ပို့ဆောင်ဆက်သွယ် သတင်းလွှာ

Transcom Newsletter

အတွဲ (၂)၊ အမှတ် (၁၁)၊ ၂၀၂၃ ခုနှစ် နိုဝင်ဘာလ (၁) ရက်

Volume (2), Issue (11), 1st November, 2023

ပို့ဆောင်ဆက်သွယ် ပြည်ကျိုးရွယ်

TRANSPORT AND COMMUNICATIONS FOR NATIONAL INTEREST

Multimodal Transport for Seamless Trade

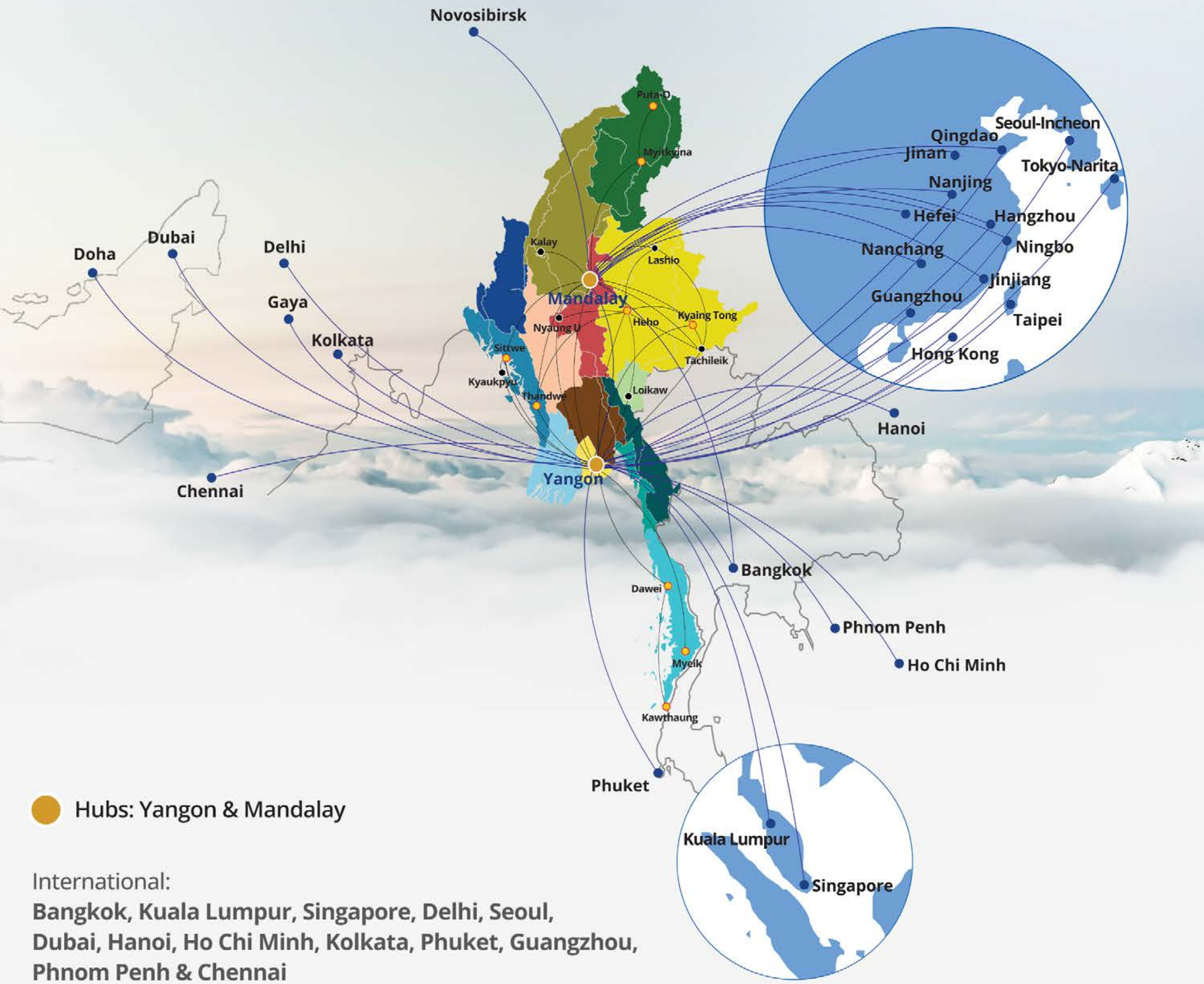
ကုန်သွယ်မှုလွယ်ကူအဆင်ပြေချောမွေ့ဖို့ ဘက်စုံသယ်ယူပို့ဆောင်ခြင်းနည်းလမ်းကို သုံးကြစို့။

1st Anniversary (၁)နှစ်ပြည့်အထူးထုတ်

LEADING **MYANMAR** TO THE **WORLD**

MAI
Myanmar Airways International
Modern Comforts & Gentle Traditions

AIR KBZ
WINGS FOR EVERY ONE



Hubs: Yangon & Mandalay

International:
Bangkok, Kuala Lumpur, Singapore, Delhi, Seoul, Dubai, Hanoi, Ho Chi Minh, Kolkata, Phuket, Guangzhou, Phnom Penh & Chennai
Coming Soon: ***Taipei, Hangzhou, Hefei, Jinan, Jinjiang, Nanchang, Nanjing, Ningbo, Qingdao, Novosibirsk, Doha, Hong Kong & Tokyo-Narita***

Domestic:
Yangon, Mandalay, Sittwe, Myitkyina, Dawei, Myeik, Kawthaung, Heho, Thandwe, Tachileik, Lashio, Kyaing Tong, Puta-O, Nyaung U, Loikaw, Kalay & Kyaukpyu

နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီ၏ ရှေ့လုပ်ငန်းစဉ် (၅) ရပ်

၁။ လွတ်လပ်ပြီးတရားမျှတသော ပါတီစုံဒီမိုကရေစီအထွေထွေရွေးကောက်ပွဲ အောင်မြင်စွာကျင်းပနိုင်ရေး ပြည်ထောင်စုတစ်ဝန်းလုံး တည်ငြိမ်အေးချမ်း၍ တရားဥပဒေစိုးမိုးရေး အပြည့်အဝရရှိလာအောင် အလေးထားဆောင်ရွက်သွားမည်။

၂။ တိုင်းရင်းသားပြည်သူတစ်ရပ်လုံးနှင့် အကျုံးဝင်သော စိုက်ပျိုးမွေးမြူရေးကို အခြေခံသည့် ကုန်ထုတ်လုပ်ငန်းများအား မြှင့်တင်၍ နိုင်ငံ့စီးပွားမြင့်မားရေးနှင့် ပြည်သူလူထုတစ်ရပ်လုံး၏ လူမှုစီးပွားဘဝမြင့်မားရေး ဆက်လက်ကြိုးပမ်းဆောင်ရွက်သွားမည်။

၃။ နိုင်ငံတော်၏ပကတိအနေအထားသာရဖြစ်သော ပြည်တွင်းငြိမ်းချမ်းရေးနှင့် ရရှိထားသည့် ပြည်တွင်းငြိမ်းချမ်းရေးရလဒ်များ တည်ငြိမ်မှုရှိစေရေးအတွက် (NCA) ပါသဘောတူညီချက်များအတိုင်း ဖြစ်နိုင်သမျှအလေးထားလုပ်ဆောင်သွားမည်။

၄။ စစ်မှန်စည်းကမ်းပြည့်ဝသည့် ပါတီစုံဒီမိုကရေစီစနစ်ခိုင်မာစေရေးနှင့် ဒီမိုကရေစီနှင့်ဖက်ဒရယ်စနစ်ကိုအခြေခံသည့် ပြည်ထောင်စုတည်ဆောက်ရေးလုပ်ငန်းစဉ်များကို အရှိန်အဟုန်ဖြင့် ဆက်လက်ဆောင်ရွက်သွားမည်။

၅။ ဆန္ဒမဲပေးပိုင်ခွင့်ရှိသူအားလုံး၏ အခွင့်အရေးများ နစ်နာမှုမရှိစေရေးနှင့် နည်းလမ်းကျနမှန်ကန်မှုရှိသည့် အထွေထွေရွေးကောက်ပွဲ တစ်ရပ်ဖြစ်စေရေး ဆောင်ရွက်ခြင်း၊ အရေးပေါ်ကာလဆိုင်ရာပြဋ္ဌာန်းချက်များနှင့်အညီ ဆောင်ရွက်ခြင်းတို့ပြီးစီးပါက လွတ်လပ်ပြီး တရားမျှတသော ပါတီစုံဒီမိုကရေစီအထွေထွေရွေးကောက်ပွဲကျင်းပ၍ ထွက်ပေါ်လာသည့်အစိုးရအား နိုင်ငံတော်တာဝန်လွှဲအပ်နိုင်ရေး 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 တရားဥပဒေစိုးမိုးရေး အပြည့်အဝရရှိစေရန် အလေးထား လုပ်ဆောင်ရေး။

၂။ **စီးပွားရေး**

(က) တိုင်းပြည်သာယာဝပြောရေးနှင့် စားရေရိက္ခာဖူလုံရေးတို့အတွက် တိုင်းရင်းသားပြည်သူတစ်ရပ်လုံးနှင့် အကျုံးဝင်သော စိုက်ပျိုးရေးနှင့်မွေးမြူရေးကို ခေတ်မီနည်းစနစ်များဖြင့် တိုးတက်အောင် ဆောင်ရွက်ပြီး အခြားစီးပွားရေး ကဏ္ဍများကိုလည်း ဘက်စုံဖွံ့ဖြိုး တိုးတက်အောင် တည်ဆောက်ရေး။

(ခ) တိုးတက်ကောင်းမွန်လာသည့် စီးပွားရေးမောင်းနှင်အားကို မလျှိုင်ပြု၍ MSME စက်မှုလုပ်ငန်းများကို အားပေးဆောင်ရွက်ကာ ပို့ကုန်ကဏ္ဍမြှင့်တင်ရေး။

(ဂ) ပြည်တွင်းစားသုံးဆီဖူလုံရေးအတွက် ဆီထွက်သီးနှံစိုက်ပျိုးမှုကို အားပေးမြှင့်တင်ပြီး ပန်းတိုင်ရည်မှန်းချက်အတိုင်း ထွက်ရှိအောင် ဆောင်ရွက်၍ နိုင်ငံအတွင်း ဖူလုံမှုမှသည် ပြည်ပသို့ တင်ပို့နိုင်သည်အထိ ကြိုးပမ်းဆောင်ရွက်ရေး။

၃။ **လူမှုရေး**

(က) တစ်နိုင်ငံလုံး အသိပညာ၊ အတတ်ပညာ မြင့်မားတိုးတက်စေရေး၊ ကုန်ထုတ်လုပ်မှု အထောက်အကူပြု ပညာရှင်များ ထွန်းကားလာစေရေးအတွက် လူတိုင်းလက်လှမ်းမီသည့် ဘက်စုံပညာရေးစနစ်ကို အကောင်အထည်ဖော်ဆောင်ရေး။

(ခ) တစ်မျိုးသားလုံး သက်ရှည်ကျန်းမာကြံ့ခိုင်ရေးအတွက် ပြည်သူအားလုံး အကျုံးဝင်မည့် ကျန်းမာရေးကဏ္ဍနှင့် အားကစားကဏ္ဍ မြှင့်တင်ဆောင်ရွက်ရေး။

(ဂ) နိုင်ငံ၏ ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်ရေး လုပ်ငန်းစဉ်များ၌ လူငယ်များအနေဖြင့် အဓိကစွမ်းအားစုအဖြစ် ပါဝင်နိုင်ရေး ဗလငါးတန်နှင့် ပြည့်စုံသော လူငယ်များဖြစ်စေရန် လူငယ်ကဏ္ဍကို မြှင့်တင်ဆောင်ရွက်ရေး။

ပို့ဆောင်ဆက်သွယ် သတင်းလွှာ

အတွဲ(၂)၊အမှတ်(၁၁)၊ ၁-၁၁-၂၀၂၃(ဗုဒ္ဓဟူးနေ့)

Contents မာတိကာ

အကြောင်းအရာ	စာမူအမျိုးအစား	ကလောင်အမည်	စာမျက်နှာ
အယ်ဒီတာ့အာဘော်			၃
ရောဝတီ သို့မဟုတ် နိုင်ငံ၏သံတမန်	ကဗျာ	မေနှင်း (MPA)	၄
စံပယ်သို့အလွမ်း	ကဗျာ	ဇော်ဝင်းနိုင် (DMA)	၅
ကျေးဇူးတင်ပါသည် မီးရထား	ကဗျာ	ဆွေလှိုင်ထက်	၆
နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီ ဥက္ကဋ္ဌ၊ နိုင်ငံတော်ဝန်ကြီးချုပ် သတင်းများ	သတင်း		၇-၁၆
နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီ ဒုတိယဥက္ကဋ္ဌ၊ ဒုတိယဝန်ကြီးချုပ် သတင်း	သတင်း		၁၇-၂၀
နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီအဖွဲ့ဝင်၊ ဒုတိယဝန်ကြီးချုပ်နှင့် ပြည်ထောင်စုဝန်ကြီး သတင်းများ	သတင်း		၂၁-၂၈
ဘက်စုံပို့ဆောင်ရေး (Multimodal Transport)	ဆောင်းပါး	ဒေါက်တာမျိုး (DOTP)	၂၉-၃၃
လေယာဉ်မတော်တဆမှုများ စုံစမ်းစစ်ဆေးခြင်းနှင့် လူသားများ၏ပါဝင်ပတ်သက်မှု	ဆောင်းပါး	အောင်မော် (ပြင်စလူ)	၃၄-၃၈
ဒုတိယဝန်ကြီး (ပို့ဆောင်ရေး) သတင်း	သတင်း		၃၉-၄၀
ရထားဥသြသံ ညံစေချင် တို့မြန်ပြည်တစ်ခွင်	ဆောင်းပါး	ညီညီ (ရထား)	၄၁-၄၅
လျှပ်စစ်သံလိုက်ရထား (Maglev Train) နှင့် မြန်နှုန်းမြင့်လျှပ်စစ်ရထားများ (အပိုင်း-၂)	ဆောင်းပါး	မြင့်နိုင် (မီးရထား)	၄၆-၅၀
ဒုတိယဝန်ကြီး (ဆက်သွယ်ရေး)သတင်း	သတင်း		၅၁
မြန်မာ့စာတိုက်လုပ်ငန်း၏ ပြန်ပို့စာဌာန လုပ်ငန်းဆောင်ရွက်ချက်များ	ဆောင်းပါး	ငုသီတာ	၅၂
အစွန်နှရှည်မည့် အမှတ်တရများ	ဝတ္ထုတို	ဖိုးအောင် (မထိလ)	၅၃-၅၅
ဒုတိယဝန်ကြီး (ရထား) သတင်း	သတင်း		၅၆
အယ်လ်နီညို (El Nino) အကြောင်းသိကောင်းစရာ	ဆောင်းပါး	ဒေါက်တာမြင့်မြင့်အေး (မိုး/ဇလ)	၅၇-၆၁
စာစျေးတန်း	ဆောင်းပါး	ပုဂ္ဂိုလ်ကြီး	၆၂-၆၄

TRANSCOM IN ENGLISH

Chairman of the State Administration Council Prime Minister's News	News		65-66
Vice-Chairman of the State Administration Council Deputy Prime Minister's News	News		67
Deputy Prime Minister Union Minister's News	News		68
Promoting Transit Trade for Maritime Trade and Socio-economic Development	Article	Dr. Ar Kar (MPA)	69-72

အယ်ဒီတာ့အာဘော်

"ကလောင်အစွမ်းဖြင့် ပို့ဆောင်ဆက်သွယ်ပြည်ကျိုးရွယ်အံ့"

ပို့ဆောင်ရေးနှင့် ဆက်သွယ်ရေးကဏ္ဍ အသီးသီးမှ နိုင်ငံ့လူမှုစီးပွား ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်ရေးအတွက် ဆောင်ရွက်ချက်များ၊ ဖြစ်ပေါ်တိုးတက်လာမှုများကို အများပြည်သူ ပိုမိုလေ့လာသိရှိနိုင်စေရန် ရည်ရွယ်ပြီး ပို့ဆောင်ရေးနှင့်ဆက်သွယ်ရေး ဝန်ကြီးဌာန၏ လမ်းညွှန်ကြီးကြပ်မှုဖြင့် ပို့ဆောင်ဆက်သွယ်သတင်းလွှာကို ၂၀၂၂ ခုနှစ် နိုဝင်ဘာလ (၁)ရက်နေ့မှ စတင်၍ တစ်လလျှင် တစ်ကြိမ်၊ လစဉ် ပုံနှိပ်ထုတ်ဝေဖြန့်ချိခဲ့ရာ ၂၀၂၃ ခုနှစ် အောက်တိုဘာလ (၁) ရက်နေ့တွင် တစ်နှစ်တာကာလ ပြည့်မြောက်ခဲ့ပြီး ဖြစ်သည်။

ပို့ဆောင်ဆက်သွယ်သတင်းလွှာတွင် ပို့ဆောင်ရေးနှင့်ဆက်သွယ်ရေးကဏ္ဍ ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်ရေးဆိုင်ရာ နိုင်ငံတော်၏မူဝါဒများ၊ နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီဥက္ကဋ္ဌ နိုင်ငံတော်ဝန်ကြီးချုပ်နှင့် နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီ ဒုတိယဥက္ကဋ္ဌ ဒုတိယဝန်ကြီးချုပ်တို့၏သတင်းများ၊ ဒုတိယဝန်ကြီးချုပ်နှင့် ပို့ဆောင်ရေးနှင့်ဆက်သွယ်ရေးဝန်ကြီးဌာန၊ ပြည်ထောင်စုဝန်ကြီးနှင့် ဒုတိယဝန်ကြီးများ၏ လုပ်ငန်းဆောင်ရွက်ချက်များ၊ ဝန်ကြီးဌာန၊ ဦးစီးဌာနများ၊ လုပ်ငန်းဌာနများ၊ ကျောင်း/ကောလိပ်/တက္ကသိုလ်များ၏ စီမံကိန်းလုပ်ငန်းအကောင်အထည်ဖော် ဆောင်ရွက်မှုများနှင့် လုပ်ထုံးလုပ်နည်းများအနက် အများပြည်သူ သိသင့်သိထိုက်သည်များကို ပိုမိုသိရှိလေ့လာနိုင်စေရန်နှင့် ဗဟုသုတရရှိစေနိုင်ရန်အတွက် သတင်းများ၊ သတင်းဆောင်းပါးများ၊ သုတ/ရသဆောင်းပါးများ၊ ဘာသာရပ်ဆိုင်ရာ ဆောင်းပါးများ၊ ဝတ္ထုတိုများ၊ ကဗျာများ၊ ကာတွန်းများနှင့် တွေ့ဆုံမေးမြန်းခန်းစသည်ဖြင့် ကဏ္ဍစုံလင်စွာ ထည့်သွင်းဖော်ပြထုတ်ဝေလျက်ရှိသည်။

၂၀၂၂ ခုနှစ်၊ နိုဝင်ဘာလ (၁) ရက်တွင် စတင်ထုတ်ဝေခဲ့သည့် ပို့ဆောင်ဆက်သွယ်သတင်းလွှာ အတွဲ (၁) ၊ အမှတ် (၁) မှသည် ၂၀၂၃ ခုနှစ်၊ အောက်တိုဘာလ (၁) ရက်နေ့တွင် ထုတ်ဝေခဲ့သည့် အတွဲ(၂)၊အမှတ်(၁၀)အထိသတင်းလွှာ(၁၂)စောင်တွင်စုစုပေါင်း စာမူ(၁၈၀) ဖော်ပြပေးခဲ့ပြီးကဗျာ(၃၃) ပုဒ်၊သုတ/ရသနှင့်ဘာသာရပ်ဆိုင်ရာဆောင်းပါး(၉၅) ပုဒ်၊ ဝတ္ထုတို (၃၅) ပုဒ်၊ ကာတွန်း (၁၇) ပုဒ်တို့ပါဝင်သည်။ထို့အပြင် ၂၀၂၃ ခုနှစ်၊အောက်တိုဘာလ(၁) ရက်နေ့တွင် ထုတ်ဝေခဲ့သည့် အတွဲ (၂)၊ အမှတ် (၁၀) မှ စတင်၍ Transcom in English ကဏ္ဍကိုလည်း ဖြည့်စွက်ဖော်ပြပေးနိုင်ခဲ့သည်။

ထုတ်ဝေပြီးခဲ့သည့် သတင်းလွှာများတွင် ဖော်ပြခဲ့သည့်စာမူများကို ဝန်ကြီးဌာန၏ လုပ်ငန်းဌာန အဖွဲ့အစည်းအသီးသီးမှ အရာထမ်း၊ အမှုထမ်းများအပြင် အငြိမ်းစားဝန်ထမ်းများကပါ ၎င်းတို့တာဝန်ထမ်းဆောင်ခဲ့စဉ်/ထမ်းဆောင်ဆဲကာလများတွင် တွေ့ကြုံခဲ့ရသည့်လုပ်ငန်းခွင်အတွေ့အကြုံများကိုဘာသာရပ်ဆိုင်ရာသုတ/ရသဆောင်းပါးပုံစံဖြင့်တစ်နည်း၊ဝတ္ထုတိုပုံစံဖြင့်တစ်လီ၊ကဗျာပုံစံဖြင့် တစ်သွယ် ကဏ္ဍစုံလင်စွာဖြင့် စေတနာနှင့် ဝါသနာကို အရင်းတည်ပြီး ကလောင်အစွမ်းဖြင့် ပို့ဆောင်ဆက်သွယ်ပြည်ကျိုးရွယ်၍ ခံစားရေးဖွဲ့ခဲ့ကြသည်။

ထို့ပြင် ပို့ဆောင်ဆက်သွယ်သတင်းလွှာအနေဖြင့် တစ်နှစ်တာကာလအတွင်းတွင် ကုန်းလမ်းပို့ဆောင်ရေးကဏ္ဍ၊ မီးရထားကဏ္ဍ၊ ရေကြောင်းပို့ဆောင်ရေးနှင့် မြန်မာ့ဆိပ်ကမ်းများကဏ္ဍ၊ ပြည်တွင်းရေကြောင်းပို့ဆောင်ရေးကဏ္ဍ၊ လေကြောင်းပို့ဆောင်ရေးကဏ္ဍ၊ ဆက်သွယ်ရေးနှင့်စာတိုက်လုပ်ငန်းကဏ္ဍ၊မိုးလေဝသနှင့်ဇလဗေဒကဏ္ဍ၊ အခြားသောဦးစီးဌာနများ၊လုပ်ငန်းဌာနများ၊ကျောင်း/ကောလိပ်/တက္ကသိုလ်များ၏ ပြည်သူ့အတွက် ဆောင်ရွက်ချက်များနှင့် အများပြည်သူသိသင့်သိထိုက်သည့်အကြောင်းအရာအချက်အလက်များကို ဗဟုသုတဖြစ်ဖွယ်၊ လေ့လာမှတ်သားဖွယ်၊ သင်ခန်းစာယူဖွယ်ဆောင်းပါး၊ဝတ္ထုများအဖြစ်သုတ/ရသ စုံလင်စွာဖော်ပြပေးနိုင်ခဲ့သည်။

ထို့အတူ Transcom in English ကဏ္ဍတွင်လည်း နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီဥက္ကဋ္ဌ နိုင်ငံတော်ဝန်ကြီးချုပ်နှင့် နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီ ဒုတိယဥက္ကဋ္ဌ ဒုတိယဝန်ကြီးချုပ်တို့၏ သတင်းများနှင့် ဒုတိယဝန်ကြီးချုပ်နှင့် ပို့ဆောင်ရေးနှင့်ဆက်သွယ်ရေးဝန်ကြီးဌာန ပြည်ထောင်စုဝန်ကြီး၏ သတင်းများအပြင် ဘာသာရပ်ဆိုင်ရာ ဆောင်းပါးများကိုလည်း စာမျက်နှာရရှိမှုအပေါ် မူတည်၍ ဖော်ပြပေးသွားမည်ဖြစ်ရာ ပို့ဆောင်ဆက်သွယ်သတင်းလွှာအနေဖြင့် တစ်နှစ်တာကာလအတွင်း ကြုံတွေ့ခဲ့ရသည့် အတွေ့အကြုံကောင်းများကို ကောင်းစွာအသုံးချ၍ ဝန်ကြီးဌာန၏ ဦးဆောင်လမ်းညွှန်မှုနှင့်အညီ တစ်လထက် တစ်လ၊ တစ်နှစ်ထက် တစ်နှစ် အရည်အသွေးပိုမိုကောင်းမွန်သောစာမူများ၊ပိုမိုသစ်လွင်ဆန်းသစ်သော အပြင်အဆင်အစီအမံများဖြင့် ပြည့်စုံကောင်းမွန်သည့် သတင်းလွှာတစ်စောင်အဖြစ် ရပ်တည်နိုင်ရေးနှင့် အထူးသဖြင့်ကလောင်အစွမ်းဖြင့် ပို့ဆောင်ဆက်သွယ်ပြည်ကျိုးရွယ်နိုင်ရေး ဆတက်ထမ်းပိုးကြိုးပမ်းဆောင်ရွက်သွားမည် ဖြစ်ပါကြောင်း။ ။

ဧရာဝတီ သို့မဟုတ် နိုင်ငံတော်သံတမန်

❒ မေခ, မလိခ
အစပြုကာ၊ မွေးဖွားလာခဲ့
ချစ်တဲ့ဧရာဝတီ။

❒ တောတောင်ချိုင့်ဝှမ်း၊ ဖြတ်သန်းစီးဆင်း
မြစ်ကျဉ်းလေးခု၊ သူမမှုဘဲ
စီးဆင်းဆဲလေ ဧရာဝတီ။

❒ တစ်ခါတစ်ရံ
လှိုင်းထန်မာန်တင်း၊ မုန်တိုင်းပြင်းလည်း
စီးဆင်းမြဲလေ ဧရာဝတီ။

❒ မြို့ရွာကျေးလက်၊ ခရီးဆက်နှင်
သံလွင်ချင်းတွင်း၊ မှန်စီးဆင်းလည်း
ရင်တွင်းတွယ်တာ၊ ဧရာမိခင်
မြတ်ရင်ခွင်မှာ၊ ခိုဝင်ကူးယှက်
ထက်အောက်ကုန်စည်၊ အလီလီမို့
သယ်ပို့ဖွံ့ဖြိုး၊ တိုးတက်မြင့်မား
စီးပွားမြန်ဆန်၊ တို့နိုင်ငံရဲ့
သံတမန်ပဲ၊ စီးဆင်းမြဲလေ
အသည်းထဲက ဧရာဝတီ။

▪ မေနှင်း(MPA)

ပို့ဆောင်ဆက်သွယ် သတင်းလွှာ
www.motc.gov.mm

ထုတ်ဝေသူ	အုပ်ချုပ်ရေးအရာရှိ	အယ်ဒီတာချုပ်	တာဝန်ခံအယ်ဒီတာ	သတင်းထောက်ချုပ်	ပုံနှိပ်
ဇော်ထွန်းလွင် (၀၀၄၉၆)	ဇော်ဝင်းနိုင်	မင်းသစ္စာလှိုင်	မျိုးညွန့်	ကျော်ကျော်	ဦးထိန်လင်း Fujiko Offset (မြဲ ၀၁၁၁၁) သုဝဏ္ဏ။
ဒီဇိုင်းတာဝန်ခံ	အိုင်တီတာဝန်ခံ	ကွန်ပျူတာစာစီ	ပြင်ပဆက်သွယ်ရေး	မျက်နှာဖုံးကဗျာ	
မြင့်ထွန်း	ကျော်ဇေယျ	အေးသန္တာဝင်း	ကျော်ဇင်ဦး	ဇော်ဝင်းနိုင် (DMA)	

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

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

စံပယ်သို့ အလွမ်း

- ကထိန်သင်္ကန်း၊ ဆွမ်းတန်းအလှူ
ကြည်ဖြူသဒ္ဓါ၊ သန့်စင်စွာနဲ့
ပျော်ခဲ့မဆုံး၊ တန်ဆောင်မုန်းမှာ
မီးပုံးလွှတ်ပွဲ၊ ဆင်နွှဲခဲ့ကြ
သတိရမြင်၊ ကြင်သူနံဘေး
ပြေးလို့ ပြန်သွားချင်မိတယ်။

- နှင်းမှုန်ဝဲခိုက်၊ မိုးတစ်ပြိုက်တွင်
သည်းလိုက်ဆူဆူ၊ စံပယ်ဖြူဖွေး
လှပဂေးတို့၊ မွှေးနံ့ထုံသင်း
သူဆောင်ကျဉ်းကာ၊ လေပြေလာလျှင်
ရင်မှာကြည်နူး၊ မောင့်ချစ်ဦးဖို့
ခူးလို့ ပန်ပေးချင်မိတယ်။

- ပင်လယ်တစ်လွှား၊ ကူးသန်းသွားလျက်
နားရက်အတည်၊ မပီပြင်လည်း
ရင်ထဲမှာရှိ၊ အမိမြေအကြောင်း
ပြန်ပြောင်းစိတ်ကူး၊ စူးနစ်ခံစား
ရေတွင်ပျော်ကြား၊ သင်္ဘောသားမှာ
နှလုံးသားရှိ သိသည်မို့။

- ဩော်... ကျီးတာရာနှင့်၊ ဗြိစ္ဆာခိုမှီ
ရာသီခြယ်မှုန်း၊ တန်ဆောင်မုန်းမို့
ပင်လုံးညွှတ်မျှ၊ ပွင့်ကြစီရီ
နေခြည်ဝင့်ထယ်၊ ပန်းစံပယ်လည်း
ခွဲခွာခဏ၊ ဝေးရဦးမည်
ကိုယ်စီတာဝန် ရှိသည်မို့။

■ ဇော်ဝင်းနိုင် (DMA)

ကျေးဇူးတင်ပါသည် မီးရထား...

❖ မီးရထားဌာန၊ အလုပ်ရ၍
ဘဝတည်ငြိမ်၊ နေအိမ်စားရေး
သောကအေးစွာ၊ ပြည့်စုံတာမို့
တိုးတက်ရာလမ်း၊ ဖြတ်သန်းကျော်နင်း
ရင်တွင်းဆန္ဒ၊ ဖြစ်လိုလှတဲ့
ဘွဲ့ရတစ်ယောက် ဖြစ်ခဲ့တယ်။

❖ မိသားစုရေး၊ ဘဝပေးကြောင့်
ငွေကြေးရှားပါး၊ ခက်ခဲငြားလည်း
ရိုးသားကြိုးစား၊ တာဝန်ကြား၌
မအားနေ့စဉ်၊ လုပ်ငန်းဝင်၍
ဖြူစင်လုပ်အား၊ တန်ဖိုးထားကာ
စားဝတ်နေမှု၊ အကြောင်းပြုလျက်
ကျင့်ပျက်ခြစား၊ မရိုးသားတဲ့
မိုးခါးရေလည်း မသောက်ခဲ့ပါ။

❖ ဝန်ထမ်းဘဝ၊ နေ့ညဖြတ်သန်း
ဘဝလမ်းမှာ၊ ပင်ပန်းဆင်းရဲ
ကြုံရမြဲလည်း၊ အားခဲပြုံးရွှင်
လုပ်ငန်းဝင်၍၊ ငြီးငြင်မရှိ
တာဝန်သိလျက်၊ နှစ်သက်ကြာညောင်း
ဇရာထောင်းထိ၊ ရိုးသားကြောင်းဆု
နာမည်ကောင်းတစ်ခုရခဲ့တယ်။

❖ အငြိမ်းစားယူသည့်၊ ခြောက်ဆယ်ထိတိုင်
တိုင်းပြည်အတွက်၊ ပေးဆက်လုပ်အား
လှူခဲ့ငြားလည်း၊ လုပ်အားဆုကြေး
ဘာခွင့်ရေးမှ၊ ကံပေးမွဲဘိ
မရရှိစေ၊ လူနေကျန်းမာ
စိတ်ချမ်းသာလျက်၊ ဘာသာတရား
လိုက်စားလေ့လာ၊ အချိန်ခါလေး
ရှိနေသေး၍၊ ကျေးဇူးပါပဲမီးရထား။

■ ဆွေလှိုင်ထက်

နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီဥက္ကဋ္ဌ နိုင်ငံတော်ဝန်ကြီးချုပ် ဗိုလ်ချုပ်မှူးကြီး မင်းအောင်လှိုင် မြန်မာ့မီးရထား မလွှကုန်းယာဒ်ဝင်းဧရိယာအတွင်းရှိ စက်ရုံ၊ အလုပ်ရုံများအား ကြည့်ရှုစစ်ဆေး

ရထားပို့ဆောင်ရေးစနစ်သည် နိုင်ငံတော်၏ ပို့ဆောင်ဆက်သွယ်ရေးနှင့်ကုန်သွယ်ရေး၌ အရေးပါသဖြင့် မြှင့်တင်ရန်လို

နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီဥက္ကဋ္ဌ နိုင်ငံတော်ဝန်ကြီးချုပ် ဗိုလ်ချုပ်မှူးကြီးမင်းအောင်လှိုင် ရန်ကုန်တိုင်းဒေသကြီး မင်္ဂလာတောင်ညွန့်မြို့နယ်ရှိ ဒီဇယ်စက်ခေါင်းပြင်စက်ရုံ (မလွှကုန်း)အတွင်း စက်ခေါင်းများ ပြုပြင်ဆောင်ရွက်လျက်ရှိသည့် အခြေအနေများကို ကြည့်ရှုစစ်ဆေးစဉ်

နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီဥက္ကဋ္ဌ နိုင်ငံတော်ဝန်ကြီးချုပ် ဗိုလ်ချုပ်မှူးကြီး မင်းအောင်လှိုင်သည် ၂၀၂၃ ခုနှစ် အောက်တိုဘာ ၇ ရက် နံနက်ပိုင်းတွင် ခရီးစဉ်တွင် လိုက်ပါလာသည့် အဖွဲ့ဝင်များ၊ ရန်ကုန်တိုင်းဒေသကြီးဝန်ကြီးချုပ်၊ ရန်ကုန်တိုင်းစစ်ဌာနချုပ်တိုင်းမှူး၊ မြို့တော်ဝန် ဦးဗိုလ်ဌေးနှင့် တာဝန်ရှိသူများလိုက်ပါ၍ရန်ကုန်တိုင်းဒေသကြီး မင်္ဂလာတောင်ညွန့်မြို့နယ်ရှိ ပို့ဆောင်ရေးနှင့် ဆက်သွယ်ရေးဝန်ကြီးဌာန မြန်မာ့မီးရထား မလွှကုန်းယာဒ်ဝင်း ဧရိယာအတွင်းရှိစက်ရုံ၊ အလုပ်ရုံများ၏ လုပ်ငန်းဆောင်ရွက်မှုများကို သွားရောက်ကြည့်ရှုစစ်ဆေးသည်။

ဦးစွာ နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီဥက္ကဋ္ဌ နိုင်ငံတော်ဝန်ကြီးချုပ်အား ဒီဇယ်စက်ခေါင်းပြင်စက်ရုံ (မလွှကုန်း) စက်ရုံအစည်းအဝေးခန်းမတွင် ပို့ဆောင်ရေးနှင့် ဆက်သွယ်ရေးဝန်ကြီးဌာန ဒုတိယဝန်ကြီး ဦးအောင်မြိုင်က မလွှကုန်းယာဒ်ဝင်း၏ နောက်ခံသမိုင်းကြောင်းနှင့် လုပ်ငန်းတာဝန်များ၊ယာဒ်ဝင်းဧရိယာအတွင်းရှိစက်ရုံ၊အလုပ်ရုံများနှင့် လက်ရှိပြေးဆွဲလျက်ရှိသည့် ကုန်ရထားများမှ ကုန်တင်ပို့မှု၊ ဒီဇယ်စက်ခေါင်းပြင်စက်ရုံ (မလွှကုန်း)၊ မလွှကုန်းတွဲပြင်အလုပ်ရုံ၊ တံတားပေါင်အလုပ်ရုံ (မလွှကုန်း)၊ ယန္တရားအလုပ်ရုံ (မလွှကုန်း) တို့၏ နောက်ခံသမိုင်းအကျဉ်းများ၊ စက်ရုံ၊ အလုပ်ရုံတစ်ခုချင်းစီ၏ လုပ်ငန်းဆောင်ရွက်မှုအခြေအနေများနှင့် ပတ်သက်၍ ရှင်းလင်းတင်ပြသည်။

ပြည်သူလူထု၏ နေ့စဉ်လူမှုစီးပွားဘဝ သက်သာချောင်ချိရေးအတွက် ရထားပို့ဆောင်ရေးစနစ်ကို စနစ်တကျဆောင်ရွက်

ရှင်းလင်းတင်ပြမှုများနှင့် ပတ်သက်၍ နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီဥက္ကဋ္ဌ နိုင်ငံတော်ဝန်ကြီးချုပ်က တိုင်းပြည်၏ကုန်

နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီဥက္ကဋ္ဌ နိုင်ငံတော်ဝန်ကြီးချုပ် ဗိုလ်ချုပ်မှူးကြီးမင်းအောင်လှိုင်အား ဒီဇယ်စက်ခေါင်းပြင်စက်ရုံ (မလွကုန်း)စက်ရုံအစည်းအဝေးခန်းမ၌ ဒုတိယဝန်ကြီး ဦးအောင်မြိုင်က ရှင်းလင်းတင်ပြစဉ်

စည်စီးဆင်းရေးကဏ္ဍတွင် ကုန်ရထားများသည် အရေးပါသည့် အခန်းကဏ္ဍမှ ပါဝင်လျက်ရှိကြောင်း၊ **သယ်ယူပို့ဆောင်ရေးစနစ်တွင် ကုန်းလမ်း၊ ရေလမ်းနှင့် လေကြောင်းပို့ဆောင်ရေးဟူ၍ ရှိပြီး ရထားဖြင့် ပို့ဆောင်ခြင်းသည် ကုန်ကျစရိတ် သက်သာစွာဖြင့် ကုန်ပစ္စည်းများကို ပို့ဆောင်နိုင်သဖြင့် အကျိုးအရှိဆုံး ပို့ဆောင်ရေးစနစ်ဖြစ်**ကြောင်း၊ ထို့ကြောင့်ရထားဖြင့် ကုန်ပစ္စည်းများ သယ်ယူပို့ဆောင်မှုကဏ္ဍ မြင့်မားစေရေးအတွက် ကုန်တွဲများ ကြံ့ခိုင်ရေးကို ဆောင်ရွက်ရန်လိုသကဲ့သို့ စက်ခေါင်းများလည်း ကောင်းမွန်နေရမည်ဖြစ်ကြောင်း၊ **သယ်ယူပို့ဆောင်ရေးကုန်ကျစရိတ်သက်သာခြင်းသည် ပြည်သူလူထု၏ နေ့စဉ်လူမှုစီးပွားဘဝ သက်သာချောင်ချိရေးကို တိုက်ရိုက်အထောက်အကူပြုနိုင်သကဲ့သို့ နိုင်ငံတော်ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်မှုအတွက် အဓိကအရေးပါသဖြင့် ရထားသယ်ယူပို့ဆောင်ရေးကို မြှင့်တင်ရန်လို**ကြောင်း။

မိမိတို့နိုင်ငံတွင် ရထားများကို အသုံးပြုခဲ့သည်မှာ နှစ်ပေါင်း ၁၀၀ ကျော်ခန့် ကြာမြင့်ခဲ့ပြီဖြစ်သဖြင့် အတွေ့အကြုံများစွာရှိပြီးဖြစ်ကြောင်း၊ အဆိုပါ အတွေ့အကြုံများကို အကျိုးရှိရှိ အသုံးချ၍ ရထားစက်ခေါင်းများ၊ တွဲများ၊ သံလမ်းများကို ကိုယ်တိုင်ထုတ်လုပ်နိုင်ရမည်၊ ခေတ်မီသည့် ရထားသယ်ယူပို့ဆောင်ရေးစနစ်ကို ဖော်ဆောင်နိုင်ရမည်ဖြစ်ပြီး လျှပ်စစ်ဓာတ်အား အသုံးပြုသည့် မီးရထားစက်ခေါင်းများကို ထုတ်လုပ်နိုင်ရန်လိုကြောင်း၊ ရထားသယ်ယူပို့ဆောင်ရေးကို လျှပ်စစ်အသုံးပြု၍ ပြောင်းလဲပြေးဆွဲနိုင်ရေး ကြိုတင်ပြင်ဆင်မှုများကိုဆောင်ရွက်သွားရန်လိုကြောင်း၊ ရထားလမ်းများ ကောင်းမွန်မှသာလျှင် ရထားစက်ခေါင်းများ၊ ရထားတွဲများ ကြံ့ခိုင်ကောင်းမွန်မည် ဖြစ်သည့်အတွက် မီးရထားလမ်းများ စနစ်တကျရှိပြီး ကြံ့ခိုင်မှုရှိစေရေးအတွက်လည်း ကျောက်ထည့်သွင်းခြင်း၊ ဇလီဖားတုံးများ ထည့်သွင်းခြင်းတို့ကို စံချိန်စံနှုန်းပြည့်မီရန်နှင့် နည်းစနစ်တကျဖြစ်စေရေး ကြပ်မတ်ဆောင်ရွက်ရမည် ဖြစ်ကြောင်း၊ ရထားခရီးစဉ်ပြေးဆွဲမှုအချိန်ဇယားများကိုလည်း တိကျမှန်ကန်သည့်စနစ်ဖြစ်ရန်လိုကြောင်း မှာကြားသည်။

နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီဥက္ကဋ္ဌ နိုင်ငံတော်ဝန်ကြီးချုပ် ဗိုလ်ချုပ်မှူးကြီးမင်းအောင်လှိုင်နှင့်အဖွဲ့ဝင်များ RBE ရထားအတွင်းပိုင်း အပြင်အဆင်များကို လှည့်လည်ကြည့်ရှုစစ်ဆေးစဉ်

ထို့နောက် နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီဥက္ကဋ္ဌ နိုင်ငံတော်ဝန်ကြီးချုပ်သည် ဒီဇယ်စက်ခေါင်းပြင်စက်ရုံ (မလွကုန်း) အတွင်း စက်ခေါင်းများ ပြုပြင်ဆောင်ရွက်လျက်ရှိသည့် အခြေအနေများကို ကြည့်ရှုစစ်ဆေးခဲ့ပြီး တာဝန်ရှိသူများ၏ တင်ပြချက်များအပေါ် စက်ခေါင်းများအား ပြုပြင်ရမည့် အဆင့်အလိုက်၊ ထိန်းသိမ်းရမည့် အဆင့်အလိုက် မပျက်မကွက် ဆောင်ရွက်သွားရန်လိုသကဲ့သို့ ရထားစီးခရီးသည်များအတွက် ဆွဲဆောင်မှုရှိရန်လည်းလိုကြောင်း၊ ရထား

လမ်းများ ယခုထက်ပို၍ ကြံ့ခိုင်မှုရှိစေရေး သုတေသနပြုဆောင်ရွက်သွားရန်လိုကြောင်း၊ သက်တမ်းကြာမြင့်ပြီဖြစ်သည့် စက်ရုံအလုပ်ရုံများဖြစ်သော်လည်း သန့်ရှင်းသပ်ရပ်မှုရှိစေရေး၊ အသုံးပြုသည့် ကိရိယာပစ္စည်းများ စနစ်တကျရှိစေရေး တန်ဖိုးထား၍ ထိန်းသိမ်းလုပ်ဆောင်သွားကြရန်လိုကြောင်းနှင့် အခြားလိုအပ်သည်များကို မှာကြားသည်။

ခရီးတိုနှင့် ရန်ကုန်မြို့ပတ်လမ်း၌ ပြေးဆွဲနိုင်ရေး RBE ရထားတွဲများအား စစ်ဆေး

ယင်းနောက် နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီဥက္ကဋ္ဌ နိုင်ငံတော်ဝန်ကြီးချုပ်နှင့် အဖွဲ့ဝင်များသည် မလွှကုန်းတွဲပြင်အလုပ်ရုံသို့ ရောက်ရှိကြပြီး ဂျပန်နိုင်ငံ West Corporation မှ မြန်မာ့မီးရထားသို့ လှူဒါန်းထားသည့် RBE အစင်း ၃၀ ကိုသွားရောက်ကြည့်ရှုစစ်ဆေးခဲ့ပြီး တာဝန်ရှိသူများ၏ ရှင်းလင်းတင်ပြမှုများအပေါ် လိုအပ်သည်များပြန်လည်ဆွေးနွေးမှာကြားသည်။ ဆက်လက်ပြီး နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီဥက္ကဋ္ဌ နိုင်ငံတော်ဝန်ကြီးချုပ်သည် RBE ရထားများအတွင်းပိုင်း အပြင်အဆင်များနှင့် စက်ပိုင်းဆိုင်ရာများကို လှည့်လည်ကြည့်ရှု စစ်ဆေးပြီး ယခုရထားများသည် ရန်ကုန်မြို့ပတ်ရထားလမ်းပိုင်းနှင့် ခရီးတိုပြေးဆွဲနိုင်ရေး ရည်ရွယ်ထားသည့်အတွက် ကြံ့ခိုင်ရေး၊ သန့်ရှင်းသပ်ရပ်မှုရှိစေရေး စဉ်ဆက်မပြတ်အလေးထား ဆောင်ရွက်သွားရန်နှင့် ရထားစီးခရီးသည်များ အဆင့်မီစွာ စီးနင်းအသုံးပြုနိုင်ရေး လိုအပ်သည်များကို မပြတ်စောင့်ကြည့်ဆောင်ရွက်သွားရန် လိုအပ်သည်များကို မှာကြားသည်။

ထို့နောက် နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီဥက္ကဋ္ဌ နိုင်ငံတော်ဝန်ကြီးချုပ်နှင့် အဖွဲ့ဝင်များသည် လွန်ခဲ့သည့်နှစ်ပေါင်းများစွာက မြန်မာ့မီးရထားတွင် တာဝန်ထမ်းဆောင်ခဲ့သည့် ရေနွေးငွေ့သုံး မီးရထားစက်ခေါင်းများ ခင်းကျင်းပြသထားရှိမှုကို ကြည့်ရှုစစ်ဆေးပြီး ရေနွေးငွေ့သုံးမီးရထားစက်ခေါင်းများအား ပြန်လည်အသုံးပြုနိုင်ရေး ကြိုးစားဆောင်ရွက်သွားရန်နှင့် စနစ်တကျထိန်းသိမ်းထားရှိရန် လိုအပ်သည်များကို မှာကြားသည်။ ယင်းနောက် နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီဥက္ကဋ္ဌ နိုင်ငံတော်ဝန်ကြီးချုပ်က မလွှကုန်းယာဒ်ဝင်း ဇရိယာအတွင်းရှိ စက်ရုံ၊ အလုပ်ရုံများမှ မီးရထားဝန်ထမ်းများအတွက် ဂုဏ်ပြုချီးမြှင့်ငွေများကိုပေးအပ်ရာ တာဝန်ရှိသူများက လက်ခံရယူကြသည်။

မလွှကုန်းယာဒ်ဝင်းသည် ဒုတိယကမ္ဘာစစ်မတိုင်မီက ကုန်တွဲပေါင်း (၉၀၂၁) တွဲကို အသုံးပြု၍ ကုန်စည်သယ်ယူပို့ဆောင်မှုကို လုပ်ဆောင်ခဲ့ပြီး (၁၉၄၀-၁၉၄၁) ခုနှစ်တွင် ကုန်တန်ချိန် (၄,၀၁၀,၆၅၃) တန် အထိ အများဆုံး သယ်ယူပို့ဆောင်ပေးခဲ့ကြောင်း သိရှိရပြီး ကုန်ရထားတွဲဆိုင်းများ ဖွဲ့ဆင်၍ စေလွှတ်ခြင်းနှင့် လက်ခံခြင်း ပြုလုပ်ရာ၌ အဓိကကျသည့် ယာဒ်ဝင်းတစ်ခုဖြစ်သည်။ မြန်မာ့မီးရထားအနေဖြင့် ခရီးသည်နှင့်ကုန်စည်ပို့ဆောင်ရေးကဏ္ဍတွင် နိုင်ငံတော်နှင့် ပြည်သူတို့အားထားနိုင်သည့် ရထားလုပ်ငန်းတစ်ခုအဖြစ် ရပ်တည်နိုင်ရေး ရည်မှန်းချက်ထား ဆောင်ရွက်လျက်ရှိရာတွင် မလွှကုန်းယာဒ်ဝင်းသည် အဓိကကျသည့် ယာဒ်ဝင်းတစ်ခုဖြစ်ပြီး စက်ခေါင်းများ မွမ်းမံပြုပြင်သည့် ဒီဇယ်စက်ခေါင်းပြင်စက်ရုံ၊ ကုန်တွဲပြင်အလုပ်ရုံများလည်း တည်ရှိရာနေရာတစ်ခု ဖြစ်သည်။ ထို့ပြင် ရထားလမ်းတံတားများ၊ ကားလမ်းခုံးကျော်တံတားများအတွက် လိုအပ်သည့် တံတားပေါင်များ ထုတ်လုပ်ပေးလျက်ရှိသော တံတားပေါင်အလုပ်ရုံနှင့် စက်ယန္တရားကြီးများကို မွမ်းမံထိန်းသိမ်းခြင်းလုပ်ငန်းများဆောင်ရွက်လျက်ရှိသည့် ယန္တရားအလုပ်ရုံများ တည်ရှိရာနေရာလည်း ဖြစ်ကာ နိုင်ငံတော်၏ခရီးသည်နှင့်ကုန်စည်ပို့ဆောင်ရေးကဏ္ဍ ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်ရေးအတွက်သမိုင်းကြောင်းအစဉ်အလာကောင်းစွာဖြင့် အစဉ်အဆက်ဆောင်ရွက်ခဲ့သည့် မလွှကုန်းယာဒ်ဝင်းဇရိယာသည် မြန်မာ့မီးရထားအတွက် အရေးပါသည့်နေရာတစ်ခု ဖြစ်ကြောင်း သတင်းရရှိသည်။ **သတင်းစဉ်**

နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီဥက္ကဋ္ဌ နိုင်ငံတော်ဝန်ကြီးချုပ် ဗိုလ်ချုပ်မှူးကြီးမင်းအောင်လှိုင်နှင့်အဖွဲ့ဝင်များ လွန်ခဲ့သည့် နှစ်ပေါင်းများစွာက မြန်မာ့မီးရထားတွင်တာဝန်ထမ်းဆောင်ခဲ့သည့် ရေနွေးငွေ့သုံး မီးရထားစက်ခေါင်းများ ခင်းကျင်းပြသထားမှုကို ကြည့်ရှုစစ်ဆေးစဉ်

နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီဥက္ကဋ္ဌ နိုင်ငံတော်ဝန်ကြီးချုပ် ဗိုလ်ချုပ်မှူးကြီး မင်းအောင်လှိုင် ရွှေညောင်–တောင်ကြီး–နောင်ကားလမ်းခွဲ–ပင်းပက် ရထားလမ်းပိုင်း ဖွင့်လှစ်ခြင်းအခမ်းအနားသို့ တက်ရောက်ချီးမြှင့်

ရထားလမ်းပိုင်းအဆင့်မြှင့်တင်ခြင်းနှင့် အသစ်တည်ဆောက်ခြင်းတို့ကို ပြည့်စုံအောင်မြင်အောင် ကြိုးပမ်းစွမ်းဆောင်ပေးခဲ့ကြသည့်မြန်မာ့မီးရထားမှ ဝန်ထမ်းများအားလုံးကို ဂုဏ်ယူအသိအမှတ်ပြု

နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီ ဥက္ကဋ္ဌ နိုင်ငံတော်ဝန်ကြီးချုပ် ဗိုလ်ချုပ်မှူးကြီးမင်းအောင်လှိုင်၊ ဇနီး ဒေါ်ကြူကြူလှနှင့် အဖွဲ့ဝင်များ တောင်ကြီးဘူတာမှ ပင်းပက်ဘူတာသို့ ပြေးဆွဲမည့် ရထားပေါ်တွင် စီးနင်းလိုက်ပါသွားကြသည့် ဒေသခံ တိုင်းရင်းသားပြည်သူများအား လက်ဝှေ့ယမ်းပြ နှုတ်ဆက်စဉ်

ရွှေညောင်–တောင်ကြီး–နောင်ကားလမ်းခွဲ–ပင်းပက် ရထားလမ်းပိုင်း ဖွင့်လှစ်ခြင်းအခမ်းအနားကို ၂၀၂၃ ခုနှစ် အောက်တိုဘာ ၂၂ ရက်နံနက်ပိုင်းတွင် တောင်ကြီးမြို့ဘူတာရုံ၌ ကျင်းပပြုလုပ်ရာ နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီဥက္ကဋ္ဌ နိုင်ငံတော်ဝန်ကြီးချုပ် ဗိုလ်ချုပ်မှူးကြီး မင်းအောင်လှိုင် တက်ရောက် ဖွင့်လှစ်ပေးပြီး အမှာစကား ပြောကြားသည်။

အဆိုပါ အခမ်းအနားသို့ နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီဥက္ကဋ္ဌ နိုင်ငံတော်ဝန်ကြီးချုပ်နှင့်အတူ ဇနီးဒေါ်ကြူကြူလှ၊ ကောင်စီတွဲဖက် အတွင်းရေးမှူးနှင့်ဇနီး၊ ကောင်စီဝင်များနှင့် ဇနီးများ၊ ပြည်ထောင်စုဝန်ကြီးများနှင့်ဇနီးများ၊ ရှမ်းပြည်နယ်ဝန်ကြီးချုပ်၊ ကာကွယ်ရေးဦးစီးချုပ်ရုံးမှ အဆင့်မြင့်တပ်မတော်အရာရှိကြီးများ၊ အရှေ့ပိုင်းတိုင်းစစ်ဌာနချုပ်တိုင်းမှူး၊ ပြည်နယ်အဆင့်ဌာနဆိုင်ရာတာဝန်ရှိသူများ၊ ဖိတ်ကြားထားသည့် ဧည့်သည်တော်များ၊ ဒေသခံတိုင်းရင်းသားပြည်သူများ တက်ရောက်ကြသည်။

ဦးစွာ နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီဥက္ကဋ္ဌနိုင်ငံတော်ဝန်ကြီးချုပ်နှင့်ဇနီး၊ အခမ်းအနား တက်ရောက်လာကြသူများသည် အခမ်းအနား ကျင်းပပြုလုပ်မည့် တောင်ကြီးဘူတာသို့ ရောက်ရှိကြရာ တာဝန်ရှိသူများနှင့် ဒေသခံတိုင်းရင်းသားပြည်သူတို့က လှိုက်လှဲနွေးထွေးစွာကြိုဆိုနှုတ်ဆက်ကြသည်။

ထို့နောက် နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီဥက္ကဋ္ဌ နိုင်ငံတော်ဝန်ကြီးချုပ်က ရွှေညောင်– တောင်ကြီး– နောင်ကားလမ်းခွဲ –ပင်းပက် ရထားလမ်းပိုင်း ဖွင့်လှစ်ခြင်း အထိမ်းအမှတ်အဖြစ် အမှာစကားပြောကြားရာတွင် ယနေ့သည် ပို့ဆောင်ရေးနှင့်ဆက်သွယ်ရေးဝန်ကြီးဌာန မြန်မာ့မီးရထားက ရှမ်းပြည်နယ်အတွင်း အရှည် ၂၁ ဒသမ ၇၂ မိုင်ရှိသည့် ရွှေညောင်–တောင်ကြီးရထားလမ်းပိုင်း အဆင့်မြှင့်တင်ခြင်း လုပ်ငန်းများ ပြီးစီးမှုနှင့်အတူ အရှည် ၁၀ ဒသမ ၇၈ မိုင်ရှိသည့် နောင်ကားလမ်းခွဲ–ပင်းပက်ရထားလမ်းပိုင်းသစ်ဖွင့်လှစ်သည့်ဖွင့်ပွဲအခမ်းအနားဖြစ်သဖြင့် ရှမ်းပြည်နယ်မှ ဒေသခံတိုင်းရင်းသားပြည်သူများအတွက်ရော၊ တစ်နိုင်ငံလုံးမှ မြန်မာပြည်သူများ အားလုံးအတွက်ပါ မင်္ဂလာအပေါင်းနှင့် ပြည့်စုံပြီး ထူးထူးခြားခြား ဂုဏ်ပြုမှတ်တမ်းတင်ရမည့် နေ့တစ်နေ့ ဖြစ်ပါကြောင်း၊ ယခုကဲ့သို့ မင်္ဂလာနေ့မြတ်အခါသမယတွင် ယခုဖွင့်ပွဲကို တက်ရောက်လာကြသူများ၊ ဒေသခံမိဘပြည်သူများအားလုံး ကိုယ်စိတ်နှစ်ဖြာ ကျန်းမာရွှင်လန်း ချမ်းမြေ့ပါစေကြောင်းနှင့် မြန်မာ့မီးရထား၏အများပြည်သူ သယ်ယူပို့ဆောင်ရေးလုပ်ငန်းများ ဆတက်ထမ်းပိုး တိုးတက်အောင်မြင်ပါစေ

နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီ ဥက္ကဋ္ဌ နိုင်ငံတော်ဝန်ကြီးချုပ် ဗိုလ်ချုပ်မှူးကြီးမင်းအောင်လှိုင် ရွှေညောင်-တောင်ကြီး-နောင်ကားလမ်းခွဲ-ပင်းပက် ရထားလမ်းပိုင်း ဖွင့်လှစ်ခြင်းအခမ်းအနားတွင် အမှာစကား ပြောကြားစဉ်

နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီ ဥက္ကဋ္ဌ နိုင်ငံတော်ဝန်ကြီးချုပ် ဗိုလ်ချုပ်မှူးကြီးမင်းအောင်လှိုင်ထံသို့ နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီအဖွဲ့ဝင် ဒုတိယဝန်ကြီးချုပ်နှင့် ပို့ဆောင်ရေးနှင့်ဆက်သွယ်ရေးဝန်ကြီးဌာန ပြည်ထောင်စုဝန်ကြီး ဗိုလ်ချုပ်ကြီးမြထွန်းဦးက ရွှေညောင်-တောင်ကြီး-နောင်ကားလမ်းခွဲ-ပင်းပက် ရထားလမ်းပိုင်းဖွင့်လှစ်ခြင်း အထိမ်းအမှတ် လက်ဆောင်ကိုဂါရဝပြုပေးအပ်စဉ်

ကြောင်း ဆုမွန်တောင်းရင်း နှုတ်ခွန်းဆက်သအပ်ပါကြောင်း။

အရှေ့တောင်အာရှ၏ သက်တမ်းအရင့်ဆုံး ရထားပို့ဆောင်ရေး လုပ်ငန်းကို ပိုင်ဆိုင်သည့် နိုင်ငံဖြစ်

ရထားပို့ဆောင်ရေး လုပ်ငန်းသည် မြန်မာ့သမိုင်း၏ အထင်ကရ ဇာတ်ကောင်တစ်ဦးဖြစ်ပြီး အများပြည်သူသယ်ယူပို့ဆောင်ရေး (Public Transport) နှင့် ပတ်သက်လာပါက ပထမဦးဆုံးနှင့် ရှေးအကျဆုံး Transport Mode တစ်ခုဖြစ်ပါကြောင်း၊ ယနေ့ဆိုပါက နှစ်ပေါင်း (၁၄၆) နှစ်ကျော် သက်တမ်းရှိခဲ့ပြီဖြစ်သည့်အတွက် ကျွန်တော်တို့မြန်မာနိုင်ငံသည် အရှေ့တောင်အာရှ၏သက်တမ်းအရင့်ဆုံး ရထားပို့ဆောင်ရေးလုပ်ငန်းကို ပိုင်ဆိုင်သည့် နိုင်ငံလည်း ဖြစ်ပါကြောင်း။

နိုင်ငံတစ်နိုင်ငံကို ခေတ်မီဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်အောင် ဆောင်ရွက်ရာတွင် လမ်းပန်းဆက်သွယ်ရေးနှင့် သယ်ယူပို့ဆောင်ရေးကဏ္ဍသည် အလွန်အရေးပါသည့်ကဏ္ဍကြီးတစ်ရပ်ဖြစ်ပါကြောင်း၊ ဒီထက်ပိုပြီး ပြောရမည်ဆိုပါက အခြေခံလူတန်းစား ပြည်သူအများစုကြီး အားကိုးအားထား အသုံးပြုနေရသည့် ရထားသယ်ယူပို့ဆောင်ရေးလုပ်ငန်းသည် အခြေခံအကျဆုံးနှင့် အရေးကြီးဆုံးဖြစ်သည်ဟုဆိုနိုင်ပါကြောင်း၊ မြန်မာ့မီးရထားအနေနှင့် ခေတ်စနစ်ပေါင်းများစွာ၊ အခက်အခဲပေါင်းများစွာကို ကြံ့ကြံ့ခံ ရင်ဆိုင်ကျော်လွှားခဲ့ပြီး ခေါက်ရှာငှက်ပျံသကဲ့သို့ နိမ့်တစ်ခါမြင့်တစ်လှည့်အောင်မြင်မှု၊ဆုံးရှုံးမှုများစွာကိုဖြတ်သန်းခဲ့ရသည့်အတွက် ယနေ့အချိန်တွင် အတွေ့အကြုံရင့်ကျက်သည့် ဌာနကြီးတစ်ခုအဖြစ် ရှုမြင်ရမည် ဖြစ်ပါကြောင်း၊ အထူးသဖြင့် စရိတ်စက သက်သက်သာသာဖြင့် ခရီးသည်အများအပြားကို သက်သောင့်သက်သာဖြင့် လိုရာခရီးကို ပို့ဆောင်ပေးနိုင်သကဲ့သို့ ကုန်စည် အမြောက်အမြားကိုလည်း ရထားလမ်းကွန်ရက်ရှိရာ ဒေသအသီးသီးကို စရိတ်ကျဉ်းကျဉ်းဖြင့် အချိန်တိုအတွင်းပို့ဆောင်ပေးနိုင်ခြင်းသည် မြန်မာ့မီးရထား၏ ထင်ရှားသည့် အားသာချက်ဖြစ်ပါကြောင်း။

ရထားလုပ်ငန်းသည် နိုင်ငံအတွက်

နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီ ဥက္ကဋ္ဌ နိုင်ငံတော်ဝန်ကြီးချုပ် ဗိုလ်ချုပ်မှူးကြီးမင်းအောင်လှိုင် တောင်ကြီးဘူတာမှ ပင်းပက်ဘူတာသို့ ပြေးဆွဲထွက်ခွာမည့် ရထားစက်ခေါင်းနှင့် တောင်ကြီးဘူတာမှ ပေါမူဘူတာသို့ ပြေးဆွဲထွက်ခွာမည့် ရထားစက်ခေါင်းတို့အား အမွှေးနံ့သာရည်များဖြင့် ပက်ဖျန်းပေးစဉ်

မဟာဗျူဟာအရ အရေးကြီးသည့် လုပ်ငန်းဖြစ်ပါကြောင်း၊ ရထားသည် ကားနှင့်နှိုင်းယှဉ်ပါက တူညီသောကုန်စည်ပမာဏနှင့် အကွာအဝေးအတွက် လောင်စာဆီ လေးပုံတစ်ပုံမှ ခြောက်ပုံတစ်ပုံသာ ကုန်ကျသည့်အတွက် လေထုညစ်ညမ်းမှုနှင့် သဘာဝပတ်ဝန်းကျင်ထိခိုက်မှုကို လျော့ပါးသက်သာစေသကဲ့သို့ ခရီးသည်နှင့် ကုန်စည်အမြောက်အမြားသယ်ယူပို့ဆောင်နိုင်သည့်အတွက် ယာဉ်ကြောကျပ်တည်းမှုဖြစ်ပေါ်နေသည့်မြို့ကြီးများ၌ မဖြစ်မနေ အားထားအသုံးပြုနေရသည့် အားသာချက်ကြောင့် ရထားလုပ်ငန်းဆက်လက်ရှင်သန်နိုင်ရေးအတွက် နိုင်ငံအစိုးရ အသီးသီးက နည်းအမျိုးမျိုးဖြင့် ပံ့ပိုးထောက်ကူပေးထားကြောင်းကိုလည်း လေ့လာတွေ့ရှိရပါကြောင်း။

ထို့ကြောင့် မိမိတို့အစိုးရ တာဝန်ယူပြီးသည့်နောက်တွင် ရထားလုပ်ငန်း ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်ရေးအတွက် ယခင်အစိုးရလက်ထက် မပြီးပြတ်ခဲ့သည့်လုပ်ငန်းများကိုဆက်လက်အကောင်အထည်ဖော်ဆောင်ရွက်ပေးလျက်ရှိသကဲ့သို့ ပြည်သူများအတွက် လိုအပ်မည့်စီမံကိန်းအသစ်များကိုလည်း ဖြည့်ဆည်းဆောင်ရွက်ပေးလျက်ရှိပါကြောင်း၊ မိမိကိုယ်တိုင် တာဝန်ရှိသူများနှင့် မကြာခဏတွေ့ဆုံပြီးရထားလုပ်ငန်းဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်ရေး

နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီဝင် ဒုတိယဝန်ကြီးချုပ်နှင့် ပို့ဆောင်ရေးနှင့်ဆက်သွယ်ရေးဝန်ကြီးဌာန ပြည်ထောင်စုဝန်ကြီး ဗိုလ်ချုပ်ကြီးမြထွန်းဦး ရထားလမ်းပိုင်းဆိုင်ရာများ ရှင်းလင်းတင်ပြစဉ်

အတွက် လိုအပ်သည့် ပံ့ပိုးဖြည့်ဆည်းမှာကြားမှုများ စဉ်ဆက်မပြတ် ဆောင်ရွက်လျက်ရှိပါကြောင်း၊ ရထားလမ်းများ ကြံ့ခိုင်ကောင်းမွန်အောင် ပြုပြင်ထိန်းသိမ်းဆောင်ရွက်ရာ၌ သတ်မှတ်ထားသည့် စံချိန်စံညွှန်းများအတိုင်း တိကျစွာလိုက်နာပြီး ရေရှည်အတွက် မျှော်မှန်း စဉ်းစားဆောင်ရွက်ရန်၊ ပြည်တွင်းအင်ဂျင်နီယာပညာရှင်များကို အဓိကအားထား အသုံးပြုပြီး နည်းပညာများ တိုးတက်လာအောင် ဆောင်ရွက်ရန်၊ အနာဂတ်တွင် လျှပ်စစ်ရထားပြေးဆွဲနိုင်ရေး ကြိုတင်ပြင်ဆင်မှုလုပ်ငန်းများ ဆောင်ရွက်ရန်၊ စက်ခေါင်းနှင့်တွဲများ တည်ဆောက်ရေးအတွက် လိုအပ်သည့် ပစ္စည်းများ ပြည်ပမှဝယ်ယူမှုကို တဖြည်းဖြည်း လျှော့ချပြီး ပြည်တွင်း၌ ထုတ်လုပ်တည်ဆောက်နိုင်ရန် သုတေသနပြု နည်းပညာများ လေ့လာပြီး ကြိုးပမ်းဆောင်ရွက်သွားရန် စသည်များကို မှာကြားထားပြီး ဖြစ်ပါကြောင်း၊ နိုင်ငံတော်အနေဖြင့်ရနိုင်သမျှဘဏ္ဍာငွေများကိုအသုံးပြုပြီး ရထားလမ်းပိုင်းအလိုက် အဆင့်မြှင့်တင်မွမ်းမံခြင်း၊ ရထားတွဲများပြုပြင် ထိန်းသိမ်းခြင်း၊တွဲသစ်များတည်ဆောက်တပ်ဆင်ခြင်း၊ ဘူတာရုံများ အဆင့်မြှင့်တင် တည်ဆောက်ခြင်းလုပ်ငန်းများကို အလေးထားဆောင်ရွက်ပေးလျက် ရှိပါကြောင်း၊ ထိုသို့ဖြည့်ဆည်းဆောင်ရွက်ပေးမှုများ၏ ရလဒ်အသီးအပွင့်တစ်ခုအဖြစ် ယနေ့ဒီရထားလမ်းပိုင်းအသစ်ကို ဖွင့်လှစ်နိုင်ခဲ့ခြင်းပင် ဖြစ်ပါကြောင်း။

ယခုအခါ တောင်ကြီး - ဆိုက်ခေါင်ရထားလမ်းပိုင်းအတွင်းရှိ နောင်ကားလမ်းခွဲဘူတာမှတစ်ဆင့် ဟိုပုံးမြို့အနီး ပင်းပက်အထိ အရှည် ၁၀ ဒသမ ၇၈ မိုင်ကိုအောင်မြင်စွာ တိုးချဲ့ဖောက်လုပ်နိုင်ခဲ့ပြီ ဖြစ်ပါကြောင်း၊

အဆိုပါ ရထားလမ်းပိုင်းအသစ် ဖောက်လုပ်ခြင်းနှင့်အတူ လမ်းပိုင်းအတွင်း အဓိကကျသည့် ရွှေညောင်– တောင်ကြီးရထားလမ်းပိုင်းသည် ၁၉၉၇ ခုနှစ် ဒီဇင်ဘာလက စတင်ဖွင့်လှစ်ခဲ့သော်လည်း အကြောင်းအမျိုးမျိုးကြောင့် အကျိုးရှိစွာ အသုံးမပြုနိုင်ပါကြောင်း၊ ထို့ကြောင့်ရထားလမ်းကွေ့နှင့်ဆင်ခြေလျှောများ ပြေပြစ်ပြီး ပိုမိုကြံ့ခိုင်မှုရှိစေရန်၊ ခရီးသည်နှင့် ကုန်စည်များ လုံခြုံစိတ်ချစွာ ဝန်ချိန်ပြည့် သယ်ယူပို့ဆောင်ပေးနိုင်ရန် ရည်ရွယ်ပြီး ရထားလမ်း အဆင့်မြှင့်တင်ခြင်းလုပ်ငန်းများကို တစ်ပါတည်း ဆောင်ရွက်ပြီးစီးခဲ့ခြင်း ဖြစ်ပါကြောင်း။

ခရီးသည်နှင့်ကုန်စည်ရရှိမှုအပေါ် မူတည်ပြီး ပြေးဆွဲပေးသွားမည် ဖြစ်သည့်အတွက် ထင်ရှားမြင်သာသည့် အကျိုးရလဒ်ကို လက်တွေ့ခံစား နိုင်ကြတော့မည်ဖြစ်

အဆိုပါ လမ်းပိုင်းအဆင့်မြှင့်တင်ခြင်းနှင့် လမ်းပိုင်းအသစ် တည်ဆောက်ဖွင့်လှစ်ခြင်းများဆောင်ရွက်ပြီးချိန်၌ ပင်းပက်သံမဏိစက်ရုံမှ သံရိုင်းကုန်ကြမ်းများကို လိုရာအရောက် သက်သာလွယ်ကူစွာ သယ်ယူပို့ဆောင်ပေးနိုင်မည်ဖြစ်သည့်အပြင် ဒေသခံပြည်သူများ အလုပ်အကိုင်အခွင့်အလမ်းများ ရရှိစေခြင်း၊ ဒေသတွင်းမှ ကုန်စည်များကို ရထားဖြင့် ကုန်ကျစရိတ် သက်သာစွာ ပို့ဆောင်နိုင်ခြင်း၊စက်မှုကုန်ကြမ်းများကိုကုန်ချောထုတ်လုပ်ရာ ဒေသအရောက် လွယ်ကူစွာ ပို့ဆောင်ပေးနိုင်သည့်အတွက် စက်မှုလုပ်ငန်းများဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်ရေးကိုအထောက်အကူပြုနိုင်ခြင်း၊ သဘာဝပတ်ဝန်းကျင်ထိခိုက်မှု အနည်းဆုံးဖြစ်သည့် ရထားပို့ဆောင်ရေးလုပ်ငန်းကို အသုံးပြုခြင်းအားဖြင့် တောင်တန်းဒေသ၏ သဘာဝပတ်ဝန်းကျင်ကို ရေရှည်တည်တံ့အောင် ထိန်းသိမ်းနိုင်ခြင်းနှင့် ဒေသတွင်းလူမှုစီးပွားဘဝများဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်လာစေခြင်းစသည့် အကျိုးကျေးဇူးများကို ရရှိခံစားနိုင်ကြမည်ဖြစ်ပါကြောင်း၊ ထို့အပြင် ယနေ့ဖွင့်လှစ်သည့် ရွှေညောင်–တောင်ကြီး –နောင်ကားလမ်းခွဲ –ပင်းပက်လမ်းပိုင်းတွင် တောင်ကြီးဘူတာကို အခြေပြုပြီး တောင်ကြီး–ရွှေညောင်ရထား၊ တောင်ကြီး –ပင်းပက်–ဆိုက်ခေါင်ရထားများကို ခရီးသည်နှင့် ကုန်စည်ရရှိမှုအပေါ် မူတည်ပြီး ပြေးဆွဲပေးသွားမည်ဖြစ်သည့် အတွက် ထင်ရှားမြင်သာသည့် အကျိုးရလဒ်ကို လက်တွေ့ ခံစားနိုင်ကြတော့မည် ဖြစ်ပါကြောင်း။

မြန်မာ့မီးရထားသည် နိုင်ငံပိုင်စီးပွားရေးအဖွဲ့အစည်းဖြစ်သည်နှင့်အညီ ခရီးသည်နှင့် ကုန်စည်များကို ဈေးနှုန်းသက်သာစွာနှင့် လုံခြုံချောမွေ့စွာ သယ်ယူပို့ဆောင်ပေးရင်း နိုင်ငံတော်၏ ဘက်စုံကဏ္ဍစုံဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်ရေးအတွက် အထောက်အကူပြုနိုင်စေရန်၊ တစ်ချိန်တည်း၌ လူ၊ပစ္စည်း၊ငွေကြေးစသည့် ရှိရင်းစွဲ အရင်းအမြစ်များကို လေလွင့်ဆုံးရှုံးမှုမရှိစေဘဲ အကျိုးရှိထိရောက်စွာ အသုံးချနိုင်အောင် ကြိုးပမ်းဆောင်ရွက်ကြရမည် ဖြစ်ပါကြောင်း၊ ထို့ပြင် ဈေးကွက်စီးပွားရေးမူဝါဒနှင့်အညီ ယှဉ်ပြိုင်နေရသည့် ယနေ့အချိန်အခါမျိုး၌ စီးပွားရေးဆန်ဆန်ယှဉ်ပြိုင်နိုင်ပြီး ခရီးသည်နှင့် ကုန်စည်များကို ကုန်ကျစရိတ်သက်သာစွာ သဘာဝပတ်ဝန်းကျင်

ရွှေညောင်–တောင်ကြီး–နောင်ကားလမ်းခွဲ–ပင်းပက် ရထားလမ်းပိုင်းကို ကောင်စီတွဲဖက်အတွင်းရေးမှူး၊ နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေး ကောင်စီဝင် ဒုတိယဝန်ကြီးချုပ်နှင့် ပို့ဆောင်ရေးနှင့်ဆက်သွယ်ရေးဝန်ကြီးဌာန ပြည်ထောင်စုဝန်ကြီး ဗိုလ်ချုပ်ကြီးမြထွန်းဦး၊ ကောင်စီဝင် ဗိုလ်ချုပ်ကြီးမောင်မောင်အေး၊ ဒုတိယဗိုလ်ချုပ်ကြီး ညိုစောနှင့် ရှမ်းပြည်နယ်ဝန်ကြီးချုပ်တို့က ဖဲကြိုးဖြတ်ဖွင့်လှစ်ပေးစဉ်

နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီ ဥက္ကဋ္ဌ နိုင်ငံတော်ဝန်ကြီးချုပ် ဗိုလ်ချုပ်မှူးကြီးမင်းအောင်လှိုင် ဒေသခံတိုင်းရင်းသားရိုးရာ အကအလှအဖွဲ့များအား ဂုဏ်ပြုချီးမြှင့်ငွေများ ပေးအပ်ချီးမြှင့်စဉ်

ထိခိုက်မှုအနည်းဆုံးဖြင့် သယ်ယူပို့ဆောင်ပေးနိုင်သည့် လုပ်ငန်းကြီးတစ်ရပ်ဖြစ်လာစေရေးကိုလည်း မြန်မာ့မီးရထားဝန်ထမ်းတိုင်းက မျှော်မှန်းကြိုးပမ်း ဆောင်ရွက်ကြရမည်ဖြစ်ပါကြောင်း။

ထို့ပြင် ခရီးသည်နှင့် ကုန်စည်ပို့ဆောင်သူများ စိတ်ချမ်းမြေ့အဆင်ပြေရေး၊ မတော်တဆမှုများ လျော့နည်းပပျောက်ရေး၊ ရထားများ အချိန်မှန်ကန်ရေး၊ ရထားလမ်းများ ပိုမိုတောင့်တင်းခိုင်မာရေး၊ ဝင်ငွေတိုးရေးနှင့် သုံးငွေလျော့နည်းရေး၊ စက်ခေါင်းနှင့်တွဲ ချွတ်ယွင်းမှုများ လျော့နည်းကျဆင်းရေး၊ ရထားဝန်ဆောင်မှုများ တိုးတက်ကောင်းမွန်ရေး စသည့် ရည်မှန်းချက်များကို မြန်မာ့မီးရထားဝန်ထမ်းအဆင့် အားလုံးက တက်ညီလက်ညီ၊ စည်းလုံးညီညွတ်စွာဖြင့် မိမိကိုယ်ပိုင်စီးပွားရေးပမာ ခံယူကြိုးပမ်း ဆောင်ရွက်သွားကြရမည် ဖြစ်ပါကြောင်း။

တောင်ကြီးမြို့သည် ရှမ်းပြည်နယ်၏ မြို့တော်ဖြစ်ပြီး ကုန်သွယ်စီးပွားလုပ်ငန်း၊ ခရီးသွားလုပ်ငန်း၊ စိုက်ပျိုးရေးနှင့်စက်မှုလုပ်ငန်းများ ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်သည့် အချက်အချာဒေသဖြစ်ပါကြောင်း၊ ထို့ပြင် တိုင်းရင်းသားပေါင်းစုံ လူဦးရေ (၄) သိန်းကျော် မှီတင်းနေထိုင်သည့် မြို့တော်ကြီးလည်း ဖြစ်ပါကြောင်း၊ တောင်ကြီးဒေသကို ဗဟိုပြုပြီး ရှမ်းပြည်နယ်ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်ရေးအတွက် ယခုရထားလမ်းပိုင်း အဆင့်မြှင့်တင်ခြင်းနှင့် အသစ်တည်ဆောက်ခြင်းတို့ကိုပြည့်စုံအောင်မြင်အောင် ကြိုးပမ်းစွမ်းဆောင်ပေးခဲ့ကြသည့် မြန်မာ့မီးရထားမှ ဝန်ထမ်းများအားလုံးကို ဂုဏ်ယူအသိအမှတ်ပြုပါကြောင်းနှင့် နိုင်ငံပိုင်စီးပွားရေးအဖွဲ့အစည်းတစ်ခုအဖြစ် ရေရှည်ရှင်သန်ရပ်တည်ပြီး နိုင်ငံ့အကျိုး၊ ပြည်သူ့အကျိုးကို စွမ်းစွမ်းတမံ ကျေပွန်အောင်မြင်စွာ ထမ်းဆောင်နိုင်ရေးအတွက် မြန်မာ့မီးရထားဝန်ထမ်းများအားလုံး ကိုယ်စွမ်း၊ ဉာဏ်စွမ်းရှိသမျှ ဝိုင်းဝန်းကြိုးပမ်း ဆောင်ရွက်ကြရန် တိုက်တွန်းလိုပါကြောင်း ပြောကြားသည်။

နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီ ဥက္ကဋ္ဌ နိုင်ငံတော်ဝန်ကြီးချုပ် ဗိုလ်ချုပ်မှူးကြီးမင်းအောင်လှိုင် တောင်ကြီးဘူတာမှ ပေါ်မူဘူတာသို့ ထွက်ခွာသည့် ရထားပေါ်၌ စီးနင်းလိုက်ပါသူများအား ရင်းရင်းနှီးနှီး လိုက်လံနှုတ်ဆက်စဉ်

နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီ ဥက္ကဋ္ဌ နိုင်ငံတော်ဝန်ကြီးချုပ် ဗိုလ်ချုပ်မှူးကြီးမင်းအောင်လှိုင်နှင့် ဇနီး ဒေါ်ကြူကြူလှ
တောင်ကြီးဘူတာမှပေါ်မူဘူတာသို့ ပြေးဆွဲထွက်ခွာမည့် ရထားတွဲဆိုင်းပေါ်တွင် လိုက်ပါစီးနင်းကြစဉ်

ယင်းနောက် နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီအဖွဲ့ဝင်၊ ဒုတိယဝန်ကြီးချုပ်နှင့် ပို့ဆောင်ရေးနှင့် ဆက်သွယ်ရေးဝန်ကြီးဌာန ပြည်ထောင်စုဝန်ကြီးဗိုလ်ချုပ်ကြီးမြထွန်းဦးက ရွှေညောင်-တောင်ကြီး-နောင်ကားလမ်းခွဲ-ပင်းပက် ရထားလမ်းပိုင်းဆိုင်ရာများကို ရှင်းလင်းတင်ပြသည်။

ထို့နောက် နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီဥက္ကဋ္ဌ နိုင်ငံတော်ဝန်ကြီးချုပ်ထံသို့ နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီအဖွဲ့ဝင်၊ ဒုတိယဝန်ကြီးချုပ်နှင့် ပို့ဆောင်ရေးနှင့် ဆက်သွယ်ရေးဝန်ကြီးဌာန ပြည်ထောင်စုဝန်ကြီးက ရွှေညောင်-တောင်ကြီး-နောင်ကားလမ်းခွဲ-ပင်းပက်ရထားလမ်းပိုင်း ဖွင့်လှစ်ခြင်း အထိမ်းအမှတ် လက်ဆောင်ကို ဂါရဝပြုပေးအပ်သည်။

ယင်းနောက် ရွှေညောင်-တောင်ကြီး-နောင်ကားလမ်းခွဲ-ပင်းပက် ရထားလမ်းပိုင်းကို ကောင်စီတွဲဖက် အတွင်းရေးမှူး၊ နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီဝင်၊ ဒုတိယဝန်ကြီးချုပ်နှင့် ပို့ဆောင်ရေးနှင့် ဆက်သွယ်ရေးဝန်ကြီးဌာန ပြည်ထောင်စုဝန်ကြီး၊ကောင်စီဝင်ဗိုလ်ချုပ်ကြီးမောင်မောင်အေး၊ ဒုတိယဗိုလ်ချုပ်ကြီးညိုစောနှင့် ရှမ်းပြည်နယ်ဝန်ကြီးချုပ်တို့က ဖဲကြိုးဖြတ် ဖွင့်လှစ်ပေးကြသည်။ ထိုသို့ ဖဲကြိုးဖြတ်ဖွင့်လှစ်ပေးစဉ် ဒေသခံတိုင်းရင်းသားပြည်သူများက ရိုးရာအိုးစည်များ တီးခတ်၍ ရှမ်းရိုးရာအကအလှများဖြင့်လည်းကောင်း၊ ကျောင်းသားကျောင်းသူများက ဘင်ခရာတီးဝိုင်း၊ ပန်းပွားအကအလှများဖြင့်လည်းကောင်း ဂုဏ်ပြုတီးမှုတ်ကပြ ကြသည်။

၎င်းနောက် နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီဥက္ကဋ္ဌ နိုင်ငံတော်ဝန်ကြီးချုပ်နှင့် အဖွဲ့ဝင်များသည် တောင်ကြီးဘူတာမှ ပင်းပက်ဘူတာသို့ ပြေးဆွဲထွက်ခွာမည့် ရထားစက်ခေါင်းနှင့် တောင်ကြီးဘူတာမှ ပေါ်မူဘူတာသို့ ပြေးဆွဲထွက်ခွာမည့် ရထားစက်ခေါင်းတို့အား အမွှေးနံ့သာရည်များဖြင့် ပက်ဖျန်းပေး ကြသည်။

ထို့နောက် နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီဥက္ကဋ္ဌ နိုင်ငံတော်ဝန်ကြီးချုပ်နှင့် ဇနီးတို့သည် ဒေသခံတိုင်းရင်းသားရိုးရာအကအလှအဖွဲ့များနှင့် ကျောင်းသားကျောင်းသူများအား ရင်းရင်းနှီးနှီး နှုတ်ဆက်ပြီး ဂုဏ်ပြုချီးမြှင့်ငွေများ ပေးအပ်ချီးမြှင့်သည်။

ယင်းနောက် နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီဥက္ကဋ္ဌ နိုင်ငံတော်ဝန်ကြီးချုပ်နှင့် ဇနီး၊ အဖွဲ့ဝင်များသည် တောင်ကြီးဘူတာမှ ပင်းပက်ဘူတာသို့ပြေးဆွဲထွက်ခွာမည့်ရထားတွဲဆိုင်း စတင်ထွက်ခွာမှုအား ကြည့်ရှုအားပေးပြီး ရထားပေါ်တွင် စီးနင်းလိုက်ပါသွားကြသည့် ဒေသခံတိုင်းရင်းသားပြည်သူများအား လက်ဝှေ့ယမ်းပြနှုတ်ဆက်သည်။

ထို့နောက် နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီဥက္ကဋ္ဌ နိုင်ငံတော်ဝန်ကြီးချုပ်နှင့် ဇနီး ဦးဆောင်သည့်အဖွဲ့ဝင်များ၊ ဒေသခံတိုင်းရင်းသားပြည်သူများသည် တောင်ကြီး

ရွှေညောင်-တောင်ကြီး-နောင်ကားလမ်းခွဲ-ပင်းပက်
ရထားလမ်းပိုင်း တစ်နေရာကို တွေ့မြင်ရစဉ်

ဘူတာမှ ပေါ်မူဘူတာသို့ ပြေးဆွဲထွက်ခွာမည့် ရထားတွဲဆိုင်းပေါ်တွင် အတူတကွလိုက်ပါစီးနင်းခဲ့ကြပြီး တောင်ကြီးမြို့အား ရထားပေါ်မှ မြင်တွေ့ရသည့် အလှအပများ၊ တောင်ကြားလမ်းများ၊ ရထားလမ်းကြောင်းတစ်လျှောက် မြင်တွေ့ရသည့် သဘာဝရှုခင်းအလှအပများ၊ စိုက်ပျိုးရေးဆောင်ရွက်ထားရှိမှုများ၊ ထီသိမ်ဘူတာအနီး၌ ထည့်သွင်းဖောက်လုပ်ထားသည့် ရထားလမ်းအဝိုင်းပတ်ကို ရှမ်းပြည်နယ်၏ ထင်ရှားသော ဘဝသံသရာ ရထားလမ်းနှင့် တံတားပုံစံအတိုင်း ထည့်သွင်းတည်ဆောက်ထားရှိမှုများ၊ ရထားလမ်းပိုင်းနေရာအချို့အား ကျောက်သားမြေနံရံများ၊ ကျောက်တောင်များကို ဖြတ်တောက်တူးဖော်၍ ကျောက်တောင်ကြား လမ်းပိုင်းရှည်နေရာများကို ခက်ခက်ခဲခဲ ကြိုးပမ်း ဖောက်လုပ်ထားရှိမှုများကို ကြည့်ရှုခဲ့ကြပြီး လမ်းကြောင်းတစ်လျှောက်မှ ဒေသခံပြည်သူများ၏ ရင်းရင်းနှီးနှီး နှုတ်ဆက်မှုကို လက်ဝှေ့ယမ်းပြ ပြန်လည်နှုတ်ဆက်သည်။

ထိုသို့ စီးနင်းလိုက်ပါစဉ် နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီဥက္ကဋ္ဌ နိုင်ငံတော်ဝန်ကြီးချုပ်နှင့်အဖွဲ့ဝင်များသည် ရထားပေါ်တွင် စီးနင်းလိုက်ပါလာသည့် ပြည်နယ်အဆင့်ဌာနဆိုင်ရာဝန်ထမ်းများ၊ ဒေသခံတိုင်းရင်းသားပြည်သူများအား ရင်းရင်းနှီးနှီး လိုက်လံနှုတ်ဆက်ကြပြီး ဒေသခံတိုင်းရင်းသားများက အိုးစည်ဗုံမောင်းများ တီးမှုတ်၍ ဂါရဝပြုပြန်လည်နှုတ်ဆက်ကြသည်။ ထို့ပြင် မြန်မာ့မီးရထားမှ ဝန်ထမ်းများကလည်း ရထားပေါ်တွင် စီးနင်းလိုက်ပါလာသည့် ပြည်နယ်အဆင့်ဌာနဆိုင်ရာဝန်ထမ်းများ၊ ဒေသခံတိုင်းရင်းသားပြည်သူများအား အမှတ်တရလက်ဆောင်ပစ္စည်းများ ပေးအပ်ပြီး စားသောက်ဖွယ်ရာများနှင့် တည်ခင်းဧည့်ခံသည်။ ထို့နောက် နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီဥက္ကဋ္ဌ နိုင်ငံတော်ဝန်ကြီးချုပ်နှင့်အဖွဲ့ဝင်များ စီးနင်းလိုက်ပါလာသည့် ရထားတွဲသည် ပေါ်မူဘူတာသို့ ရောက်ရှိကြပြီး မီးရထားဝန်ထမ်းများအား ရင်းရင်းနှီးနှီး နှုတ်ဆက်ကာ ရထားလမ်းပိုင်းပြေးဆွဲပေးနိုင်မည့် အခြေအနေများနှင့် ပတ်သက်၍ လိုအပ်သည်များ မှာကြားသည်။

မြန်မာ့မီးရထားအနေဖြင့် မြန်မာနိုင်ငံအနှံ့အပြားတွင် တည်ရှိသည့် ရထားလမ်းကွန်ရက်တစ်လျှောက်ပြည်သူများခရီးသွားလာမှုလွယ်ကူအဆင်ပြေချောမွေ့စေရေးနှင့် ကုန်စည်များအား နေရာဒေသအနှံ့ ပို့ဆောင်နိုင်ရေးတို့အတွက်နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီဥက္ကဋ္ဌ နိုင်ငံတော်ဝန်ကြီးချုပ်၏ လမ်းညွှန်မှုဝါဒနှင့်အညီ စီစဉ်ပြေးဆွဲပို့ဆောင်လျက်ရှိကြောင်း၊ ယနေ့တွင် ဖွင့်လှစ်ခဲ့သည့် ရွှေညောင်-တောင်ကြီး-နောင်ကားလမ်းခွဲ-ပင်းပက် ရထားလမ်းပိုင်းကိုလည်း နိုင်ငံတော်အကြီးအကဲ၏ လမ်းညွှန်ချက်အရ တောင်ကြီး-ဆိုက်ခေါင် ရထားလမ်းပိုင်းအတွင်းရှိ နောင်ကားလမ်းခွဲဘူတာမှတစ်ဆင့် ပင်းပက်သို့ အရှည် ၁၀ ဒသမ ၇၈ မိုင်ကို တိုးချဲ့ဖောက်လုပ်ခဲ့ခြင်းဖြစ်ပြီး လမ်းပိုင်းအတွင်း အဓိကကျသည့် ရွှေညောင်-တောင်ကြီးအကြား ရထားလမ်းပိုင်းကို ရထားလမ်းကွေ့နှင့် ဆင်ခြေလျှောပြေပြစ်ပြီး ပိုမိုကြံ့ခိုင်မှုရှိစေရေးနှင့် ခရီးသည်နှင့် ကုန်စည်များ လုံခြုံစိတ်ချစွာ ဝန်ချိန်ပြည့်သယ်ယူပို့ဆောင်နိုင်ရန် ရထားလမ်း အဆင့်မြှင့်တင်ခြင်း လုပ်ငန်းများကို ဆောင်ရွက်ခဲ့ခြင်းဖြစ်ကြောင်း၊ ရွှေညောင်-တောင်ကြီး-နောင်ကားလမ်းခွဲ-ပင်းပက်ရထားလမ်းပိုင်းတွင် ခရီးမိုင် ၄၁ ဒသမ ၁၆ မိုင် တံတားကြီး၊ တံတားငယ် ၁၂၉ စင်းနှင့် ဘလောက်ဘူတာ ၉ ဘူတာ ပါဝင်ကြောင်း၊ ယခုကဲ့သို့ ရထားလမ်းပိုင်း အဆင့်မြှင့်တင်ခြင်းနှင့် တိုးချဲ့ဖောက်လုပ်နိုင်ခဲ့သည့်အတွက် မီးရထားလမ်းကြောင်းမှ ဒေသထွက်ကုန်စည်များကို ကုန်ကျစရိတ်သက်သာစွာ၊ အဆင်ပြေချောမွေ့စွာ သယ်ယူပို့ဆောင်ပေးနိုင်မည့်အပြင် သဘာဝပတ်ဝန်းကျင် ထိခိုက်မှု အနည်းဆုံးဖြစ်သော ရထားပို့ဆောင်ရေးကို အသုံးပြုခြင်းဖြင့် တောင်တန်းဒေသ၏ သဘာဝပတ်ဝန်းကျင် ရေရှည်တည်တံ့ရေးနှင့် ဒေသတွင်းလူမှုစီးပွားဘဝများလည်း ပိုမိုဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်လာနိုင်မည် ဖြစ်ကြောင်း သတင်းရရှိသည်။

သတင်းစဉ်

ထီသိမ်ဘူတာအနီး၌ ထည့်သွင်းဖောက်လုပ်ထားသည့် ရထားလမ်းအဝိုင်းပတ်ကိုတွေ့ရစဉ်

နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီ ဒုတိယဥက္ကဋ္ဌ ဒုတိယဝန်ကြီးချုပ် ဒုတိယဗိုလ်ချုပ်မှူးကြီး စိုးဝင်း National Database စနစ်တည်ဆောက်ရေးဦးဆောင်ကော်မတီ ပထမအကြိမ် လုပ်ငန်းညှိနှိုင်းအစည်းအဝေး တက်ရောက်အမှာစကားပြောကြား

National Database အဖြစ်တည်ဆောက်ပြီးစီးပါက နိုင်ငံသားများ၏ လူမှုဘဝလုံခြုံမှုကို ပိုမိုဆောင်ရွက်ပေးနိုင်မည်

နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီ ဒုတိယဥက္ကဋ္ဌ ဒုတိယဝန်ကြီးချုပ် ဒုတိယဗိုလ်ချုပ်မှူးကြီးစိုးဝင်း National Database စနစ်တည်ဆောက်ရေး ဦးဆောင်ကော်မတီ ပထမအကြိမ် လုပ်ငန်းညှိနှိုင်းအစည်းအဝေးတွင် အမှာစကားပြောကြားစဉ်

National Database စနစ်တည်ဆောက်ရေး ဦးဆောင်ကော်မတီ ပထမအကြိမ် လုပ်ငန်းညှိနှိုင်းအစည်းအဝေးကို ၂၀၂၃ ခုနှစ် အောက်တိုဘာ ၆ ရက် မွန်းလွဲပိုင်းတွင် နေပြည်တော်ရှိ လူဝင်မှုကြီးကြပ်ရေးနှင့် ပြည်သူ့အင်အားဝန်ကြီးဌာနရှိ အစည်းအဝေးခန်းမ၌ ကျင်းပပြုလုပ်ရာ National Database စနစ်တည်ဆောက်ရေးဦးဆောင်ကော်မတီဥက္ကဋ္ဌ နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီ ဒုတိယဥက္ကဋ္ဌ ဒုတိယဝန်ကြီးချုပ် ဒုတိယဗိုလ်ချုပ်မှူးကြီး စိုးဝင်း တက်ရောက် အမှာစကား ပြောကြားသည်။

အစည်းအဝေးသို့ ပြည်ထောင်စုဝန်ကြီးများ၊ ပြည်ထောင်စုစာရင်းစစ်ချုပ်၊ နေပြည်တော်ကောင်စီဥက္ကဋ္ဌ၊ ဒုတိယဝန်ကြီးများ ဌာနဆိုင်ရာတာဝန်ရှိသူများ၊ အသင်းအဖွဲ့များမှ ဥက္ကဋ္ဌများနှင့် တာဝန်ရှိသူများ တက်ရောက်ကြပြီး တိုင်းဒေသကြီးနှင့်ပြည်နယ်ဝန်ကြီးချုပ်များက ဗီဒီယိုကွန်ဖရင့်စနစ်ဖြင့် တက်ရောက်ကြသည်။

ဦးစွာ National Database စနစ်တည်ဆောက်ရေး ဦးဆောင်ကော်မတီဥက္ကဋ္ဌ နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီ ဒုတိယဥက္ကဋ္ဌ ဒုတိယဝန်ကြီးချုပ်က အမှာစကားပြောကြားရာတွင် ယနေ့ကမ္ဘာပေါ်တွင် လူဦးရေ သန်း ၈၀၀၀ ခန့်ရှိပြီး စစ်တမ်းများအရ သက်သေခံကတ် မရှိသူ လူဦးရေ သန်း ၁၀၀၀ ခန့်၊ သက်သေခံကတ်ရှိပြီး ဒစ်ဂျစ်တယ်သက်သေခံကတ်မရှိသူလူဦးရေသန်း ၃၄၀၀ ခန့်၊ ဒစ်ဂျစ်တယ်သက်သေခံကတ်ရှိသူ လူဦးရေ သန်း ၃၆၀၀ ခန့် ရှိကြောင်းကို တွေ့ရှိရကြောင်း။

ကမ္ဘာ့နိုင်ငံများအနက် ဒစ်ဂျစ်တယ်သက်သေခံကတ်သုံးစွဲနိုင်မှုအနေဖြင့် ဒစ်ဂျစ်တယ်သက်သေခံကတ်စနစ်နှင့် ပြည်သူ့ဝန်ဆောင်မှုလုပ်ငန်းများ ဆောင်ရွက်နိုင်သည့် နိုင်ငံ ၄၆ နိုင်ငံ၊ ဒစ်ဂျစ်တယ်သက်သေခံကတ်စနစ်သုံးစွဲပြီး ပြည်သူ့ဝန်ဆောင်မှုလုပ်ငန်းများ မဆောင်ရွက်နိုင်သည့်နိုင်ငံ ၁၁၉ နိုင်ငံ၊ ဒစ်ဂျစ်တယ်သက်သေခံကတ်စနစ် မဆောင်ရွက်နိုင်သည့် နိုင်ငံ ၃၃ နိုင်ငံ ရှိသည်ကို လေ့လာတွေ့ရှိရကြောင်း။

ပြင်ဆင်ဖွဲ့စည်း

မိမိတို့နိုင်ငံတွင်လည်း Digital စနစ်ကို ကူးပြောင်းပြီး e-Government စနစ် ပိုမိုအောင်မြင်စွာအကောင်အထည်ဖော်ဆောင်ရွက်နိုင်ရန်အတွက် National Database စနစ်တည်ဆောက်ရေးဦးဆောင်ကော်မတီကို နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီ၏ ၂၀၂၂ ခုနှစ် မေလ ၂၂ ရက် ရက်စွဲပါ အမိန့်

ကြော်ငြာစာအမှတ်၊ ၈၇/၂၀၂၂ဖြင့် ဖွဲ့စည်းခဲ့ပြီး ၂၀၂၃ ခုနှစ်၊ ဩဂုတ်လ ၁၉ ရက် ရက်စွဲပါ အမိန့်ကြော်ငြာစာအမှတ်၊ ၁၅၉/၂၀၂၃ ဖြင့် ပြင်ဆင်ဖွဲ့စည်းခဲ့ကြောင်း။

National Database စနစ် တည်ဆောက်ရေးဦးဆောင်ကော်မတီ၏လုပ်ငန်းတာဝန်များသည် e-ID စနစ် အကောင်အထည်ဖော် ဆောင်ရွက်ရန်အတွက် မူဝါဒများ ချမှတ်ခြင်း၊ လမ်းညွှန်ခြင်းနှင့်ကြီးကြပ်ခြင်း၊ ပြည်ထောင်စုဝန်ကြီးဌာနများ တစ်ခုနှင့်တစ်ခု ချိတ်ဆက်ဆောင်ရွက် အကောင်အထည်ဖော်ရန် ကြီးကြပ်လမ်းညွှန်ခြင်း၊ e-ID စနစ်အတွက် လိုအပ်သည့်နည်းလမ်းရရှိရန်အတွက် G to G ရရှိနိုင်ရေး ကူညီဆောင်ရွက်ခြင်း၊ နိုင်ငံတော်လုံခြုံရေးအရ ပြည်ပကုမ္ပဏီများ၊ အဖွဲ့အစည်းများ၊ အစိုးရများမှ တိုက်ရိုက်ဝင်ရောက် လုပ်ဆောင်မှုများ ဖြစ်ပေါ်ခြင်းမရှိစေရန် ကြီးကြပ်ခြင်း၊ နည်းပညာကျွမ်းကျင်သည့် လူ့စွမ်းအားအရင်းအမြစ်ရရှိရေး ဖြည့်တင်းဆောင်ရွက်ပေးခြင်းတို့ပင် ဖြစ်ကြောင်း။

e-Government စနစ်၏အခြေခံအကျဆုံးဖြစ်သည့် e-ID စနစ်အကောင်အထည်ဖော်ဆောင်ရွက်နိုင်ရန်အတွက်လူဝင်မှုကြီးကြပ်ရေးနှင့် ပြည်သူ့အင်အားဝန်ကြီးဌာနကို တာဝန်ခံဝန်ကြီးဌာန (Focal Ministry) အဖြစ် တာဝန်ပေးအပ်ခဲ့ပြီး အဖွဲ့ဝင် ၂၉ ဦး ပါဝင်သည့် e-ID စနစ်လုပ်ငန်းကော်မတီကို ၂၀၂၁ ခုနှစ် စက်တင်ဘာလ ၂၃ ရက်နေ့တွင် ဖွဲ့စည်းပေးခဲ့ပြီး ဖြစ်ကြောင်း။

ဆပ်ကော်မတီ ခြောက်ခု ဖွဲ့စည်း

e-ID စနစ်လုပ်ငန်းကော်မတီအောက်တွင် e-ID စနစ် အကောင်အထည်ဖော်ရေးကြီးကြပ်မှုဆပ်ကော်မတီ၊ စီမံချက်ရေးဆွဲရေးဆပ်ကော်မတီ၊ ဥပဒေနည်းဥပဒေရေးဆွဲရေးဆပ်ကော်မတီ၊ နည်းပညာနှင့်တင်ဒါရေးဆွဲရေးဆပ်ကော်မတီ၊ ဘဏ္ဍာငွေဆိုင်ရာဆပ်ကော်မတီ၊ ပြန်ကြားရေးဆိုင်ရာဆပ်ကော်မတီစသည့် ဆပ်ကော်မတီ ခြောက်ခုကိုလည်း ဖွဲ့စည်းပေးခဲ့ပြီး ဖြစ်ကြောင်း။

အဆိုပါ ကော်မတီများအနေဖြင့် e-ID စနစ်အကောင်အထည်ဖော်ဆောင်ရွက်နိုင်ရန်အတွက်နိုင်ငံတကာစံချိန်စံညွှန်းနှင့်အညီ Master Plan ရေးဆွဲခြင်း၊ System Architecture Design ရေးဆွဲခြင်း၊ ပြည်ပနည်းပညာအကြံပေးငှားရမ်းရာတွင်လိုက်နာရမည့် လုပ်ငန်းလမ်းညွှန် (ToR) ရေးဆွဲခြင်းနှင့် ၁၉၄၉ ခုနှစ် ပြည်ထောင်စုမြန်မာနိုင်ငံအတွင်း နေထိုင်သူများ မှတ်ပုံတင်ရေးအက်ဥပဒေနှင့် ၁၉၅၁ ခုနှစ် ပြည်ထောင်စုမြန်မာနိုင်ငံအတွင်း နေထိုင်သူများ မှတ်ပုံတင်ရေး နည်းဥပဒေတို့ကို အခြေခံပြီး ပြည်ထောင်စုမြန်မာနိုင်ငံအတွင်း နေထိုင်သူများ မှတ်ပုံတင်ခြင်းကို အီလက်ထရောနစ်စနစ်နှင့် ဆောင်ရွက်ခြင်းဆိုင်ရာ နည်းဥပဒေများ (မူကြမ်း) ကိုလည်း ရေးဆွဲနိုင်ခဲ့ကြောင်း။

အဆင့် (၅)ဆင့်နှင့် အကောင်အထည်ဖော်ဆောင်ရွက်သွားမည်

e-ID စနစ်ကို အကောင်အထည်ဖော်ဆောင်ရွက်သည့်နေရာတွင် ကိုယ်ရေးအချက်အလက်များ (Biographic Data) ကောက်ယူပြီး Database အတွင်း ထည့်သွင်းခြင်း၊ ဇီဝဆိုင်ရာအချက်အလက်များ (Biometric Data) ကောက်ယူခြင်း၊ စိစစ်ခြင်းနှင့် Unique ID (UID) နံပါတ်ထုတ်ပေးခြင်း၊ နိုင်ငံတကာစံချိန်စံညွှန်းနှင့်အညီ ကတ်ပုံစံအလွတ်များထုတ်လုပ်ခြင်း၊ ကတ်ပုံစံအလွတ်များတွင် ကိုယ်ရေးအချက်အလက်များ ထည့်သွင်းခြင်းနှင့် e-ID စနစ်လုပ်ငန်းစဉ်ကို ကြီးကြပ်ကွပ်ကဲခြင်းစသည့် အဆင့်(၅)ဆင့်နှင့် အကောင်အထည်ဖော် ဆောင်ရွက်သွားမည်ဖြစ်ကြောင်း။

e-ID ဟုခေါ်သည့် အီလက်ထရောနစ်နည်းပညာသုံးစနစ်ဆိုသည်မှာ နိုင်ငံအတွင်းတွင် တရားဝင်မှီတင်း နေထိုင်နေကြသူအားလုံး၏ ကိုယ်ရေးအချက်အလက်များကို ခေတ်မီနည်းပညာကွန်ပျူတာစနစ်ကို အသုံးပြုပြီး အစိုးရ၏ Databaseထဲတွင်သိမ်းဆည်းထားခြင်းဖြစ်ကြောင်း၊ လိုအပ်ပါက လူတစ်ဦးချင်းစီ၏ ကိုယ်ရေးအချက်အလက်များကို ပြန်လည်ရှာနိုင်ရန်အတွက်လည်း လူတစ်ဦးချင်းစီ၏ Unique Identification Number များ ထုတ်ပေးခြင်း၊ တစ်နည်းအားဖြင့် e-Government အောင်မြင်ရန် လစ်ဟာနေသည့် Human Resource Database ဖြစ်ကြောင်း၊ နိုင်ငံတကာတွင် National Integration System သို့မဟုတ် Population Registration ဟု ခေါ်ဆိုပါကြောင်း၊ နိုင်ငံတကာတွင် e-ID စနစ်တွင် အခြေခံအားဖြင့် အနည်းဆုံးနိုင်ငံသားများကို ကာကွယ်နိုင်ရန်နှင့် အုပ်ချုပ်ရန်အတွက် Human Resource Database ၊ စီးပွားရေးလုပ်ငန်းများအပေါ် လိမ်လည်ရောင်းဝယ်မှု၊ ထိန်းချုပ်မှုတို့ကိုကာကွယ်ပေးနိုင်ရန်အတွက်Bussiness Database ၊ ရွှေ့ပြောင်းနိုင်သည့်ယာဉ်များကို ထိန်းချုပ်နိုင်ရန်နှင့် ပြည်သူများ ယာဉ်အန္တရာယ်မှကာကွယ်ပေးနိုင်ရန် Asset Database ၊ အိုးအိမ်တိုက်တာများကဲ့သို့ မရွှေ့ပြောင်းနိုင်သည့် ပစ္စည်းများကို ထိန်းချုပ်ရန်နှင့်ရောင်းမှား၊ ဝယ်မှားဖြစ်မှုများကိုကာကွယ်နိုင်ရန် Property Database ဟူ၍ရှိပြီး ယခုသွားမည့် e-ID စနစ်တွင် မရှိမဖြစ် လိုအပ်သည့် Database များ ဖြစ်ပါကြောင်း။

စိစစ်ဆောင်ရွက်သွားမည်

National Integration System တွင် နိုင်ငံသားဖြစ်ခြင်းနှင့် မဖြစ်ခြင်း မသက်ဆိုင်ဘဲ နိုင်ငံအတွင်း၌ တရားဝင်နေထိုင်သည့် နိုင်ငံသား၊ ဧည့်နိုင်ငံသား၊ ပြုနိုင်ငံသားအားလုံးတို့၏ ကိုယ်ရေးအချက်အလက်နှင့် သက်ဆိုင်ပါကြောင်း၊ နည်းစနစ်ကို မလျှိုင်ထားပြီး နိုင်ငံတော်အစိုးရအဖွဲ့အောက်တွင် ရှိသည့် ဝန်ကြီးဌာနများနှင့် အလွှာပေါင်းစုံက Database များကလည်း မှီခိုချိတ်ဆက်ကြရမည်ဖြစ်ကြောင်း၊ နိုင်ငံသားဖြစ်ခြင်းနှင့် မဖြစ်ခြင်း၊ ဧည့်နိုင်ငံသား၊ ပြုနိုင်ငံသားဖြစ်ခြင်း မဖြစ်ခြင်းကို စိစစ်ရမည်မှာ e-ID Database ထဲမှ ကိုယ်ရေးအချက်အလက်များပေါ် မူတည်ပြီး သက်ဆိုင်ရာ လူဝင်မှုကြီးကြပ်ရေးနှင့် ပြည်သူ့အင်အားဝန်ကြီးဌာနကစိစစ်ဆောင်ရွက်သွားမည် ဖြစ်ကြောင်း။

ထို့ကြောင့် e-ID စနစ်အတွက် လူတစ်ဦးချင်းစီက ထင်ရှားသည့် ကိုယ်ရေးအချက်အလက်များကို ရယူရာတွင် နိုင်ငံအတွင်း

နေထိုင်သူ အသက် ၁၀ နှစ်နှင့် အထက်နိုင်ငံသား၊ ဧည့်နိုင်ငံသား၊ နိုင်ငံသားပြုခွင့်ရသူများ၊ နိုင်ငံခြားသား အမြဲနေထိုင်ခွင့်လက်မှတ်ရရှိထားသူ PR များနှင့် ပြည်တွင်းနေအခွန်ဆောင် နိုင်ငံခြားသားမှတ်ပုံတင်လက်မှတ် (FRC) ကိုင်ဆောင်ထားသူများ၏ Biographic Data ၊ Biometric Data များ ကောက်ယူပြီး လူတစ်ဦးချင်းစီကို ဂဏန်း ၁၀ လုံး ပါဝင်သည့် Unique ID နံပါတ်များ သီးခြားထုတ်ပေးကာ ယင်း Unique ID ကို မလွှဲပြုပြီး ဝန်ကြီးဌာနအသီးသီးက မိမိတို့ဌာနအလိုက်ရှိနေသည့် အကောင်အထည်ဖော်မည့် Database ကို စိစစ်ပေါင်းစပ်ပြီး ဝန်ကြီးဌာနများက ပြည်သူများအပေါ် ဝန်ဆောင်မှုလုပ်ငန်းများကို လျင်မြန်စွာ ဝန်ဆောင်မှုပေးနိုင်ရေးအတွက် ဆောင်ရွက်ခြင်း ဖြစ်ကြောင်း။

e-ID စနစ်အတွက် လုပ်ငန်းဆောင်ရွက်မှု အဆင့်တစ်အနေဖြင့် နိုင်ငံသားများ၏ ကိုယ်ရေးအချက်အလက်မှတ်တမ်း (နိုင်-၄) ၅၂ သန်းကျော်နှင့် အိမ်ထောင်စုလူဦးရေစာရင်းပုံစံ (၆၆/၆) ၁၃ သန်းကျော်တို့ကို e-ID Database အတွင်း ၁၀၀ ရာခိုင်နှုန်း ထည့်သွင်းပြီးစီးခဲ့ပြီး ဖြစ်ကြောင်း။

မြေပြင်ကွင်းဆင်း စာရင်းကောက်ယူ

ထိုသို့ ကိုယ်ရေးအချက်အလက်များ ထည့်သွင်းဆောင်ရွက်ခဲ့ရာတွင် နိုင်ငံသားများ၏ ကိုယ်ရေးအချက်အလက်များကို စာရွက်စာတမ်းများနှင့် ထိန်းသိမ်းခဲ့သည့်အတွက် နှစ်ကာလကြာမြင့်မှု၊ သဘာဝဘေးအန္တရာယ်နှင့် အကြောင်းအမျိုးမျိုးကြောင့် ပျက်စီးဆုံးရှုံးမှုများ ဖြစ်ပေါ်ခဲ့ခြင်းကြောင့် အချက်အလက်မစုံလင်မှုများဖြစ်ပေါ်ခဲ့သည်ကို တွေ့ရှိရကြောင်း၊ ထို့ကြောင့် e-ID Database အတွင်းရှိ အချက်အလက်များ ပြည့်စုံမှန်ကန်မှုရှိစေရန်အတွက် မြေပြင်ကွင်းဆင်းစာရင်းကောက်ယူရေးလုပ်ငန်းများကို တစ်နိုင်ငံလုံး အတိုင်းအတာအနေဖြင့် ကော်မတီများဖွဲ့၍ ယခုနှစ် ဇန်နဝါရီ ၉ ရက်မှစ၍ ၃၁ ရက်အထိ ဆောင်ရွက်ခဲ့ကြောင်း။

လုပ်ငန်းဆောင်ရွက်မှု အဆင့်နှစ် အနေဖြင့် ဇီဝဆိုင်ရာအချက်အလက်များ ကောက်ယူခြင်းကို ၂၀၂၂ ခုနှစ် နိုဝင်ဘာလတွင် ပြည်ထောင်စုနယ်မြေအတွင်းရှိ နိုင်ငံ့ဝန်ထမ်းများကို Pilot Project အနေဖြင့် စတင်ကောက်ယူခဲ့ပြီး ယခုအခါ တစ်နိုင်ငံလုံး အတိုင်းအတာဖြင့် စတင်ကောက်ယူနေပြီ ဖြစ်ကြောင်း။

အကျိုးကျေးဇူးများစွာရရှိမည်

မြန်မာနိုင်ငံတွင် e-ID စနစ်အကောင်အထည်ဖော် ဆောင်ရွက်ခြင်းဖြင့် နိုင်ငံတော်အတွက် လိုအပ်သည့်အချက်အလက်များကို တစ်နေရာတည်းတွင် ရရှိနိုင်ခြင်း၊ e-Government အကောင်အထည်ဖော်ဆောင်ရွက်ရာတွင် အထောက်အကူဖြစ်ခြင်း၊ နိုင်ငံတော်လုံခြုံရေး၊ တရားဥပဒေစိုးမိုးရေးနှင့် တည်ငြိမ်အေးချမ်းရေးတို့ကိုပိုမိုလွယ်ကူစွာ တည်ဆောက်နိုင်ခြင်း၊ လူဦးရေသန်းခေါင်စာရင်းကောက်ယူခြင်းလုပ်ငန်းများ အတွက် အထောက်အကူပြုနိုင်ခြင်း၊ စာရွက်အခြေပြု (Paper-Based) စနစ်များ လျှော့ချနိုင်ခြင်း၊ National ID ၏ အခြေခံလုပ်ငန်းစဉ်ဖြစ်ပြီး နိုင်ငံတကာသုံးစနစ်များဖြင့် လွယ်ကူစွာ ချိတ်ဆက် အသုံးပြုနိုင်ခြင်း၊ မြန်မာနိုင်ငံ၏ ဒစ်ဂျစ်တယ် စီးပွားရေးစနစ်ကို ကူးပြောင်းရာတွင် အခြေခံအုတ်မြစ်ဖြစ်ခြင်း၊ ပညာရေး၊ ကျန်းမာရေး၊ အခွန်စည်းကြပ်ရေးနှင့်အခြားသောဌာနဆိုင်ရာများမှ ဆောင်ရွက်နေသည့် လုပ်ငန်းများကိုလွယ်ကူစွာဝန်ဆောင်မှုပေးနိုင်ခြင်းစသည့် အကျိုးကျေးဇူးများစွာကို ပြည်သူများရရှိမည် ဖြစ်ကြောင်း။

e-ID စနစ်နှင့် ကောက်ယူထားရှိသည့် Data များသည် Big Data များဖြစ်ပြီး လူပုဂ္ဂိုလ်ဆိုင်ရာ အချက်အလက်များ ဖြစ်သည့်အပြင် နိုင်ငံတော်အတွက် အရေးကြီးသည့် National Database ဖြစ်၍ ယင်းတို့ကိုလုံခြုံအောင်ထိန်းသိမ်းရန် အရေးကြီးကြောင်း၊ e-ID တွင်ပါဝင်သည့် National Database အပါအဝင် ဝန်ကြီးဌာနထဲတွင် ပြုစုထိန်းသိမ်းထားသည့် Database များသည် ပြည်သူများအပေါ် ချပြ၍ရသည့် Database များရှိသကဲ့သို့ နိုင်ငံတော်နှင့်ဝန်ကြီးဌာနအတွက်လုံခြုံရေးအရ ထုတ်ဖော်ချပြ၍ မရသည့် Database များလည်း ရှိပါကြောင်း၊ ထို့ကြောင့် Cyber Security ဆိုင်ရာ လုံခြုံမှုစနစ်များ အဆင့်လိုက်ထားရှိပြီး ကွန်ရက်လုံခြုံမှု စောင့်ကြည့်စနစ် (Network Monitoring System) များထားရှိရန်နှင့်မြန်မာနိုင်ငံကွန်ပျူတာအရေးပေါ်ကွန်ရက်တုံ့ပြန်မှုစနစ် (Myanmar Computer Emergency Response Team) အနေဖြင့်လည်း အင်အားထပ်မံဖြည့်ဆည်းပြီး ကွန်ရက်လုံခြုံမှုများ တိုးမြှင့်လုပ်ဆောင်သွားရမည် ဖြစ်ကြောင်း။

လူမှုဘဝလုံခြုံမှုကို
ပိုမိုဆောင်ရွက်ပေးနိုင်မည်

ယနေ့ Information Technology IT ခေတ်တွင် မိမိတို့နိုင်ငံအနေဖြင့်လည်း e-Government ကိုရည်မှန်းဆောင်ရွက်လျက်ရှိကြောင်း၊ e-Government စနစ်ဆိုသည်မှာ အစိုးရအဖွဲ့အချင်းချင်း၊ ရုံးတွင်း Network ချိတ်ဆက်ပြီး စာပေးစာယူအဆင့်ဟု ယူဆပါက မှားယွင်းမည်ဖြစ်ကြောင်း၊ e-Government ဆိုသည်မှာ ထိရောက်မြန်ဆန်လုံခြုံသည့် ကွန်ပျူတာစနစ်များကို အသုံးပြုပြီး အများပြည်သူအတွက် မြန်ဆန်တိုးတက်သည့်ဝန်ဆောင်မှုများကို နိုင်ငံတော်အစိုးရက ပြည်သူကိုဝန်ဆောင်မှုပေးခြင်းပင် ဖြစ်ကြောင်း၊ ယင်းကဲ့သို့ဝန်ဆောင်မှုပေးနိုင်ရန်အတွက်အစိုးရဌာနတိုင်းတွင်ဝန်ကြီးဌာနနှင့်သက်ဆိုင်သည့် Database များကိုလည်း ပညာရှင်များနှင့် တည်ဆောက်သွားကြရမည် ဖြစ်ကြောင်း၊ Database များကို ချိတ်ဆက်ပြီး အစိုးရယန္တရားများမြန်ဆန်စွာလည်ပတ်နိုင်ရန် National Database သို့မဟုတ် နိုင်ငံတော်က အရေးကြီးသော မှတ်တမ်းများကို ကွန်ပျူတာစနစ်ဖြင့် ချိတ်ဆက်ထားခြင်းဟု အဓိပ္ပာယ်ရပါကြောင်း၊ National Database အပေါ် မူတည်ပြီး လူတစ်ဦးချင်းစီ၏ ဝန်ဆောင်မှုကိုပေးနိုင်ရန်အတွက် လူတစ်ဦးချင်းစီ၏ ကိုယ်ရေးအချက်အလက်များကို e-ID စနစ်ထဲတွင်ထည့်သွင်းပြီးသက်ဆိုင်ရာ

ဝန်ကြီးဌာနများကလည်း e-ID စနစ်ထဲတွင် ရှိသည့် လူတစ်ဦးချင်းစီ၏ ကိုယ်ရေးအချက်အလက်များမှ ချိတ်ဆက်ပြီး ဝန်ဆောင်မှုပေးသည့် လုပ်ငန်းစဉ်ဖြစ်ကြောင်း၊ e-ID စနစ်လုပ်ငန်းကော်မတီက စီမံချက်များ ချမှတ်ပြီး အရှိန်အဟုန်ဖြင့် ဆောင်ရွက်လျက်ရှိသည့်အတွက် National Database အဖြစ် တည်ဆောက်ပြီးစီးပါက နိုင်ငံသားများ၏ လူမှုဘဝလုံခြုံမှုကို ပိုမိုဆောင်ရွက်ပေးနိုင်မည် ဖြစ်ကြောင်း ပြောကြားသည်။

ရှင်းလင်းတင်ပြ

ထို့နောက် National Database စနစ်တည်ဆောက်ရေး ဦးဆောင်ကော်မတီ အတွင်းရေးမှူး လူဝင်မှုကြီးကြပ်ရေးနှင့် ပြည်သူ့အင်အားဝန်ကြီးဌာန ပြည်ထောင်စုဝန်ကြီး ဦးမြင့်ကြိုင်က e-ID စနစ် လုပ်ငန်းကော်မတီ၏ဆောင်ရွက်ချက်များ၊ဆက်လက်ဆောင်ရွက်သွားမည့် အစီအမံများကို ရှင်းလင်းတင်ပြသည်။

ယင်းနောက် သိပ္ပံနှင့်နည်းပညာဝန်ကြီးဌာန ပြည်ထောင်စုဝန်ကြီး ဒေါက်တာမျိုးသိန်းကျော်က Myanmar e-Government Master Plan - 2030 (မူကြမ်း) ဆိုင်ရာ အချက်အလက်များနှင့် လူ့စွမ်းအားအရင်းအမြစ် ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်ရေးအတွက် ဝန်ကြီးဌာနမှ ဖွင့်လှစ်သင်ကြားပေးမည့် သင်တန်းဆိုင်ရာအချက်အလက်များကို ရှင်းလင်းတင်ပြသည်။

ဆက်လက်၍တပ်မတော်(ကြည်း၊ရေ၊လေ) သတင်းနှင့် နည်းပညာဌာနဌာနမှူး ဗိုလ်မှူးချုပ် မြတ်မင်းဦးက National Database တည်ဆောက်ထားရှိမှု၊ ဆက်လက်ဆောင်ရွက်မည့် အခြေအနေများနှင့် အကြံပြုချက်များကို ရှင်းလင်းတင်ပြသည်။

ထို့နောက် အစည်းအဝေးသို့ တက်ရောက်လာကြသူများက National Database စနစ် တည်ဆောက်ရေးလုပ်ငန်းစဉ်များနှင့် စပ်လျဉ်း၍ သက်ဆိုင်ရာကဏ္ဍများအလိုက် ဆွေးနွေးအကြံပြု တင်ပြကြသည်။

ပေါင်းစပ်ညှိနှိုင်းဆောင်ရွက်ပေး

ယင်းနောက် National Database စနစ်တည်ဆောက်ရေးဦးဆောင်ကော်မတီ ဥက္ကဋ္ဌ နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီ ဒုတိယဥက္ကဋ္ဌ ဒုတိယဝန်ကြီးချုပ်က ဆွေးနွေးတင်ပြချက်များနှင့် စပ်လျဉ်း၍ e-ID စနစ် ဆောင်ရွက်နေသည့် လုပ်ငန်းစဉ်များနှင့် ရှေ့ဆက်ဆောင်ရွက်ရမည့် အစီအမံများကို e-ID ကော်မတီအဖွဲ့ဝင်ပညာရှင်များကဝန်ကြီးဌာနများအလိုက်လက်တွေ့ဆောင်ရွက်သွားကြရမည့် ဝန်ထမ်းများအား စတင်ရှင်းလင်းဆွေးနွေးပေးသွားမည် ဖြစ်ကြောင်း၊ ၎င်းနောက် ပြည်နယ်နှင့် တိုင်းဒေသကြီးအလိုက်လည်း ရှင်းလင်းဆွေးနွေးပေးသွားမည်ဖြစ်ပါကြောင်း၊ e-ID စနစ်ဆောင်ရွက်ခြင်းကြောင့် ပြည်သူများ၏ တစ်ဦးချင်းကိုယ်ရေးအချက်အလက်များကို ကောက်ယူနိုင်သည့်အတွက် ပြည်သူများအနေဖြင့် Paper-Based စနစ်မှ Online ဆက်သွယ်မှုစနစ်မှတစ်ဆင့် မိမိအလိုရှိသည့်လုပ်ငန်းနယ်ပယ်အလိုက် ဝန်ကြီးဌာနများတွင် လွယ်ကူစွာ ဆက်သွယ်ဆောင်ရွက်နိုင်မှုစသည့် ဝန်ဆောင်မှုကဏ္ဍတို့တွင် များစွာ အထောက်အကူပြုနိုင်မည် ဖြစ်ကြောင်း၊ သို့ဖြစ်၍ ဝန်ကြီးဌာနများအနေဖြင့်လည်း ပြည်သူများကို ဝန်ဆောင်မှုပေးနိုင်ရန်မှာ e-Government စနစ်ဆောင်ရွက်နိုင်ရေး ဝန်ကြီးဌာနအလိုက် အခြေခံကွန်ပျူတာနည်းပညာမှစ၍ Software ၊ Hardware နှင့် Networking ပညာရပ်များနှင့် စပ်လျဉ်း၍သင်တန်းများကိုဖွင့်လှစ်သင်ကြားပေးရန်လိုကြောင်း၊ ထို့ပြင် ဝန်ကြီးဌာန၊ တိုင်းဒေသကြီးနှင့် ပြည်နယ်အလိုက် Electronic Device များ ကိုင်တွယ်အသုံးပြုနိုင်မည့်ဌာနတွင်းဝန်ထမ်းပညာရှင်များ ကြိုတင်ရွေးချယ်စုဖွဲ့ထားရန်လိုကြောင်းနှင့် e-Government စနစ် ဆောင်ရွက်ရာတွင် အခက်အခဲများရှိနိုင်သော်လည်း လုပ်ငန်းများ အကောင်အထည်ဖော် ဆောင်ရွက်ရင်းဖြင့် တွေ့ကြုံရသည့်အားနည်းချက်၊ အားသာချက်များကို ပြုပြင်သွားရမည်ဖြစ်ကြောင်း၊ National Database ရှိမှသာ ပြည်သူများအတွက် လျင်မြန်သည့် ဝန်ဆောင်မှုပေးနိုင်မည်ဖြစ်ကြောင်း၊ National Database စနစ် တည်ဆောက်ရေးလုပ်ငန်းများနှင့် စပ်လျဉ်း၍ သက်ဆိုင်ရာတာဝန်ရှိသူများကကြိုတင်စီမံဆောင်ရွက်ထားကြရန်လိုကြောင်း ဖြည့်စွက်ပြောကြားပြီး လိုအပ်သည်များ ပေါင်းစပ်ညှိနှိုင်းဆောင်ရွက်ပေးကာ နိဂုံးချုပ်အမှာစကားပြောကြား၍ အစည်းအဝေးကို ရုပ်သိမ်းလိုက်ကြောင်း သတင်းရရှိသည်။

သတင်းစဉ်

National Database စနစ်တည်ဆောက်ရေး ဦးဆောင်ကော်မတီ ပထမအကြိမ် လုပ်ငန်းညှိနှိုင်းအစည်းအဝေးသို့ တိုင်းဒေသကြီးနှင့် ပြည်နယ်ဝန်ကြီးချုပ်များက ဗီဒီယိုကွန်ဖရင့်စနစ်ဖြင့် တက်ရောက်ကြစဉ်

နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီအဖွဲ့ဝင် ဒုတိယဝန်ကြီးချုပ်နှင့် ပြည်ထောင်စုဝန်ကြီး ဗိုလ်ချုပ်ကြီး မြထွန်းဦး ခေါင်းဆောင်သော ကိုယ်စားလှယ်အဖွဲ့ ကမ္ဘာလုံးဆိုင်ရာ ပို့ဆောင်ရေးကဏ္ဍ ရေရှည်ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်ရေးဖိုရမ် (Global Sustainable Transport Forum) သို့ တက်ရောက်ပြီး ပြန်လည်ရောက်ရှိ

မူဆယ်-မန္တလေးရထားလမ်းသစ် တည်ဆောက်ရေးအတွက် ဖြစ်မြောက်နိုင်ခြေလေ့လာမှု အစီရင်ခံစာ အပေါ် သုံးသပ်တွေ့ရှိချက်များ၊ မန္တလေး-ကျောက်ဖြူ ရထားလမ်းပိုင်းအတွက် ဖြစ်မြောက်နိုင်ခြေ လေ့လာရေး ဆောင်ရွက်နေမှုများကို တာဝန်ရှိသူများနှင့် ဆွေးနွေးခဲ့...

နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီအဖွဲ့ဝင် ဒုတိယဝန်ကြီးချုပ်နှင့် ပို့ဆောင်ရေးနှင့်ဆက်သွယ်ရေးဝန်ကြီးဌာန ပြည်ထောင်စုဝန်ကြီး ဗိုလ်ချုပ်ကြီးမြထွန်းဦး ခေါင်းဆောင်သောကိုယ်စားလှယ်အဖွဲ့သည် တရုတ်ပြည်သူ့သမ္မတနိုင်ငံ ပေကျင်းမြို့၌ စက်တင်ဘာ ၂၅ ရက်မှ ၂၆ ရက်အထိ ကျင်းပသည့် ကမ္ဘာလုံးဆိုင်ရာပို့ဆောင်ရေးကဏ္ဍ ရေရှည်ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်ရေးဖိုရမ် (Global Sustainable Transport Forum) သို့ တက်ရောက်ခဲ့ပြီး စက်တင်ဘာ ၂၇ ရက် ညပိုင်းက ရန်ကုန်မြို့သို့ လေကြောင်းခရီးစဉ်ဖြင့် ပြန်လည်ရောက်ရှိရာ ရန်ကုန်တိုင်းဒေသကြီး ဝန်ကြီးချုပ်ဦးစိုးသိန်း၊ ရန်ကုန်တိုင်းစစ်ဌာနချုပ် တိုင်းမှူး ဗိုလ်ချုပ်ဇော်ဟိန်း၊ မြန်မာနိုင်ငံဆိုင်ရာ တရုတ်ပြည်သူ့သမ္မတနိုင်ငံသံရုံးမှ တာဝန်ရှိသူများ၊ ဝန်ကြီးဌာနမှ တာဝန်ရှိသူများက ရန်ကုန်အပြည်ပြည်ဆိုင်ရာ လေဆိပ်၌ ကြိုဆိုနှုတ်ဆက်ကြသည်။

ဦးဆောင်ကျင်းပခြင်းဖြစ်

ပထမအကြိမ် ကမ္ဘာလုံးဆိုင်ရာပို့ဆောင်ရေးကဏ္ဍ ရေရှည်ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်ရေးဖိုရမ်ကို ၂၀၁၆ ခုနှစ် နိုဝင်ဘာ ၂၆၊ ၂၇ ရက်များတွင် တာ့ခ်မင်နစ္စတန်နိုင်ငံ အက်ရှ်ဂါဘက်မြို့၌လည်းကောင်း၊ ဒုတိယအကြိမ်ဖိုရမ်ကို ၂၀၂၁ ခုနှစ် အောက်တိုဘာ ၁၄၊ ၁၆ ရက်များတွင်တရုတ်ပြည်သူ့သမ္မတနိုင်ငံပေကျင်းမြို့၌လည်းကောင်း ကုလသမဂ္ဂအတွင်းရေးမှူးချုပ်ရုံးက ကြီးမှူး၍ ကျင်းပခဲ့သည်။ ယခုတတိယအကြိမ်ဖိုရမ်ကို ကမ္ဘာ့ကုလသမဂ္ဂ၏ ထောင်စုနှစ် ရည်မှန်းချက်များ ပြည့်မီရေးအထောက်အကူပြုနိုင်ရန် အပြန်အလှန်ချိတ်ဆက်မှုမြှင့်တင်ရေး၊ ဘုံဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်ရေး၊ နည်းပညာသစ်များ အသုံးပြုရေးနှင့် သယ်ယူပို့ဆောင်ရေးကဏ္ဍ ကာဗွန်ထုတ်လွှတ်မှု လျှော့ချရေးဆိုင်ရာကဏ္ဍများ၌ ပူးပေါင်းဆောင်ရွက်နိုင်ရန် ရည်ရွယ်၍တရုတ်ပြည်သူ့သမ္မတနိုင်ငံက ဦးဆောင်ကျင်းပခြင်းဖြစ်သည်။

ဖိုရမ်နှင့်အတူ ကျင်းပသည့် မျက်နှာစုံညီအစည်းအဝေး၊ ဝန်ကြီးအဆင့်စားပွဲဝိုင်းဆွေးနွေးပွဲ၊ ဘာသာရပ်ဆိုင်ရာဆွေးနွေးပွဲများနှင့် ဆက်စပ်ဆွေးနွေးပွဲများသို့ ဒုတိယဝန်ကြီးချုပ်နှင့် ပြည်ထောင်စုဝန်ကြီးနှင့်အတူ ကုန်းလမ်းပို့ဆောင်ရေးညွှန်ကြားမှုဦးစီးဌာန

ညွှန်ကြားရေးမှူးချုပ်၊မြန်မာ့မီးရထားဦးဆောင်ညွှန်ကြားရေးမှူးနှင့် ပို့ဆောင်ရေးနှင့်ဆက်သွယ်ရေးဝန်ကြီးဌာနမှ ဘာသာရပ်ဆိုင်ရာ အဆင့်မြင့်အရာရှိကြီးများ ပါဝင်တက်ရောက်ခဲ့ကြသည်။

ကမ္ဘာလုံးဆိုင်ရာ ပို့ဆောင်ရေးကဏ္ဍ ရေရှည်ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်ရေးဖိုရမ် ဖွင့်ပွဲအခမ်းအနားကို စက်တင်ဘာလ ၂၅ ရက်နေ့ နံနက်ပိုင်းက China National Convention Center (CNCC) ၌ကျင်းပရာ တရုတ်ပြည်သူ့သမ္မတနိုင်ငံ ဒုတိယဝန်ကြီးချုပ် H.E. Mr. He Lifeng တက်ရောက်၍ အဖွင့်အမှာစကားပြောကြားသည်။

ဆွေးနွေးပြောကြား

ဒုတိယဝန်ကြီးချုပ်နှင့် ပြည်ထောင်စုဝန်ကြီးသည် ဖိုရမ်ဖွင့်ပွဲအခမ်းအနားအပြီး ကျင်းပသော မျက်နှာစုံညီအစည်းအဝေးတွင် နိုင်ငံပေါင်း ၁၈ နိုင်ငံမှ ဝန်ကြီးများနှင့်အတူတက်ရောက် အမှာစကားပြောကြားရာ ပြည်ထောင်စုဝန်ကြီးက ရေရှည်ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်မှုရှိသည့် ပို့ဆောင်ရေးကဏ္ဍသည် နိုင်ငံတိုင်း၏ ရေရှည်ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်ရေးနှင့် အဓိကဆက်စပ်နေမှု၊ ဖွံ့ဖြိုးဆဲနိုင်ငံများတွင် သယ်ယူပို့ဆောင်ရေး အခြေခံအဆောက်အအုံနှင့် သင့်လျော်ကောင်းမွန်သည့် ဝန်ဆောင်မှုလိုအပ်ချက်များကြောင့်ယာဉ်ကြောပိတ်ဆို့မှု၊ စွမ်းအင်ပြုန်းတီးမှု၊ ကာဗွန်များပြားစွာ ထုတ်လွှတ်မှုစသည့်အခက်အခဲများနှင့် ရင်ဆိုင်ကြုံတွေ့နေရမှု၊ ယာဉ်အန္တရာယ်/လမ်းအန္တရာယ်ကင်းရှင်းရေး အလေးထားဆောင်ရွက်ရန်လိုအပ်မှု၊ ဘက်စုံပို့ဆောင်ရေးစနစ်ကို အသုံးပြုရန် လိုအပ်မှုများနှင့် နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီက ပို့ဆောင်ရေးအခြေခံအဆောက်အအုံများ ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်ရေးအတွက် ရေးဆွဲအတည်ပြုထားပြီးဖြစ်သည့် အမျိုးသားပို့ဆောင်ရေးပင်မစီမံကိန်း(National Transport Master Plan)နှင့်အညီ အကောင်အထည်ဖော် ဆောင်ရွက်လျက်ရှိမှု၊ လျှပ်စစ်သုံးယာဉ်များတင်သွင်းမှု၊ ထုတ်လုပ်မှု၊ အသုံးပြုမှုများအတွက် အမျိုးသားအဆင့် ဦးဆောင်ကော်မတီနှင့်လုပ်ငန်းကော်မတီများ ဖွဲ့စည်း၍ မဟာဗျူဟာများ၊ မူဝါဒများ၊ လုပ်ထုံးလုပ်နည်းများနှင့်လမ်းညွှန်ချက်များ ချမှတ်ဆောင်ရွက်လျက်ရှိမှု၊ ရေကြောင်းလေကြောင်း သယ်ယူပို့ဆောင်ရေးကဏ္ဍများတွင် အပြည်ပြည်ဆိုင်ရာရေကြောင်းအဖွဲ့ချုပ် (IMO)၊ အပြည်ပြည်ဆိုင်ရာမြို့ပြလေကြောင်းအဖွဲ့ချုပ်(ICAO)တို့က ချမှတ်သည့် နိုင်ငံတကာစံညွှန်းများနှင့် အညီ အကောင်အထည်ဖော် ဆောင်ရွက်နေမှုများအား ဆွေးနွေးပြောကြားခဲ့သည်။

ဒုတိယဝန်ကြီးချုပ်နှင့် ပြည်ထောင်စုဝန်ကြီးသည် စက်တင်ဘာ ၂၆ ရက် အစီအစဉ်အရ ကျင်းပပြုလုပ်သော ကုန်းရေနစ်သွယ်စင်္ကြံထူထောင်ရေးနှင့် စပ်လျဉ်းသည့် Comprehensive Transport Investment Promotion Conference သို့ တက်ရောက်၍ မြန်မာနိုင်ငံသည် ဒေသတွင်းမဟာဗျူဟာမြောက် အချက်အချာနေရာ၌ တည်ရှိနေမှု၊ တရုတ်နိုင်ငံက ဦးဆောင်ဦးရွက်ပြုသော Belt and Road Initiative(BRI) နှင့် မဲခေါင်-လန်ချန်း အစီအစဉ်များတွင် တက်ကြွစွာ ပူးပေါင်းဆောင်ရွက်လျက်ရှိမှု၊ ကုန်းရေနစ်သွယ်စင်္ကြံ ထူထောင်ရေးတွင် အဓိကအရေးပါသည့် နိုင်ငံဖြစ်လာစေရန် အခြေခံအဆောက်အအုံဖွံ့ဖြိုးရေး၊ လူ့အရင်းအမြစ်ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်ရေးနှင့် နည်းပညာဆိုင်ရာ လိုအပ်ချက်များကို အောင်မြင်စွာ ကျော်လွှားနိုင်ရန် ကြိုးပမ်းဆောင်ရွက်လျက်ရှိမှုနှင့် အတွေ့အကြုံအသိပညာများ အပြန်အလှန် ဖလှယ်ရေးကိစ္စရပ်များကို ပါဝင်ဆွေးနွေးပြောကြားခဲ့သည်။

တက်ကြွစွာ ပူးပေါင်းကြိုးပမ်း

ဆက်လက်၍စက်တင်ဘာလ ၂၆ ရက် မွန်းလွဲပိုင်းတွင် ကျင်းပသော ကမ္ဘာလုံးဆိုင်ရာရေရှည်ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်သောပို့ဆောင်ရေးကဏ္ဍဖြစ်ပေါ်လာစေရန်ဝန်ကြီးများအဆင့် နိုင်ငံတကာ ပူးပေါင်းဆောင်ရွက်မှု မိတ်ဖက်ပြုရေး စားပွဲဝိုင်းဆွေးနွေးပွဲ (Ministerial Roundtable on Building a Global Sustainable Transport Partnership)သို့ တက်ရောက်၍ နိုင်ငံ ၁၈ နိုင်ငံမှ ဝန်ကြီးများ၊ ကမ္ဘာ့ကုလသမဂ္ဂ အာရှ-ပစိဖိတ်ဒေသ စီးပွားရေးနှင့် လူမှုရေးကော်မရှင်၊ ရှန်ဟိုင်း ပူးပေါင်းဆောင်ရွက်ရေးအဖွဲ့ အပါအဝင် အပြည်ပြည်ဆိုင်ရာ အဖွဲ့အစည်း ငါးခုတို့မှ အကြီးအကဲများနှင့် အတူ ပါဝင်ဆွေးနွေးသည်။ ဝန်ကြီးအဆင့် စားပွဲဝိုင်းဆွေးနွေးပွဲတွင် ပို့ဆောင်ရေးကဏ္ဍ ရေရှည်ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်ရေးအတွက်မိတ်ဖက်ပြုရေးမြှင့်တင်ဆောင်ရွက်ရန်နှင့် စပ်လျဉ်း၍ အားလုံးပါဝင်မှုနှင့်

တန်းတူညီမျှမှု (Inclusivity and Equality)၊ ရေရှည်ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်မှု (Sustainable Development)၊ ခံနိုင်ရည်ရှိမှုနှင့် လိုက်လျောညီထွေရှိမှု (Resiliency and Adaptability)၊ ယုံကြည်မှုနှင့် အပြန်အလှန်လေးစားမှု (Trust and Mutual Respect) တို့ကို အလေးထား သုံးသပ် ဆွေးနွေးပြီး နိုင်ငံများအနေဖြင့် တက်ကြွစွာ ပူးပေါင်းကြိုးပမ်းဆောင်ရွက်ကြပါရန် အကြံပြုတိုက်တွန်း ပြောကြားခဲ့သည်။

အမြင်ချင်းဖလှယ်ဆွေးနွေး

ဒုတိယဝန်ကြီးချုပ်နှင့် ပြည်ထောင်စုဝန်ကြီးသည် ဖိုရမ်တက်ရောက်စဉ်ကာလအတွင်း စက်တင်ဘာ ၂၅ ရက် နံနက်ပိုင်းတွင် တရုတ်ပြည်သူ့သမ္မတနိုင်ငံ ဒုတိယဝန်ကြီးချုပ် H.E. Mr. He Lifeng နှင့်လည်းကောင်း၊ စက်တင်ဘာ ၂၆ ရက် ညနေပိုင်းတွင် တရုတ်ပြည်သူ့သမ္မတနိုင်ငံ ပို့ဆောင်ရေးဝန်ကြီး H.E. Mr. Li Xiaopeng နှင့်လည်းကောင်း တွေ့ဆုံ၍ နှစ်နိုင်ငံအကြား ပို့ဆောင်ရေးကဏ္ဍ ပူးပေါင်းဆောင်ရွက်မှုများ မြှင့်တင်ရေး၊ ဆောင်ရွက်ဆဲစီမံကိန်းများနှင့် အနာဂတ်စီမံကိန်းများအတွက် အလေးထား ပူးပေါင်းဆောင်ရွက်ရေး ကိစ္စရပ်များကို ချစ်ကြည်ရင်းနှီးစွာနှစ်ဖက်အမြင်ချင်းဖလှယ်ဆွေးနွေးခဲ့ကြသည်။

ဒုတိယဝန်ကြီးချုပ်နှင့် ပြည်ထောင်စုဝန်ကြီးသည် စက်တင်ဘာ ၂၄ ရက် ညနေပိုင်းတွင် ပေကျင်းမြို့ရှိ China Railway Group Co. Ltd ဌာနချုပ်သို့ သွားရောက်ပြီး ရထားပို့ဆောင်ရေးပြတိုက်ကို ကြည့်ရှုလေ့လာကာ မူဆယ်-မန္တလေးရထားလမ်းသစ် တည်ဆောက်ရေးအတွက် ဖြစ်မြောက်နိုင်ခြေလေ့လာမှု အစီရင်ခံစာအပေါ် သုံးသပ်တွေ့ရှိချက်များ၊ မန္တလေး-ကျောက်ဖြူ ရထားလမ်းပိုင်းအတွက် ဖြစ်မြောက်နိုင်ခြေလေ့လာရေး ဆောင်ရွက်နေမှုများကို တာဝန်ရှိသူများနှင့် ဆွေးနွေးခဲ့သည်။ စက်တင်ဘာ ၂၅ ရက်တွင် China Railway ဌာနချုပ်သို့ သွားရောက်၍ တရုတ်နိုင်ငံအတွင်း ပြေးဆွဲလျက်ရှိသော ရထားများ၏သွားလာမှု ထိန်းချုပ်ရေးစနစ် (Centralized Traffic Control-CTC) ကို လေ့လာကြည့်ရှုသည်။ စက်တင်ဘာ ၂၆ ရက် နံနက်ပိုင်းတွင်လည်း China Communication Construction Co.Ltd နှင့် China Harbour Engineering Co.Ltd တို့မှ ဥက္ကဋ္ဌနှင့် တာဝန်ရှိသူများအား လက်ခံတွေ့ဆုံပြီး ပို့ဆောင်ရေးကဏ္ဍ ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်ရေးအတွက် ဆောင်ရွက်လျက်ရှိသော စီမံကိန်းဆိုင်ရာ ကိစ္စရပ်များကို ဆွေးနွေးသည်။

တက်ရောက်

ဖိုရမ်၏အစီအစဉ်အရ ကျင်းပသည့် အပြန်အလှန်ချိတ်ဆက်မှု မြှင့်တင်ရေး၊ ဘုံဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်ရေး၊ နည်းပညာသစ်များ အသုံးပြုရေးနှင့် သယ်ယူပို့ဆောင်ရေးကဏ္ဍကာဗွန်ထုတ်လွှတ်မှုလျှော့ချရေး စသော ဘာသာရပ်ဆိုင်ရာ ဆွေးနွေးပွဲ (၄) ခု သို့လည်း ပို့ဆောင်ရေးနှင့်ဆက်သွယ်ရေးဝန်ကြီးဌာနမှအဆင့်မြင့်အရာရှိကြီးများ ပါဝင်တက်ရောက်ခဲ့သည်။ယခုကျင်းပသည့်ကမ္ဘာလုံးဆိုင်ရာပို့ဆောင်ရေးကဏ္ဍရေရှည်ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်ရေးဖိုရမ်သို့ နိုင်ငံပေါင်း ၁၈ နိုင်ငံမှ ဝန်ကြီးအဆင့်များ၊ အပြည်ပြည်ဆိုင်ရာ ပို့ဆောင်ရေးအဖွဲ့အစည်းများမှ အကြီးအကဲများနှင့်တာဝန်ရှိသူများ၊နိုင်ငံပေါင်း ၆၀ ကျော်မှ ဘာသာရပ်ဆိုင်ရာ တာဝန်ရှိသူများ၊ ကျွမ်းကျင်ပညာရှင်များနှင့်နိုင်ငံတကာမှသယ်ယူပို့ဆောင်ရေးလုပ်ငန်း လုပ်ကိုင်သည့် စီးပွားရေးလုပ်ငန်းရှင်များ တက်ရောက်ခဲ့ကြောင်း သိရသည်။

သတင်းစဉ်

(၁၄၉)နှစ်မြောက် ကမ္ဘာ့စာပို့တိုက်နေ့ အခမ်းအနားကျင်းပ

စာပို့တိုက်ဝန်ဆောင်မှုလုပ်ငန်းများကို အများပြည်သူစိတ်ချယုံကြည်စွာသုံးစွဲနိုင်ရန် ကြိုးပမ်းဆောင်ရွက်သွားရန်လို

၂၀၂၃ ခုနှစ် (၁၄၉)နှစ်မြောက် ကမ္ဘာ့စာပို့တိုက်နေ့ အထိမ်းအမှတ်အခမ်းအနားကို ၂၀၂၃ခုနှစ်အောက်တိုဘာ၉ရက် နံနက်ပိုင်းတွင် နေပြည်တော်ရှိ ပို့ဆောင်ရေးနှင့် ဆက်သွယ်ရေးဝန်ကြီးဌာန၌ ကျင်းပသည်။

အခမ်းအနားတွင် နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီ အဖွဲ့ဝင်၊ ဒုတိယဝန်ကြီးချုပ်နှင့် ပြည်ထောင်စုဝန်ကြီး ဗိုလ်ချုပ်ကြီး မြထွန်းဦးက ယနေ့ကျင်းပသည့်အခမ်းအနားသည် ကမ္ဘာ့စာပို့တိုက်သမဂ္ဂ (Universal Postal Union-UPU) ၏ (၁၄၉) နှစ်ပြည့် အခမ်းအနားဖြစ်ကြောင်း၊ ကမ္ဘာ့စာပို့တိုက်သမဂ္ဂ (UPU) တွင်အဖွဲ့ဝင် ၁၉၂ နိုင်ငံရှိပြီး အဖွဲ့ဝင်နိုင်ငံများအတွက် လိုအပ်သည့် နည်းပညာအကူအညီများ၊ စာပို့လုပ်ငန်းဆောင်ရွက်ရာတွင်လိုက်နာရမည့် စည်းမျဉ်း၊ စည်းကမ်းများကို ထုတ်ပြန်၍ အဖွဲ့ဝင်နိုင်ငံများအကြား ပူးပေါင်းဆောင်ရွက်ရေးကို ဦးတည်ဆောင်ရွက်ပေးသည့် A Truly Universal Network အဖြစ် ရပ်တည်နေသည့် အဖွဲ့အစည်းဖြစ်ကြောင်း၊ ကိုဗစ် ၁၉ ကပ်ရောဂါကာလအတွင်း စာပို့ကွန်ရက်များ ပုံမှန် မလည်ပတ်နိုင်သော်လည်း ဒစ်ဂျစ်တယ်နှင့် အိုင်စီတီနည်းပညာများကို စာပို့တိုက်ဝန်ဆောင်မှု လုပ်ငန်းများတွင် အကျိုးရှိရှိ အသုံးချနိုင်သည့်အတွက် အများပြည်သူကို ဝန်ဆောင်မှုများ ဆက်လက်ဆောင်ရွက်ပေးနိုင်ခဲ့သည်ကို တွေ့ရှိရကြောင်း၊ စာပို့တိုက်ဝန်ဆောင်မှု အပါအဝင် ဝန်ဆောင်မှုလုပ်ငန်းများ၏ သော့ချက်မှာသုံးစွဲသူ၏ ယုံကြည်မှု (Customer Trust)ဖြစ်သည့်အတွက် ကမ္ဘာ့စာပို့တိုက်သမဂ္ဂ (UPU) မှလည်း ယခုနှစ်အတွက်ဆောင်ပုဒ်ကို **"စိတ်ချယုံကြည်တွဲလက်ညီ" (Together for Trust)** ကို ရွေးချယ်သတ်မှတ်ပြီး အများပြည်သူကို ဝန်ဆောင်မှုပေးနေသည့် စာပို့တိုက်ဝန်ဆောင်မှုလုပ်ငန်းများကို အများပြည်သူ စိတ်ချယုံကြည်စွာသုံးစွဲနိုင်ရန်ကြိုးပမ်းဆောင်ရွက်သွားရန်လိုကြောင်း ပြောကြားသည်။

ထို့နောက် ဆွစ်ဇာလန်နိုင်ငံအခြေစိုက် ကမ္ဘာ့စာပို့တိုက်သမဂ္ဂဌာနချုပ် (UPU) ညွှန်ကြားရေးမှူးချုပ်ထံမှ ပေးပို့လာသည့် ၂၀၂၃ ခုနှစ် ကမ္ဘာ့စာပို့တိုက်နေ့သဝဏ်လွှာ Video Clipနှင့် ကမ္ဘာ့စာပို့တိုက်နေ့ အထိမ်း

အမှတ် မှတ်တမ်း Video Clip ကို ပြသသည်။

ဂုဏ်ပြုဆုပေးအပ်ချီးမြှင့်

ယင်းနောက် ဒုတိယဝန်ကြီးချုပ်နှင့် ပြည်ထောင်စုဝန်ကြီးကကမ္ဘာ့စာပို့တိုက်နေ့ အထိမ်းအမှတ် အခမ်းအနားတွင် (၅၂) ကြိမ်မြောက် အသက် (၁၅) နှစ်နှင့်အောက် နိုင်ငံတကာလူငယ်များ ပေးစာရေးပြိုင်ပွဲ (ပြည်တွင်းအဆင့်)၌ ပထမဆုရရှိသည့် ကရင်ပြည်နယ် ဘားအံမြို့နယ်မှ မနန်းအဲ့မွန်အိမ်၊ ဒုတိယဆုရရှိသည့် မွန်ပြည်နယ် မုဒုံမြို့နယ်မှ မောင်ဝေဘုန်းလူ၊ တတိယဆုရရှိသည့် ရှမ်းပြည်နယ်(တောင်ပိုင်း) ညောင်ရွှေမြို့နယ်မှ မောင်သန်းထိုက်နှင့် အထူးဆုရရှိသည့် ရန်ကုန်တိုင်းဒေသကြီး ဒဂုံမြို့နယ်မှ မမေမြင့်မိုရ်ကြည်တို့ကို ဂုဏ်ပြုဆုများ ပေးအပ်ချီးမြှင့်သည်။

ထို့နောက်(၅၂)ကြိမ်မြောက်နိုင်ငံတကာလူငယ်များ ပေးစာရေးပြိုင်ပွဲ (ပြည်တွင်းအဆင့်) ဆုရရှိသူများကိုယ်စား ပထမဆုရှင် မနန်းအဲ့မွန်အိမ်က ကျေးဇူးတင်စကား ပြန်လည်ပြောကြားသည်။

အခမ်းအနားအပြီးတွင် ဒုတိယဝန်ကြီးချုပ်နှင့် ပြည်ထောင်စုဝန်ကြီး ဗိုလ်ချုပ်ကြီး မြထွန်းဦး၊ စီးပွားရေးနှင့်ကူးသန်းရောင်းဝယ်ရေးဝန်ကြီးဌာန ပြည်ထောင်စုဝန်ကြီး ဦးထွန်းအုံနှင့် ဒုတိယဝန်ကြီးများ၊ တာဝန်ရှိသူများသည် ဆုရကျောင်းသား ကျောင်းသူများနှင့် စုပေါင်းမှတ်တမ်းတင် ဓာတ်ပုံရိုက်ကြသည်။

ကြည့်ရှုအားပေး

ထို့နောက် ပြည်ထောင်စုဝန်ကြီးများနှင့် တာဝန်ရှိသူများသည် အခမ်းအနားသို့ တက်ရောက်လာသူများကို ရင်းရင်းနှီးနှီး လိုက်လံနှုတ်ဆက်ပြီး (၁၄၉) နှစ်မြောက် ကမ္ဘာ့စာပို့တိုက်နေ့ အထိမ်းအမှတ်ပြခန်းတွင် မှတ်တမ်းဓာတ်ပုံများနှင့် ပြခန်းကို ကြည့်ရှုအားပေးခဲ့ကြကြောင်း သိရသည်။

သတင်းစဉ်

■

Photo News

ကုန်သွယ်မှုနှင့် ကုန်စည်စီးဆင်းမှု မှန်ကန်မြန်ဆန်စေရေး ဗဟိုကော်မတီ၏ (၁/၂၀၂၃)ကြိမ်မြောက် လုပ်ငန်းညှိနှိုင်းအစည်းအဝေးကို အောက်တိုဘာ ၁၁ ရက်က နေပြည်တော်ရှိပြည်ထောင်စုအစိုးရအဖွဲ့ရုံး ရုံးအမှတ် (၁၈) ၌ကျင်းပရာ ကုန်သွယ်မှုနှင့်ကုန်စည်စီးဆင်းမှုမှန်ကန်မြန်ဆန်စေရေးဗဟိုကော်မတီဥက္ကဋ္ဌနိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီအဖွဲ့ဝင်၊ ပြည်ထောင်စုဝန်ကြီးဗိုလ်ချုပ်ကြီးမြထွန်းဦးတက်ရောက်အမှာစကားပြောကြားစဉ်။

နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီအဖွဲ့ဝင် ဒုတိယဝန်ကြီးချုပ်နှင့် ပြည်ထောင်စုဝန်ကြီး ဗိုလ်ချုပ်ကြီး မြထွန်းဦး တရုတ်ပြည်သူ့သမ္မတနိုင်ငံ၌ကျင်းပသည့် တတိယအကြိမ် ရပ်ဝန်းနှင့် ပိုးလမ်းမ အပြည်ပြည်ဆိုင်ရာပူးပေါင်းဆောင်ရွက်ရေးဖိုရမ် တက်ရောက်

နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီအဖွဲ့ဝင် ဒုတိယဝန်ကြီးချုပ်နှင့် ပို့ဆောင်ရေးနှင့်ဆက်သွယ်ရေးဝန်ကြီးဌာန ပြည်ထောင်စုဝန်ကြီး ဗိုလ်ချုပ်ကြီး မြထွန်းဦး ဦးဆောင်သောကိုယ်စားလှယ်အဖွဲ့သည် တရုတ်ပြည်သူ့သမ္မတနိုင်ငံ အမျိုးသားဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်ရေးနှင့် ပြုပြင်ပြောင်းလဲရေးကော်မရှင်၏ ဖိတ်ကြားမှုအရ အောက်တိုဘာ ၁၇ ရက်မှ ၁၈ ရက်အထိ တရုတ်ပြည်သူ့သမ္မတနိုင်ငံ ပေကျင်းမြို့၌ ကျင်းပပြုလုပ်မည့် တတိယအကြိမ် ရပ်ဝန်းနှင့် ပိုးလမ်းမ အပြည်ပြည်ဆိုင်ရာ ပူးပေါင်းဆောင်ရွက်ရေးဖိုရမ်သို့ တက်ရောက်ရန် ၂၀၂၃ ခုနှစ် အောက်တိုဘာ ၁၆ ရက် နံနက်ပိုင်းတွင် ရန်ကုန်မြို့မှ လေကြောင်းခရီးဖြင့် ထွက်ခွာသွားသည်။

နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီအဖွဲ့ဝင် ဒုတိယဝန်ကြီးချုပ်နှင့် ပြည်ထောင်စုဝန်ကြီး ဦးဆောင်သော ကိုယ်စားလှယ်အဖွဲ့အား ရန်ကုန်တိုင်းဒေသကြီး ဝန်ကြီးချုပ် ဦးစိုးသိန်း၊ ရန်ကုန်တိုင်းစစ်ဌာနချုပ်တိုင်းမှူး ဗိုလ်ချုပ်ဇော်ဟိန်း၊ ရန်ကုန်တိုင်းဒေသကြီး အစိုးရအဖွဲ့ဝင်များ၊ မြန်မာနိုင်ငံဆိုင်ရာ တရုတ်ပြည်သူ့သမ္မတနိုင်ငံသံရုံးမှ တာဝန်ရှိသူများနှင့် ဝန်ကြီးဌာနမှ တာဝန်ရှိသူများက ရန်ကုန်အပြည်ပြည်ဆိုင်ရာလေဆိပ်၌ ပို့ဆောင်နှုတ်ဆက်ကြသည်။

နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီအဖွဲ့ဝင် ဒုတိယဝန်ကြီးချုပ်နှင့်ပြည်ထောင်စုဝန်ကြီးနှင့်အတူ ပြည်ထောင်စုအစိုးရအဖွဲ့ရုံးဝန်ကြီးဌာန (၂) ၊ ပြည်ထောင်စုဝန်ကြီး ဦးကိုကိုလှိုင်၊ စက်မှုဝန်ကြီးဌာန ဒုတိယဝန်ကြီးဦးရင်မောင်ညွန့်၊သယံဇာတနှင့်သဘာဝပတ်ဝန်းကျင်ထိန်းသိမ်းရေး ဝန်ကြီးဌာန၊ စက်မှုဝန်ကြီးဌာနနှင့် ပို့ဆောင်ရေးနှင့်ဆက်သွယ်ရေးဝန်ကြီးဌာနတို့မှ အဆင့်မြင့်အရာရှိကြီးများသည် ဖိုရမ်၏ ခေါင်းစဉ်အလိုက် ပါဝင်တက်ရောက် ဆွေးနွေးနိုင်ရန် လိုက်ပါသွားကြသည်။

(၁၀)နှစ်ပြည့် အထိမ်းအမှတ်

တတိယအကြိမ် ရပ်ဝန်း နှင့် ပိုးလမ်းမ အပြည်ပြည်ဆိုင်ရာ ပူးပေါင်းဆောင်ရွက်ရေးဖိုရမ်ကိုအရည်အသွေးမြင့်ပိုးလမ်းမပူးပေါင်းဆောင်ရွက်မှုကိုဖော်ဆောင်၍စီမံကိန်းတွင် ပါဝင်သည့် နိုင်ငံများအားလုံး၏ ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်ရေးနှင့် သာယာဝပြောရေးအတွက် အတူလက်တွဲ ပူးပေါင်းဆောင်ရွက်ရန်နှင့် ပိုးလမ်းမ အပြည်ပြည်ဆိုင်ရာ ပူးပေါင်းဆောင်ရွက်ရေးအစီအစဉ် (Third Belt and Road Initiative) စတင်ခဲ့သည့် (၁၀) နှစ်ပြည့် အထိမ်းအမှတ်အဖြစ် ကျင်းပခြင်းဖြစ်ပြီး အရည်အသွေးမြင့် ပိုးလမ်းမ ပူးပေါင်း

ဆောင်ရွက်မှုကို ဖော်ဆောင်၍ နိုင်ငံများအားလုံး၏ ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်ရေးနှင့် သာယာဝပြောရေးအတွက် အတူလက်တွဲ ပူးပေါင်းဆောင်ရွက်ကြပါစို့ (High-quality Belt and Road Cooperation: Together for Common Development and Prosperity) ခေါင်းစဉ်ဖြင့် ပြုလုပ်သည့် ယခုနှစ် Belt and Road ဖိုရမ်အား High-Level Forum on Digital Economy ၊ High Level Forum on Green Development နှင့် High Level Forum on Connectivity ဟူ၍ High-Level Forum (၃) ခုနှင့် ဘာသာရပ်ဆိုင်ရာ ဆွေးနွေးပွဲ (၆) ခုတို့ဖြင့် တစ်ပြိုင်တည်း ပြုလုပ်ခဲ့ခြင်း ဖြစ်သည်။

တက်ရောက်ဆွေးနွေး

ဒုတိယဝန်ကြီးချုပ်နှင့်ပို့ဆောင်ရေးနှင့် ဆက်သွယ်ရေးဝန်ကြီးဌာန ပြည်ထောင်စုဝန်ကြီး ဗိုလ်ချုပ်ကြီး မြထွန်းဦး ဦးဆောင်သည့် ပို့ဆောင်ရေးနှင့်ဆက်သွယ်ရေးဝန်ကြီးဌာနမှ ကိုယ်စားလှယ်အဖွဲ့သည် High-Level Forum on Digital Economy တွင် တက်ရောက် ဆွေးနွေးခဲ့သည်။

ဖိုရမ်ဖွင့်ပွဲအခမ်းအနားကို အောက်တိုဘာ ၁၈ ရက်နေ့ နံနက်ပိုင်းက China Great Hall ပြည်သူ့ခန်းမဆောင်၌ ကျင်းပပြီး တရုတ်ပြည်သူ့သမ္မတနိုင်ငံသမ္မတရှီကျင့်ဖျင် တက်ရောက် ဖွင့်လှစ်ပေးသည်။

မွန်းလွဲပိုင်းတွင် ဒုတိယဝန်ကြီးချုပ်နှင့် ပို့ဆောင်ရေးနှင့် ဆက်သွယ်ရေးဝန်ကြီးဌာန၊ ပြည်ထောင်စုဝန်ကြီး ဗိုလ်ချုပ်ကြီး မြထွန်းဦးသည် China National Convention Center (CNCC) ၌ ပြုလုပ်သည့် High-level Forum on Digital Economy သို့ တက်ရောက်ခဲ့သည်။

Digital Economy Forum တွင် ချီလီနိုင်ငံ၊ အာဂျင်တီးနားနိုင်ငံ၊ ကွန်ဂိုနိုင်ငံ၊ ကင်ညာနိုင်ငံ၊ ဗီယက်နမ်နိုင်ငံ၊ ကမ္ဘောဒီးယားနိုင်ငံ၊ နိုင်ဂျီးရီးယားနိုင်ငံနှင့် ဂရိနိုင်ငံတို့မှ နိုင်ငံခေါင်းဆောင်တို့က ၎င်းတို့နိုင်ငံအသီးသီးတွင် ဒစ်ဂျစ်တယ်စီးပွားရေးနှင့် ဒစ်ဂျစ်တယ်ပြုပြင်ပြောင်းလဲမှု ဆောင်ရွက်နေသည့် အခြေအနေများ၊ BRI စီမံကိန်းများတွင် ပူးပေါင်းပါဝင် ဆောင်ရွက်နိုင်မည့် အခြေအနေများနှင့်ပြည်တွင်းဒစ်ဂျစ်တယ် အခြေခံအဆောက်အဦများ တည်ဆောက်ခြင်းတွင် ပါဝင်ရင်းနှီးမြှုပ်နှံနိုင်မည့် အခွင့်အလမ်းများကို Leaders Statement များအဖြစ်ရှင်းလင်းပြောကြားကြသည်။

ယင်းဖိုရမ်တွင် ဒုတိယဝန်ကြီးချုပ်နှင့် ပို့ဆောင်ရေးနှင့် ဆက်သွယ်ရေးဝန်ကြီးဌာန၊ ပြည်ထောင်စုဝန်ကြီး ဗိုလ်ချုပ်ကြီး မြထွန်းဦးက "The Opportunities of Digital Economy for Shared Benefits and Mutual Learning" ခေါင်းစဉ်ဖြင့် BRI မိတ်ဖက်နိုင်ငံ ၁၅ နိုင်ငံမှ ဒစ်ဂျစ်တယ်စီးပွားရေးဆိုင်ရာဝန်ကြီးများနှင့်အတူ Speaker အဖြစ် ပါဝင်ဆွေးနွေးခဲ့သည်။

မြန်မာကိုယ်စားလှယ်အဖွဲ့ဝင် ပြည်ထောင်စုအစိုးရအဖွဲ့ရုံး ဝန်ကြီးဌာန (၂) ပြည်ထောင်စုဝန်ကြီး ဦးကိုကိုလှိုင်နှင့် စက်မှုဝန်ကြီးဌာန ဒုတိယဝန်ကြီးဦးရင်မောင်ညွန့်တို့သည် Thematic Session on People-to-people Bonds သို့လည်းကောင်း၊ သယံဇာတနှင့်သဘာဝပတ်ဝန်းကျင်ထိန်းသိမ်းရေးဝန်ကြီးဌာန အမြဲတမ်းအတွင်းဝန်ဦးလှမောင်သိန်း ဦးဆောင်သည့် ကိုယ်စားလှယ်အဖွဲ့သည် High-Level Forum on Green Development သို့လည်းကောင်း တက်ရောက် ဆွေးနွေးခဲ့ကြသည်။

ပူးတွဲကြေညာချက်ထုတ်ပြန်

တတိယအကြိမ် ရပ်ဝန်းနှင့် ပိုးလမ်းမ အပြည်ပြည်ဆိုင်ရာ ပူးပေါင်းဆောင်ရွက်ရေးဖိုရမ်တွင် "Beijing Initiative on the Belt and Road International Digital Economy Cooperation" နှင့် "Initiative on International Trade and Economic Cooperation Framework for Digital Economy and Green Development" ပူးတွဲကြေငြာချက်တို့ကို ထုတ်ပြန်ခဲ့သည်။

အောက်တိုဘာ ၁၇ ရက်က စက်မှုဝန်ကြီးဌာန ဒုတိယဝန်ကြီး ဦးရင်မောင်ညွန့်သည် တရုတ်နိုင်ငံ China Association of Science and Technology မှ တာဝန်ရှိသူများနှင့်တွေ့ဆုံပြီး စက်မှုဝန်ကြီးဌာနမှ ဖွင့်လှစ်ထားသည့် သက်မွေးသင်တန်းကျောင်းတွင် လျှပ်စစ်ကားများ ပြုပြင်ထိန်းသိမ်းမှုဆိုင်ရာ

သင်တန်းများအတွက် သင်ကြားရေးတွင် ပူးပေါင်းဆောင်ရွက်နိုင်ရေး အခြေအနေများနှင့် သတ္တုဗေဒဆိုင်ရာနှင့် စက်မှုနည်းပညာကဏ္ဍ ပူးပေါင်းဆောင်ရွက်နိုင်မှု အခြေအနေများကို ဆွေးနွေးခဲ့ကြသည်။

အောက်တိုဘာ ၁၇ ရက် ညပိုင်းတွင် မြန်မာကိုယ်စားလှယ်အဖွဲ့ခေါင်းဆောင် ဒုတိယဝန်ကြီးချုပ်နှင့် ပြည်ထောင်စုဝန်ကြီး ဗိုလ်ချုပ်ကြီး မြထွန်းဦးနှင့် ကိုယ်စားလှယ်အဖွဲ့ဝင် ပြည်ထောင်စုဝန်ကြီး ဦးကိုကိုလှိုင်တို့သည် တတိယအကြိမ် ရပ်ဝန်းနှင့် ပိုးလမ်းမ အပြည်ပြည်ဆိုင်ရာ ပူးပေါင်းဆောင်ရွက်ရေးဖိုရမ် အထိမ်းအမှတ်အဖြစ် တရုတ်ပြည်သူ့သမ္မတနိုင်ငံသမ္မတ ရှီကျင့်ဖျင်က တည်ခင်းဧည့်ခံသည့် ဂုဏ်ပြုညစာစားပွဲသို့ တက်ရောက်ခဲ့ကြသည်။

ယခုကျင်းပသည့် ဖိုရမ်တွင်နိုင်ငံပေါင်း ၂၅နိုင်ငံမှနိုင်ငံတော်အကြီးအကဲများ၊ကုလသမဂ္ဂ အထွေထွေ အတွင်းရေးမှူးချုပ်နှင့် နိုင်ငံပေါင်း ၁၅၀ မှ ဝန်ကြီးများ၊ အဆင့်မြင့်အရာထမ်းကိုယ်စားလှယ်များ၊ နိုင်ငံတကာအဖွဲ့အစည်း ၃၀ ကျော်တို့မှ ကိုယ်စားလှယ်များနှင့်ကျွမ်းကျင်သူပညာရှင်များ အပါအဝင် စုစုပေါင်း ၄၀၀၀ ခန့် ပါဝင်တက်ရောက်ခဲ့သည်။

ပြန်လည်ရောက်ရှိ

နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီအဖွဲ့ဝင် ဒုတိယဝန်ကြီးချုပ်နှင့် ပို့ဆောင်ရေးနှင့်ဆက်သွယ်ရေးဝန်ကြီးဌာန ပြည်ထောင်စုဝန်ကြီး ဗိုလ်ချုပ်ကြီးမြထွန်းဦးခေါင်းဆောင်သည့်မြန်မာကိုယ်စားလှယ်အဖွဲ့သည် တရုတ်ပြည်သူ့သမ္မတနိုင်ငံ ပေကျင်းမြို့မှ အောက်တိုဘာ ၁၉ ရက် ညပိုင်းက မြန်မာနိုင်ငံသို့ လေကြောင်းခရီးစဉ်ဖြင့် ပြန်လည်ရောက်ရှိရာ ရန်ကုန်တိုင်းဒေသကြီး ဝန်ကြီးချုပ် ဦးစိုးသိန်း၊ ရန်ကုန်တိုင်းစစ်ဌာနချုပ် တိုင်းမှူး ဗိုလ်ချုပ်ဇော်ဟိန်း၊ မြန်မာနိုင်ငံဆိုင်ရာ တရုတ်ပြည်သူ့သမ္မတနိုင်ငံသံရုံးမှ တာဝန်ရှိသူများနှင့် ဌာနမှတာဝန်ရှိသူများက ရန်ကုန်အပြည်ပြည်ဆိုင်ရာလေဆိပ်၌ ကြိုဆိုနှုတ်ဆက်ကြကြောင်း သိရသည်။

သတင်းစဉ်

Photo News

ဒုတိယဝန်ကြီးချုပ်နှင့် ပို့ဆောင်ရေးနှင့် ဆက်သွယ်ရေးဝန်ကြီးဌာန၊ ပြည်ထောင်စုဝန်ကြီး ဗိုလ်ချုပ်ကြီး မြထွန်းဦးသည် အောက်တိုဘာ ၂၅ ရက်က နေပြည်တော်ကုတင်(၁၀၀၀) အထွေထွေရောဂါကုဆေးရုံကြီး၌ မြန်မာ့ဆက်သွယ်ရေးလုပ်ငန်းမှ (၁၂)ကြိမ်မြောက် နိုင်ငံတစ်ဝှမ်း သွေးလှူဒါန်းခြင်း အစီအစဉ်အရ ဝန်ထမ်းများ၊ ဝန်ထမ်းမိသားစုများနှင့် စေတနာရှင်သွေးလှူရှင်များ စုပေါင်းသွေးလှူဒါန်းမှုအား ကြည့်ရှုအားပေးပြီး အမှတ်တရ လက်ဆောင်ပစ္စည်းများ ပေးအပ်ခဲ့သည်။

ဘက်စုံပို့ဆောင်ရေး (Multimodal Transport)

၂၀၂၃ ခုနှစ်၊ အောက်တိုဘာလ ၁၂ ရက်နေ့တွင် ကျင်းပပြုလုပ်ခဲ့သည့် မြန်မာအထူးစီးပွားရေးဇုန်ဆိုင်ရာ ဗဟိုအဖွဲ့အစည်းအဝေး (၁/၂၀၂၃) ၌ နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီ ဒုတိယဥက္ကဋ္ဌ ဒုတိယဝန်ကြီးချုပ် ဒုတိယဗိုလ်ချုပ်မှူးကြီး စိုးဝင်းက အဖွင့်အမှာစကားပြောကြားရာတွင် ဘက်စုံပို့ဆောင်ရေးနှင့် ပတ်သက်ပြီး **"ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်ပြီးဖြစ်သည့် နိုင်ငံများတွင် ဘက်စုံပို့ဆောင်ရေးစနစ် (Multimodal Transport) ကို တွင်ကျယ်စွာ အသုံးပြုနေခြင်းဖြစ်သည့်အတွက် မိမိနိုင်ငံတွင်လည်း အထူးစီးပွားရေးဇုန်များနှင့် ဆက်စပ်ပြီး ဘက်စုံပို့ဆောင်ရေးစနစ် (Multimodal Transport) အသုံးပြုနိုင်စေရန် အကောင်အထည်ဖော်ရေး ပြင်ဆင်ဆောင်ရွက်ရန် လိုအပ်ကြောင်း"** ထည့်သွင်းမှာကြားခဲ့ပါသည်။

နိုင်ငံတစ်နိုင်ငံတွင် ပြည်တွင်းထုတ်လုပ်မှု တိုးတက်မြင့်မားရေးနှင့် နိုင်ငံတော်၏ စီးပွားရေးဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်မှုကို အထောက်အကူပြုနိုင်ရန်အတွက် အထူးစီးပွားရေးဇုန်များ ပိုမိုဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်ရန် လိုအပ်သကဲ့သို့ အဆိုပါ အထူးစီးပွားရေးဇုန်များအတွက်လည်း ထိရောက်သော ထောက်ပံ့ဖြည့်ဆည်းမှုကွင်းဆက် (Supply Chain) ရရှိနိုင်ရန်၊ ပို့ဆောင်ရေး (Transport) နှင့် ထောက်ပံ့ဖြည့်ဆည်းစီမံဆောင်ရွက်မှု (Logistics) လုပ်ငန်းစဉ်များ ပိုမိုကောင်းမွန်ရန်အတွက် ဘက်စုံပို့ဆောင်ရေးလုပ်ငန်းစဉ်များ ကောင်းမွန်စွာ စီမံခန့်ခွဲနိုင်ရေးသည် အရေးကြီးသည့် အခန်းကဏ္ဍမှ ပါဝင်လျက် ရှိပါသည်။

ဘက်စုံပို့ဆောင်ရေးဆိုင်ရာ ကုလသမဂ္ဂကွန်ဗင်းရှင်း

ဘက်စုံပို့ဆောင်ရေးနှင့် ပတ်သက်ပြီး ကုလသမဂ္ဂကုန်သွယ်မှုနှင့် ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်မှုညီလာခံ (UNCTAD) မှ အပြည်ပြည်ဆိုင်ရာ ဘက်စုံပို့ဆောင်ရေးကွန်ဗင်းရှင်း (Convention on International Multimodal Transport) ဆိုင်ရာကုလသမဂ္ဂကွန်ဖရင့် (United Nations Conference) ၏ ပထမပိုင်းဆွေးနွေးမှုများ (First Part of Session) ကို ၁၉၇၉ ခုနှစ် နိုဝင်ဘာလတွင် လည်းကောင်း၊ ဒုတိယပိုင်းဆွေးနွေးမှု (Resumed Session) ကို ၁၉၈၀ ခုနှစ် မေလတွင်လည်းကောင်း ကျင်းပဆောင်ရွက်ခဲ့ပါသည်။

အပြည်ပြည်ဆိုင်ရာ ဘက်စုံပို့ဆောင်ရေးလုပ်ငန်းစဉ်များကို ဖော်ဆောင်ရခြင်း၏ အဓိကရည်ရွယ်ချက်များတွင် ကမ္ဘာ့ကုန်သွယ်မှုကို စနစ်တကျ ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်လာစေရန်အတွက် ထောက်ပံ့မှုနည်းလမ်းတစ်ခုအဖြစ် ဖော်ဆောင်ရန်ဖြစ်ကြောင်း ဖော်ပြထားပါသည်။

UN Convention on International Multimodal Transport of Goods ၏ Article 1: Definitions အပိုင်းတွင် International Multimodal Transport ကို အောက်ပါအတိုင်း အဓိပ္ပာယ်ဖွင့်ဆိုထားပါသည် -

"The carriage of goods by at least two different modes of transport on the basis of a multimodal transport contract from a place in one country at which the goods are taken in charge by the multimodal transport operator to a place designated for delivery situated in a different country."

အာဆီယံမူဘောင် သဘောတူစာချုပ်

ဘက်စုံပို့ဆောင်ရေးဆိုင်ရာ အာဆီယံမူဘောင်သဘောတူညီချက် (ASEAN Framework Agreement on Multimodal Transport-AFAMT) ကို အာဆီယံအဖွဲ့ဝင်နိုင်ငံများမှ ပို့ဆောင်ရေးဝန်ကြီးများက ၂၀၀၅ ခုနှစ်၊ နိုဝင်ဘာလ ၁၇ ရက်နေ့တွင် လာအိုနိုင်ငံ၊ ဗီယင်ကျင်းမြို့၌ လက်မှတ်ရေးထိုးခဲ့ကြပါသည်။

အဆိုပါသဘောတူစာချုပ်၏ ရည်ရွယ်ချက်များမှာ ကုလသမဂ္ဂကွန်ဗင်းရှင်းတွင် ဖော်ပြခဲ့သည့်အချက်များကို အခြေခံပြီး ပြန်လည်

ဖော်ပြထားသည်ကို တွေ့ရှိရပါသည်။ အဓိကအားဖြင့် အာဆီယံအဖွဲ့ဝင်နိုင်ငံများအချင်းချင်းအကြားတွင်လည်းကောင်း၊ အဖွဲ့ဝင်နိုင်ငံတစ်နိုင်ငံနှင့် တတိယနိုင်ငံများအကြားတွင်လည်းကောင်း၊ အပြည်ပြည်ဆိုင်ရာ ကုန်သွယ်မှုဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်ရန်အတွက် ထောက်ပံ့မှုနည်းလမ်းတစ်ခုအဖြစ် ဖော်ဆောင်ရန်ဖြစ်ကြောင်း ထည့်သွင်းဖော်ပြထားပါသည်။

မူဘောင်သဘောတူညီချက်တွင် အခန်း ၁၁ ခန်းနှင့် ပိုဒ်ခွဲ ၄၂ ခု ဖြင့် ဖော်ပြထားပါသည်။ မြန်မာနိုင်ငံအနေဖြင့် မူဘောင်သဘောတူစာချုပ်အတည်ပြုခြင်း (Instrument of Ratification) ကို ၂၀၁၅ ခုနှစ်၊ စက်တင်ဘာလ ၈ ရက်နေ့တွင် ဆောင်ရွက်ခဲ့ပြီးဖြစ်ပါသည်။

ဘက်စုံပို့ဆောင်ရေးဥပဒေ ပြဋ္ဌာန်းခြင်း

မြန်မာနိုင်ငံအနေဖြင့် ဘက်စုံပို့ဆောင်ရေးနှင့် စပ်လျဉ်း၍ အပြည်ပြည်ဆိုင်ရာကွန်ဗင်းရှင်းပါ ပြဋ္ဌာန်းချက်များကိုလည်းကောင်း၊ ဒေသဆိုင်ရာသဘောတူစာချုပ်ပါ ကတိပြုချက်များကိုလည်းကောင်း၊ အကောင်အထည်ဖော် ဆောင်ရွက်ရန် ရည်ရွယ်ချက် အပါအဝင် ဥပဒေ၏ အခန်း (၂) တွင် ဖော်ပြထားသည့် ရည်ရွယ်ချက် ၆ ရပ်ဖြင့် ဘက်စုံပို့ဆောင်ရေးဥပဒေကို ၂၀၁၄ ခုနှစ်၊ ဇန်နဝါရီလ ၃၁ ရက်နေ့တွင် ပြည်ထောင်စုလွှတ်တော်မှ ပြဋ္ဌာန်းခဲ့ပါသည်။ ဆက်လက်ပြီး ဘက်စုံပို့ဆောင်ရေးဥပဒေပုဒ်မ ၅၉၊ ပုဒ်မခွဲ (က) အရ အပ်နှင်းထားသောလုပ်ပိုင်ခွင့်ကို ကျင့်သုံး၍ ဘက်စုံပို့ဆောင်ရေးနည်းဥပဒေများကို ပြည်ထောင်စုသမ္မတမြန်မာနိုင်ငံတော်၊ ပြည်ထောင်စုအစိုးရအဖွဲ့၏ သဘောတူညီချက်ဖြင့် ပို့ဆောင်ရေးဝန်ကြီးဌာနမှ ၂၀၁၄ ခုနှစ်၊ ဒီဇင်ဘာလ ၃၁ ရက်နေ့တွင် ထုတ်ပြန်ခဲ့ပါသည်။

ဘက်စုံပို့ဆောင်ရေးဥပဒေပါ အဓိပ္ပာယ်ဖွင့်ဆိုချက်အရ "ဘက်စုံပို့ဆောင်ရေးဆိုသည်မှာ ဘက်စုံပို့ဆောင်ရေးပဋိညာဉ်အရ နိုင်ငံတစ်နိုင်ငံရှိ ဒေသတစ်ခုခုမှ အခြားနိုင်ငံရှိ သတ်မှတ်ဒေသသို့ ဘက်စုံပို့ဆောင်ရေးလုပ်ငန်းလုပ်ကိုင်သူက ကုန်စည်ကို တာဝန်ယူလက်ခံ၍ အနည်းဆုံး ပို့ဆောင်ရေးနည်းလမ်း နှစ်သွယ်ဖြင့် သယ်ယူပို့ဆောင်ခြင်းကို ဆိုသည်" ဟုဖော်ပြထားပါသည်။

ဝန်ကြီးဌာနအတွင်းတာဝန်ခံဆောင်ရွက်ရမည့်ဌာနအပြောင်းအလဲကြောင့် ဘက်စုံပို့ဆောင်ရေးဥပဒေကို ၂၈–၁၂–၂၀၁၅ ရက်နေ့တွင် ပထမအကြိမ်နှင့် ၁၄–၂–၂၀၂၂ ရက်နေ့တွင် ဒုတိယအကြိမ် ပြင်ဆင်ခြင်းကိုလည်းကောင်း၊ ဘက်စုံပို့ဆောင်ရေးနည်းဥပဒေများကို ၂၂–၃–၂၀၁၆ ရက်နေ့တွင် ပထမအကြိမ်နှင့် ၃–၃–၂၀၂၃ ရက်နေ့တွင် ဒုတိယအကြိမ်ပြင်ဆင်ခြင်းကိုလည်းကောင်း ဆောင်ရွက်ခဲ့ပြီး၊ ယခုအခါ ပို့ဆောင်ရေးစီမံကိန်းဦးစီးဌာနမှ တာဝန်ခံဌာနအဖြစ် ဆောင်ရွက်လျက်ရှိပါသည်။

ကုန်စည်များ ဘက်စုံပို့ဆောင်ရေးဗဟိုအဖွဲ့ ဖွဲ့စည်းခြင်း

ဘက်စုံပို့ဆောင်ရေးဥပဒေ၏ အခန်း (၄)၊ ပုဒ်မ (၆) ၌ ပို့ဆောင်ရေးနှင့် ဆက်သွယ်ရေးဝန်ကြီးဌာနသည် ဘက်စုံပို့ဆောင်ရေးလုပ်

ငန်းနှင့်စပ်လျဉ်း၍ ဥပဒေပါပြဋ္ဌာန်းချက်များကို အကောင်အထည်ဖော်ဆောင်ရွက်ရေးအတွက်လည်းကောင်း၊ သက်ဆိုင်ရာပြည်တွင်းပြည်ပမှ အဖွဲ့အစည်းများ၊ ပုဂ္ဂိုလ်များနှင့် ပူးပေါင်းညှိနှိုင်းဆောင်ရွက်ရေးနှင့် ကြီးကြပ်ကွပ်ကဲရေးအတွက်လည်းကောင်း၊ ကုန်စည်များဘက်စုံပို့ဆောင်ရေးဗဟိုအဖွဲ့ကို ပြည်ထောင်စုအစိုးရအဖွဲ့၏ သဘောတူညီချက်ဖြင့် ၂၀၂၃ ခုနှစ်၊ ဩဂုတ်လ ၂၈ ရက်နေ့တွင် ဖွဲ့စည်းခဲ့ပြီးဖြစ်ပါသည်။

ဆက်လက်အကောင်အထည်ဖော်ရမည့် လုပ်ငန်းများ

မြန်မာနိုင်ငံသည် အာဆီယံစီးပွားရေးအသိုက်အဝန်း (ASEAN Economic Community -AEC) ကို ဖော်ဆောင်နေသည့် အဖွဲ့ဝင်နိုင်ငံတစ်နိုင်ငံဖြစ်သည်နှင့်အညီ ဒေသတွင်းကုန်သွယ်မှုနှင့် ချိတ်ဆက်ဆောင်ရွက်နိုင်မှု ကောင်းမွန်လာစေရန်အတွက်လည်းကောင်း၊ ဘက်စုံပို့ဆောင်ရေးဆိုင်ရာ အာဆီယံမူဘောင်သဘောတူညီချက် (AFAMT) ကို အောင်မြင်စွာ အကောင်အထည်ဖော်ဆောင်ရွက်နိုင်ရန်အတွက်လည်းကောင်း၊ နိုင်ငံတွင်းတည်ဆောက်နေသည့် အထူးစီးပွားရေးဇုန်များကို အထောက်အကူပြုရန်နှင့် ကုန်သွယ်မှုလုပ်ငန်းများအား ပံ့ပိုးဆောင်ရွက်နိုင်ရန်အတွက် လည်းကောင်း၊ အာဆီယံစီးပွားရေး အသိုက်အဝန်းအကောင်အထည်ဖော်ရေးတွင် AFAMT နှင့် သက်ဆိုင်သည့် Regional Action Plan 2020-2025 တွင် ပါဝင်သည့် အဓိကအချက် ၇ ချက်ကို အောင်မြင်အောင် ဆောင်ရွက်သွားရန် လိုအပ်ပါသည်။

အဆိုပါအချက်များတွင် ပါဝင်သော အကောင်အထည်ဖော်ဆောင်ရွက်ထားရှိပြီးဖြစ်သည့်လုပ်ငန်းများနှင့် ဆောင်ရွက်ရန်ကျန်ရှိသည့်လုပ်ငန်းများကို ဖော်ပြအပ်ပါသည် –

(က) **အတည်ပြုခြင်း (Ratification)** : မြန်မာနိုင်ငံအပါအဝင် အာဆီယံအဖွဲ့ဝင်နိုင်ငံများအားလုံး AFAMT ကို အတည်ပြုခြင်း ဆောင်ရွက်ပြီး ဖြစ်ပါသည်။

> “ဘက်စုံပို့ဆောင်ရေးဆိုသည်မှာ
> ဘက်စုံပို့ဆောင်ရေးပဋိညာဉ်အရ
> နိုင်ငံတစ်နိုင်ငံရှိ ဒေသတစ်ခုခုမှ အခြားနိုင်ငံရှိ
> သတ်မှတ်ဒေသသို့ ဘက်စုံပို့ဆောင်ရေး
> လုပ်ငန်းလုပ်ကိုင်သူက ကုန်စည်ကို တာဝန်ယူ
> လက်ခံ၍ အနည်းဆုံး ပို့ဆောင်ရေးနည်းလမ်း
> နှစ်သွယ်ဖြင့် သယ်ယူ
> ပို့ဆောင်ခြင်းကို ဆိုသည်”

(ခ) **ဥပဒေပြဋ္ဌာန်းခြင်း (Legal Framework):** မြန်မာနိုင်ငံအပါအဝင် အာဆီယံအဖွဲ့ဝင်နိုင်ငံများအားလုံး မူဘောင်သဘောတူညီချက်ပါအတိုင်းသက်ဆိုင်ရာနိုင်ငံအလိုက်ဘက်စုံပို့ဆောင်ရေးဥပဒေများ ပြဋ္ဌာန်းခဲ့ကြပြီး ဖြစ်ပါသည်။

> အာဆီယံအဖွဲ့ဝင်နိုင်ငံများအချင်းချင်း
> အကြားတွင်လည်းကောင်း၊ အဖွဲ့ဝင်နိုင်ငံ
> တစ်နိုင်ငံနှင့် တတိယနိုင်ငံများ
> အကြားတွင်လည်းကောင်း၊ အပြည်
> ပြည်ဆိုင်ရာ ကုန်သွယ်မှုဖွံ့ဖြိုး
> တိုးတက်ရန်အတွက် ထောက်ပံ့မှုနည်း
> လမ်းတစ်ခုအဖြစ် ဖော်ဆောင်ရန်ဖြစ်..

THERE IS NO SHORTCUT TO ROYAL ROAD.
MYANMAR EXCELLENT STARS
MARITIME TRAINING CENTRE
Contact Details
Office Ph : +959250985639, +959250985640, +959250985641
Viber : +959420012392, +959444015551
Email : info@myanmarexcellentstars.com
Facebook : http://facebook.com/MyanmarExcellentStars
Website : http://myanmarexcellentstars.com
M E S
Address
No.(2)Zone, Department of Marine Administration Compound, Dockyard Street, Yamonnar (2)Quarter, Dawbon Township, Yangon, Myanmar.
WE WILL HANDLE YOU TO YOUR DESTINATION.

(ဂ) **နိုင်ငံကိုယ်စားပြုအဖွဲ့ဖွဲ့စည်းခြင်း (Institutional Framework):** မြန်မာနိုင်ငံအနေဖြင့် ဘက်စုံပို့ဆောင်ရေးနှင့်ပတ်သက်ပြီး အမျိုးသားအဆင့်အဖွဲ့အစည်းတစ်ခုဖြစ်သည့် "ကုန်စည်များဘက်စုံပို့ဆောင်ရေးဗဟိုအဖွဲ့" ကို ဖွဲ့စည်းထားပြီး ဖြစ်ပါသည်။ ဆက်လက်ပြီးကုန်စည်များဘက်စုံပို့ဆောင်ရေးဗဟိုအဖွဲ့အနေဖြင့် ဘက်စုံပို့ဆောင်ရေးလုပ်ငန်းလုပ်ကိုင်သူ (Multimodal Transport Operator – MTO) များကို ဥပဒေနှင့်အညီ မှတ်ပုံတင်လက်မှတ်ထုတ်ပေးခြင်းကို ဆောင်ရွက်သွားရမည် ဖြစ်ပါသည်။

(ဃ) **စီးပွားရေးအပေါ်သက်ရောက်မှုလေ့လာခြင်း (Economic Impact):** ဘက်စုံပို့ဆောင်ရေးလုပ်ငန်းများကြောင့် အာဆီယံဒေသအတွင်း ဘက်စုံချိတ်ဆက်ဆောင်ရွက်မှုများ ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်လာရေးဆောင်ရွက်ရန်နှင့် နိုင်ငံ၏ကုန်သွယ်ရေးနှင့် စီးပွားရေးအပေါ် အကျိုးသက်ရောက်မှု မည်မျှဖြစ်စေသည်ကို ဆက်လက်လေ့လာဆောင်ရွက်သွားရမည် ဖြစ်ပါသည်။

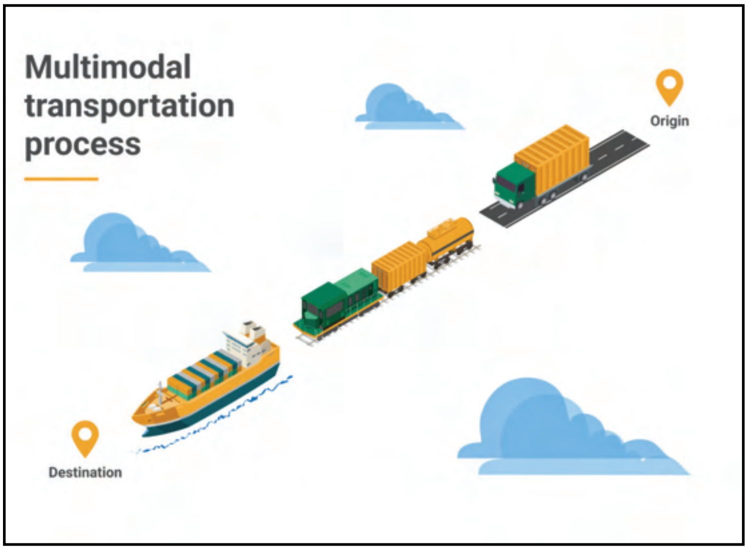
(င) **ထောက်ပံ့ဖြည့်ဆည်းစီမံဆောင်ရွက်မှုစွမ်းရည်ကောင်းမွန်အောင်ဆောင်ရွက်ခြင်း(Logistics Performance):** အာဆီယံအဖွဲ့ဝင်နိုင်ငံများအနေဖြင့် ဘက်စုံပို့ဆောင်ရေးလုပ်ငန်းစဉ်များ အောင်မြင်အောင် ဆောင်ရွက်နိုင်မှုမှ တစ်ဆင့် ကမ္ဘာ့ဘဏ်မှသတ်မှတ်ဆောင်ရွက်လျက်ရှိသော Logistics Performance Index (LPI) နှင့် ကမ္ဘာ့စီးပွားရေးဖိုရမ်မှ ထုတ်ပြန်သော Enabling Trade

Index (ETI)တိုင်းတာမှုများတွင်ကောင်းမွန်သောရလဒ်များရရှိနိုင်ရေးအတွက် ကြိုးစားဆောင်ရွက်သွားကြရမည် ဖြစ်ပါသည်။

(စ) **စွမ်းဆောင်ရည်တည်ဆောက်ခြင်း(Capacity Building):** ဘက်စုံပို့ဆောင်ရေးနှင့် ပတ်သက်ပြီး အလုပ်ရုံဆွေးနွေးပွဲများ ပြုလုပ်ခြင်း၊ ဘက်စုံပို့ဆောင်ရေးဆိုင်ရာ နိုင်ငံတကာဥပဒေသများ၊ ဘက်စုံပို့ဆောင်ရေးလုပ်ငန်းလုပ်ကိုင်သူ (MTO)တို့၏တာဝန်နှင့်ဝတ္တရားများကိုသိရှိနားလည်အောင်ပညာပေးခြင်း၊ဘက်စုံပို့ဆောင်ရေးနှင့်ဆက်နွယ်သည့် အစိုးရဌာနများနှင့် ပုဂ္ဂလိကလုပ်ငန်းများအကြားနားလည်မှု ပိုမိုရရှိစေမည့် ဖိုရမ်များ၊ ရက်တိုသင်တန်းများ ဆောင်ရွက်ပေးခြင်း၊ နိုင်ငံတွင်းမှ ဘက်စုံပို့ဆောင်ရေးလုပ်ငန်းလုပ်ကိုင်သူ

ရွှေတောင်ရိုး
အဆင့်မြင့်ခရီးသည်ပို့ဆောင်ရေး

တောင်ကြီး(လက်မှတ်ရောင်း)	09-456456388, 456456399
တောင်ကြီး(တန်ဆာပို့)	09-456456344
တောင်ကြီး(တန်ဆာရွေး)	09-261122844, 09-261122833
အေးသာယာဂိတ်	09-882288255
ရန်ကုန် (အောင်မင်္ဂလာ)	09-44466012, 09-969611145
အောင်မင်္ဂလာ(တန်ဆာပို့/ရွေး)	09-44466031, 09-898921112
ရန်ကုန် (အောင်ဆန်းကွင်း)	09-941256738, 09-262776655
ရန်ကုန် (အလုံ)	09-799763467, 09-73122168
မန္တလေး(၇၃ ကြားဂိတ်)	09-43123122, 09-792222788
မန္တလေး(ကားကွင်းဂိတ်)	09-441022245, 09-792222988
မန္တလေး(၈၃ ကြားဂိတ်)	09-254371115
မိုံရွာဂိတ်	09-36091999, 071-2028157
တာချီလိတ်ဂိတ်	09-882288244, 09-882288266
တာချီလိတ်(ကုန်ရွေး)	09-449809392
ကျိုင်းတုံဂိတ်	09-254100275
ကလောဂိတ်	09-428363296, 09-444221557
အောင်ပန်းဂိတ်	09-428312344, 09-981329037, 09-982111596



> အာဆီယံစီးပွားရေးအသိုက်အဝန်း အကောင်အထည်ဖော်ရေးတွင် AFAMT နှင့်သက်ဆိုင်သည့် Regional Action Plan 2020-2025 တွင်ပါဝင်သည့် အဓိကအချက် ၇ ချက်ကို အောင်မြင်အောင် ဆောင်ရွက်သွားရန် လို...

(MTO) များအား အခြားအာဆီယံနိုင်ငံများတွင် ဘက်စုံပို့ဆောင်ရေး လုပ်ငန်း လုပ်ကိုင်နိုင်ရေးအတွက် လိုအပ်သောဆွေးနွေးမှုများ၊ ဒေသတွင်းနိုင်ငံများအကြား ပူးပေါင်းဆောင်ရွက်ပေးခြင်း၊ ဒေသတွင်းနိုင်ငံများ အချင်းချင်း ဘက်စုံပို့ဆောင်ရေးလုပ်ငန်းစဉ်နှင့် ပတ်သက်ပြီး အတွေ့အကြုံနှင့်ဗဟုသုတများဖလှယ်ခြင်းစသည့်လုပ်ငန်းစဉ်များကို ဆောင်ရွက်သွားရန် လိုအပ်မည် ဖြစ်ပါသည်။

(ဆ) **အုပ်ချုပ်စီမံမှုဆိုင်ရာလုပ်ငန်းစဉ်များ (Administrative Procedures):** ဘက်စုံပို့ဆောင်ရေးဆိုင်ရာ အာဆီယံမူဘောင်သဘောတူညီချက် (AFAMT) အကောင်အထည်ဖော်ရာတွင် အဖွဲ့ဝင်နိုင်ငံများမှ မိမိနိုင်ငံအလိုက် လုပ်ငန်းဆောင်ရွက်မှု အစီအစဉ် နောက်ဆုံးအခြေအနေများ၊ ဘက်စုံပို့ဆောင်ရေးလုပ်ငန်း လုပ်ကိုင်သူ (MTO) အဖြစ် မှတ်ပုံတင်နိုင်ရန် မိမိနိုင်ငံအလိုက် ပတ်သက်ဆက်နွယ်သည့် ဥပဒေများကို အင်္ဂလိပ်ဘာသာပြန်ဆို၍ အာဆီယံအတွင်းရေးမှူးရုံးသို့ ပေးပို့ရန်နှင့် အာဆီယံအင်တာနက်စာမျက်နှာတွင် ဖော်ပြနိုင်ရေးဆောင်ရွက်ပေးရန်တို့ ဖြစ်ပါသည်။ အဆိုပါ လုပ်ငန်းစဉ်များအနက်မြန်မာနိုင်ငံအနေဖြင့် ဘက်စုံပို့ဆောင်ရေးဥပဒေကို အင်္ဂလိပ်ဘာသာပြန်ဆို၍ အာဆီယံအင်တာနက်စာမျက်နှာတွင် ဖော်ပြထားပြီး ဖြစ်ပါသည်။

> လုပ်ငန်းစဉ်များအနက်မြန်မာနိုင်ငံ အနေဖြင့် ဘက်စုံပို့ဆောင်ရေး ဥပဒေကို အင်္ဂလိပ်ဘာသာပြန်ဆို၍ အာဆီယံအင်တာနက်စာမျက်နှာတွင် ဖော်ပြထားပြီး ဖြစ်...

မျှော်မှန်းချက်

မြန်မာနိုင်ငံသည်တည်နေရာအနေအထားအရအာဆီယံဒေသ၏အနောက်ဖက်ဆုံးတွင်တည်ရှိပြီး၊တရုတ်ပြည်သူ့သမ္မတနိုင်ငံနှင့် အိန္ဒိယနိုင်ငံတို့၏အကြားတွင် တည်ရှိသဖြင့် ပို့ဆောင်ရေးကွန်ရက် (Transport Network) နှင့် ထောက်ပံ့ဖြည့်ဆည်းစီမံဆောင်ရွက်မှုဆိုင်ရာချိတ်ဆက်နိုင်မှု (Logistics Connectivity) တို့ကို ကောင်းမွန်စွာ စီမံခန့်ခွဲနိုင်ပါက ဒေသတွင်းကုန်သွယ်ရေး ထောက်ပံ့ဖြည့်ဆည်းမှုကွင်းဆက် (Regional Trade Supply Chain) တွင် အကျိုးအမြတ်ရရှိအောင် ဆောင်ရွက်နိုင်မည်ဖြစ်သကဲ့သို့ နိုင်ငံတွင်း အထူးစီးပွားရေးဇုန်များနှင့် အခြားကဏ္ဍများတွင်လည်း နိုင်ငံခြားရင်းနှီးမြှုပ်နှံမှုများ ပိုမိုများပြားတိုးတက်လာမည် ဖြစ်ပါသည်။

သို့ဖြစ်ပါ၍ နိုင်ငံတော်မှ ဘက်စုံပို့ဆောင်ရေးဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်အောင်အားပေးဆောင်ရွက်နေသည့် အခြေအနေတွင် ဘက်စုံပို့ဆောင်ရေးနှင့်ပတ်သက်ဆက်နွယ်နေသည့်သက်ဆိုင်ရာအစိုးရဌာန အသီးသီးမှ တာဝန်ရှိသူများအနေဖြင့်လည်းကောင်း၊ ဘက်စုံပို့ဆောင်ရေးလုပ်ငန်းစဉ်များနှင့် ဆက်စပ်သည့် ထောက်ပံ့ဖြည့်ဆည်းစီမံဆောင်ရွက်မှုဆိုင်ရာဝန်ဆောင်မှုပေးနေကြသည့်ပုဂ္ဂလိကကဏ္ဍမှလုပ်ငန်းရှင်များအနေဖြင့်လည်းကောင်း၊ ဘက်စုံပို့ဆောင်ရေး အောင်မြင်စွာ အကောင်အထည်ဖော်နိုင်ရေးအတွက် ပူးပေါင်းကြိုးစားဆောင်ရွက်ကြရန် လိုအပ်လျက်ရှိပါကြောင်း တင်ပြအပ်ပါသည်။

ဒေါက်တာမျိုး (DOTP)

လေယာဉ်မတော်တဆမှုများစုံစမ်းစစ်ဆေးခြင်းနှင့် လူသားများ၏ပါဝင်ပတ်သက်မှု

အောင်မော်(ပြင်စလူ)

သယ်ယူပို့ဆောင်ရေးကဏ္ဍတွင် မတော်တဆမှုများ ဖြစ်ပွားရခြင်း၏ အဓိကအကြောင်းအရာတစ်ခုမှာ လူသားများ၏ ပြုမူခြင်းသို့မဟုတ် ပျက်ကွက်ခြင်းကြောင့်ဖြစ်သည်ဟု ဆိုပါသည်။ လေယာဉ်မတော်တဆမှုဖြစ်စဉ်များ စုံစမ်းစစ်ဆေးရာတွင် လူသားများ၏ပါဝင်မှုအဆင့်ကို ထည့်သွင်းရန်လည်း လိုအပ်ပါသည်။ ယေဘုယျအားဖြင့် လေယာဉ်မှူးများနှင့် အင်ဂျင်နီယာများ ဦးဆောင်၍ ပြုလုပ်သော လေယာဉ်မတော်တဆ စုံစမ်းစစ်ဆေးရေး လုပ်ငန်းစဉ်များတွင် ဘာဖြစ်ခဲ့သည်၊ ဘယ်လိုဖြစ်ခဲ့သည်ဆိုသည့် အသားပေးဆောင်ရွက်ခြင်းများပါဝင်သည်။ ယနေ့ခေတ်ကာလတွင် လေယာဉ်မတော်တဆမှုများ အဆင့်ဆင့် မည်ကဲ့သို့ဖြစ်လာသည် (Sequence of Event)၊ မည်သည့်အတွက်ကြောင့် (Why) ဤကဲ့သို့ဖြစ်ခဲ့ရသည်၊ လူသားများပါဝင်မှု (Human Factor) က မည်မျှအရေးပါသည်ဆိုသည့် အချက်အား ထည့်သွင်းစဉ်းစားရမည်ကို အားလုံးသဘောပေါက်လက်ခံလာခဲ့ကြပါသည်။ သို့သော် ကမ္ဘာပေါ်တွင် လေယာဉ်မတော်တဆမှုများ စုံစမ်းစစ်ဆေးရာတွင် လူသားများ၏ ပါဝင်မှု (Human Factor) အပေါ် ထည့်သွင်းစဉ်းစားနိုင်မှု အခြေအနေများသည် အဖွဲ့အစည်းတစ်ခုနှင့် တစ်ခုမတူညီခြင်းကို တွေ့ရှိရပါသည်။

Human Factor ဆိုတာဘာလဲ

Human Factor ဆိုသည်မှာ လူသားအချင်းချင်းအပြန်အလှန်ဆက်နွယ်မှု၊ လူသားနှင့် လူသားများ အသုံးပြုနေသော စက်/ကိရိယာများ၊ ဥပဒေ၊ မူဝါဒ၊ စနစ်၊ သီအိုရီ၊ သတင်းအချက်အလက်များနှင့် စပ်ဆိုင်သောအကြောင်းအရာများ ဖြစ်သည်။ လူနှင့်လူသားတို့၏ အရည်အသွေး၊ စွမ်းဆောင်ရည်၊ စရိုက်သဘာဝ၊ ခံနိုင်ရည်နှင့် အသုံးပြုနေသော စက်/ကိရိယာတို့၏ ဒီဇိုင်း၊ အလုပ်သဘာဝနှင့် ပတ်ဝန်းကျင်အခြေအနေများနှင့်လည်း သက်ဆိုင်ပါသည်။

SHELL မော်ဒယ်

မတော်တဆမှုဖြစ်စဉ်များတွင် လူသားများ၏ပါဝင်မှု (Human Factor) အခြေအနေကို သိရှိအကဲဖြတ်နိုင်ရန် SHELL Model ကို ပညာရှင်များက တီထွင်အသုံးပြုခဲ့ပါသည်။ အဆိုပါ SHELL Model သည် လူကို ဗဟိုပြုသည့် မော်ဒယ်ဖြစ်ပြီး လေကြောင်းဆိုင်ရာလောကတွင် လူသိများ၍ အသုံးဝင်လှပါသည်။ ကမ္ဘာပေါ်ရှိလေကြောင်းလိုင်းများ၊ လေယာဉ်ထုတ်လုပ်သည့်ကုမ္ပဏီများ၊ လေယာဉ်ကွင်းများ၊ လေကြောင်းဝန်ဆောင်မှုပြုသည့် အဖွဲ့အစည်းများ၊ လေယာဉ်ဒီဇိုင်းထုတ်လုပ်သည့် အဖွဲ့အစည်းများ၊ လေယာဉ်မတော်တဆစုံစမ်းစစ်ဆေးရေးဌာနများ၊ လေကြောင်းထိန်းသိမ်းရေးဝန်ဆောင်မှုပြုသည့်အဖွဲ့အစည်းများ၊ လေယာဉ်အမောင်းသင်အဖွဲ့အစည်းများနှင့်လေကြောင်းအာဏာပိုင်အဖွဲ့အစည်းများ၌ SHELL Model ကို ကျယ်ပြန့်စွာ အသုံးပြုလျက်ရှိပါသည်။

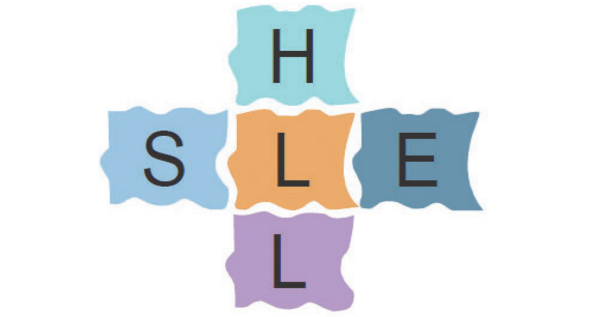
(က) Software (S) ဆိုသည်မှာ ဥပဒေ၊ လုပ်ထုံးလုပ်နည်းများ၊ သင်တန်းများ၊ ထောက်ပံ့မှုများစသည်

(ခ) Hardware (H) ဆိုသည်မှာ အသုံးပြုနေသော စက်/ကိရိယာများ (ဥပမာ-လေယာဉ်၊ ယန္တရား၊ ကား၊ လှေကား၊ ကွန်ပျူတာ၊

ဖုန်း စသည်)

(ဂ) Enviroment (E) ဆိုသည်မှာ အလုပ်လုပ်နေသော ပတ်ဝန်းကျင်(ဥပမာ- ဆူညံသော မြင်ကွင်းမကောင်းသော လုပ်ငန်းခွင်/ချောနေသောလမ်း/မုန်တိုင်းကျနေသော အခြေအနေ စသည်)

(ဃ) Liveware (L) ဆိုသည်မှာ လုပ်ငန်းခွင်ရှိအခြားလူများ



ပုံ-၁SHELL Model

လေယာဉ်မတော်တဆမှုများကို စုံစမ်းစစ်ဆေးသူများအနေဖြင့် လူနှင့်အသုံးပြုနေသောစက်/ကိရိယာများဆက်နွယ်မှု(Liveware -Hardware)ကိုစဉ်းစားရမည့်အချက်အနေဖြင့်စက်/ကိရိယာများ အသုံးပြုရာတွင် စနစ်တကျမှန်ကန်ခြင်းရှိပါသလား၊ Safetyဆိုင်ရာ ဆောင်ရန်/ရှောင်ရန်များကိုလိုက်နာမှုရှိပါသလား၊ပြည့်စုံလုံလောက်သော ညွှန်ကြားချက်များ ရှိပါသလား၊ ဆိုင်းဘုတ်များ၊ တံဆိပ်များ ရှင်းလင်းပြည့်စုံမှု ရှိပါသလား၊ စက်/ကိရိယာများ ကြံ့ခိုင်မှုရှိပါသလား၊ ဒီဇိုင်းများ မှန်ကန်မှု ရှိပါသလားစသည်တို့ကို စစ်ဆေးအဖြေရှာရပါမည်။

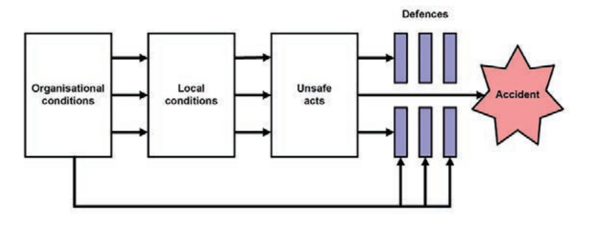
လူနှင့် ဥပဒေ၊ လုပ်ထုံးလုပ်နည်းများ ဆက်နွယ်မှု(Liveware-Software)ကို စဉ်းစားရမည့်အချက်အနေဖြင့် ထုတ်ပြန်ထားသော ဥပဒေ၊ နည်းဥပဒေ၊ ပေါ်လစီ၊ လုပ်ထုံးလုပ်နည်း၊ လက်စွဲစာအုပ်၊ Checklist၊ သင်တန်းများ (Training) နှင့် လုပ်ငန်းစဉ်များသည် နားလည်လိုက်နာကျင့်သုံးရန် လွယ်ကူမှုရှိပါသလား၊ လက်တွေ့ကျပါသလား၊လုံလောက်မှုရှိပါသလား၊ခေတ်နှင့်ကိုက်ညီမှုရှိပါသလား၊ ထောက်ပံ့ဖြည့်ဆည်းပေးမှုများ လုံလောက်ပြည့်စုံမှု ရှိပါသလား စသည်တို့ကို စစ်ဆေးအဖြေရှာရပါမည်။

လုပ်ငန်းခွင်တွင် လူနှင့် လူချင်း အပြန်အလှန် ဆက်နွယ်မှု (Liveware-Liveware) ကို စဉ်းစားရမည့်အချက်အနေဖြင့် လစာ လုံလောက်ပါသလား၊ ဆာလောင်နေပါသလား၊ မောပန်းနေပါသလား၊ စိတ်ဓာတ်ကျနေပါသလား၊ စိတ်ဖိစီးမှု များနေပါသလား၊ စိတ်တိုနေပါသလား၊ အချင်းချင်း မကျေနပ်မှုရှိပါသလား၊ အိမ်တွင်းရေး အဆင်မပြေမှုများ ရှိပါသလား၊ မိသားစုအတွက် စိတ်ပူရမှုရှိပါသလား၊ ကျန်းမာရေး ကောင်းပါသလား၊ Team Work ကောင်းပါသလားစသည့်အချက်များကို စစ်ဆေးအဖြေရှာရပါမည်။

လူနှင့်ပတ်ဝန်းကျင် ဆက်နွယ်မှု (Liveware-Enviroment) ကိုစဉ်းစားရမည့် အချက်အနေဖြင့် အပူချိန်လုံလောက်မှုရှိပါသလား၊ အလင်းရောင်ရရှိမှု လုံလောက်ပါသလား၊ ဆူညံသံ လွှမ်းကဲနေပါသလား၊ တုန်ခါမှု များနေပါသလား၊ လေကောင်းလေသန့်ရရှိမှု ရှိပါသလား၊ရာသီဥတုအခြေအနေကောင်းပါသလား၊အခြေခံအဆောက်အဦတွေ (Infrastructure) သတ်မှတ်အဆင့်မီပါသလားနှင့် မြေမျက်နှာသွင်ပြင် အနေအထား ဘယ်လိုရှိပါသနည်း စသည်တို့ကို စစ်ဆေးသုံးသပ်ရပါမည်။

လေယာဉ်မတော်တဆမှုများ ဘာကြောင့်ဖြစ်သလဲ

အပြည်ပြည်ဆိုင်ရာ လေကြောင်းပို့ဆောင်ရေးအဖွဲ့အစည်း (International Air Transport Association-IATA) ၏ သုတေသနပြုချက်အရ ကမ္ဘာပေါ်တွင် ၂၀၁၈ ခုနှစ်မှ ၂၀၂၂ ခုနှစ်အထိ (၅) နှစ်တာကာလအတွင်းလေယာဉ်မတော်တဆဖြစ်ပွားမှု(၂၁၄)ကြိမ် ဖြစ်ပွားခဲ့ကြောင်း သိရှိရပါသည်။ လေယာဉ်မတော်တဆမှုများ ဖြစ်ရသည့်အကြောင်းနှင့် ပတ်သက်၍ သိရှိဖြေရှင်းနိုင်ရန် ပါမောက္ခ James Reason က Reason or Swiss Cheese Model ကို တီထွင်ဖန်တီးခဲ့ပြီး လေကြောင်းသယ်ယူပို့ဆောင်ရေးကဏ္ဍတွင် ကျယ်ပြန့်စွာ အသုံးပြုလျက်ရှိပါသည်။



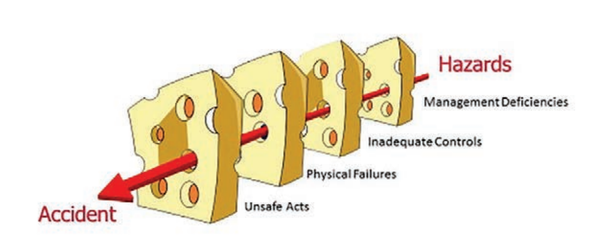
ပုံ-၂ Reason or Swiss Cheese Model

လေယာဉ်မတော်တဆဖြစ်စဉ်များသည် အကြောင်းအရာတစ်ခုတည်းကြောင့် အဖြစ်နည်းပြီး များစွာသောအကြောင်းများကြောင့် ဖြစ်လေ့ရှိကြောင်း ဖော်ပြထားပါသည်။ အကြမ်းဖျင်းဖော်ပြချက်အနေဖြင့် ကိန်းအောင်းနေသော အခြေအနေများ (Latent Condition) နှင့် လုပ်ငန်းခွင်တွင် လက်ရှိဖြစ်ပေါ်နေသော အခြေအနေများ (Active Failure)ပေါင်းစပ်၍လေယာဉ်မတော်တဆမှုများဖြစ်ပေါ်လာကြောင်း သိရှိရပါသည်။

အုပ်ချုပ်သူများ၏ ဆုံးဖြတ်ချက်နှောင့်နှေးမှုများ/မမှန်ကန်မှုများ၊ ဖွဲ့စည်းပုံ စနစ်မကျခြင်းများ၊ အဖွဲ့အစည်း၏ ရည်ရွယ်ချက်ရောထွေးခြင်းများ၊ စက်/ကိရိယာ ရွေးချယ်ဝယ်ယူရာ၌ ဒီဇိုင်း/ရွေးချယ်မှု အားနည်းချက်ရှိခြင်းများ၊ Safety အပေါ် စိတ်ဝင်စားမှုနှင့် ပံ့ပိုးမှုအားနည်းခြင်းများစသည်တို့သည် လေယာဉ်မတော်တဆမှုကိုဖြစ်စေနိုင်သည့် ကိန်းအောင်းနေသော အခြေအနေများ (Latent Condition) ဖြစ်ပါသည်။

လုပ်ငန်းခွင်တွင် တာဝန်ထမ်းဆောင်နေသော လေယာဉ်မှူးများ၊ လေကြောင်းထိန်းသိမ်းကြီးကြပ်သူများ၊ လေယာဉ်ပြုပြင်ထိန်း

သိမ်းရေးအင်ဂျင်နီယာများနှင့် အခြားဝန်ဆောင်မှုပြုနေသောအဖွဲ့များ၏ ဆောင်ရွက်ရမည်ကို မဆောင်ရွက်ခြင်း၊ မဆောင်ရွက်ရမည်ကိုဆောင်ရွက်ခြင်း၊ လုပ်ထုံးလုပ်နည်းများကိုနားလည်မှုလွဲမှားခြင်း၊ လုပ်ထုံးလုပ်နည်းများအတိုင်း မဆောင်ရွက်ခြင်း၊ ကျွမ်းကျင်မှုအားနည်းခြင်းစသည်တို့သည် လေယာဉ်မတော်တဆမှုကို ဖြစ်စေနိုင်သည့် Active Failure များ ဖြစ်ပါသည်။



ပုံ-၃ Reason or Swiss Cheese Model

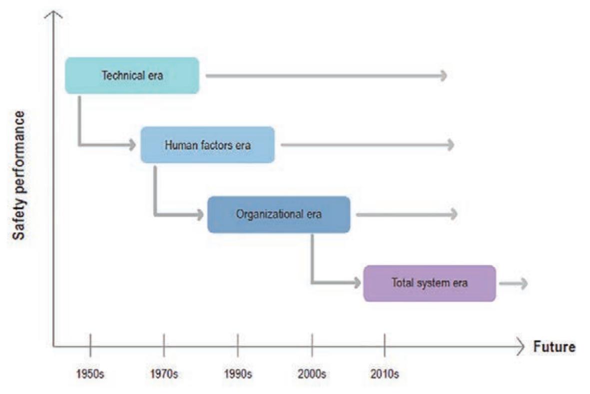
ခေတ်အဆက်ဆက် Safety တိုးတက်ပြောင်းလဲလာပုံ

လေကြောင်းသယ်ယူပို့ဆောင်ရေးကဏ္ဍတွင် ဘေးအန္တရာယ်ကင်းရှင်းစေရေးအတွက် ခေတ်အဆက်ဆက် ဆောင်ရွက်ရာတွင် ယနေ့အထိ ချဉ်းကပ်နည်း (၄)မျိုးဖြင့် အောက်ပါအတိုင်း ဆောင်ရွက်လျက်ရှိပါသည်-

(၁) ၁၉၀၀ ပြည့်နှစ်ခန့်မှ ၁၉၆၀ ခုနှစ်အထိ ကာလအတွင်း လေယာဉ်မတော်တဆမှုများ စုံစမ်းစစ်ဆေးရာတွင် စက်မှုပိုင်း (Technical Factor) ကို ဗဟိုပြု၍ ဆောင်ရွက်ခဲ့ခြင်း၊

(၂) ထို့နောက် နည်းပညာများ တိုးတက်လာ၍ လေယာဉ်မတော်တဆမှုများ လျော့နည်းလာပြီးနောက် ၁၉၇၀ ခုနှစ် အစောပိုင်းကာလခန့်မှ စတင်၍ Human Factors များကို ထည့်သွင်းစဉ်းစားဆောင်ရွက်ခဲ့ခြင်း၊ သို့သော် အဖွဲ့အစည်းဆိုင်ရာ အချက်အလက်များ၊ Operation ဆိုင်ရာ အချက်အလက်များကို ပြည့်စုံစွာထည့်သွင်းစဉ်းစားမှု မရှိခြင်း၊

(၃) ထိုမှတဖန် ၁၉၉၀ ခုနှစ်ကာလများတွင် စက်မှုပိုင်း၊ Human Factor နှင့် အဖွဲ့အစည်းဆိုင်ရာ အချက်အလက် (၃) ခုလုံးကို ထည့်သွင်းစဉ်းစား ဆောင်ရွက်ခဲ့ခြင်း၊

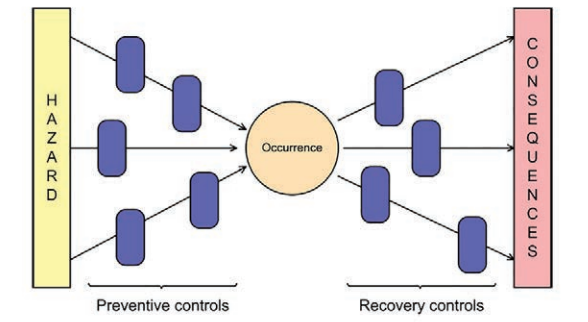


ပုံ-၄ Safety အဆင့်ဆင့်တိုးတက်ပြောင်းလဲလာပုံ

(၄) ၂၁ ရာစု အစပိုင်းမှ ယနေ့အထိ လေယာဉ်မတော်တဆ စုံစမ်းစစ်ဆေးခြင်းကို ဆောင်ရွက်ရာတွင် လေကြောင်းကဏ္ဍတစ်ခုလုံးကို (Total System Safety Approach)ဗဟိုပြု၍ ဆောင်ရွက်လျက်ရှိခြင်း။

အန္တရာယ်ဖြစ်နိုင်ခြေ (Risk) ကို မည်ကဲ့သို့သိနိုင်မလဲ

လေယာဉ် မတော်တဆဖြစ်စဉ်များ စုံစမ်းစစ်ဆေးရာတွင် အန္တရာယ်ဖြစ်နိုင်ခြေထိန်းသိမ်းခြင်း (Risk Control) ကို မည်ကဲ့သို့ ဆောင်ရွက်ခဲ့သည့်အချက်ကို သိနိုင်ရန် Bow Tie Model ကိုအသုံးပြုနိုင်ပါသည်။ အဆိုပါ Model ကိုပို့ဆောင်ရေးနှင့် အခြားကဏ္ဍများတွင်လည်း ကျယ်ပြန့်စွာ အသုံးပြုလျက်ရှိကြပြီး အဓိက အစိတ်အပိုင်းများအနေဖြင့် Hazard, Preventive Controls, Occurrence, Recovery Control နှင့် Consequences ဟူ၍ အပိုင်း(၅)ပိုင်းပါဝင်ပါသည်။



ပုံ-၅ Bow Tie Model

ဥပမာ- Bow Tie Model ကို အသုံးပြု၍ ယာဉ်တိမ်းမှောက်မှုဖြစ်စဉ်ကို လေ့လာအဖြေရှာလျှင်-

(က) ကားမောင်းကျွမ်းကျင်မှု မရှိခြင်း၊ ကားအရှိန်များခြင်း၊ ကားမောင်းသမားစိတ်ပျံ့လွင့်နေခြင်းနှင့် လမ်းချော်နေခြင်းစသည်တို့သည် အန္တရာယ် (Hazard) ဖြစ်ပါသည်။

(ခ) Speed Limit များ/လိုင်စင်များ စစ်ဆေးခြင်း၊ အရက်သေစာသောက်စားမှု ရှိ/မရှိ စစ်ဆေးခြင်း၊ လမ်းများ ကြံ့ခိုင်မှု ရှိ/မရှိ စစ်ဆေးခြင်းစသည်တို့သည် Preventive Control များ ဖြစ်ပါသည်။

(ဂ) ကားကို အရှိန်မထိန်းနိုင်ခြင်းသည် Occurrence ဖြစ်ပါသည်။

(ဃ) ထိုင်ခုံခါးပတ်များပတ်ထားခြင်း၊ ကားများတွင် Crumple Zone များ/လေအိတ် (AirBag) များထည့်သွင်းတပ်ဆင်ထားခြင်း၊ Brake အသုံးပြုခြင်းနှင့် လမ်းဘေးအကာအရံများ (Barrier) ကာရံထားခြင်းစသည်တို့သည် Recovery Control ဖြစ်ပါသည်။

(င) ယာဉ်မောင်းသေဆုံးခြင်း၊ ဒဏ်ရာရရှိခြင်း၊ ယာဉ်ထိခိုက်

ပျက်စီးခြင်း၊ လမ်းအသုံးပြုသူများ ထိခိုက်မိခြင်း စသည်တို့သည် Consequence ဖြစ်ပါသည်။

Human Factor အချက်အလက်များအတွက် ဘယ်သူ့ကိုမေးရလဲ

လူများ၏ အကြောင်းသိနိုင်ရန် လူများဆီကပဲ မေးမြန်းအဖြေရှာရပါသည်။ လေယာဉ်မှူးများ၊ လေယာဉ်မောင်/လေယာဉ်မယ်များ၊ လေယာဉ်ပြုပြင်ထိန်းသိမ်းရေးအင်ဂျင်နီယာများ၊ လေကြောင်းထိန်းသိမ်းရေးဝန်ထမ်းများ၊ လေယာဉ်အသက်ကယ်မီးသတ်ဌာနမှဝန်ထမ်းများ၊ ဘာသာရပ်ဆိုင်ရာကျွမ်းကျင်သူများ၊ မျက်မြင်သက်သေများ၊ ဆွေမျိုးများ၊ မိတ်ဆွေအပေါင်းအသင်းများအား တွေ့ဆုံမေးမြန်းနိုင်ပါသည်။ ထိုသို့မေးမြန်းအဖြေရှာရာတွင် လူ့သဘာဝအတိုင်း တုံ့ပြန်မှုအမျိုးမျိုးနှင့် အခက်အခဲမျိုးစုံ ကြုံတွေ့ရနိုင်ပါသည်။ တချို့က ရန်လိုခြင်း၊ တချို့က ကြောက်ရွံ့နေခြင်း၊ တချို့က သက်သေထွက်ဆိုရန် ဆန္ဒမရှိခြင်း၊ တချို့က ဘက်လိုက်ထွက်ဆိုခြင်းစသည့် အခက်အခဲများ ရှိနိုင်ပါသည်။ သက်သေထွက်ဆိုသူများ၏ အသက်အရွယ်၊ ဘာသာစကား၊ ဘာသာရေး၊ ဒဏ်ရာရရှိနေမှု အခြေအနေများကိုလည်း ဆင်ခြင်သုံးသပ်ရပါသည်။ မေးမြန်းအဖြေရှာမည့် စုံစမ်းစစ်ဆေးသူများအနေဖြင့် သက်ဆိုင်သောလေကြောင်း Background ရှိခြင်း၊ လိုအပ်သော လုပ်ငန်းအတွေ့အကြုံနှင့် ပြည့်ဝသောသင်တန်း (Training)များ ရှိရန် အထူးလိုအပ်ပါသည်။

ကမ္ဘာပေါ်တွင် လေယာဉ်မတော်တဆဖြစ်ပေါ်နေမှုအခြေအနေ

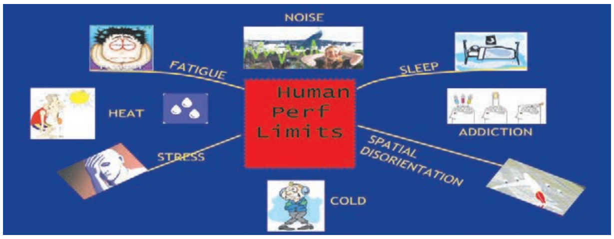
အပြည်ပြည်ဆိုင်ရာ မြို့ပြလေကြောင်းအဖွဲ့ချုပ် (ICAO) ၏ သုတေသနစာရင်းများအရ ၂၀၁၉ ခုနှစ်တွင် တစ်ကမ္ဘာလုံးလေကြောင်းခရီးသွားပြည်သူ (၄.၅) ဘီလီယံ၊ ၂၀၂၀ ခုနှစ်တွင် (၁.၉) ဘီလီယံ၊ ၂၀၂၁ ခုနှစ်တွင်(၂.၃) ဘီလီယံနှင့် ၂၀၂၂ ခုနှစ်တွင်(၃.၂) ဘီလီယံအသီးသီး ရှိခဲ့ပါသည်။ ကမ္ဘာကပ်ရောဂါ ကိုဗစ်-၁၉ ကာလလွန်နောက်ပိုင်း၊ ၂၀၂၂ ခုနှစ်တွင် လေကြောင်းခရီးသွားပြည်သူများ တိုးတက်လာသည့်နည်းတူ လေယာဉ်ပျံသန်းမှုများလည်း ပြန်လည်တိုးတက်လာခဲ့ပါသည်။

အလားတူ တိုးတက်လာသော လေယာဉ်ပျံသန်းမှုများနှင့်အတူ လေယာဉ်မတော်တဆမှုကြောင့် ကမ္ဘာပေါ်၌ ၂၀၁၈ ခုနှစ်တွင်

ပုံ-၆ Global Traffic of Departures (Million)

(၅၁၄) ဦး၊ ၂၀၁၉ ခုနှစ်တွင် (၂၃၉) ဦး၊ ၂၀၂၀ ခုနှစ်တွင် (၂၉၈)ဦး၊ ၂၀၂၁ ခုနှစ်တွင် (၁၀၄) ဦး နှင့် ၂၀၂၂ ခုနှစ်တွင် (၁၆၀)ဦး သေဆုံးခဲ့ပါသည်။ ၂၀၂၂ ခုနှစ်တွင်ကမ္ဘာတစ်ဝှမ်းလေကြောင်းသွားခရီးသည် (၁၆၀) ဦး သေဆုံးခဲ့သည့်အနက် (၁၃၃) ဦးမှာ အာရှပစိဖိတ်ဒေသ

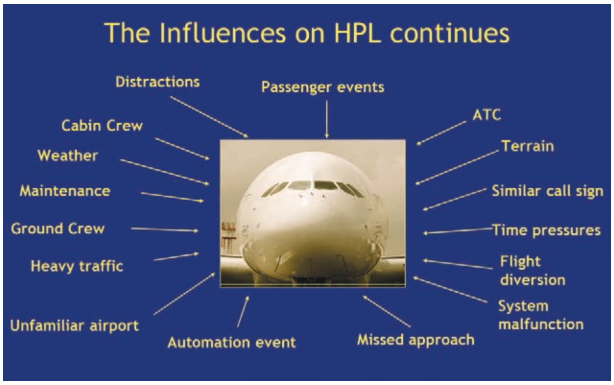
> လေကြောင်းကဏ္ဍဖွံ့ဖြိုး
> တိုးတက်ရေးအတွက်
> လေယာဉ်မတော်တဆဖြစ်စဉ်များ
> လျော့နည်းရေးသည်လည်း အဓိက
> အချက်များထဲတွင် ပါဝင်...



အတွင်း ဖြစ်ပွားခဲ့သော လေယာဉ်မတော်တဆမှုဖြစ်စဉ်များကြောင့် ဖြစ်ပါသည်။ ကြီးမားသောလေယာဉ်မတော်တဆဖြစ်စဉ်များ (Fatal Accident) သည် လူထုစိတ်ဝင်စားမှုများ၍ အပြည်ပြည်ဆိုင်ရာခရီးသည် သယ်ယူပို့ဆောင်သည့် လေယာဉ်များဖြစ်ပါက ကမ္ဘာ၏အာရုံစိုက်ခြင်း ခံရပါသည်။ လေကြောင်းကဏ္ဍဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်ရေးအတွက် လေယာဉ်မတော်တဆဖြစ်စဉ်များ လျှော့နည်းရေးသည်လည်း အဓိက အချက်များထဲတွင် ပါဝင်ပါသည်။

နိဂုံး

လေယာဉ်မတော်တဆဖြစ်စဉ်များကို စနစ်တကျ လျှော့ချနိုင်ရေးအတွက် Human Factor ကို ထည့်သွင်းစဉ်းစား၍ လိုအပ်သော ပံ့ပိုးမှုများ ဆောင်ရွက်ပေးခြင်းသည် လွန်စွာအရေးပါလှပါသည်။ အလားတူ လေကြောင်းကဏ္ဍတစ်ခုလုံးကို ဗဟိုပြုသည့် (Total System Safety Approach) Safety ကို လေကြောင်းအာဏာပိုင်နှင့် Service Provider များက လက်တွဲညီညီ အကောင်အထည်ဖော်ဆောင်ရွက်ခြင်းဖြင့် လေယာဉ်မတော်တဆဖြစ်စဉ်များကို လျှော့ချနိုင်၍ ခရီးသွားပြည်သူများ၏ မျှော်လင့်ချက်တစ်ခုဖြစ်သော ဘေးအန္တရာယ်ကင်းရှင်းစေရေးကို ဖြည့်ဆည်းပေးနိုင်မည်ဖြစ်ပါကြောင်း ဆန္ဒမွန်ဖြင့် တင်ပြလိုက်ပါသည်။



ကိုးကားဖော်ပြချက်

၁။ ICAO Doc 9859 (Safety Management Manual)
၂။ Human Factors in Aviation Workshop(AIG-11)
၃။ Human Factors in Air Accident Investigation (Camille Burban)

အောင်မော်(ပြင်စလူ)

ဒုတိယဝန်ကြီး (ပို့ဆောင်ရေး) ဦးအောင်ကျော်ထွန်း (၁၁) ကြိမ်မြောက် ကမ္ဘာ့စံချိန်စံညွှန်းနေ့အခမ်းအနားသို့တက်ရောက်

(၁၁) ကြိမ်မြောက် ကမ္ဘာ့စံချိန်စံညွှန်းနေ့ အခမ်းအနားကို ၂၀၂၃ ခုနှစ် အောက်တိုဘာလ ၁၄ ရက် နံနက်ပိုင်းတွင် နေပြည်တော်ရှိ သိပ္ပံနှင့်နည်းပညာဝန်ကြီးဌာန အစည်းအဝေးခန်းမ၌ ကျင်းပသည်။

အခမ်းအနားတွင် ပို့ဆောင်ရေးနှင့် ဆက်သွယ်ရေးဝန်ကြီးဌာန ဒုတိယဝန်ကြီး ဦးအောင်ကျော်ထွန်းက "အခမ်းအနား ကျင်းပခြင်းရဲ့ ရည်ရွယ်ချက်ကတော့ ကမ္ဘာ့စံချိန်စံညွှန်းများ ပေါ်ထွက်လာရန် ဆောင်ရွက်ခဲ့သူများနှင့် အပြည်ပြည်ဆိုင်ရာ စံချိန်စံညွှန်းအဖွဲ့ကြီး၏ စံချိန်စံညွှန်းရေးဆွဲသည့် နိုင်ငံတကာမှ ပညာရှင်များအား ဂုဏ်ပြုရန်၊ International Organization for Standardization ၏ လုပ်ရှားမှုများဆိုင်ရာ အသိပညာများကို မြှင့်တင်ပေးရန်နှင့် အမျိုးသားအဆင့် အရည်အသွေးဆိုင်ရာ အခြေခံအဆောက်အအုံ ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်စေရန် ရည်ရွယ်ပြီး ကျင်းပပြုလုပ်ခြင်း ဖြစ်ပါကြောင်း၊ အစိုးရနှင့်ပုဂ္ဂလိက ကဏ္ဍ နှစ်ရပ်လုံးတွင် အလေ့အကျင့်ကောင်းများကို နိုင်ငံတကာစံနှုန်းများနှင့်အညီ ကျင့်သုံးခြင်းဖြင့် မိမိတို့၏ ထုတ်ကုန်၊ ထုတ်လုပ်မှုနည်းစဉ်နှင့်ဝန်ဆောင်မှုလုပ်ငန်းများအရည်အသွေး ပြည့်ဝပြီး နိုင်ငံတကာအသိအမှတ်ပြုမှုကို ရရှိစေခြင်းကြောင့်ကုန်သွယ်မှုတွင်လွယ်ကူချောမွေ့စေပြီး ဈေးကွက်ယှဉ်ပြိုင်နိုင်စွမ်းအားလည်း ပိုမိုမြင့်မားလာကာ ပို့ကုန်ကဏ္ဍ မြှင့်တင်နိုင်မည်ဖြစ်ပါကြောင်း၊ မြန်မာစံချိန်စံညွှန်း ချမှတ်ခြင်း လုပ်ငန်းစဉ်အနေဖြင့် ဆက်စပ်ဝန်ကြီးဌာနများ၊ ကျွမ်းကျင်ပညာရှင်များ၊ ပုဂ္ဂလိကအသင်းအဖွဲ့များ ပူးပေါင်းဆောင်ရွက်လျက်ရှိပြီး ယခုအခါ သက်ဆိုင်ရာကဏ္ဍအလိုက် မြန်မာစံချိန်စံညွှန်း အရေအတွက် ၇၅၆ ခု ကို အတည်ပြုချမှတ်နိုင်ခဲ့ပြီးဖြစ်ကြောင်း၊ စံချိန်စံညွှန်းများ ဖော်ထုတ်ခြင်းနှင့်အတူ Standard Users များ ဖြစ်ကြတဲ့ ကုန်စည်ကူးသန်းရောင်းဝယ်သူတွေ၊ အရည်အသွေးမြင့် ထုတ်ကုန်၊ ဝန်ဆောင်မှုများပေးနေတဲ့ လုပ်ငန်းရှင်တွေ၊ အရည်အသွေးကိုက်ညီကြောင်း စစ်ဆေးပေးတဲ့ အဖွဲ့တွေ၊ သက်ဆိုင်ရာကဏ္ဍအလိုက် စံချိန်စံညွှန်းများကို ကိုးကားပြီး နည်းပညာဆိုင်ရာ လုပ်ထုံးလုပ်နည်း ရေးဆွဲရမည့် ဌာနအဖွဲ့အစည်းများ ပူးပေါင်းပြီး စံချိန်စံညွှန်းများကိုလက်တွေ့ကျကျအသုံးချကာမြန်မာနိုင်ငံရဲ့ အရည်အသွေး အခြေခံအဆောက်အအုံ မြှင့်တင်နိုင်ရေး၊ ပြည်ပပို့ကုန် မြှင့်တင်နိုင်ရေးကဏ္ဍတွေမှာထိရောက်စွာဆောင်ရွက်နိုင်ရေး ပူးပေါင်းကြိုးပမ်း ဆောင်ရွက်သွားကြပါလို့ တိုက်တွန်းပြောကြားရင်း ပြည့်စုံအောင်မြင်ပျော်ရွှင်သော ကမ္ဘာ့စံချိန်စံညွှန်းနေ့ ၂၀၂၃ အခမ်းအနားဖြစ်ပါကြောင်း" ပြောကြားသည်။

ဆက်လက်၍ အပြည်ပြည်ဆိုင်ရာ စံချိန်စံညွှန်းအဖွဲ့ကြီး၏ Secretary General Mr Sergio Mujica ၏ အမှာစကားနှင့် ISO ၏ World Standards Day (2023) ဆိုင်ရာ ဗီဒီယိုပြသပြီး ဌာနဆိုင်ရာနှင့် ပုဂ္ဂလိကကဏ္ဍများမှ ပညာရှင်များနှင့် တာဝန်ရှိသူများက အမျိုးသားအဆင့် အရည်အသွေးဆိုင်ရာ အခြေခံအဆောက်အအုံနှင့် ပတ်သက်၍ ရှင်းလင်းပြောကြားကြရာ တက်ရောက်သူများက ပြောကြားချက်များအပေါ် ဝိုင်းဝန်းအကြံပြု ဆွေးနွေးကြသည်။

ယင်းနောက် ဒုတိယဝန်ကြီးဒေါက်တာအောင်ဇေယျက Panelist များကို ဂုဏ်ပြုမှတ်တမ်းလွှာများ ချီးမြှင့်သည်။

အခမ်းအနားသို့အမျိုးသားစံချိန်စံညွှန်းကောင်စီဝင်များဖြစ်ကြသော ပို့ဆောင်ရေးနှင့်ဆက်သွယ်ရေးဝန်ကြီးဌာန၊ စွမ်းအင်ဝန်ကြီးဌာန၊ ပညာရေးဝန်ကြီးဌာန၊ ဆောက်လုပ်

ရေးဝန်ကြီးဌာနနှင့် သိပ္ပံနှင့်နည်းပညာဝန်ကြီးဌာနတို့မှ ဒုတိယဝန်ကြီးများ၊ အမြဲတမ်းအတွင်းဝန်များနှင့် ညွှန်ကြားရေးမှူးချုပ်များ၊ ဒုတိယညွှန်ကြားရေးမှူးချုပ်များ၊ စံချိန်စံညွှန်းရေးဆွဲရေး နည်းပညာဆပ်ကော်မတီဝင်များ၊ UMFCCI နှင့်ညီနောင်အသင်းများမှကိုယ်စားလှယ်များ၊ MSMEs အသင်းအဖွဲ့များမှကိုယ်စားလှယ်များနှင့် အရည်အသွေးကိုက်ညီမှုစစ်ဆေးရေးဆိုင်ရာ အဖွဲ့များမှ ကိုယ်စားလှယ်များ တက်ရောက်ကြသည်။

သတင်းစဉ်

jrermEiiEi a[miaumi tx;tycyci&a'owtum; avaumi;yaqmia&; oabmwpmcyvurwa&;x; avaumi;vi;rm; vwvyaomysoe;cirm;jzi ysoe;Eirn

ပို့ဆောင်ရေးနှင့်ဆက်သွယ်ရေးဝန်ကြီးဌာန၊ ဒုတိယဝန်ကြီး ဦးအောင်ကျော်ထွန်းသည် ၂၀၂၃ ခုနှစ် စက်တင်ဘာ ၂၈ ရက်တွင် တရုတ်ပြည်သူ့သမ္မတနိုင်ငံ၊ ဟောင်ကောင်အထူးအုပ်ချုပ်ခွင့်ရ ဒေသ ဟောင်ကောင်မြို့ရှိ ဗဟိုအစိုးရရုံးအဆောက်အအုံ၌ ကျင်းပသည့် မြန်မာနိုင်ငံနှင့်ဟောင်ကောင်အထူးအုပ်ချုပ်ခွင့်ရဒေသတို့အကြား လေကြောင်းပို့ဆောင်ရေး သဘောတူစာချုပ် လက်မှတ်ရေးထိုးပွဲ အခမ်းအနားသို့ တက်ရောက်သည်။

အခမ်းအနားတွင် ဒုတိယဝန်ကြီးနှင့် တရုတ်ပြည်သူ့သမ္မတနိုင်ငံ၊ ဟောင်ကောင်အထူးအုပ်ချုပ်ခွင့်ရဒေသ၊ ပို့ဆောင်ရေးနှင့်ထောက်ပံ့ပို့ဆောင်ရေးဌာန ဝန်ကြီးတို့က သဘောတူစာချုပ်ကို လက်မှတ်ရေးထိုးကြပြီး အမှာစကားများ ပြောကြားကြသည်။

အခမ်းအနားသို့ ဟောင်ကောင်မြို့ရှိ ပြည်ထောင်စုသမ္မတ မြန်မာနိုင်ငံဆိုင်ရာ ကောင်စစ်ဝန်ချုပ်ရုံးမှ ကောင်စစ်ဝန်ချုပ် ဦးဟန်ဝင်းနိုင်၊ လေကြောင်းပို့ဆောင်ရေးညွှန်ကြားမှုဦးစီးဌာနမှ အရာထမ်းများ၊ မြန်မာအမျိုးသားလေကြောင်းနှင့် အပြည်ပြည်ဆိုင်ရာ မြန်မာလေကြောင်းတို့မှ ကိုယ်စားလှယ်များ၊ ဟောင်ကောင်အထူးအုပ်ချုပ်ခွင့်ရဒေသပို့ဆောင်ရေးနှင့်ထောက်ပံ့ပို့ဆောင်ရေးဌာန၊ မြို့ပြလေကြောင်းဦးစီးဌာနနှင့် လေဆိပ်အာဏာပိုင်အဖွဲ့တို့မှ အရာထမ်းများ တက်ရောက်ခဲ့ကြသည်။

အဆိုပါ သဘောတူစာချုပ်အရ မြန်မာနိုင်ငံနှင့် ဟောင်ကောင်အထူးအုပ်ချုပ်ခွင့်ရဒေသတို့မှ လေကြောင်းလိုင်းများသည် ပိုမိုလွတ်လပ်သော ပျံသန်းခွင့်များဖြင့် ခရီးသည်တင်နှင့် ကုန်စည်တင်လေကြောင်းခရီးစဉ်များကို အပြန်အလှန် ပျံသန်းနိုင်မည်ဖြစ်သည်။

ထို့အပြင် ဒုတိယဝန်ကြီးနှင့် မြန်မာကိုယ်စားလှယ်အဖွဲ့ဝင်များသည် Hong Kong International Aviation Academy ၏ President Mr. Simon Li ၏ ဖိတ်ကြားချက်အရ စက်တင်ဘာ ၂၇ ရက် မွန်းလွဲပိုင်းတွင် ဟောင်ကောင်မြို့ရှိ Hong Kong International Aviation Academy သို့ သွားရောက်လေ့လာခဲ့ကြပြီး လူ့စွမ်းအားအရင်းအမြစ် ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်မှု ပူးပေါင်းဆောင်ရွက်ရေးကိစ္စရပ်များနှင့် စပ်လျဉ်း၍ နှစ်ဖက်အပြန်အလှန် ဆွေးနွေးခဲ့ကြကြောင်း သိရသည်။ **သတင်းစဉ်**

မြန်မာနိုင်ငံ၏ ပို့ဆောင်ရေးကဏ္ဍ အစပျိုးမှုကို ကြည့်မည်ဆိုလျှင် ရှေးယခင်က နယ်ချဲ့အင်္ဂလိပ်တို့ မြန်မာနိုင်ငံကို ကိုလိုနီအဖြစ် ကျွန်ပြုအုပ်ချုပ်ခဲ့စဉ်က ၎င်းတို့၏ အကျိုးစီးပွားကို အထောက်အကူဖြစ်စေသည့် ရထားလမ်း၊ ကားလမ်းများကိုသာ ဦးစားပေးဖောက်လုပ်ခဲ့ကြောင်း တွေ့ရှိရသည်။ နိုင်ငံတစ်ဝန်းလုံး တစ်ပြေးညီ ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်ရေးဟူသော ရည်ရွယ်ချက်ကောင်းများ မရှိခဲ့သည့်အတွက် ကိုလိုနီခေတ်နှင့် လွတ်လပ်ရေးရပြီးနောက်ပိုင်း ကာလတစ်လျှောက်လုံး နယ်မြေဒေသအများစုသည် လမ်းပန်းဆက်သွယ်မှု ခက်ခဲ၍ ဖွံ့ဖြိုးမှု နောက်ကျကျန်ခဲ့ကြောင်း တွေ့ရှိရမည် ဖြစ်ပါသည်။

၁၈၇၇ ခုနှစ် မေလ ၁ ရက်နေ့တွင် ရန်ကုန်-ပြည်ရထားလမ်း စတင်ဖောက်လုပ် ပြေးဆွဲခဲ့ခြင်းနှင့်အတူ မြန်မာနိုင်ငံတွင် ရထားလုပ်ငန်းပေါ်ထွန်းခဲ့သည်မှာ ၁၄၆ နှစ်ကျော်ကြာခဲ့ပြီ ဖြစ်ပါသည်။ မြန်မာ့မီးရထားဌာနကြီးသည်ရှည်လျားလှသည့်သမိုင်းကြောင်းနှင့်အတူ ရထားပြေးဆွဲခြင်းလုပ်ငန်းဖြင့် ပြည်သူတို့အား ဝန်ဆောင်မှုပေးရင်းအခက်အခဲများစွာကိုရင်ဆိုင်ကျော်လွှားခဲ့သည့်အောင်မြင်မှု၊ ဆုံးရှုံးမှုများ အစရှိသည့် အတွေ့အကြုံများစွာဖြင့် ဖြတ်သန်းခဲ့သည့် ဌာနကြီးတစ်ခု ဖြစ်ပါသည်။

အထူးသဖြင့် အများစုဖြစ်သော အခြေခံလူတန်းစား ပြည်သူများအတွက် ယနေ့ထက်တိုင် အကျိုးပြုလျက် ရှိပေသည်။ စရိတ်စကသက်သာစွာဖြင့် ခရီးသည် အများအပြားကို ခရီး နီးနီးဝေးဝေး သက်သောင့်သက်သာစွာဖြင့် လိုရာခရီးသို့ ပို့ဆောင်ပေးလျက် ရှိပါသည်။ ကုန်စည်အများအပြားကိုလည်း ရထားလမ်းကွန်ယက်ရှိရာ ဒေသအသီးသီးသို့ စရိတ်ကျဉ်းကျဉ်းဖြင့် အချိန်တိုအတွင်း ပို့ဆောင်ပေးလျက်ရှိပါသည်။ ဤသည်ကား မိမိတို့နိုင်ငံအတွင်း နိုင်ငံပိုင်စီးပွားရေးအဖွဲ့အစည်းဖြစ်သော မြန်မာ့မီးရထား၏ ထူးခြားသောဝိသေသများပင် ဖြစ်ပါသည်။

ရထားလုပ်ငန်းစတင်ပေါ်ပေါက်လာခြင်း

မြန်မာနိုင်ငံ၏ ရထားပြေးဆွဲခြင်းလုပ်ငန်းသည် အရှေ့တောင်အာရှနိုင်ငံများ၌သက်တမ်းအရင့်ဆုံးဖြစ်ကြောင်းသမိုင်းကသက်သေပြလျက်ရှိပါသည်။ ၁၈၅၂ ခုနှစ် ဒုတိယအင်္ဂလိပ်-မြန်မာစစ်ပွဲအပြီး၌ ဗြိတိသျှတို့သည် အောက်မြန်မာနိုင်ငံကိုသိမ်းယူပြီးနောက် ဆန်စပါး၊ ကျွန်းသစ်၊ ရာဘာနှင့် သယံဇာတသတ္တုပစ္စည်းများကို တွင်တွင်ကျယ်ကျယ် ထုတ်လုပ်၍ စီးပွားရေးအရ အကျိုးအမြတ်ရရှိနိုင်ရန် ပြည်ပသို့ တင်ပို့ခြင်း၊ ၎င်းတို့တိုင်းပြည်မှ ပို့ကုန်များကို တင်သွင်း၍ ရောင်းချခြင်းတို့ကို ဆောင်ရွက်ခဲ့ကြပါသည်။

သို့အတွက် ကုန်စည်များအားဒေသအနှံ့မှစုစည်းရာတွင် လမ်းပန်းဆက်သွယ်မှုခက်ခဲပြီး သယ်ယူပို့ဆောင်ရေးစရိတ်ကြီးမားခဲ့ရာ ဆန်များကို အချိန်တိုအတွင်း စရိတ်သက်သာစွာဖြင့် စုစည်းနိုင်ရန် စီးပွားရေး ရှု့ထောင့်အမြင်ဖြင့် မီးရထားလမ်း ဖောက်လုပ်ခြင်းကို စီစဉ်ဆောင်ရွက်ခဲ့ကြပါသည်။ ထို့အပြင် အထက်မြန်မာနိုင်ငံမှ မြန်မာမင်းတို့က ဧရာဝတီမြစ်ကြောင်းမှ စုန်ဆင်းတိုက်ခိုက်လာပါက ပြည်မြို့သို့ လျင်မြန်စွာ ရောက်ရှိလာနိုင်ကြောင်း သုံးသပ်၍ ဗြိတိသျှတပ်များနှင့် စက်လက်နက်၊ ရိက္ခာပစ္စည်းများကို ပြည်မြို့သို့ အမြန်ပို့ဆောင်နိုင်ရန်ဟူသော စစ်ရေးအမြင်ဖြင့် ၁၈၇၄ ခုနှစ်တွင် ရန်ကုန်-ပြည် ရထားလမ်းကို စတင်ဖောက်လုပ်ခဲ့ပြီး ၁၈၇၇ ခုနှစ် မေလ ၁ ရက်နေ့တွင် ဖွင့်လှစ်ပြေးဆွဲခဲ့ပါသည်။

ဆက်လက်၍ ၁၈၈၀ ခုနှစ်တွင် ရန်ကုန်-ညောင်လေးပင်လမ်းပိုင်း၊ ၁၈၈၅ ခုနှစ်တွင် ညောင်လေးပင်- တောင်ငူလမ်းပိုင်းကိုလည်း ကျွန်းသစ်၊ ရာဘာ၊ သယံဇာတနှင့် ဆန်/စပါးများကို ပြည်ပသို့တင်ပို့နိုင်ရန် ရည်ရွယ်ချက်များဖြင့် ဖောက်လုပ်ပြေးဆွဲခဲ့ပါသည်။

မြန်မာ့မီးရထားသမိုင်းအကျဉ်း

မြန်မာ့မီးရထားသမိုင်းကြောင်းကို လေ့လာကြည့်မည်ဆိုပါက ၁၈၇၇ ခုနှစ်က ရန်ကုန်နှင့် ဧရာဝတီမြစ်ဝှမ်း အစိုးရ ရထားလုပ်ငန်း (The Rangoon and Irrawaddy Valley State Railway) က ရထားလုပ်ငန်းအား စတင်ထူထောင် လုပ်ကိုင်ခဲ့ကြောင်း၊ ဆက်လက်၍ ၁၈၉၆ ခုနှစ်တွင် Burma Railway Company ကဆက်လက်ငှား

ရမ်း ဆောင်ရွက်ခဲ့ကြောင်း၊ ၁၉၂၈ ခုနှစ်တွင် အိန္ဒိယမီးရထားဘုတ်အဖွဲ့ (Indian Railway Board) လက်အောက်သို့ ပြန်လည်လွှဲပြောင်းပေးခဲ့ကြောင်း၊ ၁၉၃၇ ခုနှစ် ဧပြီလ ၁ ရက်နေ့တွင် မြန်မာနိုင်ငံသည် အိန္ဒိယနိုင်ငံမှ ခွဲထွက်၍ အုပ်ချုပ်မှုပုံစံပြောင်းလဲခြင်းနှင့်အညီ မီးရထားလုပ်ငန်းကိုလည်း Indian Railway Board ၏ အုပ်ချုပ်မှုအောက်မှခွဲထွက်ကာ မြန်မာနိုင်ငံဆိုင်ရာမီးရထားမင်းကြီး (Chief Railway Commissioner) က အုပ်ချုပ်ခဲ့ကြောင်း၊ ဒုတိယကမ္ဘာစစ်ကြီး ကူးစက်လာချိန် ၁၉၄၂ ခုနှစ်တွင် မီးရထားအုပ်ချုပ်ရေးလုပ်ငန်းများကို ဗြိတိသျှစစ်အာဏာပိုင် (British Governor) များထံသို့ လွှဲပြောင်းပေးခဲ့ကြောင်း၊ ၁၉၄၈ ခုနှစ် ဇန်နဝါရီလ ၄ ရက်နေ့တွင် မြန်မာနိုင်ငံသည် လွတ်လပ်ရေးရရှိခဲ့ပြီးနောက်တွင် မီးရထားအုပ်ချုပ်ရေးအဖွဲ့သစ်ကို ပြန်လည်ဖွဲ့စည်းခဲ့ကြောင်း၊ ၁၉၅၁ ခုနှစ်တွင် ပြည်ထောင်စုမြန်မာနိုင်ငံ မီးရထားဘုတ်အဖွဲ့ (Union of Burma Railway) အဖြစ်လည်းကောင်း၊ ၁၉၇၂ ခုနှစ်တွင် ရထားပို့ဆောင်ရေးကော်ပိုရေးရှင်း (Burma Railway Corporation) အမည်ဖြင့်လည်းကောင်း အဆင့်ဆင့် ပြောင်းလဲဖွဲ့စည်းခဲ့ပြီးနောက် ၁၉၈၉ ခုနှစ် ဧပြီလ ၁ ရက်နေ့တွင် မြန်မာ့မီးရထားဟု ပြင်ဆင်ခေါ်ဝေါ်၍ ယနေ့တိုင် ၎င်းအမည်နာမ တည်တံ့လျက်ရှိကြောင်း လေ့လာတွေ့ရှိရပါသည်။

ရထားလမ်းခရီးမိုင်နှင့် ဘူတာရုံများ

မြန်မာနိုင်ငံတွင် ခေတ်အဆက်ဆက်က ရထားလမ်း တိုးချဲ့ဖောက်လုပ်နိုင်ခဲ့မှုများအနေဖြင့် ရထားလုပ်ငန်း စတင်ခဲ့သည့် ၁၈၇၇ ခုနှစ်မှ လွတ်လပ်ရေးမရမီ ၁၉၄၈ ခုနှစ်အထိ ရထားလမ်းခရီးမိုင် ၁၉၂၄ မိုင်ခန့်နှင့် ဘူတာရုံပေါင်း ၄၇၆ ခု တည်ရှိခဲ့ရာ လွတ်လပ်ရေးရပြီးနောက် ၁၉၄၈ ခုနှစ်မှ ၁၉၈၈ ခုနှစ်ထိ ရထားလမ်းခရီးမိုင် ၅၄ မိုင်ခန့်နှင့် ဘူတာရုံ ၁၁ ခု တိုးတက်တည်ဆောက်နိုင်ခဲ့ပြီး ၁၉၈၈ ခုနှစ်မှစ၍ ယနေ့ထိ ရထားလမ်းခရီးမိုင် ၁၈၂၂ မိုင်ခန့်နှင့် ဘူတာရုံ ၄၇၃ ခု ထပ်မံတိုးချဲ့ဖောက်လုပ် တည်ဆောက်နိုင်ခဲ့သည့်အတွက် နိုင်ငံအတွင်း ရထားလမ်းခရီးမိုင် စုစုပေါင်း ၃၈၀၀ မိုင်ကျော်ခန့်နှင့် ဘူတာရုံပေါင်း ၉၆၀ ခု ရှိနေပြီဖြစ်ကြောင်း တွေ့ရှိရပါသည်။

မျှော်မှန်းချက်နှင့် ရည်မှန်းချက်တာဝန်များ

မြန်မာ့မီးရထားအနေဖြင့် ခရီးသည်နှင့် ကုန်စည်များကို လုံခြုံချောမွေ့စွာဖြင့် သယ်ယူပို့ဆောင်ပေးရင်း နိုင်ငံတော်၏ ဘက်စုံကဏ္ဍစုံမှ ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်ရေးကို အထောက်အကူပြုနိုင်ရေး၊ တစ်ချိန်တည်းတွင်လူ၊ ပစ္စည်းနှင့်ငွေကြေးစသော သယံဇာတများကိုလေလွင့်ဆုံးရှုံးမှုမရှိစေဘဲ အကျိုးထိရောက်မှုရှိစွာ သုံးစွဲရေး၊ ဈေးကွက်စီးပွားရေးမူဝါဒနှင့်အညီ ယှဉ်ပြိုင်ရသော အခြေအနေတွင် စီးပွားရေးဆန်ဆန်ယှဉ်ပြိုင်နိုင်ကာ ခရီးသည်နှင့် ကုန်စည်များကို ကုန်ကျစရိတ်သက်သာစွာ သဘာဝပတ်ဝန်းကျင်ထိခိုက်မှု အနည်းဆုံးဖြင့် ထိရောက်စွာ သယ်ယူပို့ဆောင်နိုင်သော အဖွဲ့အစည်းတစ်ရပ်ဖြစ်လာစေရေး မျှော်မှန်းထားရှိပါသည်။ ထို့အပြင် ခရီးသည်နှင့် ကုန်စည်ပို့ဆောင်သူများ စိတ်ချမ်းမြေ့အဆင်ပြေရေး၊ မတော်တဆမှုများ လျော့နည်းပပျောက်ရေး၊ ရထားများ အချိန်မှန်ကန်ရေး၊ ရထားလမ်းများ ပိုမိုတောင့်တင်းခိုင်မာရေး၊ ဝင်ငွေတိုးရေးနှင့် သုံးငွေလျော့နည်းရေး၊ လက်ဝယ်ရှိ လူ၊ ပစ္စည်း၊ စနစ်များကို အထိရောက်ဆုံးဖြစ်စေရန်ကြိုးပမ်းရေး၊ စက်ရုံ၊ အလုပ်ရုံများ စွမ်းအားပြည့်လည်ပတ်ရေး၊ စက်ခေါင်းတွဲ ချွတ်ယွင်းမှု လျော့နည်းရေး၊ စက်ကိရိယာနှင့် အရန်ပစ္စည်းများ တီထွင်ထုတ်လုပ်မှု တိုးတက်အောင်ဆောင်ရွက်ရေး၊ ဝန်ထမ်းအခွင့်အရေးနှင့် သက်သာချောင်ချိရေးကိစ္စများမျက်ခြေမပြတ်ရေး၊ မသမာမှုများ ကင်းရှင်းပပျောက်ရေးဟူသော ရည်မှန်းချက် ၁၁ ရပ် ချမှတ်ထားရှိပါသည်။

ဌာနကြီးများဖွဲ့စည်းထားရှိမှုနှင့် လုပ်ငန်းတာဝန်များ

အဆိုပါ ရည်မှန်းချက်များ အကောင်အထည်ဖော် ဆောင်ရွက်နိုင်ရေးအတွက် မြန်မာ့မီးရထားတွင် ရထားပို့ဆောင်ရေးလုပ်ငန်းကို ပင်မလုပ်ငန်းတစ်ရပ်အနေဖြင့် ဆောင်ရွက်ရသည့် ဌာနကြီးသုံးခု၊ စီမံခန့်ခွဲရေးလုပ်ငန်းများ၊ စီးပွားရေးလုပ်ငန်းများနှင့် ရထားပြေးဆွဲရေးလုပ်ငန်းများအပေါ် ပံ့ပိုးကူညီပေးရသည့် ဌာနကြီးရှစ်ခုနှင့် စက်ရုံကြီးသုံးရုံတို့ဖြင့် ဖွဲ့စည်းထားရှိပြီး ဌာနကြီးများအလိုက် တာဝန်ထမ်းဆောင်နေကြသော ဌာနအကြီးအကဲများ၊ အရာထမ်း/အမှုထမ်းများအားလုံးတွင် ကိုယ်စီလုပ်ငန်း တာဝန်ဝတ္တရားများ စနစ်တကျပေးအပ်ထားရှိပါသည်။

ဝန်ထမ်းတစ်ဦးချင်းစီတိုင်းက မတူညီသော လုပ်ငန်းတာဝန်အသီးသီးကို ထမ်းဆောင်နေကြရသော်လည်း တူညီသောရည်မှန်းချက်ထားရှိကြခြင်းက ရထားပို့ဆောင်ရေးဆိုင်ရာ ပြည်သူ့ဝန်ဆောင်မှုလုပ်ငန်းကို အသက်ဝင်စေလျက် ရှိနေပါသည်။

အဓိကကျသည့် ဌာနကြီးသုံးခုအနက် သွားလာပို့ဆောင်ရေးဌာနသည် ရထားသွားလာရေးလုပ်ငန်းများကို စီမံခန့်ခွဲကြီးကြပ်နိုင်သည့် ဘာသာရပ်ဆိုင်ရာ သင်တန်းများကို တက်ရောက်အောင်မြင်ပြီးသူများဖြင့် ဖွဲ့စည်းထားပြီး ခရီးသည်နှင့် ကုန်စည်ပို့ဆောင်ရေးလိုအပ်ချက်များကို မိမိလက်ဝယ်ရှိစွမ်းအားစုများအား အထိရောက်ဆုံး အသုံးချ၍ စီမံဆောင်ရွက်ခြင်း၊ ရထားများ ဖွဲ့စည်းခြင်း၊ ပြေးဆွဲခြင်းတို့အတွက် ထုတ်ပြန်ထားသည့် ဥပဒေ/နည်းဥပဒေများနှင့်အညီ စီမံခန့်ခွဲ လိုက်နာလုပ်ဆောင်ကြရပါသည်။ ထို့အပြင် ရထားသွားလာမှုလုပ်ငန်းများ အဆင်ပြေချောမွေ့စေရေး အချက်ပြနှင့်ဆက်သွယ်ရေးလုပ်ငန်းများ ပြည့်စုံကောင်းမွန်စေရေးတို့အတွက် အီလစ်ထရောနစ်ပိုင်းဆိုင်ရာ အင်ဂျင်နီယာဘာသာရပ်များ အထူးပြု ဘွဲ့၊ ဒီပလိုမာ၊ ကျွမ်းကျင်လက်မှတ်ရရှိထားသည့် ဝန်ထမ်းများဖြင့်လည်း ပါဝင်ထည့်သွင်း ဖွဲ့စည်းထားရှိပါသည်။

စက်မှုနှင့် လျှပ်စစ်အင်ဂျင်နီယာဌာနသည် စက်မှုနှင့်လျှပ်စစ်ပိုင်းဆိုင်ရာ အင်ဂျင်နီယာဘာသာရပ်များ အထူးပြု ဘွဲ့၊ ဒီပလိုမာ၊ ကျွမ်းကျင်လက်မှတ်ရရှိထားသည့် ဝန်ထမ်းများဖြင့် ဖွဲ့စည်းထားရှိပြီး စက်ခေါင်း/တွဲများ ပြုပြင်မွမ်းမံ ထိန်းသိမ်းခြင်း၊ တည်ဆောက်

ခြင်း၊ လျှပ်စစ်ပိုင်းဆိုင်ရာလုပ်ငန်းများ တာဝန်ယူဆောင်ရွက်ခြင်း၊ စက်ခေါင်းမောင်းနှင့် တွဲထိန်းများကို ကြီးကြပ်စီမံ ဆောင်ရွက်ခြင်း ပြုရပါသည်။

မြို့ပြအင်ဂျင်နီယာဌာနသည် မြို့ပြအင်ဂျင်နီယာဆိုင်ရာဘာသာရပ်များ အထူးပြု ဘွဲ့၊ ဒီပလိုမာ၊ ကျွမ်းကျင်လက်မှတ်ရရှိထားသည့်ဝန်ထမ်းများဖြင့် ဖွဲ့စည်းထားရှိပြီး ရထားလမ်း၊ တံတားနှင့် အဆောက်အဦများ ထိန်းသိမ်းပြုပြင်ခြင်းနှင့် အသစ်တည်ဆောက်ခြင်း၊ ကွန်ကရစ်ဇလီဖားနှင့် တံတားဘောင်များ ထုတ်လုပ်ခြင်း၊ လမ်းပိုင်းအသစ်များ ဖောက်လုပ်ရာတွင် လမ်းအူကြောင်းတိုင်းတာရှာဖွေခြင်း၊ ဒီဇိုင်းရေးဆွဲထုတ်လုပ်ခြင်း၊ တည်ဆောက်ခြင်းများကို တာဝန်ယူဆောင်ရွက်ရပါသည်။

ရထားပြေးဆွဲရေးလုပ်ငန်းအပေါ် ပံ့ပိုးကူညီပေးရသည့်ဌာနကြီးရှစ်ခုအနက် စစ်ဆေးရေးဌာနသည် ဌာနအသီးသီးက အကောင်အထည်ဖော် ဆောင်ရွက်လျက်ရှိကြသည့် လုပ်ငန်းများအပေါ် ချမှတ်ထားသည့် မူဝါဒ၊ စည်းမျဉ်းစည်းကမ်းများနှင့် ကိုက်ညီမှု ရှိ/မရှိ၊ ပစ္စည်း/ငွေကြေးများ လေလွင့်ဆုံးရှုံးမှု မဖြစ်ပေါ်စေရေး၊ စွမ်းအားစုများကို ထိရောက်စွာ အသုံးချနိုင်ရေးတို့အတွက် စစ်ဆေးကြပ်မတ်ခြင်း၊ အကြံပြုခြင်းများကို ဆောင်ရွက်ပါသည်။

စီမံကိန်းနှင့် အုပ်ချုပ်ရေးဌာနသည် အပြည်ပြည်ဆိုင်ရာ ဆက်သွယ်ရေးကိစ္စများ၊ နိုင်ငံတကာချေးငွေ၊ နည်းပညာအကူညီများဖြင့် အကောင်အထည်ဖော် ဆောင်ရွက်လျက်ရှိသည့် စီမံကိန်းများအပေါ် စီမံချက်ရေးဆွဲခြင်းနှင့် စောင့်ကြည့်ခြင်း၊ ပြည်သူလူထုအား ဆက်သွယ်ပြန်ကြားရေးကိစ္စများ၊ ဝန်ထမ်းရေးရာနှင့် အုပ်ချုပ်မှုဆိုင်ရာ ကိစ္စရပ်များ ဆောင်ရွက်ပါသည်။

မြန်မာ့မီးရထား၏ ရထားလမ်းကွန်ယက်တစ်လျှောက် ခွဲခြားထားသည့် တိုင်းနယ်မြေအလိုက် အထွေထွေ စီမံခန့်ခွဲခြင်းနှင့် ကြီးကြပ်ခြင်းများ ပြုလုပ်နိုင်ရန် အထက်မြန်မာပြည်နှင့် အောက်မြန်မာပြည်အုပ်ချုပ်ရေးဌာန နှစ်ခုကိုလည်း တာဝန်ပေးအပ် ဖွဲ့စည်းထားပါသည်။ စီးပွားရေးဌာနသည် ဈေးကွက်စီးပွားရေးစနစ်နှင့်အညီ ခရီးသည်နှင့် ကုန်စည်ပို့ဆောင်ရေးလုပ်ငန်းကို ကြီးကြပ်ကွပ်ကဲခြင်း၊ ဝင်ငွေတိုးတက်ရရှိရေးအတွက် ရထားပိုင်မြေများ အသုံးချ၍ ဝင်ငွေရှာဖွေခြင်းလုပ်ငန်းများကို ဆောင်ရွက်ပါသည်။

ဘဏ္ဍာရေးဌာနသည် နိုင်ငံတော်က သတ်မှတ်ထားသည့် ဘဏ္ဍာရေး လုပ်ထုံးလုပ်နည်းများနှင့်အညီ ဝင်ငွေ၊ ထွက်ငွေများအပေါ် ကြီးကြပ်ခြင်း၊ အသုံးစရိတ်များ စနစ်တကျထုတ်ပေးခြင်း၊ ဝန်ထမ်းများ၏ လစာနှင့် စရိတ်အား စီမံဆောင်ရွက်ပေးခြင်း၊ နှစ်စဉ်အရှုံး/အမြတ်စာရင်းပြုစုခြင်း စသည်တို့ကို ဆောင်ရွက်ပါသည်။ ထောက်ပံ့ဌာနသည် ဌာနအသီးသီးက အသုံးပြုရန် လိုအပ်သောပစ္စည်းများကို ပြည်တွင်း/ပြည်ပမှ မှာယူခြင်း၊ သိုလှောင်ထိန်းသိမ်းခြင်း၊ ဖြန့်ဖြူးပေးခြင်းတို့ကို ဆောင်ရွက်ပြီး ဆေးဌာနသည် ရထား

လိုက်ဝန်ထမ်းများအား သတ်မှတ်ချက်နှင့်အညီ ကျန်းမာရေးစစ်ဆေးမှုပြုလုပ်ခြင်း၊ဝန်ထမ်းများအားကျန်းမာရေးစောင့်ရှောက်မှုနှင့် ကုသရေးလုပ်ငန်းများ ဆောင်ရွက်ပေးခြင်း၊ ရထားစီး ခရီးသွားပြည်သူများ၏ အရေးပေါ် ရှေးဦးကုသမှုရရှိရေး ထောက်ပံ့ဆောင်ရွက်ပေးခြင်းတို့ ပြုလုပ်ပါသည်။

ပြည်ထဲရေးဝန်ကြီးဌာနက တွဲဖက်ထားသည့် ရထားရဲတပ်ဖွဲ့အနေဖြင့် ခရီးသည်နှင့် ကုန်စည်များ ဘေးအန္တရာယ်ကင်းစွာ လိုရာခရီးသို့ ရောက်ရှိရေး လုံခြုံမှုပေးခြင်း၊ ရထားပိုင်ပစ္စည်းများ ပျက်စီးပျောက်ဆုံးမှု မရှိစေရေး၊ ရထားနယ်မြေအတွင်း မှုခင်းများ မဖြစ်ပွားစေရေး ကာကွယ်စောင့်ရှောက်မှုပေးခြင်းတို့ ဆောင်ရွက်ပါသည်။

အလျဉ်းသင့်၍ ရထားတစ်စင်းပြေးဆွဲနိုင်ရေးအတွက် သက်ဆိုင်ရာဌာနအသီးသီးရှိ ဝန်ထမ်းများက ကိုယ်စီတာဝန်ယူဆောင်ရွက်ကြမှုများကို အကျဉ်းမျှ မိတ်ဆက်တင်ပြလိုပါသည်။ မီးရထားတစ်စင်း ထွက်ခွာနိုင်ရန် ဆောင်ရွက်ရသော အဆင့်များစွာရှိပါသည်။ အဓိကကျသည့် ဌာနကြီးသုံးခုဖြစ်သော သွားလာ၊ စက်မှု၊ မြို့ပြဌာနများမှ ဝန်ထမ်းအသီးသီးတို့က ညီညွတ်စွာနှင့် ဟန်ချက်ညီညီ ဆောင်ရွက်ကြရပါသည်။ မိမိအဆင့်အလိုက်၊ လုပ်ငန်းတာဝန်အလိုက် လုပ်ဆောင်ရမည့်တာဝန်ကို ကျေပွန်အောင် ထမ်းဆောင်နိုင်ရန် လိုပါသည်။

ဝန်ထမ်းအသီးသီးသည် သက်ဆိုင်ရာကိုယ်စီတာဝန်ကို ထမ်းဆောင်နိုင်ရန် ကနဦးအစတွင် ပညာရပ်ဆိုင်ရာ သင်တန်းများကို အချိန်ကာလတစ်ခုအကြာ သင်ကြားလေ့ကျင့်ရခြင်း၊ လုပ်ငန်းခွင်အကြိုလေ့လာမှုများ ပြုလုပ်ရခြင်း၊ အတွေ့အကြုံပေါ် မူတည်၍ ဆင့်ကဲ ရာထူးတိုးမြှင့်ထမ်းဆောင်ရခြင်းများ ပြုလုပ်ရပါသည်။ ထိုသို့ ဆောင်ရွက်နိုင်မှသာလျှင် ရထားတစ်စင်းသည် ခရီးစဉ် အစ၊ အလယ်၊ အဆုံး ချောမောစွာ ပြေးဆွဲနိုင်ပြီး ခရီးသွားပြည်သူများနှင့် ကုန်စည်များကို ဘေးအန္တရာယ်ကင်းရှင်းစွာဖြင့် လိုရာခရီးကို ပို့ဆောင်နိုင်မည်ဖြစ်ပါသည်။

ရထားတစ်စင်းထွက်ခွာနိုင်ရန်
ဆောင်ရွက်ရသည့်လုပ်ငန်းဆောင်တာများ

ရထားတစ်စင်း ထွက်ခွာနိုင်ရေးအတွက် စက်မှုဌာနမှ ဝန်ထမ်းများသည် ရထားစက်ခေါင်းအား စက်ခေါင်းစက်ရုံသို့ သွင်း၍ ကြံ့ခိုင်မှုများ စစ်ဆေးခြင်း၊ ဆီဖြည့်ခြင်းများ ပြုလုပ်ရပါသည်။ စက်ခေါင်းတစ်ခေါင်းအား နေ့စဉ်စစ်ဆေးခြင်း၊ ခုတ်မောင်းချိန် နာရီအလိုက် စစ်ဆေးခြင်းနှင့်အကြီးတန်းပြုပြင်စစ်ဆေးခြင်းစသည်တို့ကိုတာဝန်ယူပြုလုပ်ကြရပါသည်။ အလှည့်ကျ စက်ခေါင်းမောင်း (စက်မိုလ်)နှင့် လက်ထောက်စက်ခေါင်းမောင်း (မီးထိုး/ဆီလောင်း)တို့သည် ရထားမထွက်ခွာမီ မိနစ် ၄၀ အလိုတွင် စက်ခေါင်းရှိရာသို့ ရောက်ရှိပြီး လက်ခံမှုပြုလုပ်ရပါသည်။

အလားတူ တွဲပြင်ဌာနမှ တာဝန်ရှိသူများသည် ခရီးသည်နှင့် ကုန်စည်ပို့ဆောင်ရေးဌာနများက တောင်းခံထားသည့် တွဲအမျိုးအစားနှင့် အရေအတွက်များအတိုင်းတွဲစီယာဒ်ဝင်းအတွင်း တွဲဆိုင်းဖွဲ့ဆင်မှုကို ကြိုတင်ဆောင်ရွက်ရပြီး တွဲသန့်ရှင်းရေးပြုလုပ်ခြင်း၊ တွဲအောက်ပိုင်းကြံ့ခိုင်ရေး စစ်ဆေးခြင်းများ ပြုလုပ်ပြီး ရထားထွက်ခွာမည့်အချိန် မတိုင်မီ ၁ နာရီ အလိုခန့်တွင် တွဲရှေ့စက်ခေါင်းနှင့် ချိတ်ဆက်၍ ဘူတာအတွင်း ပြေးလမ်းပေါ်သို့ ပို့ဆောင်ပေးထားရပါသည်။ ထိုသို့ပြင်ဆင်ထားသည့် တွဲဆိုင်းကို အသင့်ပြင်ဆင်ထားသည့် စက်ခေါင်းမှ လာရောက်ချိတ်ဆက် ဆောင်ရွက်ရပါသည်။

ဘူတာတွင် ထွက်ခွာရန် ပြင်ဆင်ထားသော ရထားအား စက်မိုလ်(စက်ခေါင်းမောင်း)နှင့် ဂတ်မိုလ် (ရထားထိန်း)တို့ ပူးပေါင်းပြီး တွဲဆိုင်းအားစစ်ဆေးခြင်း၊လေဘရိတ်(သို့)လေဟာဘရိတ်စသည်ဖြင့် ပါဝါရရှိမှုတို့အား စစ်ဆေးပြီး ရထားထွက်ခွာနိုင်ရေး ပြင်ဆင်ဆောင်ရွက်ကြရပါသည်။ အားလုံးပြည့်စုံပြီးနောက် သတ်မှတ်အချိန်တွင် ခရီးသည်များအားဝင်ခွင့်ပေးပြီးနေရာယူစေပါသည်။သွားလာရေးဌာနမှ ရုံပိုင်သည် ရထားမထွက်ခွာမီ ပထမဦးဆုံးဆိုက်ရောက်မည့်ဘူတာသို့ရထားအားလက်ခံနိုင်ခြင်းရှိ/မရှိမေးမြန်း၍လမ်းရှင်းတောင်းခံပြီး ရထားအား သတ်မှတ်အချိန် ထွက်ခွာနိုင်ရန် ဆောင်ရွက်ကြရပါသည်။

မြို့ပြဌာနမှ ဇာစီလှည့် (လမ်းလျှောက်) ဝန်ထမ်းများသည် ယင်းအား သတ်မှတ်တာဝန်ပေးထားသည့် လေးမိုင်ရှိသော ရထားလမ်းပိုင်းအား သံလမ်း၊ ဇလီဖား၊ လမ်းခင်းကျောက်များ ပုံမှန် ဖြစ်/မဖြစ်၊ သံလမ်းထိန်းကလစ်များ ပြည့်စုံမှု ရှိ/မရှိ၊ သံလမ်းကြံ့ခိုင်မှု တစ်စုံတစ်ရာလျော့နည်းနေခြင်း ရှိ/မရှိ တို့အား နေ့စဉ်နံနက်စောစောတွင် အသွားအပြန် စစ်ဆေးမှုပြုလုပ်ရပါသည်။ လမ်းပိုင်းအလိုက် တာဝန်ကျအငယ်တန်းအင်ဂျင်နီယာ (သံလမ်း) များသည် ရထားလမ်းနှင့် တံတားများ၏ ကြံ့ခိုင်မှုအနေအထားပေါ် မူတည်၍ ဖြတ်သန်း ခွင့်ပြု/မပြုနှင့် ဖြတ်သန်းသင့်သော မိုင်နှုန်းများ စိစစ်သတ်မှတ်ပေးရပါသည်။

ရထားမောင်းနှင် ထွက်ခွာနေစဉ်အတွင်းမှာလည်း သွားလာပို့ဆောင်ရေးဌာန၏ ရထားကြီးကြပ်ရေးရုံးများက သက်ဆိုင်ရာနယ်မြေအလိုက် ရထားသွားလာမှုများကို တိုက်ရိုက်ကြီးကြပ် စောင့်ကြည့်ပြီး မှတ်တမ်းတင်ခြင်း၊ ရထားလမ်းတစ်ခုတည်းပေါ်တွင် ပြေးဆွဲနေသော ရထားတစ်စင်းနှင့်တစ်စင်း ဘူတာများ၌ ဆုံခြင်း၊ ကျော်ခြင်းများကို ထိန်းသိမ်းဆောင်ရွက်ခြင်း၊ သတ်မှတ်ရထား အချိန်ဇယားများအတိုင်း မှန်ကန်စေရန် ထိန်းညှိပေးခြင်းတို့ကို ဆောင်ရွက်ကြရပါသည်။

ရထားတစ်စင်းပြေးဆွဲမှုအတွက် ဌာနအလိုက် အသီးသီးတာဝန်ယူ ဆောင်ရွက်ကြရသကဲ့သို့ ဝန်ထမ်းများ တစ်ဦးချင်း တစ်ယောက်ချင်းတိုင်းက ကျွမ်းကျင်မှုရှိစွာနှင့် တာဝန်ကျေပွန်စွာ ထမ်းဆောင်နိုင်ရေးမှာလည်း အထူးအရေးပါလှပါသည်။ ခရီးသည်များ၏ အသက်အန္တရာယ်ဘေးကင်းစွာဖြင့် လိုရာခရီးကို သတ်မှတ်ချိန်အမီရောက်ရှိနိုင်ရေးအတွက်ဂိတ်စောင့်၊လမ်းခွဲကိုင်၊လမ်းလျှောက်၊ တွဲစစ်၊ တွဲထိန်းအစရှိသော ဝန်ထမ်းများသည် ရာထူးပင် ငယ်လင့်

စရိတ်စကသက်သာစွာဖြင့် ခရီးသည်အများအပြားကို ခရီးနီးနီးဝေးဝေးသက်သောင့်သက်သာစွာဖြင့် လိုရာခရီးသို့ ပို့ဆောင်ပေးလျက်ရှိ...

ကစား အရေးကြီးတာဝန်ကို ထမ်းဆောင်နေကြသူများ ဖြစ်ကြပါသည်။

ယင်းတို့၏ တာဝန်ဝတ္တရားများကို ပေါ့လျော့မှားယွင်းစွာ လုပ်ကိုင်မိလျှင် ရထားမတော်တဆမှုများကြောင့် ခရီးသည်များနှင့်ဌာနပိုင်ပစ္စည်းများထိခိုက်ပျက်စီးနိုင်ဖွယ် ရှိပါသည်။ ရထားတစ်စင်းပြေးဆွဲရန်အတွက် ယခုတင်ပြခဲ့သည့် လုပ်ဆောင်မှုများစွာရှိနေလေရာ ရထားအရေအတွက် များပြားလာသည်နှင့်အမျှ လူအင်အား၊ လုပ်ဆောင်မှုများစွာဖြင့် ဆောင်ရွက်ရမည်ကို တွေ့မြင်နိုင်မည်ဖြစ်ပါသည်။ ထိုသို့ ရထားတစ်စင်းပြေးဆွဲနိုင်ရေးအတွက် ဌာနအသီးသီးမှ ဝန်ထမ်းအားလုံး၏ စည်းလုံးညီညွတ်မှု၊ ပူးပေါင်းဆောင်ရွက်မှု၊ ဖွဲ့ရှိရှိဖြင့် အပင်ပန်းဆင်းရဲခံနိုင်မှုစသည့် မီးရထားဝန်ထမ်းစိတ်ဓာတ်ကောင်းများဖြင့် ဆောင်ရွက်မှုများမှာ အထူးအရေးပါလှပါသည်။

နိုင်ငံတော်အစိုးရ၏ လုပ်ငန်းလမ်းညွှန်မှုများ

နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီက တာဝန်ယူခဲ့သည့်အချိန်မှစ၍ နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီဥက္ကဋ္ဌအနေဖြင့် ရထားပို့ဆောင်ရေးလုပ်ငန်း ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်စေရေးအတွက် အဓိကအလေးထားပြီး နိုင်ငံတော်အဆင့်အခမ်းအနားများ၊ ညှိနှိုင်းအစည်းအဝေးများတွင်လည်းကောင်း၊ တာဝန်ရှိသူများအားလည်းကောင်း မကြာခဏဆိုသလို တွေ့ဆုံလမ်းညွှန်မှုများ ပေးလျက်ရှိပါသည်။ မြန်မာ့မီးရထား၏ စက်ရုံများ၊ ဘူတာကြီးများ၊ ရထားလမ်းစီမံကိန်းနယ်မြေများသို့ နိုင်ငံတော်အကြီးအကဲသည် ရှစ်ကြိမ်တိုင်တိုင် ကိုယ်တိုင်ကိုယ်ကျကွင်းဆင်းစစ်ဆေးခဲ့ပြီး အဆိုပါခရီးစဉ်များတွင် ရထားလမ်းများ ကြံ့ခိုင်ကောင်းမွန်စေရေး ပြုပြင်ထိန်းသိမ်းဆောင်ရွက်ရာတွင် သတ်မှတ်ထားသည့် စံချိန်စံညွှန်းများအတိုင်း တိကျစွာလိုက်နာ၍ ရေရှည်အတွက် ဦးစားပေး စဉ်းစားဆောင်ရွက်ရန်၊ ရထားစက်ခေါင်းနှင့် တွဲများ ပြုပြင်ထိန်းသိမ်းခြင်း၊ တည်ဆောက်ခြင်း၊ ရထားလမ်းများ ပြုပြင်ထိန်းသိမ်းခြင်းနှင့် ထပ်မံတိုးချဲ့ဖောက်လုပ်ခြင်း လုပ်ငန်းများတွင် ပြည်တွင်းအင်ဂျင်နီယာပညာရှင်များကို အဓိကထား အသုံးပြု၍ နည်းပညာများတိုးတက်အောင် ဆောင်ရွက်ရန်၊ အနာဂတ်တွင် လျှပ်စစ်ရထားများ ပြေးဆွဲနိုင်ရေး ကြိုတင်ပြင်ဆင်မှုလုပ်ငန်းများ ဆောင်ရွက်ရန်၊ စက်ခေါင်းနှင့်တွဲများ တည်ဆောက်ရေးအတွက် လိုအပ်သည့်ပစ္စည်းများ ပြင်ပမှဝယ်ယူနေမှုကို တဖြည်းဖြည်းလျှော့ချပြီး ပြည်တွင်းတွင် ထုတ်လုပ်တည်ဆောက်နိုင်ရေး သုတေသနပြု၍ နည်းပညာများလေ့လာပြီး ကြိုးပမ်းဆောင်ရွက်သွားရန်စသည့် လမ်းညွှန်မှာကြားမှုများ ပြုလုပ်ခဲ့သည့်အပြင် လိုအပ်သည်များကိုလည်း ဖြည့်ဆည်းပံ့ပိုး ဆောင်ရွက်ပေးလျက် ရှိပါသည်။

မြန်မာ့မီးရထားဌာနသည် ပြည်သူကို ဝန်ဆောင်မှုပေးရသည့် လုပ်ငန်းဌာနကြီး ဖြစ်သည်နှင့်အညီ ရထားစီးခရီးသည်များ ဘေးအန္တရာယ်ကင်းရှင်းပြီး လိုရာခရီးသို့ စိတ်ချမ်းမြေ့စွာ သွားလာနိုင်ရေးအတွက်သာမက နိုင်ငံနှင့်အဝန်း မြေပြန့်၊ တောင်တန်း၊ တစ်ဒေသနှင့်တစ်ဒေသ သွားလာကူးလူး ဆက်ဆံမှုအား အထောက်အပံ့ ဖြစ်စေပါသည်။ ထို့အပြင် တစ်ချိန်တည်းတွင် ကုန်စည်အများအပြားကို အချိန်တိုအတွင်း ဈေးနှုန်းသက်သာစွာဖြင့် ပို့ဆောင်ပေးနေခြင်းကြောင့် ပြည်သူများ၏ လူသုံးကုန်၊ စားသောက်ကုန်များ နေရာဒေသမခွဲခြားဘဲ များစွာကွာခြားမှုမရှိသည့် ဈေးနှုန်းဖြင့် ရောင်းဝယ်ဖောက်ကားနိုင်ရေးကိုလည်း အထောက်အကူ ဖြစ်စေသည့်အပြင် နိုင်ငံတစ်ဝန်း ကုန်ဈေးနှုန်း တည်ငြိမ်မှုကိုလည်း အထိုက်အလျောက် ပံ့ပိုးပေးလျက် ရှိပါသည်။

ထို့ကြောင့် အနာဂတ်ကာလများတွင်လည်း ခရီးသွားပြည်သူများအား ကောင်းမွန်ပြည့်စုံသည့် ဝန်ဆောင်မှုများ ပေးနိုင်ရန် ခေတ်စနစ်နှင့်အညီ ရထားပို့ဆောင်ရေးကဏ္ဍ ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်လာပြီး မြန်ပြည်တစ်ခွင် ရထားဥသြသံညံစေချင်သည့် စိတ်စေတနာကောင်းဖြင့် ရထားဝန်ထမ်းအားလုံးက ကိုယ်စွမ်း၊ ဉာဏ်စွမ်းရှိသမျှ စဉ်ဆက်မပြတ် အပတ်တကုတ် ကြိုးပမ်းဆောင်ရွက်ကြစေလိုပါကြောင်းနှင့် မိဘပြည်သူအပေါင်းကလည်း ရထားမတော်တဆမှု မဖြစ်ပွားစေရေးနှင့် ရထားလမ်းကွန်ယက်တစ်လျှောက်ရှိ ရထားသံလမ်းနှင့်ဆက်စပ်ပစ္စည်းများ၊ အချက်ပြဆက်သွယ်ရေးနှင့် လျှပ်စစ်ပစ္စည်းများ၊ စက်ခေါင်းနှင့်တွဲများ၊ ဘူတာရုံအဆောက်အဦများ အစရှိသည့် အများပြည်သူပိုင်ပစ္စည်းများ ထိခိုက်ပျက်စီးဆုံးရှုံးမှု တစ်စုံတစ်ရာမပေါ်ပေါက်စေရေးအတွက် ဝိုင်းဝန်းစောင့်ရှောက် ပေးကြပါရန်လည်း လေးနက်စွာ တိုက်တွန်းအပ်ပါသည်။ ။

ညီညီ(ရထား)

လျှပ်စစ်သံလိုက်ရထား (Maglev Train) နှင့် မြန်နှုန်းမြင့် လျှပ်စစ်ရထားများ အပိုင်း(၂)

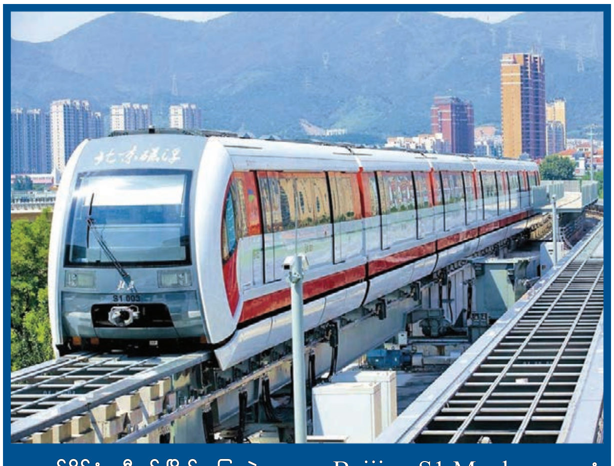
လက်ရှိပြေးဆွဲနေသော လျှပ်စစ်သံလိုက်ရထားများ

လက်ရှိကမ္ဘာပေါ်တွင် လျှပ်စစ်သံလိုက်ရထား (Maglev Train) များကို တရုတ်နိုင်ငံတွင် လမ်းပိုင်း (၃) ခု၊ ကိုးရီးယားနိုင်ငံတွင် လမ်းပိုင်း (၂) ခုနှင့် ဂျပန်နိုင်ငံတွင် လမ်းပိုင်း (၁) ခုတို့တွင်သာ ပြေးဆွဲလျက်ရှိကြောင်း လေ့လာတွေ့ရှိရသည်။

တရုတ်နိုင်ငံအတွက် ပထမဆုံးလျှပ်စစ်သံလိုက်ရထား (Maglev Train) မှာ ရှန်ဟိုင်းမြို့ Shanghai Pudong လေဆိပ်နှင့် Shanghai Subway ဘူတာကြား ခေါက်ပြန်ပြေးဆွဲသော Shanghai Transrapid လျှပ်စစ်သံလိုက်ရထား ဖြစ်သည်။ ထိုလျှပ်စစ်သံလိုက်ရထားကို ၂၀၀၄ ခုနှစ်တွင် စတင်ပြေးဆွဲခဲ့ခြင်း ဖြစ်သည်။ ရထားတွဲဆိုင်းကို ဂျာမနီနိုင်ငံ Siemens ကုမ္ပဏီနှင့် Thyssen Krupp ကုမ္ပဏီတို့ ပူးပေါင်းတည်ဆောက် ထုတ်လုပ်ခဲ့ခြင်း ဖြစ်သည်။ တစ်နာရီ ၂၆၇ မိုင်နှုန်း (430km/h) အမြန်နှုန်းဖြင့် ၁၉ မိုင် (30kilometer) ရှည်လျားသည့်လမ်းပိုင်းတွင် ပြေးဆွဲခဲ့ခြင်း ဖြစ်သည်။ အဆိုပါ လျှပ်စစ်သံလိုက်ရထား (Maglev Train) မှာ Electromagnetic System (EMS) နည်းပညာစနစ် အသုံးပြုတည်ဆောက်ထားခြင်း ဖြစ်သည်။

တရုတ်နိုင်ငံ၊ ရှန်ဟဲမြို့၌ ပြေးဆွဲနေသော Shanhai Maglev ရထားပုံ

တရုတ်နိုင်ငံတွင် ဒုတိယမြောက်သံလိုက်ရထားအဖြစ် ဘေဂျင်းမြို့ မြေအောက်ရထားလမ်းပိုင်းတွင် ပြေးဆွဲနေသော Beijing Sub way Line 1 လျှပ်စစ်သံလိုက်ရထား ဖြစ်သည်။ အဆိုပါရထားကို ၂၀၁၇ ခုနှစ် ဒီဇင်ဘာလတွင် စတင်ပြေးဆွဲခဲ့ခြင်း ဖြစ်သည်။ ရထားတွဲဆိုင်းကို တရုတ်ပြည်တွင်း CRRC Tangshan Railway Vehicle ကုမ္ပဏီက တည်ဆောက်ထုတ်လုပ်ခဲ့ခြင်းဖြစ်ပြီး တစ်နာရီ ၆၈ မိုင်


တရုတ်နိုင်ငံ၊ ဘေဂျင်းမြို့၌ ပြေးဆွဲနေသော Beijing S1 Maglev ရထားပုံ

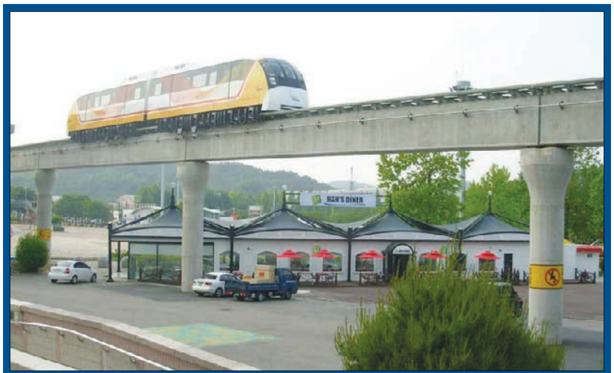
(110 km/h) အမြန်နှုန်းဖြင့် ၆.၂၅ မိုင် (10kilometer) ရှည်လျားသည့်လမ်းပိုင်းတွင် ပြေးဆွဲခဲ့ခြင်း ဖြစ်သည်။

တရုတ်နိုင်ငံတွင် တတိယမြောက်သံလိုက်ရထားအဖြစ် ချန်ရှာမြို့ Changsha ဘူတာရုံနှင့် Huanghua Airport M ကား ပြေးဆွဲသော Changsha Maglev Express လျှပ်စစ်သံလိုက်ရထားကို ၂၀၁၈ ခုနှစ် မေလတွင် စတင်ပြေးဆွဲခဲ့သည်။ ရထားတွဲဆိုင်းကို တရုတ်ပြည်တွင်း CRRC Zhouzhu ကုမ္ပဏီက တည်ဆောက်ထုတ်

တရုတ်နိုင်ငံ၊ ချန်ရှာမြို့၌ ပြေးဆွဲနေသော Changsha Maglev ရထားပုံ

လုပ်ခဲ့ခြင်းဖြစ်ပြီး တစ်နာရီ ၆၂.၅ မိုင် (100 km/h)အမြန်နှုန်းဖြင့် ပြေးဆွဲကာလမ်းပိုင်းမှာ ၁၁.၅ မိုင်(18.5 kilometer) ရှည်လျားသည်။

ကိုရီးယားနိုင်ငံတွင် ပထမဆုံးလျှပ်စစ်ရထား Maglev Train ကို ဒယ်ဂျွန်းမြို့ Daejeon Expo Park နှင့် National Science Museum ကြား ပြေးဆွဲခဲ့ခြင်း ဖြစ်သည်။ အဆိုပါ UTM-2 လျှပ်စစ်သံလိုက်ရထားကို ၁၉၉၃ ခုနှစ်တွင် စတင်ပြေးဆွဲခဲ့ခြင်း ဖြစ်သည်။



ကိုရီးယားနိုင်ငံ၏ ပထမဆုံးလျှပ်စစ်သံလိုက်ရထား Daejeon UTM-2 Maglev ရထားပုံ

ရထားတွဲဆိုင်းကို ကိုရီးယားပြည်တွင်း Hyundai Rotem ကုမ္ပဏီက တည်ဆောက်ထုတ်လုပ်ခဲ့ခြင်းဖြစ်ပြီး တစ်နာရီ ၅၀ မိုင် (80 km/h) အမြန်နှုန်းဖြင့် ပြေးဆွဲကာ လမ်းပိုင်းမှာ ၀.၆၂ မိုင် (1 kilometer) ရှည်လျားသည်။

ကိုရီးယားနိုင်ငံ၏ ဒုတိယမြောက် လျှပ်စစ်သံလိုက်ရထားအဖြစ် အင်ချွန်းမြို့ Incheon International Airport နှင့် Yongyu ဘူတာကြား ပြေးဆွဲသော လျှပ်စစ်သံလိုက်ရထားကို ၂၀၁၆ ခုနှစ် ဖေဖော်

ကိုရီးယားနိုင်ငံ၏ ဒုတိယမြောက်လျှပ်စစ်သံလိုက်ရထား Incheon Airport Maglev ရထားပုံ

ဝါရီလတွင် စတင်ပြေးဆွဲခဲ့ခြင်း ဖြစ်သည်။ Daejeon UTM-2 လျှပ်စစ်သံလိုက်ရထားကို နည်းပညာပိုင်းဆိုင်ရာ တိုးမြှင့်လျက် Hyundai Rotem ကုမ္ပဏီက တည်ဆောက်ထုတ်လုပ်ခဲ့ခြင်းဖြစ်ပြီး တစ်နာရီ ၆၂.၅ မိုင် (100 km/h) အမြန်နှုန်းဖြင့် ပြေးဆွဲလျက်ရှိကာ လမ်းပိုင်းမှာ ၃.၈ မိုင် (6.1 kilometer) ရှည်လျားသည်။

ဂျပန်နိုင်ငံသည် ပထမဆုံး လျှပ်စစ်သံလိုက်ရထား Maglev

ဂျပန်နိုင်ငံ၏ ပထမဆုံးလျှပ်စစ်သံလိုက်ရထား Linimo Maglev ရထားပုံ

Train ကို နာဂိုယာမြို့ Nagoya ဘူတာနှင့် Yakusa ဘူတာကြား ပြေးဆွဲသော Linimo Maglev လျှပ်စစ်သံလိုက်ရထားအား ၂၀၀၅ ခုနှစ်တွင် စတင်ပြေးဆွဲခဲ့ခြင်းဖြစ်သည်။ ရထားတွဲဆိုင်းကို Nippon Sharyo ကုမ္ပဏီက တည်ဆောက်ထုတ်လုပ်ခဲ့ခြင်းဖြစ်ပြီး တစ်နာရီ ၆၂.၅ မိုင် (100 km/h) အမြန်နှုန်းဖြင့် ပြေးဆွဲလျက်ရှိကာ လမ်းပိုင်းမှာ ၅.၅ မိုင် (8.9 kilometer) ရှည်လျားသည်။

ပိုမိုဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်လာသော လျှပ်စစ်သံလိုက်ရထားနည်းပညာများ

အထက်တွင် ဖော်ပြခဲ့သည့် Electromagnetic System

(EMS)နှင့် Electrodynamic System (EDS)နည်းပညာများ အပေါ် ပညာရှင်များအနေဖြင့် ရထားကို ပိုမိုပေါ့ပါးလာစေရန်၊ အမြန်နှုန်း ပိုမိုတက်လာစေရန်၊ ခရီးသည်များ ပိုမိုသက်သောင့်သက်သာ ရှိစေရန်၊ ခရီးသည်များ ပိုမိုလုံခြုံမှုရှိလာစေရန်၊ တည်ဆောက်ထုတ်လုပ်မှုနှင့် ပြေးဆွဲမှုကုန်ကျစရိတ် ပိုမိုသက်သာလာစေရန်၊ စွမ်းအင်

၂၀၁၅ ခုနှစ်တွင် Yamanashi ၌ 603 km/h နှုန်းဖြင့် စမ်းသပ်ပြေးဆွဲခဲ့သော L0 Series Maglev ရထားပုံ

သုံးစွဲမှု ပိုမိုသက်သာလာစေရန် အစရှိသည့် ရည်ရွယ်ချက်များဖြင့် ထပ်မံအဆင့်တိုးမြှင့် ကြံဆတီထွင်ခဲ့ကြသည်။

ဂျပန်နိုင်ငံ Tokyo မြို့နှင့် Osaka မြို့ကြား ၁၇၈ မိုင် (286 kilometer) ရှည်လျားသော လမ်းပိုင်းကို ၂၀၂၇ ခုနှစ်တွင် ဖွင့်လှစ်ပြီးပါက ပြေးဆွဲအသုံးပြုရန် ရည်ရွယ်ပြီး တည်ဆောက်လျက်ရှိသော L0 Series Maglev Train ကို ၂၀၁၅ ခုနှစ်၊ ဧပြီလ ၂၁ ရက်နေ့တွင် Yamanashi စမ်းသပ်ရထားလမ်းပိုင်း၌ စမ်းသပ်ပြေးဆွဲခဲ့သည်။ စမ်းသပ်ပြေးဆွဲရာတွင် ကမ္ဘာ့အမြန်ဆုံးအဖြစ် တစ်နာရီ ၃၇၅ မိုင် (603 km/h) အမြန်နှုန်းဖြင့် စမ်းသပ်မောင်းနှင် ပြေးဆွဲခဲ့ကြောင်း သိရှိရသည်။

အဆိုပါ L0 Series Maglev Train ကို Central Japan Railway Company (JR Central)၊ Mitsubishi Heavy Industries နှင့် Nippon Sharyo Company တို့ ပူးပေါင်းတည်ဆောက်ထုတ်လုပ်နေကြောင်း သိရှိရသည်။ စမ်းသပ်မောင်းနှင်ရာတွင် တစ်နာရီ ၃၇၅ မိုင် (603 km/h) စမ်းသပ်ခဲ့သော်လည်း ပြေးဆွဲရာတွင် လုံခြုံစိတ်ချစေရေး တစ်နာရီ ၃၁၁ မိုင် (500 km/h) အမြန်နှုန်းဖြင့်သာ ပြေးဆွဲရန် လျာထားကြောင်းလည်း သိရှိရပါသည်။ ရထားတွင် Electric Power Supply အနေဖြင့် 33 kVAC အသုံးပြုထားကြောင်း၊ Magnetic Levitation မှာ Electrodynamic System အသုံးပြုထားကြောင်း၊ Current Collectorကို Induction (Wireless power transfer) စနစ်အသုံးပြုထားကြောင်း၊ ပြေးလမ်း Guideway Trackကို SC Maglev(Superconducting Maglev) ကို အသုံးပြုထားကြောင်း လေ့လာသိရှိရသည်။

တရုတ်နိုင်ငံအနေဖြင့်လည်း Maglev Train နည်းပညာများကို

Moe Myanmar Kyaw Family Manufacture & Trading Co.,Ltd
No. 141, Ground Floor, Ward No.(7), Lanmadaw Street, Lanmadaw Township, Yangon
Tel: 09 5063161, 01 8223506, Fax : 01 2302200
Email : moemyanmarkyaw@gmail.com

ဌာနဆိုင်ရာများ၊စက်ရုံများ၊ ကုမ္ပဏီများအတွက်လိုအပ်သောယူနီဖောင်း အမျိုးမျိုး၊ ရှူးဖိနပ်အမျိုးမျိုး၊ အနွေးထည်နှင့်မိုးကာအမျိုးမျိုး၊ မီးသတ်ဆေးဗူးများနှင့်လုံခြုံရေး သုံးပစ္စည်းများအား ဈေးနှုန်းချိုသာစွာဖြင့် ဝယ်ယူရရှိ နိုင်ပါသည်.

နိုင်ငံတကာနှင့်ရင်ဘောင်တန်းနိုင်စေရန်ကြိုးစားဆောင်ရွက်လျက်ရှိပါသည်။ တရုတ်ပြည်တွင်း CRRC Qingdao Sifang ကုမ္ပဏီသည် လက်ရှိ ကမ္ဘာ့မြန်နှုန်း အမြင့်ဆုံး ရွေ့ပြေးလျှပ်စစ်သံလိုက်ရထား (Maglev Train) ကို ၂၀၂၀ ခုနှစ်တွင် အောင်မြင်စွာ စမ်းသပ်တည်ဆောက်ထုတ်လုပ်နိုင်ခဲ့ပြီး ရထားကို "Super Bullet Maglev Train" ဟုခေါ်ဆိုကာ ရှန်ဟိုင်းမြို့ Tongji University ရှိ စမ်းသပ်မောင်းနှင်ရထားလမ်းပေါ်၌ ၂၀၂၀ ခုနှစ်၊ ဇွန်လတွင် တစ်နာရီ ၃၈၇ မိုင် (620 km/h) အမြန်နှုန်းဖြင့် စမ်းသပ်မောင်းနှင်ခဲ့သည်။

အဆိုပါ လျှပ်စစ်သံလိုက်ရထားတွင် အသုံးပြုသောနည်းပညာမှာ အခြားသော Maglev Train တွင် အသုံးပြုသော ပုံမှန်လျှပ်စစ်သံလိုက် Normal Conducting Maglev နည်းပညာနှင့် အပူချိန်ကို လွန်စွာအအေးခံထားသော Low-temperature Superconducting Maglev နည်းပညာတို့နှင့် မတူဘဲ အပူချိန်မြင့်တင်ထားသော High-temperature Superconducting Maglev နည်းပညာကို အသုံးပြုထားခြင်း ဖြစ်သည်။

အသုံးပြုထားသော High-temperature Superconducting Maglev နည်းပညာသည် Low-temperature Superconducting Maglev နည်းပညာထက် ကုန်ကျစရိတ်သက်သာကြောင်းလည်း ချန်ဒူးမြို့ Southwest Jiaotong University မှ ကျွမ်းကျင်ပညာရှင်များ၏ ပြောဆိုချက်အရ သိရှိရသည်။ ပေါ့ပါးသော Carbon Fiber Light-weight ကိုယ်ထည်၊ ကျည်ဆံပုံစံ Bullet-shape Nose တည်ဆောက်ထားပြီး ခရီးသည်များ သက်တောင့်သက်သာ စီးနှင်းနိုင်ရန် ဒီဇိုင်းပြုလုပ် တည်ဆောက်ထားကြောင်း တွေ့ရသည်။

လက်ရှိနှင့်အနာဂတ်လျှပ်စစ်သံလိုက်ရထားစီမံကိန်းများ

လက်ရှိတွင် တရုတ်နိုင်ငံသည် ကမ္ဘာ့အမြန်ဆုံးလျှပ်စစ်သံလိုက်ရထားအဖြစ် တစ်နာရီ ၂၇၀ မိုင် (430 km/h) ပြေးဆွဲလျက်ရှိသော Shanghai Airport Maglev လျှပ်စစ်သံလိုက်ရထားကို Shanghai မြို့မှ Hangzhou မြို့အထိ ၁၂၅ မိုင် (200 kilometer) ကို တိုးချဲ့တည်ဆောက်လျက်ရှိသည်။ နိုင်ငံအတွင်း Beijing-Guangzhou လမ်းပိုင်း၊ Shanghai-Beijing လမ်းပိုင်း၊ Guangzhou-Qingyuan လမ်းပိုင်းအစရှိသည့် အခြားသောလမ်းပိုင်း အများအပြားတွင်လည်း လျှပ်စစ်သံလိုက်ရထား ပြေးဆွဲနိုင်ရေးစီမံကိန်းများ လျာထားဆောင်ရွက်လျက်ရှိကြောင်း သိရသည်။

ဂျပန်နိုင်ငံ Chuo Shinkansen ရထားလိုင်းသည် Tokyo မြို့နှင့် Osaka မြို့ကြား ၃၄၄ မိုင် (550 kilometer) လမ်းပိုင်းတွင် တစ်နာရီ ၃၁၂ မိုင် (500 km/h) နှုန်းဖြင့် ပြေးဆွဲမည့် လျှပ်စစ်သံလိုက်ရထားစီမံကိန်းကို တည်ဆောက်လျက်ရှိပြီး ၂၀၂၇ ခုနှစ်တွင် Tokyo မှ Nagoya အထိလည်းကောင်း၊ ၂၀၄၅ ခုနှစ်တွင် Tokyo မြို့မှ Osaka မြို့အထိ လည်းကောင်း ပြေးဆွဲနိုင်ရန် ဆောင်ရွက်လျက်ရှိသည်။

အိန္ဒိယနိုင်ငံသည်လည်း Mumbai - Dehli လမ်းပိုင်း၊ Bangalore-Mysore မြို့လမ်းပိုင်းတို့တွင် လျှပ်စစ်သံလိုက်ရထားစီမံကိန်းများလျာထားဆောင်ရွက်လျက်ရှိသည်။ Mumbai Metro နှင့် Kochi Metro ရထားများကိုလည်း လျှပ်စစ်သံလိုက်ရထားဖြင့် ပြေးဆွဲရေးဖြစ်မြောက်နိုင်ခြေ ရှိ၊ မရှိ ဆန်းစစ်လေ့လာလျက် ရှိကြောင်း သိရသည်။

မလေးရှားနိုင်ငံသည်လည်း နိုင်ငံတွင်းရှိ ကွာလာလမ်ပူနှင့် အဓိကမြို့ကြီးများဖြတ်သန်းလျက် စင်္ကာပူနိုင်ငံသို့ လျှပ်စစ်သံလိုက်

မလေးရှားနိုင်ငံနှင့် စင်္ကာပူနိုင်ငံကြား Maglev ရထားစီမံကိန်း

ရထားပြေးဆွဲနိုင်ရန် စဉ်းစားလျာထားလျက် ရှိကြောင်း သိရသည်။

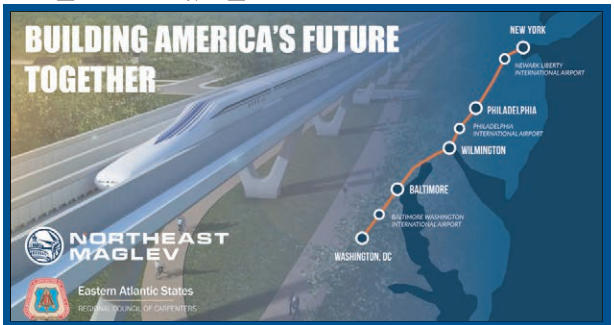
ဟောင်ကောင်သည်လည်း တရုတ်ပြည်မ Guangzhou မြို့နှင့် ဆက်သွယ်၍ လျှပ်စစ်သံလိုက်ရထားလမ်း တည်ဆောက်ရေးစီမံကိန်းကို ၂၀၁၈ ခုနှစ်ကပင် စတင်စီမံလျာထားဆောင်ရွက်လျက်ရှိသည်။

ဥရောပနိုင်ငံများဖြစ်သော အီတလီနိုင်ငံ၊ ကနေဒါနိုင်ငံ၊ ဂျာမနီနိုင်ငံ၊ ဆွစ်ဇာလန်နိုင်ငံ၊ စပိန်နိုင်ငံနှင့် အင်္ဂလန်နိုင်ငံတို့သည် အနာဂတ်ကာလတွင် လျှပ်စစ်သံလိုက်ရထားများ တည်ဆောက်ပြေးဆွဲနိုင်ရေး လျာထားဆောင်ရွက်လျက် ရှိသည်။

အမေရိကန်ပြည်ထောင်စုသည်လည်း အဓိကလမ်းပိုင်းများဖြစ်သော Pittsburgh - Philadelphia လမ်းပိုင်း၊ California –

ဟောင်ကောင်နှင့် တရုတ်ပြည်မကြား ဆောင်ရွက်နေသော Maglev ရထားစီမံကိန်း

Nevada လမ်းပိုင်း၊ Washington D.C – New York D.C လမ်းပိုင်း၊ San Diego လမ်းပိုင်း၊ Atlanta-Chattanooga လမ်းပိုင်း၊ Orlando လမ်းပိုင်းတို့တွင် လျှပ်စစ်သံလိုက်ရထားစီမံကိန်းများ ချမှတ်အကောင်အထည်ဖော်လျက် ရှိသည်။



အမေရိကန်ပြည်ထောင်စုရှိ နယူးယောက်နှင့် ဝါရှင်တန်မြို့ကြား Maglev ရထားစီမံကိန်း

နိုင်ငံအနှံ့အပြားဒေသအလိုက်ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်ရေးကိုအထောက်အကူပြုစေရေး၊ ခရီးသည်နှင့် ကုန်စည်များကို လုံခြုံချောမွေ့စွာဖြင့် သယ်ယူပို့ဆောင်ရေးအတွက် ရထားပို့ဆောင်ရေးကဏ္ဍမှာ လွန်စွာမှ အရေးပါလှပါသည်။ ရထားပို့ဆောင်ရေးကဏ္ဍကို ကုန်ကျစရိတ်သက်သာစွာ၊ ခရီးသည်များ ပိုမိုသက်သောင့်သက်သာရှိစွာ၊ လုံခြုံစိတ်ချစွာ၊ ပတ်ဝန်းကျင်ထိခိုက်မှု နည်းပါးစွာဖြင့် သယ်ယူပို့ဆောင်နိုင်စေရေးအတွက် ပညာရှင်များက ခေတ်မီနည်းပညာဖြင့် တီထွင်ကြံဆဆောင်ရွက်နေကြပေသည်။ ထိုသို့တီထွင်ကြံဆကြသည်များထဲမှ နိုင်ငံတကာနယ်ပယ်၌ ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်လျက်ရှိသော လျှပ်စစ်သံလိုက်ရထားနည်းပညာ (Maglev Train Technology) အကြောင်းကို ဗဟုသုတရရှိစေရေးအတွက် လေ့လာရေးသား တင်ပြအပ်ပါသည်။

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 Britanica)
- 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

မြင့်နိုင်(မီးရထား)

ဒုတိယဝန်ကြီး(ဆက်သွယ်ရေး)ဗိုလ်မှူးချုပ် လှုမွန် ဒုတိယအကြိမ် ပို့ဆောင်ရေး၊ ဆက်သွယ်ရေးနှင့် ခရီးသွားလုပ်ငန်းများ ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်ရေးလုပ်ငန်းဆပ်ကော်မတီ လုပ်ငန်းညှိနှိုင်းအစည်းအဝေးသို့ တက်ရောက်

ပို့ဆောင်ရေး၊ ဆက်သွယ်ရေးနှင့် ခရီးသွားလုပ်ငန်းများ ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်ရေးလုပ်ငန်းဆပ်ကော်မတီဥက္ကဋ္ဌ ပို့ဆောင်ရေးနှင့်ဆက်သွယ်ရေးဝန်ကြီးဌာန ဒုတိယဝန်ကြီး ဗိုလ်မှူးချုပ်လှုမွန်သည် ၂၀၂၃ ခုနှစ်အောက်တိုဘာလ ၃ ရက် နေ့လည် ၂ နာရီ အချိန်က နေပြည်တော်ရုံးအမှတ် ၂ ၌ ကျင်းပသည့် ဒုတိယအကြိမ် ပြည်နယ်/ တိုင်းဒေသကြီးများရှိ နယ်စပ်ဒေသဖွံ့ဖြိုးရေးလုပ်ငန်းများဆောင်ရွက်ရန် သတ်မှတ်ထားသည့်မြို့နယ်များ၌ ၂၀၂၄-၂၀၂၅ ဘဏ္ဍာရေးနှစ်တွင် ဆောင်ရွက်မည့် လုပ်ငန်း/စီမံကိန်းများနှင့် စပ်လျဉ်းသည့် လုပ်ငန်းညှိနှိုင်းအစည်းအဝေးသို့တက်ရောက် အဖွင့်အမှာစကားပြောကြားခဲ့သည်။

ဆက်လက်၍ လုပ်ငန်းဆပ်ကော်မတီ အတွင်းရေးမှူး ပို့ဆောင်ရေးစီမံကိန်းဦးစီးဌာနညွှန်ကြားရေးမှူးချုပ်ဦးသင့်မြတ်သူက လုပ်ငန်းဆပ်ကော်မတီ၏ လုပ်ငန်းတာဝန်များနှင့် နယ်စပ်ရေးရာဝန်ကြီးဌာန၏ သတ်မှတ်ထားရှိသည့် အဓိကမြို့နယ် (၁၁၆)မြို့နယ်နှင့် လုပ်ငန်းလိုအပ်ချက်ရှိသည့် (၅၃) မြို့နယ်တို့တွင် စီမံကိန်းများ လျာထားဆောင်ရွက်နိုင်ရေး ကိစ္စရပ်တို့အား ရှင်းလင်းဆွေးနွေးခဲ့သည်။

ထို့နောက် တက်ရောက်လာသူများမှ ပို့ဆောင်ရေးနှင့်ဆက်သွယ်ရေး ဝန်ကြီးဌာနရှိ ဦးစီးဌာန/လုပ်ငန်းများ အနေဖြင့် ၂၀၂၄-၂၀၂၅ဘဏ္ဍာရေးနှစ်တွင်ပြည်နယ်နှင့် တိုင်းဒေသကြီးများ၌ လုပ်ငန်း/စီမံကိန်း ပေါင်း (၁၇၆) ခု ကိုလည်းကောင်း၊ ဟိုတယ်နှင့်ခရီးသွားလာရေး ဝန်ကြီးဌာနရှိ ဦးစီးဌာန/လုပ်ငန်းများအနေဖြင့် လုပ်ငန်း (၆) ခုကိုလည်းကောင်း၊စုစုပေါင်းလုပ်ငန်း/စီမံကိန်း (၁၈၂) ခုဆောင်ရွက်ရန်လျာထားချက်များအပေါ် ညှိနှိုင်းဆွေးနွေးခဲ့သည်။

အဆိုပါ အစည်းအဝေးသို့ လုပ်ငန်းဆပ်ကော်မတီဥက္ကဋ္ဌနှင့်အတူ ပို့ဆောင်ရေးနှင့် ဆက်သွယ်ရေးဝန်ကြီးဌာန အမြဲတမ်းအတွင်းဝန် ဦးစိုးသိန်း၊ ဟိုတယ်နှင့်ခရီးသွားလာရေးဝန်ကြီးဌာန အမြဲတမ်း အတွင်းဝန် ဦးလှိုင်ဦး၊ ဆပ်ကော်မတီ အတွင်းရေးမှူး ပို့ဆောင်ရေးစီမံကိန်းဦးစီးဌာန ညွှန်ကြားရေးမှူးချုပ် ဦးသင့်မြတ်သူနှင့် လုပ်ငန်းဆပ်ကော်မတီအဖွဲ့ဝင်များ တက်ရောက်ခဲ့ကြောင်း သိရသည်။

သတင်းအဖွဲ့(ပို့ဆက်)

မြန်မာ့စာတိုက်လုပ်ငန်း၏ ပြန်ပို့စာဌာနဆောင်ရွက်ချက်များ

မြန်မာတစ်နိုင်ငံလုံး အထက်အောက်တစ်လွှားစာများ၊ ပါဆယ်များကို ပေးပို့နေသော မြန်မာ့စာတိုက်လုပ်ငန်းတွင် လိပ်စာမပြည့်စုံမှုများကြောင့် ချောစာများ ပေးဝေမရသည့်အခါ စတင်ပို့ဆောင်သည့်ပိုင်ရှင်ထံသို့ပြန်လည်ပေးပို့ပေးသည့်စနစ်ရှိပါသည်။ ယင်းသို့ ပြန်လည်ပေးပို့ခြင်းအတွက် စာပို့ခကောက်ခံခြင်းမရှိပါ။ ထိုသို့ ပြန်လည်ပေးပို့ရသည့်စာများ၊ ပါဆယ်များအနက် လိပ်စာရှင်များသည် စတင်ပေးပို့စဉ်ကပင် မိမိတို့၏ "မှ" လိပ်စာများကိုအတိအကျ ထည့်သွင်းထားခြင်းမရှိပါက ပြန်လည်ပေးဝေရန် ခက်ခဲပြီး မြန်မာ့စာတိုက်လုပ်ငန်းရှိ ပြန်ပို့စာဌာနသို့ ရောက်ရှိသွားရပါတော့သည်။ မြို့ကြီးများ၏ လူစည်ကားရာနေရာများ၊ လမ်းမကြီးဝဲယာများ၊ ကျောင်း၊ ဆေးရုံ စသည့် အရေးကြီးနေရာများ၏ ပတ်ဝန်းကျင်များတွင် အနီရောင်စာတိုက်ပုံးလေးများကို မြင်တွေ့နိုင်ပါမည်။

ထိုစာတိုက်ပုံးလေးများသည် စာတိုက်အငယ်စားသဖွယ် အများပြည်သူများ လက်လှမ်းမီစွာ အသုံးပြုနိုင်ရေးအတွက် စာပို့ခအဖြစ် ကျသင့်တံဆိပ်ခေါင်းများ ကပ်၍ ရိုးရိုးစာများ ထည့်သွင်းပေးပို့နိုင်ရေးထားရှိ ထားခြင်း ဖြစ်ပါသည်။ စာလက်ခံစဉ်က စာတိုက်ကောင်တာများတွင် မှတ်ပုံတင်စနစ်ဖြင့် လက်ခံခဲ့ပါက "မှ" လိပ်စာသေချာစွာ ရေးသားစေသည့်တိုင် မှားယွင်းဖော်ပြထားမှုများ ရှိနေပါသည်။ စာတိုက်ပုံးများတွင်သာ ထည့်သွင်းထားခဲ့ကြသည့် ရိုးရိုးစာများဖြစ်ပါက "သို့" လိပ်စာများ မပြည့်စုံသည့်အပြင် "မှ" လိပ်စာများ ရေးသားခြင်း အလွန်အားနည်းသည်ကို တွေ့ရှိရပါသည်။ ယင်းကဲ့သို့ စာများသည် လိပ်စာရှင်ထံသို့ ပေးဝေရန်ခက်ခဲပြီး ပြန်လည်ပေးဝေရာတွင်လည်း အခက်အခဲများရှိပြီး ပြန်ပို့စာဌာနတွင် သိမ်းဆည်းထားရပါသည်။

ပြန်ပို့စာဌာနတွင် ပြည်တွင်း ပြည်ပမှ ပေးပို့သော လိပ်စာမပြည့်စုံသည့်စာများ၊ မဂ္ဂဇင်းများ၊ စာစောင်များလည်းပါဝင်ပါသည်။ ထူးခြားသည်မှာ တစ်စုံတစ်ယောက်မှ ၎င်းတို့ပိုင်သည့် အရေးကြီးစာရွက်စာတမ်းများ၊ အထောက်အထားများကို ကိုယ်တိုင်လမ်းတွင် ကျပျောက်သည်ဖြစ်စေ၊ မည်သည့်နေရာတွင်မဆို မေ့ကျန်ခဲ့သည်ဖြစ်စေ ကောက်ယူတွေ့ရှိသော စေတနာရှင်များမှ မည်သို့ပေးပို့ရသည်ကို မသိပါက စာတိုက်ပုံးများတွင် ထည့်သွားတတ်ကြပါသည်။ ၎င်းတို့အနေဖြင့် မြန်မာ့စာတိုက်အား အားကိုးစွာဖြင့် သက်ဆိုင်သူများနှင့် ချိတ်ဆက်ပေးဝေနိုင်ရေး ရည်ရွယ်ချက်ဖြင့် ထည့်ခဲ့ကြခြင်းဖြစ်ပါသည်။

တစ်ချို့သော စာရွက်စာတမ်းများသည် ခါးပိုက်နှိုက်များမှ ပိုက်ဆံအိတ်များတွင် ၎င်းတို့နှင့် မသက်ဆိုင်သဖြင့် အနှိုက်ခံရသူများအတွက် အရေးကြီးသည့် စာရွက်စာတမ်း အထောက်အထားများကို စာတိုက်ပုံးများတွင် ထည့်သွင်းသွားကြလေ့ ရှိကြပါသည်။ အဆိုပါ စာရွက်စာတမ်းများတွင် မှတ်ပုံတင်များ၊ ကားလိုင်စင်များ၊ ဘဏ်ကဒ်များ၊ နိုင်ငံကူးလက်မှတ်များစသည့် အရေးကြီးစာရွက်စာတမ်းများလည်း ပါဝင်ပါသည်။

မြန်မာ့စာတိုက်လုပ်ငန်းသည် ပြည်သူများအတွက် အသုံးဝင်သည့် ဝန်ဆောင်မှုများကို အစဉ်ဆောင်ရွက်လိုသည့်အတွက် ထိုကဲ့သို့ ရောက်ရှိလာသော အရေးကြီးစာရွက်စာတမ်းများကို ဝန်ဆောင်ခလုံးဝကောက်ခံခြင်းမရှိဘဲ စေတနာရှေ့ထား၍ ပြန်ပို့စာဌာနမှ ဝန်ထမ်းများမှ ကူညီရှာဖွေ ပေးပို့လျက်ရှိပါသည်။

ထို့ကြောင့် အကြောင်းကြောင်းကြောင့် အရေးတကြီးစာရွက်စာတန်း ပျောက်ဆုံးသွားကြသူများအနေဖြင့် စုံစမ်းမေးမြန်းနိုင်စေရေးအတွက်၀၆၇-၃၄၂၀၆၃၀နှင့်၀၆၇-၃၄၂၀၈၈၈သို့ဆက်သွယ်နိုင်ပါကြောင်းနှင့် လူမှုကွန်ရက်များတွင် ကြေငြာ၍ အများပြည်သူသို့ ဝန်ဆောင်မှုပေးလျက်ရှိပါကြောင်း သတင်းကောင်းပါးလိုက်ရပါသည်။

ငသီတာ

Cartoon

အစွန့်ရှည်မည့် အမှတ်တရများ

■ ဖိုးအောင် (မထိလ)

သူ့အမည်ဦးပြုံးချို။ အမည်အရင်းတော့မဟုတ်။ ကျွန်တော်တို့ သင်တန်းသားတွေ ပေးထားသော အမည်ပါ။ ဇာတိအစုံ၊ နေရပ်အစုံ၊ အကျင့်စရိုက်အစုံ ရှိကြသော သင်တန်းသားများ ဖြစ်ကြသည့် အလျောက် တူရာတူရာ စုဖွဲ့သွားကြသည်မှာ မဆန်းလှ။ ထိုသို့ အမျိုးမျိုးသောအဖွဲ့များထဲတွင် ကျွန်တော်တို့က ဗေဒင်ဆရာအဖွဲ့။ အမည်ပေး ကင်ပွန်းတပ်ပညာရပ်မှာ တစ်ဖက်ကမ်းခတ်ကို တော်ပါ၏။ မွေးနေ့၊ မွေးရပ်၊ မွေးဖွားသည့်အချိန်နာရီတို့ မလိုဘဲ အင်္ဂါရုပ်ကို ကြည့်ရုံနှင့်တင် လိုက်ဖက်သောအမည်နာမ ရွေးပေးတတ်ကြပါသည်။ သင်တန်းသားများထဲက ဗိုက် မကြာခဏ အောင့်တတ်သော မုံရွာသား ဟိန်းဇော်ကို ဆရာမိုး၊ အမြဲလိုလို မျက်နှာသုန်မှုန်ပြီး ရုပ်အိုနေတတ်သည့် ကျောက်ဆည်သား တင့်လွင်ထူးကို ရုပ်ပျို တိုင်းရင်းဆေးအမည်တွေသာမဟုတ် အခြားအမည်ပေးထားတာတွေလည်း မနည်းလှ၊ သင်တန်းသား အချင်းချင်းသာမဟုတ် သင်တန်းနည်းပြဆရာများကိုပါ ချမ်းသာမပေးခဲ့ပါ။ နည်းပြဆရာ ဦးပြုံးချိုနန်းတော်ရှေ့ဆရာတင် ရေးသားခဲ့သော "ရွှေဘိုသနပ်ခါး" သီချင်းထဲက စာသားလေးဖြစ်သည့် "ပညာရှိရင်ဖြင့်... သိကြပါလိမ့် အမှန်တွေးယူ" ဆိုတဲ့အတိုင်း အမှန်တွေးယူကြည့်စရာ ဆရာဦးပြုံးချိုပါပေ။

ကျွန်တော်တို့ သင်ယူရသည့် ဘာသာရပ် (၁၁) ခုထဲက မြန်မာ့မီးရထား အထွေထွေနည်းဥပဒေနှင့် နောက်ဆက်နည်းဥပဒေကို သင်ကြားပေးသော နည်းပြဆရာမှာ ဦးပြုံးချို ။ ကျွန်တော်တို့သင်တန်းစာသင်ခန်းကို ဆရာဝင်လာပြီဆိုကတည်းက ရုပ်တည်ကြီးနဲ့ အပြုံးအရယ် မရှိ၊ ယုတ်စွအဆုံး နှုတ်ခမ်းထောင့်စွန်းပင် မကွေးညွတ်။ လက်ဖွေ့ကြိုးဝိုင်းအတွင်း ဝင်လာသည့်ဟန်ပန်။ သင်ခန်းစာသင်ပြီဆိုလျှင်လည်း အောင်မြင်ခန့်ငြားလိုက်သည့်အသံက ဟိန်းထွက်နေ၏။ ထိုအသံကြောင့် နေ့လယ်စာသင်ချိန်များဆိုလျှင် ထမင်းဆိပ်ပင် မတက်ရဲ။ မေးစင်းလာတတ်သည့် မျက်ခွံများက ဆရာဦးပြုံးချိုကိုတော့ ကြောက်ကြသည်။ သင်ယူရသော ဥပဒေအကြောင်းအရာများက မှတ်သားရခက်ခဲသော်လည်း ဆရာဦးပြုံးချို သင်ကြားရင်းပြောပြတတ်သည့် စိတ်ဝင်စားစရာ ဗဟုသုတရဖွယ် အကြောင်းအရာများနှင့် ပေါင်းစပ်ကာ တစ်ထိုင်တည်းနှင့်ပင် မှတ်သားနိုင်ခဲ့ပြီး စာကျက်စရာပင် မလိုအပ်တော့ပေ။ စာသင်နေစဉ်အတွင်းတွင် စာခဏခဏမေးသည်က သင်ကြားပြီးသား စာများကို ပြန်နွှေးပေးသည့် သဘော။ မေးတာမရလျှင် ဒဏ်ပေးခြင်း၊ ဆူငေါက်ခြင်း မရှိသော်ငြား ဆရာပြောနေကျ စကားတစ်ခွန်းတော့ ရှိသည်။

"မတန်သေးပါဘူးကွာ"

ထိုသို့ အသံ ခပ်လေးလေးကြီးဆွဲပြီး ဆရာပြောလိုက်လျှင် ကျွန်တော်တို့ သင်တန်းသားတွေ ရင်ထဲတစ်မျိုးကြီးပဲ။ ဝမ်းနည်းသလိုလို၊ ရှက်ရွံ့သလိုလို၊ အဆိုးဆုံးက အာပေါင်အာရင်းသန်သန်နှင့် သင်ကြားပေးသော ဆရာကို အားနာမိသလိုလို မချိတင်ကဲ ခံစားကြရသည်။ ကျွန်တော်တို့ "တန်အောင်" ကြိုးစားကြရပါတော့မည်။ ကြိုးစားမှု၏ ရလာဒ် အသီးအပွင့်များ ကျွန်တော်တို့ ခံစားခဲ့ကြရပါသည်။ ကျွန်တော်တို့ ဒုရုံပိုင်သင်တန်းသားတွေက ပျမ်းမျှအသက် (၂၀) ဝန်းကျင်ခန့်တွေ။

အအိပ်မက်၊ အစားမက်၊ အပျော်အပါးမက်ကြသူများမို့ သင်တန်းကျောင်း၏ အချိန်အကန့်အသတ်နှင့် လုပ်ဆောင်ရသည့် နေ့စဉ်လုပ်ငန်းဆောင်တာများကို ကျင့်သားရအောင် တော်တော်လေးလေ့ကျင့်ယူရပါ၏။ နိုင်ငံ့ဝန်ထမ်းဘဝကို ပူပူနွေးနွေး ရရှိထားကြသူများဖြစ်သည့်အတွက် အတတ်ပညာများအပြင် အသိပညာများကိုပါ

သင်တန်းကျောင်းနည်းပြဆရာများက ပုံစံသွင်း လေ့ကျင့်သင်ကြား ပေးနေခြင်းပါပေ။

မှတ်မှတ်ရရ ထိုနေ့က ကျောင်းအုပ်ကြီးဖလား မိုးရာသီဘောလုံး ပြိုင်ပွဲ နောက်ဆုံးဗိုလ်လုပွဲနေ့။

“ တော်တယ်တပည့်တို့ ဂုဏ်ယူပါတယ်”

အဆောင်အတွင်း၌ ကျွန်တော်တို့ ဆုဖလားကြီးအား မြှောက်၍ မြှောက်၍ အောင်ပွဲခံနေကြစဉ်

ဆရာဦးပြုံးချို လက်ခုပ် တဖြောင်းဖြောင်း တီး၍ ဝင်လာပြီး ရင်ခေါင်းသံကြီးဖြင့် ချီးမွမ်းလိုက်ပါတော့သည်။

“ကျေးဇူးတင်ပါတယ် ဆရာ ”

ကျွန်တော်တို့ သင်တန်းသားများ မတိုင်ပင်ဘဲ ဆရာ့အား ပြိုင်တူ စကားပြန်လိုက်ကြသည်။

“မောင်ရင်တို့က သက်လုံကောင်းတော့ အဝေးပေးစနစ်နဲ့ ဘောလုံးအပေးအယူလုပ်ပြီးဂိုးသွင်းဖို့ကြိုးစားကြတာကိုး။ပြီးတော့ အတက်အဆင်း မြန်တာလည်း အားသာချက်တစ်ခုပေါ့ ”

“ဟုတ်တယ်ဆရာ သူတို့က အသက်နည်းနည်း ထောက်နေတော့ သိပ်မလိုက်နိုင်ကြဘူးရယ် ”

ရှေ့တန်း တိုက်စစ်ကစားသည့် ဟိန်းဇော် (ခေါ်) ဆရာမိုးက လည်း

“သူတို့ဘက် ဂိုးသမားက ပါးနပ်တယ်၊ ဂိုးရဖို့ အတော်လေး ပရိယာယ် သုံးခဲ့ရတယ် ”

ဆရာဦးပြုံးချိုကတော့ ခေါင်းတငြိမ့်ငြိမ့်ဖြင့် ကျွန်တော်တို့ပြောသည့်စကားများ နားထောင်နေပြီးတော့မှ “ကျောနံပါတ် (၁၂) လို့ တင်စားခေါ်ကြတဲ့ ပရိတ်သတ်ကလည်း ကစားသမားတွေအတွက် အားတစ်မျိုးပဲကွ၊ အားပေးပုံ အားပေးနည်းလည်း လိုတာပေါ့၊ အဆင့် အတန်းရှိရှိ အားပေးတတ်ရတယ်။ တစ်ဘက်အသင်းကို မနှိမ်ရဘူး၊ ပြက်ရယ် မပြုရဘူး။ ”

ကွင်းအတွင်း အားပေးကြမ်းခဲ့ကြသည့် ဝင်းတင်တို့အုပ်စုတစ်ယောက်မျက်နှာ တစ်ယောက်ကြည့်ရင်း ငြိမ်နေကြသည်။ ကျွန်တော်တို့ သင်တန်းသား အယောက် (၅၀) စလုံးကို မျက်စိဒေါက်ထောက် ကြည့်နေခဲ့သော ဆရာဦးပြုံးချိုပါ။

ကျွန်တော်တို့ သင်တန်းဆင်းရန် ရက်သတ္တပတ် နှစ်ပတ်အလိုတွင် On Job Trainning (OJT) ပြင်ပလက်တွေ့လေ့ကျင့်ရေး ခရီးစဉ် ထွက်ခဲ့ရပါတော့သည်။ သင်တန်းကျောင်းမှ မထွက်မီ အုပ်စုငယ်များ ဖွဲ့စည်း၍ တာဝန်ပေးအပ်ရာ အစောပိုင်း ကျွန်တော် ပြောပြခဲ့သည့် တူရာတူရာ စုဖွဲ့သွားကြသည့်အဖွဲ့များထဲတွင် စားဖိုမှူးတစ်ဖွဲ့ ထပ်တိုးလာပါ၏။ ကျွန်တော်တို့ သင်တန်းသားများကို လမ်းခရီးတစ်လျှောက် ချက်ပြုတ်ကျွေးမွေးရမည့်အဖွဲ့။ ဇော်ဝင်း ဦးဆောင်သည့် ထိုအဖွဲ့ထဲတွင် အဖွဲ့ဝင်သင်တန်းသား (၈) ဦး ပါရှိပါသည်။ စားဖိုမှူးအဖွဲ့ ပေါ်ပေါက်လာပုံလေးက မှတ်သားလောက်စရာ။

" ကိုင်း... ချက်ပြုတ်ရေးအဖွဲ့ဦးစီးက ဖော်ဝင်း။ အဲဒီအဖွဲ့ထဲ ဘယ်သူတွေ ဝင်ကြမလဲ။ "

သင်တန်းသား (၈)ဦးက "ကျွန်တော်ဝင်မယ်၊ ကျွန်တော်ပါမယ်" ဟုဆိုကာ အသီးသီးအဖွဲ့ဝင်များ ဖြစ်သွားကြတော့သည်။

"ချက်ပြုတ်ရေးအဖွဲ့က ထောက်ပံ့ရေးအဖွဲ့မှ ထုတ်ပေးတဲ့ရိက္ခာကို အလေအလွင့် မရှိစေဘဲ အချိန်နဲ့ တစ်ပြေးညီ အကောင်းဆုံး စေတနာထားပြီး ချက်ပြုတ်ကျွေးမွေးဖို့ပဲ "

လုပ်ငန်းတာဝန်ကို ဆရာရှင်းပြသည်။ တာဝန်ကိုကျေပွန်သည်ထက် အောင်မြင်အောင် ဆောင်ရွက်ကြဖို့လည်း မှာကြားခဲ့ပါသည်။ ပြီးလျှင် နှုတ်ဖြင့် လက်တွေ့ဟင်းချက်ခိုင်းပါတော့၏။

" ဒါနဲ့ ခရမ်းချဉ်သီးချက်က ဘာတွေ ထည့်ချက်ကြမလဲကွ"

ဆရာရဲ့ မေးခွန်းအဆုံး စားဖိုမှူးအဖွဲ့ ခေါင်းချင်းဆိုင်ပြီး ခဏအကြာ...

"ခရမ်းချဉ်သီး၊ ငါးပိ၊ ဆား၊ ဆီ၊ အရောင်တင်မှုန့်၊ ဟင်းချိုမှုန့်၊ ကြက်သွန်နီ/ဖြူ ထည့်ချက်ပါ့မယ်ဆရာ "

"အေး ကောင်းတယ် ငါးပိလေးပါတော့ အချဉ်ထိန်းတာပေါ့။ တို့သွားမယ့်ခရီးက ရှမ်းပြည်နယ်တောင်ပိုင်းဆိုတော့ မုန်ညင်းတွေပေါမှ ပေါ။ မုန်ညင်းကြော်ရင်ရော"

စားဖိုမှူးအဖွဲ့ နောက်တစ်ကြိမ် ခေါင်းချင်းဆိုင်သွားပြန်ပြီးတော့

" မုန်ညင်း၊ ငါးပိ၊ ဆား၊ ဆီ၊ အရောင်တင်မှုန့်"

စားဖိုမှူးအဖွဲ့ခေါင်းဆောင်ဖော်ဝင်း စကားပင်မဆုံးလိုက်ရ...

"ဟိုး... ဟိုး... ငါ့ကောင်တွေရေ၊ မုန်ညင်းကြော်ဒယ်အိုးနောက်ကို ခြေသုံးလှမ်းလောက် နောက်ဆုတ်လိုက် "

ဖော်ဝင်းတို့အဖွဲ့ကလည်း

" ဟုတ်ကဲ့... ဆုတ်ပြီးပြီ ဆရာ "

"အေး... မောင်ရင်တို့ မုန်ညင်းကြော်ဒယ်အိုးကို ပြေးသာကန်လိုက်ကြတော့ကွာ "

ဆရာ ပြောလည်းပြော၊ ရယ်လည်းရယ်ပါတော့၏။ ဆရာဦးပြုံးချိုကို ရယ်အောင် လုပ်နိုင်ခဲ့သော စားဖိုမှူးအဖွဲ့ပါပေ။

ကျွန်တော်တို့ အားလပ်ချိန်အများစုကို သင်တန်းကျောင်းရဲ့ စာကြည့်တိုက်မှာ ကုန်ဆုံးစေခဲ့သည်။ လေအေးပေးစက် တပ်ထားသော အခန်းအတွင်းမှာ စာဖတ်ရင်း ကော်ဖီ၊ လက်ဖက်ရည် မိမိကြိုက်နှစ်သက်ရာကို ရွေးချယ်သောက်သုံး လို့ရပါသည်။ စာဖတ်ရှိန်မြှင့်တင်ရေးအတွက် ကျောင်းအုပ်ကြီး၏ ဆောင်ရွက်ချက် တစ်ခု။ ကျွန်တော်တို့ သင်တန်းသားတွေ ကင်တင်းမှာ အချိန်မဖြုန်းကြတော့ပါ။ ဗဟုသုတလည်းရ၊ မိုက်လည်းဝသည့် စာကြည့်တိုက်ဆီသို့သာ ချီတက်ကြတော့သည်။ လကုန်ရန် တစ်ပတ်အလိုဆိုလျှင် ပို၍ စာဖတ်ချိန် မြင့်တက်ကြပါ၏။

"စကားကြမ်းကြမ်း ပြောတတ်သော လူတစ်ယောက် ရင်ထဲမှာ သိမ်မွေ့တဲ့နှလုံးသား ရှိတတ်၏။ မဟုတ်မခံပြောတတ်သော လူတစ်ယောက် ရင်ထဲမှာ အမုန်တရားတွေ ရှိတတ်၏။" ဟူသော ကျွန်တော် ဖတ်ခဲ့ဖူးသည့် မည်သူရေးမှန်း မသိ၊ မည်သည့်စာအုပ်ထဲတွင် ပါသည်ကို မမှတ်မိသော စာစုလေးကဲ့သို့ပင်...

အပြုံးအရယ်လွှန်စွာမှ နည်းလှသော ဆရာဦးပြုံးချိုရဲ့ ရင်ထဲမှာလည်း အကြင်နာတရားတွေ ရှိနေမှာပါ။

"လေ့ကျင့်မှုတိုင်းသည် အောင်မြင်မှုဆီသို့သာ ဦးတည်သည်" Training for Victory ဟု ဆိုသည့်အတိုင်း ကျွန်တော်တို့ စာတွေရော လက်တွေ့ပါ လေ့ကျင့်သားပြည့်ဝခဲ့ကြရပါသည်။ အတတ်ပညာသာမက အသိပညာများကိုပါ တိုးပွားရရှိခဲ့ကြပါသည်။ ယုံကြည်ချက်၊ ခံယူချက်များ မှန်ကန်မြင့်မားခိုင်မာအောင် လေ့ကျင့်သင်ကြားလမ်းညွှန်မှုများပေးခဲ့သည့် နည်းပြဆရာများစွာထဲမှ ဆရာဦးပြုံးချိုအား ဤစာစုဖြင့်မှတ်တမ်းတင်ဂါရဝပြုလိုက်ရပါသည်။ **ဖိုးအောင်(မထိလ)**

"စကားကြမ်းကြမ်း ပြောတတ်သောလူတစ်ယောက် ရင်ထဲမှာ သိမ်မွေ့တဲ့နှလုံးသား ရှိတတ်၏။ မဟုတ်မခံပြောတတ်သော လူတစ်ယောက်ရင်ထဲမှာ အမုန်တရားတွေရှိတတ်၏။"

ဒုတိယဝန်ကြီး (ရထား) ဦးအောင်မြိုင် မီးရထားလမ်းပိုင်းများနှင့် စက်ခေါင်းပြင်စက်ရုံများ ကြည့်ရှုစစ်ဆေး

ပို့ဆောင်ရေးနှင့်ဆက်သွယ်ရေးဝန်ကြီးဌာန ဒုတိယဝန်ကြီး ဦးအောင်မြိုင်သည် တာဝန်ရှိသူများနှင့်အတူ စက်တင်ဘာလ ၂၂ ရက် မှ ၂၄ ရက်အထိ မိတ္ထီလာ-မြင်းခြံ ရထားလမ်းပိုင်း၊ ဇီးပင်ကြီး-ပွဲကောက်ရထားလမ်းပိုင်း၊စက်ခေါင်းပြင်စက်ရုံ(ပြင်ဦးလွင်)၊ စက်ခေါင်းပြင်စက်ရုံ (မန္တလေး) ၊ မန္တလေးဘူတာကြီး၊ လူစီးတွဲနှင့် ကုန်တွဲပြင်စက်ရုံ (မြစ်ငယ်)နှင့် မြစ်ငယ်ရထားလမ်းတံတားသစ်တို့အား ကြည့်ရှုစစ်ဆေးသည်။

ဦးစွာ ဒုတိယဝန်ကြီးသည် မိတ္ထီလာ - မြင်းခြံ ရထားလမ်းပိုင်းတစ်လျှောက် အဆင့်မြှင့်တင်ပြုပြင် ဆောင်ရွက်ပြီးစီးမှုအခြေအနေများကို RBE ရထားဖြင့် စီးနင်းလိုက်ပါစစ်ဆေးပြီး ရထားလမ်းဘေး ဘယ်/ညာရှိ လဲလှယ်ထားသည့် သံလမ်းအဟောင်းနှင့် ဆက်စပ်ပစ္စည်းများကိုနေရာတစ်ခုသတ်မှတ်၍ စနစ်တကျစုပုံထားရန်၊ လမ်းပိုင်းအတွင်းရှိအချက်ပြနှင့် သတိပေးမှတ်တိုင်များ ယိုင်နဲ့နေမှု၊ ဆေးရောင်ပြယ်လွင့်နေမှုတို့ကို စစ်ဆေးပြုပြင်သွားရန်၊ လမ်းခင်းကျောက်ဖြည့်တင်းထားသည့် နေရာများတွင် သတ်မှတ်ပုံစံအတိုင်းစနစ်တကျပါကင်ရိုက်၍အချောသတ်လုပ်ငန်းများ ဆောင်ရွက်သွားရန်၊ မြေပြန့်လမ်းပိုင်းဖြစ်သဖြင့်လမ်းပိုင်းအချောသတ်ဆောင်ရွက်ပြီးပါက မိုင်နှုန်းတိုးမြှင့် ပြေးဆွဲနိုင်ရေး ဆောင်ရွက်ရန်၊ ရထားလမ်းတံတားနေရာများရှိဆွေးမြေ့နေသည့်သစ်သားဇလီဖားတုံးများအား အမြန်လဲလှယ်သွားရန် ဆွေးနွေးမှာကြားသည်။

ဆက်လက်၍ ဒုတိယဝန်ကြီးသည် ဇီးပင်ကြီး-ပွဲကောက် ရထားလမ်းပိုင်းအား RGC ဖြင့် စစ်ဆေးခဲ့ရာ ရထားလမ်းဘေးတစ်လျှောက်နှင့်ဘူတာယာဒ်ဝင်းများရှိမြက်၊ ချုံနှင့် အမှိုက်ရှင်းလင်းသွားရန်၊ Point နှင့် အချက်ပြစနစ်များ၊ Level Crossing နေရာများ ကောင်းမွန်စေရေး စစ်ဆေးသွားရန်နှင့် ဘူတာများရှိဝန်ထမ်းနေအိမ်လိုင်းခန်းပျက်စီးနေမှုကို စစ်ဆေးပြုပြင်သွားရန် ဆွေးနွေးမှာကြားသည်။

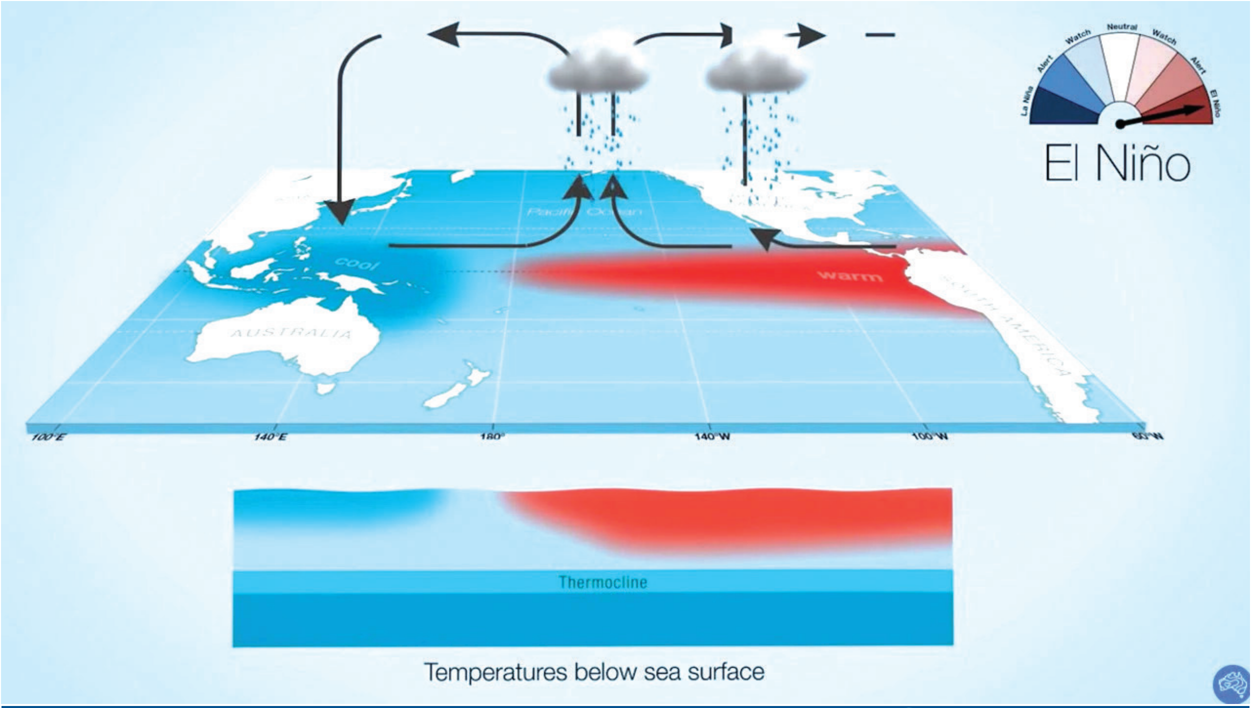
ပြည်ပမှ စက်အပိုပစ္စည်းဝယ်ယူမှုများလျှော့ချနိုင်ရန်အတွက် မိမိစက်ရုံကြီးများတွင် အရည်အသွေးပြည့်မီသည့် အပိုပစ္စည်းများ တိုးမြှင့်ထုတ်လုပ်နိုင်ရေး ကြိုးပမ်းဆောင်ရွက်ရန်...

ထို့နောက် ဒုတိယဝန်ကြီးသည် စက်ခေါင်းပြင်စက်ရုံ (ပြင်ဦးလွင်) ၊ စက်ခေါင်းပြင်စက်ရုံ (မန္တလေး) နှင့် လူစီးတွဲနှင့် ကုန်တွဲစက်ရုံ (မြစ်ငယ်)တို့ကို ကြည့်ရှုစစ်ဆေးပြီး အသစ်တပ်ဆင် ထုတ်လုပ်နေသည့် လူစီးတွဲသစ်များ အချိန်မီပြီးစီးရေး၊ ကုန်တွဲများ အချိန်မီ ပြုပြင်ပြီးစီးရေး၊ ပြည်ပမှ စက်အပိုပစ္စည်းဝယ်ယူမှုများ လျှော့ချနိုင်ရန်အတွက် မိမိစက်ရုံကြီးများတွင် အရည်အသွေးပြည့်မီသည့်အပိုပစ္စည်းများတိုးမြှင့်ထုတ်လုပ်နိုင်ရေး ကြိုးပမ်းဆောင်ရွက်ရန်တို့ကို မှာကြားသည်။

ယင်းနောက် ဒုတိယဝန်ကြီးသည် မန္တလေးဘူတာကြီးကို စစ်ဆေးပြီး ဘူတာနှင့် ယာဒ်ဝင်းအတွင်း သန့်ရှင်းသပ်ရပ်မှုရှိစေရေး၊ ဘူတာယာဒ်ဝင်းလမ်းများ ကြံ့ခိုင်မှုကောင်းမွန်အောင်စစ်ဆေးဆောင်ရွက်ရေး၊ ရထားပြေးဆွဲရာတွင် အန္တရာယ်ကင်းရှင်းစေရန်အတွက် အရေးကြီးသည့် Point နှင့် အချက်ပြစနစ်များ ကောင်းမွန်စေရေး၊ ရထားစီးခရီးသည်နှင့် ပစ္စည်းများ လုံခြုံရေးအတွက် မြန်မာ့မီးရထားရဲတပ်ဖွဲ့နှင့် ဘူတာရှိမီးရထားဝန်ထမ်းများပူးပေါင်း၍စနစ်တကျကြပ်မတ်စစ်ဆေးဆောင်ရွက်ရန်နှင့် ရထားစီးခရီးသွားပြည်သူများ စိတ်အေးချမ်းသာစွာ နားနေသွားလာနိုင်အောင် စီစဉ်ဆောင်ရွက်ရေးတို့ကို ဆွေးနွေးမှာကြားသည်။

ထို့နောက် ရန်ကုန်-မန္တလေး ရထားလမ်းပိုင်း၌ အဓိကကျသည့်မြစ်ငယ်တံတားသစ်သို့ သွားရောက်စစ်ဆေး၍ ရေရှည်ကြံ့ခိုင်မှုရှိစေရေး စဉ်ဆက်မပြတ် စစ်ဆေးသွားရန် ဆွေးနွေးမှာကြားခဲ့ကြောင်း သိရသည်။

သတင်းစဉ်



အယ်လ်နီညို(El Nino)အကြောင်းသိကောင်းစရာ

ဒေါက်တာမြင့်မြင့်အေး
(မိုး/ဇလ)

အယ်လ်နီညို(ElNino)ဆိုသည်မှာ ခရစ္စမတ်ကာလအနီးတွင် တောင်အမေရိကတိုက် အနောက်ဘက်ကမ်းခြေ မြောက်ပိုင်းဒေသများဖြစ်သည့် "ပီရူးနှင့် အီကွေဒေါ" ကမ်းခြေများရှိ မူလရေအေးစီးကြောင်းများတွင် ရေနွေးစီးကြောင်းများ အစားထိုး စီးဝင်လာခြင်းဖြစ်ရပ်ကို ခေါ်ဆိုခြင်း ဖြစ်ပါသည်။ ခရစ္စမတ်ကာလဖြစ်သည့် ဒီဇင်ဘာလတွင် တွေ့ရလေ့ရှိပြီး ခရစ်တော်ကို ဂုဏ်ပြုသောအားဖြင့် "ခရစ်၏ သားတော်"ဟူသော အနက်အဓိပ္ပာယ်ဖြင့် "အယ်လ်နီညို" ဟု အမည်ပေးထားခြင်း ဖြစ်ပါသည်။

အယ်လ်နီညို (El Nino) ကို ပထမဆုံး စတင်တွေ့ရှိသူများမှာ ပီရူးနိုင်ငံနှင့် အီကွေဒေါနိုင်ငံရှိ ရေလုပ်သားကြီးများ ဖြစ်ကြသည်။ အဆိုပါနိုင်ငံများရှိ ငါးဖမ်းလုပ်ငန်းများတွင် မကြာခဏဆိုသလို ငါးဖမ်းရရှိမှု လျော့နည်းလာလေ့ရှိကြောင်းကို သတိပြုမိရာမှ ရေအေးစီးကြောင်းများနေရာတွင် ရေပူစီးကြောင်းများ အစားထိုး ဝင်ရောက်လာခြင်းကို စတင်တွေ့ရှိခဲ့ကြခြင်းဖြစ်ပါသည်။ ထိုသို့ပင်လယ်ရေစီးကြောင်းများ ပြောင်းလဲရာမှ တစ်ဆင့် ဆက်စပ်လေထုလွှာအခြေအနေများ၊ မိုးလေဝသနှင့် ရာသီဥတုအခြေအနေများကိုပါ ပြောင်းလဲဖောက်ပြန်မှုများ ဖြစ်ပေါ်စေပါသည်။

အယ်လ်နီညိုနှစ်များတွင် အရှေ့ပစိဖိတ်သမုဒ္ဒရာအတွင်း ပင်လယ်ရေမျက်နှာပြင်အပူချိန်သည် ပြင်းအားအပေါ် မူတည်၍ ပုံမှန်ထက် ၁- ဒီဂရီဆဲလ်စီးယပ် မှ ၃- ဒီဂရီဆဲလ်စီးယပ်ခန့် မြင့်တက်နေနိုင်ပါသည်။ အယ်လ်နီညိုဖြစ်စဉ်များသည် အနည်းဆုံး (၃)နှစ်မှ အများဆုံး (၇) နှစ်လျှင် တစ်ကြိမ်ကျ ဖြစ်ပေါ်လေ့ရှိပြီး အနည်းဆုံး (၉) လမှ (၂) နှစ်အထိကြာမြင့်တတ်ပါသည်။ နှစ်တစ်နှစ်၏နှစ်လယ်လများတွင် အစပျိုးဖြစ်ပေါ်လေ့ရှိသော အယ်လ်နီညိုဖြစ်စဉ်များသည် ခရစ္စမတ်ကာလတွင် အမြင့်ဆုံးအခြေအနေသို့ ရောက်ရှိပြီး ဒုတိယနှစ်၏ ပထမနှစ်ဝက်ကာလများအတွင်း တဖြည်းဖြည်း အားလျော့သွားလေ့ရှိပါသည်။

အယ်လ်နီညို(ElNino)သည် ရာသီဥတုကို ဖောက်လွဲဖောက်ပြန်ဖြစ်စေသည့် သဘာဝဖြစ်စဉ်ဖြစ်ပြီး ခရစ္စမတ်ကာလတွင် အမြင့်ဆုံးအခြေအနေ (Peak Condition) ကို တွေ့ရလေ့ရှိကာ ပစိဖိတ်သမုဒ္ဒရာအရှေ့ဘက်ကမ်းခြေဒေသများ၏ ရာသီဥတုကို သာမက အာရှတိုက်တောင်ပိုင်းကမ်းခြေဒေသများသို့တိုင် ဆက်စပ်၍ အစွန်းရောက် ရာသီဥတုအခြေအနေများကို ဖြစ်ပေါ်စေနိုင်ပါသည်။ မိုးရွာလေ့မရှိသော ကန္တာရကဲ့သို့ဒေသများတွင် မိုးသည်းထန်စွာ ရွာသွန်းတတ်ပြီး အမြဲစိမ်းသစ်တောကဲ့သို့ စွတ်စိုသောဒေသများတွင်လည်း မိုးခေါင်စေတတ်ပါသည်။

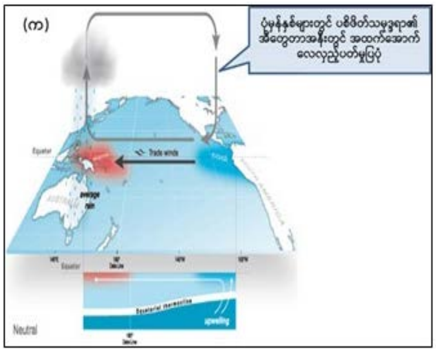
အယ်လ်နီညိုဖြစ်ပွားပုံ

ပုံမှန်နှစ်များတွင် အီကွေတာအနီး ပစိဖိတ်သမုဒ္ဒရာအရှေ့ဘက်ကမ်းခြေမှ တိုက်ခတ်လာသော အေးမြသည့် ကုန်သည်လေများသည် ဩစတေးလျတိုက်အနီးသို့ ရောက်ရှိသောအခါ ပူနွေးသည့်

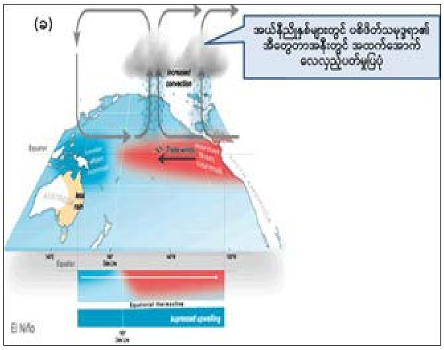
ပစိဖိတ်သမုဒ္ဒရာ အနောက်ဘက်ကမ်းခြေမှ တိုက်ခတ်လာသော လေများနှင့် စုဆုံပြီး လေထုမငြိမ်မသက်ဖြစ်၍ အထက်သို့တက်ကာ မိုးတိမ်တောင်များဖြစ်ပေါ်လာပါသည်။ ထိုမှတစ်ဆင့် အထက်လေထုလွှာတွင် အရှေ့လေစီးကြောင်းဖြင့် တောင်အမေရိကတိုက်အနောက်ဘက်ကမ်းခြေသို့ ရောက်သောအခါ စိုက်ဆင်းလေများအဖြစ် ပြန်လည်ရောက်ရှိလာလေ့ရှိပါသည်။ အဆိုပါ လေလှည့်ပတ်မှုဖြစ်စဉ်ကို "Walker Circulation" ဟု ခေါ်ဆိုပါသည်။ ထို့ကြောင့် ပုံမှန်နှစ်များတွင်တောင်အမေရိကတိုက် အနောက်ဘက်ကမ်းခြေတစ်လျှောက်၌ ခရစ္စမတ်ကာလအတွင်း အေးမြခြောက်သွေ့သည် မိုးလေဝသအခြေအနေကို ဖြစ်ပေါ်စေပါသည်။

အယ်လ်နီညိုနှစ်များတွင် အီကွေတာအနီး ပင်လယ်ရေမျက်နှာပြင်အပူချိန်သည် ပုံမှန်ထက် ပိုမိုပူနွေးလာကာ အီကွေတာတစ်လျှောက်ရှိကုန်သည်လေများ အားလျော့သွားပြီး၊ အထက်လေထုလွှာတွင် "Walker Circulation" သည် ပုံသဏ္ဍာန် မမှန်တော့ဘဲ ဆဲလ်များကွဲထွက်သွားကာ တောင်အမေရိကတိုက် အနောက်ဘက်ကမ်းခြေတစ်လျှောက်၌ ပုံမှန်အေးမြခြောက်သွေ့သော မိုးလေဝသဖြစ်စဉ်များအစား ပူနွေးစိုစွတ်သည့်ဖြစ်စဉ်များ အစားထိုး ဝင်ရောက်လာပါသည်။ ပုံမှန်နှစ်တွင် ပစိဖိတ်သမုဒ္ဒရာနှင့် ဆက်စပ်နေသည့် လေထုအခြေအနေပြပုံကို ပုံ ၁။ (က) ဖြင့်လည်းကောင်း၊ အယ်လ်နီညိုနှစ်များတွင် ပစိဖိတ်သမုဒ္ဒရာနှင့် ဆက်စပ်နေသည့် လေထုအခြေအနေပြပုံကို ပုံ ၁။ (ခ) ဖြင့်လည်းကောင်း ဖော်ပြထားသည်။

အယ်လ်နီညိုဖြစ်စဉ်၏ပြင်းအားကို NINO ၃.၄ဧရိယာ (ပစိဖိတ်



ပုံ-၁(က)
ပုံမှန်နှစ်များတွင် ပစိဖိတ်သမုဒ္ဒရာနှင့် ဆက်စပ်နေသည့် လေထုအခြေအနေ ပြပုံ

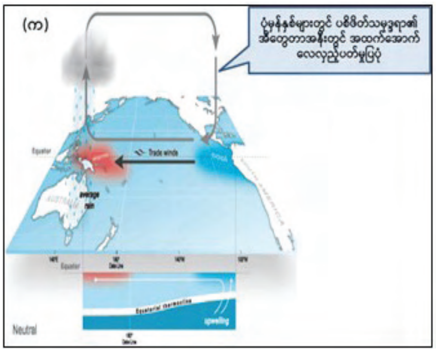


ပုံ-၁(ခ)
အယ်နီညိုနှစ်တွင် ပစိဖိတ်သမုဒ္ဒရာနှင့် ဆက်စပ်နေသည့် လေထုအခြေအနေ ပြပုံ

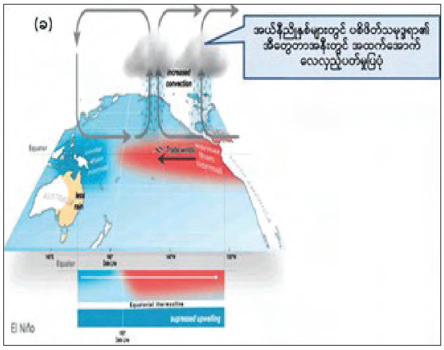
ပစိဖိတ်သမုဒ္ဒရာ အနောက်ဘက်ကမ်းခြေမှ တိုက်ခတ်လာသော လေများနှင့် စုဆုံပြီး လေထုမငြိမ်မသက်ဖြစ်၍ အထက်သို့တက်ကာ မိုးတိမ်တောင်များဖြစ်ပေါ်လာပါသည်။ ထိုမှတစ်ဆင့် အထက်လေထုလွှာတွင် အရှေ့လေစီးကြောင်းဖြင့် တောင်အမေရိကတိုက်အနောက်ဘက်ကမ်းခြေသို့ ရောက်သောအခါ စိုက်ဆင်းလေများအဖြစ် ပြန်လည်ရောက်ရှိလာလေ့ရှိပါသည်။ အဆိုပါ လေလှည့်ပတ်မှုဖြစ်စဉ်ကို "Walker Circulation" ဟု ခေါ်ဆိုပါသည်။ ထို့ကြောင့် ပုံမှန်နှစ်များတွင်တောင်အမေရိကတိုက် အနောက်ဘက်ကမ်းခြေတစ်လျှောက်၌ ခရစ္စမတ်ကာလအတွင်း အေးမြခြောက်သွေ့သည် မိုးလေဝသအခြေအနေကို ဖြစ်ပေါ်စေပါသည်။

အယ်လ်နီညိုနှစ်များတွင် အီကွေတာအနီး ပင်လယ်ရေမျက်နှာပြင်အပူချိန်သည် ပုံမှန်ထက် ပိုမိုပူနွေးလာကာ အီကွေတာတစ်လျှောက်ရှိကုန်သည်လေများ အားလျော့သွားပြီး၊ အထက်လေထုလွှာတွင် "Walker Circulation" သည် ပုံသဏ္ဍာန် မမှန်တော့ဘဲ ဆဲလ်များကွဲထွက်သွားကာ တောင်အမေရိကတိုက် အနောက်ဘက်ကမ်းခြေတစ်လျှောက်၌ ပုံမှန်အေးမြခြောက်သွေ့သော မိုးလေဝသဖြစ်စဉ်များအစား ပူနွေးစိုစွတ်သည့်ဖြစ်စဉ်များ အစားထိုး ဝင်ရောက်လာပါသည်။ ပုံမှန်နှစ်တွင် ပစိဖိတ်သမုဒ္ဒရာနှင့် ဆက်စပ်နေသည့် လေထုအခြေအနေပြပုံကို ပုံ ၁။ (က) ဖြင့်လည်းကောင်း၊ အယ်လ်နီညိုနှစ်များတွင်ပစိဖိတ်သမုဒ္ဒရာနှင့် ဆက်စပ်နေသည့်လေထုအခြေအနေပြပုံကို ပုံ ၁။ (ခ) ဖြင့်လည်းကောင်း ဖော်ပြထားသည်။

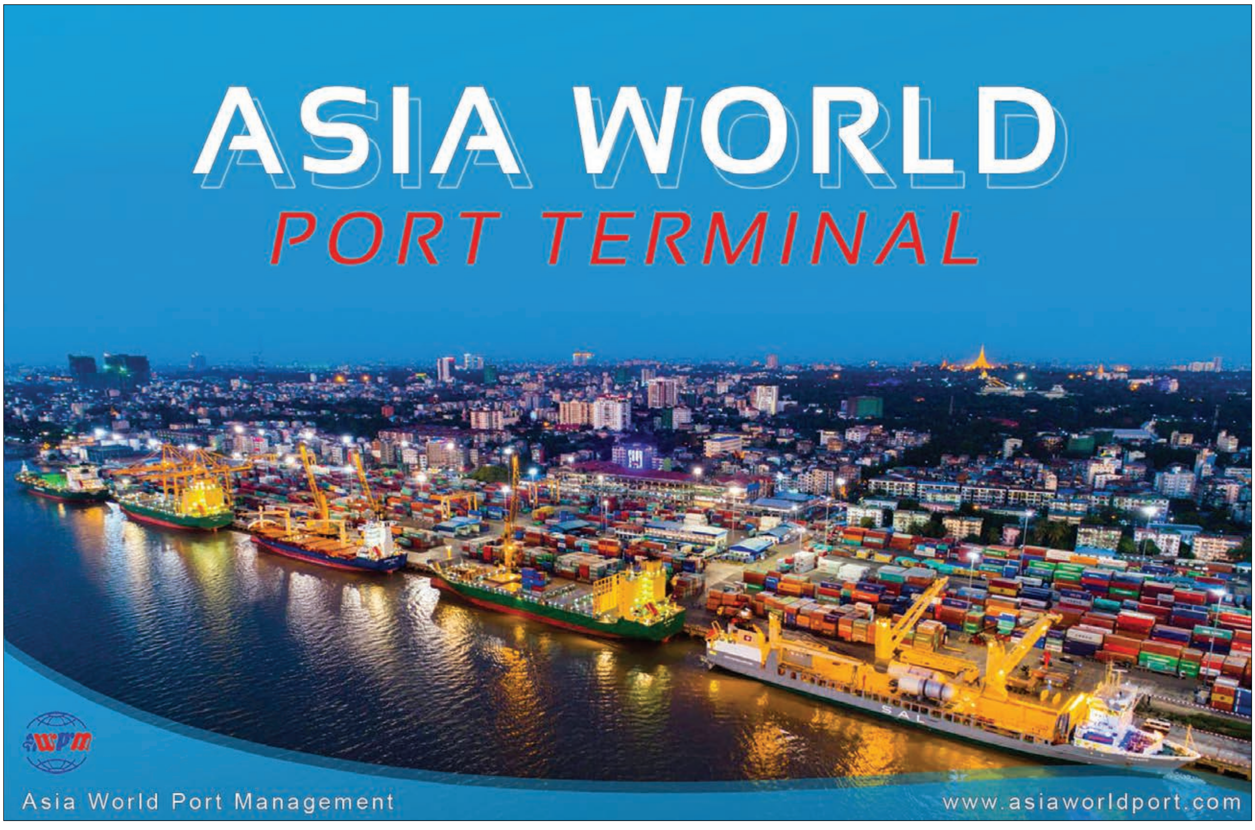
အယ်လ်နီညိုဖြစ်စဉ်၏ပြင်းအားကို NINO ၃.၄ဧရိယာ (ပစိဖိတ်



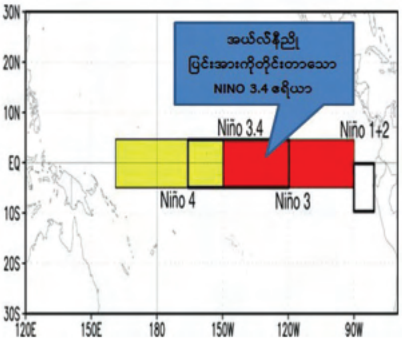
ပုံ-၁(က) ပုံမှန်နှစ်များတွင် ပစိဖိတ်သမုဒ္ဒရာနှင့် ဆက်စပ်နေသည့် လေထုအခြေအနေပြပုံ



ပုံ-၁(ခ) အယ်နီညိုနှစ်တွင် ပစိဖိတ်သမုဒ္ဒရာနှင့် ဆက်စပ်နေသည့် လေထုအခြေအနေပြပုံ



သမုဒ္ဒရာရှိ မြောက်လတ္တီတွဒ် (၅) ဒီဂရီမှ - တောင်လတ္တီတွဒ် (၅) ဒီဂရီအထိနှင့် အနောက်လောင်ဂျီတွဒ် (၁၂၀) ဒီဂရီမှ (၁၇၀) ဒီဂရီအထိ ဖြစ်သောဧရိယာ) ၌ ဖြစ်ပေါ်နေသော ပင်လယ်ရေမျက်နှာပြင် အပူချိန်ဖြင့် သတ်မှတ်ရာ၌ နှစ် (၃၀) ပျမ်းမျှ အပူချိန်ထက် (+ ၀.၅) ဒီဂရီဆဲလ်စီးယပ်ပိုပါက အယ်လ်နီညိုဖြစ်စဉ်ဟု သတ်မှတ်ပါသည်။ NINO ဧရိယာများပြပုံကို ပုံ (၂) ဖြင့်လည်းကောင်း၊ အယ်လ်နီညို ပြင်းအား အဆင့်ဆင့် သတ်မှတ်ပုံကို ဇယား (၁) ဖြင့်လည်းကောင်း ဖော်ပြထားပါသည်။



ပုံ-၂
NINO
ဧရိယာများပြပုံ

ပြင်းအား အခြေအနေ	ပုံမှန်ပင်လယ်ရေမျက်နှာပြင်အပူချိန်မှ ကွာခြားချက်(ဒီဂရီဆဲလ်စီးယပ်)
အားအနည်းငယ်	၀.၅မှ၀.၉ (ပို)
အားအသင့်အတင့်	၁.၀မှ၁.၄ (ပို)
အားကောင်း	၁.၅ မှ ၁.၉ (ပို)
အားအလွန်ကောင်း	၂.၀ နှင့် အထက် (ပို)

ဇယား(၁) အယ်နီညိုပြင်းအား အဆင့်ဆင့်သတ်မှတ်ပုံဇယား

အယ်လ်နီညိုဖြစ်စဉ်၏သက်ရောက်မှု

အယ်လ်နီညိုဖြစ်စဉ်သည် ကမ္ဘာအရပ်ရပ်တွင် မိုးလေဝသနှင့် ရာသီဥတုဖြစ်စဉ်များအပေါ် သက်ရောက်လေ့ရှိပါသည်။ အထူးသဖြင့် အီကွေတာနှင့် နီးသောဒေသများတွင် ပိုမိုသက်ရောက်ခံစားရလေ့ရှိပါသည်။ ဥပမာ အယ်လ်နီညို၏ အကျိုးသက်ရောက်မှုကြောင့် တောင်အာဖရိကတိုက် အရှေ့ဘက်ကမ်းခြေတွင် မိုးခေါင်ရေရှားမှု ဖြစ်စဉ်များ ဖြစ်ပေါ်တတ်ပြီး အာရှတိုက်တောင်ပိုင်းရှိ အနောက်တောင် မုတ်သုံရာသီလေနှင့်လည်း သွယ်ဝိုက်ဆက်စပ်လျက် ရှိနေပါသည်။ မုတ်သုံရာသီလေဆိုင်ရာ အဓိကအချက်တစ်ခုဖြစ်သော အပူပိုင်းဒေသ အရှေ့ဂျက်လေစီးကြောင်း (Tropical Easterly Jet-TEJ) များနှင့် အယ်လ်နီညိုသည် ပြောင်းပြန်ဆက်စပ်လျက်ရှိသဖြင့် အယ်လ် နီညို အားကောင်းပါက အရှေ့ဂျက်လေစီးကြောင်းများ သိသိသာသာအားနည်းလေ့ရှိပြီး အနောက်တောင်မုတ်သုံရာသီ လေအားနည်းကာ၊ မုတ်သုံမိုးရွာသွန်းမှုကိုလည်း လျော့နည်းစေပါသည်။

အယ်လ်နီညိုဖြစ်ပေါ်ခဲ့သောနှစ်များအခြေအနေ

၁၉၅၀ ခုနှစ်၊ နောက်ပိုင်းမှစ၍ ၂၀၂၂ ခုနှစ်အထိ အယ်လ်နီညို ဖြစ်စဉ် စုစုပေါင်း (၂၆) ကြိမ် ဖြစ်ခဲ့ပြီး အားအလွန်ကောင်းခြင်း (၃) ကြိမ်၊ အားကောင်းခြင်း(၅) ကြိမ်၊ အားအသင့်အတင့်ရှိခြင်း(၇)ကြိမ် နှင့် အားအနည်းငယ်ရှိခြင်း(၁၁)ကြိမ်တို့ဖြစ်ခဲ့ပါသည်။ အားအလွန်ကောင်းခဲ့သော အယ်လ်နီညိုနှစ်များမှာ(၁၉၈၂-၁၉၈၃)၊(၁၉၉၇-၁၉၉၈)၊(၂၀၁၅-၂၀၁၆) ခုနှစ်တို့ဖြစ်ပါသည်။ အယ်လ်နီညိုနှစ်များကို ဇယား (၂) တွင် ဖော်ပြထားပါသည်။ ယခုလက်ရှိ (၂၀၂၃) ခုနှစ် ဖွန်လသည် အားအနည်းငယ်ရှိသော အယ်လ်နီညိုအခြေအနေတွင် ရှိနေပါသည်။

မြန်မာနိုင်ငံနှင့်အယ်လ်နီညိုဖြစ်စဉ်

မြန်မာနိုင်ငံတွင် အယ်ယ်နီညိုဖြစ်ပေါ်သည့်နှစ်များတွင် တစ်

> ပင်လယ်ရေစီးကြောင်းများ ပြောင်းလဲရာမှ တစ်ဆင့် ဆက်စပ်လေထုလွှာ အခြေအနေများ၊ မိုးလေဝသနှင့် ရာသီဥတုအခြေအနေများကိုပါ ပြောင်းလဲ ဖောက်ပြန်မှုများ ဖြစ်ပေါ်စေ...

အယ်လ်နီညို - (၂၆) ကြိမ်			
အားအနည်းငယ် (၁၁) ကြိမ်	အားအသင့်အတင့် (၇)ကြိမ်	အားကောင်း (၅)ကြိမ်	အားအလွန်ကောင်း (၃) ကြိမ်
၁၉၅၂-၅၃	၁၉၅၁-၅၂	၁၉၅၇-၅၈	၁၉၈၂-၈၃
၁၉၅၃-၅၄	၁၉၆၃-၆၄	၁၉၆၅-၆၆	၁၉၉၇-၉၈
၁၉၅၈-၅၉	၁၉၆၈-၆၉	၁၉၇၂-၇၃	၂၀၁၅-၁၆
၁၉၆၉-၇၀	၁၉၈၆-၈၇	၁၉၈၇-၈၈	
၁၉၇၆-၇၇	၁၉၉၄-၉၅	၁၉၉၁-၉၂	
၁၉၇၇-၇၈	၂၀၀၂-၀၃		
၁၉၇၉-၈၀	၂၀၀၉-၁၀		
၂၀၀၄-၀၅			
၂၀၀၆-၀၇			
၂၀၁၄-၁၅			
၂၀၁၈-၁၉			

ဇယား(၂) အယ်နီညိုနှစ်များပြဇယား (၁၉၅၀- ၂၀၂၂ခုနှစ်အထိ)

နိုင်ငံလုံး၌ နွေကာလ ပူပြင်းခြောက်သွေ့ခြင်း၊ မိုးခေါင်၍ ရေရှားပါးမှု ပြဿနာများ ကြုံတွေ့ရခြင်း၊ မုတ်သုံမိုးနည်းခြင်း၊ အနောက်တောင် မုတ်သုံလေအဝင် နောက်ကျခြင်း၊ မုတ်သုံလေအင်အားနည်းခြင်း၊ မုတ်သုံလေ အထွက်စောခြင်း၊ ဘင်္ဂလားပင်လယ်အော်တွင်မုန်တိုင်း ဖြစ်ပေါ်မှု ပုံမှန်အောက်လျော့နည်းခြင်းအစရှိသည့် မိုးလေဝသနှင့် ရာသီဥတုဆိုင်ရာ ပြဿနာများ ကြုံတွေ့ရလေ့ရှိပါသည်။ မုတ်သုံ လေအဝင်နောက်ကျပြီး၊ အထွက်စောခြင်းကြောင့် မုတ်သုံကာလကို တိုတောင်းစေပြီး မုတ်သုံမိုးကို မှီခိုရသော စိုက်ပျိုးရေးလုပ်ငန်းများ ကို များစွာထိခိုက်စေပါသည်။ ထို့အပြင် မုတ်သုံကာလ တိုတောင်း ခြင်းသည် တစ်နည်းအားဖြင့် အပူချိန်မြင့်မားသော နွေကာလများ ကို ရှည်လျားစေသောကြောင့် ကျန်းမာရေးဆိုင်ရာ ပြဿနာများ၊ သောက်သုံးရေအပါအဝင်စိုက်ပျိုးရေရှားပါးမှုပြဿနာများကိုရင်ဆိုင် ကြရပါသည်။

ဥပမာ ဖော်ပြရလျှင် (၁၉၉၇-၁၉၉၈) နှစ်တွင် အားအလွန် ကောင်းသော အယ်လ်နီညိုဖြစ်စဉ်ကြောင့် ၁၉၉၈ ခုနှစ်တွင် မြန်မာ တစ်နိုင်လုံး မိုးရေချိန်ပမာဏသည် ပုံမှန်နှစ်တစ်နှစ်၏ ရှာသွန်းမြဲ မိုးရေချိန်ပမာဏအောက် (၂၃%) ခန့် လျော့နည်းရွာသွန်းခဲ့ပါသည်။ အားအလွန်ကောင်းသော အယ်လ်နီညိုဖြစ်စဉ်ကြောင့် ၁၉၉၈ ခုနှစ် ဧပြီလနှင့် မေလအတွင်း စခန်းပေါင်း (၃၀) ကျော်တွင် အမြင့်ဆုံး အပူချိန်စံချိန်သစ်တင်ခြင်းများ ဖြစ်ပေါ်ခဲ့ပြီး မိုးခေါင်မှုနှင့်သောက် သုံးရေ ပြတ်လပ်မှုများ ကြုံတွေ့ခဲ့ကြရပါသည်။

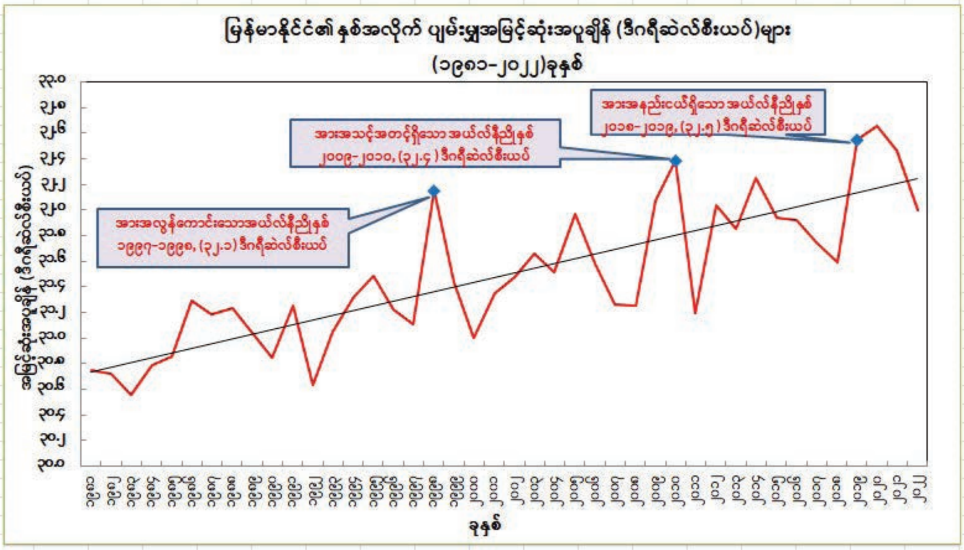
၂၀၀၉-၂၀၁၀ ခုနှစ် အားအသင့်အတင့်ရှိသော အယ်လ်နီညို ဖြစ်စဉ်ကြောင့် ၂၀၁၀ပြည့်နှစ်မေလအတွင်းတွင်လည်းစခန်းပေါင်း (၂၀) သည် အမြင့်ဆုံးအပူချိန် စံချိန်သစ်တင်ခြင်းများ ဖြစ်ပေါ်ခဲ့ပြီး စစ်ကိုင်းတိုင်းဒေသကြီး၊ မြင်းမူမြို့တွင် အမြင့်ဆုံးအပူချိန် (၄၇.၂) ဒီဂရီဆဲလ်စီးယပ်ဖြင့် စံချိန်သစ်တင်ခဲ့ရာ၎င်းစံချိန်သစ်သည် ထိုအချိန် က မြန်မာနိုင်ငံတစ်နိုင်ငံလုံး၏ အမြင့်ဆုံးအပူချိန် စံချိန်သစ်လည်း ဖြစ်ခဲ့ပါသည်။ ၂၀၁၀ပြည့်နှစ်တွင် အားအသင့်အတင့်ရှိသော အယ်လ်နီညိုဖြစ်စဉ်ကြောင့် ရှမ်းပြည်နယ်၊ ညောင်ရွှေမြို့နယ်ရှိ အင်းလေးကန် တွင် ရေခမ်းခြောက်မှုဖြစ်စဉ်များ ဖြစ်ပွားခဲ့ပြီး မြန်မာနိုင်ငံမြေလတ် ဒေသများတွင်ပါ သောက်သုံးရေ ပြတ်လပ်မှုဖြစ်စဉ်များ ဖြစ်ပေါ်ခဲ့ ကြောင်း တွေ့ရှိရပါသည်။ ၂၀၁၀ ပြည့်နှစ်အား အသင့်အတင့်ရှိသော အယ်လ်နီညိုဖြစ်စဉ်ကြောင့် ရှမ်းပြည်နယ်၊ ညောင်ရွှေမြို့နယ်ရှိအင်း လေးကန်ရေခမ်းခြောက်မှုဖြစ်ပွားပုံကိုပုံ ၃။ (က) ဖြင့်လည်းကောင်း၊

ပုံ-၃(က) ၂၀၁၀ ပြည့်နှစ် အားအသင့်အတင့်ရှိသော အယ်နီညိုဖြစ်စဉ်ကြောင့် ရှမ်းပြည်နယ်၊ ညောင်ရွှေမြို့နယ်ရှိ အင်းလေးကန် ရေခမ်းခြောက်မှုဖြစ်ပွားပုံ

ပုံ-၃(ခ) ၂၀၁၀ ပြည့်နှစ် အားအသင့်အတင့်ရှိသော အယ်နီညိုဖြစ်စဉ်ကြောင့် မြန်မာနိုင်ငံမြေလတ်ဒေသများတွင် သောက်သုံးရေပြတ်လပ်မှုဖြစ်စဉ်

မြန်မာနိုင်ငံ မြေလတ်ဒေသများတွင်ပါ သောက်သုံးရေပြတ်လပ်မှု ဖြစ်စဉ်ပြပုံကို ပုံ ၃။ (ခ) ဖြင့်လည်းကောင်း ဖော်ပြထားပါသည်။

အားအနည်းငယ်ရှိသော အယ်လ်နီညိုဖြစ်စဉ်ကြောင့် ၂၀၁၉ ခုနှစ်၊ မေလအတွင်းစခန်းပေါင်း(၁၂)စခန်းသည် အမြင့်ဆုံး အပူချိန်စံချိန် သစ်တင်ခြင်းများ ဖြစ်ပေါ်ခဲ့ပြီး တိုင်းဒေသကြီးနှင့် ပြည်နယ် (၁၀)ခု တွင်ပုံမှန်အပူချိန်ထက်ပိုပူခဲ့သည်ကိုလည်းတွေ့ရှိခဲ့ပါသည်။မြန်မာ



ပုံ- မြန်မာနိုင်ငံ၏ (၁၉၈၁ ခုနှစ်မှ ၂၀၂၂ ခုနှစ်)အတွင်း နှစ်အလိုက် ပျမ်းမျှအမြင့်ဆုံးအပူချိန်များပြပုံ

နိုင်ငံ၏(၁၉၈၁ခုနှစ်မှ ၂၀၂၂ခုနှစ်) အတွင်းနှစ်အလိုက်ပျမ်းမျှအမြင့်ဆုံးအပူချိန်များပြပုံကို ပုံ။ ၄ ဖြင့်လည်းကောင်း ဖော်ပြထားပါသည်။

၁၉၉၇-၁၉၉၈ ခုနှစ် အားအလွန်ကောင်းသော အယ်လ်နီညိုဖြစ်စဉ်တွင်တစ်နှစ်တာပျမ်းမျှအမြင့်ဆုံးအပူချိန်သည်(၃၂.၁) ဒီဂရီဆဲလ်စီးယပ်သို့လည်းကောင်း၊ ၂၀၀၉-၂၀၁၀ ခုနှစ် အားအသင့်အတင့်ရှိသော အယ်လ်နီညိုဖြစ်စဉ်တွင် တစ်နှစ်တာပျမ်းမျှ အမြင့်ဆုံးအပူချိန်သည် (၃၂.၄) ဒီဂရီဆဲလ်စီးယပ်သို့လည်းကောင်း၊ ၂၀၁၈ -၂၀၁၉ခုနှစ် အားအနည်းငယ်ရှိသော အယ်လ်နီညိုဖြစ်စဉ်တွင် တစ်နှစ်တာပျမ်းမျှ အမြင့်ဆုံးအပူချိန်သည် (၃၂.၅) ဒီဂရီဆဲလ်စီးယပ်သို့လည်းကောင်း အသီးသီးရောက်ရှိခဲ့ပါသည်။

> **အယ်လ်နီညို (El Nino) ဆိုသည်မှာ ခရစ္စမတ်ကာလအနီးတွင် တောင်အမေရိကတိုက် အနောက်ဘက်ကမ်းခြေ မြောက်ပိုင်းဒေသ များဖြစ်သည့် ‘ပီရူးနှင့် အီကွေဒေါ်’ ကမ်းခြေများရှိ မူလရေအေးစီး ကြောင်းများတွင် ရေနွေးစီးကြောင်းများ အစားထိုး စီးဝင်လာခြင်း ဖြစ်ရပ်ကိုခေါ်ဆိုခြင်း ဖြစ်...**

အချုပ်အားဖြင့်ဆိုသော် အယ်လ်နီညိုဖြစ်စဉ်များကြောင့် မြန်မာနိုင်ငံတွင် ကြုံတွေ့နိုင်ဖွယ်ရှိသော မိုးလေဝသနှင့် ရာသီဥတုဆိုင်ရာ အစွန်းရောက်လက္ခဏာများကို ပြည်သူလူထုအနေဖြင့် သိရှိ နားလည်ပြီး ကြိုတင်သတိပြုသင့်ပါသည်။ ယခုလက်ရှိတွင်လည်း ကမ္ဘာ့မိုးလေဝသအဖွဲ့ချုပ်နှင့်တကွ အခြားထင်ရှားသည့် ရက်ရှည်ရာသီဥတု ခန့်မှန်းရေးဌာနကြီးများ၏ သင်္ချာပုံစံပြမော်ဒယ်များ၏ ခန့်မှန်း ချက်များအရ (၂၀၂၃) ခုနှစ်၊ ဇွန်လသည် အားအနည်းငယ်ရှိသော အယ်လ်နီညိုအခြေအနေတွင် ရှိနေပြီး (၂၀၂၃) ခုနှစ်၊ ဇူလိုင်လနှင့် ဩဂုတ်လတို့တွင် အားအနည်းငယ်မှ အားအသင့်အတင့်ရှိသော အယ်လ်နီညိုအခြေအနေသို့ ရောက်ရှိနိုင်သည်ဟု ခန့်မှန်းခဲ့ကြပါသည်။ သို့ဖြစ်ပါ၍ မိုးလေဝသရာသီဥတုနှင့် ဆက်စပ်ဆောင်ရွက်ရသော စိုက်ပျိုးရေးကဏ္ဍ၊ ရေသယံဇာတနှင့် စွမ်းအင်ထုတ်လုပ်မှုကဏ္ဍ စသည်တို့ကို ဆောင်ရွက်ကြရာတွင် လတ်တလောဖြစ်ပေါ်နေသောအယ်လ်နီညို၏နောက်ဆက်တွဲအကျိုးဆက်များကြောင့်ကမ္ဘာတစ်ဝန်းတွင်တဖြည်းဖြည်းချင်းပြောင်းလဲလျက်ရှိသော ရာသီဥတုအခြေအနေများကို ပိုမိုအလေးထား စောင့်ကြည့်ပြီးဖြစ်ပေါ်လာနိုင်သောအကျိုးဆက်များကိုလည်းထည့်သွင်းစဉ်းစားကာ ပြည်သူလူထုအနေဖြင့် မိုးလေဝသနှင့်ဇလဗေဒညွှန်ကြားမှုဦးစီးဌာနမှ အချိန်နှင့် တစ်ပြေးညီ ထုတ်ပြန်လျက်ရှိသော အယ်လ်နီညိုအခြေအနေသတင်း အပါအဝင် မိုးလေဝသသတင်းများ၊ သတိပေးချက်များနှင့် အကြံပြုချက်များကို စောင့်ကြည့်၍ မိမိတို့၏ လုပ်ငန်းကိစ္စရပ်များ ဆောင်ရွက်ကြရာတွင် ကြိုတင်သတိပြုဆင်ခြင်၍ ဆောင်ရွက်နိုင်ကြပါစေကြောင်း ဆန္ဒပြုတိုက်တွန်းလိုက်ရပါသည်။

ဒေါက်တာမြင့်မြင့်အေး (မိုး/ဇလ)

စာစျေးတန်း

ပုဂ္ဂိုလ်ကြီး

"စျေးတန်း" ဟူသော စကားရပ်ကို စတင် ကြားမိသူတိုင်းသည် ညစျေးတန်း၊ ပွဲစျေးတန်း၊ ဘုရားပွဲစျေးတန်း၊ ဒေသထွက် အမှတ်တရပစ္စည်း (Souvenir) ရောင်းချသည့် စျေးတန်းစသည်ဖြင့် တက်ကြွလန်းဆန်းစိတ်ဝင်စားဖွယ်ကောင်းသည့်စျေးတန်း တစ်ခုကို ပြေးမြင်ကြမည် ဖြစ်ပါသည်။

ထိုစျေးတန်းများနည်းတူ မြန်မာ့စာတိုက်လုပ်ငန်း (ရုံးချုပ်)၊ နေပြည်တော်ဗဟိုစာတိုက်ကြီး ရုံးဝန်းအတွင်းတွင်လည်း နေပြည်တော်ဧရိယာပရဝုဏ်အတွင်းရှိ ဌာနဆိုင်ရာများ၊ ဝန်ကြီးဌာနများအတွက် ရုံးစာများ အပြန်အလှန်လက်ခံခြင်း၊ လဲလှယ်ခြင်းကို တစ်နေရာတည်းတွင် အဆင်ပြေလွယ်ကူစွာ ဆောင်ရွက်နိုင်မည့် **"စာစျေးတန်း"** သည်လည်း၁၈-၈-၂၀၂၃ရက်နေ့မှစတင် ဆောင်ရွက်ခဲ့ပြီး ဖြစ်ပါသည်။

အဆိုပါနေ့ နံနက်ရုံးဖွင့်ချိန် မတိုင်မီကပင် မြန်မာ့စာတိုက်လုပ်ငန်း၊ ဦးဆောင်ညွှန်ကြားရေးမှူး ဦးဆောင်သော အရာထမ်းများ၊ အမှုထမ်းများမှ စာတိုက်ကြီးညာဘက်ရှိအမိုးပါရှိသည့် စာစျေးတန်းထားရှိမည့်နေရာတွင် စာရွေး Steel စားပွဲများကို နေရာချထားခြင်း၊ Waiting Chair နေရာများစီစဉ်ခြင်း၊ မော်တော်ယာဉ်/မော်တော်ဆိုင်ကယ်များ ရပ်နားရန် နေရာများကိုစီစဉ်ခြင်း၊ ပတ်ဝန်းကျင်တွင် သန့်ရှင်းရေးများ ဆောင်ရွက်ခြင်းတို့ကို ချက်ချင်း ဆောင်ရွက်ခဲ့ကြပါသည်။

နေပြည်တော် စတင်စဉ်ကာလကပင် ဌာနဆိုင်ရာများ၊ ဝန်ကြီးဌာနများမှ စာပေးစာယူဆောင်ရွက်ကြသည့် ဝန်ထမ်းများသည် နယ်မြေဧရိယာကျယ်ဝန်းလှသော နေပြည်တော်ရှိ ဝန်ကြီးဌာနတစ်ခုချင်းစီသို့ တစ်ရုံးဝင် တစ်ရုံးထွက် စာများကို လှည့်လည်ပို့ဆောင်ကြမည့်အစား ပို့ဆောင်ရေးနှင့်ဆက်သွယ်

ရေးဝန်ကြီးဌာန၊ ရုံးအမှတ် (၂) ရှိ နေပြည်တော်ဗဟိုစာတိုက်ကြီး၏ ကောင်တာခွဲသို့ လာရောက် စုရုံးခဲ့ကြပါသည်။ ဝန်ကြီးဌာနအချင်းချင်း ရုံးစာများ အပြန်အလှန်လက်ခံခြင်း/လဲလှယ်ခြင်းကို ဆောင်ရွက်ခဲ့ကြရာ အချိန်ကုန်သက်သာခြင်း၊ ကုန်ကျစရိတ်သက်သာခြင်း၊ လုပ်ငန်းအဆင်ပြေလွယ်ကူမြန်ဆန်ခြင်းစသည့် အကျိုးကျေးဇူးများ ရရှိခဲ့ကြပါသည်။ ယခုအခါထိုမှတစ်ဆင့် သွားလာမှုလွယ်ကူပြီး ပိုမိုအချက်အချာကျသည့် နေပြည်တော်ဗဟိုစာတိုက်ကြီးဝန်းအတွင်းသို့ ပြောင်းရွှေ့လာခြင်း ဖြစ်ပါသည်။

အဆိုပါနေ့တွင်ပင် ပို့ဆောင်ရေးနှင့်ဆက်သွယ်ရေးဝန်ကြီးဌာန၊ အမြဲတမ်းအတွင်းဝန်(ပို့ဆောင်ရေး)နှင့် အမြဲတမ်းအတွင်းဝန်(ဆက်သွယ်ရေး)တို့မှလည်း စာဈေးတန်းဆောင်ရွက်ထားရှိမှု အခြေအနေများကို လာရောက်ကြည့်ရှုခဲ့ပါသည်။

ဝန်ကြီးဌာနနှင့် အစိုးရအဖွဲ့အစည်းအသီးသီးမှ တစ်ရက်လျှင် ပျမ်းမျှဝန်ထမ်း (၈၀)ဦးခန့်သည် နံနက်ကိုးနာရီခွဲခန့်တွင် အသီးသီးရောက်ရှိလာကြ၍စာလဲလှယ်ခြင်း/စာလက်ခံခြင်း/စာပေးဝေခြင်းများ ဆောင်ရွက်ကြပြီး ဆယ့်တစ်နာရီခွဲအချိန်ခန့်တွင် သက်ဆိုင်ရာဌာနများသို့ ပြန်သွားကြခြင်း ဖြစ်ပါသည်။

မြန်မာ့စာတိုက်လုပ်ငန်းအနေဖြင့်လည်း လုံခြုံရေးကို အထူးဂရုပြုသောအားဖြင့် စာဈေးတန်းသို့ လာရောက်သည့် ဝန်ကြီးဌာနများ၏ ဝန်ထမ်းများအား တစ်ဦးချင်းစီကို လက်မှတ်ရေးထိုးစေခြင်း၊ ဝင်ခွင့်လည်ဆွဲကတ်ပြားများ ထုတ်ဝေ၍ ချိတ်ဆွဲပြီးမှသာ ဝင်ရောက်စေခြင်း၊ ဝန်ကြီးဌာနများ၏မော်တော်ယာဉ်၊ မော်တော်ဆိုင်ကယ်များကိုလည်း စာတိုက်ကြီး၏ ညာဘက်ခြမ်းတွင် သီးသန့်ရပ်တန့်စေခြင်းစသည်တို့အား စာတိုက်ကြီးဝင်ပေါက်တွင် လုံခြုံရေးအရာရှိ (လက်ထောက်အထွေထွေမန်နေဂျာ)(၁) ဦး ကိုယ်တိုင် ကြပ်မတ်ဆောင်ရွက်လျက်ရှိပါသည်။

စာဈေးတန်းဆိုသည်နှင့်အညီ ဌာနတစ်ခုမှ ဌာနတစ်ခုသို့ပေးဝေမည့်စာများကို ပေးဝေရန်အတွက် ဌာန၏သက်ဆိုင်သည့် ဝန်ထမ်းအား ရှာဖွေနေကြသည်မှာလည်း

> ဝန်ကြီးဌာနများ အချင်းချင်း
> အဆင်ပြေလွယ်ကူစွာစာလဲလှယ်ခြင်း/
> စာလက်ခံခြင်း/စာပေးဝေခြင်းများ
> ထိရောက် မြန်ဆန်စွာ
> ဆောင်ရွက်နိုင်ခြင်းအတွက်
> မြန်မာ့စာတိုက်လုပ်ငန်း
> အနေဖြင့်လည်း
> ဂုဏ်ယူဝမ်းမြောက်...

“လူတိုင်းအတွက်မြန်မာ့စာတိုက်”
Myanmar Post for Everyone
ဆိုသည့် Vision အတိုင်းဝန်ဆောင်မှုပေးလျက်ရှိရာ နိုင်ငံတော်၏စီးပွားရေးကဏ္ဍ၊ လူမှုရေးကဏ္ဍ၊ အုပ်ချုပ်ရေးကဏ္ဍစသည့်ကဏ္ဍသုံးရပ်စလုံးအတွက်လည်း ဝန်ဆောင်မှုပေးလျက်ရှိ...

“မောင်... ဘယ်သူရေ/ဘယ်ဌာနရေ မရောက်သေးဘူးလား၊ စာပေးချင်လို့ပါ၊”ဟု ရင်းနှီးစွာဖြင့် ပြောဆိုဆက်ဆံနေကြသည်မှာ မြင်ကြားရသူအဖို့ ကြည်နူးနှစ်သက်ဖွယ်ကောင်းနေပါသည်။ ဝန်ထမ်းများသည် ဝန်ကြီးဌာနချင်း မတူကြသော်လည်း ကွဲပြားသည့် စိတ်ဓာတ်မရှိကြဘဲ တစ်ပေါင်းတစ်စည်းတည်း ပူးပေါင်းဆောင်ရွက်နေကြသည်ကို မြင်တွေ့ရပါသည်။

မြန်မာ့စာတိုက်လုပ်ငန်းကလည်း စာစျေးတန်းသို့ လာရောက်သည့် ဝန်ကြီးဌာနများသို့ချောစာ/ချောထုပ်များကိုပေးဝေနေသည့်အပြင် နေပြည်တော်ဧရိယာအတွင်းရှိ Addressee လိပ်စာရှင်တစ်ဦးချင်းစီထံသို့လည်း အချိန်နှင့်တစ်ပြေးညီ လျင်မြန်မှန်ကန်စွာပေးဝေဆောင်ရွက်လျက်ရှိပါသည်။ ယခုစာစျေးတန်းမှ ဝန်ကြီးဌာနများ အချင်းချင်း အဆင်ပြေလွယ်ကူစွာ စာလဲလှယ်ခြင်း/စာလက်ခံခြင်း/စာပေးဝေခြင်းများ ထိရောက်မြန်ဆန်စွာ ဆောင်ရွက်နိုင်ခြင်းအတွက် မြန်မာ့စာတိုက်လုပ်ငန်း အနေဖြင့်လည်း ဂုဏ်ယူဝမ်းမြောက်လျက် ရှိပါသည်။

“လူတိုင်းအတွက် မြန်မာ့စာတိုက်” Myanmar Post for Everyone ဆိုသည့် Vision အတိုင်း ဝန်ဆောင်မှုပေးလျက်ရှိရာ နိုင်ငံတော်၏စီးပွားရေးကဏ္ဍ၊လူမှုရေးကဏ္ဍ၊ အုပ်ချုပ်ရေးကဏ္ဍစသည့် ကဏ္ဍသုံးရပ်စလုံးအတွက်လည်း ဝန်ဆောင်မှုပေးလျက်ရှိပါသည်။ ယခုစာစျေးတန်းမှာလည်း နေပြည်တော်ရှိ ဝန်ကြီးဌာနများအတွက် အကျိုးရှိထိရောက်သော ဝန်ဆောင်မှုတစ်ခုပင် ဖြစ်ပါသည်။

သို့ဖြစ်ပါ၍ နေပြည်တော်ဧရိယာပရဝုဏ်အတွင်းမှ ဝန်ကြီးဌာနများသို့ စာပေးစာယူ ဆောင်ရွက်ရန်လိုအပ်သည့် ဝန်ကြီးဌာနနှင့် အစိုးရအဖွဲ့အစည်းများအနေဖြင့်လည်း မြန်မာ့စာတိုက်လုပ်ငန်း စာစျေးတန်းသို့ တစ်ခါတစ်ခေါက် လာရောက်ကြပါရန် နွေးထွေးစွာဖြင့် ဖိတ်မန္တက ပြုလိုက်ရပါသည်။

ပုဂ္ဂိုလ်ကြီး

BMTC
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 : briliancemtc@gmail.com

ATOM
ပရီးမီးယားလိဂ် ပွဲစဉ်များကို
ATOM Store App ရဲ့
ရသမှာ အတန်ဆုံးတိုက်ရိုက်ကြည့်ရှုနိုင်ဖို့
YATHA SPORTS PACK
*7199#
Premier League
SKY NET
OFFICIAL BROADCASTER

myanmar
national airlines

YANGON - CHIANG MAI - YANGON

- One Way Ticket
  $ 130
- Round Trip Ticket
  $ 219

www.flymna.com

TRANSCOM IN ENGLISH

Volume (2), Issue (11) 1st November, 2023

Southeast Asia's Enduring Myanma Railways: A Vital Strategic Service for the Nation

Shwenyaung-Taunggyi- Naungkar junction-Pangpet railway commissioned into service

The over-146-year rail transport service in Myanmar is a long-lasting rail service in Southeast Asia as well as the strategic service for Myanmar, said Senior General Min Aung Hlaing.

Chairman of the State Administration Council Prime Minister Senior General Min Aung Hlaing delivered an address on the role of rail service at the ceremony of commissioning the Shwenyaung-Taunggyi-Naungkar junction-Pangpet railway into service held at the railway station in Taunggyi, the capital of Shan State, in the morning of 22nd October, 2023.

SAC Chairman Prime Minister Senior General Min Aung Hlaing sprinkles scented water on the locomotive of the train to run along Shwenyaung-Taunggyi-Naungkar junction-Pangpet railway section on 22nd October, 2023.

The Senior General and party on their arrival at Taunggyi station were warmly welcomed by local ethnic people.

The Senior General pointed out that the rail transport service, on which the basic strata people rely, is the most basic and important one for all.

At present, he continued that the Myanma Railways, the experienced service, transports a large number of passengers at lesser fare to the destinations as well as a large volume of commodities to relevant regions in railway networks in a short time with least charges, showing a strong point of Myanma Railways.

After taking the State responsibilities, he underscored that the current government is implementing the unfinished projects of previous government as well as new necessary projects for the people.

He unveiled that the 10.78-mile segment from Naungkar junction railway station to Pangpet near Hopong on the Taunggyi-Saikkhaung railway section has been successfully constructed.

The Senior General remarked that using the rail transport service with least environmental impacts can help sustainable conservation of environment in hilly areas as well as develop socioeconomic life of the people. As such, newly-opened Shwenyaung-

Senior General Min Aung Hlaing waves to ethnic people riding the train from Taunggyi to Pangpet railway section on 22nd October, 2023.

Taunggyi-Naungkar junction-Pangpet railway section brings a remarkable result to all, he added.

The Senior General highlighted that Taunggyi which is home to more than 400,000 ethnic nationalities is a capital of Shan State. Hence, he recognized the endeavours of all service personnel from Myanma Railways for successfully upgrading the railway section and new section to develop Shan State.

SAC member Deputy Prime Minister Union Minister for Transport and Communications General Mya Tun Oo presented a commemorative gift to mark the opening of Shwenyaung-Taunggyi-Naungkar junction-Pangpet railway section to the Senior General.

The Council Joint Secretary, SAC member Deputy Prime Minister General Mya Tun Oo, Council members General Maung Maung Aye, Lt-Gen Nyo Saw and the Shan State Chief Minister cut the ribbon to inaugurate the new railway section.

Salient points in speech of the Senior General in opening of Shwenyaung-Taunggyi-Naungkar junction-Pangpet railway section

- Myanma Railways transports a large number of passengers at lesser fare to the destinations as well as a large volume of commodities to relevant regions in railway networks with least charges.
- Newly-opened Shwenyaung-Taunggyi-Naungkar junction-Pangpet railway section brings a remarkable result to all.
- Endeavours of all service personnel from Myanma Railways for successfully upgrading the railway section and new section to develop Shan State.

The Senior General and party viewed the maiden trip of the train from Taunggyi railway station to Pangpet station and waved to local ethnic people who rode the train.

The Senior General, wife and party rode the train from Taunggyi to Pawmu stations together with local ethnic people and cordially waved to people along the route.

In accord with the guidance of the Head of State, the 10.78-mile Shwenyaung-Taunggyi-Naun kar junction-Pangpet railway section was extended from the Naungkar junction station to Pangpet on the Taunggyi-Saikkhaung railway. MR has carried out the Shwenyaung-Saikkhaung section to be smoothened and strengthened more with upgrade works to ensure the secure transport for passengers and commodities.

The Shwenyaung-Taunggyi-Naungkar junction-Pangpet railway section comprises 129 small and large bridges and nine block stations. —**MNA/TTA**

Big data collected in e-ID system, important national database for the State, must be kept in tight security: Vice-Senior General Soe Win

The first meeting of the National Database System Implementation Leading Committee in progress on 6th October 2023, presided over by SAC Vice-Chair Deputy Prime Minister Vice-Senior General Soe Win.

Vice-Senior General Soe Win stressed the need to tightly keep the national database in security as these big data related to personal facts collected in the e-ID system are important for the State.

The National Database System Implementation Leading Committee held its first meeting in the afternoon of 6th October 2023. At the Ministry of Immigration and Population in Nay Pyi Taw, with an address by Chairman of the Leading Committee Vice-Chairman of the State Administration Council Deputy Prime Minister Vice-Senior General Soe Win.

Some databases compiled by the ministry in addition to the national database collected in e-ID can be shown to the people but some databases should not be presented due to security measures of the State and the ministry. So, it is necessary to keep cyber security levels with the creation of network monitoring systems. Moreover, the Myanmar Computer Emergency Response Team must be added with more members to raise the network security measures, the Vice-Senior General noted.

He disclosed that upon completion of the national database, it will serve more social life security of the Myanmar citizens.

In implementing the e-ID system, the Vice-Senior General underlined that biographic data must be collected and inserted into the database whereas biometric data must be collected and verified for issuance of unique ID (UID), making blank cards meeting the international standard, filling the biographic data into the blank cards, and supervision to the e-ID system process.

For the first phase of the e-ID system, the Vice-Senior General continued that more than 52 million biometric data of the citizens (Naing-4) and more than 13 million data of household registration form 66/6 have been inserted into the e-ID database, accounting for 100 percent.

Secretary of the leading committee Union Minister for Immigration and Population U Myint Kyaing, Union Minister for Science and Technology Dr Myo Thein Kyaw and Head of Tatmadaw (Army, Navy and Air) Information Technology Department-Brig-Gen Myat Min Oo reported on the progress of work process.

The leading committee was formed on 22nd May 2022 under Notification 87/2022, and it was reconstituted on 19th August 2023 under Notification 159/2023.

— MNA/TTA

SAC Member DPM MoTC UM-led Delegation Arrives Back

MYANMAR delegation led by State Administration Council Member Deputy Prime Minister Union Minister for Transport and Communications General Mya Tun Oo arrived back in Myanmar on Thursday after attending the Third Belt and Road Forum for International Cooperation held in Beijing of the People's Republic of China on 17th and 18th October.

General Mya Tun Oo was accompanied by Union Minister at the Union Government Office 2 U Ko Ko Hlaing, Deputy Minister for Industry U Yin Maung Nyunt, high-ranking officials from the Ministry of Transport and Communications, the Ministry of Natural Resources and Environmental Conservation and the Ministry of Industry during the trip to China.

The Third Belt and Road Forum for International Cooperation marked the 10th anniversary of the Belt and Road Initiative (BRI) under the Theme "High-quality Belt and Road Cooperation: Together for Common Development and Prosperity". Moreover, during the forum, three high-level forums on connectivity, green development and digital economy, and six thematic forums were also held.

Chinese President Xi Jinping attended the opening ceremony of the forum at China Great Hall and delivered a keynote speech on 18th October. At noon, the Myanmar delegation attended the High-Level Forum on Digital Economy held at the China National Convention Centre (CNCC).

At the forum, Union Minister General Mya Tun Oo participated as a Speaker together with Digital Economy Ministers from 15 BRI partner countries under the topic of "The Opportunities of Digital Economy for Shared Benefits and Mutual Learning".

Moreover, Union Minister at the Union Government Office 2 U Ko Ko Hlaing and Deputy Minister for Industry U Yin Maung Nyunt attended the Thematic Session on People-to-people Bonds while Permanent Secretary U Hla Maung Thein of the Ministry of Natural Resources and Environmental Conservation to High-Level Forum on Green Development. The third Belt and Road Forum for International Cooperation released joint statements "Beijing Initiative on the Belt and Road International Digital Economy Cooperation" and "Initiative on International Trade and Economic Cooperation Framework for Digital Economy and Green Development".

On 17th October, the deputy minister for Industry met officials of the China Association of Science and Technology and discussed potential cooperation in electronic vehicle maintenance training at vocational schools of the ministry, mineralogy and industrial technology.

Additionally, Union Minister General Mya Tun Oo and Union Minister U Ko Ko Hlaing attended the dinner reception hosted by the Chinese President on the evening of 17th October. The forum was attended by state leaders of 25 countries, the UN Secretary-General and ministerial officials and representatives of over 150 countries and representatives and experts of over 30 international organizations, totalling some 4,000 delegates.

— MNA/KTZH

Promoting Transit Trade for Maritime Trade and Socio-economic Development

Dr. Ar Kar (MPA)

For a country's socio-economic development, it is crucial to fulfil infrastructure needs and improve manufacturing as well as international trade. In particular, sea trade and cross-border trade need to be constantly encouraged and promoted. The development of international trade is heavily reliant on support and facilitation for investment growth from both local and foreign investors, specifically creating a good business environment and investment opportunities, promoting the development of micro, small, and medium-sized enterprises (MSMEs), improving transport network and safety, and effectively using the geographical advantages of the country.

Maritime Trade

According to the Review of Maritime Transport issued by the United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD, 2023), maritime trade plays a vital role as it accounts for 70% of international trade by value and 80% by volume. As trade by sea is crucial for world trade and economy, it is very important for the socio-economic development of Myanmar.

Prior to the pandemic in the 2019-2020 fiscal year, due to the data retrieved from the website of the Ministry of Commerce (MOC, 2023), the value of international trade was USD 36.73 billion, of which USD 26.06 billion was by sea, accounting for 71%, and 10.67 billion was by border trade, representing 29%. International trade decreased during the Covid-19 pandemic. However, it recovered during the post-pandemic period. In the fiscal year 2022-2023, the value of international trade reached USD 33.972 billion, of which the value of seaborne trade was USD 25.38 billion, i.e., 75%, whereas the value of border trade hit 8.60 billion, accounting for 25%. Furthermore, according to the information released by the World Bank (World Bank, 2023), Myanmar's trade value in 2021 was 65.84% of the gross domestic product (GDP) of the country, which is higher than the average trade to GDP ratio of the world, i.e., 56.53%. The ratio increased 6.53% from 2021 and reached 72.37% in 2022.

A Maritime Country, Myanmar

Myanmar has a total of 1,260 nautical miles of coastline and an Exclusive Economic Zone (EEZ) of 497,460 square kilometres. As a maritime nation with 40,428 square kilometres of Territorial Seas and 43,401 square kilometres of Contiguous Zone (Marine Regions, 2023), it possesses sea gateways to the Indian Ocean, which is crucial for the East and Southeast Asian countries on the Asian mainland. The country has geographical advantages for locating in-between the populated countries and markets of China (population: 1.4 billion), India

(population: 1.4 billion), Bangladesh (population: 169 million), and ASEAN countries (populations: 622 million), for linking these countries through rail and road networks as land bridges, as well as for having maritime gateways that are important for landlocked areas of the neighbouring countries.

Ports in Myanmar and Yangon Port

Along its coastline, there are nine ports—Yangon, Sittwe, Kyaukphyu, Thandwe, Pathein, Mawlamyine, Dawei, Myeik, and Kawthaung—in Myanmar. Among them, Yangon Port is a premiere port that handles over 90% of Myanmar's international trade by sea. The Yangon Port is a river port, and it has two harbour areas: the Yangon Inner Harbour and the Thilawa Outer Harbour.

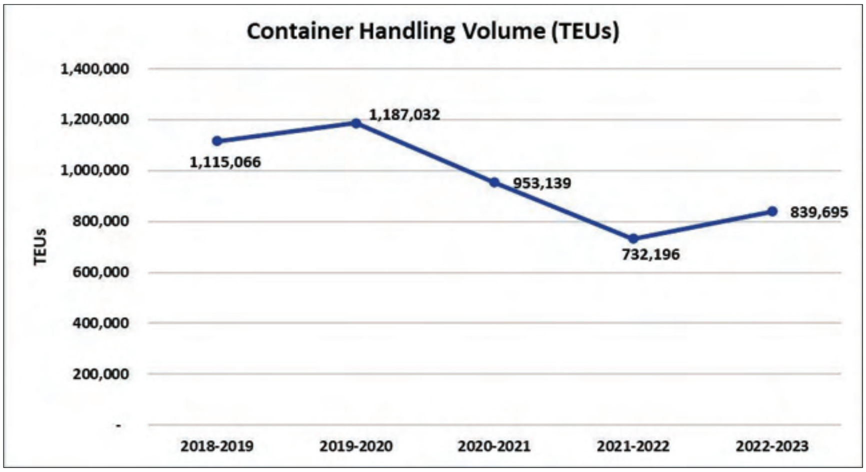
Public-Private Partnership (PPP) in Port Industry

Since 1988, when the market economy was introduced, local and foreign investors have been allowed to invest in port businesses. As a result, looking at the ownership ratio of public and private port terminals at present, 95 percent is managed by private entrepreneurs, while only the remaining 5 percent is under the direct management of the Myanmar Port Authority. There have been 27 berths that can accommodate international vessels in the inner harbour area of Yangon Port and 20 berths in the Thilawa outer harbour area. Hence, a total of 47 vessels can berth at the same time. Among the 47 berths, 23 berths for both container and general cargo; nine general cargo berths; nine fuel and LNG berths; four edible oil berths; and two crop berths are included. Besides, the Yangon Port is also connected with six private container depots for import and export operations, especially container circulation.

Yangon Port and Trade Demand at Present

Ports do matter for the country's trade and economic development, on the one hand. On the other hand, ports have to operate and can survive according to trade demand. For the development of the port industry as well as trade by sea, increasing local demand (i.e., import and export volume of the country) alone is not enough. Instead, providing transhipment services to promote cross-border transit trade with neighbouring countries is a strategic key driver by which to generate cargo volume.

The Port of Yangon is not a hub port like Singapore Port and Port Klang in Malaysia, which handle not only local trade but also transhipment cargo. But it is merely an end port that is operating due to the local trade demand. As it is an end port, the handling volume of the Yangon Port is still limited. Export and import operations go through feeder services linking with regional hub ports such as Singapore and Port Klang. Although Yangon Port's annual container handling capacity is about 3 million TEUs (twenty-foot equivalent units), the average annual handling volume is less than 1 million TEUs that accounts for merely about 30 percent of handling capacity (Myanma Port Authority, 2023). In addition, it has the capacity to handle about 12 million metric tons of general cargo per year. However, the average annual handling volume of general cargo is just about 30 percent of capacity, i.e., 3 million to 4 million metric tons. Hence, under the current situation, the cargo handling volume is less than 50% of the cargo handling capacity. It means that there is no need to expand port areas or build new ports for domestic needs except for the development of deep sea ports in conjunction with Special Economic Zones (SEZs) for importing raw materials and exporting finished products.



Land-Sea Multimodal Trasport for Trade Promotion and Country's Socio-Economic Development

In order to generate trade demand and reach the zenith of port industry and the country's socio-economic development, employing its geographical advantages in the region, Myanmar should promote Yangon Port and develop Kyaukphyu Deep Sea Port as land-sea gateways for international trade. Upgrading and expansion of rail and road access should also take place in order to link these ports to the border-trade zones cooperating with neighbouring countries. As such, by conducting bilateral and multilateral cooperation with its neighbouring countries in land-sea multimodal transport, Myanmar can promote transit trade and hence especially develop international trade by sea.

By implementing land-sea transit routes, Myanmar can provide multiple modes of transportation and logistics services. For example, from Lwegel-Bamaw, Muse, Chinshwehaw, and Tamu to Mandalay, road and rail transportation are applicable; from Bamaw to Mandalay, waterways mode by barge can also be used along the Ayeyarwady River; warehousing and storage, manufacturing, value-adding, and packaging services can be done in Mandalay and Naypyitaw as logistics hubs; connecting these points to the Yangon Port, by using barge carriers as a means of waterways transport across the Ayeyarwady River, and by car and train as road and rail modes, the existing port, road, and rail facilities can be fully utilized and hence consequently can be upgraded and expanded for long-term benefits. As an alternative and for the higher volume of transit trade, Kyaukphyu deep sea port with its naturally deep channel, SEZ, and road and rail network to the border trade zones should be developed. As such, by doing so, the manufacturing sector, the logistics sector, and the port sector will gain employment opportunities and technology advancement, and hence can generate more revenue and contribute to the country's economy. During 2015–2017, with the support of trade policy relaxation, Myanmar imported sugar from Thailand and Brazil to Yangon Port by sea and reexported it to China by land through border trade zones. Reflecting this practice, Yangon Port was quite busy with container vessels and container handling volume.

For their huge volume in production and manufacturing, neighbouring China's landlocked provinces such as Chongqing, Guangzhou, Sichuan, and Yunnan trade goods with the Middle East, Europe, and Western countries through the routes of southern and eastern sea ports of China, especially crossing through the South China Sea and the Malacca Strait. These long-haul routes take much more time and cost for China. If Myanmar could provide transit trade services for these Chinese landlocked provinces through Yangon Port and Kyaukphyu Port, it would have mutual benefits for both countries. By doing so, Myanmar ports will be busy with transit trade, and hence support the development of the country's socio-economy, on the one hand. On the other hand, China will benefit from time and cost reduction in transport and logistics as well as the seamless flow of trade.

International Trade and Transit Trade

In carrying out international trade, most of the countries have mainly relied on maritime trade, which can transport large amounts of goods over long distances at low cost. However, with the development of transport infrastructure and technology, and emergence of trade agreements, they have changed to multimodal transport to save time and cost by which to improve efficiency and effectiveness in trading. Especially according to the freedom of transit in trading from one country to another defined in Article V of the General Agreement on Tariffs and Trade - GATT (1994) (World Trade Organization, 1994) and Article 11 of the Trade Facilitation Agreement (TFA) (World Trade Organization, 2017), they use the intermediary country/territory with the permission of the respective country by following its laws and procedures for transit trade through various means of transportation.

WTO's Provision on Transit Trade

GATT (1994) Article V specifies the conditions that a member may impose on goods transported through its territory by another member to a foreign destination, with the goal of allowing freedom of transit through each member's territory for transports to or from the territory of other members.

Thus, it requires that no unnecessary delays, restrictions, or charges be imposed on transit traffic, and that all members' transiting goods receive Most-Favoured-Nation (MFN) treatment.

Although the relevant country must give exemption of customs duties and taxes on transit trade, due to the provision of transit trade services of the World Trade Organization, the country can benefit by generating income from the transport and logistics service fees along the trade routes and the production of value-added finished goods and other services. In addition, employment opportunities, technology, and skills will also be gained, and hence the socio-economic conditions of its people will also improve.

Linking with New International Land-Sea Trade Routes

Myanmar's neighbouring country, China, has proposed to implement the New International Land-Sea Trade Routes and Trade Corridor between China's Chongqing port, Yangon Port of Myanmar, and Colombo Port of Sri Lanka, as a part of the Belt and Road Initiative (BRI) (Silk Road Briefing, 2021). Grasping the opportunity of being the transit hub of the proposed land-sea trade routes—while the Kyaukphyu Deep Sea Port and Special Economic Zones have not yet been established at present—so as the first step, Yangon Port should be used as the sea gateway of this trade corridor, whereas Myanmar-China border trade zones, Mandalay, and Naypyitaw should be employed as land gateways and logistics hubs. In doing so, both the public and private sectors should emphasize cooperation with China.

Myanmar-China Land-Sea International Trade Routes

Upgrading Yangon Port

According to joint research conducted by the Myanma Port Authority, US AID, and JICA, there is no need to immediately expand or build new port areas, even if international trade has grown rapidly, reflecting the success of land-sea multimodal transportation in favour of Myanmar's geographic position in the region. Instead, in the Improvement Stage as Phase-1, improvement of the port performance by upgrading and advancing the existing port facilities, Yangon Port's annual handling capacity will reach 5.5 million TEUs; in the Conversion Stage as Phase-2, the capacity will hit up to 6 million TEUs due to the conversion of general cargo terminals to container terminals; and in the Expansion Stage as Phase-3, expansion of the port area along the Yangon River and at the mouth of the river, it is estimated to be able to handle up to 7.8 million TEUs.

The Country's Socio-Economic Development

By being able to generate and fulfil the necessary trade demand as presented, the manufacturing sector, transportation sector, logistics and supply chain sector, and maritime trade sector will develop rapidly. As it progresses, the country's socio-economy will be able to develop simultaneously. Not only that, driven by demand, Myanmar's ports will also develop accordingly, and hence they will be able to compete with regional ports.

References:

1. Review of Maritime Transport 2021,2022, 2023.
2. Ministry of Commerce Website, Trade Data Page
3. The World Bank's Data, Trade (% of GDP)
4. Marine Regions, www.marineregions.org
5. Myanma Port Authority's Statistical Data.
6. Silk Road Briefing, https://bit.ly/45pH03m

Dr. Ar Kar (MPA)

ကြိုက်ရာခေါ် (Anynet)
MPT
ရှေ့သို့လှမ်းချီမြန်မာပြည်
မည်သည့်ပြည်တွင်းဖုန်းကိုမဆို ခေါ်ဆိုနိုင်ပါသည်။
သယ်ကာယူသွား
လက်ကျန်မိနစ်များ
38 Mins
497 Ks
7 days
*997*3#
77 Mins
997 Ks
15 days
*997*1#
155 Mins
1997 Ks
30 days
*997*2#
ဝယ်ယူလိုပါက -
*997#
DATA FREE
MPT4U
အတူလက်တွဲ အမြဲရှိမည် MPT

ပို့ဆောင်ရေးနှင့်ဆက်သွယ်ရေးဝန်ကြီးဌာန

မူဝါဒ

- သယ်ယူပို့ဆောင်ရေး ဝန်ဆောင်မှုကဏ္ဍာတစ်ရပ်လုံး စနစ်တကျဖွံ့ဖြိုး တိုးတက်ရေး။
- ဆက်သွယ်ရေးဝန်ဆောင်မှုလုပ်ငန်းများအား နိုင်ငံတကာစံချိန်စံညွှန်း များနှင့်အညီ တိုးတက်ပြောင်းလဲလာစေရန် ဆောင်ရွက်သွားရေး။

တန်ဆောင်မုန်းလပြည့် သာမညဖလ အခါတော်နေ့

(ကထိန်ပွဲတော်)

ခဝဲပန်းတို့ လန်းဆန်းသည်၊ ပို့ဆက်ဝန်ထမ်း တူစုံညီ
ဗြိစ္ဆာရာသီ တန်ဆောင်မုန်း၊ ပြည်ကျိုးရွယ်လို့ ရှင်ကာပြီး။

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