のうちリスト 4A に該当する品目に追加税率 15% → 7.5%に引き下げ（2020 年 2 月 14 日）

米国の対中追加関税措置の品目を、2018年第3四半期に実施された第1～3弾と2019年第3四半期に実施された第4弾（リスト4A）に分けて、ASEANからの輸入を時系列で表したのが図3である。

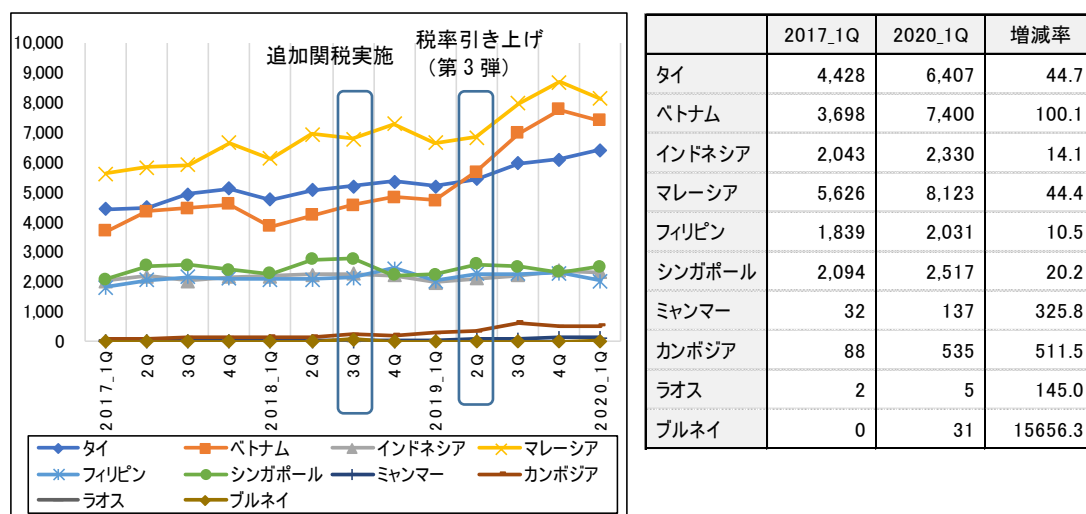
第1～3弾の対象品目の米国の輸入は、2017年第1四半期の時点ではマレーシア（56億ドル）、タイ（44億ドル）、ベトナム（37億ドル）の順であった。次いでシンガポール、インドネシア、フィリピンが20億ドル程度で並んでいる。カンボジア、ミャンマー、ラオス、ブルネイからの輸入は非常に少ない。

その後、マレーシア、タイ、ベトナムからの輸入は増加、特にベトナムは第3弾の税率が引き上げられた2019年第2四半期から輸入が大きく増加しタイからの輸入を上回った。2020年第1四半期にはベトナムからの輸入額は74億ドルと3年前の2倍に拡大した。加えて、カンボジアやミャンマーなど従来輸入が少なかった国からの輸入も増加している。

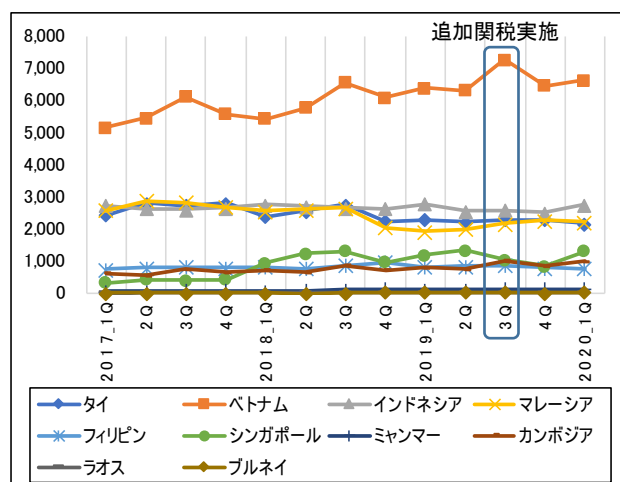
追加関税第4弾（リスト4A）に該当する品目の米国の輸入はベトナムが他の国と比べて規模が大きい。ベトナムからの輸入は51億ドル（2017年第1四半期）から66億ドル（2020年第1四半期）へと着実に拡大している。ただし、中国への追加関税が実施された2019年第3四半期以降、特に輸出が急増した様子は見られない。ベトナムに次ぐインドネシアやマレーシア、タイからの輸入は20億ドル台で横ばいが続いている。

図3 米国の追加関税措置別のASEAN各国からの輸入（単位：100万ドル、%）

（第1～3弾）



(第4弾：リスト4A)



	2017_1Q	2020_1Q	増減率
タイ	2,420	2,151	-11.1
ベトナム	5,148	6,621	28.6
インドネシア	2,704	2,729	0.9
マレーシア	2,557	2,197	-14.1
フィリピン	734	756	3.1
シンガポール	317	1,301	310.2
ミャンマー	41	115	180.2
カンボジア	594	963	62.2
ラオス	6	12	84.0
ブルネイ	1	3	109.0

(出所) USA Trade Online より作成

対中追加関税第1～3弾の品目について、米国のタイとベトナムからの輸入を品目分野別に見ると、タイからの輸入は機械類・部品が最も多く、輸入額も13億ドル（2017年第1四半期）から20億ドル（2020年第1四半期）へと増加した（図4）。ほかにもプラスチック・ゴム製品や電気機器・部品も輸入は拡大しており、第3弾の税率引き上げが行われた2019年第2四半期以降、増加傾向が続く。

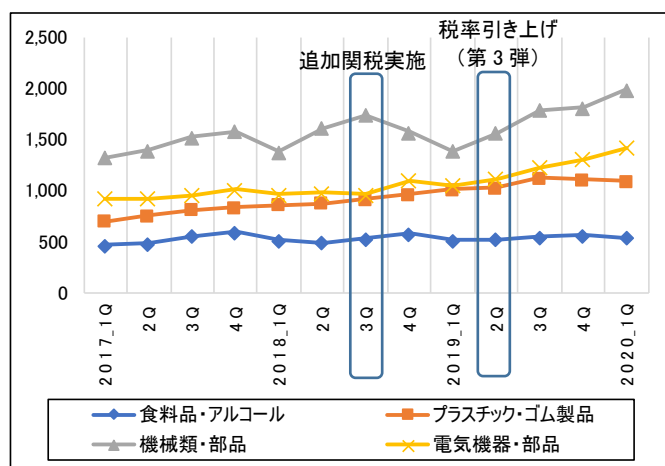
ベトナムからの輸入は電気機器・部品や雑製品がそれぞれ約11億ドル（2017年第1四半期）と多くを占める。電気機器・部品は第3弾の税率引き上げ実施の2019年第2四半期から輸入が大幅に拡大、雑製品も2019年第3四半期から輸入がさらに増加した。また、輸入額自体は小規模だが、機械類・部品も2019年第3四半期から輸入が増加している。

なお、第4弾のリスト4Aに関してはベトナムの輸入増はほとんどが繊維製品・履物によって占められている。該当する品目のベトナムからの輸入額は2017年第1四半期の約39億ドルから2020年第1四半期には約50億ドルに増加した。

追加関税措置の第1～3弾に関しては、タイとベトナムからの輸入を見る限りでは2018年第3四半期に行われた追加関税よりも2019年第2四半期に実施した税率の引き上げ（10%から25%）のほうが輸入への影響は大きかったと考えられる。

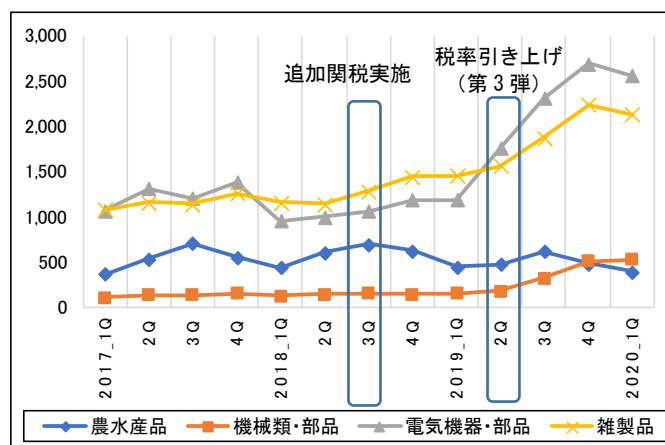
図4 米国の追加関税措置のASEAN 主要国からの輸入
(品目分野別、単位：100 万ドル、%)

・(第1~3弾) タイ



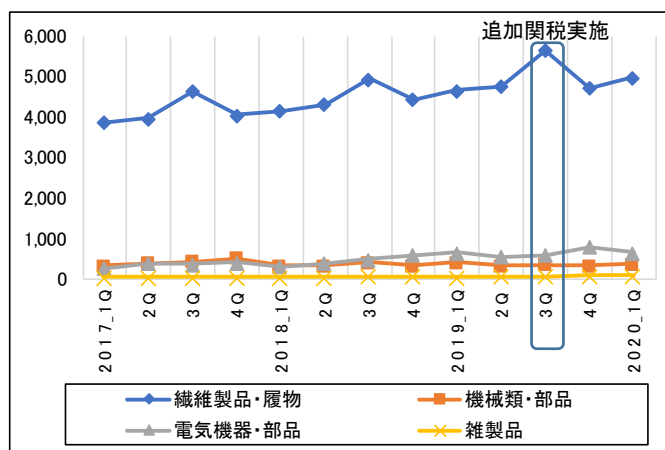
品目分野名	2017_1Q	2020_1Q	増減率
食料品・アルコール	474	541	14.3
プラスチック・ゴム製品	702	1,092	55.6
機械類・部品	1,327	1,991	50.1
電気機器・部品	924	1,418	53.6

・(第1~3弾) ベトナム



品目分野名	2017_1Q	2020_1Q	増減率
農水産品	375	397	6.0
機械類・部品	118	531	349.5
電気機器・部品	1,072	2,566	139.4
雑製品	1,086	2,135	96.5

・(第4弾リスト4A) ベトナム



品目分野名	2017_1Q	2020_1Q	増減率
繊維製品・履物	3,879	4,987	28.6
機械類・部品	354	392	10.8
電気機器・部品	290	666	129.9
雑製品	54	111	104.4

(出所) USA Trade Online より作成

第3節 米国はタイ向けに供与していた GSP を一部の品目で停止

米国はタイからの輸入において、通常の MFN（最恵国）税率より低い税率で輸入が可能な GSP（一般特惠関税制度）を供与してきた。2020 年時点で米国が GSP を供与している ASEAN 加盟国はインドネシア、フィリピン、タイ、ミャンマー、カンボジア（ミャンマーとカンボジアは LDC（後発国）として更に優遇）の 5 か国である。

米国の MFN 税率とタイに適用される GSP 税率を比較すると（2017 年時点）、繊維製品・履物ではほとんど税率に差は無いが、食料品・アルコールでは 4%ポイント以上の関税の節約に繋がる（表 3）。全体の平均では MFN 税率が 5.3%、GSP 税率は 4%と、例えばベトナムのように米国が GSP を供与していない国と比べてタイは関税面で若干の優位性があった。

表 3 米国の MFN 税率と GSP（タイ）税率（2017 年、単位：％）

	MFN税率	GSP(タイ) 税率
農水産品	3.8	2.4
食料品・アルコール	22.8	17.2
鉱物性燃料	0.3	0.1
化学工業品	3.4	1.4
プラスチック・ゴム製品	3.6	0.6
皮革・毛皮・ハンドバッグ等	5.1	3.4
木材・パルプ	1.2	0.1
繊維製品・履物	10.4	10.2
窯業・貴金属・鉄鋼・アルミニウム製品	2.3	0.7
機械類・部品	1.6	0.2
電気機器・部品	1.8	0.4
輸送用機械・部品	2.4	1.5
光学機器・楽器	1.6	0.3
雑製品	2.4	0.7
全体	5.3	4.0

（出所）米国関税率表より作成

しかし、米国の USTR（米国通商代表部）は 2020 年 4 月 25 日、輸入額約 13 億ドル相当の 573 品目（HS8 桁ベース）について、タイが国際的に認められている労働者の権利を保護する措置を十分に講じていないとして GSP の対象から除外した²。対象から除外された品目は 2018 年のタイからの GSP を利用した輸入額（約 44 億ドル）の約 3 分の 1 を占める。

さらに 2020 年 12 月 30 日以降、米国に対して豚肉製品の公平な市場アクセスを提供していないとの理由から 231 品目（HS8 桁ベース）を対象とした GSP の停止を発表した³。USTR によれば、同品目のタイの対米輸出実績（2019 年）は 8 億 1,700 万ドルに上り、タイの GSP 利用額全体の 6 分の 1 に相当する。

タイからの輸入における GSP の利用額は 2019 年には 48 億ドルを超えたが、上述のように 2020 年 4 月に一部の品目で GSP の供与が停止された結果、10 月までの GSP 利用額は約 32 億ドルに減少した。GSP の停止によって影響を受けた品目としては、メガネ（HS9004.90）や果物ジュース（HS2009.89.7091）などが挙げられる。これらの品目の MFN 税率はそれぞれ 2.5%、1 リットルあたり 0.5 セントであり、GSP を利用できなければ輸入額・数量に応じて関税を支払う必要がある。

GSP の停止による影響は品目によって異なる。例えば、米国のメガネの輸入は中国が最も多く、次いで台湾、タイの順であった（図 5）。タイに対する GSP の供与停止が発表されたのは 2019 年の 10 月末だが、タイからの輸入は 2020 年に入り 1 月の約 1,000 万ドルから徐々に減少し始めた。GSP が停止された 4 月以降、中国と台湾からの輸入が増加しており、GSP の恩恵を失ったタイからの輸入が中国と台湾に代替されつつあると考えられる。なお、中国からの輸入は 4～6 月にかけて急増したが、中国からの輸入は一部の防護用のものを除いて対中追加関税の第 4 弾に該当するため、輸入には追加関税を加えた関税 10% が課せられる。タイより高い関税にもかかわらず中国からの輸入が急増した理由は不明である。

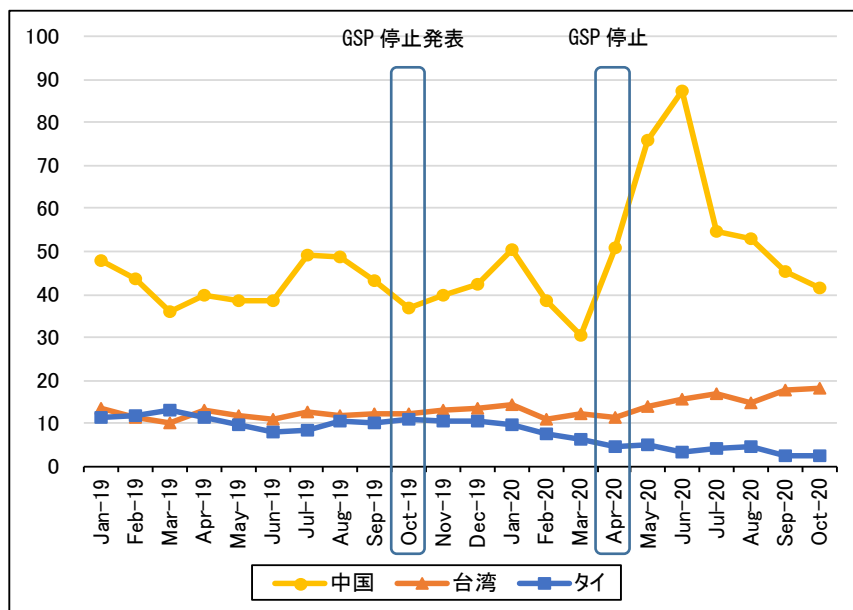
果物ジュースの輸入はタイ、インドネシア、ベトナムなど ASEAN からの輸入が多い（図 6）。メガネと同様、2020 年 4 月にタイへの GSP 供与は停止されたが、タイからの輸入に特に目立った減少は見られない。1 リットルあたり 0.5 セントの関税が課された後もタイからの輸入が続いている。

タイを含む ASEAN 加盟国のうち米国と FTA が発効している国はシンガポールのみである。米国への輸出において GSP の利用の有無は関税コストの節約に繋がるため、GSP を活用していたタイの輸出業者にとっては GSP 停止によって一定の悪影響があったと考えられる。ただし、2020 年にタイからの輸入が増加した電気機器や機械類はもともと関税が低く、GSP の供与停止は全体的な観点ではタイの輸出に与える影響は大きなものではない。

また、米国の GSP は 2020 年末で期限切れとなり失効した。適用が再開されるまでは他の GSP 供与国も含め関税の免除を受けることが出来ない。以前、2017 年末にも GSP は失

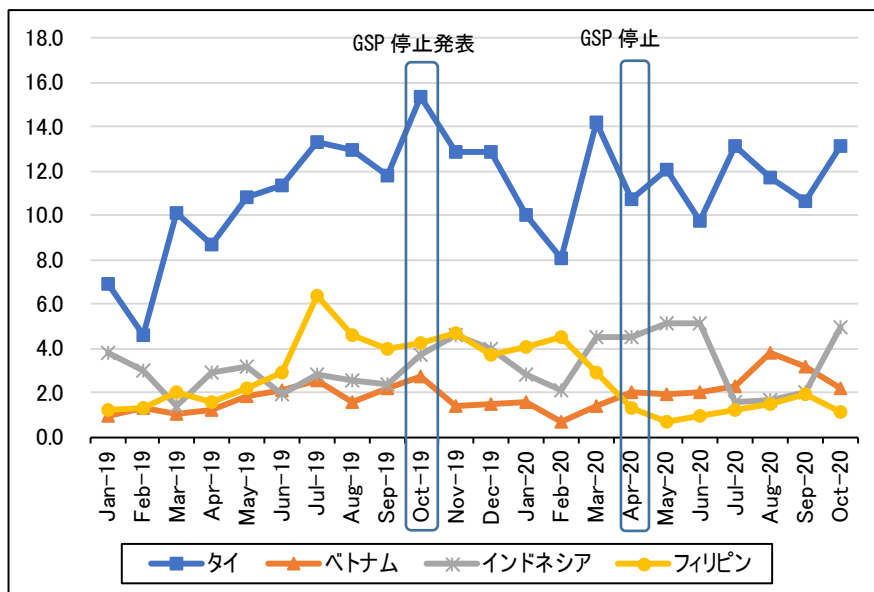
効したが、適用が再開されたのは 2018 年 4 月に入ってからであった（失効期間中に支払った関税は遡及して還付される）。先述の 2020 年 12 月 30 日に行われる 231 品目を対象とした GSP 供与停止の影響は、GSP の再開後に現れることとなる。

図 5 米国のメガネ（HS9004.90）の輸入額（単位：100 万ドル）



(出所) USA Trade Online より作成

図 6 米国の果物ジュース（HS2009.89.7091）の輸入額（単位：100 万ドル）



(出所) USA Trade Online より作成

第4節 ベトナムに後れを取るタイの FTA 戦略

タイは最大の輸出相手国である米国から供与されていた GSP が一部の品目で適用が停止となった。また、先述のように米中貿易摩擦によって大きな恩恵を受けたのはベトナムであった。ベトナムは近年、CPTPP（2019 年 1 月発効）や EVFTA（2020 年 8 月発効）といったメガ FTA に積極的に参加、FTA を梃子として世界のサプライチェーンへの参加を進めている。一方、タイは 2000 年代を中心に FTA の発効が続いたが、2011 年以降はペルー、チリ、ASEAN 香港、そして 2020 年 11 月に合意した RCEP のみとなっている（表 4）。

表 4 タイとベトナムの発効済み FTA

発効	タイ	ベトナム
1993年1月	ASEAN自由貿易地域(AFTA)	
1996年1月		ASEAN自由貿易地域(AFTA)
2004年9月	タイ-インドFTA※	
2005年1月	タイ-オーストラリアFTA	
2005年7月	ASEAN中国FTA(ACFTA)	
2005年7月	タイ-ニュージーランドCEPA	
2007年6月		ASEAN韓国FTA(AKFTA)
2007年11月	タイ-日本EPA	
2008年12月	ASEAN日本(AJCEP)	
2009年10月		ベトナム-日本EPA
2010年1月	ASEAN韓国FTA(AKFTA)	
2010年1月	ASEANインドFTA(AIFTA)	
2010年1月		ASEAN-オーストラリア・ニュージーランドFTA
2010年3月	ASEAN-オーストラリア・ニュージーランドFTA	
2010年6月		ASEANインドFTA(AIFTA)
2011年12月	タイ-ペルーFTA	
2014年1月		ベトナム-チリFTA
2015年11月	タイ-チリFTA	
2015年12月		ベトナム-韓国FTA
2016年10月		ベトナム-ユーラシア経済連合FTA
2019年1月		環太平洋パートナーシップ協定(CPTPP)
2019年6月	ASEAN香港FTA(AHKFTA)	
2020年8月		ベトナム-EU FTA
2021年1月		ベトナム-英国FTA
2021年中?	地域的な包括的経済連携協定(RCEP)※未発効	

(注) アーリーハーベスト（関税先行引き下げ）が開始

(出所) 日本貿易振興機構ホームページをもとに筆者作成

その結果、タイの FTA カバー率は輸出入ともに 60%台であるのに対し、ベトナムは輸出が 70.8%、輸入は 81.2%といずれもタイを上回る（表 5）。EU を除いた場合のカバー率は輸出が 53.6%、輸入が 75.4%であることを考えると、EU との FTA である EVFTA の発効

はベトナムの輸出に対して大きな効果が期待できる⁴。

表 5 タイとベトナムの FTA カバー率 (単位 : %)

	輸出	輸入
タイ	62.1	65.0
ベトナム	70.8	81.2
(EUと英国除く)	53.6	75.4

(注) 2021 年 1 月時点で発効中の FTA を対象 (貿易額は 2019 年時点の金額で計算)。タイの輸入には自国からの再輸入も含む。

(出所) 筆者作成

EU の MFN 税率は全体の平均で 4.74%、品目分野別では食料品・アルコールが 14.24%と最も高く、繊維製品・履物 (8.02%) や農水産品 (7.59%) が続いている (表 6)⁵。EVFTA 発効時 (2020 年 8 月) のベトナムからの輸入税率は全体の平均で 1.04%と一気に 3%ポイント以上の税率引き下げとなった。食料品・アルコールの税率は 1.98%、繊維製品・履物は 1.97%、農水産品は 1.64%と MFN 税率が高い品目も税率は 2%以下に引き下げられた。最も税率が高いのは輸送用機械・部品の 2.71%である。

発効から 5 年目の 2024 年には輸送用機械・部品の税率も 1.02%に低下し、他の品目分野の税率は全て 1%を下回る。そして発効から 8 年目の 2027 年には従価税のみの品目は全て関税が撤廃される。先述のようにベトナムは EU への輸出の割合が比較的高いが、EVFTA の発効によって輸出が拡大した品目としてエビが挙げられる。世界的な新型コロナウイルスの感染拡大で貿易が縮小傾向にあるなか、2020 年 10 月におけるベトナムから EU へのエビの輸出額は 6,540 万ドル、前年と比べ 42%の増加となった。なかでも輸出規模の大きいオランダ向けは 32%増、ドイツは 53%増、ベルギーは 48%増を記録した⁶。ベトナムの積極的な FTA 戦略が功を奏したと言える。

なお、英国の EU 離脱に伴い発効した UKVFTA (ベトナム英国 FTA) の関税引き下げスケジュールは EVFTA を引き継いでいるため、ベトナムからの輸入税率は表 6 の EVFTA 税率を踏襲する。ただし、英国は EU 離脱に際し新たな関税分類と税率を設定したため表の MFN 税率は 2021 年以降の英国には適用されない。

EU はタイにおいても米国・中国・日本に次ぐ大きな輸出市場である。EVFTA の発効によってベトナムからの輸入関税が低下し、タイ製品のシェアが安価なベトナム製品に奪わ

れる恐れがある。タイ製品の競争力を保つため、製品の価値を向上させ、ベトナム製品との差別化を図らなければならない。

表 6 EU の MFN 税率および EVFTA の税率（単位：％）

	MFN税率	EVFTA税率		
		2020年8月	2024年	2027年
農水産品	7.59	1.64	0.24	0.00
食料品・アルコール	14.24	1.98	0.59	0.00
鉱物性燃料	0.76	0.00	0.00	0.00
化学工業品	4.25	0.92	0.02	0.00
プラスチック・ゴム製品	4.61	0.18	0.03	0.00
皮革・毛皮・ハンドバッグ等	3.17	0.00	0.00	0.00
木材・パルプ	1.20	0.46	0.08	0.00
繊維製品・履物	8.02	1.97	0.43	0.00
窯業・貴金属・鉄鋼・アルミニウム製品	2.19	0.53	0.06	0.00
機械類・部品	1.85	0.00	0.00	0.00
電気機器・部品	2.19	0.83	0.05	0.00
輸送用機械・部品	5.16	2.71	1.02	0.00
光学機器・楽器	1.73	0.20	0.01	0.00
雑製品	2.50	0.07	0.00	0.00
全体	4.74	1.04	0.19	0.00

（注）MFN 税率は 2019 年時点。従価税の品目のみを集計

（出所）EU 関税率表、EVFTA 関税譲許表より筆者作成

積極的な FTA 推進政策を実施し、EVFTA では発効直後から輸出拡大の成果を挙げているベトナムに対し、タイも FTA に注力する姿勢を見せ始めた。タイ商務省貿易交渉局のオラモン・サッタウィータム局長は 2021 年 1 月 8 日、2021 年は RCEP の批准と 13 の FTA 交渉に力点を置くことを表明した⁷。RCEP は国内の手続きを進めて 2021 年半ばの批准を目指すほか、新たに締結を目指す 5 つの協定（EU、欧州自由貿易連合：EFTA、英国、ユーラシア経済連合：EEU、ASEAN カナダ）、関税の未削減の品目の自由化を目指す 4 協定（ASEAN 中国、ASEAN インド、ASEAN 韓国、ASEAN オーストラリア・ニュージーランド）、交渉が妥結していない 4 協定（トルコ、パキスタン、スリランカ、ベンガル湾多分野技術・経済協力イニシアチブ：BIMSTEC）の計 13 の FTA 交渉をまとめる方針である。

米中貿易摩擦や新型コロナウイルス感染症の影響でサプライチェーンの再編が検討され

るなか、タイの FTA 政策が停滞を続ければベトナムとの差は開く一方である。ただし、タイは 2020 年 4 月に CPTPP への参加方針を決定する意向が伝えられていたものの、新型コロナウイルスが拡大し国内が混乱するなか、閣内では反対論が台頭、さらに参加を推進してきたソムキット副首相の辞任などの結果、参加表明を見送った経緯がある。

貿易交渉局の重点方針には RCEP の批准と FTA 交渉の推進に加えて、FTA によって影響を受ける事業者への支援制度の創設や農家・中小企業に対する FTA の利活用の周知も盛り込まれている。2021 年 1 月時点では新型コロナウイルスの感染収束は不透明な状況にあり、国内世論を FTA 推進の方向へ導くにはしばらく時間を要すると考えられる。

第 5 節 RCEP による輸出拡大はベトナムよりタイにチャンス

2012 年 11 月の交渉開始から 8 年を経た 2020 年 11 月、RCEP が参加 15 か国 (ASEAN10 か国、日本、韓国、中国、オーストラリア、ニュージーランド) の間で署名が行われた。インドは交渉途中の 2019 年 11 月に交渉からの離脱を宣言したが、RCEP は残りの 15 か国でも合計で世界の GDP、輸出額、人口の約 3 割を占めるメガ FTA である。

タイとベトナムは既に RCEP の全ての参加国と FTA が発効済みであり、関税の引き下げも進んでいることから RCEP の発効による直接的な関税引き下げのメリットは少ない。RCEP の工業製品の関税撤廃率はタイの 90.5%、ベトナムの 87.9%⁸⁾に対し、ASEAN 域内の関税撤廃はベトナムを含む後発加盟国でも既に完了している。中国との ACFTA も譲許表に基づいた関税の引き下げは完了。さらに 2019 年には改訂議定書が発効し原産地規則に関して関税分類変更基準が導入されるなどの改善が行われた。

タイとベトナムにおいて RCEP 発効がもたらすメリットとしては、従来の二国間、または ASEAN+1 の FTA より原産品として認定される範囲が広がる点が挙げられる。ASEAN+1 の FTA の場合、関税の引き下げ対象と認められるのは原則として ASEAN 域内と締結国の原産品に限られる。RCEP は参加国が広範囲に及ぶため、中国から輸入した部品を使ってタイで製品を作り、RCEP を利用して日本へ輸出するというケースも考えられる。RCEP の原産地規則は従来の FTA と比べて下記のようなケースで使い勝手が良い。

- ・ ASEAN 日本 EPA (AJCEP) や ASEAN 韓国 (AKFTA) では付加価値基準のみであった飼料用調整品などは、RCEP では関税分類変更基準も適用が可能。

- ・ 輸出用の食料調製品などは域外の原材料を利用しても生産工程を経ることで RCEP 原産品として輸出が可能。

RCEP は全てのタリフラインに品目別原産地規則（PSR）が設けられている。PSR が設定されていない品目は一般規則に従う必要があり、原産地規則を満たしにくいケースがあった⁹。

また、原産地証明は第三者証明制度のほか、認定された輸出者が原産地証明書を作成できる認定輸出者制度も採用された。さらに協定発効から一定期間内には輸出者または生産者による自己申告制度を導入する義務も規定されている（日本への輸入に関しては、協定発効日から輸入者による自己申告制度が導入できる旨を規定）。

タイとベトナムで RCEP 参加国との貿易比率を比較すると、タイは RCEP 圏内への輸出比率が 54.0%とベトナム（44.1%）を上回る（表 7）。タイは ASEAN 域内への輸出比率が 25.5%とベトナムの 10.1%より高いほか、日本やオーストラリア、ニュージーランドへの輸出比率もベトナムを上回る。貿易収支もベトナムは対中国、韓国、ASEAN からの赤字に加え、その他の国もほぼ収支が均衡している一方、タイは ASEAN やオーストラリアに対し大きく黒字を計上している。こうしたことから、RCEP を活用した輸出の拡大ではベトナムと比べタイのほうがより大きなチャンスがあると考えられる。

表 7 タイおよびベトナムの RCEP 参加国との貿易比率と貿易収支
(単位：%、100 万ドル)

国名	比率(タイ)		比率(ベトナム)		貿易収支	
	輸出	輸入	輸出	輸入	タイ	ベトナム
ASEAN	25.5	20.6	10.1	13.4	13,196	-7,179
オーストラリア	4.1	1.7	1.6	1.6	6,121	215
中国	11.8	21.2	17.0	27.7	-21,959	-24,150
日本	10.0	14.0	7.7	8.0	-9,174	-207
韓国	1.9	3.6	7.5	20.1	-4,036	-29,342
ニュージーランド	0.6	0.3	0.2	0.2	780	-28
RCEP合計	54.0	61.5	44.1	71.0	-15,071	-60,690
※インド	3.0	2.0	2.7	1.8	2,427	2,397

(注) タイは 2019 年、ベトナムは 2018 年時点の貿易額から計算

(出所) Global Trade Atlas より筆者作成

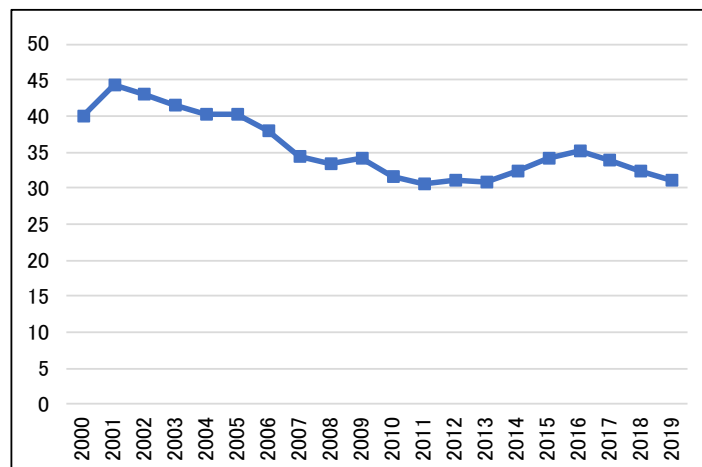
まとめ

インドネシアやマレーシア、フィリピンなどの他の ASEAN 加盟国と比べ、タイは新型コロナウイルスの感染抑止は比較的成功していると言える¹⁰。しかし、国内外への移動制限や観光業など主要産業への打撃といった影響は大きく、タイ中央銀行は 2020 年 12 月に発表した 2021 年の GDP 成長率の予測を 9 月時点に予測したプラス 3.6 からプラス 3.2%に下方修正した¹¹。タイの経済回復は新型コロナウイルス感染症の沈静化が必須だが、新型コロナウイルス感染拡大が収束した後、経済成長を促す新しい刺激策がなければベトナムにタイは追い越され埋没する可能性がある。

加えてタイはバーツ高にも苦しんでいる。2001 年の 1 ドルあたり約 45 バーツから徐々にバーツ高が進み、2016 年頃一旦はバーツ安に戻ったが 2017 年以降は再びバーツ高に推移し 2019 年時点で 1 ドル約 31 バーツとなった（図 7）。2020 年もバーツ高は継続しており、輸出への悪影響が懸念される。

タイ経済は中所得の段階で停滞し、高所得国へ移行できない「中所得国の罠」の危険性を度々指摘されている。タイが高所得国に入るためには産業の高度化が不可欠であり、タイ政府は東部経済回廊（EEC）の開発推進や産業振興策「タイランド 4.0」を打ち出した。タイランド 4.0 は電気・電子や自動車など 5 つの既存産業（S カーブ産業）と、医療やバイオテクノロジーなど 5 つの未来産業（新 S カーブ産業）をターゲット産業に指定している。2020 年 1～9 月の申請ベースの直接投資（タイ資本を含む）の状況を見ると、新 S カーブ産業の医療が投資額で前年同期比 75.1%増（147 億バーツ）、バイオテクノロジーが 10.6%増（78 億バーツ）に拡大した（表 8）¹²。国別の投資金額では日本が首位のほか、中国の存在感も増している（表 9）。タイは日本企業の重要な進出拠点であり、タイの産業高度化による競争力強化は日本にとっても大きな利益をもたらすと考えられる。

図7 タイパーツの対ドルレート（期中平均）の推移



（出所）IFS（IMF）

表8 タイ・外国資本によるBOI（タイ投資委員会）申請ベース金額および件数
（単位：件、100万バーツ、%）

（単位：件、100万バーツ、%）

産業	2019年1月-9月		2020年1月-9月		伸び率	
	件数	金額	件数	金額	件数	金額
Sカーブ産業						
電気電子・エレクトロニクス	94	45,650	106	37,550	12.8	△17.7
自動車・同部品	66	24,530	63	19,980	△4.5	△18.5
農業・食品加工	125	29,330	114	26,880	△8.8	△8.4
観光	23	19,980	12	7,620	△47.8	△61.9
石油化学・化学	58	17,150	56	11,120	△3.4	△35.2
合計	366	136,640	351	103,150	△4.1	△24.5
新Sカーブ産業						
医療	28	8,400	65	14,710	132.1	75.1
バイオテクノロジー	12	7,080	13	7,830	8.3	10.6
デジタル	135	5,750	114	1,130	△15.6	△80.3
航空	2	540	5	1,380	150.0	155.6
自動システム・ロボット	6	790	8	780	33.3	△1.3
合計	183	22,560	205	25,830	12.0	14.5
総合	549	159,200	556	128,980	1.3	△19.0

（出所）BOI資料を基にジェトロ作成

（出所）「ビジネス短信」日本貿易振興機構、2020年11月10日付

表9 外国資本によるタイへの直接投資額（申請ベース）（単位：件、100万バーツ、%）

（単位：件、100万バーツ、%）

2018年1月-9月				2019年1月-9月				2020年1月-9月				伸び率(2019/2020)	
国・地域	件数	金額	割合	国・地域	件数	金額	割合	国・地域	件数	金額	割合	件数	金額
日本	222	32,454	26.9	日本	158	55,761	33.6	日本	139	37,545	31.7	△12.0	△32.7
シンガポール	75	17,775	14.7	中国	134	42,493	25.6	中国	129	21,237	17.9	△3.7	△50.0
中国	80	17,312	14.3	台湾	43	9,614	5.8	オランダ	62	17,514	14.8	121.4	219.9
マレーシア	21	12,743	10.6	香港	44	9,308	5.6	シンガポール	76	12,006	10.1	△16.5	29.0
香港	34	7,450	6.2	シンガポール	91	9,305	5.6	台湾	37	9,450	8.0	△14.0	△1.7
その他	244	32,939	27.3	その他	195	39,440	23.8	その他	214	20,752	17.5	9.7	△47.4
合計	676	120,673	100.0	合計	665	165,921	100.0	合計	657	118,504	100.0	△1.2	△28.6

（出所）BOI資料を基にジェトロ作成

（出所）同上

- 1 日本経済新聞電子版、2020年5月22日付。
- 2 「ビジネス短信」日本貿易振興機構、2019年10月30日付。
- 3 「ビジネス短信」日本貿易振興機構、2020年11月5日付。
- 4 2020年末に英国はEUから離脱したが、英国とのFTA（UKVFTA）が2021年1月から適用開始されている。
- 5 輸入量に応じて課税される従量税や従価税と従量税を合わせた複合税の品目は集計から除外。
- 6 VietNam News、2020年12月7日付。
- 7 「ビジネス短信」日本貿易振興機構、2021年1月13日付。
- 8 「地域的な包括的経済連携（RCEP）協定における工業製品関税（経済産業省関連分）に関する内容の概要」経済産業省、2020年11月。
- 9 「ビジネス短信」日本貿易振興機構、2021年1月18日付。
- 10 2021年1月23日時点の新型コロナウイルス感染者数（累計）タイ：13,302人、ブルネイ：175人、カンボジア：458人、ラオス：41人、インドネシア：977,474人、マレーシア：180,455人、ミャンマー：137,098人、シンガポール：59,260人、フィリピン：511,679人、ベトナム：1,548人（出所）JHU CSSE COVID-19 Data。
- 11 「ビジネス短信」日本貿易振興機構、2020年12月25日付。
- 12 「ビジネス短信」日本貿易振興機構、2020年11月10日付。

第4章 メコン地域における「一帯一路」投資の現状と展望： CLM を中心に

青山学院大学 経済学部

教授 藤村 学

要約

中国の「一帯一路」構想における「一帯」に相当する陸路の経済回廊のうち、カンボジアとラオスは「中国・インドシナ半島経済回廊」の、ミャンマーは「バングラデシュ・中国・インド・ミャンマー経済回廊」の玄関口にそれぞれ位置する。本稿は中国が影響力を増すメコン地域のなかでもとくにこの3か国に注目し、中国経済の浸透状況について過去の経緯と現状をレビューし、今後を展望する。カンボジアについては、同国への外国直接投資の7割を中国が占めるに至っており、縫製業などでの雇用創出貢献を除いて、土地などの資源収奪、環境社会影響、さらには地政学的な意味で中国への過度の依存が懸念される。ラオスについても、高速鉄道や高速道路など大規模インフラ開発や水力電力開発での中国依存が顕著であり、西側諸国からは債務維持可能性について懸念が大きく、その懸念を裏打ちする文献を本稿で整理する。ミャンマーについては対中依存への国民の警戒感が強いものの、西側諸国の制裁期に、大型インフラ投資で中国資本に依存した経緯がある。新型コロナの影響でこれら CLM 諸国が経済停滞と財政力減退に陥るなか、インフラ開発を中国に依存する度合いが高まる見込みが強い。中国によるインフラ支援およびワクチン外交に対し、経済力が非対称に弱い CLM 諸国は中国依存が増大することが懸念される。

はじめに

2013年に習近平国家主席が「一帯一路」構想〔英訳は当初の One Belt One Road から後に Belt and Road Initiative (BRI) として通用している〕を発表して以来、中国の官民による対外投融資の地理的広がりが注目を浴びている。しかし、「一帯一路プロジェクト」とは何かという明確な定義はなく、包括的な公式データも存在しないようだ。英エコノミスト誌の大雑把な推計では、同構想に含まれる資金は約 160 か国・地域を対象に 4,000 億ドル

規模に達し、実質額で第 2 次世界大戦後のマーシャルプランを凌駕するものだとしている (Economist 2020)。

筆者は「一帯一路」構想は、中国政府がそれ以前に中国政府が奨励してきた「走出去」の延長上にあり、メコン地域にとっては「西部大開発戦略」の延長上にあるものと捉えている。また、同構想は中国が世界覇権を目指すグランドデザインというよりも、2000 年代以降、中国国内で生じた鉄鋼、セメント、造船、発電などの分野における国有企業の過剰生産能力、そして国有銀行の余剰資金のはけ口として、いわば「後づけ」で考えついたものだと見る識者も多い (例えば Bello, 2019)。

中国の対外直接投資 (FDI) は 2000 年代ごろから急増しており、2015 年には対内 FDI を上回った。また、中国は近年、価格競争力を背景に、対外工事請負契約額も急速に増加させており、2017 年の契約額は 2,653 億ドル (約 29 兆円) と 10 年間で 3.4 倍に達し、日本の 10 倍超の受注実績だという (真家 2019)。世界銀行 (World Bank, 2019) によれば、「一帯一路」構想が発表される以前からすでに沿線地域 (71 か国・地域) への中国経済の浸透は始まっていた形跡がある。2001~2013 年の期間に、中国のインフラ関連財輸出額における沿線地域のシェアは 32% から 43% へ増加し、なかでも鉄鋼輸出のシェアは同 37% から 52% へ増加した。一方、同文献は、過去の世界におけるインフラ開発プロジェクトの経験からは、ダム建設の 96%、鉄道整備の 45% はコスト超過に陥り、いわゆるメガプロジェクトで工期内に完工しかつ予期された経済便益を生むのは 1,000 件中 8 件未満だとする教訓を引用し、中国の「一帯一路」プロジェクトも楽観は禁物だと警告している。

受け入れ国側から見ると、マクロ面でのリスクを指摘する声が多い。しばしば引用される Hurley et al. (2018) では「一帯一路」融資プロジェクトを実施する 68 か国のうち 23 か国で債務返済不能のリスクがあり、ジブチ、キルギス、ラオス、モルジブ、モンゴル、モンテネグロ、パキスタン、タジキスタンの 8 か国は特に将来的に深刻であると評価された。実際、2020 年に入り、「中国パキスタン経済回廊」における鉄道整備の融資条件を巡り、両国の思惑のずれとプロジェクトの遅れが報道されている (日本経済新聞 2021 年 1 月 31 日付)。

一帯一路関連の投融資が財務面・経済面以外の地政学的動機に基づく度合いが高いほど、中国にとっても受け入れ国にとっても債務リスクは高くなるだろう。2019 年 4 月の「一帯一路」フォーラムで中国は低所得国対象の「債務維持可能性枠組み」(BRI-DSF) を発表した。国際社会からの懸念の声に応えたもので、改善方向への一歩だが、実際の運用面でどれ

ほど実効性があるかが注視される。

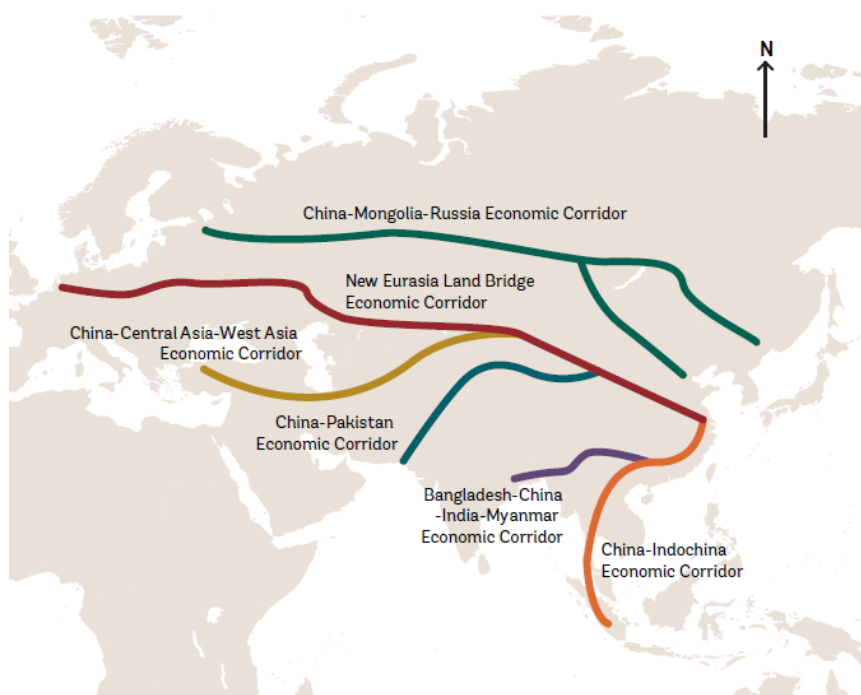
メコン地域は「一带一路」の「一带」部分のいわば玄関口に位置し、同地域の他の様々な地域協力枠組みと協働・競合する形で中国の影響力が高まっている。

本稿は、「一带一路」構想が発表される以前の期間を含め、メコン地域への中国経済の浸透とその問題点について、とくにカンボジア、ラオス、ミャンマー（CLM）に焦点を当て、過去の経緯と現状をレビューし、新型コロナ状況を踏まえたうえで展望する。

第1節 「一带一路」におけるメコン地域の位置づけ

2015年3月に中国が公表した「シルクロード経済ベルトと21世紀海上シルクロードの共同建設推進のビジョンと行動」のなかで、「一带」の対象地域として6つの経済回廊が特定された。すなわち①中国・モンゴル・ロシア経済回廊（CMREC）、②新ユーラシア・ランドブリッジ（NELBEC）、③中国・中央アジア・西アジア経済回廊（CCAWAEC）、④中国・インドシナ半島経済回廊（CIPEC）、⑤中国・パキスタン経済回廊（CPEC）、⑥バングラデシュ・中国・インド・ミャンマー経済回廊（BCIMEC）である（図1）。

図1 「一带」の6経済回廊



出所：World Bank（2020）p.14

これらのうち、CIPEC の起点にラオス、カンボジアおよびタイが位置し、BCIMEC の起点にミャンマーが位置するという関係にある。メコン地域の連結性インフラの開発協力ではアジア開発銀行（ADB）が主導してきた大メコン圏（GMS）プログラム、タイが主導するエヤワディ・チャオプラヤ・メコン経済協力戦略（ACMECS）といった既存の枠組みが存在する。これらに屋上屋を重ねる形で中国が後述の「瀾滄江・滄公合作（LMC）」という新しいイニシアティブを主導している。こうした新枠組みと「一帯一路」の制度的関係が稊然としないまま、現場では中国官民の各プレーヤーが新フロンティアを求めて海外進出競争に参画し、メコン地域はその草刈り場になっている、というのが筆者の印象である。

そうしたなかで、中国の開発援助融資における不透明さが問題となる。中国は経済開発協力機構（OECD）の開発援助委員会（DAC）に加盟しておらず、独自の対外援助政策を実施してきた。海外インフラプロジェクトへの融資の多くはタイド（ひも付き）ローンで中国企業の工事受注が条件になっているとされる。受け入れ国にとっては、中国が様々な融資条件（コンディショナリティ）を付けないこと、中国企業による建設費用が比較的安価なこと、使い勝手がよいとされる。一方で、国際社会からは、中国による融資は条件が不透明であり、途上国の腐敗した政権の悪いガバナンスを助長しているといった批判を浴びてきた。

2015 年に設立されたアジアインフラ投資銀行（AIIB）は、多国間協力を積極主導することでそうした批判に応える方策の 1 つだった。2020 年末現在、加盟国は 103 か国・地域で 1966 年に設立された ADB（67 か国・地域）を大きく上回る。AIIB への出資額（1000 億ドル弱）のなかで主要出資国とその出資比率は中国 26.6%、インド 7.61%、ロシア 5.99%、ドイツ 4.17%、韓国 3.51%、豪州 3.47%、フランス 3.19%、インドネシア 3.18%などとなっており、中国が単独で事実上の拒否権を握る。

金立群総裁の手堅い組織運営が評価されているものの、5 年間で融資承認 108 案件、認可額 220 億ドルと、当初想定の半分以下にとどまっている。発足初期は ADB や世界銀行がまとめた融資案件に参加する協調融資が主体だったが、近年は単独で案件を発掘、審査するケースが増え、金額では単独融資が全体に占める比率が 2016 年の 25%から 2020 年は 84%となった。融資先の国別内訳はインド 20、バングラデシュ 11、トルコ 9、インドネシア 8、パキスタン 6、ウズベキスタン 5 などとなっている。2020 年の案件はコロナ関連の医療分野での支援が目立つ。

2020 年末現在、AIIB によるメコン地域への投融資案件は 6 件（全体の 6%）、金額は 3.25 億ドル（同 1.5%）と、微々たるものである（表 1）。中国からメコン諸国への投融資は AIIB

による多国間のものよりも、LMC の枠組みによる国家開発銀行や中国輸出入銀行による 2 国間融資が主な手段だといえる。多国間融資に比べて 2 国間融資はチェック機能が落ち、不透明さがより懸念される。融資条件は商業ローンよりは有利であろうが（後述のラオス中国鉄道を参照）、DAC による政府開発援助（ODA）の定義である「グラント・エレメント（贈与比率）25%以上」を満たしているのか不明である。

表 1 AIIB によるメコン流域 5 개국対象案件（単位：100 万ドル）

承認月	対象国	案件名	金額	AIIB	協調融資
2020.12	カンボジア	National Restoration of Rural Productive Capacity	60	60	単独
2020.1	ラオス	Climate Resilience Improvement of NR13S (Sec 3)	30	30	単独
2020.7	ベトナム	VP Bank COVID-19 Response Facility	200	100	IFC
2019.7	カンボジア	Fiber Optic Communications Network	75	75	単独
2019.4	ラオス	NR13 Improvement and Maintenance	128	40	IDA、NDF
2016.9	ミャンマー	Myingyan 224MW Combined Cycle Gas Turbine (CCGT) Power Plant	349	20	IFC、ADB

注：IFC = International Financial Corporation（世銀グループ）、IDA = International Development Agency（世銀グループ）、NDF = Nordic Development Fund（北欧 5 개국基金）

出所：AIIB ウェブサイト <https://www.aiib.org/en/projects/approved/index.html> より抜粋

第 2 節 CLM 諸国への中国の影響力浸透

英エコノミスト誌（Economist 2020）は CLM 諸国への中国の浸透について、以下のよう

に描写している（筆者意識）。

『「一帯一路」の旗印の下、ラオスでは 2018 年までに 160 の中国企業がラオスの各経済特区（SEZ）に 15 億ドル超を投資した。カンボジアでは 2016～18 年の 3 年間でシハヌークビル SEZ II のみで 10 億ドルの中国資本が投下された。中国資本の向かうところには中国人が続く。シハヌークビル市に住む中国人はここ 2 年で住民の 3 分の 1～半分を占めるようになった。経済的影響力もそれに比例して増大した。ミャンマーの中部都市マンダレーでは中国系住民の割合が 1983 年の 1%程度から今日では 3～5 割に膨れ上がっている。マンダレーでは市内のホテルの 8 割、レストランの 7 割、宝石店の 45%は中国系住民が所有する（2017 年）。ラオスの 11 か所の SEZ でのラオス人の新規雇用シェアは政府が目標とした 9 割をはるかに下回る 34%にとどまる。ミャンマーのチャオピューSEZ 近くに中国の支援で技術専門カレッジが開校したものの、そのミャンマー人卒業生は誰も同 SEZ 内で雇用されていないという。CLM 進出の中国

企業は縫製業での非熟練労働を除けば、投入資材のほとんどすべて中国から調達している。進出先 SEZ で働く中国人労働者は地元の中国人所有の小売店や飲食店を利用し、その決済は「アリペイ」で行うため、現地の間接税を負担することも少ない。これらを総合すると、受け入れ国政府にとって中国企業誘致の経済便益がどれほどのものかは疑わしい。例えば、ラオスが 2017 年に同国の全 SEZ から得た諸税収は 2,000 万ドル程度と、歳入の 1%未満だった』

「一帯一路」構想以前、中国のメコン地域への主要な投資対象は資源開発だった。とくに石油・ガス開発では、中国石油天然気集団（CNPC）およびその子会社の中国石油天然気（PetroChina）、中国石油化工集団（Sinopec）、中国海洋石油集団（CNOOC）および中国中化集団（Sinochem）の国有 4 社が大きな役割を担った。1993～1995 年に PetroChina がタイで石油・ガスの鉱区開発権を得た。2009 年には CNPC がミャンマー政府と昆明とチャオピューを結ぶガス・石油パイプライン建設で合意した。

CLM 諸国にとって中国のエネルギー開発進出がとくに目立つのは水力発電ダムである（表 2）。とくにミャンマーへの同分野での進出が突出して多い。大半は 1,000-1,600MW 規模だが、いくつかの大規模ダムは現地住民の反対を無視できず、ミッソン・ダムのように、ミャンマー政府が停止を決断するケースもある（次節のミャンマーの項を参照）。カンボジアとラオスでの水力発電ダムは比較的小規模だがカンボジアのサモール・ダムやラオスのパクレイ・ダムは規模が大きく、地元住民の反対に遭っている。メコン川の水源利用に関しては、上流の中国雲南省から最下流のベトナム・メコンデルタに至るまでその水域管理については国際機関を交えて様々な政治経済主体の利害が複雑に絡み、このテーマでの論考は別の機会に譲る。

表 2 CLM における中国支援の水力発電ダム案件

国	案件数	うち大型 (>500MW)	主要案件
カンボジア	8	1	Sambor : 容量2,600MW、メコン川本流。2012年に F/S受領
ラオス	30	4	Pak Lay: 容量1,320MW、メコン川本流、中国輸出入銀行がラオス政府に2,700万ドルを融資。
ミャンマー	49	22	Myitsone: 容量6,000MW、イラワジ川起点(カチン州) Hagyi: 容量1,360MW、サルウィン川本流(カレン州)、投資規模24億ドル

出所：Andrews-Speed et al. (2018)

中国資本・企業の対外進出と二人三脚で進展してきたのが官民一体の「ソフトパワー」輸

出であろう。中国語・中国文化の海外普及と「孔子学院」の進出を促進する行政機関は 2004 年に設置された「国家漢語国際推广領導小組弁公室」で、通称「漢弁 Hanban」と呼ばれる。孔子学院の第 1 号は韓国に設立され、2015 年までには 125 か国に 500 か所設立された (Suryadinata, 2017)。こうした供給側の動きに加え、中国人観光客や留学生の増大とともに、メコン諸国では中国語学習熱が高まっているようだ。とくにカンボジアとラオスでは孔子学院や中国語の語学学校への入学者が急増している。ラオスの孔子学院では 2019 年の新入生 780 人に対し、2020 年の入学希望者は 1,200 人へ急増したという (山田 2020)。タイにおいても、中国経済の影響力が高まる北部チェンライ県に立地する Mae Fah Leung 国際大学では中国語教師が不足し、「泰国華教促進会」を設立し、タイ人の中国語教員を養成しているほどだ。

以下、メコン地域における既存の経済協力枠組みに対して中国が新たな枠組みを重ねてきている状況を、主に Baoyun and Juntaronanont (2020) に拠りながら概観しておく。

1957 年、米国の主導によってメコン川下流域の開発における協力のためにカンボジア、ラオス、タイ、南ベトナム(当時)の 4 か国によって「メコン委員会 the Mekong Committee」が形成された。当時、中国は国連加盟国でなく、ミャンマー(ビルマ)は加盟に興味を示さなかった。南北ベトナムが統一され、米ソ冷戦が終了したのちの 1995 年、日米豪など西側諸国の資金支援の下、メコン委員会を発展解消する形で 4 か国による「メコン川委員会 Mekong River Commission (MRC)」が発足した。さらに 2009 年、オバマ政権下で米国主導によりこれら 4 か国の経済開発を支援する枠組みとして「メコン下流域イニシャティブ Lower Mekong Initiative (LMI)」が立ち上げられたが、その具体的実績は目立たない。

その一方、ADB が 1992 年に立ち上げた大メコン圏 (GMS) 協力プログラムは、日本の ODA を巻き込む形で 2000 年代以降に域内インフラ開発の目に見える実績を重ね、参加国からの認知度も高まった。中国は GMS プログラムに参加することで、域内の開発対象である雲南省と広西チワン族自治区が大陸部 ASEAN と経済統合することを積極的に推進した。

さらに上述の AIIB 設立と並行し、中国はメコン地域において独自の経済協力スキームを展開しようとするのが、「瀾滄江-滄公合作 (Lancang-Mekong Cooperation, LMC)」である。このスキームの発端は 2012 年にタイ政府がメコン川の上流・下流域に関わる 6 か国すべての協力について会議を開催したことにある。これに中国政府が積極的に反応し、タイの「面子」を立てながらも実質的に主導権を握って推し進めてようとしているというのが筆者の解釈である。

2016 年 3 月、LMC 第 1 回指導者会議が海南省三亜市で開かれ、「三亜宣言」では前倒し（アーリーハーベスト）の経済協力案件として 40 以上の案件が提示され、さらに非伝統的安全保障（越境犯罪やテロ対策など）を含む 26 の論点と 40 以上の協力案件が盛り込まれた。

2018 年 1 月に LMC 第 2 回指導者会議がプノンペンで開かれ、そこで採択された「2018-2022 年 5 か年行動計画」では、AIIB、シルクロード基金、ADB だけでなく参加 6 か国の資金を持ち合う「LMC 特別基金」を動員して推進すべき約 80 の具体的活動分野をリストアップした。

2020 年 8 月に LMC 第 3 回指導者会議がラオスのトンルン首相と中国の李克毅首相が共同議長となってオンラインで開かれた。これまで中国は洪水が頻発する 6～10 月ごろに上流のデータを公表するだけだったが、2019 年から長く続いた干ばつ後にタイやベトナムの下流域でコメの不作が起こったことに配慮して方針を転換し、降水量や水位などの情報を流域国と共有する新たなデータベースを設ける方針を表明した。しかし、西側諸国が支えてきたメコン川委員会（MRC）は既存のプラットフォームを利用して情報を共有するよう反論したという。

第 3 節 国別状況

1. カンボジア

中国はカンボジアに対する最大の直接投資国（累積残高で 7 割ほど）となり、関与を強めている。後述の高速道路建設に加え、メコン川架橋や水力発電ダム建設も推進している。2010 年代後半はカンボジアの対内直接投資の 7 割平均を中国が占めている。

Chheang (2017) によると、1994～2016 年の中国資本による対カンボジア投資額は 147 億ドルにのぼり、インフラ開発（32%）、観光（29%）、工業部門（28%）がそのほとんどを占める（表 3）。工業分野は縫製業が大半を占めるとされる。

表 3 カンボジアにおける中国の分野別投資認可額（単位：100 万ドル）

年	農業	工業	インフラ	観光	合計
1994-2007	252	1,017	534	920	2,723
2008	45	166	3,805	467	4,483
2009	322	166	70	798	1,356
2010	191	156	n.a.	482	829
2011	7	324	n.a.	1,094	1,425
2012	27	487	n.a.	n.a.	514
2013	213	490	n.a.	8	711
2014	141	537	156	50	884
2015	63	316	n.a.	400	779
2016	304	453	115	114	986
合計	1,565	4,112	4,680	4,333	14,690

出所：Chheang（2017）、データ：カンボジア開発協議会（CDC）

製造業分野への投資で目立つのは、江蘇省太湖カンボジア国際経済合作区投資（49%）とカンボジア国際投資開発グループ（51%）の合弁会社が開発・運営するシハヌークビル SEZ（面積 1114ha、シハヌークビル港から国道 4 号線沿約 12km）で、入居 160 超（2019 年時点）のほとんどが中国企業である。

中国企業の投資によるカンボジア経済への直接的便益は縫製業を中心とする 100 万人規模の雇用創出である。しかし、これらは製造工程の最終段階にあたる CMT（カット、メイク、トリム）工程に集中し、産業連関や技術移転の効果が小さく、国内に帰する付加価値は小さいとされる。一方で、鉱産資源開発や水力発電への投資はその雇用創出効果が小さく、逆にマイナスの社会環境影響をもたらしていると見られる。「中国の投資や援助は経済発展に貢献するが、内政不干渉のアプローチがカンボジア国内の汚職を助長し、ガバナンスや人権問題を間接的に悪化させている」「中国の援助は経済発展の重要なプレーヤーだが、既存の国内政治エリートとの癒着によってその便益の分配に偏りがある点で、カンボジアの一般大衆には快く思われていない」「カンボジア政府は中国のみに依存し過ぎることで、カンボジアは自律性を失い、また ASEAN ほかの国際社会からの信頼を失うリスクを冒している」といった批判的な見方をする観測者は多い（Chheang 2017）。

土地の収用を伴う外国投資はとくに社会・環境問題を引き起こしやすい。Cambodian Center for Human Rights（CCHR）の調べによれば、1994～2012 年の間にカンボジア政府は 107 の中国企業に合計 461 万 ha 及ぶ土地コンセッションを与えた。このうち 337 万 ha が農林業向け、97 万 ha が一般経済用途、27 万 ha が鉱業向けだった。これはカンボジアの森林・農地約 1,700 万 ha のうち約 4 分の 1 を中国資本が支配していることを意味す

る。別の国際人権団体（International Federation for Human Rights）によれば、カンボジアの国土全体の 22%にあたる 400 万 ha ほどが何らかの形で不当に収用され（land grabbing）、それらのコンセッションを受けた中国企業は地元の役人や軍としばしば取引し、保護を受けているとされる。

中国投資案件は事前の経済社会評価が不十分であるケースが多く、目立つ事例としては南部カンボット州に建設された Kamchay ダムがある。2006 年に中国電力建設（シノハイドロ）が建設した高さ 112m のこのダムには事業費 3 億 3,000 万ドルが投じられ、そのほぼ全額が中国政府からカンボジア政府へ同年にコミットされた 6 億ドル規模の援助パッケージの一環として賄われた。しかし同ダムは Bokor 国立公園の中に建設されたため、生物多様性の脅威になったうえ、水質汚濁につながった。さらに周囲の森林資源に依存する地元住民元の生活手段を奪ったことで社会問題となった。もう 1 つの例は南西部コッコン州で計画された Cheay Areng ダムである。これもやはり中国電力建設が 2014 年にカンボジア政府から認可を受けたものだが、水没予定地の 1,500 人以上の住民の非自発的移住やダム下流域の水資源に大きな悪影響を及ぼすとして猛反対を受け、2017 年、政府は事業中止を決定した。ただし代替事業としてシハヌークビルでの石炭火力発電所建設をオファーしたという（Pichnorak 2018）。

「一帯一路」案件として大きいのは、カンボジア初の高速道路であるプノンペン＝シハヌークビル港間の高速道路建設である。現在使われている国道 4 号線の渋滞対策として、片側 2 車線で建設が進められている。2019 年 3 月に起工し、2023 年に完工する見通しである。プノンペンの環状 3 号線（ポーセンチェイ地区）からシアヌークビルに接続し、総延長は 190km と、国道 4 号線に比べて約 50km 短い。国道 4 号線は渋滞がひどく、5～6 時間かかることもあるが、高速道路が完成すれば、約 2 時間半で通行可能となる。建設工事は、中国国有の道路建設大手、中国路橋工程（CRBC）の現地法人が 18 年の BOT（建設・運営・譲渡）方式で受託し、総工事費は 19 億ドルに上る見込みである。中国側が建設費を全額負担しカンボジア政府の資金負担はゼロだが、収益は通行料金のみのため、採算性を懸念する声が多い。資金回収が困難な場合、沿線の土地開発などの便益を中国側に供与することなど暗黙の取引を前提にしているのではないかという疑念もぬぐえない（ジェットロビジネス短信 2020 年 1 月 8 日付、日本経済新聞 2019 年 4 月 26 日付報道などを筆者整理）。

中国の浸透が目立つ例として近年報道がとくに多いのはシハヌークビルの変貌についてである。シハヌークビルはタイ湾に面した天然の深海港がある戦略上の要衝であり、中国に

としてはアジアと中東方面を結ぶ海上交通路（シーレーン）に近い。日本政府はシハヌークビル港の拡充や隣接の経済特区開発を ODA によって重点支援してきたが、これを凌駕する勢いで中国の影響力がここ数年で目立ってきた。

上述のシハヌークビル SEZ、ビーチリゾート、リアム (Ream) 海軍基地を結ぶ一辺 10km ほどの三角形にはシアヌークビル空港と国道 4 号線の重要な交通インフラが立地する。首都プノンペンに通じる海と陸の玄関と海外への空の玄関がこの面積に集中し、噂されるように中国が「海の玄関」リアム基地を手に入れば、有事に陸海空のアクセスを掌握できるとの見方もある。中国資本はこの地帯に着々と勢力を広げてきた。シハヌークビル SEZ は日本主導で開発されたシハヌークビル港 SEZ の面積の 15 倍で、約 2 万人を雇用する。ビーチリゾートではマカオのサンシティー・グループが中心となりカジノやホテル、住居などの複合施設を開発中である。しかし、観光開発の名のもと、土地の違法取引と開発が進んだという。シアヌークビル市の人口は約 16 万人だが、同市によると中国人が約 8 万人と半数を占めるまでに急増した。加えて中国人観光客も年間 100 万人単位で訪れる。住宅需給はひっ迫し、家賃が 1 年で 5 倍になった場所もあるという。ホテル 156 棟のうち 150、飲食店は 446 件のうち 414 は中国系、カジノ施設群の 4 分の 3 以上を中国人が経営し、街の経済の 9 割以上を中国資本が握っているという（日本経済新聞 2019 年 8 月 21・22 日付「カンボジア・浸透する中国」特集記事参照）。

2. ラオス¹

ラオスへの中国からの投資認可額累計は 2019 年末時点で約 120 憶ドル（785 案件）にのぼる。その多くは 2005 年以降にエネルギー・鉱物、農業、サービス部門に向かったものである。中国人観光客は 2014 年の 40 万人から 2018 年は 80 万人、2019 年は 100 万人を突破した。ラオス政府は 2019 年 4 月、ブンニャン国家主席の訪中時に「ラオス・中国運命共同体建設マスタープラン」に署名した。「包括的な戦略的パートナーシップ」を結んだ 10 年後、運命共同体の関係に引き上げる。計画の主なスローガンは「海のない国が連結国へ」「一帯一路の実施」「ラオス・中国経済回廊（インフラ整備）」「貿易インフラの改善（農産物輸出、デジタル経済ほか）」「中国の地方を活用したラオス支援（特に雲南省、湖南省、広西チワン族自治区、広東省）」などで、具体的なプロジェクトは両国で立案・実施中。貿易関連では具体的に、対中輸出品の 97% の関税免除早期実施が合意された。（山田 2020 より情報抜粋）

ラオスの対外公的債務残高は 130 億ドルと、2019 年の GDP 比 59%から 2020 年は 68%へ上昇した。2020 年の債務返済額は 12 億ドルに上るが、外貨準備は 2020 年 6 月第 2 四半期時点で 8640 億ドルしかない。2 国間公的債務残高の約 8 割は対中国である。対中債務残高は 19 年末、前年比 2 割増の約 52 億ドルに達した（世界銀行データ）。ラオスは「一帯一路」の一環として中国から多額の投融資を得て高速鉄道やダムなどを建設してきた。中国向けを中心に公的債務は膨らみ、返済額は 2025 年までの年平均で約 10 億ドルにのぼる。新型コロナによる観光客収入減少や出稼ぎ労働者の失職・帰国といった悪影響に加え、通貨キップの対ドル相場は 12 年ぶりの安値圏に下落し、対外債務の実質的な負担が一段と高まる中、財政運営に黄色信号がともる。フィナンシャル・タイムズ紙は「ラオス財務当局は債務救済措置について中国側と協議した」と伝えた。最大の債権国、中国から債務減免などを引き出す狙いだが、引き換えにインフラ設備の使用権などを要求される可能性がある（日本経済新聞 2020 年 9 月 4 日付）。このような状況にもかかわらず、ラオス政府の立場は「借りる必要がある。債務は問題ない」（2018 年 6 月、トンルン首相発言）というもので、今後も中国依存の方針は変わらないようだ（山田 2020）。

中国は過去 10 年ほどのあいだにラオス最大の投資国となった（表 4）。また最大の援助国であり、タイに次ぐ第 2 の貿易相手国である。中国資本の投資はインフラや経済特区開発の他は農業、鉱業、軽工業、そしてビエンチャン首都圏の不動産開発などに向けられている。

表 4 ラオスの国内および外国投資認可額の国別内訳（単位：100 万ドル）

	2016	2017	2018	2019	1989-2019
ラオス	1,231	455	268	5,606	13,421
中国	2,758	178	755	1,072	10,031
タイ	6	386	18	723	4,713
ベトナム	5	153	5	65	3,971
マレーシア	7	3			794
韓国					751
フランス				440	546
香港	459				542
オランダ		391			399
ノルウェー					346
英国	42				267
シンガポール					188
日本		60		22	180

計	4,515	1,695	1,046	7,928	36,938

注：Laos には 100%国内資本と外国資本との合弁を含む。

出所：Manolom and Bodhisane（2020）、原データ：ラオス投資促進局

表 5 ラオスの国内および外国投資認可額の部門別内訳（単位：100 万ドル）

	2016	2017	2018	2019	1989-2019
発電	1,946	944	455	6,031	14,361
鉱業	120	203	192	1,068	7,500
サービス	2,398	132	22	85	5,180
農業	9	315	350	50	3,090
工業・手工業		36			2,097
ホテル・飲食	42	43			1,065
建設				10	836
公衆衛生			26	665	755
通信		23		5	686
銀行					430
製材					410
商業				1	326

計	4,515	1,695	1,046	7,928	36,938

出所：同上

農業分野では以前からのゴム（北部ルアンナムタ県やボケオ県中心）に加えて、近年はバナナ（同じく北部中心）やキャッサバ（南部チャンパサク県中心）の農園投資が増えた。

ラオス北部に集中して見られるゴム林は、その歴史が中国との事実上の経済統合を象徴する現象の 1 つである。発端は 1990 年代後半から起こった中国雲南省の南端に位置するシーサンパンナ（西双版纳）タイ族自治区を中心としたゴム栽培のブームであった。中国共産党にとってゴムは建国以来、地政学上の戦略的物資とされてきた。雲南省では国有の雲南農墾集団がゴム栽培に先鞭をつけ、シーサンパンナへ漢族が入植していく契機になったという。

雲南省でのゴム栽培がラオス北部へ延伸するきっかけは、2004 年に中国政府がラオスやミャンマーのケシ栽培地域の開発協力プログラムとして導入したアヘン代替作物プログラム（Opium Replacement Program、ORP）であった。この制度によって中国企業によるケシ栽培地域での代替商品作物への大規模投資に対して資金・技術面で公的支援が供与され、とくにゴム栽培については中国へ逆輸入する際に関税免除の特別枠が設けられた。同制度に参加する中国企業は民間、国有企業にかかわらず、中国市場を前提として市況に左右されないゴム販売収入が魅力となり、2000 年代にラオス北部にゴム林が急激に増えた。ラオスの政府役人にとっても、ゴム林投資は麻薬作物代替という大義に加え、ラオス政府が掲げる森林被覆面積目標（国土の 70%）に向けてカウントされるため、歓迎された（Lu 2020）。

2011 年までにラオス政府が中国企業に与えた農地コンセッション面積は 20 万 ha にものぼり、圧倒的首位を占める。投資形態にかかわらず（ラオス側が土地と労働力を提供して中

国側 が技術、投入財、市場を提供する「2+3」型、もしくはラオス側は土地だけを提供して残りを中国側が提供する「1+4」型)、種子、肥料、収穫機材などほぼすべての投入財は中国から調達される。また、販売先は中国資本のゴム加工工場や中国向け輸出となるため、ラオス農家・農民との契約交渉条件は中国側に圧倒的有利になる (Lu 2018)。

2011 年ごろからゴムの市場価格が下落し始め、雲南省やラオス北部のゴム農園の出荷価格も下落し始めた。ゴムの木は苗木を植えてから収穫開始まで 5〜7 年かかるが、ラオス北部では市場価格が高騰したときに植樹したものの、収穫開始までには価格が下落している、という憂き目に遭った農家は多いようである。

ゴムのブームがひと段落し、次にラオス北部にやってきたのはバナナだった。2014 年ごろから中国資本によるバナナ栽培がブームとなった。しかしながら、農薬流出による環境汚染や農民の健康被害が明らかとなり、ラオス政府は 2016 年からバナナ園用の土地コンセッションを禁止とした。そして、バナナ栽培の風向きが悪くなったのち、バナナ園から現在はサトウキビ畑へと転換中の農園が多い (筆者による 2019 年 8 月視察)。

鉱業分野では、中国企業による投資は 2000 年代に急増した。2009 年には中部サワナケート県の Sepon 鉱山 (金と銅) を開発・採掘していた豪州企業オキシアナを中国の五鉱集団の子会社である五鉱有色金属が買収した。2010 年時点でラオスの鉱業分野への中国投資は 59 社、102 か所 (ラオス全土の外資による開発 186 か所中) にのぼった。ラオスにおける鉱業分野の対 GDP シェアは 1990 年代 (年平均) のわずか 0.6% から 2010 年代は同 6.5% へ増大した。2010〜2016 年の期間にラオス政府が国内外企業に与えた鉱業用地コンセッションから得たライセンス収入は約 2700 万ドルで、このうち 54% は中国投資に関わるものだった。ところが、中国投資家からのライセンス料回収率は 2013 年の 60% から、2016 年はわずか 2% へと極端に悪化している。中央政府と地方政府のあいだの連携不足や担当者能力の不足に加え、不透明な慣行が疑われるケースも多いのではないかと (Phonvisay and Manolom 2020)。

本項の以下では中国資本による経済特区やインフラ開発の現状をみていく。まず、ラオス北端の国境町ボーテンの変貌ぶりが特筆される。2016 年に雲南海誠実業集団がラオス政府から 90 年の開発権を得て、700ha 超の山岳地に「老挝 (ラオス) 磨丁経済特区」の開発を開始した。2019 年 11 月時点で土地造成工事が 8 割完了し、投下済みの中国資本は約 10 億ドル、10〜15 年をかけて 30 万人規模の住民が住む特区の開発を進める。開発完了まで内外資本が少なくとも 100 億ドルが投下される見込みだという。国際居住区、国際商業金融

中心、国際教育産業中心、国際医療産業園区、国際保税物流加工園区、磨丁火車站綜合区といったゾーニングがなされ、筆者が 2019 年 8 月に訪問したときは、国際商業金融中心はほぼ完成していた。

ボーテンはかつてカジノ中心の経済特区が栄えた時期があったが、2010 年に起きた犯罪事件をきっかけに中国政府がビザ発給の厳格化をラオス政府に要求したため、訪問客が激減し、カジノホテルが破綻し、2011 年以降、ボーテンはゴーストタウンと化していた。その後、脱カジノによる総合開発を行う特定経済特区として再生するという話だったが、しばらくは進展がなかったところ、後述の鉄道工事が開始したのを契機に、一気に動き出したようだ。

次に風光明媚な観光町のバンビエンである。筆者が 2013 年にここを訪れたときには韓国人観光客の多さに驚いた。2019 年の再訪時も市街中心部の宿泊施設やレストランは依然ハングル文字の看板が優勢だったが、13N 号線沿線には漢字表記の中国人用宿泊施設が目立った。南方向の郊外には中国企業が鉄道工事にあわせて建設した 2 つのセメント工場がある。

バンビエンでの中国投資案件として大きいのは Lao-Vang Vieng New Zone という特区の開発計画である。2018 年に同名の中国資本開発会社とラオス政府との間で覚書が交わされ、総事業費 53 億ドルを投じ、5 つの工期に分けて 29 年間にわたって新しい道路、Xong 川を東西に渡る 4 つの架橋、ショッピングセンター、学校、病院、寺院群、エコツアーサイト群など、大規模な開発計画である。2020 年下旬時点では具体的条件を詰める交渉段階だが、地元住民からの反対の声が上がっているという。2019 年初め、別の中国企業によるバンビエンでの開発計画では、測量チームが地元住民とにらみ合いになり、ラオス政府は測量を停止せざるを得なかったというエピソードがある。今回の計画も、7,000 ha という広大な面積が絡み、22 の村が影響を受けるといわれ、土地収用に関わる補償問題、住民の人権問題、環境悪化問題などが取りざたされているという（ASEAN Today 2020 年 10 月 28 日付）。

ラオスの首都ビエンチャン郊外に位置する経済特区のサイセター総合開発区では 11 月 30 日、同国初となる製油所が稼働を開始した。中国・ラオス両国の国営企業の合弁事業として 2015 年から建設が進められていたもので、建設総予算は約 20 億ドル、出資比率は中国の雲南東岩実業が 75%、ラオス燃料公社が 20%、ラオス・中国合資会社が 5%となっている。28ha 以上の敷地面積を有する同製油所は年 100 万トンの処理能力を持ち、ガソリンやディーゼル、液化石油ガスなどの石油製品の生産を行う。同開発区は「一带一路」の一環

として、中国の雲南省海外投資とビエンチャン都政府の共同出資によって建設・運営されている。工業用地の提供だけでなく、住居やショッピングモールなども整備することで、「ビエンチャン新都市構想」を掲げている。（ジェトロビジネス短信 2020.12.10）

2020 年 12 月 20 日、ラオス初の高速道路としてビエンチャン～バンビエン間を結ぶ高速道路（109km、幅 23m）が開通した。雲南建工集团有限公司とラオス政府の合弁事業（中国側 95%、ラオス側 5%）として 2018 年末から建設が進められていたもので、当初計画から 13 か月前倒しで完成した。事業規模は約 12 億ドルで、BOT 方式により 50 年間のコンセッション方式により運営される。ビエンチャンとバンビエン間の往来は従来、急峻な地形と道路の整備不良により、自動車で片道約 3 時間を要していたが、今回の高速道路開通によって 1 時間 30 分余りに短縮される。片側 2 車線の高速道路は中国の高速道路建設標準規格に基づき、時速 80～100 キロに制限速度を設定している。今回の開通区間は、総延長約 440km のボーテン国境までの高速道路の第 1 区間となる。今後、バンビエン、ルアンパバーン、ウドムサイ（図 2 では Muang Xai）などを経由し、ボーテンまで延伸する計画だ（ジェトロビジネス短信 2021.1.7）。通行料は車種によりキロ当たり 600～2,000 キープ（約 7～22 円、ビエンチャン～バンビエン間に換算すると約 760～2,400 円）を計画しているが、商用車の利用者たちはピックアップトラックなどの通行料が高すぎるとして見直しを要求しているという（Vientiane Times 2021 年 1 月 6 日付）。

2016 年 12 月に起工したボーテンからビエンチャンまで全線 414km（国境トンネルを除く）の「ラオス中国鉄道」の建設工事が着々と進んでいる。トンネル 75 か所 198km（47.8%）、橋梁 167 か所 61km（16.4%）と、全線のうち地上を走る区間は 38%しかないという、厳しい地形における大事業である。駅数は旅客駅 10、貨物駅 22、設計速度は、旅客車両が 160～200km/h、貨物車両が 120km/h となっている。ゲージは標準軌道の 1.435m で単線である。

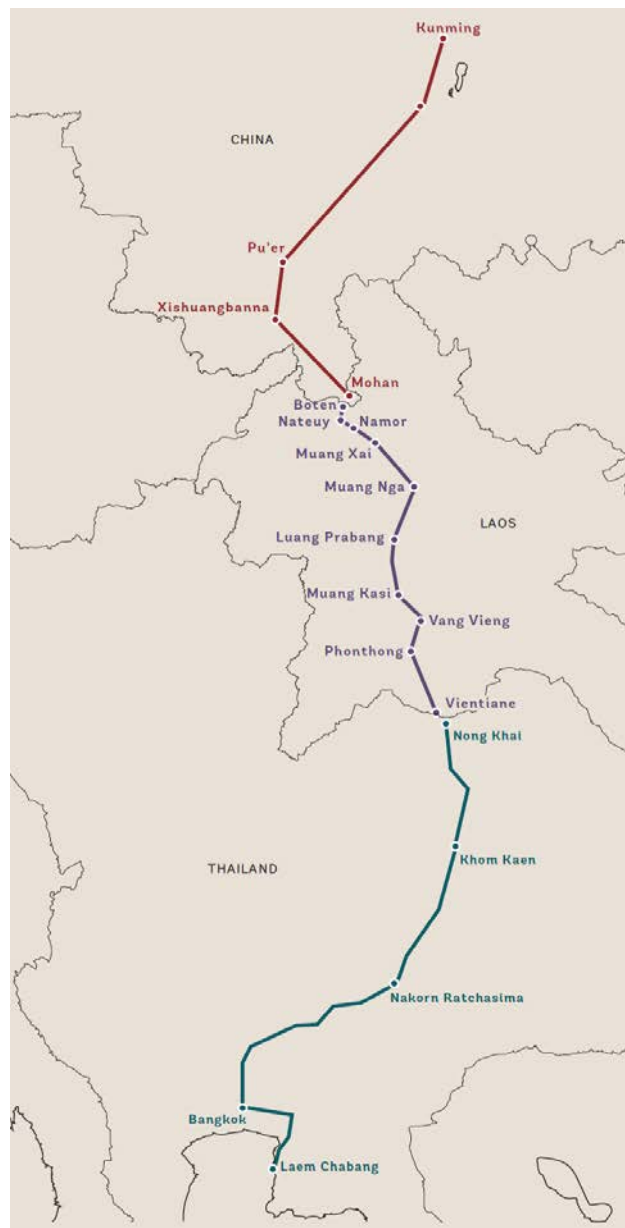
建設作業は 6 区間に分けて中国国有大手がそろい踏みで受注し、路線区間、橋梁部分、トンネル部分などそれぞれの得意分野に応じて関連企業が担当しているようだ。ラオス企業は一部の下請けに採用されている。

総事業費約 60 億ドルのうち、40%は合弁会社（Laos-China Railway Co., Ltd.）による出資、60%は中国輸出入銀行からの融資で賄う。合弁会社への出資はラオス側はラオス鉄道公社が 3 割、中国側は中国鉄道公社の子会社 3 社が 7 割を負担する。中国輸出入銀行の融資条件は年利 2.3%、25 年償還、執行猶予 5 年で、ラオス政府・国民が最終的に負担するの

は約 21 億ドルと計算される。これは同国 GDP 約 189 億ドル (2019 年) の 11% に相当する。

新型コロナの影響にもかかわらず、予定通り 2021 年末までに完工し、2022 年初旬には運行開始だと伝えられる。2020 年 11 月には国境を貫く 9.6km の最長トンネルが開通した。ラオス区間が完成すると、中国区間と併せた昆明～ビエンチャン間の 1000km 超の高速鉄道が開通することになる (図 2 参照)。

図 2 昆明～バンコク・レムチャバン間の鉄道計画ルート



注：昆明からレムチャバンまで鉄道総距離は 1,631km、道路総距離は 1,907km

出所：World Bank (2020) p.15

一方、ビエンチャンからバンコク方面への延伸については、バンコク～ナコンラチャシマ間（253km）の工事が 2017 年末に着工し、2026 年に完成を目指すと伝えられる。既存のタイ国鉄の狭軌（1.0m）線路は貨物車両用に残し、新たに敷設される標準軌の線路は旅客用に振り分けられる予定だ。ただし、タイの不安定な政治状況や新型コロナの影響を考えると、さらに遅れるかもしれない。また、ノンカイ～ビエンチャン間のメコン川を渡る新しい鉄橋、バンコク～レムチャバン間の貨物輸送と旅客輸送の関係、バンコクからマレー半島・シンガポール方面への標準軌線路はどうするのかなどは現在不明である。「中国インドシナ経済回廊」ルートに高速鉄道が貫通するまでの道のりは長そうだ。

ラオスのような小規模経済にとってこのような大規模インフラ建設の経済性が当然懸念されるが、本稿では以下、2 つの関連文献に言及しておく。

まず World Bank（2020）によれば、ラオス中国鉄道の経済性は、自国の小さい経済規模を考えれば、どれだけ中国と往復するトランジットの旅客と貨物の需要を取り込めるかにかかっている。筆者の推測では、本事業の事業化調査（F/S）段階（2015 年と思われる）で標準的な費用便益分析が行われずベンチマークデータが存在しないためだと推測するが、同文書では新鉄道の旅客需要と貨物需要に絞って考察している。

旅客需要については F/S では表 6 の通り予測している。このような需要増加が達成されるためには、鉄道輸送は航空輸送と競争しなければならない。昆明をはじめとする中国華南の主要都市からビエンチャンやルアンパバーンへは空路であれば往復 200 ドル程度で 1 時間以内に到達できる現状に対し、新鉄道は所要時間よりも低価格を優先する客層をターゲットすることになる。そのためには列車の発着頻度を高め、各鉄道駅への交通利便性を高める投資が必要である。また、中国側でエコノミー型のグループツアーを組織する旅行社の供給も必要になる。加えて、2030 年予測の年間 117 万人というのは、8 両編成で車両あたり 80 座席を想定すれば、そうした便がボーテン～ビエンチャン間を毎日 5 往復することに相当する。これらに必要な追加的投資費用に対し、F/S による旅客需要予測は達観的すぎると評価されている。

表 6 越境旅客数予測（単位 1000 人）

旅客の種類	輸送モード	2025年	2030年
中国内陸部からラオスへの旅客	鉄道	380	830
	道路	100	130
	航空	240	630
	小計	720	1,590
	鉄道シェア	52.8%	52.2%
中国内陸部からシンガポール、マレーシア、タイ、カンボジア、ラオスへの旅客	鉄道	100	340
	道路	50	70
	航空	2,750	3,500
	小計	2,900	3,910
	鉄道シェア	3.4%	8.9%
ボーテン国境経由の陸路旅客		630	1,370
中国内陸部からラオスへの旅客に占めるシェア		87.5%	86.2%
ボーテン国境経由の鉄道旅客		480	1,170
ボーテン国境経由の陸路旅客のうち鉄道輸送のシェア		77.4%	85.4%

引用元：New Boten-Vientiane Railway Feasibility Study

貨物輸送需要についてはバンコク方面へ延伸が完成した段階では、トラック輸送に対して競争力を持つ可能性はあるとしている。しかし、そうした競争力を実現するためには国境での大量の貨物の通関手続きをスムーズにする必要がある。貨物輸送の採算をとるためには一便の貨物列車につき、トラック 60～80 台分の貨物が通過することになるが、現状でこの要件を満たす物的・人的・物流上のインフラは備わっておらず、貨物通貨の所要時間が過大になれば、道路輸送との競争には勝てない、と評価されている。

2 つ目の興味深い考察は Lane（2020）によるモンゴルとの比較である。ラオスとともにモンゴルも本稿冒頭の債務維持不可能ハイリスクの候補に挙げられている。両国とも経済規模が小さく、海岸線を持たない内陸国であり、国内の輸送インフラは主にトランジット需要であるという点で共通している。そのうえで、モンゴルの場合は資源産地の欧州・ロシアと中国市場の中間に位置し、貨物需要を満たす可能性が高いという利点がある。一方、ラオスの場合は後背地から運べるバルク貨物（水力発電は鉄道で運べない）の量が少ないため、たとえバンコク方面までの鉄道ルートが貫通したとしても、海路輸送と競争して商業的採算をとる見通しは暗いと結論づけている。

3. ミャンマー²

中国によるミャンマーへの外国直接投資額は 2005 年以降に急増し、2011 年にタイを抜いてトップとなった。その要因はいくつかあるが、1 つにはミャンマーに手付かずの天然資源が豊富であったこと、もう 1 つは西側諸国の制裁によって孤立した政治環境のなか、ミャンマー政府にとって中国の資金力・技術に頼るほか、資源開発のオプションがなかったことが挙げられる。2010 年代は日本の官民によるティラワ工業団地の整備などのおかげでヤンゴンとその近郊における日本企業のプレゼンスが高まったが、ミャンマー全体では中国資本のプレゼンスは大きい。経済特区を除く 2017 年 4 月時点の累計では、中国が 187.5 億ドルと全体の 26.%を占めた (Kyaw 2020)。

2020 年 1 月 17～18 日、習近平国家主席は中国の元首として 22 年ぶりにミャンマーを公式訪問した。両国政府の閣僚らが事前に協議していた 33 の覚書を結んだ。その要点は以下の通りである (ジェトロビジネス短信 2020 年 1 月 23 日付)。

- ・ ミャンマー西部ラカイン州と中国雲南省を結ぶ中国・ミャンマー経済回廊 (CMEC) 構想 (鉄道、高速道路) の推進
- ・ ラカイン州チャウピューでの経済特区 (SEZ) と深海港の建設
- ・ 中国との国境貿易の主要拠点のシャン州ムセと瑞麗における国境経済協力圏の開発
- ・ ヤンゴン市の新都心開発
- ・ ミャンマー産コメの対中輸出に向けた植物防疫に関する手続きの確立

このように中緬間の緊密さは深まっている。とくに両国の地理的接点において経済統合が加速している状況は、公式の貿易データからも明らかである (表 7)。とくにムセ国境を経由する対中国境貿易が急増しており、ミャワディ経由の対タイ国境貿易の 5～6 倍の規模に達している。中国への輸出品は大半が農産物と考えられる (パイプライン経由のガス・石油を除いて)。輸入品については建設資材のほか各種消費財が多く、後者については中国製品とタイ製品が競合関係にあるといえる。

ミャンマー北部・東北部のカチン州やシャン州は中国雲南省と 2,000km 超に及ぶ国境線を有し、旧来より木材、宝石などの違法取引も含めて、中央政府の統制を受けない少数民族勢力だけでなくミャンマー国軍の利権が絡んだ非公式貿易が展開されている。表 7 をみるとミャンマー側のムセ税関経由の対中国境貿易は輸出が輸入の 2.5 倍という出超だが、中国側の瑞麗 (ルイリ) 国境ゲートでは 2000 年代後半の数字で対ミャンマー輸出額が輸入額の

10 倍超あった。タイとの関係でも同様に国境貿易の公式統計には輸出側と輸出側に大幅な食い違いが見られる。ムセ・瑞麗国境の物流施設やムセ～マンダレー間の交通インフラの整備が進み、公式貿易のウェイトが上がっているかもしれないが、その程度は不明である。

表 7 ミャンマーの主要陸路国境の税関別貿易推移（単位 100 万ドル）

年度	ムセ (中国)		ミャワディ (タイ)		チンシュウエホー (中国)		ルウェジェ (中国)		ミエイ (タイ)		合計	
	輸出	輸入	輸出	輸入	輸出	輸入	輸出	輸入	輸出	輸入	輸出	輸入
2012-13	1,816	1,024	56	89	57	7	22	11	127	28	2,134	1,239
2013-14	2,211	1,307	49	222	216	31	69	7	113	41	2,761	1,827
2014-15	3,614	1,704	33	424	358	66	64	9	106	40	4,293	2,494
2015-16	3,810	1,568	44	682	333	53	64	13	141	30	4,549	2,605
2016-17	3,704	1,658	60	868	516	58	186	16	157	52	4,860	2,855
2017-18	4,128	1,695	83	869	525	47	221	13	184	75	5,490	3,012

出所：Thient（2020）、データ：商業省サイト <https://www.commerce.gov.mm>

中国資本によるミャンマー進出の大規模案件は資源開発・輸入の目的のことが多い。しかし、資源開発プロジェクトはミャンマー国内の紛争や国軍の権益などが複雑に絡み、影響を受ける住民に対する計画の事前説明や対話が不十分であったり、経済便益の分配について不透明であったり、説明責任に大きな問題を残すケースが多い。とくに大規模プロジェクトは土地収用と補償問題が伴い、社会環境影響に直結するため、現地住民との摩擦を起こすことが多い（表 8）。

ザガイン管区モンユワ郊外のレパダウン銅鉱山採掘については、3,000ha の土地が収用され、約 200 家計が立ち退きを強制された。また紛争地に大量の汚染土が廃棄され、住民の環境被害への補償はなされなかった。さらに地元住民にとって宗教上神聖な場所の近くがはげ山に変貌させられたことへの憤慨は大きい。カチン州のミッソン・ダムについては類似の事情でさらに大きなインパクトが予想された結果、地元の大反対に遭った（藤村 2020b で報告）。ミッソン・ダムのように資源開発プロジェクトが少数民族地域で実施される場合は、国軍との長い対立の歴史が絡み、社会環境問題が構造化するリスクが大きい。

表 8 中国によるミャンマー投資の大規模案件例

	ミッソン・ダム	レパダウン銅鉱山	ガス石油パイプライン
投資規模	36億ドル	10億6500万ドル	50億ドル
合併企業名	Upstream Ayeyawady Confluence Basin Hydropower	Myanmar Wanbao Mining Copper	Southeast Asia Crude Oil Pipeline; Southeast Asia Gas Pipeline
中国側出資の 国有企業	中国電力投資集団 (CPI): 80%	万宝工業: 中国兵器工業集団 (Norinco) の子会社	中国石油天然気集団 (CNPC): 50.9%
ミャンマー側 出資企業	電力省、Asia World社 Co.	Union of Myanmar Economic Holdings Ltd. (UMEHL): 国軍系複合大手	Myanmar Oil and Gas Enterprise (MOGE)、ガスは韓国・大宇なども出資
反対抗議団体	Burma Rivers Network	Save Letpadaung Mountain Committee	Myanmar-China Pipeline Watch Committeeほか

出所: Tang-Lee (2018)

ミャンマー領土・領海内には天然ガス 2 兆 5,400 億 m³、原油 37 億バレル相当の埋蔵量があり、あわせてアジアでは第 7 位と推定されている。中国ミャンマー経済回廊 (CMEC) 開発の先陣を切ったのは、ラカイン州チャオピューと昆明を結ぶ (全長 2,380km、ミャンマー領内 770km) を結ぶガス石油パイプラインである。ガスについては 2013 年 7 月、シュウェ海底ガス田で採取される天然ガスの輸送を開始した。2019 年の天然ガス輸送は前年比 54%増の 340 万トンに達した。現状の契約では、採掘ガスの 8 割が中国に輸出され、残りがミャンマー国内需要に向けられる。石油については 2017 年 6 月、中東アフリカ方面から海路で届く原油の輸送を開始した。CNPC が中国南西部に建設中の製油所まで運ばれる。2019 年の原油輸送は前年比 6.3%増の 1,080 万トンに達した。このパイプラインで運ばれる原油の量は中国の需要全体の約 4%と大きくないが、マラッカ海峡をバイパスするルートとして中国にとって地政学的な意義は大きいとされる。ミャンマー政府にとっても経済発展のための貴重な外貨獲得源になるが、一方で、パイプラインがシャン州の少数民族支配地域を通ることから、上述のように、現地では複雑な社会環境面での対立状況を引き起こしている。ミャンマー人一般の間では中央政府や国軍エリート階級の腐敗の下、中国による資源収奪を許しているという感情は広まっているようだ (Andrews-Speed et al.[2018]および Kyaw [2020]参照)。

こうした複雑なミャンマーの国内問題を避けながら雲南省からインド洋へ至る新しい経済回廊として、エーワヤディ (イラワジ) 川ルートを開拓しようという動きもあるようだ。2018 年初め以来、雲南省のコンサルタント企業が、カチン州のパモー (ムセ国境から北西方向へ約 100km) 経由でエーワヤディ川を往復し、「中国ミャンマー・エーワヤディ経済ベ

ルト」構想を探っている。昆明から陸路とエーヤワディ川の水路の合計 2,161km を経てヤンゴンに至る物流回廊の開発に 33 億人民元（約 5 億ドル）の資金投下を想定している。この計画が実現すれば、CMEC 構想に挙げられている高速鉄道の 90 億ドル規模の投資に比べはるかに安上がりであり、かつ治安上のリスクも低いと主張している。雲南省側では同省発展改革委員会がこの構想を一带一路プロジェクトとしてシルクロード基金や AIIB の資金支援を求めているが、ミャンマー側が同計画に合意を与えるかどうかは不明である（Irrawaddy 紙 2019 年 12 月 30 日付“China quietly pushing Myanmar to back its development plan for Irrawaddy River”）。

おわりに：Covid-19 の影響をふまえて

人々の越境移動が空路中心になった現代では空路がパンデミックの経路になる。東南アジアではインドネシア、フィリピン、マレーシアといった島嶼国で感染・死者数の増加が激しいのに対し、発生源の中国と陸続きで近隣するメコン諸国は、陸路経由での感染拡大は一般的に封じ込めに成功している。

ベトナムは 2020 年 2 月にロックダウンを開始し、感染拡大を封じてきた。7 月までは死者がゼロだったが、8 月に入って中部都市ダナンを中心に初めて死者が出た。それでも 2021 年 2 月 2 日時点で感染者 1,882 人、死者 35 人（ジョンホプキンス大学まとめ、以下同様）と、人口が 1 億近い途上国としてはコロナ対応に際立って成功している。カンボジアとラオスは感染者がそれぞれ 466 人と 44 人、死者はゼロを持続しており、封じ込めに成功している。これら後発途上国は医療基盤がぜい弱なだけに政府は国境管理を徹底しているようだ。タイは 2020 年 11 月までは感染者を 3,000 人台に抑えていたが、12 月にバンコク近郊の水産市場で大規模クラスターが発生した影響で感染者が 2 万人を超えた。それでも死者は 79 人と低水準に踏みとどまっている。ミャンマーは 2020 年 8 月までは感染者数 1,000 人未満、死者数 1 桁台に抑えていたが、11 月以降に感染が指数関数的に拡大し、感染者数は 14 万人、死者は 3,100 人を超えた。ただし、ミャンマー当局が連日発表する地域別感染者内訳（外務省国別情報 HP）をみると、感染者のほとんどはヤンゴン管区とその周辺地域に分布しており、シャン州、カチン州といった中国国境地域での感染拡大はほとんどみられない。

このように中国と陸路で連結するメコン地域は概ね感染拡大の抑え込みに成功している

一方で、越境経済活動への影響が 2020 年の前半までは明らかだった。例えばミャンマーについては、シャン州から雲南省へ大量の果物が輸出されていたところ、コロナ後は中国側の移動制限により、青果取引所に乗り入れるトラックの数が 1 日あたり 500 台程度から 50～70 台に激減した。タイからは中国でブームとなっているドリアンの出荷が滞り、タイ国内向けに切り替えることで価格が 3 分の 1 に値崩れしたという。ベトナムでは同国産ドラゴンフルーツの 9 割が中国向けだが、こちらも国境移動制限で出荷トラックが国境付近で足止めされ、混乱をきたしたという（日本経済新聞 2020 年 2 月 23 日報道）。このような状況にもかかわらず、上述の中国ラオス鉄道は当初予定の 2022 年初旬の運行開始に向けて工事が進行中である。

ポスト・コロナ下での中国の「一帯一路」投資は遠方よりも近隣のアジア諸国を優先することが予想される。なかでもお膝元のメコン諸国はコロナによる経済停滞と財政力減退のなか、インフラ開発を中国に依存する度合いが高まる見込みが高い。感染収束までは陸路の越境物流は混乱を続けるだろうが、収束後はメコン地域の経済統合における中国のプレゼンスはさらに高まっていることが予想される。中国によるインフラ支援およびワクチン外交に対し、経済力が非対称に弱い CLM 諸国は中国依存が増大することが懸念される。とくにミャンマーについては 2 月 1 日に起こった国軍によるクーデターにより、西側諸国から孤立する方向にむかえば、2010 年以前の軍政時代のような対中依存に逆行することが懸念される。

参考文献・ウェブサイト一覧

（文献）

- ・ Andrews-Speed, Philip, Mingda Qiu and Christopher Len. 2018. “Chapter 2 Mixed Motivations, Mixed Blessings: Strategies and Motivations for Chinese Energy and Mineral Investments in Southeast Asia” in Jason Morris-Jung ed., 2018. In *China's Backyard: policies and politics of Chinese resource investments in Southeast Asia*. ISEAS Yusof Ishak Institute.
- ・ Baoyun, Yang, and Patcharingruja Juntaronanont. 2020. “Chapter 3 The Effects of the Lancang-Mekong Cooperation on Mainland ASEAN Countries: Opportunities or

Challenges?” in Chirathivat, Rutchatorn and Nakawiroj, eds. *China’s Rise in Mainland ASEAN: Regional Evidence and Local Responses*.: World Scientific.

- Bello, Walden. 2019. *China: An Imperial Power in the Image of the West?*. Focus on the Global South, Chulalongkorn University: Bangkok.
- Chheang, Vannarith 2017. “The Political Economy of Chinese Investment in Cambodia” *Trends in Southeast Asia* No.16. ISEAS Yusof Ishak Institute.
- Economist (The). 2020. “Special report: China’s Belt and Road” February 8.
- Hurley, John, Scott Morris, and Gailyn Portelance. 2018. “Examining the debt implications of the Belt and Road Initiative from a policy perspective” Center for Global Development (CDG) Policy Paper 121, March, Washington DC.
- Kyaw, Aung. 2020. “Chapter 4 China’s Rising Influence in Myanmar: Implications, Responses, and Future Strategy” in in Chirathivat et al., eds. *China’s Rise in Mainland ASEAN: Regional Evidence and Local Responses*.: World Scientific.
- Lane, Jonathan Andrew. 2020. “Reevaluating the economic benefits of the Lao PDR-PRC high-speed rail and its implications for fiscal stability of the Lao PDR”, *ADB Working Paper Series* No.1118, September.
- Lu, Juliet. 2018. “Chapter 7 Development Cooperation with Chinese Characteristics: Opium Replacement and Chinese Rubber Investments in Northern Laos” in Jason Morris-Jung ed., *In China’s Backyard: policies and politics of Chinese resource investments in Southeast Asia*. ISEAS Yusof Ishak Institute.
- Lu, Juliet. 2020. “Strategic resources and Chinese state capital: A view from Laos” *Made in China Journal*, 5(1):154-159.
- Manolom, Thanatavan, and Somdeth Bodhisane. 2020. “Chapter 9 Determinants of FDI and Policies for Attracting Chinese FDI into Laos” in Chirathivat et al., eds. *China’s Rise in Mainland ASEAN: Regional Evidence and Local Responses*.: World Scientific.
- Phonvisay, Alay, and Thantavan Manolom. 2020. “Chapter 10 The Influence of Chinese Investments in the Mining Sector in Laos: Land Concession and Concession Fees” in Chirathivat et al. eds. *China’s Rise in Mainland ASEAN: Regional Evidence and Local Responses*.: World Scientific.
- Pichnorak, Siem. 2018. “Chapter 8 The High Cost of Effective Sovereignty: Chinese

Resource Access in Cambodia” in Jason Morris-Jung ed., *In China’s Backyard: policies and politics of Chinese resource investments in Southeast Asia*. ISEAS Yusof Ishak Institute.

- ・ Suryadinata, Leo. 2017. *The Rise of China and the Chinese Overseas: A study of Beijing’s changing policy in Southeast Asia and beyond*. ISEAS-Yusof Ishak Institute, Singapore.
- ・ Tang-Lee, Diane. 2018. “Chapter 9 Complex Contestation of Chinese Energy and Resource Investments in Myanmar” in Jason Morris-Jung ed., *In China’s Backyard: policies and politics of Chinese resource investments in Southeast Asia*. ISEAS Yusof Ishak Institute.
- ・ Thient, Mu. 2020. “Chapter 11 China’s Rising Influence and Its Implications on Myanmar-Thailand Trade” in Chirathivat et al. eds. *China’s Rise in Mainland ASEAN: Regional Evidence and Local Responses*. World Scientific.
- ・ World Bank. 2019. *Belt and Road Economics: Opportunities and Risks of Transport Corridors*, Washington DC.
- ・ World Bank 2020. *From Land-Locked to Land-Linked: Unlocking the Potential of Lao-China Rail Connectivity*, Washington DC.
- ・ 藤村学 2020a「タイおよびラオス北部の陸路連結性と中国経済の浸潤」『タイ経済とメコン』国際貿易投資研究所 (ITI) 調査研究シリーズ No.100、pp.76-99
- ・ 藤村学 2020b「ミャンマー北東部における中国経済の浸透」『創設 50 周年を迎えた新たな国際経済環境と ASEAN および各国の課題』亜細亜大学アジア研究所・アジア研究シリーズ No. 101、pp.83-109
- ・ 真家陽一 2019「第 4 章「一带一路」構想を巡るファイナンス」平川均・町田一兵・真家陽一・石川幸一編著『一带一路の政治経済学：中国は新たなフロンティアを創出するか』文真堂 p.76-95
- ・ 山田紀彦 2020「ラオスの政治と経済：新型コロナ禍の影響と今後」日本アセアンセンター主催 ASEAN 最新事情ウェビナー12 月 22 日プレゼン資料

(ウェブサイト)

- ・ Asia Infrastructure Investment Bank (AIIB) <https://www.aiib.org/en/index.html>

- ・ COVID-19 Data Repository, Center for Systems Science and Engineering (CSSE) at Johns Hopkins University <https://github.com/CSSEGISandData/COVID-19>
- ・ Lancang Mekong Cooperation <http://www.lmcchina.org/eng/>

1 筆者による 2019 年 8 月のラオス出張報告については藤村（2020a）を参照されたい。

2 筆者による 2019 年 3 月のミャンマー出張報告については藤村（2020b）を参照されたい。

第5章 マレーシアにおける「一帯一路」の問題点

(一財) 国際貿易投資研究所

客員研究員 小野沢 純

要約

- ・ マレーシアと中国の経済関は緊密化している。中国はマレーシアの最大の貿易相手国であり、製造業の直接投資でも中国からの投資が 2016 年からトップを占めている。
- ・ ナジブ政権時代（2009～2018 年）に中国の「一帯一路」戦略にマレーシアがはっきりとコミットしたことが中国傾斜を促した。2013 年頃から中国の直接投資が拡大し始めたのがその証左である。いまや IT サービス分野では中国企業がリードしている。
- ・ ナジブ時代にマレーシアにおける「一帯一路」プロジェクトは鉄道や港湾、電力、不動産開発、工業団地など大型インフラを中心に 30 数件にも達した。
- ・ 2018 年 5 月の総選挙でナジブ政権が倒れ、マハティール首相へと独立後初めての政権交代となった。マハティール首相はナジブ前政権が推進してきた「一帯一路」政策を、①国益重視、②財政負担の軽減、③資金支払いの不明路さ、という理由から見直した。
- ・ ナジブ前首相は 1MDB 汚職で起訴され、最初の裁判で禁錮 12 年の判決が下され、控訴審に向かう。その他の裁判がなおも続くので、ナジブ汚職裁判は長期化する。
- ・ 「一帯一路」を通じてナジブ首相に「中国を利用し、中国に利用された」側面があったことは否定できない。

第1節 緊密化するマレーシアの対中経済関係

マレーシアは、近年他の ASEAN 諸国と同様に、中国との経済関係が緊密化している。中国はマレーシアの最大の貿易相手国であり、また最大の外資受け入れ先。マレーシアの貿易総額面で中国が 2009 年から連続 12 年間にわたり首位を占めている。また、外国資本の直接投資認可額（製造業）でも 2016 年から 2020 年まで中国が連続 5 年間首位を占めている。かつてトップの座にあった日本は今や中国の後を追いかける立場に甘んじている。

マレーシア企業は、中国市場の大きさと成長性にあらためて魅了されるとともに、中国資本との連携を志向する傾向がみられるようになった。さらに、ナジブ政権時代（2009～2018 年）に中国の習近平国家主席の主導する「一帯一路」戦略にマレーシアが明確にコミットし

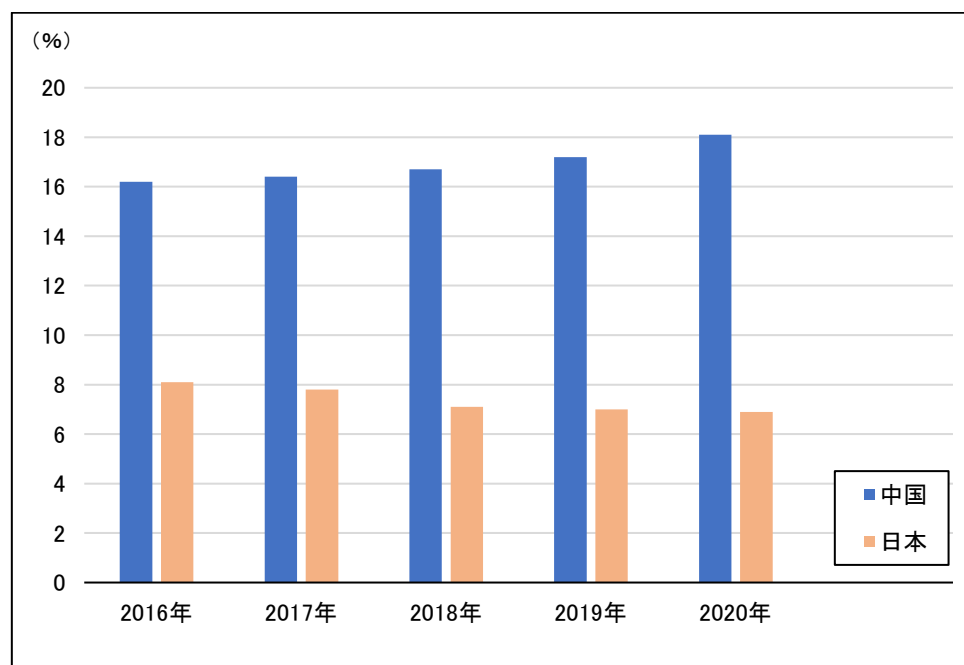
たことがマレーシアの中国傾斜を促したといえる。2013 年頃から中国からの直接投資が急に拡大し始めたのがその証左である。

1. 貿易は中国依存の構造

貿易立国マレーシアは国際経済の変動に影響される度合いが強い。リーマンショックで先進諸国が経済低迷に陥ったなかで真っ先に成長回復した中国経済に引っ張られるかのようになり、2009 年からマレーシアの貿易相手国（輸出入総額ベース）は中国が 1 位となり、そのまま 12 年間首位の地位を占めている。

図 1 は 2016 年から 2020 年（1～8 月）におけるマレーシアの貿易総額に占める対中貿易のシェアを対日シェアと比較したもの。ここから明らかなように、最近 5 年間で対中貿易は右上がりに比重を高め、20% 台に達した。逆に日本との貿易は今や 6% 台まで低下、きわめて対照的な現象が生じていることに注目したい。2020 年（1～8 月）の輸出に占める中国シェアは 16%、輸入では 21%（図 2 参照）。

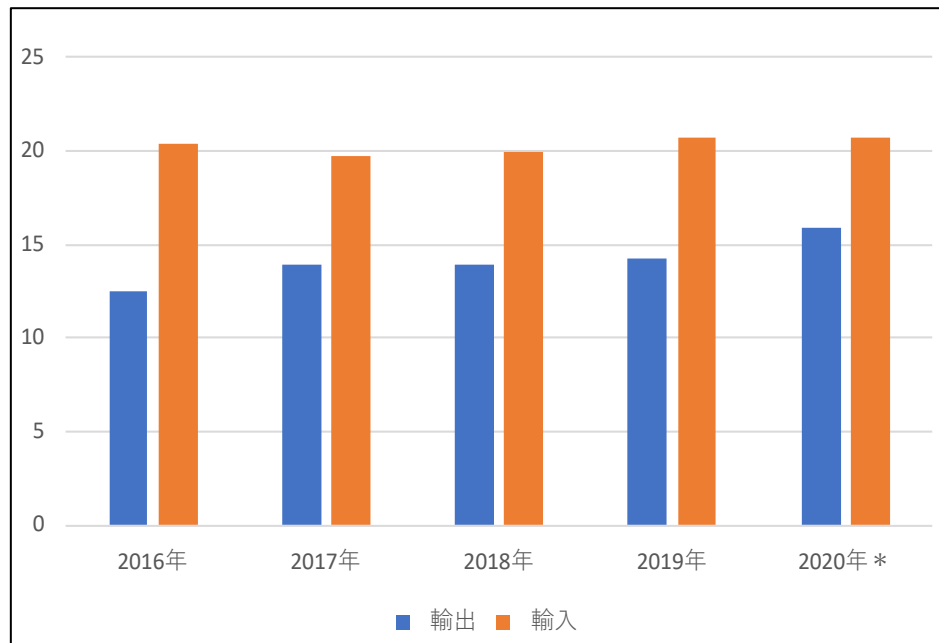
図 1 マレーシア貿易総額に占める対中・対日貿易シェア（2016～2020 年）



注：2020 年は 1～8 月

出所：Malaysia Ministry of Finance, Economic Outlook 2021, Nov 2020 から作成

図2 マレーシアの輸出入に占める中国の比重（2016～2020年、％）



出所：図1と同じ

マレーシアの対中輸出品目は、液化天然ガス（LNG）やパーム油、ドリアンなどの一次産品もあるが、約8割以上が工業品によって占められている。その工業品の半分近くが電子・電気部品などである（表1）。マレーシアからも中国への部品・中間財供給ネットワークが展開しているといえる。

一方、マレーシアの対中輸入は2009年以降2020年まで連続12年間トップである（中国に次ぐ輸入先上位はシンガポール、米国、日本の順）。マレーシア市場には根強い中国品志向があり、中国貿易にかかわる業界の影響力も強い。主要な対中輸入品は表2のとおり、電子・電気が4割弱を占めている。機械・同部品についてはマレーシア全体の輸入の3割が中国品に依存しているのが注目される。

マレーシアは貿易黒字国である。主要貿易パートナーの米国、シンガポール、日本とは出超を続けているが、対中貿易だけは一貫して入超にある。ただ、この対中貿易アンバランスはほとんど問題にされたことはない。

表 1 マレーシアの対中輸出品

(単位 : RM100 万)

	2018 年	2019 年	2020 年 1-8 月 (中国向け輸出比%)
1. 電子・電気	55,473	51,060	33,153 (13.9)
2. 非電子・電気工業品	60,301	65,625	41,703 (14.1)
3. パーム油	3,932	5,057	4,342 (15.8)
4. 天然ゴム	207	166	71 (48.5)
5. 原油	704	86	807 (47.5)
6. LNG	8,874	10,265	4,428 (47.5)
総計	139,147	140,931	98,983 (15.9)

出所 : 図 1 に同じ

表 2 マレーシアの対中輸入品

(単位 : RM100 万)

	2018 年	2019 年	2020 年 1-8 月 (全体に占める中国品比率%)
1. 電子・電気	65,688	64,090	43,035 (26.4)
2. 化学品	14,268	13,976	8,559 (18.1)
3. 石油製品	7,444	10,506	5,512 (13.5)
4. 機械・部品	20,306	19,964	11,503 (30.2)
5. 金属加工品	12,542	11,763	6,054 (20.9)
総計	175,417	175,667	107,317 (20.7)

出所 : 図 1 に同じ

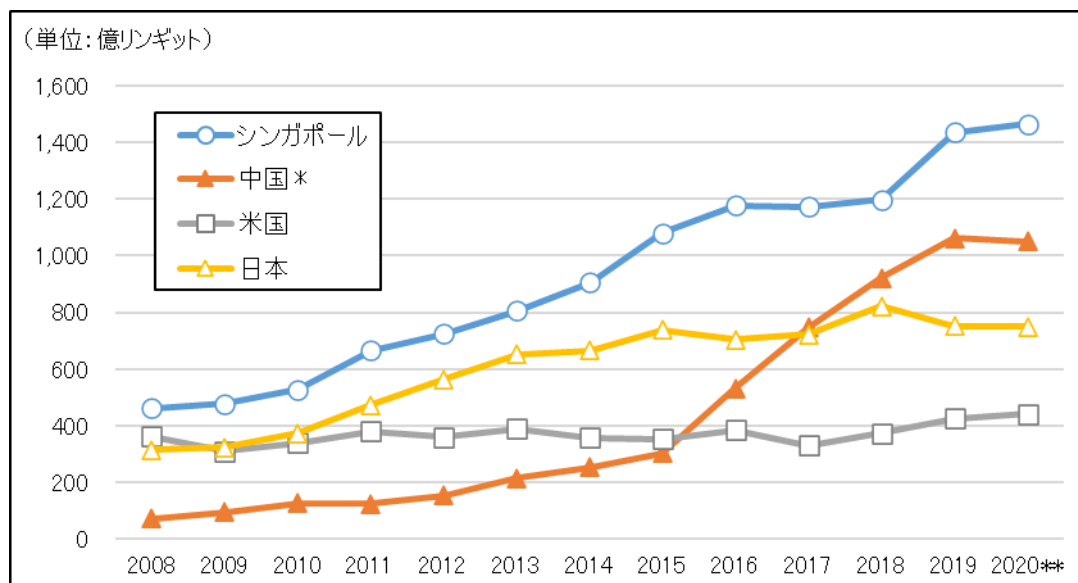
2. 中国から直接投資が拡大

マレーシアにおける外国直接投資の勢力図をみると (図 3)、ここでも中国資本の進出が目立つ。図 3 は外国資本の直接投資残高をシンガポール、日本、米国、中国の主要投資国について比較したものだが、中国 (香港をも含む数字) からの投資残高が 2009 年には全体の 4% に過ぎなかった (1 位シンガポール 18%、2 位日本 12%、3 位米国 11%)。ところが 2013 年頃から中国の投資残高が上向き、2016 年から急拡大、2019 年には日本や米国を追い越して 2 位の 15% 台に達した。(図 3)

その背景には、2000 年代から中国が ASEAN 諸国に経済的プレゼンスを高めてきたこと、とくにマレーシアについてはナジブ政権が 2013 年から「一帯一路」にコミットしたことが

中国企業の対マレーシア投資を促進した。マレーシアの「一帯一路」については2章以降で詳述するが、鉄道やパイプライン、港湾などの大型インフラ投資の中には中国からの借款によるものの、それに関連した中国企業によるさまざまな直接投資を引き起こしたことは間違いない。

図3 マレーシアで中国からの投資が拡大（国際収支ベース、純投資残高の主要4か国）



出所：Bank Negara Malaysia, "Monthly Statistical Bulletin", May 2020

(1) 中国からの製造業直接投資は2016年から拡大傾向

中国資本のマレーシアへの進出は不動産や建設、サービス部門が中心だったが、2016年ごろから製造業分野への直接投資が急速に拡大した。そのため、製造業分野における外国資本の投資認可額でみると、2016年から2020年まで5年連続中国資本がトップを占めてきた。ただ、2020年に入ると新型コロナの影響を受けてか中国からの直接投資は上半期で7割も激減している(表3、図3)。しかし、2020年1~9月でRM168億に増加したとのMIDA発表¹があるので、中国資本が引き続きトップとみてよい。かつて首位を維持していた日本からの投資は、中国、米国、シンガポールに次ぐ4番目になった(2019年)。

表3 マレーシアの製造業外国資本認可額（上位主要国）

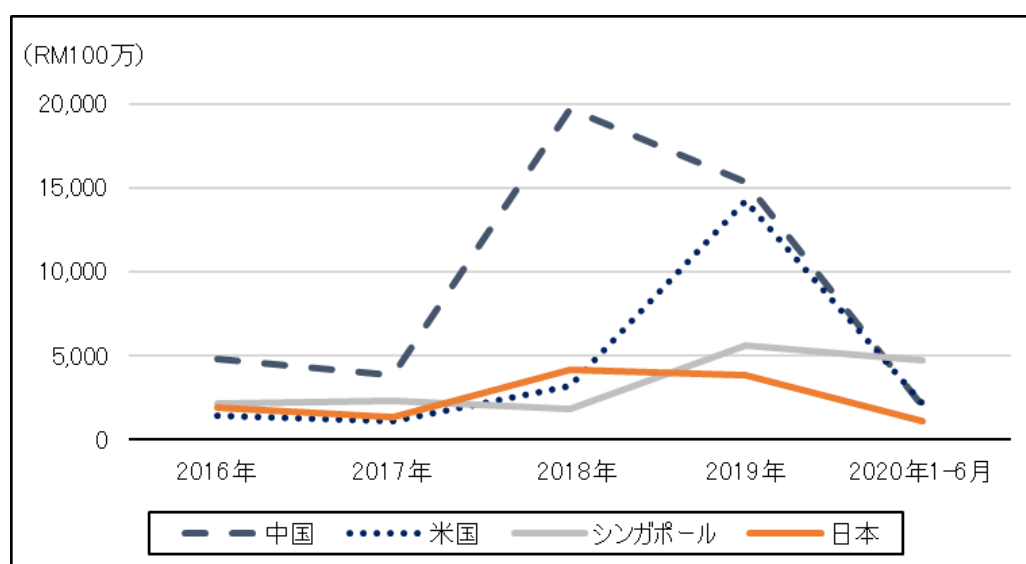
（単位：RM100 万）

投資国	2016 年	2017 年	2018 年	2019 年	2020 年 (1～6 月)
中国	4,775 (17.4)	3,852 (17.9)	19,673 (33.9)	15,300(28.4)	1,936(10.9)
米国	1,413 (5.2)	1,107 (5.1)	3,155 (5.4)	14,226 (26.4)	2,157(12.1)
シンガポール	2,114 (7.7)	2,307 (10.7)	1,834 (0.3)	5,614 (10.4)	4,740(26.6)
日本	1,862 (6.8)	1,311 (6.1)	4,133 (5.4)	3,792 (7.0)	1,107(6.2)
総計	27,418 (100)	21,545 (100)	58,022 (100)	53,892 (100)	17,802(100)

注：（ ）は構成比％

出所：MIDA、ジェトロ「ビジネス短信」各号

図4 製造業外国投資認可額（上位主要国）2016 年～2020 年（1-6 月）



出所：表3に同じ

中国企業のマレーシアにおける製造業投資は 2017 年に国産車プロトンの株式 49.9%を取得して実質的に経営を支配する吉利集団の自動車生産をはじめ、高品質のガラス製造（旗濱集団）や太陽光発電用単結晶シリコンからモジュールまでの一貫生産（ロンジーソーラー社）、さらに再生パルプ、鉄鋼製品など多様化している。

吉利集団のプロトンは 2018 年に SUV「X70」（排気量 1800cc）を投入、2020 年には小型 SUV「X50」（1500cc）を発売した結果、2020 年の販売は新型コロナウイルスの影響にもかかわらず前年比 8.8%増の 10 万 9,716 台、プロトンの市場シェアが前年の 16.7%から

2020 年に 21.1%に上昇した²。輸出も増加しているので、最初の国民車プロトン（ペロトン）は皮肉にも中国資本の導入によって再活性化したようだ。

2017 年の中国からの製造業投資認可額の 6 割を占めたのがナインドラゴンズ（玖龍紙業）による段ボールの原料となる再生パルプ・段ボール原紙生産の大型投資。これは中国で 2021 年から導入される古紙の輸入禁止措置の対策としてマレーシアに生産拠点を拡充した投資事例だ³。

ただ、中国からの製造業投資には技術水準が低く、地場企業と競合する事例も少なくない。2019 年に中国企業 3 社（河北新武安鋼鉄、中国冶金集団、中交産業投資社）による年産 1,000 万トンの大規模高炉ミル建設が改めて認可されたが、鋼棒や H 型鋼などの鋼材需要は国内生産ではばりまかなわれているため、業界団体のマレーシア鉄鋼産業連盟（MISIF）とマレーシア鉄鋼協会（MSA）から強い反発を受けている。中国国内の鉄鋼過剰生産を海外へシフトさせようという背景があることは否定できない。

そのため、マレーシア側は中国からの製造業投資を歓迎しつつも、地場企業との競合を避けてより高度の技術と高付加価値業種への投資が望ましいとの立場にある。2020 年 11 月 20 日に開催された「マレーシア・中国ビジネスフォーラム」でマレーシア投資開発庁（MIDA）のアズマン長官は「マレーシアが中国からの投資を歓迎する分野は、自動化機械の分野やロボット、航空機器、医療器具、高度の情報技術、新エネルギー車など」と明言した⁴。

製造業以外では、とくに情報技術 IT サービスや大型インフラ投資、不動産開発の分野で中国企業の躍進が目立つ。

（2）IT サービスは中国企業がリード

2010 年代からマレーシアが情報通信の高度化、経済のデジタル化を推進している動きに素早く反応したアリババ（阿里巴巴）やファーウェイ（華為技術）、テンセント（騰訊）などの中国 IT 大手はマレーシアへ相次いで進出している。アリババなど中国 IT 大手との提携も「一帯一路」のプロジェクトとしてとらえることができる。またこれら中国 IT 企業もマレーシアを拠点に ASEAN 域内への事業展開を狙っている。

- **アリババ**：2016 年に電子商取引（EC）を定着させる目的でアリババ集団のジャック・マー（馬雲）会長をデジタル経済の政府顧問に任命するや、アリババと連携してマレーシア政府は中国以外で最初の「デジタル自由貿易区」（DFTZ）を国際空港（KLIA）付近に発足させ

た（2017 年 11 月）。アリババはここで物流ハブ（e-hub）、電子決済・融資、電子人材育成の機能を行うことになった。同時にアリババはデータセンター（アリババ・クラウド）を立ち上げ、消費者向けサービスを始めた。

2018 年からアリババはマレーシア・デジタル経済公社（MDEC）と連携し、アリババ・クラウドの人工知能（AI）とビッグデータ分析を活用してクアラルンプール新愛交通渋滞緩和を図る「マレーシア・シテイ・ブレイン計画」に着手した⁵。

2020 年 11 月に、アリババはマレーシアの空港運営会社（MAHB）と共同で電子商取引の物流はハブ（24 万平方メートル）を開設、国内配送は 24 時間以内に、ASEAN 域内のみならず世界各地へ 72 時間以内の配送体制を目指すという。

- **ファーウェイ**：米国から排除された中国の通信機器大手、ファーウェイについてマレーシア側は歓迎の姿勢を維持している。2020 年 7 月にマレーシア・デジタル経済公社（MDEC）はファーウェイと ASEAN 域内のデジタル化推進をするための覚書を交わした。また、同じ 7 月、通信大手テレコム・マレーシア（TM）はネットワークを経由するクラウドサービスに向けてファーウェイと合意覚書を締結した。ファーウェイの技術を導入することによって、TM は AI 機能に基づく高度なサービスとデータ分析を提供できるので、ファーウェイによって TM の立場が強化されると見込んでいるようだ⁶。
- **テンセント**：マレーシアの動画配信大手アイフリックス（2014 年に設立した地元資本）はアジア 13 か国に 1,000 万人以上の会員を持ち、現地向けコンテンツで配信していたが、コロナ禍によって十分な広告収入が得られず苦戦していた。そこで 2020 年 6 月にテンセントがアイフリックスを買収、マレーシアを中心とした東南アジアの動画市場に乗り出した。テンセントは 2018 年にサイバージャヤにデータセンターを設置していたという強みがある。

3. 米中貿易摩擦によるマレーシア企業へのインパクト

このようにマレーシア・中国間の経済が緊密化する中で昨今の米中貿易摩擦はマレーシア・中国ビジネス関係にも少なからず影響をもたらした。投資と対米輸出という二つの面からみることができる。

先ず投資の分野では、米中貿易摩擦によって中国に進出している多国籍企業から生産拠点をベトナムを筆頭に東南アジアへ移転する動きがある中で、マレーシアの貿易産業省や MIDA も中国からマレーシアでの事業シフトを計画する外国企業を歓迎する方針を 2019 年ごろから打ち出した。しかし、民間企業ベースではすでに中国進出企業の取り込みが始まっている。「米中貿易戦争で儲けるマレーシア企業」と題する現地 Star 紙のレポート⁷から具

体的な事例をとりあげると；

- **高周波マイクロチップ（RF）の生産拠点を中国からペナン島に移管：**

米国の Scientific Components 社は RF の生産を 2019 年に中国からマレーシアの子会社 Mini-Circuits Technologies (M) に移管した。2,000 万リンギットを投じて増設したこのペナン工場から全世界に輸出することになった。生産移管に伴い 400 万リンギットで地場企業から検査器具類を調達するなど地元経済に貢献しているという。

- **高品質紙ナプキンの製造でマレーシアに進出する中国企業：**

紙分野への中国企業の投資が目立つ。高品質紙ナプキンを生産するある中国企業が米中貿易摩擦の影響を回避するためマレー半島北部に進出した。その中国企業から地場の NTPM Holdings Bhd は大量の原料（紙）を受注したという。

一方、米国政府による中国製品に対する輸入関税の導入に伴い、中国製品に代替するかたちでマレーシアからの対米輸出が活発化している事例も少なくない⁸。

- **半導体検査器具の対米輸出が拡大：**

米国向け半導体輸出に従事している中国企業大手を経由してマレーシアの電子メーカー Pentamaster Corp Bhd は、2019 年にスマートフォン向け 3D センサーを検査する半導体テスト器具の大量注文を受けた。

- **プラスチックのキャリア・バッグの対米輸出が拡大：**

プラスチックのキャリア・バッグを製造する Thong Guan Industries Bhd は米国から輸出注文が増加している。これは米国が中国のプラスチック製品に 25%の輸入税を課すようになったので、それを避けるためにマレーシアのキャリア・バッグメーカーに輸出注文が殺到しているという。

- **ファスナーも対米輸出増：**

米国市場のファスナーは中国製品によって占められていたが、中国品に 25%の輸入税が課せられることになったため、ファスナー利用業者たちは調達先を東南アジアに切り替えた。マレーシアの Chin Well Holdings Bhd は、もともと米国の求めるファスナー基準に従った生産システムにあるため、増産体制に踏み切って対米輸出に力を入れているという。

- **家具業界の対米輸出に追い風：**

マレーシア家具協会によると米中貿易摩擦の影響でマレーシアからの対米家具完成品輸出が 2019 年から 1 割以上増加しているという⁹。

第2節 「一帯一路」に積極参入

中国からの投資が拡大した大きな要因のひとつは、先に述べたように 2009 年からのナジブ政権が習近平主席の主導する「一帯一路」戦略にコミットし、これに積極的に参入したからだ。

1. 対中接近を図るナジブ首相

ナジブ首相は 2009 年 4 月に首相に就任するや 2 か月後に中国を公式訪問し、東南アジアで初めて中国と国交を結ぶのを決断してくれたラザク氏（マレーシア 2 代目の首相）の長男でもあるナジブ首相は中国側から丁重に歓迎された。胡錦濤主席、温家宝首相と会談した結果、両政府は「戦略的協力のための共同行動」に調印した。

2011 年 4 月温家宝首相の来訪で、石炭火力発電所、アルミ精錬所の合弁やファーウェイ（華為技術）によるマルチメディア開発への人材開発など 8 項目の覚書が交わされた。

2013 年になると、インドネシア国会で「21 世紀海上シルクロード構想」を演説したばかりの習近平国家主席がマレーシアを公式訪問したのを契機に、マレーシア・中国関係は「包括的戦略パートナーシップ」に格上げされた。これによって、マレーシアが ASEAN の中で最初に「一帯一路」戦略を本格的に展開するようになった。

その後、2014 年～2017 年の間に「一帯一路」の具体的なプロジェクトの契約が相次いだ。なかでも注目すべきは 2016 年 10 月末に訪中したナジブ首相一行は 14 件 1,440 億リングギット（3.8 兆円）もの大型プロジェクト開発を基本合意したことだ¹⁰。

表 4 ナジブ政権時代の「一帯一路」に向けての動き

年	出来事
2013 年	・ 習近平主席が来マ、マ中関係を「包括的戦略パートナーシップ」Malaysia-China Strategic Comprehensive Partnership に合意。
2014 年	・ マレーシア・中国の国交樹立 40 周年記念式典（北京人民大会堂、5 月 31 日）、ナジブ首相にマレーシア・中国ビジネス協会の代表 300 人が同行し、「中国・マレーシアハイレベル経済フォーラム」に参加。実業界でも「一帯一路」戦略が確認。 ・ 深水港と人口島の港湾開発マラッカ・ゲートウェイの合弁会社設立。
2015 年	・ 来マした李克強首相とナジブ首相の間で貿易・インフラ投資促進覚書 8 件が締結。

	・MCA と中国経済協力センター共催で「一帯一路、中国・マレーシア商工業ダイアログ」を北京で開催。 ・大型不動産開発「フォーレスト・シテイ」がイスカンダル開発地域として正式に認定。 ・1MDB のエドラ火力発電所の株式全額(98.3 億リンギット)を中国広核集団(CGN)に売却。 ・大規模都市構想バンドル・マレーシアの株式 60%(74.1 億リンギット)を中国中鉄(CREC)のコンソーシアムに売却予定(2017 年白紙撤回)。
2016 年	・ナジブ首相訪中、14 件 1,440 億リンギットの大型インフラ「一帯一路」プロジェクトに合意。 ・与党 MCA(馬華公会)のもとで華人業界 46 団体による「マレーシア華人の一帯一路宣言」が署名。また、MCA 内に「MCA Belt and Road Centre」を設置し、華人中小企業へ情報提供する。
2017 年	・北京の一帯一路国際フォーラムにナジブ首相が参加、 ・北京でナジブ首相は李克強首相と面談し、覚書が締結;①マレーシア貿易産業省と中国国家発展改革委員会(国家発展改革委員会)との間で「言いたい一路」構想の貿易とインフラ開発計画を推進する覚書、②マレーシア運輸省と中国商務部との間で、鉄道や港湾、空港などインフラ開発に関する覚書。 ・アリババの支援を得てクアラルンプール空港付近に初の「デジタル自由貿易区」を発足。

出所：小野沢純「マレーシアにおける「一帯一路」戦略」、「国際貿易と投資」No.110、2017 年 12 月

2. 大型インフラプロジェクトを中心に

以上の流れから、マレーシアではナジブ政権が終わる 2018 年 4 月までおよそ 30 件を超える「一帯一路」の開発プロジェクトが計画の中にも含めてリスト・アップされている。それらのプロジェクトは表 5 に示すとおりである。

プロジェクトの分野は鉄道や、港湾、電力、埋め立て工事、工業団地造成などインフラ部門が中心になり、それに製造業、IT 産業、農水産、観光業、教育などに広がっている。

表 5 マレーシアにおける「一帯一路」次関連の主要プロジェクト

(2018 年 1 月現在)

分野	プロジェクト	対応する中国企業
電力	1. MDB の独立系発電-エドラ社を中国の国有企業へ全額売却(98.3 億 RM)	中国広核集団(China General Nuclear Power Corp:CGN)
鉄道	2. 東海岸鉄道建設(ECRL)、総工費 550 億 RM、中国の借款、中国企業が請負う 3. ゲマスージョホール・バル 197km 電化複線鉄道建設を中国企業に委託(70 億 RM)	中国交通建設集団(CCCC) 中国鉄路(China Railway など 3 社のコンソーシアム)、

	4. (KL—シンガポール間の高速鉄道構想、2018 年に 入札予定)	(中国と日本の競合が必至)
港湾	5. マラッカ・ゲートウェイ;マラッカ沖合の 3 人工島に港 湾など総合開発(430 億 RM) その内、港湾(マラッカ・ゲートウェイ深水港)建 設;2019 年完工予定 6. クアンタン港の拡張;中国企業と合併で大型船入 港のための浚渫工事(80 億 RM) 7. クアラリング国際港;コンテナ・ターミナルと燃料備蓄 基地の建設(29.2 億ドル)	中国電信集団国際工程 (Powerchina International Group Ltd) PowerChina、深セン港 (Shenzhen Yantian port、日照港 (Rizhao port)が地場 KAJ Development 社と提携 広西チワン族自治区企業(Guangxi Beibu Gulf International Port Group)40%、マ側 IJM60%の合併 中国中鉄(CREC)の融資
不動産開発	8. Forest City;ジョホール海峡の人工島 4 つに住宅 街、オフィス、学校など大型総合的都市開発計画 (総工費 1,050 億 RM) 9. バンダル・マレーシア開発;1MDB による空軍飛行場 跡地の大型都市開発 10. 1MDB の国際金融地区 TRX に超高層タワー Signature Tower(452m、2021 年完工予定、総工 費 35 億 RM)と“CCCC Tower” 11. Semenyih ダイヤモンド・シティ開発;カジャン地区に おける別荘風高級住宅街 12. 3Nvenue 開発;KL 市内での 2.4 万 m ² の複合型 不動産開発 13. サバ州コタキナバルの The Shore 多目的商業ハブ 開発、51 億ドル(2022 年完工) ＜イスカンダル地帯の不動産開発;3 件＞ 14. メディナ地区でのコンドミニアム建設 15. 臨海都市 Danga Bay 複合開発(32 億ドル) 16. タンジョン・プトゥリ複合開発(45 億 RM)	碧桂園(Country Garden) 中国中鉄(CREC)の資本参加が白 紙撤回され、新たに中国 7 社、日本 2 社の申請を審査中 中国建築(CSCEC)、中国建設銀 行、中国交通建設集団(CCCC) 碧桂園(Country Garden) 中国中鉄(CREC)30%出資の合併 事業 中国中鉄(CREC)と Titijaya Land Bhd との合併事業 卓達集団(Zhouda Real Estate Group) 緑地集団(Greenland Group) 富力公主湾(Guangzhou R&F Properties Co)
橋梁	17. ペナン第二大橋(24km、総工費 45 億 RM)	中国港湾建設(CHEC)
埋立工事	18. ペナン湾岸の埋め立て(2018 年完工予定) 19. クアンタン臨海リゾート都市開発;沿岸埋め立て (500 エーカー)とリゾート開発	中国交通建設集団(CCCC) 中交疏浚(CCCC Dredging)が 50% 出資

工業団地	20. 広西チワン自治区欽州市の中馬欽州工業団地建設(2011 年) 21. マレーシア・中国クアンタン工業団地造成(MCKIP、2012 年); 欽州の姉妹団地 22. プカングリーン・テクノロジー工業団地とバイオマス／太陽熱発電所(20 億 BM)	欽州金谷投資と Qinzhou Development の合弁事業 Guangxi Beibu Gulf Inter, Qinzhou Investment)との JV BHS が中国核建(HXCC)と提携
製造業	23. サマラジュ工業団地に能力 500 万トンの鉄鋼工場(30 億ドル) 24. クアンタン工業団地(MCKIP)の高炭素鋼棒、線材、H 形鋼など能力 350 万トンの鋼材工場(Alliance Steel(M)社) 25. サラワクでメタノールと同誘導体生産(87 億 RM) 26. 国民車プロトンの株式 49.9%を中国自動車メーカー吉利が取得(2017 年 5 月)	河北新武安鉄鋼集団(Hebei Xinwuan Steel Group)と中治海外工程(MCC) 広西壮族自治区企業(Guangxi Beibu Gulf International Port Group)、広西盛隆冶金(Guangxi Shenglong Metallurgical) Huanqiu Contracting & Engineering Co. 吉利汽車(Geely Automobile)
IT	27. デジタル自由貿易区(DFTZ)がクアラルンプールに設立(2017 年 3 月) 28. アリババ集団と共同の「世界電子貿易プラットフォーム」(eWTP)(2017 年 7 月) 29. ジョホールにロボット未来都市構想(ロボット工業のハブ、150 億 RM)	阿里巴巴集団(Alibaba Group) 同上 新松機器投資(Siasun Robot Investment)
農水産	30. クアラ・クダにマグロ漁業センター(インド洋漁業基地と加工工場)(30 億 RM) 31. パナナ・南洋果実の対中輸出(66.5 億 RM)	青島市の魯海丰集団(Lu Hai Feng Group) 大南集団(Dashang Group)
研究開発・教育	32. ツバメの巣のエキスと薬効の規格化に関する研究開発(2016 年 11 月覚書) 33. 厦門大学マレーシア分校が開校(2016 年 2 月)	Royal Bird's Nest Sdn Bhd と WalletCompany-International Ltd. 北京大学 Xiamen University, Malaysia Campus (XMUMC)
パイプライン敷設	34. 石油パイプライン MMP (53.6 億 RM) 35. サバ横断ガスパイプライン(40.6 億 RM)	China Petroleum Pipeline Bureau (CPPB) 〃

出所：(表 4) に同じ

大規模なインフラ事業としては、東海岸鉄道 (ECRL:550 億、のちに 660 億リングギット)をはじめ、2 つのパイプライン (合計 94.2 億リングギット)、マラッカ・ゲートウェイ港湾開

発（430 億リングgit）、新都市開発のバンダル・マレーシア（1,400 億リングgit）。不動産開発ではジョホール海峡に造設する 4 つの人工島に住宅・オフィス・学校など大型都市開発（1,050 億リングgit）を行うフォレスト・シティなどがある。

このうち、中国にとって「一帯一路」の目玉プロジェクトにもなっている東海岸鉄道（ECRL:East Coast Rail Link）についてだけ概観しておこう。

3. 東海岸鉄道（ECRL）

東海岸鉄道計画は、2016 年に事前に極秘裏になされた根回しを経て同年 10 月末に訪中したナジブ首相一行が中国側と 14 件 1,440 億リングgitにも及ぶ「一帯一路」大型インフラプロジェクトの一環として締結された。

これは南シナ海に面したマレー半島東海岸北部のコタバルから半島を横断してマラッカ海峡のクラン港に達する全長 668 キロメートルの鉄道建設である。

総工費 550 億リングgit（その後 665 億リングgitに変更）の 85%は中国輸出入銀行からの借款（金利 3.25%、20 年払い）、公開入札なしに中国国有企業の中国交通建設（CCCC）が請け負うことになった。マレーシア側の Malaysia Rail Link Sdn Bhd（MRL）との間で設計・調達・建設の契約が 2016 年 11 月に交わされ、2017 年 8 月に着工した（7 年後の 2024 年に完工予定）。

中国にとってはこの鉄道網はいわゆる“マラッカ・ジレンマ”に対応できる戦略的プロジェクトであり、地政学的影響からも最も重要な「一帯一路」プロジェクトになるわけだ。

ところが、不思議なことにマレーシアの開発計画書（「第 11 次マレーシア計画」2016 年～2020 年）のどこを探しても東海岸鉄道計画は見当たらない。開発の対象にもっていない。なぜだろうか。

東海岸地域とマレー半島の中央部はこれまで経済活動があまり活発でないだけに鉄道が敷設されても経済的に成り立つのか、正確なフィージビリティ・スタディーがあるのかも明らかにされていない。南シナ海とマラッカ海峡を結ぶこの鉄道が連日ピストン輸送になるような非常事態が起こるとは思いたくないが、将来的に赤字路線のままになることは必至だ。それゆえにこの計画に反対する経済学者ジョモの意見¹¹に賛同する有識者は少なくない。

図 5 東海岸鉄道計画（南シナ海とマラッカ海峡を結ぶ）



第 3 節 2018 年の政権交代で「一帯一路」見直し

2018 年 5 月、5 年ぶりの総選挙でナジブ首相の国民戦線政権は敗れ、新たにマハティール率いる希望連盟政権が発足した。選挙による政権交代は 1957 年の独立以来初めでの歴史的な出来事である。政権交代をもたらした大きな要因はナジブ首相が自ら立ち上げた政府系投資ファンド 1MDB（ワン・マレーシア開発公社）の債務超過と汚職疑惑によるナジブ政権の権力乱用と不正に国民の多くが反発したからだ。

93 歳で首相に返り咲いたマハティール首相は選挙公約に沿って前政権の政策を改め、さまざまな改革を推進した。そのうちのひとつが、「一帯一路」政策の見直しである。ただ、マハティール首相は「一帯一路」を単純に反対したのではなく、あくまでも対中経済関係をさらに強化する方針を明確にし、「一帯一路」も従来の取り組みを見直すことになった。

では、マハティール政権がなぜ「一帯一路」政策を見直しするのか？

国益重視のためと財政負担の軽減、資金支払いの不明朗さ、という三つの要因がある。

1. 国益重視

総選挙前からマハティールは対中関係でもマレーシアの国益を重視するよう呼びかけていた。2018年8月20、訪中したマハティール首相は李克強首相との会談後の共同記者会見で、「自由貿易は公平な貿易であるべきだ。新たな植民地主義が台頭するような状況を望みない」、と世界に向けて発言した¹²。中国と名指さなかったが、「一帯一路」戦略の下で拡大する中国の影響力に釘を刺すことを忘れない。ナジブ前首相のように“中国を利用し、中国に利用される”マレーシアではない、とあらためてマハティールが宣言したのだ。

しかしながら、現実主義者のマハティール首相は「一帯一路」を含めて対中経済関係を緊密化する政策に変わりはない。上記の記者会見の後もマハティール首相はITのアリババ本社やプロトンの合弁先、吉利汽車の本社を見学するなど、対中経済関係に積極的な姿勢が見られる。

2. 財政負担を軽減

ナジブ前政権から引き継がされたGDPの80%に相当する1兆リンギット（27兆円）を越す膨大な国家債務を負わされた。いかにして財政再建に取り組むかが課題となる。そのため、前政権が計画したインフラ部門のメガプロジェクトを見直すことにした。メガプロジェクトの多くは「一帯一路」プロジェクトだ。

新政権発足して2か月目の2018年7月4日、すなわちマハティール首相の中国訪問の直前に、マレーシア政府は「一帯一路」の東海岸鉄道建設（総工費665億リンギット）と2本のパイプライン（94億リンギット）とも巨額の財政負担になるとして工事を停止させた。東海岸鉄道とパイプラインとも総工費の85%を中国輸出入銀行からの借款に依存する。

2018年8月に訪中したマハティール首相は、習近平国家主席に「一帯一路」を重視しつつも、重い財政負担を理由に中止せざるを得ないことを伝え、理解を得たという。

工事を凍結した東海岸鉄道について、マハティール首相としては中止・解約したいのが本音だが、中止すれば膨大な違約金218億リンギット（約6,000億円）を負うことになるので¹³、もっと有利な条件の下で続行せざるを得ない、と判断して中国側と交渉することになった。

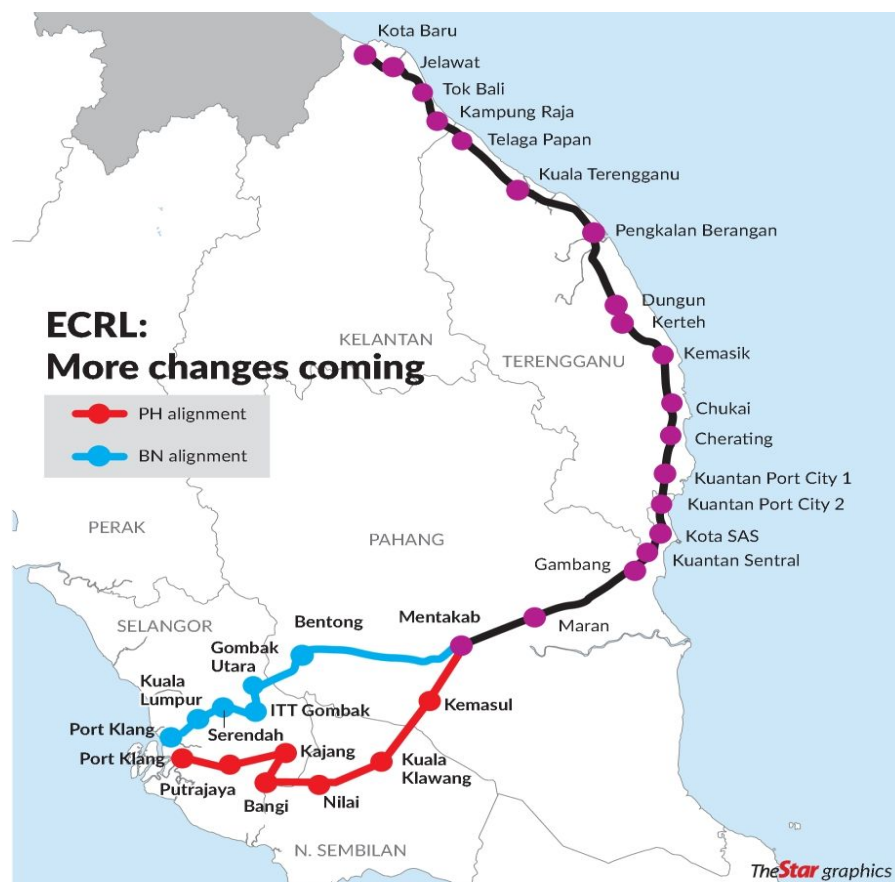
交渉は難航したが、9か月目の2020年4月に合意し、7月から工事再開されている。交渉の結果、路線の変更などにより総コストを665億リンギットから3割削減して440億リ

ンギットで再開することになった（図 6）。2020 年 10 月まで工事は 19%達成されたという。2026 年に完工予定だが、工事再開になっても新型コロナウイルスの影響で工事進行が遅れているようだ。

その他、中止になった「一带一路」メガプロジェクトは、マラッカ沖合に 3 つの人工島を造成するマラッカ・ゲートウェイ港湾開発（430 億リンギット）。早い時期から停止されていたが、2020 年 11 月にマラッカ州政府が正式に中止をマレーシア側推進母体の KAJ Development 社に通達した。

また、「一带一路」プロジェクトではないが、クアラルンプール・シンガポール間の高速鉄道計画は 1,100 億リンギットという巨額の工費となるので、マレーシアの利益にならないとして一旦は中止を発表したが、その後シンガポールと協議して 2 年後の 2020 年まで延期することが合意されていた。しかし、このほどマレーシア政府がシンガポールに違約金を支払って最終的に中止となった。これによって入札を期待していた日本からの新幹線や中国・韓国的高速鉄道は挑戦する機会が当面なくなった。

図 6 東海岸鐵道計画（改定版）



3. “赤いファイル”：「一帯一路」（東海岸鉄道とパイプライン）の資金支払いが不明瞭

「一帯一路」プロジェクト、とくに東海岸鉄道と 2 つのパイプライン、合計 3 本のプロジェクトの建設費用がナジブ政権時代に中国企業に不明瞭に支払われていたことが新政府によって判明された。これも「一帯一路」を見直す大きな要因となったばかりか、後でみるように 1MDB スキャンダルあるいはナジブ首相汚職とも絡んでいるので見逃せない。

政権交代直後の 2018 年 5 月に財務省入りしたリム財務相は特定の関係者しか見ることのできない“赤いファイル”があることを知らされた。リム財務相は、『そのファイルによると、「一帯一路」のパイプライン・プロジェクトは着工した 1 か月後の 2017 年 5 月第 1 週に、資金の引き落としがすでに始まっていた。2018 年 3 月末現在で 2 つのパイプライン・プロジェクトの工事達成率は 13%に過ぎないものの、総工費 94.1 億リンギットのうち、実に 82.5 億リンギット（全体の 87.7%）がすでに引き出されて、いずれも工事を請け負った中国企業の CPPB（中国石油パイプライン局）に支払われているのを発見して私は驚いた（表 6）』、と 2018 年 6 月 5 日にメディアに公表した¹⁴。

表 6 「一帯一路」3 プロジェクトの資金支払（金額単位：億リンギット）

（2018 年 3 月現在）

プロジェクト	総工費	中国輸出入銀行からの借款/総工費	資金支払額 (2018 年 3 月末現在) (受取業者)	工事 進捗率	着工 →完工
ECRL (東海岸鉄道)	550→665 億	85% (468 億)	196.8 億 (CCCC)	15%	2017.8 月 →2026 年
MMP (石油パイプライン)	53.5 億	85% (46 億)	47.1 億 (CPPB)	14.5%	2017.4 月 →2020 年
TSGP (サバ州横断ガスパイプライン)	40.6 億	85% (40 億)	35.4 億 (CPPB)	11.4%	2017.4 月 →2020 年

注：CCCC:中国交通建設集団、CPPB:中国石油パイプライン局

出所：NNA マレーシア（2018 年 8 月 23 日）、The Star,Aug 22,2018、その他から

また、東海岸鉄道についても工事開始した初年度（2017/18）に総工費の 36%に相当する約 200 億リンギットが CCCC（中国交通建設）に支払われていることが判明した（表 6）。

2019 年 4 月に CCCC との交渉に決着がついたとき、ナジブ前政権が支払い済みのこの 200 億リンギットについては、CCCC 側がとりあえず 31 億リンギット分を返済すると約束

した。

また、当時の法務長官/検事総長であったトミー・トーマス氏が退職後の 2021 年 1 月末に出版した回顧録¹⁵の「33 章パイプライン契約」(pp.324-329)でも次のように語っている；

「パイプライン事業のマレーシア側責任会社である 1MDB の子会社 SSER 社は 2016 年 5 月に設立されたが、わずか 6 か月後の 11 月に中国企業 CPPB とパイプライン建設の契約を結んだ。その契約書は CPPB に一方的に偏重した最悪のもの。費用の支払い条件は工事の進捗状況に応じた支払いではなく、工事進行とは関係なく定められたられた期限での支払いになっている。」

「サバ州横断ガスパイプライン (TGSGP) については、①工事費の 80% (17 億リンギット) を 2017 年 1 月 1 日—2017 年 12 月 1 日の間に CPPB に支払うこと。②デザイン、調達などの費用の 60% (12.3 億リンギット) を 2017 年 1 月まで支払うこと、となっている。契約日から 13 か月以内に総工費の 80%を支払ったことになる。一方、半島部の石油パイプライン (MPP) は①工事費の 75% (19 億リンギット) を 1 年以内に支払う。②デザイン、調達などの費用の 65% (18.2 億リンギット) は 2 年以内に支払うことになっている」

このようなバカげた契約に従ってすでに支払った巨額資金 83 億リンギットの返済を求めて新政府から派遣された SSER 側弁護士団と中国の CPPB との間で 2018 年 10 月から数か月にわたり会議を重ねたが決着がまだついていない。パイプライン契約は 2018 年 9 月にすでに解除されている。

そこで、このような不自然なプロジェクト契約はパイプライン建設という本来の目的のためではなく、資金を生み出す手段に過ぎない、つまり債務で破産寸前の本社 1MDB を救済するための資金作りではないか、と前検事総長は示唆する¹⁶。

確かにこれまでみてきた「一帯一路」プロジェクトの東海岸鉄道とパイプライン建設について、その建設資金がナジブ首相自身がかかわる瀕死の 1MDB を救済するために流用されたのではないかという疑いが濃厚になった。

第4節 「一帯一路」を利用した 1MDB ナジブ汚職

「一帯一路」の東海岸鉄道とパイプラインの資金支払いの不明朗さから、建設資金が 1MDB 救済に流用されたのではないかという疑惑は海外のメディアからすでに報道されていたが¹⁷、ナジブ側はそのような疑いを全面否定していた。

ところが、2019 年 9 月 4 日のナジブ 1MDB 汚職裁判の中で証人として出廷した元ナジブ側近が、「2016 年にナジブ首相の特命で極秘裏に訪中して中国側と交渉したときの内容は、東海岸鉄道とパイプラインなどの「一帯一路」プロジェクトは 1MDB 救済のためだった」と爆弾証言した。この法廷証言によって、巨額の 1MDB 汚職を隠ぺいするためにチャイナ・マネーを求めて「一帯一路」にすり寄るナジブ首相のクレプトクラシー（盗賊政治）の構図の一端が明らかにされたといえる。

一連のナジブ 1MDB 汚職裁判においても、ナジブ元首相は 1MDB 救済に関しする公判が 2021 年中に再開されるので、ここでも「一帯一路」と 1MDB 救済の関係が明らかになるはずだ。そのほかにも 1MDB 救済のために「一帯一路」のチャイナ・マネーに支援を求めた事例がある。

「一帯一路」は確かにマレーシアに中国からの投資を促進した半面、負の側面があったことも否定できない。

ナジブ側近の法廷証言を詳述する前に、なぜ 1MDB を救済しようとしたのか、ナジブ 1MDB 汚職裁判とは何か、について概要説明すると、

- 1MDB 救済：

1MDB（1 Malaysia Development Berhad＝ワン・マレーシア開発公社）とは 2009 年 4 月にナジブが首相就任と同時に華人実業家ジョー・ロー（Low Taek Jho）の協力を自ら得て立ち上げた政府系投資ファンド。2012～13 年にゴールドマン・サックスを通じて 3 回 65 億ドルを起債するも収益事業なく、累積債務が 2015 年で 550 億リンギットに達し、債務返済と債務不履行（2016 年 4 月）の危機に直面した。この時期からナジブ首相直属の 1MDB を救済するために中国マネーを求めることになる。一方、2009 年～2015 年までに 1MDB から約 45 億ドルが不正流用されたと米国司法省が発表したことから、不正資金がナジブ首相やジョー・ロー、1MDB 関係者などにも流れたので

はないかという疑念が生じ、これが 1MDB 汚職。よって 1MDB 救済はナジブ汚職を隠ぺいすることでもある。

● **ナジブ 1MDB 汚職裁判：**

2018 年 5 月に政権交代するや、1MDB 疑獄の解明に着手、2 か月後の 2018 年 7 月にナジブ前首相は逮捕、背任、職権乱用、資金洗浄罪など合計 42 の罪状で起訴された。起訴件数があまりにも多いので、裁判は下表のように 5 つのグループに分けて行われる。

最初の裁判（1MDB の子会社 SRC 社から 4,200 万リンギット＝11 億円がナジブ個人口座に振り込まれた収賄事件）は 2019 年 4 月に高裁で始まり、2020 年 7 月 28 日、ナジブ被告に禁錮 12 年、罰金 2 億リンギットの有罪判決が下された。ナジブ被告は大金を払って保釈中だが、連邦裁での有罪確定まで自由の身としてコロナ禍のなか政治活動を活発に続ける。この有罪判決にナジブ側が控訴したので、控訴審は 2021 年 2 月から予定されていたが、コロナ禍故に 4 月 4 日から延期された。いずれにせよナジブ裁判は長期化する。

＜ナジブ元首相の 1MDB 汚職裁判の全体像＞

- A. **SRC 汚職：**2013～2014 年に 1MDB 子会社の SRC 社から 4,200 万リンギット（訳 11 億円）がナジブ被告の個人口座に入金（7 つの罪状）。
2019 年 4 月 3 日初公判、2020 年 7 月 28 日有罪判決（禁錮 12 年、罰金 2 億リンギット）、2021 年 4 月から控訴審の予定。
- B. **1MDB 汚職：**2011～2014 年の間にナジブ被告は総額 23 億リンギット（約 600 億円）を 1MDB から不正流用したことで職権乱用と資金洗浄罪合計 25 件の罪状で起訴。初公判は 2019 年 8 月 28 日、9 月 4 日の公判で元ナジブ側近が「1MDB 救済の肩代わりに一帯一路を持ち掛けた」と証言。公判は 2021 年も続いている。
- C. **報告書改ざん：**2016 年 3 月、国会に提出する前の 1MDB に関する会計検査院最終報告書をジョー・ローが 2009 年 9 月の 1MDB 特別委員会に出席した記述部分などナジブ被告にとって不都合な 4 箇所を改ざんするように指示した職権乱用罪。初公判は 2018 年 11 月 18 日。コロナ禍を理由に公判は延期されている。
- D. **1MDB 救済：**腹心のイルワン前財務次官と一緒に起訴；1MDB の債務返済資金を調達するため東海岸鉄道とパイプライン敷設の「一帯一路」プロジェクトに関連する資金 18.6 億リンギットを含む総額 66.4 億リンギットの公金を不正流用した背任罪 6 件。2018 年 10 月 25 日に起訴と罪状認否がったもの、高裁での公判はまだ始まっていない。

E. SRC 事件追加：A の SRC 汚職の追加起訴。公判はまだ。

1. “1MDB 救済のための「一帯一路」”、元ナジブ側近が法廷証言

2019 年 9 月 4 日、上記 2 のナジブ 1MDB 汚職公判に検察側の証人として高裁に出廷した元首相特別補佐官アムハリ氏（Datuk Amhari Efendi Nazaruddin, 43 歳）は同月 23 日までの長い期間に証人台に立って重要な証言をした。最初の日事前に提出した証人陳述書を読み上げ、その後に検察と弁護側から証人尋問が続いた。証人陳述書は 77 頁にもおよぶ詳細なもの、その全文は、*The Edgemarkets On line*¹⁸（2019 年 9 月 7 日付）のみが報じている。「一帯一路」プロジェクトに関連する重要な証言ポイントは以下のとおりである；

(1) ナジブ首相から秘密使節を命ぜられ訪中

2016 年 6 月、私はナジブ首相の私邸に呼び出され、同年 10 月末に訪中するナジブ首相は、訪中前にマレーシアと中国の関係強化と投資拡大のために、私に首相の外交特使として秘密裏に中国と交渉してほしいと告げた。ジョー・ローが私の訪中（と交渉の）アレンジをすることになっている、ともナジブ首相は語った。

(2) 本当の目的は 1MDB 救済のため

2016 年 6 月 27 日、私は単独で中国へ向かった。北京に着くやジョー・ローが待っていて、中国との交渉ポイントとアクション・プランが彼から提示された。ナジブ首相からは両国間の投資拡大を含む経済的連携を確約しに中国へ行くよう命じられていたと理解していたが、本当の目的はそうではなく、交渉のポイントは、1MDB の IPIC（アラブ首長国連邦の政府系投資ファンド）に対する債務を含む 1MDB の債務返済（=1MDB 救済）をもたらすような投資を誘致することだった。また、私の訪中交渉を知っているのは、ナジブ首相とジョー・ローの二人だけだと知らされた。ここからもナジブ首相とジョー・ローは債務過剰の 1MDB を救済するために中国の国有企業と渡りをつけようと密かに計画していたことが明らかだ。

(3) 国有資産管理委員会（SASAC）との交渉はジョー・ローが仕切った

北京到着の翌日から 2 日間、2016 年 6 月 28～29 日、私はジョー・ローと共に中国のすべての国有企業を統括する国有資産管理委員会（SASAC）を訪問して会議を行った。

話し合いのポイントについてジョー・ローから渡されたノート（ジョー・ローがすでにナジブ首相と協議して首相から承認されたものと思われる）を私が読み、後からジョー・ローがマンドリン（中国語）に訳して中国側に伝えた。ただ、話の途中でジョー・ローが割って入り通訳したが、私の話よりも少し長い時間話していたように思う。話し合いのポイントは、

- 1) マレーシアは中国と緊密な経済協力を保ち、推進したい。
- 2) ナジブ首相は、中国の複数の国有企業にマレーシアのインフラ・プロジェクトに参入する機会を提供し、同時に 1MDB とその子会社 SRC の債務を解決することになる、と望んでいる。

債務を解決するとは、中国企業が 1MDB を救済するかたちでの投資提携を望んでいることであり、これこそがナジブが中国側に伝えたいメッセージであることは明白である。

二日目（6月29日）の会議で取り上げられた議題の中に 1MDB の債務問題があった。ここで SASAC と中国国有企業（複数）は、2016 年の 7 月～8 月末までに 1MDB の債務問題を解決することに合意した。

＊以上から 2016 年 6 月のアムハリ首相特別補参官とジョー・ローの訪中で SASAC に対して債務問題に悩む 1MDB を救済するかたちでのマレーシア投資（「一带一路」）を望むというナジブ首相の意向が中国側に伝わったことは間違いない。

(4) 「一带一路」3大プロジェクト（ECRL,TGSP,MPP）

- ・ 2016 年 6 月 28 日の SASAC との会議での提案（1MDB 救済プログラム）のフォローアップとして具体的に 3 つのプロジェクト、すなわち東海岸鉄道（ECRL）、サバ州横断ガスパイプライン（TSGP）そして半島部石油パイプライン（MPP）が提示された。
- ・ 1MDB の債務解決プログラム全体の調整者と同時に ECRL, TGSP, MPP の 3 大プロジェクトの事務局長としてジョー・ローの知り合いであり 1MDB 財担当役員のテレンス・ゲー（Terence Geh,本名は Geh Chon Heng）を任命するようにジョー・ローが提案し、これをナジブ首相が賛成した。テレンス・ゲーはマレーシア・中国の合弁事業の促進を図るマレーシア・中国戦略的高級経済委員会（MCSHIEC）の事務総長でもある。
- ・ よって、これら「一带一路」3大プロジェクトの締結に向けてマレーシア側ではジョー・ロー関係者の人物が大きな役割を果たすものと私は理解した。（テレンス・ゲーは 2 つのパイプライン・プロジェクト TSGP,MPP のマレーシア側パートナーとなる Suria Strategic Energy Sdn Bhd（SSER）にも所属している）

- ・ 2016 年 9 月 22 日、来訪した中国代表团（SASAC 副委員長、中国輸出入銀行副頭取、駐マレーシア中国大使館代表者など 4～5 名）と総理府で会議を開き、私が首相付特任補佐官の立場で外交上のスピーカーを務め、テレンス・ゲーが私を補佐した。
- ・ 1MDB の債務削減問題を総合的に見ると、ナジブ首相が腹心のジョー・ローに 1MDB の救済措置を企画し、実行するよう権限を付与した、と私は確信するようになった。

以上のアムハリ証言から明らかになったことは、

- ① ナジブ首相が直面していた危機（1MDB 債務の重圧と汚職発覚）を乗り切るために東海岸鉄道（ECRL）とパイプライン（TSGP,MPP）などの「一帯一路」大型インフラプロジェクトに伴う中国マネーによって 1MDB を救済できると判断したこと、
- ② ナジブ首相から 1MDB 救済の全権を任されたとみられるジョー・ローとその傘下のテレンス・ゲーなどジョー・ローの関係者らが中心になって、外国借款を担当する EPU（経済企画庁）など正規のチャンネルを通さずに、「一帯一路」3 大プロジェクトを中国側（SASAC）と調整したので、資金支払いの不明朗問題が惹起されるようになったといえる（ジョー・ローやテレンス・ゲーなど複数のジョー・ロー関係者は 1MDB 汚職犯として指名手配されているが未だに所在不明）。

2. 1MDB 救済のため政府資金を流用したナジブ元首相らの背任罪裁判

ナジブ首相とイルワン財務相次官は、2016 年 11 月初めの訪中で 14 件の大型インフラプロジェクトが契約された直後から、1MDB の債務返済資金を調達するため東海岸鉄道とパイプライン建設の「一帯一路」プロジェクトに関連する資金を含む総額 66.4 億リンギット（約 1,800 億円）の公金を不正流用したとして 2018 年 10 月 25 日に背任罪 6 件で起訴され、罪状認否がセッション裁判所で行われた。ただ、先行する「SRC 汚職裁判」を優先するためこの裁判の日程が大幅に遅れてしまった

当時の状況を振り返ると、2012 年に 1MDB は火力発電所を買収するため 30 億ドルの債権をゴールドマン・サックスを通じて起債したとき、1MDB の国際的な信用力が低いので、アブダビの政府系ファンド IPIC（International Petroleum Investment Company）に債券保証を引き受けてもらった。ところが 2014 年ごろから 1MDB の経営悪化が顕著になり、累積債務は 420 億リンギット、2015 年には 550 億リンギットにも達した。その頃から資産の売却（後述する発電所売却など）による 1MDB 合理化計画が始まるがうまく進まない。

2016 年 4 月に 1MDB は 2012 年の債券が債務不履行となり、IPIC が利払いを実施した。同年 6 月に IPIC は 1MDB との対立でロンドン国際仲裁裁判所に仲裁を申し立て、1MDB が受け入れた。

2017 年 4 月に 1MDB が IPIC から返済を強く迫られると、ナジブ首相は閣議の承認もなく政府資金を使って 12 億ドル（元本 10 億ドル＋利子 2 億ドル）を返済して 1MDB を救済することを決断した。これが背任罪になるとしてナジブ元首相が起訴され、同時に公金の不正流用を見逃したイルワン元財務次官も起訴された。

起訴状の内容を報じた *Malaysiakini*¹⁹ によると、1MDB 救済のため政府資金が不正流用された総額 66.4 億リンギットは、表 7 のように二つの部分から成る；「一帯一路」プロジェクトの中国国有企業に支払った分の 18.6 億リンギット（2016 年 12 月）と IPIC に返済資金として支払った 47.8 億リンギット（2017 年 8～12 月）から成る。後者の IPIC 返済資金源として BR1M（生活支援金）の予算にまで手を出すとは、ナジブ政治の腐敗ぶりに驚くばかりだ。

表 7 ナジブ元首相とイルワン元財務次官の 1MDB 救済を巡る背任罪の内訳

起訴内容	実行期日	金額 (リンギット)
(A)「一帯一路」関係		18.55 億
1.東海岸鉄道(支払先 CCCC)	2016 年 12 月	12.00 億
2.パイプライン(支払先 CPPB)	2016 年 12 月	6.55 億
(B) IPIC へ返済する資金源		47.80 億
1.2017 年度予算の KL 国際空港用資金	2017 年 8 月 3 日	2.20 億
2.2017 年度予算の生活支援金	2017 年 8 月 10 日	13.00 億
3.中国から返却された「一帯一路」用資金(19.5 億元)	2017 年 8 月 23 日	12.61 億
4.財務省の土地を中銀に売却資金	2017 年 12 月 18 日	20.00 億
合計		66.36 億

出所: *Malaysiakini*, Oct.28,2018

「一帯一路」資金とナジブ首相の背任罪の関係はどうなっているのか。先ず最初に指摘すべきは、東海岸鉄道とパイプライン 2 本の「一帯一路」3 大プロジェクトはいずれも中国からの借款を条件に実施するという大前提が 1MDB 救済を担ったジョー・ローとテレンス・ゲーが中国国有企業の元締め SASAC との事前調整の中で合意されていたようだ。そのた

め、中国輸出入銀行の借款供与（ひも付きが普通）に関わる国有企業（CCCC と CPPB）に対して何らかの必要資金として 18.6 億リンギットがマレーシア側から送られた。その後、表 7 が示すようにこの資金の 7 割に相当する分が元通貨で（19.5 億元）、マレーシア側に返却され、それが IPIC への返済資金の中に組み込まれた。

今後行われる公判を通じて、ナジブ首相はなぜ「一帯一路」に取り組むようになったのか、その背景が明らかにされるに違いない。

3. 中国マネーを求めて 1MDB 発電所全株を中国に売却

2015 年前後から膨大な累積債務で危機状態になったナジブ首相の投資ファンド 1MDB の救済を任されたジョー・ローは合理化計画の名のもとに 1MDB 資産の売却に乗り出した。中国国有企業のチャイナマネーに狙いをつけた。

2015 年 11 月に、1MDB 傘下の独立系発電所エドラ社（マレーシアを含む 5 か国で 13 の発電所）の全株式（98.3 億リンギット）を中国の原子力大手、中国広核集団（CGN）に売却。この中国国有企業はエドラ社の負債（20 億リンギット）をも引き取ったので、総額 158 億リンギットに達する 1MDB 救済となった。

ただここで見逃してならないのは、発電所は外資上限 49%までというマレーシアの外資政策を無視して 100%を認可したことだ。「一帯一路」のためというよりも、1MDB 救済のためなら国益を無視しても構わない、という姿勢なのだろうか。中国資本となったエドラ社は、2017 年になるとマレーシア証券市場に上場して 50 億リンギット以上の新規株式公開を打ち出した²⁰。

このほか、クアラルンプール市南部の空軍航空基地（486 エーカー）を安値で購入した 1MDB がクアラルンプール・シンガポール間的高速鉄道のターミナルにもなる一大新都市開発をめざす傘下のバンダル・マレーシア社の株式 60%（74.1 億リンギット）を 2015 年 12 月に中国の鉄道建設大手の中国中鉄（CREC）と地場華人企業 IWH とのコンソーシアムに売却する契約が合意された。ここでも 1MDB 救済ゆえに外資企業、中国企業に支配される新都市が生まれるのかという懸念があった。

しかしなら、北京で第 1 回の「一帯一路」国際フォーラムが開催された直後の 2017 年 5 月に突然、この売却契約はなぜか白紙撤回された。その後、すでに述べたように、クアラルンプール・シンガポール的高速鉄道計画も中止になったので、バンダル・マレーシア構想は

宙に浮いたままになっている。

むすび

「一帯一路」にコミットしながらチャイナマネーの支援を求めたナジブ政権と 1MDB を救済するかのように助け船を出した中国。「一帯一路」を東南アジアに拡大してその影響力を確保しようとする中国にとっては願ってもないことだ。ナジブ首相は‘中国を利用し、中国に利用された’、といっても過言でない。

ナジブ元首相の 1MDB 汚職裁判はまだ始まったばかりだが、審理すべき犯罪件数があまりにも多いので長期化するのが必至だ。だが、この裁判を通じてナジブ首相はなぜ「一帯一路」に取り組むようになったのか、その実像が明らかにされるだろう。

マレーシアにおける「一帯一路」については、1MDB 救済あるいは首相汚職の隠ぺいというネガティブな側面があった。しかしながら、IT やデジタル分野などマレーシアにとって有益な「一帯一路」プロジェクトも少なくない。見直しに踏み切ったマハティール首相も「一帯一路」政策に反対したわけではない。貿易、投資面で中国との結びつきは推進すべきという現実主義的立場が根底にあった。

現在のムヒディン政権のもとであるいは次回総選挙で、旧ナジブ勢力が復活する可能性は否定できないけれども、マレーシアの対中経済関係は大きく変わることはない。今後も米中貿易摩擦やコロナ禍の影響があるものの、貿易・投資面でマレーシアの中国との関係が悪化する要素はあまりない。

¹ *Malay Mail*, Nov 20, 2020

² NNA マレーシア (2021 年 1 月 27 日)

³ 日本経済新聞 (2021 年 1 月 29 日)

⁴ *Malay Mail*, Nov 20, 2020

⁵ ジェトロ「経済短信」(2019 年 8 月 30 日)

⁶ NNA マレーシア (2020 年 7 月 6 日)

⁷ “Malaysian Beneficiaries of US-China Trade War”, *The Star*, Oct 21, 2019

⁸ Ibid

⁹ NNA マレーシア (2019 年 7 月 20 日)

¹⁰ 小野沢純、前掲論文

¹¹ Jomo KS, “ECRL will only burden Malaysians”, *Free Malaysia Today*, August 11, 2017, また、次の論文も参考になる ;
Francis Loh, “BRI and Spike in Chinese involment in Malaysia: What are the implications for

Malaysi's politics and sovereignty ?", *Aliran*, 7 Sept, 2017

¹² "Mahathir warns against 'China virus' during China visit", *Bloomberg/ Free Malaysia Today*, Aug 20, 2018

¹³ *The Star*, April 15, 2019

¹⁴ *Free Malaysia Today/The New Straits Times*, June 5, 2018

¹⁵ Tommy Thomas, *My Story: Justice in the Wilderness*, SIRD, 2021

¹⁶ Ibid p.329

¹⁷ "Malaysia suspects Chinese cash paid troubled firm's debt", *The Wall Street Journal*, Aug 1, 2018

¹⁸ "1MDB-Tanore trial: The explosive witness statement of Najib's former aide", *The Edgemarkets Online*, Sept 7, 2019

¹⁹ *Malaysiakini*, Oct 28, 2018

²⁰ *Malay Mail*, July 2, 2017

Chapter6. One-Belt-One-Road Initiative in Myanmar

By Aung Kyaw¹

1. Introduction

Myanmar shares the longest border with China, 2,129 kilometers. It borders five neighboring countries - China to the north to northeast, Laos to the east, Thailand to the southeast, Bangladesh to the west, and India to the northwest. Myanmar occupies 677,000 square kilometers ranging 936 kilometers from east to west, and 2051 kilometers from north to south¹ makes the country the largest in the mainland of Southeast Asia. It has a population of about 54.8 million,² with 135 national ethnic groups contributes to its broad diversity. Myanmar is composed of seven states and eight regions. 89.2% of the population is Buddhist. GDP is 79.09 USD billion, and GDP per capita is 1608 US dollar in 2019. Government budget deficit represents (-) 3.5% of GDP, and government debt to GDP ratio is 49.41 in the same year.³

The biggest strength of Myanmar is its geographical location, which is unique and significant. The country is located at the junction between South Asia and Southeast Asia and between the Indian Ocean and China. It possesses a long coastal line of about 2,300 kilometers and consists of three parts – Rakhine coast, Ayeyarwady delta, and Tanintharyi coast.⁴ Myanmar and Pakistan are only two countries for China's direct access to the Indian Ocean. Kyaukphyu deep seaport may help China to cut 5,000 kilometers off travel distance to South Asia, West Asia, Africa, and Europe. China has traditionally been a principal investor and trading partner for Myanmar and continued supporting and shielding Myanmar from the military government regime to the present National League for Democracy (NLD) government from international sanctions and resolutions.⁵ China has a certain level of influence on Myanmar's business, political, and military arenas and is also a principal lender to the Myanmar government. With the announcement of

¹ Professor and Head, Department of Commerce, Monywa University of Economics, Myanmar

President Xi Jinping's one-belt-one-road (OBOR) initiative, which was later known as the Belt and Road Initiative (BRI), Myanmar becomes more prominent in the implementation of China's ambitious objectives and strategies.

2. Brief Background of One-belt-one-road

In September 2013, Chinese President Xi Jinping officially announced the OBOR initiative during his visit to Indonesia and Kazakhstan⁶. Recently, OBOR is also known as Belt and Road Initiative (BRI). It comprises two main components - Silk Road Economic Belt and 21st Century Maritime Road. The Silk Road Economic Belt connects China with Asia, The Middle East, and Europe. It has five routes and six international corridors, including the New Eurasian land bridge, China-Mongolia-Russia, China-Central Asia-West Asia, China-Indochina peninsula, China-Pakistan, Bangladesh-India-China-Myanmar.⁷ The Economic Belt consists of infrastructure development like existing and new railways, highways, pipelines, fiber internet line, and banking and international payment system standards. OBOR is a colossal project covering 55 percent of the world's GNP, 70 percent of the global population, and 75 percent of energy reserve.⁸ The 21st Century Maritime Road is based on the waterways among member countries of OBOR initiatives. OBOR comprises about 65 countries and 900 projects with an investment value of 850 billion USD.⁹ China established the Asia Infrastructure Investment Bank (AIIB) to finance the OBOR with 100 billion USD. AIIB started operation in January 2016, and up to now, it has 103 approved members worldwide¹⁰. As another source of financing, the Silk Road Fund was created with 40 billion USD in 2014.

Peter Cai (2017) of Lowy Institute noted China's primary motive for OBOR as domestic and economic as follows.

One of the overriding objectives of OBOR is to address China's deepening regional disparity as the country's economy modernizes. Beijing hopes its transnational infrastructure building program will spur growth in China's underdeveloped hinterland and rustbelt. The initiative will have a heavy domestic focus. The Chinese government

also wants to use OBOR as a platform to address the country's chronic excess capacity. It is more about migrating surplus factories than dumping excess products. One of the least understood aspects of OBOR is Beijing's desire to use this initiative to export China's technological and engineering standards. Chinese policymakers see it as crucial to upgrading the country's industry¹¹.

The author argued that China could develop its manufacturing capacity over the last three decades. However, its advantages in manufacturing, such as low labor costs, will disappear. For that purpose, China needs to move to the higher end of the global value chain. OBOR initiative leads China to achieve this.

Through OBOR, China aims to develop its inner regions in the western part of the country by opening manufacturing and trading links with the rest of the world. The image of China's cheap labor is left in history. In the current days, wages increased in China, and products less competitive globally. It needs to begin looking at production sites in other cheaper countries. Along the economic belt, China can build its manufacturing facilities and other labor-intensive industries. It may also export cheap manufacturing goods to Asia, the Middle East, Africa, and Europe market relatively less. China can also clear its excess capacity of industrial products like cement and steel in OBOR projects along the Belt.¹²

Therefore, China can focus more on producing more value-added and high-tech products to sustain its long-term growth.¹³ Chinese has the vision to be achieved in 2025, "Made in China 2025". In line with this vision, China attempts to shift from being a low-end manufacturer to becoming a high-end producer of goods. The goal is to tap into China's increasingly wealthy home consumer base and the value-added global sourcing segment.¹⁴ China may also intend to use the Chinese currency Yuan in trade along the Belt and Road.¹⁵

The OBOR may have a tremendously positive effect on China's region and economy. For example, Xingjian becomes the core area One Belt, and Fujian as the core area for the One road. Qinghai, Gansu, Ningxia, and Shaanxi also essential to connect China to

Central Asia through Economic Belt. Inner region provinces like Sichuan, Chongqing, and Yunnan of China can also link with Central, South, and Southeast Asia through Economic Belt.¹⁶

The OBOR is marked for its sheer size and investment amount. It seeks to address the use of the surplus capital of China to influence Chinese power. It attempts to leverage China's growing economic power and political influence while China government invoked OBOR with the motto of Win-Win and sustainability.¹⁷

OBOR is an implementation of China's "Go West" policy but has a tremendous impact on the global economy.¹⁸ Inarguably, OBOR represents the stretching of China's power beyond Asia and the Pacific. It means the driving forces for China's OBOR are not merely economic. China has undeniably a mixture of political, strategic, geographic, economic, and security motives for planning and implementing OBOR.

3. Myanmar and OBOR

The 21st Century Maritime Silk Road has two main directions. The first is from China's coastal ports to the Indian Ocean and extends to Europe. The second is connected from China's coastal ports through the South China Sea to the South Pacific. Kyaukphyu deep seaport in Myanmar becomes a major port city in Asia with Kuantan, Jakarta, Batam, Columbo and Hambantota, and Gwadar ports.¹⁹

Silk Road Economic Belt consists of six economic corridors. Among these corridors, the China-Pakistan Economic Corridor (CPEC) and Bangladesh-China-India-Myanmar (BCIM) economic corridor are the only corridors to connect China with the Indian Ocean, the Middle East, and Africa, where it invests crucial stakes.

Myanmar is an integral part of the BCIM economic corridor, which passes Myanmar from Muse passing Mandalay to Tamu of the Indian border. Chinese premier Li Keqiang proposed a BCIM economic corridor in 2013. It starts from Kunming, passing Myanmar, Northwest India, Bangladesh to Kolkata of India. This corridor is 2,800 Kilometers long,

covers 1.65 million square kilometers and 440 million of the population.²⁰

Myanmar, Bangladesh, and Northeast India welcomed BCIM. However, the Indian government viewed BCIM as an attempt to access the Indian Ocean by China's threat to security²¹ and worry for the massive flow of cheap Chinese goods blows its small and medium businesses. India also felt discomfort for the passing of CPEC in the disputed territory of Kashmir.²² India shows more enthusiasm to connect its Northeast region with ASEAN countries through a 1,360 kilometer-long tri-national highway that connects India-Myanmar-Thailand.²³ For these reasons, the BCIM was not made significant improvements.

After India's absences in the first and second forum of OBOR in 2017 and 2019, the future of BCIM is more uncertain²⁴ and had led to BCIM exclusion from the list of BRI projects. To access the Indian Ocean, instead of a 2,800 kilometer-long BCIM corridor, a 1,700 kilometer-long, shorter and more accessible China-Myanmar Economic Corridor (CMEC) became more attractive to China.

The CMEC will run from Yunnan Province of China to Mandalay, from where it goes towards Yangon to the south and the west to Kyauk Phyu on the Bay of Benga.²⁵ China has a plan for CMEC as an alternative for BCIM since 2017. Foreign Minister of China, Wang Yi, proposed CMEC when he met with Daw Aung San Su Kyi, the state counselor of Myanmar, in Naypyitaw on 19 November 2017.²⁶ After the second forum BRI forum in Beijing, CMEC has been a significant project for realizing BRI.

4. China Investment and Trade with Myanmar

With economic development in the first decade of the new millennium, China's investment in Myanmar increased rapidly and reached 12 billion in 2011.²⁷ Most of China's investment value in Myanmar rests on just three projects in that period – the Myintsom dam, the Sino-Myanmar oil and gas pipeline stretching from Kyauk Phyu to Kunming Letpadaung Copper Mine located near Monywa. The combined value of these three projects at more than 8 billion USD in terms of committed investments.²⁸ After the

Myitsom dam project suspended on 30 September 2011, China's investment in Myanmar declined sharply and led to a sudden drop in Myanmar's total foreign investment value. China's investment in Myanmar was slumped and halted two-three years after this incident but starting from 2016 with the landslide victory of Daw Aung San Su Kyi's National League for Democracy (NLD) party in the election, and the investment resumed at a rapid rate.²⁹ Since then, China's investment was more in the infrastructure sector related to BRI than traditional investment in the energy and mining sectors. China's investment (in terms of permitted amount) stood in the top 18,650 million USD (26.17%) of the total investment at the end of May 2017. At the end of June 2020, Singapore surpassed the permitted amount with more than 23 billion USD representing 26.88% of total investment. China stands at the second place of investment, amount more than 21 billion USD representing 24.78% of total investment.³⁰ However, China's total number of enterprises is 490 comparing Singapore's 327 enterprises.

Chinese investments today's diversified into infrastructure projects related to BRI, manufacturing sectors, and the agriculture sector to some extent. Chinese government's State-owned enterprises invest in massive investment projects because of large and strategic investments. However, small and medium scale investments in the manufacturing and agricultural sectors are increasingly financed by Chinese private businessmen.³¹ Chinese private business people have looked in Myanmar for cheaper land and labor to reduce costs. The minimum wage in Myanmar (4800 Myanmar Kyat a day equivalent to 3.5 USD) is about two and a half times lower than in the neighboring Yunnan Province of China. That makes Myanmar an attractive destination for Chinese manufacturers.³² However, Myanmar employees' lower productivity, inadequate infrastructure, and most complex and frequently changing regulations mainly limited Myanmar's appeals to foreign investors, including China.

As China becomes develops, it attempts to shift from labor-intensive manufacturing to value-added manufacturing. Labor-intensive industries that potentially have a negative environmental impact are planned to move to less-developed neighboring countries where laws and regulations on employees' rights and environment are weaker. For that purpose,

border economic zones become a vital part of China's industrialization strategy. About a dozen economic zones are being developed in the neighboring countries' border towns at Ruili, Wanding, Tengchong, and Lincang.³³

China is not just a top investor. It is also the leading trading partner for Myanmar. China stands at the top of the list of top five trading partners of Myanmar. In 2019, China was the primary customer of Myanmar for its export representing 31.7% of total export volume and 34.7% of total import value.³⁴ A significant portion of Myanmar's trade is done through border trade. In the financial year 2018-19, Myanmar's border trade with neighboring countries reached USD 8.6 billion, in which export represented 5.8 USD billion, and imports represented 2.7 USD billion. The Muse-Ruili border gate alone contributed an estimated value of USD 5.4 billion, representing 63% of the entire border trade value, which can be compared with the second-largest trade value, Myawaddy-Mesouth border gate with Thailand representing USD 858 million. It shows the significance of border trade with China on Myanmar's overall economy.³⁵

5. China-Myanmar Economic Corridor (CMEC)

China-Myanmar Economic Corridor (CMEC) is a main part of China's ambitious Belt and Road Initiative (BRI), announced by Chinese President Xi Jinping in 2013.³⁶ BRI aims to increase trade and investment flow from China to Europe through Central Asia, East Asia, and Russia. At the same time, BRI aims to improve China's influence not only in the Asia continent but also in the world.

CMEC has a "Y" shape pattern starting from Kunming of Yunnan province of China and passing Muse, Mandalay, and finally reaching Yangon in the south and Kyaukphyu in the west. Special economic zones (SEZs), border economic zones, industrial zones, warehouses, and ports will be constructed through the corridor. Simultaneously, several projects for road, rail, and water connections for the smooth flow of merchandise and services transport will be included. CMEC is primarily aimed to develop inner regions of China, including Kunming and Sichuan provinces. Besides, it is the shortest way to access

the Indian Ocean through Kyaukphyu deep seaport and a special economic zone for China's trade, energy security, and strategic purposes. Tni- international Institute noted the importance of CMEC for Yunnan province as follows.

By 2005, Yunnan's position vis-à-vis other provinces had declined steadily, slipping from the 16th largest contributor to China's GDP in 1990 to the 24th in 2005. Yunnan provincial officials promoted its location, as a bridgehead to Southeast Asia and the Indian Ocean via Myanmar, as key to economic growth in the province³⁷

Many infrastructure projects will be carried out in Myanmar under CMEC, such as New Yangon Development Project, the Myanmar-China electricity grid, Muse-Mandalay rapid rail link, Border economic cooperation zones, Ayeyawaddy Economic Belt, and so on. One source estimated that China targets a massive investment of around US dollar 100 billion (135.7 trillion kyats) in Myanmar's economy that exceeds the hefty \$62 billion in funding for CPEC.³⁸

5-1 Background and Development of CMEC Project

In 2017 May 14 and 15, Daw Aung San Su Kyi attended One-Berth-One-Road (OBOR) international forum organized in Beijing. She met China President Xi Jinping to discuss Myanmar's participation in OBOR during that period. Daw Aung San Su Kyi also met with the Chinese Prime Minister and signed two MOUs between the two countries, including the construction of border trade zones and Myanmar's participation in China's BRI framework.

CMEC was formally proposed by China Foreign Minister Wang Yi when he met with Daw Aung San Su Kyi in Naypyitaw in November 2017. At the time, Wang Ye visited Naypyitaw to mediate the tension between Bangladesh and Myanmar concerning refugees of the Rakhine State conflict. After subsequent negotiations between the two countries, MOU for CMEC was finalized on 6 February 2018 and was formally accepted by Myanmar on 10 May 2018.

The first meeting between the two countries for CMEC was held in Naypyitaw on 14 May 2018. In this meeting, two countries agreed to form a joint committee for CMEC

implementation and working groups participating high-rank government officials from both countries to support it. The second meeting was held in Kunming on 14 June 2018 to discuss the signing of MOUs between two countries and implementing projects involved in CMEC.

In September 2018, MOU for CMEC was formally signed in Beijing. From the Myanmar side, Minister of National Planning and Economic Development (NPED) U Soe Win and Mr. He Lifeng, the President of National Development and Reform Commission (NDRC) from the China side, signed. Myanmar approved nine projects at the second BRI forum in Beijing in April but only publicized three projects. These are three economic cooperation zones in Kachin and Shan states, the Kyaukphyu Special Economic Zone, and the Muse-Mandalay railway.³⁹ A formal agreement on the framework for Kyaukphyu deep seaport and SEZ projects, which was delayed due to disagreement of the share of ownership between two countries, was signed in November 2018.

The second OBOR international forum was organized in Beijing in April 2019. In this forum, an MOU for two countries' cooperation in the implementation of CMEC (2019-2030) was signed. China transferred the feasibility study for the Muse-Mandalay railway project and priority lists of projects under CMEC to Myanmar. In the press conference organized in May 2019, the Ministry of Planning and Commerce's permanent secretary stated that there are 38 projects proposed by China to the Myanmar government under the CMEC scheme.

From Myanmar's perspective, CMEC projects will be implemented in the conflict zones between ethnic armed groups and the Myanmar military, which are located in the east and northeast of Myanmar. By implementing CMEC, the social and economic developments will happen in these areas, and these projects are expected to bring sustainable peace, stability, and development for the country.

5-2 CMEC Committees and Organizations

According to negotiations between the two countries, the CMEC leading coordination

committee, which included MPED from the Myanmar side and NDRC from the China side, was formed. The Secretariat of CMEC, in which the Myanmar Investment Commission (MIC) and the Department of Foreign Capital and Overseas Investment (DFCOI) involved, was also formed. Also, 12 cooperation working groups were established to discuss the details of project implementation under CMEC.

There are five central committees from the Myanmar side for CMEC implementation. These committees allocate the responsibilities for policymaking, analysis of projects under CMEC, project planning and execution, and to carry out the agreements under MOU. These committees are (1) Steering Committee for Implementation of BRI (2) CMEC Joint Committee (3) CMEC Working Groups (4) CMEC Management Team (5) Central Committee for two countries border economic cooperation zone. The compositions and members of these committees are shown in the Table 1.

Table 1: CMEC Committees from Myanmar Side

(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
Steering Committee for Implementation of BRI	CMEC Joint Committee	CMEC Coordination Working Groups	CMEC Management Team	Central Committee for borders economic cooperation zone
Chairman – State Counselor	Chairman – The Minister, NPDC	– Ministry of National Planning and Economic Development	Leader – Deputy Minister, Ministry of Planning and Economic Development	Chairman – The Minister, NPDC
Vice-Chairman – Vice President (1)	Secretary – Director General, Directorate of Foreign Economic Relation (FERD)	– Ministry of Electricity and Energy	Members – Deputy Minister, Ministry of Industry, Chairman and three senior researchers from Myanmar Society Development, Vice-President of Central Bank, Deputy Director General (Monetary Supervision and Inspection), Director, FERD	Vice-Chairmen
Secretary – Permanent Secretary, Ministry of Foreign Affairs	Members – 6 Deputy Ministers, Deputy Union Attorney, Member of Naypyitaw Council, Ministers of Magwe, Mandalay, Yangon, Rakhine and Shan, 4 Permanent Secretary, Vice-President of Central Bank	– Ministry of Agriculture, Livestock, and Irrigation		Chief Ministers of Shan, Kachin and the President of KoKant Autonomous region
Members – 18 Union Ministers, Chief Ministers of all Regions and States, and the President of Naypyitaw Council		– Ministry of Commerce		Secretary – Deputy Minister, Ministry of Commerce
		– Ministry of Transport and Communication		Associate Secretary – Director General, Directorate of Trade
		– Ministry of Hotel and Tourism		
		Totally (12) Working Groups		

Source: (ISP, Myanmar-China Desk, 2020) <https://ispmymnarmarchinadesk.com>

The Steering Committee for Implementation of BRI was organized on 11 September 2018 to direct CMEC projects and activities and coordinate the bodies implementing these activities. On the same date, the CMEC Joint Committee was formed to implement the MOU agreements effectively. The first Steering Committee for Implementation BRI meeting was held on 18 February 2019. CMEC coordination working groups were established on 25 January 2019 to effectively coordinate the ministries, local authorities, and relevant civil organizations to implement CMEC projects.⁴⁰ There are 12 coordination working groups. These are

1. Development and Project Coordination Working Group
2. Productivity and Investment Coordination Working Group
3. Transportation Coordination Working Group
4. Energy Coordination Working Group
5. Agricultural Coordination Working Group
6. Border Economic Coordination Working Group
7. Digital Economy Coordination Working Group
8. Monetary Coordination Working Group
9. Tourism Coordination Working Group
10. Information Coordination Working Group
11. Local-level Coordination Working Group
12. Natural Environment and Ecology Coordination Working Group

To construct border economic zones between the two countries was agreed upon during Daw Aung San Su Kyi visiting China in August 2016. The MOU agreement for this was signed in May 2017 during the first OBOR international forum in Beijing. The Central Committee for China-Myanmar border economic cooperation zone was formed in July 2018.

The first meeting of the Central Committee was held 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 2019 in Taunggyi, and the fourth meeting was held on 4 October 2019 in Myitkyina. MOU for local cooperation between the Mandalay region and Yunnan Province was signed in January 2020 when China President Xi Jiang visited Myanmar.⁴¹

6. The Projects under CMEC

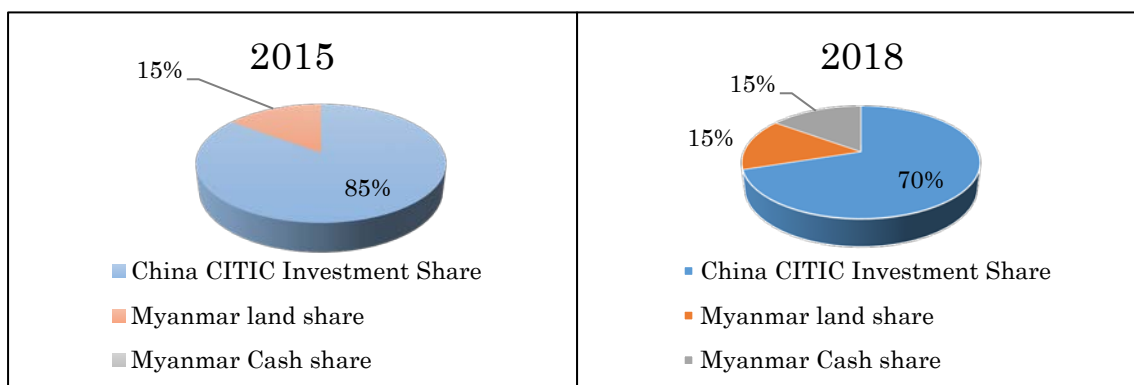
Both government officials signed the formal agreement with CMEC in September 2018. However, the number of projects proposed by China and the number accepted by Myanmar were not officially announced. ISP Myanmar-China desk collected information from 34 projects under CMEC. According to this source, China's investment is concentrated on five sectors (Energy, Transportation, Industrial Zones, New Town, and Agriculture), and these are located in Yangon, Mandalay, Sagaing regions, and Kachin and Shan State along Ayeyawaddy and Chindwin rivers. The total investment value is all projects are estimated at USD 24 billion.⁴² Four prioritized projects to be implemented among them are (1) Kyaukphyu deep seaport and SEZ project, (2) Mandalay-Muse-Kyaukphyu railway project, (3) New Yangon City project, and (4) China-Myanmar Border Economic Zones.

6-1. Kyaukphyu deep seaport and SEZ project

Kyaukphyu is located in the southern part of Rakhine State on the Bay of Bengal. Kyaukphyu deep seaport is one of four priority projects⁴³ to be implemented together with the special economic zone project. Although it is a part of CMEC, it was started before CMEC was conceptualized. Kyaukphyu deep seaport project is an important project for China's energy security and international trade, particularly for the development of Yunnan province. It is crucial to realize China's two-ocean strategy because China can access India's ocean through Kyaukphyu port. China has shown interest in investing in Kyaukphyu deep seaport since the Myanmar-China gas and oil pipeline was built between Kyaukphyu and Kunming in 2009.⁴⁴ U Thein Sein's government in December 2015, China International Trust Investment Cooperation (CITIC), was granted to build Kyaukphyu deep seaport and special economic zone. Up to now, there are three projects centered in Kyaukphyu.⁴⁵ These are gas and pipeline, which has already been completed, deep seaport and SEZ, and rail link from Muse-Mandalay-Kyaukphyu, both of which have been signed to be implemented when Xi Jinping visited Myanmar on January 2020.

In Kyaukphyu deep seaport's initial agreement, China's CITIC consortia contribute 85% of the total 7.3 billion USD investment while Myanmar contributes 15% to land ownership. Due to opposition to local people and activist groups based on several issues, however, the NLD government reassessed the situation in 2016 and revised the agreement on 8 October 2018.⁴⁶ According to the new agreement, the project was agreed to implement phase by phase. In the first phase, 1.3 billion USD will be invested, and the remaining 6 billion USD will be invested in other phases. The ownership ratio is revised, and Myanmar contributes 30% of the project share, whereas 15% is land and 15 % in cash, while CITIC consortia contribute 70% of total investment. In the first phase, two jetties will be constructed out of 10 jetties in the entire project. The port's annual capacity is 7.8 million tons of bulk cargo and 4.9 tons of 20 feet containers.⁴⁷

Figure.1 Investment in Kyauk Phyu Project between Myanmar and China
(2015 vs. 2018)



Source: ISP Myanmar China desk

A joint-venture between China's CITIC Myanmar Port Investment Limited and Myanmar's Kyaukphyu Special Economic Zone Management Committee was formed to implement the project Kyaukphyu Special Economic Zone Deep Seaport Co. Ltd in the Directorate of Investment and Company Administration (DICA) in August 2020.⁴⁸ CITIC group holds 51% of the share in the industrial zone, and the Myanmar government has a 49% share.

6-2 High-speed Muse-Mandalay-Kyaukphyu railroad

There are two parts to this project. The first part is the Muse-Mandalay rail link, and the second part is the Mandalay-Kyaukphyu rail link. These projects have become the main parts of CMEC. This project is intended to connect railroad links from Kyaukphyu, which is located on the west coast of Myanmar, to the major economic hubs of Myanmar – Yangon and Mandalay. Mandalay-Muse rail link will be connected with the Ruili-Kunming-Beijing railroad, which is currently constructing on the China side. Overall, this project will link China's capital Beijing, Yunnan province's capital Kunming with the Indian Ocean through Kyaukphyu port, and will play a significant role in China's access to the Indian Ocean and realization of its long-term ambitious goal of two-oceans strategy.

The first and the most crucial part of this strategic rail link is the Muse-Mandalay part. This project is originated in 2009, while China-Myanmar oil and gas line was constructed and long before CMEC was conceptualized. This project was canceled and delayed for various reasons, but it is now revitalized as a part of CMEC.

Muse is the most important commercial town located on the Myanmar-China border. Currently, Myanmar and China's trade value is more than 11 billion USD, of which nearly 6 billion USD is done through border trade. Out of this, over 5.8 billion USD is passing through Muse.⁴⁹ Although there is an old railroad between Mandalay and Lashio, the speed is meager (25 miles per hour). Therefore, most of the cargo and passenger transport rely on the road.

A memorandum of understanding (MOU) to conduct a feasibility study of the Kyaukphyu-Kunming railroad was signed in 2011. However, it had not been implemented due to opposition from the Myanmar side and expired in 2014. In 2017, China Railway Eryuan Engineering Group (CREEG) proposed to conduct a feasibility study. Myanmar railway and CREEG signed to complete MOU in September 2018, and the field research is undertaken within 2019 January-April.

The feasibility study was transferred to Myanmar in April 2019. The railroad will pass through PyinOoLwin, Naung Cho, Sibaw, Lasho, Theinni, and Kyauk Chaing. The

railroad is long 258 miles (414 kilometers), and the speed is 100 miles per hour. Currently, a one-lane road will be constructed but provision for two-lane in the future. There is planned construction of 36 stations, 60 tunnels, and 124 bridges along the railroad, and the total investment value for this rail link is 8.9 billion USD. However, Myanmar's portion to contribute to this project is unpublished so far.⁵⁰

Environmental analysis of the project had been conducted, and a scoping report was submitted to the Ministry of Natural Resources and Environmental Conservation in December 2019. CREEG reported that it had completed 19 meetings with the local community in the project affected areas.

There are some concerns about the projects for the potential to be degraded natural environment such as loss of forest area and wildlife on the one hand and noise pollution on the other hand due to speedy rails. Local farmers also worry about potential land confiscation and loss of livelihood. Another issue is the rail link is passing through conflict zones between Myanmar military and ethnic armed groups. There is a potential to be more conflict between them when the railroad is constructed,⁵¹ highlighting the importance of security concerns for implementing a large-scale project in Myanmar.

The economic feasibility of the project is also uncertain. Professor Li Chenyang of Yunnan University argued that it would need to be multi-track for the railway to be commercially successful. The professor pointed out that the track from Dali to Ruili, China's part of the rail link, is a single-track, and there is also limited multi-track capacity in south China. Again, this railroad's success depends on the Kyaukphyu deep seaport project's success since the railroad is linked from Mandalay to Kyaukphyu. There is less cargo for Mandalay-Muse rapid rail link if there are not enough cargo flows to and from Kyaukphyu deep seaport. Therefore, if Kyaukphyu deep seaport cannot attract international shipping companies, a few cargoes will be shipped from China. If so, it may be no sense for China's southern provinces to trade via the Kyaukphyu-Mandalay-Kunming rail link.⁵² Then, the investment in this railroad project will not be economically feasible.

6.3 New Yangon City Project

The New Yangon City project is constructing on the west of Yangon, and the total estimated area of the project is 1,500 square kilometers, which is more than two times Singapore's area. New Yangon City project is an alternative exit to China's Indian Ocean through Yangon's economic hub. The proposed site is located on the west bank of the Yangon River, the opposite side of current Yangon city. The Yangon region government formed the New Yangon City Development Company Ltd (NYCD) to manage the project. The first phase of the project is estimated at an investment value of more than USD 1.5 billion. It includes constructing five villages townships, two bridges, 26 kilometers of artery roads, 10 square kilometers of the industrial estate, power plant, transmission and distribution facilities, water supply, and wastewater treatment plant. The second phase of the project is reserved for future development. The total investment value of all stages of the project will exceed USD 5 billion. The Chairman of NYCD stated that the project intends to create two million employment.⁵³ Singapore based AECOM company draws the first phase of the town plan. China Construction Communication Company (CCCC) prepared a detailed list and blueprint of the project.

The project was originated in 2014 in the previous government regime. Former Yangon Region Chief Minister sent a message to the regional parliament on developing the new Yangon city project. The region government selected Myanma Saytanar Myothit Public Company to develop the project on a 30,000-acre land. At that time, the project was estimated to cost USD 8 billion. The company that will lead the project was formed in December 2013, and the capital invested in only 1 million US dollar. No official tender was invited for the project at that time. Therefore, parliament members criticized the project because it would undermine the country's sovereignty due to money laundering, land price manipulation, the lack of transparency, the green-light given to a single company without any tender process, and the involvement of Chinese businesspeople behind the curtain. For these reasons, this project was suspended by the Yangon region parliament in September 2014.

In June 2015, a parliament member proposed to start this project in the Yangon region

parliament and was approved by the parliament. In 2016 three companies, including the company previously allowed to operate the project in 2014, were permitted to start the project. Soon after, the project was suspended again to get approval from the Union government.

In February 2017, the Yangon region chief minister announced to start the project and formed NYDC under the Special Company Act. In April 2018, the Yangon region government formally launched the plan to start the New Yangon City Project and announced that NYDC would lead the project's implementation. In May 2018, NYDC and CCCC signed the agreement to prepare a detailed plan for phase one.

During China President Xi Jing Ping's trip in January 2020, a Letter of Intent for the New Urban Development of Yangon City was exchanged by Yangon Mayor and President of CCCC. On 29 May 2020, the Yangon region chief minister and Chinese Ambassador were met and agreed to speed up the projects between China and Myanmar, including New Yangon City Project.

On 16 July 2020, the President's Office issued a notification (89/2020) establishing the Swiss Challenge Tender Committee to implement the New Yangon City Project's first phase. In the Swiss Challenge, interested local and foreign companies in the project have to compete with CCCC, and the company that wins the tender needs to reimburse the cost of drawing for the detailed plan to CCCC. The tender winning company or CCCC needs to invest USD 1.6 million for the first phase of the project receives 75% of the ownership share. On the other hand, NYDC contributes 28 square Kilometers of land area and receives 25% of the project's ownership share. A German Consultancy firm Roland Berger Company was appointed as an International advisor company and signed the contract on 4 September 2020. To qualify as fair competition, NYDC adopted the Swiss Challenge's global model and named it the NYDC Challenge.⁵⁴ Dissents have pointed out to the project that it is not much different although the NYDC Challenge is made, any applicant cannot compete with the CCCC in the Challenge, and the CCCC will win it at the end.⁵⁵

The New Yangon City Project is facing many issues and challenges. First of all, the CCCC which is the primary company involved in the project and its subsidiaries were engaged in more than ten countries' bribery cases and sanctioned by the World Bank until 2017 January. In September 2020, the United States government announced sanction was imposed on the CCCC. Second, the project area is located in a low land area and only above 5 meters of sea level. Therefore, it is highly susceptible to flooding. Third, a vast area of the lands fascinated for the project is also an issue. To compensate for the project's immersed farmland area, managing the farmers' livelihood and losing farming areas are highly controversial issues. Fourth, the project can create employments as expected is doubtful because, according to Kyaukphyu SEZ experience, most of the workers in the project were recruited from China. Local farmers are temporarily recruited during the construction period of the project, and after the project has been completed, most of the jobs go to immigrant workers from China.

6-4 China-Myanmar Border Economic Zones

One of the priority projects under CMEC is implementing China-Myanmar border economic zones between China and Myanmar. This project is intended to implement border economic cooperation zones between the Yunnan province of China and Kachin and Shan states of Myanmar. Three border economic cooperation zones are planned to construct in this project. These are Kanpiketi-Hteinchon, Chinshwehaw-Lanchan, and Muse-Ruili economic cooperation zones.⁵⁶

With this project, a border town between the two countries is expected to become duty-free zones, technological zones, agricultural products trading zones, industrial zones, export/import zones, and warehouse zones. From three economic cooperation zones, products from Yunnan provinces go to Kyaukphyu deep seaport along CMEC and then go to India, South Asia, and African countries. Through these border cooperation zones, the landlocked Yunnan province is envisaged to become the manufacturing and trading hub of Southeast Asia.⁵⁷ This project is also crucial for China's Yunnan central strategic plan (2016-2020) and a development strategy for Southern China's inner regions like

Yunnan, Sichuan, and Guizhou provinces. During a visit to Myanmar in January 2020, China's President Xi Jinping stated that these border economic cooperation zones are central to CMEC. Among these border economic cooperation zones, both governments agree that the Muse-Ruili zone is the priority to be constructed.

The agreement to construct border economic cooperation zones was achieved since Daw Aung San Su Kyi visited China in August 2016.⁵⁸ The MOU for implementing the China-Myanmar Economic Cooperation Zone has been signed when state counselor Daw Aung San Su Kyi attended the first BRI forum held in Beijing in May 2017. China's Minister of Commerce Zhong Shan and the Minister for Transport and Telecommunication U Than Sin Maung officially signed the MOU in the meeting of Daw Aung San Su Kyi and Chinese Premier Le Keqiang.⁵⁹ Myanmar government approved three border economic cooperation sites in Kachin and Shan States in 2018 at the first meeting of the Economic Cooperation Zones Central Committee⁶⁰ in Naypyitaw.

(1) Kanpaikti-Hteinchon Border Economic Cooperation Zone

Kanpaikti border gate is in WangMaw township, Myitkyina District, Kachin State Special Region 1. The area is controlled by the New Democratic Army-Kachin (NDAK), which allied with the Myanmar military. The proposal for constructing Kanpaikti business park, which is the central part of the border economic cooperation zone, was approved by the Kachin state parliament on 27 February 2020. Kachin state government signed with Myanmar Heng Ya Investment Company to implement the project on 4 March 2020.⁶¹

The project area is situated on 70 acres of land. The project's estimated cost is USD 22.4 million, which will be invested by the Myanmar Heng Ya Investment Development Company. This company is a joint venture between Myanmar Kanpaikti Development Company and China's Yunnan Tengying Trading Company.⁶² The ownership ratio is 30:70.⁶³ The project includes plans to construct five zones named zone A to zone E. The state government submitted the project to the Union level for inclusion in Myanmar Project Bank's list.⁶⁴

(2) Chinshwehaw-Lanchan Border Economic Cooperation Zone

Chinshwehaw border gate is the second largest border gate with China after Muse-Ruili. It is in the Laukkai township of the KoKant autonomous region. It is located near Namhu village in Kunlong Township in northern Shan State, 5 miles away from Chinshwehaw, 3 miles from Hoping, and 9 miles from Kunlong. The total area of the project is about 200 square kilometers.⁶⁵ The total investment value is estimated at USD 4 million.⁶⁶ Industrial zones in the Myanmar side are planned to locate in Konlon township under the Kachin region government. These will comprise trade and processing areas, small and medium-sized industrial facilities, trade logistics centers, and quality packing centers for agricultural products. Both governments negotiate the demarcation of the border area, and after that, an expression of interest to construct the zone will be called to local and Chinese companies.⁶⁷

To construct a new Kunlong bridge and to upgrade Chinshwehaw-Theinni highway road in order to support this economic cooperation zone have been agreed between the two governments. During President Xi Jinping's visit, an agreement on the new Kunlong bridge project has been signed. On 20 June 2020, eight technicians from China have arrived with a special permit to construct the new bridge, and the project has been started.

Currently, the project area is in the conflict zone between the Myanmar military and ethnics armed groups. Myanmar military has taken security around the project area.

(3) Muse-Ruili Border Economic Cooperation Zone

Muse-Ruili border gate and trade post is the most significant border trade post between Myanmar and China. The total value of bilateral trade is around USD 3.44 million per day.⁶⁸ It is the major trading road in Myanmar, which connects Muse-Mandalay-Yangon. The segment between Mandalay and Muse is a part of Asian Highway 14, and it is 450-kilometer long. The Muse border post's export is ten times more than that of the second-largest Myawaddy-Maesouth border post.⁶⁹ Therefore, this border post is a mainstream of Myanmar's economy.

This economic cooperation zone will include the international economic zone (Core zone), export production and warehousing zones, and import production and warehousing zones. The Core zone is planned to construct in both countries, and goods trading in the Core zone will enjoy special tax releases. Export production and warehousing zones and import production and warehousing zones will be constructed on Myanmar and China's sides. Currently, upgrading main roads and building new roads to connect among zones. Discussion is made between two government officials for the details. The total area of the project is about 64 square kilometers. According to the two countries' agreement, Muse and Kyinsankyawt areas will be implemented in the first phase of the project, and after that, the remaining places will be constructed.

This project is highly enthusiastic and supported by the Chinese side.⁷⁰ Up to now, some areas in the project are in conflict zones with the ethnic armed group. Therefore, instability may happen from time to time, and the Myanmar government cannot approve the project's detailed plans.⁷¹

7. Other CMEC Projects

One of the remarkable features associated with Chinese investment in Myanmar, as cited by scholars and local people, is the lack of transparency. Therefore, except for some significant projects like Kyaukphyu SEZ and Muse-Mandalay highspeed railroad, other projects cannot clearly state whether they are included in CMEC or stand-alone projects. Some projects are labeled as CMEC projects, but these are not well-linked to the other projects under CMEC. Because of a lack of transparency and comprehensive planning,⁷² one cannot easily distinguish which project is CMEC and which is not. Besides, most of China's investment in Myanmar in recent years has shifted from the energy sector to transportation sectors, reflecting changes in China's strategic orientation toward Myanmar. Most China projects, however, have related to each other in one way or another.

7-1 The ShweKokKo Project

The ShweKokKo project is an International standard new town project partly finished and partly in progress located 10 miles away from Myawaddy, Kayin State. Myawaddy is a border town with Maesouth, Thailand, and a major trade center between Myanmar and Thailand.

The project area is controlled by the Border Guard Force (BGF), which is formerly a part of the Democratic Kayin Buddhist Army (DKBA). This project is mainly implemented by the Yatai International Holding Group registered in Hong Kong.

The project area is planned to cover nearly 30,000 acres, and the total investment will be reached USD 15 billion. The invested company said the project is a part of CMEC, but China did not disclose this project in BRI forums and other official discussions.⁷³ This project uses blockchain technology in new residential areas and involves many recreation centers, casinos, shopping malls and stores, airports, transportation facilities, industrial zones and, financial and trade centers. Currently, casino and entertainment centers are being operated, attracting Chinese and Thai business people and international tourists. The project is a few kilometers away from two main border bridges between Myanmar and Thailand. There are also jetty and ferry boats to cross the Thaungyin river from which one can easily cross the border even though this is officially not allowed by the Myanmar side. Thaungyin river is a border mark between Myanmar and Thailand.⁷⁴

On 14 February 2017, BGF and Yatai International Holding Group jointly established as Myanmar-Yatai International Holding Group and registered in the Directorate of Investment and Company Registration (DICA) under the Ministry of Planning and Finance. Ownership of the company in the DICA record shows a Cambodian businessman (67.68%), two Malaysian businessmen (12.32%), and BGF (20%).⁷⁵ The project's initial investment is estimated as UDD 500 million, and after completing the project, this area is intended to become an advanced technological hub in the region. The project involves residential areas, airport, luxury residents, a room 1,200 hotel, casinos, entertainment and recreational zones, industrial zones, trade zones and warehouses, port, an airport, science

and technological zones, International universities, culture, economic and agriculture zones, tourist areas, cinemas, and Sulphur springs. The entire project is intended to be completed in 2027. This project is the largest international investment for the Yatai International Holding Group. Myanmar Investment Commission was allowed to implement the first phase of the project on 30 July 2018. In the first phase, 59 luxury residential houses will be constructed on 25.5 acres of land with an investment value of USD 22.5 million and are intended to be completed in 2021.

In early 2019, however, local people complaint the company is constructing buildings beyond permitted size to the Kayin state government. Therefore, the Kayin state government inspected the project site during May 2019 and was instructed to suspend eight large buildings. Findings from the inspection are reported to the Union government. On 15 June 2020, the Ministry of President's Office announced that it would investigate the ShweKokKo Project, and no casinos are officially allowed to operate in the ShweKokKo. There are frequent complaints from local people about Chinese immigrant workers on the site and their behavior to local people and local customs.⁷⁶ On 25 August 2020, the Chinese embassy in Myanmar issued a statement in which the ShweKokKo project is a third country's investment and not related to CMEC.

7-2 Myitkyina Economic Development Zone (Nankyin Business and Industrial Zone)

Myintkyina Economic Development Zone called Nankyin Business and Industrial Zone is located on Ledo road, 10 kilometers away from Nankyin village, Myitkyina, Kachin State. The project area is on 4,700 acres, and the estimated investment is USD 400 million. It will be an essential part of BRI.

Ledo road had been the main road connecting India and China, passing through Myanmar. It was constructed by the British army during World War II to supply logistics from India to China. This road is again crucial in today's China-led BRI to connect with India through Ledo Road's revival.

This project involves constructing an agricultural zone, cultural zone, general products

manufacturing zone, transportation zone, farm machinery production zone, timber products zone, biomedicine manufacturing zone, and tourist area. The project plan involves the construction of about 500 factories and 5,000 related buildings.

The MOU to design a detailed project plan was signed between Yunnan Tengchong Heng Yong Investment Company and Kachin State government on 8 May 2018. According to MOU, a joint venture company between two parties will be established to conduct the project's feasibility study and environmental impact analysis. It has been agreed that the company contributes cash capital, and the state government will contribute to land capital. In October 2019, the Kachin state chief minister said that the MOU to construct the project would be signed in November 2019.

In 2020, the President's office instructed the Kachin state government to invite tender by the Swiss Challenge instead of offering to a specific company. Yunnan Tengchong Heng Yong Investment Company will design a project plan and invite other interested companies to compete in the Challenge. If other companies win, the project design cost must be reimbursed to Yunnan Tengchong Heng Yong Company as in the New Yangon City project. Observers predict that there may not be other companies that would compete in the Swiss Challenge. Because the project will be constructed near the conflict zone with the Myanmar military and Kachin Independent Army (KIA), other companies will struggle to manage the situation. Even if other international or local companies compete, the Chinese company will win because it is strategically located and highly interested by the Chinese government. Meanwhile, the project faces land confiscation problems with local people and worries about environmental impact by the local people and Kachin political parties.⁷⁷

7-3 China-Myanmar Ayeyarwady Economic Belt (Ayeyarwady Strategic Land and Water Transport Route)

Access to the Indian Ocean through Kyaukphyu deep seaport is an integral part of China's BRI, two-ocean strategy, development of inner regions strategies, and its energy supply security and market access strategy to South Asia and Africa. There is an alternative plan

for China if the first plan through Muse-Mandalay high-speed rail link is stalled due to official foot-dragging and security concerns of fighting between ethnic armed groups and Myanmar military.⁷⁸

The plan is to develop an alternative route through the Ayeyarwady River, which is considered as the aqueous soul of Myanmar. This 2,200 Kilometer waterway flows north to south through the nation's length as water transportation to carry cargo. Sixty percent of major cities and 30 million out of 54 million Myanmar people lived along the Ayeyarwady River. Using waterway and road links, China can access Mandalay, Kyauk Phyu, and Yangon as original destination points of CMEC through an alternative route, safer and less costly than rapid rail and road links of Kunming-Muse-Mandalay.

This plan is known as the China-Myanmar Ayeyarwady Economic Belt. According to the project, commercial vessels travel along the 1,300 Kilometers lower half of the Ayeyarwady from the Kachin state Bhamo to Mandalay in Myanmar and then Yangon to the south and then to the Indian Ocean. From the Magwe port of Ayeyarwady river, cargos can transport to Kyaukphyu of Rakhine state either road or rail link as the original plan of CMEC.

From Bhamo to China's border town Lweje, the distance is 75 Kilometers. A new highway will be constructed. From the China side, a new road is already built up Ruili to Lweje. Both towns are in the same province of Yunnan. New facilities are already in place on China's side to accommodate more significant trade flows.⁷⁹ The whole project will involve upgrading the 410 Kilometers water route, 1040 Kilometers Highway, and 92 Kilometers rail link. The investment value is still not yet known.⁸⁰

This strategic water and road link are expected to solve serious congestion problems, and security risks of original plans of rail and road links between Mandalay and Muse and between Lashio and Chinshwehaw highways where Myanmar military and ethnic armed groups frequently fighting. But China seems it has no intention to replace the original route with the Ayeyarwady economic belt. Instead, it intends to use both paths simultaneously. The construction of dry ports between Mandalay and Yangon has been

completed, and both facilities have started operations.⁸¹

Discussions on this project have been originated since 1989 during the military government regime in Myanmar. At that time, the project was named Kunming-Myanmar Yangon- Ayeyarwady River Postage Passage. It was also called Sino-Myanmar Land and Water Transportation Passage.⁸² In 1997, China and Myanmar jointly conducted a study of the possibility of forging land and road transport routes from Yunnan and Myanmar along the Ayeyarwady. From the China side, this project is quite promising by looking the perspectives of security and cost.

It could provide a new outlet for Chinese trade with Myanmar and beyond, while at the same time largely avoiding land routes through the conflict-prone mountain regions, providing uninterrupted passage to the sea. China also has a well-established network of river transportation routes that are significantly cheaper than road or rail transportation, so there is confidence about this waterway model. Through the development of these inland shipping routes in China, Chinese SOEs have become some of the largest dredging companies in the world. These companies, therefore, have the expertise and experience to tackle the engineering challenges of shipping in the upper Ayeyarwady River. (Tni-national Institute, 2019 p. 26)

After China's then-president Jiang Zeman visited Myanmar in December 2001, two countries signed a bilateral agreement range, which boosted transportation and trade. China presented Myanmar with a proposal titled “Draft Agreement on Highway-Waterway Combined Transport” in March 2002. LweJe became an official border post for trade and commerce between two countries in 2002, and the road connected between Bhamo and Lweje was upgraded with Chinese assistance to become a gravel road.⁸³ The talk between China and Myanmar was broken down in 2004 due to misunderstanding and disagreement between both sides. However, neither side officially announced the reason.

But China side does not lose interest in implementing this project. The construction of this project included in the China State Council's Overall Infrastructure Interconnection Master Plan (2014-2035), as well as the Yunnan Water Transport Logistics Development Plan (2014-2020) and the Development and Opening Up Plan for the Border Areas of Yunnan Province (2016-2020).

China has shown its revival of interest in this project starting in 2018. In March 2018, Myanmar Vice President U Henry Van Thio and Chinese Foreign Minister Wang Yi met at the Greater Mekong Subregion (GMS) meeting in Vietnam. According to Chinese officials, the two sides discussed the implementation of the Irrawaddy Economic Belt. In June 2018, the Yunnan Provincial Development and Reform Commission (YPDRC) proposed the 12th Session of the Chinese People's Political Consultative Conference of Yunnan Province to resume this project.⁸⁴

Chinese researchers based in Yunnan were conducting field investigations up and down along the Ayeyarwady river since early 2018. Their research stated that the river from Yangon to Bhamo is almost ideal for navigation with a depth greater than 5 meters in 80 percent of the river. And the current is mostly steady. The river can accommodate 3,000 tons of vessels around the year.⁸⁵ The shipping cost can be reduced by up to 32% relative to other routes.⁸⁶

The think tank of Yunnan province has conducted six studies in Myanmar. In January 2019, Myanmar added the ports' construction in Bhamo, Pakoku, Magwe, and Sinkham, which are on Ayeyarwady river, and Monywa and Kalaywa ports on Chindwin river in the priority projects list. The construction costs up to international standard ports are estimated for Bhamo port USD 43 million, Pakoku port USD 47 million, and Magwe port USD 33 million and will be completed in the 2023-24 fiscal year.⁸⁷ Mandalay port is currently upgraded with Japan's financial assistant.⁸⁸

Although the project seems attractive in terms of cost and security, there are some uncertainties about the feasibility. The Netherlands-based Transitional Institute warned about the dangers of channelization on the river and the project's commercial viability. Also, the Asia Development Bank in 2016 recommended against the channelization between Bhamo and Mandalay because of cost.⁸⁹

China has not yet submitted an official proposal to Myanmar, and thus, the project was not included in the projects approved under CMEC in April 2019. On the China side, the Yunnan Development and Reform Commission seeks the Silk Road Fund projects or

funded by the Asian Infrastructure Development Bank (AIIB).

The project is not yet officially accepted by the Myanmar government, either a stand-alone or CMEC related project. However, implementing this project is highly feasible because it may save the Ayeyarwady River maintenance cost for the government, the expected benefits for major cities and 30 million population along the rivers, and relatively lower environmental and social impact. Besides, the suspension of USD 3.6 billion worth of Myitsom dam in 2011 is not yet been settled by the Myanmar government. Considering the current people's attitude and political situation, resuming Myitsom dam is political suicide. It is not likely to do by any ruling party of Myanmar. The Ayeyarwady Economic Belt as an alternative project's replacement to Myitsom dam is highly feasible and may be an acceptable solution for both governments.⁹⁰

8. Discussion

It has been found throughout the paper that China makes a large amount of investment in Myanmar in energy, mining, hydropower sectors as well as OBOR related infrastructure projects and recently in the manufacturing sector. China has traditionally been one of Myanmar's largest foreign investor and trading partner. China's stake is also large on Myanmar for easy access to the Indian Ocean, energy security,⁹¹ implementation of the string of pearl strategy, two-ocean strategy, development of its inner region, and finally, its ambitious pursuit OBOR initiative.

As the saying goes, "You may not choose your neighbors, but you always choose what type of neighbor you will be,"⁹² Myanmar cannot choose neighboring countries, whether it like or not. China is the longest border sharing neighboring country with Myanmar and has a long history of a good relationship between the two countries. Myanmar needs to adopt a foreign relations policy by maintaining a good relationship with China while taking advantage of its strategic location for China's OBOR strategy.

China and Myanmar's Political Situation

Myanmar has a good relationship with China from the political front, despite sharing a long border. There was only warfare in the last 250 years ago during the Kong Baung Dynasty.⁹³ During the U Ne Win regime (1962-1988), the relationship was somewhat hampered by an anti-Chinese riot in Yangon in 1967, but the two countries maintain stable relationships for many years. After 1988, when the military government took over national power, Myanmar faced international sanctions. In that period, China shielded Myanmar from international pressure. The most crucial event was after the Saffron Revolution. Myanmar faced a draft resolution for the United Nations Security Council's action, which was shield by the double vetoes of China and Russia. China opened border trade with Myanmar during the start of the military regime in Myanmar in 1988 and has been a significant supplier of arms and military equipment for the Myanmar military. In the U Thein Sein regime (2011-15), China became the largest investor and trading partner of Myanmar. The two countries' relationship was continually improved even though the immediate suspension of Myintsom dam declined Chinese investment during the period. In 2014, China and Myanmar signed a bilateral agreement on economic and technical cooperation to boost economic cooperation. After the NLD party won the election in 2015, the two countries' relationship was more strengthened. Daw Aung San Su Kyi paid three official visits to China within the three years between 2015 and 2017. China opposed United Nations Security Council allegations against Myanmar in the Rakhine State issue in March 2017.⁹⁴

China and Myanmar's Ethnic Armed Groups

China is unlikely to occupy Myanmar like the 19th century colonial period from national sovereignty and security perspective. Instead, China intends to use its political, economic influence on Myanmar to act in its best interest. Most ethnic armed groups in Myanmar are based in Northern and Eastern parts. They received direct or indirect support from China. These major ethnic armed groups are Kachin Independence Army (KIA), the Arakan Army (AA), United Wa State Army (UWSA), Myanmar National Democratic Alliance Army (MNDAA), and Ta'ang National Liberation Army (TNLA), and many

others. There are some allegations that China supports ethnic armed groups in Myanmar. For example,

In a bid to expand its diplomatic influence in Myanmar, China is supplying funds and sophisticated weaponry to a Myanmar-designated terrorist organization called Arakan Army (AA). China's arms reportedly arrived on the beaches of Bangladesh and were smuggled into Myanmar in small batches for AA (Anders Corr, Licas news, 28 May 2020).

⁹⁵

From Myanmar military source, Chief of the army Senior General Min Aung Hlaing accepted a strong foreign force behind ethnic armed groups.

In a recent interview with Russian state-run TV channel Zvezda, Myanmar senior general Min Aung Hlaing said terrorist organizations active in Myanmar are backed by the strong forces and sought international cooperation to suppress rebel groups. A foreign country is behind AA. Brigadier General Zaw Min Tun, who is a spoke person of Myanmar military, citing China-made weapons that terror group in mine attack on the military in 2019 (Shishir Gupta, The Hindustan Times, 2 July 2020).⁹⁶

According to the Irrawaddy news, Myanmar military leaders are unhappy about finding Chinese arms in the hands of ethnic armed groups.

Senior commanders of the Myanmar army expressed displeasure with China because several ethnic groups in the northern frontier have received weapons and ammunition from China. These include the United Wa State Army (UWSA), Kachin Independence Army (KIA), TTa'ang National Liberation Army (TNLA), Myanmar National Democratic Alliance Army (MNDAA), and the Arakan Army (AA).⁹⁷

According to the Mizzima news, Myanmar chief of army senior general Min Aung Hlaing had flagged Myanmar concerns around weapons when he hosted Chinese President Xi Jinping in January 2020. However, President Xi Jinping denied supplying arms to Myanmar's ethnic armed groups but said they could acquire them by other means.⁹⁸

Nonetheless, it is undeniable that China can influence these ethnic armed groups⁹⁹ since China's new role in Myanmar politics is between ethnic armed groups and Myanmar military.¹⁰⁰ To implement China's OBOR project in conflict zones, it is undoubtful that China desires to make peace and ceasefire agreements between Myanmar and its ethnic armed groups. However, some skeptics, like Shirshir Gupta, argued that China's

deliberate strategy is to make Myanmar unstable.

Xi's suggestion was seen Myanmar as part of an elaborate exercise by China to keep its smaller neighbors unstable. China was using its influence with terror groups as a bargaining chip for the smooth implementation of the Belt and Road Initiative Project.¹⁰¹

As for OBOR, most of the project areas are in the armed conflict areas, while the long-term stability and peace agreement between the government and ethnic groups is not assured. How to manage ethnic armed groups is a matter for the long-term security of these projects. However, there is no news of ethnic armed groups disturb Chinese interest in Myanmar so far. For example, the Chinese-Myanmar gas and oil pipeline passes through many miles across in the conflict zone without any disturbances. Likewise, the Arakan Army (AA) does not interrupt China's deep seaport at Kyaukphyu but kidnaps and badgers Indian's construction sites and workers in the Kalatan Project Rakhine State.¹⁰²

As these sources allege, if China supports ethnic armed groups in Myanmar, then the only motive is to make China a sole investor by making no foreign countries invest or costly to invest in Myanmar.

China and Myanmar Economy

China remains the top investor and trading partner of Myanmar for the last two decades. China represents more than one-fourth of foreign investment value in Myanmar and about one-fourth of Myanmar's foreign trade. This trade figure might be undervalued because a significant portion of the business was made illegal and gray trade between them.¹⁰³ Making the Mandalay-Muse trade route is the most congested and busiest trade of Myanmar. China's dominance in the economy is more apparent in northern and northeast parts of Myanmar, such as Wa and KoKant autonomous regions, where people speak Chinese and use Chinese currency in their daily transactions. In Mandalay, which is also overwhelming by Chinese culture, crowded with Chinese residences and many Chinese-owned businesses, mostly restaurants and hotels are found.¹⁰⁴

As a developing country, Myanmar cannot adequately invest in infrastructure projects and

production facilities on its own, for that foreign investment is quite necessary for the country's development. Throughout the last decade, Myanmar boosts its effort to attract foreign investors and improve trade, particularly with the Western countries and the United States. Unfortunately, none of these efforts are successful, as evidenced by Myanmar's top investors in the list from the period 2010 to 2020. It shows Singapore, China, Hong Kong, Vietnam, and Thailand have occupied the top five investors list almost all of the years. From the Western countries, only the United Kingdom and recently the Netherlands are involved in the top ten investors. Each of their investment is not significant, representing about 5 % of the total FDI over the years. Again, the top five international trading partners are China, Thailand, Japan, India, and Hongkong.¹⁰⁵ After the Rakhine state incident in 2017, investment from Western countries was more stagnant and even declined. Other Asian countries like Japanese, Korea, and India are still waiting and do not make a significant investment in Myanmar. However, Japanese investment increased during recent years and reaching into the top five investor list, with 5.84% of the total invested value.¹⁰⁶ Myanmar needs to rely more on Asian countries for its needed investment from past experiences since its political and business environment is far behind Western countries' investment criteria. Therefore, in the current period, Myanmar has only a few options except China for foreign investments in infrastructure projects and production facilities for the country's development.

China and Myanmar's External Debt

Myanmar's external debt reached 41.5% of GDP in 2016 to nearly 50% of GDP (11.1 USD billion) in 2019.¹⁰⁷ The lawmakers in the parliament point out that China's relatively high-interest rate, which is 4.5% per annum, represents 40% of Myanmar's total external debt and urge to change the debt management strategy.¹⁰⁸

Myanmar government clearly understands China's debt book diplomacy and deliberately attempts not to be fallen into a debt trap. It can take Hambantota port lessons. Sri Lanka borrowed heavily from China for the 1.3 billion Hambantota port's construction at a high rate of 6.3 percent interest and other Djibouti case, Kyrgyzstan, Laos, Maldives, Mongolia,

Montenegro, Pakistan, and Tajikistan. They are also among the poorest in their respective regions, owe more than half of all their foreign debt to China.¹⁰⁹

Myanmar government has taken several measures to reduce the over-reliance on the Chinese debt burden, resulting in a reduced number and size of CMEC projects and delay in implementation. It is evident that in the signing of OBOR projects in 2019, the Myanmar government only approved nine projects out of a total of 38 projects proposed by China. Meanwhile, an increased proportion of Myanmar investment and scaling down the Kyaukphyu deep seaport project's size is an example. Likewise, large investment projects like Yangon New City Development use the Swiss Challenges (the NYDC Challenge) to be fair and open.¹¹⁰ However, weaknesses of regulations, particularly labor rights, complex and unstable bureaucratic environment, conflicts between Myanmar military and ethnical armed groups, and other barriers effectively deter the investors from other countries. At the same time, Chinese companies are relatively familiar with these obstacles. Therefore, it may not be many foreign companies that can reasonably compete with Chinese or Chinese related companies in Myanmar's infrastructure investment projects in the present situation.

There are some arguments that China's infrastructure projects are more beneficial to China than Myanmar. Critics pointed out that Kyaukphyu projects, for example, are constructed to connect China's Yunnan province with the Indian Ocean, which mainly handles Chinese trade. To Myanmar, there are fewer goods to export from Kyaukphyu deep seaport, and Yangon port makes more sense for Myanmar for that purpose.¹¹¹ The Muse-Mandalay rapid rail link, which connects with Mandalay- Kyaukphyu rail link, will mainly benefit China in accessing the Indian Ocean. Also, Ayeyarwady Economic Belt, which borders China through the Ayeyarwady River with the Indian Ocean through Yangon port, will benefit China. Even if OBOR projects provide benefits for both countries, these are not equally shared between the two countries, so why Myanmar needs to invest in these projects, and China should pay for these costs. As tni-International Institute (2019) warned that

The transportation projects under BRI provides benefit mainly to China, but for Myanmar financial viability of the project is questionable and result high in a high debt burden for the government and people.¹¹²

Therefore, Myanmar needs time to thoroughly examine the long-term benefits and costs for the country concerned with BRI's financial feasibility before investment and borrowing money from China to invest in these projects. Myanmar needs to fix the price to get the maximum possible benefits from the bargain on BRI projects.

China Investment Projects and Social, Environmental and Ethical Issues

China's investments are associated with land grabbing, negative environmental and social impact, and lack of transparency and corruption. There are also questionable practices of Chinese companies in ethical ways. For example, the CCCC company, the New Yangon City Development project's primary potential developer, had previously been sanctioned by the World Bank for irregular bidding practices and fraud.¹¹³ In August 2020, the US government's department of commerce blacklisted CCCC with other 24 Chinese companies.¹¹⁴

In Myanmar's case, although the signing on MOUs has been made with the government, opposition from various stakeholders like residents and politicians, parliament and opposition parties, labor, and other civil organizations may arise, resulting in delays in project implementation, pending and resigning the contract. It may result due to inadequate prior consultation with the stakeholders involved.

Large-scale Chinese investments in Myanmar, however, have rarely been smooth, and agreements have been made before, even on some of the same projects, without construction ever being completed. (tni-national Institute, 2019 p. 13)

For example, the Myitsom project issue, which was pending by U Thein Sein in 2011, is still not resolved by Myanmar. The resume of the Myitsom project is unlikely to happen from both sides. From the Myanmar government side, Myitsom is a highly politically sensitive issue for Myanmar nationals. Without explaining the Myitsom contract made with China by the government, any effort to resume the project will face high opposition from the public.¹¹⁵ From the China side, investing in the Myitsom project is to fulfill its

energy supply. However, after a decade of pending the dam, China is turning from an energy hunger to an energy excess country. Therefore, the Myitsom project's construction to supply electricity to China is not strategically important for China.¹¹⁶ But this project is still a politically important project for China as a bargaining lever with the Myanmar government to compensate for another project instead, which may be either Kyaukphyu or Ayeyarwady Economic Belt or any other significant project for China.

Chinese large-scale infrastructure projects like Letpadaung Copper mines near Monywa, Kyaukphyu deep seaport, Muse-Mandalay rapid rail link are still facing unsettled land grabbing issues. Also, there is some evidence that Chinese projects cannot create job opportunities for Myanmar workers as expected.¹¹⁷ There are some concerns about the social and environmental adverse effects of Chinese mega-projects in Myanmar.¹¹⁸

Moreover, the Chinese government has less control over non-state-owned enterprises and local branded BRI project.

The Shwe Kokko's special economic zone in Myawaddy (Myanmar-Thai border) is an example of a self-branded BRI. It was developed by Myanmar Yatai International Holding Group, a private company based in Hong Kong. The project has faced widespread criticism for illegal employing Chinese workers, running illegal gambling operations, destroying livelihoods, and grabbing land.¹¹⁹

For these reasons, Myanmar people generally view negatively on Chinese investment projects concerning transparency and questionable corruption practices, communication with stakeholders, and consultation with the local community, land seizures, and environmental and social impacts. For BRI projects to be sustainable, China's government should seriously take these issues and solve them as possible without delay.

9. Conclusion

Myanmar needs investment to develop mainly transport infrastructure and networks within and across the country. Special economic zones, industrial zones, and trade zones must be created job opportunities for the workers, investment opportunities for the investors, and opportunities to connect with the international supply chain for local small

businesses and market centers. Similarly, Myanmar needs to invest in electricity generation facilities and distribution networks, internet, and fiber cable networks countrywide. To finance transport and communication infrastructures, Myanmar needs to spend a large amount of money. Myanmar has limitations to support all the above infrastructure. The only way is to attract foreign investors.

There may be no investors other than China to invest in these required infrastructures countrywide in the current situation. Most of the OBOR's projects are in northern, eastern, and western parts of Myanmar, where no other foreign investors are interested in investing except China. Therefore, China's investment in OBOR projects is ideal for Myanmar to develop these areas. China's OBOR is best suited for Myanmar to develop these areas relatively with lesser cost. Other foreign investors like Japan, Korea, and Thailand are more interested in investing in the areas near Yangon and Bago regions and the Southern part of Myanmar like Mon state and Tannintayi Region.

China's OBOR project, like the Muse-Mandalay-Kyaukphegy rail link, Kyaukphegy deep seaport, border trade economic zones, undeniably leads to improve existing infrastructures. A project like Ayeyarwady economic belt can save Myanmar millions of US dollars yearly to maintain river, dredge, and better water flow in the river. At the same time, it may better develop 60 percent of cities in Myanmar, towns and villages, and the economy of 30 million people living along the Ayeyarwady River. Electricity grids and fiber Internet networks spreading throughout the country associated with OBOR project investment will improve the country's socio-economic situation and more attractiveness from other investors' eyes. Production facilities and improved trade and distribution networks create employment and lead spillover effects on its overall economy.

However, China OBOR projects come with costs. Myanmar is seriously taken measures likely to increase the already heavy China's debt burden (nearly USD 12 billion or 40% of total external debt) to avoid falling into a debt trap. Simultaneously, OBOR projects are carefully examined for the likely negative impact on the local communities' environment and social life and better create job opportunities for local workers. Each

project is analyzed case-by-case for the positive and negative effects on the country. In the current day, the community and local people's rights need to be respected, and civil activists' voices should be listened to and address them as possible. Myanmar needs to be noted that almost all Chinese investment projects come with land seizures, human rights violations, corruption, and environmental and social undesirable consequences. Checklists and measures to resolve should be in place before the approval of any Chinese investment project.

For the country's sovereignty and ethnic armed groups, Myanmar, both government and the military, should be strict in this regard. They need to show they will not be tolerant of this situation, which is not suitable for the sustainability of Chinese investment in the country. Since Chinese makes many billions of dollar investment in Myanmar, it also wants Myanmar to be a stable and peaceful environment. Therefore, Myanmar needs to take advantage of China's influence on ethnic armed groups to make peace with these groups. Myanmar should be aware of the importance of CMEC for China in achieving its vision of "Made in China 2025". To be better positioned in the bargain, Myanmar should approve Chinese investment by examining a case-by-case basis. If China is not in line with its proposal or promise, it should be immediately suspended or delayed or substitute with other vital projects.

Finally, it is worth to note that how the trade war and Covid-19 impact BRI. Indeed, the United States' trade war impacts BRI projects' financing since bankers are more cautious about funding BRI projects. But most of the funding on BRI is led by China's state-owned financial institutions. Because of the impact of the trade war, it is true that most of the foreign investments from foreign companies, mainly from the US and western countries, likely to be withdrawn from China.¹²⁰ However, at the same time, it may be a driving force for China to extend its production facilities and supply chain beyond the country along BRI. Imposing high tariffs and sanctions on Chinese goods may drive out production facilities from China to neighboring countries involved in BRI. Therefore, if China has enough pocket to finance USD 1 trillion worth of BRI, a trade war with the US may not be likely to significantly affect China's intention on BRI to shift production

facilities abroad. It is undeniable that the Covid-19 impact on BRI in terms of people meeting and negotiation, rising health costs and loss of productivity, budget constraints for implementation of projects and trade suspension, etc. However, the effect is likely to last short-term may only result in delays in project implementations and shifting deadlines until the pandemic relaxes.¹²¹

Endnotes

- ¹ Basic fact about Myanmar <http://www.myanmar-embassy-tokyo.net/about.htm>
- ² Department of Population (2020) <https://www.dop.gov.mm/en>
- ³ Trading Economics (2020) Myanmar-Economic Indicators <https://tradingeconomics.com/myanmar/indicators>
- ⁴ Lynn K.S. (2010) Burma (Myanmar). In: Bird E.C.F. (eds) Encyclopedia of the World's Coastal Landforms. Springer, Dordrecht. https://doi.org/10.1007/978-1-4020-8639-7_202
- ⁵ China' Demographic Grip on Myanmar (The DIPLOMAT May 7, 2019) <https://thediplomat.com/2019/05/chinas-dynamic-grip-on-myanmar/>
- ⁶ https://www.fmprc.gov.cn/mfa_eng/topics_665678/xjpfwzysiesgjtffshzzfh_665686/t1076334.shtml
- ⁷ China's One Belt One Road – Myanmar's Opportunities? Andre Wheeler, Asia Pacific Connex
- ⁸ https://www.researchgate.net/publication/324746696_China's_Initiative_of_One_Belt_One_Road_OBOR
- ⁹ Sarker, M.N.I., Hossin, M.A., Yin, X.H. and Sarkar, M.K. (2018) One Belt One Road Initiative of China: Implication for Future of Global Development. Modern Economy, 9, 623-638. <https://doi.org/10.4236/me.2018.94040>
- ¹⁰ Asia Infrastructure Investment Bank <https://www.aiib.org/en/index.html>
- ¹¹ Peter Cai (2017), Understanding China's Belt and Road Initiative, Lowy Institute for International Policy
- ¹² Many state-owned firms in sectors with excess capacity borrowed heavily during the financial crisis (Ibid. p.12)
- ¹³ Measuring the Benefits of "One Belt, One Road" Initiative for Manufacturing Industries in China <http://www.mdpi.com/journal/sustainability>
- ¹⁴ Made in China 2025 <https://www.china-briefing.com/news/made-in-china-2025-explained/>
- ¹⁵ Mi Mi Gyi (2019), The Belt and Road Initiative and Its Implications on Myanmar, Mandalay University of Foreign Languages Research Journal 2019, Vol. 10, No.1 p.107 <http://www.mufl.edu.mm/images/pdf/Research2019/2019MiMiGyi-106-113.pdf>
- ¹⁶ Djankov, S. and Miner, S. (2016) China's Belt and Road Initiative: Motives, Scope and Challenges. Peterson Institute for International Economics Briefing, PIE Briefing 16-2, 1-35. https://piie.com/system/files/documents/piieb16-2_1.pdf
- ¹⁷ tni Trannational Institute Myanmar Policy Briefing 22 (2019) <https://www.tni.org/en/selling-the-silk-road-spirit>
- ¹⁸ Aris, S. (2016) One Belt, One Road: China's Vision of "Connectivity". CSS Analyses in Security Policy, 195, 1-4.
- ¹⁹ Mi Mi Gyi (2019), The Belt and Road Initiative and Its Implications on Myanmar, Mandalay

- ²⁰ BCIM awaits India's participation (KHMER TIMES May 17, 2019)
<https://www.khmertimeskh.com/50605109/bcim-development-awaits-indias-participation/>
- ²¹ Ibid.
- ²² Why India boycotted the Belt and Road Forum (EASTASIAFOURM 13 June, 2017)
<https://www.eastasiaforum.org/2017/06/13/why-india-boycotted-the-belt-and-road-forum/>
- ²³ India-Myanmar-Thailand Trilateral Highway (Maritime Gateway)
<http://www.maritimegateway.com/india-myanmar-thailand-trilateral-highway/>
- ²⁴ What to make of India's absence from the Second Belt and Road Forum? (Bansari Kamdar, The Diplomat May 09, 2019) <https://thediplomat.com/2019/05/what-to-make-of-indias-absence-from-the-second-belt-and-road-forum/>
- ²⁵ Bangladesh-China-India-Myanmar Economic Corridor no longer listed under BRI umbrella (Atul Aneja, The HINDU April 28, 2019) <https://www.thehindu.com/news/international/bangladesh-china-india-myanmar-bcim-economic-corridor-no-longer-listed-under-bri-umbrella/article26971613.ece>
- ²⁶ Wang Yi holds talks with State Counselor and Foreign Minister Aung San Su Kyi of Myanmar, Ministry of Foreign Affairs of the People's Republic of China, press release (20.11.2017)
<http://www.maritimegateway.com/india-myanmar-thailand-trilateral-highway/>
- ²⁷ From 2008 to 2011 the total Chinese cumulative investment in Myanmar jumped from the equivalent of \$1 billion to the equivalent of nearly \$13 billion USD (Yun Sun, 2013 "China Investment in Myanmar: What Lies Ahead? Issue Brief No.1 SITMSOON p.2)
- ²⁸ Ibid. p.2
- ²⁹ As at March 2017, the main foreign investors in Myanmar continued to come from China (143 companies with investments of USD 18.39 billion 30.85% of total FDI) PWC (2017), <http://myanmar.pwc.com>
- ³⁰ Foreign Direct Investment by country <https://www.dica.gov.mm/sites/dica.gov.mm/files/document-files/bycountry>
- ³¹ Myanmar investment inflows double from China as deals surge
<https://asia.nikkei.com/Economy/Myanmar-investment-inflows-double-from-China-as-deals-surge>
- ³² Transnational Institute (2019)
- ³³ Ibid. p.29
- ³⁴ Presentation of Myanmar: Foreign Trade
<https://importexport.societegenerale.fr/en/country/myanmar/presentation-trade>
- ³⁵ Myanmar border trade with neighboring countries sees US\$ 8.6 billion
<https://www.mdn.gov.mm/en/myanmars-border-trade-neighbouring-countries-sees-us-86-billion>
- ³⁶ CMEC- Golden road for China-Myanmar cooperation in new era (MyanmarTimes 30 September 2019)
<https://www.mmmtimes.com/news/cmec-golden-road-china-myanmar-cooperation-new-era.html>
- ³⁷ Tni International Institute, Myanmar Policy Briefing 22 (2019) <https://www.tni.org/en/selling-the-silk-road-spirit>
- ³⁸ Rescuing Myanmar from the Chinese Debt Trap (Yang Naing, The Irrawaddy, 21 August 2020)
<https://www.irrawaddy.com/opinion/guest-column/rescuing-myanmar-chinese-debt-trap.html>
- ³⁹ <https://www.beltandroad.news/2020/01/02/china-pushing-myanmar-to-develop-its-irrawaddy-river-plan/>
- ⁴⁰ State Counsellor attended 1st Meeting of Steering Committee for Implementation of BRI, State Counsellor Office, Nay Pyi Taw <http://www.statecounsellor.gov.mm>

-
- ⁴¹ <https://www.aa.com.tr/en/asia-pacific/president-xi-in-myanmar-to-push-for-bri-plan/1705647>
- ⁴² ISP Myanmar China desk <https://ispmymarchinadesk.com/>
- ⁴³ Four priority projects are (1) Kyauk Phyu deep seaport (2) high-speed Muse-Mandalay-Kyauk Phyu railroad (3) New Yangon City (4) Border Economic Zones. Chinese President Xi Jinping signed 33 agreement while visited to Myanmar on January 2020 including these priority four projects (Bertil Lintner, Asia Times Financial, 17 January 2020) <https://asiatimes.com/2020/01/myanmar-a-perfect-fit-on-chinas-belt-and-road/>
- ⁴⁴ ISP Myanmar China desk <https://ispmymarchinadesk.com/>
- ⁴⁵ Felix Sternagel (2018), On the Road to Kyaukphyu: Issues and debate around Myanmar Special Economic Zone, Heinrich Boll Stiftung Myanmar
- ⁴⁶ First phase of Kyaukphyu deep seaport project expected to cost \$ 1.3 bln (Eleven news Journal 16 February 2020) <https://elevenmyanmar.com/news/first-phase-of-kyaukphyu-deep-seaport-project-expected-to-cost-13-bln>
- ⁴⁷ ISP Myanmar China desk <https://ispmymarchinadesk.com/>
- ⁴⁸ China's Strategic Port Project moves one step closer to reality as Myanmar Oks joint venture (The Irrawaddy, 10 August 2020) <https://www.irrawaddy.com/news/burma/chinas-strategic-port-project-moves-step-closer-reality-myanmar-oks-joint-venture.html>
- ⁴⁹ ISP Myanmar China desk <https://ispmymarchinadesk.com/>
- ⁵⁰ Ibid.
- ⁵¹ On Sept 2019, due to the attack of three ethnic armed groups combined forces called Brotherhood Alliance to the posts of Myanmar military and police targets along Mandalay-Muse highway route, Myanmar railway announced the suspension of the project (Transnational Institute (2019) p.23)
- ⁵² Transnational Institute (2019) p. 24
- ⁵³ <https://www.mingalarrealestateconversation.com/news/2018/10/02/new-yangon-city-be-job-creation-engine-future-creating-2-million-new-jobs/1538444146>
- ⁵⁴ <https://www.myanmarwaterportal.com/545-new-yangon-city-to-be-built-on-land-west-of-the-yangon-river.html>
- ⁵⁵ <https://elevenmyanmar.com/news/is-new-yangon-city-project-to-be-controlled-by-the-cccc-or-a-foreign-company-with-a-threat-to>
- ⁵⁶ 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, Pathein Industrial Zone and a zone near Shwe Kokko have also been branded by their developers and supporters as 'BRI activities (Tni-national Institute, 2019 p. 28).
- ⁵⁷ <http://www.scp.com/page.aspx?s=en&cid=19&id=455>
- ⁵⁸ ISP Myanmar China desk <https://ispmymarchinadesk.com/>
- ⁵⁹ <http://english.mofcom.gov.cn/article/newsrelease/significantnews/201705/20170502578133.shtml>
- ⁶⁰ 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 KoKant 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/>).
- ⁶¹ <https://www.irrawaddy.com/news/burma/kachin-state-inks-border-business-park-deal-china-myanmar-joint-venture.html>

-
- ⁶² 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 Myitkyina Economic Zone on 4,700 acres under the name of Yunnan Tengchong Heng Young Investment Company (YTHYIC) (The Irrawaddy, 27 February 2020)
- ⁶³ <https://www.irrawaddy.com/news/burma/kachin-state-approves-chinese-backed-business-park-border-town.html>
- ⁶⁴ 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>
- ⁶⁵ ISP Myanmar China desk <https://ispmyanmarchinadesk.com/>
- ⁶⁶ <https://mmbiztoday.com/govt-to-find-a-way-for-equal-economic-opportunities-at-chinshwehaw-economic-zone/>
- ⁶⁷ <https://www.irrawaddy.com/news/myanmar-set-ink-pact-china-border-cooperation-zones.html>
- ⁶⁸ <https://www.irrawaddy.com/specials/myanmar-covid-19/myanmar-traders-brace-another-hit-china-closes-key-customs-gate-due-covid-19.html>
- ⁶⁹ Koji Kubo (2016), Myanmar's border trade with China: Beyond Informal Trade, IDE discussion paper no.625, IDE-JETRO
- ⁷⁰ <http://www.scp.com/page.aspx?s=en&cid=19&id=455>
- ⁷¹ <https://www.deccanchronicle.com/world/neighbours/240420/china-shuts-down-borders-with-myanmar-amid-conflict.html>
- ⁷² 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)
- ⁷³ ISP Myanmar China desk <https://ispmyanmarchinadesk.com/>
- ⁷⁴ Site visited by the author during 5-6 July 2019.
- ⁷⁵ ISP Myanmar China desk <https://ispmyanmarchinadesk.com/>
- ⁷⁶ Shwekokko – A Secret Chinese City, Ba Tin, mizzima news, 09 February 2020 <http://mizzima.com/article/shwe-kokko-secret-chinese-city>
- ⁷⁷ <https://www.irrawaddy.com/news/burma/popular-shan-party-warns-chinese-projects-without-local-consent-risk-conflicts.html>
- ⁷⁸ <https://www.beltandroad.news/2020/01/02/china-pushing-myanmar-to-develop-its-irrawaddy-river-plan/>
- ⁷⁹ Ibid.
- ⁸⁰ ISP Myanmar China desk <https://ispmyanmarchinadesk.com/>
- ⁸¹ <https://www.mmtimes.com/news/china-seeks-road-river-route-ayeyarwady-economic-corridor.html>
- ⁸² ISP Myanmar China desk <https://ispmyanmarchinadesk.com/>
- ⁸³ <https://www.beltandroad.news/2020/01/02/china-pushing-myanmar-to-develop-its-irrawaddy-river-plan/>
- ⁸⁴ Ibid.
- ⁸⁵ 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)
- ⁸⁶ ISP Myanmar China desk <https://ispmyanmarchinadesk.com/>

-
- ⁸⁷ Ibid.
- ⁸⁸ <https://www.beltandroad.news/2020/01/02/china-pushing-myanmar-to-develop-its-irrawaddy-river-plan/>
- ⁸⁹ <https://www.adb.org/sites/default/files/publication/189076/mya-reform-transport-institutions.pdf>
- ⁹⁰ 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/>
- ⁹¹ Pak K.Lee et.al. (2009). China's "Realpolitik" Engagement with Myanmar. China Security, 5(1), 101-123
<http://www3.nccu.edu.tw/~lorenzo/Lee%20Chan%20Chan%20China%20Realpolitik%20Myanmar.pdf>
- ⁹² Terry Sharp (2017), <https://www.imb.org/2017/02/01/choose-neighbor/>
- ⁹³ 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>
- ⁹⁴ 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>
- ⁹⁵ China's Diplo-terrorism in Myanmar
<https://spotlight.licas.news/china-s-diplo-terrorism-in-myanmar/index.html>
- ⁹⁶ <https://www.hindustantimes.com/india-news/myanmar-calls-out-china-for-arming-terror-groups-asks-world-to-help/story-fzb8ADXt1VgS9ofZMMWdWO.html>
- ⁹⁷ The Irrawaddy (21 August 2020)
<https://www.irrawaddy.com/opinion/guest-column/rescuing-myanmar-chinese-debt-trap.html>
- ⁹⁸ 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>
- ⁹⁹ 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>
- ¹⁰⁰ 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>
- ¹⁰¹ 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>
- ¹⁰² 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>
- ¹⁰³ Swanstrom, N. (2012). Sino-Myanmar Relation. Singapore: Institute for Security & Development Policy
- ¹⁰⁴ 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>

-
- ¹⁰⁵ <https://wits.worldbank.org/countrysnapshot/en/MMR>
- ¹⁰⁶ Foreign Investment of Permitted Enterprises by Country (DICA, 2020) https://www.dica.gov.mm/sites/dica.gov.mm/files/document-files/fdi_4.pdf
- ¹⁰⁷ Myanmar government debt to GDP (2020) <https://tradingeconomics.com/myanmar/government-debt-to-gdp>
- ¹⁰⁸ 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>
- ¹⁰⁹ 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>
- ¹¹⁰ 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/>
- ¹¹¹ 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>
- ¹¹² Tni International (2019), China's Belt and Road Initiative in Myanmar, Policy briefing <https://www.tni.org/en/selling-the-silk-road-spirit>
- ¹¹³ PPP monitoring in Myanmar report for the New Yangon City project, Sandhi Governance Institute (2020)
- ¹¹⁴ 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/>
- ¹¹⁵ <https://www.bbc.com/news/world-asia-48857781>
- ¹¹⁶ 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)
- ¹¹⁷ 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>
- ¹¹⁸ 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>
- ¹¹⁹ China's Belt and Road Initiative in Myanmar, tni International Institute (2019) Policy Briefing <https://www.tni.org/en/selling-the-silk-road-spirit>
- ¹²⁰ 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/>
- ¹²¹ Trade war hits BRI financing, Reuters July 8, 2019 <https://www.reuters.com/article/trade-war-hits-bri-financings-idUSL8N24939A>

Appendices

Appendix 1. CMEC Projects in Myanmar

ISP China Myanmar listed 34 projects under CMEC in Myanmar as follows.

Table 1 CMEC Projects in Myanmar

Sr.	Project Name	Location (Region/State)	Type of Project	Estimated Project cost	Status
1	Myit Some Dam	Kachin State	Hydro power	USD 3,600 million	Pending
2	Myitkyina-Htecheik Express road	Kachin State – Sagaing Region	Transport	n.a.	Planned
3	Myitkyina Economic Development Zone	Kachin State	Industrial Zone	USD 400 million	Planned
4	Kanpaittee Economic Cooperaton Zone	Kachin Sate	Industrial Zone	USD 22.4 million	
5	Ayeyawaddy River Port Development (Bamaw)	Kachin State	Transportation	USD 34 million	
6	Chindwin River Port Development (Kalawa)	Sagaing Region	Transportation	USD 24 million	
7	Chindwin River Port Development (Monywa)	Sagaing Region	Transportation	USD 44 million	
8	Muse-Mandalay Rapid Railroad	Shan State – Mandalay Region	Transportation	USD 8,900 million	Agree
9	Muse Economic Cooperation Zone	Shan Region	Industrial Zone	USD 8 million	
10	Ruilli- Mandalay- Kyauk Phyu Express Road	Rachine- Magway- Mandalay- Shan	Transportation	n.a.	
11	Chinshwehaw Economic Cooperation Zone	Shan State	Industrial Zone	USD 4 million	
12	Bridge and new road	Shan State	Transportation	USD 100 million	
13	Agriculture Development Zone	Shan	Agriculture	n.a.	
14	Mandalay-Htecheik- Muse Express Road	Mandalay - Sagaing - Shan	Transportation	USD 4,000 million	
15	Chanmyaeshwepyi Highway bus terminal	Mandalay	Transportation	USD 150 million	
16	Ayeyawaddy River Port Development (Pakokku)	Magway Region	Transportation	USD 47 million	

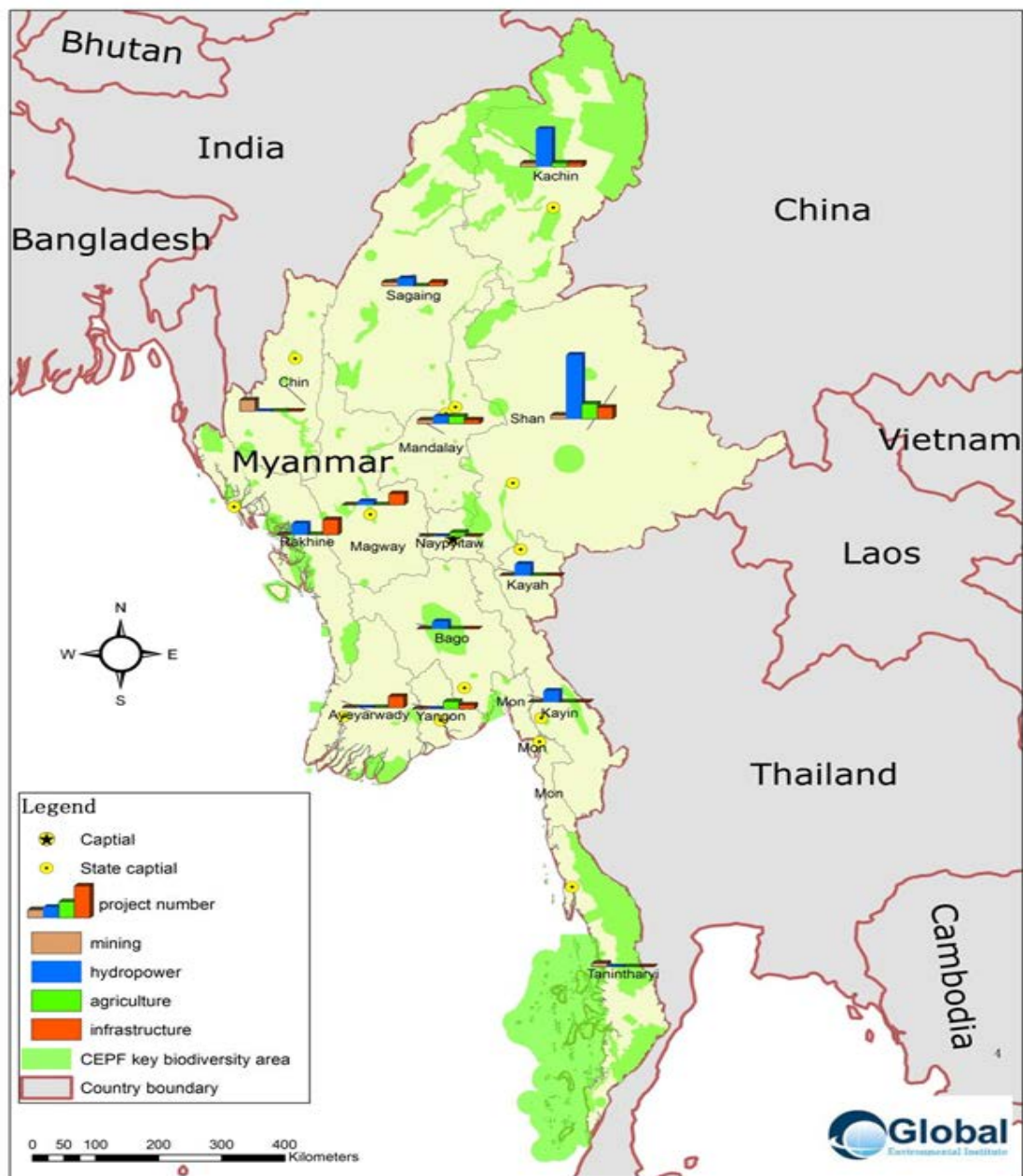
17	Ayeyawaddy River Port Development (Magway)	Magway Region	Transportation	USD 33 million	
18	Magway Trade Station	Magway Region	Industrial Zone	USD 200 million	
19	Naypyitaw-Kyauk Phyu Express Road	Rachine-Magway-Mandalay	Transportation	n.a.	
Sr.	Project Name	Location (Region/State)	Type of Project	Estimated Project cost	Status
20	Mandalay-Naypyitaw-Yangon Express Road	Yangon-Bago-Mandalay	Transportation	n.a.	
21	Kyauk Phyu SEZ	Rachine State	Industrial Zone	USD 1,300 million	Agreed
22	Kyauk Phyu Electricity Plant	Rachine State	Energy	USD 180 million	
23	Kyauk Phyu – Ann Railroad	Rachine State	Transportation	n.a.	
24	Kyauk Phyu – Mandalay Road	Rachine-Magway-Mandalay	Transportation	n.a.	
25	New Yangon City	Yangon Region	New Town	USD 1,500 million	Agreed
26	Yangon City Sky Train	Yangon Region	Transportation	USD 1,500 million	
27	Pathein Industrial Zone	Ayeyawaddy Region	Industrial Zone	n.a.	
28	Mandalay-Naypyitaw-Yangon Railroad	Yangon-Bago-Mandalay	Transportation	n.a.	
29	Ruilli-Mandalay-Kyauk Phyu Railroad	Rachine-Magway-Mandalay-Shan	Transportation	n.a.	
30	Kwan Lon Bridge Construction	Shan State	Transportation	n.a.	
31	Melin Cheik Gas Drilling	Ayeyawaddy Region	Energy	USD 2,500 million	
32	Mandalay-Bagan Railroad	Mandalay Region	Transportation	n.a.	
33	Watalone Tunnel	Shan State	Transportation	n.a.	
34	China-Myanmar Border Crossing Power line	Kayah – Bago - Shan	Energy	n.a.	

Source: ISP Myanmar China desk <https://ispmyanmarchinadesk.com/>

Appendix 2: Maps

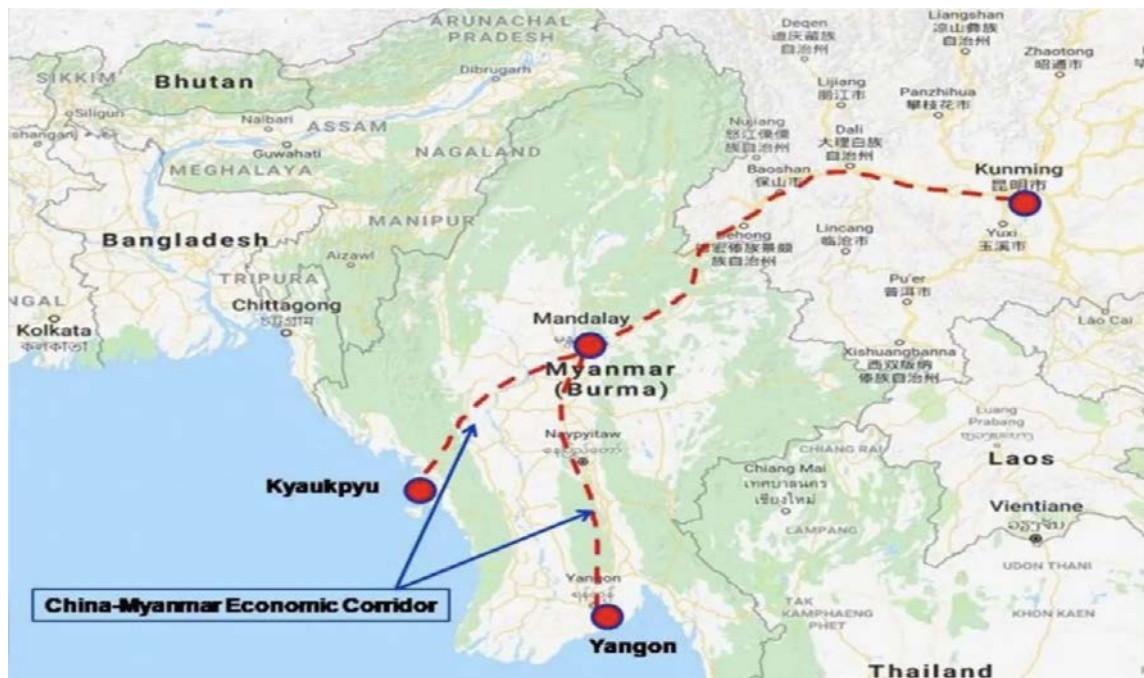


Map Showing Location of China's Projects in Myanmar



Source: Myanmar Scoping Study (2016)

Map of CMEC



Source: Twitter (Adopted from Asia Times Financial, January 2020)

<https://asiatimes.com/2020/01/myanmar-a-perfect-fit-on-chinas-belt-and-road/>

Map of New Yangon City



Source: (Photo - new Yangon city Facebook Page) adopted from eleven news journal (11.3.2019)
<https://elevenmyanmar.com/news/is-new-yangon-city-project-to-be-controlled-by-the-cccc-or-a-foreign-company-with-a-threat-to>

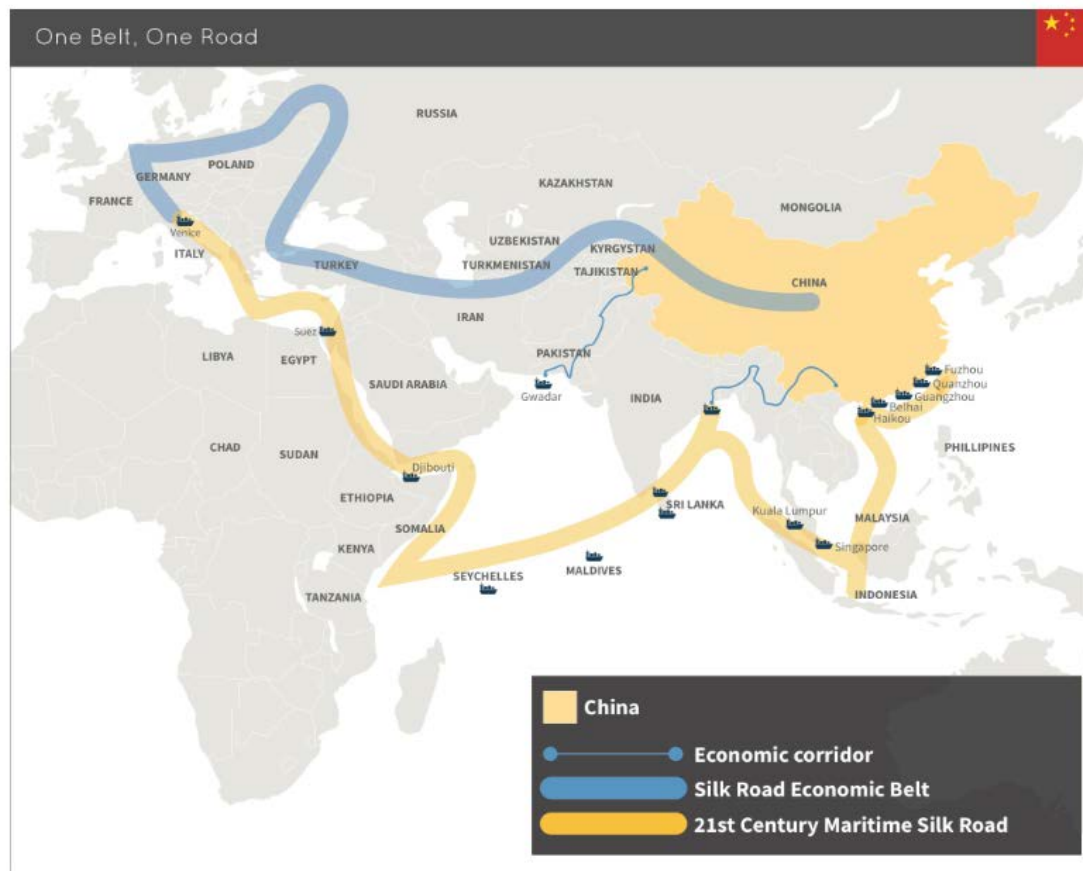
Map Showing Location of Border Economic Cooperation Zones



Source: The Irrawaddy (13.7.2018)

<https://www.irrawaddy.com/business/govt-approves-sites-3-new-economic-zones-along-china-border.html>

Map of One Belt One Road Initiative



Source: Peter Cai (2017) Lowy Institute p.2

Map of BCIM Economic Corridor



Source: http://pubs.iclarm.net/resource_centre/4258.pdf

Chapter7. Chinese Investment in Indonesia: Before and During the Belt and Road Initiative

by Padang Wicaksono and Lionel Priyadi

1. The Political Economy of Chinese Investment in Indonesia

Despite the influence of Chinese Indonesian businesses in the Indonesian economy, Chinese companies from mainland China did not invest in Indonesia until early 2000s. There are two explanations for this phenomenon. One is the fragility of Indonesia-China relations after the failed communist coup in September 1965. Indonesia's authoritarian New Order regime that rose to power after successfully purging the Indonesian Communist Party (PKI) accused China for actively supporting the coup. China vehemently denied the allegation, resulting in the decision to frozen Indonesia-China relation by the New Order government. Attempts to improve Indonesia-China relation started to take place in the late 1970s, starting with negotiation to reopen direct trade links. The negotiation, however, was postpone until 1985 due to opposition from some anti-communist military general and Islamic business interest as represented by the United Development Party (PPP). The latter demanded the government to halt any economic relation with China until strong indigenous entrepreneur class emerged.¹

Indonesian President Soeharto made another attempt to improve Indonesia-China relation in 1985. The fragility in both country relation, as marked by anti-communist stance adopted by some Indonesian military generals, still existed. To outmaneuvered the opposition, Soeharto adopted a strict policy toward China by drawing a clear boundary between the resumption of direct trade ties and diplomatic normalization. In implementing this policy, Soeharto ensured that the reestablishment of direct trade ties with China would occur without the opening of official trade offices in Jakarta and Beijing.² Soeharto's strategy was successful, and the progression in Indonesia-China economic relation opened the path for full diplomatic normalization in 1990.

Even though Indonesia and China had restored official diplomatic relation, suspicions

over China's intention among Indonesian officials were still strong. In 1994 when an anti-Chinese riot flared in Medan, North Sumatra, for instance, China delivered an official statement to the Indonesian government demanding Jakarta to defuse the situation. The New Order government treated China's statement as an interference on Indonesia's internal affairs and sent an angry reply to Beijing.³ This event indicates that trust deficit still persisted between the two countries. Under this condition, pursuing high-level economic cooperation through Chinese investment in Indonesia may draw unwanted attention.

Another explanation is China's inward-looking economic policy at that time. Between the 1980s and early 1990s, the focus of the Chinese government was modernizing the Chinese economy by selectively adopting market economy principles and boosting investment. Nevertheless, China's Cultural Revolution that lasted from 1966 until 1976 had destroyed the private wealth accumulated by the landlord, merchant, and industrialist class. To make up for the lack of domestic savings, the Chinese government opened the economy to foreign capital, particularly to capital owned by overseas Chinese. Chinese Indonesian business groups also became a target of this policy. In the late 1992, for instance, Indonesia's largest conglomerate Salim Group, owned by the late Liem Sioe Liong or Sudono Salim, invested tens of millions of dollars in China. According to Sawada (1998) estimate, overseas Chinese investment in China, excluding Hong Kong and Taiwan, from 1993 to 1995 totaled US\$22.35 billion.⁴

The condition in both countries changed in the 2000s. In China, decades of high economic growth resulted in excessive foreign reserves that could not be absorbed by the domestic economy. To get a respectable return, China had no option other than investing its capital abroad.⁵ At the same time, the Chinese government sought a membership in the World Trade Organization (WTO). By joining the WTO, however, the Chinese government should open the Chinese market for foreign companies, putting major Chinese state-owned enterprises (SOEs) in direct competition against them. Facing this condition, the Chinese government under the leadership of President Jiang Zemin formulated the 'going out policy' which aimed to improve the competitiveness and efficiency of Chinese SOEs

through competition in the global market.⁶

In Indonesia, the 1997 Asian financial crisis had severely damaged the Indonesian economy, and the democratically elected Indonesian government led by President Abdurrahman Wahid – popularly known as “Gus Dur” – was searching for foreign funding to revive the economy. To achieve this goal, Abdurrahman took a rebalancing foreign policy. On the one hand, he agreed with reforms proposed by western donors, specifically the International Monetary Fund (IMF) and the Consultative Group on Indonesia (CGI), to liberalize international trade, adopt pro-market regulatory reforms, and strengthen democratization. On the other hand, he took a balancing act under the “Look toward Asia” policy, beginning with improving Indonesia-China relation through his first official visit to China in December 1999. Abdurrahman’s official visit to China resulted in the signing of a Memorandum of Understanding (MoU) for cooperation in politics, economics, tourism, and science and technology between the two countries.⁷

Even though President Abdurrahman was impeached in July 2001, his foreign policy doctrine lived on and paved the way for stronger economic cooperation between Indonesia and China. In March 2002, his successor, President Megawati Soekarnoputri, successfully secured \$400 million preferential loan commitment from President Jiang for infrastructure development.⁸ In 2003, the Indonesian government decided to use \$186 million of the preferential loan to build the 230-megawatt (MW) Labuhan Angin coal-fired power plant in North Sumatra. Then in 2004, the Indonesia government added another project, the Surabaya-Madura (Suramadu) bridge, with total loan of \$150 million.⁹

Indonesia-China economic relation received a boost from the joint declaration on the establishment of strategic partnership signed by Indonesian President Susilo Bambang Yudhoyono and Chinese President Hu Jintao in April 2005.¹⁰ Two months after the signing of the joint declaration, China announced an addition of \$200 million into the \$400 million preferential loan pledged by President Jiang in 2002. The loan would be used to finance three infrastructure projects, specifically Prupuk-Kroya double track

railway in Central Java, Jatigede Dam in West Java, and 110 MW Parit Baru coal-fired power plant in West Kalimantan.¹¹ Besides these projects, mainland Chinese companies also obtained access into the 10,000 MW Fast Track Program I which was designed by the administration of President Yudhoyono to solve Indonesia's electricity crisis by constructing coal-fired as well as gas-fired power plants.

In the late 2000s, however, China faced an unprecedented challenge in its economic relation with Indonesia, which was the rise of resource nationalism. Rising resource nationalism among Indonesia's political and business elite, as well as policymakers resulted in the enactment of Law No. 4/2009 on coal and mineral mining that mandated the government to ban all raw ore exports within the next five years. Through this policy, the Indonesian government aimed to stimulate the development of domestic mineral processing industry, which in turn would increase the value added of Indonesia's mining export.¹²

If the Indonesian government were able to successfully implemented raw ore export ban, China's manufacturing industry would be in tatters. In 2012, for instance, China imported 70 percent of its alumina, and 54 percent of nickel from Indonesia.¹³ The Chinese government felt the urgency to secure China's mineral supply from Indonesia and designed two strategies to achieve this objective. One was ordering Chinese SOEs to prepare investment plan in Indonesia's mineral processing sector.¹⁴ Another was incorporating China's mining interest in the strategic partnership framework with Indonesia.¹⁵ The Chinese government implemented these strategies during the official visit of President Xi Jinping to Indonesia in October 2013. On October 2, 2013, President Yudhoyono and President Xi agreed to improve strategic partnership between both countries into comprehensive strategic partnership.¹⁶ China's mining interest was masqueraded in the joint announcement as investment in "Integrated Industrial Parks by Chinese enterprises". On the next day, President Yudhoyono and President Xi attended a business luncheon at Shangri-La Hotel in Jakarta, signing 21 business cooperation agreements, including seven smelter investment projects with total value of \$14 billion (see Table 1).¹⁷

Table 1: List of Smelter Projects Signed by Indonesian President Susilo Bambang Yudhoyono and Chinese President Xi Jinping in October 2013.

Project	Value	Chinese Company	Indonesian Partner
Nickel Smelters in Indonesia Morowali Industrial Park at Bahodopi, Morowali, Central Sulawesi	US\$5.2 billion	Tsingshan Group	PT Bintang Delapan Investama
Alumina Smelter in Ketapang, West Kalimantan	US\$1 billion	Hongqiao Group	PT Cita Mineral Investindo (Harita Group)
Bauxite and Alumina Smelter in Ketapang, West Kalimantan	US\$1.7 billion	Hangzhou Jinjiang Group	PT Borneo Alumindo Prima
Nickel Smelter in Bantaeng, South Sulawesi	US\$1.5 billion	Yinyi Group	N.A.
Nickel Smelter at Unspecified Location	US\$250 million	Jiangsu Dafeng Harbor Holding Group	PT Sawah
Aluminum Smelter in West Kalimantan	US\$1.4 billion	Aluminum Corporation of China Ltd. (Chalco)	PT Billy Indonesia and PT Indonusa Dwitama
Nickel Smelter in North Konawe, Southeast Sulawesi	US\$3 billion	Hanking Industrial Group	PT Bumi Makmur Selaras

Source: Bisnis Indonesia.

President Xi also received the honor to deliver a speech to the Indonesian House of Representatives. Indonesian media regarded this moment as historic because it was the first time that a foreign leader was given such honor.¹⁸ In his speech, President Xi introduced the concept “Maritime Silk Road of the 21st Century”, which later becomes the maritime corridor of China’s Belt and Road Initiative (BRI).¹⁹ The Chinese government’s decision to introduce the BRI in Indonesia reflects the importance of the country as a pivot for China in securing its interest in Southeast Asia.

The Chinese government’s effort to bring Indonesia into its camp intensified after the 2014 Indonesian presidential election. In October 2014, President Xi invited newly elected Indonesian President Joko Widodo, commonly known as Jokowi, to attend the Asia Pacific Economic Cooperation (APEC) Summit in Beijing. During President Jokowi’s visit in November 2014, the Chinese government expressed its interest to build high speed railway in Indonesia using the BRI scheme, and President Jokowi agreed to

accommodate it. In March 2015, China's high speed railway proposal was incorporated into Indonesia-China Comprehensive Strategic Partnership framework. The cooperation document was signed by SOEs Minister Rini Soemarno and Chinese National Development and Reform Commission Minister Xu Shaoshi.

President Jokowi's decision to award the Jakarta-Bandung High Speed Railway project to China in September 2015 – at the expense of Japan – cemented China's diplomatic success in bringing Indonesia into its BRI camp. To increase the prestige of BRI in Indonesia, the Chinese government included the Indonesia Morowali Industrial Park (IMIP) into the list. In fact, IMIP is not an infrastructure project but an investment in nickel smelter integrated with stainless steel plant made by China's steel maker Tsingshan Group. Moreover, the project was signed by President Yudhoyono in October 2013. In 2018, Indonesia and China agreed to expand the scope of the BRI by introducing the Regional Comprehensive Economic Corridor (RCEC), dubbed as BRI phase II, targeting the development of four economic corridors in North Sumatra, North Kalimantan, North Sulawesi, and Bali.²⁰ The Jakarta-Bandung High Speed Railway and IMIP are officially regarded as BRI phase I.²¹

2. Foreign Direct Investment Trend from Mainland China to Indonesia

Economic cooperation between Indonesia and China in the 2000s was dominated by government-to-government (G2G) cooperation, mostly in the form of preferential loans for infrastructure projects like the Suramadu Bridge in East Java or Jatigede Dam in West Java. Direct investment from mainland China was miniscule. In 2001, for instance, mainland Chinese companies only invested \$7 million, 6 percent of FDI made by Hong Kong companies at \$118 million or less than 1 percent of FDI made by Japanese companies at \$863 million. In 2008, mainland Chinese companies began to invest heavily in Indonesia, surpassing Hong Kong for the first time with \$136 million investment compared to \$125 million (see Figure 1A). It took another five years for FDI from mainland China to go into a full upward trend. In 2019, FDI from mainland China reached a new landmark, surpassing FDI from Japan for the first time (see Figure 1B).

Figure 1A: FDI Trend from Mainland China, Hong Kong, and Japan to Indonesia, in million US\$, 2001-2010

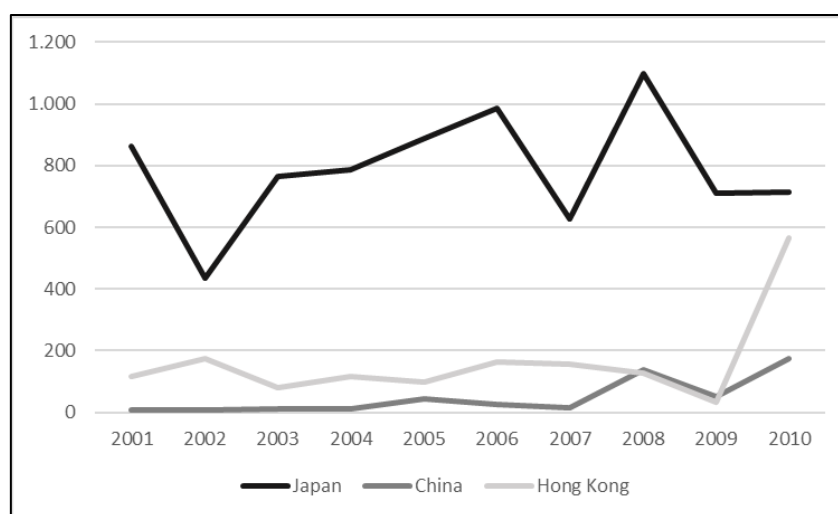
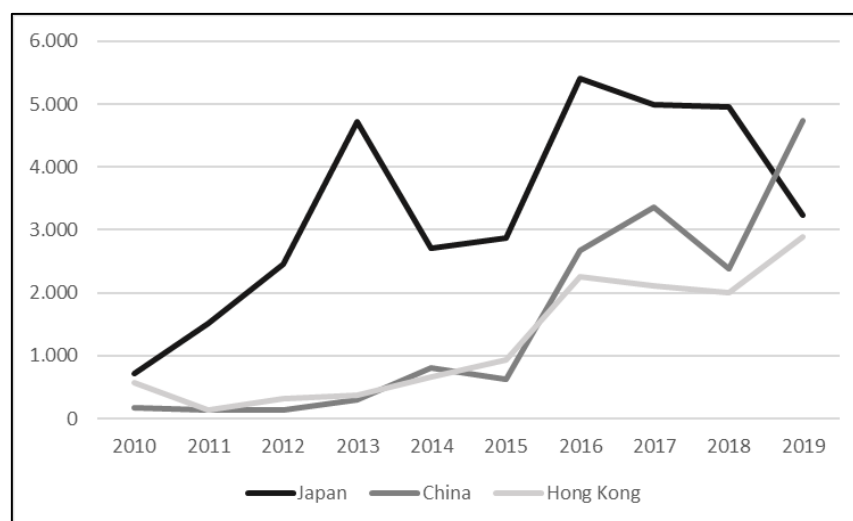


Figure 1B: FDI Trend from Mainland China, Hong Kong, and Japan to Indonesia, in million US\$, 2010-2019



Source: Indonesia's Investment Coordinating Board (BKPM).

The upward trend in FDI from mainland China into Indonesia starting mid-2010s was driven by the need to secure China's mineral supply from rising resource nationalism in Indonesia. In doing so, the Chinese government ordered its SOEs to make direct investment plan to build smelters in Indonesia. The FDI agreements was signed in October 2013 by Indonesian President Yudhoyono and Chinese President Xi Jinping in Jakarta, worth \$13.8 billion. The initial investment was made in 2013 amounted \$40

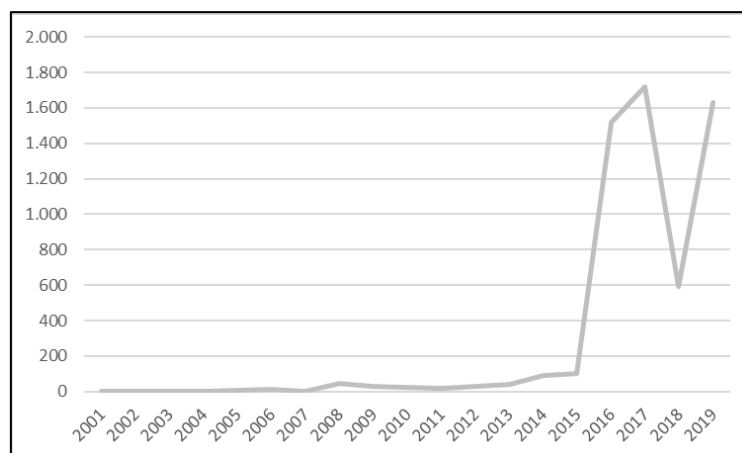
million. Then, it increased by more than double to \$92 million in 2014. The largest increase occurred in 2016, when the number of Chinese FDI into this sector upped by the factor of 15 to \$1.5 billion, from only \$100 million in the previous years (see Figure 2). Accumulatively, within the period of 2013-2019, mainland Chinese companies invested \$5.7 billion in the country's basic metal and metal products industry. Adding the investment made starting 2001 until 2012, the number upped slightly to \$5.86 billion. Compared to accumulative FDI from mainland China to Indonesia within the period of 2001-2019, Chinese investment in smelters accounted for 37.5 percent of total Chinese FDI at \$15.62 billion.

Table 2: Accumulative Chinese FDI at Top Three Sectors, in billion US\$, 2001-2019

Basic Metal and Metal Products	\$5.86	37,5%
Electricity, Gas and Water Supply	\$3.26	20,9%
Transportation, Warehouse and Telecommunication	\$2.45	15,7%
Total Chinese FDI	\$15.62	

Source: Indonesia's Investment Coordinating Board (BKPM).

Figure 2: Chinese FDI in Basic Metal and Metal Products, in million US\$, 2001-2019

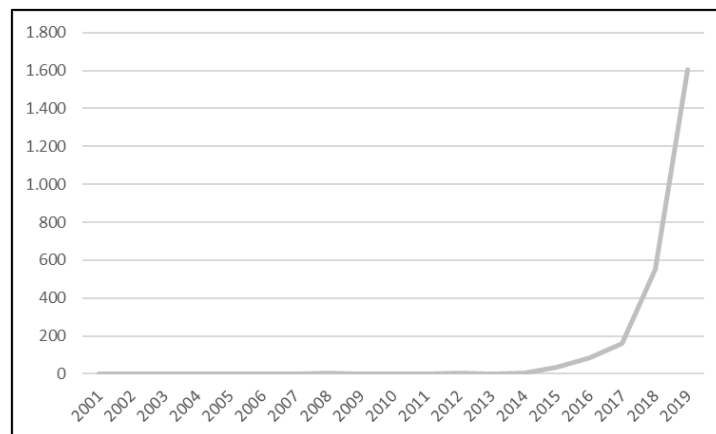


Source: Indonesia's Investment Coordinating Board (BKPM).

Later, Chinese FDI into Indonesia was boosted by a BRI investment project in railway infrastructure, specifically the Jakarta-Bandung high speed railway project with investment value of \$5.5 billion. Initially, the Indonesian government expected the Chinese consortium, led by Beijing Yawan HSR Co. Ltd., to disburse the investment fund

immediately, assuming the project would be completed by the end of 2018. Nevertheless, construction progress was delayed due to land acquisition issue, prompting the Chinese consortium to slow down the disbursement of its investment funds (see Figure 3). The expected completion date of the project was also pushed back to 2021 with investment cost swelling to \$6 billion. The construction of the Jakarta-Bandung High Speed Railway got delayed again in 2020 due to the coronavirus pandemic with completion date pushed back to 2022 and investment cost swelled by \$1 billion. Statistically, Chinese FDI in the Jakarta-Bandung High Speed Railway is recorded under the transportation, warehouse, and telecommunication sector.²² Within the period of 2001-2019, accumulative Chinese FDI in these sectors totaled \$2.45 billion, accounting for 15.7 percent of total Chinese FDI within the same period.

Figure 3: Chinese FDI in Transportation, Warehouse, and Telecommunication, in million US\$, 2001-2019

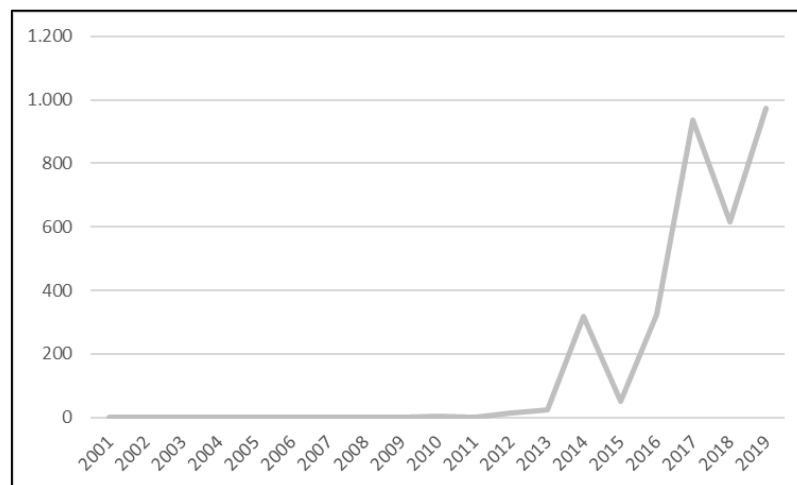


Source: Indonesia's Investment Coordinating Board (BKPM).

Besides investing in smelters and railway infrastructure, mainland Chinese companies also venture into Indonesia's electricity sector, specifically as independent power producers (IPPs) in coal-fired power plant projects. Before becoming IPPs, mainland Chinese companies worked as contractors for state-owned electricity company PLN in the 10,000 MW Fast Track Program I, funded by soft loans from China Development Bank and the Export-Import Bank of China. Chinese power companies decided to change their business approach in Indonesia after Indonesian President Widodo changed the

investment policy in electricity sector by encouraging private investments through the IPPs scheme. Under the previous President Yudhoyono administration, investment in power plants was mainly made by PLN. Because of the policy change, FDI from China into Indonesia's utility sector, which consists of electricity, gas, and water supply, grew rapidly from \$49 million in 2015 to \$975 million in 2019. Within the period of 2001-2019, accumulative Chinese FDI into Indonesia's utility sector totaled \$3.26 billion, or almost 21% of total Chinese FDI into the country within the same period.

Figure 4: Chinese FDI in Electricity, Gas, and Water Supply, in million US\$, 2001-2019



Source: Indonesia's Investment Coordinating Board (BKPM).

Table 3: Accumulative Chinese FDI by at Top Regions, 2001-2019

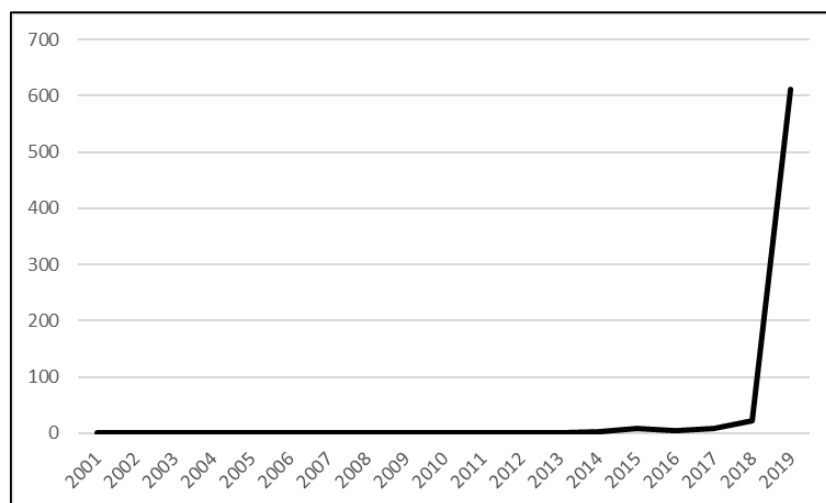
Central Sulawesi	4.291	27,5%
Banten	2.285	14,6%
West Java	2.139	13,7%
Jakarta	1.771	11,3%
Southeast Sulawesi	1.458	9,3%
North Maluku	659	4,2%
Total Chinese FDI	15.619	

Source: Indonesia's Investment Coordinating Board (BKPM).

Chinese FDI in Indonesia is concentrated in six provinces, namely Central Sulawesi, Banten, West Java, Jakarta, Southeast Sulawesi, and North Maluku. The largest Chinese

FDI is concentrated in Central Sulawesi. According to data from the Indonesian Investment Coordinating Board (BKPM), accumulative Chinese FDI in the province within the period of 2001-2019 was \$4.29 billion, accounting for 27.5 percent of total Chinese FDI in Indonesia within the same period. Chinese FDI in Central Sulawesi was mostly made by steel maker Tsingshan Group. Tsingshan invested around \$3 billion in Morowali, Central Sulawesi because Indonesia's nickel ore reserves are concentrated in the central and southeastern parts of Sulawesi. This investment allows Tsingshan to bring down production cost and beat down its competitors by offering the lowest stainless steel price.²³

Figure 5: Chinese FDI in North Maluku, in million US\$, 2001-2019



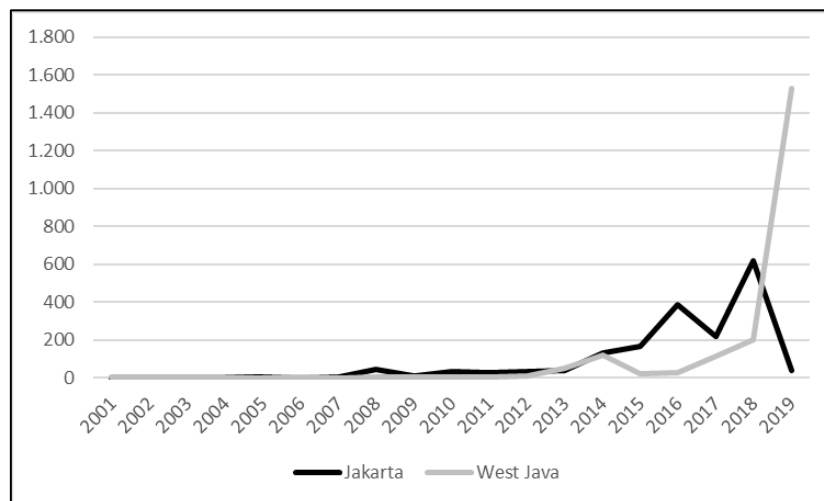
Source: Indonesia's Investment Coordinating Board (BKPM).

In 2017, Tsingshan expanded its investment in Indonesia by joining the Weda Bay nickel smelter project in North Halmahera, North Maluku. The Weda Bay project was initiated in 2013 by French Eramet and Japanese Mitsubishi Corporation. In 2016, however, Mitsubishi exited the project due to a fall in global nickel price.²⁴ The transaction between Tsingshan and Eramet was done in Singapore for 57 percent stakes in Strand Minerals PTE Ltd, Eramet investment vehicle for the Weda Bay project.²⁵ After that, Tsingshan developed Weda Bay into an industrial park, namely Indonesia Weda Bay Industrial Park (IWIP), and poured investment of more than \$600 million in 2019 (see Figure 5). Because of Tsingshan investment, accumulative Chinese FDI in North Maluku

increased from only \$48 million within the period of 2001-2018 to \$659 million next year – accounts for 4.2 percent of total Chinese FDI in Indonesia within the period of 2001-2019.

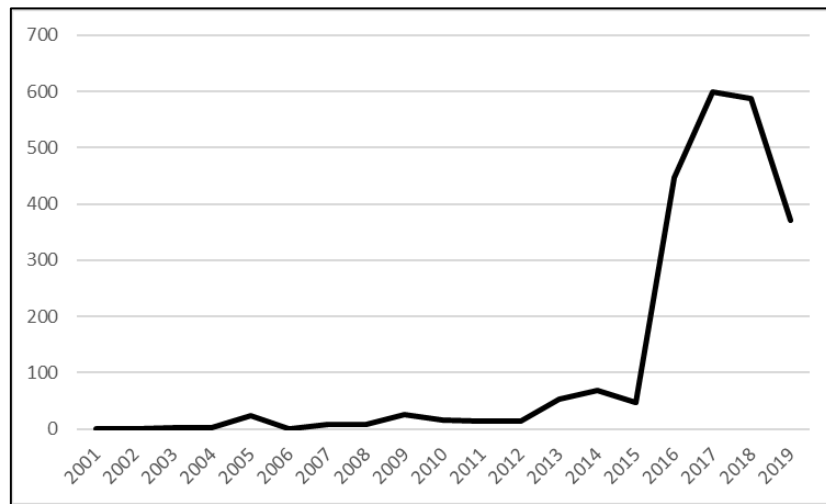
Southeast Sulawesi also benefits from a rush for nickel by two mainland Chinese companies, specifically China First Heavy Industry and Jiangsu Delong Nickel Industry. China First and Jiangsu Delong uses a joint venture company, Virtue Dragon Nickel Industry, to construct nickel smelter in Konawe, Southeast Sulawesi with investment cost totaled \$6 billion. The investment started in 2014, and both companies had poured \$1.27 billion until 2019. Nevertheless, the construction progress is not as smooth as in Tsingshan's investment in Central Sulawesi. Starting 2018, the number of disbursed investment funds into Southeast Sulawesi dropped significantly (see Figure 6). Within the period of 2001-2019, accumulative Chinese FDI into Southeast Sulawesi was \$1.46 billion, or 9.3 percent of total Chinese FDI in Indonesia within the same period.

Figure 6: Chinese FDI in Jakarta and West Java, in million US\$, 2001-2019



Source: Indonesia's Investment Coordinating Board (BKPM).

Figure 7: Chinese FDI in Banten, in million US\$, 2001-2019



Source: Indonesia's Investment Coordinating Board (BKPM).

Jakarta and West Java benefits from the Chinese consortium's investment in the Jakarta-Bandung High Speed Railway Project. The investment fund for the project was first disbursed in Jakarta to build Halim station as well as the tracks to Cikarang station. Jakarta obtained \$746 million within the period of 2015-2019, with the largest disbursement occurred in 2018. Starting 2019, the fund has been allocated for construction works in West Java with initial investment of \$1.46 billion (see Figure 7). Because of this investment project, accumulative Chinese FDI in West Java within the period of 2001-2019 reached \$2.14 billion, accounting for 13.7 percent of total Chinese FDI in the country within the same period. In Jakarta, the figure stood at \$1.77 billion, or 11.3 percent of the national share.

While Jakarta and West Java benefits from Chinese FDI in railway sector, Banten receives Chinese FDI for constructing a coal-fired power plants in the province, including Java 7 coal-fired power plant with investment value of \$1.8 billion. The investment began in 2016, and mainland Chinese power companies spent \$1.5 billion up to 2019. Chinese FDI in coal-fired power plants increased accumulative Chinese FDI in Banten within the period of 2001-2019 to \$2.29 billion, accounting for 14.6 percent of total Chinese FDI in Indonesia within the same period.

3. China's Smelter Investment and The Industrial Park Model.

The distinguished feature of China's smelter investments in Indonesia is the extensive use of industrial park. According to Song, Liu, Liu, and Wuzhati (2018), the Chinese government, specifically China's Ministry of Commerce, encourages the development of Chinese overseas industrial parks to host Chinese investments abroad because of the benefits of agglomeration, as well as the potential of receiving various benefits from the host government, not limited to taxation. In IMIP case, for instance, Tsingshan, Bintang Delapan Investama, as well as all the tenants – mostly joint ventures between Tsingshan and Bintang Delapan – receive corporate income tax break and tariff exemption on imported machineries for eight years. They also need receive tariff exemption on imported raw materials for the initial five years. Besides receiving tax benefits, Tsingshan is also allowed to build and operate its own power plants, seaport, and airport within the industrial park. To host Chinese workers employed by IMIP tenants, Tsingshan builds special dormitories inside the industrial park. Tsingshan and Bintang Delapan also operate a polytechnic school in the southern part of the industrial park to ensure a steady stream supply of local skilled workers.

Following the success of IMIP, Tsingshan replicates its industrial park model in IWIP. Although state-owned mining company PT Aneka Tambang (Antam) owns 10 percent stakes in IWIP, it has little control over the development of Weda Bay project. Meanwhile, the French partner, Eramet, takes a passive approach, trusting Tsingshan capability to bring in massive amount of investment for the project from China. In 2018, Tsingshan brought in Huayou Cobalt Co. and Zhenshi Holding Group into the project. They plan an investment of \$10 billion to develop IWIP, which is doubled Tsingshan's investment in IMIP.²⁶ Currently, Tsingshan is planning to expand the business scope of its industrial parks into electric vehicle battery manufacturing. Chinese electric vehicle battery manufacturers, GEM Co. Ltd. and Contemporary Amperex Technology Ltd. (CATL), are mulling an investment plan for electric vehicle battery plant at IMIP with Tsingshan.²⁷

Tsingshan's competitor in China, Jiangsu Delong Nickel Industry, tries to replicate IMIP

success by developing Virtue Dragon Industrial Park. The industrial park will host nickel smelter facilities integrated with stainless steel plants, supported by three coal-fired power plants with total capacity of 550 MW and a seaport. The estimated investment cost is \$5 billion, and Jiangsu Delong received \$1 billion from Chinese government-owned China First Heavy Industry. The project is supervised by Andrew Zhu, the son-in-law of Jiangsu Delong founder Dai Guofang. Nevertheless, the project did not go smoothly, particularly in obtaining the required permits. According to an official report from Indonesia's House of Representatives Commission VII, Virtue Dragon had still not been able to obtain all the required permit in 2017, though the project already started from 2014 as claimed by Andrew Zhu to Nikkei Asia's reporter.²⁸ One possible explanation for the bureaucratic bottlenecks suffered by Virtue Dragon is the absence of influential local partners. Unlike Virtue Dragon, Tsingshan have reliable local partners in Bintang Delapan such as Halim Mina, a Chinese Indonesian businessman from Medan, North Sumatra and ex-military general Sintong Panjaitan, who has close connections with the current Coordinating Maritime Affairs and Investment Minister, Luhut Binsar Pandjaitan.

Nanshan Group's smelter investment in Bintan, Riau Islands also uses the overseas industrial park model, initially, under the name of Nanshan Industrial Park. In contrast to Tsingshan and Jiangsu Delong cases, Nanshan is not able to exert full control over its investment in Bintan. Rather, the local partner, PT Bintan Alumina Indonesia, takes the initiative by lobbying the Indonesian government to turn the industrial park into Galang Batang Special Economic Zone (SEZ). As a SEZ, Galang Batang operates under the supervision of SEZ National Council, chaired by the Coordinating Economic Minister, with Bintan Alumina Indonesia appointed as Galang Batang operator.²⁹

A few mainland Chinese companies, however, choose not to pursue the self-funded industrial park model to host their smelter investment project. Instead, they construct their smelters within locally built industrial parks. Yinyi Group, for instance built its nickel smelter in Bantaeng Industrial Park which is owned and operated by Bantaeng Regency government-owned company. Unlike industrial parks funded by mainland Chinese companies, Bantaeng Industrial Park outsources the operation of its supporting

infrastructures to third parties, such as Harbour Indonesia, a subsidiary of China Harbour Engineering Company, that manages the seaport, as well as PLN and PT Bantaeng Sigma Energi to manage the power plants.

4. The Jakarta-Bandung High Speed Railway: From Diplomatic Win to Vexatious Delays.

The Jakarta-Bandung High Speed Railway is the forefront of Chinese investments Indonesia. The railway project demonstrates not only the prowess of China's technological development, but also the Chinese government's geopolitical capability by seizing the project from Japan. The development high speed railway in Java island was first initiated in 2008. At that time, Indonesia's Transportation Ministry and National Development Planning Agency (Bappenas) were assessing the possibility of developing high speed railway from Jakarta to Surabaya.³⁰ After learning about the plan, the Japanese government offered to fund the feasibility study in 2009. The feasibility study found the cost to be 2.1 trillion Japanese Yen (around Rp225 trillion or almost \$20 billion), which was too costly for the Indonesian government. After that, the Japanese Ministry of Land, Infrastructure, Transport, and Tourism (MLIT) carried out a feasibility study on high speed railway for Jakarta-Bandung section as an alternative. Indonesia's Transportation Ministry, however, was not interested with the Japanese government's proposal and decided to include the original plan in the 2011 National Railway Master Plan.

Despite lukewarm reception from Indonesia's Transportation Ministry, the Japanese government refused to give up. In 2011, the Japanese Ministry of Economy, Trade, and Industry funded another feasibility study on high speed railway for the Jakarta-Bandung section. The new feasibility study proposed three alternatives the Jakarta-Bandung-Cirebont section, the Jakarta-Bandung-Gedebage section, and the Jakarta-Cirebon coastal section. According to the new study, the Jakarta-Cirebon coastal section would provide the smallest return, less than 5 percent, due to poor demand for the route. On the other hand, the two other sections could provide a return of at least 8.4 percent. The study also

proposed a new public-private partnership investment model, namely design, build, and lease (DBL). Under the DBL scheme, the new study estimated a return of up to 15.6 percent.³¹

The Japanese government attempt was successful, and President Yudhoyono's administration was seriously considering the project. However, Indonesia's state-owned railway operator PT Kereta Api Indonesia (KAI) opposed the high speed railway project. KAI president director Ignatius Jonan said the cost of the project at Rp 56 trillion (around \$4.75 billion at that time) was too high, and the fund should be allocated for railway development in Sumatera, Kalimantan, Sulawesi, and Papua rather than for constructing the Jakarta-Bandung High Speed Railway.³² KAI opposition to the Jakarta-Bandung High Speed Railway project was rebuked by Evert Ernest Mangindaan, the Transportation Minister at that time, saying the project would continue as scheduled.³³

The negotiation for the Jakarta-Bandung High Speed Railway Project continued under President Jokowi's administration. Ignatius Jonan who opposed the project was appointed as the new Transportation Minister, making the Japanese government worried with the outcome of the negotiation. Unexpectedly for the Japanese government, the Chinese government approached President Jokowi in October 2014, inviting him to attend the APEC Summit in Beijing, China next month. During President Jokowi's visit to China, the Chinese government showed China's high speed train technology and offered a more lucrative deal. First, the project would not use funding from the state budget. Instead, it would use the funds and assets of Indonesian and Chinese SOEs. The soft loan from China Development Bank would also be paid by them. Second, construction would be start immediately in 2016. China also offered to make the Jakarta-Bandung High Speed Railway operational by early 2019, right before President Jokowi's reelection campaign. President Jokowi was attracted with the Chinese government's proposal and ordered his SOEs Minister, Rini Soemarno, to sign a cooperation agreement in March 2015, six months before he officially awarded the project to China. The Chinese government's moves surprised the Japanese government and sparked public anger in Japan toward President Jokowi.³⁴

China was elated by its diplomatic win over Japan and wasted no time in making the preparation to start the construction of the high speed railway immediately. The Jakarta-Bandung High Speed Railway project is managed by a joint venture between Chinese SOEs consortium and Indonesian SOEs consortium, namely PT Kereta Cepat Indonesia-China (KCIC). The Chinese SOEs consortium is grouped under the umbrella of Beijing Yawan HSR Co. Ltd., while the Indonesian SOEs consortium is grouped under PT Pilar Sinergi BUMN Indonesia holding 60 percent stakes in KCIC (see Table 4).

Table 4: Ownership Structure of PT Kereta Cepat Indonesia-China.

Beijing Yawan HSR Co. Ltd. Holds 40 Percent Stakes of KCIC		PT Pilar Sinergi BUMN Indonesia Holds 60 Percent Stakes of KCIC	
Members of Chinese SOEs Consortium	Consortium Shares	Members of Indonesian SOEs Consortium	Consortium Shares
China Railway International Group Ltd. (CRIG)	N.A.	PT Wijaya Karya (WIKI)	38%
China Railway Group Ltd. (CREC)	N.A.	PT Kereta Api Indonesia (KAI)	25%
China Railway Signal and Communication Co. (CRSC)	N.A.	PT Perkebunan Nusantara (PTPN) VIII	25%
China Railway Construction Co. Ltd. (CRCC)	N.A.	PT Jasa Marga (JSMR)	12%
Sinohydro Co. Ltd.	N.A.		

Source: PT KCIC.

China's swift preparation, however, met strong resistance from Indonesia's Transportation Minister Ignatius Jonan. Before starting the construction process, KCIC must obtained four permits from the Transportation Ministry, namely route permit, business permit, construction permit, and operational permit.³⁵ Jonan who opposed the project demanded KCIC to revise the proposal and submit all the required information without exception. If not, his ministry would not issue the permits.³⁶ Jonan finally issued the permit in March 2016.³⁷ To avoid further bottlenecks stemmed from Jonan opposition, President Jokowi decided to replace Jonan with Budi Karya Sumadi on July 2016.³⁸

With Sumadi at the helm of Indonesia's Transportation Ministry, China pushed KCIC to

speed up the land acquisition process. KCIC complied and appointed a local company, PT Arjuna Anugrah Berkah, as operator for land acquisition. However, Arjuna done its works sloppily by buying lands as much and as fast as possible at low price, within the range of Rp 100,000 to Rp 130,000 (\$7 to \$10) per meter, without checking the regional spatial plan (RTRW).³⁹ Indonesia's Agrarian and Spatial Planning Ministry land procurement director general Arie Yuriwin criticized this practice and demanded KCIC to mend the mistake by proposing a revision of existing RTRW with affected local governments.⁴⁰ To China surprise, the RTRW revision took more than a year. The West Java Provincial government, for instance, were able to finalize the RTRW revision in the second half of 2019.⁴¹

Because of this issue, the completion date of the Jakarta-Bandung High Speed Railway was pushed back into late 2021 – which was the same as the schedule proposed by the Japanese government.⁴² Moreover, the investment cost of the project swelled from \$5.5 billion to \$6 billion.⁴³ The delay and swelling investment cost surprised President Jokowi. Fearing the growing financial risk and burden, President Jokowi through Public Works and Housing Minister Basuki Hadimuljono proposed for a revision in the shareholding arrangement in which Chinese SOEs Consortium would hold 90 percent stakes of the project.⁴⁴ China was displeased with the proposal and questioned President Jokowi's commitment for the project. The Indonesian SOEs consortium had no alternative other than increasing shareholder loans for the project. In 2019, for instance, KAI recorded an increase in shareholder loans to Pilar Sinergi BUMN to Rp 3.3 trillion (\$233 billion), from Rp 2.6 trillion (\$190 billion).⁴⁵ In 2019, Wijaya Karya recorded Rp 4 trillion (\$282 billion) of receivables to Pilar Sinergi BUMN.⁴⁶

The Jakarta-Bandung High Speed Railway project took another hit in 2020 due to the COVID-19 Pandemic. To prevent the spread of coronavirus in the construction site, the Transportation Ministry temporarily suspended construction works for two weeks in March 2020. Construction works have continued after the temporary suspension but at reduced capacity to prevent coronavirus infections at construction sites. Restrictions on construction activities resulted in another delay for the project, specifically from

December 2021 to December 2022. The investment cost also swelled, but neither the Indonesian nor the Chinese side announces the latest estimate yet, suggesting the increase in cost to be prohibitive. As the economic feasibility of the project turned south, President Jokowi proposed an extreme proposal, inviting Japan into the project under a trilateral cooperation arrangement with China. President Jokowi also proposed to extend the high speed railway project to Surabaya. Japanese high officials were perplexed by President Jokowi's proposal.⁴⁷ Meanwhile, the Chinese government refused to comment on the proposal. In January 2021, the Japanese government announced its refusal to participate in the Jakarta-Bandung High Speed Railway extension to Surabaya.⁴⁸ The Indonesian government is determined to extend the railway project to Surabaya, and Minister Pandjaitan is tasked to convince the Chinese government to participate in the extension. The Chinese government has reaffirmed its commitment to complete the Jakarta-Bandung High Speed Railway project but has not given its commitment to participate in the extension plan.

5. From Contractors to IPPs: Chinese Investments in Indonesia's Electricity Sector

Before making direct investment in Indonesia's electricity sector, specifically as IPPs in coal-fired power plant projects, mainland Chinese companies worked as contractors in Chinese funded projects for PLN. The first project was the 230 MW Labuhan Angin coal-fired power plant in North Sumatra. The construction was conducted by China National Machinery and Equipment Export and Import Group Corporation (CMEC) with \$186 million soft loan from the Export-Import Bank of China.⁴⁹ Two Indonesian companies, namely state-owned PT Wijaya Karya and PT Truba Jurong Engineering (now PT Truba Jaya Engineering) participated as subcontractors. The work quality, however, was poor. In March 2009, PLN demanded CMEC to replace one of the gas turbines due to mechanical failure during a test.⁵⁰ The replacement failed to improve the quality of the gas turbine. In 2014, for instance, Labuhan Angin experienced machinery failure that caused electricity deficit in Aceh and North Sumatra provinces.⁵¹

The poor quality of Chinese made coal-fired power plants was problematic, but this issue was not considered by the administration of President Yudhoyono's in 2006, when it introduced the 10,000 MW Fast Track Program I. In April 2006, Indonesian Vice President Jusuf Kalla led a delegation of high officials to Shanghai, Shenzhen, and Haikou with an objective of securing commitment to build low-cost power plants below the market price of \$1 billion per MW at that time from mainland Chinese companies and funding from Chinese banks. At first, mainland Chinese companies regarded the offer from the Indonesian delegation as an opportunity to implement Beijing's 'going out policy'. According to Soebagjo (2019), four mainland Chinese companies, namely China National Machinery Import and Export Corporation (CMC), CMEC, China National Technical Import and Export Corporation (CNTIC), and China Huadian Corporation (CHD) signed a MoU with PLN. However, only CNTIC-led consortium, which consisted of Dongfang Electric Co., Shanghai Electric Group Co., and Harbin Power Equipment Co., submitted a preliminary proposal to build 10,000 MW coal-fired power plants inside and outside Java. The other mainland Chinese companies showed little interest to participate.

Despite lukewarm response, President Yudhoyono's administration pushed through with the plan by issuing Presidential Regulation (Perpres) No. 71/2006 as the legal basis to start the 10,000 MW Fast Track Program I. The bidding requirements were designed in accordance with the MoU signed in April. Mainland Chinese companies which won the bidding (see Table 5) agreed to build coal-fired power plants at price of \$700,000 per MW – or 30 percent lower than the market price at that time, as well as within a period of 36 months or less depending on the size of the individual project.⁵² Moreover, the Indonesian government ordered all foreign bidders to partner with domestic companies or subcontractors to ensure the participation of domestic businesses in the program.⁵³

Although mainland Chinese companies accepted this arrangement, they decided to cut down the quality of their works further to maintain profitability. This decision resulted in complaints from PLN managers later. While complaining over the quality of Mainland Chinese companies' works, PLN faced difficulties in securing cash to finance the 10,000

MW Fast Track Program I due to the 2007 global financial crisis. Even, mainland Chinese banks asked PLN to adjust the rate of the soft loans for the 10,000 MW Fast Track Program I before future disbursement.⁵⁴ Facing cash problem, PLN decided to delay the payment to its contractors, creating resentment among Chinese contractors toward the Indonesian state-owned electricity company. The poor work quality of mainland Chinese contractors combined with delay in contract payments from PLN had strained the working relationship between both sides. By the end of 2013, only 13 coal-fired power plants construction were finished with total capacity of 6,377 MW or around 64 percent of the 10,000 MW Fast Track Program I.⁵⁵

Table 5: Major Coal-Fired Power Plants Project Under the 10,000 MW Fast Track Program I.

No.	Coal-Fired Power Plant	Total Capacity	Chinese Contractors
1	Indramayu	990 MW	China National Machinery Industry Co. (Sinomach) and China National Electric Engineering Co. (CNEEC)
2	Lontar Teluk Naga	945 MW	Dongfang Electric Co.
3	Tanjung Awar-Awar	700 MW	Sinomach and CNEEC
4	Pelabuhan Ratu	700 MW	Shanghai Electric Group Co.
5	Adipala Tanjung Jati	660 MW	CNTIC and Shanghai Electric Group Co.
6	Paiton Unit 9	660 MW	Harbin Power Engineering Co. Consortium
7	Pacitan	630 MW	Dongfang Electric Co.
8	Suralaya	625 MW	CNTIC, CMC, and Zhejiang Electric Power Design Institute
9	Labuan	600 MW	China Chengda Engineering Co. Consortium
10	Adipala	600 MW	CNTIC and Shanghai Electric Group Co.
11	Pangkalan Susu	440 MW	Guangdong Power Engineering Co.
12	Teluk Sirih	224 MW	CNTIC
13	Meulaboh	220 MW	Sinohydro Co.
14	Tenayan	220 MW	Hubei Hongyuan Power Engineering Co.
15	Teluk Balikpapan	220 MW	Sinohydro Co.
16	Tarahan Baru	200 MW	Jiangxi Electric Power Design Institute
17	Asam-Asam	130 MW	China Chengda Engineering Co.
18	Pulang Pisau	120 MW	China National Heavy Machinery Corp. (CHMC) and Shandong Electric Power Construction Co.
19	Baru	100 MW	Hubei Hongyuan Power Engineering Co.

Source: PLN Annual Report 2008 and 2013.

In response to the troubled 10,000 MW Fast Track Program I, the new Yudhoyono's administration – with Boediono replacing Jusuf Kalla as Vice President during the second term – took a new direction emphasizing partnership between PLN and the private sector through IPP model. Perpres No. 4/2010 was issued as the legal basis for the new policy direction, which is not only limited to coal-fired power plants, but also include the development of gas-fired and renewable energy-based power generations. This policy is known as the 10,000 MW Fast Track Program II. Nevertheless, PLN was not able to determine the list of projects for the 10,000 MW Fast Track Program II until 2014.⁵⁶ Hence, the implementation of the 10,000 MW Fast Track Program II became the responsibility of newly elected President Jokowi.

During his first official visit to China in November 2014, President Jokowi not only talked about a potential cooperation with China in constructing the country's first high speed railway, but also discussed about the implementation of the 10,000 MW Fast Track Program II by inviting mainland Chinese companies to invest as IPPs.⁵⁷ In May 2015, President Jokowi expanded the 10,000 MW Fast Track Program II into 35,000 MW Program. Although the program was criticized by experts as too ambitious, President Jokowi was adamant, saying the program is needed to address Indonesia's electricity crisis.⁵⁸ Mainland Chinese companies which did not participate in the 10,000 MW Fast Track Program I, such as subsidiaries of CHD, choose to participate in the program as IPPs because the IPP arrangement allows them to control the operation of their investment by having a majority ownership. Mainland Chinese companies that build power plants to support their smelter investment also takes the opportunity to make IPP contracts with PLN (see Table 6).

Table 6: China's Power Plant Investments in Indonesia as IPPs.

No.	Coal-Fired Power Plant Name	Investment (in billion US\$)	Chinese Partner	Ownership
1	3X142 MW Celukan Bawang	0,70	China Huadian Engineering Co.	50%
2	2X620 MW Sumsel 8	1,68	China Huadian Hong Kong Co.	55%
3	2X1,000 MW Java 7	1,88	China Shenhua Energy Co. Ltd.	70%
4	2X100 MW Bengkulu	0,36	PowerChina	70%
5	2X65 MW Captive Power Plant	0,64	Shanghai Decent Investment Co. Ltd.	47%
			Fujian Decent Industrial Co. Ltd.	4%
6	2X150 MW Captive Power Plant	1,04	Guangdong Guangxin Holdings Group	25%
			Guangdong J-Eray Technology Group	35%
			Guangdong Guangxin Suntec Metal	10%
			Luck Scenery International Ltd.	5%
7	2X350 MW Captive Power Plant	0,65	Tsingshan Holding Group	51%
			Ruipu Technology Group Co. Ltd.	19%
			Tsingtuo Group Co. Ltd.	10%

Source: Oxfam (2021).

References

- Fulton, Jonathan. (2019). Friends with Benefits: China's partnership diplomacy in the gulf. In POMEPS Studies 34: Shifting global politics and the Middle East. <https://pomeps.org/friends-with-benefits-chinas-partnership-diplomacy-in-the-gulf>
- House of Representatives' Commission VII Secretariat. (2017). Laporan kunjungan kerja Komisi VII DPR RI ke Provinsi Sulawesi Tenggara. Retrieved from <https://www.dpr.go.id/dokakd/dokumen/K7-12-d1add5113e2cfd87a85603a03275cfe2.pdf>
- Kroeber, Arthur R. (2016). China's economy: What everyone needs to know (1st ed.). New York, United States of America: Oxford University Press.
- Nash, Paul. (2012, May 10). China's "Going Out" strategy. Diplomatic Courier. Retrieved from <https://www.diplomaticcourier.com/posts/china-s-going-out-strategy>
- Perusahaan Listrik Negara (PLN). (2008). Annual Report.
- _____. (2013). Annual Report.
- _____. (2014). Annual Report.
- Smith, Anthony L. (2000). Indonesia's foreign policy under Abdurrahman Wahid: Radical or status quo state?. Contemporary Southeast Asia, 22 (3), pp. 498-526
<https://www.istor.org/stable/25798509>

- Soebagjo, Natalia. (2019). Producing power: China-Indonesia cooperation in the Fast Track Program I. In M. Diokno, M. Hsiao, and A. Yang (Eds.). *China's Footprints in Southeast Asia* (pp. 117-140). Singapore: NUS Press.
- Song, Tao, Liu Weidong, Liu Zhigao, and Wuzhati Yeerken. (2018). Chinese overseas industrial parks in Southeast Asia: An examination of policy mobility from the perspective of embeddedness. *Journal of Geographical Science*, 28 (9), pp. 1288-1306
<https://doi.org/10.1007/s11442-018-1526-5>
- Sukma, Rizal. (2009). Indonesia's response to the Rise of China: Growing comfort amid uncertainties. In J. Tsunekawa (Ed.). *The rise of China: Responses from Southeast Asia and Japan* (pp. 139-155). Tokyo, Japan: The National Institute for Defense Studies.
- Suryadinata, Leo. (2021, January 8). Indonesia: Why China-funded companies are targeted by the anti-Jokowi camp. ThinkChina. Retrieved from <https://www.thinkchina.sg/indonesia-why-china-funded-companies-are-targeted-anti-jokowi-camp>
- Van der Kroef, Justus M. (1986). "Normalizing" relations with China: Indonesia's policies and perception. *Asian Survey*, 26 (8), pp. 909-934 <https://doi.org/10.2307/2644140>
- Wang, Honying. (2016, March 8). A deeper look at China's "Going Out" policy. Centre for International Governance Innovation. Retrieved from <https://www.cigionline.org/publications/deeper-look-chinas-going-out-policy>
- Warburton, Eve. (2017). Resource nationalism in Indonesia: Ownership structures and sectoral variation in mining and palm oil. *Journal of East Asian Studies*, 17 (3), pp. 258-312
<https://doi.org/10.1017/jea.2017.13>
- Williams, Michaels. (1991). China and Indonesia make up: Reflections on a troubled relationship. *Indonesia*, pp. 145-158 <https://doi.org/10.2307/3351260>
- Yachiyo Engineering Co. Ltd. and Japan International Consultants for Transportation (JICT) Co. Ltd. (2012). Study on the high speed railway project (Jakarta-Bandung Section), Republic of Indonesia. The Ministry of Economy, Trade, and Industry (METI)
- Zhao, Hong, and Maxensius Tri Sambodo. (2017). Indonesia-China energy and mineral ties: The rise and fall of resource nationalism?. In J. Morris-Jung (Ed.). *In China's backyard: Policies and politics of Chinese resource investment in Southeast Asia* (pp. 104-128). Singapore: ISEAS – Yusof Ishak Institute.

¹ See Williams (1991).

² See Van Der Kroef (1986).

³ See Sukma (2009).

⁴ Kroeber (2016) also discuss China reliance of FDI in modernizing the economy, a contrast with other East Asian economies like Japan, South Korea, and Taiwan that relied on domestic capital.

⁵ See also Wang (2016).

⁶ See Nash (2012).

-
- ⁷ See Smith (2000).
- ⁸ “President Jiang Zemin held talks with Indonesian President Megawati”. (2002, March 25). Ministry of Foreign Affairs of the People’s Republic of China. Retrieved from https://www.fmprc.gov.cn/mfa_eng/wjb_663304/zzjg_663340/yzs_663350/gilb_663354/2716_663436/2718_663440/t15957.shtml
- ⁹ “China berikan pinjaman pembangunan bentang tengah Suramadu”. (2004, May 31) Ministry of Public Works and Housing of the Republic of Indonesia. Retrieved from <https://www.pu.go.id/berita/china-berikan-pinjaman-pembangunan-bentang-tengah-suramadu>
- ¹⁰ “Hu Jintao holds talks with Indonesian President Susilo”. (2005, April 25). Ministry of Foreign Affairs of the People’s Republic of China. Retrieved from https://www.fmprc.gov.cn/mfa_eng/wjb_663304/zzjg_663340/yzs_663350/gilb_663354/2716_663436/2718_663440/t193909.shtml
- ¹¹ “China tambah pinjaman \$200 juta untuk proyek infrastruktur.” (2005, June 28). *Detik*. Retrieved from <https://finance.detik.com/berita-ekonomi-bisnis/d-391755/cina-tambah-pinjaman-us-200-juta-untuk-proyek-infrastruktur>
- ¹² The rise of resource nationalism in Indonesia is extensively discussed in Warburton (2017).
- ¹³ Based on UNCOMTRADE data.
- ¹⁴ According to Kroeber (2016), the China Communisty Party regarded the metal industry as the ‘commanding heights’ of the Chinese economy that should be dominated by SOEs.
- ¹⁵ Fulton (2019) describes China’s approach to partnership as loose, non-binding, and interest-based.
- ¹⁶ “Indonesia, China forge comprehensive strategic partnership in various field”. (2013, October 7). *Antara News*. Retrieved from <https://en.antaranews.com/news/91035/indonesia-china-forge-comprehensive-strategic-partnership-in-various-field>
- ¹⁷ “Ini 21 perjanjian kerja sama Indonesia-China”. (2013, October 3). *Bisnis Indonesia*. Retrieved from <https://ekonomi.bisnis.com/read/20131003/9/166900/ini-21-perjanjian-kerja-sama-indonesia-china>
- ¹⁸ “Xi to break tradition, make historic speech at RI parliament”. (2013, October 2). The Jakarta Post.
- ¹⁹ “President Xi gives speech to Indonesia’s parliament”. (2013, October 2). China Daily. Retrieved from https://www.chinadaily.com.cn/china/2013xiapec/2013-10/02/content_17007915.htm
- ²⁰ “Full text of China-Indonesia joint statement”. (2018, May 8). China Daily. Retrieved from <http://usa.chinadaily.com.cn/a/201805/08/WS5af14611a3105cdcf651ca3f.html>
- ²¹ There is a confusion over the definition of BRI among scholars and the public alike. The Strait Times, for instance described IMIP as non-BRI project [“Central Sulawesi sees gain from tie-up with China firm”. (2019, February 25). *The Strait Times*. Retrieved from <https://www.straitstimes.com/asia/se-asia/central-sulawesi-sees-gains-from-tie-up-with-china-firm>]. Suryadinata (2021) disputes the report by Indonesia’s Chinese-language online news portal Feng Zhong Daily News which described China’s nickel smelter investment in Konawe, Southeast Sulawesi as BRI project. However, Chinese Ambassador to Indonesia Xiao Qian presented IMIP as a BRI investment project in Indonesia in an event held by Standard Chartered at Shangri-la Hotel, Jakarta in March 2019. The RCEC, which mainly consists of industrial parks, was also presented as BRI phase II.
- ²² Some readers might regard this data as inaccurate presentation for mainland China’s direct investment in Indonesia transportation infrastructure, as the data is mixed with FDI in logistic and telecommunication sectors. However, there has been no media reports on major Chinese investments in Indonesia’s logistic or telecommunication sectors. Chinese FDI in Indonesia’s digital sector, such as in e-commerce, financial technology, telemedicine, and educational technology, are recorded as investments in their respective sector, for example e-commerce in trade, financial technology in financial services, and so on. The reported 5G and cloud technology cooperation between Indonesia’s state-owned PT Telekomunikasi Indonesia (Telkom) and China’s Huawei in 2019 neither mentioned the establishment of joint venture nor any plan for making direct investment.

-
- ²³ “The world’s largest stainless steel producer just got bigger”. (2017, September 6). CRU Group. Retrieved from <https://www.crugroup.com/knowledge-and-insights/insights/the-world-s-largest-stainless-steel-producer-just-got-bigger/>
- ²⁴ “Mitsubishi, Pacific Metals to sell stakes in Indonesia nickel mine to Eramet”. (2016, April 25). Reuters. Retrieved from <https://www.reuters.com/article/uk-mitsubishi-nickel-indonesia-idUKKCN0XM08X>
- ²⁵ “Gandeng Tsingshan, Eramet lanjutkan pembangunan smelter”. (2017, August 2). *Bisnis Indonesia*. Retrieved from <https://ekonomi.bisnis.com/read/20170802/44/677590/gandeng-tsingshan-eramet-lanjutkan-pembangunan-smelter>
- ²⁶ “Indonesia Weda Bay berharap bisa operasi di kuartal pertama tahun depan”. (2019, May 28). *Kontan*. Retrieved from <https://industri.kontan.co.id/news/indonesia-weda-bay-berharap-bisa-beroperasi-di-kuartal-pertama-tahun-depan>
- ²⁷ “China’s GEM seeks to double stake, take control of Indonesia nickel project”. (2021, January 4). *Reuters*. Retrieved from <https://www.reuters.com/article/gem-indonesia-nickel-cobalt-idUSL4N2JF0UG>
- ²⁸ “China’s Virtue Dragon joins Indonesian nickel rush”. (2016, December 7). *Nikkei Asia*. Retrieved from <https://asia.nikkei.com/Economy/China-s-Virtue-Dragon-joins-Indonesian-nickel-rush>
- ²⁹ Based on Galang Batang Profile in the SEZ National Council website, see <https://kek.go.id/kawasan/Galang-Batang> for further information.
- ³⁰ “Ini cerita awal proyek kereta cepat Jakarta-Bandung”. (2016, February 12). *Liputan6*. Retrieved from <https://www.liputan6.com/bisnis/read/2434749/ini-cerita-awal-proyek-kereta-cepat-jakarta-bandung>
- ³¹ See Yachiyo and JICT (2012).
- ³² “Dirut PT KAI: Saya menentang kereta cepat Jakarta-Bandung”. (2014, July 1). *Kompas*. Retrieved from <https://money.kompas.com/read/2014/07/01/0805385/Dirut.PT.KAI.Saya.Menentang.Kereta.Cepat.Jakarta-Bandung>
- ³³ “Menhub: Proyek kereta cepat Jakarta-Bandung jalan terus!”. (2014, July 1). *Kompas*. Retrieved from <https://megapolitan.kompas.com/read/2014/07/10/103440026/Menhub.Proyek.Kereta.Cepat.Jakarta-Bandung.Jalan.Terus>
- ³⁴ “Indonesia defends bidding process for high-speed rail project after Japan angered at being rejected”. (2015, October 1). *The Strait Times*. Retrieved from <https://www.straitstimes.com/asia/se-asia/indonesia-defends-bidding-process-for-high-speed-rail-project-after-japan-angered-at>
- ³⁵ “KA cepat Jakarta-Bandung menunggu izin Menhub (1)”. (2015, November 19). *Berita Satu*. Retrieved from <https://www.beritasatu.com/nasional/323191/ka-cepat-jakartabandung-menunggu-izin-menhub-1>
- ³⁶ “Disebut tolak proyek kereta cepat, ini alasan Jonan belum terbitkan izin”. (2016, January 31). *Bisnis Indonesia*. Retrieved from <https://ekonomi.bisnis.com/read/20160131/98/514631/disebut-tolak-proyek-kereta-cepat-ini-alasan-jonan-belum-terbitkan-izin>
- ³⁷ “Jonan setuju izin kereta cepat Jakarta-Bandung”. (2016, March 17). *Kontan*. Retrieved from <https://industri.kontan.co.id/news/jonan-setujui-izin-kereta-cepat-jakarta-bandung>
- ³⁸ “Dua masalah ini diduga membuat Jonan dipecat Jokowi”. (2016, July 28). *Bangka Pos*. Retrieved from <https://bangka.tribunnews.com/2016/07/28/dua-masalah-ini-diduga-membuat-jonan-dipecat-jokowi>
- ³⁹ There was a suspicion that Arjuna involved in rent seeking activity through this practice. Arjuna sold the land to KCIC at price three times it acquired. However, Indonesian law enforcement agencies have not launched any investigations over this matter.

- ⁴⁰ “Kesalahan dalam pembebasan lahan kereta cepat Jakarta-Bandung”. (2018, March 15). Okezone. Retrieved from <https://economy.okezone.com/read/2018/03/15/320/1873354/kesalahan-dalam-pembebasan-lahan-kereta-cepat-jakarta-bandung>
- ⁴¹ “Perda RTRW Jawa Barat masuk tahap finalisasi”. (2019, August 26). Bisnis Indonesia. Retrieved from <https://bandung.bisnis.com/read/20190826/549/1141107/perda-rtrw-jawa-barat-masuk-tahap-finalisasi>
- ⁴² “Target pengoperasian kereta cepat Jakarta-Bandung molor ke 2021”. (2018, May 2). *Katadata*. Retrieved from <https://katadata.co.id/safrezifitra/berita/5e9a55f7cb938/target-pengoperasian-kereta-cepat-jakarta-bandung-molor-ke-2021>
- ⁴³ “Biaya investasi kereta cepat Jakarta-Bandung bengkak jadi USD 6 miliar”. (2018, Februari 20). Kumparan. Retrieved from [https://kumparan.com/kumparanbisnis/biaya-investasi-kereta-cepat-jakarta-bandung-bengkak-jadi-usd-6-miliar#:~:text=Biaya%20Investasi%20Kereta%20Cepat%20Jakarta%20DBandung%20Bengkak%20Jadi%20USD%206%20Miliar,Konten%20ini%20diproduksi&text=PT%20Kereta%20Api%20Cepat%20Indonesia,triliun%20\(kurs%20Rp%2013.500\).](https://kumparan.com/kumparanbisnis/biaya-investasi-kereta-cepat-jakarta-bandung-bengkak-jadi-usd-6-miliar#:~:text=Biaya%20Investasi%20Kereta%20Cepat%20Jakarta%20DBandung%20Bengkak%20Jadi%20USD%206%20Miliar,Konten%20ini%20diproduksi&text=PT%20Kereta%20Api%20Cepat%20Indonesia,triliun%20(kurs%20Rp%2013.500).)
- ⁴⁴ “Konsorsium Kereta Cepat, Jokowi ingin Indonesia 10 persen, China 90 persen”. (2017, July 25). *Kompas*. Retrieved from <https://nasional.kompas.com/read/2017/07/25/21090861/konsorsium-kereta-cepat-jokowi-ingin-indonesia-10-persen-china-90-persen>
- ⁴⁵ Based on KAI 2019 Financial Report.
- ⁴⁶ Based on WKA 2019 Financial Report.
- ⁴⁷ “Japan puzzled by Indonesia’s policy shift over high speed rail plan”. (2020, June 27). Kyodo News. Retrieved from <https://english.kyodonews.net/news/2020/06/c51c37eedd49-japan-puzzled-by-indonesias-policy-shift-over-high-speed-rail-plan.html>
- ⁴⁸ “Jepang tolak tawaran trilateral kereta cepat JKT-SBY dengan China”. (2021, January 16). Viva News. Retrieved from <https://www.viva.co.id/berita/bisnis/1340288-jepang-tolak-tawaran-trilateral-kereta-cepat-jkt-sby-dengan-china>
- ⁴⁹ “Loan construction of 230 MW Labuhan Angin power plant”. AidData. Retrieved from <https://china.aiddata.org/projects/34922>
- ⁵⁰ “PLN minta kontraktor China ganti kerusakan PLTU Labuhan Angin.” (2009, March 16). Detik. Retrieved from <https://finance.detik.com/berita-ekonomi-bisnis/d-1100177/pln-minta-kontraktor-china-ganti-kerusakan-pltu-labuhan-angin>
- ⁵¹ “PLTU Labuhan Angin kembali rusak”. (2014, Juni 10). Antara News. Retrieved from <https://sumut.antaranews.com/berita/138379/pltu-labuhan-angin-kembali-rusak>
- ⁵² For power plants with capacity of 600 MW or higher, the scheduled time was 36 months. For power plants with capacity less than 600 MW, the scheduled time was 30 months.
- ⁵³ Based on Soebagjo (2019).
- ⁵⁴ Ibid.
- ⁵⁵ Based on PLN’s 2013 Annual Report.
- ⁵⁶ Based on PLN’s 2013 and 2014 Annual Report.
- ⁵⁷ “Blusukan’ Jokowi di Tianjin, dari kereta cepat hingga pembangkit listrik”. (2014, November 11). *Kompas*. Retrieved from <https://properti.kompas.com/read/2014/11/11/164000826/Blusukan.Jokowi.di.Tianjin.dari.Kereta.Cepat.hingga.Pembangkit.Listrik?page=all>
- ⁵⁸ “Luncurkan pembangunan pembangkit 35 ribu MW, Presiden Jokowi sebut bukan proyek ambisius”. (2015, May 4). Sekretariat Kabinet Republik Indonesia. Retrieved from <https://setkab.go.id/luncurkan-pembangunan-pembangkit-35-ribu-mw-presiden-jokowi-sebut-bukan-proyek-ambisius/>

第8章 中国企業、対 ASEAN 事業の動向

公益社団法人日本経済研究センター

主任研究員 牛山 隆一

要約

中国企業は東南アジア諸国連合（ASEAN）での事業を積極的に拡大している。自動車では長城汽車が米ゼネラル・モーターズ（GM）のタイ工場を買収したほか、北汽福田汽車もタイ市場に参入した。浙江吉利控股集团は苦境に陥っていたマレーシアの国民車メーカー、プロトンに資本参加し、同社の経営を上向かせている。美的集団や TCL 科技集団など家電メーカーも生産拠点の増強を進めている。通信では華為技術（ファーウェイ）がシンガポール、タイ、マレーシアなどで地元政府・企業との協力関係を相次いで強化している。ASEAN 企業は資金力、技術力を高める中国企業との連携を推進する姿勢を示しており、双方の協業関係は一段と進展してきた。日本企業は ASEAN で長年の事業経験を有し、今なお現地で大きな存在感を示すが、中国企業の攻勢が続く中、地盤沈下が進む可能性も否定できない。

第1節 主要業界別の動向

1. 自動車

（長城汽車、タイで現地生産）

タイ自動車業界では中国の民営大手、長城汽車が 2020 年 11 月、米ゼネラル・モーターズ（GM）のタイ工場を買収、2021 年にも現地生産を始める¹。ピックアップトラック、多目的スポーツ車（SUV）、電気自動車（EV）などを年間合計 10 万台規模で生産し、タイ国内で販売するほか、他の ASEAN 諸国や欧州、オーストラリアへも輸出する。現地部品調達率は当初 45%程度とし、2025 年までに 90%へ高める方針だ²。EV 生産で ASEAN のハブをめざすタイ政府の戦略に呼応したもので、同社はタイを ASEAN 域内の主要拠点と位置づけ、EV など新エネルギー車の生産に注力、研究・開発（R&D）センターも開く計画という³。長城は「タイ自動車大賞 2020」で「最も期待されるブランド」に選出されるなど、現地での注目度も高い。

長城にタイ工場を売却した米 GM は対照的にアジア経営を大幅に縮小する。タイ工場で

は「シボレー」のピックアップトラックなどを年間 5 万台生産し、タイでの販売に加え、インドネシアやフィリピンに輸出していた。タイ工場売却に伴い、GM の主要なアジア生産拠点は中国と韓国を残すのみとなった。GM は 2020 年 1 月にインド工場を長城に売却することも発表している。長城は海外では既にブルガリアやイラン、マレーシア、ロシアなどに工場を持つ。これまで SUV を中心とする国内販売が大半を占めてきたが、海外販売比率を 3-4 割程度に引き上げる考えだ。

（上海汽車、タイでシェア上昇）

中国の国有自動車大手、上海汽車集団は 2012 年にタイ最大の財閥、チャロン・ポカパン（CP）グループと合弁会社「SAIC モーター—CP」を設立した。出資比率は上海汽車 51%、CP49%。上海汽車が 07 年に傘下に収めた英老舗自動車「MG」ブランドの乗用車を 14 年から生産している。英国風デザイン、手ごろな価格を特徴とする「MG」は 19 年のタイ新車市場でシェア 2.6%を獲得。日系以外で米フォードに次ぐ 2 位に浮上し、スズキ（2.4%）や日野自動車（1.2%）のシェアを上回った⁴。19 年 6 月に SUV、同 8 月にタイで人気があるピックアップトラックも投入した。約 100 億バーツ（約 350 億円⁵）を投じて建設した東部チョンブリ県の工場は 2020 年 10 月、14 年の稼働以来の累計生産台数が 10 万台に達した。2020 年 1-9 月の販売台数は前年同期比 0.1%増の 1 万 8,699 台で国内シェア 3.5%の 8 位。21 年は 5 万台程度の販売を見込む。「SAIC モーター—CP」は、同じ右ハンドル車を使用するマレーシアなど他の ASEAN 諸国での「MG」ブランドの販売拡大もめざす。20 年 5 月には同ブランドの販売店がインドネシアの首都ジャカルタに初めてオープンした⁶。

中国商用車大手、北汽福田汽車も 2019 年に CP グループと合弁会社「CP フォトン」を設立した。タイ商用車市場は日系メーカーが強く、19 年は首位トヨタ自動車と 2 位いすゞ自動車が合計 6 割強のシェアを占め、3 位米フォード・モーター（8%）を引き離している。CP フォトンは市場参入後 3-5 年以内にシェア 3 位を狙う。販売する大型トラックやバスの価格は、日系メーカーより 10-15%安いとされる。CP グループはタイ国内で農場、食品工場、コンビニエンスストアなどを多数運営している。これらの物流網に北汽福田汽車のトラックは投入される予定だ。販売する商用車は当初中国から輸入、2-3 年以内にタイで組み立てを始め、周辺国へも輸出する見通し。

（プロトンの経営上向く）

マレーシアでは中国の自動車大手、吉利汽車の親会社である浙江吉利控股集团（浙江省）が 2017 年に地元大手メーカー、プロトン・ホールディングスの株式 49.9%を取得した。プロトンの親会社である DRB ハイコムと合意し、プロトンが所有していた英高級車ロータスの株式 51%も同時に取得した。金額は合計約 260 億円。プロトンはマレーシアの工業化を象徴する国家プロジェクトとして 83 年に発足した「国民車」メーカーだ。近年、競争力が低下し苦境に陥っていたが、中国企業の経営参加により再建を目指すことになった。プロトンへの出資を巡っては日本のスズキや、仏 PSA（旧プジョーシトロエングループ）も候補とされたが、結局、吉利で決着した。吉利は 2010 年に米フォードからボルボ・カー、13 年には英国名物の「ロンドンタクシー」を生産する企業を相次いで買収。プロトンへの出資で ASEAN 市場進出の足掛かりも得た格好だ。

プロトンの 2019 年の販売台数は前年比 56%増の 10 万台強と 4 年ぶりに 10 万台を超え、同じ国民車メーカー、プロドゥアに次ぐ 2 位に浮上。20 年も他社が軒並み売り上げを落とす中でプラスを維持した（表 1）。吉利と共同開発した SUV「X70」などが寄与しており、提携が軌道に乗り始めた形だ。プロトンは吉利の出資を受け、新車種投入やデザイン変更など競争力強化に取り組み、特に車内の様々なシステムを制御できる音声認識機能や安全機能を充実させた⁷。経営が上向いた時期を捉え、海外事業も推進しており、20 年にはエジプトとバングラデシュでも新たにセダン車「サガ」の販売も始めた模様だ。プロトンが特に重視するのが近隣の ASEAN 市場だ。日系メーカーがシェア約 8 割と牙城を築く同地域で存在感を高めることが出来るか注目されよう。

表 1 マレーシア、メーカー別新車販売台数（2020 年）

順位	メーカー名	販売台数	前年比 増減率
1	プロドゥア	220,163	-8.4%
2	プロトン	108,524	8.3%
3	ホンダ	60,468	-29.2%
4	トヨタ自動車	58,501	-15.3%
5	日産自動車	14,160	-33.3%
6	マツダ	12,141	4.2%
7	三菱自動車	9,163	12.6%
8	BMW	8,836	-1.7%
9	いすゞ自動車	8,820	-1.8%
10	フォード・モーター	5,170	-8.3%

出所：マレーシア自動車協会

インドネシアでは中国国有大手、東風汽車集団が 2018 年に地元企業との合弁会社を通じて「DFSK」ブランドの SUV を発売、参入した。それに先立つ 17 年には上海汽車集団が米 GM と合弁会社「五菱（ウーリン）」を設立、同クラスの日本車より 80 万円近く安いミニバン「コンフェロ」などの販売を始めた。ともに現地に工場を設立しており、部品の現地調達を進め競争力を強化、販売拡大を目指す。一方、同じ国有大手の広州汽車集団は 20 年 12 月、マレーシアのタン・チョン・モーター・ホールディングスと協力し、マレーシアとベトナムで自動車の組み立て・販売を始めることを検討すると発表した。フィリピンでは上海汽車の商用車会社、上汽大通汽車が 18 年、大手財閥アヤラの自動車事業子会社 AC インダストリアル・テクノロジー・ホールディングスと販売代理店契約を結んだ。上汽大通が手掛ける「MAXUS」ブランドの商用バン、ピックアップトラックなどを投入する。

2. 家電

（美的集団がタイに生産拠点）

タイでは中国の美的集団が同社として海外最大規模のエアコン工場を建設する計画だ⁸。場所はチョンブリ県ピントン工業団地で、タイ大手財閥 TCC グループ系の不動産開発会社 フレーザーズ・プロパティ（タイランド）と用地取得の契約を結んだ。敷地面積は約 21 万平方メートル、主要生産品目であるエアコンの生産能力は年間約 200 万台で 21 年中にも生産を始める。美的のエアコン工場はブラジル、チリ、アルゼンチン、エジプト、インド、ベトナムに次いで海外では 7 番目⁹。この計画は 19 年 10 月にタイのソムキット副首相（当時）が中国・広東省の美的本社を訪ね、タイでの投資拡大を要請したのを受け具体化したとされる。ソムキット氏は、タイがインドシナ地域の中心に位置し、カンボジア、ラオス、ミャンマー、ベトナムの CLMV 向け事業拠点として適していると強調した。美的は成長力に富む CLMV 市場の開拓も視野に投資を決めたとみられる。

美的集団は 2016 年に東芝の家電事業会社、東芝ライフスタイルを買収した。美的の家電製品は基本機能に絞った低価格帯が主体であるが、東芝ブランドは上位品種と位置付けられ、品ぞろえの拡充に結び付いた。東芝ライフは美的の傘下に入ってから以降、カンボジアやミャンマーに進出し、ASEAN 市場をほぼすべてカバーする体制とした。美的は自社ブランド「Midea（ミデア）」でも販売拡大を進める方針で、例えばタイのエアコン市場では現在のシェア 2%程度を 13%以上に引き上げ、トップ 3 入りを目指すという¹⁰。タイでは海爾集団（ハイアール）などもエアコンや冷蔵庫、洗濯機の販売拡大に力を入れており、中国メーカ

一同士の競争も激しくなっている（表 2）。

表 2 タイ市場、冷蔵庫、洗濯機のメーカー別販売シェア（2020 年）

冷蔵庫			洗濯機		
順位	メーカー名	シェア(%)	順位	メーカー名	シェア(%)
1	美的集団	17.9	1	LG電子	26.0
2	三菱電機	17.2	2	サムスン電子	19.3
3	日立製作所	17.1	3	パナソニック	10.4
4	サムスン電子	12.8	4	鴻海精密工業	8.9
5	海爾集団(ハイアール)	10.3	5	日立製作所	8.6
6	パナソニック	7.0	6	美的集団	8.5
7	鴻海精密工業	6.7	7	海爾集団(ハイアール)	6.7

注：販売台数ベース。美的集団は「東芝」ブランド、鴻海精密工業は「シャープ」ブランド。

資料：ユーロモニターインターナショナル

（海信集団、ベトナム市場に参入）

一方、ベトナムでは大手家電メーカーの海信集団（ハイセンス）が 2020 年 12 月に現地市場へ参入すると正式に発表した。先端技術を応用したテレビや AI を搭載した節電型の洗濯機や冷蔵庫などを拡販する方針。また、TCL 集団が南部ビンズオン省に年産規模 300 万台¹¹に上るテレビ工場を新設したほか、ハイアール傘下のアクアが 19 年に南部ドンナイ省にドラム式洗濯機の新工場を稼働させた。アクアは既に洗濯機、冷蔵庫、エアコンをベトナムで生産、新工場は 4 番目の生産拠点となった¹²。アクアはインドネシアでも冷蔵庫や洗濯機の品ぞろえを拡充しているほか、ジャカルタ首都圏に加え地方都市でも販売促進員を増やすなど販売体制の強化に取り組んでいる。

3. 通信

（ファーウェイの ASEAN 展開）

中国の通信機器最大手、華為技術（ファーウェイ）は 2019 年 11 月、シンガポールに次世代通信規格「5G」と人工知能（AI）の研究施設を開設した（表 3）。場所はチャンギ国際空港の近くで、5G を使ったプロジェクトの実験などを行う。同社がこの種の施設を ASEAN 域内に設けるのは初めて。多国籍企業が集積し、「アジアのビジネスセンター」と呼ばれるシンガポールで、高速大容量通信が可能な 5G を用いた技術・サービスを開発する。同国政

府は最新デジタル技術を活用し豊かな暮らしを実現する「スマート国家構想」を進めており、構想実現のカギを握る AI 技術の振興に意欲的だ。ファーウェイは政府と連携、AI 関連人材の育成にも力を入れる方針だ。

ファーウェイはタイでも地元政府、企業との連携を強化している。2020 年 11 月に同国労働省とデジタル人材育成に向けた研修事業での協力で合意、覚書に署名した。タイ政府はハイテク産業育成により産業構造の高度化を進めようとしているが、専門人材が慢性的に不足している。ファーウェイは合意に基づき、5G 設備の設置技術に関する研修をスタートした。また、これに先立つ同年 9 月にはタイのデジタル経済社会省傘下の国家デジタル経済促進事務局（DEPA）と協力し、「5G エコシステム・イノベーション・センター」と呼ばれる研究所を開くことも明らかにした。22 年末までに 4 億 7,500 万バーツを投じ、地元スタートアップ企業の育成にも力を入れる¹³。ファーウェイは 21 年中にタイに 3 番目となるデータセンターも開く計画も進めている。

一方、マレーシアでは 2020 年に同国デジタルエコノミー公社と連携し、5G や AI、あらゆるものがネットにつながる IOT、クラウド上でサービスを提供する SaaS（ソフトウェア・アズ・ア・サービス）などに関連する企業の育成を支援する「ファーウェイ・スパーク」プログラムを実施する方針を明らかにした。同国政府は情報通信技術（ICT）の専門家を地元大学で養成するプロジェクトを進めている。ファーウェイはその技術担当組織にも任命されている。また、インドネシアでは同国政府とクラウドや 5G 関連などデジタル人材 10 万人の育成、政府機関の 5G や AI 関連の取り組みに協力している。このように同社が ASEAN 諸国で地元政府との関係強化に注力するのは、欧米でファーウェイ排除の動きが強まる中、対中強硬色が相対的に薄い ASEAN 市場で商機を確保する狙いがあるとみられる。

表 3 華為技術（ファーウェイ）ASEAN 域内での主な動き

国名	内容
シンガポール	5GとAIの研究施設を開設。5Gを用いた技術・サービスを開発するとともに、地元政府と協力してAI人材の育成にも注力。
タイ	労働省とデジタル人材育成での協力で合意。
	国家デジタル経済促進事務局と5G関連の研究所を開設する計画を表明。
	タイで3番目となるデータセンターに開設を予定。
マレーシア	デジタルエコノミー公社と連携し、デジタル関連企業の育成を支援。
	地元大学で情報通信技術(ICT)の人材育成に協力。
インドネシア	デジタル人材の育成、政府機関の5G、AI関連の取り組みに協力。

資料：各種報道を基に筆者作成。

4. IT 企業

（アリババ、マレーシアに物流拠点）

中国の電子商取引最大手、アリババ集団は新興企業や若い起業家が自由にモノやサービスをやり取りできる、「eWTP（エレクトリック・ワールド・トレード・プラットフォーム）」と呼ばれる国際ネットワークづくりを進めている。2017年にまずマレーシアでこの具体化に動いた。電子決済やクラウドサービスなど関連技術をマレーシア新興企業に提供、輸出の拡大を後押しするもので、金融支援や人材育成も行う。20年11月にはクアラルンプール国際空港にeWTP推進のための物流拠点も開設した。eコマース商品を国内へ24時間以内、外国へ72時間以内に届ける体制を整えるのが目標だ。KLIAを運営するマレーシア・エアポーツ・ホールディングス（MAHB）は同拠点の稼働により、29年までに貨物取扱量が現在の2倍程度の年間約140万トンに膨らむとみている。

シンガポールでは2018年、同国南洋工科大学（NTU）に健康管理や輸送でのAI技術活用を研究する「アリババNTUシンガポール共同研究所」を開いた。同社が海外に研究所を開くのは初めて。17年に発表した総額150億米ドルの研究プログラム「達摩院」（DAMOアカデミー）の下で世界7都市に研究所を設置するという計画の一環だ¹⁴。更に20年、アリババ傘下の金融会社アント・グループが、シンガポール金融庁からインターネット上で業務を行うデジタル銀行の営業免許（法人向け）を取得した。スマホ決済「アリペイ」を導入する小売店などを中心に顧客を獲得する。デジタル銀行導入を計画中のマレーシアやフィリピンなどへの進出も視野に入れている模様だ。

（優良スタートアップへの出資）

アリババが海外展開を推進するのは、地元中国で成長の余地が小さくなっていることが背景にある。中国のEC市場は首位アリババと2位京東集団（JDドットコム）の2社でシェア8割を占めるとされ、経営規模の更なる拡大には海外事業の強化が欠かせない。米国などが中国企業への制裁を強める中、成長力に富むASEAN市場の注目度は高く、アリババのライバルの京東集団もタイの大手財閥セントラル・グループと提携するなど積極姿勢を見せている（後述）。他の中国テック企業ではネットサービス大手、騰訊控股（テンセント）が20年にマレーシアの動画配信大手アイフリックスを買収した。アジア13か国で事業を展開するアイフリックスは現地向けコンテンツに強みを持つ。テンセントは19年に動画配信サービス「ウィーTV」をタイで始めており、20年には出資先であるフィリピンのス

マホ決済会社ボイジャー・イノベーションズの増資にも応じている。

中国のテック企業の動きとして注目されるのは、ASEAN 域内の有力スタートアップ企業への出資である(表 4)。アリババは 16 年、タイやシンガポール、インドネシアなど ASEAN6 か国でネット通販事業を展開する大手ラザダを 10 億ドルで買収した。インドネシアのネット通販大手トコペディアのほか、シンガポールやインドネシア、フィリピンのフィンテック関連企業にも投資している。一方、テンセントはオンラインゲーム、ネット通販を手掛けるシンガポールのシーやインドネシアの配車大手ゴジェックなど、京東集団はゴジェックのほかインドネシアのオンライン旅行大手、トラベロカなどにそれぞれ出資、囲い込み合戦が繰り広げられている¹⁵。

表 4 中国の大手テック企業の主な対 ASEAN 投資

	アリババ集団	騰訊控股(テンセント)	京東集団(JDドットコム)
シンガポール	ラザダ(EC、2016年) m-Daq(フィンテック、2016年) ハローベイ(フィンテック、2017年)	シー(EC、2010年)	
インドネシア	トコペディア(EC、2017年) ダナ(フィンテック、2017年)	MNCメディア(2013年) ゴジェック(ライドシェア、2017～19年)	ゴジェック(ライドシェア、2017～19年) トラベロカ(オンライン旅行、2017年)
タイ	アセンドマネー(フィンテック、2016年) トゥルーマネー(フィンテック、2016年)	サヌーク・オンライン(デジタルメディア、2016年) オークビー(デジタルメディア、2017年)	セントラル・グループ(小売り、2017年) ポメロ(EC、2017～18年)
フィリピン	ミント(フィンテック、2017年)	ABC360(教育、2016年)	

出所：2020 年 1 月 10 日付のジェトロ地域・分析レポート

第 2 節 ASEAN 企業と中国企業の連携の動き

ASEAN 各国では政府系企業や財閥などが様々な業界を牛耳っている。これら ASEAN 有力企業は生産や販売で日本企業を主要なパートナーにするところが多いが、最近では中国企業との連携が一段と目立つようになった。中国企業が持つ技術、ノウハウ、資金を当て込んでおり、そうした動きは製造業・サービス業の双方で広がりを見せている。以下ではタイ企業を中心に ASEAN 企業が中国企業とどのような協力を進めているか見てみよう。

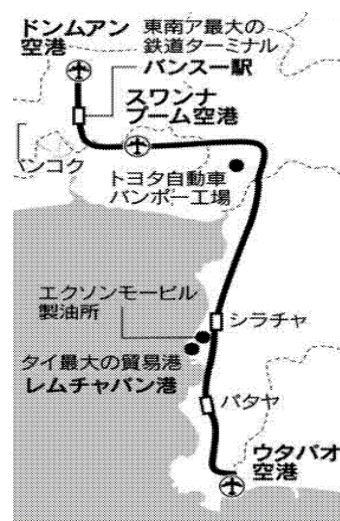
(積極的な CP グループ)

中国企業との連携が目立つのが大手財閥 CP グループだ。中国で売上高の約 4 割を稼ぐ「中国色」の強い企業だが、地元タイでの対中接近も著しい¹⁶。既述の通り、中国の大手自動車メーカーと相次ぎ協力関係を結んだほか、2016 年にアリババ集団と電子決済分野で提

携、同社傘下の金融会社アント・フィナンシャルが CP 系の電子決済サービス会社アセンドマネーに資本参加した。アリババは電子決済サービス「アリペイ」の普及を図る一方、CP はアリペイが持つビッグデータを中国市場での商品開発や販売戦略に役立てる。CP は 20 年 11 月にファーウェイや米グーグルなど大手 IT 企業 11 社と共同でデジタル人材を養成するオンライン教育プラットフォーム「ハウス・オブ・デジタル・アカデミー」も発足した。CP 傘下の IT ビジネス支援会社トゥルー・デジタル・パークが運営するもので、登録者数を 1 年後に 20 万人、3 年後に 70－80 万人へ増やすのが目標という¹⁷。

CP グループは 2019 年、タイ政府が進める「東部経済回廊」開発計画の中核プロジェクトとなる高速鉄道整備事業を落札した。バンコク・ドンムアン、スワンナプーム（バンコク近郊サムトラカン県）、ウタパオ（ラヨン県）の 3 空港を結ぶもので、総延長約 220 キロメートル、総事業費は 2,245 億バーツ（約 7,860 億円）に上る（図 1）。CP が主導する企業連合には建設大手イタリアンタイ・デベロップメント、鉄道運営バンコク・エクスプレスウェイ・アンド・メトロ（BEM）などタイ企業とともに中国国有企業の中国鉄建が加わった。また、CP グループ系の不動産会社 CP ランドは中国の広西建工集団などと合弁会社を設立、東部ラヨン県に工業団地を整備し、21 年下期から販売を始める見通しだ。投資総額は 100 億バーツで、EEC 開発地域内で新たに開発される工業団地として最大規模となる。電子、デジタル、次世代自動車、医療機器などタイ政府が振興に力を入れている業種に重点を置き、中国企業を中心に誘致を進める方針と言われる。

図 1 バンコク首都圏の 3 空港を結ぶ高速鉄道計画



出所：2019 年 10 月 26 日付の日本経済新聞

（決済サービスでの連携の動き）

このほか流通最大手セントラル・グループが 2018 年、中国のインターネット通販 2 位の京東集団と提携し、通販サイトを開設した。サイト名は「JD セントラル」で、セントラルの百貨店などで販売している海外ブランドの衣料や化粧品のほか、タイの青果物や地方産品も取り扱っている。19 年からは双方の合弁会社がスマホを使った決済サービス「ドルフィン・ウォレット」をタイで始めた。決済サービスの分野では、隣国マレーシアの金融大手 CIMB グループも 17 年にアリババ傘下のアント・フィナンシャルと合弁会社を設立し、多機能プリペイド（料金前払い）カード「タッチアンドゴー」の e ウォレット（電子財布）を手掛けている。合弁会社は CIMB が 51%、アントが 49%を出資。登録者数は 1500 万人超と業界最大手になっている。また、ミャンマーでは大手財閥ヨマ・グループとノルウェーの携帯通信大手テレノールの合弁会社で、スマートフォンでの決済サービスを手掛けるデジタル・マネー・ミャンマー社がアントの出資を受けることが明らかになっている。

一方、フィリピンでは新興財閥ウデンナ・グループが中国国有大手の中国通信（チャイナ・テレコム）と合弁会社を設立、2021 年 3 月から通信事業を始める予定だ。合弁会社はウデンナ 60%、中国通信 40%の出資で、比国内 2000 か所に基地局を整備する¹⁸。比通信市場は大手財閥メトロ・パシフィック・インベストメンツ系の PLDT とアヤラ傘下のグローブ・テレコムの 2 社による寡占状態にあるが、第 3 勢力となるウデンナ・中国通信連合がどこまで食い込めるか注目される。ベトナムでは大手複合企業ビンググループが、充電スタンドなどの運営を手掛ける中国の星星充電（Star Charge）と電動バスの充電システム開発で協力する動きなどが浮上している¹⁹。

第 3 節 今後の見通し

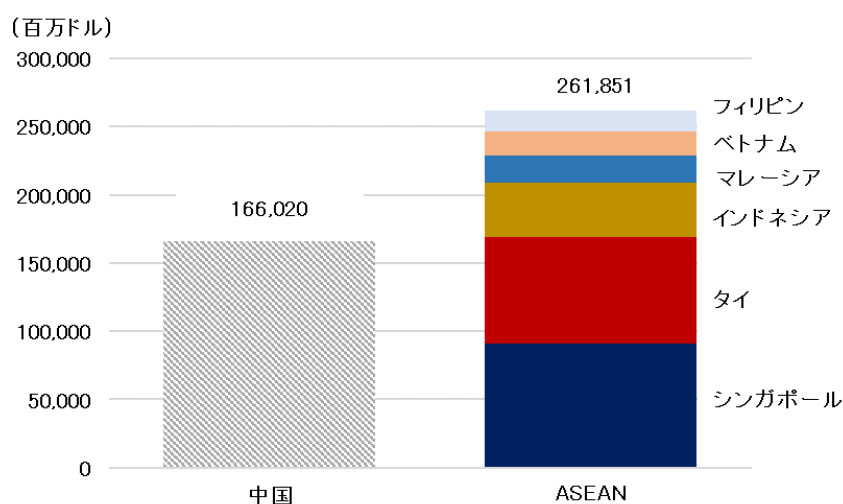
タイ政府は 2019 年 9 月、外資誘致促進策「タイランド・プラス」を決定した。投資金額で一定の条件を満たしたり、高度技術の専門人材育成、自動化システムを導入したりする場合に法人税優遇などを与えるものだ。更に 20 年には電気自動車（EV）の国内生産を促すため、新投資優遇策を導入した。50 億バーツ（約 175 億円）以上を投資し EV を生産する場合、その事業で生じる法人税の支払いを 8 年間免除する。減速機や回生ブレーキなど 4 種類の基幹部品も対象となる。タイは ASEAN 最大の自動車生産国であるが、日本企業のガソリン車を中心である。今回の優遇策は、中国企業の投資誘致を通じて EV シフトを進める

狙いがあるとみられている。

タイに限らず、ASEAN 諸国は資金力・技術力を高める中国企業の投資を活用し、経済の競争力強化に役立てたいと考えている。中国企業の進出に警戒を強める欧米諸国とは異なり、米中との「等距離」に配慮する姿勢もうかがえる。こうしたなか経済の成長余地も大きい ASEAN では中国企業の活発な動きが今後も続くと思われる。実際、タイの大手商銀、サイアム・コマーシャル銀行が中国企業を対象に行った 2020 年の調査では、回答者（170 社）の 7 割近くが今後 2 年以内に「タイでの投資額を増やす」とし、その主な理由にタイや ASEAN 諸国の「市場の拡大」を挙げた²⁰。19 年には外国企業の対タイ直接投資申請額で中国が日本を追い抜き、初めて首位に立っている²¹。

日本企業はこれまで ASEAN 企業と緊密な協力関係を続けてきた。それは ASEAN 各国の政府系企業・有力財閥の多くが、製造業、サービス業の双方で日本企業を主要な合弁、提携相手にしていることに映し出されている。日本企業は長年の関係を基礎に今後も ASEAN 企業の緊密な連携相手であり続けようが、本稿で見たように IT、通信などの分野を中心に中国企業の攻勢は更に強まるのは必至だ。日本企業にとって ASEAN は中国以上に投資の蓄積が厚い地域であり、日本車の高シェアに象徴されるようにとりわけ重要な展開先と言える（図 2）。日本企業が存在感を示してきた ASEAN 域内で進む中国企業の激しい動きから益々目が離せなくなる。

図 2 日本の対外直接投資残高



資料：ジェトロ統計より作成。

参考文献

- ・ 牛山隆一（2018）『ASEANの多国籍企業——増大する国際プレゼンス』 文眞堂
- ・ —————（2020）「タイ企業の越境経営、本格拡大期に突入」『タイ経済とメコン』一般財団法人国際貿易投資研究所

-
- ¹ 2020年5月1日付のアジア・マーケットレビュー。
 - ² 2020年10月5日付の週刊タイ経済
 - ³ 2020年12月9日付の時事通信。
 - ⁴ 2020年10月14日付の日本経済新聞。
 - ⁵ 2021年1月末の為替レートで換算。以下、円換算額を表示する場合は同レートを用いて計算している。
 - ⁶ 2020年6月1日付の時事通信。
 - ⁷ 2020年1月5日付の時事通信。
 - ⁸ 2020年4月13日付の週刊タイ経済、2020年5月1日付のアジア・マーケットレビュー。
 - ⁹ 2020年4月13日付の週刊タイ経済。
 - ¹⁰ 2019年3月19日付の亜州 IR アセアンマーケットニュース
 - ¹¹ 2019年6月8日付の日本経済新聞。
 - ¹² 2019年7月10日付のNNA。
 - ¹³ 2020年9月22日の時事通信。
 - ¹⁴ 2020年1月10日ジェトロ地域・分析レポート
 - ¹⁵ ただ、ラザダの業績は伸び悩んでおり、アリババのASEAN事業は順調には進んでいないとの指摘もある(2019年9月10日付のWall Street Journal)。
 - ¹⁶ CPグループの中国事業については牛山（2018）、タイ企業の対外直接投資の全般的な状況については牛山(2020)をそれぞれ参照。
 - ¹⁷ 2020年11月18日付の時事通信。
 - ¹⁸ 2020年10月6日付の日本経済新聞。
 - ¹⁹ 2020年11月3日付の時事通信。
 - ²⁰ 2021年1月18日付の週刊タイ経済。
 - ²¹ ただし、2020年は日本が首位に返り咲いている。

第9章 タイランド4.0、東部経済回廊（EEC）と一帯一路

広島大学大学院 人間社会科学研究科

准教授 高橋 与志

要約

タイは中長期的な産業発展戦略としてタイランド4.0を掲げ、東部経済回廊（EEC）を中心に多くのプロジェクトを実施している。コロナ禍で必ずしも当初計画通りに進んでいない面もあるが、官民が協力する形でインフラ整備やSカーブ産業と呼ばれる戦略的重点産業の振興を図っている。ただし、自国の技術や人材、資金に頼るだけでその目標を達成することは容易でなく、とりわけロボットや航空機などより高度な「新Sカーブ」産業については、積極的な外資の誘致が掲げられている。こうした中、中国の一帯一路構想の一環としての関与が目立ち始めている。とくにEEC事務局など公的機関との関係では、アリババグループをはじめとする中国企業や公的機関の存在感が際立っている。日本の官民も数十年来の取り組みを通じた貢献に基づいて存在感を発揮するべく各種の活動を行っているが、新Sカーブ産業への貢献など現地へのアピールを含めた工夫が求められる。

第1節 タイランド4.0とEEC

1. タイランド4.0とEECの概要

タイランド4.0は、「中所得国の罅」を乗り越えることを目的として立案され、重点を置く12産業でSカーブのような飛躍的な発展を実現し、2037年に先進国の仲間入りすることが目標とされている。12産業のうち、次世代自動車、スマートエレクトロニクス、ハイエンド・医療ツーリズム、先進的農業、未来食品は既存産業の高度化と位置付けられ、戦略の立ち上げ当初から具体的な進展が期待されてきた。このため、第1次Sカーブ産業（first S-curve industries）と名付けられた。これに対して、ロボット産業、航空・宇宙エンジニアリング、バイオ燃料・化学、デジタル産業、医療ハブ産業は、従来タイ国内で関連の産業基盤に乏しく新産業としての開発が必要であり、新Sカーブ産業（new S-curve industries）と称される。一連の取り組みの中心的な立地となる東部経済回廊（Eastern Economic

Corridor, EEC) 事務局のパンフレット初版では、以上の 10 産業がターゲットとされていた。2019 年発行の第 2 版では、当初の新 S カーブ 5 産業に加え、防衛産業と教育・人材開発産業が加えられている（東部経済回廊事務局, n.d.; 2019）。

こうしたターゲットを絞った形の産業振興は、前述の EEC という特定の地域とも結びつけられている。EEC は数十年来、製造業の立地が重点的に推し進められてきたチャチェンサオ、チョンブリ、ラヨーンの一部 3 県で、その最優先事業としては、ラヨーン県のウタパオ空港とチョンブリ県のレムチャバン港の整備、首都圏（ドンムアン、スワンナプーム）及び東部ウタパオの 3 空港を結ぶ高速鉄道建設という 3 大インフラ開発プロジェクト、前述の S カーブ産業の振興、ラヨーン県ワンチャンの EEC of Innovation (EECi)、チョンブリ県レムチャバン港近郊の Digital Park Thailand (EECd) をはじめとする 4 新都市の開発が挙げられている（パシフィックコンサルタンツ、2019）。

2. 直近の進捗状況

タイ投資委員会のニューズレター Thailand Investment Report によると、2020 年上半期のタイ全土における関連産業の投資認可の状況は、表 1 の通りである。新規申請額は前年同期比 17%減の 1,589 億バーツ、件数は 7%増の 754 件であった。「関連産業」と称するのは、S カーブで想定されている高度化という戦略に沿った投資だけでなく、より広く関連する産業の投資をカバーしているためである。例えば S カーブ産業としては EV をはじめとする CASE（コネクテッド、自動化、シェアリング、電動化）対応を念頭に置いて「次世代自動車」と名づけられているが、本表では自動車産業全般への投資が含まれる。全般に既存の産業基盤が確立している第 1 次 S カーブ関連の産業の方が件数、投資額ともに多くなっている。新 S カーブ産業の中では、デジタル産業が投資額は限られているが多くの件数の申請があったことが特筆される。自動化・ロボット、航空・宇宙、バイオ技術の各産業は、外資の誘致が進んでいるとはいづらい状態にとどまっている。表 2 でも示すように、コロナウイルス感染拡大を受け 2020 年 4 月末には、EEC での同年中の投資誘致目標を見直すことにしたが、2020 年末にはその後の状況改善を見込んで、EEC における 2021 年の投資誘致目標を 4,000 億バーツ（約 1.4 兆円）に設定した。

表 1 2020 年上半期の S カーブ関連産業への外国直接投資認可の状況

産業	プロジェクト数(件)	投資額(百万米ドル)
第 1 次 S カーブ関連		
自動車産業	40	406.70
電子産業	63	727.44
観光産業	4	59.54
農業・食品加工産業	18	123.13
石油化学・化学産業	26	110.69
新 S カーブ関連		
自動化・ロボット産業	2	3.54
航空・宇宙産業	2	7.79
バイオ技術産業	3	8.58
デジタル産業	51	11.97
医療産業	18	46.36

出所：BOI (2020)

表 2 は、タイで初めてコロナウイルスの感染者が確認された 2020 年 3 月 15 日以降の、タイランド 4.0、EEC 関連の主な動きを、NNAAsia の掲載記事から取りまとめたものである。

感染確認直後のディズニーランド誘致計画は、まだ影響が出る前だったと解釈することができるが、その後は 6 月まで交通インフラ関係を中心に計画の見直しが目立っている。ウタパオ空港の整備・修理・分解点検（MRO）施設は、事業主体のタイ国際航空が経営再建中、共同出資に名乗りを上げていたエアバスはコロナ禍で撤退という逆風にさらされることになった。一通りの緊急対応が落ち着いた後、多くは見直し後の計画を基に事業が推進されていて、MRO も土木工事は計画通り実施されてきた。2021 年 3 月にはレムチャバン港拡張プロジェクトの発注が承認されている。

S カーブ産業の振興に関しては、一旦報道されるような大きな動きが見られなかったが、2020 年 6 月以降には防衛産業の工業団地、スマート工業団地、5G 特区などの開発計画が立ち上げられた。EECi や EECd と連動して進められている面もあり、例えば EECi については産業高度化センターや後ほど詳述する中国の産業ロボット大手との協力事業が動き始めている。より直接的な投資促進策も講じている。2020 年中の EEC 内での投資停滞を受け、財務省による国営クルンタイ銀行への EEC 投資強化指示に始まり、タイ投資委員会（BOI）の最優遇措置の EEC 全域への適用に加え、2021 年 1 月には EEC 事務局から政府に優遇を受けるための投資の期限を同年末から延長することを提案した。

表2 コロナ禍以降のタイランド 4.0、EEC 関連の主な動き（NNA Asia 掲載記事より）

年月日	記事見出し	産業分類
2020 年		
3 月 17 日	東部経済回廊、ディズニーランド誘致を計画	第 1 次 S カーブ
3 月 25 日	ウタパオ空港 MRO 開発、4 月に入札延期	インフラ
4 月 2 日	EEC 大型 2 事業、4 月中の契約目指す	インフラ
4 月 13 日	EEC の道路補修 6 事業、22 年に完工見通し	インフラ
4 月 20 日	東部経済回廊の住宅市況に暗雲、景気悪化で	インフラ
4 月 22 日	ウタパオ空港の発電・水道事業、5 月契約へ	インフラ
4 月 23 日	エアバス、ウタパオ空港 MRO 開発から撤退	インフラ
4 月 28 日	EEC、20 年の投資誘致目標を見直しへ	全般
5 月 13 日	財務省、クムンタイ銀に EEC 投資強化指示	全般
5 月 25 日	ウタパオ空港拡張、6 月に契約締結見通し	インフラ
6 月 2 日	東部経済特区の住宅販売、コロナで低迷	インフラ
6 月 4 日	ウタパオ空港拡張、BBS（バンコク・エアウェイズ、高架鉄道運営 BTS、ゼネコン大手シノタイ・エンジニアリング・アンドコンストラクションの合併）の落札を閣議承認	インフラ
6 月 5 日	EEC インフラ整備、見直し案取りまとめへ	インフラ
6 月 9 日	政府、東部で防衛産業の工業団地設置を検討	新 S カーブ
6 月 11 日	EEC インフラ事業、7 割が着工済みか完成	インフラ
6 月 15 日	不動産ラリン、EEC 向け住宅開発を凍結	インフラ
6 月 22 日	ウタパオ空港の拡張事業、官民が正式契約	インフラ
6 月 24 日	東部のスマート工業団地、来年初めに着工へ	S カーブ全般
6 月 24 日	首相が新 S カーブの誘致強化指示、越に対抗	新 S カーブ
6 月 29 日	レムチャバン港拡張、8 月に契約締結見通し	インフラ
6 月 30 日	EEC への投資額、1～5 月は 10%減	全般
7 月 9 日	EEC デジタル開発、月内に入札書類販売	新 S カーブ
8 月 6 日	EEC 事務局、投資委と同様の恩典付与へ	全般
9 月 1 日	S カーブ産業、5 年で新卒 18 万人の労働需要	S カーブ全般
11 月 11 日	EEC 事務局、ラヨーン県に 5G 特区を開設	新 S カーブ
11 月 16 日	重点産業への投資誘致、特別チーム設置へ	S カーブ全般
11 月 24 日	ウタパオ MRO、来年初めに共同出資者選定	インフラ
11 月 30 日	EEC の GDP、今年は 8.7%減＝事務局予測	全般
12 月 14 日	レムチャバン港の海岸整備、来年初め着工へ	インフラ
12 月 15 日	アユタヤ銀（三菱 UFJ 銀行子会社）、外資の投資促進へ EEC 事務所	全般
12 月 18 日	EEC 事務局、工場 1 万軒の自動化を促進	新 S カーブ
12 月 21 日	EEC への投資額、来年は 1.4 兆円の予測	全般
2021 年		
1 月 5 日	EEC 事務局、投資優遇延長を政府に提案へ	全般
1 月 8 日	東部果物の冷蔵施設、PTT（タイ石油公社）と覚書締結へ	第 1 次 S カーブ
1 月 27 日	東部の果物冷蔵施設、年内に稼働見通し	第 1 次 S カーブ
1 月 29 日	産業高度化推進センター、EECi に設置へ	S カーブ全般

1月29日	EEC、21年の投資誘致目標額は1兆円	全般
2月12日	政府機関(科学技術開発機関)、中国企業(産業用ロボット大手の瀋陽新松機器人自動化)と(EECi内に)技術革新施設開設へ	新Sカーブ
2月16日	EEC、3空港高速鉄道など大型案件に注力	インフラ
2月18日	ウタパオMRO、共同出資者未定も工事実施	インフラ
3月3日	レムチャバン港拡張、EEC委が発注承認	インフラ

出所：NNA Asia ホームページ

注：（ ）内は著者加筆。Sカーブ産業については個別企業の動きを除く。

重点となる12産業の振興に当たっては、短期的な成果が出にくいとしても外資への依存を弱めるために人材育成への支援の充実が求められる。このため、コロナ禍に関わらず長期的な視点から関連の事業が推進されている。

2018年に実施されたEEC事務局の調査では、2023年までに必要なEEC全体の労働者は475,000人を超えると試算された(EEC Brochure 2019)。Sカーブ産業とインフラ産業で見込まれる学歴別の労働需要見込みを表3に示した。バンコクポスト2018年5月20日の記事は、このうち60%は必ずしも高いスキルが必要ではないが、残りの40%は少なくとも学部卒または大学院修了レベルの人材が求められるという。EEC対象3県の既存の専門学校・大学では全体の30%程度しか供給できなかったため、EEC事務局はEEC-Human Development Committee (EEC-HDC)を立ち上げ、学位レベルを対象としたEECモデルタイプAと短期コースのタイプBの2つのプログラムで人材ニーズを満たすための取り組みを続けている。

表3 2019～2023年に想定されるEEC関連の労働需要見込み(単位：人)

産業	専門学校卒	学士	修士・博士
第1次Sカーブ			
次世代自動車	44,492	9,155	91
スマート・エレクトロニクス	23,500	29,028	5,700
ハイエンド医療ツーリズム	15,179	1,741	
先進的農業	N/A	N/A	N/A
未来食品	N/A	N/A	N/A
新Sカーブ			
ロボット産業	21,885	14,277	1,364
航空・宇宙エンジニアリング	3,718	29,123	
バイオ燃料・化学	N/A	N/A	N/A
デジタル産業	49,156	67,066	

医療ハブ産業	5,080	5,362	1,030
インフラ			
鉄道輸送システム	20,589	3,230	427
海運	3,580	11,050	
物流	65,940	43,970	

出所：東部経済回廊オフィス（2019）

これらのプロジェクトに参加する雇用主は、教育機関に対して自社の職場に必要とする人材の資格及び要員の情報を提供し、同専門を卒業した新卒生は対象の企業に就職する。

The Office of National Higher Education Science Research and Innovation Policy Council (NXPO)（2020）によると、2020 年 5 月に開催された EEC モデル人材育成小委員会では、大卒の方向性としての需要主導型人材育成計画に加え、具体的な他機関とのパートナーシップについて検討された。例えば職業教育委員会との協力では、2023 年に東部地域 12 校の職業教育機関で年間 8200 人の卒業生のうち、少なくとも 30%を EEC モデルタイプ A に登録することが奨励されていて、委員会開催時には 1500 人が登録済みであった。2021 年度には、費用を官民で折半する共同プログラムが資金提供する短期コース受講者の目標を 2 万人に引き上げた。さらに、全科目で英語による学習する部分を設け、関連分野で使用される英語の用語に慣れさせる取り組みが行われている。労働省スキル開発局（DSD）との協力では、EEC 内にある Manufacturing Automation and Robotics Academy（MARA）などの DSD 傘下の研修機関で、短期コースを通じて労働者のスキルアップとそれを通じた民間セクターとの連携強化が進められている。特にコロナ禍の影響を受ける労働力に対して研修プログラムを実施することした。

第 2 節 EEC 事務局との協力関係にみる日中両国のプレゼンス

本節では、EEC 事務局と日中両国の企業・政府機関等との公式の協力関係から、両国のプレゼンスを比較してみたい。インフラ整備、より直接的な重点産業の振興のいずれについても、戦略目標を達成するには他国の官民セクターとの協力は重要となっていて、両国は大きな役割を果たすことを期待されている。

とりわけ中国への期待は、S カーブ産業を中核とした広範な産業振興とその波及効果としての社会経済全般の開発に向けられている。Tambunlertchai（2017）は、中国から学ぶことのできる余地は大きいと強調している。産業振興をより直接的に推進する科学技術や人

的資源開発における協力にはじまり、代替エネルギー開発や環境保護といった分野、中国製造 2025 や直近の第 13 次 5 か年計画、さらには中国の経済改革の経験全般、地方と都市の開発、産業構造高度化の過程といった点が含まれるという。

中国は、タイなどのホスト国側による一帯一路の持つ覇権的な側面への警戒感を和らげる意味もさることながら、非常に大規模なインフラへのニーズを十分に満たすために協力できるパートナーとして、質の高いインフラ整備を標榜する日本との協力を前向きな姿勢を示してきた。その一環として、日中両国は 2018 年 5 月、日中民間ビジネスの第三国展開に関する委員会の設置や、協力可能な具体的プロジェクトづくりに向けて議論することなどが盛り込まれた第三国における日中民間経済協力に関する覚書を締結した。

NNA Asia アジア経済ニュース (2018) によると、この覚書を踏まえて同月、EEC における中国、日本、タイ 3 か国の協力をテーマにしたセミナー、**China-Japan Cooperation on the Eastern Economic Corridor of Thailand** がバンコクで開かれ、EEC 事務局、タイ工業省、中国国家発展改革委員会、駐タイ日本大使館、バンコク日本人商工会議所、中国工商銀行、政府・企業関係者が 3 か国の民間企業による協力が EEC の発展に不可欠だとの認識で一致した。

2018 年 10 月の当時の安倍首相の中国への訪問時には、両国の企業が協力し第三国でインフラ開発をはじめとする合わせて 52 件のプロジェクトを推進するという合意が発表されている (外務省、2018)。タイ関連で最初に実行されるのは、EEC の 2 つの大規模プロジェクトである。まず、ドンムアン、スワンナプーム、ウタパオの 3 空港を結ぶ高速鉄道には、国際協力銀行と中国国家開発銀行が共同で資金を提供することになった。実施主体となるタイの大手財閥 CP グループは、この共同融資スキームによって低金利ローンへのアクセスを確保し、プロジェクトに関連する商業的リスクを最小限に抑えられるという。もう 1 つは、EEC 内の工業団地への立地が検討されているスマートシティプロジェクトで、タイの大手工業団地開発・運営企業アマタ社による **AMATA Smart City Chonburi** 工業団地でのプロジェクト実施を想定している。同プロジェクトは、日中両国に加えてタイ企業が主要な担い手として関わっていることも大きな特徴といえる。日本側は横浜市内の中小企業が中心に設立した一般社団法人 **YOKOHAMA URBAN SOLUTION ALLIANCE**、中国側は建設会社が協力に関与している (Phuangketkeow, 2020)。ただし、日本側取りまとめの報告書における中国に関する記述は、安価な太陽光発電パネルを中国企業から購入することでコスト削減が可能になるという点に限られている。

中国の官民セクターの存在感の大きさは、EEC 事務局が公式に協力協定を締結した組織（表 4）やホームページ上で紹介されているニュースリリースで中国関係の記事の多さ（表 5）に端的に表れている。

まず協定を締結した組織については、中国が 9 機関、日本が 5 機関と両国で大半を占めていて、他には国連機関（UNIDO）とグローバルな教育関連企業である Pearson が見られる。日本も重要なパートナーの 1 つであることは間違いないが、数では中国の後塵を拝している。特に、非金融の民間企業については日本が日立製作所 1 社なのに対して、中国はバイオ技術、電子商取引・ロジスティクス、電気自動車といった具体的な S カーブ産業振興に関わる企業が見られる。

表 4 EEC 事務局が協力協定を締結した国外の組織

政府機関	<u>経済産業省、中国商務部</u>
金融機関など	<u>JETRO、香港貿易局、中国工商銀行、みずほ銀行</u>
教育・人材育成	Pearson(英)
科学技術協力全般	UNIDO、JICA、日立製作所
バイオ技術	<u>華大基因組研究所</u>
電子商取引・ロジスティクス	<u>菜鳥網絡(アリババグループ)、アリババ</u>
電気自動車	<u>九龍汽車、安凱客車</u>
航空産業	<u>河南省(鄭州航空港総合実験区)</u>

出所：EEC Office（2020）

注：太字下線は中国関係、イタリック体は日本関係。ホームページ上の掲載順

日本の公的機関や民間企業が、数十年の長い時間をかけてより実質的な形でタイ経済に貢献してきたこと、現状及び将来にわたってもそのさらなる関与が期待されていることは言うまでもない。これまでの事業や国際協力を通じた実績が日本に比べて劣っているからこそ、中国の官民がタイの公的な機関である EEC 事務局との関係を突破口にしようとする戦略をとっていることも事実であろう。さらに、中国との協力が MOU 締結だけでなく、今後どのような形で実質化されるかについても注視しておくべきではある。とはいえ、いずれにしても中国その存在感は大きなものになっている。

また、ニュースリリースについては、日本関係で 2017 年 9 月に世耕経済産業大臣(当時)を団長にビジネス関係者を中心とする 300 名がウタパオ空港など EEC を視察したことが伝えられている。ただその後、日本に関するリリースはなく、中国関係の情報のみが掲載さ

れている。MOU 締結機関の場合と同じく、中国関係では個別の企業や事業主体との具体的な協力について触れられているのに対して、日本は個別企業等の顔が見えない状況になっている。中国の個別企業・機関の EEC での協力事業については、次節で詳細を述べたい。

表 5 EEC 事務局ホームページ掲載されている中国及び日本関連のニュースリリース

年月日	見出し
2017 年 9 月 13 日	<u>Japanese</u> business group visit EEC, the new history of Thai-Japanese relations
2018 年 1 月 5 日	Ambassador Lyu Jian, Ambassador of <u>China</u> to Thailand and the group visit EEC
2018 年 8 月 25 日	EEC welcomes <u>Chinese</u> business group visiting Thailand and collaborating in the development of industry 4.0 EEC “collaborate” <u>Alibaba Group</u> to export Thai products and tourism to the global market and be ready to develop Thai entrepreneurs
2018 年 10 月 4 日	EEC roadshow, <u>China</u> invites to increase the investment in EEC and EECd
2019 年 8 月 4 日	EEC roadshow to meet investors, Henan Province, People's Republic of <u>China</u> and pin EEC to create the investment opportunity through Thailand to ASEAN
2019 年 8 月 27 日	EEC brings <u>Zhengzhou Airport Economy Zone</u> (ZAEZ, 鄭州航空港經濟綜合実験区) group and aerotropolis expert visiting U-Tapao Maintenance Repair and Overhaul (MRO)
2019 年 8 月 29 日	EEC cooperates <u>ZAEZ</u> , the model to change ‘U-Tapao Airport’ to ‘Eastern Aerotropolis’
2021 年 2 月 10 日	EECi sign MoU with <u>Chinese robot & automation company</u> to set up “SMC-SIASUN Innovation Center” driving Thailand toward the industry 4.0 transformation

出所：EEC Office ホームページ

第 3 節 中国企業・関連機関の協力事例

以下、ニュースリリースでも取り上げられた中国の個別企業・機関の EEC での協力事業について述べたい。

まずアリババグループとの連携によって、タイの製品と観光を世界市場に輸出し、タイの起業家を育成する準備を整えることが期待されている。アリババのプラットフォームを使用した農産物やその他のタイ製品の世界市場への輸出、E コマースにおけるタイの起業家のスキルの開発に加えて、観光振興、特にコミュニティおよび従来主要な目的地とされてこなかった都市への観光を想定している。具体的には、EECd に投資する計画である。グループの物流企業 Cainiao（菜鸟）が、国際 E コマース、ロジスティックシステム、税関手続

き、および顧客規制の管理ノウハウを生かし、世界市場向けの E コマースを支援する。タイの農産物を市場に輸出するためのプラットフォームを提供することになると期待されている。タイ政府も支援を決めていて、タイ国内の顧客が製品購入後 14 日間の猶予期間内に返品する場合、関税の支払いが免除されるように税関規則を改訂した。

またアリババビジネススクールは、工業省産業振興局、商業省国際貿易振興局とも MOU を締結した。中小企業開発とデジタル人材開発が対象で、農業従事者や中小企業起業家などのさまざまなセクターのタイの起業家に E コマースを中心とした事業を進めるための知識を移転する。年間少なくとも 3 万人に研修を提供することを目指している。さらに、同じくグループ企業である Alitrip は、タイ観光局との MOU に基づきデジタルツーリズムおよびセカンダリーシティツーリズムを促進するため、宿泊施設や航空券等の予約のプラットフォームを提供し、世界中からタイへの観光を容易にすることを目的としている (EEC Office, 2021)。

さらに直近の 2021 年 2 月、中国の産業用ロボット大手企業である瀋陽新松機器人自動化 (シアスンロボット) が、EECi を管轄するタイ高等教育・科学・研究・イノベーション省傘下の科学技術開発機関 (NSTDA) と覚書を締結した。EECi の主要な施設である Sustainable Manufacturing Center (SMC) 内に、インダストリー4.0の実現に向けて推進するための施設「SMC-SIASUN イノベーションセンター」を設立・運営することを主な目的とする。同センターでは、タイの産業部門での自動化、ロボット工学、インテリジェントシステム (ARI) の採用をサポートするイノベーションエコシステムの開発に焦点を当てる。

EECi は、EEC 傘下にあるイノベーションのためのインフラと位置付けられる。その主なミッションは、研究成果を産業で利用できるようにするためのスケールアップ支援や、産業振興のために海外から導入する先端技術の現地化を支援する包括的なイノベーションエコシステムの構築である。SMC も EECi の戦略的な方向性に即して、オートメーション、ロボット工学、インテリジェントシステムを現地製造業が活用するために事業を実施する。具体的には、インダストリー4.0の準備状況の評価、ビジネスと技術の両面のコンサルティング、人材の再スキル化とスキルアップを目的とした製造業関連の研修、技術のデモンストラーション、研究開発のためのインダストリー4.0のたたき台としての役割に及ぶ。

シアスンロボット社は中国のリーディングカンパニーとして、ロボット工学、人工知能、産業用もののインターネット (IoT)、クラウドコンピューティング、ビッグデータ、その他の最先端技術を統合し、タイのスマート製造を強化し、タイ 4.0 と持続可能な開発に貢献す

るとしている。IoT の利用を通じて、製造現場の機械設備を IT システムに接続し、企業レベル、産業レベルの生産性が向上することが期待される。さらに、自動化およびロボット産業の需要が高まることでこうした産業の発展が促進され、産業の競争力が強化されると見込んでいる（EEC Office, 2021）。

時期は前後するが、民間企業以外で存在感を発揮してきたのが鄭州航空港経済総合実験区（ZAEZ）である。ZAEZ は中国河南省鄭州市郊外のエアロトロポリス（空港都市）開発・運営の経験を、ウタパオ空港と空港周辺の 30 km の開発に応用することを目的として、EEC 事務局と MOU を締結した。パタヤを含む 415 平方キロメートルの地域を東部エアロトロポリスとして開発する計画である。

EEC の Kanit 事務局長は、ZAEZ がエアロトロポリス開発を完了するまで 5 年しかからなかったため、EEC の今後の開発を考えるうえで興味深い参考事例になると述べている。ZAEZ では空港を利用する年間旅客数 2,700 万人、貨物量は 515,000 トン以上で中国全体の 60% に達している。中国国内だけでなく、ヨーロッパをはじめとする国外との航空輸送ハブの地位を確立した。エアロトロポリスの開発は、1. 空港及び関連ビジネス地区、2. バイオ医療、電機、研究開発、IT などのハイテク産業地区、3. 住居、教育、医療施設からなる都市地区、高速鉄道駅をはじめとする交通拠点及びエキジビション施設のインフラ地区の 4 つのゾーンからなる土地利用計画に基づいている。

EEC が特に参考にしたいのが、ハイテク産業の立地である。ZAEZ で中心となるのは電機産業で、実に 60 以上のスマートフォンメーカーが軒を連ねている。Foxconn が最大のメーカーで、累積投資額は 3 億 6,000 万米ドルに達し、スマホの生産能力は世界全体の 14% に上る年 2 億 9,900 万台、年産 4 億台に増加する計画があるという。他方でバイオ薬品およびワクチンの製造に関しては、'second Houston medical hub' を目指す Life Zhengzhou プロジェクトの下で 70 を超える医療製品開発・テストセンターが活動している。年 15 億米ドルの収入がある河南腫瘍病院は年間 15 億米ドルの収入を誇っていて、幹細胞および免疫療法に力を入れている。さらに、電子商取引 431 社、航空輸送 36 社、航空機整備 5 社もある。協力関係を深めていく中で、ZAEZ の企業が EEC エアロトロポリスに投資などを通じた事業展開を進めていくことも期待している。中国の航空輸送ハブである ZAEZ との協力関係は、果物、シーフード、家禽などの農産品、加工食品の中国向け、さらにはヨーロッパ向け輸出増にもつながる可能性がある。電子商取引の浸透が輸出を促進する効果もある。ソムキット副首相も、鄭州空港が北アジアのエアロトロポリスであるように、ウタパオ空港

は ASEAN および CLMVT（カンボジア、ラオス、ミャンマー、ベトナム、タイ）のエアロトロポリスになることに期待を寄せている。（EEC Office, 2019b）。

第4節 日本の果たしうる役割

タイでは少子高齢化が急速に進み、賃金上昇や人材不足が企業経営上、大きな課題となっている。タイランド 4.0 もこうした状況への具体的な対策としての側面が強く、短期的にはスマートビザなどの新施策で有能な外国人材を招きつつ、生産現場の自動化・ロボット化が求められる。ロボット産業、デジタル産業のように、他産業への波及効果を期待される分野が S カーブ産業に含まれていることも象徴的である。

S カーブ 12 産業の中でも新 S カーブ産業では、全般的に人材が質量ともに不足している。中でも、波及効果が大きいと考えられるロボット産業、デジタル産業はその影響も大きい。ロボット産業で言うと、そもそもタイ国内でのロボット開発・製造が短期的な目標として掲げられる段階には至っていない。ロボットを使いこなせる「システム・インテグレーター（SIer）」人材を育てることを通じて、導入の効果が上がらない状況を改善し、国内のロボット市場を育てていくことが想定されている。日・タイ経済協力協会（2019）によると、こうした人材不足の状況を踏まえて、①日本流のものの作りをベースとした自動化に関する人材育成の協力パッケージ組成の実施、②日本で活動が展開されている「スマートモノづくり応援隊」のタイ版として中小企業の自動化・ロボット化支援組織の創設と中小企業経営者への働きかけ検討、③SIer を増やすためにマスター・トレーナーを育成し、関連教育・研修機関に派遣するなどの協力推進、④人材育成プログラムの推進のための両国関係機関の協議体制整備などを提言している。

日本企業でも具体的な対応を進めている事例がある。昨年度の ITI 報告書（国際貿易投資研究所、2020）所収の拙稿でも取り上げたが、デンソーをはじめとする日本の企業や大学が協力している自動化設備向けシステム・インテグレーター育成プロジェクトであるリーンオートメーションシステムインテグレータ（LASI）は、現地の有力な研修機関である Thai-German Institute の協力を得て、2017 年 12 月～2019 年 1 月にかけて実証事業が行われた。同事業の特徴は、生産ラインで自動化を進める前段階でリーン生産方式を導入することによって、効率的・効果的な自動化が実現できることを強調している点である。デンソー（2019）による総括では、日本流モノづくりであるリーンオートメーションを普及させ

るための教育カリキュラム構築、ショーケースの設置、現地システム・インテグレータ 41 名、大学講師、学生 22 名を対象とした教育実施、タイ人トレーナー 13 名の育成という結果につながった。

直近では 2019 年 9 月、三菱電機グループの工場自動化（FA）事業会社タイ法人がチョンブリ県の国立ブラパ大学内に、FA-IT 統合ソリューション e-F@ctory のモデルラインを構築した。同社は 2018 年 3 月に EEC で必要な人材育成のための施設オートメーション・パーク開設に関する覚書をブラパ大学と締結し、その端緒としてモデルラインを作った。オートメーション・パークでは、モデルラインの展示、設備に触れながらプログラミングなどを学ぶ研修センター、FA 技術者とスタートアップ、ベンチャー企業などとの共同作業を支援する機能を備える計画で、総事業費 1 億バーツ（約 3 億 4,000 万円）のうち、半分程度を三菱電機側が支援することになっている（NNA Asia, 2020）。

以上のような人材育成を切り口にした取り組みが長期的な貢献とタイ側からの評価に結びついていくことが望まれる。

第 5 節 おわりに

これまで述べてきたように、EEC を中心としたタイランド 4.0 の実現に向けた取り組みは、コロナ禍で必ずしも当初計画通りに進んでいない面もあるものの、長期的な視点からインフラ整備や S カーブ産業の振興を図られている。自国の技術や人材、資金に頼るだけでその目標を達成することは容易でないため、積極的な外資の誘致も求められている。タイ側の積極的な働きかけもあり、中国の一带一路構想の一環とも位置付けられる取り組みが存在感を持ち始めている。とくに EEC 事務局など公的機関との関係では、中国企業や公的機関の存在感が際立っている。日本の官民も存在感を発揮するべく各種の活動を行っているが、中国と比較すると特に新 S カーブ産業への貢献など目立つ部分でのアピールでは後塵を拝している印象が否定できない。新 S カーブ産業であっても日本のモノづくりの経験が生かせる点は十分あり得ることから、長期的な人材育成などで協力を進めていくことが肝要であると思われる。

参考文献

- ・ NNA Asia アジア経済ニュース（2018）『EEC 開発、中日タイの協力必要＝セミナー』6 月

1 日付、<https://www.nna.jp/news/show/1770002>

- ・ NNA Asia アジア経済ニュース (2020)『三菱電機、東部に E ファクトリーのデモ施設』9 月 21 日付、<https://www.nna.jp/news/show/2096059>
- ・ 外務省ホームページ「安倍総理の訪中 (全体概要)」2018 年 10 月 26 日掲載
https://www.mofa.go.jp/mofaj/a_o/c_m1/cn/page4_004452.html
- ・ 国際貿易投資研究所 (2020)『タイ経済とメコン』(ITI 調査研究シリーズ No.100)
- ・ 東部経済回廊オフィス (n.d.) EEC パンフレット初版
<https://www.eeco.or.th/en/filedownload/1180/d79664fff62463aa4f4d3e8b1f7df872.pdf>
- ・ 東部経済回廊オフィス (2019) EEC パンフレット第 2 版
<https://www.eeco.or.th/en/filedownload/1154/33a6dbb89a885d73dda214789aba54dc.pdf>
- ・ 日・タイ経済協力協会 (2019)『平成 30 年度「アジア産業基盤強化等事業 (タイ製造業の高度化に向けた人材育成に関する調査)」報告書』
- ・ 日本貿易振興機構・デンソー (2019)『日 ASEAN 新産業創出実証事業実証事業報告書
「Connected Industries におけるリーンオートメーションシステムインテグレータ (LASI) の育成検証』
https://www.jetro.go.jp/ext_images/jetro/activities/support/aseanjapan/report/12.pdf
- ・ パシフィックコンサルタンツ株式会社 (2019)『質の高いインフラの海外展開に向けた事業
実施可能性調査事業 タイ王国 AMATA Smart City Chonburi 工業団地ゲートウェイエリ
ア開発調査事業報告書』
- ・ Bangkok Post, 'China, Japan to join EEC smart city plan', May 7, 2019,
https://www.bangkokpost.com/business/1673272/#cxrecs_s
- ・ Bangkok Post, 'Lack of skilled labour threatens EEC', May 20, 2019,
<https://www.bangkokpost.com/business/1680704/lack-of-skilled-labour-threatens-eeec>
- ・ Board of Investment (2020) *Thailand Investment Review*, Vol.30 (October 2020).
- ・ EEC Office (2018) EEC "collaborate" Alibaba Group to export Thai products and tourism to the global market and be ready to develop Thai entrepreneurs (news release).
<https://www.eeco.or.th/en/news-release-pr/49>
- ・ EEC Office (2019a) *2 Years of EEC: Connecting to the World to Promote Thailand's Prosperity*.
- ・ EEC Office (2019b) EEC cooperates Zhengzhou Airport Economy Zone, the model to change 'U-Tapao Airport' to 'Eastern Aerotropolis' (news release).
<https://www.eeco.or.th/en/news-release-pr/38>

- <https://www.eeco.or.th/en/filedownload/1177/de5cda57bf21791a336688c26fe31c1e.pdf>
- EEC Office (2020) *EEC Annual Report 2019* (in Thai).
<https://www.eeco.or.th/en/filedownload/1215/688f9dc8c810ec7a5322aa0274edf7cb.pdf>
- EEC Office (2021) EECi sign MoU with Chinese robot & automation company to set up “SMC-SIASUN Innovation Center” driving Thailand toward the industry 4.0 transformation (news release). <https://www.eeco.or.th/en/news-release-pr/322>
- The Office of National Higher Education Science Research and Innovation Policy Council (NXPO) web page, Human Resource Development for Eastern Economic Corridor (EEC), May 27, 2020.
- Phuangketkeow, Sihasak (2020) *Thailand’s Eastern Economic Corridor: A Bold Strategic Move* (ISEAS Perspective 2020/13).
- Tambunlertchai, Somsak (2017) Thailand 4.0 and economic cooperation with China, The Sixth Thai Chinese Strategic Research Seminar, Xiamen, China, November 8-9, 2017, presentation material.

〔禁無断転載〕

米中経済戦争・一带一路と ASEAN

発行日 2021 年 3 月

編集発行 一般財団法人国際貿易投資研究所 (ITI)

〒104-0045 東京都中央区築地 1 丁目 4 番 5 号
第 37 興和ビル 3 階

TEL : (03) 5148-2601 FAX : (03) 5148-2677

Home Page : <http://www.iti.or.jp>

