



# ပြည်ထောင်စုလွှတ်တော်ရုံး

## သုတေသနဌာန

ရက်စွဲ။ ၂၀၁၉ ခုနှစ်၊ မတ်လ ၄ ရက်

### တရုတ်- မြန်မာ စီးပွားရေးစင်္ကြံလမ်းမကြီး

#### အကျဉ်းချုပ်

တရုတ်နိုင်ငံမှ ၂၀၁၃ ခုနှစ်တွင် စတင်ခဲ့သော ပိုးလမ်းမ (One Belt, One Road- OBOR) စီမံကိန်းတွင် ကုန်းမြေအခြေပြု စီးပွားရေးစင်္ကြံလမ်းများ စီမံကိန်းနှင့် ကုန်သွယ်ရေးကြောင်းပိုးလမ်းမ စီမံကိန်းတို့ပါဝင်သည်။ ကုန်းမြေအခြေပြုစီးပွားရေးစင်္ကြံလမ်းများစီမံကိန်းတွင် စီမံကိန်း ၆ ခု ပါဝင်သည်။ အဆိုပါ စီမံကိန်း ၆ ခု အနက် ဘင်္ဂလားဒေ့ရှ်- တရုတ်- အိန္ဒိယ- မြန်မာ စီးပွားရေးစင်္ကြံလမ်း စီမံကိန်းနှင့် တရုတ်- အင်ဒိုချိုင်းနားကျွန်းဆွယ် စီးပွားရေးစင်္ကြံလမ်း စီမံကိန်းများတွင် မြန်မာနိုင်ငံမှ ပါဝင်လျက်ရှိသည်။ မြန်မာနိုင်ငံသည် တောင်အာရှနှင့် အရှေ့တောင်အာရှ ဆုံရာနေရာတွင် တည်ရှိခြင်း၊ အိန္ဒိယသမုဒ္ဒရာနှင့် တရုတ်နိုင်ငံအနောက်တောင်ပိုင်း ယူနန်ပြည်နယ်အကြားတွင် တည်ရှိခြင်းကြောင့် ပထဝီအနေအထားအရ OBOR စီမံကိန်းတွင် အရေးပါသော အခန်းကဏ္ဍမှ ပါဝင်လျက်ရှိပါသည်။

မြန်မာနိုင်ငံအနေဖြင့် OBOR စီမံကိန်း၏ အစိတ်အပိုင်းတစ်ခုဖြစ်သည့် တရုတ်- မြန်မာ စီးပွားရေးစင်္ကြံ ပူးတွဲထူထောင်ရန် နားလည်မှုစာချွန်လွှာကို တရုတ်နိုင်ငံနှင့် ၉-၉-၂၀၁၈ ရက်နေ့တွင် လက်မှတ်ရေးထိုးခဲ့သည်။ နားလည်မှုစာချွန်လွှာအရ အခြေခံအဆောက်အအုံ ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်ရေး၊ ကုန်ထုတ်လုပ်ရေး၊ သယ်ယူပို့ဆောင်ရေး စသည်တို့အပါအဝင် ကဏ္ဍအများအပြားတွင် နှစ်နိုင်ငံ ပူးပေါင်း ဆောင်ရွက်သွားကြမည် ဖြစ်သည်။

သုတေသနစာတမ်းတိုအမှတ် (၆၈)

မာတိကာ

အခန်း	အကြောင်းအရာ	စာမျက်နှာ
-	နိဒါန်း	၁
၁	မြန်မာနိုင်ငံအတွင်းရှိ စီးပွားရေးလမ်းမကြီးများ	၁
၂	၂၁ ရာစု ပိုးလမ်းမစီမံကိန်း	၂
၃	တရုတ်- မြန်မာ စီးပွားရေးစင်္ကြံလမ်း တည်ဆောက်မှု	၅
၄	ပိုးလမ်းမစီမံကိန်းနှင့် စပ်လျဉ်းသည့် အမျိုးမျိုးသော အမြင်သဘောထားများ	၇
-	နိဂုံး	၁၁

## တရုတ်- မြန်မာ စီးပွားရေးစင်္ကြံလမ်းမကြီး

### နိဒါန်း

၁။ စီးပွားရေးလမ်းမကြီး သို့မဟုတ် စီးပွားရေးစင်္ကြံလမ်းဆိုသည်မှာ စီးပွားရေးလုပ်ဆောင်မှုများ စုစည်းမှုရှိသည့် နယ်မြေဧရိယာများကို ဆက်စပ်ပေးထားခြင်းဖြစ်သည်။ စီးပွားရေးအချက်အချာ နေရာ နှစ်ခု သို့မဟုတ် နှစ်ခုထက်ပိုသော နေရာများကို ကားလမ်း၊ ရထားလမ်း စသည်ဖြင့် ဆက်သွယ် ထားပါက Transportation Corridor ဟုခေါ်ဆိုနိုင်သည်။ သယ်ယူပို့ဆောင်ရေး လမ်းမကြီး တစ်လျှောက် သယ်ယူပို့ဆောင်ရေးလုပ်ငန်းများကို အထောက်အကူပြုသည့် ထောက်ပံ့ဖြည့်တင်းရေး လုပ်ငန်းများ ဖွံ့ဖြိုးလာပါက Logistic Corridor ဖြစ်လာသည်။ ထိုမှတစ်ဆင့် စက်မှုလုပ်ငန်းများ၊ စီးပွားရေးဈေးကွက်များနှင့် အထောက်အကူပြု အခြေခံအဆောက်အအုံများကို ဆက်စပ်နိုင်ပါက ၎င်းသည် စီးပွားရေးလမ်းမကြီးအဆင့် ဖြစ်လာသည်။<sup>1</sup>

### အခန်း (၁)

#### မြန်မာနိုင်ငံအတွင်းရှိ စီးပွားရေးလမ်းမကြီးများ

၂။ မဟာမဲခေါင်ဒေသတွင် အရှေ့အနောက်လမ်းမကြီး၊ တောင်ပိုင်းလမ်းမကြီး၊ အရှေ့လမ်းမကြီးနှင့် အလယ်ပိုင်းလမ်းမကြီးဟူ၍ မဟာမဲခေါင်ဒေသခွဲ ၆ နိုင်ငံကို ဆက်စပ်ပေးထားသည့် စီးပွားရေးလမ်းမကြီး များရှိပါသည်။<sup>2</sup> မြန်မာနိုင်ငံတွင်လည်း မဟာမဲခေါင်ဒေသခွဲကဲ့သို့ စီးပွားရေးလမ်းမကြီးများရှိပါသည်။

၃။ ပထဝီအနေအထားအရ မြန်မာနိုင်ငံ၏ စီးပွားရေးလမ်းမကြီးအများစုမှာ တောင်မြောက်လမ်းမကြီး များသာဖြစ်ပြီး အရှေ့အနောက်လမ်းမကြီးများဖြစ်သော မြဝတီ- ရန်ကုန်လမ်းနှင့် တာချီလိတ်- မိတ္ထီလာ လမ်းများလည်းရှိသည်။ သို့သော် ၎င်းလမ်းမကြီးများသည် ပြည်နယ်များနှင့် တောင်ပေါ်ဒေသ များကို ဖြတ်သန်းရသဖြင့် လမ်းမကြီးတစ်လျှောက် အဓိကကျသော မြို့ကြီးများ၊ စက်မှုဇုန်များနှင့် စီးပွားရေးလုပ်ငန်းများ နည်းပါးသောကြောင့် တောင်မြောက်လမ်းမကြီးများနှင့် စာလျှင် ဖွံ့ဖြိုးမှု နည်းပါးသည်။<sup>3</sup>

၄။ ပြည်နယ်နှင့် တိုင်းဒေသကြီးများအကြား အချိုးညီ ဘက်စုံဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်စေရန် ရည်ရွယ်၍ စီးပွားရေးလမ်းမကြီးများကို တည်ဆောက်ခြင်းဖြစ်ပါသည်။ စီးပွားရေးလမ်းမကြီးများကြောင့် မြို့ပြ သာမက ကျေးလက်ဒေသများပါ ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်လာခြင်း၊ ကြီးမားသော ဈေးကွက်များသို့ လက်လှမ်း

<sup>1</sup> ဦးအောင် (သုတေသန)၊ မြန်မာ့စီးပွားရေးလမ်းမကြီးများ၊ Myanmar Logistic Guide၊ <https://www.industrialdirectory.com.mm> မှ ရရှိသည်။ [၂၃-၁-၂၀၁၉ ရက်တွင် ကြည့်ရှုသည်။]  
<sup>2</sup> Ibid  
<sup>3</sup> Ibid

မီလာခြင်း၊ စက်မှုလုပ်ငန်းများမှ ထုတ်ကုန်များ ဒေသအသီးသီးသို့ ရောက်ရှိဖြန့်ဖြူးနိုင်ခြင်း စသည့် အကျိုးကျေးဇူးများကို ရရှိစေပါသည်။<sup>4</sup>

၅။ မြန်မာနိုင်ငံသည် နိုင်ငံအတွင်း အရှေ့အနောက်လမ်းမကြီးများနှင့် တောင်မြောက်လမ်းမကြီး များအပြင် တရုတ်နိုင်ငံ One Belt, One Road (OBOR) စီမံကိန်းတွင်လည်း တစ်စိတ်တစ်ပိုင်းအဖြစ် ပါဝင်ဆောင်ရွက်လျက်ရှိပါသည်။

၆။ တရုတ်နိုင်ငံသည် အာရှနှင့် ဥရောပနိုင်ငံများအကြား ကုန်းလမ်းနှင့် ရေလမ်းကုန်သွယ်ရေးကို တစ်ဆက်တစ်စပ်တည်း ပေါင်းစည်းရန် ရည်ရွယ်၍ ကုန်သွယ်ရေးပိုလမ်းမကြီးကို အခြေချဲ့ထွင်ကာ OBOR စီမံကိန်းကို ၂၀၁၃ ခုနှစ်တွင် စတင်ခဲ့ပါသည်။ OBOR စီမံကိန်းတွင် မြန်မာနိုင်ငံသည် တောင်အာရှနှင့် အရှေ့တောင်အာရှ ဆုံရာနေရာတွင်တည်ရှိခြင်း၊ အိန္ဒိယသမုဒ္ဒရာနှင့် တရုတ်နိုင်ငံ အနောက်တောင်ပိုင်း ယူနန်ပြည်နယ်အကြားတွင် တည်ရှိခြင်းကြောင့် ပထဝီအနေအထားအရ အရေးပါသော အခန်းကဏ္ဍမှ ပါဝင်လျက်ရှိပါသည်။<sup>5</sup>

**အခန်း (၂)**

**၂၁ ရာစု ပိုးလမ်းမစီမံကိန်း**

၇။ ပိုးလမ်းမကြီးသည် တရုတ်နိုင်ငံနှင့် ဥရောပ ကုန်သွယ်ရေးတွင် အာရှအလယ်ပိုင်းဒေသကို ဖြတ်သန်းသွားသည့်လမ်းဖြစ်သည်။ တရုတ်နိုင်ငံမှ ပိုးထည်များကို ဥရောပသို့ အဓိကတင်ပို့သည့်လမ်း ဖြစ်သဖြင့် ပိုးလမ်းမဟု အမည်တွင်ခဲ့ခြင်းဖြစ်သည်။<sup>6</sup> အဆိုပါပိုးလမ်းမကြီးသည် အာရှ၊ အာဖရိကနှင့် ဥရောပကို ဆက်သွယ်သည့် ခေတ်ဟောင်းပိုးလမ်းမကြီးဖြစ်ပြီး ယခု One Belt, One Road (OBOR) စီမံကိန်းအဖြစ် ခေတ်သစ်အသွင်ဖြင့် ပြန်လည်အသက်သွင်းခြင်းဖြစ်သည်။<sup>7</sup>

**စီမံကိန်း၏ ရည်ရွယ်ချက်**

၈။ စီမံကိန်း၏ ရည်ရွယ်ချက်များမှာ အာရှအလယ်ပိုင်းဒေသ (Central Asia)၊ အရှေ့အလယ်ပိုင်း ဒေသနှင့် ရုရှားနိုင်ငံတို့မှ ဖြတ်၍ တရုတ်နိုင်ငံမှ ဥရောပသို့ ကုန်သွယ်ရေးနှင့် ရင်းနှီးမြှုပ်နှံမှုများ

<sup>4</sup> ဦးအောင် (သုတေသန)၊ မြန်မာစီးပွားရေးလမ်းမကြီးများ၊ Myanmar Logistic Guide၊ <https://www.industrialdirectory.com.mm> မှ ရရှိသည်။ [၂၃-၁-၂၀၁၉ ရက်တွင် ကြည့်ရှုသည်။]

<sup>5</sup> Daw Chaw Chaw Sein, Member of Myanmar Institute of Strategic and International Studies and Head of International Relations Department, University of Yangon, Myanmar’s Perspective of “One Belt, One Road”, Internal Document for Silk Road Forum 2015.

<sup>6</sup> ကျော်ကျော်သိန်း၊ ပိုးလမ်းမစီးပွားရေးဒေသ၊ VOA, available from; <https://burmese.voanews.com>, viewed 20-12-2018.

<sup>7</sup> မြန်မာနိုင်ငံ၏ အခြေခံ အဆောက်အအုံကဏ္ဍ ဖွံ့ဖြိုးရန် တရုတ်၏ OBOR စီမံကိန်းကို အခွင့်အလမ်းတစ်ရပ်အဖြစ် ရှုမြင်ပြီး လမ်းပန်းဆက်သွယ်ရေးနှင့် လျှပ်စစ်ကဏ္ဍ၌ နိုင်ငံခြားရင်းနှီးမြှုပ်နှံမှုများ ပိုမိုဝင်ရောက်ရန် AAF ဖိုရမ်တွင် ဖိတ်ခေါ်၊ Eleven Media ၇-၁၀-၂၀၁၇၊ <https://news-eleven.com> မှ ရရှိသည်။ [၂၀-၁၂-၂၀၁၈ တွင် ကြည့်ရှုသည်။]

မြင့်တင်ရန်အတွက် အဝေးပြေးလမ်းမကြီးများကွန်ယက်၊ ရထားလမ်းကွန်ယက်များနှင့် ရေကြောင်းလမ်းများ တည်ဆောက်ရန်ဖြစ်ပါသည်။<sup>8</sup>

**ပိုးလမ်းမ စီးပွားရေးခါးပတ်လမ်း (Silk Road Economic Belt)**

၉။ တရုတ်သမ္မတ ရှီကျင့်ဖျင် ချမှတ်ခဲ့သော ၂၁ ရာစု ပိုးလမ်းမ စီးပွားရေးလမ်းကြောင်းနှင့် ရေကြောင်းကုန်သွယ်ရေးလမ်းကြောင်း One Belt, One Road (OBOR) စီမံကိန်းကို ၂၀၁၃ ခုနှစ်တွင် စတင်ခဲ့သည်။ အဆိုပါ စီမံကိန်းတွင် ပိုးလမ်းမ စီးပွားရေးခါးပတ်လမ်း (Silk Road Economic Belt) ဟုခေါ်သည့် ကုန်းမြေအခြေပြုစီးပွားရေးစင်္ကြံလမ်းများ (Land- Based Economic Corridors) နှင့် ကုန်သွယ်ရေးကြောင်းပိုးလမ်းမ (Maritime Silk Road) တို့ ပါဝင်သည်။<sup>9</sup>

**ကုန်းမြေအခြေပြုစီးပွားရေးစင်္ကြံလမ်းများ**

၁၀။ ဟောင်ကောင်ကုန်သွယ်မှုဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်ရေးကောင်စီ၏ အစီရင်ခံစာအရ OBOR စီမံကိန်းတွင် အာရှ၊ ဥရောပနှင့် အာဖရိကကို ဖြတ်၍ အောက်ပါ စီးပွားရေးစင်္ကြံလမ်းစီမံကိန်း (၆) ခု ပါဝင်သည်<sup>10</sup>-

- (က) ယူရေးရှားပေါင်းကူးစီမံကိန်း- တရုတ်နိုင်ငံအနောက်ပိုင်းမှ ရှားရှားနိုင်ငံအနောက်ပိုင်းအထိ ကာဇက်စတန်နိုင်ငံကို ဖြတ်သန်းသွားမည်ဖြစ်သည်။
- (ခ) တရုတ်- မွန်ဂိုလီးယား- ရှားရှား စီးပွားရေးစင်္ကြံလမ်းစီမံကိန်း- တရုတ်နိုင်ငံမြောက်ပိုင်းမှ ရှားရှားအရှေ့ပိုင်းသို့ ဆက်သွယ်သည့်လမ်း ဖြစ်သည်။
- (ဂ) တရုတ်- အာရှအလယ်ပိုင်းဒေသ- အနောက်အာရှ စီးပွားရေးစင်္ကြံလမ်းစီမံကိန်း- တရုတ်နိုင်ငံအနောက်ပိုင်းမှ တူရကီနိုင်ငံသို့ ဆက်သွယ်သည့်လမ်းဖြစ်သည်။
- (ဃ) တရုတ်- အင်ဒိုချိုင်းနားကျွန်းဆွယ် စီးပွားရေးစင်္ကြံလမ်းစီမံကိန်း- တရုတ်နိုင်ငံတောင်ပိုင်းမှ စင်ကာပူနိုင်ငံအထိ ဆက်သွယ်သည့်လမ်းဖြစ်သည်။
- (င) တရုတ်- ပါကစ္စတန် စီးပွားရေးစင်္ကြံလမ်းစီမံကိန်း- တရုတ်နိုင်ငံ အနောက်တောင်ပိုင်းမှ ပါကစ္စတန်သို့ ဆက်သွယ်သည့်လမ်းဖြစ်သည်။
- (စ) ဘင်္ဂလားဒေ့ရှ်- တရုတ်- အိန္ဒိယ- မြန်မာ စီးပွားရေးစင်္ကြံလမ်းစီမံကိန်း- တရုတ်နိုင်ငံတောင်ပိုင်းမှ မြန်မာနိုင်ငံသို့ ဆက်သွယ်သည့်လမ်းဖြစ်သည်။

<sup>8</sup> Nan Lwin, Gov't Signs MoU with Beijing to Build China- Myanmar Economic Corridor, 13<sup>th</sup> September 2018, The Irrawaddy, available from; <https://www.irrawaddy.com/news/burma/china-myanmar-agree-15-point-mou-economic-corridor.html> [viewed 19-12-2018]

<sup>9</sup> ကျော်ဝင်း၊ ဒဂုန်နောက်ဖက်ရဲ့ ၂၁ ရာစု ပိုးလမ်းမ၊ ၁-၁၀-၂၀၁၆၊ The Voice၊ <http://thevoicemyanmar.com> မှ ရရှိသည်။ [၂၀-၁၂-၂၀၁၈ တွင် ကြည့်ရှုသည်။]

<sup>10</sup> မြန်မာရေးရာလေ့လာရေးအဖွဲ့၊ တရုတ်ပြည်ဆိုင်ရာ နိုင်ငံရေး၊ စီးပွားရေး လေ့လာသုံးသပ်ချက်၊ ၂၀၁၈ ခုနှစ်၊ ဖေဖော်ဝါရီလ ၇ ရက်၊ စာ ၃၅-၃၆။

### ကုန်သွယ်ရေးကြောင်းပိုးလမ်းမ

၁၁။ ကုန်သွယ်ရေးကြောင်း ပိုးလမ်းမအား ၂၁ ရာစု ကုန်သွယ်ရေးကြောင်း ပိုးလမ်းမလမ်းကြောင်း ဟုလည်း ခေါ်ဆိုကြသည်။ အရှေ့တောင်အာရှဒေသ၊ သမုဒ္ဒရာပိုင်းနှင့် အနောက်အာဖရိကဒေသများ အကြား ရင်းနှီးမြှုပ်နှံမှုနှင့် ကုန်သွယ်ရေး ပူးပေါင်းဆောင်ရွက်မှုများအတွက် ရည်ရွယ်ပါသည်။ ကမ်းရိုးတန်းဒေသများအား အခြေတည်ထားပြီး တောင်တရုတ်ပင်လယ်၊ တောင်ပစိဖိတ်သမုဒ္ဒရာနှင့် အိန္ဒိယသမုဒ္ဒရာများအား ဖြတ်သန်းထားပါသည်။<sup>11</sup>

### ပိုးလမ်းမရန်ပုံငွေအဖွဲ့

၁၂။ ပိုးလမ်းမရန်ပုံငွေအဖွဲ့ကို ၂၀၁၄ ခုနှစ်တွင် အမေရိကန်ဒေါ်လာ သန်းပေါင်းလေးသောင်းဖြင့် စတင်ထူထောင်လိုက်ပြီး ၂၀၁၆ ခုနှစ် နှစ်ဆန်းပိုင်းတွင် အာရှအခြေခံအဆောက်အအုံ ရင်းနှီးမြှုပ်နှံမှု ဘဏ် (Asian Infrastructure Investment Bank- AIIB) ကို အမေရိကန်ဒေါ်လာ သန်းပေါင်း တစ်သိန်းဖြင့် ဖွဲ့စည်းတည်ထောင်ခဲ့သည်။ AIIB ဘဏ်၏ ရည်ရွယ်ချက်မှာ ဝင်ငွေနည်း တိုင်းပြည်များကို ဘဏ္ဍာရေးထောက်ပံ့ခြင်းဖြင့် ကမ္ဘာလုံးဆိုင်ရာ ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်မှုကွာဟချက်ကို ကျဉ်းမြောင်းသွားစေရန် ဖြစ်ပါသည်။ အဆိုပါ AIIB ဘဏ်ကို နိုင်ငံပေါင်း ၅၈ နိုင်ငံမှ ပူးပေါင်းထည့်ဝင် တည်ထောင်ခဲ့ခြင်း ဖြစ်ပြီး မြန်မာနိုင်ငံသည် အမေရိကန်ဒေါ်လာ ၂၆၄ ဒသမ ၅ သန်း ထည့်ဝင်၍ တည်ထောင်သူ နိုင်ငံအဖြစ် ပါဝင်ခဲ့သည်။<sup>12</sup>

### OBOR စီမံကိန်းတွင် ဆောင်ရွက်မည့် စီမံကိန်းများ

၁၃။ တရုတ်နိုင်ငံသည် ၂၁ ရာစုပိုးလမ်းမကြီး စီမံကိန်းအတွင်းရှိနိုင်ငံများတွင် အောက်ပါ စီမံကိန်း ၅ ခုကို အကောင်အထည်ဖော် ဆောင်ရွက်လျက်ရှိပါသည်-

- (က) အဝေးပြေးလမ်းမကြီးများ၊ အမြန်လမ်းမကြီးများ ဆောက်လုပ်မှု။ အာရှအလယ်ပိုင်း ဒေသဖြစ်သော မွန်ဂိုလီးယားမှ ဟိမဝန္တာတောင်တန်းများအထိ ဆက်သွယ်ရန် ရည်ရွယ်သည်။
- (ခ) မြန်နှုန်းမြင့် ရထားလမ်းများ ဖောက်လုပ်မှု။ ရထားဖြင့် သယ်ယူပို့ဆောင်ခြင်းသည် ကုန်ပစ္စည်းများကို ကုန်ကျစရိတ် အနည်းငယ်ဖြင့် နေရာဒေသမရွေး ပို့ဆောင်နိုင်ရန် ရည်ရွယ်သည်။

<sup>11</sup> ကြယ်နီ၊ One Belt, One Road (OBOR) စီမံကိန်း၊ Thayninga Institute for Strategic Studied၊ ၁၂-၇-၂၀၁၇၊ <http://thayninga.org> မှ ရရှိသည်။ [၂၀-၁၂-၂၀၁၈ တွင် ကြည့်ရှုသည်။]

<sup>12</sup> စစ်ငြိမ်းသူ၊ OBORနှင့် မြန်မာ့အရေးသုံးပါး၊ The Voice Weekly Journal၊ <https://voicejournalmm.com> မှ ရရှိသည်။ [၂၀-၁၂-၂၀၁၈ ရက်နေ့တွင် ကြည့်ရှုသည်။]

- (ဂ) ဆိပ်ကမ်းများတည်ဆောက်မှု။ ဝွာတာဆိပ်ကမ်း၊ စစ်တကောင်းဆိပ်ကမ်းနှင့် ဟမ်ဘမ်တိုတာ ဆိပ်ကမ်းများမှာ လက်ရှိတွင် အသုံးပြုနေပြီ ဖြစ်ပါသည်။
- (ဃ) ရေနံနှင့် သဘာဝဓာတ်ငွေ့ပိုက်လိုင်းတည်ဆောက်မှု။ အရှေ့အလယ်ပိုင်းဒေသမှ တရုတ်နိုင်ငံအထိ ရောက်ရှိနိုင်မည့် ရေနံနှင့် သဘာဝဓာတ်ငွေ့ပိုက်လိုင်းများမှာ တရုတ်နိုင်ငံအတွက် စီးပွားရေး၊ စစ်ရေးအရ အရေးပါသော စီမံကိန်းများဖြစ်သည်။
- (င) စီမံကိန်းအတွက် လိုအပ်သော အခြေခံအဆောက်အအုံ တည်ဆောက်မှု။<sup>13</sup>

အခန်း (၃)

တရုတ်-မြန်မာ စီးပွားရေးစင်္ကြံလမ်း တည်ဆောက်မှု

၁၄။ မြန်မာနိုင်ငံသည် ပိုးလမ်းမကြီး၏ ဒေသတွင်းအဆင့်တွင် အာရှအဝေးပြေးလမ်းနှင့် ရထားလမ်း ကွန်ရက်နှစ်ခုစလုံး၏ အစိတ်အပိုင်းတွင် ပါဝင်နေသည်။ ဒေသခွဲအဆင့်တွင်လည်း မြန်မာနိုင်ငံသည် အိန္ဒိယ-မြန်မာ-ထိုင်း သုံးနိုင်ငံအဝေးပြေးလမ်းနှင့် အာဆီယံ-မဲခေါင်မြစ်ဝှမ်း ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်ရေး ပူးပေါင်းဆောင်ရွက်မှု၊ ဘင်္ဂလားဒေ့ရှ်-တရုတ်-အိန္ဒိယ-မြန်မာဖိုရမ်၊ မဲခေါင်-ဂင်္ဂါ ပူးပေါင်းဆောင်ရွက်မှု နှင့် မဟာမဲခေါင်ဒေသခွဲအုပ်စုများ၏ သယ်ယူပို့ဆောင်ရေးဆက်သွယ်မှု အစီအစဉ်များကဲ့သို့ ဒေသခွဲ အတွင်း ကွန်ရက်များ၏ အစိတ်အပိုင်းများတွင် ပါဝင်နေသည်။<sup>14</sup>

၁၅။ OBOR စီမံကိန်းတွင် ပါဝင်သော တရုတ်- မြန်မာ စီးပွားရေးစင်္ကြံလမ်းသည် မြောက်ဘက်တွင် ယူနန်ပြည်နယ်၊ တောင်ဘက်တွင် မန္တလေးမှ အိန္ဒိယ- မြန်မာနယ်စပ် တမူးမြို့၊ အရှေ့ဘက်တွင် မြန်မာနိုင်ငံ၏ စီးပွားရေးမြို့တော် ရန်ကုန်၊ အနောက်ဘက်တွင် ရေနက်ဆိပ်ကမ်းနှင့် အထူး စီးပွားရေးဇုန်စီမံကိန်း အကောင်အထည်ဖော် ဆောင်ရွက်လျက်ရှိသည့် ကျောက်ဖြူမြို့တို့ကို ဝန်ဆောင်မှု ပေးနိုင်စေရန် တည်ဆောက်သွားမည်ဖြစ်သည်။<sup>15</sup>

၁၆။ မြန်မာနိုင်ငံသည် ရပ်ဝန်းတစ်ခု၊ လမ်းကြောင်းတစ်ခု (OBOR)၏ အစိတ်အပိုင်းတစ်ခု ဖြစ်သည့် တရုတ်-မြန်မာ စီးပွားရေးစင်္ကြံ ပူးတွဲထူထောင်ရန် တရုတ်နိုင်ငံနှင့် နားလည်မှုစာချုပ်သွား တစ်ရပ်ကို ၉- ၉- ၂၀၁၈ ရက်နေ့က လက်မှတ်ရေးထိုးခဲ့ပါသည်။<sup>16</sup>

<sup>13</sup> စွမ်းထက်၊ ခေတ်သစ်ပိုးလမ်းမကြီးနှင့် စစ်ရေး၊ စီးပွားရေး၊ နိုင်ငံရေး ဆက်နွယ်နေမှုများ။  
<sup>14</sup> ပြန်ကြားရေးဝန်ကြီးဌာန၊ လမ်းမကြီး စီးပွားရေးလမ်းကြောင်းတွင် မြန်မာပါဝင်၊ <http://www.moi.gov.mm> မှ ရရှိသည်။ [၂၃-၁-၂၀၁၉ တွင် ကြည့်ရှုသည်။]  
<sup>15</sup> မြန်မာရေးရာလေ့လာရေးအဖွဲ့၊ တရုတ်ပြည်ဆိုင်ရာ နိုင်ငံရေး၊ စီးပွားရေး လေ့လာသုံးသပ်ချက်၊ ၂၀၁၈ ခုနှစ်၊ ဖေဖော်ဝါရီလ ၇ ရက်၊ စာ ၉၃။  
<sup>16</sup> မြန်မာ့အလင်း အယ်ဒီတာ့အာဘော်၊ မြန်မာနိုင်ငံနှင့် ဂလိုဘယ်လိုက်ဇေးရှင်း၊ ပြန်ကြားရေးဝန်ကြီးဌာန၊ သတင်းနှင့်စာနယ်ဇင်း လုပ်ငန်း၊ <http://www.moi.gov.mm> မှ ရရှိသည်။ [ကြည့်ရှုသည့်ရက်စွဲ- ၂၀၁၈ ခုနှစ်၊ ဒီဇင်ဘာလ ၁၉ ရက်]

၁၇။ နားလည်မှုစာချွန်လွှာအရ အခြေခံအဆောက်အအုံဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်ရေး၊ ဆောက်လုပ်ရေး၊ ကုန်ထုတ်လုပ်ရေး၊ စိုက်ပျိုးရေး၊ သယ်ယူပို့ဆောင်ရေး၊ ဘဏ္ဍာရေး၊ လူ့စွမ်းအားအရင်းအမြစ် ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်ရေး၊ ဆက်သွယ်ရေး၊ စီးပွားရေးစင်္ကြံလမ်းတည်ဆောက်ရန် သုတေသနပြုလုပ်ခြင်းနှင့် နည်းပညာအပါအဝင် ကဏ္ဍအများအပြားတွင် နှစ်နိုင်ငံ ပူးပေါင်းဆောင်ရွက်ရန် သဘောတူခဲ့ကြသည်။<sup>17</sup>

၁၈။ နိုင်ငံတော်သမ္မတရုံး၏ ၁၁-၉-၂၀၁၈ ရက်စွဲပါ အမိန့်ကြော်ငြာစာအမှတ် (၆၉/၂၀၁၈) ဖြင့် နိုင်ငံတော်၏ အတိုင်ပင်ခံပုဂ္ဂိုလ် ဥက္ကဋ္ဌအဖြစ်ပါဝင်သော ရပ်ဝန်းတစ်ခု၊ လမ်းကြောင်းတစ်ခု One Belt, One Road (OBOR) နှင့် စပ်လျဉ်းသည့် အကောင်အထည်ဖော်ဆောင်ရွက်ရေး ဦးဆောင် ကော်မတီကို အဖွဲ့ဝင် ၂၇ ဦးဖြင့် ဖွဲ့စည်းခဲ့သည်။ ကော်မတီတွင် ဒုတိယဥက္ကဋ္ဌအဖြစ် ဒုတိယသမ္မတ (၁)၊ အတွင်းရေးမှူးအဖြစ် နိုင်ငံခြားရေးဝန်ကြီးဌာန အမြဲတမ်းအတွင်းဝန်နှင့် အဖွဲ့ဝင်များအဖြစ် ပြည်ထောင်စုဝန်ကြီး ၁၈ ဦး၊ တိုင်းဒေသကြီးနှင့် ပြည်နယ် အစိုးရအဖွဲ့ဝန်ကြီးချုပ် ၅ ဦးနှင့် နေပြည်တော်ကောင်စီဥက္ကဋ္ဌတို့ ပါဝင်သည်။<sup>18</sup>

**ရပ်ဝန်းတစ်ခု၊ လမ်းကြောင်းတစ်ခု One Belt, One Road (OBOR) နှင့် စပ်လျဉ်းသည့် အကောင်အထည်ဖော်ဆောင်ရွက်ရေး ဦးဆောင်ကော်မတီ၏ လုပ်ငန်းတာဝန်များ**

၁၉။ ဦးဆောင်ကော်မတီ၏ လုပ်ငန်းတာဝန်များမှာ အောက်ပါအတိုင်းဖြစ်သည်။<sup>19</sup>

- (က) မြန်မာနိုင်ငံနှင့် တရုတ်နိုင်ငံတို့အကြား “ရပ်ဝန်းတစ်ခု၊ လမ်းကြောင်းတစ်ခု” ခေါင်းစဉ် အောက်မှ ပူးပေါင်းဆောင်ရွက်မှုများ ပြုလုပ်ရာတွင် ဝန်ကြီးဌာနများ၊ အစိုးရဌာနအဖွဲ့ အစည်းများ၊ တိုင်းဒေသကြီးနှင့် ပြည်နယ်အစိုးရအဖွဲ့များနှင့် ညှိနှိုင်းဆောင်ရွက်ရန် လမ်းညွှန်မှုပေးခြင်း။
- (ခ) “ရပ်ဝန်းတစ်ခု၊ လမ်းကြောင်းတစ်ခု” နှင့် သက်ဆိုင်သည့် ပူးပေါင်းဆောင်ရွက်မှုများ ပြုလုပ်ရာတွင် မူဝါဒနှင့် သက်ဆိုင်သည့် လမ်းညွှန်မှုများပေးခြင်း။

<sup>17</sup> Thiha, China- Myanmar Agree 15- Point MoU on Economic Corridor, 11-7-2018, Consult- Myanmar, available from; <https://consult-myanmar.com>, viewed 25-1-2019.

<sup>18</sup> ရပ်ဝန်းတစ်ခု၊ လမ်းကြောင်းတစ်ခု One Belt One Road (OBOR) နှင့် စပ်လျဉ်းသည့် အကောင်အထည်ဖော်ဆောင်ရွက်ရေး ကော်မတီ ဖွဲ့စည်းခြင်း၊ နိုင်ငံတော်သမ္မတရုံး အမိန့်ကြော်ငြာစာ အမှတ် ၆၉/၂၀၁၈၊ ၁၁-၉-၂၀၁၈၊ အပိုင်း ၁၊ နိုင်ငံတော်ပြန်တမ်း၊ အတွဲ ၇၁၊ ၂၀၁၈ ခုနှစ်၊ နိုဝင်ဘာလ ၃၀ ရက် စာ- ၄၃၄၅- ၄၃၄၇။

<sup>19</sup> ရပ်ဝန်းတစ်ခု၊ လမ်းကြောင်းတစ်ခု One Belt One Road (OBOR) နှင့် စပ်လျဉ်းသည့် အကောင်အထည်ဖော်ဆောင်ရွက်ရေး ကော်မတီ ဖွဲ့စည်းခြင်း၊ နိုင်ငံတော်သမ္မတရုံး အမိန့်ကြော်ငြာစာ အမှတ် ၆၉/၂၀၁၈၊ ၁၁-၉-၂၀၁၈၊ အပိုင်း ၁၊ နိုင်ငံတော်ပြန်တမ်း၊ အတွဲ ၇၁၊ ၂၀၁၈ ခုနှစ်၊ နိုဝင်ဘာလ ၃၀ ရက် စာ- ၄၃၄၇။



- (ဂ) စီမံကိန်းများ ဆောင်ရွက်ရာတွင် မူဝါဒနှင့် လုပ်ထုံးလုပ်နည်းများ၊ စီမံခန့်ခွဲမှု နည်းလမ်းများရေးဆွဲ၍ ပြည်ထောင်စုအစိုးရအဖွဲ့သို့ တင်ပြအတည်ပြုချက်ရယူခြင်း။
- (ဃ) “ရပ်ဝန်းတစ်ခု၊ လမ်းကြောင်းတစ်ခု” နှင့် စပ်လျဉ်း၍ မူဝါဒဆိုင်ရာ ညှိနှိုင်းရမည့် အကြောင်းအရာများ ပေါ်ပေါက်လာပါက နိုင်ငံတော်သမ္မတရုံးသို့ တင်ပြလမ်းညွှန်မှု ခံယူခြင်း။
- (င) “ရပ်ဝန်းတစ်ခု၊ လမ်းကြောင်းတစ်ခု” နှင့် စပ်လျဉ်း၍ သုတေသနလေ့လာနိုင်ရေး အတွက် ကျွမ်းကျင်ပညာရှင်များအဖွဲ့ ဖွဲ့စည်းတာဝန်ပေးအပ်ခြင်း။

၂၀။ ဦးဆောင်ကော်မတီ ပြင်ဆင်ဖွဲ့စည်းရန်နှင့် အဖွဲ့ဝင်များ ဖြည့်စွက်ခန့်ထားရန် လိုအပ်ပါက နိုင်ငံတော်သမ္မတရုံးသို့ တင်ပြဆောင်ရွက်ရမည်။ ဦးဆောင်ကော်မတီသည် လိုအပ်သော လုပ်ငန်းကော်မတီများ၊ အထောက်အကူပြု ဆပ်ကော်မတီများနှင့် လုပ်ငန်းအဖွဲ့များကို ဖွဲ့စည်းဆောင်ရွက် သွားရန်ဖြစ်သည်။<sup>20</sup>

**အခန်း (၄)**

**ပိုးလမ်းမစီမံကိန်းနှင့် စပ်လျဉ်းသည့် အမျိုးမျိုးသော အမြင်သဘောထားများ**

၂၁။ တရုတ်နိုင်ငံ၏ ပိုးလမ်းမစီမံကိန်းသည် နိုင်ငံ၏အခြေခံအဆောက်အအုံပိုင်းတွင် ရင်းနှီးမြှုပ်နှံမှု တိုးမြှင့်လာနိုင်သည့်အတွက် တရုတ်နိုင်ငံ၏ ပိုးလမ်းမစီမံကိန်းကို မြန်မာလုပ်ငန်းရှင်များက ယေဘုယျအားဖြင့်ကြိုဆိုကြသော်လည်း အများအပြားကမူ ပွင့်လင်းမြင်သာမှုရှိရန်၊ အများပြည်သူ ပူးပေါင်းပါဝင်ရန်နှင့် နိုင်ငံတကာစံနှုန်းများနှင့် ကိုက်ညီရန်တို့ အရေးကြီးပုံကို ထောက်ပြကြသည်။<sup>21</sup> တရုတ်နိုင်ငံ၏ မဟာဗျူဟာမြောက် ခေတ်သစ်ပိုးလမ်းမစီမံကိန်းတွင် ပါဝင်နေသော မြန်မာနိုင်ငံ အနေဖြင့် ပြည်တွင်းအကျိုးရှိအောင် အသုံးချနိုင်ရမည့်အပြင် ရသင့်ရထိုက်သော အခွင့်အရေးများကို အသေအချာ တောင်းဆိုကြရမည်ဟု နိုင်ငံရေး၊ စီးပွားရေး လေ့လာသုံးသပ်သူများက ထောက်ပြ ပြောဆိုကြသည်။<sup>22</sup>

<sup>20</sup> ရပ်ဝန်းတစ်ခု၊ လမ်းကြောင်းတစ်ခု One Belt One Road (OBOR) နှင့် စပ်လျဉ်းသည့် အကောင်အထည်ဖော်ဆောင်ရွက်ရေး ကော်မတီ ဖွဲ့စည်းခြင်း၊ နိုင်ငံတော်သမ္မတရုံး အမိန့်ကြော်ငြာစာ အမှတ် ၆၉/၂၀၁၈၊ ၁၁-၉-၂၀၁၈၊ အပိုင်း ၁၊ နိုင်ငံတော်ပြန်တမ်း၊ အတွဲ ၇၁၊ ၂၀၁၈ ခုနှစ်၊ နိုဝင်ဘာလ ၃၀ ရက် စာ- ၄၃၄၇။

<sup>21</sup> သောမဆန်ချော၊ စုဖြိုး၊ မြတ်ငြိမ်းအေး၊ ပိုးလမ်းမစီမံကိန်းထဲက မြန်မာ၊ မြန်မာတိုင်းမ်၊ ၁၅-၆-၂၀၁၇၊ <https://myanmar.mmtimes.com/business/26840-2017-06-15-08-05-29.html> မှ ရရှိသည်။ [၂၄-၁-၂၀၁၉ ရက်တွင် ကြည့်ရှုသည်။]

<sup>22</sup> ချမ်းမြထွေး၊ အခွင့်အရေး အရယူနိုင်ဖို့လိုတဲ့ ခေတ်သစ်ပိုးလမ်းမစီမံကိန်း၊ မြန်မာတိုင်းမ်အပတ်စဉ်၊ ၂၀-၉-၂၀၁၈၊ <https://myanmar.mmtimes.com/news/115530.html> မှ ရရှိသည်။ [၂၈-၁-၂၀၁၉ ရက်တွင် ကြည့်ရှုသည်။]

၂၂။ ပိုးလမ်းမကြီးစီမံကိန်းနှင့် စပ်လျဉ်း၍ World Wide Fund for Nature in Myanmar (WWF)မှ ၂၀၁၇ ခုနှစ်၊ စက်တင်ဘာလတွင် ထုတ်ဝေခဲ့သည့် “Greening China’s Belt & Road Initiative in Myanmar” အစီရင်ခံစာပါ ဖော်ပြချက်မှာ အောက်ပါအတိုင်းဖြစ်ပါသည်-

“တရုတ်နိုင်ငံ ပိုးလမ်းမစီမံကိန်းတွင်ပါဝင်သော လမ်းစီမံကိန်းများသည် မြန်မာနိုင်ငံ၏ လူဦးရေ ထက်ဝက်ခန့်နေထိုင်သည့် ဧရာဝတီမြစ်ဝကျွန်းပေါ်ဒေသနှင့် ပတ်ဝန်းကျင်ကုန်းမြင့်ပိုင်းဒေသများကို သယ်ယူပို့ဆောင်ရေး လမ်းကြောင်းများ ဖြန့်ကြက်ပေးမည်ဖြစ်သည်။ စီမံကိန်း၏ အရှေ့နှင့်အနောက်၊ တောင်နှင့်မြောက် စင်္ကြံလမ်းမကြီးများ ဖောက်လုပ်မှုသည် မြန်မာနိုင်ငံ၏ လူမှုစီးပွားရေးနှင့် လမ်းပန်း ဆက်သွယ်ရေး ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်မှုအတွက် သိသာထင်ရှားစွာ အထောက်အကူပြုပါလိမ့်မည်။ လမ်းများ တစ်လျှောက်ရှိ မြို့များနှင့် အဖွဲ့အစည်းများကို ဘင်္ဂလားဒေ့ရှ်၊ တရုတ်နှင့် အိန္ဒိယကဲ့သို့သော ကမ္ဘာ့ လူဦးရေအများဆုံး နိုင်ငံများနှင့် ချိတ်ဆက်ပေးနိုင်ပါသည်။ အခြားဖွံ့ဖြိုးဆဲနိုင်ငံများ၏ အတွေ့အကြုံ အရ အဆိုပါ ပိုးလမ်းမစီမံကိန်းသည် အလုပ်အကိုင်၊ ပညာရေးနှင့် ကျန်းမာရေး အခွင့်အလမ်းများ ကောင်းမွန်စေခြင်း၊ စီးပွားရေး ထုတ်လုပ်နိုင်စွမ်းများတိုးစေခြင်း၊ ဝင်ငွေတိုးစေခြင်း၊ ကုန်သွယ်မှု အတားအဆီးနှင့် စရိတ်များ လျော့ပါးသက်သာစေခြင်း၊ စိုက်ပျိုးရေးနှင့် စက်မှုလုပ်ငန်းများ တိုးပွား လာစေရန် ထောက်ပံ့ပေးခြင်းကဲ့သို့သော အကျိုးကျေးဇူးများ ဖြစ်ထွန်းစေပါမည်။”<sup>23</sup>

၂၃။ စီမံကိန်း၏ အကျိုးသက်ရောက်မှုအနေဖြင့် သဘာဝဂေဟစနစ်၏ ဝန်ဆောင်မှုများအပေါ် မည်သို့ အကျိုးသက်ရောက်မှုရှိနိုင်မည်ကိုလည်း WWF ၏ အစီရင်ခံစာတွင် သုံးသပ်ပြထားပါသည်။

“အကယ်၍ လမ်းဖောက်လုပ်ရာတွင် သဘာဝဂေဟစနစ်များ ပျက်ယွင်းစေခြင်း၊ တောရိုင်းတိရစ္ဆာန် များ မျိုးသုဉ်းစေခြင်း၊ သစ်တောပြုန်းတီးစေခြင်း၊ မြေပြိုစေခြင်း၊ ရေကြီးစေခြင်းနှင့် အခြားသော ညစ်ညမ်းစေခြင်း စသည်တို့ကို ဖြစ်ပွားစေပါက လူမှုစီးပွားရေးနှင့် သဘာဝပတ်ဝန်းကျင်ထိခိုက်မှု ကုန်ကျစရိတ်များက ပိုးလမ်းမစီမံကိန်းကပေးမည့် အကျိုးကျေးဇူးများကို အရာမထင်နိုင် ဖြစ်စေနိုင် သည့် အန္တရာယ်ရှိနေပါသည်။”

၂၄။ ဒေါ်နန်းခမ်းအေး (ရှမ်းပြည်နယ် နမ္မတူမြို့နယ် ပြည်သူ့လွှတ်တော်ကိုယ်စားလှယ်)

“OBOR ကို ပိုးသားလို နူးညံ့တဲ့လမ်းမလို့ ခံစားလို့မရပါဘူး။ ဒါဟာ တရုတ်နိုင်ငံရဲ့ ခေတ်သစ်ကိုလိုနီ လက်နက်တခုလို့ပဲ မြင်မိပြီး ကျမတို့ တိုင်းရင်းသားတွေဟာ ပင့်ကူအိမ်မှာ ရုန်းမရတဲ့ ယင်ကောင်တွေ လို့ ဖြစ်သွားမှာကို စိုးရိမ်မိပါတယ်”ဟု ပြောသည်။<sup>24</sup>

<sup>23</sup> Hanna Helsing, Greening China’s Belt & Road Initiative in Myanmar, Summary Report, World Wide Fund for Nature, September 2017, available from; <http://www.wwf.org.mm>, viewed 28-1-2019.  
<sup>24</sup> မြတ်ပြည့်ဖြိုး၊ တရုတ် OBOR စီမံကိန်း မြန်မာအတွက် ကြွေးမြီထောင်ချောက် မဖြစ်ရန်လိုဟုဆို၊ ဧရာဝတီ၊ <https://burma.irrawaddy.com> မှ ရရှိသည်။ [၂၀-၁၂ ၂၀၁၈ နေ့တွင် ကြည့်ရှုသည်။]

၂၅။ ဦးရဲထွန်း (နိုင်ငံရေးလေ့လာသုံးသပ်သူ၊ သီပေါမြို့နယ် ပြည်သူ့လွှတ်တော်ကိုယ်စားလှယ်ဟောင်း) “OBOR စီမံကိန်းတွင် မြန်မာနိုင်ငံအတွက်လည်း အခွင့်အရေးများရှိမည်ဖြစ်သည်။ ရင်းနှီးမြှုပ်နှံမှုများ ဝင်ရောက်လာနိုင်ပြီး အလုပ်အကိုင် အခွင့်အလမ်းများလာမည်ဖြစ်ကာ စိုက်ပျိုးရေးထုတ်ကုန်များ အလွယ်တကူ တရုတ်ဈေးကွက်သို့ ရောက်ရှိခြင်းနှင့် ခရီးသွားကဏ္ဍလည်း တိုးတက်လာနိုင်ကြောင်း” ပြောကြားခဲ့သည်။

၂၆။ ဦးသန်းမြင့် (ပြည်ထောင်စုဝန်ကြီး၊ စီးပွားရေးနှင့် ကူးသန်းရောင်းဝယ်ရေးဝန်ကြီးဌာန) “တရုတ်နဲ့က အစဉ်အလာဆက်ဆံတာရှိတယ်။ ရခိုင်ကိစ္စ၊ ငြိမ်းချမ်းရေးကိစ္စ၊ ရင်းနှီးမြှုပ်နှံမှုကိစ္စမှာ လည်း တရုတ်အခန်းကဏ္ဍက အင်မတန်အရေးကြီးတယ်။ တရုတ်က အတိုးတက်ဆုံးနိုင်ငံ ဖြစ်နေတော့ သူတို့ တိုးတက်မှုတွေမှာ တစ်စိတ်တစ်ပိုင်းပါဝင်ဆောင်ရွက်ခြင်းအားဖြင့် နှစ်ဖက်မျှတစွာ အကျိုးရှိမယ် ဆိုတာ လက်ခံထားတာရှိတယ်။ တရုတ်တိုးတက်မှုကို မျှဝေခံစားမှာပါ” ဟု ပြောကြားခဲ့သည်။<sup>25</sup>

၂၇။ ဒေါက်တာ မောင်မောင်သိမ်း (ဒုတိယဝန်ကြီးဟောင်း၊ ဘဏ္ဍာရေးဝန်ကြီးဌာန) “OBORက တရုတ်ရဲ့ မဟာဗျူဟာစီမံကိန်းကြီးပဲလေ။ ဒါကို မြန်မာအနေနဲ့ ဘာမှတားဆီးလို့ရတဲ့ အရာ မဟုတ်ဘူး။ ဒီဟာကို ဆန့်ကျင်တိုက်ခိုက်မယ့်အစား ကိုယ့်အကျိုးစီးပွားအတွက် ဘယ်လို လိုက်လျောညီထွေဖြစ်အောင် လုပ်မလဲဆိုတာကိုပဲ စဉ်းစားရမယ်” ဟု ပြောကြားခဲ့သည်။<sup>26</sup>

၂၈။ ဦးခင်မောင်ကြီး (ဥပဒေအကြံပေးအဖွဲ့ဝင်၊ ရခိုင်ပြည်နယ်လွှတ်တော်) “ရခိုင်ပြည်နယ်အတွင်း တရုတ်၏ စီမံကိန်းများကို သဘာဝပတ်ဝန်းကျင်နှင့် လူမှုရေးထိခိုက်နစ်နာမှု များကြောင့် ငြင်းဆန်ကန့်ကွက်နေမှုများနှင့် စပ်လျဉ်း၍ ငြင်းဆန်ကန့်ကွက်ရုံနဲ့ ဒေသဖွံ့ဖြိုးရေးကို ဆောင်ရွက်နိုင်ဖို့ မသေချာဘူး။ လိမ္မာပါးနပ်တဲ့ စီမံခန့်ခွဲမှု အတွေးအမြင်၊ နည်းပရိယာယ်ကြွယ်ကြွယ် ဖြင့် ပြင်ဆင်ကိုင်တွယ်နိုင်ဖို့လိုတယ်။ ကိုယ်ကတင်းခံပြီး ငြင်းဆန် နေလည်း ဘာမှထူးမှာ မဟုတ်ဘူး။ ခုခံလို့ရတဲ့အရာမဟုတ်ဘူး။ ဒါကို ဘယ်လိုအသုံးချမလဲဆိုတာကိုပဲ ကြိုတင်ပြင်ဆင်လုပ်ဆောင်သင့် ပြီ။ ကျွန်တော်တို့ဆီမှာ ရင်းနှီးမြှုပ်နှံမှုအရင်းအနှီး၊ ကုန်ထုတ်လုပ်မှု ဦးနှောက်ယိုစီးမှုဆိုတဲ့ အခက်အခဲ တွေရှိနေတယ်။ ကုန်ထုတ်လုပ်မှုတွေ သေချာမလုပ်နိုင်ရင်၊ ကြိုတင်ပြင်ဆင်မထားရင် ကျွန်တော်တို့ပဲ အသုံးချခံရလိမ့်မယ်” ဟု ပြောကြားခဲ့သည်။<sup>27</sup>

<sup>25</sup> မြတ်ပြည့်ဖြိုး၊ တရုတ် OBOR စီမံကိန်း မြန်မာအတွက် ကြွေးမြီထောင်ချောက် မဖြစ်ရန်လိုဟုဆို၊ ဧရာဝတီ၊ <https://burma.irrawaddy.com> မှ ရရှိသည်။ [၂၀-၁၂-၂၀၁၈ နေ့တွင် ကြည့်ရှုသည်။]  
<sup>26</sup> စစ်ငြိမ်းသူ၊ OBORနှင့် မြန်မာ့အရေးသုံးပါး၊ The Voice Weekly Journal၊ <https://voicejournalmm.com> မှ ရရှိသည်။ [၂၀-၁၂-၂၀၁၈ ရက်နေ့တွင် ကြည့်ရှုသည်။]  
<sup>27</sup> Ibid

၂၉။ ဦးခင်မောင်ညို (စီးပွားရေးပညာရှင်)

“တရုတ်နိုင်ငံက ဦးဆောင်တည်ဆောက်နေတဲ့ ခေတ်သစ်ပိုးလမ်းမစီမံကိန်းကြီးမှာ ပါဝင်ခြင်းအားဖြင့် မြန်မာနိုင်ငံအနေနဲ့ နိုင်ငံတကာ အစိုးရတွေနဲ့ ငွေကြေးအဖွဲ့အစည်းတွေက မရနိုင်တဲ့ အကူအညီ၊ အထောက်အပံ့တွေ ရနိုင်တယ်” ဟု ပြောကြားခဲ့သည်။<sup>28</sup>

၃၀။ ဒေါက်တာ လှကျော်ဇော (တရုတ်နိုင်ငံအခြေစိုက် တရုတ်- မြန်မာအရေး အကဲခတ်)

“တရုတ်နိုင်ငံရဲ့ ခေတ်သစ် ပိုးလမ်းမလို့ တင်စားခေါ်ကြတဲ့ ခါးပတ်လမ်းမကြီးကနေ လမ်းပန်း ဆက်သွယ်ရေး ကုန်သွယ်မှုလမ်းကြောင်းတွေ ပွင့်လာတာနဲ့အမျှ မြန်မာနိုင်ငံလို ဒေသတွင်း နိုင်ငံတွေ မှာလည်း ကုန်သွယ်စီးပွားကူးလူးဆက်သွယ်မှုနဲ့ ရင်းနှီးမြှုပ်နှံမှု အဆက်အဆံတွေ ပိုများလာလိမ့်မယ် လို့ မျှော်လင့်ထားကြတာပါ” ဟု သုံးသပ်ပြောကြားခဲ့သည်။<sup>29</sup>

၃၁။ ဦးခင်မောင်ဝင်း (စီအီးအို၊ မြန်မာရွှေပြည်ထွန်စက် ကုမ္ပဏီ)

“ပိုးလမ်းမစီမံကိန်းကနေ မြန်မာနိုင်ငံဟာ အကျိုးအမြတ် များစွာရရှိနိုင်ပြီး ဒီစီမံကိန်းမှာပါဝင်မယ့် မိမိနိုင်ငံရဲ့အခန်းကဏ္ဍကို ဦးဆောင်သတ်မှတ်ဖို့ ကြိုးပမ်းသင့်တယ်။ အတိတ်က အတွေ့အကြုံတွေ အရဆို ပူးပေါင်းဆောင်ရွက်မှုကရရှိတဲ့ စီးပွားရေးအကျိုးအမြတ်တွေဟာ ဘယ်လောက်ပဲ သေးငယ် စေကာမူ ပွင့်လင်းမြင်သာမှု အားနည်းခဲ့တယ်။ ဒါကြောင့် စီမံကိန်းအစောပိုင်းကာလကတည်းက အများပြည်သူ ပူးပေါင်းပါဝင်မှုရှိဖို့ အရေးကြီးပါတယ်” ဟု ပြောသည်။<sup>30</sup>

၃၂။ မစ္စတာ ပေါလ်ဝီလ်ဆင် (ဥက္ကဋ္ဌ၊ မြန်မာနိုင်ငံဆိုင်ရာ အမေရိကန်ကုန်သည်ကြီးများအသင်း)

ပိုးလမ်းမစီမံကိန်းသည် မြန်မာ့အခြေခံအဆောက်အအုံလိုအပ်ချက်ကို ဖြည့်ဆည်းပေးနိုင်မည့် အခွင့်အလမ်း ဟုတ်/မဟုတ်နှင့် ဆက်စပ်ပြီး မြန်မာနိုင်ငံဆိုင်ရာ အမေရိကန်ကုန်သည်ကြီးများ အသင်း ဥက္ကဋ္ဌနှင့် အမေရိကန်ပိုင် မြစ်လေးသွယ် ရင်းနှီးမြှုပ်နှံမှုကုမ္ပဏီ ညွှန်ကြားရေးမှူး ပေါလ်ဝီလ်ဆင်က-  
“ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်ဖို့ လိုအပ်ချက်တွေများနေတဲ့ မြန်မာလို နိုင်ငံတစ်နိုင်ငံအတွက် ရင်းနှီးမြှုပ်နှံမှုနဲ့ ပူးပေါင်းဆောင်ရွက်မှု နည်းလမ်းပေါင်းစုံကို ရှာဖွေသင့်တယ်လို့ ကျွန်တော် ယူဆမိပါတယ်” ဟု ပြောသည်။<sup>31</sup>

<sup>28</sup> ကိုဇော်ဝင်းလှိုင်၊ ပိုးလမ်းမစီမံကိန်းက ဘာအကျိုးအမြတ်တွေ ရနိုင်မလဲ၊ ဗွီအိုအေ၊ ၁၂-၆-၂၀၁၇၊ <https://burmese.voanews.com> မှ ရရှိသည်။ [၂၀-၁၂-၂၀၁၈ ရက်နေ့တွင် ကြည့်ရှုသည်။]

<sup>29</sup> မဆုမွန်၊ ၂၁ ရာစု ပိုးလမ်းမ စီမံကိန်းကနေရမယ့် မြန်မာ့ကုန်သွယ်ရေး အကျိုးအမြတ်၊ ဗွီအိုအေ၊ <https://burmese.voanews.com> မှ ရရှိသည်။ [၂၀-၁၂-၂၀၁၈ တွင် ကြည့်ရှုသည်။]

<sup>30</sup> Ibid

<sup>31</sup> သောမဆန်ချော၊ စုဖြိုးနှင့် မြတ်ငြိမ်းအေး၊ ပိုးလမ်းမစီမံကိန်းထဲက မြန်မာ၊ ၁၅-၇-၂၀၁၇၊ မြန်မာတိုင်းမိ၊ available from; [myanmar.mmtimes.com](http://myanmar.mmtimes.com), viewed 19-12-2018.

၃၃။ မစ္စတာ တိုမိုအာကီယာဘေး (ဦးဆောင်ညွှန်ကြားရေးမှူး၊ ဒိုင်ဇန်မြန်မာကုမ္ပဏီ)

"နည်းပညာရယ်၊ လုံလောက်တဲ့ ရင်းနှီးမြှုပ်နှံမှုရယ်၊ နိုင်ငံတကာစံနှုန်းတွေနဲ့ ကိုက်ညီတဲ့ စည်းမျဉ်း မူဘောင်တွေရယ် ရှိမှသာလျှင် မြန်မာနိုင်ငံဟာ ဒေသအတွင်း အချက်အချာနိုင်ငံအဖြစ် ပထဝီဝင် အနေအထား အားသာချက်ကို ဖမ်းဆုပ်နိုင်မှာ ဖြစ်ပါတယ်။ ပြည်ပတိုက်ရိုက်ရင်းနှီးမြှုပ်နှံမှု၊ ပြည်ပ နည်းပညာနဲ့ ပြည်တွင်းလုပ်သား အင်အားတွေဟာ အလုပ်အကိုင်များစွာ ဖန်တီးပေးနိုင်ပြီး စီးပွားရေး တိုးတက်မှု ကြီးမားစေတယ်ဆိုတာ သီလဝါအထူးစီးပွားရေးဇုန်က အကောင်းဆုံးဥပမာပဲ။ သီလဝါ စီမံကိန်းကို လေ့လာပြီး ကျောက်ဖြူနဲ့ တခြားပိုးလမ်းမနဲ့ ဆက်နွယ်တဲ့ စီမံကိန်းတွေကို အကောင် အထည်ဖော်မယ်၊ ပြည်တွင်းရော ပြည်ပကပါ စီးပွားရေးလုပ်ငန်းတွေအတွက် အခွင့်အလမ်းတွေ ဖန်တီးပေးနိုင်မယ်ဆိုရင် ဒီပိုးလမ်းစီမံကိန်းကနေ မြန်မာနိုင်ငံဟာ သေချာပေါက် အကျိုးကျေးဇူးတွေ ဖြစ်ထွန်းရရှိလာမှာ ဖြစ်ပါတယ်" ဟု ပြောကြားခဲ့သည်။<sup>32</sup>

၃၄။ မစ္စဗစ်ကီဘိုမင်း (ဒါရိုက်တာ၊ မြန်မာ့စီးပွားရေးကဏ္ဍ တာဝန်ယူမှုရှိရေး အထောက်အကူပြု ဌာန (MCRC))

“ဆိုးကျိုးသက်ရောက်မှုများကို ကာကွယ်၊ တားဆီး၊ လျော့ချရန် အပြန်အလှန်ညှိနှိုင်းဆွေးနွေးမှုနှင့် စိစစ်မှုများ လုပ်ဆောင်ခြင်းအပါအဝင် အပြည်ပြည်ဆိုင်ရာ ဘဏ္ဍာရေးကော်ပိုရေးရှင်း (အိုင်အက်ဖ်စီ)နှင့် ကမ္ဘာ့ဘဏ်တို့က ချမှတ်ထားသည့်စံနှုန်းများနှင့်အညီ ချင့်ချိန်ဆုံးဖြတ်သလို မြန်မာ့ပတ်ဝန်းကျင် ထိခိုက်မှု ဆန်းစစ်မှု မူဘောင် နှင့်အညီ တည်ဆောက်ရေးစီမံကိန်းများကို ဆောင်ရွက်မည်ဆိုလျှင် ယင်းအန္တရာယ်များကို ရှောင်ရှားနိုင်မည်” ဖြစ်ကြောင်းပြောကြားခဲ့သည်။

နိဂုံး

၃၅။ မြန်မာနိုင်ငံအနေဖြင့် ပိုးလမ်းမကြီးစီမံကိန်းတွင် ပါဝင်နေသောကြောင့် မြန်မာနိုင်ငံအတွက် သာမက တောင်အာရှနှင့် အရှေ့တောင်အာရှ ဒေသကြီးနှစ်ခုစလုံးအတွက် အကျိုးရလဒ်ကောင်းများ ဖန်တီးပေးနိုင်မည်ဖြစ်ပါသည်။ သို့သော်လည်း စီမံကိန်းကြောင့် သဘာဝဂေဟစနစ် ပျက်ယွင်းခြင်း၊ တောရိုင်းတိရစ္ဆာန်များမျိုးသုဉ်းခြင်း၊ တောပြုန်းခြင်း၊ မြေပြိုခြင်းစသည့် အကျိုးသက်ရောက်မှုများကို ထည့်သွင်းစဉ်းစားခြင်းမပြုဘဲ လမ်းများကို ဖောက်လုပ်ပါက လူမှုစီးပွားရေးနှင့် ပတ်ဝန်းကျင်ဒေသ အတွက် ကုန်ကျစရိတ်များရှိလာနိုင်ပြီး စီမံကိန်းက ရရှိမည့် ကောင်းကျိုးများကို ထိခိုက်စေနိုင်ပါသည်။

<sup>32</sup> သောမဆန်ချော၊ စုဖြိုးနှင့် မြတ်ငြိမ်းအေး၊ ပိုးလမ်းမစီမံကိန်းထဲက မြန်မာ၊ မြန်မာတိုင်းမိ၊ ၁၅-၇-၂၀၁၇၊ available from; myanmar.mmtimes.com, viewed 19-12-2018.

### သတိပြုရန် အချက်များ

ဤသတင်းအချက်အလက်သည် လွှတ်တော်ကိုယ်စားလှယ်များအား ၎င်းတို့၏ လွှတ်တော်ဆိုင်ရာ တာဝန်များကိုဆောင်ရွက်ရာတွင် အထောက်အကူပြုရန်အတွက် ဖြစ်ပါသည်။ ပုဂ္ဂိုလ်ရေးဆိုင်ရာ ကိစ္စတစ်စုံတစ်ခုအတွက် အသုံးပြုရန်မဟုတ်ပါ။ အချိန်နှင့်တပြေးညီနောက်ဆုံးရသတင်းဖြစ်မည်ဟု သတ်မှတ်ထားသင့်ပါ။ ဤအချက်အလက်များအား တရားဝင် သို့မဟုတ် ပညာရှင်ဆိုင်ရာ အကြံပေးချက်အဖြစ် မသတ်မှတ်သင့်ပါ။ အထူးအကြံပေးချက် သို့မဟုတ် သတင်းအချက်အလက်များ လိုအပ်ပါက အရည်အသွေးပြည့်မီသော သင့်လျော်သည့် ကျွမ်းကျင်ပညာရှင်နှင့် ဆွေးနွေးတိုင်ပင် သင့်ပါသည်။ လွှတ်တော်သုတေသနဝန်ဆောင်မှုဌာနသည် စာတမ်းတို့များတွင်ပါဝင်သော အကြောင်းအရာများအား လွှတ်တော်ကိုယ်စားလှယ်များ၊ ဝန်ထမ်းများနှင့်သာ မျှဝေဆွေးနွေးမည် ဖြစ်ပါသည်။ အများပြည်သူနှင့် မျှဝေရန်မဟုတ်ပါ။

သုတေသနလုပ်ငန်းဆိုင်ရာ စုံစမ်းမေးမြန်းမှုများပြုလုပ်ရန် (သို့မဟုတ်) သုတေသနနှင့် လေ့ကျင့်ရေးဌာနခွဲအား  
လာရောက်လေ့လာရန် အောက်ပါလိပ်စာအတိုင်း ဆက်သွယ်နိုင်ပါသည်-

သုတေသနနှင့်လေ့ကျင့်ရေးဌာနခွဲ

ဇမ္ဗူသီရိဆောင် - ပထမထပ်

တယ်လီဖုန်း - ၀၆၇-၅၉၁၂၇၆

၀၆၇-၅၉၁၄၁၇