အာရကၠခရေးရာအထူးလေ့လာချက်

ရခိုင်ပြည်စစ်ရေးနှင့် ကုလားတန်စီမံကိန်း အလားအလာ

အမှတ် (၁၅) ၊ ၂၀၂၆ ခုနှစ်
စစ်ရေး၊ နိုင်ငံရေးအပြောင်းအလဲနှင့် နိုင်ငံခြားရင်းနှီးမြှုပ်နှံမှုကဏ္ဍ



၂၀၂၅ ခုနှစ်၊ ရခိုင်ပြည်အတွင်း ကုလားတန်စီမံကိန်း၏ စစ်တွေဆိပ်ကမ်းကို မြန်မာနိုင်ငံဆိုင်ရာ အိန္ဒိယနိုင်ငံသံအမတ် သွားရောက်ကြည့်ရှုစဉ်။
(ဓာတ်ပုံ – ရန်ကုန်မြို့ အိန္ဒိယသံရုံး)

နိုဝင်ဘာ ၂၅၊ ၂၀၂၆ ခုနှစ်

၁။နိဒါန်း

(က) အဓိကအကြောင်းအရာ	ရခိုင်ပြည်ရှိ စစ်ရေး၊ နိုင်ငံရေးအခြေအနေ အပြောင်းအလဲများဖြစ်ပွားပြီးနောက် အိန္ဒိယနိုင်ငံမှ ရင်းနှီးမြှုပ်နှံထားသည့် ကုလားတန်စီမံကိန်း၏ ဖြစ်ပေါ်တိုးတက်မှုများနှင့် အလားအလာ
(ခ) နယ်မြေဒေသ	ရခိုင်ပြည်အတွင်းရှိ ကုလားတန်စီမံကိန်းနှင့် သက်ဆိုင်သောဒေသများနှင့် အိန္ဒိယနိုင်ငံ မီဇိုရမ်ပြည်နယ်
(ဂ) အချိန်ကာလ	၂၀၂၃ ခုနှစ် ဒီဇင်ဘာလမှ ၂၀၂၆ ခုနှစ် အောက်တိုဘာလအထိ

ဘင်္ဂလားပင်လယ်အော်၏ အရှေ့ဘက်ကမ်းရိုးတန်းတွင်တည်ရှိသော ရခိုင်ပြည်သည် တောင်အာရှနှင့် အရှေ့တောင်အာရှအကြား ပထဝီနိုင်ငံရေး၊ စီးပွားရေးနှင့် ကုန်သွယ်ရေးဆက်သွယ်မှုတို့အတွက် မဟာဗျူဟာမြောက် အရေးပါသည့်ဒေသတစ်ခုဖြစ်သည်။ ပူးပေါင်းဆောင်ရွက်မှုများအရှိန်အဟုန် မြှင့်တင်လာသည်နှင့်အမျှ နယ်စပ်ဖြတ်ကျော် စီမံကိန်းများသည် ဒေသတွင်း ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်မှု၏ အဓိက မောင်းနှင်အားများ ဖြစ်လာခဲ့သည်။ ထိုစီမံကိန်းများအနက် အိန္ဒိယနိုင်ငံနှင့် မြန်မာနိုင်ငံတို့အကြား ပူးပေါင်းအကောင်အထည်ဖော်နေသည့် ကုလားတန် ဘက်စုံသုံးသယ်ယူပို့ဆောင်ရေးစီမံကိန်း (Kaladan Multi-Modal Transit Transport Project - KMMTTP) သည် မဟာဗျူဟာမြောက် အရေးပါဆုံး စီမံကိန်းတစ်ခု ဖြစ်သည်။

အိန္ဒိယနိုင်ငံ၏ "အရှေ့မျှော်မူဝါဒ" (Act East Policy) ၏ အဓိကအစိတ်အပိုင်းတစ်ခုဖြစ်သော ကုလားတန်စီမံကိန်းသည် ကုန်းတွင်းပိတ် အိန္ဒိယအရှေ့မြောက်ပြည်နယ်များအတွက် ပင်လယ်ထွက်ပေါက်ရရှိစေရန်၊ ကျဉ်းမြောင်းသော ဆီလီဂူရီ စကြံ့ (Siliguri Corridor) အပေါ် မှီခိုနေရမှုကို လျော့ချရန်နှင့် အရှေ့မြောက်ပြည်နယ်များသို့ ကုန်စည်စီးဆင်းမှု လွယ်ကူမြန်ဆန်စေရန် ရည်မှန်းထားသည်။ တစ်ချိန်တည်းမှာပင် မြန်မာနိုင်ငံအနောက်ဘက်ခြမ်းရှိ ဖွံ့ဖြိုးမှု နောက်ကျကျန်နေသော ရခိုင်ပြည်နှင့်ချင်းပြည်တို့အတွက် ကုန်သွယ်ရေးအခွင့်အလမ်းသစ်များနှင့် စီးပွားရေးဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်မှုကို ဆောင်ကြဉ်းပေးနိုင်မည့် စီမံကိန်းတစ်ခုအဖြစ် မျှော်လင့်ထားကြသည်။ ထိုစီမံကိန်းကို ဒေါ်လာ သန်း ၅၀၀ ခန့် ရင်းနှီးမြှုပ်နှံကာ ဆောင်ရွက်နေခြင်းဖြစ်သည်။ စီမံကိန်းစတင်နိုင်ဖို့ အိန္ဒိယအစိုးရဖက်က ၂၀၀၂ ခုနှစ်ကတည်းက စီစဉ်ခဲ့ကာ ၂၀၀၈ ခုနှစ်မှာ နှစ်နိုင်ငံကြား သဘောတူလက်မှတ်ရေးထိုးခဲ့သည်။ စီမံကိန်း၏ မူလအစီအစဉ်အရ အဓိကအစိတ်အပိုင်း (၄) ခု ပါဝင်သည်။ ယင်းတို့မှာ-

၁။ ရေကြောင်း ပို့ဆောင်ရေး - အိန္ဒိယနိုင်ငံ အရှေ့ပိုင်း ကိုလ်ကတ္တား (Kolkata) သို့မဟုတ် ဟာဒီယာ (Haldia) ဆိပ်ကမ်းမှ ရခိုင်ပြည်နယ် စစ်တွေဆိပ်ကမ်း (Sittwe Port) အထိ ပင်လယ်ရေကြောင်းဖြင့် ကုန်စည်သယ်ယူရန်၊

၂။ မြစ်ကြောင်း ပို့ဆောင်ရေး - စစ်တွေဆိပ်ကမ်းမှ ကုလားတန်မြစ်အတိုင်း ရခိုင်ပြည်နယ်နှင့် ပလက်ဝမြို့ (Paletwa) အထိ မြစ်ကြောင်းအတိုင်း သင်္ဘောများဖြင့် ဆက်လက် သယ်ယူရန်။

၃။ ကုန်းလမ်း ပို့ဆောင်ရေး - ပလက်ဝမြို့မှ ချင်းပြည်နယ်ကိုဖြတ်၍ အိန္ဒိယ-မြန်မာ နယ်စပ်ရှိ ဇိုရမ်ပူ (Zorinpui) အထိ ကားလမ်းဖောက်လုပ်ရန်၊

၄။ နယ်စပ်ဖြတ်ကျော် ကုန်းလမ်းဆက်သွယ်မှု - နယ်စပ်မှတစ်ဆင့် အိန္ဒိယနိုင်ငံ မီဇိုရမ်ပြည်နယ်ရှိ အဓိက မဟာဗျူဟာလမ်းမကြီးများနှင့် ချိတ်ဆက်ရန် တို့ဖြစ်ပါသည်။

ကုလားတန်စီမံကိန်း အစိတ်အပိုင်းဖြစ်သည့် စစ်တွေမြို့အိန္ဒိယဆိပ်ကမ်းကို ၂၀၂၃ မေ ၉ ရက်နေ့တွင် စစ်ကောင်စီနှင့် အိန္ဒိယအာဏာပိုင်တာဝန်ရှိသူများက ဖွင့်လှစ်ခဲ့သည်။ အိန္ဒိယအစိုးရက အမေရိကန်ဒေါ်လာ သန်း ၁၂၀ အကုန်အကျခံ တည်ဆောက်ထားသည့် ယင်းဆိပ်ကမ်းသည် မြန်မာအစိုးရထံမှ နှစ် ၃၀ စီမံကိန်းနှင့် ငှားရမ်းအသုံးပြုမည်ဖြစ်သည်။ တန်ချိန် ၅၀၀၀၊ ၆၀၀၀ ရှိသည့် ပင်လယ်ကူးသင်္ဘောများ ဆိုက်ကပ်နိုင်ပြီး အပြည်ပြည်ဆိုင်ရာ ဆိပ်ကမ်းအဖြစ် အသုံးပြုနိုင်မည်ဖြစ်သည်။ ယင်းဆိပ်ကမ်းကို ဒီဇင်ဘာ ၁၁ ရက်နေ့က ယာယီပြည်တွင်းဆိပ်ကမ်းအဖြစ် ၂၀၂၄ ခုနှစ် အောက်တိုဘာ (၂၆) ရက်အထိ စစ်ကောင်စီ စီမံကိန်းနှင့် ဘဏ္ဍာရေးဝန်ကြီးဌာန၊ အကောက်ခွန်ဦးစီးဌာနက သတ်မှတ်ထားသည်။

သို့သော် စီမံကိန်းသည် မြန်မာနိုင်ငံ၏ ဖွံ့ဖြိုးမှုအနည်းဆုံးနှင့် ပဋိပက္ခဒဏ် အခံရဆုံးဒေသများဖြစ်သည့် ရခိုင်ပြည်နှင့် ချင်းပြည်တို့ကို ဖြတ်သန်းဖောက်လုပ်ထားခြင်းဖြစ်သည်။ စစ်တွေဆိပ်ကမ်း အဆင့်မြှင့်တင်ခြင်း၊ ကုလားတန်မြစ်ကြောင်း တူးဖော်ခြင်းနှင့် ပလက်ဝမှ အိန္ဒိယနယ်စပ်အထိ ကားလမ်းဖောက်လုပ်ခြင်းတို့ ပါဝင်သည့် ဤစီမံကိန်းသည် ဒေသတွင်း လမ်းပန်းဆက်သွယ်ရေး ကောင်းမွန်လာစေပြီး အလုပ်အကိုင် အခွင့်အလမ်းများ ဖန်တီးပေးနိုင်မည်ဟု မူလက မျှော်မှန်းခဲ့ကြသည်။

သို့သော်လည်း စီမံကိန်းစတင်ချိန်မှစ၍ မြေယာသိမ်းဆည်းခံရမှု ပြဿနာများ၊ ဒေသခံတို့၏ ရိုးရာအသက်မွေးဝမ်းကျောင်း လုပ်ငန်းများ ထိခိုက်လာခြင်း၊ ပွင့်လင်းမြင်သာမှု အားနည်းခြင်းနှင့် သဘာဝပတ်ဝန်းကျင် ဂေဟစနစ် ပြောင်းလဲလာခြင်း စသည့်စိန်ခေါ်မှုများ ပေါ်ပေါက်လာသည်နှင့်အတူ ဘဏ္ဍာရေးဆိုင်ရာ ကုန်ကျစရိတ် မြင့်တက်လာခြင်း၊ နည်းပညာနှင့် ပထဝီအနေအထားဆိုင်ရာ အခက်အခဲများရှိခြင်း၊ အထူးသဖြင့် စီမံကိန်းဖြတ်သန်းရာ ဒေသများအတွင်း ဖြစ်ပွားနေသည့် လက်နက်ကိုင်ပဋိပက္ခများနှင့် နိုင်ငံရေးမတည်ငြိမ်မှုများကြောင့် စီမံကိန်းပြီးစီးမှုမှာ အကြိမ်ကြိမ် နှောင့်နှေးကြန့်ကြာခဲ့ရသည်။ ထို့အပြင် လတ်တလောနှစ်များအတွင်း ရခိုင်နှင့် ချင်းဒေသတို့၌ ပြင်းထန်လာသော လက်နက်ကိုင်ပဋိပက္ခများက စီမံကိန်း၏အနာဂတ်နှင့် ဒေသခံပြည်သူများ၏ လုံခြုံရေးကို ပိုမိုရှုပ်ထွေးစေခဲ့သည်။
ယခုလေ့လာချက်သည် ဒေသတွင်းမီဒီယာများနှင့် နှစ်နိုင်ငံအာဏာပိုင်များ၏ ထုတ်ပြန်ချက်များ၊ ဒေသတွင်းမီဒီယာများနှင့် မိမိတို့ အာရက္ခလေ့လာရေးစင်တာ (CAS) မှ ပြုလုပ်ခဲ့သော မေးမြန်းချက်များကို အဓိကအခြေခံ၍ ရေးသားပြုစုထားခြင်း ဖြစ်သည်။

၂။ အချက်အလက်အကျဉ်းချုပ်

၂၀၂၃ ခုနှစ် ၊ ဒီဇင်ဘာလ

(၁) စစ်ပွဲဇုန်ထဲက အိန္ဒိယစီမံကိန်း (DMG)

ပလက်ဝမြို့နယ် တရွှန်အိုင်စခန်းသည် ကုလားတန်မြစ်အထက်ပိုင်း ပလက်ဝမြို့နှင့် ၃၅ မိုင်ခန့် ကွာဝေးပြီး တရွှန်အိုင်ကျေးရွာကနေ ကုန်းလမ်းဖြင့် ၁၀ မိုင်အကွာအဝေး မြန်မာ-ဘင်္ဂလားဒေ့ရှ် နိုင်ငံ၊ အိန္ဒိယနိုင်ငံ သုံးနိုင်ငံဆုံမှတ်တွင် ရှိနေသည်။ ထိုသို့ နယ်စပ်မှ ဗျူဟာကုန်းကို ရက္ခိုင့်တပ်တော် (AA) က သိမ်းပိုက်ရရှိခဲ့ခြင်းမှာ ချင်းပြည်နယ်နှင့် ရခိုင်ပြည်နယ်အတွက် စစ်ရေးအရ အားသာချက်၊ နယ်စပ်စီးပွားရေးအတွက်လည်း အရေးပါကြောင်း နိုင်ငံရေးလေ့လာသုံးသပ်သူများက ပြောသည်။

နိုင်ငံရေးလေ့လာသုံးသပ်သူ ဦးသန်းစိုးနိုင်က “ပလက်ဝဆိုတာကတော့ ရခိုင်နဲ့ ချင်းပြည်နယ် နှစ်ခု ကြား ဆက်စပ်တဲ့နေရာ၊ နောက်တစ်ခုက အိန္ဒိယရဲ့ ကုလားတန်စီမံကိန်း ပါဝင်နေတဲ့အတွက် အိန္ဒိယနဲ့ မြန်မာဆက်ဆံရေးမှာလည်း ပလက်ဝက အဓိကပါဝင်နေတယ်” ဟုပြောသည်။



ကုလားတန်စီမံကိန်း၏ လုပ်ငန်းခွင်တစ်ခုကို ၂၀၂၃ အစောပိုင်းက တွေ့ရစဉ်။ (ဓာတ်ပုံ-Kaladan Road Project)

၂၀၂၄ ခုနှစ်၊ မတ်လ

(၂) မြန်မာ-အိန္ဒိယ ကုလားတန်စီမံကိန်းတွင် AA အရေးပါလာ (Myanmar Now)

မြန်မာ–အိန္ဒိယကုလားတန်စီမံကိန်း၏ အစိတ်အပိုင်းတစ်ခုဖြစ်သော လမ်းပိုင်းတစ်ခု ဖောက်လုပ်ရေးအတွက် မီဇိုရမ်ပြည်နယ်လွှတ်တော်အမတ်နှင့် ရက္ခိုင့်တပ်တော် (AA) တို့ နယ်စပ်တွင် တွေ့ဆုံဆွေးနွေးခဲ့ကြသည်။ ယမန်နေ့ (ဖေဖော်ဝါရီ ၂၉) က အိန္ဒိယနိုင်ငံ မီဇိုရမ်ပြည်နယ် လွှတ်တော်အမတ် Vanlalvena နှင့် AA တို့ နှစ်နိုင်ငံနယ်စပ်တွင် တွေ့ဆုံဆွေးနွေးခဲ့ကြကြောင်း ဒေသတွင်းသတင်းဌာနတစ်ခုဖြစ်သည့် The Lairam Times ဖော်ပြချက်အရ သိရသည်။

ထိုလမ်းပိုင်းသည် မီဇိုရမ်ပြည်နယ်အရှေ့ပိုင်း လိုင်ရမ်၊ ဇိုရမ်ပူနှင့် ချင်းပြည်နယ် ပလက်ဝမြို့တို့ကို ဆက်သွယ်နိုင်ရေးအတွက် ဖောက်လုပ်နေသည့်လမ်းဖြစ်ပြီး ကုလားတန်မြစ်ကြောင်းဘက်စုံသယ်ယူ ပို့ဆောင်ရေးစီမံကိန်းတွင် ပါဝင်သည်။

၂၀၂၄ ခုနှစ်၊ နိုဝင်ဘာလ

(၃) ပြန်စဖို့အလားအလာ ရှိနေတဲ့ ကုလားတန် ဘက်စုံစီမံကိန်း (DMG)

အာရက္ခတပ်တော်သည် ရခိုင်နှင့် ချင်းတောင်ပိုင်းတွင် အာဏာပိုင်အဆင့် လွတ်မြောက်နယ်မြေထူထောင်ရာ၌ ခြေလှမ်းကြီးကြီး လှမ်းထားနိုင်ပြီး ၎င်းတို့အုပ်ချုပ်မှုအောက်တွင် ပြည်သူ နှစ်သန်းခွဲကျော် ရှိနေသည်။ AA သည် ယခုနှစ်အစောပိုင်းတွင် အိမ်နီးချင်း ချင်းပြည်နယ် ပလက်ဝရှိ စစ်ကောင်စီ၏ စခန်းများနှင့်ဗျူဟာကုန်းများကို တိုက်ခိုက်သိမ်းပိုက်ပြီး ဤဒေသကို ထိန်းချုပ်ခဲ့သည်။

စီမံကိန်း၏ အစိတ်အပိုင်းအများစုမှာပြီးစီးနေပြီဖြစ်သည်။ ဤအထဲ၌ စစ်တွေဆိပ်ကမ်းတည်ဆောက်မှု၊ ပလက်ဝတွင် ဆိပ်ခံတံတားတစ်ခု တည်ဆောက်မှု၊ ကုလားတန်မြစ်ကြောင်း တလျှောက် ၁၅၈ ကီလိုမီတာအထိ လမ်းကြောင်းဖောင်းတို့ ပါဝင်သည်။ ပလက်ဝ-ဇိုရမ်ပူ အဝေးပြေးလမ်းမကြီးမှာ ဆောက်လုပ်ရေးအတွက် အသင့် ရှိနေပြီဖြစ်သည်။

၂၀၂၅ ခုနှစ်၊ ဇန်နဝါရီလ

(၄) ကုလားတန်စီမံကိန်းလုပ်ငန်းတွေ ပြန်သုံးသပ်ဖို့ အိန္ဒိယသံအမတ်ကြီး စစ်တွေမြို့ကို သွားရောက် (RFA)

ရခိုင်ပြည်နယ်မှာ အိန္ဒိယအစိုးရက ဆောင်ရွက်နေတဲ့ ကုလားတန်စီမံကိန်းနဲ့ ပတ်သက်လို့ လုပ်ငန်းတွေကို ပြန်လည်သုံးသပ်ဖို့ မြန်မာနိုင်ငံဆိုင်ရာ အိန္ဒိယသံအမတ်ကြီး Abhay Thakur သည် စစ်တွေမြို့ကို ဇန်နဝါရီလ ၁၆ ရက်နှင့် ၁၇ ရက်နေ့တို့တွင် သွားရောက်ခဲ့ကြောင်း ရန်ကုန်မြို့အခြေစိုက်

မြန်မာနိုင်ငံဆိုင်ရာ အိန္ဒိယသံရုံးက ဇန်နဝါရီလ ၁၇ ရက်နေ့ ဖော်ပြခဲ့ပါသည်။

ဒီခရီးစဉ်အတွင်း အိန္ဒိယသံအမတ်ကြီးသည် စစ်ကောင်စီ၏ ရခိုင်ပြည်နယ်ဝန်ကြီးချုပ် ဦးထိန်လင်းနှင့်တွေ့ဆုံပြီး ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်ရေး ပူးပေါင်းဆောင်ရွက်မှု စီမံကိန်းများနှင့် ပတ်သက်၍ဆွေးနွေးခဲ့ကြသည်။

ကုလားတန်မြစ်ကြောင်းစီမံကိန်းတွင်ပါဝင်သော စစ်တွေဆိပ်ကမ်းသည် လာမည့်နှစ်များတွင် ကမ္ဘာလှည့် ခရီးသွားလုပ်ငန်း အပါအဝင် ဒေသတွင်းနှင့် နိုင်ငံတကာ ဆက်သွယ်ချိတ်ဆက်မှုတွေ အားကောင်းလာရန် အထောက်အကူဖြစ်စေနိုင်လိမ့်မည်ဟု အိန္ဒိယသံရုံးက ဖော်ပြသည်။

၂၀၂၅ ခုနှစ်၊ ဇွန်လ

(၅) မြန်မာနယ်စပ်အနီးထိ ရောက်မည့် မီဇိုရမ်ရထားလမ်းသစ်အတွက် ကွင်းဆင်းလေ့လာမှုပြီးစီး (DMG)

အိန္ဒိယနိုင်ငံ မီဇိုရမ်ပြည်နယ် အိုက်ဇောမြို့မှစတင်ပြီး မြန်မာနိုင်ငံနယ်စပ်အနီး မီဇိုရမ်တောင်ပိုင်း ဇိုရင်ပွီးမြို့အထိ ရောက်ရှိမည့် ရထားလမ်းစီမံကိန်းသစ်အတွက် ကွင်းဆင်းလေ့လာမှုများ ပြီးစီးသွားပြီဖြစ်ကြောင်း မီဇိုရမ် လွှတ်တော်အမတ် ကေဗန်လာဗီနာက ပြောကြားကြောင်း Times of India သတင်းတစ်ရပ်တွင် ဖော်ပြထားသည်။

ဗန်လာဗီနာသည် ဇွန်လ ၂၆ ရက်နေ့က ရထားပို့ဆောင်ရေးဌာန ဝန်ကြီးနှင့် ဒေလီတွင် တွေ့ဆုံခဲ့ကာ မြန်မာအထိ ပေါက်မည့် ရထားလမ်းစီမံကိန်းအတွက် ထပ်မံတိုက်တွန်းမှု ပြုလုပ်ခဲ့သည်ဟုလည်း သတင်းတွင် ဖော်ပြသည်။ ဤရထားလမ်းကြောင်းဖြင့် အိုက်ဇောသည် အိန္ဒိယ၏ အမျိုးသားပင်မ ရထားကွန်ရက်ဖြင့် ချိတ်ဆက်နိုင်မည် ဖြစ်သည်။

၂၀၂၅ ခုနှစ်၊ ဇူလိုင်လ

(၆) ၂၀၂၇ ခုနှစ်မှာ အိန္ဒိယ-မြန်မာ ကုလားတန်စီမံကိန်း အပြည့်အဝ လည်ပတ်မယ်လို့ဆို (NSSMY)

အိန္ဒိယနှင့် မြန်မာတို့အကြား မျှော်လင့်ရည်မှန်းထားသည့် ကုလားတန်မြစ်ကြောင်းစီမံကိန်းသည် ၂၀၂၇ ခုနှစ်တွင် လည်ပတ်နိုင်မည်ဖြစ်ကြောင်း အိန္ဒိယအစိုးရ ဆိပ်ကမ်း-သဘော်တင်ပို့ရေးနဲ့ရေကြောင်းသွားလာရေးဆိုင်ရာ ပြည်ထောင်စုသဘော်ဝန်ကြီး ဆာဘာန်နမ်ဆိုနိုဝဲလ်က ဇူလိုင်လ ၇ ရက်(တနလ်ာနေ့)တွင် ပြောကြားခဲ့ကြောင်း၊ အိန္ဒိယ RAW ထောက်လှမ်းအဖွဲ့၏သတင်းပြန်ကြားရေးဌာနဖြစ်သည့် "IDRW" က ၂၀၂၅ ခုနှစ် ဇူလိုင် ၈ ရက်မှာ ရေးသားခဲ့ပါသည်။

"စစ်တွေဆိပ်ကမ်းက အဆင်သင့်ဖြစ်နေပါပြီ။ အခု မြန်မာနိုင်ငံမှ (မီဇိုရမ်ပြည်နယ်မြို့တော်

အိုင်ဇောလ်ကို လမ်းပန်းဆက်သွယ်မှု ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်အောင် လုပ်ဆောင်နေပါတယ်။ ကုလားတန် ဘက်စုံသုံး သယ်ယူပို့ဆောင်ရေး စီမံကိန်းတစ်ခုလုံးကို ၂၀၂၇-ခုနှစ်မှာ စတင်လည်ပတ်မှာပါ” လို့ ဝန်ကြီးက ရှင်းပြပါသည်။

၂၀၂၆ ခုနှစ်၊ မေလ

(၇) အိန္ဒိယမီဒီရမ်ပြည်နယ်လွှတ်တော်တွင် AA အကြောင်း ပြည်နယ် ဝန်ကြီးချုပ် တင်ပြ ဆွေးနွေး (Narinjara)

၂၀၂၆ ခုနှစ်၊ မတ်လ ၁၁ ရက်နေ့က ကျင်းပသည့် မီဇိုရမ်ပြည်နယ်လွှတ်တော်အစည်းအဝေးတွင် အာရကၡတပ်တော် (AA) နှင့် ဆက်ဆံရေးအကြောင်းကို မီဇိုရမ်ပြည်နယ် ဝန်ကြီးချုပ် လားလ်ဒူ အောမာက တင်ပြဆွေးနွေးသွားခဲ့သည်ဟု သတင်းရရှိသည်။ “အိန္ဒိယနိုင်ငံ၊ မီဇိုရမ်အစိုးရနဲ့အာရ ကၡတပ်တော်(AA)တို့ အကြားမှာ ကောင်းမွန်တဲ့ ဆက်ဆံရေးရှိပါတယ်” ဟု မီဇိုရမ်ပြည်နယ် ဝန်ကြီးချုပ် ထုတ်ဖော်ပြောဆိုသည်။

အဆိုပါစီမံကိန်းလမ်းကြောင်းအတိုင်း မြန်မာနိုင်ငံဘက်မှနေ၍ မီဇိုရမ်ပြည်နယ်၊ လောင်တလိုင် ခရိုင်အတွင်းသို့ လူဝင်ရောက်မှုများပြားနေခြင်းအပေါ်အထူးစိုးရိမ်နေသည်ဟုလည်း ဆိုသည်။ မီဇို ရမ်ပြည်နယ်ဝန်ကြီးချုပ်က လူအဝင်အထွက်ကို ထိန်းချုပ်နိုင်ရန် ခရိုင်အုပ်ချုပ်ရေးမှူး၊ ရဲတပ်ဖွဲ့၊ အာသံရိုင်ဖယ်စစ်တပ်၊နယ်စပ်လုံခြုံရေးတပ်နှင့် အရပ်ဖက်အဖွဲ့အစည်းများ ပူးပေါင်း ၍ဆောင်ရွက်သွားမည်ဟုလည်း ထည့်သွင်းပြောဆိုသွားခဲ့သည်။

(၈) အာရကၡတပ်တော်နှင့် ကောင်းမွန်သည့်ဆက်ဆံရေးရှိဟု မီဇိုရမ်ပြည်နယ်ဝန်ကြီးချုပ် ပြော (DVB)

အိန္ဒိယနိုင်ငံ၊ မီဇိုရမ်ပြည်နယ်အစိုးရနဲ့ အာရကၡတပ်တော် (AA)တို့ကြားမှာ ကောင်းမွန်တဲ့ ဆက်ဆံ ရေး ရှိကြပြီး အိန္ဒိယအစိုးရ တည်ဆောက်နေတဲ့ ကုလားတန်စီမံကိန်းကိုလည်း အာရကၡတပ်တော် က ထိန်းချုပ်ထားကြောင်း မတ် ၁၁ ရက်နေ့တွင် မီဇိုရမ်ပြည်နယ် လွှတ်တော်မှာ ပြည်နယ် ဝန်ကြီးချုပ် လယ်ဒူဟိုးမားက ပြောကြားလိုက်သည်ဟု အိန္ဒိယအခြေစိုက် သတင်းဌာနတွေ က ဖော်ပြခဲ့သည်။

အာရကၡတပ်တော်အနေနှင့် ကုလားတန် ဘက်စုံသုံး သယ်ယူပို့ဆောင်ရေးစီမံကိန်း (KMMTTP) အ မြန်ဆုံး ပတ်လည်နိုင်ရေးအတွက် စိတ်ဝင်တစား ရှိနေကြောင်း ၎င်းကလွှတ်တော်တွင်း ဆက်လက် ပြောကြားခဲ့ပါသည်။

ထို့အပြင် မီဇိုရမ်ပြည်နယ်၊ လောင်တလိုင်နယ်စပ်မှတဆင့် မြန်မာနိုင်ငံဘက်သို့ တရားမဝင် ကုန်သွယ်မှု တိုးလာနေခြင်းသည် အလွန်စိုးရိမ်စရာကိစ္စတစ်ခု ဖြစ်လာကြောင်းကိုလည်း မီဇိုရမ် ဝန်ကြီးချုပ်က ပြောပါသည်။

၂၀၂၆ ခုနှစ် ၊ ဇွန်လ

(၉) စစ်တွေနှင့် မီဇိုရမ်ကို ဆက်သွယ်မည့် ကုလားတန်စီမံကိန်း အမြန်ပြီးစီးရန် မြန်မာကို မိုဒီ တိုက်တွန်း (The Time of India)

စစ်တွေဆိပ်ကမ်းနှင့် အိန္ဒိယနိုင်ငံ မီဇိုရမ်ပြည်နယ်တို့ကို ဆက်သွယ်မည့် ကုလားတန်ဘက်စုံသုံး ဖြတ်သန်းသယ်ယူပို့ဆောင်ရေးစီမံကိန်း (KMMTTP) အမြန်ဆုံးပြီးစီးရေး အရှိန်မြှင့်ဆောင်ရွက်ရန် အိန္ဒိယဝန်ကြီးချုပ် နရင်ဒရာမိုဒီက မြန်မာစစ်ခေါင်းဆောင် ဗိုလ်ချုပ်မှူးကြီးမင်းအောင်လှိုင်အား တိုက်တွန်းလိုက်သည်။

လက်ရှိတွင် ရခိုင်ပြည်နယ်ရှိ စစ်တွေဆိပ်ကမ်းနှင့် ချင်းပြည်နယ်တောင်ပိုင်း ပလက်ဝမြို့နယ်ရှိ ဆိပ်ခံတံတား တည်ဆောက်မှုများ ပြီးစီးပြီဖြစ်သော်လည်း ပလက်ဝမှ အိန္ဒိယနယ်စပ်အထိ ဖောက်လုပ်မည့် ၁၀၉ ကီလိုမီတာ ရှည်လျားသည့် ကားလမ်းပိုင်းမှာမူ လက်နက်ကိုင်ပဋိပက္ခများ၊ နယ်မြေမတည်ငြိမ်မှုနှင့် ထောက်ပံ့ပို့ဆောင်ရေး အခက်အခဲများကြောင့် ရပ်တန့်နေဆဲ ဖြစ်သည်။

(၁၀) ကုလားတန် စီမံကိန်း ဘာလဲ ၊ ဘယ်လဲ (Voice of Myanmar)

အိန္ဒိယနိုင်ငံသည် ၎င်း၏အရှေ့မြောက်ဘက် ကုန်းတွင်းပိတ်ပြည်နယ်များဖြစ်သော မီဇိုရမ်ကဲ့သို့ ဒေသများကို ပင်လယ်ရေကြောင်းနဲ့ တိုက်ရိုက်ချိတ်ဆက်ရန်အတွက် ဆယ်စုနှစ်တစ်ခုမက ကြိုးပမ်းခဲ့ပါသည်။ လက်ရှိမှာ အိန္ဒိယနိုင်ငံ၏ ဗဟိုချက်ကနေ အရှေ့မြောက်ပိုင်းကို သွားချင်ပါက ဆိုင်ကလုန်းမုန်တိုင်းဒဏ် ခံရလွယ်ပြီး အင်မတန်ကျဉ်းမြောင်းသော "ကြက်လည်ပင်း" (Siliguri Corridor) ဆိုသည့် ဗျူဟာမြောက် နယ်မြေကျဉ်းကျဉ်းလေးကိုသာ အားကိုးနေရဆဲဖြစ်သည်။ တရုတ်နှင့်စစ်ရေးတင်းမာမှု ဖြစ်လာခဲ့လျှင် ထိုလမ်းကြောင်း ဖြတ်တောက်ခံရနိုင်ခြေ ရှိသောကြောင့် ကုလားတန်မြစ်ကြောင်းသည် အိန္ဒိယအတွက် စစ်ရေး၊ စီးပွားရေး ထွက်ပေါက်သစ် ဖြစ်လာခဲ့ပါသည်။

စီမံကိန်း၏ ပုံစံက ရခိုင်ပြည်နယ် စစ်တွေဆိပ်ကမ်းမှ ကုလားတန်မြစ်အတိုင်း ချင်းပြည်နယ် ပလက်ဝအထိ ရေကြောင်းအတိုင်းသွားပြီး၊ ထိုမှတဆင့် အိန္ဒိယနိုင်ငံ မီဇိုရမ်ပြည်နယ် နယ်စပ်အထိ ကုန်းကြောင်း ဖောက်လုပ်ဖို့ ဖြစ်ပါသည်။

ဒီစီမံကိန်းရဲ့ အကြီးမားဆုံး အကျပ်အတည်းမှာ "မြေပြင်ကို ဘယ်သူ အမှန်တကယ် စိုးမိုးထားသလဲ" ဆိုသည့်မေးခွန်းပင်ဖြစ်သည်။ နေပြည်တော်အစိုးရသည် စာချုပ်များပေါ်တွင် လက်မှတ်ထိုးခဲ့သော်လည်း လက်တွေ့မြေပြင်၌ စစ်တွေမြို့ပေါ်ကလွဲလျှင် ကုလားတန်မြစ်ကြောင်း တစ်လျှောက်လုံးနှင့် ချင်းပြည်နယ်ပလက်ဝ အပါအဝင် ဗျူဟာမြောက် ဒေသအားလုံးကို ရက္ခိုင့် တပ်တော် (AA) က အလုံးစုံ ထိန်းချုပ်ထားပါသည်။



မဲဇိုရမ်အမတ်နှင့် AA တာဝန်ရှိသူတချို့ နယ်စပ်တစ်နေရာတွင် ဖေဖော်ဝါရီ ၂၉ ရက်နေ့က တွေ့ဆုံဆွေးနွေးစဉ်။ (ဓာတ်ပုံ-The Lairam Times)

(၁၁) ကုလားတန်စီမံကိန်း အမြန်ပြီးစေလိုပြီး လုပ်ပေးနိုင်တာအားလုံး ကူညီပေးမယ်လို့ AA ပြော (Ludunwaddy)

မြန်မာနှင့်အိန္ဒိယတို့ပူးပေါင်းအကောင်အထည်ဖော်ခဲ့သော ကုလားတန်ဘက်စုံသုံး သယ်ယူပို့ဆောင်ရေးစီမံကိန်း အမြန်ဆုံးပြီးစီးစေလိုကြောင်း အာရက္ခတပ်တော်(AA) ပြောရေးဆိုခွင့်ရှိသူ ဦးခိုင်သုခက ထပ်လောင်းပြောကြားခဲ့ပြီး လုပ်ပေးနိုင်သမျှကိစ္စတွေကို အားလုံးကူညီပေးမည် ဖြစ်ကြောင်း အသိပေးပြောကြားခဲ့ပါသည်။

“ကုလားတန်စီမံကိန်းနှင့်ပတ်သက်လို့ ကျနော်တို့ရဲ့သဘောထားကိုအကြိမ်ကြိမ် ထုတ်ပြောထားပြီးဖြစ်ပါတယ် ။အခုလဲအရင်သဘောထားအတိုင်းပါဘဲ ၊ ဘာမှအပြောင်းအလဲ မရှိပါဘူး။ အဲဒီကုလားတန်စီမံကိန်းကို မြန်နိုင်သမျှအမြန်ပြီးစေချင်တယ်။အဲဒီအတွက် ကျနော်တို့ အာရက္ခပြည်သူ့တော်လှန်ရေးအစိုးရအနေနှင့် လုပ်ပေးနိုင်တာအားလုံးကို ကူညီဆောင်ရွက်ပေးသွားမှာ ဖြစ်ပါတယ်”လို့ ဦးခိုင်သုခက People’s Spring ကိုပြောခဲ့သည်။

AA သည် ယခင်ကတည်းက ကုလားတန်စီမံကိန်းနှင့်ပတ်သက်ပြီး သဘောထားများကို သတင်းစာရှင်းလင်းပွဲများ၊ မီဒီယာအင်တာဗျူးများမှတဆင့် အသိပေးထားရာ အိန္ဒိယအပါအဝင် နိုင်ငံတကာရင်းနှီးမြှုပ်နှံမှုတွေကို ကြိုဆိုကြောင်း၊ စီမံကိန်းတွေကို အကာအကွယ်ပေးသွားမည်ဖြစ်ကြောင်း

နှင့်၊ဒေသဖွံ့ဖြိုးရေးအတွက် အရေးပါသည့် စီမံကိန်းဖြစ်သောကြောင့် အပြုသဘောဆောင်ပူးပေါင်း ဆောင်ရွက်သွားမည်ဟု အသိပေးထားပါသည်။

(၁၂) အိန္ဒိယသံအမတ်ကြီး စစ်တွေ ကုလားတန်စီမံကိန်းဆိပ်ကမ်းသို့ သွားရောက် (DVB)

အိန္ဒိယရဲ့ မြန်မာနိုင်ငံဆိုင်ရာ သံအမတ်ကြီး အာဘေးသာကူးရ်ဟာ ဇွန် ၁၉ ရက်က ရခိုင်ပြည်နယ် စစ်တွေမြို့တွင်ရှိသောကုလားတန်စီမံကိန်းနှင့် အိန္ဒိယကောင်စစ်ဝန်ရုံးတို့ကို သွားရောက်ခဲ့သလို စစ်အာဏာရှင်ခန့် ရခိုင်ပြည်နယ်ဝန်ကြီးချုပ် ဦးနိုင်ဦးနှင့်လည်း တွေ့ဆုံခဲ့ကြောင်း မြန်မာနိုင်ငံဆိုင်ရာ အိန္ဒိယသံရုံးက ဇွန် ၁၉ ရက်နေ့တွင်ထုတ်ပြန်ထားသည်။

စစ်အာဏာရှင်သမ္မတ ဦးမင်းအောင်လှိုင် အိန္ဒိယကို ၅ ရက်ခရီးစဉ် သွားရောက်ပြီး ကုလားတန်စီမံကိန်း အပြီးသတ်ဆောင်ရွက်နိုင်ဖို့ အိန္ဒိယဝန်ကြီးချုပ် မိုဒီကို ကတိတွေပေးပြီးနောက် ၂ ပတ်ကျော်အကြာတွင် သံအမတ်ကြီးသည် ကုလားတန်စီမံကိန်းကို လာရောက်ကြည့်ရှုခဲ့ခြင်းဖြစ်ပါသည်။

လက်ရှိတွင် ကုလားတန်စီမံကိန်း၏ မြန်မာနိုင်ငံဘက်ကခြမ်းက အစိတ်အပိုင်း ၉၀ ရာခိုင်နှုန်းကျော်ကို အာရက္ခတပ်တော်(AA)က ထိန်းချုပ်ထားပြီး၊ စစ်အာဏာရှင်သည် စစ်တွေမြို့က ဆိပ်ကမ်းတခုတည်းကိုသာ ထိန်းချုပ်ထားနိုင်တော့သည့်အတွက် အာရက္ခတပ်တော်၏ သဘောတူညီချက်ယူရဖို့ မဖြစ်မနေလိုအပ်ကြောင်းကို ရခိုင်ပြည်နယ်က စီမံကိန်းတွေကို စောင့်ကြည့်လေ့လာနေသော ရခိုင်ဒေသခံ အမျိုးသားတယောက်က ပြောပါသည်။

၂၀၂၆ ခုနှစ်၊ စက်တင်ဘာလ

(၁၃) အိန္ဒိယ၊ လောင်တလိုင်ခရိုင်တွင် မြန်မာအပါ နိုင်ငံခြားသားများ အိမ်ဌားနေထိုင်ခွင့်ကို ကန့်သတ်

အိန္ဒိယနိုင်ငံ မီဇိုရမ်ပြည်နယ် လောင်တလိုင်ခရိုင်တွင်း မြန်မာနိုင်ငံသား စစ်ဘေးရှောင်တွေနဲ့ ကုန်သည်တွေအပါဝင် နိုင်ငံခြားသားတွေ အိမ်ဌားပြီး နေထိုင်ခွင့်ကို ခရိုင်အုပ်ချုပ်ရေးဌာနက ပိတ်ပင်ကန့်သတ်လိုက်တယ်လို့ မီဇိုရမ်ရောက် နယ်စပ်ကုန်သည်တွေဆီက သိရပါသည်။

စက်တင်ဘာ ၁ ရက်နေ့ကစပြီး လောင်တလိုင်ခရိုင်တွင်း မြန်မာနိုင်ငံသားများနှင့် နိုင်ငံခြားသားများ အိမ်ဌားနေထိုင်ခွင့်ကို ပိတ်ပင်လိုက်သကဲ့သို့ ဟိုတယ်နဲ့ တည်းခိုခန်းတွေမှာလည်း နိုင်ငံခြားသားများ တည်းခိုမှုတွေကို တင်းကျပ်စွာ စောင့်ကြည့်ဖို့ လောင်တလိုင် ခရိုင်အုပ်ချုပ်ရေးမှူးက အမိန့်ထုတ် လိုက်ကြောင်း နယ်စပ်ကုန်သည်များကပြောသည်။

၂၀၂၆ ခုနှစ်၊ အောက်တိုဘာလ

(၁၄) မြန်မာနိုင်ငံသို့ ပို့ဆောင်မည့် ကုန်တင်ကား ၁၀ စီး မီဇိုရမ်ပြည်နယ် လောင်တလိုင်ခရိုင်၌ ဖမ်းဆီးရမိ

အိန္ဒိယ-မြန်မာ နယ်စပ်ကို ဖြတ်ကျော်၍ တရားမဝင် ပို့ဆောင်ရန် ကြိုးပမ်းနေသည်ဟု သံသယရှိရသည့် Tata Yodha အမျိုးအစား ကုန်တင်ကား ၁၀စီး ကို မီဇိုရမ်ပြည်နယ်၊ လောင်တလိုင်မြို့ရှိ ဒေသခံ စေတနာ့ဝန်ထမ်းများနှင့် လူငယ်အဖွဲ့များက ဖမ်းဆီးရမိခဲ့ကြောင်း ဒေသတွင်း သတင်းဌာနများ၏ ဖော်ပြချက်အရ သိရသည်။

နယ်စပ်ဖြတ်ကျော် တရားမဝင် ကုန်သွယ်မှုနှင့် မော်တော်ယာဉ် မှောင်ခိုတင်သွင်းမှုများကို တားဆီးနှိမ်နင်းရန်အတွက် လောင်တလိုင်ခရိုင် တရားသူကြီးက တင်းကျပ်သည့် တားမြစ်မိန့် ထုတ်ပြန်ထားပြီးနောက် ယခုကဲ့သို့ ဖမ်းဆီးရမိခဲ့ခြင်း ဖြစ်သည်။

ဖမ်းဆီးရမိသည့် အဆိုပါအပေါစား ကုန်တင်ယာဉ် တစ်စီးချင်းစီသည် ကုန်တန်ချိန် ၁,၀၀၀ မှ ၂,၀၀၀ ကီလိုဂရမ်အထိ တင်ဆောင်နိုင်စွမ်းရှိပြီး ကာလပေါက်ဈေး တစ်စီးလျှင် အိန္ဒိယရူပီး ၇ သိန်းမှ ၈ သိန်းကြား တန်ဖိုးရှိကြောင်း သိရသည်။

(၁၅) ကုလားတန်စီမံကိန်း ကားလမ်းပိုင်းကို ၂၀၂၇ အတွင်း အပြီးသတ်ရန် အိန္ဒိယအစိုးရ မျှော်လင့်နေ (DMG)

ကုလားတန်မြစ်ကြောင်း ဘက်စုံသုံးသယ်ယူပို့ဆောင်ရေးစီမံကိန်း (KMMTTP) ၏ အစိတ်အပိုင်းတစ်ခုဖြစ်သော အိန္ဒိယနိုင်ငံ၊ မီဇိုရမ်ပြည်နယ်၊ ဇိုရမ်ပူကနေ ပလက်ဝမြို့နယ်သို့ ဖောက်လုပ်ထားသည့် ကားလမ်းပိုင်းကို လာမည့် ၂၀၂၇ ခုနှစ် လုပ်ငန်းရာသီအတွင်း အရှိန်မြှင့် ဆောင်ရွက်ရန် အိန္ဒိယအာဏာပိုင်များက မျှော်လင့်နေကြသည်။

အောက်တိုဘာ ၅ ရက်က မီဇိုရမ်ပြည်နယ် အုပ်ချုပ်ရေးမှူးနှင့် လမ်းလုပ်ငန်း ကုမ္ပဏီဖြစ်သော IRCON International Ltd.တို့ အိုင်ဇောလ်မြို့တွင် တွေ့ဆုံခဲ့ပြီး စီမံကိန်းတိုးတက်မှု၊ အကောင်အထည်ဖော်ရာတွင် ကြုံနေရသည့်အခက်ခဲများနှင့် ဆက်လက်ဆောင်ရွက်မည့် အစီစဉ်များကို ဆွေးနွေးခဲ့ကြောင်း သိရသည်။

စီမံကိန်း၏ ရေကြောင်းပိုင်းကို ၂၀၂၃ ခုနှစ် မေလတွင် ပြီးစီးဖွင့်လှစ်ခဲ့ပြီး လက်ရှိတွင် ပလက်ဝ–ဇိုရမ်ပူ လမ်းပိုင်းမှာ စီမံကိန်းတစ်ခုလုံးကို မီဇိုရမ်ပြည်နယ်အထိ ကုန်းလမ်းဖြင့် အပြည့်အဝ ချိတ်ဆက်နိုင်ရန် လိုအပ်နေသည့် အဓိကလမ်းပိုင်းဖြစ်သည်။

(၁၆) ကုလားတန်စီမံကိန်း၏ ပလက်ဝ-ဇိရမ်ပူလမ်းပိုင်း လာမည့် ရာသီ အပြီးသတ်ရန် တိုက်တွန်း (DVB)

အိန္ဒိယအစိုးရရဲ့ ကုလားတန်ဘက်စုံသုံးစီမံကိန်း (KMMTTP) လမ်းပိုင်းက ပလက်ဝ-ဇိရမ်ပူ လမ်းပိုင်းကို အခုလာမည့် ရာသီအတွင်း အမြန်ဆုံး အကောင်အထည်ဖော် ပြီးစီးအောင် ဆောင်ရွက် ပေးဖို့ မီဇိုရမ်ပြည်နယ် အုပ်ချုပ်ရေးမှူးက ပြောကြားလိုက်ကြောင်း အိန္ဒိယသတင်းစာများတွင် ဖော်ပြထားသည်။

ကုလားတန်ဘက်စုံသုံး စီမံကိန်းဟာ အိန္ဒိယဗဟိုအစိုးရအတွက် အရေးကြီးသောစီမံကိန်းကြီး ဖြစ်သည့်အတွက် ထိပ်တန်းဦးစားပေးအဖြစ် ဆောက်ရွက်ပေးရမည်ဖြစ်ကာ၊ စီမံကိန်း တည်ဆောက်မှုသည် ကာလရှည်ကြာစွာ နှောင့်နှေးနေသလို အခုထက်ပိုပြီး နှောင့်နှေးကြန့်ကြာလို့မရတော့ကြောင်း မီဇိုရမ်ပြည်နယ် အုပ်ချုပ်ရေးမှူးက ကုမ္ပဏီကို အသိပေးပြောကြားခဲ့သည်။

ကုလားတန်ဘက်စုံသုံးစီမံကိန်းသည် အိန္ဒိယဗဟိုအစိုးရ၏ အရှေ့မျှော်မူဝါဒအောက်က စီမံကိန်းတခုဖြစ်ပြီး နိုင်ငံအရှေ့မြောက်ပိုင်းရှိ ကုန်းတွင်းပိတ်ပြည်နယ်တွေနှင့် ပင်လယ်ရေကြောင်းမှတဆင့် ကိုလ်ကတ္တားမြို့နှင့် ချိတ်ဆက်ပေးဖို့ ဆောင်ရွက်နေသော စီမံကိန်းလည်းဖြစ်ပါသည်။

(၁၇) စစ်တွေမြို့ ကျဆုံးခဲ့လျှင် ရခိုင်ပြည်နှင့် ကုလားတန်စီမံကိန်းအတွက် အလှည့်အပြောင်း ဖြစ်လာနိုင် (DMG)

ရခိုင်ပြည်မြို့တော် စစ်တွေမြို့အနီး တိုက်ပွဲများ ပြင်းထန်လာခြင်းက စစ်တွေမြို့၏ စစ်ရေး၊ နိုင်ငံရေးနှင့် စီးပွားရေးအရ အရေးပါမှုကို ပိုမိုထင်ရှားစေသည်။ အာရကၡတပ်တော် (AA) က စစ်တွေမြို့ကို သိမ်းပိုက်နိုင်ခဲ့ပါ က စစ်အုပ်စုအတွက် ကြီးမားသည့် ဆုံးရှုံးမှုဖြစ်လာမည့်အပြင် အိန္ဒိယနိုင်ငံ၏ မဟာဗျူဟာမြောက် ကုလားတန်ဘက်စုံသယ်ယူပို့ဆောင်ရေးစီမံကိန်းအပေါ်လည်း အရေးပါသည့် သက်ရောက်မှုများ ရှိလာနိုင်သည်။

အိန္ဒိယနိုင်ငံ မီဇိုရမ်ပြည်နယ်ရှိ ဇိုရင်ပူရ်နှင့်ပလက်ဝကို ဆက်သွယ်မည့် ကားလမ်းပိုင်းသည် အောက်တိုဘာလ ၅ ရက်အထိ တည်ဆောက်မှု ၂၅ ရာခိုင်နှုန်းသာ ပြီးစီးသေးကြောင်း အိန္ဒိယတာဝန်ရှိသူများက ထုတ်ပြန်ထားသည်။ ယင်းအခြေအနေက စစ်ရေးပဋိပက္ခများကြား သယ်ယူပို့ဆောင်ရေးအခြေခံအဆောက်အအုံများ တည်ဆောက်ရာတွင် ကြုံတွေ့ နေရသည့် စိန်ခေါ်မှုများကို ပြသနေသည်။

လက်ရှိတွင် ရက္ခိုင်အမျိုးသားအဖွဲ့ချုပ်/အာရကၡတပ်တော် (ULA/AA) သည် ပလက်ဝနှင့် ကုလားတန်သယ်ယူ ပို့ဆောင်ရေးလမ်းကြောင်းတလျှောက် နယ်မြေအများအပြားကို ထိန်းချုပ်ထားသည်။

၃။ တွေ့ရှိချက်များ

၁။ ကုလားတန်စီမံကိန်းသည် အိန္ဒိယနိုင်ငံ၏ အရှေ့မျော်မူဝါဒ (Act East Policy) ၏ အဓိက အစိတ်အပိုင်းတစ်ခုဖြစ်ပြီး ကုန်းတွင်းပိတ် အရှေ့မြောက်ပြည်နယ်များ၊ အထူးသဖြင့် မီဇိုရမ် ပြည်နယ်ကို ဘင်္ဂလားပင်လယ်အော်နှင့် တိုက်ရိုက်ချိတ်ဆက်ပေးရန် ရည်ရွယ်ထားသည်။ ၂၀၂၃ ခုနှစ် မေလတွင် ရေကြောင်းပိုင်းဆိုင်ရာ စီမံကိန်းကို ဖွင့်လှစ်နိုင်ခဲ့သော်လည်း ပလက်ဝ–ဇိုရမ်ပူ ကားလမ်းပိုင်းမှာ စီမံကိန်းတစ်ခုလုံး ချိတ်ဆက်နိုင်ရေးအတွက် အဓိကအတားအဆီး ဖြစ်နေဆဲ ဖြစ်သည်။ ၂၀၂၇ ခုနှစ်တွင် စီမံကိန်းတစ်ခုလုံး လည်ပတ်နိုင်ရန် အိန္ဒိယဘက်က ရည်မှန်းထားသော်လည်း ကာလရှည်ကြာ နှောင့်နှေးမှုများနှင့် လက်နက်ကိုင်ပဋိပက္ခများကြောင့် အကောင်အထည်ဖော်နိုင်ရေး မသေချာသေးပါ။

၂။ ၂၀၂၃ ခုနှစ် နိုဝင်ဘာလနောက်ပိုင်း လက်နက်ကိုင်ပဋိပက္ခများ ပြင်းထန်လာပြီးနောက် ULA/AA သည် ပလက်ဝမြို့နယ်နှင့် ကုလားတန်သယ်ယူပို့ဆောင်ရေးလမ်းကြောင်းတစ်လျှောက်ရှိ မဟာဗျူဟာအရ အရေးပါသော နယ်မြေအများစုကို ထိန်းချုပ်လာနိုင်ခဲ့သည်။ ထို့ကြောင့် စစ်တွေမြို့နှင့် ဆိပ်ကမ်းပတ်ဝန်းကျင်မှအပ စီမံကိန်းနှင့်သက်ဆိုင်သော မြန်မာနိုင်ငံဘက်ခြမ်းရှိ နယ်မြေအများစုတွင် နေပြည်တော်အခြေစိုက် စစ်အုပ်စု၏ ထိရောက်သော နယ်မြေထိန်းချုပ်မှု မရှိတော့သည့် အခြေအနေဖြစ်လာသည်။ ယင်းအခြေအနေကြောင့် စီမံကိန်း၏ အနာဂတ် အကောင်အထည်ဖော်ရေးတွင် ULA/AA သည် လျစ်လျူရှု၍မရသော အဓိကပါဝင်ပတ်သက်သူ တစ်ရပ် ဖြစ်လာသည်။

၃။ အိန္ဒိယနိုင်ငံ၏ သံတမန်ရေးနှင့် နိုင်ငံရေးဆက်ဆံမှုများသည် မြေပြင်ပကတိအခြေအနေ ပြောင်းလဲလာမှုကို ထင်ဟပ်နေသည်။ အိန္ဒိယသံအမတ်ကြီး အဘေးသာကူးရ် အပါအဝင် တာဝန်ရှိသူများသည် စစ်တွေမြို့တွင် စစ်အုပ်စုခန့် အာဏာပိုင်များနှင့် ဆက်လက်တွေ့ဆုံနေသကဲ့သို့ မီဇိုရမ်ပြည်နယ်မှ နိုင်ငံရေးကိုယ်စားလှယ်များသည်လည်း ULA/AA နှင့် တိုက်ရိုက်ဆက်သွယ်ဆွေးနွေးမှုများ ပြုလုပ်လာကြသည်။ ၂၀၂၆ ခုနှစ် မတ်လတွင် မီဇိုရမ်ပြည်နယ်ဝန်ကြီးချုပ်က AA နှင့် ကောင်းမွန်သောဆက်ဆံရေးရှိကြောင်း ထုတ်ဖော်ပြောဆိုခဲ့ခြင်းနှင့် ကုလားတန်စီမံကိန်း အမြန်ပြီးစီးရေး အိန္ဒိယ၏ ကြိုးပမ်းမှုများသည် ဒေသတွင်း ဆက်သွယ်ရေးမဟာဗျူဟာတွင် ULA/AA ၏ နိုင်ငံရေးနှင့် အုပ်ချုပ်ရေးအခန်းကဏ္ဍကို ထည့်သွင်းစဉ်းစားရန် အိန္ဒိယအတွက် ပိုမိုလိုအပ်လာကြောင်း ပြသနေသည်။

၄။ ULA/AA သည် နိုင်ငံတကာရင်းနှီးမြှုပ်နှံမှုများနှင့် ဒေသဖွံ့ဖြိုးရေးအတွက် အရေးပါသော အခြေခံအဆောက်အအုံစီမံကိန်းများကို ကြိုဆိုကြောင်း အကြိမ်ကြိမ် ထုတ်ဖော်ပြောဆိုထားသည်။ ၂၀၂၆ ခုနှစ် ဇွန်လတွင် AA ပြောရေးဆိုခွင့်ရှိသူ ဦးခိုင်သုခက ကုလားတန်စီမံကိန်းကို အမြန်ဆုံးပြီးစီးစေလိုကြောင်းနှင့် အာရကၡပြည်သူတော်လှန်ရေးအစိုးရအနေဖြင့် လုပ်ဆောင်ပေးနိုင်သမျှ အကူအညီပေးသွားမည်ဖြစ်ကြောင်း ထပ်မံအတည်ပြုပြောကြားခဲ့သည်။ ယင်းသဘောထားသည် အိန္ဒိယနိုင်ငံအနေဖြင့် ULA/AA နှင့် အပြုသဘောဆောင်သော ဆက်ဆံရေး တည်ဆောက်ပြီး စီမံကိန်းလုံခြုံရေး၊ ဆောက်လုပ်ရေးနှင့် လုပ်ငန်းလည်ပတ်ရေးတို့အတွက်

လက်တွေ့ကျသော ပူးပေါင်းဆောင်ရွက်မှုများ ဖော်ဆောင်နိုင်မည့် အခွင့်အလမ်းတစ်ရပ် ဖြစ်လာသည်။

၅။ လက်နက်ကိုင်ပဋိပက္ခများနှင့် ဆောက်လုပ်ရေးလုပ်ငန်း နှောင့်နှေးမှုများအပြင် အိန္ဒိယနိုင်ငံသည် မီဇိုရမ်–မြန်မာနယ်စပ်တစ်လျှောက် လူဝင်လူထွက်၊ တရားမဝင်ကုန်သွယ်မှုနှင့် လုံခြုံရေးဆိုင်ရာ စိုးရိမ်မှုများကို ပိုမိုအလေးထားလာသည်။ ၂၀၂၆ ခုနှစ် စက်တင်ဘာလတွင် လောင်တလိုင်ခရိုင်အတွင်း နိုင်ငံခြားသားများ အိမ်ဌားနေထိုင်ခွင့် ကန့်သတ်ခြင်းနှင့် အောက်တိုဘာလတွင် မြန်မာနိုင်ငံသို့ ပို့ဆောင်မည့် ကုန်တင်ကား ၁၀ စီး ဖမ်းဆီးရမိခြင်းတို့သည် နယ်စပ်ဒေသအတွင်း လုံခြုံရေးနှင့် ကုန်သွယ်ရေးဆိုင်ရာ စည်းမျဉ်းထိန်းချုပ်မှုများ တင်းကျပ်လာနေကြောင်း ဖော်ပြနေသည်။ ယင်းအခြေအနေများသည် ကုလားတန်စီမံကိန်း၏ အကောင်အထည်ဖော်ရေးသာမက ရေရှည်လည်ပတ်နိုင်ရေးအပေါ်ပါ သက်ရောက်မှုရှိလာနိုင်သည်။

၄။ သုံးသပ်ချက်

အိန္ဒိယအစိုးရမှ ဦးစီးအကောင်အထည်ဖော်နေသော ကုလားတန်စီမံကိန်းသည် နိုင်ငံရေးတည်ငြိမ်မှုအားနည်းပြီး၊ လက်နက်ကိုင်ပဋိပက္ခများထူပြောသော နိုင်ငံများ၊ ဒေသများတွင် မဟာဗျူဟာဆက်သွယ်ရေးအတွက် အရေးကြီးသော နိုင်ငံခြားရင်းနှီးမြှုပ်နှံမှုများကို အကောင်အထည်ဖော်ရာတွင် ကြုံတွေ့ရသော အခက်အခဲစိန်ခေါ်မှုများကို ဖော်ပြနေသည်။ ကုလားတန်စီမံကိန်းသည် စတင်အကောင်အထည်ဖော်ကတည်းက စီမံကိန်းပြီးစီးမည့် ကာလသတ်မှတ်ရာတွင်လည်း အကြိမ်ကြိမ် နောက်ဆုတ်ခဲ့ရသည်။ ယခု စတုတ္ထအကြိမ်သတ်မှတ်ချက်အရလည်း ၂၀၂၇ ခုနှစ်ကို စီမံကိန်းပြီးစီးနှစ်အဖြစ် သတ်မှတ်ထားသော်လည်း ပလက်ဝနှင့် မီဇိုရမ်နယ်စပ်ကြား ကားလမ်းပိုင်းမှာ ပြီးစီးရန် လိုအပ်နေပြီး၊ မီဇိုရမ်နယ်စပ်မှ မြို့တော် အိုက်ဇောအထိလည်း ကားလမ်းကျဉ်းခြင်း နှင့် လမ်းမကောင်းခြင်း ပြဿနာများရှိနေကြောင်း တွေ့ရသည်။

စီမံကိန်းအား အချိန်မီပြီးဆုံးဖို့ရန် အဓိကအနှောင့်အယှက်ဖြစ်စေသော အကြောင်းအရင်းများထဲတွင် မြေယာသိမ်းဆည်းမှု၊ အစိုးရဌာနများ၏ ပူးပေါင်းဆောင်ရွက်မှု၊ ကုမ္ပဏီများ၏ အကောင်အထည်ဖော်မှုမှအရ လက်နက်ကိုင်ပဋိပက္ခ၊ နိုင်ငံရေးပြဿနာများလည်း ပါဝင်ပေသည်။ ယခုလက်ရှိအချိန်တွင်လည်း စီမံကိန်းလမ်းပိုင်းတစ်လျှောက် စစ်တွေမြို့မှလွဲ၍ ကျန်သောနေရာများကို အာရက္ခတပ်တော်က ထိန်းချုပ်ထားရာ စီမံကိန်းအကောင်အထည်ဖော်ရေးအတွက် နေပြည်တော်အစိုးရတစ်ခုတည်းနှင့် ချိတ်ဆက်ဆောင်ရွက်ရန် မဖြစ်နိုင်တော့ပေ။

လက်ရှိကာလတွင် ကုလားတန်စီမံကိန်း အလျှင်အမြန်ပြီးစီးရန် အကောင်အထည်ဖော်နိုင်ရေးအတွက် အာရက္ခတပ်တော်အပါအဝင် ရခိုင်ပြည်သူ၊ ချင်းပြည်သူနှင့် တဖက်မီဇိုရမ်လူထုများမှ တက်ညီလက်ညီလိုလားကြသော်လည်း လက်ရှိ နေပြည်တော်စစ်အစိုးရ၏ လေကြောင်းတိုက်ခိုက်မှုများ၊ မြေပြင်ထိုးစစ်များကြောင့် လုံခြုံမှုဆိုင်ရာစိန်ခေါ်မှုများ ကြုံနေရသည်။ လွန်ခဲ့သော အောက်တိုဘာလ ၂၇ ရက်တွင် ကျောက်တော် အိန္ဒိယဈေးတွင် လေကြောင်းတိုက်ခိုက်မှုကြောင့် ပြည်သူ ၅၀ ခန့် သေဆုံးခဲ့ပြီး၊ ၆၀ ခန့် ဒဏ်ရာရရှိခဲ့ခြင်းသည် ကုလားတန်စီမံကိန်းလမ်းကြောင်း

တစ်လျှောက် လုံခြုံမှုကင်းမဲ့နေကြောင်း အသိသာဆုံး ဖော်ပြချက်တစ်ခုဖြစ်သည်။ ထို့အပြင် ပ လက်ဝမြို့ရှိ ပြည်သူနေထိုင်ရာနေရာများသို့လည်း နေပြည်တော်စစ်အစိုးရ၏ လေကြောင်း တိုက်ခိုက်မှုများ ကြုံနေရသည်။

ထို့ကြောင့် လက်ရှိကာလ ကုလားတန်စီမံကိန်းအကောင်အထည်ဖော်ရေးအတွက် အဓိက စိန်ခေါ်မှု မှာ စစ်ရေးတိုက်ခိုက်မှုများကြောင့် ဖြစ်ပေါ်နေသော လုံခြုံမှုစိန်ခေါ်ချက်ဖြစ်ပြီး၊ အခြားသော မူဝါဒ ပိုင်းဆိုင်ရာ ရက္ခိုင်အမျိုးသားအဖွဲ့ချုပ် (ULA) အစိုးရနှင့် ချိတ်ဆက်ဆောင်ရွက်ရခြင်းနှင့် နေပြည်တော် အစိုးရ၏ နိုင်ငံရေးစိတ်ဆန္ဒ အားနည်းနေခြင်းများလည်း ပါဝင်နိုင်ပေသည်။ အနှစ်ချုပ်ဆိုရလျှင် ကုလားတန်စီမံကိန်း၏ အနာဂတ်အကောင်အထည်ဖော်နိုင်မှု အလားအလာ သည် အိန္ဒိယအစိုးရ၊ နေပြည်တော် စစ်အစိုးရနှင့် ULA-အာရကၡအစိုးရတို့ကြားတွင် လုံခြုံရေးနှင့် အကျိုးစီးပွား မျှခြေရှာနိုင်မှုအပေါ်တွင် များစွာ မှီတည်နေပေသည်။

အာရကၡလေ့လာရေးစင်တာအကြောင်း

အာရကၡလေ့လာရေးစင်တာသည် ဂျာနယ်လစ်များ၊ နိုင်ငံရေးလေ့လာသုံးသပ် သူများ၊ သုတေသီများနှင့် လူမှုရေးလုပ်သားများ မှ ၂၀၂၁ ခုနှစ်၊ ဒီဇင်ဘာလ တွင် ဖွဲ့စည်းတည်ထောင်ထားသော လွတ်လပ်ပြီး ပါတီစွဲမဟုတ်သော သုတေသနအဖွဲ့အစည်း တစ်ခုဖြစ်သည်။ စင်တာသည် ရက္ခိုင်ပြည်ရှိ လူ့ အခွင့်အရေးအခြေအနေ၊ နိုင်ငံရေး၊ စီးပွားရေးနှင့် လူမှုရေးဆိုင်ရာ အရွေ့များ အပြင် မြန်မာနိုင်ငံနှင့် ပြင်ပမှ ရက္ခိုင်အရေးနှင့် ပတ်သက်သည့် ကိစ္စရပ်များ ကို တိကျသေချာစွာ သုတေသနစာတမ်းများ ထုတ်ဝေခြင်းဖြင့် ရက္ခိုင်အရေး နားလည်မှုများကို မြှင့်တင်ပေးရန် ရည်ရွယ်ပါသည်။ စင်တာသည် ရက္ခိုင့် အရေးနှင့်ဆက်စပ်သည့် အကြောင်းအရာများ၏ မူဝါဒအကျဉ်းချုပ်ရေးသား ချက်များနှင့်အတူ လစဉ်အစီရင်ခံစာများကို ၎င်း၏ဝဘ်ဆိုဒ်နှင့် အမျိုးမျိုး သော စာစောင်များမှတဆင့် ထုတ်ဝေပါသည်။

©၂၀၂၆ အာရကၡပြည်။
ဆက်သွယ်ရန် – info@arakanstudies.org၊ www.arakanstudies.org