

**ပြည်ထောင်စုစိတ်ဓာတ်**

ပြည်ထောင်စုပိတ်ပင်ခံရသည့် ပြည်ထောင်စုကြီးတစ်ခုလုံးကို  
မိသားစုတစ်ခုတည်း အိမ်ထောင်စုတစ်ခုတည်းဟု ခွဲခြားနိုင်စေရန်  
လက်ခံမှတ်တမ်းထားသည့် စာအောင်ထားခံယူချက်ပင်ဖြစ် ...

၂၀၂၂ ခုနှစ် (၇၅)နှစ်မြောက် စိန်ရတုပြည်ထောင်စုနေ့ ဂုဏ်ပြုအခမ်းအနားတွင်  
နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီ ဥက္ကဋ္ဌ နိုင်ငံတော်ဝန်ကြီးချုပ် ဗိုလ်ချုပ်မှူးကြီး  
သတိုးမဟာသရေစည်သူ၊ သတိုးသီရိသုဓမ္မ မင်းအောင်လှိုင် ပြောကြားသည့်မိန့်ခွန်းမှ ကောက်နုတ်ချက်



**စည်းလုံးခြင်းသည်အင်အား**

ထင်းတစ်ချောင်းကို ချိုးလျှင် အလွယ်တကူ ကျိုးနိုင်သော်လည်း  
ထင်းတစ်စီးကို ချိုးလျှင် အလွယ်တကူမကျိုးနိုင်  
ထိုအတူ တိုင်းရင်းသားစည်းလုံးညီညွတ်က လွတ်လပ်ရေး မဆုံးရှုံးနိုင်

**ပြန်ဆောင်စာအုပ်** သတင်းစာ  
**Transcom Newsletter**

အတွဲ (၂)၊ အမှတ် (၂)၊ ၂၀၂၃ ခုနှစ် ဖေဖော်ဝါရီလ (၁) ရက်  
transcom.motc@gmail.com, transcom.offices@gmail.com

ဟံဟိုးလေဆိပ်

ဟံဟိုး

တောင်ကြီး

ပင်လုံ

ပြည်ထောင်စုရောင်းမကြီး

ဘဝသံသရာတံတား

အင်းလေးကန်

Reliable Quality Service

Vision: To be innovative Air Cargo Warehouse

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

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



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

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



# ထောဘီ



၁၀၀၀ ကျပ် = ၅၀၀၀ ကျပ်



**\*500#**

ထောဘီ ဖုန်းဘေလ်ကို အင်တာနက်သုံးခြင်း ( 1 MB = ၁၀.၇ ကျပ်နှုန်း )၊  
စာတိုပေးပို့ခြင်း ( ၁ စောင် = ၂၀ ကျပ်နှုန်း ) နှင့်  
MPT အချင်းချင်း ဖုန်းခေါ်ဆိုခြင်း ( ၁ မိနစ် = ၃၂.၅ ကျပ်နှုန်း ) တို့အတွက်  
ကြိုက်နှစ်သက်ရာ အသုံးပြုနိုင်ပါသည်။

### နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီ၏ ရှေ့လုပ်ငန်းစဉ် (၅) ရပ်

- ၁။ ပြည်ထောင်စုရွေးကောက်ပွဲကော်မရှင်ကို ပြန်လည်ဖွဲ့စည်းပြီး မဲစာရင်းများစစ်ဆေးခြင်းများအပါအဝင် လုပ်ဆောင်သင့်၊ လုပ်ဆောင်ထိုက်သည်များကို ဥပဒေနှင့်အညီဆက်လက်လုပ်ဆောင်သွားမည်။
- ၂။ လတ်တလော ဖြစ်ပွားနေဆဲဖြစ်သည့် COVID-19 ကပ်ရောဂါ ကာကွယ်ရေးလုပ်ငန်းများကို အရှိန်အဟုန်မပျက် ထိထိ ရောက်ရောက် ဆက်လက်ဆောင်ရွက်သွားမည်။
- ၃။ COVID-19 ကပ်ရောဂါကြောင့် ထိခိုက်ခဲ့သည့် စီးပွားရေးလုပ်ငန်းများအား ဖြစ်နိုင်သမျှနည်းလမ်းများဖြင့် အမြန်ဆုံးကုစားသွားမည်။
- ၄။ တစ်နိုင်ငံလုံး ထာဝရငြိမ်းချမ်းရေးရရှိရေးအတွက် တစ်နိုင်ငံလုံးပစ်ခတ်တိုက်ခိုက်မှုရပ်စဲရေး သဘောတူစာချုပ် (NCA) ပါ သဘောတူညီချက်များအတိုင်း ဖြစ်နိုင်သမျှ အလေးထားလုပ်ဆောင်သွားမည်။
- ၅။ အရေးပေါ်ကာလဆိုင်ရာ ပြဋ္ဌာန်းချက်များနှင့်အညီ ဆောင်ရွက်ပြီးစီးပါက ဖွဲ့စည်းပုံအခြေခံဥပဒေ (၂၀၀၈ ခုနှစ်) နှင့်အညီ လွတ်လပ်ပြီး တရားမျှတသော ပါတီစုံဒီမိုကရေစီ အထွေထွေရွေးကောက်ပွဲအား ပြန်လည်ကျင်းပ၍ အနိုင်ရသည့်ပါတီအား ဒီမိုကရေစီစံနှုန်းများနှင့် အညီ နိုင်ငံတော်တာဝန်အား လွှဲအပ်နိုင်ရေး ဆက်လက်ဆောင်ရွက်သွားမည်။

### ပြည်ထောင်စုသမ္မတမြန်မာနိုင်ငံတော် နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီ ဦးတည်ချက် (၉) ရပ်

- ၁။ **နိုင်ငံရေး**
  - (က) စစ်မှန်၍စည်းကမ်းပြည့်ဝသော ပါတီစုံဒီမိုကရေစီစနစ်ကို တရားမျှတမှုအပြည့်ကျင့်သုံးပြီး ဒီမိုကရေစီနှင့် ဖက်ဒရယ်စနစ်ကို အခြေခံသည့် ပြည်ထောင်စုကို တည်ဆောက်နိုင်ရေး၊
  - (ခ) တစ်နိုင်ငံလုံး ထာဝရငြိမ်းချမ်းရေးရရှိရေးအတွက် တစ်နိုင်ငံလုံးပစ်ခတ်တိုက်ခိုက်မှုရပ်စဲရေး သဘောတူစာချုပ် (NCA) ပါ အတိုင်း အလေးထား လုပ်ဆောင်ရေး၊
  - (ဂ) လွတ်လပ်၍တက်ကြွပြီး ဘက်မလိုက်သော နိုင်ငံခြားရေး မူဝါဒကိုကျင့်သုံးပြီး နိုင်ငံများအကြား ငြိမ်းချမ်းစွာအတူယှဉ်တွဲ နေထိုင်ရေး “မူ” ကို ဆက်လက်လိုက်နာကျင့်သုံးရေး။
- ၂။ **စီးပွားရေး**
  - (က) စိုက်ပျိုးရေးနှင့် မွေးမြူရေးကိုအခြေခံသည့် ကုန်ထုတ်လုပ်မှုကို ခေတ်မီနည်းစနစ်များဖြင့် ပိုမိုဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်အောင် ဆောင်ရွက်ပြီး အခြားစီးပွားရေးကဏ္ဍများကိုလည်း ဘက်စုံဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်အောင် တည်ဆောက်ရေး၊
  - (ခ) ဈေးကွက်စီးပွားရေးစနစ်တည်ငြိမ်အောင်ဖော်ဆောင်ပြီး နိုင်ငံတကာရင်းနှီးမြှုပ်နှံမှုများကိုဖိတ်ခေါ်၍ တိုင်းရင်းသားပြည်သူ တစ်ရပ်လုံး၏ စီးပွားရေးဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်အောင် တည်ဆောက်ရေး၊
  - (ဂ) ပြည်တွင်းစီးပွားရေးလုပ်ငန်းများကို အားပေးကူညီပြီး နိုင်ငံတော်၏ထုတ်ကုန်များစွာ ထုတ်လုပ်နိုင်သည့် အလုပ်အကိုင် အခွင့်အလမ်းများ ဆောင်ရွက်ဖော်ဆောင်ရေး။
- ၃။ **လူမှုရေး**
  - (က) စစ်မှန်သော မျိုးချစ်စိတ်ဓါတ်ဖြစ်သည့် ပြည်ထောင်စုစိတ်ဓါတ် ရှင်သန်ထက်မြက်ရေး၊
  - (ခ) တိုင်းရင်းသားလူမျိုးအပေါင်းတို့၏ ဓလေ့ထုံးတမ်းအစဉ်အလာများကို လေးစားလိုက်နာပြီး အမျိုးသားယဉ်ကျေးမှုစရိုက် လက္ခဏာများ မပျောက်ပျက်အောင် ထိန်းသိမ်းစောင့်ရှောက်ရေး၊
  - (ဂ) တစ်မျိုးသားလုံး ကျန်းမာကြံ့ခိုင်ရေးနှင့် ပညာရည်မြင့်မားရေး။



# ပြန်ဆင်စာအုပ်

သတင်းစာ

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

# Contents

အကြောင်းအရာ	စာမူအမျိုးအစား	ကလောင်အမည်	စာမျက်နှာ
အယ်ဒီတာ့အာဘော်			၃
ပို့ဆောင်ခက်သွယ်ပြည်ကျိုးရွယ်	ကဗျာ	မွန်း(ကဗျာ)	၄
ရောင်ဝါနေသို့လင်းရမည်	ကဗျာ	ရွှေခန့်(ယစ)	၅
အရွယ်အို၏တမ်းချင်း	ကဗျာ	ရဲရင့်သန်း(အင်းစိန်)	၆
စိတ်ဓာတ်တူညီရေညိုချို(၇၆)နှစ်မြောက်ပြည်ထောင်စုနေ့ဂုဏ်ပြုဆောင်းပါး	ဆောင်းပါး	ဒီတာရဲဝံ့ဇေ	၇-၈
နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီဥက္ကဋ္ဌ၊ နိုင်ငံတော်ဝန်ကြီးချုပ်သတင်းများ	သတင်း		၉-၁၇
နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီ ဒုတိယဥက္ကဋ္ဌ၊ ဒုတိယဝန်ကြီးချုပ်သတင်း	သတင်း		၁၈-၂၁
ပြည်ထောင်စုဝန်ကြီးသတင်းများ	သတင်း		၂၂-၂၅
မြစ်သဘာဝမျှခြေချိန်ခွင်လျှောက်ရှိကိရိယာများ	ဆောင်းပါး	စမ်းရေ	၂၆-၃၀
စိုးထိတ်လိပ်ပြာ	ထွာတို	ပေါက်ပေါက်သိမ်း	၃၁-၃၃
ကိုဗစ်ကာလအလွန် မြန်မာ့အဏ္ဏဝါခရီးသွားလုပ်ငန်းမြှင့်တင်ရေးနှင့် ရေကြောင်းပို့ဆောင်ရေးကဏ္ဍ (အပိုင်း-၂)	ဆောင်းပါး	အဏ္ဏဝါခရီးသည်	၃၄-၃၈
ဒုတိယဝန်ကြီး (ပို့ဆောင်ရေး) သတင်းများ	သတင်း		၃၉
လေယာဉ်မတော်တဆထိခိုက်မှု စုံစမ်းရေးဌာနအကြောင်း	ဆောင်းပါး	အောင်မော် (ပြင်စလှ)	၄၀-၄၃
ပွင့်သောပန်းတိုင်းလန်းနိုင်စေ	ထွာတို	MHK	၄၄-၄၆
မြန်မာနိုင်ငံ၏ပင်လယ်ရေကြောင်းကုန်သွယ်မှုကဏ္ဍနှင့် မြန်မာ့ဆိပ်ကမ်းအာဏာပိုင်	ဆောင်းပါး	မင်းသစ္စာလှိုင်	၄၇-၅၀
ဒုတိယဝန်ကြီး (ရထား) သတင်း	သတင်း		၅၁-၅၂
မြန်မာ့စာတိုက်ကိုအသုံးပြု၍ နိုင်ငံတကာသို့ စာနှင့်ပစ္စည်းများပေးပို့ကြပါစို့	ဆောင်းပါး	ဇသီတာ	၅၃-၅၅
တအင်အမှား	ထွာတို	မြတ်ဝင်းမာအေး ကညန(ဘားအံ)	၅၆-၅၉
အရေးပါသော ရေကြောင်းသယ်ယူပို့ဆောင်ရေးကဏ္ဍ	ဆောင်းပါး	ရွှေဘိုကိုသန်း	၆၀-၆၄



# အယ်ဒီတာ့အခန်း



## နိုင်ငံတော်ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်ရေးနှင့် ပြည်ထောင်စုစိတ်ဓာတ်

ပြည်ထောင်စုနိုင်ငံဟူသည် တိုင်းရင်းသားလူမျိုးစုများစွာ မှီတင်းနေထိုင်သည့် နိုင်ငံဖြစ်သည်။ ထို့အတူပြည်ထောင်စုစိတ်ဓာတ်ဆိုသည်မှာ အဆိုပါ ပြည်ထောင်စုနိုင်ငံအတွင်းမှီတင်း နေထိုင်ကြသည့် တိုင်းရင်းသားလူမျိုးစုအားလုံးသည် နိုင်ငံတော်၏ မည်သည့်နေရာဒေသတွင် နေထိုင်သည်ဖြစ်စေ၊ တစ်စိတ်တစ်ဝမ်းတည်း၊ သူလဲလျှင်ငါတွဲမည်။ ငါယိမ်းလျှင်သူထိန်းမည်ဟူသည့် စိတ်ဓာတ်များဖြင့် တန်းတူညီမျှ အေးအတူပူအမျှ အတူတကွ နေထိုင်နိုင်ကြမည်ဟူသည့် ခံယူချက်လည်းဖြစ်သည်။ ပြည်ထောင်စုနိုင်ငံများတွင် ပြည်ထောင်စုစိတ်ဓာတ်ထွန်းကားနေလျှင် အမှန်တကယ် ငြိမ်းချမ်း သာယာဝပြောမည်မှာ သေချာသည်။ ထို့ကြောင့် ပြည်ထောင်စုနိုင်ငံများတွင် ပြည်ထောင်စုစိတ်ဓာတ်သည် အဓိက အကျဆုံးအနှစ်သာရဖြစ်သည်။ မြန်မာနိုင်ငံသည် တိုင်းရင်းသားလူမျိုး (၁၃၅)မျိုး မှီတင်းနေထိုင်သည့်ပြည်ထောင်စု နိုင်ငံတစ်နိုင်ငံဖြစ်သည်။ ထို့ကြောင့် နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီသည် ပြည်ထောင်စုမြန်မာနိုင်ငံတော်၏ အေးချမ်းသာယာရေးနှင့် ကဏ္ဍစုံဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်လာစေရေးအတွက် ပြည်ထောင်စုစိတ်ဓာတ်အပြည့်ဖြင့် ကြိုးပမ်းဆောင်ရွက်လျက်ရှိသည်။ ပြည်ထောင်စုမြန်မာနိုင်ငံတော်၏ မည်သည့်နေရာဒေသတွင် နေထိုင်သည်ဖြစ်စေ၊ ငြိမ်းချမ်းသာယာမှုနှင့် ဖွံ့ဖြိုးမှုများကို တိုင်းရင်းသား ပြည်သူအားလုံး အတူတကွတန်းတူညီမျှရရှိ ခံစား၊ စံစားနိုင်ကြရေး ဆောင်ရွက်လျက်ရှိသည်။ အဆိုပါ ဆောင်ရွက်ပေးနေမှုများအရ နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီအနေဖြင့် ရှေ့လုပ်ငန်းစဉ်(၅) ရပ်၊ ဦးတည်ချက်(၉) ရပ် ချမှတ်ကာ မြန်မာတစ်နိုင်ငံလုံးငြိမ်းချမ်းရေးကို အခိုင်အမာတည်ဆောက်နိုင်ရန် ပုံဖော်လမ်းခင်း ဆောင်ရွက်ပေးနေသကဲ့သို့ မြန်မာတစ်နိုင်ငံလုံး ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်လာစေရေးအတွက် ဒေသဖွံ့ဖြိုးရေးလုပ်ငန်းများကို တောင်ပေါ်မြေပြန့်ခွဲခြားမှု မရှိ၊ တောရော မြို့ပြ၊ အကြားအလပ်မရှိစေရေး တန်းတူညီမျှ အကောင်အထည်ဖော်ဆောင်ရွက်ပေးလျက်ရှိသည်။

နိုင်ငံတော်၏ တောင်ပေါ်မြေပြန့် ခွဲခြားမှုမရှိ။ တောရောမြို့ပြ၊ အကြားအလပ်မရှိ ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်လာစေရေးအတွက် သက်ဆိုင်ရာ ဝန်ကြီးဌာနအသီးသီးမှ မိမိတို့၏ကျရာတာဝန်များကို ဆောင်ရွက်ပေးလျက်ရှိသည်။ ဤတွင်နိုင်ငံတော်၏ဝန်ကြီးဌာနတစ်ခုဖြစ်သည့် ပို့ဆောင်ရေးနှင့် ဆက်သွယ်ရေးဝန်ကြီးဌာနသည်လည်း ပြည်

ထောင်စုစိတ်ဓာတ်အပြည့်ဖြင့် ပြည်နယ်ဒေသများ၊ ကိုယ်ပိုင်အုပ်ချုပ်ခွင့်ရတိုင်း၊ ကိုယ်ပိုင်အုပ်ချုပ်ခွင့်ရဒေသများတွင် မီးရထားခရီးစဉ်များ အဆင့်မြှင့်တင်ဆောင်ရွက်မှု၊ အသစ်ထပ်မံဖောက်လုပ်ပေးမှု၊ ပြည်တွင်းရေကြောင်း သယ်ယူပို့ဆောင်ရေးခရီးစဉ်များ၊ လေကြောင်းခရီးစဉ်များနှင့် လေယာဉ်ကွင်းများ အဆင့်မြှင့်တင်ဆောင်ရွက်မှု အသစ်တည်ဆောက်မှုလုပ်ငန်းကဏ္ဍများ၊ ကမ်းပြိုကာကွယ်ရေး၊ ရေလမ်းကြောင်းများ ကောင်းမွန်စေရေးနှင့်ဆက်သွယ်ရေးကဏ္ဍများ၊ သဘာဝဘေးဆိုင်ရာ ကြိုတင်ကာကွယ်အသိပေးထုတ်ပြန်မှုကဏ္ဍများကို တောင်ပေါ် မြေပြန့်ခွဲခြားမှုမရှိ၊ မြို့ပြဒေသများနှင့် ကျေးလက်ဒေသများခွဲခြားမှုမရှိဘဲ ဆောင်ရွက်ပေးလျက်ရှိသည်။ ထို့အတူ တိုင်းဒေသကြီးအသီးသီးတွင်လည်း အဆိုပါ လုပ်ငန်းကဏ္ဍများကို ဆောင်ရွက်ပေးလျက်ရှိသည်။ ဤသို့ပြည်နယ်၊ ပြည်မ၊ တောင်ပေါ် မြေပြန့်ခွဲခြားမှုမရှိ၊ မြို့ပြနှင့် ကျေးလက်ခွဲခြားမှုမရှိဘဲ ဆောင်ရွက်ပေးနေသည်ကိုပင် ပို့ဆောင်ရေးနှင့် ဆက်သွယ်ရေးဝန်ကြီးဌာန၏ ပြည်ထောင်စုစိတ်ဓာတ်ဟုပင် ဆိုရမည်ဖြစ်သည်။

ပို့ဆောင်ရေးနှင့် ဆက်သွယ်ရေးဝန်ကြီးဌာန၏ နိုင်ငံတော်အတွက်၊ တိုင်းရင်းသားပြည်သူများအတွက် ပြည်ထောင်စုစိတ်ဓာတ်အပြည့်ဖြင့် ပြည်နယ်ပြည်မ၊ တောင်ပေါ်မြေပြန့် မခွဲခြားဘဲ မိမိကျရာကဏ္ဍမှ ဆောင်ရွက်ပေးနေမှုများမှာ ရေးသား၍ပင်ကုန်အံ့မထင်။ အဆိုပါ လုပ်ငန်းကဏ္ဍများကို ပို့ဆောင်ရေးဝန်ကြီးဌာနနှင့် ဝန်ကြီးဌာနလက်အောက်ရှိ သက်ဆိုင်ရာ ဦးစီးဌာနအသီးသီးနှင့် သင်တန်းကျောင်းများမှ အကောင်အထည်ဖော်ဆောင်ရွက်ပေးနေခြင်းဖြစ်သည်။ ထို့ကြောင့် နိုင်ငံတော်အခွန်ရှည် ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်ရေးအတွက် နိုင်ငံတော်အတွင်းမှီတင်းနေထိုင်ကြသည့် တိုင်းရင်းသားလူမျိုး (၁၃၅)မျိုးမှ ပြည်ထောင်စုစိတ်ဓာတ်များဖြင့် ကျရာကဏ္ဍမှကြိုးပမ်းဆောင်ရွက်နေကြသကဲ့သို့ ပို့ဆောင်ရေးနှင့်ဆက်သွယ်ရေးဝန်ကြီးဌာနအပါအဝင် နိုင်ငံတော်၏ဝန်ကြီးဌာနအသီးသီးမှလည်း ပြည်ထောင်စုစိတ်ဓာတ်အပြည့်ဖြင့် သက်ဆိုင်ရာကဏ္ဍများအလိုက်ကြိုးပမ်းဆောင်ရွက်ပေးနေကြသည်ကို (၇၆) နှစ်မြောက်ပြည်ထောင်စုနေ့ကို ဂုဏ်ပြုကြိုဆိုသည့်အနေနှင့် ရေးသား တင်ပြလိုက်ရပါကြောင်း...။



# ပို့ဆောင်ဆက်သွယ် ပြည်ကျိုးရွယ်

**ပို့ဆောင်** ရေးဟု ၊ အလေးတယူ  
တွေးကူသမှု ၊ ပြုလိုက်သည့်ခါ  
နေရာစုံသို့၊ သယ်ဆောင်ပို့လျက်  
သွားဖို့ခရီး ၊ နီးအောင်ရည်မျှော်  
မော်တော်ယာဉ်များ ၊ အစားစားဖြင့်  
လှုပ်ရှားသွားလာ၊ ဆက်သွယ်ပါ၏...။

**ဆက်သွယ်** လွယ်ကူ ၊ ဝိုင်းဝန်းကူသို့  
ဖြူစင်စိတ်ထား ၊ တိုင်းရင်းဖွားသည့်  
ဆွေသားနှောင်ရင်း ၊ နယ်အတွင်း၌  
သွားခြင်း လာခြင်း ၊ ကျန်းမာခြင်းနှင့်  
သတင်းသယ်ယူ ၊ ပို့ဆောင်ကူလျက်  
တစ်မူ ဝင့်ကြွား ၊ စွမ်းပကားဖြင့်  
တိုင်းသားပြည်ကျိုးရွယ် သွယ်သယ်ပိုး၏ ...။

**ပြည်ကျိုးရွယ်** ရည် ၊ တူညီလုပ်အား  
ဖြစ်ပွား အန္တရာယ် ၊ အသွယ်သွယ်ကို  
ဖယ်ရှားနိုင်ရေး ၊ ကြပ်မတ်ပေးလျက်  
ဆွေးနွေး ပေါင်းစပ် ၊ မရပ်မနား  
လှုပ်ရှား ဆောင်ရွက် ဂုဏ်မြင့်တက် .....။  
ကယ်ဆယ် ရွယ်ပြု လူ့အသက် .....။  
ပို့ဆောင် ဆက်သွယ် ပြည်ကျိုးရွယ်လျက် .....။

### ■ မွန်း(ကဗျာ)




**ပို့ဆောင်ရေးဝန်ကြီးဌာန**  
သတင်းစကား

www.motc.gov.mm

ထုတ်ဝေသူ ဇော်ထွန်းလွင် (၀၀၄၉၆)	အုပ်ချုပ်ရေးအရာရှိ ဇော်ဝင်းနိုင်	အယ်ဒီတာချုပ် ပင်းသစ္စာလှိုင်	တာဝန်ခံအယ်ဒီတာ မျိုးညွန့်	သတင်းထောက်ချုပ် ကျော်ကျော်	ပုံနှိပ် ဦးထိန်လင်း Fujiko Offset (မြ ၀၁၁၁၁) သုဝဏ္ဏ။
ဒီဇိုင်းတာဝန်ခံ မြင့်ထွန်း	အိုင်တီတာဝန်ခံ ကျော်ဇေယျ	ကွန်ပျူတာစာမီ အေးသန္တာဝင်း	ပြင်ပဆက်သွယ်ရေး ကျော်ဇင်ဦး	စာလုံးလိုဂိုဒီဇိုင်း ပန်းချီအောင်မြင့်	

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

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



# ရောင်ဝါနေသို့ လင်းရမည်

ငါတို့ဝန်ထမ်း  
လုပ်ငန်းကျွမ်းကျင်  
တီထွင်ကြံဆ  
စည်းကမ်းတကျ  
ရိုးကျင့်မြင့်ကြံ့ရှိရမည်။

ငါတို့ဝန်ထမ်း  
လုပ်ငန်းထမ်းဆောင်  
လာဘ်ယူရှောင်ရှား၊  
မောက်မာကာ မတောက်ကြွားဘဲ  
ပြည်သူအလေးထား ပြုရမည်။

ငါတို့ဝန်ထမ်း  
ပြဋ္ဌာန်းဥပဒေ၊ နည်းဥပဒေကို  
ထိန်းသိမ်းလိုက်နာ  
တို့ပြည်မြန်မာ၏  
ကျေးဇူးသစ္စာ သိရမည်။

ငါတို့ဝန်ထမ်း  
ပါတီမဖက်၊ နိုင်ငံအတွက်ဘဲ  
ရည်စူးကာမှန်း  
စည်းလုံးမှု အောင်ပန်းသည်  
တို့ပြည်သာဖို့ ဖြစ်ရမည်။

ငါတို့ဝန်ထမ်း  
အခွန်ထမ်းဘဏ္ဍာ၊ ပြည်သူ့ဘဏ္ဍာကို  
သိက္ခာမြဲမြဲ၊ အဖိတ်အစင်မခံဘဲ  
သယ်ပိုးထမ်းရွက်  
တို့ပြည်အတွက်သာ ဖြစ်ရမည်။

ငါတို့ဝန်ထမ်း  
အများအကျိုးထမ်းရင်း  
ကြိုးစားဖော်ဆောင်  
နိုင်ငံ့ဂုဏ်ရောင်သည်  
ရောင်ဝါနေသို့ လင်းရမည်။

■ ရွှေခန့်(ယစ)



## ၂၀၂၃ ခုနှစ် (၇၆)နှစ်မြောက် ပြည်ထောင်စုနေ့ အမျိုးသားရေးဦးတည်ချက်များ

- ၁။ တိုင်းရင်းသားစည်းလုံးညီညွတ်မှု ထာဝစဉ်တည်တံ့ရေးနှင့် ပြည်ထောင်စုကြီးထာဝရတည်တံ့ခိုင်မြဲအောင် ပြည်တွင်းအင်အားဖြင့် ကြိုးပမ်းတည်ဆောက်ရေး။
- ၂။ ရေရှည်တည်တံ့သော ထာဝရငြိမ်းချမ်းရေးရရှိအောင် တိုင်းရင်းသားလူမျိုးများအားလုံး ပူးပေါင်းပါဝင် ဆောင်ရွက်ရေး။
- ၃။ တိုင်းပြည်သာယာဝပြောရေးနှင့် စားနပ်ရိက္ခာဖူလုံစေရေး အမျိုးသားရေးလုပ်ငန်းစဉ် (၂)ရပ် အောင်မြင်စေရေး ပြည်ထောင်စု စိတ်ဓာတ်ဖြင့် တက်ညီလက်ညီ လက်တွဲဆောင်ရွက်ရေး။
- ၄။ ပြည်နယ်နှင့်တိုင်းဒေသကြီးအားလုံး တစ်ပြေးညီ ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်ရေးနှင့် တစ်မျိုးသားလုံးကျန်းမာကြံ့ခိုင်ပြီး အလုပ်အကိုင် အခွင့်အလမ်းများ တိုးတက်အောင် ဆောင်ရွက်ပေးရေး။
- ၅။ တိုင်းရင်းသား ညီအစ်ကိုမောင်နှမများ၏ ရင်းနှီးချစ်ကြည်မှု၊ စည်းလုံးညီညွတ်မှု၊ စုစည်းလုပ်ဆောင်မှုတို့ဖြင့် စစ်မှန်၍ စည်းကမ်းပြည့်ဝသော ပါတီစုံဦးဆောင်စနစ်ကို ကျင့်သုံးပြီး ဦးဆောင်စနစ်နှင့် ဖက်ဒရယ်စနစ်ကို အခြေခံသည့် ပြည်ထောင်စုကို တည်ဆောက်ရေး။

# အရွယ်အို၏ တမ်းချင်း

လုပ်ငန်းခွင်မှ  
ပင်စင်ယူခါ၊ ခွဲခွာနှုတ်ဆက်  
နေ့ရက်ကြာရှည်၊ လွမ်းမိသည်လေ  
ရီဝေငေးမော၊ တမ်းတစောနှင့်  
သံယောဇဉ်က မပြတ်ဘဲကို ... ။

ရထားလုပ်သား၊ မော်မကြားဘူး  
စွမ်းအားပြည့်တွက်၊ ခံယူချက်နှင့်  
ချွေးစက်ပွင့်ဖြာ၊ ပင်ပမ်းပါစေ  
ခိုင်မာစိတ်ဓာတ်၊ မြတ်သောအလုပ်  
အားထုတ်ကြိုးပမ်း၊ တဝမ်းပြည်ရွာ  
သွားလာစုန်ဆန်၊ ဥဩသံကို  
လွင့်ပျံ့ကြားသိ၊ ဝမ်းသာမိပေါ့  
ပီတိစားရင်းအားဖြစ်နေ...။

စက်ခေါင်းနှင့်တွဲ၊ အမြဲကြိုခိုင်  
မယိုင်သံလမ်း၊ လန်းဆန်းဘူတာ  
မှန်စွာအချက်ပြ၊ ညီညွတ်ကြပြီး  
ခရီးသည်နှင့်ကုန်၊ လုံခြုံသယ်ပို့  
ချွေးစို့ရထား၊ နေမနားဘူး  
ပြေးလွှားနှစ်ပေါင်းကြာပြီလေ...။

မြန်မာ့ရထား၊ ပြည်သူ့အားဖြစ်  
နှစ်တစ်ရာလေးဆယ့်ငါးတိုင်ခဲ့ပြီ...။

ရှေ့ဆက်မည့်လမ်း  
ကြမ်းတမ်းမတွေ့၊ ချောမွေ့ပါစေ... ။  
ကျွမ်းကျင်လုပ်သား၊ မျိုးဆက်များနှင့်  
ရထားအလှပပါစေ... ။

ကမ္ဘာနှင့်ယှဉ်  
ရင်ဘောင်တန်းလျက်၊ တိုးတက်ပါစေ... ။

အရွယ်အိုလျှင်၊ ဆုပန်ဆင်ပေါ့  
ဖြူစင်ဟစ်ကြွေး၊ မေတ္တာတေးနှင့်  
ငြိမ်းအေးတိုးတက်မြန်မာပြည်... ။  
စွမ်းအားဖြိုးလျက်ကမ္ဘာတည်... ။

## ■ ရဲရင့်သန်း (အင်းစိန်)





# စိတ်ဓာတ်တူညီ

# ရှေ့ဆို့ချီ

(၇၆)နှစ်မြောက်ပြည်ထောင်စုနေ့ဂုဏ်ပြုအောင်းပါး

■ ဒီတာရဲဝင်းဗေ



“ သမဂ္ဂိန် တပေါ သုခေါ” ဟူသော ဗုဒ္ဓမြတ်စွာဘုရားဟော ဖော်ညွှန်ပြဆိုဆုံးမသည့် တရားတော်နှင့်အညီ ပြည်ထောင်စုနိုင်ငံ တော်တစ်ခုအဖြစ် ညီညွတ်စွာပေါင်းစည်းနေထိုင်ခြင်းဖြင့် ကမ္ဘာ့ အလယ်တွင်တင့်တယ်ထည်ဝါစွာ ရပ်တည်နေနိုင်ခြင်းသည် မြန်မာ နိုင်ငံ၏ အဓိကအသက်သွေးကြောပင်ဖြစ်ပါ၏။ မြန်မာနိုင်ငံသည် ကချင်၊ ကယား၊ ကရင်၊ ချင်း၊ ဗမာ၊ မွန်၊ ရခိုင်၊ ရှမ်းအစရှိသည့်တိုင်း ရင်းသားလူမျိုးပေါင်းစုံတို့ နေထိုင်ရာ နိုင်ငံတစ်နိုင်ငံဖြစ်သည်။ တိုင်းရင်းသားလူမျိုးများသည် မြန်မာနိုင်ငံတစ်ဝှမ်းမည်သည့်ဒေသ တွင်နေထိုင်စေကာမူ အမိနိုင်ငံတော်ကြီးကို ချစ်မြတ်နိုးသည့်စိတ် ဖြင့်နိုင်ငံအကျိုးကို လက်တွဲညီညီ သယ်ပိုးထမ်းဆောင်ကာ “စည်း လုံးခြင်းသည် အင်အား” ဆိုသည့် သဘောတရားကိုကောင်းစွာနား လည်သဘောပေါက်ကြပြီးဥမကွဲ၊ သိုက်မပျက်စည်းလုံးညီညွတ်စွာ ဖြင့် လွန်ခဲ့သောနှစ်ပေါင်းတစ်ထောင်ခန့်မှစ၍ ကိုယ့်ထီး၊ ကိုယ့်နန်း၊ ကိုယ့်ကြွနန်းနှင့်အေးချမ်းစွာ နေထိုင်လာခဲ့ကြပေသည်။

မြန်မာနိုင်ငံသည် သဘာဝသယံဇာတပေါကြွယ်ဝသော နိုင်ငံ တစ်နိုင်ငံဖြစ်ပေသည်။ မြေမျက်နှာသွင်ပြင်ကို ကြည့်လျှင်လည်း တောင်ပေါ်မြေပြန့်၊ မြစ်ချောင်းအင်းအိုင်၊ မြေသယံဇာတ၊ ရေသယံ ဇာတများ ပြည့်စုံကြွယ်ဝလှပြီး မျှတသောရာသီဥတုရှိခြင်း၊ သစ်ပင် သစ်တောများရှိခြင်း၊ ဆန်ရေစပါး ပေါကြွယ်ဝ၍တွင်းထွက်ကျောက် မျက်ရတနာ၊ ရေနံ၊ သဘောဝဓာတ်ငွေ့ထွက်ရှိခြင်း စသည်ဖြင့် အဖက်ဖက်မှပြည့်စုံလှ၍ ကိုလိုနီနယ်ချဲ့တို့က အထူးပင်မျက်စိကျခဲ့ ကြသည်။ ထို့ကြောင့် ၁၉ရာစုနှစ်တွင် နယ်ချဲ့ဗြိတိသျှတို့သည် မြန်မာနိုင်ငံကို (၁၈၂၄) ခုနှစ်တွင်ပထမအကြိမ်၊ (၁၈၅၂)ခုနှစ်တွင်

ဒုတိယအကြိမ်၊ (၁၈၈၅) ခုနှစ်တွင်တတိယအကြိမ် ကျူးကျော်စစ် (၃)ကြိမ်ဆင်နွှဲကာ တစ်တိုင်းပြည်လုံးကို သိမ်းပိုက်ခဲ့သဖြင့် လွတ်လပ်ရေးနှင့် အချုပ်အခြာအာဏာကို လက်လွှတ်ဆုံးရှုံးခဲ့ရပြီး သူ့ကျွန်ဘဝသို့ကျရောက်ခဲ့ရပေသည်။

ထိုအချိန်မှစ၍ ကိုလိုနီနယ်ချဲ့တို့သည် မျိုးချစ်စိတ်ဓာတ် ပျက်ပြားစေရန် သွေးထိုးလှုံ့ဆော်မှု အမျိုးမျိုးဖြင့် တစ်ဦးနှင့်တစ်ဦး ထင်ယောင်ထင်မှားဖြစ်စေရန် ဉာဏ်ဆင်ခြင်၊ အိမ်ကြက်ချင်းအိုးမဲ သတ်ခြင်း၊ သွေးစည်းညီညွတ်မှုပျက်ပြားစေရန် မဟုတ်မမှန်လုပ် ကြံဝါဒဖြန့်ခြင်းစသည့် ယုတ်မာသောနည်းလမ်းအမျိုးမျိုးကိုသုံးကာ သွေးခွဲအုပ်ချုပ်ခဲ့ကြလေသည်။ မည်သို့ပင် သွေးခွဲမှုများကြုံတွေ့ခဲ့ စေကာမူ ပြည်ထောင်စုဖွားတိုင်းရင်းသားတို့သည် တောင်ပေါ် မြေပြန့်နေရာအနှံ့တွင် ရရာလက်နက်စွဲကိုင်ကာ နယ်ချဲ့တို့အား သူ့ကျွန်မခံလိုသောစိတ်ဓာတ်ဖြင့် တွန်းလှန်တိုက်ခိုက်ခဲ့ကြလေ သည်။ ရှမ်းပြည်နယ်တွင် လင်းပင်မင်းသားခေါင်းဆောင်သော ရှမ်းစော်ဘွားနှင့် တိုင်းရင်းသားများ၊ ကချင်ပြည်နယ်တွင် ဗိုလ်နန်း ဦးဝင်းနှင့် ဗိုလ်ဖိုးစော၊ ချင်းတောင်တန်းမှ ကြွမ်ဘီနှင့်ရွှေဂျိုးဖြူမင်း သား၊ ကယားပြည်နယ်တွင် စောလဖော်၊ တောင်တွင်းကြီးနယ်တွင် ဗိုလ်မင်းရောင်၊ အင်းဝတွင် ထိပ်တင်စောရန်နိုင်နှင့် စောရန်ပိုင်၊ ဆင်ဖြူကျွန်းတွင် ဗိုလ်ဥတ္တမ၊ ပုဂံနယ်တွင် ဗိုလ်ချို၊ ပုပ္ပိုးနယ်တွင် ဗိုလ်နက်ကျော်စသည့် တိုင်းရင်းသားခေါင်းဆောင်များက စည်းလုံး ညီညွတ်စွာဖြင့် နယ်ချဲ့တို့အား တွန်းလှန်တိုက်ခိုက်ခဲ့ကြလေသည်။ သို့သော် လက်နက်အင်အားမယှဉ်သာ၍ အောင်ပွဲနှင့်ဝေးခဲ့ကြရ လေသည်။

စိတ်ဓာတ်ညီညွတ်စွာ ဇွဲ၊ လုံ့လ၊  
ဝီရိယတို့ဖြင့်အသက်၊ သွေး၊ ချွေးပေါင်း  
များစွာ ရင်းနှီးပြီး နှစ်ပေါင်းတစ်ရာကျော်  
တိုက်ပွဲဝင်ကာ လွတ်လပ်ရေးပန်းတိုင်ဆီသို့  
အရောက်လှမ်းနိုင်ခဲ့ခြင်းမှာ  
စိတ်ဓာတ်ညီညွတ်သူတို့၏ အောင်ပွဲ...

မည်သို့ပင်ဖြစ်စေ ရင်တွင်းကိန်းအောင်းနေသော မြန်မာတို့၏ မျိုးချစ်စိတ်ဓာတ်သည် (၁၉၀၆)ခုနှစ်တွင် ဗုဒ္ဓဘာသာကလျာဏ ယုဝ(ဝိုင်အမ်ဘီအေ)အသင်းကြီးအဖြစ် ပြန်လည်ထွန်းတောက် လာခဲ့သည်။ ထို့နောက် (၁၉၂၀)ခုနှစ်တွင် ဝိုင်အမ်ဘီအေအသင်း ကြီး၏အမည်ကို (General Council of Burmese Association) (ဂျီစီဘီအေ) မြန်မာအသင်းချုပ်ကြီးဟု ပြောင်းလဲဖွဲ့စည်းကာ ဝံသာနုစိတ်ဓာတ်များဖြင့် တိုင်းရင်းသားပြည်သူများသည် နယ်ချဲ့ တို့အား အဘက်ဘက်မှ ထိုးနှက်တိုက်ခိုက်ခဲ့ကြလေသည်။

(၁၉၂၀) ခုနှစ်တွင် ပထမကျောင်းသားသပိတ်၊ (၁၉၃၀)ခုနှစ် တွင်တောင်သူလယ်သမားအရေးတော်ပုံ၊ ဒို့ဗမာအစည်းအရုံးနှင့် ဝံသာနုလှုပ်ရှားမှု၊ (၁၃၀၀)ပြည့်ရေခံမြေအရေးတော်ပုံ၊ အလုပ် သမားအရေးတော်ပုံ၊ ကျောင်းသားအရေးတော်ပုံ အစရှိသည့် လှုပ်ရှားမှုများ ဆက်တိုက်ပေါ်ပေါက်လာကာ နယ်ချဲ့ဆန့်ကျင်ရေး လှုပ်ရှားမှုများကို တိုးမြှင့်လုပ်ဆောင်လာခဲ့ပြီး ဗိုလ်ချုပ်အောင်ဆန်း သည်ရဲဘော်သုံးကျိပ်နှင့်အတူ ရှေ့တန်းမှ ဦးဆောင်ပါဝင်ခဲ့သည်။ မြန်မာလွတ်လပ်ရေးအတွက် ဆောင်ရွက်ရာတွင် တောင်တန်း၊ ပြည်မ မခွဲခြားပဲ တစ်ပေါင်းတစ်စည်းထဲ လွတ်လပ်ရေးရရှိရန် ပင်လုံစာချုပ်ကို ဗိုလ်ချုပ်အောင်ဆန်းဦးဆောင်သော မြန်မာတိုင်း ရင်းသားကိုယ်စားလှယ်ကြီးများက (၁၉၄၇) ခုနှစ် ဖေဖော်ဝါရီလ (၉)ရက်မှ (၁၂)ရက်နေ့အထိ ပင်လုံမြို့တွင် ပင်လုံညီလာခံကို ကျင်းပခဲ့ပြီး (၁၉၄၇) ခုနှစ် ဖေဖော်ဝါရီလ(၁၂)ရက်နေ့တွင် တိုင်းရင်းသားခေါင်းဆောင် (၂၃) ဦးတို့က ပင်လုံစာချုပ်ကိုလက် မှတ်ရေးထိုးချုပ်ဆိုခဲ့ကြသည်။ အဆိုပါ ပင်လုံစာချုပ်သည်နယ်ချဲ့ ဆန့်ကျင်ရေး၊ အမျိုးသားလွတ်မြောက်ရေးအတွက် လွတ်လပ်ရေး ကြိုးပမ်းမှုများတွင် အခြေခံအုပ်မြစ်ဖြစ်သည်။ ပင်လုံစာချုပ်ချုပ်ဆို ခဲ့သည့် (၁၉၄၇) ခုနှစ် ဖေဖော်ဝါရီလ(၁၂)ရက်နေ့ကို မြန်မာနိုင်ငံ ၏သမိုင်းဝင် နေ့ထူးနေ့မြတ်ဖြစ်သော “ပြည်ထောင်စုနေ့” ဟု သဘောတူ သတ်မှတ်ခဲ့ကြသည်။

မည်သို့ပင်ဆိုစေ စိတ်ဓာတ်ညီညွတ်စွာ ဇွဲ၊ လုံ့လ၊ ဝီရိယတို့ဖြင့် အသက်၊ သွေး၊ ချွေးပေါင်းများစွာ ရင်းနှီးပြီး နှစ်ပေါင်းတစ်ရာကျော် တိုက်ပွဲဝင်ကာ လွတ်လပ်ရေးပန်းတိုင်ဆီသို့ အရောက်လှမ်းနိုင်ခဲ့

ခြင်းမှာ စိတ်ဓာတ်ညီညွတ်သူတို့၏ အောင်ပွဲဆိုသည်က မုချကေန် အမှန်ပင်ဖြစ်သည်။

ကမ္ဘာတစ်ခွင်သို့ လှမ်းမျှော်ကြည့်ပါလျှင် ကိုလိုနီဘဝမှလွတ် မြောက်ခဲ့သောနိုင်ငံအများစုမှာ အစိတ်စိတ်၊ အမွှာမွှာ ကွဲထွက်ခဲ့ ရသည်ကိုတွေ့ရမည်ဖြစ်သည်။ အိန္ဒိယနိုင်ငံကြီးမှသည် အိန္ဒိယ၊ ပါကစ္စတန်၊ ဘင်္ဂလားဒေ့ရှ်၊ ကိုရီးယားနိုင်ငံမှသည် တောင်ကိုရီးယား နှင့်မြောက်ကိုရီးယားစသည်ဖြင့် ကွဲထွက်ခဲ့ပါသည်။ သို့သော်ကျွန်ုပ် တို့ပြည်ထောင်စုမြန်မာနိုင်ငံတော်ကြီးမှာမူ တိုင်းရင်းသားခေါင်း ဆောင်ကြီးများ၏ စိတ်ဓာတ်တူညီပြီး သွေးစည်းညီညွတ်စွာအမျှော် အမြင်ကြီးမားခြင်းတို့၏ အကျိုးကျေးဇူးများကြောင့်သာပြည်ထောင် စုမြန်မာနိုင်ငံအဖြစ် ကမ္ဘာ့အလယ်ထည်ဝါစွာ ရပ်တည်နေနိုင်ခြင်း ဖြစ်ပေသည်။

မျက်မှောက်ကာလတွင်လည်း ပြိုကွဲသွားသော ပြည်ထောင်စု နိုင်ငံအချို့တွင် သွေးချောင်းစည်းတိုက်ပွဲများဖြင့်ကြီးမားသောဆုံးရှုံး ခြင်းများရင်ဆိုင်ရကာ ဒုက္ခပင်လယ်ဝေအောင် ခံစားနေကြရသည်။ ဤသည်မှာ ပြည်ပမှသွေးထိုးမှုများကိုနားယောင်ပြီး အချင်းချင်း သွေးစည်းညီညွတ်မှုများ ပျက်ပြားကာ စိတ်ဝမ်းကွဲမှုများကြောင့်ပင် ဖြစ်ပေသည်။ (၇၅) နှစ်မြောက် စိန်ရတုပြည်ထောင်စုနေ့ ဂုဏ်ပြု အခမ်းအနားတွင် နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီ ဥက္ကဋ္ဌ နိုင်ငံ တော်ဝန်ကြီးချုပ် ဗိုလ်ချုပ်မှူးကြီး သတိုးမဟာသရေစည်သူ သတိုးသီရိ သုဗ္ဗ မင်းအောင်လှိုင်မှ မိန့်ခွန်းပြောကြားခဲ့ရာတွင် “ပြည်ထောင်စု စိတ်ဓာတ်ဆိုတာ ပြည်ထောင်စုကြီးတစ်ခုလုံးကို တစ်မိသားစု တည်း၊ တစ်အိုးတစ်အိမ်တည်းလို့ စွဲမြဲစွာလက်ခံ မှတ်ယူထားတဲ့ သဘောထားခံယူချက်ပဲဖြစ်ပါတယ်။ တိုင်းရင်းသားအားလုံးဟာ ဆွေမျိုးသားချင်း ညီအကိုမောင်နှမများဖြစ်တယ်လို့ ခံယူတဲ့စိတ် ဓာတ်၊ တစ်မြေတည်းနေတစ်ရေတည်းသောက်ကြသူများဖြစ်တယ် လို့ ခံယူတဲ့စိတ်ဓာတ်၊ တစ်ဦးအရေးကြုံရင် တစ်ဦးက မပစ်ပယ်ဘဲ တစ်လုံးတစ်စည်းတည်း ပူးပေါင်းရင်ဆိုင်ဖြေရှင်းလိုတဲ့ စိတ်ဓာတ်၊ အရေးကြီးရင်သွေးစည်းရမယ်လို့ ခံယူထားတဲ့စိတ်ဓာတ် တောင် ပေါ်မြေပြန့် မခွဲခြားဘဲ အေးအတူပူအမျှ တစ်သွေးတည်း တစ်သား တည်းရှိတယ်လို့ ခံယူတဲ့စိတ်ဓာတ်တွေကို ပေါင်းရုံးစုစည်းပြီး ခေါ် ဆိုတာဖြစ်တယ်” လို့မိန့်မှာခဲ့ပေသည်။

အချုပ်အားဖြင့်ဆိုရသော်...  
ပြည်ထောင်စုမပြိုကွဲရေး၊  
တိုင်းရင်းသားစည်းလုံးညီညွတ်မှုမပြိုကွဲရေး၊  
အချုပ်အခြာအာဏာ တည်တံ့ခိုင်မြဲရေး၊  
ဟူသော ဒို့တာဝန်အရေးသုံးပါးကို ကြီး/ငယ် မဟူ ကျား/မ မရွေး ထာဝရဦးထိပ်ပန်ဆင်ပြီး ပြည်ထောင်စုမြန်မာနိုင်ငံတော် အတွင်း အတူတကွလက်တွဲနေထိုင်သွားကြပါစေကြောင်း ဆန္ဒပြု လျက် မကြာမီကျရောက်လာမည့် (၇၆) နှစ်မြောက်ပြည်ထောင်စုနေ့ ကို ဂုဏ်ပြုကြိုဆိုရေးသားလိုက်ရပါသည်။ **ဒီတာရဲဝေ**

# နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီ ဥက္ကဋ္ဌ နိုင်ငံတော်ဝန်ကြီးချုပ် ဗိုလ်ချုပ်မှူးကြီးမင်းအောင်လှိုင်

## နာဂရိုးရာနှစ်သစ်ကူးပွဲတော်အခမ်းအနားသို့ တက်ရောက်ချီးမြှင့်

တည်ငြိမ်အေးချမ်းပြီးဖြစ်သည့် နာဂဒေသကို ယခုထက်ပိုမိုတည်ငြိမ်အေးချမ်းအောင်  
နာဂဒေသတွင်ရှိသည့် တိုင်းရင်းသားအားလုံး ကြိုးပမ်းဆောင်ရွက်သွားကြစေလို



မြောက်တိုင်းစစ်ဌာနချုပ် တိုင်းမှူး ဗိုလ်ချုပ်  
သန်းထိုက်၊ နာဂကိုယ်ပိုင်အုပ်ချုပ်ခွင့်ရဒေသ  
စီမံအုပ်ချုပ်ရေးအဖွဲ့ ဥက္ကဋ္ဌ ဦးထွန်းထွန်းဝင်း  
နှင့်အဖွဲ့ဝင်များ၊ နာဂတိုင်းရင်းသားမျိုးနွယ်  
စုများက ရိုးရာအကအလှများဖြင့် လှိုက်လှဲ  
နွေးထွေးစွာ ခရီးဦးကြိုနှုတ်ဆက်ကြသည်။

ထို့နောက် နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေး  
ကောင်စီ ဥက္ကဋ္ဌ နိုင်ငံတော်ဝန်ကြီးချုပ်နှင့်  
အဖွဲ့ဝင်များသည် နာဂရိုးရာနှစ်သစ်ကူးပွဲ  
တော်အခမ်းအနားကျင်းပမည့် လဟယ်မြို့  
ရိုးရာကွင်းသို့ ရောက်ရှိနေရာယူကြသည်။

တက်ရောက်

အဆိုပါ နာဂရိုးရာနှစ်သစ်ကူးပွဲတော်  
အခမ်းအနားသို့ နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေး

နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေး  
ကောင်စီ ဥက္ကဋ္ဌ  
နိုင်ငံတော်ဝန်ကြီးချုပ်  
ဗိုလ်ချုပ်မှူးကြီး  
မင်းအောင်လှိုင်  
နာဂရိုးရာနှစ်သစ်ကူးပွဲတော်  
အခမ်းအနားတွင်  
ဂုဏ်ပြုအမှာစကား  
ပြောကြားစဉ်



နာဂရိုးရာ နှစ်သစ်ကူးပွဲတော် အခမ်း  
အနားကို ၂၀၂၃ ခုနှစ် ဇန်နဝါရီ ၁၅ ရက်နေ့  
မွန်းလွဲပိုင်းတွင် နာဂကိုယ်ပိုင် အုပ်ချုပ်ခွင့်ရ  
ဒေသလဟယ်မြို့၌ ကျင်းပပြုလုပ်ရာ နိုင်ငံ  
တော်စီမံ အုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီ ဥက္ကဋ္ဌ  
နိုင်ငံတော်ဝန်ကြီးချုပ် ဗိုလ်ချုပ်မှူးကြီး

မင်းအောင်လှိုင် တက်ရောက်ချီးမြှင့်သည်။  
ခရီးဦးကြို နှုတ်ဆက်  
ဦးစွာ နိုင်ငံတော် စီမံအုပ်ချုပ်ရေး  
ကောင်စီဥက္ကဋ္ဌ နိုင်ငံတော်ဝန်ကြီးချုပ်နှင့်  
အဖွဲ့ဝင်များသည် အခမ်းအနားကျင်းပမည့်  
လဟယ်မြို့သို့ရောက်ရှိကြရာ အနောက်

ကောင်စီဥက္ကဋ္ဌ နိုင်ငံတော်ဝန်ကြီးချုပ်နှင့်  
အတူ ကောင်စီတွဲဖက် အတွင်းရေးမှူး  
ဒုတိယဗိုလ်ချုပ်ကြီး ရဲဝင်းဦး၊ ကောင်စီဝင်  
ဗိုလ်ချုပ်ကြီးမြထွန်းဦး၊ Jeng Phang နော်  
တောင်၊ ပြည်ထောင်စုဝန်ကြီး ဦးဝင်းရှိန်၊  
ဦးလှမိုး၊ ဦးသောင်းဟန်၊ ဒေါက်တာညွန့်ဖေ



နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီဥက္ကဋ္ဌ နိုင်ငံတော်ဝန်ကြီးချုပ် ဗိုလ်ချုပ်မှူးကြီးမင်းအောင်လှိုင်နှင့် တာဝန်ရှိသူများ နှာဂတိုင်းရင်းသား တိုင်းရင်းသားများ၏ မျိုးနွယ်စုအကများဖြင့် ကပြဖျော်ဖြေမှုကို ကြည့်ရှုအားပေးစဉ်

ဒေါက်တာ သက်ခိုင်ဝင်း၊ စစ်ကိုင်းတိုင်း ဒေသကြီး ဝန်ကြီးချုပ် ဦးမြတ်ကျော်၊ နှာဂ ကိုယ်ပိုင်အုပ်ချုပ်ခွင့်ရဒေသ စီမံအုပ်ချုပ် ရေးအဖွဲ့ဥက္ကဋ္ဌ ဦးထွန်းထွန်းဝင်း၊ ကာကွယ် ရေးဦးစီးချုပ်ရုံးမှ တပ်မတော်အရာရှိကြီး များ၊ အနောက်မြောက် တိုင်းစစ်ဌာနချုပ် တိုင်းမှူး၊ နှာဂရိုးရာ စာပေနှင့် ယဉ်ကျေးမှု ကော်မတီ(ဗဟို) နှာယက ဦးမောင်ဉာဏ် နှင့်အဖွဲ့ဝင်များ၊ မြို့မိမြို့ဖများ၊ နှာဂမျိုးနွယ်စု တိုင်းရင်းသားရိုးရာ အကအဖွဲ့များ၊ နှာဂ တိုင်းရင်းသား၊ တိုင်းရင်းသူများတက် ရောက်ကြသည်။

နှာဂရိုးရာ နှစ်သစ်ကူးပွဲတော်အခမ်း အနားကို စတင်ကျင်းပပြုလုပ်ရာ အစီအစဉ်

အရ နိုင်ငံတော် စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီ ဥက္ကဋ္ဌ နိုင်ငံတော်ဝန်ကြီးချုပ်က ဂုဏ်ပြု အမှာစကားပြောကြားရာတွင် ၂၀၂၃ ခုနှစ်၊ နှာဂရိုးရာနှစ်သစ်ကူးပွဲတော်သို့ ယခုကဲ့သို့ ကိုယ်တိုင်တက်ရောက်ခွင့်ရသည့် အတွက် လွန်စွာဝမ်းမြောက်ဂုဏ်ယူကြောင်းကို ဦးစွာ ပြောကြားလိုပါကြောင်း၊ မင်္ဂလာရှိလှသည့် နှာဂလူမျိုးတို့၏ နှစ်သစ်ကူးပွဲတော်၌ နှာဂ ဒေသအတွင်း မှီတင်းနေထိုင်ကြသော တိုင်းရင်းသားလူမျိုးများနှင့် မိမိတို့ပြည် ထောင်စုသမ္မတ မြန်မာနိုင်ငံတစ်ဝန်းလုံး၌ မှီတင်းနေထိုင်ကြသည့် ပြည်ထောင်စုဖွား တိုင်းရင်းသားများအားလုံးကောင်းကျိုးချမ်း သာမင်္ဂလာအပေါင်းနှင့် ပြည့်စုံကြပါစေရန်

ဆုမွန်ကောင်းတောင်းပါကြောင်း။  
မြန်မာနိုင်ငံအတွင်း နေထိုင်ကြသည့် တိုင်းရင်းသားလူမျိုးများသည် ယဉ်ကျေးမှု ဓလေ့ထုံးတမ်းများ မတူကွဲပြားကြသော် လည်း တိုင်းရင်းသားလူမျိုးများ အားလုံး မိသားစုစိတ်ဓာတ်မွှေးမြှုပ်ပြီး တစ်ဦးအပေါ် တစ်ဦးတန်ဖိုးထားပြီး လေးစားမှုဖြင့်အတူ တကွနေထိုင်ခဲ့ကြပါကြောင်း၊ မွေးဖွားရာ ဇာတိ၊ နေထိုင်ရာအရပ်ဒေသ၊ ပြောဆိုသုံး နှုန်းသည့် စာပေ၊ စကား၊ ကိုးကွယ်ယုံကြည် သည့်ဘာသာ၊ လိုက်နာကျင့်သုံးသည့်ဓလေ့ ထုံးတမ်းအစဉ်အလာများ မည်ကဲ့သို့ပင် ကွဲပြားစေကာမူ တစ်မြေတည်းနေတစ်ရေ တည်းသောက် အေးအတူပူအမျှ စည်းလုံး ညီညွတ်စွာဖြင့် ဆွေမျိုးသားချင်း ညီအစ်ကို မောင်နှမများပမာ လက်တွဲနေထိုင်ခဲ့ကြပါ ကြောင်း၊ နှာဂလူမျိုးဆိုသည်မှာလည်း နှာဂ တိုင်းရင်းသားတို့၏ မျိုးနွယ်စုတစ်ခုချင်းစီ တို့၏လူမျိုး၊ ဇာတိ၊ ဘာသာ အယူဝါဒ၊ ယုံကြည်ကိုးကွယ်မှုတို့နှင့် မသက်ဆိုင်ဘဲ အားလုံးသော နှာဂမျိုးနွယ်များ မျိုးနွယ်စု များ၊ မိသားစုအနွယ်တူများ အားလုံးကို ပေါင်းစည်းဆိုလိုခြင်းပင် ဖြစ်ပါကြောင်း။

လက်ဆင့်ကမ်း ထိန်းသိမ်းစောင့်ရှောက် မြန်မာနိုင်ငံအတွင်း နေထိုင်ကြသည့် နှာဂတိုင်းရင်းသားများနှင့် အနယ်နယ် အရပ်ရပ်ရှိ တိုင်းရင်းသား ညီအစ်ကိုမောင် နှမများအားလုံးအနေဖြင့် စည်းလုံးညီညွတ်



နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီဥက္ကဋ္ဌ နိုင်ငံတော်ဝန်ကြီးချုပ် ဗိုလ်ချုပ်မှူးကြီး မင်းအောင်လှိုင် အားကစားပစ္စည်းများပေးအပ်ရာ တာဝန်ရှိသူတစ်ဦးက လက်ခံရယူစဉ်



နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီဥက္ကဋ္ဌ နိုင်ငံတော်ဝန်ကြီးချုပ် ဗိုလ်ချုပ်မှူးကြီး မင်းအောင်လှိုင် နာဂရီးရာတိုင်းရင်းသားအကာအဖွဲ့များအား ဂုဏ်ပြုဆုငွေများ ပေးအပ် ချီးမြှင့်စဉ်

ခြင်းများနှင့်အတူ ရိုးရာယဉ်ကျေးမှုဓလေ့ ထုံးတမ်းအစဉ်အလာများကို သားစဉ်မြေး ဆက်လက်ဆင့်ကမ်း ထိန်းသိမ်းစောင့်ရှောက်သွားကြရမည်ဖြစ်ပါကြောင်း လူနေမှုဘဝများ ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်လာသည်နှင့်အမျှ တိုင်းရင်းသားလူမျိုးများ၏ယဉ်ကျေးမှုရိုးရာ ဓလေ့ထုံးတမ်းစဉ်လာများ တိမ်ကောပပျောက်မှုမရှိအောင် အလေးထားထိန်းသိမ်းစောင့်ရှောက်ကြရန် တိုက်တွန်းလိုပါကြောင်း။

မိမိတို့ အစိုးရအဖွဲ့အနေဖြင့် နိုင်ငံ့တာဝန်အရပ်ရပ်ကို ဖွဲ့စည်းပုံအခြေခံဥပဒေနှင့်အညီ ထိန်းသိမ်းဆောင်ရွက်လျက်ရှိပြီး နိုင်ငံတော် စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီ၏ အခြေခံမူများဖြစ်သည့် ရှေ့လုပ်ငန်းစဉ်(၅) ရပ်နှင့် နိုင်ငံရေး၊ စီးပွားရေး၊ လူမှုရေး ဦးတည်ချက်(၉)ရပ်တို့ကိုချမှတ်လျက် နိုင်ငံတော်တည်ငြိမ်အေးချမ်းရေး၊ ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်ရေးနှင့် တိုင်းရင်းသားပြည်သူများ၏ လူမှုစီးပွားဘဝများ တိုးတက်ဖွံ့ဖြိုးရေးကို ကိုယ်စွမ်း၊ ဉာဏ်စွမ်းရှိသရွေ့ ကြိုးပမ်းဆောင်ရွက်လျက်ရှိပါကြောင်း။

လက်တွဲပူးပေါင်းဆောင်ရွက်

ပြည်ထောင်စုကြီးတစ်ခုလုံး ဟန်ချက်ညီညီ ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်ရန်အတွက်ဆိုပါက နိုင်ငံတော်တစ်ဝန်းလုံး တည်ငြိမ်အေးချမ်းမှုရှိရန် လိုအပ်မည်ဖြစ်ပါကြောင်း၊ အမျိုး

သားပြန်လည်သင့်မြတ်ရေးနှင့်ပြည်ထောင်စုကြီးတစ်ခုလုံး တည်ငြိမ်အေးချမ်းရေးလုပ်ငန်းစဉ်ကို နိုင်ငံတော်အစိုးရအနေဖြင့်ကြိုးပမ်းဆောင်ရွက်နေမှုအပေါ်၌ ပြည်သူများအနေဖြင့်လည်း မိမိတို့ကျရာအခန်းကဏ္ဍမှ အစိုးရအဖွဲ့နှင့်အတူ လက်တွဲပူးပေါင်းဆောင်ရွက်သွားကြရန်လိုအပ်ကြောင်း၊ တည်ငြိမ်အေးချမ်းပြီးဖြစ်သည့် နာဂဒေသကို ယခုထက် ပိုမိုတည်ငြိမ်အေးချမ်းအောင် နာဂဒေသတွင်ရှိသည့်တိုင်းရင်းသားအားလုံး ကြိုးပမ်း ဆောင်ရွက်သွားကြစေလိုကြောင်း။ တက်ညီလက်ညီ ဝန်းဝန်းဆောင်ရွက် တောင်ပေါ်ဒေသတစ်ခုဖြစ်သည့် နာဂ

ကိုယ်ပိုင်အုပ်ချုပ်ခွင့်ရဒေသ၏ ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်မှုကို အရှိန်အဟုန်မြှင့်ဆောင်ရွက်ရာတွင်လည်း မိမိတို့ ပြည်ထောင်စုအစိုးရ စစ်ကိုင်းတိုင်းဒေသကြီး အစိုးရအဖွဲ့နှင့် နာဂကိုယ်ပိုင်အုပ်ချုပ်ခွင့်ရဒေသ စီမံအုပ်ချုပ်ရေးအဖွဲ့တို့နှင့်အတူ တိုင်းရင်းသားပြည်သူလူထုများက တက်ညီလက်ညီ ဝန်းဝန်းဆောင်ရွက်ကြရမည် ဖြစ်ပါကြောင်း၊ ထိုကဲ့သို့ ဆောင်ရွက်ရာတွင်လည်း တစ်ဦးချင်းစီ တာဝန်ယူတတ်သည့် စိတ်ဓာတ်များ မွေးမြူပြီး စေတနာအပြည့်ဖြင့် ဆောင်ရွက်ကြရန်လည်း လိုအပ်ပါကြောင်း၊ အုပ်ချုပ်ရေး၊ ပညာရေး၊ ကျန်းမာရေးစသည့်ကဏ္ဍများ၌လည်း ဘက်စုံဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်ရန်အတွက် လာရောက်တာဝန် ထမ်းဆောင်ကြသည့် ဌာနဆိုင်ရာဝန်ထမ်းများအနေဖြင့်လည်း စေတနာ၊ မေတ္တာအပြည့်ဖြင့် တိုင်းရင်းသားညီအစ်ကိုမောင်နှမများလူမှုစီးပွားဘဝ ဘက်စုံဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်အောင် ဆောင်ရွက်ပေးကြရမည် ဖြစ်ပါကြောင်း။

နိုင်ငံတော် စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီအနေဖြင့်ကိုဗစ်-၁၉ ရောဂါကြောင့်ထိခိုက်ကျဆင်းခဲ့သည့် ပြည်သူလူထု၏ လူမှုစီးပွားဘဝနှင့် နိုင်ငံတော်၏စီးပွားရေးအခြေအနေကိုပြန်လည်မြှင့်တင်နိုင်ရန်အတွက် နိုင်ငံ့စီးပွားမြှင့်တင်ရေးရန်ပုံငွေမှ နာဂကိုယ်ပိုင်အုပ်ချုပ်ခွင့်ရဒေသအတွက် ငွေကျပ် ၅



နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီဥက္ကဋ္ဌ နိုင်ငံတော်ဝန်ကြီးချုပ် ဗိုလ်ချုပ်မှူးကြီး မင်းအောင်လှိုင်နှင့် တာဝန်ရှိသူများ နာဂရီးရာခြေခန်းများအတွင်း လှည့်လည်ကြည့်ရှုစဉ်

ဘီလီယံ မတည်ထောက်ပံ့ပေးမှုများအပေါ် စိုက်ပျိုးရေး၊ မွေးမြူရေးလုပ်ငန်းများနှင့် ပြည်သူ့လူထု၏လူမှုဘဝဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်ရေး လုပ်ငန်းများတွင် အကျိုးရှိရှိအောင်မြင်အောင်အကောင်အထည်ဖော် ဆောင်ရွက်သွားကြရမည် ဖြစ်ပါကြောင်း။

**ကြိုးပမ်းအားထုတ်မှုကို အသိအမှတ်ပြု**  
နာဂကိုယ်ပိုင်အုပ်ချုပ်ခွင့်ရဒေသ မြို့နယ်များ၏ လမ်းပန်းဆက်သွယ်ရေးသည် ယခင်ကထက် ပိုမိုကောင်းမွန်ပြီး မြို့ရွာများ ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်နေကြောင်း သိရှိရသည့်အတွက် သက်ဆိုင်ရာဌာနများ၏ ကြိုးပမ်းအားထုတ်မှုကို အသိအမှတ်ပြုဂုဏ်ပြုပါကြောင်း၊ မိမိတို့အစိုးရအဖွဲ့အနေဖြင့် နာဂဒေသ၏ လမ်းပန်းဆက်သွယ်ရေးအပါအဝင်ကဏ္ဍအားလုံးကို ယခုထက်ပိုမိုဖြည့်တင်နိုင်ရေးဆောင်ရွက်ပေးသွားမည် ဖြစ်ပါကြောင်း၊ အထူးသဖြင့် နာဂတိုင်းရင်းသားများ၏ပညာရေးကဏ္ဍ၊ လမ်းပန်းဆက်သွယ်ရေးကဏ္ဍနှင့် ကျန်းမာရေးကဏ္ဍများ အချိုးညီညီ ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်နိုင်စေရေး ကြိုးပမ်းဆောင်ရွက်ပေးသွားမည် ဖြစ်ပါကြောင်း။

ယခုအချိန်သည် နာဂတိုင်းရင်းသားလူမျိုးများ၏နှစ်သစ်ကူးအချိန်ကာလဖြစ်ပြီး အလွန်မင်္ဂလာရှိလှသည့်နှစ်သစ်ကူးကာလတွင် နာဂတိုင်းရင်းသူ၊ တိုင်းရင်းသား

**မြန်မာနိုင်ငံအတွင်းနေထိုင်ကြသည့်တိုင်းရင်းသားလူမျိုးများသည်ယဉ်ကျေးမှုစလေ့ထုံးတမ်းများမတူကွဲပြားကြသော်လည်းတိုင်းရင်းသားလူမျိုးများအားလုံးမိသားစုစိတ်ဓာတ်မွေးမြူပြီးတစ်ဦးအပေါ်တစ်ဦးတန်ဖိုးထားပြီးလေးစားမှုဖြင့်အတူတကွနေထိုင်ခဲ့ကြ...**



နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီဥက္ကဋ္ဌ နိုင်ငံတော်ဝန်ကြီးချုပ် ဗိုလ်ချုပ်မှူးကြီး မင်းအောင်လှိုင်နှင့် တာဝန်ရှိသူများ နာဂရိုးရာပြခန်းများအတွင်း လှည့်လည်ကြည့်ရှုစဉ်

ညီအစ်ကိုမောင်နှမများနှင့် ပြည်ထောင်စုဖွားတိုင်းရင်းသား ညီအစ်ကိုမောင်နှမများအားလုံး ကိုယ်စိတ်နှစ်ဖြာကျန်းမာချမ်းသာ၍ကောင်းကျိုးလိုအင်ဆန္ဒများ ပြည့်ဝကြပါစေကြောင်း ပြောကြားသည်။

ယင်းနောက် နာဂရိုးရာနှစ်သစ်ကူးပွဲတော်ဖြစ်ပေါ်လာပုံ သမိုင်းအကျဉ်းအား နာဂတိုင်းရင်းသူအိကျန်ထွေညူက အကျယ်တဝင့် ရှင်းလင်းတင်ပြသည်။

ဆက်လက်၍ နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီဥက္ကဋ္ဌ နိုင်ငံတော်ဝန်ကြီးချုပ်အား နာဂရိုးရာစာပေနှင့်ယဉ်ကျေးမှု ဗဟိုကော်မတီဥက္ကဋ္ဌ ဦးပေါင်ခု က နှစ်သစ်ကူးအမှတ်တရ လက်ဆောင်ကို ဝါရဝပြပေးအပ်သည်။

ထို့နောက် နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီ ဥက္ကဋ္ဌ နိုင်ငံတော်ဝန်ကြီးချုပ်က နာဂကိုယ်ပိုင်အုပ်ချုပ်ခွင့်ရဒေသ ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်ရေးအတွက် ထောက်ပံ့ပစ္စည်းများ၊ စိုက်ပျိုးရေး အထောက်အကူပြုပစ္စည်းများ၊ အားကစားပစ္စည်းများနှင့် စားသောက်ဖွယ်ရာပစ္စည်းများကို ပေးအပ်ရာ နာဂရိုးရာစာပေနှင့် ယဉ်ကျေးမှုကော်မတီ (ဗဟို) နာယက ဦးမောင်ညွှန်နှင့်အဖွဲ့ဝင်များက လက်ခံရယူကြသည်။

**ထောက်ပံ့ငွေကျပ်သိန်းတစ်ထောင်ကို ပေးအပ်**

ယင်းနောက် တိုင်းဒေသကြီးဝန်ကြီးချုပ်က နာဂရိုးရာ နှစ်သစ်ကူးပွဲတော်အတွက် ထောက်ပံ့ငွေကျပ် သိန်းတစ်ထောင်ကိုပေးအပ်ရာ နာဂကိုယ်ပိုင်အုပ်ချုပ်ခွင့်ရဒေသ စီမံအုပ်ချုပ်ရေးအဖွဲ့ဥက္ကဋ္ဌ ကလက်ခံရယူသည်။

ဆက်လက်၍ နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီဥက္ကဋ္ဌ နိုင်ငံတော်ဝန်ကြီးချုပ်နှင့်အဖွဲ့ဝင်များသည် နာဂတိုင်းရင်းသူ၊ တိုင်းရင်းသားများ၏ ခပ်ညူငင်မိချိုးနွယ်စုအက၊ လိုင်းနှောင်မျိုးနွယ်စုအက၊ မကျန်ပေါင်းညွှန်မျိုးနွယ်စုအက၊ ကွန်ညှပ်မျိုးနွယ်စုအက၊ ဂုဏ်ဝမ်းပုံညှိမျိုးနွယ်စုအက၊ ပြည်ထောင်စု၏ ထာဝရအလှများသီချင်းစသည်တို့ဖြင့် သီဆိုကပြဖျော်ဖြေမှုများကို ကြည့်ရှုအားပေးပြီး တည်ခင်းဧည့်ခံသည့် ရိုးရာအစားအစာများကို သုံးဆောင်ကြသည်။

သီဆိုကပြ ဖျော်ဖြေမှုများ အပြီးတွင် နိုင်ငံတော် စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီ ဥက္ကဋ္ဌ နိုင်ငံတော်ဝန်ကြီးချုပ်က နာဂရိုးရာတိုင်းရင်းသားအကအဖွဲ့များအား ဂုဏ်ပြုပန်းခြင်းနှင့်ဂုဏ်ပြုဆုငွေများကို ပေးအပ်ချီးမြှင့်သည်။

ထို့နောက် နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေး ကောင်စီ ဥက္ကဋ္ဌ နိုင်ငံတော်ဝန်ကြီးချုပ်နှင့် အဖွဲ့ဝင်များသည် နာဂရီးရာပြခန်းများ အတွင်း လှည့်လည်ကြည့်ရှုကြရာ တာဝန်ရှိသူများက လိုက်လံရှင်းလင်းပြသကြသည်။

**မီးထွန်းညှိဖွင့်လှစ်ပေး**

ညပိုင်းတွင် နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေး ကောင်စီ ဥက္ကဋ္ဌ နိုင်ငံတော်ဝန်ကြီးချုပ်နှင့် အဖွဲ့ဝင်များသည် နာဂရီးရာယဉ်ကျေးမှု မီးပုံပွဲသို့ တက်ရောက်ပြီး ဒေသခံတိုင်းရင်းသားများနှင့်အတူတကွ ပါဝင်ဆင်နွှဲသည်။ ဦးစွာ နိုင်ငံတော် စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီ ဥက္ကဋ္ဌ နိုင်ငံတော်ဝန်ကြီးချုပ်နှင့် လဟယ်မြို့နယ် နာဂရီးရာယဉ်ကျေးမှု ကော်မတီဥက္ကဋ္ဌ တို့သည် နာဂရီးရာယဉ်ကျေးမှု မီးပုံပွဲကို မီးထွန်းညှိ ဖွင့်လှစ်ပေးသည်။

**ဂုဏ်ပြုချီးမြှင့်ငွေပေးအပ်**

ယင်းနောက် နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်

ရေးကောင်စီ ဥက္ကဋ္ဌ နိုင်ငံတော်ဝန်ကြီးချုပ်နှင့် အဖွဲ့ဝင်များသည် နာဂရီးရာအကအလှများဖြင့် ဖျော်ဖြေမှုများကို ကြည့်ရှုအားပေးခဲ့ပြီး အတူတကွပါဝင်ဆင်နွှဲခဲ့သည်။ ထို့နောက် နာဂရီးရာနယ်စုအကအဖွဲ့များအား နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီ ဥက္ကဋ္ဌ နိုင်ငံတော်ဝန်ကြီးချုပ်က ဂုဏ်ပြုပန်းခြင်းနှင့် ဂုဏ်ပြုချီးမြှင့်ငွေများကိုလည်းကောင်း၊ ကောင်စီဝင်များနှင့် ပြည်ထောင်စုဝန်ကြီးများ ကိုယ်စားကောင်စီဝင် Jeng Phang နော်တောင်က ဂုဏ်ပြုချီးမြှင့်ငွေများကို လည်းကောင်း၊ အသီးသီးပေးအပ်ကြရာ နာဂရီးရာနယ်စုအကအဖွဲ့များ ကိုယ်စားတာဝန်ရှိသူများက လက်ခံရယူကြသည်။

၎င်းနောက် နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေး ကောင်စီဥက္ကဋ္ဌနှင့် အဖွဲ့ဝင်များသည် ရိုးရာအကအလှအဖွဲ့များနှင့် ဒေသခံတိုင်းရင်းသားများအား ရင်းနှီးနှေးထွေးစွာနှုတ်ဆက်

ခဲ့ကြသည်။

**လာရောက်ကြည့်ရှုလေ့လာ**

အဆိုပါ နာဂရီးရာနယ်စုပွဲတော်ကို နာဂရီးရာယဉ်ကျေးမှု လေ့ထုံးတမ်းအစဉ်အလာများ၊ ယဉ်ကျေးမှုအမွေအနှစ်များ မပျောက်ပျက်စေရေးအတွက် ထိန်းသိမ်းကာကွယ်စောင့်ရှောက်ရန်၊ နာဂရီးရာယဉ်ကျေးမှု အနုပညာများကို ဖော်ထုတ်၍ ထိန်းသိမ်းမြှင့်တင် ဆောင်ရွက်ရန်၊ နာဂတိုင်းရင်းသား လူမျိုးစုများအကြား ချစ်ကြည်ရင်းနှီးမှုနှင့် အပြန်အလှန်နားလည်မှုများ ပိုမိုရရှိလာနိုင်စေရန်၊ နာဂဒေသဖွံ့ဖြိုးရေးလုပ်ငန်းများတွင် နာဂတိုင်းရင်းသားများအင်တိုက်အားတိုက် ပါဝင်ဆောင်ရွက်သွားနိုင်ရန်နှင့် နာဂမျိုးနွယ်စုအချင်းချင်း ရင်းနှီးချစ်ကြည်မှုကိုအခြေခံ၍ တိုင်းရင်းသားစည်းလုံးညီညွတ်ရေးကိုဖော်ဆောင်ကာပြည်ထောင်စုစိတ်ဓာတ် ထွန်းကားလာစေရန် စသည့် ရည်ရွယ်ချက်များဖြင့် ကျင်းပပြုလုပ်ခြင်းဖြစ်ကြောင်း၊ ယခင်က မြို့နယ်တစ်ခုချင်းစီအလိုက် ကျင်းပပြုလုပ်ခဲ့ခြင်းဖြစ်သော်လည်း ၁၉၉၂ ခုနှစ်မှစပြီး နာဂဒေသရှိ မြို့နယ်များအတွင်း အလှည့်ကျကျင်းပပြုလုပ်ခဲ့ခြင်းဖြစ်ကြောင်း၊ နာဂရီးရာပွဲတော်သို့ ပြည်တွင်း၊ ပြည်ပမှခရီးသွားစည်သည်များသည်လည်း စိတ်ဝင်တစားဖြင့်လာရောက် ကြည့်ရှုလေ့လာကြပြီး မီးပုံပွဲများတွင်လည်း ပျော်ရွှင်စွာဖြင့်အတူတကွပါဝင်ဆင်နွှဲလေ့ရှိကြကြောင်း သတင်းရရှိသည်။

**သတင်းစဉ်**



နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေး  
ကောင်စီ ဥက္ကဋ္ဌ  
နိုင်ငံတော်ဝန်ကြီးချုပ်  
ဗိုလ်ချုပ်မှူးကြီး  
မင်းအောင်လှိုင်နှင့်  
တာဝန်ရှိသူများ  
နာဂရီးရာ ယဉ်ကျေးမှု  
မီးပုံပွဲကို ကြည့်ရှု  
အားပေးစဉ်



# နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီ ဥက္ကဋ္ဌ တပ်မတော်ကာကွယ်ရေးဦးစီးချုပ် မိုလ်ချုပ်မှူးကြီးမင်းအောင်လှိုင် ရခိုင်ပြည်နယ် သံတွဲမြို့နယ်အတွင်းရှိ ဟိုတယ်နှင့် ခရီးသွားလုပ်ငန်းရှင်များနှင့် တွေ့ဆုံဆွေးနွေး

သံတွဲလေဆိပ်ကို နိုင်ငံတကာလေဆိပ်အဖြစ် အဆင့်မြှင့်တင်ဆောင်ရွက်နိုင်ပါက  
ဒေသဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်မှုကို များစွာအထောက်အကူပြုနိုင်



နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီဥက္ကဋ္ဌ နိုင်ငံတော်ဝန်ကြီးချုပ် မိုလ်ချုပ်မှူးကြီး မင်းအောင်လှိုင် သံတွဲမြို့နယ်အတွင်းရှိ ဟိုတယ်နှင့် ခရီးသွားလုပ်ငန်းရှင်များအား တွေ့ဆုံပွဲတွင် ဆွေးနွေးပြောကြားစဉ်

နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီ ဥက္ကဋ္ဌ နိုင်ငံတော်ဝန်ကြီးချုပ် မိုလ်ချုပ်မှူးကြီးမင်းအောင်လှိုင်သည် ရခိုင်ပြည်နယ် သံတွဲမြို့နယ်အတွင်းရှိဟိုတယ်နှင့်ခရီးသွားလုပ်ငန်းရှင်များအား ၂၀၂၃ ခုနှစ် ဇန်နဝါရီ ၂၀ ရက်နေ့ မွန်းလွဲပိုင်းတွင် သံတွဲမြို့ရှိ Pristine Mermaid Resort ဧည့်ခန်းမ ဆောင်၌တွေ့ဆုံ၍ ခရီးသွားလုပ်ငန်းဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်ရေးနှင့် ဒေသဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်ရေးဆိုင်ရာများကို ဆွေးနွေးသည်။

အဆိုပါ တွေ့ဆုံပွဲသို့ နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီ ဥက္ကဋ္ဌ နိုင်ငံတော်ဝန်ကြီးချုပ်နှင့်အတူ ကာကွယ်ရေးဦးစီးချုပ် ရုံးမှ တပ်မတော်အရာရှိကြီးများ၊ ပို့ဆောင်

ရေးနှင့်ဆက်သွယ်ရေးဝန်ကြီးဌာန ဒုတိယဝန်ကြီးဦးအောင်ကျော်ထွန်း၊ ရခိုင်ပြည်နယ်ဟိုတယ်နှင့် ခရီးသွားလာရေးညွှန်ကြားမှုဦးစီးဌာန ပြည်နယ်ဦးစီးမှူး ဦးတင်ထွန်းအောင်၊ ခရိုင်နှင့်မြို့နယ်အဆင့် ဌာနဆိုင်ရာ တာဝန်ရှိသူများနှင့် သံတွဲမြို့နယ်အတွင်းရှိ ဟိုတယ်နှင့် ခရီးသွားလာရေးလုပ်ငန်းရှင်များ တက်ရောက်ကြသည်။

ဟိုတယ်နှင့်ခရီးသွားလာရေးလုပ်ငန်းများ ဆောင်ရွက်လျက်ရှိမှုနှင့် လိုအပ်ချက်များအား ဆွေးနွေးတင်ပြဦးစွာ ရခိုင်ပြည်နယ်ဟိုတယ်နှင့် ခရီးသွားလာရေးညွှန်ကြားမှုဦးစီးဌာန ပြည်နယ်ဦးစီးမှူးဦးတင်ထွန်းအောင်နှင့် သံတွဲခရိုင်

ခရီးစဉ် ဒေသဆိုင်ရာစီမံခန့်ခွဲရေးအဖွဲ့ ဥက္ကဋ္ဌ ခရိုင်အုပ်ချုပ်ရေးမှူးဦးမျိုးချစ်တို့ ကရခိုင်ပြည်နယ်အတွင်းနှင့် သံတွဲခရိုင်အတွင်းရှိဟိုတယ်နှင့်တည်းခိုရိပ်သာများ၏ လုပ်ငန်းဆောင်ရွက်နေမှုနှင့် သတ်မှတ်စည်းမျဉ်းစည်းကမ်းများနှင့်အညီ လုပ်ငန်းလိုင်စင်များထုတ်ပေးထားရှိမှု၊ ပြည်တွင်းပြည်ပခရီးသည်များ ဝင်ရောက်လျက်ရှိမှုကိုဗစ်-၁၉ ရောဂါ ကာကွယ်ရေးလုပ်ငန်းများကိုထုတ်ပြန်ထားသည့် စည်းမျဉ်းစည်းကမ်းများအတိုင်း စနစ်တကျ လိုက်နာဆောင်ရွက်ရေးကြပ်မတ်ဆောင်ရွက်လျက်ရှိမှု၊ အပန်းဖြေကမ်းခြေ ခရီးစဉ်ဒေသများတိုးမြှင့်ဖော်ဆောင်လျက်ရှိမှု၊ ဟိုတယ်ဝန်



ဆောင်မူသင်တန်းများ ဖွင့်လှစ်လျက်ရှိမှု၊ ခရီးသွားလုပ်ငန်းများ ပိုမိုတိုးတက်စေရေး ဆောင်ရွက်လျက်ရှိမှု၊ ခရီးစဉ်ဒေသဆိုင်ရာ စီမံခန့်ခွဲမှုအဖွဲ့များ ဖွဲ့စည်းထားရှိ Guest List Management System ဆောင်ရွက် လျက်ရှိမှုအခြေအနေများကို ရှင်းလင်းတင် ပြသည်။

ထို့နောက် မြန်မာနိုင်ငံဟိုတယ်ဆိုင်ရာ လုပ်ငန်းရှင်များအသင်း ဥက္ကဋ္ဌ ဦးအောင်မျိုး မင်းဒင်၊ ဟိုတယ်လုပ်ငန်းရှင်များအသင်း (ရခိုင်ဇုန်) ဥက္ကဋ္ဌ Bay View Hotel ပိုင်ရှင် ဦးသန်းဦးနှင့် ဟိုတယ်နှင့်ခရီးသွားလုပ်ငန်း ရှင်များနှင့်ဒေသခံများကလေးကြောင်းလိုင်း ပြေးဆွဲမှုများ နည်းပါးသွားသည့်အတွက် ခရီးသွားဝင်ရောက်မှုများ နည်းပါးလျက်ရှိမှု၊ သံတွဲလေဆိပ်ကို အပြည်ပြည်ဆိုင်ရာ လေဆိပ်အဖြစ် တိုးချဲ့တည်ဆောက်နိုင် မည်ဆိုပါက ပြည်တွင်းပြည်ပခရီးသွားများ ပိုမိုဝင်ရောက်လာနိုင်မှု၊ ရန်ကုန်-ငပလီ သွား ကားလမ်းအား အဆင့်မြှင့်တင်ဆောင် ရွက်ပေးရန်လိုအပ်မှု၊ လျှပ်စစ်ဓာတ်အားလို အပ်မှု ငပလီဟိုတယ်ဇုန် သန့်ရှင်းသာယာ လှပရေးအတွက် ဝိုင်းဝန်းဆောင်ရွက်လျက် ရှိမှု၊ ရေလုပ်ငန်းနှင့် ခရီးသွားလုပ်ငန်း တစ်ပြိုင်တည်း ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်စေရေးရေ လုပ်ငန်းဇုန်တစ်ခုကန်သတ်၍ ဖွင့်လှစ်ပေး ရန်လိုအပ်လျက်ရှိမှု၊ ကမ်းခြေသာဘာဝ

အလှအပများပျက်စီးမှုများမဖြစ်ပေါ်စေရေး အတွက် သံထုတ်လုပ်မှုများကို ထိန်းသိမ်း ကြပ်မတ်ပေးရန်နှင့် နေရာသတ်မှတ်ပေး ရန်လိုအပ်မှု အခြေအနေများကိုရှင်းလင်း တင်ပြကြသည်။

**တင်ပြချက်များအပေါ်**

**ဖြည့်စွက်ဆွေးနွေးပြောကြား**

တင်ပြမှုများနှင့်စပ်လျဉ်း၍ နိုင်ငံတော် စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီ ဥက္ကဋ္ဌ နိုင်ငံတော် ဝန်ကြီးချုပ်က ခရီးသွားလုပ်ငန်းများဆောင် ရွက်နေသည့် ဝန်ထမ်းများအားလုံး ကိုဗစ် -၁၉ ကာကွယ်ဆေးများ စနစ်တကျထိုးနှံ ထားရှိရန်လိုအပ်ကြောင်း၊ ခရီးသွားလုပ်ငန်း များကို သတ်မှတ် စည်းမျဉ်းစည်းကမ်းများ နှင့်အညီဆောင်ရွက်ရန် လိုအပ်ကြောင်း၊ လေကြောင်းလိုင်းများ အမြဲမပြတ်ပြေးဆွဲ စေရေးအတွက် ခရီးသွားလုပ်ငန်းဆောင် ရွက်နေသူများနှင့် လေကြောင်းလိုင်းလုပ် ငန်းများဆောင်ရွက်နေသူများ ညှိနှိုင်း ဆောင်ရွက်ရန်လိုအပ်ကြောင်း၊ ငပလီ လေဆိပ်အား အပြည်ပြည်ဆိုင်ရာလေဆိပ် အဖြစ် အဆင့်မြှင့်တင်နိုင်မည်ဆိုပါက ခရီး သွားလုပ်ငန်းအတွက် ပိုမိုအထောက်အကူ ပြုနိုင်သဖြင့် လေဆိပ်အားအဆင့်မြှင့်တင် နိုင်ရေး နိုင်ငံတော်မှ စီမံဆောင်ရွက်သွား မည်ဖြစ်ကြောင်း၊ ငပလီဒေသအတွက်လို အပ်သည့် လျှပ်စစ်ဓာတ်အားရရှိရေး သူဌေး

ရေအားလျှပ်စစ်စီမံကိန်းကို ယခင်ကတည်း က အကောင်အထည်ဖော်နိုင်ရေးဆောင် ရွက်ခဲ့သော်လည်း အကြောင်းအမျိုးမျိုး ကြောင့်နှောင့်နှေးမှုများ ဖြစ်ပေါ်ခဲ့သဖြင့် ယခုအခါ အဆိုပါ စီမံကိန်းအားအကောင် အထည်ဖော်နိုင်ရေး စီမံဆောင်ရွက်လျက် ရှိကြောင်း၊ လတ်တလော လျှပ်စစ်မီးလိုအပ် ချက်အား နေရောင်ခြည် စွမ်းအင်သုံး လျှပ်စစ်ဓာတ်အား ထုတ်လုပ်သုံးစွဲခြင်းဖြင့် အထောက်အကူပြုနိုင်ကြောင်း၊ အလားတူ စပါးခွံသုံး Gastifier စနစ်ဖြင့် လျှပ်စစ်ဓာတ် အားထုတ်လုပ်ခြင်း၊ လေအားစွမ်းအင်သုံး လျှပ်စစ်ဓာတ်အား ထုတ်လုပ်ခြင်းများကို လည်းဆောင်ရွက်နိုင်ကြောင်း၊ ရေလုပ်ငန်း နှင့်ပတ်သက်၍ စနစ်တကျဖြင့်ဆောင်ရွက် ကြရန်လိုအပ်ကြောင်း၊ ခရီးသွားလုပ်ငန်း သည်တည်းခိုရေး တစ်ခုတည်းသာမကဘဲ များစွာကျယ်ပြန့်ကြောင်း၊ ထို့ကြောင့် အခြား ကဏ္ဍများဖြင့်လည်း ကျယ်ကျယ်ပြန့်ပြန့် ဆွေးနွေးဆောင်ရွက်ခြင်းဖြင့် တိုးတက် အောင်ဆောင်ရွက်နိုင်မည် ဖြစ်ကြောင်း ပြောကြားသည်။

**ခရီးသွားလုပ်ငန်းသည် ဒေသရှိ သဘာဝသယံဇာတ အရင်းအနှီးများကို အကျိုးရှိစွာ အသုံးချ၍ ဆောင်ရွက်ရမည့် လုပ်ငန်းတစ်ခုဖြစ် ဆက်လက်ပြီး နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်**



နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီဥက္ကဋ္ဌ နိုင်ငံတော်ဝန်ကြီးချုပ် ဗိုလ်ချုပ်မှူးကြီး မင်းအောင်လှိုင် အား ပို့ဆောင်ရေးနှင့်ဆက်သွယ် ရေးဝန်ကြီးဌာန ဒုတိယဝန်ကြီးက သံတွဲလေဆိပ်အဆင့်မြှင့်တင်ရေး ဆက်လက်ဆောင်ရွက်သွားမည့် အခြေအနေများကို ရှင်းလင်း တင်ပြစဉ်



နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေး  
ကောင်စီ ဥက္ကဋ္ဌ  
နိုင်ငံတော်ဝန်ကြီးချုပ်  
ဗိုလ်ချုပ်မှူးကြီး  
မင်းအောင်လှိုင်  
သံတွဲလေဆိပ်  
ပြေးလမ်းကို  
ကြည့်ရှုစဉ်

ရေးကောင်စီဥက္ကဋ္ဌ နိုင်ငံတော်ဝန်ကြီးချုပ်က ခရီးသွားလုပ်ငန်း ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်ရေးအတွက် ဆွေးနွေးပြောကြားရာတွင် ခရီးသွားလုပ်ငန်းသည် အသေးစား၊ အငယ်စားနှင့် အလတ်စားစီးပွားရေး MSME လုပ်ငန်းများတွင် ပါဝင်ပြီး နိုင်ငံတော်အနေဖြင့် MSME လုပ်ငန်းများကို အားပေးဆောင်ရွက်လျက်ရှိကြောင်း၊ MSME လုပ်ငန်းများတွင် ထုတ်လုပ်မှု၊ ရောင်းဝယ်မှုနှင့် ဝန်ဆောင်မှု ဟူ၍ ရှိကြောင်း၊ ခရီးသွားလုပ်ငန်းတွင် ခရီးသွားသူများနှင့် ခရီးသွားဝန်ဆောင်မှုလုပ်ငန်းရှင်များအချင်းချင်း နှစ်ဦးနှစ်ဖက် နားလည်မှုဖြင့် ပူးပေါင်းဆောင်ရွက်ရန်လိုအပ်ပြီး စနစ်တကျ ရှိရန်လိုကြောင်း၊ သယ်ယူပို့ဆောင်ရေး၊ ချက်ပြုတ်ကျွေးမွေးရေးနှင့် တစ်ဦးချင်းဝန်ဆောင်မှုပေးရသည့် လုပ်ငန်းများ၊ အသုံးအဆောင်ပစ္စည်းများနှင့် လက်ဆောင်ပစ္စည်းများ ထုတ်လုပ်သည့် လုပ်ငန်းများလည်း ပါဝင်ကြောင်း အလားတူပတ်ဝန်းကျင် သန့်ရှင်း သာယာလှပရေးသည် လည်း အရေးကြီးသည့် အချက်တစ်ခုဖြစ်ပြီး ငပလီကမ်းခြေသည် သာယာလှပသည့် ကမ်းခြေတစ်ခုဖြစ်ကာ ပြည်ပခရီးသွားဧည့်သည်များက ပင် ချီးကျူးနှစ်သက်ရသည့် ကမ်းခြေတစ်ခုဖြစ်ကြောင်း၊ ထို့ကြောင့် မိမိတို့၏ ရှိပြီးသားဖြစ်သည့် အားသာချက်များကို အသုံးပြုပြီး ခရီးသွားဧည့်သည်တို့၏ သဘောသဘာဝကို သိရှိအောင် ဆောင်ရွက်ကာ



ဒေသတွင်းသို့ ခရီးသွားများ ပိုမိုဝင်ရောက်စေရေးလုပ်ဆောင်ကြရန် လိုကြောင်း။ လုပ်ငန်းတစ်ခုအောင်မြင်ရေးအတွက် အခြေခံအားဖြင့် လူသားအရင်းအမြစ်များ၊ အရင်းအနှီး၊ ကုန်ကြမ်းနှင့် နည်းပညာများ လိုအပ်မည်ဖြစ်ကြောင်း၊ ခရီးသွားလုပ်ငန်းသည် ဒေသရှိ သဘာဝသယံဇာတအရင်းအနှီးများကို အကျိုးရှိစွာ အသုံးပြုဆောင်ရွက်ရသည့် လုပ်ငန်းတစ်ခုဖြစ်ကြောင်း၊ ဟိုတယ်နှင့် ခရီးသွားလုပ်ငန်းများကို အောင်မြင်အောင်ဆောင်ရွက်ရန်အတွက် လူသားအရင်းအမြစ်ကောင်းများကိုလည်း စနစ်တကျ မွေးမြူဆောင်ရွက်ရန် အဓိကလိုအပ်ပြီး လူသားအရင်းအမြစ် ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်စေရေး သက်ဆိုင်ရာကဏ္ဍအလိုက် လေ့ကျင့်

သင်ကြားပေးရန် လိုအပ်မည်ဖြစ်ကြောင်း၊ အရည်အချင်းရှိပြီး ကျွမ်းကျင်သည့် ဝန်ထမ်းများ ရှိမှသာ လျှင် ဝန်ဆောင်မှုလုပ်ငန်း၌ ကောင်းမွန်သည့် ရလဒ်ကို ရရှိနိုင်မည်ဖြစ်ကြောင်း၊ လူသားအရင်းအမြစ်များ ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်ရေးအတွက် ပညာရေးကို မဖြစ်မနေ အားပေးဆောင်ရွက်ရမည်ဖြစ်ကြောင်း၊ ထို့ကြောင့် ပညာရေးကို အားပေးဆောင်ရွက်ပြီး ဒေသတွင်းပညာတတ်များ ပေါ်ကြွယ်ဝစေရေး ကြိုးပမ်းဆောင်ရွက်ကြရမည် ဖြစ်ကြောင်း။ အိမ်သာယာမှသာလျှင် ဧည့်လာမည့် ဒေသတွင်းရှိ ရှေးဟောင်းအမွေအနှစ်များ၊ ထိန်းသိမ်းစောင့်ရှောက်ရန်လိုအပ်သည့် အဆောက်အအုံများ၊ ဘာသာရေး

အဆောက်အဦများ အားလုံးသန့်ရှင်းသာယာလှပစေရေး၊ မိမိတို့နေထိုင်ရာပတ်ဝန်းကျင်နှင့်လမ်းများအားလုံး သန့်ရှင်းသပ်ရပ်မှု ရှိစေရေး၊ အမြင်တင့်တယ်မှုရှိစေရေး ဒေသအလိုက်တာဝန်ရှိသူများနှင့် ဒေသခံများက ဝိုင်းဝန်း ထိန်းသိမ်း ဆောင်ရွက်ကြရန်လိုကြောင်း၊ ဒေသသို့ လာရောက်လည်ပတ်သူများစိတ်နှလုံးချမ်းမြေ့ပြီး မျက်စိပသာဒဖြစ်စေရေးအတွက် Green Zone များကိုလည်း ဖန်တီးပေးရန်လိုကြောင်း၊ ထိုသို့ဆောင်ရွက်ထားရှိခြင်းအားဖြင့် ဒေသတွင်း သို့လာရောက်လည်ပတ်သူများဝင်ရောက်မှု ပိုမို များပြားလာပြီး ဒေသတွင်းငွေကြေးလည်ပတ်မှုအားကောင်းလာမည်ဖြစ်ကာ ဒေသဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်မှုကို ဖြစ်ပေါ်စေမည်ဖြစ်ကြောင်း၊ အိမ်သာယာမှသာလျှင် ဧည့်လာမည်ဖြစ်ကြောင်း။

ဒေသတွင်းတာဝန်ကျသည့် အုပ်ချုပ်ရေးဆိုင်ရာတာဝန်ရှိသူများအနေဖြင့် ဒေသဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်ရေးနှင့် သာယာလှပရေးတို့အတွက် စည်းကမ်းပိုင်းဆိုင်ရာများကို ဥပဒေနှင့်အညီ တိကျစွာ ကိုင်တွယ်ဆောင်ရွက်ရန်လိုကြောင်း၊ ဒေသနှင့်တိုင်းပြည်၏ ရေရှည် အကျိုးကိုကြည့်၍ မိမိတာဝန်များကိုကျေပွန်အောင်တိတိကျကျဖြင့် အမှန်းခံပြောဆိုဆောင်ရွက်သွားကြရန်လိုကြောင်း၊ ဥပဒေမဲ့ဆောင်ရွက်နေမှုများအား ပြောဆိုသတိပေးရမည်များကို ဆောင်ရွက်ရန် ပျက်ကွက်ခဲ့ပါက နောင်တစ်ချိန်တွင် ဒေသနှင့်တိုင်းပြည်၏ အကျိုးစီးပွားကို ကြီးမားစွာ သက်ရောက် ထိခိုက်စေနိုင်မည်ကို တာဝန်ရှိသည့်အုပ်ချုပ်သူ၊ တာဝန်ရှိသူများအနေဖြင့် သတိပြု ဆောင်ရွက်ကြစေလိုကြောင်း၊ ငပလီဒေသအတွင်းရှိလမ်းများ စနစ်တကျ ရှိစေရေး၊ လမ်းပတ်ဝန်းကျင် သန့်ရှင်းသာယာလှပစေရေး၊ လမ်းပခုံးများကောင်းမွန်စေရေး၊ လမ်းအင်္ဂါရပ်များနှင့် ညီညွတ်စေရေးနှင့် လမ်းညွှန်ဆိုင်ဘုတ်များစနစ်တကျ ရှိစေရေး၊ လမ်းဖရိယာအတွင်း ကျော်လွန်ဝင်ရောက်၍ နေထိုင်ခြင်းနှင့် ဈေးရောင်းချခြင်း များမရှိစေရေး တာဝန်ရှိသူများအနေ

ဖြင့် စနစ်တကျအလေးထား ကြပ်မတ်ဆောင်ရွက်ကြရန်လိုကြောင်း။

ဒေသမှထွက်ရှိသည့် ဒေသထွက်အစားအစာများဖြင့်လည်း ဒေသသို့လာရောက်လည်ပတ်သူ များပြားလာအောင်ဆွဲဆောင်နိုင်ကြောင်း၊ ဒေသထွက်သားငါးနှင့် သီးနှံများ၏သန့်ရှင်းလတ်ဆတ်မှုအန့်အရသာပြည့်စုံမှုတို့ကို ပေးစွမ်းနိုင်ရမည်ဖြစ်ကြောင်း၊ ဟိုတယ်လုပ်ငန်းဝန်ဆောင်မှုများတွင်အသုံးပြုသည့် အသားငါးနှင့်သစ်သီးဝလံများကို ဒေသခံများအားအောင်မြင်အောင်စိုက်ပျိုးစေခြင်းဖြင့် ဒေသခံများ၏ လူမှုစီးပွားဘဝကိုလည်း ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်စေနိုင်မည်ဖြစ်သကဲ့သို့ မိမိတို့၏ဧည့်သည်များကိုလည်းသန့်ရှင်းပြီး လတ်ဆတ်သည့် အစားအစာများဖြင့် ဆွဲဆောင်နိုင်ရမည်ဖြစ်ကြောင်း။

ဟိုတယ်နှင့် ခရီးသွားလုပ်ငန်းအောင်မြင်ခြင်းဖြင့် နိုင်ငံတွင်းရှိ ချည်ထည်ပစ္စည်းလုပ်ငန်းများကိုလည်း ဈေးကွက်ရရှိအောင် ဖော်ဆောင်နိုင်မည်ဖြစ်ကြောင်း၊ ပြည်တွင်းရှိချည်ထည်ဖြင့် ထုတ်လုပ်ထားသော ချည်ထည်ပစ္စည်းများကို အသုံးပြုခြင်းဖြင့် စီးပွားရေးမြှင့်တင်မှုကို အထောက်အကူပြုနိုင်မည်ဖြစ်ကြောင်း၊ အစိုးရတစ်ရပ်အနေနှင့် လိုအပ်သည်များကို မူဝါဒအနေဖြင့်ချမှတ်ပေးသွားမည်ဖြစ်ပြီး လိုအပ်သည့်အခက်အခဲများကို မိမိတို့အနေဖြင့် အတတ်နိုင်ဆုံး ဖြည့်ဆည်း ဆောင်ရွက်ပေးသွားမည်ဖြစ်ကြောင်း၊ ဟိုတယ်နှင့်ခရီးသွားလုပ်ငန်းရှင်များအနေဖြင့်လည်း မိမိတို့၏လုပ်ငန်းများကိုအောင်မြင်အောင် ကြိုးပမ်းဆောင်ရွက်ခြင်းဖြင့် နိုင်ငံ၏စီးပွားရေး ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်မှုကို တစ်ဖက်တစ်လမ်းမှ အထောက်အကူဖြစ်အောင် ဆောင်ရွက်ကြစေလိုကြောင်း တိုက်တွန်းဆွေးနွေး ပြောကြားသည်။

တွေ့ဆုံပွဲအပြီးတွင် နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီ ဥက္ကဋ္ဌ နိုင်ငံတော်ဝန်ကြီးချုပ်သည် တက်ရောက်လာကြသည့် ဟိုတယ်နှင့် ခရီးသွားလာရေးလုပ်ငန်းရှင်များအား ရင်းရင်းနှီးနှီးနှုတ်ဆက်သည်။

ယင်းနောက် နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီဥက္ကဋ္ဌ နိုင်ငံတော်ဝန်ကြီးချုပ်သည် သံတွဲမြို့ရှိ အောင်စစ်သည်အပန်းဖြေစခန်း (လင်းသာ) တည်ဆောက်ထားရှိမှုအခြေအနေများကို သွားရောက်ကြည့်ရှုစစ်ဆေးပြီးတာဝန်ရှိသူများ၏ တင်ပြချက်များအပေါ် လိုအပ်သည်များ မှာကြားသည်။

ထို့နောက် နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီဥက္ကဋ္ဌ နိုင်ငံတော်ဝန်ကြီးချုပ်နှင့်အဖွဲ့ဝင်များသည် သံတွဲမြို့လေဆိပ်သို့ရောက်ရှိကြရာ ပို့ဆောင်ရေးနှင့်ဆက်သွယ်ရေးဝန်ကြီးဌာန ဒုတိယဝန်ကြီးက လေဆိပ်သမိုင်းအကျဉ်းနှင့် လေယာဉ်ကွင်းဆိုင်ရာအချက်အလက်များ၊ လေယာဉ်ပြေးလမ်းကိုအဆင့်ဆင့်တိုးချဲ့ဆောင်ရွက်ခဲ့မှု အခြေအနေများ၊ လေယာဉ်ပြေးလမ်းနှင့် လေဆိပ်အဆင့်မြှင့်တင်ရေး ဆက်လက်ဆောင်ရွက်သွားမည့်အခြေအနေများကို ရှင်းလင်းတင်ပြသည်။

ရှင်းလင်းတင်ပြမှုများအပေါ် နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီ ဥက္ကဋ္ဌ နိုင်ငံတော်ဝန်ကြီးချုပ်က သံတွဲလေဆိပ်ကို နိုင်ငံတကာလေဆိပ်အဖြစ် အဆင့်မြှင့်တင်ဆောင်ရွက်နိုင်မည်ဆိုပါက ဒေသသို့ ခရီးသွားများပိုမိုဝင်ရောက်လာနိုင်ခြင်း ဒေသထွက်ပစ္စည်းများကို ပြည်တွင်းပြည်ပသို့ပိုမိုတင်ပို့နိုင်ခြင်းများကို ဆောင်ရွက်နိုင်သည့်အပြင် ရေထွက်ပစ္စည်းများကိုလည်း ပြည်ပသို့တိုက်ရိုက်တင်ပို့နိုင်မှုကြောင့် ဒေသဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်မှုကိုများစွာအထောက်အကူပြုနိုင်သည့်အခြေအနေများကို ပြောကြားပြီး လေယာဉ်ပြေးလမ်းအား အဆင့်အလိုက် တိုးချဲ့ဆောင်ရွက်ရန် လိုအပ်သည်များကို မှာကြားသည်။

ဆက်လက်၍ နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီဥက္ကဋ္ဌ နိုင်ငံတော်ဝန်ကြီးချုပ်နှင့်အဖွဲ့ဝင်များသည် လေယာဉ်ပြေးလမ်းတစ်လျှောက် လှည့်လည်ကြည့်ရှုပြီး လေယာဉ်ကွင်း အဆင့်မြှင့်တင်ဆောင်ရွက် နိုင်မည့်အခြေအနေနှင့် ပတ်သက်၍ လိုအပ်သည်များကို လမ်းညွှန်မှာကြားခဲ့ကြောင်း သတင်းရရှိသည်။ **သတင်းစဉ်**

# တရားမဝင်ကုန်သွယ်မှု တိုက်ဖျက်ရေးလုပ်ငန်းများ ဆောင်ရွက်ရာတွင် တိုင်းဒေသကြီးနှင့် ပြည်နယ်အထူးအဖွဲ့များ၊ သက်ဆိုင်ရာဌာနများအနေဖြင့် ဦးဆောင်ကော်မတီက ညွှန်ကြားမှု၊ သတင်းချပြမှု လိုက်ပါဆောင်ရွက်ခြင်းမျိုးမဟုတ်ဘဲ မိမိတို့ရေးဆွဲတင်ပြထားသည့် အစီအမံများအတိုင်း စနစ်တကျ တိတိကျကျဆောင်ရွက်



တရားမဝင်ကုန်သွယ်မှု တိုက်ဖျက်ရေးဦးဆောင်ကော်မတီ ဥက္ကဋ္ဌ နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီ ဒုတိယဥက္ကဋ္ဌ ဒုတိယဝန်ကြီးချုပ် ဒုတိယဗိုလ်ချုပ်မှူးကြီး စိုးဝင်း တရားမဝင် ကုန်သွယ်မှု တိုက်ဖျက်ရေးဦးဆောင်ကော်မတီ လုပ်ငန်းညှိနှိုင်းအစည်းအဝေး (၁/၂၀၂၃)တွင် အမှာစကားပြောကြားစဉ်

တရားမဝင်ကုန်သွယ်မှုတိုက်ဖျက်ရေး ဦးဆောင်ကော်မတီ လုပ်ငန်းညှိနှိုင်း အစည်း အဝေး (၁/၂၀၂၃) ကို ၂၀၂၃ ခုနှစ် ဇန်နဝါရီ ၁၈ ရက်နေ့ မွန်းလွဲ ၂ နာရီတွင် နေပြည်တော်ရှိ စီးပွားရေးနှင့် ကူးသန်း ရောင်းဝယ်ရေးဝန်ကြီးဌာန အစည်းအဝေး ခန်းမ၌ကျင်းပရာ တရားမဝင်ကုန်သွယ်မှု တိုက်ဖျက်ရေး ဦးဆောင်ကော်မတီ ဥက္ကဋ္ဌ နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီဒုတိယ ဥက္ကဋ္ဌ ဒုတိယဝန်ကြီးချုပ် ဒုတိယဗိုလ်ချုပ် မှူးကြီး စိုးဝင်း တက်ရောက် အမှာစကား ပြောကြားသည်။

အစည်းအဝေးသို့ နိုင်ငံတော်စီမံအုပ် ချုပ်ရေးကောင်စီ ဒုတိယ ဥက္ကဋ္ဌ ဒုတိယ ဝန်ကြီးချုပ်နှင့်အတူ ဦးဆောင်ကော်မတီ ဒုတိယ ဥက္ကဋ္ဌ စီမံကိန်းနှင့် ဘဏ္ဍာရေး ဝန်ကြီးဌာနပြည်ထောင်စုဝန်ကြီးဦးဝင်းရှိန်၊

အဖွဲ့ဝင်များဖြစ်ကြသည့် စီးပွားရေးနှင့်ကူး သန်းရောင်းဝယ်ရေးဝန်ကြီးဌာနပြည်ထောင် စုဝန်ကြီး ဦးအောင်နိုင်ဦး၊ ဒုတိယဝန်ကြီး များနှင့်တာဝန်ရှိသူများ တက်ရောက်ကြပြီး တိုင်းဒေသကြီးနှင့် ပြည်နယ်အသီးသီးမှ တရားမဝင်ကုန်သွယ်မှု တိုက်ဖျက်ရေးအထူး အဖွဲ့ဥက္ကဋ္ဌများက ဗီဒီယိုကွန်ဖရင့်စနစ်ဖြင့် တက်ရောက်ကြသည်။

ဦးစွာ နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေး ကောင်စီ ဒုတိယ ဥက္ကဋ္ဌ ဒုတိယဝန်ကြီးချုပ် က အမှာစကားပြောကြားရာတွင် နိုင်ငံ တော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီက နိုင်ငံတော် ဘက်စုံဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်ရေးအတွက် ရှေ့လုပ် ငန်းစဉ်(၅)ရပ်၊ ဦးတည်ချက်(၉) ရပ်ချမှတ် ခဲ့ပြီး နိုင်ငံတော်တည်ငြိမ်ရေး၊ စီးပွားရေး ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်ရေး၊ တိုင်းရင်းသားပြည်သူ များ၏ လူမှုစီးပွားရေး ဘဝဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်ရေး

တို့ကို ဆောင်ရွက်လျက်ရှိရာတွင် နိုင်ငံ တော်၏စီးပွားရေးကဏ္ဍဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်ရေး အတွက် စီးပွားရေးဦးတည်ချက် (၃)ရပ် ချမှတ် အကောင်အထည်ဖော် ဆောင်ရွက် လျက် ရှိကြောင်း။

ဥပဒေနှင့်အညီ အရေးယူဆောင်ရွက်နိုင် စီးပွားရေးဦးတည်ချက်များကို နိုင်ငံ တော်၏မူဝါဒနှင့်အညီအောင်မြင်စွာအကောင် အထည်ဖော် ဆောင်ရွက်နိုင်ရေးတွင်အဟန့် အတားဖြစ်စေသည့် တရားမဝင်ကုန်သွယ် မှုများ လျော့နည်းကျဆင်းစေရေး အတွက် တရားမဝင် ကုန်သွယ်မှုတိုက်ဖျက်ရေးဦး ဆောင်ကော်မတီကို ၂၀၂၁ ခုနှစ်၊ ဒီဇင် ဘာလ ၁၀ ရက်တွင် နောက်ဆုံးအခြေအနေ နှင့်အညီ ပြင်ဆင်ဖွဲ့စည်းခဲ့ပြီး တရားမဝင် ကုန်သွယ်မှုများကို ဥပဒေနှင့်အညီ ထိထိ ရောက်ရောက် အရေးယူနိုင်ရေး အကောင်

◆ တရားမဝင် ကုန်သွယ်မှုများကို အခကြေးငွေရယူပြီး လက်ခံဆောင်ရွက် ပေးနေသည့် တရားမဝင်ဂိတ်များကို လျှော့ချဖျက်သိမ်းရန် ဆောင်ရွက် ရမည်ဖြစ်ပြီး လိုအပ်ပါက တရားဝင် ဝင်/ထွက်ပေါက်များကို ပိုမိုတိုးချဲ့ ဖွင့်လှစ်ရန်ဆောင်ရွက်ရမည်...

◆ တရားဝင် နယ်စပ်ကုန်သွယ်ရေးစခန်းများက ကုန်သွယ်မှုများကို လွယ်ကူ ချောမွေ့အောင် ဆောင်ရွက်ပေးရန်လိုအပ်ပြီး အခြားတစ်ဖက်တွင် တရား မဝင် ဝင်/ထွက်ပေါက်များ အသုံးပြုရှောင်ကွင်းမှုများကို ထိထိရောက် ရောက် တားဆီးစစ်ဆေးပြီး ပြတ်ပြတ်သားသား အရေးယူသွားရမည်...

အထည်ဖော် ဆောင်ရွက်ရန် လမ်းညွှန်မှာ ကြားခဲ့ကြောင်း၊ ထိုသို့ လမ်းညွှန်မှာကြား ခဲ့သည်မှာ (၁) နှစ်ပြည့်ခဲ့ပြီဖြစ်ကြောင်း၊ (၁)နှစ်တာကာလအတွင်း နေပြည်တော် ကောင်စီ၊ တိုင်းဒေသကြီးနှင့်ပြည်နယ်များ အလိုက် တရားမဝင်ကုန်သွယ်မှုတိုက်ဖျက် ရေးအထူးအဖွဲ့များအနေဖြင့် တရားမဝင် ကုန်သွယ်မှုများကို အတိုင်းအတာတစ်ရပ် အထိတားဆီးစစ်ဆေးပြီး ဥပဒေနှင့်အညီ အရေးယူ ဆောင်ရွက်နိုင်ခဲ့သည်ကို တွေ့ရ ကြောင်း၊ ယခင်နှစ်ကာလတူများနှင့်နှိုင်းယှဉ် လိုက်ပါကလည်း သိသိသာသာတိုးတက်လာ သည်ကို တွေ့ရကြောင်း။

ငွေကျပ် (၅၆ ဒသမ ၅၉၇)ဘီလီယံ ပိုမိုဖမ်းဆီး ဦးဆောင်ကော်မတီ၏ လုပ်ငန်းညှိနှိုင်း အစည်းအဝေးကို (၁/၂၀၂၁)ကြိမ်မြောက် မှ(၅/၂၀၂၂)ကြိမ်မြောက်အထိ(၆)ကြိမ် ကျင်းပခဲ့ပြီး ဆုံးဖြတ်ချက် (၁၉၇) ချက် ချမှတ်ဆောင်ရွက်နိုင်ခဲ့ကြောင်း၊ ၂၀၂၂ ခုနှစ်၊ ဇန်နဝါရီလမှ ဒီဇင်ဘာလအထိ တစ်နှစ်တာအတွင်း ဖမ်းဆီးရမိမှု စုစုပေါင်း အမှုတွဲ(၄၂၃)မှု၊ ခန့်မှန်းတန်ဖိုး ငွေကျပ် (၆၅ဒသမ ၀၅၆ဘီလီယံ)ဖြစ်ပြီး ယခင်နှစ် ကာလတူ ၂၀၂၁ ခုနှစ် ဇန်နဝါရီလမှ ဒီဇင် ဘာလအထိ တစ်နှစ်အတွင်း ဖမ်းဆီးရမိမှု စုစုပေါင်းအမှုတွဲ(၂၂၄၀)နှင့် ခန့်မှန်းတန်ဖိုး ငွေကျပ်(၈ ဒသမ ၄၅၉ ဘီလီယံ)ဖြစ်သည့် အတွက် ကာလတူတွင် အမှုတွဲ(၁၉၉၂)မှု

နှင့်ခန့်မှန်းတန်ဖိုးငွေကျပ်(၅၆ ဒသမ ၅၉၇ ဘီလီယံ)ပိုမိုဖမ်းဆီးနိုင်ခဲ့ကြောင်း။

**နိုင်ငံပေါင်းစုံ မဟာမိတ်အဖွဲ့က သတ်မှတ်ထား**

တရားမဝင် ကုန်သွယ်မှုဖြစ်ရခြင်း အကြောင်းရင်းများစွာရှိသည့်အနက် အခြေခံကျသည့် အကြောင်းရင်းများဖြစ်သည့် အစိုးရမူဝါဒ (Government Policy)၊ ရောင်းလိုအားနှင့် ဝယ်လိုအား (Supply and Demand) ပွင့်လင်းမြင်သာမှုနှင့် ကုန် သွယ်မှု (Transparency and Trade)၊ အကောက်ခွန်လုပ်ငန်းဝန်းကျင်(Customs Environment) စသည့် အချက်များနှင့် တိုင်းတာသည်ကို တရားမဝင်ကုန်သွယ်မှု တိုက်ဖျက်ရေး နိုင်ငံပေါင်းစုံမဟာမိတ်အဖွဲ့ က သတ်မှတ်ထားကြောင်း။

**တရားမဝင်နည်းလမ်းများဖြင့် ဆက်လက်ဝင်ရောက်**

နိုင်ငံတော်အနေဖြင့် နိုင်ငံခြားငွေ သုံး စွဲမှုကို စနစ်တကျထိန်းကျောင်းနိုင်ရန် အတွက်လိုအပ်သည့်မူဝါဒများကို အခါအား လျော်စွာပြောင်းလဲကျင့်သုံးခဲ့ရသည့် အခြေ အနေများရှိကြောင်း၊ အထူးသဖြင့် မလိုအပ် သည့် ကုန်ပစ္စည်း တင်သွင်းမှုများတွင် နိုင်ငံခြားငွေသုံးစွဲမှု လျှော့ချရန်အတွက် ကုန်သွယ်မှု မူဝါဒအပြောင်းအလဲများပြု လုပ်ရကြောင်း၊ အထူးသဖြင့် ကုန်သွယ်ရေး ဦးစီးဌာနကထုတ်ပြန်ခဲ့သည့် ပို့ကုန်သွင်း ကုန်နှင့်ပတ်သက်သည့် သတင်းလွှာ (၁၀/

၂၀၂၂)အရ မြန်မာ-ထိုင်း နယ်စပ်ကုန် သွယ်မှုများ ဆောင်ရွက်ရာတွင် တင်သွင်းရ မည့်ကုန်စည်များကို ပို့ကုန်ကရရှိသည့်ဝင် ငွေ (သို့မဟုတ်) အခြားဝင်ငွေဝင်ရောက်မှု များအပေါ်အခြေခံပြီး တင်သွင်းခွင့်ပြုသည့် အစီအစဉ်ကြောင့် မြဝတီနယ်စပ်ကုန်သွယ် ရေးစခန်းတွင် ဒီဇင်ဘာလအတွင်း သွင်း ကုန်လိုစင် လျှောက်ထားမှုများ သိသိသာ သာကျဆင်းသွားသော်လည်း မြဝတီမြို့ကို တစ်ဖက်နိုင်ငံ၏ ချစ်ကြည်ရေးတံတားမှ ဝင် ရောက်နေသည့် သွင်းကုန် ကုန်တင်ယာဉ် အရေအတွက်အနေဖြင့် သိသိသာသာကျ ဆင်းသွားခြင်းမရှိသည်ကို စိစစ်တွေ့ရှိရ ကြောင်း၊ ယင်းသည် လိုင်စင်လျှောက်ထား ရန်လိုအပ်သည့် ကုန်စည်များ တရားမဝင် နည်းလမ်းများဖြင့် ဆက်လက်ဝင်ရောက်နေ ခြင်းဖြစ်သည်ဟု ယေဘုယျကောက်ချက်ချ ခဲ့ကြောင်း။

ရောင်းလိုအားနှင့် ဝယ်လိုအား အနေ ဖြင့်ဈေးကွက်ပေါ်တွင်မူတည်ဖြစ်ပေါ်သည့် အတွက်ထိန်းချုပ်ရန် ခက်ခဲသော်လည်း ကျန်သည့် အချက်များဖြစ်သည့် ပွင့်လင်း မြင်သာမှုနှင့်ကုန်သွယ်မှု၊ အကောက်ခွန် လုပ်ငန်းဝန်းကျင်ဆိုင်ရာများတွင် တာဝန်ရှိ သည့်ဌာနများက တိုးတက်ကောင်းမွန်အောင် ကြိုးပမ်းဆောင်ရွက်ကြရန် လိုအပ်သည်ကို တိုက်တွန်းပြောကြားလိုကြောင်း။

**အထင်အမြင်မမှားစေရေးအတွက် ဆောင်ရွက်**

နိုင်ငံတစ်နိုင်ငံ၏ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်ရေးကို တည်ဆောက်ဖော်ဆောင်ရာတွင် Rule of Law “တရားဥပဒေစိုးမိုးရေး” သည် မရှိ မဖြစ်လိုအပ်ချက်ဖြစ်ကြောင်း၊ တရားဥပဒေ စိုးမိုးပြီး လုံခြုံမှုရှိမှသာ စီးပွားရေးဖွံ့ဖြိုး တိုးတက်အောင် ဆောင်ရွက်နိုင်မည်ဖြစ် ကြောင်း၊ ထို့ကြောင့် နေပြည်တော်ကောင် စီ၊ တိုင်းဒေသကြီးနှင့်ပြည်နယ် တရားမဝင် ကုန်သွယ်မှု တိုက်ဖျက်ရေးအထူးအဖွဲ့များ အနေဖြင့် ဖမ်းဆီးတားဆီးရေး လုပ်ငန်းစဉ် များဆောင်ရွက်ရာတွင် ဥပဒေနှင့်အညီ ဆောင်ရွက်ရန်၊ အများပြည်သူကိုလည်း

ဥပဒေကိုလေးစား လိုက်နာရန် တတ်စွမ်း သမျှ ဆောင်ရွက်ရမည်ဖြစ်ကြောင်း၊ တရား မဝင် ကုန်သွယ်မှု တိုက်ဖျက်ရေးအတွက် လုပ်ငန်းဆောင်ရွက်မှုများသည် အများပြည် သူအဖြစ်တွင် အထင်အမြင် မမှားစေရေး အတွက် ဆောင်ရွက်ကြရန်လိုအပ်သည်ကို လည်း မှာကြားလိုကြောင်း၊ ယခုကဲ့သို့ ပြော ကြားရခြင်းသည်လည်း နေ့စဉ်ဖမ်းဆီးရမိ သတင်းတင်ပြနိုင်ရေး ဟန်ပြဆောင်ရွက်ခြင်း ထက် အမှန်တကယ် ထိထိရောက်ရောက် တားဆီးစစ်ဆေးပြီး ဥပဒေနှင့်အညီ အရေးယူ ဆောင်ရွက်ခြင်းမျိုးကိုသာ ဖြစ်စေလိုသည့် အတွက်ပြောကြားရခြင်း ဖြစ်ကြောင်း။

**ဖမ်းဆီးရမိမှုများ တိုးတက်လာ**

ယခင်က ကုန်သွယ်မှုလမ်းကြောင်း များ၊ စစ်ဆေးရေးစခန်းများ၌ပင် စစ်ဆေး ဖမ်းဆီးမှုများပြုလုပ်ခဲ့ပြီး နောက်ပိုင်းတွင် တရားမဝင်ကုန်ပစ္စည်းများ သိုလှောင်နိုင် သည့်သိုလှောင်ရုံနှင့်အဆောက်အဦများကို ပါသတင်းရယူဝင်ရောက်စစ်ဆေးဖော်ထုတ် ဖမ်းဆီးပြီး ဥပဒေနှင့်အညီ အရေးယူခဲ့ သည့်အတွက် ကုန်သွယ်မှုလမ်းကြောင်း မဟုတ်သည့်နေရာများတွင် ဖမ်းဆီးရမိမှု များတိုးတက်လာသည်ကို တွေ့ရကြောင်း။

**ပြတ်ပြတ်သားသား အရေးယူသွားရမည်**  
တရားမဝင်ကုန်သွယ်မှုများကိုအခကြေး ငွေရယူပြီး လက်ခံဆောင်ရွက်ပေးနေသည့် တရားမဝင်ပိုက်များကို လျှော့ချ ဖျက်သိမ်း ရန် ဆောင်ရွက်ရမည်ဖြစ်ပြီး လိုအပ်ပါက တရားဝင်ဝင်/ထွက်ပေါက်များကိုပိုမိုတိုးချဲ့ ဖွင့်လှစ်ရန် ဆောင်ရွက်ရမည် ဖြစ်ကြောင်း၊ တရားဝင်နယ်စပ် ကုန်သွယ်ရေးစခန်းများ က ကုန်သွယ်မှုများကို လွယ်ကူချောမွေ့ အောင်ဆောင်ရွက်ပေးရန်လိုအပ်ပြီးအခြား တစ်ဖက်တွင် တရားမဝင် ဝင်/ထွက် ပေါက် များ အသုံးပြုရှောင်ကွင်းမှုများကို ထိထိ ရောက်ရောက်တားဆီးစစ်ဆေးပြီးပြတ်ပြတ် သားသား အရေးယူသွားရမည်ဖြစ်ကြောင်း၊ ယင်းသို့ ဆောင်ရွက်နိုင်ရန် နယ်စပ်တစ် လျှောက် တရားဥပဒေစိုးမိုးမှုများ အားကောင်း လာစေရေး ဦးစားပေးဆောင်ရွက်ရန် လို

အပ်မည်ဖြစ်ကြောင်း။  
**စဉ်ဆက်မပြတ် လုပ်ဆောင်**  
မိမိတို့အနေဖြင့် အထူးသတိပြုရမည့် မှာ တရားမဝင်ကုန်သွယ်မှုများတွင် တာဝန် ကျဝန်ထမ်းများပါဝင်ပတ်သက်မှုမရှိစေရေး ပင်ဖြစ်ကြောင်း၊ လာဘ်ပေးလာဘ်ယူ ကင်း ရှင်းရေးကို အစည်းအဝေးတိုင်းတွင် ထပ်ကာ ထပ်ကာ မှာကြားနေသည့်အပြင် ဝန်ထမ်း များတရားမဝင်ကုန်သွယ်မှုများတွင်ငွေကြေး တောင်းခံခြင်း၊ တံစိုးလက်ဆောင်ရယူခြင်း များမရှိစေရေးသတိပေး ညွှန်ကြားမှုများကို လည်း ပြုလုပ်ခဲ့ကြောင်း၊ ယင်းသို့ အကြိမ် ကြိမ် သတိပေးထိန်း ကျောင်းနေသည့် ကြားမှ တရားမဝင် ကုန်သွယ်မှုများတွင် ပါဝင်ပတ်သက်နေသည့် ဝန်ထမ်းများကို စိစစ်တွေ့ရှိပါက စံနမူနာပြုအနေဖြင့် ထိထိ ရောက်ရောက် အရေးယူသွားရမည်ဖြစ် သည်ကိုထပ်လောင်းပြောကြားလိုကြောင်း။ အလားတူ တရားမဝင် ကုန်သွယ်မှု၏ ဆိုး ကျိုးများကို အများပြည်သူ သိရှိစေရေးတို့ အတွက် အသိပညာပေးခြင်းလုပ်ငန်းများ ကိုလည်း စဉ်ဆက်မပြတ်လုပ်ဆောင်သွား ရန်လိုအပ်ကြောင်း။

တရားမဝင် ကုန်သွယ်မှုများကိုတား ဆီးစစ်ဆေးရာတွင် တရားမဝင်ကုန်ပစ္စည်း များအပါအဝင် လက်နက်ခဲယမ်း၊ မူးယစ် ဆေးဝါးများကိုလည်း ဖမ်းဆီးရမိလျက်ရှိ ကြောင်း၊ ယခင်က မူးယစ်ဆေးဝါးများဖမ်း ဆီးရမိရာတွင် WY ကဲ့သို့ ဆေးပြားများကို အများဆုံး ဖမ်းဆီးရမိခဲ့သော်လည်း နောက် ပိုင်းတွင် မူးယစ်ဆေးဝါး ထုတ်လုပ်သူများ သည် ၎င်းတို့၏ဈေးကွက်အတွင်း အလွယ် တကူထိုးဖောက်ဖြန့်ချိရန်နှင့် လူငယ်များကို

ဦးတည်ဖျက်ဆီးရောင်းချရန် မူးယစ်ဆေးဝါး များကို အစားအသောက်ပုံစံများအဖြစ် လည်း ပြောင်းလဲ ထုတ်လုပ်လာသည်ကို တွေ့ရကြောင်း၊ လူငယ်များအနေဖြင့် အစား အသောက်ဟူသောအသိဖြင့် စူးစမ်းသုံးစွဲ ကြရာမှ မူးယစ်ဆေး၏ သားကောင်ဘဝသို့ ရောက်ရှိသွားနိုင်ကြောင်း၊ ထို့အတူ လူငယ် ဘဝဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်မှုများပျက်စီးသွားစေနိုင် သကဲ့သို့ မိသားစုဝင်များ စိတ်ပူပန်ဆင်းရဲ ရသည့် နောက်ဆက်တွဲ ပြဿနာများပေါ် ပေါက်လာမည်ဖြစ်ကြောင်း၊ ထို့ကြောင့် မိဘ များ၊ မိသားစုဝင်များအနေဖြင့် မိမိတို့သား သမီးများ၊ မိသားစုဝင်များ သုံးစွဲနေသည့် အစားအသောက်များသည် ပုံမှန်ဟုတ်၊ မဟုတ်ကိုခွဲခြားနိုင်သည့် အသိပညာဗဟု သုတများရှိနေကြရမည် ဖြစ်ကြောင်း။

**ကျေပွန်စွာဖြင့် ဆောင်ရွက်ပေး**

တရားမဝင်ကုန်သွယ်မှုတိုက်ဖျက်ရေး ဦးဆောင်ကော်မတီ၏ ဦးဆောင်မှုဖြင့် နေပြည်တော်ကောင်စီ၊ တိုင်းဒေသကြီးနှင့် ပြည်နယ်များ၌ တရားမဝင်ကုန်သွယ်မှုတိုက် ဖျက်ရေးအထူးအဖွဲ့များ ဖွဲ့စည်း၍ ထိထိ ရောက်ရောက် တားဆီးဖမ်းဆီးဆောင်ရွက် လျက်ရှိပြီး အထိုက်အလျောက် တားဆီးစစ် ဆေးအရေးယူနိုင်ခဲ့ကြောင်း၊ ယင်းသို့ ဖမ်းဆီး တားဆီးရာတွင် ပါဝင်ဆောင်ရွက်ကြသည့် ဝန်ထမ်းများအနေဖြင့် အဂတိတရား ကင်း ရှင်းစွာဖြင့် နိုင်ငံအတွက် ရသင့်ရထိုက်သည့် အခွန်အခများ ကောက်ခံရရှိနိုင်ရေးအတွက် စေတနာအပြည့်အဝထားပြီး ပေးအပ်ထား သည့်တာဝန်ကို ကျေပွန်စွာဖြင့်ဆောင်ရွက် ပေးကြရန် အလေးအနက်မှာကြားလိုကြောင်း၊ ကုန်သည်များနှင့် စက်မှုလက်မှုလုပ်ငန်းရှင်

တရားမဝင်ကုန်သွယ်မှုတိုက်ဖျက်ရေး ဦးဆောင်ကော်မတီ၏ ဦးဆောင် မှုဖြင့်နေပြည်တော်ကောင်စီ၊ တိုင်းဒေသကြီးနှင့် ပြည်နယ်များ၌ တရား မဝင်ကုန်သွယ်မှုအထူးအဖွဲ့များဖွဲ့စည်း၍ ထိထိရောက်ရောက် တားဆီး ဖမ်းဆီးဆောင်ရွက်လျက်ရှိပြီး အထိုက်အလျောက် တားဆီးစစ်ဆေး အရေးယူနိုင်ခဲ့...



တရားမဝင်ကုန်သွယ်မှု တိုက်ဖျက်ရေးဦးဆောင်ကော်မတီ ဥက္ကဋ္ဌ နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီ ဒုတိယဥက္ကဋ္ဌ ဒုတိယဝန်ကြီးချုပ် ဒုတိယဗိုလ်ချုပ်မှူးကြီး စိုးဝင်း တရားမဝင် ကုန်သွယ်မှု တိုက်ဖျက်ရေးဦးဆောင်ကော်မတီ လုပ်ငန်းညှိနှိုင်းအစည်းအဝေး (၁/၂၀၂၃)တွင် အမှာစကားပြောကြားစဉ်

များအသင်းချုပ်ကိုလည်း ပူးပေါင်းဆောင်ရွက်မှုများအတွက် ကျေးဇူးတင်ရှိကြောင်းနှင့် ကဏ္ဍအလိုက် ဖော်ထုတ်ချက်များကိုလည်း အခါအားလျော်စွာ ဆက်လက်ပံ့ပိုးပေးသွားရန်မေတ္တာရပ်ခံလိုကြောင်း၊ တရားမဝင်ကုန်သွယ်မှုတိုက်ဖျက်ရေးလုပ်ငန်းများ ဆောင်ရွက်ရာတွင် တိုင်းဒေသကြီးနှင့်ပြည်နယ် အထူးအဖွဲ့များ၊ သက်ဆိုင်ရာဌာနများအနေဖြင့် ဦးဆောင်ကော်မတီက ညွှန်ကြားမှု၊ သတင်းချမှတ် လိုက်ပါဆောင်ရွက်ခြင်းမျိုးမဟုတ်ဘဲ မိမိတို့ရေးဆွဲတင်ပြထားသည့် အစီအမံများအတိုင်း စနစ်တကျ၊ တိတိကျကျဆောင်ရွက်သွားရန်လိုကြောင်းပြောကြားသည်။ ထို့နောက် ဦးဆောင်ကော်မတီ အတွင်းရေးမှူး ဒုတိယဝန်ကြီး ဦးညွန့်အောင်က တရားမဝင်ကုန်သွယ်မှု တိုက်ဖျက်ရေး ဦးဆောင်ကော်မတီ (၅/၂၀၂၂) ကြိမ်မြောက် လုပ်ငန်းညှိနှိုင်း အစည်းအဝေး ဆုံးဖြတ်ချက်များအပေါ် ဆောင်ရွက်ပြီးစီးမှုများနှင့် တရားမဝင်ကုန်သွယ်မှုတိုက်ဖျက်ရေး ဦးဆောင်ကော်မတီ၏ လုပ်ငန်းဆောင်ရွက်မှုများကို ရှင်းလင်းတင်ပြသည်။

အမှာစကားကို ဖတ်ကြားတင်ပြ ယင်းနောက် ဦးဆောင်ကော်မတီရုံး လုပ်ငန်းအဖွဲ့ခေါင်းဆောင် ဒုတိယညွှန်ကြားရေးမှူးချုပ် ဦးအောင်သွင်ဦး၊ ဗဟိုစက်ပစ္စည်းစာရင်းအင်းနှင့် စစ်ဆေးရေးဦးစီးဌာန ညွှန်ကြားရေးမှူးချုပ် ဦးဟန်ဝင်းအောင်၊ အကောက်ခွန်ဦးစီးဌာန ညွှန်ကြားရေးမှူးချုပ် ဦးသိန်းဆွေ၊ ကုန်သွယ်ရေးဦးစီးဌာန ညွှန်ကြားရေးမှူးချုပ် ဦးမြင့်သူရ၊ အစားအသောက်နှင့် ဆေးဝါးကွပ်ကဲရေးဦးစီးဌာန ဒုတိယညွှန်ကြားရေးမှူးချုပ် ဒေါက်တာ သီရိဇင်၊ ကရင်ပြည်နယ်၊ မွန်ပြည်နယ်နှင့် ရန်ကုန်တိုင်းဒေသကြီးတို့မှ တရားမဝင်ကုန်သွယ်မှု တိုက်ဖျက်ရေးအထူးအဖွဲ့ ဥက္ကဋ္ဌ များက တရားမဝင်ကုန်သွယ်မှု တိုက်ဖျက်ရေး ဦးဆောင်ကော်မတီ လုပ်ငန်းညှိနှိုင်း အစည်းအဝေး (၁/၂၀၂၃) သို့ တင်ပြလာသည့် အမှာစကားကို ဖတ်ကြားတင်ပြသည်။

ရှင်းလင်းတင်ပြ

ဆက်လက်၍ တရားမဝင်ကုန်သွယ်မှု တိုက်ဖျက်ရေး ဦးဆောင်ကော်မတီ ဒုတိယ

ဥက္ကဋ္ဌ ပြည်ထောင်စုဝန်ကြီး ဦးဝင်းရှိန်၊ အဖွဲ့ဝင်များဖြစ်ကြသည့် ပြည်ထောင်စုဝန်ကြီးဦးအောင်နိုင်ဦး၊ ပြည်ထဲရေးဝန်ကြီးဌာန ဒုတိယဝန်ကြီး ဗိုလ်ချုပ်စိုးတင်နိုင်နှင့် တက်ရောက်လာကြသူများက တရားမဝင်ကုန်သွယ်မှုတိုက်ဖျက်ရေးနှင့် စပ်လျဉ်း၍ သက်ဆိုင်ရာကဏ္ဍအလိုက် ရှင်းလင်းတင်ပြကြသည်။

ယင်းနောက် ဦးဆောင်ကော်မတီရုံး လုပ်ငန်းအဖွဲ့ခေါင်းဆောင်က တရားမဝင်ကုန်သွယ်မှုတိုက်ဖျက်ရေး ဦးဆောင်ကော်မတီ လုပ်ငန်းညှိနှိုင်း အစည်းအဝေး (၁/၂၀၂၃) ဆုံးဖြတ်ချက် (မူကြမ်း) ကိုဖတ်ကြားတင်ပြ အတည်ပြုချက်ရယူသည်။

ထို့နောက် တရားမဝင်ကုန်သွယ်မှု တိုက်ဖျက်ရေး ဦးဆောင်ကော်မတီ ဥက္ကဋ္ဌ နိုင်ငံတော် စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီ ဒုတိယဥက္ကဋ္ဌ ဒုတိယဝန်ကြီးချုပ်က ရှင်းလင်းဆွေးနွေးတင်ပြချက်များအပေါ် လိုအပ်သည်များ ပေါင်းစပ်ညှိနှိုင်းပေးပြီး နိဂုံးချုပ်အမှာစကား ပြောကြားကာ အစည်းအဝေးကို ရုပ်သိမ်းခဲ့ကြောင်း သတင်းရရှိသည်။ သတင်းစဉ်

# ပြည်ထောင်စုဝန်ကြီး ဗိုလ်ချုပ်ကြီးတင်အောင်စန်း ရန်ကုန်မြို့ရှိ ဌာနများ၏ လုပ်ငန်းဆောင်ရွက်မှု ကြည့်ရှုစစ်ဆေး



ဌာနဝန်ထမ်းများ  
အနေဖြင့်  
သုံးစွဲသူများ၏  
လိုအပ်ချက်  
အခက်အခဲများကို  
သိရှိရမည်ဖြစ်...

နိုင်ငံတော် စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီအဖွဲ့ဝင်၊ ပို့ဆောင်ရေးနှင့် ဆက်သွယ်ရေးဝန်ကြီးဌာန ပြည်ထောင်စုဝန်ကြီး ဗိုလ်ချုပ်ကြီးတင်အောင်စန်းသည် ၂၀၂၃ ခုနှစ် ဇန်နဝါရီ ၂၀ ရက်နေ့တွင် ရန်ကုန်မြို့၊ မရမ်းကုန်းမြို့နယ်ရှိ မြန်မာ့စာတိုက်လုပ်ငန်း၏ စာရွေးစာပို့စခန်း(ရန်ကုန်)၊ မြန်မာ့ဆက်သွယ်ရေးလုပ်ငန်း၏ Call Center ၊ မင်္ဂလာဒုံမြို့နယ်ရှိ လေကြောင်းပို့ဆောင်ရေး ညွှန်ကြားမှုဦးစီးဌာန ရုံးချုပ်နှင့် မြန်မာအမျိုးသားလေကြောင်းရုံးချုပ်တို့သို့ သွားရောက်ကြည့်ရှုစစ်ဆေးသည်။

အကျိုးရှိအောင် စီမံဆောင်ရွက်နိုင်ရေးဦးစွာ ပြည်ထောင်စုဝန်ကြီးသည် မရမ်းကုန်းမြို့နယ်(၈)မိုင်လမ်းဆုံရှိ မြန်မာ့စာတိုက်လုပ်ငန်းစာရွေးစာပို့စခန်း(ရန်ကုန်) သို့ရောက်ရှိပြီး မြန်မာ့စာတိုက်လုပ်ငန်းမှ အထွေထွေမန်နေဂျာက လုပ်ငန်းဆောင်ရွက်မှုကိုရှင်းလင်းတင်ပြရာတွင်ပြည်ထောင်စုဝန်ကြီးက နိုင်ငံ၏ စာပို့လုပ်ငန်းကွန်ရက်အတွင်း လုပ်ငန်းပိုမိုထိရောက် အောင်မြင်ရေးအတွက် ယခုလို အခြေခံ အဆောက်

အင်္ဂါများကို ရန်ကုန်နှင့်မန္တလေးမြို့ကြီးများအပြင် အခြားဒေသများ၌ပါ လိုအပ်ချက်အခြေအနေများကိုသုံးသပ်၍ ဆောက်လုပ်နိုင်ရန် Master Plan ရေးဆွဲလျာထားဆောင်ရွက်ထားရှိရေး၊ ယခုအဆောက်အအုံ၏ တည်နေရာအချက်အချာကျမှု အနေအထားအရ လုပ်ငန်းစဉ်များကို အထိရောက်ဆုံး အကျိုးရှိအောင် စီမံဆောင်ရွက်နိုင်ရေး၊ အဆောက်အအုံရှေ့ရည် တည်တံ့ခိုင်ခံ့စေရေး၊ လိုအပ်သည့် လုံခြုံရေးနှင့် မီးဘေးကာကွယ်ရေးဆိုင်ရာ ကိရိယာပစ္စည်းများ စနစ်တကျ တပ်ဆင်အသုံးပြုရေးနှင့် အရေးပေါ်အခြေအနေ ဖြစ်ပေါ်လာပါက စနစ်တကျ ဆောင်ရွက်နိုင်ရေးအတွက် ကြိုတင်လေ့ကျင့်ဆောင်ရွက်သွားရန်တို့ကို မှာကြားသည်။

ယင်းနောက် ပြည်ထောင်စုဝန်ကြီးက အဆောက်အအုံသစ်၌ လုပ်ငန်းဆောင်ရွက်နေကြသည့် စာရွေးစာပို့လုပ်ငန်းစဉ်များကို ကြည့်ရှုအားပေးပြီး ဝန်ထမ်းများကို စားသောက်ဖွယ်ရာ လက်ဆောင်ပစ္စည်းများ ပေးအပ်သည်။ ထို့နောက် ပြည်ထောင်စု

ဝန်ကြီးနှင့်အဖွဲ့သည်မြန်မာ့ဆက်သွယ်ရေးလုပ်ငန်း၏ Call Center အဆောက်အအုံသို့ရောက်ရှိပြီး ပြည်ထောင်စုဝန်ကြီးက ဌာနဝန်ထမ်းများအနေဖြင့် သုံးစွဲသူများ၏ လိုအပ်ချက်အခက်အခဲများကို သိရှိရမည်ဖြစ်ပြီး နွေးထွေးပျူငှာစွာဖြင့် ပြည်သူလူထုနှင့် Public Relation ကောင်းမွန်စေရေး၊ အသုံးပြုနေသည့်စက်ပစ္စည်း Equipment များအားပုံမှန်စစ်ဆေး၍လိုအပ်သည့်အရန်ပစ္စည်းများအဆင်သင့်ရှိနေရေး၊ အဆောက်အအုံဝန်ထမ်းနှင့် စာရွက်စာတမ်းများ လုံခြုံရေးကို အလေးအနက်ထားရေး၊ ဝန်ထမ်းများလုပ်ငန်းကျွမ်းကျင်မှု တိုးတက်အောင် လေ့ကျင့်ပေးရေး၊ ယနေ့ကာလတွင် မိုဘိုင်းတယ်လီဖုန်းစနစ်ကို တွင်ကျယ်စွာအသုံးပြုလျက်ရှိကြပြီဖြစ်သော်လည်း အော်တိုတယ်လီဖုန်းစနစ် ကောင်းမွန်စွာ အသုံးပြုနိုင်ရေးအတွက်လည်း ဝန်ဆောင်မှုကောင်းများပေးရေးတို့ကိုမှာကြားကာ Call Center ခန်းများ၌ ဝန်ထမ်းများ တာဝန်ထမ်းဆောင်နေမှု၊ ဌာန၏ ဆက်သွယ်ရေးဆက်ကြောင်းများ စောင့်ကြည့်ထိန်းသိမ်းနေမှု အခြေ



အနေများကို ကြည့်ရှုစစ်ဆေးပြီး ဝန်ထမ်းများကို စားသောက်ဖွယ်ရာ လက်ဆောင်ပစ္စည်းများ ပေးအပ်သည်။

ဆက်လက်၍ပြည်ထောင်စုဝန်ကြီးနှင့်အဖွဲ့သည် မင်္ဂလာဒုံမြို့နယ်ရှိ လေကြောင်းပို့ဆောင်ရေးညွှန်ကြားမှုဦးစီးဌာန(ရုံးချုပ်) သို့ရောက်ရှိပြီး အစည်းအဝေးခန်းမတွင် ပြည်ထောင်စုဝန်ကြီးက ဝန်ထမ်းများနှင့်တွေ့ဆုံ၍ လေကြောင်းပို့ဆောင်ရေးဝန်ဆောင်မှုလုပ်ငန်းများကို သတ်မှတ်စံချိန်စံညွှန်းများ၊ လုပ်ထုံးလုပ်နည်းများနှင့်အညီ ကြပ်မတ်ကွပ်ကဲဆောင်ရွက်နေသည့် ဌာနတစ်ခုဖြစ်ရာလေကြောင်းလိုင်းများ၊လေယာဉ်

ထိန်းချုပ်ကာကွယ်ရေး လုပ်ငန်းစဉ်များကို ဖြေလျှော့ပေးလျက်ရှိရာ ပြည်တွင်းပြည်ပခရီးသွားလာမှုများ တဖြည်းဖြည်းပြန်လည်များပြားလာပြီး ခရီးသွားများ အဆင်ပြေချောမွေ့စွာ သွားလာနိုင်ရေးအတွက် လေဆိပ်ဝန်ဆောင်မှုလုပ်ငန်းများ ဆောင်ရွက်ပေးလျက်ရှိသော ကုမ္ပဏီများ မြေပြင်ဝန်ဆောင်မှုဆောင်ရွက်သည့် အဖွဲ့များကို SOP (Standard Operation Producer များနှင့်အညီ လိုက်နာ ဆောင်ရွက်ရေးအလေးထားကြပ်မတ် ဆောင်ရွက်သွားရန်၊ ဌာနရှိ အရာထမ်း အမှုထမ်းများအနေဖြင့် မိမိတွင်ရှိသည့်လုပ်ငန်း အတွေ့အကြုံ၊

နိုင်ငံပိုင်လေကြောင်းလိုင်းဖြစ်သည့် မြန်မာအမျိုးသားလေကြောင်းအနေဖြင့်ဈေးကွက်စီးပွားရေးစနစ်နှင့်အညီ အပြည်ပြည်ဆိုင်ရာလေကြောင်းလိုင်းများနှင့် တန်းတူ ယှဉ်ပြိုင်နိုင်ရေးဈေးကွက်အခြေအနေကို အမြဲတမ်းလေ့လာသုံးသပ်ပြီး မိမိလေကြောင်းလိုင်းအစဉ် ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်နေအောင်ကြိုးပမ်းရန်လိုအပ်ကြောင်း။

ထို့ပြင်ဝင်ငွေတိုးတက်ရရှိစေရေးပြည်တွင်းပြည်ပခရီးစဉ်များ တိုးချဲ့ပျံသန်းခြင်း၊ လေယာဉ်မြေပြင် ဝန်ဆောင်မှုလုပ်ငန်းနှင့် ATR လေယာဉ် အကြီးစားပြင်ဆင်ရေး၊ အလုပ်ရုံလုပ်ငန်းအတွက် ဈေးကွက်ရှာဖွေ

လေကြောင်းဖြင့်  
ခရီးသွားပြည်သူများ၏  
ဘေးကင်းလုံခြုံမှု  
ရှိစေရေး  
အလေးထား  
ဆောင်ရွက်ရန်လို...



ကွင်းများနှင့်လေကြောင်းဖြင့်ခရီးသွားပြည်သူများ၏ဘေးကင်းလုံခြုံမှုရှိစေရေးအလေးထားဆောင်ရွက်ရန်လိုကြောင်း၊ အပြည်ပြည်ဆိုင်ရာလေဆိပ်နှင့် နယ်လေဆိပ်များအားလုံး၏ လေဆိပ်အဆောက်အအုံ၊ လေယာဉ်ပြေးလမ်းနှင့် လေယာဉ်ကွင်းဧရိယာများကို သန့်ရှင်းသပ်ရပ်မှုရှိအောင်စီစဉ်ထားရှိ၍ တာဝန်ရှိသူအဆင့်ဆင့်က ကြပ်မတ်ဆောင်ရွက်သွားရန် အလေးထားမှာကြားလိုကြောင်း၊ နိုင်ငံတကာတွင်ကိုဗစ်-၁၉ ကပ်ရောဂါ ဖြစ်ပွားမှုများ ကျဆင်းလာသည်နှင့်အမျှလေကြောင်းသယ်ယူပို့ဆောင်ရေးလုပ်ငန်းများတွင် ကိုဗစ်-၁၉

လုပ်ငန်းကျွမ်းကျင်မှုများကို အသုံးပြုပြီး ပြဌာန်းထားသည့် လုပ်ထုံးလုပ်နည်းများနှင့်အညီ ဌာန၏ ရည်မှန်းချက် တာဝန်များကို ပြည့်မီအောင် ကြိုးပမ်းဆောင်ရွက်သွားကြရန် မှာကြားသည်။

လေကြောင်းလိုင်း ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်ရန် ညွှန်ကြားမှုဦးစီးဌာနတွင် ပြည်ထောင်စုဝန်ကြီးနှင့်အဖွဲ့သည် ရန်ကုန်အပြည်ပြည်ဆိုင်ရာလေဆိပ်ရှိ မြန်မာအမျိုးသားလေကြောင်းရုံးချုပ်သို့ရောက်ရှိပြီး အစည်းအဝေးခန်းမတွင် Board of Directors (BOD) အဖွဲ့ဝင်များက လုပ်ငန်းများ ဆောင်ရွက်နေမှုကို ရှင်းလင်းတင်ပြရာ ပြည်ထောင်စုဝန်ကြီးက

ဆောင်ရွက်ခြင်း၊ အခြားလေကြောင်းလိုင်းနှင့်ဆက်စပ်သည့် စီးပွားရေးလုပ်ငန်းများရှာဖွေဆောင်ရွက်ခြင်းစသည့် လုပ်ငန်းများကိုအောင်မြင်အောင်အတတ်နိုင်ဆုံးကြိုးပမ်းဆောင်ရွက်ကြရန်လိုကြောင်း၊ ထို့ပြင် လေကြောင်းလိုင်း အသုံးစရိတ်များကို စိစစ်၍ လျှော့ချပြီးဝင်ငွေတိုးတက်ရရှိအောင်အစဉ်မပြတ် သုံးသပ်ဆောင်ရွက်သွားကြရန်လိုကြောင်းတို့ကို မှာကြားပြီး ဝန်ထမ်းများကို အမှတ်တရ လက်ဆောင်ပစ္စည်းများ ပေးအပ်ခဲ့ကြောင်း သိရသည်။

သတင်းအဖွဲ့(ပို့ဆက်)

# ပြည်ထောင်စုဝန်ကြီး ဗိုလ်ချုပ်ကြီးတင်အောင်စန်း ရန်ကုန်မြို့ရှိ မြစ်ကမ်းများသာယာလှပရေး၊ မြစ်ကမ်းထိန်းသိမ်းရေးလုပ်ငန်းများနှင့် ရန်ကုန်ဘူတာကြီးရှိ ပြုပြင်ပြီးစီးသော RBE ရထားတွဲများကိုကြည့်ရှုစစ်ဆေး



ရေလမ်းကြောင်း  
ကောင်းမွန်ရေးအတွက်  
ကမ်းပြိုကမ်းထိန်း  
လုပ်ငန်းများကို  
သတ်မှတ်ဒီဇိုင်း၊  
စံချိန်စံညွှန်းနှင့်အညီ  
ဆောင်ရွက်...

နိုင်ငံတော် စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီအဖွဲ့ဝင်၊ ပို့ဆောင်ရေးနှင့် ဆက်သွယ်ရေးဝန်ကြီးဌာန၊ ပြည်ထောင်စုဝန်ကြီး ဗိုလ်ချုပ်ကြီးတင်အောင်စန်းသည် ၂၀၂၃ ခုနှစ် ဇန်နဝါရီလ ၂၁ ရက်နေ့တွင် ရန်ကုန်မြို့၊ ပုဇွန်တောင်မြို့နယ်ရှိ ရေအရင်းအမြစ်နှင့်မြစ်ချောင်းများ ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်ရေးဦးစီးဌာနနှင့် အဆိုပါဌာနမှအကောင်အထည်ဖော်ဆောင်ရွက်နေသည့် မြစ်ကမ်းသာယာလှပရေး၊ မြစ်ကမ်းထိန်းသိမ်းရေး လုပ်ငန်းနေရာများနှင့် မင်္ဂလာတောင်ညွန့်မြို့နယ်၊ ရန်ကုန်ဘူတာကြီးရှိပြုပြင်ပြီးစီးသော RBE ရထားတွဲများ ကြည့်ရှုစစ်ဆေးသည်။



ရှေးဦးစွာ ပြည်ထောင်စုဝန်ကြီးသည် ရန်ကုန်မြို့၊ ပုဇွန်တောင်မြို့နယ်ရှိ ရေအရင်းအမြစ်နှင့်မြစ်ချောင်းများ ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်ရေးဦးစီးဌာနရုံးချုပ်သို့ ရောက်ရှိပြီး အစည်းအဝေးခန်းမ၌ ဝန်ထမ်းများနှင့်တွေ့ဆုံရာ ညွှန်ကြားရေးမှူးချုပ်က ဆောင်ရွက်လျက်ရှိသော စီမံကိန်းလုပ်ငန်းများနှင့်ပတ်သက်၍ ရှင်းလင်းတင်ပြသည်။

**စားသောက်ဖွယ်ရာများ ပေးအပ်**  
တင်ပြချက်များအပေါ် ပြည်ထောင်စုဝန်ကြီးက ရေအရင်းအမြစ်နှင့်မြစ်ချောင်းများ ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်ရေးဦးစီးဌာနသည် နိုင်ငံအတွင်းမြစ်ချောင်းများ ပေါ်ကြွယ်ဝသဖြင့် ရေလမ်းထိန်းသိမ်းရေး လုပ်ငန်းများ၊ ကမ်းပြိုကမ်းထိန်း ကာကွယ်ရေးလုပ်ငန်းများ

ဆောင်ရွက်နေရသည့် ဌာနတစ်ခုဖြစ်သည့်အပြင် နိုင်ငံတော်အနေဖြင့် စိုက်ပျိုးရေး၊ မွေးမြူရေးကဏ္ဍများကို ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်အောင် အားပေးလျက်ရှိရာ အဓိကလိုအပ်သည့် ရေအရင်းအမြစ်များကို တာဝန်ယူရှာဖွေ ထိန်းသိမ်းပေးနေရသောကြောင့် နိုင်ငံအတွက် အရေးပါသည့်ဌာနတစ်ခုဖြစ်

ပါကြောင်း၊ ရေလမ်းကြောင်းကောင်းမွန်ရေးအတွက် ကမ်းပြိုကမ်းထိန်း လုပ်ငန်းများကို သတ်မှတ်ဒီဇိုင်း၊ စံချိန်စံညွှန်းနှင့်အညီ ဆောင်ရွက်ရေး၊ အသုံးပြုသည့်စက်ပစ္စည်းနှင့်ယန္တရားများကို စွမ်းအားပြည့် အသုံးပြုနိုင်ရေး၊ လုပ်ငန်းခွင် ဘေးအန္တရာယ်ကင်းရှင်းရေးကို အထူးဂရုပြု ဆောင်ရွက်ရေး၊ ဝန်ထမ်းများ၊ ရုံးအဆောက်အဦများ၊ စာရွက်စာတမ်းနှင့် သတင်းလုံခြုံမှုတို့ကို အလေးထားလိုက်နာကြစေရေးတို့ကို မှာကြားပြီး ဝန်ထမ်းများကို စားသောက်ဖွယ်ရာများ လက်ဆောင် ပေးအပ်သည်။

ဆက်လက်၍ ပြည်ထောင်စုဝန်ကြီးသည် ဦးစီးဌာန၏ မှီငြမ်းစာကြည့်တိုက် (Reference Library) အတွက်ပြင်ဆင်ထားရှိမှု၊ တည်ဆောက်ဆဲရေယာဉ်များ၊ ရေစိုလွန်းကျင်း၊ ယန္တရားများ၊ ရုံးအဆောက်အဦများကို လည်လည်ကြည့်ရှု စစ်ဆေး၍ လိုအပ်သည်များကို မှာကြားဖြည့်ဆည်းပေးသည်။

ထို့နောက် ပြည်ထောင်စုဝန်ကြီးနှင့်အဖွဲ့သည် သယ်ယူကုန်သွယ်ရေး၊ သုဝဏ္ဏ (၂၉)ရပ်ကွက်ရှိ ရေအရင်းအမြစ်နှင့်မြစ်ချောင်းများဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်ရေး ဦးစီးဌာနက အကောင်အထည်ဖော် ဆောင်ရွက်ထားရှိသော ပေ ၁၉၁၀ အရှည်ရှိသည့် ကမ်းထိန်းလုပ်ငန်းနေရာရှိရှင်းလင်းဆောင်သို့ရောက်



ရှိရာတာဝန်ရှိသူများက စီမံကိန်းဆိုင်ရာ အချက်အလက်များကို ရှင်းလင်းတင်ပြမှုအပေါ် ပြည်ထောင်စုဝန်ကြီးက မြစ်ကမ်းပါးတစ်လျှောက် အမြဲစိမ်းလန်းစိုပြည်၍ သာယာလှပရေး၊ သန့်ရှင်းသပ်ရပ်ရေးကိစ္စများကို သက်ဆိုင်ရာ မြို့နယ်အဖွဲ့အစည်းများနှင့်ညှိနှိုင်းဆောင်ရွက်သွားရန် မှာကြားသည်။

**အများပြည်သူ အပန်းဖြေနိုင်ရေး**  
ထိုမှတစ်ဆင့်ပြည်ထောင်စုဝန်ကြီးနှင့်အဖွဲ့သည် သာကေတမြို့နယ်၊ ကမာကြည်အိမ်ရာအနီးတွင် ရေအရင်းအမြစ်နှင့်မြစ်ချောင်းများဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်ရေး ဦးစီးဌာနက

ကြီးကြပ်ဆောင်ရွက်ပြီး ဖြစ်သည့် အလျားပေ ၄၁၀၊ အကျယ် ၂၆ ပေ အကျယ်အဝန်းရှိသော ဆိပ်ကမ်းသာယာလှပရေး၊ ကမ်းထိန်းကာကွယ်ရေး လုပ်ငန်းခွင်နေရာသို့ ရောက်ရှိစစ်ဆေးပြီး ပြည်ထောင်စုဝန်ကြီးက အများပြည်သူ စိတ်ချမ်းမြေ့စွာဖြင့်လာရောက် အပန်းဖြေနိုင်ရေးအတွက် ယင်းနေရာတစ်ဝိုက် အမြဲသန့်ရှင်း သာယာလှပရေးတို့ကို သက်ဆိုင်ရာမြို့နယ်တာဝန်ရှိသူများနှင့် ပေါင်းစပ်ညှိနှိုင်းဆောင်ရွက်ရန် မှာကြားသည်။

ထို့နောက် ပြည်ထောင်စုဝန်ကြီးနှင့်အဖွဲ့သည် မင်္ဂလာတောင်ညွန့်မြို့နယ်ရှိ ရန်ကုန်ဘူတာကြီးသို့ ရောက်ရှိပြီး ပြည်ထောင်စုဝန်ကြီးက ရထားခရီးစဉ်များတိုးချဲ့ပြေးဆွဲနိုင်ရေးအတွက် ပြုပြင်မွမ်းမံဆောင်ရွက်လျက်ရှိသော RBE (Rail Bus Engine) ရထားတွဲဆိုင်များ၏ လုပ်ငန်းဆောင်ရွက်ပြီးစီးမှုကို ကြည့်ရှုစစ်ဆေးပြီး လိုအပ်သည်များ မှာကြားခဲ့ကြောင်း သိရသည်။

သတင်းအဖွဲ့(ပို့ဆက်)



**ပို့ဆောင်ခက်သွယ် ပြည်ကျိုးရွယ်**

# မြစ်သဘာဝမျှခြေချိန်ခွင်လျှာကို စိုက်ချိုးနေကြသူများ

ဝမ်းရေ



“ရေမြစ်ဖြိုးကြီး၊ မြင်းမူအထက်နားက ရွာသစ်ရေလမ်းမှာ ရေကြောင်းကြပ်ပြီး သင်္ဘောတွေအများကြီးပိတ်မိနေလို့ သောင်တူးပေးပါဦး” ၊ “ရေမြစ်ဖြိုးကြီး၊ မကွေးတိုင်းအတွင်းရှိတဲ့ သံကိုင်းကျေးရွာကြီး ဧရာဝတီမြစ်ရေအကြီးအကျယ်တိုက်စားနေလို့ ကမ်းပြိုကာကွယ်ရေးအစီအမံတွေ ဆောင်ရွက်ပေးပါဦး” ၊ “ရေမြစ်ဖြိုးကြီး၊ သင်္ဘောတွေကုန်ပိုပြီးတင်ပို့နိုင်အောင် ရေစူးကန်သတ်ချက်လျော့ချပေးလို့မရဘူးလား” စသည့်တောင်းဆိုချက်များမှာ နွေရာသီ ရေနည်းကာလတွင် မကြားချင်အဆုံး ကြားနေရတဲ့အသံတွေဖြစ်ပါတယ်။ နောင်လည်း အမြဲကြားနေရဦးမှာပါပဲ။

မြန်မာနိုင်ငံအတွင်းမှာ မြစ်ချောင်းတွေ အများကြီးရှိရာမှာ ကုန်စည်စီးဆင်းမှုအတွက် ရေကြောင်းပိုဆောင်ရေးကို အသုံးပြုနေတဲ့ အဓိကမြစ်ကြီးတွေဖြစ်တဲ့ ဧရာဝတီမြစ်နဲ့ ချင်းတွင်းမြစ်အကြောင်းပဲ ပြောကြည့်ရအောင်။ ကျွန်တော်တို့ ရေအရင်းအမြစ်နဲ့မြစ်ချောင်းများ ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်ရေးဦးစီးဌာနက လေ့လာတိုင်းတာမှုတွေအရ နှစ်စဉ်ရေကြောင်းကြပ်တည်းလို့ ပြုပြင်ပေးရမှာက ဧရာဝတီမြစ်မှာ ရေလမ်းနေရာ (၄၁) နေရာ၊ ချင်းတွင်းမြစ်မှာ (၁၇) နေရာရှိနေပါတယ်။ အဲဒီရေလမ်းတွေမှာ သောင်တူးပေးခြင်း၊ ရေလမ်းဖွံ့ဖြိုးရေးအစီအမံတွေဖြစ်တဲ့ ရေလွှဲရေကာများတည်ဆောက်ပေးခြင်းတွေကို ဘဏ္ဍာရေးနှစ်အလိုက်ရှိတဲ့ ရန်ပုံငွေများဖြင့် ဆောင်ရွက်ပေးနေပါတယ်။ မြစ်ကြောင်းတစ်လျှောက်ကမ်းပြိုမှုဖြစ်စဉ်တွေကြောင့် ကမ်းပြိုကာကွယ်ရေးလုပ်ငန်းတွေကိုလည်း နှစ်စဉ်ရန်ပုံငွေ ထည့်သွင်းလျာထားပြီး ဆောင်ရွက်ပေးနေရပါတယ်။ ကာကွယ်မှုတွေ ဆောင်ရွက်ပေးနေတယ်ဆိုတော့ ကမ်းပြိုမှုတွေ တစ်နှစ်ထက်တစ်နှစ် လျော့နည်းသွားသလားဆို ပိုတောင်များလာတယ်လို့ ပြောရမလို့ ဖြစ်နေပါတယ်။

Master Plan ကိုအခြေခံပြီး မြစ်ကြောင်းပြုပြင်ထိန်းသိမ်းရေးလုပ်ငန်းတွေ ဆောင်ရွက်လျက်ရှိရာ ၁၉၉၉-၂၀၀၀ ခုနှစ်မှ ၂၀၂၀-၂၀၂၁ ဘဏ္ဍာရေးနှစ်အထိ ဗန်းမော်မှာရန်ကုန်ထိ ရေလမ်းအပိုင်းအလိုက် ဧရာဝတီမြစ်ရေလမ်းဖွံ့ဖြိုးရေးလုပ်ငန်းများကို နိုင်ငံတော်က ကျပ်(၂၅.၀၉၃) ဘီလီယံ ကုန်ကျခံဆောင်ရွက်ပေးထားပါတယ်။ ထို့အတူ ချင်းတွင်းမြစ်မှာလည်း ၁၉၉၉-၂၀၀၀ ခုနှစ်မှ ၂၀၂၀-၂၀၂၁ ဘဏ္ဍာရေးနှစ်အထိ (၂၂) နှစ်တာကာလအတွင်း ရေလမ်းဖွံ့ဖြိုးရေးလုပ်ငန်းများကို နိုင်ငံတော်က ကျပ်(၆.၁၅၃) ဘီလီယံ ကုန်ကျခံ ဆောင်ရွက်ပေးထားပါတယ်။

ဧရာဝတီမြစ်အတွင်း ကမ်းပြိုကာကွယ်ရေးလုပ်ငန်းများကိုလည်း ၂၀၁၃-၂၀၁၄ နှစ်မှ ၂၀၂၀-၂၀၂၁ ဘဏ္ဍာရေးနှစ်အထိ နေရာ (၅၇၆) ခုမှာ ကျပ် (၁၃၁.၅၃၃) ဘီလီယံ ကုန်ကျခံကာကွယ်ပေးထားသလို ချင်းတွင်းမြစ်မှာလည်း ၂၀၁၃-၂၀၁၄ နှစ်မှ ၂၀၂၀-၂၀၂၁ ဘဏ္ဍာရေးနှစ်အထိ နေရာ (၁၃၁) ခုမှာ ကျပ် (၁၄.၃၃၄) ဘီလီယံ ကုန်ကျခံ ကာကွယ်ပေးထားပါတယ်။

နိုင်ငံတော်က ဒီလောက်အကုန်ကျခံ ဆောင်ရွက်ပေးထားပြီး ဘာတွေအကျိုးအမြတ်ပြန်ရလဲ ဆိုတာကြည့်ရအောင်။ ရေလမ်းကောင်းမွန်လာတဲ့အတွက် ကုန်တင်ရေယာဉ်တွေ ကုန်ပစ္စည်းတွေ ပိုမိုတင်ဆောင်နိုင်ပြီး ကုန်ကျစရိတ် လျော့ချနိုင်တာ၊ ရေလမ်းအသုံးပြုကုန်စည်စီးဆင်းမှု မြန်ဆန်ချောမွေ့လာစေတာ၊ ကမ်းပြိုမှုကာကွယ်ပေးတဲ့အတွက် လူနေအိမ်ခြေ၊ သာသနိကအဆောက်အအုံ၊ လယ်ယာမြေများဆုံးရှုံးမှုမှ သက်သာစေခဲ့ပါတယ်။ သို့သော် အထက်ကတင်ပြခဲ့သလို ဧရာဝတီမြစ်နဲ့ ချင်းတွင်းမြစ်တွေရဲ့ ရေကြောင်းကြပ်တည်းတဲ့ နေရာတွေ လျော့နည်းသွားသလား၊ ယခင်ကလို ရေနည်းချိန်တွေမှာ ကန်သတ်ထားတဲ့ ရေစူးလျော့ပေးနိုင်

တော့မလားဆိုတော့ မြန်မာပြည်သိန်းတန် ပြောသလို“နီး”ပါ။ ကမ်းပြို မှုတွေရော၊ ရေလမ်းကြောင်းကောင်းဖို့ရော၊ ရေစူးနဲ့ ရေအနက် ပိုရရှိနိုင်ဖို့ကိုရော ထိန်းထားနိုင်ရုံပဲရှိပါတယ်။ ထိန်းထားနိုင်ရုံဆို တာ ဒီထက်ပိုဆိုးရွားမသွားသေးဘူးလို့ ဆိုလိုတာဖြစ်ပါတယ်။

အကြောင်းရင်းစိစစ်ကြည့်တော့ သဲနန်းများပြားခြင်းနှင့်အတူ ရေအနက် တိမ်ကောလာခြင်းများကြောင့် ရေကြောင်းသွားလာရေး လုပ်ငန်းတွေအတွက် စိုးရိမ်ဖွယ်ရာများဖြစ်နေပြီဆိုတာ တွေ့မြင် နေရပါတယ်။ ရေအနက်(၁၅)မီတာထက်နည်းတဲ့ ဒေသများမှာ ဆိုရင် ရေလမ်းသွားလာမှုအတွက် ဆိုးဝါးတဲ့ အခြေအနေတွေ ဖြစ်ပေါ်နေပါပြီ။ ဒါကြောင့် ဧရာဝတီမြစ်နဲ့ ချင်းတွင်းမြစ်တို့မှာ နွေရာသီရေနည်းကာလမှာ ရေလမ်းကြောင်းများ မပျက်စီးစေရေး အတွက် နှစ်စဉ် နိုဝင်ဘာလ (၁၅)ရက်မှ မေလ (၁၅)ရက်အတွင်း ရေနည်းချိန်တွင် ရေစူးကန်သတ်ချက်ကို သတ်မှတ်ထုတ်ပြန်ပြီး ကန်သတ်ပေးထားရပါတယ်။

ပုံမှန်အခြေအနေအရ လုံခြုံစိတ်ချရသော ရေလမ်းကြောင်း ရရှိစေရန်အတွက် သောင်တူးခြင်းများနှင့် ရေလမ်းထိန်းရေကာ များကို နှစ်စဉ်တည်ဆောက်ပေးရမှာ ဖြစ်ပါတယ်။ ရေအရင်းအမြစ် နှင့်မြစ်ချောင်းများ ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်ရေးဦးစီးဌာနအနေဖြင့် မြစ် ကြောင်းထိန်းသိမ်းရေးလုပ်ငန်းများကို တာဝန်ယူဆောင်ရွက်ပေး နေပြီး လုပ်ငန်းများကို ရေနည်းရာသီဖြစ်တဲ့ နိုဝင်ဘာလမှ မေလ အတွင်းတွင်သာ ဆောင်ရွက်နိုင်ပါတယ်။ သဲနန်းပိုချမှုဟာ ခန့်မှန်း ပမာဏထက် များပြားလာသဖြင့် ရေလမ်းကြောင်း ပြုပြင်ရာတွင် နည်းပညာအရ စိန်ခေါ်မှုတစ်ရပ်အနေဖြင့် ရင်ဆိုင်ကြုံတွေ့နေရပါ တယ်။ မြစ်တစ်ခုအတွင်း တည်ငြိမ်တဲ့ ရေလမ်းကြောင်းတစ်ခု တည်ဆောက်ခြင်းသည် ဧရိယာကျယ်ဝန်းခြင်း ဆက်စပ်ပတ် သက်သော နယ်ပယ်ကျယ်ပြန့်ခြင်း၊ ပါဝင်ပတ်သက်သူ Stake- holders များပြားခြင်းအပြင် နည်းပညာပိုင်းသာမက ဘဏ္ဍာရေး ကဏ္ဍမှာပါ အခက်အခဲများ ရှိလာနိုင်ပါတယ်။

အခြားတစ်ဘက်မှာ ကုန်းမြေနှင့်ရေ ဆက်စပ်နေတဲ့သစ်တော များပျက်စီးခြင်း၊ သတ္တုတွင်းလုပ်ငန်း၊ ရေအားလျှပ်စစ်၊ စိုက်ပျိုးရေး၊ မြစ်အတွင်းမှ သဲနှင့်ကျောက်စရစ် ထုတ်ယူခြင်းနှင့်တူးဖော်ခြင်း များ အလျင်အမြန်ဖွံ့ဖြိုးလာခြင်းတွေဟာ မြစ်အတွင်းအနည်များ ရွေ့လျားမှု၊ ရေစီးဆင်းမှုနှင့် ထုတ်ယူသည့်ပမာဏ (သို့မဟုတ်) ပုံစံကို ပြောင်းလဲစေပြီး မြစ်အတွင်းအနည်ပိုချမှုကို လွှမ်းမိုးစေပါ တယ်။

ဒါအပြင် လွန်ခဲ့တဲ့ဆယ်စုနှစ်တစ်ခုမှာ မြစ်၏ရေကြောင်းသွား လာနိုင်မှုဟာ များပြားလှတဲ့နန်းထုများကြောင့် ကျဆင်းနေပါတယ်။ သဲနန်းပိုချမှုများဟာ ရေဝေဒေသမှာ ဆည်တစ်ခုတည်ဆောက်ခြင်း နှင့်သစ်ထုတ်မှုများကြောင့် သစ်တောပြုန်းတီးလာခြင်းနှင့်စိုက်ပျိုး ရေးစီမံချက်၊ သတ္တုနှင့် မြစ်ကျောက်စရစ် ထုတ်လုပ်မှုများစတဲ့ အကျိုးဆက်တွေကြောင့် များပြားလာခြင်းဖြစ်ကြောင်း လေ့လာ တွေ့ရှိရမှာဖြစ်ပါတယ်။ မြစ်ကြမ်းပြင်ဂေဟစနစ်ကို အကျိုးသက် ရောက်စေတဲ့ သောင်ခုံဖြစ်ထွန်းခြင်းနှင့် လက်ယက်ထိုးရေစီး ကြောင်းတိုးလာခြင်းစတဲ့ အကျိုးသက်ရောက်မှုများဟာ ကုန်းတွင်း ပိုင်း ရေလမ်းကြောင်းသွားလာရေးကို အန္တရာယ်ဖြစ်စေမှာဖြစ်ပါ တယ်။ အထူးသဖြင့် ညဘက်ရေကြောင်းသွားလာခြင်းနဲ့ ရေနည်း ရာသီ(နိုဝင်ဘာ ၁၅ မှ မေ ၁၅ အထိ)တွင် ရေအနက်လုံလောက်စွာ မရရှိခြင်းတို့ ဖြစ်ပေါ်စေပါတယ်။

ဧရာဝတီမြစ်၏ လျှောစောက်သုညနီးပါးဖြစ်တဲ့ အလယ်ပိုင်း နဲ့အောက်ပိုင်းဒေသတွေမှာ အထူးသဖြင့် ရေများရာသီ၌ မြစ် ကြောင်း ပြောင်းလဲလျက်ရှိပါတယ်။ အားကောင်းတဲ့ ရေစီး ကြောင်း ဟာ သဲနန်းပမာဏတော်တော်များများကို ပိုချနိုင်ပြီးမြစ် ကြောင်းပုံ ပေါ်မှုတည်၍ သဲနန်းပိုချမှုများ၊ တိုက်စားမှုများတစ်ပြိုင်နက်ဖြစ်ပေါ် လျက် ရှိနေမှာဖြစ်ပါတယ်။ ရေအရင်းအမြစ်နှင့်မြစ်ချောင်းများ ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်ရေးဦးစီးဌာနကလည်း လွန်ခဲ့သော ဆယ်စုနှစ်ကာ လများကတည်းက မြစ်ကြောင်းထိန်းသိမ်းဖို့အတွက် ရေလမ်းထိန်း



အဆောက်အဦတွေ၊ ယာယီအကာအကွယ်နည်းတွေကို အသုံးပြု ခဲ့စောင့်ရှောက်ခဲ့ပါတယ်။ အပြောင်းအလဲများတဲ့ မြစ်ရေလမ်းကြောင်းကို ထိန်းသိမ်းရာမှာတော့ စိန်ခေါ်မှုများစွာကို ကြုံတွေ့ရ လေ့ရှိပါတယ်။

အထက်ကတင်ပြခဲ့တဲ့ သဲနန်းပို့ချမှုတွေဟာဆိုရင် ရေဝေရေ လဲဒေသတွေမှာ ဆည်တစ်ခုတည်းတည်ဆောက်ခြင်း၊ သစ်ထုတ်မှုများ ကြောင့် သစ်တောပြုန်းတီးလာခြင်းနှင့် စိုက်ပျိုးရေးစီမံချက်၊ သတ္တုနှင့် မြစ်ကျောက်စရစ်ထုတ်လုပ်မှုများမှာ ထုတ်ပြန်ထားတဲ့ မူဝါဒများ၊ ဥပဒေများအားလိုက်နာမှုမရှိခြင်းနှင့် ကုန်းရေမြေအနေ အထားထိန်းသိမ်းစောင့်ရှောက်မှု အားနည်းခြင်းစတဲ့ အကျိုးဆက် များကြောင့် ထိခိုက်မှုများပြားလာခြင်းဖြစ်ကြောင်း လေ့လာတွေ့ရှိ ရပါတယ်။

ဧရာဝတီမြစ်အတွင်း သဲနန်းအနက်မှာအမြင့်ဆုံး(၅) မီတာခန့်ရှိပြီး တစ်ဖြည်းဖြည်း ပိုမိုများပြားလာပါတယ်။ အကြောင်း ရင်းစိစစ်ကြည့်ရရင် မြစ်ညာဘက်ဖြစ်တဲ့ အထက်ပိုင်းတွေမှာ သစ်တောများပြုန်းတီးကာ မြေယာအသုံးပြုမှုများလာတာတွေရယ်၊ အဓိကအားဖြင့် မြစ်အထက်ပိုင်းမှာ တရားမဝင် စည်းကမ်းမဲ့ရွှေ သတ္တုတူးဖော်ခြင်းများ အလွန်များပြားလာတာတွေကြောင့် ဖြစ်ပါ တယ်။ဒါ့အပြင် လျှောစောက်နည်းပါးမှုများကြောင့် မြစ်ဟာ မြစ်ကွေ့ များဖြစ်ပေါ်လာပြီး မြစ်မှာများခဲ့ပြန်တာက ရေလမ်းကြောင်းတွေ နှစ်စဉ်ပြောင်းလဲလာလျက်ရှိတဲ့အပြင် မြစ်များရဲ့အချို့နေရာများ

တွင် ရုတ်တရက်ကျယ်ပြန့်လာမှုကြောင့် ရေစီးကြောင်းနေးလာပြီး အနည်ပိုချမှုများဖြစ်ပွားကာ ရေလမ်းသွားလာမှုကို အနှောင့် အယှက်ဖြစ်စေတဲ့ ရေအောက်သောင်စွယ်များ၊ သဲသောင်များ၊ ကျဉ်းမြောင်းရေကြောင်းများ ဖြစ်ပေါ်လာစေပါတယ်။

သစ်တောပြုန်းတီးမှုကိုတော့ သစ်တောဦးစီးဌာနက ရေဝေရေ လဲဒေသတို့မှာ စီမံချက်ချပြီး သစ်တောသစ်ပင်စိုက်ပျိုးခြင်း၊ သစ် ထုတ်လုပ်မှုလုံးဝ ကန့်သတ်လိုက်ခြင်းများ ဆောင်ရွက်နေတဲ့အတွက် မြစ်အထက်ပိုင်း ရေဝေရေလဲဒေသတွေမှာပြန်လည် စိမ်းလန်း စိုပြေနေပြီဖြစ်ပါတယ်။ ဒါဆို သဲနန်းကျဆင်းမှုလျော့နည်းသွား ရမှာပေါ့။ ဘာဖြစ်လို့ ပိုပြီးတောင်သဲနန်းကျဆင်းပြီး သောင်ဖြစ် ထွန်းမှုနှင့် မြစ်ကြမ်းပြင်မြင့်တက်မှုတို့ ဖြစ်ပေါ်နေသေးသလဲ။ အထက်ကတင်ပြခဲ့သလို အဓိကအကြောင်းရင်းဖြစ်စေတဲ့ တရားမ ဝင်စည်းကမ်းမဲ့ ရွှေသတ္တုတူးဖော်မှုတွေကြောင့်လို့ စိစစ်တွေ့ရှိရမှာ ဖြစ်ပါတယ်။

ရွှေသတ္တုတူးဖော်တာနှင့်ပတ်သက်လို့ ၂၀၁၁ ခုနှစ်တွင် ဧရာ ဝတီမြစ်နှင့် ချင်းတွင်းမြစ်တို့မှာ မြစ်ကြောင်းရှင်းလင်းရေးအမည် တပ်ပြီး အကြီးအကျယ်ရွှေတူးဖော်ခဲ့ကြပါတယ်။ ရွှေအရများတဲ့ မြစ်ကျဉ်းအောက်ဘက်ရှိ သဲသောင်ပြင်တို့ ကျောက်စရစ်သောင် ခုံ တို့မှာစုပုံပြီး တစ်နေရာသင်္ဘော (၅၀၀) စီးမှ (၈၀၀)စီးခန့် ဟာ မြစ်ကြမ်းပြင်အောက် ပေ(၁၀၀)ကျော်အထိကို နှိုက်ယူ

“ သင့်ခရီးစဉ် စိတ်အေးချမ်းသာလွန်း မြတ်မန္တလာထွန်း ကို စီးကြစို့ ”

# M မြတ်မန္တလာထွန်း အဆင့်မြင့်ခရီးသည်ပို့ဆောင်ရေး

- ရန်ကုန် ⇄ လားရှိုး
- ရန်ကုန် ⇄ မုဆယ်
- ရန်ကုန် ⇄ ပြင်ဦးလွင်
- ရန်ကုန် ⇄ နေပြည်တော်
- ရန်ကုန် ⇄ မြစ်ကြီးနား
- ရန်ကုန် ⇄ မန္တလေး
- ရန်ကုန် ⇄ မိုးကုတ်
- ရန်ကုန် ⇄ ဖော်လမြိုင်
- ရန်ကုန် ⇄ မိတ္ထီလာ
- ရန်ကုန် ⇄ ကျောက်ဆည်

- မန္တလေး ⇄ ရန်ကုန်
- မန္တလေး ⇄ ပုသိမ်
- မန္တလေး ⇄ မြစ်ကြီးနား
- မန္တလေး ⇄ ကျောက်ဆည်
- မန္တလေး ⇄ မိတ္ထီလာ
- မန္တလေး ⇄ မိုးကုတ်



ရန်ကုန် (အောင်ပင်လက်ခိုက်)	ပြည် (မန္တလေး)	ကျောက်ဆည် (ပြည်မန္တလေးနှင့် ပင်လက်ခိုက်)
09-2031412	09-787750509	09-891002233,
09-2031413		09-891002288
ရန်ကုန် (အောင်ဆန်းကွင်း)	ပြည် (ကာကြီးကွင်း)	မြစ်ကြီးနား
09-2050915	053-2028132	09-2050902
09-2050920	ခေမီကိုင်	
	09-441029909	မြစ်ကြီးနား တန်ဆာထုတ်လုပ်ရန်
ရန်ကုန် (တကမဂိုဏ်)	မိုးကုတ်	09-442050902
09-402009033	09-89 100 55 88	
09-402009022	09-89 100 55 99	မြစ်ကြီးနား (မြို့တွင်း)
		09-891005656
မန္တလေး (ကျွဲဆည်ကန်ခိုက်)	မိုးကုတ် (အမှောက်ပိုင်ကျပ်ပြင်)	မြစ်ကြီးနား
09-2050910	09-89 100 5959	09-252050902
မန္တလေး (ဓနု လမ်းခိုက်)	သံဖြူရပ်	နေပြည်တော် (ပြီမာ)
09-891002266	09-891005656	09-250689183
09-891002277		
မန္တလေး (သီရိမန္တလာကွင်း)	လားရှိုး	နေပြည်တော် (ဓတာစသီရိ)
09-402571117	09-2050914	09-952324155
မန္တလေး (လမ်း ၆၀)	မုဆယ်	နေပြည်တော် (သစ်ကြောက်)
09-452633390	09-2050908	09-256313012
ဖော်လမြိုင်	ပြင်ဦးလွင်	မိတ္ထီလာ
09-891005533	09-2050917	09-891002424
09-891005544		09-891002525

တိုးချဲ့ခရီးစဉ် မန္တလေး ⇄ ရန်ကုန် ⇄ မြောင်းမြ



ရှလုံးသားတစ်ခုမှရှလုံးသားတစ်ခုသို့  
ရှေးထွေးမှုဖြင့်အမြဲကုညီသွားပါမည်။

📞 966



## YANGON SINGAPORE YANGON

Daily

ONE WAY TICKET STARTS FROM

**USD 195**

ROUND TRIP TICKET STARTS FROM

**USD 380**



## YANGON BANGKOK YANGON

Daily

ONE WAY TICKET STARTS FROM

**USD 40**

ROUND TRIP TICKET STARTS FROM

**USD 74**



## YANGON CHIANG MAI YANGON

Wednesday, Friday & Sunday

ONE WAY TICKET STARTS FROM

**USD 85**

ROUND TRIP TICKET STARTS FROM

**USD 160**

**Full Service**



Baggage

+



7kg Hand Carry

+



Meal





ပြီး ရွှေထုတ်ယူခဲ့ကြပါတယ်။ စွန့်ပစ်သဲနဲ့ ကျောက်စရစ်တွေကို တော့ ဇကာနှင့်တိုက်ကာ သင်္ဘောဖင်ပိုင်းအနီးမှာပဲ စွန့်ပစ်ခဲ့ကြပါတယ်။

၂၀၁၁ ခုနှစ် ရေနည်းချိန် ဖေဖော်ဝါရီလလောက်ကစပြီး ချင်းတွင်းမြစ်အတွင်းမှာ ကုမ္ပဏီ (၆)ခုမှ ခန္တီး၊ ဟုမ္မလင်း၊ ဖောင်းပြင်၊ မော်လိုက်နှင့် ကလေးဝတို့ရှိ နေရာ (၁၁) နေရာမှာ မြစ်ကြောင်းရှင်းလင်းရေးအမည်ခံပြီး ရွှေသတ္တုအကြီးအကျယ် အထိန်းအကွပ်မဲ့ တူးဖော်ခဲ့ကြပါတယ်။ ထို့အတူ ဧရာဝတီမြစ်မှာလည်း ကုမ္ပဏီ (၃)ခုက ဗန်းမော်နှင့် မင်းလှရှိ နေရာ (၄) နေရာမှာ ရေကြောင်းအတွင်း ရော၊ သဲသောင်ပြင်တွေမှာပါ သင်္ဘောအစီးရေမြောက်များစွာဖြင့် ရွှေသတ္တုတူးယူခဲ့ကြပါတယ်။ ထိုစဉ်က ပို့ဆောင်ရေးနှင့်ဆက်သွယ်ရေးဝန်ကြီးဌာန၊ ရေအရင်းအမြစ်နှင့်မြစ်ချောင်းများ ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်ရေးဦးစီးဌာနအနေဖြင့် ရေလမ်းထိန်းသိမ်းရေးလုပ်ငန်းအတွက်သာ ရေလမ်းကြောင်းအတွင်း ရေအနက်ရရှိစေရန် လိုအပ်သည့်အပိုင်းတွင် တူးဖော်စေ၍ ထွက်ပေါ်လာသည့် တူးစာမှသာ ရွှေရယူစေရန် ထိုအချိန်က ခွင့်ပြုခဲ့ခြင်း ဖြစ်ပါတယ်။

ကုမ္ပဏီအဖွဲ့အစည်းများက မြစ်ကြောင်းရှင်းလင်းရေးကို အမည်ခံပြီး ရွှေသတ္တုရှာဖွေခြင်းလုပ်ငန်းများကိုသာ အဓိကထား ဆောင်ရွက်လျက်ရှိကြောင်း တွေ့ရှိရတဲ့အတွက် ခွင့်ပြုရတဲ့ ဝန်ကြီးဌာန၊ ကြီးကြပ်ရတဲ့ဦးစီးဌာနအနေဖြင့် ဝန်ထုပ်ဝန်ပိုးကြီးသဖွယ် ဖြစ်ပေါ်လျက်ရှိလာခဲ့ပါတယ်။ မြစ်ကြောင်းတစ်လျှောက်မှာလည်း ရေနောက်ကျိမှု (Turbidity) အလွန်များလာပြီး ရေနေသတ္တဝါများအတွက် စိုးရိမ်ရသည့် အခြေအနေဖြစ်လာတဲ့အပြင် ရေကြောင်းများပျက်စီးကာ အနည်အနှစ်သဲနန်းများ ရွေ့လျားမှုကြောင့် ရေအနက်နည်းပါးပြီး ရေယာဉ်များ သွားလာမှုကိုပါ အန္တရာယ်ဖြစ်စေတဲ့ ထိခိုက်မှုများ ဖြစ်ပေါ်လာတာကြောင့် မြန်မာနိုင်ငံအတွင်းရှိ မြစ်ချောင်းများမှ ရွှေသတ္တုတူးဖော်ခြင်းအား လုံးဝခွင့်မပြုကြောင်း ညွှန်ကြားချက်အား ပို့ဆောင်ရေးနှင့်ဆက်သွယ်ရေးဝန်ကြီးဌာနက ၂၀၁၂ ခုနှစ်တွင် အမိန့်ကြော်ငြာစာ(၇၃/၂၀၁၂)ဖြင့် ထုတ်ပြန်တားမြစ်ရတဲ့အခြေအနေထိ ဖြစ်ခဲ့ရပါတယ်။

ဧရာဝတီမြစ်၏ သဲနန်းပို့ချမှုကို ၁၉၈၆ ခုနှစ်တွင် နယ်သာလန်

နိုင်ငံ Royal Haskoning ပညာရှင်များမှ လေ့လာဆန်းစစ်ချက်အရ တစ်နှစ်လျှင် တန်သန်းပေါင်း (၂၇၈) ခန့်ဖြစ်ပြီး ၂၀၂၀ ခုနှစ် လေ့လာချက်အရ တစ်နှစ်လျှင် တန်သန်းပေါင်း (၃၂၅ ± ၅၇) ခန့်ဖြစ်ပါတယ်။ မူလကကမ္ဘာတွင် ပဉ္စမမြောက်အနည်ပို့ချမှုအများဆုံးဖြစ်သော်လည်း တရုတ်နိုင်ငံရှိ ယန်ဖီမြစ်နှင့် မြစ်ဝါမြစ်တို့တွင် ရေလှောင်တမံကြီးများ တည်ဆောက်မှုကြောင့် မြစ်များအတွင်း သဲနန်းပို့ချမှုများ လျော့ကျလာသဖြင့် အမေရိကန်နှင့်ဂင်္ဂါမြစ်မှာပင် တွေ့ရှိရတဲ့အောက် တတိယသဲနန်းပို့ချမှု အများဆုံးဖြစ် ဖြစ်လာပါတယ်။ ချင်းတွင်းမြစ်ရဲ့ သဲနန်းပို့ချမှုကို ၁၉၈၆ ခုနှစ် Royal Haskoning ပညာရှင်များက လေ့လာဆန်းစစ်ချက်အရ တစ်နှစ်လျှင် တန်သန်းပေါင်း (၁၃၁.၃) ခန့် ဖြစ်ပါတယ်။

ထိုကဲ့သို့ (၂)နှစ်တိတိ မြစ်အထက်ပိုင်းတို့မှာ စည်းကမ်းမဲ့ မြစ်အတွင်း ရွှေထုတ်ယူခဲ့တဲ့ရလဒ်များကြောင့် မြစ်အလယ်ပိုင်းနှင့်အောက်ပိုင်းတွေမှာ ကမ်းအကြီးအကျယ် ပြိုကျမှုတွေ၊ ရေအနက်နည်းကာ ရေယာဉ်များသောင်တင်မှုတွေ၊ သောင်များအကြီးအကျယ်ဖြစ်ထွန်းမှုများကြောင့် ရေပြန်ကျယ်ကာ ရေအနက်မလုံလောက်မှုတွေ ဖြစ်ပေါ်စေခဲ့ပါတယ်။ ထိုကဲ့သို့ ကမ်းပြိုမှုနှင့် ရေလမ်းကြောင်းပျက်စီးမှုများကို နိုင်ငံတော်မှနှစ်စဉ်ရန်ပုံငွေများထည့်သွင်းပြီး ယခုအချိန်ထိ ပြန်လည်ပြုပြင်ပေးနေရပါတယ်။ ဒါကြောင့် အထက်ကတင်ပြခဲ့သလို (၂)နှစ်လောက်ပျက်ဆီးခဲ့တာကို (၁၀)နှစ်ကျော်အထိ ပြုပြင်ပေးနေရတာဟာ ဒီထက်ပိုဆိုးရွားမသွားအောင် သာထိန်းထားနိုင်ရုံပဲ ရှိသေးတာလို့ပြောခြင်း ဖြစ်ပါတယ်။

ထိုကဲ့သို့ ပျက်စီးယိုယွင်းမှုများအား ထိန်းထားနိုင်ရုံအဆင့်ပဲ ရှိနေသေးတဲ့ ယခုလိုအချိန်မှာ ဧရာဝတီမြစ်အထက်ပိုင်း ဗန်းမော်၊ ရွှေကူနဲ့ ချင်းတွင်းမြစ်အထက်ပိုင်း ဟုမ္မလင်း၊ ကလေးဝတို့မှာ တရားမဝင် ရွှေသတ္တုအကြီးအကျယ် တူးဖော်နေတာကို တားမြစ်၍ မရနိုင်အောင် မြင်တွေ့ကြားသိနေရပါတယ်။ ထိုကဲ့သို့ တရားမဝင် အထိန်းအကွပ်မဲ့တူးဖော်ခြင်းများသည် ပုဂ္ဂိုလ်တစ်ဦးတစ်ယောက်အတွက် အကျိုးရှိသော်လည်း နိုင်ငံတော်အတွက် အခွန်ငွေမရရှိသည့်အပြင် မြစ်ပျက်စီးမှုအားပြုပြင်ရန်နှစ်ပေါင်းများစွာအတွက် ရန်ပုံငွေကုန်ကျနိုင်မှု၊ ကုန်သွယ်ရေးကြောင်းသွားလာ

ရန် ခက်ခဲမှုများကြောင့် ပုဂ္ဂလိကအကျိုးထိခိုက်မှုနှင့် ရေတိုက်စား ကမ်းပြိုမှုများကြောင့် ဒေသခံပြည်သူ လူထုအိုးအိမ်နှင့် စိုက်ပျိုး မြေများ ထိခိုက်မှုစသဖြင့် အလျော်အစားအရမ်းကြီးမားလှပါတယ်။ ထိုသို့သာ ဆက်လက်ပြီး အထိန်းအကွပ်မဲ့ ဆောင်ရွက်နေဦးမည် ဆိုပါက နောင်နှစ်ပေါင်း (၂၀) နှစ်ခန့်အထိ ပြုပြင်မဆုံးဖြတ်နေတော့ မှာ၊ မြစ်ကြီးတွေ ဒီထက်မက ယိုယွင်းမှုတွေဖြစ်ပေါ်နေတော့မှာ ဖြစ်ပါတယ်။

ရွှေသတ္တုထုတ်ယူခြင်း လုပ်ငန်းများအား အကျိုးခံစားရသူ၊ အကျိုးခံစားရသူမဟုတ်ဘဲ လူအမျိုးမျိုးတို့မှ အမြင်အမျိုးမျိုးဖြင့် ရှုမြင် သုံးသပ်လျက်ရှိတာကို တွေ့မြင်ရမှာဖြစ်ပါတယ်။ Positive Impacts ရရှိမည့် အကျိုးထက် Negative Impacts ဖြစ်ပေါ်လာမည့် ထိခိုက်ပျက်စီးမှု ပိုမိုများပြားကြောင်း လေ့လာဆန်းစစ်မှုများနှင့် လက်တွေ့ အခြေအနေများအရ တွေ့ရှိနိုင်ပါတယ်။ အဆိုပါ Negative Impacts နည်းနိုင်သမျှနည်းအောင် အဖက်ဖက်မှ စိစစ် လေ့လာသုံးသပ်ပြီး ရေရှည်အကျိုး (Sustainable) ဖြစ်ထွန်း အောင် သီးခြားအမိန့်ညွှန်ကြားချက်များ၊ စိစစ်မှုများ ပြုလုပ်ရမှာ ဖြစ်ပါတယ်။ ယခုအခါအမိန့်ညွှန်ကြားချက်များတတ်နိုင်သလောက် ထောင့်စေ့အောင် သက်ဆိုင်ရာတိုင်းဒေသကြီးအလိုက် ထုတ်ပြန် ဆောင်ရွက်နေသည်ကို တွေ့ရှိရပါတယ်။ သို့သော် မတော်လောဘ မှုများနှင့် အခွင့်အရေး ရရင်ရသလို စည်းကမ်းမဲ့၊ အထိန်းအကွပ်မဲ့ ဆောင်ရွက်နေမှုများ ထိန်းချုပ်ပေးပျောက်သွားရန်မှာ စောင့်ကြည့် စစ်ဆေးခြင်း (Monitoring) ပိုမိုထိရောက်စွာ ဆောင်ရွက်ရန် အဓိကလိုအပ်ပါတယ်။

(Monitoring) စောင့်ကြည့်စစ်ဆေးခြင်းဆိုရာတွင် ခွင့်ပြု သောနေရာတွင် ခွင့်ပြုသည့်အတိုင်း တူး၊ မတူး စောင့်ကြည့်ရန် တစ်ခုထဲမဟုတ်ပါ။ မဖြစ်မနေစိစစ်သင့်သည်များမှာ-

- (က) ဘယ်နေရာကတူးမလဲ
- (ခ) ဘယ်သင်္ဘောအမျိုးအစားနဲ့တူးမှာလဲ
- (ဂ) ဘယ်မှာစုပုံမလဲ
- (ဃ) မြစ်ကြောင်းရေလမ်း ပျက်စီးမှုမရှိအောင် ဘယ်လိုကြို တင်စီမံသလဲ

စသည့် ရွှေသတ္တုထုတ်ယူမှုစ၍ မြေစာစွန့်ပစ်မှု၊ သဲနန်းရွှေ လျားမှုအဆုံးအထိ အဆင့်တိုင်းမှာစောင့်ကြည့်ကြပ်မတ်ကွပ်ကဲနိုင် မှသာ ယခုဖြစ်ပေါ်လျက်ရှိသော ပြဿနာအခြေအနေ အားလုံးအား ထိန်းသိမ်းနိုင်မှာ ဖြစ်ပါတယ်။

မိမိတို့ ရေမြစ်ဖြိုးဦးစီးဌာနအနေဖြင့် ထုတ်ပြန်ထားသော ဥပဒေ၊ နည်းဥပဒေ နှင့် SOP များအတိုင်း စွမ်းအားရှိသလောက် ထိန်းသိမ်းဆောင်ရွက်နေပါတယ်။ သို့သော်လည်း Monitoring လုပ်ငန်းစဉ်အားနည်းမှုကြောင့် စည်းကမ်းမဲ့ ဆောင်ရွက်နေခြင်း များ၊ နယ်မြေလုံခြုံရေးအခြေအနေအရ ရဲတပ်ဖွဲ့နှင့်အုပ်ချုပ်ရေး အဖွဲ့များ သွားလာ၍မရနိုင်သောနေရာများဖြစ်သဖြင့် အရေးယူ

မဆောင်ရွက်နိုင်ခြင်းများ၊ စီမံအုပ်ချုပ်မှုနယ်မြေနှင့် အလှမ်းဝေးကွာ သောဒေသများတွင် ဆောင်ရွက်နေခြင်းများ၊ လုံခြုံမှုမရှိ တည်ငြိမ် မှုမရှိသောနယ်မြေနေရာများတွင် အုပ်စုဖွဲ့ဆောင်ရွက်နေခြင်းများ၊ လက်နက်ကိုင်အဖွဲ့အစည်းများ ထိန်းချုပ်ဦးဆောင်ပြီးဆောင်ရွက် နေခြင်းများနှင့် စည်းကမ်းပျက်တာဝန်ရှိသူများ ပါဝင်နေခြင်းများ ကြောင့် ဖြစ်ပေါ်လျက်ရှိပါကြောင်း သုံးသပ်ရပါတယ်။

မြစ်ချောင်းများအတွင်း ရွှေနှင့်သယံဇာတများကို စည်းကမ်းမဲ့ တူးဖော်ခြင်းကြောင့် အောက်ဖော်ပြပါဆိုးကျိုးများ ဖြစ်ပေါ်နိုင်ပါ တယ်-

- (က) မြစ်ကမ်းပါးများကို စည်းကမ်းမဲ့ တူးဖော်မှုများကြောင့် ကမ်းပါးပြိုကျမှုများ ဖြစ်ပေါ်နိုင်စေခြင်း၊
- (ခ) မြစ်ချောင်းများအတွင်းသို့ တူးစာများစည်းကမ်းမဲ့စွန့်ပစ် မှုကြောင့် မြစ်ချောင်းများ တိမ်ကောကျဉ်းမြောင်းစေနိုင်ခြင်း၊
- (ဂ) စွန့်ပစ်အနည်များကြောင့် ရေလမ်းကြောင်းပျက်စီးမှုများ ဖြစ်ပေါ်စေခြင်း၊
- (ဃ) စနစ်တကျတူးဖော်မှုနှင့် စွန့်ပစ်မှုမပြုခြင်းကြောင့် ရေဝေ ရေလဲဧရိယာများနှင့် သဘာဝပတ်ဝန်းကျင်အား ထိခိုက် ပျက်စီးစေခြင်း၊
- (င) ကုန်းပေါ်တွင် စည်းကမ်းမဲ့တူးဖော်မှုကြောင့် တောင်ပြို၊ မြေပြိုမှုများဖြစ်ပေါ်နိုင်ခြင်း၊
- (စ) ဆိုင်ယာနိုက်အပါအဝင်ဓာတ်ဆေးများကို အသုံးပြုသည့် စွန့်ပစ်ပစ္စည်းများကြောင့် ရေနေသတ္တဝါများအား ထိခိုက် စေခြင်း၊
- (ဆ) ရေအရည်အသွေး ကျဆင်းမှုကြောင့် သောက်သုံးရေ အတွက် အန္တရာယ်ဖြစ်စေခြင်း၊
- (ဇ) မြစ်တိမ်ကောမှုနှင့် ဆက်နွယ်၍ မိုးရာသီတွင် ရေကြီး ရေလျှံမှုများ ကြုံတွေ့နိုင်ခြင်း၊
- (ဈ) ရွှေပြောင်းရွှေတူးလုပ်သားများအား စနစ်တကျစီမံခန့်ခွဲ မှု မပြုလုပ်နိုင်ပါက လူမှုရေး၊ ကျန်းမာရေးဆိုင်ရာ နောက်ဆက်တွဲ ဆိုးကျိုးများ ကြုံတွေ့နိုင်ခြင်း။

အချုပ်အနေဖြင့်တင်ပြရရင် မြစ်ကြီးတွေဖြစ်တဲ့ ဧရာဝတီမြစ် နှင့်ချင်းတွင်းမြစ်တို့မှာ အထက်ကတင်ပြခဲ့တဲ့ မြစ်၏သဘာဝမျှခြေ ကိုဖျက်ဆီးမည့်သူများကြောင့် ကမ်းပြိုမှုတွေ တစ်နှစ်ထက်တစ်နှစ် မလျော့နည်းနိုင်တော့တဲ့အပြင် နှစ်စဉ်ရေနည်းရာသီမှာ ထုတ်ပြန် ပေးနေရတဲ့ ရေစူးကန်သတ်ချက်များကို လျော့ချပြီး ကုန်ပစ္စည်းပိုမို တင်ဆောင်နိုင်ရန်မှာလည်း အလှမ်းဝေးနေဦးမည် ဖြစ်ပါကြောင်း တတ်စွမ်းသမျှ ကြိုးပမ်းအားထုတ်လျက်ရှိသည့် မြစ်ချစ်သူတစ် ယောက်အနေဖြင့် ရေမြစ်ဖြိုးကြီးမှ သုံးသပ်တင်ပြအပ်ပါသည်။ ပြည်သူအများရဲ့ စုပေါင်းအားဖြင့် မြစ်သဘာဝမျှခြေကို ဝိုင်းဝန်း ကြိုးပမ်းထိန်းသိမ်း သွားကြပါစို့လို့ တိုက်တွန်းနှိုးဆော်လိုက်ပါ တယ်။

စမ်းရေ

“လှလိုက်တာ ..မေမေရယ်..လှလိုက်တာ ”

မိုးပြာရောင်ဆိုင်ကယ်လေးကို ရှေ့နောက်ဝဲယာလှည့်ပတ် ကြည့်ရှုရင်း “လှလိုက်တာ” “လှလိုက်တာ” ဟု တဖွဖွပြောနေသည့် သမီးလေးကိုကြည့်ရင်း၊ ကျွန်မတို့ပါ သူနှင့်အတူရော့ရှီပျော်နေမိ ပါသည်။ ဆိုင်ကယ်စီးချင်လှသော သမီးလေး၏ဆန္ဒပြည့်သွားသည့် နေ့ကလေးဖြစ်သည့်အတွက် မိသားစုအားလုံး ပီတိဖြာနေကြပါ သည်။ ဆိုင်ကယ်လေးကလည်း သမီးလေးအကြိုက် Scoopy အော်တိုဘီးကလေး၊ အရောင်လေးကလည်း သမီးလေးအနှစ်သက်

သေးသည်။ တက္ကသိုလ်စတက်သည့် အချိန်တွင်မူ တက်ရမည့် ကျောင်းကြီးကလည်းဖွင့်ကာစ ကျောင်းသို့ရောက်အောင်သွားရ သည့်လမ်းကလည်း ဖောက်လုပ်ဆဲ၊ မြို့ထဲနှင့်အလှမ်းဝေးသည့် ကျောင်းဆီကိုရောက်ဖို့အတွက် ခြေထောက်ကိုချည်း အားကိုး၍ မရတော့ပါ။ စက်ဘီးနှင့်သွားရန်လည်း လမ်းက မချောမွေ့သေး၊ ကျောင်းအသွား၊ အပြန်ဖယ်ရီကလည်းမရှိသေးသဖြင့် အစပိုင်းတွင် အဖော်တစ်ချို့နှင့်အတူ ခြေလျှင် ကျောင်းတက်ကြရပါသေးသည်။ ကျောင်းကပြန်လာလျှင် ခြေဖမ်းလေးတွေမှာ ဖိနပ်ပေါက်ဒဏ်ရာ



ဆုံး မိုးပြာရောင်လေးဖြစ်နေခဲ့သည်ပင်။ ကျေနပ်ပျော်ရွှင်နေသော သမီးလေးကိုကြည့်ရင်း လွန်ခဲ့သောနှစ်များစွာက သမီးလေးတို့ ငယ်ဘဝကို ကျွန်မပြန်လည်မြင်ယောင်နေမိပါသည်။

သမီးလေးတို့ ငယ်ဘဝ၊ အလယ်တန်း၊ အထက်တန်းတက် သည့်အရွယ်မှ တက္ကသိုလ်ရောက်စအချိန်အထိ စက်ဘီးစီး၍ ကျောင်းသွားတက်ရသည်ထက် လမ်းဘေးမှကပ်ပြီးလမ်းလျှောက် သွားခြင်းက ပို၍အန္တရာယ်ကင်းသည်ဟုယူဆသည့် ကျွန်မ၏ဆန္ဒ အရ သားနှင့်သမီးသည် ခြေလျှင်ခရီးဖြင့်သာ ကျောင်းတက်ခဲ့ကြ ရပါသည်။ အထက်တန်းကျောင်းက အိမ်နှင့်မနီးမဝေးမို့ တော်ပါ

တွေနှင့် မကြည့်ရက်စရာ တွေရပြန်ပါသည်။  
သာမန်ဝန်ထမ်းဖြစ်သည့် မိဘနှစ်ပါးကိုဉာဏ်မညည်းမည၊ လမ်းလျှောက်ပြီးကျောင်းတက်ရရှာသော သားနှင့်သမီးကိုကြည့်ပြီး ကျွန်မစိတ်မကောင်းဖြစ်ခဲ့ရသည့် နေ့ရက်များကို ပြန်တွေးမိတိုင်း ရင်နာရပါသည်။ အဝေးပြေးလမ်းမကြီး ပြီးစီးသည့်အချိန်တွင် စက်ဘီး တစ်ယောက်တစ်စီးဖြင့် ကျောင်းတက်စေခဲ့ပါသည်။ ကျောင်းသွားရန် အိမ်မှစထွက်သည်နှင့်စက်ဘီးကိုသတိထားစီးရန် လမ်းကို ဟိုဘက်ဒီဘက်ကြည့်ပြီးမဖြတ်သွားရန် အလျင်မလို ဆန္ဒ မစောဖို့ ယာဉ်စည်းကမ်း၊ လမ်းစည်းကမ်း လိုက်နာရန် အဖေရော

အမေပါ အမှာတော်ချွေရသည်မှာလည်း အမေပင်။ ညနေကျောင်း ဆင်း၍ စက်ဘီးဘဲလ်သံလေးတွေ အိမ်ဝမှကြားရမှသာ တစ်နေ့လုံး မထားရသည့် သက်ပြင်းကို ဟင်းကန့်ချခဲ့ရသည့် နေ့ရက်များကလည်း ရေတွက်၍ရမည် မထင်ပါ။

သူတို့သူငယ်ချင်းများထဲမှ တစ်ချို့မှာ မိဘက ငွေကြေးတတ်နိုင်သူများဖြစ်သည့်အတွက် ဆိုင်ကယ်လေးများနှင့် ကျောင်းတက်နိုင်ကြပါသည်။ သားနှင့်သမီးလည်း သူတို့လိုဆိုင်ကယ်လေးများဖြင့် ကျောင်းတက်ချင်ကြပါလိမ့်မည်။ မိဘကိုငဲ့ညှာတတ်သော သူလေးများဖြစ်သည့်အတွက် ဆိုင်ကယ်လိုချင်သည်ဟု တစ်ကြိမ်တစ်ခါမှ မပူဆာခဲ့ကြပါ။ စက်ဘီးစီးသည်ကိုပင် စိတ်မချ အမြဲစိုးရိမ်ပူပန်တတ်သော အမေကို ငဲ့ညှာသနားစိတ်လေးရှိ နေကြသည်ဟုထင်မိပါသည်။ သူတို့ဘဝမှာ ကျွန်မစိတ်မချစရာ ဖြစ်ရပ်တစ်ခုလည်းဖြစ်ခဲ့ဘူးသည်ပင်။ ထိုဖြစ်ရပ်ကို အမေဖြစ်သူကျွန်မက မမေ့နိုင်သေးသလို ကိုယ်တိုင် ကြုံတွေ့ခဲ့ရသည့် သူတို့လေးတွေကလည်း မေ့နိုင်ဦးမည်မဟုတ်ပါ။

သူတို့မောင်နှမ ငယ်စဉ်က အိမ်မှာရှိသည့် သူတို့အဖေ၏ စက်ဘီးကြီးကို မမိမကမ်းနှင့် ခြေထိုးစီးရင်း စက်ဘီးစီးတတ်သွားကြပါသည်။ အဖေရုံးဆင်းလာပြီး စက်ဘီးရပ်သည်နှင့် သူတို့မောင်နှမက စက်ဘီးကိုတွန်းထုတ်သွားပြီး အိမ်ရှေ့လမ်းမပေါ်မှာ တစ်ယောက်တစ်လှည့်စီ စီးနေကျဖြစ်ပါသည်။ တစ်နေ့တွင် ကျွန်မသတ်မထားမိသည့်အခိုက် မောင်နှမနှစ်ယောက် စက်ဘီးတစ်စီးနှင့် အိမ်ရှေ့လမ်းမမှ ပျောက်သွားသည်မှာ အချိန်အတော်ကြာသည်အထိ ပြန်ရောက်မလာခဲ့ပါ။ ပြန်လည်ရောက်လာသည့် အခါတွင်လည်း မောင်နှမနှစ်ယောက် မျက်နှာငယ်ငယ်နှင့် ငြိမ်ကုပ်နေကြပါသည်။

ကျွန်မက “ဘာဖြစ်လာတာလဲ” ဟု မေးသော်လည်း “ဘာမှမဖြစ်ပါဘူး မေမေ၊ စက်ဘီးကို ဝေးဝေးစီးသွားမိလို့ မောလာတာပါ” ဟု ပြန်ပြောကြပါသည်။ ထိုအဖြစ်အပျက်ကို ဖြစ်ပျက်ပြီးနောက်ပိုင်း သူတို့စက်ဘီးသိပ်မစီးကြပါ။ အိမ်ထဲမှာပင် စာဖတ်နေခဲ့ကြပါသည်။ အချိန်ကာလအတော်ကြာမှ သူတို့ကြုံတွေ့ခဲ့သည့် သည်းထိတ်ရင်ဖိုဖြစ်ရပ်ကို သားကြီးက ပြန်ပြောပြခဲ့ပါသည်။

“အဲဒီနေ့ကစက်ဘီးကို ညီမလေးက နင်းသွားတာ။ သားက နောက်ကလိုက်စီးခဲ့တာ။ ညီမလေးက စက်ဘီးကို တစ်အားနင်းပြီး လမ်းသွယ်ထဲကနေ လမ်းမကြီးပေါ်ကိုတက်ပြီး ကွေ့မလို့လုပ်တာ။ သူကွေ့မယ့်ဘက်ကနေ ကားကြီးတစ်စီးက မောင်းလာတာလေ။ စက်ဘီးအရှိန်က သိပ်များနေတော့ ဗြဲနံ့ကနဲ ကားကိုမြင်ပေမယ့် ဘရိတ်ကမမိတော့ဘူး။ သားတော့ ဒီတစ်ခါသွားပြီလို့မှတ်ပြီး မျက်စိစုံမှိတ်ထားလိုက်တာ။ တော်ပါသေးရဲ့ မေမေရယ်။ ကားမောင်းတဲ့ ဦးလေးကြီးက ဘရိတ်မိပေလို့ပေါ့။”

“ဒါပေမယ့် သားတို့မောင်နှမ ကောင်းကောင်းအဆဲခံ လိုက်ရတယ်။ ညီမလေးကလည်း ကြောက်လို့ ဒူးတွေတုန်နေရော။ မေမေ

အရမ်းစိတ်ပူနေမှာစိုးလို့ အခုမှပြောပြတာ”

သားကြီးပြန်ပြောသည့် အဖြစ်အပျက်ကို ကျွန်မမှာရင်ဖို၍ နားထောင်ခဲ့ရပါသည်။ ထိုအချိန်ကစပြီး သူတို့မောင်နှမကိုအိမ်ရှေ့လမ်းမှလွဲ၍ အခြားနေရာများသို့ စက်ဘီးစီးခွင့်မပြုခဲ့တော့ပါ။ လမ်းဘေးမှလျှောက်ခြင်းကသာ အန္တရာယ်ကင်းသည်ဟု ယူဆခဲ့သည့်ကျွန်မကြောင့် သားနှင့်သမီးမှာ တက္ကသိုလ်တက်စအချိန်အထိ စက်ဘီးမစီးခဲ့ကြရရှာပါ။ သူများတွေ ဆိုင်ကယ်ကိုယ်စီစီး၍ ကျောင်းတက်သည့် အချိန်ရောက်မှ သားနှင့်သမီးကို စက်ဘီးစီးပြီး ကျောင်းသွားဖို့ ခွင့်ပြုပေးခဲ့ပါသည်။ စက်ဘီးကိုယ်စီ စီး၍ ကျောင်းတက်ရင်းနှင့်ပင် ကျွန်မ၏သားနှင့်သမီးတို့ အမိတက္ကသိုလ်ကြီးမှ ပေးအပ်သောဘွဲ့များကို ရရှိခဲ့ကြပြီ ဖြစ်ပါသည်။

သားကြီးက ဘွဲ့ရပြီး လုပ်ငန်းခွင်ထဲတန်းဝင်၊ လုပ်ငန်းခွင်က ပေးထားသည့် ဆိုင်ကယ်လေးကို စီးခွင့်ရသည့်အချိန်တွင် ပညာထူးချွန်သော သမီးလေးက ဂုဏ်ထူးတန်းဝင်ရာမှ မဟာတန်း၊ မဟာသုတေသနတန်းများဆက်တက်နေရဆဲပင်။ သည်ကြားထဲသားကြီးက ဆိုင်ကယ်အက်ဆီးဒင့်တစ်ခုနှင့်ကြုံပြီး ဒဏ်ရာအနာတရဖြစ်ခဲ့ရပြန်ပါသည်။ သမီးလေးခမျာ စိုးရိမ်တတ်သည့် အမေ့ကိုလည်း ငဲ့ညှာပညာရေးကိုလည်း ဦးစားပေးသည့် စိတ်ကလေးရှိနေသဖြင့် သူ့သူငယ်ချင်းတစ်ချို့က ဆိုင်ကယ်ပြောင်းစီးနေပြီဖြစ်သော်လည်း စက်ဘီးလေးနှင့်သာ ကျောင်းတက်ခဲ့ရပါသည်။ သူ့နှုတ်ဖျားမှ ပင်ပန်းသည်ဟု တစ်ကြိမ်တစ်ခါမှ မပြီးပြုဖူးသော်လည်း သမီးလေးရင်ဘတ်ထဲအထိ မြင်တတ်သော ကျွန်မမှာ စိတ်မကောင်းဖြစ်နေခဲ့ရပါသည်။

သည်လိုနှင့် သားကြီးက ကိုယ်ပိုင်စီးပွားရေးလုပ်ငန်းတစ်ခုမှာ အခြေကျ ကိုယ်ပိုင်ဆိုင်ကယ်လေးဝယ်ပြီး စီးနင်းနိုင်သည့်ဘဝကို ရောက်ခဲ့ပါသည်။ စက်ဘီးစီးနေသည့် အဖေကလည်း ဆိုင်ကယ်ကိုပြောင်းစီးနိုင်ခဲ့ပါပြီ။ သမီးလေးကိုလည်း ပါရဂူအကြိုသင်တန်းတက်ခွင့်ရသဖြင့် ရန်ကုန်တက္ကသိုလ်ကြီးသို့ ပို့နိုင်ခဲ့ပါပြီ။ ပါရဂူအကြိုသင်တန်းပြီး၍ ပါရဂူတန်းရောက်သည့်နှစ်မှာပင် သမီးလေးမှာ သူရည်ရွယ်ထားသည့်အတိုင်း တက္ကသိုလ်နည်းပြဆရာမအဖြစ် အလုပ်ဝင်ခွင့်ရရှိခဲ့ပါသည်။ တာဝန်ကျရာ တိုင်းဒေသကြီးတစ်ခုရှိ တက္ကသိုလ်တွင် သုံးနှစ်ကျော် တာဝန်ထမ်းဆောင်ခဲ့ပြီး ယခုမှ ကိုယ့်ဇာတိမြေရှိ အမိတက္ကသိုလ်ကြီးသို့ ပြန်လည်ပြောင်းရွှေ့ခွင့်ရခဲ့ပါသည်။ သမီးလေး ဇာတိမြေသို့ပြန်ရောက်ပြီး တက္ကသိုလ်သို့ သွားရောက်စာသင်သည့်အခါစိတ်မချနိုင်သော အဖေကဆိုင်ကယ်နှင့် နေ့စဉ်အကြိုအပို့ လုပ်ပေးခဲ့ပါသည်။

တက္ကသိုလ် စတင်သည့်အချိန်မှစ၍ ပါရဂူဘွဲ့ရပြီး ဝန်ထမ်းလုပ်သက် (၃)နှစ်တာကာလအထိ သမီးလေး ဖြတ်သန်းခဲ့သော ကာလမှာ (၁၅)နှစ်တာ ရှိခဲ့ပါသည်။ (၁၅)နှစ်တာကာလကြာသည်အထိ လိုအင်မှန်သမျှကို မတောင့်တ ရည်မှန်းချက်ပြည့်ဝအောင် သာကြိုးစားခဲ့သူကလေး၊ အဝတ်အစားနှမ်းပါးလည်း ချေးမများ

အကောင်းစားကိုလည်း မတောင့်တ၊ အလှအပဆို စိတ်မဝင်စား ဘယ်အလှအပြင်ဆိုင်ကိုမှ မသွားခဲ့သူကလေး၊ သူကလေး၏ရင်ထဲ မှလိုချင်တောင့်တသောအရာကို ကျွန်မတို့ သိခွင့်ရသောနေ့ကို ရောက်ခဲ့ပါပြီ။

“ဆိုင်ကယ်လေးတစ်စီးတော့ ဝယ်မှဖြစ်တော့မယ်” တဲ့။

သမီးလေးနှုတ်ဖျားမှ ပထမဆုံး ဖွင့်ဟလာသည့် ဆန္ဒဖြစ်ပါ သည်။ တစ်သက်နှင့်တစ်ကိုယ် သူ့လိုအင်ဆန္ဒကို ဖော်ထုတ် ပူဆာ လေ့မရှိသော သမီးလေးက ပူဆာလာခဲ့ပါပြီ။ တောင်းဆိုလာခဲ့ပါပြီ။

“သမီးတို့ ငယ်တုန်းကတော့ ယာဉ်စည်းကမ်း၊ လမ်းစည်းကမ်း တွေမသိခဲ့လို့ အန္တရာယ်ရှိခဲ့တာပါ။ အခုဆိုရင် မူလတန်းအရွယ်လေး တွေကစပြီး ယာဉ်စည်းကမ်း၊ လမ်းစည်းကမ်းတွေ သိရှိအောင်၊ သတ်မှတ်ထားတဲ့ သင်တန်းတွေကို နားလည်အောင် တာဝန်ရှိတဲ့ ကုန်းလမ်းပို့ဆောင်ရေးညွှန်ကြားမှုဦးစီးဌာနမှ တာဝန်ရှိသူတွေက ကျောင်းတွေမှာ ပညာပေး ဟောပြောမှုတွေ လက်ကမ်းစာစောင် ဝေငှမှုတွေပါ လုပ်ပေးနေလို့ ကလေးတွေတောင် နားလည်နေကြ ပါပြီ။ ဒီတော့ မေမေလည်း ဒီနေ့ကစလို့ သမီးဆိုင်ကယ်စီးပြီး ကျောင်းသွားမှာကို စိတ်မပူနဲ့။ မစိုးရိမ်နေနဲ့တော့နော်” တဲ့။

ပါရဂူဘွဲ့ရကထိကကြီး ဖြစ်နေပြီဖြစ်သော သမီးလေးက အမေဖြစ်သူ၏ စိုးရိမ်စိတ်ကို လျော့ကျစေအောင် ရှင်းပြပါသော်

လည်း အမေဖြစ်သူ ကျွန်မက ဘဝင်မကျနိုင်သေးပါ။ စည်းကမ်း ဟူသည် လိုက်နာရန် သတ်မှတ်ထားသည့်အရာမှန်း မသိသည့် စည်းကမ်းမလိုက်နာသူများ ရှိနေသေးသည့်အတွက် အန္တရာယ်ရှိ နေပါသေးသည်။ သက်ဆိုင်ရာဌာနမှ ယာဉ်စည်းကမ်း၊ လမ်း စည်းကမ်းများကို နားလည်အောင် မည်မျှပင် ဟောပြောကြ၊ ပညာ ပေးကြလုပ်နေသည်ဖြစ်စေ စည်းကမ်းလိုက်နာသူများက ကိုယ်တိုင် လိုက်နာကျင့်သုံးကြသော်လည်း စည်းကမ်းမဲ့သူများက ဆိုင်ကယ်စီး ဦးထုပ်ဆောင်းခိုင်းသည်ကိုပင် အပြစ်မြင်နေကြသူများလည်း ရှိနေ ပါသေးရဲ့။ စည်းကမ်းမဲ့သူတို့ကြောင့် စည်းကမ်းရှိသောသူများ ထိခိုက်ဒဏ်ရာရ၍ အသက်ဆုံးရှုံးမှုများရှိနေသည်ကိုလည်း တွေ့ မြင်ကြားသိနေရဆဲပင်။

သည်နေ့မှာ မိုးပြာရောင်ဆိုင်ကယ်လေး၏ပိုင်ရှင် သမီးလေး ပြုံးပျော်နေသလို သမီးလေးနှင့်ထပ်တူကျွန်မလည်း ပျော်မိပါသည်။ သို့ရာတွင် မနက်ဖြန်မနက်ခင်းမှစ၍ မိုးပြာရောင်ဆိုင်ကယ်လေးကို စီးနင်းရင်း ကျောင်းသို့သွားတော့မည့် သမီးလေးအတွက်ရော ယာဉ် စည်းကမ်း၊ လမ်းစည်းကမ်းကို နားလည်ကျင့်သုံးလိုက်နာသူ အားလုံး အတွက်ပါ စည်းကမ်းမလိုက်နာသောသူများနှင့် မဆုံတွေ့ မကြုံ တွေ့ပါစေကြောင်း စိုးတထိတ်ထိတ်နှင့် နေ့စဉ်ဆုတောင်းနေရဦး မည်သာ။  
ပေါက်ပေါက်သိမ်း



**MEO Class I Refresher (180hrs) Course (08/2022) သင်တန်းကို ၂၀၂၃ ခုနှစ်၊ ဇန်နဝါရီလတွင် ဖွင့်လှစ်ပါမည်။ သင်တန်းတက်ရောက်လိုသည့် သင်တန်းသားများသည် အောက်ဖော်ပြပါ လိုအပ်ချက်များနှင့်အတူ လာရောက်လျှောက်ထားနိုင်ပါသည်။**

**လိုအပ်ချက်များ**

- ၁။ Eligible - မူရင်း + မိတ္တူ
- ၂။ SIRB - မိတ္တူ
- ၃။ CoC - မိတ္တူ
- ၄။ ဓါတ်ပုံ - (၃)ပုံ (DMA အသိအမှတ်ပြု) (28mm x 31mm)
- ၅။ မှတ်ပုံတင် - မိတ္တူ
- ၆။ ကိုဗစ်ကာကွယ်ဆေးထိုးပြီးလက်မှတ် - မိတ္တူ

မှတ်ချက်။ ။ အသေးစိတ်သိရှိလိုပါက ကျောင်းသားရေးရာဌာန 09 - 443216895 / 09 - 443238017 သို့ ရုံးချိန်အတွင်း ဆက်သွယ်စုံစမ်းနိုင်ပါသည်။

# တိုဗမ်ကာလအလွန် မြန်မာ့အဏ္ဏဝါခရီးသွားလုပ်ငန်းမြှင့်တင်ရေး



နှင့်

## ရေကြောင်းပို့ဆောင်ရေးကဏ္ဍ

အပိုင်း(၂)

အဏ္ဏဝါခရီးသည်

မြစ်တွင်းသွားသင်္ဘောများ၏ Navigation Safety မြှင့်တင်ခြင်း  
ရေအရင်းအမြစ်နှင့် မြစ်ကြောင်းများ ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်ရေးဦးစီးဌာန (DWIR)အနေဖြင့်လည်း မြစ်တွင်းသွားရေယာဉ်များနှင့် အပန်းဖြေခရီးသွား အပျော်စီးရေယာဉ်များအတွက် ရေကြောင်းအန္တရာယ်ကင်းရှင်းရေးနှင့် လုံခြုံစိတ်ချစွာ အပန်းဖြေသွားလာနိုင်ရေးအတွက် အောက်ပါအချက်များကို အလေးပေးဆောင်ရွက်သင့်ပါသည်-

- (က) ရေကြောင်းလမ်းများ၏အနေအထားအား ရေပုံ (River Chart) များအားအချိန်နှင့်တစ်ပြေးညီ Update ထုတ်ပြန်ပေးခြင်း။
- (ခ) သောင်တူးခြင်း၊ ရေလမ်းကြောင်းတိုင်းတာခြင်း၊ ချဲ့ထွင်ပေးခြင်း၊ ရေလမ်းကြောင်း ထိန်းသိမ်းခြင်းလုပ်ငန်းများအား ဦးစား ပေးဆောင်ရွက်ပေးခြင်း။
- (ဂ) မြစ်တွင်းသွားသင်္ဘောများအနေဖြင့် မျက်စိဖြင့်မြင်သာသော ရေကြောင်းလမ်းပြ အမှတ်အသားများကို ခေတ်မီနည်းစနစ်များဖြင့် စနစ်တကျပြသစေခြင်း။  
ဥပမာ- လက်ရှိအသုံးပြုနေသည့် ဖော်ယာ (Buoy) များ၊ တပ်ဆင်ထားသော မီးတိုင် (Beacon) များအား ရှေးရိုးအတိုင်း (Conventional Type) အစား နိုင်ငံတကာတွင် ကျယ်ကျယ်ပြန့်ပြန့်အသုံးပြုလျက်ရှိသည့် ရေလမ်းကြောင်းပြဖော်ယာများကို အသုံးပြုခြင်း။ IALA (International Association of Lighthouse Authorities) Voyage System ဖြင့် အဆင့်မြှင့်တင်ပေး ခြင်း။
- (ဃ) ရေအတိမ်အနက်၊ ရေတက်၊ ရေကျနှင့် ရေစီးနှုန်းများ၊ လေတိုက်နှုန်းများအား ဧရိယာအလိုက် ထုတ်ပြန်ပေးခြင်း။
- (င) ရေတိမ်နေရာများနှင့် ရေလမ်းကြောင်းကျဉ်းမြောင်းသည့်နေရာများ၏ ရေယာဉ်လမ်းကြောသတင်း (Vessel Traffic Information) များ အချိန်နှင့်တစ်ပြေးညီထုတ်ပြန်ပေးခြင်း။
- (စ) ရေကြောင်းသတိပေးချက် (Notices to Mariners) ထုတ်ပြန်ပေးခြင်း။

(ဆ) Position Service နှင့် အခြား Additional/Value-added Services များဖြင့် ဝန်ဆောင်မှုပေးခြင်းတို့ကို ဆောင်ရွက်ပေးခြင်း။

ခရီးသည်တင်သင်္ဘော (Cruise Ships) များ ဝင်ရောက်ခွင့်ပြုခြင်း  
ယခုအခါ Covid-19 ကပ်ရောဂါကြောင့် ခရီးသည်တင်သင်္ဘောများဝင်ရောက်ခြင်းကို ကြီးစွာ အဟန့်အတားဖြစ်နေစေသဖြင့် အပြည်ပြည်ဆိုင်ရာခရီးသွားများ သယ်ယူပို့ဆောင်ရေးကဏ္ဍကို မြှင့်တင်နိုင်မည်ဆိုပါက မြန်မာ့ခရီးသွားလုပ်ငန်းလည်း ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်ပြီး ပိုမိုမြန်ဆန်စွာ အောင်မြင်နိုင်မည်ဖြစ်ပါသည်။ ခရီးသည်တင်သင်္ဘောများ၊ ရေယာဉ်များအား ဝင်ရောက်ခွင့်ပြုခြင်းအားဖြင့်လည်း Hotel & Tourism အခန်းကဏ္ဍ၏ စီးပွားရေးဆိုင်ရာ ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်ရေးအတွက် များစွာအထောက်အကူပြုအကျိုးဖြစ်ထွန်းစေမည်ဖြစ်ပါသည်။ ထို့အပြင် ကျန်းမာရေးကိစ္စများကို စနစ်တကျကိုင်တွယ် ဖြေရှင်းခြင်းအားဖြင့်လည်း နိုင်ငံတကာ၏ ယုံကြည်မှုကို ပိုမိုရရှိစေနိုင်မည် ဖြစ်ပါသည်။

Covid-19 စိန်ခေါ်မှု အကြပ်အတည်းများနှင့်အခွင့်အလမ်း  
COVID ရောဂါ၏ သက်ရောက်မှုဆိုးကျိုးများကို ကာလအတွင်း ခရီးသွားလာခွင့်/ဝင်ရောက်ခွင့်ပိတ်ပင်ခြင်း (Travel Restrictions) ထက် ထိုသို့ပြုလုပ်ထားခြင်းကြောင့် ကြုံတွေ့နေရသော အခက်အခဲများကို စနစ်ကျနစွာ ဖြေရှင်းဆောင်ရွက်မှုစနစ်များ၊ ဖြေလျော့မှုပုံစံများဖြင့် နိုင်ငံ၏ခရီးသွားလုပ်ငန်းနှင့်ဆက်စပ် Stakeholder များအပေါ် အကျိုးရှိအောင် စီမံချက်ဖြင့် ဆွဲဆောင်စည်းရုံးဆောင်ရွက်နိုင်မည် ဖြစ်ပါသည်။

COVID 19 ကပ်ရောဂါသည် လူသားအားလုံး၏ အသက်ဘေးနှင့် ကမ္ဘာလုံးဆိုင်ရာစီးပွားရေးအား ကြီးမားစွာထိခိုက်သက်ရောက်စေခဲ့ပါသည်။ ရေကြောင်းနှင့် လေကြောင်းပို့ဆောင်ရေးကဏ္ဍသည် အရေးပါသော တာဝန်နစ်ရပ်ဖြစ်သည့် သယ်ယူပို့ဆောင်ရေးနှင့် ကမ္ဘာလုံးဆိုင်ရာကုန်သွယ်ရေး တာဝန်ထမ်းဆောင်ပြီး ရေရှည်တည်မြဲနေရမည့် လူမှုရေးနှင့် စီးပွားရေးစနစ်တစ်ခုလုံး

**၏အရေးပါသော သော့ချက်တစ်ခု ဖြစ်ပါသည်။  
သင်္ဘောဝန်ထမ်းလဲလှယ်ခြင်းအကြပ်အတည်း  
(Crew Change Crisis)**

Global Trade တစ်ခုလုံး၏ ၈၀% မှာ ရေကြောင်းပို့ဆောင်ရေး ကဏ္ဍမှ သယ်ယူပို့ဆောင်ပေးလျက်ရှိပြီး Global Economy တစ်ခုလုံးသည် ကမ္ဘာတစ်လွှားရှိ သင်္ဘောလိုင်း၊ Company မျိုးစုံတွင် တာဝန်ထမ်းဆောင်နေသော သင်္ဘောသားဦးရေနှစ်သန်း အပေါ်တွင် မှီခိုလျက်ရှိပါသည်။ သင်္ဘောသားအများစုမှာ COVID ကြောင့် ခရီးသွားလာမှုပိတ်ပင်ခြင်း (Travel Restrictions) များ ကြုံတွေ့ခဲ့ရပြီး ၂၀၂၁ ဇန်နဝါရီလ စစ်တမ်းများအရသင်္ဘောသား ဦးရေ ၄ သိန်းခန့်မှာ သင်္ဘောများပေါ်တွင်သောင်တင်နေပြီး ၎င်းတို့နှင့် သင်္ဘောပိုင်ရှင်များအကြား ချုပ်ဆိုထားသောစာချုပ် သက်တမ်းကုန်ဆုံးသော်လည်း ပြန်ခွင့်မရဘဲ ဆက်လက်နေထိုင်နေခဲ့ကြရပါသည်။ အလားတူ အဆိုပါ သင်္ဘောသားများနေရာ၌ လဲလှယ်တာဝန်ထမ်းဆောင်ရမည့် သင်္ဘောသား ၄ သိန်းခန့်မှာ လည်းသွားရောက် လူစားလဲလှယ်ခွင့်မရဘဲရှိနေပါသည်။

**အဓိကကျသောလုပ်သားများ (KEY WORKERS)**

ရေကြောင်းနှင့် လေကြောင်းလုပ်ငန်းများ အန္တရာယ်ကင်းစွာ ဆက်လက်လည်ပတ်နိုင်ရန် သင်္ဘောသားများနှင့်လေကြောင်း ဝန်ထမ်းများအနေဖြင့် နိုင်ငံဖြတ်ကျော်သွားလာမှုများမှဆက်လက် ရှိနေမည်ဖြစ်သည့်အလျောက် အဆိုပါဝန်ထမ်း၊ အလုပ်သမားများ အား KEY WORKER များအဖြစ် သတ်မှတ်ထားခြင်းမရှိသေး သည့်နိုင်ငံများအနေဖြင့်လည်း KEY WORKER အဖြစ် သတ်မှတ်ထားသော နိုင်ငံများကိုသို့ဆောင်ရွက်ပေးရန် ILO ကလည်း တွန်းအားပေးလျက်ရှိပါသည်။ မြန်မာနိုင်ငံသည် သင်္ဘောသားများ အား KEY WORKERS အဖြစ် IMO က သတ်မှတ်ကြေညာထား သော အဖွဲ့ဝင်နိုင်ငံတစ်ခုလည်း ဖြစ်ပါသည်။

ယခုအခါ ကိုဗစ်ကပ်ရောဂါကြောင့် သယ်ယူပို့ဆောင်ရေး ကဏ္ဍတွင်သင်္ဘောသားများကိုအဓိကကျသောလုပ်သားများအဖြစ်

သတ်မှတ်ကြရန် ကမ္ဘာတလွှား တောင်းဆိုမှုများရှိလာနေပြီး မြန်မာ နိုင်ငံအနေဖြင့်လည်း သင်္ဘောဝန်ထမ်းများကိုအဓိက လုပ်သားများ (KEY WORKERS) အဖြစ် သတ်မှတ်နိုင်ရေး ဆောင်ရွက်လျက် ရှိပါသည်။

**Crew Change Hub Port အဖြစ်သတ်မှတ်ခြင်း**

မြန်မာနိုင်ငံ၏ ဆိပ်ကမ်းများ (အထူးသဖြင့် ရန်ကုန်နှင့် ကော့ သောင်း) ကိုသင်္ဘောသားများ အတက်အဆင်းပြုလုပ်ရာနေရာ (Crew Change Hub-Port) များအဖြစ် ဆောင်ရွက်ပေးနိုင်ပါက အပြည်ပြည်ဆိုင်ရာ သင်္ဘောသားများ အတက်အဆင်းပြုလုပ်ရာ ဗဟိုချက်အဖြစ်လျင်မြန်စွာပြောင်းလဲရောက်ရှိလာနိုင်ပြီးလေယာဉ် ခရီးသွားလုပ်ငန်းများ ဦးမော့လာစေနိုင်ပါသည်။

သင်္ဘောသားအတက်အဆင်း ပြုလုပ်ခြင်း (Crew Change) နှင့်ဆက်စပ်သည့်လုပ်ငန်းများဖြစ်ကြသော ကျန်းမာရေးဝန်ဆောင် မှုလုပ်ငန်းများ၊ Hotel Quarantine နှင့် သယ်ယူပို့ဆောင်ရေး လုပ်ငန်းများလည်း ပြန်လည်လည်ပတ်လာနိုင်မည်ဖြစ်ပြီး နိုင်ငံ ဝင်ငွေလည်း တိုးတက်ရရှိစေနိုင်မည် ဖြစ်ပါသည်။

ထို့ပြင်အခွင့်အလမ်းတစ်ခုအနေဖြင့် Future-Ready Workforce ပြင်ဆင်ခြင်းနှင့်အတူ လူအင်အားဖြည့်ဆည်းပေးရန် ကတိကဝတ်ပြု၍ Shipowners များကို မြန်မာအလံလွှင့်ထူနိုင်ရေး ဆွဲဆောင်နိုင်ခြင်း၊ အခြားနိုင်ငံများတွင် သင်္ဘောသားအတက် အဆင်းပြုလုပ်ရန် မလွယ်ကူခြင်းကြောင့် မြန်မာနိုင်ငံတွင်လာ ရောက်လုပ်ကိုင်လျက်ရှိသော သင်္ဘောသားဦးရေအသင်္ဘောသား များအား မဖြစ်မနေ ခန့်ထားရေး အခြေအနေတစ်ရပ်ဖြစ်ပေါ်လာ စေနိုင်ခြင်းတို့ ဖြစ်ပါသည်။

**လေကြောင်းသယ်ယူပို့ဆောင်ရေး**

ကမ္ဘာတစ်ဝှမ်း လေကြောင်းခရီးသည် သယ်ယူပို့ဆောင်ရေး နှင့်ပတ်သက်၍ ၂၀၁၉ ခုနှစ်အတွင်း ခရီးသည် ၅.၇ ဘီလီယံကို သယ်ယူပို့ဆောင်ခဲ့ပြီး၊ လေကြောင်းမှ ကုန်စည်သယ်ယူမှုတွင် ပုံစံ နည်းလမ်းအမျိုးမျိုးရှိရာ ကုန်စည်ပို့ဆောင်မှုတန်ဖိုးအားလုံး၏ ၃၅%

**COVID 19 ကပ်ရောဂါသည်  
လူသားအားလုံး၏အသက်ဘေးနှင့်  
ကမ္ဘာလုံးဆိုင်ရာစီးပွားရေးအား  
ကြီးမားစွာထိခိုက်သက်ရောက်စေခဲ့...**





# ရေကြောင်းဘက်တွင် သင်္ဘောသားများ (Seafarers) နှင့် လေကြောင်းကဏ္ဍတွင် လေယာဉ်ဝန်ထမ်း (Aircrew) များအပေါ်မှီခိုနေရ...

အားလေကြောင်းမှပို့ဆောင်ခဲ့ပါကြောင်း၊ ၂၀၁၉ ICAOစစ်တမ်း အရလေကြောင်းကဏ္ဍတွင် Pilotများ၊ Air Traffic Controllerများ၊ လိုင်စင်ရ Maintenance Technician များစသည့်ဖြင့် Licensed Aviation Professionals များစုစုပေါင်း ၈၈၇,၀၀၀ခန့်ရှိပြီး COVID Control ဖြစ်သည့်တင်းကြပ်သော ကျန်းမာရေးဆိုင်ရာဥပဒေများ၊ ကျန်းမာရေးစစ်ဆေးမှုများကြောင့် လုပ်ငန်းလည်ပတ်မှုအခက်အခဲများ၊ ဆက်သွယ်ရေးဆိုင်ရာ အတားအဆီးများနှင့် ငွေကြေးဆိုင်ရာ ကုန်ကျမှုများစွာ သက်ရောက်လျက် ရှိပါသည်။

ရေကြောင်းဘက်တွင် သင်္ဘောသားများ (Seafarers) နှင့် လေကြောင်းကဏ္ဍတွင် လေယာဉ်ဝန်ထမ်း (Aircrew) များအပေါ်မှီခိုနေရပြီး “အရေးပါသည့် မရှိမဖြစ် ဦးစားပေးအဆင့်ဝန်ထမ်း” များဖြစ်ပြီး အဆိုပါ အဆင့်အတန်းနှင့်အညီ နိုင်ငံများ၏နယ်နိမိတ်များကို ဖြတ်သန်းပြီး အမြဲကျူးလွှားသွားလာနေရန်လိုအပ်သည့် အလျောက် ပြည်ဝင်ခွင့်အတွက် COVID ကာကွယ်ဆေးထိုးနှံပြီးကြောင်း၊ ကာကွယ်မှုပြုလုပ်ပြီးစီးကြောင်း တရားဝင်ခိုင်လုံစွာ သက်သေပြရန် လိုအပ်မည်ဖြစ်ပါသည်။

### COVID ကာကွယ်ဆေးထိုးနှံပြီးကြောင်းလက်မှတ်

WHO မှ ထိုအတွက် နိုင်ငံတကာသို့ COVID ကာကွယ်ဆေးထိုးပြီး ကျန်းမာရေးထောက်ခံချက်ဖြင့် ပြည်ဝင်ခွင့်၊ လူစားလဲလှယ်ခွင့်ပြုနိုင်ရေး Recommendation ပေး၍ အကြံပြုထားသော်လည်း နိုင်ငံအတော်များများအနေဖြင့် COVID ကာကွယ်ဆေးထိုးပြီးကြောင်း အထောက်အထားဖြင့် ခရီးသွားလာခွင့် ခွင့်ပြုချက်စီမံချက်အား အကောင်အထည်ဖော်ခြင်း၊ ခွင့်ပြုလက်ခံခြင်းများ မပြုသေးသည်ကို တွေ့ရှိရပါသည်။ မြန်မာနိုင်ငံတွင်လည်း မိမိ နိုင်ငံသားသင်္ဘောသားများကို လူစားလဲလှယ်ခွင့်ပြုခြင်းမှအပ ပြည်ပနိုင်ငံသားသင်္ဘောသားများ လူစားလဲလှယ်ခြင်းကို COVID ကာလညွှန်ကြားချက်ဖြင့် ကန့်သတ်ပိတ်ပင်ခဲ့ပါသည်။

Crew Change နှင့် လေကြောင်းနှင့် ရေကြောင်းဝန်ထမ်းများ နိုင်ငံဖြတ်ကျော်အခက်အခဲများကို ဖြေရှင်းဆောင်ရွက်နိုင်ရန်၊

ပြည်ဝင်ခွင့်၊ လူစားလဲလှယ်ခွင့်များ ခွင့်ပြုနိုင်ရန် “Joint Statement calling on all Governments to prioritize COVID-19 vaccination for seafarers and aircrew” များနှင့်ပတ်သက်၍ အောက်ပါအဖွဲ့အစည်းအသီးသီးနှင့် ပုဂ္ဂိုလ်တို့က Joint statement ထုတ်ပြန်၍ အဖွဲ့ဝင်နိုင်ငံအသီးသီးထံသို့ ဖြန့်ဝေခဲ့ပြီး ဖြစ်ပါသည်-

- Secretary-General of the International Civil Aviation Organization (ICAO),
- Director-General of the International Labor Organization (ILO),
- Secretary-General of the International Maritime Organization (IMO)
- Director-General of the World Health Organization (WHO)
- Director-General of the International Organization for Migration (IOM)

ရေကြောင်းဘက်ဆိုင်ရာကိစ္စရပ်များနှင့် ပတ်သက်၍ အပြည်ပြည်ဆိုင်ရာရေကြောင်းအဖွဲ့ (IMO) က ၂၀၂၁ ခုနှစ် မတ်လ ၂၅ ရက်စွဲဖြင့် ပူးတွဲကြေငြာစာတမ်းအား IMO Circular Letter No 4204/Add.38 “ Joint Statement calling on all Governments to prioritize COVID-19 vaccination for seafarers and aircrew” ခေါင်းစဉ်ဖြင့် ထုတ်ပြန်ခဲ့ပြီးဖြစ်ပါသည်။

ထိုပူးတွဲကြေငြာစာတမ်းတွင် အဖွဲ့ဝင်နိုင်ငံများအားလုံးက သင်္ဘောသားနှင့် လေယာဉ်ဝန်ထမ်းများအား အထူးဦးစားပေးအဆင့်ဖြင့် ကာကွယ်ဆေးထိုးရန်အစီအမံများကို နိုင်ငံဘာ ၂၀၂၀မှ ကန့်သတ်ဖြင့် ထုတ်ပြန်ထားသည့် WHO SAGE Roadmap အတိုင်း အကောင်အထည်ဖော်ရန် လိုအပ်ပါကြောင်း၊ သင်္ဘောသားနှင့် လေယာဉ်ဝန်ထမ်းများ လွယ်ကူစွာနိုင်ငံဖြတ်ကျော်တာဝန်ထမ်းဆောင်ရန် ကာကွယ်ဆေးထိုးနှံမှု အမြန်လိုအပ်ပါကြောင်း၊ သက်ဆိုင်ရာအစိုးရများသို့လည်း ကာလရည်ကြာစွာ တာဝန်ထမ်း



ဆောင်ရွက်သည့် သင်္ဘောသားနှင့် လေကြောင်းဝန်ထမ်းများအတွက် COVID 19 ကာကွယ်ဆေးထိုးနှံခြင်း ခိုင်ခံ့ပြင်ဆင်မှုများနှင့် အခက်အခဲများအား ဆက်သွယ်ညှိနှိုင်းသွားမည်ဖြစ်ကြောင်း၊ အလုပ်လုပ်ကိုင်သွားလာရာတွင် တစ်ကမ္ဘာလုံးလက်ခံမည့် စံနှုန်းဖြစ်သည့် Vaccination Certificate ရရှိရန် International Harmonized Framework ဖြင့်ဆက်လက်ဆောင်ရွက်မည်ဖြစ်ကြောင်း၊ ၂၀၂၀ ဒီဇင်ဘာလတွင် WHO မှ Digital Version ဖြစ်သည့် Smart Vaccination Certificate Working Group အား ဖွဲ့စည်းခဲ့ပြီးဖြစ်ကြောင်း၊ WHO ဦးဆောင်မှုအောက်ရှိ UN Crisis Management Team for COVID 19 မှ နိုင်ငံဖြတ်ကျော်သွားလာရမည့် သင်္ဘောသားနှင့် လေယာဉ် ဝန်ထမ်းများအား ကာကွယ်ဆေးများ ခွဲဝေချထားပေးရေးအတွက် နိုင်ငံအစိုးရများ စီမံဆောင်ရွက်နိုင်ရန် တိုက်တွန်းထားကြောင်း နိုင်ငံများ၊ Stakeholders များအနေဖြင့် Joint Statement နှင့် ပတ်သက်သောကိစ္စရပ်များပေါ်တွင် လိုအပ်သလို အရေးတယူ ဆောင်ရွက်ရန် တိုက်တွန်းဖော်ပြပါရှိပါသည်။

သုံးသပ်ချက်

အထက်ဖော်ပြပါ အကြောင်းအချက်များအပေါ် အခြေခံပါက United Nations နှင့် လက်အောက်ခံအဖွဲ့များဖြစ်သည့် WHO၊ ILO၊ ICAO တို့အနေဖြင့် COVID ကာလရေကြောင်းနှင့် လေကြောင်းအလုပ်သမားများ၏ နိုင်ငံဖြတ်ကျော်သွားလာရေး၊ လူစားလဲလှယ်ရေးအခက်အခဲများအပေါ် နိုင်ငံများမှသင့်လျော်သော အစီအမံများဖြင့် ဖြေရှင်းဆောင်ရွက်နိုင်ရန် တွန်းအားပေးတိုက်တွန်းမှု တစ်ရပ်ဖြစ်ပြီး အဆိုပါ အခက်အခဲများသည် ကမ္ဘာလုံးဆိုင်ရာ စီးပွားရေးနှင့် တိုက်ရိုက်ဆက်စပ်နေသည့် ကုန်စည်စီးဆင်းမှု၊ ဟိုတယ်နှင့် ခရီးသည်သယ်ယူပို့ဆောင်ရေး လုပ်ငန်းများ၊ Shipping ကိုယ်စားလှယ်လုပ်ငန်းများနှင့် နိုင်ငံ၏ရရှိနိုင်မည့် အခွန်အခများအပေါ်တွင် တိုက်ရိုက်အကျိုးသက်ရောက်လျက် ရှိသည်ကို တွေ့ရှိရမည်ဖြစ်ပါသည်။

မြန်မာနိုင်ငံအနေဖြင့် ပင်လယ်ကူးသင်္ဘောသားများ ဓွေးထုတ်

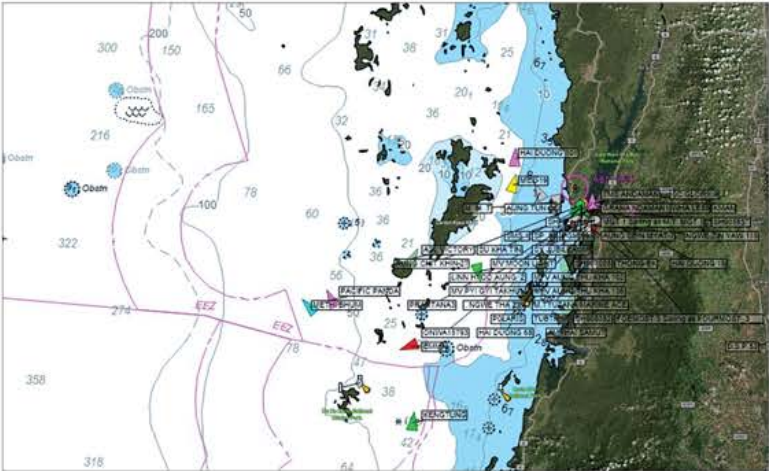
နေသော နိုင်ငံ (Seafarer Supply Country) ဖြစ်ခြင်းကြောင့် လည်းကောင်း၊ သင်္ဘောသားများကို KEY WORKER အဖြစ် လက်ခံကြေငြာထားသော နိုင်ငံအနေဖြင့်လည်းကောင်း IMO Joint Statement ၏ တိုက်တွန်းချက်များအရ သက်ဆိုင်ရာပို့ဆောင်ရေး၊ ကျန်းမာရေးနှင့် လူဝင်မှုကြီးကြပ်ရေးဆိုင်ရာ လုပ်ထုံးလုပ်နည်းများ နိုင်ငံအဆင့် တင်ပြဆောင်ရွက်ရမည့် အစီအမံများ တင်ပြချက်များ အမြန်ဆုံးပြုလုပ်ပြီး Crew Change Hub-Port စီမံချက်တစ်ခုကို အကောင်အထည်ဖော်ဆောင်ရွက်နိုင်ခဲ့သဖြင့် မြန်မာသင်္ဘောသားများ အလုပ်အကိုင်အခွင့်အလမ်းများ တိုးတက်လာခဲ့ခြင်း၊ နိုင်ငံပိုင် လေကြောင်းလိုင်းများ ဝင်ငွေရရှိစေခြင်းတို့အပြင် နိုင်ငံတကာ အဆင့် Quarantine Centre များ တည်ထောင်ခြင်း၊ ဟိုတယ်များ၊ သယ်ယူပို့ဆောင်ရေး လုပ်ငန်းများနှင့် ဆက်စပ်လုပ်ငန်းများအားလုံး လွယ်ကူမြန်ဆန်စွာ တိုးတက်အောင် အခွင့်အလမ်းများ ရရှိခဲ့သည်ကို တွေ့ရှိရမည်ဖြစ်ပါသည်။

Crew Change Hub-Port စီမံချက်

ဆက်လက်၍ မြန်မာနိုင်ငံအပါအဝင် နိုင်ငံတကာမှ သင်္ဘောသားများအတွက် Crew Change ပြုလုပ်ရန် ပိတ်ပင်ထားရှိမှုကြောင့် အခက်အခဲများကြုံတွေ့နေရသည့်အချက်ကို နိုင်ငံအတွက် အကျိုးရှိအောင် ပြန်လည်အသုံးပြုသည့်ပုံစံဖြစ်သည့် မြန်မာနိုင်ငံ တောင်ဘက်စွန်းရှိ ကော့သောင်းဆိပ်ကမ်းသည် စင်ကာပူနိုင်ငံ ကဲ့သို့ ပင်လယ်ရေကြောင်းသွားလာရေး မဟာဗျူဟာကျထောက်ပံ့ရေးဆိပ်ကမ်း (Strategic commercial location as supply port) တစ်ခုဖြစ်ပြီး မလတ္တာရေလက်ကြား (Malacca Strait) ဖြင့် ကမ္ဘာ့အရှေ့နှင့်အနောက်ပိုင်းခြားထားရာ ရေလမ်းကြောင်း၏ အနောက်ဘက်ဝင်ပေါက်ဆိပ်ကမ်းတစ်ခုအဖြစ် ရပ်တည်လျက်ရှိပါသည်။ (ဥပမာ-စူးအက်တူးမြောင်း ဝင်ပေါက် Port Said ဆိပ်ကမ်း)

မြန်မာနိုင်ငံအနေဖြင့် Joint Statement ပါ တိုက်တွန်းချက်အတိုင်း COVID Vaccine Certificate ကျန်းမာရေးထောက်ခံစာဖြင့် အပြည်ပြည်ဆိုင်ရာပို့ဆောင်ရေးလုပ်ငန်းများအား ဖြေလျော့

Crew Change Hub-Port အဖြစ်စီမံချက်ရေးဆွဲ အကောင်အထည်ဖော်ဆောင်နိုင်ပါက ခရီးသွားလုပ်ငန်းများသာမက ၎င်းနှင့်ဆက်စပ်လျက်ရှိသည့် လုပ်ငန်းများ ပြန်လည်ဦးမော့လာနိုင်မည်ဖြစ်...



# မြန်မာနိုင်ငံအနေဖြင့် ပင်လယ်ကူးသင်္ဘောသားများမွေးထုတ်နေသော နိုင်ငံ (Seafarer Supply Country) ဖြစ်...

ဝင်ရောက်လူစားလဲလှယ်ခွင့် စီမံချက်ကို အကောင်အထည်ဖော် မည်ဆိုပါက United Nations ၏အဖွဲ့များဖြစ်သော WHO, ILO, ICAO နှင့် IMO တို့မှ အသိအမှတ်ပြုမှု၊ အားပေးကူညီမှု၊ အထောက်အပံ့များရရှိလာနိုင်မည်ဖြစ်ပြီး ကော့သောင်းမြို့အား အခြေခံသော Temporary Crew Change Hub-Port တစ်ခုအဖြစ် တွန်းအားပေး၍ ဆက်လက်အကောင်အထည်ဖော်ဆောင်ရွက်သင့်ပါသည်။

### ရည်ရွယ်ချက်

- (က) ပထမအဆင့် - Crew Change အခက်အခဲများအား ဖြေရှင်းနိုင်ရန်၊
- (ခ) ဒုတိယအဆင့် - နိုင်ငံပိုင်လေကြောင်းလိုင်းများ၊ အခွန်အခများ၊ Boat Service၊ Transport Service၊ Medical Service၊ Hotel နှင့် Third Party Stack Holder များအား ထောက်ပံ့၊ အကျိုးရှိစေနိုင်ရန်၊
- (ဂ) Temporary အဆင့်မှဈေးကွက်၊ အတွေ့အကြုံရယူ၍ နိုင်ငံတကာထောက်ပံ့ရေး ဆိပ်ကမ်းတစ်ခုအဖြစ် ရပ်တည်နိုင်ရန်။

### လိုအပ်ချက်များ

- (က) နိုင်ငံတော်အဆင့် ခွင့်ပြုဆောင်ရွက်ခွင့်နှင့် ဌာနအစုံမှ နိုင်ငံတကာမှ Crew Change လုပ်ငန်းစဉ်အတွက် One-Stop-Service ဆောင်ရွက်ပေးနိုင်ရန် အစီအမံများထားရှိရန် လိုအပ်ပါသည်။
- (ခ) အစီအမံများအားလုံး ကြိုတင်ညှိနှိုင်းသဘောတူထားပြီး မည်သည့်ခွင့်ပြုချက်မျှ ထပ်မံတောင်းဆိုရန်မလိုသော One-Stop-Service ဖြင့် ခွင့်ပြုချက်ရယူဆောင်ရွက်နိုင်သည့် စနစ်ဖြစ်ရန် လိုအပ်ပါသည်။
- (ဂ) SOP for safe and secure operation (နိုင်ငံတော်မှချမှတ်ထားသော ဥပဒေ၊ Guidelines များ အတိုင်း အကျုံးဝင်သော Standard Operating Procedure ဖြစ်ရမည်)
- (ဃ) Emergency Procedure (EP) (အကယ်၍ အရေးပေါ်အခြေအနေကြုံတွေ့လာပါက ဖြေရှင်းဆောင်ရွက်ရန် ပြင်ဆင်ထားရှိရမည်)

### ရရှိလာမည့် အခွင့်အလမ်းများ

နိုင်ငံတကာမှ Crew Change ပြုလုပ်လိုသည့် သင်္ဘောသား

များအား ဝင်ရောက်ခွင့်၊ လဲလှယ်ခွင့်၊ မိခင်နိုင်ငံသို့ပြန်လည်ထွက်ခွာခွင့်အား ခွင့်ပြုဆောင်ရွက်စေခြင်းဖြင့် နိုင်ငံသို့လေကြောင်းလိုင်းများပိုမိုဝင်ရောက်ခြင်း၊ Q-Centre များအဖြစ် ကျဆင်းနေသော Hotel လုပ်ငန်းများ ပြန်လည်အသွင်ပြောင်း ဆောင်ရွက်နိုင်ခြင်း၊ ပို့ဆောင်ရေးယာဉ်များ၊ Crew Boat များ အလုပ်အကိုင်ရရှိစေခြင်း၊ ဝင်ရောက်လာသော သင်္ဘောများအတွက် လိုအပ်သော စားနပ်ရိက္ခာနှင့် ထောက်ပံ့ရေးပစ္စည်းများ ရောင်းချနိုင်ခြင်း၊ Bunkering ဆိပ်ကမ်းအဖြစ် ပြောင်းလဲလာနိုင်ခြင်း၊ COVID ကာလဈေးကွက်လိုအပ်ချက်ကို အားပြုပြီး ယာယီ Crew Change ဆိပ်ကမ်းမှသည် အပြည်ပြည်ဆိုင်ရာ ရေကြောင်းထောက်ပံ့ရေး ဆိပ်ကမ်းအဖြစ် Market Demand အားကိုးယူ၍ အချိန်တိုအတွင်း အကောင်အထည်ဖော်နိုင်မည်ဖြစ်ပါသည်။

### သုံးသပ်တင်ပြချက်

အဆိုပါစီမံချက်အား နိုင်ငံတော်အဆင့် ကော်မတီတစ်ရပ် အနေဖြင့် ဖွဲ့စည်းပြီး အမြန်အကောင်အထည်ဖော် ဆောင်ရွက်မည်ဆိုပါက နိုင်ငံ၏ခရီးသွားလုပ်ငန်း၊ သင်္ဘောသားအလုပ်အကိုင်နှင့် ဆက်စပ်လုပ်ငန်းများ အားလုံး ကျွဲကျားရေပါ တိုးတက်လာနိုင်မည်ဖြစ်ပါသည်။

ထို့ပြင် ပင်လယ်အပန်းဖြေခရီးသွားလုပ်ငန်း ဆောင်ရွက်နိုင်သည့် အခြေအနေများ၊ Sailing & Boating Industry ထူထောင်နိုင်ခြင်းနှင့် သင်္ဘောမှတ်ပုံတင်ခြင်းဆိုင်ရာ မူဝါဒများ ပြင်ဆင်ပေးခြင်းဖြင့်လည်း ခရီးသွားလုပ်ငန်းများကို အထောက်အကူပြုစေနိုင်မည်ဖြစ်ပါသည်။

ရေကြောင်းအန္တရာယ်ကင်းရှင်းရေးနှင့် ရေယာဉ်များကို စောင့်ကြပ်ကြည့်ရှုခြင်းများသည်လည်း ရေယာဉ်နှင့်တကွ စီးနင်းလိုက်ပါသည့် ခရီးသည်များ၏ အသက်ကိုကူညီကယ်ဆယ်ရာတွင် များစွာအထောက်အကူဖြစ်စေသည့် အလျောက် ခရီးသည်များ၏ ယုံကြည်စိတ်ချရမှုကိုလည်း ရရှိစေနိုင်မည်ဖြစ်ပါသည်။

ဆက်လက်၍ ခရီးသည်တင်သင်္ဘောများ ဝင်ရောက်ခွင့်ကို ပြန်လည်လက်ခံပေးခြင်းနှင့် ဖြစ်ပေါ်လျက်ရှိသည့် Crew Change Crisis ကို အခွင့်အလမ်းသဖွယ် ပြန်လည်အသုံးပြု၍ Crew Change Hub-Port အဖြစ် စီမံချက်ရေးဆွဲ အကောင်အထည်ဖော်ဆောင်ရွက်နိုင်ပါက ခရီးသွားလုပ်ငန်းများ သာမက ၎င်းနှင့်ဆက်စပ်လျက်ရှိသည့် လုပ်ငန်းများ ပြန်လည်ဦးမော့လာနိုင်မည် ဖြစ်ပါကြောင်း သုံးသပ်တင်ပြလိုက်ရပေသည်။

အက္ကဝါခရီးသည်

# ဒုတိယဝန်ကြီး(ပို့ဆောင်ရေး) ဦးအောင်ကျော်ထွန်း သံတွဲလေဆိပ်အားကြည့်ရှုစစ်ဆေး



ပို့ဆောင်ရေးနှင့် ဆက်သွယ်ရေးဝန်ကြီးဌာန ဒုတိယဝန်ကြီး ဦးအောင်ကျော်ထွန်းသည် ၂၀၂၃ ခုနှစ် ဇူလိုင်လ ၁၄ ရက်နေ့ နံနက်ပိုင်းတွင် သံတွဲလေဆိပ်သို့ရောက်ရှိရာ လေဆိပ်ရှင်းလင်းဆောင်ခန်းမတွင် လေကြောင်းပို့ဆောင်ရေးညွှန်ကြားမှုဦးစီးဌာန၊ ညွှန်ကြားရေးမှူးချုပ်က လေဆိပ်လုပ်ငန်းဆောင်ရွက်နေမှုအခြေအနေများ၊ လေဆိပ်အဆောက်အအုံအတွင်းရှိ ခရီးသည်များ ဆိုက်ရောက်/ထွက်ခွာနေမှု အခြေအနေများ၊ လေယာဉ်ပြေးလမ်းအမှတ်အသားများ ရေးဆွဲထားရှိမှု၊ ပြေးလမ်း ဝဲ/ယာရှင်းလင်းထားရှိမှု အခြေအနေများ၊ လုံခြုံရေးနှင့်ပတ်သက်၍ CCTV များ စီမံဆောင်ရွက်ထားရှိမှု၊ လေကြောင်းထိန်းချုပ်စနစ်လေကြောင်းလမ်းညွှန် ထိန်းသိမ်းရေးလုပ်ငန်း ဆောင်ရွက်နေမှုအခြေအနေများ၊ လေဆိပ်မီးသတ်ဌာနလုပ်ငန်းဆောင်ရွက်နေမှု၊ လေဆိပ်အဆောက်အအုံနှင့် လေဆိပ်ပတ်ဝန်းကျင် သန့်ရှင်းသာယာလှပရေးဆောင်ရွက်ထားမှု အခြေအနေများကို ရှင်းလင်းတင်ပြသည်။

တင်ပြချက်များအပေါ် ဒုတိယဝန်ကြီးက ပြည်တွင်း/ပြည်ပခရီးသွားများ လုံခြုံစိတ်ချမှုရှိပြီး ဘေးအန္တရာယ်ကင်းရှင်းစွာ

သွားလာနိုင်ရေးအတွက် လေဆိပ်တာဝန်ခံနှင့် သက်ဆိုင်ရာအဖွဲ့အစည်းများ ပေါင်းစပ်ညှိနှိုင်းဆောင်ရွက်သွားရန်၊ လေဆိပ် အဆောက်အအုံအတွင်း ရောက်ရှိ/ထွက်ခွာခရီးသည်များအတွက် လုံခြုံရေးအရစစ်ဆေးသည့်နေရာများ၊ လေယာဉ်စောင့်ဆိုင်းသည့်နေရာများ စနစ်တကျရှိစေရန်၊ အများသုံးသန့်စင်ခန်းများအနံ့အသက်ကောင်းမွန်ပြီး အစဉ်သန့်ရှင်းမှုရှိစေရန်၊ လေဆိပ်ဝန်ထမ်းများ/လေကြောင်းလိုင်းဝန်ထမ်းများအနေဖြင့် ဝန်ဆောင်မှုပေးရာတွင် ယဉ်ကျေးပျူငှာ နွေးထွေးစွာဆက်ဆံကြစေရန်၊ ဝန်ထမ်းများအားလုံးလုံခြုံရေးအသိ/သတိ/အမြင်ရှိကြစေရန်၊ လေဆိပ်မီးသတ်ဌာနအနေဖြင့် အရေးပေါ်အခြေအနေများ ကြုံတွေ့လာပါက အချိန်ကြန့်ကြာမှုမရှိစေဘဲ သတ်မှတ်ချိန်အတွင်း လျင်မြန်ထိရောက်စွာ ဆောင်ရွက်နိုင်ရေးအတွက် ဖာတ်တိုက်လေ့ကျင့်မှုစဉ်ဆက်မပြတ်ဆောင်ရွက်ရန်၊ လေယာဉ်များဘေးအန္တရာယ်ကင်းရှင်းစွာနှင့် လုံခြုံစိတ်ချစွာဆင်း/တက်ပျံသန်းနိုင်ရေးအတွက် အလေးထား ဆောင်ရွက်ရန်၊ တပ်ဆင်ထားသည့် လေကြောင်းဆိုင်ရာ အထောက်အကူပြု စက်ကိရိယာများ အစဉ်

ကောင်းမွန်နေစေရန်၊ လိုအပ်ချက်နှင့်ထူးခြားဖြစ်စဉ်များရှိပါက အချိန်နှင့်တစ်ပြေးညီ အထက်အဆင့်ဆင့်သို့ သတင်းပို့ဆောင်ရွက်သွားရန်မှာကြားခဲ့ပြီး ဆောင်ရွက်ထားသည့်လုပ်ငန်းများကို တာဝန်ရှိသူများနှင့်အတူ လှည့်လည် ကြည့်ရှုစစ်ဆေး၍ လိုအပ်ချက်များကို အမြန်ဆုံးပြုပြင် ဆောင်ရွက်သွားရန် မှာကြားခဲ့သည်။

ထို့နောက် ဒုတိယဝန်ကြီးသည် လေဆိပ်ရှင်းလင်းဆောင်တွင် သံတွဲမြို့ရှိ ပို့ဆောင်ရေးနှင့် ဆက်သွယ်ရေးဝန်ကြီးဌာန လက်အောက်ဌာနများမှ ဝန်ထမ်းများနှင့် တွေ့ဆုံ၍ ဌာနအလိုက် တင်ပြချက်များအပေါ်ပြန်လည်ရှင်းလင်းဖြေကြားပေးခြင်း၊ ဝန်ထမ်းများအနေဖြင့် ဝန်ထမ်းသစ္စာအဓိပ္ပာန်(၆)ချက်နှင့်အညီ နေထိုင်သွားကြပြီး စည်းလုံးညီညွတ်စွာဖြင့် မိမိတို့၏ လုပ်ငန်းတာဝန်များကို ကျေပွန်စွာထမ်းဆောင်သွားကြရန် မှာကြားခဲ့ကာ ဝန်ထမ်းများအား ရင်းရင်းနှီးနှီးတွေ့ဆုံ၍ စားသောက်ဖွယ်ရာများ ပေးအပ်ခဲ့ကြောင်းသိရသည်။

သတင်းအဖွဲ့(ပို့ဆက်)



# လေယာဉ်မတော်တဆထိခိုက်မှုစုံစမ်းစစ်ဆေးရေးဌာနအကြောင်း တစေ့တစောင်း

## ■ အောင်မော်(ပြင်စလူ)

မြန်မာနိုင်ငံသည် လေကြောင်းကဏ္ဍတွင် ကမ္ဘာ့အရှေ့ခြမ်းနှင့် အနောက်ခြမ်းကို ဆက်သွယ်ပေးနိုင်သော အချက်အချာကျသည့် နေရာတွင် တည်ရှိပါသည်။ ထို့ကြောင့် မြန်မာနိုင်ငံလေပိုင်နက် (Flight Information Region-FIR) အတွင်း အပြည်ပြည်ဆိုင်ရာ လေယာဉ်နှင့် ရဟတ်ယာဉ်များ တစ်နေ့လျှင် အစင်းရေ (၄၀၀) မှ (၅၄၀) ကျော်အထိ ဖြတ်ကျော်ပျံသန်းလျက်ရှိပါသည်။ လေယာဉ် များ၏ အရည်အချင်းကြောင့်သော်လည်းကောင်း၊ လေယာဉ် စက်မှုပိုင်းနှင့် ဒီဇိုင်းပိုင်းအရသော်လည်းကောင်း၊ ရာသီဥတု ကြောင့်သော်လည်းကောင်း အကြောင်းအမျိုးမျိုးကြောင့်လေယာဉ် မတော်တဆမှုများ ရံဖန်ရံခါဖြစ်ပွားလေ့ရှိပါသည်။ မြန်မာနိုင်ငံလေ ပိုင်နက်အတွင်းဖြစ်ပေါ်သည့် မည်သည့်အရပ်ဘက် လေယာဉ် မတော်တဆ ထိခိုက်မှုမဆို မြန်မာနိုင်ငံအနေဖြင့် စုံစမ်းစစ်ဆေးမှု ပြုလုပ်ရမည်ဖြစ်ပါသည်။

### လွတ်လပ်စွာဖွဲ့စည်းခြင်း

မြန်မာနိုင်ငံသည် အပြည်ပြည်ဆိုင်ရာ မြို့ပြလေကြောင်း အဖွဲ့ချုပ် (ICAO) ၏ အဖွဲ့ဝင်နိုင်ငံဖြစ်သည့် အားလျော်စွာ ၎င်းအဖွဲ့ ၏လုပ်ထုံးလုပ်နည်းများနှင့်အညီ လေယာဉ်မတော်တဆ ထိခိုက်မှု များကို စုံစမ်းစစ်ဆေးရေးအတွက် လေယာဉ်မတော်တဆထိခိုက်မှု စုံစမ်းစစ်ဆေးရေးအာဏာပိုင်အဖွဲ့ကို ဖွဲ့စည်းရန် တာဝန်ရှိပါသည်။

၎င်းအဖွဲ့အစည်းသည် မြို့ပြလေကြောင်းအာဏာပိုင် (DCA) နှင့် သီးခြားကင်းလွတ်ရမည့်အပြင် စုံစမ်းစစ်ဆေးရေးလုပ်ငန်းများ နှင့် အဖွဲ့အစည်း၏ရည်ရွယ်ချက်ကို အနှောင့်အယှက်ပေးနိုင်သည့် အခြားအဖွဲ့အစည်းများနှင့်လည်း ဥပဒေအရသော်လည်းကောင်း၊ ငွေကြေးအရသော်လည်းကောင်း ကင်းလွတ်ရမည်ဖြစ်ပါသည်။

### စုံစမ်းစစ်ဆေးခြင်း၏ရည်ရွယ်ချက်

အပြည်ပြည်ဆိုင်ရာ မြို့ပြလေကြောင်းအဖွဲ့ချုပ် (ICAO) ၏

နောက်ဆက်တွဲ-၁၃ (Annex-13 Aircraft Accident and Incident Investigation) နှင့်အညီ လေယာဉ်မတော်တဆ ထိခိုက် မှုစုံစမ်းစစ်ဆေးခြင်း၏ တစ်ခုတည်းသော ရည်ရွယ်ချက်သည် အပြစ်တင်ခြင်း၊ ဥပဒေအရတာဝန်ရှိခြင်းတို့အတွက် ဆောင်ရွက်ရန် ရည်ရွယ်ခြင်းမဟုတ်ဘဲ နောင်အလားတူ မတော်တဆထိခိုက် ပျက်စီးမှုများကို မဖြစ်စေရန် တားဆီးကာကွယ်ခြင်းဖြစ်ပါသည်။

### သက်ဆိုင်ခြင်းမရှိစေရ

အပြည်ပြည်ဆိုင်ရာမြို့ပြလေကြောင်းအဖွဲ့ချုပ် (ICAO) ၏ နောက်ဆက်တွဲ-၁၃ (Annex-13 Aircraft Accident and Incident Investigation) နှင့်အညီ လေယာဉ်မတော်တဆ ထိခိုက် မှု စုံစမ်းစစ်ဆေးခြင်းသည် တပ်မတော်မှလေယာဉ်များ၊ အကောက် ခွန်မှလေယာဉ်များ၊ ပြည်ထဲရေးဝန်ကြီးဌာနမှ လေယာဉ်များနှင့် သက်ဆိုင်မှုမရှိစေရ။ အလားတူ လုံခြုံရေးကျိုးပေါက်မှုများကြောင့် ဖြစ်ပေါ်လာသော လေယာဉ်မတော်တဆ ထိခိုက်မှုများကိုလည်း နောက်ဆက်တွဲ-၁၃ အရ စုံစမ်းစစ်ဆေးခြင်း ဆောင်ရွက်ရန် မလိုအပ်ပါ။

### စုံစမ်းစစ်ဆေးရေးမှူးများ အရည်အချင်းသတ်မှတ်ချက်

လေယာဉ်မတော်တဆထိခိုက်မှုများကို စုံစမ်းစစ်ဆေးခြင်း သည် အထူးလုပ်ငန်းတာဝန်တစ်ရပ်ဖြစ်ပါသည်။ လုပ်ငန်း၏ပမာဏ သည် ကျယ်ပြန့်ပြီး၊ လုံလောက်သောအတွေ့အကြုံများ၊ ကျွမ်းကျင် မှုများ ရှိရန်လိုအပ်ပါသည်။ စုံစမ်းစစ်ဆေးရေးမှူးများသည် လေကြောင်းဆိုင်ရာ လက်တွေ့နောက်ခံအတွေ့အကြုံ (Practical Background) ရှိရန်လိုအပ်သည့်အပြင် စုံစမ်းစစ်ဆေးရေးဆိုင်ရာ သင်တန်းများ၊ ပညာရပ်များနှင့် အတွေ့အကြုံများရှိရန်လည်း (Essential) ပမာဏကျလှပါသည်။ အတွေ့အကြုံရှိသော လေယာဉ်မှူး များ၊ လေကြောင်းဆိုင်ရာအင်ဂျင်နီယာများ၊ လေယာဉ်ပြုပြင်

ထိန်းသိမ်းရေး အင်ဂျင်နီယာများ၊ လေကြောင်းထိန်းများ (ATC)၊ လေကြောင်းဆိုင်ရာအုပ်ချုပ်မှုနှင့် ဝန်ဆောင်မှု ဆောင်ရွက်ဖူးသူ များတို့သည် စုံစမ်းစစ်ဆေးရေးမှူးတာဝန်ကို ထမ်းဆောင်ရန် သင့်တော်ပါသည်။ ထို့ပြင် လူအသေအပျောက်များသော လေယာဉ် မတော်တဆမှုများကို စုံစမ်းစစ်ဆေးရန်အတွက် လေကြောင်း ဆိုင်ရာဆရာဝန်များလည်း လိုအပ်ပါသည်။

**ဘဏ္ဍာငွေထားရှိမှု**

လေယာဉ်မတော်တဆထိခိုက်မှု စုံစမ်းစစ်ဆေးရေးဌာနသည် လေယာဉ်မတော်တဆ ထိခိုက်မှုများကို စုံစမ်းစစ်ဆေးနိုင်ရန် လုံလောက်သောဘဏ္ဍာငွေထားရှိရပါမည်။ လေယာဉ်မတော်တဆ ထိခိုက်မှုများ စုံစမ်းစစ်ဆေးရေး သဘောသဘာဝအရ ခန့်မှန်း ကုန်ကျငွေကိုတိကျစွာ တွက်ချက်တင်ပြတောင်းဆိုရန် အခက်အခဲ ရှိနိုင်ပါသည်။ ကြီးမားသော လေယာဉ်မတော်တဆထိခိုက်မှုများ (Major Accidents) အတွက် အချိန်နှင့်တပြေးညီ လုံလောက်သော ဘဏ္ဍာငွေရရှိရေးသည်လည်း အထူးအရေးကြီးပါသည်။

**သင်တန်းများ (Training)**

လေယာဉ်မတော်တဆထိခိုက်မှု စုံစမ်းစစ်ဆေးရေးမှူးများ အနေဖြင့် လေကြောင်းဆိုင်ရာလက်တွေ့ အတွေ့အကြုံ (Aviation Practical Experience) များ ရှိမည့်အပြင် စုံစမ်းစစ်ဆေးရေး ဆိုင်ရာသင်တန်းများကို တက်ရောက်ထားရပါမည်။ အပြည်ပြည် ဆိုင်ရာမြို့ပြလေကြောင်းအဖွဲ့ချုပ် (ICAO) ၏ Annex-13 (Air-craft Accident and Incident Investigation) နှင့် အခြား သက်ဆိုင်သော လေကြောင်းဆိုင်ရာစာအုပ် (Documents) များကို သိရှိနားလည်ထားရပါမည်။ မိမိနိုင်ငံ၏ လေယာဉ်မတော်တဆ ထိခိုက်မှုစုံစမ်းစစ်ဆေးရေးဆိုင်ရာဥပဒေ၊ နည်းဥပဒေများနှင့်ဌာန တွင်းလက်စွဲစာအုပ်များ (Handbook, Policy Manual) ကိုလည်း သိရှိနားလည်ထားရပါမည်။ အခြေခံအားဖြင့် Investigation Technique/ Management Courses များကို တက်ရောက် သင်ကြားရပါမည်။ ထို့အပြင် လေယာဉ်မတော်တဆထိခိုက်မှုစုံစမ်း စစ်ဆေးရေးဆိုင်ရာ အစည်းအဝေးများ၊ အလုပ်ရုံဆွေးနွေးပွဲများနှင့် ဖိုရမ်များ (Meeting , Workshop , Seminar , Conference ,

Forum) ကို တက်ရောက်ခြင်းဖြင့် အတွေ့အကြုံကောင်းများရရှိမည့် အပြင် အပြည်ပြည်ဆိုင်ရာကွန်ရက် (Human Relation) များလည်း ကောင်းမွန်လာမည် ဖြစ်ပါသည်။

ထို့အပြင် ကြီးမားသော လေယာဉ်မတော်တဆထိခိုက်မှုများ (Major Accidents) အတွက် ပင်လယ်ပြင်ရှာဖွေရေးလေ့ကျင့်ခန်း များ (Under Water Sea Search Exercises)၊ တောင်တက် လေ့ကျင့်ခန်းများ (Mountain Hiking Exercises) ကို အခြားစုံစမ်း စစ်ဆေးရေး အဖွဲ့အစည်းများနှင့်အတူ ပူးပေါင်းဆောင်ရွက်မှုများ လုပ်ဆောင်ထားခြင်းဖြင့် အရေးပေါ်အခြေအနေများ အတွက် အဆင်သင့်ဖြစ်နေမည် ဖြစ်ပါသည်။ အလားတူ အခြားနိုင်ငံများတွင် ဖြစ်ပွားသည့် ကြီးမားသော လေယာဉ်မတော်တဆ ထိခိုက်မှုများ (Major Accidents) စုံစမ်းစစ်ဆေးရေးတွင် ပူးပေါင်းပါဝင်ဆောင် ရွက်ခြင်းဖြင့် အတွေ့အကြုံကောင်းများ ရရှိမည်ဖြစ်ပါသည်။

**ပူးပေါင်းဆောင်ရွက်ခြင်း (ပြည်တွင်း)**

ကမ္ဘာ့နိုင်ငံများ၏ လေပိုင်နက်တွင် အရပ်ဘက်မြို့ပြလေယာဉ် များအပြင် စစ်ဘက်ဆိုင်ရာ လေယာဉ်များလည်း ပျံသန်းနေကြ ပါသည်။ ထို့ကြောင့် စစ်ဘက်ဆိုင်ရာလေယာဉ်များပါဝင်သော လေယာဉ်မတော်တဆ ထိခိုက်မှုများလည်း ဖြစ်ပေါ်တတ်ပါသည်။ ထို့ကြောင့် တပ်မတော်နှင့်ပူးပေါင်းဆောင်ရွက်ရသော ကဏ္ဍများ ရှိသည့်အပြင် လေယာဉ်ပျက်ကျသည့်နေရာ (Crash Site) နှင့် ခရီးသည်များ၏ လုံခြုံရေးအတွက် မြန်မာနိုင်ငံရဲတပ်ဖွဲ့၏ ပူးပေါင်း ဆောင်ရွက်မှုလည်း လိုအပ်ပါသည်။ ထို့ပြင် အချို့သောလေယာဉ် မတော်တဆ ထိခိုက်မှုဖြစ်စဉ်များတွင် ကျန်းမာရေးဝန်ကြီးဌာနမှ ဆရာဝန်၊ သူနာပြုဝန်ထမ်းများ၏ ပူးပေါင်းဆောင်ရွက်မှုများ၊ အခြား လူမှုရေးအသင်းအဖွဲ့များ၏ ပူးပေါင်းဆောင်ရွက်မှုများလည်း လို အပ်ပါသည်။

**ပူးပေါင်းဆောင်ရွက်ခြင်း (ပြည်ပ)**

လေကြောင်းပို့ဆောင်ရေးကဏ္ဍသည် အပြည်ပြည်ဆိုင်ရာ ကွန်ရက်တစ်ခုဖြစ်ပါသည်။ ထို့ကြောင့် လေယာဉ်မတော်တဆ ထိခိုက်မှုများကို စုံစမ်းစစ်ဆေးခြင်းလုပ်ငန်းသည်လည်း ကျယ်ပြန့်၍ နိုင်ငံတကာ (International) နှင့် သက်ဆိုင်သောကြောင့် အပြည် ပြည်ဆိုင်ရာနှင့် ပူးပေါင်းဆောင်ရွက်ရသည့် ကိစ္စရပ်များစွာပါဝင် ပါသည်။ (ဥပမာ- လေယာဉ်ကို နိုင်ငံခြားမှထုတ်လုပ်ခြင်း၊ ခရီးသည် များတွင် နိုင်ငံခြားသားများ ပါရှိခြင်း၊ လျော်ကြေးကိစ္စတွင် အပြည် ပြည်ဆိုင်ရာကွန်ဗင်းရှင်းများပါဝင်ခြင်း)။ ယခုလောလောဆယ်တွင် မြန်မာနိုင်ငံ လေယာဉ်မတော်တဆ ထိခိုက်မှုစုံစမ်းစစ်ဆေးရေးနှင့် ပတ်သက်၍ အာဆီယံဒေသတွင်းအပြင် တရုတ်နိုင်ငံနှင့်လည်း နားလည်မှုစာချုပ်လွှာ (MoU) များ ရေးထိုးထားပြီးဖြစ်ပါသည်။ အခြားကမ္ဘာ့စုံစမ်းစစ်ဆေးရေး အဖွဲ့အစည်းကြီးများ ဖြစ်သည့် သြစတြေးလျနိုင်ငံ (ATSB)၊ ပြင်သစ်နိုင်ငံ (BEA)၊ အမေရိကန်နိုင်ငံ (NTSB)၊ အင်္ဂလန်နိုင်ငံ (AAIB) တို့နှင့် လေယာဉ်မတော်တဆ



ထိခိုက်မှု စုံစမ်းစစ်ဆေးရေးဆိုင်ရာ နားလည်မှုစာချုပ်လွှာ (MoU) ရေးထိုးနိုင်ပါက သင်တန်း (Training)များရရှိနိုင်ခြင်း၊ နည်းပညာ အထောက်အပံ့ (Technical Assistance) များရရှိနိုင်ခြင်း စသည့် အကျိုးကျေးဇူးများအပြင် Major Accident Investigation အတွက်လည်း များစွာအထောက်အကူဖြစ်စေနိုင်ပါသည်။ မြန်မာနိုင်ငံအနေဖြင့် ယခင်က လေယာဉ်မတော်တဆ ထိခိုက်မှုစုံစမ်းစစ်ဆေးသည့်ကိစ္စရပ်များတွင်စင်ကာပူနိုင်ငံ (TSIB)၊ပြင်သစ်နိုင်ငံ (BEA) ၊ ဩစတြေးလျနိုင်ငံ (ATSB)၊ အင်ဒိုနီးရှားနိုင်ငံ (NTSC) နှင့် တရုတ်နိုင်ငံ (CAAC) စသည့် အဖွဲ့အစည်းများထံမှ အကူအညီ ရယူခဲ့ခြင်းများရှိခဲ့ပါသည်။

**ကာကွယ်ရေးဝတ်စုံ (PPE)**

လေယာဉ်၏ကိုယ်ထည်သည် အလူမီနီယံနှင့် ပေါင်းစပ်ဖိုက်ဘာစွမ်းများဖြင့် တည်ဆောက်ထားသောကြောင့် မီးလောင်မှုဖြစ်ပွားပါက အန္တရာယ်ရှိသော အဆိပ်ဓါတ်ငွေ့များ ဖြစ်ပေါ်လာနိုင်ခြင်း၊ လေယာဉ်ပျက်မှု အပိုင်းအစများကြောင့် ဒဏ်ရာအနာတရ ရရှိနိုင်ခြင်းတို့လည်း ဖြစ်နိုင်ပါသည်။ ထို့အပြင် သွေးမှကူးစက်တတ်သည့် ရောဂါများ၊ အသက်ရှူလမ်းကြောင်းမှ ကူးစက်တတ်သည့် ရောဂါများကိုကာကွယ်ရန် စုံစမ်းစစ်ဆေးရေးမှူးများ အနေဖြင့် သင့်တော်သောကာကွယ်ရေးဝတ်စုံများ (PPE) ဝတ်ဆင်ရန်လိုအပ်ပါသည်။ အပြည်ပြည်ဆိုင်ရာ လုပ်ထုံးလုပ်နည်းသဘောတရားအရ အဆိုပါဝတ်စုံများ ဝတ်ဆင်ရန် သင်တန်း (PPE Donning) များကိုလည်း တက်ရောက်ရပါသည်။

**မြန်မာနိုင်ငံတွင် လေယာဉ်မတော်တဆထိခိုက်မှု စုံစမ်းစစ်ဆေးခြင်း ဆောင်ရွက်ချက်**

မြန်မာနိုင်ငံတွင် လေယာဉ်မတော်တဆထိခိုက်မှု စုံစမ်းစစ်ဆေးခြင်းကို လေကြောင်းပို့ဆောင်ရေး ညွှန်ကြားမှုဦးစီးဌာန (DCA) မှ ရှေးယခင်ကတည်းက ဆောင်ရွက်ခဲ့ပါသည်။ ထိုစဉ်က လေယာဉ်မတော်တဆဖြစ်သည့်အခါမှ စုံစမ်းစစ်ဆေးရေးခုံရုံးအဖွဲ့ကိုဖွဲ့စည်း၍ စုံစမ်းစစ်ဆေးရေး ဆောင်ရွက်သည့်စနစ်ဖြင့် ဆောင်ရွက်ခဲ့ပါသည်။ ထိုမှတစ်ဆင့် ပိုမိုကောင်းမွန်ထိရောက်စေရန် လေယာဉ်မတော်တဆထိခိုက်မှု စုံစမ်းစစ်ဆေးရေးအဖွဲ့ကို ဝန်ကြီးဌာန၏ရုံးမိန့်ဖြင့် ၂၀၁၀ ခုနှစ်တွင် ပြင်ဆင်ဖွဲ့စည်းဆောင်ရွက်ခဲ့ပါသည်။ ယခုအခါ အပြည်ပြည်ဆိုင်ရာမြို့ပြလေကြောင်းအဖွဲ့ချုပ် (ICAO) ၏ ပြဌာန်းချက်များနှင့်အညီဖြစ်စေရေးအတွက် ပို့ဆောင်ရေးနှင့် ဆက်သွယ်ရေးဝန်ကြီးဌာန၊ ဝန်ကြီးရုံးတွင် လေယာဉ်၊ ရေယာဉ်နှင့် ရထား မတော်တဆထိခိုက်မှုများ စုံစမ်းစစ်ဆေးရန် မတော်တဆမှုများ ကာကွယ်ရေးဌာနခွဲကို ၂၀၂၁ ခုနှစ် ဖေဖော်ဝါရီလတွင် ပြန်လည်ပြင်ဆင်ဖွဲ့စည်းခဲ့ပြီး ဖြစ်ပါသည်။

**လေယာဉ်မတော်တဆမှုများ တားဆီးကာကွယ်ခြင်း**

၂၀၁၄ ခုနှစ်မှ ၂၀၂၂ ခုနှစ် (စက်တင်ဘာလအထိ) အတွင်း လေယာဉ်မတော်တဆထိခိုက်မှု အကြီးစား (Accident) (၃) ခု



အလတ်စား (Serious Incident) (၁၄) ခုနှင့် အသေးစား (Incident) (၂၁၈) ခု ဖြစ်ပွားခဲ့ပါသည်။ အဆိုပါ ဖြစ်စဉ်များနှင့်ပတ်သက်၍ လိုအပ်သော စုံစမ်းစစ်ဆေးမှုများ ဆောင်ရွက်ခဲ့ပြီး အဖြေများရှာဖွေဖော်ထုတ်၍ နောင်အလားတူဖြစ်စဉ်များ မဖြစ်ပေါ်စေရေး ဆောင်ရွက်ခဲ့ပါသည်။

ထို့အပြင် Accident ဖြစ်ပွားမှုသာမက အခြားအသေးစား မတော်တဆဖြစ်စဉ်များနှင့် ၎င်း/သားရဲ တိရစ္ဆာန်တိုက်မှု ဖြစ်စဉ်များကို လေကြောင်းလိုင်းအသီးသီးနှင့် လေယာဉ်ကွင်းအားလုံးမှ သတင်းပေးပို့စေ၍ Database တွင် မှတ်တမ်းတင်လေ့လာ သုံးသပ်ခြင်း၊ လိုအပ်သော Safety Information နှင့် အကြံပြုထောက်ခံချက်များ (Recommendations) ကို ပုံမှန်ထုတ်ပြန်ဆောင်ရွက်လျက်ရှိပါသည်။

**အပြည်ပြည်ဆိုင်ရာမြို့ပြလေကြောင်းအဖွဲ့ချုပ်မှ Audit စစ်ဆေးမှု နှင့်စိန်ခေါ်မှုများ**

မြန်မာနိုင်ငံသည် အပြည်ပြည်ဆိုင်ရာ မြို့ပြလေကြောင်းအဖွဲ့ချုပ် (ICAO) အဖွဲ့ဝင်နိုင်ငံဖြစ်သည့် အားလျော်စွာ အဖွဲ့ချုပ်က ချမှတ်ထားသော စည်းကမ်းသတ်မှတ်ချက်များအတိုင်း လိုက်နာအကောင်အထည်ဖော် ဆောင်ရွက်ရပါသည်။ အဖွဲ့ဝင်နိုင်ငံများအနေဖြင့် လေကြောင်းဘေးအန္တရာယ်ကင်းရှင်းရေးအတွက် ချမှတ်ထားသော သတ်မှတ်ချက်များအတိုင်း လိုက်နာဆောင်ရွက်မှုရှိ/မရှိကို အပြည်ပြည်ဆိုင်ရာ မြို့ပြလေကြောင်းအဖွဲ့ချုပ် (ICAO) မှ အမြဲမပြတ် အွန်လိုင်းဖြင့်သော်လည်းကောင်း၊ လူကိုယ်တိုင်လာရောက် စစ်ဆေးခြင်းဖြင့် လည်းကောင်း အကဲဖြတ်စစ်ဆေးဆောင်ရွက်လျက် ရှိပါသည်။

ထိုသို့ ICAO မှ စစ်ဆေးခြင်းကို Universal Safety Oversight Audit Programme (USOAP) တစ်ကမ္ဘာလုံးဆိုင်ရာ ဘေးအန္တရာယ်ကင်းရှင်းမှု ကြီးကြပ်စစ်ဆေးရေးအစီအစဉ်ဟု ခေါ်ဆိုပြီး၊ အဖွဲ့ဝင်နိုင်ငံအနေဖြင့် သတ်မှတ်ချက်များအတိုင်း လိုက်နာဆောင်ရွက်မှုမရှိသည့်အပြင် သတ်မှတ်ချက်ထက် အရည်အသွေး နိမ့်ကျနေပါက (Significant Safety Concern - SSC) သိသိသာသာ

ဘေးအန္တရာယ်ကင်းရှင်းရေး စိုးရိမ်ရသောနိုင်ငံအဖြစ် သတ်မှတ် ထည့်သွင်း ကြေငြာခံရမည်ဖြစ်ပါသည်။ ထိုသို့ SSC အဖြစ်ထည့် သွင်းကြေငြာခံရသည့် နိုင်ငံ၏နောက်ဆက်တွဲအနေဖြင့်လေကြောင်း သယ်ယူ ပို့ဆောင်ရေးကဏ္ဍတွင် ဘေးအန္တရာယ် ကင်းရှင်းမှုမရှိ သဖြင့် ပြည်ပလေကြောင်းလိုင်းများ လာရောက် ဆင်းသက်မှု လျော့ နည်းလာခြင်း၊ လေကြောင်းကုန်စည်ပို့ဆောင်မှု အဆက်အသွယ် လျော့နည်းလာခြင်းစသည့် ဆိုးကျိုးများ သက်ရောက်လာမည်ဖြစ် ပြီး နိုင်ငံ၏လေကြောင်းကဏ္ဍ ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်မှုကို ထိခိုက်စေမည် ဖြစ်ပါသည်။

ထို့ကြောင့် အဖွဲ့အစည်းတစ်ခု၏ ရည်ရွယ်ချက်နှင့်အညီလုပ် ငန်းတာဝန်များ အကောင်အထည်ဖော် ဆောင်ရွက်နိုင်ရေးအတွက် ကျွမ်းကျင်ဝန်ထမ်းများ လုံလောက်မှုရှိစေရေး၊ လူမှန် နေရာမှန်ဖြစ် စေရေး၊ ဘဏ္ဍာငွေလုံလောက်မှုရှိစေရေးနှင့် မူရင်းလုပ်ငန်း တာဝန် တို့မှ သွေဖည်မှုမရှိစေရေးတို့သည် ပဓာနကျလှပါသည်။

မြန်မာနိုင်ငံအနေဖြင့် ICAO USOAP ဖြေဆိုနိုင်ရန် လိုအပ် သော နည်းပညာအထောက်အပံ့ (Technical Assistant) ရရှိစေ ရေးအတွက် COSCAP-SEA နှင့် ICAO Regional Office ကိုသို့ ပြည်ပ ဆက်စပ်အဖွဲ့အစည်းများနှင့် အပြည်ပြည်ဆိုင်ရာပူးပေါင်း ဆောင်ရွက်လျက်ရှိပြီး လိုအပ်ပါက နားလည်မှု စာချုပ်လွှာ (MoU) ရေးထိုးနိုင်ရေး ဆောင်ရွက်လျက်ရှိပါသည်။

သို့ဖြစ်ပါ၍ လေကြောင်းကဏ္ဍတွင် လုပ်ကိုင်ဆောင်ရွက်နေ သော အဖွဲ့အစည်းများအနေဖြင့် ICAO ၏ သတ်မှတ်ချက်အတိုင်း လိုက်နာအကောင်အထည်ဖော်ဆောင်ရွက်နိုင်မှသာ USOAP ကိစ္စ အဆင်ပြေချောမွေ့နိုင်မည်ဖြစ်ပြီး နိုင်ငံလေကြောင်းကဏ္ဍ ဘေး အန္တရာယ်ကင်းရှင်း၍ အဆင့်မီ ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်စေမည် ဖြစ်ပါသည်။

**နိဂုံး**

လေကြောင်းသယ်ယူ ပို့ဆောင်ရေးကဏ္ဍတွင် ခရီးသွားပြည်သူ များဘေးကင်းစေရေးနှင့်လေယာဉ်မတော်တဆထိခိုက်မှုများမဖြစ် ပွားအောင် တားဆီးကာကွယ်ရေး ဆောင်ရွက်နေသော လေယာဉ် မတော်တဆထိခိုက်မှုစုံစမ်းစစ်ဆေးရေးလုပ်ငန်း၏သဘောသဘာဝ ကိုသိရှိနိုင်ရန်နှင့် နိုင်ငံလေကြောင်းကဏ္ဍ ဘေးအန္တရာယ်ကင်းရှင်း ရေး အထောက်အကူဖြစ်စေရန် ရေးသားတင်ပြအပ်ပါသည်။

**ကိုးကားဖော်ပြချက်**

- ၁။ ချီကာဂိုကွန်ဗင်းရှင်း (Chicago Convention-1944)
- ၂။ ICAO Annex-13 (Aircraft Accident and Incident Investigation)
- ၃။ ICAO Doc 9756 Part I (Organization and Planning)

အောင်မော်(ပြင်စလု)



**MYANMAR KAIDO CO., LTD.**  
YOUR MOST RELIABLE PARTNER

				
<b>KOBELCO</b>	<b>KATO</b>	<b>LOVOL</b>	<b>DYNAPAC</b>	<b>HIDROMEK</b>
				
<b>TCM</b>	<b>shindaiwa</b>	<b>VPS</b>	<b>KOBELCO</b> GENUINE PARTS	<b>M Brands</b>

**Head Office :** No. 242/ 243, Di Pe Yinn Won Htauk U Mye Street, Shwe Lin Ban Industrial Zone, Hlaing Thar Yar Tsp, Yangon, Myanmar.  
**Tel :** (+95-1) 3613 868, 3613 869, 3613 657, 3617 009, 3617 010  
**Mobile :** 09 508 9342, 09 259 959 633,  
**Website :** www.myanmarkaido.com

# ပွင့်သောပန်းတိုင်း လန်းနိုင်စေ...



MHK



P.S.L

“ဆရာ” ဟုခေါ်သံတစ်ချက် ကြားလိုက်ရ၏။ မိမိကိုခေါ်တာ ရော ဟုတ်ရဲ့လားဟု တွေးနေမိစဉ် “ဆရာ” ဟု ထပ်မံခေါ်လိုက် သောအသံမှာ ပိုမိုနီးကပ်လာကာ ကြည်လင်ပြတ်သားလာသည်။ အနောက်သို့ လှည့်ကြည့်လိုက်ရာ အသက်သုံးဆယ်ဝန်းကျင် လူငယ်တစ်ဦး မိမိအနားရောက်လာ၏။

“ဆရာကျနော်ကို မမှတ်မိဘူးထင်တယ်။ ကျနော်က CD 40 ကပါ” ဟု သူ့ကိုယ်သူမိတ်ဆက်သည်။

“မင်းတို့က လူကြီးပုံပေါက်သွားတော့ ငါ မမှတ်မိတော့ဘူးလေ ကွာ။ တစ်နှစ်တစ်နှစ်ကို ကျောင်းဆင်းသွားကြတာလည်း ရာနဲ့ချီရှိ နေပြီဆိုတော့ အကုန်တော့ မမှတ်မိနိုင်တော့ဘူး ဟေ့ကောင်ရေ” ဟု အရှက်ပြေ ပြန်ပြောမိသည်။ အသေအချာ မမှတ်မိသည်က တော့အမှန်ပင်။

“ဆရာအားရင် တစ်ခုစားပါလား” ဟု ပြောလာသဖြင့် အနီး အနားက မဟာရန်ကုန်လက်ဖက်ရည်ဆိုင်သို့ ဝင်ခဲ့ကြသည်။

ဆရာတပည့်နှစ်ဦးသား လက်ဖက်ရည်မှာသောက်ရင်း ရှေး ဟောင်းနှောင်းဖြစ် စကားတွေပြောဖြစ်ကြသည်။

“ကျွန်တော်က Nautical -B ကပါ ဆရာ။ ကျောင်းတုန်းက တော့ လူဆိုးစာရင်းဝင်တာပေါ့” ဟု သူ့ဂုဏ်ကိုသူဖော်ပြောလေ၏။

“စည်းကမ်းထိန်းဆရာတွေနဲ့ဆို ခဏခဏပြဿနာတက်တာ ပဲ” ဟုလည်းပြော၏။

“အဲဒီတုန်းကတော့ ကျောင်းကချမှတ်ထားတဲ့ စည်းကမ်းတွေ ကို အဲဒီလောက်ကြီး လိုက်လုပ်နေစရာလို လို့လား။ ပုံကြီးချဲ့တယ် လို့မြင်ခဲ့မိတယ်။ တကယ်လက်တွေ့လုပ်ငန်းခွင်မှာ နဖူးတွေ၊ ခူး တွေ၊ ကြုံရမှ ကျောင်းတုန်းက စည်းကမ်းတွေက ပိုနေတာမဟုတ်တဲ့ အပြင် လိုတောင်လိုနေသေးတာ သိမြင်လာရတယ် ဆရာရေ” ဟု ဆက်ပြောသည်။ နိုင်ငံရပ်ခြား သင်္ဘောပေါ်မှာ Chief Mate အရာရှိ တစ်ယောက်အဖြစ် တာဝန်ထမ်းဆောင်နေပြီဖြစ်သော သူ့ဘဝ အတွေ့အကြုံနှင့် ဆက်စပ်ကာ သူပြောပြ၏။

“ဆရာနဲ့ ခုလိုတွေ့ရတာဝမ်းသာပါတယ်ဆရာ၊ ကျနော်တို့ အတန်းထဲမှာ ဆရာပြောပြဖူးတဲ့ ဘဝမှာတန်ဖိုးထားသင့်တဲ့ အရာ တွေအကြောင်းကို ကျနော်ခုထိ အမှတ်ရနေဆဲပါ။ အဲဒီနောက်ပိုင်း ကျနော်ဘဝမှာ သင်ခန်းစာတွေ တစ်ပုံကြီးရလိုက်ပါတယ် ဆရာ။



အရင်က အရာရာကို အသုံးချတန်ဖိုးနဲ့သာ ကြည့်တတ်၊ မြင်တတ်တဲ့ ကျနော်ဟာ Sentimental Value အရ မြတ်နိုးတန်ဖိုးထားရမယ့် အရာတွေကို မသိကျိုးကျွံပြုခဲ့ဖူးပါတယ်။ ကိုယ်မြတ်နိုးတန်ဖိုးထားရမယ့် အရာတွေ ဆုံးရှုံးသွားပြီးမှ ဘယ်တော့မှ ပြန်မရနိုင်တော့ပါလားလို့ စဉ်းစားမိတိုင်း စိတ်မကောင်းဖြစ်နေမိတာပါ။”

ခံစားချက်အပြည့်နှင့် ရင်ဖွင့်လာသည်။ သူပြောပြချက်အရ သူ့ကျောင်းပြီးသည့်နောက်မှာ အရာရာကို ငွေနှင့်နှိုင်းယှဉ်တန်ဖိုးဖြတ်ခဲ့ကြောင်း၊ အဘိုးအဘွားလူကြီးတို့ကိုပင် တန်ဖိုးထားရကောင်းမှန်းမသိခဲ့ကြောင်း၊ ဘဝမှာ အခက်အခဲတွေ၊ ဆုံးရှုံးမှုတွေကြုံပြီးမှ ဘယ်တော့မှ ပြန်မရနိုင်တော့ပါလားဟု စဉ်းစားကာ ဝမ်းနည်းကြေကွဲတတ်လာကြောင်း ဘဝအတွေ့အကြုံနှင့်ယှဉ်ကာ သူပြောင်းလဲလာပုံကို သိရ၏။

“မင်းခုလို့ အသိအမြင်ရလာတာကို ဝမ်းသာပါတယ်။ လောကဓံတရားဆိုတာ ဘယ်သူမှ ရှောင်လွှဲလို့ရနိုင်တာမှ မဟုတ်ပဲကွာ” ဟု ဖြေသိမ့်ပေးလိုက်မိသည်။

ကျွန်ုပ်တို့ ဆရာတပည့်နှစ်ဦး လက်ဖက်ရည်ဆိုင်မှာ တစ်နာရီလောက်ကြာ စကားပြောကြပြီး လမ်းခွဲလာခဲ့ကြသည်။ ကျွန်ုပ်လည်း ကျောင်းသားတွေနှင့် ဆက်စပ်ကာ တွေးတောလျက် လမ်းလျှောက် ပြန်လာခဲ့သည်။ သူပြောပြမှု ထိုစဉ်က အတန်းထဲက အဖြစ်အပျက်ကို ကျွန်ုပ်ပြန်တွေးကြည့်မိ၏။ သူ့ကိုသာ ကျွန်ုပ်ကောင်းကောင်း မမှတ်မိဖြစ်နေသော်လည်း ထိုနေ့က အဖြစ်အပျက်ကိုတော့ ယခုချိန်ထိ အမှတ်တရရှိနေဆဲပါ။

ဆရာဝင်လာသည်နှင့် သင်တန်းသားခေါင်းဆောင်က ကျောင်းသားအားလုံးကို “တန်းထ” ဟု အမိန့်ပေးလိုက်သည်။ ပြီးလျှင် ဆရာကို အလေးပြုပြီး “ရှိရင်း --- ယောက်၊ စာသင်ခန်းဝင် --- ယောက်၊ ပျက်ကွက်မရှိ၊ သင်ခန်းစာဖို့ချမှု နာခံရန်အသင့်” ဟု ဆရာကို အတန်းအပ်သည်။ ဆရာက ဆက်လုပ်ရန် ခွင့်ပြုသည်နှင့် အတန်းသားအားလုံးကို သင်တန်းသားခေါင်းဆောင်ကပင် “တန်းထိုင်” ဟု အမိန့်ပေးလိုက်သဖြင့် ကျောင်းသားအားလုံး စနစ်တကျ ပြန်ထိုင်ကြသည်။ ဤသည်မှာ ရေကြောင်းကောလိပ်ကျောင်းသားများ၏ မရိုးနိုင်သော စာသင်ခန်းအတွင်း ပုံမှန်ပြုလုပ်နေကျပင်

ဖြစ်သည်။ တူညီဝတ်စုံဝတ်ဆင်ကာ လေ့ကျင့်သင်ကြားသင်ယူမှုကို ခံယူနေကြသည်မှာ အလွန်ပင်ကြည့်ကောင်းပြီး ပန်သင့်လှပေသည်။

ထိုနေ့က ဖြစ်ပါသည်။ မိမိသင်ကြားရမည့် သင်ခန်းစာမှာ အတော်များများ သင်ပြီးနေပြီဖြစ်သဖြင့် ကျောင်းသားများလည်း ဗဟုသုတရစေရန် ရည်ရွယ်လျက် “ဒီနေ့မှာတော့ တို့နိုင်ငံရဲ့ သမိုင်းနဲ့ဆက်စပ်ပြီး ဆွေးနွေးကြမယ်” ဟု ကျောင်းသားများကို ကျွန်ုပ်ပြောလိုက်သည်။ အချို့ကျောင်းသားများက တက်တက်ကြွကြွဖြင့် “ကောင်းတာပေါ့ ဆရာ” ဟု ထောက်ခံကြ၏။ အချို့မှာ စိတ်ပါလက်ပါ မရှိကြ။ အချို့က ပါဝင်ဆွေးနွေးရသည်ကို စိတ်ဝင်စားကြ၏။ အချို့မှာ သူတို့ပါဝင်ဆွေးနွေးရသည်ကို မနှစ်သက်ကြ။ အများရှေ့မှာပင် သူ့အမြင်ကိုယ့်အမြင်တို့ကို ပြောရဲဆိုရဲ၊ ဆွေးနွေးရဲခြင်းမှာ ကျောင်းသားများအတွက် များစွာအကျိုးများသည်မဟုတ်ပါလော။

ဆရာက မေး ကျောင်းသားများက ဖြေ။ အဖြေမမှန်လျှင် ဝိုင်းဝန်းအဖြေရှာစသည်ဖြင့် စာသင်ခန်းသည် အသက်ဝင်လျက် ရှိ၏။ ကျွန်ုပ်အနေနှင့် ကျောင်းသားတို့ကို အစဉ်အတိုင်း မည်သည့် အခါမျှ စာမေးလေ့မရှိ။ ပထမဦးစွာ ရှေ့ဆုံးက ကျောင်းသားတစ်ယောက်ကို “ပထမမြန်မာနိုင်ငံကို ဘယ်သူတည်ထောင်ခဲ့သလဲ” ဟု မေးလိုက်သည်။ “အနော်ရထာပါဆရာ” ဟု စိတ်ပါလက်ပါတက်ကြွစွာ ပြန်ဖြေ၏။ နောက်ဆုံးတန်း အလယ်က ကျောင်းသားတစ်ယောက်ကို ဆက်မေး၏။ “ဒုတိယမြန်မာနိုင်ငံကို ဘယ်သူတည်ထောင်ခဲ့သလဲကွ” ဟု ကျွန်ုပ်မေးလိုက်သည်။ သူပြန်ဖြေလိုက်သော စကားကို ကြားရသော အခါ ကျွန်ုပ်မှာ အတော်ပင် စိတ်မသက်သာဖြစ်သွား၏။

“အဲဒါတွေ သိလို့ ဘာလုပ်လို့ရမှာလဲ” တဲ့လေ။  
ကျွန်ုပ်က ဆက်ဆွေးနွေးသည်။  
“တပည့်တို့ လောကမှာ အရာရာကို အသုံးချတန်ဖိုး (Use Value) နဲ့ပဲကြည့်ပြီး တန်ဖိုးမဖြတ်ရဘူး”  
“အချို့အရာတွေဟာ အသုံးချတန်ဖိုးအရ ဘာမှအရေးမပါဘူး ထင်ရပေမယ့် Sentimental Value အရ တန်ဖိုးဖြတ်လို့မရဘူး”  
“အသုံးချတန်ဖိုးသာရှိတဲ့ အရာတွေက ဈေးမှာ သွားရောင်းလို့

- လောကမှာ အရာရာကို အသုံးချတန်ဖိုး (Use Value) နဲ့ပဲကြည့်ကာ တန်ဖိုးမဖြတ်ရဘူး...
- အချို့အရာတွေဟာ အသုံးချတန်ဖိုးအရ ဘာမှအရေးမပါဘူး ထင်ရပေမယ့် Sentimental Value အရ တန်ဖိုးဖြတ်လို့မရဘူး...

- အသုံးချတန်ဖိုးသာရှိတဲ့ အရာတွေက ဈေးမှာသွားရောင်းလို့ သွားဝယ်လို့ရတယ်။ အချို့ အရာတွေက ဈေးမှာ ဝယ်လို့မရဘူး...
- အရာရာကိုအသုံးချတန်ဖိုးနဲ့လိုက်ပြီး တန်ဖိုးဖြတ်နေလို့မရဘူး၊ ဘဝမှာ မြတ်နိုးတန်ဖိုးထား ကောင်းတဲ့ အရာတွေကို မင်းတို့ဆုံးရှုံးရတဲ့အခါကျမှ နောင်တရကြလိမ့်မယ်...

သွားဝယ်လို့ရတယ်။ အချို့အရာတွေက ဈေးမှာ ဝယ်လို့မရဘူး”

“အဲဒါကိုတော့ မင်းတို့ကွဲကွဲပြားပြား သိဖို့လိုမယ်။ အရာရာကို အသုံးချတန်ဖိုးနဲ့လိုက်ပြီး တန်ဖိုးဖြတ်နေလို့မရဘူး။ ဘဝမှာ မြတ်နိုး တန်ဖိုးထားကောင်းတဲ့ အရာတွေကို မင်းတို့ဆုံးရှုံးရတဲ့အခါကျမှ နောင်တရကြလိမ့်မယ်” ဟု သူတို့နားလည်သဘောပေါက်လောက် အောင် ဥပမာအချို့ပေးကာ ဆွေးနွေးဖြစ်ခဲ့သည်။ စာသင်ချိန်ပြီး၍ အတန်းခေါင်းဆောင်က “တန်းဖြတ်ခွင့်ပေးပါ” “တန်းဖြတ်” ဟု အသံများ လွှင့်ကျန်ရစ်ခဲ့သည့်တိုင် ကျွန်ုပ်အတွေးများက ကျောင်း သားများနှင့်ပတ်သက်၍ ဆက်စပ်တွေးနေမိ၏။

ထိုအဖြစ်အပျက်ကို ကျွန်ုပ်အမြဲသတိတရရှိနေ၏။ ခေတ် ကာလအရအချို့ကျောင်းသားလူငယ်တွေအမြင်တွေကလေးလေး နက်နက်မတွေးမမြင်တတ်ကြတော့။ ကိုယ့်နိုင်ငံ၊ ကိုယ့်ယဉ်ကျေးမှု အပေါ်မှာလည်း တန်ဖိုးထားရကောင်းမှန်းပင် မသိကြတော့။ လူကြီး မိဘ၊ ဆရာဆရာမတွေအပေါ်ပဲ ပြုမူဆက်ဆံမှုများမှာလည်း တစ်စ တစ်စပြောင်းလဲလာခဲ့ပြီ မဟုတ်ပါလား။

ကျွန်ုပ်မှာ ရေကြောင်းကောလိပ်၌ ဆရာအဖြစ်တာဝန်ထမ်း ဆောင်နေသည်မှာ ဆယ်စုနှစ်တစ်ခုပင် ကျော်လွန်လာခဲ့ပြီ။ မေဂျာ ဘာသာရပ်ပြ ဆရာမဟုတ်သည့်အတွက် ပထမနှစ်ကိုသာသင်ကြား ပေးရသည်။ ဆယ်စုနှစ်တာကာလအတွင်း ကျောင်းသားများစွာနှင့် တွေ့ဆုံကြုံတွေ့ရကာ မိမိသက်ဆိုင်ရာဘာသာရပ်ကို သင်ပေးခဲ့ ရ၏။ ရေကြောင်းကောလိပ်သို့တက်ရောက်ခွင့်ရသောကျောင်းသား အားလုံးနီးပါးသည် ပညာအခြေခံကောင်းသူများ၊ ဉာဏ်ရည်ဉာဏ် သွေးအတော်အတန်ရှိသူများ ဖြစ်ကြသည်။ တက္ကသိုလ်ဝင်တန်း စာမေးပွဲကို အနည်းဆုံးအမှတ်(၄၀၀)နှင့် အထက်ရရှိကာ အောင် မြင်လာသူများဖြစ်ကြသည် မဟုတ်ပါလော။

ရေကြောင်းကောလိပ်သို့ တက်ရောက်လာကြသော ကျောင်း သားတို့မှာ မြန်မာနိုင်ငံအနှံ့ကဖြစ်၏။ တိုင်းရင်းသားလူမျိုးလည်း ပေါင်းစုံပါဝင်သည်။ မိဘပတ်ဝန်းကျင်နောက်ခံကလည်း မျိုးစုံ သည်။ အရာရှိအရာခံ သူဌေးသူကြွယ်အစ သင်္ဘောသား၊ လယ် သမား၊ အလုပ်သမားအဆုံး နယ်ပယ်စုံမှာ ဓွေးဖွားကြီးပြင်းလာ ကြသည့် လူငယ်လေးများဖြစ်ကြသည်။ အရောင်အသွေးလည်း စုံ

လင်လှသည်။ ရေကြောင်း ဥယျာဉ်ကြီးထဲမှာ အားမာန်အပြည့်နှင့် ဖူးပွင့်ပွင့်သစ်လာကြမည့် လူငယ်လေးများပင်မဟုတ်ပါလော။

ကျောင်းသားများကို ကျွန်ုပ်စာသင်ရင်းနှင့်ပင် အချိန်ရသည့် အခါမှာ ရေကြောင်းကောလိပ်ကို ရွေးချယ်တက်ရောက်ခြင်းနှင့် ပတ်သက်ကာ မေးကြည့်မိ၏။ အချို့က ဤကျောင်းတက်ရန် ငယ်ငယ်ကပင် ရည်ရွယ်ချက်ရှိရှိ ကြိုးစားလာသူများ တွေ့ရ၏။ အချို့က မိဘဆွေမျိုး၊ ဆရာဆရာမများက တိုက်တွန်း၍လာတက်ရ သူများလည်း တွေ့ရ၏။ အချို့က သူများတွေလျှောက်လို့လိုက် လျှောက်ကာ လာတက်သူများကိုလည်း တွေ့ရသည်။ အချို့က (၂)နှစ်တည်းသာ တက်ရမည်ဖြစ်၍ အချိန်တိုတိုနှင့်လုပ်ငန်းခွင် မြန်မြန် ဝင်ရောက်နိုင်မည်ကို မျှော်ရည်ကာ လာတက်သူများကို တွေ့ရသည်။

အတန်းတစ်တန်းတွင် ကျောင်းသား(၄၀)ဝန်းကျင်ရှိ၏။ အချို့ က စည်းကမ်းလိုက်နာသူများဖြစ်သကဲ့သို့ ဆရာဆရာမအပေါ်၌ လည်း ရိုဂိုကျိုးကျွေးဆက်ဆံတတ်ကြ၏။ စာကိုလည်း လိုလိုလား လား ကြိုးစားပမ်းစား လိုက်လုပ်တတ်ကြ၏။ အချို့မှာ အလေး အနက်ထား မှုအားနည်းနေပြီး စာကိုလည်း ဂရုတစိုက် လိုက်မလုပ် ချင်ကြ။ လူအမျိုးမျိုး၊ စိတ်အထွေထွေပင်။ ဆရာတစ်ဦးအနေနှင့် စာသင်ခန်း တိုင်းမှာ ကြုံတွေ့ရစမြဲ အခြေအနေများပင် မဟုတ် ပါလော။ ယနေ့ ခေတ်ကာလ အခြေအနေကိုကပင် ဤအခြေအနေ မျိုးရောက်အောင် တွန်းပို့ခဲ့လေသလားဟု ကျွန်ုပ်တွေးတောနေ မိပါသည်။

ရာသီစက်ဝန်းသည် ချားရဟတ်ပမာ အဆက်မပြတ်သွားနေ မည်သာ။ ရေကြောင်းကောလိပ် ပန်းဥယျာဉ်ထဲ၌ အဟောင်း အဟောင်းတို့နေရာမှာ အသစ်အသစ်သော ပန်းကလေးများ နေရာယူကာ ဖူးပွင့်နေစမြဲပင်မဟုတ်ပါလော။ ဖူးပွင့်ဆန်းသစ်လာ သော ပန်းကလေးများကို မညှိုးမနွမ်း လန်းလန်းဆန်းဆန်းဖူးပွင့် စေချင်သည်မှာ ဥယျာဉ်မှူးတို့၏ ရင်ထဲအသည်းထဲကလာသော တကယ့်စေတနာ အရင်းခံများပင်။ ပွင့်သောပန်းတိုင်း လန်းနိုင်ကြ ပါစေဟု ဆန္ဒပြုလျက်။

# ASIA WORLD

## PORT TERMINAL



Asia World Port Management

[www.asiaworldport.com](http://www.asiaworldport.com)



### San Hnjun Thit Co., Ltd.

Trading, Engineering & Construction



#### SERVICE

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

#### TRADING

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



အမှတ် (၁၅၆/၁) ၊ သီကီလမ်းနှင့် ရှုခင်းသာမြို့ပတ်လမ်းထောင့်၊

သာကောတမြို့နယ်၊ ရန်ကုန်မြို့။

ဖုန်း - ၀၉ ၄၀၄၀ ၃၁၆၀၀ ၊ ၀၉ ၄၀၄၀ ၃၁၇၀၀

Email: [info@sanhnjunthit.com](mailto:info@sanhnjunthit.com)



## 24 Hour Group of Companies

Mining, Trading, Cultivation, Construction, Industries and Aviation

### “Mingalarbar”

Welcome to Myanmar & greetings from 24 Hour Group of Companies...

It is vital for the foreign investors looking for business opportunities in Myanmar to have a reliable local partner. I ensure that the 24 Hour Group of Companies are a competent organization to cooperate with trust. Honesty, Transparency, and Confidentiality are our main priorities. We have already proven ourselves with many projects, with many different partners. So far, all our partners are extremely satisfied with our co-operation and intentions, as we are always aiming and doing all the best not only for our own benefit but also...

“ For the People, For the Country ”



- ✓ Mining
- ✓ Trading
- ✓ Cultivation
- ✓ Construction
- ✓ Industries
- ✓ Aviation



No.88, Pyay Road, 6.5Miles, Hlaing Township  
Int'l Business Center(IBC), Yangon

Tel: +959-424224245, +959-457155789

Email: [24hourcoltd@gmail.com](mailto:24hourcoltd@gmail.com)

Web: [www.24hourgroup.com.mm](http://www.24hourgroup.com.mm)

“ For the People, For the Country ”

# မြန်မာနိုင်ငံ၏ပင်လယ်ရေကြောင်းကုန်သွယ်မှုကဏ္ဍနှင့် မြန်မာ့ဆိပ်ကမ်းအာဏာပိုင်

● မင်းသဇ္ဇာလှိုင် ●



ယခုကာလတွင် မြန်မာနိုင်ငံအနေဖြင့် ဈေးကွက်စီးပွားရေး ဝန်ဆောင်မှုပံ့ပိုးရာ အကောင်အထည်ဖော်ဆောင်ရွက်နေသဖြင့် နိုင်ငံ၏ ကဏ္ဍအသီးသီးတွင် လျှင်မြန်စွာတိုးတက်လာခဲ့သည်။ မြန်မာ့စီးပွားရေးနှင့် ကုန်သွယ်မှုကဏ္ဍတွင်လည်း နိုင်ငံတကာ ဖောက်သည်ဈေးကွက်နိုင်ငံအသီးသီးနှင့် ဆက်သွယ်လုပ်ကိုင်ဆောင်ရွက်နေသကဲ့သို့ နိုင်ငံတကာဈေးကွက် အသီးသီးတွင်လည်း ဈေးကွက်ယှဉ်ပြိုင်နေကြပြီဖြစ်သည်။ မြန်မာနိုင်ငံအနေနှင့် နိုင်ငံတကာကုန်သွယ်မှုလုပ်ငန်းများကို လုပ်ကိုင်ဆောင်ရွက်ရာတွင် ပင်လယ်ရေကြောင်း ကုန်သွယ်ရေးလမ်းကြောင်း၊ နယ်စပ်ကုန်သွယ်ရေးလမ်းကြောင်းနှင့် လေကြောင်းလှိုင်းများမှ ဆောင်ရွက်နေခြင်းဖြစ်သည်။ ထိုသို့ ဆောင်ရွက်ရာတွင်လည်း နယ်စပ် ကုန်သွယ်ရေးလမ်းကြောင်းမှာ အိမ်နီးချင်းနိုင်ငံများနှင့်သာ ဆောင်ရွက်နေရသဖြင့် ဈေးကွက်ကျယ်ပြန့်မှုမရှိ။ လေကြောင်းလှိုင်းဖြင့် ဆောင်ရွက်ရာတွင်လည်း စရိတ်စကားများစွာ ကုန်ကျမှုရှိနေသဖြင့် ကျယ်ပြန့်စွာ မဆောင်ရွက်နိုင်။ ပင်လယ်ရေကြောင်းကုန်သွယ်ရေး လမ်းကြောင်းသည်သာ နိုင်ငံတကာနှင့်ကျယ်ပြန့်စွာဆက်သွယ်ဆောင်ရွက်နိုင်သည့်အပြင် တစ်ချိန်တည်းတွင် ကုန်ပစ္စည်းများစွာကို စရိတ်စကားသက်သာစွာဖြင့် သယ်ယူပို့ဆောင်ပေးနိုင်သည်။ ထို့ကြောင့် မြန်မာ့ကုန်သွယ်မှုကဏ္ဍတွင် ပင်လယ်ရေကြောင်းကုန်သွယ်မှုလမ်းကြောင်းကို အသုံးပြုမှုသိသိသာသာ တိုးမြှင့်လာခဲ့သည်။

စီးပွားရေးနှင့် ကူးသန်းရောင်းဝယ်ရေးဝန်ကြီးဌာန၏သတင်း

များအရ (၂၀၂၂-၂၀၂၃)ဘဏ္ဍာနှစ်တွင် မြန်မာ့ကုန်သွယ်ရေးပမာဏ အမေရိကန်ဒေါ်လာ(၂၅၄၁၆ ဒသမ ၄၆၄)သန်း ဆောင်ရွက်နိုင်ခဲ့ကြောင်းသိရသည်။ထိုသို့ဆောင်ရွက်နိုင်ခဲ့ရာတွင်နယ်စပ်ကုန်သွယ်ရေးလမ်းကြောင်းမှ အမေရိကန်ဒေါ်လာ(၆၀၄၄ ဒသမ ၉၅၂)သန်းသာ ဆောင်ရွက်ခဲ့ရပြီး ပင်လယ်ရေကြောင်းကုန်သွယ်ရေးလမ်းကြောင်းမှအမေရိကန်ဒေါ်လာ(၁၉၃၇၁ဒသမ ၅၁၁)သန်းအထိ ဆောင်ရွက်နိုင်ခဲ့သည်။ လွန်ခဲ့သည့် (၂၀၂၁-၂၀၂၂)ဘဏ္ဍာနှစ်၊ မီနီဘတ်ဂျက်ကာလတွင်လည်း ကုန်သွယ်မှု ပမာဏ အမေရိကန်ဒေါ်လာ (၁၆၂၇၃ ဒသမ ၄၁၇)သန်း ဆောင်ရွက်နိုင်ခဲ့ရာ နယ်စပ်ကုန်သွယ်ရေး လမ်းကြောင်းမှ အမေရိကန်ဒေါ်လာ (၃၆၁၅ ဒသမ ၀၄၈) သန်းသာ ဆောင်ရွက်နိုင်ခဲ့သော်လည်း ပင်လယ်ရေကြောင်း ကုန်သွယ်ရေးလမ်းကြောင်းမှ အမေရိကန်ဒေါ်လာ (၁၂၆၅၈ ဒသမ ၃၆၉)သန်းအထိ ဆောင်ရွက်နိုင်ခဲ့သည်။

ထို့ကြောင့်ပင်လယ်ရေကြောင်းကုန်သွယ်မှုကဏ္ဍသည်မြန်မာနိုင်ငံ၏စီးပွားရေးဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်လာစေရေးအတွက် အဓိကအရေးပါသည့် အခန်းကဏ္ဍသို့ ရောက်ရှိလာခဲ့သည်။ ထိုသို့ မြန်မာ့ပင်လယ်ရေကြောင်း ကုန်သွယ်မှု ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်လာခဲ့သည့်အကြောင်းအချက်များတွင် ပို့ဆောင်ရေးနှင့် ဆက်သွယ်ရေးဝန်ကြီးဌာနလက်အောက်ရှိ မြန်မာ့ဆိပ်ကမ်းအာဏာပိုင်၏ စွမ်းဆောင်ကြိုးပမ်းမှုများမှာလည်း အဓိကအကြောင်းအချက်များအဖြစ်ပါဝင်နေသည်။ မြန်မာ့ဆိပ်ကမ်းအာဏာပိုင်အနေနှင့် ပင်လယ်ရေ

ကြောင်းကုန်သွယ်ရေးလမ်းကြောင်းများ ပိုမိုတိုးတက်ကောင်းမွန်လာစေရေး၊ နိုင်ငံတကာပင်လယ်ရေကြောင်းကုန်သွယ်ရေးသင်္ဘောကြီးများ ပိုမိုဝင်ရောက်ဆိုက်ကပ်လာစေရေး စီမံဆောင်ရွက်ပေးခဲ့သည်။ အပြည်ပြည်ဆိုင်ရာဆိပ်ကမ်းများ ပိုမိုလိုအပ်လာခဲ့သဖြင့် နိုင်ငံတော်ကဏ္ဍမှပေး၊ ပုဂ္ဂလိကကဏ္ဍမှပါ အပြည်ပြည်ဆိုင်ရာဆိပ်ကမ်းများကို တည်ဆောက်ပေးခဲ့သည်။ တစ်နှစ်ထက်တစ်နှစ် ပိုမိုမြင့်တက်လာနေသည့် ပင်လယ်ရေ ကြောင်းကုန်သွယ်မှုကဏ္ဍအား နိုင်ငံခြားကိုင်တွယ်ဆောင်ရွက်ပေးနိုင်ရေးအတွက် ခေတ်မီအဆင့်မြင့် ဆိပ်ကမ်းတံတားသစ်များကို ထပ်မံတည်ဆောက်ခြင်း၊ လက်ရှိဆိပ်ကမ်းများအား အဆင့်မြှင့်တင်ဆောင်ရွက်ခြင်း၊ ကုန်ကိုင်တွယ်စက်ကရိယာများဖြည့်တင်းဆောင်ရွက်ခြင်း၊ လူ့စွမ်း

သင်္ဘောကြီးများကို လက်ခံဝန်ဆောင်မှု ပေးနိုင်ခဲ့သည်။ ထို့ကြောင့် ရန်ကုန်အပြည်ပြည်ဆိုင်ရာ ဆိပ်ကမ်းများသို့ နိုင်ငံတကာ ကုန်စည်ပို့ဆောင်ရေးသင်္ဘောကြီးများ ဝင်ထွက်ဆိုက်ကပ်မှု တိုးတက်များပြားလာခဲ့သည်။ ၂၀၂၁ ခုနှစ်တွင် ကုန်သွယ်မှုတင်သင်္ဘောကြီး (၄၈၃)စီး၊ အထွေထွေကုန်စည်တင်သင်္ဘောကြီး(၃၁၅)စီး၊ စက်သုံးဆီနှင့် ဓာတ်ငွေ့တင်သင်္ဘောကြီး (၃၀၅)စီးနှင့် စားသုံးဆီတင်သင်္ဘောကြီး(၁၁၀)စီးအထိ ဝင်ရောက်ဆိုက်ကပ်လာခဲ့ပြီး ၂၀၂၂ ခုနှစ်တွင် ကုန်သွယ်မှုတင်သင်္ဘောကြီး (၆၅၁)စီး၊ အထွေထွေကုန် စည်တင်သင်္ဘောကြီး(၃၇၃)စီး၊ စက်သုံးဆီတင် သင်္ဘောကြီး(၃၆၂)စီးနှင့် စားသုံးဆီတင်သင်္ဘောကြီး(၉၀)စီးအထိ ဝင်ရောက်ဆိုက်ကပ်လာခဲ့သည်။ ထို့ကြောင့်

**ပုဂ္ဂလိကနှင့်အကျိုးတူ PPP  
(Public Private  
Partnership)စနစ်ဖြင့်  
ဆောင်ရွက်ခြင်းစသည့်  
လုပ်ငန်းများကိုဆောင်ရွက်ခဲ့...**



အားအရင်းအမြစ်များ စုဆောင်းလေ့ကျင့် ပျိုးထောင်ခြင်း၊ နည်းပညာများကို နိုင်ငံတကာနည်းတူ အသုံးပြုဆောင်ရွက်ခြင်း၊ ပုဂ္ဂလိကနှင့်အကျိုးတူ PPP (Public-Private Partnership)စနစ်ဖြင့် ဆောင်ရွက်ခြင်းစသည့် လုပ်ငန်းများကို ဆောင်ရွက်ခဲ့သည်။

ထို့အပြင် ရန်ကုန်မြစ်အတွင်း ရေလမ်းကြောင်းအသစ်ရှာဖွေဆောင်ရွက်ပေးခြင်းနှင့် ရန်ကုန်မြစ်အတွင်း နိုင်ငံတကာကုန်စည်ပို့ဆောင်ရေးသင်္ဘောကြီးများ ဘေးကင်းလုံခြုံစွာ ဝင်ထွက်သွားလာနိုင်ရေးအတွက်သောင်တူးလုပ်ငန်းများကို အလေးထားဆောင်ရွက်ပေးခဲ့သည်။ ဆိပ်ကမ်းနယ်နိမိတ်အတွင်း ကုန်စည်သင်္ဘောကြီးများ အတွက်လုံလောက်သည့်ရေအနက်ရရှိရန်သောင်တူးခြင်းလုပ်ငန်းများကို ဆောင်ရွက်ပေးခဲ့ရာတွင်လည်း သဘာဝပတ်ဝန်းကျင်ကို ထိခိုက်မှုမရှိစေရန် အလေးထားဆောင်ရွက်ပေးခဲ့သည်။ ထို့ကြောင့် ၂၀၁၆ ခုနှစ်က အပြည်ပြည်ဆိုင်ရာ ဆိပ်ကမ်းတံတားအရေအတွက်မှာ (၃၃) ခု သာရှိနေခဲ့သော်လည်း ၂၀၂၁ ခုနှစ်တွင် နိုင်ငံတကာကုန်သွယ်ရေးကြောင်းသင်္ဘောကြီးများ တစ်ပြိုင်တည်းဆိုက်ကပ်နိုင်သည့် ဆိပ်ကမ်းတံတားစုပေါင်း(၄၆)စင်း အထိရှိလာခဲ့သည်။ ရန်ကုန်အပြည်ပြည်ဆိုင်ရာ ဆိပ်ကမ်းများသို့ ရေစူး(၁၀)မီတာနှင့် တန်ချိန်(၃၀,၀၀၀)အထိတင်နိုင်သော ကုန်သွယ်မှုတင်သင်္ဘောကြီးများ၊ စက်သုံးဆီ သင်္ဘောကြီးများ၊ အထွေထွေကုန်စည်တင်

မြန်မာဆိပ်ကမ်းအာဏာပိုင် ကုန်သွယ်မှုကိုင်တွယ် ဆောင်ရွက်မှုများမှာလည်း ၂၀၂၁ ခုနှစ်တွင်ကုန်သွယ်မှု (၆၉၄၀၁၆) TEUအထိ ကိုင်တွယ်ဆောင်ရွက်ပေးခဲ့ရပြီး ၂၀၂၂ ခုနှစ်တွင် ကုန်သွယ်မှု (၈၄၆၄၂၉) TEUအထိ ကိုင်တွယ်ဆောင်ရွက်ပေးခဲ့ရသည်။ ထို့အတူ အထွေထွေကုန်စည်များကိုလည်း ၂၀၂၁ ခုနှစ်တွင် တန်ချိန် (၄၂၀၆၉၄၂)တန်အထိ ကိုင်တွယ်ဆောင်ရွက်ပေးခဲ့ရပြီး၊ ၂၀၂၂ ခုနှစ်တွင် တန်ချိန် (၄၇၁၅၄၇၁) တန်အထိ ကိုင်တွယ်ဆောင်ရွက်ပေးခဲ့သည်။ ရန်ကုန်အပြည်ပြည်ဆိုင်ရာ ဆိပ်ကမ်းများသို့ နိုင်ငံတကာကုန်သွယ်မှုတင် ကုန်သွယ်ရေးကြောင်း သင်္ဘောကြီးများလစဉ်အဆင်ပြေစွာ ဝင်ရောက်ဆိုက်ကပ်နိုင်ရေးအတွက် စီးပွားရေးနှင့် ကူးသန်းရောင်းဝယ်ရေးဝန်ကြီးဌာန၊ အကောက်ခွန်ဦးစီးဌာနနှင့် ဌာနဆိုင်ရာများ၊ သက်ဆိုင်ရာအသင်းအဖွဲ့များ၊ ပုဂ္ဂလိက စီးပွားရေးလုပ်ငန်းပိုင်ရှင်များမှ ပူးပေါင်းဆောင်ရွက်ပေးနေခြင်း ဖြစ်သည်။

အဆိုပါ ဆောင်ရွက်ပေးနေမှုများအရ ၂၀၂၁ ခုနှစ်တွင် စက်သုံးဆီ တန်ချိန် (၄၃၄၅၃၂၅) တန်၊ ၂၀၂၂ ခုနှစ်တွင်စက်သုံးဆီ တန်ချိန် (၄၇၆၀၂၃၂) တန် တင်သွင်းဆောင်ရွက်နိုင်ခဲ့သည်။ ထို့အတူ ၂၀၂၁ ခုနှစ်တွင် စားသုံးဆီ တန်ချိန် (၇၁၁၄၀၉)တန်နှင့် ၂၀၂၂ ခုနှစ်တွင် စားသုံးဆီ တန်ချိန် (၄၈၆၉၉၈) တန် အထိ တင်သွင်း ဆောင်ရွက်နိုင်ခဲ့သည်။ မြန်မာ့ဆိပ်ကမ်းအာဏာပိုင်



ပင်လယ်ရေကြောင်း  
ကုန်သွယ်မှုကဏ္ဍသည်  
မြန်မာနိုင်ငံ၏  
စီးပွားရေးဖွံ့ဖြိုး  
တိုးတက်လာစေရေး  
အတွက်  
အဓိကအရေးပါ...

အနေနှင့်မြန်မာနိုင်ငံ၏ ပင်လယ်ရေကြောင်းကုန်သွယ်ရေးကဏ္ဍ ပိုမို ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်လာစေရေး၊ ပြည်တွင်းရှိ သွင်းကုန်/ ပို့ကုန် လုပ်ငန်း များအဆင်ပြေစွာ တိုးမြှင့်ဆောင်ရွက်နိုင်ရေး၊ ပြည်တွင်းလိုအပ် ချက်အရတင်သွင်းဆောင်ရွက်ရမည့် ကုန်ပစ္စည်းများနှင့်ပြည်တွင်း ထုတ်ကုန်များကို ပြည်ပဖောက်သည်ဈေးကွက်များသို့ အချိန်မီ တင်ပို့ရောင်းချပေးနိုင်ရေးအတွက် အချိန်နှင့်တစ်ပြေးညီဆောင် ရွက်ပေးလျက်ရှိရာ မြန်မာနိုင်ငံ၏အဓိက လယ်ယာထွက်ကုန်စည် ဖြစ်သော ဆန်နှင့်ဆန်ထွက်ပစ္စည်းများကို ပင်လယ်ရေကြောင်းမှ တစ်ဆင့် Bulk Carrierသင်္ဘောကြီးများ (ဝမ်းပုံစနစ်)ဖြင့် ပြည်ပ

ဖောက်သည်ဈေးကွက်နိုင်ငံများသို့ တင်ပို့ပေးနိုင်ရေးအတွက်ကို လည်းစီစဉ်ဆောင်ရွက်ပေးခဲ့သည်။ အဆိုပါဆောင်ရွက်ပေးခဲ့မှုများ အရ ၂၀၂၁ ခုနှစ် ဧပြီလမှ ၂၀၂၂ ခုနှစ် မတ်လ အထိ တစ်နှစ်တာ ကာလတွင် ဆူးလေဆိပ်ကမ်းတံတားများ (အမှတ် ၁ မှ ၇ အထိ)မှ စုစုပေါင်းသင်္ဘော(၉၀)စီးဖြင့် ဆန်တန်ချိန်(၁၃၅၇၂၀၂)တန်တင်ပို့ ရောင်းချပေးနိုင်ခဲ့ပြီး ယခု (၂၀၂၂- ၂၀၂၃) ဘဏ္ဍာနှစ်တွင် ၂၀၂၂ ခုနှစ် ဧပြီလမှ ဇွန်လအထိ (၃)လတာ ကာလအတွင်း သင်္ဘော (၂၇)စီးဖြင့် ဆန် တန်ချိန် (၅၈၂၃၀) တန် တင်ပို့ရောင်းချပေးနိုင် ရေးဆောင်ရွက်ပေးခဲ့သည်။



PADUK SHWE WAR TERMINAL

# Your Most Trusted Partner Your Business, Our Priority

**A premier supplier with modern and fully integrated terminal facility strategically located at Thilawa port, we provide unsurpassed storage, transfer and distribution services.**





### Bulk Carrier

သင်္ဘောကြီးများ

(ဝမ်းပုံစနစ်)ဖြင့်

ပြည်ပဖောက်သည်

ဈေးကွက်နိုင်ငံများသို့

တင်ပို့ပေးနိုင်ရေး

အတွက်ကိုလည်း

စီစဉ်ဆောင်ရွက်ပေးခဲ့

မြန်မာ့ဆိပ်ကမ်းအာဏာပိုင်အနေဖြင့် ကုန်စည်စီးဆင်းမှုနှင့် ကုန်သွယ်မှုလွယ်ကူလျှင်မြန်ချောမွေ့စေရေးအတွက် အထူးသဖြင့် ဆိပ်ကမ်းကဏ္ဍ ပိုမိုဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်လာစေရေးနှင့် ဖောက်သည် ဈေးကွက်နိုင်ငံများသို့တင်ပို့မည့် ပို့ကုန်ကုန်စည်များသင်္ဘောတင် ခြင်း၊ပြည်တွင်းလိုအပ်ချက်အရ တင်သွင်းလာသည့်ကုန်စည်များ အားဆိပ်ကမ်းမှ ထုတ်ယူနိုင်ရန် ပိတ်ရက်မရှိဆောင်ရွက်ပေးလျက် ရှိသည်။

မြန်မာ့ဆိပ်ကမ်းအာဏာပိုင်အနေဖြင့် ပို့ဆောင်ရေးဝန်ကြီးဌာန၏ “ပို့ဆောင်ဆက်သွယ် ပြည်ကျိုးရွယ်” ဟူသည့်ဆောင်ပုဒ်နှင့်အညီ နိုင်ငံတော်၏စီးပွားရေးဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်လာစေရေးနှင့်ပြည်ပပို့ကုန်/ သွင်းကုန်ကဏ္ဍ ပိုမိုအဆင်ပြေစွာ ဆောင်ရွက်နိုင်စေရေး၊ မြန်မာ့ ပင်လယ်ရေကြောင်းကုန်သွယ်ရေးကဏ္ဍ ပိုမိုဖြစ်ထွန်းအောင်မြင် စွာ ဆောင်ရွက်ပေးလာခဲ့ရာ ဆက်လက်၍ ဆထက်ထမ်းပိုး တိုးမြှင့် ဆောင်ရွက်ပေးသွားမည်သာ ဖြစ်သည်။

ပို့ဆောင်ရေးနှင့် ဆက်သွယ်ရေးဝန်ကြီးဌာနလက်အောက်ရှိ

မင်းသစ္စာလှိုင်

ရန်ကုန်မြစ်အတွင်း

နိုင်ငံတကာကုန်စည်

ပို့ဆောင်ရေးသင်္ဘောကြီးများ

ဝင်ထွက်သွားလာနိုင်ရေးအတွက်

သောင်တူးလုပ်ငန်းများကို

ဆောင်ရွက်ပေးခဲ့...

မြန်မာ  
တပို့ချို(ပူဇော်)  
လက်ဖက်ခြောက်  
Tea Art  
 Myanmar TMH High Mountain Oolong Tea

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



# လမ်းညွှန်များ၊ လမ်းအမှတ်အသားများနှင့် အချက်ပြများ တစ်ပြေးညီဖြစ်စေရေး လုပ်ငန်းညှိနှိုင်းအစည်းအဝေးများကျင်းပ

စိုက်ထူရေးဆွဲထားသည့် လမ်းညွှန်များ၊ လမ်းအမှတ်အသားများနှင့်အချက်ပြများ ကွင်းဆင်းသုံးသပ်စစ်ဆေး ပြင်ဆင်ပြောင်းလဲရန် လိုအပ်သည့်နေရာများအား ပြောင်းလဲစိုက်ထူရေးဆွဲသွားမည်



နည်းဥပဒေ၊ ညွှန်ကြားချက်များနှင့် အညီ လမ်းညွှန်များ၊ လမ်းအမှတ်အသားများနှင့် အချက်ပြများ တစ်ပြေးညီဖြစ်စေရေး ဗဟိုကြီးကြပ်ရေးအဖွဲ့နှင့် ရန်ကုန်တိုင်းဒေသကြီး/ပြည်နယ်ကြီးကြပ်ရေးအဖွဲ့တို့၏လုပ်ငန်းညှိနှိုင်း အစည်းအဝေးကို ၂၀၂၂ ခုနှစ်၊ ဒီဇင်ဘာလ(၁၃)ရက်နေ့ နံနက် ၈ နာရီ အချိန်တွင် ရန်ကုန်မြို့တော်၊ Traffic Control Centre ၌ကျင်းပရာ ဗဟိုကြီးကြပ်ရေးအဖွဲ့ ဥက္ကဋ္ဌ ပို့ဆောင်ရေးနှင့် ဆက်သွယ်ရေးဝန်ကြီးဌာန ဒုတိယဝန်ကြီးဦးအောင်မြင် ဦးဆောင်၍ ရန်ကုန်တိုင်းဒေသကြီးကြီးကြပ်ရေးအဖွဲ့ဝင်များ၊ ရန်ကုန်မြို့တော် စည်ပင်သာယာရေးကော်မတီနှင့် ကုန်းလမ်းပို့ဆောင်ရေးညွှန်ကြားမှု ဦးစီးဌာနတို့မှ တာဝန်ရှိသူများ တက်ရောက်ခဲ့ကြသည်။

အစည်းအဝေးတွင် ဗဟိုကြီးကြပ်ရေးအဖွဲ့ ဥက္ကဋ္ဌက နိုင်ငံတော်အကြီးအကဲ၏ လမ်းညွှန်ချက်အရ ယာဉ်စည်းကမ်း၊ လမ်းစည်းကမ်းနှင့် လမ်းညွှန်၊ လမ်းအမှတ် အသားများ တစ်နိုင်လုံး အတိုင်းအတာဖြင့် တပြေးညီ ဖြစ်စေရေး ဆောင်ရွက်လျက်

ရှိပါကြောင်း၊ ယခုအခါ လမ်းညွှန်များ၊ လမ်းအမှတ်အသားများနှင့် အချက်ပြများ တပြေးညီဖြစ်စေရေး ဗဟိုကြီးကြပ်ရေးအဖွဲ့၊ ပြည်ထောင်စုနယ်မြေ (နေပြည်တော်)၊ တိုင်းဒေသကြီး/ ပြည်နယ်ကြီးကြပ်ရေး အဖွဲ့များ ဖွဲ့စည်းတာဝန် ပေးအပ်ခဲ့ပြီးဖြစ်ကြောင်း၊ ၂၀၂၂ ခုနှစ်၊ ဒီဇင်ဘာလ(၅)ရက်နေ့၌ ဗဟိုကြီးကြပ်ရေးအဖွဲ့၏ ပထမအကြိမ် လုပ်ငန်းညှိနှိုင်း အစည်းအဝေးကို ပြည်ထောင်စုနယ်မြေ (နေပြည်တော်)၌ တိုင်းဒေသကြီး/ပြည်နယ် ကြီးကြပ်ရေးအဖွဲ့များ ပါဝင်လျက် ကျင်းပဆွေးနွေးခဲ့ကြောင်း၊ မြန်မာနိုင်ငံသည် 1968 Vienna Convention on Road Traffic နှင့် 1968 Vienna Convention on Road Signs and Signals တို့သို့ ၂၀၁၉ခုနှစ်တွင် အဖွဲ့ဝင်နိုင်ငံအဖြစ် ဝင်ရောက်ခဲ့ပြီး ဖြစ်သည့်အတွက်လက်ရှိထုတ်ပြန်ကျင့်သုံးလျက်ရှိသည့် လမ်းညွှန်များ၊ လမ်းအမှတ်အသားများနှင့် အချက်ပြများသည် Vienna Conventionပါပြဋ္ဌာန်းချက်များကိုအခြေခံထားခြင်းဖြစ်ကြောင်း၊ လမ်းညွှန်များ၊ လမ်း

အမှတ်အသားများနှင့်အချက်ပြများ(၂၀၂၂ ခုနှစ်)ညွှန်ကြားချက်သည် အချိန်ကာလကြာမြင့်မှု မရှိသေးသည့်အတွက် လိုအပ်ချက်များရှိပါက ဗဟိုကြီးကြပ်ရေးအဖွဲ့သို့ အကြံပြုပေးစေလိုပါကြောင်း၊ သက်ဆိုင်ရာ တိုင်းဒေသကြီး/ပြည်နယ် ကြီးကြပ်ရေးအဖွဲ့များအနေဖြင့် ယာဉ်တိုက်ခိုက်မှု အန္တရာယ် ရှိနိုင်သည့် လမ်းပိုင်းများသို့ အခါအားလျော်စွာ ကွင်းဆင်းစစ်ဆေးလျက် Road Audit ဆောင်ရွက်မှုများ ပြုလုပ်သွားကြရန်ဖြစ်ကြောင်း မှာကြားပါသည်။

၎င်းနောက် ရန်ကုန်တိုင်းဒေသကြီးကြီးကြပ်ရေးအဖွဲ့ ဥက္ကဋ္ဌ လမ်းပန်းဆက်သွယ်ရေး ဝန်ကြီးရုံးမှူးချုပ် မျိုးမင်းထိုက်က ရန်ကုန်တိုင်းဒေသကြီးကြီးကြပ်ရေးအဖွဲ့အနေဖြင့် လမ်းညွှန်များ၊ လမ်းအမှတ်အသားများနှင့်အချက်ပြများသတ်မှတ်ချက်များနှင့် ကိုက်ညီပြီး တပြေးညီဖြစ်စေရေး အလေးထားပူးပေါင်း ဆောင်ရွက်သွားမည် ဖြစ်ပါကြောင်း ရှင်းလင်းဆွေးနွေးပါသည်။ ဆက်လက်၍ရန်ကုန်တိုင်းဒေသကြီးအစိုးရအဖွဲ့ စည်ပင်သာယာရေးဝန်ကြီး ရန်ကုန်မြို့တော် စည်ပင်သာယာရေး ကော်မတီ ဥက္ကဋ္ဌ မြို့တော်ဝန်ဦးစိုလ်ဌေးက လမ်းညွှန်များ၊ လမ်းအမှတ်အသားများနှင့် အချက်ပြများ စိစစ်ပြင်ဆင်ရေးဆွဲ စိုက်ထူခြင်းများကို စဉ်ဆက်မပြတ်ဆောင်ရွက်ပြီး အစီရင်ခံတင်ပြသွားမည် ဖြစ်ပါကြောင်း ရှင်းလင်းဆွေးနွေးပါသည်။

ထို့နောက် ရန်ကုန်မြို့တော် စည်ပင်သာယာရေးကော်မတီ၊ အင်ဂျင်နီယာဌာန (လမ်းနှင့် တံတား) ဌာနမှူး ဦးလင်းခိုင်က ရန်ကုန်မြို့တော်အတွင်း လမ်းညွှန်၊ လမ်းအမှတ်အသားများနှင့်အချက်ပြများဆောင်ရွက်ထားရှိမှုများကို လည်းကောင်း၊ ကုန်းလမ်းပို့ဆောင်ရေးညွှန်ကြားမှုဦးစီးဌာန အင်ဂျင်နီယာမှူးကြီး ဒေါ်ဖြူဖြူဝင်းက

ရန်ကုန်တိုင်းဒေသကြီးအတွင်း မြို့နယ်(၃) မြို့နယ်၌ Road Audit ဆောင်ရွက်ခဲ့မှုများအား လည်းကောင်း ရှင်းလင်းတင်ပြပါသည်။

ဆက်လက်၍ ရန်ကုန်တိုင်းဒေသကြီးကြီးကြပ်ရေးအဖွဲ့ဝင်များနှင့် တာဝန်ရှိသူများက ပိုင်းဝန်းဆွေးနွေး အကြံပြုခဲ့ကြပြီး ဗဟိုကြီးကြပ်ရေးအဖွဲ့ ဥက္ကဋ္ဌ ဒုတိယဝန်ကြီးက လမ်းညွှန်းများ၊ လမ်းအမှတ်အသားများနှင့်အချက်ပြများ (၂၀၂၂ခုနှစ်) ညွှန်ကြားချက်နှင့်အညီ ရန်ကုန်တိုင်းဒေသကြီးအတွင်း တပြေးညီ ပြည့်စုံမှန်ကန်မှုရှိစေရေး သက်ဆိုင်ရာဌာန အဖွဲ့အစည်းများအလေးထား ပူးပေါင်းဆောင်ရွက်သွားကြရန် တိုက်တွန်းမှာကြားခဲ့သည်။

ဆက်လက်၍ နည်းဥပဒေ၊ ညွှန်ကြားချက်များနှင့်အညီ လမ်းညွှန်းများ၊ လမ်းအမှတ်အသားများနှင့် အချက်ပြများတပြေးညီဖြစ်စေရေး ဗဟိုကြီးကြပ်ရေးအဖွဲ့ ဥက္ကဋ္ဌ၊ ပို့ဆောင်ရေးနှင့်ဆက်သွယ်ရေး ဝန်ကြီးဌာန ဒုတိယဝန်ကြီးဦးအောင်မြင်သည် ရန်ကုန်တိုင်းဒေသကြီး ကြီးကြပ်ရေးအဖွဲ့ဝင်များနှင့်အတူ ၂၀၂၂ ခုနှစ်၊ ဒီဇင်ဘာ ၁၃ ရက်နေ့ နံနက်တွင် ရန်ကုန်တိုင်းဒေသကြီး အတွင်း လမ်းပိုင်းနေရာများသို့ ကွင်းဆင်း စစ်ဆေးခြင်း၊ Road Audit ပြုလုပ်မှုများအပေါ် သုံးသပ်လေ့လာခြင်းများ ဆောင်ရွက်သည်။

ဗဟိုကြီးကြပ်ရေးအဖွဲ့ ဥက္ကဋ္ဌ ဒုတိယဝန်ကြီးနှင့်အတူ ရန်ကုန်တိုင်းဒေသကြီးအစိုးရအဖွဲ့ စည်ပင်သာယာရေး ဝန်ကြီးရန်ကုန်မြို့တော် စည်ပင်သာယာရေးကော်မတီ ဥက္ကဋ္ဌ မြို့တော်ဝန်ဦးဗိုလ်ဌေး၊ ရန်ကုန်တိုင်းဒေသကြီး ကြီးကြပ်ရေးအဖွဲ့ ဥက္ကဋ္ဌ လမ်းပန်းဆက်သွယ်ရေး ဝန်ကြီး ရဲမှူးချုပ်မျိုးမင်းထိုက်နှင့် ရန်ကုန်တိုင်းဒေသကြီးကြီးကြပ်ရေးအဖွဲ့ဝင်များ၊ ရန်ကုန်မြို့တော်စည်ပင်သာယာရေးကော်မတီနှင့် ကုန်းလမ်းပို့ဆောင်ရေး ညွှန်ကြားမှုဦးစီးဌာနတို့မှ တာဝန်ရှိသူများလိုက်ပါ ကွင်းဆင်းစစ်ဆေးကြသည်။

ကွင်းဆင်းစစ်ဆေးရာ၌ ရန်ကုန်မြို့တော်စည်ပင်သာယာရေး ကော်မတီ၊ အင်ဂျင်နီယာဌာန (လမ်းနှင့်တံတား) ဌာနမှူးဦးလင်းခိုင်က ရန်ကုန်တိုင်းဒေသကြီး စည်

ပင်သာယာရေး နယ်နိမိတ်အတွင်း လမ်းဆုံများတွင် မော်တော်ယာဉ်များ ယာဉ်အန္တရာယ်ကင်းစွာ သွားလာနိုင်ရေးစီမံခန့်ခွဲဆောင်ရွက်ထားရှိမှု၊ လမ်းများတွင်လမ်းညွှန်း၊ လမ်းအမှတ်အသားနှင့် အချက်ပြများကို နည်းဥပဒေ၊ ညွှန်ကြားချက်နှင့်အညီ စိုက်ထူရေးဆွဲဆောင်ရွက်ထားရှိမှုများနှင့်ဘတ်စ်ကားများ ခရီးသည်အတင်အချ ပြုလုပ်ရာတွင် အန္တရာယ်ကင်းရှင်းရေးစီမံဆောင်ရွက်ထားမှုများကို ရှင်းလင်းတင်ပြခဲ့ပါသည်။ ဆက်လက်၍ ကုန်းလမ်းပို့ဆောင်ရေး ညွှန်ကြားမှုဦးစီးဌာန အင်ဂျင်နီယာမှူးကြီး ဒေါ်ဖြူဖြူဝင်းက ဒဂုံမြို့နယ်၊ ဗဟန်းမြို့နယ်

ချက်များအပေါ် ဗဟိုကြီးကြပ်ရေးအဖွဲ့ ဥက္ကဋ္ဌ ပို့ဆောင်ရေးနှင့် ဆက်သွယ်ရေး ဝန်ကြီးဌာန ဒုတိယဝန်ကြီး၊ ရန်ကုန်တိုင်းဒေသကြီးအစိုးရအဖွဲ့ စည်ပင်သာယာရေး ဝန်ကြီး၊ ရန်ကုန်မြို့တော်စည်ပင်သာယာရေးကော်မတီဥက္ကဋ္ဌ မြို့တော်ဝန်နှင့်ရန်ကုန်တိုင်းဒေသကြီး ကြီးကြပ်ရေးအဖွဲ့ဝင်များက လမ်းညွှန်းများ၊ လမ်းအမှတ်အသားများနှင့် အချက်ပြများ (၂၀၂၂ ခုနှစ်) ညွှန်ကြားချက်နှင့်အညီ ကိုက်ညီမှုရှိစေရေး ပြင်ဆင်ပြောင်းလဲရန် လိုအပ်သည်များ ဖြည့်စွက်ဆွေးနွေးကြသည်။

အဆိုပါ ရန်ကုန်မြို့တော်၊ မြို့နယ်(၃)



နှင့် ကျောက်တံတားမြို့နယ် တို့အတွင်း နေရာ(၇)နေရာ၌ ယာဉ်တိုက်ခိုက်မှု အန္တရာယ်ရှိနိုင်သည့် မြေပြင်အခြေအနေ၊ လမ်းညွှန်း၊ လမ်းအမှတ်အသားနှင့် အချက်ပြများ ရေးဆွဲစိုက်ထူထားရှိမှု အခြေအနေ၊ လမ်းဆုံများ၌ စက်ဘီးစီးသူများ ယာဉ်အန္တရာယ်ကင်းစွာ လမ်းဖြတ်ကူးနိုင်ရေး ဆောင်ရွက်ရန် လိုအပ်သည်အစီအမံ၊ Gantry Road Sign များနှင့် ဘတ်စ်ကားရပ်နားရမည့်နေရာ သတ်မှတ်ချက်များကို နည်းဥပဒေ၊ ညွှန်ကြားချက်နှင့်အညီ တပြေးညီဆောင်ရွက်ထားရှိနိုင်စေရေး ကိစ္စတို့ကို ရှင်းလင်းတင်ပြခဲ့ပါသည်။ ရှင်းလင်းတင်ပြ

မြို့နယ်တို့၌ လမ်းပိုင်းဆိုင်ရာကွင်းဆင်းစစ်ဆေးချက်အရ ပြုပြင်ဆောင်ရွက်သင့်သည့် အကြံပြုချက်များအား စီမံဆောင်ရွက်နိုင်ရေးအတွက် ရန်ကုန်တိုင်းဒေသကြီး ကြီးကြပ်ရေးအဖွဲ့သို့ ပေးပို့သွားမည်ဖြစ်ပြီး ရန်ကုန်မြို့တော် စည်ပင်သာယာရေးကော်မတီမှလည်း ပြဋ္ဌာန်းထားသည့် နည်းဥပဒေ၊ ညွှန်ကြားချက်များနှင့်အညီ မြေပြင်တွင် အကောင်အထည်ဖော် ဆောင်ရွက်သွားမည်ဖြစ်ကြောင်း သတင်းရရှိသည်။

သတင်းအဖွဲ့(ပို့ဆက်)



# မြန်မာ့စာတိုက်ကို အသုံးပြု၍ နိုင်ငံတကာသို့ စာနှင့်ပစ္စည်းများ ပို့ကြပါစို့

● **ငယ်တက**

ယခုခေတ်ကာလတွင် ဈေးကွက်စီးပွားရေးဖွံ့ဖြိုးလာသည်နှင့်အမျှ စီးပွားရေး၊ လူမှုရေး၊ ပညာရေးကဏ္ဍစသည်တို့တွင် နိုင်ငံတကာနှင့် ချိတ်ဆက်၍ နေ့စဉ်အပြန်အလှန် ဆောင်ရွက်နေကြရပါသည်။ မြန်မာနိုင်ငံတစ်ဝှမ်းရှိ စီးပွားရေးလုပ်ငန်းရှင်များအနေဖြင့် မိမိတို့၏ စီးပွားရေးဆိုင်ရာ စာရွက်စာတမ်းအထောက်အထားများ၊ နမူနာပစ္စည်းများ၊ ရောင်းချလိုသည့်ပြည်တွင်းထွက်ကုန်များ၊ အသေးစား၊ အလတ်စားလုပ်ငန်းရှင်များ၏ ထုတ်ကုန်များအား ပြည်ပသို့ ရောင်းချသည့်လုပ်ငန်းများ၊ ပြည်ပနိုင်ငံများသို့ ပညာတော်သင်သွားရောက်နေကြသူများနှင့် ပြည်ပနိုင်ငံများတွင် တာဝန်ထမ်းဆောင်နေကြသူများအနေဖြင့် မိမိတို့၏ မိသားစုများနှင့် မိတ်ဆွေအပေါင်းအသင်းများထံသို့ ပစ္စည်းများ၊ အစားအသောက်များ၊ အပြန်အလှန်ပေးပို့ဆောင်ရွက်ကြရာတွင် နိုင်ငံတကာသို့စာနှင့် ပစ္စည်းပေးပို့ပေးမည့်လုပ်ငန်းများကို အသုံးပြုရန်လိုအပ်လာမည်ဖြစ်သည်။

အဆိုပါ စာနှင့်ပစ္စည်းများကို သက်ဆိုင်ရာပြည်ပနိုင်ငံများသို့ ပေးပို့လိုသူများအား မြန်မာ့စာတိုက်လုပ်ငန်း၏ အပြည်ပြည်ဆိုင်ရာ စာပို့လုပ်ငန်း(International Mail)နှင့် အပြည်ပြည်ဆိုင်ရာအမြန်ချောပို့လုပ်ငန်း(International Express Mail Service - EMS) များဖြင့် ဝန်ဆောင်မှုပေးလျက်ရှိပါသည်။

စာတစ်စောင်ပေးပို့မည်ဆိုပါက ရိုးရိုးစာအတွက် အလေးချိန်ပေါ်မူတည်၍ ကျသင့်တံဆိပ်ခေါင်းကပ်ကာ စာတိုက်များရှေ့ရှိ စာတိုက်ပုံးများနှင့် လမ်းတစ်လျှောက်ရှိစာတိုက်ပုံးများတွင် ပြည်ပစာများဆိုသည့် စာထည့်ရန်နေရာ၌ ထည့်သွင်းပေးပို့နိုင်ပါသည်။ မှတ်ပုံတင်၍ ပေးပို့လိုသည့်စာများအတွက် စာတိုက်ကောင်တာ

တွင်ပြေစာရယူ၍ Tracking Barcode ရယူကာ ပေးပို့နိုင်ပါသည်။ မှတ်ပုံတင်စာ (Registered Mail)ဖြင့်ပေးပို့ပါက ပေးဝေမှု အခြေအနေကို သိရှိနိုင်ပါသည်။

## S10 Barcode

ထို Barcode များသည် ဂဏန်း(၁၃)လုံးပါရှိပြီးသက်ဆိုင်ရာ နိုင်ငံများမှ ပေးဝေမှုအခြေအနေများကို ခြေရာခံထောက်လှမ်းနိုင်ပါသည်။ Barcode တွင် အင်္ဂလိပ်အက္ခရာ ရှေ့နှစ်လုံး၊ အလယ်တွင်ဂဏန်း(၉)လုံးနှင့် နောက်ဆုံးတွင်တင်ပို့သည့် နိုင်ငံ၏ Code ပါဝင်ပါသည်။ မြန်မာနိုင်ငံမှတင်ပို့ပါက ဥပမာ- RRxxxxxxxx MM ဟု ပါရှိပါသည်။ ပြည်တွင်းစာတိုက်လုပ်ငန်းတွင် Tracking စနစ်အတွက် QR Code အသုံးပြုနေသော်လည်း အပြည်ပြည်ဆိုင်ရာအတွက်တွင်မူ တစ်ကမ္ဘာလုံးရှိ UPU- Universal Postal Union အဖွဲ့ဝင်နိုင်ငံများအားလုံးမှလက်ခံကျင့်သုံးရသော Coding စနစ်ကိုကျင့်သုံးခြင်းဖြစ်ပြီး S10 Barcode ဟု သတ်မှတ်ခေါ်ဆိုပါသည်။

စာများပေးပို့ရာတွင် အဆင့်များစွာ မရှိသော်လည်း ချောထုပ်ပေးပို့ရာတွင် ဆောင်ရွက်ရသည့် လုပ်ငန်းစဉ်များ ရှိနေပါသည်။ ပထမဆုံးအနေဖြင့် မိမိပေးပို့လိုသောပစ္စည်းများသည် မြန်မာ့စာတိုက်မှသတ်မှတ်ထားသော တင်ပို့ခွင့်ရှိသည့် ပစ္စည်းများဖြစ်ရန် လိုအပ်သကဲ့သို့ လက်ခံမည့်နိုင်ငံမှ တားမြစ်ထားသော ပစ္စည်းများ မဖြစ်ရန်လည်း လိုအပ်ပါသည်။ မည်သည့်ပစ္စည်းကို ပေးပို့၍ ရသည်/မရသည်ကို [www.myanmarpost.com.mm](http://www.myanmarpost.com.mm) တွင် ဝင်ရောက်ကြည့်ရှုနိုင်သကဲ့သို့ တစ်ဘက်နိုင်ငံမှလက်ခံသည့် ပစ္စည်းများကို Myanmar Post ၏ Facebook Messenger သို့မေးမြန်း



# ပွဲစားများမှလိမ်လည်၍ ခိုးယူခြင်းများ၊ ငွေကြေးပိုမိုတောင်းခံခြင်းများလည်း ရှိနေသည့်အတွက် အထူးသတိပြုစေလို...

ခံယူရသည့်အတွက် EAD System တွင် ဖြည့်သွင်းလာပါကလည်း အကောက်ခွန်ဌာနမှ စစ်ဆေးပစ္စည်းများ ပြန်လည်ထုတ်နှုတ်ရ သည့်များရှိသဖြင့် စာတိုက်သို့ရောက်ရှိပြီးမှ ကောင်တာရှိဝန်ထမ်း များ၏ အကူအညီဖြင့် EAD system သို့ ထည့်သွင်းပေးလျက်ရှိပါ သည်။

အကောက်ခွန်ဌာနမှ စစ်ဆေးပြီး ထပ်မံ၍ X-ray Scanner ဖြင့် စာတိုက်ဝန်ထမ်းများမှ စစ်ဆေးပြီး မှတ်တမ်းထားရှိပါသည်။ ၎င်းနောက် ကျသင့်ငွေကို ကောင်တာတွင်ပေးချေပြီး Barcode ပါရှိသော ပြေစာရရှိပါက သုံးစွဲသူမှချောထုပ်ပေးပို့ခြင်းကဏ္ဍ ပြီး ဆုံးပြီ ဖြစ်ပါသည်။

## Customs Declaration System

သုံးစွဲသူကဏ္ဍပြီးဆုံးသော်လည်း စာတိုက်ဝန်ထမ်းများအနေ ဖြင့် ဆက်လက်၍ CDS - Customs Declaration System တွင် ဖြည့်သွင်းပေးရပါသေးသည်။ နိုင်ငံအချင်းချင်း တရားမဝင်ပစ္စည်း များပေးပို့ခြင်းကို ထိန်းချုပ်သည့်အနေဖြင့် ဆောင်ရွက်ခြင်းဖြစ်ပါ သည်။ CDS သည် UPU မှ ရေးဆွဲထားသည့် စနစ်ဖြစ်ပြီး WCO- World Custom Organization မှ အတည်ပြုလက်ခံထားသော အကောက်ခွန်စနစ် ဖြစ်ပါသည်။

မိမိနိုင်ငံမှ ပေးပို့လိုက်သော အကောက်ခွန်ရှင်းလင်းခြင်း ဆိုင်ရာအချက်များကို တစ်ဖက်နိုင်ငံစာတိုက်လုပ်ငန်းနှင့်ယင်းနိုင်ငံ ၏အကောက်ခွန်ဌာနများသို့ ချောထုပ်ပါပစ္စည်းများ၏အချက် အလက်များကို ကြိုတင်ပေးပို့ထားရသည့် စနစ်သစ်တစ်ခုဖြစ် ပါသည်။ ၂၀၂၂ ခုနှစ် နောက်ပိုင်းတွင် ထိုသို့ ကြိုတင်ပေးပို့ထား ခြင်းမရှိပါက တစ်ဘက်နိုင်ငံအကောက်ခွန်ရှင်းလင်းရာတွင် ပိုမို ကြန့်ကြာခြင်း၊ လက်မခံဘဲ ပြန်လည်ပေးပို့ခြင်း၊ ဖျက်ဆီးခြင်းစသည် တို့ ဆောင်ရွက်မည်ဖြစ်ပါသည်။

သုံးစွဲသူမှ EAD - Electronic Advance Data System တွင် ဖြည့်သွင်း၍ ရရှိလာသော Code နံပါတ်အား CDS - Customs Declaration System တွင် ထည့်သွင်းလိုက်ပါက ချောထုပ်၏ အချက်အလက်များကို အသေးစိတ်ထပ်မံဖြည့်သွင်းရန် မလိုအပ် တော့ဘဲ အချိန်သက်သာစွာဖြင့် ချောထုပ်ပေါ်တွင် ကပ်ရမည့် Barcode ပါပြီးသော CN-23 ပုံစံကိုရရှိမည်ဖြစ်ပါသည်။

## Global Track and Trace

သုံးစွဲသူများအနေဖြင့် မိမိတို့ပေးပို့လိုက်သော ချောစာ/ချော ပစ္စည်းများ၏ ပေးဝေမှု အခြေအနေကို မိမိလက်ခံရရှိသော Bar- code နံပါတ်အား <http://globaltracktrace.ptc.post/gtt.web/> တွင် အချိန်နှင့်တစ်ပြေးညီ ဝင်ရောက်ကြည့်ရှုနိုင်ပါသည်။ တစ်ဖက် နိုင်ငံမှ အချက်အလက် ထည့်သွင်းထားမှုမရှိပါက မြန်မာ့စာတိုက် လုပ်ငန်း၏ Customer Care Center ဖုန်းနံပါတ် ၀၆၇- ၃၄၂၀၈၈၈ သို့ လည်းကောင်း၊ Myanmar Post Facebook Messenger မှ သော်လည်းကောင်း မေးမြန်းစုံစမ်းနိုင်ပါသည်။

## စည်ကမ်းလိုက်နာရန် လိုအပ်ခြင်း

ချောထုပ်အတွင်းတွင် ပြည်ပသို့တရားမဝင် ပေးပို့ခွင့်မရှိသော မူးယစ်ဆေးဝါးများ သာမက ကြက်၊ ဝက်၊ ဆိတ်တို့၏အသား အစို့/အခြောက်များ၊ ကျောက်မျက်ရတနာများ၊ ရွှေထည်ပစ္စည်းများ၊ ဆေးလိပ်၊ ကွမ်းယာ၊ ဆေးရွက်ကြီးစသည်များကို အစားအသောက် များကြားတွင် သိုဝှက်ထည့်သွင်းလာခြင်းများ မကြာခဏတွေ့ရှိနေ ရပါသည်။ ထိုသို့ တွေ့ရှိရသည့်အတွက် ကောင်တာတွင် စစ်ဆေး သည့် အချိန်ကြာမြင့်သဖြင့် သုံးစွဲသူ အစစ်အမှန်များသည် စာတိုက် မှ ပေးပို့ပါက အချိန်ကြာမြင့်သည်။ ဝန်ဆောင်မှုညံ့သည်ဆိုကာ လာ ရောက်ပို့ဆောင်လိုခြင်းမရှိကြဟုလည်း ကြားသိရပါသည်။ ထိုသို့ ကြာမြင့်ရခြင်းမှာ သုံးစွဲသူများနှင့် မြန်မာ့စာတိုက်လုပ်ငန်းအကြား အပြန်အလှန်နားလည်မှု လိုအပ်နေသေးသော ကြောင့် ဖြစ်ပါသည်။

## သတိပြုစေလို

ယခုအခါ ရန်ကုန်စာတိုက်ကြီးတွင် ပေးပို့သူများလာသဖြင့် အကောက်ခွန် စစ်ဆေးချိန်များကြောင့် ပိုမိုကြန့်ကြာနေတတ် သဖြင့် စာတိုက်ကြီးရှေ့တွင် ပွဲစားများမှရပ်စောင့်လျက် သုံးစွဲသူများ ထံမှ ဇွတ်အတင်းဖြတ်ယူ၍ ၎င်းတို့နှင့် ချိတ်ဆက်ပေးပို့မှုသာ စာတိုက်မှပြုလုပ်ပေးသယောင် ကြားထဲမှပေးပို့နေခြင်းများရှိနေ ပါသည်။ ပွဲစားများမှလိမ်လည်၍ ခိုးယူခြင်းများ၊ ငွေကြေးပိုမို တောင်းခံခြင်းများလည်း ရှိနေသည့်အတွက် အထူးသတိပြုစေလို ပါသည်။

ပြည်ပသို့ချောထုပ်ပေးပို့ရာတွင် သုံးစွဲသူများ၊ အကောက်ခွန် ဌာနနှင့် မြန်မာ့စာတိုက်လုပ်ငန်းတို့သုံးဦးသုံးဖလှယ် ယုံကြည်မှု အပြန်အလှန်ရှိမှသာ ပိုမိုလွယ်ကူ ချောမွေ့မြန်ဆန်စေပါမည်။ စာတိုက်ကောင်တာများမှ တိုက်ရိုက်ပေးပို့သည့် ကျောင်းလျှောက် လွှာများ၊ ပစ္စည်းများ၊ ပေးပို့မှု မြန်ဆန်သည့်အတွက် သဘောကျ ကျေနပ်နေသည်ကို ကြားသိနေရပါသည်။

စာဖတ်သူများအနေဖြင့် မြန်မာ့စာတိုက်လုပ်ငန်း၏ ပြည်ပ နိုင်ငံများသို့ ချောပေးပို့ခြင်းလုပ်ငန်းစဉ်များကို အကျဉ်းမျှသိရှိသွား ပြီး မိမိတို့ပတ်ဝန်းကျင်ရှိ အသိမိတ်ဆွေများကို ပြည်ပသို့စာနှင့် ပစ္စည်းများပေးပို့လိုပါက မြန်မာ့စာတိုက်လုပ်ငန်းအား အသုံးပြုပေးပို့ နိုင်ရေး လမ်းညွှန်ပေးနိုင်ပါရန် ရေးသားလိုက်ရပါသည်။ ၎င်းတို့

သူ့နာမည်ရင်းက “ခင်မောင်သန်း” ။ ငယ်စဉ်က ဂျစ်ကန်ကန် နေတတ်၍လားမသိ။ နာမည်က “ဂျစ်တူး” ဟုတွင်ခဲ့သည်။ အရွယ် ရောက်လာပြီး သားမယားနှင့် ဖြစ်လာတော့ သူ့သားနှင့်မယား အပေါ် အလွန်ချစ်ခင်ပုံက ပတ်ဝန်းကျင်ကပါ မျက်စိစူးလာသဖြင့် သူ့ကို နာမည်သစ်တစ်လုံး ကင်ပွန်းတပ်ပေး လိုက်သည်က “ကို ချစ်ထူး” တဲ့။

ဒီလိုနှင့်ပင် သူ့ဘဝသည် “သုံးမည်ရ” ကိုချစ်ထူး အဖြစ် ကျင်လည်ခဲ့သည်မှာ ယခုအသက် (၂၇)နှစ်အထိပင် ဖြစ်လေ သည်။

ကိုချစ်ထူးအချစ်ထူးပုံက သားမယားကိုသာမဟုတ်၊ ဆိုင်ကယ် များကိုလည်း ချစ်တတ်ပါသေးသည်။ ဆိုင်ကယ်အမျိုးမျိုးကို “ပေါ

ထွက်သွားလို့ ခပ်မြက်မြက် ကျန်လိုက်တယ်ထင်ပါရဲ့...ဟုတ်လား”

“သေချာတာပေါ့ ကိုဝင်းကြည်ရာ။ ကိုယ်ကျွမ်းတဲ့အလုပ်ဆို တော့လည်း မှန်းလိုက်ရင် ဘယ်လွဲမလဲဗျာ.....ဟုတ်ဖူးလား”

“ယုံပါတယ်ဗျာ.....ကိုချစ်ထူးက သားမယားလည်း ချစ် တတ်သလို ဆိုင်ကယ်တွေကိုလည်း တစ်ကယ်ချစ်တတ်သူအဖြစ် တစ်ရပ်ကွက်လုံးက သိနေကြတာပဲဗျာ”

“ပြောတော့သာ သားမယားချစ်တတ်တယ်လို့ နာမည်ကျော် နေပေမယ့် အဲ့လောက်လည်း မဟုတ်ပါဘူး။ ဆိုင်ကယ်တွေကြား ရောက်သွားပြီဟေ့ဆိုရင် ရှင်တို့လူက သားမေ့ မယားမေ့ ဖြစ်သွား တော့တာပါပဲရှင်။”

ကိုချစ်ထူးမိန်းမ မမြဲဆွေ ဝင်ပြောလိုက်သည့် စကားကြောင့်

# တဒဂ် နုဖျား



ချောင်ကောင်း” ရလျှင် ကောက်ဝယ်လိုက်သည်။ ဖြည့်စရာ လိုရင် ဖြည့်၊ လဲစရာရှိရင်လဲကာ ကြိုက်ဈေးရလျှင် ပြန်ထုတ်သည်။

ကိုချစ်ထူးသည် နေ့စဉ် ကညနရုံးတစ်ဝိုက်နှင့် ဆိုင်ကယ်ပွဲစား တန်းတွင် ကျက်စားနေသော နာမည်ရ ဝယ်ရောင်းပွဲစားတစ်ဦး လည်း ဖြစ်သည်။

သားငယ်လေးနှင့် မယားကိုခေါ်၍ စား သောက်ဆိုင်တွင် စား ကောင်းသောက်ဖွယ်များလိုက်ကျွေးနေသော ကိုချစ်ထူးကိုတစ်လမ်း တည်းနေ ကိုဝင်းကြည်က ကျောချင်းကပ်ဝိုင်းမှ လှမ်းပြောသည်။

“ဗျို.....ကိုချစ်ထူး.....ဒီနေ့ကြည့်ရတာ ဆိုင်ကယ်ရောင်း

ကိုဝင်းကြည်ပင် အားတုံအားနာ ဖြစ်သွားရသည်။

“ကိုဝင်းကြည်ရေ.....အဲ့ဒါသာကြည့်ပေတော့။ မိန်းမတွေဟာ မတူတာတွေနဲ့လည်း အချစ်ပြိုင်ကြတာကိုးဗျ။ သားမယားချစ်တာနဲ့ ဆိုင်ကယ်ချစ်တာ တူမှမတူတာကိုး...ဘယ်လိုပဲ ရှင်းပြ၊ ရှင်းပြ..... ကျေကိုမကျေနပ်နိုင်ဘူးဗျို။”

ပြောရင်းဆိုရင်း မယားပန်းကန်ထဲသို့ ဟင်းမယ်များ ခပ်ထည့် ပေးနေသည့် ကိုချစ်ထူးကိုကြည့်ပြီး မမြဲဆွေမှာလည်း ရင်ထဲက ကြိတ်၍ ကျေနပ်ကြည့်နူးခဲ့ရသည်ချည်းပင်ဖြစ်ပါသည်။

ကိုချစ်ထူးသည် အလုပ်ကြိုးစားသည်။ သားမယားကို သည်

အလုပ်နှင့် သူလုပ်ကျွေးနိုင်ခဲ့သည်။ သို့သော် စုမိဆောင်းမိ မရှိခဲ့။ လင်မယားနှစ်ယောက်စလုံး ရရစားစား၊ လက်ဖွာဖွာနေတတ် သည်။ နောင်ရေးလည်း သိပ်တွေးပူပုံ မရကြပေ။

သည်အလုပ်ကအမြင် ငွေလွယ်လွယ်ရပြီး သူတို့အဆင်ပြေ နေလိမ့်မည်ဟုသာ တွေးထင်ထားပုံရသည်။ ထင်လည်းထင်ချင် စရာပင်။ ကိုချစ်ထူး၏ ဆိုင်ကယ်နှင့်ဆိုင်သော အတွေ့အကြုံ၊ ဗဟု သုတ၊ ကျွမ်းကျင်မှုများကို သူ့အသိုင်းအဝိုင်းကပင် အထင်ကြီး လေးစားရသည်။

“ဗျို...ကိုဝင်းဦးရေ.....မလာစဖူး အလာထူးလှချေလား...ဗျ”

“အလာထူးဆို ဆိုင်ကယ်ကောင်းကောင်းလေးတစ်စီး လိုချင် လို့ပါဗျာ...အဲဒါ၊ ဆိုင်ကယ် ကောင်းကောင်းလိုချင်ရင် ကိုချစ်ထူးဆီ ရောက်အောင်သွားလို့ အများက ဝိုင်းပြောကြလို့ဗျို”

“ဪ...ဆိုင်ကယ်ကြည့်ချင်လို့လား...ကြည့်လေ...ကြိုက် တဲ့ကောင်တွေတော့ ကြိုက်စွေးပြောပြီး ကြိုက်ရောင်း၊ကြိုက်ဝယ် ကြတာပေါ့ဗျာ”

ဤကဲ့သို့ပင် ဝယ်လိုသူရှိလျှင်လည်း ကိုချစ်ထူးဆီလာ။ ရောင်းလိုသူရှိလည်း ကိုချစ်ထူးဆီလာ။ ကိုချစ်ထူးထံတွင် ဆိုင်ကယ် ပညာသင်ယူနေသော ဆိုင်ကယ်ပွဲစားပေါက်စများလည်း ပြတ် သည်ဟူ၍ မရှိပေ။ ကိုချစ်ထူး၏ စီးပွားရေးဈေးကွက်မြင်တတ်ပုံ နှင့် ဖြတ်ထိုးဉာဏ်ကောင်းပုံက ဆိုင်ကယ်ရောင်းဝယ်ရေးသာမက

ယာဉ်မောင်းလိုင်စင်လည်း အကျိုးဆောင်ပေးတတ်ပြန်သေးသည်။ မော်တော်ယာဉ် မောင်းနှင်စီးနင်းသူတိုင်း သက်တမ်းရှိယာဉ်မောင်း လိုင်စင်ကိုင်ဆောင်ဖို့နှင့်ယာဉ်မောင်းလိုင်စင်မရှိသေးလျှင်လိုင်စင် ပြုလုပ်ဖို့ ကူညီပေးတတ်သောကြောင့် ကိုချစ်ထူး၏ အပြော အဟောကောင်းပုံနှင့် စေတနာထားခြင်းများကြောင့် ကိုချစ်ထူး ထံသို့ ယုံကြည်အပ်နှံသူတွေ များပြားလာခဲ့လေသည်။ ဝင်တင် အား(၃)တန်ထိ တင်ဆောင်နိုင်သော ကိုယ်ပိုင်မော်တော် ယာဉ်နှင့် လူ(၁၅)ဦးထိ တင်ဆောင်နိုင်သော ကိုယ်ပိုင်မော်တော် ယာဉ်များ မောင်းနှင်ခွင့်လိုင်စင် “ခ” ကိုင်ဆောင်ထားသည့် ကိုချစ်ထူးက ကညနရုံးမှယာဉ်စည်းကမ်း၊ လမ်းစည်းကမ်းသင်တန်း ပို့ချသည့် ယာဉ်မောင်းစစ်ဆေးရေးမှူး လေသံဖြင့်ယာဉ်စည်းကမ်း၊ လမ်းစည်းကမ်းကို လိုက်နာသင့်ကြောင်း၊ ယာဉ်မောင်းလိုင်စင် ပြုလုပ်သင့်ကြောင်း အာပေါင်အာရင်းသန်သန်ဖြင့် မမောနိုင်၊ မမမ်းနိုင် ရှင်းပြပြောဆိုတတ်သည်။ ယာဉ်မတော်တဆထိခိုက်မှု ကြောင့် ထိခိုက်၊ သေဆုံးဒဏ်ရာ ရတတ်သည်မို့မဖြစ်ခင် ကြိုတင် ကာကွယ်သင့်ကြောင်းနှင့် ယာဉ်လိုင်စင်ရော လူလိုင်စင်ပါပြုလုပ် သင့်ကြောင်းစသည့် ဗဟုသုတကြွယ်ဝသူအဖြစ် တက်သစ်စ လူငယ်တို့၏ အားထားရာ ဆရာတစ်ဆူအဖြစ် ဂုဏ်သတင်း ကြီးလာသည်။ ကိုချစ်ထူး၏ အပြောအဟောကောင်းကြောင်းက ရပ်ကျော်ရွာကျော် ဂုဏ်သတင်းကြီးလှပေသည်။ သူ၏စေတနာ



# 5BB Cable & Wireless Broadband Regional Provider

မြန်မာနိုင်ငံရဲ့ စိတ်အချရဆုံးနှင့် ဝန်ဆောင်မှုအကောင်းဆုံး အင်တာနက်

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



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

**CALL US TODAY**

**01 524978, 09 424170940- 41  
09 422686977, 09 266799887**

 5BBbroadband 
  www.5bb.com.mm 
  Download on the App Store 
  GET IT ON Google Play

နှင့်ကူညီတတ်သည်စိတ်ရင်းကို အသိအမှတ်ပြုသူများက အကျိုးဆောင်ခအဖြစ် ရက်ရက်ရောရော လက်ဖက်ရည်ဖိုးပေးတတ်ကြလေ၏။ ဇနီးဖြစ်သူ မမြဆွေကလည်း မိမိအကျိုးရော အများအကျိုးအတွက်ပါ ကောင်းကျိုးချမ်းသာဖြစ်စေသည့် ယောက်ျားဖြစ်သူ၏ အလုပ်အပို ဂုဏ်ယူမဆုံးပေ။ အိမ်နီးချင်းများနှင့် စကားလက်ဆုံကျလျှင် ကိုချစ်ထူးကပင် သူ့ပတ်ဝန်းကျင်ရှိ လူအများအသက်အိုအိမ်စည်းစိမ်ကို ကာကွယ်ပေးနေသယောင် လူ့စွမ်းအားအရင်းအမြစ် ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်ဖို့ နိုင်ငံတော်အတွက်ထောက်တိုင်ကြီးသဖွယ် မိန်းမသဘာဝအတိုင်း ကြီးကျယ်ခမ်းနား ဝင့်ကြားနေလေတော့သည်။ ကိုချစ်ထူး၏ ဆိုင်ကယ် ရောင်းဝယ်ရေးလုပ်ငန်းမှာလည်း တစ်စထက်တစ်စ အောင်မြင်လာခဲ့သည်။

“ဟဲ့...ငွေမိုး...အပြေးအလွှားနဲ့ ဘယ်လိုဖြစ်လာတာတုန်း”  
“ကိုချစ်ထူးအိမ်ကို ဒေါ်လေးဆင့်ရေ”  
“ဟဲ့.....ထိတ်ထိတ်ပျာပျာ.....ဘာဖြစ်လို့တုန်း”  
“ကိုချစ်ထူး.....ဆိုင်ကယ်အက်စီးဒင့်ဖြစ်လို့မို့”  
“ဟေ.....ဘာများဖြစ်သွားလို့လဲငွေမိုးရဲ့”  
“မပြောတတ်ဘူးဗျ.....ခုတော့ဆေးရုံကားနဲ့ တင်သွားပြီ”  
“ဟဲ့...ဒါဆိုဆေးရုံလိုက်ရတော့မှာပေါ့၊ ကယ်ကြပါဦး အရပ်ကတိုရေ ...အဲဒီမှာ ကလေးခဏ ကြည့်ထားလိုက်ကြပါဦးတော်”  
လမ်းထဲတွင် အုတ်အော်သောင်းတင်းဖြစ်နေသဖြင့် ကိုချစ်ထူး၏ဇနီးဖြစ်သူ မမြဆွေ နေအိမ်မှ အပြေးအလွှားထွက်လာခဲ့သည်။ မမြဆွေ လမ်းထိပ်ရောက်တော့ လူစုကွဲစပြုနေသော လူအုပ်ထဲမှ မသူဏက လှမ်းအော်ပြောသည်။  
“မြဆွေရေ...ညည်းလင်က သူ့ဟာသူလမ်းဘေးက မောင်းနေတာကို ကားက လမ်းဘေးဆင်းလာပြီး ချိတ်သွားတာ”  
“အခုသူကော...ကိုချစ်ထူးရော...ဘယ်ရောက်သွားပြီလဲ”

“ခေါင်းကသွေးသံရဲ့ရဲ့နဲ့ ဆေးရုံကားနဲ့ပါသွားပြီတော်ရေ...”  
ဇနီးဖြစ်သူ၏ စိုးရိမ်စိတ်က မိုးတိမ်ထိပ်သို့ ရောက်ရှိသွားခဲ့သည်။ ထို့ကြောင့် အနီးရှိဆိုက်ကားဆရာ ကိုတင်ဘိုကို အလျင်စလို ပြောလိုက်သည်။

“ကိုတင်ဘို...ကျွန်မကိုဆေးရုံ လိုက်ပို့ပေးပါဦး ...လက်ထဲမှာ ငွေပိုငွေလှူမရှိတဲ့ အချိန်ကျမှ ကြံကြံဖန်ဖန်ပြုတ်ဝင်တာ”  
မမြဆွေ ဘားအံဆေးရုံကြီး ရောက်တော့ ကိုချစ်ထူး တစ်ယောက် လမ်းမှာတင် အသက်ပျောက်၍ ဆေးရုံရောက်တော့ အသက်ပင်မပါခဲ့ကြောင်း သိရသည်။ ရေခဲတိုက်ရောက်တော့ အသက်ပီညာဉ်ကင်းမဲ့နေသော ကိုချစ်ထူးကို ရုပ်အလောင်းအဖြစ် နှင့်သာ မြင်ခွင့်ရတော့သည်။

ရင်ခွဲရုံဝန်ထမ်းများ အလုပ်ရှုပ်နေချိန် မမြဆွေ၏ ငိုသံတွေက ငရဲပွက်သလို ဆူညံလျက်ရှိသည်။  
“ကိုခင်မောင်သန်းရေ...ဘယ်လိုဖြစ်ရတာတုန်း...တောကျွမ်း တွဲမှဆိုးဟာ တောမှာပဲသေရတယ်ဆိုတာ...ဆိုင်ကယ်လောကမှာ ကျွမ်းပါတယ်ဆိုတဲ့သူများတွေကို ကူညီပေးတတ်တဲ့ရှင်လည်း ဆိုင်ကယ်စီးရင်းနဲ့ပဲ အသက်ထွက်ရပြီးလား.....အသံနာလိုက်တာ ...ရှင်ရယ်...ကျွန်မနလုံးသားတွေကွဲကြေနေပြီ...ထကြည့်လှည့်ပါဦး.....ကိုချစ်ထူး...ရဲ့.....အီး...ဟီး...ဟီး...ဟီး...”

မမြဆွေငိုမည်ဆိုလျှင်လည်းငိုလောက်သည်။ ကိုချစ်ထူးသည် ဆိုင်ကယ်ပွဲစားလောက က ဆရာတစ်ဆူအဖြစ် လက်ခံထားသူ ဖြစ်သည်။ ယခုဖြစ်ရသည်မှာလည်း ကြီးကြီးကျယ်ကျယ်မဟုတ်။ ဘီးပေါက်သော ကားတစ်စီးက ဘီးတစ်ခြမ်းဆွဲပြီး လမ်းဘေးသို့ ဆင်းလာကာ ကိုချစ်ထူးဆိုင်ကယ်လက်ကိုင်ကို ချိတ်မိသွားရာက ဆိုင်ကယ်မှောက်ရခြင်းဖြစ်သည်။ ဆိုင်ကယ်မှောက်ပြီး လမ်းနှင့် ကိုချစ်ထူး ခေါင်းနှင့်ဆောင့်မိခဲ့ခြင်းဖြစ်သည်။

**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 : brilliancemtc@gmail.com

ဆိုင်ကယ်စီးလျှင်  
ဆိုင်ကယ်စီးဦးထုပ်  
ဆောင်းလေ့  
မရှိခြင်းကပင်  
ကိုချစ်ထူး၏  
အလေ့အထဆိုးတစ်ခု  
ဖြစ်ခဲ့...



ဆိုင်ကယ်လောကတွင်ဆိုင်ကယ်သမားများဆိုင်ကယ်မှောက်ခြင်းမှာ အဆန်းမဟုတ်ပါ။ ကြုံနေကျ ဖြစ်စဉ်ဖြစ်ရပ်များသာ ဖြစ်သည်။ သို့သော်လည်းဆိုင်ကယ်စီးလျှင်ဆိုင်ကယ်စီးဦးထုပ်ဆောင်းလေ့မရှိခြင်းကပင် ကိုချစ်ထူး၏ အလေ့အထဆိုးတစ်ခုဖြစ်ခဲ့သည်။ ဗဟုသုတကြွယ်သူအဖြစ် လူအများကို ယာဉ်စည်းကမ်း၊ လမ်းစည်းကမ်းအကြောင်းပြောဟောတိုက်တွန်းလေ့ရှိသော်လည်းကိုယ်တိုင်မှာမူ လိုက်နာလေ့မရှိ။ အသိခေါက်ခက် အဝင်နက်ဖြစ်နေခဲ့သည်။

မမြဆွေ ငိုကြွေးရပ်သွားချိန်မှာ သူနာပြုဆရာမနှစ်ဦးအနက် တစ်ဦးဆိုမှ အသံထွက်လာခဲ့သည်။

“အပျက်၊ အပျက်နဲ့ နှာခေါင်းသွေးထွက်ဆိုတာ ဒါမျိုးကို ပြောတာထင်ပါရဲ့...”

“ဟုတ်ပါ၊ စစ္စတာရယ်...လူတွေက ဆိုင်ကယ်စီးနေကြတာကို အင်မတန် အန္တရာယ်များတဲ့ အကျင့်ဆိုးတစ်ခုလို့ နားမလည်ကြတာကိုက ပိုဆိုးနေကြတာပေါ့”

“သက်ဆိုင်ရာတွေကလည်း ယာဉ်စည်းကမ်း၊ လမ်းစည်းကမ်းတွေကို လူတွေကြားထဲမှာ ကျယ်ကျယ်ပြန့်ပြန့် ပညာပေးနေသလို ယာဉ်မောင်းသူတိုင်းကလည်း ယာဉ်စည်းကမ်း၊ လမ်းစည်းကမ်းကို တိတိကျကျလိုက်နာဖို့ လိုတာပေါ့ဟယ်”

“မှန်တာပေါ့၊ စစ္စတာရယ်။ အထူးသဖြင့် ကားပေါ်ရောက်တာနဲ့ မောင်းနှင်သူရော လိုက်ပါစီးနှင်းသူပါ ထိုင်ခုံခါးပတ် ပတ်သင့်သလို

ဆိုင်ကယ်ပေါ်ရောက်တာနဲ့ မောင်းသူနဲ့ လိုက်စီးတဲ့သူနှစ်ဦးလုံး ဆိုင်ကယ်စီးဦးထုပ်ဆောင်း၊ မေးသိုင်းကြိုးသေချာတပ်သင့်တယ်လေ။ ဆိုင်ကယ်ကို နှစ်ဦးထက်ပိုမစီးတာ အန္တရာယ်အကင်းဆုံး၊ ဆိုင်ကယ်မောင်းနှင်စီးနှင်းတဲ့အခါ ဆိုင်ကယ်စီးဦးထုပ် မဆောင်းတာ မျိုးကျတော့ အသက်ကိုတောင်ပေးလိုက်ရတဲ့အထိ အန္တရာယ်များလွန်းလို့ သက်ဆိုင်ရာတွေက ပညာပေးလုပ်ငန်းတွေ စည်းကမ်းထိန်းသိမ်းရေးလုပ်ငန်းတွေ ဆောင်ရွက်ပေးနေတာ...ခု...ကြည့်လေ...။ အရွယ်ကောင်းကောင်း၊ အသက်ငယ်ငယ်လေးနဲ့ အကြွေစောရတာ နှမြောဖို့ ကောင်းလိုက်တာနော်...”

ဆရာမများ အပြန်အလှန်ပြောစကားကို ကြားရတော့ မမြဆွေမှာ ပို၍ပို၍ ယူကြံ့မရ အပူလုံးတွေကြွတက်လာပြီး ငိုချလိုက်ပြန်သည်။

“ကိုခင်မောင်သန်းရေ...ဆရာမတွေတောင် နောက်ဆုံးတော့ ရှင့်ကိုပဲ အပြစ်တင်နေကြကုန်ပြီတော်ရေ...အီး...ဟီး...ဟီး...ဟီး...”

သူနာပြုဆရာမနှစ်ယောက်မှာ မမြဆွေ၏ ငိုသံကြောင့် ကြောင်အမ်းအမ်းဖြစ်သွားကာရင်ခွဲရုံမှကပျာကယာထွက်သွားလေတော့သည်။

မြတ်ဇင်မာအေး  
ကညန(ဘားအံ)

**Oo Oo<sup>®</sup>** အမှတ်တံဆိပ်  
**Dried Noodle**  
FDA ထောက်ခံချက်အမှတ် - ၈၅/၁၆၁၆/ထလ

**ဦးဦးခေါက်ဆွဲဝက်ရုံ**  
အမှတ် ၁၂၊ သံချက်ဝန်ဦးမြူလမ်း၊ အရှေ့ဒုတိယတန်းအပိုင်း (၁)၊ ဒဂုံမြို့သစ်အရှေ့ပိုင်းမြို့နယ်၊ ရန်ကုန်တိုင်းဒေသကြီး။  
ဖုန်း-၀၁ ၃၅၈၅၂၁၁၊ ၀၉ ၉၅၈၆ ၂၃၆၃၅၊ ၀၉ ၈၉၄၀၁ ၂၁၀၀၊ ၀၉ ၇၉၆၅၉၅၆၁၀

# အရေးပါသော ရေကြောင်းသယ်ယူ ပို့ဆောင်ရေးကဏ္ဍ



ရွှေဘိုကိုသန်း

ရေကြောင်းသယ်ယူပို့ဆောင်ခြင်းနည်းလမ်းများကိုတိုးတက်အောင်မြင်လုပ်ခြင်းဖြင့် နိုင်ငံတစ်ခုအနေဖြင့် ကမ္ဘာ့စီးပွားရေးတိုးတက်မှုဖြစ်စဉ်တွင် ပါဝင်စီးပွားရန် အချိန်အခါကောင်းတစ်ခုကို မျက်မြင် မပြတ်စေသင့်ပေ။ ရေကြောင်းသယ်ယူပို့ဆောင်ရေး တိုးတက်ခြင်းသည် နိုင်ငံတစ်ခု၏ စီးပွားရေးဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်မှုအပေါ်တွင် တိုက်ရိုက်သက်ရောက်လျက်ရှိကြောင်း သဘောပေါက်ကာ နိုင်ငံတော်အဆင့် အသေးစိတ်သုတေသနပြုပြီး မိမိတို့နိုင်ငံ၏ စီးပွားရေးပေါ်လစီများကို ချမှတ်သင့်ပါသည်။ နိုင်ငံတကာ ကုန်သွယ်ရေးဈေးကွက်သို့ ဝင်ရောက်ရာတွင် မိမိတို့နိုင်ငံ၏ ရေကြောင်း ပထဝီအနေအထားကို တွက်ချက်၍ စိုက်ပျိုးရေး ထုတ်ကုန်များ၊ စက်မှုထုတ်ကုန်များကို ရွေးချယ်သတ်မှတ်ကာ ထုတ်ကုန်တစ်မျိုးတည်းအား များများတင်ပို့နိုင်ရေး ပေါ်လစီကိုလည်း ချမှတ်လေ့ရှိကြပါသည်။

ကုန်စည်များ ရွှေ့ပြောင်းသယ်ယူပို့ဆောင်ရာတွင် လေယာဉ်ဖြင့် သယ်ယူပို့ဆောင်ခြင်း၊ ရထားဖြင့် သယ်ယူပို့ဆောင်ခြင်း၊ ကုန်တင်ကားများဖြင့် သယ်ယူပို့ဆောင်ခြင်းနှင့် ရေယာဉ်များဖြင့် ပင်လယ်ဖြတ်ကျော်သယ်ယူပို့ဆောင်ခြင်း၊ ကမ်းရိုးတမ်းတစ်လျှောက်ရေယာဉ်ဖြင့် သယ်ယူခြင်း၊ မြစ်ချောင်းများတွင် ရေယာဉ်ငယ်များဖြင့် သယ်ယူပို့ဆောင်သော ပြည်တွင်းရေကြောင်းသယ်ယူပို့ဆောင်ခြင်းစသည့် နည်းလမ်းများစွာရှိပါသည်။ အဆိုပါနည်းလမ်းများအလိုက် အားသာချက်များ၊ အားနည်းချက်များလည်း ရှိကြပေသည်။

လေကြောင်းဖြင့် သယ်ယူပို့ဆောင်ရေးသည် ခရီးသည်များနှင့် အမြန်ရောက်လိုသော ပစ္စည်းများကို သယ်ယူပို့ဆောင်ရာတွင် အရေးပါသော်လည်း ပမာဏအနည်းငယ်သာ သယ်ဆောင်နိုင်ခြင်းနှင့် သယ်ယူပို့ဆောင်ခ ဈေးကြီးခြင်းစသည့် ကန့်သတ်ချက်များ ရှိနေသည်။ ထို့ကြောင့် တန်ဖိုးမြင့်ပစ္စည်းများ၊ ထုတ်ပိုးမှုကုန်လစ်သောပစ္စည်းများနှင့် ပေါ့ပါးသောပစ္စည်းများကိုသာ လေကြောင်းဖြင့်

ပို့ဆောင်လေ့ရှိကြသည်။ ခရီးတို ပို့ဆောင်မှုများ၊ ဒေသတွင်း ပို့ဆောင်မှုများတွင် လမ်းပန်းဆက်သွယ်ရေး ကောင်းမွန်ပါက ကုန်းလမ်းဖြင့် သယ်ယူပို့ဆောင်ခြင်းက အားသာမည်ဖြစ်သည်။ သို့ရာတွင် သုံးစွဲသည့် စွမ်းအင် ကုန်ကျမှုအချိုးအရ ကုန်စည် တစ်ယူနစ် ပို့ဆောင်ခမှာလည်း မြင့်မားနေဆဲဖြစ်ပေသည်။

ရေကြောင်းဖြင့် ကုန်ပစ္စည်းများ သယ်ယူပို့ဆောင်ရာတွင် အားသာချက်မှာ တစ်ချိန်တည်းတွင် ကုန်စည်ပမာဏများစွာ တင်ဆောင်နိုင်ခြင်းနှင့် သယ်ယူပို့ဆောင်ခလျော့နည်းခြင်းတို့ဖြစ်သည်။ အချို့သော စီးပွားရေးလုပ်ငန်းများမှာ ရေကြောင်းဖြင့်သာ သီးသန့်လုပ်ကိုင်ရခြင်းမျိုးလည်း ရှိသေးသည်။ အဆိုပါ လုပ်ငန်းများမှာ ခရီးသည်ပို့ ကူတို့လုပ်ငန်းများ၊ ငါးဖမ်းငါးသယ်လုပ်ငန်းများ၊ ရေကြောင်းဘက်ဆိုင်ရာသဘာဝသယံဇာတရှာဖွေထုတ်လုပ်ရေးလုပ်ငန်းများ၊ ကမ်းလွန်ရေနံ့တူးဖော်ရေးလုပ်ငန်းများ စသည်တို့ ဖြစ်သည်။

ရေကြောင်းကုန်စည် သယ်ယူပို့ဆောင်ရေးတွင် ကုန်သေတ္တာများဖြင့် သယ်ယူပို့ဆောင်ခြင်း၊ အရည်ပုံစံ ကုန်စည်များကို ဝမ်းလောင်းသယ်ယူခြင်းနှင့် အစေ့အဆုံပုံစံကုန်စည် (ဆန်၊ ဂျုံ၊ မီးသွေးစသည်) များကို ရေယာဉ်များတွင် ဝမ်းလောင်းတင်ဆောင်ခြင်းတို့သည် ကုန်စည်ထုတ်ပိုးမှုပုံစံများ ထိရောက်မှုရှိခြင်းနှင့် ကုန်အများအပြားကို တပြိုင်နက်သယ်ဆောင်နိုင်သည့် နည်းလမ်းများဖြစ်ပေသည်။ ယနေ့ခေတ်အခါတွင် အလွန်ကြီးမားသော အရွယ်အစားရှိ ရေယာဉ်များကို တည်ဆောက် အသုံးပြုလာကြပြီဖြစ်ရာ လုံးပေါင်းတန်ချိန် နှစ်သိန်းကျော်နှင့် ကုန်စည်တင်ဆောင်နိုင်မှုပမာဏ တန်ချိန် ၄- သိန်းခန့်ရှိသော အထွေထွေကုန်စည်တင်သင်္ဘောကြီးများ၊ ပေ ၂၀- စံကိုက်ကွန်တိန်နာ အလုံးပေါင်း ၂၀၀၀၀ ကျော် တင်ဆောင်ခတ်မောင်းနိုင်သော ကွန်တိန်နာတင်သင်္ဘောကြီးများ၊ ရေနံစည်ပေါင်း သုံးသန်းကျော်တင်ဆောင်နိုင်သည့် ရေနံ

တင်သင်္ဘောကြီးများအား ကမ္ဘာ့ရေကြောင်းတွင် ခုတ်မောင်းသွား လာနေကြသည်ကို မြင်တွေ့နေရပြီ ဖြစ်သည်။

ကုန်စည်များ သယ်ယူပို့ဆောင်ရာတွင် ဝန်ဆောင်မှုဆိုင်ရာ ပြိုင်ဆိုင်ချက်များမှာ အထက်တွင် ဖော်ပြခဲ့သည့်အတိုင်း အချိန် မြန်မြန်ရောက်ရှိခြင်း၊ သယ်ယူပို့ဆောင်ခနည်းခြင်းနှင့် ကုန်စည် လုံခြုံစိတ်ချရခြင်းတို့ ပါဝင်မည်ဖြစ်၏။ အချိန်ကန့်သတ်ချက်ဖြင့် သယ်ယူပို့ဆောင်ရသောကုန်စည်များ (သီးနှံများ၊ သားငါးများ၊ ဆေးဝါးစသည်) မှအပ ကျန်သည့် သယ်ယူပို့ဆောင်ခနည်းခြင်း၊ ကုန်စည် လုံခြုံစိတ်ချရမှုရှိခြင်းနှင့် ပမာဏများများ သယ်ဆောင်နိုင် ခြင်းတို့တွင် ရေကြောင်းသယ်ယူပို့ဆောင်ရေးကသာ အားသာမည် ဖြစ်ပေသည်။ ကုန်စည်များကို တပြိုင်နက်တည်း သယ်ယူ ပို့ဆောင်နိုင်သောကြောင့် ကုန်ပစ္စည်းတစ်ယူနစ်အတွက် သယ်ယူ ပို့ဆောင်ခမှာ များစွာလျော့ကျလာမည်ဖြစ်သည်။ ထို့အပြင် ရေကြောင်းသယ်ယူပို့ဆောင်ရေး၌ ကုန်သေတ္တာ(ကွန်တိန်နာ)များ ဖြင့် သယ်ယူပို့ဆောင်ခြင်းသည် ကုန်ပစ္စည်းကို ထုတ်လုပ်သည့် နေရာမှ ဈေးကွက်သို့ရောက်ချိန်အထိ ထုတ်ပိုးမှု ပုံစံမပျက်ဘဲ လုံခြုံစိတ်ချစွာ သယ်ယူပို့ဆောင်နိုင်ခြင်းဖြစ်သည်။

ကုန်စည်များကို ထုတ်လုပ်ရာတွင် အသုံးပြုမည့်သူများ၊ ဈေး ကွက်များနှင့် အနီးကပ်ဆုံးနေရာဒေသများတွင် မထုတ်လုပ်နိုင် ကြသောကြောင့် ကုန်စည်ရွှေ့ပြောင်းမှု၊ ရောင်းဝယ်မှုများပြုလုပ်ရာ မှ ကုန်သွယ်ရေး ဖြစ်ပေါ်လာရသည်။ ကုန်သွယ်ရေးကြောင့် ပို့ဆောင်ရေးလမ်းကြောင်းများလည်း ဖြစ်ပေါ်လာသည်။ တဖန် ပို့ဆောင်ရေးလမ်းကြောင်းများ ထိရောက်ခြင်းက ကုန်သွယ်ရေး အပေါ် ပြန်လည်လွှမ်းမိုးလာကြောင်း တွေ့ရမည်ဖြစ်သည်။ ဥပမာ အားဖြင့် ရှေးယခင်အချိန်များက ရေနံစိမ်းများကို ရှာဖွေတွေ့ရှိသည့် နိုင်ငံများတွင် တူးဖော်ပြီး သန့်စင်ပြီးမှသာ ကုန်ချောအဖြစ် ဝေလံ သောဒေသများသို့ တင်ပို့ရောင်းချကြသည်။ ထိုခေတ် ထိုအခါက သယ်ယူပို့ဆောင်သော ရေယာဉ်များမှာ အရွယ်အစားသေးငယ်ကြ သည်။ နောက်ပိုင်းတွင် အလွန်ကြီးမားသော ဆီတင်ရေယာဉ်ကြီး

များ တည်ဆောက်လာကြပြီး ရေနံသယ်ယူမှု၊ ရောင်းချမှုပုံစံများမှာ လည်း ပြောင်းလဲလာကြခဲ့သည်။ ရေနံကို တွေ့ရှိရာနေရာတွင် တူးဖော်ရုံသာတူးဖော်၍ ဈေးကွက်နှင့် အနီးဆုံးနေရာသို့ သို့မဟုတ် လုပ်အားခဈေးသက်သာသော နေရာများသို့ သယ်ယူပို့ဆောင်ပြီး မှသာ ရေနံချက်စက်ရုံများ တည်ထောင်ပြီး သန့်စင်ကြတော့ သည်။

အလားတူပင် စားသုံးကုန်စည်၊ လယ်ယာထွက်ကုန်နှင့် တွင်း ထွက်ပစ္စည်းများကိုလည်း ကုန်ကြမ်းအတိုင်း သို့မဟုတ် တစ်ဝက် တစ်ပျက်ကုန်ချောအတိုင်းသာ ၎င်းတို့ထွက်ရှိရာ ဒေသများ မှ တင်ပို့လာကြသည်။ သယ်ယူပို့ဆောင်ရန်အတွက် အရွယ်အစား ကြီးမားသော ကုန်တင်သင်္ဘောကြီးများဖြင့် ဈေးကွက်နှင့် အနီးဆုံး နေရာရှိ အချောထည်စက်ရုံများသို့ ပို့ဆောင်ကာ တန်ဖိုးမြင့်ကုန် ချောထုတ်လုပ်ကြသည်။ ဤသည်မှာ ကုန်ပစ္စည်း ပမာဏများစွာ ကို တပြိုင်နက်တည်း သယ်ယူနိုင်ခြင်းဟူသော ရေကြောင်းဖြင့် သယ်ယူပို့ဆောင်ရေး ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်မှုကြောင့် ဈေးကွက်အခြေ အနေ ပြောင်းလဲလာခြင်းကို ညွှန်ပြနေခြင်းဖြစ်ပါသည်။ ဤပြောင်း လဲလာသော သယ်ယူပို့ဆောင်မှုပုံစံများသည် သယ်ယူပို့ဆောင်ခ ကြောင့်ဖြစ်ပေါ်လာမည့် ကုန်စည်ဈေးနှုန်း လျော့ကျလာခြင်းနှင့် ဒေသတွင်းအလုပ်အကိုင်အခွင့်အလမ်းရရှိလာခြင်းတို့ဖြစ်ပေါ်လာ ကာ ကမ္ဘာစီးပွားရေးဈေးကွက်အပေါ် လွှမ်းမိုးမှုရှိလာခဲ့ခြင်းဖြစ် သည်။

ယနေ့ခေတ်အခါတွင် ရေကြောင်းဖြင့်သယ်ယူပို့ဆောင်ရေး ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်မှုမှာ မည်မျှအထိ ဈေးကွက်စီးပွားရေးနှင့် လုပ်သား ဈေးကွက်အပေါ်တွင် သက်ရောက်မှုရှိသည်ကို သိရှိနိုင်ရန် အဝတ် အထည် ထုတ်လုပ်မှုကဏ္ဍကို လေ့လာကြည့်နိုင်ပါသည်။ ဝါဂွမ်း သည် မြောက်အမေရိကတိုက်တွင် စိုက်ပျိုး၍ အာဖရိကရှိ ချည်မျှင်စက်ရုံများသို့ ပို့ဆောင်ကာ ထိုမှတစ်ဆင့် ချည်မျှင်များကို လုပ်အားခ ဈေးပေါသော အာရှတိုက်ရှိ အထည်ချုပ်စက်ရုံများသို့ သယ်ဆောင်၍ အဝတ်အထည် ကုန်ချောအဖြစ် ထုတ်လုပ်ကြပါ



သည်။ ထွက်ရှိလာသော အဝတ်အထည်များကို မြောက်အမေရိက တိုက်အပါအဝင် ကမ္ဘာတဝှမ်းသို့ ဖြန့်ဖြူးရောင်းချကြသည်။ ဤဖြစ်စဉ်တွင် မြောက်အမေရိကတိုက်မှ ထွက်ရှိသော ဝါဂွမ်းကုန်ကြမ်းဖြင့် ၎င်းနေရာ၌ပင် ချည်မျှင်စက်ရုံနှင့် အထည်ချုပ်စက်ရုံများ တည်ထောင် ထုတ်လုပ်ထားသော အဝတ်အထည်များထက် ဈေးနှုန်းလျော့ကျရောင်းချနိုင်ခြင်းကို တွေ့ရှိရသည်။ လိမ္မော်ရည်၊ ပိုင် စသော ကုန်စည်များ အတွက်လည်း ကုန်ကြမ်းသီးနှံများကို ရေ၊ မြေ၊ ရာသီဥတုကိုက်ညီသောဒေသများတွင် စိုက်ပျိုးကြ၍ လုပ်သားဈေးကွက်ရှိရာသို့ ရေကြောင်းဖြင့် သယ်ယူပို့ဆောင်ကြကာ ကုန်ချောများ ထုတ်လုပ်ကြပြီး လုပ်အားခမြင့်မားသော ပြည်တွင်းထုတ် အလားတူ ပစ္စည်းများနှင့် ယှဉ်ပြိုင်ရောင်းချနိုင်ကြပေသည်။ ဤသည်မှာ ရေကြောင်းဖြင့် ကုန်စည်သယ်ယူပို့ဆောင်ခြင်းက စရိတ်သက်သာ၍ သာ တစ်ဝက်တစ်ပျက် ကုန်ချောများနှင့် ကုန်ကြမ်းများကို ရွှေ့ပြောင်းသယ်ယူကြခြင်းဟု မှတ်ယူနိုင်ပါသည်။

သယ်ယူပို့ဆောင်ရေးကဏ္ဍတွင် ရေယာဉ်များဖြင့် သယ်ယူပို့ဆောင်ခြင်း များပြားဖွံ့ဖြိုးလာခြင်းနှင့်အတူ နိုင်ငံတကာသို့ ခုတ်မောင်းသွားလာကြမည့် ရေယာဉ်များအတွက် မှတ်ပုံတင်ခြင်းသည်လည်း အပြည်ပြည်ဆိုင်ရာမှတ်ပုံတင်ခြင်းသို့ ရောက်ရှိလာကြသည်။ ဤသို့ဖြင့် နိုင်ငံခြားသင်္ဘောသား ဈေးကွက်သည်လည်း အပြည်ပြည်ဆိုင်ရာဈေးကွက် ဖြစ်လာခဲ့ပေသည်။ ရေယာဉ် တစ်

စင်းထဲတွင် နိုင်ငံပေါင်းစုံမှ သင်္ဘောသားများ အတူတကွပူးပေါင်း တာဝန်ထမ်းဆောင်လာကြခြင်းသည်ယဉ်ကျေးမှုကူးလူးဖလှယ်ရာ နေရာလည်းဖြစ်လာသည်။ ထို့အပြင် အလွန်တင်းကြပ်သော နိုင်ငံတကာစံနှုန်းများ၊ သင်္ဘောသားတစ်ယောက်ဖြစ်ရန် လေ့လာကြိုးစားရမှုများနှင့် ဆိပ်ကမ်းသို့ လာရောက်ဆိုက်ကပ်သော ရေယာဉ်တစ်စင်းအား ဆိပ်ကမ်းနိုင်ငံမှ စစ်ဆေးနိုင်ခွင့်ပေးခြင်း တို့ကြောင့် အရည်အချင်းပြည့်ဝသော နိုင်ငံတကာစံနှုန်းမီသင်္ဘောသားများအား လိုအပ်လာခြင်းသည် ခေတ်သစ်ရေယာဉ်ကြီးများတွင် နိုင်ငံပေါင်းစုံမှ စံနှုန်းမီအလုပ်သမားများ စုဝေးသော အလုပ်ရုံ တစ်ခုကဲ့သို့ဖြစ်လာကြသည်။ ထို့ကြောင့် နိုင်ငံများ၏ သင်္ဘောသား အလုပ်အကိုင် ဈေးကွက်များမှာလည်း အပြိုင်အဆိုင်ဖြစ်လာခဲ့ကြပြီး စံနှုန်းပြည့်ဝသော သင်္ဘောသားများ ပေါ်ထွက်လာရေးအတွက် ကြိုးပမ်းပြိုင်ဆိုင်လာကြပါသည်။ အချို့သင်္ဘောသား၏ ပိုင်ရှင်များမှာ မိမိနိုင်ငံတွင် မှတ်ပုံမတင်ဘဲ မှတ်ပုံတင်ခသက်သာသော အခြားနိုင်ငံများသို့ သွားရောက်မှတ်ပုံတင်ကြရာ အလံလွှင့်ထူထားသော နိုင်ငံ၏သင်္ဘောသားများအား သင်္ဘောတူညီချက်ဖြင့် အလုပ်ခန့်အပ်ရသည်များလည်း ရှိပါသည်။

ရေကြောင်းသယ်ယူ ပို့ဆောင်ရေးလုပ်ငန်းဟုဆိုရာတွင် ကုန်စည်တင်ဆောင်သော ရေယာဉ်များအပြင် ကုန်စည်များ တင်ပို့ရာနှင့် ဖြန့်ဖြူးရာ ဆိပ်ကမ်းများ၊ ကုန်ပစ္စည်းတင်/ချသည့် ယန္တရား

**Dagon Yak**

**Dagon Yak Engineering & Construction**

**Service:**

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

**Supply:**

- # Cement
- # Geotextile products
- # Aggregates
- # Lime Stone
- # Mild Steel Bar
- # Diesel

Contact Person: U Ye Maung (09 777 777 502), Email: info@dagonyak.com  
Address: No-50(A), Kyaw Thu 25<sup>th</sup> St, South Okkalapa, Yangon

အဆောက်အဦများ စသည်တို့ပါဝင်သည်။ ရေယာဉ်များပေါ်တွင် တာဝန်ထမ်းဆောင်ကြသည့် သင်္ဘောသားအလုပ်အကိုင် လုပ်ငန်းများ၊ ဆိပ်ကမ်းဝန်ဆောင်မှုများ၊ ကုန်စည်တင်/ချ ဝန်ဆောင်မှုများ၊ ကုန်သေတ္တာများကိုင်တွယ်စီမံမှု၊ ဖြန့်ဖြူးမှုနှင့် ရေယာဉ်သုံးဆီ၊ အစားအသောက် ထောက်ပံ့ရေးလုပ်ငန်းများစသည်တို့လည်း အကျုံးဝင်ပေသည်။

ဆိပ်ကမ်းမြို့များနှင့် ဆိပ်ကမ်းများသည် ကမ်းရိုးတန်းရှိသော နိုင်ငံများ၏စီးပွားရေးကို အဓိကမောင်းနှင်အားတစ်ခု ဖြစ်လာပါသည်။ ဆိပ်ကမ်းများသည် နိုင်ငံ၏ပို့ကုန်များ တင်ပို့ရာ ထွက်ပေါက် ဖြစ်သကဲ့သို့ သွင်းကုန်များအား လက်ခံရာနေရာလည်းဖြစ်သည်။ ထိုမျှမက ကုန်စည်ဖြန့်ဖြူးသည့် ဝန်ဆောင်မှုကိုလည်း ဆိပ်ကမ်းမြို့များအား အခြေပြု၍ လုပ်ကိုင်နိုင်ပေသည်။ ကုန်စည်များဖြန့်ဖြူးရာတွင် မိမိဆိပ်ကမ်းမှ အခြားနိုင်ငံအတွက်ကုန်များကို လက်ခံ၍ ရေလမ်းဖြင့် ပြန်လည်ဖြန့်ဖြူးပေးခြင်း၊ ကုန်းလမ်းများဖြင့် ပို့ဆောင်ပေးခြင်း၊ ကုန်စည်များကို မိမိဆိပ်ကမ်းတွင် ထိန်းသိမ်းခယူ၍ သိုလှောင်ပေးခြင်း စသည်တို့လည်းပါဝင်သည်။ ထို့ပြင် စက်ရုံ၊ အလုပ်ရုံများသည် ကုန်ကြမ်း အလွယ်တကူရရှိမှုနှင့် ထုတ်ကုန်များအား လျှင်မြန်စွာတင်ပို့နိုင်မှုတို့ကို တောင်းဆိုသောကြောင့် စက်မှုဇုန်များ၊ ကြီးမားသောစက်ရုံကြီးများကို ဆိပ်ကမ်းမြို့ကြီးများ၏ အနီးတွင် တည်ထောင်လည်ပတ်လေ့ရှိကြပါသည်။ ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်သော နိုင်ငံများတွင် ဆိပ်ကမ်းမြို့ကြီးများဆီသို့ ရထားလမ်း၊ ကားလမ်း၊ လေကြောင်းများ ကွန်ယက်သဖွယ် ဖောက်လုပ်လေ့ရှိကြပါသည်။

ထို့ကြောင့် နိုင်ငံတစ်နိုင်ငံ၏ ဆိပ်ကမ်းမြို့ကြီးများသည် နိုင်ငံ၏ စီးပွားရေးကိုများစွာ အထောက်အကူပြုလျက်ရှိရာ ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်သော နိုင်ငံများတွင် ဆိပ်ကမ်းမြို့ကြီးများကို အခြေပြု၍ ကုန်သွယ်ရေးမူဝါဒများ ချမှတ်လေ့ရှိကြသည်။

အထက်တွင်ဖော်ပြခဲ့သည့်အတိုင်း ဆိပ်ကမ်းမြို့ကြီးများသည် စီးပွားရေးဇုန်များ၊ ဆက်သွယ်ရေးလမ်းကြောင်း ကွန်ယက်များ၊ ကုန်သေတ္တာကိုင်တွယ်မှုလုပ်ငန်းများ၊ ပင်လယ်ကူးသင်္ဘောများအတွက် ဆီထောက်ပံ့ခြင်း၊ တွန်းသင်္ဘောများ ငှားရမ်းပေးခြင်း စသည့် ဝန်ဆောင်မှုလုပ်ငန်းများကြောင့် လုပ်သားအင်အား ဈေးကွက်ကြီးတစ်ခုဖြစ်ပေါ်လာနိုင်ပါသည်။ နိုင်ငံအတွင်းရှိ အလုပ်လက်မဲ့ပြဿနာများအား ဖြေရှင်းရာတွင် အထောက်အကူဖြစ်လာပေမည်။ ကဏ္ဍပေါင်းစုံမှ လုပ်သားများ စုဝေးရောက်ရှိ အလုပ်လုပ်ကိုင်ကြခြင်းနှင့် အတူ အခြားစီးပွားရေးလုပ်ငန်းများ ဖြစ်သည့် သယ်ယူပို့ဆောင်ရေးလုပ်ငန်းများ၊ ခရီးသွားလုပ်ငန်းများ၊ စားသောက်ကုန်လုပ်ငန်းများ စသည်တို့ပါ တစ်နွယ်ငင် တစ်စင်ပါ အချိုးညီညီတိုးတက်မှု ဖြစ်ပေါ်လာနိုင်ပါသည်။

ရေကြောင်းဖြင့် သယ်ယူပို့ဆောင်ခြင်းဖြင့် သယ်ယူပို့ဆောင်ခလျော့ကျမှုသည် ပို့ကုန်ယှဉ်ပြိုင်နိုင်စွမ်းနှင့် သွင်းကုန်ဈေးနှုန်းသက်သာခြင်းဟူသော အကျိုးရလဒ်များကြောင့် ယှဉ်ပြိုင်ထုတ်ကုန်များအတွက် ဈေးနှုန်းလျော့ကျခြင်းဟူသော အကျိုးရလဒ်မှာ များစွာအရေးပါကြောင်း ဖော်ပြခဲ့ပြီးဖြစ်သည်။ ထို့ပြင် နောက်ထပ်အားသာချက်တစ်ရပ်မှာ ဤနည်းလမ်းသည် ကုန်စည် တစ်ယူနစ်အပေါ် စွမ်းအင်ကုန်ကျမှုတွင် အခြားပို့ဆောင်ရေးနည်းလမ်းများနှင့် နှိုင်းယှဉ်ပါက သုံးစွဲမှုအနည်းဆုံး အခြေအနေတွင်ရှိခြင်းပင်ဖြစ်ပါသည်။ ရထားဖြင့် သယ်ယူပို့ဆောင်ရာတွင် ရေကြောင်းထက် စွမ်းအင်နှစ်ဆ ပိုမိုသုံးစွဲရသကဲ့သို့ အခြားသောကုန်းလမ်းများဖြင့် သယ်ယူပို့ဆောင်ပါက ရေကြောင်းကဏ္ဍထက် စွမ်းအင်သုံးစွဲမှုရှစ်ဆမျှ ပိုမိုကုန်ကျကြောင်း လေ့လာတွေ့ရှိချက်များကဆိုပါသည်။

ရေကြောင်းသယ်ယူပို့ဆောင်ခြင်းသည် ကမ္ဘာကြီး၏ကွဲပြားသော နေရာအမျိုးမျိုးမှ ဈေးကွက်များကို ပေါင်းစည်းပေးခြင်းအားဖြင့် ကုန်သွယ်ရေးတွင် ၎င်း၏ဝန်ဆောင်မှုကိုပြုပေးနေပါသည်။

**ရေကြောင်းသယ်ယူပို့ဆောင်ရေး  
တိုးတက်ခြင်းသည် နိုင်ငံတစ်ခု၏  
စီးပွားရေးဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်မှုအပေါ်တွင်  
တိုက်ရိုက်သက်ရောက်လျက်ရှိကြောင်း  
သဘောပေါက်ကာ နိုင်ငံတော်အဆင့်  
အသေးစိတ် သုတေသနပြုပြီး  
ပီပီတို့နိုင်ငံ၏ စီးပွားရေး  
ပေါ်လစီများကို ချမှတ်သင့်...**





သယ်ယူပို့ဆောင်ပေးသော ပစ္စည်းတန်ဖိုးနှင့်နှိုင်းစာလျှင် အလွန် နည်းပါးသော သယ်ယူပို့ဆောင်ခဖြင့် ကမ္ဘာ့ကုန်သွယ်ပစ္စည်း အား လုံး၏ ကိုးဆယ်ရာနှုန်းကျော်ကို ရွှေ့ပြောင်းပေးသော ဝန်ဆောင် မှုတာဝန်ကိုလည်း ထမ်းဆောင်လျက်ရှိကြောင်း လေ့လာတွေ့ရှိရပါ သည်။ ထို့ကြောင့် ယနေ့ခေတ်သစ် လူ့အဖွဲ့အစည်းသည် ရေ ကြောင်းဖြင့် သယ်ယူပို့ဆောင်ရေးကို အခြေခံအားဖြင့် မှီခိုနေကြ ရပြီး သတိမမူ၍ မမြင်မိကြသော်လည်း ရေကြောင်းသယ်ယူပို့ ဆောင်ရေးမှ ရရှိသော အကျိုးအမြတ်များကို နေ့စဉ်စားသုံးလျက် ရှိသည်ဟု ဆိုနိုင်ပေသည်။ ထို့ကြောင့် ကုန်စည်များစွာ တပြိုင်နက်

တည်း ပို့ဆောင်နိုင်ခြင်းနှင့်အတူ ကုန်စည် တစ်ယူနစ်အပေါ် ကျသင့်သည့် သယ်ယူပို့ဆောင်ခ ဈေးနှုန်းများကျဆင်းလာခြင်း၊ သွယ်ဝိုက်သောနည်းဖြင့် အလုပ်အကိုင်အခွင့်အလမ်းများ ဖန်တီး နိုင်ခြင်းစသည့် အကျိုးဖြစ်ထွန်းမှုများမှသည် ဈေးကွက်တွင် နောက် ဆုံးကုန်ချောဈေးနှုန်းများ ကျဆင်းလာခြင်းဖြင့် ကမ္ဘာစီးပွားရေး ကို အထောက်အကူပြုလျက်ရှိသော ရေကြောင်းပို့ဆောင်ရေးကဏ္ဍ ကို မိမိတို့နိုင်ငံအနေဖြင့်လည်း ပိုမိုဆန်းသစ်သော နည်းလမ်းများ ဖြင့် အကျိုးရှိအောင် အသုံးပြုသင့်လှပေသည်။

ရွှေဘို ကိုသန်း

ကမ္ဘာစီးပွားရေးကို  
အထောက်အကူပြုလျက်ရှိသော  
ရေကြောင်းပို့ဆောင်ရေးကဏ္ဍ  
ကို မိမိတို့နိုင်ငံအနေဖြင့်လည်း  
ပိုမိုဆန်းသစ်သောနည်းလမ်းများဖြင့်  
အကျိုးရှိအောင် အသုံးပြုသင့်...

