

**MONITORING REPORT OF SELECTED PPPs  
IN MYANMAR**

**Sandhi Governance Institute**

**August 2019**

## **TABLE OF CONTENTS FOR PPP MONITORING REPORT**

1. EXECUTIVE SUMMARY	3
2. Overviews of PPPs in Myanmar	6
3. Background of selected PPPs	9
4. Are They Transparent? Do They Pass Through Democratic Process?	12
5. Public Perception of These PPPs	15
6. Profiles Of Investors	18
7. Financial Structure & Pros and Cons	19
8. RECOMMENDATIONS	21
9. References	23

## **EXECUTIVE SUMMARY**

This monitoring report is written by Sandhi Governance Institute with the aim of updating regularly on development and institutionalization of PPP regulatory framework in selected PPP projects and ensuring that selected PPP projects are implemented in accordance with rules and regulation prescribed in Project Bank (2018) and they will contribute to Myanmar Sustainable Development Plan-MSDP (2018). The main target groups are ministry of planning and finance and its PPP Center which are mainly responsible for PPPs, Belt and Road Initiative Steering Committee which is chaired by State Counselor of Myanmar Daw Aung San Suu Kyi, implementing government agencies (IGAs) and advocacy civil society groups. However, to raise awareness on PPP processes and promote participation of non-state stakeholders in implementation of PPP projects, this report also targets civil society organizations, private sector and general public. This is the first of series of regular monitoring reports of selected PPPs in Myanmar which will shed light on PPPs in Myanmar and by doing so government and civil society can cooperate and collaborate to promote much needed infrastructure development in Myanmar. By the end of series of monitoring report, Sandhi Governance Institute expects that functioning consultative mechanisms between government, private investors and civil society will emerge for the sake of better coordination and cooperation among multi-stakeholders.

This report studies two selected PPPs Muse-Mandalay Railway project (which will be supposedly implemented using PPP financing model) and Kyaukphyu Special Economic Zone deep seaport project as they are under Belt and Road Initiative and China-Myanmar Economic Corridor and successful implementation of these two projects will define Myanmar's long-term relationship and contribute to Myanmar's sustainable development. Hence, background of these projects, transparency and democratic accountability, public perception on these two projects, financial structures, profiles of investors are examined in this report with as much available information as possible and finally recommendations are provided in order for the key stakeholders to learn lessons in future PPPs and address public concerns regarding implementation of these two projects.

In connection with the two selected PPPs, this report examines briefly PPP regulatory framework and capacity issue in implementation of PPPs in Myanmar. PPPs are very important in addressing Myanmar's poor infrastructure and achieving sustainable development goals and MSDP as it is clear that government financing and Official Development Assistance (ODA) alone will not be sufficient to address infrastructure financing gap of Myanmar.

In writing this report, Sandhi Governance Institute mainly relies on information available in government newspapers, official gazettes, media interviews and reports and informal conversations with sources close to government. One of the selected projects has raised a lot of debt trap concerns and it is always compared to Sri Lanka's Hambantota Port while Muse-Mandalay Railway is a cause of security and sovereignty issue. Therefore, Sandhi Government Institute has selected these two projects to analyze to address public concerns and provide recommendations to government accordingly.

In conclusion, this report provides several recommendations for government to consider. Among them, transparency of the projects and instituting regular consultative mechanisms among key stakeholders loom large. It is expected that heeding these recommendations will promote transparency and accountability of PPPs in Myanmar which will lead to mitigating risks including political in the implementation of PPPs and contribute to fill the investment gap of infrastructure need in Myanmar.

## Overview of PPPs in MYANMAR

Myanmar's infrastructure need is massive and it lags far behind, by various indicators, neighboring countries<sup>1</sup>. It is very obvious that public investments and official development assistance (ODA) will not be sufficient to fill the widening investment gap. For instance, Global Infrastructure Outlook report estimates that Myanmar will have a financing gap of US\$ 112 billion out of US\$ 224 billion investment need until 2040. Therefore, attracting private capital to investments in infrastructure projects is one of the main agendas of current government<sup>2</sup> and the word PPP has become buzzword among policy-makers, government officials, parliamentarians, private sector and civil society.

Actually, PPPs are not new to Myanmar and in the past, they were mostly known as BOT (Build-Operate-Transfer) and they were concentrated in road and power sectors. In the category of BOTs, there are both greenfield and brownfield projects. In addition, Production Sharing Contracts (PSCs) and Joint Venture agreements between usually ministries of extractive industries and private companies can be considered PPPs as they use project financing financial structure and special purpose vehicles (SPVs) to implement investment projects.

- 
1. Mckinsey, 2013; Global Infrastructure Outlook, 2017; ADB, 2016; Min Ye Paing Hein, 2018
  2. Ministry of Planning & Finance, 2016; Myanmar PPP Document, draft for consultation

However, most of the PPPs during military rule and previous government were based on unsolicited proposals and bilateral negotiations rather than going through competitive bidding process. Opaqueness of these PPPs' deals has eroded public trust in private investments in infrastructure projects.

Until Project Bank Notification was announced in November 2018, Myanmar did not have clear regulatory framework for implementing PPPs. This project bank notification 2/2018 was issued by the office of the president office on 30th November 2018 and it set guidelines and procedures for developing projects in accordance with strategies and action plans in Myanmar Sustainable Development Plan (MSDP) using multiple financing mechanisms including public private partnership. In this document, section 4 to 10 cover establishment of PPP center, PPP units with standards and processes to implement PPPs, unsolicited PPP proposals, sources of funds for PPPs, environmental and social aspects for PPPs, contractual requirements for PPPs, monitoring and supervision for PPPs and transferring SEEs in part or whole to private sector through equitization or PPP mechanisms. Hence, it can be considered clear and comprehensive regulatory framework for implementing PPPs in Myanmar.

According to JICA-DICA's summary of analytical paper on Financing Infrastructure Development and Public-Private Partnership (PPP) Framework for Myanmar (2016), implementing government agencies (IGAs) have limited capacity with respect to the systematic use of PPP for infrastructure development. In dimensions of strategic investment plan, financial risk management, institutional capacity and line ministries' current practices, Myanmar ranked poorly and needed a lot of capacity enhancement.

Similarly, ADB's Restructuring the State's Role in Business Enterprise

and Service Delivery in Myanmar: The Role of PPPs and an Indicative Action Plan (13 July, 2016) pointed out that the Challenges for Government in actually achieving closure and success – the “unknowns” are

- Not knowing what is a “good deal” in the PPP context
- Not knowing what is “market price” for goods
- Not knowing what is possible to ask from private sector
- Not knowing what they will demand from government

However, it can be observed that with the support of Multilateral Development Banks (MDBs) and donor agencies, NLD-led government has been trying to improve PPP regulatory framework and enhance line ministries’ capacity.

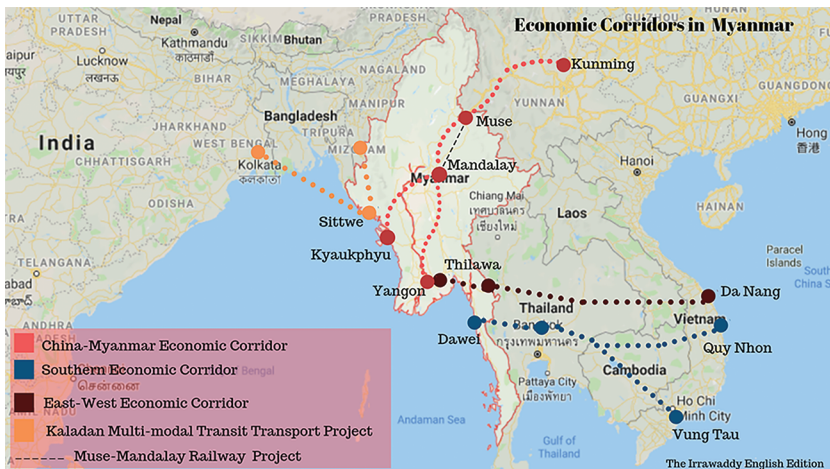
According to Project Bank notification, implementing government agencies (IGAs) must identify strategic projects which will contribute to Myanmar Sustainable Development Plan (MSDP) into public, ODA and bankable PPPs.

Afterwards, solicited proposals must be passed through bidding process although there are rules for unsolicited ones. It can be observed that government is calling for Express of Interests (EOIs) and pre-bid selections of qualified bidders for airports and elevated expressway in Yangon PPP projects with the technical assistance of Multilateral and bilateral aid agencies. Therefore, with the increase in number of PPPs in the pipeline, government is also strengthening PPP regulatory framework, public financial management and PPP process management capacity of line ministries albeit a lot of capacity enhancement in IGAs needs to be conducted.



## Background of Selected PPPs

In this monitoring report, two PPPs are selected. These two projects are very important for our country’s development and our country’s relationship with China. Both of these two projects fall under Belt and Road Initiative and China-Myanmar Economic Corridor (CMEC) Cooperation framework. The two projects have not only economic implication but also geostrategic, environmental, social implications for Myanmar and China. When Muse-Mandalay Railway can be extended to Kyaukphyu according to proposed China-Myanmar Economic Corridor, the two will become land bridge and provide China with strategic access to Indian Ocean which will partially address its Malacca Dilemma. They can also have a significant impact on environment and communities in project areas as they will pass through conflict-ridden mountainous areas of northern Myanmar populated by ethnic minorities and ethnic Rakhine state.



Source : The Irrawaddy

The first one Muse-Mandalay Railway Project is the first part of Y-Shaped China-Myanmar Economic Cooperation Corridor and the importance of this rail link was discussed during Myanmar's State Counselor's visit to China in November 2017.

However, the Memorandum of Understanding (MOU) to implement this railway was signed between China and Myanmar in 2011 during President Thein Sein administration and it was suspended due to strong objection from local people in 2014<sup>3</sup>.

During that time, feasibility study for implementing Muse-Mandalay Railway was conducted and submitted to Myanmar government in April 2012 according to China Railway Eryuan Engineering Group (2018).

Therefore, recently completed feasibility study which was handed over to Myanmar government at second BRI forum in April 2019 must be second study conducted after signing new MOU between China and NLD-led government in Oct 2018.

At the second BRI forum, China and Myanmar governments signed three bilateral agreements and Muse-Mandalay Railway project will be implemented under China-Myanmar Economic Corridor (CMEC) cooperation framework 2019-2030.

In their presentation at China-Myanmar 2<sup>nd</sup> Think-Tank Forum which was held in May 2018, CREEG explained that in the meeting with Myanmar's State Counselor Daw Aung San Suu Kyi, Chinese foreign minister Wang Yi said Chinese government was willing to discuss about the implementation of Y-Shaped China-Myanmar Economic Corridor in accordance with Myanmar's development plan and practical conditions.

The Y-Shaped economic corridor will start from Yunan in the north and connect with economic centers Mandalay in the south, Yangon in the

---

3. Nan Lwin, 14 May 2019; IRRAWADDY

east and Kyaukphyu in the west. Therefore, the first part of railway Muse-Mandalay is crucial to the implementation of CMEC.



Source: 7 Days Daily

The next PPP that is included in this report is Kyaukphyu Special Economic Zone project.

CITIC won the tender in late 2015 during president Thein Sein’s government and initial project capital was said to be US\$ 9 or 10 billion. Because of its large capital amount and geostrategic location, it was frequently compared in the media with Sri Lanka’s Hambantota port and warned of falling into China’s debt trap. In addition, because of the past two oil and gas pipeline projects which start in Kyaukphyu, local people are concerned about unfair land confiscation. Negotiations between NLD government and China led to the signing of framework agreement in 2018 and project size and capital amount was significantly reduced to US\$ 1.3 billion and the first phase implementation of 2 berths at proposed deep seaport.

## Transparency & Democratic Accountability

As mentioned above, PPPs in the past were not transparent and only after strong opposition from local populace and civil society groups, some information about mega projects such as Myitsone Dam shed light on them. For example, beneficiaries or shareholders information. Although public pressure has forced PPP projects to disclose as much information as possible and address blatant grievances of the local people, complete concession contracts are not made public for various reasons.

However, NLD government is promoting transparency and competitiveness by instituting project bank notification 2/2018 which outlines regulatory framework for PPPs.

In addition, ministry of planning and finance will launch interactive and publicly accessible online project bank containing approved priority projects<sup>4</sup>. In his interview with Frontier, deputy minister of ministry of planning and finance U Set Aung mentioned that project bank will enhance transparency and competitiveness.

In addition, although amidst criticism for transparency and accountability, with respect to controversial new Yangon city project, Yangon region government fully owned New Yangon Development Company (NYDC) has held 2 townhall meetings and engaging with the public to explain about why it should be implemented.

In this regard, it can be concluded that NLD government will implement PPPs in accordance with prescribed rules and regulations in the project bank notification transparently and respective parliamentary committees and civil society can scrutinize them properly although

---

4. Frontier, 29 December, 2018

detailed information and project documents cannot be disclosed during negotiation phase and before tendering<sup>5</sup>.

In the cases of selected PPPs, they fall under Belt and Road Initiative (BRI) and they are under bilateral cooperation framework of China-Myanmar Economic Corridor (CMEC).

Steering Committee for the implementation of BRI was formed and chaired by State Counselor and she attended the first Steering Committee's meeting held in February 2019. At the meeting, she emphasized that BRI projects will be scrutinized from different dimensions both for short-term and long-term benefits of the country and people and they must be in line with development plans, national policies and domestic procedures<sup>6</sup>.

However, the selected PPPs, Muse-Mandalay Railway and Kyaukphyu Deep Sea Port are at the very beginning stage and government is carefully moving forward as they are very much aware of the sensitivity of Chinese investments in Myanmar.

Both of them were initiated during previous government's tenure but due to strong public pressure and criticism of debt trap diplomacy, they have been renegotiated and in the case of Muse-Mandalay Railway Project, new feasibility study was conducted between Jan and March 2019. The investment amount is said to be US\$ 8.9 billion but according to managing director of Department of Railway, Ministry of Transport, they are conducting technical and environmental assessment of options carefully. MOU was signed between two state-owned companies CREEG and Myanmar Railways in October 2018 and CREEG covered the full cost of the new study<sup>7</sup>.

---

5. NYDC authorities promised they would make public of project document

6. Global New Light of Myanmar, 19 Feb, 2019

7. Nan Lwin, 14 May 2019 ; IRRAWADDY



Source: [www.theculturetrip.com](http://www.theculturetrip.com)

In Kyaukphyu Deep Sea Port project, the investment amount was substantially reduced from US\$ 7.5 billion to 1.3 billion and equity component of Myanmar side was increased to 30 percent from 15 percent (government 15% and government designated enterprises 15%). CITIC group and Myanmar government's Kyaukphyu SEZ management committee had signed framework agreement in 2018<sup>8</sup>. It is learnt that initial investment of US\$ 300 million, CITIC will provide US\$ 210 million of land lease fee to Myanmar government and take 70 percent equity in special purpose vehicle (SPV). Apart from these information, details of project financial structure, implementation plans and feasibility study are not accessible for the public. Probably, the

---

8. Nan Lwin, 2018; IRRAWADDY

two sides were able to reduce the capital considerably because they agreed to implement phase by phase and start from small or media as U Set Aung in his interview with Frontier mentioned.



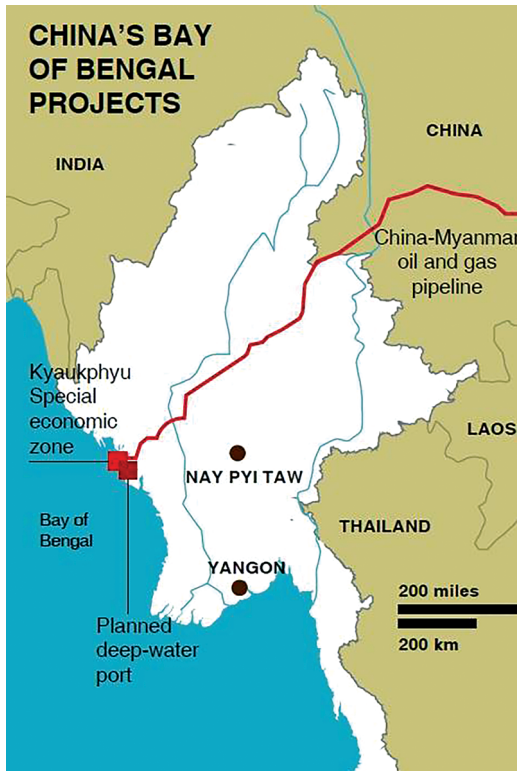
Source: KSEZMC

## Public perception on selected PPPs

Anti-Chinese sentiments are widespread in Myanmar and that is due to China's strong support to military regime during their rule from 1988 - 2010 diplomatically, politically and economically. In addition, exploitation of the country's valuable natural resources in the form of illegal smuggling to China, illegal migration of Chinese into eastern Shan state and central Myanmar, collusion with local influential people to run illicit/illegal businesses project very negative perception of people on Chinese investments. To make matter worse, sudden surge of Chinese Official Foreign Direct Investments (OFDI) in extractive

industries between 2004-2010 (Travis, 2012) and Myitsone dam and Letpadaung projects have caused a lot of damage to China's image in the country.

Therefore, local people's perception on these two projects are not very positive and there are a lot of suspicions according to informal conversations with local people at various meetings / workshops. It is also due to limited transparency of the two projects and engagement with communities for consultation and explanation about proposed projects.





Although Muse-Mandalay Railway is one of the corridors in National Transport Master Plan and western corridor of Trans Asian Railway (TAR), local communities are concerned about land confiscation and environmental degradation according to media reports. In addition, sovereignty issue and provoking more armed conflicts loom large in some meetings and discussions as this Y-shaped Railway will pass through armed conflict areas and, if it is extended to Yangon and Kyaukphyu, central Myanmar.

Because of past Oil and Gas pipeline projects and related land compensation issues, Kyaukphyu SEZ is more sensitive than Muse-Mandalay Railway. In addition, due to its geostrategic location and its similarity to Sri Lanka's Hambantota port, concerns about violation of sovereignty, dual use of the port and debt trap loom larger than other Chinese investments. Not only local perception but also international community are not positive especially previously capital cost US\$ 7.5 billion was considered financially unsustainable. It is the project that attract the most international media attention.



Source :Nikkei Asian Review

There are also support groups to these PPPs and their opinions are mostly predicated on economic considerations and essential for promoting trade and industrialization. Furthermore, they do not consider them as infrastructure projects that can encroach on Myanmar's sovereignty and fueling geopolitical tensions. However, change of perception depends a lot on transparency, local labor participation, fair land compensation, enabling private sector to participate in these two projects as subcontractors/suppliers and equity ownership<sup>9</sup>.

With respect to these two projects, civil society organizations, think-tanks and academics are calling for more transparency and urging government to engage more with civil society and communities in project areas.

## **Profiles of Investors**

Both China Railway Eryuan Engineering Group (CREEG) and China International Trust Investment Corporation (CITIC) are state-owned enterprises with considerable international experience. CREEG was founded in 1952 and it ranked 95 out of Fortune 500 companies in 2011. It is also multi-industry and comprehensive engineering survey design corporation<sup>10</sup>.

The projects it implements include Engineering Procurement Contracts (EPC) of domestic railway, highway, urban rail transit, stations building, real estate, port and waterway. It has 6300 staff with currently 25 subsidiaries (wholly owned and joint ventures), 17 institutes and 10 overseas branches. CREEG can be considered big general contractor which involves deeply in railway and construction. CREEG will become EPC or major investor in PPP of Muse-Mandalay Railway project is still not known.

---

9. In Kyaukphyu case: government designated enterprises mean local business groups

10. <http://www.creegc.com/en/tabid/173/Default.aspx>

CITIC is a wholly state-owned investment company (owner: ministry of finance) founded in 1979 with the approval of Deng Xiaoping. According to its Wikipedia page, it owns 44 subsidiaries including China CITIC Bank and Hong-Kong based CITIC Limited<sup>11</sup>.

While CITIC is a developer/investor which won the tender in late 2015 to implement Kyaukphyu SEZ, it is not clear about CREEG in Muse-Mandalay Railway. The nature of CREEG indicate that it can be an EPC contractor and Myanmar government has to implement it by taking concessional loans from Chinese development banks or commercial loans from China EXIM bank and other commercial banks.

## **Financial Structure of Selected PPPs**

Unlike Kyaukphyu, in Muse-Mandalay Railway Project, CREEG can be general contractor and financial structure can be PPP model or public finance plus concessional loans.

At the recently-held press conference, permanent secretary of ministry of transport explained that the cost of feasibility study was covered by the CREEG and capital cost can amount to US\$ 9 billion. However, project details were not disclosed and they are still examined by engineers and responsible officials from Myanmar Railway.

Actually, in the cases of two selected PPPs, Kyaukphyu SEZ's financing model is clearly public-private partnership as the investor CITIC and Kyaukphyu SEZ Management Committee (KSEZMC) will form the special purpose vehicle (SPV) in which CITIC will hold 70 percent of shares in SPV while KSEZMC will hold 30 percent which increased from 15 percent previously.

---

11. [https://en.wikipedia.org/wiki/CITIC\\_Group](https://en.wikipedia.org/wiki/CITIC_Group)

Renegotiated framework agreement for Kyaukphyu SEZ was signed between KSEZMC chairman and deputy minister of ministry of planning and finance U Set Aung and CITIC chairman Chang Zengming in November 2018 in Naypyitaw.

During interview with Irrawaddy, U Set Aung explained about the five principles the two sides agreed before renegotiation that led to framework agreement. These five principles are:

1. renegotiation must be flexible and not put any burden on the Myanmar government;
2. the renegotiation process must be based on international standards;
3. if we need to alter the previous agreement, China must agree to the changes;
4. to follow the rules and regulations for tender requests for proposals
5. to follow the laws in Myanmar<sup>12</sup>.

In addition to these principles, project size and capital cost could be substantially reduced from US\$ 9 to 10 billion to US\$ 1.3 billion as two sides agreed to start the project small or medium according to U Set Aung and expansion of the project must be demand-based.

Furthermore, Myanmar government will not provide sovereign guarantees on loans and it will eliminate concerns about debt trap. CITIC will lease land to implement project on land tenure of 50 years extendable to another 25 years in accordance with Myanmar Investment Law (2017) at the cost of US\$ 210 million. That amount will become 70 percent equity for CITIC in the project company (SPV) and KSEZMC will own 30 percent equity at the cost of US\$ 90 million. From 30 percent equity, KSEZMC will sell 15 percent to Government

---

12. Nan Lwin, 23 July 2018 <https://www.irrawaddy.com/in-person/new-improved-deal-on-china-backed-kyaukphyu-sez-due-soon-deputy-minister.html018>

Designated Enterprises(GDEs).

What is not known is where the land lease fee has gone and even US\$ 90 million is deducted from US\$ 210, still Myanmar government can get US\$120 million revenue from land lease in this project. Details financial structure is not disclosed yet.

However, the agreement has been reached between two governments to implement these projects through competitive bidding process, multilateralization of BRI projects and conformity to national laws and procedures at recent 2nd BRI Forum.

## **RECOMMENDATIONS**

Although it is understandable that negotiation for actual implementation of these two mega projects are ongoing and details are still being discussed between Chinese and Myanmar parties.

However, some of the steps can be taken by Myanmar side to mitigate political, social and environmental risks associated with these projects.

The recommendations are:

- 1) Recently approved Virgin, Fallow and Vacant Land Management Law (VFV Law 2018) has caused a lot of anxiety among ethnic minorities as their customary land can be taken over. Hence, particularly related to Muse-Mandalay Railway, land acquisition procedures should be clearly explained to local communities in advance so that suspicions and anxieties about land confiscation can be reduced.

In the case of Kyaukphyu, compensation of confiscated land should be discussed with local people.

- 2) With respect to land, social and environmental assessments, more proper consultations should be conducted to raise awareness on these projects, clarify land acquisition procedures so that there will not be any exploitations or illegal confiscation, guarantee protection of livelihoods of local people and measures to prevent environmental degradation due to construction of projects with local communities.
- 3) It is very important that these projects should be implemented in accordance with rules and regulations prescribed in project bank as they are mandatory and presidential decree. Violations of the mandatory rules and regulations should be sanctioned by BRI Steering Committee and ministry of planning and finance which is mainly responsible for implementation of project bank.
- 4) This final recommendation is related to 3rd and the most important issue surrounding mega PPP projects in Myanmar which is transparency. Union of Myanmar Government has to decide how much transparent they should be but it is extremely important for successful implementation of these two projects. At the recent BRI workshop in Mandalay, one participant from International NGO which has been working in Myanmar for many years pointed out that little is known about BRI related framework agreements signed in 2018 and April 2019 BRI 2nd forum. These frameworks and projects will have big impact on many states/ regions as BRI routes and projects will pass through many of them. Access to BRI information is demanded. Transparency and people's participation important for successful implementation of BRI and CMEC. Both government and civil society need Capacity to negotiate with Chinese fairly.

In this regard, regular press briefings and project information sessions should be conducted to promote transparency of these

projects and to address disinformation/misinformation issue. At the same time, these regular sessions can provide information that ensure that these projects are being implemented or planned in accordance with prescribed rules and regulations in the project bank and national laws. Regular sessions should be conducted by PPP Center or Ministry of Planning & Finance.



## REFERENCES:

1. ADB (13 July, 2016), Restructuring the State's Role in Business Enterprise and Service Delivery in Myanmar: The Role of PPPs and an Indicative Action Plan
2. ADB (2016), Myanmar's Transport Sector Policy Note; How to reform transport institutions:<https://www.adb.org/sites/default/files/publication/189076/mya-reform-transport-institutions.pdf>
3. China Railway Eryuan Engineering Group Co.Ltd (2018), Railway Condition and Proposal for Y-Shaped China-Myanmar Economic Corridor
4. (Frontier, 29 December, 2018), "The Project Bank Will Enhance Transparency & Competitiveness: U Set Aung". <https://frontiermyanmar.net/en/the-project-bank-will-enhance-transparency-and-competitiveness-u-set-aung>
5. Global Infrastructure Outlook, 2017; <https://outlook.gihub.org/countries/Myanmar>
6. Global New Light of Myanmar (19 Feb, 2019): State Counselor Attends 1st Meeting of Steering Committee for Implementation of BRI <https://www.moi.gov.mm/npe/nlm/?q=content/19-feb-19>

7. JICA-DICA (2016), Summary of Analytical Paper on Financing Infrastructure Development and Public-Private Partnership (PPP) Framework for Myanmar
8. Mckinsey Global Institute (June,2013), Myanmar's Moment; Unique Opportunities, Major Challenges
9. Min Ye Paing Hein (2018), Infrastructure Finance for Myanmar: A Brief Introduction of the Landscape in Myanmar. Myanmar Economic Bulletin 1: 97-105; Myanmar Development Institute
10. Ministry of Planning & Finance, Government of the Union of Myanmar (2016), Myanmar PPP Document, Draft for Consultation.
11. Ministry of Planning & Finance, Government of the Union of Myanmar (Aug, 2018), Myanmar Sustainable Development Plan (MSDP)
12. Nan Lwin, (23 July 2018), Irrawaddy: <https://www.irrawaddy.com/in-person/new-improved-deal-on-china-backed-kyaukphyu-sez-due-soon-deputy-minister.html>018).
13. Nan Lwin (14 May 2019), Irrawaddy: <https://www.irrawaddy.com/news/burma/china-backed-muse-mandalay-railway-cost-9-billion.html>
14. Office of the President, Republic of the Union of Myanmar (30 Nov, 2018), Notification 2/2018, Project Bank Notification
15. Travis (2012), Chinese Foreign Direct Investments in Myanmar; Remarkable Trends and Multilayered Motivations



tpk - yk<sup>3</sup>di ylaygi faqmi & Gfsm,  
apmi lun fiv kma& t pDi Epih

oEd kCy pDHzU

Mo \*kw2019

## rmwdim

အစီရင်ခံစာ အနှစ်ချုပ်	၂၇
မြန်မာနိုင်ငံ၏အစိုးရ-ပုဂ္ဂလိကပူးပေါင်းဆောင်ရွက်မှု ခြုံငုံသုံးသပ်ချက်	၃၀
အစိုးရ-ပုဂ္ဂလိက ပူးပေါင်းဆောင်ရွက်မှုအချို့၏ နောက်ခံအခြေအနေ	၃၄
ပွင့်လင်းမြင်သာမှုရှိသလား၊ ဒီမိုကရေစီနည်းကျတာဝန်ခံမှုရှိသလား	၃၈
အစိုးရ-ပုဂ္ဂလိက ပူးပေါင်းဆောင်ရွက်မှုများအပေါ် အများပြည်သူ၏အမြင်	၄၂
ရင်းနှီးမြှုပ်နှံသူများအကြောင်း	၄၆
ဘဏ္ဍာရေးဖွဲ့စည်းပုံနှင့် အားနည်းချက်၊ အားသာချက်များ	၄၇
အကြံပြုချက်များ	၅၀
ကိုးကားစာရင်း	၅၃

# တပည့်လောက

ဤစောင့်ကြည့်လေ့လာမှု အစီရင်ခံစာကို သန္နိအုပ်ချုပ်စီမံမှုသင်တန်းကျောင်းမှ လေ့လာ ပြုစုခဲ့ရသည့် ရည်ရွယ်ချက်မှာ အချို့သော အစိုးရ-ပုဂ္ဂလိက ပူးပေါင်းဆောင်ရွက်မှု (PPP) များ၏ တိုးတက်မှုများ၊ ၎င်းတို့၏ စည်းကြပ်မှုဟောဘောင် ပိုမိုအခြေကျ အားကောင်းလာစေရေး ဆောင်ရွက်ချက်များနှင့် ပတ်သက်သည့် နောက်ဆုံးအခြေအနေကို သိရှိနိုင်စေရန် အဆိုပါစီမံကိန်းများသည် စီမံကိန်းဘဏ် (၂၀၁၈) တွင် ဖော်ပြပါရှိသည့် လုပ်ထုံးလုပ်နည်းများနှင့် အညီ ဆောင်ရွက်ပြီး၊ မြန်မာနိုင်ငံ၏ ရေရှည်တည်တံ့ခိုင်မြဲပြီး ဟန်ချက်ညီသော ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်မှုစီမံကိန်း (MSDP ၂၀၁၈) ကို အကျိုးပြုနိုင်စေရန် ဖြစ်ပါသည်။ ဤအစီအရင်ခံစာသည် PPP များနှင့် ပတ်သက်ပြီး တာဝန်ရှိသည့် စီမံကိန်းနှင့် ဘဏ္ဍာရေးဝန်ကြီးဌာနနှင့် ဝန်ကြီးဌာနအောက်ရှိ အစိုးရ-ပုဂ္ဂလိက ပူးပေါင်းဆောင်ရွက်မှု (PPP Center) နိုင်ငံတော်အတိုင်ပင်ခံပုဂ္ဂိုလ် ဒေါ်အောင်ဆန်းစုကြည် ဦးဆောင်သည့် ရပ်ဝန်းနှင့် ပိုးလမ်းမစီမံကိန်း အကောင်အထည်ဖော်ဆောင်ရွက်ရေး ဦးဆောင်ကော်မတီ၊ အကောင်အထည်ဖော်ရာတွင် ပါဝင်သည့် ဌာနဆိုင်ရာများ၊ မူဝါဒ အပြောင်းအလဲအတွက် ဆောင်ရွက်နေသော အရပ်ဘက်အဖွဲ့အစည်းများအတွက် ရည်ရွယ်ပါသည်။ ထို့အပြင် PPP စီမံကိန်းများ အကောင်အထည်ဖော်မှုနှင့် ပတ်သက်သည့် သိမြင်နားလည်မှု ပိုမိုကျယ်ပြန့်စေရန်နှင့် PPP စီမံကိန်းများ အကောင်အထည်ဖော်ရာတွင် အစိုးရမဟုတ်သော အခြားအကျိုးသက်ဆိုင်မှုများ ပါဝင်ရေးကို မြှင့်တင်လိုသည့် အတွက် အရပ်ဘက်အဖွဲ့အစည်းများ၊ ပုဂ္ဂလိကကဏ္ဍနှင့် အများပြည်သူလူထုအတွက် လည်း ရည်ရွယ်ပါသည်။ ဤအစီအရင်ခံစာသည် ပုံမှန်ထုတ်ဝေမည်ဖြစ်သည့် စောင့်ကြည့် လေ့လာမှု အစီရင်ခံစာများအနက် ပထမတွဲဖြစ်ပြီး မြန်မာနိုင်ငံရှိ PPP စီမံကိန်းများ အကောင်အထည်ဖော် ဆောင်ရွက်နေမှု အခြေအနေကို တင်ပြနိုင်ရန်ဟူသည့် ရည်ရွယ်ချက်များ PPP စီမံကိန်းအချို့ကို လေ့လာထားသည့် အစီရင်ခံစာဖြစ်ပါသည်။ ထိုသို့ တင်ပြခြင်းဖြင့် မြန်မာနိုင်ငံအတွက် အလွန်လိုအပ်လျက်ရှိသော အခြေခံအဆောက်အအုံ ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်စေရေး ဆောင်ရွက်ရာတွင် အစိုးရနှင့် အရပ်ဘက်အဖွဲ့အစည်းများ

လက်တွဲပူးပေါင်းဆောင်ရွက်နိုင်စေမည်ဟု မျှော်လင့်ပါသည်။ အတွဲလိုက်ထုတ်ဝေမည့် အစီရင်ခံစာများအဆုံးတွင် မတူညီသော အကျိုးသက်ဆိုင်သူများအကြား ပိုမိုပူးပေါင်းဆောင်ရွက်နိုင်စေမည့် အစိုးရ၊ ပုဂ္ဂလိက ရင်းနှီးမြှုပ်နှံသူနှင့် အရပ်ဘက် လူ့အဖွဲ့အစည်းအကြား လက်တွေ့ညှိနှိုင်းဆွေးနွေးမှု ပြုလုပ်နိုင်မည့် ယန္တရားများ ပေါ်ပေါက်လာစေရန် အထောက်အပံ့ဖြစ်မည်ဟု သန္နိအုပ်ချုပ်စီမံမှု သင်တန်းကျောင်းမှ မျှော်လင့်ပါသည်။

ဤအစီရင်ခံစာတွင် PPP စီမံကိန်းများထဲမှ နှစ်ခုဖြစ်သော (PPP ဘဏ္ဍာငွေထည့်ဝင်မှု ပုံစံကို အသုံးပြုမည်ဟု ယူဆရသည့်) မူဆယ်-မန္တလေး မီးရထားစီမံကိန်းနှင့် ကျောက်ဖြူအထူးစီးပွားရေးဇုန် ရေနက်ဆိပ်ကမ်းစီမံကိန်းနှစ်ခုကို ရွေးချယ်ထားပါသည်။ ဤစီမံကိန်းနှစ်ခုသည် ရပ်ဝန်းနှင့် ပိုးလမ်းမစီမံကိန်း၊ တရုတ်-မြန်မာ စီးပွားရေးစင်္ကြံ စီမံကိန်းနှင့် ဆက်စပ်နေသဖြင့် ထိုစီမံကိန်းများ အောင်မြင်မှုသည် မြန်မာ-တရုတ် ရေရှည်ဆက်ဆံရေးနှင့် မြန်မာနိုင်ငံ၏ စဉ်ဆက်မပြတ် ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်ရေးကို အထောက်အကူပြုမည် ဖြစ်သည်။ ထို့ကြောင့် ဤစီမံကိန်းနှစ်ခုနှင့် ပတ်သက်သည့် နောက်ခံအခြေအနေ၊ ပွင့်လင်းမြင်သာမှု၊ ဒီမိုကရေစီနည်းကျ တာဝန်ခံမှု၊ အများပြည်သူ၏ သဘောထားအမြင်၊ ဘဏ္ဍာရေးဖွဲ့စည်းမှုပုံစံ၊ ရင်းနှီးမြှုပ်နှံသူများ၏ အချက်အလက်များကို ရနိုင်သမျှသော အချက်အလက်များအပေါ် အခြေခံ၍ လေ့လာသုံးသပ်ထားပါသည်။ အဓိကကျသော အကျိုးသက်ဆိုင်သူများအတွက် အနာဂတ်တွင် ပေါ်ပေါက်လာမည့် PPP များကို အကောင်အထည်ဖော်နိုင်ရာတွင် လိုက်နာသင့်သည့် သင်ခန်းစာများ ရယူနိုင်စေရန်နှင့် ထိုစီမံကိန်းနှစ်ခုနှင့် ပတ်သက်သည့် လူထု၏ စိုးရိမ်ချက်များကို ဖြေရှင်းနိုင်စေရန် အကြံပြုချက်များကို နောက်ဆုံးတွင် တင်ပြထားပါသည်။

လေ့လာခဲ့သည့် PPP စီမံကိန်းနှစ်ခုနှင့် စပ်လျဉ်း၍ မြန်မာနိုင်ငံရှိ PPP စည်းကြပ်မှု မူဘောင်နှင့် PPP စီမံကိန်းများကို အကောင်အထည်ဖော်ရာတွင် ကြုံတွေ့ရသည့် ကျွမ်းကျင်မှုအားနည်းသည့် အခက်အခဲများကို အကြမ်းဖျဉ်းသုံးသပ်ထားပါသည်။ မြန်မာနိုင်ငံ၏ အခြေခံ အဆောက်အအုံတည်ဆောက်ရေးအတွက် လိုအပ်သည့် ဘဏ္ဍာငွေကြေးလိုအပ်ချက်ကို ဖြည့်တင်းရန်အတွက် အစိုးရဘတ်ဂျက်၊ နိုင်ငံတကာ ဖွံ့ဖြိုးရေး အထောက်အပံ့ (Official Development Assistance - ODA) တို့ သက်သက်ဖြင့် မလုံလောက်ဟူသည့် အချက်မှာ သိသာထင်ရှားနေပြီးဖြစ်သည့်အလျောက် အားနည်း

ချက် ရှိနေသည့် အခြေခံအဆောက်အအုံကဏ္ဍကို ဖြည့်တင်းခြင်းနှင့် ရေရှည် ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်ရေး ရည်မှန်းချက်များနှင့် MSDP ရည်မှန်းချက်များ အောင်မြင်စေရေးအတွက် PPP စီမံကိန်းများသည် အလွန်အရေးကြီးသည်ဟု ဆိုနိုင်ပါသည်။

ဤအစီရင်ခံစာကို ရေးသားပြုစုရာတွင် အစိုးရသတင်းစာများ၊ နိုင်ငံတော်ပြန်တမ်း၊ မီဒီယာ အင်တာဗျူးများ၊ အစီရင်ခံစာများ၊ အစိုးရနှင့် နီးစပ်သည့် အရင်းအမြစ်များနှင့် အလွယ်သဘော ဆွေးနွေးချက်များမှ ရရှိသည့် သတင်းအချက်အလက်များကို သန္နိအုပ်ချုပ်စီမံမှု သင်တန်းကျောင်းအနေဖြင့်က အဓိကထား ရယူသုံးစွဲထားပါသည်။ ရေးချယ်ထားသည့် စီမံကိန်းနှစ်ခုအနက် တစ်ခုမှာ ကြွေးမြီထောက်ချောက် ဖြစ်နိုင်သည် ဟူသည့် စိုးရိမ်ပူပန်မှုများ ဖြစ်ပေါ်စေပြီး၊ သီရိလင်္ကာနိုင်ငံ ဟန်ဘမ်းတိုက် ရေနက်ဆိပ်ကမ်းဖြစ်စဉ်နှင့် အမြဲတစေ နှိုင်းယှဉ်ခံနေရသည့် စီမံကိန်းဖြစ်သည်။ မူဆယ်- မန္တလေး မီးရထားစီမံကိန်းသည်လည်း လုံခြုံရေးနှင့် အချုပ်အခြာအာဏာ ပြဿနာကို ဖြစ်စေနိုင်သော နောက်ထပ်စီမံကိန်းတစ်ခုဖြစ်သည်။ ထို့ကြောင့် သန္နိအုပ်ချုပ်စီမံမှု သင်တန်းကျောင်းအနေဖြင့် ဤစီမံကိန်းနှစ်ခုကို ရွေးချယ်ရခြင်းမှာ ပြည်သူလူထု၏ စိုးရိမ်ချက်များကို သုံးသပ်ပြီး တွေ့ရှိချက်များအလိုက် အစိုးရကို အကြံပြုချက်များ ပေးနိုင်စေရန်အတွက် ဖြစ်ပါသည်။

နိဂုံးချုပ်အနေဖြင့် ဤအစီရင်ခံစာတွင် အစိုးရအတွက် ထည့်သွင်းစဉ်းစားရန် လိုအပ်သည့် အကြံပြုချက် အများအပြားကို တင်ပြထားပါသည်။ ထိုအကြံပြုချက်များအနက် စီမံကိန်းများ၏ ပွင့်လင်းမြင်သာမှုနှင့် ပုံမှန်ညှိနှိုင်းဆွေးနွေးနိုင်သည့် ယန္တရားများကို အကောင်အထည်ဖော် အားကောင်းစေရေးတို့မှာ အရေးအကြီးဆုံးဖြစ်သည်။ ထိုအကြံပြုချက်များကို လိုက်နာအကောင်အထည်ဖော်ခြင်းဖြင့် မြန်မာနိုင်ငံ၏ PPP စီမံကိန်းများ ပွင့်လင်းမြင်သာမှုနှင့် တာဝန်ခံမှုကို မြင့်တက်စေမည် ဖြစ်ပါသည်။ ထို့အပြင် PPP စီမံကိန်းများ အကောင်အထည်ဖော်ရာတွင် ရှိနေသည့် နိုင်ငံရေးအပါအဝင် အခြားသော စိန်ခေါ်မှုများကို လျော့ချနိုင်ပြီး မြန်မာနိုင်ငံရှိ အခြေခံအဆောက်အအုံကဏ္ဍ ရင်းနှီးမြှုပ်နှံမှု လိုအပ်ချက်ကို ဖြည့်ဆည်းရာတွင် အထောက်အပံ့ဖြစ်မည်ဟု ယုံကြည်ပါသည်။

# ၂.၂.၂ စီမံကိန်း

မြန်မာနိုင်ငံ၏ အခြေခံအဆောက်အအုံလိုအပ်ချက်သည် အလွန်မြင့်မားလျက်ရှိပြီး အိမ်နီးချင်းနိုင်ငံများနှင့်ယှဉ်လျှင် အညွှန်းကိန်းမျိုးစုံတွင် နောက်ကျကျန်ရစ်နေဆဲ ဖြစ်သည်။<sup>1</sup> တဖြည်းဖြည်း ပိုမိုကြီးမားလာနေဆဲဖြစ်သည့် ရင်းနှီးမြှုပ်နှံမှု ကွာဟချက်ကို ဖြည့်ဆည်းရန်အတွက် အစိုးရဘတ်ဂျက်နှင့် နိုင်ငံတကာဖွံ့ဖြိုးရေး အထောက်အပံ့ သက်သက်ဖြင့် မလုံလောက်ကြောင်း သိသာထင်ရှားနေပါသည်။ ကမ္ဘာ့အခြေခံ အဆောက်အအုံသုံးသပ်ချက် အစီရင်ခံစာတွင် မြန်မာနိုင်ငံသည် ၂၀၄၀ ခုနှစ် မတိုင်ခင် ကာလအထိ အခြေခံအဆောက်အအုံအတွက် အမေရိကန် ဒေါ်လာ ၂၂၄ ဘီလီယံ သုံးစွဲဖြည့်ဆည်းရန် လိုအပ်မည်။ ထိုပမာဏအနက်မှ အမေရိကန် ဒေါ်လာ ၁၁၂ ဘီလီယံကို ဖြည့်ဆည်းရန် လိုအပ်နေသေးသည်ဟု ခန့်မှန်းတွက်ချက်ထားသည်။ ထို့ ကြောင့် လက်ရှိ အစိုးရအနေဖြင့် အခြေခံအဆောက်အအုံစီမံကိန်းများတွင် ပုဂ္ဂလိက ရင်းနှီးမြှုပ်နှံမှုများ ဝင်ရောက်လာစေရေးအတွက် ဖိတ်ခေါ်ရမည်မှာ အဓိက ဦးစားပေး လုပ်ငန်းများထဲတွင် ပါဝင်နေသည်။<sup>2</sup> PPP ဟူသည့် စကားလုံးသည် မူဝါဒချမှတ်သူများ၊ အစိုးရအရာရှိများ၊ လွှတ်တော်ကိုယ်စားလှယ်များ၊ ပုဂ္ဂလိက စီးပွားရေးလုပ်ငန်းရှင်များ နှင့် အရပ်ဘက်အဖွဲ့အစည်းများအကြား ရေပန်းစားလာသော စကားလုံးဖြစ်လာသည်။

အမှန်တကယ်တော့ PPP စီမံကိန်းများသည် မြန်မာနိုင်ငံအတွက် အသစ်အဆန်း မဟုတ်ဘဲ၊ ယခင်ကလည်း ဆောင်ရွက်ခဲ့ကြဖူးပါသည်။ မြန်မာနိုင်ငံတွင် BOT (တည်ဆောက် - လည်ပတ် - လွှဲပြောင်း) ဟု လူသိများသည့် အစိုးရ - ပုဂ္ဂလိက ပူးပေါင်းဆောင်ရွက်မှုများဖြစ်သည်။ အထူးသဖြင့် လမ်းတံတားနှင့် လျှပ်စစ်ကဏ္ဍ များတွင် တွေ့ရလေ့ရှိသည်။ BOT များတွင် အစမှအဆုံး အကောင်အထည်ဖော်ရသည့် စီမံကိန်းသစ်နှင့် ရှိရင်းစွဲစီမံကိန်းများအပေါ် ထပ်ဆင့်အကောင်အထည်ဖော်သည့် စီမံကိန်းနှစ်ခုလုံး ပါဝင်သည်။ သယံဇာတ တူးဖော်ထုတ်လုပ်ရေးအပိုင်း တာဝန်ယူထား သည့် ဝန်ကြီးဌာနများနှင့် ပုဂ္ဂလိကကုမ္ပဏီများအကြား ဆောင်ရွက်ကြလေ့ရှိသည့်

1. Mckinsey, 2013; Global Infrastructure Outlook, 2017; ADB, 2016; Min Ye Paing Hein, 2018  
 2. Ministry of Planning & Finance, 2016; Myanmar PPP Document, draft for consultaion

ထုတ်လုပ်မှုအပေါ် ခွဲဝေသည့် စာချုပ်များ (Production Sharing Contracts - PSCS) နှင့် အကျိုးတူဖက်စပ်လုပ်ငန်းများသည်လည်း PPP များဟု ခေါ်ဆိုနိုင်သည်။ အဘယ့်ကြောင့်ဆိုသော် အဆိုပါစီမံကိန်းများတွင် စီမံကိန်းအလိုက် ဘဏ္ဍာငွေရှာဖွေသည့် ဘဏ္ဍာရေးဖွဲ့စည်းမှုပုံစံနှင့် ရင်းနှီးမြှုပ်နှံမှု စီမံကိန်းများအတွက် (Special Purpose Vehicles - SPVS) ကို အသုံးပြုထားသောကြောင့် ဖြစ်သည်။

သို့သော် စစ်အစိုးရနှင့် ယခင်အစိုးရလက်ထက် ဆောင်ရွက်ခဲ့သည့် PPP အများစုမူတင်ဒါယှဉ်ပြိုင်ခေါ်ယူမှုမပြုဘဲ မိမိဆန္ဒအလျောက် တင်သွင်းသည့် အဆိုပြုလွှာများနှင့် နှစ်ဖက်ညှိနှိုင်းဆွေးနွေးမှုများအပေါ် အခြေခံပြီး ဆောင်ရွက်ခဲ့ကြခြင်းဖြစ်သည်။ အဆိုပါ PPP သဘောတူညီချက်များ၏ ပွင့်လင်းမြင်သာမှု အားနည်းချက်ကြောင့် အခြေခံအဆောက်အအုံစီမံကိန်းများတွင် ပါဝင်ဆောင်ရွက်ကြသည့် ပုဂ္ဂလိကရင်းနှီးမြှုပ်နှံမှုများအပေါ် ပြည်သူလူထု၏ ယုံကြည်မှုကို ယိုယွင်းပျက်စီးစေခဲ့သည်။

၂၀၁၈ နိုဝင်ဘာတွင် ထုတ်ပြန်ခဲ့သည့် စီမံကိန်းဘဏ်နှင့် ပတ်သက်သည့် ညွှန်ကြားချက် မထွက်ခင်အချိန်အထိ မြန်မာနိုင်ငံတွင် PPP များနှင့် ပတ်သက်သည့် စည်းကြပ်မှု စည်းမျဉ်းမူဘောင်ဟူ၍ ရှင်းရှင်းလင်းလင်း မရှိခဲ့ပေ။ စီမံကိန်းဘဏ် ညွှန်ကြားချက် (၂/၂၀၁၈) ကို သမ္မတရုံးက ၂၀၁၈ နိုဝင်ဘာ ၂၀ ရက်တွင် ထုတ်ပြန်ပေးခဲ့သည်။ အဆိုပါ ညွှန်ကြားချက်တွင် PPP အပါအဝင် ဘဏ္ဍာငွေရှာဖွေထည့်ဝင်သည့် နည်းလမ်းမျိုးစုံဖြင့် MSDP ပါ မဟာဗျူဟာများ၊ လုပ်ငန်းစီမံချက်များနှင့်အညီ စီမံကိန်းများ ဖော်ထုတ်နိုင်ရေးအတွက် လမ်းညွှန်ချက်များနှင့် လုပ်ထုံးလုပ်နည်းများကို ဖော်ပြပါရှိသည်။ အဆိုပါ ညွှန်ကြားချက် အခန်း (၄) မှ (၁၀) အထိ PPP စီမံကိန်းများကို အကောင်အထည်ဖော်ရန်အတွက် PPP ဗဟိုဌာနနှင့် PPP လုပ်ငန်းအဖွဲ့များ ဖွဲ့စည်းမှု၊ ၎င်းတို့၏ စံနှုန်းများနှင့် လုပ်ငန်းစဉ်များ၊ မိမိဆန္ဒအလျောက် တင်သွင်းသည့် PPP အဆိုပြုလွှာများ၊ PPP များအတွက် ဘဏ္ဍာငွေရှာဖွေရန် ရင်းမြစ်များ၊ PPP များ၏ သဘာဝပတ်ဝန်းကျင်နှင့် လူမှုရေးသက်ရောက်မှုများ၊ PPP များအတွက် စာချုပ်စာတမ်း လိုအပ်ချက်များ၊ PPP များကို စောင့်ကြည့်လေ့လာခြင်းနှင့် စည်းကြပ်ခြင်း၊ အစိုးရမှ ပုဂ္ဂလိကသို့ ရှယ်ယာလွှဲပြောင်းပေးခြင်း သို့မဟုတ် PPP နည်းလမ်းများဖြင့် နိုင်ငံပိုင်စီးပွားရေးလုပ်ငန်းများကို ပုဂ္ဂလိကပိုင်ပြုခြင်း စသည့် အကြောင်းအရာများကို ဖော်ပြ

ထားသည်။ ထို့ကြောင့် အဆိုပါညွှန်ကြားချက်သည် မြန်မာနိုင်ငံတွင် PPP စီမံကိန်းများ အကောင်အထည်ဖော်ရေးအတွက် ရှင်းလင်းပြီး လွှမ်းခြုံမှုရှိသည့် စည်းကြပ်မှုဟူသော တစ်ခုဖြစ်သည်ဟု ဆိုနိုင်သည်။

JICA နှင့် DICA တို့ ပူးပေါင်းပြုစုသည့် ၂၀၁၆ ခုနှစ် မြန်မာနိုင်ငံအတွက် အခြေခံ အဆောက်အအုံ ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်ရေးအတွက် ဘဏ္ဍာငွေထည့်ဝင်ခြင်းနှင့် အစိုးရ-ပုဂ္ဂလိက ပူးပေါင်းဆောင်ရွက်မှုဟူသော သုံးသပ်ချက် စာတမ်းအနှစ်ချုပ်တွင် လုပ်ငန်း အကောင်အထည်ဖော်ဆောင်ရွက်သည့် အစိုးရဌာနဆိုင်ရာများသည် အခြေခံအဆောက် အအုံ စီမံကိန်းများအတွက် PPP နည်းလမ်းကို အနှစ်တကျ သုံးစွဲနိုင်သည့် အရည်အချင်း အကန့်အသတ်ရှိနေသည်ဟု ဖော်ပြထားသည်။ မဟာဗျူဟာမြောက် ရင်းနှီးမြှုပ်နှံမှု အစီအစဉ်၊ ဘဏ္ဍာရေးစိန်ခေါ်မှုများကို စီမံခန့်ခွဲနိုင်မှု၊ အင်စတီကျူးရှင်းများ၏ စွမ်းဆောင်ရည်၊ ဝန်ကြီးဌာနများ လက်ရှိလုပ်ငန်းများ စသည့် ကဏ္ဍများတွင် မြန်မာနိုင်ငံ သည် အဆင့်နိမ့်ပါးလျက်ရှိပြီး များစွာတိုးတက်ရန် လိုအပ်လျက်ရှိနေသေးသည်။

အလားတူပင် အာရှဖွံ့ဖြိုးရေးဘဏ် (Asia Development Bank - ADB) က ပြုစု သည့် မြန်မာနိုင်ငံအတွင်းရှိ စီးပွားရေးလုပ်ငန်းနှင့် ဝန်ဆောင်မှုလုပ်ငန်းများ၌ နိုင်ငံတော် ၏ အခန်းကဏ္ဍကို ပြန်လည်တည်ဆောက်ခြင်း အစိုးရ - ပုဂ္ဂလိက ပူးပေါင်းဆောင်ရွက် မှု လုပ်ငန်းများ၏ အခန်းကဏ္ဍ လုပ်ငန်းစီမံချက်လမ်းညွှန် (၁၃ ဇူလိုင် ၂၀၁၆) အစီရင်ခံစာက လုပ်ငန်းများ အမှန်တကယ် အကောင်အထည်ဖော်ပြီးစီးရေးနှင့် အောင် မြင်ရေးအတွက် မြန်မာအစိုးရ ရင်ဆိုင်ရမည့် \*မသိခြင်း\* ဟူသည့် စိန်ခေါ်ချက်များကို ထောက်ပြခဲ့သည်။ အဆိုပါ \*မသိခြင်း\* တို့မှာ-

- အစိုးရ - ပုဂ္ဂလိက ပူးပေါင်းဆောင်ရွက်မှုလုပ်ငန်း လုပ်ဆောင်ရာတွင် ဘာအပေးအယူရမည် ဆိုသည်ကို မသိခြင်း
- ကုန်ပစ္စည်းများ၏ ဈေးကွက်နှုန်းထား ဘာဆိုသည်ကို မသိခြင်း
- ပုဂ္ဂလိကကဏ္ဍဆီမှ ဘာတွေတောင်းဆိုရမည်ဆိုသည်ကို မသိခြင်း
- အစိုးရဆီမှ ပုဂ္ဂလိကကဏ္ဍက ဘာတွေတောင်းဆိုမည်ဆိုသည်ကို မသိခြင်း

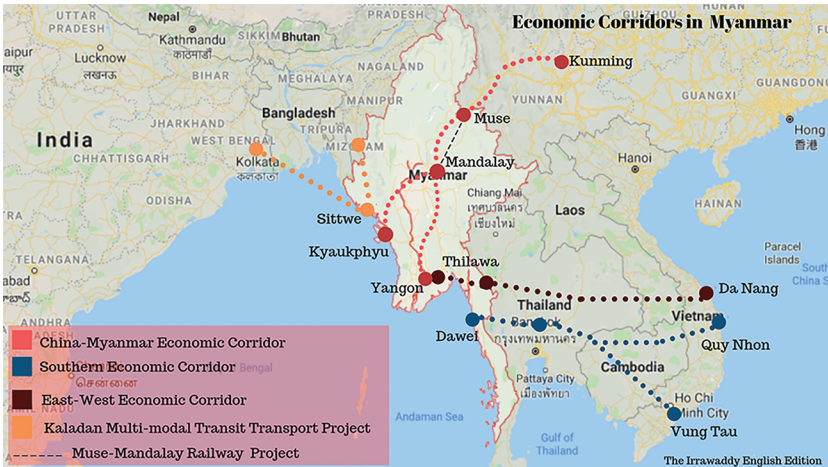


သို့သော်လည်း အမျိုးသားဒီမိုကရေစီအဖွဲ့ချုပ် ဦးဆောင်သော အစိုးရသည် နိုင်ငံတကာ ဖွံ့ဖြိုးရေးဘဏ်များနှင့် အလှူရှင်များ၏ ထောက်ပံ့မှုဖြင့် PPP စည်းကြပ်မှုမူဘောင် တိုးတက်ရေး၊ ဆက်စပ် ဝန်ကြီးဌာနများ၏ စွမ်းဆောင်ရည်မြှင့်တင်စေရေးတို့ ကြိုးစား လုပ်ဆောင်လာသည်ကို တွေ့နိုင်ပါသည်။ စီမံကိန်းဘဏ်ညွှန်ကြားချက်အရ ဌာနဆိုင်ရာ များသည် မြန်မာနိုင်ငံ၏ ရေရှည်တည်တံ့ခိုင်မြဲပြီး ဟန်ချက်ညီသော ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်မှု စီမံကိန်း (MSDP) အား အထောက်အပံ့ပေးနိုင်သည့် မဟာဗျူဟာစီမံကိန်းများကို ဖော်ထုတ်ပြီး၊ အစိုးရဘတ်ဂျက်ဖြင့် အကောင်အထည်ဖော်ရမည့် စီမံကိန်းများ၊ နိုင်ငံ တကာ အထောက်အပံ့ဖြင့် ဆောင်ရွက်မည့် စီမံကိန်းများ၊ ဘဏ်ချေးငွေရယူဆောင်ရွက် နိုင်မည့် PPP များ စသည့်ဖြင့် ခွဲခြားသတ်မှတ်ပေးရမည်ဖြစ်သည်။

ထို့နောက် မိမိဆန္ဒအလျောက် တင်သွင်းလားသည့် စီမံကိန်းအဆိုပြုလွှာများကို ဈေး ပြိုင် လေလံစနစ်ဖြင့် ဆောင်ရွက်ရမည်ဖြစ်ပြီး အစိုးရ၏ ဖိတ်ခေါ်မှုဖြင့် လက်ခံရရှိသော စီမံကိန်းအဆိုပြုလွှာများအတွက် စည်းမျဉ်းများ ရှိပါသည်။ အစိုးရသည် နိုင်ငံတကာနှင့် နှစ်ဖက်သဘောတူ အထောက်အပံ့ပေးရေး အင်ဂျင်စီများ၏ နည်းပညာထောက်ပံ့မှုဖြင့် ဆောင်ရွက်မည့် ရန်ကုန် PPP စီမံကိန်းများထဲမှ လေဆိပ်နှင့် ကာလမ်း အဆင့်မြှင့်တင် ရေးအတွက် စိတ်ဝင်စားမှု ဖော်ပြလွှာများ၊ အရည်အချင်းမီ လေလံအောင်သူများအတွက် ပဏာမ လေလံရွေးချယ်မှုများ ပြုလုပ်နေသည်ကို တွေ့နိုင်ပါသည်။ ထို့ကြောင့် ဌာန ဆိုင်ရာများအတွက် အရည်အချင်း ဖြည့်ဆည်းရန် လိုအပ်နေသေးသော်လည်း PPP လုပ်ငန်းအရေအတွက် များပြားလာသည့်နှင့်အမျှ အစိုးရသည် PPP စည်းကြပ်မှုမူဘောင်၊ ပြည်သူ့ဘဏ္ဍာငွေ စီမံခန့်ခွဲရေး၊ ဆက်စပ်ဝန်ကြီးဌာနများ၏ PPP လုပ်ငန်းစဉ် စီမံခန့်ခွဲ မှု စွမ်းရည်များကို ခိုင်မာအောင် ပြုလုပ်လျက်ရှိပါသည်။

# တရုတ်-မြန်မာ ဖွဲ့စည်းပုံအခြေခံဥပဒေ

ဤစောင့်ကြည့်လေ့လာမှု အစီရင်ခံစာ၌ အစိုးရ - ပုဂ္ဂလိက ပူးပေါင်းဆောင်ရွက်မှု လုပ်ငန်း (PPP) နှစ်ခုကို ရွေးချယ်ထားပါသည်။ ဤစီမံကိန်းနှစ်ခုမှာ နိုင်ငံဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်ရေး၊ တရုတ်နိုင်ငံနှင့် မြန်မာနိုင်ငံအကြား ဆက်ဆံရေးတို့အတွက် အထူးအရေးကြီးသည်။ စီမံကိန်းနှစ်ခုစလုံးသည် ရပ်ဝန်းနှင့် ပိုးလမ်းမသစ်စီမံကိန်း (BRI) နှင့် တရုတ်-မြန်မာ စီးပွားရေးစင်္ကြံ (CMEC) ပူးပေါင်းမှုဟောပြောအောက်မှ ဖြစ်ပေါ်လာသော စီမံကိန်းများဖြစ်သည်။ ၎င်းစီမံကိန်းများသည် မြန်မာနိုင်ငံနှင့် တရုတ်နိုင်ငံတို့အတွက် စီးပွားရေးဆိုင်ရာ သက်ရောက်မှုသာမက မဟာဗျူဟာမြောက် ပထဝီအနေအထား၊ သဘာဝပတ်ဝန်းကျင်ဆိုင်ရာ၊ လူမှုဝန်းကျင်ဆိုင်ရာ သက်ရောက်မှုများပါရှိနေပါသည်။ အဆိုပြုထားသည့် တရုတ်-မြန်မာ စီးပွားရေးစင်္ကြံအရ ဆောင်ရွက်မည့် မန္တလေး-မူဆယ် ရထားလမ်းမသည် ကျောက်ဖြူမြို့အထိ တိုးချဲ့တည်ဆောက်နိုင်မည်ဖြစ်ပြီး၊ စီမံကိန်းနှစ်ခုသည် တရုတ်နိုင်ငံအတွက် အကြပ်အတည်းဖြစ်နေစေသည့် မလက္ခာရေလက်ကြားပြဿနာကို တစ်စိတ်တစ်ဒေသ ဖြေရှင်းပေးမည်ဖြစ်ပြီး အိန္ဒိယ သမုဒ္ဒရာသို့ မဟာဗျူဟာမြောက် ဝင်ရောက်နိုင်မှုကို တံတားတစ်စင်းအနေဖြင့် ပေးစွမ်းလိမ့်မည် ဖြစ်သည်။ ဤစီမံကိန်းများသည် ပဋိပက္ခဖြစ်ပွားရာ တောင်ပေါ်ဒေသဖြစ်သည့် လူမျိုးစုတိုင်းရင်းသားများ နေထိုင်ရာ မြန်မာနိုင်ငံမြောက်ပိုင်းနှင့် ရခိုင်ပြည်နယ်ကို ဖြတ်သန်းအကောင်အထည်ဖော်မည် ဖြစ်သည့်အတွက်ကြောင့် စီမံကိန်းဧရိယာအတွင်းရှိ ပတ်ဝန်းကျင်နှင့် လူမှုအဝန်းပိုင်းအပေါ် သိသာသည့် သက်ရောက်မှုများလည်း ရှိလာနိုင်ပါသည်။



Source : The Irrawaddy

ပထမစီမံကိန်းဖြစ်သည့် မန္တလေး-မူဆယ် ရထားလမ်းစီမံကိန်းသည် ဝိုင် (Y) ပုံ သဏ္ဍာန် တရုတ်-မြန်မာ စီးပွားရေးစင်္ကြံပူးပေါင်းမှု၏ ပထမဆုံးသော အစိတ်အပိုင်း ဖြစ်လာပြီး အဆိုပါ ရထားလမ်းချိတ်ဆက်မှု၏ အရေးကြီးမှုကို ၂၀၁၇ နိုဝင်ဘာမှာ တရုတ်နိုင်ငံသို့ သွားရောက်ခဲ့သည့် နိုင်ငံတော်အတိုင်ပင်ခံပုဂ္ဂိုလ် ခရီးစဉ်အတွင်း ဆွေးနွေးခဲ့ကြသည်။

၂၀၁၁ ခုနှစ် ဦးသိန်းစိန် အစိုးရလက်ထက်ကတည်းက တရုတ်-မြန်မာအကြား ရထားလမ်းဖောက်လုပ်မှုကို နားလည်မှုစာချွန်လွှာ လက်မှတ်ရေးထိုးခဲ့ပြီးဖြစ်ပြီး ဒေသခံပြည်သူများက အဆိုပါစီမံကိန်းကို ပြင်းထန်စွာ ဆန့်ကျင်သောကြောင့် ၂၀၁၄ ခုနှစ်မှာ ဆိုင်းငံ့ထားခဲ့ရခြင်း ဖြစ်ပါသည်။<sup>3</sup>

ဤအချိန်အတွင်းမှာပင် တရုတ်ရထားလမ်း အာယွမ်အင်ဂျင်နီယာအဖွဲ့ (၂၀၁၈) က မူဆယ်-မန္တလေး ရထားလမ်းကို အကောင်အထည်ဖော်ရန်အတွက် ဖြစ်နိုင်ခြေလေ့လာ မှုများကို ပြုလုပ်ခဲ့ပြီး ၂၀၁၂ ခုနှစ် ဧပြီလတွင် မြန်မာအစိုးရကို တင်ပြခဲ့ပါသည်။

3. Nan Lwin, 14 May 2019; IRRAWADDY

ထို့ကြောင့် ၂၀၁၉ ခုနှစ် ဧပြီလတွင် ကျင်းပခဲ့သည့် ဒုတိယအကြိမ်ရပ်ဝန်းနှင့် ပိုးလမ်းမ သစ် စီမံကိန်းဖိုရမ်၌ မြန်မာအစိုးရကို ပေးအပ်ခဲ့သည့် ဖြစ်နိုင်ခြေလေ့လာမှုသည် ဒုတိယမြောက်လေ့လာမှုဖြစ်ပြီး၊ တရုတ်နိုင်ငံနှင့် NLD အစိုးရအကြား ၂၀၁၈ ခုနှစ် အောက်တိုဘာလ၌ နားလည်မှုစာချွန်လွှာအသစ်ကို ထပ်မံရေးထိုးပြီးနောက် ပြုလုပ်ခဲ့ သည့် လေ့လာမှုလည်း ဖြစ်ပါသည်။

ဒုတိယအကြိမ်ရပ်ဝန်းနှင့် ပိုးလမ်းမသစ်စီမံကိန်းဖိုရမ်၌ တရုတ်-မြန်မာ အစိုးရနှစ်ရပ် အကြား နှစ်နိုင်ငံသဘောတူစာချုပ်သုံးခုကို လက်မှတ်ရေးထိုးခဲ့ပြီး မူဆယ်-မန္တလေး ရထားလမ်းစီမံကိန်းကို တရုတ်-မြန်မာ စီးပွားရေးစင်္ကြံ ပူးပေါင်းမှုဘောင် (၂၀၁၉ - ၂၀၃၀) အောက်တွင် အကောင်အထည်ဖော်မှာဖြစ်သည်။

တရုတ် နိုင်ငံခြားရေးဝန်ကြီး ဝမ်ယွီက မြန်မာနိုင်ငံ၏ နိုင်ငံတော်အတိုင်ပင်ခံပုဂ္ဂိုလ် ဒေါ်အောင်ဆန်းစုကြည်နှင့် တွေ့ဆုံရာတွင် တရုတ်အစိုးရအနေဖြင့် ဝိုင်ပုံသဏ္ဍာန် တရုတ်-မြန်မာ စီးပွားရေးစင်္ကြံကို မြန်မာပြည်၏ ဖွံ့ဖြိုးရေးအစီအစဉ်များ၊ မြေပြင် အခြေအနေများနှင့်အညီ အကောင်အထည်ဖော်ရန် စိတ်ဆန္ဒရှိသည်လို့ ပြောဆိုခဲ့ကြောင်း CREEG ကုမ္ပဏီက ၂၀၁၈ ခုနှစ် မေလ ဒုတိယအကြိမ် တရုတ် - မြန်မာ ပညာရှင် အဖွဲ့ဖိုရမ်တွင်၊ ဆွေးနွေးရာတွင် ထုတ်ဖော်ပြောဆိုခဲ့ပါသည်။

ဝိုင်ပုံသဏ္ဍာန် စီးပွားရေးစင်္ကြံသည် မြောက်ဘက်တွင် ယူနန်ပြည်နယ်မှ စတင်၍ တောင်ဘက်တွင် မန္တလေးမြို့၊ မရှေ့ဘက်တွင် ရန်ကုန်မြို့နှင့် အနောက်ဘက်တွင် ကျောက်ဖြူမြို့တို့ကို ချိတ်ဆက်မည်ဖြစ်ပါသည်။ ထို့ကြောင့် ပထမအစိတ်အပိုင်းဖြစ်သည့် မူဆယ်-မန္တလေး ရထားလမ်းစီမံကိန်းသည် တရုတ်-မြန်မာ စီးပွားရေးစင်္ကြံကို အကောင်အထည်ဖော်ရာတွင် အလွန်အရေးကြီးနေပါသည်။



Source: 7 Days Daily

ဤအစီရင်ခံစာအတွက် လေ့လာခဲ့သည့် နောက်ထပ် အစိုးရ-ပုဂ္ဂလိက အကျိုးတူပူးပေါင်းဆောင်ရွက်မှုမှာ ကျောက်ဖြူ အထူးစီးပွားရေးဇုန်စီမံကိန်းဖြစ်သည်။

CITIC ဟုခေါ်သည့် တရုတ်နိုင်ငံ၏ နိုင်ငံတကာယုံကြည် ရင်းနှီးမြှုပ်နှံရေး ကော်ပိုရေးရှင်းသည် ဦးသိန်းစိန် အစိုးရလက်ထက် ၂၀၁၅ ခုနှစ် နှောင်းပိုင်းကာလတွင် တင်ဒါရရှိလိုက်ပြီး ကနဦးစီမံကိန်း ရင်းနှီးမတည်ငွေမှာ အမေရိကန်ဒေါ်လာ ကိုးဘီလီယံသို့မဟုတ် ၁၀ ဘီလီယံအထိ ရှိသည်ဟု ဆိုသည်။ ဤမျှကြီးမားသော ရင်းနှီးမြှုပ်နှံမှုပမာဏနှင့် မဟာဗျူဟာမြောက် ပထဝီတည်နေရာရှိနေခြင်းတို့ကြောင့် မီဒီယာစာမျက်နှာများထဲတွင် သီရိလင်္ကာနိုင်ငံမှ ဟမ်ဘန်တိုတရေနက် ဆိပ်ကမ်းကိစ္စနှင့် အခါခါနှိုင်းယှဉ်ပြောဆိုခံရနေပြီး တရုတ်နိုင်ငံ၏ အကြွေးထောင်ချောက်ထဲ ပိတ်မိနိုင်သည်ကိုလည်း မကြာခဏ သတိပေးခံနေရသည့် စီမံကိန်းဖြစ်သည်။ ထို့အပြင် ကျောက်ဖြူမြို့တွင် စတင်ခဲ့သည့် ယခင်ရေနံနှင့် သဘာဝဓာတ်ငွေ့ပိုက်လိုင်း စီမံကိန်းနှစ်ခုကို အကြောင်းပြုပြီးလည်း ဒေသခံပြည်သူများသည် မတရားအတင်းအဓမ္မ မြေယာသိမ်းဆည်းခံရမည်ကို စိုးရိမ်ကြောင့်ကြနေရပါသည်။ ဆွေးနွေးညှိနှိုင်းမှုများမှ တစ်ဆင့်

NLDအစိုးရနှင့် တရုတ်အစိုးရသည် ၂၀၁၈ ခုနှစ်တွင် မူဘောင်သဘောတူညီချက်ကို လက်မှတ်ရေးထိုးနိုင်ခဲ့ပြီး စီမံကိန်းအရွယ်အစားနှင့် ရင်းနှီးမှုပမာဏကို အမေရိကန် ဒေါ်လာ (၁.၃) ဘီလီယံအထိ သိသိသာသာ လျော့ချနိုင်ခဲ့ကာ အဆိုပြုထားသည့် နေနက်ဆိပ်ကမ်းတွင် ပထမအဆင့်အဖြစ် ကုန်တင်သင်္ဘော ဆိုက်ကပ်ရာနေရာနှစ်ခုကို စတင်အကောင်အထည်ဖော်ရန် သဘောတူညီမှု ပြုနိုင်ခဲ့သည်။

### ယူအိတ်အိတ်မီနီယံနှင့် 'ဧကပိုင်နယ်' ပြည်သူ့လူထုနှင့် အရပ်

အထက်ပါဖော်ပြချက်များအရ ယခင် အစိုးရ-ပုဂ္ဂလိက အကျိုးတူပူးပေါင်းဆောင်ရွက် မှုများသည် ပွင့်လင်းမြင်သာမှုမရှိခဲ့သည်ကို တွေ့ရပြီး၊ ဒေသခံပြည်သူလူထုနှင့် အရပ် ဘက် အဖွဲ့အစည်းများ၏ ပြင်းပြင်းထန်ထန် ဆန့်ကျင်ကန့်ကွက်မှုကြောင့်သာ မြစ်ဆုံ ရေကာတာစီမံကိန်းကဲ့သို့ စီမံကိန်းအကြီးစားများနှင့် စပ်လျဉ်းသည့် သတင်းအချက် အလက်တချို့ ထွက်ပေါ်လာခဲ့ခြင်း ဖြစ်ပါသည်။ ဥပမာ - အကျိုးသက်ဆိုင်မှုများ သို့မဟုတ် အကျိုးသက်ဆိုင်သူများနှင့် ပတ်သက်သည့် သတင်းအချက်အလက်များ၊ PPP စီမံကိန်းမှားနှင့် ပတ်သက်သည့် သတင်းအချက်အလက်များကို ထုတ်ပြန်ပေးရန် နှင့် ဒေသခံပြည်သူများ၏ ထိခိုက်နစ်နာမှုများကို ကုစားရန် ပြည်သူ့လူထုက ဖိအားပေး နေသော်လည်း အမျိုးမျိုးသော အကြောင်းပြချက်များဖြင့် စာချုပ်အပြည့်အစုံကို ပြည်သူ့လူထုသို့ ထုတ်ပြန်ခြင်းမရှိခဲ့ပါ။

သို့သော်လည်း NLD အစိုးရအနေဖြင့် PPP တွေ့အတွက် စည်းကျပ်မှုမူဘောင် ပေါ် ပေါက်လာရန် စီမံကိန်းဘဏ်ညွှန်ကြားချက် (၂/ ၂၀၁၈) ကို အခြေကျအားကောင်းလာ စေခြင်းဖြင့် ပွင့်လင်းမြင်သာမှုရှိစေရေးနှင့် ယှဉ်ပြိုင်မှုမြှင့်မားလာစေရေးတို့ကို တိုးမြှင့် လုပ်ဆောင်နေသည်။

ထို့အပြင် စီမံကိန်းနှင့် ဘဏ္ဍာရေးဝန်ကြီးဌာနကလည်း အပြန်အလှန် ဆက်သွယ်နိုင်ရန် ပြည်သူ့အများ လက်လှမ်းမီစေရန်အတွက် ဦးစားပေးစီမံကိန်းများပါရှိသည့် အွန်လိုင်း

စီမံကိန်းဘဏ်ကို အကောင်အထည်ဖော်မည်ဖြစ်သည်။<sup>4</sup> စီမံကိန်းနှင့် ဘဏ္ဍာရေး ဒုတိယကြီး ဦးဆောင်အောင်က Frontier မဂ္ဂဇင်းနှင့် အင်တာဗျူးတွင် စီမံကိန်းဘဏ်အနေဖြင့် ပွင့်လင်းမြင်သာမှုနှင့် ယှဉ်ပြိုင်နိုင်စွမ်းကို မြှင့်တင်ပေးနိုင်လိမ့်မည်ဟု ပြောကြားခဲ့သည်။

ထို့အပြင် အငြင်းပွားဖွယ် ရန်ကုန်မြို့သစ်စီမံကိန်းနှင့် ပတ်သက်ပြီး ပွင့်လင်းမြင်သာမှုနှင့် တာဝန်ခံမှုကို ဝေဖန်နေကြသည့်ကြားမှပင် ရန်ကုန်တိုင်းဒေသကြီးအစိုးရပိုင် ရန်ကုန်မြို့ သစ် ဖွံ့ဖြိုးရေးကုမ္ပဏီက မြို့တော်ခန်းမတွေ့ဆုံပွဲကို နှစ်ကြိမ်ကျင်းပခဲ့ပြီး ပြည်သူလူထု နှင့် တွေ့ဆုံခဲ့ပါသည်။ ထိုအစည်းအဝေး၌ ဤစီမံကိန်းကို ဘာကြောင့် အကောင် အထည် ဖော်သင့်သည်ဆိုသည့်အကြောင်း အများပြည်သူကို ရှင်းလင်းခဲ့သည်။

ဆက်စပ်၍ NLD အစိုးရသည် စီမံကိန်းဘဏ်ညွှန်ကြားချက်ပါ စည်းမျဉ်းစည်းကမ်းများ နှင့်အညီ PPP များကို ပွင့်လင်းမြင်သာစွာ လုပ်ဆောင်မည်ဖြစ်ပြီး သက်ဆိုင်ရာ လွှတ်တော်ကော်မတီများနှင့် အရပ်ဖက်အဖွဲ့အစည်းတို့အနေဖြင့်လည်း ၎င်းစီမံကိန်းတို့ကို စစ်ဆေးသုံးသပ်နိုင်မည်ဟု ကောက်ချက်ချ၍ ရနိုင်ပါသည်။ သို့သော်လည်း အချက် အလက် အသေးစိတ်များနှင့် စီမံကိန်းဆိုင်ရာ စာရွက်စာတမ်းများကိုမူ လုပ်ငန်းညှိနှိုင်း မှု အဆင့်နှင့် တင်ဒါဖိတ်ခေါ်မီ အချိန်အတောအတွင်း ရနိုင်လိမ့်မည် မဟုတ်ပေ။<sup>5</sup>

ယခုရွေးချယ်လေ့လာဆန်းစစ်မည့် အစိုးရ-ပုဂ္ဂလိက အကျိုးတူပူးပေါင်းဆောင်ရွက်မှု များမှာ ရပ်ဝန်းနှင့် ပိုးလမ်းမသစ်စီမံကိန်းနှင့် တရုတ်-မြန်မာ စီးပွားရေးစင်္ကြံ နှစ်နိုင်ငံ ပူးပေါင်းမှုဟောအောက်ထဲတွင် ကျရောက်နေပါသည်။

ရပ်ဝန်းနှင့် ပိုးလမ်းမသစ်စီမံကိန်း အကောင်အထည်ဖော်ရေး ဦးဆောင်ကော်မတီကို ဖွဲ့စည်းထားပြီး ဥက္ကဋ္ဌမှာ နိုင်ငံတော်အတိုင်ပင်ခံပုဂ္ဂိုလ် ဖြစ်ပါသည်။ ၂၀၁၉ ခုနှစ် ဖေဖော်ဝါရီလတွင် ဦးဆောင်ကော်မတီအစည်းအဝေးကို ပထမဆုံးအကြိမ် ကျင်းပခဲ့ပြီး အဆိုပါအစည်းအဝေးတွင် နိုင်ငံတော်အတိုင်ပင်ခံပုဂ္ဂိုလ်က ပိုးလမ်းမသစ်စီမံကိန်းများနှင့် ပတ်သက်ပြီး ဘက်ပေါင်းစုံမှ စေ့စေ့စပ်စပ် ကြည့်ရှုစစ်ဆေးရမည်ဖြစ်ကြောင်း၊ နိုင်ငံ နှင့် ပြည်သူအတွက် ရေတိုအကျိုးအမြတ်ရော ရေရှည်အကျိုးအမြတ်အတွက်ပါ လုပ်

4. Frontier, 29 December, 2018  
5. NYDC authorities promised they would make public of project document

ဆောင်ရမည်ဖြစ်ကြောင်း၊ ထိုလုပ်ငန်းစဉ်များသည်လည်း ဖွံ့ဖြိုးရေးအစီအစဉ်များ၊ ပြည်ထောင်စုအစိုးရမှုဝါဒများနှင့် ပြည်တွင်းရှိ လုပ်ထုံးလုပ်နည်းများနှင့်အညီ ဖြစ်ရမည် ဖြစ်ကြောင်း အလေးပေး ပြောကြားသွားခဲ့သည်။<sup>6</sup>

ရွေးချယ်လေ့လာခဲ့သည့် အစိုးရ-ပုဂ္ဂလိက အကျိုးတူပူးပေါင်းဆောင်ရွက်မှုများဖြစ်သည့် မူဆယ်-မန္တလေး ရထားလမ်းစီမံကိန်းနှင့် ကျောက်ဖြူရေနက်ဆိပ်ကမ်းစီမံကိန်းတို့သည် အစကနဦး ပထမအဆင့်မှာတင် ရှိနေသေးပြီး မြန်မာနိုင်ငံတွင် တရုတ်ရင်းနှီးမြှုပ်နှံမှုများသည် ထိလွယ်ရှလွယ်ဖြစ်သည့်အတွက် အစိုးရအနေဖြင့် သတိကြီးစွာ ရှေ့တိုးလုပ်ဆောင်နေသည်ကို တွေ့ရပါသည်။

စီမံကိန်းနှစ်ခုလုံးသည် ပြီးခဲ့သည့်အစိုးရသက်တမ်းအတွင်း စတင်ခဲ့သော်လည်း ပြည်သူ လူထုဘက်က ဖိအားပေးမှုများနှင့် အကြွေးထောင်ချောက် သံခင်းတမန်ခင်းဖြစ်နိုင်သည်ဟူသည့် ဝေဖန်ချက်တို့ကြောင့် ပြန်လည်ဆွေးနွေးညှိနှိုင်းခဲ့ရပြီး မူဆယ်-မန္တလေး ရထားလမ်းစီမံကိန်းကိစ္စတွင်မူ ဖြစ်နိုင်ခြေလေ့လာမှုအသစ်ကို ၂၀၁၉ ခုနှစ် ဇန်နဝါရီလနှင့် မတ်လအတွင်း ပြန်လည်လုပ်ဆောင်ခဲ့ရပါသည်။ ရင်းနှီးမြှုပ်နှံမှုပမာဏသည် အမေရိကန်ဒေါ်လာ (၈.၉) ဘီလီယံထိ ရှိသော်လည်း၊ အဆိုပါစီမံကိန်းနှင့် ပတ်သက်ပြီး နည်းပညာဆိုင်ရာနှင့် သဘာဝပတ်ဝန်းကျင်ဆိုင်ရာ ဆန်းစစ်လေ့လာမှုတို့ကို ဂရုတစိုက်လုပ်ကိုင်နေသည်ဟု ပို့ဆောင်ဆက်သွယ်ရေးဝန်ကြီးဌာန လက်အောက်ရှိ မီးရထားလမ်းဌာန ဦးဆောင်ညွှန်ကြားရေးမှူး၏ အဆိုအရ သိရှိရပါသည်။ တရုတ်နိုင်ငံပိုင်ကုမ္ပဏီ CREEG ကုမ္ပဏီနှင့် မြန်မာ့မီးရထားဝန်ကြီးဌာနတို့အကြား နားလည်မှုစာချွန်လွှာ လက်မှတ်ရေးထိုးခြင်းကို ၂၀၁၈ ခုနှစ် အောက်တိုဘာလတွင် ပြုလုပ်ခဲ့ပြီး CREEG ကုမ္ပဏီအနေဖြင့် လေ့လာမှုအသစ်အတွက် ကုန်ကျသည့် ကုန်ကျစရိတ်အားလုံးကို ကျခံခဲ့ခြင်းဖြစ်ပါသည်။<sup>7</sup> သတင်းမီဒီယာများ၏ ဖော်ပြချက်အရ အမြန်ပြေးမီးရထားမဟုတ်ဘဲ ကီလိုမီတာ ၁၆၀ ထက်မပိုသည့် လျှပ်စစ်သုံး သို့မဟုတ် လျှပ်စစ်သုံးမဟုတ်တဲ့ ရထားဖြစ်လိမ့်မည်ဟု သိရပါသည်။

6. Global New Light of Myanmar, 19 Feb, 2019 2019 <https://www.moi.gov.mm/npe/nlm/?q=content/19-feb-19>  
7. Nan Lwin, 14 May 2019; IRRRAWADDY





Source: www.theculturetrip.com

ကျောက်ဖြူရေနက်ဆိပ်ကမ်း စီမံကိန်းမှာတော့ ရင်းနှီးမြှုပ်နှံမှုပမာဏကို အမေရိကန် ဒေါ်လာ ၇.၅ ဘီလီယံမှ ၁.၃ ဘီလီယံအထိ များစွာ လျော့ချလိုက်သည့်အပြင်၊ မြန်မာ ဘက်မှလည်း ၁၅ ရာခိုင်နှုန်းမှ ၃၀ ရာခိုင်နှုန်းအထိ အစုရှယ်ယာပါဝင်မှုကို တိုးမြှင့် လိုက်နိုင်ပါသည် (မြန်မာအစိုးရက ၁၅ ရာခိုင်နှုန်းနှင့် မြန်မာအစိုးရက ခွင့်ပြုထားသည့် စီးပွားရေးကုမ္ပဏီများက ၁၅ ရာခိုင်နှုန်း)။ CITIC နှင့် မြန်မာအစိုးရ၏ ကျောက်ဖြူ အထူးစီးပွားရေးဇုန် စီမံခန့်ခွဲမှုကော်မတီတို့သည် ၂၀၁၈ ခုနှစ်တွင် လုပ်ငန်းမူဘောင် သဘောတူညီချက်ကို လက်မှတ်ရေးထိုးခဲ့ပြီးဖြစ်သည်။<sup>၈</sup> ရင်းနှီးမြှုပ်နှံမှုအစပိုင်းအတွက် အမေရိကန် ဒေါ်လာ သန်း ၃၀၀ အနက် CITIC ဘက်မှ မြေငှားခအဖြစ် အမေရိကန် ဒေါ်လာ သန်း ၂၁၀ ကို မြန်မာအစိုးရအား ပေးချေခဲ့ပြီး စီမံကိန်းအတွက် သီးသန့်ဖွဲ့စည်းသည့် ကုမ္ပဏီဖွဲ့စည်းပုံ၏ အစုရှယ်ယာ ၇၀ ရာခိုင်နှုန်းကို ရယူခဲ့ပါသည်။ ဖော်ပြပါအချက်အလက်များမှလွဲ၍ စီမံကိန်းဘဏ္ဍာရေးဖွဲ့စည်းပုံ အကောင်အထည် ဖော်မှု အစီအစဉ်နှင့် ဖြစ်နိုင်ခြေလေ့လာမှု စသည့် အသေးစိတ်အချက်အလက်များကို ပြည်သူ့လူထုအနေဖြင့် သိခွင့်မရသေးဘူး။ Frontier မဂ္ဂဇင်းမှ စီမံကိန်းနှင့် ဘဏ္ဍာ

8. Nan Lwin, 2018; IRRAWADDY

ရေး ဒုတိယကြီး ဦးဆက်အောင်နှင့် အင်တာဗျူးတွင်မူ သဘောတူညီထားသည့်အလျောက် အပိုင်းလိုက်၊ အပိုင်းလိုက် တစ်ပိုင်းချင်းစီ အကောင်အထည်ဖော်မည်ဖြစ်သည့်အတွက် ကြောင့် ဖြစ်နိုင်သည်မှာ နှစ်ဘက်စလုံးမှ ရင်းနှီးငွေပမာဏကို သိသိသာသာ လျော့ချ နိုင်မည်ဟု ပြောကြားသည်ကို တွေ့ရှိရသည်။

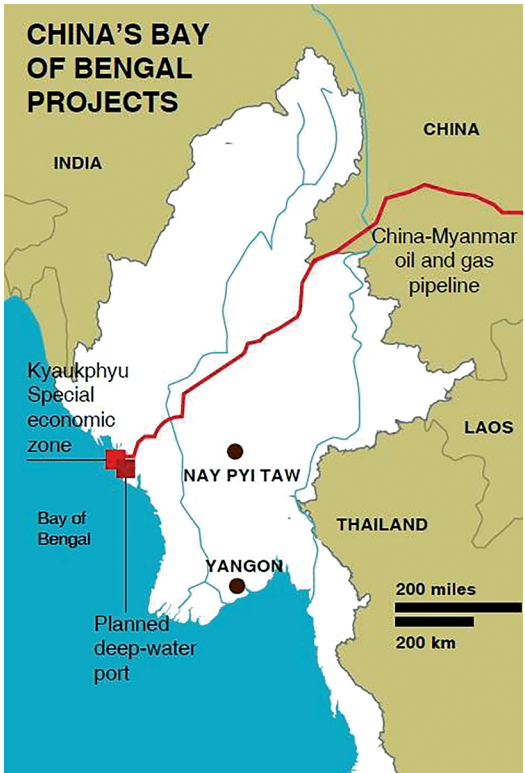


Source: KSEZMC

# တရုတ်နိုင်ငံ ယာယီ ဖျက်သိမ်းခြင်းနှင့် တရုတ်နိုင်ငံ တရားမဝင်လမ်းကြောင်း

မြန်မာနိုင်ငံတွင် တရုတ်ဆန့်ကျင်ရေးအမြင်များ ကျယ်ကျယ်ပြန့်ပြန့် ရှိနေပြီး အကြောင်း အရင်းမှာ ၁၉၈၈ မှ ၂၀၁၀ အထိ အုပ်ချုပ်ခဲ့သည့် မြန်မာစစ်အစိုးရကို သံတမန်နည်းလမ်း အရသော်လည်းကောင်း၊ နိုင်ငံရေးနည်းလမ်းအရသော်လည်းကောင်း၊ စီးပွားရေး နည်းလမ်းအရသော်လည်းကောင်း တရုတ်နိုင်ငံက အခိုင်အမာ ထောက်ခံ/ကူညီမှုများ ပေးခဲ့သောကြောင့် ဖြစ်သည်။ ထို့အပြင် မြန်မာနိုင်ငံအတွင်းက အဖိုးတန်သဘာဝသယံဇာတ များကို ခေါင်းပုံဖြတ်ထုတ်ယူပြီး တရုတ်နိုင်ငံသို့ တရားမဝင်လမ်းကြောင်းဖြင့် မှောင်

ခို တင်ပို့ခြင်း၊ ရှမ်းပြည်နယ်အရှေ့ပိုင်းနှင့် မြန်မာနိုင်ငံအလယ်ပိုင်းထဲထိ တရုတ်လူမျိုးများ တရားမဝင်ဝင်ရောက်ခြင်း၊ တရားမဝင် စီးပွားရေးလုပ်ငန်းများကို လည်ပတ်ရန် ဒေသတွင်းခေါင်းဆောင်များနှင့် အပေးအယူလုပ်ခြင်း အစရှိသည်တို့သည်လည်း မြန်မာနိုင်ငံသားတွေအတွက် တရုတ်ရင်းနှီးမြှုပ်နှံမှုအပေါ် အဆိုးမြင်စေသောအကြောင်းများဖြစ်ပါသည်။ ပို၍ ဆိုးရွားစေသည့် အကြောင်းကိစ္စများမှာ ၂၀၀၄ ခုနှစ်မှ ၂၀၁၀ ခုနှစ်အတွင်း သယ်ဇာတ ထုတ်ယူတူးဖော်မှု လုပ်ငန်းစုများအတွက် တရုတ် တရားဝင် နိုင်ငံခြား တိုက်ရိုက်ရင်းနှီးမြှုပ်နှံမှု (OFDI) လှိုင်းကြီး ဝင်ရောက်လာခြင်းနှင့် မြစ်ဆုံ ရေကာနှင့် လက်ပံတောင်းစီမံကိန်းများ ဖြစ်ခဲ့သည့်အတွက် မြန်မာနိုင်ငံအတွင်း တရုတ်နိုင်ငံ၏ ပုံရိပ်ကို ထိခိုက်ပျက်စီးမှုများ ဖြစ်ပွားစေခဲ့ပါသည် (Travis၊ ၂၀၁၄)။



source:frontiermyanmar.net

ထို့ကြောင့် ဒေသခံပြည်သူများအနေဖြင့် ၎င်းစီမံကိန်းနှစ်ခုနှင့် ပတ်သက်ပြီး အပြုသဘောဆောင်သော အမြင်များ ရှိလာမည်မဟုတ်ချေ။ အစည်းအဝေးများနှင့် အလုပ်ရုံဆွေးနွေးပွဲများတွင်လည်း ဒေသခံပြည်သူလူထုနှင့် အလွတ်သဘောပြောဆိုမှုများအရ တရုတ်နိုင်ငံအပေါ် သင်္ကာမကင်းမှုများ များစွာရှိကြောင်း တွေ့ရပါသည်။ ထိုအချက်သည် စီမံကိန်းနှစ်ခု၏ ပွင့်လင်းမြင်သာမှု၊ အဆိုပြုထားသည့် စီမံကိန်းများနှင့် ပတ်သက်ပြီး ဒေသခံလူမှုအသိုက်အဝန်းနှင့် ဆွေးနွေးညှိနှိုင်းပြီး အကြံဉာဏ်ရယူမှု၊ ရှင်းလင်းပြောဆိုမှု နည်းပါးခြင်းတို့ကြောင့် ဖြစ်နိုင်ပါသည်။

မူဆယ်-မန္တလေး ရထားလမ်းစီမံကိန်းသည် အမျိုးသားအဆင့် သယ်ယူပို့ဆောင်ရေး မဟာဗျူဟာစီမံကိန်းပါ ဆက်သွယ်ရေးစင်္ကြံများထဲမှ တစ်ခုဖြစ်သည့်အပြင် အာရှနိုင်ငံများ၏ နိုင်ငံဖြတ်ကျော် ရထားလမ်းစင်္ကြံ၏ အနောက်ဘက်စင်္ကြံအပိုင်းတစ်ခု ဖြစ်သည်။ သို့သော်လည်း သတင်းမီဒီယာများ၏ ဖော်ပြချက်များအရ အဓမ္မမြေသိမ်းခံရမှုများနှင့် သဘာဝပတ်ဝန်းကျင် ယိုယွင်းပျက်စီးမှုများကြောင့် ဒေသခံလူမှုအသိုက်အဝိုင်းများ အနေနှင့် စိုးရိမ်ကြောင့်ကြနေရသည်။ ထို့အပြင်လည်း ပိုင်ပုံသဏ္ဍာန် ရထားလမ်းစီမံကိန်းသည် လက်နက်ကိုင်ပဋိပက္ခဧရိယာနယ်မြေများကို ဖြတ်သန်းသွားမည်ဖြစ်သောကြောင့် (စီမံကိန်းကို ရန်ကုန်၊ ကျောက်ဖြူနှင့် မြန်မာနိုင်ငံအလယ်ပိုင်းအထိ တိုးချဲ့လျှင်) အချုပ်အခြာအာဏာကိစ္စနှင့် လက်နက်ကိုင်ပဋိပက္ခများကို ပိုမိုဦးတည်လာစေနိုင်သည့် အလားအလာများကိုလည်း အချို့သော အစည်းအဝေးများနှင့် ဆွေးနွေးမှုများတွင် တွေ့နေရပါသည်။

ယခင်ရန်နှင့် သဘာဝဓာတ်ငွေ့ပိုက်လိုင်း စီမံကိန်းများနှင့် ယင်းစီမံကိန်းများကြောင့် ဖြစ်ပေါ်လာသည့် မြေယာ လျော်ကြေးကိစ္စများကြောင့် မူဆယ်-မန္တလေးရထားလမ်းစီမံကိန်းထက် ကျောက်ဖြူအထူးစီပွားရေးဇုန် စီမံကိန်းက ပို၍ ထိလွယ်ရှလွယ်ဖြစ်နေသည်။ ထို့အပြင် ကျောက်ဖြူစီမံကိန်း၏ မဟာဗျူဟာပထဝီတည်နေရာ၊ သီရိလင်္ကာနိုင်ငံမှ ဟန်ဘန်တိုတဆိပ်ကမ်းနှင့် အလားသဏ္ဍာန်တူမှု၊ အချုပ်အခြာအာဏာ ထိပါးခံရနိုင်သည့် စိုးရိမ်ကြောင့်ကြမှု၊ ဆိပ်ကမ်းကို နှစ်မျိုးအသုံးချနိုင်မှုနှင့် အခြား တရုတ် ရင်းနှီးမြှုပ်နှံမှုများထက် ပိုပြီး အကြွေးထောင်ချောက်ပိတ်မိနိုင်မှု စသည့် အကြောင်းအရင်းများလည်း ပါဝင်ပါသည်။ ဤအမြင်သည် ဒေသခံများဘက်မှ မြင်နေသည်သာမက

နိုင်ငံတကာ အသိုက်အဝန်းကလည်း ယခင်အရင်းအနှီး ငွေကြေးပမာဏ အမေရိကန် ဒေါ်လာ ၇.၅ ဘီလီယံနှင့် ပတ်သက်ပြီး ဘဏ္ဍာရေးအရ ရေရှည်မတည်တံ့နိုင်သည့် အတွက်ကြောင့် အပြုသဘောဆောင်သော အမြင်မျိုးမရှိချေ။ အဆိုပါစီမံကိန်းသည် နိုင်ငံတကာသတင်းမီဒီယာများ အာရုံစိုက်ခံရသည့် စီမံကိန်းအဖြစ်လည်း တည်ရှိနေ သည်။



Source :Nikkei Asian Review

၎င်း PPP စီမံကိန်းများကို ထောက်ခံနေသည့် အုပ်စုများလည်း ရှိနေပြီး ယင်းအဖွဲ့ များ၏ အမြင်များမှာ စီးပွားရေးရှုထောင့်အပေါ် တည်မှီနေပြီး ကုန်သွယ်ရေးနှင့် စက်မှု ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်ရေးတို့ကို မြှင့်တင်ရန်အတွက် မရှိမဖြစ်ဟု သဘောတူကြသည်။ ထို့ အပြင် ၎င်းအဖွဲ့များသည် မြန်မာနိုင်ငံ၏ အချုပ်အခြာအာဏာနှင့် ပြင်းထန်လာနေသည့် ပထဝီနိုင်ငံရေးတင်းမာမှုများကို အမြတ်ထုတ်လာနိုင်သည့် အခြေခံအဆောက်အအုံ စီမံကိန်းများဟာ မယူဆကြချေ။ လူထုသဘောထားအမြင် ပြောင်းလဲနိုင်မှုသည် ပွင့် လင်း မြင်သာမှုများစွာ ရှိလာခြင်း၊ ဒေသခံအလုပ်သမားများ ပိုမိုအလုပ်အကိုင်ရလာခြင်း၊ မျှတသော မြေယာလျော်ကြေးရရှိခြင်းနှင့် ပုဂ္ဂလိကကဏ္ဍအနေဖြင့် တစ်ဆင့်ခံ ကန်ထရိုက်တာ သို့မဟုတ် ပစ္စည်းဝန်ဆောင်မှုရောင်းချသူ၊ အစုရှယ်ယာရှင်အဖြစ် အဆိုပါစီမံကိန်းနှစ်ခုတွင် ပါဝင်လာနိုင်မှုတို့အပေါ် မူတည်နေနိုင်သည်။<sup>၉</sup>

9. In Kyaukphyu case: government designated enterprises mean local business groups

ဤစီမံကိန်းနှစ်ခုနှင့် ပတ်သက်ပြီး အရပ်ဘက်အဖွဲ့အစည်းများ၊ အကြံပေးအဖွဲ့များနှင့် ပညာရှင်အဖွဲ့များက ပွင့်လင်းမြင်သာမှု ပိုရှိရန် တောင်းဆိုနေပြီး စီမံကိန်းဧရိယာအတွင်း ရှိ ဒေသခံအဖွဲ့အစည်းများ၊ လူမှုအသိုက်အဝိုင်းများနှင့် ချိတ်ဆက်ဆောင်ရွက်မှုများ ပိုမိုရှိလာရန် အစိုးရကို တိုက်တွန်းနေပါသည်။

## Investment

တရုတ်ရထားလမ်း အာယွမ်အင်ဂျင်နီယာအုပ်စု (CREEG) နှင့် တရုတ်နိုင်ငံတကာ ယုံကြည် ရင်းနှီးမြှုပ်နှံရေး ကော်ပိုရေးရှင်း (CITIC) တို့သည် နိုင်ငံတကာအတွေ့အကြုံရှိသည့် တရုတ်နိုင်ငံပိုင်လုပ်ငန်းစုကြီးများ ဖြစ်သည်။ CREEG လုပ်ငန်းစုကို ၁၉၅၂ ခုနှစ်တွင် တည်ထောင်ခဲ့ပြီး ၎င်းအုပ်စုသည် ၂၀၁၁ ခုနှစ်တွင် ဝင်ငွေအများဆုံး ရသည့် ထိပ်တန်းကုမ္ပဏီစာရင်း ၅၀၀ ထဲ၌ အဆင့် ၉၅ ကို ရရှိထားသည်။ ၎င်း လုပ်ငန်းအုပ်စုသည် လုပ်ငန်းစုံပေါင်းစပ်ထားသည့် ကုမ္ပဏီဖြစ်သလို၊ အင်ဂျင်နီယာ ပညာရပ်ဆိုင်ရာ ဆာဗေးကုမ္ပဏီတစ်ခုလည်း ဖြစ်သည်။<sup>10</sup>

၎င်းအကောင်အထည်ဖော်ခဲ့သည့် စီမံကိန်းများတွင် ပြည်တွင်းရထားလမ်း၊ အဝေးပြေးလမ်း၊ မြို့ပြရထားလမ်း သယ်ယူပို့ဆောင်ရေး၊ ဘူတာတည်ဆောက်ရေး၊ အိမ်ခြံမြေ၊ ဆိပ်ကမ်းနှင့် ရေလမ်းကြောင်း အစရှိသည့် လုပ်ငန်းများအတွက် အင်ဂျင်နီယာပစ္စည်း ဝယ်ယူမှုစာချုပ် (EPC) များ ပါဝင်သည်။ ၎င်းလုပ်ငန်းစုတွင် (လက်အောက်ခံနှင့် ဖက်စပ်လုပ်ငန်းစု) လက်ခွဲကုမ္ပဏီပေါင်း ၂၅ ခု၊ အဖွဲ့အစည်းပေါင်း ၁၇ ခုနှင့် ပြည်ပ လုပ်ငန်းခွဲပေါင်း ၁၀ ခု ရှိနေပြီး ဝန်ထမ်းအင်အားလည်း ၆၃၀၀ ရှိနေသည်။ CREEG လုပ်ငန်းအုပ်စုကို ရထားလမ်းဆောက်လုပ်ရေးနှင့် တည်ဆောက်ရေးလုပ်ငန်းများတွင် ထဲထဲဝင်ဝင် လုပ်ကိုင်ဆောင်ရွက်နေသည့် ကြီးမားသည့် အတွေ့ထွေကန်ထရိုက်ဟု သတ်မှတ်စဉ်းစားနိုင်ပါသည်။ ဤလုပ်ငန်းအုပ်စုသည် မူဆယ်-မန္တလေး ရထားလမ်း စီမံကိန်းတွင် ဆောက်လုပ်ရေးပစ္စည်းဝယ်ယူပေးသူ သို့မဟုတ် အဓိက ရင်းနှီးမြှုပ်နှံသူ နှစ်မျိုးထဲမှ မည်သည့်ပုံစံဖြင့် ပါဝင်လုပ်ကိုင်မည်ကိုတော့ သိရှိနိုင်ခြင်း မရှိသေးပေ။

10. <http://www.creegc.com/en/tabid/173/Default.aspx>

တရုတ်နိုင်ငံတကာယုံကြည်ရင်းနှီးမြှုပ်နှံရေး ကော်ပိုရေးရှင်း (CITIC) သည် တရုတ်နိုင်ငံက အပြည့်အဝ ပိုင်ဆိုင်ထားသော ရင်းနှီးမြှုပ်နှံမှု ကုမ္ပဏီတစ်ခုဖြစ်ပြီး (တရုတ်နိုင်ငံ၊ ဘဏ္ဍာရေးဝန်ကြီးဌာနက ပိုင်ဆိုင်သည်) ၁၉၇၉ ခုနှစ်က တရုတ်ခေါင်းဆောင်တိန်ရှောင်ဖိန် အတည်ပြုချက်ဖြင့် ထူထောင်ခဲ့ပါသည်။ ဝီကီပီးဒီးယားစာမျက်နှာပါ ဖော်ပြပါရှိချက်အရ ၎င်း CITIC ကော်ပိုရေးရှင်းသည် တရုတ်စီအိုင်တီအိုင်စီဘဏ်နှင့် ဟောင်ကောင်အခြေစိုက် စီအိုင်တီအိုင်စီလီမိတက် အပါအဝင် လက်ခွဲကုမ္ပဏီပေါင်း ၄၄ ခုကို ပိုင်ဆိုင်ပါသည်။<sup>11</sup>

CITIC ကော်ပိုရေးရှင်းသည် ကျောက်ဖြူအထူးစီးပွားရေးဇုန် စီမံကိန်းကို အကောင်အထည် ဖော်ရန် ၂၀၁၅ ခုနှစ် နှောင်းပိုင်းကာလတွင် ရင်းနှီးတည်ဆောက်သူ/ ရင်းနှီးမြှုပ်နှံသူအဖြစ် တင်ဒါအောင်မြင်ခဲ့သော်လည်း CREEG လုပ်ငန်းစုကတော့ မူဆယ်-မန္တလေး ရထားလမ်းစီမံကိန်းမှာ ဘယ်လိုပါဝင်မည်ဆိုသည်ကို ရှင်းလင်းစွာ မသိရသေးချေ။ CREEG လုပ်ငန်းစု၏ သဘောသဘာဝအရ ၎င်းလုပ်ငန်းစုသည် ဆောက်လုပ်ရေးပစ္စည်း ဝယ်ယူပေးသူအနေဖြင့် ပါဝင်လာနိုင်ပြီး မြန်မာအစိုးရအနေဖြင့် တရုတ် ဖွံ့ဖြိုးရေးဘဏ်များမှ ထောက်ပံ့ချေးငွေများ သို့မဟုတ် တရုတ်သွင်းကုန်ထုတ်ကုန်ဘဏ်နှင့် အခြားသော တရုတ်စီးပွားရေးဘဏ်များမှ စီးပွားရေးချေးငွေများ ရယူကာ စီမံကိန်းအကောင်အထည်ဖော်ရမည် ဖြစ်သည်။

### ကျောက်ဖြူစီမံကိန်းနှင့် မတူသည့်အချက်မှာ မူဆယ်-မန္တလေး ရထားလမ်းစီမံကိန်းမှာ CREEG လုပ်ငန်းအုပ်စုသည် အထွေထွေကန်ထရိုက်သဘောမျိုး ဖြစ်လာနိုင်ပြီး၊ ဘဏ္ဍာရေးဖွဲ့စည်းပုံမှာ PPP ပုံစံသော်လည်းကောင်း၊ ပြည်သူ့ဘဏ္ဍာနှင့် ထောက်ပံ့ချေးငွေတို့ ပေါင်းစပ်ထားသည့် ပုံစံဖြစ်လာနိုင်သည်။

မကြာသေးမီက ပြုလုပ်ခဲ့သော သတင်းစာရှင်းလင်းပွဲ၌ ပို့ဆောင်ရေးဝန်ကြီးဌာနမှ အမြဲတမ်းအတွင်းဝန်က ဖြစ်နိုင်ချေလေ့လာမှု၏ ကုန်ကုဋေကို CREEG လုပ်ငန်းအုပ်စု

11. [https://en.wikipedia.org/wiki/CITIC\\_Group](https://en.wikipedia.org/wiki/CITIC_Group)

က ကျခံမည်ဖြစ်ပြီး အရင်းအနှီး မတည်ငွေပမာဏမှာ အမေရိကန်ဒေါ်လာ ၉ ဘီလီယံ ခန့် ဖြစ်နိုင်သည်ဟု ရှင်းပြခဲ့သည်။ သို့သော် စီမံကိန်းနှင့် ပတ်သက်သော အသေးစိတ် အချက်အလက်များကိုမူ ထုတ်ပြန်ပေးခြင်းမရှိဘဲ အင်ဂျင်နီယာများနှင့် မြန်မာ့မီးရထား မှ တာဝန်ရှိပုဂ္ဂိုလ်များက လေ့လာဆန်းစစ်မှုများ လုပ်နေဆဲဖြစ်သည်။

အမှန်တကယ်တွင် ရွေးချယ်လေ့လာထားသည် PPP နှစ်ခုထဲအနက် ကျောက်ဖြူ အထူးစီးပွားရေးဇုန် စီမံကိန်း၏ ဘဏ္ဍာရေးဖွဲ့စည်းပုံမှာ အစိုးရ-ပုဂ္ဂလိက ပူးပေါင်း ဆောင်ရွက်မှုဖြစ်ကြောင်း ရှင်းလင်းပေါ်လွင်နေပါသည်။ အဘယ်ကြောင့်ဆိုသော် ရင်းနှီးမြှုပ်နှံသူ CITIC နှင့် ကျောက်ဖြူအထူးစီးပွားရေးဇုန် စီမံခန့်ခွဲမှုကော်မတီ (KSEZMC) တို့သည် စီမံကိန်းအတွက် သီးသန့်ဖွဲ့စည်းသည့် ကုမ္ပဏီ (SPV) ကို တည်ထောင်ကာ အဆိုပါ SPV ထဲတွင် CITIC ကော်ပိုရေးရှင်းက အစုရှယ်ယာ ၇၀ ရာခိုင်နှုန်းနှင့် KSEZMC ကော်မတီက ယခင်အစုရှယ်ယာ ၁၅ ရာခိုင်နှုန်းမှ ပြောင်းလဲတိုးမြှင့်လိုက်သည့် ၃၀ ရာခိုင်နှုန်းအထိ အသီးသီး ပိုင်ဆိုင်ကြမည်ဖြစ်ပါသည်။

ပြန်လည်ညှိနှိုင်းယူထားသည့် ကျောက်ဖြူအထူးစီးပွားရေးဇုန်စီမံကိန်းအတွက် လုပ်ငန်း မူဘောင် သဘောတူညီချက်ကို KSEZMC ကော်မတီ ဥက္ကဋ္ဌလည်းဖြစ်၊ စီမံကိန်းနှင့် ဘဏ္ဍာရေးဒုဝန်ကြီးလည်းဖြစ်သည့် ဦးဆက်အောင်နှင့် CITIC ကော်ပိုရေးရှင်း ဥက္ကဋ္ဌ ချန်းဇီမင်းတို့ကနေ ၂၀၁၈ ခုနှစ် နိုဝင်ဘာလတွင် နေပြည်တော်၌ လက်မှတ်ရေး ထိုးခဲ့ပါသည်။

ဧရာဝတီသတင်းဌာနမှ အင်တာဗျူးမေးမြန်းစဉ် ဦးဆက်အောင်က လုပ်ငန်းမူဘောင် သဘောတူညီချက်အတွက် ရည်ရွယ်မည့် ပြန်လည်ညှိနှိုင်းဆွေးနွေးခြင်း မတိုင်မီ နှစ်ဖက်သဘောတူလက်ခံထားသည့် အခြေခံမူ (၅) ချက်အကြောင်း ရှင်းပြခဲ့သည်။ ၎င်းအခြေခံမူ (၅) ချက်မှာ -

- ၁) ပြန်လည်ညှိနှိုင်းဆွေးနွေးချက်များသည် ပျော့ပြောင်းညင်သာရမည်ဖြစ်ပြီး မြန်မာအစိုးရအပေါ် ဝန်မပိစေရ။
- ၂) ပြန်လည်ညှိနှိုင်းရေးဖြစ်စဉ်သည် နိုင်ငံတကာစံနှုန်းများအပေါ် အခြေခံရမည်။



- ၃) ယခင်သဘောတူညီချက်များကို ပြုပြင်ပြောင်းလဲရန် လိုအပ်လျှင် တရုတ်အစိုးရ ဘက်က ပြောင်းလဲမှုကို သဘောတူညီရမည်။
- ၄) အဆိုပြုလွှာများအတွက် တင်ဒါ ကမ်းလှမ်းချက်များသည် လုပ်ထုံးလုပ်နည်းများ နှင့် အညီ ဖြစ်ရမည်။
- ၅) မြန်မာနိုင်ငံ၏ ဥပဒေများကို လိုက်နာရမည်။<sup>12</sup>

ထို့အခြေခံမှုများအပြင် စီမံကိန်းအရွယ်အစားနှင့် ရင်းနှီးမြှုပ်နှံမှု ကုန်ကျငွေပမာဏကို အမေရိကန် ဒေါ်လာ ၉ ဘီလီယံ မှ ၁၀ ဘီလီယံ ထိ ရှိခဲ့ရာမှ ၁.၃ ဘီလီယံအထိ များစွာ လျော့ချနိုင်ခဲ့သည်။ ထိုသို့ဆိုလျှင် နှစ်ဖက်စလုံးမှ စီမံကိန်းကို အသေးစားအဆင့် သို့မဟုတ် အလယ်အလတ်အဆင့်လောက်မှသာ စတင်အကောင်အထည်ဖော်ရန် သဘောတူညီခဲ့ပြီး နောက်အခါမှသာ လိုအပ်ချက်အပေါ်မူတည်၍ စီမံကိန်းကို ထပ်မံ တိုးချဲ့မည်ဖြစ်ကြောင်း ဦးဆက်အောင်၏ အဆိုအရ သိရသည်။

ထို့အပြင် မြန်မာအစိုးရအနေဖြင့် ချေးငွေပြန်လည်ပေးဆပ်မှုနှင့် ပတ်သက်ပြီး အာမခံ ချက် ပေးတော့မည်မဟုတ်သည့်အတွက် အကြွေးထောင်ချောက်နှင့် ဆက်စပ်သည့် စိုးရိမ်မှုများကို ပယ်ဖျောက်ပေးနိုင်လိမ့်မည် ဖြစ်သည်။ CITIC ကော်ပိုရေးရှင်းသည် စီမံကိန်းအကောင်အထည်ဖော်ရန် မြန်မာရင်းနှီးမြှုပ်နှံမှု ဥပဒေ (၂၀၁၇) အရ မြေငှား ရမ်းခြင်းကို နှစ် (၅၀) ငှားရမ်းနိုင်ပြီး နောက်ထပ် (၂၅) နှစ်ကိုလည်း ထပ်တိုးငှားရမ်း နိုင်ပါသည်။ ၎င်းမြေငှားခနှုန်းထားအတွက် အမေရိကန်ဒေါ်လာ သန်း ၂၁၀ ဖြစ်သည်။ ဤပမာဏသည် SPV ထဲမှ အစုရှယ်ယာ ၇၀ ရာခိုင်နှုန်းကို CITIC ကော်ပိုရေးရှင်းက ပိုင်ဆိုင်မည်ဖြစ်ပြီး ကျန် ၃၀ ရာခိုင်နှုန်းကိုတော့ KSEZMC ကော်မတီက ရရှိမှာ ဖြစ်ပါသည်။ အဆိုပါ အစုရှယ်ယာ ၃၀ ရာခိုင်နှုန်းထဲမှ ၁၅ ရာခိုင်နှုန်းကို KSEZMC ကော်မတီက အစိုးရခွင့်ပြုထားသည့် စီးပွားရေးကုမ္ပဏီများထံ ရောင်းချမည်ဖြစ်ပါ သည်။

---

12. Nan Lwin, 23 July 2018 <https://www.irrawaddy.com/in-person/new-improved-deal-on-china-backed-kyaukphyu-sez-due-soon-deputy-minister.html018>.

မြေငှားခ သန်း ၂၁၀ ထဲမှ နှုတ်ယူလိုက်လျှင် မြန်မာအစိုးရအတွက် မြေငှားခ သန်း ၁၂၀ ကျန်ရှိနေသေးသော်လည်း အဆိုပါ ကျန်ရှိနေသည့် မြေငှားခများသည် မည်သည့် နေရာဆီ ရောက်ရှိသွားကို မသိရသေးချေ။ စီမံကိန်းမှတစ်ဆင့် ရရှိထားမည်ဖြစ်သည့်တိုင် အဆိုပါမြေငှားခများသည် မည်သည့်နေရာသို့ ရောက်ရှိသွားသလဲဆိုတာကိုမူ မသိရ။ လက်ရှိအချိန်ထိ ဘဏ္ဍာရေးဖွဲ့စည်းပုံအသေးစိတ်ကို ထုတ်ဖော်ခြင်းမရှိသေးချေ။

သို့သော်လည်း မကြာသေးခင်က ကျင်းပခဲ့သည့် ဒုတိယအကြိမ်မြောက်ရပ်ဝန်းနှင့် ပိုးလမ်းမသစ်ဖိုရမ်၌ အစိုးရနှစ်ရပ်အကြား သဘောတူညီချက်မရရှိခဲ့ပြီး ဈေးပြိုင်တင်ဒါ ခေါ်ယူမှုစနစ် ပိုးလမ်းမသစ် စီမံကိန်းများကို နိုင်ငံအများ ပါဝင်လာစေမှုနှင့် နိုင်ငံတွင်း က ဥပဒေ၊ လုပ်ထုံးလုပ်နည်းကို လိုက်နာမှု စသည်တို့ဖြင့် စီမံကိန်းများကို အကောင် အထည် ဖော်ရန် သဘောတူညီခဲ့သည်။

### tMjyKcsurfsm

ဤအကြီးစားစီမံကိန်းနှစ်ခုကို အမှန်တကယ် အကောင်အထည်ဖော်ရန်အတွက် ဆက် လက် ညှိနှိုင်းဆွေးနွေးနေဆဲဖြစ်ပြီး တရုတ်ကုမ္ပဏီနှင့် မြန်မာကုမ္ပဏီအကြားတွင်လည်း အသေးစိတ် ဆက်လက်ဆွေးနွေးနေဆဲ ဖြစ်သည်ကို နားလည်လက်ခံနိုင်သော်လည်း စီမံကိန်းနှင့် စပ်လျဉ်း၍ ဖြစ်ပေါ်လာနိုင်သည့် နိုင်ငံရေးဆိုင်ရာ၊ လူမှုရေးဆိုင်ရာ၊ သဘာဝပတ်ဝန်းကျင်ဆိုင်ရာ ဆိုးကျိုးဖြစ်ထွန်းမှုများ လျော့ပါးအောင် အချို့သော လုပ်ဆောင်မှုများကို မြန်မာနိုင်ငံဘက်မှ လုပ်ထားနိုင်ပါသည်။

#### အကြံပြုချက်များမှာ -

- ၁) မကြာသေးမီက အတည်ပြုပြဌာန်းလိုက်သော မြေလွတ်၊ မြေလပ်၊ မြေရိုင်း စီမံခန့်ခွဲမှုဥပဒေ (၂၀၁၈) သည် တိုင်းရင်းသားလူနည်းစုများ၏ ဓားမဦးချ လုပ်ကိုင်စားသောက်သည့် မြေကို သိမ်းယူနိုင်သောကြောင့် ၎င်းတို့အား များစွာသော စိုးရိမ်သောက ဖြစ်ပွားစေပါသည်။ ထို့ကြောင့် အထူးသဖြင့်

မူဆယ်-မန္တလေး ရထားလမ်းစီမံကိန်းနှင့် ပတ်သက်ပြီး ဒေသခံလူမှုအသိုင်း အဝန်းများကို မြေသိမ်းဆည်းလုပ်ငန်းစဉ်များကို သေချာစွာ ကြိုတင်ရှင်းပြပေး နိုင်မှသာလျှင် မြေသိမ်းဆည်းမှုနှင့် ပတ်သက်ပြီး ဖြစ်ပေါ်နေသည့် မယုံကြည် သံသယဖြစ်မှုများနှင့် ပူပန်သောကများကို လျော့ကျစေမည်ဖြစ်ပါသည်။

ကျောက်ဖြူစီမံကိန်း ကိစ္စရပ်တွင်လည်း မြေယာသိမ်းဆည်းမှုများအတွက် လျော်ကြေးငွေများကို ဒေသခံလူထုနှင့် ဆွေးနွေးသင့်ပါသည်။

၂) မြေယာဆိုင်ရာ၊ လူမှုရေးဆိုင်ရာ၊ သဘာဝပတ်ဝန်းကျင်ဆိုင်ရာ ဆန်းစစ် လေ့လာမှုများနှင့် ပတ်သက်လျှင် စီမံကိန်းများအကြောင်း သိရှိရန်၊ မြေသိမ်း ဆည်းမှု လုပ်ငန်းစဉ်များကို ရှင်းလင်းစေရန်၊ ဒေသခံပြည်သူများ၏ လူမှုနေ့စဉ် ဘဝများကို ကာကွယ်ပေးသည့် အာမခံချက်များပေးရန်နှင့် စီမံကိန်းတည်ဆောက် မှုကြောင့် ဖြစ်ပေါ်လာနိုင်သည့် သဘာဝပတ်ဝန်းကျင် ထိခိုက်မှုများကို ကာကွယ်ပေးရန်တို့အတွက် ပိုမိုသင့်လျော်သည့် တိုင်ပင်နှီးနှောခြင်း လုပ်ဆောင် သင့်ပါသည်။ သို့မှသာ ခေါင်းပုံဖြတ်အမြတ်ထုတ်မှုများ သို့မဟုတ် တရားမဝင် သိမ်းဆည်းမှုများကို ရှောင်ရှားနိုင်မည် ဖြစ်ပါသည်။

၃) စီမံကိန်းဘဏ်ညွှန်ကြားချက်ထဲတွင် ပြဋ္ဌာန်းထားသော စည်းမျဉ်းစည်းကမ်း များသည် မဖြစ်မနေ လိုက်နာရမည်ဖြစ်ပြီး သမ္မတညွှန်ကြားချက်လည်း ဖြစ် သည့်အတွက် စီမံကိန်းများကို အဆိုပါပြဋ္ဌာန်းနှင့် အညီ အကောင်အထည်ဖော် ဆောင်ရွက်ရေးသည် အထူးအရေးကြီးသော ကိစ္စရပ်ဖြစ်သည်။ အဆိုပါ ပြဋ္ဌာန်း ချက်များကို ဖောက်ဖျက်ပါက ရပ်ဝန်းနှင့် ပိုးလမ်းမသစ်စီမံကိန်း ဦးဆောင် ကော်မတီနှင့် စီမံကိန်းဘဏ် အကောင်အထည်ဖော်ရေးအတွက် အဓိကတာဝန်ရှိ သည့် စီမံကိန်းနှင့် ဘဏ္ဍာရေးဝန်ကြီးဌာနတို့က အရေးယူမှုများ ပြုလုပ်သင့်ပါ သည်။

၄) နောက်ဆုံးသော အကြံပြုချက်မှာ မြန်မာနိုင်ငံအတွင်းရှိ PPP စီမံကိန်းကြီး များအတွက် တတိယမြောက် အကြံပြုချက်နှင့် ဆက်စပ်နေသလို အရေးအကြီး ဆုံးလည်း ဖြစ်သည့် ပွင့်လင်းမြင်သာမှုပြဿနာ ဖြစ်သည်။ ဤစီမံကိန်းနှစ်ခု

အောင်မြင်စွာ အကောင်အထည်ဖော်နိုင်ရေးသည် ပြည်ထောင်စုမြန်မာနိုင်ငံတော် အစိုးရအနေဖြင့် မည်သည့်အတိုင်းအတာအထိ ပွင့်လင်းမြင်သာမှုရှိစွာ ဆောင်ရွက်မည် ဟူသည့် အချက်အပေါ်များစွာ သက်ဆိုင်နေပါသည်။ မကြာသေးမီက မန္တလေး၌ ကျင်းပခဲ့သော ပိုးလမ်းမသစ်စီမံကိန်း အလုပ်ရုံဆွေးနွေးပွဲတစ်ခု၌ မြန်မာနိုင်ငံတွင်း နှစ်ပေါင်းများစွာ အလုပ်လုပ်ကိုင်နေသည့် အစိုးရမဟုတ်သော နိုင်ငံတကာအဖွဲ့အစည်းမှ တက်ရောက်လာသူတစ်ဦးက ၂၀၁၈ ခုနှစ်နှင့် ၂၀၁၉ ဧပြီ ဒုတိယအကြိမ်မြောက် ပိုးလမ်းမသစ်ဖိုရမ်တွင် လက်မှတ်ရေးထိုးခဲ့သည့် ပိုးလမ်းမသစ်စီမံကိန်းနှင့် စပ်လျဉ်းသော လုပ်ငန်းမူဘောင် သဘောတူညီချက် အကြောင်းကို အနည်းငယ်သာ သိရသည်ဟု ထောက်ပြခဲ့သည်။ ပိုးလမ်းမသစ် စီမံကိန်းလမ်းကြောင်းနှင့် စီမံကိန်းများသည် တိုင်းဒေသကြီးနှင့် ပြည်နယ်များစွာကို ဖြတ်သန်းသွားမည်ဖြစ်သောကြောင့် ဤလုပ်ငန်းမူဘောင်နှင့် စီမံကိန်းများသည် ထိုဒေသများကို ကြီးမားသော သက်ရောက်မှုများ ရှိစေမည် ဖြစ်ပါသည်။ ပိုးလမ်းမသစ်စီမံကိန်းနှင့် ပတ်သက်သည့် သတင်းအချက်အလက်များ ရရှိနိုင်ရန် လိုအပ်နေပါသည်။ ပွင့်လင်းမြင်သာမှုနှင့် ပြည်သူ့ပါဝင်မှု ရှိခြင်းသည် ပိုးလမ်းမသစ်စီမံကိန်းနှင့် တရုတ်-မြန်မာ စီးပွားရေးစင်္ကြံ အောင်မြင်စွာ အကောင်အထည်ဖော်နိုင်ရေးအတွက် အရေးကြီးသောအချက်များ ဖြစ်သည်။ အစိုးရနှင့် အရပ်ဘက်အဖွဲ့အစည်းများသည် တရုတ်နိုင်ငံနှင့် မျှတစွာ စေ့စပ်ညှိနှိုင်းနိုင်သည့် စွမ်းရည် လိုအပ်နေသည်။

ဤကောက်ချက်အရ ဤစီမံကိန်းများနှင့် ပတ်သက်ပြီး ပွင့်လင်းမြင်သာမှုကို မြှင့်တင်ရန်နှင့် သတင်းအမှားများ၊ သတင်းအချက်အလွဲများ မဖြစ်ပွားအောင် ပုံမှန်သတင်းစာရှင်းလင်းပွဲများနှင့် စီမံကိန်း အချက်အလက်မျှဝေရေး အစီအစဉ်များ လုပ်ဆောင်သင့်သည်။

သို့မှသာ ပုံမှန်သတင်းအချက်အလက် မျှဝေရေး အစီအစဉ်များမှတစ်ဆင့် သတင်းအချက်အလက်များကို မျှဝေနိုင်မည်ဖြစ်ပြီး ဖော်ပြပါစီမံကိန်းကို အကောင်အထည်ဖော်ရာတွင် သို့မဟုတ် အစီအစဉ်ဆွဲရာတွင် စီမံကိန်းဘဏ်နှင့် နိုင်ငံ၏ ဥပဒေအရ ပြဋ္ဌာန်းထားသည့် စည်းမျဉ်းစည်းကမ်းများနှင့် ညီမညီကို

သိရှိနိုင်မည် ဖြစ်ပါသည်။ အဆိုပါ ပုံမှန်သတင်းထုတ်ပြန်ရေးလုပ်ငန်းကို PPP Center ကသော်လည်းကောင်း၊ စီမံကိန်းနှင့် ဘဏ္ဍာရေးဝန်ကြီးဌာနက သော်လည်းကောင်း ပြုလုပ်ဆောင်ရွက်သင့်သည်။



## References

1. ADB (13 July, 2016), Restructuring the State’s Role in Business Enterprise and Service Delivery in Myanmar: The Role of PPPs and an Indicative Action Plan
2. ADB (2016), Myanmar’s Transport Sector Policy Note; How to reform transport institutions: <https://www.adb.org/sites/default/files/publication/189076/mya-reform-transport-institutions.pdf>
3. China Railway Eryuan Engineering Group Co.Ltd (2018), Railway Condition and Proposal for Y-Shaped China-Myanmar Economic Corridor
4. (Frontier, 29 December, 2018), “The Project Bank Will Enhance Transparency & Competitiveness: U Set Aung”. <https://frontiermyanmar.net/en/the-project-bank-will-enhance-transparency-and-competitiveness-u-set-aung>
5. Global Infrastructure Outlook, 2017; <https://outlook.gihub.org/countries/Myanmar>
6. Global New Light of Myanmar (19 Feb, 2019): State Counselor Attends 1st Meeting of Steering Committee for Implementation of BRI <https://www.moi.gov.mm/npe/nlm/?q=content/19-feb-19>
7. JICA-DICA (2016), Summary of Analytical Paper on Financing

## Infrastructure Development and Public-Private Partnership (PPP) Framework for Myanmar

8. Mckinsey Global Institute (June,2013), Myanmar's Moment; Unique Opportunities, Major Challenges
9. Min Ye Paing Hein (2018), Infrastructure Finance for Myanmar: A Brief Introduction of the Landscape in Myanmar. Myanmar Economic Bulletin 1: 97-105; Myanmar Development Institute
10. Ministry of Planning & Finance, Government of the Union of Myanmar (2016), Myanmar PPP Document, Draft for Consultation.
11. Ministry of Planning & Finance, Government of the Union of Myanmar (Aug, 2018), Myanmar Sustainable Development Plan (MSDP)
12. Nan Lwin, (23 July 2018), Irrawaddy: <https://www.irrawaddy.com/in-person/new-improved-deal-on-china-backed-kyaukphyu-sez-due-soon-deputy-minister.html018>).
13. Nan Lwin (14 May 2019), Irrawaddy: <https://www.irrawaddy.com/news/burma/china-backed-muse-mandalay-railway-cost-9-billion.html>







အစိုးရ - ပုဂ္ဂလိက  
ပူးပေါင်းဆောင်ရွက်မှုများ  
စောင့်ကြည့်လေ့လာရေး  
အစီရင်ခံစာ

**PPP Monitoring Report**