



ပိုးလမ်းမစိတ်ဓာတ်ကို ဈေးကွက်တင်ခြင်း

မြန်မာနိုင်ငံရှိ တရုတ်နိုင်ငံ၏ခါးပတ်လမ်းစီမံကိန်း

အဓိကအချက်များ

- ခမ်းနားကြီးကျယ်သည့် ဗျူဟာတစ်ခုဟုထင်ရသည့် BRI သည် လက်တွေ့တွင် တရုတ်နိုင်ငံ၏ အရင်းရှင်စနစ် အကြပ်အတည်းကိုဖြေရှင်းရန်ရည်ရွယ်သော ကျယ်ပြန့်လျော့ရသည့် စီမံမှုပုံစံဖြင့် လုပ်ငန်းစဉ်များဖြစ်နေသည်။ မည်သည့်လုပ်ငန်းကို မည်သူက ဘယ်နေရာတွင် လုပ်သည်ဖြစ်စေ BRI မှုဘောင်အောက်သို့ ထည့်သွင်းနိုင်ကာ “BRI စီမံကိန်း” ဟု သတ်မှတ်နိုင်သည်။ ထိုအခါ တရုတ်နိုင်ငံ၏ နိုင်ငံပိုင်စီးပွားရေးလုပ်ငန်းများနှင့် ပြည်နယ်အစိုးရများအနေဖြင့် စီးပွားရေးဖွံ့ဖြိုးမှုနှင့် အကျိုးအမြတ်ပိုရယူရန်အတွက် ၎င်းတို့၏ စီမံကိန်းများကို BRI ခေါင်းစဉ်ဖြင့် မြှင့်တင်ရန် ကြိုးပမ်းခဲ့ကြသည်။ တဖက်တွင်လည်း ဗဟိုအစိုးရအနေဖြင့် လိုအပ်သလို နိုင်ငံရေးအရ ထောက်ပံ့ပေးသည့်အခန်းကဏ္ဍပေးကာ လုပ်ဆောင်မှုအပေါ် ဦးဆောင်မှုနှင့်ထိန်းချုပ်မှုပေးသည့် ပုံသဏ္ဍာန် ဆက်ထိန်းထားသည်။ သို့သော် ထိုကဲ့သို့ကျယ်ပြန့်သောမှုဘောင်နှင့်များပြားလှသော ဇာတ်ကောင် များပါဝင်နေသောကြောင့် တရုတ်နိုင်ငံအစိုးရအနေဖြင့် BRI လုပ်ငန်းစဉ်များအပေါ် ထိရောက်စွာအုပ်ချုပ်နိုင်ရန် စိန်ခေါ်မှုရှိနေသည်။
- ၎င်းသည် မြန်မာနိုင်ငံတွင် တရုတ်နိုင်ငံ၏ရင်းနှီးမြှုပ်နှံမှုနှင့်ကုန်သွယ်ရေးအခွင့်အလမ်းမြှင့်တင်ရန်အတွက် ဖော်ထုတ်ထားသည့် နောက်ဆုံးမှုဘောင်တစ်ခုလည်းဖြစ်သည်။ ၂၀၁၀ ခုနှစ်များအစပိုင်း အရပ်သားတစ်ပိုင်း အစိုးရလက်ထက် မြန်မာ နိုင်ငံ၏နိုင်ငံရေးနှင့် စီးပွားရေးစနစ်အသစ်သို့ကူးပြောင်းခဲ့ကာ မြစ်ဆုံရေကာတာ စီမံကိန်းကြီးကိုလည်း ရပ်ဆိုင်းခဲ့ပြီးနောက်ကာလတွင် တရုတ်ကုမ္ပဏီများအနေဖြင့် စီမံကိန်းများအကောင် အထည်ဖော်ခွင့်ရရန် ယှဉ်ပြိုင်မှုပြင်းထန်လာကာ တရုတ်အစိုးရအား စိတ်အနှောက်အယှက် ဖြစ်စေခဲ့သည်။ ရခိုင်ပြည်နယ်တွင် ဖြစ်ပွားခဲ့သော ရိုဟင်ဂျာအရေးအခင်းကြောင့် မြန်မာနိုင်ငံနှင့်နိုင်ငံတကာအသိုင်းအဝန်း ကြားဆက်ဆံရေး အက်ကြောင်းဖြစ်လာသောအခါ တရုတ်နိုင်ငံနှင့် မြန်မာအစိုးရတို့ အနေဖြင့် ပိုနီးကပ်သော ဆက်ဆံရေးတည်ဆောက်ရန်အခွင့်အရေးပေါ်လာသည်။ ထို့နောက် တရုတ်အစိုးရမှ မြန်မာနိုင်ငံအတွင်းရှိ ပဋိပက္ခများကို စီးပွားရေးလမ်းကြောင်းဖြင့်ဖြေရှင်းရန် BRI ကို တရုတ်-မြန်မာစီးပွားရေးစင်္ကြံမှတစ်ဆင့် ဖော်ဆောင်ရန်လုပ်ဆောင်လာပါသည်။ တရုတ်နိုင်ငံပိုင်လုပ်ငန်းများနှင့် ယူနန်ပြည်နယ်အတွက်လည်း CMEC မှုဘောင်အောက်တွင် ဆန္ဒရှိသော စီမံကိန်းများကို ပြန်လည်စတင်နိုင်သည့် အနေအထားဖြစ်လာသည်။ သို့သော် ထိုစီမံကိန်းများသည် ယခင်တရုတ်ရင်းနှီးမြှုပ်နှံမှုများနည်းတူ စိန်ခေါ်မှုနှင့် ဝေဖန်မှုများကြုံတွေ့ရကာ ရှေ့ဆက်ရန်နှေးကွေးနေသည်။
- CMEC တွင် မည်ကဲ့သို့ လုပ်ငန်းများပါဝင်မည် ရှင်းလင်းမှုမရှိသော်လည်း BRI တံဆိပ်တပ်ကာ မြောက်မြားလှသော လုပ်ငန်းများသည် မြန်မာနိုင်ငံတွင် ဆောင်ရွက်နေပြီဖြစ်သည်။ စီမံကိန်း ၄ ခုကို တရုတ်သတင်းအရင်းအမြစ်များသုံး၍ သေချာစွာဆန်းစစ်ကြည့်သောအခါ တရုတ်နိုင်ငံပိုင်လုပ်ငန်းများနှင့် ပြည်နယ်အစိုးရများအနေဖြင့် စီမံကိန်းများ လုပ်ခွင့်ရရန် ချည်းကပ်စည်းရုံးမှုအတော်များများလုပ်ခဲ့သည်ကို တွေ့ရသည်။ အထူးသဖြင့် ၁) မြန်မာ-တရုတ်နှစ်နိုင်ငံ လျှပ်စစ်ဓာတ်အားသွယ်တန်းခြင်းစီမံကိန်း၊ ၂) တရုတ်-မြန်မာ မြန်နှုန်းမြင့်ရထားလမ်းစီမံကိန်း၊ ၃) တရုတ်-မြန်မာ ကုန်းလမ်းနှင့် ရေလမ်းဆက်သွယ်ရေး လမ်းကြောင်းစီမံကိန်း၊ ၄) အထူးစီးပွားရေးဇုန်စီမံကိန်းများနှင့် သက်ဆိုင်၍ ဖြစ်သည်။ ထိုစည်းရုံးမှုများအတွက် ဗဟိုအစိုးရကလည်း

ပံ့ပိုးသည့်နေရာမှ ပါဝင်ခဲ့သည်။ ပွင့်လင်းမြင်သာမှုမရှိခြင်း၊ အဓိပ္ပါယ်ပြည့်ဝသော ဆွေးနွေးတိုင်ပင်မှုမရှိခြင်း၊ စီးပွားရေးအရတွက်ခြေကိုက်မှု မသေချာခြင်း၊ လူမှုရေး၊ စီးပွားရေး၊ ပတ်ဝန်းကျင်အပေါ် ဆိုးကျိုးများရှိနိုင်ခြင်း စသည်တို့ကိုလည်း အဆိုပါစီမံကိန်းများက မီးမှောင်းထိုးပြနေခဲ့သည်။ ထိုစီမံကိန်း အားလုံးတွင် တန်ဖိုးမြှင့်ရင်းနှီးမြှုပ်နှံမှုတို့အတွက် လုံခြုံရေးတည်ဆောက်ရသော လိုအပ်ချက်ကြောင့် ငြိမ်းချမ်းရေးဖြစ်စဉ်ကို ရိုက်ခတ်နေသည်သာမက၊ ပဋိပက္ခများကလည်း ရင်းနှီးမြှုပ်နှံမှုပုံသဏ္ဍာန်များ အပေါ်သက်ရောက် နေပါလိမ့်မည်။

- ကြိုတင်စီစဉ်ရေးဆွဲထားသည့် စီမံကိန်းသဘောထက် ကျယ်ပြန့်သော လုပ်ငန်းအမျိုးမျိုးတို့ ခြုံငုံထားသည့် မူဘောင်များဖြစ်နေသောကြောင့် မြန်မာအစိုးရနှင့် အရပ်ဘက်အဖွဲ့အစည်းများအနေဖြင့် နိုင်ငံအတွင်းရှိ BRI စီမံကိန်း များအပေါ်တွင် လွှမ်းမိုးနိုင်ပါသည်။ မြန်မာအစိုးရအနေဖြင့် ထိုကဲ့သို့သော အခြေအနေသည် ဖြစ်နိုင်သည်ကို မူဆယ်-မန္တလေးမီးရထားလမ်းစီမံကိန်းအတွက် တင်ဒါခေါ်ရန် တောင်းဆိုခဲ့သည်ကိုကြည့်နိုင် သည်။ အခြားနိုင်ငံမှ အရပ်ဘက်အဖွဲ့ အစည်းများအနေဖြင့်လည်း ၎င်းတို့နိုင်ငံတွင်း ဆိုးကျိုးသက်ရောက်နိုင်သည့် စီမံကိန်းများကို ရေရှည်အကျိုးမရှိခြင်း၊ စီးပွားရေးအရတွက်ခြေကိုက်မှုမရှိခြင်းစသည့် အကြောင်းပြချက်များဖြင့် တရုတ်ဘဏ်များနှင့် သက်ဆိုင်ရာအစိုးရဌာန များအား မီးမှောင်းထိုးပြကာ ရပ်တန့်ရန်ဆောင်ရွက်နိုင်ခဲ့သည်။
- မြန်မာနိုင်ငံ၏ လက်ရှိအချိန်ရှိ နိုင်ငံခြားရင်းနှီးမြှုပ်နှံမှုများကို ထိန်းကြောင်းနေသည့် ဥပဒေနှင့် ပေါ်လစီမူဘောင်များသည် အားနည်းနေသေးကာ ဒေသခံများထက် စီးပွားရေးလုပ်ငန်းများကို ပိုအကျိုးပြုနေပါသည်။ ဥပမာအားဖြင့် နိုင်ငံခြား ရင်းနှီးမြှုပ်နှံမှုများကို မြန်မာနိုင်ငံသို့ ဖိတ်ခေါ်နေသော သဘာဝသယံဇာတများသည် တိုင်းရင်းသားဒေသများတွင် ရှိသော်လည်း လက်ရှိမြေနှင့်ဆိုင်သောဥပဒေများ သည် တိုင်းရင်းသားလေ့ထုံးတမ်းမြေယာအသုံးပြုမှုစနစ်များကို အသိအမှတ်ပြုခြင်းမရှိနေပါ။ ဒေသခံများနှင့် စနစ်တကျတိုင်ပင်ဆွေးနွေးရန်အစိုးရ၏ လမ်းညွှန်ချက်များ၊ ပတ်ဝန်းကျင် ဆိုင်ရာစံနှုန်းများ၊ လျော်ကြေးပေး ခြင်းဆိုင်ရာဖြစ်စဉ်များ စသည့် နိုင်ငံခြားရင်းနှီးမြှုပ်နှံမှုများနှင့် သက်ဆိုင်သော အစိုးရ၏ စီမံအုပ်ချုပ်သည် လုံလောက်မှု လုံးဝ မရှိပါ။ ထို့ကြောင့် နိုင်ငံခြားရင်းနှီးမြှုပ်နှံမှုစီမံကိန်းများအနေဖြင့် ဒေသခံများ၏ ဆန့်ကျင်မှု မကြာခဏကြုံတွေ့ရပါသည်။
- BRI စီမံကိန်းအများစုသည် ပဋိပက္ခဒဏ်ခံရသည့်ဒေသတွင် အကောင်အထည်ဖော်မည်ဖြစ်သည်။ ထိုဒေသများသည် လက်နက်ကိုင်ပဋိပက္ခဒဏ်ခံ သို့မဟုတ် လူ့အသိုင်းအဝန်းကြားပဋိပက္ခဒဏ်ခံဒေသများဖြစ် နေသည်။ နိုင်ငံခြား ရင်းနှီးမြှုပ်နှံမှုများအနေဖြင့် လက်ရှိပဋိပက္ခများအပေါ်ဆိုးကျိုးသက်ရောက်မှုမရှိရန်အတွက် အလွန်အရေးကြီး ပါသည်။ စီမံကိန်းများအား ကာကွယ်ရန်အတွက် စစ်အင်အားတိုးချဲ့ခြင်း မပြုလုပ်သင့်သကဲ့သို့ လက်ရှိဖြစ်နေသော ပဋိပက္ခများအား ပိုဆိုးရွားစေခြင်း သို့မဟုတ် အသစ်သော ပဋိပက္ခများဖန်တီးခြင်း မပြုလုပ်သင့်ပါ။

မိတ်ဆက်နိဒါန်း

ခါးပတ်လမ်းအစီအစဉ် (Belt and Road Initiative (BRI)) သည် ဗဟိုမှရေးဆွဲချမှတ်ပြီး အစိုးရပိုင်စီးပွားရေးလုပ်ငန်းများ (State-owned enterprises (SOEs)) များက လိုက်နာကျင့်ကြံ ဖော်ဆောင်သည့် သမ္မတကြီးရုံးကျင်းဖျင် ဦးဆောင်သော “မဟာသေနက်ဗျူဟာ (Grand Strategy)” တစ်ရပ်ဖြစ်သည်ဟု သတ်မှတ်ဖွင့်ဆိုပုံဖော်လေ့ရှိ၏။^၁ စီမံကိန်း၏ ဧရာမအရွယ်အစား (နိုင်ငံပေါင်း ၁၃၆ နိုင်ငံ က တရုတ်တို့၏ နိုင်ငံခြားတိုက်ရိုက် ရင်းနှီးမြှုပ်နှံမှု ပမာဏ အမေရိကန်ဒေါ်လာ ၉၀ ဘီလီယံ လက်ခံရရှိပြီး တရုတ်နိုင်ငံနှင့် ကုန်သွယ်မှုပမာဏ ဒေါ်လာ ၆ ထရီလီယံ ရှိသည်) ကြောင့်ပင် BRI မှာ အင်အားကြီးမားစွာ ပေါင်းစပ်စုစည်းသွားမည့် တားဆီးရှောင်လွှဲမှုမရှိနိုင်သော စီမံကိန်းကြီး အသွင်ဆောင်ပေသည်။^၂ တရုတ်နိုင်ငံနှင့် စီးပွားရေးအင်အားဘက်မမျှမှုနှင့် “အင်အားကြီးအိမ်နီးချင်း” ဟူသောစိုးရိမ်မှုတို့ကြောင့် BRI ကို မြန်မာနိုင်ငံအတွင်း “မလွဲမသွေဖော်ဆောင်သွားရန် အပြီးသတ် သဘောတူညီမှုပြုပြီး သားဖြစ်သည်” ဟူသော ထင်မှတ်ယူဆချက်များက မြန်မာနိုင်ငံတွင် ပိုမိုပြင်းထန်ခိုင်မာလာခဲ့သည်။

နိုင်ငံရေးဘောဂဗေဒလေ့လာဆန်းစစ်ချက်အပေါ်အခြေခံသော ဤအနစ်ချုပ်အစီရင်ခံစာတွင် BRI သည် မဟာသေနက်ဗျူဟာ တစ်ရပ်မဟုတ်ပဲ တရုတ်နိုင်ငံ၏အရင်းရှင်စနစ် အတွင်းမှ စီးပွားရေးအကြပ်အတည်းကို ကိုင်တွယ်ဖြေရှင်းရန်ရည်ရွယ်သည့် ကျယ်ပြန့်သောလုပ်ငန်းများမူဘောင် (broad framework of activities) တစ်ရပ်သာဖြစ်ကြောင်း ရှင်းလင်းတင်ပြထားသည်။^၃ တရုတ်ဗဟိုအစိုးရသည် ဝေဝါးရှုပ်ထွေးအောင် တမင်စီစဉ် ရေးဆွဲထားသည့် ကျယ်ပြန့်လှသော အဆိုပါ မူဘောင်အောက်တွင် လုပ်ငန်းမျိုးစုံထည့်သွင်းကာ အားပေးကူညီထောက်ပံ့နေခဲ့၏။ ဗဟိုအစိုးရ၏ညွှန်ကြားချက်များအရ BRI အစီအစဉ်ကို အကောင်အထည်ဖော်ဆောင်ရွက်ခြင်းမျိုး မဟုတ်ပဲ တရုတ် SOEs များနှင့် ပြည်နယ်အစိုးရများက ၎င်းတို့ ကိုယ်ပိုင်စီမံကိန်းများကို BRI မူဘောင်အောက်တွင် အဆိုပြုကာ မြှင့်တင်ဆောင်ရွက်ခြင်းသာ ဖြစ်သည်။ ကျယ်ပြန့်သောမူဘောင်အောက်တွင် မည်သည့်နေရာမှ မည်သူတစ်ဦးမဆို ၎င်းတို့၏လုပ်ငန်းများကို “BRI စီမံကိန်းများ” အဖြစ် တံဆိပ်ကပ်နိုင်သည်ဖြစ်ရာ အရေအတွက်အကန့်အသတ်မရှိသော BRI လုပ်ငန်းများက ကမ္ဘာတစ်ဝှမ်း ပေါ်ထွက်လာခဲ့သည်။ ထို့ကြောင့်ပင် BRI မှာ အလွန်ကျယ်ပြန့်ပြီး စီမံအုပ်ချုပ်ရန် ခက်ခဲလွန်းသည်။ သို့သော် ထိုအချက်ကြောင့်ပင် BRI မူဘောင်အပေါ် လွှမ်းမိုးသက်ရောက်နိုင်မည့် ဒေသခံ အများပြည်သူတို့၏ အကျိုးစီးပွားကို ရှေးရှုမြှင့်တင်နိုင်မည့် နယ်ပယ်အခွင့်အလမ်းများလည်း ဖြစ်တည်နေပေသည်။

တရုတ်တို့၏ မြန်မာနိုင်ငံတွင်း အကြီးစားရင်းနှီးမြှုပ်နှံမှုများမှာ မည်သည့်အခါကမှ မရိုးရှင်းခဲ့ပါ။ BRI စီမံကိန်းများကလည်း

အလားတူဖြစ်၏။ မြန်မာနိုင်ငံသမ္မတဟောင်း ဦးသိန်းစိန်၏ အရင်ဦးဆုံးထောက်ခံအားပေးမှုကို ရရှိခဲ့သည့်တိုင် BRI မှာ မြန်မာနိုင်ငံတွင် အရှိန်အဟုန်ပြင်းထန်အားကောင်းခဲ့ခြင်း မရှိပေ။ တရုတ်တို့ဆောက်လုပ်နေသော မြစ်ဆုံဆည်ကို ဆိုင်းငံ့ခဲ့သည့် ၂၀၁၁ ခုနှစ် နောက်ပိုင်းကာလတွင် တရုတ်-မြန်မာနှစ်နိုင်ငံကြား ဆက်ဆံရေး အေးခဲသွားခဲ့သည်။ တရုတ်အစိုးရနှင့် စီးပွားရေးအဝန်းအဝိုင်းများအတွင်း ပဲ့တင်ထပ်ရိုက်ခတ်ခဲ့သည့် ‘မြစ်ဆုံထိတ်လန့်တုန်လှုပ်မှု (Myitsone Shock)’ ကြောင့် ထို့နောက်ပိုင်းနှစ်ကာလများတွင် မြန်မာနိုင်ငံဆိုင်ရာမူဝါဒများနှင့် ရင်းနှီးမြှုပ်နှံမှုများနှင့် ပတ်သက်၍ လေးလေးနက်နက် ပြန်လည်စဉ်းစားသုံးသပ်မှုများ ပြုလုပ်လာခဲ့သည်။^၄ ထိုကာလအတွင်း၌ မြန်မာနိုင်ငံသည် (တရုတ်တို့မျှော်လင့်ထားသည့်နှင့် ဆန့်ကျင်စွာပင်) အရပ်သား တစ်ပိုင်းအစိုးရစနစ်သစ်သို့ဦးတည်သော နိုင်ငံရေးနှင့်စီးပွားရေးဆိုင်ရာ ကူးပြောင်းမှု တစ်ရပ်ကို ဖော်ဆောင်လာခဲ့သည်။ ထိုလုပ်ငန်းစဉ်အားပံ့ပိုးကူညီသည့်အနေဖြင့် အနောက်တိုင်း၏ အဆက်အဆံမပြုခြင်းနှင့် ပိတ်ဆို့အရေးယူမှုများ အဆုံးသတ်သွားခဲ့ပြီး နိုင်ငံတကာ အထောက်အပံ့နှင့်ရင်းနှီးမြှုပ်နှံမှုများကို ရရှိခဲ့သည်။ မြန်မာနိုင်ငံအဖို့ ပိုမိုများပြားစုံလင်သော မိတ်ဖက်ရင်းနှီးမြှုပ်နှံသူများ ရရှိလာခဲ့သည်ဖြစ်ရာ တရုတ်ရင်းနှီးမြှုပ်နှံသူတို့မှာ BRI အစီအစဉ်ကို အရှိန်အဟုန်မြှင့်ဖော်ဆောင်ရန် ခက်ခဲခဲခဲရုန်းကန်လာခဲ့ရသည်။

သို့သော် ထိုကာလအတွင်းမှာပင် အဓိကကျသော တရုတ်ရင်းနှီးမြှုပ်နှံမှုလုပ်ငန်းများကို ဆက်လက်အကောင်အထည်ဖော်ခဲ့သည်။ အထင်ရှားဆုံးစီမံကိန်းတစ်ရပ်မှာ ၂၀၀၉ ခုနှစ်တွင် ပထမဆုံးသဘောတူညီမှုပြုခဲ့ပြီး ဦးသိန်းစိန်အုပ်ချုပ်ရေးကာလ အတွင်း ဆောက်လုပ်ပြီးစီးခဲ့သည့် ရေနံနှင့်သဘာဝ ဓာတ်ငွေ့ပိုက်လိုင်း (ရခိုင်ပြည်နယ်ကမ်းရိုးတန်းမှ ယူနန်ပြည်နယ်ထိ) ဖြစ်သည်။ သို့ရာတွင် မြန်မာနိုင်ငံ၏ နိုင်ငံရေးဝန်းကျင်က ၂၀၁၆-၂၀၁၇ ခုနှစ်ကာလအတွင်း၌ စတင်ပြောင်းလဲလာခဲ့သည်။ မြန်မာ့တပ်မတော်က ရခိုင်ပြည်နယ်အတွင်းရှိ ရိုဟင်ဂျာမွတ်ဆလင်များအပေါ် တိုက်ခိုက်နှိမ်နင်းမှုတစ်ရပ် ပြုလုပ်ခဲ့ရာ ဒုက္ခသည် ၇၀၀၀၀၀ ကျော် ဘင်္ဂလားဒေ့ရှ်နိုင်ငံအတွင်းသို့ ထွက်ပြေးတိမ်းရှောင်ခဲ့သည်။ ‘စစ်ရာဇဝတ်မှုများ’ နှင့် ‘လူသားမျိုးနွယ် အပေါ်ကျူးလွန်သော ရာဇဝတ်မှုများ’^၅ ဟူသောစွပ်စွဲများကြားတွင် နိုင်ငံတကာမှပြစ်တင်ရှုံးချမှုများ အလျင်အမြန် ထွက်ပေါ်လာခဲ့ပြီး နိုင်ငံခြားရင်းနှီးမြှုပ်နှံသူများစွာတို့မှာလည်း စိုးရိမ်ထိတ်လန့်သွားခဲ့သည်။ တရုတ်အစိုးရကမူ နိုင်ငံရေးနှင့်စီးပွားရေးဆိုင်ရာ အထောက်အပံ့များ ကမ်းလှမ်းပေးအပ်ခြင်းဖြင့် ထိုဟာကွက်ကို အလျင်အမြန်ဖမ်းဆုပ် အသုံးချခဲ့သည်။

၂၀၁၇ ခုနှစ် နိုဝင်ဘာလတွင် တရုတ်နိုင်ငံခြားရေးဝန်ကြီး ဝမ်ရီက တရုတ်-မြန်မာစီးပွားရေးစင်္ကြံ (China-Myanmar Economic Corridor (CMEC)) စတင်ဖော်ဆောင်မှုနှင့်အတူ မြန်မာနိုင်ငံတွင်း BRI လုပ်ငန်းများ တိုးမြှင့်ဖော်ဆောင်နိုင်ရေး အားထုတ်ကြိုးပမ်းမှုများကို အားပေးမြှင့်တင်ခဲ့၏။

တိုင်းရင်းသား ငြိမ်းချမ်းရေးနှင့် ရွှေ့ပြောင်းဒုက္ခသည် အကျပ်အတည်း အဖြေရှာ ဖြေရှင်းရေးဆိုင်ရာ အဆိုပြုချက်များ နှင့်အတူ CMEC ကို တပြိုင်တည်း စတင်အကောင်အထည် ဖော်ဆောင်ရွက်ခဲ့ခြင်း ဖြစ်သည်။ တရုတ်အစိုးရက BRI (CMEC ပုံစံဖြင့်) ကို မြန်မာနိုင်ငံ ၏ စီးပွားရေးအခက်အခဲပြဿနာနှင့် ပြည့်တွင်းနိုင်ငံရေးမတည်ငြိမ်မှုတို့အတွက် ကာလရှည်ဖြေရှင်း ချက်တစ်ရပ်အနေနှင့် ဖော်ညွှန်းတင်ပြခဲ့သည်။ သို့ဖြစ်ရာ CMEC သည် တရုတ်နိုင်ငံအစိုးရနှင့် မြန်မာနိုင်ငံအစိုးရတို့အတွက် နှစ်နိုင်ငံကြားဆက်ဆံရေး အထစ်အငေါ့ဖြစ်ခဲ့ပြီးနောက်ပိုင်း အပြုသဘောဆောင်သောပူးပေါင်း ဆောင်ရွက်မှုအပေါ် ပြန်လည်အလေးပေးအာရုံစိုက်နိုင်မည့် အခွင့်အလမ်းတစ်ရပ်ကို ပေးစွမ်းခဲ့သည်။ ထို့အပြင် အမြတ်အစွန်းဆာလောင်နေသော တရုတ် စီးပွားရေး ကော်ပိုရေးရှင်းများ ကလည်း ရှိဟင်ဂျာ အကျပ်အတည်း ဖြစ်ပွားခဲ့ပြီးနောက်ပိုင်း ပြန်လည်ရုတ်သိမ်းသွားခဲ့သည့် သို့မဟုတ် အဆိုပြုခဲ့ပြီး အမှန်တကယ် ရင်းနှီးမြှုပ်နှံမှုမပြုသည့် အခြားနိုင်ငံခြား ရင်းနှီးမြှုပ်နှံသူများမှ ချန်လှပ်ထားခဲ့သော နေရာလွတ်ကွက်လပ်များတွင် ဝင်ရောက်မြှုပ်နှံဆောင်ရွက်ရန် စိတ်အားထက်သန်နေခဲ့သည်။

ဤအနေအထားတွင် အဆိုပါစီမံကိန်းသစ်များ၏ ရိုက်ခတ်မှုများကို အများဆုံးရင်ဆိုင်ခံစားရမည့် လူမှုအသိုက်အဝန်းများအဖို့ BRI ၏ရည်ရွယ်ချက်များနှင့် အကျိုးဆက်များကို နားလည်သိမြင်ရန် အလွန်ပင်ခက်ခဲနိုင်သည်။ မြန်မာနိုင်ငံတွင် တရုတ်နိုင်ငံရေးနှင့် မူဝါဒများကို လေ့လာသူဟူ၍ နည်းပါးကာ အစိုးရပိုင်းဆိုင်ရာနှင့် စီးပွားရေးရာ ဆွေးနွေးမှုများကိုလည်း တံခါးပိတ်ဆောင်ရွက်လေ့ရှိသည်။ တရုတ်-မြန်မာစီးပွားရေးစင်္ကြံ (CMEC) ဆိုင်ရာ နားလည်မှုစာချွန်လွှာမှာ ၁၉၉၀ ခုနှစ်ကတည်းကစတင်သော အစိုးရနှစ်ရပ်ကြား ပူးပေါင်းဆောင်ရွက်မှု သဘောတူညီချက်များစွာအနက် နောက်ဆုံးသဘောတူညီ ချက်တစ်ရပ်ဖြစ်၏။ ယခင် သဘောတူညီချက်များကဲ့သို့ပင် အဆိုပါနားလည်မှုစာချွန်လွှာကို လူထုဆွေးနွေးတိုင် ပင်ခြင်းလုပ်ငန်းစဉ်တစ်ရပ်မပါပဲ လက်မှတ်ရေးထိုးခဲ့ခြင်း ဖြစ်သည်။ အကျိုးရလဒ်အနေနှင့် CMEC (ပိုမိုကျယ်ကျယ်ပြန့်ပြန့် ဆိုရလျှင် BRI) ၏ နယ်နိမိတ်နှင့် အကျိုးသက်ရောက်မှုများ တို့နှင့်ပတ်သက်၍ မေးခွန်းထုတ် စရာများစွာဖြစ်တည်နေခဲ့သည်။ ကုန်သွယ်ရေးလမ်းကြောင်း များဖွင့်လှစ်ရန်ဦးတည်သော တစ်ကမ္ဘာလုံးအတိုင်းအတာထိ မှန်းမျှော်ရည်ရွယ်သည့် စီမံကိန်းတစ်ခုမှ အကျိုးအမြတ်များကို မည်သူတို့ရရှိမည်နည်း၊ မည်သည့်နည်းလမ်းများဖြင့် ရရှိပါမည်နည်းဟူသော စိုးရိမ်ပူပန်မှုများမှာလည်း မြင့်တက်လာခဲ့သည်။ အဆိုပါအစီအစဉ်များအားလုံးကို ရေးဆွဲတည်ဆောက်သူဗိသုကာများနှင့် မောင်းနှင်သူများမှာ (မြန်မာနိုင်ငံမှမဟုတ်ပဲ) တရုတ်နိုင်ငံအတွင်းမှဖြစ်လေသည်။

မေတ္တာဖွံ့ဖြိုးရေးဖောင်ဒေးရှင်း ပူးတွဲတည်ထောင်သူတစ်ဖြစ်လဲ Ramon Magsaysay ဆုရှင် ဒေါ်လဖိုင်ဆိုင်းရော်သည် များမကြာသေးမီက ဤသို့ရေးသားတင်ပြခဲ့သည်။

“စီမံကိန်းနယ်မြေများအား လွှမ်းမိုးဖြစ်တည်နေသည့် တိုင်းရင်းသားလူမျိုးစုအရေး၊ ဘာသာရေးနှင့် လူမှုရေးဆိုင်ရာ သဘောထားကွဲလွဲမှုများကို ကိုင်တွယ်ဖြေရှင်းခြင်းမရှိပဲ ချိတ်ဆက်မှုလမ်းကြောင်းများ အလောတကြီးတိုးမြှင့်ချဲ့ထွင်ခြင်းက ရှိရင်းစွဲပဋိပက္ခများကို ပိုမိုပြင်းထန်ဆိုးရွားစေနိုင်သည်”^၆ ဟူ၏။

ထိုအကြောင်းအရာကို ပို၍ထဲထဲဝင်ဝင်ဆွေးနွေးတင်ပြနိုင်ရန် အတွက် ဤအနှစ်ချုပ်အစီရင်ခံစာသည် BRI နှင့် CMEC အား ကျယ်ပြန့်သော တရုတ်-မြန်မာဆက်ဆံရေးမူဘောင်အတွင်း နေရာချထည့်သွင်းခြင်းမပြုမီ BRI ၏ သဘောသဘာဝနှင့် နယ်ပယ်အတိုင်းအတာကို ဦးစွာလေ့လာတင်ပြထားသည်။ ထို့နောက်တွင် BRI စီမံကိန်းများရေးဆွဲချမှတ်ရေး လုပ်ငန်းစဉ်နှင့် ထိုစီမံကိန်းများ၏အကျိုးသက်ရောက်မှု များကို စီမံကိန်းလေ့လာမှု (case study) လေးခုမှတစ်ဆင့် ဆန်းစစ်လေ့လာတင်ပြထားသည်။ (၁) မြောက်-တောင် လျှပ်စစ်ပို့ဆောင်ရေးစီမံကိန်း (North-South Electricity Transmission Project) (၂) တရုတ်-မြန်မာမြန်နှုန်းမြင့်ရထားလမ်း (China-Myanmar High-Speed Railway) (၃) တရုတ်-မြန်မာ ကုန်းလမ်းနှင့်ရေလမ်း ပို့ဆောင်ရေးလမ်းကြောင်း (Sino-Myanmar Land and Water Passage) နှင့် (၄) အထူးစီးပွားရေးဇုန်များနှင့် စက်မှုဇုန်များ (SEZs and Industrial Zones) တို့ဖြစ်၏။ ဤအနှစ်ချုပ်အစီရင်ခံစာသည် မြန်မာနိုင်ငံတွင်းရင်းနှီးမြှုပ်နှံမှုနှင့် ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်ရေးစံပုံစံများအကြောင်း TNI မှလေ့လာတင်ပြခဲ့သော ယခင်အစီရင်ခံစာ၏ နောက်ဆက်တွဲ လေ့လာတင်ပြချက်တစ်ရပ်ဖြစ်ပါသည်။^၇

တရုတ်ဘာသာစကား ရင်းမြစ်များအသုံးပြုခဲ့သော စီမံကိန်းလေ့လာမှု (case study) လေးခုက မြန်မာနိုင်ငံတွင်း BRI မြှင့်တင်ဆောင်ရွက်နိုင်ရေးအတွက် တရုတ်နိုင်ငံနှင့် မြန်မာနိုင်ငံအတွင်း စီးပွားရေး ကော်ပိုရေးရှင်းများ၏ သိမ်းသွင်းစည်းရုံးမှုများ (lobbying) အပြင် ရန်ကုန်မြို့ရှိ တရုတ်သံရုံးနှင့် အခြားသော တရုတ် ဗဟိုအစိုးရ အင်စတီကျူးရှင်းများ၏ အားပေးကူညီထောက်ပံ့မှု အခန်းကဏ္ဍကိုလည်း အထင်အရှားဖော်ပြနေသည်။ ဖော်ပြပါစီမံကိန်းလေးခု၏ အောင်မြင်မှုက အပြန်အလှန် ဆက်နွယ်နေသည်။ သယ်ယူပို့ဆောင်ရေးစီမံကိန်းများက ဘဏ္ဍာရေးဆိုင်ရာရှင်သန်အောင်မြင်နိုင်မှုကင်းမဲ့ သည်ဟု ထင်မြင်ယူဆရပြီး စီမံကိန်းလေးခုလုံးက မြန်မာအစိုးရအတွက် အလွန်ကြီးလေးသောကြွေးမြီဝန်ထုပ် ဝန်ပိုးတစ်ရပ် ပေးအပ်နိုင်သည်။ စီမံကိန်းအားလုံးအတွက် စီမံကိန်းဒဏ်ခံလူမှုအသိုက်အဝန်းများနှင့် ပွင့်လင်းမြင်သာပြီး အနှစ်သာရပြည့်ဝသော ဆွေးနွေးတိုင်ပင်မှုများ ပြုလုပ်ခဲ့ခြင်းမရှိပေ။ စီမံကိန်းလမ်းကြောင်းများက မြန်မာနိုင်ငံတွင်း ဆက်လက်ဖြစ်ပွားနေသော လက်နက်ကိုင် ပဋိပက္ခများ၊ ငြိမ်းချမ်းရေးမြှင့်တင်ရေး အားထုတ် ကြိုးပမ်းမှုများတို့နှင့်လည်း ဆက်နွယ်နေသည်ဖြစ်ရာ စိုးရိမ်ပူပန်ဖွယ်ရာတိုးတက်ပြောင်းလဲမှုပုံစံများဖြစ်နေသည်။ သို့သော် ဤစာတမ်းတွင် BRI လုပ်ငန်းများအပေါ် လွှမ်းမိုးမှု

ပြုနိုင်ကြောင်းကိုလည်း ထုတ်ဖော်တင်ပြထားသည်။ မြန်မာအစိုးရနှင့် မြန်မာအရပ်ဘက် အဖွဲ့အစည်းများအနေဖြင့် BRI လုပ်ငန်းများကို လမ်းကြောင်း ပြောင်းလဲပေးနိုင်မည်ဟု ဆိုလိုသည်။ တကယ်တမ်းတွင် ထိုသို့လုပ်ဆောင်နေခဲ့ပြီး လည်းဖြစ်သည်။

ကျယ်ပြန့်သော BRI

မူဘောင်ကိုနားလည်သိမြင်ခြင်း

၂၀၁၃ ခုနှစ်တွင်စတင်ခဲ့သော BRI မှာ အလွန်ကျယ်ပြန့်သော လုပ်ငန်းများမူဘောင်တစ်ရပ် ဖြစ်ပြီး တရုတ်နိုင်ငံတွင်းမှ အရင်းအနှီးနှင့် လုပ်အားပိုလျှံမှုများ (surpluses of capital and labour) ကို ကိုင်တွယ်ဖြေရှင်းရန်အတွက် တရုတ်ပြည်နယ်အစိုးရများနှင့် SOEs များမှ ဦးဆောင်အကောင်အထည်ဖော် ဆောင်ရွက်သည့် အစီအစဉ်တစ်ရပ်ဖြစ်သည်။ အဆိုပါပိုလျှံမှုမျိုးက အရင်းရှင်ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်မှုစနစ်တွင် ပုံမှန်ဖြစ်ပေါ်လေ့ရှိပြီး နိုင်ငံတော်အစိုးရများအနေဖြင့် အလုပ်လက်မဲ့နှုန်းမြင့်တက်ခြင်း၊ ဖွံ့ဖြိုးမှုနှုန်းကျဆင်းခြင်းနှင့် ဖြစ်လာနိုင်သော လူမှုရေးမတည်ငြိမ်မှုတို့ကို ရှောင်လွှဲနိုင်ရန်အတွက် ထိုကဲ့သို့သောပိုလျှံမှုများကို ကိုင်တွယ်စီမံခန့်ခွဲရမည်ဖြစ်၏။ BRI မတိုင်မီဖော်ထုတ်ခဲ့သော ‘အနောက်ပိုင်းဒေသဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်ရေးစီမံကိန်းကြီး (Great Western Development Project)’ နှင့် ‘အပြင်ထွက်ရေးမဟာဗျူဟာ (Going Out Strategy)’ ကဲ့သို့ပင် (‘BRI ၏ပင်မအကြောင်းတရားများ’ တွင်ရှုပါ) BRI သည် ပထဝီနယ်မြေဒေသချဲ့ထွင်ခြင်းနှင့် ဝန်းကျင်အနေအထား အသစ်ပြန်လည်ဖွဲ့စည်းခြင်း (spatial reorganization) တို့မှတစ်ဆင့် ဖော်ပြပါအကျပ်အတည်းများကို ရင်ဆိုင်ကိုင်တွယ် ဖြေရှင်းရန်ရည်ရွယ်သည်။ အမြတ်အစွန်းရှာဖွေနိုင်ရေးအတွက် အရင်းအနှီးနှင့်လုပ်အားကို အကျိုးရှိရှိ ပြန်လည်ပေါင်းစပ်နိုင်မည့် နည်းလမ်းများပင်ဖြစ်၏။^{၁၆} BRI နှင့်ပတ်သက်သည့် ကမ်းပိုင်းပုံစံ စည်းရုံးလှုံ့ဆော်မှုများဖြင့် ပြည်နယ်အစိုးရများနှင့် SOEs များက ၎င်းတို့ကိုယ်ပိုင်အမြတ်အစွန်းများ လက်လှမ်းနိုင်မည်ဖြစ်ကာ စီးပွားရေးဖွံ့ဖြိုးမှုက မောင်းနှင်သောရည်မှန်းချက်များ (growth-driven agendas) ကို အားထုတ်ရယူနိုင်မည်ဖြစ်သည်။ အကျိုးရလဒ်အနေနှင့် BRI အပေါ်စီမံအုပ်ချုပ်မှုသည် တစ်ခုနှင့်တစ်ခု ဆက်စပ်မှုမရှိပဲ အပိုင်းပိုင်းအစစ်ဖြစ်နေခဲ့ပြီး တရုတ်ဗဟိုအစိုးရပင်လျှင် BRI အစီအစဉ်ဖော်ဆောင်မှုအပေါ် ထိန်းချုပ်နိုင်စွမ်း နည်းပါးသည်။

BRI ၏ ပင်မအကြောင်းတရားများ

BRI ကိုရှေးရှုသောတွန်းအားများသည် တရုတ်နိုင်ငံ အရင်းရှင်ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်မှုစနစ်၏ အကျပ်အတည်းဖြစ်ပွားနိုင်ခြေသဘော သဘာဝများအပေါ်တွင် အကြောင်းရင်းခံကာ ထွက်လာခြင်း ဖြစ်၏။ ‘အကြောင်းအမျိုးမျိုးကြောင့် အရင်းအနှီး (Capital) သည် အမြတ်အစွန်းရရှိနိုင်မည့် လမ်းကြောင်းများကို ရှာဖွေနိုင်ခြင်းမရှိတော့သည့် အကျပ်အတည်းပေါ်လာလျှင်

၎င်းသည် ပိုလျှံငွေကြေးများ (money)၊ ထုတ်ကုန်ပစ္စည်းများ (commodities) နှင့် စက်မှုလုပ်ငန်းစွမ်းဆောင်ရည်များ (industrial capacity) အနေဖြင့် ပေါ်ထွက်လာပြီး ‘လူအမြောက်အမြား အလုပ်လက်မဲ့ဖြစ်ခြင်း (mass unemployment of labour) နှင့် အရင်းအနှီးများ အလွန်အကျွံပေါများတည်ရှိခြင်း (overaccumulation of capital)’ ဆိုသို့ဦးတည်စေသည်။^{၁၇} ဟု ပထဝီပညာရှင် David Harvey က ရှင်းလင်းတင်ပြထားသည်။ ဤနေရာတွင် အရင်းအနှီးကို အရာဝတ္ထုတစ်ခုအနေနှင့်မဟုတ်ပဲ လုပ်ငန်းစဉ်တစ်ရပ်အနေနှင့် မှတ်ယူသည်။ ပိုမိုများပြားသော ငွေကြေးအမြတ်အစွန်း ရရှိနိုင်ရန်အတွက် ထုတ်လုပ်နိုင်စွမ်းရှိသော လုပ်အားအတွင်းသို့ ငွေကြေးထည့်သွင်း ရင်းနှီးမြှုပ်နှံခြင်းဖြင့် အရင်းအနှီး ဖြစ်လာသည်။ ထိုလုပ်ငန်းစဉ်ရပ်တန့်သွားပါက အမြတ်ငွေကြေးရရှိမှု (နှင့် စီးပွားရေးဖွံ့ဖြိုးမှု) လည်း ရပ်တန့်သွားပြီး ပိုလျှံအရင်းအနှီးများ (ငွေ၊ ကုန်နှင့် စက်ပစ္စည်းများအပါအဝင်) နှင့် ပိုလျှံလုပ်အားများ (အလုပ်လက်မဲ့ဖြစ်သွားသော အလုပ်သမားများကိုဆိုသည်) ပေါ်ထွက်လာသည်။ အရင်းရှင်အင်္ဂါလက္ခဏာများ ရှိသည့် နိုင်ငံများ၏ အစိုးရမင်းများ (တရုတ်အစိုးရအပါအဝင်) အနေဖြင့် အဆိုပါအကျပ်အတည်းများကို အောင်မြင်စွာ ကိုင်တွယ်စီမံဖြေရှင်းရမည်ဖြစ်၏။ သို့မဟုတ်ပါက ကြီးမားပြင်းထန်သော လူမှုရေးမတည်ငြိမ်မှုများ ဖြစ်ပွားနိုင်ပြီး အစိုးရကို အာဏာမှဖယ်ရှားမှုမျိုးအထိ ဖြစ်လာနိုင်သည်။

Harvey ၏ တင်ပြချက်အရဆိုလျှင် ထိုကဲ့သို့သော အကျပ်အတည်းများကို ‘ဝန်းကျင်အနေအထား ပြန်လည်ပြင်ဆင်ခြင်း (spatial fix)’ ဖြင့် ကိုင်တွယ်စီမံဖြေရှင်းရသည်။ Spatial fix ဟူသည် ‘ပထဝီနယ်မြေချဲ့ထွင်ခြင်း (geographic expansion) နှင့် ဝန်းကျင်အနေအထား အသစ်ပြန်လည်ဖွဲ့စည်းခြင်း (spatial reorganization) တို့မှတစ်ဆင့် ပိုလျှံမှုများကို ပြန်လည်အသုံး ချနိုင်အောင် ဆောင်ရွက်ခြင်း (surplus absorption)’^{၁၈} ပင်ဖြစ်ကြောင်း Harvey က ရှင်းလင်းဖွင့်ဆိုထားပေသည်။ Spatial fix ကို ပုံစံများစွာဖြင့် ဆောင်ရွက်နိုင်သည်။ ဥပမာ ကုန်သွယ်ရေးနှင့် ရင်းနှီးမြှုပ်နှံမှု အတားအဆီးများကို ဖယ်ရှားခြင်းဖြင့် ဈေးကွက်သစ်များဖွင့်လှစ်ခြင်း (သို့မဟုတ်) ပိုလျှံမှုများကို အသုံးချရန်အတွက် နယ်မြေသစ်များအတွင်းသို့ ချဲ့ထွင်မှုကို အထောက်အကူပေးနိုင်မည့် အကြီးစားအခြေခံအဆောက်အအုံ စီမံကိန်းများ အကောင်အထည်ဖော်ဆောင်ရွက်ခြင်း တို့ဖြစ်သည်။ အရင်းရှင်စနစ် အခြေပြုဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်မှု သမိုင်းကြောင်း တလျှောက်လုံးတွင် spatial fix များ အကြိမ်ကြိမ်ပြုလုပ်ခဲ့သော်လည်း အကျပ်အတည်းကို ထာဝရအပြီးတိုင်ဖြေရှင်းနိုင်ခြင်းမရှိပဲ ဆိုင်းငံ့ထားရုံ၊ နေရာရွှေ့ပြောင်းရုံသာ တတ်နိုင်ခဲ့သည်။

၁၉၈၀ နှစ်ကာလများအတွင်း နိုင်ငံခြားပို့ကုန်ဦးတည် စက်မှုထွန်းကားရေး ပုံစံတစ်ရပ်သို့ ကူးပြောင်းခဲ့စဉ်ကတည်းကစပြီး တရုတ်နိုင်ငံသည် အကျပ်အတည်း (crisis) ဖြစ်လာလိုက်။

ဝန်းကျင်အနေအထား ပြန်လည်ပြင်ဆင်မှု (spatial fix) ပြုလိုက် ဟူသောသဘာဝစက်ဝန်းကို အကြိမ်ပေါင်းများစွာ ရင်ဆိုင်ဖြတ်သန်းခဲ့ရသည်။ BRI မှာ များမကြာသေးမီက စတင်ခဲ့သည့် နောက်ဆုံးပေါ် အားထုတ်ကြိုးပမ်းမှု တစ်ရပ်ဖြစ်သည်။ နိုင်ငံခြားပို့ကုန်ဦးတည်သော စက်မှုထုန်းကားရေးစနစ်၏ အစောပိုင်းကာလ၌ တရုတ်နိုင်ငံ၏ အရှေ့ပိုင်းပြည်နယ်များတွင် အထူးစီးပွားရေးဇုန်များနှင့် အကြီးစားအခြေခံအဆောက်အအုံများကို တည်ဆောက်ခဲ့သည်။ တရုတ်နိုင်ငံကျေးလက်ဒေသ တစ်နံတစ်လျားမှ ပြည်သူများက အဆိုပါအချက်အချာနေရာများဆီသို့ ရွှေ့ပြောင်းလုပ်ကိုင်ခဲ့ပြီး နိုင်ငံခြားပို့ကုန် ထုတ်လုပ်ရေးနှင့် သယ်ယူပို့ဆောင်ရေးလုပ်ငန်းများအတွက် အထောက်အကူပြုခဲ့သည်။ တရုတ်အစိုးရ၏ ပိုမိုကျယ်ပြန့်သောဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်ရေး မဟာဗျူဟာကြောင့် တရုတ်လူထု၏ကြီးမားသော အစိတ်အပိုင်းများအတွက် မြင့်မားသော စီးပွားရေး တိုးတက်မှုနှုန်းများနှင့် တိုးတက်ကောင်းမွန်သော လူနေမှုအဆင့်အတန်းများကို ဆောင်ကြဉ်းပေးနိုင်ခဲ့သည်။ ၁၉၉၀ နှစ်ကာလများတွင်မူ အချို့ကဏ္ဍများအတွင်း၌ အမြတ်အစွန်းရရှိနိုင်မှုပမာဏ ကျဆင်းလာခဲ့သည်ကို တွေ့မြင်ခံစားလာခဲ့ရသည်။ ယင်းကြောင့်ပင် တရုတ်နိုင်ငံနှင့် နိုင်ငံရပ်ခြားတိုင်းပြည်များအတွင်း (မြန်မာနိုင်ငံအပါအဝင်) spatial fix များပြုလုပ်သွားနိုင်အောင် ပံ့ပိုးကူညီပေးမည့် နိုင်ငံရေးဆိုင်ရာ အားထုတ်ကြိုးပမ်းဆောင်ရွက်မှုများ ကနဦးစတင်ပေါ်ထွက်လာခဲ့သည်။^{၁၁} တရုတ်စီးပွားရေးကော်ပိုရေးရှင်းများက မြောက်ဘက်အရပ်သို့ဦးတည်ကာ ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်မှုပိုမိုနည်းပါးသော တရုတ်နိုင်ငံအလယ်ပိုင်းနှင့် မြောက်ပိုင်းပြည်နယ်များဆီသို့ ရွှေ့လျားခဲ့သည်။ ပြည်နယ်အစိုးရများကလည်း စီးပွားရေးဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်ရေးအလို့ငှာ သယ်ယူပို့ဆောင်ရေးအခြေခံအဆောက်အအုံများနှင့် အထူးစီးပွားရေးဇုန်များတည်ဆောက်ခြင်း၊ သဘာဝသယံဇာတတူးဖော်ထုတ်ယူခြင်းနှင့် လျှပ်စစ်ဓာတ်အားထုတ်လုပ်ခြင်းလုပ်ငန်းများကို စိတ်အားထက်သန်စွာ အားပေးကူညီခဲ့ကြသည်။ တစ်ချိန်တည်းမှာပင် တရုတ်စီးပွားရေးကော်ပိုရေးရှင်းများက လုပ်အားခပိုမိုဈေးသက်သာပြီး စားသုံးသူဈေးကွက်သစ်များအပြင် နည်းပညာသစ်များ၊ သဘာဝသယံဇာတများနှင့် ရင်းနှီးမြှုပ်နှံမှုများ (အထူးသဖြင့် အခြေခံအဆောက်အအုံ တည်ဆောက်ရေးနှင့် ကုန်ထုတ်လုပ်ရေး) ကို ရှာဖွေကာ နိုင်ငံရပ်ခြား တွင် လုပ်ငန်းများ စတင်ဖော်ဆောင်ခဲ့သည်။

တရုတ်နိုင်ငံ၏ ပထမဆုံးသော spatial fixes ကိုကိုယ်စားပြုသည့် အဆိုပါပြည်တွင်းနှင့် နိုင်ငံတကာ လုပ်ငန်းများအား တရုတ်ဗဟိုအစိုးရက အမျိုးသားမူဝါဒ မူဘောင်နှစ်ရပ်အောက်တွင် ထည့်သွင်းကာ အားပေးထောက်ပံ့ခဲ့သည်။ ၁၉၉၉ ခုနှစ်တွင် နိုင်ငံအတွင်း အနောက်ပိုင်းဒေသသို့ ရွှေ့လျားမှုကို ‘အနောက်ပိုင်းဒေသ ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်ရေး စီမံကိန်းကြီး (Great Western Development Project)’ အောက်တွင် ပေါင်းစပ်ထည့်သွင်းခဲ့သည်။ ထိုစီမံကိန်းကြီးသည် ယူနန်ပြည်နယ်အပါအဝင် ပိုမိုဆင်းရဲနွမ်းပါးသော အနောက်ပိုင်းပြည်နယ်များ၏

ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်ရေးကို ဦးတည်မျှော်မှန်းသည်။ ၁၉၉၀ ခုနှစ်တွင် ‘အပြင်ထွက်ရေး မဟာဗျူဟာ (Going Out Strategy)’ ကိုလည်း စတင်ချမှတ်အကောင်အထည်ဖော်ခဲ့ပြီး နိုင်ငံရပ်ခြားသို့ လုပ်ငန်းများ ချဲ့ထွင်ရန်ရည်ရွယ်သော တရုတ်စီးပွားရေးကော်ပိုရေးရှင်းများ၏ အားထုတ်ကြိုးပမ်းမှုများကို အထောက်အပံ့ပေးခြင်းနှင့် အားပေးမြှင့်တင်ခြင်းများ ပြုလုပ်ခဲ့သည်။ အထူးသဖြင့် “အပြင်ထွက်ရေး (Going out)” မဟာဗျူဟာ အကောင်အထည်ဖော်ဆောင်ရွက်မှုတွင် အငြင်းပွားဖွယ်ရာများ ဖြစ်လာသည်။ တရုတ်ကုမ္ပဏီများမှာ နိုင်ငံတကာလုပ်ငန်းအတွေ့အကြုံများမရှိပေ။ တရုတ်ရင်းနှီးမြှုပ်နှံမှုများမှာလည်း တရုတ်အလုပ်သမားများအသုံးပြုခြင်း၊ အလုပ်သမားနှင့် သဘာဝပတ်ဝန်းကျင်ဆိုင်ရာ ညံ့ဖျင်းသော စံချိန်စံညွှန်းများ၊ ပွင့်လင်းမြင်သာမှုမရှိခြင်း၊ သက်ရောက်မှုလေ့လာဆန်းစစ်ချက်များ လုံလောက်မှုမရှိခြင်း၊ လူမှုအသိုက်အဝန်းနှင့် ဆွေးနွေးတိုင်ပင်မှုများ နည်းပါးလွန်းခြင်း အစရှိသည်တို့နှင့် ပတ်သက်၍ ပြစ်တင်ဝေဖန်မှုများကို ရင်ဆိုင်ကြုံတွေ့ခဲ့ရသည်။^{၁၂}

၁၉၉၀ နှစ်ကာလများနှင့် သက္ကရာဇ် ၂၀၀၀ အစောပိုင်းနှစ်ကာလများတွင် ပြုလုပ်ခဲ့သည့် spatial fixes (ဝန်းကျင်အနေအထားပြန်လည်ပြင်ဆင်မှုများ) က ပြစ်တင်ဝေဖန်မှုများနှင့် ရင်ဆိုင်ကြုံတွေ့ခဲ့ရသည့်တိုင် တရုတ်ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်ရေးပုံစံမှ ပေါ်ထွက်လာခဲ့သော အကျပ်အတည်းများကို ယာယီဖြေရှင်းပေးနိုင်ခဲ့သည်။ သို့သော် တစ်ကမ္ဘာလုံးဆိုင်ရာ ဘဏ္ဍာရေးအကျပ်အတည်း (Global Financial Crisis) ဖြစ်ပွားချိန် ၂၀၀၇-၂၀၀၈ ခုနှစ်တွင် ပြည်တွင်းအကျပ်အတည်းသစ်တစ်ရပ်က အပြင်းထန်ဆုံးအနေအထားသို့ ရောက်ရှိလာခဲ့သည်။ အမေရိကန်ပြည်ထောင်စုနှင့် ဥရောပနိုင်ငံများအတွင်းရှိ စားသုံးသူဈေးကွက်များ လိုက်ပါပြိုလဲသွားခဲ့ခြင်းကြောင့် တရုတ်နိုင်ငံတွင်းမှ နိုင်ငံခြားပို့ကုန်လုပ်ငန်းများမှာ အကြီးအကျယ်အထိနာခဲ့ရ၏။ နိုင်ငံခြားပို့ကုန်ပမာဏ ၃၀% လျော့ကျသွားပြီး ရွှေ့ပြောင်းအလုပ်သမားပေါင်း ၂၃ သန်းခန့် အလုပ်လက်မဲ့ဖြစ်ခဲ့ရသည်။^{၁၃}

အလုပ်လက်မဲ့အရေအတွက်များ ပြားလာခဲ့ခြင်းက (အစိုးရအားလုံးကဲ့သို့ပင်) တရုတ်အစိုးရအား အလွန်စိုးရိမ်ပူပန်စေခဲ့သည်။ တရုတ်နိုင်ငံကွန်မြူနစ်ပါတီ (Communist Party of China (CPC)) ၏ နိုင်ငံအုပ်ချုပ်ရေးအခွင့်အာဏာ တရားဝင်မှုက ပါတီ၏ စီးပွားရေးဆိုင်ရာ စွမ်းဆောင်မှု၊ အသက်မွေးဝမ်းကျောင်းလုပ်ငန်းများ တိုးတက်ကောင်းမွန်မှု တို့နှင့် နီးနီးကပ်ကပ်ဆက်နွယ်နေသည်။ အလုပ်လက်မဲ့ဦးရေ လျော့ချနိုင်ရန်အတွက် တရုတ်အစိုးရက ယွမ်ငွေ ၄ ထရီလီယံ (ဒေါ်လာ ၅၈၆ သန်း) တန် စီးပွားရေးဦးမော့စေရေးရန်ပုံငွေ (stimulus package) တစ်ရပ်ဖြင့် တစ်ကမ္ဘာလုံးဆိုင်ရာဘဏ္ဍာရေး အကျပ်အတည်းကို တုံ့ပြန်ဖြေရှင်းဆောင်ရွက်ခဲ့သည်။ အဆိုပါ စီးပွားရေးဦးမော့စေရေး ရန်ပုံငွေမှတစ်ဆင့် ပြည်နယ်အစိုးရများက စီးပွားရေးဖွံ့ဖြိုးမှုကို ပြန်လည်အသက်သွင်းနိုင်မည့် ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်ရေး စီမံကိန်းများ

(အထူးသဖြင့် အခြေခံအဆောက်အအုံ တည်ဆောက်ရေး လုပ်ငန်းများ) အတွက် ချေးငွေများရယူနိုင်ခဲ့သည်။^{၁၄} ထို့သို့ဖြင့် ကားလမ်းကွန်ယက်များ၊ ရေကြောင်းပို့ဆောင်ရေးစနစ်များ၊ အိမ်ခြံမြေများ၊ လေဆိပ်များနှင့် မီးရထားလမ်းများကို နိုင်ငံတစ်ဝှမ်း အကြီးအကျယ်ချဲ့ထွင်တည်ဆောက်ခဲ့ကြသည်။

အဆိုပါ ပြင်ဆင်မှုစာရင်းလုပ်ငန်းများ (fixes) ကိုဖော်ဆောင်ခဲ့သော်လည်း တရုတ်အရင်းရှင်စနစ်အတွင်းမှ အကျပ်အတည်းက ပြန်လည်ပေါ်ပေါက်လာခဲ့၏။ ပြည်တွင်း အခြေခံ အဆောက်အအုံများအပေါ် ရင်းနှီးမြှုပ်နှံမှုများကြောင့် ကမ္ဘာ့အဆင့် သယ်ယူပို့ဆောင်ရေးစနစ်တစ်ရပ်ဖြစ် တည်လာခဲ့သော်လည်း အမြတ်အစွန်းမရနိုင်သော အိမ်ခြံမြေနှင့်လျှပ်စစ်စွမ်းအင် ပိုလျှံရောင်းလိုအားများ (အခြားကဏ္ဍများတွင်လည်း အလားတူဖြစ်၏) ပေါ်ထွက်လာခဲ့သည်။ နှစ်အနည်းငယ်အတွင်းမှာပင် စီးပွားရေး ဖွံ့ဖြိုးရေးအတွက် အားထုတ်ကြိုးပမ်းဆောင်ရွက်နေခဲ့သည့် ပြည်နယ်အစိုးရများမှာ အခြေခံအဆောက်အအုံစီမံကိန်းများ အတွက် ချေးငွေပမာဏအမြောက်အမြား ရယူခဲ့ခြင်းကြောင့် ကြွေးမြီလည်ပင်းနစ်လာခဲ့သည်။ ဥပမာ ၂၀၁၁ ခုနှစ်တွင် ယူနန် ပြည်နယ်သည် စီးပွားရေးဦးမော့စေရေးရန်ပုံငွေ (stimulus package) မှ ချေးငွေများဖြင့် ဆောက်လုပ်ခဲ့သော အဝေးပြေး အမြန်လမ်းမကြီးများနှင့် အဝေးပြေးလမ်းများအတွက် ကြွေးမြီပေးချေမှုပြုရန် ဘဏ္ဍာငွေထုတ်မပေးနိုင်ခဲ့ပေ။ ကောက်ခံရရှိ သောလမ်းအသုံးပြုခဝင်ငွေက မျှော်မှန်းထားသည်ထက် ယွမ်ငွေ ၂ ဘီလီယံ (အမေရိကန်ဒေါ်လာ ၂၈၀ သန်း) လျော့နည်း ခဲ့ခြင်းကြောင့်ဖြစ်သည်။^{၁၅} ၂၀၁၇ ခုနှစ်သို့ရောက်ချိန်တွင် ယူနန်ပြည်နယ်၏ကြွေးမြီနှင့် စုစုပေါင်းပြည်တွင်းထုတ်ကုန် (GDP) အချိုး ၄၀.၈% ရှိရာ စုစုပေါင်းကြွေးမြီပမာဏ ယွမ်ငွေ ၆၇၃.၇ ဘီလီယံ (အမေရိကန်ဒေါ်လာ ၉၄.၅၈ ဘီလီယံ) အထိ ရှိသည်။^{၁၆}

တစ်ဘက်တွင် အခြေခံအဆောက်အအုံများ အကြီးအကျယ် ဆောက်လုပ်ဖော်ဆောင်ခဲ့သည့် SOEs များမှာလည်း ကြွေးမြီ ပမာဏအမြောက်အမြားတင်ရှိနေခဲ့ပြီး အမြတ်အစွန်းရနိုင်ရန် အခက်အခဲကြီးမားစွာကြုံလာရသည်။ ၂၀၁၄ ခုနှစ်တွင် တရုတ်နိုင်ငံ GDP ၏ ၂၅% ခန့်သာ ဝင်ငွေဖော်ဆောင် ပေးနိုင်ခဲ့သော်လည်း အဆိုပါ SOEs များ၏ ကြွေးမြီပမာဏမှာ စီးပွားရေးကော်ပိုရေးရှင်းများမှ တင်ရှိသော ကြွေးမြီ ပမာဏစုစုပေါင်း အမေရိကန်ဒေါ်လာ ၁၂.၅ ထရီလီယံ ၏ ၆၀% အထိ ရှိလေသည်။^{၁၇} ယခုအခါ တရုတ်နိုင်ငံ စီးပွားရေးကော်ပိုရေးရှင်းများ၏ ကြွေးမြီ စုစုပေါင်းက GDP ၏ ၁၆၃% ရှိရာ အမေရိကန်နိုင်ငံ စီးပွားရေးကော်ပိုရေးရှင်းများ ၏ကြွေးမြီနှင့် GDP အချိုးထက် ပိုမိုမြင့်မားနေသည်။^{၁၈}

ပြည်တွင်း၌ ငွေထုတ်ချေးကာ အမြတ်အစွန်းရနိုင်မည့် အခွင့်အလမ်းများ လုံလုံလောက်လောက် မရှိသည့် တရုတ်ဘဏ်များတွင် အသုံးမပြုပဲအလဟဿဖြစ်နေသည့် အရန်နှိုင်ငံခြားငွေ (foreign reserve) ပမာဏ အမေရိကန်ဒေါ်လာ ၃ ထရီလီယံ ရှိနေခဲ့သည်။^{၁၉}

တစ်ချိန်တည်းမှာပင် တရုတ်နိုင်ငံ၏ နိုင်ငံခြားပို့ကုန်ဦးတည် ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်ရေးပုံစံ (export-oriented model of develop- ment) က အောင်မြင်မှုဆက်လက်ထိန်းသိမ်းရန် အတိုင်းအတာ အဆုံးပိုင်းနားထိရောက်ရှိနေခဲ့ပြီဖြစ်သည်။ တရုတ်နိုင်ငံတွင်း လုပ်ငန်းလစာ မြင့်မားလာခဲ့ခြင်းကြောင့် စရိတ်နည်း ကုန်စည်များထုတ်လုပ်မှုမှ ရရှိနိုင်မည့် အမြတ်အစွန်းများ လျော့နည်းသွားခဲ့ပြီး တစ်ကမ္ဘာလုံးဆိုင်ရာယှဉ်ပြိုင်နိုင်စွမ်း ကျဆင်းသွားခဲ့သည်။ ထို့ကြောင့်ပင် တရုတ်စီးပွားရေးကော်ပို ရေးရှင်းများက အခြားဖွံ့ဖြိုးဆဲနိုင်ငံများ အတွင်း ကုန်ထုတ်လုပ် ငန်းလုပ်ဆောင်နိုင်မည့် နေရာများကို စတင်ရှာဖွေခဲ့ကြသည်။ တရုတ်ဘဏ်သူရဲကောင်းများ အဖွဲ့အစည်းများကလည်း ၎င်းတို့၏အရန်ငွေများဖြင့် အမြတ်အစွန်းများ ပေးစွမ်းနိုင်သော ရင်းနှီးမြှုပ်နှံမှုများ ပြုလုပ်နိုင်မည့် နေရာများကို ရှာဖွေနေခဲ့သည်။ ပြည်နယ်အစိုးရများက စီးပွားရေးဖွံ့ဖြိုးမှု ကိုမောင်းနှင်ပေးနိုင်မည့် စီမံကိန်းသစ်များအား ရှာဖွေနေခဲ့ပြီး SOEs များကလည်း အမြတ်ပိုထွက်နိုင်မည့် လုပ်ငန်းများကို ရှာဖွေနေခဲ့လေသည်။

BRI ကိုရှေးရှုသောတွန်းအားများသည် တရုတ်နိုင်ငံ အရင်းရှင်ဖွံ့ဖြိုးတိုး တက်မှုစနစ်၏ အကျပ်အတည်း ဖြစ်ပွားနိုင်ခြေသဘော သဘာဝများ အပေါ်တွင် အကြောင်းရင်းခံကာ ထွက်လာခြင်းဖြစ်၏။

အဆိုပါ အားထုတ်ကြိုးပမ်းလုပ်ဆောင်ချက်များကို ကူညီထောက်ပံ့ရန်နှင့် အားပေးမြှင့်တင်ရန်အတွက် တရုတ်ဗဟိုအစိုးရက ‘အနောက်ပိုင်းဒေသဖွံ့ဖြိုးတိုး တက်ရေး စီမံကိန်းကြီး (Great Western Develop- ment Project)’ နှင့် မကောင်းသတင်းကျော်စောသည့် ‘အပြင်ထွက်ရေးမဟာဗျူဟာ (Going Out Strategy)’ အောက်တွင် အကောင်အထည်ဖော်ဆောင်ရွက်နေသော လုပ်ငန်းများကို အစီအစဉ်သစ်တစ်ရပ်ဖြစ်သည့် ‘ရပ်ဝန်းတစ်ခု၊ လမ်းမတစ်ခု (One Belt, One Road)’ အောက်သို့ ပြန်လည် စီစဉ်ထည့်သွင်းခဲ့သည်။ တရုတ်နိုင်ငံခြားရင်း နှီးမြှုပ်နှံမှုများအတွက် ပုံရိပ်ကောင်းတစ်ခု ဖန်တီးရန်နှင့် တရုတ်နိုင်ငံကို အရေးပါသောကမ္ဘာ့ဇာတ်ကောင်တစ်ခု အဖြစ်သတ်မှတ်ပုံဖော်ရန်အတွက် တရုတ်အစိုးရက ရှေးခေတ် ပိုးလမ်းမများဟူသည့်နိမိတ်ပုံအား ပြန်လည်အသက်သွင်းကာ BRI အစီအစဉ်ကိုမြှင့်တင်ခဲ့ပြီး ‘နှစ်ဦးနှစ်ဖက်အနိုင် (win-win)’ ၊ ‘အပြန်အလှန်အကျိုးကျေးဇူး (mutual benefit)’ နှင့် ‘ရေတည်တည်တံ့ခိုင်မြဲမှု (sustainabil- ity)’ ဟူသော စကားလုံးများကို အသုံးပြုခဲ့သည်။ ဆိုရလျှင် ထိုအစီအစဉ်သစ်မှာ ကြွေးကြော်သံဆောင်ပုဒ် တစ်ခုဖြစ်ပြီး ဥရောပနှင့် အာရှကိုပိုမိုကောင်းမွန်စွာချိတ်ဆက်နိုင်မည့် ကုန်းနှင့် ပင်လယ်ကုန်သွယ်ရေး လမ်းကြောင်းများ တည်ဆောက်ရေးဟူသည့် ကျယ်ပြန့်သော မျှော်မှန်းချက်များမှအပ အသေးစိတ်အကြောင်းအချက်များ

မပါဝင်သည့် အစီအစဉ်တစ်ရပ်ဖြစ်သည်။

အဆိုပါကမ်းပိုင်းပုံစံစည်းရုံးလှုံ့ဆော်မှုကို တရုတ်တို့၏မူဝါဒ ရေးဆွဲချမှတ်ရေးလုပ်ငန်းစဉ်များတွင် အလွန်တွေ့ရသည်။ ပြည်နယ်အဆင့် အကျိုးစီးပွားများမှ မောင်းနှင်သည့် ရှိရင်းစွဲလုပ်ငန်းများကို ရှင်းရှင်းလင်းလင်းမရှိအောင် တမင် ရည်ရွယ်ရေးဆွဲချမှတ်ထားသော မူဝါဒများနှင့် ဆောင်ပုဒ်များ အောက်တွင် ထည့်သွင်းကာ ဗဟိုအစိုးရမှ အားပေးကူညီထောက်ပံ့ခြင်းဖြစ်၏။^{၂၀} အဓိကကျသောတရုတ်မူဝါဒများ (BRI ထက်ရှေ့ကျသည့် ‘အနောက်ပိုင်းဒေသဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်ရေးစီမံကိန်းကြီး’ ကဲ့သို့ သောမူဝါဒများ) မှာ ပြည်နယ်အစိုးရများနှင့် စီးပွားရေးကော်ပိုရေးရှင်းများ၏ အကျိုးစီးပွားများမှ တွန်းအားပေးမောင်းနှင်မှုဖြင့် ‘အောက်ခြေမှ’ ထွက်ပေါ်လာလေ့ရှိသည်။^{၂၁} မူဝါဒရည်မှန်းချက်တစ်ရပ်မှာ အရှိန်အဟုန်တစ်ခုရလာချိန်တွင် တရုတ်ဗဟိုအစိုးရက ကမ်းပိုင်းပုံစံ စည်းရုံးလှုံ့ဆော်ရေး ဆောင်ပုဒ်များဖြင့် ကိုယ်စားပြုဖော်ပြသည့် ကျယ်ပြန့်သောမျှော်မှန်းချက်နှင့် ညွှန်ကြားချက်များ ရေးဆွဲချမှတ်သည်။^{၂၂} ထိုကြွေးကြော်သံဆောင်ပုဒ်များကို နိုင်ငံတော်အဆင့် အင်စတီကျူးရှင်းများ၊ ပြည်နယ်နှင့်တိုင်းအဆင့် အစိုးရများနှင့် စီးပွားရေးလုပ်ငန်းများနှင့် အခြားအင်စတီကျူးရှင်းများက သင့်တော်သလို အဓိပ္ပာယ်ဖွင့်ဆိုပြီး အကောင်အထည်ဖော် ဆောင်ရွက်နိုင်မည် ဖြစ်သည်။^{၂၃} ထို့နောက်တွင် တက္ကသိုလ်များမှပညာရှင်များ၊ အစိုးရနှင့်ဆက်နွယ်နေသော အကြံပေး အုပ်စုများက နောက်ခံရည်ရွယ်ချက်များနှင့် ကြောင်းကျိုးဆက်စပ်မှုများကို ထုတ်ဖော်သတ်မှတ်ပေးနိုင်မည့် ခွဲခြမ်းလေ့လာဆန်းစစ်မှုများဖြင့် ကျယ်ပြန့်လွန်းသော အဆိုပါမူဝါဒများနှင့် ဆောင်ပုဒ်များကို ပိုမိုခိုင်မာလာအောင် အားဖြည့်ပေးသည်။ ထိုသို့ဖြင့် စီးပွားရေးကော်ပိုရေးရှင်းများနှင့် ဒေသန္တရအစိုးရများက ၎င်းတို့၏စိတ်ကူး စိတ်သန်းများကို လက်တွေ့စမ်းသပ်နိုင်ခွင့်နှင့် ကိုယ်ပိုင်ရည်မှန်းချက်များကို ချမှတ်ဖော်ဆောင်နိုင်ခွင့် ရရှိပြီး CPC ကမူ နိုင်ငံတစ်ဝှမ်းမှ လုပ်ငန်းများကို ဦးဆောင်ထိန်းချုပ် မောင်းနှင်သည့်ပုံစံမျိုးဖြင့် ပါဝင်သည်။ နိုင်ငံရပ်ခြားရှိ သက်ဆိုင်ရာစီမံကိန်းများတွင် ပါဝင်လုပ်ကိုင်ဆောင်ရွက်ရန် SOEs များကို ဘေဂျင်းအစိုးရမှ လမ်းညွှန်ချက်ပေးရမည့်အစား တကယ်တမ်းတွင် SOEs များက ဖော်ဆောင်နိုင်မည့်စီမံကိန်းများကို ကိုယ်တိုင်ရှာဖွေဖော်ထုတ်ပြီး လိုအပ်ပါက ထိုစီမံကိန်းများအတွက် တရုတ်အစိုးရအဖွဲ့များထံမှ ဘဏ္ဍာရေးနှင့် ကြပ်မတ်ထိန်းသိမ်းရေးဆိုင်ရာ အထောက်အပံ့များ တောင်းခံရယူကြသည်။^{၂၄}

ရှင်းလင်းသော မူဝါဒတစ်ရပ် သို့မဟုတ် အသေးစိတ်စီမံချက်တစ်ရပ် မပါရှိသည့်တိုင် ‘ရပ်ဝန်းတစ်ခု၊ လမ်းမတစ်ခု (One Belt, One Road)’ကို နိုင်ငံတကာလေ့လာသူများက တရုတ်တို့၏ ‘မဟာသေနင်္ဂဗျူဟာ’ တစ်ရပ်အဖြစ် ဖွင့်ဆိုသတ်မှတ်လေ့ရှိသည်။ One Belt, One Road အစီအစဉ်အပေါ် ခွဲခြမ်းလေ့လာဆန်းစစ်မှုများမှာလည်း အစွန်းနှစ်ဖက်တွင်

ရှိနေခဲ့သည်။ အနောက်တိုင်း လေ့လာသုံးသပ်သူတို့က ပြင်းပြင်းထန်ထန် ပြစ်တင်ဝေဖန်လေ့ရှိပြီး တရုတ် လေ့လာသုံးသပ်သူများကမူ အလွန်အကောင်းမြင်သော ဘက်မှ ဆွေးနွေးတင်ပြလေ့ရှိသည်။^{၂၅} ထိုအစီအစဉ်အား မာရှယ်စီမံချက် (Marshall Plan) နှင့်ခိုင်းရှင်းသုံးသပ်မှု များလည်း ထွက်ပေါ်လာခဲ့သည်။ အားလုံးပါဝင်နိုင်ခွင့်နှင့် ‘နှစ်ဦးနှစ်ဖက်အနိုင် (win-win)’ သဘောသဘာဝကို အလေးပေးဖော်ပြလိုသည့်အပြင် တရုတ်နယ်ချဲ့ကြီးစိုးရေး (Chinese imperialism) ပုံစံမျိုးမပေါက်အောင် ရှောင်လွှဲလိုသည့် တရုတ်အစိုးရအဖို့ ထိုခိုင်းရှင်းမှုများကို အလွန်စိတ်ပျက်ခဲ့ရသည်။ ၂၀၁၅ ခုနှစ်တွင် တရားဝင် အင်္ဂလိပ်အမည် ‘ရပ်ဝန်းနှင့်လမ်းအစီအစဉ် (Belt and Road Initiative)’ အဖြစ် ပြောင်းလဲအသုံးပြုခဲ့သည်။ ထိုအစီအစဉ်မှာ တရုတ်တို့၏ မဟာဗျူဟာ သို့မဟုတ် မူဝါဒတစ်ရပ်မဟုတ်ပဲ မည်သည့်နိုင်ငံမဆို လွတ်လပ်စွာပါဝင် ပူးပေါင်းနိုင်သည့် တရုတ်နိုင်ငံမှ စတင်ဖော်ဆောင်သော အစီအစဉ်သစ်တစ်ရပ်ဖြစ်ကြောင်း ထင်ရှားပေါ်လွင်စေရန် အတွက်ဖြစ်သည်။ တရုတ်အစိုးရသည် BRI ၏ ရည်မှန်းချက်များနှင့် နယ်နိမိတ်ကို ရှင်းရှင်းလင်းလင်း တင်ပြနိုင်ရန် အားထုတ်ကြိုးပမ်းမှု တစ်ခုအနေဖြင့် ‘ပိုးလမ်းမစီးပွားရေး ရပ်ဝန်းနှင့် ၂၁ ရာစုပင်လယ်ရေကြောင်းပိုးလမ်းမ ပူးတွဲတည်ဆောက်ရေးဆိုင်ရာ မျှော်မှန်းချက်နှင့် လုပ်ငန်းများ (Vision and Actions on Jointly Building Silk Road Economic Belt and 21st Century Maritime Silk Road)’ ဟူသော လမ်းညွှန် စာတမ်းတစ်စောင်ကိုလည်း ချမှတ်ထုတ်ပြန်ခဲ့သည်။^{၂၆} သို့သော် ထိုအစီအစဉ်သစ်၏သဘော သဘာဝနှင့်နယ်နိမိတ်တို့နှင့်ပတ်သက်၍ ရှင်းရှင်းလင်းလင်း သိမြင်နားလည်နိုင်ရန် ခက်ခဲနေဆဲသာဖြစ်သည်။

BRI မူဘောင်

‘မျှော်မှန်းချက်နှင့်လုပ်ငန်းများ (Vision and Actions)’ စာတမ်းတွင် ကျယ်ပြန့်သော ဦးစားပေးနယ်ပယ်ကဏ္ဍငါးခုကို အနှစ်ချုပ် ရှင်းလင်းတင်ပြထားသည်။ (၁) မူဝါဒရေးရာပေါင်းစပ်ညှိနှိုင်းဆောင်ရွက်ခြင်း (၂) အခြေခံအဆောက်အအုံများအား ချိတ်ဆက်ခြင်း (၃) လွတ်လပ်စွာ စီးဆင်းသောကုန်သွယ်ရေးနှင့် ရင်းနှီးမြှုပ်နှံမှု (၄) ဘဏ္ဍာရေးဆိုင်ရာချိတ်ဆက်ပေါင်းစည်းခြင်းနှင့် (၅) မတူခြားနားသောနိုင်ငံတို့မှ ပြည်သူ့အချင်းချင်းကြား ချစ်ခင်ရင်းနှီးမှု (people-to-people bonds) တို့ဖြစ်သည်။ ယင်းတို့အနက် လွတ်လပ်စွာစီးဆင်းသောကုန်သွယ်ရေးနှင့်ရင်းနှီးမြှုပ်နှံမှုကို အားပေးမြှင့်တင်ခြင်းက ‘အဓိကအကျဆုံးကဏ္ဍ’^{၂၇} ဖြစ်ပြီး ကျန်ဦးစားပေးနယ်ပယ်ကဏ္ဍလေးခုက ထို့အတွက် ထောက်ပံ့ပိုးရန်ဖြစ်ကြောင်း ဖော်ပြထား၏။ ဦးစားပေးနယ်ပယ်ကဏ္ဍများက BRI လုပ်ငန်းများအတွက် ဦးတည်ချက်နှင့် မူဘောင်တစ်ရပ်ကို သတ်မှတ်ပေးသည်။ သို့သော် ထိုနယ်ပယ်ကဏ္ဍ များက အလွန်တရာကျယ်ပြန့်လွန်းသည် ဖြစ်ရာ လူပုဂ္ဂိုလ်များကြား၊ အစိုးရများကြား သို့မဟုတ်

ကုမ္ပဏီများကြားမှ မည်သည့်လုပ်ငန်းများကိုမဆို ထည့်သွင်းသတ်မှတ်နိုင်လေသည်။ ကုန်သွယ်ရေးနှင့် ရင်းနှီးမြှုပ်နှံမှုများ မြှင့်တင်အားပေးခြင်းကို မည်သည့်လုပ်ငန်းကဏ္ဍတွင်မဆို (e-commerce အပါအဝင်) လုပ်ဆောင်နိုင်ပြီး နိုင်ငံတကာကုန်သွယ်ရေးနှင့် ရင်းနှီးမြှုပ်နှံမှုဆိုင်ရာ ကန့်သတ်တားမြစ်ချက်များ လျှော့ချခြင်း၊ ကုန်စည်ပြပွဲများနှင့် အတွေ့အကြုံဖလှယ်ရေးခရီးစဉ်များမှ တစ်ဆင့် ကုန်သွယ်ရေးနှင့် ရင်းနှီးမြှုပ်နှံမှုကို လှုံ့ဆော်အားပေးခြင်း၊ လွတ်လပ်သော ကုန်သွယ်ရေးဇုန်များဖော်ဆောင်ခြင်း အစရှိသော လုပ်ဆောင်ချက်များဖြင့် ပံ့ပိုးဆောင်ရွက်နိုင်မည် ဖြစ်သည်။ တရုတ်နိုင်ငံတွင်း ကုန်သွယ်ရေးနှင့် ရင်းနှီးမြှုပ်နှံမှုများ ဖြစ်နိုင်သကဲ့သို့ နိုင်ငံတကာ ကုန်သွယ်ရေးနှင့် ရင်းနှီးမြှုပ်နှံမှုများလည်း အကျိုးဝင်သက်ဆိုင်သည်။

‘အပြင်ထွက်ရေး (Going Out)’ စီမံကိန်းအတွေ့အကြုံများမှ ရရှိခဲ့သော သင်ခန်းစာများအရ တရုတ်နိုင်ငံ၏ ရင်းနှီးမြှုပ်နှံမှုများအတွက် နယ်မြေဒေသတွင်း နိုင်ငံရေးဆိုင်ရာ အားပေးထောက်ခံမှုနှင့် လူထုအားပေးထောက်ခံမှုကို တည်ဆောက်သွားရန် အလွန်အရေးပါကြောင်း BRI မူဘောင်က အသိအမှတ်ပြုထားသည်။ မူဝါဒရေးရာပေါင်းစပ်ညှိနှိုင်းဆောင်ရွက်ရေး (Policy Coordination) ဟူသော ဦးစားပေးကဏ္ဍအောက်တွင် အစိုးရများကြား တွေ့ဆုံဆွေးနွေးမှုများနှင့် အဆင့်ဆင့်တိုင်းအတွက် အတွေ့အကြုံဖလှယ်ရေး ခရီးစဉ်များတို့မှ တစ်ဆင့် နိုင်ငံရေးဆိုင်ရာအားပေးထောက်ခံမှုနှင့် BRI မူဝါဒရေးရာ အခြေခံအုတ်မြစ် တစ်ခုကို တည်ဆောက်သည်။ အမျိုးသားအဆင့်နှင့် အမျိုးသားအဆင့်အောက် စီမံချက်များကို နိုင်ငံတကာစနစ်ယန္တရားများ၊ စံချိန်စံညွှန်းများနှင့်အညီ ချမှတ်ဖော်ဆောင်နိုင်ရန် ရည်ရွယ်ပေသည်။^{၂၀} ‘မတူခြားနားသော နိုင်ငံများမှ ပြည်သူ့အချင်းချင်း ချစ်ခင်ရင်းနှီးမှု (People-to-people bonds)’ နယ်ပယ်ကဏ္ဍက BRI အတွက် လူထုအားပေးထောက်ခံမှုကို တည်ဆောက်ရန် အားထုတ်ဆောင်ရွက်ခြင်းဖြစ်ပြီး ပြည်သူများကြားမှ မည်သည့် ပူးပေါင်းဆောင်ရွက်မှုမျိုးမဆို အကျိုးဝင်သက်ဆိုင်၏။ ဥပမာ အစိုးရအထောက်အပံ့ဖြင့် ဖော်ဆောင်သော ‘နိုင်ငံတကာ အကူအညီနှင့် ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်ရေး’ ထုံးတမ်းစဉ်လာပုံစံ စီမံကိန်းများနှင့် လူသားချင်း စာနာထောက်ထားမှု ဆိုင်ရာ တုံ့ပြန်ဆောင်ရွက်မှုများ၊ လူမှုရေး တာဝန်ကျေပွန်သောစီးပွားရေးလုပ်ငန်းများပုံစံ စီမံကိန်းများအပြင် စာသင်ကျောင်းများ၊ အသိပညာရှင်များ၊ နိုင်ငံရေးပါတီများ၊ ယဉ်ကျေးမှုဌာနများ၊ အားကစားနှင့် ဘာသာရေး အင်စတီကျူးရှင်းများတို့ကြားမှ အတွေ့အကြုံဖလှယ်ရေးနှင့် လေ့လာရေးခရီးစဉ်များနှင့် ဆိုရှယ်မီဒီယာမှတစ်ဆင့် BRI နှင့်ဆက်နွှယ်သောလုပ်ငန်းများကို မြှင့်တင်အားပေးခြင်းတို့ ပါဝင်နိုင်ပေသည်။

အပြင်ထွက်ရေး (Going Out) စီမံကိန်းအတွေ့အကြုံများမှ ရရှိခဲ့သော သင်ခန်းစာများအရ တရုတ်နိုင်ငံ၏ရင်းနှီးမြှုပ်နှံမှုများ အတွက် နယ်မြေဒေသတွင်း နိုင်ငံရေးဆိုင်ရာ အားပေးထောက်ခံမှုနှင့် လူထုအားပေးထောက်ခံမှုကို တည်ဆောက်သွားရန် အလွန်အရေးပါကြောင်း BRI မူဘောင်က အသိအမှတ်ပြုထားသည်။

ကျန်ရှိသော ဦးစားပေးနယ်ပယ်နှစ်ခုက ‘လွတ်လပ်စွာစီးဆင်းသော ကုန်သွယ်ရေးနှင့် ရင်းနှီးမြှုပ်နှံမှု (Free flowing Trade and Investment)’ ကို ပံ့ပိုးကူညီပေးနိုင်မည့် အခြေခံအဆောက်အအုံများနှင့် ဘဏ္ဍာရေးဝန်ဆောင်မှုများ တည်ဆောက်ခြင်းကို မြှင့်တင်အားပေးသည်။ ‘ဘဏ္ဍာရေးဆိုင်ရာ ချိတ်ဆက်ပေါင်းစည်းရေး’ ဟူသော နယ်ပယ်ကဏ္ဍအမှတ်စဉ် (၄) တွင် ပိုမိုလွယ်ကူချောမွေ့သော ဘဏ္ဍာငွေထောက်ပံ့မှု ကြေးမြီအာမခံ၊ နယ်စပ်ဖြတ်ကျော် ဘဏ္ဍာရေးဆိုင်ရာ လွှဲပြောင်းပေးချေမှုများနှင့် ငွေလဲလှယ်မှုများ ပါဝင်သည်။ ထိုလုပ်ဆောင်ချက်များက BRI လုပ်ငန်းများအတွက် ဘဏ္ဍာရေးဆိုင်ရာအထောက်အပံ့များ ပေးစွမ်းနိုင်သည့်အပြင် ကုန်သွယ်ရေးနှင့် ရင်းနှီးမြှုပ်နှံမှုများအနေနှင့် နိုင်ငံတကာ နယ်နိမိတ်များကို ဖြတ်သန်းကာ ပိုမို လွတ်လပ်စွာ စီးဆင်းနိုင်အောင် ကူညီပေးနိုင်သည်။ ‘အခြေခံအဆောက်အအုံများ ချိတ်ဆက်ရေး (Infrastructure Connectivity)’ ကဏ္ဍတွင် အခြေခံအဆောက်အအုံ အပျော့နှင့် အမာနှစ်မျိုးလုံး တည်ဆောက်နိုင်အောင် ကြိုးပမ်းဆောင်ရွက်၏။ ကားလမ်းများ၊ ရထားလမ်းများ၊ တံတားများ၊ ဆိပ်ကမ်းများ၊ လျှပ်စစ်မီးလိုင်းများနှင့် မီးတိုင်များ၊ အင်တာနက်ကြိုးများ၊ IT စနစ်များ၊ ဂြိုဟ်တုများနှင့် အခြားဆက်သွယ်ရေးစနစ်များ ပါဝင်ပေသည်။ အခြေခံအဆောက်အအုံများက ကုန်စည်များ၊ လုပ်အားများနှင့် သတင်းအချက်အလက်များကို ပိုမိုမြန်ဆန်ချောမွေ့စွာ သယ်ယူပို့ဆောင်ပေးနိုင်သည့်အပြင် ထို့အတွက် ရင်းနှီးမြှုပ်နှံမှု ပြုခြင်းကလည်း ပိုလျှံလှုပ်အားများကို လျော့နည်းပပျောက်စေပြီး အကျိုးအမြတ်များ ပြန်လည်ပေးအပ်နိုင်သည်။

ဖော်ဆောင်နေဆဲ သို့မဟုတ် ရှိရင်းစွဲ (သို့သော် နှောင့်နှေးကြန့်ကြာနေသော သို့မဟုတ် အသက်မဝင်သော) စီမံကိန်းများစွာကို ‘BRI စီမံကိန်းများ’ အနေဖြင့် BRI မူဘောင်အောက်တွင် တံဆိပ်ကပ်နိုင်အသက်သွင်းကာ ပြန်လည်စဉ်ထည့်သွင်းခဲ့၏။ လုပ်ငန်းသစ်များ သို့မဟုတ် ရှိရင်းစွဲလုပ်ငန်းများကို BRI ၏ အစိတ်အပိုင်းအဖြစ် မြှင့်တင်အားပေးခြင်းဖြင့် ပါဝင်ဆောင်ရွက်သော အစုအဖွဲ့များအနေနှင့် ၎င်းတို့၏စီမံကိန်းများအတွက်

နိုင်ငံရေးဆိုင်ရာ အားပေးထောက်ခံမှုများ ရယူနိုင်ပြီး BRI နှင့်သက်ဆိုင်သော ရန်ပုံငွေထောက်ပံ့မှုများ ရရှိခံစားနိုင်သည့်အပြင် စီမံကိန်း၏ ဂုဏ်ရိန်မြှင့်တင်ရေးလည်း ပိုမိုကြီးမားနိုင်သည်။ SOEs များ အနေဖြင့်လည်း ၎င်းတို့၏လုပ်ငန်းများကို BRI ဖော်ဆောင်ရေး အထောက်အကူပြုလုပ်ငန်းများအဖြစ် ပုံဖော်ဖန်တီးခြင်းဖြင့် အထူးသီးသန့်ဘဏ္ဍာငွေ ထောက်ပံ့မှုများ၊ မူဝါဒရေးရာဦးစားပေး အခွင့်အရေးများ၊ လုပ်ငန်းပါမစ်များနှင့် လိုင်စင်များ ရယူနိုင် မည်ဖြစ်သည်။^{၂၆} BRI အမှတ်တံဆိပ်ကပ်နိုင်ခြင်းဖြင့် တရုတ်အစိုးရ၏ ကျောထောက်နောက်ခံပြုမှုကို ရရှိနိုင်မည်ဟူသော ထင်မှတ်ယူဆချက်တစ်ရပ်က တရုတ်နိုင်ငံပြင်ပတွင်လည်း ဖြစ်တည်နေသည်။ ယင်းသည် အမြဲမှန်ကန်သည်မဟုတ်ပေ။ တရုတ်ဗဟိုအစိုးရက စီမံကိန်းကို ထိထိရောက်ရောက်ပံ့ပိုးမြှင့်တင်ရန် မဆိုထားနှင့် စီမံကိန်းဖြစ်တည်နေကြောင်းကိုပင် မသိရှိပုံဖြစ်နိုင်သည်။

မူလက ဥရောပနှင့် အာရှကို ကုန်းလမ်း၊ ပင်လယ်လမ်းတို့ဖြင့်ချိတ်ဆက်ရန် မျှော်မှန်းခဲ့သည့် ‘ရပ်ဝန်းတစ်ခု၊ လမ်းမတစ်ခု (One Belt, One Road)’ အစီအစဉ်အား ၂၀၁၃ ခုနှစ်ကတည်းကစ၍ တိုက်ကြီးများအားလုံးပါဝင်ပြီး သမုဒ္ဒရာအားလုံးကို ဖြတ်သန်းသွားသည့်အစီအစဉ်အဖြစ်သို့ တိုးမြှင့်ခဲ့သည့်။ ယခုအခါ အာဂျင်တီးနား၊ ဖီဂျီနှင့် မက်ဒါဂတ်စကာ ကဲ့သို့သော ဝေးကွားလှသည့်နိုင်ငံများပင် BRI တွင်ပါဝင်ဆောင်ရွက်နေပြီဖြစ်သည်။ ‘ရေခဲပေါ်ကပိုးလမ်းမ (Silk Road on Ice)’ စီမံကိန်းတစ်ခုက တိုက်ကြီးများဖြတ်ကျော် ပင်လယ်ခရီး သယ်ယူပို့ဆောင်ရေးအတွက် အာတိတ်လမ်းကြောင်းတစ်ခုဖွင့်လှစ်ရန် အားထုတ်ကြိုးပမ်းနေပြီး အန္တာတိကတိုက်အတွက်လေဆိပ်တစ်ခုတည်ဆောက်ရန်လည်း အစီအစဉ်ရေးဆွဲ ချမှတ်လျက်ရှိသည်။^{၂၇} BRI အစီအစဉ်၏နယ်နိမိတ်ကို ကန့်သတ်လိုက်ခြင်းမျိုး မဖြစ်စေရန်အတွက် တရုတ်အစိုးရသည် BRI မြေပုံများကို ပိတ်ပင်တားမြစ်ထား၏။

နိုင်ငံတော်အစိုးရများက BRI အစီအစဉ်နှင့် စပ်လျဉ်း၍ တရုတ်အစိုးရနှင့် နားလည်မှုစာချွန်လွှာ ရေးထိုးချုပ်ဆိုလိုက်လျှင် သက်ဆိုင်ရာ နိုင်ငံများအနေဖြင့် BRI တွင် ‘ပူးပေါင်းပါဝင်ပြီ’ ဟုဆိုနိုင်သည်။ အစိုးရတစ်ရပ်က BRI နှင့်သက်ဆိုင်သော နားလည်မှုစာချွန်လွှာကို လက်မှတ်ရေးထိုးခဲ့ခြင်း မရှိလျှင်ပင် နယ်မြေဒေသအဆင့်အစိုးရ အင်စတီကျူးရှင်းများ၊ ကုမ္ပဏီများနှင့် အကျိုးအမြတ် မယူသောအဖွဲ့အစည်းများ အနေနှင့် ၎င်းတို့၏လုပ်ငန်းများကို ‘BRI လုပ်ငန်းများ’ အနေနှင့် တံဆိပ်ကပ်နိုင်သတ်မှတ်နိုင်မည် ဖြစ်သည်။ ဥပမာ ဂျာမန်အစိုးရသည် BRI နှင့်သက်ဆိုင်သော နားလည်မှုစာချွန်လွှာကို လက်မှတ်ရေးထိုးခဲ့ခြင်း မရှိသည့်အပြင် တစ်ခါတစ်ရံ ထိုအစီအစဉ်အပေါ်ယုံကြည်မှုကင်း မဲ့သည်ဟု ထင်မြင်ရ၏။ သို့သော် အနောက်ဂျာမနီရှိ Duisburg မြို့မှာ တရုတ်-ဥရောပရထားလမ်းအတွက် အဓိကကျသော ဘူတာတစ်ခုဖြစ်ပြီး ဂျာမန်ရထားလမ်းကုမ္ပဏီကြီး တစ်ခုဖြစ်သော Deutsche Bahn ကလည်း

ထိုရထားလမ်းဆောက်လုပ်မှုတွင် အဓိကကျသော မိတ်ဖက်ကုမ္ပဏီတစ်ခုဖြစ်သည်။

BRI အုပ်ချုပ်ရေးဆိုင်ရာ စိန်ခေါ်မှုအခက်အခဲများ

တရုတ်အစိုးရအဖို့ ထိုမျှကျယ်ပြန့်သော မူဘောင်တစ်ရပ်နှင့် အရေအတွက်အကန့်အသတ်မရှိသော ‘BRI တံဆိပ်ကပ်လုပ်ငန်းများ’ ပါရှိသော အဆိုပါအစီအစဉ်ကို ထိထိရောက်ရောက် အုပ်ချုပ်ရန်နှင့် BRI အမှတ်တံဆိပ်ကို ကိုင်တွယ်ထိန်းချုပ်ရန် အလွန်ခက်ခဲနေခဲ့၏။ အမျိုးသားဖွံ့ဖြိုး တိုးတက်ရေးနှင့် ပြုပြင်ပြောင်းလဲရေးကော်မရှင် (National Development and Reform Commission (NDRC)) အောက်တွင် ‘ခါးပတ်လမ်းအစီအစဉ် (BRI) မြှင့်တင်ရေးဦးဆောင်အဖွဲ့ရုံး (Office of the Leading Group for promoting BRI)’ တစ်ခုကို ဖွဲ့စည်းခဲ့ပြီးဖြစ်သော်လည်း ထိုရုံးမှာသေးငယ်ပြီး ကြပ်မတ်ထိန်းသိမ်းရေးအာဏာများ မရှိပေ။ ၎င်း၏ အဓိကအခန်းကဏ္ဍမှာ BRI ကို မြှင့်တင်ရန်ဖြစ်သောဖြစ်ပြီး အုပ်ချုပ်ရန်မဟုတ်ပါ။ လက်ရှိအခြေအနေတွင် BRI ၏ အစိတ်အပိုင်းများကို ကြီးကြပ်ကွပ်ကဲသည့် (အမျိုးသား အဆင့် SOEs များအား ကြီးကြပ်ကွပ်ကဲမှုအပါအဝင်) အမျိုးသားအဆင့်အစိုးရအဖွဲ့အစည်းတစ်ခုပေါင်း တစ်ခုခန့်ရှိသည်။ ပြည်နယ်တစ်ခုချင်းစီတွင်လည်း ပြည်နယ်အဆင့် SOEs များကို ကြီးကြပ်အုပ်ချုပ်သည့် ကိုယ်ပိုင်အဖွဲ့များရှိသည်။

တရုတ်အမျိုးသားအစိုးရသည်လည်း တရုတ်နိုင်ငံ SOEs များ၏လုပ်ငန်းများကို စီမံအုပ်ချုပ်ရန်အတွက် ခက်ခက်ခဲခဲရုန်းကန်နေခဲ့ရသည်။ ၁၉၈၀ နှစ်ကာလများကတည်းကစပြီး အဓိကပြုပြင်ပြောင်းလဲမှုကြီး များက ကြီးမားသော SOEs များကို လွတ်လပ်သော စီးပွား ရေးကော်ပိုရေးရှင်းများအဖြစ် ပြောင်းလဲခဲ့ပြီး သေးငယ်သော SOEs များကို ရောင်းထုတ်ခဲ့သည်။ သို့ဖြစ်ရာ အမျိုးသားအဆင့် SOEs ပေါင်း ၉၇ ခုသာကျန်ရှိပြီး စီးပွားရေးလုပ်ငန်းပေါင်း ၁၁၀၀၀၀ ကို ပြည်နယ်အဆင့် SOEs များအဖြစ် သတ်မှတ်ခဲ့သည်။^{၂၈} အမျိုးသားအဆင့် SOEs များစွာတို့မှာ နိုင်ငံတကာဧရာမကုမ္ပဏီကြီးများ ဖြစ်လာခဲ့ပြီး Fortune ၅၀၀ စာရင်းတွင် ထိပ်တန်းမှမြင့်မြင့်မားမား နေရာယူထားသည်။ အကြီးမားဆုံးကုမ္ပဏီဖြစ်သော Sinopec Group သည် နှစ်စဉ် ဝင်ငွေ အမေရိကန်ဒေါ်လာ ၄၄၄ ဘီလီယံရှိပြီး ဝန်ထမ်းပေါင်း ၆၂၀၀၀၀ ခန့်ရှိသည်။ အမျိုးသားအဆင့် SOEs များကို နိုင်ငံပိုင်ဆိုင်မှုများ ကြီးကြပ်ရေးနှင့် စီမံရေးကော်မရှင် (State-owned Assets Supervision and Administration Company (SASAC)) က ကြီးကြပ်ကွပ်ကဲသည်။ ကော်မရှင်၏ ရည်မှန်းချက်မှာ တရုတ်နိုင်ငံ SOEs များ၏ စီးပွားရေးဆိုင်ရာတန်ဖိုး (economic value) မြှင့်တင်စေရေး ပင်ဖြစ်၏။ ဆိုလိုသည်မှာ SOEs များ၏စွမ်းဆောင်မှုကို အဓိကအားဖြင့် ၎င်းတို့၏ အမြတ်ငွေပမာဏအပေါ်အခြေခံပြီး စီးပွားရေးဆိုင်ရာရှုထောင့်မှ တိုင်းတာ တွက်ချက်သည်။^{၂၉} ပြည်နယ်အစိုးရများ၏ အောင်မြင်မှုကိုလည်း အလားတူပင် တိုင်းတာသတ်မှတ်၏။ ပြည်နယ်ခေါင်းဆောင်များ၏ အောင်မြင်မှုကို အဓိကအားဖြင့် ပြည်နယ်စီးပွားရေးဖွံ့ဖြိုးမှု

နှုန်းများဖြင့် တိုင်းတာသတ်မှတ်ခြင်း ဖြစ်သည်။

အမျိုးသားဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်ရေးနှင့် ပြုပြင်ပြောင်းလဲရေး ကော်မရှင် (National Development and Reform Commission (NDRC)) အောက်တွင် 'ခါးပတ်လမ်းအစီအစဉ် (BRI) မြှင့်တင်ရေးဦးဆောင်အဖွဲ့ရုံး (Office of the Leading Group for promoting BRI)' တစ်ခုကို ဖွဲ့စည်းခဲ့ပြီး ဖြစ်သော်လည်း ထိုရုံးမှသေးငယ်ပြီး ကြပ်မတ်ထိန်းသိမ်းရေး အာဏာများ မရှိပေ။ ၎င်း၏အဓိကအခန်းကဏ္ဍမှာ BRI ကို မြှင့်တင်ရန်ဖြစ်သောဖြစ်ပြီး အုပ်ချုပ်ရန်မဟုတ်ပါ။

SASAC (နှင့် ပြည်နယ်အဆင့် အလားတူကြီးကြပ်ရေးအဖွဲ့များ) သည် SOEs များ၏ တရားမဝင်သော၊ အန္တရာယ်ဖြစ်စေနိုင်သော၊ အမြတ်အစွန်းမရှိနိုင်သော လုပ်ငန်းများကို ရပ်တန့်ရန်အတွက် ခက်ခက်ခဲခဲရုန်းကန်နေခဲ့ရသည်။ ၂၀၁၇ ခုနှစ်တွင် တရုတ်ကူးသန်းရောင်းဝယ်ရေးဝန်ကြီးဌာန (MOFCOM) ၊ အမျိုးသား ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်ရေးနှင့် ပြုပြင်ပြောင်းလဲရေးကော်မရှင် ၊ တရုတ်ပြည်သူ့ဘဏ်နှင့် နိုင်ငံခြားရေးဝန်ကြီးဌာနတို့က ပူးတွဲလမ်းညွှန်ချက်များ ထုတ်ပြန်ခဲ့သည်။ ထိုပူးတွဲလမ်းညွှန်ချက်များတွင် 'မီးပွင့်စနစ် (traffic light system)' တစ်ခုပါရှိသည်။ SOEs များအတွက် မည်သည့်ကဏ္ဍရပ်များတွင် လုပ်ငန်းဖော်ဆောင်ခြင်းကို တားမြစ်ပိတ်ပင်ကြောင်း၊ ကန့်သတ်ကြောင်း သို့မဟုတ် အားပေးကြောင်း လမ်းညွှန်ပြသပေးသည့်စနစ်ဖြစ်ပြီး ကန့်သတ်ထားသော ရင်းနှီးမြှုပ်နှံမှုများ အတွက် ပြုလုပ်သွားရမည့် အခြားကြီးကြပ်ကွပ်ကဲမှုများ ကိုလည်း ဖော်ပြထားသည်။ အဆိုပါလမ်းညွှန်ချက်များတွင် SOEs များအနေဖြင့် သက်ဆိုင်ရာနယ်မြေဒေသတွင်း ဥပဒေများကို လေးစားလိုက်နာဆောင်ရွက်ရမည်ဟု သတ်မှတ်ပြဌာန်းထားသည်။^{၃၃} သို့သော် SOEs များမှာ တားမြစ်ထားသောကဏ္ဍများတွင် ရင်းနှီးမြှုပ်နှံမှုများ ပြုလုပ်နေခဲ့ပြီး သက်ဆိုင်ရာဒေသတွင်းဥပဒေများကိုလည်း ချိုးဖောက်နေခဲ့သည် (တရုတ်ကြီးကြပ် အုပ်ချုပ်ရေးအဖွဲ့များမှ ရပ်တန့်ရန်မစွမ်းသာသော ကိစ္စရပ်များ ဖြစ်ဟန်ရှိ၏)။ ဥပမာ SOEs များစွာနှင့် ၎င်းတို့၏ လက်အောက်ခံကုမ္ပဏီများကို တင်ဒါလိမ်လည်မှုနှင့် ကျင့်ဝတ်ဖောက်ဖျက်မှုများအတွက် ကမ္ဘာ့ဘဏ်က အမည်ပျက်စာရင်း သွင်းခဲ့သည်။^{၃၄}

တရုတ်အစိုးရအေဂျင်စီများအနေဖြင့် စီမံကိန်းရှင်သန်အောင်မြင်နိုင်စွမ်းနှင့် သက်ဆိုင်ရာနယ်မြေဒေသအတွင်း လူမှုရေးနှင့် သဘာဝပတ်ဝန်းကျင်ဆိုင်ရာ အကျိုးသက်ရောက်မှုများတို့ကို လေ့လာဆန်းစစ်နိုင်မည့် စွမ်းဆောင်ရည်မျိုးလည်း မရှိပေ။ အထူးသဖြင့် ထိပ်တန်းအဆင့် နိုင်ငံရေးဆိုင်ရာ အားပေးထောက်ပံ့မှုများ ရရှိသော စီမံကိန်းဖြစ်နေပါက စည်းမျဉ်းစည်းကမ်းများအတိုင်း လိုက်နာဆောင်ရွက်ရန်

ပျက်ကွက်မှုများကိုလည်း သတိထားစောင့်ကြည့် ထိန်းသိမ်းမှုမရှိပေ။^{၃၅} ထို့အတူ SOEs များတွင် စီမံကိန်းဒဏ်ခံ လူမှုအသိုက်အဝန်းများနှင့် အနှစ်သာရရှိသော ဆွေးနွေးတိုင်ပင်မှုများ ပြုလုပ်ရန်နှင့် လူမှုရေးနှင့် သဘာဝပတ်ဝန်းကျင်ဆိုင်ရာ အကျိုးသက်ရောက်မှုများကို နိုင်ငံတကာ စံချိန်စံညွှန်းများနှင့်အညီ လေ့လာဆန်းစစ်ရန်အတွက် လုံလောက်သောအတွေ့အကြုံများနှင့် စွမ်းဆောင်ရည်များ မရှိပေ။ MOFCOM ၊ SASAC နှင့် UNDP တို့မှ ပြုလုပ်ခဲ့သည့် ၂၀၁၇ ခုနှစ် လေ့လာချက်အရ စစ်တမ်းကောက်လေ့လာခဲ့သော တရုတ်ကုမ္ပဏီများ၏ တစ်ဝက်ခန့်ကသာ ၎င်းတို့၏နိုင်ငံရပ်ခြား စီမံကိန်းများအတွက် လူမှုရေးနှင့် သဘာဝပတ်ဝန်းကျင်ဆိုင်ရာ အကျိုးသက်ရောက်မှုများ နှင့်ပတ်သက်၍ ဆန်းစစ် လေ့လာမှုများ ပြုလုပ်ခဲ့ကြောင်း တွေ့မြင်ရသည်။^{၃၆}

အစိုးရပိုင်မဟုတ်သော စီးပွားရေးလုပ်ငန်းများနှင့် နယ်မြေဒေသတွင်းရှိ အမည်ခံ 'BRI စီမံကိန်းများ' အပေါ် တရုတ်အစိုးရ၏ ထိန်းချုပ်နိုင်စွမ်းက ပို၍ပင်နည်းပါးသည်။ ဥပမာအနေနှင့်ဆိုရလျှင် ကရင်ပြည်နယ် ကရင်နယ်ခြားစောင့်တပ်ဖွဲ့ နယ်မြေအတွင်း ရွှေကုက္ကိုလ် 'အထူးစီးပွားရေးဇုန်' ဖော်ဆောင်မှုက ကိုယ့်ဘာသာတံဆိပ်ကပ်နိုင်သော BRI လုပ်ငန်းတစ်ရပ် ဖြစ်သည်။ ထိုအထူးစီးပွားရေးဇုန်ကို ဟောင်ကောင်အခြေစိုက် ပုဂ္ဂလိကကုမ္ပဏီတစ်ခုဖြစ်သော Myanmar Yatai International Holding Group က ဖော်ဆောင်လျက်ရှိသည်။ တရုတ်အလုပ်သမားများ တရားမဝင်ခန့်ထားခြင်း၊ တရားမဝင်လောင်းကစားလုပ်ငန်း လုပ်ကိုင်ခြင်း၊ သက်မွေးမှုလုပ်ငန်းများ ဖျက်ဆီးခြင်းနှင့် လယ်ယာမြေသိမ်းဆည်းခြင်း တို့ကြောင့် အဆိုပါစီမံကိန်းအပေါ် ပြစ်တင်ဝေဖန်မှုများ ကျယ်ကျယ်ပြန့်ပြန့် ဖြစ်တည်နေခဲ့သည်။^{၃၇} သတင်းမီဒီယာများ၏ အစီရင်ခံတင်ပြမှုများ ထွက်ပေါ်မလာမီ ချိန်အထိ တရုတ်ဗဟိုအစိုးရအဖို့ Yatai ကုမ္ပဏီ၏ လုပ်ငန်းများကို သိရှိထားခဲ့နိုင်ခြေ အလွန်နည်းပါးသည်။ သိရှိခဲ့ရချိန်တွင်ကား ထိုနယ်မြေဒေသအနေဖြင့်ရော၊ BRI ၏ဂုဏ်သတင်းအနေဖြင့်ပါ ထိခိုက်ပျက်စီးသွားခဲ့ပြီဖြစ်သည်။

BRI အပေါ် ဝင်ရောက် လွှမ်းမိုးခြင်း

ကြိုတင်သတ်မှတ်ပြဌာန်းထားသော မဟာဗျူဟာ တစ်ရပ်မဟုတ်ပဲ ကျယ်ပြန့်လွန်းသော မူဘောင်တစ်ရပ် ဖြစ်နေခဲ့ရာ BRI အောက်တွင် ဖော်ဆောင်သော လုပ်ငန်းများကို အစိုးရများနှင့် အရပ်ဘက် လူမှုအဖွဲ့အစည်းအုပ်စုများမှ ဝင်ရောက် လွှမ်းမိုးရန် ဖြစ်နိုင်လေသည်။ သီအိုရီသဘောတရားအရ BRI စီမံကိန်းများက ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်ရေးဆိုင်ရာ အိမ်ရှင်ဒေသတွင်းစီမံချက်များကို အားပေးထောက်ပံ့ရန် ရည်ရွယ်သည်။ တရုတ်အစိုးရအနေနှင့် တရုတ်ရင်းနှီးမြှုပ်နှံမှုများကို အကောင်အထည်ဖော် ဆောင်ရွက်သွားရန်ဟူ၍ အတင်းအကျပ်ဖိအားပေးခြင်းမျိုး မပြုနိုင်ပါ။ အနည်းဆုံးအနေနှင့် အိမ်ရှင်အစိုးရများမှ (အားပေးထောက်ပံ့ခြင်းမဟုတ်လျှင်ပင်) လက်ခံရန်

လိုအပ်သည်။ တရုတ်အစိုးရက BRI လုပ်ငန်းများကို ထိထိရောက်ရောက်စောင့်ကြည့်စစ်ဆေးရန်နှင့် စီမံအုပ်ချုပ်ရန် မစွမ်းသာသော အနေအထားတွင် ပူးပေါင်းပါဝင်သော အစိုးရများနှင့် CSOs များအနေဖြင့် ၎င်းတို့၏ နိုင်ငံများအတွင်း BRI စီမံကိန်းများ ကြီးကြပ်အုပ်ချုပ်ရေးအတွက် ပိုမိုအားကောင်းခိုင်မာသော အခန်းကဏ္ဍတစ်ခုပေါ်မှ ပါဝင်ဆောင်ရွက်ရမည်ဖြစ်သည်။ မြန်မာနိုင်ငံတွင်းမှ BRI စီမံကိန်းများအား ပိုမိုကောင်းမွန်ထိရောက်စွာ ကြီးကြပ်အုပ်ချုပ်နိုင်ရေးအတွက် မြန်မာအစိုးရက ကနဦး လုပ်ဆောင်ချက်အချို့ကို စတင်အကောင်အထည်ဖော်နေခဲ့ပြီးဖြစ်ကြောင်း ဤအနှစ်ချုပ်အစီရင်ခံစာတွင် တင်ပြထားသည်။ သို့သော် ထို့ထက်များစွာ ပိုမိုလုပ်ဆောင်နိုင်မည်ဖြစ်သည်။

မြန်မာနိုင်ငံအတွင်းမှ BRI

အထက်တွင်ဖော်ပြခဲ့သည့်သို့ပင် BRI မှာ တရုတ်နိုင်ငံနှင့် မြန်မာနိုင်ငံကြား ကုန်သွယ်ရေးနှင့် ရင်းနှီးမြှုပ်နှံမှု တိုးမြှင့်ရေးကာလ ရှည်ကြီးပမ်းအားထုတ်မှုများအနက် မကြာသေးမီက ပေါ်ထွက်လာခဲ့သည့် နောက်ဆုံးပေါ်အားထုတ်ကြိုးပမ်းမှုတစ်ခုဖြစ်သည်။ ထို့အပြင် အားထုတ်ဆောင်ရွက်မှု ခရီးလမ်းများမှာ စိန်ခေါ်မှုအခက်အခဲများနှင့် ပြည့်နှက်နေခဲ့သည်။ ၂၀၁၆-၂၀၁၇ ခုနှစ်တွင် မြန်မာနိုင်ငံအပေါ် နိုင်ငံတကာမှ ဆက်ဆံရေးဖြတ်တောက်မှုကြောင့် တရုတ်အစိုးရအနေဖြင့် နှစ်နိုင်ငံဆက်ဆံရေး ကိုပြန်လည်အလေးပေးအာရုံစိုက်ကာ စီမံကိန်းများကို CMEC စီမံကိန်းသစ် (မြန်မာနိုင်ငံတွင်း BRI အတွက် အဓိကယန္တရားတစ်ခု) အောက်တွင် ပြန်လည် စီစဉ်ထည့်သွင်းဖော်ဆောင်နိုင်မည့် အခွင့်အလမ်းတစ်ခုပေါ် ရရှိပိုင်ဆိုင်ခဲ့သည်။ ထို့အပြင် မြန်မာနိုင်ငံတွင်းလုပ်ကိုင်ဆောင်ရွက်ခဲ့သော အတွေ့အကြုံများမှ ရရှိခဲ့သော သင်ခန်းစာများကြောင့် တရုတ်ရင်းနှီးမြှုပ်နှံသူများ၊ ယူနန်ပြည်နယ်အစိုးရနှင့် တရုတ်ဗဟိုအစိုးရတို့က BRI ၏ အပြုသဘောဆောင်သော အကျိုးသက်ရောက်မှုများ အကြောင်းကို အများပြည်သူသိမြင်လက်ခံလာအောင် ကြိုးပမ်းဆောင်ရွက်ခဲ့ကြသည်။ သို့တိုင် မြန်မာနိုင်ငံအတွင်း နိုင်ငံခြားရင်းနှီးမြှုပ်နှံမှုများ ရင်ဆိုင်ကြုံတွေ့နေရသည့် စိန်ခေါ်မှုအခက်အခဲများကို CMEC ကလည်း ရှောင်လွှဲနိုင်စွမ်းမရှိခဲ့ပဲ တိုးတက်မှုဖွင့်လေးနှေးကွေးနေခဲ့သည်။

မြန်မာနိုင်ငံတွင်း တရုတ်ကုန်သွယ်ရေးနှင့် ရင်းနှီးမြှုပ်နှံမှု - မျှော်လင့်ချက်များနှင့် စိတ်ပျက်အားလျော့မှု များ

တရုတ်တို့၏ spatial fixes (ဝန်းကျင်အနေအထား ပြန်လည်ပြင်ဆင်ခြင်း) များက ၁၉၉၀ နှစ်ကာလများအတွင်း၌ မြန်မာနိုင်ငံအပေါ် စတင်ရိုက်ခတ်လာခဲ့သည်။ တရုတ် SOEs များက အမြတ်အစွန်းရရှိနိုင်မည့် ရင်းနှီးမြှုပ်နှံမှုများ ပြုလုပ်ရန် ကြိုးပမ်းနေခဲ့ပြီး အိမ်နီးချင်း ယူနန်ပြည်နယ်

အစိုးရက စီးပွားရေးဖွံ့ဖြိုးမှုအား မြှင့်တင်ပေးနိုင်မည့် နည်းလမ်းများကို ရှာဖွေနေခဲ့သည်။ မြန်မာနိုင်ငံမှာလည်း ၎င်းကိုယ်တိုင်၏ စီးပွားရေးပြုပြင်ပြောင်းလဲရေး လုပ်ငန်းများကို ရေးဆွဲချမှတ်လျက်ရှိသည်။ ဗမာပြည်ကွန်မြူနစ်ပါတီ အပေါ် တရုတ်ကွန်မြူနစ်ပါတီ၏ အားပေးကူညီထောက်ပံ့မှုများ လျော့ချခဲ့ပြီးနောက်ပိုင်း ၁၉၈၅ ခုနှစ်တွင် နှစ်နိုင်ငံကြား နယ်စပ်ကုန်သွယ်ရေးကို တရားဝင် ဖွင့်လှစ်ဆောင်ရွက်ခဲ့သည်။^{၁၅} ၁၉၈၈ ခုနှစ်တွင် အာဏာသိမ်းယူခဲ့ပြီးနောက် နိုင်ငံတော်ငြိမ်ဝပ်ပိပြားမှု တည်ဆောက်ရေးကောင်စီ (State Law and Order Restoration Council (SLORC)) သည် တိုင်းပြည်၏ ဆုတ်ယုတ်အားနည်းနေသော စီးပွားရေးကို ပြန်လည်မြှင့်တင်နိုင်ရန်အတွက် ဗိုလ်ချုပ်နေဝင်း၏ ဈေးကွက်အခြေခံပြုပြင်ပြောင်းလဲရေး မူလလုပ်ငန်းများကို ဆက်လက်အကောင်အထည်ဖော်ခဲ့သည်။^{၁၆} ထိုနှစ်မှာပင် SLORC က နိုင်ငံခြားရင်းနှီးမြှုပ်နှံမှုကို အားပေးမြှင့်တင်ရန်အတွက် နိုင်ငံခြားရင်းနှီးမြှုပ်နှံမှုဥပဒေ ချမှတ်ပြဋ္ဌာန်းခဲ့ပြီး နိုင်ငံတကာကုန်သွယ်ရေးနှင့် ရင်းနှီးမြှုပ်နှံမှုများ (အများစုမှာ တရုတ်နိုင်ငံမှဖြစ်၏) အတွက် စီးပွားရေးတံခါးကို တစ်စိတ်တစ်ပိုင်းဖွင့်လှစ်ပေးခဲ့သည်။

တရုတ်နိုင်ငံနှင့် မြန်မာနိုင်ငံကြား ကုန်သွယ်မှုက အလျင်အမြန် ဖွံ့ဖြိုးကြီးထွားလာခဲ့၏။ ဆယ်စုနှစ်များစွာ အထီးကျန်ခဲ့ရပြီး နောက် မြန်မာနိုင်ငံတွင် ဈေးပေါသော လူသုံးကုန်ပစ္စည်းများ အတွက် ဝယ်လိုအား အလွန်မြင့်မားနေခဲ့ပြီး တရုတ်စက်ရုံများကလည်း တရုတ်နိုင်ငံ နိုင်ငံခြားပို့ကုန်ဦး တည်စက်ရုံများမှ အလုံးအရင်းနှင့် ထုတ်လုပ်လိုက်သည့် ဈေးပေါသောကုန်ပစ္စည်းများကို ပေးသွင်းရောင်းချရန် စိတ်ဆန္ဒပြင်းပြနေခဲ့လေသည်။^{၁၇} ကုန်သွယ်မှုကို တရုတ်မျိုးနွယ် ကုန်သည်များ (မြန်မာနိုင်ငံဒေသခံများရော အသစ်ပြောင်းရွှေ့ဝင်ရောက်လာသော တရုတ်လူမျိုးများပါ) က ပံ့ပိုးကူညီဆောင်ရွက်ခဲ့သည်။^{၁၈} ထိုသူတို့တင်သွင်းလာသည့် ဈေးပေါသောလူသုံးကုန်ပစ္စည်းများ (ဥပမာ ပန်းကန်ပြားများ၊ အထည်အလိပ်များနှင့် စီးကရက်များ) က မြန်မာ ဈေးကွက်တွင် ပြည့်လျှံသွားခဲ့သည်။^{၁၉} အဆိုပါကုန်သည်များမှာ (Pal Nyiri၏ ဖော်ပြချက်အသုံးအနှုန်းအရဆိုလျှင်) ‘အကျိုးဆောင်လူနည်းစု’ အုပ်စုသစ်တစ်ခု ဖြစ်လာခဲ့ပြီး (ယခင် ဆိုဗီယက်နိုင်ငံတွင်း တရုတ်ကုန်သည်များ ပါဝင်ခဲ့သည့်အခန်းကဏ္ဍ တစ်ခုအတိုင်း) တရုတ်နိုင်ငံမှစက်ရုံများနှင့် မြန်မာနိုင်ငံမှစားသုံးသူများကို ချိတ်ဆက်ပေးသည်။^{၂၀}

၁၉၉၀ နှစ်ကာလများနှင့် သက္ကရာဇ် ၂၀၀၀ အစောပိုင်း နှစ်ကာလများ၌ နိုင်ငံတော်ငြိမ်ဝပ်ပိပြားမှု တည်ဆောက်ရေးကောင်စီ (SLORC) နှင့် နောက်ပိုင်းတွင် နိုင်ငံတော်အေးချမ်းသာယာရေးနှင့် ဖွံ့ဖြိုးရေးကောင်စီ (State Peace and Development Council (SPDC)) သည် ပိုမိုကြီးမားပြီး ငွေကြေး အကျိုးအမြတ်ပိုမိုရရှိနိုင်မည့် ရင်းနှီးမြှုပ်နှံမှုများ (အထူးသဖြင့် စက်မှုလုပ်ငန်းနှင့် အခြေခံအဆောက်အအုံပိုင်း) ကို ရှာဖွေလာခဲ့သည်။ မြန်မာနိုင်ငံမှာ ၁၉၈၈ ခုနှစ်အတွင်း ဆန္ဒပြမှုများအပေါ်

စစ်အစိုးရ၏ အကြမ်းဖက်နှိမ်နင်းမှု၊ ၁၉၉၀ ရွေးကောက်ပွဲ ရလဒ်များအား အသိအမှတ်ပြုလက်ခံရန်ပျက်ကွက်မှုနှင့် ဒေါ်အောင်ဆန်းစုကြည်အား နေအိမ်အကျယ်ချုပ် ဆက်လက် ချထားခြင်းတို့ကြောင့် ဆက်ဆံရေးဖြတ်တောက်မှုများနှင့် အရေးယူပိတ်ဆို့မှုများကို ဆက်လက်ရင်ဆိုင်ကြုံတွေ့ခဲ့ရသည်။ အကျိုးရလဒ်တစ်ခုအနေနှင့် မြန်မာနိုင်ငံမှာ နိုင်ငံခြား ရင်းနှီးမြှုပ်နှံသူများစွာအတွက် ဆွဲဆောင်မှုကင်းမဲ့သော နိုင်ငံတစ်ခု ဖြစ်နေခဲ့သည်။ သို့သော် တရုတ်အစိုးရနှင့် တရုတ်ရင်းနှီးမြှုပ်နှံသူများကမူ နိုင်ငံတကာ ဆက်ဆံရေး ဖြတ်တောက်မှုများနှင့် အရေးယူပိတ်ဆို့မှုများကြောင့် လက်တွန်းမသွားခဲ့ပဲ မြန်မာအစိုးရအား နိုင်ငံရေးနှင့် စီးပွားရေးဆိုင်ရာ အားပေးကူညီထောက်ပံ့မှုများ ပြုလုပ်ခဲ့သည်။ ထိုဆက်ဆံရေးက အစဉ်မပြတ်ချုပ်ဆိုခဲ့သော စီးပွားရေးဆိုင်ရာ ပူးပေါင်းဆောင်ရွက်မှု သဘောတူညီချက်များမှတစ်ဆင့် ပိုမိုခိုင်မာတည်မြဲလာခဲ့သည်။ ၁၉၉၀ နှစ်ကာလများအတွင်း၌ နှစ်နိုင်ငံကြားပူးပေါင်းဆောင်ရွက်မှု သဘောတူစာချုပ် (၇) ခု ကို လက်မှတ်ရေးထိုးချုပ်ဆိုခဲ့ကြပြီး မြန်မာနိုင်ငံတွင်း စီးပွားရေးဖွံ့ဖြိုးမှုကို အထောက်အကူပြုနိုင်ရန်အတွက် တရုတ်အစိုးရက ပမာဏများပြားသော အတိုးမဲ့ သို့မဟုတ် အထူးဦးစားပေး ချေးငွေ သုံးကြိမ် ထုတ်ချေးပေးခဲ့သည်။^{၆၄}

ထိုကာလအတွင်းမှာပင် တရုတ် SOEs များက အမြတ်အစွန်းများရယူနိုင်ရန်အတွက် ‘အပြင်ထွက်ရေး (Going Out)’ မဟာဗျူဟာ (မြန်မာနိုင်ငံသို့လည်းပါဝင်သည်) ကို စတင်ကျင့်ကြံဖော်ဆောင်ခဲ့သည်။ မြန်မာနိုင်ငံမှာ တရုတ်ရင်းနှီးမြှုပ်နှံမှုအတွက် ဆွဲဆောင်မှုကောင်းသော နေရာတစ်ခုဖြစ်သည်။ မြန်မာနိုင်ငံတွင် ပြည်သူ့ သန်း ၆၀ ကျော်ရှိသော စားသုံးသူဈေးကွက်တစ်ခု ရှိ၏။ တရုတ်နိုင်ငံ၊ အိန္ဒိယနိုင်ငံ၊ အရှေ့တောင်အာရှနှင့် အိန္ဒိယသမုဒ္ဒရာတို့ကြားတွင် မဟာဗျူဟာမြောက်တည်ရှိ၏။ တရုတ် နိုင်ငံတွင်းမှာထက် လုပ်ခလစာ ၂ ဆခွဲလောက် သက်သာပြီး အတော်အတန်ပညာတတ်သည့် လုပ်သားထုတစ်ရပ် တည်ရှိ၏။ ထို့အပြင် သဘာဝသယံဇာတများ ထုတ်ယူရန်နှင့် စိုက်ပျိုးရေး ထွက်ကုန်များ ရယူရန်အတွက် အလားအလာကောင်းတစ်ရပ် ရှိသော နိုင်ငံလည်းဖြစ်လေသည်။^{၆၅} သို့သော် မြန်မာနိုင်ငံသည် တရုတ်ကုမ္ပဏီများအတွက် စိန်ခေါ်မှုကြီးမားသော လုပ်ငန်းစဉ်များ ကျင့်တတ်ရန် ပေးခဲ့သည်။ တရုတ်နိုင်ငံနှင့် သဘာဝအလျောက် ချိတ်ဆက်နေသော မြန်မာနိုင်ငံမြောက်ပိုင်းဒေသမှာ ကာလတာရှည် လက်နက်ကိုင်ပဋိပက္ခများနှင့် နိုင်ငံရေးမတည်ငြိမ်မှုများဖြင့် ပြည့်နှက်နေသည်။ တောင်ကုန်းတောင်တန်း ထူထပ်သော ပထဝီ မြေမျက်နှာသွင်ပြင်ကြောင့်လည်း အခြေခံအဆောက်အအုံ စီမံကိန်းများအတွက် ရှုပ်ထွေးနက်နဲသော အင်ဂျင်နီယာပိုင်းဆိုင်ရာ နည်းပညာများနှင့် ကျွမ်းကျင်မှုများ လိုအပ်သည်။ ကုန်ထုတ်စွမ်းအား အတန်ငယ်နိမ့်ပါးသည့် အပြင် အရည်အသွေးညံ့ဖျင်းသော အခြေခံအဆောက်အအုံများကြောင့် ကုန်စည်များ၊ အရင်းအမြစ်များနှင့် လူများကို သယ်ယူပို့ဆောင်ရန်အတွက် အခက်အခဲများဖြစ်စေသည်။^{၆၆}

ထိုကဲ့သို့သော စိန်ခေါ်မှုအခက်အခဲများ ရှိနေသည့်တိုင် တရုတ်ရင်းနှီးမြှုပ်နှံသူများက အဓိကကျသော စီမံကိန်းကြီးများကို မြန်မာနိုင်ငံတွင်း၌ ဖော်ဆောင်သွားရန် ဆက်လက်ကြိုးပမ်း အားထုတ်ခဲ့ကြ၏။ တရုတ်-မြန်မာရထားလမ်း၊ မြစ်ဆုံရေအားလျှပ်စစ်ရေကာတာနှင့် အခြားရေအားလျှပ်စစ် စီမံကိန်းများ၊ ရန်ကုန်နှင့် ဧရာဝတီတိုင်းဒေသကြီး အတွင်း ဗို အားမြင့်လျှပ်စစ်ဓာတ်အားလိုင်းတစ်ခု၊ တရုတ်-မြန်မာ ရေနံနှင့် သဘာဝဓာတ်ငွေ့ပိုက်လိုင်းများ၊ စက်ရုံများနှင့် နှစ်နိုင်ငံကြား အလင်းဖန်မျှင် (fiber optics) ဆက်သွယ်ရေးလမ်းကြောင်းများ တို့ပါဝင်ပေသည်။^{၆၇}

ထိုကာလတလျှောက်လုံးတွင် ယူနန်ပြည်နယ်အစိုးရသည် တိုးတက်မှုနှုန်းကျကျရစ်သော ပြည်နယ် GDP အား အရှိန်မြှင့်တင်ပေးနိုင်မည့် စီမံကိန်းများကို ရှာဖွေနေခဲ့သည်။ ယူနန်ပြည်နယ်၏အနေအထားက အခြားပြည်နယ်များနှင့် နှိုင်းယှဉ်လျှင် တရိပ်ရိပ်ကျဆင်းလာခဲ့ပြီး ၁၉၉၀ ခုနှစ်တွင် တရုတ်နိုင်ငံ၏ GDP တွင် အများဆုံးပါဝင်ပံ့ပိုးသူ အမှတ်စဉ် (၁၆) နေရာတွင် ရှိရာမှ ၂၀၀၅ ခုနှစ်သို့ရောက်ချိန်တွင် အမှတ်စဉ် (၂၄) နေရာသို့ကျဆင်းသွားခဲ့သည်။^{၆၈} ယူနန်ပြည်နယ်အရာရှိကြီးများက ယူနန်ပြည်နယ်၏ တည်နေရာအနေအထားကို (အရှေ့တောင်အာရှ သို့ဆက်သွယ်ရေးနှင့် မြန်မာနိုင်ငံမှတစ်ဆင့် အိန္ဒိယသမုဒ္ဒရာသို့ ဆက်သွယ်ရေးအတွက် အချက်အချာကျသော နေရာ အနေဖြင့်) ပြည်နယ်စီးပွားရေးဖွံ့ဖြိုးမှုအတွက် အခရာကျသော အကြောင်းအချက်တစ်ရပ်အဖြစ် မြှင့်တင်ဆောင်ရွက်ခဲ့သည်။ ၎င်းတို့သည် အထူးသဖြင့် ယူနန်ပြည်နယ်မှာ ဘင်္ဂလားပင်လယ် အော်သို့ဆက်သွယ်သော သယ်ယူပို့ဆောင်ရေးလမ်းကြောင်း များကို ပေးစွမ်းနိုင်မည့် ‘ကုန်းတွင်းတံတား (land bridge)’ တစ်ခုတည်ဆောက်သွားရန် ပြည်တွင်းမှာရောနိုင်ငံတကာမှာပါ အကြံပြုတိုက်တွန်းခဲ့သည်။ ထိုမူဝါဒကို အထောက်အပံ့ဖြစ်စေရန် အလို့ငှာ အဓိကရင်းနှီးမြှုပ်နှံရေး နယ်ပယ်ကဏ္ဍလေးခုကိုလည်း သတ်မှတ်အကြံပြုခဲ့သည်။ ရေနံနှင့် သဘာဝဓာတ်ငွေ့ပိုက်လိုင်းများ၊ အာရှဖြတ်သန်းရထားလမ်း၊ အဝေးပြေးလမ်းတည်ဆောက်မှု (အိန္ဒိယနိုင်ငံသို့ဆက်သွယ်သော လီဒိုလမ်းဟောင်းအား ပြန်လည်ဖွင့်လှစ်ခြင်းအပါအဝင်) နှင့် လျှပ်စစ်ဓာတ်အား ထုတ်လုပ်မှုတို့ဖြစ်သည်။^{၆၉} ထိုစီမံကိန်းများ၏ အမျိုးသားအဆင့် ထိ အရေးပါပုံအကြောင်း အဆိုပါ ယူနန်ပြည်နယ် အရာရှိကြီးများ၏ အဆိုပြုချက်များက ခွဲခြမ်းလေ့လာဆန်း စစ်ချက်တစ်ရပ်ကြောင့် ပိုမိုအားကောင်းခိုင်မာလာခဲ့သည်။ ထိုခွဲခြမ်းလေ့လာဆန်းစစ်မှုအရ ‘ကုန်းတွင်းတံတား မဟာဗျူဟာ (land bridge strategy)’ သည် ‘မလတ္တာမိရောမိ (Malacca Dilemma)’ ဟု တရုတ်လေ့လာဆန်းစစ်သူတို့၏ သုံးနှုန်းသော ပြဿနာကို ဖြေရှင်းရန်အတွက် အထောက်အကူပြုနိုင်မည်ဖြစ်သည်။^{၇၀} တရုတ်နိုင်ငံသို့ သယ်ယူပို့ဆောင်ရေး ခရီးအကွာအဝေးကို ရေမိုင် ၁၈၀၀ ခန့်အထိ လျှော့ချနိုင်မည့်အပြင် သင်္ဘောများအနေဖြင့် ကျဉ်းမြောင်းသော မလတ္တာရေလက်ကြားကိုဖြတ်သန်းစရာမလိုပဲ ရှောင်ကွင်းသွားနိုင်မည်ဖြစ်သည် (ပဋိပက္ခဖြစ်ပွားခဲ့လျှင် US

ရေတပ်နှင့် အခြားနိုင်ငံခြားရေတပ်များက ထိုရေလက်ကြားကို ပိတ်ဆို့လိုက်နိုင်သည်။

မြန်မာနိုင်ငံနှင့် ဆက်သွယ်မှုများ တိုးမြှင့်နိုင်ရန်အတွက် တရုတ် ဗဟို အစိုးရက လက်တွေ့ကျသည့် ဆွဲဆောင်စည်းရုံးရေး မဟာဗျူဟာတစ်ရပ်ကို စတင်အကောင်အထည်ဖော်ခဲ့သည်။ ထိုမဟာဗျူဟာတွင် အစိတ်အပိုင်းလေးခုပါရှိသည်။ အရာရှိကြီးများက အစိုးရနှင့် အစိုးရကြားဆက်ဆံရေး (government-to-government relationships) ကို ပိုမိုအားကောင်းခိုင်မာလာအောင် တိတ်တဆိတ်ဆောင်ရွက်ခဲ့၏။ ဘုံနယ်စပ်တလျှောက် တိုင်းရင်းသားလက်နက်ကိုင်များအား အပစ်အခတ်ရပ်စဲရန် အားပေးတိုက်တွန်းခဲ့၏။ ကျွန်းသစ်၊ ကျောက်စိမ်းနှင့် အခြားသဘာဝသယံဇာတများ ကုန်သွယ်မှု (တရားဝင်ဖြစ်စေ၊ တရားမဝင်ဖြစ်စေ) ကို အရှိန်အဟုန်ဖြင့် တိုးမြှင့်ချဲ့ထွင်ခဲ့၏။^{၁၁} ထို့အပြင် အခြေခံအဆောက်အအုံ တည်ဆောက်ရေးနှင့် လျှပ်စစ်ဓာတ်အား ထုတ်လုပ်ရေးဆိုင်ရာ အဓိကကျသော ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်ရေး စီမံချက်များကို အားပေးထောက်ပံ့ခဲ့၏။^{၁၂} ၂၀၀၀ ခုနှစ်နှင့် ၂၀၁၀ ခုနှစ်ကြားကာလတွင် တရုတ်အစိုးရနှင့် မြန်မာအစိုးရတို့သည် စီးပွားရေးဆိုင်ရာ ပူးပေါင်းဆောင်ရွက်မှု သဘောတူစာချုပ် အနည်းဆုံး ၇၅ ခုကို လက်မှတ်ရေးထိုးခဲ့ကြသည်။^{၁၃} ဖြစ်ရာ တရုတ်နိုင်ငံက မြန်မာနိုင်ငံ၏ အကြီးမားဆုံးသော ရင်းနှီးမြှုပ်နှံသူ နှင့် ကုန်သွယ်ရေးမိတ်ဖက်နိုင်ငံ ဖြစ်လာခဲ့သည်။

တကယ်တမ်းတွင် နယ်စပ်ဖြတ်ကျော် ကူးသန်း ရောင်းဝယ်မှုများ စွာကို ကြပ်မတ်စစ်ဆေးထိန်းချုပ်ခဲ့ခြင်းမရှိပေ။ တရားမဝင် မူးယစ်ဆေးဝါး ရောင်းဝယ်ဖောက်ကားမှုက ငွေကြေးအကျိုးအမြတ် အလွန်တရာကြီးမားသော ကုန်သွယ်မှုတစ်ရပ် ဖြစ်နေခဲ့ပြီး တရုတ်လိုခြံရေးတပ်ဖွဲ့များအတွက် စိုးရိမ်ပူပန်စရာကိစ္စရပ် တစ်ခုဖြစ်သည်။^{၁၄} သို့သော် ဝင်ရောက်စွက်ဖက်ခြင်း မရှိခြင်းက (laissez-faire) က ပုံမှန်နေ့စဉ်ဘဝ၏ အင်္ဂါလက္ခဏာရပ်ဖြစ်နေခဲ့သည်။ တရုတ်အာဏာပိုင်များက မြန်မာအစိုးရအတွက် ရော၊ သြဇာကြီးမားသော အပစ်အခတ်ရပ်စဲမှုများ (ဥပမာ KIO နှင့် UWSA) အတွက်ပါ တံခါးများဖွင့်ထားသည်။ ကုန်သွယ်ရေးကို ပံ့ပိုးကူညီရန်အတွက် နယ်စပ်ဂိတ်နှစ်မျိုးရှိသည်။ မြန်မာအစိုးရက ထိန်းချုပ်သော ‘အမျိုးသားအဆင့်ဂိတ်များ (national gateways)’ နှင့် အပစ်အခတ် တိုင်းရင်းသား လက်နက်ကိုင်အုပ်စုများက ထိန်းချုပ်သော ‘ပြည်နယ်အဆင့်ဂိတ်များ (provincial gateways)’ ဖြစ်သည်။ မတူခြားနား တရုတ်ဘက်ခြမ်းမှ ဇာတ်ကောင်များအဖို့ ထိုအခင်းအကျင်းများကို အားပေးထောက်ခံခြင်းအတွက် ကောင်းမွန်သောအကြောင်းရင်း ရှိနေခဲ့သည်။ ဆက်စပ် အကျိုးအမြတ် အများစုကို တရုတ်နိုင်ငံဘက်မှ ရရှိပြီး နယ်စပ်တလျှောက် ကုန်သွယ်ရေးဖြစ်ထွန်း အောင်မြင်လာခဲ့ချိန်တွင် စီးပွားရေးသမားများက မြန်မာနိုင်ငံကို ‘တရုတ်နိုင်ငံ၏ ကယ်လိုဖိုးနီးယား’ အဖြစ် စတင်သတ်မှတ် ညွှန်းဆိုခဲ့ကြသည်။

သို့သော် တရုတ် SOEs များနှင့် ယူနန်ပြည်နယ်အစိုးရတို့မှ အဆိုပြုသော အဓိကစီမံကိန်းများစွာတို့မှာ ပယ်ဖျက်ခြင်း၊ အချိန်ဆွဲခြင်း တို့နှင့် ရင်ဆိုင်ကြုံတွေ့ခဲ့ရသည်။ ကုန်းလမ်းနှင့် ရေလမ်း သယ်ယူပို့ဆောင်ရေးလမ်းကြောင်း (the Land and Water Transport Passage) နှင့် တရုတ်-မြန်မာရထားလမ်း (China-Myanmar Railway) တို့မှာ ၁၉၉၆ ခုနှစ်နှင့် ၂၀၀၆ ခုနှစ်တို့ တွင် အသီးသီးပယ်ဖျက်ခြင်းခံခဲ့ရသည်။ တရုတ်-မြန်မာပိုက်လိုင်းများမှာလည်း ကာလတာရှည်နှောင့်နှေးကြန့်ကြာမှုများနှင့် ရင်ဆိုင်ကြုံတွေ့ခဲ့ရသည်။ ‘. . . ကောင်းမွန်ခြင်းမရှိသော ဥပဒေများနှင့် တည်ငြိမ်မှုမရှိသော မူဝါဒ၊ ညံ့ဖျင်းသော အခြေခံ အဆောက်အအုံများနှင့် ကွာဟချက်ကြီးမားသော နိုင်ငံခြားငွေလဲလှယ်နှုန်းနှစ်မျိုး’^{၁၅} တို့ကြောင့် မြန်မာနိုင်ငံမှာ ရင်းနှီးမြှုပ်နှံမှုပြုရန် ခက်ခဲသော နေရာတစ်ခုဖြစ်ကြောင်း MOFCOM က တရုတ်ရင်းနှီးမြှုပ်နှံသူများကို သတိပေးခဲ့သည်။ တရုတ် SOEs များအနေဖြင့် မြန်မာနိုင်ငံတွင် ရင်းနှီးမြှုပ်နှံမှုမပြုမီ နိုင်ငံရပ်ခြား ရင်းနှီးမြှုပ်နှံမှုအာမခံထားရှိရန် သို့မဟုတ် SINOSURE (သို့) တရုတ်ပို့ကုန်သွင်းကုန်ဘဏ်မှ ဘဏ်အာမခံများ ရယူထားရန် MOFCOM က အကြံပြုခဲ့သည်။ နိုင်ငံပိုင် ပို့ကုန်ကြေးမြီအာမခံ လုပ်ငန်းတစ်ခုဖြစ်သော SINOSURE ကလည်း မြန်မာနိုင်ငံကို ရင်းနှီးမြှုပ်နှံမှုများအတွက် ထိခိုက်နစ်နာဆုံးရှုံးနိုင်ခြေ ဘေးအန္တရာယ် မြင့်မားသော နိုင်ငံတစ်ခုအဖြစ် သတ်မှတ်ထားသည်။ စီမံကိန်းသဘောတူညီမှု စာချုပ်များနှင့် MOUs များ ရေးထိုး ချုပ်ဆိုပြီးသည့်တိုင် စီမံကိန်းပြီးစီးအောင် အကောင်အထည်ဖော်ဆောင်ရွက်ရန် အာမခံနိုင်ခြင်းမရှိသဖြင့် တရုတ်နိုင်ငံဘက်မှ စီမံကိန်းဘဏ္ဍာငွေထောက်ပံ့သူတို့မှာ လည်း များစွာစိတ်ပျက်ဒေါသထွက်ခဲ့ရသည်။

သို့သော် မြန်မာနိုင်ငံသည် တရုတ်ကုမ္ပဏီများအတွက် စိန်ခေါ်မှုကြီးမားသော လုပ်ငန်းဝန်းကျင် တစ်ရပ်ကို ပေးခဲ့သည်။ တရုတ်နိုင်ငံနှင့် သဘာဝအလျောက်ချိတ်ဆက်နေသော မြန်မာနိုင်ငံ မြောက်ပိုင်းဒေသမှာ ကာလတာရှည် လက်နက်ကိုင် ပဋိပက္ခများနှင့် နိုင်ငံရေးမတည်ငြိမ်မှု များဖြင့် ပြည့်နှက်နေသည်။

၂၀၀၉ ခုနှစ် သြဂုတ်လတွင် မြန်မာ့တပ်မတော်က ကိုးကန့်ဒေသမှ မြန်မာအမျိုးသားဒီမိုကရက်တစ် မဟာမိတ်တပ်မတော် (MNDA) ကို စစ်ဆင်တိုက်ခိုက်ခဲ့ချိန်၌ တရုတ်အာဏာပိုင်များ (နှင့်တရုတ်လူထု) အတွက်လည်း စိုးရိမ်ပူပန်မှုများ ဖြစ်စေခဲ့သည်။ ထိုဒေသတွင် တရုတ်ဟန်တိုင်းရင်းသားဝင် ကိုးကန့်လူမျိုးများစွာ နေထိုင်ကြသည်။ အဆိုပါတိုက်ခိုက်မှုက နှစ် ၂၀ ကြာ အပစ်အခတ် ရပ်စဲမှုကို အဆုံးသတ်စေခဲ့ပြီး ယူနန်ပြည်နယ်သို့ နယ်စပ်ဖြတ်ကျော်ထွက်ပြေးတိမ်းရှောင်သူပေါင်း ၃၇၀၀၀ ကျော်ရှိခဲ့သည်။^{၁၆} သို့သော် ၂၀၁၀ အထွေထွေရွေးကောက်ပွဲ မတိုင်မီကာလတွင် SPDC

ခေါင်းဆောင် ဗိုလ်ချုပ်မှူးကြီးသန်းရွှေက ဘေဂျင်းသို့ သွားရောက်လည်ပတ်ခဲ့ပြီး တရုတ်ရင်းနှီးမြှုပ်နှံမှုများ၏ လုံခြုံရေးနှင့် ပတ်သက်၍ အာမခံချက်ပေးခဲ့ချိန်တွင် တရုတ်တို့၏ စိုးရိမ်ပူပန်မှုများမှာ များစွာလျော့ပါးသက်သာသွားခဲ့သည်။^{၅၇} မြန်မာထိပ်တန်း အရာရှိများကလည်း အဓိကကျသော တရုတ် SOEs များ (China Railway Group အပါအဝင်) ၏ ရုံးချုပ်များသို့ သွားရောက် လည်ပတ်ခဲ့ပြီး ၎င်းတို့၏ရင်းနှီးမြှုပ်နှံမှုများမှာ လုံခြုံပါကြောင်းနှင့် အဓိကစီမံကိန်းများကို ဆက်လက်ဖော်ဆောင်သွားမည် ဖြစ်ကြောင်း ကုမ္ပဏီအမှုဆောင်အရာရှိများအား အာမခံချက် ပေးခဲ့သည် (အောက်တွင်ဖော်ပြထားသော တရုတ်-မြန်မာ မြန် နှုန်းမြင့်ရထားလမ်း ဖြစ်ရပ်လေ့လာဆန်းစစ်မှုတွင်ရှုပါ)။ ထိုကဲ့သို့ အားပေးထောက်ခံမှုများကြောင့်ပင် တရုတ်တို့၏ တရားဝင် နိုင်ငံခြားတိုက်ရိုက်ရင်းနှီးမြှုပ်နှံမှုပမာဏမှာ ၂၀၁၀ နှင့် ၂၀၁၂ ခုနှစ်ကြားကာလအတွင်း အမေရိကန် ဒေါ်လာ ၁၂ ဘီလီယံ အထိ မြင့်တက်သွားခဲ့သည်။ မြန်မာနိုင်ငံတွင်း အကြီးမားဆုံး နိုင်ငံတကာ ရင်းနှီးမြှုပ်နှံသူ ဟူသော တရုတ်နိုင်ငံ၏ အနေအထားကို ပိုမိုသေချာစေခဲ့ပေသည်။^{၅၈}

သို့သော် ၂၀၁၁ ခုနှစ်အတွင်း SPDC က နိုင်ငံရေးအာဏာမှ ဆုတ်ခွာသွားချိန်တွင် အပြောင်းအလဲမုန်တိုင်းထန် မည့်နိမိတ်များက စတင်သန္ဓေတည်ခဲ့ပြီဖြစ်သည်။ ထို့နောက်ပိုင်း နှစ်ကာလ အနည်းငယ်အတွင်း ဆက်တိုက်လိုက်ပါလာခဲ့သော ဖြစ်ရပ်များက မြန်မာနိုင်ငံတွင်းရှိ တရုတ်တို့၏ရင်းနှီးမြှုပ်နှံမှုများကိုသာမက ပဲ တရုတ်နိုင်ငံ၏ဦးဆောင်သူဟူသော အနေအထားကိုပါ ခြိမ်းခြောက်လာခဲ့သည်။ ၂၀၁၁ ခုနှစ် မတ်လအတွင်း ဦးသိန်းစိန်သမ္မတအဖြစ် စတင်တာဝန်ယူတော့မည့်ကာလတွင် KIO ဥက္ကဋ္ဌဖြစ်သူ Zawng Hra က မြစ်ဆုံဆည်စီမံကိန်းသည် ‘ပြည်တွင်းစစ်’ ကိုဦးတည်စေနိုင်သဖြင့် ရပ်တန့် ပေးပါရန် သမ္မတဟူကျင်တောင်ထံသို့ စာရေးသားကာ မေတ္တာရပ်ခံခဲ့သည်။^{၅၉} ဇွန်လတွင် KIO ဌာနများအား တပ်မတော်မှ တိုက်ခိုက်လာခဲ့ချိန်တွင် KIO နှင့် ၁၇ နှစ်တာ အပစ်အခတ်ရပ်စဲမှုက အဆုံးသတ်သွားခဲ့သည်။ စက်တင်ဘာလတွင် သမ္မတ ဦးသိန်းစိန်က မြစ်ဆုံဆည်စီမံကိန်းကို ဆိုင်းငံ့လိုက်၏။ နောက်တစ်နှစ် နိုဝင်ဘာလတွင် တရုတ်ပိုင် လက်ပံတောင်းကြေးနီ သတ္တုတွင်းနှင့် ရခိုင်ပြည်နယ်ရှိ ပိုက်လိုင်းစီမံကိန်းများအပေါ် လူမှုအသိုက်အဝန်းများ၏ ဆန့်ကျင်သပိတ်မှောက်မှုများ စတင်ပေါ်ထွက်လာခဲ့သည်။ ၂၀၁၄ ခုနှစ်တွင် ကူမင်းမှကျောက်ဖြူအထိ ရထားလမ်းတစ်ခုဆောက်လုပ်ရန် အဆိုပြုထားသည့် အမေရိကန် ဒေါ်လာ ၂၀ ဘီလီယံတန် စီမံကိန်းကို မြန်မာအစိုးရက ပယ်ဖျက်ခဲ့သည်။^{၆၀} ကချင်၊ ကိုးကန့်နှင့် တအာင်း တပ်ဖွဲ့များနှင့် လက်နက်ကိုင် ဆန့်ကျင်တိုက်ခိုက်မှုများ ပြန်လည်စတင်ခဲ့ကာ မြန်မာနိုင်ငံ၏ အရှေ့မြောက်ပိုင်း ဒေသတစ်ဝှမ်းတွင် ပဋိပက္ခများ ကြီးမားပြင်းထန်လာခဲ့သည်။ ၂၀၁၆ ခုနှစ်သို့ရောက်ချိန်၌ ယူနန်ပြည်နယ်နယ်စပ်တလျှောက်တွင် နေရပ် စွန့်ခွာပြောင်းရွှေ့သည့်အရပ်သားပြည်သူပေါင်း ၁၀၀၀၀၀ ကျော်ရှိလာခဲ့ရာ တရုတ်အာဏာပိုင်များအတွက်လည်း စိုးရိမ်ပူပန်မှုများ

ဖြစ်ပေါ်စေခဲ့သည်။

ယူနန်ပြည်နယ် နယ်စပ်တလျှောက် အသစ်တဖန် ပေါ်ပေါက်လာသော မတည်ငြိမ်မှု၊ ပဋိပက္ခများ၊ နောက်ပြန်ဆုတ်သွားသော တရုတ်နှင့် ဆက်ဆံရေးတို့က နိုင်ငံ၏ အခြားအစိတ်အပိုင်းများတွင် အကောင်အထည်ဖော် ဆောင်ရွက်လျက်ရှိသော အမျိုးသား ပြန်လည်သင့်မြတ်ရေးနှင့် နိုင်ငံရေးဆိုင်ရာပြုပြင်ပြောင်းလဲရေး လုပ်ငန်းများနှင့် လုံးဝဆန့်ကျင်ကွဲလွဲနေခဲ့သည်။ နိုင်ငံရေးအာဏာမှ SPDC ဆုတ်ခွာသွားခဲ့စဉ်က တရုတ်ခေါင်းဆောင်များမှာ ထိုကဲ့သို့သော နိုင်ငံရေးအခင်းအကျင်း ပြန်လည် ချိန်ညှိခြင်းမျိုး ဖြစ်လာမည်ဟု လုံးဝမျှော်လင့်မထားခဲ့ပေ။ တကယ်တမ်းတွင် အမျိုးသားဒီမိုကရေစီအဖွဲ့ချုပ် (NLD) ၊ အနောက်တိုင်းအစိုးရများနှင့် သမ္မတဦးသိန်းစိန်အစိုးရကြား သဟဇာတဖြစ်လာသော ဆက်ဆံရေးက တရုတ်အစိုးရအတွက် ဘေးဖယ်ထားခံရမည့်အရေး စိုးရိမ်ပူပန်မှုများကိုသာ မြင့်တက်စေခဲ့သည်။

နယ်စပ်တလျှောက် တိုက်ပွဲများ ဆက်လက် ဖြစ်ပွားနေခြင်းကလည်း အလွန်စိုးရိမ်ပူပန်စရာ ကိစ္စရပ်တစ်ခု ဖြစ်သည်။ အထူးသဖြင့် ၂၀၁၅ ခုနှစ် မတ်လအတွင်း မြန်မာ့လေတပ်မှ ကြွချလိုက်သောပုံးများက ယူနန်ပြည်နယ်အတွင်းသို့ ကျရောက်ခဲ့ပြီး တရုတ်နိုင်ငံသား ၅ ဦး အသက်ဆုံးရှုံးခဲ့ရပြီးနောက် စိုးရိမ်ပူပန်မှုများ ပိုမိုမြင့်တက်လာခဲ့၏။ တရုတ်လူထုကလည်း အလွန်ပင်စိတ်ဆိုးဒေါသထွက်ခဲ့သည်။ ယင်းအဖြစ်ကို တုံ့ပြန်သည့်အနေဖြင့် တရုတ်နိုင်ငံ ဗဟိုစစ်ကော်မရှင်၏ ဒုတိယဥက္ကဋ္ဌ ဗိုလ်ချုပ်ဖန်းချိန်လုံ (Gen. Fan Changlong) က အကယ်၍ ထိုဖြစ်ရပ်မျိုး နောက်တစ်ကြိမ် ဖြစ်ပွားခဲ့မည်ဆိုလျှင် ‘တရုတ်နိုင်ငံ အနေနှင့် ပြည်သူတို့၏ အသက်များ၊ ပိုင်ဆိုင်မှုများနှင့် လုံခြုံမှုတို့ကို ကာကွယ်စောင့်ရှောက်ရန်အတွက် ပြတ်ပြတ်သားသားကိုင်တွယ် ဖြေရှင်းဆောင်ရွက်သွားမည်’^{၆၁} ဟု သတိပေးထုတ်ပြန်ခဲ့သည်။ Stimson Center မှ ယွန်ဆွန် (Yun Sun) မှတ်ချက်ပြုပြောကြားခဲ့သကဲ့သို့ပင် ယင်းသည် ၁၉၆၇ ခုနှစ်က ရန်ကုန်မြို့တွင် တရုတ်သံရုံးတိုက်ခိုက်ခံရကာ တရုတ်နိုင်ငံသားအချို့ အသက်ဆုံးရှုံးခဲ့ရပြီး^{၆၂} နောက်ပိုင်း ‘တရုတ်-မြန်မာဆက်ဆံရေး၏ အဆိုးရွားဆုံးနေ့ရက်’ ဖြစ်ခဲ့သည်။ သို့သော် နယ်စည်းထိစပ်နေသော နှစ်နိုင်ငံတွင် အပြန်အလှန်မနှစ်မြို့မှုများ ဖြစ်တည်နေခဲ့ပြီး မြန်မာနိုင်ငံတွင်းမှ လူသူများစွာတို့ကလည်း အင်အားကြီး အိမ်နီးချင်းနှင့် ပတ်သက်၍ အထူးသတိထား စောင့်ကြည့်နေခဲ့ကြသည်။ မြန်မာနိုင်ငံတွင်း လုပ်ငန်းဆောင်ရွက်နေသော တရုတ်ကုမ္ပဏီများ တစ်နေ့တစ်ခြား ပိုမိုတိုးပွားလာခြင်းနှင့် ပတ်သက်၍ စိုးရိမ်ပူပန်မှုများ ဖြစ်တည်နေသည့်အပြင် ယခင်က ဗမာပြည်ကွန်မြူနစ်ပါတီအား တရုတ်အစိုးရမှ အားပေးထောက်ခံခဲ့သည့် အဖြစ်ကိုလည်း မမေ့နိုင်ခဲ့ကြပေ။ မြန်မာဘက်ခြမ်းနယ်စပ်တလျှောက် တရုတ်တို့၏အကျိုးစီးပွားများ ဆက်လက်အသက်ဝင် နေသည့်ကိစ္စရပ်နှင့် ပတ်သက်၍လည်း စိုးရိမ်ပူပန်မှုများ

ရှိနေခဲ့သည်။ ကိုးကန့်ဒေသအတွင်း တိုက်ပွဲများဆက်လက် ဖြစ်ပွားနေခဲ့ချိန်တွင် နိုင်ငံပိုင်မီဒီယာများက မြန်မာနိုင်ငံ၏ 'အချုပ်အခြာအာဏာ'ကို ကာကွယ်စောင့်ရှောက်ရန်အတွက် ဆင်နွှဲရသောစစ်ပွဲဖြစ်ကြောင်း အခိုင်အမာဆိုခဲ့ကြသည်။^{၆၃} ထို့အပြင် UWSA ပိုင်နက်နယ်မြေ၏ တောင်ဘက်ပိုင်း တွင် 'အုပ်ချုပ်ရေးရာထူးအာဏာများကို တရုတ်လူမျိုးများ ရယူထားပြီး တရုတ်ယဉ်ကျေးမှုက ဒေသခံများ၏ယဉ်ကျေးမှုကို ဝါးမျိုလွှမ်းမိုးနေသည်'^{၆၄} ဟု ပြစ်တင်စွပ်စွဲခဲ့သည်။

သမ္မတဦးသိန်းစိန်၏ အုပ်ချုပ်ရေးသက်တမ်း တရွေ့ရွေ့ကုန်ဆုံးလာခဲ့ချိန်တွင် မြန်မာနိုင်ငံအတွင်းမှ တရုတ်တို့၏ အကျိုးစီးပွားများမှာ ခြိမ်းခြောက်မှုများ အောက်တွင် ကျရောက်နေဆဲဖြစ်သည်ဟု ထင်မြင်ယူဆရ၏။ ၂၀၁၅ ခုနှစ် နိုဝင်ဘာလ အထွေထွေရွေးကောက်ပွဲတွင် NLD အပြတ်အသတ်အနိုင်ရခဲ့ခြင်းက အများစု၏ ထင်မြင်ယူဆချက်ကို ထပ်မံအတည်ပြုပေးခဲ့သည်။ အနောက်ကမ္ဘာ၏ လူ့အခွင့်အရေး အမှတ်သင်္ကေတတစ်ရပ်သော ဒေါ်ဆောင်ဆန်းစုကြည် ဦးဆောင်သော အစိုးရတစ်ရပ်အောက်တွင် မြန်မာနိုင်ငံသည် တရုတ်နှင့်ပူးပေါင်းပါဝင်ဆောင်ရွက်မှုများမှ ဆက်လက် ဆုတ်ခွာလိမ့်မည်ဟု ထင်မြင်ယူဆခဲ့ကြသည်။ သို့သော် နှစ်နှစ်တာကာလအတွင်းမှာပင် အဆိုပါမျှော်မှန်းချက်က ဇောက်ထိုး ပြောင်းပြန်ဖြစ်သွားခဲ့သည်။

မြန်မာနိုင်ငံတွင်းသို့ BRI ဝင်ရောက်ခြင်း

အစပိုင်းတွင် တရုတ်အစိုးရသည် မြန်မာနိုင်ငံတွင်း BRI အား ပေးမြှင့်တင်ရေးနှင့် ပတ်သက်၍ အရှိန်အဟုန်တည်ဆောက်ရန် ခက်ခက်ခဲခဲရုန်းကန်နေခဲ့ရသည်။ ယခင် တရုတ်ရင်းနှီးမြှုပ်နှံမှုများကြောင့် သာမန်အများပြည်သူကြားတွင် တရုတ်ဆန့်ကျင်ရေး စိတ်ခံစားချက်များက မြင့်မားနေခဲ့သည်။ မြန်မာနိုင်ငံအနေဖြင့် နိုင်ငံတကာမှ အရေးယူပိတ်ဆို့မှုများနှင့် ရင်ဆိုင်နေခဲ့ချိန်တွင် မြန်မာအစိုးရအတွက် မိတ်ဆွေကောင်းများ အဖြစ် ရပ်တည်ခဲ့သည်ဟု ကိုယ့်ကိုယ်ကိုယ်မှတ်ယူဆထားသော တရုတ်ထိပ်တန်းအစိုးရ အရာရှိကြီးများမှာလည်း သစ္စာဖောက်ခံရသည်ဟု ခံစားခဲ့ရ၏။ ရေနံနှင့်သဘာဝ ဓာတ်ငွေ့ပိုက်လိုင်းများနှင့် မြစ်ဆုံဆည်စီမံကိန်းတို့ကို ကိုယ်တိုင်အားပေးထောက်ခံခဲ့သည့် သမ္မတရှီကျင်းဖျင်က 'မြန်မာနိုင်ငံကို ဘယ်သူ လက်လွှတ်ဆုံးရှုံးခဲ့ရတာလဲ (Who lost Myanmar?)' ဟူ၍ မေးခွန်းထုတ်ခဲ့ကြောင်း အစီရင်ခံတင်ပြမှုများ ရှိခဲ့သည်။^{၆၅}

သို့သော် နိုင်ငံရေးနှင့် မဟာဗျူဟာဆိုင်ရာ အကြောင်းတရားများက တရုတ်ရင်းနှီးမြှုပ်နှံမှု စီမံချက်များအတွက် အခက်အခဲဖြစ်စေသည့် တစ်ခုတည်းသော ရင်းမြစ်မဟုတ်ပေ။ ယေဘုယျအားဖြင့် မြန်မာနိုင်ငံတွင်းရှိ တရုတ်ကုမ္ပဏီများမှာ တာဝန်ယူမှုမရှိသော လုပ်ငန်းဆောင်ရွက်မှုများ၊ အိမ်ရှင်လူမှုအသိုက်အဝန်းများ၏ ယဉ်ကျေးမှုများကို အသိအမှတ်ပြုလေးစားမှုမရှိခြင်း၊ အလုပ်သမားအခွင့်အရေး ချိုးဖောက်မှုများ၊ လယ်ယာမြေ

သိမ်းဆည်းခြင်းနှင့် သဘာဝပတ်ဝန်းကျင်နှင့် နယ်မြေဒေသ သက်မွေးလုပ်ငန်းများအပေါ် အန္တရာယ်ဖြစ်စေသော သက်ရောက်မှုများတို့ကြောင့် မကောင်းသတင်းကျော်စောသည်။^{၆၆} တရုတ် ကုန်ထုတ်လုပ်ငန်းများမှာလည်း အရည်အသွေးညံ့ဖျင်းခြင်း၊ ဈေးပေါ်ခြင်းတို့နှင့် ဆက်စပ်နေခဲ့သည်။

ကျောက်ဖြူဆိပ်ကမ်းဆောက်လုပ်ရန် တင်ဒါအောင်မြင်ခဲ့သော CITIC consortium မှအပ အခြားတရုတ်ကုမ္ပဏီများမှာ မြန်မာနိုင်ငံအတွင်း၌ ကန်ထရိုက်ရရှိရန် ခက်ခက်ခဲခဲ ရုန်းကန်နေခဲ့ရသည်။ နိုင်ငံရေးဆိုင်ရာ ကူးပြောင်းမှုကို ဆက်လက်ဖော်ဆောင်လာခဲ့ချိန်တွင် အရပ်ဘက် လူမှုအဖွဲ့အစည်း အုပ်စုများက ပိုမိုအားကောင်းခိုင်မာလာခဲ့ပြီး ပြဿနာပေးသော တရုတ်စီမံကိန်းများနှင့် တရုတ်ကုန်ထုတ်လုပ်ငန်းများကို ပိုမိုကောင်းမွန်ပြောင်မြောက်သော နည်းဗျူဟာများဖြင့် မေးခွန်းထုတ် ဆန့်ကျင်လာခဲ့ကြသည်။ တရုတ်လူမျိုးပညာရှင်တစ်ဦးဖြစ်သူ ဒူးလန် (Du Lan) ကလည်း မြန်မာနိုင်ငံတွင် တရုတ်ကုမ္ပဏီများအပေါ် အဆိုးမြင်စိတ်ခံစားချက်များ မြင့်မားလွန်းနေသည်ဖြစ်ရာ ကန်ထရိုက်များရရှိနိုင်ရန်အတွက် စီမံကိန်းတင်ဒါတင်သွင်း ရာ၌ ဟောင်ကောင်နှင့် စင်ကာပူတွင်မှတ်ပုံတင်ထားသော ကုမ္ပဏီများကို အသုံးပြုသင့်ကြောင်း အကြံပြုတင်ပြခဲ့၏။^{၆၇}

၂၀၁၆ ခုနှစ်အတွင်း တရုတ်ပညာရှင်များရေးသားသည့် ဆောင်းပါးများ၌ မြန်မာနိုင်ငံတွင်း BRI အကောင်အထည်ဖော်ဆောင်ရွက်မှု ကင်းမဲ့ခြင်းအတွက် စိတ်ပျက်ဒေါသထွက်မှုများကို ထုတ်ဖော်တင်ပြထားသည်။ ထိုသူတို့ပြစ်တင်ဝေဖန်သော အကြောင်းတရားများတွင် NLD အစိုးရတွင် စွမ်းဆောင်နိုင်မှုကင်းမဲ့ခြင်း၊ အရာရှိကြီးများအနေဖြင့် ဆုံးဖြတ်ချက်ချမှတ်နိုင်သည့် အခွင့်အာဏာမရှိခြင်း၊ နိုင်ငံရေးသမားများကြား BRI အပေါ် နိုင်ငံရေးဆိုင်ရာ အလေးပေးအာရုံစိုက်မှုမရှိခြင်း၊ နိုင်ငံရေးအာဏာ၏ အဓိကအစိတ်အပိုင်းနှစ်ခု (NLD နှင့် တပ်မတော်ကိုဆိုလိုသည်) ကြားမှ စိန်ခေါ်မှုအခက်အခဲများနှင့် BRI စီမံကိန်းများအတွက် သတ်မှတ်ခွဲဝေ အသုံးပြုသော ရန်ပုံငွေများ လိုလောက်မှုမရှိခြင်း စသည်တို့ပါဝင်သည်။^{၆၈} သက္ကရာဇ် ၂၀၀၀ နှစ်ကာလများအတွင်း ယူနန် 'ကုန်းတွင်းတံတားမဟာဗျူဟာ (landbridge strategy)' ကို အဆိုပြုတင်ပြခဲ့သည့် လီချိန်ယန် (Li Chenyang) က မြန်မာနိုင်ငံမှာ အိမ်ထောင်ဖက်မတွေ့မှာ စိုးရိမ်စရာမလိုသည့် မင်းဧကရာဇ်၏သမီးတော် ကဲ့သို့ ပြုမူဆောင်ရွက်နေခဲ့ကြောင်း အလွန်အကျွံပြစ်တင်ရေးသား ဖော်ပြခဲ့သည်။^{၆၉} ဝေဖန်သူများမှာ မြန်မာခေါင်းဆောင်များသည် ၎င်းတို့၏ ပထဝီ-နိုင်ငံရေးတည်နေရာ၊ သဘာဝ သယံဇာတများနှင့် စီးပွားရေးဆိုင်ရာ အလားအလာတို့ကြောင့် နိုင်ငံတကာမှ ကမ်းလှမ်းလာသူများ စွာရှိနေပြီး အကောင်းဆုံး ကမ်းလှမ်းလာသူကို စိတ်ကြိုက် ရွေးချယ်နိုင်သည့်ပုံစံဖြင့် ပြုမူကျင့်ကြံဆောင်ရွက်နေသည်ဟု ပြောဆိုကြသည်။ တစ်ချိန်တည်းမှာပင် လီချိန်ယန်က

မြန်မာထိပ်တန်းအရာရှိကြီးများသည် BRI တစ်ခုလုံးအတွက် မြန်မာနိုင်ငံ၏ အရေးပါမှုအတိုင်းအတာကို ‘အလွန် အကျွံချဲ့ကားမှန်းထင်ထားသည်’ ဟု တင်ပြခဲ့၏။^{၇၀} တနည်းဆိုရလျှင် BRI တွင် မြန်မာ နိုင်ငံ၏ပူးပေါင်း ပါဝင်ဆောင်ရွက်မှုက BRI အစီအစဉ်တစ်ခုလုံး၏ အောင်မြင်မှုအတွက် မရှိမဖြစ်အရေးပါသည် မဟုတ်ပဲ မြန်မာနိုင်ငံ၏ ဈေးဆစ်ညှိနှိုင်းနိုင်သည့် အနေအထား သည်လည်း ၎င်း၏အပြုအမူက ညွှန်းဆိုသော အနေအထားထက် များစွာပိုမိုအားနည်းနေခဲ့သည်ဟူ၏။ တရုတ်-မြန်မာရေနံနှင့် သဘာဝဓာတ်ငွေ့ပိုက်လိုင်းမှ ရရှိသော ရေနံနှင့်သဘာဝဓာတ်ငွေ့များက တရုတ်နိုင်ငံတွင်း ဖြန့်ဖြူးပေးဝေသော ရေနံနှင့် သဘာဝဓာတ်ငွေ့ စုစုပေါင်းပမာဏများ၏ အဖျားအနားမျှသာရှိကြောင်း (၂၀၁၉ ပထမနှစ်ဝက်တွင် ၂% နှင့် ၃.၆% အသီးသီး ရှိသည်)၊ လက်ရှိအချိန်၌ ယူနန်ပြည်နယ်တွင် လျှပ်စစ်ဓာတ်အားများ ပိုလျှံနေကြောင်း လီချိန်ယန်က ဆက်လက်ကိုးကားတင်ပြထားခဲ့သည်။^{၇၁}

၂၀၁၇ ခုနှစ်အတွင်း မြန်မာ့စစ်တပ်က ရခိုင်ပြည်နယ်အတွင်းရှိ လူနည်းစုရိုဟင်ဂျာများအပေါ် အရေးယူတိုက်ခိုက်နှိမ်နင်းမှု များပြုလုပ်ခဲ့ပြီး နောက်ဆက်တွဲကာလတွင် နိုင်ငံရေးအခင်းအကျင်းက အကြီးအကျယ်ပြောင်းလဲသွားခဲ့သည်။ ရုတ်ခြည်းဆိုသလိုပင် မြန်မာအစိုးရတွင် ‘ကမ်းလှမ်းလာသူ’ အများအပြားမရှိတော့ပဲ တရုတ်အစိုးရကပင် မြန်မာအစိုးရ၏ အရေးပေးမှုကို ပြန်လည်ရရှိခဲ့သည်။ နောက်တစ်နှစ်ကာလအတွင်း၌ တရုတ်အစိုးရသည် ဆက်ဆံရေးပြန်လည်တည်ဆောက် ရန်ရည်ရွယ်ပြီး ကမ္ဘာ့ကုလသမဂ္ဂတွင် မြန်မာနိုင်ငံအပေါ် ကန့်ကွက်ဆန့်ကျင်သည့် လှုပ်ရှားဆောင်ရွက်မှုများ ကို တားဆီးပိတ်ပင်ခဲ့သည်။ တစ်နိုင်ငံလုံးငြိမ်းချမ်းရေး လုပ်ငန်းစဉ်ကို ပံ့ပိုးကူညီရန်အတွက် ပိုမိုအားထုတ်ဆောင်ရွက်လာခဲ့ပြီး မြန်မာနိုင်ငံတွင် ရင်နှီးမြှုပ်နှံမှုများ တိုးမြှင့်ဆောင်ရွက်သွားရန် ကတိပြုခဲ့သည်။

ယင်းသည် ဆက်ဆံရေး ဖြတ်တောက်ခြင်းခံရပြီး နိုင်ငံတကာကူညီထောက်ပံ့မှုကို ငဲ့လင့်နေသော မြန်မာနိုင်ငံ အစိုးရအနေဖြင့် တရုတ်အစိုးရနှင့် ပူးပေါင်းဆောင်ရွက်မှု သဘောတူညီချက်စာချုပ်တစ်ပြိုင်လုံးကို အချိန်တိုအတွင်း ရေးထိုးချုပ်ဆိုခဲ့သည့် ပထမဆုံးဖြစ်ရပ်တစ်ခုမဟုတ်ခဲ့ပါချေ။

ထိုအခြေအနေအောက်တွင် နှစ်နိုင်ငံကြား BRI ပူးပေါင်းဆောင်ရွက်မှုကို တရုတ်-မြန်မာစီးပွားရေး စင်္ကြံစီမံကိန်း (CMEC) အဖြစ် ပြန်လည်စဉ်ရေးဆွဲကာ ၂၀၁၇ ခုနှစ် နိုဝင်ဘာလတွင် နိုင်ငံခြားရေးဝန်ကြီး ဝမ်ရီ

(Wang Yi) က စီမံကိန်းကို စတင်ဖွင့်လှစ်ပေးခဲ့သည်။ ယင်းသည် ဆက်ဆံရေးဖြတ်တောက်ခြင်းခံရပြီး နိုင်ငံတကာကူညီထောက်ပံ့မှုကို ငဲ့လင့်နေသော မြန်မာနိုင်ငံ အစိုးရအနေဖြင့် တရုတ်အစိုးရနှင့် ပူးပေါင်းဆောင်ရွက်မှု သဘောတူညီချက်စာချုပ်တစ်ပြိုင်လုံးကို အချိန်တိုအတွင်း ရေးထိုးချုပ်ဆိုခဲ့သည့် ပထမဆုံးဖြစ်ရပ်တစ်ခု မဟုတ်ခဲ့ပါချေ။ ၂၀၀၄ ခုနှစ် မတ်လအတွင်း တရုတ်ဒုတိယဝန်ကြီးချုပ် ဝူယီ (Wu Yi) လာရောက်လည်ပတ်ခဲ့ချိန်ကလည်း အစိုးရနှစ်ရပ်ကြား ကုန်သွယ်ရေးနှင့်စီးပွားရေးဆိုင်ရာ ပူးပေါင်းဆောင်ရွက်ရေးသဘောတူညီချက်စာချုပ် ၂၁ ခု ကို လက်မှတ်ရေးထိုးချုပ်ဆိုခဲ့ပေသည်။ ဆက်သွယ်ရေးနှင့် လျှပ်စစ်ဓာတ်အားထုတ်လုပ်ရေး စက်ရုံများမှအစ ဓာတ်သတ္တုတူးဖော်ရေးနှင့် ရထားလမ်းများအထိ ကဏ္ဍရပ်များအားလုံးအတွက် ပူးပေါင်းဆောင်ရွက်ရေး သဘောတူ စာချုပ်များဖြစ်သည်။^{၇၂} ထိုနှစ်အတွင်းမှာပင် ဇူလိုင်လ၌ စာချုပ် ၁၂ ခု ထပ်တိုးချုပ်ဆိုခဲ့သည်ဖြစ်ရာ ၂၀၀၄ ခုနှစ်အတွင်း လက်မှတ်ရေးထိုးချုပ်ဆိုခဲ့သော စီးပွားရေးဆိုင်ရာ သဘောတူစာချုပ်ပေါင်း ၃၃ ခု အထိ ရောက်ရှိသွားခဲ့သည်။

တရုတ်-မြန်မာ စီးပွားရေးစင်္ကြံ (CMEC)

CMEC သည် မြန်မာနိုင်ငံတွင်း BRI အစီအစဉ် အတွက် အဓိကကျသောယန္တရားတစ်ခုဖြစ်လာခဲ့ပြီး တရုတ်နိုင်ငံနှင့် မြန်မာနိုင်ငံကို ထပ်တိုးချိတ်ဆက်ပေးမည့် စီးပွားရေးမဟာစင်္ကြံတစ်ခု တည်ဆောက်ရေးလုပ်ငန်းများ ပါဝင်သည်။ ‘စီးပွားရေးစင်္ကြံ’ သဘောတရားက မြန်မာနိုင်ငံအတွက် အသစ်အဆန်းမဟုတ်ပေ။ မြန်မာနိုင်ငံ၏ ကိုယ်ပိုင် အမျိုးသားအဆင့် အခြေခံအဆောက်အအုံများ၊ စက်မှုလုပ်ငန်းများနှင့် ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်ရေး စီမံချက်များ (CMEC အောက်တွင် ရည်မှန်းထားသည့်အတိုင်း ယူနန်ပြည်နယ်နှင့် ကျောက်ဖြူနှင့်ရန်ကုန်ကြား ချိတ်ဆက်မှုများပါဝင်) ကို စီးပွားရေးစင်္ကြံများ တည်ဆောက်မှု အပေါ်တွင် အခြေခံကာ ချမှတ်ဖော်ဆောင်သည်။^{၇၃} မြန်မာနိုင်ငံသည် မဟာမဲခေါင်ဒေသခွဲနှင့် အာဆီယံငါးနိုင်ငံကို ချိတ်ဆက်ပေးသည့် အရှေ့-အနောက် စီးပွားရေးစင်္ကြံ စသည့် ဒေသတွင်းစီးပွားရေးမဟာစင်္ကြံ နှစ်ခုတွင် အစိတ်အပိုင်းအနေဖြင့် ပါဝင်နေခဲ့ပြီးဖြစ်၏။ တို့ဖြစ်သည်။ အာရှဒေသတွင်း အမျိုးသားစီမံကိန်းရေးဆွဲမှုများတွင် စီးပွားရေးစင်္ကြံများကို ကျယ်ကျယ်ပြန့်ပြန့်အသုံးပြု နေခဲ့ပြီး အာရှဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်ရေးဘဏ် (ADB) ကဲ့သို့သော ဘဏ္ဍာရေး အင်စတီကျူးရှင်းများကလည်း စီးပွားရေးစင်္ကြံများ ဖော်ဆောင်ရေးအတွက် အားပေးမြှင့်တင်နေခဲ့ကြသည်။ မြန်မာနိုင်ငံ၏ ၂၀၁၆ ခုနှစ် စက်မှုလုပ်ငန်းမူဝါဒနှင့် ၂၀၁၄ ခုနှစ် အမျိုးသား သယ်ယူပို့ဆောင်မှုဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်ရေး စီမံချက်တို့ကို ဂျပန်အစိုးရ၏ပံ့ပိုးကူညီမှုဖြင့် ရေးဆွဲချမှတ်ခဲ့သည်။ ဂျပန်အစိုးရမှာလည်း စီးပွားရေးစင်္ကြံများကို တက်တက်ကြွကြွအားပေးမြှင့်တင်သူ ဖြစ်လေသည်။

စီးပွားရေးစင်္ကြံများကို တူးဖော်ထုတ်ယူသည့် နေရာဒေသများ၊ ထုတ်လုပ်သည့်နေရာဒေသများ (SEZs နှင့် စက်မှုဇုန်များ)

နှင့် စားသုံးသူနေရာဒေသများကို ကောင်းမွန်စွာ ချိတ်ဆက်ထားသော အခြေခံအဆောက်အအုံများ (ကုန်စည်ထောက်ပံ့ပို့ဆောင်ရေးဗဟိုစခန်းများနှင့် သဘာဝသယံဇာတများ၊ စွမ်းအင်၊ လူ၊ ကုန်စည်နှင့် သတင်းအချက်အလက် သယ်ယူပို့ဆောင်ရေးကွန်ယက်များ အပါအဝင်) မှတစ်ဆင့် ဆက်သွယ်ပေးနိုင်ရန် ရေးဆွဲဖန်တီးထားသည်။ သို့သော် အာရှဒေသတွင် စီးပွားရေးစင်္ကြံများမှ နာကျင်စရာအတွေ့အကြုံများကို ရင်ဆိုင်ခံစားခဲ့ကြရသည်။ လယ်ယာမြေ သိမ်းယူခံရခြင်း၊ သဘာဝပတ်ဝန်းကျင် ထိခိုက်ပျက်စီးခြင်း၊ ကျေးလက်ဒေသရှိ ပိုင်ဆိုင်မှုမဲ့စေခြင်း၊ ဆိုးရွားသော လုပ်ငန်းဝန်းကျင်များအောက်မှ အလုပ်အကိုင်သစ်များ စသည်တို့ ထွက်ပေါ်လာခဲ့ခြင်းကြောင့်ဖြစ်၏။ ပါဝင်ဆောင်ရွက်သော ကုမ္ပဏီကြီးများကမူ အစိုးရ-ပုဂ္ဂလိကမိတ်ဖက် ပူးပေါင်းဆောင်ရွက်ရေးစနစ်ဖြင့် စင်္ကြံများဖော်ဆောင်မှုမှ အမြတ်အစွန်းများ ကြီးကြီးမားမား ရရှိပိုင်ဆိုင်ခဲ့ကြလေသည်။

CMEC နှင့် သက်ဆိုင်သော အသေးစိတ် သတင်းအချက်အလက်များ အလွန်ပင် ရှားပါး၏။ ၂၀၁၈ ခုနှစ် စက်တင်ဘာလအတွင်း တရုတ်နှင့် မြန်မာအစိုးရများက နားလည်မှုစာချုပ်ချုပ်ဆိုရာတွင် လက်မှတ်ရေးထိုးခဲ့ကြရာတွင် အခြေခံအဆောက်အအုံ၊ ဆောက်လုပ်ရေး၊ ကုန်ထုတ်လုပ်ရေး၊ စိုက်ပျိုးရေး၊ သယ်ယူပို့ဆောင်ရေး၊ ဘဏ္ဍာရေး၊ လူ့စွမ်းအား အရင်းအမြစ်ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်ရေး၊ သုတေသနနှင့် နည်းပညာ တို့အပါအဝင် နယ်ပယ်ကဏ္ဍ ၁၅ ခုကို ထည့်သွင်းခဲ့သည်။^{၇၅} CMEC ၂၀၁၉-၂၀၃၀ ပူးပေါင်းဆောင်ရွက်ရေး စီမံချက်တစ်ရပ်ကို တရုတ်နိုင်ငံ၏ အမျိုးသားဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်ရေးနှင့် ပြုပြင်ပြောင်းလဲရေးကော်မရှင် (NDRC) နှင့် မြန်မာနိုင်ငံ စီမံကိန်းနှင့်ဘဏ္ဍာရေးဝန်ကြီးဌာန တို့က လက်မှတ်ရေးထိုးခဲ့သည်။ ၂၀၁၉ ခုနှစ် ဧပြီလတွင် ကျင်းပသော ဒုတိယအကြိမ်မြောက် ရပ်ဝန်းနှင့်လမ်း (Belt and Road) ဖိုရမ် မတိုင်မီ လက်မှတ်ရေးထိုးခဲ့ခြင်းဖြစ်သည်။^{၇၆} 'CMEC အကျိုးအမြတ် စောလျင်စွာရရှိနိုင်သော စီမံကိန်းများစာရင်း (project harvest lists)' ကိုလည်း အဆိုပါဖိုရမ်တွင် သဘောတူညီမှု ပြုခဲ့သည်ဟု အစီရင်ခံတင်ပြခဲ့ကြသည်။^{၇၇} သို့သော် မည်သည့် စာရွက်စာတမ်းတစ်ခုကိုမျှ အများသိအောင်ထုတ်ပြန်ခဲ့ခြင်း မရှိပေ။ နှစ်ဦးနှစ်ဘက် သဘောတူညီချက်ဖြင့် အလားတူ MOUs များကို အများ သိအောင်ထုတ်ပြန်ခဲ့ခြင်းများ ရှိခဲ့၏။ ဥပမာ BRI နှင့်ပတ်သက်၍ လတ်ဗီးယားနိုင်ငံနှင့် တရုတ်နိုင်ငံကြား ပူးပေါင်းဆောင်ရွက်မှုဆိုင်ရာ နားလည်မှုစာချုပ် (MOU) ကို လတ်ဗီးယားအစိုးရဝက်ဘ်ဆိုက်တစ်ခုတွင် ဖော်ပြထားသည်။^{၇၈} ထိုအချက်ကိုကြည့်လျှင် တရုတ်အစိုးရသည် အချို့ကိစ္စရပ် များတွင် အဆိုပါစာရွက်စာတမ်းများကို အများသိအောင် ထုတ်ပြန်လိုသောဆန္ဒရှိကြောင်း တွေ့မြင်ရသည်ဖြစ်ရာ CMEC စာရွက်စာတမ်းများကိုမူ အဘယ့်ကြောင့် အများပြည်သူသိရှိအောင် ထုတ်ပြန်ခဲ့ခြင်းမရှိသနည်းဟူ၍ မေးခွန်းထုတ်စရာ ဖြစ်နေပေသည်။

CMEC အောက်တွင် တရုတ်အစိုးရမှ အဆိုပြုခဲ့သော စီမံကိန်းပေါင်း ၄၀ အထိ ရှိသည်ဟူ၏။ သို့သော် စီမံကိန်း ၉ ခု ကိုသာ မြန်မာဘက်မှ သဘောတူညီမှုပြုခဲ့သည်။^{၇၉} ထိုစီမံကိန်း ၉ ခု အနက် ၃ ခု ကိုသာ အများသိအောင် အတည်ပြုထုတ်ပြန်ခဲ့သည်။ ကျောက်ဖြူအထူးစီးပွားရေးဇုန်၊ ကချင်ပြည်နယ်နှင့် ရှမ်းပြည်နယ်အတွင်း နယ်စပ်စီးပွားရေး ဇုန်ဖော်ဆောင်မှု ၃ ခုနှင့် မူဆယ်-မန္တလေးရထားလမ်း တို့ဖြစ်သည်။^{၈၀} ကျောက်ဖြူ SEZ နှင့် မူဆယ်-မန္တလေးရထားလမ်းတို့က BRI မတိုင်မီကပင် စီစဉ်ထားခဲ့ပြီးဖြစ်သည်။ အခြားစီမံကိန်း ၆ ခု အကြောင်း အသေးစိတ်အချက်အလက်များ မရရှိနိုင်သဖြင့် CMEC ၏ နယ်ပယ် အတိုင်းအတာနှင့် သက်ရောက်မှုများကို ပြည့်ပြည့်စုံစုံ လေ့လာဆန်းစစ်ရန်ခက်ခဲသည်ဖြစ်ရာ CMEC မှာ ပွင့်လင်းမြင်သာမှု ကင်းမဲ့သောအစီအစဉ်အဖြစ် ဆက်လက်တည်ရှိနေသည်။

သို့သော် အာရှဒေသတွင် စီးပွားရေးစင်္ကြံများမှ နာကျင်စရာ အတွေ့အကြုံများကို ရင်ဆိုင်ခံစားခဲ့ကြရသည်။ လယ်ယာမြေ သိမ်းယူခံရခြင်း၊ သဘာဝပတ်ဝန်းကျင် ထိခိုက်ပျက်စီးခြင်း၊ ကျေးလက်ဒေသရှိ ပိုင်ဆိုင်မှုမဲ့စေခြင်း၊ ဆိုးရွားသော လုပ်ငန်းဝန်းကျင်များ အောက်မှ အလုပ်အကိုင်သစ်များ စသည်တို့ ထွက်ပေါ်လာခဲ့ခြင်းကြောင့်ဖြစ်၏။ ပါဝင်ဆောင်ရွက်သော ကုမ္ပဏီကြီးများကမူ အစိုးရ-ပုဂ္ဂလိက မိတ်ဖက်ပူးပေါင်းဆောင်ရွက်ရေးစနစ်ဖြင့် စင်္ကြံများဖော်ဆောင်မှုမှ အမြတ်အစွန်းများ ကြီးကြီးမားမား ရရှိပိုင်ဆိုင်ခဲ့ကြလေသည်။

CMEC အစီအစဉ်အား ထုတ်ဖော်ကြေညာခဲ့ပြီးနောက် နှစ်နှစ်တာကာလအတွင်း၌ လက်တွေ့မြေပြင်ပေါ်တွင် လုပ်ငန်းတိုးတက်မှုနှေးကွေးနေခဲ့၏။ CMEC မှ ရလဒ်များကို စာရင်းပြုစုဖော်ပြရန်ကြိုးပမ်းခဲ့သည့် တရုတ်နိုင်ငံပိုင်သတင်းစာ ရှင်းဟွာ အနေဖြင့် ပြီးစီးခဲ့သောစီမံကိန်းနှစ်ခုတည်းကိုသာ ထုတ်ဖော်တင်ပြနိုင်ခဲ့သည်။ ရန်ကုန်မြစ်တွင်း ရှေ့ပြေးအဆင့်စီမံကိန်း တစ်ခု (ရန်ကုန်မြစ်ကြောင်း သယ်ယူပို့ဆောင်ရေး အတွက် လှေသင်္ဘောများ ကနေဦး စမ်းသပ်ပြေးဆွဲရေး) နှင့် သဘာဝဓာတ်ငွေ့သုံး လျှပ်စစ်ဓာတ်အား ထုတ်လုပ်ရေး စက်ရုံတစ်ခု တို့ဖြစ်သည်။^{၈၁} ထိုစီမံကိန်းနှစ်ခုလုံးကို CMEC မတိုင်မီကပင် စီစဉ်ထားပြီးဖြစ်နိုင်သော်လည်း CMEC အစီအစဉ်၏ မူဘောင်အောက်တွင် ပေါင်းစပ်ထည့်သွင်းထားခဲ့သည်။ ထို့အပြင် CMEC အစီအစဉ်အောက်တွင် ဖော်ပြခဲ့သည့်အတိုင်း တရုတ် အစိုးရအလိုရှိသည့် စီမံကိန်းပေါင်း ၄၀ မှ ၉ ခု အထိအောင် လျော့ကျသွားခဲ့ပြီးဖြစ်၏။ ယွန်ဆွန် (Yun Sun) က CMEC ၏ တိုးတက်မှုကို တရုတ်-ပါကစ္စတန်စီးပွားရေးစင်္ကြံ (CPEC) ၏ တိုးတက်မှုနှင့် နှိုင်းယှဉ်တင်ပြခဲ့သည်။ အစီအစဉ်နှစ်ခုလုံးအတွက်

တူညီသော နှစ်နှစ်တာကာလအတွင်း၌ ပါကစ္စတန်နိုင်ငံသို့ သမ္မတရှီကျင်းဖျင် (Xi Jinping) ကိုယ်တိုင် သွားရောက်ခဲ့ပြီးဖြစ်သည့်အပြင် အမေရိကန် ဒေါ်လာ ၄၆ ဘီလီယံကျော်တန်ဖိုးရှိသော သဘောတူညီချက်စာချုပ်ပေါင်း ၅၁ ခု ကို ချုပ်ဆိုခဲ့ပြီးဖြစ်သည်ဟူ၍ ခိုင်းနိုင်းဖော်ပြခဲ့ပေသည်။^{၁၂}

CMEC အစီအစဉ်အား ထုတ်ဖော်ကြေညာခဲ့ပြီးနောက် နှစ်နှစ်တာကာလအတွင်း၌ လက်တွေ့မြေပြင်ပေါ်တွင် လုပ်ငန်းတိုးတက်မှုနှေးကွေးနေခဲ့၏။

မြန်မာနိုင်ငံသို့ သမ္မတရှီကျင်းဖျင် လာရောက်လည်ပတ်ခြင်း မရှိသည့်အချက်က အလွန်စိတ်ဝင်စားစရာကောင်းသော အချက် တစ်ချက်ဖြစ်သည်။ သမ္မတတစ်ဦးအနေနှင့် သူသည် အခြား အာဆီယံနိုင်ငံများအားလုံး (ထိုင်းနိုင်ငံမှအပ) သို့ သွားရောက် လည်ပတ်ခဲ့သည့်အပြင် BRI နှင့်သက်ဆိုင်သော သဘောတူညီချက်စာချုပ်များ ချုပ်ဆိုရန်အတွက် ကမ္ဘာတစ်ဝှမ်း သွားလာခဲ့ပြီးဖြစ်သောကြောင့်ပင်။ အကယ်၍ ဆွေးနွေးတိုင်ပင်မှုများ၊ စနစ်တကျသေချာစွာ လုပ်ဆောင်မှုများ၊ စီမံကိန်းများ၏ အောင်မြင်နိုင်စွမ်းနှင့် စီမံကိန်းပုံစံတို့ကို ဂရုတစိုက်လေ့လာဆန်းစစ်မှုများ တို့အတွက် အချိန်ယူရခြင်းဖြစ်သည်ဆိုလျှင် တိုးတက်မှုနှေးကွေးခြင်းက အပြုသဘောဆောင်နိုင်သည်။ သို့သော် ထိုတိုးတက်မှုနှုန်းက လုပ်ငန်းစတင်ရန်နှင့် ရလဒ်များ ပြသရန်အတွက် စိတ်ပြင်းပြထက်သန်နေသော တရုတ်အရာရှိကြီးများနှင့် ကုမ္ပဏီများအတွက် စိတ်ပျက်စရာဖြစ်နေခဲ့ပေမည်။ သို့သော် မြန်မာနိုင်ငံတွင်း တရုတ်တို့၏အကြီးစားရင်းနှီးမြှုပ်နှံမှုများ အတွက် အဆင်ပြေချောမွေ့ခဲ့ခြင်းမျိုး အလွန်ပင်ရှားပါး၏။ သဘောတူညီမှုပြုခဲ့ပြီးသော စီမံကိန်းအချို့အတွက် သဘောတူညီချက်စာချုပ်များ ချုပ်ဆိုခဲ့ပြီးသည့်တိုင် ဆောက်လုပ်မှုများ မည်သည့်အခါမျှမပြီးစီးပဲ ရှိနေခဲ့သည်။

မြန်မာနိုင်ငံတွင်း BRI မူဘောင်အောက်ရှိ မြောက်မြားလှစွာသော လုပ်ငန်းများ

CMEC အောက်တွင် မည်သည့်တို့ပါဝင်ကြောင်း တိတိကျကျ ရှင်းရှင်းလင်းလင်း မရှိသော်လည်း မြန်မာနိုင်ငံတစ်ဝှမ်း၌ များပြားစုံလင်လှသော လုပ်ငန်းများကို BRI မူဘောင်အောက်တွင် အကောင်အထည်ဖော် ဆောင်ရွက်လျက်ရှိသည်။ အကြီးစား အခြေခံအဆောက်အအုံစီမံကိန်းများ (ကျောက်ဖြူဆိပ်ကမ်း၊ ရထားလမ်းနှင့် SEZs) ကို အဓိကအလေးပေးအာရုံစိုက်နေခဲ့ချိန် တွင် အခြားစီမံကိန်းအမျိုးမျိုးကို 'BRI လုပ်ငန်းများ' အဖြစ် တံဆိပ်ကပ်နှိပ်ခဲ့ပြီးဖြစ်သည်။ ကြေညာချက်များကို မကြာခဏဆိုသလို ထုတ်ပြန်နေခဲ့သည်ဖြစ်ရာ ခြေရာကောက် လိုက်လံစောင့်ကြည့်ရန် ခက်ခဲနိုင်သည်။ ထိုလုပ်ငန်းများတွင် BRI အစီအစဉ်အတွက် နိုင်ငံရေးဆိုင်ရာ အားပေးထောက်ခံမှုနှင့် လူထုအားပေးထောက်ခံမှုများ တည်ဆောက်ရန်။

မူဝါဒရေးရာ အခြေခံအုတ်မြစ်တစ်ခု ဖန်တီးရန်နှင့် မြှင့်တက်လာမည့်ကုန်သွယ်ရေးနှင့် ရင်းနှီးမြှုပ်နှံမှုများအတွက် ဘဏ္ဍာရေးဆိုင်ရာ အခြေခံအုတ်မြစ်တစ်ခု ချမှတ်နိုင်ရန် စသည်တို့ကိုဦးတည်ရည်ရွယ်သော ဆွဲဆောင်စည်းရုံးရေးလုပ်ငန်းများ ပါဝင်သည်။ အစိုးရနှစ်ဖွဲ့ကြား တွေ့ဆုံဆွေးနွေးမှုများကိုလည်း ပြုလုပ်ခဲ့သည်။ နိုင်ငံ့ခေါင်းဆောင်၏ အလည်အပတ်ခရီးစဉ်များမှစ၍ ဌာနဆိုင်ရာအချင်းချင်း အတွေ့အကြုံဆွေးနွေးဖလှယ်ရေး ခရီးစဉ်များနှင့် နှစ်ဘက်နိုင်ငံရေးပါတီများကြား ဆွေးနွေးဖလှယ်မှုများ အထိ ပါဝင်ခဲ့သည်။ အခွန်ကောက်ခံမှု၊ ငွေရေးကြေးရေး လွှဲပြောင်းပေးချေမှုများနှင့် ကုန်သွယ်ရေးကိုတာခွဲ တမ်းများတို့နှင့် ပတ်သက်၍ သဘောတူစာချုပ်များ လက်မှတ်ရေးထိုးခဲ့ကြသည်။ အခြေခံအဆောက်အအုံ စီမံကိန်းများကို အကောင်အထည်ဖော်ဆောင်ရွက်လျက်ရှိရာ လူအများအလေးထား အာရုံစိုက်သော အဝေးပြေးလမ်းများ၊ ရထားလမ်းများ၊ ဆိပ်ကမ်းများ၊ အထူးစီးပွားရေးဇုန်များ၊ လေဆိပ်များ၊ အင်တာနက်အခြေခံအဆောက်အအုံများ အပြင် အပျော့ထည်အခြေခံအဆောက်အအုံ (soft infrastructure) များ (ဥပမာ အကောက်ခွန် IT စနစ်များနှင့်မြစ်ကြောင်း ပြုလုပ်တုလမ်းညွှန်စနစ်) တို့ပါဝင်သည်။ ရင်းနှီးမြှုပ်နှံမှုထိပ်သီး အစည်းအဝေးများကို ပုံမှန်ကျင်းပခဲ့ပြီး တရုတ်ကုမ္ပဏီများက သဘာဝသယံဇာတတူးဖော်ထုတ်လုပ်ရေး၊ စွမ်းအင်၊ စိုက်ပျိုးရေး၊ ကုန်ထုတ်လုပ်ရေး၊ အိမ်ခြံမြေ ခရီးသွားလုပ်ငန်း၊ ဧည့်ဝန်ဆောင်မှု၊ ကြေးနန်းဆက်သွယ်ရေးနှင့် ကုန်စည် ထောက်ပံ့ပို့ဆောင်ရေးတို့တွင် ရင်းနှီးမြှုပ်နှံခဲ့ကြသည်။

BRI အတွက် လူထုအားပေးထောက်ခံမှု တည်ဆောက်ရေး လုပ်ငန်းများတွင် ကူညီထောက်ပံ့ရေးနှင့် ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်ရေး စီမံကိန်းများ၊ ပညာသင်ဆုများ၊ သုတေသနဆိုင်ရာ ပူးပေါင်းဆောင်ရွက်မှု၊ တေးဂီတဖျော်ဖြေပွဲများ၊ ဘာသာရေးဆိုင်ရာ အပြန်အလှန် ဖလှယ်ရေး ခရီးစဉ်များ ပါဝင်ခဲ့သည်။ နိုင်ငံရေးပါတီများစွာတို့မှ မြန်မာနိုင်ငံရေးသမားများ၊ ဗျူရိုကရက်အရာရှိများ၊ စီးပွားရေးသမားများနှင့် သတင်းမီဒီယာများက ဖိတ်ကြားစီစဉ်ထားသော လေ့လာရေးခရီးများနှင့် အတွေ့အကြုံဆွေးနွေးဖလှယ်ရေး ခရီးစဉ်များအနေဖြင့် တရုတ်နိုင်ငံကိုသွားရောက် လည်ပတ်ခဲ့ကြသည်။^{၁၃} အဖွဲ့အစည်းသစ်များစွာကိုလည်း ဖွဲ့စည်းတည်ထောင်ခဲ့ရာ တရုတ်နိုင်ငံ စက်မှုလက်မှုလုပ်ငန်းရှင်များ အသင်းချုပ်လည်း ပါဝင်ပြီး နေပြည်တော်တွင် ရုံးခွဲတစ်ခုဖွင့်လှစ်ခဲ့သည်။ မြန်မာနိုင်ငံတွင်းရှိ သတင်းမီဒီယာများနှင့် ဆိုရှယ်မီဒီယာများတွင် အပြုသဘောဖော်ပြကာ (မြန်မာဘာသာစကားဖြင့် ဖော်ပြမှုများအပါအဝင်) BRI လုပ်ငန်းများကို အားပေးမြှင့်တင်နိုင်ရန် ဟန်ချက်ညီညီလက်တွဲ အားထုတ်ခဲ့ကြသည်။

ဤသည်ပင် မြန်မာပြည်သူများအတွက် (နိုင်ငံပြည်သူများ အတွက်ရော) BRI အပေါ် နားလည်သဘောပေါက်ရန် ခက်ခဲသည့် အပိုင်းဖြစ်၏။ ထိုမျှများပြားရှုပ်ထွေးသော

လုပ်ငန်းများပါဝင်နေသည့်အပြင် အချို့စီမံကိန်းများက BRI မတိုင်မီကပင် ဖြစ်တည်နေပြီးသောစီမံကိန်းများ၊ အချို့က BRI မူဘောင်အတွင်း တံဆိပ်ကပ်နှိပ်ထည့်သွင်းခဲ့သော စီမံကိန်းများနှင့် အချို့က စီမံကိန်းသစ်များ ဖြစ်နေခဲ့ခြင်းကြောင့် BRI အစီအစဉ်အတွက် အတွေးအမြင် သဘောတရားတစ်ရပ်တည်ဆောက်ရန် (သို့) တစ်စုတစ်စည်းတည်း ပေါင်းစပ်ရှုမြင်ရန် အလွန်ပင်ခက်ခဲသည်။ အချို့စီမံကိန်းများ (ဥပမာ ဧရာဝတီမြစ်ကြောင်းပြုပြင်ခြင်း (channelization)) မှာ မြန်မာစစ်အစိုးရလက်ထက်က စွန့်လွှတ်ခဲ့သော စီမံကိန်းများဖြစ်ပြီး ယခုအခါ BRI အောက်တွင် ပြန်လည်အသက်သွင်းခဲ့ခြင်းဖြစ်သည်။

အရေးကြီးသော နောက်ထပ်အချက်တစ်ချက်မှာ BRI စီမံကိန်းများက မြန်မာနိုင်ငံတွင်း ပဋိပက္ခမျိုးစုံဆက်လက်ဖြစ်ပွားနေသည့် နယ်မြေအစိတ်အပိုင်းများတွင် တည်ရှိနေခြင်းပင်ဖြစ်၏။ ထို့ကြောင့်ပင် စီမံကိန်းများနှင့် ပတ်သက်၍ အလွန်ကွဲပြားခြားနားသော သဘောထားအမြင်များ ရှိနေနိုင်သည်။ အဓိကကျသော စီမံကိန်းများ (ဥပမာ ကျောက်ဖြူရေနက်ဆိပ်ကမ်း၊ တရုတ်-မြန်မာရထားလမ်း၊ ရန်ကုန်မြို့သစ်ဖော်ဆောင်ရေး စီမံကိန်း၊ အထူးစီးပွားရေးဇုန်သစ်များနှင့် မြစ်ဆုံရေအားလျှပ်စစ် စီမံကိန်း) အားလုံးက သက်ဆိုင်ရာနယ်မြေဒေသ၏ ရုပ်ပိုင်း သွင်ပြင်လက္ခဏာများနှင့် မြန်မာနိုင်ငံ၏အမျိုးသားစီးပွားရေးကို ပြောင်းလဲပေးနိုင်သည်ဆိုသော်လည်း မည်သူတို့က အကျိုးအမြတ်ရရှိပြီး မည်သူတို့ကပေးဆပ်ရမည်နည်း ဟူသော မေးခွန်းအတွက် အဖြေမရှိသေးပါချေ။ ဧရာဝတီသတင်းဌာနက တည်ထောင်သူအယ်ဒီတာ အောင်ဇော် သတိပေးခဲ့သကဲ့သို့ပင် မြစ်ဆုံဆည်စီမံကိန်း ပြန်လည်စတင်ခြင်းက ‘နိုင်ငံရေးဆိုင်ရာ ကိုယ့်ကိုယ်ကို သေကြောင်းကြံစည်ခြင်း’^{၈၄} ပင်ဖြစ်ကြောင်း NLD ခေါင်းဆောင်များ ကောင်းစွာသိရှိနားလည်ကြ၏။ ဇန်နဝါရီလ စာနယ်ဇင်းရှင်းလင်းပွဲတစ်ခုတွင် မြန်မာနိုင်ငံ၏ ကက်သလစ် ဘုန်းတော်ကြီး ကာဒီနယ်ချားလ်စ်ဘိုက ‘မဟာအင်အားကြီး နိုင်ငံတစ်ခု၏လောဘ’ကြောင့် မြစ်ဆုံစီမံကိန်းမှာ အများပြည်သူ အတွက် ‘သေဒဏ်’ တစ်ရပ်ဖြစ်လာလိမ့်မည်ဟု အခိုင်အမာဆိုခဲ့သည်။^{၈၅}

လူထုအသိအမြင်နိုးကြားလာချိန်တွင် မြန်မာနိုင်ငံတွင်းမှ BRI နှင့် ပတ်သက်၍ လူမှုအသိုက်အဝန်းများစွာ (အထူးသဖြင့် ပဋိပက္ခဒဏ်ခံ နယ်မြေဒေသများ အတွင်းရှိ လူမှုအသိုက်အဝန်းများ) အတွင်း စိုးရိမ်ပူပန်မှုများ ပိုမိုနက်ရှိုင်းလာခဲ့သည်။

လူထုအသိအမြင်နိုးကြားလာချိန်တွင် မြန်မာနိုင်ငံတွင်းမှ BRI နှင့် ပတ်သက်၍ လူမှုအသိုက်အဝန်းများစွာ (အထူးသဖြင့် ပဋိပက္ခဒဏ်ခံ နယ်မြေဒေသများအတွင်းရှိ

လူမှုအသိုက်အဝန်းများ) အတွင်း စိုးရိမ်ပူပန်မှုများ ပိုမိုနက်ရှိုင်းလာခဲ့သည်။ အထူးသဖြင့် ကချင်၊ ရခိုင်နှင့် ရှမ်းပြည်နယ် အစိတ်အပိုင်းများစွာတို့မှာ ပဋိပက္ခဒဏ်ခံအဖြစ် ဆက်လက်တည်ရှိနေပြီး အရပ်ပြည်သူ အများအပြား နေရပ်စွန့်ခွာ ပြောင်းရွှေ့နေခဲ့ရသည်။ ထိုအရေးကိစ္စကို တုံ့ပြန်ဆောင်ရွက်သည့်အနေနှင့် တရုတ်အစိုးရသည် ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်ရေး၊ တိုင်းရင်းသားငြိမ်းချမ်းရေးနှင့် ‘ရခိုင်ပြည်နယ်ဒုက္ခသည်အကျပ်အတည်း’ အဖြေရှာဖြေရှင်းရေး ဟူသော ကြွေးကြော်သံကို အကြိမ်ကြိမ်ဟစ်ဆိုရင်း NLD အစိုးရ၊ မြန်မာစီးပွားရေး အသိုက်အဝန်းတို့နှင့် ဆက်ဆံရေးအပေါ် အလေးပေး အာရုံစိုက်နေခဲ့သည်။ ခင်ခင်ကျော်ကြီး ရေးသားတင်ပြခဲ့သကဲ့သို့ပင် မြန်မာနိုင်ငံ၏ ပကတိအခြေအနေအောက်တွင် ‘တရုတ်နိုင်ငံ၏ အလွှာစုံစည်း ရုံးသိမ်းသွင်းရေးမဟာဗျူဟာ (multi-layered engagement strategy)’ က ‘ဘေဂျင်းအစိုးရ၏ မူဝါဒရွေးချယ်ချမှတ်ရာတွင် သင့်တော်ကောင်းမွန်မှုအရှိဆုံး’ ဖြစ်ပေသည်။^{၈၆}

မြန်မာနိုင်ငံတွင်းရှိ BRI လုပ်ငန်းလေးခုကို လေ့လာခြင်း

ဤအနှစ်ချုပ်အစီရင်ခံစာသည် BRI မူဘောင်အောက်တွင် အားပေးမြှင့်တင်ခဲ့သည့် အကြီးစားလုပ်ငန်းလေးခုကို လေ့လာခဲ့သည်။ (၁) မြန်မာနှင့်တရုတ်မဟာဓာတ်အားလိုင်းများ အပြန်အလှန်ချိတ်ဆက်ရေး (၂) တရုတ်-မြန်မာမြန်နှုန်းမြင့်ရထားလမ်း (၃) တရုတ်မြန်မာ ကုန်းလမ်းရေလမ်း သယ်ယူပို့ဆောင်ရေးလမ်းကြောင်း (၄) အထူးစီးပွားရေးဇုန်များ (SEZs) နှင့် စက်မှုဇုန်များ တို့ဖြစ်သည်။ ထိုလုပ်ငန်းများအားလုံးတွင် BRI မတိုင်မီကပင်စီစဉ်ထားခဲ့ပြီး မြန်မာအစိုးရ၏ အချိန်နှင့်အမျှပြောင်းလဲ နေသော အားပေးထောက်ပံ့မှုများကြောင့် ကာလတာရှည် ဖြစ်တည်နေခဲ့ရသည့်လုပ်ငန်းများ သို့မဟုတ် စီမံကိန်းများ ပါဝင်သည်။ ထိုစီမံကိန်းများနှင့် ပတ်သက်၍ ယေဘုယျဖြစ်ပေါ်ပြောင်းလဲမှုလမ်းကြောင်းပုံစံအချို့ကို လေ့လာနိုင်မည်ဖြစ်ပြီး ထိုမှတစ်ဆင့် မြန်မာနိုင်ငံတွင်းရှိ BRI အစီအစဉ်နှင့် စပ်လျဉ်း၍ ဖြစ်လာနိုင်သော ပြဿနာများအကြောင်းကို ပိုမိုသိရှိနားလည်နိုင်မည်ဖြစ်ပေသည်။

အဆိုပါစီမံကိန်းလေးခုက အပြန်အလှန်ဆက်နွယ်နေ၏။ လျှပ်စစ်ရထားလမ်းနှင့် စက်မှုဇုန်များကို လျှပ်စစ်ဓာတ်အားပေးရန်အတွက် တည်ငြိမ်သော လျှပ်စစ်ဓာတ်အား ရှိရန်လိုအပ်သည်။ ရထားလမ်းနှင့် ကုန်းလမ်းရေလမ်း ပို့ဆောင်ရေးလမ်းကြောင်းတို့က ယူနန်ပြည်နယ်နှင့် မြန်မာနိုင်ငံအတွင်းရှိ စက်မှုဇုန်များကို ပိုမိုကောင်းမွန်စွာ ချိတ်ဆက်ပေးနိုင်သည်။ ဤသည်ကပင် BRI လုပ်ငန်းများ၏ အပြန်အလှန်ဆက်နွယ် ပတ်သက်မှု (interconnect-edness) ကို အထင်အရှားဖော်ပြနေပေသည်။ သီးခြားစီမံကိန်းတစ်ခုချင်းစီ၏ အောင်မြင်မှုက တစ်ခုနှင့်တစ်ခု အပြန်အလှန်မီခိုနေသည့် သဘောပင်ဖြစ်သည်။

စီမံကိန်းများ ဖော်ဆောင်သည့် လုပ်ငန်းစဉ်အပေါ်

လေ့လာဆန်းစစ်ချက်အရ အဆိုပါစီမံကိန်းလေးခုလုံးကို တရုတ် SOEs များ သို့မဟုတ် ယူနန်ပြည်နယ်အစိုးရက (တရုတ် ဗဟို အစိုးရ မဟုတ်ပဲ) တွန်းအားပေးမောင်းနှင်နေခဲ့ကြောင်း တွေ့မြင်ရသည်။ တရုတ် SOEs များ တွန်းအားပေးနေသည့် ပထမစီမံကိန်းနှစ်ခုက BRI စီမံကိန်းများအား မွေးထုတ်ပေးလိုက်သည့် လုပ်ငန်းစဉ်ကို ထင်ဟပ်ဖော်ပြနေသည့်အပြင် တရုတ်နိုင်ငံနှင့် မြန်မာနိုင်ငံအတွင်း စီးပွားရေးကော်ပိုရေးရှင်းများ၏ စီမံကိန်းဖော်ဆောင်နိုင်ရေး ဆွဲဆောင်သိမ်းသွင်းမှု အတိုင်းအတာပမာဏကိုလည်း သိမြင်စေခဲ့သည်။ ယူနန်ပြည်နယ်အစိုးရမှ တွန်းအားပေးမောင်းနှင်သည့် တရုတ်-မြန်မာကုန်းလမ်းရေ လမ်းသယ်ယူပို့ဆောင်ရေးလမ်းကြောင်း အပေါ်လေ့လာဆန်းစစ်ချက် အရ စီမံကိန်းအား နိုင်ငံတွင်းနှင့် နိုင်ငံတကာတွင်အားပေးမြှင့်တင်ရန်အတွက် ခက်ခက်ခဲခဲရန်ကန်နေခဲ့ရမှုများကို အဓိက တွေ့မြင်ရသည်။ အဆိုပါစီမံကိန်းများကို စတင်စီစဉ်ရေးဆွဲခဲ့ခြင်းမရှိသော်လည်း တရုတ်ဗဟိုအစိုးရသည် ထိုစီမံကိန်း (၄) ခု အနက် အတိုင်းအတာတစ်ခုအထိ အရှိန်အဟုန်ရလာသော စီမံကိန်း (၃) ခုတွင် အားပေးထောက်ပံ့ရေး အခန်းကဏ္ဍတစ်ရပ်မှ (ရန်ကုန်ရှိတရုတ်သံရုံးမှတစ်ဆင့်) ပါဝင်ဆောင်ရွက်ခဲ့သည်။

လေ့လာမှုများ (case studies) က အချို့စီမံကိန်းများ၏ အားနည်းချက်များကိုလည်း ထုတ်ဖော်ပြသခဲ့သည်။ မြန်မာနိုင်ငံကို ဖြတ်သန်းကာ ယူနန်ပြည်နယ်နှင့် အိန္ဒိယသမုဒ္ဒရာကို ဆက်သွယ်ပေးမည့် စီမံကိန်းနှစ်ခု (တရုတ်-မြန်မာရထားလမ်းနှင့် ကုန်းလမ်းရေလမ်း သယ်ယူပို့ဆောင်ရေးလမ်းကြောင်း) ကို ထဲထဲဝင်ဝင် လေ့လာဆန်းစစ်ကြည့်လျှင် ထိုစီမံကိန်း၏ ဘဏ္ဍာရေးဆိုင်ရာရှင်သန်အောင်မြင်နိုင်စွမ်းနှင့် ပတ်သက်၍ သံသယဝင်စရာဖြစ်နေသည်ကို တွေ့မြင်ရပေမည်။ ထိုစီမံကိန်းနှစ်ခုလုံးက ကုန်ကျစရိတ် အလွန်ကြီးမားသော လုပ်ငန်းများဖြစ်ပြီး ပြီးစီးသွားခဲ့လျှင်ပင် မြန်မာအစိုးရအတွက် အလွန်ကြီးလေးသော ကြေးမြီဝန်ထုပ်ဝန်ပိုးတစ်ရပ် ဖြစ်လာနိုင်သည်။

စီမံကိန်းလေးခုလုံးက ပွင်းလင်းမြင်သာမှုကင်းမဲ့ပြီး စီမံကိန်းဒဏ်ခံ လူမှုအသိုက်အဝန်းများနှင့် အနှစ်သာရရှိသော တိုင်ပင်ဆွေးနွေးမှုများ ပြုလုပ်ခဲ့ခြင်းမရှိကြောင်း တွေ့မြင်ရသည်။ အင်္ဂလိပ်ဘာသာစကားဖြင့်ဖော်ပြသော သတင်းရင်းမြစ်များမှာထက် တရုတ်ဘာသာစကားဖြင့် ဖော်ပြသောသတင်းရင်းမြစ်များတွင် BRI စီမံကိန်းများနှင့် ပတ်သက်သည့် သတင်းအချက်အလက်များကို ပိုမိုပြည့်စုံစွာရရှိနိုင်သည်။ မြန်မာဘာသာစကားဖြင့်ဖော်ပြသော သတင်းအချက်အလက်များမှာ ပို၍ပင်နည်းပါးသည်။ ဥပမာ တရုတ်ကုမ္ပဏီများက မြန်မာအဆင့်မြင့်အရာရှိကြီးများနှင့် တွေ့ဆုံဆွေးနွေးမှုများအကြောင်းကို ရုပ်ပုံများနှင့် အကျဉ်းချုပ်အကြောင်းအရာများအနေဖြင့် ၎င်းတို့၏ ဝက်ဘ်ဆိုက်များပေါ်တွင် ပုံမှန်တင်ပြလေ့ရှိသည်။ အဓိကစီမံကိန်းများနှင့် ပတ်သက်၍ ၎င်းတို့၏ ဆွဲဆောင်သိမ်းသွင်းရေး အားထုတ်ဆောင်ရွက်မှုများဆိုင်ရာ

ဖြစ်ရပ်အချိန်ပြဇယား တစ်ခုအနေဖြင့် တင်ပြခြင်း ဖြစ်သည်။ တရုတ်ဘာသာစကားဖြင့်ရေးရာ အင်္ဂလိပ်ဘာသာစကားဖြင့်ပါ တင်ပြလေ့ရှိ၏။ သို့သော် တရုတ်ဘာသာစကားဖြင့် တင်ပြချက်တွင် သတင်းအချက်အလက်များ ပိုမိုများပြားပြည့်စုံသည်။ စီမံကိန်းဆောင်ရွက်မည့်လမ်းကြောင်းများ၊ ကန်ထရိုက်ချုပ်ဆိုမှုလုပ်ငန်းစဉ်နှင့် စီမံကိန်းများအတွက် ကောင်းမွန်သောအကြောင်းပြချက်များ တို့နှင့်စပ်လျဉ်းသော သတင်းအချက်အလက်များလည်း (ယေဘုယျအားဖြင့်) မရှိပေ။ ရှိခဲ့လျှင်ပင် စာနယ်ဇင်းရှင်းလင်းမှုများ သို့မဟုတ် သတင်းဆောင်ပါးများတွင် ဟိုတစ်စ ဝီတစ်စသာ ပါရှိသောကြောင့် စီမံကိန်းတစ်ခုလုံးကို ခြုံငုံနားလည်သိမြင်နိုင်ရန် အတွက် သုတေသနပြုလေ့လာမှုနှင့် ခွဲခြမ်းလေ့လာဆန်းစစ်မှု အများအပြား လုပ်ဆောင်ရန် လိုအပ်သည်။

အင်္ဂလိပ်ဘာသာစကားဖြင့်ဖော်ပြသော သတင်းရင်းမြစ်များမှာထက် တရုတ်ဘာသာစကားဖြင့် ဖော်ပြသော သတင်းရင်းမြစ်များတွင် BRI စီမံကိန်းများနှင့် ပတ်သက်သည့် သတင်းအချက်အလက်များကို ပိုမိုပြည့်စုံစွာ ရရှိနိုင်သည်။

တူညီသောစီမံကိန်းတစ်ခုကို တရုတ်ဘာသာစကားသုံးသတင်း မီဒီယာများနှင့် အင်္ဂလိပ်ဘာသာစကားသုံး သတင်းမီဒီယာများ က ကွဲပြားခြားနားစွာ ဆွေးနွေးတင်ပြလေ့ရှိသည်။ နိုင်ငံတကာ အသိုက်အဝန်းကိုတင်ပြသော စီမံကိန်း၏ပုံရိပ်က တရုတ် နိုင်ငံတွင်းဖြစ်တည်နေသော စီမံကိန်းပုံရိပ်နှင့် ကွဲပြားခြားနားနိုင်သည်ဟု ဆိုလိုပေ၏။ ဥပမာ မြန်မာနှင့် တရုတ်နိုင်ငံ မဟာဓာတ်အားလိုင်းများကို ချိတ်ဆက်သွားမည့်စီမံကိန်းနှင့် ကုန်းလမ်းရေလမ်း သယ်ယူပို့ဆောင်ရေးလမ်းကြောင်း တို့အကြောင်းကို တရုတ်ဘာသာစကားမဟုတ်သည့် သတင်းရင်းမြစ်များတွင် ကျယ်ကျယ်ပြန့်ပြန့် ဆွေးနွေးဖော်ပြခဲ့ခြင်းမရှိပေ။ ထိုစီမံကိန်း၏ တိုးတက်မှုနှင့် ပတ်သက်သည့် တရုတ်ဘာသာစကားဖြင့်ဖော်ပြသော သတင်းအချက်အလက် များကိုမူ ကုမ္ပဏီ၏အင်တာနက် စာမျက်နှာ နှင့် အစိုးရသတင်းရင်းမြစ်များတွင် ရယူနိုင်သည်။ ထို့အပြင် တရုတ်နိုင်ငံအတွင်းရှိ ပညာရှင်များက မြန်မာနိုင်ငံနှင့် ပတ်သက်၍ သုံးသပ်ရေးသားတင်ပြရာတွင် အင်္ဂလိပ်ဘာသာစကားဖြင့် သုံးသပ်ရေးသားမှုများက တရုတ်ဘာသာစကားဖြင့် သုံးသပ် တင်ပြမှုများထက် များစွာပိုမိုသိမ်မွေ့သည်။ တရုတ်ဘာသာစကားဖြင့် သုံးသပ်ရေးသားမှုများတွင် BRI စီမံကိန်း၏ အလားအလာများကို ပွင့်ပွင့်လင်းလင်း အကဲဖြတ်သုံးသပ်တင်ပြထားပြီး မြန်မာအစိုးရအပေါ် စိတ်ပျက်ဒေါသထွက်မှုများကိုလည်း ရေးသားဖော်ပြထားခဲ့သည်။

နောက်ဆုံး လေ့လာမှုအရ မြန်မာနိုင်ငံတွင်းရှိ

လယ်ယာစိုက်ပျိုးရေး လူမှုအသိုက်အဝန်းများအပေါ် BRI လုပ်ငန်းများ၏ ရိုက်ခတ်မှုများက အထူးအလေးပေးအာရုံစိုက်စရာ ကိစ္စရပ်တစ်ခု ဖြစ်လာခဲ့သည်။ SEZs များနှင့် စက်မှုဇုန်များ တည်ဆောက်ရန်အတွက် လယ်ယာမြေများကို သိမ်းဆည်းခဲ့ပြီး သက်မွေးလုပ်ငန်းများကို ပျက်စီးစေခဲ့သည်။ တောင်သူလယ်သမားများအဖို့ အခြားရွေးချယ်စရာမရှိတော့ပဲ လုပ်ခနည်း နေ့စားအလုပ်သမားများအဖြစ် အသက်မွေးခဲ့ရသည် သို့မဟုတ် ရာသီပေါ်လုပ်ငန်းများရှာဖွေကာ ပြောင်းရွှေ့လုပ်ကိုင်ခဲ့ရသည်။ နောက်ဆုံးလေ့လာမှုတွင် ဆွေးနွေးတင်ပြထားသော စက်မှုဇုန်များကို ကြည့်လျှင် မည်သူ့မဆို (ပုဂ္ဂလိကကုမ္ပဏီတစ်ခုအပါအဝင်) ၎င်းတို့၏စီမံကိန်းကို 'BRI စီမံကိန်း' တစ်ခုအဖြစ် တံဆိပ်ကပ်နှိပ်နိုင်ကြောင်း တွေ့မြင်ရသည်။

စီမံကိန်းလေးခုလုံးက မြန်မာနိုင်ငံတွင်းမှ လက်နက်ကိုင်ပဋိပက္ခများနှင့် ငြိမ်းချမ်းရေး လုပ်ငန်းစဉ်တို့အပေါ် ရိုက်ခတ်မှုများ ရှိလာနိုင်သည်။ တစ်ချိန်တည်းမှာပင် ထိုစီမံကိန်းများက လက်နက်ကိုင်ပဋိပက္ခ၏ ရိုက်ခတ်မှုများကို ရင်ဆိုင်ခံစားရနိုင်သည်။ အခြေခံအဆောက်အအုံ စီမံကိန်းသုံးခုက မြန်မာနိုင်ငံမြောက်ပိုင်းရှိ ကချင်ပြည်နယ်နှင့် ရှမ်းပြည်နယ်တို့ကို ဖြတ်သန်းနေပြီး SEZs နှင့်စက်မှုဇုန်များကိုလည်း ပဋိပက္ခဒဏ်ခံနယ်မြေဒေသများတွင် အကောင်အထည်ဖော်ဆောင်ရွက်လျက်ရှိသည်။ ထို့အပြင် တရုတ်-မြန်မာရထားလမ်းက ရခိုင်ပြည်နယ်ကို ဖြတ်သန်းသွားမည်ဖြစ်သည်။ အဆိုပါလုပ်ငန်းများက တိုင်းရင်းသားလက်နက်ကိုင် အဖွဲ့အစည်းများကြားမှ ဆက်ဆံရေးအပေါ် ရိုက်ခတ်လာနိုင်သည့် အပြင် ငြိမ်းချမ်းရေးနှင့် ပြန်လည်သင့်မြတ်ရေး အားထုတ်ကြိုးပမ်း ဆောင်ရွက်မှုများအပေါ်တွင်လည်း အနုတ်သဘောဆောင်သော အကျိုးသက်ရောက်မှုများ ဖြစ်ပေါ်စေနိုင်သည်။ ရင်းနှီးမြှုပ်နှံမှုစီမံကိန်းများ၊ ပဋိပက္ခများနှင့် ငြိမ်းချမ်းရေးလုပ်ငန်းစဉ် တို့ကြားမှ ရှုပ်ထွေးလှသော အဆိုပါ ဆက်နွယ်မှုကို ၂၀၁၉ ခုနှစ်တွင် ဘွင်းဘွင်းကြီးမြင်တွေ့ခဲ့ရသည်။ မြန်မာစစ်တပ်၏ တစ်ဖက်သတ်အပစ်အခတ်ရပ်စဲရေး ကြေညာချက်ကို (တရုတ်အစိုးရ၏ တိုက်တွန်းချက်ကြောင့်ဖြစ်ဖို့များသည်) အခွင့်ကောင်းယူကာ တရုတ်နိုင်ငံရထားလမ်း အင်ဂျင်နီယာ လုပ်ငန်းအုပ်စု (China Railway Eryuan Engineering Group (CREEG)) က မူဆယ်-မန္တလေး မြန်နှုန်းမြင့်ရထားလမ်းအတွက် ဖြစ်မြောက်အောင်မြင်နိုင်ခြေ လေ့လာဆန်းစစ်မှုတစ်ရပ်ကို ဖော်ဆောင်ခဲ့ခြင်းပင်ဖြစ်သည်။ ထို့အပြင် စီမံကိန်းလေးခုလုံး၏ ရုပ်ဝတ္ထုပိုင်းဆိုင်ရာအခြေခံ အဆောက်အအုံများအပေါ် ရင်းနှီးမြှုပ်နှံမှုများက စစ်အင်အားတိုးချဲ့ခြင်း (militarisation) ကို ပိုမိုမြင့်တက်စေမည်ဖြစ်၏။ လက်ရှိတွင်ပင် မြန်မာစစ်တပ်၊ တိုင်းရင်းသားလက်နက်ကိုင်အဖွဲ့အစည်းများ၊ မြန်မာစစ်တပ်လက်အောက်မှ ပြည်သူ့စစ်အဖွဲ့များနှင့် ပုဂ္ဂလိက လုံခြုံရေးတပ်ဖွဲ့များသည် ပိုင်ဆိုင်မှုအရင်းအမြစ်များ (assets) ကာကွယ်စောင့်ရှောက်ရန်အတွက် ပါဝင်ဆောင်ရွက်နေခဲ့ပြီး ဖြစ်သည်ဟူ၏။

ဆက်လက်ဖြစ်ပွားနေခဲ့သော ပဋိပက္ခများသည် ဖော်ပြပါစီမံကိန်းများနှင့် အခြားအရေးပါသောစီမံကိန်းများ ပြီးစီးအောင်မြင်မှုအတွက် အကြီးမားဆုံးဘေးအန္တရာယ်များ ဖြစ်နေဆဲပင်ဖြစ်သည်။ သို့ဖြစ်ရာ တရုတ်အစိုးရအနေဖြင့် နယ်စပ်ဒေသ တည်ငြိမ်အေးချမ်းရေးအတွက် မြန်မာနိုင်ငံ တွင်း ပဋိပက္ခဖြစ်ပွားနေသော အစုအဖွဲ့များကြား သဘောတူညီမှုများ ဖြစ်ထွန်းပေါ်ပေါက်လာအောင် အားပေးကူညီရန် စိတ်အားထက်သန်နေခဲ့သည်။ သို့မှသာ တရုတ်ရင်းနှီးမြှုပ်နှံမှုများ အောင်မြင်ဖို့ ပြီးနိုင်ပြီး ထိုနယ်မြေဒေသများအတွင်းရှိ တရုတ်နိုင်ငံသားများ၏ လုံခြုံရေးနှင့် ဘေးအန္တရာယ်ကင်းရှင်းရေးကိုလည်း အာမခံနိုင်မည်ဖြစ်သည်။ သို့သော် ရှမ်းပြည်နယ်မြောက်ပိုင်းတွင် မကြာသေးမီကဖြစ်ပွားခဲ့သည့် EAOs များ၏တိုက်ခိုက်မှု များကိုကြည့်လျှင် ထိုကဲ့သို့သော သဘောတူညီမှုများကို အားပေးမြှင့်တင်ရန် အလွန်ပင်ခက်ခဲကြောင်း တွေ့မြင်ခဲ့ရသည်။ BRI လုပ်ငန်းများ မြှင့်တင်ခြင်းနှင့် ငြိမ်းချမ်းရေးလုပ်ငန်းစဉ်အတွင်းမှ တရုတ်အစိုးရ၏ အခန်းကဏ္ဍတို့က အပြန်အလှန်ချိတ်ဆက်နေသည်ဖြစ်ရာ တစ်သီးတစ်ခြား ခွဲဖယ်ရန်မဖြစ်နိုင်ပေ။ BRI နှင့် ဆက်စပ်နေသော ရင်းနှီးမြှုပ်နှံမှုများက နဂိုကပင် ရှုပ်ထွေးနက်နဲပြီး ထိလွယ်ရလွယ်သည့် အခြေအနေအတွင်းသို့ နောက်ထပ်အကြောင်းတရားတစ်ရပ် ထည့်သွင်းခဲ့ပြီဖြစ်သည်။

လေ့လာမှု (၁)
မြန်မာနှင့်တရုတ် မဟာဓာတ်အားလိုင်းများ
အပြန်အလှန်ချိတ်ဆက်ခြင်း

လွန်ခဲ့သောဆယ်စုနှစ်တစ်ခုကျော်ကာလ၌ တရုတ်စွမ်းအင် ကော်ပိုရေးရှင်းများက မြန်မာနိုင်ငံကို တရုတ်နိုင်ငံသို့ လျှပ်စစ်ဓာတ်အား တင်သွင်းရောင်းချပေးနိုင်မည့် နိုင်ငံတစ်ခုအဖြစ် ရှုမြင်ခဲ့ကြသည်။ မြန်မာနိုင်ငံ၏ ကြီးမားသော မြစ်ချောင်းကွန်ယက်များကို အသုံးပြုကာ အကြီးစားရေအားလျှပ်စစ်ဓာတ်အား ထုတ်လုပ်မှုများ ပြုလုပ်နိုင်မည်ဟု သတ်မှတ်ရှုမြင်ခဲ့ခြင်းဖြစ်၏။ တရုတ်ကုမ္ပဏီများမှ ဆောက်လုပ်သောဆည်များ (ဥပမာ ကချင်ပြည်နယ်အတွင်းရှိ မြစ်ဆုံနှင့်တာပိုင်ဆည်များ) မှ ထုတ်လုပ်သော လျှပ်စစ်ဓာတ်အားများကို တရုတ်နိုင်ငံသို့ ပို့ဆောင်ရန် မူလကရည်ရွယ်ထားခဲ့သည်။ သို့သော် ယခုအခါ တရုတ်နိုင်ငံ အနောက်တောင်ပိုင်းဒေသတွင် ကြီးမားလှပြီး အမြတ်ငွေမရနိုင်သော လျှပ်စစ်ဓာတ်အား ပိုလျှံရောင်းလိုအား တစ်ရပ် ဖြစ်တည်လာခဲ့ရာ တရုတ်စွမ်းအင်ကုမ္ပဏီများနှင့် ယူနန်ပြည်နယ်အစိုးရတို့က မြန်မာနိုင်ငံအား တရုတ်နိုင်ငံ၏ ပိုလျှံလျှပ်စစ်ဓာတ်အားများကို ဝယ်ယူသုံးစွဲမည့်နိုင်ငံအဖြစ် ကြည့်မြင်လာခဲ့သည်။ ထိုကာလအတွင်း မြန်မာနိုင်ငံမှာ ပြည်တွင်းလျှပ်စစ်ဝယ်လိုအား မြင့်တက်လာခဲ့ခြင်းနှင့်အတူ လျှပ်စစ်ဓာတ်အားလိုအပ်ချက် အလွန်ကြီးမားလာခဲ့ရာ ပိုမိုများပြားသောလျှပ်စစ်ရင်းမြစ် များကို ကြိုးပမ်းရှာဖွေနေခဲ့သည်။ တရုတ်နိုင်ငံမှ မြန်မာနိုင်ငံသို့ လျှပ်စစ်ဓာတ်အားပမာဏအမြောက်အမြား တင်ပို့ရောင်းချ

နိုင်ရန်အတွက် ဗိုလ်ချုပ်အောင်ဆန်းက အခြေခံအဆောက်အအုံများ တည်ဆောက်ရမည်ဖြစ်ပြီး ထိုအတွက် ငွေကြေးပမာဏ ကြီးကြီးမားမားရင်းနှီးမြှုပ်နှံသွားရန် လိုအပ်သည်။ ထိုအခြေခံအဆောက်အအုံများကလည်း မြန်မာနိုင်ငံ မြောက်ပိုင်း ရှိ ပဋိပက္ခနယ်မြေများကို ဖြတ်သန်းသွားမည်ဖြစ်သည်။ မြန်မာနိုင်ငံအနေဖြင့်လည်း တရုတ်လျှပ်စစ်ဓာတ်အား ပံ့ပိုးရောင်းချမှုများ အပေါ် အားထားမှီခိုရနိုင်သည်။

၂၀၁၄ ခုနှစ်တွင် တရုတ်စွမ်းအင်နှင့် ဆောက်လုပ်ရေး SOE တစ်ခုဖြစ်သော တရုတ်နိုင်ငံတောင်ပိုင်းလျှပ်စစ်ဓာတ်အား လိုင်း (China Southern Power Grid (CSG)) သည် BRI မူဘောင်အောက်တွင် မြန်မာတရုတ်လျှပ်စစ်ဓာတ်အား လိုင်းများ ချိတ်ဆက်ပြီး တရုတ်လျှပ်စစ်ဓာတ်အားများကို မြန်မာနိုင်ငံသို့ ပိုမိုတင်ပို့ရောင်းချနိုင်ရန်အတွက် မြန်မာအစိုးရနှင့် တရုတ်အစိုးရတို့အား စတင်စည်းရုံးခဲ့သည်။ ငါးနှစ်တာကာလအတွင်း CSG ၏လုပ်ဆောင်ချက်များ အောင်မြင်ခဲ့ပြီး ယခုအခါ မြန်မာအစိုးရက လျှပ်စစ်ဓာတ်အား ၁၀၀၀ မဂ္ဂါဝပ် ဝယ်ယူရန် ကတိကဝတ်ပြုခဲ့သည်။ CSG ၏ ထုတ်ပြန်ချက်များနှင့် တရုတ်သတင်းမီဒီယာများ၏ဆောင်းပါးများကို ကိုးကားပြီး အဆိုပါစီမံကိန်း အကောင်အထည်ဖော်ဆောင်ရွက်ရေးအတွက် လုပ်ငန်းအစီအစဉ်ဇယားကို အောက်တွင် ဖော်ပြသွားမည် ဖြစ်သည့်အပြင် ထိုစီမံကိန်းသည် စီးပွားရေး ကော်ပိုရေးရှင်း များမှ မောင်းနှင်သော သဘောသဘာဝရှိသည်ကိုလည်း ထုတ်ဖော်တင်ပြသွားပါမည်။

တရုတ်နိုင်ငံ၏ ပိုလျှံလျှပ်စစ်ဓာတ်အားများကို လျှပ်စစ်ဓာတ်အား ငတ်မွတ်နေသောမြန်မာနိုင်ငံသို့ ရောင်းချခြင်း

၂၀၀၀ ခုနှစ်တွင် တရုတ်အစိုးရသည် ‘အနောက်-အရှေ့လျှပ်စစ်ဓာတ်အား ပို့ဆောင်ရေးစီမံကိန်း (West-East Transmission Project)’ ကို စတင်ဖော်ဆောင်ခဲ့သည်။ တရုတ်နိုင်ငံ အနောက်တောင်ပိုင်း ဒေသအတွင်း ရုပ်ကြွင်း လောင်စာ ကင်းလွတ်သော ရေအားလျှပ်စစ်ထုတ်လုပ်ပြီး လျှပ်စစ်ဓာတ်အား သုံးစွဲမှုမြင့်မားသော တရုတ်နိုင်ငံအရှေ့တောင်ပိုင်းဒေသများသို့ ပို့ဆောင်ရန်အတွက် ဦးတည်ရည်ရွယ်ခဲ့၏။ ထိုစီမံကိန်းကို ပိုမိုကြီးမားသော ‘အနောက်ပိုင်းဒေသဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်ရေး စီမံကိန်းကြီး (Great Western Development Project)’ အောက်တွင် အကောင်အထည်ဖော်ဆောင်ရွက်ခဲ့ရာ ယူနန်ပြည်နယ်အစိုးရက အလွန်စိတ်အားထက်သန်စွာ အားပေးထောက်ပံ့ခဲ့သည်။ အခြားပြည်နယ်များသို့ လျှပ်စစ်ဓာတ်အားများ ရောင်းချခြင်းဖြင့် နောက်ကျကျန်ရစ်သော ပြည်နယ် GDP ကို တိုးမြှင့်ပေးနိုင်လိမ့်မည်။ ပြည်နယ်အတွက် အခွန်ဘဏ္ဍာငွေများ ပေးစွမ်းနိုင်မည်။ စွမ်းအင်လိုအပ်ချက်မြင့်မားသော စက်မှုလုပ်ငန်းများကို ဆွဲဆောင်နိုင်လိမ့်မည်ဟု ယူနန်ပြည်နယ်အစိုးရက မျှော်လင့်ခဲ့၏။ ထို့နောက်ပိုင်းကာလအတွင်း တရုတ်စွမ်းအင် SOEs ကြီးများ

ဦးဆောင်ပြီး ဆည်တည်ဆောက်မှု လုပ်ငန်းများ အကြီးအကျယ်ဖော်ဆောင်ခဲ့ခြင်းကြောင့် တရုတ်နိုင်ငံ၏ ရေအားလျှပ်စစ်ထုတ်လုပ်နိုင်မှု ပမာဏက ၃၅၂၀၀၀ မဂ္ဂါဝပ်အထိ မြင့်တက်လာခဲ့ရာ တစ်ကမ္ဘာလုံး ရေအားလျှပ်စစ်ထုတ်လုပ်နိုင်မှု စုစုပေါင်းပမာဏ၏ လေးပုံတစ်ပုံခန့်အထိ ရှိလာခဲ့ပေသည်။^{၁၇}

သို့သော် ယခုအခါ တရုတ်နိုင်ငံ အနောက်တောင်ပိုင်းဒေသတွင် ကြီးမားလှပြီး အမြတ်ငွေမရနိုင်သော လျှပ်စစ်ဓာတ်အား ပိုလျှံရောင်းလိုအားတစ်ရပ်ဖြစ် တည်လာခဲ့ရာ တရုတ်စွမ်းအင်ကုမ္ပဏီများနှင့် ယူနန်ပြည်နယ်အစိုးရတို့က မြန်မာနိုင်ငံအား တရုတ်နိုင်ငံ၏ ပိုလျှံလျှပ်စစ်ဓာတ်အားများကို ဝယ်ယူသုံးစွဲမည့် နိုင်ငံအဖြစ် ကြည့်မြင်လာခဲ့သည်။

လွန်ခဲ့သော ဆယ်စုနှစ် နှစ်ခုတာကာလအတွင်း ရေအားလျှပ်စစ်ထုတ်လုပ်နိုင်မှုပမာဏ တရှိန်ထိုး မြင့်တက်လာခဲ့ခြင်းကြောင့် ကြီးမားသော ပိုလျှံမှုများ ဖြစ်ပေါ်စေခဲ့သည်။ ဝယ်လိုအားမရှိသောကြောင့် တရုတ်ရေအားလျှပ်စစ်စက်ရုံများသည် ၂၀၁၂ ခုနှစ်ကတည်းကစပြီး ‘ရေထုတ်လွှတ်မှု (water abandoning)’ ပြုလုပ်ကာ စက်ရုံမှထုတ်လုပ်နိုင်သည့် အမြင့်ဆုံးလျှပ်စစ်ဓာတ်အားပမာဏအထိ အပြည့်အဝထုတ်လုပ်ခြင်းမပြုတော့ပေ။^{၁၈} ၂၀၁၈ ခုနှစ်တွင် တရုတ်နိုင်ငံ၏ ရေအားလျှပ်စစ်စက်ရုံများမှ ပိုလျှံလျှပ်စစ်ဓာတ်အား ထုတ်လုပ်နိုင်မှုပမာဏမှာ ၆၉.၁ ဘီလီယံ kWh အထိရောက်ရှိသွားခဲ့ပြီး ထိုစက်ရုံအများစုက ယူနန်နှင့် စီချမ်းပြည်နယ်တို့တွင် တည်ရှိသည်။^{၁၉} ယူနန်ပြည်နယ်အတွင်း ပိုလျှံလျှပ်စစ်ထုတ်လုပ်မှု ဖြစ်ပေါ်စေသည့် အကြောင်းရင်းများစွာရှိသည်။ (၁) ဆည်တည်ဆောက်မှုများ အလျင်အမြန်တိုးပွားလာခြင်း (၂) ယူနန်ပြည်နယ်အတွင်း လျှပ်စစ်ဝယ်လိုအား ကျဆင်းသွားခြင်း (၃) လျှပ်စစ်ဓာတ်အား သယ်ယူပို့ဆောင်နိုင်စွမ်း အကန့်အသတ်ရှိနေခြင်း (အခြားပြည်နယ်များသို့ ပို့ဆောင်မှုလည်းပါဝင်သည်) နှင့် (၄) ဈေးနှုန်းသတ်မှတ်မှုနှင့် ဈေးကွက်ပြုပြင်ပြောင်းလဲမှုဆိုင်ရာ ပြဿနာများတို့ကြောင့် ဖြစ်သည်။^{၂၀} ဝင်ငွေဒေါ်လာဘီလီယံချီ ဆုံးရှုံးလာရသဖြင့် တရုတ်လျှပ်စစ်ဓာတ်အား ထုတ်လုပ်ရောင်းချသူများ (အထူးသဖြင့် CSG) က မြန်မာနိုင်ငံအပါအဝင် အိမ်နီးချင်းနိုင်ငံများသို့ လျှပ်စစ်ဓာတ်အား တင်ပို့ရောင်းချရန် ကြိုးပမ်းအားထုတ်ခဲ့ကြသည်။

ထိုကာလအတွင်း မြန်မာနိုင်ငံအစိုးရတွင် လျှပ်စစ်ဓာတ်အား တိုးမြှင့်ထုတ်လုပ်ပံ့ပိုးလိုသည့် အလွန်ခြားနားသော အကြောင်းရင်းများစွာ ရှိနေခဲ့၏။ နိုင်ငံလူဦးရေ၏ ၄၄% ကိုသာ လျှပ်စစ်ဓာတ်အားလိုင်းများနှင့် ဆက်သွယ်ထားပြီး

ဗို့အားမြင့်လျှပ်စစ် ပို့ဆောင်ရေးဓာတ်အားလိုင်းများ လုံးဝမလုံလောက်ပေ။^{၉၁} ရှိရင်းစွဲ လျှပ်စစ်ဓာတ်အား ထုတ် နိုင် မှု မဟာဏ အလွန်နည်းပါးပြီး တည်ငြိမ်မှုလည်းမရှိပေ။ လူနေအိမ်များနှင့် စက်မှုလုပ်ငန်း လျှပ်စစ်လိုအပ်ချက်များမှာကား အလွန်ကြီးထွားလာခဲ့သည်။ လက်ရှိအခြေအနေတွင် မြန်မာနိုင်ငံသည် တစ်နှစ်လျှင် လျှပ်စစ်ဓာတ်အားပမာဏ ၁၃ ဘီလီယံ KWH ခန့် သုံးစွဲနေခဲ့ပြီး ၂၀၃၀ ခုနှစ်သို့ရောက်ချိန်တွင် ၈၀ ဘီလီယံ KWH အထိ မြင့်တက်လာမည်ဟု ခန့်မှန်းထားသည်။^{၉၂}

တရုတ်မြန်မာမဟာဓာတ်အားလိုင်းများ အပြန်အလှန်ချိတ်ဆက်ရေး CSG ၏ စည်းရုံးသိမ်းသွင်းမှုများ

၂၀၁၂ ခုနှစ်တွင် တရုတ်နိုင်ငံတောင်ပိုင်းဒေသများအား လျှပ်စစ်ဓာတ်အား ဖြန့်ဖြူးရောင်းချသော အမျိုးသားအဆင့် SOE တစ်ခုဖြစ်သည့် CSG သည် ပိုလျှံလျှပ်စစ်ဓာတ်အားများကို အသုံးချနိုင်ရန်အတွက် တရုတ်ရေအားလျှပ်စစ်များကို နိုင်ငံတကာ သို့တင်ပို့ရောင်းချရန် စတင်ကြိုးပမ်းမြှင့် တင်လာခဲ့သည်။^{၉၃} CSG သည် ၂၀၀၄ ခုနှစ်ကတည်းပင် လျှပ်စစ်ဓာတ်အားပမာဏ အများအပြားကို ဗီယက်နမ်နိုင်ငံသို့ ရောင်းချလာခဲ့ရာ ထိုလုပ်ဆောင်ချက်ပုံစံကို အခြားနိုင်ငံများသို့ တိုးမြှင့်ချဲ့ထွင်သွားရန် ဆန္ဒရှိနေခဲ့၏။^{၉၄} CSG က မြန်မာ နိုင်ငံမြောက်ပိုင်းဒေသအတွင်းရှိ နယ်စပ်မြို့အနည်းငယ်ကို လျှပ်စစ်ဓာတ်အားရောင်းချနေခဲ့ ပြီး ဖြစ်သည်။ သို့သော် ထိုမြို့များမှာ မြန်မာနိုင်ငံ မဟာဓာတ်အားလိုင်းကို ဗို့အားမြင့် လျှပ်စစ်ဓာတ်အားလိုင်းများဖြင့် ချိတ်ဆက်ထားခဲ့ခြင်းမရှိပေ။ မြန်မာနိုင်ငံသို့ လျှပ်စစ်ဓာတ်အား တင်ပို့ရောင်းချနိုင်ရန်အတွက် CSG အနေဖြင့် မြန်မာနိုင်ငံ၏ လျှပ်စစ်ဓာတ်အား အခြေခံ အဆောက်အအုံများကို အဆင့်မြှင့်တင် ပြင်ဆင်မှုများပြုလုပ်ပြီး နိုင်ငံနှစ်ခုကြားတွင် ဗို့အားမြင့်ဓာတ် အားလိုင်းများဖြင့်ဆက်သွယ်ပေးရန် လိုအပ်သည်။

CSG တွင် ဓာတ်အားလိုင်း အပြန်အလှန်ချိတ်ဆက်မှုကို အားပေးတိုက်တွန်းရခြင်းအတွက် ခိုင်မာသော အကြောင်းရင်းတစ်ရပ် ရှိသည်။ CSG ၏ နှစ်စဉ်ဝင်ငွေပမာဏ ဒေါ်လာ ၈၀ ဘီလီယံရှိပြီး (မြန်မာနိုင်ငံ၏ အမျိုးသား GDP ထက် ပို၍များသည်) ဝန်ထမ်းအင်အား ၂၈၉၀၀၀ ရှိသည်။ ထိုလုပ်သားအင်အားကို ဆက်လက်ထိန်းသိမ်းထားနိုင်ရန် နှင့် အမြတ်အစွန်းတိုးပွားရရန်အတွက် ကုမ္ပဏီအနေဖြင့် ရောင်းချမှုများနှင့် ဆောက်လုပ်ရေးစီမံကိန်းများကို (နိုင်ငံတကာ သို့ ချဲ့ထွင်ခြင်း မျိုး အပါအဝင်) အစဉ်မပြတ်တိုးမြှင့်သွားနိုင်ရန် လိုအပ်သည်။ CSG သည် ၎င်း၏လက်အောက်ခံ ယူနန်လျှပ်စစ်ဓာတ်အားလိုင်း (Yunnan Power Grid) ကုမ္ပဏီမှတစ်ဆင့် ယူနန်ပြည်နယ်အတွင်း လျှပ် စစ်ဓာတ်အားဖြန့်ဖြူးရောင်းချမှုကို စီမံခန့်ခွဲသည်။ သို့ဖြစ်ရာ ယူနန်ပြည်နယ်အတွင်း လျော့နည်းသုံးစွဲမှု (underuti- lized) ဖြစ်နေသည့် ရေအားလျှပ်စစ် ထုတ်လုပ်မှုများအတွက် စားသုံးသူများရှာဖွေခြင်းက CSG၏ အကျိုးစီးပွားနှင့် သက်ဆိုင်သည်။ CSG နှင့် ၎င်း၏မန်နေဂျာများ၏

အောင်မြင်မှုကို စီးပွားရေးထွက်ကုန်တန်ဖိုး (economic out- put) အပေါ်အခြေခံပြီး သတ်မှတ်ဆုံးဖြတ်သည်ဖြစ်ရာ မြန်မာ နိုင်ငံသို့ချဲ့ထွင်ရောင်းချသွားရန်အတွက် ပြင်းထန်ခိုင်မာသော စီးပွားရေးရည်မှန်းချက်တစ်ရပ် ဖြစ်တည်နေခဲ့သည်။

မြန်မာနိုင်ငံသို့ လျှပ်စစ်ဓာတ်အားရောင်းချမှုကို အားပေး မြှင့်တင်နိုင်ရန်အတွက် CSG က မြန်မာနှင့် တရုတ်အစိုးရများကို စတင်ဆွဲဆောင်သိမ်းသွင်းခဲ့သည်။ ၂၀၁၄ ခုနှစ်လောက်မှာပင် အဆိုပါ SOE သည် ၅၀၀ ကီလိုဗို့ဓာတ်အားလိုင်းတစ်ခုမှ တဆင့် မြန်မာနိုင်ငံသို့ လျှပ်စစ်ဓာတ်အား ရောင်းချနိုင်ရန် မြန်မာအစိုးရနှင့် ဆွေးနွေးမှုများ ပြုလုပ်ခဲ့သည်ဟု အစီရင်ခံတင်ပြခဲ့ကြ၏။^{၉၅} ၂၀၁၅ ခုနှစ် မေလ ၁၉ ရက်နေ့တွင် CSG ၏ ဒုတိယအထွေထွေမန်နေဂျာ ဝမ်ကျိုးလင် (Wang Jiuling) သည် မြန်မာနိုင်ငံလျှပ်စစ်စွမ်းအားနှင့် စွမ်းအင်ဝန်ကြီးဌာန (Ministry of Electricity and Energy (MOEE)) ဝန်ကြီး နှင့်တွေ့ဆုံခဲ့ပြီး ‘တရုတ်မြန်မာဓာတ်အားလိုင်း စီမံကိန်း’ အကြောင်း ဆွေးနွေးပြောဆိုခဲ့သည်။ Sino Finance တွင်ဖော်ပြခဲ့သည့် ဆောင်းပါးတစ်ပုဒ်က CSG သည် တရုတ်-မြန်မာချစ်ကြည်ရင်းနှီးရေးအသင်းနှင့် အတူ ‘ထိုစီမံကိန်းကို BRI မူဘောင်အတွင်းသို့ ပေါင်းစပ်ထည့်သွင်းရန် တက်တက်ကြွကြွ ဆောင်ရွက်နေခဲ့သည်’^{၉၆} ဟု တင်ပြခဲ့၏။ အဆိုပါတွေ့ဆုံဆွေးနွေးမှုတွင် MOEE အနေဖြင့် ဓာတ်အားလိုင်း၊ ရေအားလျှပ်စစ်စီမံကိန်းများနှင့် နှစ်နိုင်ငံကြား အခြား လျှပ်စစ်စီမံကိန်းများ (CSG နှင့်ဖော်ဆောင်မည့် စီမံကိန်းအပါအဝင်) နှင့်ပတ်သက်၍ ဆွေးနွေးရန်အတွက် တရုတ်နိုင်ငံ အမျိုးသားစွမ်းအင်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးအဖွဲ့ (National Energy Administration (NEA)) ၏ ခေါင်းဆောင်များနှင့် တွေ့ဆုံသွားမည်ဟု ကတိကဝတ်ပြုခဲ့သည်။ သို့ဖြစ်ရာ CSG သည် ထိုစီမံကိန်းကို အားပေးထောက်ခံလာအောင် မြန်မာအစိုးရအား စည်းရုံးနေခဲ့ပြီး တပြိုင်တည်းမှာပင် တရုတ်အစိုးရအား စည်းရုံးနိုင်ရန်အတွက် MOEE ၏ ကူညီဆောင်ရွက်မှုကို ရယူနေခဲ့သည်။

၂၀၁၇ ခုနှစ် အောက်တိုဘာလတွင် စီမံကိန်းက ပိုမိုကြီးမားလာခဲ့ပြီး ပါဝင်သောအစိုးရအဖွဲ့အစည်းများ ပိုမိုများပြားလာခဲ့ချိန်တွင် စီမံကိန်း ရှေ့ဆက်ဖော်ဆောင်သွားရန်အတွက် CSG ဦးဆောင်သော ‘တရုတ်အလုပ်အမှုဆောင်အုပ်စုတစ်စု (a Chinese Working Group)’ ကို ဖွဲ့စည်းခဲ့၏။^{၉၇} ထိုအလုပ်အမှုဆောင်အုပ်စုသည် စီမံကိန်းမြှင့်တင်ရေး၊ NEA ၊ မြန်မာနိုင်ငံဆိုင်ရာတရုတ်သံရုံး နှင့် မြန်မာနိုင်ငံ MOEE တို့ကြား ဆက်သွယ်ဆောင်ရွက်မှုများ အားကောင်းခိုင်မာစေရေးနှင့် စီမံကိန်းကို အတူလက်တွဲရေး ဆွဲချမှတ်သွားရန် (လုပ်ငန်းစီမံချက်တစ်ရပ်နှင့် အချိန်ဇယား အပါအဝင်) အတွက် မြန်မာဘက်နှင့် နီးနီးကပ်ကပ်ပူးပေါင်း ဆောင်ရွက်ရေး စသည်တို့အတွက် တာဝန်ရှိသည်။^{၉၈} CSG က ဦးဆောင်သည်ဆိုသော်လည်း အမှုဆောင်အုပ်စုဖွဲ့စည်းခြင်းကို CSG ၏ လက်အောက်ခံကုမ္ပဏီ CSG ယူနန်နိုင်ငံတကာကုမ္ပဏီ က တာဝန်ယူဆောင်ရွက်သည်။ ထိုအချိန်တွင် မြန်မာနိုင်ငံ MOEE က တရုတ်လျှပ်စစ်ဓာတ်အားများကို ဝယ်ယူရန် ‘မူအားဖြင့်’^{၁၀၀} သဘောတူညီခဲ့ပြီးဖြစ်သည်။

သုံးနှစ်တာကာလအတွင်း၌ CSG က ထိုစီမံကိန်းအတွက် နိုင်ငံရေး ဆိုင်ရာ အားပေးထောက်ခံမှုများကို မြန်မာနိုင်ငံအတွင်းမှာတော့ တရုတ်နိုင်ငံအတွင်းမှာပါ အောင်မြင်စွာတည်ဆောက်နိုင်ခဲ့ပြီးဖြစ်သည်။

မြန်မာနိုင်ငံသို့ လျှပ်စစ်ဓာတ်အားရောင်းချမှုကို အားပေးမြှင့်တင်နိုင်ရန်အတွက် CSG က မြန်မာနှင့်တရုတ်အစိုးရများကို စတင်ဆွဲဆောင်သိမ်းသွင်းခဲ့သည်။

CSG သည် BRI မူဘောင်အောက်တွင် ထိုစီမံကိန်း၏ နိုင်ငံအဆင့်အရေးပါပုံကို တရားဝင်အသိအမှတ်ပြု လက်ခံလာအောင်လည်း အောင်မြင်စွာဆောင်ရွက် နိုင်ခဲ့သည်။ ၂၀၁၈ ခုနှစ် ဇူလိုင်လ ၁၉ ရက်နေ့တွင် တရုတ်နိုင်ငံ၏ NEA ဘုတ်အဖွဲ့က BRI မူဘောင်အောက်တွင် ယူနန်ပြည်နယ်၏ ရေအားလျှပ်စစ် ပိုလျှံရောင်းလိုအားကို အိမ်နီးချင်းနိုင်ငံများသို့ တင်ပို့ရောင်းချမှုခြင်းဖြင့် လျော့ပါးသက်သာစေနိုင်သည်ဟု အခိုင်အမာတင်ပြခဲ့၏။^{၁၀၀} ထို့အတွက်လိုအပ်သော လျှပ်စစ်ဓာတ်အားသယ်ယူပို့ဆောင် ရေး အခြေခံအဆောက်အအုံများကို BRI မူဘောင်အောက်တွင် ဘဏ္ဍာငွေထောက်ပံ့မှုနှင့် ဆောက်လုပ်မှုများ ပြုလုပ်သွားနိုင် မည်ဖြစ်ပြီး အလိုရှိအပ်သော ဒေသတွင်းလျှပ်စစ်ဓာတ်အားဈေး ကွက်ကို တည်ဆောက်သွားနိုင်မည်ဟုလည်း NEA က တင်ပြ ခဲ့သည်။^{၁၀၁}

သို့သော် ထိုစီမံကိန်း၏ အလုပ်အမှုဆောင်အုပ်စုတွင် ခေါင်းဆောင်ဖြစ်နေသည့်တိုင် CSG မှာ တရုတ်နိုင်ငံ၏ အဓိကဓာတ်အား လိုင်းပိုင်ရှင်နောက်တစ်ဦးဖြစ်သော နိုင်ငံဓာတ်အားလိုင်း ကော်ပိုရေးရှင်း (State Grid Corporation of China (SGCC)) ထံမှ ယှဉ်ပြိုင်မှုများကို ရင်ဆိုင်ကြုံတွေ့ခဲ့ရသည်။ ၂၀၁၈ ခုနှစ် ဩဂုတ်လတွင် SGCC ၏ ဥက္ကဋ္ဌ ကောင်းဝေ ကလည်း လျှပ်စစ်စွမ်းအားနှင့် စွမ်းအင်ဝန်ကြီး ဦးဝင်းခိုင်နှင့် တွေ့ဆုံခဲ့ပြီး ဓာတ်အားလိုင်းနှစ်ခု အပြန်အလှန်ချိတ်ဆက်မှုနှင့်ပတ်သက် ၍ ဆွေးနွေးပြောဆိုခဲ့ကြသည်။^{၁၀၂} ထိုတွေ့ဆုံဆွေးနွေးမှုတွင် SGCC ၏ လက်အောက်ခံဖြစ်သော တရုတ်လျှပ်စစ်ဓာတ်အား ကိရိယာပစ္စည်းနှင့် နည်းပညာကုမ္ပဏီ (China Electric Power Equipment and Technology Company (CET)) လည်း ပါဝင်ခဲ့သည်။ CET သည် မြန်မာနိုင်ငံမဟာဓာတ်အားလိုင်း၏ အစိတ်အပိုင်းအချို့အတွက် ဆောက်လုပ်ခွင့် ကန်ထရိုက်ရရှိထားခဲ့ပြီးဖြစ်သည့် ကုမ္ပဏီတစ်ခုဖြစ်သည်။ နောက်လေးရက်အကြာ ၂၀၁၈ ခုနှစ် ဩဂုတ်လ ၂၅ ရက်နေ့တွင် ဝန်ကြီးဦးဝင်းခိုင်သည် ကူမင်းမြို့တွင် CSG ကိုယ်စားလှယ်များနှင့်အတူ ယူနန်ပြည်နယ်စွမ်းအင်ဌာနမှ အရာရှိကြီးများနှင့် ထပ်မံတွေ့ဆုံဆွေးနွေးခဲ့သည်။^{၁၀၃} ကုမ္ပဏီနှစ်ခုလုံး သီးခြားစီစည်းဆောင်ရွက်နေခြင်းက တရုတ် SOEs များကြားမှ ပြိုင်ဆိုင်မှုကို ထင်ရှားပေါ်လွင်စေခဲ့ပြီး ကုမ္ပဏီနှစ်ခုလုံးက ကိုယ်စီဝင်ငွေများနှင့် အမြတ်အစွန်းများ

တိုးမြှင့်ရယူနိုင်အောင် ကြိုးပမ်းအားထုတ်နေခဲ့ကြောင်း တွေ့မြင်ရသည်။

ငါးနှစ်တာကာလအတွင်း CSG ကုမ္ပဏီက မြန်မာနိုင်ငံသို့လျှပ် စစ်ဓာတ်အား ရောင်းချမှုကို အောင်မြင်စွာဆောင်ရွက်နိုင်ခဲ့၏။ ၂၀၁၉ ခုနှစ် မေလတွင် မြန်မာနိုင်ငံ MOEE က CSG ထံမှ လျှပ်စစ်ဓာတ်အားပမာဏ ၁၀၀၀ မဂ္ဂါဝပ် ဝယ်ယူသွားရန် ရည်မှန်းထားကြောင်း ကြေညာခဲ့သည်။^{၁၀၄} CSG ထံမှ ဝယ်ယူသော လျှပ်စစ်ဓာတ်အားများကို ရှမ်းပြည်နယ်အတွင်းရှိ မူဆယ်၊ မိုင်းရယ်နှင့် ဟိုပုံးမြို့များ၊ ကယားပြည်နယ်အတွင်းရှိ လွိုင်ကော်မြို့နှင့် ပဲခူးတိုင်းဒေသကြီးအတွင်းရှိ ဘုရားကြီးမြို့ တို့အတွက် ဖြန့်ဖြူးပေးဝေသွားမည်ဟူ၏။^{၁၀၅} တရုတ်လျှပ်စစ်ဓာတ်အား ဝယ်ယူပေးဝေသွားရန်အတွက် အဘယ်ကြောင့် အဆို ပါမြို့များကို ရွေးချယ်ရသည်ဟူသော အချက်က ရှင်းရှင်းလင်းလင်း မရှိပေ။ မူဆယ်၊ မိုင်းရယ်နှင့် ဟိုပုံးမြို့တို့မှာ တရုတ်လျှပ်စစ်ဓာတ်အားလိုင်းနှင့် နီးသော်လည်း လွိုင်ကော်နှင့် ဘုရားကြီးမြို့တို့က တရုတ်လျှပ်စစ်ဓာတ်အားလိုင်းနှင့် ဝေးကွာသည်။ သို့သော် လွိုင်ကော်နှင့် ဘုရားကြီး နှစ်မြို့လုံးမှာ မဟာဓာတ်အားလိုင်းနှင့် ချိတ်ဆက်ပြီးသားဖြစ်သည်။ ၁၀၀၀ မဂ္ဂါဝပ်က ဗီယက် နမ်နှင့် လာအိုနိုင်ငံတို့ကို CSG မှ လက်ရှိရောင်းချနေသော ပမာဏအောက်များစွာ လျော့နည်းသည်ဆိုသော်လည်း လျှပ်စစ်ဓာတ်အား ဝယ်ယူမှုကြောင့် ဗို့အားမြင့်လျှပ်စစ်ပို့ဆောင်ရေးလိုင်း များ တည်ဆောက်ရမည်ဖြစ်ရာ အနာဂတ်ကာလတွင် ပမာဏပိုမိုများပြားသော လျှပ်စစ်ဓာတ်အားများကို ရောင်းချနိုင်မည်ဖြစ်သည်။

CSG သည် မြန်မာနိုင်ငံကို ဘင်္ဂလားဒေ့ရှ်နိုင်ငံအတွင်း ဖြစ်တည်လာနိုင်သော အခြားဈေးကွက်တစ်ခုနှင့် ဆက်သွယ်ပေးမည့် လမ်းမကြီးတစ်ခုအနေနှင့်လည်း သတ်မှတ်ရှုမြင်ထား၏။ ဗို့အားမြင့်ဓာတ်အားလိုင်းကို မြန်မာနိုင်ငံမှ ဘင်္ဂလားဒေ့ရှ်နိုင်ငံသို့ ချဲ့ထွင်သွယ်တန်းသွားရန် ဖြစ်နိုင်မဖြစ်နိုင် အကဲဖြတ်ပေးမည့် ဖြစ်မြောက်အောင်မြင်နိုင်ခြေ လေ့လာဆန်းစစ်မှုတစ်ရပ် (feasibility study) ကို စတင်ဆောင်ရွက်နေပြီဖြစ်သည်။^{၁၀၇} ထိုသို့ဖြင့် CSG အနေနှင့် သုံးနိုင်မဟာဓာတ်အားလိုင်းများကို ချိတ်ဆက်ပြီး လျှပ်စစ်ဓာတ်အားများကို မြန်မာနိုင်ငံမှတစ်ဆင့် ဘင်္ဂလားဒေ့ရှ်နိုင်ငံသို့ ရောင်းချနိုင်ပေမည်။ ဓာတ်အားလိုင်းကို ဘင်္ဂလားဒေ့ရှ်နိုင်ငံအထိ ဆက်လက်သွယ်တန်း ချိတ်ဆက်ခြင်းဖြင့် အာရှတစ်လွှား ‘ဒေသတွင်းလျှပ်စစ် ဓာတ်အားလိုင်း (regional electricity grid)’ တစ်ခု တည်ဆောက်မှုကို ထပ်တိုးချဲ့ထွင်ပေးနိုင်ပြီး ပိုမိုကြီးမားသော နိုင်ငံတကာလျှပ်စစ်ဓာတ်အား ရောင်းချမှုများ လုပ်ဆောင်သွားနိုင်မည်ဖြစ်သည်။

တရုတ်-မြန်မာဓာတ်အားလိုင်းများ အပြန်အလှန် ချိတ်ဆက်ရေးစီမံကိန်းကို သေသေချာချာကြည့်ရှုလေ့လာ ခြင်းဖြင့် BRI မူဘောင်အောက်တွင် အလွန်ကြီးမားသော အခြေခံအဆောက်အအုံစီမံကိန်းများ ဖြစ်တည်စေခဲ့သည့်

လုပ်ငန်းစဉ်ကို ကောင်းစွာ သိရှိနားလည်နိုင်သည်။ ဤကိစ္စရပ်တွင် CSG က ဓာတ်အားလိုင်း အပြန်အလှန်ချိတ်ဆက်ရေးစီမံကိန်းကို မြန်မာအစိုးရထံ အဆိုပြုတင်ပြကာ မြန်မာအစိုးရ၏ အားပေးထောက်ခံမှုကို တက်တက်ကြွကြွအားထုတ်ရယူပြီး တရုတ်နိုင်ငံ NEA ကို ထိုစီမံကိန်းအပေါ် အားပေးထောက်ခံလာအောင် စည်းရုံးဆောင်ရွက်ပေးရန် မြန်မာအစိုးရအား အကူအညီတောင်းခံခဲ့သည်ဟု ယူဆရသည်။ CSG ကုမ္ပဏီသည် ထိုစီမံကိန်းအတွက် နိုင်ငံရေးဆိုင်ရာ အားပေးထောက်ခံမှုများကို တရုတ်နိုင်ငံအတွင်းမှာ ရောမြန်မာနိုင်ငံအတွင်းမှာပါ တဖြည်းဖြည်းချင်း တည်ဆောက်ခဲ့သည်။ နောက်ပိုင်းတွင် မြန်မာနိုင်ငံအတွင်းရှိ တရုတ်သံရုံးက စီမံကိန်းကို အားပေးထောက်ခံလာခဲ့သည်။ အဆိုပါအားထုတ်ကြိုးပမ်းဆောင်ရွက်မှုတစ်ခုလုံးကို CSG မှ ဦးဆောင်သည့် တရုတ် stakeholders များပါဝင်သော ‘အလုပ်အမှုဆောင်အုပ်စု’ က စီမံခန့်ခွဲခဲ့သည်ဟု ထင်မြင်ယူဆရပေသည်။ ထိုအကြောင်းအချက်များအရ တရုတ်ဗဟိုအစိုးရက SOEs များကို စီမံကိန်းများဖော်ဆောင်ရန် ညွှန်ကြားခြင်းမျိုး မဟုတ်ပဲ SOEs များက စီမံကိန်းများ အဆိုပြုတင်ပြကာ တဖြည်းဖြည်းချင်းမြှင့်တင်ဆောင်ရွက် သွားနိုင်ပြီး တရုတ်ဗဟိုအစိုးရ အာဏာပိုင်များက ပံ့ပိုးကူညီရေး အခန်းကဏ္ဍမှ ပါဝင်ခြင်းဖြစ်ကြောင်း သိမြင်ရသည်။

မြန်မာနိုင်ငံ၏ပို့အားမြင့်မဟာဓာတ်အားလိုင်း တည်ဆောက်ခြင်း

မြန်မာနိုင်ငံသို့ လျှပ်စစ်ဓာတ်အား ရောင်းချရေး သဘောတူညီချက်ကို အပြီးမသတ်ရသေးခင်မှာပင် တရုတ်ကုမ္ပဏီများက မဟာဓာတ်အားလိုင်းနှစ်ခု ချိတ်ဆက်သွားမည့် လမ်းကြောင်းများကို အဆိုပြု တင်ပြခဲ့ကြပြီးဖြစ်၏။ လမ်းကြောင်းတစ်ခုက ကချင်ပြည်နယ် ဗန်းမော်မြို့ကိုဖြတ်သန်းပြီး ကျန်တစ်ခုက ရှမ်းပြည်နယ် မူဆယ်မြို့ကို ဖြတ်သန်းသွားသည်။ ထိုစီမံကိန်းနှစ်ခုလုံးကို တရုတ်အစိုးရက အားပေးထောက်ခံခဲ့ပြီး ဗန်းမော်လမ်းကြောင်းပန္နက်တင် အခမ်းအနားကို တရုတ်သံအမတ်ဟောင်း ဟုန်လျန် (Hong Liang) တက်ရောက်ခဲ့သည်။^{၁၀၀} ပို့ဆောင်ရေးဓာတ်အားလိုင်းများ အမြောက်အမြားဆောက်လုပ်ခြင်းဖြင့် ပိုမိုကြီးမားသော လျှပ်စစ်ဓာတ်အားပမာဏကို ရောင်းချနိုင်မည်ဖြစ်သည့်အပြင် ပဋိပက္ခများကြောင့် ဓာတ်အားလိုင်းများ ထိခိုက်ပျက်စီးခဲ့လျှင်လည်း အခြားလမ်းကြောင်းများကို အသုံးပြုနိုင်မည်ဖြစ်သည်။

ပို့ဆောင်ရေးဓာတ်အားလိုင်းများ အမြောက်အမြား ဆောက်လုပ်ခြင်းဖြင့် ပိုမိုကြီးမားသော လျှပ်စစ်ဓာတ်အား ပမာဏကို ရောင်းချနိုင်မည်ဖြစ်သည့်အပြင် ပဋိပက္ခများကြောင့် ဓာတ်အားလိုင်းများ ထိခိုက်ပျက်စီးခဲ့လျှင်လည်း အခြားလမ်းကြောင်းများကို အသုံးပြုနိုင်မည်ဖြစ်သည်။

ဗန်းမော်လမ်းကြောင်းက ပို၍ရှေ့ရောက်နေခဲ့ပြီး ပို့ဆောင်ရေးဓာတ်အားလိုင်း၏ အစိတ်အပိုင်းတစ်ခုကို ဆောက်လုပ်ပြီးစီးခဲ့ပြီးဖြစ်သည်။ SGCC က ၎င်း၏လက်အောက်ခံကုမ္ပဏီ CET မှတစ်ဆင့် စစ်ကိုင်းတိုင်းဒေသကြီးအတွင်းရှိ အုန်းတောမှ နဘား သို့ ၂၃၀ kV ဓာတ်အားလိုင်းတစ်ခု တည်ဆောက်ခဲ့သည်^{၁၀၁} (‘ကျောရိုးကွန်ယက် လျှပ်စစ်ဓာတ်အားပို့ဆောင်ရေး စီမံကိန်း’ ဟု ရည်ညွှန်းလေ့ရှိသည်)။ ထိုပို့ဆောင်ရေး ဓာတ်အားလိုင်းသစ်က လျှပ်စစ်ဓာတ်အားများကို အလိုအပ်ဆုံး နေရာများသို့ ပို့ဆောင်ပေးမည်ဖြစ်ပြီး အိမ်ထောင်စု ၅ သန်းအတွက် လျှပ်စစ်မီးပေးနိုင်မည်ဟု CET က ဆိုခဲ့သည်။^{၁၀၂} နဘားမှ ဗန်းမော်သို့သွယ် တန်းသော ၂၃၀ kV ဓာတ်အားလိုင်းတစ်ခုကိုလည်း ပြည်ထောင်စုအရင်းအမြစ်များနှင့် အင်ဂျင်နီယာလုပ်ငန်းကုမ္ပဏီ (Union Resources and Engineering Company (UREC)) မှ ဆောက်လုပ်လျက်ရှိသည်။^{၁၀၃} UREC သည် ယူနန်ပြည်နယ် SOE တစ်ခုဖြစ်သော ယူနန်ပြည်နယ်စွမ်းအင် ရင်းနှီးမြှုပ်နှံရေးအုပ်စု (Yunnan Energy Investment Group (YEIG)) ၏ ‘အထွေထွေကန်ထရိုက်ကိတ်စားလှယ် (general contracting vehicle)’ ကုမ္ပဏီတစ်ခုဖြစ်သည်။^{၁၀၄} အုန်းတောမှ ဗန်းမော်သို့ ချိတ်ဆက်သည့် စီမံကိန်းတစ်ခုလုံးကို ၂၀၁၉ ခုနှစ် အောက်တိုဘာလတွင် ပြီးစီးအောင်အကောင်အထည်ဖော်နိုင်မည်ဟု ခန့်မှန်းထား၏။^{၁၀၅} အုန်းတောနှင့် ဗန်းမော်ကြား ပို့ဆောင်ရေးဓာတ်အားလိုင်းတစ်ခုဆောက်လုပ်ခြင်းဖြင့် တရုတ်နှင့်မြန်မာ မဟာဓာတ်အားလိုင်းများ ချိတ်ဆက်မိသွားမည်ဖြစ်သည်။ အုန်းတောကို မြန်မာနိုင်ငံ၏မဟာဓာတ်အားလိုင်းနှင့်ချိတ်ဆက်မည်ဖြစ်ပြီး ဗန်းမော်မှာ တာပိုင်ဆည်မှတစ်ဆင့် ၂၃၀ kV ဓာတ်အားလိုင်းဖြင့် ယူနန်ပြည်နယ်အတွင်းရှိ တရုတ်မဟာဓာတ်အားလိုင်းနှင့် ချိတ်ဆက်ထားခဲ့ပြီးဖြစ်လေသည်။^{၁၀၆}

မူဆယ်နှင့်မိတ္ထီလာမြို့များမှတစ်ဆင့် မြန်မာနှင့်တရုတ်မဟာဓာတ်အားလိုင်းများအား ချိတ်ဆက်သွားမည့်လမ်းကြောင်းကို စဉ်းစားသုံးသပ်ခဲ့ဖြစ်သည်။ မူဆယ်မှ မိတ္ထီလာသို့ ၅၀၀ kV ဓာတ်အားလိုင်းတစ်ခု တည်ဆောက်ရေးအတွက် လေ့လာစုံစမ်းမှုများ ပြုလုပ်သွားရန် ၂၀၁၆ ခုနှစ်မတ်လတွင် CET နှင့်မြန်မာအစိုးရကြား နားလည်မှုစာချွန်လွှာတစ်ခု လက်မှတ်ရေးထိုးခဲ့သည်။^{၁၀၇} အလားတူစီမံချက်များကို CSG ကလည်း ၂၀၁၇ ခုနှစ်တွင် အဆိုပြုခဲ့သည်ဟုဆိုကြ၏။

ရှိရင်းစွဲဓာတ်အားလိုင်းများကို အသုံးပြုသွားရန်ဟူသော နောက်ထပ်အဆိုပြုချက်တစ်ရပ်ကို CSG ၏လက်အောက်ခံ ယူနစ်နိုင်ငံတကာကုမ္ပဏီ (Yunan International Company) က တင်ပြခဲ့သည်။^{၁၁၆} ထိုလမ်းကြောင်းက ရှမ်းပြည်နယ်မြောက်ပိုင်းရှိ ပဋိပက္ခနယ်မြေများကို ဖြတ်သန်းသွားမည်ဖြစ်ရာ ပိုမိုရှုပ်ထွေးနိုင်သည်။

မိတ္ထီလာနှင့်ရန်ကုန်ကြား ဗို့အားမြင့်ဓာတ်အားလိုင်းကို ၅၀၀ kV ဓာတ်အားလိုင်းအဖြစ်သို့ အပိုင်းလိုက်ဖြင့်တင်ဆောင်ရွက် လျက်ရှိ၏။ အခြား တရုတ် SOE နှစ်ခု (China Energy Engineering Group Hunan Electric Power Design Institute (CEEG-HEPDI) နှင့် SEPCO Electric Power Construction Corporation) က မိတ္ထီလာမှ တောင်ငူအထိ ၅၀၀ kV ဓာတ်အားလိုင်း တစ်ခုကို မကြားသေးမီက ဆောက်လုပ်ခဲ့သည်။^{၁၁၇} CEEG-HEPDI မှာ အမျိုးသား SOE စွမ်းအင်အင်ဂျင်နီယာလုပ်ငန်း ဧရာမကုမ္ပဏီကြီး တစ်ခုဖြစ်သည့် CEEG ၏ လက်အောက်ခံကုမ္ပဏီတစ်ခုဖြစ်ပြီး SEPCO မှာ စွမ်းအင် အခြေခံအဆောက်အအုံ တည်ဆောက်ရေး နယ်ပယ်အတွင်းရှိ ဧရာမတရုတ် SOE တစ်ခုဖြစ်သော PowerChina ကုမ္ပဏီ၏ လက်အောက်ခံကုမ္ပဏီတစ်ခု ဖြစ်လေသည်။^{၁၁၈}

ဓာတ်အားလိုင်းအပြန်အလှန်ချိတ်ဆက်မှုနှင့် ပတ်သက်၍ အဓိကစိုးရိမ်ပူပန်မှုများ

နိုင်ငံနှစ်ခု၏ ဓာတ်အားလိုင်းများကို အပြန်အလှန်ချိတ်ဆက်မှုက စိုးရိမ်ပူပန်စရာအဓိကအချက်နှစ်ချက်ကို ဖြစ်ပေါ်စေသည်။ ပထမတစ်ချက်မှာ တရုတ်လျှပ်စစ်ဓာတ်အားများကို တိုးမြှင့်ဝယ်ယူမှုကြောင့် မြန်မာနိုင်ငံအနေနှင့် တရုတ်နိုင်ငံကို လျှပ်စစ်ဓာတ်အား ရင်းမြစ်တစ်ရပ်အဖြစ် မှီခိုအားထားရနိုင်သည်ဟူသော အချက်ပင်ဖြစ်၏။ ယူနစ်ပြည်နယ်တွင် ပိုလျှံရေအားလျှပ်စစ် ဖြစ်ပေါ်နေခြင်း၏ အကြောင်းရင်း တစ်ရပ်မှာ ရေအားလျှပ်စစ်ဓာတ်အားက တရုတ်နိုင်ငံတွင်းရှိ အခြားလျှပ်စစ်ဓာတ်အား အမျိုးအစားများထက် ပို၍ဈေးကြီး ခြင်းကြောင့်ဖြစ်သည်။^{၁၁၉} သဘောတူညီချက်အစီအစဉ်က မြန်မာနိုင်ငံအတွက် ဈေးနှုန်းသင့်တင့်မျှတသော အစီအစဉ်ဟုတ်မဟုတ် အကဲဖြတ်နိုင်ရန်အတွက် တရုတ် ရေအားလျှပ်စစ်ဓာတ်အား အတွက် ကုန်ကျစရိတ်အား အခြားလျှပ်စစ်ဓာတ်အား ရင်းမြစ်များနှင့် နှိုင်းယှဉ်စစ်ဆေးပေးမည့် ရိုးသားပြီး ပွင့်လင်းမြင်သာသော လေ့လာဆန်းစစ်မှု တစ်ရပ်ကို အကောင်အထည်ဖော်သွားရန်လိုအပ်သည်။ တရုတ်လျှပ်စစ် ဓာတ်အားအပေါ်အားထားမှီခိုမှုကြောင့် ဈေးနှုန်းတိုး မြှင့်သတ်မှတ်မှုကို ရင်ဆိုင်ခံစားရနိုင်၏။ တရုတ်နိုင်ငံနှင့် ပဋိပက္ခဖြစ်ပွားခဲ့လျှင်လည်း (ဖြစ်နိုင်ခြေမရှိဟုဆိုသော်လည်း) မြန်မာနိုင်ငံသို့ လျှပ်စစ်ဓာတ်အား ပို့ဆောင်မှုကို ရပ်တန့်ပစ်နိုင်သည်ဖြစ်ရာ မြန်မာနိုင်ငံတွင်း လျှပ်စစ်ပေးဝေဖြန့်ဖြူးမှုကို ချက်ချင်းချညှံနဲ့သွားစေ

နိုင်သည်။ ဝယ်ယူတင်သွင်းသော လျှပ်စစ်ဓာတ်အားနှင့် ပြည်တွင်း၌ထုတ်လုပ်သော လျှပ်စစ်ဓာတ်အားအချိုးကို လေ့လာသုံးသပ်ရာတွင် အဆိုပါအချက်များကို ထည့်သွင်းစဉ်းစားရမည်ဖြစ်သည်။

ဒုတိယတစ်ချက်မှာ ပို့ဆောင်ရေး ဓာတ်အားလိုင်းများနှင့် အဆိုပြုထားသော ရေအားလျှပ်စစ်စက်ရုံများစွာတို့မှာ ပဋိပက္ခနယ် မြေများအတွင်း၌တည်ရှိပြီး စစ်အင်အားတိုးချဲ့မှု (militarisation) ဆီသို့ ဦးတည်စေနိုင်သည် ဟူသောအချက်ပင်ဖြစ်၏။ ဗို့အားမြင့်လျှပ်စစ်ဓာတ် အားလိုင်းများမှာ အလွန်ဈေးကြီးသည်။ ရွှေလီရေအား လျှပ်စစ်ဓာတ်အားပေးဆည်မှ မိတ္ထီလာအထိ ၅၀၀ kV ဓာတ်အားလိုင်းတစ်ခု တည်ဆောက်မှုအတွက် ကုန်ကျစရိတ်ကို ကုမ္ပဏီတစ်ခုက အမေရိကန်ဒေါ်လာ သန်း ၃၀၀ ဟု ခန့်မှန်းတွက်ချက်ခဲ့သည်။^{၁၂၀} ပို့ဆောင်ရေးဓာတ်အားလိုင်း များမှာ အဖျက်အမှောင့်လုပ်ရပ်များအတွက် မျက်စိကျစရာ ပစ်မှတ်များဖြစ်လာနိုင်သောကြောင့် ပိုင်ရှင်များက ၎င်းတို့၏ ရင်းနှီးမြှုပ်နှံမှုများ ဘေးကင်းလုံခြုံအောင် ဆောင်ရွက်သွားရန် ဆန္ဒရှိပေမည်။ အဆိုပါပိုင်ဆိုင်မှု အရင်းအနှီးများကို အကာအကွယ်ပေးရေးအတွက် ထိုနယ်မြေများတွင် လုံခြုံရေးဆိုင်ရာ အခြေခံအဆောက်အအုံများ (security infrastructure) တိုးပွားလာနိုင်သည် (စစ်ရေးပြင်ဆင် စုစည်းမှုများပင်ဖြစ်လာနိုင်၏)။ ရှမ်းပြည် နယ်မြောက်ပိုင်းဒေသများတွင် ပိုင်ဆိုင်မှုအရင်းအနှီးများ ကာကွယ်စောင့်ရှောက်ရေးအတွက် မြန်မာစစ်တပ်၊ EAOs ၊ မြန်မာစစ်တပ်၏ ထိန်းချုပ်မှုအောက်ရှိ ဒေသပြည်သူ့စစ်အဖွဲ့များနှင့် ပုဂ္ဂလိကလုံခြုံရေးကုမ္ပဏီများ ပါဝင်ဆောင်ရွက်နေခဲ့ပြီး ဖြစ်ကြောင်း အစီရင်ခံတင်ပြမှုများ ရှိနေခဲ့သည်။^{၁၂၁} မူဆယ်လမ်းကြောင်းဖော်ဆောင်မှုက ဗန်းမော်လမ်းကြောင်း ဖော်ဆောင်မှုထက် အချိန်ကြာရှည်နှောင့်နှေး နေခြင်းမှာ ထိုမျှဈေးကြီးသော ရင်းနှီးမြှုပ်နှံမှုများကို ဘေးကင်းလုံခြုံအောင် အကာအကွယ် ပေးရန်ခက်ခဲခြင်းကြောင့် ဖြစ်နိုင်သည်။ ဗန်းမော်လမ်းကြောင်းအတွက် ပဋိပက္ခနယ်မြေများကို ဖြတ်သန်းသော ဗို့အားမြင့်ဓာတ်အားလိုင်းများမှာ နဂိုကပင်ရှိနေခဲ့ပြီးဖြစ်ကာ ဘေးကင်းလုံခြုံသည်ဟု ယူဆရသည်။ ပဋိပက္ခနှင့် ငြိမ်းချမ်းရေးလုပ်ငန်းစဉ်အပေါ် ထိုစီမံကိန်းများ၏ သက်ရောက်မှုများကို ရှောင်လွှဲနိုင်ရန်အတွက် ပို့ဆောင်ရေးဓာတ်အားလိုင်းများ ဆောက်လုပ်ခြင်းနှင့်ပတ်သက်၍ ပိုမိုပွင့်လင်းမြင်သာရှိရန်နှင့် ဆွေးနွေးတိုင်ပင်များ တိုးမြှင့်လုပ်ဆောင်သွားရန် လိုအပ်သည်။

မြန်မာနိုင်ငံ၏ ကိုယ်ပိုင် မြောက်မှ တောင် လျှပ်စစ်ဓာတ်အားပို့ဆောင်ရေး စီမံကိန်းလား ?

ဗို့အားမြင့် ပို့ဆောင်ရေး လျှပ်စစ်ဓာတ်အားလိုင်းများ ဆောက်လုပ်ခြင်းက တရုတ်နိုင်ငံနှင့် မြန်မာနိုင်ငံ၏ မဟာဓာတ်အားလိုင်းများကို ချိတ်ဆက်ပေးသည်သာမက မြန်မာနိုင်ငံတွင်းမှ ရှိရင်းစွဲနှင့် အဆိုပြုထားသော ရေအားလျှပ်စစ်စက်ရုံများကို ဗို့အားမြင့်

မဟာဓာတ်အားလိုင်းနှင့် ချိတ်ဆက်ပေးမည့် ‘ကျောရိုး’ အခြေခံအဆောက်အအုံများကိုလည်း ပေးစွမ်းနိုင်မည်ဖြစ်သည်။ တရုတ် သ တင်း မီ ဒီ ယာ များ နှင့် ၎င်း တို့၏ ဝက်ဘ်ဆိုက်များပေါ်တွင် ရေးသားဖော်ပြထားချက်များအရ SGCC က ၎င်းတို့၏ မြန်မာနိုင်ငံလျှပ်စစ်ဓာတ်အားပို့ဆောင်ရေး အခြေခံအဆောက်အအုံစီမံကိန်းများသည် မြောက်မှတောင် လျှပ်စစ်ဓာတ်အားပို့ ဆောင်မှုလမ်းကြောင်း (North-South Electricity Transmission passage) တည်ဆောက်ရန် အထောက်အကူဖြစ်စေသည်ဟု တင်ပြခဲ့သည် (တရုတ်နိုင်ငံ၏ ကိုယ်ပိုင် အနောက်မှ အရှေ့ လျှပ်စစ်ဓာတ်အားပို့ဆောင်ရေး စီမံကိန်းကို ကိုးကားအသုံးပြု တင်ပြထားသည်)။^{၂၂} SGCC အပြင် CSG၊ YEIG နှင့် အခြား တရုတ် SOEs များစွာတို့က မြန်မာနိုင်ငံတွင်းမှ ရှိရင်းစွဲနှင့် စီစဉ်ထားသော ရေအားလျှပ်စစ်စက်ရုံများတွင် ရင်းနှီးမြှုပ်နှံမှု ပြုထားခဲ့သည်ဖြစ်ရာ ထိုကဲ့သို့သော အစီအစဉ် တစ်ရပ်အောက်တွင် လျှပ်စစ်ဓာတ် အားပို့ဆောင်ရေးနှင့် ထုတ်လုပ်ရေးလုပ်ငန်းများ အကောင်အထည်ဖော်ဆောင်ရွက်ကာ အမြတ်အစွန်းများတိုး မြှင့်ရယူနိုင်ရန် စိတ်အားထက်သန်နေခဲ့သည်။

မြန်မာနိုင်ငံ၏ ရှိရင်းစွဲနှင့် စီစဉ်ထားသော ရေအားလျှပ်စစ် ထုတ်လုပ်ရေး လုပ်ငန်းများမှာ (ကယားပြည်နယ်အတွင်းရှိ လောပိတ ရေအားလျှပ်စစ်စီမံကိန်းမှအပ) နိုင်ငံ၏ မြောက်ပိုင်းဒေသတွင် တည်ရှိ၏။ ဆန့်ကျင်ဘက်အနေနှင့် စက်မှုလုပ်ငန်းနှင့် နေအိမ်သုံး လျှပ်စစ်ဓာတ်အားလိုအပ်ချက် အများစုက နိုင်ငံ၏ အလယ်ပိုင်းနှင့် တောင်ပိုင်းတွင် ရှိနေခဲ့သည်။ မြန်မာအစိုးရသည် ကမ္ဘာ့ဘဏ်မှ ဘဏ္ဍာငွေပံ့ပိုးကူညီသော အမေရိကန်ဒေါ်လာ သန်း ၄၀၀ တန် အမျိုးသားမီးလင်းရေးစီမံကိန်း (National Electrification Project (NEP)) အောက်တွင် လျှပ်စစ်ဓာတ်အား ပိုမိုလက်လှမ်းမီ ရရှိနိုင်ရေးအတွက် မဟာဓာတ်အားလိုင်း အဆင့်မြှင့်တင်ခြင်းလုပ်ငန်းကို အကောင်အထည် ဖော်ဆောင်ရွက်နေခဲ့ပြီး ဖြစ်သည်။^{၂၃} NEP ဖော်ဆောင်မှုနှင့်အတူ မြန်မာနိုင်ငံနှင့် တရုတ်နိုင်ငံကြား ဗိုလ်ချုပ်အခြေခံ အဆောက်အအုံများ ဆောက်လုပ်မှုကြောင့် ‘မြောက်မှတောင် လျှပ်စစ်ပို့ဆောင်ရေးလမ်းကြောင်း’ တစ်ခုအတွက် လိုအပ်သော လျှပ်စစ်ဓာတ်အားပို့ဆောင်ရေး အခြေခံ အဆောက် အအုံ များကို မရည်ရွယ်ပဲ ဆောက်လုပ်မိသလို ဖြစ်သွားပေလိမ့်မည်။ ထိုမှတစ်ဆင့် မြန်မာအစိုးရအနေဖြင့် နိုင်ငံမြောက်ပိုင်းတွင် ပိုမိုများပြားသော ရေအားလျှပ်စစ်စက်ရုံများ တည်ဆောက်ပြီး (တရုတ်နိုင်ငံ၏ ‘အနောက်မှအရှေ့ လျှပ်စစ်ဓာတ်အား ပို့ဆောင်ရေး လမ်းကြောင်း’ကဲ့သို့) နိုင်ငံအလယ်ပိုင်းနှင့် တောင်ပိုင်းကို ပေးဝေဖြန့်ဖြူးသည့် စွမ်းအင်မဟာဗျူဟာတစ်ရပ်ကို အကောင်အထည်ဖော်နိုင်မည်ဖြစ်သည်။

နိုင်ငံ၏အစိတ်အပိုင်းတစ်ခုတွင် လျှပ်စစ်ဓာတ်အားထုတ်လုပ်ပြီး အခြားအစိတ်အပိုင်းတစ်ခုကို ပေးဝေဖြန့်ဖြူးသည့် ‘လျှပ်စစ် စွမ်းအား ထုတ်လုပ်သိုလှောင်မှုပုံစံ (power shed approach)’ ကို သတိကြီးစွာသုံးသပ်သင့်သည်။

တရုတ်နိုင်ငံတွင် အဆိုပါမဟာဗျူဟာကို အကောင်အထည်ဖော် ဆောင်ရွက်ခဲ့ခြင်းကြောင့် လူ့အမြောက်အမြား နေရပ် စွန့်ခွာပြောင်းရွှေ့ခြင်းနှင့် သဘာဝပတ်ဝန်းကျင် ထိခိုက်ပျက်စီးမှုများ ဖြစ်ပေါ်ခဲ့သည်။^{၂၄} ထို့အပြင် ထိုအစီအစဉ်ကို ပြည်နယ်၏ကြွေးမြီများမှတစ်ဆင့် ဘဏ္ဍာငွေ ထောက်ပံ့ခဲ့ခြင်းဖြစ်ပြီး မျှော်လင့်ထားသလောက် အမြတ်ငွေ မရနိုင်ခဲ့ပေ။^{၂၅} မြန်မာနိုင်ငံတွင် လူမှုအသိုက်အဝန်းများသည် အကြီးစား ရေအား လျှပ်စစ်ဓာတ်အား ပေး စက်ရုံများကြောင့် အလားတူထိခိုက်ပျက်စီးဆုံးရှုံးမှု များ (လူ့အများအပြား နေရပ်စွန့်ခွာပြောင်း ရွှေ့ခြင်း၊ လယ်ယာမြေသိမ်းဆည်းခြင်းနှင့် သဘာဝပတ်ဝန်းကျင် ထိခိုက်ပျက်စီးခြင်း တို့အပါအဝင်) ကိုရင်ဆိုင်ခံစားခဲ့ရပြီး ဖြစ်၏။^{၂၆} ကမ္ဘာ့ဘဏ်၏ အစိတ်အပိုင်းတစ်ခုဖြစ်သော နိုင်ငံတကာ ဘဏ္ဍရေးကော်ပိုရေးရှင်း (International Finance Corporation) သည် မြန်မာနိုင်ငံတွင်းမှ ရေအားလျှပ်စစ်နှင့်ပတ်သက်၍ သဘာဝပတ်ဝန်းကျင်ဆိုင်ရာ မဟာဗျူဟာမြောက် လေ့လာဆန်းစစ်မှု (Strategic Environmental Assessment) တစ်ရပ်ကို မကြာသေးမီက အကောင်အထည်ဖော်ခဲ့ရာ ရှိရင်းစွဲနှင့် စီစဉ်ထားသော ရေအားလျှပ်စစ်စက်ရုံ အချို့က ရေရှည်တည်မြဲမှုမပေးနိုင်ကြောင်း (unsustainable) လေ့လာတွေ့ရှိခဲ့ပြီး မြစ်ငါးစင်း (ဧရာဝတီနှင့်သံလွင်မြစ်တို့ အပါအဝင်) ပေါ်တွင် တည်ဆောက်ရန်စီစဉ်ထားသော ရေကာတာများကို စွန့်လွှတ်ရန် အကြံပြုထားသည်။^{၂၇}

နိုင်ငံ၏အစိတ်အပိုင်းတစ်ခုတွင် လျှပ်စစ်ဓာတ်အား ထုတ်လုပ်ပြီး အခြားအစိတ်အပိုင်းတစ်ခုကို ပေးဝေဖြန့်ဖြူးသည့် ‘လျှပ်စစ် စွမ်းအား ထုတ်လုပ်သိုလှောင်မှုပုံစံ (power shed approach)’ ကို သတိကြီးစွာသုံးသပ်သင့်သည်။

SEA ကို မူလက မြန်မာနိုင်ငံ MOEE ၏ အားပေးကူညီမှုဖြင့် အကောင်အထည်ဖော် ဆောင်ရွက်ခဲ့ခြင်းဖြစ်သည်။ သို့သော် အကဲဖြတ်သုံးသပ်ချက် မူကြမ်းထွက်ပေါ်လာပြီးနောက် MOEE က ၎င်းတို့၏ အားပေးထောက်ခံမှုကို ပြန်လည်ရုပ်သိမ်းသွားခဲ့သည်။ ထိုအချိန်ကတည်းကစပြီး MOEE သည် တရုတ် NEA ၏ နည်းပညာအထောက်အပံ့ဖြင့် ရေအားလျှပ်စစ်ဆိုင်ရာ ‘အစိုးရအစီရင်ခံစာ (white paper)’ ကို ရေးဆွဲနေခဲ့သည်ဟု ဆိုကြ၏။^{၂၈} အထက်တွင်ဆွေးနွေးခဲ့သကဲ့သို့ပင် NEA သည် တရုတ်-မြန်မာ ဓာတ်အားလိုင်း အပြန်အလှန်ချိတ်ဆက်ရေး စီမံကိန်း ဖော်ဆောင်မှုနှင့် တရုတ်နိုင်ငံတွင်း အနောက်မှအရှေ့ လျှပ်စစ်ဓာတ်အားပို့ဆောင်ရေး စီမံကိန်း ဖော်ဆောင်မှုတို့တွင် တက်တက်ကြွကြွပါဝင်ခဲ့သည်။ သို့ဖြစ်ရာ NEA အနေဖြင့် မြန်မာနိုင်ငံမြောက်ပိုင်းတွင် ရေအားလျှပ်စစ် ရေကာတာများ ဖော်ဆောင်ရန်နှင့်

နိုင်ငံနှစ်ခု၏ ဓာတ်အားလိုင်းများကို ထပ်တိုးချိတ်ဆက်သွားရန် အားပေးထောက်ခံသွားမည်သာဖြစ်သည်။

ရှမ်းပြည်နယ်နှင့် ကချင်ပြည်နယ်အတွင်းရှိ လူမှုအသိုက်အဝန်းများက ရေအားလျှပ်စစ်ဖော်ဆောင်မှုများ (မြစ်ဆုံဆည်နှင့် ယူနန်စွမ်းအင်ရင်းနှီးမြှုပ်နှံမှုကုမ္ပဏီမှ အဆိုပြုထားသော ငေါ်ချမ်းခမြစ်ရေကာတာများ အပါအဝင်) ကို ဆန့်ကျင်ကန့်ကွက်ကြောင်း ထုတ်ဖော်ပြသခဲ့ကြပြီးဖြစ်သည်။^{၂၆} ထို့အပြင် စီစဉ်ထားသော ရေအားလျှပ်စစ်ရေကာတာအများစုမှာ ကချင်၊ ရှမ်းနှင့် ချင်းပြည်နယ်တို့တွင် တည်ရှိသဖြင့် ထိုပြည်နယ်များအတွင်းရှိ တိုင်းရင်းသားမျိုးနွယ်စုများက အမျိုးသားအကျိုးစီးပွားအတွက် ထိုရေအားလျှပ်စစ်စီမံကိန်းများ၏ ဆိုးကျိုးကို ရင်ဆိုင်ခံစားရပေမည်။ မြန်မာကဲ့သို့သော ပဋိပက္ခများနှင့်မတူကွဲပြား လွန်းသည့်နိုင်ငံတစ်ခုတွင် (တစ်နိုင်ငံလုံး ငြိမ်းချမ်းရေးနှင့် ပြုပြင်ပြောင်းလဲရေး လုပ်ငန်းများ ပြီးစီးအောင်မြင်ခြင်း မရှိသေးချိန်တွင်) အမျိုးသားအကျိုးစီးပွားများကို အထူးအလေးပေးဆောင်ရွက်ခြင်းက သဘောထားကွဲလွဲမှုများကို ဖြစ်ပေါ်စေနိုင်သည်။ ကချင်၊ ရခိုင်နှင့် ရှမ်းပြည်နယ်အတွင်း လက်ရှိဖြစ်ပွားနေသော ပဋိပက္ခများကို ကြည့်လျှင် အစိုးရ၏အမျိုးသား အကျိုးစီးပွားများက လူများစုဖြစ်သည့် ဗမာပြည်သူတို့၏ အကျိုးစီးပွားများကို ကိုယ်စားပြုထင်ဟပ်နေပြီး အခြားတိုင်းရင်းသားပြည်သူတို့၏အကျိုးစီးပွားများကို အလွန်တရာထိခိုက်နစ်နာစေနိုင်ကြောင်း တွေ့မြင်ရသည်။ ကယားပြည်နယ်အတွင်းရှိ လောပိတရေအားလျှပ်စစ်စီမံကိန်းက သက်သေပြခဲ့သလိုပင်^{၂၇} စွမ်းအင်စီမံကိန်းများမှ မည်သူတို့က အကျိုးအမြတ်ရရှိပြီး မည်သူတို့က ကျခံပေးဆပ်ရသည်ဟူသောအကြောင်း အရာနှင့် ပတ်သက်၍ မကျေနပ်မှုများနှင့် ပဋိပက္ခများ ဖြစ်တည်လာနိုင်သည်။

**စီမံကိန်းလေ့လာမှု (၂)
တရုတ်-မြန်မာ မြန်နှုန်းမြင့်ရထားလမ်း**

တရုတ်-မြန်မာ မြန်နှုန်းမြင့်ရထားလမ်းကို CMEC တွင် အဓိကကျသောစီမံကိန်းတစ်ခုအဖြစ် သတ်မှတ်ထားခဲ့၏။ သို့သော် ထိုရထားလမ်းသည် စီမံကိန်းသစ်တစ်ခုမဟုတ်ပဲ အဆိုပြုခြင်း၊ ဒီဇိုင်းရေးဆွဲချမှတ်ခြင်းနှင့် ဆိုင်းငံ့ခြင်း သို့မဟုတ် ပယ်ဖျက်ခြင်း ဟူသော သံသရာစက်ဝန်းကို အကြိမ်ကြိမ်ဖြတ်သန်းခဲ့ရပြီး ဖြစ်သည်။ ယခုအခါ ရထားလမ်းကြောင်းတလျှောက် ဆက်လက်ဖြစ်ပွားနေသော ပဋိပက္ခများကြောင့် CMEC မှဘောင်အောက်မှ အဆိုပါ စီမံကိန်းကို ထပ်မံဆိုင်းငံ့ခဲ့သည်။ ဤနေရာတွင် ကျွန်ုပ်တို့အနေနှင့် ရထားလမ်း စီမံကိန်းဖော်ဆောင်မည့် လုပ်ငန်းစဉ်ကို လေ့လာဆန်းစစ်ကာ စီမံကိန်း ရှေ့ဆက်ဖော်ဆောင် သွားနိုင်ရေးအတွက် တရုတ် SOE တစ်ခုဖြစ်သော တရုတ်ရထားလမ်းလုပ်ငန်းအုပ်စု (China Railway Group (CREC)) ၏ ကာလရှည် အားထုတ်ကြိုးပမ်း ဆောင်ရွက်မှုများကို ထုတ်ဖော်တင်ပြထားသည်။

ယူနန်ပြည်နယ်နှင့် မြန်မာနိုင်ငံကိုချိတ်ဆက်ပေးမည့် ရထားလမ်းတစ်ခု ဆောက်လုပ်သွားရန် ဗြိတိသျှကိုလိုနီအရာရှိများက ၁၉၀၇ ခုနှစ်တွင် စတင်အဆိုပြုခဲ့သည်။ သို့သော် ဗြိတိသျှတို့တွင် ရထားလမ်းအား ထိန်းချုပ်ပိုင်ခွင့်အာဏာရှိစေရမည် ဟူသောသတ်မှတ်ချက်ကို တရုတ်နိုင်ငံ ချင် (Qing) အစိုးရက လက်သင့်မခံနိုင်ခဲ့ပေ။^{၂၈} ဆွန်ယက်ဆင် (Sun-Yet Sen) က သူ၏ 'တိုင်းပြည်တည်ထောင်ရေးမဟာဗျူဟာ' တွင် မြန်မာနိုင်ငံနယ်စပ်သို့ ရထားလမ်းတစ်ခုဆောက်လုပ်မည့် စိတ်ကူးစိတ်သန်းကို ပြန်လည် အသက်သွင်းခဲ့သော်လည်း ထိုအစီအစဉ်က လုံးဝအကောင်အထည်ပေါ်မလာခဲ့ပေ။^{၂၉} ၁၉၃၈ ခုနှစ် တရုတ်-ဂျပန်စစ်ပွဲကာလ အတွင်း၌ ချုံချင်းမြို့ရှိ ချန်ကေရိုတ်အစိုးရက ပိတ်ဆို့ဖြတ်တောက်ခြင်းခံနေရသော အစိုးရထံသို့ အထောက်အပံ့စွည်းများ သယ်ယူပို့ဆောင်နိုင်ရန်အတွက် ကူမင်းမှလားရှိုးအထိ ရထားလမ်းတစ်ခု ဆောက်လုပ်သွားရန် အဆိုပြုခဲ့သည်။^{၃၀} ယူနန်ပြည်နယ်သား အလုပ်သမား သုံးသိန်းခန့် (အများစုမှာ တပ်သားအဖြစ်စုဆောင်းထားသူများ) ကို စုစည်းကာ အမေရိကန်ပြည်ထောင်စု၏ ပံ့ပိုးကူညီမှုဖြင့် ဆောက်လုပ်ခဲ့သည်။^{၃၁} အပြည့်အစုံမဟုတ်သည့် စာရင်းအင်းများအရ သုံးနှစ်တာဆောက်လုပ်ရေး ကာလအတွင်း အလုပ်သမားပေါင်း တစ်သိန်းခန့် သေကြေပျက်စီးခဲ့ရသည်။ အများစုမှာ ရောဂါဘယများနှင့် ခက်ခဲကြမ်းတမ်းလွန်းသော ကိုယ်ကာယအလုပ် တို့ကြောင့် အသက်ဆုံးရှုံးခဲ့ရခြင်း ဖြစ်သည်။^{၃၂} ၁၉၄၂ ခုနှစ်အတွင်း ဂျပန်စစ်တပ်က မြန်မာနိုင်ငံအား ကျူးကျော်သိမ်းပိုက်ပြီးချိန်တွင် တရုတ်အစိုးရက တရုတ်-ဗမာရထားလမ်းကို ဖောက်ခွဲဖျက်ဆီးရန် ညွှန်ကြားခဲ့သည် (ခန့်မှန်းခြေ ၅၀% ခန့် ဆောက်လုပ်ပြီးစီးနေပြီဖြစ်သည်။) ဂျပန်တပ်များ ထိုရထားလမ်းကိုအသုံးပြုကာ တရုတ်နိုင်ငံ၏ အနောက်တောင်ပိုင်းဒေသကို တိုက်ခိုက်ခြင်းမပြုနိုင်စေရန် အတွက် ဖြစ်သည်။^{၃၃} လေးနှစ်တာကုန်ဆုံးပြီး အလုပ်သမား တစ်သိန်းခန့်သေကြေပျက်စီးခဲ့ပြီးချိန်တွင် ရထားလမ်းမှာ အလုံးပျက်စီးသွားခဲ့ပြီဖြစ်သည်။

1990 နှစ်ကာလများအလယ်ပိုင်းတွင် တရုတ်-မြန်မာရထားလမ်းတစ်ခုအတွက် အဆိုပြုချက်တစ်ရပ်ကို ထပ်မံအသက်သွင်းခဲ့သည်။ အာရှပစိဖိတ်ဒေသဆိုင်ရာ အာဆီယံနှင့် ကမ္ဘာ့ကုလသမဂ္ဂစီးပွားရေးနှင့် လူမှုရေးကော်မရှင် (UN Economic and Social Commission for Asia and Pacific (UNESCAP)) ၏ပံ့ပိုးကူညီမှုဖြင့် ဖော်ဆောင်သော အာရှဖြတ်ကျော်ရထားလမ်း (Trans-Asian Railway) ၏ အစိတ်အပိုင်းအနေနှင့် အဆိုပြုခဲ့ခြင်းဖြစ်သည်။^{၃၄} အမျိုးသားအဆင့် ရထားလမ်းဆောက်လုပ်ရေး တရုတ် SOE တစ်ခုဖြစ်သည့် CREC က ရထားလမ်းဆောက်လုပ်ရန် ဖြစ်နိုင်ခြေရှိမရှိ စတင်စူးစမ်းလေ့လာခဲ့သည်။^{၃၅} မူဆယ်နှင့်လားရှိုးကြား ရထားလမ်းတစ်ခုဖော်ဆောင်ရေး သဘောတူညီချက်တစ်ရပ် (နောက်ပိုင်းတွင် ထိုရထားလမ်းကို ရန်ကုန်မြို့နှင့် ချိတ်ဆက်သွားရန် ရည်ရွယ်ချက်ဖြင့်) သည် ၂၀၀၄ ခုနှစ်အတွင်း တရုတ်နိုင်ငံနှင့် မြန်မာနိုင်ငံကြား

လက်မှတ်ရေးထိုးခဲ့သော သဘောတူညီချက်စာချုပ် ၃၃ ခုတွင် တစ်ခုအပါအဝင်ဖြစ်ခဲ့သည်။^{၁၄၀} ၂၀၀၅ ခုနှစ်တွင် CREC ၏ လက်အောက်ခံကုမ္ပဏီတစ်ခုဖြစ်သော တရုတ်နိုင်ငံ အင်ဂျင်နီယာလုပ်ငန်းအုပ်စု CREEG က တရုတ်-မြန်မာရထားလမ်း၏ မြန်မာလမ်းပိုင်းကို 'ထောင့်စုံဘက်စုံလေ့လာမှုတစ်ရပ်' စတင်ပြုလုပ်ခဲ့သည်။^{၁၄၁} ဆောက်လုပ်မှုကို စတင်တော့မည်ဖြစ်ကြောင်း ၂၀၀၆ လောက်ကပင် တရုတ်သတင်းမီဒီယာများတွင် အစီရင်ခံ တင်ပြခဲ့ကြသော်လည်း ထိုရထားလမ်းအား အကောင်အထည်ဖော်ဆောင်ရွက်ခဲ့ခြင်း လုံးဝမရှိပဲ သဘောတူစာချုပ်သက်တမ်း ကုန်ပျက်ပြယ်သွားခဲ့သည်။^{၁၄၂} ယူနန်ပြည်နယ်အရာရှိများက မြန်မာနိုင်ငံဘက်မှ သန့်ရှင်းစနစ်ချမှားမှု ခံရခြင်းကြောင့် ကင်းမဲ့မှု အပေါ် စိတ်ပျက်ဒေါသထွက်ကြောင်း ကိုယ်ပိုင် သဘောထားအမြင်များ အနေဖြင့် ထုတ်ဖော်ပြောကြားခဲ့သည်။

၂၀၁၁ ခုနှစ်၌ စီမံကိန်းကို နောက်တစ်ကြိမ် ထပ်မံ အသက်သွင်းခဲ့ပြီး ယူနန်ပြည်နယ် ရွှေလီမြို့မှ ရခိုင်ပြည်နယ် ကျောက်ဖြူမြို့အထိ ပိုမိုရှည်လျားသော ရထားလမ်းတစ်ခု ဖော်ဆောင်သွားရန်အတွက် နိုင်ငံနှစ်ခုကြား နားလည်မှုစာချုပ်သစ်တစ်ခုကို မေလ ၂၈ ရက်နေ့တွင် လက်မှတ်ရေးထိုးခဲ့ကြသည်။^{၁၄၃} ရထားလမ်းဆောက်လုပ်မှုကို သုံးနှစ်တာကာလအတွင်း အဆင့်ငါး ဆင့်ခွဲကာ ရေနံနှင့်သဘာဝဓာတ်ငွေ့ပိုက်လိုင်း များ၏ လမ်းကြောင်းအတိုင်း အကောင်အထည်ဖော်ရန် ရည်ရွယ်ထားသည်ဟု အစီရင်ခံတင်ပြခဲ့ကြ၏။^{၁၄၄} ကန်ထရိုက် သဘောတူစာချုပ် တစ်ရပ် ချုပ်ဆိုခဲ့ခြင်းမရှိသော်လည်း ထိုစီမံကိန်းအတွက် တရုတ် ယွမ်ငွေ ၇၀ ဘီလီယံ (အမေရိကန်ဒေါ်လာ ၉.၈ ဘီလီယံခန့်) ကုန်ကျမည်ဟု ခန့်မှန်းထားသည်။ ထို့အတွက် တရုတ်နိုင်ငံက ဘဏ္ဍာငွေပံ့ပိုး ထုတ်ချေးသွားမည်ဖြစ်ပြီး မြန်မာအစိုးရက သဘာဝသယံဇာတများ ဖလှယ်ရောင်းချမှုမှတစ်ဆင့် ပြန်လည်ပေးချေသွားမည်ဖြစ်ကြောင်း အစီရင်ခံ ဖော်ပြခဲ့ကြသည်။^{၁၄၅}

စိတ်ပျက်မှုများကြားမှပင် CREC နှင့် ယူနန်ပြည်နယ်အစိုးရတို့က ထိုစီမံကိန်းကို စွန့်လွှတ်ခဲ့ခြင်း မရှိပေ။

မြစ်ဆုံဆည်စီမံကိန်းကိုဆိုင်ငံခြားသုံးပတ်အကြာ ၂၀၁၁ ခုနှစ် အောက်တိုဘာလတွင် မြန်မာနိုင်ငံ ဒုတိယသမ္မတ ဦးတင်အောင်မြင့်ဦးက ကွမ်ကျိုးမြို့သို့သွားရောက်ကာ CREC ဥက္ကဋ္ဌ လီချန်ကျင်းနှင့် တွေ့ဆုံဆွေးနွေးခဲ့သည်။ မြန်မာနိုင်ငံဆိုင်ရာ တရုတ်သံအမတ်ကြီး၊ မြန်မာနိုင်ငံ ရထားပို့ဆောင်ရေးဝန်ကြီးဌာန ဒုတိယဥက္ကဋ္ဌ ကြေးမူး၊ အေးရှားဝေါလ်ကုမ္ပဏီ ဥက္ကဋ္ဌ စတီဗင်လော့^{၁၄၆} တို့နှင့်အတူ တရုတ်-

မြန်မာရထားလမ်း ဆောက်လုပ်ခြင်းနှင့် ဆက်နွယ်နေသော ပြဿနာများအကြောင်းကို ဆွေးနွေးခဲ့ကြသည်။ ထိုခရီးစဉ်၏ ရည်ရွယ်ချက်မှာ ရထားလမ်းစီမံကိန်း (ဒေသခံများ၏ ဆန့်ကျင်ကန့်ကွက်မှုများနှင့် ရင်ဆိုင် နေရသော်လည်း) ကို မြစ်ဆုံဆည်ဆောက်လုပ်ရေး စီမံကိန်းကဲ့သို့ ရပ်ဆိုင်းသွားမည်မဟုတ်ကြောင်း CREC ကို အာမခံချက်ပေးရန်ဖြစ်သည်ဟု ယူဆရ၏။

သို့သော် ၂၀၁၄ ခုနှစ်တွင် မြန်မာအစိုးရက ထိုစီမံကိန်းကို ပယ်ဖျက်ခဲ့သည်။ မြန်မာနိုင်ငံ ရထားပို့ဆောင်ရေးဝန်ကြီးဌာန ညွှန်ကြားရေးမှူး၏အဆိုအရ 'လူထုဆန့်ကျင်ကန့်ကွက်မှု' ကြောင့်ပယ်ဖျက်ခဲ့ခြင်းဖြစ်၏။^{၁၄၇} ယူနန်ပြည်နယ်အစိုးရနှင့် တရုတ် ဗဟိုအစိုးရတို့အတွက် နောက်ထပ် စိတ်ပျက်ဒေါသဖြစ်စရာ ကိစ္စရပ်တစ်ခုဖြစ်ခဲ့ပြီး CREC အတွက်လည်း အများဆုံးရနိုင်မည့် အမြတ်ငွေ (potential revenues) ယွမ် ၇၀ ဘီလီယံ (အမေရိကန်ဒေါ်လာ ၉.၈ ဘီလီယံ) ဆုံးရှုံးခဲ့ခြင်းပင် ဖြစ်သည်။^{၁၄၈} ကုမ္ပဏီအနေဖြင့် ထိုစီမံကိန်းအတွက် ကြိုတင်ပြင်ဆင်ရေးလုပ်ငန်းများ (လေ့လာမှုပြုလုပ်ခြင်းအပါအဝင်) လုပ်ဆောင်ရန် ရင်းနှီးမြှုပ်နှံခဲ့မှုများကိုလည်း ဆုံးရှုံးခဲ့ရပေသည်။

စိတ်ပျက်မှုများကြားမှပင် CREC နှင့် ယူနန်ပြည်နယ်အစိုးရတို့က ထိုစီမံကိန်းကို စွန့်လွှတ်ခဲ့ခြင်း မရှိပေ။ ထို့အစား မြန်မာနိုင်ငံဘက်မှလမ်းပိုင်းကို တစ်နေ့နေ့တွင် ဆောက်လုပ်နိုင်မည်ဟူသော မျှော်လင့်ချက်ဖြင့် တရုတ်နိုင်ငံဘက်ခြမ်းမှ တရုတ်-မြန်မာရထားလမ်းပိုင်းကို ကြိုတင်ဆောက်လုပ်နေခဲ့သည်။ ရွှေလီ-ဒါလီ မြန်နန်းမြင့်ရထားလမ်းဆောက်လုပ်မှုကို ၂၀၁၅ ခုနှစ်တွင်စတင်ခဲ့ပြီး ၂၀၂၂ ခုနှစ်တွင် ပြီးစီးမည်ဟု ခန့်မှန်းထားသည်။ ထိုဆောက်လုပ်မှုတွင် အာရှတိုက်၏ အရှည်လျားဆုံးရထားလမ်းဥမင်ဖြစ်လာမည့် ၃၄.၅ ကီလိုမီတာရှည်လျားသော ကောင်းလီကုန်းဆန်း (Gaoligongshan) ဥမင်လည်းပါဝင်မည်ဖြစ်သည်။^{၁၄၉} အလယ်အလတ်အရွယ်အစားရှိသော ဒါလီမြို့ကို ၂ နာရီကြာ မြန်နန်းမြင့်ရထား (အမြန်ဆုံး တစ်နာရီ ၂၀၀ ကီလိုမီတာနှုန်း) ဖြင့် ကူမင်းမြို့နှင့်ချိတ်ဆက်ထားပြီးသား ဖြစ်၏။ ဒါလီမှ ရွှေလီသို့ ဆက်သွယ်သော ရထားလမ်းမှာ ထို့ထက်နှေးသွားမည်ဖြစ်၏။ (အမြန်ဆုံး တစ်နာရီ ၁၄၀ ကီလိုမီတာနှုန်း)။^{၁၅၀} ဒါလီမြို့နှင့် လီချန်းမြို့ကြား မြန်နန်းမြင့် ရထားလမ်းတစ်ခုကိုလည်း ဆောက်လုပ်ဖော်ဆောင်လျက်ရှိသည်။ အနာဂတ်ကာလတွင် မြန်မာနယ်စပ်ကို လီချန်းမြို့မှလည်း ဆက်လက်ချိတ်ဆက်သွားနိုင်မည်ဟူသောမျှော်လင့်ချက်ဖြင့် ဆောက်လုပ်နေခဲ့ခြင်းဖြစ်သည်။^{၁၅၁}

ဒါလီ-ရွှေလီရထားလမ်းသည် အင်ဂျင်နီယာလုပ်ငန်းပိုင်းဆိုင်ရာ ကြီးမားသော အခက်အခဲများနှင့် ရင်ဆိုင်ကြုံတွေ့ခဲ့ရသည့် အပြင် အစပိုင်းတွင် စီမံကိန်းအတွက် ဘဏ္ဍာငွေပံ့ပိုး ထုတ်ချေးမှုများ ရရှိရန်ခက်ခဲမှုကြောင့် နှောင့်နှေးကြန့်ကြာခဲ့ရ၏။^{၁၅၂}

ရထား လမ်း ၏ ဒါလီ - ရွေ့လီ လမ်းပိုင်းသည် ရွေ့လီနယ်စပ်မြို့လေးတွင် လမ်းဆုံးသွားမည့်အစား မြန်မာနိုင်ငံသို့ ဆက်လက် ချိတ်ဆက်သွားမည်ဆိုလျှင် ကူးသန်းရောင်းဝယ်ရေးဆိုင်ရာ ယှဉ်ပြိုင်ရပ်တည်နိုင်စွမ်း ပိုမိုမြင့်မားလာနိုင်သည်။ သို့သော် မြန်မာဘက်ခြမ်း ရထားလမ်းတည်ဆောက်မှုအတွက် သန့်ဋ္ဌာန်ချမြှုပ်နှံ ဆောင်ရွက်မှုကင်းမဲ့ခြင်းက တရုတ်ဘက်လမ်းပိုင်းစီမံကိန်း၏ ဘဏ္ဍာငွေရရှိရေးလုပ်ငန်းစဉ်အပေါ် ကြီးကြီးမားမားရိုက်ခတ် ခဲ့နိုင်သည်။

CMEC အောက်တွင် တရုတ်-မြန်မာရထားလမ်းကို ပြန်လည်အသက်သွင်းခြင်း

၂၀၁၇ ခုနှစ်အတွင်း နိုင်ငံရေးနှင့်ရင်းနှီးမြှုပ်နှံမှုအခြေအနေ များက တရုတ်ကုမ္ပဏီများဘက်ကို ပြန်လည်မျက်နှာသာ ပေးလာခဲ့ချိန်တွင် CREC က ရထားလမ်းစီမံကိန်းအတွက် စည်းရုံးမှုများ (lobbying) ပြန်လည်စတင်ခဲ့သည်။ CMEC ကို တရားဝင်ထုတ်ပြန်ကြေညာခြင်း မပြုမီ ၂၀၁၇ ခုနှစ် ဧပြီလတွင် CREC ဥက္ကဋ္ဌ လီချန်ကျင်း၊ ဒုတိယဥက္ကဋ္ဌ လွှဲဟွေးနှင့် အင်ဂျင်နီယာချုပ် တို့က မြန်မာနိုင်ငံသို့လာရောက်ပြီး ဒုတိယသမ္မတဦးဟင်နရီဗန်ထီးယူ နှင့် တွေ့ဆုံဆွေးနွေးခဲ့သည်။ ထိုတွေ့ဆုံဆွေးနွေးမှုတွင် ဒုတိယသမ္မတက ရထားလမ်းဖော်ဆောင်မှုကို ကြိုဆိုပါကြောင်း ဒေါ်အောင်ဆန်းစုကြည်နှင့် နိုင်ငံတော်သမ္မတတို့ ကိုယ်စား ပြောကြားခဲ့သည်။^{၁၅၄} ထိုခရီးစဉ်အတွင်း လီချန်ကျင်းက မြန်မာနိုင်ငံ သယ်ယူပို့ဆောင်ရေးနှင့် ဆက်သွယ်ရေးဝန်ကြီးဌာန ဝန်ကြီးနှင့် စီမံကိန်းနှင့် ဘဏ္ဍာရေးဝန်ကြီးဌာန ဒုတိယဝန်ကြီး တို့နှင့်လည်း တွေ့ဆုံဆွေးနွေးခဲ့သည်။^{၁၅၅} တရုတ်သံအမတ်ကြီး ဟုန်လျန်နှင့်လည်း တွေ့ဆုံခဲ့ရာတွင် ဟုန်လျန်က သူ့အနေနှင့် မြန်မာနိုင်ငံအတွင်း အဆိုပါစီမံကိန်းကို အားပေးထောက်ခံလာအောင် ကူညီဆောင်ရွက် ပေးသွားမည် ဖြစ်ကြောင်းပြောကြားခဲ့ပြီး မြန်မာနိုင်ငံ၏ပစ္စည်းကုန် ကာလအခြေအနေကို သုံးသပ်မျှဝေ ပြောကြားခဲ့သည်။^{၁၅၆} နောက်တစ်လအကြာ ၂၀၁၇ ခုနှစ် မေလအတွင်းမှာပင် CREC က မူဆယ်-မန္တလေး ရထားလမ်းပိုင်း အတွက် ဖြစ်မြောက် အောင်မြင်နိုင်ခြေလေ့လာဆန်းစစ်မှုတစ်ရပ် ပြုလုပ်နိုင်ရန် အဆိုပြုတင်ပြလာခဲ့သည်။^{၁၅၇}

အဆင့်မြင့် ကုမ္ပဏီအမှုဆောင်အရာရှိများ (ဥပမာ CREC သဘာပတိ လီချန်ကျင်း (Li Changjin)) မှ တိုက်ရိုက် လာရောက်စည်းရုံးမှုများကို ကြည့်လျှင် ထိုစီမံကိန်းက ၎င်းတို့ကုမ္ပဏီအတွက် အလွန်ပင်အရေးပါကြောင်း သိမြင်နိုင်ပြီး ၎င်းတို့၏ သွယ်ဝိုက်မှု မရှိသည့် ချဉ်းကပ်စည်းရုံးမှုပုံစံကိုလည်း တွေ့မြင်ရသည်။ CREC သည် Fortune ၅၀၀ စာရင်းဝင် ထိပ်တန်းကုမ္ပဏီတစ်ခုဖြစ်ပြီး တစ်နှစ်ဝင်ငွေ အမေရိကန်ဒေါ်လာ ၁၁၂ ဘီလီယံ (မြန်မာနိုင်ငံ GDP ၏ နှစ်ဆခန့်) ရှိပြီး ဝန်ထမ်းပေါင်း သုံးသိန်းကျော်ရှိသည်။^{၁၅၈} ၁၉၉၀ နှစ်ကာလများတွင် CREC က နိုင်ငံရပ်ခြားစီမံကိန်းများကို စတင်ရှာဖွေလာခဲ့သည်။ ဆောက်လုပ်ရေး ကုမ္ပဏီတစ်ခုအနေဖြင့် CREC သည်

၎င်း၏အမြတ်ဝင်ငွေများနှင့် လုပ်သားအင်အားကို ဆက်လက် ထိန်းသိမ်းထားနိုင်ရန်အတွက် စီမံကိန်းသစ်များ စဉ်ဆက်မပြတ်ရှာဖွေရမည်ဖြစ်သည်။ CREC ၏ လက်အောက်ခံကုမ္ပဏီများသည် အိသီယိုးပီးယား၊ မော်ရိုကို၊ ဘင်္ဂလားဒေ့ရှ်၊ တောင်အာဖရိက၊ ဖိလစ်ပိုင်၊ ဗီယက်နမ်၊ ရုရှားနှင့် အစ္စရေး စသည့်နိုင်ငံများတွင် ရထားလမ်း ဆောက်လုပ်ရေးစီမံကိန်းများ ဖော်ဆောင်လျက်ရှိသည့်အပြင် တောင်အမေရိကတိုက်ကို ဖြတ်သန်းဆောက်လုပ်ရန် အဆိုပြုထားသော စီမံကိန်းတစ်ခု၊ နာမည်ကြီး ဂျကာတာ- ဘန်ဒေါင်းရထားလမ်းနှင့် တရုတ်-လာအိုရထားလမ်းတို့တွင် ပါဝင်ဆောင်ရွက်လျက်ရှိသည်။^{၁၅၉} အဆိုပါစီမံကိန်းများအနက် အများစုမှာ အငြင်းပွားစရာဖြစ်နေသည့်အပြင် လူမှုရေးနှင့် သဘာဝပတ်ဝန်းကျင်ဆိုင်ရာ ထိခိုက်ပျက်စီးမှုများနှင့် ဘဏ္ဍာရေးဆိုင်ရာ ရှင်သန်အောင်မြင်နိုင်စွမ်းကင်း မဲ့မှုတို့နှင့် ပတ်သက်၍ စွပ်စွဲပြစ်တင်မှုများနှင့်လည်း ရင်ဆိုင်ကြုံတွေ့နေခဲ့ရသည်။^{၁၆၀} အမေရိကန်ဒေါ်လာ ၇ ဘီလီယံတန် စီမံကိန်းတစ်ခု ဖြစ်နေခဲ့ရာ CREC အနေဖြင့် တရုတ်-မြန်မာရထားလမ်းစီမံကိန်းကို (အလားတူပြစ်တင် ဝေဖန်မှုများ ရှိနေသည့်တိုင်) အထူးဦးစားပေး သတ်မှတ်ဆောင်ရွက်နေခဲ့ကြောင်း ထင်ရှားပေါ်လွင်နေသည်။

ထိုရထားလမ်းဖော်ဆောင်ရေးနှင့်ပတ်သက်၍ ကျရှုံးခဲ့ရသည့် ယခင်အားထုတ်ဆောင်ရွက်ချက်များမှ သင်ခန်းစာများ ရယူပြီး CREC က လူမှုရေးဆိုင်ရာတာဝန်ယူရေးလုပ်ငန်းများ (CSR activities) ကို စတင်မြှင့်တင်ဆောင်ရွက်ခဲ့သည်။ ဥပမာ ဒေသခံ အလုပ်သမားများအား လေ့ကျင့်သင်ကြားရေးလုပ်ငန်းအပေါ် ၎င်းတို့၏ အလေးပေးမြှုပ်နှံဆောင်ရွက်မှုကို ပြသနိုင်ရန်အတွက် ၂၀၁၇ ခုနှစ်တွင် မြန်မာနိုင်ငံရထားလမ်း စွမ်းရည်လေ့ကျင့်ပျိုး ထောင်ရေးစီမံကိန်း (Myanmar Railway Talent Training Project) ဖော်ဆောင်ခြင်းဆိုင်ရာ နားလည်မှုစာချွန်လွှာတစ်ခု (MOU) ကို လက်မှတ်ရေးထိုးခဲ့သည်။ ထို MOU အောက်တွင် ဒီဇိုင်းရေးဆွဲဖန်တီးရေးနှင့် ဆောက်လုပ်ရေးဆိုင်ရာ ကျွမ်းကျင်သူပေါင်း ၂၀၀ ကျော်ကို သက်မွေးပညာသည် ကာလရှည်သင်တန်း (professional training) ပို့ချသွားမည်ဖြစ်သည်။^{၁၆၁}

CMEC တွင်ပါဝင်မည့်လုပ်ငန်းများနှင့် ပတ်သက်၍ စေ့စပ်ညှိနှိုင်းမှုများ ပြုလုပ်နေခဲ့စဉ် ၂၀၁၈ ခုနှစ် တလျှောက်လုံးတွင် CREC က ထိုရထားလမ်းစီမံကိန်းကို CMEC အောက်တွင် ပြန်လည်စတင်ရန် စဉ်ဆက်မပြတ်စည်းရုံးခဲ့သည်။ ၂၀၁၈ ခုနှစ် ဇွန်လ ၁၉ ရက်နေ့တွင် CREC သဘာပတိလီချန်ကျင်း (Li Changjin) သည် ဘေဂျင်းမြို့ ရှိကုမ္ပဏီရုံးချုပ်တွင် မြန်မာနိုင်ငံ သယ်ယူပို့ဆောင်ရေးနှင့် ဆက်သွယ်ရေးဝန်ကြီးနှင့် တွေ့ဆုံဆွေးနွေးခဲ့သည်။ ၂၀၁၈ ခုနှစ် စက်တင်ဘာလ ၉ ရက်နေ့တွင် CREC ဒုတိယဥက္ကဋ္ဌ ရိန်ဟုန်ဖိန် (Ren Hongpeng) က တျောင်းယွီထိုင် (Diaoyutai) နိုင်ငံတော်ညွှန်ကြားမှုဦးစီးဌာန မြန်မာနိုင်ငံစီမံကိန်းနှင့် ဘဏ္ဍာရေးဝန်ကြီး ဦးစိုးဝင်း နှင့် တွေ့ဆုံဆွေးနွေးခဲ့သည်။ ရိန်ဟုန်ဖိန်က 'CMEC နှင့် မြန်မာအစိုးရ လက်တွဲကာ မူဆယ်- မန္တလေးရထားလမ်းစီမံကိန်းဆိုင်ရာ နားလည်မှုစာချွန်လွှာ

(MOU) ကို အမြန်ဆုံးလက်မှတ်ရေးထိုးသွားနိုင်အောင် ဆောင်ရွက်နိုင်မည်ဟု သူ့အနေနှင့်မျှော်လင့်ပါကြောင်း၊ ထိုသို့ဖြင့် နှစ်ဘက်လုံးက ပူးပေါင်းဆောင်ရွက်ရန်ရည်ရွယ်မှု သဘောတူညီချက် (Letter of Intent) ကို ထိုနှစ်အတွင်းမှာပင် လက်မှတ်ရေးထိုးချုပ်ဆိုနိုင်ရန် မျှော်လင့်ကြောင်း ပြောကြားခဲ့သည်။ ဦးစိုးဝင်းက 'Y ပုံစံရထားလမ်းက 'အဓိကဦးစားပေး' ဖြစ်ကြောင်း ပြောကြားခဲ့သည်ဟူ၏။^{၁၆၂} ကုမ္ပဏီ၏ ထုတ်ပြန်ချက်နှင့် သံအမတ်ကြီးဟုန်လျန်၏ ထုတ်ပြန်ချက်အရ CREC က အဆိုပါ ရထားလမ်း အကောင်အထည်ဖော်ဆောင်ရွက်မှုကို ဦးဆောင်သွားမည်ဖြစ်သည်။ ၂၀၁၈ ခုနှစ် ဇွန်လ တွေ့ဆုံဆွေးနွေးမှုအကြောင်း CREC ၏ ဝက်ဘ်ဆိုက်ပေါ်မှ ထုတ်ပြန်ချက်အရ လီချန်ကျင်းက CREC ကို တရုတ်- မြန်မာရထားလမ်းစီမံကိန်း၏ ဦးဆောင်အဖွဲ့ အဖြစ် သတ်မှတ်ပြောဆိုခဲ့သည်။^{၁၆၃} မြန်မာနိုင်ငံ ဆိုင်ရာ တရုတ်သံအမတ်ကြီးဟုန်လျန်နှင့် CREC ဥက္ကဋ္ဌ ကျန်း တို့ကြား ၂၀၁၉ ခုနှစ် မတ်လ တွေ့ဆုံဆွေးနွေးမှုတစ်ရပ်အကြောင်း ထုတ်ပြန်ချက်တစ်ရပ်အရ သံအမတ်ကြီးက CREC သည် အဆိုပါ စီမံကိန်းကိုမြှင့်တင်ရန် နိုင်ငံတော်မှတာဝန်ခံအပ် ထားသည့် 'တစ်ခုတည်းသောဦးဆောင်ကုမ္ပဏီ (sole lead)' ဖြစ်ကြောင်း ပြောကြားခဲ့သည်။^{၁၆၄} ထိုအချက်ကိုကြည့်လျှင် တရုတ်-မြန်မာရထားလမ်းစီမံကိန်းအတွင်းမှ CREC ၏ အခန်းကဏ္ဍမှာ မဟာ ဓာတ်အားလိုင်းအပြန်အလှန်ချိတ်ဆက် ရေးစီမံကိန်းအတွင်းမှ CSG ၏ အခန်းကဏ္ဍနှင့် တူညီကြောင်း တွေ့မြင်ရပေသည်။

အဆင့်မြင့် ကုမ္ပဏီအမှုဆောင် အရာရှိများ (ဥပမာ CREC သဘာပတိ လီချန်ကျင်း (Li Changjin)) မှ တိုက်ရိုက် လာရောက် စည်းရုံးမှုများကို ကြည့်လျှင် ထိုစီမံကိန်းက ၎င်း တို့ ကု မ္ပ ဏီ အ တွ က် အ လွန် ပ င် အ ရေး ပါ ကြော ၎င်း သိမြင်နိုင်ပြီး ၎င်းတို့၏ သွယ်ဝိုက်မှု မရှိသည့် ချဉ်းကပ် စည်း ရုံး မှ ပုံ စံ ကို လည်း တွေ့မြင်ရသည်။

၂၀၁၈ ခုနှစ် အောက်တိုဘာလတွင် CREC ၏စည်းရုံးမှု (lobbying) က အရာထင်လာခဲ့ပြီး ထိုစီမံကိန်းကို CMEC အောက်တွင် ပြန်လည်အသက်သွင်းခဲ့သည်။ CREC ၏ လက်အောက်ခံကုမ္ပဏီတစ်ခုဖြစ်သော CREEG (၂၀၀၅ ခုနှစ်က ဖြစ်မြောက်အောင် မြင်နိုင်ခြေလေ့လာဆန်းစစ်မှု ပြုလုပ်ပြီးစီးခဲ့သောကုမ္ပဏီဖြစ်၏) က မူဆယ်- မန္တလေးရထားလမ်း တစ်ခုအတွက် ဖြစ်မြောက် အောင်မြင်နိုင်ခြေ လေ့လာဆန်းစစ်မှု တစ်ရပ်ပြုလုပ်သွားရန် မြန်မာ့မီးရထားနှင့် နားလည်မှုစာချွန်လွှာတစ်စောင် လက်မှတ် ရေးထိုးခဲ့သည်။^{၁၆၅} ထိုလေ့လာမှုတွင် သဘာဝပတ်ဝန်းကျင်နှင့် လူမှုရေးဆိုင်ရာ သက်ရောက်မှုများအကဲဖြတ်ဆန်းစစ်မှု

တစ်ရပ် ပါဝင်မည်ဖြစ်ရာ CREEG က ထိုလေ့လာဆန်းစစ်မှုကို အလျင်အမြန်ပင် စတင်အကောင်အထည်ဖော်ခဲ့သည်။ ၂၀၁၉ ခုနှစ် အစောပိုင်းတွင် ရှမ်းပြည်နယ်မြောက်ပိုင်းဒေသအတွင်း ယာယီအပစ်အခတ်ရပ်စဲမှုတစ်ရပ် (ထိုအပစ်အခတ်ရပ်စဲမှုကို တရုတ်အစိုးရက အားပေးတိုက်တွန်းခဲ့သည်) ကို အခွင့်ကောင်းယူကာ ဖြစ်မြောက်အောင်မြင်နိုင်ခြေ လေ့လာဆန်းစစ်မှုတစ်ရပ်ကို CREEG က ပြီးစီးအောင်ဆောင်ရွက်ခဲ့သည်။ မြန်မာနိုင်ငံတွင်း တရုတ်ဘာသာစကားသုံးသတင်းစာ 'ရွှေဇာမဏီ (Golden Phoenix)' သတင်းစာပါ ဆောင်းပါးတစ်ပုဒ်အရ ဇန်နဝါရီလ ၅ ရက်နေ့တွင် 'တရုတ်နိုင်ငံနှင့် မြန်မာနိုင်ငံမှတာဝန်ရှိသူများ' က မူဆယ်မြို့တွင်တွေ့ဆုံပြီး ရထားလမ်းတည်ဆောက်ရေးနှင့် ဆက်နွယ်နေသော ကိစ္စရပ်များအကြောင်း ဆွေးနွေးပြောဆိုခဲ့ ကြသည်။^{၁၆၆} နောင်ချိုမှ လားရှိုးလမ်းပိုင်းကို ဇန်နဝါရီ ၆ ရက်နေ့မှ ဧပြီလ ၁၃ ရက်နေ့အထိ နှင့် လားရှိုးမှ မူဆယ် လမ်းပိုင်းကို ဇန်နဝါရီ ၁၅ ရက်နေ့မှ ဧပြီလ ၂ ရက်နေ့အထိ ဆန်းစစ်လေ့လာသွားမည်ဟု ထိုဆောင်းပါးက ပင် ဖော်ပြထားသည်။^{၁၆၇} ထိုအချက်ကို ကြည့်လျှင် မြန်မာ့တပ်မတော်မှ တစ်ဘက်သတ်အပစ်အခတ်ရပ်စဲရေးထုတ် ပြန်ကြေညာသည့် ဒီဇင်ဘာလ ၂၁ ရက်နေ့မတိုင်ခင်ကာလမှာပင် အဆိုပါလေ့လာဆန်းစစ်မှုများကို ကြိုတင်စီစဉ်ထားခဲ့ပြီးသား ဖြစ်နိုင်သည် သို့မဟုတ်လျှင်လည်း လေ့လာမှုများကို ကသုတ်ကရက် စီစဉ်ဖော်ဆောင်ခဲ့ခြင်းမျိုး ဖြစ်နိုင်သည်။^{၁၆၈}

တိုးတက်မှုများရှိနေသည့်တိုင် CREC က ၎င်းတို့၏ ရင်းနှီးမြှုပ်နှံမှုကို ပိုမိုခိုင်မာလှုံ့ခြုံမှုရှိအောင် ဆက်လက်လုပ်ဆောင်နေခဲ့ပြီး မြန်မာအဆင့်မြင့် အရာရှိကြီးများနှင့် ဆက်သွယ်ဆောင်ရွက်မှုကို ဆက်လက်ထိန်းသိမ်းထားခဲ့သည်။ ၂၀၁၉ ခုနှစ် မတ်လတွင် CREC ဥက္ကဋ္ဌ ကျန်းကျိုးယန်နှင့် ဒုတိယ ဥက္ကဋ္ဌ ရန်ဟုန်ဖိန်း တို့က သယ်ယူပို့ဆောင်ရေးနှင့်ဆက်သွယ်ရေး ဝန်ကြီး ဦးသန့်ဇင်မောင်နှင့် တွေ့ဆုံဆွေးနွေးခဲ့၏။^{၁၆၉} ထို့နောက် ၂၀၁၉ ခုနှစ် ဧပြီလ ၂၇ ရက်နေ့တွင် နောက်တစ်ကြိမ် ထပ်မံတွေ့ဆုံခဲ့ကြပြီး သေးစိတ်ဆွေးနွေးပြောဆိုမှုမှ မြန်မာနိုင်ငံတွင်း အခြေခံအဆောက်အအုံ ဖော်ဆောင်ရေးဆိုင်ရာ ယေဘုယျသဘောတူညီချက် တစ်ရပ်ကို ရယူနိုင်ခဲ့သည်ဟူ၏။^{၁၇၀} NLD ကလည်း ဆက်လက်အားပေး ထောက်ခံခဲ့ပြီး ဝန်ကြီးဦးသန့်ဇင်မောင်က ရထားလမ်းစီမံကိန်းကို နိုင်ငံ၏ သယ်ယူပို့ဆောင်ရေးပင်မစီမံချက် (masterplan) တွင် ဦးစားပေးကိစ္စရပ်တစ်ခုအဖြစ် သတ်မှတ်ထားကြောင်း ပြောကြားခဲ့သည်။^{၁၇၁} လုံခြုံရေးပြဿနာများကြောင့် အဆိုပြုထားသောလမ်းကြောင်းများကို လေ့လာဆန်းစစ်ရန် အခက်အခဲများ ရင်ဆိုင်ကြုံတွေ့ခဲ့ရသော်လည်း CREEG က ၎င်းတို့၏ ဖြစ်မြောက်အောင်မြင်နိုင်ခြေ လေ့လာဆန်းစစ်ချက်ကို ၂၀၁၉ ခုနှစ် မေလ တွင် မြန်မာအစိုးရထံသို့ ပေးအပ်တင်ပြခဲ့သည်။^{၁၇၂}

အဓိကကျသောအချက်မှာ ဖြစ်မြောက်အောင်မြင်နိုင်ခြေ လေ့လာဆန်းစစ်ချက် ပေးအပ်တင်ပြခြင်းဖြင့် CREC

သို့မဟုတ် ၎င်း၏လက်အောက်ခံကုမ္ပဏီတစ်ခုခုက ထို ရထား လမ်း အတွက် ဆောက်လုပ်ခွင့် ကန်ထရိုက်ရရှိမည်ဟု အာမခံချက်မရှိခြင်းပင်ဖြစ်၏။ ထိုရထားလမ်းအတွက် လမ်းကြောင်းသတ်မှတ်ဆုံးဖြတ် ပြီးသည်နှင့်တပြိုင်နက် ဆောက်လုပ်ရေးစီမံကိန်းအတွက် နိုင်ငံတကာအိတ်ဖွင့် တင်ဒါခေါ်ယူသွားမည်ဖြစ်သည်။^{၁၇၃} နိုင်ငံတကာတင်ဒါခေါ်ယူရေး လုပ်ငန်းစဉ်တစ်ရပ် အကောင်အထည် ဖော်ဆောင်ရွက်နိုင်ရေးအတွက် ခိုင်ခိုင်မာမာရပ်တည်နိုင်ခဲ့သည် မြန်မာအစိုးရ၏စွမ်း ရည်ကိုကြည့်လျှင် မြန်မာအစိုးရတွင် နိုင်ငံတွင်းရှိ BRI စီမံကိန်းများ၏ လားရာလမ်းကြောင်းကို ဝင်ရောက်လွှမ်းမိုး နိုင်သည့်စွမ်းအားရှိကြောင်း သိမြင်ရသည်။ CREC ဘက်ကမူ ထိုစီမံကိန်းနှင့်ပတ်သက်၍ (၂၀၀၄ ခုနှစ် နှင့် ၂၀၁၁ ခုနှစ်တွင် ၎င်းတို့ရရှိခဲ့သကဲ့သို့) ၎င်းတစ်ဦးတည်းအတွက်ဖြစ်သော သဘောတူညီချက်မျိုးကို ပိုမိုအလိုရှိခဲ့မည်သာဖြစ်သည်။ သို့သော် ဖြစ်မြောက်အောင်မြင်နိုင်ခြေ လေ့လာဆန်းစစ်မှုအား အကောင်အထည်ဖော် ဆောင်ရွက်ခဲ့သည်ကိုကြည့်လျှင် CREC အနေဖြင့် ကန်ထရိုက်ရယူပေးနိုင်မည့် ၎င်းတို့၏ လုပ်ငန်းစွမ်းရည်အပေါ် အတိုင်းအတာတစ်ခုအထိ ယုံကြည်စိတ်ချကြောင်း တွေ့မြင်ရပေသည်။ ၎င်းတို့က ထိုရထားလမ်း၏ ရှုပ်ထွေးလှသော သဘောသဘာဝကိုလည်း ကောင်းစွာနားလည်သိမြင်၍လည်း ဖြစ်နိုင်ပေသည်။ အခြားသော ရထားလမ်းဆောက်လုပ်ရေး ကုမ္ပဏီများအနေဖြင့် အသက်ဝင်နေဆဲပဋိပက္ခများနှင့် ပြည့်နှက်နေသည့် နယ်မြေတစ်ခုတွင် စီမံကိန်း ဖော်ဆောင်သွားရန် တွန့်ဆုတ်နေနိုင်သည်။ အဆိုပြုထားသော လမ်းကြောင်းတလျှောက် ဘေးကင်းလုံခြုံရေးက ထိုရထားလမ်း ဆောက်လုပ်မှုအတွက် အဓိကအကျဆုံးအခက်အခဲအဖြစ် ဆက်လက်ဖြစ်တည်နေခဲ့သည်။

၂၀၁၉ ခုနှစ် စက်တင်ဘာလ ၂၅ ရက်နေ့တွင် မြန်မာ့မီးရထား၏ မန်နေဂျင်းဒါရိုက်တာက လုံခြုံရေးဆိုင်ရာ ပြဿနာများကြောင့် မူဆယ်-မန္တလေးရထားလမ်းစီမံကိန်းကို ရပ်ဆိုင်းလိုက်ကြောင်း ကြေညာခဲ့သည်။^{၁၇၄} ဩဂုတ်လတွင် အုပ်စုသုံးစု (ရခိုင်တပ်မတော် (Arakan Army) ၊ တအာင်း အမျိုးသားလွတ်မြောက်ရေးတပ်မတော် (Ta'ang National Liberation Army) နှင့် မြန်မာနိုင်ငံ အမျိုးသားဒီမိုကရက်တစ် မဟာမိတ်တပ်မတော် (Myanmar National Democratic Alliance Army)) က သူတို့ကိုယ်ကို ညီနောင်မဟာမိတ်အဖြစ် အမည်တပ်ပြီး မန္တလေးနှင့် တရုတ်နယ် စပ်ကြား အဆိုပြုထားသောရထားလမ်း၏ လမ်းကြောင်းတလျှောက်ရှိ စခန်းများအပါအဝင် အဝေးပြေးလမ်းမများ တလျှောက်ရှိ အဓိကကျသော စစ်စခန်း နှင့် ရဲစခန်းများကို ဝင်ရောက်တိုက်ခိုက်ခဲ့သည်။^{၁၇၅} ထိုတိုက်ပွဲကြောင့် မူဆယ်သို့ သွားသောကားလမ်းအပြင် ချင်းရွှေဟော် (ကိုးကန့်ဒေသအတွင်းရှိ နယ်စပ်မြို့) သို့သွားသောကားလမ်း ကိုလည်းပိတ်ခဲ့ရသည်။ တရုတ်နိုင်ငံနှင့် ကုန်သွယ်မှုပြုသည့် အဓိကလမ်းကြောင်း နှစ်ခုအပေါ် တိုက်ခိုက်မှုများက တရုတ်အစိုးရကို ငြိမ်းချမ်းရေး လုပ်ငန်းစဉ်တွင် ပိုမိုတက်ကြွစွာပါဝင်ပြီး နောင်လာမည့်စကားပိုင်းများတွင်

လက်နက်ကိုင်အုပ်စုများ၏ ညှိနှိုင်းတောင်းဆို နိုင်မှုအနေအထား တိုးတက်ကောင်းမွန်လာအောင် ဆောင်ရွက်ပေးရန် သတင်းစကား ပေးပို့ခဲ့ခြင်း ဖြစ်သည်ဟုလည်း ထင်မြင်ယူဆမှုများ ရှိနေခဲ့သည်။^{၁၇၆}

ယခုတစ်ကြိမ်တွင် လမ်းကြောင်းတလျှောက် ပဋိပက္ခများ ဆက်လက် ဖြစ်ပွားနေခြင်းကြောင့် ရထားလမ်းစီမံကိန်းအား ဆိုင်းငံ့ခြင်းက မြန်မာနိုင်ငံ မြောက်ပိုင်းဒေသကိုဖြတ်သန်းသော အခြေခံအဆောက် အအုံစီမံကိန်းများအား အကောင်အထည်ဖော်ဆောင်ရွက်ရန် အလွန်ပင်ခက်ခဲကြောင်း အထင်အရှားဖော်ပြနေသည်။ တရုတ်နိုင်ငံနှင့် မြန်မာနိုင်ငံကြား ကုန်းလမ်းအခြေခံ သယ်ယူပို့ဆောင်မှုသည် ထိုနယ်မြေဒေသကို မဖြစ်မနေဖြတ်သန်းရမည်ဖြစ်ရာ ထိုအချက်က မြန်မာနိုင်ငံ တွင်းရှိ BRI စီမံကိန်းများစွာအတွက် အဓိကကျသောစိန်ခေါ်မှု အခက်အခဲတစ်ရပ်ဖြစ်လာသည်။ ထိုနယ်မြေဒေသတွင် ပဋိပက္ခ များ ဆက်လက်ဖြစ်ပွားနေပြီး အဖြေတစ်ခုစေ့စပ်ညှိနှိုင်းပေးရန် တရုတ်အစိုးရမှ ကြိုးပမ်းဆောင်ရွက်နေသည့်တိုင် ဖြေရှင်းနိုင် မည့်အလားအလာကို မတွေ့မြင်ရပေ။ လက်ရှိအခြေအနေတွင် တရုတ်-မြန်မာရထားလမ်း၏အနာဂတ်က ပဋိပက္ခများ၏ အနာဂတ်နှင့် တစ်သားတည်းတွဲဆက်နေခဲ့ပြီဟု ထင်မြင်ယူဆ ရပေသည်။

တရုတ်-မြန်မာရထားလမ်းနှင့် ပတ်သက်၍ စိုးရိမ်ပူပန်စရာ အဓိကအကြောင်းအရာများ

တရုတ်-မြန်မာရထားလမ်းစီမံကိန်းကို ပြန်လည်စတင်မည်ဆိုလျှင် စိုးရိမ်ပူပန်စရာ အဓိကအကြောင်းအရာများမှာ ရထားလမ်း၏ ရှင်သန်အောင်မြင်နိုင်စွမ်း (viability) ၊ ရထားလမ်းကြောင့်ဖြစ်ပေါ်လာမည့် ကြီးလေးလှသော ကြွေးမြီဝန်ထုပ်၊ စီမံကိန်းဒဏ်ခံ လူမှုအသိုက်အဝန်းများနှင့် ဆွေးနွေးတိုင်ပင်မှု လုပ်ငန်းစဉ်နှင့် ထိလွယ် ရှလွယ်သော နယ်မြေတစ်ခုအတွင်း စစ်အင်အားတိုးချဲ့ခြင်း (militarization) မြင့်တက်လာမည့်အလားအလာ တို့ဖြစ်သည်။

ယခုတစ်ကြိမ်တွင် လမ်းကြောင်းတလျှောက် ပဋိပက္ခများ ဆက်လက် ဖြစ်ပွားနေခြင်းကြောင့် ရထားလမ်း စီမံကိန်းအား ဆိုင်းငံ့ခြင်းက မြန်မာနိုင်ငံ မြောက်ပိုင်းဒေသကို ဖြတ်သန်းသော အခြေခံအဆောက် အအုံစီမံကိန်းများအား အကောင် အထည်ဖော် ဆောင်ရွက်ရန် အလွန်ပင် ခက်ခဲကြောင်း အထင်အရှား ဖော်ပြနေသည်။

ရထားဖြင့်သယ်ယူပို့ဆောင်သော ပမာဏများပြားလှသည့် ကုန်ပစ္စည်းများကို ကျောက်ဖြူဆိပ်ကမ်းမှတစ်ဆင့် နိုင်ငံခြားသို့ တင်ပို့နိုင်မည်ဟု သော မှတ်ထင်ယူဆချက်အပေါ်တွင် အခြေခံကာ တရုတ်-မြန်မာရထားလမ်း၏ အကျိုးအမြတ်ကို ခန့်မှန်းတွက်ချက် လာခဲ့ကြသည်။ သို့သော် တကယ်တမ်းတွင် ထိုသို့ဖြစ်လာမည်ဟု တပ်အပ်မပြောနိုင်ပေ။ ယူနန်တက္ကသိုလ် ပါမောက္ခ လီချိန်ယန်က ရထားလမ်းတစ်ခု စီးပွားရေးအရအောင်မြင်နိုင် ရန်အတွက် လမ်းကြောင်းများစွာပါရှိရမည် (multitrack) ဟု အခိုင်အမာတင်ပြထားသည်။^{၁၇၇} လက်ရှိဆောက်လုပ်နေသော ဒါလီ-ရွှေလီရထားလမ်းမှာ (single track) လမ်းကြောင်း တစ်ခုသာပါရှိပြီး တရုတ်နိုင်ငံ အနောက်တောင်ပိုင်းဒေသတွင် လမ်းကြောင်းများစွာပါဝင်သော ရထားလမ်း ဆောက်လုပ်ရန် အလွန်ခက်ခဲနိုင်သည်ဖြစ်ရာ အဆိုပါရထားလမ်းစီမံကိန်းမှာ စီးပွားရေးအရရှင်သန်အောင်မြင်နိုင်စွမ်း နည်းပါးသည်။^{၁၇၈}

ရထားလမ်း၏ စီးပွားရေးအရရှင်သန် အောင်မြင်နိုင်စွမ်း (viability) သည် ကျောက်ဖြူဆိပ်ကမ်း၏ စီးပွားရေးအရရှင်သန် အောင်မြင်နိုင်စွမ်းနှင့်လည်း တိုက်ရိုက်ဆက်နွှယ်နေသည်။ အကယ်၍ ရထားများဖြင့် ပို့ဆောင်သည့် ကုန်ပစ္စည်းများ နည်းပါးပါက ကျောက်ဖြူဆိပ်ကမ်း မှ/သို့ သင်္ဘောဖြင့်ပို့ဆောင်သည့် သွင်းကုန်ပို့ကုန်များလည်း နည်းပါးမည်ဖြစ်ရာ သင်္ဘော ကျောက်ချရပ်နားရာနေရာ (berths) များလည်း နည်းပါးပေမည်။ သင်္ဘောကျောက်ချရပ်နားရာ နေရာများနှင့် ကုန်ပစ္စည်းများ နည်းပါးခြင်းကြောင့် ဝင်ထွက်သွားလာမည့် သင်္ဘောအရေအတွက်နည်းပါးမည် ဖြစ်ပြီး ဆိုက်ကပ်မည့်ဆိပ်ကမ်း (destination) အရေအတွက်လည်း နည်းပါးမည်ဖြစ်သည်။ ထိုအနေအထားအောက်မှ ဆိပ်ကမ်းတစ်ခုအနေနှင့် တိုက်ရိုက်ခရီးစဉ်များ (ကြားဆိပ်ကမ်းများတွင် ရပ်နားခြင်း၊ သင်္ဘောကုန်စည်လွှဲပြောင်းခြင်းမပြုပဲ) ပြေးဆွဲသွားမည့် ခေတ်မီရောမသင်္ဘောကြီးများအတွက် လိုလောက်သော ကုန်ပစ္စည်းများ ပေးအပ်နိုင်မည် မဟုတ်ပါ။ ကျောက်ဖြူဆိပ်ကမ်းမှ ထွက်လာသော သင်္ဘောများအနေနှင့် စင်ကာပူကဲ့သို့သော ဒေသတွင်း သင်္ဘောရေကြောင်း ပို့ဆောင်ရေး ဗဟိုစခန်းတွင် ဆိုက်ကပ်ပြီး ကုန်ပစ္စည်းများကို အခြားဆိပ်ကမ်းများ (destinations) များသို့ဆက်လက် ပို့ဆောင်သွားနိုင်ရန်အတွက် လွှဲပြောင်းပေးရမည်ဖြစ်၏။^{၁၇၉} သို့ဆိုလျှင် တရုတ်နိုင်ငံ အနောက်တောင်ပိုင်းဒေသမှ ကုန်ပစ္စည်းများကို မြန်မာနိုင်ငံမှတစ်ဆင့် ပို့ဆောင်ခြင်းသည် အချိန်ကုန်သက်သာစေ သည်ဟူသောအချက်က ပျက်ပြယ်သွားမည်ဖြစ်ပေသည်။

ထိုအကြောင်းအချက်အရ တရုတ်နိုင်ငံ အနောက်တောင်ပိုင်းဒေသ၏ အဓိကကျသော စက်မှုလုပ်ငန်း ဗဟိုဌာနများဖြစ်သည့် ယူနန်(Yunan)၊ စီချွမ်း (Sichuan) နှင့်ချုံချင်း (Chongqing) မြို့တို့မှ နိုင်ငံခြားပို့ကုန်များကို တရုတ်-မြန်မာရထားလမ်းဖြင့် မြန်မာနိုင်ငံမှတစ်ဆင့် တင်ပို့ခြင်းက ကြောင်းကျိုးယူထွက်ကင်းမဲ့သော

ဆောင်ရွက်ချက်တစ်ရပ် ဖြစ်နိုင်သည်။ မကြာသေးမီကပင် ဖွင့်လှစ်ခဲ့သော မြန်နှုန်းမြင့်ကုန်တင် ရထားလမ်းတစ်ခုက ချုံချင်းမြို့၊ စီချွမ်းပြည်နယ်အတွင်းရှိ ချိန်ဇူးမြို့ (Chengdu) နှင့် ယူနန်ပြည်နယ်အတွင်းရှိ ကူမင်းမြို့ (Kunming) တို့ကို ကွမ်းရိုး (Guangxi) Zhuang ကိုယ်ပိုင်အုပ်ချုပ်ခွင့်ဒေသ အတွင်းရှိ ဘောဘု (Beibu) ပင်လယ်ကွေ့ပေါ်ရှိ ဖန်းချိန်ကန် (Fangchenggang) ဆိပ်ကမ်းနှင့် ချိတ်ဆက်ထားသည်။ ထိုဆိပ်ကမ်းမှတစ်ဆင့် နိုင်ငံ ၁၀၀ ကျော်တွင်ရှိသော ဆိပ်ကမ်းပေါင်း ၂၅၀ သို့ သင်္ဘောများ ပြေးဆွဲလျက်ရှိသည်။ စင်ကာပူဆိပ်ကမ်းလုပ်ငန်းကုမ္ပဏီ PSA International နှင့် သင်္ဘောရေကြောင်းပို့ဆောင်ရေးကုမ္ပဏီ Pacific International Lines တို့ ဖော်ဆောင်ခဲ့သည့် အဆိုပါ ဆက်သွယ်ရေးလမ်းကြောင်းက ချုံချင်းမြို့မှ စင်ကာပူ ခရီးစဉ်ကို ၈ ရက်သာကြာတော့အောင် လျှော့ချပေးနိုင်ခဲ့သည်ဖြစ်ရာ ရှိနှင့်နေပြီးဖြစ်သည့် ရှန်ဟိုင်းမြို့မှ သွားသော ယန်စီမြစ်လမ်းကြောင်း (Yangtze River route) ထက် ရက် ၂၀ အချိန်ကုန် သက်သာသွားခဲ့သည်။^{၁၈၀} ထို့အပြင် အဆိုပါရထားလမ်းက တရုတ်နိုင်ငံ၏ နယ်နိမိတ်အတွင်းမှာပင် ရှိနေသည်ဖြစ်ရာ နိုင်ငံတကာတစ်ထောက်ရပ်နားမှု (international transit) ကိုလည်း ရှောင်လွှဲနိုင်မည်ဖြစ်သည်။ ခရီးစဉ်လျင်မြန်လေလေ ကုန်ကျစရိတ်နည်းလေလေဖြစ်သော လုပ်ငန်းကဏ္ဍအတွင်း၌ တရုတ်-မြန်မာရထားလမ်းနှင့် ကျောက်ဖြူဆိပ်ကမ်းတို့မှာ ကုန်စည်ပစ္စည်း (cargo) များကို ဆွဲဆောင်နိုင်ရန် ခက်ခဲခဲခဲရုန်းကန်ရနိုင်သည်။

အလွန်လူပြောများသော ‘မလက္ကာဝိရောဓိ (Malacca dilemma)’ က စီးပွားရေးအကျိုးအမြတ်အတွက် လမ်းကြောင်း ရွေးချယ်ဆုံးဖြတ်မှုများအပေါ် အကျိုးသက်ရောက်မှု ရှိမလာနိုင်ပေ။ ယင်းသည် ပဋိပက္ခကာလအတွင်းမှ အရေးကိစ္စတစ်ရပ်သာ ဖြစ်သောကြောင့်ပင်။ ပဋိပက္ခကြောင့် တရုတ်နိုင်ငံသို့သွားသော သင်္ဘောများကို ပိတ်ဆို့တားမြစ်သည့် ကိစ္စရပ်မျိုး ဖြစ်မလာခဲ့လျှင် သို့မဟုတ် ဖြစ်မလာခင်အချိန်ထိ ကုန်စည်ပစ္စည်းများက မလက္ကာရေလက်ကြားမှ ဆက်လက်ဖြတ်သန်းသွားလာနိုင်သည်။ မလက္ကာရေလက်ကြားကိုပိတ်ဆို့ခြင်းက စင်ကာပူဆိပ်ကမ်းကိုပိတ်ဆို့ ခြင်းပင်ဖြစ်ပြီး (တရုတ်သင်္ဘောများကိုသာပိတ်ဆို့သည် ဆိုလျှင်ပင်) စင်ကာပူနိုင်ငံ၏စီးပွားရေးအပေါ် ကြီးကြီးမားမား ရိုက်ခတ်လာမည်ဖြစ်ရာ အဆုံးစွန်သောအခြေအနေမျိုးတွင်သာ ထိုကဲ့သို့သော ပိတ်ဆို့တားမြစ်မှုများ ဖြစ်ပေါ်လာနိုင်သည်။ ပုံမှန်အခြေအနေအောက်တွင်မူ ကုန်စည်ပို့ဆောင်ရေးလမ်း ကြောင်း ရွေးချယ်ဆုံးဖြတ်မှုများက ကုန်ကျစရိတ်နှင့် ပို့ဆောင်မှု အမြန်နှုန်းတို့အပေါ်တွင် အခြေခံမည်သာ ဖြစ်သည်။ မြန်မာလမ်းကြောင်းက ထိုအချက်နှစ်ချက်လုံးတွင် အခြားလမ်းကြောင်းများနှင့် ယှဉ်ပြိုင်ရန် ခက်ခဲခဲ ရုန်းကန်ရနိုင်သည်။

အဆိုပါရထားလမ်းက စီးပွားရေးအရ ယှဉ်ပြိုင် အောင်မြင်နိုင်စွမ်းမရှိပဲလျက် CREC က အဘယ့်ကြောင့် ၎င်းကို ဖော်ဆောင်နိုင်အောင်ကြိုးပမ်း ဆောင်ရွက်နေခဲ့ပါသနည်း? ရထားလမ်းဆောက်လုပ်ရေး ကုမ္ပဏီတစ်ခုဖြစ်သည့် CREC

အနေဖြင့် ကန်ထရိုက် ရရှိခဲ့လျှင် ရထားလမ်းဆောက်လုပ်မှုမှ အမြတ်ငွေများ ရရှိနိုင်မည်ဖြစ်သည် (စီမံကိန်း၏ စီးပွားရေးအရ ရှင်သန်အောင်မြင်နိုင်စွမ်း မည်သို့ပင်ရှိစေကာမူ)။ မူလက ထိုရထားလမ်း၏ မူဆယ်-မန္တလေး လမ်းပိုင်းအတွက် အမေရိကန်ဒေါ်လာ ၇ ဘီလီယံ ခန့် ကုန်ကျမည်ဟု ခန့်မှန်းဖော်ပြခဲ့ချိန်မှာပင် ထိုရထားလမ်းကြောင့်ဖြစ်ပေါ်လာမည့် ကြီးလေးလှသော ကြွေးမြီဝန်ထုပ်နှင့် ပတ်သက်၍ စိုးရိမ်ကြောက်ရွံ့မှုများ ပေါ်ထွက်လာခဲ့ပြီး ဖြစ်သည်။ သို့ဖြစ်ရာ ထိုစီမံကိန်း၏ စီးပွားရေးအရရှင်သန်အောင်မြင်နိုင်စွမ်း နှင့်ပတ်သက်၍ သံသယများဖြစ်တည်နေသည့် အခြေအနေတွင် လွတ်လပ်ပြီး အမှီအခိုကင်းသော ဘဏ္ဍာရေးဆိုင်ရာ ရှင်သန်အောင်မြင်နိုင်စွမ်း အကဲဖြတ်လေ့လာဆန်းစစ်မှု (financial viability assessment) တစ်ခုကို အကောင်အထည်ဖော် ဆောင်ရွက်ရန် လိုအပ်သည်။ CREC ၏ လက်အောက်ခံကုမ္ပဏီတစ်ခုဖြစ်သော CREEG သည် ထိုစီမံကိန်းအတွက် ဆယ်စုနှစ် နှစ်ခုကြာအောင် စည်းရုံးဆောင်ရွက်မှုများ (lobbying) ပြုလုပ်လာခဲ့သည့်အပြင် အကောင်အထည်ဖော်ရေးဟူသော ရလဒ် အဖြေကို မျက်နှာသာပေးထောက်ခံသည့် (pro-implementation) စီမံကိန်းဖြစ်မြောက် အောင်မြင်နိုင်ခြေလေ့လာဆန်းစစ်မှု နှစ်ရပ်အား ပြီးစီးအောင်ဆောင်ရွက်ခဲ့သည့် ကုမ္ပဏီဖြစ်သည်။ သို့ဖြစ်ရာ CREEG အနေဖြင့် ၎င်း၏ဖြစ်မြောက်အောင်မြင်နိုင်ခြေ လေ့လာဆန်းစစ်ချက်တွင် စီမံကိန်းက စီးပွားရေးအရရှင်သန်အောင်မြင်နိုင်စွမ်းမရှိကြောင်း ထည့်သွင်းဖော်ပြသွားမည် မဟုတ်ပေ။

ရထား ဖြင့် သယ်ယူပို့ဆောင်သော ပမာဏများပြားလှသည့် ကုန်ပစ္စည်းများကို ကျောက်ဖြူဆိပ်ကမ်း မှတစ်ဆင့် နိုင်ငံခြားသို့တင်ပို့နိုင်မည်ဟူသော မှတ်ထင်ယူဆချက်အပေါ်တွင် အခြေခံကာ တရုတ်-မြန်မာရထားလမ်း၏ အကျိုးအမြတ်ကို ခန့်မှန်းတွက်ချက်လာခဲ့ကြသည်။ သို့သော် တကယ်တမ်းတွင် ထိုသို့ဖြစ်လာမည်ဟု တပ်အပ်မပြောနိုင်ပေ။

စီမံကိန်းအား ပြန်လည်စတင်ခြင်းမပြုမီ ထိုရထားလမ်း၏ သက်ရောက်မှုများကို အကဲဖြတ်သုံးသပ်နိုင်ရန်အတွက် စီမံကိန်းဒဏ်ခံ လူမှုအသိုက်အဝန်းများ နှင့် နောက်ထပ်ဆွေးနွေးတိုင်ပင်မှုများ ပြုလုပ်သွားရန်လည်း လိုအပ်သည်။ ၂၀၀၄ နှင့် ၂၀၁၁ ခုနှစ် လေ့လာမှုများနှင့်မတူသည်မှာ CREEG သည် အဆိုပြုထားသော ရထားလမ်းနှင့်သက်ဆိုင်သည့် ၂၀၁၉ ခုနှစ် ဖြစ်မြောက်အောင်မြင်နိုင်ခြေ လေ့လာဆန်းစစ်မှုတွင် လူထုဆွေးနွေးတိုင်ပင်မှုအချို့ကို ထည့်သွင်းလုပ်ဆောင်ခဲ့သည်။ လူထုအစည်းအဝေးများကို ကျောက်မဲ၊ လားရိုးနှင့် မူဆယ်မြို့တို့တွင် နေထိုင်သော အများပြည်သူတို့နှင့် ပြုလုပ်ခဲ့သော်လည်း အချိန်လုံလုံလောက်လောက်

ကြိုတင်အသိပေး အကြောင်းကြားခဲ့ခြင်း မရှိသည့်အပြင် အစည်းအဝေးဖိတ်ကြားလွှာများကိုလည်း အစိုးရအုပ်ချုပ်ရေးဝန်ထမ်းများကိုသာ အဓိကထုတ်ပေးခဲ့သည်။ ထို့ကြောင့် ဒေသခံပြည်သူများမှာ ဆွေးနွေးတိုင်ပင်မှုများတွင် ပါဝင်နိုင်ရန် အခက်တွေ့ခဲ့ရသည်။ အစည်းအဝေးများကို မြို့များတွင်သာ ကျင်းပပြုလုပ်သည်ဖြစ်ရာ ကျေးလက်နေပြည်သူများအဖို့ပါဝင်တက်ရောက်နိုင်ရန် ခက်ခဲခဲ့ပြီး ရထားလမ်းနှင့်ပတ်သက်၍ ၎င်းတို့၏အတွေးအမြင်များကို ထုတ်ဖော်တင်ပြနိုင်ခဲ့ခြင်း မရှိပေ။ အရေးပါသောကနဦး ခြေလှမ်းတစ်ခုဖြစ်သည်ဟု သတ်မှတ်နိုင်သော်လည်း ဆွေးနွေးတိုင်ပင်မှုများက ရထားလမ်းကြောင်း တလျှောက်ရှိ စီမံကိန်းဒဏ်ခံ လူမှုအသိုက်အဝန်းများအပေါ် ထိုရထားလမ်း၏ လူမှုရေးနှင့်စီးပွားရေးဆိုင်ရာ သက်ရောက်မှုများကို အကဲဖြတ်လေ့လာဆန်းစစ်သွားရန်ဟူသော ရည်ရွယ်ချက်အတွက် လုံလောက်မှုမရှိပေ။ အဆိုပါဆွေးနွေးတိုင်ပင်ရေး လုပ်ငန်းစဉ်သည် စီမံကိန်းဒဏ်ခံလူမှုအသိုက်အဝန်းများထံမှ ကောင်းစွာသိမြင်နားလည်မှုဖြင့် လွတ်လပ်စွာကြိုတင်ပေးအပ်သော သဘောတူညီချက် (free, prior and informed consent) ကို ရယူရန်အတွက် လုံလောက်မှုမရှိကြောင်း ထင်ရှားပေါ်လွင်နေသည်။ စီမံကိန်းရေရှည်တည်မြဲရေးအတွက် သို့မဟုတ် စီမံကိန်း၏ အကျိုးကျေးဇူးများကို စီမံကိန်းဒဏ်ခံ လူမှုအသိုက်အဝန်းများ ကောင်းစွာနားလည်သိမြင်စေရေးအတွက် အသေးစိတ် ဆွေးနွေးတိုင်ပင်မှုတစ်ရပ် ပြုလုပ်သွားရန် လိုအပ်သည်။

နောက်ဆုံးအနေနှင့်တင်ပြရလျှင် မြန်မာနိုင်ငံမြောက်ပိုင်းဒေသ မှပဋိပက္ခများက ထိုရထားလမ်းအပေါ် ရိုက်ခတ်နေခဲ့သလိုပင် ထိုရထားလမ်းကလည်း နိုင်ငံအတွင်းဆက်လက်ဖြစ်ပွားနေသော ပဋိပက္ခများအပေါ် ပြန်လည်ရိုက်ခတ်လာနိုင်သည်။ အထက်တွင်ဆွေးနွေးတင်ပြခဲ့သော ပို့ဆောင်ရေး လျှပ်စစ်ဓာတ်အားလိုင်းများကဲ့သို့ပင် မူဆယ်-မန္တလေးရထားလမ်းမှာလည်း ပဋိပက္ခနယ်မြေတစ်ခုကိုဖြတ်သန်းသွားသည့် အခြေခံအဆောက်အအုံများအပေါ် ငွေပမာဏကြီးကြီးမားမား (အမေရိကန်ဒေါ်လာ ၇ ဘီလီယံ) ရင်းနှီးမြှုပ်နှံခြင်းပင် ဖြစ်သည်။ ညီနောင်မဟာမိတ်အဖွဲ့က ထိုရထားလမ်းကြောင်းပေါ်မှ အဝေးပြေးလမ်းမနှစ်ခုအား ပိတ်ဆို့နိုင်ခဲ့သည်ကိုကြည့်လျှင် ထိုနယ်မြေကိုဖြတ်သန်းသွားသော သယ်ယူပို့ဆောင်ရေးအခြေခံအဆောက်အအုံများ၏ ထိခိုက်ပျက်စီးဆုံးရှုံးနိုင်ခြေ အလားအလာကို အထင်အရှားမြင်တွေ့ရသည်။ ပဋိပက္ခများကို မဖြေရှင်းနိုင်ပါက ရင်းနှီးမြှုပ်နှံမှုများကိုကာကွယ်ရန်နှင့် ခရီးသွားပြည်သူများနှင့် ကုန်စည်များဘေးကင်းလုံခြုံမှုရှိစေရန်အတွက် ထိုရထားလမ်းကို ကာကွယ်စောင့်ရှောက်သွားရန် လိုအပ်လာမည်ဖြစ်၏။ ထိုမှတစ်ဆင့် နိုင်ငံစစ်တပ်၊ တိုင်းရင်သားတပ်ဖွဲ့ သို့မဟုတ် ပုဂ္ဂလိကတပ်ဖွဲ့၏ ပိုမိုအားကောင်းခိုင်မာသော ပါဝင်တည်ရှိမှုနှင့်အတူ စစ်အင်အားတိုးချဲ့ခြင်း (militarisation) ဆီသို့ဦးတည်စေနိုင်ပြီး နဂိုကပင် ထိလွယ်ရှလွယ်သော အဆိုပါနယ်မြေဒေသအတွင်း တင်းမာမှုများ ပိုမိုပြင်းထန်ဆိုးရွားလာနိုင်သည်။ မကြာသေးမီက အပစ်အခတ်ရပ်စဲခဲ့သည့် ကိစ္စရပ်ကိုကြည့်လျှင် ငြိမ်ချမ်းရေး

လုပ်ငန်းစဉ်များအပေါ် ထိုရထားလမ်း၏သက်ရောက်မှုကို ထင်ထင်ရှားရှား မြင်တွေ့ရသည်။ တရုတ်နိုင်ငံမှအားပေး တိုက်တွန်းခဲ့သော ထိုအပစ်အခတ်ရပ်စဲမှုသည် ဖြစ်မြောက်အောင် မြင်နိုင်ခြေ လေ့လာဆန်းစစ်မှု စတင်တော့မည့်အချိန်မှာပင် အချိန်ကိုက်ပေါ်ထွက်လာခဲ့သည်။ သို့ဖြစ်ရာ စီမံကိန်းပြန်လည်စတင်ဖော်ဆောင်ခြင်းမပြုမီ ပဋိပက္ခများနှင့် ငြိမ်းချမ်းရေးလုပ်ငန်းစဉ်အပေါ် အဆိုပါရထားလမ်း၏ သက်ရောက်မှုများကို ဆက်လက် အကဲဖြတ်လေ့လာဆန်းစစ်သွားရန် လိုအပ်သည်။

စီမံကိန်းလေ့လာမှု (၃)

တရုတ်-မြန်မာ ကုန်းလမ်းနှင့်ရေလမ်း သယ်ယူပို့ဆောင်ရေးလမ်းကြောင်း

မြစ်များနှင့်ချောင်းများသည် မြန်မာနိုင်ငံအတွင်း အရေးပါသော သယ်ယူပို့ဆောင်ရေးလမ်းကြောင်းများ ဖြစ်သည်။ သို့သော် တရုတ်နိုင်ငံ၏အထူးစိတ်ဝင်စားမှုကို ရရှိခဲ့သည့်မြစ်ကြောင်းတစ်ခုရှိသည်။ ဧရာဝတီမြစ်ပင်ဖြစ်၏။ ဧရာဝတီမြစ်မှတစ်ဆင့် ယူနန်ပြည်နယ်ကို အိန္ဒိယသမုဒ္ဒရာနှင့် ချိတ်ဆက်ရန် အားပေးမြှင့်တင်လာခဲ့သည်မှာ ဆယ်စုနှစ်နှစ်ခုရှိသွားပြီဖြစ်သည်။ သို့သော် ယခုအချိန်အထိ စီမံကိန်းများကို စတင်နိုင်ခဲ့ခြင်းမရှိပေ။ ဤနေရာတွင် ထိုကဲ့သို့သော စီမံကိန်းတစ်ခုကို ဖော်ဆောင်နိုင်သွားနိုင်ရန် ရည်ရွယ်သည့် ယူနန်ပြည်နယ်အစိုးရ၏ အားထုတ်ကြိုးပမ်းမှုများကို ဆန်းစစ်လေ့လာသွားမည်ဖြစ်ပြီး မြန်မာနိုင်ငံတွင်း စီမံကိန်းတစ်ခု (ထိုအကြောင်းကို မြန်မာနိုင်ငံတွင်း ဆွေးနွေးပြောဆိုမှုနည်းပါးသည်) အတွက် တရုတ်နိုင်ငံအတွင်း ရေးဆွဲထားသည့် စီမံချက်၏ အတိုင်းအတာပမာဏကိုလည်း အလေးပေး ထုတ်ဖော်တင်ပြသွားပါမည်။

၁၉၈၉ ခုနှစ်တွင် ယူနန်ပြည်နယ်အုပ်ချုပ်ရေးမှူးက ဧရာဝတီမြစ်ကိုအသုံးပြုကာ တရုတ်နိုင်ငံမှ အိန္ဒိယသမုဒ္ဒရာသို့ ကုန်ပစ္စည်း အမြောက်အမြား သယ်ယူပို့ဆောင်ရန် ဖြစ်နိုင်ကြောင်း စတင်တင်ပြခဲ့သည်။^{၁၀၂} ထိုလမ်းကြောင်းတွင် ကုန်ပစ္စည်း (cargo) များကို တရုတ်-မြန်မာနယ်စပ်မှ ကချင်ပြည်နယ်မြောက်ပိုင်း ဗန်းမော်ကုန်သွယ်ရေးစခန်းသို့ ကားလမ်းဖြင့် သယ်ယူပို့ဆောင်ရမည်ဖြစ်သည်။ ထိုမှတစ်ဆင့် ခရီးသည်များနှင့် ကုန်စည်များက မြန်မာနိုင်ငံ၏ အဓိကမြစ်ကြောင်း ရေလမ်းအတိုင်း စုန်ဆင်းကာ မန္တလေး၊ ရန်ကုန်နှင့် အိန္ဒိယသမုဒ္ဒရာသို့ ရောက်ရှိနိုင်သည်။ ထိုစီမံကိန်း၏ တရားဝင်အမည်မှာ 'တရုတ်နိုင်ငံ ကူမင်း မြို့-မြန်မာနိုင်ငံ ရန်ကုန်မြို့ ဧရာဝတီမြစ် ကုန်းလမ်းရေလမ်း (China Kunming-Myanmar Yangon Ayeyarwady River Portage Passage)' ဖြစ်သည်။ သို့သော် ထိုစီမံကိန်းကို 'တရုတ်-မြန်မာ ကုန်းလမ်းရေလမ်း သယ်ယူပို့ဆောင်ရေးလမ်းကြောင်း (Sino-Myanmar Land and Water Transportation Passage)' ဟုလည်း လူသိများလာခဲ့သည်။^{၁၀၃}

တရုတ်နိုင်ငံ၏ ရှုထောင့်မှကြည့်လျှင် ဧရာဝတီလမ်းကြောင်းက အားသာချက်အလွန်ကြီးမားသည်။^{၁၀၄} ထိုလမ်းကြောင်းသည်

တရုတ်-မြန်မာကုန်သွယ်ရေး လမ်းကြောင်းသစ်တစ်ခုကို ပေးစွမ်းနိုင်သည်။ ထို့အပြင် ပဋိပက္ခဖြစ်ပွားနိုင်ခြေများသော တောတောင်နယ်မြေများတွင် ဖြတ်သန်းသွားရသည့် ကုန်းလမ်းများကိုလည်း ရှောင်လွှဲနိုင်ပြီး ပင်လယ်အထိတိုင် အပြတ်အတောက်မရှိသော လမ်းကြောင်းတစ်ခုလည်းဖြစ်သည်။ တရုတ်နိုင်ငံတွင်လည်း အလွန်စနစ်ကျသော မြစ်ကြောင်း ရေလမ်း သယ်ယူပို့ဆောင်ရေးလမ်းကြောင်းများ ကွန်ယက်တစ်ခုရှိပြီး ကားလမ်း သို့မဟုတ် ရထားလမ်း သယ်ယူပို့ဆောင်မှုထက် များစွာပိုမိုဈေးသက်သာသည်။ ထို့ကြောင့်ပင် တရုတ်တို့က မြစ်ကြောင်းရေလမ်းစနစ်နှင့်ပတ်သက်၍ ကိုယ့်ကိုယ်ကို စိတ်ချယုံကြည်မှုရှိနေခဲ့သည်။ တရုတ်နိုင်ငံအတွင်း ကုန်းတွင်းရေကြောင်းလမ်းများ (inland shipping routes) ဖော်ဆောင်ခဲ့ခြင်းမှတစ်ဆင့် တရုတ် SOEs အချို့သည် ကမ္ဘာပေါ်တွင် အကြီးမားဆုံး ရေကြောင်း ပြုပြင်ထိန်းသိမ်းရေးကုမ္ပဏီ (dredging companies) များဖြစ်လာခဲ့ကြသည်။ သို့ဖြစ်ရာ အဆိုပါကုမ္ပဏီများအနေဖြင့် ဧရာဝတီမြစ်အထက်ပိုင်း ရေကြောင်း သယ်ယူပို့ဆောင်ရေးအတွက် အင်ဂျင်နီယာလုပ်ငန်းဆိုင်ရာ စိန်ခေါ်မှုအခက်အခဲများကို ရင်ဆိုင်ဖြေရှင်းပေးနိုင်မည့် ကျွမ်းကျင်မှုနှင့် အတွေ့အကြုံများ ရှိပေသည်။

မြန်မာနိုင်ငံတွင် အခြေအနေက ယင်းနှင့်ဆန့်ကျင်ဘက်ဖြစ်၏။ မြစ်ကြောင်း သယ်ယူပို့ဆောင်မှုက နှေးကွေးပြီး ဈေးကြီးလေသည်။ ဧရာဝတီမြစ်ရေအနက်က ရာသီအလိုက် ပြောင်းလဲမှု အလွန်ကြီးမားပြီး ရေကြောင်း ခရီးသွားလာရန် ခက်ခဲသည်။^{၁၀၅} သို့ဖြစ်ရာ ကုန်စည်ပမာဏများစွာ သယ်ယူပို့ဆောင်ပေးနိုင်မည့် စီးပွားရေးအရ ယှဉ်ပြိုင်အောင်မြင်နိုင်သော လမ်းကြောင်း တစ်ခုဖြစ်လာစေရန်အတွက် ဧရာဝတီမြစ်ကို အကြီးအကျယ် တူးဖော်ပြုပြင်သွားရန် လိုအပ်သည်။ ထိုသို့လုပ်ဆောင်ခြင်းဖြင့် ဧရာဝတီမြစ်အပေါ်မှီခိုရှင်သန်အသက်မွေးနေသူများ အတွက် ကြီးမားပြင်းထန်သော သဘာဝပတ်ဝန်းကျင်၊ လူမှုရေးနှင့် စီးပွားရေးဆိုင်ရာ ပြဿနာများ အလျင်အမြန်ကျရောက်လာနိုင်သည်။

ထိုသို့သော စိုးရိမ်ပူပန်စရာ အကြောင်းအရာများရှိနေသည့်တိုင် ထိုရေကြောင်းလမ်း ဆောက်လုပ်ရေးနှင့်ပတ်သက်၍ တရုတ်နှင့်မြန်မာအစိုးရတို့ကြား ဆွေးနွေးညှိနှိုင်းမှုများကို ၁၉၉၆ ခုနှစ်တွင် စတင်ခဲ့သည် (BRI ထက်များစွာရှေ့ကျသည်)။^{၁၀၆} အစိုးရနှစ်ဖွဲ့လုံးက သယ်ယူပို့ဆောင်ရေး သဘောတူညီချက်တစ်ရပ်နှင့် 'တည်ဆောက်၊ လုပ်ဆောင်၊ လွှဲပြောင်း (BOT)' ဘဏ္ဍာငွေ ပံ့ပိုးရေးပုံစံတစ်ရပ် တို့ကို မူအားဖြင့် သဘောတူညီမှုရယူနိုင်ခဲ့သည်ဟူ၏။^{၁၀၇} ထိုလမ်းအတွက် ဖြစ်နိုင်ခြေရှိသော လမ်းကြောင်းများ (ယူနန်ပြည်နယ်အတွင်းရှိ တယ်ဟုန် (Dehong) ခရိုင်ကြီးနှင့် ကချင်ပြည်နယ်အတွင်းရှိ ဗန်းမော် မြစ်ကြောင်းသယ်ယူပို့ဆောင်ရေးဗဟိုစခန်းကို ချိတ်ဆက်သောလမ်းကြောင်းများ) ကိုစူးစမ်းလေ့လာခဲ့သည်။ ကျန်းဖိန်/လွယ်ကြယ် (Zhang-feng/Loi Je) အခွန်ဂိတ်များ မှတစ်ဆင့် လုံခြုံရေးမြို့ (Longc-

huan) နှင့်ဗန်းမော်မြို့ကို ချိတ်ဆက်သောလမ်းအား လုံခြုံမ်း အစိုးရ၏ထောက်ပံ့ရန်ပံ့ငွေဖြင့် အဆင့်မြှင့်တင်ခဲ့ သည်။^{၁၈၈} သို့သော် ထိုစီမံကိန်းအတွက် အစိုးရနှစ်ရပ်ကြားဆွေးနွေး ညှိနှိုင်းမှုများက ၁၉၉၉ ခုနှစ်တွင် ရပ်တန့်သွားခဲ့သည်။ တရုတ်အစိုးရက ထိုလမ်းကြောင်းကို မြန်မာနိုင်ငံနှင့် ကုန်သွယ်မှုတိုးမြှင့်ရေးအတွက် အသုံးပြုရန် ဆန္ဒရှိခဲ့ပြီး SPDC အစိုးရကမူ တရုတ်ကုန်ပစ္စည်းများကို ထိုလမ်းကြောင်းမှတစ်ဆင့် နိုင်ငံခြားသို့တင်ပို့ရန်အတွက်သာ ခွင့်ပြုခဲ့သည်ဟု ဆိုခဲ့ကြ၏။^{၁၈၉}

ဆွေးနွေးညှိနှိုင်းမှုများကို ပယ်ဖျက်ခဲ့သော်လည်း ယူနန်ပြည်နယ်အစိုးရက စီမံကိန်းဖော်ဆောင်နိုင်ရန် ဆက်လက်ကြိုးစားနေခဲ့ပြီး ထိုစီမံကိန်းကို တရုတ်အမျိုးသားစီမံချက်ရေးဆွဲမှုတွင် ထည့်သွင်းရန် စည်းရုံးဆောင်ရွက်နေခဲ့သည်။ သူတို့၏ အားထုတ်မှု အောင်မြင်ခဲ့ပြီး ထိုစီမံကိန်းကို ယခုအခါ၌ တရုတ်နိုင်ငံ၏ အမျိုးသားအဆင့်၊ ပြည်နယ်အဆင့်နှင့် ခရိုင်ကြီး အဆင့် စီမံချက်ရေးဆွဲမှုတွင် ထည့်သွင်းထားသည်။ မြစ်ကြောင်း ရေလမ်းဆောက်လုပ်မှုက တရုတ်နိုင်ငံတော်ကောင်စီ၏ ‘အခြေခံအဆောက်အအုံ အလုံးစုံအပြန်အလှန်ချိတ်ဆက်ရေး ပင်မစီမံချက် (၂၀၁၄-၂၀၃၅ ခုနှစ်)’၊ ‘ယူနန်ပြည်နယ်ရေကြောင်း ပို့ဆောင်ထောက်ပံ့ရေး ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်ရေးစီမံချက် (၂၀၁၄-၂၀၂၀ ခုနှစ်)’ နှင့် ‘ယူနန်ပြည်နယ် နယ်စပ်ဒေသများအတွက် ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်ရေးနှင့် တံခါးဖွင့်ရေးစီမံချက် (၂၀၁၆-၂၀၂၀ ခုနှစ်)’ တို့တွင် ပါဝင်သည်။^{၁၉၀} ၂၀၁၅ ခုနှစ်တွင် တယ်ဟုန် ခရိုင်ကြီး အရာရှိများကလည်း ထိုလမ်းကြောင်းကို ၎င်းတို့၏စီမံကိန်းရေးဆွဲမှုတွင် ဦးစားပေးစီမံကိန်းတစ်ရပ် ဖြစ်ကြောင်း ပြောကြားခဲ့ပြီး^{၁၉၁} လွမ်ချမ်း (Luanchuan) ကောင်တီနယ်မြေ၏ ၂၀၁၉ ခုနှစ် စီမံချက်တွင်လည်း ထိုလမ်းကြောင်းကို ရည်ညွှန်းဖော်ပြထားသည်။^{၁၉၂} တရုတ်အစိုးရ၏ စီမံချက်ရေးဆွဲရေးလုပ်ငန်းစဉ်များတွင် ထည့်သွင်းထားသော်လည်း အကောင်အထည်ဖော်ဆောင် ရွက်သွားမည် ဟူ၍ အာမခံချက်မရှိပေ။ အထက်ဖော်ပြပါစီမံချက်များအနက် အချို့မှာ အဆုံးသတ်ပိုင်းကာလသို့ ရောက်ရှိနေပြီ ဖြစ်သော်လည်း စီမံကိန်းများက နှောင့်နှေး တုံ့ဆိုင်းနေဆဲဖြစ်သည်။

ဆွေးနွေးညှိနှိုင်းမှုများကို ပယ်ဖျက်ခဲ့သော်လည်း ယူနန်ပြည်နယ် အစိုးရက စီမံကိန်းဖော်ဆောင်နိုင်ရန် ဆက်လက်ကြိုးစားနေခဲ့ပြီး ထိုစီမံကိန်းကို တရုတ်အမျိုးသား စီမံချက်ရေးဆွဲမှုတွင် ထည့်သွင်းရန် စည်းရုံးဆောင်ရွက်နေခဲ့သည်။

၂၀၁၈ ခုနှစ် မေလတွင် ထိုစီမံကိန်းကို အားပေးမြှင့်တင်နေသည့် ယူနန်ပြည်နယ်မှ ပညာရှင်တစ်ဦးဖြစ်သူ လွီကျင်းရှင် (Liu

Jinxin) (ကုမင်း မြို့ရှိ အရှေ့တောင်အာရှ နိုင်ငံတကာ ထောက်ပံ့ပို့ဆောင်ရေး သုတေသနတက္ကသိုလ် မဟာဌာနမှူး) က ထိုလမ်းကြောင်းသည် CMEC အောက်တွင်ဖော်ဆောင်ရမည့် အဓိကကျသော စီမံကိန်းတစ်ခုဖြစ်ကြောင်း အကြံပေးခဲ့၏။ နိုင်ငံတကာလုံခြုံရေး ကုမ္ပဏီတစ်ခုကို အသုံးပြုကာ စစ်မဲ့လုံခြုံရေးနယ်မြေ (non-military security zone) တစ်ခုတည်ထောင်ပြီး ထိုလမ်းကြောင်းတလျှောက် သယ်ယူပို့ဆောင်မှုများ ဘေးကင်းလုံခြုံရေးအတွက် လက်တွဲ ပူးပေါင်းထိန်းသိမ်းသွားရန်လည်း အကြံပြုခဲ့သည်။^{၁၉၃} အဓိကကျသော အခြေခံအဆောက်အအုံ စီမံကိန်းအပေါ် ယူနန်အခြေစိုက်တတ်သိပညာရှင်များ၏ အားပေးမြှင့်တင်မှုက တရုတ်-မြန်မာပိုက်လိုင်းများကို အမျိုးသားအဆင့်စီမံကိန်းတစ် ခုအဖြစ် မြှင့်တင်နိုင်ခဲ့ခြင်းနှင့် ပိုက်လိုင်းများတည်ဆောက်ရန် ဘဏ္ဍာရေးနှင့် နိုင်ငံရေးဆိုင်ရာအားပေးထောက်ပံ့မှုများ ရယူနိုင်ခဲ့ခြင်း တို့အတွက် အဓိကကျသောအခန်းကဏ္ဍ တစ်ရပ်ပါဝင်ခဲ့သည်။ ယူနန်ပြည်နယ်အစိုးရအနေနှင့် တရုတ်- မြန်မာ ကုန်းလမ်းရေလမ်းသယ်ယူပို့ဆောင်ရေး လမ်းကြောင်း အတွက်လည်း ထိုအောင်မြင်မှုမျိုး ထပ်မံရယူနိုင်မည်ဟု မျှော်လင့်နေနိုင်သည်။

၂၀၁၈ ခုနှစ် ဇွန်လတွင် ယူနန်ပြည်နယ်ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်ရေး နှင့် ပြုပြင်ပြောင်းလဲရေးကော်မရှင် (Yunan Provincial De- velopment and Reform Commission (YPDRC)) သည် ယူနန်ပြည်နယ် နိုင်ငံရေးဆိုင်ရာအကြံပေးအဖွဲ့ (Chinese Peoples’ Political Consultative Conference) ၏ ၁၂ ကြိမ်မြောက်အစည်းအဝေးတွင် ဧရာဝတီမြစ်ကြောင်းလမ်းကို ပြန်လည်စတင်ရန် အဆိုပြုတင်ပြခဲ့သည်။^{၁၉၄} အဆိုပြုချက်အရ တယ်ဟုန်ခရိုင်ရုံးသည် ကျန်းဖိန်-ဗန်းမော်လမ်းကို အဆင့်မြှင့်တင်ပြီး ဧရာဝတီမြစ်နှင့် ချိတ်ဆက်နိုင်ရန်အလို့ငှာ မြန်မာအစိုးရထံမှခွင့်ပြုချက်ရယူနိုင်ရေးအတွက် မြန်မာကုမ္ပဏီ များနှင့် ပေါင်းစပ်ညှိနှိုင်း ဆောင်ရွက်သွားမည်ဖြစ်သည်။^{၁၉၅} အင်ဂျင်နီယာ လုပ်ငန်းပိုင်းဆိုင်ရာ ဖြစ်မြောက်အောင်မြင်နိုင်ခြေ လေ့လာဆန်းစစ်မှုတစ်ရပ် ပြီးစီးခဲ့ပြီဖြစ်သော်လည်း လမ်းကိုမည်သည့်အဆင့်အထိ မြှင့်တင်သင့်သည် ဟူသောအချက်နှင့် ပတ်သက်၍ အစိုးရနှစ်ဖွဲ့ကြား သဘောထားကွဲလွဲနေခဲ့သည်။^{၁၉၆}

အဆိုပြုလွှာပါ မှတ်ချက်တစ်ခုတွင် YPDRC က စီမံကိန်းတွင်ဖြစ်တည်နေသော ပြဿနာသုံးရပ်ကို အနှစ်ချုပ်တင်ပြထားသည်။ (၁) စီမံကိန်း၏ နိုင်ငံရပ်ခြား အစိတ်အပိုင်း (မြန်မာနိုင်ငံတွင်းမှလမ်းပိုင်းကိုဆို လိုသည်) က ဗဟိုအစိုးရနှင့် သက်ဆိုင်သည်ဖြစ်ရာ စီမံကိန်းအပေါ်ထားရှိသော ဗဟိုအစိုးရ၏ သဘောထားက ထိုအစိတ်အပိုင်း၏ အောင်မြင်မှုအတွက် အဓိကကျသည်။ (၂) စီမံကိန်းတွင် ဆောက်လုပ်ရေးဝန်ကြီးဌာနနှင့် ဆက် သွယ်ရေးဝန်ကြီးဌာနတို့ပါဝင်ပြီး ထိုဝန်ကြီးဌာနနှစ်ခုကြား ပေါင်းစပ်ညှိနှိုင်း ဆောင်ရွက်မှုကင်းမဲ့ခြင်းက စီမံကိန်းကို နှေးကွေးစေသည်။ (၃) YPDRC က ထိုစီမံကိန်းကို ပိုးလမ်းမရန်ပုံငွေတွင် ထည့်သွင်းနိုင်ရန် သို့မဟုတ် အာရှအခြေခံ အဆောက်အအုံရင်းနှီးမြှုပ်နှံရေးဘဏ် (Asia Infrastructure

Investment Bank (AIIB)) မှ ချေးငွေရယူနိုင်ရန် ကြိုးပမ်း ဆောင်ရွက်နေသော်လည်း လမ်းပန်းနှင့်ဆိပ်ကမ်းများအတွက် ဘဏ္ဍာငွေထောက်ပံ့ရေးပုံစံနှင့် ဘဏ္ဍာငွေထောက်ပံ့ရေးရင်း မြစ်များကို ဆွေးနွေးညှိနှိုင်းနေဆဲဖြစ်သည်။^{၁၉၇} အချုပ်ဆိုရလျှင် စီမံကိန်း ရှေ့ဆက်ဖော်ဆောင်သွားရန်အတွက် ထောက်ပံ့ ရန်ပုံငွေရော သဘောတူညီချက်ပါ မရရှိသေးပေ။

မြစ်ကြောင်းတူးဖော်ချဲ့ထွင်ခြင်း (channeliza- tion) ၏သက်ရောက်မှုနှင့် စီမံကိန်း၏ စီးပွားရေးအရ ရှင်သန်အောင်မြင်နိုင်စွမ်း (commercial via- bility) တို့နှင့်ပတ်သက်၍လည်း စိုးရိမ်ပူပန်စရာ အဓိကအကြောင်းအရာများ ရှိနေခဲ့သည်။ ထိုမြစ်ကြောင်း ရေလမ်းပေါ်တွင် သွားလာပြေးဆွဲရန် မျှော်မှန်းထားသည့် သင်္ဘောများ၏ အရွယ်အစားနှင့်ပတ်သက်၍ တရားဝင်ထုတ်ပြန် ချက်များကို လက်ရှိအချိန်ထိ မတွေ့မြင်ခဲ့ရပေ။ နိုင်ငံတကာ လေ့လာမှုဆိုင်ရာ တရုတ်အင်စတီကျုမှ သုတေသနပညာရှင်တစ်ဦး (တရုတ်နိုင်ငံ နိုင်ငံခြားရေးဝန်ကြီးဌာန၏ အကြံပေးပညာရှင်) ဖြစ်သော ဒူးလန် (Du Lan) က ထိုရေကြောင်းလမ်းသည် တန်ချိန် ၃၀၀၀ အထိလေးသောကုန်သင်္ဘောများကို ဝန်ဆောင်မှုပေးနိုင်မည်ဟု ဆိုထားသည်။^{၁၉၈} တရုတ်နိုင်ငံ၏ မြစ်အမျိုးအစား ခွဲခြားသတ်မှတ်ချက် စံချိန်စံညွှန်းစနစ်အရ အဆိုပါလေ့လာမှုများအတွက် ရေကြောင်းလမ်းတလျှောက် အနည်းဆုံး ရေအနက် ၃.၅ မီတာ မှ ၄.၀ မီတာအထိ လိုအပ်ပြီး အကြီးမားဆုံးလမ်းကြောင်းအဆင့် ‘အဆင့် I’ အဖြစ် သတ်မှတ်ရမည် ဖြစ်သည်။

ထိုကဲ့သို့သောစနစ်တစ်ခုကို မြန်မာနိုင်ငံတွင်အသုံးပြုပါက ပြဿနာများစွာ ဖြစ်စေနိုင်သည်။ ဗန်းမော်နှင့်ရန်ကုန်ကြားရှိ ဧရာဝတီမြစ်၏ လက်ရှိရေအနက်သည် မိုးရာသီနှင့် နွေရာသီကြားတွင် ၁၁ မီတာထိအောင် အပြောင်းအလဲရှိပြီး အခြောက်သွေ့ဆုံးလအချို့တွင် မြစ်ရေအနက် ၉၅ စင်တီမီတာခန့်သာရှိသည်။ မြစ်အောက်ပိုင်း ရန်ကုန်- မန္တလေးလမ်းကြောင်းတွင် အများဆုံး တန်ချိန် ၁၀၀ အထိရှိသော လေ့လာသင်္ဘောများသာ တစ်နှစ်ပတ်လုံးသွား လာပြေးဆွဲနိုင်သည်။^{၁၉၉} သို့ဖြစ်ရာ ၂၀၁၆ ခုနှစ်အတွင်း Asia Development Bank (ADB) မှ ပြုလုပ်ခဲ့သည့် မြန်မာ့မြစ်ကြောင်းရေလမ်းစနစ် လေ့လာမှုတစ်ရပ် က မန္တလေးနှင့်ဗန်းမော်ကြား မြစ်ကြောင်းတူးဖော် ချဲ့ထွင်မှု (channelization) ကို ဆန့်ကျင်အကြံပြုတင်ပြထားသည်။ အဆိုပါမြစ်ကြောင်းတူးဖော်ချဲ့ထွင်မှုအတွက် ကုန်ကျစရိတ် အလွန်တရာကြီးမားမည် ဖြစ်သည့်အပြင် မန္တလေးအထက်ပိုင်း ဧရာဝတီမြစ်ကြောင်းတူးဖော်ချဲ့ထွင်မှုကို အနက်ပေ ၁.၅ မီတာ အထိသာ လုပ်ဆောင်နိုင်မည်ဖြစ်ရာ အများဆုံးတန်ချိန် ၃၀၀ အထိရှိသည့်လေ့လာသင်္ဘောများသာ တစ်နှစ်ပတ်လုံး သွားလာ ပြေးဆွဲနိုင်မည်ဖြစ်ကြောင်း တင်ပြထားပေသည်။^{၂၀၀}

အရှေ့ပိုင်းတွင်ဖော်ပြခဲ့သည့် စီမံကိန်းလေ့လာမှုနှစ်ခု နှင့် မတူသည်မှာ တရုတ်-မြန်မာကုန်းလမ်းရေလမ်း သယ်ယူပို့ဆောင်ရေးလမ်းကြောင်း (Sino-Myan-

mar Land and Water Transportation passage) ကို (တရုတ် SOEs များမဟုတ်ပဲ) ယူနန်ပြည်နယ်အစိုးရက တွန်းအားပေးမောင်းနှင်နေခြင်းပင် ဖြစ်သည်။ ယူနန်ပြည်နယ်အစိုးရသည် ထိုစီမံကိန်းကို အမျိုးသားစီမံချက်များတွင် ထည့်သွင်းနိုင်အောင် ဆောင်ရွက်နိုင်ခဲ့၏။ သို့သော် စီမံကိန်း ရှေ့ဆက်ဖော်ဆောင်သွားနိုင်ရန် အတွက် ခက်ခက်ခဲခဲ ရုန်းကန်နေခဲ့ရသည်။ အစည်းအဝေးတစ်ရပ်တွင် CREC မှ ကိုယ်စားလှယ်များ ပါဝင်တက်ရောက်ခဲ့သော်လည်း မည်သည့် တရုတ်စီးပွားရေးကော်ပိုရေးရှင်းကမျှ ထိုစီမံကိန်းနှင့် နီးနီးကပ်ကပ် ဆက်နွယ်နေခြင်းမရှိဟု ထင်မြင်ယူဆရသည် (ထိုစီမံကိန်းကို ဦးဆောင်နေခြင်းမျိုး ပို၍ပင်မရှိနိုင်ပေ)။^{၂၀၁} တရုတ် SOE တစ်ခု ပါဝင်နေပါက ထိုစီမံကိန်းအဖို့ ဦးစားပေးဘဏ္ဍာငွေထောက်ပံ့မှုများ ရရှိနိုင်ပေမည်။ ထိုသို့ပါဝင်နေခြင်းမရှိ၍ပင် ဘဏ္ဍာငွေရရှိနိုင်မည့် လမ်းကြောင်းများက အကန့်အသတ်ရှိနေခဲ့သည်။ ဥပမာတစ်ခုသာ ဖြစ်သည်ဟု ဆိုနိုင်သော်လည်း ထိုစီမံကိန်းကိုကြည့်လျှင် BRI စီမံကိန်းများသည် တရုတ်စီး ပွားရေးကော်ပိုရေးရှင်းတစ်ခုပါဝင်ပါက အောင်မြင်နိုင်ခြေပိုမို များပြားကြောင်း တွေ့မြင်ရပေသည်။

ဘဏ္ဍာငွေပံ့ပိုးမှု ရယူနိုင်ရန်ခဲခြင်းက စီမံကိန်း ရှင်သန်အောင်မြင်နိုင်စွမ်း (viability) နှင့် အကောင်အထည်ဖော်မှုဆိုင်ရာ စိန်ခေါ်မှုအခက်အခဲများကို စောလျင်စွာညွှန်ပြပေးသည့် အချက်တစ်ချက်ဖြစ်သည်။ ဆယ်စုနှစ်တစ်ခုကြာလာပြီဖြစ်သော မြစ်ဆုံဆည် ဆန့်ကျင်ကန့်ကွက်မှုများက သတိပေးနေခဲ့သကဲ့သို့ပင် ဧရာဝတီမြစ်သည် စီးပွားရေးအရရော ယဉ်ကျေးမှုအရပါ အလွန်အရေးပါ၏။ ဧရာဝတီမြစ်သည် လူနှင့်ကုန်စည်များ သယ်ယူပို့ဆောင်ခြင်း၊ သီးနှံများ ရေသွင်းစိုက်ပျိုးခြင်းတို့အတွက် အရေးပါနေသည့် အပြင် ရေခြောက်ချိန်တွင် စိုက်ပျိုးမြေများအဖြစ်၊ နယ်မြေဒေသတွင်းကုန်စည်ကူး သန်ရောင်းဝယ်ရေးနှင့် စီးပွားရေးလုပ်ငန်းများအတွက် ကမ်းနားမြစ်ဆိပ်များအဖြစ်လည်း ဆောင်ရွက်ပေးသည်။ ဧရာဝတီမြစ် ကာကွယ်စောင့်ရှောက်ရေးအတွက် ကြိုးပမ်းဆောင်ရွက်နေသည့် ပြည်တွင်း NGO တစ်ခုဖြစ်သော ဧရာဝတီအဖွဲ့ (Airavati) ၏ အဆိုအရ ဧရာဝတီ မြစ်တလျှောက်တွင် နေထိုင်သူပေါင်း သန်း ၂၀ ရှိသည်။^{၂၀၂} မြစ်ကြောင်း တူးဖော်ချဲ့ထွင်ခြင်းနှင့် အကြီးစားလေ့လာသင်္ဘောများ သွားလာပြေးဆွဲခြင်းတို့ကြောင့် လူမှုရေး၊ သဘာဝပတ်ဝန်းကျင်နှင့် စီးပွားရေးဆိုင်ရာ ဆိုးကျိုးသက်ရောက်မှုများ ကျယ်ကျယ်ပြန့်ပြန့် မလွဲဧကန် ပေါ်ပေါက်လာမည်ဖြစ်သည်။ တိုးတက်ကောင်းမွန်သော မြစ်ကြောင်းရေလမ်း သယ်ယူပို့ဆောင်ရေးက မြန်မာနိုင်ငံ၏ အမျိုးသား စီးပွားရေးအတွက် အကျိုးဖြစ်ထွန်းစေမည်မှာ အမှန်ပင်ဖြစ်၏။ သို့သော် ထိုစီမံကိန်းကိုဖော်ဆောင်ခဲ့ လျှင် မြစ်ရေတိုက်စားမှု၊ အနည်ချမှု၊ ရေကြီးရေလျှံမှု၊ ရေထုညစ်ညမ်းမှု သို့မဟုတ် သန့်ရှင်းသောရေမရရှိနိုင်မှု တို့မှတစ်ဆင့် မြန်မာနိုင်ငံမြစ်ချောင်းများတလျှောက်တွင် နေထိုင်သူတို့၏ဘဝမှာ ပိုမို ဆိုးရွားခက်ခဲလာနိုင်သည်။^{၂၀၃}

ဘဏ္ဍာငွေပံ့ပိုးမှုရယူနိုင်ရန်ခက်ခဲခြင်းက စီမံကိန်းရှင်သန်အောင်မြင်နိုင်စွမ်း (viability) နှင့် အကောင်အထည်ဖော်မှုဆိုင်ရာစီမံခန့်ခွဲမှုအခက်အခဲများကိုစောလျင်စွာညွှန်ပြပေးသည့်အချက်တစ်ချက်ဖြစ်သည်။

လက်ရှိအချိန်တွင် NLD အစိုးရက ထိုစီမံကိန်းကို CMEC အောက်တွင် ထည့်သွင်းရန် သဘောတူခဲ့ခြင်းရှိမရှိ မသိရပေ (YPRDC ၏ အဆိုအရ မြန်မာဘက်တာဝန်ရှိသူတို့နှင့် ပြောဆို ဆွေးနွေး လျက် ရှိ သည်)။ ထိုကဲ့သို့သော မသေချာမရေရာမှုများက CMEC နှင့် BRI အောက်တွင် မည်သည့်စီမံကိန်းများ ပါဝင်ပြီး မည်သည့်စီမံကိန်းများမပါဝင်ကြောင်း ရှင်းရှင်းလင်းလင်းမရှိပဲ ရှုပ်ထွေးနေခြင်းကိုပင် ကိုယ်စားပြုထင်ဟပ်ဖော်ပြနေသည်။ ထို့အပြင် ထိုစီမံကိန်းအကြောင်းကို တရုတ်သတင်းမီဒီယာများနှင့် ယူနန် ပြည်နယ်အစိုးရ၏ အစည်းအဝေးများနှင့် စာရွက်စာတမ်းများတွင် ဆွေးနွေးဖော်ပြထားခဲ့သော်လည်း မြန်မာနိုင်ငံအတွင်း ပွင့်ပွင့်လင်းလင်းဆွေးနွေးပြောဆိုခဲ့ခြင်း မျိုး မတွေ့ရပေ။ ထိုသို့သော ပွင့်ပွင့်လင်းမြင်သာမှုမရှိခြင်းကြောင့်ပင် စီမံကိန်းတိုးတက် ပြောင်းလဲမှုအခြေအနေနှင့်ပတ်သက်၍ သိမြင်နားလည်နိုင်ရန် ပိုမိုခက်ခဲလာမည်ဖြစ်၏။ ထိုစီမံကိန်းက CMEC အောက်တွင် ပါဝင်သလား သို့တည်းမဟုတ် ယူနန်ပြည်နယ်အစိုးရမှ ဖော်ဆောင်လိုသော စီမံကိန်းတစ်ခုသာ ဖြစ်ပါသလား ဟူ၍လည်း ရှုပ်ထွေးနေနိုင်သည်။

မြန်မာနိုင်ငံတွင်းရှိ သံလွင်၊ မဲခေါင်နှင့် အခြားမြစ်များ၏ အနာဂတ်နှင့်ပတ်သက်၍ ရှင်းရှင်းလင်းလင်း ဖြစ်စေရန်အတွက် ချက်ချင်းဆောင်ရွက်ပေးရန်လိုအပ်ကြောင်း နိုင်ငံတွင်းရှိ အရပ်ဘက်လူမှုအဖွဲ့အစည်းများက တောင်းဆိုနေခဲ့ကြသည်။ ‘မြစ်ချောင်းများ၊ သဘာဝသယံဇာတများတို့နှင့် ပတ်သက်၍ ပြည်သူများနှင့် လူမှုအသိုက်အဝန်းများ၏ ရရှိခံစားပိုင်ခွင့်များကို လေးစားတန်ဖိုးထားသည့် အကာအကွယ်ပေးသည့် မြှင့်တင်စောင့်ရှောက်သည့် နိုင်ငံတစ်ခုကို ကျွန်ုပ်တို့ ရည်မှန်းကြိုးပမ်းဆောင်ရွက်သည်’ ဟု မြန်မာနိုင်ငံမြစ်ချောင်းများ ကွန်ယက် (Burma Rivers Network) က ဆိုသည်။^{၁၄} ဧရာဝတီမြစ်ကိစ္စရပ်တွင် နိုင်ငံရေးဆိုင်ရာ ကန့်ကွက်ဆန့်ကျင်မှုများ ထွက်ပေါ်လာမည်မှာ သေချာသလောက်ပင်ဖြစ်၏။ ထိုစီမံကိန်းကို တရုတ်အစိုးရ၏ စီမံချက်ရေးဆွဲမှုတွင် ထည့်သွင်းထားသော်လည်း အမှန်တကယ် အကောင်အထည်ဖော်ဆောင်ရွက်သွားမည်ဟု ဆိုလိုခြင်းမရှိပေ။ ထိုမျှလောက်ကြီးမားသော စီမံကိန်းတစ်ခုကို လူထုထောက်ခံအားပေးမှုမပါပဲ အကောင်အထည်ဖော်ဆောင်ရွက်သွားရန် မဖြစ်နိုင်ပါချေ။

စီမံကိန်းလေ့လာဆန်းစစ်မှု (၄)
အထူးစီးပွားရေးဇုန်များ (SEZs) နှင့် စက်မှုဇုန်များ

ယခင် ဦးသိန်းစိန်အစိုးရရော လက်ရှိ NLD အစိုးရကပါ SEZs များနှင့် စက်မှုဇုန်များတည်ဆောက်မှုကို အားပေးမြှင့်တင်ခဲ့ကြသည်။ ၎င်းတို့၏ စကြိုအခြေပြု စီးပွားရေးဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်ရေး ချဉ်းကပ်မှုပုံစံ၏ အစိတ်အပိုင်းတစ်ရပ်အနေဖြင့် အားပေးမြှင့်တင်ခြင်းဖြစ်၏။ နည်းပါးသော လုပ်ငန်းဆောင်ရွက်မှုကုန်ကျစရိတ်၊ ကောင်းမွန်စွာချိတ်ဆက်ထားသော သယ်ယူပို့ဆောင်ရေးလမ်းကြောင်းများနှင့် ဖြေလျှော့ထားသော စည်းမျဉ်းစည်းကမ်းများတို့ဖြင့် နိုင်ငံခြားရင်းနှီးမြှုပ်နှံမှုများကို ဆွဲဆောင်ခြင်းဖြင့် စီးပွားရေးဖွံ့ဖြိုးလာအောင် တွန်းအားပေးနိုင်ရန် ဦးတည်ရည်ရွယ်ပေးသည်။ ကုန်ထုပ်လုပ်ရာနေရာများ (SEZs များနှင့် စက်မှုဇုန်များ) ကို သယ်ယူပို့ဆောင်ရေးကွန်ယက်များမှတစ်ဆင့် ချိတ်ဆက်ခြင်းက CMEC နှင့် BRI အတွက်လည်း အဓိကကျသော လုပ်ငန်းတစ်ရပ်ဖြစ်သည်။ သို့သော် ဒေသခံလူမှုအသိုက်အဝန်းများမှ ပေးဆပ်ရမည့်တန်ဖိုးက ကြီးမားလှ၏။ ဤနေရာတွင် ကျွန်ုပ်တို့သည် တရုတ်နိုင်ငံနှင့် မြန်မာနိုင်ငံအတွင်း SEZs များနှင့် စက်မှုဇုန်များ ဖော်ဆောင်ခြင်းနှင့် ချိတ်ဆက်ခြင်းကို လေ့လာသွားမည့်အပြင် အဆိုပါဇုန်များဆောက်လုပ်မှုတွင် တရုတ် SOEs များနှင့် ပြည်နယ်/တိုင်းအဆင့် (sub-national) အစိုးရများမှ ပါဝင်ဆောင်ရွက်နေမှုများကိုလည်း သုံးသပ်တင်ပြသွားပါမည်။

အဆိုပါစီးပွားရေးဇုန်များဆောက်လုပ်ရေးနှင့် လုပ်ငန်းဆောင်ရွက်ရေးအတွက် မြန်မာအစိုးရက တရုတ် SOEs များကို စိတ်အားထက်သန်တက်ကြွသော မိတ်ဖက်များအဖြစ် ရရှိထားခဲ့ပြီးဖြစ်၏။

၂၀၁၄ ခုနှစ်တွင် ဦးသိန်းစိန်အစိုးရက မြန်မာနိုင်ငံတွင်း SEZs များဆောက်လုပ်ခြင်းအတွက် အခြေခံအုတ်မြစ်တစ်ခု ပေးစွမ်းနိုင်မည့် ဥပဒေတစ်ရပ်ကို အတည်ပြုပြဋ္ဌာန်းခဲ့ပြီး မြန်မာနိုင်ငံ၏ စက်မှုလုပ်ငန်းမူဝါဒ (Industrial Policy) တွင်လည်း SEZs များကို တရားဝင်ပေါင်းစပ်ထည့်သွင်းခဲ့သည်။^{၁၅} ထို့နောက် ဦးသိန်းစိန်အစိုးရက SEZs သုံးခုကို ထုတ်ပြန်ကြေငြာခဲ့သည်။ ရန်ကုန်မြို့အနီး သီလဝါတွင် ဂျပန်နိုင်ငံမှဦးဆောင်သော SEZ (ယခုဆောက်လုပ်ပြီးစီးသွားပြီဖြစ်သည်) ၊ နိုင်ငံတောင်ပိုင်း ကမ်းရိုးတန်းတွင် ထိုင်းနိုင်ငံမှဦးဆောင်သော SEZ (တိုးတက်မှုနွေးကွေးနေခဲ့သည်) နှင့် ရခိုင်ပြည်နယ် ကျောက်ဖြူမြို့တွင် တရုတ်နိုင်ငံမှဦးဆောင်သော SEZ (ဦးသိန်းစိန်အစိုးရသက်တမ်း၏ အဆုံးပိုင်းကာလအတွင်း အလျင်အမြန် အရှိန်အဟုန်ဖြင့် ဖော်ဆောင်ခဲ့ပြီး ကုန်ကျစရိတ်ကြီးမားလွန်းခြင်းနှင့် ဆွေးနွေးတိုင်ပင်မှုကင်းမဲ့ခြင်းတို့ကြောင့် ချက်ချင်းဆိုသလို အငြင်းပွားစရာဖြစ်ခဲ့၏) တို့ဖြစ်သည်။^{၁၆} NLD အစိုးရလက်အောက်တွင် SEZ စီမံချက်ကို

ဆက်လက်ထိန်းသိမ်းထားရှိပြီး SEZs တည်ဆောက်မှုကို မြန်မာနိုင်ငံ၏ စဉ်ဆက်မပြတ်ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်ရေး စီမံချက် (၂၀၁၈-၂၀၃၀ ခုနှစ်) တွင် ထည့်သွင်းခဲ့သည်။ နောက်ထပ် SEZs လေးခု (ကချင်ပြည်နယ် မြစ်ကြီးနားမြို့၊ ကမ်ပိုင်တီ (ကချင်နယ်ခြားစောင့်တပ်စခန်းမြို့)၊ ချင်းရွှေဟော် (ကိုးကန့် နယ်ခြားစောင့်တပ်စခန်းမြို့) နှင့် ရှမ်းပြည်နယ်မြောက်ပိုင်းရှိ မူဆယ်မြို့တို့တွင်) ဆောက်လုပ်ရန်အတွက်လည်း အဆိုပြုတင် ပြခဲ့ရာ သုံးခုက တရုတ်နှင့်ထိစပ်နေသော အဓိကနယ်စပ်မြို့များ ဖြစ်သည်။

အဆိုပါ စီးပွားရေးဇုန်များ ဆောက်လုပ်ရေးနှင့် လုပ်ငန်းဆောင်ရွက်ရေးအတွက် မြန်မာအစိုးရက တရုတ် SOEs များကို စိတ်အားထက်သန်တက်ကြွသော မိတ်ဖက်များအဖြစ် ရရှိထားခဲ့ပြီးဖြစ်၏။ SEZs ငါးခုကို CMEC မူဘောင်အောက်တွင် ပေါင်းစပ် ထည့်သွင်းခဲ့ပြီးဖြစ်ကြောင်း အစီရင်ခံတင်ပြမှုများရှိနေခဲ့သည်။ ကျောက်ဖြူ၊ မြစ်ကြီးနား၊ ကမ်ပိုင်တီ၊ မူဆယ်နှင့် ချင်းရွှေဟော် အထူးစီးပွားရေးဇုန်တို့ပင်ဖြစ်သည်။ အခြားစက်မှုဇုန်များ (ဥပမာ မန္တလေးအပန်းဖြေစခန်းမြို့သစ်၊ မြို့သာမန္တလေး စက်မှုမြို့၊ ရန်ကုန်မြို့သစ်၊ ပုသိမ်စက်မှုဇုန်နှင့် ရွှေကုက္ကိုအနီးရှိ စက်မှုဇုန်တစ်ခု) ကိုလည်း သက်ဆိုင်ရာစီမံကိန်းဖော်ဆောင်သူများနှင့် အားပေးထောက်ခံသူများက 'BRI လုပ်ငန်းများ' အဖြစ်တံဆိပ်ကပ်ခဲ့သည်။

BRI အောက်တွင် အဓိကအစိတ်အပိုင်းတစ်ရပ် အဖြစ်ပါဝင်သော SEZs များနှင့်စက်မှုဇုန်များက စီးပွားရေးဖွံ့ဖြိုးမှုအပေါ် အကျိုးပြုခြင်းရှိမရှိ အငြင်းပွားစရာဖြစ်နေသော်လည်း လူ့အခွင့်အရေး ချိုးဖောက်မှုများနှင့် ဆက်နွယ်လေ့ရှိသည်မှာ သေချာသည်။^{၁၇} မြန်မာနိုင်ငံတွင် SEZs များနှင့် စက်မှုဇုန်များမှတစ်ဆင့် စီးပွားရေးဖွံ့ဖြိုးအောင်ဆောင်ရွက်ခြင်းကြောင့် လယ်ယာမြေ သိမ်းဆည်းမှုများ၊ အလုပ်သမားအခွင့်အရေး ချိုးဖောက်မှုများ၊ ဥပဒေနှင့် မညီသောကျင့်ကြံပြုမူဆောင်ရွက်မှုများနှင့် သက်မွေးလုပ်ငန်းများထိခိုက်ပျက်စီးမှု အစရှိသည်တို့ ဖြစ်ပွားနေခဲ့ပြီးဖြစ်သည်။ စက်မှုဇုန်များ ဖော်ဆောင်ရာတွင်လည်း ပွင့်လင်းမြင်သာမှုမရှိခဲ့ပေ။

SEZs များနှင့်စက်မှုဇုန်များ ဆောက်လုပ်မှုအတွင်း တရုတ်တို့၏ပါဝင်ဆောင်ရွက်မှုများ

SEZs နှင့်စက်မှုဇုန် ဆောက်လုပ်မှုပိုင်းတွင် ဝါရင့်သမ္ဘာ့ရင့် ကုမ္ပဏီများဖြစ်သည့် တရုတ်ဆောက်လုပ်ရေး SOEs များက မြန်မာနိုင်ငံတွင် တန်ဖိုးမြင့်ကန်ထရိုက်များရယူပြီး အထက်ဖော်ပြပါစီးပွားရေးဇုန်များကို တည်ဆောက်သွားနိုင်ရန် စိတ်ဆန္ဒပြင်းပြနေကြသည်။ SEZs များကို တရုတ်နိုင်ငံ အရှေ့တောင်ပိုင်းဒေသရှိ ရှိန်းကျိန်မြို့ (Shenzhen) တွင် ၁၉၇၉ ခုနှစ်က ပထမဆုံးဆောက်လုပ်ခဲ့သည်။^{၁၈} ထိုအချိန်မှစတင်ပြီး SEZs ပေါင်း ၂၅၄၃ ခုကို တရုတ်နိုင်ငံတစ်ဝှမ်းတွင် ဆောက်လုပ်ခဲ့ရာ အများစုကို ကြီးမားသော ဆောက်လုပ်ရေး SOEs များက ဆောက်လုပ်ခဲ့ခြင်းဖြစ်သည်။ တရုတ်နိုင်ငံအတွင်း

စီးပွားရေးဇုန်အရေအတွက် များပြားလာခဲ့ရာ တရုတ်ဆောက်လုပ်ရေး SOEs များက ၁၉၉၀ နှစ်ကာလများ နှောင်းပိုင်းမှစတင်ပြီး နိုင်ငံရပ်ခြား SEZs ဆောက်လုပ်ရေး စီမံကိန်းများကို စတင်ရှာဖွေလာခဲ့ပြီး ငွေကြေးအမြတ်များ ရယူနိုင်ရန်အလို့ငှာ မည်သည့်နေရာဒေသတွင်မဆို ၎င်းတို့၏ စွမ်းဆောင်ရည်ကို အသုံးပြုလုပ်ကိုင်ဆောင်ရွက်နိုင်ရန် ကြိုးပမ်းအားထုတ်နေခဲ့သည်။

မြန်မာနိုင်ငံအတွင်း SEZs နှင့် စက်မှုဇုန်များ ဆောက်လုပ်ရာတွင် ကုန်ကျစရိတ်ကြီးမားပြီး ပွင့်လင်းမြင်သာမှုကင်းမဲ့ခြင်း (အထူးသဖြင့် ကျောက်ဖြူ SEZ နှင့်ပတ်သက်၍) က အငြင်းပွားမှုများကို ဖြစ်တည်စေခဲ့သည်။^{၁၉} ကျောက်ဖြူ SEZ နှင့် သက်ဆိုင်သော ပြောဆိုငြင်းခုံဆွေးနွေးမှုများကို သတင်းမီဒီယာများတွင် ထုတ်ဖော်တင်ပြနေခဲ့သော်လည်း အများပြည်သူအား အသိပေးထုတ်ပြန်ခြင်းမပြုပဲ အတည်ပြုခဲ့သည့် အခြားသဘောတူညီချက်များ ရှိနေခဲ့သည်။ ၂၀၁၉ ခုနှစ် ဧပြီလတွင် မန္တလေးအပန်းဖြေစခန်းမြို့သစ် (New Mandalay Resort City) အတွက် လမ်း၊ ရေ၊ မြောင်း၊ ရေဆိုးသန့်စင်မှုနှင့် လျှပ်စစ်ဓာတ်အားပေးစနစ်များ၊ ဆက်သွယ်ရေးနှင့် မီးဘေးအန္တရာယ်ကာကွယ်ရေး အခြေခံအဆောက်အအုံများ တည်ဆောက်လုပ်ကိုင်ခွင့် အမေရိကန်ဒေါ်လာ သန်း (၄၇၀) တန် လုပ်ငန်းကန်ထရိုက်တစ်ခုကို CREC ၏ လက်အောက်ခံကုမ္ပဏီတစ်ခုဖြစ်သော China Railway International Group အား တိတ်တဆိတ်ပေးအပ်ခဲ့သည် (ရှေ့တွင်ဆွေးနွေးခဲ့သကဲ့သို့ပင် CREC သည် တရုတ်-မြန်မာရထားလမ်းစီမံကိန်းကိုလည်း ဦးဆောင်လမ်းညွှန်နေသည်)။^{၂၀} ပုံစံရေးဆွဲရေး၊ ဝယ်ယူရေးနှင့် ဆောက်လုပ်ရေး ကန်ထရိုက် သဘောတူညီချက်စာချုပ် လက်မှတ်ရေးထိုးကြောင်း အသိပေးကြေညာချက် (Notification) ကို China Railway International Group ၏ တရုတ်ဘာသာစကားသုံးဝက်ဘ်ဆိုက်တွင် ဖော်ပြခဲ့ပြီး ဟောင်ကောင်စတော့အိတ်ချိန်းတွင် (CREC သည် ဟောင်ကောင်စတော့အိတ်ချိန်း စာရင်းဝင်ကုမ္ပဏီတစ်ခုဖြစ်၏) လည်း ကြေညာချက်တစ်ရပ် ထုတ်ပြန်ခဲ့၏။^{၂၁} သို့သော် မန္တလေးအပန်းဖြေစခန်းမြို့သစ် (New Mandalay Resort City) ဖော်ဆောင်ရေးကုမ္ပဏီများကမူ သတင်းမီဒီယာ များတွင် ကြေညာချက်တစ်ရပ်ထုတ်ပြန်ခဲ့ခြင်း သို့မဟုတ် သဘောတူညီမှုရရှိခဲ့ကြောင်း ကြေညာချက်တစ်ရပ်ကို ၎င်းတို့၏ ဝက်ဘ်ဆိုက်ပေါ်တွင် တင်ပြခဲ့ခြင်းမျိုး မရှိပေ။ ရန်ကုန်မြို့သစ်ဖော်ဆောင်ရာတွင် အခြေခံအဆောက်အအုံများ ဆောက်လုပ်ခွင့် လုပ်ငန်းကန်ထရိုက်တစ်ခု ပေးအပ်ခဲ့သည့် လုပ်ငန်းစဉ်နှင့်ပတ်သက်၍လည်း မေးခွန်းများ ပေါ်ထွက်လာခဲ့သည်။ ခန့်မှန်းကုန်ကျစရိတ် အမေရိကန်ဒေါ်လာ ၁.၅ ဘီလီယံ ရှိသော ကန်ထရိုက်ကို တရုတ်နိုင်ငံ၏ အကြီးမားဆုံးသော အခြေခံ အဆောက်အအုံဆောက်လုပ်ရေး ကုမ္ပဏီတစ်ခုဖြစ်သည့် တရုတ်ဆက်သွယ်ရေးနှင့် ဆောက်လုပ်ရေးကုမ္ပဏီ (China Communications Construction Company (CCCC)) ကို ပေးအပ်ခဲ့၍ဖြစ်သည်။^{၂၂}

မြန်မာနိုင်ငံနှင့် တရုတ်နိုင်ငံတို့မှ စက်မှုဥယျာဉ်များ (industrial parks) အား ချိတ်ဆက်ခြင်း

ထိုကာလအတွင်း ယူနန်ပြည်နယ်အစိုးရနှင့် ခရိုင်အဆင့်အစိုးရတို့က ၎င်းတို့၏ ကိုယ်ပိုင်မဟာဗျူဟာဖြင့် စက်မှုဇုန်များကို အပြန်အလှန်ချိတ်ဆက်နိုင်အောင် (တရုတ်နိုင်ငံမှာရော မြန်မာနိုင်ငံမှာပါ) အားထုတ်ဆောင်ရွက်နေခဲ့သည်။ တရုတ်နိုင်ငံအတွင်း အနည်းဆုံးလုပ်ခလစာ မြင့်တက်လာခဲ့ချိန်တွင် တရုတ်ကုမ္ပဏီများက ကုန်ထုတ်လုပ်ရန် ပိုမိုဈေးသက်သာမည့်နေရာ များကို ပြည်ပတွင် ရှာဖွေလာခဲ့သည်။ မြန်မာနိုင်ငံအတွင်းမှ အနည်းဆုံးလုပ်ခလစာမှာ အိမ်နီးချင်း ယူနန်ပြည်နယ်အတွင်းမှ အနိမ့်ဆုံးလုပ် ခလစာနှင့်ယှဉ်လျှင် ၂ ဆခွဲခန့်နိမ့်ကျနေသည်ဖြစ်ရာ မြန်မာနိုင်ငံသည် တရုတ်ကုန်ထုတ်လုပ်ငန်းများကို ဆွဲဆောင်နိုင်သည့်နေရာတစ်ခု ဖြစ်လာခဲ့သည်။^{၂၁၃} သို့သော် မြန်မာနိုင်ငံတွင် ကုန်ထုတ်စွမ်းအား (productivity) ကလည်း သိသိသာသာနိမ့်ပါးနေသည့်အပြင် အခြေခံအဆောက်အအုံများ ကောင်းမွန်မှုမရှိခြင်းနှင့် လုပ်ငန်းဆောင်ရွက်ရန်ခက်ခဲသော ဝန်းကျင်အခြေအနေတစ်ရပ် ဖြစ်တည်နေခြင်း တို့ကြောင့် အဆိုပါဆွဲဆောင်အားက အတိုင်းအတာတစ်ခုအထိ လျော့ကျသွားခဲ့သည်။ သို့သော် ယူနန်ပြည်နယ်အတွင်းရှိ ပေါင်းဆန်း (Baoshan) မြို့နယ်အစိုးရနှင့် ထိန်ချိုး (Tengchong) ကောင်တီ အစိုးရတို့က ယူနန်ပြည်နယ် အတွင်း အသစ်ဖော်ဆောင်ခဲ့သည့် စက်မှုဥယျာဉ်များနှင့် SEZs များကို မြန်မာနိုင်ငံအတွင်းရှိ စက်မှုဥယျာဉ်များနှင့် ချိတ်ဆက်နိုင်အောင် ကြိုးပမ်းဆောင်ရွက်လျက်ရှိသည်။^{၂၁၄} ထိုမှတစ်ဆင့် ကုမ္ပဏီများအနေဖြင့် ၎င်းတို့၏ ကုန်ထုတ်လုပ်ရေး လမ်းကြောင်းများကို ချိတ်ဆက်ကာ မြန်မာနိုင်ငံ၏လုပ်ငန်းအလုပ်သမားများကို အသုံးချရင်း တပြိုင်တည်းမှာပင် ယူနန်ပြည်နယ်အတွင်း၌ ‘တန်ဖိုးမြင့်ထုတ်လုပ်မှု’ ကို မြှင့်တင် ဆောင်ရွက်နိုင်မည်ဖြစ်သည်။^{၂၁၅}

အဆိုပါချိတ်ဆက်မှုများကိုတည်ဆောက်ရန်အတွက် ယူနန်၊ ပေါင်းဆန်းနှင့် ထိန်ချိုးအစိုးရတို့သည် မြန်မာနိုင်ငံတွင်းရှိ SEZs များနှင့် စက်မှုဥယျာဉ်များတွင် ရင်းနှီးမြှုပ်နှံမှုများ ပြုလုပ်နေခဲ့သည်။ ထိုရင်းနှီးမြှုပ်နှံမှုများက အစိုးရများမှ တိုက်ရိုက်ရင်းနှီးမြှုပ်နှံမှုမျိုးမဟုတ်ပဲ ပြည်နယ် SOEs များမှတစ်ဆင့် ဝင်ရောက်လာခြင်းဖြစ်သည်။ ဥပမာ ၂၀၁၈ ခုနှစ် ဇန်နဝါရီလ ၁၆ ရက်နေ့၌ ပေါင်းဆန်းမြို့နယ် ပြည်သူ့အစိုးရက ၎င်းတို့အနေဖြင့် မန္တလေးမြို့အနီး မြို့သာစက်မှုဥယျာဉ်မြို့တော် (Myotha Industrial Park City (MIPC)) အတွင်းရှိ မန္တလေးစီးပွားရေးနှင့် ပူးပေါင်းဆောင်ရွက်ရေးဇုန်တွင် အမေရိကန်ဒေါ်လာ သန်း (၃၉၀) ရင်းနှီးမြှုပ်နှံသွားမည်ဟု ကြေညာခဲ့သည်။^{၂၁၆} ထိုရင်းနှီးမြှုပ်နှံမှုကို မန္တလေးပေါင်းဆန်းမြို့သာစက်မှုဖွံ့ဖြိုး တိုးတက်ရေး (Mandalay Baoshan Myotha Industrial Development) ကုမ္ပဏီမှတစ်ဆင့် လုပ်ဆောင်နေခဲ့သည်။^{၂၁၇} တစ်ချိန်တည်းမှာပင် ထိန်ချိုးကောင်တီအစိုးရနှင့်

နီးနီးကပ်ကပ်ဆက်နွယ်နေသော ယူနန်ပေါင်းဆန်းဟိန်းယီ စက်မှုလုပ်ငန်းအုပ်စု (Yunnan Baoshan Hengyi Industrial Group) က ၎င်း၏လက်အောက်ခံ ယူနန်ထိန်ချိုးဟိန်းယောင်း ရင်းနှီးမြှုပ်နှံမှုကုမ္ပဏီ (Yunnan Tengchong Heng Young Investment Company (YTHYIC)) မှတစ်ဆင့် မြစ်ကြီးနား SEZ ကို ပူးတွဲဖော်ဆောင်လျက်ရှိသည်။^{၂၁၈} တရုတ်နိုင်ငံဘက်၌ ဒါဇင်ချီသော စီးပွားရေးဇုန်များကို ယူနန်ပြည်နယ်အတွင်း မြန်မာ၊ လာအိုနှင့် ဗီယက်နမ်နိုင်ငံတို့နှင့် ထိစပ်နေသည့် နယ်စပ်ဒေသများတွင် ဖော်ဆောင်လျက်ရှိသည်။ ရွေလီ (Ruili)၊ ဝမ်တင်း (Wanding)၊ ထိန်ချိုး (Tengchong) နှင့် လင်ချန်း (Lincang) မြို့ တို့ပါဝင်သည်။

စီးပွားရေးစင်္ကြံများအတွင်း အပြန်အလှန်ချိတ်ဆက်ထားသော စက်မှုဇုန်များဖြင့် လုပ်ငန်းဆောင်ရွက်သည့် အဆိုပါချဉ်းကပ်မှု ပုံစံက မြန်မာနိုင်ငံကို ကုန်ထုတ်လုပ်ရေးလမ်းကြောင်း၏ တန်ဖိုးနိမ့်အစွန်းပိုင်း (low-value end) တွင် နေရာချထားမည်ဖြစ်သည်။ မြန်မာနိုင်ငံတွင် လုပ်ခလစာနည်းပါးသည့် လူအားသုံးလုပ်ငန်းများကို ပြီးစီးအောင်ဆောင်ရွက်မည် (မြန်မာနိုင်ငံတွင်း အလုပ်သမားခ ကုန်ကျစရိတ်နည်းပါးမှုကို အသုံးပြုခြင်းဖြစ်၏) ဖြစ်ပြီး တန်ဖိုး မြင့်ထုတ်လုပ်မှုများနှင့် စားသုံးမှုတို့ကို တရုတ်နိုင်ငံအတွင်း၌ ပြုလုပ်သွားနိုင်သည်။ ၁၉၈၀ နှစ်ကာလများမှ စတင်ပြီး တရုတ်စက်ရုံများက ကမ္ဘာတစ်ဝန်းဆက် (global value chain) ၏ တန်ဖိုးနိမ့်ထုတ်လုပ်ရေး အခန်းကဏ္ဍမှ ပါဝင်ဆောင်ရွက်လာခဲ့ပြီး ယခုအခါတွင် တရုတ်အစိုးရက ‘ဝင်ငွေ အလယ်အလတ်ထောင်ချောက် (middle income trap)’ ကို ရှောင်လွှဲနိုင်ရန်အတွက် ထိုအခန်းကဏ္ဍမှ ရုန်းထွက်နိုင်အောင် ကြိုးစားအားထုတ်နေခဲ့သည်။ သို့ဖြစ်ရာ မြန်မာနိုင်ငံအတွင်း ဖန်တီးပေးသွားမည့် အလုပ်အကိုင်အမျိုးအစားများနှင့် ပတ်သက်၍ စိုးရိမ်ပူပန်စရာဖြစ်နေပေသည်။

စီးပွားရေးစင်္ကြံများအတွင်း အပြန်အလှန်ချိတ်ဆက်ထားသော စက်မှုဇုန်များဖြင့် လုပ်ငန်းဆောင်ရွက်သည့် အဆိုပါ ချဉ်းကပ်မှုပုံစံက မြန်မာနိုင်ငံကို ကုန်ထုတ်လုပ်ရေးလမ်းကြောင်း၏ တန်ဖိုးနိမ့်အစွန်းပိုင်း (low-value end) တွင် နေရာချထားမည်ဖြစ်သည်။

ထို့အပြင် ပေါင်းဆန်းမြို့နယ်အစိုးရမှ ဝင်ရောက် ရင်းနှီးမြှုပ်နှံထားသော မြို့သာစက်မှုဥယျာဉ်မြို့ (MIPC) တည်ဆောက်မှုက အငြင်းပွားစရာများနှင့်ပြည့်နှက်နေပြီး ‘ပိုင်ဆိုင်မှု ကင်းမဲ့ခြင်းဖြင့် အကျိုးအမြတ်ရယူစုဆောင်းခြင်း (accumulation by dispossession)’ နည်းလမ်း၏ နမူနာတစ်ရပ်အဖြစ် သတ်မှတ် ရှုမြင်နိုင်မည်ဖြစ်သည်။^{၂၁၉} ထိုစက်မှုဥယျာဉ်မှာ ၄၀ စတုရန်းကီလိုမီတာ

ကျယ်ဝန်းပြီး မန္တလေးမြို့၏အနောက်တောင်ဘက် ယခင်က လယ်ယာစိုက်ပျိုးလုပ်ကိုင်ခဲ့သည့် မြေများပေါ်တွင် တည်ရှိသည်။^{၂၀} ၂၀၁၃-၂၀၁၄ ခုနှစ်တွင် စက်မှုဥယျာဉ်တည်ဆောက်ရန်အတွက် ထိုလယ်ယာမြေများကို လျော်ကြေးငွေ အနည်းငယ်မျှဖြင့် သို့မဟုတ် လျော်ကြေးပေးခြင်းမရှိပဲ ကျေးရွာ ၁၄ ရွာ ရှိ မိသားစု ၁၀၀၀ ထံမှ သိမ်းယူခဲ့သည်။^{၂၁} ဒေသအာဏာပိုင်များနှင့် စက်မှုဥယျာဉ်ဆောက်လုပ်သည့် (Myanmar Myotha Industrial Development (MMID)) ကုမ္ပဏီတို့က ဆန့်ကျင်ငြင်းဆန်သူများကို ဖိအားပေးခြိမ်းခြောက်ခဲ့ပြီး နောက်ဆုံးတွင် မြေသိမ်းမှု ကန့်ကွက်ဆန့်ကျင်သူပေါင်း ၅၅ ဦးကို ဖမ်းဆီးချုပ်နှောင်ခဲ့သည်။^{၂၂} အဆိုပါမိသားစုများမှာ ၎င်းတို့၏လယ်ယာမြေများပေါ်တွင် ထွန်ယက်စိုက်ပျိုးလုပ်ကိုင်ခြင်းဖြင့် အသက်မွေးသူများဖြစ်၏။ လယ်ယာမြေပိုင်ဆိုင်မှုအား လက်လွှတ်ဆုံးရှုံးခဲ့ရချိန်တွင် ထိုသူတို့အတွက် လုပ်ခနည်းနှေးစားအလုပ်သမားများအဖြစ် လုပ်ကိုင်ရန်မှတစ်ပါးအခြား ရွေးချယ်စရာ မရှိတော့ပေ။^{၂၃} မြန်မာနိုင်ငံအလယ်ပိုင်း အပူပိုင်းဒေသ (မြို့သာစက်မှုဥယျာဉ်က ထိုနယ်မြေဒေသအတွင်း၌ တည်ရှိသည်) မှ လယ်သမားများသည် တရုတ်နိုင်ငံအတွင်းသို့ ရွှေ့ပြောင်းဝင်ရောက်လုပ်ကိုင်သည့် (အများစုမှာ တရားမဝင် အလုပ်သမားများအနေဖြင့်) သန်းဝက်ခန့်ရှိသော မြန်မာနိုင်ငံသားများတွင် ပူးပေါင်းပါဝင်နေခဲ့သည်။ တရုတ်နိုင်ငံအတွင်း ကြံ့ခိုင်ခံ့ခံ ကဲ့သို့သော ရာသီပေါ်လုပ်ငန်းများတွင် အလုပ်ကြမ်းသမားများအနေဖြင့် ခြောက်လခန့် သွားရောက်လုပ်ကိုင်ကြသည်။^{၂၄}

အစပိုင်းတွင် MMID သည် ရင်းနှီးမြှုပ်နှံသူများကို ဆွဲဆောင်နိုင်ရန် ခက်ခက်ခဲခဲရုန်းကန်နေခဲ့ရသည်ဖြစ်ရာ ထိုအချိန်ကတည်းကပင် နိုင်ငံတကာရင်းနှီးမြှုပ်နှံမှုကိုမြှင့်တင်နိုင်ရန်ရည်ရွယ်ပြီး မြို့သာစီမံကိန်း၏ပုံရိပ်ကို ‘လူမှုရေးတာဝန်ယူမှုရှိသော ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်မှု (socially responsible development)’ အဖြစ် ပြောင်းလဲပုံဖော်ရန် အားထုတ်ကြိုးပမ်း အားထုတ်လာခဲ့သည်။ ကုမ္ပဏီ၏ဝက်ဘ်ဆိုက်တွင် ထုံးတမ်းစဉ်လာ CSR အမျိုးအစားလုပ်ငန်းများ (ကျောင်းများ၊ ဆေးခန်းများနှင့် ဘာသာရေးအင်စတီကျူးရှင်းများကို အထောက်အပံ့ပေးအပ်ခြင်း) ကို ဓာတ်ပုံများဖြင့် ဖော်ပြထားသည်။^{၂၅} ကိုးကန့်လူမျိုးတိုင်ကွန်း ဦးအောင်ဝင်းခိုင် ဦးဆောင်သည့် မြန်မာကုမ္ပဏီတစ်ခုဖြစ်သော (၎င်းပိုင် Royal Hi-tech Group လုပ်ငန်းအုပ်စု၏ အစိတ်အပိုင်းတစ်ခုဖြစ်၏) MMID ကလည်း တရုတ်ရင်းနှီးမြှုပ်နှံသူများကို ဆွဲဆောင်နိုင်ရန်အတွက် ထိုစီမံကိန်းကို BRI မူဘောင်အောက်တွင် ပြန်လည်စီစဉ်ထည့်သွင်းကာ ဈေးကွက်မြှင့်တင်ခဲ့သည်။ တရုတ်သံအမတ်ကြီး ဟုန်လျန်ကလည်း ထိုစီမံကိန်းကို အားပေးမြှင့်တင်ရန်အတွက် မြို့သာသို့ သွားရောက်လည်ပတ်ခဲ့သည်။^{၂၆}

တရုတ်ရင်းနှီးမြှုပ်နှံမှုများနှင့် ဆက်နွယ်နေသော မြေသိမ်းမှုများ အတွက် မြေပိုင်ရှင်များအား လျော်ကြေးငွေ ပေးအပ်ရေးကိစ္စ ရပ်များမှာ အများအားဖြင့် ပြဿနာများဖြင့် ပြည့်နှက်နေခဲ့သည်။

တရုတ်ရင်းနှီးမြှုပ်နှံမှုများနှင့် ဆက်နွယ်နေသော မြေသိမ်းမှုများအတွက် မြေပိုင်ရှင်များအား လျော်ကြေးငွေ ပေးအပ်ရေး ကိစ္စရပ်များမှာ အများအားဖြင့် ပြဿနာများဖြင့် ပြည့်နှက်နေခဲ့သည်။ လျော်ကြေးပေးရေးလုပ်ငန်းစဉ်များက တစ်သမုတ်တည်း မရှိသည့်အပြင် ပွင့်လင်းမြင်သာမှုလည်းကင်းမဲ့နေခဲ့၏။ ထိုအချက်က မြေတန်ဖိုးအပြင် အသက်မွေးဝမ်းကျောင်းလုပ်ငန်း ပြန်လည်စတင်နိုင်စွမ်းအပေါ်တွင်လည်း အကျိုးသက်ရောက်နေသည်ဖြစ်ရာ မြေပိုင်ရှင်များအဖို့ မသေချာမရေရာမှုနှင့်ဖိစီးမှုများ ရင်ဆိုင်ခံစားနေခဲ့ရပေသည်။ မကြာသေးမီက ပြန်လည်ပြင်ဆင်ရေးဆွဲခဲ့သည့် ၂၀၁၂ ခုနှစ် မြန်မာနိုင်ငံ မြေလွတ်၊ မြေလပ်နှင့် မြေရိုင်းများ စီမံခန့်ခွဲရေးဥပဒေက ထိုပြဿနာများကို ပိုမိုဆိုးရွားစေခဲ့၏။ ထိုဥပဒေက ရပ်ရွာလူမှုအသိုက်အဝန်းပိုင်မြေများကို အသိအမှတ်မပြုသည့်အပြင် မျိုးဆက်ပေါင်းများစွာနေထိုင် လုပ်ကိုင်စားသောက်လာခဲ့သော ဘိုးဘွားပိုင်မြေများပေါ်တွင် နေထိုင်လုပ်ကိုင်သော လူမှုအသိုက်အဝန်းများကို ပြစ်မှုမြောက်ကြောင်း သတ်မှတ်ပြဋ္ဌာန်းခြင်းကြောင့် ဖြစ်သည်။^{၂၇} ဥပမာ ကျောက်ဖြူတွင် SEZ အတွက်လျာထားနယ်မြေ၏ ၅၅% ကို ‘အသက်မွေးဝမ်းကျောင်းလုပ်ငန်းများတွက်အသုံးပြုသောမြေများ’ ဖြစ်ကြောင်း ပြောဆိုတင်ပြခဲ့ကြသော်လည်း ထိုမြေများကိုအသုံးပြုနေသူတို့တွင် ပုံစံ (၇) (လယ်ယာမြေဥပဒေအရ ထုတ်ပေးသော လယ်ယာမြေလုပ်ကိုင်ခွင့်လက်မှတ်) မရှိပေ။^{၂၈} သို့ဆိုလျှင် ထိုမြေများမှာ ‘မြေလွတ်၊ မြေလပ်၊ မြေရိုင်းများ’ တွင် အလိုအလျောက် အကျုံးဝင်သွားမည်ဖြစ်ပြီး မြေအသုံးပြုနေသူများအနေဖြင့် မြန်မာအစိုးရမှ ပြောကြားခဲ့သကဲ့သို့ပင် လျော်ကြေးလုံးဝရရှိနိုင်မည် မဟုတ်ပေ။ CSO ခေါင်းဆောင်တစ်ဦးက ‘တရုတ်ရင်းနှီးမြှုပ်နှံသူ တရုတ်အစိုးရနဲ့ တရုတ်ကုမ္ပဏီတွေအနေနဲ့ မြန်မာအစိုးရနဲ့ပဲ စေ့စပ်ညှိနှိုင်းနေတာမျိုး မလုပ်သင့်ဘူး။ လူမှုအသိုက်အဝန်းအားလုံးရဲ့ အလိုဆန္ဒတွေ၊ လိုအပ်ချက်တွေ၊ တောင်းဆိုချက်တွေကို အလေးထားပြီး ထည့်သွင်းစဉ်းစားရမယ်။ သူတို့အနေနဲ့ လူမှုအသိုက်အဝန်းတွေရဲ့ ရပိုင်ခွင့်တွေကို လေးစားသင့်ပါတယ်’ ဟု ပြောကြားခဲ့သည်။^{၂၉}

အထက်တွင် ဆွေးနွေးတင်ပြခဲ့သော တရုတ်-မြန်မာရေနံနှင့် သဘာဝဓာတ်ငွေ့ပိုက်လိုင်းများ ကလည်း မြေသိမ်းမှုများအတွက် လျော်ကြေးပေးအပ်ခြင်းနှင့် ဆက်နွယ်နေသောပြဿနာများကို ထင်ရှားပေါ်လွင်အောင် ပြသခဲ့ပြီးဖြစ်သည်။ လျော်ကြေးပေးအပ်ခြင်းနှင့်ပတ်သက်၍ခါး

သီးနာကျည်းမှုများဖြစ်ပေါ်စေသော အကြောင်းအရာများတွင် လျော်ကြေးအစီစဉ်တစ်ခုညှိနှိုင်း သတ်မှတ်ရန် စီမံကိန်း ၃ နှစ်ခံလူမှုအသိုက်အဝန်းများနှင့် တိုင်ပင်ဆွေးနွေးမှု မရှိခြင်းနှင့် သဘောတူညီချက်စာချုပ်တစ်ခုကို စီမံကိန်း ၃ နှစ်ခံလူမှုအသိုက်အဝန်းများမှ အသေးစိတ် လေ့လာကြည့်ရှုနိုင်ရန် ကြိုတင်ပေးအပ်တင်ပြမှုမျိုး မရှိခြင်း တို့ပါဝင်သည်။ တောင်သူလယ်သမားများ၏ ၉၄% ခန့်က နောက်ဆုံး သဘောတူညီချက် စာချုပ် မိတ္တူတစ်စောင်ကို လုံးဝပင်မရရှိခဲ့ပေ။ အချို့ကိစ္စရပ်များတွင် သဘောတူညီချက်စာချုပ်အား အသာတကြည်လက်မှတ်ရေးထိုးရန် အာဏာပိုင်များက တောင်သူများကို ဖိအားပေးခြိမ်းခြောက်ခဲ့ကြသည်။ ထို့အပြင် ပေးအပ်ခဲ့သော လျော်ကြေးငွေများကိုလည်း စီမံကိန်း ၃ နှစ်ခံ လူမှုအသိုက်အဝန်းများအားလုံးကို အညီအမျှ ခွဲဝေပေးခဲ့ခြင်း မရှိပေ။^{၂၃၀}

အလုပ်သမားအခွင့်အရေး ချိုးဖောက်မှုများကြောင့် တရုတ်စက်ရုံများမှာလည်း ပိုမိုကျယ်ကျယ်ပြန့်ပြန့်ဖြစ်တည် လာသည့် မကျေနပ်ချက်များကို ရင်ဆိုင်ကြုံတွေ့လာခဲ့ရသည်။ ဥပမာ ၂၀၁၈ ခုနှစ် နှစ်လယ်ပိုင်း၌ လုပ်ခလစာနှင့် အလုပ်သမားအခွင့်အရေး ချိုးဖောက်မှုကိစ္စရပ်များနှင့် ပတ်သက်၍ ရန်ကုန်မြို့ရှိ Hangzhou Hundred-Tex အထည်ချုပ်စက်ရုံအပေါ် ဆန့်ကျင်သပိတ်မှောက်မှုအတွင်း စက်ရုံထိခိုက်ပျက်စီးခဲ့ရပြီး တရုတ်မန်နေဂျာများမှာလည်း ‘စက်ရုံအတွင်းပိတ်မိနေခဲ့သည်’။^{၂၃၁} ထိုသူတို့စက်ရုံမှ ပြန်ထွက်နိုင်ရန်အတွက် ရန်ကုန်မြို့ရှိတရုတ်သံရုံးက ကြားဝင်စေ့စပ်ဖျန်ဖြေပေးခဲ့ရသည်ဟု ဆိုကြ၏။^{၂၃၂} မြန်မာနိုင်ငံအတွင်း ထိုကဲ့သို့သော ဆန့်ကျင်ဆန္ဒပြမှုများနှင့် အရပ်ဘက်အဖွဲ့အစည်းများ၏ တက်ကြွသော လှုပ်ရှား ဆောင်ရွက်မှုများကြောင့် တရုတ်ရင်းနှီးမြှုပ်နှံသူများ အနေနှင့် မြန်မာနိုင်ငံတွင် လုပ်ငန်းထူထောင်လုပ်ကိုင်ရန် အတွက် စိုးရိမ်မကင်းဖြစ်လာခဲ့ကြသည်။ တို့ပြန်ဖြေရှင်းမှုတစ်ရပ်အ နေနှင့် ပုသိမ်ချည်မျှင်နှင့် အထည်ချုပ်စက်မှုဇုန်အတွင်းရှိ အိမ်ခြံမြေများကို ကြော်ငြာ ရောင်းချရာ တွင် တရုတ်ဘာသာစကားသုံးကြော်ငြာတစ်ခုက ‘တရားမဝင်ဆန့် ကျင်ဆန္ဒပြမှုများကိုအဆုံးသတ်နိုင်မည့် တံခါးပိတ် စီမံခန့်ခွဲ မှုစနစ် ကျင့်ကြံဆောင်ရွက်ခြင်း’ ကို ထိုစက်မှုဇုန်အတွင်း စက်ရုံများတည်ဆောက်လုပ်ကိုင်မှု၏ အားသာချက် (selling point) တစ်ရပ်အနေနှင့် ထည့်သွင်းဖော်ပြခဲ့သည်။^{၂၃၃}

ကုန်ထုတ်လုပ်ငန်းနှင့် SEZs တို့သည် CMEC/BRI မူဘောင်နှင့် မြန်မာနိုင်ငံ၏ နယ်စပ်ဒေသဆိုင်ရာ အမျိုးသားဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်ရေးစီမံချက်များတို့၏ အစိတ်အပိုင်းတစ်ရပ်အနေဖြင့် အလွန်ပင်အရေးပါကြောင်း တရုတ်အစိုးရနှင့် NLD အစိုးရတို့ကြားတွင် သဘောတူ ညီချက်ရရှိထားပြီးဖြစ်သည်ဟု ထင်မြင်ယူဆရသည်။ သို့သော် လက်တွေ့မြေပြင်အခြေအနေတွင် ဒေသခံလူမှု အသိုက်အဝန်းများက အဆိုပါကုန်ထုတ်လုပ်ငန်းများနှင့် SEZs များအား မည်သို့မည်ပုံကြိုဆိုသွားမည်ဆိုသည် ကို ဆက်လက်စောင့်ကြည့်လေ့လာသွားရဦးမည်ဖြစ်

သည်။ ယင်းသည် စီမံကိန်းဒီဇိုင်းရေးဆွဲချမှတ်မှုနှင့် အကောင်အထည်ဖော်ဆောင်မှု လုပ်ငန်းစဉ်များ အပေါ်တွင် များစွာမူတည်ပေသည်။ လယ်ယာမြေများနှင့် သက်မွေးလုပ်ငန်းများ လက်လွှတ်ဆုံးရှုံးရမည့် အခြေအနေနှင့် ရင်ဆိုင်ကြုံတွေ့နေရသည့် ဒေသခံပြည်သူ့ပေါင်း ၂၀၀၀၀ ကျော်ရှိသော ကျောက်ဖြူမြို့တွင် ဆန့်ကျင်ဆန္ဒပြမှုများ ဖြစ်ပွားနေခဲ့ပြီးဖြစ်သည်။^{၂၃၄} အဆိုပါစီမံကိန်းများနှင့် ဆက်နွယ်နေသော ပွင့်လင်းမြင်သာမှု ကင်းမဲ့ခြင်းနှင့် တာဝန်ယူ တာဝန်ခံမှုကင်းမဲ့ခြင်း မှတ်တမ်းဆိုးများ ကိုကြည့်လျှင် ကြီးမားသော အပြောင်းအလဲများကို ဖော်ဆောင်သွားရန်လိုအပ်သည်။ အဆိုပါစီမံကိန်းမှရရှိနိုင်မည့် အကျိုးကျေးဇူးများကို ဒေသခံပြည်သူများ အမှန်တကယ် သိမြင်နားလည်နိုင်ရန်နှင့် အနိုင်ကျင့်ခြင်း၊ လယ်ယာမြေနှင့်ပိုင် ဆိုင်မှုများသိမ်းပိုက်ခြင်းတို့မှ အကာအကွယ်ပေးနိုင်ရန်အတွက် အကောင်အထည်ဖော်သွားရမည့် အပြောင်းအလဲများပင် ဖြစ်လေသည်။

နိဂုံး

BRI သည် ဘေဂျင်းအစိုးရထံမှ စတင်ထွက်ပေါ်လာသည့် စနစ်တကျစဉ်းစားဆွဲထားသော မဟာသေနင်္ဂဗျူဟာတစ်ရပ် မဟုတ်ပဲ ကျယ်ပြန့်ပြီး အုပ်ချုပ်မှုလျော့ရဲသော မူဘောင်တစ်ရပ်အောက်တွင် တစ်သီတစ်သန်းကြီးရှိနေသော လုပ်ငန်းများသာ ဖြစ်ကြောင်း ဤအနှစ်ချုပ်အစီရင်ခံစာတွင် ထုတ်ဖော်တင်ပြခဲ့ပြီးဖြစ်သည်။ တရုတ်နိုင်ငံအစိုးရက BRI ကို အချိတ်အဆက်မိမိပေါင်းစပ်ထားသည့် ညီညွတ်မျှတသော အစီအစဉ်သစ်တစ်ခုအဖြစ် ပြောဆိုပုံဖော်နေသော်လည်း တကယ်တမ်းတွင် BRI လုပ်ငန်းများကို ကိုယ်ပိုင်ရည်မှန်းချက်များ ကိုယ်စီရှိနေသည့် actors မျိုးစုံက အကောင်အထည်ဖော် ဆောင်ရွက်နေပေသည်။ အကြီးစား BRI စီမံကိန်းများကို တရုတ် SOEs များနှင့် ပြည်နယ်အစိုးရများ (ယူနန်ပြည်နယ်အစိုးရ အပါအဝင်) က အားပေးမြှင့်တင်ပြီး စီမံကိန်းတစ်ခု အရှိန်အဟုန်ရလာသည် နှင့်တပြိုင်နက် တရုတ်ဗဟိုအစိုးရက အထောက်အပံ့ပေးရေး အခန်းကဏ္ဍတစ်ရပ်မှ ပါဝင်ဆောင်ရွက်သည်။

BRI သည် တရုတ်အရင်းရှင်စနစ်အတွင်းမှ အကျပ်အတည်း တစ်ရပ်အား တုံ့ပြန်ဖြေရှင်းဆောင်ရွက်မှုတစ်ရပ်ပင် ဖြစ်လေရာ တရုတ်တို့၏ ပိုလျှံအရင်းအနှီး၊ ပိုလျှံစွမ်းဆောင်ရည်တို့နှင့် ဆက်နွယ်နေသော ပြဿနာများကို မြန်မာနိုင်ငံသို့ ရွှေ့ပြောင်းပို့ ဆောင်ရွက်ချည်းသက်သက်မဖြစ်ရန် အရေးကြီးသည်။ BRI စီမံကိန်းများသည် ၎င်းတို့ကိုတွန်းအားပေးမောင်းနှင်နေ သော တရုတ်ကုမ္ပဏီများနှင့် ပြည်နယ်အစိုးရများကိုသာမက မြန်မာပြည်သူလူထုကိုလည်း အကျိုးဖြစ်ထွန်းစေရမည်။ သို့မဟုတ်လျှင် BRI လုပ်ငန်းများ၏ဆိုးကျိုးများကို မြန်မာပြည်သူများ (အထူးသဖြင့် တိုင်းရင်းသားနယ်မြေများမှ ပြည်သူများ) ကသာ အဓိကရင်ဆိုင်ခံစားရမည်ဖြစ်သည်။ တရုတ်ကုမ္ပဏီများ၊ အစိုးရများနှင့် ပညာရှင်များတို့က တရုတ်ရင်းနှီးမြှုပ်နှံမှုများ၏ အတိတ်ကာလမှအမှားများ (အထူးသဖြင့် မြစ်ဆုံဆည်နှင့် ပတ်သက်၍) ကို ပြန်လှန်သုံးသပ်ဆင်ခြင်ခဲ့ကြ၏။ ထိုအချိန်ကတည်းကစတင်ပြီး တရုတ်စီမံကိန်းများ၏ အကျိုးကျေးဇူးများကို အများသိ မြင်လက်ခံလာအောင်ဆောင်ရွက်ရန်နှင့် စီစဉ်ထားသော စီမံကိန်းများအတွက် သက်ရောက်မှုလေ့လာဆန်းစစ်ချက်များ ပြုလုပ်ရန် အားထုတ်ကြိုးပမ်းလာခဲ့ကြသည်။ သို့ရာ တွင် လူထုဆွေးနွေးတိုင်ပင်ရေး လုပ်ငန်းစဉ်များကို တိုးတက်ကောင်းမွန်အောင် လုပ်ဆောင်သွားရန် လိုအပ်နေဆဲဖြစ်ပြီး စီမံကိန်းများသည်လည်း ဒေသခံလူမှုအသိုက်အဝန်းများအတွက် စစ်မှန်သော အကျိုးခံစားခွင့်များ ပေးအပ်နိုင်ရန် လိုအပ်သည်။ သို့မဟုတ်ပါက ပြောဆိုဆက်သွယ်ဆောင်ရွက်မှုနှင့် ဆွေးနွေးတိုင်ပင်မှုဆိုင်ရာ အားထုတ်ကြိုးပမ်းဆောင်ရွက်ချက် များက လူထုဆက်ဆံရေးဟန်ပြုလုပ်ဆောင်ရွက်ချက်များ (public relation exercises) သာ ဖြစ်သွားနိုင်သည်။

သို့သော် အခြားသော နိုင်ငံခြားရင်းနှီးမြှုပ်နှံမှုများလိုပင် BRI စီမံကိန်းများကို မြန်မာအစိုးရ၏ သဘောတူခွင့်ပြုချက်မပါပဲ

ဖော်ဆောင်ခွင့်မရှိပေ။ Walden Bello ရေးသားခဲ့သကဲ့သို့ပင် ‘မြန်မာအစိုးရအနေနဲ့ ပထမဆုံးလုပ်ရမှာက နိုင်ငံခြားရင်းနှီး မြှုပ်နှံမှုကို လက်ခံမယ် လက်မခံဘူး ဆုံးဖြတ်ဖို့မဟုတ်ပါဘူး။ နိုင်ငံခြားရင်းနှီးမြှုပ်နှံမှုကို ဘယ်လိုဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်ရေး အယူအမြင် (development paradigm) ထဲ ထည့်သွင်းသွားမလဲဆိုတာ ဆုံးဖြတ်ဖို့ပါ။’ ဆက်လက်ပြီး ၎င်းမှ အခြားရွေးချယ်စရာ မဟာဗျူဟာအောက်တွင် ‘နိုင်ငံခြားရင်း နှီးမြှုပ်နှံမှုတွေက စီးပွားရေးရဲ့ တစ်ချို့နယ်ပယ်ကဏ္ဍတွေမှာ ကောင်းကျိုးပေးနိုင်တယ်။ တစ်ချို့နေရာမှာတော့ မပေးနိုင်ဘူး။ ဒါ့အပြင် ရင်းနှီးမြှုပ်နှံမှုအမျိုးအစားတွေအ ပေါ်လည်း မူတည်တယ်’ဟု ကောက်ချက်ချထားပါသည်။^{၂၃၅} မြန်မာနိုင်ငံအနေနှင့် အသုံးဝင်ပြီး ရေရှည်တည်မြဲမှုကိုပေးသော နိုင်ငံခြားနည်းပညာများ ပိုမိုရရှိပိုင်ဆိုင်စေမည့် တင်းကျပ်ပြီး တရားမျှတသော စည်းမျဉ်းစည်းကမ်းများကို ရေဆွဲချမှတ်သင့်သည်။ မြန်မာအစိုးရသည် နိုင်ငံခြား ရင်းနှီးမြှုပ်နှံမှုနှင့် သက်ဆိုင်သည့် အဓိကကျသော ဥပဒေများနှင့် မူဝါဒများ (ဥပမာ ရင်းနှီးမြှုပ်နှံမှုဥပဒေ၊ SEZ ဥပဒေ နှင့် အမျိုးမျိုးသော လယ်ယာ မြေဥပဒေများ) က ဒေသခံလူမှုအသိုက်အဝန်းများ၏ အကျိုးကို အမှန်တကယ် ဦးစားပေးခြင်းရှိမရှိ၊ နိုင်ငံတကာလူ့အခွင့်အရေးစံနှုန်း များနှင့်ကိုက်ညီခြင်းရှိမရှိ ပြန်လှန်လေ့လာသုံးသပ်ကာ လိုအပ်သလိုဆောင်ရွက်သင့်သည်။

BRI အကောင်အထည်ဖော်ဆောင်ရွက်ရေးဆိုင်ရာ ဦးဆောင်ကော်မတီ၏ ပထမဆုံးအစည်းအဝေးတွင် ဒေါ်အောင်ဆန်းစုကြည်က ‘ရွေးချယ်သောစီမံကိန်းများသည် အမျိုးသားစီမံချက်များ၊ မူဝါဒများနှင့် ပြည်တွင်းလုပ်ထုံးလုပ်နည်းများတို့နှင့် ကိုက်ညီမှုရှိမရှိ သေသေချာချာစစ်စစ်သွားရန်’^{၂၃၆} လိုအပ်ကြောင်း အလေးပေးပြောကြားခဲ့၏။ လိုအပ်ချိန်တွင် တရုတ်စီမံကိန်းများအား ပြောင်းလဲခြင်း၊ ဆိုင်းငံ့ခြင်း သို့မဟုတ် ပယ်ဖျက်ခြင်းပြုလုပ်ခဲ့သည့် မြန်မာအစိုးရ၏ သမိုင်းမှတ်တမ်းကိုကြည့်လျှင် ထိုပြောကြားချက်က အနှစ်သာရမဲ့သော လုပ်ရိုးလုပ်စဉ် ညွှန်ကြားချက်မျိုးမဟုတ်ပဲ များစွာပိုမိုလေးနက်နိုင်သည်။ BRI လုပ်ငန်းများကို ထိထိရောက်ရောက် စီမံအုပ်ချုပ်ရန်အတွက် တရုတ်အစိုးရတွင် စွမ်းဆောင်ရည်ကင်းမဲ့နေပြီး နယ်မြေဒေသဆိုင်ရာ ဗဟုသုတမရှိသည့်အခြေအနေတွင် မြန်မာအစိုးရအနေနှင့် အဆိုပြုထားသော လုပ်ငန်းများ၏အားသာချက် အကျိုး ကျေးဇူးများကို အသေအချာလေ့လာစစ်စစ်သွားရန် အရေးကြီးသည်။ စီမံကိန်းများ၏ တိုးတက်မှုအနေအထားကို စောင့်ကြည့်စစ်ဆေးခြင်းနှင့် မြန်မာလူထုအတွက် ထိခိုက်နစ်နာပျက်စီးစေနိုင်သော သို့မဟုတ် အကျိုးမရှိသော စီမံကိန်းများကို ငြင်းဆန်ပယ်ချခြင်းက မရှိမဖြစ်အရေးပါပေသည်။

BRI စီမံကိန်းများအတွက် ကန်ထရိုက်စာချုပ် ချုပ်ဆိုခဲ့ပြီးချိန်တွင် တရုတ်-မြန်မာနှစ်နိုင်ငံကြားရင်းနှီးမြှုပ် နှံမှု သဘောတူညီချက်စာချုပ် (Bilateral Investment Treaty (BIT)) အရ သက်ဆိုင်ရာ တရုတ်ရင်းနှီးမြှုပ်နှံမှုများသည်

ဆုံးရှုံးခဲ့ရသည့် အသုံးစရိတ်များနှင့် ဆုံးရှုံးရမည့် နောင်ကာလအမြတ်ငွေများအတွက် တရားစွဲဆိုနိုင်ခွင့် ရှိသည်။ BIT တွင် ရင်းနှီးမြှုပ်နှံသူ-နိုင်ငံတော် အငြင်းပွားမှုဖြေရှင်းရေး (Investor-State Dispute Settlement (ISDS)) စနစ်ယန္တရားတစ်ရပ်ပါရှိသည်။ အကယ်၍ အသစ်ပြဋ္ဌာန်းလိုက်သော နည်းဥပဒေများ သို့မဟုတ် မူဝါဒများက ၎င်းတို့၏ ရင်းနှီးမြှုပ်နှံမှုများအပေါ် ရိုက်ခတ်မှုများရှိလာခဲ့လျှင် ရင်းနှီးမြှုပ်နှံသူများအနေနှင့် ISDS စနစ်ယန္တရားအောက်၌ ပုဂ္ဂလိကရှေ့နေသုံးဦးပါရှိသည့် နိုင်ငံတကာခုံရုံးတစ်ခုတွင် မြန်မာအစိုးရအား တရားစွဲဆိုနိုင်မည်ဖြစ်သည်။^{၂၃၇} အဆိုပါ နည်းဥပဒေသစ်များနှင့် မူဝါဒသစ်များက လူထုအကျိုးစီးပွားအတွက် ချမှတ်ခဲ့ခြင်းဖြစ်လျှင်ပင် (ဥပမာ သဘာဝပတ်ဝန်းကျင် သို့မဟုတ် ပြည်သူ့ကျန်းမာရေးဆိုင်ရာဥပဒေများ) ထိုခုံရုံးများသည် မြန်မာအစိုးရအား ရင်းနှီးမြှုပ်နှံမှုတို့ကို ပြည်သူ့အသုံးစရိတ်မှ နေ့စဉ် အမေရိကန်ဒေါ်လာ ဘီလီယံချီသော လျော်ကြေးငွေများ ပေးအပ်သွားရန် အမိန့်ပေးနိုင်သည့်အာဏာရှိသည်။ ထို့ကြောင့်ပင် မြန်မာအစိုးရအနေနှင့် စီမံကိန်းများ (နှင့် ကန်ထရိုက်စာချုပ်များ) ကို လက်မှတ်ရေးထိုးခြင်းမပြုမီ ဂရုတစိုက် ပြန်လှန်လေ့လာသုံးသပ်ရန် အလွန်အရေးကြီးသည်။ သို့ရာတွင် စီမံကိန်းရပ်ဆိုင်းလိုက်ချိန် ကတည်းက မြစ်ဆုံဆည် ရင်းနှီးမြှုပ်နှံမှုတို့သည် ဆုံးရှုံးခဲ့ရသည့် ၎င်းတို့၏ ရင်းနှီးမြှုပ်နှံမှုများနှင့် နောင်ကာလငွေကြေး အမြတ်အစွန်းများအတွက် ISDS ယန္တရားကိုအသုံးပြုကာ ပြန်လည်ရယူနိုင်အောင် ဆောင်ရွက်ခဲ့ခြင်းမရှိကြောင်း တွေ့မြင်ရသည်။ စီမံကိန်းအား တရားဝင် ပယ်ဖျက်ခဲ့ခြင်း မရှိသေးသဖြင့် ပြန်လည်စတင်နိုင်ရန် မျှော်လင့်နေခြင်းမျိုး လည်းဖြစ်နိုင်သည်။ သို့တည်းမဟုတ် တရုတ် ကုမ္ပဏီများနှင့် တရုတ်အစိုးရက အထက်တွင်ဖော်ပြခဲ့သကဲ့သို့သော ဥပဒေကြောင်းအရ ဆောင်ရွက်မှုတစ်ရပ်ကြောင့် မြန်မာနိုင်ငံတွင် ကျယ်ကျယ်ပြန့်ပြန့်ဖြစ်တည်လာမည့် တရုတ်ဆန့်ကျင်ရေး စိတ်ခံစားချက်များကို ပူပန်စိုးရိမ်ခြင်း ကြောင့်လည်းဖြစ်နိုင်သည်။

ကုန်ကျစရိတ်အလွန်မြင့်မားသော အဓိကအခြေခံ အဆောက်အအုံစီမံကိန်းများ ပါဝင်နေသည်ဖြစ်ရာ BRI စီမံကိန်းတစ်ရပ်ရပ်ကြောင့် ဖြစ်ပေါ်လာမည့် ကြွေးမြီဝန်ထုပ်များကို အလေးပေးလေ့လာဆန်းစစ်သွားရန် လိုအပ်သည်။ မြန်မာနိုင်ငံ၏ နိုင်ငံခြားကြွေးမြီ (အမေရိကန်ဒေါ်လာ ၃.၈ ဘီလီယံ) တွင် တရုတ်နိုင်ငံကို ပေးဆပ်ရမည့်ကြွေးမြီပမာဏက အများဆုံးဖြစ်ပြီး BRI စီမံကိန်းများအား စီစဉ်ထားသည့်အတိုင်း ရှေ့ဆောက် ဖော်ဆောင်သွားမည်ဆိုလျှင် ထိုကြွေးမြီပမာဏမှာ ပိုမိုကြီးမားလာမည်ဖြစ်သည်။^{၂၃၈} ပုံမှန်အားဖြင့် တရုတ်ချေးငွေများက နိုင်ငံတကာမှ အခြားမြီရှင်တို့၏ ချေးငွေများနှင့်စာလျှင် အတိုးနှုန်းမြင့်မားလေ့ရှိသည် ဖြစ်ရာ မြန်မာအစိုးရအနေဖြင့် အလွန်တရာကြီးလေးသော ကြွေးမြီဝန်ထုပ်ကို ရှောင်လွှဲနိုင်ရန်အတွက် BRI စီမံကိန်းများ ၏ ကုန်ကျစရိတ်၊ ထိုစီမံကိန်း၏ ဘဏ္ဍာရေးဆိုင်ရာရှင်သန်

အောင်မြင်နိုင်စွမ်းနှင့် စီမံကိန်းအတွက် ဘဏ္ဍာငွေပံ့ပိုးမှုရင်းမြစ် များတို့ကို အသေအချာစိစစ်ရန် အထူးပင်အရေးကြီးသည်။ မြန်မာအစိုးရသည် BRI စီမံကိန်းများတွင် ကြီးမားသောအပြောင်းအလဲများ ဖြစ်ပေါ်လာအောင် (ဥပမာ ကျောက်ဖြူဆိပ်ကမ်း၏အရွယ်အစားကို လျှော့ချခြင်းနှင့် မူဆယ်-မန္တလေး မြန်နှုန်းမြင့်ရထားလမ်းအတွက် အိတ်ဖွင့်တင်ဒါခေါ်ယူရေး လုပ်ငန်းစဉ်တစ်ရပ် ဖော်ဆောင်နိုင်ခြင်း) ဆွေးနွေးညှိနှိုင်းနိုင်ခဲ့ပြီး ဖြစ်သည်။ ထိုအချက်ကိုကြည့်လျှင် မြန်မာအစိုးရအနေနှင့် နိုင်ငံအတွင်းရှိ BRI လုပ်ငန်းများအတွက် ကိုယ်ပိုင်သတ်မှတ်ပြဋ္ဌာန်းချက်များ ချမှတ်ဆောင်ရွက်နိုင်မည်ဖြစ်သည်။

မြန်မာနိုင်ငံအတွင်းရှိ ပြည်နယ်နှင့် တိုင်းဒေသကြီး အစိုးရများကလည်း BRI ရေးဆွဲချမှတ်မှုနှင့် အကောင်အထည်ဖော်ဆောင်ရွက်မှုတွင် အဓိကကျသော အခန်းကဏ္ဍတစ်ခုမှာ ပါဝင်နေသည်။ အဆိုပါ ပြည်နယ်/ တိုင်းဒေသအစိုးရများ (sub-national governments) အနေဖြင့် လက်ရှိအစိုးရနှင့် ယခင်အစိုးရများကို ကိုယ်စားပြုထင်ဟပ်သည့် အထက်အောက်ဆန်ကာ အီလစ်လူတန်းစားဗဟိုပြုသော စီးပွားရေးဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်ရေး ချဉ်းကပ်လုပ်ဆောင်ပုံနည်းလမ်း (top-down and elite-centered approach) ကို ပုံတူကူးကျင့်ကြံဆောင် ရွက်ခြင်းမပြုရန် လိုအပ်သည်။ ထိုချဉ်းကပ်လုပ်ဆောင်ပုံ နည်းလမ်းက သမိုင်းစဉ်ဆက်ကပင် လူမှုအသိုက်အဝန်းများနှင့် ဗဟိုအစိုးရကြား ယုံကြည်မှုလျော့ကျစေခဲ့ပြီး ရန်လိုမုန်းထား မှုများ မြင့်တက်စေခဲ့သည်။ မြန်မာအစိုးရသည် ပြည်နယ်နှင့် တိုင်းဒေသကြီးအစိုးရများကို BRI စီမံကိန်းများနှင့်ပတ်သက်၍ ၎င်းတို့ဒေသများအတွင်းမှ လူမှုအသိုက်အဝန်းများ၏ တောင်းဆိုချက်များနှင့်အညီ ကိုယ်ပိုင်သတ်မှတ်ချက်များ ချမှတ်ပြဋ္ဌာန်းနိုင်ခွင့်ရှိစေရန် ပံ့ပိုးကူညီသင့်သည်။ နယ်မြေဒေသတွင်း လိုအပ်ချက်များကို ဖြည့်ဆည်းဆောင်ရွက်နိုင်ရန်နှင့် ဒေသခံပြည်သူများကို အကျိုးပြုနိုင်ရန်အတွက်ဖြစ်သည်။

အရပ်ဘက်လူမှုအဖွဲ့အစည်းများကလည်း BRI လုပ်ငန်းများ၏ လားရာလမ်းကြောင်းကို လွှမ်းမိုးပြုပြင်နိုင်သည်။ တရုတ်အစိုးရသည် BRI အစီအစဉ်နှင့် ပတ်သက်သည့် ဝေဖန်ပြစ်တင်မှုများကို ပို၍အလေးထားလာကြပါသည်။ အထူးသဖြင့် ဘေဂျင်းအစိုးရမှ ချမှတ်ထားသော စံနှုန်းများနှင့် ညီညွတ်ခြင်းမရှိကြောင်း လှုပ်ရှားတက်ကြွသူတို့၏ ပြစ်တင်စွပ်စွဲမှုများ အပါအဝင် ဖြစ်သည်။ တရုတ်ဘဏ်များ အနေဖြင့်လည်း အကျိုးအမြတ်မပေးနိုင်သော စီမံကိန်းများ၊ လူမှုရေးနှင့် သဘာဝပတ်ဝန်းကျင်ဆိုင်ရာ ဆိုးကျိုးများ ပေးသည်ဟု သတ်မှတ်ရှုမြင်သော စီမံကိန်းများကို ငွေထုတ်မချေးချင်ကြတော့ပါ။ တရုတ်အစိုးရနှင့် ဘဏ်များသည် နိုင်ငံတကာတွင် သိက္ခာကျဆင်းစေပြီး နှစ်နိုင်ငံဆက်ဆံရေးလည်း ထိခိုက်ကာ ငွေကြေးမြောက်မြားစွာ ဆုံးရှုံးရသည့် နောက်ထပ်မြစ်ဆုံ ဆည်မျိုး မကြုံချင်တော့သည်မှာ အသေအချာပင်ဖြစ်သည်။

ထို့ကြောင့် ဆိုးကျိုးများစွာဖြစ်စေသော စီမံကိန်းများ၏ အငြင်းပွားဖွယ် အကြောင်းအချက်များကို တရုတ်ဗဟိုအစိုးရနှင့် ငွေထုတ်ပေးသော ဘဏ္ဍာရေးအင်စတီကျူးရှင်းများ သတ်ထားမိလာအောင်လုပ်ဆောင်ပြီး စီမံကိန်းများကို ဟန့်တားနိုင်ပါသည်။ ထို့အပြင် သက်ဆိုင်ရာနိုင်ငံ၏ တည်ဆဲဥပဒေများကိုချိုးဖောက်ခြင်း (သို့) ကျင့်ဝတ်စည်း မျဉ်းစည်းကမ်းများအား တရုတ်စီးပွားရေးလုပ်ငန်းများက လေးစား လိုက်နာမှုမရှိခြင်း (သို့) စီမံကိန်း၏စီးပွားရေးဆိုင်ရာ ရှင်သန်ရပ်တည်နိုင်စွမ်း (commercial viability) ကင်းမဲ့ခြင်း တို့အား ထင်သာမြင်သာအောင် ထုတ်ဖော်တင်ပြနိုင်ပါသည်။ တရုတ်ရင်းနှီးမြှုပ်နှံမှုများအား တည့်မတ်လမ်းညွှန်ပေးမည့် မူဝါဒများ၊ စံညွှန်းများ၊ လမ်းညွှန်ချက်များပါဝင်သည့် Inclusive Development International (IDI) မှ ထုတ်ထားသည့် Safeguarding the People and the Environment : A Reference guide for Advocate (ပြည်သူ့လူထု နှင့် သဘာဝပတ်ဝန်းကျင်ကို လုံခြုံအောင်စောင့်ရှောက်ခြင်း) ကို အသုံးပြုနိုင်ပါသည်။

စီမံကိန်းရန်ပုံငွေရင်းမြစ်များကို ပစ်မှတ်ထားသော လေ့လာမှု မဟာဗျူဟာကြောင့် အာရှတိုက်မှ စီမံကိန်းတစ်ခုကို ပြန်လည်လေ့လာ ဆန်းစစ်ခဲ့ကြသည်။ ၂၀၁၉ မေလတွင် အင်ဒိုနီးရှားနိုင်ငံ ဆူမတ်ဒရာ (Sumatra) မြောက်ပိုင်းရှိ ဘန်တန်တူရူ (Batang Toru) ဆည်ကို အင်ဒိုနီးရှားနိုင်ငံရှိ ပတ်ဝန်းကျင်ဆိုင်ရာလှုပ်ရှားသည့် အကြီးဆုံးကွန်ယက်တစ်ခုဖြစ်သော WALHI ဦးဆောင်သော နိုင်ငံတကာ ဆန့်ကျင်ဆန္ဒပြမှုကြောင့် တရုတ်ဗဟိုဘဏ်က ထိုစီမံကိန်းကို သေသေချာချာ သုံးသပ်ပြီး သေချာချင့်ချိန်ကာ ဆုံးဖြတ်ချက်ချပါမည်ဟု တုန့်ပြန်ခဲ့ပါသည်။ အခြားနိုင်ငံများ တွင်လည်း အန္တရာယ်ရှိသော BRI စီမံကိန်းများကို ရပ်တန့်သွားအောင် တက်ကြွလှုပ်ရှားသူများက ဗျူဟာကျကျ လှုပ်ရှားလာခဲ့ကြသည်။ ကင်ညာနိုင်ငံတွင် ကျောက်မီးသွေး စက်ရုံစီမံကိန်းအတွက် ကုမ္ပဏီက ဒေသခံပြည်သူများအား သေသေချာချာ အသိပေး တိုင်ပင်ခဲ့ခြင်းမရှိခြင်း၊ သဘာဝပတ်ဝန်းကျင် ထိခိုက်စေခြင်း စွဲဆိုချက်များဖြင့် တက်ကြွလှုပ်ရှားသူများက တရားစွဲခဲ့သောကြောင့် စီမံကိန်းရပ်လိုက်ရသည်။ Sierra Leone တွင် ကြွေးမြီဝန်ပိုင်နိုင်သော အန္တရာယ်၊ စီမံကိန်း၏ စီးပွားရေးဆိုင်ရာ ရှင်သန်ရပ်တည်နိုင်စွမ်း မခိုင်မာမှုတို့ကြောင့် Free-town လေဆိပ်ပြန်လည်ဆောက်လုပ်ရန် အစီအစဉ်ကို ဖျက်သိမ်းပစ်ခဲ့သည်။

လက်ရှိအခြေအနေတွင် ပိုးလမ်းမနှင့်တရုတ်မြန်မာ စီးပွားရေး စင်္ကြန်စီမံကိန်းမှာ ကနဦးအဆင့်မှာသာရှိသေးသည်ဆိုသော် လည်း စိန်ခေါ်မှုများစွာရှိနေကြောင်း ဒေါ်လှိုင်ဆိုင်ဇော်က ယခုကဲ့သို့ရေးသားခဲ့သည်။ 'နိုင်ငံအဆင့် စီမံကိန်းတွေ အကောင်အထည်မဖော်ခင်မှာ သယံဇာတရင်းမြစ်ခွဲမဲ့ အစီအစဉ်၊ လူမှုရေးနဲ့ သဘာဝပတ်ဝန်းကျင် ထိခိုက်နိုင်ချေတွေကို ဆန်းစစ်ပေးမယ့်ယန္တရားတွေ ရှင်းရှင်းလင်းလင်းရှိအောင် အရင်လုပ်ရမယ် ။ အဲဒီအဆင့်တွေ မလုပ်ခဲ့ရင်တော့ တရုတ်ရဲ့ စီးပွားရေးလုပ်ငန်းတွေကို အယုံအကြည်နည်းတဲ့

အခြေအနေက ပိုဆိုးလာပါလိမ့်မယ် ။ တရုတ်နိုင်ငံက ငြိမ်းချမ်းရေးလုပ်ငန်းစဉ်မှာ ကြားဝင်ပံ့ပိုးသူအနေနဲ့ မှန်မှန်ကန်ကန် ရပ်တည်ပါဝင်မယ်ဆိုတဲ့ အနေအထားကိုလဲ ဆုံးရှုံးရမှာ ဖြစ်ပါတယ်။'

စီမံကိန်းများအားလုံးအတွက် ဒေသခံ လူမှု အသိုင်းအဝန်းများ၊ အရပ်ဖက်အဖွဲ့အစည်းများနှင့် သေသေချာချာတိုင်ပင်ဆွေးနွေးကာ ဆုံးဖြတ်ချက်တိုင်း ချမှတ်သည့်ဖြစ်စဉ်တွင် ၎င်းတို့အားလုံးအဓိပ္ပာယ်ရှိရှိပါဝင်နိုင်ရန်မှာ အလွန်အရေးကြီးပါသည်။ ထိုသို့ဖြစ်လာနိုင်ရန် အစကပင် စီမံကိန်းအဆိုပြုလွှာ၊ ဒီဇိုင်းပုံဖော်ခြင်း၊ ဖြစ်လာနိုင်သော အကျိုးဆက်များအပါအဝင် စသည်တို့နှင့် ပတ်သက်သော သတင်းအချက်အလက်များကို လုံလုံလောက်လောက် အချိန်နဲ့တပြေးညီ လက်လှမ်းမှီရနိုင်အောင် စီစဉ်ပေးရန် မဖြစ်မနေလိုအပ်သည်။

ပိုးလမ်းမ စီမံကိန်း၏ အနာဂတ်သည် ဘာသာရေး လူမျိုးရေး ပဋိပက္ခများ၊ လက်နက်ကိုင် ပဋိပက္ခများ၏ အနာဂတ်၊ ထို့အပြင် ငြိမ်းချမ်းရေးနှင့် အပြန်အလှန်ဆွေးနွေးပွဲများ ဖြစ်ပေါ်ရန် ကြိုးပမ်းနေခြင်း၏ အနာဂတ်များနှင့် ဆက်နွယ်နေပါသည်။ ပိုးလမ်းမစီမံကိန်းကို လိုလားသူများကပင် စီမံကိန်းများကြောင့်ရှိနေသော ပဋိပက္ခများ သို့မဟုတ် ပဋိပက္ခအသစ်များတိုး၍ ထပ်ဖြစ်မလာစေရန် လိုလားတောင့်တနေကြသည်။ ပဋိပက္ခဖြစ်နေသော နေရာဒေသများတွင် ထိခိုက်ဆုံးရှုံးမှုများ တိုးမလာရန်နှင့် စစ်ဘောင်တိုးချဲ့မှုများမဖြစ်စေရန် ပိုးလမ်းမ စီမံကိန်းများနှင့်ပတ်သက်သော ပဋိပက္ခဖြစ်နိုင်ချေ လေ့လာဆန်းစစ်မှုများကို ကျယ်ကျယ်ပြန့်ပြန့်လုပ်ဆောင်ကာ နားလည်မှု တည်ဆောက်သွားရန် မဖြစ်မနေလိုပါမည်။ ငြိမ်းချမ်းရေးလုပ်ငန်းစဉ်အား ပံ့ပိုးကူညီမည်ဟုဆိုထားသော တရုတ်အစိုးရအနေနှင့် ပိုးလမ်းမစီမံကိန်းများက ငြိမ်းချမ်းရေး တည်ဆောက်ခြင်းနှင့် အမျိုးသားရင်ကြားစေရေးကို အဟန့်အတားမဖြစ်စေရန်နှင့် အန္တရာယ်မဖြစ်စေရန် အလေးထားသင့်ပြီး စီးပွားရေးအကျိုးအမြတ်ကို ငြိမ်းချမ်းရေးထက်ပို၍ ဦးစားမပေးသင့်ပါ။

Endnotes

- 1 Theresa Fallon, 'The New Silk Road: Xi Jinping's Grand Strategy for Eurasia,' *American Foreign Policy Interests* 37, no. 3 (May 4, 2015): 140–47; Michael Clarke, 'The Belt and Road Initiative: China's New Grand Strategy?,' *Asia Policy* 24, no. 1 (August 9, 2017): 71–79; Simon Shen and Wilson Chan, 'A Comparative Study of the Belt and Road Initiative and the Marshall Plan,' *Palgrave Communications* 4, no. 1 (2018): 1–11.
- 2 Han Yang and Zongduo Wen, 'Belt and Road Initiative Marks Progress among Key Nations-Belt and Road Portal,' *China Daily Global*, 30 September 2019. People's Daily Online, 'China Releases Report on BRI Progress,' 26 April 2019
- 3 This understanding of the BRI is based on Asia-Europe Peoples' Forum (AEPF) 'The Belt and Road Initiative: An AEPF Framing Paper' Asia-Europe Peoples' Forum, October 2019. TNI contributed to the development of this framing paper.
- 4 Transnational Institute, 'China's Engagement in Myanmar: From Malacca Dilemma to Transition Dilemma', TNI, Myanmar Policy Briefing No.19, July 2016.
- 5 UN Human Rights Council, 'Report of the independent international fact-finding mission on Myanmar', UN Human Rights Council, 12 September 2018.
- 6 Lahpai Seng Raw, 'China's Belt & Road Initiative: A Cautionary Tale for the Kachins', *Commentary*, Transnational Institute, 10 January 2019, <https://www.tni.org/en/article/chinas-belt-road-initiative-a-cautionary-tale-for-the-kachins>.
- 7 See Walden Bello, 'Paradigm Trap: The development establishment's embrace of Myanmar and how to break loose', (Transnational Institute, Amsterdam, May 2018).
- 8 David Harvey, *Seventeen Contradictions and the End of Capitalism*, (Oxford University Press, Oxford, 2014) p. 151. The framing of the BRI specifically as a spatial fix is based on Lee Jones' innovative take in 'The Political Economy of China's Belt and Road Initiative' (paper presented at Australian International Political Economy Network Workshop, Perth, Australia, 2019)
- 9 Ibid
- 10 Ibid p. 151
- 11 Lee Jones, 'The Political Economy of China's Belt and Road Initiative'
- 12 Chris Alden and Martyn Davies, 'A Profile of the Operations of Chinese Multinationals in Africa,' *South African Journal of International Affairs* 13, no. 1 (2006): 83–96; China Policy, 'China Going Global: Between Ambition and Capacity' (China Policy, April 2017), <https://policycn.com/wp-content/uploads/2017/05/2017-Chinas-going-global-strategy.pdf>; Cristelle Maurin and Pichamon Yeophantong, 'Going Global Responsibly? China's Strategies Towards 'Sustainable' Overseas Investments,' *Pacific Affairs* 86, no. 2 (2013): 281–303.
- 13 Harvey, *Seventeen Contradictions and the End of Capitalism*, p. 181; Fang Cai and Kam Wing Chan, 'The Global Economic Crisis and Unemployment in China,' *Eurasian Geography and Economics* 50, no. 5 (2009): 513–531.
- 14 Ibid.
- 15 昆明信息港 [Kunming Information Portal], '今年云南投500亿建高速 在建26条[This Year Yunnan Invested 50 Billion to Construct 26 Highways.],' 昆明信息港 [Kunming Information Portal], 14 July 2014, <https://www.kunming.cn/news/c/2014-07-14/3624544.shtml>.
- 16 Moody's Public Sector Europe, 'Moody's Publishes New Report on Chinese Regional and Local Governments — Yunnan,' Moody's, 13 December 2018, https://www.moody.com/research/Moodys-publishes-new-report-on-Chinese-regional-and-local-governments--PR_392850.
- 17 Dinny McMahon, *The Great Wall of Debt: Shadow Banks, Ghost Cities, Massive Loans, and the End of the Chinese Miracle*, EPUB (New York, Houghton Mifflin, 2018), ch.2.
- 18 Ibid.
- 19 Lee Jones, 'Understanding China's 'Belt and Road Initiative': Beyond 'Grand Strategy' to a State Transformation Analysis', 2019, p. 10
- 20 Yuen Yuen Ang, 'Demystifying Belt and Road.' *Foreign Affairs*, 20 June 2019,
- 21 Shahar Hameiri and Lee Jones, 'Rising Powers and State Transformation: The Case of China,' *European Journal of International Relations* 22, no. 1 (2016): 72–98.
- 22 Ang, 'Demystifying Belt and Road.'
- 23 Ibid.
- 24 Jones, 'The Political Economy of China's Belt and Road Initiative'
- 25 James D. Sidaway and Chih Yuan Woon, 'Chinese Narratives on 'One Belt, One Road' (一带一路) in Geopolitical and Imperial Contexts,' *The Professional Geographer* 69, no. 4 (2 October 2017): 591–603, <https://doi.org/10.1080/0330124.2017.1288576>.
- 26 National Development and Reform Commission, Ministry of Foreign Affairs, and Ministry of Commerce, 'Vision and Actions on Jointly Building Silk Road Economic Belt and 21st-Century Maritime Silk Road,' 2015, http://en.ndrc.gov.cn/newsrelease/201503/t20150330_669367.html.
- 27 This is the author's own translation from the Chinese version. The English translation of the Visions and Mission document describes 'unimpeded trade and investment' as a 'major topic' of the BRI.

- 28 Office of the Leading Group for Promoting the Belt and Road Initiative, 'The Belt and Road Initiative Progress, Contributions and Prospects.'; 诚 [Cheng] 程 [Cheng], 晓晨 [Xiaochen] 陈 [Chen], and 泉霖 [Quanlin] 何 [He], '建立争端解决机制为 '一带一路' 护航 [Establish a Dispute Settlement Mechanism for the 'Belt and Road' Convoy],' 21 世纪经济报道 [21st Century Business Herald], 30 January 2018, http://epaper.21jingji.com/html/2018-01/30/content_79728.htm. Chinese academics consider the current ISDS system to be dominated by western countries and agencies.
- 29 Lee Jones, 'Understanding Chinese Companies: Beyond 'China, Inc.,'' in *State of Power 2020*, (Transnational Institute, Amsterdam, Forthcoming).
- 30 Xuanzun Liu, 'Nation Finds Antarctic Airport Site,' *Global Times*, December 17, 2018
- 31 Lee Jones, 'Understanding Chinese Companies: Beyond 'China, Inc.,''
- 32 Lee Jones, 'Understanding Chinese Companies: Beyond 'China, Inc.,''
- 33 Buren China Law Offices, 'Chinas New Policy on Outbound Investment,' *China Law Special*, September 2017, <https://www.burenlegal.com/sites/default/files/usercontent/content-files/Chinas%20new%20policy%20on%20outbound%20investment.pdf>.
- 34 'Procurement - World Bank Listing of Ineligible Firms & Individuals,' World Bank, accessed October 4, 2019, <https://projects.worldbank.org/en/projects-operations/procurement/debarred-firms>. This list includes companies or their subsidiaries who are currently implementing BRI projects in Myanmar such as China Railway Group, Dongfang Electronics and China Energy Engineering Group Hunan Electric Power Design Institute
- 35 Lee Jones and Yizheng Zou, 'Rethinking the Role of State-Owned Enterprises in China's Rise,' *New Political Economy* 22, no. 6 (2 November, 2017): 743-60; Shahar Hameiri and Lee Jones, 'China Challenges Global Governance? Chinese International Development Finance and the AIB,' *International Affairs* 94, no. 3 (1 May 2018): 573-93.
- 36 Chinese Academy of International Trade and Economic Cooperation, Ministry of Commerce of the People's Republic of China, Research Centre of the State-owned Assets Supervision and Administration Commission of the State Council of the People's Republic of China, and United Nations Development Programme China, '2017 Report on the Sustainable Development of Chinese Enterprises Overseas,' May 2017, <https://www.cn.undp.org/content/china/en/home/library/south-south-cooperation/2017-report-on-the-sustainable-development-of-chinese-enterprise.html>.
- 37 Sai Wansai, 'China's Thai-Myanmar border investment: Shwe Kokko Chinatown Mega-Project,' *Shan Herald Agency for News*, 28 June 2019. Naw Betty Han, 'Shwe Kokko: A Paradise for Chinese Investment,' *Frontier Myanmar*, 5 September 2019. Nyein Nyein, 'Chinese Developer's Grand Claims Spark Fresh Concern in Karen State.'
- 38 David I. Steinberg and Hongwei Fan, *Modern China-Myanmar Relations: Dilemmas of Mutual Dependence* (NIAS Press, Copenhagen, 2012) p.146.
- 39 Myat Thein, *Economic Development of Myanmar* (Singapore, Institute of Southeast Asian Studies, 2004), 122.
- 40 Toshihiro Kudo, *Myanmar's Economic Relations with China: Can China Support the Myanmar Economy?* (Institute of Developing Economies, Chiba, Japan, 2006), 8.
- 41 Pál Nyíri, 'Chinese Entrepreneurs in Poor Countries: A Transnational 'Middleman Minority' and Its Futures,' *Inter-Asia Cultural Studies* 12, no. 1 (2011): 145-53.
- 42 Toshihiro Kudo, *Myanmar's Economic Relations with China: Can China Support the Myanmar Economy?*
- 43 Pál Nyíri, 'Chinese Entrepreneurs in Poor Countries: A Transnational 'Middleman Minority' and Its Futures.'
- 44 David I. Steinberg and Hongwei Fan, *Modern China-Myanmar Relations: Dilemmas of Mutual Dependence*
- 45 杜兰 [Du Lan], '一带一路' 建设背景下中国与缅甸的经贸合作 [China-Myanmar Economic Cooperation under the Context of 'the Belt and Road' Initiative], *东南亚纵横 [Around Southeast Asia]*, no. 1 (2017): 29-35.
- 46 宋清润 [Song Qingrun], '缅甸民盟新政府执政以来 '一带一路' 倡议下的中缅合作进展与挑战 [Progression and Challenges in the Sino-Myanmar Cooperation with the 'Belt and Road' Initiative in the Governance of Burma's NLD], *战略决策研究 [Journal of Strategy and Decision Making]* 8, no. 5 (2017): 3-31.
- 47 David I. Steinberg and Hongwei Fan, *Modern China-Myanmar Relations: Dilemmas of Mutual Dependence*
- 48 Compiled from the *China National Statistics Book*, National Bureau of Statistics of China, editions: 1990-2005. China has a total of 34 provincial level units, including 23 provinces, 5 autonomous regions, 4 provincial level municipalities, and 2 special administrative regions.
- 49 Transnational Institute, 'China's Engagement in Myanmar', p.8.
- 50 Ibid.
- 51 See e.g., Global Witness, 'A Choice for China; Ending the destruction of Burma's northern frontier forests', October 2005; Global Witness, 'A Disharmonious Trade: China and the continued destruction of Burma's northern frontier forests', October 2009; Yimou Lee & Joel Schectman, 'How a rebel Myanmar tin mine may up-end a global supply chain', Special Report, Reuters, 28 November 2016; Environmental Investigation Agency, 'State of Corruption:

- The top-level conspiracy behind the global trade in Myanmar's stolen teak, February 2019.
- 52 For a discussion on these events, see e.g., Transnational Institute, 'China's Engagement in Myanmar'.
 - 53 Based on authors own calculations based on information in David I. Steinberg and Hongwei Fan, *Modern China-Myanmar Relations: Dilemmas of Mutual Dependence* (NIAS Press, Copenhagen, 2012) Appendix 3.
 - 54 See Transnational Institute, 'Withdrawal Symptoms in the Golden Triangle' (Transnational Institute, Amsterdam, 9 January 2009) p. 64-65.
 - 55 *Guidelines for Overseas Investment and Cooperation in Other Countries and Regions (Myanmar)*, p. 57. As quoted in David I. Steinberg and Hongwei Fan, *Modern China-Myanmar Relations: Dilemmas of Mutual Dependence*, p.232
 - 56 Tom Kramer, 'Burma's Cease-fires at Risk: Consequences of the Kokang Crisis for Peace and Democracy', (Transnational Institute, Amsterdam, September 2009); Transnational Institute, 'From Military Confrontation to Political Dialogue; Consequences of the Kokang Crisis for an Inclusive Peace in Myanmar', TNI Myanmar Policy Briefing No.15, July 2015.
 - 57 Clifford McCoy, 'China, Myanmar reaffirm strategic vows', Asia Times, 16 September 2010.
 - 58 Central Statistical Organisation (CSO), Myanmar government, 2012
 - 59 Thomas Maung Shwe, 'KIO warns China: Myitsone Dam could spark 'civil war'', Mizzima News, 20 May 2011.
 - 60 Jacob Goldberg, 'Myanmar's Great Power Balancing Act', The Diplomat, 29 August 2014.
 - 61 Lun Min Maung & Ye Mon, 'Myanmar apologises to China over cross-border bombing', Myanmar Times, 3 April 2015; Ankit Panda, 'After Myanmar Bombing, China Deploys Jets, Warns of 'Resolute Measures'', The Diplomat, 15 March 2015.
 - 62 Yun Sun, 'After Border Bombing, What's Next for Burma and China?', The Irrawaddy, 18 March 2015.
 - 63 'Tatmadaw never tolerates attempts to encroach upon Myanmar's sovereignty: Army holds press conference', Global New Light of Myanmar, 21 February 2015; and 'President U Thein Sein vows not to lose an inch of Myanmar's territory, honours military personnel who fight against Kokang renegades', Global New Light of Myanmar, 16 February 2015.
 - 64 Aung Zeya, 'Outcome of Pang Seng conference and the true identity of UWSA', Global New Light of Myanmar, 17 May 2015.
 - 65 Jane Perlez, 'China Showers Myanmar With Attention, as Trump Looks Elsewhere,' Jane Perlez, 'China Showers Myanmar With Attention, as Trump Looks Elsewhere,' The New York Times, 7 August 2018.
 - 66 Ying Yao and Youyi Zhang, 'Public Perception of Chinese Investment in Myanmar and Its Political Consequences: A Survey Experimental Approach' (International Growth Centre, March 2018); 宋清润 [Song Qingrun], '缅甸民盟新政府执政以来 '一带一路' 倡议下的中缅合作进展与挑战 [Progression and Challenges in the Sino-Myanmar Cooperation with the 'Belt and Road' Initiative in the Governance of Burma's NLD],'
 - 67 宋清润 [Song Qingrun], '缅甸民盟新政府执政以来 '一带一路' 倡议下的中缅合作进展与挑战 [Progress and Challenges in Sino-Myanmar Cooperation under the 'Belt and Road' Initiative since the NLD Government took office]' ; 杜兰 [Du Lan], ' '一带一路' 建设背景下中国与缅甸的经贸合作 [China-Myanmar Economic Cooperation under the Context of 'the Belt and Road' Initiative] 李晨阳 [Li Chenyang], '缅甸与中国的 '一带一路' 倡议 [Myanmar and China's 'One Belt One Road' Initiative], 世界知识 [World Affairs], no. 16 (2016): 73-73.
 - 68 宋清润 [Song Qingrun], '缅甸民盟新政府执政以来 '一带一路' 倡议下的中缅合作进展与挑战 [Progression and Challenges in the Sino-Myanmar Cooperation with the 'Belt and Road' Initiative in the Governance of Burma's NLD], Du, 2017, 李晨阳 [Li Chenyang], '缅甸与中国的 '一带一路' 倡议 [Myanmar and China's 'One Belt One Road' Initiative], 世界知识 [World Affairs], no. 16 (2016): 73-73.
 - 69 李晨阳 [Li Chenyang], '缅甸与中国的 '一带一路' 倡议 [Myanmar and China's 'One Belt One Road' Initiative],'
 - 70 李晨阳 [Li Chenyang], '缅甸与中国的 '一带一路' 倡议 [Myanmar and China's 'One Belt One Road' Initiative],'
 - 71 Authors own calculations based on the following sources: 'Foreign Trade Reaches 14.7t Yuan in H1 of 2019,' China Daily, July 12, 2019; 'China-Myanmar Oil Pipeline Carries 5 Mln Tonnes Crude in H1,' Xinhua, July 21, 2019,.
 - 72 David I. Steinberg and Hongwei Fan, *Modern China-Myanmar Relations: Dilemmas of Mutual Dependence* p 223. See Steinberg and Fan 2012 Appendix 3 for a timeline of events in Sino-Myanmar relations including the agreements signed.
 - 73 Republic of the Union of Myanmar Ministry of Transport, 'The Survey Program for the National Transport Development Plan in the Republic of the Union of Myanmar Final Report', Yangon, 2014. The Government of the Republic of the Union of Myanmar Ministry of Industry, 'Industrial Policy,' Yangon, February 2016.
 - 74 Charlie Thame, 'SEZs and Value Extraction from the Mekong: A case study on the control and exploitation of land and labour in Cambodia and Myanmar's Special Economic Zones.' (Focus on the Global South, Bangkok, 2017). For a critique of these policies in Myanmar, see Walden Bello, 'Paradigm Trap: The development establishment's embrace of Myanmar and how to break loose.'

- 75 Nan Lwin, 'Gov't Signs MoU with Beijing to Build China-Myanmar Economic Corridor,' *The Irrawaddy*, 13 September 2018.
- 76 Nan Lwin, 'Second BRI Forum Roundup—How Myanmar Fares,' *The Irrawaddy*, 6 May 2019.
- 77 Ibid.
- 78 Government of the Republic of Latvia and Government of the People's Republic of China, 'Memorandum of Understanding between the Government of the Republic of Latvia and the Government of the People's Republic of China on Cooperation within the Framework of the Silk Road Economic Belt and the 21st Century Maritime Silk Road Initiative,' 24 October 2016, tap.mk.gov.lv/doc/2016_11/AM_MoU_EN_20161024.2386.docx.
- 79 Myat Pyae Phyo, 'China-Myanmar Economic Corridor a "Win-Win,"' *The Irrawaddy*, 13 December 2018.
- 80 Nan Lwin, 'New Chinese Ambassador Vows to Seek "Practical Cooperation" with Myanmar on BRI Projects,' *The Irrawaddy*, 19 June 2019.
- 81 'China-Myanmar Economic Corridor Construction Yields Fruitful Results under BRI-Belt and Road Portal,' *Belt and Road Portal*, 8 January 2019, <https://eng.yidaiyilu.gov.cn/qwyw/rdxw/98725.htm>.
- 82 Yun Sun, 'Slower, Smaller, Cheaper: The Reality of the China-Myanmar Economic Corridor,' *Frontier Myanmar*, 26 September 2019.
- 83 Khin Khin Kyaw Kyee, 'China's Multi-Layered Engagement Strategy and Myanmar's Reality: The Best Fit for Beijing's Preferences,' Institute for Strategy and Policy-Myanmar, China Research Project, Working Paper No.1, February 2018.
- 84 Aung Zaw, 'Say No to Myitsone,' *The Irrawaddy*, 6 February 2019.
- 85 Robin Gomes, 'Myanmar cardinal lashes out at controversial dam on Irrawaddy,' *Vatican News*, 30 January 2019.
- 86 Kyaw Kyee, 'China's Multi-Layered Engagement Strategy and Myanmar's Reality'.
- 87 International Hydropower Association, '2019 Hydropower Status Report', International Hydropower Association, London, 2019.
- 88 Benxi Liu et al., 'Hydropower Curtailment in Yunnan Province, Southwestern China: Constraint Analysis and Suggestions,' *Renewable Energy* 121 (1 June 2018): 700–711. Yujian Ye et al., 'Cause Analysis and Policy Options for the Surplus Hydropower in Southwest China Based on Quantification,' *Journal of Renewable and Sustainable Energy* 10, no. 1 (20 February 2018).
- 89 '国家能源局：电力领域“弃水”“弃风”“弃光”状况缓解' National Energy Administration: Electric Power Sector 'Discarded Water', 'Discarded Wind', 'Discarded Light' Situation Eases], *新华网* [Xinhua], 28 January 2019,
- 90 Ibid. Despite this overcapacity, Chinese energy corporations continue to build large-scale hydropower plants in western China including the world's second largest hydropower dam the, 60 billion kWh 'Baihetan Hydro Power Station', on the borders of Yunnan and Sichuan Provinces Xin Zheng, 'Hydropower Plant Shows off Domestic Expertise,' *China Daily*, 19 July 2018.
- 91 Eleven Media, '44% of Households Have Access to Electricity; 10% Increase in Three Years,' *Eleven Media Group*, 9 April 2019.
- 92 Dieter Billen, 'Electrifying Myanmar's power grids,' *Myanmar Times*, 17 August 2016. Converted to billion kilowatts by the author.
- 93 '南方电网：十载同心铸辉煌 [China Southern Power Grid: Ten Years of Glory Forged Together],' *人民日报* [People's Daily], 26 December 2012.
- 94 International Rivers, 'China Southern Power Grid,' *International Rivers*, accessed October 7, 2019, <https://www.internationalrivers.org/campaigns/china-southern-power-grid>.
- 95 中国南方电网 [China Southern Power Grid], '500千伏中缅联网项目中方工作组挂牌 [500 KV China-Myanmar Networking Project's Chinese Working Group Listed],' 31 October 2017.
- 96 '南方电网：中缅联网项目已到关键节点,' [China Southern Power Grid: China-Myanmar Grid Project has reached a key node] *Sina Finance*, 29 May 2015.
- 97 Ibid
- 98 中国南方电网 [China Southern Power Grid], '500千伏中缅联网项目中方工作组挂牌 [500 KV China-Myanmar Networking Project's Chinese Working Group Listed],'
- 99 Ibid.
- 100 Ibid
- 101 国家能源局 [National Energy Administration], '对十三届全国人大一次会议第3267号建议的答复(国能建电力(2018)86号) [Reply to Recommendation No. 3267 of the First Session of the 13th National People's Congress],' 19 July 2018, http://zfxgk.nea.gov.cn/auto84/201812/t20181219_3537.htm.
- 102 Ibid.
- 103 State Grid Corporation of China, 'Kou Wei Met with Minister of Electricity and Energy of Myanmar,' 24 August 2018, http://www.sgcc.com.cn/html/sgcc_mobile_en/col2017113008/2018-11/29/20181129091520443924877_1.shtml.
- 104 '缅甸电力与能源部部长到访南方电网公司 [Myanmar Minister of Electricity and Energy Visited China Southern Power Grid Corporation],' *能源界* [Energy Sector], 29

- August 2018, <http://www.nengyuanjie.net/article/17386.html>.
- 105 Nan Lwin, 'Gov't to Buy Electricity from China to Cover Shortfall,' *The Irrawaddy*, 14 May 2019.
- 106 Ibid.
- 107 'Trilateral Ministerial Meeting Held for Electric Power Trading Initiative between Myanmar-China-Bangladesh,' *Global New Light Of Myanmar*, 9 March 2018.
- 108 Embassy of the People's Republic of China in the Republic of the Union of Myanmar, '洪亮大使出席缅甸克钦邦北部联通国家主干电网工程开工仪式 [Ambassador Hong Liang Attended the Ground-breaking Ceremony for the Backbone Network Power Transmission Project in Northern Kachin State, Myanmar],' 14 November 2017, <https://www.fmprc.gov.cn/ce/cemm/chn/sgxw/t1510339.htm>.
- 109 'China's Grid Corporation Launches 230 KV Power Transmission Line, Substation Project in Northwestern Myanmar.' *Xinhua*, 10 November 2017.
- 110 China Electric Power Equipment and Technology Corporation, 'New Progress Made in China-Myanmar Power Cooperation,' 15 November 2017, http://www.cet.sgcc.com.cn/html/zdzb/col1310000085/2018-01/03/20180103173401912142387_1.html.
- 111 Ministry of Electricity and Energy (MOEE). 'Dr. Tun Naing, Deputy Minister for Ministry of Electricity and Energy, Inspects Construction Status of 230 KV Shwebo Primary Substation,' 31 December 2018. <http://www.moee.gov.mm/en/ignite/contentView/947>.
- 112 Union Resources & Engineering Co.,Ltd [UREC], 'Brief Introduction to UREC,' <http://www.urec.com.cn/en/about.htm>.
- 113 Ibid
- 114 International Finance Corporation. 'Baseline Assessment Report Hydropower: Strategic Environmental Assessment of the Hydropower Sector in Myanmar.' (Washington D.C.: International Finance Corporation (IFC), 2017) <http://documents.worldbank.org/curated/en/857971548867615099/pdf/134197-WP-MM-V2-SEA-Baseline-Assessment-Hydropower-PUBLIC.pdf>.
- 115 Yimou Lee & Shoon Naing, 'Exclusive: China in talks to sell electricity to Myanmar amid warming ties,' *Reuters*, 4 August 2017.
- 116 Ibid
- 117 Myanmar Ministry of Electricity and Energy (MOEE), 'Opening Ceremony of 500kV Kankaung (Meiktila) – Saparkyawe (Taungoo) Transmission Line Stringing (146 Miles),' 17 March 2019, <http://www.moee.gov.mm/en/ignite/contentView/1057>.
- 118 In September 2019, after the project was completed, CEEG-HEPDI was debarred from Work Bank Group projects for a fraudulent bid for a contract they won in relation to the construction of the Lusaka electricity transmission and distribution system in Zambia. 'World Bank Group Debars China Energy Engineering Group Hunan Electric Power Design Institute Co., Ltd.,' *World Bank*, 11 September 2019, <https://www.worldbank.org/en/news/press-release/2019/09/11/world-bank-group-debars-china-energy-engineering-group-hunan-electric-power-design-institute-co-ltd>.
- 119 Yue Liu et al., 'Competitiveness of Hydropower Price and Preferential Policies for Hydropower Development in Tibet and the Sichuan-Yunnan Tibetan Area of China,' *Water Policy* 20, no. 6 (1 December 2018): 1092–1111,
- 120 Befut Global Inc., 'Infrastructure Projects,' Befut Global Inc, accessed 7 October 2019, <http://www.befutglobal.net/infrastructure-projects>.
- 121 Mike Davis, 'Erik Prince in Myanmar – an Own Goal in the Making for China's Belt and Road Investments?,' *Global Witness*, 29 March 2019, <https://www.globalwitness.org/en/blog/erik-prince-in-myanmar-an-own-goal-in-the-making-for-chinas-belt-and-road-investments/>.
- 122 中国电力技术装备有限公司 [China Electric Power Equipment and Technology Corporation], '“一带一路”之五年：国家电网助缅甸架起“北电南送”通道 [Five Years of the 'Belt and Road': State Grid Helps Myanmar to set up the 'North to South Electricity Transmission' Passage],' 17 April 2018, http://www.cet.sgcc.com.cn/html/zdzb/col1310000045/2018-04/28/20180428093947741886647_1.html. 新华网 [Xinhua], '中国电力企业助力缅甸“北电南送” [Chinese Power Companies Help Myanmar 'North-South Electricity Transmission Project'],' 新华网 [Xinhua], 11 October 2017.
- 123 International Rivers, 'China Southern Power Grid,' International Rivers. International Finance Corporation. 'Baseline Assessment Report Hydropower: Strategic Environmental Assessment of the Hydropower Sector in Myanmar.'
- 124 Republic of the Union of Myanmar, 'Myanmar National Electrification Project Environmental and Social Management Framework: Volume 1: Main Report,' 27 July 2018.
- 125 Lewis, Charlton. 'China's Dam Boom Is an Assault on Its Great Rivers' *The Guardian*, 4 November 2013, sec. Environment.
- 126 Yue Liu et al., 'Competitiveness of Hydropower Price and Preferential Policies for Hydropower Development in Tibet and the Sichuan-Yunnan Tibetan Area of China,' *Water Policy* 20, no. 6 (December 1, 2018): 1092–1111.
- 127 Macdonald, Connor. 'Myanmar: Hydropower and the Cost

of Life.' Al Jazeera. 30 June 2016

- 128 International Finance Corporation (IFC), 'Strategic Environmental Assessment of the Myanmar Hydropower Sector - Final Report' (Washington D.C.: International Finance Corporation (IFC), 2018), https://www.ifc.org/wps/wcm/connect/f21c2b10-57b5-4412-8de9-61eb9d2265a0/SEA_Final_Report_English_web.pdf?MOD=AJPERES&CVID=mslr9yx.
- 129 Thomas Kean, 'China Advising on Hydro Policy as Govt Backs Away from IFC Assessment | Frontier Myanmar,' Frontier Myanmar, 8 February 2019.
- 130 Seamus Martov, 'Dam Project in Northern Myanmar Will Destroy Remote River Valley, Environmentalist Group Warns,' *The Irrawaddy*, 29 August 2017, <https://www.irrawaddy.com/news/burma/dam-project-in-northern-myanmar-will-destroy-remote-river-valley-environmentalist-group-warns.html>.
- 131 Tom Kramer, Oliver Russell & Martin Smith, 'From War to Peace in Kayah (Karenni) State: A Land at the Crossroads in Myanmar' (Transnational Institute, June 2018), pp.115-17.
- 132 晨阳 [Li Chenyang], '滇缅铁路的前世今生[The past and present of the Yunnan-Myanmar railway],' 世界知识 [World Affairs], no. 10 (2019): 73.
- 133 Ibid
- 134 Ibid
- 135 Ibid
- 136 Ibid
- 137 Ibid
- 138 Ibid
- 139 '中国中铁递交中缅铁路通道410公里可研报告！ [China Railway Group Submitted the 410km Feasibility Study Report of the China-Myanmar Railway Corridor!],' 搜狐 [Sohu], 29 April 2017, www.sohu.com/a/310965986_607755.
- 140 Steinberg and Fan, *Modern China-Myanmar Relations: Dilemmas of Mutual Dependence*, 407
- 141 '第二届中缅经济走廊落幕 共同绘就美好合作愿景[The Second China-Myanmar Economic Corridor Ended with a Vision of a Beautiful Cooperation],' 缅甸《金凤凰》中文报社 [Golden Phoenix], 18 March 2019.
- 142 '中缅铁路项目搁浅 中国中铁憾别千亿工程 [China-Myanmar Railway Project Stranded, China Railway Regrets Will Not Get Hundreds of Billions in Projects],' 证券时报网 [Securities Times], 23 July 2014.
- 143 '中国中铁与缅甸签订铁路项目谅解备忘录补充协议 [China Railway and Myanmar Signed a Supplementary Agreement for a Memorandum of Understanding on Railway Projects],' 中央政府门户网站 [Central Government Portal], 28 May 2011, http://www.gov.cn/jrzq/2011-05/28/content_1872766.htm.
- 144 'Myanmar, China agree cross-border rail project', Reuters, 28 April 2011.
- 145 '中缅铁路项目搁浅 中国中铁憾别千亿工程 [China-Myanmar Railway Project Stranded, China Railway Regrets Will Not Get Hundreds of Billions in Projects];'
- 146 The Asia World Group, one of Myanmar's largest conglomerates, is owned by ethnic Kokang businessman Steven Law who had close ties with Myanmar's military government during this period.
- 147 Jacob Goldberg, 'Myanmar's Great Power Balancing Act', *The Diplomat*, 29 August 2014.
- 148 '中缅铁路项目搁浅 中国中铁憾别千亿工程 [China-Myanmar Railway Project Stranded, China Railway Regrets Will Not Get Hundreds of Billions in Projects];'
- 149 昆明信息港 [Kunming.cn], '大瑞铁路高黎贡山隧道正洞双线段贯通 [The Dali-Ruili Railway Gaoligongshan Tunnel],' 5 July 2017, <https://www.kunming.cn/news/c/2017-07-05/4677716.shtml>, 昆明信息港 [Kunming.cn], '大瑞铁路高黎贡山隧道工程顺利推进 [The Dali-Ruili Railway Gaoligongshan Tunnel Project Progresses Smoothly],' 10 November 2016, <https://www.kunming.cn/news/c/2016-11-10/4420083.shtml>.
- 150 'Dali-Ruili Railway Expected to Open to Traffic by 2021,' Yunnan Gateway, 10 July 2017, http://english.yunnan.cn/html/2017/consulgeneral_0710/11838.html.
- 151 Wanli Yang and Yingqing Li, 'Trans-Asian Railway Construction on Track,' *China Daily*, 17 March 2018,
- 152 '中缅铁路项目搁浅 中国中铁憾别千亿工程 [China-Myanmar Railway Project Stranded, China Railway Regrets Will Not Get Hundreds of Billions in Projects],' 证券时报网 [Securities Times], 23 July 2014.
- 153 中国铁路新闻网 [China Railway News Network], '李长进率团访问缅甸, 积极推动中缅铁路通道项目 [Li Changjin Led a Delegation to Visit Myanmar and Actively Promoted the China-Myanmar Railway Passage Project],' 21 July 2017.
- 154 Ibid.
- 155 Li Changjin Paid a Visit to Myanmar to Promote China-Myanmar Railway Passage Project,' *China Railway Group Limited*, 5 March 2017, <http://www.crecg.com/english/2691/2743/21757/index.html>.
- 156 Ibid.
- 157 Nan Lwin, 'Analysis: Muse-Mandalay Railway Agreement with China Raises Debt, Conflict Fears,' *The Irrawaddy*, 31 October 2018.
- 158 'China Railway Engineering Group,' *Fortune Global 500*, accessed 5 October 2019, <https://fortune.com/global500/2019/china-railway-engineering>.
- 159 *China Railway Group*, 'Fine Projects,' *China Railway Group Limited*, accessed 5 October 2019, <http://www.crecg.com/english/10059090/10059186/49f7f8c7/index2.html>.

- 160 Morgan Erickson-Davis, 'China Unveils Plans for Huge Railway in South America,' Mongabay Environmental News, 27 May 2015 . Amy Chew, 'Discontent in Indonesia over High-Speed Rail Project Jointly Developed with China May Turn the Current Impasse into a More Protracted One,' South China Morning Post, 19 February 2016.
- 161 Ministry of Commerce of the PRC, '中铁二院与缅甸铁路局签署铁路人才培养谅解备忘录 [China Eryuan Railway and Myanmar Railways Sign a Memorandum of Understanding on Railway Talent Training],' Ministry of Commerce of the PRC, 29 December 2017, <http://www.mofcom.gov.cn/article/i/dxfw/cj/201712/20171202692260.shtml>.
- 162 China Railway Group, 'CREC Vice-President Ren Hongpeng Met with Myanmar's Minister of Planning and Finance U Soe Win,' China Railway Group Limited, 9 December 2018, <http://www.crecg.com/english/2691/2743/37382/index.html>.
- 163 China Railway Group, '李长进会见缅甸交通与通信部部长 [Li Changjin Meets with Myanmar Minister of Transport and Communications]'
- 164 CREC International Business Division, 'CREC President ZHANG Meets with Minister of Transport and Communications of Myanmar'
- 165 Kinling Lo, 'China, Myanmar look into railway project linking Muse to Mandalay,' South China Morning Post, 23 October 2018.
- 166 缅甸《金凤凰》中文报, '中缅铁路缅甸段正式启动勘测 [Survey of the Myanmar section of the China-Myanmar Railway officially launched],' 缅甸《金凤凰》中文报社 [Myanmar Golden Phoenix], 15 January 2019.
- 167 缅甸《金凤凰》中文报, '中缅铁路缅甸段正式启动勘测 [Survey of the Myanmar section of the China-Myanmar Railway officially launched]'
- 168 Nyein Nyein, 'Tatmadaw Announces Four-Month Ceasefire in North, Northeast,' The Irrawaddy, 21 December 2018.
- 169 China Railway Group, 'CREC President ZHANG Meets with Minister of Transport and Communications of Myanmar,' China Railway Group Limited, 26 March 2019, <http://www.crecg.com/english/2691/2743/10069763/index.html>.
- 170 CREC International Business Division, 'CREC President ZHANG Meets with Minister of Transport and Communications of Myanmar,' China Railway Group Limited, 29 April 2019, <http://www.crecg.com/english/2691/2743/10069763/index.html>.
- 171 Nan Lwin, 'Surveying Begins on Muse-Mandalay Railway,' The Irrawaddy, 7 January 2019.
- 172 Ibid. Chan Mya Htwe, 'Initial Technical Report on Muse-Mandalay Railway Project Submitted,' The Myanmar Times, 29 May 2019.
- 173 Chan Mya Htwe. 'Initial Technical Report on Muse-Mandalay Railway Project Submitted,'
- 174 Shoon Lei Win, 'Feasibility Study on Muse-Lashio-Mandalay Railway Project Suspended despite MoU Signing,' Eleven Media, 25 September 2019.
- 175 International Crisis Group, 'Myanmar: A Violent Push to Shake Up Ceasefire Negotiations,' 24 September 2019, <https://www.crisisgroup.org/asia/south-east-asia/myanmar/b158-myanmar-violent-push-shake-ceasefire-negotiations>.
- 176 Ibid.
- 177 李晨阳 [Li Chenyang], '缅甸与中国的 '一带一路' 倡议 [Myanmar and China's 'One Belt One Road' Initiative]'
- 178 Ibid.
- 179 Ibid.
- 180 Yanzi Deng, 'Guangxi's Ports Make the Right Connections,' China Daily, 15 August 2017. Chong Koh Ping, 'New China Rail Network Cuts Transit Time for Exports to Singapore and Beyond,' The Straits Times, 3 July 2018.
- 181 Nan Lwin, 'Surveying Begins on Muse-Mandalay Railway,' The Irrawaddy, 7 January 2019.
- 182 Steinberg and Fan, *Modern China-Myanmar Relations: Dilemmas of Mutual Dependence*
- 183 云南省发展和改革委员会 [Yunnan Development and Reform Commission], '对政协云南省十二届一次会议第522号提案的答复[Reply to Proposal No. 522 of the First Session of the 12th Session of the Political Consultative Conference of Yunnan Province],' 27 September 2018, <http://www.yndpc.yn.gov.cn/content.aspx?id=859023185044>. Accessed 29 May 2019. Screenshot with TNI.
- 184 Fan, 'China's 'Look South': China-Myanmar Transport Corridor,' 杜 [Du], '一带一路' 建设背景下中国与缅甸的经贸合作 [China-Myanmar Economic Cooperation under the Context of 'the Belt and Road' Initiative], 缅甸网 [Myanmar Chinese Network], '刘金鑫提出建设中缅经济走廊陆水联运通道行动方案 [Liu Jinxin Proposed an Action Plan for the Construction of the Sino-Myanmar Land and Water Transportation Passage],' 14 May 2018, <http://mhwm.com/Ch/NewsView.asp?ID=31465>., 李怀明 [Liu Huaiming], '战略性选择: 建设中缅陆水联运大通道 [Strategic Choice: Build the Sino-Myanmar Land and Water Passage],' 创造[Creation] (CPC Yunnan Provincial Party School Publication), no. 12 (2000): 2.
- 185 Asian Development Bank, *Myanmar Transport Sector Policy Note: River Transport* (Asian Development Bank, 2016), <https://www.adb.org/publications/myanmar-transport-sector-policy-note-river-transport>.
- 186 新民网 [Xinmin.cn], '将陆水联运打造成中缅互利合作典范 [Transforming Land and Water Transport into a Model of Mutually Beneficial Cooperation between China and Myanmar],' 11 June 2014, http://finance.ifeng.com/a/20140611/12522563_0.shtml.

- 187 David I. Steinberg and Hongwei Fan, *Modern China-Myanmar Relations: Dilemmas of Mutual Dependence*; Fan, 'China's 'Look South': China-Myanmar Transport Corridor,'
- 188 Ibid.
- 189 Ibid.
- 190 云南省发展和改革委员会 [Yunnan Development and Reform Commission], '对政协云南省十二届一次会议第522号提案的答复[Reply to Proposal No. 522 of the First Session of the 12th Session of the Political Consultative Conference of Yunnan Province],', 云南省政府门户网站 [Yunnan Provincial Government Portal], '云南省人民政府关于印发云南省沿边地区开发开放规划（2016—2020年）的通知 [Notice on Issuing the People's Government of Yunnan Province's Development and Opening Plan for the Border Areas of Yunnan Province (2016-2020)],' 5 July 2016, http://www.yn.gov.cn/yn_zwlanmu/qy/wj/yzf/201607/t20160713_26079.html.
- 191 德宏网 [dehong.gov.cn], '德宏发展前景展望 [Dehong's Development Prospects],', 6 December 2013, <http://www.dehong.gov.cn/dehong/zw/content-35-136-1.html>. 国际在线专稿 [China Radio International], '云南努力推动中缅交通基础设施互联互通 [Yunnan Strives to Promote the Interconnection of China-Myanmar Transportation Infrastructure],', 24 August 2015, <http://news.cri.cn/gb/42071/2015/08/24/8171s5077577.htm>.
- 192 陇川县人民政府 [Longchuan County Peoples Government], '陇川县人民政府2018年政府工作报告 [Longchuan County Peoples Government 2018 Government Work Report],', 27 February 2019, http://www.dhlc.gov.cn/hgx/Web/FO_0_04NRTXYRDW3OQUJ6CHY440PZSG.htm.
- 193 缅华网 [Myanmar Chinese Network], '刘金鑫提出建设中缅经济走廊陆水联运通道行动方案 [Liu Jinxin Proposed an Action Plan for the Construction of the China-Myanmar Economic Corridor],', 14 May 2018, <https://www.mhwm.com/ch/NewsView.asp?ID=31465>.
- 194 云南省发展和改革委员会 [Yunnan Development and Reform Commission], '对政协云南省十二届一次会议第522号提案的答复[Reply to Proposal No. 522 of the First Session of the 12th Session of the Political Consultative Conference of Yunnan Province],'
- 195 Ibid.
- 196 Ibid.
- 197 Ibid.
- 198 杜 [Du], ' '一带一路' 建设背景下中国与缅甸的经贸合作 [China-Myanmar Economic Cooperation under the Context of 'the Belt and Road' Initiative],'
- 199 Asian Development Bank, *Myanmar Transport Sector Policy Note: River Transport*
- 200 Ibid. According to the Asia Development Bank, the river transportation system in Myanmar handled just 6 per cent of long-distance inland freight and 1.5 per cent of passengers. Page 4
- 201 团结网 [Solidarity Network], '民革云南省委年度重点课题 '中缅经济走廊陆水联运通道发展研究' 结题_团结网 [Final Discussion on the Annual Key Project of the Yunnan Provincial Committee of the RCCK, 'Study on the Development of the China-Myanmar Economic Corridor,'] 30 September 2018, http://www.tuanjiebao.com/2018-09/30/content_154998.htm.
- 202 Airavati Pamphlet: <https://www.airavati.net/wp-content/uploads/2016/05/AiravatiPamphlet.pdf>
- 203 WWF, 'Greening China's Belt and Road Initiatives', 18-21 and passim.
- 204 The Burma Rivers Network is an alliance of 11 nationality NGOs: <https://burmariversnetwork.org>.
- 205 'Myanmar Special Economic Zone Law', Pyidaungsu Hluttaw Law No.1/2014, 23 January 2014. For a critique of the industrial policy, see Walden Bello, 'Paradigm Trap'.
- 206 Yun Sun, 'China's latest Myanmar megaproject courts controversy', Nikkei Asian Review, 7 November 2017.
- 207 David Dodwell, 'China's Not-so-Special Economic Zones: The Results Are Patchy at Best', South China Morning Post, 16 August 2019.
- 208 Bret Crane et al., 'China's Special Economic Zones: An Analysis of Policy to Reduce Regional Disparities,' Regional Studies, Regional Science 5, no. 1 (1 January 2018): 98–107.
- 209 Yun Sun, 'China's latest Myanmar megaproject courts controversy', Nikkei Asian Review, 7 November 2017.
- 210 中铁国际集团 [China Railway International Group], '中铁国际集团签署缅甸曼德勒产业新城建设合同 [China Railway International Group Signs Contract for Construction of Mandalay Industrial New City in Myanmar],', 中铁国际集团 [China Railway International Group], April 25, 2019, <http://www.crecgi.com/?newshow/tp/222/id/529.html>. Board of Directors of China Railway Group, 'Announcement of China Railway Group Limited on Signing of Material Overseas Project,' Shanghai Stock Exchange, 25 April 2019, <https://www1.hkexnews.hk/listedco/listconews/sehk/2019/0426/ltn201904262561.pdf>.
- 211 中铁国际集团 [China Railway International Group].
- 212 Sithu Aung Myint, 'Yangon's 'New City' Plan Raises a Billion-Dollar Question,' Frontier Myanmar, 8 March 2019.
- 213 Calculation based on a monthly minimum wage of \$80.29 in Myanmar and \$189.48 in Yunnan (Kunming and selected other counties have a higher minimum wage). Pauline Overeem, Martje Theuws, and Thurein Aung, 'Higher Minimum Wage in Myanmar: Bad News for Workers?' (SOMO, Amsterdam, 12 November 2018), <https://www.somo.nl/higher-minimum-wage-in-myanmar-bad-news-for-workers/>. Alexander Chipman Koty and Qian Zhou, 'Minimum Wages in China 2019: A Complete Guide,' China Briefing News, 13 June 2019.

- 214 云南日报 [Yunnan Daily], '云南保山：发挥优势 搭起“一线两园”大平台 [Baoshan Yunnan: Taking Advantage of 'One Line, Two Parks' Large Platform],' 云南日报 [Yunnan Daily], 21 June 2019.
- 215 Ibid.
- 216 中国纺织报 [China Textile News], '保山—曼德勒缪达经贸合作区项目在缅甸开工 中缅牵手共享纺织红利-行业动态 [Baoshan-Mandalay Yida Economic and Trade Cooperation Zone Project Starts in Myanmar, China and Myanmar Join Together to Share Textile Dividends],' 24 January 2018.
- 217 'Over \$500m Worth of Investments Flow into Mandalay Myotha Industry Park Project,' Global New Light Of Myanmar, 29 January 2018.
- 218 '集团简介-云南保山恒益实业集团 [Group Profile - Yunnan Baoshan Hengyi Industrial Group],' 云南保山恒益 [Yunnan Baoshan Hengyi], accessed October 5, 2019, <http://www.ynhengyi.com/depict/show/1-0.html>; Moe Myint, 'China-Backed Venture Proposes \$800M Development Near Kyaukphyu Seaport,' The Irrawaddy, 3 July 2019.
- 219 David Harvey, 'The 'New' Imperialism: Accumulation by Dispossession,' *Socialist Register* 40 (2004), <https://socialistregister.com/index.php/srv/article/view/5811>.
- 220 International Federation for Human rights (FIDH), 'Land of Sorrow - Human Rights Violations at Myanmar's Myotha Industrial Park' (International Federation for Human rights (FIDH), September 2017), https://www.fidh.org/IMG/pdf/fidh_report_-_land_of_sorrow_-_human_rights_violations_at_myanmar_s_myotha_industrial_park.pdf.
- 221 Ibid.
- 222 Ibid.
- 223 Ibid.
- 224 As this migration is illegal, there are no official statistics on the number of Myanmar seasonal labourers working in Myanmar. Various sources in Myanmar and China, however, have identified a general estimate of 500,000.
- 225 'CSR – MMID Projects,' Myanmar Myotha Industrial Development, accessed October 13, 2019, <http://www.mmidproject.com/index.php/csr/>.
- 226 Embassy of the People's Republic of China in the Republic of the Union of Myanmar, '驻缅甸大使洪亮考察曼德勒缪达工业园 [Chinese Ambassador to Myanmar Hong Liang Inspects Mandalay Myotha Industrial Park,' 25 August 2018, <http://mm.china-embassy.org/chn/xwdt/t1588150.htm>.
- 227 Oliver Springate-Baginski, "There Is No Vacant Land" (Transnational Institute, Amsterdam, 6 March 2019).
- 228 Scholar Institute and Traverse, 'Kyauk Phyu SEZ Rapid Land Tenure and Land Conflict Assessment', September 2017.
- 229 Skylar Lindsay, 'As local residents question Belt and Road impacts, China and Myanmar remain silent', Asean Today, 15 July 2019.
- 230 Ibid.
- 231 Kinling Lo, 'Strike at Chinese factory in Myanmar another bump along 'One Road'', South China Morning Post, 20 July 2018.
- 232 Ibid.
- 233 金凤凰报 [Golden Phoenix Newspaper], '勃生纺织服装工业园 [Patheingyi Textile and Garment Industry Zone]', 3 December, 2018, page A9.
- 234 See e.g., Sean Bain, 'Kyaukphyu shows need for SEZ law reform', Frontier Myanmar, 7 April 2017; Min Thein Aung, 'Activists Stage Protest to Demand Right to Control Resources in Myanmar's Rakhine', RFA, 27 November 2018.
- 235 Walden Bello, 'Paradigm Trap: The development establishment's embrace of Myanmar and how to break loose,' p.65.
- 236 Nan Lwin, 'State Counselor Vows Proper Scrutiny of all BRI Projects in Myanmar', The Irrawaddy, 19 February 2019.
- 237 For more information the ISDS system and its impacts, see Cecilia Olivet and Pia Eberhardt 'Profiting from injustice: How law firms, arbitrators and financiers are fuelling an investment arbitration boom' (Transnational Institute and Corporate Europe Observatory, Amsterdam, 12 November 2012).
- 238 Nan Lwin, 'Myanmar's Foreign Debt — The Big Picture', The Irrawaddy, 10 July 2018.
- 239 'Second Edition of Safeguarding People and the Environment in Chinese Investments' (Inclusive Development International, May 21, 2019), <https://www.inclusivedevelopment.net/idi-releases-revised-edition-of-safeguarding-people-and-the-environment-in-chinese-investments/>.
- 240 Rey Edwards, 'Unlike Its Peers, Bank of China Shows Some Interest in Working with Civil Society on Controversial Indonesian Dam,' Banktrack, March 19, 2019, https://www.banktrack.org/blog/unlike_its_peers_bank_of_china_shows_some_interest_in_working_with_civil_society_on_controversial_indonesian_dam.
- 241 'Big Win for Activists as Kenyan Court Blocks Coal Plant,' The East African, 27 June 2019.
- 242 Sierra Leone Axes Plan to Build Chinese-Funded Airport,' Reuters, October 11 2018.
- 243 Seng Raw, 'China's Belt & Road Initiative'.

ACKNOWLEDGEMENTS

This publication was made possible through the financial support of Sweden. The contents of this publication are the sole responsibility of TNI and does not necessarily reflect the position of the donor.

PUBLICATION DETAILS

Contents of the report may be quoted or reproduced for non-commercial purposes, provided that the source of information is properly cited <http://www.tni.org/copyright>

TRANSNATIONAL INSTITUTE (TNI)

De Wittenstraat 25, 1052 AK Amsterdam, The Netherlands

Tel: +31-20-6626608, Fax: +31-20-6757176

E-mail: burma@tni.org

See for all our work on Myanmar: <https://www.tni.org/en/myanmar-in-focus>



The Transnational Institute (TNI) is an international research and advocacy institute committed to building a just, democratic and sustainable planet. For more than 40 years, TNI has served as a unique nexus between social movements, engaged scholars and policy makers. www.TNI.org

TNI Myanmar programme

The advent of a new quasi-civilian government in Myanmar has raised hopes for fundamental reforms and for an end to one of the longest running armed conflicts in the world. TNI's Myanmar programme aims to strengthen (ethnic) civil society and political actors in dealing with the challenges brought about by the rapid opening-up of the country, while also working to bring about an inclusive and sustainable peace. TNI has developed a unique expertise on Myanmar's ethnic regions and it is in its Myanmar programme where its work on agrarian justice, alternative development and a humane drugs policy comes together.