

One Belt One Road (OBOR) စီမံကိန်း

ရက်စွဲ၊ ၂၀၁၇ ခုနှစ်၊ ဇူလိုင်လ ၁၁ ရက်

အကျဉ်းချုပ်

တရုတ်နိုင်ငံမှ စတင်အကောင်အထည်ဖော်လျက်ရှိသည့် ၂၁ရာစု ပိုးလမ်းမ စီမံကိန်း (One Belt , One Road) စီမံကိန်းတွင် ကမ္ဘာ့လူဦးရေ ၆၅ ရာခိုင်နှုန်းအား ကိုယ်စားပြုသည့်နိုင်ငံပေါင်း ၆၅ နိုင်ငံပါဝင်လျက်ရှိပြီး စီမံကိန်းပေါင်း(၉၀၀) အတွက် အမေရိကန်ဒေါ်လာ ၈၉၀ ဘီလီယံအထိလျာထားဆောင်ရွက်လျက်ရှိပါသည်။ အဆိုပါ စီမံကိန်းတွင် ပထဝီဝင်အနေအထားအရ အရေးပါသည့်အခန်းကဏ္ဍတွင် ပါဝင်နေသည့်မြန်မာနိုင်ငံအနေဖြင့် ရင်းနှီးမြှုပ်နှံမှု အဆက်အသွယ်များပိုမိုများပြားလာနိုင်သည့်အနေအထားတွင်ရှိနေပါသည်။ တရုတ်နိုင်ငံအနေဖြင့် စီမံကိန်းဝင်နိုင်ငံများအပေါ် ခွဲခြားမှုမရှိဘဲ တန်းတူရည်မျှအကျိုးအမြတ်ရရှိစေမည်ဟု ကြေညာထားပါသည်။ မြန်မာနိုင်ငံနှင့်ဆက်စပ်လျက်ရှိသော စီမံကိန်းဖြစ်သည့်အတွက် စီမံကိန်းဆိုင်ရာ အချက်အလက်များအား စာတမ်းတိုပြုစုတင်ပြအပ်ပါသည်။

သုတေသနစာတမ်းတိုအမှတ်(၂၀)

ရေးသားပြုစုသူ - ဦးထက်ဆွေဦး

မာတိကာ

စဉ်	အမည်	စာမျက်နှာ
၁။	အကျဉ်းချုပ်	၁
၂။	မာတိကာ	၂
၃။	နိဒါန်း	၃
၄။	စီမံကိန်း၏ နယ်ပယ်	၅
၅။	ရှေးခေတ်ပိုးလမ်းမ	၇
၆။	စီမံကိန်း၏ အဓိကလုပ်ငန်းများ	၈
၇။	ပိုးလမ်းမစီးပွားရေးရပ်ဝန်း (Silk Road Economic Belt)	၉
၈။	ကုန်သွယ်ရေးပိုးလမ်းမလမ်းကြောင်း (Maritime Silk Road)	၁၀
၉။	အရှေ့အာဖရိက	၁၁
၁၀။	အနီးကပ်ဆုံးကွန်ယက်	၁၂
၁၁။	တရုတ်-ပါကစ္စတန်စီးပွားရေးစင်္ကြန် (CPEC)	၁၂
၁၂။	Asian Infrastructure Investment Bank	၁၃
၁၃။	One Belt One Road (OBOR) ၏ လားရာ	၁၃
၁၄။	One Belt One Road (OBOR) ၏ ပထဝီနိုင်ငံရေးအပေါ် အကျိုး သက်ရောက်မှုများ	၁၈
၁၅။	၂၁ရာစုကုန်သွယ်ရေးကြောင်းပိုးလမ်းမလမ်းကြောင်း (Maritime Silk Road)	၁၈
၁၆။	တရုတ်-မွန်ဂိုလီးယား-ရုရှားစင်္ကြန်	၁၉
၁၇။	တရုတ်-ပါကစ္စတန်စင်္ကြန်	၁၉
၁၈။	ဘင်္ဂလားဒေ့ရှ်-တရုတ်-အိန္ဒိယ-မြန်မာစင်္ကြန်	၂၀
၁၉။	တရုတ်အင်ဒိုချိုင်းနားစီးပွားရေးစင်္ကြန်	၂၁
၂၀။	တရုတ်အလယ်ပိုင်းနှင့် အနောက်အာရှစီးပွားရေးစင်္ကြန်	၂၂
၂၁။	ယူရေးရှားပေါင်းကူးအသစ်	၂၃
၂၂။	မြန်မာနိုင်ငံနှင့် OBOR	၂၄
၂၃။	နိဂုံး	၂၇

One Belt One Road (OBOR) စီမံကိန်း

နိဒါန်း

၁။ တရုတ်နိုင်ငံ၏ ၂၁ ရာစု ပိုးလမ်းမစီးပွားရေးလမ်းကြောင်းနှင့် ရေကြောင်း ကုန်သွယ်ရေးလမ်းကြောင်းစီမံကိန်းအား Belt and Road စီမံကိန်းဟုခေါ်ဆိုကြပါသည်။ အဆိုပါ One Belt, One Road စီမံကိန်းသည် တရုတ်သမ္မတနိုင်ငံနှင့်ဒေသတွင်းနိုင်ငံများ၊ ယူရေးရှားဒေသနိုင်ငံများကြား ပူးပေါင်းဆောင်ရွက်မှုဖြင့် ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်မှုကိုဦးတည်သည့် စီမံကိန်းတစ်ရပ်ဖြစ်သည်။ အဓိကအားဖြင့် အပိုင်း(၂)ပိုင်းပါဝင်ပြီး ကုန်းမြေအခြေပြု ပိုးလမ်းမကုန်သွယ်ရေးခါးပတ်လမ်းကြောင်း (Silk Road Economic Belt) နှင့် သမုဒ္ဒရာအခြေပြုကုန်သွယ်ရေးကြောင်း ပိုးလမ်းမလမ်းကြောင်း (Maritime Silk Road) တို့ဖြစ်သည်။ အဆိုပါ မဟာဗျူဟာစီမံကိန်းသည် တရုတ်နိုင်ငံအနေဖြင့် ကမ္ဘာ့ရေးရာ ကိစ္စများတွင် ပိုမိုကျယ်ပြန့်သောအခန်းကဏ္ဍတွင် ပါဝင်နိုင်ရေးနှင့် ၎င်းတို့၏သံမဏိ ထုတ်လုပ်ရေးကဲ့သို့ အရေးကြီးသောစီးပွားရေးကဏ္ဍများတွင် ပိုမိုပူးပေါင်းဆောင်ရွက် နိုင်ရေးအတွက်ပင်ဖြစ်သည်။

၂။ ၂၀၁၂ခုနှစ်၊ အောက်တိုဘာလတွင် ပီကင်းတက္ကသိုလ်နိုင်ငံတကာလေ့လာရေး ဌာနမှနာမည်ကျော်ထင်ရှားသည့် ဌာနမှူး ပါမောက္ခဝမ်ကျိစိက တရုတ်သတင်းစာ ဂလိုဘယ်တိုင်းမ်စ်၌ အမြင်အယူအဆတစ်ခု ရေးသားဖော်ပြခဲ့သည်။ အဆိုပါအမြင်မှာ တရုတ်ပြည်၏ အနောက်ဘက်ပိုင်းရှိယူရေးရှား (ဥရောပနှင့်အာရှဆက်စပ်ပါဝင်သည့် ကုန်းမြေဒေသ)အပေါ်ထားရှိသည့် တရုတ်ပထဝီနိုင်ငံရေးမဟာဗျူဟာကို ပြန်လည် သုံးသပ်ရန် တိုက်တွန်းထားချက်ဖြစ်သည်။ ဝမ်၏အနောက်တိုင်းဆိုင်ရာ မဟာဗျူဟာ သည် နောက်တစ်နှစ်တွင်ကြေညာသည့် တရုတ်သမ္မတနိုင်ငံ၏ “ပိုးလမ်းမစီးပွားရေးရပ်ဝန်း”

နှင့် “၂၁ ရာစု ရေကြောင်းပိုးလမ်းမ” ဆိုသည့် တရုတ်နိုင်ငံ၏ ပေါ်လစီအဖြစ် ထွက်ပေါ်လာသည်။ ဤပေါ်လစီသည် ပါမောက္ခဝန်၏ ကနဦးအမြင်ဖြစ်သော ယူရေးရှားကုန်းမြေကို ကျော်လွန်၍ အိန္ဒိယသမုဒ္ဒရာနှင့် ပစိဖိတ်သမုဒ္ဒရာကမ်းခြေနိုင်ငံများသို့ တိုင်အောင် ချဲ့ထွင်စဉ်းစားလိုက်ခြင်းဖြစ်သည်။ ပိုးလမ်းမစီးပွားရေးရပ်ဝန်းနှင့် ရေကြောင်းပိုးလမ်းမဆိုသည်တို့မှာ (One Belt One Road) “ရပ်ဝန်းတစ်ခု၊ လမ်းမတစ်ကြောင်း” ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်ရေးစီမံကိန်း၏ အဓိကအစိတ်အပိုင်းများဖြစ်သကဲ့သို့ ၎င်းတို့၏ သက်ရောက်မှုမှာ ကြီးမားကျယ်ပြန့်လှသည်။ တရုတ်ပြည်၏ လက်ရှိမိတ်ဘက်နိုင်ငံများမှာ ၆၀ ကျော်ရှိပြီး စုစုပေါင်းလူဦးရေ ၄ ဒသမ ၄ ဘီလီယံရှိသည်။^၁

၃။ အဆိုပါစီမံကိန်းအား ၂၀၁၃ ခုနှစ်၊ အောက်တိုဘာလတွင် စတင်ထုတ်ဖော်ကြေညာခဲ့ပြီး ဝန်ကြီးချုပ်လီခိုက်ကျင်းသည် ၎င်း၏အာရှ၊ ဥရောပဒေသချစ်ကြည်ရေးခရီးစဉ်များတွင် နိုင်ငံတကာခေါင်းဆောင်များအား စီမံကိန်းနှင့်ပတ်သက်၍ ရှင်းလင်းပြောကြားခဲ့သည်။^၂ မြန်မာနိုင်ငံသည်လည်း စီမံကိန်း၏ တစ်စိတ်တစ်ဒေသတွင် ပါဝင်နေသည့်အတွက် တရုတ်နိုင်ငံတွင် ၂၀၁၇ ခုနှစ်၊ မေလ ၁၅ ရက်နေ့က ကျင်းပခဲ့သည့် **Belt and Road Forum for International Cooperation** သို့ နိုင်ငံတော်၏အတိုင်ပင်ခံပုဂ္ဂိုလ်တက်ရောက်ခဲ့ပါသည်။^၃ မြန်မာနိုင်ငံနှင့်ဆက်စပ်လျက်ရှိသော စီမံကိန်းဖြစ်သည့်အတွက် ၎င်းစီမံကိန်းဆိုင်ရာအချက်အလက်များအား စာတမ်းတို့အဖြစ်ပြုစုတင်ပြအပ်ပါသည်။

၁။ “Belt and Road” and Mainland Southeast Asia , Alvin Cheng- Hin Lim
<http://burmese.dvb.no/archives/196717>
 ၂။ https://en.wikipedia.org/wiki/Belt_and_Road_Initiative
 ၃။ (၁၆-၅-၂၀၁၇) ထုတ်မြန်မာ့အလင်းသတင်းစာ ခေါင်းစည်းသတင်း

စီမံကိန်း၏ နယ်ပယ်

၄။ One Belt One Road (OBOR) တွင်အဓိကနယ်ပယ်ကြီး (၆) ခုပါဝင်လျက်ရှိပါသည်။ ၎င်းနယ်ပယ်ကြီးများမှာအောက်ပါအတိုင်းဖြစ်ပါသည်-

- (က) ယူရေးရှားပေါင်းကူးအသစ်- တရုတ်နိုင်ငံအနောက်ပိုင်းမှ ရုရှားနိုင်ငံအနောက်ပိုင်းသို့လမ်းကြောင်း၊
- (ခ) တရုတ်-မွန်ဂိုလီးယား-ရုရှားစင်ကြီန်- တရုတ်နိုင်ငံတောင်ပိုင်းမှ ရုရှားအရှေ့ပိုင်းလမ်းကြောင်း၊
- (ဂ) တရုတ်-ဗဟိုအာရှ-အနောက်အာရှစင်ကြီန်- တရုတ်နိုင်ငံအနောက်ပိုင်းမှ တူရကီ၊
- (ဃ) တရုတ်-အင်ဒိုချိုင်းနားကျွန်းဆွယ်စင်ကြီန် - တောင်တရုတ်မှစင်ကာပူ၊
- (င) တရုတ်-ပါကစ္စတန် စင်ကြီန် - အနောက်တောင်တရုတ်မှပါကစ္စတန်၊
- (စ) ဘင်္ဂလားဒေ့ရှ်-တရုတ်-အိန္ဒိယ-မြန်မာ စင်ကြီန် - တောင်တရုတ်မှ အိန္ဒိယ။

၅။ အထက်ပါလမ်းကြောင်းများသည် ကုန်းမြေအခြေပြုလမ်းကြောင်း(၆)ခုဖြစ်ပြီး ကုန်သွယ်ရေးကြောင်းပိုးလမ်းမစီမံကိန်းသည် တရုတ်ကမ်းရိုးတမ်းမှ စင်ကာပူ၊ အိန္ဒိယတို့မှတစ်ဆင့် မြေထဲပင်လယ်သို့ဦးတည်ထားသည်။ တရုတ်နိုင်ငံ၏စီမံကိန်းအပေါ်ချမှတ်ထားသည့် ရည်ရွယ်ချက်များမှာ အောက်ပါအတိုင်းဖြစ်ပါသည်-

- (က) သမိုင်းအမွေအနှစ်များ- ရှေးဟောင်းပိုးလမ်းမယဉ်ကျေးမှုအား ပြန်လည်အသက်သွင်းခြင်း၊
- (ခ) စီးပွားရေးနှင့်ကုန်သွယ်ရေးပူးပေါင်းဆောင်ရွက်မှု၊
- (ဂ) ခေတ်မှီဆက်သွယ်ရေးနှင့်ကုန်သွယ်ရေးကွန်ရက်တည်ထောင်လိုခြင်း၊

(ဃ) ငွေကြေးဆိုင်ရာပူးပေါင်းဆောင်ရွက်မှုအကောင်အထည်ဖော်လိုခြင်း။^၉



One Belt, One Road စီမံကိန်းမြေပုံ^၁

၄။ https://en.wikipedia.org/wiki/Belt_and_Road_Initiative

၅။ https://dragonstrail.files.wordpress.com/2016/06/ob_ifcac7_one-belt-one-road.png

ရှေးခေတ်ပိုးလမ်းမ

၆။ ပိုးလမ်းမကြီးသည် တရုတ်ပြည်မှ အဓိကအားဖြင့်ပိုးထည်ပစ္စည်းများအား ကုန်းလမ်း၊ ရေလမ်းမှတစ်ဆင့် အလယ်အာရှဒေသကိုဖြတ်သန်းကာ ဥရောပသို့တင်သွင်းသည့် ရှေးခေတ်ကုန်သွယ်ရေးလမ်းကြောင်းဖြစ်သည်။ တစ်နည်းအားဖြင့် အာရှနှင့်ဥရောပကို ဆက်သွယ်ပေးသည့်လမ်းကြောင်းတစ်ခုဖြစ်သည်။ တရုတ်နိုင်ငံဟန်မင်းဆက်ခေတ် (၂၀၇ ဘီစီမှ ၂၂၀ ဘီစီ) ကာလအတွင်း တရုတ်ပြည်မှယူရေးရှားဒေသများသို့ ဖြတ်သန်းကာအရှေ့နှင့်အနောက်အားဆက်သွယ်ထားသည့် ကုန်သွယ်ရေးလမ်းကြောင်းတစ်ခုဖြစ်ခဲ့သည်။

၇။ အဆိုပါလမ်းမကြီးကြောင့် တရုတ်၊ ဂေါ်ရီယို (ကိုရီးယား)နှင့် ဂျပန်နိုင်ငံတို့၏ စီးပွားရေးအားများစွာအထောက်အကူပြုခဲ့သည်။ တရုတ်နိုင်ငံမှတင်ပို့သည့် ပိုးထည်များသည် အဓိကကုန်သွယ်ရေးပစ္စည်းဖြစ်ခဲ့သလို အခြားကုန်ပစ္စည်းများစွာအပြင် ဘာသာရေးနှင့်ယဉ်ကျေးမှုဖလှယ်ရာလမ်းကြီးလည်းဖြစ်ခဲ့သည်။^၆ ရှေးခေတ်ပိုးလမ်းကြီးသည် တရုတ်နိုင်ငံမှ အိန္ဒိယ၊ အာရှမိုင်းနားဒေသ၊ မက်ဆိုပိုတေးမီးယား၊ အီဂျစ်၊ အာဖရိကဦးချိုဒေသမှဂရိ၊ ဗြိတိန်ကျွန်းစုအထိရှည်လျားသော ကုန်သွယ်ရေးလမ်းကြောင်းဖြစ်သည်။ အဆိုပါလမ်းမကြီးသည် ၁၅ ရာစုနှစ်အထိ ကမ္ဘာ့အင်ပါယာများ၏ကုန်သွယ်ရေး၊ ဘာသာရေး၊ ယဉ်ကျေးမှု၊ အတွေးအခေါ်နှင့် အတတ်ပညာများဖြန့်ဖြူးရာ အဓိကလမ်းကြောင်းကြီးတစ်ခုဖြစ်ခဲ့သည်။^၇

၆။ https://en.wikipedia.org/wiki/Silk_Road

၇။ http://www.ancient.eu/Silk_Road/

၈။ အဆိုပါစီမံကိန်းသည် အာရှနှင့်ဥရောပပေါင်းကူးဆက်သွယ်ရေးအား အခြေပြုထားပြီး နိုင်ငံပေါင်း ၆၀ ခန့်အား အကျိုးသက်ရောက်မှုရှိမည်ဖြစ်သည်။ အဆိုပါစီမံကိန်းအတွက်ရင်းနှီးမြှုပ်နှံမှုတန်ဖိုးမှာ အချိန်ကာလအတိုင်းအတာပေါ်မူတည်၍ အမေရိကန်ဒေါ်လာ ၄ ထရီလီယံမှ ၈ ထရီလီယံအထိကုန်ကျမည်ဖြစ်သည်။ ထိုစီမံကိန်းကြောင့် အမေရိကန်ပြည်ထောင်စု၏ ဒေသတွင်းအကျိုးစီးပွားများဖြစ်သော Trans-Pacific Partnership ၊ Transatlantic Trade and Investment Partnership စီးပွားရေးဆိုင်ရာ ပူးပေါင်းဆောင်ရွက်မှုသဘောတူညီချက်များအား ချိန်ညှိပေးနိုင်မည်ဖြစ်သည်။ ။

စီမံကိန်း၏အဓိကလုပ်ငန်းများ

၉။ စီမံကိန်းသည် ဒေသတွင်းနိုင်ငံများအကြား အခြေခံအဆောက်အအုံကွာခြားချက်များအားလျှော့ချပေးနိုင်မည်ဖြစ်ပြီး အာရှပစိဖိတ်ဒေသ၊ ဥရောပအလယ်ပိုင်းနှင့် အရှေ့ပိုင်းဒေသများ၏စီးပွားရေးဖွံ့ဖြိုးမှုအား အထောက်အကူပြုနိုင်မည်ဟု ဖော်ပြထားပါသည်။ World Pensions Council ၏ခန့်မှန်းချက်အရ တရုတ်အပါအဝင် အာရှဒေသတစ်ခုတည်းအတွက် အခြေခံအဆောက်အအုံပိုင်းဆိုင်ရာရင်းနှီးမြှုပ်နှံမှုမှာ နောက်၁၀ နှစ်အတွင်း အမေရိကန်ဒေါ်လာ ၉၀၀ ဘီလီယံအထိရှိနိုင်မည်ဖြစ်သည်။ အဓိကဆောင်ရွက်သွားမည့် လုပ်ငန်းနယ်ပယ်များမှာ အောက်ပါအတိုင်းဖြစ်သည်-

- (က) အဝေးပြေးလမ်းမကြီးများနှင့် အမြန်လမ်းမများ၊
- (ခ) ရထားလမ်းကွန်ရက်များ၊
- (င) ဆိပ်ကမ်းများ၊
- (စ) ဓာတ်ငွေ့ပိုက်လိုင်းများ၊

၈။ https://en.wikipedia.org/wiki/Belt_and_Road_Initiative

(ဆ) အခြားစီမံကိန်းများ။^၉

၁၀။ စီမံကိန်းဒေသများရှိလူဦးရေရာခိုင်နှုန်းအချိုးမှာ ကမ္ဘာ့လူဦးရေစုစုပေါင်း၏ ၆၄.၂ ရာခိုင်နှုန်းရှိပြီး ကမ္ဘာ့မြေဧရိယာ၏ ၃၈.၉ ရာခိုင်နှုန်းပါဝင်လျက်ရှိသည်။^{၁၀}

ပိုးလမ်းမစီးပွားရေးရပ်ဝန်း (Silk Road Economic Belt)

၁၁။ တရုတ်သမ္မတနိုင်ငံကျင့်ဖျင်သည် ၂၀၁၃ ခုနှစ်၊ စက်တင်ဘာနှင့်အောက်တိုဘာလများ အတွင်း ဗဟိုအာရှနှင့်အရှေ့တောင်အာရှနိုင်ငံများသို့ သွားရောက်ခဲ့စဉ် စီမံကိန်းနှင့် ပတ်သက်၍ ပူးပေါင်းဆောင်ရွက်ရေးတိုက်တွန်းခဲ့သည်။ Belt အပိုင်းတွင် ရှေးခေတ်ပိုးလမ်းမဖြတ်သန်းရာဒေသနိုင်ငံများဖြစ်သည့် အာရှတိုက်အလယ်ပိုင်း၊ အနောက်အာရှ၊ အရှေ့အလယ်ပိုင်းနှင့် ဥရောပဒေသများပါဝင်ပါသည်။ ဒေသတွင်းစီးပွားရေးဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်မှုအတွက် အခြေခံအဆောက်အအုံများတည်ဆောက်ခြင်း၊ ယဉ်ကျေးမှုဖလှယ်ရေးနှင့် ပြည်ပကုန်သွယ်ရေးလုပ်ငန်းများအတွက် ရည်ရွယ်ထားကြောင်းသိရှိရသည်။ ရှေးခေတ်ပိုးလမ်းမအစိတ်အပိုင်းများအပြင် တောင်အာရှနှင့် အရှေ့တောင်အာရှဒေသများအထိ ၎င်းတို့၏ Silk Road Economic Belt အားထပ်မံတိုးချဲ့ထားပါသည်။ မြောက်ပိုင်း Belt သည် ဗဟိုအာရှ ၎င်းမှရုရှား ထိုမှဥရောပသို့လည်းကောင်း၊ ဗဟို Belt သည် ဗဟိုအာရှ၊ အနောက်အာရှမှသည် ပါရှန်းပင်လယ်ကွေ့နှင့် မြေထဲပင်လယ်သို့လည်းကောင်း၊ တောင်

၉။ <https://www.quora.com/What-is-One-belt-one-road-china>
၁၀။ <https://www.fbicgroup.com/sites/default/files/The%20Silk%20Road%20Economic%20Belt%20and%2021st%20Century%20Maritime%20Silk%20Road%20MAY%202015.pdf>

ပိုင်း Belt သည် တရုတ်မှအရှေ့တောင်အာရှ၊ တောင်အာရှနှင့် အိန္ဒိယသမုဒ္ဒရာမှသည် ပါကစ္စတန်သို့ဦးတည်ထားပါသည်။^{၁၁}



ပိုးလမ်းမ စီးပွားရေးရပ်ဝန်းနှင့် ၂၁ရာစုကုန်းသွယ်ရေးကြောင်းပိုးလမ်းမ

ကုန်သွယ်ရေးကြောင်းပိုးလမ်းမလမ်းကြောင်း (Maritime Silk Road)

၁၂။ ကုန်သွယ်ရေးကြောင်းပိုးလမ်းမလမ်းကြောင်း (Maritime Silk Road) အား ၂၁ရာစု ကုန်သွယ်ရေးကြောင်းပိုးလမ်းမလမ်းကြောင်း (Maritime Silk Road) ဟုလည်းခေါ်ဆိုကြ ပါသည်။ အရှေ့တောင်အာရှ၊ သမုဒ္ဒရာပိုင်းနှင့် အနောက်အာဖရိကဒေသများအကြား ရင်းနှီးမြှုပ်နှံမှုနှင့်ကုန်သွယ်ရေးပူးပေါင်းဆောင်ရွက်မှုများအတွက်ရည်ရွယ်ထားပါသည်။

၁၁။ <https://www.sipri.org/events/2017/silk-road-economic-belt-security-implications-and-eu-china-cooperation-prospects>

ကမ်းရိုးတမ်းဒေသများအား အခြေတည်ထားပြီး တောင်တရုတ်ပင်လယ်၊ တောင်ပစိဖိတ် သမုဒ္ဒရာနှင့် အိန္ဒိယသမုဒ္ဒရာများအား ဖြတ်သန်းထားပါသည်။

၁၃။ သမ္မတရီကျင့်ဖျင်သည် ၂၀၁၃ခုနှစ်၊အောက်တိုဘာလအတွင်း အင်ဒိုနီးရှားနိုင်ငံ လွတ်တော်တွင် မိန့်ခွန်းပြောကြားစဉ် ကုန်သွယ်ရေးကြောင်းပိုးလမ်းမလမ်းကြောင်း (Maritime Silk Road)အား စတင်မိတ်ဆက်ပေးခဲ့ခြင်းဖြစ်သည်။ အဆိုပါစီမံကိန်းအား ပိုးလမ်းမစီးပွားရေးခါးပတ် (Silk Road Economic Belt) စီမံကိန်း၏ညီအစ်မစီမံကိန်း အဖြစ်သတ်မှတ်ထားပါသည်။ စီမံကိန်းဝင်နိုင်ငံအများစုမှာ တရုတ်ဦးဆောင်သည့် Asian Infrastructure Investment Bank အဖွဲ့ဝင်နိုင်ငံများဖြစ်သည်။

အရှေ့အာဖရိက

၁၄။ အရှေ့အာဖရိကတွင် ဇန်နီဘာသည် စီမံကိန်းအတွက်အရေးကြီးသော အခန်းကဏ္ဍမှ ပါဝင်လျက်ရှိသည်။ အရှေ့အာဖရိကတွင် လက်ရှိအချိန်ဆောင်ရွက်ပြီးစီးမှုအနေဖြင့် ကင်ညာ နိုင်ငံ၊ နိုင်ရီဘီမြို့မှ ယူဂန္ဒာနိုင်ငံ၊ ကန်ပါလာသို့ဆက်သွယ်ထားသည့် ခေတ်မှီ standard-gauge မီးရထားလမ်းအားဖောက်လုပ်ပြီးဖြစ်ပါသည်။ ၂၀၁၄ ခုနှစ်၊ မေလတွင် တရုတ် ဝန်ကြီးချုပ်လီခိုက်ကျင်းသည် ကင်ညာအစိုးရနှင့် ပူးပေါင်းဆောင်ရွက်ရေးသဘောတူညီချက်အား လက်မှတ်ရေးထိုးခဲ့ပါသည်။ အဆိုပါသဘောတူညီချက်တွင် မွန်ဘာဆာမှ နိုင်ရီဘီသို့သွယ်ထားသည့် အမေရိကန်ဒေါ်လာ ၂၅၀ သန်းတန်ဖိုးရှိသည့် ၂,၇၀၀ ကီလိုမီတာ အရှည်ရှိ ရထားလမ်းဖောက်လုပ်ရန်ပါရှိသည်။ ၂၀၁၅ ခုနှစ်၊ စက်တင်ဘာလတွင် တရုတ်နိုင်ငံ၏ Sinomach ကုမ္ပဏီသည် အမေရိကန်ပြည်ထောင်စု General Electric နှင့် နားလည်မှုစာချွန်လွှာလက်မှတ်ရေးထိုးခဲ့သည်။ အဆိုပါနားလည်မှုစာချွန်လွှာ၌

အာဖရိကဆာဟာရဒေသပိုင်းတွင် လေအားသုံးလျှပ်စစ်တာဘိုင်ဆောက်လုပ်ရေး စီမံကိန်းများလည်းပါဝင်ပါသည်။

အနီးကပ်ဆုံးကွန်ရက်

၁၅။ တရုတ်-ပါကစ္စတန်စီးပွားရေးစင်္ကြံ (CPEC) နှင့် ဘင်္ဂလားဒေ့ရှ်- တရုတ်-အိန္ဒိယ- မြန်မာ (BCIM) စီးပွားရေးစင်္ကြံတို့အား Belt and Road စီမံကိန်း၏အနီးကပ်ဆုံး ကွန်ရက်များအဖြစ်သတ်မှတ်ထားသည်။ CPEC သည် ကုန်သွယ်ရေးကြောင်းပိုးလမ်းမ လမ်းကြောင်းနှင့် ပိုးလမ်းမစီးပွားရေးခါးပတ်တို့အကြား အရေးကြီးသောဆက်သွယ်ရေး လမ်းကြောင်းဖြစ်သည်။

တရုတ်-ပါကစ္စတန်စီးပွားရေးစင်္ကြံ (CPEC)

၁၆။ တရုတ်-ပါကစ္စတန်စီးပွားရေးစင်္ကြံ (CPEC) သည် ပါကစ္စတန်နိုင်ငံတွင်း အခြေခံ အဆောက်အဦများ တည်ဆောက်ရေးဖြစ်သည်။ CPEC စီမံကိန်းတန်ဖိုးမှာ အမေရိကန် ဒေါ်လာ ၅၇ ဘီလီယံတန်ဖိုးရှိပါသည်။ အဆိုပါစီမံကိန်းတွင် ပို့ဆောင်ဆက်သွယ်ရေး ကွန်ရက်များ၊ စွမ်းအင်စီမံကိန်းများ၊ အထူးစီးပွားရေးဇုန်စီမံကိန်းများ ပါဝင်ပါသည်။ CPEC စီမံကိန်းသည် ၂၀၁၆ ခုနှစ်၊ နိုဝင်ဘာလ ၁၃ ရက်နေ့တွင်စတင်အသက်ဝင်လာခဲ့ပြီး တရုတ်ကုန်တင်သင်္ဘောများသည် ပါကစ္စတန်နိုင်ငံ ဝါဒါဆိပ်ကမ်းသို့စတင်ဆိုက်ကပ်ခဲ့ကာ အာဖရိကနှင့် အနောက်အာရှသို့ ကူးသန်းရေးစတင်ခဲ့သည်။^{၁၂}

၁၂။ <http://thediplomat.com/2017/05/understanding-chinas-master-plan-for-pakistan/>

Asian Infrastructure Investment Bank

၁၇။ Asian Infrastructure Investment Bank သည်အခြေခံအဆောက်အအုံတိုးတက်ရေး လုပ်ငန်းစဉ်များအတွက် ရံပုံငွေအား ၂၀၁၃ ခုနှစ်၊အောက်တိုဘာလတွင် စတင်ချမှတ်ပေးခဲ့သည်။ ၂၀၁၅ခုနှစ်တွင် ယွမ်ငွေ ၁ ထရီလီယံအား အခြေခံအဆောက်အအုံလုပ်ငန်းများအတွက်ချမှတ်ပေးခဲ့ကြောင်း တရုတ်အစိုးရကကြေညာခဲ့သည်။ ၂၀၁၅ ခုနှစ်၊ ဇွန်လ ၂၉ ရက်နေ့တွင် Asian Infrastructure Investment Bank ၏စီမံကိန်းမူဘောင်အား ပီကင်းမြို့တွင်လက်မှတ်ရေးထိုးအတည်ပြုခဲ့သည်။ ၂၀၁၄ခုနှစ်၊ နိုဝင်ဘာလတွင် ပိုးလမ်းမစီမံကိန်းအတွက် အမေရိကန်ဒေါ်လာ ၄၀ဘီလီယံအား သမ္မတရှီကျင့်ဖျင်မှအတည်ပြုပေးခဲ့သည်။ ပါကစ္စတန်ရှိ Karot ရေအားလျှပ်စစ်စီမံကိန်းသည် ပိုးလမ်းမစီမံကိန်းတွင် ပထမဆုံးရင်းနှီးမြှုပ်နှံခဲ့သောစီမံကိန်းဖြစ်သည်။ ၂၀၁၆ ခုနှစ်၊ ဇန်နဝါရီလတွင် အစ္စလာမ်မာဘတ်မြို့နှင့် ကီလိုမီတာ ၅၀ ခန့်အကွာတွင် Karot ရေအားလျှပ်စစ်စီမံကိန်းအား စတင်အကောင်အထည်ဖော်ခဲ့သည်။ အဆိုပါစီမံကိန်းအား Sanxia ကုမ္ပဏီမှဆောက်လုပ်ပေးခဲ့ခြင်းဖြစ်သည်။ တရုတ်အစိုးရအနေဖြင့် အဆိုပါစီမံကိန်းတွင် အမေရိကန်ဒေါ်လာ ၂၅၀သန်းရင်းနှီးမြှုပ်နှံသွားမည်ဖြစ်သည်။

One Belt One Road (OBOR) ၏လားရာ

၁၈။ တရုတ်နိုင်ငံကနေ အာရှ၊ အရှေ့အလယ်ပိုင်း၊ အာဖရိကနှင့်ဥရောပကို ကုန်းလမ်း၊ ရေလမ်းတို့နှင့်ဆက်သွယ်မည့် ခေတ်သစ်ပိုးလမ်းမကြီး၊ ၎င်းတို့အခေါ် One Belt, One Road ခါးပါတ်လမ်းကြီးကြောင့် တစ်ကမ္ဘာလုံးအတွက် ကုန်သွယ်ရေးအကျိုးအမြတ်များ ရရှိမည်ဟု တရုတ်နိုင်ငံကြေညာထားပါသည်။ သို့သော်လည်း တရုတ်တို့၏အစီအစဉ်သည် ပွင့်လင်းမြင်သာမှုမရှိကြောင်း လေ့လာသူများက သုံးသပ်ထားကြပါသည်။

အထူးသဖြင့် အမေရိကန်ကဲ့သို့ ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်ပြီးနိုင်ငံများအတွက် မည်ကဲ့သို့သော စီးပွားရေးအကျိုးအမြတ်များ ရနိုင်မည်ဆိုသည်မှာလည်းမရှင်းလင်းပါ။ တရုတ်တို့၏ စီမံကိန်းသည် တရုတ်အကျိုးကိုသာရှေ့ရှုထားပြီး နိုင်ငံတကာအလယ်၌ တရုတ်နိုင်ငံသည် အင်အားကြီးသည့်နိုင်ငံဖြစ်သည်ကို ပြသနိုင်ရန်လုပ်ထားသောစီမံကိန်းဖြစ်သည် ဟု China's Asian Dream: Empire Building Along the New Silk Road ဆိုသည့် စာအုပ်အားရေးသားသူ Tom Miller ကသုံးသပ်ထားပါသည်။

၁၉။ ယခင်ပိုလမ်းမကြီးကြောင့် လွန်ခဲ့သောနှစ်ပေါင်းရာနှင့်ချီကတည်းက ဥရောပအထိ တရုတ်ကုန်ပစ္စည်းများကို ကုန်သွယ်နိုင်သကဲ့သို့ ယခုကုန်းလမ်းတင်မက ရေလမ်းပါ ပါဝင်သည့် One Belt, One Road ခေတ်သစ်ပိုလမ်းမကြီးကြောင့် တရုတ်တို့၏ ကုန်သွယ်စီးပွားလုပ်ငန်းများသည် ပြန်လည်ထိုးဖောက်လာနိုင်မည်ဟု တရုတ်ခေါင်းဆောင်များက တရုတ်ပြည်သူလူထုအား ပြောကြားထားပါသည်။ နိုင်ငံတကာတွင်လည်း စီမံကိန်းတွင်ပူးပေါင်းပါဝင်နေသည့် နိုင်ငံများအနေဖြင့် အရှုံးမရှိစေရဟုဆိုပြီး ဆွဲဆောင်နေပါသည်။ သို့သော်လည်း ထိုစီမံကိန်းအပေါ် သံသယရှိနေကြသောနိုင်ငံများလည်း အများအပြားရှိနေသည်ဟု Reuters သတင်းဌာနမှသတင်းထောက် Ben Blanchard ကပြောကြားခဲ့ပါသည်။

၂၀။ အနောက်နိုင်ငံများအနေဖြင့်လည်း ထိုစီမံကိန်းနှင့်ပတ်သက်၍ သေသေချာချာမသိရှိသေးကြောင်း ဝေဖန်မှုများထွက်ပေါ်လာပါသည်။ ထိုစီမံကိန်းသည် တရုတ်နိုင်ငံ၏ အကျိုးအတွက်သာဖြစ်သည်။ ကမ္ဘာကို တရုတ်ကလွှမ်းမိုးနိုင်ရန်ကြိုးစားသော စီမံကိန်းဖြစ်သည်ဟု အချို့ကလည်း ယုံကြည်နေကြပါသည်။ ၎င်းစွပ်စွဲမှုအားလုံးကို တရုတ်နိုင်ငံအနေဖြင့် ခိုင်ခိုင်မာမာငြင်းဆန်နေပြီး ၎င်းတို့ရည်ရွယ်ချက်အပေါ် နားလည်မှုလွဲနေခြင်း

သာဖြစ်သည်ဟု တရုတ်တို့ကပြောကြားထားပါသည်။ ကုန်းလမ်းမှတစ်ဆင့်ဆက်သွယ်မည့် One Belt နှင့် ရေလမ်းမှတစ်ဆင့် ဆက်သွယ်မည့် One Road စီမံကိန်းနှင့်ပတ်သက်ပြီး ပထဝီနိုင်ငံရေးအရ အကျိုးသက်ရောက်မှုများရှိလာနိုင်ပါသည်။

၂၁။ လမ်းကြောင်းပေါ်တွင်ရှိသော ဖွံ့ဖြိုးဆဲနိုင်ငံအများစုသည် တရုတ်နိုင်ငံ၏ရင်းနှီးမြှုပ်နှံမှုများ၊ အခြေခံအဆောက်အဦများ၊ ဖွံ့ဖြိုးရေးလုပ်ငန်းများကိုရရှိရန် စိတ်အားသန်လျက်ရှိပါသည်။ ဖွံ့ဖြိုးဆဲနိုင်ငံများကို မက်လုံးများပေးပြီး ဆွဲဆောင်နေသည့်အချိန်မှာပင် အမေရိကန်ကဲ့သို့ ဖွံ့ဖြိုးပြီးနိုင်ငံများနှင့်လည်း တက်တက်ကြွကြွအပြည့်အစုံဆွေးနွေးရှင်းပြမှုများပြုလုပ်ရန်လိုအပ်ကြောင်း ဘေဂျင်းအခြေစိုက် Tsinghua-Carnegie Center for Global Policy မှညွှန်ကြားရေးမှူး Paul Haenle က ပြောကြားထားပါသည်။^{၁၃}

၂၂။ စီမံကိန်းနှင့်ပတ်သက်၍ ကုလသမဂ္ဂအတွင်းရေးမှူးချုပ် Antonio Guterres သည် ကမ္ဘာလုံးဆိုင်ရာစီးပွားရေးမှတစ်ဆင့် ကမ္ဘာမြေပေါ်နေထိုင်ကြသူအားလုံးအတွက် ဖြစ်စေရမည်ဆိုသောရည်မှန်းချက်သည် ကျွန်ုပ်တို့အားလုံး၏အကျိုးစီးပွားအတွက်ဖြစ်ကြောင်းပြောကြားပါသည်။ ရုရှားသမ္မတ Vladimir Putin ကလည်း ဆင်းရဲနွမ်းပါးမှု၊ ဒေသတွင်းမှတိုင်းပြည်များ၏ ဖွံ့ဖြိုးမှုအတိုင်းအတာများသည် အကြမ်းဖက်မှု၊ အစွန်းရောက်ဝါဒနှင့် ပုံမှန်မဟုတ်သောရွှေ့ပြောင်းနေထိုင်မှုများဖြစ်ပေါ်စေအောင် တွန်းပို့နေသည့်အကြောင်းအရာများဖြစ်ကြောင်း၊ ကမ္ဘာလုံးဆိုင်ရာစီးပွားရေးဖွံ့ဖြိုးမှုရပ်တန့်နေခြင်းကို မကျော်လွှားနိုင်ပါက အဆိုပါစိန်ခေါ်မှုများအား ရင်ဆိုင်နိုင်မည်မဟုတ်ကြောင်း ပြောကြားခဲ့ပါသည်။အမေရိကန်ဘဏ္ဍရေးဝန်ကြီးဟောင်း Henry Paulson ကလည်း

၁၃။ http://www.rfa.org/burmese/search?search_text%3Autf8%3Astring=%E1%80%95%E1%80%AD%E1%80%AF%E1%80%B8%E1%80%9C%E1%80%99%E1%80%B9%E1%80%B8%E1%80%99&submit.x=o&submit.y=o

တရုတ်နိုင်ငံ၏ခေတ်သစ်ပိုးလမ်းမစီမံကိန်းကို အယုံအကြည်မရှိသည့်နိုင်ငံများထဲတွင် အမေရိကန်ပြည်ထောင်စုလည်းပါဝင်သည်ကိုသိရှိကြောင်း၊ ရိုးရိုးရှင်းရှင်းပြောရမည်ဆိုပါက ၎င်းစီမံကိန်း၌တခြားလူများပါဝင်လာအောင် တရုတ်နိုင်ငံက ဆွဲဆောင်နိုင်လေလေ အမေရိကန်အပါအဝင် တစ်ကမ္ဘာလုံး၌ရှိသည့်သူများကလည်း လက်ခံလာလေလေဖြစ်မည်ဟုပြောကြားခဲ့ပါသည်။ တရုတ်နိုင်ငံ၏အဆိုပါစီမံကိန်းသည်အိန္ဒိယနှင့်ပါကစ္စတန်တို့အကြား သူပိုင်ကိုယ်ပိုင်အငြင်းပွားနေသည့် Kashmir ဒေသနှင့်ပါကစ္စတန်နိုင်ငံ တို့ကိုဖြတ်ပြီး ဖောက်လုပ်မည်ဖြစ်၍ အဆိုပါစီမံကိန်းကို အိန္ဒိယအစိုးရကလည်း ကန့်ကွက်လျက်ရှိပါသည်။^{၁၄} တရုတ်အစိုးရသည် OBOR စီမံကိန်းအတွက် ထောက်ခံမှုကိုတိုးချဲ့သည့်အနေဖြင့်နိုင်ငံပေါင်း ၅၆ နိုင်ငံနှင့် သဘောတူစာချုပ်များ ချုပ်ဆိုခဲ့သည့်အပြင် OBOR စီမံကိန်းကိုအကောင်အထည်ဖော်ရန် ပိုးလမ်းမရန်ပုံငွေ အမေရိကန်ဒေါ်လာ ဘီလီယံ ၄၀ မတည်ရင်းနှီးခဲ့ပါသည်။^{၁၅}

၂၃။ နိုင်ငံတကာငွေကြေးရန်ပုံငွေအဖွဲ့ (IMF)၏ တွက်ဆချက်အရ ဖွံ့ဖြိုးဆဲနိုင်ငံများ၌ အခြေခံအဆောက်အအုံ ဆောက်လုပ်ရေးလုပ်ငန်းများလုပ်ဆောင်ခြင်းသည် အဆတိုးသက်ရောက်မှုကို ရရှိနိုင်သည်ဟုဆိုသည်။ အဆိုပါ အဆတိုးသက်ရောက်မှုမှာ အခြေခံအဆောက်အအုံဆောက်လုပ်ခြင်းအပေါ် ၁ ဒေါ်လာသုံးစွဲတိုင်း စီးပွားရေးဖွံ့ဖြိုးမှု ၁ ဒသမ ၆ ဒေါ်လာဖိုး တွန်းအားဖြစ်စေမည်ဟုဆိုသည်။ ကုန်သွယ်ရေးကဏ္ဍတွင် “ရပ်ဝန်းနှင့်လမ်းမ” အစီအစဉ်ကြောင့် နောက်လာမည့်ဆယ်စုနှစ်များအတွင်း မိတ်ဖက်နိုင်ငံများ၏ စီးပွားရေးကို ၂ ဒသမ ၅ ထရီလီယံဖိုးအထိ တိုးပွားလာစေမည်ဟုဆိုသည်။ ရင်းနှီးမြှုပ်နှံမှုကဏ္ဍတွင်

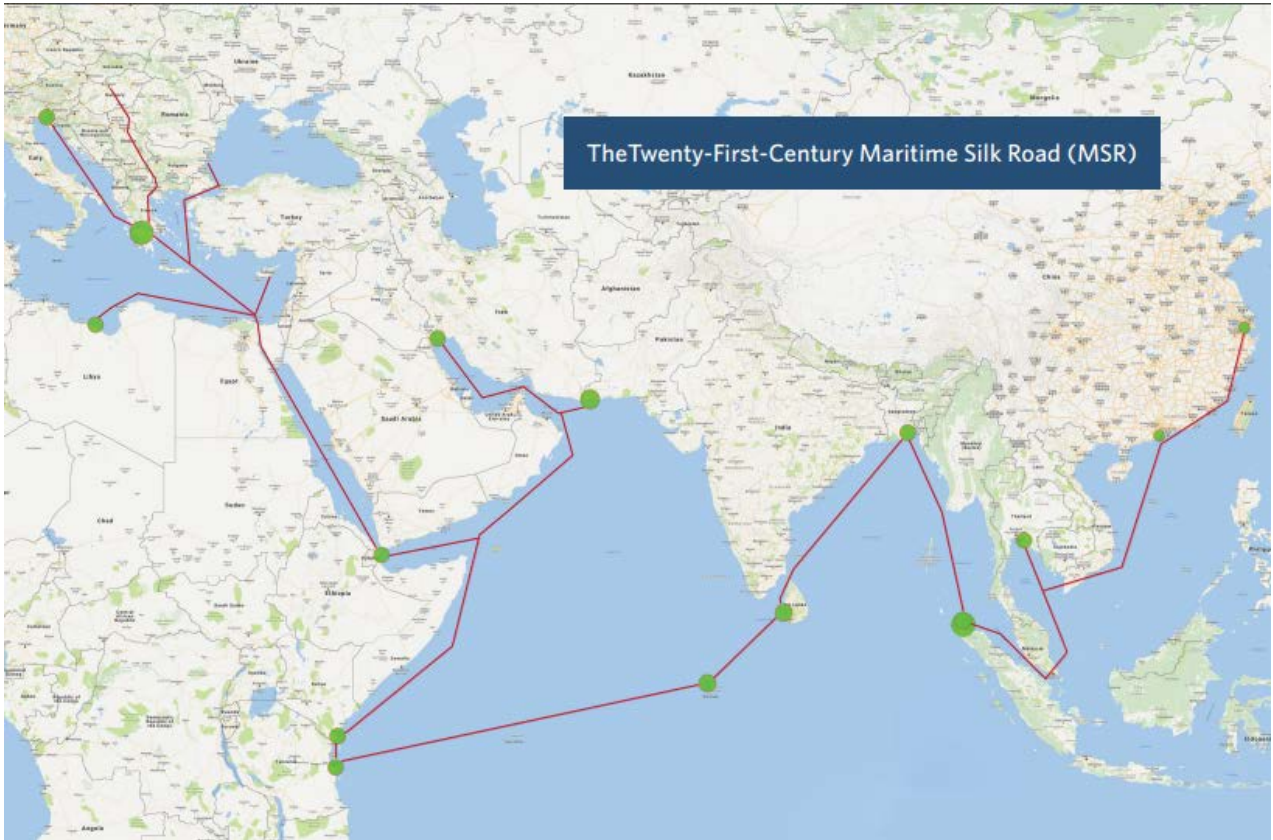
၁၄။ https://www.google.com.mm/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=78&cad=rja&uact=8&ved=0ahUKEwj95lyprlrUAhXHtY8KHakDAXk4RhAWCFkwBw&url=http%3A%2F%2Fmyanmarnews24.com%2Fnews%2F2543&usq=AFQjCNGGRHBw3xOOEcpxxTAeMA5b_5foCQ
 ၁၅။ <http://www.statecounsellor.gov.mm/zg/node/1137>

“ရပ်ဝန်းနှင့်လမ်းမ” အစီအစဉ်က တရုတ်ပြည်ကို ပင်လယ်ရပ်ခြားရင်းနှီးမြှုပ်နှံမှုတင်ပို့သူ အဖြစ် ပြောင်းလဲသွားစေမည်ဖြစ်သည်။

၂၄။ မိတ်ဖက်နိုင်ငံများ၏ ရပ်ဝန်းနှင့်လမ်းမဆိုင်ရာစီမံကိန်းများကို ဘဏ္ဍာငွေစိုက် ထုတ်နိုင်စေရန် တရုတ်က နိုင်ငံတကာဘဏ္ဍာရေးအဖွဲ့အစည်းများစွာကို ထူထောင်ခဲ့ သည်။ လူသိထင်ရှားအဖြစ်ဆုံးအဖွဲ့အစည်းမှာ Asian Infrastructure Investment Bank (AIIB) အာရှအခြေခံအဆောက်အအုံ ရင်းနှီးမြှုပ်နှံမှုဘဏ်ဖြစ်သည်။ အဆိုပါဘဏ်၏ ပထမဦးဆုံးစီမံချက်များကို လွန်ခဲ့သောနှစ်ကပင် စတင်ခဲ့ပြီးဖြစ်သည်။ AIIB ဘဏ်၏ ရည်ရွယ်ချက်သည် ဝင်ငွေနည်းနိုင်ငံများကို ဘဏ္ဍာရေးထောက်ပံ့ခြင်းဖြင့် ကမ္ဘာလုံး ဆိုင်ရာဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်မှုကွာဟချက်ကို ကျဉ်းမြောင်းသွားစေရန်ဖြစ်သည်။ အဆိုပါ ဝင်ငွေနည်းနိုင်ငံများသည် ကမ္ဘာ့ဘဏ်နှင့်အာရှဖွံ့ဖြိုးရေးဘဏ်များကဲ့သို့ အစဉ်အလာ ဘဏ္ဍာရေးအရင်းအမြစ်များမှ ချေးငွေရရှိရန်အခက်အခဲများရှိကြသည်။ AIIB ဘဏ် အပြင် ပိုးလမ်းမရန်ပုံငွေ (Silk Road Fund) ကိုလည်း တည်ထောင်ပြီးဖြစ်သည်။ ထို့ပြင် New Development Bank ကို စတင်တည်ထောင်ကြသည့် ဘရစ် (BRICS – ဘရာဇီးလ်၊ ရုရှား၊ အိန္ဒိယ၊ တရုတ်နှင့်တောင်အာဖရိက) အဖွဲ့ဝင်တစ်ဦးလည်းဖြစ်သည်။ အရှေ့တောင်အာရှ အနေဖြင့် ပိုးလမ်းမစီးပွားရေးရပ်ဝန်းတွင်သာမက ရေကြောင်းပိုးလမ်းမအစီအစဉ်တွင်ပါ ဆက်စပ်ပါဝင်နေပြီး ရပ်ဝန်းနှင့်လမ်းမစီမံကိန်းများ၌ပါဝင်သော နိုင်ငံများ၏စီးပွားရေး ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်မှုနှင့် ကုန်သွယ်ရေးတိုးတက်မှုကို တွန်းအားပေးနိုင် မည်ဖြစ်သည်။^{၁၆}

၁၆။ <http://burmese.dvb.no/archives/196717>

ပထဝီနိုင်ငံရေးအပေါ် One Belt One Road (OBOR) ၏ အကျိုးသက်ရောက်မှုများ



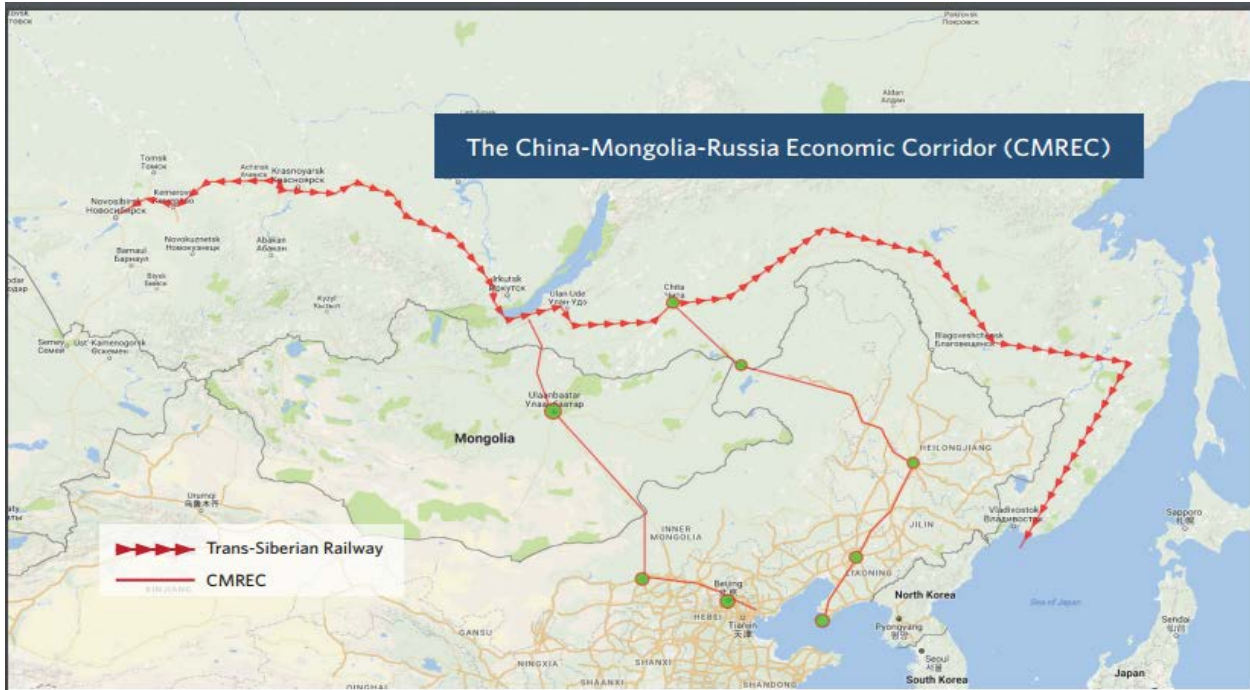
၂၁ရာစုကုန်သွယ်ရေးကြောင်းပိုးလမ်းမလမ်းကြောင်း

၂၁ရာစုကုန်သွယ်ရေးကြောင်းပိုးလမ်းမလမ်းကြောင်း (Maritime Silk Road)^{၁၇}

- တရုတ်စွမ်းအင်လုံခြုံမှု၊ ကုန်သွယ်ရေးကြောင်းလုံခြုံမှု၊ ပင်လယ်ဓားပြတိုက်ဖျက်ရေးအကြောင်းပြချက်များနှင့် အတူတရုတ်ရေတပ်အင်အားကို ပိုမိုဖြန့်ကြက်လာနိုင်ခြင်း၊
- တရုတ်နှင့် အမေရိကန်ပြည်ထောင်စုတို့၏ ရေတပ်ပြိုင်ဆိုင်မှုများ ပိုမိုပြင်းထန်လာနိုင်ခြင်း၊
- တရုတ်နှင့် အိန္ဒိယတို့၏ ကုန်သွယ်ရေးကြောင်းပြိုင်ဆိုင်မှုနှင့် တက်လာနိုင်ခြင်း၊

၁၇။ <https://kyotoreview.org/yav/chinas-three-pronged-strategy-on-regional-connectivity/>

- တောင်တရုတ်ပင်လယ်အငြင်းပွားမှုပြင်းထန်လာနိုင်ခြင်း၊
- မြေထဲပင်လယ်နှင့်အရှေ့အာဖရိကကမ်းရိုးတမ်းတလျှောက်နေတိုး၏ လွှမ်းမိုးမှုအားစိန်ခေါ်နိုင်ခြင်း။



တရုတ်-မွန်ဂိုလီးယား-ရုရှား စီးပွားရေးစင်္ကြန်

တရုတ်-မွန်ဂိုလီးယား-ရုရှားစင်္ကြန် ၁၈

- တရုတ်-မွန်ဂိုလီးယား-ရုရှားဆက်ဆံရေးတိုးမြှင့်နိုင်ခြင်း၊
- မွန်ဂိုလီးယား၏ပင်လယ်ထွက်ပေါက်ရရှိလာနိုင်ခြင်း။

တရုတ်-ပါကစ္စတန်စင်္ကြန် ၁၉

- မလက္ကာရေလက်ကြား၏ အရေးပါမှုအားလျှော့ချနိုင်ခြင်း၊
- ပါကစ္စတန်ရှိအမေရိကန်၏ အနေအထားအားပိုမိုအားနည်းစေနိုင်ခြင်း။

၁၈။ <http://theubpost.mn/2016/06/29/over-30-projects-lined-up-for-trilateral-economic-corridor/>

၁၉။ <http://cpec.gov.pk/>

- ပါကစ္စတန်နှင့်အိန္ဒိယ၏ တင်းမာမှုပိုမိုမြင့်တက်လာနိုင်ခြင်း။

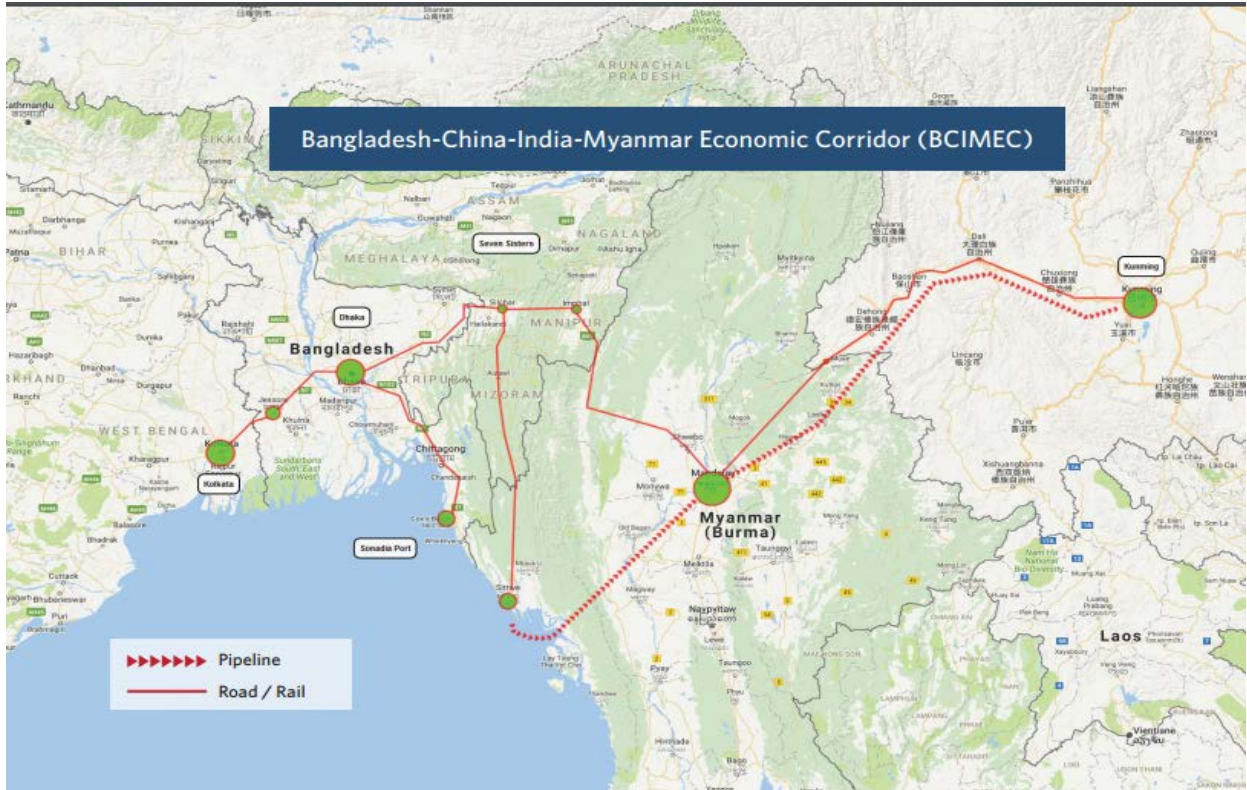


တရုတ်-ပါကစ္စတန်စီးပွားရေးစင်္ကြန်

ဘင်္ဂလားဒေ့ရှ်-တရုတ်-အိန္ဒိယ-မြန်မာစင်္ကြန်^{၂၀}

- ဘင်္ဂလားပင်လယ်အော်အတွင်း တရုတ်တို့၏ ဩဇာမြင့်တက်လာနိုင်ခြင်း၊
- မြန်မာ့စီးပွားရေးဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်မှုအတွက် အခြေခံရရှိစေခြင်း၊
- မြန်မာနိုင်ငံရေးပြုပြင်ပြောင်းလဲမှုတွင် တရုတ်၏ အခန်းကဏ္ဍပိုမိုကျယ်ပြန့်လာနိုင်ခြင်း၊
- အိန္ဒိယ-ဘင်္ဂလားဒေ့ရှ်ဆက်ဆံရေးတွင် တရုတ်အနေဖြင့်ဝင်ရောက်စွက်ဖက်နိုင်ခြင်း။

^{၂၀}။ <http://thediplomat.com/tag/bangladesh-china-india-myanmar-bcim-corridor/>



ဘင်္ဂလားဒေ့ရှ်၊ တရုတ်၊ အိန္ဒိယ၊ မြန်မာ စီးပွားရေးစင်္ကြန်

တရုတ်-အင်ဒိုချိုင်းနားကျွန်းဆွယ်စီးပွားရေးစင်္ကြန်^{၂၁}

- အာဆီယံဒေသတွင်းစွမ်းအင်လုံခြုံရေးရရှိနိုင်ခြင်း၊
- တောင်တရုတ်ပင်လယ်အငြင်းပွားမှုများအားလျှော့ချနိုင်ခြင်း၊
- ဖိလစ်ပိုင်အား အမေရိကန်ပြည်ထောင်စုနှင့်ခွဲထုတ်နိုင်ခြင်း၊
- မြန်မာ၊ ထိုင်းနှင့် လာအိုတို့၏ နိုင်ငံရေးပြုပြင်ပြောင်းလဲမှုများတွင် ပါဝင်စွက်ဖက်နိုင်ခြင်း။

၂၁။ http://www.china.org.cn/english/china_key_words/2017-04/19/content_40651903.htm



တရုတ်-အင်ဒိုချိုင်းနားကျွန်းဆွယ် စီးပွားရေးစင်္ကြန်

တရုတ်အလယ်ပိုင်းနှင့် အနောက်အာရှစီးပွားရေးစင်္ကြန်^{၂၂}

- ဗဟိုအာရှဒေသတွင်း အီရန်အပေါ်အားထားမှုကိုမြှင့်တင်နိုင်ခြင်း၊
- ရုရှားနှင့်တရုတ်နိုင်ငံတို့အကြား ဖြစ်နိုင်ချေရှိသောတင်းမာမှုများအတွက် အသာစီးရယူနိုင်ခြင်း၊
- တူရကီနှင့်တရုတ်ဆက်ဆံရေးတိုးမြှင့်နိုင်ခြင်း၊
- ပင်လယ်ကွေ့နိုင်ငံများအသင်း (GCC)အပေါ် အီရန်၏ခြိမ်းခြောက်မှုအားပိုမိုအားပေးနိုင်ခြင်း၊
- အတ္တလန်တိတ်ဒေသနိုင်ငံများအကြား ဆက်ဆံရေးအား ပိုမိုရှုပ်ထွေးစေခြင်း။

^{၂၂}။ <http://www.oboreurope.com/en/beltandroad/one-belt/>

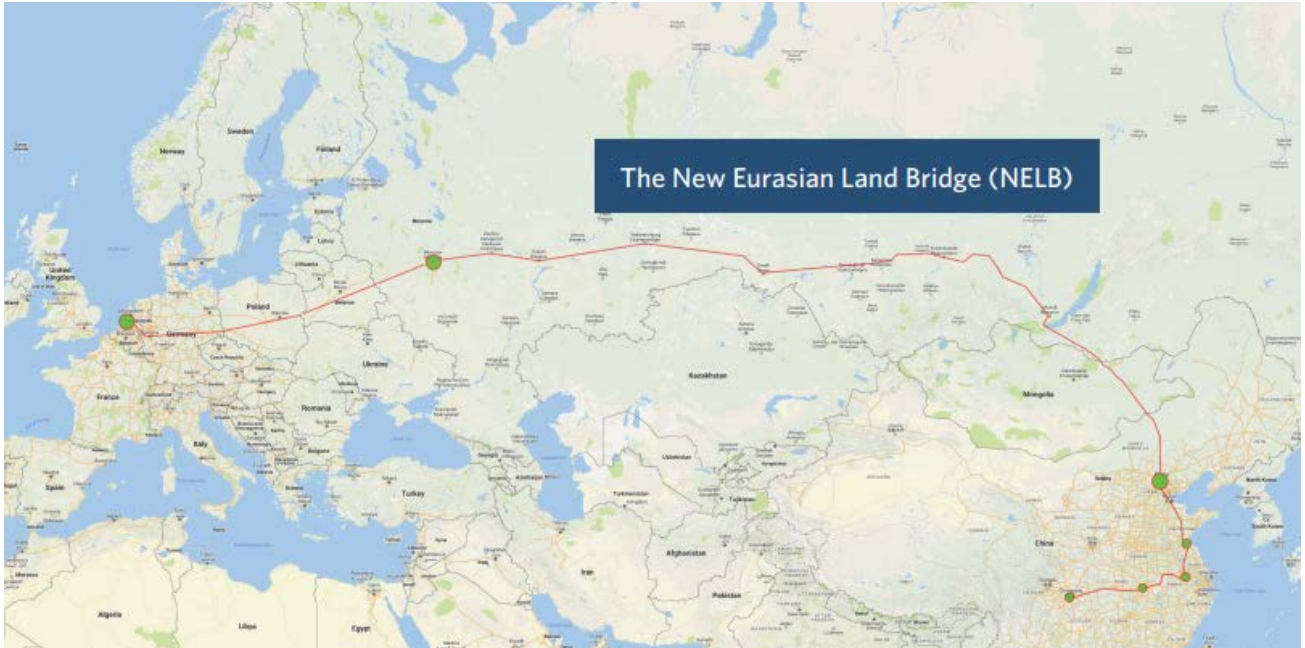
- ရုရှားဦးဆောင်သည့် ရုရှား၊ အီရန်၊ အိန္ဒိယတို့၏ တောင်မြောက်ပို့ဆောင်ရေး စင်္ကြန်အားယှဉ်ပြိုင်နိုင်ခြင်း။



တရုတ်-အလယ်နှင့်အနောက်အာရှ စီးပွားရေးစင်္ကြန်

ယူရေးရှားပေါင်းကူးအသစ်

- ဥရောပတွင် ရုရှား၏ လွှမ်းမိုးမှုတိုးမြှင့်လာနိုင်ခြင်း၊
- ကုန်းတွင်းပိတ်ကာဇ္ဇေတန်နိုင်ငံအနေဖြင့် ရုရှားအပေါ်မှီခိုမှုပိုမိုမြင့်တက်လာနိုင်ခြင်း၊
- အမေရိကန်နှင့်ဥရောပဆက်ဆံရေးအား သပ်လျှိုသည့်အနေအထားရောက်ရှိလာနိုင်ခြင်း။



ယူရေးရှားပေါင်းကူးသစ်

မြန်မာနိုင်ငံနှင့် OBOR

၂၅။ မြန်မာနိုင်ငံသည် မူလOBORလမ်းကြောင်းတွင် ပါဝင်ခြင်းမရှိခဲ့ပါ။ သို့သော်လည်း တရုတ်တို့အတွက် အိန္ဒိယသမုဒ္ဒရာထွက်ပေါက်ပေးနိုင်သော မြန်မာနိုင်ငံသည် ၎င်းတို့၏ စွမ်းအင်လုံခြုံရေးအတွက် အရေးကြီးသောကဏ္ဍတွင်ပါဝင်လျက်ရှိသည်။ OBOR နှင့် ပတ်သက်ပြီး မြန်မာနိုင်ငံတွင်စီမံကိန်း (၂)ခုပါဝင်လျက်ရှိသည်။ တစ်ခုမှာ ရခိုင်ပြည်နယ်မှ တရုတ်နိုင်ငံကူမင်းသို့ဆက်သွယ်ထားသည့် ရေနံသဘာဝဓာတ်ငွေ့ပိုက်လိုင်းဖြစ်သည်။ တရုတ်နိုင်ငံသို့ရေနံပို့လွှတ်သည့် အခြားပိုက်လိုင်းတစ်ခုမှာ ပါကစ္စတန်မှဖြတ်သန်းထားသည်။ ပါကစ္စတန်၏လုံခြုံရေးအခြေအနေကြောင့် မြန်မာနိုင်ငံမှဖြတ်သန်းသွားမည့် ပိုက်လိုင်းသည် ပိုမိုအရေးပါလာဖွယ်ရာရှိသည်။ အခြားစီမံကိန်းမှာ တရုတ်-ဘင်္ဂလားဒေ့ရှ်-အိန္ဒိယ-မြန်မာစီးပွားရေးစင်္ကြန်ဖြစ်သည်။ ထိုစီမံကိန်းသည် ဒုတိယကမ္ဘာစစ်အတွင်း

အိန္ဒိယ-တရုတ်ဆက်သွယ်ရေးလမ်းကြောင်းဖြစ်သည့် လီဒိုလမ်းဟောင်းအား အခြေခံမည့် အလားအလာရှိပါသည်။^{၂၃}

၂၆။ ၂၀၁၆ ခုနှစ်၊ နိုဝင်ဘာလနောက်ဆုံးပတ်တွင် မန္တလေးမြို့၌ကျင်းပသည့် အစည်းအဝေး၌ တရုတ်ကောင်စစ်ဝန်ချုပ် ဝမ်ကျောင်ရင်က ယင်းတို့ဘက်မှ မြန်နှုန်းမြင့် ရထားလမ်းသည် တရုတ်-မြန်မာ နယ်စပ်မြို့ ရွှေလီမှ မြန်မာဘက်ခြမ်းသို့ဝင်လာနိုင်ရေး အတွက် ဆောက်လုပ်ရေးလုပ်ငန်းများကိုစတင်နေပြီဟု ပြောကြားခဲ့ပါသည်။ ထိုရထား လမ်းသည် မူဆယ်၊ လားရှိုး၊ မန္တလေး၊ ရန်ကုန်နှင့် မော်လမြိုင်မြို့တို့မှတစ်ဆင့် ထိုင်းနိုင်ငံ သို့ ဖြတ်ကျော်ဝင်ရောက်မည်ဖြစ်သည်။ တစ်နာရီမိုင် ၂၀၀ နှုန်းဖြင့် မောင်းနှင်မည့် ယင်းမြန်နှုန်းမြင့်ရထားလမ်းသာ တကယ်တမ်း လက်တွေ့အကောင်အထည်ပေါ်သွားပါက တရုတ်ပြည်ယူနန်နယ်စပ်မှ ရန်ကုန်မြို့သို့ နာရီအနည်းငယ်အတွင်း ရောက်ရှိမည်ဖြစ် သည်။

၂၇။ ယင်းရထားလမ်းစီမံကိန်းသည် အာရှနှင့်ဥရောပအကြား ဖြတ်သန်းကုန်သွယ်မည့် One Belt, One Road စီမံကိန်း၏တစ်စိတ်တစ်ဒေသဖြစ်ကာ အိန္ဒိယသမုဒ္ဒရာကိုလည်း ဖြတ်၍၊ အာဖရိကကိုလည်းဖြတ်ကာ ဥရောပနှင့် ရုရှားအထိဖြန့်ကြက်မည့် တရုတ်တို့၏ မဟာဗျူဟာပိုးလမ်းမစီမံကိန်းကြီးဖြစ်သည်။ တရုတ်တို့သည် မြန်မာနိုင်ငံ၌ လက်ရှိ အချိန်ထိ နိုင်ငံခြားရင်းနှီးမြှုပ်နှံမှုအများဆုံးနိုင်ငံအဖြစ် နေရာယူထားလျက်ရှိသည်။

၂၈။ ယခု One Belt, One Road စီမံကိန်းကြီးသာ မြန်မာနိုင်ငံသို့ဖြတ်သန်းဝင်ရောက် လာမည်ဆိုပါက စီးပွားရေးအရ အကျိုးအမြတ်ရနိုင်သော်လည်း တရုတ်တို့အနေဖြင့် သဘာဝပတ်ဝန်းကျင်အပေါ် အလေးထားမှုနှင့်ပတ်သက်၍ စဉ်းစားရဦးမည်ဖြစ်သည်။

^{၂၃}။ <http://thevoicemyanmar.com/perspective/8686-das>

ရထားလမ်းဖောက်ခြင်းကြောင့် သဘာဝပတ်ဝန်းကျင်နှင့်ဒေသခံများအပေါ် အကျိုး သက်ရောက်မှု မည်မျှရှိနိုင်မည်ဆိုသည်ကို အသေးစိတ်စိစစ်မည်ဟု မြန်မာနိုင်ငံဘက်က ဆိုထားပြီး တရုတ်တို့ဘက်ကမူ ထိုလမ်းကြောင်းဖောက်လုပ်ခွင့်ရရှိရေးကို စိတ်အား ထက်သန်လျက်ရှိသည်။ မြန်မာနိုင်ငံတွင်ထုတ်ယူနိုင်သည့် သဘာဝသယံဇာတများမှာများစွာ ကျန်ရှိနေသေးပြီး ယခုအခါစီးပွားရေးဈေးကွက်ပွင့်လင်းလာသည့် နိုင်ငံတစ်ခုဖြစ်သော ကြောင့် စီးပွားရေးလုပ်ငန်းမြှုပ်နှံလိုသည့် ပြည်ပနိုင်ငံများ၏စိတ်ဝင်စားမှုကိုခံနေရသည်။ အထူးသဖြင့် အရှေ့တောင်အာရှတွင် အမြန်ဆုံးစီးပွားရေးဇုန်တစ်ခုအဖြစ် အောင်မြင်စွာ ထူထောင်နိုင်သည့် သီလဝါအထူးစီးပွားရေးဇုန်ကဲ့သို့ ကာလတိုအတွင်း လုပ်ငန်းလည်ပတ် နိုင်ခြင်းနှင့် တရုတ်တို့၏ရှယ်ယာအများစုရရှိထားသည့် ကျောက်ဖြူရေနက်ဆိပ်ကမ်း စီမံကိန်းလည်းရှိနေသောကြောင့် မြန်မာနိုင်ငံကို One Belt, One Road ကုန်သွယ်ရေး စီမံကိန်းတွင်မပါပါအောင် တရုတ်တို့ဆွဲထည့်ထားခြင်းဖြစ်သည်။

၂၉။ အမေရိကန်တို့က ပစိဖိတ်ဖြတ်ကျော်ကုန်သွယ်ရေး (TPP)ကို နိုင်ငံပေါင်း ၁၂ နိုင်ငံ ဖြင့်နိုင်ငံဖြတ်ကျော်ကုန်သွယ်ရေးအစီအစဉ်စတင်ခဲ့ရာတွင် ကမ္ဘာ့စီးပွားရေး၏ ၂၅ ရာခိုင်နှုန်းကို ကိုင်တွယ်မောင်းနှင်နိုင်ရန် စီမံကိန်းဆွဲထားခြင်းဖြစ်သည်။ ယခုတရုတ်တို့ ကလည်း နိုင်ငံပေါင်း ၆၀ နှင့် ကမ္ဘာ့စီးပွားရေး၏အလယ်ဗဟိုကို ကိုင်တွယ်မောင်းနှင်နိုင် ရန်ကြိုးစားနေခြင်းဖြစ်သည်။

နိဂုံး

၃၀။ တရုတ်တို့၏အဓိကပစ်မှတ်သည် အမေရိကန်ကိုကျော်တက်ပြီး ကမ္ဘာ့ပထမ ဟူသောနေရာကိုယူထားနိုင်ရေးဖြစ်သည်။ ထို့ကြောင့် ရေတိုစီမံကိန်းများအစား One Belt, One Road ကဲ့သို့ ရေရှည်စီမံကိန်းများကို တရုတ်တို့ပိုသဘောကျခြင်းဖြစ် သည်။ တရုတ်သမ္မတရရှိကျင့်ဖျင်သည် လူဦးရေသန်း ၁၃၀၀ ကျော်ရှိသော ၎င်းနိုင်ငံ၏ စီးပွားရေးကို အကောင်းဆုံးအကောင်အထည်ဖော်ပြီး အမေရိကန်ကို ကျော်တက်နိုင် ရန်ကြိုးစားနေသူဖြစ်ကာ ပြည်တွင်းဆင်းရဲမှုပပျောက်ရေးကိုလည်း ရေရှည်စီမံကိန်း များနှင့်ဆောင်ရွက်နေသူလည်းဖြစ်သည်။ ယခုအခါတွင် One Belt, One Road စီမံကိန်း ကိုလည်း သမ္မတရရှိကျင့်ဖျင်က စတင်အကောင်အထည်ဖော်ခြင်းဖြစ်ကာ တရုတ်တို့အတွက် မြန်မာနိုင်ငံသည်အရေးပါဆုံး နိုင်ငံတစ်နိုင်ငံဖြစ်နေပါသည်။ ထို့ကြောင့် ၎င်းတို့၏ မဟာဗျူဟာစီမံကိန်းကြီးဖြစ်သည့် One Belt, One Road တွင် မြန်မာနိုင်ငံကို ထည့်သွင်းရေးဆွဲထားခြင်းဖြစ်ကြောင်း တင်ပြလိုက်ရပါသည်။^{၂၆}

၂၄။ <http://www.myanmar.net.mm/business?start=15>