



# ပို့ဆောင်ရေးသတင်းစာ

သတင်းစာ  
Transcom Newsletter

အတွဲ (၂)၊ အမှတ် (၁၀)၊ ၂၀၂၃ ခုနှစ် အောက်တိုဘာလ (၁) ရက်

Volume (2), Issue (10), 1<sup>st</sup> October, 2023

ပို့ဆောင်ရေးသတင်းစာ ဖြစ်တိုးရေး



TRANSPORT AND COMMUNICATIONS FOR NATIONAL INTEREST



မိတ္ထီလူကြီး



**WORLD POST DAY 2023**

#TogetherForTrust  
Collaborating for a safe and connected future

## ကမ္ဘာ့စာပို့တိုက်နေ့

9<sup>th</sup> October, 2023 အောက်တိုဘာလ (၉)ရက်၊ ၂၀၂၃

စိတ်ချယုံကြည် တွဲဖက်ညှိ

လိုမြို့ ချိတ်ဆက် အနာဂတ်အတွက် ပူးပေါင်းလက်တွဲ ဖော်ဆောင်ရွက်



**Reliable Quality Service**

**Vision: To be innovative Air Cargo Warehouse**

**Mission: To ensure customer satisfaction through Safety, Technology and Reliability**

**First Air Cargo Export Terminal Service in Myanmar Since 2012  
Coming Soon Import & Transshipment Service at MCS New Warehouse**



Air Cargo Services  
We provide the best service for moving your freight.  
MCS

**Mingalardon Cargo Services Public Co.,Ltd**  
Yangon International Airport Compound, Mingalardon Township, Yangon, Myanmar  
Contact : (+95 1) 7533 183~6  
Email : [info@mcscargo.com](mailto:info@mcscargo.com)  
Website : [www.mcscargo.com](http://www.mcscargo.com)

### နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီ၏ ရှေ့လုပ်ငန်းစဉ် (၅) ရပ်

- ၁။ လွတ်လပ်ပြီးတရားမျှတသော ပါတီစုံဒီမိုကရေစီအထွေထွေရွေးကောက်ပွဲ အောင်မြင်စွာကျင်းပနိုင်ရေး ပြည်ထောင်စု တစ်ဝန်းလုံး တည်ငြိမ်အေးချမ်း၍ တရားဥပဒေစိုးမိုးရေး အပြည့်အဝရရှိလာအောင် အလေးထားဆောင်ရွက်သွားမည်။
- ၂။ တိုင်းရင်းသားပြည်သူတစ်ရပ်လုံးနှင့် အကျုံးဝင်သော စိုက်ပျိုးမွေးမြူရေးကို အခြေခံသည့် ကုန်ထုတ်လုပ်ငန်းများအား မြှင့်တင် ၍ နိုင်ငံစီးပွားမြှင့်တင်ရေးနှင့် ပြည်သူလူထုတစ်ရပ်လုံး၏ လူမှုစီးပွားဘဝမြှင့်တင်ရေး ဆက်လက်ကြိုးပမ်းဆောင်ရွက်သွားမည်။
- ၃။ နိုင်ငံတော်၏ပတ်ဝန်းကျင်အနှစ်သာရဖြစ်သော ပြည်တွင်းငြိမ်းချမ်းရေးနှင့် ရရှိထားသည့် ပြည်တွင်းငြိမ်းချမ်းရေးရလဒ်များ တည်ငြိမ်မှုရှိစေရေးအတွက် (NCA) ပါသောဘေဒနာချက်များအတိုင်း ဖြစ်နိုင်သမျှအလေးထားလုပ်ဆောင်သွားမည်။
- ၄။ စစ်မှန်စည်းကမ်းပြည့်ဝသည့် ပါတီစုံဒီမိုကရေစီစနစ်ခိုင်မာစေရေးနှင့် ဒီမိုကရေစီနှင့်ဖက်ဒရယ်စနစ်ကိုအခြေခံသည့် ပြည်ထောင်စုတည်ဆောက်ရေးလုပ်ငန်းစဉ်များကို အရှိန်အဟုန်ဖြင့် ဆက်လက်ဆောင်ရွက်သွားမည်။
- ၅။ ဆန္ဒမဲပေးပိုင်ခွင့်ရှိသူအားလုံး၏ အခွင့်အရေးများ နစ်နာမှုမရှိစေရေးနှင့် နည်းလမ်းကျန်ကုန်မှုရှိသည့် အထွေထွေရွေးကောက်ပွဲ တစ်ရပ်ဖြစ်စေရေး ဆောင်ရွက်ခြင်း၊ အရေးပေါ်ကာလဆိုင်ရာပြဋ္ဌာန်းချက်များနှင့်အညီ ဆောင်ရွက်ခြင်းတို့ပြီးစီးပါက လွတ်လပ် ပြီး တရားမျှတသော ပါတီစုံဒီမိုကရေစီအထွေထွေရွေးကောက်ပွဲကျင်းပ၍ ထွက်ပေါ်လာသည့်အစိုးရအား နိုင်ငံတော်တာဝန် လွှဲအပ်နိုင်ရေး ဆက်လက်ဆောင်ရွက်သွားမည်။

### နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီ ဦးတည်ချက် (၉) ရပ်

- ၁။ **နိုင်ငံရေး**
  - (က) စစ်မှန်၍စည်းကမ်းပြည့်ဝသော ပါတီစုံဒီမိုကရေစီစနစ် ခိုင်မာစေရေးနှင့် ဒီမိုကရေစီနှင့် ဖက်ဒရယ်စနစ်ကို အခြေခံသည့် ပြည်ထောင်စုကို တည်ဆောက်နိုင်ရေး။
  - (ခ) တစ်နိုင်ငံလုံးထာဝရငြိမ်းချမ်းရေးရရှိရေးအတွက် တစ်နိုင်ငံလုံး ပစ်ခတ်တိုက်ခိုက်မှုရပ်စဲရေး သဘောတူစာချုပ် (NCA) ပါ အတိုင်း အလေးထားလုပ်ဆောင်ရေး။
  - (ဂ) ပြည်သူလူထု၏ လူမှုစီးပွားဘဝ လုံခြုံရေးအတွက် ပြည်ထောင်စုတစ်ဝန်းလုံး တည်ငြိမ်အေးချမ်းရေးနှင့် တရားဥပဒေ စိုးမိုးရေး အပြည့်အဝရရှိစေရန် အလေးထား လုပ်ဆောင်ရေး။
- ၂။ **စီးပွားရေး**
  - (က) တိုင်းပြည်သာယာဝပြောရေးနှင့် စားရေရိက္ခာဖူလုံရေးတို့အတွက် တိုင်းရင်းသားပြည်သူတစ်ရပ်လုံးနှင့် အကျုံးဝင်သော စိုက်ပျိုးရေးနှင့်မွေးမြူရေးကို ခေတ်မီနည်းစနစ်များဖြင့် တိုးတက်အောင် ဆောင်ရွက်ပြီး အခြားစီးပွားရေး ကဏ္ဍများကို လည်း ဘက်စုံဖွံ့ဖြိုး တိုးတက်အောင် တည်ဆောက်ရေး။
  - (ခ) တိုးတက်ကောင်းမွန်လာသည့် စီးပွားရေးမောင်းနှင်အားကို မလ္လာင်ပြု၍ MSME စက်မှုလုပ်ငန်းများကို အားပေးဆောင်ရွက် ကာ ပို့ကုန်ကဏ္ဍမြှင့်တင်ရေး။
  - (ဂ) ပြည်တွင်းစားသုံးဆီလုံရေးအတွက် ဆီထွက်သီးနှံစိုက်ပျိုးမှုကို အားပေးမြှင့်တင်ပြီး ပန်းတိုင်ရည်မှန်းချက်အတိုင်း ထွက်ရှိ အောင် ဆောင်ရွက်၍ နိုင်ငံအတွင်း ဖူလုံမှုမှသည် ပြည်ပသို့ တင်ပို့နိုင်သည်အထိ ကြိုးပမ်းဆောင်ရွက်ရေး။
- ၃။ **လူမှုရေး**
  - (က) တစ်နိုင်ငံလုံး အသိပညာ၊ အတတ်ပညာ မြှင့်တင်ရေး၊ ကုန်ထုတ်လုပ်မှု အထောက်အကူပြု ပညာရှင်များ ထွန်းကားလာစေရေးအတွက် လူတိုင်းလက်လှမ်းမီသည့် ဘက်စုံပညာရေးစနစ်ကို အကောင်အထည်ဖော်ဆောင်ရွက်ရေး။
  - (ခ) တစ်မျိုးသားလုံး သက်ရှည်ကျန်းမာကြံ့ခိုင်ရေးအတွက် ပြည်သူအားလုံး အကျုံးဝင်မည့် ကျန်းမာရေးကဏ္ဍနှင့် အားကစား ကဏ္ဍ မြှင့်တင်ဆောင်ရွက်ရေး။
  - (ဂ) နိုင်ငံ၏ ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်ရေး လုပ်ငန်းစဉ်များ၌ လူငယ်များအနေဖြင့် အဓိကစွမ်းအားစုအဖြစ် ပါဝင်နိုင်ရေး ဗလငါးတန်နှင့် ပြည့်စုံသော လူငယ်များဖြစ်စေရန် လူငယ်ကဏ္ဍကို မြှင့်တင်ဆောင်ရွက်ရေး။



# ပြန်ဆင်စာအုပ် သတင်းစာ

အတွဲ (၂) အမှတ် (၁၀)၊ ၁-၁၀-၂၀၂၃ (ဇန်နဝါရီလ)

Contents အတိုက

| အကြောင်းအရာ  | စာမူအမျိုးအစား | ကလောင်အမည်           | စာမျက်နှာ |
|--|----------------|----------------------|-----------|
| အယ်ဒီတာ့အာဇာတ်   |                |                      | ၃         |
| မြစ်ချောင်းများနှင့် DWIR  | တရား           | ရဲသွေးအောင်          | ၄         |
| အိမ်ပြန်ချိန်  | တရား           | ဇော်ဝင်းနိုင် (DMA)  | ၅         |
| စည်းကမ်းလိုက်နာလှည့်ကျ   | တရား           | ချော                 | ၆         |
| နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီဥက္ကဋ္ဌ၊ နိုင်ငံတော်ဝန်ကြီးချုပ်သတင်းများ                    | သတင်း          |                      | ၇-၁၆      |
| နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီ ဒုတိယဥက္ကဋ္ဌ၊ ဒုတိယဝန်ကြီးချုပ်သတင်း                        | သတင်း          |                      | ၁၇-၁၉     |
| နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီအဖွဲ့ဝင်၊ ဒုတိယဝန်ကြီးချုပ်နှင့် ပြည်ထောင်စုဝန်ကြီးသတင်းများ | သတင်း          |                      | ၂၀-၂၅     |
| ရေကြောင်းကဏ္ဍအန္တရာယ်ဖြစ်နိုင်ခြေတွက်ချက်ခြင်း (အပိုင်း-၄)                                     | ဆောင်းပါး      | ကပ္ပတိန်ကိုကို       | ၂၆-၂၉     |
| လေယာဉ်အသက်ကယ်နှင့်မီးသတ်တပ်ဖွဲ့ဆိုသည်မှာ   | ဆောင်းပါး      | အောင်မော် (ပြင်စလှ)  | ၃၀-၃၂     |
| ဒုတိယဝန်ကြီး (ပို့ဆောင်ရေး) သတင်း  | သတင်း          |                      | ၃၃-၃၄     |
| ကမ္ဘာ့စာပို့တိုက်သမဂ္ဂ (Universal Postal Union-UPU) နှင့် မြန်မာ့စာပို့တိုက်လုပ်ငန်း           | ဆောင်းပါး      | ဇုသီတာ               | ၃၅-၃၈     |
| 'စ' တန်ဖိုးများ၏ တန်ဖိုး   | ဝတ္ထုတို       | စိုးအောင် (မထိလ)     | ၃၉-၄၂     |
| ဒုတိယဝန်ကြီး (သက်သွယ်ရေး) သတင်း  | သတင်း          |                      | ၄၃        |
| လျှပ်စစ်သံလိုက်ရထား (Maglev Train) နှင့် မြန်နှုန်းမြင့်လျှပ်စစ်ရထားများ (အပိုင်း-၁)           | ဆောင်းပါး      | မြင့်နိုင် (မီးရထား) | ၄၄-၄၈     |
| ဘယ်သူ့အပြစ်လဲ  | ဝတ္ထုတို       | အိဖြူ (သာယာဝတီ)      | ၄၉-၅၀     |
| ပင်လယ်ကမ်းရိုးတန်းနှင့်အပြာရောင်စီးပွားရေး   | ဆောင်းပါး      | ကျော်မိုး (DMA)      | ၅၁-၅၅     |
| ဒုတိယဝန်ကြီး (ရထား) သတင်း  | သတင်း          |                      | ၅၆        |
| မြစ်သဲ/ကျောက်ထုတ်လုပ်မှုများနှင့်ပတ်သက်သော သိကောင်းစရာများ                                     | ဆောင်းပါး      | ရွှေမြေလှိုင်        | ၅၇-၅၉     |
| အမှတ်တမဲ့မှ အမှတ်တရ  | ဝတ္ထုတို       | မေကျော်              | ၆၀-၆၂     |
| ရေအားအရင်းအမြစ်များ  | ဆောင်းပါး      | H W H                | ၆၃-၆၄     |
| <b>TRANSCOM IN ENGLISH</b>   |                |                      |           |
| Chairman of the State Administration Council   | News           |                      | 65-67     |
| Prime Minister News  |                |                      |           |
| Coastal and Blue Economy   | Article        | Kyaw Moe (DMA)       | 68-72     |



# အယ်ဒီတာ့အာဏာ



## စိတ်ချယုံကြည် တွဲလက်ညီ

စာပို့တိုက်လုပ်ငန်းသည်၁၆ရာစုမှစ၍ယနေ့တိုင်အများပြည်သူ အားကိုးအားထားပြုနေရသည့် ဆက်သွယ်ရေးလုပ်ငန်း တစ်ခု ဖြစ်သည်။ ရှေးယခင်က တစ်ဦးနှင့် တစ်ဦး၊ တစ်နေရာမှ တစ်နေရာ၊ တစ်မြို့မှ တစ်မြို့သို့ ဆက်သွယ်ရာတွင် ခိုငှက်များ၊ မြင်းလျှင်တော်၊ ခြေလျှင်တော်၊ လှေလျှင်တော်များကို အသုံးပြုလေ့ရှိသည်။ စာပို့တိုက်လုပ်ငန်း၏ သမိုင်းကြောင်းသည် ရောမခေတ်မှ စတင်ကာ အင်ပါယာအတွင်းစာဖြင့် အပြန်အလှန်ဆက်သွယ်ရာတွင် လက်ဆင့်ကမ်းပေးပို့ရန်စခန်းများဖွင့်လှစ်ဆောင်ရွက်ခဲ့ကြသည်။အလယ်ခေတ်တွင်ခရစ်ယာန်ဘာသာရေးဂိုဏ်းများသည်ဘုရားကျောင်းများမှတစ်ဆင့် လက်ဆင့်ကမ်း စာပို့စနစ်ကို အသုံးပြုခဲ့သည်။ (၁၆) ရာစုတွင် အများပြည်သူအတွက် ကျယ်ကျယ်ပြန့်ပြန့် ဝန်ဆောင်မှုပေးသည့်လုပ်ငန်း ဖြစ်လာသည်။

စာပို့တိုက်လုပ်ငန်းများ တွင်ကျယ်လာသဖြင့် ၁၈၇၄ ခုနှစ်၊ အောက်တိုဘာ (၉)ရက်နေ့တွင်ကမ္ဘာ့စာပို့တိုက်သမဂ္ဂ(Universal Postal Union-UPU) ကို စတင်ဖွဲ့စည်း ဆောင်ရွက်ခဲ့သည်။ ယခုအခါ UPU တွင် အဖွဲ့ဝင်နိုင်ငံပေါင်း (၁၉၂) နိုင်ငံပါဝင်ပြီး ကမ္ဘာ့တစ်ဝန်းတွင် စာပို့တိုက်စခန်းပေါင်း ခြောက်သိန်းကျော်ကို ချိတ်ဆက်ပေးထားသည်။ လက်ရှိတွင် (Traditional Post) မှ အိုင်တီနှင့်ဒီဂျစ်တယ် နည်းပညာများ၏ အကူအညီဖြင့် ခေတ်မီစာပို့တိုက်ဝန်ဆောင်မှု (Postal Modernization) ကို ပြောင်းလဲဆောင်ရွက်လာခဲ့သည်။

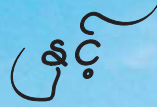
ကမ္ဘာ့စာပို့တိုက်နေ့အခမ်းအနားများကို အဖွဲ့ဝင်နိုင်ငံများက နိုင်ငံအလိုက် နှစ်စဉ်ကျင်းပပြုလုပ်ကြသည်။ UPU မှ နှစ်စဉ်ဆောင်ပုဒ်နှင့် ပိုစတာများကို ထုတ်ပြန်ပေးလေ့ရှိသည်။ ၂၀၂၃ ခုနှစ် ကမ္ဘာ့စာပို့တိုက်နေ့အတွက် ဆောင်ပုဒ်မှာ “စိတ်ချယုံကြည်တွဲလက်ညီ- လုံခြုံချိတ်ဆက်အနာဂတ်အတွက် ပူးပေါင်းလက်တွဲဖော်ဆောင်ရွက်” (Together For Trust: Collaborating For A Safe And Connected Future ) ဟုဖော်ပြထားသည်။ မြန်မာနိုင်ငံအနေဖြင့် ကမ္ဘာ့စာပို့တိုက်နေ့ အခမ်းအနားကို (၁၉၈၆) ခုနှစ်မှစ၍ နှစ်စဉ်ကျင်းပလာခဲ့သည်။ ကမ္ဘာ့စာပို့တိုက်နေ့အထိမ်းအမှတ် အခမ်းအနားများတွင် ကမ္ဘာ့စာပို့တိုက်နေ့ အထိမ်းအမှတ် ပြခန်း ပြကွက်များကို စီစဉ်ပြသပေးသည့်အပြင် အသက်(၁၅) နှစ်နှင့်အောက် နိုင်ငံတကာလူငယ်များပေးစာရေးပြိုင်ပွဲ (ပြည်တွင်းအဆင့်) ကျင်းပပြုလုပ်ကာ

ဂုဏ်ပြုဆုများ ပေးအပ်ချီးမြှင့်သည်။ မြန်မာနိုင်ငံတွင် ၁၈၂၇ ခုနှစ်၌ စစ်တွေစာတိုက်ကို ဖွင့်လှစ်ကာ စာပို့တိုက်လုပ်ငန်းကို စတင်ဆောင်ရွက်ခဲ့ခြင်း ဖြစ်သည်။ ယခုအခါ မြန်မာတစ်နိုင်ငံလုံးတွင် လုပ်ငန်းပြည့်စာတိုက် အရေအတွက် (၃၃၂) ရုံး၊ လုပ်ငန်းပြည့် မဆောင်ရွက်နိုင်သည့် စာတိုက် (၄၈၅) ရုံး၊ ကိုယ်စားလှယ်စာတိုက်ရုံး (၃၇) ရုံး ဖွင့်လှစ်ဆောင်ရွက်ကာ ဝန်ထမ်းအင်အား (၃၂၄၁) ဦးဖြင့် ခေတ်မီစာပို့တိုက်ဝန်ဆောင်မှုသို့ ပြုပြင်ပြောင်းလဲ ဆောင်ရွက်လျက်ရှိသည်။

ထို့အပြင် ငွေကြေးလုပ်ငန်းကဏ္ဍတွင် ရိုးရိုးငွေပို့လွှာလုပ်ငန်းများနှင့်အမြန်ငွေပို့လွှာလုပ်ငန်းများကိုသမဝါယမဘဏ် (CB Bank)၊ အာရှစီမံခန့်ခွဲရေးဘဏ်(AGD Bank) စသည့် ဘဏ်များနှင့် ချိတ်ဆက်၍ ဘဏ်ကိုယ်စားလှယ်လုပ်ငန်းများ၊ Mobile Money များအတွက် ကိုယ်စားငွေကောက်ခံခြင်းလုပ်ငန်းများ၊ ကား/လေယာဉ်လက်မှတ်ရောင်းချခြင်းလုပ်ငန်းများ၊ အပြည်ပြည်ဆိုင်ရာ အမြန်စာပို့လုပ်ငန်း (EMS International) အပြင် လွယ်ကူမြန်ဆန်၍ ဈေးနှုန်းသက်သာသည့် ပြည်ပရိုးရိုးချောပို့လုပ်ငန်းကို အဖွဲ့ဝင်နိုင်ငံများအကြား ဝန်ဆောင်မှုပေးလျက်ရှိသည်။ ထို့အပြင် ပြည်တွင်းတွင်လည်း မှတ်ပုံတင်နှင့် အမြန်ချောပို့လုပ်ငန်းများ၊ Online Shopping ရောင်းချသူ MSME လုပ်ငန်းရှင်များအတွက် ခြေရာခံထောက်လှမ်းစနစ် (Track & Trace System) များဖြင့် နည်းပညာများ အသုံးပြု၍ အများပြည်သူအား နိုင်ငံတကာအဆင့်မီ ဝန်ဆောင်မှုပေးနေပြီ ဖြစ်သည်။

ထိုသို့ ဆောင်ရွက်နိုင်ခြင်းကြောင့် မြန်မာ့စာတိုက်လုပ်ငန်းသည် ကမ္ဘာ့စာပို့တိုက်သမဂ္ဂ၏ အရည်အသွေး ဆန်းစစ်မှုများအရ ၂၀၁၂ ခုနှစ်တွင် Gold Level ၊ ၂၀၁၉ ခုနှစ်တွင် Bronze Level ၊ ၂၀၂၁ ခုနှစ်တွင် Silver Level နှင့် ၂၀၂၂ ခုနှစ်တွင် Gold Level စသည့် ဆုအသီးသီးကို ထိုက်တန်စွာရရှိခဲ့သည်။ မြန်မာ့စာတိုက်လုပ်ငန်းအနေဖြင့် လက်ရှိတွင် ခေတ်မီစာပို့တိုက် ဝန်ဆောင်မှုလုပ်ငန်းများကို နိုင်ငံတကာနှင့် ချိတ်ဆက်ဆောင်ရွက်နေပြီး ကမ္ဘာ့စာပို့တိုက်သမဂ္ဂမှ ချမှတ်ထားသည့် စည်းမျဉ်းများနှင့်အညီ စာပို့တိုက်ဝန်ဆောင်မှုလုပ်ငန်းများအပြင် ဆက်စပ်ဝန်ဆောင်မှုလုပ်ငန်းများကိုပါ အများပြည်သူအတွက် အကောင်းဆုံး ဝန်ဆောင်မှုများကို ဆက်လက်ဆောင်ရွက်ပေးသွားမည် ဖြစ်ပါကြောင်း။.....။

# မြစ်ချောင်းများ



# DWIR

- ❑ သူတို့တွေက...  
ခဏခဏနဲ့ ရက်လတွေကြားထဲ  
အသစ်အသစ် စတဲ့ ဆွဲဆောင်မှုတွေမှာ...  
ဒဏ်ရာတွေဖွဲ့နှောင်ခဲ့ရတယ်...။
- ❑ သူတို့တွေက...  
မမျှမတနဲ့ နှစ်လတွေများထဲ  
ပစ်ပစ်ချခဲ့တဲ့ သဲသောင်ထုတွေဟာ ...  
ရင်မှာပွေ့ လက်ဆောင်ဖြစ်ရတယ်...။
- ❑ သူတို့တွေလေ...  
အလှအပနဲ့ ရှန်းရင်းဆန်ခတ်မှုတွေအားခဲ  
နှစ်နှစ်လလရဲ့ ထုထည်အလျင်တွေကြားမှာ...  
ရစ်သစ်မဲ့တေးသွား  
စပ်ဆိုညည်းတွားနေကြတယ်...။



- ❑ တို့တွေကလေ...  
တစ်စတစ်စနဲ့ နွမ်းယောင်ပြနေကြတဲ့  
မြစ်များရဲ့ဘဝကို...  
သာယာလှပ ထာဝရ စီးဆင်းရေးအတွက်...  
DWIR ရဲ့ ဖေးကူလက်တွေနဲ့...  
ခမ်းနားတဲ့ ပြယုဂ်အဖြစ် ...  
ထုဆစ်ကြရမယ်...။ ။

### ■ ရဲသွေးအောင်





**ပြည်ထောင်စုသမ္မတမြန်မာနိုင်ငံတော်**

www.motc.gov.mm

|                          |                    |                 |                 |                        |  |
|--------------------------|--------------------|-----------------|-----------------|------------------------|--|
| ထုတ်ဝေသူ                 | အုပ်ချုပ်ရေးအရာရှိ | အယ်ဒီတာချုပ်    | တာဝန်ခံအယ်ဒီတာ  | သတင်းထောက်ချုပ်        | ပုံနှိပ်   |
| ဇော်ထွန်းလွင်<br>(၀၀၄၉၆) | ဇော်ဝင်းနိုင်      | မင်းသစ္စာလှိုင် | မျိုးညွန့်      | ကျော်ကျော်             | ဦးထိန်လင်း<br>Fujiko<br>Offset<br>(မြို့ ၀၁၁၁၁)<br>သုဝဏ္ဏ။ |
| ဒီဇိုင်းတာဝန်ခံ          | အိုင်တီတာဝန်ခံ     | ကွန်ပျူတာစာမီ   | ပြင်ပဆက်သွယ်ရေး | မျက်နှာပိုးတရား        |  |
| မြင့်ထွန်း               | ကျော်ဇေယျ          | အေးသန္တာဝင်း    | ကျော်ဇင်ဦး      | ဇော်ဝင်းနိုင်<br>(DMA) |  |

transcom.motc@gmail.com, transcom.offices@gmail.com

အမှတ် (၈၃/၉၁)၊ ဝိုလ်အောင်ကျော်လမ်း (အောက်)၊ ကျောက်တံတားမြို့နယ်၊ ရန်ကင်းမြို့။ Tel : 01 8375443, 09 420084595, 09 250067515



# အိမ်ပြန်ချိန်



- ❖ ရာသီချိန်နှောင်း  
ကာလပြောင်းရွှေ့၊ မိုးနေ့အလွန်  
တိမ်ယံစွန့်မှာ ၊ သာယာပေခြင်း  
မြူတိမ်ကင်း၍၊ ဖြူရှင်းဝင်းမွတ်  
သီတင်းကျွတ်ချိန် ရောက်ခဲ့ပြီ။
- ❖ အဏ္ဏဝါပြန်  
ကိုယ့်ဟန်ပန်မှာ ၊ ကြည်သာတင့်ဆန်း  
ရွှင်လန်းတက်ကြွ၊ ထိန်းမရမို့  
တသသလွမ်း၊ သူ့ကိုမှန်းကာ  
တိမ်ယံလမ်းမှာ လွှင့်ခဲ့ပြီ။

- ❖ စိန္တေရည်မှန်း  
ကြာပန်းကပ်လှူ ၊ အတူနေရေး  
မနေ့အမြန် ၊ နီးဖို့ပန်ကြား  
သူ့စကားသံ၊ ကြားမိပြန်တော့  
ချောမော့ ထွေးပွေ့ချင်မိတယ်။
- ❖ အိမ်ပြန်ချိန်လမ်း  
သူ့ကိုတမ်းတ ၊ ဝမ်းမြောက်ဝမ်းသာ  
ရင်မှာထိတ်ထိတ် ၊ လေဆိပ်အဝင်  
အကြင်နာချို ၊ အလွမ်းပိုဖြင့်  
ကြိုနှင့်တော့ကွယ် မောင့်သက်လယ်။ ။

■ ဖော်ဝင်းနိုင် (DMA)





# စည်းကမ်းလိုက်နာလျှောက်စဉ်

- ◆ စည်းကမ်းရှိသူ ပြည်သူတို့၏ ဂုဏ်ယူထိုက်စွာ လူ့သိက္ခာတည် စည်းကမ်းရှိမှ ဘဝတန်းမြင့် ဂုဏ်လည်းတင့်၏ ပွင့်သည့်ပန်းနယ် ရန်ကြွယ်၏။
- ◆ စည်းကမ်းတန်ဖိုး လူ့အကျိုးဟု မြတ်နိုးတတ်မှ ဘဝလှ၏ လောကအလယ် ဂုဏ်လည်းထည်၏။
- ◆ စည်းကမ်းသည်ဘဝ ဘဝသည်စည်းကမ်း ဆင်မြန်းကိုယ်တွင် နေတိုင်းဆင်လော့ ပေါ့ပေါ့မတွေး နက်နက်တွေး၍ လေးစားမှန်စွာ ကျင့်သုံးပါလေ ဒါမှနိုင်ငံကြီးသား ဂုဏ်ဝင့်ကြွားလိမ့်။
- ◆ ဪော် လူ့ဘုံခမ်းဝါ လူတို့ရွာကား တစ်ထွာဝမ်းရေး ပြည့်စုံရေးတွက် မနက်လင်းမှ ညမိုးချုပ်တိုင် လုပ်ကိုင်ပြေးလွှား လမ်းမများဝယ် သွားရလာရ ရှာဖွေရ၏။
- ◆ ထိုသို့သွားလာ သောအခါဝယ် လိုက်နာလျှောက်လှမ်း လမ်းစည်းကမ်းနှင့် ဖြောင့်တန်းညီညီ မသွေဖီမှ မသီဘေးရန် အတန်တန်သည် မှန်စွာကင်းဝေး ရင်ငြိမ်းအေးလိမ့်။
- ◆ ထိုနည်းတူစွာ ယာဉ်မောင်းရာလည်း များစွာသက်ပေါင်း ဘေးကင်းကြောင်းတွက် မောင်းနှင်ခရီး ဝေးဝေးနီးနီး စည်းကမ်းသတိ အမြဲရှိလျှင် ကင်းစင်ယာဉ်ဘေး အစဉ်ဝေးလိမ့်။
- ◆ ယာဉ်လည်း ယာဉ်စည်းကမ်း လူလည်း လူစည်းကမ်း လမ်းလည်း လမ်းစည်းကမ်း စည်းကမ်းမှန်စွာ သွားလာပါသော် ဘယာကင်းဝေး ကဗျာတေးသည် မွှေးမွှေးပျံ့ပျံ့ သင်းတကား။ ။

■ ချော





# နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီဥက္ကဋ္ဌ နိုင်ငံတော်ဝန်ကြီးချုပ် ဗိုလ်ချုပ်မှူးကြီး မင်းအောင်လှိုင် မြန်မာအမျိုးသားလေကြောင်း(MNA) (၇၅)နှစ်မြောက် စိန်ရတုနှစ်ပတ်လည်နေ့အခမ်းအနားသို့ တက်ရောက်ချီးမြှင့်

မြန်မာအမျိုးသားလေကြောင်းကို (၇၅)နှစ် စိန်ရတုတိုင် ရှင်သန်ရပ်တည်နိုင်ရေး  
ခေတ်အဆက်ဆက်က ကြိုးပမ်းဆောင်ရွက်ပေးကြသူများ၊ ဝန်ထမ်းဟောင်းများ၊  
လက်ရှိတာဝန်ထမ်းဆောင်နေကြသည့် ဝန်ထမ်းများအားလုံးကို ဂုဏ်ယူအသိအမှတ်ပြု

- ❖ မြန်မာ့လွတ်လပ်ရေးရပြီးနောက် ပေါ်ပေါက်လာသည့် UBA နှင့် BAC သည် ပြည်တွင်းလေကြောင်းခရီးစဉ်များကိုသာမက ဒေသတွင်း ပြည်ပနိုင်ငံများနှင့် ခရီးစဉ်များကိုပါ ပြေးဆွဲခဲ့ပြီး သမိုင်းတစ်ခေတ်တွင် အောင်မြင်မှုမှတ်တိုင်များ စိုက်ထူနိုင်...
- ❖ လေကြောင်းပို့ဆောင်ရေးစနစ် အောင်မြင်နိုင်ရေးဆိုရာတွင် လေကြောင်းလိုင်းများ၏ လေယာဉ်အမှုထမ်းများ စွမ်းရည်ကောင်းမွန်မှုသာမက လေယာဉ်တွင်းများ၊ လေဆိပ်ဝန်ဆောင်မှုများလည်း ကောင်းမွန်ရန်လို...



နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီ ဥက္ကဋ္ဌ နိုင်ငံတော်ဝန်ကြီးချုပ် ဗိုလ်ချုပ်မှူးကြီးမင်းအောင်လှိုင် မြန်မာအမျိုးသားလေကြောင်း (Myanmar National Airline - MNA) ၏ (၇၅)နှစ်မြောက် စိန်ရတုနှစ်ပတ်လည်နေ့အခမ်းအနားတွင် ဂုဏ်ပြု အမှာစကား ပြောကြားစဉ်

ပို့ဆောင်ရေးနှင့်ဆက်သွယ်ရေးဝန်ကြီးဌာန၊ မြန်မာအမျိုးသားလေကြောင်း (Myanmar National Airlines - MNA) ၏ (၇၅)နှစ်မြောက် စိန်ရတုနှစ်ပတ်လည်နေ့အခမ်းအနားကို ၂၀၂၃ ခုနှစ် စက်တင်ဘာလ ၁၆ ရက်နေ့ နံနက်ပိုင်းက ရန်ကုန်မြို့ ဗဟန်းမြို့နယ်ရှိ Melia Hotel ၌ ကျင်းပပြုလုပ်ရာ

နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီဥက္ကဋ္ဌ နိုင်ငံတော်ဝန်ကြီးချုပ် ဗိုလ်ချုပ်မှူးကြီး မင်းအောင်လှိုင် တက်ရောက်ချီးမြှင့်ပြီး ဂုဏ်ပြု အမှာစကားပြောကြားသည်။  
အဆိုပါအခမ်းအနားသို့ နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီဥက္ကဋ္ဌ နိုင်ငံတော်ဝန်ကြီးချုပ်နှင့်အတူ ကောင်စီဝင်များဖြစ်ကြ

သည့် ဗိုလ်ချုပ်ကြီး မြထွန်းဦး၊ ဗိုလ်ချုပ်ကြီး တင်အောင်စန်း၊ ပြည်ထောင်စုအဆင့်ပုဂ္ဂိုလ်များနှင့် ပြည်ထောင်စုဝန်ကြီးများ၊ ရန်ကုန်တိုင်းဒေသကြီးဝန်ကြီးချုပ်၊ ညှိနှိုင်းကွပ်ကဲရေးမှူး (ကြည်း၊ ရေ၊ လေ) နှင့် ကာကွယ်ရေးဦးစီးချုပ်ရုံးမှ အဆင့်မြင့်တပ်မတော်အရာရှိကြီးများ၊ ရန်ကုန်တိုင်းစစ်ဌာနချုပ်တိုင်းမှူး၊



နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီ ဥက္ကဋ္ဌ နိုင်ငံတော်ဝန်ကြီးချုပ် ဗိုလ်ချုပ်မှူးကြီးမင်းအောင်လှိုင် မြန်မာအမျိုးသားလေကြောင်း၏ (၇၅)နှစ်မြောက် စိန်ရတနာပတ်လည်နေ့ အထိမ်းအမှတ်ပြခန်းအတွင်း ကြည့်ရှုလေ့လာစဉ်

ဒုတိယဝန်ကြီးများ၊ မြန်မာအမျိုးသားလေကြောင်းမှ အရာထမ်း၊ အမှုထမ်းများနှင့် တာဝန်ရှိသူများ ဖိတ်ကြားထားသည့် ဧည့်သည်တော်ကြီးများ တက်ရောက်ကြသည်။

ဦးစွာ နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီ ဥက္ကဋ္ဌ နိုင်ငံတော်ဝန်ကြီးချုပ်နှင့် အဖွဲ့ဝင်များအား နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီ အဖွဲ့ဝင်၊ ဒုတိယဝန်ကြီးချုပ်နှင့် ပို့ဆောင်ရေးနှင့်ဆက်သွယ်ရေးဝန်ကြီးဌာန ပြည်ထောင်စုဝန်ကြီး ဗိုလ်ချုပ်ကြီး မြထွန်းဦးနှင့် မြန်မာအမျိုးသားလေကြောင်းမှ တာဝန်ရှိသူများက ကြိုဆိုနှုတ်ဆက်ကြသည်။

**အောင်မြင်မှုမှတ်တိုင်များ စိုက်ထူ**

ထို့နောက် အခမ်းအနားကို LED Animation ဖြင့် စတင်ဖွင့်လှစ်ပြီး နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီဥက္ကဋ္ဌ နိုင်ငံတော်ဝန်ကြီးချုပ်က မြန်မာအမျိုးသားလေကြောင်း၏ (၇၅) နှစ်မြောက် စိန်ရတနာပတ်လည်နေ့အထိမ်းအမှတ် ဂုဏ်ပြုအမှာစကား ပြောကြားရာတွင် မြန်မာနိုင်ငံတွင် လေယာဉ်ခရီးစဉ်များ၊ လေကြောင်းလိုင်းပြေးဆွဲမှုများဟု ပြောလိုက်ပါက မိမိအပါအဝင် ပြည်သူလူထု တစ်ရပ်လုံး၏ ရင်ထဲ၌ အရင်ဦးဆုံးပြေးမြင်မိသည်မှာ UBA နှင့် BAC ပင်ဖြစ်ပါကြောင်း၊ မြန်မာ့လွတ်လပ်ရေးရပြီးနောက်ပေါ်ပေါက်

လာသည့် UBA နှင့် BAC သည် ပြည်တွင်းလေကြောင်းခရီးစဉ်များကိုသာမက ဒေသတွင်း ပြည်ပနိုင်ငံများနှင့် ခရီးစဉ်များကိုပါ ပြေးဆွဲခဲ့ပြီး သမိုင်းတစ်ခေတ်တွင် အောင်မြင်မှုမှတ်တိုင်များ စိုက်ထူနိုင်ခဲ့သည်ကို တွေ့ရပါကြောင်း၊ ထို့ကြောင့်လည်း ပြည်သူလူထု၏ ရင်ထဲတွင် ရှိနေခဲ့ခြင်းဖြစ်ပြီး ဂုဏ်ယူဖွယ်



နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီ အဖွဲ့ဝင် ဒုတိယဝန်ကြီးချုပ်နှင့် ပြည်ထောင်စုဝန်ကြီး ဗိုလ်ချုပ်ကြီး မြထွန်းဦး ရှင်းလင်းပြောကြားစဉ်

ရာလည်း ဖြစ်ပါကြောင်း၊ လေကြောင်းပို့ဆောင်ရေးစနစ် အောင်မြင်နိုင်ရေးဆိုရာတွင် လေကြောင်းလိုင်းများ၏ လေယာဉ်အမှုထမ်းများ စွမ်းရည်ကောင်းမွန်မှု သာမက လေယာဉ်ကွင်းများ၊ လေဆိပ်ဝန်ဆောင်မှုများလည်း ကောင်းမွန်ရန်လိုပါကြောင်း၊ နိုင်ငံတော်အနေဖြင့် လေယာဉ်ပြေးလမ်းများ အဆင့်မြှင့်တင်ခြင်း၊ တိုးချဲ့ခြင်းများ ပြုလုပ်ပေးနေသကဲ့သို့ လေဆိပ်ဝန်ဆောင်မှုများ ကောင်းမွန်စေရန်လည်း ဖြစ်နိုင်သမျှ အဆင့်မြှင့်တင်ဆောင်ရွက်ပေးနေပါကြောင်း၊ အလားတူ လေဆိပ်တွင် တာဝန်ထမ်းဆောင်နေကြသည့် ဝန်ထမ်းအသီးသီး၏ စွမ်းဆောင်ရည်ကောင်းမွန်ရန်လည်း လိုပါကြောင်း။

နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီအောင် ဆောင်ရွက်ရာတွင် လေကြောင်းပို့ဆောင်ရေးကဏ္ဍသည် အရေးပါသည့်လုပ်ငန်းတစ်ရပ်ဖြစ်ကြောင်း၊ လေကြောင်းခရီးနှင့် သွားလာခြင်းသည် ငွေကြေးကုန်ကျမှုများသော်လည်း အချိန်တိုအတွင်း လိုရာခရီးရှိစေပါကြောင်း၊ ထို့ကြောင့် လေကြောင်းပို့ဆောင်ရေးကဏ္ဍကို အလေးအနက်ထားဆောင်ရွက်သွားကြရမည် ဖြစ်ကြောင်းကိုလည်း ပြောကြားလိုပါကြောင်း။



နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီ ဥက္ကဋ္ဌ နိုင်ငံတော်ဝန်ကြီးချုပ် ဗိုလ်ချုပ်မှူးကြီးမင်းအောင်လှိုင်နှင့် အခမ်းအနားတက်ရောက်လာကြသူများ မြန်မာအမျိုးသားလေကြောင်း၏ (၇၅)နှစ်မြောက် စိန်ရတနစ်ပတ်လည်နေ့ အထိမ်းအမှတ်အဖြစ် အမှတ်တရစုပေါင်းဓာတ်ပုံရိုက်စဉ်

မြန်မာအမျိုးသားလေကြောင်းသည် မြန်မာနိုင်ငံလွတ်လပ်ရေးနှင့်အတူ ၁၉၄၈ ခုနှစ်၊ စက်တင်ဘာလ (၁၅) ရက်တွင် “ပြည်ထောင်စုမြန်မာနိုင်ငံလေကြောင်း သယ်ယူပို့ဆောင်ရေးအဖွဲ့” (Union of Burma Airways - UBA) အမည်ဖြင့်စတင် တည်ထောင်ခဲ့ခြင်းဖြစ်ပါကြောင်း၊ ၁၉၇၂

ခုနှစ်တွင် “လေကြောင်းပို့ဆောင်ရေးကော်ပိုရေးရှင်း” (Burma Airways Corporation -BAC)၊ ၁၉၈၉ ခုနှစ်တွင် “မြန်မာ့လေကြောင်း” (Myanma Airways-MA)၊ ၂၀၁၅ ခုနှစ်တွင် “မြန်မာအမျိုးသားလေကြောင်း” (Myanmar National Airlines - MNA) အဖြစ် အဆင့်ဆင့် ပြောင်းလဲ

ဖွဲ့စည်းခဲ့ပြီး ပြည်တွင်း၊ ပြည်ပလေကြောင်း ပို့ဆောင်ရေးလုပ်ငန်းများကို ထမ်းဆောင်ခဲ့ပါကြောင်း။

ဆက်လက်ထိန်းသိမ်းဆောင်ရွက် မြန်မာအမျိုးသားလေကြောင်းအနေဖြင့် နိုင်ငံအကျိုး၊ ပြည်သူ့အကျိုးကို မျှော်မှန်းပြီး ခေတ်အဆက်ဆက် နိုင်ငံတော်က ပေးအပ်လာသည့် လုပ်ငန်းတာဝန်များကို ကျေပွန်စွာ ထမ်းဆောင်ခဲ့သည့် ကောင်းမွန်သည့် အစဉ်အလာနှင့် သမိုင်းကြောင်းကို ထာဝစဉ် ဆက်လက်ထိန်းသိမ်း ဆောင်ရွက်သွားရန် တိုက်တွန်းလိုပါကြောင်း၊ မြန်မာအမျိုးသားလေကြောင်းအနေဖြင့် ဝေးလံပြီး သွားလာမှု ခက်ခဲသည့် ဒေသတွင်ရှိသည့် တိုင်းရင်းသား ပြည်သူများ၏ ကျန်းမာရေး၊ လူမှုရေး၊ ပညာရေး၊ စီးပွားရေး ကိစ္စရပ်များ အဆင်ပြေစွာဖြင့် အချိန်တိုအတွင်း သယ်ယူပို့ဆောင်ပေးနိုင်ရန်နှင့် အိမ်နီးချင်းနိုင်ငံများ၊ ဒေသတွင်း နိုင်ငံများအကြား ဆက်သွယ်ပုံသန့် ပို့ဆောင်နေသည့် လေကြောင်းလိုင်းဖြစ်သည်နှင့်အညီ လေကြောင်းသယ်ယူပို့ဆောင်ရေး ကဏ္ဍပိုမိုဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်အောင်ဆောင်ရွက်သွားရန် လိုအပ်ပါကြောင်း။



နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီ ဥက္ကဋ္ဌ နိုင်ငံတော်ဝန်ကြီးချုပ် ဗိုလ်ချုပ်မှူးကြီးမင်းအောင်လှိုင် မြန်မာအမျိုးသားလေကြောင်း၏ (၇၅)နှစ်မြောက် စိန်ရတနစ်ပတ်လည်နေ့ အထိမ်းအမှတ်ပြခန်းအတွင်း ကြည့်ရှုလေ့လာစဉ်

ပြည်ပခရီးစဉ် ပုံသန့်မှုများအနေဖြင့်လည်း ထိုင်း၊ စင်ကာပူ၊ တရုတ်၊ ကိုရီးယား၊



(၇၅)နှစ်မြောက် စိန်ရတနာစိတ်လည်နေ့ အခမ်းအနား

နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီ ဥက္ကဋ္ဌ နိုင်ငံတော်ဝန်ကြီးချုပ် ဗိုလ်ချုပ်မှူးကြီးမင်းအောင်လှိုင်ထံသို့ မြန်မာအမျိုးသားလေကြောင်း စီမံခန့်ခွဲရေးအဖွဲ့ ဥက္ကဋ္ဌ ဦးဇင်ယော်က မြန်မာအမျိုးသားလေကြောင်း၏ (၇၅)နှစ်မြောက် စိန်ရတနာစိတ်လည်နေ့ အထိမ်းအမှတ်လက်ဆောင်ကို ဂါရဝပြုပေးအပ်စဉ်

အိန္ဒိယစသည့် နိုင်ငံများကို ပုံမှန်ခရီးစဉ် (Schedule Flight) များ ပျံသန်းနေသည့် အပြင်ဗုဒ္ဓဂယာဘုရားဖူးစင်းလုံးငှား (Charter Flight) ခရီးစဉ်များကိုလည်း ပျံသန်းပြေးဆွဲလျက်ရှိသည်ကို တွေ့ရှိရပါကြောင်း၊ မကြာမီတွင်လည်း ဒေသတွင်းနိုင်ငံများသို့ Cargo လေယာဉ်ခရီးစဉ် စတင်ပျံသန်းမည် ဖြစ်ကြောင်း သိရှိရသည့်အတွက်လေကြောင်း ကုန်စည်ပို့ဆောင်မှုကဏ္ဍတွင် MNA အနေဖြင့် ပါဝင်ဆောင်ရွက်နိုင်တော့မည် ဖြစ်ပြီး အောင်မြင်စေရေးအတွက်လည်း ဆုမွန်ကောင်း တောင်းပါကြောင်း။

**ခရီးစဉ်များ တိုးချဲ့ပြေးဆွဲပျံသန်း**

၂၀၁၉ ခုနှစ် နှစ်ကုန်ပိုင်းမှစပြီး အသက်အန္တရာယ်စိုးရိမ်ရသည့် ကူးစက်မြန် ကိုဗစ်-၁၉ ကပ်ရောဂါကြောင့် တစ်ကမ္ဘာလုံး နိုင်ငံတိုင်း၏ စီးပွားရေးကဏ္ဍ ကျဆင်းမှုဖြစ်ခဲ့ရသကဲ့သို့ လေကြောင်းခရီးသွားလာပို့ဆောင်မှုအပေါ်တွင်လည်း များစွာသက်ရောက်မှုရှိခဲ့ပါကြောင်း၊ ယခုပြန်လည်နာလန်ထူလာပြီး ခရီးစဉ်ပေါင်းများစွာ၊ လေယာဉ်ပေါင်းများစွာ

တိုးချဲ့ပြေးဆွဲနေသည်ကို တွေ့ရပါကြောင်း၊ ထိုကဲ့သို့ တိုးချဲ့ပြေးဆွဲနိုင်ခြင်းသည် လေကြောင်းသယ်ယူပို့ဆောင်ရေးကဏ္ဍတွင် အကျိုးဖြစ်ထွန်းမှုရှိခြင်းကြောင့်သာဖြစ်သည် ဟု သုံးသပ်တွေ့ရှိရပါကြောင်း၊ ထို့ကြောင့် မြန်မာအမျိုးသားလေကြောင်း အနေဖြင့်လည်း “ကမ္ဘာကြည့် ကြည့်မြင်” ဆောင်ရွက်သွားရန် လိုအပ်ပါကြောင်း၊ ကိုဗစ်-၁၉ အလွန်ကာလ လေကြောင်းခရီးသွား စီးပွားရေးကဏ္ဍ ပြန်လည်ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်လာသည့် အချိန်ကာလကိုရောက်ရှိလာပြီ ဖြစ်သဖြင့် မြန်မာအမျိုးသားလေကြောင်း အနေဖြင့် ဈေးကွက်သုတေသနကို အလေးထား ပြုလုပ်စေလိုပါကြောင်း၊ ပြောင်းလဲတိုးတက်လာသည့် အခြေအနေနှင့် လိုက်လျောညီထွေစွာ ခရီးသည်နှင့် ကုန်စည်ရရှိမှုအပေါ် မူတည်ပြီး လေယာဉ်စင်းရေ တိုးချဲ့မှုများ၊ လက်ရှိပြေးဆွဲနေသည့် ခရီးစဉ်များကို ခေါက်ရေ တိုးမြှင့်ပြေးဆွဲမှုများ၊ ခရီးစဉ်များကို တိုးချဲ့ပြေးဆွဲမှုများ ဆောင်ရွက်သွားရန်



နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီ ဥက္ကဋ္ဌ နိုင်ငံတော်ဝန်ကြီးချုပ် ဗိုလ်ချုပ်မှူးကြီးမင်းအောင်လှိုင် သီဆိုကပြဖျော်ဖြေခဲ့ကြသည့် နိုင်ငံတော်သံစုံတီးဝိုင်းမှ ပညာရှင်များ၊ မြန်မာ့ယဉ်ကျေးမှုအဖွဲ့မှ အနုပညာရှင်များနှင့် နိုင်ငံကျော်တေးသံရှင်များကို ဂုဏ်ပြုပန်းခြင်းများ ပေးအပ်ချီးမြှင့်စဉ်

**ကြီးစားသွားရမည်ဖြစ်ပါကြောင်း၊** ကုန်စည် ပို့ဆောင်ရေး ခရီးစဉ်များကိုလည်း တိုးချဲ့ ပြေးဆွဲပျံသန်းရန် စီစဉ်ဆောင်ရွက်နိုင်မည် ဆိုပါက နိုင်ငံ၏ ပို့ကုန်၊ သွင်းကုန်ကို တိုးမြှင့် တင်ပို့နိုင်မည် ဖြစ်သကဲ့သို့ နိုင်ငံစီးပွားရေး တိုးတက်မှုကို တစ်ဖက်တစ်လမ်းက ကူညီ ပံ့ပိုးပေးရာရောက်မည်လည်း ဖြစ်ပါကြောင်း။

**ရေရှည်ရှင်သန်ရပ်တည်သွားနိုင်မည်**

လေကြောင်းလိုင်းကို ဦးစီးတာဝန်ယူ ဆောင်ရွက်နေသူများကအစ အောက်ခြေ ဝန်ထမ်းများအဆုံး အားလုံးက တက်ညီ လက်ညီ၊ စည်းလုံးညီညွတ်စွာဖြင့် မိမိကိုယ် ပိုင်စီးပွားရေးကဲ့သို့ သဘောထားဆောင်ရွက် သွားကြမှသာလျှင် တိုးတက်အောင်မြင်မှု ရနိုင်မည်ဖြစ်ပြီး ရေရှည်ရှင်သန်ရပ်တည် သွားနိုင်မည်ဖြစ်ကြောင်းကိုလည်း မှာကြား လိုပါကြောင်း။

လေကြောင်းနှင့် ခရီးသွားကြသူများ သည် အချိန်တိုအတွင်း မိမိသွားလိုသည့် နေရာကို ရောက်ရှိလိုကြသူများဖြစ်သည့် အတွက် ခရီးစဉ်များ ပျံသန်းပြေးဆွဲရာမှာ အချိန်မှန်ကန်ရေးကိုလည်း အလေးထား ဆောင်ရွက်သွားကြရမည် ဖြစ်ပါကြောင်း၊ သို့မှသာလျှင် Connection Flight နှင့် ဆက်သွားကြရမည့် ခရီးသည်များအတွက် အဆင်ပြေမှုရှိစေမည်ဖြစ်ပါကြောင်း၊ မြန်မာ အမျိုးသားလေကြောင်း၏ ခရီးစဉ်များ အချိန် မှန်မှုရှိလာသည်နှင့်အမျှ ပြည်တွင်း၊ ပြည်ပ ခရီးသွားများအနေဖြင့် မြန်မာအမျိုးသား လေကြောင်းအပေါ် ယုံကြည်အားကိုးလာ ကြမည်ဖြစ်ပြီး အခြားလေကြောင်းလိုင်းများ နှင့် ယှဉ်ပြိုင်ရာတွင် ခရီးသွားများ ရွေးချယ်မှု အများဆုံးအခြေအနေသို့ ရောက်ရှိလာမည် ကို အလေးအနက်ထားပြီး မှာကြားလိုပါ ကြောင်း။

ပြည်တွင်း၊ ပြည်ပခရီးသည်များ မြန်မာ အမျိုးသားလေကြောင်းနှင့် ခရီးသွားရာတွင် ဘေးအန္တရာယ်ကင်းရှင်းပြီး လုံခြုံစိတ်ချစွာ သွားလာနိုင်ရေးသည်လည်း အဓိကကျသည့် အချက်တစ်ချက်ဖြစ်ပါကြောင်း၊ လေကြောင်း ပို့ဆောင်ရေးညွှန်ကြားမှုဦးစီးဌာနက ထုတ်



နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီ ဥက္ကဋ္ဌ နိုင်ငံတော်ဝန်ကြီးချုပ် ဗိုလ်ချုပ်မှူးကြီးမင်းအောင်လှိုင် မြန်မာအမျိုးသားလေကြောင်း၏ (၇၅)နှစ်မြောက် စိန်ရတနစ်ပတ်လည်နေ့ အထိမ်းအမှတ်ပြခန်း ဧည့်သည်တော်မှတ်တမ်းစာအုပ်တွင် အမှတ်တရလက်မှတ်ရေးထိုးစဉ်

ပြန်ထားသည့် Rules and Regulation များ၊ SoP များကိုလည်း တိကျစွာ လိုက်နာကြရန်လို ကြောင်းကိုလည်း ပြောကြားလိုပါကြောင်း။

**ဝိုင်းဝန်းကြိုးပမ်းဆောင်ရွက် မြန်မာအမျိုးသားလေကြောင်းကို (၇၅) နှစ်၊ စိန်ရတနစ်ပတ်လည်ရှင်သန်ရပ်တည်နိုင် ရေးခေတ်အဆက်ဆက်က ကြိုးပမ်းဆောင် ရွက်ပေးကြသူများ၊ ဝန်ထမ်းဟောင်းများ၊ လက်ရှိတာဝန် ထမ်းဆောင်နေကြသည့် ဝန်ထမ်းများ အားလုံးကိုဂုဏ်ယူအသိအမှတ် ပြုပါကြောင်းနှင့်မြန်မာအမျိုးသားလေကြောင်း အနာဂတ်ကာလရေရှည်ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်ရေး အတွက် ဖွဲ့စည်းပေးထားသည့် စီမံခန့်ခွဲရေး အဖွဲ့က ဦးဆောင်ပြီး ပါဝင်ဆောင်ရွက်နေ ကြသည့် ကဏ္ဍအလိုက် ဦးဆောင်တာဝန်ခံ များ၊ ဝန်ထမ်းများအားလုံး ကိုယ်စွမ်း၊ ဉာဏ် စွမ်းရှိသရွေ့ ဝိုင်းဝန်းကြိုးပမ်း ဆောင်ရွက် သွားကြပါရန် တိုက်တွန်းပြောကြားလိုပါ ကြောင်း၊ မြန်မာအမျိုးသားလေကြောင်း အမွန်ရှည် အောင်မြင်စွာ ရပ်တည်နိုင်ပါစေ ကြောင်းကို ဆုမွန်ကောင်းတောင်းပါကြောင်း**

ပြောကြားသည်။  
ယင်းနောက် မြန်မာအမျိုးသားလေ ကြောင်းနှင့်ပတ်သက်၍ နိုင်ငံတော်စီမံအုပ် ချုပ်ရေးကောင်စီအဖွဲ့ဝင်၊ ဒုတိယဝန်ကြီးချုပ် နှင့် ပို့ဆောင်ရေးနှင့်ဆက်သွယ်ရေးဝန်ကြီး ဌာန ပြည်ထောင်စုဝန်ကြီး ဗိုလ်ချုပ်ကြီး မြထွန်းဦးက ရှင်းလင်းပြောကြားရာတွင် မြန်မာအမျိုးသားလေကြောင်း စတင်ဖြစ် ပေါ်ခဲ့မှုနှင့် အဆင့်ဆင့် တိုးတက်ပြောင်းလဲ ဖွဲ့စည်းခဲ့မှု၊ နိုင်ငံတော်၏ လေကြောင်းသယ် ယူပို့ဆောင်ရေးအခန်းကဏ္ဍကို ဦးဆောင် ခဲ့ပြီး တာဝန်များကို ကျေပွန်စွာ ထမ်းဆောင် နိုင်ခဲ့မှု၊ နိုင်ငံတကာအဆင့်စီ လေကြောင်း ဝန်ဆောင်မှုများကို ဆောင်ရွက်ပေးလျက်ရှိ မှုနှင့်မြန်မာအမျိုးသားလေကြောင်း၏ (၇၅) နှစ်မြောက်စိန်ရတနစ်ပတ်လည်နေ့မှသည် နောင်နှစ်ပေါင်းများစွာတိုင် နိုင်ငံတော် ၏ လေကြောင်းသယ်ယူပို့ဆောင်ရေးတာဝန် များကို ကျေပွန်စွာ ဆက်လက်ထမ်းဆောင် သွားမည်ဖြစ်သည့် အခြေအနေများနှင့် ပတ်သက်၍ ရှင်းလင်းတင်ပြသည်။

ဆက်လက်၍ မြန်မာအမျိုးသား လေကြောင်း၊ စီမံခန့်ခွဲရေးအဖွဲ့ဥက္ကဋ္ဌ ဦးဖေလှိုင်က မြန်မာအမျိုးသားလေကြောင်း၏ ခေတ်အဆက်ဆက်ဖြစ်ပေါ်ပြောင်းလဲတိုးတက်ခဲ့သည့်အခြေအနေများကို ရှင်းလင်းတင်ပြပြီး မြန်မာအမျိုးသားလေကြောင်း သယ်ယူပို့ဆောင်ရေးအခန်းကဏ္ဍ ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်စေရေး နိုင်ငံတော်မှ ကူညီပံ့ပိုးပေးလျက်ရှိသည့်အတွက် နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီဥက္ကဋ္ဌ နိုင်ငံတော်ဝန်ကြီးချုပ်နှင့် တာဝန်ရှိသူများအားလုံးကို မြန်မာအမျိုးသားလေကြောင်းမှ အရာထမ်း၊ အမှုထမ်းများကိုယ်စား အထူးပင်ကျေးဇူးတင်ရှိပါကြောင်း ပြောကြားသည်။

**စုပေါင်းမှတ်တမ်းတင် ဓာတ်ပုံရိုက်**

ထို့နောက် နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီဥက္ကဋ္ဌ နိုင်ငံတော်ဝန်ကြီးချုပ်နှင့် အခမ်းအနား တက်ရောက်လာကြသူများသည် မြန်မာအမျိုးသားလေကြောင်း၏ (၇၅) နှစ်မြောက် စိန်ရတနာပတ်လည်နေ့ အထိမ်းအမှတ်အဖြစ်စုပေါင်းမှတ်တမ်းတင် ဓာတ်ပုံရိုက်ကြသည်။

ယင်းနောက် ဖျော်ဖြေရေးအစီအစဉ်ကို ဆက်လက်ကျင်းပပြုလုပ်ရာ မြန်မာအမျိုးသားလေကြောင်း၏(၇၅)နှစ်မြောက်စိန်ရတ

နာပတ်လည်နေ့ အထိမ်းအမှတ်အဖြစ် မြန်မာအမျိုးသားလေကြောင်း (MNA) မှ လေယာဉ်မောင်းမယ်များက MNA ခေတ်လေးခေတ်၏ Uniform Fashion များ ဝတ်ဆင်၍ စိန်ရတနာပတ်လည်နေ့ ဂုဏ်ပြုတေးသီချင်းဖြင့် တင်ဆက်ဖျော်ဖြေကြသည်။ ထို့နောက် မြန်မာအမျိုးသားလေကြောင်း၏ (၇၅) နှစ်မြောက် စိန်ရတနာပတ်လည်နေ့ အမှတ်တရဂုဏ်ပြု Video Clip ကိုဖွင့်လှစ်ပြသသည်။

**ကြည့်ရှုအားပေး**

ဆက်လက်ပြီး နိုင်ငံတော်သံစုံတီးဝိုင်း၏တီးခတ်မှုဖြင့် နိုင်ငံကျော်တေးသံရှင်များ၏ ဂုဏ်ပြုသီချင်း ဖျော်ဖြေမှုများ၊ မြန်မာ့ယဉ်ကျေးမှုအဖွဲ့၏ကပြဖျော်ဖြေမှုများဖြင့် သီဆိုကပြဖျော်ဖြေမှုများကို နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီဥက္ကဋ္ဌ နိုင်ငံတော်ဝန်ကြီးချုပ်နှင့် အခမ်းအနားတက်ရောက်လာကြသူများက ကြည့်ရှုအားပေးကြသည်။

သီဆိုကပြ ဖျော်ဖြေမှုများအပြီးတွင် နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီဥက္ကဋ္ဌ နိုင်ငံတော်ဝန်ကြီးချုပ်က သီဆိုကပြဖျော်ဖြေခဲ့ကြသည့် နိုင်ငံတော်သံစုံတီးဝိုင်းမှ ပညာရှင်များ၊ မြန်မာ့ယဉ်ကျေးမှုအဖွဲ့မှ အနုပညာရှင်များ၊ နိုင်ငံကျော်တေးသံရှင်များကို ဂုဏ်ပြု

ပန်းခြင်းများ ပေးအပ်ချီးမြှင့်ရာ တာဝန်ရှိသူများက လက်ခံရယူကြသည်။

ထို့နောက် နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီဥက္ကဋ္ဌ နိုင်ငံတော်ဝန်ကြီးချုပ်ထံသို့ မြန်မာအမျိုးသားလေကြောင်း၊ စီမံခန့်ခွဲရေးအဖွဲ့ဥက္ကဋ္ဌ ဦးဖေလှိုင်က မြန်မာအမျိုးသားလေကြောင်း၏(၇၅)နှစ်မြောက်စိန်ရတနာပတ်လည်နေ့အထိမ်းအမှတ် လက်ဆောင်ကို ဂါရဝပြုပေးအပ်သည်။

ယင်းနောက် နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီဥက္ကဋ္ဌ နိုင်ငံတော်ဝန်ကြီးချုပ်နှင့် အခမ်းအနားတက်ရောက်လာကြသူများသည် မြန်မာအမျိုးသားလေကြောင်း၏ (၇၅) နှစ်မြောက် စိန်ရတနာပတ်လည်နေ့ အထိမ်းအမှတ်ပြခန်းအတွင်း ပြကွက်တစ်ခုချင်းအလိုက်စိတ်ဝင်တစားလိုက်လံကြည့်ရှုလေ့လာကြရာ တာဝန်ရှိသူများက လိုက်လံရှင်းလင်းပြသကြသည်။ ဆက်လက်၍ နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီဥက္ကဋ္ဌ နိုင်ငံတော်ဝန်ကြီးချုပ်က မြန်မာအမျိုးသားလေကြောင်း၏(၇၅)နှစ်မြောက်စိန်ရတနာပတ်လည်နေ့အထိမ်းအမှတ်ပြခန်း ဧည့်သည်တော်မှတ်တမ်းစာအုပ်တွင် အမှတ်တရလက်မှတ်ရေးထိုးခဲ့ကြောင်း သတင်းရရှိသည်။

**သတင်းစဉ်**



နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီ ဥက္ကဋ္ဌ နိုင်ငံတော်ဝန်ကြီးချုပ် ဗိုလ်ချုပ်မှူးကြီးမင်းအောင်လှိုင်နှင့် အခမ်းအနားတက်ရောက်လာကြသူများက သီဆိုကပြဖျော်ဖြေမှုများကို ကြည့်ရှုအားပေးစဉ်

# ပြည်သူတစ်ဦးချင်း၏ လူမှုစီးပွားဘဝတိုးတက်အောင် ရည်မှန်းချက်ထား ဆောင်ရွက်ခြင်းဖြင့် နိုင်ငံတစ်ဝန်းလုံး ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်အောင် ဆောင်ရွက်



နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီဥက္ကဋ္ဌ နိုင်ငံတော်ဝန်ကြီးချုပ် ဗိုလ်ချုပ်မှူးကြီးမင်းအောင်လှိုင် ပြည်ထောင်စုအစိုးရအဖွဲ့အစည်းအဝေး အမှတ်စဉ် (၄/၂၀၂၃)တွင် အမှာစကားပြောကြားစဉ်

ပြည်ထောင်စုအစိုးရအဖွဲ့ အစည်းအဝေးအမှတ်စဉ် (၄/၂၀၂၃) ကို ၂၀၂၃ ခုနှစ် ဩဂုတ်လ ၃၀ ရက်နေ့ မွန်းလွဲပိုင်းတွင် နေပြည်တော်ရှိ နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီဥက္ကဋ္ဌရုံး အစည်းအဝေးခန်းမ၌ ကျင်းပရာ နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီဥက္ကဋ္ဌ နိုင်ငံတော်ဝန်ကြီးချုပ် ဗိုလ်ချုပ်မှူးကြီးမင်းအောင်လှိုင် တက်ရောက် အမှာစကားပြောကြားသည်။

အစည်းအဝေးသို့ နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီ ဒုတိယ ဥက္ကဋ္ဌ ဒုတိယဝန်ကြီးချုပ် ဒုတိယ ဗိုလ်ချုပ်မှူးကြီး စိုးဝင်းနှင့် ပြည်ထောင်စုဝန်ကြီးများ၊ ပြည်ထောင်စုအဆင့်ပုဂ္ဂိုလ်များ တက်ရောက်ကြပြီး တိုင်းဒေသကြီးနှင့် ပြည်နယ်ဝန်ကြီးချုပ်များက Video Conferencing ဖြင့် တက်ရောက်ကြသည်။

**နိုင်ငံသားများ၏ အခြေခံလူမှုစီးပွားဘဝ ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်ရေး**  
ရှေးဦးစွာ နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီဥက္ကဋ္ဌ နိုင်ငံတော်ဝန်ကြီးချုပ်က

အမှာစကားပြောကြားရာတွင် ယခုအစည်းအဝေးသည် အစိုးရသစ်၏ ပထမဆုံးအစည်းအဝေးဟုဆိုနိုင်ကြောင်း၊ အစိုးရတစ်ရပ်၏ တာဝန်မှာ နိုင်ငံတည်ငြိမ်အေးချမ်းစေရန်နှင့် ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်စေရန် ဆောင်ရွက်ရမည်ဖြစ်ကြောင်း၊ ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်ရေးဆောင်ရွက်ရာတွင် နိုင်ငံတိုးတက်အောင်နှင့် နိုင်ငံကောင်းအောင်ဆောင်ရွက်ရမည်ဖြစ်ကြောင်း၊ **နိုင်ငံတိုးတက်အောင် ဆောင်ရွက်ရာတွင် နိုင်ငံသားများ၏ အခြေခံလူမှုစီးပွားဘဝများ တိုးတက်စေရန်အတွက် လူတိုင်းကျန်းမာရေး ကောင်းမွန်ရန်၊ ပညာရေး ကောင်းမွန်ရန်နှင့် အလုပ်အကိုင်များရရှိပြီး လူတိုင်းဝင်ငွေရရှိအောင် ဆင်းရဲမွဲတေမှု လျှော့ချနိုင်အောင် ဆောင်ရွက်ပေးရန် လိုအပ်ကြောင်း၊** တစ်ဦးချင်း၏ လူမှုစီးပွားဘဝများ တိုးတက်မှုသာ နိုင်ငံဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်မှုများ ဖြစ်ပေါ်လာမည်ဖြစ်ကြောင်း၊ ထို့ကြောင့် လူတစ်ဦးချင်း၏ လူမှုစီးပွားဘဝတိုးတက်ရေးကို ဦးတည်ချက်ထားဆောင်ရွက်ရန်လိုကြောင်း၊ ထိုသို့ဆောင်ရွက်ရာတွင် သက်ဆိုင်ရာဝန်ကြီးဌာနများ

အလိုက် ရည်ရွယ်ချက်များ ချမှတ်၍ ဆောင်ရွက်ရန်လိုကြောင်း။  
ဆင်းရဲမွဲတေမှုများ လျှော့ချရေးကို ဒီမိုကရေစီအစိုးရ ပထမသက်တမ်းမှ စတင်၍ ဆောင်ရွက်ခဲ့ကြောင်း၊ ဆင်းရဲမွဲတေမှုလျှော့ချ၍ လူမှုစီးပွားဘဝများ ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်ရေးအတွက် အခြေခံအားဖြင့် ပညာရည်မြင့်မားနေရန်လိုကြောင်း၊ ယေဘုယျအားဖြင့် မြို့ပေါ်နေပြည်သူအများစုမှာ အတန်းပညာတတ်မြောက်မှုမြင့်မားပြီး ကျေးလက်ဒေသနှင့် အစွန်အဖျားနေရာများရှိ ပြည်သူများ၏ အတန်းပညာတတ်မြောက်မှုမှာ နည်းပါးနေသေးကြောင်း၊ ထို့ကြောင့် အဆိုပါ ဒေသများရှိ ပြည်သူများ အတန်းပညာတတ်မြောက်မှုမြင့်မားလာစေရေး ရည်ရွယ်ဆောင်ရွက်ရန်လိုကြောင်း၊ ယခင်က တစ်နိုင်ငံလုံး စာမတတ်မြောက်သူပျောက်ရေးအတွက် “အ” သုံးလုံးသင်တန်းများကို ဆောင်ရွက်ခဲ့ပြီး အောင်မြင်မှုများရရှိခဲ့ကြောင်း၊ ယခုအခါတွင်လည်း ကျေးလက်ဒေသနေပြည်သူများနှင့် အစွန်အဖျားဒေသများရှိ ပြည်သူများအားလုံး



နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီဥက္ကဋ္ဌ နိုင်ငံတော်ဝန်ကြီးချုပ် ဗိုလ်ချုပ်မှူးကြီးမင်းအောင်လှိုင်  
ပြည်ထောင်စုအစိုးရအဖွဲ့အစည်းအဝေး အမှတ်စဉ် (၄/၂၀၂၃)တွင် အမှာစကားပြောကြားစဉ်

စာတတ်မြောက်ရေးအတွက်ဆောင်ရွက်ပေးရန်လိုကြောင်း၊ ဘာသာစကား အခက်အခဲများရှိနိုင်သည် ဖြစ်သော်လည်း အခြေခံမှတစ်ဆင့်စာတတ်မြောက်ရေးကိုဆောင်ရွက်သွားရန်လိုကြောင်း၊ စာတတ်အောင် ပြုလုပ်ပြီးမှ အတန်းပညာမြင့်မားရေးကို ဆက်လက်လုပ်ဆောင်ရမည်ဖြစ်ကြောင်း။

**စိုက်ပျိုးမွေးမြူရေးလုပ်ငန်းများကို အခြေခံသည့် စီးပွားရေးမှ နိုင်ငံစီးပွားရေး ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်အောင်ဆောင်ရွက်**

လူမှုစီးပွားဘဝ ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်ရေး၌ လူမှုရေးတွင် ပညာရေးနှင့် ကျန်းမာရေး ပါဝင်ကြောင်း၊ ထို့ကြောင့် ပြည်သူများ ပညာရည်တိုးတက်ရေးအတွက် မဖြစ်မနေဆောင်ရွက်သွားရမည်ဖြစ်ကြောင်း၊ အလားတူ ပြည်သူများအားလုံး ကျန်းမာရေးကောင်းမွန်နေစေရေးအတွက်လည်း ဆောင်ရွက်သွားရန်လိုကြောင်း၊ သို့ဖြစ်၍ ကုန်ထုတ်လုပ်မှုနှင့်စီးပွားရေးလုပ်ငန်းများ အောင်မြင်ဖြစ်ထွန်းအောင် ဆောင်ရွက်ပေးရမည်ဖြစ်ကြောင်း၊ ဝင်ငွေရသည့် စီးပွားရေးလုပ်ငန်းအောင်မြင်မှသာ စားသောက်နေထိုင်ရေးအတွက် သုံးစွဲနိုင်ပြီး ကျန်းမာရေးအတွက် ကိုယ်ခံစွမ်းအားများကောင်းမွန်စေမည်ဖြစ်ကြောင်း၊ စီးပွားရေးကို ဆောင်ရွက်ရာတွင် မိမိတို့ နိုင်ငံတစ်ဝန်း

လုံး၌ စိုက်ပျိုးမွေးမြူရေးလုပ်ငန်းများကို ဆောင်ရွက်ကြခြင်းဖြစ်သဖြင့် နိုင်ငံအတွက် လက်တွေ့ကျသည့် စိုက်ပျိုးမွေးမြူရေးအခြေခံပြီး ကုန်ထုတ်လုပ်မှုလုပ်ငန်းများကို ဆောင်ရွက်ရန်လိုကြောင်း၊ ထို့ကြောင့် စိုက်ပျိုးမွေးမြူရေးလုပ်ငန်းများကို အားပေးဆောင်ရွက်နေခြင်းဖြစ်ကြောင်း၊ လုပ်ငန်းများတိုးတက်စေရေး နှစ်အလိုက် အဆင့်ဆင့် ဆောင်ရွက်သွားမည်ဆိုပါက စိုက်ပျိုးမွေးမြူရေးလုပ်ငန်းများကို အခြေခံပြီး ခေတ်နှင့်လျော်ညီသည့် စီးပွားရေးလုပ်ငန်းများကို ဆောင်ရွက်သွားနိုင်မည် ဖြစ်ကြောင်း။

ကုန်ထုတ်လုပ်မှု စီးပွားရေးလုပ်ငန်းများကိုဆောင်ရွက်ရန်အတွက် လိုအပ်သည့် လူသားအရင်းအမြစ်များကို မွေးထုတ်၍ စိုက်ပျိုးမွေးမြူရေးလုပ်ငန်းများကို ခေတ်နှင့်လျော်ညီသည့် စက်မှုလုပ်ငန်းများဖြင့် ဆောင်ရွက်နိုင်မည်ဖြစ်ကြောင်း၊ စီးပွားရေးလုပ်ငန်းတွင် စိုက်ပျိုးမွေးမြူရေးလုပ်ငန်းများကို အခြေခံသည့် စက်မှုကုန်ထုတ်လုပ်ငန်းများကို ဆောင်ရွက်သွားရန်လိုကြောင်း၊ ၎င်းမှတစ်ဆင့် နည်းပညာနှင့်စက်မှုလုပ်ငန်းများ တိုးတက်ရေးအတွက် ဆောင်ရွက်သွားရမည် ဖြစ်ကြောင်း။

ကုန်ထုတ်လုပ်မှုလုပ်ငန်းများကိုဆောင်

ရွက်ရာတွင် အခြေခံအကျဆုံးဖြစ်သည့် အသေးစား၊ အငယ်စားနှင့် အလတ်စား စီးပွားရေး (MSME) လုပ်ငန်းများကို မဖြစ်မနေဆောင်ရွက်ရမည်ဖြစ်ကြောင်း၊ အဆိုပါ လုပ်ငန်းများကို နည်းပညာများနှင့်ပေါင်းစပ် ထုတ်လုပ်သွားမည်ဆိုပါက တန်ဖိုးမြင့်ထုတ်ကုန်များကို ထုတ်လုပ်နိုင်မည်ဖြစ်ကြောင်း၊ MSME လုပ်ငန်းများသည် မိမိတို့နိုင်ငံစီးပွားရေးလုပ်ငန်းများတွင် အခြေခံအကျဆုံးလုပ်ငန်းများဖြစ်သဖြင့် ကုန်ကြမ်းသေချာသည့် စိုက်ပျိုးမွေးမြူရေးကို အခြေခံသော MSME လုပ်ငန်းများကို ဆောင်ရွက်မည်ဆိုပါက ပြည်နယ်အစွန်အဖျားပါမကျန် နိုင်ငံတစ်ဝန်း အကြားအလပ်မရှိ ဆောင်ရွက်နိုင်မည်ဖြစ်ကြောင်း၊ ထိုသို့ဆောင်ရွက်ခြင်းဖြင့် ဝင်ငွေများတိုးတက်ကာ ပြည်သူများ၏ စီးပွားရေးများကောင်းမွန်လာမည်ဖြစ်ပြီး ၎င်းမှတစ်ဆင့် ကျန်းမာရေးနှင့် စားသောက်နေထိုင်ရေးတို့ကို မြှင့်တင်လာနိုင်မည် ဖြစ်ကြောင်း။

ကုန်ထုတ်လုပ်မှုနှင့် ပတ်သက်၍ နိုင်ငံပိုင်လုပ်ငန်းများနှင့် ပုဂ္ဂလိကလုပ်ငန်းများရှိပြီး ပန်းတိုင်ရည်မှန်းချက်များရှိပြီး ဖြစ်ကြောင်း၊ စက်ရုံအလုပ်ရုံများအလိုက်ရည်မှန်းချက်များအတိုင်း ပြည့်မီအောင် ထုတ်လုပ်နိုင်ရန်နှင့် သယ်ယူပို့ဆောင်ရေးလုပ်ငန်းများနှင့် အခြား



ဝန်ဆောင်မှုလုပ်ငန်းများကိုလည်း ရည်မှန်းချက်များအတိုင်း အပြည့်အဝ ဆောင်ရွက်နိုင်ရေး သက်ဆိုင်ရာဝန်ကြီးဌာနများအလိုက် ကြိုးပမ်းဆောင်ရွက်ရန်လိုကြောင်း၊ ယခင်က အကြောင်းအမျိုးမျိုးကြောင့် လျော့ချရပ်ဆိုင်းခဲ့ရသည့် စက်ရုံအလုပ်ရုံများ ပြန်လည်လည်ပတ်ထုတ်လုပ်နိုင်ရေးဆောင်ရွက်ရန်လိုကြောင်း၊ ထိုသို့ဆောင်ရွက်ရာတွင် စက်ရုံများရှိလက်ရှိစက်စွမ်းအားများအပေါ် မူတည်၍ ထုတ်လုပ်မှုများကို ဆောင်ရွက်သွားရန်လိုကြောင်း၊ အလားတူ ပုဂ္ဂလိကကုန်ထုတ်လုပ်မှုများကိုလည်း စွမ်းအားပြည့်ထုတ်လုပ်နိုင်ရေး တွန်းအားပေး ဆောင်ရွက်ရန် လိုပြီး လိုအပ်သည်များကို ကူညီဖြည့်ဆည်းဆောင်ရွက်ပေးရန်လိုကြောင်း။

စိုက်ပျိုးမွေးမြူရေးလုပ်ငန်းများကို ပန်းတိုင်ရည်မှန်းချက် ပြည့်မီအောင် ဆောင်ရွက်နိုင်မည်ဆိုပါက ထုတ်ကုန်ပစ္စည်းများကို ထုတ်လုပ်နိုင်မည်ဖြစ်ကြောင်း၊ ထိုသို့ဆောင်ရွက်နိုင်ရန်အတွက် စိုက်ဧကများတိုးချဲ့ခြင်း ထက် တစ်ဧကချင်း ပန်းတိုင်ရည်မှန်းချက်အထွက်နှုန်းများ တိုးတက်ရေးဆောင်ရွက်နိုင်မည်ဆိုပါက များစွာအကျိုးဖြစ်ထွန်းမည်ဖြစ်ကြောင်း၊ ၎င်းမှတစ်ဆင့် ပြည်တွင်းကုန်ထုတ်လုပ်မှုများတိုးတက်အောင်ဆောင်ရွက်ပြီးပြည်တွင်းလိုအပ်ချက်ကိုဖြည့်ဆည်းပေး

နိုင်မည်ဖြစ်သကဲ့သို့ ပြည်ပသို့လည်း တင်ပို့ရောင်းချနိုင်မည်ဖြစ်ကြောင်း၊ စိုက်ပျိုးမွေးမြူရေးထုတ်ကုန်များသည် တစ်ကမ္ဘာလုံးအတိုင်းအတာဖြင့် လိုအပ်ချက်ရှိသဖြင့် ဈေးကွက်ရှိပြီးဖြစ်ကြောင်း၊ တစ်ဆက်တည်း သီးထပ်စွမ်းအားကိုလည်း မြှင့်တင်ရန်လိုအပ်ကြောင်း၊ စိုက်ပျိုးမွေးမြူရေးလုပ်ငန်းသည် နိုင်ငံစီးပွားရေးအတွက် များစွာအထောက်အကူပြုကြောင်း၊ ထို့ကြောင့် ပြည်ထောင်စုဝန်ကြီးများ တိုင်းဒေသကြီးနှင့် ပြည်နယ်ဝန်ကြီးချုပ်များအားလုံးအနေဖြင့် လုပ်ငန်းများအောင်မြင်စေရေး စနစ်တကျဖြင့် အလေးထား အကောင်အထည်ဖော် ဆောင်ရွက်ကြရန် မှာကြားလိုကြောင်း။

**စာရင်းဇယားများ တိကျမှန်ကန်ရေး အလေးထားဆောင်ရွက်**

လုပ်ငန်းများ ဆောင်ရွက်ရာတွင် မှားယွင်းမှုများ အနည်းဆုံးဖြစ်စေရေး တိတိကျကျဖြင့် ဆောင်ရွက်ရန်နှင့် စာရင်းဇယားများ မှန်ကန်မှုများရှိစေရေးကိုလည်း စနစ်တကျဆောင်ရွက်ရန်လိုကြောင်း၊ စာရင်းဇယားများ မှန်ကန်မှုရှိမှသာ လုပ်ငန်းများကို ထိရောက်အောင်မြင်စွာဖြင့် အကောင်အထည်ဆောင်ရွက်နိုင်မည်ဖြစ်ကြောင်း၊ ဝန်ကြီးဌာနများ ပြည်နယ်နှင့်တိုင်းဒေသကြီးများမှတင်ပြသည့် စာရင်းဇယား အချက်အလက်များ

သည် မြေပြင်အခြေအနေနှင့် အနီးစပ်ဆုံး မှန်ကန်မှုရှိမှသာလျှင် နိုင်ငံတော်၏အခြေအနေ အရပ်ရပ်ကို သုံးသပ်သိရှိနိုင်မည်ဖြစ်ပြီး သုံးသပ်မှုမှန်ကန်မှသာလျှင် မှန်ကန်သည့်ဆုံးဖြတ်ချက်များနှင့် မူဝါဒများကိုချမှတ် အကောင်အထည်ဖော် ဆောင်ရွက်နိုင်မည်ဖြစ်ကြောင်း၊ နိုင်ငံစီးပွားဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်ရေးနှင့် ပတ်သက်၍ အားလုံးမှ အလေးထား စဉ်းစားသုံးသပ် ဆောင်ရွက်ကြရန်လိုကြောင်း၊ မိုးတွင်းကာလအတွင်း လမ်းများ ပျက်စီးမှုများရှိခဲ့သဖြင့် သက်ဆိုင်ရာဝန်ကြီးဌာနများအနေဖြင့် ပြန်လည်ပြင်ဆင်နိုင်ရေး ကြိုတင်ပြင်ဆင်ရန်လိုကြောင်း၊ မည်သည့်လမ်းအမျိုးအစားဖြစ်စေ ပွင့်လင်းကာလအတွင်း ခရီးသွားပြည်သူများ ချောချောမွေ့မွေ့ဖြင့် သွားလာနိုင်ရေး ဆောင်ရွက်ပေးရမည်ဖြစ်ကြောင်း။

**နိုင်ငံတကာအဆင့်မီဝန်ဆောင်မှု**

**လုပ်ငန်းများဖြစ်အောင် ဆောင်ရွက်ရန်လို**  
စီးပွားရေးနှင့် ပတ်သက်၍ ကုန်ထုတ်လုပ်မှုလုပ်ငန်းများကိုသာမက ဝန်ဆောင်မှုလုပ်ငန်းများကိုလည်း ဆောင်ရွက်လျက်ရှိကြောင်း၊ အဆိုပါဝန်ဆောင်မှုလုပ်ငန်းတွင် ခရီးသွားလုပ်ငန်းလည်း ပါဝင်ကြောင်း၊ ယခုအခါပြည်တွင်း ပြည်ပခရီးသွားများ ပြားပြားလာပြီဖြစ်ကြောင်း၊ ခရီးသွားများ ပြားပြားလာမှုနှင့်အညီ ခရီးသွားလုပ်ငန်းများအတွက်



နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီဥက္ကဋ္ဌ နိုင်ငံတော်ဝန်ကြီးချုပ် ဗိုလ်ချုပ်မှူးကြီးမင်းအောင်လှိုင် ပြည်ထောင်စုအစိုးရအဖွဲ့အစည်းအဝေး အမှတ်စဉ် (၄/၂၀၂၃) တွင် အမှာစကားပြောကြားစဉ်

လိုအပ်သည့်တည်းခိုရေး၊ နေထိုင်စားသောက်ရေးနှင့် အခြားဝန်ဆောင်မှုလုပ်ငန်းများလည်း လည်ပတ်ကောင်းမွန်လာမည် ဖြစ်ကြောင်း၊ ထို့ကြောင့် အဆိုပါခရီးသွားလုပ်ငန်းများ တိုးတက်အောင် ဆောင်ရွက်၍ နိုင်ငံအတွက် အကျိုးရှိစေရေး ဆောင်ရွက်ရန်လိုကြောင်း၊ ပြည်ပခရီးသွားများကို ဆွဲဆောင်နိုင်ရေးအတွက်လည်း စားသောက်နေထိုင်မှုများ သပ်ရပ်ကောင်းမွန်နေစေရေးဆောင်ရွက်ရန်လိုကြောင်း၊ မီဒီယာကဏ္ဍမှလည်း သက်ဆိုင်ရာဝန်ကြီးဌာနများအလိုက် လူမှုကွန်ရက်များမှတစ်ဆင့် ခရီးသွားလုပ်ငန်းများအတွက် ဆွဲဆောင်မှုများရှိစေရေး ဆောင်ရွက်ရန်လိုကြောင်း၊ ဝန်ဆောင်မှုလုပ်ငန်းများကိုနိုင်ငံတကာအဆင့်မီဆောင်ရွက်ပေးနိုင်ရေး လုပ်ဆောင်သွားရန်လိုကြောင်း၊ လာရောက်သည့် ခရီးသွားများအနေဖြင့် မိမိတို့နိုင်ငံ၏ပုံရိပ်ကောင်းများကိုမြင်တွေ့သွားနိုင်ရေးနှင့် ဝန်ဆောင်မှုများကို ရရှိစေရေး ကြပ်မတ်ဆောင်ရွက်သွားကြရမည် ဖြစ်ကြောင်း၊ တိုင်းပြည်အားသည် ပြည်တွင်း၌ သာရှိသည် ဖြစ်သည့်အတွက် အလေးထားဆောင်ရွက်သွားရမည်ဖြစ်ကြောင်း၊ မှတ်ကျောက်တင်ခံနိုင်သည့် အစိုးရတစ်ရပ်ဖြစ်စေရေး မိမိတို့အနေဖြင့် ကြိုးစားအားထုတ်ဆောင်ရွက်သွားကြရမည်ဖြစ်ကြောင်းပြောကြားသည်။

ယင်းနောက် အစည်းအဝေးသို့ တက်ရောက်လာကြသည့် ပြည်ထောင်စုဝန်ကြီးများက သက်ဆိုင်ရာကဏ္ဍအလိုက် ရှင်းလင်းတင်ပြကြသည်။

**စဉ်ဆက်မပြတ် တာဝန်ထမ်းဆောင်နိုင်ရေး လူ့စွမ်းအားအရင်းအမြစ်များ မွေးထုတ်ရန်လို**

ထို့နောက် နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီဥက္ကဋ္ဌ နိုင်ငံတော်ဝန်ကြီးချုပ် ဗိုလ်ချုပ်မှူးကြီး မင်းအောင်လှိုင်က နိဂုံးချုပ်အမှာစကားပြောကြားရာတွင် လုပ်ငန်းများအောင်မြင်စေရေး ဆောင်ရွက်ရာတွင် လူမှန် နေရာမှန် တာဝန်ပေးအပ်နိုင်ရန်လည်း လိုကြောင်း၊ လုပ်ငန်းများ စဉ်ဆက်မပြတ်

အောင်မြင်အောင်ဆောင်ရွက်နိုင်ရေးပညာတတ်လူသားအရင်းအမြစ်များကို စဉ်ဆက်မပြတ် မွေးထုတ်ပေးနေရန် လိုကြောင်း၊ အရာထမ်း အမှုထမ်းများ ခန့်အပ်တာဝန်ပေးရာတွင်လည်း အဆင့်အလိုက် လုပ်ငန်းအတွေ့အကြုံများအပေါ် မူတည်၍ ရာထူးတာဝန်များ ပေးအပ်ထားခြင်းဖြစ်ပြီး ၎င်းတို့၏အရည်အသွေးများ တိုးတက်စေရေးအဆင့်လိုက် သင်တန်းများ တက်ရောက်လေ့ကျင့်စေလျက်ရှိကြောင်း၊ သင်တန်းများစေလွှတ်ရာတွင် ပြည်တွင်းသင်တန်းများကိုသာမက ပြည်ပသင်တန်းများကိုလည်း စေလွှတ်သင်ကြားပေးရမည် ဖြစ်ကြောင်း၊ နောင်မျိုးဆက်သစ် လူသားအရင်းအမြစ်များ မွေးထုတ်နိုင်ရေးအတွက်လည်း ရည်မှန်းဆောင်ရွက်သွားရန် လိုကြောင်း။

ဌာနအလိုက် တာဝန်ထမ်းဆောင်နေသူများအနေဖြင့် ဥပဒေ၊ နည်းဥပဒေများ၊ လုပ်ထုံးလုပ်နည်းများအားလုံးကိုကျွမ်းကျင်နားလည်နေရန်နှင့် တိတိကျကျ လိုက်နာဆောင်ရွက်ကြရန် လိုကြောင်း၊ လုပ်ငန်းများဆောင်ရွက်ရာတွင် စေတနာထားပြီး စနစ်တကျဖြင့် အောင်မြင်အောင်ဆောင်ရွက်ကြရန်နှင့် တာဝန်ရှိသူများကလည်း ကြပ်မတ်ဆောင်ရွက်သွားကြရန်လိုကြောင်း၊ မိမိတို့ဌာနအပေါ် စေတနာထားရန်နှင့် မိမိတို့နိုင်ငံအပေါ် စေတနာထားပြီး ဆောင်ရွက်ရန်လိုကြောင်း၊ ယင်းသည် နိုင်ငံကောင်းအောင်

**ဆောင်ရွက်ခြင်းပင် ဖြစ်ကြောင်း။ အမျိုးသားယဉ်ကျေးမှုနှင့် စည်းလုံးညီညွတ်မှုကို မထိခိုက်စေရေး ကြပ်မတ်ဆောင်ရွက်**

INGO နှင့် NGO အဖွဲ့များကိုလည်း စည်းမျဉ်းစည်းကမ်းများနှင့်အညီ လုပ်ဆောင်နိုင်ရေး သက်ဆိုင်ရာဝန်ကြီးဌာနများအနေဖြင့် စနစ်တကျကြပ်မတ် ထိန်းသိမ်းဆောင်ရွက်နေရန်လိုကြောင်း၊ အချို့သော ပြည်ပအကူအညီများသည် INGO၊ NGO များမှ တစ်ဆင့် မျှဝေဆောင်ရွက်ခြင်းဖြစ်ပြီး ၎င်းတို့ကို အကူအညီပေးနေသည့်အဖွဲ့အစည်း၊ နိုင်ငံများက အသုံးပြုနေမှုများရှိကြောင်း၊ နိုင်ငံနှင့် လူမျိုး၏ အမျိုးသားရေးစရိုက်လက္ခဏာများနှင့် အမျိုးသားစည်းလုံးညီညွတ်မှုကို ထိခိုက်စေမည့် လုပ်ဆောင်မှုများ၊ ရေးသားထုတ်ဝေမှုများ၊ ထုတ်လွှင့်မှုများ မရှိစေရေးအတွက်လည်း စာပေ၊ ဝီတံ၊ ရုပ်ရှင်နှင့် လူမှုကွန်ရက်စသည့် နယ်ပယ်များအလိုက် သက်ဆိုင်ရာဝန်ကြီးဌာနများအနေဖြင့် စနစ်တကျဖြင့် ကြပ်မတ်ဆောင်ရွက်သွားရန်လိုကြောင်း၊ မိမိတို့အစိုးရအဖွဲ့အနေဖြင့် ပြည်သူများ၏လူမှုစီးပွားဘဝဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်ရေးနှင့် နိုင်ငံဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်ရေးလုပ်ငန်းများဆောင်ရွက်ရာ၌ အောင်မြင်မှုရှိစေရေး၊ တိုင်းပြည်ကောင်းစေရေး အလေးထား ဆောင်ရွက်ကြရန်လိုကြောင်းဖြင့် မှာကြားခဲ့ကြောင်း သတင်းရရှိသည်။ **သတင်းစဉ်**



# စာတတ်မြောက်မှု အများသူငှာတို့၏ မြောက်ပင့် စည်းရုံးဆွဲဆောင်မှုတို့အပေါ် ဝေဖန်ပိုင်းခြားနိုင်မည်

## စာတတ်မြောက်မှုမှ စာပေဖတ်ရှု လေ့လာလိုစိတ် ရှိလာမည်ဖြစ်ပြီး စာပေလေ့လာဖတ်ရှုမှလည်း မိမိကိုယ်နှင့် မိမိပတ်ဝန်းကျင်ကို ထိန်းကျောင်းနိုင်မည်



နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီ ဒုတိယဥက္ကဋ္ဌ ဒုတိယဝန်ကြီးချုပ် ဒုတိယဗိုလ်ချုပ်မှူးကြီးစိုးဝင်း ကျေးလက်နေပြည်သူများနှင့် တိုင်းရင်းသားပြည်သူများ စာတတ်မြောက်ရေး လုပ်ငန်းညှိနှိုင်းအစည်းအဝေးတွင် အမှာစကားပြောကြားစဉ်

ကျေးလက်ဒေသနေ ပြည်သူများနှင့် တိုင်းရင်းသားပြည်သူများ စာတတ်မြောက်ရေးလုပ်ငန်းညှိနှိုင်း အစည်းအဝေးကို ၂၀၂၃ ခုနှစ် စက်တင်ဘာလ ၁၉ ရက်နေ့ မွန်းလွဲပိုင်းတွင် နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီ ဥက္ကဋ္ဌရုံးအစည်းအဝေးခန်းမ၌ကျင်းပပြုလုပ်ရာ ပညာရေး၊ ကျန်းမာရေးနှင့် လူ့စွမ်းအားအရင်းအမြစ် ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်ရေးကော်မတီ ဥက္ကဋ္ဌ နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီ ဒုတိယဥက္ကဋ္ဌ ဒုတိယဝန်ကြီးချုပ် ဒုတိယဗိုလ်ချုပ်မှူးကြီး စိုးဝင်း တက်ရောက် အမှာစကားပြောကြားသည်။ အစည်းအဝေးသို့ နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီ ဒုတိယဥက္ကဋ္ဌ ဒုတိယဝန်ကြီးချုပ်နှင့်အတူပြည်ထောင်စုဝန်ကြီးများ၊ ပြည်ထောင်စုရာထူးဝန်အဖွဲ့ ဥက္ကဋ္ဌ၊ ဒုတိယဝန်ကြီးများ၊ အမြဲတမ်းအတွင်းဝန်များ၊ ညွှန်ကြားရေးမှူးချုပ်များနှင့် တာဝန်ရှိသူများ တက်ရောက်ကြသည်။

ဦးစွာ ပညာရေး၊ ကျန်းမာရေးနှင့် လူ့စွမ်းအားအရင်းအမြစ်ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်ရေးကော်မတီဥက္ကဋ္ဌ နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေး

ကောင်စီဒုတိယဥက္ကဋ္ဌ ဒုတိယဝန်ကြီးချုပ် ဒုတိယဗိုလ်ချုပ်မှူးကြီး စိုးဝင်းက အမှာစကားပြောကြားရာတွင် ယနေ့အစည်းအဝေးသည် မြန်မာနိုင်ငံရှိ ကျေးလက်ဒေသနေ ပြည်သူများနှင့် တိုင်းရင်းသားပြည်သူများ စာတတ်မြောက်ရေးလှုပ်ရှားမှုကို ကျယ်ကျယ်ပြန့်ပြန့် ဆောင်ရွက်နိုင်ရန် ပြုလုပ်သည့် ညှိနှိုင်းအစည်းအဝေးဖြစ်ကြောင်း၊ နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီဥက္ကဋ္ဌ နိုင်ငံတော်ဝန်ကြီးချုပ်က ဩဂုတ် ၃၀ ရက်တွင် ကျင်းပခဲ့သည့် ပြည်ထောင်စုအစိုးရအဖွဲ့အစည်းအဝေး(၄/၂၀၂၃) တွင်ကျေးလက်နေပြည်သူများ အပါအဝင် ဒေသခံတိုင်းရင်းသားများ၏ စာတတ်မြောက်မှုနှင့် အတန်းပညာတတ်မြောက်မှု အားနည်းသည်ကို တွေ့ရှိရသည့်အတွက်ကျေးလက်ဒေသနေ ပြည်သူများနှင့် တိုင်းရင်းသားပြည်သူများ စာတတ်မြောက်ရေး “ဝ၊ ထ၊ က၊ လ၊ သ” စီမံကိန်းကို မိမိတို့ကော်မတီက အကောင်အထည်ဖော် ဆောင်ရွက်ရန် လမ်းညွှန်ခဲ့ကြောင်း။

**အထောက်အထားများအရ အိုင်အမာသိရှိ**  
သမိုင်းကြောင်းကို ပြန်ကြည့်ပါက ရှေးမြန်မာမင်းများလက်ထက် မြန်မာ့လူ့ဘောင်အဖွဲ့အစည်းတွင် စာမတတ်သူ နည်းပါးပြီး စာတတ်မြောက်သူ များပြားခဲ့သည်ကိုတွေ့ရမည်ဖြစ်ပါကြောင်း၊ ရှေးမြန်မာမင်းများ၏ အားပေးမှုနှင့် ဘုန်းတော်ကြီးကျောင်းများ၏ သင်ကြားမှုကြောင့်စာတတ်မြောက်မှုမြင့်မားခဲ့ခြင်းဖြစ်သည်ကို ပြည်တွင်းပြည်ပ သမိုင်းအထောက်အထားများအရအိုင်အမာသိရှိကြောင်း။

မိမိတို့နိုင်ငံ အင်္ဂလိပ်၊ ဂျပန်၊ အင်္ဂလိပ်ကိုလိုနီခေတ် ကျွန်ုပ်တို့ပေါက်ကျရောက်ချိန်တွင်မြန်မာနိုင်ငံ၏စာတတ်မြောက်မှုနှုန်းမှာ ၃၅ ရာခိုင်နှုန်းအထိကျဆင်းခဲ့ရပြီး လွတ်လပ်ရေးရပြီးနောက် ၁၉၆၄ ခုနှစ်မှ စာတတ်မြောက်ရေးလှုပ်ရှားမှု စတင်ဆောင်ရွက်ခဲ့ရာ ၁၉၇၃ ခုနှစ် လူဦးရေသန်းခေါင်စာရင်းအရ ၆၆ ဒသမမြောက်ရာခိုင်နှုန်း၊ ၁၉၈၃ ခုနှစ် လူဦးရေသန်းခေါင်စာရင်းအရ ၇၆ ဒသမမြောက်ရာခိုင်နှုန်း၊ ၂၀၁၄ ခုနှစ် လူဦးရေ သန်းခေါင်စာရင်းအရ

၈၉ ဒသမ ၅ ရာခိုင်နှုန်းနှင့် ၂၀၁၉ ခုနှစ် ကြားဖြတ်သန်းခေါင်စာရင်းအရ ၈၉ ဒသမ ၁ ရာခိုင်နှုန်းအသီးသီး စာတတ်မြောက်မှုရှိခဲ့သည်ကိုထုတ်ပြန်ထားကြောင်း၊ ၂၀၁၄ ခုနှစ်တွင်လူဦးရေသန်းခေါင်စာရင်းအရမူလတန်းပညာရေးကိုဆုံးခန်းတိုင်အောင်မသင်ကြားခဲ့ရသည့် ကလေးပေါင်း ၂ ဒသမ ၇ သန်းခန့်ရှိပြီး အသက် ၁၅ နှစ်နှင့်အထက် စာမတတ်သူပေါင်း ၃ ဒသမ ၅၅ သန်းခန့်ရှိနေကြောင်းကိုထုတ်ပြန်ထားကြောင်း၊ အလားတူ ၂၀၁၉ ခုနှစ်ကြားဖြတ် လူဦးရေ သန်းခေါင်စာရင်းအရ နိုင်ငံအတွင်းတွင် အသက် ၁၅ နှစ်နှင့်အထက် စာမတတ်သူပေါင်းသည် ၄ ဒသမ ၁ သန်းခန့်ရှိကြောင်းထုတ်ပြန်ထားသည်ကိုလည်း တွေ့ရှိရကြောင်း၊ ပြည်နယ်နှင့်တိုင်းဒေသကြီးအသီးသီးတွင် အမျိုးသမီးစာမတတ်မြောက်သူ ရာခိုင်နှုန်းသည် အမျိုးသားများထက် မြင့်မားကြောင်းကို တွေ့ရှိရကြောင်း။

**အကျယ်တဝင့် လမ်းညွှန်ထားပြီးဖြစ်**

ထို့ကြောင့် နိုင်ငံတော်ဝန်ကြီးချုပ်က ပညာခေတ်တွင်ကျေးလက်နေပြည်သူများ၊ တိုင်းရင်းသားပြည်သူများ၏ ပညာရည်မြင့်မားရေးကို ဦးစားပေးဆောင်ရွက်သွားရန်၊ ယခင်မိမိတို့နိုင်ငံတွင် “အ” သုံးလုံးသင်တန်းများ သင်ကြားပေးခဲ့ရာ အောင်မြင်မှုများရရှိခဲ့သဖြင့် ကမ္ဘာပေါ်တွင် စံပြုပုံစံအဖြစ် အသိအမှတ်ပြုခံခဲ့ရကြောင်း၊ “အ” သုံးလုံးသင်တန်းများမှတစ်ဆင့် စာပေဖတ်ရှုမှုကိုစိတ်ဝင်စားလာပြီး ပညာတတ်မြောက်လိုစိတ်များဖြစ်ပေါ်လာနိုင်ပြီး ကျောင်းပြင်ပပညာရေး (Non-Formal Education) ဖြင့် မူလတန်းပညာ KG+5 အထိ သင်ကြားပေးနိုင်ကြောင်း၊ ထိုမှတစ်ဆင့် KG+9 ကို သင်ကြားပေးနိုင်မည်ဖြစ်ကြောင်းဖြင့်စက်တင်ဘာ ၁ ရက်တွင်ကျင်းပခဲ့သည့် နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီအစည်းအဝေး (၃/၂၀၂၃) တွင် အကျယ်တဝင့် လမ်းညွှန်ထားပြီး ဖြစ်ကြောင်း။

မြန်မာနိုင်ငံ စာတတ်မြောက်ရေးလှုပ်ရှားမှုသည် အီရန်နိုင်ငံတီဟီရန်မြို့၌ကျင်းပခဲ့သည့် နိုင်ငံတကာ စာတတ်မြောက်ရေးလှုပ်ရှားမှုအဖြစ် သတ်မှတ်သည့် ၁၉၆၆ ခုနှစ်

ထက် နှစ်နှစ်စောပြီး စတင်ဆောင်ရွက်ခဲ့ကြောင်း၊ စာတတ်မြောက်ရေးကို ၁၉၆၄ ခုနှစ်တွင် စတင်ဆောင်ရွက်ခဲ့သော်လည်း ၁၉၆၂ ခုနှစ် တော်လှန်ရေးကောင်စီ လက်ထက်တွင် “အ” သုံးလုံးဖခင်ကြီးဖြစ်သော ပညာရေးအထူးအရာရှိ(ဆရာအတတ်သင်) “ဆရာကြီး ဦးသံဗျင်” က ပညာရေးဝန်ကြီးဌာနသို့ စာမတတ်သူပပျောက်ရေး “အ” သုံးလုံးစီမံကိန်းကြီးကို ဆောင်ရွက်ခွင့်တောင်းခံခြင်းမှစတင်ခဲ့သည်ဟုလေ့လာသိရှိရကြောင်း၊ ၁၉၆၄ ခုနှစ် နွေရာသီကျောင်းပိတ်ရက်တွင် မိတ္ထီလာမြို့နယ်အရှေ့သဖန်းစံပြကျေးရွာ၌ “အ” သုံးလုံးကျေ သင်တန်းကို မူလတန်းဆရာဖြစ်သင်တန်းမှဆရာသုံးဦးနှင့်အလယ်တန်းဆရာဖြစ်သင်တန်းမှ ဆရာတစ်ဦးတို့က ပထမဆုံး စမ်းသပ်ဖွင့်လှစ်ခဲ့ပြီး အဆိုပါ သင်တန်းသို့ “အ” သုံးလုံးသင်တန်းသား ၂၀၀ ခန့်တက်ရောက်သင်ကြားခဲ့ကြောင်း၊ တစ်လကုန်၍ စစ်ဆေးပြီးသောအခါ သင်တန်းသား ၁၀၀ ခန့် စာတတ်မြောက်ခဲ့ကြောင်းကို တွေ့ရှိရကြောင်း။

**စာတတ်မြောက်ရေးလှုပ်ရှားမှုများ ဆောင်ရွက်**

တက္ကသိုလ်၊ ကောလိပ်နှင့် သိပ္ပံကျောင်းများမှ စေတနာလုပ်အားပေး ဆရာ၊ ဆရာမများ၊ ကျောင်းသား၊ ကျောင်းသူများ၊ မြို့နယ်များမှ ဆရာ၊ ဆရာမများက ပါဝင်လုပ်အားပေးခဲ့ကြကြောင်း၊ တက္ကသိုလ်၊ ကောလိပ်များနှင့် အခြေခံပညာကျောင်းများ ကျောင်းပိတ်ချိန်တွင် တက္ကသိုလ်ဆရာ၊ ဆရာမများ၊ ကျောင်းသား၊ ကျောင်းသူများ၊ အခြေခံပညာဆရာ၊ ဆရာမများ၊ ပညာရေးဝန်ထမ်းများ၏ စေတနာလုပ်အားဖြင့် စာတတ်မြောက်ရေးလှုပ်ရှားမှုများကို ဆောင်ရွက်ခဲ့ကြကြောင်း၊ ထို့ပြင်ရပ်ရွာအတွင်းရှိအခြေခံပညာအထက်တန်းအောင်မြင်သူများ၊ သင်ယူဖူးသူများနှင့် ဘွဲ့ကြိုဘွဲ့ရ စေတနာလုပ်အားပေးများကလည်း အဆိုပါ လှုပ်ရှားမှုများကို ပူးပေါင်းပါဝင်ဆောင်ရွက်ခဲ့ကြသည်ကို မှတ်တမ်းများအရ သိရှိရကြောင်း။

**မြန်မာနိုင်ငံကို ပေးအပ်ချီးမြှင့်ခဲ့**

ထို့ကြောင့် ၁၉၇၁ ခုနှစ်တွင် မိတ္ထီလာ

ခရိုင်လုံးကျွတ် စာတတ်မြောက်ရေးအောင်ပွဲကိုကျင်းပနိုင်ခဲ့ပြီးနယ်မြေခွဲလူထုရှစ်သောင်းကျော်နှင့်အတူ တစ်နိုင်ငံလုံးမှ သတင်းစာဆရာများ စုံစုံလင်လင် တက်ရောက်ကျင်းပနိုင်ခဲ့ရာအဆိုပါလူထုလှုပ်ရှားမှုဖြင့်စာမတတ်သူပပျောက်ရေး ဆောင်ရွက်ချက်ကိုလည်း ယူနက်စကိုက အသိအမှတ်ပြုဂုဏ်ပြုသည့်အနေဖြင့် “မီဟာမက်ရေဇာပါလာဗီဆု” ကို ၁၉၇၁ ခုနှစ်စက်တင်ဘာ ၈ ရက် နိုင်ငံတကာ စာတတ်မြောက်ရေးနေ့တွင် မြန်မာနိုင်ငံကို ပေးအပ်ချီးမြှင့်ခဲ့ကြောင်း။

ထို့အပြင် ၁၉၈၄ ခုနှစ်တွင် ဆရာကြီး ဦးသောင်းထွန်းက ဂျာမနီနိုင်ငံ အနောက်ဘာလင်တွင် ကျင်းပခဲ့သည့် စာတတ်မြောက်ရေးညီလာခံတွင် Burmese Way to Literacy စာတမ်း တင်သွင်းခဲ့ရာ မြန်မာနိုင်ငံ၏ စာတတ်မြောက်ရေးအတွက် ဘတ်ဂျက်မလို စေတနာဝန်ထမ်း လူထုလှုပ်ရှားမှုကို ကမ္ဘာသိဖြန့်ဝေနိုင်ခြင်း၊ နိုင်ငံတကာ စာတတ်မြောက်ရေးသက်ကြီးဖတ်စာများ၊ စာစဉ်များဖြန့်ဝေနိုင်ခြင်းတို့အတွက် ယူနက်စကိုက “နီမာဆု” ကို ထပ်မံချီးမြှင့်ခြင်းခံခဲ့ရသည်အထိ ကမ္ဘာသိလှုပ်ရှားမှုအဖြစ် အောင်မြင်မှုရရှိခဲ့သည်ကို တွေ့ရမည်ဖြစ်ကြောင်း၊ ယင်းသို့ဆောင်ရွက်မှုကြောင့် မြန်မာနိုင်ငံစာတတ်မြောက်ရေးသည် လူထုလှုပ်ရှားမှုအသွင်ဖြင့် ဆောင်ရွက်ခဲ့ခြင်းကြောင့် ထိုစဉ်က မြန်မာတစ်နိုင်ငံလုံး ၃၀၈ မြို့နယ်ရှိသည့် အနက်မှ ၂၉၇ မြို့နယ်အထိ ဆောင်ရွက်နိုင်ခဲ့သည့် ရလဒ်ကောင်းများရရှိပြီး သန်းနှင့်ချီသော ပြည်သူများ စာတတ်မြောက်လာခဲ့သည်အထိ အောင်မြင်မှုရရှိခဲ့ခြင်း ဖြစ်ကြောင်း။

ယခု ၂၀၂၃ ခုနှစ် (၅၅) နှစ်မြောက်နိုင်ငံတကာ စာတတ်မြောက်ရေးနေ့ ဆောင်ပုဒ်ဖြစ်သည့် “တည်ငြိမ်အေးချမ်းသောလူ့အဖွဲ့အစည်းကမ္ဘာကြီးသို့ ကူးပြောင်းဖို့ စာတတ်မြောက်ရေးမြှင့်တင်ဖို့” ဆောင်ပုဒ်အတိုင်း စာတတ်မြောက်ခြင်းသည် တစ်ဦးချင်းစီ၏ အကျိုးကျေးဇူးများ ရရှိရုံသာမက မိမိတို့၏ ဒေသအတွင်း၊ နိုင်ငံတွင်း လူမှုရေး၊ စီးပွားရေး၊ နိုင်ငံရေး၊ ယဉ်ကျေးမှုစသည့် အကျိုး

ကျေးဇူးများလည်း ရရှိစေရန် စွမ်းဆောင်ပေးကြောင်းကို ထင်ရှားစေခြင်းဖြစ်ကြောင်း၊ နိုင်ငံတော်နှင့်ပြည်သူများ ဦးတည်လျှောက်လှမ်းနေသည့် ဒီမိုကရေစီနှင့်ဖက်ဒရယ်စနစ်ကို အခြေခံသည့် ပြည်ထောင်စု တည်ဆောက်နေချိန်တွင် ယင်းစနစ်ကို အကောင်အထည်ဖော်မည့် ပုဂ္ဂိုလ်များနှင့် လိုက်နာကြရမည့် ပုဂ္ဂိုလ်များသည် စာတတ်မြောက်ရန်နှင့် အတန်းပညာ တတ်မြောက်နေရန် လိုအပ်သကဲ့သို့ ဒေသခံတိုင်းရင်းသားများကလည်း မြန်မာနိုင်ငံ၏ ရုံးသုံးဘာသာစကားဖြစ်သည့် မြန်မာစာကိုလည်း တတ်မြောက်နေရန် လိုအပ်သည့်အတွက် စာတတ်မြောက်ရေးကို ဆောင်ရွက်ခြင်း ဖြစ်ကြောင်း။

စာတတ်မြောက်မှု အများသူငါတို့၏ မြောက်ပင်စည်းရုံး ဆွဲဆောင်မှုတို့အပေါ် ဝေဖန်ပိုင်းခြားနိုင်မည်ဖြစ်ကြောင်း၊ စာတတ်မြောက်မှုမှ စာပေဖတ်ရှုလေ့လာလို စိတ်ရှိလာမည်ဖြစ်ပြီး စာပေလေ့လာဖတ်ရှုမှုလည်း မိမိကိုယ်နှင့် မိမိပတ်ဝန်းကျင်ကို ထိန်းကျောင်းနိုင်မည် ဖြစ်ကြောင်း၊ ယနေ့နိုင်ငံအတွင်း အချို့မြို့နယ်များနှင့် နယ်စပ်ဒေသအချို့တွင် ဖြစ်ပေါ်နေလျက်ရှိသည့် အကြမ်းဖက်မှုများသည် ၂၀၁၉ ခုနှစ် ကြားဖြတ်သန်းခေါင်စာရင်းအရ ၁၅ နှစ်အထက် စာမတတ်သူ ၄ ဒသမသန်း၏ နောက်ဆက်တွဲအကျိုးဆက်များကြောင့် ဖြစ်သည်ကိုတွေ့ရမည်ဖြစ်ကြောင်း၊ ဤနေရာတွင် ဆရာတော်ရှင်မဟာရဋ္ဌသာရက “ကေရတပုဒ်” တွင် “သုစိပုဘာဝိလိသိဓာ” အက္ခရာ ၈ လုံးကို ဆရာတော်၏ စာသင်သား တပည့်များကို နေ့စဉ် ကျင့်သုံးလိုက်နာရမည့် အချက်အဖြစ် ညွှန်ပြထားသည်ကို တွေ့ရကြောင်း၊ ထိုအက္ခရာ ၈ လုံး အနက် အဓိပ္ပာယ်မှာ သုဇောယျ- ကြားနာရ၏၊ စိန္တေယျ- ကြံစည်ရာ၏၊ ပုစ္ဆေယျ- မေးမြန်းရာ၏၊ ဘာသေယျ- ပြောဆိုဆွေးနွေးရာ၏၊ ဝိစာရေယျ- စူးစမ်းဆင်ခြင်ရာ၏၊ လိစေယျ- ရေးမှတ်ရာ၏၊ သိက္ခေယျ- လေ့ကျင့်ရာ၏၊ ဓာရေယျ- နှုတ်တက်ဆောင်ရာ၏ဟု ဖော်ပြထားကြောင်း၊ ယင်းအဓိပ္ပာယ်နှင့် ရတုစာပုဒ်ကို ကြည့်ခြင်းဖြင့်

စာတတ်မြောက်မှုသည် မည်မျှအရေးကြီးသည်ကို တွေ့ရမည်ဖြစ်သကဲ့သို့ စာတတ်မြောက်မှုအဆင့်အတန်းပညာကိုလည်း ဆက်လက်သင်ယူတတ်မြောက်ပြီး “ပညာရွှေအိုးလူမခိုး”၊ အလိမ္မာစာမှာရှိ ဆိုသကဲ့သို့ မိမိကိုယ်တိုင် အမှားအမှန် အကောင်းအဆိုး ဝေဖန်ပိုင်းခြား ဆင်ခြင်နိုင်ပြီး မမှားသင့်သည်ကို မမှားရအောင် မိမိနှင့် ပတ်ဝန်းကျင်ကို ထိန်းကျောင်းပုံပြင်နိုင်မည်ဖြစ်ကြောင်း၊ ရှေးမြန်မာမင်းများလက်ထက် ကုဋေရှစ်ဆယ် သူဌေးသားအကြောင်းအရာများသည် အသိပညာ အတတ်ပညာ မရှိခဲ့သည့်အတွက် နောက်ဆုံးဘဝနိဂုံးချုပ် မလှဖြစ်ခဲ့ရသည့် ဖြစ်စဉ် သာဓကများဖြစ်ပြီး ဦးကျည်ပွေ့ဖြစ်စဉ်ကလည်း စာတတ်မြောက်မှုမည်မျှအရေးကြီးသည်ကို ဖော်ပြနေသည့်အချက်ပင် ဖြစ်ကြောင်း။

**ပွင့်ပွင့်လင်းလင်း ဆွေးနွေး**

ပညာရေးဝန်ကြီးဌာန အနေဖြင့်လည်း ကျောင်းပြင်ပနှင့် တစ်သက်တာပညာရေး ဦးစီးဌာနကို ဖွဲ့စည်းထားပြီး စာတတ်မြောက်ရေးနှင့် ကျောင်းပြင်ပပညာရေးများကို အကောင်အထည်ဖော်လျက် ရှိကြောင်းကို သိရှိရကြောင်း၊ ယခုလုပ်ငန်းကို မိုးလေဝသကင်းရင်းပြီး လယ်ယာများ၊ တောင်ယာများ ရိတ်သိမ်းပြီးချိန်တွင် စတင်ဆောင်ရွက်နိုင်ရန်နှင့် လတ်တလော စတင်ဆောင်ရွက်၍ ရမည့် တိုင်းဒေသကြီးနှင့် ပြည်နယ်အလိုက် မြို့နယ်အဆင့်ကိုလည်း ယနေ့အစည်းအဝေးတွင် ဆွေးနွေးဆုံးဖြတ်သွားရန် လိုအပ်မည် ဖြစ်ကြောင်း၊ တစ်နိုင်ငံလုံး စာတတ်မြောက်မှုတိုးတက်လာရေးသည် ပညာရေးဝန်ကြီးဌာနတစ်ခုတည်းသာမက ဝန်ကြီးဌာနများ၊ တိုင်းဒေသကြီး/ပြည်နယ်အစိုးရအဖွဲ့များက ပိုင်းဝန်းဆောင်ရွက်ရန် လိုအပ်သကဲ့သို့ ပြည်သူများ စာတတ်မြောက်ခြင်း၏ အရေးပါမှုကို သိရှိရန်၊ နားလည်နိုင်ရန် အသိပညာပေးရေးသည်လည်း အရေးကြီးသည်ကို သတိပြုရမည်ဖြစ်ကြောင်းနှင့် ယနေ့အစည်းအဝေးတွင် နိုင်ငံတော်အတွက် အရေးပါလှသည့် ပြည်သူများ စာတတ်မြောက်မှုတိုးပွား

လာစေရန်အတွက် ရှေ့ဆက်ဆောင်ရွက်သင့်သည်များကို ပွင့်ပွင့်လင်းလင်း ဆွေးနွေးပေးစေလိုကြောင်း ပြောကြားသည်။

**ရှင်းလင်းတင်ပြ**

ထို့နောက် ပညာရေးဝန်ကြီးဌာန ပြည်ထောင်စုဝန်ကြီးဒေါက်တာညွန့်ဖေက ပညာရေးဝန်ကြီးဌာနအနေဖြင့် အခြေခံစာတတ်မြောက်ရေးလုပ်ငန်း အကောင်အထည်ဖော်ဆောင်ရွက်သွားမည့် အစီအမံများနှင့် စာသင်သားသုံး အထောက်အပံ့စွယ်များ၊ နည်းပြကြီးကြပ်ထောက်ပံ့ရေးဆိုင်ရာကိစ္စရပ်များနှင့် စပ်လျဉ်း၍ ရှင်းလင်းတင်ပြသည်။

ယင်းနောက် ပညာရေးဝန်ကြီးဌာန၊ ကျောင်းပြင်ပနှင့် တစ်သက်တာပညာရေး ဦးစီးဌာန ညွှန်ကြားရေးမှူးချုပ် ဦးကျော်ဝင်းက အမျိုးသားပညာရေးဥပဒေဆိုင်ရာများနှင့် ကျောင်းပြင်ပနှင့် တစ်သက်တာပညာရေး ဦးစီးဌာနဖွဲ့စည်းထားရှိမှု၊ “ဝါထ၊ က၊ လ၊ သ” (အခြေခံစာတတ်မြောက်ရေး) အဆင့်မှ ကျေးလက်ဒေသနေပြည်သူများနှင့် တိုင်းရင်းသားပြည်သူများ စာတတ်မြောက်ရေးအကောင်အထည်ဖော်ဆောင်ရွက်ရေးလုပ်ငန်းစီမံချက်နှင့် စပ်လျဉ်း၍ ရှင်းလင်းတင်ပြသည်။

ဆက်လက်၍ ပြည်ထောင်စုဝန်ကြီးများနှင့် ပညာရေး၊ ကျန်းမာရေးနှင့် လူ့စွမ်းအားအရင်းအမြစ်ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်ရေး ကော်မတီအဖွဲ့ဝင်များက ကျေးလက်ဒေသနေပြည်သူများနှင့် တိုင်းရင်းသားပြည်သူများ စာတတ်မြောက်ရေးလုပ်ငန်းစီမံချက်အပေါ် ဝန်ကြီးဌာနများအလိုက် ပူးပေါင်းပါဝင်ဆောင်ရွက်သွားမည့် အစီအမံများနှင့် အကြံပြုချက်များကို ဆွေးနွေးတင်ပြကြသည်။

ထို့နောက် နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီ ဒုတိယဥက္ကဋ္ဌ ဒုတိယဝန်ကြီးချုပ် ဒုတိယဗိုလ်ချုပ်မှူးကြီး စိုးဝင်းက ရှင်းလင်းဆွေးနွေးတင်ပြမှုများနှင့် ပတ်သက်၍ လိုအပ်သည်များကို ဖြည့်စွက်ဆွေးနွေးပြီး နိဂုံးချုပ်အမှာစကားပြောကြားကာ အစည်းအဝေးကို ရုပ်သိမ်းလိုက်သည်။

# နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီအဖွဲ့ဝင်၊ ဒုတိယဝန်ကြီးချုပ်နှင့် ပြည်ထောင်စုဝန်ကြီး မိုလ်ချုပ်ကြီးမြထွန်းဦး ရုရှားဖက်ဒရေးရှင်းနိုင်ငံ၌ ကျင်းပမည့်အငွေမအကြိမ်မြောက် အရှေ့ပွားစီးပွားရေးဖိုရမ်သို့ တက်ရောက်ခဲ့



နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီအဖွဲ့ဝင် ဒုတိယဝန်ကြီးချုပ်နှင့် ပို့ဆောင်ရေးနှင့်ဆက်သွယ်ရေးဝန်ကြီးဌာနပြည်ထောင်စုဝန်ကြီးမိုလ်ချုပ်ကြီးမြထွန်းဦးခေါင်းဆောင်သော ကိုယ်စားလှယ်အဖွဲ့သည် ရုရှားဖက်ဒရေးရှင်း သမ္မတအကြံပေးဖြစ်သူ ဖိုရမ်ကျင်းပရေးကော်မတီ အမှုဆောင်အတွင်းရေးမှူး မစ္စတာအန်တွန်ကိုဘရာကော့ ၏ ဖိတ်ကြားမှုအရ စက်တင်ဘာ ၁၀ ရက်မှ ၁၃ ရက်အထိ ရုရှားဖက်ဒရေးရှင်းနိုင်ငံ ဗလာဒီဗော့စတော့စ်မြို့၌ ကျင်းပမည့် အငွေမအကြိမ်မြောက် အရှေ့ပွားစီးပွားရေးဖိုရမ်သို့ တက်ရောက်ရန် ၂၀၂၃ခုနှစ်စက်တင်ဘာလစရက်နေ့နံနက်ပိုင်းတွင်ရန်ကုန်မြို့မှ ရုရှားဖက်ဒရေးရှင်းနိုင်ငံသို့ လေကြောင်းခရီးဖြင့် ထွက်ခွာသွားသည်။

### ပို့ဆောင်နှုတ်ဆက်

အဆိုပါကိုယ်စားလှယ်အဖွဲ့ကိုရန်ကုန်တိုင်းဒေသကြီး ဝန်ကြီးချုပ် ဦးစိုးသိန်း၊ ရန်ကုန်တိုင်းစစ်ဌာနချုပ်တိုင်းမှူး မိုလ်ချုပ်ဇော်ဟိန်း၊ ဝန်ကြီးဌာနမှ ဒုတိယဝန်ကြီး၊ မြန်မာနိုင်ငံဆိုင်ရာရုရှားဖက်ဒရေးရှင်းနိုင်ငံ



သံရုံးမှ တာဝန်ရှိသူများက ရန်ကုန်အပြည်ပြည်ဆိုင်ရာလေဆိပ်၌ ပို့ဆောင်နှုတ်ဆက်ကြသည်။

### တာဝန်ရှိသူများလိုက်ပါ

ဒုတိယဝန်ကြီးချုပ်နှင့်အတူ ရင်းနှီးမြှုပ်နှံမှုနှင့် နိုင်ငံခြားစီးပွားဆက်သွယ်ရေးဝန်ကြီးဌာန၊ စက်မှုဝန်ကြီးဌာန၊ ဟိုတယ်နှင့်ခရီးသွားလာရေးဝန်ကြီးဌာနများမှ ပြည်ထောင်စုဝန်ကြီးများ၊ မြန်မာနိုင်ငံတော် ဗဟိုဘဏ်

ဥက္ကဋ္ဌ၊ ဌာနများမှ တာဝန်ရှိသူများနှင့် ပြည်ထောင်စုသမ္မတမြန်မာနိုင်ငံ ကုန်သည်များနှင့် စက်မှုလက်မှုလုပ်ငန်းရှင်များ အသင်းချုပ်မှ အထွေထွေ အတွင်းရေးမှူးချုပ်တို့ လိုက်ပါသွားခဲ့သည်။

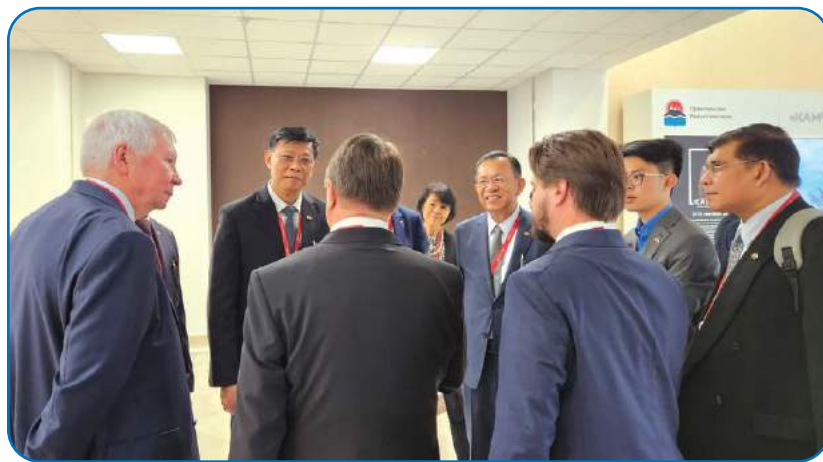
အရှေ့ပွားစီးပွားရေးဖိုရမ်ကို ၂၀၁၅ ခုနှစ်မှစ၍နှစ်စဉ်ကျင်းပခဲ့ပြီး ရုရှားဖက်ဒရေးရှင်းနိုင်ငံနှင့် ရင်းနှီးမြှုပ်နှံမှု အဖွဲ့အစည်းများအကြား ဆက်သွယ်မှုထူထောင်ရန်နှင့် မြှင့်တင်ရန်၊ ရုရှားအရှေ့ပွားဒေသ၏ စီးပွားရေးအလားအလာများ၊ ရင်းနှီးမြှုပ်နှံမှုအခွင့်အလမ်းများနှင့် အထူးစီးပွားရေးဇုန်များရှိ စီးပွားရေးအခြေအနေများကို သုံးသပ်ဆွေး

### နွေးရန် ရည်ရွယ်ကျင်းပခြင်း ဖြစ်သည်။ တက်ရောက်

အဆိုပါ အရှေ့ပွားစီးပွားရေးဖိုရမ်သို့ ဒုတိယဝန်ကြီးချုပ်နှင့် ပြည်ထောင်စုဝန်ကြီး မိုလ်ချုပ်ကြီးမြထွန်းဦးနှင့်အတူ ရင်းနှီးမြှုပ်နှံမှုနှင့် နိုင်ငံခြားစီးပွားဆက်သွယ်ရေးဝန်ကြီးဌာန၊ စက်မှုဝန်ကြီးဌာန၊ ဟိုတယ်နှင့်ခရီးသွားလာရေးဝန်ကြီးဌာနတို့မှ ပြည်ထောင်စုဝန်ကြီးများ၊ မြန်မာနိုင်ငံတော် ဗဟိုဘဏ်

ဥက္ကဋ္ဌ၊ ပြည်ထောင်စုသမ္မတမြန်မာနိုင်ငံ ကုန်သည်များနှင့် စက်မှုလက်မှုလုပ်ငန်းရှင် များအသင်းချုပ်မှ အထွေထွေအတွင်းရေးမှူး ချုပ်နှင့် ဝန်ကြီးဌာနများမှ အဆင့်မြင့်အရာ ထမ်းများ တက်ရောက်ခဲ့ကြသည်။

ဗိုရစ်တက်ရောက်စဉ်ကာလအတွင်း ဒုတိယဝန်ကြီးချုပ်အနေဖြင့် စက်တင်ဘာ ၁၁ရက်နေ့တွင် The Logistics of Change အစီအစဉ်တွင်ပါရှိသည့် New Logistics in the Far East: The "White Swan" of the Russian Economy ခေါင်းစဉ်၊ မွန်းလွဲ ပိုင်းတွင် 'Eurasian Agroexpress': New



Opportunities for Trade in the Asia-Pacific Region ခေါင်းစဉ်၊ စက်တင်ဘာလ ၁၂ရက်နေ့ မွန်းလွဲပိုင်းတွင် Rail Logistics in a New Age: Realities, Challenges, and Opportunities ခေါင်းစဉ်တို့ကို Panelist အနေဖြင့် တက်ရောက် ဆွေးနွေးခဲ့ သည်။

ထို့အတူ စက်တင်ဘာလ ၁၁ ရက်နေ့ နံနက်ပိုင်းတွင် ရင်းနှီးမြှုပ်နှံမှုနှင့် နိုင်ငံခြား စီးပွားဆက်သွယ်ရေးဝန်ကြီးဌာန ပြည်ထောင်စုဝန်ကြီးက Russia-ASEAN Business Dialogue ခေါင်းစဉ်၊ မွန်းလွဲပိုင်းတွင် International Cooperation in a Changed World အစီအစဉ်တွင် ပါရှိသည့် SCO and EAEU Climate Agenda: Moving Towards Common Goals ခေါင်းစဉ်နှင့် Greater Eurasia: Drivers for the For-

mation of an Alternative International Monetary and Financial System ခေါင်းစဉ်တို့ကို Panelist အနေဖြင့် တက်ရောက်ဆွေးနွေးခဲ့သည်။

**တက်ရောက်ဆွေးနွေး**

အလားတူစက်တင်ဘာလ ၁၀ရက်နေ့ နံနက်ပိုင်းတွင်စက်မှုဝန်ကြီးဌာနပြည်ထောင်စုဝန်ကြီးက Program of the International Scientific and Practical Conference အစီအစဉ်တွင်ပါရှိသည့် Colonialism in the East and Its Impact on Modern World ခေါင်းစဉ်၊ စက်တင်ဘာလ ၁၁ ရက် နေ့ မွန်းလွဲပိုင်းတွင် ဟိုတယ်နှင့်ခရီးသွား လာရေးဝန်ကြီးဌာန ပြည်ထောင်စုဝန်ကြီး က The Far East over the Past Decade: What has been a Success and What Remains to be Done? အစီအစဉ်တွင်ပါ

ရှိသည့် Inbound Tourism: Challenges and Opportunities in a New Reality ခေါင်းစဉ်တို့ကို Panelist များအနေဖြင့် တက်ရောက် ဆွေးနွေးခဲ့ကြသည်။

ဗိုရစ်တက်ရောက်စဉ်ကာလအတွင်း မြန်မာကိုယ်စားလှယ်အဖွဲ့သည် စက်တင်ဘာ ၁၀ ရက် မွန်းလွဲပိုင်းတွင် ရုရှားသမ္မတ ၏ အကြံပေး၊ ရုရှားရောင်ကွန်ဂရက် ရင်းနှီး မြှုပ်နှံမှုရန်ပုံငွေဥက္ကဋ္ဌ မစ္စတာအန်တွန်ကို ဗျာကော့ဗ် (Mr. Anton Kobayakov) ခေါင်းဆောင်သော ကိုယ်စားလှယ်အဖွဲ့နှင့် တွေ့ဆုံခဲ့ပြီး ရောင်ကွန်ဂရက်ရင်းနှီးမြှုပ်နှံမှု ရန်ပုံငွေအဖွဲ့က မြန်မာနိုင်ငံနှင့် ပူးပေါင်း ဆောင်ရွက်လျက်ရှိသော လုပ်ငန်းများ၏ ဖြစ်ပေါ်တိုးတက်မှု အခြေအနေများနှင့် ရှေ့ဆက်လက်ဆောင်ရွက်မည့် ကိစ္စရပ်များနှင့် စပ်လျဉ်း၍ရင်းနှီးပွင့်လင်းစွာ ဆွေးနွေးခဲ့ကြ သည်။

စက်တင်ဘာ ၁၂ ရက်နေ့ နံနက်ပိုင်း တွင် ရုရှားဖက်ဒရေးရှင်းနိုင်ငံ၊ စီးပွားရေးဖွံ့ဖြိုး တိုးတက်မှုဝန်ကြီး မစ္စတာမာ့ခ်ဆင်ရီရှက်နီ ကိုဗ် (Mr. Maxim Reshetnikov) ခေါင်း ဆောင်သောအဖွဲ့နှင့် တွေ့ဆုံခဲ့၍ စတုတ္ထ အကြိမ် ရုရှား-မြန်မာ အစိုးရအချင်းချင်း ကုန်သွယ်ရေးနှင့်စီးပွားရေးပူးပေါင်းဆောင် ရွက်မှုကော်မရှင် အစည်းအဝေး ကျင်းပရေး၊ မြန်မာ-ရုရှား စီးပွားရေး ပူးပေါင်းဆောင်ရွက် မှုဆိုင်ရာဖြစ်ပေါ်တိုးတက်မှုအခြေအနေများ၊ နှစ်နိုင်ငံပူးပေါင်းဆောင်ရွက်မှုဆိုင်ရာလမ်းပြ



မြေပုံ အကောင်အထည်ဖော် ဆောင်ရွက်မှု အခြေအနေများနှင့်စပ်လျဉ်း၍ အပြန်အလှန် ရင်းနှီးပွင့်လင်းစွာ အမြင်ချင်းဖလှယ် ဆွေးနွေးခဲ့ကြသည်။

**ရင်းနှီးမြှုပ်နှံရန် ဆွေးနွေး**

ဆက်လက်၍ JSC Russian Railways မှ First Deputy CEO Mr. Sergey Pavlov ခေါင်းဆောင်သည့်အဖွဲ့နှင့်တွေ့ဆုံ၍ နှစ်နိုင်ငံရထားလမ်း တည်ဆောက်ရေး ကိစ္စရပ်များတွင် ပူးပေါင်းဆောင်ရွက်ရေး၊ မြန်မာနိုင်ငံရှိ စက်ခေါင်းနှင့် လူစီးတွဲစက်ရုံများတွင် စီမံကိန်းလုပ်ငန်း အသစ်များ ပူးပေါင်းဆောင်ရွက်နိုင်ရေး၊ ရုရှားနိုင်ငံ တက္ကသိုလ်များအနေဖြင့် ရထားပညာတော် သင်များ ဆောင်ရွက်ပေးနိုင်ရေး၊ မြန်မာနိုင်ငံ ၏ရထားလုပ်ငန်းများအတွက် နည်းပညာနှင့် ငွေကြေးအထောက်အပံ့များ ရရှိနိုင်ရေးနှင့် ကုန်းတွင်းဆိပ်များ တည်ဆောက်ရေးလုပ်ငန်း များတွင် လာရောက် ရင်းနှီးမြှုပ်နှံရေးကိစ္စ ရပ်များကို ဆွေးနွေးခဲ့ကြသည်။

မွန်းလွဲပိုင်းတွင် ရုရှား- အာဆီယံ စီးပွား ရေးကောင်စီဥက္ကဋ္ဌ မစ္စတာအီဗန်ဗီတိုရိုဗစ်ရို ပိုလီရာကော့ဗ် (Mr. Ivan Viktorovich Polyakov) ခေါင်းဆောင်သောအဖွဲ့နှင့် တွေ့ဆုံ၍ ရုရှားနိုင်ငံနှင့် အာဆီယံနိုင်ငံများ အကြားဆောင်ရွက်လျက်ရှိသည့်စီးပွားရေး ပူးပေါင်းဆောင်ရွက်မှုများ၊ ရုရှားနှင့်မြန်မာ နိုင်ငံတို့အကြား ကုန်သွယ်ရေးနှင့် ရင်းနှီး

မြှုပ်နှံမှု မြှင့်တင်ရေးနှင့် စီးပွားရေးပူးပေါင်း ဆောင်ရွက်မှုဆိုင်ရာ ကိစ္စရပ်များအား ရင်းနှီး ပွင့်လင်းစွာ ဆွေးနွေးခဲ့ကြသည်။

**မိန့်ခွန်းပြောကြား**

ထို့ပြင် ဒုတိယဝန်ကြီးချုပ်နှင့်ပြည် ထောင်စုဝန်ကြီးခေါင်းဆောင်သော မြန်မာ ကိုယ်စားလှယ်အဖွဲ့သည် စက်တင်ဘာ ၁၂ ရက်နေ့ ညနေပိုင်း အဋ္ဌမအကြိမ်မြောက် အရှေ့ဖျားစီးပွားရေးဖိုရမ်၏ ပင်မအခမ်း အနားဖြစ်သည့် မျက်နှာစုံညီအစည်းအဝေး (Main Forum- Plenary Session) သို့ တက်ရောက်သည်။ အဆိုပါ အစည်း အဝေး တွင် ရုရှားဖက်ဒရေးရှင်းနိုင်ငံသမ္မတ မစ္စတာ ဗလာဒီမာပူတင်မှ မိန့်ခွန်းပြောကြားပြီး လာအိုပြည်သူ့သမ္မတနိုင်ငံ၊ ဒုတိယသမ္မတ က ဆွေးနွေးဖက်နိုင်ငံအနေဖြင့် တက်ရောက် ဆွေးနွေးခဲ့သည်။

ဖိုရမ်ကျင်းပစဉ်ကာလအတွင်း ရုရှား နိုင်ငံ၏ ဒေသဆိုင်ရာအကြီးအကဲများ တွေ့ဆုံမှုအနေဖြင့်စက်တင်ဘာ ၁၂ ရက် ညနေပိုင်းတွင် ရုရှားဖက်ဒရေးရှင်းနိုင်ငံ အလယ်ပိုင်းရှိ အီကွတ်မြို့၏ Governor ခေါင်းဆောင်သောအဖွဲ့နှင့် တွေ့ဆုံ၍ နှစ် နိုင်ငံအကြား ဒေသအလိုက် ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက် ရေး၊ ခရီးသွားလာမှုလုပ်ငန်းများနှင့်စီးပွားရေး ဖွံ့ဖြိုးမှုအတွက် ပူးပေါင်းဆောင်ရွက်နိုင်မည့် ကိစ္စရပ်များကိုလည်းကောင်း၊ စက်တင်ဘာ ၁၃ ရက်မွန်းလွဲပိုင်းတွင် ရုရှားဖက်ဒရေးရှင်း

နိုင်ငံ၊ ပရီမော့စကီးဒေသ၏ Governor ခေါင်းဆောင်သောအဖွဲ့နှင့် တွေ့ဆုံ၍ နှစ် နိုင်ငံအကြား ရေကြောင်းဆိုင်ရာကုန်သွယ် မှုဖြစ်နိုင်ခြေ၊ နှစ်နိုင်ငံခရီးသွားလုပ်ငန်း တိုး တက်ဖွံ့ဖြိုးရေးပူးပေါင်းဆောင်ရွက်နိုင်မည့် ကိစ္စရပ်များကိုလည်းကောင်း ဆွေးနွေးခဲ့ ကြသည်။

**သီးခြားတွေ့ဆုံဆွေးနွေး**

မြန်မာကိုယ်စားလှယ်အဖွဲ့သည် နည်း ပညာဆိုင်ရာကုမ္ပဏီများ၊ အဖွဲ့အစည်းများ နှင့်လည်း သီးခြားတွေ့ဆုံဆွေးနွေးမှုများ ဆောင်ရွက်ခဲ့ရာ စက်တင်ဘာ ၁၀ ရက်နေ့ နံနက်ပိုင်းတွင် Aquarius နည်းပညာကုမ္ပဏီ မှ တာဝန်ရှိသူများအား လက်ခံတွေ့ဆုံရာ တွင် မြန်မာနိုင်ငံ၏ ဒီဂျစ်တယ်အသွင်ကူး ပြောင်းရေး၊ ဒီဂျစ်တယ်စီးပွားရေး၊ ဆိုက်ဘာ လုံခြုံရေးနှင့် သတင်းအချက်အလက်နည်း ပညာကဏ္ဍများတွင် ပူးပေါင်းဆောင်ရွက်နိုင် ရေးနှင့် ရင်းနှီးမြှုပ်နှံနိုင်မည့် အခွင့်အလမ်း များ၊ Aquarius နည်းပညာကုမ္ပဏီ၏ ထုတ် ကုန်များအား ပိုမိုနားလည်စေရန် စီးပွားရေး လုပ်ငန်းများအချင်းချင်း တွေ့ဆုံဆွေးနွေးမှု များဆောင်ရွက်ရန် ကိစ္စရပ်များကိုလည်း ကောင်း၊ စက်တင်ဘာ ၁၃ ရက်နေ့ နံနက် ပိုင်းတွင် Far Eastern Federal University မှတာဝန်ရှိသူများအားလက်ခံတွေ့ဆုံရာတွင် မြန်မာနိုင်ငံကျန်းမာရေးဝန်ကြီးဌာနနှင့် Far Eastern Federal University (FEFU) တို့ အကြား လက်မှတ်ရေးထိုးထားသည့် ဆေး ဘက်ဆိုင်ရာပညာရပ် ပူးပေါင်းဆောင်ရွက် မှုဆိုင်ရာ နားလည်မှုစာချွန်လွှာ အကောင် အထည်ဖော် ဆောင်ရွက်ရေး၊ နှစ်နိုင်ငံ တက္ကသိုလ်များအကြား ပူးပေါင်းဆောင်ရွက် မှုများစတင်ရေးနှင့်နေပြည်တော်တွင် FEFU ရုံးခွဲ ဖွင့်လှစ်မည့် ကိစ္စရပ်များနှင့် စပ်လျဉ်း ၍လည်းကောင်း ဆွေးနွေးခဲ့ကြသည်။

ညနေပိုင်းတွင် ဒုတိယဝန်ကြီးချုပ်နှင့် ပို့ဆောင်ရေးနှင့် ဆက်သွယ်ရေးဝန်ကြီးဌာန ပြည်ထောင်စုဝန်ကြီး ခေါင်းဆောင်သော မြန်မာကိုယ်စားလှယ်အဖွဲ့သည် ဗလာဒီ ဗော့စတော့စ်အပြည်ပြည်ဆိုင်ရာဆိပ်ကမ်း



Commercial Port of Vladivostok သို့ သွားရောက်၍ ဆိပ်ကမ်း၏ စွမ်းဆောင်မှုများ၊ ဆိပ်ကမ်းစီမံခန့်ခွဲမှုစနစ်အား အဆင့်မြင့် ကွန်ပျူတာစနစ် အသုံးပြုပြီး စီမံခန့်ခွဲနေမှုများနှင့် အနာဂတ်ဆိပ်ကမ်းဆက်လက်တည်ဆောက်သွားမည့် အစီအမံများကို လေ့လာခဲ့ကြသည်။

ယခုခရီးစဉ်အတွင်း နှစ်နိုင်ငံသဘောတူစာချုပ်များ၊ နားလည်မှုစာချုပ်လွှာများ လက်မှတ်ရေးထိုးမှုအနေဖြင့် ရှုရှား-မြန်မာ နှစ်နိုင်ငံအကြား ရင်းနှီးမြှုပ်နှံမှုများ ပိုမိုအဆင်ပြေစေရန်နှင့်ငွေပေးချေမှုများအဆင်ပြေချောမွေ့စေရန်အတွက် ရှုရှားဘဏ်များမှ မြန်မာနိုင်ငံ၌ ဘဏ်ခွဲ (သို့မဟုတ်) ကိုယ်စားလှယ်ရုံးခွဲများ လာရောက်ဖွင့်လှစ်နိုင်ရန် ရည်ရွယ်ချက်ဖြင့် ရှုရှားနိုင်ငံဗဟိုဘဏ်နှင့် မြန်မာနိုင်ငံတော်ဗဟိုဘဏ်တို့ အကြား ဘဏ်စာရင်းဖွင့်လှစ်သည့် သဘောတူစာချုပ်အား မြန်မာနိုင်ငံတော်ဗဟိုဘဏ် ဥက္ကဋ္ဌနှင့် ရှုရှားနိုင်ငံဗဟိုဘဏ် ဒုတိယဥက္ကဋ္ဌတို့ကလည်းကောင်း၊ နှစ်နိုင်ငံခရီးသွား ဧည့်သည်ဝင်ရောက်မှုများ တိုးမြှင့်လာစေရေး၊ ခရီးသွားလုပ်ငန်းဝန်ဆောင်မှုအရည်အသွေးများမြှင့်တင်ရေး၊ ခရီးသွားလုပ်ငန်းအလားအလာများ တိုးမြှင့်လာစေ



ရေးနှင့် ခရီးသွားလုပ်ငန်းတွင် ပူးပေါင်းဆောင်ရွက်မှုများ ပိုမိုခိုင်မာစေရေးတို့ကို ရည်ရွယ်၍ ခရီးသွားလုပ်ငန်း ပူးပေါင်းဆောင်ရွက်မှုဆိုင်ရာ နားလည်မှုစာချုပ်လွှာအား ဟိုတယ်နှင့်ခရီးသွားလာရေးဝန်ကြီးဌာနပြည်ထောင်စုဝန်ကြီးနှင့်ရှုရှားဖက်ဒရေးရှင်းနိုင်ငံစီးပွားရေးဖွံ့ဖြိုး တိုးတက်မှုဝန်ကြီးဌာန ဝန်ကြီးတို့ကလည်းကောင်း လက်မှတ်ရေးထိုးခဲ့ကြသည်။

နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီအဖွဲ့ဝင် ဒုတိယဝန်ကြီးချုပ်နှင့်ပို့ဆောင်ရေးနှင့်ဆက်သွယ်ရေးဝန်ကြီးဌာန ပြည်ထောင်စုဝန်ကြီး ဗိုလ်ချုပ်ကြီး မြထွန်းဦး ခေါင်းဆောင်

သောမြန်မာကိုယ်စားလှယ်အဖွဲ့သည်ရှုရှားဖက်ဒရေးရှင်းနိုင်ငံ ဗလာဒီဗော့စတော့ခမြို့မှ စက်တင်ဘာ ၁၅ ရက်နေ့တွင် မြန်မာနိုင်ငံသို့ လေကြောင်းခရီးဖြင့် ပြန်လည်ရောက်ရှိရာ ရန်ကုန်တိုင်းဒေသကြီး ဝန်ကြီးချုပ် ဦးစိုးသိန်း၊ ရန်ကုန်တိုင်းစစ်ဌာနချုပ်တိုင်းမှူးဗိုလ်ချုပ်ဇော်ဟိန်း၊ မြန်မာနိုင်ငံဆိုင်ရာရှုရှားဖက်ဒရေးရှင်းနိုင်ငံသံရုံးမှတာဝန်ရှိသူများ၊ ဝန်ကြီးဌာနမှ ဒုတိယဝန်ကြီးနှင့် တာဝန်ရှိသူများက ရန်ကုန်အပြည်ပြည်ဆိုင်ရာလေဆိပ်၌ ကြိုဆိုနှုတ်ဆက်ကြကြောင်း သိရသည်။

သတင်းအဖွဲ့(ပို့ဆက်)

PHOTO NEWS



မြန်မာအမျိုးသားလေကြောင်း (Myanmar National Airlines - MNA) မှ ပထမဦးဆုံး လေကြောင်းကုန်စည်ပို့ဆောင်ရေး Cargo Flight အဖြစ် မြန်မာနိုင်ငံသို့ စက်တင်ဘာ ၁၅ ရက်နေ့က ရောက်ရှိခဲ့သည့် ကုန်တန်ချိန် ၁၈ တန် အထိ သယ်ဆောင်နိုင်သော Boeing 737-400 အမျိုးအစား ကုန်တင်လေယာဉ်ဖြင့် စက်တင်ဘာ ၁၉ ရက်တွင် ရန်ကုန်အပြည်ပြည်ဆိုင်ရာလေဆိပ်မှ ထိုင်းနိုင်ငံ ဘန်ကောက်မြို့သို့ စတင်ပျံသန်းပြေးဆွဲခဲ့သည်။

# နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီအဖွဲ့ဝင်၊ ဒုတိယဝန်ကြီးချုပ်နှင့် ပြည်ထောင်စုဝန်ကြီး ဗိုလ်ချုပ်ကြီးမြထွန်းဦး "Consultative Workshop on Myanmar e-Governance Master Plan 2030 (မူကြမ်း)" အလုပ်ရုံဆွေးနွေးပွဲသို့ တက်ရောက်



မြန်မာနိုင်ငံတွင် e-Government လုပ်ငန်းများကို အစိုးရအုပ်ချုပ်ရေးယန္တရားတွင် ပါဝင်သည့် အစိုးရအဖွဲ့အစည်းများ၊ ဝန်ကြီးဌာနများ အသီးသီးမှ လိုက်နာအကောင်အထည်ဖော်ဆောင်ရွက်သွားနိုင်ရန် ရည်ရွယ်၍ “Consultative Workshop on Myanmar e-Governance Master Plan 2030 (မူကြမ်း)” အလုပ်ရုံဆွေးနွေးပွဲ အခမ်းအနားကို ၂၀၂၃ ခုနှစ် စက်တင်ဘာလ ၅ ရက်နေ့ နံနက်ပိုင်းတွင် နေပြည်တော်ရှိ ပို့ဆောင်ရေးနှင့် ဆက်သွယ်ရေးဝန်ကြီးဌာန ရုံးအမှတ် (၂) အစည်းအဝေးခန်းမ၌ ကျင်းပရာ နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီ အဖွဲ့ဝင်၊ ဒုတိယဝန်ကြီးချုပ်နှင့် ပို့ဆောင်ရေးနှင့် ဆက်သွယ်ရေးဝန်ကြီးဌာန ပြည်ထောင်စုဝန်ကြီးဗိုလ်ချုပ်ကြီးမြထွန်းဦး တက်ရောက် အမှာစကားပြောကြားသည်။

အခမ်းအနားတွင် နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီအဖွဲ့ဝင်၊ ဒုတိယဝန်ကြီးချုပ်နှင့် ပို့ဆောင်ရေးနှင့် ဆက်သွယ်ရေး ဝန်ကြီးဌာန ပြည်ထောင်စုဝန်ကြီးဗိုလ်ချုပ်ကြီးမြထွန်းဦး



က ယနေ့ကမ္ဘာတစ်ဝန်းရှိ နိုင်ငံအသီးသီးသည် အုပ်ချုပ်မှု၊ ပညာရေး၊ ကျန်းမာရေး၊ လူမှုရေးအစရှိသော ကဏ္ဍအသီးသီးတွင် Digital Transformation ကို ဦးစားပေးပြီး အရှိန်အဟုန်ဖြင့် ဆောင်ရွက်လျက်ရှိကြောင်း၊ မြန်မာနိုင်ငံ၏ Digital Transformation ခရီးကို အောင်မြင်စွာ လျှောက်လှမ်းနိုင်ရန်အတွက် e-Government အား မဖြစ်မနေ ကြိုးပမ်းဆောင်ရွက်သွားကြရမည် ဖြစ်

ကြောင်း၊ မြန်မာနိုင်ငံသည် ကမ္ဘာ့ကုလသမဂ္ဂ၏ E-Government Development Index (EGDI) တွင် အလယ်အလတ်အဆင့်သို့ ကူးပြောင်းနိုင်ခဲ့ပြီး မြန်မာနိုင်ငံသည် ကမ္ဘာ့ကုလသမဂ္ဂအဖွဲ့ဝင်နိုင်ငံပေါင်း ၁၉၃ နိုင်ငံအနက် ၂၀၁၆ ခုနှစ်တွင် မြန်မာနိုင်ငံသည် အဆင့် ၁၆၉ ရှိခဲ့ရာမှ ၂၀၂၂ ခုနှစ်တွင် အဆင့် ၁၃၄ သို့ရောက်ရှိလာပြီး အဆင့် ၃၅ ဆင့်တိုးတက်လာခဲ့ပါကြောင်း၊ ယင်းတိုးတက်မှုများသည် ထင်ရှားသော ရလဒ်ကောင်းများ ဖြစ်သည့်အတွက် ဆက်လက်ထိန်းသိမ်းသွားရန် လိုအပ်မည် ဖြစ်ပါကြောင်း။

ယနေ့ ကမ္ဘာ့နိုင်ငံ အများစုသည် e-Government ကိုကျော်လွန်ပြီး Digital

Government ကိုဦးတည်လျှောက်လှမ်းနေကြပြီဖြစ်၍ မြန်မာနိုင်ငံသည်လည်း ယခုအချိန်မှစ၍ Digital Government ကို ဦးတည်ချဉ်းကပ် ဆောင်ရွက်သွားကြရမည်ဖြစ်ကြောင်း၊ ထိုသို့ ဆောင်ရွက်သွားနိုင်ရန် အဓိကလိုအပ်ချက်တစ်ခုဖြစ်သော တစ်မျိုးသားလုံးနှင့်သက်ဆိုင်သည့် National Strategic Vision ကို ချမှတ်ဆောင်ရွက်ရမည်ဖြစ်ပါကြောင်း၊ ကမ္ဘာတစ်ဝန်း လျင်မြန်စွာ

ပြောင်းလဲတိုးတက်နေသည့် Digital World၊ New Digital trends များနှင့်အတူနောက်ကျကျန်ခြင်းမရှိဘဲ လိုက်ပါဆောင်ရွက်နိုင်ရန် ယခင် e-Governance Master Plan ကို ဖြည့်စွက်မွမ်းမံပြင်ဆင်ပြီး ယခု Myanmar e-Governance Master Plan 2030 ရေးဆွဲခဲ့ခြင်း ဖြစ်ပါကြောင်း၊ ထို့ကြောင့် ယခု မူကြမ်းတွင် မျှော်မှန်းချက်၊ ရည်ရွယ်ချက်များ၊ မဟာဗျူဟာများ၊ လုပ်ငန်းစဉ်မူဘောင်များကို ထည့်သွင်းရေးဆွဲထားပြီး ၂၀၃၀ ခုနှစ်အထိ ကာလတို၊ ကာလရှည် အချိန်အပိုင်း အခြားအလိုက် ဆောင်ရွက်ရန်လုပ်ငန်းများ၊ တည်ဆောက်သွားသင့်သော နည်းပညာအခြေခံအဆောက်အအုံများ၊ ရေးဆွဲပြဋ္ဌာန်းသင့်သော ICT ဆိုင်ရာဥပဒေ၊ မူဝါဒ၊ လမ်းညွှန်ချက်များနှင့် စံချိန်စံညွှန်းသတ်မှတ်ချက်များကိုလည်း ပြည့်စုံစွာ ထည့်သွင်းထားပါကြောင်း။

အဆိုပါ လုပ်ငန်းအစီအမံများကို ထိ

ရောက် အကျိုးရှိစွာ စနစ်တကျအကောင်အထည်ဖော်ဆောင်ခြင်းအားဖြင့် နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီ၏ ဦးတည်ချက် (၉) ရပ်ကို အောင်မြင်စွာ အကောင်အထည်ဖော်နိုင်ရေး အထောက်အပံ့ကောင်းဖြစ်စေပြီး ရေရှည်တည်တံ့ခိုင်မြဲသော၊ ဆန်းသစ်တီထွင်မှုများနှင့် အားလုံးပါဝင်နိုင်သည့် အခြေအနေများကို လမ်းဖွင့်ပေးထားသော၊ နိုင်ငံတကာ/ အာဆီယံ အသိုက်အဝန်းများနှင့် ပေါင်းစည်းသော Digital Economy ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်မှုကို ရရှိလာမည်ဖြစ်ပါကြောင်း၊ ထို့ကြောင့် နိုင်ငံတော်ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်မှုအတွက် အရေးပါသည့် အစီအမံတစ်ခုဖြစ်သည့် Myanmar e-Governance Master Plan 2030 မူကြမ်း အပေါ်တွင် ယခုအလုပ်ရုံဆွေးနွေးပွဲမှ ကောင်းမွန်သည့် အကြံပြုချက်များ၊ ရလဒ်ကောင်းများ ဖော်ထုတ်နိုင်မည် ဟုယုံကြည်ပါကြောင်း ပြောကြားခဲ့ပါသည်။

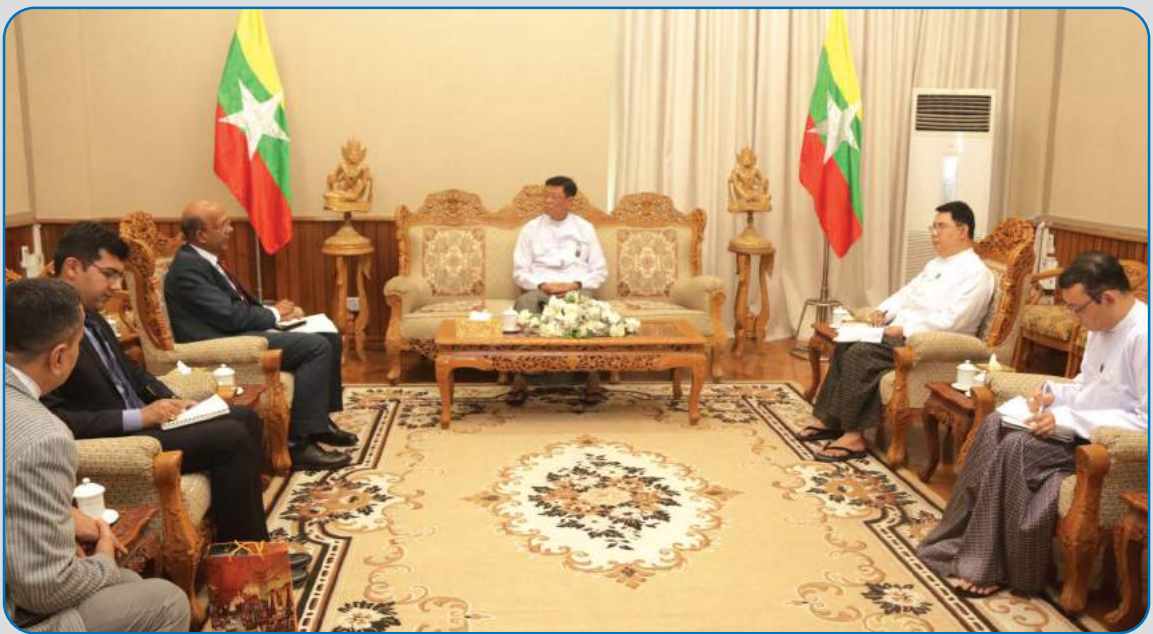
ဆက်လက်၍ သတင်းအချက်အလက်

နည်းပညာနှင့် ဆိုက်ဘာလုံခြုံရေးဦးစီးဌာန၊ e-Government ဌာန၊ ညွှန်ကြားရေးမှူးက Myanmar e-Governance Master Plan 2030 (မူကြမ်း) တွင် ပါဝင်သော လုပ်ငန်းစဉ်များအား ရှင်းလင်းတင်ပြခဲ့ပြီး တက်ရောက်လာသည့် အစိုးရအဖွဲ့အစည်းများ၏ Chief Information Officer (CIO) များမှ အကြံပြုဆွေးနွေးကြသည်။

အဆိုပါ အလုပ်ရုံဆွေးနွေးပွဲသို့ သက်ဆိုင်ရာဝန်ကြီးဌာနများမှ ပြည်ထောင်စုဝန်ကြီးများ၊ ဒုတိယဝန်ကြီးများ၊ အမြဲတမ်းအတွင်းဝန်များ၊ တာဝန်ရှိပုဂ္ဂိုလ်များနှင့် ပြည်ထောင်စုအဆင့် အဖွဲ့အစည်းများ၊ ပြည်ထောင်စုဝန်ကြီးဌာနများ၊ နေပြည်တော်ကောင်စီ၊ တိုင်းဒေသကြီးနှင့်ပြည်နယ်အစိုးရအဖွဲ့တို့မှ Chief Information Officer (CIO) များ တက်ရောက်ခဲ့ကြောင်း သိရသည်။

သတင်းစဉ်

PHOTO NEWS



နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီအဖွဲ့ဝင်၊ ဒုတိယဝန်ကြီးချုပ်နှင့် ပို့ဆောင်ရေးနှင့်ဆက်သွယ်ရေးဝန်ကြီးဌာန ပြည်ထောင်စုဝန်ကြီး ဗိုလ်ချုပ်ကြီး မြထွန်းဦး မြန်မာနိုင်ငံဆိုင်ရာ အိန္ဒိယနိုင်ငံ သံအမတ်ကြီး H.E. Mr. Vinay Kumar အား စက်တင်ဘာ ၄ ရက်နေ့ မွန်းလွဲပိုင်းက နေပြည်တော် ပို့ဆောင်ရေးနှင့်ဆက်သွယ်ရေးဝန်ကြီးဌာန ရုံးအမှတ် (၅) တွင် လက်ခံတွေ့ဆုံစဉ်။



### Risk in the Maritime Sector ရေကြောင်းကဏ္ဍ အန္တရာယ်ဖြစ်နိုင်ခြေတွက်ချက်ခြင်း (အပိုင်း-၄)



ကျွန်ုပ်တို့

#### သင်္ဘောနှင့်သက်ဆိုင်သည့်အန္တရာယ်ဖြစ်နိုင်ခြေများ

သင်္ဘောနှင့်သက်ဆိုင်သည့် အန္တရာယ်ဖြစ်နိုင်ခြေများကဏ္ဍတွင် အန္တရာယ်ဖြစ်နိုင်ခြေစနစ်တကျအကဲဖြတ်ခြင်း (Formal Safety Assessment - FSA) နှင့် ပန်းတိုင်အခြေပြုစံနှုန်းများ (Goal-Based Standards - GBS) များ ပါဝင်သည်။

#### အန္တရာယ်ဖြစ်နိုင်ခြေစနစ်တကျအကဲဖြတ်ခြင်း (Formal Safety Assessment - FSA)

၁၉၁၂ ခုနှစ်တွင် တိုက်တန်းနစ် နစ်မြပ်မှုကြောင့် သင်္ဘောများနှင့်ပတ်သက်၍ လူတို့၏ စိုးရိမ်ပူပန်မှုများအပေါ် တုံ့ပြန်သည့်အနေဖြင့် ပင်လယ်ပြင် အသက်အန္တရာယ်ကင်းရှင်းရေးဆိုင်ရာ ကွန်ဗင်းရှင်း ဖြစ်သည့် SOLAS ကွန်ဗင်းရှင်းကို အပြည်ပြည်ဆိုင်ရာစံသတ်မှတ်ချက်၏ ပထမအကြိမ်ထုတ်ဝေကာ နိဂုံးချုပ်စေခဲ့ပြီး၊ လက်ရှိအချိန်အထိအကြိမ် ၃၀ ကျော် ပြန်လည်ပြင်ဆင်မွမ်းမံပြီး ဖြစ်သည်။ ထို့ကြောင့် နိုင်ငံတကာရေလမ်းကြောင်းများတွင် ခုတ်မောင်းသွားလာလျက်ရှိသော သင်္ဘောများ၏ အန္တရာယ်ကင်းရှင်းရေးစီမံခန့်ခွဲမှုအတွက် အခြေခံကျသည့်ကနဦးအစ ပျိုးဆောင်ရွက်မှုများကို အပြည်ပြည်ဆိုင်ရာရေကြောင်းအဖွဲ့ (IMO) ၌ ဆွေးနွေးခဲ့ကြပြီး Class Rules (စည်းမျဉ်းများနှင့် စံနှုန်း) အမျိုးမျိုးတို့တွင်လည်း တွေ့ရှိနိုင်ပါသည်။

သို့သော်လည်း ကြီးမားသော ရေကြောင်းမတော်တဆမှုတစ်ခုဖြစ်ပွားတိုင်း တုံ့ပြန်ဆောင်ရွက်ရန် စည်းမျဉ်းများနှင့်နည်းဥပဒေများ ပြန်လည်ပြင်ဆင်ခြင်းဆိုင်ရာ ဆွေးနွေးမှုများကို IMO တွင် မကြာခဏပြုလုပ်လေ့ရှိရာ မတော်တဆမှုဖြစ်ပွားပြီးခါစ အခြေအနေများကြောင့် ပြန်လည်ပြင်ဆင်မှုများသည် မလိုအပ်ဘဲ အလွန်အကျွံဖြစ်

တတ်သည်။ ထို့အပြင် မိမိနိုင်ငံအကျိုးကို နိုင်ငံရေးဆန်ဆန်ဦးတည်သော အဆိုပြုချက်များမှာလည်း အနှံ့အပြားရှိခဲ့သဖြင့် အန္တရာယ်ဖြစ်နိုင်ခြေအကဲဖြတ်မှုအပေါ် အခြေခံသည့် FSA (Formal Safety Assessment) ကို နည်းဥပဒေများ ချမှတ်ရာတွင် ပိုမိုကျိုးကြောင်းဆီလျော်သည့် နည်းလမ်းအဖြစ် အသုံးပြုလာကြသည်။

FSA ကို ဗြိတိန်နိုင်ငံ၊ လန်ဒန်မြို့၌ ၁၉၉၃ ခုနှစ်တွင် ကျင်းပခဲ့သည့် IMO/ MSC-62 (ရေကြောင်းအန္တရာယ်ကင်းရှင်းရေးကော်မတီ၏ ၆၂ ကြိမ်မြောက် အစည်းအဝေး) ၌ အဆိုပြုခဲ့ပြီး ယာယီလမ်းညွှန်ချက်အား ပြန်လည်ပြင်ဆင်၍ နောက်ဆုံးအကြိမ် FSA-Guideline ကို ၂၀၀၁ ခုနှစ်တွင် ကျင်းပခဲ့သည့် IMO/ MSC-74 အစည်းအဝေး၌ ထပ်တလဲလဲ ဆွေးနွေးမှုများနှင့် စမ်းသပ်လျှောက်ထားမှုအပေါ် အခြေခံ၍ အတည်ပြုခဲ့သည်။ FSA သည် ပြီးပြည့်စုံသော၊ ကျိုးကြောင်းဆီလျော်သည့် အန္တရာယ်ကင်းရှင်းရေးအကဲဖြတ်ခြင်းနည်းလမ်းတစ်ခုဖြစ်ပြီး စနစ်တကျဖွဲ့စည်းထားသဖြင့် ဓမ္မဓိဋ္ဌာန်ကျကျ ထင်သာမြင်သာရှိသည်။ ယင်း၏ ရည်ရွယ်ချက်မှာ အထူးတလည်အဆိုပြုခြင်းနှင့် ကျင့်သုံးစေခြင်းတို့ကို ဖြေလျှော့ရန်နှင့် IMO တွင် စည်းမျဉ်းများ ချမှတ်ရာတွင် ပိုမိုကျိုးကြောင်းဆီလျော်သည့် လုပ်ငန်းစဉ်တစ်ခုအဖြစ် ဖော်ဆောင်နိုင်ရန် နိုင်ငံရေးဆန်သော ဆွေးနွေးမှုကို တင်းကြပ်စွာ ကန့်သတ်ရန် ဖြစ်သည်။ အဆိုပြုချက်အားလုံးတွင် FSA ကို မဖြစ်မနေ အသုံးပြုရန်ဟု ဆိုလိုခြင်း မဟုတ်သော်လည်း မကြာသေးမီက IMO တွင် FSA ကျင့်သုံးရန် စံနှုန်းများစွာကို ပြန်လည်ပြင်ဆင်ရန် အဆိုပြုဆွေးနွေးခဲ့ကြသည်။ FSA သည် လုပ်ထုံးလုပ်နည်းနှင့် စိစစ်ခြင်းတို့၏ ရှုပ်ထွေးမှုကြောင့် အခက်အခဲများရှိသော်လည်း FSA အသုံးပြုသော အဆိုပြုချက်

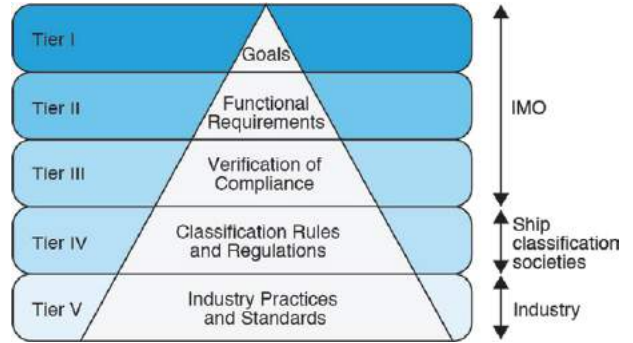
အရေအတွက်သည် တစ်နှစ်ထက် တစ်နှစ်တိုး၍ လာနေသည်။

**ပန်းတိုင်အခြေပြုစံနှုန်းများ (Goal-Based Standards - GBS)**

၁၉၉၇ ခုနှစ်တွင် Nakhodka မတော်တဆမှုကြောင့် ဂျပန် ပင်လယ်တွင် ရေနံစိမ်းတန်ချိန် ၆,၂၀၀ ခန့် ယိုဖိတ်ခဲ့ပြီး ကမ်းရိုးတန်း ဒေသများတွင် ဆိုးရွားစွာ ညစ်ညမ်းပျက်စီးခဲ့ရသည်။ ယင်းဖြစ်စဉ်၏ နောက်အခြားကြီးမားသော ရေနံတင်သင်္ဘောမတော်တဆမှုများ ဆက်တိုက်ဖြစ်ပွားခဲ့ရာ ၁၉၉၉ ခုနှစ်တွင် Erika မတော်တဆမှု ကြောင့် ပြင်သစ်ကမ်းလွန်ပင်လယ်ပြင်၌ ရေနံစိမ်းတန်ချိန် ၁၀၀၀၀ ခန့် ယိုဖိတ်ခဲ့ပြီး ၂၀၀၂ ခုနှစ်တွင် Prestige မတော်တဆမှုကြောင့် ရေနံစိမ်းကုန်စည် တန်ချိန် ၇၇,၀၀၀ ခန့် ယိုဖိတ်ခဲ့ပြီး စပိန်ကမ်းရိုး တန်းတစ်လျှောက် ညစ်ညမ်း ပျက်စီးမှုများ ဖြစ်ပွားခဲ့သည်။

ဤမတော်တဆမှုများကြောင့် တိုက်ရိုက်အကျိုးဆက်များ အနေဖြင့် ကိုယ်ထည်တစ်ထပ်တည်းရှိသော သင်္ဘောများ ၂၀၁၀ ခုနှစ် အရောက်တွင် ဖျက်သိမ်းခဲ့ရခြင်း၊ ကိုယ်ထည်တစ်ထပ်တည်း ရှိသော သင်္ဘောများဖြင့် ရေနံစိမ်းလောင်စာဆီ သယ်ယူခြင်းကို တားမြစ်ခြင်းနှင့် အထူးထိခိုက်လွယ်သော ပင်လယ်ပြင်ဧရိယာများ (Particularly Sensitive Sea Areas - PSSA) သတ်မှတ်ခြင်း ကဲ့သို့သော အစီအမံများကို ဖြစ်ပေါ်စေခဲ့သည်။ သို့သော်လည်း သွယ်ဝိုက်၍ အကျိုးသက်ရောက်မှုများအနေဖြင့် ယင်းဖြစ်စဉ်များက ဥရောပကောင်စီ၏ အရေးဆိုချက်များကို အားကောင်းစေခဲ့သည်။

ဆိုလိုသည်မှာ ထိခိုက်ခံစားရသည့် ဥရောပနိုင်ငံများက ထိုအချိန် အထိ စည်းမျဉ်းများကို ချမှတ်ခဲ့သည့် IMO နှင့် IACS (International Association of Classification Societies) အဖွဲ့အစည်းတို့ အပေါ် ယုံကြည်မှုကို ရိုက်ခတ်စေခဲ့သည်။ ဤအဖွဲ့အစည်းများ၏ ယုံကြည်မှုနှင့် ခေါင်းဆောင်မှု အနေအထားကို ပြန်လည်ရရှိရန် IMO နှင့် IACS တို့သည် မတော်တဆမှုပြီးနောက် တုံ့ပြန်ခြင်းမှ အန္တရာယ်ဖြစ်နိုင်ခြေကို ကြိုတင်ရှောင်ရှားခြင်းသို့ အာရုံပြောင်းသွား ခဲ့သည်။ IMO သည် ရည်ရွယ်ချက်၊ အန္တရာယ်ကင်းရှင်းမှုအဆင့် များနှင့် နည်းဥပဒေနှင့်စည်းမျဉ်းများ၏ လုပ်ငန်းတာဝန် လိုအပ်ချက်



ပုံ-၄ ပန်းတိုင်အခြေပြု စံနှုန်းများ (GBS) ဖွဲ့စည်းမှု (Composition of GBS)



**MAWLAMYINE CENTURY**  
LOGISTICS COMPANY LIMITED

Since 2015

# MAWLAMYINE CENTURY

## LOGISTICS COMPANY LIMITED

**Possibility in Every Direction**

**Our Services**

We are a maritime logistics company and own biggest fleet in Myanmar...

We provide

- Transportation quality such as avoid risk of cargo damage, breakage, theft.
- Maritime transportation and logistics services at inbound and outbound with our own Near Coastal Voyage (NCV) Vessels.
- Tramp service by using own marine vessel MCL-1 to MCL-21.
- Chartering services such as voyage chartering and time chartering.



**Contact Us**

No ( 3 ), Set Myaung Street , 4 Ward ,  
Mayangone Township , Yangon ,  
Myanmar.

📱 Mobile: +95 - 9 - 943140999

✉ Email: info@mclc-mm.com

📘 Facebook: <https://www.facebook.com/mclclogistics/>

များကို ရှင်းလင်းစွာ သတ်မှတ်ရန် ပန်းတိုင်အခြေပြုစံနှုန်းများ (GBS)ကို မိတ်ဆက်ခဲ့ပြီး IACS မှ CSR (Common Structural Rules)ကို ကျိုးကြောင်းဆီလျော်၍ ပွင့်လင်းမြင်သာမှုရှိသော သင်္ဘောတည်ဆောက်မှုဆိုင်ရာ နည်းဥပဒေများကို တစ်စုတစ်စည်း တည်းအဖြစ် စတင်အသုံးပြုခဲ့သည်။

GBS စနစ်သည် FSA မှ အန္တရာယ်ကင်းရှင်းရေးအကဲဖြတ်မှု မျိုးကွဲဖြစ်ပြီး ပုံ (၄) တွင် ပြထားသည့်အတိုင်း Tier I မှ Tier V သည် ပိုမိုခိုင်ခံ့မှုရှိပြီး သည်းခံနိုင်သော အန္တရာယ်ဖြစ်နိုင်ခြေအဆင့်များ ကို ပန်းတိုင်များအဖြစ် သတ်မှတ်သည်။ စည်းမျဉ်းများကို ပိုမိုခိုင်ခံ့မှု အပေါ်မှ အောက်ခြေအထိ သက်ဆိုင်ရာအန္တရာယ်ကင်းရှင်းရေး အဆင့်များအတွက် လုပ်ငန်းတာဝန်လိုအပ်ချက်များအပေါ် အခြေခံ၍ ချမှတ်သည်။

**ပင်လယ်ရေကြောင်းကဏ္ဍတွင် ပေါ်ထွန်းလာသည့် အန္တရာယ်ဖြစ်နိုင်ခြေအကဲဖြတ်ခြင်း**

ပင်လယ်ရေကြောင်းကဏ္ဍတွင် ပေါ်ထွန်းလာသည့်အန္တရာယ် ဖြစ်နိုင်ခြေ အကဲဖြတ်ခြင်းကဏ္ဍတွင် ပတ်ဝန်းကျင် ထိခိုက်နိုင်ခြေ စနစ်တကျ အကဲဖြတ်ခြင်း (Environmental FSA) နှင့် အန္တရာယ် ဖြစ်နိုင်ခြေ အခြေခံသော ပြုပြင်ထိန်းသိမ်းရေး (Risk Based Maintenance - RBM) များ ပါဝင်သည်။

**ပတ်ဝန်းကျင်ထိခိုက်နိုင်ခြေ စနစ်တကျအကဲဖြတ်ခြင်း (Environmental FSA)**

ပတ်ဝန်းကျင် ထိခိုက်မှုမရှိစေရေးသည် အန္တရာယ်ကင်းရှင်းရေးနှင့် နှိုင်းယှဉ်ပါက ပျက်စီးဆုံးရှုံးမှုအတွက် မည်သူ့တွင် တာဝန်ရှိသည်။ ငွေကြေးပမာဏ မည်မျှ ပျက်စီးဆုံးရှုံးသည်ဆိုသည်ကို ရှင်းလင်းမှုမရှိသောကြောင့် ပတ်ဝန်းကျင်ဆိုင်ရာ အန္တရာယ်ဖြစ်နိုင်ခြေအကဲဖြတ်ခြင်းကို စတင်အသုံးပြုရန် ခက်ခဲသည်ဟု ယူဆရသည်။

သို့သော် FSA မှ ရရှိသော အန္တရာယ်ကင်းရှင်းရေးနှင့် ပတ်သက်သည့် ရလဒ်များအပေါ် အခြေခံ၍ FSA လမ်းညွှန်ချက်များတွင် အဏ္ဏဝါ ပတ်ဝန်းကျင်ကာကွယ်မှုဆိုင်ရာ စံနှုန်းသတ်မှတ်ချက်အသစ်များ ကို အသုံးပြု၍ ပတ်ဝန်းကျင်ထိခိုက်နိုင်ခြေဆန်းစစ်မှုစံနှုန်း (Environmental Risk Evaluation Criteria - EREC) ကို ထည့်သွင်းသည့်အခါ FSA ၏ သဘောတရားများ အသုံးပြုခြင်းကို လေ့လာခဲ့ကြသည်။ အီးယူရှိ ပူးတွဲသုတေသန စီမံကိန်းဖြစ်သည့် SAFEDOR (Design, Operation and Regulation for Safety) သည် ရေနံယိုဖိတ်မှုများအတွက် CATS (Cost of Averting a Tonne of Oil Spilt) ဟု ခေါ်သော ဆီတစ်တန် ယိုဖိတ်မှု ရှောင်လွှဲခြင်းအတွက် ကုန်ကျစရိတ်ကို စတင်မိတ်ဆက်ပေးခဲ့သည်။ ဆိုလိုသည်မှာ “အန္တရာယ်ဖြစ်နိုင်ခြေ ထိန်းချုပ်မှုတစ်ခုအဖြစ် သုံးစွဲရမည့် ငွေကြေးပမာဏသည် ဆီတစ်တန် ယိုဖိတ်မှုကို ရှောင်ရှားရန် နည်းလမ်း (RCO)” ဖြစ်ပြီး အဆိုပြုသည့် အကဲဖြတ်မှုစံနှုန်းကို အောက်တွင်ဖော်ပြထားသည်။

- ΔC : RCO အသုံးပြုခြင်းအတွက် ထပ်ဆောင်းကုန်ကျစရိတ် (US\$)
- ΔR : RCO ၏ ရေနံညစ်ညမ်းမှု အန္တရာယ်ဖြစ်နိုင်ခြေ လျော့ချရေးအကျိုးသက်ရောက်မှု
- CATS<sub>thr</sub> RCO အတွက် ကုန်ကျစရိတ်နှင့် အကျိုးရှိမှုမျှတကြောင်း ဆုံးဖြတ်နိုင်သည့် အမြင့်ဆုံး သတ်မှတ်ချက် (တန်ဖိုး)

**ΔC / ΔR = CATS < CATS<sub>thr</sub>**

ကနဦးတွင် SAFEDOR ၌ CATS<sub>thr</sub> သတ်မှတ်ချက်အား ပုံသေပမာဏအဖြစ် တစ်တန်လျှင် အမေရိကန်ဒေါ်လာ ၆၀,၀၀၀ (US\$ 60,000/ton) အဆိုပြုခဲ့သည်။ သို့သော်လည်း ယင်းကို တုံ့ပြန်

**BRILLIANCE MARITIME TRAINING CENTRE**

- ◆ ရေကြောင်းအရာရှိ (COC) သင်တန်းများ
- ◆ ရေကြောင်းပညာ တတ်ကျွမ်းမှုဆိုင်ရာ (COP) သင်တန်းနှင့် မွမ်းမံသင်တန်းများ
- ◆ သင်္ဘောသားလူသစ်သင်တန်းများကိုလည်း တက်ရောက်နိုင်ပါသည်။

NO. (64), AYAR WUN AVENUE, THARKETA TOWNSHIP, YANGON.  
(OPPOSITE LANE OF CAPITAL HYPERMARKET)  
Tel : +95-9-254414135 / 09-785547059 / 09-770526781 / 09-770526782  
E-mail : brilliancemtc@gmail.com

“ လူတို့ကြောင့်ဖြစ်ပွားရသော မတော်တမှုများကို ကာကွယ်တားဆီးရာတွင် အန္တရာယ်ဖြစ်နိုင်ခြေ အကဲဖြတ်ခြင်းအား အသုံးပြုခြင်းသည် အနာဂတ်အတွက် အရေးကြီးသော စိန်ခေါ်မှုတစ်ရပ်အဖြစ် ဆက်လက်တည်ရှိနေဦးမည်ဖြစ်...”

ရန်အတွက်ဂျပန်နိုင်ငံနှင့် အခြားနိုင်ငံများက ရေနံယိုဖိတ်ညစ်ညမ်းမှုပမာဏ (W) နှင့် နိုင်ငံတကာ၏ ၁၉၇၀ မှ ၂၀၀၅ ခုနှစ်အတွင်း အပြည်ပြည်ဆိုင်ရာ ရေနံယိုဖိတ်ညစ်ညမ်းမှု လျော်ကြေးရန်ပုံငွေအဖွဲ့ (IOPC Fund) မှ ရေနံယိုဖိတ်ညစ်ညမ်းမှု အချက်အလက်များအပေါ် အခြေခံ၍ ရေနံညစ်ညမ်းမှုကြောင့် ပျက်စီးဆုံးရှုံးမှုတန်ဖိုး (C) တို့အပေါ် ဆုတ်ယုတ်မှုဆိုင်ရာ ခွဲခြမ်းစိတ်ဖြာမှုကို ပြုလုပ်ခဲ့သည်။ ရလဒ်များအရ C/W သည် ကိန်းသေတန်ဖိုး မဟုတ်သော်လည်း W တန်ဖိုးက အခရာကျပြီး W တိုးလာသည်နှင့်အမျှ C/W သည် လျော့နည်းသွားကြောင်း တွေ့ရသည်။ ဤဆုတ်ယုတ်မှုဆိုင်ရာ ခွဲခြမ်းစိတ်ဖြာမှုအပေါ် အခြေခံ၍ အလုပ်ဖြစ်မည့် အမျိုးအစားဖြစ်သော CATS<sub>thr</sub> ကို အဆိုပြုခြင်း ယင်းကို IMO က လက်ခံကျင့်သုံးခဲ့သည်။ အဏ္ဏဝါပတ်ဝန်းကျင်ကာကွယ်ရေးတွင် FSA ကို စတင်အသုံးပြုရန် လှုပ်ရှားမှုများမှာ လက်ရှိကာလတွင် ရေနံယိုဖိတ်မှုတွင် အကန့်အသတ်ရှိနေသော်လည်း အကျိုးသက်ရောက်မှုကြီးမားမည်မှာ သေချာသဖြင့် အနာဂတ်လှုပ်ရှားမှုများအပေါ် သိသိသာသာ အာရုံစိုက်လာကြမည် ဖြစ်ပေသည်။

**အန္တရာယ်ဖြစ်နိုင်ခြေ အခြေခံသောပြုပြင်ထိန်းသိမ်းရေး (Risk Based Maintenance - RBM)**

အန္တရာယ်ဖြစ်နိုင်ခြေ အခြေခံသော ပြုပြင်ထိန်းသိမ်းရေး (RBM) ဆိုသည်မှာ စက်ပစ္စည်းများ သက်တမ်းကြာမြင့်လာခြင်း၊ မူမမှန်ခြင်းနှင့် ချို့ယွင်းမှုများကြောင့် အန္တရာယ်ဖြစ်နိုင်ခြေကို ဆန်းစစ်မှုပြု၍ ယင်းရလဒ်များအပေါ် အခြေခံကာ ပြုပြင်ထိန်းသိမ်းရေးနှင့် စစ်ဆေးရေးအစီအစဉ်များကို ပြင်ဆင်ခြင်း သဘောတရား ဖြစ်သည်။ ယင်းသည် “စက်ပစ္စည်းချို့ယွင်းမှုဖြစ်ပွားသည့်အခါ အကျိုးသက်ရောက်မှုပမာဏ” နှင့် “ချို့ယွင်းမှုဖြစ်ပွားရန်လွယ်ကူမှု” တို့ကို နှိုင်းယှဉ်တွက်ချက်ပြီး အန္တရာယ်ဖြစ်နိုင်ခြေ ဆန်းစစ်ခြင်းဖြင့် ပြုပြင်ထိန်းသိမ်းရေးနှင့် ပတ်သက်သော ကျိုးကြောင်းဆီလျော်စွာ ဆုံးဖြတ်ခြင်း နည်းလမ်းတစ်ခု ဖြစ်သည်။ အမေရိကန်တွင် မကြာသေးမီနှစ်များအတွင်း ပြုပြင်ထိန်းသိမ်းရန် လိုအပ်သည့် အဆောက်အအုံအရေအတွက် တိုးလာခြင်းကြောင့် ပြုပြင်ထိန်းသိမ်းမှု လိုအပ်ချက်များအားလုံးကို တုံ့ပြန်ဆောင်ရွက်ပေးရန် မဖြစ်နိုင်သောကြောင့် အခြေခံအဆောက်အအုံ ပြုပြင်ထိန်းသိမ်းရေးနှင့် အခြားနယ်ပယ်များတွင် စတင်အသုံးပြုခဲ့သည်။ အမေရိကန် API (American Petroleum Institute) နှင့် ASME (American Society of Mechanical Engineers) တို့သည် RBM ကို ပိုမိုကျယ်ပြန့်စွာ အသုံးပြုနိုင်ရန် မြှင့်တင်ဆောင်ရွက်လျက်ရှိပြီး Oil Majors နှင့် ဆက်နွယ်နေသော ရေနံစက်ရုံများတွင်လည်း စတင်အသုံးပြုနေပြီ ဖြစ်သည်။ ဂျပန်နိုင်ငံတွင်လည်း ကမ်းလွန်ရေခဲသိုလှောင်ရေး အခြေစိုက်စခန်းများစသည်တို့၏ ပြုပြင်ထိန်းသိမ်းခြင်းလုပ်ငန်းများတွင် ဤသဘောတရားမှာ အရေးပါသည်ဟု ယူဆသော်လည်း အမှန်တကယ်အသုံးပြုရေးအတွက် အစီအစဉ်များကို မသတ်မှတ်ရသေးပေ။



**နိဂုံး**

ဤဆောင်းပါးသည် အန္တရာယ်ဖြစ်နိုင်ခြေ (Risk) ဆိုသည်ကို ရှင်းလင်းစွာ နားလည်ရန် အန္တရာယ်ကင်းရှင်းရေးနည်းစနစ်တစ်ခုအဖြစ် အန္တရာယ်ဖြစ်နိုင်ခြေအကဲဖြတ်ခြင်းကို လေ့လာဆန်းစစ်ထားခြင်းဖြစ်သည်။ အဓိကအားဖြင့် အန္တရာယ်ကင်းရှင်းရေးကို ခြိမ်းခြောက်လျက်ရှိသူမှာ လူသားများပင်ဖြစ်သည်။ လူမှန်သမျှအမှားနှင့်မကင်းသည့်သဘော သဘာဝရှိသည်။ ကြိုတင်ကာကွယ်မှု အစီအမံများအဖြစ် “Fool-Proof” “Fail-Safe” စသည် သဘောတရားများကို သုတေသနပြု၍ လူသားတို့၏ အမှားကြောင့် ဖြစ်ပေါ်လာသော မတော်တဆမှုများကို ကာကွယ်တားဆီးရန် အသုံးပြုကြသော်လည်း တစ်ခုတည်းသောအဖြေမှာ “Safety Culture” (အန္တရာယ်ကင်းရေးယဉ်ကျေးမှု) ကို ပြုစုပျိုးထောင်ရန်သာဖြစ်သည်။ “Safety Culture” (အန္တရာယ်ကင်းရေးယဉ်ကျေးမှု) ထွန်းကားရန်မှာ အဖွဲ့အစည်း၏ ထိပ်တန်းစီမံခန့်ခွဲမှုအဆင့်မှသည် အမှန်တကယ်လုပ်ငန်းခွင်ရှိ လူတစ်ဦးချင်းစီအထိ အဖွဲ့အစည်းတစ်ရပ်လုံးက “အန္တရာယ်ကင်းရှင်းရေးသည် အမြင့်ဆုံးစီးပေးဖြစ်သည်” ဟူသော အသိတရားနှင့် ယင်းခံယူချက်ကို လက်ကိုင်ထား၍ အန္တရာယ်ကင်းရှင်းစေရေးအတွက် ကြိုးပမ်းဆောင်ရွက်ကြရန် လိုအပ်သည်။ သို့သော် မည်ရွေမည်မျှထိ ဆောင်ရွက်ရမည့် အတိုင်းအတာကို သတ်မှတ်ဖော်ပြရန် မလွယ်ကူလှသဖြင့် လူတို့ကြောင့် ဖြစ်ပွားရသောမတော်တဆမှုများကို ကာကွယ်တားဆီးရာတွင် အန္တရာယ်ဖြစ်နိုင်ခြေအကဲဖြတ်ခြင်းအား အသုံးပြုခြင်းသည် အနာဂတ်အတွက် အရေးကြီးသောစိန်ခေါ်မှုတစ်ရပ်အဖြစ် ဆက်လက်တည်ရှိနေဦးမည် ဖြစ်သည်။ (Kenkichi TAMURA ရေးသားသည့် ၂၀၂၂ ခုနှစ်ထုတ် Class NK Technical Journal အတွဲ(၂) No.6 “Dealing Skillfully with Risk” ကို မှီငြမ်းပြန်ဆိုသည်။)

ကပ္ပတိန်ကိုကို

# လေယာဉ်အသက်ကယ်နှင့်မီးသတ်တပ်ဖွဲ့ဆိုသည်မှာ



အောင်မော်(ပြင်ဓလူ)

မြန်မာနိုင်ငံတွင် ရန်ကုန်၊ မန္တလေး၊ နေပြည်တော် စသည့် အပြည်ပြည်ဆိုင်ရာလေယာဉ်ကွင်း(၃)ကွင်းနှင့်ပြည်တွင်းလေယာဉ်ကွင်း (၆၈) ကွင်း အပါအဝင် စုစုပေါင်း လေယာဉ်ကွင်း (၇၁)ကွင်း ရှိပါသည်။ အများပြည်သူ ခရီးသွားလာအသုံးပြုနေသည့် လေယာဉ်ကွင်းများတွင် လေယာဉ်အသက်ကယ်နှင့် မီးသတ်တပ်ဖွဲ့များကို အပြည်ပြည်ဆိုင်ရာ မြို့ပြလေကြောင်းအဖွဲ့ချုပ် (ICAO) ၏စံချိန်စံညွှန်းနှင့်အညီ လေဆိပ်ဖွဲ့စည်းပုံတွင် ထည့်သွင်း၍ ဖွဲ့စည်းထားပါသည်။ ၎င်းအဖွဲ့ကို ဖွဲ့စည်းခြင်း၏ အဓိကရည်ရွယ်ချက်မှာ လေယာဉ်ကွင်းအတွင်းနှင့် အနီးပတ်ဝန်းကျင်တွင် လေယာဉ်မတော်တဆထိခိုက်မှုများ ဖြစ်ပွားပါက ခရီးသွားပြည်သူများ၏ အသက်ဘေးအန္တရာယ် ကာကွယ်နိုင်ရန် ဖြစ်ပါသည်။ တစ်နည်းဆိုသော် လေယာဉ်ကွင်းတစ်ခု၏ ဘေးအန္တရာယ်ကင်းရှင်းစေရေးဆိုင်ရာ အရေးကြီးသော ဝန်ဆောင်မှုတစ်ခု ဖြစ်ပါသည်။

လေယာဉ်အသက်ကယ်နှင့် မီးသတ်တပ်ဖွဲ့၏ အင်အားသည် လေယာဉ်ကွင်း၌ ဆင်းသက်မည့် လေယာဉ်၏ အရွယ်အစားနှင့် လေယာဉ်ဆင်း/တက်မှုအကြိမ်အရေအတွက်ပေါ် အခြေခံ၍ဖွဲ့စည်းထားပါသည်။ အပြည်ပြည်ဆိုင်ရာ မြို့ပြလေကြောင်းအဖွဲ့ချုပ် (ICAO) က လေယာဉ်အသက်ကယ်နှင့် မီးသတ်တပ်ဖွဲ့နှင့် ပတ်သက်၍ လေယာဉ်ကွင်းအမျိုးအစား (Aerodrome Category) များကို အဆင့် (၁၀) မျိုး သတ်မှတ်ထားပါသည်။

မီးငြိမ်းသတ်ယာဉ် အရေအတွက်သည်လည်း လေယာဉ်ကွင်းအမျိုးအစား (Aerodrome Category) အပေါ် အခြေခံထား၍ အပြည်ပြည်ဆိုင်ရာအဆင့် လေဆိပ်များ (၂ပမာ- Aerodrome Category-8,9,10) တွင် မီးငြိမ်းသတ်ယာဉ် အနည်းဆုံး (၃) စီးနှင့် လေယာဉ်အသေးသာဆင်းသက်သောပြည်တွင်းလေဆိပ်များတွင် မီးငြိမ်းသတ်ယာဉ် အနည်းဆုံး (၁) စီး အသင့်ထားရှိသင့်သည်ဟု သတ်မှတ်ထားပါသည်။ မီးငြိမ်းသတ်ယာဉ်တွင် မီးသတ်ဆေးများ

ဖြစ်သော အမြှုပ်မီးသတ်ဆေး (Foam)၊ ဓါတုမီးသတ်ဆေး (Dry Chemical) နှင့် ရေတို့ ပါဝင်ရမည်ဖြစ်ပြီး အပြည်ပြည်ဆိုင်ရာလေကြောင်းအဖွဲ့ချုပ် (ICAO) က သတ်မှတ်ထားသော အသက်ကယ်ဆိုင်ရာပစ္စည်းကိရိယာများကိုလည်း အသင့်တင်ဆောင်ထားရှိရမည် ဖြစ်ပါသည်။

လေဆိပ်မီးသတ်အဆောက်အအုံ၏တည်နေရာသည်ခရီးသည်များ၏ အသက်ကယ်ရန်နှင့် လေယာဉ်မီးငြိမ်းသတ်ရန်အတွက် အလွန်အဓိကကျပြီးသတ်မှတ်ထားသော အချိန်အတွင်း အချိန်ကိုက် (Response Time) ရောက်ရှိရန် လိုအပ်ပါသည်။ အပြည်ပြည်ဆိုင်ရာလေကြောင်းအဖွဲ့ချုပ် (ICAO) ၏ သတ်မှတ်ချက်အရ မီးငြိမ်းသတ်ယာဉ်များသည် (၃) မိနစ်အတွင်း လေယာဉ်ပြေးလမ်းတစ်ဘက်အဆုံး (End of Runway) သို့ ရောက်ရှိရမည့်အပြင် သတ်မှတ်ထားသော မီးငြိမ်းသတ်ဆေးရည် တစ်ဝက်ကုန်ဆုံးသည်အထိ အသုံးပြုပြီး ဖြစ်ရမည်ဟု သတ်မှတ်ထားပါသည်။ အဆိုပါ အချိန်ကိုက်လေ့ကျင့်မှုကို လစဉ် လေ့ကျင့်ဆောင်ရွက်ခြင်းဖြင့် မီးငြိမ်းသတ်ယာဉ်များ၏ စွမ်းဆောင်ရည်၊ တပ်ဖွဲ့ဝင်များ၏ ကျွမ်းကျင်ဖျတ်လတ်မှုတို့သည် အဆင်သင့်ဖြစ်နေမည် ဖြစ်ပါသည်။ ထိုသို့ကောင်းမွန်သော ဝန်ဆောင်မှုများပေးနိုင်ရန်အတွက် လေယာဉ်အသက်ကယ်နှင့် မီးသတ်တပ်ဖွဲ့ဝင်များသည် မိမိတို့၏ မီးငြိမ်းသတ်ယာဉ်များ စွမ်းဆောင်ရည် ပြည့်ဝနေစေရေးအတွက် နေ့စဉ် စစ်ဆေးဆောင်ရွက်ခြင်းများနှင့် နေ့စဉ် ကိုယ်ကာယ လေ့ကျင့်ခန်းများ ဆောင်ရွက်ခြင်းများကို အချိန်ဇယားသတ်မှတ်၍ ဆောင်ရွက်ကြရပါသည်။

လေယာဉ်အသက်ကယ်နှင့် မီးသတ်တပ်ဖွဲ့ဝင်များအား ကာကွယ်ရေးဝတ်စုံ (PPE) နှင့် အသက်ရှူကိရိယာများကိုလည်း ထောက်ပံ့ပေးထားရမည် ဖြစ်သည်။ ၎င်းကာကွယ်ရေးဝတ်စုံများ (PPE) သည် မီးလောင်မှုဖြစ်စဉ်အတွင်း မီးသတ်သမားအား အပူ



ဒဏ်ကကွယ်နိုင်ရန်နှင့် ဒဏ်ရာအနာတရမဖြစ်စေရန်တို့အတွက် စံပြုထုတ်လုပ်ထားသော ဝတ်စုံများ ဖြစ်ရပါမည်။ လေယာဉ်မတော် တဆဖြစ်ပွားမှုအတွင်း မီးလောင်မှုဖြစ်စဉ်တွင် မီးသတ်သမားသည် အသက်ရှုကိရိယာ ဝတ်ဆင်ထားမှသာ မိမိကိုယ်ကို ကာကွယ်နိုင်မည်ဖြစ်ပြီး အခြားသူများအား ကယ်ဆယ်နိုင်မည် ဖြစ်ပါသည်။ အကြောင်းမှာလေယာဉ်၏ကိုယ်ထည်သည် အလူမီနီယံနှင့်ပေါင်းစပ်ဖိုက်ဘာပစ္စည်းများဖြင့် တည်ဆောက်ထားသောကြောင့် မီးလောင်မှုဖြစ်ပွားပါက အန္တရာယ်ရှိသော အဆိပ်ဓာတ်ငွေ့များ ထွက်ပေါ်လာနိုင်သဖြင့် အသက်ရှုကိရိယာကို ကျွမ်းကျင်စွာ ဝတ်ဆင်အသုံးပြုနိုင်ရေးသည်လည်း အရေးကြီးသောအချက် ဖြစ်ပါသည်။

လေယာဉ်အသက်ကယ်နှင့်မီးသတ်ဌာနတွင်မီးငြိမ်းသတ်ယာဉ် သာမကလူနာတင်ယာဉ်(Ambulance)များကိုလည်းထားရှိရမည်ဖြစ်ပြီး ရှေးဦးသူနာပြုစနည်းကိုလည်း တပ်ဖွဲ့ဝင်များက ကျွမ်းကျင်စွာ တတ်မြောက်ထားရပါမည်။ ကြီးမားသော လေယာဉ်မတော်တဆထိခိုက်မှုများ ဖြစ်စဉ် (Major Accident) များတွင် လူနာတင်ယာဉ်အင်အား၊ ကျွမ်းကျင်သော ကြက်ခြေနီအဖွဲ့ဝင်များ၊ ဆရာဝန်များ၊ မီးသတ်တပ်ဖွဲ့ဝင်များနှင့် လုံခြုံရေးတပ်ဖွဲ့ဝင် အင်အားများ အလုံအလောက်ရှိရန် အရေးကြီးပါသည်။ သို့ဖြစ်ပါ၍ မြို့နယ်မီးသတ်တပ်ဖွဲ့များ၊ ပြည်သူ့ဆေးရုံများ၊ လူမှုကယ်ဆယ်ရေးအသင်းအဖွဲ့များနှင့် ကြိုတင်ညှိနှိုင်းဆောင်ရွက်ထားခြင်း၊ လေ့ကျင့်ခန်းများ

ပူးပေါင်းဆောင်ရွက်ထားခြင်းတို့ဖြင့် အရေးပေါ် အခြေအနေနှင့် သဘာဝ ဘေးအန္တရာယ်အခြေအနေတို့တွင် ထိရောက်သောကယ်ဆယ်တုံ့ပြန်မှုများ ဆောင်ရွက်နိုင်မည် ဖြစ်ပါသည်။

မြန်မာနိုင်ငံရှိ အပြည်ပြည်ဆိုင်ရာလေဆိပ်များ ဖြစ်သော ရန်ကုန်၊မန္တလေးနှင့်နေပြည်တော်လေဆိပ်များသည် Aerodrome Category-9 အဆင့်ရှိကြပြီး မီးငြိမ်းသတ်ယာဉ် အရေအတွက်၊ ကာကွယ်ရေးဝတ်စုံ (PPE) ၊ အမြှုပ်မီးသတ်ဆေး (Foam)နှင့် ဓါတုမီးသတ်ဆေး (Dry Chemical) စသည်တို့ကို အပြည်ပြည်ဆိုင်ရာမြို့ပြလေကြောင်းအဖွဲ့ချုပ်(ICAO)၏ အခြေခံလိုအပ်ချက် (Minimum Requirement)နှင့်အညီ ပြည့်မီအောင် ဖြည့်ဆည်းပံ့ပိုးထားကြောင်း သိရှိရပါသည်။ လေယာဉ်အသက်ကယ်နှင့် မီးသတ်တပ်ဖွဲ့ဝင်အင်အားသည် အနည်းဆုံး ၆၀ ဦးမှ ၈၀ ဦး အထိ ရှိကြပြီး (၂၄) နာရီ ဝန်ဆောင်မှုပေးလျက် ရှိပါသည်။ သတ်မှတ်ထားသော နေ့စဉ် လေ့ကျင့်မှုများ၊ လစဉ်အချိန်ကိုက် (Response Time) လေ့ကျင့်မှုများအပြင်(၂)နစ်တစ်ကြိမ်အဖွဲ့စုံအရေးပေါ်လေ့ကျင့်ခန်း (Full-scale Emergency Exercise) များကိုလည်း မြန်မာနိုင်ငံ မီးသတ်တပ်ဖွဲ့ဝင်များ၊လေကြောင်းအာဏာပိုင်မှကိုယ်စားလှယ်များ၊ လေကြောင်းလုံခြုံရေးအဖွဲ့များ၊ လေကြောင်းလိုင်းများ၊ ပြည်သူ့ဆေးရုံများမှ ဆရာဝန်များနှင့် လူမှုကယ်ဆယ်ရေးအသင်းအဖွဲ့များနှင့် ပူးပေါင်းဆောင်ရွက်လျက် ရှိပါသည်။

### Your One-Stop Logistics Solutions Provider

**Bok Seng Logistics (Myanmar) Co., Ltd.**, a subsidiary of the Bok Seng Group that is headquartered in Singapore, is an integrated logistics and project logistics solutions provider. From container trucking, heavy cargo handling and lifting, to value-added services such as jacking and skidding for precise positioning, as well as specialised engineering solutions, we offer a wide range of total logistics services that cater to all your needs.

With a proven track record of delivering success, our team of specialists has the right expertise, solutions and equipment to solve your heavy cargo challenges effectively and safely. Discover how our Myanmar team can help you today!

No.64, Ma Khayar Min Thar Gyi St., Thilawa Local Industrial Zone, Kyauk Tan Township, Yangon, Myanmar.

T : (+95) 09 969798225 / 09 969798226  
M : (+95) 9 5185517  
W : boksenseng-ipl.com





မီးသတ်လေ့ကျင့်ခန်း ဆောင်ရွက်နေပုံ



မီးသတ်လေ့ကျင့်ခန်း ဆောင်ရွက်နေပုံ

ပြည်တွင်းလေဆိပ်များတွင်လည်း အပြည်ပြည်ဆိုင်ရာမြို့ပြ လေကြောင်းအဖွဲ့ချုပ် (ICAO) ၏ သတ်မှတ်ချက်များနှင့်အညီ ဖြည့်ဆည်းဆောင်ရွက်လျက်ရှိကြောင်း သိရှိရပါသည်။ သို့သော် ပိုမို ခေတ်မီသောမီးငြိမ်းသတ်ယာဉ်များ၊ လူနာတင်ယာဉ်များနှင့် ကာကွယ်

ရေးဝတ်စုံများ (PPE) ကို အစားထိုးပံ့ပိုးပေးနိုင်ပါက ပိုမိုစွမ်းရည် ထက်မြက်သော လေယာဉ်အသက်ကယ်နှင့် မီးသတ်တပ်ဖွဲ့များ ဖြစ်လာပြီး ဝန်ဆောင်မှု ပိုမိုမြင့်မားလာမည်ဖြစ်ကြောင်း သုံးသပ်မိ ပါသည်။

“  
ဖွဲ့စည်းရခြင်း၏ အဓိကရည်ရွယ်ချက်မှာ  
လေယာဉ်ကွင်းအတွင်းနှင့်  
အနီးပတ်ဝန်းကျင်တွင်  
လေယာဉ်မတော်တဆထိခိုက်မှုများ  
ဖြစ်ပွားပါက ခရီးသွားပြည်သူများ၏  
အသက်ဘေးအန္တရာယ်  
ကာကွယ်နိုင်ရန် ဖြစ်...  
”

ထို့အပြင် အချို့လေယာဉ် မတော်တဆထိခိုက်မှု ဖြစ်စဉ်များ သည် လေယာဉ်ကွင်းဧရိယာ၏ ပြင်ပတွင်လည်း ဖြစ်တတ်သော ကြောင့် အဝင်/အထွက်လွယ်ကူစေရန် (Facilitation) နှင့် လုံခြုံရေး အမြင်များကို ဟန်ချက်ညီညီ ထည့်သွင်းစဉ်းစား၍ အရေးပေါ်ထွက် ပေါက်လမ်းများကို (Emergency Access Road) တည်ဆောက် အသုံးပြုသင့်ပါကြောင်း သုံးသပ်မိပါသည်။

သို့ဖြစ်ပါ၍ လေကြောင်းကို အသုံးပြု၍ ခရီးသွားလာနေသည့် အများပြည်သူများ၏ အသက်ဘေးအန္တရာယ်ကို ကာကွယ်စောင့် ရှောက်နေသော လေယာဉ်အသက်ကယ်နှင့် မီးသတ်တပ်ဖွဲ့အကြောင်း ကို ဤဆောင်းပါးဖြင့် ရေးသားရုဏ်းပြုအပ်ပါသည်။

အပြည်ပြည်ဆိုင်ရာ မြို့ပြလေကြောင်းအဖွဲ့ချုပ် (ICAO) မှ ထုတ်ပြန်သော Annex-14 (Aerodrome Design and Operations), Airport Services Manual Doc 9137 Part-1 (Rescue and Firefighting) ကို ဆီလျော်အောင်ဘာသာပြန်ပါသည်။

ကိုးကားဖော်ပြချက်

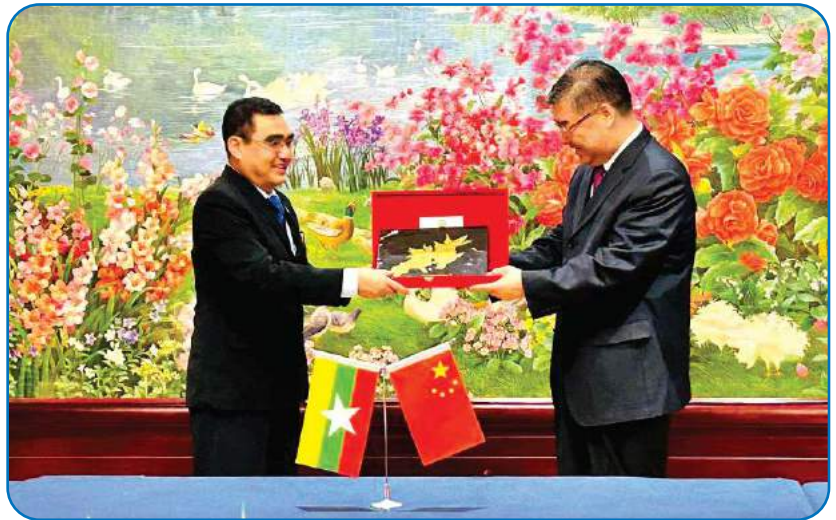
- Website: [https:// www.icao.int](https://www.icao.int), [www.aci.aero/publications](http://www.aci.aero/publications)

အောင်မော်(ပြင်စလှ)

**ဒုတိယဝန်ကြီး (ပို့ဆောင်ရေး) ဦးအောင်ကျော်ထွန်း တတိယအကြိမ်မြောက် မဲခေါင်-လန်ချန်း ရေအရင်းအမြစ် ပူးပေါင်းဆောင်ရွက်မှုဖိုရမ်နှင့်(၁၈) ကြိမ်မြောက် ကမ္ဘာ့ရေညီလာခံသို့ တက်ရောက်**



ဖိုရမ်၏ရလဒ်အဖြစ် တတိယအကြိမ်မြောက် မဲခေါင်-လန်ချန်း ရေအရင်းအမြစ်ပူးပေါင်း ဆောင်ရွက်မှုဖိုရမ်၏ အကြံပြုချက်များကို အဖွဲ့ဝင်နိုင်ငံများ၏ တူညီဆန္ဒဖြင့်ထုတ်ပြန်နိုင်ခဲ့...



ပို့ဆောင်ရေးနှင့်ဆက်သွယ်ရေးဝန်ကြီးဌာန၊ ဒုတိယဝန်ကြီး ဦးအောင်ကျော်ထွန်းသည် တရုတ်ပြည်သူ့သမ္မတနိုင်ငံ ရေအရင်းအမြစ်ဝန်ကြီးဌာန၏ ဖိတ်ကြားချက်အရ ၂၀၂၃ ခုနှစ်၊ စက်တင်ဘာလ ၁၀ ရက်နေ့တွင် တရုတ်ပြည်သူ့သမ္မတနိုင်ငံ ပေကျင်းမြို့၌ ကျင်းပသည့် တတိယအကြိမ်မြောက် မဲခေါင်-လန်ချန်း ရေအရင်းအမြစ် ပူးပေါင်းဆောင်ရွက်မှုဖိုရမ်သို့ တက်ရောက်ခဲ့သည်။ ဖိုရမ်ဖွင့်ပွဲအခမ်းအနားသို့ တရုတ်ပြည်သူ့သမ္မတနိုင်ငံ၊ ကမ္ဘောဒီးယားဘုရင်နိုင်ငံ၊

လာအိုပြည်သူ့ဒီမိုကရက်တစ်သမ္မတနိုင်ငံ၊ ထိုင်းဘုရင်နိုင်ငံနှင့် ဗီယက်နမ်ဆိုရှယ်လစ်သမ္မတနိုင်ငံတို့မှ ဒုတိယဝန်ကြီးများ၊ အဆင့်မြင့်အရာရှိကြီးများ တက်ရောက်ကြပြီး မဲခေါင်-လန်ချန်း ရေအရင်းအမြစ်ပူးပေါင်းဆောင်ရွက်မှုစင်တာနှင့် မဲခေါင်မြစ်ကော်မရှင်အပါအဝင်အပြည်ပြည်ဆိုင်ရာနှင့်ဒေသတွင်းအဖွဲ့အစည်းများမှ ကိုယ်စားလှယ်များလည်း တက်ရောက်ကြသည်။ တတိယအကြိမ်မြောက် မဲခေါင်-လန်ချန်း ရေအရင်းအမြစ် ပူးပေါင်းဆောင်ရွက်မှု

ဖိုရမ်၏ ဖွင့်ပွဲအခမ်းအနား၌ ဒုတိယဝန်ကြီးက မိန့်ခွန်းပြောကြားခဲ့ပြီး မြန်မာကိုယ်စားလှယ်အဖွဲ့ဝင်များသည်လည်း ဖိုရမ်၏ဘာသာရပ်ဆိုင်ရာဆွေးနွေးပွဲ နှစ်ခု သို့တက်ရောက်ဆွေးနွေးသည်။ ယခုကျင်းပသည့် ဖိုရမ်၏ရလဒ်အဖြစ် တတိယအကြိမ်မြောက် မဲခေါင်-လန်ချန်း ရေအရင်းအမြစ်ပူးပေါင်းဆောင်ရွက်မှုဖိုရမ်၏ အကြံပြုချက်များကို အဖွဲ့ဝင်နိုင်ငံများ၏ တူညီဆန္ဒဖြင့် ထုတ်ပြန်နိုင်ခဲ့ကြသည်။ ထို့နောက်ဒုတိယဝန်ကြီးသည် ဒေသ



စံတော်ချိန် နံနက် ၁၀ နာရီခွဲတွင် တရုတ်ပြည်သူ့သမ္မတနိုင်ငံ ရေအရင်းအမြစ်ဝန်ကြီးဌာန ဒုတိယဝန်ကြီး မစ္စတာ တန်ရှူဗင်နှင့် သီးခြားတွေ့ဆုံသည်။

တွေ့ဆုံစဉ် နှစ်နိုင်ငံအကြား ရေအရင်းအမြစ်ကဏ္ဍဆိုင်ရာ အဆင့်မြင့်ခရီးစဉ်များ အပြန်အလှန် စီစဉ်ရေး၊ မဲခေါင်-လန်ချန်း ရေအရင်းအမြစ် ပူးပေါင်းဆောင်ရွက်မှု ပိုမို မြှင့်တင်နိုင်ရေးအတွက် နည်းလမ်းများရှာဖွေသွားရေး၊ ရေနှင့်ဆက်စပ်သည့် စီနီခေါ်မှုများ ဖြေရှင်းသွားရေးနှင့် နှစ်နိုင်ငံအကြား ရေအရင်းအမြစ်ကဏ္ဍ၌ နီးကပ်စွာ ပူးပေါင်းဆောင်ရွက်ကြရန် ကိစ္စရပ်များကို ဆွေးနွေးကြသည်။

ညနေပိုင်းတွင် ဒုတိယဝန်ကြီးသည် တရုတ်ပြည်သူ့သမ္မတနိုင်ငံ ရေအရင်းအမြစ်ဝန်ကြီးဌာနဝန်ကြီး မစ္စတာ လီဂူရင်က မဲခေါင်နိုင်ငံများမှ ကိုယ်စားလှယ်အဖွဲ့ခေါင်းဆောင်များအား ဂုဏ်ပြုဇည့်ခံသည့် ညစာစားပွဲအခမ်းအနားသို့ တက်ရောက်ခဲ့သည်။

ဆက်လက်၍ ဒုတိယဝန်ကြီးသည် အပြည်ပြည်ဆိုင်ရာ ရေအရင်းအမြစ်အဖွဲ့နှင့် တရုတ်ပြည်သူ့သမ္မတနိုင်ငံ ရေအရင်းအမြစ်ဝန်ကြီးဌာန၏ ဖိတ်ကြားချက်အရ စက်တင်ဘာလ ၁၁ ရက်နေ့ နံနက်ပိုင်းတွင် တရုတ်ပြည်သူ့သမ္မတနိုင်ငံ ပေကျင်းမြို့၌ ကျင်းပခဲ့သည့် (၁၈) ကြိမ်မြောက် “ကမ္ဘာ့ရေ



ညီလာခံ” သို့ တက်ရောက်သည်။

ညီလာခံ၏ ဖွင့်ပွဲအခမ်းအနားသို့ နိုင်ငံပေါင်း ၆၀ ကျော်နှင့် အပြည်ပြည်ဆိုင်ရာနှင့် ဒေသတွင်း အဖွဲ့အစည်းပေါင်း ၃၀ ကျော်မှ ရေအရင်းအမြစ်ဆိုင်ရာ ပညာရှင်များနှင့် ကိုယ်စားလှယ်များ တက်ရောက်ကြသည်။

အခမ်းအနားတွင် ဒုတိယဝန်ကြီး ခေါင်းဆောင်သည့် မြန်မာကိုယ်စားလှယ်အဖွဲ့သည် ညီလာခံသို့ တက်ရောက်လာကြသည့် အဆင့်မြင့်ကိုယ်စားလှယ်များ၊ ပညာရှင်များနှင့် ရေအရင်းအမြစ်ပူးပေါင်းဆောင်ရွက်ရေးဆိုင်ရာ ကိစ္စရပ်များကို အမြင်ချင်းဖလှယ် ဆွေးနွေးခဲ့ကြသည်။

(၁၈) ကြိမ်မြောက် ကမ္ဘာ့ရေညီလာခံကို စက်တင်ဘာ ၁၁ ရက်နေ့မှ ၁၅ ရက်နေ့အထိ တရုတ်နိုင်ငံ ပေကျင်းမြို့၌ ငါးရက်ကြာကျင်းပသွားမည်ဖြစ်ပြီး ယခုကျင်းပသည့် ညီလာခံ၏ ရလဒ်အဖြစ် “ပေကျင်းကြေညာချက်” ကို ထုတ်ပြန်သွားမည်ဖြစ်ကာ ညီလာခံတက်ရောက်လာကြသူများက ရေနှင့်ဆက်စပ်သည့် ကုလသမဂ္ဂ၏ ၂၀၃၀ ရေရှည်စဉ်ဆက်မပြတ် ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်ရေးရည်မှန်းချက်များကို ပြည့်မီစေရေးအတွက် ပူးပေါင်းကြိုးပမ်းဆောင်ရွက်သွားမည့် နည်းလမ်းများအပေါ် အမြင်ချင်းဖလှယ် ဆွေးနွေးသွားကြမည် ဖြစ်သည်။

ဒုတိယဝန်ကြီး ဦးအောင်ကျော်ထွန်းသည် မွန်းလွဲပိုင်းတွင် ပေကျင်းမြို့ မီယွန်ခရိုင်ဟိုင်ရှန်စီကျေးရွာရှိ အသေးစား ရေဝေရေလဲဘက်စုံစီမံခန့်ခွဲမှု စီမံကိန်းနှင့် မီယွန်ရေလှောင်တံခံသို့ ကိုယ်စားလှယ်အဖွဲ့များနှင့် အတူ သွားရောက်လေ့လာခဲ့သည်။

ညနေပိုင်းတွင် ဒုတိယဝန်ကြီး ခေါင်းဆောင်သော မြန်မာကိုယ်စားလှယ်အဖွဲ့သည် ညီလာခံသို့ တက်ရောက်လာကြသည့် ကိုယ်စားလှယ်များနှင့် အတူ ကမ္ဘာ့ရေညီလာခံ၏ ဂုဏ်ပြုဇည့်ခံပွဲသို့ တက်ရောက်ခဲ့ကြောင်း သိရသည်။

သတင်းစဉ်



# ကမ္ဘာစာပို့တိုက်သမဂ္ဂ (Universal Postal Union - UPU) နှင့် မြန်မာ့စာတိုက်လုပ်ငန်း

ငြိမ်းစိန်

ကမ္ဘာ့ဒုတိယသက်တမ်းအကြာမြင့်ဆုံးနိုင်ငံတကာအဖွဲ့အစည်း တစ်ခုဖြစ်သည့် ကမ္ဘာစာပို့တိုက်သမဂ္ဂ (Universal Postal Union - UPU) ကို ၁၈၇၄ ခုနှစ်၊ အောက်တိုဘာလ (၉) ရက်နေ့တွင် စတင် ဖွဲ့စည်းခဲ့ပြီး ဆွစ်ဇာလန်နိုင်ငံ၊ ဘန်းမြို့၌ ဌာနချုပ်ရုံး ထားရှိပါသည်။ UPU သည် ကုလသမဂ္ဂ၏ Specialized Agency တစ်ခုဖြစ်ပြီး အဖွဲ့ဝင်နိုင်ငံပေါင်း (၁၉၂) နိုင်ငံ ရှိပါသည်။ မြန်မာနိုင်ငံအနေဖြင့် စာပို့တိုက်ကဏ္ဍ ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်စေရန်နှင့် ကမ္ဘာစာပို့တိုက်ကွန်ရက် ဖြင့် ချိတ်ဆက်ဆောင်ရွက်နိုင်ရန် ၁၉၄၉ ခုနှစ်၊ အောက်တိုဘာလ (၄) ရက်နေ့တွင် UPU အဖွဲ့ဝင်နိုင်ငံအဖြစ် ဝင်ရောက်ခဲ့ပြီး UPU အဖွဲ့ဝင်နိုင်ငံများနှင့် ချိတ်ဆက်၍ အပြည်ပြည်ဆိုင်ရာ ချောပစ္စည်း များကို လက်ခံပေးဝေခြင်းများ ဆောင်ရွက်လျက်ရှိပါသည်။

အပြည်ပြည်ဆိုင်ရာ ချောများကို လက်ခံ၊ ပေးဝေခြင်းများ ဆောင်ရွက်ရာတွင် အဖွဲ့ဝင်နိုင်ငံတိုင်းမှ လိုက်နာရမည့်စံချိန်စံညွှန်း များ၊ လုပ်ထုံးလုပ်နည်းများ၊ ငွေစာရင်းရှင်းလင်းခြင်းဆိုင်ရာစနစ် များကို UPU မှ ချမှတ်ထားသည့်အတိုင်း လိုက်နာဆောင်ရွက်ကြရ ပါသည်။ နည်းပညာသစ်များ တိုးတက်လာသည့်အလျောက် UPU သည် Manual ဆောင်ရွက်နေသည့် လုပ်ငန်းနည်းစနစ်များကို သတင်းအချက်အလက်နည်းပညာ (Information Technology) များ အသုံးပြုကာ ချောပစ္စည်းများရောက်ရှိမှုကို ခြေရာခံနိုင်သည့် စနစ် (Tracking System) များ ရေးဆွဲ၍ အဖွဲ့ဝင်နိုင်ငံများအားလုံး လိုက်နာဆောင်ရွက်နိုင်ရေး သင်တန်းများ ပို့ချခြင်း၊ ဒေသဆိုင်ရာ စီမံကိန်းများတွင် ပါဝင်ဆောင်ရွက်စေခြင်း၊ စနစ်အသုံးပြုသူများ

အတွက် အရည်အသွေးဆိုင်ရာ တိုင်းတာစစ်မှုများဖြင့် ဆန်းစစ်ကာ အဆင့်များသတ်မှတ်၍ တွန်းအားပေးခြင်းစသည်တို့ ဆောင်ရွက် လျက်ရှိပါသည်။ သုံးစွဲသူများအနေဖြင့် မိမိတို့၏ ချောစာထုပ်များ၏ ရောက်ရှိပေးဝေမှု အခြေအနေများကို Global Track and Trace System တွင် ဝင်ရောက်ကြည့်ရှုနိုင်သည့်အတွက် ယုံကြည်မှုများ ရရှိလျက်ရှိပါသည်။

မြန်မာ့စာတိုက်လုပ်ငန်းသည် UPU ၏ IPS.Post System ကို အသုံးပြုကာ အပြည်ပြည်ဆိုင်ရာ ချောပေးပို့ခြင်း၊ လက်ခံခြင်းများ တွင် ဆောင်ရွက်ရမည့်အဆင့်များအား လိုက်နာဆောင်ရွက်ခဲ့ခြင်း ကြောင့် Quality Control System ဖြင့် အစစ်ဆေးခံမှုများဆောင် ရွက်ခဲ့ကာ ၂၀၁၄ ခုနှစ်တွင် Quality of Service Entry Level ကို လည်းကောင်း၊ ၂၀၂၀ခုနှစ်တွင် UPU Quality Management Certification Level A (Gold) အဆင့်ကိုလည်းကောင်း ထိုက်တန် စွာ ရရှိခဲ့သည့်အတွက် နိုင်ငံတကာအလယ်တွင် မျက်နှာမငယ်ခဲ့ရဘဲ မျက်နှာပန်းလှသည့် စာတိုက်လုပ်ငန်းအနေဖြင့် ရပ်တည်နိုင်ခဲ့ပါ သည်။

UPU ၏ အဖွဲ့ဝင်နိုင်ငံ အသီးသီးမှ Quality of Service Fund ဖြင့် စာတိုက်လုပ်ငန်း၏ အခြေခံစာပို့လုပ်ငန်းများ အရည်အသွေး မြှင့်တင်ရေးအတွက် စီမံကိန်းများကို ဆောင်ရွက်ခဲ့ရာ ၂၀၁၈ ခုနှစ် တွင် "Establishment of a Motorized Street Delivery System" Project အတွက် Quality of Service Fund Award for Best Management ဆုကို မြန်မာ့စာတိုက်လုပ်ငန်းမှ ရရှိခဲ့ပါသည်။

တစ်ကမ္ဘာလုံးရှိ စာတိုက်လုပ်ငန်းများနှင့် ပူးပေါင်းဆောင်ရွက် နေသော အကောက်ခွန်ဌာနများမှ လက်ခံကျင့်သုံးနိုင်ရန် World Customs Organization-WCO နှင့် UPU တို့အကြား သဘောတူညီချက်များ ရယူကာ UPU ၏ နည်းပညာပံ့ပိုးမှုအဖြစ် Customs Declaration System -CDS အား အကောင်အထည်ဖော် ဆောင်ရွက်ခဲ့သည့်အတွက် ယခုအခါချောပစ္စည်းများတင်ပို့ရာတွင် အချက်အလက်များ ကြိုတင်ပေးပို့၍ အကောက်ခွန်လုပ်ထုံးလုပ်နည်းများ ဆောင်ရွက်နိုင်သည့်အတွက် နိုင်ငံတစ်နိုင်ငံနှင့် တစ်နိုင်ငံအကြား ချောပေးပို့မှုတွင် အကောက်ခွန်စစ်ဆေးချိန်ကြန့်ကြာမှုများလျော့ချနိုင်ခဲ့ပါသည်။

UPU သည် ကမ္ဘာ့နိုင်ငံအသီးသီး၏ လိပ်စာတပ်ညွှန်းရာတွင် စည်းစနစ်တကျရှိစေရေးအတွက် နိုင်ငံအသီးသီး၏ စာရေးသားပုံအလေ့အထများအလိုက်နည်းစနစ်များသတ်မှတ်ကာ အသိအမှတ်ပြုလက်မှတ်များ ပေးအပ်လျက်ရှိပါသည်။ မြန်မာ့စာတိုက်လုပ်ငန်းမှလည်း ယင်းအသိအမှတ်ပြုလက်မှတ် ရရှိရေးအတွက် ကြိုးပမ်းလျှောက်ထားခဲ့ရာ ၂၀၁၈ ခုနှစ်တွင် S42 Addressing Standard Recognition Certificate ရရှိထားပြီး ဖြစ်ပါသည်။ သို့သော် မိမိတို့နိုင်ငံတွင် စည်းစနစ်ကျသော လိပ်စာရေးသားမှုအား လိုက်နာကျင့်သုံးရန် အလွန်အားနည်းလျက် ရှိနေပါသဖြင့် ပြည်သူ့အများပိုမိုသိရှိစေရေး အသိပညာဖြန့်ဝေမှုများ ဆက်လက်ဆောင်ရွက်လျက် ရှိပါသည်။

UPU မှ သမားရိုးကျ စာ/ပါဆယ် ပေးပို့ခြင်းလုပ်ငန်းများအား အရည်အသွေး မြင့်တက်စေရန်သာ မဟုတ်ဘဲ ခေတ်နှင့်အညီ ပေါ်ထွန်းလာသော ပုဂ္ဂလိက အမြန်ချောပို့လုပ်ငန်းများကို ယှဉ်ပြိုင်နိုင်ရန် အပြည်ပြည်ဆိုင်ရာ အမြန်ချောပို့လုပ်ငန်း (Express Mail Service – EMS) အားလည်း အဖွဲ့ဝင်အရေအတွက် (၁၉၈) ဖြင့် ဖွဲ့စည်းထားပြီး အရည်အသွေးထိန်းသိမ်းမှုများကို အထူးကြပ်မတ်ဆောင်ရွက်လျက်ရှိပါသည်။ နှစ်စဉ်နိုင်ငံများအား Key Performance Indicators ဖြင့် တိုင်းတာပြီး Independent Third-Party Auditor မှ ပြန်လည်စိစစ် အတည်ပြု၍ ချီးမြှင့်သည့် EMS Performance Awards အား အဆင့်များ သတ်မှတ်၍ Level A (Gold), Level B (Silver), Level C (Bronze) ဆုများ ပေးအပ်လျက်ရှိပါသည်။

မြန်မာ့စာတိုက်လုပ်ငန်းမှလည်း EMS အဖွဲ့ဝင်အဖြစ် ၁၉၉၅ ခုနှစ်ကပင် စတင်ပါဝင်ခဲ့ကာ နိုင်ငံတကာနှင့် ရင်ပေါင်တန်းနိုင်ရေးအတွက် ကြိုးပမ်းခဲ့ကြသည့်အတွက်

- (၁) ၂၀၁၂ ခုနှစ်တွင် EMS Cooperative Performance Award – Gold Level
- (၂) ၂၀၁၉ ခုနှစ်တွင် EMS Cooperative Performance Award – Bronze Level
- (၃) ၂၀၂၁ ခုနှစ်တွင် EMS Cooperative Performance Award – Silver Level



(၄) ၂၀၂၂ ခုနှစ်တွင် EMS Cooperative Performance Award – Gold Level တို့အား ရရှိခဲ့ပါသည်။

ထို့ပြင် EMS နှင့် သက်ဆိုင်သည့် Customer များ၏ စုံစမ်းမှုများ ပြုလုပ်ရာတွင် အသုံးပြုသော UPU ၏ Customer Care System ဖြစ်သည့် i-Care System တွင် Customer Service Response



Quality အပေါ် အခြေခံ၍ ချီးမြှင့်သော Customer Care Award အား မြန်မာ့စာတိုက်လုပ်ငန်းအနေဖြင့် ၂၀၂၂ ခုနှစ်တွင် ရရှိခဲ့ပါသည်။

ကမ္ဘာတစ်ဝှမ်း မြို့ပြနှင့် ကျေးလက်ဒေသပါမကျန် စာပို့ဝန်ဆောင်မှုများရရှိနိုင်စေရေး ကမ္ဘာလုံးဆိုင်ရာ စာပို့တိုက်ကွန်ရက် ထူထောင်လျက်ရှိရာ နည်းပညာမြင့်မားလာမှုများကြောင့် စာပေးပို့မှု လျော့နည်းလာခဲ့သော်လည်း e-Commerce များ ဖြစ်ထွန်းလာမှုကြောင့် ပါဆယ်များပေးပို့မှု မြင့်တက်လာခဲ့ပြီး ခေတ်နှင့်အညီ နည်းစနစ်များကို နည်းပညာအသုံးပြု၍ ပြုပြင်ပြောင်းလဲမှုများကို အစဉ်တစ်စိုက် ဆောင်ရွက်နေသည့်အတွက် UPU အဖွဲ့ဝင်နိုင်ငံများ

“ သုံးစွဲသူများအနေဖြင့် မိမိတို့၏ ချောစာထုပ်များ၏ ရောက်ရှိပေးစေမှုအခြေအနေများကို Global Track and Trace System တွင် ရောက်ကြည့်ရှုနိုင်သည့်အတွက် ယုံကြည်မှုများ ရရှိလျက်ရှိ... ”

အတွက် ခေတ်နောက်ကျ မကျန်ရစ်ခဲ့ခြင်းအား ကျေးဇူးတင်ရမည် ဖြစ်ပါသည်။

ချောစာ/ပစ္စည်း ပေးပို့မှုအပြင် ငွေကြေးဝန်ဆောင်မှုလုပ်ငန်း များကိုလည်း နိုင်ငံတွင်းနှင့် နိုင်ငံများအကြား ပေးပို့ဆောင်ရွက်နိုင် ရန် UPU မှ စီမံဆောင်ရွက်လျက်ရှိသော်လည်း မြန်မာနိုင်ငံအနေဖြင့် ပြည်တွင်းငွေပို့လွှာလုပ်ငန်းကိုသာ ဆောင်ရွက်နိုင်ပြီး နိုင်ငံတကာ သို့ ငွေလွှဲပေးပို့ခြင်းလုပ်ငန်းအတွက် ငွေကြေးဆိုင်ရာမူဝါဒ ကန့်သတ် မှုများကြောင့် ဆောင်ရွက်နိုင်ခြင်း မရှိခဲ့ပါ။

မြန်မာနိုင်ငံသည် UPU အဖွဲ့ဝင်နိုင်ငံဖြစ်သည့်အလျောက် UPU ၏ စည်းကမ်းသတ်မှတ်ချက်များကို မိမိ၏ မပြည့်စုံသော စက် ကိရိယာ၊ နည်းပညာ၊ ရင်းနှီးမြှုပ်နှံမှုအင်အားဖြင့် မြန်မာ့စာတိုက် ဝန်ထမ်းများ အားလုံးမှ အတတ်နိုင်ဆုံး ကြိုးပမ်းပါဝင်ဆောင်ရွက်ခဲ့ သည့်အတွက် ဖော်ပြပါအတိုင်း အသိအမှတ်ပြုမှုများ ရရှိစွမ်းဆောင် နိုင်ခဲ့ခြင်း ဖြစ်ပါသည်။

ကမ္ဘာတစ်ဝှမ်းရှိ စာတိုက်ဝန်ထမ်းများအား ဂုဏ်ပြုသောအားဖြင့် UPU စတင်တည်ထောင်ခဲ့သည့် အောက်တိုဘာလ (၉) ရက်နေ့ကို ကမ္ဘာစာပို့တိုက်သမဂ္ဂနေ့ (World Post Day) အဖြစ် ၁၉၆၉ ခုနှစ် တွင်ကျင်းပခဲ့သည့်(၁၆)ကြိမ်မြောက် UPU ညီလာခံတွင် သတ်မှတ် ခဲ့သည်ဟု သိရှိရပါသည်။ အဖွဲ့ဝင်နိုင်ငံအသီးသီးမှလည်း နှစ်စဉ် အသိအမှတ်ပြုပွဲများအား ပြည်သူများနှင့် စီးပွားရေးလုပ်ငန်းများ၏ နေ့စဉ်ဘဝတွင် စာပို့တိုက်၏ အခန်းကဏ္ဍကို သတိပြုမိလာစေရန် နှင့် ကမ္ဘာလုံးဆိုင်ရာ လူမှုရေးနှင့် စီးပွားရေးဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်မှုအတွက် ပံ့ပိုးကူညီမှုပေးရန် ရည်ရွယ်၍ ကျင်းပကြပါသည်။

World Post Day တွင် UPU ၏ Director General မှ အဖွဲ့ဝင်နိုင်ငံများသို့ World Post Day အတွက် သဝဏ်လွှာပေး ပို့ခြင်း၊ နိုင်ငံတကာမှ အသက် (၁၅) နှစ်အောက် လူငယ်များ နိုင်ငံ တကာ ပေးစာရေးပြိုင်ပွဲများ ကျင်းပပေးပြီး နိုင်ငံအလိုက်ဆုရရှိသူ များကို World Post Day ၌ ဂုဏ်ပြုချီးမြှင့်ခြင်း၊ နှစ်စဉ် World

**မြန်မာနိုင်ငံအနေဖြင့် စာပို့တိုက်ကဏ္ဍဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်စေရန်နှင့် ကမ္ဘာစာပို့တိုက်ကွန်ရက်ဖြင့် ချိတ်ဆက်ဆောင်ရွက်နိုင်ရန် ၁၉၄၉ ခုနှစ်၊ အောက်တိုဘာလ(၄)ရက်နေ့တွင် UPU အဖွဲ့ဝင်နိုင်ငံအဖြစ် ဝင်ရောက်ခဲ့ပြီး UPU အဖွဲ့ဝင်နိုင်ငံများနှင့် ချိတ်ဆက်၍ အပြည်ပြည်ဆိုင်ရာ ချောပစ္စည်းများကို လက်ခံပေးဝေခြင်းများ ဆောင်ရွက်လျက်ရှိ...**

**မေ့မိနေနာ**

ဒေတာအပြင် ဗုဒ္ဓါစံနှုန်း နဲ့ SMS တွေကိုပါ ဗျူဝေနိုင်ပါပြီ

**MPT CLUB POINTS**

အပိုလက်ဆောင် ရရှိနိုင်မယ့် အခွင့်အရေး

**2GB 600 Club Points**

190 mins/190 SMS (အဖွဲ့ဝင်သုံးယောက်ကို ဗျူဝေရန်)

**5498 Ks**

စာတိုက်တစ်ရုံးချင်းစီ  
စိတ်ကူး Pixel တစ်ခုစီဖြင့်  
စည်းလုံးညီညွတ်စွာ  
စူးစမ်းဆောင်ရွက်ကြရန်  
လက်ဆွဲနှုတ်ဆက်နေသည့်  
ဖန်နားစာတိုက်စာတန်း  
အနားတွင်ဖြင့်ပုံဖော်ထား...



Post Day Poster များ ထုတ်ဝေခြင်း၊ နှစ်အလိုက် World Post Day Theme များ ထုတ်ပြန်ခြင်း၊ World Post Day အထိမ်းအမှတ်တံဆိပ်ခေါင်းများ ထုတ်ဝေခြင်း၊ World Post Day အမှတ်တရပစ္စည်းများ ထုတ်လုပ်ခြင်းများ လုပ်ဆောင်လျက် ရှိပါသည်။

World Post Day Theme များ အနေဖြင့် Delivering Development, More Than Mail, Innovate to Recover, Post for Planet စသည်ဖြင့် ချမှတ်ခဲ့ပြီး ယခုနှစ် ၂၀၂၃ တွင် စာတိုက်လုပ်ငန်းများ အချင်းချင်း လုံခြုံစွာ ချိတ်ဆက်ထားသော အနာဂတ်စာတိုက်ကွန်ရက်ဖြစ်စေရေး အပြန်အလှန် အတူတကွ ယုံကြည်မှုတည်ဆောက်ကြရန် “Together for Trust” ဟု ချမှတ်ထားပါသည်။

ယခု (၁၄၉) နှစ်မြောက် World Post Day ၏ Poster ဒီဇိုင်းတွင်

စာတိုက်တစ်ရုံးချင်းစီ ကိုယ်စား Pixel တစ်ခုစီဖြင့် စည်းလုံးညီညွတ်စွာ ပူးပေါင်းဆောင်ရွက်ကြရန် လက်ဆွဲနှုတ်ဆက်နေသည့် ဟန်အား စာအိတ်သဏ္ဍာန်အနားတွင်ဖြင့် ပုံဖော်ထားပါသည်။

မြန်မာ့စာတိုက်လုပ်ငန်း အရာထမ်း၊ အမှုထမ်းများ အနေဖြင့်လည်း ၂၀၂၃ ခုနှစ် အောက်တိုဘာလ (၉) ရက်နေ့တွင် ကျရောက်သော (၁၄၉) နှစ်မြောက် ကမ္ဘာ့စာတိုက်သမဂ္ဂနေ့ (149<sup>th</sup> World Post Day) အား ဂုဏ်ပြုသောအားဖြင့် UPU ၏ Theme များ၊ Poster များအတိုင်း မိမိတို့စာတိုက်ဝန်ထမ်း အချင်းချင်း အကြားအတူတကွ လက်တွဲညီညွတ်စွာ ကြိုးစားအားထုတ်၍ ရရှိထားသော အောင်မြင်မှုများ၊ ရလဒ်များအား တာဝန်သိသိ၊ သစ္စာရှိရှိဖြင့် ယုံကြည်စိတ်ချရသော စာတိုက်ကွန်ရက်ဖြစ်စေရေး ဆက်လက်ထိန်းသိမ်းသွားမည် ဖြစ်ပါကြောင်း တင်ပြလိုက်ရပါသည်။

ငသီတာ

နည်းပညာမြင့်မားလာမှုများ  
ကြောင့် စာပေးပို့မှု  
လျော့နည်းလာခဲ့သော်လည်း  
e-Commerce များ  
ဖြစ်ထွန်းလာမှုကြောင့်  
ပါဆယ်များပေးပို့မှု  
မြင့်တက်လာခဲ့...



Yangon Showroom ( Myanmar Plaza )  
No.(192),1 Floor-K117,Kaba Aye Pagoda Road Bahan Township, Yangon. Ph: +959 36955111, +959 43164223





ဗိုးအောင် (မထိလ)

နယုန်မိုးသေးမြက်သားမွေးဆိုတဲ့ မြန်မာဆိုရိုးစကားရှိသော်ငြားလည်း မိုးသေးလို့နှင့်တူပါသည်။ မြက်သားမွေးမမွေးတော့ မသိ၊ အညာနေကတော့ ပူပြင်းလှပါတယ်။ ရုံးမှာလည်းပူပူ၊ အိမ်အပြန်လမ်းတစ်လျှောက်မှာလည်း ပူပါ၏။ ဘယ်နေရာတွေမှာ ဘယ်လိုပဲ ပူနေပါစေ၊ အိမ်ရောက်တော့ အေးချမ်းသွားပါလေရော။ မအေးချမ်းဘယ်နေပါမလဲ။ အိမ်ဝမှာ သူ့မဟေသီက ရုံးအပြန်ကို ထွက်ကြိုနေကျကိုး။ ပခုံးပေါ်က ရုံးလွယ်အိတ်ကို မဟေသီက ထုံးစံအတိုင်း ဖြုတ်ယူရင်း...

“အယ်...လွယ်အိတ်က ဒီနေ့ပိုလေးနေတယ်၊ ကေန္တတော့...”

ပြုံးရွှင်သောမျက်နှာထား ချိုသာသောအသံဖြင့် ဆိုလာ၏။ ပြုံးရွှင်ချိုသာတာတော့ မဆန်းလှ။ သူတို့ အိမ်ထောင်ဦးအစမှ ယခုအိမ်ထောင်သက် (၃) နှစ်ပြည့်လာသည်အထိ မဟေသီအတွက် မုန့်ဝယ်လာတာမျိုး၊ လက်ဆောင်ပါလာတာမျိုးဆိုလျှင် ရုံးလွယ်အိတ်က ပုံမှန်ထက်ပိုလေးနေတတ်တာကိုး။ မဟေသီက ရုံးလွယ်အိတ်ကို ရှင်းပေးရင်းဖြင့်.....

“ဟင်...ဘာမှလည်းမပါဘူး၊ စာအုပ်တွေချည်းပဲ”

“ဪ...အေး...ဟုတ်တယ်၊ ဒီတစ်ခါတော့ဆောရီးပဲကွာနော်၊ ဘာမှမပါတော့လည်းပါလာတဲ့ စာတွေကုကျက်ပေးပေါ့”

သူ့ယူနီဖောင်းလဲရင်းနှင့် ပြန်ပြောလိုက်ရတော့သည်။ မဟေသီရဲ့မျက်နှာက အရွှင်ပျက်ပြီး မဟုတ်တော့။ သူ့လည်း ယူနီဖောင်းချွတ်ပြီး အိမ်နေရင်း အဝတ်အစားနှင့် အိမ်ဘေးစိုက်ခင်းလေးထဲ ပေါင်းနှုတ်ခြေဆွ ဆင်းလုပ်နေလိုက်တော့သည်။ စိုက်ခင်းထဲ အလုပ်လုပ်နေရင်းဖြင့် မီးဖိုခန်းမှ သူ့မဟေသီက ဒေဝီကို ဗျစ်တောက်ဗျစ်

တောက်နှင့် ပြောနေသံများ အတိုင်းသား ကြားနေရသည်။ ဒေဝီကိုပြောနေတာထက် သူ့ကိုရည်ရွယ်ပြောနေတာဆိုလျှင် ပိုမှန်နေပေလိမ့်မည်။ တစ်နေ့ကုန်စီးဖို့ချောင်ချက်ရေးပြုတ်ရေးဆေးကြောရေး၊ အိမ်သန့်ရှင်းရေး၊ အဝတ်အထည်များ လျှော်ရေးဖွပ်ရေးအလုပ်များနှင့်ပင်ပန်းရပေမယ့် အရင်အချိန်များကကဲ့သို့ ရုံးလွယ်အိတ်ထဲက မှော်လင့်ချက်များနှင့် ဝမ်းသာမှုလေး မရသည့်အကြောင်း။ အိမ်ထောင်သက်လေးနည်းနည်းရရှိကြင်နာယုယမှုများအေးစက်သွားတာဖြစ်မှာပါလေဆိုသည် စွဲချက်နှင့် ကျောင်းသားဘဝပြီးဆုံး၍ ဝန်ထမ်းဘဝကို ရောက်နေသည့်အချိန်ထိ အိမ်စာပါလာပြီး စာပါကုကျက်ပေးရဦးမယ်စသည်ဖြင့် ရေပက်မဝင် ပြောဆိုနေတော့၏။ ပြီးတော့ပါသေးသည်။ ဒေဝီရယ် နင်ကလည်း ငါပြောနေတာကို အရေးမလုပ်ပါဘူးလေဆိုပြီး ဒေဝီလို့အမည်ပေးထားတဲ့ကြောင်မလေးကိုရန်ရှာနေပါလေရော။ သိပ်မကြာလိုက်.....

“ဟိုလူကြီးထမင်းစားမယ်၊ ရေချိုးတော့”

“ဟုတ်ကဲ့ပါ၊ အခုပဲရေချိုးပါတော့မယ်ခင်ဗျာ”

သူ့စစ်နောက်နောက် လေသံနှင့် ပြန်ဖြေလိုက်သည်။ သည်ပုံစံအတိုင်းဆိုလျှင် မဟေသီ၏ ဆက်ဆံရေး ရာသီဥတုအခြေအနေမဆိုးလှဟု သူ့တွေးလိုက်မိတော့သည်။

ထမင်းခိုင်းမှာ အိမ်ဘေးစိုက်ခင်းလေးထဲမှ ဟင်းနုနယ်ရွက်ကို ရေနှေးဖျော့ပြီးမြေပဲလှော်၊ နှမ်းလှော်ထောင်း၊ ကြက်သွန်ဖြူနီနီနှင့် ဆီချက်ကလေးနှင့် သုပ်ထားတာရယ်၊ ခရမ်းသီးကို ပုစွန်ခြောက်နှင့် နှပ်ထားတာရယ်၊ အနံ့သလွန်ရွက်ဟင်းချိုရယ်ပြီးတော့ ကျောင်းပိုင်ဘဲခြံထွက် ဘဲဥကြော်။

“ဝိုး... ညီမလေးရယ် ပိုပိုပြီးချစ်လာအောင်များ ဖန်တီးနေတာလား”

သူ့မျက်နှာချိုသွေးရင်းထမင်းခိုင်းဝင်ထိုင်လိုက်တယ်။ ထုံးစံအတိုင်း ထမင်းစားရင်း ထွေရာလေးပါးစကားပြောကြရင်းနှင့်မှ...

“ညကျ စာကူကျက်ပေးဦးနော်”

“ဘာစာတွေလဲ”

“ညနေ... ရုံးက အပြန်ပါလာတဲ့ စာအုပ်တွေပေါ့”

“ဪ... အဲဒါတွေလား”

သူ့ မဟေသီစကားသံက ခပ်လေးလေး

“အဲဒါ ဘာစာရွက် စာအုပ်တွေလဲသိလား”

“ဟင့်အင်းမသိဘူး။ အဲဒါတွေကျက်ပြီးတော့”

အမေးရှိက အဖြေရှိမည်ဖြစ်သည်။ ထို့ကြောင့်

“အဲဒါတွေကျက်ပြီးရင် စာမေးပွဲဖြေရမှာပေါ့ဟဲ့”

“စာမေးပွဲကိုဖြေရဦးမယ် ဟုတ်လား”

အံ့ဩသည့်ပုံစံ တမင်ဖန်တီး၍ မေးခွန်းထုတ်လာပြန်၏။

“အင်း...ဟုတ်တယ် ဖြေရမှာ၊ စာမေးပွဲဖြေရမှာ”

မဟေသီကနှုတ်ဆိတ်သွားပြီးထမင်းဆက်စားနေတော့သူလည်း စကားမဟတော့ဘဲထမင်းစားနေလိုက်တော့သည်။ မဟေသီကနှုတ်ဆိတ်ရုံတင်မဟုတ်၊ မျက်နှာပါမသာယာတော့။ ထမင်းစားပြီးရေခွေးကြမ်းသောက်၊ လက်ဖက်စားနေချိန်ရောက်မှ.....

“စာတွေ ကူကျက်ပေးရမှာလား”

မပွင့်တပွင့် လေသံဖြင့် မေးလာသည်။

“အင်းလေကူကျက်ပေးပါဦးလို့ပြောထားတာ၊ ဘာလဲကူကျက်မပေးချင်ဘူးလား”

“ပင်ပန်းလို့”

“အောင်မလေးဗျာ၊ စာကူကျက်ပေးရုံလေးနဲ့တော့ မပင်ပန်းလောက်ပါဘူး၊ ခင်ဗျားလေးကလဲ”

“ဒီကခင်ဗျားကြီးပင်ပန်းမှာပဲလို့ ပြောတာပါနော်။ သင်တန်းတွေမှာ စာလည်း ဝင်သင်ရတယ်။ ပြီးတော့.....”

သူ့ရဲ့ခေါင်းခါပြီး လက်ကာပြလိုက်တဲ့အမူအရာကြောင့် စကားသံတို့ တိတ်ဆိတ်သွားလေရဲ့။ သူ့အသက်က သုံးဆယ်၊ မဟေသီကနှစ်ဆယ်ခုနှစ်၊ အသက်သုံးနှစ်သာကွာတာဆိုတော့ သူ့မဟေသီကိုညီမလေးတစ်ဦးလိုရော ဇနီးမယားတစ်ဦးလိုပါ မေတ္တာထားချစ်ရသည်ပေါ့။ မဟေသီကလည်း သူ့အပေါ် မလျော့သောမေတ္တာတွေဖြင့်သာ။

သူတို့ ဇနီးမောင်နှံနှစ်ဦးကြားက နားလည်မှုတွေ၊ တစ်ဦးနှင့်တစ်ဦးတန်ဖိုးထား လေးစားတတ်ကြတာတွေက အခြားဇနီးမောင်နှံများနှင့် ရဲဝံ့စွာယှဉ်ပြိုင်နိုင်သည့် အနေအထား။ ယှဉ်ပြိုင်လျှင်လည်း သူနှင့်သူ့မဟေသီသာ အောင်ပွဲခံနိုင်ပါလိမ့်မည်။ သားသမီးမထွန်းကားသေးသဖြင့် မေတ္တာမျှဝေပေးရန်မရှိသည်ကလည်း သူတို့ဇနီး

**BYD**

**ESSENTIAL MOTORS**

**Prepare to be impressed**

The BYD ATTO3 equipped with 150kW motor, accelerates from 0-100km/h in just 7.3 seconds.

**7.3s**  
0-100km/h

**150kw**  
Maximum Power

**480km**  
NEDC Range

**ESSENTIAL MOTORS** : No.36, Pyay Road, 7 Mile, Mayangone Township, Yangon. **f** BYD by Essential Motors. **Hotline** : +95 9 40 999 2799

မောင်နဲ့ရဲ့ အားသာချက်တစ်ချက်ပါပေ။ သူ့အပေါ်မဟေသီကထား တဲ့မေတ္တာတရားကို သူ ကောင်းကောင်း သဘောပေါက် နားလည်ပါ သည်။ အခုလိုစကားလုံးတွေ အေးစက်ပြီး အဆင်မပြေလေးတွေ ကိုတော့ သူမလိုလား။ အခါအခွင့်သင့်လျှင်ရှင်းပြရဦးမည်ဟုစိတ်ထဲ ဝယ် တေးမှတ်ထားလိုက်တော့သည်။ ညစာကျက်ဝိုင်းမှာတော့...

“ဒါက”

သူရုံးတက်ယူနီဖောင်းကို မဟေသီက ပြင်ဆင်ပေးနေကြမို့ မစိမ်းပေမယ့် မေးလာနေသေး၏။

“အိတ်ဆောင်ကတ်လေ”

“သိပါတယ် ဒါရောကျက်ရမှာလား”

“အင်းပေါ့ ကျက်ရမှာ”

“မသိဘူး။ အိတ်ထဲထဲထားရမယ် ထင်တာ”

ချိတ်တိတ်တိတ်ဖြင့် စကားဆိုလာ၏။

“မဟုတ်ဘူး၊ ဦးနှောက်ထဲမှာ စွဲမြဲထားရမှာ”

“အမလေး ကြီးကျယ်ပါ”

အခါအခွင့်သင့်ပြီလို့ သူယူဆလိုက်ပြီး.....

“ဟုတ်တယ်၊ ဒီကတ်လေးထဲက မျက်နှာဖုံးနှောက် ပထမစာ မျက်နှာမှာ ကြည့်လိုက် နိုင်တဲ့ဝန်ထမ်းသစ္စာအဓိဋ္ဌာန်(၆)ချက်။ နိုင်တဲ့ ဝန်ထမ်းတိုင်း သစ္စာစွဲမြဲစွာနဲ့ စောင့်ထိန်းလိုက်နာရမယ့် အဓိဋ္ဌာန်ချက် တွေ။ ကိုယ်တို့ ရုံးတက်တဲ့ မနက်တန်းစီတိုင်း ဆိုရတယ်”

“အဲဒါဆိုအလွတ်ရလို့လား။ အခုဆိုပြလေ”

မဟေသီက ပညာစမ်းသည့်လေသံနှင့်။ သူမတ်တပ်ရပ် သတိ ဆွဲပြီး ခိုးခိုးဒေါက်ဒေါက် ရွတ်ပြလိုက်သည်။

“အံမယ် ဘယ်ဆိုးလို့တုန်း”

“ဟဲ...ဟဲ... လိမ္မာတယ်လေ။ ဒုတိယစာမျက်နှာကို ကြည့်လိုက် ဦး။ နိုင်တဲ့ဝန်ထမ်းများထမ်းဆောင်ရမည့်တာဝန်(၃) ရပ်တဲ့။ ဝန်ထမ်း

သည် နိုင်ငံတော်၏အကျိုးအတွက် အချိန်ပြည့်အလုပ်လုပ်ရန် တာဝန် ရှိသည်တဲ့။ ခင်ဗျားလေးကို အချိန်မပေးနိုင်ရင် စိတ်ကောက်မနေနဲ့ဦး”

သူ့စကားသံအဆုံး မျက်စောင်းတစ်ချက်က ရောက်လာတော့ သည်။

“ဟောဒီမှာဆက်ကြည့်လိုက် နိုင်တဲ့ဝန်ထမ်းကျင့်ဝတ်(၃၀)ပါ။ အဲဒီကျင့်ဝတ်အပါး (၃၀) ထဲမှာမှ ဝန်ထမ်းတစ်ဦးချင်းစီ၊ ဝန်ထမ်း အချင်းချင်းပြည့်သူလူထူအပေါ်ပြီးတော့ နိုင်ငံတော်အပေါ် လိုက်နာ စောင့်ထိန်းရမယ့် ကျင့်ဝတ်တွေကို ခေါင်းစဉ်အလိုက် ခွဲထားပေးတယ်။ အဲဒီတော့ အိတ်ထဲမှာချည်း ဆောင်မထားဘဲ ဦးနှောက်ထဲမှာပါ ဆောင်ထားရမှာပေါ့ ဟုတ်တယ် မဟုတ်လား”

“အင်း...ဟုတ်ပါပြီ။ တော်တော်လေးကိုတော်တဲ့ နိုင်ငံဝန်ထမ်း ကောင်းကြီးရယ်”

မဟေသီက ငေါတော့တော့ဖြင့် စကားဆိုလာသည်။ တစ်ဖက်

သို့ ခေါင်းလှည့်နေတဲ့ သူ့မဟေသီရဲ့မေးဖျားလေးကို အသာဆွဲလှည့် လိုက်ပြီး.....

“ဒီမယ် ကိုယ်ပြောပြမယ်။ အခုကိုယ်တို့နေတဲ့ အိမ်လေးမျိုးအပြင်မှာ သာဌားနေရမယ်ဆိုရင် လစာတစ်ဝက်လောက်တော့ ပြုတ်ပြီ။ ဒါတောင် လုံးချင်းအိမ်ရမှာ မဟုတ်ဘူးနော်။ အခုလို ဝန်းနဲ့ ခြံလေးနဲ့ဆိုတာ မတွေးနဲ့။ ပြီးတော့ အိမ်ရှင်မျက်နှာကြည့်နေရဦးမှာ။ ကိုယ်တို့သင်တန်း ကျောင်းထဲက အိမ်မှာ ရေအခက်အခဲဖြစ်ပြီဆိုရင် ရေကားလွှတ်ပြီး ဖြည့်ပေးတယ်လေ။ အဲဒီအတွက် ငွေကြေးပေးရသလား။ အပြင်မှာ သာဆို မလွယ်လှဘူး။ ပြီးတော့ ကျောင်းပိုင်မွေးမြူရေး ခြံထွက်ပစ္စည်း တွေကို အပြင်ဈေးမှာထက် လျှော့ပြီး ရောင်းပေးတယ်လေ”

သူ့စကားဆက်မပြောသေးဘဲ မေးခွန်းတစ်ခုထုတ်လိုက်တယ်။

“တန်ဖိုးအရှိဆုံးအချက် တစ်ချက် ကျွန်နေသေးတယ်။ ဘာလဲ သိလား”

ဝန်ထမ်းသည် နိုင်ငံတော်၏ အကျိုးအတွက် အချိန်ပြည့်အလုပ်လုပ်ရန် တာဝန်ရှိသည်တဲ့။ ခင်ဗျားလေးကို အချိန်မပေးနိုင်ရင် စိတ်ကောက်မနေနဲ့ဦး..

**San Hnjun Thit Co., Ltd.**  
Trading, Engineering & Construction

**SERVICE**

- River Engineering Work & Marine Structure
- Dredging
- Surveying ( Topographic & Hydrographic )
- River Engineering Consultancy (Design & Supervision)

**TRADING**

- Plastic Sheet Pile
- Geo-Textile
- Gabion (Reno mattress)
- Geo-Grid
- Geo-Drain
- Geo-membrane

အမှတ် (၁၅၆/ခ) ၊ သီရိလမ်းနှင့် ရွှေခင်းသာမြို့နယ်၊ ဟင်္သာလမ်း၊ ထောင့်၊ သာကောတိုမြို့နယ်၊ ရန်ကင်းမြို့။  
ဖုန်း - ၀၉ ၄၀၄၀ ၃၁၆၀၀ ၊ ၀၉ ၄၀၄၀ ၃၁၇၀၀  
Email: info@sanhunjunthit.com

“ ကိုယ်တာဝန်မှူးကျတဲ့နေ့မျိုး  
ရုံးမှာ အိပ်ရမယ်ဆိုရင်တောင်  
ခင်ဗျားလေးပါ ဒီကျောင်းပရိသတ်ထဲက  
ဝန်ထမ်းအိမ်ရာမှာရှိနေတော့ ကိုယ်  
အလုပ်လုပ်ရတာစိတ်ဖြောင့်တယ်၊  
စိတ်မပူရတော့ဘူးပေါ့။  
အဲ့ဒါ နိုင်ငံ့ဝန်ထမ်းဖြစ်လို့ရရှိလာတဲ့  
အကျိုးခံစားခွင့်တွေထဲက  
တချို့တစ်ဝက်တွေပဲပေါ့.. ”

သူ့မေးသံအဆုံး စကားသံထွက်မလာဘဲ ခေါင်းရမ်းပြတဲ့ မဟေသီကို သူ့မြတ်မြတ်နိုးနိုး စိုက်ကြည့်ရင်းဖြင့်.....

“ကိုယ်တာဝန်မှူးကျတဲ့နေ့မျိုးရုံးမှာ အိပ်ရမယ်ဆိုရင်တောင် ခင်ဗျားလေးပါ ဒီကျောင်းပရိသတ်ထဲက ဝန်ထမ်းအိမ်ရာမှာရှိနေတော့ ကိုယ်အလုပ်လုပ်ရတာစိတ်ဖြောင့်တယ်၊စိတ်မပူရတော့ဘူးပေါ့။ အဲ့ဒါ နိုင်ငံ့ဝန်ထမ်းဖြစ်လို့ရရှိလာတဲ့အကျိုးခံစားခွင့်တွေထဲက တချို့တစ်ဝက်တွေပဲပေါ့။ ကိုင်း သိပြီလား”

သူ့အထိရောက်ဆုံးလက်နက်ဖြင့်ပစ်လိုက်ပြီးချိန်မှာတော့သူ့ထံ ဒုတိယအကြိမ် မျက်စောင်းတစ်ချက် ထပ်ရောက်လာ၏။

“ဟုတ်ပါပြီ... ဟုတ်ပါပြီတဲ့၊ ကဲစာကျက်ကြမယ်”

စာကျက်ချိန် နှစ်နာရီခွဲလောက်အကြာမှာတော့ ကျက်မှတ်ပြီး သည့်စာများကို အလွတ်ပြန်ဆိုပြန်ခဲ့ပါတော့သည်။ စေ့စပ်သေချာ လွန်းသူကြီးက စာရွက်အလွတ်ထုတ်ပေးသဖြင့် ကျက်မှတ်ထားသည် များအား ရေးပြကာ အကြိုစာမေးပွဲ ဖြေဆိုလိုက်ရပါသေး၏။ ကျန်ရှိ နေသေးသော နိုင်ငံ့ဝန်ထမ်းကျင့်ဝတ်ဆိုင်ရာ စံတန်ဖိုးများသတ်မှတ် ရခြင်း၏ ရည်ရွယ်ချက်များ၊ နိုင်ငံ့ဝန်ထမ်းများထားရှိရမည့် စံတန်ဖိုး သတ်မှတ်ချက်များနှင့် ရှင်းလင်းချက်များ၊ နိုင်ငံ့ဝန်ထမ်းစည်းကမ်း များ၊ ဥပဒေများနှင့် ဝန်ထမ်း၏ ရပိုင်ခွင့် အခွင့်အရေးများအကြောင်း ကိုတော့ တစ်နေ့ကုန် အိမ်တာဝန်များနှင့် ပင်ပန်းနေသည့် မဟေသီ အား သူ့ရှင်းမပြရက်တော့ပေ။

အညာနေက ရုံးမှာ၊ စာသင်ခန်းမှာ၊ အိမ်အပြန်လမ်းတစ်လျှောက် မှာ ပူလောင်လှပေမယ့် အိမ်ပြန်အရောက်မှာတော့ အေးချမ်းသွားပြီ

လေ။

“ဟယ်... လွယ်အိတ်က ဒီနေ့ပိုလေးနေပြန်ပြီ။ အရင်တစ်ခါလို အိမ်စာတွေ ပါလာပြန်ပြီနဲ့ တူတယ်”

“ဖွင့်ကြည့်ပါဦးလေ။ အပြစ်တင်မစောပါနဲ့ နှမတော်ရယ်”

“ဝိုး... တယ်ဟုတ်ပါလား။ ဟင်... ပထမ မရဘူးလား။ ဒီက စပါယ်ရှယ်ဂိုက်လုပ် ပေးလိုက်တဲ့ဟာကို။ ဒုတိယပဲရလာတယ်”

“ကဲပါနောက်မှရိုက်ပြီးဆုံးမပါလေ။ ဒီလ ဒါဘာမှာဆုရသူတွေ ကိုကြေညာပြီး တစ်ခါတည်းဆုပေးလိုက်တာ”

သူ့ယူနီဖောင်းလဲနေချိန်မှာတော့ ဧည့်ခန်းထဲမှ -

“ဗဟိုပို့ဆောင်ဆက်သွယ်ရေးကျောင်း... နိုင်ငံ့ဝန်ထမ်းကျင့်ဝတ် ဆိုင်ရာစံတန်ဖိုးများ၊ နိုင်ငံ့ဝန်ထမ်းစည်းကမ်းများ စာမေးပွဲ ဒုတိယဆု” စသည့် မှန်ပေါင်တပ် ဂုဏ်ပြုကတ်ပြားပေါ်မှ စာသားများအား အသံ ထွက်ပြီး ဖတ်နေသည့် မဟေသီ၏ အသံကို သူ့ကြားနေရ၏။ သူ ယူနီဖောင်းလဲပြီး မဟေသီရှိရာ ဧည့်ခန်းသို့ ထွက်လာကာ ရုံးလွယ် အိတ်ထဲမှဖယ်ထားသည့် ဂုဏ်ပြုဆုငွေစာအိတ်လေးအားမဟေသီ ကို ပေးအပ်ပြီး

“ဆရာမရေ...ဉာဏ်ပူဇော်ခအဖြစ် လက်ခံပေးပါခင်ဗျာ”

မဟေသီရဲ့ မျက်နှာပေါ်က တင်စားဖွဲ့နွဲ့၍မရနိုင်သည့်အပြိုးကို သူ့တွေ့လိုက်ရတော့သည်။ ထိုနေ့ညထမ်းခိုင်း၌ ဆရာမက တပည့် အား ဝက်သားသုံးထပ်သားနှင့် ပုန်းရည်ကြီးချက်ထားသည့် အထူး ဟင်းလျာကို ဆုအဖြစ် ပြန်လည်ချီးမြှင့်ခဲ့ပါတော့သည်တကား။

စိုးအောင်(မထိလ)



# ဒုတိယဝန်ကြီး(ဆက်သွယ်ရေး)ဗိုလ်မှူးချုပ် လူမွန် နယ်စပ်ဒေသနှင့် တိုင်းရင်းသားလူမျိုးများ၏ ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်မှုအကောင်အထည်ဖော်ဆောင်ရွက်ရေးဆိုင်ရာ ပို့ဆောင်ရေး၊ ဆက်သွယ်ရေးနှင့် ခရီးသွားလုပ်ငန်းများ ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်ရေး လုပ်ငန်းဆင်နက်မတီ(လျာထား) လုပ်ငန်းညှိနှိုင်းအစည်းအဝေးသို့ တက်ရောက်



ပို့ဆောင်ရေး၊ ဆက်သွယ်ရေးနှင့် ခရီးသွားလုပ်ငန်းများ ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်ရေးလုပ်ငန်းဆင်နက်မတီ(လျာထား)ဥက္ကဋ္ဌ ပို့ဆောင်ရေးနှင့် ဆက်သွယ်ရေးဝန်ကြီးဌာန ဒုတိယဝန်ကြီးဗိုလ်မှူးချုပ်လူမွန်သည် ၂၀၂၃ ခုနှစ် စက်တင်ဘာလ ၇ ရက်နေ့ နေ့လည် ၂ နာရီ အချိန်ကနေပြည်တော်ရုံးအမှတ် ၂၅ ကျင်းပသည့် ပြည်နယ်/တိုင်းဒေသကြီးများရှိ နယ်စပ်ဒေသဖွံ့ဖြိုးရေးလုပ်ငန်းများ ဆောင်ရွက်ရန် သတ်မှတ်ထားသည့် မြို့နယ်များ၌ ၂၀၂၄- ၂၀၂၅ ဘဏ္ဍာရေးနှစ်တွင် ဆောင်ရွက်မည့် လုပ်ငန်း/စီမံကိန်းများနှင့် စပ်လျဉ်းသည့် လုပ်ငန်းညှိနှိုင်းအစည်းအဝေးသို့ တက်ရောက်ခဲ့သည်။

အဆိုပါ အစည်းအဝေးသို့ လုပ်ငန်းဆင်နက်မတီဥက္ကဋ္ဌနှင့်အတူ ပို့ဆောင်ရေးနှင့် ဆက်သွယ်ရေးဝန်ကြီးဌာန အမြဲတမ်းအတွင်းဝန် ဦးစိုးသိန်း၊ ဟိုတယ်နှင့်ခရီးသွားလာရေးဝန်ကြီးဌာန အမြဲတမ်း အတွင်းဝန် ဦးလှိုင်ဦး၊ ဆင်နက်မတီ အတွင်းရေးမှူး ပို့ဆောင်ရေးစီမံကိန်းဦးစီးဌာန ညွှန်ကြား



ရေးမှူးချုပ် ဦးသင့်မြတ်သူနှင့် လုပ်ငန်းဆင်နက်မတီအဖွဲ့ဝင်များ တက်ရောက်ကြသည်။ အစည်းအဝေးတွင် ပို့ဆောင်ရေးနှင့် ဆက်သွယ်ရေးဝန်ကြီးဌာနရှိ ဦးစီးဌာန/လုပ်ငန်းများအနေဖြင့် ၂၀၂၄- ၂၀၂၅ ဘဏ္ဍာရေးနှစ်တွင် ပြည်နယ်နှင့် တိုင်းဒေသကြီးများ၌ လုပ်ငန်း/စီမံကိန်းပေါင်း (၁၇၆) ခုကို

**စုစုပေါင်း  
လုပ်ငန်း/စီမံကိန်း  
(၁၈၂) ခု  
ဆောင်ရွက်ရန်  
လျာထားချက်များ  
အပေါ် ညှိနှိုင်း  
ဆွေးနွေးခဲ့...**

လည်းကောင်း၊ ဟိုတယ်နှင့်ခရီးသွားလာရေးဝန်ကြီးဌာနရှိ ဦးစီးဌာန/လုပ်ငန်းများအနေဖြင့် လုပ်ငန်း (၆) ခုကိုလည်းကောင်း၊ စုစုပေါင်း လုပ်ငန်း/စီမံကိန်း (၁၈၂) ခု၊ ဆောင်ရွက်ရန် လျာထားချက်များအပေါ် ညှိနှိုင်းဆွေးနွေးခဲ့ကြောင်း သတင်းရရှိသည်။  
**သတင်းအဖွဲ့(ပို့ဆက်)**

# လျှပ်စစ်သံလိုက်ရထား (Maglev Train) နှင့် မြန်နှုန်းမြင့် လျှပ်စစ်ရထားများ အပိုင်း(၁)



ကမ္ဘာနိုင်ငံအနှံ့အပြားတွင် လူဦးရေတိုးတက်လာပြီး မြို့ကြီးများ ဌာန လူနေထူထပ်လာခြင်းနှင့်အတူ သယ်ယူပို့ဆောင်ရေးကဏ္ဍတွင် ပုံမှန်နည်းလမ်းများဖြင့် ဝန်ဆောင်မှုပေးရန် လုံလောက်မှုမရှိတော့ သဖြင့် နည်းလမ်းအသစ်၊ နည်းပညာအသစ်များကို တီထွင်ကြံဆ လာခဲ့ကြရသည်။

ရထားဖြင့် သယ်ယူပို့ဆောင်ရေးကဏ္ဍတွင် ဘီစီ ၆၀၀ ကာလ ဂရိနိုင်ငံ Corinth ဒေသ၌ ၈.၅ ကီလိုမီတာ ရှည်လျားသော ရထား လမ်းပေါ်တွင် လူနှင့်တိရိစ္ဆာန်တို့ဖြင့် ဆွဲယူခဲ့သော ပထမဆုံးရထား ပြေးဆွဲမှုက စတင်ခဲ့ကြောင်း အထောက်အထားများအရ သိရှိရ သည်။

ထိုအချိန်မှစတင်၍ ရထားများ၏ တိုးတက်မှုဖြစ်စဉ်အနေဖြင့် မြင်းဖြင့်ဆွဲယူသောရထား၊ ရေရွေးငွေ့စက်ခေါင်းဖြင့် ပြေးဆွဲသော ရထား၊ ဒီဇယ်စက်ခေါင်းဖြင့်ပြေးဆွဲသောရထားများနှင့် ယနေ့ခေတ် နောက်ပိုင်းတွင် လျှပ်စစ်ဓာတ်အား အသုံးပြုသောမြန်နှုန်းမြင့်ရထား များအထိ အဆင့်ဆင့် တိုးတက်ပြောင်းလဲခဲ့ပါသည်။

### ကမ္ဘာ့ပထမဆုံးမြန်နှုန်းမြင့်ရထား

ကမ္ဘာပေါ်တွင် ပထမဆုံး မြန်နှုန်းမြင့်ရထား(High Speed Train)မှာ ၁၉၆၄ ခုနှစ်က ဂျပန်နိုင်ငံ၊ တိုကျိုမြို့မှ အိုဆာကာမြို့ကြား ၃၂၀ မိုင် (515 kilometer) ရှည်လျားသော ရထားလမ်းပေါ်တွင် ပြေးဆွဲအသုံးပြုခဲ့သော လျှပ်စစ်ကျည်ဆံရထား (Bullet Train)ပင် ဖြစ်ပါသည်။

မြန်နှုန်းမြင့် ပြေးဆွဲနိုင်ရေးအတွက် ထိတွေ့ရမည့် လေဖိအား ကိုလျှော့ချနိုင်ရန် ရထားခေါင်းပုံစံကို ကျည်ဆံတောင့်ဒီဇိုင်းပုံစံရေး ဆွဲတည်ဆောက် ထုတ်လုပ်ခဲ့ခြင်းဖြစ်ပြီး လျှပ်စစ်ရထားတွဲဆိုင်း

(Electric Multiple Unit)အမျိုးအစားဖြစ်ကာ အမြန်နှုန်းတစ်နာရီ ၁၈၆ မိုင် (300 km/h) ဖြင့် ပြေးဆွဲခဲ့ခြင်း ဖြစ်သည်။ အချိန်သက်သာ စွာ မြန်နှုန်းမြင့်ဖြင့် ပြေးဆွဲနိုင်ရန်၊ ခရီးသည်များ သက်တောင့်သက် သာ စီးနင်းလိုက်ပါနိုင်ရန်၊ သဘာဝပတ်ဝန်းကျင်ထိခိုက်မှု လျှော့ချ နိုင်ရန်၊ လောင်စာစွမ်းအင် ကုန်ကျစရိတ်သက်သာစေရန် အစရှိသည့် ရည်ရွယ်ချက်တို့ဖြင့် ရထားသယ်ယူပို့ဆောင်ရေးကဏ္ဍကို ဖွံ့ဖြိုး တိုးတက်အောင် နိုင်ငံအသီးသီးက တီထွင်ကြံဆခဲ့ကြသည်။

ဂျပန်နိုင်ငံမှ Shinkansen Bullet Train ၊ ပြင်သစ်နိုင်ငံမှ TGV (Train a'Grande Vitesse) ၊ ဂျာမနီနိုင်ငံမှ ICE (Inter City Express ) ၊ ကိုရီးယားနိုင်ငံမှ KTX (Korea Train Express) ၊ တရုတ်နိုင်ငံမှ CRH (China Railway High Speed Train) ၊ အီတလီနိုင်ငံမှ ETR (Express Trenitalia Rail) ၊ စပိန်နိုင်ငံမှ Renfe AVE ၊ မော်ရိုကိုနိုင်ငံမှ ONCF (Office National des Chemins de Fer du Morocco) Al Borq ၊ တို့မှာ မြန်နှုန်းမြင့်ရထား များအဖြစ် လူသိများ ထင်ရှားကြပါသည်။

### လျှပ်စစ်သံလိုက်ရထားနည်းပညာ (Maglev Train Technology)

သာမန်လျှပ်စစ်ရထားများသည် ရထားသံလမ်းနှစ်ခုပေါ်တွင် မောင်းနှင်ရခြင်းကြောင့် သံလမ်းနှင့် ရထားဘီးများ ထိတွေ့ပွတ် တိုက်မှု၊ မြန်နှုန်းမြင့်မားလာသည့်အပေါ် ပြောင်းလဲတိုးမြှင့် ထိတွေ့ လာသည့်လေဖိအား၊ ယင်းတို့နှင့် ဆက်စပ်လျက်ဖြစ်ပေါ်လာသည့် ပွတ်တိုက်မှုနှင့် တုန်ခါမှု အစရှိသည်တို့ကြောင့် အမြန်နှုန်းကိုလိုသလို တိုးမြှင့်ရန် အကန့်အသတ် ရှိလာခဲ့သည်။ အဆိုပါ အကန့်အသတ် အခက်အခဲကိုကျော်လွှားနိုင်မည့် Maglev တုခေါ်သည့် Magnetic

Levitation နည်းပညာကို ယနေ့ခေတ် နောက်ပိုင်းတွင် တွေးခေါ်ကြံဆလာကြသည်။

Magnetic Levitation နည်းပညာကို ၁၉၁၀ ခုနှစ်တွင် ပြင်သစ်နိုင်ငံဖွား အမေရိကန်နိုင်ငံသား Emile Bachelet က ရေးသားဖော်ပြကာ မှတ်ပုံတင်ခဲ့ခြင်း ဖြစ်သည်။ အမှန်တကယ်မှာ ၁၉၀၄ ခုနှစ်ကတည်းက အမေရိကန်နိုင်ငံသား တီထွင်သူပါမောက္ခ Robert Goddard က Magnetic Levitation နည်းပညာ အတွေးအခေါ်ကြံဆချက်ကို စာတမ်းတစ်စောင် ရေးသားဖော်ပြခဲ့ဖူးကြောင်း တွေ့ရှိရသည်။

အဆိုပါနည်းပညာအယူအဆအပေါ် မူတည်ကာ ပညာရှင်များက သမားရိုးကျရထားသံလမ်းပေါ် ပြေးဆွဲခြင်းမဟုတ်သော လျှပ်စစ်သံလိုက်ဓာတ်အားကို အသုံးပြုကာ သီးခြားပြေးလမ်းအပေါ်၌ ပြေးလမ်းမျက်နှာပြင်ကို မထိစေဘဲ လေပေါ်အနည်းငယ်ပင်မြောက်ပျံစေလျက် ရှေ့နောက်မြန်နှုန်းမြင့်မားစွာ ပြေးဆွဲနိုင်မည့် လျှပ်စစ်သံလိုက်ရထားနည်းပညာကို တီထွင်ကြံဆလာခဲ့ကြခြင်း ဖြစ်သည်။ အဓိကအားဖြင့် ဂျပန်နိုင်ငံနှင့် ဂျာမနီနိုင်ငံတို့သည် ၁၉၇၀ နှစ်လွန်ကာလများတွင် အဆိုပါနည်းပညာရပ်ကို သုတေသနပြုလုပ်ခြင်း၊ ဒီဇိုင်းစဉ်းစားရေးဆွဲခြင်းတို့ ဆောင်ရွက်ခဲ့ကြသည်။

**Magnetic Levitation နည်းပညာ စနစ်(၃)မျိုး**

Maglev နည်းပညာဆိုသည်မှာ လျှပ်စစ်သံလိုက် (Electro-

magnet) နှင့် သံလိုက်စက်ကွင်း (Magnetic Fields) တို့ကို အသုံးပြုကာ ပြေးလမ်းမျက်နှာပြင်မှ အပေါ်ကို အနည်းငယ်ပင်မြောက်ထားစေရန်၊ ရှေ့နောက်ရွေ့လျားပြေးဆွဲစေရန် တည်ဆောက်ထားသည့် နည်းပညာစနစ်တစ်ခု ဖြစ်သည်။ Magnetic Levitation နည်းပညာတွင် Electromagnetic Suspension (EMS) ၊ Electrodynamic Suspension (EDS) နှင့် Inductrack (Permanent Magnets) စသည့် စနစ် (၃) မျိုးရှိကြောင်း လေ့လာရပါသည်။

ကမ္ဘာ့နိုင်ငံအသီးသီးတွင် အဓိကအားဖြင့် Electromagnetic Suspension (EMS) နှင့် Electrodynamic Suspension (EDS) စနစ်များကို အသုံးပြုကြကြောင်း တွေ့ရှိရသည်။

**TYPES OF MAGLEV TRAINS**

Based on the technique used for Levitation the are two types of Maglev trains

1. Electromagnetic Suspension -Attractive
2. Electrodynamic Suspension -repulsive

**Levitation Techniques**

Electromagnets on the guideway attract the car.  
Electrodynamic on the cars repel the cars.  
Permanent magnets below cars repulse cars.

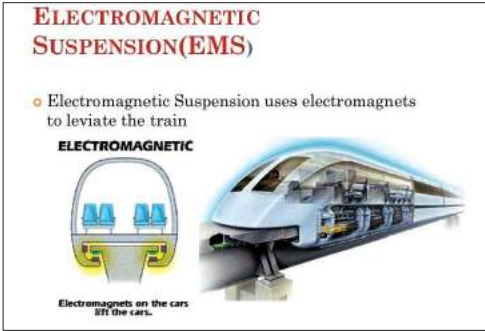
Maglev နည်းပညာ(၃)မျိုး

|  |                              |                              |                     |                           |                          |                           |                          |                      |                     |                      |                        |                      |                   |                        |                         |
|--|------------------------------|------------------------------|---------------------|---------------------------|--------------------------|---------------------------|--------------------------|----------------------|---------------------|----------------------|------------------------|----------------------|-------------------|------------------------|-------------------------|
| တောင်ကြီး ➡ မန္တလေး                            | တောင်ကြီး ➡ မိုးကုတ်         | တောင်ကြီး ➡ မိုးမိတ်         | တောင်ကြီး ➡ တနိုင်း | တောင်ကြီး ➡ လားရှိုး      | တောင်ကြီး ➡ မူဆယ်        | တောင်ကြီး ➡ ကျိုင်းတုံ    | တောင်ကြီး ➡ တာချီလိတ်    | တောင်ကြီး ➡ မိတ္ထီလာ | တောင်ကြီး ➡ ဝဲလောင် | တောင်ကြီး ➡ မြင်းခြံ | တောင်ကြီး ➡ တောင်တွင်း | တောင်ကြီး ➡ နတ်မောက် | တောင်ကြီး ➡ မကွေး | တောင်ကြီး ➡ လွိုင်ကော် | တောင်ကြီး ➡ မြစ်ကြီးနား |
| တောင်ကြီး                                      | မန္တလေး                      | မြင်းခြံ                     | တောင်တွင်းကြီး      | မိုးကုတ်                  | လားရှိုး                 | ကျိုင်းတုံ                | တာချီလိတ်                | ဝဲလောင်              | မိတ္ထီလာ            | မူဆယ်                | မြစ်ကြီးနား            | လွိုင်ကော်           | ပခုက္ကူ           |                        |                         |
| 09-881 991 115, 09-881 991 110, 09-881 991 114 | 09-881 991 119, 09-970026766 | 09-881 991 117, 09-256103311 | 09-881 991 118      | 09-444 555 161, 086-20161 | 09-526 0734, 082-2930619 | 09-881 991 112, 084-24024 | 09-490 332 89, 084-52506 | 09-881 991 116       | 09-256 118 081      | 09-444 032 363       | 09-884 11 312          | 09-429 403 080       | 09-881 911 116    |                        |                         |
|  |                              |                              |                     |                           |                          |                           |                          |                      |                     |                      |                        |                      |                   |                        |                         |

**ချမ်းသာအောင်**

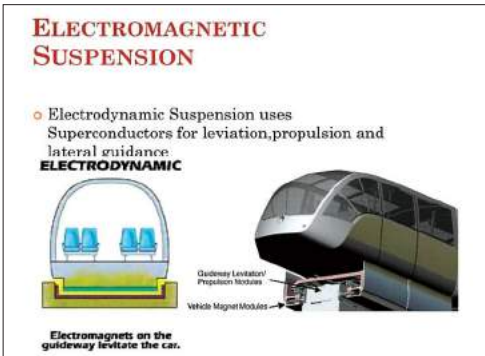
ခရီး  
ဆွဲ  
ပို့  
ဆောင်  
ရေး  
ဖော်  
ဖော်  
ဖော်  
ဖော်  
ဆောင်

Electromagnetic Suspension (EMS) စနစ်ဆိုသည်မှာ ရထားအောက်ရှိ တီပုံစံ (T Shape) ရထားပြေးလမ်း (Guide Way) တွင် Iron, Nickel, Kobalt အစရှိသည့် Ferromagnetic ပစ္စည်းများ တပ်ဆင်အသုံးပြုထားပြီး ရထားတွဲအောက်ခြေ Truck တွင် ပုံမှန်လျှပ်စစ်သံလိုက် (Normal Conducting Electromagnet Coil) များ တပ်ဆင်တည်ဆောက်သည့်စနစ် ဖြစ်သည်။



EMS စနစ်ဖွဲ့စည်းပုံ

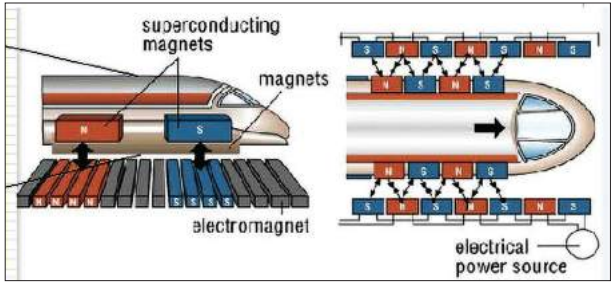
Electrodynamic Suspension (EDS) စနစ်ဆိုသည်မှာ ယူပုံစံ (U Shape) ကွန်ကရစ်ရထားပြေးလမ်း (Guide Way) ဘေးနံရံများတွင် လွန်စွာအအေးခံထားသည့် လျှပ်စစ်သံလိုက် (Superconducting Magnet Coil) များ တပ်ဆင်တည်ဆောက်သည့်စနစ် ဖြစ်သည်။



EDS စနစ်ဖွဲ့စည်းပုံ

Inductrack စနစ်မှာ EMS နှင့် EDS စနစ်များကို အဆင့်တိုးမြှင့် စဉ်းစားတီထွင်ကြံဆခဲ့ရာမှ အမေရိကန်နိုင်ငံ Lawrence Livermore National Laboratory မှ ပညာရှင် Dr. Richard Post က လျှပ်စစ်သံလိုက်များအစား အမြဲတမ်းသံလိုက် (Permanent Magnet) များ အသုံးပြုထားသည့် ရထားပြေးလမ်းစနစ်ကို တီထွင်ခဲ့ခြင်း ဖြစ်သည်။

Maglev ရထားစနစ်၏ အခြေခံသဘောတရားမှာ သံလိုက်စက်ကွင်း (Magnetic Fields) တွင်ပါရှိသည့် ဝင်ရိုးစွန်း ၂ ခုဖြစ်သော တောင်ဝင်ရိုးစွန်း (South Pole) နှင့် မြောက်ဝင်ရိုးစွန်း (North Pole)



EDS စနစ်တွင် N နှင့် S သံလိုက်စက်ကွင်းပြောင်းလဲပုံ

တို့၏ လုပ်ဆောင်မှုသဘောတရားကို အခြေခံထားခြင်း ဖြစ်သည်။ တူညီသောဝင်ရိုးစွန်း ၂ ခုသည် အချင်းချင်းတွန်းကန်ရွေ့လျားစေခြင်း၊ မတူညီသောဝင်ရိုးစွန်း ၂ ခုသည် အချင်းချင်းဆွဲယူနီးကပ်စေခြင်းဆိုသည့် အခြေခံသဘောတရားအရ လျှပ်စစ်သံလိုက်ပစ္စည်းများကို ရထားပြေးလမ်း (Guide Way) နှင့် ရထား၏ အောက်ခြေ (Truck) တို့တွင် တပ်ဆင်အသုံးပြုထားခြင်းပင် ဖြစ်ပါသည်။ South Pole နှင့် North Pole တို့ကို တစ်လှည့်စီ လျှင်မြန်စွာ လျှပ်စစ်ဓာတ်အား စီးဆင်းစေခြင်းဖြင့် ရထားကို ပင့်မြှောက်ထားခြင်း၊ မြန်နှုန်းမြင့်မားစွာ ရှေ့နောက်ရွေ့လျား ပြေးဆွဲစေခြင်းပင် ဖြစ်သည်။ ရထားရွေ့လျားစေရန် အသုံးပြုသော မော်တာများသည် ပုံမှန်သမားရိုးကျ Rotated Motor များ မဟုတ်ဘဲ အဖြောင့်ရွေ့လျားသွားစေသော Linear Motor များ တပ်ဆင်အသုံးပြုထားကြသည်။

လျှပ်စစ်သံလိုက်ရထား၏ အားသာချက်များ

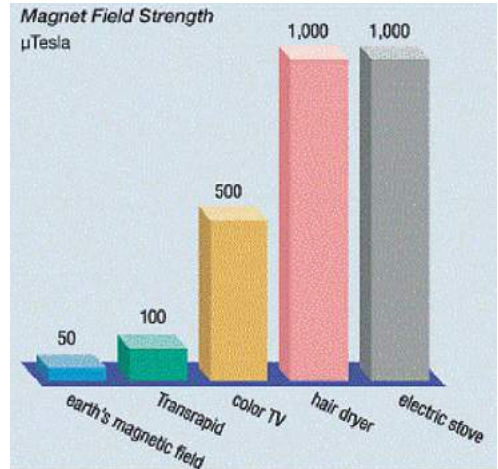
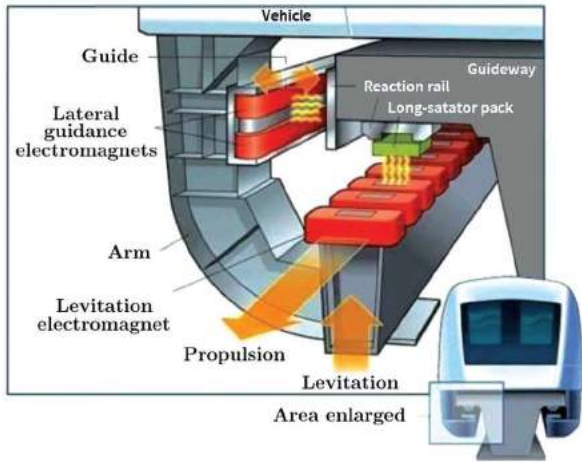
လျှပ်စစ်သံလိုက်ရထားတစ်စီးလုံးကို တစ်နာရီ ၂၅၀ မိုင် (400 Km/h) အထက် အမြန်နှုန်းဖြင့် ပြေးဆွဲနိုင်သော်လည်း အဆိုပါ ရထားတွင် အသုံးပြုသော သံလိုက်စက်ကွင်းအား (Magnetic Fields) မှာ သာမန်အိမ်သုံး လျှပ်စစ်ပစ္စည်းများဖြစ်သော ဆံပင်လေမှုတ်စက်၊ ပေါင်မုန့်မီးကင်စက်၊ အပ်ချုပ်စက်အစရှိသည့် ပစ္စည်းများမှထုတ်လွှတ်လိုက်သော သံလိုက်စက်ကွင်းအားထက် နည်းပါးသည်။

စွမ်းအင်အသုံးပြုမှုပမာဏ (Energy consumption) နှိုင်းယှဉ်ပါက ပုံမှန်မြန်နှုန်းမြင့်ရထား (Conventional Highspeed Train) အသုံးပြုသည့် လျှပ်စစ်ပမာဏ၏ ၃ ပုံ ၂ ပုံသာရှိကြောင်း တစ်ကီလိုမီတာ အကွာအဝေးအတွက် အသုံးပြုသော စွမ်းအင်ပမာဏနှိုင်းယှဉ်ချက်ကို အောက်ပါအတိုင်းတွေ့ရသည်-

| Train Speed | Conventional Highspeed Train | Maglev Train |
|-------------|------------------------------|--------------|
| 250 km/h    | 44 Wh/km                     | 37 Wh/km     |
| 300 km/h    | 71 Wh/km                     | 47 Wh/km     |
| 400 km/h    | -                            | 71 Wh/km     |

အသံဆူညံမှု (Noise Level) အနေဖြင့်လည်း Maglev Train မှာ ရထားဘီးနှင့် အင်ဂျင်မပါရှိသည့်အတွက် ရထားပြေးဆွဲချိန်တွင်





**EMS စနစ်ပါဝင်သော ပစ္စည်းများ**

လူကို အန္တရာယ်မဖြစ်နိုင်သော 69 dB မှ 80 dB အတွင်းသာ ထုတ်လွှတ်ကြောင်း သိရသည်။

တုန်ခါမှု (Vibration) ပမာဏမှာ ပုံမှန်မြန်နှုန်းမြင့်ရထားများ၏ တုန်ခါမှုပမာဏထက် လွန်စွာနည်းကြောင်း သိရသည်။ မီးအန္တရာယ် ဖြစ်စေနိုင်မှု (Fire Resistance) အနေဖြင့် Maglev ရထားတွင် လောင်စာများ သုံးစွဲမှုမရှိခြင်းနှင့် မီးလောင်လွယ်သည့် PVC ကဲ့သို့ပစ္စည်းများ မပါဝင်အောင် တည်ဆောက်ထားခြင်းကြောင့် အန္တရာယ်နည်းပါးကြောင်း သိရသည်။

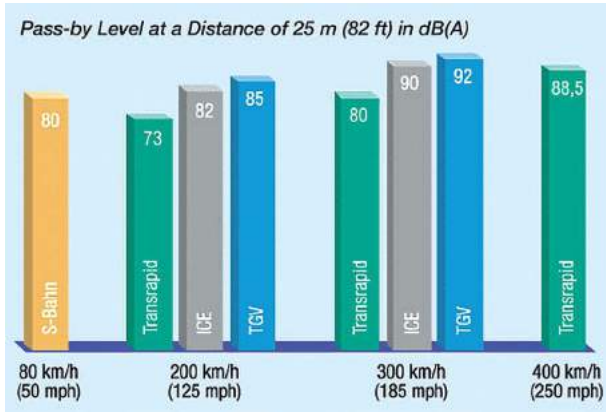
လုံခြုံစိတ်ချရမှု (Safety) အနေဖြင့် အခြားသော ပုံမှန်မြန်နှုန်းမြင့် ရထားများထက် ၂၅၀ ဆ၊ မော်တော်ယာဉ်ထက် ၇၀၀ ဆ အန္တရာယ် ဖြစ်စေမှုလျော့နည်းပြီး သီးခြားပြေးလမ်းတွင် ပြေးဆွဲခြင်းဖြစ်သဖြင့် ရထားချင်းတိုက်မိခြင်းလည်း ဖြစ်ပွားမှု မရှိနိုင်ကြောင်း သိရသည်။

ကုန်ကျစရိတ်အနေဖြင့် ကနဦးတည်ဆောက်မှု စရိတ်ရှိမည် ဖြစ်သော်လည်း ပြေးဆွဲမှုကုန်ကျစရိတ် (Operational Cost) အနေ ဖြင့် ပစ္စည်းများ ထိတွေ့မှု၊ ပွတ်တိုက်မှု၊ ပွန်းစားမှု မရှိခြင်းကြောင့် လုံလွယ်မွမ်းမံရသော ကုန်ကျစရိတ်လွန်စွာနည်းပါးကြောင်း စွမ်းအင် ကုန်ကျမှုသက်သာသဖြင့် ကုန်ကျစရိတ်သက်သာကြောင်း သိရှိရ



ကမ္ဘာ့ပထမဆုံးမြန်နှုန်းမြင့်ကျည်ဆန်ရထားဖွင့်ပွဲ တိုကျိုမြို့၌ ကျင်းပစဉ်

**သံလိုက်စက်ကွင်းအား နှိုင်းယှဉ်ချက်**



**အသံဆူညံမှု ပမာဏနှိုင်းယှဉ်ချက်**

သည်။

**ပထမဆုံး လျှပ်စစ်သံလိုက်ရထား**  
Magnetic Levitation နည်းပညာကို ၁၉၀၄ ခုနှစ်က စတင် တွေးခေါ်၊ ၁၉၁၀ ခုနှစ် စတင် ရေးသားစဉ်းစား ကြံဆတီထွင်ခဲ့ပြီး



ပြင်သစ်နိုင်ငံတွင် ပြေးဆွဲနေသော TGV မြန်နှုန်းမြင့်ရထားပုံ



ကိုရီးယားနိုင်ငံရှိ KTX မြန်နှုန်းမြင့်ရထားပုံ



ဂျာမနီနိုင်ငံရှိ ICE မြန်နှုန်းမြင့်ရထားပုံ



အီတလီနိုင်ငံရှိ ETR မြန်နှုန်းမြင့်ရထားပုံ



တရုတ်နိုင်ငံရှိ CRH မြန်နှုန်းမြင့်ရထားပုံ

၁၉၇၀ နှစ်လွန် ကနဦးကာလများတွင် ဂျပန်နိုင်ငံနှင့် ဂျာမနီနိုင်ငံ တို့က စိတ်ဝင်စားကာ သုတေသနပြုလုပ် စမ်းသပ်ခဲ့ကြသော်လည်း ကမ္ဘာ့ပထမဆုံး လျှပ်စစ်သံလိုက်ရထား (Maglev Train) ပြေးဆွဲခြင်းမှာမူ အင်္ဂလန်နိုင်ငံတွင် စတင်ခဲ့ခြင်း ဖြစ်သည်။ ၁၉၈၄ ခုနှစ်၊ သြဂုတ်လ ၁၆ ရက်နေ့ ဘာမင်ဂမ် ဘူတာရုံ (Birmingham Station) နှင့် ဘာမင်ဂမ် လေဆိပ် (Birmingham Air Port) ကြား ၀.၄ မိုင် (0.625 kilometer) ရှည်လျားသော လမ်းပိုင်းကို လူစီးရထား ၃ တွဲပါ ပထမဆုံး လျှပ်စစ်သံလိုက်ရထား ပြေးဆွဲခဲ့သည်။ ရထားတွဲကို GEC Consortium ကုမ္ပဏီက ထုတ်လုပ်ခြင်းဖြစ်ပြီး အမြန်နှုန်းတစ်နာရီ ၂၂.၅ မိုင် (36 km/h) ဖြင့် ပြေးဆွဲခဲ့သည်။ ရထားတွဲ တည်ဆောက်ရာတွင် ခိုင်ခန့်မှုအားနည်းခြင်းကြောင့် ပြန်လည်ပြုပြင်ခဲ့သော်လည်း ထပ်ဆင့်တိုးတက်လာသည့် ရထားအလေးချိန်ကြောင့် ရထားတွဲကိုယ်ထည်ကို လမ်းမျက်နှာပြင်မှ ပင့်မြောက်ထားနိုင်အား လျော့နည်းသည့် နည်းပညာ အားနည်းချက်အရ ၁၁ နှစ်ကြာ ပြေးဆွဲပြီး ၁၉၉၅ ခုနှစ်တွင် ရပ်နားခဲ့ရသည်ဟု သိရှိရသည်။

ဒုတိယမြောက် လျှပ်စစ်သံလိုက်ရထား (Maglev Train) မှာ ၁၉၈၉ ခုနှစ်တွင် ဂျာမနီနိုင်ငံ ဘာလင်မြို့၌ ပြေးဆွဲခဲ့ခြင်းဖြစ်သည်။ ရထားတွဲကို AEG ကုမ္ပဏီက ၁၉၈၄ ခုနှစ်က စတင်တည်ဆောက်ခဲ့ခြင်းဖြစ်ပြီး M-Bahn (Magnetbahn) ရထားဟု အမည်ပေးခဲ့သည်။ ဘာလင်မြို့၊ Kemperplatz ဘူတာနှင့် Gleisdreieck ဘူတာကြား

၁ မိုင် (1.6 kilometer) ရှည်လျားသည်။ ၁၉၈၇ ခုနှစ်တွင် စမ်းသပ်ပြေးဆွဲခဲ့သော်လည်း ၁၉၈၉ ခုနှစ် မှ ဖွင့်လှစ်နိုင်ခဲ့ခြင်းဖြစ်ပြီး တစ်နာရီ ၅၀ မိုင် (80 km/h) အမြန်နှုန်းဖြင့် ပြေးဆွဲခဲ့သည်။ အကြောင်းကြောင်းကြောင့် ၁၉၉၁ ခုနှစ်တွင် ရပ်နားခဲ့ကြောင်း သိရှိရသည်။

**ကိုးကားဖော်ပြချက်**

- How Maglev Trains Work (by Kevin Bonsor& Nathan Chandler)
- The journey of the Maglev train (Published on 29.03.2022)
- List of Maglev train proposals(Wikipedia)
- Seminar report on Maglev train (Kamla Nehru Institute of Technology)
- High Speed Train (by The Editors of Encyclopaedia Britannica)
- The six operational Maglev Lines in 2022
- China builds first rare earth PML maglev Line
- www.railway-technology.com
- Maglev Train Market Research 2023-2030

**ဆက်လက်ဖော်ပြပါမည်။**

**မြင့်နိုင်(မီးရထား)**

# ဘယ်သူ အပြစ်လဲ...



## ● အိဖြူ (သာယာဝတီ)

“အဖေရေ... သမီးဈေးသွားမလို့... ဘာမှာဦးမလဲ”  
အိမ်ရှေ့မှ သမီးဖြစ်သူ ခင်ခင်၏ အော်သံကြောင့် ဦးဘမောင် တစ်ယောက် သတင်းစာဖတ်နေရင်းမှ အိမ်ရှေ့ထွက်ကြည့်လိုက်ရာ ဆိုင်ကယ်တစ်စီးနှင့် ဈေးသွားဟန်ပြင်နေသော သမီးဖြစ်သူကို မြေးလေးနှင့်အတူ တွေ့လိုက်ရသည်။

ခင်ခင်မှာ ဆိုင်ကယ်နှင့် ဈေးသွားမည်ဆိုသော်လည်း ဆိုင်ကယ် စီးဦးထုပ်ဆောင်းမထား၊ ဆိုင်ကယ်ရှေ့မှာလည်း မြေးလေးဖိုးသားက ပျော်ပျော်ရွှင်ရွှင်၊ လက်တစ်ဖက်မှာလည်း ဈေးခြင်းတောင်းနှင့် ဆိုင်ကယ်စီးရမှာမို့၊ လူကြီးပေမို့ အမြင်ကမတော်။

“ဟဲ့... သမီးဦးထုပ်ဆောင်းပါလား... နေကပူကပူနဲ့ဆိုင်ကယ် ဦးထုပ်ဆောင်းတော့ နေပူလည်းသက်သာတယ်... အန္တရာယ်လည်း ကင်းတယ်လေဟော... ငါ့မြေးကနေကာမျက်မှန်နဲ့ပါလား... ဦးထုပ်လည်းမပါဘူး... ရှိုးထုတ်နေပါလား... ငါ့မြေးက ”

ဖခင်ဖြစ်သူက ဆိုင်ကယ်စီးဦးထုပ်ဆောင်းရန် ပြောနေသော်လည်း အချိန်မီသွားချင်နေသော ခင်ခင်က ဖေဖေစကားများကို နားမဝင်နိုင်ဖြစ်နေသည်။

ထို့ကြောင့် ဖခင်ဖြစ်သူက ဆက်ပြောလိုက်သည်။

“သမီးရယ် နှင့်သားနဲ့ ဈေးခြင်းက တစ်ဖက်ဆိုတော့ အန္တရာယ်များပါတယ်.. ခြေလျင် သွားချင်လည်းသွား... နှင့်သား ဆိုင်ကယ်စီးချင်လည်း နှင့်ယောက်ျားပြန်လာမှ လိုက်စီးချေ”

“ရပါတယ် အဖေရယ်... ဒီလိုပဲသွားနေကျပါ... အဖေမြေးလည်း ဒီနှစ်ဆို လေးနှစ်ပြည့်လို့ မူကြိုတောင်ပို့နေပြီ... သူလည်း ထိုင်စီးတတ်နေပါပြီ... စိတ်မပူနဲ့... ရတယ်အဖေ... အဖေသမက်ကလည်း ဒီနေ့ပွဲတစ်ခုရှိတယ် ပြောတာပဲ... ထွက်သွားလေရဲ့...”

ဘယ်တော့ပြန်လာမလဲ မသိဘူး။ အဖေဈေးမမှာလည်း သမီးသွားတော့မယ်”

ခင်ခင်က ပြောပြောဆိုဆိုနှင့် ထွက်သွားသဖြင့် ဦးဘမောင်လည်း

“ဟဲ့... သမီးဖြေးဖြေးမောင်း” ဟု စိတ်ပူပြီး လှမ်းပြောလိုက်ရုံက လွဲပြီး ဘာမှမတတ်နိုင်၊ အော်... ကိုယ်ကပဲ အသက်ကြီးလာပြီမို့ စိတ်ပိုပူတတ်နေပြီလား... ကိုယ့်ဘာသာဖြေသိမ့်ရင်း ဖတ်လက်စသတင်းစာကို ပြန်ကိုင်မိတော့လည်း သတင်းစာကို စိတ်ကမရောက်တော့။ မနက်စောစောထ ကျိုးထားသော အခါးရည်ကို သောက်ရင်း စိတ်က ဟိုလွင့် သည်လွင့်။

ဦးဘမောင်၏ သမက်ဖြစ်သူ မင်းမင်းက ကားပွဲစား၊ သူ့သူငယ်ချင်းတွေလား ဘာလားတော့မသိ၊ လူတစ်ချို့နဲ့ ဟိုယောင်ယောင် သည်ယောင်ယောင်ပါ။ လိုင်စင်ပွဲစားလည်း လုပ်တယ်ဆိုလား၊ ကိုယ်လည်း သိပ်တော့မသိ။ လိုင်စင်ဆိုမှ သမီးဆိုင်ကယ်မောင်းနေတာ လိုင်စင်ရှိရဲ့လားမသိ။ နောက်ကြိုမှ မေးကြည့်ဦးမှပါလေ။ သမက်ဆိုတဲ့ကောင်က ရော ပွဲစားသာလုပ်နေသာ၊ သမီးကို လိုင်စင်ရော လုပ်ပေးထားရဲ့လား မသိ။ ဟိုတွေးသည်တွေးနှင့် ဂျာနယ်စာစောင်ဆီ အကြည့်ရောက်ပြန်တော့လည်း မှုခင်းသတင်းများ၊ ယာဉ်တိုက်မှုဆိုပါလား။ ကားချင်းတိုက်မိတာတွေ၊ ယာဉ်တိုက်ပြီးထွက်ပြေးတာတွေစုံလို့ပါလား... လူငယ်တွေလည်း မူးယစ်သောက်စားပြီး မောင်းနေကြတာ... ဖြစ်လိုက်ရင်လည်း ပြင်းပြင်းထန်ထန်တွေ၊ “ကျွတ်... ကျွတ် လူတွေလည်း မလွယ်ပါလား” ဦးဘမောင်တစ်ယောက် ဖတ်လိုက် တွေးလိုက် ပြောလိုက်နှင့် ဦးဘမောင်တစ်ယောက်ထဲ လုပ်နေစဉ်... အိမ်ရှေ့မှ တစ်စုံတစ်ယောက်က လှမ်းခေါ်လိုက်သည်။

“  
ဆိုင်ကယ်စီးဦးထုပ်မဆောင်းတဲ့  
သမီးအပြစ်လား... အသက်မပြည့်သေးဘဲ  
ဆိုင်ကယ်မောင်းတဲ့ကလေးအပြစ်လား...  
ကလေးတွေကိုအလိုလိုက်တဲ့မိဘအပြစ်လား...”

“ဗျို... ဦးဘမောင်ရေ... ဦးဘမောင်”

အိမ်ရှေ့က အော်သံကြောင့် အပြင်ဘက်သို့ ထွက်ကြည့်လိုက်ရာ လမ်းထိပ်က ကာလသားခေါင်းဆောင် ထွန်းထွန်း ဖြစ်နေသည်။

“ဦးဘမောင်ရေ... ခင်ဗျားသမီးဈေးလမ်းမှာ ဆိုင်ကယ်အကိစီးဒန့်ဖြစ်လို့၊ သူတို့ကလည်း ဈေးခြင်းနဲ့ မနိုင်မနင်း၊ ကောင်လေးတစ်ယောက်က ဆိုင်ကယ်ကို အရှိန်မထိန်းနိုင်ဘဲ ဝင်တိုက်မိတယ်၊ ဒဏ်ရာပြင်းတယ်တဲ့၊ ခုဆေးရုံပို့ထားကြတယ်၊ သူ့ယောက်ျားလည်း ဆက်သွယ်လို့မရလို့ ဦးလေးကို လာခေါ်တာ... လာလာ... ခုလိုက်သွားမယ်... ကျွန်တော်နဲ့လိုက်ခဲ့” ထွန်းထွန်း၏ စကားသံကြောင့် ဦးဘမောင်တစ်ယောက် ရင်တစ်ခုလုံး ဗလောင်ဆူသွားပြီး ဆောက်တည်ရာမရ ဖြစ်သွားသည်။

“အေး... အေး လာပြီ... ဒုက္ခပါပဲကွာ... ငါ့မြေးလေးလည်း ပါသေးတယ်... ဘာမှကြီးကြီးမားမားမဖြစ်ကြပါစေနဲ့ဘုရား... ကလေးက ငယ်သေးတယ်... အရိုးနုနုလေးနဲ့ ကျိုးသွားရင်ဒုက္ခပါပဲ” ဟုလည်း ညည်းတွားမိလိုက်လေသည်။

ဦးဘမောင်တစ်ယောက် စိုးရိမ်သောကြားစွာဖြင့် ကာလသားခေါင်းဆောင် ထွန်းထွန်းခေါ်ရာသို့ ဆုတောင်းရင်း လိုက်ပါလာခဲ့သည်။ ဦးဘမောင်၏ ဆုတောင်းကား မပြည့်ခဲ့။ သမီး၏ပွန်းပဲ့ရာနှင့် ခြေထောက်မှာမထောက်နိုင်၊ အဖြေသေချာမသိသေး၊ ဓါတ်မှန်ရိုက်ထားသည်ဟု သိလိုက်ရသည်။

သမီးဖြစ်သူမှာ သားဇောဖြင့်သူ၏အနာကိုပင် သတိမရနိုင်ဘဲ ဖခင်ဖြစ်သူထံ ငိုကြွေးချက်မဖြင့် ပြောနေရှာသည်။

“အဖေ... သားလေးလေ... သားလေးက အခုခွဲစိတ်ခန်းထဲမှာ ဖြစ်တဲ့အချိန်ထဲက သတိမရသေးဘူး။ ခေါင်းထိသွားတယ်လို့တော့ ပြောတယ်၊ သမီးအပြစ်ပါ။ သမီး သားလေးကို ဆိုင်ကယ်စီးဦးထုပ်မဆောင်းပေးမိလို့ အခုလိုဖြစ်ရတာ သမီးအပြစ်ပါ။”

“တိတ်ပါ သမီးရယ်... အဆင်ပြေသွားမှာပါ... အဖေလည်း ရှိတယ်နော်... ဆိုင်ကယ်ချင်း တိုက်မိတယ်ဆို... ဟိုဘက်ကရော မတွေ့ပါလား။ သမီးတို့တောင် ဒဏ်ရာတွေ ဒီလောက်ပြင်းတာ၊ ဘာဖြစ်သွားသေးလဲ ဟိုဘက်ကရော”

ဦးဘမောင်သည် သမီးဖြစ်သူကို နှစ်သိမ့်ပြောဆိုကာ ရှင်းစရာ ပြဿနာများ ရှိနေဦးမည်မို့ သမီးဖြစ်သူကို မေးလိုက်သည်။

“ဟိုဘက်ကတိုက်တဲ့သူက ကောင်လေး၊ ငယ်တယ် အသက်တောင် မပြည့်သေးဘူးပြောတယ်... ဈေးလမ်းထဲကို အရှိန်နဲ့မောင်းရင်း မထိန်းနိုင်ဘဲ သမီးတို့သားအမိ ရပ်ထားတဲ့ ဆိုင်ကယ်ကို ဝင်တိုက်တာ၊ သူလည်း အဝေးကြီးကို လွင့်ထွက်သွားတာ၊ သူလည်း အခုခွဲခန်းထဲမှာ၊ သူ့မိဘတွေလည်း ဆက်သွယ်ထားတယ်” လို့ ပြောတယ်။

ထိုစဉ် သမက်ဖြစ်သူလည်း အမောတကော ရောက်လာပြီး စိုးရိမ်တကြီး မေးလိုက်သည်။

“ခင်ခင်ရေ... ဘာဖြစ်သွားသေးလဲ... အရမ်းနာနေလားဟင်၊ သား... သားလေးရော... သားလေးဘာဖြစ်သွားသေးလဲ”

“သားက... အခုခွဲခန်းထဲမှာ အကိုရဲ့၊ ခေါင်းမှာလည်း သွေးတွေ အများကြီးနဲ့၊ ဒုက္ခပါပဲ... အကိုရယ်... သားလေးသာ တစ်ခုခုဖြစ်ရင် ကျွန်မတော့ အသက်တောင် ဆက်ရှင်နိုင်မယ်မထင်ဘူး... ဟီး...”

“အဆင်ပြေသွားမှာပါကွာ... ကိုယ်တို့စောင့်ရမှာပေါ့၊ ယာဉ်တိုက်မှုဆိုတော့ ရဲမှရခင်းလည်း ရှိသေးတယ်... ပြီးတော့ ကိုယ်တို့ ဆိုင်ကယ်ကလည်း လိုင်စင်မရှိဘူး... ဒုက္ခပါပဲကွာ”

ထွန်းထွန်း၏ ရင်ထဲတွင် ... လိုင်စင်မရှိသည့် ဆိုင်ကယ်ကို အချို့အချောင်ရ၍ ဝယ်စီးမိသောကြောင့် ဒုက္ခရောက်တော့မည်ဟု တွေးနေမိပြီး နောင်တ တရားများစွာနှင့်။

ထိုစဉ် ခွဲခန်းထဲမှ သူ့နာပြုဆရာမလေးတစ်ဦး ထွက်လာသဖြင့် စိုးရိမ်ကြီးစွာ မေးလိုက်သည်။

“ဆရာမ... ကျွန်တော့်သားလေးရော... ကျွန်တော့်သားလေး အခြေအနေ ဘယ်လိုရှိလဲဟင်”

“သားလေးက ကတ္တရာလမ်းနဲ့ တိုက်မိတဲ့အရှိန်ကြောင့် ခေါင်းမှာထိခိုက်သွားတယ်။ တစ်ဖက်ဆိုင်ကယ်ရဲ့ အရှိန်ဘဲရှိပြီး ခင်ဗျားအမျိုးသမီးက ဆိုင်ကယ်က ရပ်ထားတော့ အရှိန်တစ်ခုတည်းကြောင့် နည်းနည်းတော့ခံသာသွားတယ်။ အခုခွဲခန်းမှာ Operation လုပ်တာ ပြီးတော့မယ်။ သတိရလာတာကို စောင့်ကြည့်ရမယ်။ အန္တရာယ်တော့ မရှိတော့ပါဘူး” ဆရာမက သားငယ်လေးတွင် အန္တရာယ်မရှိတော့ပါဘူးဟု ပြောလိုက်သဖြင့် မခင်ခင် စိတ်သက်သာရာ ရရှိသွားခဲ့သည်။ သို့သော် မခင်ခင်၏ ရင်ထဲတွင်မူ သားလေးသာ တစ်ခုခု ဖြစ်သွားခဲ့ရင်... အဖေပြောစကားကိုနားထောင်ခဲ့ရင် အကောင်းသာ။ အခုတော့ကိုယ့်ကျိုးနည်းတော့မလို့ဟူသည့် နောင်တတရားများစွာနှင့်။

ဦးဘမောင်၏ ရင်ထဲမှာလည်း... အခုဖြစ်ရပ်ဟာ ဆိုင်ကယ်စီးဦးထုပ်မဆောင်းတဲ့ သမီးအပြစ်လား၊ အသက်မပြည့်သေးဘဲ ဆိုင်ကယ်မောင်းတဲ့ ကလေးအပြစ်လား၊ ကလေးတွေကိုအလိုလိုက်တဲ့ မိဘအပြစ်လား။ မည်သူ၏အပြစ်လည်းဟု စဉ်းစားတွေးတောနေခဲ့သည်။

အိဖြူ(သာယာဝတီ)

# ပင်လယ်ကမ်းရိုးတန်း နှင့် အပြာရောင် စီးပွားရေး

● ကျော်မိုး (DMA) ●



ပင်လယ်သမုဒ္ဒရာများနှင့် ကမ်းရိုးတန်း ဒေသများသည် ကမ္ဘာပေါ်တွင် အကြီးမားဆုံးသော ဂေဟစနစ်ကြီးဖြစ်ပြီး လူသားတို့အတွက် အဖိုးတန်လှသော သဘာဝအမွေအနှစ် ဖြစ်ပါသည်။ ကမ္ဘာမြေမျက်နှာပြင်ဧရိယာ၏ ၇၀ ရာခိုင်နှုန်းကျော်ကိုရေမျက်နှာပြင်ဖြင့် ဖုံးလွှမ်းထားသောကြောင့် ကမ္ဘာပေါ်ရှိလူသားများနှင့် သက်ရှိများအတွက် အလွန်အရေးပါလှပါသည်။ သန်းပေါင်းများစွာသော လူသားများ၏ အသက်မွေးဝမ်းကြောင်းနှင့် စားရေရရှိကွာဖူးလှသောအတွက် လည်း များစွာအထောက်အကူပြုလျက် ရှိပါသည်။

နိုင်ငံတစ်နိုင်ငံ၏ စီးပွားရေးဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်ရန် ပင်လယ်ကမ်းရိုးတန်းစီးပွားရေးသည် အဓိကကျသော အခန်းကဏ္ဍတွင် ပါဝင်ပါသည်။ ပင်လယ်ကမ်းရိုးတန်းစီးပွားရေးသည် အပြာရောင်စီးပွားရေး (Blue Economy) ၏ အစပျိုးမှုပင် ဖြစ်သည်။ ပင်လယ်ကမ်းရိုးတန်းစီးပွားရေး တစ်နည်းအားဖြင့် အပြာရောင်စီးပွားရေး (Blue Economy) ကို နိုင်ငံတစ်နိုင်ငံ၏ စီးပွားရေးဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်ရန်အတွက် အဓိကမောင်းနှင်အား

တစ်ခုအဖြစ် ရှုမြင်လာကြသည့်အတွက် ယခုအခါပင်လယ်ကမ်းရိုးတန်းပိုင်ဆိုင်သော ကမ္ဘာနိုင်ငံအများစုသည် အပြာရောင်စီးပွားရေးကို အာရုံစိုက်၍ လုပ်ဆောင်လာကြသည်။

ကမ္ဘာလုံးဆိုင်ရာစုစုပေါင်းထုတ်လုပ်မှုနှင့် ဝန်ဆောင်မှုတန်ဖိုး (Gross Domestic Product - GDP) ကို ကြည့်မည်ဆိုလျှင် ပင်လယ်သမုဒ္ဒရာနှင့် ကမ်းရိုးတန်းအခြေပြု ကဏ္ဍများဖြစ်သော ရေကြောင်းသယ်ယူပို့ဆောင်ရေးကဏ္ဍ၊ ငါးဖမ်းလုပ်ငန်း၊ ခရီးသွားလုပ်ငန်း၊ ကမ်းလွန်စွမ်းအင်နှင့် အခြားလုပ်ငန်းများသည် ကမ္ဘာ GDP ၏ ၃ ရာခိုင်နှုန်းမှ ၅ ရာခိုင်နှုန်းအထိရှိကြောင်း UNCTAD နှင့် OECD Report အခြားအရင်းအမြစ်များက ဖော်ပြထားကြပါသည်။ အာဆီယံတွင်လည်း အာဆီယံ GDP ၏ ၁၀ ရာခိုင်နှုန်းခန့်အထိရှိကြောင်း တွေ့ရှိရပါသည်။ ထိုမျှတိုင်းပြည်တစ်ပြည်၏ GDP ကို များစွာအထောက်အကူပြုနေသည့်ကဏ္ဍ ဖြစ်ပါသည်။ သို့ဖြစ်၍ ပင်လယ်ကမ်းရိုးတန်းနှင့် အပြာရောင်စီးပွားရေးသည် နိုင်ငံ၏စီးပွားရေးတိုးတက်ရန်အတွက် မောင်းနှင်အားပင်

ဖြစ်တော့သည်။

ကမ်းရိုးတန်းစီးပွားရေး ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်ရန်များစွာ အရေးကြီးပါသည်။ ကမ်းရိုးတန်းရှိ ဒေသခံပြည်သူလူထု၏ ဝင်ငွေရရှိရေးနှင့် အသက်မွေးဝမ်းကျောင်း လုပ်ငန်းများကို ပံ့ပိုးပေးရာတွင်လည်း အရေးပါသော အခန်းကဏ္ဍမှ ပါဝင်ပါသည်။ ကမ်းရိုးတန်းဒေသသည် ပင်လယ်ရေကြောင်းမှတစ်ဆင့် ကမ္ဘာ့စွန့်ထုတ်မှုများသို့ ဝင်ရောက်နိုင်သောကြောင့် နိုင်ငံတကာကုန်သွယ်မှု၏ တံခါးပေါက်ဖြစ်သည်။ သို့ရာတွင် ကမ်းရိုးတန်းစီးပွားရေး မောင်းနှင်အားများသည် ကမ်းရိုးတန်းဒေသတစ်ခုစီ၏ သီးခြားတည်နေရာနှင့် လက္ခဏာများပေါ် မူတည်၍ ကွဲပြားကြပါသည်။ အလားအလာရှိသော ကမ်းရိုးတန်းစီးပွားရေးကဏ္ဍများအနေဖြင့် ငါးဖမ်းခြင်းနှင့် ငါးပုစွန်မွေးမြူရေးလုပ်ငန်း၊ ကမ်းရိုးတန်းခရီးသွားလုပ်ငန်း၊ ရေကြောင်းပို့ဆောင်ရေးနှင့် ကုန်သွယ်မှုဆိုင်ကမ်းများ၊ သင်္ဘောတည်ဆောက်ခြင်းနှင့် ပြုပြင်ထိန်းသိမ်းခြင်းများ ပါဝင်သော ရေကြောင်းဝန်ဆောင်မှုလုပ်ငန်းများ၊ ရေနံသဘာဝဓာတ်ငွေ့အရင်းအမြစ် ရှာဖွေထုတ်လုပ်ရေးလုပ်ငန်းများ၊ လေ၊ နေရောင်ခြည်

နှင့် ဒီရေစွမ်းအင်ကဲ့သို့သော ပြန်လည်ပြုပြင်  
ဖြိုးမြှင့် စွမ်းအင်အရင်းအမြစ်များ၊ ကမ်းရိုး  
တန်းစိုက်ပျိုးရေး၊ သုတေသနနှင့် ဆန်းသစ်  
တီထွင်မှုစသည့် ကိစ္စရပ်များ ပါဝင်ပါသည်။

သို့ရာတွင် အခွင့်အလမ်းနှင့်စိန်ခေါ်မှု  
တို့သည် အမြဲတမ်း ဒွန်တွဲလေ့ရှိသည်  
သဘောအရ ကမ်းရိုးတန်းစီးပွားရေးအလား  
အလာ အခွင့်အလမ်းများတွင် စိန်ခေါ်မှုများ  
ကိုလည်း ယှဉ်တွဲတွေ့ရှိရပါသည်။ အဆိုပါ  
စိန်ခေါ်မှုများမှာ အဏ္ဏဝါအရင်းအမြစ်များ  
ကို အလွန်အကျွံ အသုံးချခြင်း၊ ရေရှည်မ  
တည်တံ့နိုင်သော ငါးအလွန်အကျွံဖမ်းခြင်း  
များ၊ လူတို့လုပ်ဆောင်မှုများနှင့် သဘာဝ  
ဖြစ်စဉ်အမျိုးမျိုးကြောင့် ကမ်းရိုးတန်းတစ်  
လျှောက် သဘာဝပတ်ဝန်းကျင် ယိုယွင်း  
ပျက်စီး၍ ကမ်းရိုးတန်းနေသတ္တဝါများ၏  
နေထိုင်ကျက်စားရာများ ပျက်စီးခြင်း၊ ဆီ  
နှင့် ပလပ်စတစ်အပါအဝင် ရေထုညစ်ညမ်း  
မှုများ၊ ကမ်းရိုးတန်းတိုက်စားမှုများ၊ ဥပဒေ  
စဉ်းမဲ့စဉ်းကမ်းများနှင့် အုပ်ချုပ်မှု

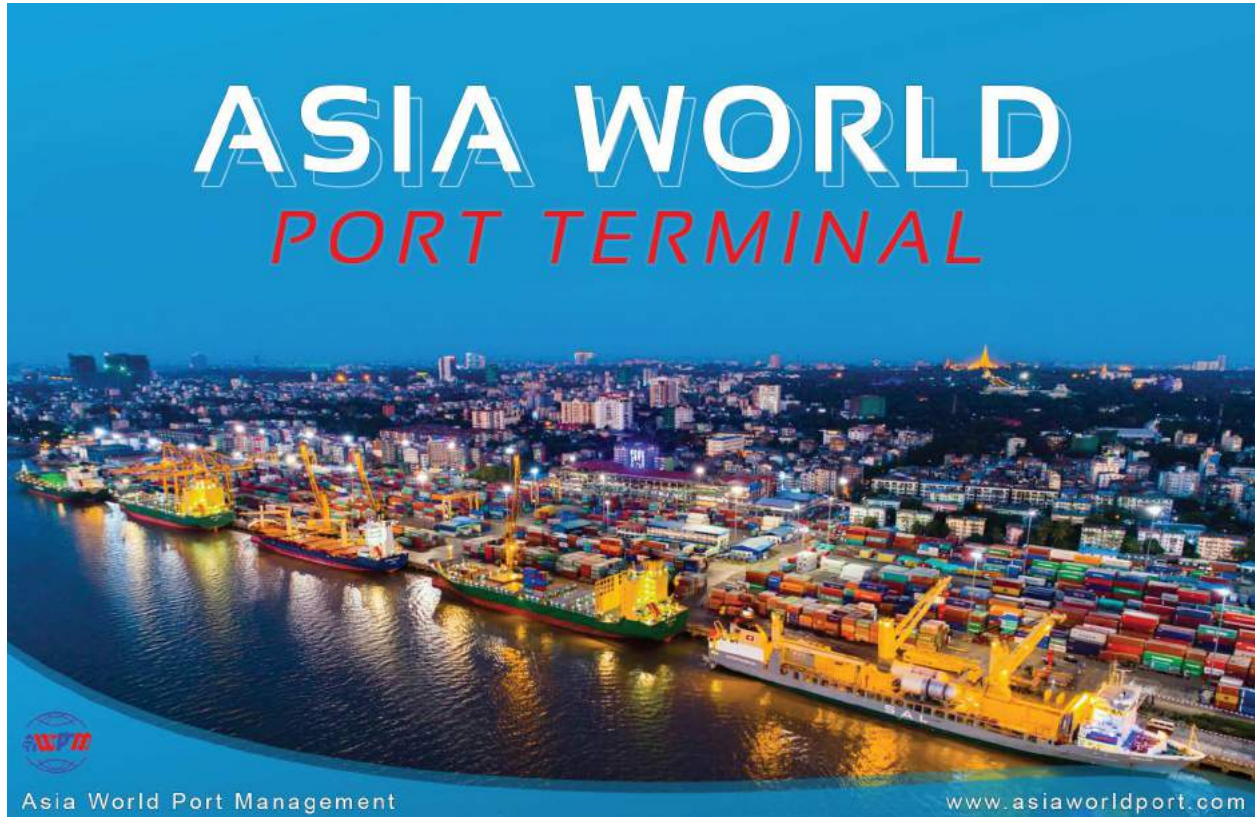
ဆိုင်ရာစိန်ခေါ်မှုများ၊ အဏ္ဏဝါအရင်းအမြစ်  
အသုံးပြုမှုအပေါ် ပဋိပက္ခများ၊ ပင်လယ်ရေ  
မျက်နှာပြင် မြင့်တက်မှုနှင့် ပြင်းထန်သော  
ရာသီဥတုဖြစ်စဉ်များကဲ့သို့သော ရာသီဥတု  
ပြောင်းလဲမှုဆိုင်ရာ အကျိုးသက်ရောက်မှု  
များစသည်တို့ဖြစ်ပါသည်။ သို့ဖြစ်၍ အဏ္ဏဝါ  
အရင်းအမြစ်များအား ကာကွယ်ထိန်းသိမ်း  
လျက် ကမ်းရိုးတန်းလူမှုအသိုင်းအဝိုင်း၏  
သာယာဝပြောရေးကို ဖော်ဆောင်နိုင်မည့်  
မျှတပြီး ရေရှည်တည်တံ့သော ချဉ်းကပ်မှုကို  
ဖော်ဆောင်သင့်ပါသည်။ ထိုသို့ဖော်ဆောင်  
ရာတွင် အဏ္ဏဝါသဘာဝပတ်ဝန်းကျင်ဆိုင်  
ရာအချက်အလက်များ၊ လူမှုရေးဆိုင်ရာ  
အချက်အလက်များနှင့် စီးပွားရေးဆိုင်ရာ  
အချက်အလက်များအား ထည့်သွင်းစဉ်းစား  
ရန် လိုအပ်ပါသည်။

ရေရှည်တည်တံ့သော ကမ်းရိုးတန်း  
ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်မှုဖြစ်ရန်အတွက် အဏ္ဏဝါ  
အရင်းအမြစ်များကို ကာကွယ်ခြင်းနှင့် ကမ်း  
ရိုးတန်းလူမှုအသိုက်အဝန်းများ၏ အသက်

မွေးဝမ်းကြောင်းလုပ်ငန်းများကို ပံ့ပိုးပေး  
ခြင်းများဖြင့် မြှင့်တင်နိုင်ပါသည်။ ထိုသို့  
မြှင့်တင်ရာတွင် သက်ဆိုင်သူများ (Stake-  
holders) အားလုံးပါဝင်သော ကျယ်ပြန့်  
သည့်ချဉ်းကပ်မှုပုံစံလိုအပ်ပါသည်။ အဆိုပါ  
ချဉ်းကပ်မှုအချို့မှာ အောက်ပါအတိုင်း ဖြစ်  
ပါသည်-

**(က) ဘက်ပေါင်းစုံပါဝင်သော  
ကမ်းခြေရန် စီမံခန့်ခွဲမှု**

ဘက်ပေါင်းစုံပါဝင်သော ကမ်းခြေရန်  
စီမံခန့်ခွဲမှု (Integrated Coastal Zone  
Management-ICZM) အစီအစဉ်များကို  
အကောင်အထည်ဖော်ခြင်းသည် ကမ်းရိုး  
တန်းဒေသများတွင် သဘာဝပတ်ဝန်းကျင်  
ထိန်းသိမ်းမှုနှင့် စီးပွားရေးဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်မှု  
ကို ဟန်ချက်ညီအောင် ကူညီပေးနိုင်ပါသည်။  
ဘက်ပေါင်းစုံပါဝင်သော ကမ်းခြေရန်စီမံခန့်  
ခွဲမှုသည် သက်ဆိုင်သူအားလုံး၏ လိုအပ်  
ချက်များကို ထည့်သွင်းစဉ်းစားထားပါသည်။  
ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်ရေးလုပ်ငန်းများကို ရေရှည်



တည်တံ့ပြီးအားလုံးပါဝင်နိုင်သည့်နည်းလမ်းဖြင့် ဆောင်ရွက်ခြင်း ဖြစ်ပါသည်။

**(ခ) ဂေဟစနစ်အခြေပြုချဉ်းကပ်နည်း**

ရေနေမျိုးစိတ်များ ပေါက်ပွားမှုနှင့် ရှင်သန်မှုအတွက် အရေးပါသောဒီရေတောများ၊ ပင်လယ်မြက်ခင်းများနှင့် သန္တာကျောက်တန်းများကို သို့ အရေးကြီးသော ရေနေသတ္တဝါများ၏ နေရင်းဒေသများကို ကာကွယ်ခြင်းဖြင့် အန္တရာယ်ဂေဟစနစ်များကို ထိန်းသိမ်းစောင့်ရှောက်ပြီး ကမ်းရိုးတန်းဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်မှုအတွက် ဂေဟစနစ်အခြေပြု ချဉ်းကပ်နည်းကို ကျင့်သုံးခြင်း ဖြစ်ပါသည်။

**(ဂ) ရေရှည်တည်တံ့သော ငါးဖမ်းခြင်း အလေ့အကျင့်ကောင်းများ**

ငါးအလွန်အကျွံဖမ်းခြင်းကို တားဆီးရန်နှင့် ငါးအပါအဝင် ရေနေသတ္တဝါအရင်းအမြစ်စီမံခန့်ခွဲမှုကို မြှင့်တင်ရန်အတွက် ရေရှည်တည်တံ့သော ငါးဖမ်းခြင်း အလေ့အကျင့်များကို တွန်းအားပေးဆောင်ရွက်ရန် ဖြစ်ပါသည်။ ငါးဖမ်းကန့်သတ်ချက်များကို အကောင်အထည်ဖော် ဆောင်ရွက်ခြင်း၊ အန္တရာယ်ဒေသမဲ့နယ်မြေများ (Marine Protected Areas-MPA) တည်ထောင်ခြင်းနှင့် ငါးဖမ်းပိုက် အပါအဝင် သင့်လျော်သည့် ငါးဖမ်းကိရိယာများဖြင့် ဖမ်းစေခြင်းသည် ငါးနှင့် အန္တရာယ်ဒေသမဲ့နယ်မြေများကို အကာအကွယ်ပေးနိုင်ပါသည်။

**(ဃ) အစားထိုးအသက်မွေးဝမ်းကြောင်း လုပ်ငန်းများ**

ကမ်းရိုးတန်းဒေသများကို မိရိုးဖလာ ငါးဖမ်းခြင်းထက် ဂေဟစနစ်များ မပျက်စီးစေသည့် ခရီးသွားလုပ်ငန်း (Ecotourism) ကို မြှင့်တင်ခြင်း၊ ရေရှည်တည်တံ့သော ငါးပုစွန်မွေးမြူခြင်း သို့မဟုတ် အန္တရာယ်ပတ်ဝန်းကျင်ကို မထိခိုက်စေသော အခြားသော ဝင်ငွေရရှိသည့် လုပ်ငန်းများ လုပ်ကိုင်နိုင်ရန် သင်တန်းပေး၍ အလုပ်အကိုင်အခွင့်အလမ်းများ ဖန်တီးပေးခြင်းကဲ့သို့သော ကမ်းရိုးတန်းလူမှု အသိုက်အဝန်း အတွက် အခြားဝင်ငွေရစေမည့် အစားထိုးအသက်မွေးဝမ်းကြောင်းလုပ်ငန်းများ (Alternative

Livelihoods) ဖော်ဆောင်ခြင်းများ ဖြစ်ပါသည်။

**(င) ကမ်းရိုးတန်းဒေသများနှင့် ညှိနှိုင်းဆောင်ရွက်ခြင်းနှင့် လုပ်ပိုင်ခွင့်ပေးခြင်း**

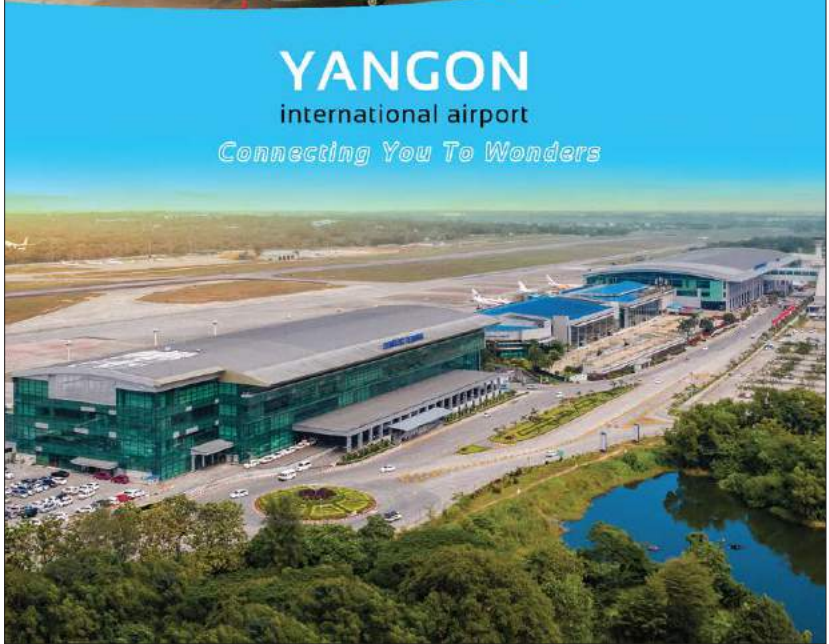
ကမ်းရိုးတန်းဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်မှုနှင့် ဆက်စပ်သော လုပ်ငန်းများ အကောင်အထည်ဖော်ဆောင်ရွက်ရာတွင် ကမ်းရိုးတန်းဒေသခံလူထုများနှင့် ညှိနှိုင်းဆောင်ရွက်ခြင်းနှင့် ဆောင်ရွက်ရန် လုပ်ပိုင်ခွင့်ပေးခြင်း (Community Engagement and Empowerment) ဖြစ်ပါသည်။

**(စ) အသိပညာပေးဆောင်ရွက်ခြင်း**

ရေရှည်တည်တံ့သော ကမ်းရိုးတန်းဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်မှု၏ အရေးပါမှုနှင့် ပတ်သက်၍ အများပြည်သူများ၊ မူဝါဒချမှတ်သူများနှင့် စီးပွားရေးလုပ်ငန်း ဆောင်ရွက်သူများအကြား အသိပညာပေး ဆောင်ရွက်ခြင်း ဖြစ်ပါသည်။

**(ဆ) ဥပဒေ နည်းဥပဒေများနှင့် ၎င်းတို့အား အာဏာသက်ဝင်အောင် ဆောင်ရွက်ခြင်း**

ကမ်းရိုးတန်းဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်ရေးလုပ်



**YANGON**  
international airport  
*Connecting You To Wonders*

ငန်းများတွင် ရေရှည်တည်တံ့ပြီး သဘာဝပတ်ဝန်းကျင်နှင့် သဟဇာတဖြစ်သည့် စံချိန်စံညွှန်းများကို လိုက်နာစေရန် တည်ဆဲဥပဒေများ၊ နည်းဥပဒေများနှင့် စည်းမျဉ်းစည်းကမ်းများကို ပိုမိုအားကောင်းလာအောင် ဆောင်ရွက်ခြင်း သို့မဟုတ် လိုအပ်ပါက ဥပဒေအသစ်များ ရေးဆွဲခြင်းတို့ ဖြစ်ပါသည်။ တရားမဝင်ဆောင်ရွက်ချက်များကို တားဆီးရန် ဥပဒေများအား အသက်ဝင်လာအောင် ဆောင်ရွက်ခြင်းသည် အရေးကြီးပါသည်။

**(၅) နိုင်ငံတကာနှင့် ပူးပေါင်းဆောင်ရွက်ခြင်း**

ပင်လယ်သမုဒ္ဒရာနှင့် ပတ်သက်သော နယ်စပ်ဖြတ်ကျော်ပြဿနာများကို ဖြေရှင်းရန်နှင့် အဏ္ဏဝါအရင်းအမြစ်များကို ထိထိရောက်ရောက် ထိန်းသိမ်းရန် အာဆီယံအဖွဲ့ဝင်နိုင်ငံများ အပါအဝင် ပင်လယ်သမုဒ္ဒရာထိစပ်သော အိမ်နီးချင်းနိုင်ငံများအကြား ပူးပေါင်းဆောင်ရွက်မှုကို မြှင့်တင်

ဆောင်ရွက်ခြင်းဖြစ်ပါသည်။ အကောင်းဆုံးအလေ့အကျင့်များကို မျှဝေခြင်း၊ သုတေသနလုပ်ငန်းများပူးတွဲဆောင်ရွက်ခြင်းနှင့် ရေထုညစ်ညမ်းမှုကို တုံ့ပြန်ရန် ပူးပေါင်းကြိုးပမ်းမှုများ ပါဝင်နိုင်ပါသည်။

**(၅) ရာသီဥတုပြောင်းလဲမှုနှင့် လိုက်လျောညီထွေဖြစ်အောင် ဆောင်ရွက်ခြင်း**

ကမ်းရိုးတန်းဒေသများရှိ ရာသီဥတုပြောင်းလဲမှုကြောင့် သက်ရောက်နိုင်ခြေရှိမှုများ (ဥပမာ- ရာသီဥတုပြောင်းလဲမှုကြောင့် ငါးဖမ်းရရှိနှုန်း ကျဆင်းနိုင်ခြေနှင့် ကမ်းရိုးတန်းတိုက်စားမှုများစသည်) ကို ထည့်သွင်းစဉ်းစားပြီး ကမ်းရိုးတန်းနေ လူမှုအသိုင်းအဝိုင်းနှင့် ဂေဟစနစ်များကို ကာကွယ်ရန်အတွက် ရာသီဥတုနှင့် လိုက်လျောညီထွေဖြစ်စေမည့် မဟာဗျူဟာများနှင့် ချဉ်းကပ်မှုများကို ဖော်ဆောင်ခြင်း ဖြစ်ပါသည်။

ရေရှည်တည်တံ့သော ကမ်းရိုးတန်းဒေသဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်ရေးကို မြှင့်တင်ဆောင်ရွက်ရာတွင် စဉ်ဆက်မပြတ် စောင့်ကြည့်

ခြင်း၊ အကဲဖြတ်ခြင်းနှင့် ရာသီဥတုနှင့် လိုက်လျောညီထွေဖြစ်အောင် စီမံခန့်ခွဲခြင်းများ လိုအပ်ပါသည်။ အစိုးရ၊ ဒေသခံလူထုများ၊ အစိုးရ မဟုတ်သော အဖွဲ့အစည်းများနှင့် စီးပွားရေးလုပ်ငန်းများအကြား ပူးပေါင်းကြိုးပမ်းဆောင်ရွက်ရန် လိုအပ်ပါသည်။

အာဆီယံကိုကြည့်မည်ဆိုလျှင် အာဆီယံအဖွဲ့ဝင်နိုင်ငံ အားလုံးသည် အပြာရောင်စီးပွားရေး (Blue Economy) နှင့် ပတ်သက်၍ ပူးပေါင်းဆောင်ရွက်ရန် ကတိကဝတ်ပြုထားကြပါသည်။ ၂၀၂၁ ခုနှစ်တွင် ကျင်းပခဲ့သည့် (၃၈) ကြိမ်မြောက်အာဆီယံထိပ်သီးအစည်းအဝေး (38<sup>th</sup> ASEAN Summit) တွင် အာဆီယံခေါင်းဆောင်များသည် အာဆီယံအပြာရောင် စီးပွားရေးဆိုင်ရာ ကြေညာစာတမ်း (ASEAN Leaders' Declaration on Blue Economy) ကို သဘောတူ အတည်ပြု ချမှတ်ခဲ့ကြပါသည်။ အဆိုပါ ကြေညာစာတမ်းကို အကောင်အထည်ဖော်ရန်အတွက် အာဆီယံ အပြာ

**Myanmar Industrial Port**

**LEARN MORE**

info@mipyangon.com  
 management@mipyangon.com

+95-9-976152500 , +95-9-754236118

www.mip.com.mm

No.7/2(B), Strand Road, Ahlone Township, Yangon, Myanmar



ရောင်စီးပွားရေးမူဘောင် (ASEAN Blue Economy Framework) ကို ချမှတ်ရန် ရှိပါသည်။ ယခုအခါ နောက်ဆုံးမူကြမ်း ထွက်ရှိလာပြီးဖြစ်၍ ဆက်လက် အတည်ပြု ကြမည် ဖြစ်ပါသည်။

မြန်မာနိုင်ငံသည် ရှည်လျားသော ကမ်းရိုးတန်းနှင့် ကျယ်ပြောသော ပင်လယ်ပြင်ကို ပိုင်ဆိုင်ထားပါသည်။ ဘင်္ဂလားပင်လယ်အော်နှင့် ကပ္ပလီပင်လယ်ပြင် တစ်လျှောက် ၂၃၃၃.၆၂၃ ကီလိုမီတာခန့် ရှည်လျားသော ကမ်းရိုးတန်းနှင့် ၄၉၇.၀၃၇ စတုရန်းကီလိုမီတာခန့် ကျယ်ဝန်းသောရေပြင်တို့ကို ပိုင်ဆိုင်ထားပါသည်။ မြန်မာနိုင်ငံ၏သီးသန့်စီးပွားရေးဇုန် (Exclusive Economic Zone-EEZ) သည် အခြေခံမူပြင် (Baseline) မှ ပင်လယ်ဘက်သို့ ရေမိုင် (၂၀၀) အထိ ရှိပါသည်။ ထို့အပြင် အိန္ဒိယသမုဒ္ဒရာအပြည်ပြည်ဆိုင်ရာ ရေကြောင်းကုန်သွယ်မှုလမ်းကြောင်းနှင့် နီးကပ်စွာ မဟာဗျူဟာကျကျ တည်ရှိနေပါသည်။ အပြာရောင်စီးပွားရေးအတွက် အလားအလာရှိသော အချက်ဖြစ်ပြီး ထိုကဲ့သို့ ပိုင်ဆိုင်ထားခြင်းသည် မြန်မာနိုင်ငံအတွက် သဘာဝကပေးသည့် အမွေအနှစ်ပင် ဖြစ်ပါသည်။

မြန်မာနိုင်ငံသည် ထိုကဲ့သို့ ရှည်လျားသော ကမ်းရိုးတန်းနှင့် ကျယ်ပြန့်သော ပင်လယ်ပြင်တို့ကို ပိုင်ဆိုင်ထားသောကြောင့်



ပင်လယ်ကမ်းရိုးတန်းစီးပွားရေးနှင့် အပြာရောင်စီးပွားရေးတို့ကို ရေရှည်ဖွံ့ဖြိုး တိုးတက်အောင် ဆောင်ရွက်ခြင်းဖြင့် နိုင်ငံ၏ စီးပွားရေးကို ပိုမိုဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်လာစေနိုင်ပါသည်။ ကမ်းရိုးတန်းစီးပွားရေး ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်စေရန် Public Private Partnership (PPP) စနစ်ဖြင့် အစိုးရနှင့် ပုဂ္ဂလိကပူးပေါင်းဆောင်ရွက်မှုလည်း လိုအပ်ပါသည်။ အက္ကဝါအရင်းအမြစ်များကို ကာကွယ်ပြီး ကမ်းရိုးတန်းဒေသခံလူထု၏ အသက်မွေးဝမ်းကျောင်းများကို ပံ့ပိုးပေးရင်း ရေရှည်တည်တံ့သည့် ကမ်းရိုးတန်းဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်ရေးကို မြှင့်တင်ရန် လိုအပ်ပါသည်။ ကမ်းရိုးတန်းနှင့် အပြာရောင်စီးပွားရေးကဏ္ဍသည် ကမ်းရိုးတန်းရှိ တိုင်းဒေသကြီးများနှင့် ပြည်

နယ်များ၊ ဆက်စပ်ဌာနများနှင့် ပုဂ္ဂလိကကဏ္ဍတို့ များစွာပါဝင်နေကြပါသည်။ သို့ဖြစ်၍ ဆက်စပ်သူများအားလုံးပါဝင်ဆောင်ရွက်ခြင်းဖြင့် နိုင်ငံ၏ စီးပွားရေး ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်လာစေရန် အထောက်အကူ ဖြစ်နိုင်ပါကြောင်း တင်ပြလိုက်ရပေသည်။

**ရည်ညွှန်းကိုးကား**

- OECD-The Ocean Economy
- UNDP- An Ocean of Opportunities
- ADB- Blue Economy Development Framework
- Presentation in EAS Workshop of Kunaev Vadim, Federal Agency for Fisheries, Russian Federation

**ကျော်မိုး (DMA)**

**ကမ်းရိုးတန်းနှင့် အပြာရောင်စီးပွားရေး**  
**ကဏ္ဍသည် ကမ်းရိုးတန်းရှိ**  
**တိုင်းဒေသကြီးများနှင့် ပြည်နယ်များ၊**  
**ဆက်စပ်ဌာနများနှင့် ပုဂ္ဂလိကကဏ္ဍတို့**  
**များစွာပါဝင်နေကြပါသည်။ သို့ဖြစ်၍**  
**ဆက်စပ်သူများအားလုံး ပါဝင်ဆောင်ရွက်**  
**ခြင်းဖြင့် နိုင်ငံ၏စီးပွားရေး ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်**  
**လာစေရန် အထောက်အကူဖြစ်နိုင်...**



# ဒုတိယဝန်ကြီး (ရထား) ဦးအောင်မြိုင် ဝန်ချိန်ပြည့်ဖြင့် ရထားစမ်းသပ်မောင်းနှင်မှုနှင့် တောင်ကြီးဘူတာကို ကြည့်ရှုစစ်ဆေး



သတ်မှတ်မိုင်နှုန်းအတိုင်း ကောင်းမွန်စွာ ပြေးဆွဲ မောင်းနှင်နိုင်ကြောင်း တွေ့ရှိရပြီး ကျောက်ဖြည့်သွင်းရန် လိုအပ်သည့်နေရာများတွင် ကျောက်ထပ်မံ ဖြည့်သွင်း၍ ပက်ကင်ရိုက်ခြင်းများ စနစ်တကျ ဆောင်ရွက်ရန်၊ လမ်းပိုင်းအချောသတ်ခြင်းလုပ်ငန်းများ စနစ်တကျဆောင်ရွက်ရန်၊ လမ်းပိုင်းအတွင်းရှိ တံတားနှင့် Box Culvert များ ရေရှည်ခိုင်ခန့်မှုရှိစေရေး မြေထိန်းနံရံများ စနစ်တကျ ဆောင်ရွက်ရန်၊ ရထားလမ်းတာဘောင် ရေတိုက်စားမှုနည်းစေရန်အတွက် မြက်ကပ်စိုက်ပျိုးထားမှုကို ရှင်သန်အောင် ဆောင်ရွက်ရန်တို့ကို ဆွေးနွေးမှာကြားသည်။  
ထို့ပြင် ဒုတိယဝန်ကြီးသည် တောင်ကြီး

ပို့ဆောင်ရေးနှင့် ဆက်သွယ်ရေးဝန်ကြီးဌာန ဒုတိယဝန်ကြီး ဦးအောင်မြိုင်သည် စက်တင်ဘာ ၆ ရက်နေ့မှ ရက်နေ့ထိ မြန်မာ့မီးရထားမှ အထွေထွေမန်နေဂျာများ၊ တိုင်းအမှတ်(၄)မှ တိုင်းတာဝန်ခံ အရာရှိများနှင့်အတူ အဆင့်မြှင့်တင် ပြုပြင်ထားသည့် ရွှေညောင် - တောင်ကြီး ရထားလမ်းပိုင်းရှိ ပေါ့မူ၊ ထိသိမ်ဘူတာများ၊ ထိသိမ်အပိုင်းပတ်ရထားလမ်းပင်းပက် - နောင်ကား - တောင်ကြီးရထားလမ်းပိုင်း၌ ကျောက်ရထားဖြင့် လိုက်ပါ၍ ဝန်ချိန်ပြည့် စမ်းသပ်ပြေးဆွဲမှုနှင့် တောင်ကြီးဘူတာတို့ကို ကြည့်ရှုစစ်ဆေးသည်။



ဦးစွာ ဒုတိယဝန်ကြီးသည် အဆင့်မြှင့်တင်ပြုပြင်ထားသည့် ရွှေညောင် - တောင်ကြီးရထားလမ်းပိုင်းကို စစ်ဆေးခဲ့ပြီး အဆိုပါ ရထားလမ်းပိုင်းရှိ အချို့နေရာများတွင် ပက်ကင်ရိုက်ခြင်းများ စနစ်တကျဆောင်ရွက်ရန်၊ တာဘောင်မြင့်သည့် နေရာများတွင် Toe Wall များ စနစ်တကျ တည်ဆောက်ရန်နှင့် လမ်းပိုင်းအတွင်း အသုံးပြုရန် မလိုတော့သည့် သံလမ်း၊ ကွန်ကရစ်ဖိလားနှင့် ဆက်

စပ်ပစ္စည်းများအား စနစ်တကျ ပြန်လည်သိမ်းဆည်းခြင်းနှင့် အမှိုက်ရှင်းလင်းခြင်းများ ဆောင်ရွက်သွားရန်တို့ကို ဆွေးနွေးမှာကြားသည်။  
ဆက်လက်၍ ဒုတိယဝန်ကြီးသည် ပင်းပက် - နောင်ကား - တောင်ကြီးရထားလမ်း၌ ကျောက်ရထားဖြင့် ဝန်ချိန်ပြည့် စမ်းသပ်မောင်းနှင်မှုကို လိုက်ပါစစ်ဆေးရာ

ဘူတာကို စစ်ဆေးပြီး ရထားပြေးဆွဲရာတွင် အန္တရာယ်ကင်းရှင်းစေရေးအတွက် အရေးကြီးသည့် Point နှင့် အချက်ပြစနစ်များ ကောင်းမွန်စေရေးနှင့် ရထားစီး ခရီးသွားပြည်သူများ စိတ်အေးချမ်းသာစွာ နားနေသွားလာနိုင်အောင် စီစဉ်ဆောင်ရွက်ရေးတို့ကို ဆွေးနွေးမှာကြားခဲ့ကြောင်း သိရသည်။  
**သတင်းစဉ်**

# မြစ်သဲ / ကျောက်ထုတ်လုပ်မှုများနှင့်ပတ်သက်သောသစ်ကောင်းစရာများ



ရွှေမြစ်ပေါ်

မြန်မာနိုင်ငံသည်ဖွံ့ဖြိုးဆဲနိုင်ငံတစ်ခုဖြစ်သည်နှင့်အညီဆောက်လုပ်ရေးလုပ်ငန်းများ များစွာလုပ်ကိုင်လျက်ရှိပြီး ဆောက်လုပ်ရေးလုပ်ငန်းသုံး အခြေခံလုပ်ငန်းသုံးပစ္စည်းများဖြစ်သည့် မြစ်သဲ / ကျောက်စရစ်များ လိုအပ်ချက် များပြားလှပါသည်။ နိုင်ငံခြားသို့ သဲတင်ပို့ရောင်းချခြင်းမပြုဘဲ ပြည်တွင်းတွင်သာ အသုံးပြုခြင်းအတွက်စီးပွားရေးအလို့ငှာ မြစ်သဲမြစ်ကျောက်ထုတ်လုပ်လိုသူများသည် မြစ်သဲ / ကျောက်ထုတ်လုပ်ခွင့်အတွက် သက်ဆိုင်ရာမြို့နယ်အလိုက် အထွေထွေအုပ်ချုပ်ရေးဦးစီးဌာနသို့ ဦးစွာလျှောက်ထားရပြီး အထွေထွေအုပ်ချုပ်ရေးဦးစီးဌာနက ရေအရင်းအမြစ်နှင့်မြစ်ချောင်းများ ထိန်းသိမ်းရေးဥပဒေ ပုဒ်မ ၆ (က) နှင့်အညီ ရေအရင်းအမြစ်နှင့်မြစ်ချောင်းများဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်ရေးဦးစီးဌာန၏ သဘောထားမှတ်ချက်ကို တောင်းခံရပါသည်။ ရေအရင်းအမြစ်နှင့်မြစ်ချောင်းများဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်ရေးဦးစီးဌာနက ဥပဒေအရ အပ်နှင်းထားသည့် လုပ်ပိုင်ခွင့်အတိုင်း ကွင်းဆင်းတိုင်းတာစစ်ဆေးပြီး ရရှိလာသော ရေလမ်းမြေပုံတွင် ကမ်းပြိုနိုင်မှု ရှိ/မရှိ စိစစ်သုံးသပ်ခြင်း၊ မြစ်/ချောင်းရေလမ်းကြောင်း ပြောင်းလဲနိုင်မှု ရှိ/မရှိ စိစစ်သုံးသပ်ခြင်းများဆောင်ရွက်၍ ထုတ်လုပ်သင့်သည့် တည်နေရာ (လတ္တီကျုဒ်/လောင်ဂျီကျုဒ်)၊ ထုတ်လုပ်သင့်သည့် အတိုင်းအတာ (အလျား၊ အနံ၊ အနက်)နှင့် ထုတ်ယူသင့်သည့် ကျင်းအရေအတွက် (ပမာဏ)နှင့် ထုတ်လုပ်ရာတွင် အသုံးပြုရန် စက်၊ ယာဉ်၊ ယန္တရားအရေအတွက် သတ်မှတ်၍ သက်ဆိုင်ရာ အထွေထွေအုပ်ချုပ်ရေးဦးစီးဌာနထံ သဘောထားမှတ်ချက်ပြန်ကြားခြင်းဆောင်ရွက်ပေးလျက်ရှိပါသည်။ ထို့နောက် အထွေထွေအုပ်ချုပ်ရေးဦးစီးဌာနက မြစ်သဲကျောက်

ထုတ်လုပ်ခွင့် လုပ်ငန်းလိုင်စင်ကို လျှောက်ထားသူအား ထုတ်ပေးပါသည်။

သတ်မှတ်သဲ / ကျောက်ကွက်နေရာတွင် သတ်မှတ်စည်းကမ်းချက်များနှင့်အညီ လုပ်ငန်းဆောင်ရွက်ခြင်း ရှိ/ မရှိနှင့် ပတ်သက်၍ အချို့တိုင်းဒေသကြီးအတွင်းတွင် တိုင်းဒေသကြီးအစိုးရအဖွဲ့၊ ဝန်ကြီးချုပ်မှ နာယကအဖြစ်ပါဝင်ပြီး သက်ဆိုင်ရာတိုင်းဒေသကြီးဝန်ကြီးမှ ဥက္ကဋ္ဌအဖြစ်ပါဝင်သော တိုင်းဒေသကြီးမြစ်သဲ/ကျောက်အုတ်ထုတ်လုပ်ခြင်းလုပ်ငန်းကြီးကြပ်ရေးကော်မတီကို ဖွဲ့စည်းထားရှိသကဲ့သို့ ခရိုင်အဆင့် / မြို့နယ်အဆင့် မြစ်သဲ/ ကျောက်အုတ်ထုတ်လုပ်ခြင်းလုပ်ငန်းကြီးကြပ်ရေးကော်မတီကိုလည်း ဖွဲ့စည်းထားရှိကြပါသည်။ ထို့အပြင် အောက်ခြေအဆင့် ရပ်ကွက် / ကျေးရွာကော်မတီများကိုလည်း ဖွဲ့စည်းထားရှိပါသည်။ မြို့နယ်အဆင့် မြစ်သဲ/ ကျောက်အုတ်ထုတ်လုပ်ခြင်းလုပ်ငန်း ကြီးကြပ်ရေးကော်မတီဝင်များမှလည်း တစ်လလျှင် နှစ်ကြိမ်ခန့် ပုံမှန်ကွင်းဆင်းစစ်ဆေး ကြပ်မတ်လျက်ရှိပါသည်။

ထို့အပြင် သတ်မှတ်အလုပ်ချိန် (ဥပမာ- နံနက် ၆ နာရီမှ ညနေ ၆ နာရီ) နှင့်အညီ ဆောင်ရွက်ခြင်း ရှိ/မရှိကိုလည်း ဖွဲ့စည်းပေးထားရှိသော ရပ်ကွက် / ကျေးရွာအဆင့် ကော်မတီအဖွဲ့ဝင်များ စောင့်ကြည့်ကာ အချိန်ပိုမိုထုတ်လုပ်ခြင်းအပေါ် တားဆီးခြင်း၊ သက်ဆိုင်ရာအထက်အဆင့်သို့ သတင်းပေးပို့ခြင်းများကို ဆောင်ရွက်လျက်ရှိပါသည်။

သတ်မှတ်သည့်ပမာဏအတိုင်း ထုတ်ယူခြင်း ရှိ/မရှိကိုလည်း တိုင်းဒေသကြီးအဆင့်မှ ခရိုင် / မြို့နယ် အောက်ခြေရပ်ကွက် /

ကျေးရွာမြစ်သဲ၊ကျောက်အုတ်ထုတ်လုပ်ခြင်းလုပ်ငန်းကြီးကြပ်ရေး  
ကော်မတီအသီးသီးကို ဖွဲ့စည်းထားရှိပြီးဖြစ်သည့်အတွက် သတ်မှတ်  
ပမာဏထက် ပိုမိုထုတ်လုပ်ခြင်းများကို စောင့်ကြည့်စစ်ဆေးလျက်  
ရှိပြီး ပိုမိုထုတ်လုပ်ခဲ့ကြောင်း စစ်ဆေးတွေ့ရှိရပါက အဆိုပါလုပ်ကွက်  
များကို ရပ်ဆိုင်းစေပြီး ပိုမိုထုတ်လုပ်ခဲ့သော ပမာဏအား သတ်မှတ်  
နှုန်းထားများအတိုင်း အခွန်ငွေကို ပေးဆောင်စေခြင်းများကို ဆောင်  
ရွက်သည်။

သဲကျောက်များ စည်းကမ်းမဲ့ထုတ်ယူမှုများအပေါ် ရေအရင်း  
အမြစ်နှင့်မြစ်ချောင်းများဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်ရေးဦးစီးဌာန၏ ဥပဒေ၊ နည်း  
ဥပဒေများနှင့်အညီ တရားရုံးသို့ တရားစွဲဆိုဆောင်ရွက်ရာတွင် ပုဒ်မ  
(၁၃) ဌာ “မည်သူမျှ မြစ်ချောင်းနယ်၊ ကမ်းပါးနယ်နှင့် ကမ်းနားနယ်  
တို့တွင် ဦးစီးဌာန၏ ထောက်ခံချက်မရှိဘဲ စီးပွားရေးအလို့ငှာ မြစ် သဲ  
ကျောက်စရစ် ထုတ်ယူခြင်းမပြုရ။” ဟုလည်းကောင်း၊ ပုဒ်မ (၁၄) ဌာ  
“မည်သူမျှ သတ်မှတ်ထားသော ရေလမ်းထိန်းလုပ်ငန်းအတွက် ပြုစု  
ထိန်းသိမ်းထားသည့် သောင်များမှ လည်းကောင်း၊ မြစ်ချောင်းများ  
အတွင်း တားမြစ်ထားသည့်နေရာမှ လည်းကောင်း၊ ရေလမ်းကြောင်း  
အတွင်းမှလည်းကောင်း မြစ်သဲကျောက်စရစ် ထုတ်ယူခြင်းမပြုရ။”  
ဟု လည်းကောင်း၊ ၎င်းပုဒ်မများကို ချိုးဖောက်ပါလျှင် ရေအရင်း  
အမြစ်နှင့်မြစ်ချောင်းများထိန်းသိမ်းရေးဥပဒေပုဒ်မ(၂၆) အရထိုသူ  
အား ၂ နှစ် ထက်မပိုသော ထောင်ဒဏ်ဖြစ်စေ၊ အနည်းဆုံးကျပ် သုံး

သိန်းမှ အများဆုံးကျပ် ခုနစ်သိန်း ထက်မပိုသော ငွေဒဏ်ဖြစ်စေ၊  
ဒဏ်နှစ်ရပ်လုံးဖြစ်စေ ချမှတ်နိုင်သည်ဟု လည်းကောင်း ပြဋ္ဌာန်းထား  
ပါသည်။

ထို့အပြင် ပုဒ်မ (၃၅) တွင် ရေအရင်းအမြစ်နှင့်မြစ်ချောင်းများ  
ထိန်းသိမ်းရေးဥပဒေသည် မြန်မာနိုင်ငံရဲတပ်ဖွဲ့က အရေးပိုင်သော  
ပြစ်မှုများအဖြစ် ပြဋ္ဌာန်းထားသောကြောင့် သတင်းပေးတိုင်ကြားသူ  
ရှိက အမှုတည်ဆောက်၍ ပြစ်မှုကျူးလွန်သူကို တရားစွဲဆိုနိုင်သော  
ဥပဒေ ဖြစ်ပါသည်။

ဧရာဝတီတိုင်းဒေသကြီး၊ ဇလွန်မြို့နယ်နှင့် ရန်ကုန်တိုင်းဒေသ  
ကြီး၊ အဖျောက်မြို့တို့တွင် မြစ်ကျောက်စရစ်တူးဖော်ထုတ်လုပ်ခြင်း  
များကြောင့် ရေလမ်းကြောင်း ပြောင်းလဲပျက်စီးမှုများ၊ ကမ်းပြိုမှုများ  
ဖြစ်ပေါ်နိုင်ကြောင်းနှင့် တရားမဝင်မြစ်ကျောက်စရစ်ထုတ်လုပ်ခြင်း  
ကြောင့် သဘာဝမျှခြေကို ပျက်ယွင်းစေပြီး ကမ်းပြိုကမ်းစားမှုကို  
အားပေးရာ ရောက်ကြောင်း စိစစ်တွေ့ရှိရပါသည်။ သို့ဖြစ်ပါ၍ဧရာ  
ဝတီမြစ်ဟင်္သာတမှ အရှေ့အထိ ရေလမ်းပိုင်းအတွင်းနှင့် ဧရာဝတီ  
တိုင်းဒေသကြီး၊ မအူပင်ခရိုင်ညောင်တုန်းမြို့နယ်အတွင်းရှိဧရာဝတီ  
မြစ်အတွင်း ဧရာဝတီတံတား (ညောင်တုန်း) အထက် (၄) မိုင်မှ မိုလ်  
မြတ်ထွန်းတံတားအောက်ဘက် (၂) မိုင်အထိ ရေလမ်းအတွင်း မြစ်  
သဲ/ကျောက်စရစ်တူးဖော်ထုတ်လုပ်ခြင်းအား ခွင့်မပြုကြောင်း သိရှိ  
လိုက်နာဆောင်ရွက်သွားရန် ရေအရင်းအမြစ်နှင့်မြစ်ချောင်းဖွံ့ဖြိုး



**5BB BROADBAND** | Cable & Wireless Broadband Regional Provider  
Global Technology Company

**မြန်မာနိုင်ငံရဲ့ စိတ်အချရဆုံးနှင့် ဝန်ဆောင်မှုအကောင်းဆုံး အင်တာနက်**

**Why Choose 5BB ?**

- ❖ နှစ် (၂၀) ကျော် သက်တမ်းရှိသော Global Technology ၏ ကုန်အမှတ်တံဆိပ်အဖြစ်တည်ရှိခြင်း
- ❖ Ookala မှ ချီးမြှင့်သည့် Speed Test Award ရရှိထားခြင်း
- ❖ Digital Payment များဖြင့် Bill ဆောင်နိုင်ခြင်း
- ❖ ကိုယ်ပိုင် IGW (International Gateway) လိုင်စင်ရှိခြင်း
- ❖ Redundant Fiber ဆက်ကြောင်းများ၊ double bracket double armored စနစ်များဖြင့် လိုင်းပြတ်တောက်မှု မရှိစေရန် စနစ်တကျတည်ဆောက်ထားခြင်း
- ❖ သုံးစွဲသူများ အမြဲစိတ်ချလက်ချ သုံးစွဲနိုင်ရန် အစဉ်တစိုက် စီစဉ်ထားခြင်း
- ❖ 24/7 Callcenter ထားရှိထားခြင်း

**CALL US TODAY** 01 524978, 09 424170940- 41  
09 422686977, 09 266799887

5BBbroadband | www.5bb.com.mm

Download on the App Store | GET IT ON Google Play

**GLOBAL TECHNOLOGY COMPANY 20<sup>TH</sup> ANNIVERSARY 2003 YEAR 2023**

တိုးတက်ရေးဦးစီးဌာနက ထုတ်ပြန်ထားပြီး တိုင်းဒေသကြီးအစိုးရ အဖွဲ့များမှ တရားမဝင် မြစ်ကျောက်စရစ်ထုတ်လုပ်သူများကို ဒေသန္တရ အမိန့်ထုတ်ပြန်၍ အရေးယူလျက်ရှိကြောင်း သိရှိပါသည်။

သဲနန်းပို့ချမှုသည် ရေဝေဒေသတွင် ရေအားလျှပ်စစ်တစ်တည် ဆောက်ခြင်း၊ တရားမဝင်သစ်ထုတ်မှုများကြောင့် သစ်တောပြုန်းတီး လာခြင်းနှင့် စိုက်ပျိုးရေးစီမံချက်၊ သတ္တုနှင့် မြစ်ကျောက်စရစ်ထုတ် လုပ်မှုများ၊ ထုတ်ပြန်ထားသောမူဝါဒများ၊ ဥပဒေများအား လိုက်နာမှု မရှိခြင်းနှင့် ကုန်းရေမြေအနေအထား ထိန်းသိမ်းစောင့်ရှောက်မှု အားနည်းခြင်းစသော အကျိုးဆက်များကြောင့် များပြားလာခြင်းဖြစ် ကြောင်း လေ့လာသိရှိရပါသည်။ ထို့ပြင် လျှောစောက်များကြောင့် မြစ်သည် မြစ်ကွေ့ဖြစ်ပေါ်လာပြီး မြစ်ခွာများခွဲဖြာလာသောကြောင့် ရေလမ်းကြောင်းမှာ နှစ်စဉ်ပြောင်းလဲလျက်ရှိသည့်အပြင် မြစ်သည် အချို့နေရာများတွင် ရတ်တရက်ကျယ်ပြန့်လာပြီး ထိုနေရာများတွင် ရေစီးကြောင်းနွေးလာကာ အနည်ပို့ချမှုများကြောင့် ရေလမ်းသွား လာမှုကို အနှောင့်အယှက်ဖြစ်စေသော ရေအောက်သောင်စွယ်များ၊ သဲသောင်များ၊ မြစ်ကျဉ်းများ ဖြစ်ပေါ်လာစေပါသည်။

ဧရာဝတီမြစ်သည် မြစ်ကြောင်းအကွေ့အကောက်များပြားကာ ကမ္ဘာပေါ်တွင် အနည်ပို့ချမှု အများဆုံး မြစ်ထဲတွင် တစ်ခုအပါအဝင် ဖြစ်ပါသည်။ နှစ်စဉ်သဲနန်းပမာဏ အကြမ်းအားဖြင့် တန်ချိန်သန်း (၄၀၀)ခန့် ပို့ချကာ ကမ္ဘာပေါ်တွင် ငါးခုမြောက်အနည်ပို့ချမှုများသော မြစ်ဖြစ်ပါသည်။ မြစ်အထက်ပိုင်းတွင် တရားမဝင်သတ္တုတူးဖော်ခြင်း များ၊ ရေသွင်းဆည်များ၊ တရားမဝင်သစ်ထုတ်လုပ်ခြင်းများအစရှိသော လုပ်ငန်းများ ဆောင်ရွက်နေကြသောကြောင့် အနည်ကျမှုများ ပိုမို များပြားလျက် ရှိပါသည်။ အကျိုးဆက်အနေဖြင့် မြစ်ခွာပေါက်များ ဖြစ်ပေါ်လာခြင်း၊ သောင်ထွန်းလာခြင်းများ ဖြစ်ပေါ်လာသဖြင့် မြစ် ကြောင်းအနေအထား ပြောင်းလဲလာကာ သဘာဝပတ်ဝန်းကျင်ယို

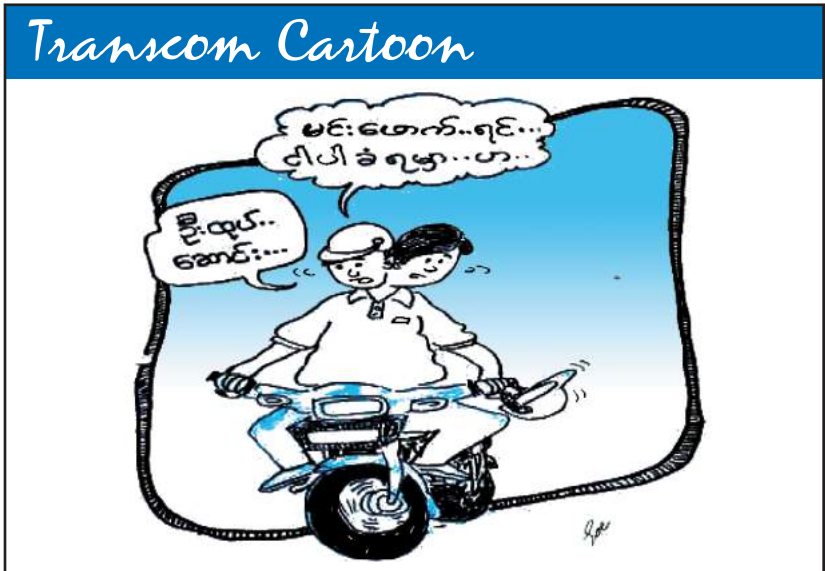
ယွင်းလာခြင်း၊ ရေကြီးရေလျှံမှုများ အဆက်မပြတ်ဖြစ်ပေါ်လာခြင်း နှင့် ရေလမ်းကြောင်းသွားလာရေးကို အန္တရာယ်ဖြစ်စေခြင်းစသော သဘာဝဘေးအန္တရာယ်များ ကြုံတွေ့ခံစားနေကြရပါသည်။

ရေအောက်သောင်စွယ်များ၊ သဲသောင်များကြောင့် ရေလမ်း ကြောင်းကောက်ကွေ့မှုများ၊ ရေမြွှာပေါက်များဖြစ်ပေါ်ကာ တစ်ဘက် တွင် ကမ်းပြိုကမ်းစားမှုများ ခံစားရလေ့ရှိပါသည်။ ဖြစ်ပေါ်လာသော သဲသောင်ပြင်များကို တူးဖော်ပေးခြင်းအားဖြင့် တစ်ဘက်ကမ်းတွင် ခံစားနေရသော ကမ်းပြိုကမ်းစားမှုများကို လျော့နည်းသက်သာစေ ပါသည်။ အဆိုပါ သဲသောင်များအား တူးဖော်ပေးရန် နိုင်ငံတော်၏ ဘဏ္ဍာငွေ ကုန်ကျမှုကို သက်သာစေခြင်း အလို့ငှာ သဲကျောက်စရစ် တူးဖော်ခြင်းလုပ်ငန်းရှင်များကို အဆိုပါနေရာများတွင် လုပ်ကွက်များ ချထားပေး၍ ဖယ်ရှားရှင်းလင်းစေခြင်းဖြင့် ဆုံးရှုံးမှုဖြစ်ပေါ်စေနိုင် သောနေရာများ၊ ပြည်သူများ၏ အိုးအိမ်များအား တစ်ဘက်တစ်လမ်း မှ ကာကွယ်ပေးရန် အဓိကရည်ရွယ်ပါသည်။

မြန်မာနိုင်ငံရှိ မြစ်ချောင်းများအတွင်း နှစ်စဉ်များပြားလှသော အနည်ကျဆင်းမှုများကြောင့် ရေကြောင်းပြောင်းလဲမှုများ၊ ကမ်းပြို ကမ်းစားမှုများ ပိုမိုဖြစ်ပေါ်ခံစားနေရပါသည်။ သို့ဖြစ်ပါ၍ လိုအပ်သော နေရာများတွင် မြစ်သဲကျောက်စရစ်များအား ဖယ်ရှားရှင်းလင်းခြင်း လုပ်ငန်းဆောင်ရွက်နိုင်ရန်အတွက် ဥပဒေသတ်မှတ်စည်းကမ်းချက် များနှင့်အညီ ခွင့်ပြုသတ်မှတ်နေရာတွင်သာ ဆောင်ရွက်ရေး၊ တရား မဝင် ထုတ်လုပ်မှုမရှိစေရေး ကြပ်မတ်ထိန်းသိမ်းနိုင်မည့်ဆိုပါက ကမ်းပြိုမှုလည်း သက်သာနိုင်တော်ဘဏ္ဍာငွေလည်း ကုန်ကျမှုမရှိ၊ ထိုက်သင့်သည့် အခွန်ဘဏ္ဍာလည်း ရ စသည့် အကျိုးကျေးဇူးများ ရှိနိုင်သည့်အတွက် စနစ်တကျခွင့်ပြု ဆောင်ရွက်သင့်ပါကြောင်း တင်ပြအပ်ပါသည်။

ရွှေမြလှိုင်

တရားမဝင် ထုတ်လုပ်မှုမရှိစေရေး ကြပ်မတ်ထိန်းသိမ်းနိုင်မည့် ဆိုပါက ကမ်းပြိုမှုလည်း သက်သာ၊ နိုင်ငံတော်ဘဏ္ဍာငွေလည်း ကုန်ကျမှုမရှိ၊ ထိုက်သင့်သည့် အခွန်ဘဏ္ဍာလည်း ရ...





# အမှတ်တမဲ့မှ အမှတ်တရ



ဒီနေ့မနက် အိပ်ယာနိုးနိုးချင်း ကျွန်မစိတ်တွေ လေးလံနေသည်။ မကြည်လင်ပါ။ မနေ့က ကျွန်မ မေမေဆီမှ ဖုန်းသတင်းစကားတစ်ခု ကြောင့် ဖြစ်ပါသည်။ ကျွန်မအိပ်ယာက နိုးနိုးချင်း ခြေလက် မသွက် လက်စွာ ငူငူငိုငိုနှင့် ထိုင်ကာ ကျွန်မ ကိုးတန်းနှစ်အချိန်တုန်းက နေ့လေးတစ်ရက်အကြောင်းကို ပြန်စဉ်းစားနေမိသည်။

၂၀၁၃ခုနှစ်ကျွန်မ ကိုးတန်းနှစ်အချိန်ကဖြစ်သည်။ အဲဒီနေ့က နိုင်ငံတော်သီချင်းဆိုပြီးနောက် ဘုရားရှိခိုးကြသည်။ ဘုရားရှိခိုးပြီး သည်နှင့် ဆရာမကို နှုတ်ဆက်ကြသည်။

“မင်္ဂလာပါ ဆရာမ”

“မင်္ဂလာပါတပည့်တို့၊ ကဲအားလုံးထိုင်ကြပါကလေးတို့၊ ဆရာမ တို့ရဲ့ကျောင်းမှာ ဒီနေ့ဟောပြောပွဲတစ်ခုရှိတယ်၊ ဟောပြောခန်းထဲ သွားကြမယ်”

“ဟုတ်ကဲ့ပါ ဆရာမ”

“ကဲ အားလုံးနှစ်ယောက် တစ်တွဲတွဲထားကြ၊ ပြီးကြရင် စကား မများဘဲ တိုးတိုးတိတ်တိတ်နဲ့ စည်းကမ်းရှိရှိ သွားကြမယ်နော်”

“ဟုတ်ကဲ့ပါ ဆရာမ”

“ဒါဆို သွားကြရအောင်၊ ညီညီညာညာလေး တန်းစီကြ၊ တခြား စာသင်နေတဲ့အခန်းတွေကို အနောက်အယုတ်မဖြစ်စေနဲ့”

စကားမပြောရန် ဆရာမက သတိပေးထားသော်လည်း ကျွန်မ တို့သူငယ်ချင်းတစ်ဖွဲ့သည် ကျောင်းရောက်သည်နှင့် နှစ်ရှည်လများ မတွေ့ထားရသလို ပြောစရာစကားများ မကုန်နိုင်ပါ။ ဆရာမက သတိပေးထားသော်လည်း အရှေ့တစ်တွဲ အနောက်တစ်တွဲနှင့် စကားများ ပွစ်ပွစ်ပြောနေရာမှ အားပါလာကာ ကျယ်လာလိုက် ပြန် တိုးသွားလိုက်နှင့်။

“ကဲကဲစကားမများကြနဲ့လို့ ဆရာမပြောထားတယ်မဟုတ်ဘူး

လာ၊ လူသေချာစီပြီးရင် သွားကြရအောင်”

ဟောပြောခန်းထဲသို့ ရောက်သောအခါ မိန်းကလေးများတစ်ဖွဲ့၊ ယောက်ျားလေးများတစ်ဖွဲ့၊ ခွဲကာ တစ်ဖက်တစ်ချက်တွင် စီစီရီရီ နေရာယူကာ ထိုင်ကြသည်။ နဒီ၏ဘေးတွင် ကျွန်မနေရာယူကာ ထိုင်လိုက်သည်။ နေရာတွင်ထိုင်ပြီး ကျွန်မစင်မြင့်ပေါ်သို့ လှမ်းကြည့် လိုက်သည်။

“ယာဉ်စည်းကမ်း၊ လမ်းစည်းကမ်း ပညာပေးဟောပြောပွဲ” ဟု စာတန်းကပ်ထားသည်။

ဟောပြောပွဲမစခင် ကျွန်မအပါအဝင် တခြားသောကျောင်းသူ၊ ကျောင်းသားလေးများသည်လည်း သူတို့သူငယ်ချင်းများနှင့် ပြော စရာစကားများ မကုန်နိုင်အောင် ရှိနေကြသည်။ ခဏအကြာတွင် ကျောင်းအုပ်ဆရာမကြီးက ဟောပြောခန်းထဲသို့ ဝင်လာပြီး စင်မြင့် ပေါ်သို့ တက်သွားသည်။ ကျောင်းအုပ်ဆရာမကြီးကို မြင်သည်နှင့် တပြိုင်နက် ညီစီနေသော အသံများသည် တစ်စတစ်စ ပျောက်ကွယ် သွားကာ ဟောပြောခန်းတစ်ခုလုံး ငြိမ်ကျသွားသည်။ ထို့နောက် သက်ဆိုင်ရာလူကြီးများ ရောက်လာကာ ယာဉ်စည်းကမ်း၊ လမ်းစည်း ကမ်း၊ ယာဉ်အန္တရာယ်ကင်းရှင်းရေး၊ လမ်းအန္တရာယ်ကင်းရှင်းရေးနှင့် သက်ဆိုင်သော အကြောင်းအရာများကို ဆွေးနွေးပို့ချနေပါသည်။

ထိုအချိန်တွင် ကျွန်မသည် စက်ဘီးတောင် မစီးတတ်သေးပါ။ အမှန်တိုင်း ဝန်ခံရရင် ကျွန်မထိုဟောပြောပွဲကို စိတ်ပါဝင်စားမှုနည်း ကာ နားထောင်ရသည်မှာ ပျင်းနေခဲ့ပါသည်။ နဒီနှင့် စကားတွတ် ထိုးလိုက်၊ ဟောပြောနေသည်ကို အာရုံစူးစိုက်မိလိုက်၊ စိတ်ပျံ့လွင့် သွားလိုက် ဖြစ်နေသည်။ ဟောပြောနေသော လူကြီးမင်းက “အပေါ် ထပ်နှင့် အနွေးထည်အင်္ကျီကို ဖြစ်ဖြစ်စေ၊ ကြယ်သီးဖြစ်စေ သေချာ စွာ မတပ်ဆင်ပဲ စက်ဘီး ဆိုင်ကယ်မောင်းနှင်ခြင်းဟာ လွန်စွာမှ

အန္တရာယ်များပါတယ် ကလေးတို့ လွင့်နေတဲ့အင်္ကျီစနဲ့ တခြားယာဉ် ချိတ်မိပြီးမတော်တဆမှုဖြစ်တတ်တယ်။ ဒါကြောင့် အင်္ကျီကိုသေချာ စွာ ဝတ်ဆင်ဖို့ အရေးကြီးတယ်” ဟု ယာဉ်များ လမ်းများ အသုံးပြုရာ တွင် စည်ကမ်းရှိရှိ အသုံးပြုကြပြီး ယာဉ်အန္တရာယ်၊ လမ်းအန္တရာယ် နှင့်ပတ်သတ်၍ ပညာပေး ဟောပြောခဲ့သည်။ သို့သော် ဟောပြောပွဲ အပြီးတွင် ကျွန်မ၏ မှတ်ဉာဏ်မှာ ယာဉ်စည်းကမ်း လမ်းစည်းကမ်း နှင့်သက်ဆိုင်သည့် အသိပညာ အနည်းငယ် ကျန်ခဲ့ပါသည်။

“လမ်းကူးလျှင် ဘယ်ကြည့်ညာကြည့်၊ ဘယ်ပြန်ကြည့်ညာပြန် ကြည့်ပြီးမှ ကူးရမယ်”

“ဆိုင်ကယ်စီးလျှင် ဦးထုပ်ဆောင်းရမယ်၊ မေးသိုင်းကြိုးကို သေချာစွာ တပ်ဆင်ရမယ်”

“ဆိုင်ကယ်တစ်စီးမှာ ဟွန်းကောင်းနေဖို့ကလည်း အရေးကြီး တယ်”

“အရက်သေစာ သောက်စားပြီး ယာဉ်မောင်းလျှင် အန္တရာယ် များတယ်”

“လမ်းကူးရင် လူကူးမုဉ်းကျားကနေ ကူးရမယ်” စသည့် ယာဉ် စည်းကမ်း လမ်းစည်းကမ်းနှင့် သက်ဆိုင်သည့် အသိများ ခေါင်းထဲ တွင် စွဲကျန်ခဲ့ပါသည်။

ထိုအချက်များအပြင် ကျွန်မမိတ်ထဲတွင် အမှတ်တမဲ့စွဲကျန်နေ သည့် အချက်တစ်ချက် ရှိနေပါသေးသည်။

အနွေးထည် သို့မဟုတ် အပေါ်ထပ်အင်္ကျီကို ဇစ်၊ ကြယ်သီး သေချာစွာ တပ်ဆင်ပြီးမှ စက်ဘီး၊ ဆိုင်ကယ်များကို မောင်းနှင်ရမည်၊ လိုက်ပါစီးနင်းရမည်ဟူသည့် အချက်ဖြစ်သည်။

ဟောပြောပွဲပြီးသည့်နေ့မှစ၍ ကျောင်းဆင်းလျှင် သူငယ်ချင်း များနှင့် လမ်းအတူတူ ကူးသောအခါ ဘယ်ကြည့် ညာကြည့်၊ ဘယ်ပြန်ကြည့် ညာပြန်ကြည့်ဟု အကျယ်ကြီးအော်ကာ ပြေးလွှား ပြီး လမ်းကူးခဲ့ကြသည်။ ကိုးတန်းကျောင်းသားဘဝကတည်းက ယာဉ်စည်းကမ်း၊ လမ်းစည်းကမ်း ပညာပေးသင်တန်းတွင် ရရှိခဲ့သော အသိလေးသည် ကျွန်မယခုဒုတိယနှစ် (Botany) ရောက်သည်အထိ သူငယ်ချင်းများနှင့် လမ်းကူးလျှင် ဘယ်ကြည့် ညာကြည့်၊ ဘယ်ပြန် ကြည့် ညာပြန်ကြည့်ဟု စနောက်ကာ အကျယ်ကြီးအော်ဆို၍ ပြေး ကာ လမ်းကူးနေဆဲပင်။

မနေ့ညကထမင်းစားပြီး အဆောင်တွင် နားနေစဉ် မေမေဆီက ဖုန်းဝင်လာခဲ့သည်။

“ဟယ်လို မေမေ”

“အေး သမီး ဘာလုပ်နေလဲ ၊ အားလား”

“အားပါတယ် မေမေ ခုနကပဲ ထမင်းစားပြီးလို့ ခဏထိုင်နေတာ”

“မေမေရော ဘာလုပ်နေလဲ”

“အမေ ပြောပြစရာရှိတယ်သမီး၊ သမီးသူငယ်ချင်း ထက်ထက် လေ၊ ဒီနေ့ ညနေသုံးနာရီလောက်က ဆုံးသွားပြီသမီး”

**Dagon Yak Engineering & Construction**

**SERVICE :**

- # Piling Driving
- # River Bank Protection Structures
- # Goebag Laying Ship
- # Survey, Design and Construction
- # Heavy Machinery Rental

**SUPPLY :**

- # Cement
- # Geotextile Products
- # Aggregates
- # Mild Steel Bar
- # Diesel

**Connect Phone No : 09 777 777 502, 09 500 3036**

“ဟင်... ဘယ်လိုဖြစ်ရတာလည်း မေမေရယ်”

ဘယ်လိုဖြစ်ရတာလဲဟု မေမေ့ကို မေးလိုက်မိတာ၊ မတော်တဆမှု တစ်ခုကြောင့်ဟု စိတ်ထဲတွင် ကြံ၍ သိနေခဲ့သည်။ ကျန်းမာရေး ကောင်းသော လူငယ်လေးတစ်ယောက်က နေ့ချင်းညချင်းဆုံးသွား ရခြင်းမှာ မတော်တဆမှုကြောင့် ဖြစ်နိုင်သည်က ရာခိုင်နှုန်းပိုများမည် ကို ကျွန်မသိနေပါသည်။

“ဆိုင်ကယ်မောင်းလာရင်း လွင့်နေတဲ့ အပေါ်အင်္ကျီနဲ့ ကားနဲ့ ချိတ်မိပြီး ဆိုင်ကယ်လဲသွားတာ၊ ကားနောက်ဘီးနဲ့ဦးခေါင်းကိုကြိတ် မိပြီး အဲဒါပဲပွဲခြင်းပြီး ဆုံးသွားတယ် ပြောတယ်။ ဆိုင်ကယ်က အရှိန် လည်းပါတယ် ပြောတယ်သမီးရေ”

ကျွန်မ ဘာမှပြန်မပြောနိုင်ပါ။ ဝမ်းနည်းသလို၊ ကြောက်သလို၊ နှမြောနေမိသလို၊ ကိုယ့်စိတ်ကို ဘာမှန်း သေသေချာချာ မသိတော့ပါ။

ဖုန်းချသွားပြီးသည့်တိုင်အောင် ကျွန်မ၏ ခြေများ လက်များ အေးစက်နေခဲ့သည်။ ရင်မှာလည်း တဒိတ်ဒိတ်နှင့် နှလုံးခုန်နှုန်း မြန် နေသည်။ စိတ်နှင့်လူနှင့်လည်းမကပ်။ သူမ၏မိဘများမည်မျှတောင် ဝမ်းနည်းနေကြမလဲ၊ နှမြောနေလိုက်ကြမလဲဟု တွေးရင်းရင်ထဲတွင် ဆိုတက်လာကာ မျက်ရည်ကျခဲ့မိသည်။

ဒီနေ့ တစ်မနက်လုံး ခေါင်းထဲရောက်လာသည့် အကြောင်းက ကျွန်မ ကိုးတန်းကျောင်းသူအရွယ်က စိတ်ပါဝင်စားမှုနည်းစွာ နား ထောင်ခဲ့သော ယာဉ်စည်းကမ်း၊ လမ်းစည်းကမ်း ပညာပေးဟောပြော ပွဲမှရခဲ့သော ကျွန်မစိတ်ထဲတွင် စွဲကျန်နေသည့် စည်းကမ်းလေး တစ်ခုကို ထပ်ခါထပ်ခါ ပြန်စဉ်းစားနေမိသည်။

“ဆိုင်ကယ်မောင်းလျှင်၊ လိုက်စီးလျှင် အနွေးထည်ဖြစ်စေ၊ အပေါ် ထပ်အင်္ကျီဖြစ်စေ ဖန် သို့မဟုတ် အင်္ကျီကြယ်သီးကို သေချာစွာ တပ် ဆင်ပြီးမှ မောင်းပါ။ စီးပါ” ဆိုသည့် စည်းကမ်းလေးပင် ဖြစ်ပါသည်။ ကျွန်မကိုးတန်းနှစ်က ဟောပြောပွဲမှ အမှတ်တမဲ့ စိတ်ထဲတွင် စွဲကျန် နေသည့် ထိုစကားလေးသည် ကျွန်မ ဒုတိယနှစ်ကျောင်းသူတစ်ဦး ဖြစ်နေချိန်တွင် တစ်သက်လုံးမေ့မရနိုင်သော အမှတ်တရအဖြစ်သို့ စိတ်ထဲ စွဲကျန်ခဲ့ပါပြီ။

ကျွန်မကျောင်းသွားချိန်နီးပြီဖြစ်သောကြောင့် တွေးတောငှာငိုင် နေရာမှထကာ ရေခဲဖုန်းဖိလိမ်းကာ ကျောင်းသို့သွားခဲ့သည်။ ကျောင်း သို့ရောက်လျှင် ထိုအကြောင်းအရာကို သူငယ်ချင်းများအား ပြန်ကာ ပြောပြရပေဦးမည်။

အခန်းထဲသို့ရောက်ရောက်ချင်း

“ဟဲ့ နင် ဒီနေ့ကျောင်းလာတာ နောက်ကျတယ်နော်”

**ဆိုင်ကယ်မောင်းလျှင်၊ လိုက်စီးလျှင် အနွေးထည်ဖြစ်စေ၊ အပေါ်ထပ် အင်္ကျီဖြစ်စေ ဖန် သို့မဟုတ် အင်္ကျီကြယ်သီးကို သေချာစွာ တပ်ဆင်ပြီးမှ မောင်းပါ။ စီးပါ ” ဆိုသည့် စည်းကမ်းလေးပင်ဖြစ်...**

“မျက်နှာကလည်း မကောင်းပါလား”

“ဘာဖြစ်လာတာလဲ၊ နင့်အမေ မုန့်ဖိုးမပေးလို့လား”

“မဟုတ်ပါဘူးဟာ၊ ငါ့သူငယ်ချင်းတစ်ယောက်မနေ့က ဆုံးသွား လို့”

“ဟယ် ဘယ်လိုဖြစ်ရတာတုန်း၊ အသက်ငယ်ငယ်လေးနဲ့”

“အသက်ငယ်ငယ်လေးလည်း သေတတ်တယ်နော်၊ ငါကြောက် လိုက်တာ”

“ယမင်းရယ် လူပဲ ဘယ်ချိန်မဆို သေဆုံးနိုင်တယ်လေ” ဟု ခိုင်သဇင်က ဝင်ပြောလိုက်သည်။

“ဒါပေမယ့် အခုဟာက နှမြောဖို့ကောင်းတယ်ဟာ၊ ယာဉ်မတော် တဆမှုကြောင့် ဆုံးသွားတာ၊ ဆိုင်ကယ်မောင်းလာရင်း သူ့အပေါ်က လွင့်နေတဲ့ အင်္ကျီနဲ့ ကားနဲ့ ချိတ်မိပြီး ဆိုင်ကယ်လဲသွားတုန်း ဦးခေါင်း ကို ကားနောက်ဘီးနဲ့ ကြိတ်မိတာလို့ ပြောတယ်”

“ဟယ် သနားပါတယ် ၊ သူ့မိဘတွေဆို ဘယ်လောက်တောင် နှမြောပြီး ဝမ်းနည်းနေလိုက်ကြမလဲ”

“အေးပေါ့ ငါတောင် မယုံနိုင်သေးဘူး။ အခုထိဝမ်းနည်းနေတုန်းပဲ၊ နင်တို့သိလား၊ ငါကိုးတန်းတုန်းက ကျောင်းမှာ ယာဉ်စည်းကမ်း၊ လမ်း စည်းကမ်း ပညာပေးဟောပြောပွဲ လာလုပ်တုန်းက ဆိုင်ကယ်စီးရင် အင်္ကျီကိုမလွင့်နေအောင် သေသေချာချာ ဝတ်ဆင်ရမယ်တဲ့၊ တခြား ယာဉ်နဲ့ ချိတ်မိရင် မတော်တဆမှုဖြစ်နိုင်တယ် အန္တရာယ်များတယ်တဲ့၊ အဲဟောပြောပွဲတစ်ခုက အသက်လောက် တန်ဖိုးရှိတာ ငါအခုမှပဲ နားလည်သဘောပေါက်တော့တယ်။ အမှတ်တမဲ့ကနေ အမှတ်တရ ဖြစ်ခဲ့တာ။ ”

“ဒါဆို ငါတို့မနက်ဖြန်သွားကြမယ်လေ”

ရုတ်တရက်ကြီး မွန်မွန်ရဲ့ အသံက ထွက်လာသည်။

“ဟဲ့ မွန်မွန် နင်ကလည်း အစမရှိ အဆုံးမရှိနဲ့၊ ဘယ်သွားမှာလဲ”

“မနက်ဖြန် ငါတို့ကျောင်းမှာ ယာဉ်စည်းကမ်း၊ လမ်းစည်းကမ်း ပညာပေး ဟောပြောပွဲ လာလုပ်မယ်တဲ့၊ အစက ပျင်းလို့ သွားဖို့အစီ အစဉ်မရှိဘူး၊ ရုပ်ရှင်သွားကြည့်ဖို့ လုပ်ထားတာ”

“ဟုတ်လား၊ ဒါဆို ငါတို့မနက်ဖြန်သွားကြရအောင်”

“ဇင်ဇိရယ်၊ အီစုရယ်၊ မနင်းရယ် ရှင်တို့သုံးယောက်လည်း လိုက်ခဲ့ရမယ်နော်”

“ဟုတ်ပါပြီ၊ လိုက်ခဲ့မယ်” အဆောင်က သူငယ်ချင်းတွေကိုလည်း ရသလောက် စည်းရုံးရမယ်၊ များများသိလေ များများအန္တရာယ်ကင်း လေပဲ။ နင်တို့လည်း ရသလောက် စည်းရုံးခဲ့ကြ။ မနက်ဖြန်ဟောပြော ပွဲမှာ အားလုံးဆိုကြမယ်။

နောက်တစ်နေ့မနက်တွင် ကျွန်မတို့သူငယ်ချင်းတစ်စုသည် ကိုယ်နှင့်နီးစပ်ရာ သူငယ်ချင်းများကို စည်းရုံးကာ ဟောပြောပွဲသို့ စိတ်အားထက်သန်စွာ သွားရောက်နားထောင်ခဲ့ကြပါသည်။

အားလုံးယာဉ်အန္တရာယ်၊ လမ်းအန္တရာယ် ကင်းရှင်းကြပါစေရှင်။  
မေကျော်





# ရေအားအရင်းအမြစ်များ

HWH

ယနေ့ကမ္ဘာ့နိုင်ငံများတွင် တူညီသည့် အရေးကြီးဆုံးရည်မှန်းချက်သည် ဘက်ညီမျှတသည့် ဖွံ့ဖြိုးမှုရရှိရေးပင် ဖြစ်ပါသည်။ နိုင်ငံတစ်နိုင်ငံကို ခေတ်မီဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်အောင် ဆောင်ရွက်ရာတွင် “ရေနှင့်မြေ” သည် အဓိကအရင်းအနှီးဖြစ်သည့် အားလျော်စွာ ရေနှင့်မြေကို အဓိကထား၍ ဆောင်ရွက်မည်ဆိုလျှင် နိုင်ငံသာယာဝပြောရေးသည် များစွာကောင်းမွန်လာမည် ဖြစ်သည်။ ယနေ့ကမ္ဘာ့နိုင်ငံတိုင်းသည် ရေဆိုင်ရာလိုအပ်ချက်များကို ဖြည့်ဆည်းရန် ကြိုးပမ်းနေကြပြီး နိုင်ငံသာယာဝပြောရေးကို ဆောင်ရွက်နေကြပါသည်။ ရေဆိုင်ရာပန်းတိုင် (၁၇) ခုလည်း ချမှတ်ထားရှိပြီး ဖြစ်သကဲ့သို့ ကမ္ဘာလုံးဆိုင်ရာ ရေအထိမ်းအမှတ်နေ့ဖြစ်သည့် “ကမ္ဘာ့ရေနေ့” ကို ကမ္ဘာနှင့်အဝှမ်း ကျင်းပပြုလုပ်လျက် ရှိပါသည်။

ကျွန်ုပ်တို့ ကမ္ဘာမြေကြီးတွင် ကမ္ဘာမြေမျက်နှာသွင်ပြင်၏ (၇၀) ရာခိုင်နှုန်းကျော်ကို ရေများဖြင့် ဖုံးလွှမ်းထားပြီး ကမ္ဘာပေါ်ရှိ ရေထု စုစုပေါင်း၏ (၉၇) ရာခိုင်နှုန်းသည် ပင်လယ်နှင့် သမုဒ္ဒရာရေ (ဆားငန်ရေ) များ ဖြစ်ကြပါသည်။ ကျန် (၃) ရာခိုင်နှုန်းသာ ရေချိုဖြစ်ပါသည်။ ၎င်း (၃) ရာခိုင်နှုန်းမှ (၁) ရာခိုင်နှုန်းခန့်သာ သောက်သုံးရေအဖြစ် သင့်လျော်ပါသည်။ မြန်မာနိုင်ငံသည် တစ်နိုင်ငံလုံးအတိုင်းအတာဖြင့် အာဆီယံဒေသတွင်းနိုင်ငံများနှင့် အိမ်နီးချင်းနိုင်ငံများထက် ရေအရင်းအမြစ်များ ပေါများကြွယ်ဝလှပါသည်။ ရာသီဥတုမိုးရေချိန်ကောင်းမွန်ပြီး ပေါများသည့် စိမ့်စမ်းရေကြောင်းများသည် နိုင်ငံကို အကျိုးပြုလျက်ရှိပါသည်။ ပေါများကြွယ်ဝလှသော ရေအရင်းအမြစ်များကို အလဟဿမဖြစ်စေဘဲ ထိရောက်စွာ အသုံးချရန် လိုအပ်ပေသည်။ ပေါများသော ရေသယံဇာတအရင်းအမြစ်များကို ထိရောက်စွာနှင့် အကျိုးရှိစွာ အသုံးချနိုင်ရေးအတွက် လူသားတိုင်းတွင် တာဝန်

ရှိပါသည်။ ထို့အပြင် ရေသည် လူသားတိုင်းအတွက် အလွန်အရေးပါသည့် ကဏ္ဍတစ်ခု ဖြစ်ပါသည်။ ခန္ဓာကိုယ်အတွက် ရေသောက်ပေးရန် လိုအပ်သလို အပင်များ ရှင်သန်ကြီးထွားရန်အတွက် ရေလိုအပ်ပါသည်။ ထို့အပြင် ကမ္ဘာကြီးအတွက် မြစ်ချောင်းများသန့်ရှင်းစွာ စီးဆင်းရန်လည်း လိုအပ်ပါသေးသည်။ ရေအရင်းအမြစ်များအား ဆက်လက်ထိန်းသိမ်းပေးရန်အတွက် ရေထုညစ်ညမ်းမှုနည်းသည်ထက် နည်းအောင် လူတိုင်းပါဝင်ဆောင်ရွက်သင့်ပါသည်။

ရေထုညစ်ညမ်းခြင်း အကြောင်းတရား များစွာရှိပါသည်။ အဓိကအကြောင်းအရင်းများမှာ အိမ်ရာများ၊ စက်ရုံအလုပ်ရုံများမှ ရေဆိုးရေညစ်များကို မပြုပြင်ဘဲ မြစ်ချောင်းများထဲသို့ စွန့်ပစ်ခြင်း၊ စက်ရုံများမှ ဓာတုပစ္စည်းများ စွန့်ထုတ်ခြင်း၊ မြို့ပြများဖွံ့ဖြိုးလာရာမှ ညစ်ညမ်းမှုဖြင့် တက်လာခြင်း၊ ရုပ်ကြွင်းလောင်စာများ မီးလောင်ရာမှ အက်စစ်မိုးများ ရွာချခြင်း၊ ရေနံဓာတုပစ္စည်းများ ဖိတ်စင်ခြင်း၊ အမှိုက်သရိုက်များကို မြစ်ချောင်း၊ အင်းအိုင်များအတွင်းသို့ စွန့်ပစ်ခြင်းစသည့် ဖြစ်စဉ်ဖြစ်ရပ်များသည် နိုင်ငံနှင့်အဝှမ်း တိုးတက်များပြားလာမှုများကြောင့် ဖြစ်ပေါ်လာသည့် ရေအရည်အသွေးအပေါ် သက်ရောက်မှုများ ရှိလာခဲ့ပါသည်။

ပထဝီဝင်အနေအထားနှင့် ရာသီဥတုပြောင်းလဲမှုများကြောင့် ရေနှင့်ပတ်သက်သည့် သဘာဝဘေးအန္တရာယ်များ၊ ရေကြီးရေလျှံမှုများ၊ ရေရှားပါးမှုနှင့် အခြားအခက်အခဲပြဿနာများကို နေရာဒေသအလိုက် နှစ်စဉ်တွေ့ကြုံနေရလျက်ရှိပါသည်။ ရေဆိုင်ရာအခက်အခဲပြဿနာများကို ဖြေရှင်းရာတွင် အထောက်အကူဖြစ်စေရန်နှင့် ရေအရင်းအမြစ်များ စီမံခန့်ခွဲမှုတွင် အထောက်အကူဖြစ်စေရန် မြန်မာနိုင်ငံတွင် ရေဆိုင်ရာအဖွဲ့အစည်းများဖြင့် ဆောင်ရွက်လျက်ရှိသည့်

အပြင် ရေဆိုင်ရာနှင့် ပတ်သက်သည့် အခမ်းအနားများလည်း နှစ်စဉ် ကျင်းပပြုလုပ်လျက်ရှိပါသည်။

မြန်မာနိုင်ငံတွင် ဧရာဝတီ၊ ချင်းတွင်း၊ စစ်တောင်း၊ သံလွင် မြစ်ကြီးလေးသွယ်သည် မြောက်မှ တောင်သို့ စီးဆင်းနေပြီး အခြား မြစ်များနှင့် မြစ်လက်တက်၊ ချောင်းမြောင်းများမှ မြန်မာနိုင်ငံတစ် နိုင်ငံလုံးတွင် ယုတ်နွယ်စီးဆင်းလျက်ရှိရာ နိုင်ငံအတွက် အဖိုးတန် မြစ်များပင် ဖြစ်ပါသည်။ မြစ်ကြီးလေးသွယ်သည် နိုင်ငံမြောက်ပိုင်း မှ မြစ်ဖျားခံ စတင်စီးဆင်းလာပြီး ပင်လယ်အတွင်းသို့ စီးဝင်လျက် ရှိရာ ရှည်လျားသော ရေစီးကြောင်း၏ ရေစီးနှုန်းနှင့် ရေလမ်းကြောင်း ကို တိုင်းတာဆောင်ရွက်နိုင်ရန်နှင့် ရေလမ်းကြောင်း အခြေအနေ အပါအဝင် ရေအရင်းအမြစ် ပမာဏကို စူးစမ်းလေ့လာရေးဆောင် ရွက်ရန်အတွက် ရေအရင်းအမြစ် စူးစမ်းလေ့လာရေးအဖွဲ့များအား ၂၀၂၂ ခုနှစ်၊ မတ်လ (၇) ရက်တွင် နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီ မှ ဖွဲ့စည်းပေးခဲ့ပြီး ၂၀၂၃ ခုနှစ်၊ မေလ (၂၃) ရက်တွင် ပြန်လည်ဖွဲ့ စည်းပေးခဲ့ပါသည်။ မြစ်ဖျားမှ ပင်လယ်အထိ ရေစီးနှုန်းတိုင်းတာ ဆောင်ရွက်နိုင်ရန်၊ မြစ်ဖျား၏ မြစ်ဝှမ်းဒေသဧရိယာများ တိုင်းတာ တွက်ချက်နိုင်ရန်၊ သဲနုနုအနည်ကျမှုနှုန်းကို အသေးစိတ်စူးစမ်း လေ့လာဆောင်ရွက်နိုင်ရန်၊ မိုးလေဝသနှင့်ဇလဗေဒဆိုင်ရာအချက် အလက်များ စုစည်းမှုဆောင်ရွက်ရန်၊ ရေနည်းချိန်နှင့် ရေများချိန် ရေထုထည်စီးနှုန်းများ တွက်ချက်တိုင်းတာ ဆောင်ရွက်နိုင်ရန်၊ ရေ ကြောင်းပို့ဆောင်ရေး၊ သောက်သုံးရေနှင့် စိုက်ပျိုးရေးပေးဝေရေး ဘက်စုံဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်ရေးဆိုင်ရာ လေ့လာဆန်းစစ်ဆောင်ရွက်ရန်၊ မြစ်များတွင် အကောင်အထည်ဖော်မည့် ဖွံ့ဖြိုးရေးလုပ်ငန်းများကြောင့် သဘာဝပတ်ဝန်းကျင်နှင့် လူမှုပတ်ဝန်းကျင် သက်ရောက်နိုင်မှုများ အပေါ် လေ့လာဆန်းစစ်ဆောင်ရွက်ရန်နှင့် ရေဆိုင်ရာအဖွဲ့အစည်း များအကြား ပူးပေါင်းဆောင်ရွက်မှု အားကောင်းစေရန်စသည့် လုပ်ငန်းတာဝန် (၁၀) ရပ်ကို အောင်မြင်စွာ အကောင်အထည်ဖော် ဆောင်ရွက်နိုင်ရန်အတွက် သက်ဆိုင်ရာဌာန အဖွဲ့အစည်းများနှင့် အတူ ပူးပေါင်းဆောင်ရွက်ကြရမည် ဖြစ်ပါသည်။

ရေသယံဇာတများကို စနစ်တကျစီမံခန့်ခွဲ ဆောင်ရွက်နိုင်မှသာ ရေကြောင်းပို့ဆောင်ရေး၊ သောက်သုံးရေနှင့် စိုက်ပျိုးရေးပေးဝေရေး၊ ရေအားလျှပ်စစ်ထုတ်လုပ်ရေး၊ ရေနှင့်ဆက်နွယ်သည့် သဘာဝဘေး အန္တရာယ်များ လျော့ပါးသက်သာစေရေး လုပ်ငန်းများကို ဆောင်ရွက် နိုင်မည်ဖြစ်ပြီး ပြည်သူများ၏ လူမှုစီးပွားဘဝဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်ရေး (Socio-Economic Development) ကို အထောက်အကူပြုနိုင်မည် ဖြစ်ပါသည်။ နိုင်ငံရှိ မြစ်ကြီးများတွင် ရေကြောင်းသွားလာမှုလုံခြုံ ချောမွေ့စေရေး၊ ရေလမ်းကောင်းမွန်ရေး၊ ကမ်းပြိုကမ်းစားမှုကာကွယ် ရေး၊ ရေကြောင်းတိုင်းတာရေး၊ ရေအရည်အသွေးနှင့် သဲနုနုလေ့လာ ရေးလုပ်ငန်းများအတွက် ရေအားအရင်းအမြစ် စူးစမ်းလေ့လာရေး အဖွဲ့များတွင် ရေအရင်းအမြစ်နှင့်မြစ်ချောင်းများဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်ရေး ဦးစီးဌာနအနေဖြင့် ပါဝင်ဆောင်ရွက်လျက် ရှိပါသည်။

ယခုအခါ အကောင်အထည်ဖော် ဆောင်ရွက်လျက်ရှိသော ရေအရင်းအမြစ် စူးစမ်းလေ့လာရေးလုပ်ငန်းများမှ ပေါ်ထွက်လာသော ရလဒ်များကို ဆက်နွယ်အသုံးပြုရာဌာနများနှင့် ထိရောက်စွာဆက် လက်အကောင်အထည်ဖော်နိုင်ပါက နိုင်ငံတော်ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်ရေး အတွက် သာမက စဉ်ဆက်မပြတ် ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်ရေးပန်းတိုင်သို့ ဆက်လက်လျှောက်လှမ်းနိုင်မည် ဖြစ်ပါသည်။ မြန်မာနိုင်ငံ၏ ရေအရင်း အမြစ်များတွင် အဓိကကျသည့် ဧရာဝတီမြစ်သည် နိုင်ငံတည်တံ့ ခိုင်မြဲနေသရွေ့ နှစ်ပေါင်းထောင်ချီ ကြာမြင့်သည်အထိ အဆုံးအစ မရှိအကျိုးပြုလျက်ရှိပါသည်။ ထို့အပြင် နိုင်ငံအတွင်းရှိ အဓိကကျသော မြစ်ကြီးများနှင့် ဆက်နွယ်နေသည့် မြစ်ဝှမ်းဒေသများရှိ ရေအရင်း အမြစ်များကို စူးစမ်းလေ့လာ၍ ပမာဏကို တိုင်းတာတွက်ချက်ပြီး ထိရောက်စွာ အသုံးချရေးကို ကြိုးပမ်းဆောင်ရွက်ခြင်းဖြင့် ပကတိ တည်ရှိနေသည့် အစဉ်မပြတ် အကျိုးပြုနေသော ရေသယံဇာတများကို စူးစမ်းလေ့လာရှာဖွေ၍ ထိရောက်စွာ အသုံးပြုကာ နိုင်ငံတော်ဖွံ့ဖြိုး တိုးတက်ရေး၊ ပြည်သူများ လူမှုစီးပွားဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်ရေးအတွက် ပိုင်းဝန်းကြိုးပမ်း အကောင်အထည်ဖော် ဆောင်ရွက်နိုင်မည် ဖြစ် ပါသည်။

H W H



“ ဧရာဝတီမြစ်သည် နိုင်ငံတည်တံ့ ခိုင်မြဲနေသရွေ့ နှစ်ပေါင်းထောင်ချီ ကြာမြင့်သည်အထိ အဆုံးအစ မရှိအကျိုးပြုလျက်ရှိ... ”

Auto Renewal

ထောက်ရှုဆ

MPT  
ရှေ့ဆုံးလှမ်းချီ မြန်မာ့ပြည်

သက်သာတဲ့ နှိုးထားနဲ့

5x



၉၈၀ကျပ် = ၅၀၀၀ကျပ်

\*500\*1\*3#

ထိပ်ပေါက် Chance ၂ ကြိမ်

(ပရိုမိုးရှင်းကာလအတွင်းသာ)

CALL CENTER 106

အသေးစိတ်သိရှိလိုပါက  
[www.mpt.com.mm](http://www.mpt.com.mm)



MPT4U

အတူလက်တွဲ အမြဲရှိမည် MPT



myanmar  
national airlines

Myanmar National Airlines



1948

2023

Diamond Jubilee

CELEBRATING 75 YEARS OF FLYING



## MNA aims to enhance aviation transport connectivity with neighbouring and regional countries

Senior General Min Aung Hlaing commends stakeholders and past and present personnel for strengthening MNA in the lead-up to the Diamond Jubilee celebration.

Not only the capacity of flight service personnel of airlines but also the facilities of airports and airport services must be better and better.



Chairman of the State Administration Council Prime Minister Senior General Min Aung Hlaing delivers the speech in honour of the Diamond Jubilee of the Myanmar National Airlines.

**C**HAIRMAN of the State Administration Council Prime Minister Senior General Min Aung Hlaing urged the Myanmar National Airlines-MNA to make concerted efforts to achieve greater development in the aviation transport sector as it serves an airline giving services to neighbouring and regional countries. The Senior General delivered



Chairman of the State Administration Council Prime Minister Senior General Min Aung Hlaing delivers the speech in honour of the Diamond Jubilee of the Myanmar National Airlines.



Chairman of the State Administration Council Prime Minister Senior General Min Aung Hlaing views the documentary photos of MNA.

a speech in honour of the 75<sup>th</sup> birthday of the MNA under the Ministry of Transport and Communications held at Melia Hotel in Bahan Township of Yangon in the morning of 16<sup>th</sup> September,

2023.

He continued that the airlines need to serve aviation transport for people from remote and far-flung areas to smoothly solve the health, social, education and eco-

nomic measures in a short time.

The Senior General recounted his experiences, saying that UBA and BAC which emerged in the post-independence era could erect the milestones of achievements in running flights to domestic and international destinations, winning the hearts of the people in the transport sector.

With regard to achieving success in the aviation transport system, the Senior General expressed his reviews that not only the capacity of flight service personnel of airlines but also the facilities of airports and airport services must be better and better.

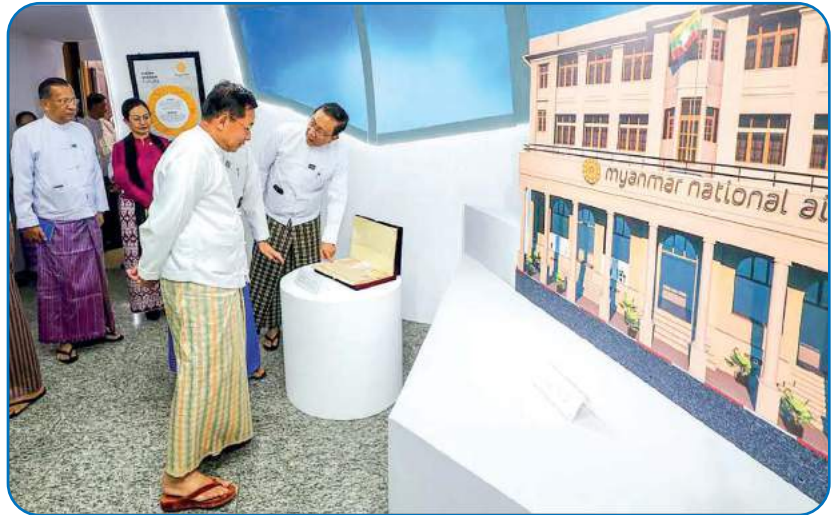
The Senior General stressed that MNA needs to operate its services globally and emphasize market research as now is the time

to resume the development of the aviation tourism business sector in the post-COVID-19 period.

The Senior General expressed his hope for MNA to achieve success in the aviation cargo transport sector as MNA will launch cargo flights to regional countries soon in addition to regular schedule flights to Thailand, Singapore, China, Korea and India and chartered flights.

The Senior General urged Myanmar National Airlines to maintain its fine traditions of serving the duties assigned by the State in successive eras for the interests of the State and the people.

SAC member Deputy Prime Minister Union Minister for Transport and Communications General Mya Tun Oo reported on international level aviation services of MNA, and future plans to dutifully implement its functions whereas MNA Management



Chairman of the State Administration Council Prime Minister Senior General Min Aung Hlaing visits the Myanmar National Airlines 75<sup>th</sup> Birthday Showcase in Yangon.

Board Chairman U Zin Yaw clarified the progress of MNA in successive eras.

The ceremony was also joined by SAC members General Mya Tun Oo and Admiral Tin Aung San, union ministers, officials, service personnel from MNA and guests.

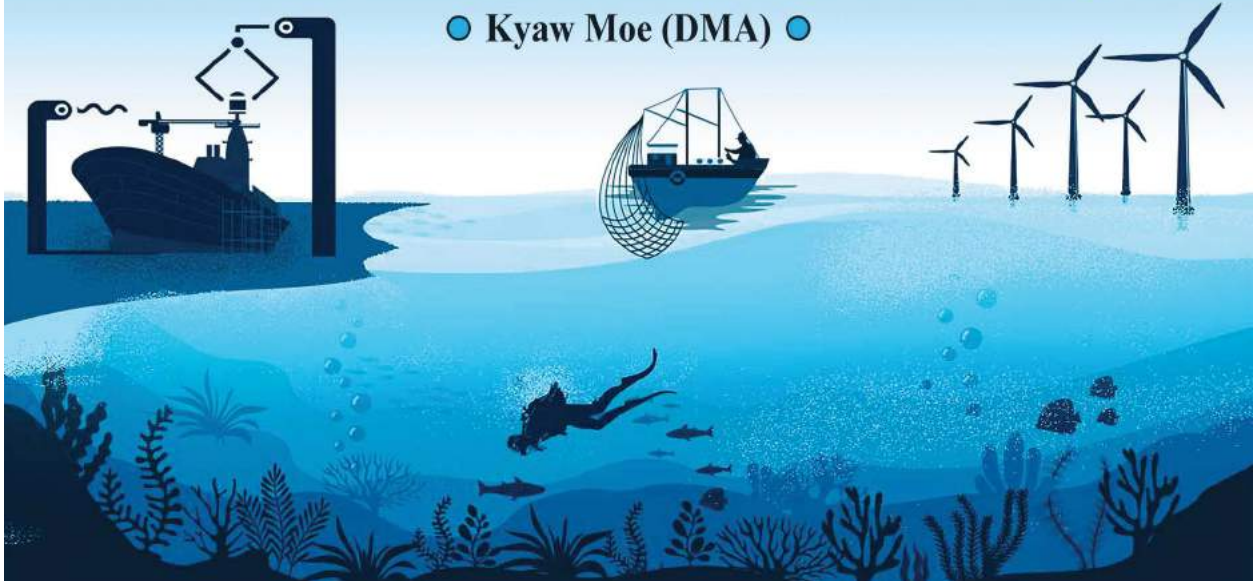
The Union of Burma Airways-UBA was established in 1948 and it was renamed the Burma Airways Corporation-BAC in 1972, the Myanma Airways-MA in 1989 and the Myanmar National Airlines-MNA in 2015 to manage operations of domestic and international flights. **MNA/TTA**



Chairman of the State Administration Council Prime Minister Senior General Min Aung Hlaing watches the entertainment programme.

# Coastal and Blue Economy

○ Kyaw Moe (DMA) ○



Oceans, seas and coastal areas are the largest ecosystem on the planet and a precious natural heritage for human beings. More than 70 percent of the Earth's surface is covered by water, so it is paramount importance for humanity and life on Earth. Furthermore, they play a pivotal role in sustaining the livelihoods and ensuring the food security of millions of people.

The coastal and blue economy plays a vital role in a nation's economic development. The coastal economy is the initiative of the Blue Economy. Coastal economy in other words, Blue Economy is recognized as a main driving force for a country's economic development. Consequently, many coastal nations in the world are now focusing on the blue economy.

When we examine the global Gross Domestic Product (GDP), the maritime transport sector, fishing industry, coastal tourism, offshore energy and other ocean and coastal-based sectors collectively make up approximately 3 to 5 percent of the world's GDP according to United Nations Conference

on Trade and Development (UNCTAD) and the Organisation for Economic Co-operation and Development (OECD) Report and other sources. Notably, within the ASEAN region, this sector makes a significant contribution, constituting approximately 10 percent of the collective ASEAN GDP. This underscores its substantial role in driving economic growth within individual nations. Therefore, the coastal and blue economy have become the driving force for the economic development of the countries.

The development of the coastal economy holds utmost significance, given its pivotal role in generating income and sustaining the livelihoods of coastal communities. Moreover, the coastal region serves as a vital gateway to international trade, granting access to global markets via sea routes. However, the drivers of coastal economy vary depending on the unique characteristics and the specific location of each coastal region. Within these diverse coastal areas, a range of potential economic sectors emerges, encompassing fishing and aquaculture, coastal tourism,



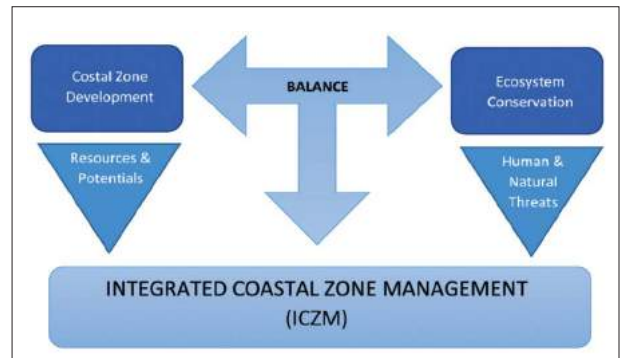
shipping and trade, port operations, maritime services, including shipbuilding, repair and maintenance, as well as activities related to the exploration and exploitation of oil and gas resources. Additionally, renewable energy sources such as wind, solar, and tidal energy, coastal agriculture, research, and innovation all contribute to the multifaceted landscape of coastal economies.

However, in the sense that opportunities and challenges always come hand-in-hand, there are also challenges in coastal economic potential opportunities. These challenges encompass a spectrum of issues, ranging from the overexploitation of marine resources and unsustainable overfishing to the degradation of coastal environments and the disruption of habitats for coastal wildlife due to both human activities and natural processes. Furthermore, concerns include marine pollution, including oil and plastic, coastal erosion, legal, regulatory and governance challenges, conflicts over the utilization of marine resources, and the adverse impacts of climate change such as rising sea levels and extreme weather events.

Therefore, a balanced and sustainable approach should be developed to safeguard marine resources while simultaneously fostering the well-being of coastal communities. In doing so, the marine envi-

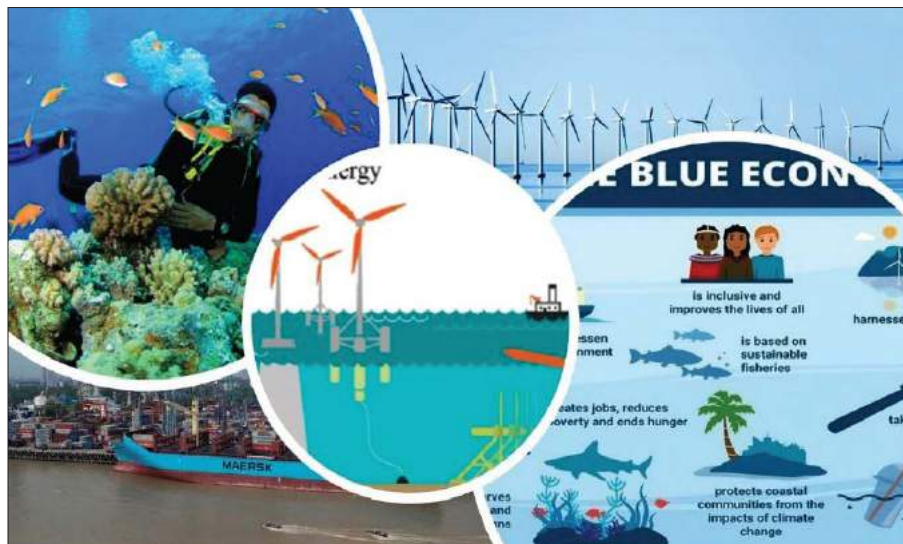
ronmental, social and economic factors should be considered.

The promotion of sustainable coastal development hinges on the dual objectives of safeguarding marine resources and bolstering the well-being of coastal communities. Achieving this goal necessitates the adoption of a comprehensive approach that actively engages all relevant stakeholders. Some of these approaches are as follows:



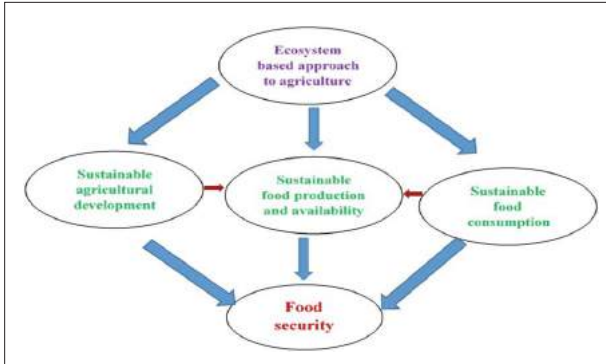
**(a) Integrated Coastal Zone Management (ICZM)**

The implementation of Integrated Coastal Zone Management (ICZM) serves as a key strategy for balancing between environmental preservation and economic development within coastal areas. The Integrated Coastal Zone Management takes into account the interests and requirements of all involved stakeholders fostering the execution of development



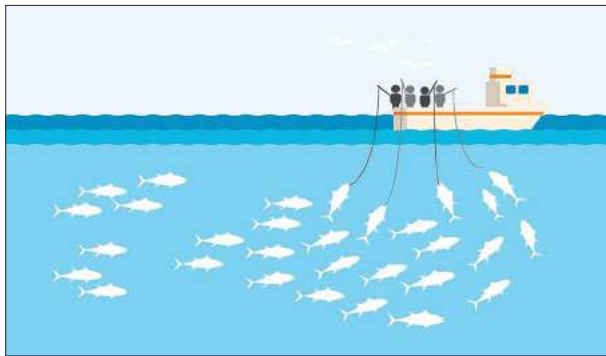
**Since Myanmar has such a long coastline and a wide sea, the sustainable development of the Coastal and Blue Economy holds the potential to drive the nation's economic growth.**

initiatives in a manner that is both sustainable and inclusive.



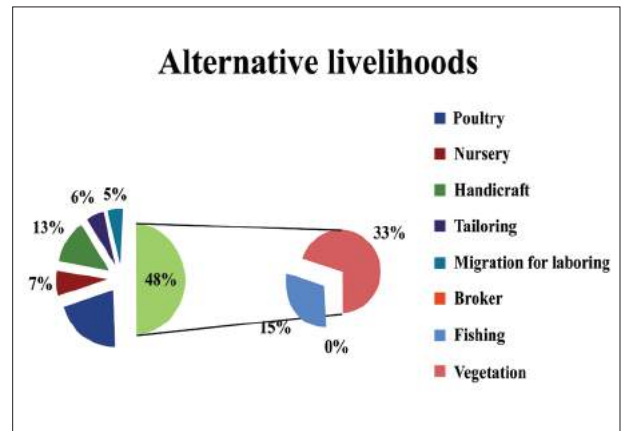
**(b) Ecosystem-Based Approach**

It conserves marine ecosystems by safeguarding critical marine habitats like mangroves, seagrass beds, and coral reefs, all of which play an important role in the reproduction and survival of aquatic species. This approach embraces an ecosystem-based perspective to coastal development.



**(c) Sustainable Fishing Practices**

The primary objective is to promote sustainable fishing practices. This aims to avert overfishing and facilitate the responsible management of aquatic resources, including fish. To achieve this, measures like fishing restrictions, the enforcement of fishing regulations, the establishment of Marine Protected Areas (MPAs), and the utilization of suitable fishing equipment, such as fishing nets, are employed as effective means to safeguard both fish populations and marine biodiversity.

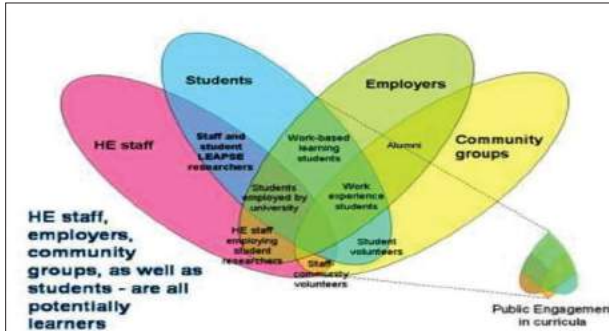


**(d) Alternative Livelihoods**

Support coastal communities in diversifying their livelihoods beyond traditional fishing or coastal industries. This could involve promoting ecotourism, sustainable aquaculture, or providing training



in other income-generating activities that do not harm the marine environment.



**(e) Community Engagement and Empowerment**

Involving local communities in decision-making processes related to coastal development and empowering them with the knowledge and resources



needed to actively participate in the management of their natural resources.

**(f) Awareness**

Raise awareness among the public, policymakers, and businesses about the importance of sustainable coastal development. Encourage sustainable practices in daily life and promote consumer choices that support environmentally friendly products and services.



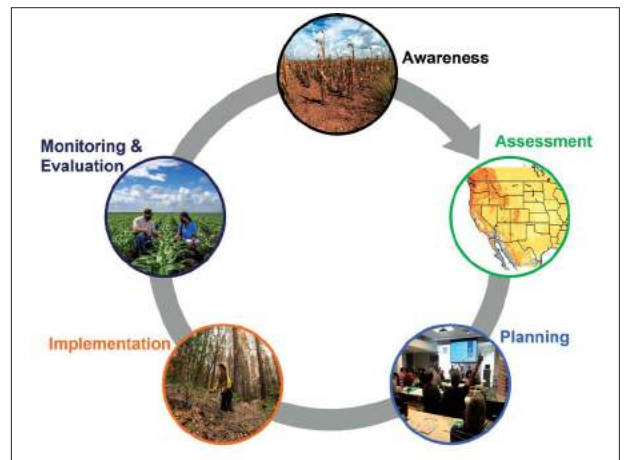
**(g) Law, Regulations and Their Enforcement**

Strengthen existing laws, rules and regulations, or enacting new laws, if necessary, to ensure compliance with sustainable and environmentally friendly standards in coastal development activities. Adequate law enforcement is crucial to prevent illegal activities.



**(h) International Cooperation**

Promoting collaboration among neighboring countries, including ASEAN member states, is important for addressing transboundary marine issues and effectively preserving marine resources while exchanging valuable best practices. Such efforts may include collaborative initiatives like joint research activities and joint efforts to respond to marine pollution.



**(i) Climate Change Adaptation**

Developing climate change adaptation strategies and approaches to protect coastal communities

and ecosystems, taking into account the potential impacts of climate change on coastal areas (e.g., potential declines in fishing rates and coastal erosion due to climate change).



The promotion of sustainable coastal development requires continuous monitoring, evaluation, and adaptive management. It demands a collaborative effort between governments, local communities, non-governmental organizations, and businesses to achieve long-term success in safeguarding marine resources while supporting livelihoods.

When we look at ASEAN, leaders from all ASEAN member States have made a commitment to cooperate on the Blue Economy. During the 38th ASEAN Summit convened in 2021, ASEAN leaders agreed and adopted the ASEAN Leaders' Declaration on Blue Economy. In order to implement the declaration, the ASEAN Blue Economy Framework was adopted at the 43rd ASEAN Summit in Jakarta, Indonesia.

Myanmar possess a long coastline and a vast sea. It owns about 2,333.623 kilometers of coastline along the Bay of Bengal and the Andaman Sea,

and about 497,037 square kilometers of water area. Significantly, Myanmar's Exclusive Economic Zone (EEZ) extends up to 200 nautical miles from the baseline toward the sea. In addition, Myanmar is strategically located close to the international maritime trade route of the Indian Ocean. This geographical advantage position is a potential point for the blue economy. Such possession is a valuable natural heritage given by nature to Myanmar.

Since Myanmar has such a long coastline and a wide sea, the sustainable development of the Coastal and Blue Economy holds the potential to drive the nation's economic growth. The implementation of a Public-Private Partnership (PPP) system is imperative to facilitate the development of the coastal economy through collaborative efforts between public and private entities. Promoting sustainable coastal development while safeguarding marine resources and supporting the well-being of coastal communities is paramount. In this endeavor regarding Coastal and Blue Economy, numerous stakeholders, including various governmental departments, Coastal States and Regions, and private sectors are involved. Therefore, with the active participation, coordination and cooperation among all relevant stakeholders, it becomes possible to facilitate the nation's economic development.

#### References

1. The Ocean Economy, OECD
2. An Ocean of Opportunities, UNDP
3. Blue Economy Development Framework, ADB
4. Presentation in EAS Workshop of Kunaev Vadim, Federal Agency for Fisheries, Russian Federation.

**With the active participation, coordination and cooperation among all relevant stakeholders, it becomes possible to facilitate the nation's economic development.**



ရှလုံးသားတစ်ခုမှရှလုံးသားတစ်ခုသို့  
 နွေးထွေးမှုဖြင့်အမြဲကူညီသွားပါမည်။

☎ 9 6 6



# ပို့ဆောင်ရေးနှင့်ဆက်သွယ်ရေးဝန်ကြီးဌာန

## မူဝါဒ

- ◆ သယ်ယူပို့ဆောင်ရေး ဝန်ဆောင်မှုကဏ္ဍတစ်ရပ်လုံး စနစ်တကျဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်ရေး။
- ◆ ဆက်သွယ်ရေးဝန်ဆောင်မှုလုပ်ငန်းများအား နိုင်ငံတကာစံချိန်စံညွှန်းများနှင့်အညီ တိုးတက်ပြောင်းလဲလာစေရန် ဆောင်ရွက်သွားရေး။

သီတင်းကျွတ်လပြည့် အထိဓမ္မာအာဂါတော်နေ့  
(မီးထွန်းပွဲတော်)



ကြာပန်းရနံ့၊ မွှေးပျံ့သည်၊ ပို့ဆက်ဝန်ထမ်း တူစွံညီ  
တူရာသီ သီတင်းကျွတ်၊ ဖြည့်ကျိုးရွယ်လို့ အောင်ပန်းဆွတ်။