ပို့ဆောင်ဆက်သွယ် သတင်းလွှာ

Transcom Newsletter

အတွဲ (၂)၊ အမှတ် (၈)၊ ၂၀၂၃ ခုနှစ် ဩဂုတ်လ (၁) ရက်

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

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

နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီ၏ ရှေ့လုပ်ငန်းစဉ် (၅) ရပ်

၁။ ပြည်သူတို့၏ လူမှုစီးပွားဘဝလုံခြုံရေးအတွက် ပြည်ထောင်စုတစ်ဝန်းလုံး တည်ငြိမ်အေးချမ်းရေးနှင့် တရားဥပဒေစိုးမိုးရေး အပြည့်အဝရရှိစေရန် အလေးထားလုပ်ဆောင်မည်။

၂။ တိုင်းပြည်သာယာဝပြောရေးနှင့်စားရေရိက္ခာဖူလုံရေးအတွက်ပြည်သူလူထုဗဟိုပြုဖွံ့ဖြိုးရေးလုပ်ငန်းများကိုလူမှုစီးပွားဘဝဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်စေရန် ဆောင်ရွက်သွားမည်။

၃။ စစ်မှန်စည်းကမ်းပြည့်ဝသည့် ပါတီစုံဒီမိုကရေစီစနစ် ခိုင်မာစေရေးနှင့် ဒီမိုကရေစီနှင့်ဖက်ဒရယ်စနစ်ကို အခြေခံသည့် ပြည်ထောင်စု တည်ဆောက်ရေး လုပ်ငန်းစဉ်များကို ဆက်လက်ဆောင်ရွက်သွားမည်။

၄။ တစ်နိုင်ငံလုံး ထာဝရငြိမ်းချမ်းရေးရရှိရေးအတွက် တစ်နိုင်ငံလုံးပစ်ခတ်တိုက်ခိုက်မှုရပ်စဲရေး သဘောတူစာချုပ် (NCA) ပါ သဘောတူညီချက်များအတိုင်း ဖြစ်နိုင်သမျှ အလေးထား လုပ်ဆောင်သွားမည်။

၅။ အရေးပေါ်ကာလဆိုင်ရာပြဋ္ဌာန်းချက်များနှင့်အညီဆောင်ရွက်ပြီးစီးပါကဖွဲ့စည်းပုံအခြေခံဥပဒေ(၂၀၀၈)နှင့်အညီလွတ်လပ်ပြီး တရားမျှတသော ပါတီစုံဒီမိုကရေစီ အထွေထွေရွေးကောက်ပွဲအား ပြန်လည်ကျင်းပ၍ အနိုင်ရသည့်ပါတီအား ဒီမိုကရေစီ စံနှုန်းများနှင့်အညီ နိုင်ငံတော်တာဝန်အားလွှဲအပ်နိုင်ရေး ဆက်လက်ဆောင်ရွက်သွားမည်။

ပြည်ထောင်စုသမ္မတမြန်မာနိုင်ငံတော် နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီ ဦးတည်ချက် (၁၂) ရပ်

၁။ **နိုင်ငံရေး**

(က) စစ်မှန်၍စည်းကမ်းပြည့်ဝသော ပါတီစုံဒီမိုကရေစီစနစ်ကို တရားမျှတမှုအပြည့်ကျင့်သုံးပြီး ဒီမိုကရေစီနှင့် ဖက်ဒရယ်စနစ်ကိုအခြေခံသည့် ပြည်ထောင်စုကို တည်ဆောက်နိုင်ရေး။

(ခ) တစ်နိုင်ငံလုံးထာဝရငြိမ်းချမ်းရေးရရှိရေးအတွက် တစ်နိုင်ငံလုံး ပစ်ခတ်တိုက်ခိုက်မှုရပ်စဲရေး သဘောတူစာချုပ် (NCA) ပါ အတိုင်း အလေးထားလုပ်ဆောင်ရေး။

(ဂ) လွတ်လပ်၍တက်ကြွပြီး ဘက်မလိုက်သော နိုင်ငံခြားရေးမူဝါဒကိုကျင့်သုံးပြီး နိုင်ငံများအကြား ငြိမ်းချမ်းစွာအတူယှဉ်တွဲနေထိုင်ရေး "မူ" ကို ဆက်လက်လိုက်နာကျင့်သုံးရေး။

(ဃ) ပြည်ထောင်စုတစ်ဝန်း တည်ငြိမ်အေးချမ်းရေး၊ တရားဥပဒေစိုးမိုးရေးနှင့်လမ်းပန်းဆက်သွယ်မှု လုံခြုံချောမွေ့စေရေး။

၂။ **စီးပွားရေး**

(က) စိုက်ပျိုးရေးနှင့်မွေးမြူရေးကိုအခြေခံသည့် ကုန်ထုတ်လုပ်မှု ခေတ်မီနည်းစနစ်များဖြင့် ပိုမိုဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်အောင်ဆောင်ရွက်ပြီး အခြားစီးပွားရေးကဏ္ဍများကိုလည်း ဘက်စုံဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်အောင် တည်ဆောက်ရေး။

(ခ) ဈေးကွက်စီးပွားရေးစနစ် တည်ငြိမ်အောင်ဖော်ဆောင်ပြီး နိုင်ငံတကာရင်းနှီးမြှုပ်နှံမှုများကို ဖိတ်ခေါ်၍တိုင်းရင်းသားပြည်သူတစ်ရပ်လုံး၏ စီးပွားရေး ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်အောင် တည်ဆောက်ရေး။

(ဂ) သွင်းကုန်အစားထိုးရန်နှင့် ပို့ကုန်မြှင့်တင်နိုင်ရေး ဒေသထွက်ကုန်ကြမ်းများကိုအခြေခံသည့် အသေးစား၊ အငယ်စား၊ အလတ်စား စီးပွားရေးလုပ်ငန်း (MSME) များကို ရေရှည်အာမခံချက်ရှိအောင် အားပေးကူညီပြီး နိုင်ငံတော်၏ ထုတ်ကုန်များစွာထုတ်လုပ်နိုင်သည့် အလုပ်အကိုင်အခွင့်အလမ်းများ ဆောင်ရွက်ဖော်ဆောင်ရေး။

(ဃ) တိုင်းပြည်သာယာဝပြောရေးနှင့် စားရေရိက္ခာဖူလုံရေးတို့အတွက် ပြည်သူ့လူမှုစီးပွားဘဝ ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်အောင်ဆောင်ရွက်ရေး။

၃။ **လူမှုရေး**

(က) စစ်မှန်သောမျိုးချစ်စိတ်ဓာတ်ဖြစ်သည့် ပြည်ထောင်စုစိတ်ဓာတ် ရှင်သန်ထက်မြက်ရေး။

(ခ) တိုင်းရင်းသားလူမျိုးအပေါင်းတို့၏ ဓလေ့ထုံးတမ်းအစဉ်အလာများကို လေးစားလိုက်နာပြီး အမျိုးသားရေးစိတ်ဓာတ်ကို အခြေခံသည့် ကိုးကွယ်ယုံကြည်မှု၊ ယဉ်ကျေးမှု၊ အမျိုးသားရေး စရိုက်လက္ခဏာများ မပျောက်ပျက်အောင် ထိန်းသိမ်းစောင့်ရှောက်ရေး။

(ဂ) နိုင်ငံ၏အခြေခံကျန်းမာရေးစောင့်ရှောက်မှုကို ပိုမိုခိုင်မာအောင်တည်ဆောက်၍ တစ်မျိုးသားလုံး သက်ရှည်ကျန်းမာသည့် ကျန်းမာရေး စနစ်ဖြစ်ပေါ်လာရေး။

(ဃ) ခေတ်မီဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်သော ဒီမိုကရေစီနိုင်ငံတော် တည်ဆောက်ရေးအတွက် လိုအပ်သည့် လူ့စွမ်းအားအရင်းအမြစ်များ မွေးထုတ်နိုင်ရန် ဘက်စုံပညာရေးကဏ္ဍ မြှင့်တင်ရေး။

ပို့ဆောင်ဆက်သွယ် သတင်းလွှာ

အတွဲ(၂)၊အမှတ်(၈)၊ ၁-၈-၂၀၂၃(အင်္ဂါနေ့)

Contents မာတိကာ

အကြောင်းအရာ	စာမူအမျိုးအစား	ကလောင်အမည်	စာမျက်နှာ
အယ်ဒီတာ့အာဘော်			၃
ဝန်ထမ်းကောင်း	ကဗျာ	အဏ္ဏဝါလုလင်	၄
သားကောင်းပွင့်ဝေ DMA	ကဗျာ	DMA သား	၅
စံပြဝန်ထမ်းလေး	ကဗျာ	ရွှေပိုးအိမ်	၆
နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီဥက္ကဋ္ဌ၊ နိုင်ငံတော်ဝန်ကြီးချုပ် သတင်းများ	သတင်း		၇-၁၆
နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီ ဒုတိယဥက္ကဋ္ဌ၊ ဒုတိယဝန်ကြီးချုပ် သတင်း	သတင်း		၁၇-၂၀
နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီအဖွဲ့ဝင်၊ ဒုတိယဝန်ကြီးချုပ်နှင့် ပြည်ထောင်စုဝန်ကြီး သတင်းများ	သတင်း		၂၁-၂၇
မြန်မာ့စာပို့တံဆိပ်ခေါင်းအကြောင်း သိကောင်းစရာ (အပိုင်း-၅)	ဆောင်းပါး	ခမ်း(စိန်လုံကဘား)	၂၈-၃၁
ရေကြောင်းကဏ္ဍအန္တရာယ်ဖြစ်နိုင်ခြေတွက်ချက်ခြင်း(အပိုင်း-၂)	ဆောင်းပါး	ကပ္ပတိန်ကိုကို	၃၂-၃၆
ဒုတိယဝန်ကြီး(ပို့ဆောင်ရေး) သတင်း	သတင်း		၃၇
လေယာဉ်ကွင်းအနီးပတ်ဝန်းကျင်တွင် အဆောက်အဦနှင့်တာဝါတိုင်များ တည်ဆောက်တော့မည်ဆိုလျှင်	ဆောင်းပါး	အောင်မော်(ပြင်စလူ)	၃၈-၄၁
ပဲလော့ကြားကဆား	ဝတ္ထုတို	ပေါ်ဦးသား(ခေတ္တဥဿာ)	၄၂-၄၄
ပြည်တွင်းရေကြောင်းသယ်ယူပို့ဆောင်ရေးကဏ္ဍ ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်နိုင်စေဖို့	ဆောင်းပါး	ရွှေဘို ကိုသန်း	၄၅-၄၈
ဒုတိယဝန်ကြီး(ဆက်သွယ်ရေး)သတင်း	သတင်း		၄၉
ဖြတ်သန်းခဲ့ရသော ကျောင်းသားဘဝပုံရိပ်များ	ဆောင်းပါး	ဇော်ခိုင်(မိုး/ဇလ)	၅၀-၅၃
ရောက်တတ်ရာရာ(ဒီမှာလေ မမ မမ ဖြစ်နေပြီ)	ဝတ္ထုတို	ကိုသက်လွင်	၅၄-၅၆
ဒုတိယဝန်ကြီး(ရထား) သတင်း	သတင်း		၅၇
ပြီးပြည့်စုံသောသင်ထောက်ကူပစ္စည်းများနှင့် MMMC	ဆောင်းပါး	တင်ထွန်း	၅၈-၆၁
အကယ်၍သာ	ဝတ္ထုတို	ပြည့်စုံအောင်(PSA)	၆၂-၆၄

အယ်ဒီတာ့အာဘော်

ဘက်စုံထောက်ပံ့ပို့ဆောင်ရေးကဏ္ဍ ဖွံ့ ဖြိုးတိုးတက်လာစေရေး ပို့ဆောင်ရေးနှင့်ဆက်သွယ်ရေးဝန်ကြီးဌာနက ဆောင်ရွက်ပေး

နိုင်ငံတစ်နိုင်ငံ ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်လာစေရေးအတွက် လိုအပ်သည့် အကြောင်းရင်းများတွင် ဘက်စုံထောက်ပံ့ပို့ဆောင်ရေးကဏ္ဍ (Logistics Sector) ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်ရေးသည် တစ်ခုအပါအဝင် ဖြစ်သည်။ ဘက်စုံထောက်ပံ့ပို့ဆောင်ရေးကဏ္ဍ တိုးတက်မြင့်မားလာသည်နှင့်အမျှ နိုင်ငံ၏ လမ်းပန်းဆက်သွယ်ရေး၊ ခရီးသွားလာရေး၊ ကုန်သွယ်မှုနှင့်ကုန်စည်စီးဆင်းမှုစသည့်ကဏ္ဍအသီးသီးသည်လည်း တစ်ပြိုင်တည်း ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်လာမည်ဖြစ်၍ ပြည်သူများ၏လူမှုစီးပွားရေးအပြင် နိုင်ငံ့စီးပွားရေး တိုးတက်ကောင်းမွန်လာမည်ဖြစ်သည်။ နိုင်ငံတကာကုန်သွယ်မှုကဏ္ဍတွင် ပြည်တွင်းမှ သွင်းကုန်၊ ပို့ကုန်လုပ်ငန်းရှင်များအနေဖြင့် ထုတ်လုပ်/သယ်ယူပို့ဆောင်ခြင်းအတွက် အချိန်နှင့် ကုန်ကျစရိတ်များလျှော့ချနိုင်မှသာ နိုင်ငံတကာတွင် ပိုမို၍ ဈေးကွက်ယှဉ်ပြိုင်နိုင်စွမ်းရှိမည် ဖြစ်သည်။ ထိုသို့အချိန်နှင့်ကုန်ကျစရိတ်များ လျှော့ချနိုင်ရေးအတွက် ဘက်စုံထောက်ပံ့ပို့ဆောင်ရေးကဏ္ဍ ခေတ်မီဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်၍လုပ်ငန်းများတွင်ကျယ်အားကောင်းလာရန်လိုသည်။

မြန်မာနိုင်ငံတွင် ဘက်စုံပို့ဆောင်ရေးဥပဒေကို ၂၀၁၄ ခုနှစ် ဇန်နဝါရီလ (၃၁) ရက်နေ့တွင် ပြဋ္ဌာန်းခဲ့သည်။ ပို့ဆောင်ရေးနှင့်ဆက်သွယ်ရေးဝန်ကြီးဌာနအနေဖြင့်ဘက်စုံထောက်ပံ့ပို့ဆောင်ရေးကဏ္ဍတွင် ရေရှည်တည်တံ့သော ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်မှုရရှိရေးအတွက် ဘက်စုံပို့ဆောင်ရေးဥပဒေနှင့်အညီ စီမံဆောင်ရွက်လျက်ရှိသကဲ့သို့ အမျိုးသားသယ်ယူပို့ဆောင်ရေးမဟာဗျူဟာ National Transport Master Plan (2015-2040)၊ အမျိုးသားထောက်ပံ့ပို့ဆောင်ရေးမဟာဗျူဟာ National Logistics Master Plan (2018-2030) အရလည်း အကောင်အထည်ဖော် ဆောင်ရွက်လျက်ရှိသည်။

ထို့ကြောင့် လေကြောင်းပို့ဆောင်ရေးညွှန်ကြားမှုဦးစီးဌာနမှ အပြည်ပြည်ဆိုင်ရာလေယာဉ်ကွင်း(၃) ကွင်း၊ ပြည်တွင်းလေယာဉ်ကွင်း (၂၉)ကွင်းနှင့် အခြားလေယာဉ်ကွင်း (၃၉)ကွင်း၊ စုစုပေါင်း လေယာဉ်ကွင်း(၇၁) ကွင်းတည်ဆောက်ပေးခဲ့ပြီး မြန်မာအမျိုးသားလေကြောင်းလိုင်းမှ ပြည်တွင်း ပြည်ပခရီးစဉ်များကို တိုးချဲ့ပျံသန်းပြေးဆွဲပေးလျက်ရှိသည်။ ရေကြောင်းပို့ဆောင်ရေးညွှန်ကြားမှုဦးစီးဌာနမှလည်း ၂၀၂၃ ခုနှစ် ဇွန်လအထိ အပြည်ပြည်ဆိုင်ရာ ကုန်သွယ်ရေကြောင်းသင်္ဘောကြီးများတွင် အရာရှိသင်္ဘောသား (၇၂၄၁)ဦး၊ သင်္ဘောသား (၂၂၄၃၅)ဦး၊ စုစုပေါင်း (၂၉၆၇၆) ဦး တာဝန်ထမ်းဆောင်နိုင်ရန် ဆောင်ရွက်ပေးခဲ့သည်။

ထို့အတူ မြန်မာ့ဆိပ်ကမ်းအာဏာပိုင်မှလည်း အပြည်ပြည်ဆိုင်ရာ ဆိပ်ကမ်းတံတား (၄၇) ခု အထိ တည်ဆောက်ပေးခဲ့သဖြင့် ယခုအခါ နိုင်ငံတကာကုန်သွယ်ရေကြောင်းသင်္ဘောကြီးများ လစဉ်အစီးရေ(၁၃၀) ခန့် ဝင်ရောက်လျက်ရှိသည်။ မြန်မာ့မီးရထားမှလည်း ရထားကဏ္ဍတစ်ခုလုံးအား အမြန်ရထား (၁၈)စီး၊ စာပို့ရထား (၁၄) စီး၊ လူစီးကုန်တင်ရထား (၈)စီး၊ RBE လူစီးရထား (၂)စီး၊ မြို့ပတ်ရထား (၃၅) စီး စုစုပေါင်း ရထားအစီးရေ (၇၇) စီးဖြင့် အဆင့်မြှင့်တင် ခုတ်မောင်းပြေးဆွဲ ဆောင်ရွက်ပေးလျက်ရှိသည်။

မြန်မာနိုင်ငံရေကြောင်းပညာတက္ကသိုလ်ကလည်း ၂၀၀၇ ခုနှစ်မှ ၂၀၂၃ ခုနှစ်အထိ ရေကြောင်းပညာရှင်စုစုပေါင်း (၅၅၁၈)ဦးအား လေ့ကျင့်မွေးထုတ်ပေးခဲ့သည်။ မြန်မာနိုင်ငံရေကြောင်းကောလိပ်မှလည်း ၁၉၆၃ ခုနှစ်မှ ၂၀၂၃ ခုနှစ်အထိ ရေကြောင်းပညာအရာရှိလောင်းနှင့် ရေကြောင်းအင်ဂျင်နီယာ အရာရှိလောင်း စုစုပေါင်း (၅၅၈၄)ဦး မွေးထုတ်ပေးခဲ့သည့်အပြင် ရေကြောင်းဘက်ဆိုင်ရာ ကျွမ်းကျင်သူစုစုပေါင်း (၂၇၃၈၂၆)ဦးတို့ကို စဉ်ဆက်မပြတ်လေ့ကျင့်မွေးထုတ်ပေးခဲ့သည်။

မြန်မာ့သင်္ဘောကျင်းလုပ်ငန်းမှလည်း တန်ချိန် (၁၂၀၀၀) ရှိ သင်္ဘောကြီးများအား လွန်းတင်ပြင်ဆင် ဆောင်ရွက်ပေးနိုင်သည့် ရေလုံလွန်းကျင်းကြီးတည်ဆောက်ကာလုပ်ငန်းများဆောင်ရွက်ပေးလျက် ရှိသည်။ ထို့အတူ ပြည်တွင်းရေကြောင်းပို့ဆောင်ရေးမှလည်း ဌာနခွဲများအလိုက် ရေယာဉ်ခရီးလမ်း (၈) လမ်းတွင် ခုတ်မောင်းပြေးဆွဲလျက်ရှိနေပြီး ယခု (၂၀၂၃-၂၀၂၄) ဘဏ္ဍာနှစ်တွင် ဇွန်လအထိ ခရီးသည် (၅၅၄၃၅၂)ဦးနှင့် ကုန်စည်တန်ချိန် (၇၂၆၉၃) တန်တို့ကို သယ်ယူပို့ဆောင်ပေးခဲ့သည်။ ဗဟိုပို့ဆောင်ဆက်သွယ်ရေးကျောင်းမှလည်း ၁၉၇၈ ခုနှစ်မှ ယနေ့အထိ သင်တန်းဌာနခွဲ (၆) ခုမှ သင်တန်းအမျိုးအစား (၆၅)မျိုး၊ သင်တန်းအကြိမ် (၁၇၁၉) ကြိမ်တွင် ကာကွယ်ရေးဝန်ကြီးဌာနနှင့် ပို့ဆောင်ရေးနှင့်ဆက်သွယ်ရေးဝန်ကြီးဌာနမှ အရာထမ်း၊ အမှုထမ်းသင်တန်းသားစုစုပေါင်း (၄၁၂၄၃)ဦး မွေးထုတ်ပေးနိုင်ခဲ့သည်။

သို့ဖြစ်ရာ ပို့ဆောင်ရေးနှင့်ဆက်သွယ်ရေးဝန်ကြီးဌာနသည် နိုင်ငံတော်၏လူမှုစီးပွားရေးဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်မှုအတွက် အရေးပါသည့် ဘက်စုံထောက်ပံ့ပို့ဆောင်ရေးကဏ္ဍ အစဉ်ခေတ်မီဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်နေစေရေးအတွက် အထူးအလေးထား ကြိုးပမ်းဆောင်ရွက်ပေးလျက်ရှိနေပါကြောင်း။ ။

ဝန်ထမ်းကောင်း

- ❒ မိဂ္ဂာန် ၆ ချက်၊ အလွတ်ကျက်၍
ရှုံးတက်နေ့စဉ်၊ လုပ်ငန်းဝင်လည်း
စိတ်တွင်မစွဲ၊ ကျင့်ကြံနဲ(နည်း)က
လမ်းလွဲကိုရောက်၊ ခရီးထောက်၏။

- ❒ ဝန်ထမ်းကျင့်ဝတ်၊ တတွတ်တွတ်နှင့်
ဖတ်ရွတ်နေ့စဉ်၊ လုပ်ငန်းဝင်လည်း
စိတ်တွင်မစွဲ၊ လိုက်နာနဲ(နည်း)က
လမ်းလွဲကိုရောက်၊ ခရီးနှောင့်၏။

- ❒ နေ့စဉ်ရက်ဆက်၊ နည်း/စည်း/အက်ဖြင့်
ပြည့်နှက်လေကြော၊ တွင်တွင်ဟော၍
အပြောအလုပ်၊ အဟုတ်မညီ
စိတ်မကြည်က၊ ဦးတည်ရာလမ်း
မဖြောင့်တန်းဘဲ၊ လမ်းလွဲကိုရောက်
ခရီးထောက်၏။

- ❒ ကျင့်ဝတ်စည်းကမ်း၊ ပိုင်နိုင်ကျွမ်းကျင်
လုပ်ငန်းခွင်၌၊ အစဉ်ဖြောင့်မတ်
ပေးအပ်သည့်ဝန်၊ ကျေပွန်ရွက်ထမ်း
ရွှင်လန်းတက်ကြွ၊ ကြိုးလုံ့လနှင့်
တွေးဆကျင့်ကြံ၊ မိဂ္ဂာန် ၆ ပါး
ဦးထိပ်ထားလျက်၊ စိတ်ထားခိုင်မာ
ဘယ်/ညာ မစောင်း၊ သတိကောင်းဖြင့်
ထိန်းကျောင်းရှင်းသန့်၊ နိုင်ငံ့ကျေးဇူး
အထူးသိမြင်၊ လုပ်ငန်းဝင်သည်
အသင်ဝန်ထမ်းကောင်းပေတည်း။ ။

■ **အဏ္ဏဝါလုလင်**

သားကောင်းပွင့်ဝေ DMA

◆ ပင်လယ်ပြာ ရေအနံ့
ခရီးဆန့် အပြီးနှင်
သမုဒ္ဒပြင်တွေ ကျော်ဖြတ်
ကုန်စည်တွေ မပြတ်စေဖို့
တစ်မြို့ဝင် တစ်နယ်ထွက်
ပို့ဆောင်ရင်း ခရီးဆက်နေတဲ့
ရေပြင်ပျော် သင်္ဘောအပေါင်းကို
ဘေးမသီ ရန်မခ
အန္တရာယ်တွေ မကျစေဖို့
ထိန်းချုပ်လို့ ခရီးနှင်
(အဲ့ဒီလို...)
ပင်လယ်ပြင်က သားကောင်းတွေကို
မွေးထုတ်ပေးနေတာ... DMA

◆ နှစ်တွေက အလီလီကြာ
ရာသီတွေ အလီလီပြောင်း
ပင်လယ်ထဲက သားကောင်းတွေကို
အကြောင်းအကျိုးတွေ မျှော်မြင်
အကောင်းအဆိုးတွေ ဆင်ခြင်စေဖို့
သိသင့်တာတွေ မွမ်းမံ
တတ်သင့်တာတွေ နည်းမှန်ဖို့အရေး
ပြုစုလို့ ပြင်ဆင်
စီစဉ်ကာ လေ့ကျင့်
သင်တန်းတွေ အဆင့်ဆင့်နဲ့
(အဲ့ဒီလို...)
အဆင့်မြင့်တဲ့ ပညာရပ်တွေကို
တတ်မြောက်စေခဲ့တာ... DMA

◆ အခုတော့ အရပ်ထင်
သမုဒ္ဒပြင် သားကောင်းတွေက
အဆင့်စုံမှာ တာဝန်ထမ်း
ရည်မှန်းချက်တွေ အောင်မြင်
ခရီးစဉ်တွေ အစဉ်မပြတ်
အန္တရာယ်အထပ်ထပ်ကို မမှု
မျိုးဆက်သစ်တွေကို ဖေးကူနေရင်း
ငါတို့ဟာ ရေပျော်သားတွေလို့
ဘဝဇာတ်စုံမှာ ဝင့်ကြွား
ကမ္ဘာ့ဇာတ်ခုံမှာ စွန့်စားရင်း
အများနဲ့ရင်ဘောင်တန်း
(အဲ့ဒီလို ...)
အောင်ပန်းတွေဝေစေခဲ့တာ...DMA ပါ။

■ DMA သား

စံပြဝန်ထမ်းလေး

❖ ဝန်ထမ်းပျိုလေး ချစ်စရာ
နသားဝင်းဝင်းဝါ။
ပါးပြင်မှာ သနပ်ခါးကွက်
စိုစိုပြည်ပြည်ညက်။

❖ ကေသာထက်မှာ ပန်းစံပယ်
ရှုတိုင်းယဉ်တယ်ကွယ်။
ဆင်တိုင်းတင့်တယ် ရှင်းကြော့ကြော့
ရုံးဝတ်စုံနဲ့ပေါ့။

❖ ပေါ့ပါးသွက်လက် ရွှင်လန်းစွာ
အပြုံးလေးနဲ့သာ။
သိမ့်မွေ့ချိုသာ ဆက်ဆံရေး
ဝန်ဆောင်မှုကောင်းပေး။

❖ တက်ကြွမနေးတာဝန်ကျေ
ဌာနဂုဏ်ဆောင်ပေ
လေးစားဖွယ်ပေ ဂုဏ်ရည်မွေး
စံပြဝန်ထမ်းလေး။ ။

■ ရွှေပိုးအိမ်

ပို့ဆောင်ဆက်သွယ် သတင်းလွှာ
www.motc.gov.mm

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

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

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

မာရဝိဇယဗုဒ္ဓဉယျာဉ်ဝတ္ထုကံတော် မာရဝိဇယ ဗုဒ္ဓရုပ်ပွားတော်မြတ်ကြီးမျက်နှာတော်မူရာ တူရူအရပ်တွင် ဝိဇယဘူမိနိမ္မာန အောင်မြေတည်ထားခြင်း မင်္ဂလာအခမ်းအနားနှင့် သဒ္ဒါမိပတိ ခေါင်းလောင်းတော်ကြီးဖွင့်လှစ်ခြင်း မင်္ဂလာအခမ်းအနားကျင်းပ

ဦးဆောင်ဘုရားဒါယကာ နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီဥက္ကဋ္ဌ နိုင်ငံတော်ဝန်ကြီးချုပ်နှင့် ဇနီးဒေါ်ကြူကြူလှ၊ သား၊ သမီး၊ မြေးများမိသားစုမှလှူဒါန်းသည့် သဒ္ဒါမိပတိခေါင်းလောင်းတော်ကြီး ဖွင့်လှစ်ခြင်းမင်္ဂလာအခမ်းအနားကျင်းပစဉ်

ကမ္ဘာပေါ်ရှိ ထိုင်တော်မူ ကျောက်ဆစ်ဗုဒ္ဓရုပ်ပွားတော်များအနက် ဉာဏ်တော်အမြင့်ဆုံးဖြစ်လာမည့်မာရဝိဇယဗုဒ္ဓရုပ်ပွားတော်မြတ်ကြီး တည်ဆောက်လျက်ရှိသည့် ပြည်ထောင်စုနယ်မြေ နေပြည်တော် ဒက္ခိဏသီရိမြို့နယ်ရှိ မာရဝိဇယဗုဒ္ဓဉယျာဉ်ဝတ္ထုကံတော် မာရဝိဇယဗုဒ္ဓရုပ်ပွားတော်မြတ်ကြီးမျက်နှာတော်မူရာ တူရူအရပ်တွင်ဝိဇယဘူမိနိမ္မာနအောင်မြေ တည်ထားခြင်း မဟာမင်္ဂလာ အခမ်းအနားနှင့် သဒ္ဒါမိပတိခေါင်းလောင်းတော်ကြီး ဖွင့်လှစ်ခြင်းမင်္ဂလာအခမ်းအနားကို ဇူလိုင်လ ၂၃ ရက်နေ့နံနက်ပိုင်းတွင်ကျင်းပပြုလုပ်ရာ ဦးဆောင်ဘုရားဒါယကာ နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီဥက္ကဋ္ဌ နိုင်ငံတော်ဝန်ကြီးချုပ် ဗိုလ်ချုပ်မှူးကြီးမင်းအောင်လှိုင် တက်ရောက်ပူဇော်သည်။

တက်ရောက်ပူဇော်

အခမ်းအနားသို့ ဦးဆောင် ဘုရားဒါယကာ နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီဥက္ကဋ္ဌ နိုင်ငံတော်ဝန်ကြီးချုပ် ဗိုလ်ချုပ်မှူးကြီးမင်းအောင်လှိုင်နှင့်အတူ ဇနီးဒေါ်ကြူကြူလှ၊ ကောင်စီဒုတိယဥက္ကဋ္ဌ ဒုတိယဝန်ကြီးချုပ် ဒုတိယဗိုလ်ချုပ်မှူးကြီး စိုးဝင်းနှင့်ဇနီးဒေါ်သန်းသန်းနွယ်၊ ကောင်စီအတွင်းရေးမှူးနှင့်ဇနီး၊ တွဲဖက်အတွင်းရေးမှူးနှင့်ဇနီး၊ ကောင်စီဝင်များနှင့်ဇနီးများ၊ ညှိနှိုင်းကွပ်ကဲရေးမှူး (ကြည်း၊ ရေ၊ လေ)နှင့်ဇနီး၊ ပြည်ထောင်စုဝန်ကြီးများနှင့်ဇနီးများ၊ နေပြည်တော်ကောင်စီ ဥက္ကဋ္ဌနှင့်ဇနီး၊ ကာကွယ်ရေးဦးစီးချုပ်ရုံးမှ အဆင့်မြင့် တပ်မတော်အရာရှိကြီးများနှင့်ဇနီးများ၊ နေပြည်တော်တိုင်းစစ်ဌာနချုပ်တိုင်းမှူးနှင့်တာဝန်ရှိသူများတက်ရောက်ပူဇော်ကြသည်။

သုံးကြိမ်ရွတ်ဆိုပူဇော်

ဦးစွာ အခမ်းအနားကို "နမောတဿ" သုံးကြိမ်ရွတ်ဆို ဘုရားရှိခိုး၍ အခမ်းအနားကို ဖွင့်လှစ်ပြီး ဦးဆောင်ဘုရားဒါယကာ နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီ ဥက္ကဋ္ဌ နိုင်ငံတော်ဝန်ကြီးချုပ်နှင့်ဇနီး အမှူးပြုသည့် ဧည့်ပရိသတ်များက ရတနတ္တယ ပူဇာဂါထာတော်နှင့် သဗ္ဗသင်္ဂါဟကမေတ္တာပို့လက်ာနှစ်ပိုဒ်ကို သံပြိုင်ညီညာ သုံးကြိမ်ရွတ်ဆို ပူဇော်ကြသည်။

ဦးဆောင်ဘုရားဒါယကာနိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီဥက္ကဋ္ဌ
နိုင်ငံတော်ဝန်ကြီးချုပ်ဗိုလ်ချုပ်မှူးကြီးမင်းအောင်လှိုင်
အောင်မြေနေရာအား ပရိတ်နံ့သာရည်များပက်ဖျန်းပူဇော်စဉ်

ထည့်သွင်းတည်ထား

ထို့နောက် ဦးဆောင်ဘုရားဒါယကာ နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီ ဥက္ကဋ္ဌ နိုင်ငံတော်ဝန်ကြီးချုပ်က အောင်မြေနေရာတွင် ကျောက်မျက်ရတနာများ ခင်းကျင်းကြဲဖြန့်ပူဇော်၍ အခမ်းအနားမှူးက ပထဝီဇယမန္တန် ဂါထာနှင့်မင်္ဂလာအခါတော်စာတမ်းကို ဖတ်ကြားပြီး မင်္ဂလာအချိန်တွင် ဦးဆောင်ဘုရားဒါယကာ နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီဥက္ကဋ္ဌ နိုင်ငံတော်ဝန်ကြီးချုပ်က မဇ္ဈိမဒေသ ဗုဒ္ဓဂယာ သတ္တဌာန ၇ နေရာမှ အောင်မြေများနှင့် နိုင်ငံတော် တစ်ဝန်းလုံးရှိ တန်ခိုးကြီး စေတီဘုရားများရှိ အောင်မြေဌာန ၃၅ ဌာနတို့၏ အောင်မြေများကို ဝိဇယဘူမိနိမ္မာနအောင်မြေ ထည့်သွင်းတည်ထားသည်။

ဦးဆောင်ဘုရားဒါယကာနိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီဥက္ကဋ္ဌ
နိုင်ငံတော်ဝန်ကြီးချုပ်ဗိုလ်ချုပ်မှူးကြီးမင်းအောင်လှိုင်နှင့်ဇနီး ဒေါ်ကြူကြူလှ
သဒ္ဒါမိပတိ ခေါင်းလောင်းတော်ကြီးကို ကိုးချက်ထိုး၍ ဖွင့်လှစ်စဉ်

ယင်းနောက် ဦးဆောင်ဘုရားဒါယကာ နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီ ဥက္ကဋ္ဌ နိုင်ငံတော်ဝန်ကြီးချုပ်က အောင်မြေနေရာအား ပရိတ်နံ့သာရည်များ ပက်ဖျန်းပူဇော်သည်။

မေတ္တာပြုအမျှပေးဝေ

ဆက်လက်၍ "ဇယန္တော ဗောဓိယာ မူလေ" အစရှိ ဇယမင်္ဂလာအောင်ဂါထာတော်များကို ရွတ်ဆိုပူဇော်၍ အခမ်းအနားမှူးက အောင်ဆုမင်္ဂလာ အမျှဝေစာတမ်းလွှာကို ဖတ်ကြားကာ မေတ္တာပြုအမျှပေးဝေကြသည်။

ထို့နောက် ဦးဆောင်ဘုရားဒါယကာ နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီ ဥက္ကဋ္ဌ နိုင်ငံတော်ဝန်ကြီးချုပ်နှင့်ဇနီး၊ သား၊ သမီး၊ မြေးများ မိသားစုမှ လှူဒါန်းသည့် သဒ္ဒါမိပတိခေါင်းလောင်းတော်ကြီး ဖွင့်လှစ်ခြင်း အခမ်းအနားကိုကျင်းပပြုလုပ်ရာ ဦးဆောင်ဘုရားဒါယကာ နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီဥက္ကဋ္ဌ နိုင်ငံတော်ဝန်ကြီးချုပ်နှင့်ဇနီးတို့က သဒ္ဒါမိပတိ ခေါင်းလောင်းတော်

မာရဝိဇယဗုဒ္ဓဥယျာဉ် ဝတ္ထုကံတော် မာရဝိဇယ ဗုဒ္ဓရုပ်ပွားတော်ကြီး မျက်နှာတော်မူရာအရပ်တွင် အောင်မြေတည်ထားခြင်း ဆောင်ရွက်ရာတွင် သတ္တဌာန ၇ နေရာ၏ အောင်မြေများနှင့် နိုင်ငံတော်တစ်ဝန်းလုံးရှိ အောင်မြေဌာနပေါင်း ၃၅ ဌာနတို့မှ အောင်မြေ များကို ဝိဇယဘူမိနိမ္မာန အောင်မြေတည်ထားခြင်းဖြစ်

ဦးဆောင်ဘုရားဒါယကာ နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီဥက္ကဋ္ဌ နိုင်ငံတော်ဝန်ကြီးချုပ် ဗိုလ်ချုပ်မှူးကြီးမင်းအောင်လှိုင်နှင့်ဇနီး ဒေါ်ကြူကြူလှ သဒ္ဒါမိပတိ ခေါင်းလောင်းတော်ကြီးကို အမွှေးနံ့သာရည်များ ပက်ဖျန်းပေးစဉ်

ဦးဆောင်ဘုရားဒါယကာ နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီဥက္ကဋ္ဌ နိုင်ငံတော်ဝန်ကြီးချုပ် ဗိုလ်ချုပ်မှူးကြီးမင်းအောင်လှိုင်နှင့်ဇနီး ဒေါ်ကြူကြူလှ အမှူးပြုသည့် ဧည့်ပရိသတ်များက ရတနတ္တယပူဇာ ဂါထာတော်နှင့် သမ္ဗုဒ္ဓေဂါထာဂါ မေတ္တာပို့လက်နှစ်ပုဒ်ကိုသံပြိုင်ညီညာ သုံးကြိမ်ရွတ်ဆိုပူဇော်ကြစဉ်

ကြီးကို ကိုးချက်ထိုး၍ဖွင့်လှစ်ပြီးအမွှေးနံ့သာ ရည်များ ပက်ဖျန်းပေးသည်။

ဆက်လက်၍ ကောင်စီဒုတိယဥက္ကဋ္ဌ ဒုတိယဝန်ကြီးချုပ်နှင့် ဇနီးတို့က ခေါင်းလောင်းတော်ကြီးအား ထိုးခတ်ပူဇော်ကြသည်။

ထို့နောက်အခမ်းအနားမှူးက အောင်ဆုမင်္ဂလာ အမျှဝေစာတမ်းလွှာကို ဖတ်ကြားကာ မေတ္တာပြုအမျှပေးဝေကြပြီး "ဗုဒ္ဓသာသနံ စိရံ တိဋ္ဌတု" သုံးကြိမ်ရွတ်ဆိုဆုတောင်း

ဦးဆောင်ဘုရားဒါယကာ နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီဥက္ကဋ္ဌ နိုင်ငံတော်ဝန်ကြီးချုပ် ဗိုလ်ချုပ်မှူးကြီးမင်းအောင်လှိုင်နှင့်ဇနီး ဒေါ်ကြူကြူလှ အခမ်းအနားအောင်မြင်ခြင်းအထိမ်းအမှတ် ရတနာရွှေမိုးငွေမိုးများ ရွာသွန်းဖြိုးစဉ်

၍ အခမ်းအနားကို ရုပ်သိမ်းလိုက်သည်။

ယင်းနောက် ဦးဆောင်ဘုရားဒါယကာ နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီ ဥက္ကဋ္ဌ နိုင်ငံတော်ဝန်ကြီးချုပ်နှင့်ဇနီးတို့သည် အခမ်းအနားအောင်မြင်ခြင်းအထိမ်းအမှတ် ရတနာရွှေမိုးငွေမိုးများ ရွာသွန်းဖြိုးခဲ့ကြသည်။

မာရဝိဇယ ဗုဒ္ဓဉယျာဉ်ဝတ္ထုကံတော် မာရဝိဇယဗုဒ္ဓရုပ်ပွားတော်ကြီး မျက်နှာတော်မူရာအရပ်တွင် အောင်မြေတည်ထားခြင်း ဆောင်ရွက်ရာတွင် သတ္တဌာန ၇ နေရာ၏အောင်မြေများနှင့်နိုင်ငံတော်တစ်ဝန်းလုံးရှိအောင်မြေဌာနပေါင်း ၃၅ ဌာနတို့မှ အောင်မြေများကို ဝိဇယဘူမိနိမ္မာန အောင်မြေတည်ထားခြင်းဖြစ်ကြောင်းနှင့် သဒ္ဒါမိပတိခေါင်းလောင်းတော်ကြီးကို တည်ထားရာတွင်လည်း မြန်မာနိုင်ငံတွင် ထေရဝါဒ ဗုဒ္ဓသာသနာတော်ကြီး ခိုင်မာစွာ ထွန်းလင်းတောက်ပလျက်ရှိမှုအား ကမ္ဘာကိုပြသရန်၊ မြန်မာနိုင်ငံသည် ထေရဝါဒ ဗုဒ္ဓသာသနာ ဗုဒ္ဓဘာသာကိုးကွယ်မှု၏ ဗဟိုချက်ဖြစ်စေရန်၊ နိုင်ငံတော်ကြီးသာယာဝပြောမှုရှိစေရန်၊ ကမ္ဘာကြီး ငြိမ်းချမ်းသာယာမှုဖြစ်စေရန်ရည်သန်လျက် အမြင့် ၅ ပေ၊ ထိပ်ဝအကျယ် ၄ ပေ ၁ လက်မ၊ အလေးချိန် ၇၃၈ ကြေးပိဿာရှိသော ခေါင်းလောင်းတော်ကြီးကိုဦးဆောင်ဘုရားဒါယကာ နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီ ဥက္ကဋ္ဌ နိုင်ငံတော်ဝန်ကြီးချုပ်နှင့် ဇနီး၊ သား၊ သမီး၊ မြေးများ မိသားစုမှ လှူဒါန်းခဲ့ခြင်းဖြစ်ကြောင်း သတင်းရရှိသည်။

သတင်းစဉ်

နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီဒုတိယဥက္ကဋ္ဌ ဒုတိယဝန်ကြီးချုပ် ဒုတိယဗိုလ်ချုပ်မှူးကြီးစိုးဝင်းနှင့်ဇနီး ဒေါ်သန်းသန်းနွယ် သဒ္ဒါမိပတိ ခေါင်းလောင်းတော်ကြီးကို ထိုးခတ်ပူဇော်စဉ်

နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီဥက္ကဋ္ဌ နိုင်ငံတော်ဝန်ကြီးချုပ် ဗိုလ်ချုပ်မှူးကြီး မင်းအောင်လှိုင် နိုင်ငံ့စီးပွားမြှင့်တင်ရေး အစည်းအဝေးသို့ တက်ရောက်အမှာစကားပြောကြား

မိမိတို့နိုင်ငံအနေဖြင့် ၂၀၂၂-၂၀၂၃ ဘဏ္ဍာရေးနှစ်တွင် စီးပွားရေး ပြန်လည်ဦးမော့လာပြီး ၃ ဒသမ ၂ ရာခိုင်နှုန်းထိ တိုးတက်ခဲ့

နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီဥက္ကဋ္ဌ နိုင်ငံတော်ဝန်ကြီးချုပ် ဗိုလ်ချုပ်မှူးကြီးမင်းအောင်လှိုင် နိုင်ငံ့စီးပွားမြှင့်တင်ရေးအစည်းအဝေးတွင် အမှာစကားပြောကြားစဉ်

နိုင်ငံ့စီးပွားမြှင့်တင်ရေးအစည်းအဝေးကို ၂၀၂၃ ခုနှစ် ဇွန်လ ၃၀ ရက် မွန်းလွဲပိုင်းတွင် နေပြည်တော်ရှိ နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီဥက္ကဋ္ဌရုံး အစည်းအဝေးခန်းမ၌ ကျင်းပပြုလုပ်ရာ နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီဥက္ကဋ္ဌ နိုင်ငံတော်ဝန်ကြီးချုပ် ဗိုလ်ချုပ်မှူးကြီး မင်းအောင်လှိုင် တက်ရောက်အမှာစကား ပြောကြားသည်။

အစည်းအဝေးသို့ နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီအဖွဲ့ဝင်များ ဖြစ်ကြသည့် ဗိုလ်ချုပ်ကြီး တင်အောင်စန်းနှင့် ဒုတိယဗိုလ်ချုပ်ကြီး မိုးမြင့်ထွန်း၊ ပြည်ထောင်စုဝန်ကြီးများ၊ နေပြည်တော်ကောင်စီဥက္ကဋ္ဌ၊ ကာကွယ်ရေးဦးစီးချုပ်ရုံးမှ အဆင့်မြင့်တပ်မတော်အရာရှိကြီးများနှင့် တာဝန်ရှိသူများ တက်ရောက်ကြပြီး တိုင်းဒေသကြီးနှင့်ပြည်နယ်ဝန်ကြီးချုပ်များက Video Conferencing ဖြင့် တက်ရောက်ကြသည်။

ဦးစွာ နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီဥက္ကဋ္ဌ နိုင်ငံတော်ဝန်ကြီးချုပ်က အဖွင့်အမှာစကားပြောကြားရာတွင် နိုင်ငံ့စီးပွားမြှင့်တင်ရေးအတွက် အရေးကြီးသည့် အစည်းအဝေးတစ်ခုဖြစ်ကြောင်း၊ အဓိကအားဖြင့် ကုန်ထုတ်လုပ်မှုများ ဆောင်ရွက်နေသည့် ပြည်နယ်နှင့်တိုင်းဒေသကြီးများနှင့် စီးပွားရေးလုပ်ငန်းများ ဆောင်ရွက်နေသည့် ဝန်ကြီးဌာနများအနေဖြင့် နိုင်ငံ့စီးပွားမြှင့်တင်ရေးနှင့်ပတ်သက်သည့် နည်းလမ်းများကို ဆွေးနွေးကြရန် ဖြစ်ကြောင်း၊ မိမိတို့နိုင်ငံအနေဖြင့် ၂၀၂၂-၂၀၂၃ ဘဏ္ဍာနှစ်တွင် စီးပွားရေး ပြန်လည်ဦးမော့လာပြီး ၃ ဒသမ ၂ ရာခိုင်နှုန်းထိ တိုးတက်ခဲ့ကြောင်း၊ သို့သော် နိုင်ငံခြားကုန်သွယ်မှုနှင့်ပတ်သက်၍ လိုအပ်ချက်ရှိနေသည်ကို တွေ့ရှိရကြောင်း၊ ကုန်သွယ်မှု၌ သွင်းကုန်တွင်အဓိကပါရှိသည့် စက်မောင်းဆီနှင့် စားသုံးဆီတင်သွင်းမှုများမှာ ပမာဏများပြားနေသည်ကို တွေ့ရကြောင်း။

၂၀၁၁ ခုနှစ်မှစတင်၍ ဒီမိုကရေစီပြုပြင်ပြောင်းလဲရေး ဆောင်ရွက်ခဲ့ပြီး စီးပွားရေးကိုလည်း ဈေးကွက်စီးပွားရေးစနစ်ဖြင့် ဆောင်ရွက်ခဲ့ကြောင်း၊ ဒီမိုကရေစီအစိုးရပထမသက်တမ်းတွင် ပြည်ပမှရင်းနှီးမြှုပ်နှံမှုဝင်ရောက်ခဲ့ပြီး နိုင်ငံစီးပွားရေးမှာ ထိုက်သင့်သလောက် တိုးတက်မှုရှိခဲ့ကြောင်း၊ တိုးတက်မှုနှုန်းအနေဖြင့် ၈ ရာခိုင်နှုန်းကျော်အထိရှိခဲ့ကာ နောက်ဆုံးတစ်နှစ်တွင် စီးပွားရေးအနည်းငယ် ကျဆင်းခဲ့ကြောင်း၊ အလားတူ ဒီမိုကရေစီအစိုးရ ဒုတိယသက်တမ်း ပထမနှစ်တွင် စီးပွားရေးတိုးတက်မှုအားကောင်းမည့် အလားအလာတွေ့ရှိရသော်လည်း တတိယနှစ်မှစတင်၍ စီးပွားရေးများကျဆင်းလာသည်ကို တွေ့ရကြောင်း၊ ၂၀၁၉-၂၀၂၀ ဘဏ္ဍာနှစ်တွင် နိုင်ငံ့စီးပွားရေးတိုးတက်မှုမှာ ၃ ရာခိုင်နှုန်းကျော်ခန့်သာရှိပြီး နောက်ပိုင်းတွင် အနှုတ်ဘက်သို့ ရောက်ရှိခဲ့ကြောင်း၊

ဆုံးရှုံးမှုများဖြစ်ပေါ်စေခဲ့

နိုင်ငံ့စီးပွားကျဆင်းမှုကို သိရှိရန်လိုအပ်

နိုင်ငံ့စီးပွားမြှင့်တင်ရေးအစည်းအဝေးသို့ တိုင်းဒေသကြီးနှင့် ပြည်နယ်ဝန်ကြီးချုပ်များက Video Conferencing ဖြင့်တက်ရောက်ကြစဉ်

သဖြင့် သက်ဆိုင်ရာဝန်ကြီးဌာနလေးခုကို တာဝန်ပေးအပ်၍ လေ့လာသုံးသပ်မှုများ ဆောင်ရွက်ခဲ့ကြောင်း၊ တွေ့ရှိချက်များအရ နိုင်ငံ့စီးပွားရေး အတက်အကျဖြစ်ခြင်းသည် ကုန်ထုတ်လုပ်မှုနှင့် နိုင်ငံတော်၏ရငွေ၊ ပို့ကုန်၊ ရင်းနှီးမြှုပ်နှံမှု၊ သဘာဝဘေးဒဏ် ကျရောက်မှု၊ စီးပွားရေးဆိုင်ရာ စီမံခန့်ခွဲမှုအားနည်းချက်များ၊ စီမံကိန်းအကောင်အထည်ဖော်ရာတွင် လိုအပ်သည့် အကြောင်းအရင်းများနှင့် အဓိကသက်ဆိုင်နေသည်ကို တွေ့ရှိရသည့်အပြင် လုပ်သင့်လုပ်ထိုက်သည်များကို အချိန်မီဆောင်ရွက်နိုင်ခဲ့ခြင်းမရှိခြင်းကြောင့် နိုင်ငံတော်အနေဖြင့် ဆုံးရှုံးမှုများ ဖြစ်ပေါ်စေခဲ့သည်ကို တွေ့ရှိရကြောင်း၊ ထို့အပြင် ပြည်ပအဖွဲ့အစည်းများနှင့် နိုင်ငံကြီးအချို့က ၎င်းတို့လိုရာ စိတ်တိုင်းကျ ဆောင်ရွက်ပေးနိုင်မည့် အစိုးရကို ငွေကြေးထောက်ပံ့မှုများကို နည်းလမ်းမျိုးစုံဖြင့် ပံ့ပိုးလုပ်ဆောင်ခဲ့မှုများ၊ အစိုးရ၏ စွမ်းဆောင်ရည်မြင့်မားမှု ပုံစံမျိုးဖြစ်စေရန် ဖန်တီးဆောင်ရွက်ပေးသည်ကိုလည်း တွေ့ရှိရသည်ဟု လေ့လာသုံးသပ်ချက်အစီရင်ခံစာအရ သိရှိရကြောင်း။

နိုင်ငံတစ်ခု၏စီးပွားရေးနှင့်ပတ်သက်၍ ကုန်သွယ်မှု၊ အခြားလမ်းကြောင်းမှရရှိသည့် ဝင်ငွေများအပေါ်မူတည်၍ စီးပွားရေး အပြောင်းအလဲများရှိသည်ကို မိမိအနေဖြင့် သုံးသပ်ကြောင်း၊ စီးပွားရေးကောင်းမွန်မှုသည် လူသားအရင်းအမြစ်ကြွယ်ဝမှု အပေါ်တွင် မူတည်သည်ကိုလည်း တွေ့ရှိရကြောင်း၊ စီးပွားရေးကို ကောင်းမွန်အောင် လုပ်ဆောင်နိုင်သည့် ကုန်ထုတ်လုပ်မှု တိုးတက်အောင်လုပ်ဆောင်နိုင်သည့် လူသားအရင်းအမြစ်များ ပေါ်များလာပါက နိုင်ငံ့စီးပွားသည် တိုးတက်လာမည်ဖြစ်ကြောင်း၊ စီးပွားရေးကောင်းမွန်မှုကို နိုင်ငံများ၌ လယ်ယာကဏ္ဍ၊ စက်မှုကဏ္ဍနှင့် ဝန်ဆောင်မှုကဏ္ဍ စသည့်ကဏ္ဍသုံးခုဖြင့် အကောင်အထည်ဖော် ဆောင်ရွက်မှုကို ကြည့်၍ နိုင်ငံ၏ GDP ကို တွက်ချက်ကြသည်ကို တွေ့ရကြောင်း၊ မိမိတို့နိုင်ငံ၏ GDP မှာ အာဆီယံနိုင်ငံများ၌ အဆင့် ၇၊ အဆင့် ၈ ဝန်းကျင်တွင်ရှိသည်ကို တွေ့ရှိရကြောင်း၊ ၂၀၂၂ ခုနှစ်တွင် ထိုင်းနိုင်ငံ၏ GDP မှာ အမေရိကန်ဒေါ်လာ ၅၃၆ ဒသမ ၁၆ ဘီလီယံ၊ မလေးရှားနိုင်ငံ၏ GDP မှာ အမေရိကန်ဒေါ်လာ ၄၀၇ ဒသမ ၉၂၃ ဘီလီယံ၊ ဗီယက်နမ်နိုင်ငံ၏ GDP မှာ အမေရိကန်ဒေါ်လာ ၄၀၆ ဒသမ ၄၅၂ ဘီလီယံရှိပြီး မိမိတို့နိုင်ငံ၏ GDP မှာ အမေရိကန်ဒေါ်လာ ဘီလီယံ ၆၀ နီးပါးရှိကြောင်း၊ ထိုင်းနိုင်ငံ၊ မလေးရှားနိုင်ငံ၊ ဗီယက်နမ်နိုင်ငံတို့သည် ဖွံ့ဖြိုးဆဲနိုင်ငံများဖြစ်ပြီး စက်မှုနှင့် ကုန်သွယ်မှုလုပ်ငန်းများတွင် အရှိန်ရှိသည့် နိုင်ငံများဖြစ်ကြောင်း၊ သို့သော် အဓိကအခြေခံထုတ်ကုန်မှာ စိုက်ပျိုးရေးကိုအခြေခံသည့် ကုန်ထုတ်လုပ်မှုများကို ဆောင်ရွက်ကြခြင်းဖြစ်ကြောင်း၊ အဆိုပါ နိုင်ငံများ၏ စိုက်ပျိုးရေးနှင့်မွေးမြူရေးပို့ကုန်နှင့် မိမိတို့နိုင်ငံ၏ ပို့ကုန်ပမာဏများ များစွာကွာခြားလျက်ရှိသည်ကို တွေ့ရကြောင်း။

မိမိတို့နိုင်ငံအနေဖြင့် ကုန်ထုတ်လုပ်မှုများ နည်းပါးသည်ကို တွေ့ရကြောင်း၊ အလားတူ မြေများကိုလည်း အကျိုးရှိစွာ အသုံးချမှု နည်းပါးပြီး အသုံးပြုသည့် မြေတစ်ဧကချင်းအလိုက် အကျိုးရှိစွာ ဆောင်ရွက်နိုင်မှုမရှိသည်ကို တွေ့ရကြောင်း၊ နိုင်ငံအတွင်း ရေ၊ မြေ၊ သယံဇာတနှင့် လူသားအရင်းအမြစ်များ ရှိပြီးဖြစ်သော်လည်း စွမ်းအားရှိသမျှ အသုံးမပြုနိုင်သဖြင့် မိမိတို့နိုင်ငံ၏ လယ်ယာကဏ္ဍကြီးသည် GDP တွင်ပါဝင်မှုက နည်းပါးနေခြင်းဖြစ်သည်ကို တွေ့ရကြောင်း၊ စက်မှုကဏ္ဍတွင်လည်း လယ်ယာကဏ္ဍကြီးကို အခြေခံသည့် ကုန်ထုတ်လုပ်မှုကို အများဆုံးဆောင်ရွက်ခြင်းဖြစ်ကြောင်း၊ ဝန်ဆောင်မှုသည်လည်း ထုတ်လုပ်သည့် ထုတ်ကုန်များအပေါ်မူတည်၍ ငွေကြေးလည်ပတ်စီးဆင်းမှုများ၊ အခြားဝန်ဆောင်မှုများကို ဆောင်ရွက်ရခြင်းဖြစ်ကြောင်း၊ ကုန်ထုတ်လုပ်မှုများ နည်းပါးပါက ဝန်ဆောင်မှုလုပ်ငန်းများလည်း လျော့နည်း နေမည်ဖြစ်ကြောင်း။

ပြည်ပသို့ ဆန်တင်ပို့မှု

လယ်တစ်ဧကအထွက်နှုန်း၏ ပန်းတိုင်ရည်မှန်းချက်မှာ စပါးတင်း ၁၀၀ ဖြစ်ကြောင်း၊ လက်ရှိပျမ်းမျှ ၇၅ တင်းခန့်ထွက်ရှိသည်ဟု သိရှိရကြောင်း၊ မိုးစပါးစိုက်ပျိုးမှုအနေဖြင့် ၁၅ သန်းခန့်ရှိကြောင်း၊ လက်ရှိအထွက်နှုန်းအရ ဆန်နှင့်ဆန်ကွဲတန်ချိန် ၂ ဒသမ ၂ သန်းခန့် ပြည်ပသို့ တင်ပို့နေရကြောင်း၊ တစ်ဧက တင်း ၁၀၀ ထွက်ရှိအောင် ဆောင်ရွက်နိုင်မည်ဆိုပါက တစ်ဧက ၂၅ တင်းနှုန်းဖြင့် ပိုမိုထွက်ရှိလာမည်ဖြစ်သဖြင့် စပါးတင်းပေါင်း ၃၇၅ သန်း ပိုမိုထွက်ရှိလာပြီး ပျမ်းမျှ

စပါးတစ်တင်းလျှင် တစ်သောင်းကျပ်နှုန်းဖြင့် တွက်ချက်မည်ဆိုလျှင်ပင် ထုတ်လုပ်မှု တန်ဖိုး ဘီလီယံ ၃၇၅၀ ပိုမိုတိုးတက်လာမည် ဖြစ်ကြောင်း၊ ထိုသို့ ပိုမိုထုတ်လုပ်နိုင်ခြင်း ကြောင့် တောင်သူများ၏ ငွေကြေးလည်ပတ် သုံးစွဲမှုများ တိုးတက်လာမည်ဖြစ်ပြီး၊ ပြည်တွင်းသုံးစွဲမှုများ တိုးတက်လာမည်ဖြစ် ကြောင်း၊ ကုန်ထုတ်လုပ်မှုတိုးတက်ခြင်း ကြောင့် ဖြစ်ပေါ်လာသည့် ရောင်းလိုအားနှင့် ဝယ်လိုအားကို တွက်ချက်ကြည့်မည်ဆိုပါက ဘီလီယံ ၈၀၀၀ ခန့် တိုးတက်လာမည်ဖြစ် ကြောင်း၊ ပိုမိုထွက်ရှိလာသည့် စပါးများကို ဆန်အဖြစ်ထုတ်လုပ်၍ ပြည်ပသို့ရောင်းချ မည်ဆိုပါက သန်းပေါင်းများစွာ ဝင်ငွေ တိုးတက်လာမည်ဖြစ်ကြောင်း။

မိမိတို့နိုင်ငံတွင် ယခုနှစ်အတွင်း မိုးစပါး ၁၄ ဒသမ ၉ သန်း စိုက်ပျိုးပြီး လယ်အနေဖြင့် ၁၃ သန်းကျော်ရှိကြောင်း၊ အဆိုပါ ၁၃ သန်း ကျော်တွင် ၆ ဒသမ ၆ သန်း၌ သီးထပ်များ စိုက်ပျိုးကြောင်း၊ သီးထပ်စိုက်ပျိုးခြင်းမပြု နိုင်သည့် မြေ ၇ ဒသမ ၃ သန်းတွင် ပဲအမျိုးမျိုး၊ နေကြာ၊ ပီလောပီနံ၊ သို့မဟုတ် သီးနှံတစ်မျိုး မျိုးကို စိုက်ပျိုး၍ တစ်ဧကလျှင် ၁၀ သိန်းဖိုး ခန့် ထုတ်လုပ်နိုင်မည်ဆိုပါက ဘီလီယံ ၇၃၀၀ နှင့် ညီမျှသည့် ထုတ်ကုန်ပစ္စည်းများ ရရှိနိုင်မည်ဖြစ်ကြောင်း၊ ထို့ကြောင့် လယ်ယာစိုက်ပျိုးရေးတွင် မြေကိုအကျိုးရှိစွာ အသုံးချဆောင်ရွက်မည် ဆိုပါက စီးပွားရေး လုပ်ငန်းတစ်ခုတည်းဖြင့် လယ်ယာကဏ္ဍ ကြီးမှ GDP ပါဝင်မှုအချိုးသည် များစွာ တိုးတက်လာမည်ဖြစ်ကြောင်း၊ အလားတူ ပြည်ပပို့ကုန်များလည်း များစွာတိုးတက် ပြောင်းလဲသွားနိုင်ကြောင်း။

ပြည်ပသို့ တင်ပို့ရောင်းချမှုများ ဆောင်ရွက်ခဲ့

အလားတူ ဆီထွက်သီးနှံစိုက်ပျိုးခြင်း နှင့်ပတ်သက်၍ ၂၀၂၂-၂၀၂၃ ခုနှစ်တွင် ဆီထွက်သီးနှံ (ဆီအုန်းမပါ) တွက်ချက် ကြည့်ပါက စိုက်ပျိုးဧက ၈ သိန်း စိုက်ပျိုးခဲ့ပြီး ဒေသအလိုက် အထွက်နှုန်းများအရ ဆီတန် ချိန် ၆ ဒသမ ၉ သိန်းရရှိမည်ကို တွေ့ရှိရ ကြောင်း၊ အဆိုပါ ဆီထွက်သီးနှံများအားလုံး ကို ဆီထုတ်လုပ်မည်ဆိုပါက တစ်နိုင်ငံလုံး ဆီဖူလုံမှုမှာ ၁၂၆ ဒသမ ၂ ရာခိုင်နှုန်းရှိသည် ကို တွေ့ရကြောင်း၊ သို့သော် မြေပဲ၊ နှမ်း စသည့် သီးနှံများကို အခြားနည်းများဖြင့် စားသုံးခြင်းများရှိသကဲ့သို့ ပြည်ပသို့တင်ပို့ ရောင်းချမှုများ ဆောင်ရွက်ခဲ့ကြောင်း၊ ပြည်ပ သို့ တင်ပို့မှုမှရရှိသည့်ရောင်းရငွေနှင့် ပြည်ပ မှဆီတင်သွင်းမှုကြောင့် ကုန်ကျငွေများမှာ မကာမိသည်ကို တွေ့ရှိရကြောင်း၊ မြေပဲနှင့် နှမ်းများကို ပြည်ပသို့တင်ပို့ခြင်းမရှိဘဲ ပြည်တွင်းဆီထုတ်လုပ်မှုအတွက်သာ အသုံး ပြုမည်ဆိုပါက ပြည်တွင်းစားသုံးဆီဖူလုံမှုကို ဖြစ်ပေါ်စေမည်ဖြစ်ကြောင်း၊ ထို့ထက်ပိုမို သေချာစေရန်အတွက် စိုက်ပျိုးဧကများ အလိုက် ပန်းတိုင်ရည်မှန်းချက်အတိုင်း ထွက်ရှိအောင် ကြိုးစားဆောင်ရွက်ပါက မိမိတို့နိုင်ငံ၏ ဆီဖူလုံမှုမှာ ၂၄၉ ဒသမ ၅ ရာခိုင်နှုန်းရှိသည်ကို တွေ့ရှိရကြောင်း၊ ထို့ကြောင့် ဆီထွက်သီးနှံများ အထွက်နှုန်း တိုးတက်အောင် ဆောင်ရွက်နိုင်မည်ဆိုပါက နှစ်စဉ်ပြည်ပမှ ဒေါ်လာသန်း ၆၀၀ ဖိုးခန့် တင်သွင်းနေရသည့် ဆီတင်သွင်းမှုများကို လျှော့ချနိုင်မည်ဖြစ်ကြောင်း၊ အလားတူ ပဲတင်ပို့မှုတွင်လည်း မိမိတို့နိုင်ငံအနေဖြင့် ကမ္ဘာပေါ်တွင် အဆင့် ၂ နှင့် ၃ နေရာတွင် ရှိကြောင်း၊ မတ်ပဲ၊ ပဲစင်းငုံနှင့် ပဲတီစိမ်းတို့ သည် ပြည်ပဈေးကွက်သို့ အများဆုံးတင်ပို့ နေသည့် ပဲများဖြစ်ကြောင်း၊ ပဲနှင့်ပတ်သက် သည့် ပစ္စည်းများကိုလည်း အထွက်နှုန်းတိုး အောင် ဆောင်ရွက်မည်၊ စိုက်ပျိုးခြင်းမပြုနိုင် သည့် စိုက်ပျိုးမြေဧက ၇ သန်း ကျော်တွင် ပဲများ စိုက်ပျိုးထုတ်လုပ်နိုင်ရန် ကြိုးပမ်း ဆောင်ရွက်မည်ဆိုပါက ပဲထုတ်လုပ်မှုသည် ဈေးကွက်သေချာမှုရှိသည့် ကုန်ထုတ်လုပ်မှု ဖြစ်သဖြင့် ပို့ကုန်ပမာဏများ များစွာတိုးတက် လာနိုင်မည်ဖြစ်ကြောင်း၊ ထို့ကြောင့် ဆန်၊ ဆီထွက်သီးနှံနှင့် ပဲတို့သည် စိုက်ပျိုးရေး ကဏ္ဍကြီးတွင် အဓိကအနေဖြင့်ပါဝင်ပြီး GDP ကို တိုးတက်စေနိုင်သဖြင့် တိုင်းဒေသ ကြီးနှင့် ပြည်နယ်ဝန်ကြီးချုပ်များအနေဖြင့် အလေးထားဆောင်ရွက်ကြစေလိုကြောင်း။

ဝါစိုက်ပျိုးမှုနှင့်ပတ်သက်၍ ၂၀၁၁-၂၀၁၂ ခုနှစ်တွင် တစ်နိုင်ငံလုံး ဝါစိုက်ပျိုးမှုမှာ စိုက်ဧက ၈ သိန်းကျော်ရှိခဲ့ပြီး ၂၀၂၀-၂၀၂၁ ခုနှစ်တွင် စိုက်ဧက ၃ ဒသမ ၈၉ သိန်းအထိ ကျဆင်းသွားခဲ့သဖြင့် ဧက ၄ သိန်းကျော်ခန့် လျော့နည်းသွားခဲ့ကြောင်း၊ ထိုသို့ လျော့နည်းသွားရခြင်းမှာ ဝါစိုက်ပျိုးမှု ကို သေချာစေရန် အားပေးဆောင်ရွက် ခဲ့မှုများ အားနည်းခဲ့ခြင်းကြောင့်ဖြစ်သည်ကို စိုက်ပျိုးတောင်သူများ၏ တင်ပြချက်အရ သိရှိရကြောင်း၊ ဝါစိုက်ပျိုးဧက ၈ သိန်းကို စနစ်တကျဖြင့် အောင်မြင်အောင် ဆောင် ရွက်နိုင်မည်ဆိုပါက ပြည်တွင်းဝါဖူလုံမှု ရှိသည်ကို တွေ့ရှိရကြောင်း၊ ပို့ကုန်နှင့် ပတ်သက်၍ တိုးမြှင့်ဆောင်ရွက်နိုင်ရန် လိုသကဲ့သို့ ပြည်တွင်းထုတ်လုပ်မှုနှင့် ပတ်သက်၍ ပြည်တွင်းသုံးစွဲမှုအတွက် လုံလောက်စွာ ထုတ်လုပ်နိုင်ရန် လိုအပ် သည်ကို တွေ့ရှိရကြောင်း၊ အဓိကအားဖြင့် စိုက်ပျိုးရေးလုပ်ငန်းများအတွက် လိုအပ် သည့် မြေဩဇာနှင့် စိုက်ပျိုးရေများ လုံ လောက်စွာရရှိအောင် ဆောင်ရွက်ပေးနိုင် မည်ဆိုပါက အထွက်နှုန်းများ တိုးတက် ကောင်းမွန်လာမည်ဖြစ်ကြောင်း။

အထွက်နှုန်းများ တိုးတက်စေရေး

မီးဖိုချောင်သုံးသီးနှံများဖြစ်သည့် ကြက်သွန်ဖြူ၊ ကြက်သွန်နီ၊ အာလူးတို့သည် မိမိတို့နိုင်ငံအနေဖြင့် မရှိမဖြစ်စားသုံးရသည့် သီးနှံများဖြစ်ကြကြောင်း၊ ကြက်သွန်ဖြူ အချို့အား ပြည်ပမှတင်သွင်းနေပြီး အာလူး စိုက်ပျိုးမှုမှာလည်း ပြည်တွင်းလိုအပ်ချက် လုံလောက်ရုံမျှသာ စိုက်ပျိုးထုတ်လုပ်နိုင် ကြောင်း၊ အဆိုပါ သီးနှံများ၏ တစ်ဧကအထွက်နှုန်းများ အားနည်းနေသဖြင့် အထွက်နှုန်းများ တိုးတက်စေရေး စိုက်ပျိုး ထုတ်လုပ်နိုင်သည့် တိုင်းဒေသကြီးနှင့် ပြည်နယ်များအနေဖြင့် ဆောင်ရွက်ကြစေ လိုကြောင်း၊ ကြက်သွန်ဖြူ၊ ကြက်သွန်နီနှင့် အာလူးတို့သည် နိုင်ငံ့စီးပွားမြှင့်တင်ရေးတွင် ကဏ္ဍတစ်ခုအနေဖြင့် ပါဝင်နေသည်ကို

သိရှိရန်လိုကြောင်း။

ပြည်ပဈေးကွက်ဝင်ဖြစ်သည့် ကော်ဖီနှင့်လက်ဖက် စိုက်ပျိုးထုတ်လုပ်မှုနှင့် ပတ်သက်၍ သေချာသည့်ထုတ်လုပ်မှုများ ဖြစ်အောင် ဆောင်ရွက်နိုင်မည်ဆိုပါက ဝင်ငွေများ ပိုမိုရရှိစေမည်ဖြစ်ကြောင်း။ ထို့ကြောင့် ဆန်၊ ဆီထွက်သီးနှံ၊ ပဲ၊ ဝါ၊ မီးဖိုချောင်သုံး သီးနှံများ၊ ကော်ဖီနှင့်လက်ဖက် စိုက်ပျိုးခြင်းတို့ကို အောင်မြင်အောင် ဆောင်ရွက်နိုင်မည်ဆိုပါက စိုက်ပျိုးရေးကဏ္ဍကြီးတွင် များစွာပြောင်းလဲသွားနိုင်မည်ဖြစ်ကြောင်း။

ဝယ်လိုအားနှင့် ရောင်းလိုအား မျှတအောင် မွေးမြူရန်လို

မွေးမြူရေးကဏ္ဍနှင့် ပတ်သက်၍လည်း ကြက်၊ ဝက်၊ ဆိတ်၊ နွားနှင့်ငါးတို့သည် မိမိတို့နိုင်ငံအတွက် မွေးမြူဖြစ်ထွန်းကြောင်း၊ သို့သော် အသား၊ ငါးများ၏ဈေးနှုန်းများမှာ မြင့်တက်လျက်ရှိကြောင်း၊ အရေအတွက်များများ ထုတ်လုပ်နိုင်မှသာ များများရောင်းချနိုင်မည်ဖြစ်ကြောင်း၊ ဝယ်လိုအားနှင့်ရောင်းလိုအားမျှတအောင် မွေးမြူရန်လိုကြောင်း၊ မွေးမြူရေးလုပ်ငန်းများအတွက် လိုအပ်သည့် တိရစ္ဆာန်အစာများကို ပြည်တွင်းမှထွက်ရှိသည့် စိုက်ပျိုးရေးထုတ်ကုန်များဖြင့် အားလုံးထုတ်လုပ်၍ရကြောင်း၊ အလားတူ ပရိတင်းဓာတ်ကြွယ်ဝသည့် မြက်များစိုက်ပျိုးနိုင်သည့် မြေနေရာများရှိပြီးဖြစ်ကြောင်း၊ အသား၊ ငါးများ၏ ဈေးနှုန်းများကြီးမြင့်ရခြင်းမှာ ထုတ်လုပ်မှုများ အားနည်းခြင်းကြောင့်ဖြစ်ကြောင်း၊ ထို့ကြောင့် တိုင်းဒေသကြီးနှင့် ပြည်နယ်များအလိုက် စနစ်တကျ ဆောင်ရွက်ကြစေလိုကြောင်း။

မိမိတို့နိုင်ငံတွင် ပြည်တွင်း၌ ထုတ်လုပ်ရန် အခြေခံကောင်းများ ရှိသော်လည်း ထုတ်လုပ်မှုအားပေးခြင်း မရှိသဖြင့် ပြည်ပမှတင်သွင်းနေရမှုများ ရှိကြောင်း၊ ဥပမာအားဖြင့် နို့ထွက်ပစ္စည်းများ၊ စက္ကူများ၊ စက်ဘီးနှင့် ဆိုင်ကယ်တာယာများ၊ ကျွတ်များကို သန်းပေါင်းများစွာ တင်သွင်းနေရကြောင်း၊ အလားတူ ဝါနှင့်ချည်ထည်ပစ္စည်းများကိုလည်း တင်သွင်းနေရကြောင်း၊ အဆိုပါပစ္စည်းများကို ယခင်က ပြည်တွင်း၌ ထုတ်လုပ်ခဲ့သော်လည်း ထုတ်လုပ်မှုအားမပေးခဲ့ခြင်းကြောင့် စက်ရုံများရပ်ဆိုင်းခဲ့ရကြောင်း၊ ပြည်တွင်း၌ စက္ကူထုတ်လုပ်ရေးလုပ်ငန်း၊ နို့ထွက်ပစ္စည်းထုတ်လုပ်မှုလုပ်ငန်း၊ ရော်ဘာအခြေခံ စက်မှုလုပ်ငန်းများနှင့် ချည်ထည်ပစ္စည်း ထုတ်လုပ်ခြင်းလုပ်ငန်းများကို တိုးမြှင့်ဆောင်ရွက်ခြင်းဖြင့် စိုက်ပျိုးရေးကဏ္ဍကြီးနှင့် စက်မှုကဏ္ဍကြီးတို့တွင် GDP များ တိုးတက်လာမည်ဖြစ်ကြောင်း။

မိမိတို့နိုင်ငံတွင် ကုန်ထုတ်လုပ်မှုများ အားနည်းပြီး ရောင်းကုန်များမရှိသဖြင့် ပြည်ပပို့ကုန်အားနည်းပြီး ပြည်ပကုန်သွယ်မှုတွင် နှစ်ပေါင်းများစွာ လိုငွေများဖြစ်ပေါ်ခဲ့ကြောင်း၊ ၂၀၁၁ ခုနှစ်မှ ၂၀၁၆ ခုနှစ်အထိ ကုန်သွယ်မှုလိုငွေ ဒေါ်လာ ၁၂ ဘီလီယံကျော်ရှိခဲ့ကြောင်း၊ အလားတူ ၂၀၁၆ ခုနှစ်မှ ၂၀၂၀ ခုနှစ်အထိ ကုန်သွယ်မှုလိုငွေ ၁၂ ဒသမ ၆၁ ဘီလီယံရှိကြောင်း၊ လိုငွေများကို Non Trade ဝင်ငွေများမှ ရရှိသည့်ငွေများဖြင့် သုံးစွဲခဲ့ခြင်းဖြစ်သည်ကို တွေ့ရကြောင်း၊ ဒီမိုကရေစီအစိုးရ ပထမသက်တမ်းနှင့် ဒုတိယသက်တမ်းတွင် နိုင်ငံတကာမှ ထောက်ပံ့ငွေ၊ ကူညီငွေနှင့် ချေးငွေများ ရရှိခဲ့ကြောင်း၊ အဆိုပါ ရရှိခဲ့သည့်ငွေများဖြင့် နိုင်ငံတော်၏ နိုင်ငံခြားငွေသုံးစွဲမှုများကို တစ်ဖက်တစ်လမ်းမှ ဖြေရှင်းဆောင်ရွက်သွားသည်ကို တွေ့ရှိရကြောင်း၊ မိမိတို့ နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီအစိုးရမှ တာဝန်ယူဆောင်ရွက်ချိန်တွင် နိုင်ငံတကာမှ ပိတ်ဆို့မှုများ လုပ်ဆောင်လာကြောင်း၊ ရှိပြီးဖြစ်သည့် နိုင်ငံခြားငွေများသုံးစွဲ၍မရစေရန်၊ ရရန်ရှိသည့် ရောင်းကုန်ပစ္စည်းရငွေများ မပေးချေနိုင်စေရန် ပိတ်ဆို့မှုမျိုးစုံဖြင့် ဆောင်ရွက်လာကြောင်း၊ မိမိတို့အနေဖြင့် ပို့ကုန်များ မရှိဘဲလိုသမျှကို မှာယူအသုံးပြုနေမည်ဆိုပါက နိုင်ငံခြားငွေလိုအပ်မှုများလာမည်ဖြစ်သဖြင့် ကုန်ထုတ်လုပ်မှုလုပ်ငန်းများမှ ရနိုင်သမျှ ထုတ်လုပ်နိုင်ရေး တာဝန်ရှိသည်ကို ပြောကြားလိုကြောင်း။

အသုံးစရိတ်ချွေတာရေးနှင့် ပတ်သက်၍ မဖြစ်မနေ သုံးစွဲရန်လိုအပ်သည်များမှအပ ချွေတာသုံးစွဲကြစေလိုကြောင်း၊ ဖြုန်းတီးမှုများ မဖြစ်စေရေး အသုံးစရိတ်များကို စနစ်တကျဖြင့် သုံးစွဲကြရန်လိုကြောင်း၊ အသေးစိတ်မှစ၍ ခြိုးခြံချွေတာနိုင်မှသာ ပြည်တွင်းလိုငွေပြမှုနှင့် နိုင်ငံခြားငွေလိုငွေပြမှုများကို လျှော့ချနိုင်မည်ဖြစ်ကြောင်း၊ ထို့ကြောင့် ပြည်ပမှ ဝယ်ယူသုံးစွဲခြင်းထက် ပြည်တွင်းဖြစ်ထုတ်ကုန်များကို အသုံးပြုရန်လိုကြောင်း။

မြေပေါ်မြေအောက် သယံဇာတများ ထုတ်ယူသုံးစွဲခြင်းနှင့် ပတ်သက်၍ မြေအောက်သယံဇာတများ ထုတ်ယူသုံးစွဲခြင်းကို တတ်နိုင်သမျှ ထိန်းသိမ်းဆောင်ရွက်လျက်ရှိကြောင်း၊ သို့သော် တရားမဝင်နည်းလမ်းများဖြင့် ထုတ်ယူသုံးစွဲနေမှုများလည်း ရှိကြောင်း၊ မြေပေါ် သယံဇာတများဖြစ်သည့် သစ်များကိုလည်း တရားမဝင် ခိုးထုတ်၍ ပြည်ပသို့ တင်ပို့ရောင်းချနေမှုများလည်း ရှိကြောင်း၊ ပြည်တွင်းမှထွက်ရှိသည့် သယံဇာတများကို တရားမဝင်နည်းလမ်းများဖြင့် ထုတ်ယူပြီး ပြည်ပသို့ မှောင်ခိုတင်ပို့နေခြင်းကြောင့် နိုင်ငံတော်၏အခွန်ငွေရရှိမှုများကို များစွာထိခိုက်စေလျက်ရှိကြောင်း၊ ထိုသို့ဆောင်ရွက်နေမှုများကိုလည်း တာဝန်ရှိသူများအနေဖြင့် စနစ်တကျ ထိန်းသိမ်းဆောင်ရွက်ရန်လိုကြောင်း၊ နယ်စပ်ကုန်သွယ်ရေးတွင် အိမ်နီးချင်းကောင်းပီသစွာဖြင့် မှန်မှန်ကန်ကန် ဆောင်ရွက်သွားရန်လိုကြောင်း။

ပြည်တွင်းစီးပွားရေးနှင့် ပတ်သက်၍ မှန်မှန်ကန်ကန် ဆောင်ရွက်ရန်နှင့် ကုန်ထုတ်လုပ်မှုများကို အားပေးဆောင်ရွက်ရန်လိုကြောင်း၊ တိုင်းဒေသကြီးနှင့် ပြည်နယ်အစိုးရများအနေဖြင့် ကုန်ထုတ်လုပ်မှုများ ဆောင်ရွက်ရာတွင် အပိုင်းနှစ်ပိုင်းဖြင့် ဆောင်ရွက်သွားရန် တိုက်တွန်းလိုကြောင်း၊ ဒေသလိုက် ကုန်ထုတ်လုပ်မှု မြှင့်တင်ရေး၌ ဒေသတွင်းစားသုံးမှု၊ နိုင်ငံတွင်းစားသုံးမှုအတွက် ဖူလုံအောင်ထုတ်လုပ်ခြင်းနှင့်

ပြည်ပပို့ကုန်အတွက် ထုတ်ခြင်းတို့ကို ဆောင်ရွက်ရာတွင် ပြည်တွင်းထုတ်လုပ်မှု အတွက် အသေချာဆုံးဖြစ်သည့် စိုက်ပျိုးရေး လုပ်ငန်းနှင့် မွေးမြူရေးလုပ်ငန်းများမှ ကုန်ထုတ်လုပ်ခြင်းကို တိုင်းဒေသကြီးနှင့် ပြည်နယ်များအလိုက် မဖြစ်မနေ တိုးမြှင့် ဆောင်ရွက်သွားရန်လိုကြောင်း၊ သွင်းကုန် အစားထိုးထုတ်လုပ်ခြင်းအနေဖြင့် စက္ကူ ရော်ဘာပစ္စည်း၊ နို့ထွက်ပစ္စည်း၊ ချည်ထည် ပစ္စည်းစသည့် ပစ္စည်းများကို ပြည်တွင်း၌ တတ်နိုင်သမျှထုတ်လုပ်နိုင်ရေး ကြိုးပမ်း ဆောင်ရွက်ရန်လိုကြောင်း။

ဓာတ်မြေသြဇာများရရှိရေး ဆောင်ရွက်

စိုက်ပျိုးရေးလုပ်ငန်းများတွင် အဓိက လိုအပ်သည့် ဓာတ်မြေသြဇာများ ရရှိရေး အတွက် ထိုက်သင့်သလောက် ပြည်ပမှတင် သွင်းပေးမည်ဖြစ်ကြောင်း၊ ဓာတ်မြေသြဇာ များ ရရှိရေးဆောင်ရွက်သကဲ့သို့ သဘာဝမြေ သြဇာများ၊ ဇီဝမြေသြဇာများဖြင့် သုံးစွဲရေး အတွက်လည်း ဆောင်ရွက်ကြရန်လိုကြောင်း၊ ပြည်တွင်း၌ ဓာတ်မြေသြဇာများ ထုတ်လုပ် ရေးအတွက်လည်း စီစဉ်ဆောင်ရွက်လျက် ရှိကြောင်း၊ လျှပ်စစ်ဓာတ်အား လိုအပ်ချက် နှင့်ပတ်သက်၍ ယခင်အစိုးရသက်တမ်း ကာလတွင် လျှပ်စစ်ဓာတ်အားထုတ်လုပ်ရေး စီမံကိန်းများ အကြောင်းအမျိုးမျိုးကြောင့် ဆိုင်းငံ့ခြင်းနှင့် ဖျက်သိမ်းခြင်းများကို ပြုလုပ် ခဲ့သဖြင့် လက်ရှိအချိန်တွင် မိမိတို့နိုင်ငံတွင် လျှပ်စစ်ဓာတ်အား လုံလောက်စွာရရှိမှု မရှိ သေးကြောင်း၊ အလားတူ လျှပ်စစ်ဓာတ်အား ပေးလုပ်ငန်းများကိုလည်း အဖျက်အမှောင့် လုပ်ရပ်များ ဆောင်ရွက်နေခြင်းကြောင့် လျှပ်စစ်ဓာတ်အား ဖြန့်ဖြူးမှုများကို ထိခိုက် စေလျက်ရှိကြောင်း၊ ထို့ကြောင့် မိမိတို့အနေ ဖြင့် အသေးစား ရေအားလျှပ်စစ်ဓာတ်အား ထုတ်လုပ်ခြင်းလုပ်ငန်းများ ဆောင်ရွက်ရန်၊ နေရောင်ခြည်စွမ်းအင်သုံး လျှပ်စစ်ဓာတ်အား ထုတ်လုပ်ခြင်းလုပ်ငန်းများဆောင်ရွက်၍ သုံးစွဲနိုင်ရေး ကြိုးပမ်းဆောင်ရွက်ကြမည် ဆိုပါက လျှပ်စစ်ဓာတ်အားလိုအပ်ချက်ကို တစ်ဖက်တစ်လမ်းမှ ဖြည့်ဆည်းပေးနိုင်မည် ဖြစ်ကြောင်း၊ အလားတူ စပါးခွံလောင်စာသုံး Gasifires Power သုံးစွဲ၍ လျှပ်စစ်ဓာတ်အား ထုတ်လုပ်ခြင်းလုပ်ငန်းများကိုလည်း ဆောင် ရွက်၍ရကြောင်း၊ မိမိတို့နိုင်ငံတွင် ရေချိုများ ပေါများစွာရှိပြီး စိုက်ပျိုးရေးအတွက် လိုအပ် သည့်ရေများကို မြစ်ရေတင်လုပ်ငန်းဖြင့် ဆောင်ရွက်ရန်လိုကြောင်း။

ထုတ်ကုန်ပစ္စည်းများနှင့်ပတ်သက်၍ ဈေးကွက်သုတေသန၊ ထုတ်လုပ်မှုသုတေ သနများ ပြုလုပ်ထားရန်လိုကြောင်း၊ ပြည်ပ လိုအပ်ချက်ရှိသည့် ထုတ်ကုန်များ ထုတ် လုပ်နိုင်ရန်နှင့် ပို့ကုန်ပစ္စည်းများ အရည် အသွေးကောင်းမွန်စွာဖြင့် အရေအတွက် များများ ထုတ်လုပ်နိုင်ရေး သုတေသန လုပ်ငန်းများ ပြုလုပ်ရန်လိုကြောင်း၊ ဈေးကွက် သုတေသနကိုလည်း အမြဲမပြတ် ဆောင် ရွက်ရန်လိုကြောင်း၊ ထို့ကြောင့် မိမိတို့အနေ ဖြင့် စိုက်ပျိုးထုတ်လုပ်နေသည့် ထွက်ကုန် ပစ္စည်းများ အရည်အသွေးကောင်းမွန်စေ ရေး အမြဲမပြတ် သုတေသနပြု ဆောင်ရွက် နေရန် တာဝန်ရှိကြောင်း၊ မိမိတို့နိုင်ငံတွင် ကုန်ထုတ်လုပ်ခြင်းထက် ဝယ်ရောင်းလုပ်ငန်း များ ဆောင်ရွက်သည်မှာ ပိုမိုများပြားကြောင်း၊ တရားမဝင်ကုန်သွယ်မှုများနှင့် သယံဇာတ ပစ္စည်းများ တရားမဝင် ထုတ်လုပ်ခြင်းများ သည် မိမိတို့နိုင်ငံစီးပွားရေး၏ ထိုးနှက်ချက် များဖြစ်ကြောင်း။

ခိုင်မာသည့်ဝင်ငွေများရရှိနိုင်သည့် ကုန်ထုတ်လုပ်မှုလုပ်ငန်းများ ဆောင်ရွက်၍ ရောင်းကုန်ပစ္စည်းများ ရရှိအောင် တိုင်းဒေသကြီးနှင့် ပြည်နယ်အစိုးရအဖွဲ့များ အနေဖြင့် ကြိုးပမ်းဆောင်ရွက်ကြမည် ဆိုပါက လက်ရှိဖြစ်ပွားနေသည့် ကုန် ဈေးနှုန်းကြီးမြင့်မှုကို လျှော့ချနိုင်သကဲ့သို့ နိုင်ငံခြားပို့ကုန် များပြားလာပါက ထုတ်လုပ် မှုကြောင့် နိုင်ငံခြားငွေများ တိုးတက်လာနိုင် သည်ကို တွေ့ရှိရကြောင်း၊ ထို့ကြောင့် ယခု အချိန်တွင် နိုင်ငံချစ်စိတ်ဖြင့် စီးပွားရေး တိုးတက်အောင်၊ ကုန်ထုတ်လုပ်မှုများ တိုးတက်အောင်၊ အသုံးစရိတ်များလျှော့ချ နိုင်အောင် ကြိုးပမ်းဆောင်ရွက်ကြရန်လို ကြောင်း၊ ယခုအစည်းအဝေးမှ နိုင်ငံစီးပွား ရေးမြှင့်တင်ခြင်းနှင့် ပတ်သက်၍ အကြောင်း အရာများအလိုက် ဖော်ထုတ်ချက်များရရှိပြီး ဆက်လက်အကောင်အထည်ဖော် ဆောင် ရွက်ခြင်းများကို ပြုလုပ်နိုင်မည်ဖြစ်ကြောင်း ဖြင့် မှာကြားသည်။

ထို့နောက် ဒုတိယဝန်ကြီးချုပ်နှင့် စီမံ ကိန်းနှင့် ဘဏ္ဍာရေးဝန်ကြီးဌာန ပြည် ထောင်စုဝန်ကြီး ဦးဝင်းရှိန်က နိုင်ငံ့စီးပွားမြှင့် တင်ရေး ဆောင်ရွက်ရာတွင် လက်ရှိဖြစ်ပေါ် နေသည့် အကန့်အသတ်များနှင့် ဖြေရှင်း ဆောင်ရွက်ရမည့်နည်းလမ်းများ၊ ၂၀၂၀- ၂၀၂၁ ဘဏ္ဍာရေးနှစ်မှ ၂၀၂၂-၂၀၂၃ ဘဏ္ဍာရေးနှစ် (မတ်လကုန်) အထိ ကဏ္ဍ အလိုက် ဂျီဒီပီတိုးတက်မှု၊ လယ်ယာ၊ စက်မှု၊ ဝန်ဆောင်မှုစသည့် ကဏ္ဍကြီးသုံးရပ် တိုး တက်မှု၊ ရန်ပုံငွေ အမျိုးအစားအလိုက် ဆောင်ရွက်နေမှုများ၊ နိုင်ငံ့စီးပွားမြှင့်တင်ရေး ရန်ပုံငွေမှ မတည်ထောက်ပံ့ငွေ ထုတ်ချေးပြီး စီးမှု၊ ငွေကြေးဖောင်းပွမှု၊ ရငွေ၊ အသုံးစရိတ် နှင့် ကြွေးမြီ၊ ရငွေတိုးတက်ရရှိရေးနှင့် နိုင်ငံ တော်ပိုင် စီးပွားရေးလုပ်ငန်းများ၏ စီမံခန့်ခွဲမှု အားကောင်းရေးကိစ္စရပ်များကို ရှင်းလင်း တင်ပြသည်။

ထို့နောက် နေပြည်တော်ကောင်စီဥက္ကဋ္ဌ နှင့် တိုင်းဒေသကြီးနှင့် ပြည်နယ်ဝန်ကြီးချုပ် များက နေပြည်တော်ကောင်စီနယ်မြေ၊ တိုင်းဒေသကြီးနှင့် ပြည်နယ်များအတွင်းရှိ မြို့နယ်များ၊ ကျေးရွာများဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်ရေး ဆောင်ရွက်နေမှု၊ နိုင်ငံ့စီးပွားမြှင့်တင်ရေး ရန်ပုံငွေဖြင့် စိုက်ပျိုးရေး၊ မွေးမြူရေးနှင့် MSME လုပ်ငန်းများ ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်ရေး ဆောင်ရွက်နေမှု၊ သီးနှံအလိုက် အထွက်နှုန်း တိုးတက်ရေးနှင့် ဒေသအတွင်း စားရေရိက္ခာ ဖူလုံရေး ဆောင်ရွက် ထားရှိမှု၊ စိုက်ပျိုးမွေးမြူ ရေးလုပ်ငန်းများ တိုးချဲ့ဆောင်ရွက်သွားရေး နှင့် ပြည်တွင်းထုတ်ကုန်များ တိုးမြှင့်ထုတ် လုပ်နိုင်ရေး ဆောင်ရွက်နေမှု၊ ပြည်ပသို့ ပို့ကုန်များတိုးမြှင့်တင်ပို့နိုင်ရေးနှင့် ဈေးကွက် ရရှိရေး ဆောင်ရွက်နေမှု၊ ရေထွက်ပစ္စည်း ထုတ်လုပ်နိုင်မှုနှင့် နိုင်ငံခြားဝင်ငွေရရှိမှု

မိမိတို့နိုင်ငံတွင် ယခုနှစ်အတွင်း မိုးစပါး ၁၄ ဒသမ ၉ သန်းစိုက်ပျိုးပြီး လယ်အနေဖြင့် ၁၃ သန်းကျော်ရှိ၊ အဆိုပါ ၁၃ သန်းကျော်တွင် ၆ ဒသမ ၆သန်း၌ သီးထပ်များစိုက်ပျိုး၊ သီးထပ်စိုက်ပျိုးခြင်းမပြုနိုင်သည့်မြေ ၇ ဒသမ ၃ သန်းတွင် ပဲအမျိုးမျိုး၊ နေကြာ၊ ပီလောပီနံ (သို့မဟုတ်) သီးနှံတစ်မျိုးမျိုးကိုစိုက်ပျိုး၍ တစ်ဧကလျှင် ၁၀ သိန်းဖိုးခန့် ထုတ်လုပ်နိုင်မည်ဆိုပါက ဘီလီယံ ၇၃၀၀ နှင့်ညီမျှသည့် ထုတ်ကုန်ပစ္စည်းများ ရရှိနိုင်မည်ဖြစ်၊ ထို့ကြောင့် လယ်ယာစိုက်ပျိုးရေးတွင် မြေကိုအကျိုးရှိစွာ အသုံးချဆောင်ရွက်မည်ဆိုပါက စိုက်ပျိုးရေးလုပ်ငန်းတစ်ခုတည်းဖြင့် လယ်ယာကဏ္ဍကြီးမှ GDP ပါဝင်မှု အချိုးသည် များစွာတိုးတက်လာမည်ဖြစ်...

KG+9 ပြီးမြောက်သူများ တက်ရောက်နိုင်သည့် စက်မှု၊ စိုက်ပျိုး၊ မွေးမြူရေးသင်တန်းကျောင်းများ ဖွင့်လှစ်သင်ကြားပေးနေမှု အခြေအနေများကို ရှင်းလင်းတင်ပြကြသည်။

ဆက်လက်၍ နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီ အဖွဲ့ဝင်များ၊ ပြည်ထောင်စုဝန်ကြီးများနှင့် တပ်မတော်အရာရှိကြီးများက နိုင်ငံတော်ပိုင် စီးပွားရေးလုပ်ငန်းများ၊ စက်ရုံများကို စီးပွားရေးအရ တွက်ချေကိုက်အောင် ပြုပြင်ပြောင်းလဲဆောင်ရွက်သွားရေး၊ ဈေးကွက်စီးပွားရေးစနစ် ပိုမိုကောင်းမွန်စေရေးနှင့် ကုန်စည်စီးဆင်းမှု ပိုမိုမြန်ဆန်ရေး၊ ဈေးကွက်ယှဉ်ပြိုင်မှုမျှတအောင် တရားမဝင်ကုန်သွယ်မှုများထိန်းချုပ်ရေး၊ ကုန်စည်စီးဆင်းမှုနှင့် ငွေကြေးစီးဆင်းမှု မှန်ကန်စေရေး ပြည်တွင်းပြည်ပ ရင်းနှီးမြှုပ်နှံမှုလုပ်ငန်းများ တိုးချဲ့ဆောင်ရွက်ရေး၊ MSME လုပ်ငန်းများကို ကူညီပံ့ပိုးဆောင်ရွက်ရေး၊ စိုက်ပျိုးမွေးမြူရေးလုပ်ငန်းများ ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်ရေးနှင့် အထွက်နှုန်းတိုးတက်ရေးအတွက် လိုအပ်သည့် ရင်းနှီးမတည်ငွေများ၊ မျိုးကောင်းမျိုးသန့်များ၊ သွင်းအားစုများ၊ နည်းပညာများ ထိရောက်စွာ ကူညီပံ့ပိုးဆောင်ရွက်ရေး၊ ပို့ကုန်မြှင့်တင်ရေးနှင့် သွင်းကုန်အစားထိုး ထုတ်လုပ်နိုင်မည့်လုပ်ငန်းများ ဦးစားပေးဆောင်ရွက်ရေး၊ တပ်မတော် စက်ရုံအလုပ်ရုံများမှ ထုတ်ကုန်များ ထုတ်လုပ်ရောင်းချပေးမှုနှင့် တပ်ပိုင်စိုက်ပျိုးမွေးမြူရေးလုပ်ငန်းများ ဆောင်ရွက်၍ ပြည်သူများသို့ သက်သာသော ဈေးနှုန်းများဖြင့် ရောင်းချပေးလျက်ရှိမှု အခြေအနေများကို ဆွေးနွေးတင်ပြကြသည်။

ထို့နောက် နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီဥက္ကဋ္ဌ နိုင်ငံတော်ဝန်ကြီးချုပ်က ဖြည့်စွက်ပြောကြားရာတွင် ဆီထွက်သီးနှံနှင့် ပတ်သက်၍ ပြည်ပသို့ မြေပဲနှင့်နှမ်းများ တင်ပို့ခဲ့ကြောင်း၊ မြေပဲနှင့်နှမ်းများကို ပြည်တွင်း၌ ဆီထုတ်လုပ်ခြင်းဆောင်ရွက်မည်ဆိုပါက ပြည်တွင်းဆီဖူလုံမှုကို အထောက်အကူပြုမည်ဖြစ်သကဲ့သို့ ထွက်ရှိလာသည့် ကြိတ်ဖတ်များကိုလည်း တိရစ္ဆာန်အစာ အစာများဖြင့် ထုတ်လုပ်နိုင်ကြောင်း၊ အလားတူ စက်ဘီးနှင့်မော်တော်ဆိုင်ကယ်များ၏ တာယာနှင့်ကျွတ်များကိုလည်း များစွာတင်သွင်းခဲ့ရကြောင်း၊ အဆိုပါ တာယာနှင့်ကျွတ်များကို ပြည်တွင်း၌ထုတ်လုပ်၍ရသဖြင့် တိုင်းဒေသကြီးနှင့် ပြည်နယ်အလိုက် စဉ်းစားဆောင်ရွက်ကြစေလိုကြောင်း၊ နယ်စပ်ဒေသကုန်သွယ်မှုများမှ နိုင်ငံ့ဝင်ငွေကို ထိခိုက်စေမှုများဖြစ်သည့် မသမာသည့် ကုန်သွယ်မှုများ ဖြစ်ပေါ်နေမှုအပေါ် စနစ်တကျဖြင့် ကြပ်မတ်ဆောင်ရွက်ကြရန် လိုကြောင်း၊ လုပ်ငန်းများဆောင်ရွက်ရာတွင် တာဝန်ရှိသူများအားလုံးအနေဖြင့် မှန်မှန်ကန်ကန်ဖြင့် တင်ပြဆောင်ရွက်ကြရန်လိုကြောင်းဖြင့် မှာကြားသည်။

ဝိုင်းဝန်းကြိုးပမ်းဆောင်ရွက်

ယင်းနောက် နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီဥက္ကဋ္ဌ နိုင်ငံတော်ဝန်ကြီးချုပ်က နိဂုံးချုပ်အမှာစကားပြောကြားရာတွင် နိုင်ငံပိုင် စက်ရုံအလုပ်ရုံများအား အကျိုးအမြတ်ရှိစွာဖြင့် လည်ပတ်နိုင်ရေးဆောင်ရွက်ရန် တိုက်တွန်းပြောကြားလိုကြောင်း၊ ပုဂ္ဂလိကမှ ဆောင်ရွက်နိုင်ခြင်းမရှိသည့် စက်ရုံအလုပ်ရုံများကို ဆောင်ရွက်ရာတွင်လည်း မှန်မှန်ကန်ကန်ဖြင့် ကိုယ်ကျိုးအတွက် မကြည့်ဘဲ ဆောင်ရွက်ရန်လိုကြောင်း၊ မိမိတို့နိုင်ငံသည် စိုက်ပျိုးရေးနှင့် မွေးမြူရေးကို အခြေခံသည့် ကုန်ထုတ်လုပ်မှုကို ဆောင်ရွက်ရခြင်းဖြစ်ကြောင်း၊ စိုက်ပျိုးမွေးမြူရေး ထုတ်ကုန်များသည် MSME လုပ်ငန်းများအတွက် သေချာသည့် ကုန်ကြမ်းများဖြစ်ကြောင်း၊ အဆိုပါ ကုန်ကြမ်းများကို အကျိုးရှိစွာအသုံးချ၍ အရည်အသွေးကောင်းမွန်သည့် ထုတ်ကုန်များ ထုတ်လုပ်နိုင်ရန်လိုကြောင်း၊ ဒေသစီးပွားရေးမြှင့်တင်ရေးအတွက် ရင်းနှီးမြှုပ်နှံငွေများကို ထုတ်ပေးထားပြီး အများအတွက် အကျိုးရှိစေရေး စနစ်တကျအသုံးချရန်လိုကြောင်း၊ နိုင်ငံ့စီးပွားမြှင့်တင်ရေးလုပ်ငန်းဖြစ်သည့် ကုန်ထုတ်လုပ်မှုလုပ်ငန်းများကို ဆောင်ရွက်နိုင်ရန်အတွက် လူသားအရင်းအမြစ်များကို မွေးထုတ်ပေးနိုင်ရေး ဆောင်ရွက်လျက်ရှိကြောင်း၊ ထိုသို့ ဆောင်ရွက်ပေးခြင်းမှာ တိုင်းပြည်၏အနာဂတ် တိုးတက်ရေးအတွက် ပင်ဖြစ်ကြောင်း၊ အတန်းပညာရှိမှသာ အတတ်ပညာများ တတ်မြောက်မည်ဖြစ်သဖြင့် စိုက်ပျိုးမွေးမြူရေး၊ စက်မှုနှင့် နည်းပညာသင်တန်းကျောင်းများကို ဖွင့်လှစ်သင်ကြားပေးခြင်းဖြစ်ကြောင်း၊ လူသားအရင်းအမြစ် ပေါ်များကြွယ်ဝစွာ ရရှိရေးမှာ အရေးကြီးကြောင်း၊ ထို့ကြောင့် ကျောင်းနေအရွယ် ကလေးများအားလုံး ကျောင်းတက်ရောက်ပြီး အတန်းပညာရရှိရေးနှင့် အတတ်ပညာများရရှိရေး တိုင်းဒေသကြီးနှင့် ပြည်နယ်ဝန်ကြီးချုပ်များအားလုံးက ဝိုင်းဝန်းကြိုးပမ်း ဆောင်ရွက်ကြစေလိုကြောင်းဖြင့် မှာကြားခဲ့ကြောင်းသတင်းရရှိသည်။

သတင်းစဉ်

၂၀၂၄ ခုနှစ် အောက်တိုဘာ ၁ ရက်မှ ၁၅ ရက်အထိ ပြည်လုံးကျွတ်လူဦးရေနှင့် အိမ်အကြောင်းအရာ သန်းခေါင်စာရင်းကောက်ယူမည် လူဦးရေအချက်အလက်များနှင့် မှန်ကန်သည့်ကိန်းဂဏန်းများရရှိမှသာ နိုင်ငံ၏ဘက်စုံကဏ္ဍဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်မှုအတွက် အခွင့်အလမ်းများ ပေါ်ထွက်လာမည်

နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီ ဒုတိယဥက္ကဋ္ဌ ဒုတိယဝန်ကြီးချုပ် ဒုတိယဗိုလ်ချုပ်မှူးကြီးစိုးဝင်း ၂၀၂၃ ခုနှစ် ကမ္ဘာ့လူဦးရေနေ့အထိမ်းအမှတ်အခမ်းအနားတွင် အမှာစကားပြောကြားစဉ်

၂၀၂၃ ခုနှစ် ကမ္ဘာ့လူဦးရေနေ့ အထိမ်းအမှတ်အခမ်းအနားကို ဇူလိုင် ၁၁ ရက် နံနက် ၉ နာရီခွဲတွင် နေပြည်တော်ရှိ မြန်မာအပြည်ပြည်ဆိုင်ရာ ကွန်ဗင်းရှင်းဗဟိုဌာန -၂ ၌ ကျင်းပရာ ဗဟိုသန်းခေါင်စာရင်းကော်မရှင်နာယက နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီ ဒုတိယဥက္ကဋ္ဌ ဒုတိယဝန်ကြီးချုပ် ဒုတိယဗိုလ်ချုပ်မှူးကြီးစိုးဝင်း တက်ရောက်အမှာစကားပြောကြားသည်။

အခမ်းအနားသို့ နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီဝင်များ၊ ပြည်ထောင်စုရွေးကောက်ပွဲကော်မရှင်ဥက္ကဋ္ဌ၊ ပြည်ထောင်စုဝန်ကြီးများ၊ နေပြည်တော်ကောင်စီ ဥက္ကဋ္ဌ၊ ဒုတိယဝန်ကြီးများ၊ သံတမန်များ၊ အမြဲတမ်းအတွင်းဝန်များ၊ ညွှန်ကြားရေးမှူးချုပ်များ၊ တာဝန်ရှိသူများနှင့် ဖိတ်ကြားထားသူများ တက်ရောက်ကြသည်။

ဦးစွာ နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီ ဒုတိယဥက္ကဋ္ဌ ဒုတိယဝန်ကြီးချုပ်က အမှာစကားပြောကြားရာတွင် ကမ္ဘာပေါ်တွင် အရေးတကြီးဖြေရှင်းရမည့် လူဦးရေဆိုင်ရာ ပြဿနာများနှင့် လူသားအားလုံး ဘက်စုံဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်မှုဆိုင်ရာ အစီအစဉ်များကို အာရုံစူးစိုက်မိလာစေရန် ရည်ရွယ်၍ ကုလသမဂ္ဂက ကမ္ဘာ့လူဦးရေ သန်းငါးထောင်ပြည့်ခဲ့သည့် ၁၉၈၇ ခုနှစ် ဇူလိုင် ၁၁ ရက်ကို ကမ္ဘာ့လူဦးရေနေ့အဖြစ် သတ်မှတ်ကာ နှစ်စဉ် ဇူလိုင် ၁၁ ရက်တွင် အထိမ်းအမှတ်အခမ်းအနားများကို ကျင်းပလာခဲ့ကြောင်း။

လူသားအားလုံး ကျန်းမာကြံ့ခိုင်ပြီး ဘဝအရည်အသွေး တိုးတက်ကောင်းမွန်စေရေးနှင့် သာယာဝပြောသည့် လူ့ဘောင်သစ်တည်ထောင်နိုင်ရေးအတွက် မျိုးဆက်ပွားကျန်းမာရေး၏ အရေးပါမှု၊ ကျား-မ တန်းတူညီမျှမှု၊ ဆင်းရဲနွမ်းပါးမှု၊ မိခင်နှင့်ကလေးကျန်းမာရေးစသည့် လူဦးရေနှင့် ကောင်းမွန်သော အလေ့အထများ မြှင့်တင်နိုင်ရန်၊ ပြည်တွင်းပြည်ပလူဦးရေနှင့် ဖွံ့ဖြိုးမှုဆိုင်ရာ သတင်းအချက်အလက်များ ကျယ်ကျယ်ပြန့်ပြန့် သိရှိစေရန် ရည်ရွယ်ကျင်းပခြင်းဖြစ်ကြောင်း။

နှစ်စဉ်ကျင်းပလာခဲ့

မြန်မာနိုင်ငံအနေဖြင့် ကုလသမဂ္ဂအဖွဲ့ဝင်နိုင်ငံတစ်နိုင်ငံ ဖြစ်သည်နှင့်အညီ ကမ္ဘာ့လူဦးရေနေ့အထိမ်းအမှတ် အခမ်းအနားများကို ၁၉၉၀ ပြည့်နှစ်မှစတင်၍ နှစ်စဉ်ကျင်းပလာခဲ့ရာ ယနေ့ကျင်းပသည့် အခမ်းအနားသည် ၃၄ ကြိမ်မြောက် အခမ်းအနားဖြစ်ကြောင်း။

ပြီးခဲ့သည့် ၂၀၂၂ ခုနှစ် နိုဝင်ဘာလ ၁၅ ရက်က ကမ္ဘာ့လူဦးရေ သန်းရှစ်ထောင်ပြည့်ပြီဟု ကုလသမဂ္ဂကထုတ်ပြန်ခဲ့ကြောင်း၊ ကမ္ဘာ့လူဦးရေ သန်းရှစ်ထောင်ပြည့်ခြင်းသည် လူသားတို့၏ ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်မှု မှတ်တိုင်တစ်ခုဖြစ်ကြောင်း၊ ကမ္ဘာ့လူဦးရေတိုးတက်လာမှုကို လေ့လာကြည့်မည်ဆိုပါက သန်းတစ်ထောင်မှနှစ်ထောင်တိုးပွားရန် နှစ်ပေါင်းတစ်ရာ့နှစ်ဆယ်ကျော်၊ သန်းနှစ်ထောင်မှ သန်းသုံးထောင်တိုးပွားရန် နှစ်ပေါင်းသုံးဆယ်ကျော် ကြာမြင့်ခဲ့သော်လည်း

နောက်ပိုင်းကာလများတွင် သန်းတစ်ထောင် တိုးရန် ဆယ်စုနှစ်တစ်ခုကျော်သာ ကြာမြင့်လာတော့ကြောင်း၊ ကမ္ဘာ့လူဦးရေ သန်းခုနစ်ထောင်မှ သန်းရှစ်ထောင်ပြည့်ရန် ၁၂ နှစ်သာ ကြာမြင့်ခဲ့ကြောင်း၊ ယခုကဲ့သို့ လူဦးရေ အလျင်အမြန်တိုးတက်လာခြင်းသည် လူများ၏ ကျန်းမာရေး၊ အစာအာဟာရ၊ တစ်ကိုယ်ရေသန့်ရှင်းရေးနှင့် ဆေးဝါးများ တိုးတက်ကောင်းမွန်လာခြင်း၏ အကျိုးဆက်အဖြစ် လူ့သက်တမ်းများ ပိုမိုရှည်ကြာလာခြင်းကြောင့်ဖြစ်ကြောင်း။

သို့သော် ကမ္ဘာ့လူဦးရေ လျင်မြန်စွာ တိုးပွားလာခြင်းနှင့်အတူ နိုင်ငံအများစုတွင် တန်းတူညီမျှမှုမရှိခြင်း၊ ဆင်းရဲချမ်းသာကွာဟမှု ပိုများလာခြင်း၊ စားနပ်ရိက္ခာ မပြည့်စုံခြင်း၊ ရေရှားပါးပြတ်လပ်ခြင်းနှင့် ရာသီဥတုဖောက်ပြန်ခြင်းများကြောင့် ဖြစ်ပေါ်လာသည့် သဘာဝဘေးအန္တရာယ်ဆိုးများကို ခံစားနေကြရသူများလည်း တိုးပွားလာသည်ကိုတွေ့ရကြောင်း။

ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်သည့် နိုင်ငံအများစုတွင် မွေးဖွားနှုန်းကျဆင်းလာခြင်းကြောင့် လုပ်သားအင်အားရှားပါးလာပြီး သက်ကြီးရွယ်အိုများ ပြားလာသည့် အခြေအနေကို ရင်ဆိုင်နေကြရသကဲ့သို့ ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်မှုနှေးကွေးသည့် နိုင်ငံများတွင် လူဦးရေတိုးပွားမှု မြန်ဆန်လာသည့်အတွက် ၎င်းတို့၏ နေ့စဉ် လိုအပ်ချက်များကို ဖြည့်ဆည်းပေးနိုင်ရန် ပိုမိုလုပ်ရှားရန်းကန်နေကြရကြောင်း၊ ကမ္ဘာ့လူဦးရေ၏ ၁၀ ရာခိုင်နှုန်းခန့်သည် တစ်ရက်လျှင် နှစ်ဒေါ်လာအောက်သာရရှိသည့် ဆင်းရဲနွမ်းပါးမှုမျဉ်းအောက်တွင် ရောက်ရှိနေကြသည်ကို သတိပြုကြရမည်ဖြစ်ကြောင်း။

သဘောတူညီ

ထို့ကြောင့် ဆင်းရဲနွမ်းပါးမှုအဆုံးသတ်ရန်၊ ကမ္ဘာမြေကိုကာကွယ်ရန်နှင့် လူအားလုံး၏ဘဝနှင့် မျှော်လင့်ချက်များ တိုးတက်ကောင်းမွန်လာစေရန် စသည်တို့ကိုတစ်ကမ္ဘာလုံးအတိုင်းအတာဖြင့် အရေးယူဆောင်ရွက်ရေးအတွက် ကုလသမဂ္ဂအဖွဲ့က "စဉ်ဆက်မပြတ် ဖွံ့ဖြိုးမှုပန်းတိုင်များ" ကို ပန်းတိုင် ၁၇ ခု၊ ဦးတည်ချက် ၁၆၉ ခုဖြင့် ရေးဆွဲထားရှိကြောင်း၊ အဆိုပါပန်းတိုင်များကို ကုလသမဂ္ဂအဖွဲ့ဝင်နိုင်ငံများ အနေဖြင့် ၂၀၃၀ ပြည့်နှစ်တွင် ပြည့်မီအောင် ဆောင်ရွက်ကြရန် သဘောတူညီခဲ့ကြကြောင်း။

မြန်မာနိုင်ငံအနေဖြင့် စဉ်ဆက်မပြတ် ဖွံ့ဖြိုးမှုပန်းတိုင်များကို အကောင်အထည်ဖော်ဆောင်ရွက်ရာတွင် လူမှုရေး၊ စီးပွားရေးနှင့် ပတ်ဝန်းကျင်ထိန်းသိမ်းရေးကဏ္ဍများတွင် ဟန်ချက်ညီညီ ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်မှုရှိစေရေး၊ ဆင်းရဲနွမ်းပါးမှု လျှော့ချရေး၊ အမျိုးသမီးများ၏ စွမ်းရည်မြှင့်တင်ရေးနှင့် ကျား-မ တန်းတူညီမျှမှုရှိစေရေးတို့ကို အလေးထားဆောင်ရွက်လျက်ရှိကြောင်း၊ နိုင်ငံကိုလည်း ငြိမ်းချမ်းပြီး သာယာဝပြောသည့် ဒီမိုကရေစီနှင့် ဖက်ဒရယ်စနစ်ကိုအခြေခံသည့် ပြည်ထောင်စုဖြစ်စေရေး ရည်မှန်းပြီး "မြန်မာနိုင်ငံ၏ ရေရှည်တည်တံ့ခိုင်မြဲပြီး ဟန်ချက်ညီသော ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်မှုစီမံကိန်း" ကို ရေးဆွဲ အကောင်အထည်ဖော်လျက်ရှိကြောင်း။

မြန်မာနိုင်ငံ၏ လူဦးရေဆိုင်ရာ ဖြစ်ပေါ်တိုးတက်ပြောင်းလဲမှုများကို ကြည့်မည်ဆိုပါက ၂၀၁၄ ခုနှစ် သန်းခေါင်စာရင်း အချက်အလက်များကိုအခြေခံ၍ လူဦးရေခန့်မှန်းတွက်ချက်မှုအရ ၂၀၂၂ ခုနှစ် အောက်တိုဘာ ၁ ရက်တွင် မြန်မာနိုင်ငံ၏ လူဦးရေ ၅၅ ဒသမ ၇ သန်းကျော်ရှိလာခဲ့ပြီး ၂၀၃၀ ပြည့်နှစ်တွင် ၅၉ ဒသမ ၃ သန်းကျော်ခန့်ရှိမည်ဟု ခန့်မှန်းထားကြောင်း။

မြန်မာနိုင်ငံအနေဖြင့် လက်ရှိအချိန်ကာလသည် လူဦးရေဆုလာဘ်ကို ရရှိခံစားနေချိန်ဖြစ်သည့်အတွက် နိုင်ငံ၏ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်မှု စီမံကိန်းများတွင် လူငယ်လူရွယ်များ၏စွမ်းအားဖြင့် အမျိုးသမီးများ၏ အင်အားကို ထိရောက်စွာ ထည့်သွင်းအသုံးချရန် လိုအပ်မည်ဖြစ်ကြောင်း၊ အနာဂတ်တွင် သက်ကြီးရွယ်အိုလူဦးရေ များပြားလာမည်ဖြစ်၍ လူမှုကာကွယ်စောင့်ရှောက်ရေး စနစ် အားကောင်းလာစေရန်နှင့် သက်ကြီးရွယ်အိုများနှင့် သင့်တင့်လျောက်ပတ်သည့် အလုပ်အကိုင်အခွင့်အလမ်းများ ဖန်တီးပေးနိုင်ရေးကိုလည်း ကြိုတင်ပြင်ဆင်ထားကြရမည်ဖြစ်ကြောင်း။

တစ်ဆက်တည်းတွင် စဉ်ဆက်မပြတ် ဖွံ့ဖြိုးမှုပန်းတိုင်များသို့ ရောက်ရှိနိုင်ရေး ဆောင်ရွက်လျက်ရှိရာ လူငယ်ရေးရာမူဝါဒ၊ မြန်မာ့ရှေးဦးအရွယ် ကလေးသူငယ်ပြုစုပျိုးထောင်ရေးနှင့် ဖွံ့ဖြိုးရေးဆိုင်ရာမူဝါဒစသည့် မူဝါဒများချမှတ်အကောင်အထည်ဖော်ဆောင်ရွက်လျက်ရှိသည့်အပြင် ကျား-မ တန်းတူညီမျှမှုရှိစေရေး၊ အမျိုးသမီးများနှင့် အမျိုးသမီးငယ်များ၏ လုပ်ပိုင်ခွင့်နှင့်အခွင့်အရေးများကို ဖော်ဆောင်ပေးနိုင်ရေးအတွက် စဉ်ဆက်မပြတ် ဖွံ့ဖြိုးမှုပန်းတိုင်များ၏ ပန်းတိုင် ၅ ကို ဆက်လက်အကောင်အထည်ဖော် ဆောင်ရွက်ရမည်ဖြစ်ကြောင်း။

ကျား-မ တန်းတူညီမျှရေးနှင့် ပတ်သက်၍ ၂၀၀၈ ဖွဲ့စည်းပုံအခြေခံဥပဒေ အခန်း -၁၊ ပုဒ်မ -၂၁၊ ပုဒ်မခွဲ - က နှင့် အခန်း- ၈၊ ပုဒ်မ ၃၄၈ တို့တွင် သတ်မှတ်ပြဋ္ဌာန်းပေးထားသည်ကို တွေ့ရမည်ဖြစ်ကြောင်း။

ပူးပေါင်းပါဝင်ဆောင်ရွက်လျက်ရှိ

အမျိုးသမီးများအား နည်းမျိုးစုံဖြင့် ခွဲခြားမှုပပျောက်ရေးနှင့်ပတ်သက်၍ မြန်မာနိုင်ငံသည် ၁၉၉၇ ခုနှစ်တွင် "အမျိုးသမီးများအား နည်းမျိုးစုံဖြင့် ခွဲခြားမှုပပျောက်ရေးဆိုင်ရာ ကုလသမဂ္ဂ သဘောတူစာချုပ်" ကို လက်မှတ်ရေးထိုးခဲ့ပြီး အကောင်အထည်ဖော်ဆောင်ရွက်မှု အစီရင်ခံစာကို ရေးသားပြုစုတင်သွင်းလျက်ရှိကြောင်း၊ အလားတူ "အာဆီယံအမျိုးသမီးကော်မတီ" တွင် အဖွဲ့ဝင်အဖြစ်လည်းကောင်း၊ "အာဆီယံအမျိုးသမီးနှင့် ကလေးသူငယ်များ၏ အခွင့်အရေးများမြှင့်တင်ရေးနှင့် ကာကွယ်စောင့်ရှောက်ရေး ဆိုင်ရာကော်မတီ" တွင် အဖွဲ့ဝင် အဖြစ်လည်းကောင်း၊ နိုင်ငံတကာနှင့် ဒေသတွင်း၌ တက်ကြွစွာ ပူးပေါင်းပါဝင် ဆောင်ရွက်လျက်ရှိကြောင်း။

မြန်မာနိုင်ငံလုံးဆိုင်ရာ အမျိုးသမီးကော်မတီ၏ ဦးဆောင်မှုဖြင့် "အမျိုးသမီးများ ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်ရေးဆိုင်ရာ အမျိုးသားအဆင့်

မဟာဗျူဟာစီမံကိန်း”ကို ကျား မရေးရာဆိုင်ရာ လုပ်ငန်းဆောင်ရွက်ချက်များအနေဖြင့် အကောင်အထည်ဖော် ဆောင်ရွက်ခဲ့ကြောင်း၊ စဉ်ဆက်မပြတ် ဆက်လက်ဆောင်ရွက်နိုင်ရန် အမျိုးသားအဆင့် မဟာဗျူဟာစီမံကိန်း ဒုတိယအဆင့် ရေးဆွဲရေးလုပ်ငန်းစဉ်များ ချမှတ်ဆောင်ရွက်လျက်ရှိကြောင်း။

မြန်မာနိုင်ငံ၌ မိခင်နှင့်မျိုးဆက်ပွားကျန်းမာရေးဆိုင်ရာ ဆောင်ရွက်နေမှုများနှင့်ပတ်သက်၍ စဉ်ဆက်မပြတ် ဖွံ့ဖြိုးမှုပန်းတိုင်များပြည့်မီရန် ရည်ရွယ်ပြီး မိခင်သေဆုံးမှုများ လျော့နည်းကျဆင်းစေရေး၊ မျိုးဆက်ပွားနိုင်သောအရွယ်ရှိ အမျိုးသမီးများအရည်အသွေးပြည့်ဝသော မိခင်ဖြစ်ရေးနှင့် မျိုးဆက်ပွား ကျန်းမာရေးစောင့်ရှောက်မှုလုပ်ငန်းများကို လူတိုင်းလက်လှမ်းမီရရှိစေရေး ဦးစားပေးကြိုးပမ်း ဆောင်ရွက်လျက်ရှိကြောင်း။

မြန်မာနိုင်ငံအတွင်း နေထိုင်ကြသူများအားလုံး လိင်မှုဆိုင်ရာနှင့် မျိုးဆက်ပွားကျန်းမာရေးနှင့် အခွင့်အရေးများကို အပြည့်အဝ ခံစားခွင့်ရရှိစေရေးအတွက် “လိင်မှုဆိုင်ရာနှင့် မျိုးဆက်ပွားကျန်းမာရေးနှင့်အခွင့်အရေးဆိုင်ရာ အမျိုးသားအဆင့်မူဝါဒ” ကို ရေးဆွဲအကောင်အထည်ဖော် ဆောင်ရွက်လျက်ရှိကြောင်း၊ ထို့ပြင် “လိင်မှုဆိုင်ရာ၊ မျိုးဆက်ပွားမိခင်၊ မွေးကင်းစ၊ ငါးနှစ်အောက်ကလေးနှင့် ဆယ်ကျော်သက်ဆိုင်ရာ ငါးနှစ်တာမဟာဗျူဟာစီမံကိန်း (၂၀၂၁-၂၀၂၅)” ကိုလည်း ရေးဆွဲထားပြီး အဆိုပါ မဟာဗျူဟာစီမံကိန်းပါ နည်းဗျူဟာများ၊ လုပ်ငန်းစဉ်များအတိုင်း မိခင်နှင့် မျိုးဆက်ပွားကျန်းမာရေးဆိုင်ရာ စောင့်ရှောက်မှုများကိုလက်လှမ်းမီရရှိစေရန် ဆောင်ရွက်ပေးလျက်ရှိကြောင်း။

တိုးချဲ့ဖွင့်လှစ်နိုင်ရေး ဆောင်ရွက်

ကျား၊ မ အခြေပြု အကြမ်းဖက်မှုခံစားနေရသောသူများအား ပြီးပြည့်စုံသော ပြုစုစောင့်ရှောက်မှုပေးနိုင်သည့် စင်တာများကို နေပြည်တော်၊ ပင်းတယ၊ မော်လမြိုင်၊ သထုံ၊ မြစ်ကြီးနားနှင့် ပိုင်းမော်မြို့တို့ရှိ ပြည်သူ့ဆေးရုံများ၌ ဖွင့်လှစ်စောင့်ရှောက်မှုပေးလျက်ရှိပြီး အခြားတိုင်းဒေသကြီးနှင့် ပြည်နယ်အဆင့် ဆေးရုံများတွင် တိုးချဲ့ဖွင့်လှစ်နိုင်ရေး ဆောင်ရွက်လျက်ရှိကြောင်း။

ကုလသမဂ္ဂအနေဖြင့် နှစ်စဉ်ကမ္ဘာ့လူဦးရေနေ့ဆောင်ပုဒ်များကို ချမှတ်ခဲ့ရာတွင် အမျိုးသမီးများနှင့် မိန်းကလေးငယ်များ၏ ကျန်းမာရေးနှင့် အခွင့်အရေးများ ကာကွယ်စောင့်ရှောက်နိုင်ရေး၊ မျိုးဆက်ပွားကျန်းမာရေးကို အလေးပေးဆောင်ရွက်ရေး၊ ကျား-မ တန်းတူညီမျှမှုရှိစေရေး၊ မိသားစုစီမံကိန်း အကောင်အထည်ဖော်ရေး စသည်တို့ကို ပိုမိုတိုးမြှင့်လုပ်ဆောင်နိုင်ရေး တွန်းအားပေးသည့်အနေဖြင့် ဆောင်ပုဒ်များသတ်မှတ်လာကြောင်း။

ယခု ၂၀၂၃ ခုနှစ် ကမ္ဘာ့လူဦးရေနေ့ဆောင်ပုဒ်ကို ကုလသမဂ္ဂမှ ချမှတ်ထားသည့် လူဦးရေဆိုင်ရာမူဝါဒများကို အခြေခံ၍ မိမိတို့ နိုင်ငံအတွက် ဆွေးနွေးဆုံးဖြတ် သတ်မှတ်ခဲ့ခြင်းဖြစ်ကြောင်း၊ ထို့ကြောင့် မိမိတို့နိုင်ငံတွင် အကောင်အထည်ဖော် ဆောင်ရွက်လျက်ရှိသည့် လူဦးရေနှင့် ဖွံ့ဖြိုးမှုဆိုင်ရာကဏ္ဍများကို ထိရောက်စွာ တိုးမြှင့်ဆောင်ရွက်နိုင်ရေးကို ထင်ဟပ်စေသည့် ယခုနှစ်ကမ္ဘာ့လူဦးရေနေ့ အထိမ်းအမှတ် ဆောင်ပုဒ်သည် “ကမ္ဘာ့လူ့ဘောင်သာယာဖို့ လူဦးရေနှင့်ဖွံ့ဖြိုးမှု ဟန်ချက်ညီအောင်ကြိုးစားစို့” ဖြစ်ကြောင်း။

ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်မှု စီမံကိန်းများချမှတ်

အဆိုပါဆောင်ပုဒ်မှ ပေးလိုသည့် အဓိကအချက်မှာ လူဦးရေနည်းခြင်း၊ များခြင်းတစ်ခုတည်းဖြင့် နိုင်ငံတစ်နိုင်ငံဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်မှုကို တိုင်းတာ၍မရဘဲ အဆိုပါနိုင်ငံတွင် ချမှတ်ထားသည့် ကောင်းမွန်မှန်ကန်သော မူဝါဒများအပေါ် အကောင်အထည်ဖော်နိုင်မှုနှင့် နိုင်ငံ၏အခြေအနေပေါ်မူတည်၍ ကဏ္ဍအလိုက် ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်မှုစီမံကိန်းများ ချမှတ်အကောင်အထည်ဖော်မှုတို့သည် ပို၍အရေးကြီးသည်ကို အသိပေးလိုခြင်းဖြစ်ကြောင်း၊ မြန်မာနိုင်ငံအနေဖြင့် လူဦးရေနှင့် ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်မှုကို ဟန်ချက်ညီအောင် အသုံးချနိုင်ရန် လိုအပ်ကြောင်း။

မြန်မာနိုင်ငံ၏ လူမှုစီးပွားဆိုင်ရာကဏ္ဍများ ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်အောင် ဆောင်ရွက်ရာတွင် အမျိုးသမီးများ၏ စွမ်းရည်မြှင့်တင်ရေး၊ ကျား- မ တန်းတူညီမျှရေး၊ မိသားစုစီမံကိန်း၊ မိခင်နှင့်မျိုးဆက်ပွားကျန်းမာရေးတို့ကို ဆောင်ရွက်ပေးခြင်းဖြင့် ကောင်းမွန်သည့် လူမှုဘဝများရရှိလာစေရန် ကြိုးပမ်းသွားကြမည်ဖြစ်ကြောင်း။

ကမ္ဘာ့လူဦးရေ သန်းရှစ်ထောင်ရှိလာခြင်းနှင့်အတူ လူဦးရေဆိုင်ရာ ပြောင်းလဲလာမှုကို လေ့လာလျှင် ကမ္ဘာ့လူဦးရေသည် ဆက်လက် တိုးတက်နေဦးမည်ဖြစ်သော်လည်း လွန်ခဲ့သောရာစုဝက်ခန့်က စတင်၍ ကလေးမွေးဖွားမှု ဆက်တိုက်ကျဆင်းလာခြင်းကြောင့် အနာဂတ်တွင် လူဦးရေတိုးနှုန်းသည် တဖြည်းဖြည်း နှေးကွေးလာနိုင်ကြောင်းလည်း ခန့်မှန်းရကြောင်း၊ မွေးဖွားမှုနှုန်းများ ကျဆင်းလာခြင်းနှင့်အတူ လူတို့၏ မျှော်မှန်းသက်တမ်း မြင့်လာခြင်းတို့ကြောင့် သက်ကြီးရွယ်အို အချိုးအစားပါဝင်မှုသည် တစ်နေ့တခြား များပြားလာနိုင်ကြောင်း၊ သို့သော်လည်း မွေးဖွားနှုန်းကျဆင်းလာသည့် နိုင်ငံများသို့ မွေးဖွားနှုန်းများပြီး ဆင်းရဲသည့်နိုင်ငံများက ရွှေ့ပြောင်းလူဦးရေများဝင်ရောက်ခြင်းများ ရှိနေသဖြင့် လူဦးရေတိုးပွားမှု ဆက်လက်ရှိနေဦးမည်ဖြစ်ပြီး မူလရွှေ့ပြောင်းခဲ့သည့် နိုင်ငံများတွင် လူဦးရေလျော့ကျမှုနှင့် တွေ့ကြုံနေရမည်ဖြစ်ကြောင်း။

ကမ္ဘာတစ်ဝန်း၌ မွေးဖွားစဉ် ယောကျ်ားလေးအရေအတွက်သည် မိန်းကလေးအရေအတွက်ထက် ပိုမိုများပြားသော်လည်း အမျိုးသမီးများသည် အမျိုးသားများထက် ပိုမိုအသက်ရှည်စွာ နေထိုင်နိုင်ကြသည်ကို လေ့လာသိရှိရကြောင်း။

ကမ္ဘာ့နိုင်ငံများတွင် လက်ရှိကြုံတွေ့နေရသည့် လူဦးရေဆိုင်ရာ ပြောင်းလဲမှုများနှင့် ရင်ဆိုင်ကြုံတွေ့ရသည့် အခက်အခဲများကို လွတ်မြောက်အောင် နည်းလမ်းရှာဖွေရင်း အခွင့်အလမ်းများအဖြစ် ပြောင်းယူနိုင်ခဲ့သည်ကို တွေ့မြင်ကြရမည်ဖြစ်ပြီး မြန်မာ

နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီ ဒုတိယဥက္ကဋ္ဌ ဒုတိယဝန်ကြီးချုပ် ဒုတိယဗိုလ်ချုပ်မှူးကြီးစိုးဝင်း တက်ရောက်လာကြသူများနှင့်အတူ မှတ်တမ်းတင်ဓာတ်ပုံရိုက်စဉ်

နိုင်ငံတွင်လည်း လက်ရှိကြုံတွေ့နေရသည့် အခက်အခဲအကျပ်အတည်း စိန်ခေါ်မှုများကို ကြံ့ကြံ့ခံရင်ဆိုင်ရင်း လူဦးရေဆိုင်ရာ ပြောင်းလဲလာမှုများမှ အခွင့်အလမ်းများအဖြစ် ပြောင်းလဲ ရယူကြရမည်ဖြစ်ကြောင်း၊ ထို့ကြောင့် မိမိတို့နိုင်ငံတွင် လူဦးရေဆိုင်ရာ ပြောင်းလဲမှုမှ အခွင့်အလမ်းများ ရယူနိုင်ရန် ၁၀ နှစ်တစ်ကြိမ် မဖြစ်မနေဆောင်ရွက်ကြရသည့် ပြည်လုံးကျွတ်သန်းခေါင်စာရင်း ကောက်ယူရေး အကြိုစမ်းသပ်ဆောင်ရွက်ချက်အဖြစ် ၂၀၂၃ ခုနှစ် အောက်တိုဘာလတွင် စမ်းသပ်သန်းခေါင်စာရင်း ကောက်ယူမည်ဖြစ်ပြီး ၂၀၂၄ ခုနှစ် အောက်တိုဘာ ၁ ရက်မှ ၁၅ ရက်အထိ ပြည်လုံးကျွတ်လူဦးရေနှင့် အိမ်အကြောင်းအရာ သန်းခေါင်စာရင်း ကောက်ယူသွားမည်ဖြစ်ကြောင်း၊ အရေးကြီးသည့် လူဦးရေအချက်အလက်များနှင့် မှန်ကန်သည့် ကိန်းဂဏန်းများ ရရှိမှသာ နိုင်ငံ၏ဘက်စုံ၊ ကဏ္ဍစုံဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်မှုအတွက် အခွင့်အလမ်းများ ပေါ်ထွက်ရရှိလာမည်ဖြစ်သကဲ့သို့ စစ်မှန်စည်းကမ်းပြည့်ဝသည့် ပါတီစုံဒီမိုကရေစီဖြစ်ပေါ်လာစေရေး၊ ဒီမိုကရေစီနှင့် ဖက်ဒရယ်စနစ်ကို အခြေခံသည့် ပြည်ထောင်စု ဖြစ်ပေါ်လာစေရေးအတွက် ကောင်းမွန်သည့် အနာဂတ်တည်ဆောက်နိုင်ရေး ဦးတည်ဆောင်ရွက်နိုင်မည်ဖြစ်သည့်အတွက် ဝိုင်းဝန်းကူညီ ဆောင်ရွက်ကြရမည်ဖြစ်ကြောင်း။

ဝိုင်းဝန်းကူညီဆောင်ရွက်ရန်လို

ယနေ့ ကမ္ဘာ့လူဦးရေနေ့ အခမ်းအနားသို့ တက်ရောက်လာကြသူများအနေဖြင့် ကမ္ဘာ့အဆင့်မီစွာ မြန်မာနိုင်ငံ၏ လူဦးရေနှင့်ကိန်းဂဏန်းအချက်အလက်များ ရရှိအောင် လူဦးရေသန်းခေါင်စာရင် ကောက်ယူမှုအဆင့်ဆင့်တွင် ပါဝင်ကူညီဆောင်ရွက်ခဲ့ကြသည့် ဌာန၊ အဖွဲ့အစည်းများကို ကျေးဇူးတင်ရှိကြောင်း၊ ၂၀၂၃ ခုနှစ် စမ်းသပ်သန်းခေါင်စာရင်းနှင့် ၂၀၂၄ ခုနှစ် လူဦးရေနှင့်အိမ်အကြောင်းအရာ သန်းခေါင်စာရင်းကောက်ယူရေး လုပ်ငန်းစဉ်များကိုလည်း ဝိုင်းဝန်းကူညီဆောင်ရွက်ကြရန်လိုကြောင်း ပြောကြားသည်။

ရှင်းလင်းတင်ပြ

ထို့နောက် လူဝင်မှုကြီးကြပ်ရေးနှင့် ပြည်သူ့အင်အားဝန်ကြီးဌာန ပြည်ထောင်စုဝန်ကြီး ဦးမြင့်ကြိုင်က မြန်မာနိုင်ငံ၌ လူဦးရေပြောင်းလဲမှုဖြစ်စဉ်နှင့် မူဝါဒဆိုင်ရာ အကြံပြုချက်များကို ရှင်းလင်းတင်ပြသည်။

ယင်းနောက် ၂၀၂၄ ခုနှစ် လူဦးရေနှင့် အိမ်အကြောင်းအရာ သန်းခေါင်စာရင်း ကောက်ယူနိုင်ရေး အသိပညာပေး Video Clip ကို ပြသသည်။

ထို့နောက် ဗဟိုသန်းခေါင်စာရင်းကော်မရှင် နာယက နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီ ဒုတိယဥက္ကဋ္ဌ ဒုတိယဝန်ကြီးချုပ် ဒုတိယဗိုလ်ချုပ်မှူးကြီး စိုးဝင်းသည် တက်ရောက်လာကြသူများနှင့်အတူ မှတ်တမ်းတင်ဓာတ်ပုံရိုက်ပြီး ၂၀၂၃ ခုနှစ် ကမ္ဘာ့လူဦးရေနေ့အထိမ်းအမှတ် ခင်းကျင်းပြသထားသည့် ပြခန်းများကို လှည့်လည်ကြည့်ရှုခဲ့ကြောင်း သတင်းရရှိသည်။

သတင်းစဉ်

ဆက်သွယ်ရေးနှင့် သတင်းအချက်အလက်ကဏ္ဍသည် ကူညီကယ်ဆယ်ရေးနှင့် ပြန်လည်ထူထောင်ရေးအတွက် အရေးကြီး

ပိုမိုကောင်းမွန်သည့် ဆက်သွယ်ရေးစနစ်များ ဖြစ်စေရေးအတွက် လက်ရှိအားနည်းချက်များကို ဖော်ထုတ်၍ ပြုပြင်ဆောင်ရွက်ရန်လိုအပ်

နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီ အဖွဲ့ဝင် ဒုတိယဝန်ကြီးချုပ်နှင့် ပို့ဆောင်ရေးနှင့်ဆက်သွယ်ရေးဝန်ကြီးဌာန ပြည်ထောင်စုဝန်ကြီး ဗိုလ်ချုပ်ကြီးတင်အောင်စန်းသည် ဇူလိုင် ၈ ရက်နေ့တွင် မြန်မာ့ဆက်သွယ်ရေးလုပ်ငန်း နည်းပညာဌာန၏ လုပ်ငန်းဆောင်ရွက်နေမှု အခြေအနေများကို ကြည့်ရှုစစ်ဆေးပြီး ပြည်တွင်းလေကြောင်းလိုင်းများ လေဆိပ် Operator များမှ တာဝန်ရှိသူများနှင့် တွေ့ဆုံသည်။

ရှင်းလင်းတင်ပြ

ဦးစွာ ပြည်ထောင်စုဝန်ကြီးသည် ရန်ကုန်တိုင်းဒေသကြီး ကမာရွတ်မြို့နယ် ဟံသာဝတီအဝိုင်းအနီးရှိ မြန်မာ့ဆက်သွယ်ရေးလုပ်ငန်း နည်းပညာဌာနသို့ ရောက်ရှိရာ တာဝန်ရှိသူများက မိုခါ မုန်တိုင်းမတိုက်ခတ်မီ ဆက်သွယ်ရေးပြတ်တောက်မှု မရှိစေရေး ရွှေ့လျားမိုဘိုင်းဆက်သွယ်ရေးယာဉ်များ အင်တာနက်နှင့် တယ်လီဖုန်းလိုင်းများ ချိတ်ဆက်အသုံးပြုနိုင်သည့် ဂြိုဟ်တုဆက်သွယ်ရေးစလောင်းများ ကြိုတင်ဖြန့်ခွဲပေးပို့ဆောင်ရွက်ခဲ့မှု၊ မုန်တိုင်းတိုက်ခတ်ပြီးနောက် ပျက်စီးသွားသည့် ဆက်သွယ်ရေးတာဝါတိုင်နှင့် စခန်းများ အချိန်တိုအတွင်း ပြင်ဆင်ဆောင်ရွက်ပြီးစီးမှု၊ ပျက်စီးချို့ယွင်းသွားသည့် စက်ပစ္စည်းများနှင့် ကေဘယ်ကြိုးများကို လက်ရှိထက်ပိုမိုကောင်းမွန်သော စက်ပစ္စည်းနှင့် ဖိုင်ဘာကေဘယ်ကြိုးများဖြင့် အစားထိုးလဲလှယ်ရေး ဆောင်ရွက်နေမှုကို ရှင်းလင်းတင်ပြကြသည်။

ရှင်းလင်းတင်ပြမှုအပေါ် ပြည်ထောင်စုဝန်ကြီးက သဘာဝဘေးအန္တရာယ် ဖြစ်ပေါ်ချိန်တွင် ဆက်သွယ်ရေးနှင့် သတင်းအချက်အလက်ကဏ္ဍသည် ကူညီကယ်ဆယ်ရေးနှင့် ပြန်လည်ထူထောင်ရေးအတွက် အရေးကြီးပါကြောင်း၊ မုန်တိုင်းမတိုက်ခတ်မီ ကြိုတင်ပြင်ဆင်မှုများ ဆောင်ရွက်ခဲ့သည့်အတွက် မုန်တိုင်းတိုက်ခတ်ပြီးနောက် ဆက်သွယ်မှုများ ပြတ်တောက်ချိန်၌ အရေးပေါ်ဆက်သွယ်ရေးစနစ်များကို ချိတ်ဆက်အသုံးပြုနိုင်ခဲ့သည့်အတွက် ကယ်ဆယ်ရေးလုပ်ငန်းများ ဆောင်ရွက်ရာတွင် များစွာအထောက်အကူရရှိခဲ့သည်ကို တွေ့ရှိရကြောင်း၊ အရေးပေါ်ဆက်သွယ်ရေးစနစ်အတွက် အသုံးပြုသည့် စက်ပစ္စည်းများ၊ ယာဉ်ယန္တရားများ အစဉ်ကောင်းမွန်မှုရှိစေရန် စမ်းသပ်အသုံးပြုခြင်း၊ စစ်ဆေးပြုပြင်ခြင်းများ ပုံမှန်ဆောင်ရွက်ရန်လိုအပ်ကြောင်း၊ လက်ရှိအသုံးပြုနေသည့် အရေးပေါ်ဆက်သွယ်ရေးစနစ်များထက် ပိုမိုကောင်းမွန်သည့် စနစ်များကိုလေ့လာပြီး ရှိသင့်သည့်စက်ပစ္စည်းများကို ဖြည့်တင်းထားနိုင်ရေး အကြံပြုတင်ပြရန် လိုအပ်ကြောင်း၊ အဝေးဆက်သွယ်ရေးဆက်ကြောင်းများသည် ဆက်သွယ်ရေးဝန်ဆောင်မှုများအားလုံး၏ အဓိကကျောရိုးဖြစ်သည့်အတွက် အစဉ်ကောင်းမွန်စေရေး ဆောင်ရွက်ရန်၊ အရန်ဆက်ကြောင်းများ ထားရှိနိုင်ရေး ဆောင်ရွက်ရန်၊ ပျက်မှ ပြုပြင်ခြင်းမျိုးမဟုတ်ဘဲ Preventive Maintenance လုပ်ငန်းများကိုလည်း ပုံမှန်စနစ်တကျ ဆောင်ရွက်ကြရန် လိုအပ်ကြောင်း၊ မိုခါမုန်တိုင်းကြောင့် ချို့ယွင်းပြတ်တောက်ခဲ့သည့် ဆက်သွယ်ရေးစနစ်များအတွက် အရေးပေါ်ဆက်သွယ်မှုရရှိအောင် လက်တွေ့ဆောင်ရွက်ခဲ့သည့် အခြေအနေများအပေါ် လေ့လာသုံးသပ်၍ အားသာချက်၊ အားနည်းချက်များကို ဖော်ထုတ်ပြီး ချက်ချင်းပြုပြင်ရမည်များကို ချက်ချင်းဆောင်ရွက်ရန်၊ ရေတို၊ ရေရှည် စီမံဆောင်ရွက်ရမည်များကို စနစ်တကျ အစီအမံများချမှတ်ဆောင်ရွက်ရန် လိုအပ်ကြောင်း၊ ပိုမိုကောင်း

မွန်သည့် ဆက်သွယ်ရေးစနစ်များ ဖြစ်စေရေးအတွက် လက်ရှိအားနည်းချက်များကို ဖော်ထုတ်၍ ပြုပြင်ဆောင်ရွက်ရန် လိုအပ်ကြောင်း မှာကြားသည်။

လိုအပ်သည်များ မှာကြား

ထို့နောက် မြန်မာ့ဆက်သွယ်ရေးလုပ်ငန်း နည်းပညာဌာနရှိ လုပ်ငန်းဆောင်ရွက်နေမှုများ၊ တပ်ဆင်ထားသည့် စက်ပစ္စည်းများ၊ အရေးပေါ် ဆက်သွယ်ရေးစနစ်အတွက် အသုံးပြုသည့် စက်ပစ္စည်းများနှင့် ဝန်ဆောင်မှုလုပ်ငန်းများ၏ အခြေအနေကို လှည့်လည်ကြည့်ရှုစစ်ဆေးပြီး လိုအပ်သည်များကို မှာကြားသည်။

ဆက်လက်၍ ပြည်ထောင်စုဝန်ကြီးသည် ရန်ကုန်အပြည်ပြည်ဆိုင်ရာလေဆိပ် ပြည်ပထွက်ခွာဆောင်သို့ ရောက်ရှိပြီး ပြည်ပထွက်ခွာမည့် ခရီးသည်များ လေဆိပ်သို့ စတင်ရောက်ရှိသည့် အချိန်မှစ၍ လေယာဉ်ပေါ်တက်ချိန်အထိ သက်ဆိုင်ရာ လေကြောင်းလိုင်းများနှင့် ဌာနဆိုင်ရာများမှ ဝန်ဆောင်မှုပေးလျက်ရှိနေသည့် အခြေအနေများ လုံခြုံရေးစိစစ်ဆောင်ရွက်နေမှု အခြေအနေများကို ကြည့်ရှုစစ်ဆေးကာ လိုအပ်သည်များကို ပေါင်းစပ် ညှိနှိုင်းဆောင်ရွက်ပေးသည်။

ထို့နောက် လေကြောင်းပို့ဆောင်ရေး ညွှန်ကြားမှုဦးစီးဌာန လေကြောင်းပညာသိပ္ပံကျောင်းသို့ ရောက်ရှိပြီး အဆိုပါကျောင်းအစည်းအဝေးခန်းမ၌ ပြည်တွင်းလေကြောင်းလိုင်းများနှင့် လေဆိပ်အော်ပရေတာများမှ တာဝန်ရှိသူများ၊ လုံခြုံရေးတာဝန်ရှိသူများနှင့် တွေ့ဆုံသည်။ ထိုသို့တွေ့ဆုံရာတွင် ပြည်ထောင်စုဝန်ကြီးက လေဆိပ်နှင့်လေယာဉ်ခရီးစဉ်များအား ဘေးအန္တရာယ်ကင်းရှင်းရေး (Safety)၊ လုံခြုံစိတ်ချမှုရှိစေရေး (Security) တို့ကို ဥပဒေ၊ နည်းဥပဒေများ၊ အပြည်ပြည်ဆိုင်ရာ မြို့ပြလေကြောင်းအဖွဲ့ချုပ် (ICAO) ၏ သတ်မှတ်စံချိန်စံညွှန်းများနှင့် အညီ ဖြစ်စေရေးဆောင်ရွက်ရန် လေကြောင်းပို့ဆောင်ရေးညွှန်ကြားမှုဦးစီးဌာနအနေဖြင့် နိုင်ငံတော်ကိုယ်စား ကြပ်မတ်ထိန်းသိမ်း ကြီးကြပ်ရသည့် အဖွဲ့အစည်းဖြစ်ကြောင်း၊ နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီဥက္ကဋ္ဌက ပို့ဆောင်ရေးနှင့်ဆက်သွယ်ရေးဝန်ကြီးဌာနမှ လေကြောင်းသွားလာသည့် ခရီးသည်များကို စိတ်ချမ်းသာအောင် သွားလာနိုင်ရေး ဆောင်ရွက်ပေးရန်၊ လေဆိပ်တွင် လေယာဉ်လိုင်းများ လေဆိပ်၏ ဝန်ဆောင်မှုပေးနေသည့် လုပ်ငန်းများ ကောင်းမွန်စေရန်နှင့် စည်းကမ်းကောင်းရန်တို့အတွက် ဆောင်ရွက်ရန် လမ်းညွှန်မှုပြုထားပါကြောင်း၊ လေကြောင်းပို့ဆောင်ရေးညွှန်ကြားမှုဦးစီးဌာနနှင့် လေဆိပ်အော်ပရေတာများအနေဖြင့် တာဝန်ယူဆောင်ရွက်သည့် လေဆိပ်များတွင် သန့်ရှင်းသပ်ရပ်မှုရှိစေရေး၊ လေဆိပ်အဆောက်အဦများ အမြင်တင့်တယ်မှုရှိစေရေး၊ ခရီးသည်များ စိတ်ချမ်းမြေ့စွာ သွားလာနိုင်ရေး ကောင်းမွန်သည့် ဝန်ဆောင်မှုများဖြစ်အောင် အစဉ်တစိုက် ဝိုင်းဝန်းကြိုးပမ်း ဆောင်ရွက်ကြရန်လိုအပ်ကြောင်း၊ လေဆိပ်များတွင် လေယာဉ်လုံခြုံရေးနှင့် ခရီးသည်လုံခြုံရေးတို့အား လုံခြုံရေးအသိ၊ သတိရှိစေရေးအတွက် ဝန်ထမ်းများကို လေ့ကျင့်သင်ကြားပေးရန်နှင့် သက်ဆိုင်ရာ လုံခြုံရေးအဖွဲ့များဖြင့် စနစ်တကျ ပူးပေါင်းဆောင်ရွက်သွားရန် လိုကြောင်း မှာကြားသည်။

ဖြည့်ဆည်းဆောင်ရွက်

ထို့နောက် တက်ရောက်လာကြသည့် လေကြောင်းလိုင်းများနှင့် လေဆိပ်အော်ပရေတာများမှ တာဝန်ရှိသူများက လေကြောင်းလိုင်းများ ပျံသန်းပြေးဆွဲနေမှု၊ လေဆိပ်အလိုက် ခရီးသည်နှင့် လေယာဉ်ခရီးစဉ်များအတွက် ဝန်ဆောင်ပေးနေသည့် အခြေအနေများ၊ လေယာဉ်နှင့်ခရီးသည်များလုံခြုံမှုရှိစေရေး ဆောင်ရွက်ထားရှိမှု အခြေအနေများကို ရှင်းလင်းတင်ပြရာ ပြည်ထောင်စုဝန်ကြီးက ကြုံတွေ့နေရသည့် အခက်အခဲများနှင့် လိုအပ်ချက်များကို ပေါင်းစပ်ညှိနှိုင်း၍ လိုအပ်သည်များ ဖြည့်ဆည်းဆောင်ရွက်ပေးခဲ့ကြောင်းသိရသည်။

သတင်းအဖွဲ့(ပို့ဆက်)

■

ဒုတိယဝန်ကြီးချုပ်နှင့် ပြည်ထောင်စုဝန်ကြီး ဗိုလ်ချုပ်ကြီးတင်အောင်စန်း သီလဝါဆိပ်ကမ်းဒေသရှိ ဆိပ်ကမ်းတံတားများနှင့် ရန်ကုန်ဘူတာကြီးဝင်းအတွင်းရှိ Rail Bus Engine - RBE စက်ခေါင်းရုံများ ကြည့်ရှုစစ်ဆေး

နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီအဖွဲ့ဝင်၊ ဒုတိယဝန်ကြီးချုပ်နှင့် ပို့ဆောင်ရေးနှင့် ဆက်သွယ်ရေးဝန်ကြီးဌာန ပြည်ထောင်စုဝန်ကြီး ဗိုလ်ချုပ်ကြီးတင်အောင်စန်းသည် ဇူလိုင် ၉ ရက် နံနက်ပိုင်းတွင် နိုင်ငံတကာကုန်သွယ်မှုအတွက် အရေးပါသည့် သီလဝါဆိပ်ကမ်းဒေသရှိ နိုင်ငံတကာ ဆိပ်ကမ်းတံတားများနှင့် ရန်ကုန်ဘူတာကြီးဝင်းအတွင်းရှိ Rail Bus Engine - RBE စက်ခေါင်းရုံများသို့ သွားရောက်ကြည့်ရှုစစ်ဆေးသည်။

ဦးစွာ ပြည်ထောင်စုဝန်ကြီးနှင့် တာဝန်ရှိသူများသည် ရန်ကုန်တိုင်းဒေသကြီး သန်လျင်မြို့နယ် အပြည်ပြည်ဆိုင်ရာဆိပ်ကမ်းသီလဝါရှိ ကုန်သေတ္တာနှင့် အထွေထွေကုန်စည်များကို ကိုင်တွယ်ဝန်ဆောင်မှုပေးနေသည့် Myanmar International Terminals Thilawa (MITT) ဘက်စုံသုံးဆိပ်ကမ်းတံတားသို့ရောက်ရှိပြီး MITT ဆိပ်ကမ်းတံတားအတွင်း လှည့်လည်ကြည့်ရှုစစ်ဆေးသည်။

ရှင်းလင်းတင်ပြ

ထို့နောက် ပြည်ထောင်စုဝန်ကြီးနှင့်အဖွဲ့သည် မြန်မာ့ဆိပ်ကမ်းအာဏာပိုင် ဦးဆောင်ညွှန်ကြားရေးမှူး၊ တာဝန်ရှိသူများနှင့်အတူ Regency SPC ကုမ္ပဏီ၏ စက်သုံးဆီ ကုန်တင်ကုန်ချ ဆိပ်ခံတံတားနှင့် စက်သုံးဆီသိုလှောင်ကန်များ International Bulk Terminal Thilawa (IBTT) ကုမ္ပဏီ၏ ကောက်ပဲသီးနှံ ဆိပ်ခံတံတား၊ ပီတောက်ရွှေဝါကုမ္ပဏီလီမိတက်၏ စက်သုံးဆီကုန်တင်ကုန်ချဆိပ်ခံတံတားနှင့် Wilmar Myanmar Port Terminal (Thilawa) Ltd. ၏ ကောက်ပဲသီးနှံဆိပ်ခံတံတားများသို့ သွားရောက်၍ စက်သုံးဆီတင်သင်္ဘော၊ ဓာတ်မြေဩဇာတင်သင်္ဘောများပေါ်မှ ကုန်ပစ္စည်းများ ကုန်တင်ကုန်ချဆောင်ရွက်နေမှု၊ ကောက်ပဲသီးနှံနှင့် ပြောင်းဖူးစေ့များ ပြည်ပသို့တင်ပို့ရန် ဆောင်ရွက်နေမှုနှင့် ဆိပ်ကမ်းဝင်းအတွင်းရှိ ခေတ်မီစက်ရုံကြီးများဖြင့် တန်ဖိုးမြင့် (Value Added) ထုတ်ကုန်များ ထုတ်လုပ်နေမှုအခြေအနေများကို ကြည့်ရှုစစ်ဆေးရာ သက်ဆိုင်ရာတံတားအလိုက် တာဝန်ရှိသူများက ရှင်းလင်းတင်ပြကြသည်။

ယင်းနောက် ပြည်ထောင်စုဝန်ကြီးနှင့်အဖွဲ့သည် Wilmar Myanmar Port Terminal (Thilawa) Ltd.၏ အစည်းအဝေးခန်းမ၌ သီလဝါဆိပ်ကမ်းဒေသရှိ ဆိပ်ကမ်းဝန်ဆောင်မှု လုပ်ငန်းရှင်များ၊ တာဝန်ရှိသူများနှင့်တွေ့ဆုံရာ မြန်မာ့ဆိပ်ကမ်းအာဏာပိုင် ဦးဆောင်ညွှန်ကြားရေးမှူးက ဆိပ်ကမ်းဝန်ဆောင်မှုလုပ်ငန်းများ ဆောင်ရွက်ရန်အတွက် သီလဝါဆိပ်ကမ်းဒေသရှိ မြေကွက် ၃၇ ကွက်တွင် ပြည်တွင်း ပြည်ပ ရင်းနှီးမြှုပ်နှံမှုဖြင့် ဆိပ်ခံတံတားများ နေရာချထားပေးခဲ့မှု၊ လက်ရှိတွင် ဆိပ်ခံတံတားတည်ဆောက်ပြီးစီး၍ ဆိပ်ကမ်းဝန်ဆောင်မှုလုပ်ငန်း ဆောင်ရွက်နေသော ကုန်သေတ္တာနှင့် အထွေထွေကုန်စည် ဆိပ်ခံတံတား ကိုးစင်း၊ စက်သုံးဆီနှင့် LNG ဆိပ်ခံတံတားရှစ်စင်းနှင့် ကောက်ပဲသီးနှံ ဆိပ်ခံတံတား နှစ်စင်း စုစုပေါင်းတံတား ၁၉ စင်းတို့တွင် လုပ်ငန်းများဆောင်ရွက်နေမှုနှင့် ဆိပ်ခံတံတားတည်ဆောက်ရေးလုပ်ငန်း ဆောင်ရွက်ဆဲဖြစ်သော တံတား ၁၈ စင်း၏ လုပ်ငန်းဆောင်ရွက်ထားရှိမှု အခြေအနေများကို အသေးစိတ်ရှင်းလင်းတင်ပြသည်။

အကြံပြုချက်များ တင်ပြ

ဆက်လက်၍ သီလဝါဆိပ်ကမ်းဒေသရှိ ဆိပ်ကမ်းဝန်ဆောင်မှုလုပ်ငန်း ဆောင်ရွက်လျက်ရှိသော ကုမ္ပဏီ၊ အဖွဲ့အစည်းများက ဆိပ်ကမ်းလုပ်ငန်းနှင့်စပ်လျဉ်း၍ ကြုံတွေ့ရသည့် အခက်အခဲများ၊ ဆောင်ရွက်လိုသည့် လုပ်ငန်းစဉ်များနှင့် အကြံပြုချက်များကို တင်ပြကြသည်။

ပေါင်းစပ်ညှိနှိုင်းဆောင်ရွက်

ထို့နောက် ပြည်ထောင်စုဝန်ကြီးက နိုင်ငံ၏ပင်လယ်ရေကြောင်းကုန်သွယ်မှုသည် နိုင်ငံ့စီးပွားဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်မှုနှင့် တိုက်ရိုက်အချိုးကျသဖြင့် ပင်လယ်ရေကြောင်း

ကုန်သွယ်မှုအတွက် အဓိကကျသည့် ဆိပ်ကမ်းကဏ္ဍ စနစ်တကျဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်ရန် ပူးပေါင်းဆောင်ရွက်ကြရမည်ဖြစ်ကြောင်း၊ မြန်မာ့ဆိပ်ကမ်း အာဏာပိုင်အနေဖြင့်လည်း ဆိပ်ကမ်းဝန်ဆောင်မှုလုပ်ငန်း ရင်းနှီးမြှုပ်နှံဆောင်ရွက်သူများကို လိုအပ်သောပံ့ပိုးမှုများ ဖြည့်ဆည်း ဆောင်ရွက်ပေးရန်နှင့် ဥပဒေနှင့်အညီ စနစ်တကျဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်လာရန်အတွက် ကြိုးကြပ်ဆောင်ရွက်ပေးရန် လိုအပ်ကြောင်း၊ ဆိပ်ကမ်းလုပ်ငန်းကဏ္ဍသည် နိုင်ငံတော်အတွက် ဝင်ငွေများစွာ ရှာဖွေပေးနေသည့် လုပ်ငန်းတစ်ခုဖြစ်ပါကြောင်း၊ ဆိပ်ကမ်းလုပ်ငန်းကဏ္ဍကို အစိုးရ-ပုဂ္ဂလိက ပူးပေါင်းဆောင်ရွက်မှု (Public-Private Partnership) စနစ်ဖြင့် ဆောင်ရွက်လျက်ရှိကြရာ ဆိပ်ကမ်းလုပ်ငန်းသည် အရင်းအနှီးကြီးမားသည့် Infrastructure Investment လုပ်ငန်းဖြစ်ခြင်း၊ နည်းပညာနှင့် ကျွမ်းကျင်လုပ်သားများ အစဉ်အမြဲ လိုအပ်နေခြင်းတို့ကြောင့် ပုဂ္ဂလိကအခန်းကဏ္ဍသည် အလွန်အရေးပါပါကြောင်း၊ ဒေသတွင်းနှင့် နိုင်ငံတကာ ဆိပ်ကမ်းများနှင့်တန်းတူ ရင်ပေါင်တန်း၍ စွမ်းဆောင်ရည်ပြည့်ဝစွာဖြင့် ဆိပ်ကမ်းဝန်ဆောင်မှုကောင်းများကို ပေးနိုင်ရန် အစဉ်တစိုက် ကြိုးပမ်းဆောင်ရွက်သွားကြစေလိုကြောင်း၊ ဒေသတွင်းနှင့် နိုင်ငံတကာ၏ ဖြစ်ပေါ်တိုးတက်မှုများကိုလည်း မျက်ခြည်မပြတ် လေ့လာသုံးသပ်၍ အနာဂတ်အတွက် ကြိုတင်ပြင်ဆင်ကြရမည်ဖြစ်ကြောင်း၊ အထူးသဖြင့် ဆိပ်ကမ်းများတွင် ကုန်တင်ကုန်ချလုပ်ငန်းခွင် ဘေးအန္တရာယ်ကင်းရှင်းရေး (Safety) အပြင် လုံခြုံရေး (Security) ကိုလည်း အလေးထားဆောင်ရွက်ကြစေလိုကြောင်း ဆွေးနွေးမှာကြားပြီး ဆိပ်ကမ်းဝန်ဆောင်မှုလုပ်ငန်းရှင်များ၏ တင်ပြချက်များအပေါ် တာဝန်ရှိသူများနှင့် ပေါင်းစပ်ညှိနှိုင်းဆောင်ရွက်ပေးသည်။

ကြည့်ရှုစစ်ဆေး

ထို့နောက် ပြည်ထောင်စုဝန်ကြီးနှင့်အဖွဲ့သည် ရန်ကုန်ဘူတာကြီးဝင်းအတွင်းရှိ Rail Bus Engine - RBE စက်ခေါင်းရုံသို့ ရောက်ရှိပြီး စက်ခေါင်းရုံအတွင်း၌ West Corporation ထံမှ လက်ခံရရှိသည့် RBE တွဲများ ပြုပြင်ဆောင်ရွက်နေမှုနှင့် ပြုပြင်ပြီးစီးမှု အခြေအနေများကို ကြည့်ရှုစစ်ဆေးရာ မြန်မာ့မီးရထား အထွေထွေမန်နေဂျာ (စက်မှု/လျှပ်စစ်)နှင့် RBE စက်ရုံ၊ စက်ရုံမှူးတို့က ရှင်းလင်းတင်ပြမှုအပေါ် ပြည်ထောင်စုဝန်ကြီးက လိုအပ်သည်များ မှာကြားခဲ့ကြောင်း သိရသည်။

သတင်းအဖွဲ့ (ပို့ဆက်)

Photo News

နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီဝင်၊ ဒုတိယဝန်ကြီးချုပ်နှင့် ပို့ဆောင်ရေးနှင့်ဆက်သွယ်ရေးဝန်ကြီးဌာန၊ ပြည်ထောင်စုဝန်ကြီး ဗိုလ်ချုပ်ကြီးတင်အောင်စန်း ရုရှား-မြန်မာ ချစ်ကြည်ရေးနှင့် ပူးပေါင်းဆောင်ရွက်ရေးအသင်း ဒုတိယဥက္ကဋ္ဌ မစ္စတာအန်နာသိုလီ ဘူးလော့ချ်နီကော့ (ဦးလွင်) ဦးဆောင်သော ကိုယ်စားလှယ်အဖွဲ့အား ၂၀၂၃ ခုနှစ်၊ ဇွန်လ ၂၈ ရက်နေ့၊ နံနက်ပိုင်းက နေပြည်တော်၊ ပို့ဆောင်ရေးနှင့် ဆက်သွယ်ရေးဝန်ကြီးဌာန၊ ရုံးအမှတ် (၅) တွင် လက်ခံတွေ့ဆုံခဲ့စဉ်

အမျိုးသား ယာဉ်အန္တရာယ်၊ လမ်းအန္တရာယ်ကင်းရှင်းရေးကောင်စီ ဒုတိယအကြိမ် ညှိနှိုင်းအစည်းအဝေးကျင်းပ ယာဉ်/လမ်းအန္တရာယ်ကြောင့် လူသေဆုံးမှုများကို ၂၀၃၀ ပြည့်နှစ်တွင် ထက်ဝက်လျှော့ချနိုင်ရန် ရည်မှန်းဆောင်ရွက်လျက်ရှိ

လမ်းညွှန်းများ၊ လမ်းအမှတ်အသားများနှင့် အချက်ပြများတစ်ပြေးညီဖြစ်စေရေးအတွက် ညွှန်ကြားချက်နှင့်အညီ ပြည်စုံမှန်ကန် ကိုက်ညီမှုရှိစေရေး လုပ်ငန်းစဉ်သည် နိုင်ငံတော်အကြီးအကဲ၏ လမ်းညွှန်ချက်ဖြစ်သည့်အတွက်သက်ဆိုင်ရာဒေသအစိုးရအဖွဲ့များ၊ ဒေသကြီးကြပ်ရေးအဖွဲ့များအနေဖြင့် အထူးအလေးထား ကြိုးပမ်းအကောင်အထည်ဖော်ဆောင်ရွက်ကြရန် တိုက်တွန်းလို...

အမျိုးသားယာဉ်အန္တရာယ်၊ လမ်းအန္တရာယ်ကင်းရှင်းရေးကောင်စီ (National Road Safety Council - NRSC) ၏ ဒုတိယအကြိမ်အစည်းအဝေးကို ဇူလိုင် ၁၄ ရက် မွန်းလွဲ ၂ နာရီတွင် နေပြည်တော်ရှိ ပို့ဆောင်ရေးနှင့် ဆက်သွယ်ရေးဝန်ကြီးဌာန အစည်းအဝေးခန်းမ၌ ကျင်းပသည်။

အစည်းအဝေးသို့ အမျိုးသားယာဉ်အန္တရာယ်၊ လမ်းအန္တရာယ်ကင်းရှင်းရေး ကောင်စီဥက္ကဋ္ဌ ဒုတိယဝန်ကြီးချုပ်နှင့် ပြည်ထောင်စုဝန်ကြီး ဗိုလ်ချုပ်ကြီးတင်အောင်စန်း၊ အမျိုးသားယာဉ်အန္တရာယ် လမ်းအန္တရာယ် ကင်းရှင်းရေးကောင်စီ ဒုတိယဥက္ကဋ္ဌများနှင့် အဖွဲ့ဝင်များဖြစ်ကြသည့် ပြည်ထောင်စုဝန်ကြီးများ၊ နေပြည်တော်ကောင်စီ ဥက္ကဋ္ဌနှင့် တာဝန်ရှိသူများ တက်ရောက်ကြပြီး တိုင်းဒေသကြီးနှင့် ပြည်နယ် ဝန်ကြီးချုပ်များ၊ မြို့တော်ဝန်များနှင့် တာဝန်ရှိသူများက ဗီဒီယိုကွန်ဖရင့်စနစ်ဖြင့် တက်ရောက်ကြသည်။

သေဆုံးထိခိုက်ဒဏ်ရာရမှု ပိုများလာ

ဦးစွာ အမျိုးသားယာဉ်အန္တရာယ်၊ လမ်းအန္တရာယ်ကင်းရှင်းရေး ကောင်စီဥက္ကဋ္ဌ ဒုတိယဝန်ကြီးချုပ်နှင့်ပြည်ထောင်စုဝန်ကြီး ဗိုလ်ချုပ်ကြီးတင်အောင်စန်းက ယာဉ်အန္တရာယ်၊ လမ်းအန္တရာယ်ကင်းရှင်းရေး (Road Safety) သည် ကမ္ဘာလုံးဆိုင်ရာ အလွန်ကြီးမားသည့် ခြိမ်းခြောက်မှုတစ်ရပ်အဖြစ် တဖြည်းဖြည်း ကြီးထွားလာနေသည်ကို မိမိတို့ နေ့စဉ်နှင့်အမျှ တွေ့မြင် ကြားသိနေရကြောင်း၊ ထို့ပြင် ဟန့်တားထိန်းချုပ်နိုင်ရန်အတွက် ကမ္ဘာတစ်ဝန်းလုံးတွင် Road Safety ကိစ္စကို အထူးအလေးအနက်ထားပြီးဆောင်ရွက်လာကြရာ ယခုဆိုလျှင် ဒုတိယဆယ်စုနှစ်ထဲကို ရောက်ရှိလာခဲ့ပြီဖြစ်ကြောင်း၊ WHO က ပြုစုထုတ်ပြန်သည့် အစီရင်ခံစာအရ တစ်ကမ္ဘာလုံးအတိုင်းအတာနှင့် Road Accident ကြောင့် နှစ်စဉ်ပျမ်းမျှ လူ ၁ ဒသမ ၃ သန်းခန့် အသက်ဆုံးရှုံးနေကြရပြီး လူဦးရေသန်း ၅၀ ကျော် ထိခိုက်ဒဏ်ရာရရှိနေကြကြောင်း၊ ၂၀၁၈ ခုနှစ်အတွင်း လူ ၁ ဒသမ ၃၅ သန်းအထိ အသက်ဆုံးရှုံးခဲ့ရပြီး

တစ်နှစ်ထက်တစ်နှစ် သေဆုံးမှု၊ ထိခိုက်ဒဏ်ရာရရှိမှုများလည်း လျော့ကျမသွားဘဲ ပိုပြီးတိုးလာနေသည်ကို တွေ့မြင်ရမည်ဖြစ်ကြောင်း၊ ထို့ပြင် လူများသေဆုံးရသည့် အဓိကအကြောင်းရင်း (Cause of Death) များထဲတွင် Road Accident ကြောင့် သေဆုံးရခြင်းသည် ပထမဆယ်စုနှစ်တာကာလတွင် အဆင့် (၈) နေရာတွင် ရှိခဲ့ပြီး ဒုတိယဆယ်စုနှစ်တာကာလဖြစ်သည့် ၂၀၂၀ ပြည့်နှစ် အလွန်နှစ်များတွင် အဆင့် (၃) နေရာသို့ ရောက်ရှိလာနိုင်ကြောင်း သုံးသပ်တွေ့ရှိရကြောင်း။

Road Accident ကြောင့် နိုင်ငံအများစုတွင် နှစ်စဉ် GDP ၏ ၃ ရာခိုင်နှုန်းမှ ၅ ရာခိုင်နှုန်းထိ ဆုံးရှုံးနေရကြောင်း၊ ယခုကဲ့သို့ ထိခိုက်ဆုံးရှုံးနစ်နာမှုများကလည်း ဖွံ့ဖြိုးဆဲနိုင်ငံများတွင် အများဆုံး ရင်ဆိုင်နေကြကြောင်း၊ ကမ္ဘာလုံးဆိုင်ရာ Decade of Action for Road Safety ကို အကောင်အထည်ဖော်ရာတွင် ယာဉ်အန္တရာယ်၊ လမ်းအန္တရာယ်ကင်းရှင်းရေးဆိုင်ရာ ချမှတ်ထားသည့် မဏ္ဍိုင်ကြီး (၅)ရပ်နှင့်အညီ ဖော်ဆောင်စေလျက်ရှိကြောင်း၊ လက်ရှိတွင် မဏ္ဍိုင်ကြီး(၅) ရပ်အပြင် ဒုတိယဆယ်စုနှစ်တာကာလအတွက် Global Plan ကိုရေးဆွဲခဲ့ကြပြီး 12 Voluntary Targets (၁၂) ချက်ကိုချမှတ်ကာ ယာဉ်/လမ်း အန္တရာယ်ကြောင့် လူသေဆုံးမှုများကို ၂၀၃၀ ပြည့်နှစ်တွင် ထက်ဝက်လျှော့ချနိုင်ရန် ရည်မှန်းအကောင်အထည်ဖော် ဆောင်ရွက်လျက်ရှိကြောင်း။

ယာဉ်အန္တရာယ်၊ လမ်းအန္တရာယ်ကင်းရှင်းရေး ရည်မှန်းချက်များ အောင်မြင်ရေးအတွက် အဓိကအားဖြင့် ပြည်သူအားလုံး၏ လိုက်နာပူးပေါင်းဆောင်ရွက်မှုသည် အရေးကြီးကြောင်း၊ တစ်ဖက်ကလည်း မိမိတို့၏ NRSC ၏ မူဝါဒ၊ အစီအမံများ ခိုင်မာစွာချမှတ်ပေးနိုင်မှု၊ လုပ်ငန်းစဉ်တစ်ရပ်လုံး အပေါ်တွင်စဉ်ဆက်မပြတ်ကြီးကြပ်ကွပ်ကဲဦးဆောင်နိုင်မှု၊ အသိပညာပေးမှု၊ စစ်ဆေးကြပ်မတ်မှုနှင့် အရေးယူမှုများ ဟန်ချက်ညီအောင် ထိန်းကျောင်းနိုင်မှုများသည်လည်း အရေးကြီးသော အခန်းကဏ္ဍတွင် ပါဝင်လျက်ရှိကြောင်း။

နိုင်ငံအတွင်း ယာဉ်တိုက်ခိုက်မှုဖြစ်စဉ်များကို ၂၀၂၂ ခုနှစ်၊ NRSC ၏ နှစ်ချုပ်အစီရင်ခံစာအရ ခွဲခြမ်းစိတ်ဖြာကြည့်ရာတွင် လူ့ပယောဂကြောင့် ဖြစ်ပွားရသည့် ယာဉ်တိုက်မှုက ၉၄ ရာခိုင်နှုန်းခန့် ပါဝင်သော်လည်း တစ်ဖက်က ပတ်ဝန်းကျင်အနေအထား၊ လမ်းတည်ဆောက်ပုံအနေအထား၊ လမ်းဒီဇိုင်း၊ လမ်းအဆင့်အတန်းများကလည်း ကဏ္ဍတစ်ခုအဖြစ် ဆက်စပ်ပါဝင်နေကြောင်း၊ လမ်းတစ်ခုကို စတင်တည်ဆောက်ချိန်ကတည်းက Road Safety အတွက် ထည့်သွင်းစဉ်းစားခြင်း၊ လမ်းညွှန်း၊ လမ်းအမှတ်အသားနှင့် အချက်ပြများကို ပြည့်ပြည့်စုံစုံ မှန်မှန်ကန်ကန် တပ်ဆင်ခြင်းနှင့် တည်ဆောက်မှု ပုံစံဒီဇိုင်းကို စနစ်တကျ သုံးသပ်တွက်ချက်တည်ဆောက်ခြင်းများ စနစ်တကျ ဆောင်ရွက်ကြရန်လိုကြောင်း။

ဖွဲ့စည်းတာဝန်ပေးအပ်

လမ်းညွှန်းများ၊ လမ်းအမှတ်အသားများနှင့် အချက်ပြများ၊ ပြည့်စုံမှန်ကန်ရေးသည် ယာဉ်အန္တရာယ်၊ လမ်းအန္တရာယ်ကင်းရှင်းရေးတွင် အလွန်အရေးပါသည့် လိုအပ်ချက်တစ်ရပ် ဖြစ်သည့်အတွက် နိုင်ငံတော်အကြီးအကဲက ယာဉ်စည်းကမ်း၊ လမ်းစည်းကမ်းနှင့်လမ်းညွှန်း၊လမ်းအမှတ်အသားများ၊ တစ်နိုင်ငံလုံးအတိုင်းအတာဖြင့် တစ်ပြေးညီဖြစ်စေရေး၊ တည်ဆဲဥပဒေ၊ နည်းဥပဒေများ၊ ညွှန်ကြားချက်များနှင့်အညီ လိုက်နာဆောင်ရွက်စေရေး ကြီးကြပ်ညှိနှိုင်းရန် လမ်းညွှန်မှာကြားခဲ့ကြောင်း၊ အဆိုပါ လမ်းညွှန်မှာကြားချက်နှင့်အညီ ဗဟိုကြီး

ကြပ်ရေးအဖွဲ့နှင့် ပြည်ထောင်စုနယ်မြေ(နေပြည်တော်)၊တိုင်းဒေသကြီး/ပြည်နယ်ကြီးကြပ်ရေးအဖွဲ့များကိုဖွဲ့စည်းတာဝန်ပေးအပ်ခဲ့ပြီးဖြစ်ကြောင်း။

မိမိတို့၏ ကြိုးပမ်းအကောင်အထည်ဖော်ဆောင်ရွက်မှုများကြောင့် ပြီးခဲ့သည့် ၂၀၂၂-၂၀၂၃ ဘဏ္ဍာရေးနှစ် ပထမ ၆ လတွင်ပြည်ထောင်စုနယ်မြေ(နေပြည်တော်)အပါအဝင်တိုင်းဒေသကြီး/ပြည်နယ်ကြီးကြပ်ရေးအဖွဲ့များအလိုက် Road Safety Audit ဆောင်ရွက်မှုစုစုပေါင်း(၂၄၃၁)ကြိမ်ဆောင်ရွက်နိုင်ခဲ့ပြီး လမ်းညွှန်း ၁၇၄၁၄ ခု၊ အလျားလိုက်မျဉ်း အမှတ်အသား ၁၁၄၁ မိုင်၊ ကန့်လန့်ဖြတ်မျဉ်းအမှတ်အသား၅၈၆ခု၊အခြားလမ်းအမှတ်အသား ၆၉၆၄ ခုနှင့် အချက်ပြ ၅၅၃ ခု ပြင်ဆင်ဆောင်ရွက်နိုင်ခဲ့ကြောင်း၊ ထပ်မံဆောင်ရွက်မှုများအနေဖြင့် လမ်းညွှန်း ၁၃၀၀၂ ခု၊ အလျားလိုက်မျဉ်းအမှတ်အသား ၈၄၄ မိုင်၊ ကန့်လန့်ဖြတ်မျဉ်း အမှတ်အသား ၆၉၅ ခု၊ အခြားလမ်းအမှတ်အသား ၃၇၉၉ ခုနှင့် အချက်ပြ ၁၃၈ ခု ဆောင်ရွက်နိုင်ခဲ့ကြောင်း။

အရှိန်အဟုန်မြှင့်ဆောင်ရွက်

လမ်းညွှန်းများ၊ လမ်းအမှတ်အသားများနှင့် အချက်ပြများ တစ်ပြေးညီဖြစ်စေရေးအတွက် ညွှန်ကြားချက်နှင့်အညီ ပြည်စုံမှန်ကန်ကိုက်ညီမှုရှိစေရေး လုပ်ငန်းစဉ်သည် နိုင်ငံတော်အကြီးအကဲ၏ လမ်းညွှန်ချက်ဖြစ်သည့်အတွက် သက်ဆိုင်ရာဒေသအစိုးရအဖွဲ့များ၊ဒေသကြီးကြပ်ရေးအဖွဲ့များအနေဖြင့် အထူးအလေးထား ကြိုးပမ်းအကောင်အထည်ဖော်ဆောင်ရွက်ကြရန် တိုက်တွန်းလိုကြောင်း၊ ယခု ၂၀၂၃-၂၀၂၄ ဘဏ္ဍာနှစ်တွင် ဘဏ္ဍာရန်ပုံငွေများကို တည်ဆဲဘဏ္ဍာရေးစည်းမျဉ်းများနှင့်အညီ ခွင့်ပြုထားပြီးဖြစ်သည့်အတွက် မိမိတို့ဆောင်ရွက်ရန်ကျန်ရှိသည့် လုပ်ငန်းများ ပြည့်စုံမှန်ကန်စွာအချိန်မီပြီးစီးရေး အရှိန်အဟုန်မြှင့် ဆောင်ရွက်ကြရန် လိုအပ်ကြောင်း ပြောကြားသည်။

ထို့နောက် အမျိုးသားယာဉ်အန္တရာယ်၊ လမ်းအန္တရာယ်ကင်းရှင်းရေးကောင်စီ ဒုတိယဥက္ကဋ္ဌများ ဖြစ်ကြသည့် ပြည်ထောင်စုဝန်ကြီး ဦးမျိုးသန့်နှင့် ဒုတိယဗိုလ်ချုပ်ကြီး ထွန်းထွန်းနောင်တို့က အမျိုးသားယာဉ်အန္တရာယ်၊ လမ်းအန္တရာယ်ကင်းရှင်းရေးစီမံချက် National Road Safety Action Plan (2021-2023) ပါ ရည်ရွယ်ချက်၊ ရည်မှန်းချက်လုပ်ငန်းစဉ်များအတိုင်း ဆက်လက်ကြိုးပမ်းအကောင်အထည်ဖော်ဆောင်ရွက်သွားမည့် လုပ်ငန်းစဉ်များနှင့်ပတ်သက်၍ ဆွေးနွေးတင်ပြသည်။

ယင်းနောက် အမျိုးသားယာဉ်အန္တရာယ်၊ လမ်းအန္တရာယ်ကင်းရှင်းရေးကောင်စီ အတွင်းရေးမှူး ကုန်းလမ်းပို့ဆောင်ရေးညွှန်ကြားမှုဦးစီးဌာန ညွှန်ကြားရေးမှူးချုပ်က ၂၀၂၂ ခုနှစ် အမျိုးသား ယာဉ်အန္တရာယ်၊ လမ်းအန္တရာယ်ကင်းရှင်းရေးကောင်စီ၏နှစ်ချုပ်အစီရင်ခံစာနှင့် Global Plan ရည်မှန်းချက်(၁၂)ရပ်အကောင်အထည်ဖော်ဆောင်ရွက်နိုင်ရေးအကြောင်းအရာများကို အနှစ်ချုပ် ရှင်းလင်းတင်ပြသည်။

ဆက်လက်၍ စီမံခန့်ခွဲရေးကော်မတီ၊ ပညာပေးရေးနှင့် စစ်ဆေးအရေးယူရေးဆပ်ကော်မတီ၊ သုတေသနပြုရေးနှင့် ကျန်းမာရေးဆပ်ကော်မတီနှင့် ဘဏ္ဍာရေးဆပ်ကော်မတီတို့မှ အတွင်းရေးမှူးများက ဆပ်ကော်မတီအလိုက် လုပ်ငန်းဆောင်ရွက်ချက်များနှင့် ပထမအကြိမ် အစည်းအဝေးဆုံးဖြတ်ချက်များအပေါ် အကောင်အထည်ဖော်ဆောင်ရွက်ပြီးစီးမှု၊ နေပြည်တော်ကောင်စီဥက္ကဋ္ဌ၊ တိုင်းဒေသကြီးနှင့် ပြည်နယ်ဝန်ကြီးချုပ်များ၊ သက်ဆိုင်ရာ တိုင်းဒေသကြီး/ပြည်နယ်ဝန်ကြီးများနှင့် တာဝန်ရှိသူများက NRSC အစည်းအဝေး၏ဆုံးဖြတ်ချက်များအပေါ် လိုက်နာဆောင်ရွက်ပြီးစီးမှု၊ National Road Safety Action Plan (2021-2023) နှင့် Quick Win အစီအမံ(၅)ရပ်အပေါ် ဆောင်ရွက်ထားမှု အခြေအနေများကို ရှင်းလင်း တင်ပြကြသည်။

ဆွေးနွေးတင်ပြ

ထို့နောက် ပြည်ထောင်စုဝန်ကြီးများနှင့် အစည်းအဝေးသို့ တက်ရောက်လာကြသူများက အမျိုးသား ယာဉ်အန္တရာယ်၊ လမ်းအန္တရာယ်ကင်းရှင်းရေးနှင့် စပ်လျဉ်း၍ယာဉ်စည်းကမ်း၊ လမ်းစည်းကမ်း ဖောက်ဖျက်မှု၊ စနစ်တကျ စောင့်ကြည့်မှု၊ အရေးယူဆောင်ရွက်မှု၊ ပြည်သူများအား အသိပညာပေးမှု၊ ရှေးဦးပြုစုခြင်းနှင့် အန္တရာယ်ကင်းရှင်းရေးဆောင်ရွက်မှု၊ ယာဉ်အန္တရာယ်ဖြစ်ပွားပါက အရေးပေါ် ဆောင်ရွက်ရမည့် အချက်များအား ပြည်သူများသိရှိနိုင်ရေး အသိပညာပေး ဆောင်ရွက်ထားရှိမှု၊ လမ်းညွှန်းအမှတ်အသားများနှင့် အချက်ပြစနစ်များ ပြင်ဆင်ဆောင်ရွက်ထားရှိမှု ကိစ္စရပ်များကို ဆွေးနွေးတင်ပြကြသည်။

ယင်းနောက် အမျိုးသားယာဉ်အန္တရာယ်၊ လမ်းအန္တရာယ် ကင်းရှင်းရေး ကောင်စီဥက္ကဋ္ဌ ဒုတိယဝန်ကြီးချုပ်နှင့် ပြည်ထောင်စုဝန်ကြီး ဗိုလ်ချုပ်ကြီးတင်အောင်စန်းက ရှင်းလင်းဆွေးနွေး တင်ပြချက်များအပေါ် လိုအပ်သည်များကို ပေါင်းစပ်ညှိနှိုင်းပေးပြီး နိဂုံးချုပ်အမှာစကားပြောကြားကာ အစည်းအဝေးကို ရုပ်သိမ်းလိုက်ကြောင်း သိရသည်။

သတင်းအဖွဲ့(ပို့ဆက်)

လမ်းညွှန်းများ၊ လမ်းအမှတ်အသားများနှင့် အချက်ပြများ၊ ပြည့်စုံမှန်ကန်ရေးသည် ယာဉ်အန္တရာယ်၊ လမ်းအန္တရာယ်ကင်းရှင်းရေးတွင် အလွန်အရေးပါသည့် လိုအပ်ချက်တစ်ရပ်ဖြစ်...

မြန်မာ့စာပို့တံဆိပ်ခေါင်းအကြောင်း သိကောင်းစရာ

(အပိုင်း-၅)

ခမ်း (စိန်လုံကဘား)

၂၀၁၆ ခုနှစ် ဧပြီလ ၁ ရက်နေ့ မှ
၂၀၂၁ ခုနှစ် ဇန်နဝါရီလ ၃၁ ရက်နေ့အတွင်း ကာလ

ဤဖော်ပြပါကာလတွင် နိုင်ငံရေး၊ စီးပွားရေး၊ ယဉ်ကျေးမှု အနုပညာများနှင့် ပတ်သက်၍ အတွေးသစ် အမြင်သစ်များဖြင့် သရုပ်ဖော်ထားသည့် စာပို့တံဆိပ်ခေါင်းများကို ထုတ်ဝေခဲ့ပါသည်။ ထိုသို့ ထုတ်ဝေခဲ့ရာတွင် ၂၀၁၆ ခုနှစ် ဩဂုတ်လ ၃၁ ရက်နေ့တွင် ပြည်ထောင်စု ငြိမ်းချမ်းရေး ညီလာခံ (၂၁)ရာစု ပင်လုံ စာပို့တံဆိပ်ခေါင်း၊ ၂၀၁၆ ခုနှစ် နိုဝင်ဘာလ ၂၁ ရက်နေ့တွင် (၂၃)ကြိမ်မြောက် အာဆီယံစာတိုက်အစည်းအဝေး အထိမ်းအမှတ် စာပို့တံဆိပ်ခေါင်း၊ ၂၀၁၇ ခုနှစ် ဇန်နဝါရီလ ၄ ရက်နေ့တွင် (၆၉)ကြိမ်မြောက် လွတ်လပ်ရေးနေ့ အထိမ်းအမှတ် စာပို့တံဆိပ်ခေါင်း၊ ၂၀၁၇ ခုနှစ် မတ်လ ၁၇ ရက်နေ့တွင် နိုင်ငံခြားရေးဝန်ကြီးဌာန နှစ်(၇၀)ပြည့် စာပို့တံဆိပ်ခေါင်း၊ ၂၀၁၇ ခုနှစ် ဇူလိုင်လ ၂၇ ရက်နေ့နှင့် စက်တင်ဘာလ ၁၄ ရက်နေ့တို့တွင် မြန်မာတုရိယာအစဉ်သုံး စာပို့တံဆိပ်ခေါင်း၊ ၂၀၁၇ ခုနှစ် နိုဝင်ဘာလ ၁၁ ရက်နေ့တွင် နှစ်(၅၀)ပြည့် အာဆီယံအထိမ်းအမှတ် စာပို့တံဆိပ်ခေါင်း၊ ၂၀၁၈ ခုနှစ် ဇန်နဝါရီလ ၄ ရက်နေ့တွင် နှစ်(၇၀)ပြည့် လွတ်လပ်ရေးနေ့ အထိမ်းအမှတ် စာပို့တံဆိပ်ခေါင်း၊ ၂၀၁၈ ခုနှစ် စက်တင်ဘာလ ၂၀ ရက်နေ့တွင် ရန်ကုန်စာတိုက်ကြီး အဆောက်အဦ နှစ်(၁၁၀)ပြည့် အထိမ်းအမှတ် စာပို့တံဆိပ်ခေါင်း၊ ၂၀၁၉ ခုနှစ် ဇန်နဝါရီလ ၄ ရက်နေ့တွင် (၇၁)နှစ်မြောက် လွတ်လပ်ရေးနေ့ မော်ကွန်းတင် စာပို့တံဆိပ်ခေါင်းစသည့် စာပို့တံဆိပ်ခေါင်းများကို ထုတ်ဝေခဲ့သည်။

(၁၂)လ ရာသီပွဲတော်များနှင့်ပန်းများ

ထို့နောက် ၂၀၁၉ ခုနှစ် ဇန်နဝါရီလ ၆ ရက်နေ့တွင် ပြာသိုလ မြင်းခင်းပွဲနှင့် ခွာညိုပန်း စာပို့တံဆိပ်ခေါင်း၊ ၂၀၁၉ ခုနှစ် ဖေဖော်ဝါရီလ ၅ ရက်နေ့တွင် တပို့တွဲလ ထမနဲပွဲနှင့် ပေါက်ပန်း စာပို့တံဆိပ်ခေါင်း၊ ၂၀၁၉ ခုနှစ် မတ်လ ၆ ရက်နေ့တွင် တပေါင်းလ သဲပုံစေတီပွဲနှင့် သရဖီပန်းစာပို့တံဆိပ်ခေါင်း၊ ၂၀၁၉ ခုနှစ်ဧပြီလ၅ရက်နေ့တွင် တန်ခူးလ သင်္ကြန်ပွဲနှင့် ပိတောက်ပန်း၊ ကံ့ကော်ပန်း စာပို့တံဆိပ်ခေါင်း၊၂၀၁၉ ခုနှစ် မေလ ၄ ရက်နေ့တွင် ကဆုန်လ ညောင်ရေသွန်းပွဲနှင့် စံကားဝါပန်း စာပို့တံဆိပ်ခေါင်း၊ ၂၀၁၉ ခုနှစ် ဇွန်လ ၃ ရက်နေ့တွင် နယုန်လ စာပြန်ပွဲနှင့် စံပယ်ပန်း စာပို့တံဆိပ်ခေါင်း၊ ၂၀၁၉ ခုနှစ် ဇူလိုင်လ ၂ ရက်နေ့တွင် ဝါဆိုလ ရဟန်းခံရှင်ပြုပွဲနှင့် ပုန်းညက်ပန်း စာပို့တံဆိပ်ခေါင်း၊ ၂၀၁၉ ခုနှစ် ဩဂုတ်လ ၁ ရက်နေ့တွင် ဝါခေါင်လစာရေးတံမဲပွဲနှင့် ခတ္တာပန်းစာပို့တံဆိပ်ခေါင်း၊ ၂၀၁၉ခုနှစ် ဩဂုတ်လ ၈ ရက်နေ့တွင် (၅၂)နှစ်မြောက် အာဆီယံထူထောင်ခြင်း အထိမ်းအမှတ် စာပို့တံဆိပ်ခေါင်း၊ ၂၀၁၉ ခုနှစ် ဩဂုတ်လ ၃၀ ရက်နေ့တွင် တော်သလင်းလ လှေပြိုင်ပွဲနှင့် ရင်းမာပန်း စာပို့တံဆိပ်ခေါင်း၊ ၂၀၁၉ခုနှစ်စက်တင်ဘာလ ၂၉ရက်နေ့တွင် သီတင်းကျွတ်လ သီတင်းကျွတ်မီးထွန်းပွဲနှင့် ကြာပန်း စာပို့တံဆိပ်ခေါင်း၊ ၂၀၁၉ ခုနှစ် အောက်တိုဘာလ ၂ ရက်နေ့တွင် မဟတ္တမ ဂန္ဒီ နှစ် (၁၅၀) ပြည့် အထိမ်းအမှတ် စာပို့တံဆိပ်ခေါင်း၊ ၂၀၁၉ ခုနှစ် အောက်တိုဘာလ ၉ ရက်နေ့တွင် (၁၄၅) နှစ်မြောက် ကမ္ဘာ့စာပို့တိုက်သမဂ္ဂနေ့ အထိမ်းအမှတ် စာပို့တံဆိပ်ခေါင်း၊ ၂၀၁၉ ခုနှစ် အောက်တိုဘာလ ၂၈ ရက်နေ့တွင် တန်ဆောင်မုန်းလ ကထိန်ပွဲနှင့် ခဝဲပန်း စာပို့တံဆိပ်ခေါင်း၊ ၂၀၁၉ ခုနှစ် နိုဝင်ဘာလ ၂၇ ရက်နေ့တွင် နတ်တော်လ စာဆိုတော်ပွဲနှင့် သဇင်ပန်း စာပို့တံဆိပ်ခေါင်း၊ ၂၀၁၉ ခုနှစ် ဒီဇင်ဘာလ ၁၂ ရက်နေ့တွင် ငှက်ခါးပုံ (အစဉ်သုံး) စာပို့တံဆိပ်ခေါင်း၊ ၂၀၂၀ ခုနှစ် ဇန်နဝါရီလ ၄ ရက်နေ့တွင် (၇၂) နှစ်မြောက် လွတ်လပ်ရေးနေ့ အထိမ်းအမှတ် စာပို့တံဆိပ်ခေါင်း၊ ၂၀၂၀ ခုနှစ် မတ်လ ၂၇ ရက်နေ့တွင် (၇၅) နှစ်မြောက် စိန်ရတုတပ်မတော်နေ့ အထိမ်းအမှတ် စာပို့တံဆိပ်ခေါင်း၊၂၀၂၀ခုနှစ်မေလ ၂၀ရက်နေ့တွင်ရန်ကုန်တက္ကသိုလ် နှစ် (၁၀၀) ပြည့် အထိမ်းအမှတ် စာပို့တံဆိပ်ခေါင်းစသည့် စာပို့တံဆိပ်ခေါင်းများ ထုတ်ဝေခဲ့သည်။

မြန်မာ့ရိုးရာ ပန်း (၁၀) မျိုး အထိမ်းအမှတ်

ဆက်လက်၍ ၂၀၂၀ ခုနှစ် ဇူလိုင်လ ၂၄ ရက်နေ့တွင် ပန်းပဲ စာပို့တံဆိပ်ခေါင်း၊ ၂၀၂၀ ခုနှစ် ဩဂုတ်လ ၇ ရက်နေ့တွင် ပန်းထိမ် စာပို့တံဆိပ်ခေါင်း၊ ၂၀၂၀ ခုနှစ် ဩဂုတ်လ ၂၈ ရက်နေ့တွင် ပန်းတဉ်း စာပို့တံဆိပ်ခေါင်း၊ ၂၀၂၀ ခုနှစ် စက်တင်ဘာလ ၄ ရက်နေ့တွင် ပန်းတော့ စာပို့တံဆိပ်ခေါင်း၊ ၂၀၂၀ ခုနှစ် စက်တင်ဘာလ ၂၁ ရက်နေ့တွင် ပန်းရန် စာပို့တံဆိပ်ခေါင်း၊ ၂၀၂၀ ခုနှစ် အောက်တိုဘာလ ၉ ရက်နေ့တွင် ပန်းပု စာပို့တံဆိပ်ခေါင်း၊ ၂၀၂၀ ခုနှစ် နိုဝင်ဘာလ ၃၀ ရက်နေ့တွင် ပန်းပွတ်နှင့် ပန်းတမော့ စာပို့တံဆိပ်ခေါင်း၊ ၂၀၂၀ ခုနှစ် ဒီဇင်ဘာလ ၁၈ ရက်နေ့တွင် ပန်းယွန်းနှင့် ပန်းချီ စာပို့တံဆိပ်ခေါင်း၊ ၂၀၂၀ ခုနှစ် အောက်တိုဘာလ ၁၃ ရက်နေ့တွင် မြန်မာ့ရုပ်ရှင် နှစ် (၁၀၀) ပြည့် အထိမ်းအမှတ် စာပို့တံဆိပ်ခေါင်း၊ ၂၀၂၀ ခုနှစ် ဒီဇင်ဘာလ ၁ ရက်နေ့တွင် (၇၅) နှစ်မြောက် ကုလသမဂ္ဂဆိုင်ရာနေ့ အထိမ်းအမှတ် စာပို့တံဆိပ်ခေါင်း၊ ၂၀၂၁ ခုနှစ် ဇန်နဝါရီလ ၄ ရက်နေ့တွင် (၇၃) နှစ်မြောက် လွတ်လပ်ရေးနေ့ အထိမ်းအမှတ် စာပို့တံဆိပ်ခေါင်းစသည့် စာပို့တံဆိပ်ခေါင်းများကို ထုတ်ဝေခဲ့သည်။

ထုတ်ဝေခဲ့သည့် (၄၁)ကြိမ်အနက် စာပို့တံဆိပ်ခေါင်းအချို့ကို ကောက်နုတ်တင်ပြအပ်ပါသည်။

ပြည်ထောင်စုငြိမ်းချမ်းရေးညီလာခံ (၂၁)ရာစု ပင်လုံအထူးထုတ် တံဆိပ်ခေါင်းများ (၃၁-၈-၂၀၁၆)

နှစ်(၇၀)ပြည့် လွတ်လပ်ရေးနေ့ အထူးထုတ် တံဆိပ်ခေါင်းများ (၄-၁-၂၀၁၈)

(၂၃)ကြိမ်မြောက် အာဆီယံစာတိုက် အစည်းအဝေး အထူးထုတ် တံဆိပ်ခေါင်းများ (၂၁-၁၁-၂၀၁၆)

(၇၁)နှစ်မြောက် လွတ်လပ်ရေးနေ့ အထူးထုတ် တံဆိပ်ခေါင်းများ (၄-၁-၂၀၁၉)

နိုင်ငံခြားရေးဝန်ကြီးဌာန နှစ်(၇၀)ပြည့် အထူးထုတ် တံဆိပ်ခေါင်း (၁၇-၃-၂၀၁၇)

နှစ်(၅၀)ပြည့် အာဆီယံ အထူးထုတ် တံဆိပ်ခေါင်း (၁၁-၁၁-၂၀၁၇)

ရန်ကုန်စာတိုက်ကြီး နှစ်(၁၁၀)ပြည့် အထူးထုတ် တံဆိပ်ခေါင်း (၂၀-၉-၂၀၁၈)

(၁၂)လရာသီ ပွဲတော်များနှင့် ပန်းများအထူးထုတ် တံဆိပ်ခေါင်းများ

(၆-၁-၂၀၁၉)

(၅-၂-၂၀၁၉)

စာပို့တံဆိပ်ခေါင်းများသည် နိုင်ငံ၏ကိုယ်စားပြု သရုပ်ဖော်ပြချက် နှင့် အနုပညာဝုဏ်မြောက်ချက်များကို စုပေါင်းထားသည့်အမျိုးသား ယဉ်ကျေးမှုလက်ရာ တစ်ရပ်အနေနှင့် ပေါ်လွင်ခဲ့...

(၁၂)လရာသီ ပွဲတော်များနှင့် ပန်းများအထူးထုတ် တံဆိပ်ခေါင်းများ

(၆-၃-၂၀၁၉)

(၅-၄-၂၀၁၉)

(၄-၅-၂၀၁၉)

(၃-၆-၂၀၁၉)

(၂-၇-၂၀၁၉)

(၂-၈-၂၀၁၉)

(၁၂)လရာသီ ပွဲတော်များနှင့် ပန်းများအထူးထုတ် တံဆိပ်ခေါင်းများ

(၃၀-၈-၂၀၁၉)

(၂၉-၉-၂၀၁၉)

(၂၈-၁၀-၂၀၁၉)

(၂၇-၁၁-၂၀၁၉)

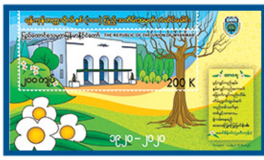
(၅၂)နှစ်မြောက် အာဆီယံထူထောင်ခြင်း နှစ်ပတ်လည် အထူးထုတ် တံဆိပ်ခေါင်းများ (၈-၈-၂၀၁၉)

နှစ်(၁၅၀)ပြည့် မဟတ္တမဂန္ဒီ
အထိမ်းအမှတ် တံဆိပ်ခေါင်း
(၂-၁၀-၂၀၁၉)

(၁၄၅)နှစ်မြောက်
ကမ္ဘာ့စာပို့တိုက်သမဂ္ဂနေ့ အထူးထုတ်
တံဆိပ်ခေါင်း (၉-၁၀-၂၀၁၉)

မြန်မာ့မျိုးရင်း ငှက်ခါးပုံဖြင့်
တန်ဖိုးမြှင့်ထုတ်ဝေသည့် အစဉ်သုံး
တံဆိပ်ခေါင်း (၁၂-၁၂-၂၀၁၉)

(၇၅)နှစ်မြောက် စိန်ရတု တပ်မတော်နေ့ အထိမ်းအမှတ်
အထူးထုတ် တံဆိပ်ခေါင်း (၂၇-၃-၂၀၂၀)



ရန်ကုန်တက္ကသိုလ် နှစ်(၁၀၀)
ပြည့် အထူးထုတ် တံဆိပ်ခေါင်း
(၂၀-၅-၂၀၂၀)

ခေတ်အဆက်ဆက်မှ တံဆိပ်ခေါင်းများသည် သမိုင်းစဉ် တစ်လျှောက် အမျိုးသားအားလုံး၏ ကြိုးပမ်းမှုများ ယဉ်ကျေးမှုနှင့် အနုပညာများ၏ ထိန်းသိမ်းစောင့်ရှောက်မှု များကို စာပို့တံဆိပ်ခေါင်းများပေါ်တွင် မော်ကွန်းတင်ခဲ့ကြသည်ကို တွေ့ရှိရ...

ခေတ်အဆက်ဆက်မှ တံဆိပ်ခေါင်းများသည် သမိုင်းစဉ် တစ်လျှောက် အမျိုးသားအားလုံး၏ ကြိုးပမ်းမှုများ ယဉ်ကျေးမှုနှင့် အနုပညာများ၏ ထိန်းသိမ်းစောင့်ရှောက်မှုများကို စာပို့တံဆိပ်ခေါင်း များပေါ်တွင်မော်ကွန်းတင်ခဲ့ကြသည်ကိုတွေ့ရှိရပါသည်။ထို့အပြင်

ပန်း(၁၀)မျိုး အထူးထုတ်
တံဆိပ်ခေါင်းများ

(၂၄-၇-၂၀၂၀) (၇-၈-၂၀၂၀) (၂၈-၈-၂၀၂၀) (၄-၉-၂၀၂၀) (၂၁-၉-၂၀၂၀)

(၉-၁၀-၂၀၂၀) (၃၀-၁၁-၂၀၂၀) (၃၀-၁၁-၂၀၂၀) (၁၈-၁၂-၂၀၂၀) (၁၈-၁၂-၂၀၂၀)

မြန်မာ့ရုပ်ရှင် နှစ်(၁၀၀)ပြည့် အထူးထုတ်
တံဆိပ်ခေါင်း
(၁၃-၁၀-၂၀၂၀)

(၇၅)နှစ်မြောက် ကုလသမဂ္ဂဆိုင်ရာ
အထူးထုတ် တံဆိပ်ခေါင်း
(၁-၁၂-၂၀၂၀)

(၇၃)နှစ်မြောက် လွတ်လပ်ရေးနေ့ အထူးထုတ် တံဆိပ်ခေါင်း
(၄-၁-၂၀၂၁)

စာပို့တံဆိပ်ခေါင်းများသည် နိုင်ငံ၏ကိုယ်စားပြု သရုပ်ဖော်ပြချက်နှင့် အနုပညာဂုဏ်မြောက်ချက်များကို စုပေါင်းထားသည့် အမျိုးသားယဉ်ကျေးမှုလက်ရာတစ်ရပ်အနေနှင့် ပေါ်လွင်ခဲ့သည်ကို တွေ့ရှိကြရမည် ဖြစ်ပါသည်။ သို့ပါ၍ ကျွန်ုပ်တို့သည်လည်း မြန်မာ့စာပို့တံဆိပ်ခေါင်းများကို တန်ဖိုးထားထိန်းသိမ်းသင့်ပါကြောင်း ဤဆောင်းပါးမှ တစ်ဆင့် ဖော်ပြလိုက်ရပါသည်။

ဆက်လက်တင်ပြသွားပါမည်။

မှီငြမ်းကိုးကားချက် ။ဦးသိန်းဒန်(ဘီအယ်လ်)၏ခေတ်လေးခေတ် တံဆိပ်ခေါင်းများ စာတမ်းနှင့် "သင့်ထံမှ ကျွန်ုပ်ထံသို့" စာပေဗိမာန် ထုတ်စာအုပ်များမှ ကိုးကားဖော်ပြထားပါသည်။

ခမ်း (စိန်လုံကဘား)

Risk in the Maritime Sector

ရေကြောင်းကဏ္ဍ အန္တရာယ်ဖြစ်နိုင်ခြေတွက်ချက်ခြင်း(အပိုင်း-၂)

ကပ္ပတိန်ကိုကို

အန္တရာယ်ဖြစ်နိုင်ခြေ (Risk)

အန္တရာယ်ဖြစ်နိုင်ခြေ အမျိုးအစားများ

အန္တရာယ်ဖြစ်နိုင်ခြေ အမျိုးအစား များစွာရှိသည်။ ဥပမာ- "ပတ်ဝန်းကျင် ထိခိုက်နိုင်ခြေ" ဆိုသည်မှာ ဓာတုပစ္စည်းစသည်တို့ကြောင့် လူနှင့်သက်ရှိသတ္တဝါများ၏ ကျန်းမာရေးကို ဆိုးရွားစွာ ထိခိုက်စေနိုင်ခြင်းကို ရည်ညွှန်းသည်။ "အန္တရာယ်ဖြစ်နိုင်ခြေရှိသောနိုင်ငံ" ဆိုသည်မှာ အစိုးရအပြောင်းအလဲကြောင့် ဖြစ်စေ၊ ဆက်ဆံဘက်နိုင်ငံ၏ လူမှုစီးပွားပတ်ဝန်းကျင်ကြောင့် ဖြစ်စေ၊ စီးပွားဘက်များနှင့်ဆက်စပ်သည့်စီမံကိန်းများကြောင့်စီးပွားရေးထိခိုက်နိုင်ခြေတို့ကြောင့် ဖြစ်စေ ပြည်ပရင်းနှီးမြှုပ်နှံမှု သို့မဟုတ် နိုင်ငံခြားကုန်သွယ်မှုပြုသည့်အခါ အကျိုးအမြတ် ထိခိုက်နိုင်ခြေအဆင့်ကို ဆိုသည်။ ဥပမာအားဖြင့် ရုရှား-ယူကရိန်းအရေးသည် စီးပွားရေးထိခိုက်နိုင်ခြေသာဓက တစ်ခု ဖြစ်သည်။ ယခုကဲ့သို့ အန္တရာယ်ဖြစ်နိုင်ခြေအမျိုးအစားများစွာအနက် စီးပွားရေးဆိုင်ရာနယ်ပယ်၊ အင်ဂျင်နီယာဘာသာရပ်နယ်ပယ်နှင့် ရေကြောင်းဘက်ဆိုင်ရာနယ်ပယ်များတွင် တွက်ချက်သည့် အန္တရာယ်ဖြစ်နိုင်ခြေ အမျိုးအစားများကို နှိုင်းယှဉ်ဖော်ပြလိုက်ပါသည်။

စီးပွားရေးနယ်ပယ်တွင်တွက်ချက်သည့် အန္တရာယ်ဖြစ်နိုင်ခြေ

ဤနယ်ပယ်တွင် အန္တရာယ်ဖြစ်နိုင်ခြေကို ယေဘုယျအားဖြင့် "ဖြစ်စဉ်အချို့အပြောင်းအလဲကြောင့် မသေချာမရေရာမှု"ဟုယူဆနိုင်သည်။ တစ်နည်းအားဖြင့်ဆိုရသော် "အန္တရာယ်ဖြစ်နိုင်ခြေ"= "မသေချာမရေရာမှု"ပင် ဖြစ်သည်။ ထို့ကြောင့် ဤအန္တရာယ်ဖြစ်နိုင်ခြေအမျိုးအစားတွင် ရလဒ်များ၏ အရေးပါမှုကဏ္ဍကို ထည့်သွင်းစဉ်းစားခြင်း မပြု။ ဤသို့ အဓိပ္ပာယ်ဖွင့်ဆိုချက်အရ လူတစ်ဦးသည် ချောက်ကမ်းပါးစွန်းတစ်လျှောက် လမ်းလျှောက်နေသည့်အခြေအနေတွင် ပြုတ်ကျမည် သို့မဟုတ် အန္တရာယ်ကင်းမည်ကိုမသိနိုင်သောကြောင့် မသေချာမရေရာသဖြင့် အန္တရာယ်ဖြစ်နိုင်ခြေ မြင့်မားသည်။ သို့သော် လူသည် ချောက်ကမ်းပါးစွန်းကို ကျော်လွန်၍ ခြေလှမ်းလိုက်သည်နှင့် သေခြင်းတရားက သေချာနေပြီး လူက ထိုခြေလှမ်းကို လှမ်းပြီးသည့်နောက်တွင် အန္တရာယ်ဖြစ်နိုင်ခြေဆိုသည်မှာ မေးခွန်းထုတ်စရာ မရှိတော့ချေ။

အင်ဂျင်နီယာဘာသာရပ်နယ်ပယ်တွင် တွက်ချက်သည့် အန္တရာယ်ဖြစ်နိုင်ခြေ

အန္တရာယ်ကင်းရှင်းရေးအင်ဂျင်နီယာနယ်ပယ် (Safety Engineering)၌ အန္တရာယ်ဖြစ်နိုင်ခြေဆိုသည်မှာ လူ့အသက် သို့မဟုတ် စီးပွားရေးဆောင်ရွက်မှုအတွက် မလိုလားအပ်သော ဖြစ်စဉ်တစ်ခု၏မသေချာမရေရာမှု အတိုင်းအတာနှင့် ယင်းဖြစ်စဉ်၏ အကျိုးသက်ရောက်မှုပမာဏကို ဆိုသည်။ တစ်နည်းဆိုရသော် အန္တရာယ်ဖြစ်နိုင်ခြေမှာ ဖြစ်ပွားမှုကြိမ်နှုန်း (Frequency) နှင့် အကျိုးဆက် (Consequence) တို့အပေါ်တွင် တည်မှီနေသည်။ ဤကိစ္စတွင် အန္တရာယ်ဖြစ်နိုင်ခြေကို လျှော့ချရန် ဖြစ်ပွားမှုကြိမ်နှုန်း သို့မဟုတ် အကျိုးဆက်ကို လျှော့ချရပါမည်။ ဥပမာအားဖြင့် ပုံသေနည်းအတိုင်း အရိုးရှင်းဆုံး ဖော်ပြရပါက ဖြစ်ပွားမှုအကြိမ်ရေ (Frequency)နှင့် ရလဒ်အကျိုးဆက် (Consequence) တို့၏ မြှောက်လဒ်တန်ဖိုးကို အန္တရာယ်ဖြစ်နိုင်ခြေဟု သတ်မှတ်သည်။ ယခုအခါ ဤညီမျှခြင်းကို တွင်ကျယ်စွာ အသုံးပြုနေကြပြီ ဖြစ်ပါသည်။

အန္တရာယ်ဖြစ်နိုင်ခြေ(Risk)=ဖြစ်စဉ်ကြိမ်နှုန်း(Frequency) x အကျိုးဆက် (Consequence)

သို့ရာတွင် ဤပုံသေနည်းကို အသုံးပြုပါက ကြိမ်နှုန်းနည်းသော်လည်း အကျိုးဆက်သည် ကြီးမားသည့်ကိစ္စတွင်လည်းကောင်း၊ ကြိမ်နှုန်းမြင့်မားသော်လည်း အကျိုးဆက် အနည်းငယ်သာရှိနိုင်သည့်ကိစ္စတွင်လည်းကောင်း အန္တရာယ်ဖြစ်နိုင်ခြေ တန်ဖိုးများ တူညီနိုင်သည်ကို သတိပြုရမည်။ ဥပမာ– လေယာဉ် မတော်တဆမှုနှင့် မော်တော်ယာဉ် မတော်တဆမှုတို့ကို နှိုင်းယှဉ်ကြည့်လျှင် နားလည်နိုင်မည်ဖြစ်ပြီး အကြိမ်ရေနည်းသော်လည်း အကျိုးဆက်သည်ကြီးမားသည့်ကိစ္စများအပေါ် လူတို့ကပို၍ အာရုံစိုက်လေ့ရှိကြသည်။

ရေကြောင်းလုံခြုံရေးဆိုင်ရာနယ်ပယ်တွင် တွက်ချက်သည့် အန္တရာယ်ဖြစ်နိုင်ခြေ

လုံခြုံရေးအန္တရာယ်ဖြစ်နိုင်ခြေ (Security Risk) ကိုတွက်ချက်ခြင်း မပြုမီ လုံခြုံရေးဆိုသည့် စကားရပ်ကို ဦးစွာအဓိပ္ပာယ်ဖွင့်ဆိုရန် လိုအပ်ပါမည်။ "လုံခြုံရေး" ဆိုသည်မှာ လုံခြုံမှုရှိသည်ဟု ခံစားရခြင်း၊ ကြောက်ရွံ့မှုမှ ကင်းဝေးခြင်း၊ စိုးရိမ်ကြောင့်ကြမှုမရှိခြင်း စသည်ဖြင့် ရိုးရှင်းစွာ အဓိပ္ပာယ်ဖွင့်ဆိုကြသည်။

ရေကြောင်းဘက်ဆိုင်ရာလုံခြုံရေး (Maritime Security) နှင့်စပ်လျဉ်း၍ အန္တရာယ်ဖြစ်နိုင်ခြေတန်ဖိုးကို တွက်ချက်ရာတွင် ဖြစ်ပွားမှုကြိမ်နှုန်းနှင့် အကျိုးဆက်တို့ကို ပေါင်းစပ်အသုံးပြုရသည်မှာအတူတူပင် ဖြစ်သော်လည်း အန္တရာယ်ကင်းရှင်းရေး (Safety) နှင့် ကွဲပြားသည့်အချက်မှာ အခြားသော ထည့်သွင်းစဉ်းစားတွက်ချက်ရမည့် အကြောင်းအချက်များစွာ ရှိနေသည်။

လုံခြုံရေးဆိုင်ရာ အန္တရာယ်ဖြစ်နိုင်ခြေ (Security Risk) တွက်ချက်ရာတွင် ပိုမိုရှုတ်ထွေးပြီး ခြိမ်းခြောက်မှု အကြိမ်ရေ (Threat Occurrence) နှင့် အကျိုးသက်ရောက်မှု (Impact) တို့အပြင် ထိခိုက်လွယ်မှု (Vulnerability) တန်ဖိုးတို့ကိုပါ အောက်ပါအတိုင်း ထည့်သွင်းတွက်ချက်ရသည်။

လုံခြုံရေးဆိုင်ရာအန္တရာယ်ဖြစ်နိုင်ခြေ=ခြိမ်းခြောက်မှုအကြိမ်ရေ X အကျိုးသက်ရောက်မှု X ထိခိုက်လွယ်မှု

အန္တရာယ်ဖြစ်နိုင်ခြေအကဲဖြတ်ခြင်း (Risk Assessment)

အန္တရာယ်ဖြစ်နိုင်ခြေ အကဲဖြတ်ခြင်းဆိုသည်မှာ ISO စံနှုန်းအရ အန္တရာယ်ဖြစ်နိုင်ခြေအကဲဖြတ်ခြင်း (Risk Assessment) ဆိုသည်မှာ အန္တရာယ်ဖြစ်နိုင်ခြေကို ဖော်ထုတ်ခြင်း (Risk Identification)၊ အန္တရာယ်ဖြစ်နိုင်ခြေခွဲခြမ်းစိတ်ဖြာခြင်း (Risk Analysis) နှင့် အန္တရာယ်ဖြစ်နိုင်ခြေ ဆန်းစစ်ခြင်း (Risk Evaluation) တို့ ပါဝင်သောလုပ်ငန်းစဉ် တစ်ခုလုံးကို ညွှန်းဆိုသည်။

အန္တရာယ်ဖြစ်နိုင်ခြေကိုဖော်ထုတ်ခြင်း(Risk Identification) သို့မဟုတ် ဖြစ်ပွားနိုင်သည့်အန္တရာယ်ကို ဖော်ထုတ်ခြင်း (Hazard Identification) သည် အန္တရာယ်ဖြစ်နိုင်ခြေကို ရှာဖွေခြင်း၊ အသိအမှတ်ပြုခြင်းနှင့် ဖော်ပြခြင်းလုပ်ငန်းစဉ်ဖြစ်ပြီး အန္တရာယ်ဖြစ်နိုင်ခြေ ခွဲခြမ်းစိတ်ဖြာခြင်း(Risk Analysis) သည် အဆိုပါ အန္တရာယ်ဖြစ်နိုင်ခြေ၏ အထူးဝိသေသ လက္ခဏာများကို နားလည်ခြင်းနှင့် ယင်းအန္တရာယ်ဖြစ်နိုင်ခြေအဆင့်ကို ဆုံးဖြတ်ခြင်းလုပ်ငန်းစဉ် ဖြစ်သည်။

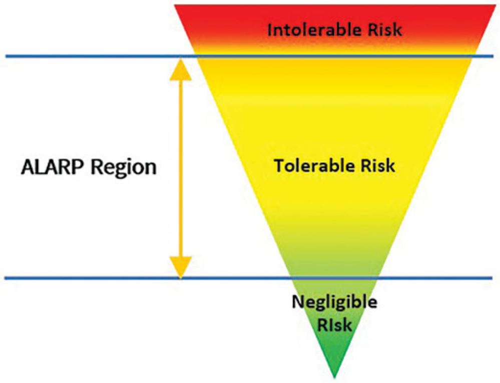
အန္တရာယ်ဖြစ်နိုင်ခြေ ဆန်းစစ်ခြင်း (Risk Evaluation)သည် အန္တရာယ်ဖြစ်နိုင်ခြေအပေါ် လက်ခံနိုင်မှု (Acceptability) သို့မဟုတ် သည်းခံနိုင်မှု (Tolerability) နှင့် ယင်း၏ အတိုင်းအတာ ပမာဏ (Magnitude)ကို ဆုံးဖြတ်ရန်အတွက် အန္တရာယ်ဖြစ်နိုင်ခြေ ခွဲခြမ်းစိတ်ဖြာခြင်း (RiskAnalysis)၏ရလဒ်များကို အန္တရာယ်ဖြစ်နိုင်ခြေဆိုင်ရာစံနှုန်းများ (Risk Criteria) နှင့် နှိုင်းယှဉ်သည့် လုပ်ငန်းစဉ်ဖြစ်သည်။

အန္တရာယ်ဖြစ်နိုင်ခြေ အကဲဖြတ်ခြင်း (RA) သည် အခြေခံအားဖြင့် အန္တရာယ်ဖြစ်နိုင်ခြေအပေါ် စီမံခန့်ခွဲမှုလုပ်ငန်းစဉ်အတွင်း မရှိမဖြစ်လိုအပ်သော လုပ်ငန်းစဉ်ခွဲတစ်ခု ဖြစ်သည်။ သာမာန်အားဖြင့် အန္တရာယ်ဖြစ်နိုင်ခြေ အကဲဖြတ်ပြီးနောက် အန္တရာယ်ဖြစ်နိုင်ခြေ သည်းခံနိုင်မှု အတိုင်းအတာကို အန္တရာယ်ဖြစ်နိုင်ခြေ ခန့်မှန်းချက်ပမာဏနှင့် နှိုင်းယှဉ်ပြီး ယင်းခန့်မှန်းချက်ပမာဏသည် သည်းခံနိုင် သောအတိုင်းအတာထက်ကျော်လွန်သောအခါ အန္တရာယ်ဖြစ်နိုင်ခြေလျှော့ချရေး အစီအမံများ သို့မဟုတ် အန္တရာယ်ဖြစ်နိုင်ခြေရှောင်လွှဲ မှုအစီအမံများ ဆောင်ရွက်ရန် လို၊ မလို ဆုံးဖြတ်ရပါသည်။

အန္တရာယ်ဖြစ်နိုင်ခြေကို ကျိုးကြောင်းဆီလျော်စွာ ဖြစ်နိုင်သမျှ လျှော့ချခြင်း (ALARP)

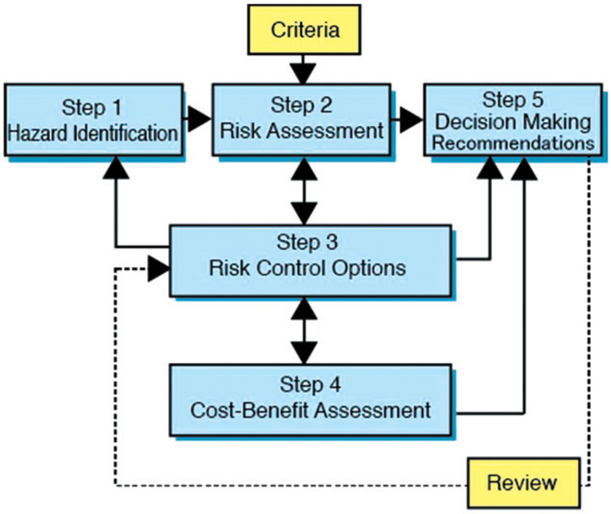
ကိစ္စရပ်အများအပြားတွင် အမှန်တကယ် အန္တရာယ်ကင်းရှင်းရေးပစ်မှတ်များကို ချင့်ချိန်ဆုံးဖြတ်ခြင်းကို အေးလာ့ပ် ဟုခေါ်သော ကျိုးကြောင်းဆီလျော်စွာ ဖြစ်နိုင်သမျှလျှော့ချခြင်း (As Low As ReasonablyPracticable–ALARP)အယူအဆအပေါ် အခြေခံ၍ ပြုလုပ်သည်။ ALARP သည် အန္တရာယ်ဖြစ်နိုင်ခြေကို တတ်နိုင်သမျှ လျှော့ချရမည်ဟူသော သဘောတရားဖြစ်သည်။ ဤအခြေအနေတွင် အထက်ဖော်ပြပါ အန္တရာယ်ဖြစ်နိုင်ခြေနှင့် အသုံးဝင်မှု (Risk-Utility)သို့မဟုတ်ကုန်ကျစရိတ်နှင့်အကျိုးရှိမှု(Cost-Benefit) စံနှုန်းတို့ကဲ့သို့သော စံသတ်မှတ်ချက်များနှင့်အညီ အန္တရာယ်ဖြစ်နိုင်ခြေကို ဖြစ်နိုင်သမျှ လျှော့ချရမည်။ သို့သော် လက်တွေ့တွင် သတ်မှတ်ထားသည့်အဆင့်တစ်ခုထက် ကျော်လွန်နေသည့် အန္တရာယ်ဖြစ်နိုင်ခြေကို သည်းမခံနိုင်သော်လည်း ယင်းအဆင့်အောက်လျော့နည်းသည့် အန္တရာယ်ဖြစ်နိုင်ခြေ (မပြောပလောက်သော အန္တရာယ်ဖြစ်နိုင်ခြေ) ကိုမူ ယေဘုယျအားဖြင့် သည်းခံနိုင်ကြသည်။ "ALARPတာခွင်" သည်(ALARP Regionကို ALARP ဒေသဟု ပြန်ဆိုသည်ထက် တာခွင်ဟု ပြန်ဆိုခြင်းက ပို၍ဆီလျော်သဖြင့်) ထိုအဆင့်နှစ်ခုကြားရှိ ကျိုးကြောင်းဆီလျော်စွာ သတ်မှတ်နိုင်သည့် တာခွင်အတွင်း ဖြစ်သည်။

အန္တရာယ်ဖြစ်နိုင်ခြေကို လျှော့ချရန် လိုအပ်မည့်ကုန်ကျစရိတ်များသည် ရနိုင်သောအကျိုးရှိမှုနှင့် နှိုင်းယှဉ်လျှင် အလွန်ကြီးမားကြောင်းတွေ့ရှိနိုင်သည့်ကိစ္စရပ်၌သာဤALARPတာခွင်အတွင်း အန္တရာယ်ဖြစ်နိုင်ခြေကို ကန့်သတ်ထားနိုင်သည်။ ALARPတာခွင်၏ သဘောတရားပြပုံကို ပုံ (၁) တွင် ဖော်ပြထားသည်။ ALARP သဘောတရားကို အသုံးချပြီး အန္တရာယ်ကင်းရှင်းရေးပစ်မှတ်များကို ကိုင်တွယ်ဖြေရှင်းပုံများမှာ သက်ဆိုင်ရာနယ်ပယ်ပေါ် မူတည်၍ ကွဲလွဲမှုရှိကြသည်။ဥပမာအားဖြင့် – နျူကလီးယားစွမ်းအင်လုပ်ငန်း၊ ဓာတုအင်ဂျင်နီယာ၊ သယ်ယူပို့ဆောင်ရေး (မော်တော်ကား၊ လေယာဉ်၊ မီးရထား၊ သင်္ဘောများ)၊ ကွန်ပျူတာနှင့် ဆက်သွယ်ရေးလုပ်ငန်းများ စသည်ဖြင့် ကွဲပြားသည်။ ဂျပန်နိုင်ငံ၏ သိပ္ပံကောင်စီ အပါအဝင် နယ်ပယ်အသီးသီးအတွက် သက်ဆိုင်ရာအန္တရာယ်ကင်းရှင်းရေး ပစ်မှတ်များကို လက်ရှိတွင် စူးစမ်းရှာဖွေလျက် ရှိကြသည်။



ပုံ(၁) – ALARP သဘောတရား (Concept of ALARP)

အန္တရာယ်ဖြစ်နိုင်ခြေ စနစ်တကျအကဲဖြတ်ခြင်း
အန္တရာယ်ဖြစ်နိုင်ခြေစနစ်တကျအကဲဖြတ်ခြင်းအပေါ် ခြုံငုံသုံးသပ်ချက်



ပုံ(၂) – အန္တရာယ်ဖြစ်နိုင်ခြေ စနစ်တကျအကဲဖြတ်ခြင်း လုပ်ငန်းစဉ်(Procedure of FSA)

ဤတွင် ရေကြောင်းနယ်ပယ်တွင် အန္တရာယ်ဖြစ်နိုင်ခြေ အကဲဖြတ်ခြင်းနည်းစနစ်အဖြစ်တကယ့်လက်တွေ့တွင်တွင်ကျယ်ကျယ် အသုံးပြုလျက်ရှိသည့် အန္တရာယ်ဖြစ်နိုင်ခြေ စနစ်တကျအကဲဖြတ်ခြင်း (Formal Safety Assessment - FSA) ကို နမူနာအဖြစ် တင်ပြပါမည်။ ပုံ (၂) တွင် ပြထားသည့်အတိုင်း FSA လုပ်ထုံးလုပ်နည်းမှာ အဆင့် ၁ မှ အဆင့် ၅ ထိ ရှိသည်။ အဆင့် တစ်ဆင့်ချင်းစီ၏ လုပ်ဆောင်ချက်များကို ဆက်လက်ရှင်းလင်း တင်ပြပါမည်။

အန္တရာယ်ဖြစ်နိုင်ခြေ သည်းခံနိုင်ရည် စံနှုန်းများသည် ယာယီတန်ဖိုးများဖြစ်ပြီး ဆန့်ကျင်ဘက် အမြင်များစွာလည်း ရှိသောကြောင့် ပြန်လည် သုံးသပ်လေ့လာရန် လိုအပ်...

အဆင့်(၁) ဖြစ်ပွားနိုင်သည့်အန္တရာယ်ကို ဖော်ထုတ်ခြင်း
(Identification of Hazard - HZAID)

အဆင့်(၁)တွင် ပထမဦးစွာမတော်တဆမှုဖြစ်ပွားစေနိုင်သော အန္တရာယ်အမျိုးမျိုးကို HAZID အစည်းအဝေးများနှင့် ခွဲခြမ်းစိတ်ဖြာမှုနည်းလမ်းများကို ပေါင်းစပ်အသုံးပြုခြင်းဖြင့် ဖော်ထုတ်သတ်မှတ်သည်။

HAZID အစည်းအဝေးကို နယ်ပယ်အသီးသီးမှ ကျွမ်းကျင်သူများစွာဖြင့် အချိန်ဇယားအလိုက် ကျင်းပ၍ ယင်းအစည်းအဝေးများမှတစ်ဆင့် မတော်တဆမှုအကြိမ်ရေများနှင့် အကျိုးဆက်တို့ကို တွက်ချက်လေ့ရှိသည်။ ရရှိနိုင်သော အချက်အလက်များကို အသုံးပြု၍ အန္တရာယ်ဖြစ်နိုင်ခြေအဆင့်အလိုက် မတော်တဆမှုဖြစ်စဉ်အားလုံးကို ဦးစားပေးသတ်မှတ်ရန် ခွဲခြမ်းစိတ်ဖြာခြင်း နည်းလမ်းများကို အသုံးပြုသည်။

အဆင့် (၁) တွင် အမျိုးအစားအားဖြင့် သုံးမျိုးခွဲခြားသတ်မှတ်နိုင်သည်။ ယင်းတို့မှာ- အန္တရာယ်ဖြစ်နိုင်ခြေ ပမာဏအလိုက် သက်ဆိုင်ရာဖြစ်စဉ်နမူနာများဖြင့် အဆင့်သတ်မှတ်ထားသော ဖြစ်ပွားနိုင်သည့် အန္တရာယ်စာရင်း၊ မတော်တဆမှုဖြစ်ရသည့်အကြောင်းရင်းများနှင့် ၎င်းတို့၏အကျိုးသက်ရောက်မှုများကို ဖော်ပြချက်ဟူ၍ ဖြစ်သည်။

အဆင့်(၂) အန္တရာယ်ဖြစ်နိုင်ခြေခွဲခြမ်းစိတ်ဖြာခြင်း
(Risk Analysis)

အဆင့်(၂)တွင် အဆင့်(၁)မှ ရရှိသော ဖြစ်စဉ်နမူနာများကို အသေးစိတ်အန္တရာယ်ဖြစ်နိုင်ခြေ ခွဲခြမ်းစိတ်ဖြာခြင်း ပြုသည်။ မတော်တဆမှု ဖြစ်ပွားပြီးနောက် နောက်ဆက်တွဲ ဘေးအန္တရာယ်ဖြစ်ပွားနိုင်ခြေနှင့် ယင်းမတော်တဆမှုနှင့် နောက်ဆက်တွဲ ဘေးအန္တရာယ်တို့၏ ပြင်းထန်မှုတို့ဖြစ်ပေါ်လာနိုင်သည့် "မတော်တဆမှုဖြစ်ပွားနိုင်ခြေ"အပေါ် အခြေခံကာ မတော်တဆမှု တစ်ခုချင်းစီအလိုက် အန္တရာယ်ဖြစ်နိုင်ခြေတို့၏ ပေါင်းလဒ် စုစုပေါင်းအဖြစ် ပစ်မှတ်တစ်ခု၏ စုစုပေါင်းအန္တရာယ်ဖြစ်နိုင်ခြေကို ရရှိသည်။

ဤကိစ္စရပ်အလို့ငှာ အန္တရာယ်ဖြစ်နိုင်ခြေဆိုသည်မှာ အန္တရာယ်ကင်းရှင်းရေး အညွှန်းကိန်းတစ်ခု ဖြစ်သည်။ အထက်တွင် ဖော်ပြထားသည့်အတိုင်း အန္တရာယ်ဖြစ်နိုင်ခြေ (Risk) ဆိုသည်မှာ မတော်တဆမှု၏ ဖြစ်ပွားမှုအကြိမ်ရေ (ကြိမ်နှုန်း) နှင့် အကျိုးဆက်တို့၏ မြှောက်လဒ်အဖြစ် သတ်မှတ်သည်။ ပျက်စီးဆုံးရှုံးမှုအမျိုးအစားများမှာ လူ့အသက်ဆုံးရှုံးမှု၊ ပတ်ဝန်းကျင်ဆိုင်ရာထိခိုက်မှုနှင့် ဥစ္စာပစ္စည်းဆုံးရှုံးမှုတို့ဖြစ်သည်။ အန္တရာယ်ဖြစ်နိုင်ခြေ အကဲဖြတ်ခြင်း အညွှန်းကိန်းများတွင် တစ်ဦးချင်းအလိုက် အန္တရာယ်ဖြစ်နိုင်ခြေနှင့် လူ့အဖွဲ့အစည်းအလိုက် အန္တရာယ်ဖြစ်နိုင်ခြေတို့ ပါဝင်သည်။ ဥပမာအားဖြင့် တစ်ဦးချင်းအလိုက် အန္တရာယ်ဖြစ်နိုင်ခြေဆိုသည်မှာ အချို့သော သယ်ယူပို့ဆောင်ရေးလမ်းကြောင်းကို အသုံးပြုနေစဉ် လူတစ်ဦးချင်းအလိုက် သေဆုံးမှု သို့မဟုတ် ထိခိုက်ဒဏ်ရာရရှိမှု အကြိမ်ရေကို ပြသသည့် အညွှန်းကိန်းတစ်ခုဖြစ်ပြီး လူ့အဖွဲ့အစည်းအလိုက် အန္တရာယ်ဖြစ်နိုင်ခြေဆိုသည်မှာ သတ်မှတ်ကာလတစ်ခုအတွင်း သယ်ယူပို့ဆောင်ရေးလမ်းကြောင်းကို အသုံးပြုသည့် အစုအဖွဲ့တစ်ခု၏ သေဆုံးမှုအကြိမ်ရေ သို့မဟုတ် ထိခိုက်ဒဏ်ရာရရှိမှုကို ပြသသည့် အညွှန်းကိန်းတစ်ခု ဖြစ်သည်။

အုပ်စုတစ်စု၏ လူ့အဖွဲ့အစည်းအလိုက် အန္တရာယ်ဖြစ်နိုင်ခြေကို ထိုအုပ်စုတွင် ပါဝင်သည့် လူတစ်ဦးချင်းအလိုက် အန္တရာယ်ဖြစ်နိုင်ခြေကို အုပ်စု၏ အရွယ်အစားဖြင့် မြှောက်ခြင်းဖြင့် ရရှိနိုင်သည်။ လူ့အဖွဲ့အစည်းအလိုက် အန္တရာယ်ဖြစ်နိုင်ခြေ အညွှန်းကိန်းတစ်ခုမှာ "ဆုံးရှုံးနိုင်သည့် လူ့အသက်များ" (PLL - Potential Loss of Lives) ဖြင့် ဖော်ပြသည်။ သင်္ဘောများနှင့်ပတ်သက်သည့်ကိစ္စတွင် PLL သည် တစ်နှစ်အတွင်း သင်္ဘောတစ်စင်း၌ သေဆုံးမှုအရေအတွက် (1 ship/year) ဖြစ်သည်။ PPL တူညီသော်လည်း မတော်တဆမှုတစ်ခုတွင် သေဆုံးသူအရေအတွက် တိုးလာသည်နှင့် အမျှသည်းမခံနိုင်ဖွယ် မတော်တဆမှုများဖြစ်လာသည်။ ဤအချက်ကို ရှောင်ပြန်ဟပ်သည့် အညွှန်းကိန်းတစ်ခုအနေဖြင့် "သေဆုံးမှုအကြိမ်ရေ" (FN - Frequency-Number of Deaths) ကိုအသုံးပြု၍ ခွဲခြမ်းစိတ်ဖြာခြင်း ပြုသည်။ ဤသည်မှာ သေဆုံးမှုအရေအတွက် တစ်ချို့ သို့မဟုတ် တစ်ချို့ထက်ပို၍ဖြစ်ပွားသောယာဉ်မတော်တဆမှုဖြစ်ရပ် အကြိမ်ရေနှင့် သေဆုံးသူအရေအတွက် နှိုင်းယှဉ်ပြသည့် မြေပုံဂရပ်တစ်ခု ဖြစ်သည်။

FSA တွင် ALARP တာခွင်၏ အထက်နှင့် အောက်ကန့်သတ်ချက်များကို အန္တရာယ်ဖြစ်နိုင်ခြေ သည်းခံနိုင်ရည် စံနှုန်းများအဖြစ် သတ်မှတ်သည်။ တစ်ဦးချင်းအလိုက် အန္တရာယ်ဖြစ်နိုင်ခြေအတွက် ALARP တာခွင်၏ အနိမ့်ဆုံးကန့်သတ်ချက်မှာ ၁၀-၆ ဖြစ်သော်လည်း၊ အမြင့်ဆုံးကန့်သတ်ချက်ကို သင်္ဘောသားများအတွက် ၁၀-၃ ဟု သတ်မှတ်ပြီး ခရီးသည်များနှင့် သာမန်ပြည်သူများအတွက် ၁၀-၄ ဟု သတ်မှတ်သည်။ ဆိုလိုသည်မှာ သင်္ဘောသားများထက် တစ်ဆင့်မြင့်၍ သတ်မှတ်ခြင်း ဖြစ်သည်။ ဤအန္တရာယ်ဖြစ်နိုင်ခြေသည်းခံနိုင်ရည် စံနှုန်းများသည် ယာယီတန်ဖိုးများဖြစ်ပြီး ဆန့်ကျင်ဘက်အမြင်များစွာလည်းရှိသောကြောင့်ပြန်လည်သုံးသပ်လေ့လာရန် လိုအပ်ကြောင်း သတိချပ်ရမည်။

အဆင့်(၃) အန္တရာယ်ဖြစ်နိုင်ခြေ ထိန်းချုပ်မှု ရွေးချယ်ခြင်း
(Risk Control Options)

အဆင့် (၃) တွင် အန္တရာယ်ဖြစ်နိုင်ခြေ ထိန်းချုပ်မှုနည်းလမ်းများ (Risk Control Options - RCO) ကို စစ်ဆေးပြီး ၎င်းတို့ကို အသုံးပြုခြင်းဖြင့် အန္တရာယ်ဖြစ်နိုင်ခြေလျှော့ချခြင်းကိုခန့်မှန်းသည်။ ဤတွင် RCO ဆိုသည်မှာ မြင့်မားလှသော အန္တရာယ်ဖြစ်နိုင်ခြေများကို လျှော့ချရာတွင် အန္တရာယ်ဖြစ်နိုင်ခြေသည် ALARP တာခွင်အတွင်းရှိသည် သို့မဟုတ် မတော်တဆမှုဖြစ်ရပ် ဖြစ်နိုင်သည့်အနေအထားတွင်ရှိသည်ဆိုသည်ကို ထိန်းချုပ်သည့် ကိစ္စရပ်များအတွက်

အန္တရာယ်ဖြစ်နိုင်ခြေ၏ အထူးဝိသေသ လက္ခဏာများကို နားလည်ခြင်းနှင့် ယင်းအန္တရာယ်ဖြစ်နိုင်ခြေ အဆင့်ကို ဆုံးဖြတ်ခြင်း လုပ်ငန်းစဉ်ဖြစ်...

အန္တရာယ်ကင်းရှင်းရေး အစီအမံများ ဖြစ်သည်။ FSA ချဉ်းကပ်မှုတွင် တစ်ဦးချင်းအလိုက် အစီအမံများကို"အန္တရာယ်ထိန်းချုပ်ရေး အစီအမံများ"(Risk Control Measures - RCMs)ဟုခေါ်ပြီး RCMsများကို RCOဟု စုပေါင်းခေါ်ဝေါ်ခြင်းဖြစ်သည်။ RCOတွင် မတော်တဆဖြစ်ပွားမှု အကြိမ်ရေလျှော့ချရေး ကြိုတင်ကာကွယ်မှု အစီအမံများနှင့် ဆိုးကျိုးသက်ရောက်မှုပမာဏ လျှော့ပါးရေး အစီအမံများ ပါဝင်သည်။

အဆင့်(၄) အန္တရာယ်ဖြစ်နိုင်ခြေ အကဲဖြတ်ခြင်း
(Risk Evaluation)

အဆင့် (၄) တွင် အဆင့် (၃) ၌ ရေးဆွဲထားသော RCO အမျိုးအစားအလိုက် ကုန်ကျစရိတ်ကိုဆန်းစစ်၍ကုန်ကျစရိတ်နှင့်အကျိုးရှိမှု ခွဲခြမ်းစိတ်ဖြာခြင်း (Cost Benefit Analysis - CBA) ပြုလုပ်ပြီး ဦးစားပေးအဆင့်အလိုက် RCO ကို သတ်မှတ်သည်။ ဤသည်ကိုရည်ရွယ်၍အောက်ပါတွက်ချက်ပုံတွင်ဖော်ပြထားသည့်အတိုင်း FSA တွင် အညွှန်းနှစ်ခုဖြစ်သည့် "သေဆုံးမှုတစ်ခုကို ရှောင်လွှဲရန် စုစုပေါင်း ကုန်ကျစရိတ်"(Gross Cost of Averting a Fatality - GCAF) နှင့် "သေဆုံးမှုတစ်ခုကို ရှောင်လွှဲရန် အသားတင် ကုန်ကျစရိတ် "(Net Cost of Averting a Fatality - NCAF)တို့ကို အသုံးပြုပါသည်။

$$GCAF = \Delta C / \Delta R$$

$$NCAF = (\Delta C - \Delta B) / \Delta R$$

ΔC : RCO (US $) ကို အသုံးပြုခြင်းဖြင့် ဖြစ်ပေါ်လာသော ထပ်ဆောင်းကုန်ကျစရိတ် (RCO ကုန်ကျစရိတ်၊ လေ့ကျင့်ရေးစရိတ်၊ အမြတ်ဆုံးရှုံးမှုစသည်တို့ ပါဝင်သည်)

ΔR : RCO ကိုအသုံးပြုခြင်းဖြင့် အန္တရာယ်ဖြစ်နိုင်ခြေ လျှော့ချခြင်း

ΔB : RCO အသုံးပြုခြင်း၏ စီးပွားရေးအကျိုးအမြတ်

GCAF ဆိုသည်မှာ အန္တရာယ်ဖြစ်နိုင်ခြေယူနစ်တစ်ခုလျှော့ချရန် လိုအပ်သောကုန်ကျစရိတ်များ ဖြစ်ပြီး NCAF ဆိုသည်မှာ စီးပွားရေး အကျိုးအမြတ်ရရှိသည့်ကိစ္စတွင် RCO ကိုအသုံးပြုခြင်းကြောင့် အသားတင် ကုန်ကျစရိတ်ဖြစ်ပြီး ယင်းတွင် RCO ကို အသုံးပြုခြင်းကြောင့်စီးပွားရေးအကျိုးအမြတ်အဖြစ်ပျက်စီးမှုမဖြစ်အောင် တားဆီးလိုက်သည့် ငွေကြေးတန်ဖိုး ပါဝင်သည်။

GCAF သို့မဟုတ် NCAF ၏ တန်ဖိုးသည် အကဲဖြတ်မှုစံနှုန်း သတ်မှတ်ချက်ထက်လျှော့နည်းပါက RCOသည် ကုန်ကျစရိတ်နှင့် အကျိုးရှိမှု (CBA) ရှုထောင့်မှ ထိရောက်မှုသည်ဟု ဆိုနိုင်သဖြင့် ယင်းRCOကို အသုံးပြုနိုင်သည်။ လက်ရှိ Formal Safety Assessment (FSA) လမ်းညွှန်ချက်များ၏ သတ်မှတ်ချက်အတိုင်း OECD နိုင်ငံများရှိ GCAF ၏လက်ရှိအခြေအနေအပေါ် အခြေခံ၍သေဆုံးခြင်း သို့မဟုတ် မသန်စွမ်းမှုကိစ္စရပ်အတွက် US $ 3 million ကို အသုံးပြုပါသည်။ သို့သော် ဤပမာဏထက် ပို၍မြှင့်တင်သင့်သည်ဟူသော အမြင်များစွာရှိသောကြောင့် လောလောဆယ်တွင် ဤစံနှုန်းကို ပြန်လည်သုံးသပ်ရန် တိုက်တွန်းမှုများ ရှိနေသည်။

အဆင့်(၅) ဆုံးဖြတ်ချက်ချခြင်း
(Decision-Making Action)

နောက်ဆုံးအနေဖြင့် အဆင့် (၅) တွင် အဆင့် (၄) ၏ ရလဒ်များကို အကဲဖြတ်ပြီး အသုံးပြုသင့်သည့် RCO ကို အဆိုပြုခြင်းဖြစ်သည်။ ဓမ္မဓိဋ္ဌာန်ကျကျ နည်းလမ်းများကို နှိုင်းယှဉ်သုံးသပ်၍ မည်သည့် RCO ကို အသုံးပြုသင့်ကြောင်း အကြံပြုခြင်း ဖြစ်သည်။

(Kenkichi TAMURA ရေးသားသည့် ၂၀၂၂ ခုနှစ်ထုတ် Class NK Technical Journal အတွဲ(၂) No.6 "Dealing Skillfully with Risk " ကိုမှီငြမ်းပြန်ဆိုသည်။)

ကပ္ပတိန်ကိုကို

ဒုတိယဝန်ကြီး (ပို့ဆောင်ရေး) ဦးအောင်ကျော်ထွန်း ၂၀၂၃ ခုနှစ် ဝန်ကြီးဌာနပေါင်းစုံ တက္ကသိုလ်များ ဘောလုံးပြိုင်ပွဲ အုပ်စုပွဲစဉ်များအား ကြည့်ရှုအားပေး

တက္ကသိုလ်လက်ရွေးစင်မှသည် မြန်မာ့လက်ရွေးစင်ဆီသို့ ဟူသော ဦးတည်ချက်ဖြင့် ကျင်းပလျက်ရှိသည့် ၂၀၂၃ ခုနှစ် ဝန်ကြီးဌာနပေါင်းစုံတက္ကသိုလ်များ ဘောလုံးပြိုင်ပွဲ သတ္တမနေ့ အုပ်စုပွဲစဉ်များကို နေပြည်တော် ဝဏ္ဏသိဒ္ဓိအားကစားကွင်းရှိ လေ့ကျင့်ရေးကွင်းများတွင် ကျင်းပရာ ပြိုင်ပွဲဝင်အသင်းများ ဆက်လက်ယှဉ်ပြိုင် ကစားကြသည်။

အဆိုပါ လေ့ကျင့်ရေးကွင်းအမှတ်(၃)၌ အုပ်စု (ခ) ပွဲစဉ်အဖြစ် ပို့ဆောင်ရေးနှင့်ဆက်သွယ်ရေးဝန်ကြီးဌာန အသင်းနှင့် သမဝါယမနှင့်ကျေးလက်ဖွံ့ဖြိုးရေးဝန်ကြီးဌာနအသင်းတို့ ယှဉ်ပြိုင်ကစားကြရာ ပထမပိုင်း (၄၅) မိနစ် ကစားပြီးချိန်တွင် မိမိတို့ဝန်ကြီးဌာနအသင်းအနေဖြင့် ၂ ဂိုး ၁ ဂိုးဖြင့် ရှုံးနိမ့်နေခြင်းကြောင့် ဒုတိယဝန်ကြီးမှ ဝန်ကြီးဌာန ဘောလုံးအသင်း တာဝန်ခံများအား တစ်ဖက်အသင်း၏ ဘောလုံးကစားပုံပေါ်မူတည်၍ ကစားကွက် ပြောင်းလဲကစားရန်နှင့် ဘောလုံးအသင်းသားများအား အနိုင်ရရှိလိုစိတ်ဖြင့် ကစားကြရန် တိုက်တွန်းပြောကြားခဲ့ခြင်းကြောင့် မိနစ် (၉၀) ပွဲချိန်ပြည့်ကစားပြီးချိန်တွင် တစ်ဖက် နှစ်ဂိုးစီဖြင့် သရေကျခဲ့သည်။

ယင်းယှဉ်ပြိုင်ကစားမှုများကို ပြိုင်ပွဲကျင်းပရေးကော်မတီဝင်များ တာဝန်ရှိသူများ၊ ပြိုင်ပွဲဝင်အသင်းများမှ အားကစားသမားများ၊ တက္ကသိုလ်ကျောင်းသား၊ ကျောင်းသူများ၊ ဆရာ ဆရာမများ၊ သက်ဆိုင်ရာဝန်ကြီးဌာနများမှ ဝန်ထမ်းမိသားစုများနှင့် ဝါသနာရှင်ပြည်သူများ ကြည့်ရှုအားပေးခဲ့ကြောင်း သိရသည်။

သတင်းအဖွဲ့(ပို့ဆက်)

လေယာဉ်ကွင်းအနီးပတ်ဝန်းကျင်တွင်

အဆောက်အဦးနှင့် တာဝါတိုင်များတည်ဆောက်တော့မည်ဆိုလျှင်

အောင်မော် (ပြင်ဝလူ)

လေကြောင်းသယ်ယူပို့ဆောင်ရေးကဏ္ဍသည် ကြီးမားသောလုပ်ငန်းတစ်ခုဖြစ်ပြီး၊ ကမ္ဘာတစ်ဝှမ်း လျင်မြန်စွာ ခေတ်နှင့်အညီ တိုးတက်ပြောင်းလဲလျက် ရှိပါသည်။ ကမ္ဘာတစ်ဝှမ်းတွင် နှစ်စဉ် လေကြောင်းခရီးသွားပြည်သူ(၂.၄) ဘီလီယံကျော်ရှိပြီး၊ ခရီးအကွာအဝေး (၁.၅) ဘီလီယံ ကီလိုမီတာကျော်ပျံသန်းမောင်းနှင်လျက် ရှိပါသည်။ ကမ္ဘာပေါ်တွင် အပြည်ပြည်ဆိုင်ရာ လေကြောင်းလိုင်း (၂၇၀)ခန့် ရှိသည်။ နိုင်ငံအလိုက် ပြည်တွင်းလေကြောင်းလိုင်းများစွာ ရှိ၍ အဓိကလေဆိပ်များအနေဖြင့် (၁၅၀၀)ကျော် ရှိပြီး၊ ဒေသခံပြည်သူ (၃၂) ဘီလီယံကျော်ကို အလုပ်အကိုင်အခွင့်အရေး ဖန်တီးပေးနိုင်ခဲ့ပါသည်။နောင်နှစ်ပေါင်း(၂၀) အတွင်းလေကြောင်းသယ်ယူပို့ဆောင်ရေးကဏ္ဍသည် (၂) ဆအထိ တိုးတက်ဖွံ့ဖြိုးနိုင်မည်ဟု လေ့လာသူများက ခန့်မှန်းထားပါသည်။ လေကြောင်းခရီးသွားပြည်သူ တိုးတက်လာသည်နှင့်အညီ လေဆိပ်သစ်များ တိုးချဲ့တည်ဆောက်ခြင်း၊ လေကြောင်းလိုင်းများတိုးချဲ့ပြေးဆွဲခြင်း၊ လေကြောင်းထိန်းလုပ်ငန်းများ တိုးချဲ့ဖွဲ့စည်းခြင်းနှင့် အခြားဆက်စပ်လုပ်ငန်းများကိုလည်း ဟန်ချက်ညီညီ တိုးချဲ့ဖြည့်ဆည်း ဆောင်ရွက်ပေးရန်လည်း လိုအပ်ပါသည်။ လက်ရှိ၌ မြန်မာနိုင်ငံတွင် ရန်ကုန်၊ မန္တလေး၊ နေပြည်တော်စသည့် အပြည်ပြည်ဆိုင်ရာလေယာဉ်ကွင်း (၃) ကွင်း၊ ပြည်တွင်းလေယာဉ်များ ပျံသန်းပြေးဆွဲလျက်ရှိသော လေယာဉ်ကွင်း (၂၉) ကွင်းနှင့် အခြားလေယာဉ်ကွင်း (၃၉) ကွင်း စုစုပေါင်းလေယာဉ်ကွင်း (၇၁) ကွင်း ရှိပါသည်။

လေကြောင်းဘေးအန္တရာယ်ကင်းရှင်းစေရေးဆိုင်ရာ(Aviation Safety) ကိစ္စရပ်များကိုလည်း အပြည်ပြည်ဆိုင်ရာမြို့ပြလေကြောင်း အဖွဲ့ချုပ် (ICAO)၏ပြဋ္ဌာန်းချက်များ၊ လေကြောင်းဆိုင်ရာ ဥပဒေများ၊ နည်းဥပဒေများနှင့် လုပ်ထုံးလုပ်နည်းများနှင့်အညီ အကောင်အထည်ဖော် ဆောင်ရွက်လျက်ရှိပါသည်။ Aviation Safety ဟု ဆိုလိုက်လျှင် လေယာဉ်များ ဘေးအန္တရာယ်ကင်းရှင်းစွာ ပျံသန်းမောင်းနှင်နိုင်ရေးအတွက် လေဆိပ်များ၊ လေယာဉ် ပျံသန်း/ဆင်းတက်မည့် လမ်းကြောင်းများ (Air Route) နှင့် လေပိုင်နက် (Airspace) များကို ဘေးအန္တရာယ်ကင်းရှင်းအောင် ဆောင်ရွက်ရမည်ဟု ဆိုလိုရာ ရောက်ပါသည်။ ကမ္ဘာတစ်ဝှမ်းတွင် လေဆိပ်အနီးပတ်ဝန်းကျင် အဆောက်အဦမြင့်မြင့်များ တည်ဆောက်ခြင်း၊ ဆက်သွယ်ရေးတာဝါတိုင်များ တည်ဆောက်ခြင်းနှင့် လျှပ်စစ်တာဝါတိုင်များ တည်ဆောက်ခြင်းသည်လည်း လေကြောင်းဘေးအန္တရာယ်ကင်းရှင်းစေရေးအတွက် အဟန့်အတား (Obstacle) တစ်ခုဖြစ်ပေါ်လျက်ရှိပြီး ထည့်သွင်းစဉ်းစားရမည့် အချက်ကြီး တစ်ချက် ဖြစ်ပါသည်။

လေကြောင်းဘေးအန္တရာယ်ကင်းရှင်းစေရေးအတွက် အဟန့်အတား (Obstacle) ဆိုတာ ဘာလဲ

လေယာဉ် ပျံသန်း/ ဆင်းတက်မည့် လမ်းကြောင်းနှင့်မလွတ်ကင်းသော အန္တရာယ်ရှိနိုင်သည့် ရွေ့လျားနိုင်သော အရာဝတ္ထုဖြစ်စေ (သို့မဟုတ်) ရွေ့လျားမရသော အဆောက်အဦဖြစ်စေ Obstacle ဟု ဆိုသည်။

ဥပမာ-ရွေ့လျားနိုင်သော Obstacle များမှာ တာဝါကရိန်း၊ ယာဉ်/ယန္တရားများ၊ မရွေ့လျားနိုင်သော Obstacle များမှာတောင်တန်းများ၊ အဆောက်အဦများ၊ ဆက်သွယ်ရေးတာဝါတိုင်များ၊ လျှပ်စစ်တာဝါတိုင်များ၊ ဘုရားစေတီများ၊ သစ်ပင်များ၊ လေယာဉ်ဆင်းသက်/ပျံသန်းမှု အထောက်အကူပြုကိရိယာများ (Instrument Landing System Antenna, Runway Lighting fixtures)။

Obstacle ဆိုင်ရာ အက်ဥပဒေနှင့် နည်းဥပဒေ ပြဋ္ဌာန်းချက်များ

Obstacle ဆိုင်ရာပြဋ္ဌာန်းချက်များကို မြန်မာနိုင်ငံလေယာဉ်အက်ဥပဒေ ပုဒ်မ ၉ (က)နှင့် မြန်မာနိုင်ငံလေယာဉ်နည်းဥပဒေပါ အပိုဒ် (၁၃၃) တွင် ဖော်ပြပါရှိပါသည်။ အဆိုပါ အက်ဥပဒေနှင့်နည်းဥပဒေပါ သတ်မှတ်ချက်များတွင် လေယာဉ်ကွင်း၏ တည်နေရာ ညွှန်းအမှတ်မှ ပတ်ပတ်လည်အချင်းဝက် (၁၅) ကီလိုမီတာအတွင်းတွင် လေယာဉ်ပျံသန်းမောင်းနှင်မှုအား ဘေးအန္တရာယ်ဖြစ်စေနိုင်သော အဆောက်အဦများ ဆောက်လုပ်ခြင်း၊ တာဝါတိုင်များ စိုက်ထူခြင်းနှင့် သစ်ပင်များစိုက်ခြင်းစသည်တို့ကို ခွင့်မပြုရန်နှင့် Obstacle ဆိုင်ရာလိုအပ်ချက်များကို လေကြောင်းပို့ဆောင်ရေးညွှန်ကြား

မှုဦးစီးဌာနက သတ်မှတ်ပြဋ္ဌာန်းထားသော အသေးစိတ်ဖော်ပြချက်များနှင့်အညီ လိုက်နာဆောင်ရွက်ရန်စသည့် သတ်မှတ်ချက်များ ပါဝင်သည်။

Obstacle ဆိုင်ရာ အသေးစိတ်ပြဋ္ဌာန်းချက်များ

Obstacle ဆိုင်ရာ အသေးစိတ်ပြဋ္ဌာန်းချက်များကို လေကြောင်းပို့ဆောင်ရေးညွှန်ကြားမှုဦးစီးဌာနက ထုတ်ပြန်သော Myanmar Civil Aviation Requirement (MCAR Part-139)နှင့်Advisory Circular များတွင်ပါရှိပြီး၊ အဆိုပါ ထုတ်ပြန်ချက်များကို ၎င်းဌာန၏ဝက်ဆိုက် www.dca.gov.mm တွင် အခမဲ့ download ပြုလုပ်ရရှိနိုင်ပါသည်။ အဆိုပါပြဋ္ဌာန်းချက်များထဲမှ အဓိကကျသည့် အချက်များမှာ လေယာဉ်ကွင်းပတ်ဝန်းကျင်တွင် Obstacle ကို တွေ့ရှိပါက လေဆိပ် Operator က အဆိုပါ Obstacle ၏တည်နေရာနှင့် အမြင့်ပေ ဖော်ပြလျက် လေကြောင်းပို့ဆောင်ရေးညွှန်ကြားမှုဦးစီးဌာနသို့ ချက်ခြင်း အကြောင်းကြားရန်နှင့် လေယာဉ်ပျံသန်းဆင်းသက်မှုဖုံ့ ဧရိယာ (Obstacle Limitation Surface) အတွင်း အဆောက်အဦ/တာဝါတိုင်များ တည်ဆောက်မည်ဆိုပါက လေကြောင်းပို့ဆောင်ရေးညွှန်ကြားမှုဦးစီးဌာန၏ ခွင့်ပြုချက် ရယူရန်စသည့် အချက်အလက်များ ပါဝင်သည်။

လေဆိပ် Operator ၏အခန်းကဏ္ဍ

လေကြောင်းဘေးအန္တရာယ်ကင်းရှင်းစေရေးအတွက် လေဆိပ်ပတ်ဝန်းကျင်ရှိအဟန့်အတား(Obstacle)များကိုစောင့်ကြည့်ထိန်းချုပ်ခြင်းသည် လေဆိပ် Operatorတွင် တာဝန်အရှိဆုံး ဖြစ်ပါသည်။ အဆိုပါ မလွှတ်ကင်းသော Obstacle များ ဖယ်ရှားရန် စည်ပင်သာယာရေးအဖွဲ့အစည်းများ/အိုးအိမ်ဖွံ့ဖြိုးရေးဌာန (Land use Authority) အပါအဝင် သက်ဆိုင်ရာ ဒေသအာဏာပိုင်များနှင့် ညှိနှိုင်းဆောင်ရွက်ရန် ဖြစ်ပါသည်။ လေကြောင်းပို့ဆောင်ရေးညွှန်ကြားမှုဦးစီးဌာနမှလည်း Obstacle များ ဖယ်ရှားရေးအတွက် သက်ဆိုင်ရာ အာဏာပိုင်များနှင့် ညှိနှိုင်းဆောင်ရွက်ပေးမည် ဖြစ်ပါသည်။ လိုအပ်ပါက အဆိုပါ မလွှတ်ကင်းသော Obstacle များကို ဖယ်ရှားခြင်း (သို့မဟုတ်) သတ်မှတ်ထားသော အမြင့်ပေ ရအောင် နှိမ့်ချပေးခြင်း (Lowering) ဆောင်ရွက်ရမည် ဖြစ်ပါသည်။

Obstacle ရှိ/မရှိ ဘယ်လိုသိနိုင်လဲ

လေဆိပ် Operator များသည် လေယာဉ်ပြေးလမ်း၊ လေယာဉ်ပြေးလမ်းမီးများ၊ လေယာဉ်ပြေးလမ်းအမှတ်အသားများ (Marking)၊ ဆိုင်းဘုတ်များ (Signage)၊ လေကြောင်းလမ်းညွှန်စက်ကိရိယာများ စသည့် လေယာဉ်ဆင်းတက်မှု အထောက်အကူပြုပစ္စည်းများ၊ လေဆိပ်ခြံစည်းရိုးများကို နေ့စဉ်ပုံမှန်စစ်ဆေးလျက် ရှိပါသည်။ အလားတူ Obstacle များကိုလည်း စဉ်ဆက်မပြတ် နေ့ရောညပါ စောင့်ကြည့် စစ်ဆေးရပါသည်။

သို့သော် နေ့စဉ်ပုံမှန်စစ်ဆေးမှုများသည် လေဆိပ်၏ ပရဝုဏ်

အတွင်းသာဖြစ်ပြီး၊ လေဆိပ်ပြင်ပဧရိယာများသို့ Obstacle များ ရှိ/မရှိ အခါအားလျော်စွာ စစ်ဆေးရန် လိုအပ်ပါသည်။ သို့မှသာ လေဆိပ်ပတ်ဝန်းကျင် (၁၅) ကီလိုမီတာ အတွင်း၌ Obstacleများ ရှိ/မရှိကို အချိန်မီသိရှိပြီး ဖြေရှင်းရ လွယ်ကူပေမည်။ အချိန်နောက်ကျပြီး သိခဲ့ရသည့် ဖြစ်စဉ်များလည်း ရှိခဲ့ဖူးပါသည်။

၂၀၀၉ ခုနှစ်တွင်မန္တလေးအပြည်ပြည်ဆိုင်ရာလေဆိပ်မြောက်ဘက်ရှိ လေယာဉ်ဆင်းတက်လမ်းကြောင်းရှိ ဘဲလင်း-အုန်းတော 230 KV မဟာဓာတ်အားလိုင်း၏ တိုင်အချို့အား Obstacle လွတ်ကင်းအောင် နှိမ့်ချခဲ့ရသည့်ဖြစ်စဉ် ရှိခဲ့ပါသည်။

၂၀၁၉ ခုနှစ်တွင်လည်း မော်လမြိုင်လေဆိပ်မြောက်ဘက်၌ လေယာဉ်အဆင်းအတက်ပြုလုပ်သည့် လမ်းကြောင်းပေါ်တွင် 230 KV မော်လမြိုင်-မြဝတီ Four Circuit ဓာတ်အားလိုင်း သွယ်တန်းတည်ဆောက်ခြင်းလုပ်ငန်းကို ဆောက်လုပ်ပြီးစီးမှ သိရှိရသဖြင့် 230 KV မော်လမြိုင်-မြဝတီ Double Circuit ဓာတ်အားလိုင်းနှင့် 230 KV မော်လမြိုင်-ရေး-ထားဝယ် Double Circuit ဓာတ်အားလိုင်း(၂)လိုင်းအဖြစ်ခွဲထွက်၍လျှပ်စစ်တာဝါတိုင်များအားObstacle လွတ်ကင်းအောင် အမြင့်ပေ နှိမ့်ချခြင်း ပြုလုပ်ခဲ့ရသည့် ဖြစ်စဉ်ရှိခဲ့ပါသည်။

Obstacle ဖယ်ရှားရခြင်း ဆိုးကျိုးများ

လေယာဉ်အဆင်းအတက်လမ်းကြောင်းတွင် Obstacleရှိမှန်း အချိန်လွန်မှသိရှိသည့်အခါ မလိုလားအပ်သော ဆွေးနွေးအဖြေရှာရခြင်း၊ ဥပဒေလမ်းကြောင်းအရ ဖြေရှင်းရခြင်း၊ လေယာဉ်အဆင်းအတက်လမ်းကြောင်းပြောင်း၍ ပျံသန်းရခြင်း၊ Obstacle ဖယ်ရှားရခြင်းကြောင့် ငွေကြေးကုန်ကျမှု ပိုမိုများလာခြင်း၊ လုပ်ငန်းစီမံကိန်းများ နှောင့်နှေးကြန့်ကြာခြင်းနှင့် အချို့အချိန်များတွင် လေဆိပ် Operation ကို ပိတ်လိုက်ရသည့် အခြေအနေများအထိ ရှိနိုင်ပါသည်။

လေယာဉ်ပျံသန်း/ ဆင်းတက်မည့် လမ်းကြောင်းနှင့်မလွတ်ကင်းသော အန္တရာယ်ရှိနိုင်သည့် ရှေ့လျားနိုင်သောအရာဝတ္ထုဖြစ်စေ (သို့မဟုတ်) ရွှေ့လျားမရသော အဆောက်အဦဖြစ်စေ Obstacle ဟုဆို...

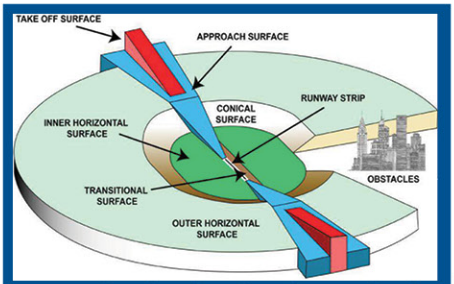
လေဆိပ် Operator ၏ ဝန်ထမ်းများအား Obstacle ဆိုင်ရာ သင်တန်းပေးရန် လိုအပ်ခြင်း

ပိုမိုထိရောက်သော Obstacle Survey ပြုလုပ်နိုင်ရန် လေဆိပ် Operator များ၏ ဝန်ထမ်းများအား လေဆိပ်နှင့်အနီးပတ်ဝန်းကျင် မြေပုံကို ကျွမ်းကျင်စွာ အသုံးပြုတတ်ခြင်း (Aerodrome Layout)၊ Obstacle Survey ပြုလုပ်မည့် ကိရိယာများကို စနစ်တကျအသုံးပြုတတ်ခြင်း၊ အဆောက်အဦမြင့်မြင့် တည်ဆောက်ရာတွင် အသုံးပြုသော ကိရိယာများကို နားလည်ခြင်း၊ Obstacle Chart များကို ဖတ်နိုင်ခြင်း၊ Obstacle ဆိုင်ရာ Marking နှင့် lighting များကို သိနားလည်ခြင်း၊ Obstacle ဆိုင်ရာ လေယာဉ်မှူးများသို့ အသိပေးခြင်း (Notice to Airmen-NOTAM) ထုတ်ပြန်မည့် သတင်းအချက်အလက်များ ပြုစုပေးနိုင်ခြင်းစသည့် အချက်အလက်များ ပါဝင်သည့် သင်တန်းများပေးရန် လိုအပ်ကြောင်း အကြံပြုပါသည်။

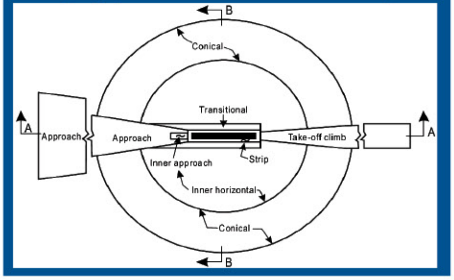
လေယာဉ်ကွင်းအတွင်းရှိ Obstacle များ

လေယာဉ်ကွင်းအတွင်းရှိ လေယာဉ်ဆင်းတက်ပျံသန်းမှု အထောက်အကူပြုကိရိယာများ (ဥပမာ- Instrument Landing System Antenna, Runway Lighting fixtures)သည်လည်း Obstacle များ ဖြစ်ကြပါသည်။ လုပ်ငန်းသဘာဝအရ ၎င်းတို့ကို လေယာဉ်ကွင်းအတွင်း တပ်ဆင်ထားရခြင်းဖြစ်ပြီး မတော်တဆ လေယာဉ်နှင့်တိုက်သည့်အခါ ကျိုးလွယ်အောင် အထူးစီမံပေးထားရခြင်း၊ Obstacle မှန်းသိအောင် Obstacle Lighting အနီရောင် မီးလုံးတပ်ဆင်ခြင်းနှင့် အမှတ်အသား (Marking) များကို ရေးဆွဲခြင်းများ ဆောင်ရွက်ထားရပါသည်။

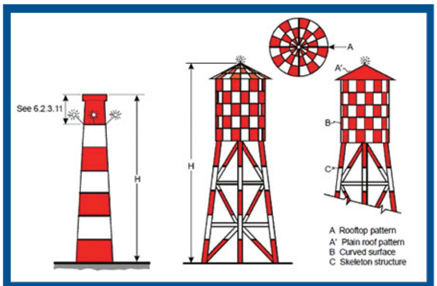
လေယာဉ်ကွင်းအတွင်း အသုံးပြုသော ယာဉ်/ယန္တရားများသည်လည်း လေယာဉ်ပျံသန်းမှုကို အန္တရာယ်ဖြစ်စေနိုင်သည့် ရွှေ့လျားနိုင်သော အဟန့်အတားများ (Obstacle) ဟု သတ်မှတ်နိုင်ပါ



လေယာဉ်ပျံသန်းဆင်းသက်မှုဖုံ့ဇရိယာ သတ်မှတ်ချက်ပုံ (Obstacle Limitation Surface)



> လေယာဉ်ကွင်းအနီးပတ်ဝန်းကျင်၌ အဆောက်အဦနှင့် တာဝါတိုင်များတည်ဆောက်ရာတွင် လေကြောင်းဘေးအန္တရာယ်ကင်းရှင်းစေရေးအတွက် ပူးပေါင်းဆောင်ရွက်နိုင်ပါစို့...



Obstacle Marking/ Lighting များ တပ်ဆင်ရမည့် သတ်မှတ်ချက်များ

Obstacle Lighting များ တပ်ဆင်ထားမှု အခြေအနေ

သည်။ လေယာဉ်ကွင်းအတွင်းပြုပြင်ထိန်းသိမ်းရေးဆိုင်ရာလုပ်ငန်းများ၊ Logistic ဆိုင်ရာကိစ္စရပ်များနှင့် လေယာဉ်ကွင်းစစ်ဆေးရေးဆိုင်ရာလုပ်ငန်းများ ဆောင်ရွက်ရာတွင် ယာဉ်/ယန္တရားများကို မဖြစ်မနေ အသုံးပြုကြရပါသည်။ အဆိုပါ ယာဉ်/ယန္တရားများကို အပြည်ပြည်ဆိုင်ရာ မြို့ပြလေကြောင်းအဖွဲ့ချုပ်၏ သတ်မှတ်ချက်များအတိုင်း အနီရောင်မီးလုံးတပ်ဆင်ခြင်း (Obstacle Lighting)နှင့် အမှတ်အသား(Marking)များကိုရေးဆွဲဆောင်ရွက်ထားရပါမည်။

ပူးပေါင်းဆောင်ရွက်ကြပါစို့

လေယာဉ်ကွင်း၏ တည်နေရာညွှန်းအမှတ်မှ ပတ်ပတ်လည် အချင်းဝက်(၁၅) ကီလိုမီတာ အတွင်းတွင် အဆောက်အဦများဆောက်လုပ်ခြင်း၊ တာဝါတိုင်များ စိုက်ထူခြင်း၊ စေတီများတည်ဆောက်ခြင်းနှင့် သစ်ပင်များ စိုက်ပျိုးခြင်း ပြုလုပ်လိုပါက သက်ဆိုင်ရာဌာနများ၊ တည်ဆောက်သူများ (Developer) မှ လေကြောင်းပို့ဆောင်ရေးညွှန်ကြားမှုဦးစီးဌာနသို့ ကြိုတင်အကြောင်းကြား၍ ခွင့်ပြုချက်နှင့် သဘောထားမှတ်ချက်များ တောင်းခံရန် လိုအပ်ပါသည်။

ထိုသို့ခွင့်ပြုချက်တောင်းခံရာတွင် တည်ဆောက်မည့် အဆောက်အဦ/ တာဝါတိုင်၏ တည်နေရာ (Coordinates)၊ ပင်လယ်ရေမျက်နှာပြင်အထက်အမြင့် (Above Mean Sea Level)၊ လေယာဉ်ကွင်းမှအကွာအဝေး (Distance) နှင့် တည်ဆောက်ရန် ရည်ရွယ်ထားသောအမြင့် (Height) စသည့်အချက်များ ပါဝင်ရပါမည်။

လေကြောင်းဦးစီး၏ Obstacle ကင်းလွတ်မှုဆိုင်ရာ ဆောင်ရွက်ချက်များ

လေကြောင်းပို့ဆောင်ရေးညွှန်ကြားမှုဦးစီးဌာန အနေဖြင့် လေကြောင်းဘေးအန္တရာယ်ကင်းရှင်းစေရေးအတွက် Obstacleဆိုင်ရာ အက်ဥပဒေများ/နည်းဥပဒေများ ပြဋ္ဌာန်းခြင်း၊ Technical Requirements များ ထုတ်ပြန်ခြင်း၊ အမိန့်ကြော်ငြာစာများ ထုတ်ပြန်ခြင်း၊ Advisory Cirular များ ထုတ်ပြန်ခြင်းများ ဆောင်ရွက်ပြီး ဌာန၏ ဝက်ဆိုက်တွင် ဖော်ပြထားပါသည်။ ထို့အပြင် မြန်မာ့အသံနှင့် ရုပ်မြင်သံကြား TV Channelများတွင် အများပြည်သူများအလွယ်တကူ ကျယ်ကျယ်ပြန့်ပြန့် သိရှိလိုက်နာနိုင်အောင် ထုတ်ပြန်ဆောင်ရွက်လျက် ရှိပါသည်။

ထို့အတူ သက်ဆိုင်ရာဌာနများနှင့် တည်ဆောက်သူများ(Developer)က လေဆိပ်ဝန်းကျင်တွင် အဆောက်အဦ/တာဝါတိုင်များတည်ဆောက်ရန် ခွင့်ပြုချက် တောင်းခံသည့်အခါ ၎င်းဌာနမှသက်ဆိုင်သည့် ဘာသာရပ်ဆိုင်ရာ ပညာရှင်များဖြင့် မြေပြင်ကွင်းဆင်း စစ်ဆေးခြင်း၊ တိုင်းတာတွက်ချက်ခြင်းများ ဆောင်ရွက်ပေးလျက်ရှိပါသည်။

သို့ဖြစ်ပါ၍ လေယာဉ်ကွင်းအနီးပတ်ဝန်းကျင်၌ အဆောက်အဦနှင့် တာဝါတိုင်များ တည်ဆောက်ရာတွင် လေကြောင်းဘေးအန္တရာယ်ကင်းရှင်းစေရေးအတွက် ပူးပေါင်းဆောင်ရွက်နိုင်ပါစို့လို့ တိုက်တွန်းနှိုးဆော် တင်ပြရပါသည်။

ကိုးကားဖော်ပြချက်-

- မြန်မာနိုင်ငံလေယာဉ်အက်ဥပဒေ/နည်းဥပဒေများ
- လေဆိပ်/လေယာဉ်ကွင်းများဆိုင်ရာ ကန့်သတ်ချက်များ အမိန့်ကြော်ငြာစာ
- Annex-14 Aerodrome Design and Operations (Volume-1)
- MCAR(Part-139,Section 1 Aerodrome Certification)
- DCA-AC-AGA 01 Control of Obstacles
- CAAS AC 139-5-4 (Rev 0)

အောင်မော်(ပြင်စလူ)

ပဲလှော်ကြားက..ဆား

ပေါ်ဦးသား(ဒေတ္တ-ဥဿာ)

ည ၉:၀၀ နာရီခန့်.. အိပ်ယာပေါ်မှာ မှေးကနဲဖြစ်ခိုက်..

ဖုန်းမြည်လာလို့ကြည့်လိုက်တော့..

"ရုံးက တပည့်ကျော်မ SAE ရဲ့ဖုန်း.."

"ဆရာ.. အိပ်ပြီလား.. ပြောလို့ရလား.."

"အေး.. ရပါတယ်.. အိပ်သေးပါဘူး.. ဘာအကြောင်းထူးလို့လဲ.. ညကြီးမဆက်စဖူး.."

"ထူးတယ်ဆရာရေ..ကျွန်တော်ဆရာ့ဆီကို Messenger က နေပို့ထားတယ်ဆရာ.. Messengerဖွင့်ကြည့်လိုက်အုံး.. နေ့ခင်းက မှန်/မမှန်စစ်တဲ့ကားကိစ္စ Facebook တက်ပြီး ဆရာနဲ့ကျွန်တော်တို့အဖွဲ့ကို ဆော်နေတယ်ဆရာရေ.."

"အေး..ကြည့်လိုက်မယ်..ကြည့်လိုက်မယ်..ပြောပြီး".. ဖုန်းချလိုက်တယ်..

ကိုယ့်ကိုဘာဆော်ထားပါလိမ့်လို့.. တွေးရင်း.. Lineဖွင့်လိုက်တယ်ဆိုရင်ပဲ.. ချွင်..ကနဲမြည်သံနှင့်အတူ တပည့်ကျော်မပို့ထားတဲ့ Messengerရောက်လာတယ်.. တပည့်ကျော်က မိန်းကလေးဖြစ်ပေမယ့်လည်း အညာသူဆန်ဆန်ဆိုတော့ နာမ်စားသုံးရင်ကျွန်မအစားကျနော်.. ကျနော်နဲ့သုံးတာ.. ဖွင့်ကြည့်လိုက်တော့.. လား.. လား.. သကောင့်သားရဲ့ပုံနဲ့ တင်ထားတဲ့ Post.. ဘာတဲ့..

"တောင်ဒဂုံကညန က လက်ထောက်အင်ဂျင်နီယာနှင့် ယာဉ်စစ်အင်ဂျင်နီယာများသည် ကားပိုင်ရှင်ပြည်သူများကို လုပ်ပိုင်ခွင့်အာဏာသုံး၍ ငွေညှစ်ရန်အတွက် မမှန်မကန်စကားများပြောဆို၍ မိမိလုပ်ပေးရမည့်တာဝန်အား လုပ်ဆောင်ပေးခြင်းမရှိပဲ မိမိအကျိုးရရှိရန်အတွက်လုပ်ကိုင်ဆောင်ရွက်နေကြောင်းကိုယ်တိုင်ကြုံတွေ့ခဲ့ရသဖြင့် အထောက်အထားအပြည့်အစုံယူ၍လာဘ်ပေးလာဘ်ယူကော်မရှင်ထံသို့ တိုင်ကြားပါမည်"..

ဖတ်ကြည့်ပြီး..အင်း..သက်ပြင်းရှည် ချမိတယ်..အော်.. ဝန်ထမ်းဘဝ.. ပဲလှော်ကြားကဆားပါလားပေါ့..

တနေ့တာအလုပ်ကိစ္စတွေ မျက်စိထဲတန်းစီ ပုံဖော်ကြည့်မိတယ်..

မှန်/မမှန်မပါ နှစ်လဲနဲ့ အခြားယာဉ်စစ်ဆေးရတဲ့ယာဉ်စီးရေပေါင်း(၁၀၀)ကျော်ရှိတယ် မှန်/မမှန်စစ်ရတဲ့စီးရေက(၅၀)ကျော်

ဒီနေရာမှာ ပြောချင်တာက.. ယာဉ်မှန်/မမှန် စစ်ဆေးတာဟာ ကညနရဲ့လုပ်ငန်းစဉ်တွေထဲက လုပ်ငန်းတာဝန်တစ်ခုမဟုတ်ဘူး.. အလှည့်အပြောင်းနဲ့ အချိန်ကာလတစ်ခုမှာ မော်တော်ယာဉ်ဈေးကွက်ဈေးတက်လာချိန်ဥပဒေကိုလက်တစ်လုံးခြားလုပ်သူတွေက.. တိုက်ကြေကားကို ဖောက်စွပ်/ ဖြတ်ဆက်လုပ်..

မီးလောင်ကားကို သနပ်ခါးလိမ်း..

ဟောင်းနေတဲ့ Body ကို နောက်တစ်လုံးနဲ့လဲ..

မသိနားမလည်တဲ့ သူတွေကိုရောင်း..

ဟော..ယာဉ်စစ်ဖို့တစ်ခုခုကြုံလာချိန် မူလမှတ်တမ်းပါယာဉ်နဲ့ကွဲလွဲတော့ ကားအသိမ်းခံရ အဲတော့မှ ကညန ဘယ်လဲ.. ဘယ်လိုလဲ..

ရှိသမျှ Line ပေါ်တက်ပြီး.. ဝိုင်းအော်ကြ.. ဆဲကြ.. အမနာပပြောကြ.. ဟုတ်တာက တစ်ဆယ်.. မဟုတ်တာက ကိုးဆယ်..

အဲ.. ကညန ကိုလည်း ဘာချစ်သလဲမမေးနဲ့..

ကညနအကြောင်းLineပေါ်တက်ပြီဆို.. Likeပေးကြ..Shareကြ.. Commentပေးကြနဲ့.. ဝေဝေကိုဆာလို့.. Postတင်တိုင်း.. တင်တိုင်း.. တသက်လုံး Like ဆယ်ခါမပြည့်ဘူးတဲ့သူတွေတောင် တူးကေ.. သရီးကေ.. တွေရလို့.. ကညနကို ချစ်ကြတာပြောပါတယ်.. အဲဒီလူတွေကြည့်လိုက်တော့ ကညန ကိုမှီပြီးစီးပွားဖြစ်.. မိန်းမစိန်

နားကပ်ဆင်ထားတဲ့သူတွေချည်းပဲ.. တရားကျဖို့တော့ တော်တော်ကောင်း..

ဥပဒေကို လက်တစ်လုံးခြားလုပ်တာကသူတို့.. အပြောခံရတာက ကညန.. ဝန်ထမ်းဆိုတော့ စိတ်ရှိတိုင်းသူတို့လို Line ပေါ်တက်ပြန်အော်လို့ကမရ.. သိတယ်မဟုတ်လား..ကျုပ်တို့အကြီးအကဲများက Customer Always Right တဲ့.. မင်းဘာပြန်ပြောမလဲ မိချိုသဲပေါ့..

ရောင်းသူ/ဝယ်သူကြား.. ညပ်စမ်း.. ပဲလှော်ကြားကဆား..

နေ့ခင်းက အဲဒီကားကို ကောင်းကောင်းမှတ်မိတယ်.. စက်မှုဖုန်ထုတ် MicroRunner (SMPV-04).. (အရပ်အခေါ်စက်မှုဖုန်ထုတ်အာရာဖတ်).. အကြောင်းတစ်ခုကြောင့် မှန်/ မမှန်လာစစ်တာ.. လူငယ်လူရည်သန့်တစ်ယောက်ပါပဲ.. စစ်ကြည့်တော့..ကားကရှေ့ဘန်ပါ ကွဲလွဲပြီး.. အင်ဂျင်ပြောင်းထားတဲ့အပြင် ပြည်တွင်းစက်မှုဖုန်ထုတ်ယာဉ်ဖြစ်တဲ့အတွက် မှတ်တမ်းအရ ယာဉ်နောက်ကုန်တင်ခန်းပြည်တွင်းလုပ် (Local) ပုံစံဖြစ်ရမှာ.. ပြည်ပထုတ် (Factory) ဖြစ်နေတာကြောင့်..

အချိန်ယူစစ်ဆေးဖို့လိုတဲ့အတွက်.. ယာဉ်ကို Lane အပြင်ဘက်သီးခြားတစ်နေရာမှာ Packing ထိုးထားခိုင်းပြီးဘောင်အမှတ်အနေအထားစစ်ဆေးရန်အတွက် နောက်ဘယ်ဘီးဖြုတ်ကြည့်ရန်လိုတဲ့အပြင် ရှေ့တံခါးဘောင် ဘယ်/ ညာမှာရိုက်ထားတဲ့ Zone Code နေရာကိုလည်း ဆေးခွာစစ်ဆေးရန်လိုအပ်ကြောင်း Lane တာဝန်ခံ SAE က အဲဒီပုဂ္ဂိုလ်လေးကိုရှင်းပြပြီးတဲ့အပြင် ကိုယ့်ဆီကိုလည်း သတင်းပို့ထားပြီးသားပါ..

အဲဒီမှာ.. ကျုပ်တို့ယာဉ်စစ်ဝန်ထမ်းတွေ.. ရောင်းသူနဲ့ဝယ်သူကြားမှာ.. ဒုက္ခစတွေ့တော့တာပါပဲ..

ရောင်းသူဖက်ကတော့.. အကုန်လုန်လှောစစ်လို့.. သူ့ကားရဲ့ငယ်ကျိုးငယ်နာတွေပေါ်လာရင်..

အရောင်းအဝယ်ပျက်မှာစိုးရိမ်တဲ့အတွက်.. ပိုက်စိပ်တိုက်စစ်ဆေးတာကို လက်မခံနိုင်.. အထူးသဖြင့်..ဆေးခွာစစ်ဆေးဖို့လိုအပ်တဲ့အခါမျိုးတွေပေါ့..

ဝယ်သူဖက်ကတော့.. ကြိတ်လိုက်စမ်းပ့ါ ငါ့နှမပေါ့..

ဒီနေရာမှာလည်းပြောရအုံးမယ်.. ဆေးခွာစစ်တဲ့ကိစ္စ.. ဒီကိစ္စအတွက် ဌာနကလူကြီးတွေလည်း တော်တော်ရှင်းထားရပြီးပြီ..

ကားတစ်စီးရဲ့တန်ဖိုးကလည်း သိကြတဲ့အတိုင်း သိန်းရာထောင်ချီတန်ဖိုးရှိတော့ ဘယ်သူက ကိုယ့်ကားအကောင်းကြီးကို ဆေးခွာချင်မလဲ..ကိုယ်ချင်းစာပါတယ်..ကိုယ်ချင်းမစာလို့မဟုတ်ပါဘူး.. ဆေးခွာစစ်တယ်ဆိုတာကလည်း..လိုအပ်လို့ပါ..

ဒီနေရာမှာ.. ကျုပ်တို့ယာဉ်စစ်အင်ဂျင်နီယာအုပ်စုကို ကြွားပြောတာမဟုတ်ပါဘူး.. ယာဉ်တစ်စီး ဆေးခွာကြည့်ဖို့လိုလို့ ဆေးခွာကြည့်လိုက်ရင်..တစ်ခုမဟုတ်တစ်ခု(ဖောက်စွပ်၊ဖြတ်ဆက်၊Local

Welding ပြုပြင်ရာ၊ ထပ်ကပ်..စတာတွေ)လုပ်ထားရာတွေ့တာပါဘဲ အရပ်ပြောနဲ့ပြောရရင်.. အော်ဆေး၊ အော်ကြောယာဉ်တစ်စီးကို ဘယ်ယာဉ်စစ်အင်ဂျင်နီယာမှ ဆေးခွာမခိုင်းဘူးဆိုတာယုံလိုက်..

ပြန်ဆက်ရအောင်.. ကိုယ့်ဆီကို သတင်းပို့တယ်ဆိုကတည်းက ကျုပ်သိလိုက်ပီ.. ဒီပိုင်ရှင်ဟာ..ကိုယ့်အဖွဲ့ကို Complain တက်နေပြီဆိုတာ..အချိန်ကလည်း ညနေ(၃)နာရီခွဲကျော်နေပီ.. ကိုယ့်လူတွေ လည်း ဒီနေ့ယာဉ်စီးရေသုံးရာကျော် လေးရာနီးပါးဆိုတော့ တော် တော်ပြိုင်းနေကြပြီ..အဲတော့.. ကိုယ့်အလှည့်ပေါ့..

တပည့်တစ်ယောက်ကို ပိုင်ရှင်ခေါ်ခိုင်းပြီး အမှုတွဲပါယူခဲ့ခိုင်းလိုက်တယ်..

ရောက်တယ်ဆိုရင်ပဲ..ကိုယ့်SAEသတင်းပို့ထားတဲ့အတိုင်းပါပဲ.. ရှင်းပြလိုက်တယ်.. ကားကရှေ့ဘန်ပါကွဲလွဲပြီး.. အင်ဂျင်ပြောင်းထားတဲ့အပြင် ယာဉ်နောက်ကုန်တင်ခန်း Factory ဖြစ်နေတာကြောင့် Zone Code နေရာတွေကို ဆေးခွာစစ်ဖို့လိုအပ်ကြောင်းနဲ့.. နောက်ဘယ်ဘီးကိုလည်း ဖြုတ်ကြည့်ဖို့လိုကြောင်း.. စကားတောင်အဆုံးမသတ်ရသေးဘူး..

"ကျွန်တော့်ကားကို သက်တမ်းတိုးတုန်းက ကျွန်တော်ကိုယ်တိုင်တိုးထားတာ.. ဘီးလည်းဖြုတ်မပေးရပါဘူး.. ဆေးလည်းမခွာရဘူး.."

စကားမဆက်ခင်.. ကိုယ်ကထောက်လိုက်တယ်..

"ညီ့ရဲ့ကားက.. ခုဘာလာလုပ်တာလဲ.."

"မှန်/ မမှန် လာစစ်တာ.."

"ဒါဆိုရင်.. ညီ.. ခုနပြောတဲ့စကားတွေက ကိုယ့်ကိုပြောရမှာမဟုတ်ဘူး.. ညီ့ရဲ့ကား.. ဝယ်မယ့်သူကိုသာ အဲလိုပြောရောင်းလိုက်တော့.. ဒီကိုလာစစ်စရာမလိုပါဘူး.."

"အဝယ်ကလက်မခံဘူး.."

"ဘာကိုလက်မခံတာလဲ.."

"ကား မှန်/ မမှန် ကိုလက်မခံဘူး.."

ကျွန်တော်ပြုံးလိုက်တယ်.. စကားကိုလည်း တဆက်တည်း..

"အေး.. ဝယ်သူလက်မခံသလို.. ညီ့ရဲ့ကား ဒီအခြေအနေတိုင်းဆို..ပြီးပြည့်စုံတဲ့ စစ်ဆးခံယူမှုမဖြစ်သေးလို့ ကိုယ်တို့လည်း မှန်/ မမှန် ပြောလို့မရသေးဘူး.. မှန်/ မမှန်ပြောနိုင်ဖို့ဆို.. ခုနကပြောတဲ့ ဘယ်နောက်ဘီးဖြုတ်ရမယ်.. ဆေးခွာရမယ်.. "

"ကျွန်တော့်ကားကို ဆေးခွာမခံနိုင်ဘူး.."

"အဲဒါကတော့.. ညီ့သဘောပါ.. ကိုယ်တို့ကလည်းပိုင်ရှင်ခွင့်မပြုတာ.. ဘာတစ်ခုမှ ဖွတ်အတင်းမလုပ်ပါဘူး.. နောက်ပီး.. ယာဉ်မှန်/မမှန် စစ်ဆေးတဲ့လုပ်ငန်းစဉ်က ကိုယ်တို့ကညနရဲ့အလုပ်တာဝန်တွေထဲမှာမပါဘူး.. ရောင်းသူဝယ်သူကြား ကြားက ငွေထွားခါးနာပေးရတဲ့ကိစ္စ..ဆေးခွာအစစ်ဆေးမခံနိုင်ကြောင်းကိုသာ ဒီယာဉ်စစ်ပုံစံပေါ်မှာ ကိုယ်တိုင်ခံဝန်ရေးလက်မှတ်ထိုးပေးပါ.."

တလက်စတည်းရှင်းပြလိုက်ပါတယ်..

နှစ်လဲသက်တမ်းတိုး ယာဉ်စစ်ဆေးခြင်းနဲ့ ယာဉ် မှန်/ မမှန် စစ်ဆေးခြင်းဟာ.. သဘော သဘာဝမတူကြောင်း၊ နှစ်လဲယာဉ်စစ်ကိစ္စရပ်ကတော့.. လုပ်ငန်းမြန်ဆန်ရေးကို ဦးစားပေးရကြောင်း၊ ဘောင်ခဲခြစ်ကိုက်ညီပြီး သံသယဖြစ်ဖွယ်များမတွေ့ပါက Lane တာဝန်ခံ SAE ကယာဉ်စစ်ဆေးခြင်းလုပ်ငန်းကို အတည်ပြုလက်မှတ်ရေးထိုးကာ မှတ်ပုံတင်လုပ်ငန်းများ ဆက်လက်ဆောင်ရွက်ရကြောင်း၊ ယာဉ် မှန်/မမှန် စစ်ဆေးခြင်းကိစ္စရပ်ဟာ.. ထိုကဲ့သို့မဟုတ်ကြောင်း၊ ယာဉ်ရောင်းဝယ်ခြင်း(သို့မဟုတ်) ယာဉ်နှင့်ဆက်စပ်သည့်ကိစ္စရပ်တစ်ခုခုအတွက် မိမိတို့ရုံးက အာမခံပေးရသကဲ့သို့ ဖြစ်ကြောင်း၊ တိမ်းစောင်းမှုတစ်စုံတစ်ရာဖြစ်၍ မရကြောင်း၊ ဒါ့ကြောင့်ယာဉ်စစ်ဝန်ထမ်းများအနေနဲ့ ယာဉ်တစ်စီး မှန်/မမှန် အာမခံနိုင်ရန်အတွက် သံသယရှိသည့်အဆင့်အလိုက်လိုအပ်ပါက ပိုင်ရှင်ခွင့်ပြုချက်အရ ရေကာဖွင့်စစ်ခြင်း၊ ပါးခြမ်းခွာစစ်ခြင်း၊ ထိုင်ခုံဖြုတ်စစ်ခြင်း၊ ကြမ်းခင်းခွာစစ်ခြင်း၊ ဆေးခွာစစ်ခြင်းအစရှိသည်တို့ကိုအဆင့်ဆင့်စစ်ဆေးပြီးမှသာ ယာဉ် မှန်ခြင်း/ မမှန်ခြင်းကို အတည်ပြုလက်မှတ် ရေးထိုးရကြောင်း..

ရှင်းသာပြနေရတယ်.. နားထောင်ဟန်လည်းမရှိပါဘူး.. ခံဝန်ကုန်းရေး..လက်မှတ်ထိုးပြီး..ကျေးဇူးတင်ပါတယ်.. ပြောလည်းပြောထလည်းထ..အခန်းထဲကထွက်သွားလေရဲ့..

ကျွန်တော် သက်ပြင်းချလိုက်မိတယ်..

ကျေးဇူးတင်ကြောင်းလေးကိုတော့.. ပြောရှာသားပဲလို့.. တွေးရင်း..

မဖြစ်ချေဘူး..မနက်ဖြန်ခါရောက်ရင်..ခရိုင်မှူးကိုသတင်းပို့ပြီးလိုရ.. မယ်ရ.. ဖြစ်စဉ်အကျဉ်းကိုတော့.. ရေးတင်ထားအုံးမှလို့.. ကိုယ့်အတွေးကဆုံးတောင်မဆုံးလိုက်ဘူး..

ဟော.. ခုတော့.. သကောင့်သားက.. Line ပေါ်မှာတက်အော်နေလေရဲ့..

စဉ်းစားကြည့်မိတယ်..

ကျွန်တော်အင်ဂျင်နီယာအဖွဲ့ပြောခဲ့တာတွေ.. ကျွန်တော်ရှင်းပြခဲ့တာတွေထဲမှာ.. ဘယ်ရှင်းပြချက်ကများ "ငွေညှစ်ဖို့အတွက် မမှန်စကားတွေ" ဖြစ်နေလဲပေါ့..

ကိုင်း.. ရောင်းသူ/ ဝယ်သူကြား..

နင်လားဟဲ့.. ပဲလှော်ကြားက.. ဆား..ညှပ်စမ်း..

အတွေးနယ်ချဲ့ရင်း..

နာရီကြည့်လိုက်တော့ ညနက်သန်းခေါင်ယံ ၁၂:၀၀နာရီတိတိ

ဒီရက်အတွင်းမှာ တစ်ရက်ကို ခန့်မှန်းယာဉ်စီးရေ (၄၀၀) လောက်ဆိုတော့ ယာဉ်မောင်းသူ၊ အကျိုးဆောင်၊ ယာဉ်ပိုင်ရှင်စုစုပေါင်း လူပုဂ္ဂိုလ် (၆၀၀)လောက်နဲ့ မနက်ဖြန်ရင်ဆိုင်ရအုံးမှာပါလား..

အားရှိအောင် ရသလောက်တော့အိပ်လိုက်အုံးမှ..

ပေါ်ဦးသား(ခေတ္တ-ဥသာ)

ပြည်တွင်းရေကြောင်းသယ်ယူပို့ဆောင်ရေးကဏ္ဍ ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်နိုင်စေဖို့

ရွှေဘိုကိုသန်း

နိဒါန်း

မြန်မာနိုင်ငံ၏ အဓိကမြစ်ကြီး လေးသွယ်မှာ တိုင်းပြည်၏ အလျားလိုက်တောင်မြောက်ဖြတ်သန်းလျက်စီးဆင်းနေကြခြင်းမှာ ပြည်တွင်းရေကြောင်း သယ်ယူပို့ဆောင်ရေးကဏ္ဍအတွက် ကြီးစွာသော အထောက်အပံ့တစ်ခု ဖြစ်ပါသည်။ ရှေးယခင်ကတည်းကပင် ထိုမြစ်ကြီးများကို အမှီသဟဲပြု၍ သယ်ယူပို့ဆောင်ခြင်းလုပ်ငန်းများကို ဆောင်ရွက်ခဲ့ကြပါသည်။ သစ်ဖောင်/ ဝါးဖောင်များ မျှောခြင်း၊ စဉ့်အိုးများကို ဖောင်ဖွဲ့သယ်ယူခြင်းမှသည် ကုန်တင်လှေကြီးများဖြင့် အထက်/အောက် စုန်ဆန် ရောင်းဝယ်ဖောက်ကားခဲ့ကြခြင်းတို့သည် ရှေးဦးပိုင်း သယ်ယူပို့ဆောင်ရေး အသွင်သဏ္ဍာန်များပင် ဖြစ်ပေသည်။ နောက်ပိုင်းတွင်လည်း မီးသင်္ဘောများ၊ စက်သင်္ဘောများ၊ စက်တပ်ရေယာဉ်များ တည်ဆောက်လာကြကာ ဤမြစ်ကြီးများကို အမှီပြု၍ နိုင်ငံပိုင်ပို့ဆောင်ရေးလုပ်ငန်းများ၊ ပုဂ္ဂလိကပိုင်သယ်ယူပို့ဆောင်ရေးလုပ်ငန်းများကို ဆောင်ရွက်ခဲ့ကြပါသည်။ ဤမြစ်ကြီးများသည် နိုင်ငံ၏ ကုန်းတွင်းအကျဆုံးပိုင်းမှ စတင်မြစ်ဖျားခံခဲ့ကြ၍ ပင်လယ်ထွက်ပေါက်သို့ ရောက်ရှိအောင် စီးဆင်းခြင်းဖြစ်ရာ ရှေးယခင်ကရော၊ ယခုအချိန်အထိပါ နိုင်ငံခြားတိုင်းပြည်များနှင့်ကူးလူးဆက်သွယ် ရောင်းဝယ်ဖောက်ကားခြင်းကို ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်စေခဲ့ပါသည်။

သဘာဝက ပေးအပ်ထားသော သယ်ယူပို့ဆောင်ရေးလမ်းကြောင်းဖြစ်သည့် အဆိုပါ မြစ်ကြီးများကို အမှီပြု၍ နိုင်ငံ၏ပြည်တွင်းရေကြောင်း သယ်ယူပို့ဆောင်ရေးကဏ္ဍကို တိုးတက်အောင် ကြံဆောင်ကြရမည်ဖြစ်သည်။ ထိုသို့ပြည်တွင်းရေကြောင်းသယ်ယူပို့ဆောင်ရေးကဏ္ဍ ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်ရေးအတွက် လုပ်ဆောင်မည်ဆိုပါက အားသာချက်များနှင့် တွေ့ကြုံလာရနိုင်သည့် အခက်အခဲများဟူ၍ ခွဲခြားလေ့လာ၍ အခက်အခဲများကို စုပေါင်းအဖြေရှာကာ အားသာချက်များကို အသုံးချ၍ ဆောင်ရွက်သွားရမည်ဖြစ်ပါသည်။

အားသာချက်နှင့်အခွင့်အလမ်းများ

ပြည်တွင်းရေကြောင်းဖြင့် ကုန်စည်သယ်ယူပို့ဆောင်ရေးကဏ္ဍတွင် အားသာချက်များစွာရှိသည့်အနက် အသိသာအထင်ရှားဆုံးမှာ ပို့ဆောင်ခ ဈေးနှုန်းသက်သာခြင်းပင် ဖြစ်သည်။ တန်ချိန်များစွာရှိ လေးလံသောပစ္စည်းများ သယ်ယူခြင်း၊ ကုန်စည်အမြောက်အမြားကို တစ်ချိန်တည်း သယ်ယူခြင်း၊ အစေ့အဆံ၊ အရည် စသော ဝမ်းလောင်းကုန်စည်များကို နေရာကျယ်ကျယ်ဖြင့် သယ်ယူနိုင်ခြင်းတို့သည် သယ်ယူပို့ဆောင်ခကို လျှော့ချပေးသော အချက်များ ဖြစ်ပါသည်။ အခြားသယ်ယူပို့ဆောင်ရေးနည်းလမ်းများဖြစ်သော ကုန်ကားများ၊ ရထားများ၊ လေကြောင်းခရီးများဖြင့် သယ်ယူပို့ဆောင်ခြင်းတို့နှင့် နှိုင်းယှဉ်ပါက ဤအချက်မှာ များစွာအရေးပါပေသည်။ ထို့ကြောင့် စီးပွားရေးလုပ်ငန်းရှင်များ၊ ပြည်သူများအနေဖြင့် ကုန်စည် လုံခြုံစိတ်ချရပြီး ခရီးချိန် မှန်ကန်မြန်ဆန်မည်ဆိုပါက အခြားသယ်ယူပို့ဆောင်ရေးနည်းလမ်းများထက် ပြည်တွင်းရေကြောင်းလမ်းခရီးကို ရွေးချယ်ကြမည် ဖြစ်သည်။

ပြည်တွင်းရေကြောင်း သယ်ယူပို့ဆောင်ရေးနည်းလမ်းသည် ၎င်းရေလမ်းကြောင်း ဖြတ်သန်းရာ တစ်လျှောက် ကုန်စည်များကို ရောင်းဝယ်ဖောက်ကားခြင်းဖြင့် ဒေသများအကြား ကုန်စည်ဖြန့်ဖြူးရာ လမ်းကြောင်းလည်း ဖြစ်ပေါ်လာပါသည်။ ကုန်စည်များ မျှဝေဖြန့်ဖြူးပေးခြင်း၊ ဆက်သွယ်ရေးလမ်းကြောင်းများ ဖော်ဆောင်ပေးခြင်းတို့ဖြင့် ဒေသအားလုံး စီးပွားရေးဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်မှု တစ်ပြေးညီဖြစ်စေပြီး နိုင်ငံ၏ ဒေသတစ်ခုနှင့် တစ်ခုအကြား စီးပွားရေး မညီမျှမှုတို့ကို လျှော့ချပေးနိုင်ကြောင်းကိုလည်း လေ့လာတွေ့ရှိရပါသည်။

နောက်ထပ် အားသာချက်တစ်ရပ်အဖြစ် နိုင်ငံ၏ဒေသအလိုက် စီးပွားရေးတိုးတက်မှုရရှိစေနိုင်သည့်အချက်ကို ဖော်ပြလိုပါသည်။ ပြည်တွင်းရေကြောင်း သယ်ယူပို့ဆောင်ရေးနည်းလမ်းမှ ပေါ်ထွက်လာသော ဆိပ်ကမ်းများ၊ ရေယာဉ်တည်ဆောက်ရေး လုပ်ငန်းများ၊ ကုန်စည်သိုလှောင်ရုံများကြောင့် ဒေသအလိုက်အလုပ်အကိုင်များ ဖန်တီးပေးနိုင်ခြင်း၊ ဝင်ငွေရရှိသည့် အလယ်အလတ်လုပ်ငန်းရှင်များ ဖြစ်ပေါ်စေခြင်းတို့မှသည် ဒေသတွင်းစီးပွားရေး ဖွံ့ဖြိုးမှုနယ်ပယ်များ၊ စီးပွားရေးဇုန်များဖြစ်ပေါ်လာသည်အထိ အကျိုးကျေးဇူးရရှိနိုင်မည် ဖြစ်ပြီး ဤသည်ကို နိုင်ငံစီးပွားရေး ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်မှု၏ တစ်စိတ်တစ်ဒေသအဖြစ် မှတ်ယူနိုင်ပါသည်။

အခြားအားသာချက်တစ်ခုမှာ ပြည်တွင်းရေကြောင်းဖြင့် သယ်ယူပို့ဆောင်ခြင်းသည် ပတ်ဝန်းကျင်ထိခိုက်မှုကို လျော့ကျစေခြင်း ဖြစ်သည်။ ယခုခေတ်တွင် တွင်ကျယ်စွာ ပြောကြသည့် စိမ်းလန်းစိုပြေသော ကမ္ဘာဖြစ်စေရေး၊ ပတ်ဝန်းကျင်ထိခိုက်မှုရှိသည့် ဖန်လုံအိမ်ဓါတ်ငွေ့ထုတ်လုပ်မှုများ လျော့ချပေးရာတွင် ပို့ဆောင်ရေးကဏ္ဍအနေဖြင့် ပြည်တွင်းရေကြောင်းဖြင့် သယ်ယူပို့ဆောင်ခြင်းနည်းလမ်းသည် ရွေးချယ်စရာနည်းလမ်းတစ်ခု ဖြစ်လာပါသည်။ အဘယ့်ကြောင့်ဆိုသော် ကုန်စည်အမြောက်အများကိုတစ်ချိန်တည်း သယ်ယူခြင်းဖြင့် ကုန်စည်တစ်ယူနစ်အပေါ်တွင် ကျသင့်မည့်သယ်ယူပို့ဆောင်ခ လျော့နည်းလာသကဲ့သို့ပင် ကုန်စည်တစ်ယူနစ်အပေါ်တွင် ကုန်ကျသည့် လောင်စာဆီသုံးစွဲမှုကိုလည်း သိသိသာသာ လျှော့ချရာ ရောက်သည့် သယ်ယူပို့ဆောင်ရေးနည်းလမ်းဖြစ်နေသောကြောင့် ဖြစ်ပေသည်။

ထို့အပြင် အခြားသောအချက်များဖြစ်သည့် ပြည်တွင်းရေကြောင်း ခရီးစဉ်တစ်လျှောက် ခရီးသွားလုပ်ငန်းများ ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်လာနိုင်ခြင်း၊ အခြားကုန်သွယ်ရေး လမ်းကြောင်းများဖြစ်သည့် ကုန်းလမ်းများ၊ ရထားလမ်းများနှင့် ကုန်းတွင်းဆိပ်ကမ်းများနှင့် ချိတ်ဆက်၍ ကုန်စည်များ သယ်ဆောင်နိုင်ခြင်းဖြင့် သယ်ယူပို့ဆောင်ရေးကွန်ယက်ဖြန့်ကျက်ကာ ဒေသစုံ၊ ကုန်စည်စုံ ဈေးကွက်တည်ထောင်နိုင်ခြင်းစသည့် အားသာချက်များလည်း ရှိပါသည်။

အားနည်းချက်နှင့်စိန်ခေါ်မှုများ

ဖွံ့ဖြိုးဆဲနိုင်ငံများတွင် တွေ့ကြုံရလေ့ရှိသည့်အတိုင်း မိမိတို့နိုင်ငံတွင်လည်း ပြည်တွင်းရေကြောင်းသယ်ယူပို့ဆောင်ရေးကဏ္ဍ ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်ရေးအတွက် အဟန့်အတားတစ်ရပ်မှာ အခြေခံအဆောက်အဦ နည်းပါးခြင်းပင် ဖြစ်သည်။ ပြည်တွင်းရေကြောင်းသယ်ယူပို့ဆောင်ရေးကဏ္ဍအတွက် အခြေခံအဆောက်အဦများဆိုရာတွင် ဆိပ်ကမ်းများ၊ ဆိပ်ခံများ လုံလောက်ကောင်းမွန်မှု၊ ပို့ဆောင်မည့် ကုန်စည် အမျိုးအစားအလိုက် ကိုက်ညီမည့် အဆင့်မီရေယာဉ်များ တည်ဆောက်ပြေးဆွဲနိုင်မှု၊ ရေလမ်းကြောင်းကောင်းမွန်မှုနှင့် အဆင့်မြင့်နည်းပညာသုံး ရေယာဉ်ပြေးဆွဲရေး စီမံခန့်ခွဲမှုစနစ်များ တည်

ဆောက်ထားနိုင်မှုများ ပါဝင်ပေသည်။ ၎င်းတို့မရှိဘဲ လုံခြုံစိတ်ချရမှု ရှိရှိနှင့် စွမ်းဆောင်ရည်မြင့်သော သယ်ယူပို့ဆောင်ရေးစနစ်တစ်ရပ်ကို အကောင်အထည်ဖော်ရေး ခက်ခဲမည် ဖြစ်သည်။

အခြားအခက်အခဲတစ်ရပ်မှာလည်း ပထမအချက်နှင့်ဆက်စပ်လျက်ရှိသည်။ ပြည်တွင်းရေကြောင်းသယ်ယူပို့ဆောင်ရေးအတွက် အခြေခံအဆောက်အဦများ တည်ဆောက်ရန် ရင်းနှီးမြှုပ်နှံမှု ငွေကြေး အရင်းအနှီး လိုအပ်ချက်ပင် ဖြစ်သည်။ စွမ်းဆောင်ရည်မြင့်သော သယ်ယူပို့ဆောင်ရေးကို ရရှိရန်အတွက် မရှိမဖြစ် လိုအပ်သော ဆိပ်ကမ်းများ၊ ဆိပ်ခံတံတားများ၊ ကုန်တင် ကုန်ချ ခေတ်မီယန္တရားများနှင့် ရေယာဉ်များရရှိရန်အတွက် စိုက်ထုတ်ကုန်ကျရမည့် ငွေကြေးအရင်းအနှီးမှာ များပြားမည်ဖြစ်ရာ ဖွံ့ဖြိုးဆဲနိုင်ငံများအတွက် ကြီးမားသော အဟန့်အတားတစ်ခု ဖြစ်မည်မှာ အသေအချာပင် ဖြစ်ပေမည်။

ပြည်တွင်းရေကြောင်းသယ်ယူပို့ဆောင်ရေးအတွက် ပြည့်စုံလုံလောက်သော ဥပဒေများနှင့် လုပ်ထုံးလုပ်နည်းများ မရှိခြင်း သို့မဟုတ် ပြဋ္ဌာန်းထားသော ဥပဒေများနှင့် လုပ်ထုံးလုပ်နည်းများမှာ ခေတ်မမီတော့ခြင်း သို့မဟုတ် ပုဂ္ဂလိကရင်းနှီးမြှုပ်နှံမှုကို အားပေးသောဥပဒေများနှင့် လုပ်ထုံးလုပ်နည်းများဖြစ်ရန် လိုအပ်ခြင်းမှာလည်း ရေကြောင်းသယ်ယူပို့ဆောင်ရေး ဖွံ့ဖြိုးရန် ဖွံ့ဖြိုးဆဲနိုင်ငံများအတွက် အဟန့်အတားတစ်ခု ဖြစ်နိုင်ပေသည်။

နည်းပညာဖွံ့ဖြိုးမှု နောက်ကျခြင်းသည် ဖွံ့ဖြိုးဆဲနိုင်ငံများအတွက် ကြီးမားသော စိန်ခေါ်မှုတစ်ရပ်ဖြစ်ရာ ပြည်တွင်းရေကြောင်းဖြင့် ကုန်စည်သယ်ယူပို့ဆောင်ရေးကဏ္ဍတွင်လည်း အခြားကဏ္ဍများနည်းတူ စိန်ခေါ်မှုတစ်ရပ်လည်း ဖြစ်ပါသည်။ ဥပမာအားဖြင့် ခေတ်နှင့်လျော်ညီသော သယ်ယူပို့ဆောင်ရေး ရေယာဉ်များမတည်ဆောက်နိုင်ခြင်း၊ ရေယာဉ်သုံးစက်ပစ္စည်းများနှင့် ရေကြောင်းသွားလာရေးသုံး ပဲ့ကိုင်မောင်းနှင်မှု စက်ကိရိယာများ မတပ်ဆင်နိုင်ခြင်းနှင့်ခေတ်မီဆက်သွယ်ရေးပစ္စည်းများကို ရေယာဉ်များနှင့် ဆိပ်ကမ်းများတွင် မတပ်ဆင်နိုင်သေးခြင်းတို့ ပါဝင်မည် ဖြစ်ပါသည်။

ပို့ဆောင်သည့် ကုန်ပစ္စည်းများ မြန်ဆန်ချောမွေ့ လုံခြုံစွာ လိုရာခရီးသို့ရောက်အောင် အာမခံနိုင်မှုအားနည်းခြင်းမှာလည်း ပြည်တွင်းရေကြောင်းဖြင့် ကုန်စည်သယ်ယူပို့ဆောင်ရေးကဏ္ဍ ဖွံ့ဖြိုးမှုတွင် စိန်ခေါ်မှုတစ်ရပ်အဖြစ် ထည့်သွင်းသတ်မှတ်ရမည် ဖြစ်ပါသည်။ ဥပမာအားဖြင့် ဖွံ့ဖြိုးဆဲနိုင်ငံများတွင် ဖြစ်ပေါ်တတ်သည့် ရေယာဉ်အန္တရာယ်ကင်းရှင်းရေး လုပ်ထုံးလုပ်နည်းများကို မလိုက်နာမှုကြောင့် ဖြစ်တတ်သည့် မတော်တဆမှုများ၊ ရေယာဉ် ပြုပြင်ထိန်းသိမ်းမှု ပုံမှန်မလုပ်ဆောင်ကြခြင်းကြောင့်ဖြစ်ပေါ်တတ်သည့် မတော်တဆမှုများ၊ ကိုင်တွယ်မောင်းနှင်သူများ၏ လုံလောက်သော ကျွမ်းကျင်မှုမရှိခြင်းကြောင့် ဖြစ်ပေါ်တတ်သည့် မတော်တဆမှုများနှင့် ရေကြီးခြင်း၊ ရေနည်းခြင်းတို့ကြောင့် ရေလမ်းကြောင်းကို စောင့်ဆိုင်းသွားလာရခြင်းစသည့် ရေလမ်းကြောင်းလုံလောက်စွာ ကောင်းမွန်မှု မရှိခြင်းတို့ကြောင့် ကုန်စည်များ အချိန်မှန် မရောက်ရှိမှု စသည်တို့ဖြစ်ပါသည်။

တိုးတက်မှု နမူနာ

အာရှတိုက်၌ပြည်တွင်းရေကြောင်းသယ်ယူပို့ဆောင်ရေးတွင် ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်အောင် ဆောင်ရွက်နိုင်သော နိုင်ငံကိုပြရမည်ဆိုလျှင် အိမ်နီးချင်းတရုတ်နိုင်ငံကို နမူနာပြသရမည် ဖြစ်သည်။ တရုတ်နိုင်ငံသည် ကုန်းတွင်းတွင် မြစ်ချောင်း၊ တူးမြောင်း၊ ရေကန်ကြီးများ ပေါ်များသည့်အလျောက် ထိုအပေါ်တွင် အခြေခံအဆောက်အဦများစွာ ရင်းနှီးမြှုပ်နှံ၍ ပြည်တွင်းရေကြောင်းသယ်ယူပို့ဆောင်ရေး လမ်းကြောင်းများကို ကွန်ယက်သဖွယ် တည်ဆောက်ထားနိုင်သော နိုင်ငံတစ်ခု ဖြစ်ပါသည်။ မြစ်ချောင်းအင်းအိုင်များ တစ်ခုနှင့် တစ်ခု ဆက်

နိုင်ငံ၏ကုန်းတွင်းအကျဆုံးပိုင်းမှ စတင်မြစ်ဖျားခံခဲ့ကြ၍ ပင်လယ်ထွက်ပေါက်သို့ ရောက်ရှိအောင် စီးဆင်းခြင်းဖြစ်ရာ ရှေးယခင်ကရော၊ ယခုအချိန်အထိပါ နိုင်ငံခြားတိုင်းပြည်များနှင့် ကူးလူးဆက်သွယ် ရောင်းဝယ်ဖောက်ကားခြင်းကို ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်စေခဲ့...

CARTOON

သွယ်နိုင်ရန် ရေယာဉ်သွားလာနိုင်သော တူးမြောင်းများ ဖောက်လုပ်ခြင်း၊ ရေကာတာများ၊ ရေတံခါးများ တည်ဆောက်ခြင်းနှင့် ရေကြောင်းတစ်လျှောက် ဆိပ်ကမ်းများ တည်ဆောက်ပေးခြင်း၊ သိုလှောင်ရုံများ တည်ဆောက်ပေးခြင်းတို့ဖြင့် အခြေခံအဆောက်အဦပိုင်း ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်စေရန် များစွာ ရင်းနှီးမြှုပ်နှံပေးထားကာ ပြည်တွင်းရေကြောင်း သယ်ယူပို့ဆောင်ရေးတွင် ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်စေရန် ဆောင်ရွက်ထားနိုင်ခဲ့ပါသည်။

တရုတ်နိုင်ငံ၏ ပြည်တွင်းရေကြောင်းသယ်ယူပို့ဆောင်ရေးသည် ၎င်းတို့နိုင်ငံ၏ ထွက်ကုန်နှင့် ကုန်စည်ပစ္စည်းများ သယ်ယူသည့် ပို့ဆောင်ရေးလမ်းကြောင်းများတွင် အဓိကကျသောကဏ္ဍမှ ပါဝင်လျက်ရှိနေပေသည်။ အထူးသဖြင့် ယန်ဇီမြစ်ကြောင်းတစ်လျှောက် ကျောက်မီးသွေး၊ ဒေသထွက်စိုက်ပျိုးရေးထုတ်ကုန်များနှင့် ဆောက်လုပ်ရေးပစ္စည်းများကို ပြည်တွင်းရေကြောင်းပို့ဆောင်ရေးနည်းလမ်းဖြင့် သယ်ယူပို့ဆောင်ပေးခြင်းအားဖြင့် တရုတ်နိုင်ငံတစ်ဝှမ်း ဒေသအလိုက် စီးပွားရေးတိုးတက်လာမှုနှင့် ဖွံ့ဖြိုးမှုကို ဆောင်ကြဉ်းပေးနိုင်လျက်ရှိပါသည်။

ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်ရေးဆောင်ရွက်ရန် အချက်များ

ပြည်တွင်းရေကြောင်းသယ်ယူပို့ဆောင်ရေးသည် ဖွံ့ဖြိုးဆဲနိုင်ငံများအတွက် သိသာထင်ရှားသော စီးပွားရေးမောင်းနှင်အားနှင့် ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်မှုကို ဖြစ်ပေါ်စေသော်လည်း အထက်တွင်ဖော်ပြခဲ့သည့် အတိုင်း စိန်ခေါ်မှုအခက်အခဲ များစွာရှိကြောင်းကိုလည်း နားလည်သိရှိထားရမည် ဖြစ်ပါသည်။ မည်သို့ပင်ဖြစ်စေ ထိုအခက်အခဲများကို ကျော်ဖြတ်နိုင်သည့် အားသာသောအချက်များလည်း ရှိထားပြီးဖြစ်ရာ ထိုအားသားချက်များကို အသုံးချ၍ ဆောင်ရွက်နိုင်ရမည် ဖြစ်သည်။ ပြည်တွင်းရေကြောင်းသယ်ယူပို့ဆောင်ရေးကို ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်အောင် ဆောင်ရွက်သည်နှင့် တစ်ပြိုင်နက် နိုင်ငံခြားပင်လယ်ရေကြောင်းသယ်ယူပို့ဆောင်ရေးနှင့် အချိတ်အဆက်မိမိ စီမံဆောင်ရွက်ကာ နိုင်ငံ၏ ထုတ်ကုန်၊ သွင်းကုန် သယ်ယူပို့ဆောင်ရေးကဏ္ဍကိုလည်း ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်ရန် ဆောင်ရွက်သွားရမည် ဖြစ်ပါသည်။

မိမိတို့နိုင်ငံတွင်လည်း မြစ်ကြီး (၄) စင်းကို အခြေပြု၍ ထိုကဲ့သို့ ဆောင်ရွက်ပေးနိုင်မည်ဆိုလျှင် နိုင်ငံတစ်ဝှမ်းဒေသအလိုက် စီးပွားရေးဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်မှုကို ဖြစ်ပေါ်လာနိုင်မည်ပင် ဖြစ်ပါသည်။ နိုင်ငံတော်မှ ပြည်တွင်းရေကြောင်းသယ်ယူပို့ဆောင်မှု ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်စေရေး အကောင်အထည်ဖော် ဆောင်ရွက်မည့် မူဝါဒ၊ ရည်မှန်းချက်များ ချမှတ်၍ ရေရှည်တည်တံ့စေမည့် ခိုင်မာသော အထောက်အပံ့များပံ့ပိုးပေးကာ ပုဂ္ဂလိကပိုင်းမှ ပါဝင်ဆောင်ရွက်နိုင်မည့် နည်းလမ်းများ ဖော်ဆောင်ပေးခြင်းဖြင့် မိမိတို့နိုင်ငံ၏ ပြည်တွင်းရေကြောင်းသယ်ယူပို့ဆောင်ရေးကဏ္ဍ ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်လာနိုင်မည် ဖြစ်ပါကြောင်း သုံးသပ်တင်ပြလိုက်ရပေသည်။

ရွှေဘိုကိုသန်း

KISM MYANMAR
KISM MYANMAR COMPANY LIMITED
SEAFARER RECRUITMENT AND PLACEMENT SERVICE
DMA SRPS PMN 290

Address : Building (C), No. 104,
Yadanar Housing, Yadanar Road,
South Okkalapa Tsp.,
Ph : 09 445027284, 09 785927737
Email : cvkismmyanmar@gmail.com
Facebook : KISM Myanmar Company Limited

ပို့ဆောင်ရေးနှင့် ဆက်သွယ်ရေးဝန်ကြီးဌာန၊ ဒုတိယဝန်ကြီး ဗိုလ်မှူးချုပ်လှမွန် ရခိုင်သဘာဝဘေးအန္တရာယ်ဆိုင်ရာ ပြန်လည်ထူထောင်ရေးလုပ်ငန်းများ ဆောင်ရွက်နေမှုကြည့်ရှုအားပေး

ပို့ဆောင်ရေးနှင့်ဆက်သွယ်ရေးဝန်ကြီးဌာန ဒုတိယဝန်ကြီး ဗိုလ်မှူးချုပ်လှမွန်သည် ၂၀၂၃ ခုနှစ် ဇွန်လ ၂၄ ရက်နေ့ နံနက်ပိုင်းက စစ်တွေ-ရန်ကုန် ကားလမ်းပေါ်၌ မြန်မာ့ဆက်သွယ်ရေးလုပ်ငန်းမှ ဖိုင်ဘာကေဘယ်လ်ကြိုးများ သွယ်တန်းခြင်း ဆောင်ရွက်နေမှုကို ကြည့်ရှုစစ်ဆေးခဲ့ပြီး လျှပ်စစ်ဓာတ်အား ထုတ်လွှတ်နေပြီဖြစ်သည့်အတွက် လျှပ်စစ်အန္တရာယ်မဖြစ်ပေါ်စေရေး၊ တယ်လီဖုန်းတိုင်များကို ဖြောင့်တန်းစွာ စိုက်ထူရန်နှင့် ကေဘယ်လ်များကို သတ်မှတ်ထားသည့် စံနှုန်းအတိုင်း သွယ်တန်းရန် စစ်ဆေးခဲ့သည်။

ယင်းနောက် ဒုတိယဝန်ကြီးသည် စစ်တွေမြို့၊ မြန်မာ့အသံနှင့်ရုပ်မြင်သံကြားဝင်း (MRTV) သို့ သွားရောက်ပြီး အဆိုပါဝင်းအတွင်း၌ တပ်ဆင်ထားရှိသည့် မိုဘိုင်းစခန်းကိုကြည့်ရှုစစ်ဆေးပြီး စက်ပစ္စည်းများအား ပြန်လည်စစ်ဆေး၍ မိုဘိုင်းစခန်းယာယီဖွင့်လှစ်နိုင်ရေးနှင့် တပ်မြေစာတိုက်ဝင်းအတွင်း မိုဘိုင်းတာဝါတိုင်အသစ်တည်ဆောက်ရန် တာဝါ ဖောင်ဒေးရှင်း တည်ဆောက်နေမှုအား ကြည့်ရှုစစ်ဆေးခဲ့ပြီး အသုံးပြုနေသည့် ပစ္စည်းများအား သတ်မှတ်စံချိန်စံညွှန်းနှင့်အညီ အသုံးပြုရေးနှင့် ရေရှည်တည်တံ့ ခိုင်မြဲစေရေးအတွက် အလေးထားဆောင်ရွက်ရန် ပြောကြားခဲ့သည်။

ဆက်လက်ပြီး ဒုတိယဝန်ကြီးသည် မြန်မာ့ဆက်သွယ်ရေးလုပ်ငန်း၏ RKE 00236 မိုဘိုင်းစခန်းသို့ သွားရောက်ကြည့်ရှုစစ်ဆေးခဲ့ပြီး Earthing စနစ်များ ကောင်းမွန်မှု ရှိ/မရှိ ပြန်လည်စစ်ဆေးရန် မှာကြားခဲ့သည်။ **သတင်းအဖွဲ့(ပို့ဆက်)**

ပို့ဆောင်ဆက်သွယ်
ပြည်ကျိုးရွယ်

မုန်တိုင်းဒဏ်ခံဒေသများရှိ MPT သုံးစွဲသူများအား ဝန်ဆောင်မှုများ ပြန်လည်ဖြည့်ဆည်းပေးနေ

မြန်မာနိုင်ငံ၏ပထမဆုံးနှင့်ဦးဆောင်ဆက်သွယ်ရေးအော်ပရေတာဖြစ်သည့် MPT သည် **"အတူလက်တွဲအမြဲရှိမည် MPT"** ဟူသည့်ကတိကဝတ်နှင့်အညီ မိုခါမုန်တိုင်းဒဏ်ကြောင့် တယ်လီကွန်းဆက်သွယ်ရေး ဝန်ဆောင်မှုပြတ်တောက်ခြင်းနှင့် ကြုံတွေ့ခဲ့ရသည့် ရခိုင်၊ မကွေးနှင့် မန္တလေးတိုင်းဒေသကြီးတို့ရှိ MPT သုံးစွဲသူများအား ဝန်ဆောင်မှုပြတ်တောက်ခဲ့သည့်ကာလအတွင်း သက်တမ်းကုန်ဆုံးခဲ့သော ၎င်းတို့၏ Data နှင့် Voice ပက်ကေ့ချ်များ၊ ထောဘီပက်ကေ့ချ်၊ Miss called Alert၊ ခေါ်သူနားဆင်တေးသံစဉ် (CRBT) နှင့် Unlimited VAS ပက်ကေ့ချ်များအား အသုံးပြုနိုင်ရန် ၂၀၂၃ ခုနှစ် ဇူလိုင် ၁၄ ရက် နေ့မှ စတင်၍ ပြန်လည်ဖြည့်ဆည်းပေးအပ်နေပြီဖြစ်သည်။ MPT

ဖြတ်သန်းခဲ့ရသော ကျောင်းသားဘဝပုံရိပ်များ

● ဇော်ခိုင် (မိုး/ဇလ)

Ph.D အတွေ့အကြုံက ကျွန်တော့်ကို စိတ်လှုပ်ရှားမှုနှင့်ပြည့်စုံစေသည့် ရိုလာကိုစတာဖြစ်ခဲ့ရုံမျှမက စိတ်ပျက်အားလျော့မှုများလည်း ဖြစ်စေခဲ့ပါသည်။ Ph.Dတဖြစ်လဲ ပါရဂူဘွဲ့အတွေ့အကြုံက ကျွန်တော့်ကို အကြောင်းအရာများစွာ သင်ပေးခဲ့ပါသည်။ Ph.D တက္ကသိုလ်ဘဝသည် မဟာဘွဲ့တက်ရောက်စဉ်က အခြေအနေနှင့် မတူ များစွာကွာခြားလှသည့်အတွက် ကျွန်တော့်အတွက် ကြီးမားသည့်စိန်ခေါ်မှုများ ရရှိခဲ့ပါသည်။ ထိုစိန်ခေါ်မှုများကို ရင်ဆိုင်နိုင်ရန်အတွက် လက်တွေ့မှာ အမှန်တကယ်လုပ်ဆောင်ပြီး ခံနိုင်ရည်ရှိမှုကိုပြသရမည့် အခြေအနေမျိုး ဖြစ်ပါသည်။ သင့်အနေဖြင့် စိန်ခေါ်မှုများရှိလင့်ကစား သင့်အိပ်မက်ကို အကောင်အထည်ဖော်နိုင်ရန်၊ သင့်ဘဝပန်းတိုင်ကိုရောက်ရန် ရဲရဲဝံ့ဝံ့ လျှောက်လှမ်းရမည်ဖြစ်သည်။ သင်တန်းကို မတက်ရသေးခင်မှာပင် ကျောင်းသင်ရိုးညွှန်းတမ်းနှင့် သင်ခန်းစာများ လိုက်နိုင်ပါ့မလား၊ Ph.D ကျမ်းပြုစာတမ်းကို ရေးနိုင်ပါ့မလား၊ Ph.D ဘွဲ့ကိုလည်း ရနိုင်ပါ့မလား ဆိုသည့်မေးခွန်းများကိုယ့်ကိုကိုယ် ပြန်မေးနေခဲ့မိသည်။

ကျွန်တော့်အိပ်မက်များ အကောင်အထည်ဖော်နိုင်မည့် ရွှေရောင်အခွင့်အရေးတစ်ခုကို ရရှိခဲ့ပါသည်။ တရုတ်ပညာသင်ဆုကောင်စီ (CSC) ပညာသင်ဆုအစီအစဉ်ဖြင့် ဟိုဟိုင်တက္ကသိုလ် (Hohai University) တွင် Ph.D သင်တန်း၌ ပညာသင်ကြားခွင့်ရရှိခဲ့ခြင်း ဖြစ်ပါသည်။ ဤပညာသင်ဆုသည် ကျွန်ုပ်၏ပညာရေးနှင့်အသက်မွေးဝမ်းကြောင်းဆိုင်ရာ ရည်မှန်းချက်များ အောင်မြင်စေရန်အတွက် များစွာအထောက်အကူပြုခဲ့ပါသည်။ ကျွန်တော်သည် Ph.D သင်တန်းကို တက်ရောက်နိုင်ရန်အတွက် တရုတ်ပြည်သူ့သမ္မတနိုင်ငံ၊ ကျန်းစုပြည်နယ်၊ နန်ကျင်းမြို့ရှိ ဟိုဟိုင်တက္ကသိုလ်ကို ၂၀၁၇ ခုနှစ်၊ စက်တင်ဘာကတည်းက ဝင်ရောက်ခဲ့ပါသည်။

"ဟိုဟိုင်"ဆိုသည့် အဓိပ္ပာယ်မှာတော့ မြစ်နှင့် ပင်လယ်ဟူ၍ အဓိပ္ပာယ်ရပြီး ကမ်းရိုးတန်းအင်ဂျင်နီယာ၊ ဟိုက်ဒရိုလစ်အင်ဂျင်နီယာ၊ ဇလဗေဒနှင့် ရေအရင်းအမြစ်၊ သမုဒ္ဒရာအင်ဂျင်နီယာအစရှိသည့်ဘာသာရပ်များကို အဓိကထားသင်ကြားပေးသည့် သုတေသနတက္ကသိုလ်တစ်ခု ဖြစ်ပါသည်။ တက္ကသိုလ်ကြီး၏ အောက်တွင် Campus (၃) ခု ဖွဲ့စည်းပါဝင်ပြီး နန်ကျင်းမြို့၊ Xikang လမ်းမကြီးပေါ်ရှိ အဓိကပင်မအဆောင် (Main Campus)၊ Jianing Campus နှင့် ချန်ကျိုးမြို့ရှိ Jintan Campus များဖြစ်ကာ Ph.D ကျောင်းသားအများစုကို အဓိကပင်မအဆောင်တွင် ထားရှိပါသည်။ တက္ကသိုလ်ကြီး၏အောက်တွင် ကောလိပ် (၁၅) ခု၊ စာသင်ကျောင်း (၆) ကျောင်းတို့ရှိပြီး ကျွန်တော်သည် ဇလဗေဒနှင့်ရေအရင်းအမြစ်ဆိုင်ရာ ကောလိပ် (Hydrology and Water Resources) အောက်တွင် ပညာသင်ကြားခဲ့ရခြင်း ဖြစ်ပါသည်။

မိမိအနေဖြင့် ပညာဆည်းပူးရမည့် နန်ကျင်းမြို့ Hohai University သို့ရောက်လျှင် ကျောင်းသားရေးရာဌာနသို့ စာရင်းပေး

ရှင်းလင်းပြောကြားခဲ့ပါသည်။ ထို့အပြင် တရုတ်နိုင်ငံအတွင်း ထားရှိသည့် ဥပဒေနှင့်စည်းကမ်းများကို အလေးထား လိုက်နာနိုင်ရန် ပြည်ထဲရေးဌာနမှ အရာရှိများက ကျောင်းသို့လာရောက်၍ ရှင်းလင်းပြောကြားပါသည်။

Ph.D သင်တန်းကာလမှာ (၄) နှစ် ဖြစ်ပြီး ပထမနှစ်နှင့်ဒုတိယနှစ် စာသင်နှစ်တစ်လျှောက်လုံး ရေနှင့်ပတ်သက်သည့် အင်ဂျင်နီယာသင်တန်းများသည် ကျွန်တော့်အတွက် အပျော်ဆုံးနှင့်စိတ်ဝင်စားမှုအများဆုံးအတန်းများ ဖြစ်သည်။ ဟိုဟိုင်တက္ကသိုလ်တွင် သင်ကြားရသည့်ဘာသာရပ် များစွာရှိသော်လည်း ဇလဗေဒနှင့်ရေအရင်းအမြစ်ဘာသာရပ်များကို သင်ယူလေ့လာလိုစိတ် ပြင်းပြပါသည်။ ကျွန်ုပ်၏လေ့လာရေး အသက်မွေးဝမ်းကြောင်း တစ်လျှောက်တွင် ရရှိခဲ့သော အတွေ့အကြုံများကို အမှီပြု၍ ကြိုးစားအားထုတ်ကာ ဇလဗေဒပညာရှင်တစ်ဦးဖြစ်လာရန် ရည်မှန်းထားပါသည်။ ကျောင်းသားများအနေဖြင့် ပညာသင်နှစ်တစ်ခုချင်းစီအလိုက် မိမိတို့လေ့လာသင်ယူမည့်ဘာသာရပ်များကို Online မှရွေးချယ်၍ စာရင်းသွင်းခြင်းကိုပြုလုပ်ရပါသည်။ Ph.D ကျောင်းသားများအနေဖြင့် သတ်မှတ်ထားသော Credits များပြည့်မီစေရန် ဘာသာရပ်များတွင် ရမှတ်ကောင်းများရရှိရန် လိုအပ်ပြီး ကျမ်းပြုစာတမ်းကိုလည်း သတ်မှတ်ထားသော ကာလအတွင်း ရေးသားပြုစုနိုင်ရန် လိုအပ်ပါသည်။ ထို့အပြင် အပြည်ပြည်ဆိုင်ရာဂျာနယ်များသို့လည်း စာတမ်းများ ရေးသားတင်သွင်း ပေးပို့နိုင်ရန်အတွက် ကြိုးစားအားထုတ်ရန် လိုအပ်ပါသည်။

မိမိအနေဖြင့် ပညာသင်ကာလတွင် ဆရာ/ဆရာမများက ဘာသာရပ်အလိုက် သင်ကြားပို့ချသော သင်ခန်းစာများကို ကောင်းစွာသင်ယူနိုင်ခဲ့ကာ ရမှတ်ကောင်းများဖြင့် သတ်မှတ်ထားသော Credits များ ပြည့်မီခဲ့ပါသည်။ သုတေသနစာတမ်းများ ကောင်းမွန်စွာ လုပ်ဆောင်နိုင်ရေးအတွက် ကြီးကြပ်သူဆရာ၏ လမ်းညွှန်မှုဖြင့် Ph.D သုတေသနကျမ်းပြုစုခြင်းနှင့် သုတေသနစာတမ်းများ တင်သွင်းခြင်းကို အောင်မြင်စွာ လုပ်ဆောင်နိုင်ခဲ့ကာ နိုင်ငံတကာနှင့်ချိတ်ဆက်လုပ်ဆောင်ကျင်းပသည့် Conference နှင့် Workshop များသို့ သွင်းခြင်း၊ ပြည်ထောင်စုသမ္မတမြန်မာနိုင်ငံဆိုင်ရာ တရုတ်သံရုံးနှင့် မိမိတာဝန်ထမ်းဆောင်သည့်ဌာနသို့ အဆင်ပြေချောမွေ့စွာရောက်ရှိကြောင်း သတင်းပေးပို့ခြင်း၊ ဆေးရုံတွင် ကျန်းမာရေးဆိုင်ရာ ဆေးစစ်ချက်များ လုပ်ဆောင်ခြင်းတို့ကို ဆောင်ရွက်ခဲ့ရပါသည်။ ပထမပညာသင်နှစ် စာသင်ချိန်အတန်းများ မစတင်မီ ကျောင်းသားများအားကြိုဆိုသည့် အခမ်းအနားသို့ တက်ရောက်ခဲ့ပါသည်။ ကျောင်းတာဝန်ရှိသူ ဆရာ/ဆရာမများမှ တစ်ဦးချင်း မိတ်ဆက်ကြပြီး ကျောင်း၏စည်းကမ်းနှင့် လေ့လာသင်ကြားရမည့် အကြောင်းအရာများ၊ ကျောင်း၏ တိုးတက်အောင်မြင်မှုများ၊ အားကစားလုပ်ငန်းများ၊ ထူးချွန်သူများအား ဂုဏ်ပြုချီးမြှင့်သည့် အကြောင်းအရာများကို

တက်ရောက်ခွင့် ရရှိခဲ့ပါသည်။

CSC၏အထောက်အပံ့ဖြင့်တက်ရောက်နေသောကျောင်းသားများအတွက် ဟိုဟိုင်တက္ကသိုလ်မှစီစဉ်ပေးသော လေ့လာရေးခရီးသို့ နိုင်ငံတကာ ကျောင်းသားများနှင့်အတူ လိုက်ပါခွင့်ရရှိခဲ့ပြီး Hongze Pumping Station, Huai'an Water Resources Project, Hexia Ancient Town, South to North Water Diversion Data Center, Jiangdu Pumping Stations များသို့ သွားရောက် လေ့လာခဲ့ရပါသည်။ အဆိုပါခရီးစဉ်တွင် တရုတ်နိုင်ငံ၏နည်းပညာ ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်မှုနှင့် ရေအရင်းအမြစ်စီမံခန့်ခွဲမှု၊ ရေအားလျှပ်စစ်ထုတ်လုပ်မှု၊ တရုတ်ရိုးရာ လက်မှုပစ္စည်းများနှင့် ရှေးဟောင်းအဆောက်အဦများကို ဗဟုသုတအနေဖြင့် လေ့လာသိရှိခဲ့ပါသည်။ ထို့အပြင် ၂၀၁၉ခုနှစ်၊ ဇူလိုင်လနှင့် ဩဂုတ်လများတွင် ဝူဟာမ်မြို့၌ Changjiang Water Resources Commission မှ ကြီးမှူးကျင်းပခဲ့သည့် Flood Control and Drought Relief Technology သင်တန်းသို့ တက်ရောက်နိုင်ခဲ့ပါသည်။ ၂၀၁၉ ခုနှစ်၊ ဩဂုတ်လတွင် လာအိုနိုင်ငံတွင် ကျင်းပခဲ့သော 2019 International Leadership Training Program for Young Professionals in Water Resources Management (YGL-Water 2019) သို့ ကြီးကြပ်သူ ပါမောက္ခ၏ ထောက်ခံချက်ဖြင့် တက်ရောက်ခွင့်ရရှိခဲ့ပြီးအဖွဲ့ခေါင်းဆောင်အနေဖြင့်ဝင်ရောက်ဆွေးနွေးခွင့် ရရှိခဲ့ပါသည်။

၂၀၁၉ ခုနှစ်တွင် Hohai University ၌ကျင်းပသော " 2019 Youth Talents Forum On Lancang-Mekong Water Resources Cooperation" အခမ်းအနားသို့ မြန်မာနိုင်ငံကိုယ်စားပြု ကျောင်းသားတစ်ဦးအနေဖြင့် တက်ရောက်၍ ရာသီဥတုပြောင်းလဲမှုနှင့် မိုးခေါင်ရေရှားမှုအခြေအနေများ၊ ရေအရင်းအမြစ်ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်ရေးအခန်းကဏ္ဍများတွင် ပါဝင်ဆွေးနွေးခဲ့ပါသည်။ ရေအရင်းအမြစ်အခန်းကဏ္ဍ ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်ရေးနှင့် မြစ်ရေကြီးမှုဆိုင်ရာ ကြိုတင်ခန့်မှန်းရေး၊ ကာကွယ်လျှော့ချရေးလုပ်ငန်းစဉ်များတွင် အထောက်အကူပြုစေရန်အတွက် ၂၀၁၉ ခုနှစ်၊ ဧပြီလတွင် Qinhuai River Basin ရှိ Qianhancun Hydrological Station သို့ လေ့လာရေးခရီးသွားရောက်ခဲ့ပါသည်။ အဆိုပါခရီးစဉ်တွင် မိုးရေချိန်၊ မြစ်ရေအနိမ့်အမြင့်၊ ရေစီးနှုန်းတိုင်းတာမှုများနှင့် အသုံးပြုသည့်ပုံစံများကို လေ့လာသိရှိခဲ့ရပါသည်။

> COVID 19 အခြေအနေများကြောင့်
> အမိတက္ကသိုလ်မှကျင်းပသည့်
> ဘွဲ့နှင်းသဘင်အခမ်းအနားသို့
> ကိုယ်တိုင်တက်ရောက်နိုင်ခဲ့ခြင်းမရှိဘဲ
> ၂၀၂၁ ခုနှစ်၊ ဒီဇင်ဘာလအတွင်း
> Online မှပါရဂူဘွဲ့
> (Ph.D) ကိုအောင်မြင်စွာရရှိခဲ့...

ပညာသင်ကြားစဉ်ကာလအတွင်း မိမိတို့၏ ပညာသင်ကြားမှုအခြေအနေများ၊ လူမှုရေးနှင့်ကျန်းမာရေးအခြေအနေများကို(၃)လတစ်ကြိမ် ပြည်ထောင်စုသမ္မတမြန်မာနိုင်ငံဆိုင်ရာ တရုတ်သံရုံးမှတစ်ဆင့် သက်ဆိုင်ရာဝန်ကြီးဌာနသို့ အချိန်မီ ပေးပို့ခဲ့ပါသည်။ ကျောင်းဖွင့်ရက်များ၌ ဘာသာရပ်ဆိုင်ရာ အတန်းများသို့ တက်ရောက်ခြင်း၊ ကျောင်းတွင်းစာကြည့်တိုက်သို့ သွားရောက်၍ သိလိုသော စာပေများကိုလေ့လာဖတ်ရှုမှတ်သားခြင်းများကို ပြုလုပ်ခဲ့ပြီး ကျောင်းပိတ်ရက်များ၌နန်ကျင်းမြို့တွင်းရှိပန်းခြံ၊အထင်ကရအဆောက်အဦများသို့သွားရောက်လည်ပတ်ခဲ့ပါသည်။ထို့အပြင်နှစ်စဉ်ဟိုဟိုင်တက္ကသိုလ်မှ ကြီးမှူးကျင်းပသည့် နိုင်ငံတကာယဉ်ကျေးမှုပြပွဲကို မိမိအနေဖြင့် ၂၀၁၈ ခုနှစ် နှင့် ၂၀၁၉ ခုနှစ်များတွင် အဖွဲ့ခေါင်းဆောင်အဖြစ် မြန်မာနိုင်ငံသားများနှင့်အတူ မြန်မာနိုင်ငံကိုယ်စားပြုအနေဖြင့် နိုင်ငံ့ဂုဏ် ကိုမြှင့်တင်နိုင်ရန် တက်ကြွစွာ ပူးပေါင်းပါဝင်ခဲ့ပါသည်။

၂၀၁၈ ခုနှစ်၊ ဒီဇင်ဘာလနှင့် ၂၀၁၉ ခုနှစ်၊ ဒီဇင်ဘာလများတွင် ကျင်းပပြုလုပ်သည့် နှစ်သစ်ကူးပွဲတော်များတွင် မြန်မာ့ဂုဏ်ဆောင်တေးသီချင်းများဖြင့် ရိုးရာဝတ်စုံများကိုဝတ်ဆင်ကာတင်ဆက်ကပြခဲ့ရာတွင်လည်းညီညာစွာပူးပေါင်းပါဝင်ကပြနိုင်ခဲ့ပါသည်။ မိမိတို့၏တင်ဆက်ကပြမှုကို ဒေသန္တရအစိုးရမှ သဘောကျနှစ်သက်သဖြင့် ၂၀၁၉ ခုနှစ်၊ ဇန်နဝါရီတွင် နန်ကျင်းမြို့တွင်း၌ ကျင်းပပြုလုပ်ခဲ့သည့် နှစ်သစ်ကူးပွဲတော်တွင် ကပြပေးပါရန်လည်း ဖိတ်ကြားခြင်းခံခဲ့ရပါသည်။ အမိတက္ကသိုလ်မှကြီးမှူးကျင်းပသည့် ၂၀၁၈- ၂၀၁၉ ရာသီ နိုင်ငံတကာကျောင်းသားများ ဖိတ်ခေါ်ဘောလုံးပြိုင်ပွဲတွင်လည်းမြန်မာနိုင်ငံကိုယ်စားပြုအသင်း၌အသင်းနည်းပြအဖြစ်ပါဝင်ဆောင်ရွက်ခဲ့ပါသည်။

မိမိအနေဖြင့် လစဉ် ပုံမှန် (၂) ကြိမ်ခန့် ကြီးကြပ်သူဆရာနှင့်တွေ့ဆုံ၍ မိမိ၏ ပညာရေးဆိုင်ရာ လေ့လာမှု၊ တိုးတက်မှုတို့ကိုဆွေးနွေးခဲ့ပြီး ဆရာ၏လမ်းညွှန်မှုဖြင့် သုတေသနလုပ်ငန်းများကိုကောင်းမွန်စွာ လုပ်ဆောင်နိုင်ခဲ့ပါသည်။ ထို့ကြောင့်ပင် မိမိအနေဖြင့် ၂၀၁၉ ခုနှစ်၊ ဒီဇင်ဘာအတွင်း Pre-Defense ကို ကောင်းမွန်စွာ

College of Hydrology and Water Resources တွင် Pre-Defense အား ဖတ်ကြားနေစဉ်

Traditional Cultural Festival in Hohai University

ဖတ်ကြားနိုင်ခဲ့ပြီးနိုင်ငံတကာအဆင့်မီဂျာနယ်တွင်လည်းသုတေသနစာတမ်းကို ထုတ်ဝေနိုင်ခဲ့ပါသည်။ သို့ရာတွင် တရုတ်နိုင်ငံ၊ ဝူဟာမ်မြို့တွင် စတင်ဖြစ်ပွားခဲ့သော (COVID 19) အဆုတ်ရောင်ကူးစက်ရောဂါပိုးသည် နိုင်ငံတစ်ဝန်း ပျံ့နှံ့လျက်ရှိသောကြောင့် ၂၀၂၀ ခုနှစ်၊ ဖေဖော်ဝါရီလတွင် မြန်မာနိုင်ငံသို့ ပြန်လည်ရောက်ရှိခဲ့ပါသည်။ မြန်မာနိုင်ငံသို့ ပြန်လည်ရောက်စဉ်အချိန်များတွင်လည်း ကြီးကြပ်သူဆရာအား Online မှချိတ်ဆက်၍ သုတေသနစာတမ်းနှင့်ပါရဂူဘွဲ့ ကျမ်းပြုစာတမ်းရေးသားခြင်းများကို အစဉ်တစိုက်လုပ်ဆောင်ခဲ့ပါသည်။ မြန်မာနိုင်ငံသို့ ပြန်ရောက်ချိန်တွင် ကျမ်းပြုရေးသားခြင်းမှာ အခက်အခဲများရှိခဲ့သော်လည်း ဆရာနှင့်ကျောင်းသားဟောင်းများ၏ ပံ့ပိုးကူညီမှုများကြောင့် ၂၀၂၁ ခုနှစ်၊ အောက်တိုဘာလတွင် Final Defense ကို Online မှအောင်မြင်စွာ လုပ်ဆောင်ခဲ့ပါသည်။ မိမိ၏ကျမ်းပြုစာတမ်းခေါင်းစဉ်မှာ "Impacts of Climate Change And Land Use/ Land Cover Change On The Streamflow Of Chindwin River Basin" ဖြစ်ပြီး အဆိုပါ ကျမ်းပြုစာတမ်းတွင် ချင်းတွင်းမြစ်ဝှမ်းဒေသအတွင်း ရာသီဥတုပြောင်းလဲမှု၊ မြေယာပြောင်းလဲမှုများနှင့် အဆိုပါ ပြောင်းလဲမှုများ ကချင်းတွင်းမြစ်၏ရေထုထည်စီးနှုန်းအပေါ် သက်ရောက်မှုရှိသည့် အခြေအနေများကို သုတေသနပြု လေ့လာဆန်းစစ်ကာ ရေးသားပြုစုထားခြင်း ဖြစ်ပါသည်။ COVID 19 အခြေအနေများကြောင့် အမိတက္ကသိုလ်မှ ကျင်းပသည့် ဘွဲ့နှင်းသဘင်အခမ်းအနားသို့ ကိုယ်တိုင်တက်ရောက်နိုင်ခဲ့ခြင်းမရှိဘဲ ၂၀၂၁ ခုနှစ်၊ ဒီဇင်ဘာလအတွင်း Online မှ ပါရဂူဘွဲ့ (Ph.D) ကို အောင်မြင်စွာ ရရှိခဲ့ပါသည်။

နန်ကျင်းမြို့မှာ ရေးကျသော မြို့ဟောင်းမြို့ တစ်မြို့ဖြစ်ပြီး အထင်ကရ နေရာများဖြစ်သော ကွန်ဖြူးရှပ်စာပေကျောင်း (Confucius Temple)၊ နန်ကျင်းမြို့ သမိုင်းဝင်နန်းတော် (Nanjing Presidential Palace)၊ ဒေါက်တာဆွန်ယက်စင်ဂူဗိမာန် (Dr. Sun Yat-Sen's Mausoleum)၊ ပါလ်ပယ်တောင် (Purple Mountain)၊ ဒုတိယကမ္ဘာစစ်အတွင်း နန်ကျင်းမြို့အတွင်း ဒုက္ခသည်များ အစုလိုက် အပြုံလိုက် သတ်ဖြတ်ခံရသည့် အမှတ်ရစရာ အထိမ်းအမှတ်ပြတိုက် (Memorial Hall to the Victims in the Nanjing Massacre)၊ နန်ကျင်းမြို့ သဘာဝပြခန်း (Nanjing Museum)၊ ရှေးဟောင်းကျိမင်ဘုရားကျောင်း (Ancient Jiming Temple)၊ ယွဲ့ကျင့်သမိုင်းဝင်အဆောက်အဦ (Yuejiang Tower)နှင့် ချီရှားတောင် (Qixia Mountain)များသို့ ဒေသခံပြည်သူများနှင့် ကမ္ဘာလှည့်ခရီးသွားအများအပြားသွားရောက်လည်ပတ်ကြပြီးမိမိကိုယ်တိုင်လည်းသွားရောက်ခဲ့ကာ ယနေ့တိုင် အမှတ်ရနေမိပါသည်။ နန်ကျင်းမြို့က အစားအသောက်များမှာ လတ်ဆတ်လှပြီး စျေးနှုန်းလည်း ချိုပါသည်။ အထူးသဖြင့် ဘဲသားဆားရည်စိမ် (Nanjing Salted Duck)၊ ပျားရည်စိမ်ကြာဥပေါင်းနှင့် ဘဲသွေးနှင့် ကြာဇံစွပ်ပြုတ် (Duck Blood and Vermicelli Soup) တို့မှာ နာမည်ကျော်လှပြီး အခြားမြို့များမတူ အရသာထူးလှပါသည်။

ပညာသင်ကာလ (၄) နှစ်အတွင်း အခက်အခဲများ၊ စိတ်ဖိစီးမှုများ၊ ပျော်ရွှင်မှုများနှင့် ဝမ်းနည်းမှုများကို မိမိ၏ ကျောင်းနေဖက်မိတ်ဆွေများ၊ လုပ်ဖော်ကိုင်ဖက်များနှင့် အပြန်အလှန်မျှဝေရင်း ပါရဂူဘွဲ့ အိပ်မက်ပန်းတိုင်သို့ အရောက်တက်လှမ်း နိုင်ခဲ့ပါသည်။ မိမိ၏ ပါရဂူဘွဲ့ (Ph.D)အိပ်မက်အား အကောင်အထည်ဖော်နိုင်ရန်အတွက် အထောက်အပံ့ပြုပါသော China Scholarship Council (CSC)၊ သင်ကြားပေးပါသော ဆရာ/ဆရာမများ၊ မိမိအားလမ်းညွှန်မှုပြုပေးပါသော မိမိ၏ ကြီးကြပ်သူဆရာနှင့်တစ်ကွ မိမိအားဝိုင်းဝန်းပံ့ပိုးပေးပါသော မိသားစုများ၊ မိတ်ဆွေများအားလုံးကို ကျေးဇူးတင်ရှိရင်းနှင့် Ph.D ကျောင်းသားဘဝပုံရိပ်များကို အမှတ်ရနေမိပါသည်။

ဇော်နိုင်(မိုး/ဇလ)

“မမ” နဲ့ မဆုံဆည်းဖြစ်တော့တာ ကြာပြီ။

ဒဂုံ-မန်းကြီးပေါ် ခက်ရင်းနဲ့ ပါးထိုးမိပြီး ကတည်းက ဆိုပါတော့။ ပေါက်မထွက်လောက်ပေမဲ့ အဲဒီကစလို့ နောင်ကြဉ်သွားတော့တာ။

ကြာတော့လည်း ကြာခဲ့ပါပြီ။

ယိမ်းထိုးလှုပ်ခါပော့ပော့ရမ်းရမ်း“မမ”အသွင်ကလူသူတကာတွေ နှုတ်ဖျားမှာ အတော်လည်း အပြောများ ကဲ့ရဲ့ရှုတ်ချ နှာခေါင်းရှုံ့နေခဲ့ကြတဲ့ ကာလတွေပေ့ါ။ မိမိလက်ကတောင် မိမိပါးစပ်ပေါက်ဆီ တည့်အောင်ခွံ့မရတဲ့ “မမ”ပေါ်က အကြောင်းတွေက ဟိုးလေးတကျော်ကျော်။ ဂျာနယ်စာမျက်နှာတွေပေါ် သာမက You Tube ပေါ် အထိ Video File တွေအဖြစ်နဲ့ပါ ရောက်ရှိပျံ့နှံ့နေခဲ့တာပါ။

ကျောက်မှာတွေရဲ့ ထွေးပွေ့ဖက်တွယ်ခြင်းကို မခံစားခဲ့ရဘူးလေ။ ဒီတော့ သူတို့ခများတွေလည်း “မမ” ဖြတ်ပြေးသွားလေတိုင်း တစ်နှယ်ငင်တစ်စင်ပါတဗွပ်ဗွပ်နဲ့ မြောက်ကြွမြောက်ကြွနဲ့ပေ့ါ။ ဒါ့ကြောင့် အဲ့ဒီအချိန်တွေတုန်းကများ “မမ” လာပြီဟော့ဆိုလေ မဟာပ်ရုံ ခပ်ခွာခွာနေဖို့သာမကဗွက်မစဉ်အောင်ဝေးဝေးကရှောင်ရင်းခုန်ဆွခုန်ဆွ သံလမ်းကြီးကို မြင်ရလေတိုင်း အသဲတယားယားနဲ့ စိတ်မသက်မသာဖြစ်ခဲ့ရသည်ချည်းပါ။

ခုတော့လည်း ဒါတွေဒါတွေသည် ပြီးခဲ့ပါပြီ၊ ယုံတမ်းစကားပမာ အတိတ်ကမ္ဘာမှာ ကျန်ခဲ့ရပြီ။ ပြောင်းလဲချိန်တန်တော့လည်း လောကသစ္စာကို ဘယ်သူလွန်ဆန်နိုင်ပါ့မလဲလေ။ နဂိုယဉ်“မမ”ရဲ့နွဲ့နှောင်း

ရောက်တတ်ရာရာ...

ဒီမှာလေ မမ မမ ဖြစ်နေပြီ...

ကိုသက်လွင်

ဘေးတိုက် ယိမ်းသည်။

ရှေ့ နောက် ခါသည်။

အပေါ် အောက် ဆောင့်သည်။

ထိုင်မရ၊ အိပ်မရ၊ မြောက် မြောက် ကြွသည်။

တဘတ်ဘတ်လည်း ချသည်။

ပိုးနသန်ကောင်ကြီးလို ကြက်သွေးရောင်အဆင်းနဲ့ စုန်ဆန်သွားနေစဉ် ခေတ်ကတည်းက “မမ”ပေါ်မှာ ပျော်မွေ့နေကျမို့ အပြောင်းအလဲကြီးပြောင်းလဲကာထွန့်ထွန့်လူးရုန်းကန်နေခဲ့ရတဲ့“မမ”အဖြစ်ကို ရင်နာစွာနဲ့ ဖေးကူလို့လည်း မတတ်ခဲ့ဘူး။ မိုးအခါတွေဆို “မမ” သွားလမ်း ဗွက်ထတဲ့အထိ ယိုယွင်းနေခဲ့တာတွေလည်း မျက်မြင်တွေ့ခဲ့ဖူးသမို့ ဘုရားတမိရုံမှလွဲလို့ စုပ်တသတ်သတ်ထက် မပို။ ဦးနှင်းပဲ့ထောင်လို“မမ”နင်းသွားရာသံလမ်းနှစ်ချောင်းနဲ့ကွန်ကရစ်ဇလီဖားတုံး တသီတန်းကြီးဟာ ပြည့်ကျပ်မနေတဲ့ ကျောက်တုံး

ညင်သာသိမ်မွေ့မှုတွေကို ပြန်တွေ့နေရပြီဆိုတဲ့ ကောင်းသတင်းတွေနားမှာ လှုံ့ဝေခဲ့တာကလည်း တစ်နှစ်ကျော်တောင် ရှိလာပြီ။ ဒီတော့ “မမ” နဲ့ ပြန်ဆုံချင်ပြီ။ ဆုံချင်ပါပြား ခရီးပေါက်ကမရှိ။ “မမ” ကဆုန်မပေါက်တော့ဘူးတဲ့၊ လေအိတ်ကြီးနဲ့ဆိုလား ပြောသံတွေကြားဖန်များတော့ ဒီမောင် မနေနိုင်။

ဒီအပတ် (၃) ရက် ပိတ်မှာတော့ဖြင့် ကြိတ်ခဲထားသမျှ အားရတင်းတိမ်မိတော့မည်။ (၃) ရက်ကြိုဝယ်ဖို့ လက်မှတ်ရုံရောက်တော့ သတိပေးဆိုင်းဘုတ် အသေးလေး ရေးထားတာ ဖတ်မိသည်။ ခရီးသွားရာသီမို့လို့ အသွားအလာ များပြားလွန်းပါသဖြင့် ယခင်လို တစ်ဦးလျှင်လက်မှတ်(၅)စောင်ထိပေးမရောင်းတော့ပါဟူ၍။ အင်းဒါမှန်တာပေ့ါ၊ ဖြစ်သင့်တာပဲ။ နေ့ခင်းပိုင်းမို့ အခြားလက်မှတ်ဝယ်တစ်ဦးတစ်လေမှ မရှိ။ ကောင်တာမှ ယူနီဖောင်းဝတ် လက်မှတ်ရောင်းဦးလေးကြီးက ဆီးပြောသည်။

"ကုန်ပြီလေ"

"မနက်(၇) နာရီကတည်းက စရောင်းနေတာဆိုတော့ ဒီအချိန်ထိ ဘယ်ရှိတော့မလဲ "

"ကျွန်တော်တို့လည်း ခုပဲ အရောင်းသိမ်းလို့ပြန်တော့မလို့" တဲ့၊ ဆက်ပြောတာက

"ဒါပေမဲ့ တစ်စောင်တော့ ရောင်းပေးလိုက်မယ် "

"နှစ်စောင်တော့ မရဘူး "

"ဌာနဆိုင်ရာတွေအတွက် Reserve ထားတဲ့ အထဲက" တဲ့၊

နောက် ဘာညာ ဘာညာ ဘလာ ဘလာ ဘလာ ။

ပျော်ပြီလေ၊ ဤဖေကိုယ်ကလည်း တစ်စောင်တည်းပဲ ဝယ်မှာကိုး။ ရပါတယ်၊ ခုံနံပါတ် (၁) A-1 တဲ့၊ တစ်ခုံတည်း ဖက်ခြမ်း၊ လျှောက်လမ်းခြားပြီး B နဲ့ C က နှစ်ခုံတွဲ။ ကြိုက်ပြီ၊ ပြတင်းပေါက်ဘေး။ ထိုင်တာပေါ့၊ ခဲနဲ့ပေါက်တဲ့ခေတ်မှ မဟုတ်တော့တာ။ အိမ်သာဘေးတော့ကော ဘာဖြစ်သေးလဲနော်။

ဘူတာကြီးကို ရထားထွက်ဖို့ (၁၀) မိနစ်အလိုမှာရောက်တယ်။ စကြိန်နံပါတ် (၁) ပေမယ့် လူသိပ်မရှုပ်လှ၊ အားလုံးနီးပါးတွဲတွေပေါ် နေရာယူပြီး ကုန်ကြပေပြီ။ တွဲတွင်းမှာ ကိုယ့်တစ်ခုံပဲ အလွတ်ကျန်တော့သည်။ ချောစခင် သီချင်းသံက ဆီးကြိုနေသည်။ အဆိုတော်ကြီး ဖိုးဆိုချင်ရဲ့ မူရင်းတေးကို ပြန်ဆိုတေးလေးပါ။

"ဒေသန္တရ ဗဟုသုတ ရှာမှီးသူများအတွက်ကိုရည်

သင်လိုရာ ခရီးတစ်ခေါက် အပြီးအရောက်ပို့မည်

ဂျုံးဂျုံးဂျက် မြည်သံပေး ရထားလေးသည်

ခရီးဆက်လို့ ပြည်သူအရေး လုပ်အားပေးသည်"

ခဏအတွင်း သီချင်းသံ နားသွားပြီး မြန်မာဂီတနောက်ခံတီးလုံးနှင့် မင်္ဂလာနှုတ်ခွန်းဆက် စကားသံ ပေါ်လာပါသည်။ သတိရမိလို့ အောက်ခဏပြန်ဆင်းပြီး အရင်လို "ရထားထွက်ရန် ၅ မိနစ်အလို" ဆိုတာလေး ပြပေးသေးလားလို့ ပလက်ဖောင်းအမိုးတွေဆီ ရှာကြည့်မိသည်။ မီးသေနေသည့် Plain Board လေး နှစ်ခုတော့ ရှိနေဆဲပင်။

5 Up ဟုခေါ်သည်။ (၃)နာရီအတိမှာ ရထားထွက်ပါသည်။ ကျယ်ဝန်းသော ထိုင်ခုံအခင်းအကျင်းမှာ မိသားတစ်စုဖြစ်ဟန်တူသူတွေ တစ်ဖွဲ့က စိတ်တိုင်းကျ မျက်နှာချင်းဆိုင် ခုံလှည့်ထိုင်ကြသည်။ ခရီးသည် အများစုကတော့ နဂိုရှိအတိုင်း စက်ခေါင်းဦးတည်ရာဖက် မျက်နှာမူပြီး ထိုင်ကြပါသည်။ တွဲအတွင်း ရင်ခွင်ပိုက်ခလေး နှစ်ဦးလည်း ပါသည်။

CCTV Camera နှစ်လုံးက တွဲဝင်ပေါက်ထိပ်တွေကနေ ဆီးကြည့်နေသည်။ ရေသန့်ဗူးလေးတွေ ကိုယ်စီရှေ့တွေမှာ ထည့်ပေးထားသည်။ မျက်နှာကျက်မှ လေပန်ကာ (၅) လုံးက မှတ်နေအောင် လည်ပေးထားသည်။ အိမ်သာရှေ့မှာ ရေ Basin ၊ သူ့ဘေးမှာက လျှပ်စစ်ခန်းလို့ ရေးထားသည်။ Voltmeter, Ammeter တွေပေါ်က

Pilot Lamp ကြီးက စိမ်းထနေသည်။

တဖြေးဖြေးအရှိန်မြှင့်လာတော့ သီချင်းသံပေါ် ဂျုံးဂျုံးဂျက်ဂျက်သံတွေက ဖုံးသွားသည်။ ငမိုးရိပ်ဘူတာအဖြတ်မှာ ဘရိတ်ဖမ်းလို့ တိကနဲ ရပ်သွားသည်။ ညော်နံ့တောင် ထွက်သွားလိုက်သေးသည်။ တွဲထိန်းဝန်ထမ်းလေးကတော့ အသံထွက်ပြီး ချီးမွမ်းနေသည်။

"ဒီလိုရုတ်ချင်းတိကနဲရပ်နိုင်တာကောင်းလိုက်တဲ့ဘရိတ်" တဲ့။ မှန်မည်။ တစ်စုံတစ်ရာကိုတော့ ကယ်တင်နိုင်ခဲ့ပေမည်။

ရွာသာကြီးဘက် ဖြတ်လာတော့ ဖုံထလာပြီ။ ဝဲယာက မြေဖို့မြေညှိ လုပ်ငန်းခွင်တွေကြောင့် ဖြစ်သည်။ မြို့ပြင်ထွက်လာမှ ကြိုးပြတ်တွေ ကြွေသီးတွေ တန်းလန်းနှင့် ယိုင်နဲ့နဲ့ ကြေးနန်းတိုင်လေးတွေကို တွေ့လာရသည်။ ၄င်းတိုင်ဟောင်းလိုင်းနှင့် သံလမ်းမို့မို့အကြားမှာ ကွန်ကရစ်တိုင်သစ်တွေနှင့် O/H ဖိုင်ဘာလိုင်းသစ်ကို ခန့်ခန့်ကြီး တွေ့မိသည်။ U/G လေးကော ဘယ်အခြေဆိုက်နေသည်မသိ။

ဟိုတုန်းက လော်ကယ်တို့ စာပို့ရထားတို့သာ ရပ်တဲ့ဘူတာသိမ်လေးတွေပြန်မြင်မိတော့မှ ခေတ်တကယ်ပြောင်းသွားခဲ့ပြီပဲလို့သတိပြန်ဝင်သည်။

တွဲပေါ်မှာတော့ ခရီးသည်ဝန်ဆောင်မှု ပေးနေကြတဲ့ လူငယ်တွေက လျှောက်လမ်း တစ်လျှောက် ထော်လီလေးတွန်းရင်း လက်ဖက်ရည် ကော်ဖီ အအေးများ ရနိုင်ပါကြောင်း ဖော်ဖော်ရွေရွေ ဝန်ဆောင်မှုပေးနေကြတယ်။ ခရီးသည်တိုင်းနီးပါးတစ်ယောက်တစ်မျိုးစီတော့ဝယ်ယူသောက်သုံးကြသည်။ အနားရောက်လာတော့ အများနည်းတူ ၃၀၀/- တန် နက်စ်ပလိန်းကို PaperCup လေးဖြင့် သောက်လိုက်တယ်။ ပူလွန်းတော့ ခေါက်စားပွဲငယ်လေးပေါ် အမှတ်တမဲ့တင်လိုက်မိသည်။ တင်ထားပြီး ခဏကြာမှ ဧရာမဖြစ်စဉ်ကြီးကိုသွားသတိရမိကာ ကော်ဖီခွက် အမြန်ပြန်ကိုင်ပါမှ ဆိုကြည့်လိုက်တော့ ... လား လား မဖိတ် မစင် မလှုပ် မရမ်း ရထားအရှိန်နှုန်း မြန်မြန်နှင့် မလိုက်ဖက်စွာ လုံးဝငြိမ်ချက်သားကောင်းနေသော ခွက်ကလေးကို ထူးဆန်းစွာ တွေ့ရပေတယ်။

တော်တော်နဲ့ ယူမသောက်သေးပဲ ဘယ်ချိန်ထဖောက်မလဲ မယုံရဲရဲ စောင့်ကြည့်ရင်း ကြည့်ရင်း အချိန်ကြာသွားတယ်။ ကော်ဖီရည်သာ အေးသွားတယ်။ ထူးပေစွ၊ ဆန်းပေစွ၊ "မမ" ရဲ့သိမ်မွေ့ချက်၊ ယုံရပြီ၊ ဟုတ်လို့ကျော်တယ်၊ အိန္ဒြေရှင်ကြီး "မမ" ကို ဘယ်သူကများ အ မနာပ ခါခါ ခါခါနဲ့ ဆပ်စလူးထတယ်ရယ် ပြောဝံ့ပါတော့အံ့။ အခုတော့လည်း ဒီမှာလေ "မမ မမ" ဖြစ်နေကြပြီပေါ့။ "မမ" ဆိုတာ မြန်မာ့မီးရထားပါ။ ။

O/H - Overhead Cable Line
U/G - Underground Cable Line

ကိုသက်လွင်

IBTT International Bulk Terminal (Thilawa) Co., Ltd.

Terminal Data
- Jetty overall length : 230 meters
- Jetty breadth : 25 meters
- Jetty's Depth : CDL -11 .00 meters
- Allowable Vessel : Up to 60,000 DWT

Import / Export Services
- Specialized in Bulk cargo, Wheat grain SBM / Urea / Slag / Corn / GC / Steel and Project Cargo

Storage Services
- Warehouse A - 58,000 sq-ft x 1 Unit
- Warehouse B - 54,000 sq-ft x 1 Unit
- Silo 3,300 MT x 7 Units
- Silo 3,200 MT x 6 Units
- Dumping yard 300 sqm x 5 Concrete Plots / 10 Acres open plots

Transport Services
- Dump Trucks in Thilawa by 70 Units

Cargo Handling Gears Available
- Open Storage yards for General Cargo
- Conveyor System Warehouse
- Overhead Crane Warehouse
- Bonded / Non-Bonded Silos for Grain Crop
- Moveable Hoppers / Grabs
- Wheel Loaders / Excavators / Dump Trucks / Forklifts
- Weighting Bridges / Completed set of equipment / Cargo Gears
- Mobile Crane / Material Handler / Barge(Third Party)

Address: Plot (30/31,A), Thilawa Port Area, Kyauk Tan Township, Yangon.
Email: info@ibtt.com.mm, 09 954488913

ပို့ဆောင်ရေးနှင့် ဆက်သွယ်ရေးဝန်ကြီးဌာန၊ ဒုတိယဝန်ကြီး ဦးအောင်မြိုင် သာစည်ဘူတာယာဒ်ဝင်းနှင့် မိတ္ထီလာ - မြင်းခြံ ရထားလမ်းပိုင်း ပြုပြင်နေမှု ကြည့်ရှုစစ်ဆေး

ပို့ဆောင်ရေးနှင့်ဆက်သွယ်ရေးဝန်ကြီးဌာန ဒုတိယဝန်ကြီး ဦးအောင်မြိုင်သည် ၂၀၂၃ ခုနှစ် ဇူလိုင်လ ၁၆ ရက်နေ့ နံနက်ပိုင်းက တာဝန်ရှိသူများနှင့်အတူ သာစည်ဘူတာ ဘူတာယာဒ်ဝင်းနှင့် စက်ခေါင်းပြင်စက်ရုံ (သာစည်)တို့ကိုသွားရောက်ကြည့်ရှုစစ်ဆေးပြီး ရထားစီးခရီးသွားပြည်သူများ စိတ်အေးချမ်းသာစွာ နားနေသွားလာနိုင်အောင် စီစဉ်ဆောင်ရွက်ရန်မှာကြားသည်။

ထို့နောက် သာစည်ဘူတာသို့ ဆိုက်ရောက်လာသည့် ရန်ကုန် - မန္တလေး အမှတ် (၃) အဆန်အမြန်ရထားပေါ်သို့တက်ရောက်စစ်ဆေးပြီး ရထားစီးခရီးသွားပြည်သူများ သန့်ရှင်းသပ်ရပ်စွာ လိုက်ပါစီးနင်းနိုင်ရေးနှင့် ရထားပေါ်ရှိ သန့်စင်ခန်းများကို သန့်ရှင်းစွာ အသုံးပြုနိုင်ရေး စီစဉ်ဆောင်ရွက်သွားရန် ဆွေးနွေးမှာကြားသည်။

ယင်းနောက် ဒုတိယဝန်ကြီးသည် မိတ္ထီလာ - မြင်းခြံ ရထားလမ်းပိုင်းအဆင့်မြှင့်တင် ပြုပြင်နေမှုအခြေအနေကို RBE ရထားဖြင့်လိုက်ပါစီးနင်းကြည့်ရှုစစ်ဆေးပြီး ရထားလမ်းအတွင်း ကွန်ကရစ်ဇလီဖားတုံးများ သတ်မှတ်အကွာအဝေးအတိုင်း ထည့်သွင်းရန်၊ အရည်အသွေးပြည့်မီသော လမ်းခင်းကျောက်များ သတ်မှတ်စံချိန်စံညွှန်းအတိုင်း ထည့်သွင်း၍ပက်ကင်ရိုက်ခြင်းများ စနစ်တကျဆောင်ရွက်ရန်၊ ရထားလမ်းတာပေါင်ကျဉ်းသော နေရာများ၊ ရေတိုက်စားထားသော နေရာများတွင် လမ်းပိုင်းကြံ့ခိုင်မှုကောင်းမွန်အောင် ပြုပြင်ဆောင်ရွက်သွားရန်၊ မိတ္ထီလာ - မြင်းခြံ ရထားလမ်းပိုင်း တံတားနေရာများပေါ်ရှိ ဆွေးမြည့်နေသည့် သစ်သားဇလီဖားတုံးများကို အမြန်လဲလှယ်သွားရန်၊ရထားလမ်းဘေးရှိမြက်၊ချုံနွယ်များ ရှင်းလင်းဆောင်ရွက်ရန်နှင့် သတ်မှတ်ကာလအတွင်း လုပ်ငန်းများ အချိန်မီပြီးစီးရေး အလေးထားဆောင်ရွက်ရန် မှာကြားသည်။

ထို့ပြင် ဒုတိယဝန်ကြီးသည် ယမန်နေ့ နံနက်ပိုင်းကလည်း မိတ္ထီလာမြို့ရှိ ဗဟိုပို့ဆောင်ဆက်သွယ်ရေးကျောင်း (၄၅) နှစ်မြောက် နှစ်ပတ်လည်နေ့ အခမ်းအနားသို့ တက်ရောက်ဂုဏ်ပြု အမှာစကားပြောကြားပြီး ကျောင်းဝင်းအတွင်းရှိ ရထားသင်တန်းသရုပ်ပြဆောင်၊ မော်တော်ယာဉ်သင်တန်းသရုပ်ပြဆောင်၊စက်မှုလက်မှုသင်တန်းဌာနခွဲရှိ ဂဟေ သင်တန်းဆောင်၊ e-Library နှင့် ကျောင်းစာကြည့်တိုက်၊ သင်တန်းသားစားရိပ်သာနှင့် သက်သာချောင်ချိရေးအတွက် ငါးမွေးမြူထားရှိမှု၊ဥစားကြက်မွေးမြူထားမှု၊ ဘဲမွေးမြူရေးနှင့် DYL ဝက်မွေးမြူရေးလုပ်ငန်းများ စနစ်တကျဆောင်ရွက်ထားမှုနှင့် ဝန်ထမ်းမိသားစုလိုင်းခန်းများကို လိုက်လံကြည့်ရှုစစ်ဆေးကာ သင်တန်းသားများကို ဌာနအဖွဲ့အစည်းများအတွက် စွမ်းဆောင်ရည်မြင့်မားသော ဝန်ထမ်းများ ဖြစ်အောင် လေ့ကျင့်သင်ကြားပေးရေး၊ သင်တန်းသားများနှင့် ဝန်ထမ်းမိသားစုများအတွက် အထောက်အပံ့ဖြစ်စေရန် မွေးမြူရေးလုပ်ငန်းများ စနစ်တကျ ဆောင်ရွက်ရေးတို့ကို ဆွေးနွေးမှာကြားခဲ့ကြောင်း သတင်းရရှိသည်။

သတင်းအဖွဲ့(ပို့ဆက်)

ပြီးပြည့်စုံသော သင်ထောက်ကူပစ္စည်းများနှင့် MMMC

တင်ထွန်း

ခေတ်မီဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်သော နိုင်ငံတစ်နိုင်ငံ ပေါ်ထွန်းလာစေရေးအတွက် လိုအပ်သော အခန်းကဏ္ဍများအနက် ပညာရေးနှင့်ကျန်းမာရေးကဏ္ဍများသည်လည်း အဓိကအခန်းကဏ္ဍများမှ ပါဝင်လျက်ရှိပေသည်။ သို့ဖြစ်သောကြောင့် အဆိုပါကဏ္ဍများ ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်စေရန်အတွက် နိုင်ငံတော်မှ ငွေကြေးအကုန်အကျခံကာ ရင်းနှီးမြှုပ်နှံလျက် ခေတ်မီကျွမ်းကျင်သော လူ့စွမ်းအားအရင်းအမြစ်များ ပေါ်ထွန်းလာနိုင်ရေးအတွက် ကြိုးစားဆောင်ရွက်လျက် ရှိပေသည်။

ပညာရေးကဏ္ဍတွင်လည်း လူ့စွမ်းအားအရင်းအမြစ်များဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်ပြီး အရည်အချင်းပြည့်ဝသောပညာရှင်များ မွေးထုတ်ပေးနိုင်ရေးအတွက် အခြေခံပညာအဆင့်၊ အဆင့်မြင့်ပညာအဆင့်နှင့် အသက်မွေးဝမ်းကြောင်းပညာအဆင့်ဟူ၍ ခွဲခြားကာ အရည်အသွေးပြည့်ဝသောအရာများ၊ နိုင်ငံတကာအဆင့်မီသင်ကြားမှုနည်းစနစ်များ၊ ခေတ်မီသင်ထောက်ကူပစ္စည်းများ အသုံးပြု၍ လေ့ကျင့်သင်ကြားပေးလျက် ရှိပေသည်။

အရည်အသွေးပြည့်ဝသော လူ့စွမ်းအားအရင်းအမြစ်များ မွေးထုတ်ပေးနိုင်ရေးဆိုရာတွင်လည်း သင်ကြားမှု၊ သင်ယူမှုနည်းစနစ်ပုံစံများသည်လည်း အဓိကအခန်းကဏ္ဍမှ ပါဝင်လျက် ရှိပေသည်။ သင်ကြားမှုနည်းစနစ် (Teaching Techniques) ဆိုင်ရာတွင်လည်း ကျောင်းသားနှင့် စာသင်ခန်းအခြေအနေ၊ ကျောင်းသား၏သင်ယူနိုင်မှုအခြေအနေ၊သင်ထောက်ကူပစ္စည်းအခြေအနေပေါ် မူတည်၍ သင်ကြားမှုပုံစံအမျိုးမျိုး ပြောင်းလဲသင်ကြားပေးရသကဲ့သို့ သရုပ်ပြသင်ကြားမှု (Demonstration)၊ လက်တွေ့သင်ကြားမှု (Practical Teaching)၊ အုပ်စုလိုက်ဆွေးနွေးသင်ကြားခြင်း (Group Discussion) အစရှိသော နည်းစနစ်များကို အသုံးပြု၍လည်း ကျောင်းသား ကျောင်းသူများ၏ သင်ယူတတ်မြောက်နိုင်မှုစွမ်းရည်ကို ပိုမိုတိုးတက်ကောင်းမွန်အောင် သင်ကြားပေးလျက်ရှိပေသည်။

ပို့ဆောင်ရေးနှင့်ဆက်သွယ်ရေးဝန်ကြီးဌာန၊ မြန်မာနိုင်ငံကုန်သွယ်ရေကြောင်းကောလိပ်သည်လည်း ခေတ်မီဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်သောနိုင်ငံတော်ကြီး ပေါ်ထွန်းစေရေးအတွက် လေ့ကျင့်သင်ကြားပညာပေးရေးကဏ္ဍမှ တစ်တပ်တစ်အား ပါဝင်အားဖြည့်ဆောင်ရွက်ပေးလျက်ရှိပေသည်။ မြန်မာနိုင်ငံကုန်သွယ်ရေကြောင်းကောလိပ်တွင် ရေကြောင်းဘက်ဆိုင်ရာနှင့် ရေကြောင်းအင်ဂျင်နီယာဘက်ဆိုင်ရာ၊ ရေကြောင်းလျှပ်စစ်ပညာဘက်ဆိုင်ရာ ပညာရပ်များကို အခြေခံသင်္ဘောသားအဆင့်မှ အဆင့်မြင့် ရေယာဉ်မှူး၊ အင်ဂျင်နီယာမှူးအဆင့်အထိ တတ်မြောက်စေရန်အတွက် လေ့ကျင့်သင်ကြားမွေးထုတ်ပေးလျက် ရှိပေသည်။

မြန်မာနိုင်ငံကုန်သွယ်ရေကြောင်းကောလိပ်တွင် အဓိက လေ့ကျင့်သင်ကြားမွေးထုတ်ပေးလျက်ရှိသောအရာရှိလောင်း သင်တန်း (၃)မျိုးရှိပြီး၎င်းတို့မှာ ကုန်သွယ်ရေကြောင်းအရာရှိလောင်း သင်တန်း (Diploma in Nautical Studies)၊ ကုန်သွယ်ရေကြောင်း အင်ဂျင်နီယာအရာရှိလောင်းသင်တန်း (Diploma in Maritime Technology)၊ ကုန်သွယ်ရေကြောင်းလျှပ်စစ်နည်းပညာသင်တန်း (Diplo-

ma in Electro Technical Officer)စသည်တို့ ဖြစ်ပါသည်။

အဆိုပါသင်တန်းများကို ကမ္ဘာ့ရေကြောင်းအဖွဲ့ချုပ် (International Maritime Organization – IMO)မှ ချမှတ်ထားသော သင်ရိုးညွှန်းတမ်းများနှင့်အညီ လေ့ကျင့်သင်ကြားပေးလျက် ရှိပါသည်။ ထို့အပြင် COC (Certificate of Competency)သင်တန်းများ၊ COP (Certificate of Proficiency)သင်တန်းများနှင့်အခြားသင်တန်းများကိုလည်း သင်ကြားလေ့ကျင့်ပေးလျက် ရှိပါသည်။

မြန်မာနိုင်ငံကုန်သွယ်ရေကြောင်းကောလိပ်တွင် ဖွင့်လှစ်သင်ကြားနေသော အရာရှိလောင်းသင်တန်းသားများအား လေ့ကျင့်ရေးနှင့်သင်ကြားရေးကို ဟန်ချက်ညီညီ လေ့ကျင့်သင်ကြားပေးလျက်ရှိသည်။ သင်တန်းသားများအား ကျောင်းသို့ စတင်ဝင်ရောက်သည့်အချိန်မှစ၍ အခြေခံလေ့ကျင့်မှုများအနေဖြင့် အခြေခံစစ်ရေးပြလေ့ကျင့်ပေးခြင်း၊ တစ်နေ့တာဆောင်ရွက်ရမည့်လုပ်ငန်း (Daily Routine) ကို တိကျစွာ ဆောင်ရွက်စေခြင်းဖြင့် သင်တန်းသားအချင်းချင်း စည်းလုံးညီညွတ်မှုရှိစေခြင်း၊ အမိန့်နာခံတတ်ခြင်း၊ စည်းကမ်းလိုက်နာခြင်း၊ လူအများနှင့် ပူးပေါင်းဆောင်ရွက်တတ်ခြင်း၊ ခေါင်းဆောင်မှုပေးနိုင်ခြင်း၊ အနစ်နာခံတတ်ခြင်း၊ တာဝန်သိခြင်းအစရှိသည်တို့ကို လေ့ကျင့်သင်ကြား တတ်မြောက်စေခဲ့ပါသည်။

အရာရှိလောင်းသင်တန်းသားများ၏ စာသင်ခန်းများကိုလည်း IMO မှ သတ်မှတ်ထားသော စာသင်ခန်းဝင်ဆံ့မှု (Class Size) အတိုင်း စီစဉ်ဆောင်ရွက်ထားခြင်း၊ အလင်းရောင်ကောင်းစွာရရှိစေရန် ဆောင်ရွက်ထားခြင်း၊ AirCon များ တပ်ဆင်ပေးထားခြင်းကြောင့် သင်တန်းသားများ သက်တောင့်သက်သာ စာသင်ကြားနိုင်ခြင်းအပြင် ခေတ်မီသင်ထောက်ကူပစ္စည်းများ (Projector/Speaker)နှင့် အခြားအထောက်အကူပြုပစ္စည်းများ အသုံးပြု၍ သင်ကြားပေးခြင်း၊ သင်ကြားပြသပေးသော ဆရာ၊ ဆရာမများမှလည်း သင်ကြားသော ဘာသာရပ်များနှင့် ကိုက်ညီသည့် သင်ကြားမှုနည်းစနစ်များကို အသုံးပြု၍ သင်ကြားပို့ချပေးသည့်အတွက် သင်တန်းသားများ၏ လေ့လာသင်ယူနိုင်မှုစွမ်းရည် ပိုမိုကောင်းမွန်ခြင်း၊ သင်ကြားပေးသည့် ဘာသာရပ်ကို ရှင်းလင်းလွယ်ကူစွာ နားလည်နိုင်ခြင်း စသည့်အကျိုးကျေးဇူးများ ရရှိခဲ့ပေသည်။

ထို့အပြင် Academic Subject များသင်ကြားပို့ချရာတွင်လည်း လေ့လာသင်ယူမှု ပိုမိုလွယ်ကူစေရန်အတွက် ရူပဗေဒလက်တွေ့ခန်း (Physics Lab)၊ ဓာတုဗေဒလက်တွေ့ခန်း (Chemistry Lab) များကို စီစဉ်ထားရှိ၍ လက်တွေ့ပြုလုပ်သင်ကြားပေးနေသည့်အပြင် ဘာသာစကားကျွမ်းကျင်မှုရှိစေရန်အတွက် English Language Lab ကိုစီစဉ်ထားရှိပြီး Listening, Speaking skill များ တတ်မြောက်စေရန်လေ့ကျင့်သင်ကြားပေးလျက်ရှိပါသည်။ထို့အပြင် ယခုခေတ်တွင် မဖြစ်မနေတတ်မြောက်ရန်လိုအပ်သည့် Computer ဘာသာရပ်များကိုလည်း ခေတ်မီနောက်ဆုံးပေါ် Computer များ

GMDSS Simulator

Full Mission Bridge Simulator

တပ်ဆင်ထားသည့် Computer Lab တွင်လည်း လေ့ကျင့်သင်ကြားပေးနိုင်ခြင်းကြောင့် သင်တန်းသားများအနေဖြင့် ခေတ်မီနည်းပညာများကို ဆက်လက်လေ့လာဆည်းပူးနိုင်ရန် အခြေခံကောင်းများရရှိစေမှာ ဖြစ်ပါသည်။

ထို့အပြင် ကုန်းပတ်ပေါ်တွင် အသုံးပြုသောပစ္စည်းကိရိယာများ (ဥပမာ– Anchor, Shackle, Wheel စသဖြင့်)ကို ပြင်ပတွင် လက်တွေ့လေ့လာသိရှိနိုင်ရန်အတွက် Seamanship Lab ကိုလည်းကောင်း၊ သင်္ဘောမောင်းနှင်ရာတွင် အခြေခံအထောက်အကူပြုနက္ခတ္တတာရာများအကြောင်းကို လက်တွေ့လေ့လာသင်ယူနိုင်မည့် နက္ခတ္တတာရာအခန်း (Planetarium) ကိုလည်းကောင်း စီစဉ်ထားရှိပြီး သင်ကြားပို့ချပေးလျက် ရှိပါသည်။

ထို့အပြင် သင်္ဘောသားတစ်ဦးအနေဖြင့် အခြေခံ မဖြစ်မနေ တတ်မြောက်ရန် လိုအပ်သော Swimming and Diving၊ အရေးပေါ်အခြေအနေတွင် အသက်ကယ်လှေ (Life Boat) ပေါ်သို့ အတက်အဆင်းပြုလုပ်ခြင်း၊ အသက်ကယ်ဖောင် (Life Raft)ပေါ်သို့ အတက်အဆင်းပြုလုပ်ခြင်းစသည့် အခြေခံအသက်ကယ်နည်းပညာများ သင်ကြားပေးရန်အတွက် Swimming Pool and enclosed Life boat ကိုလည်းကောင်း၊ အခြေခံမီးငြိမ်းသတ်ခြင်းပညာရပ်ကို လေ့ကျင့်သင်ကြားနိုင်ရန်အတွက် Smoke House ကိုလည်းကောင်း၊ အခြေခံရှေးဦးသူနာပြု (First Aids) ပညာရပ်များကို လေ့ကျင့်သင်ကြားနိုင်ရန်အတွက် ပစ္စည်းကိရိယာများကိုလည်းကောင်း စီစဉ်ထားရှိပြီး အရေးပေါ်ကြုံတွေ့လာရသည့် အခြေအနေတွင် အန္တရာယ်ကင်းစွာ ဖြေရှင်းနိုင်ရန် အတွက် လေ့ကျင့်သင်ကြားပေးလျက် ရှိပါသည်။

ရေကြောင်းဘက်ဆိုင်ရာအရာရှိလောင်း သင်တန်းသားများအနေဖြင့် ရေကြောင်းပညာရပ်များကို စာသင်ခန်းထဲတွင် စာတွေ့သင်ကြားခဲ့ပြီးနောက် လက်တွေ့အနေဖြင့် အခြေခံ Ship Maneouvering and Handling ဘာသာရပ်ကို လက်တွေ့လေ့ကျင့်မောင်းနှင်နိုင်ရန်အတွက် Bridge Simulator (Transas NT Pro 5000 Series Bridge Simulator) ကို တပ်ဆင်ထားရှိပြီး သင်တန်းသားများအား လက်တွေ့လေ့ကျင့် သင်ကြားပေးလျက်ရှိသည့် အပြင် အခြေခံ Wheel Order ကို လေ့ကျင့်နိုင်ရန်အတွက် Steering Wheel Simulator ကိုလည်း ထပ်မံတပ်ဆင် လေ့ကျင့်သင်ကြားစေခဲ့ပါသည်။

ထို့အပြင် ရေကြောင်းအင်ဂျင်နီယာအရာရှိလောင်း သင်တန်းသားများ ရေကြောင်းအင်ဂျင်နီယာပညာရပ်များကို စာသင်ခန်းထဲတွင် စာတွေ့ လေ့လာသင်ယူခဲ့ပြီးနောက် လက်တွေ့လေ့ကျင့်နိုင်ရန်အတွက် ရေကြောင်းအင်ဂျင်နီယာဘက်ဆိုင်ရာ Engine Room Simulator (Transas ERS 5000 Engine Room Simulator)ကို အသုံးပြု၍ Engine Room Control and Troubleshooting သင်ခန်းစာများကို လက်တွေ့လေ့ကျင့် သင်ကြားပေးလျက် ရှိပါသည်။

ရေကြောင်းလျှပ်စစ်နည်းပညာအရာရှိလောင်း သင်တန်းသားများအတွက်လည်း ရေကြောင်းလျှပ်စစ်နည်းပညာဘာသာရပ်များအား စာသင်ခန်းထဲတွင် စာတွေ့ လေ့လာသင်ယူခဲ့ပြီးနောက် လက်တွေ့သင်ခန်းစာအဖြစ် လေ့ကျင့်နိုင်ရန်အတွက် Electrical & Electronic Lab, High Voltage Simulator, Electro mechanic machine အစရှိသည့် သင်ထောက်ကူပစ္စည်းများ အသုံးပြု၍ လေ့ကျင့်သင်ကြားပေးလျက်ရှိသကဲ့သို့ သင်္ဘောပေါ်ရှိ Refrigerated Container များအား ကျွမ်းကျင်စွာ ကိုင်တွယ်အသုံးပြုနိုင်ရန်အတွက်လည်း ခေတ်မီ Refrigerated Container အား အသုံးပြု၍ သင်တန်းသားများအား လေ့ကျင့်သင်ကြားပေးလျက် ရှိပါသည်။

ထို့အတူ ရေကြောင်းအင်ဂျင်နီယာအရာရှိလောင်း သင်တန်းသားများနှင့် ရေကြောင်းလျှပ်စစ်နည်းပညာ သင်တန်းသားများ လေ့ကျင့်သင်ကြားပေးနိုင်ရန်အတွက် သင်ကြားရေးအလုပ်ရုံများဖြစ်သည့် Machine Shop ၊Welding Shop ၊ Electrical Shop ၊ Heavy Fitting Shop ၊Light Fitting Shop စသည်တို့ကိုအသုံးပြု၍လည်း အရည်အချင်းပြည့်ဝသော သင်တန်းသားများကို လေ့ကျင့်

မွေးထုတ်ပေးလျက်ရှိပါသည်။

ထို့အပြင် အခြားသင်တန်းသားများအား လေ့ကျင့်သင်ကြားပေးနိုင်ရန်အတွက် Liquid Cargo Handling Simulator (Transas LCHS 5000 Series Simulator)ကို အသုံးပြု၍လည်းကောင်း၊ ECDIS Simulator (Transas ECDIS 6000 Series Simulator) ကို အသုံးပြု၍လည်းကောင်း တပ်ဆင်ခဲ့ပြီး အရည်အသွေးပြည့်ဝသော သင်တန်းသားများကို လေ့ကျင့်မွေးထုတ်ပေးနိုင်ခဲ့သလို၊ ၂၀၂၁- ၂၀၂၂ နိုင်ငံတော်ဘတ်ဂျက်ဖြင့် GMDSS NT Pro 6100 Series Simulator(Latest Version)ကိုလည်းဝယ်ယူတပ်ဆင်နိုင်ခဲ့ပြီး သင်တန်းများ ဖွင့်လှစ်၍ အရည်အသွေးပြည့်ဝသော သင်တန်းသားများ မွေးထုတ်ပေးနိုင်ရန်အတွက် စီစဉ်ဆောင်ရွက်လျက် ရှိပါသည်။

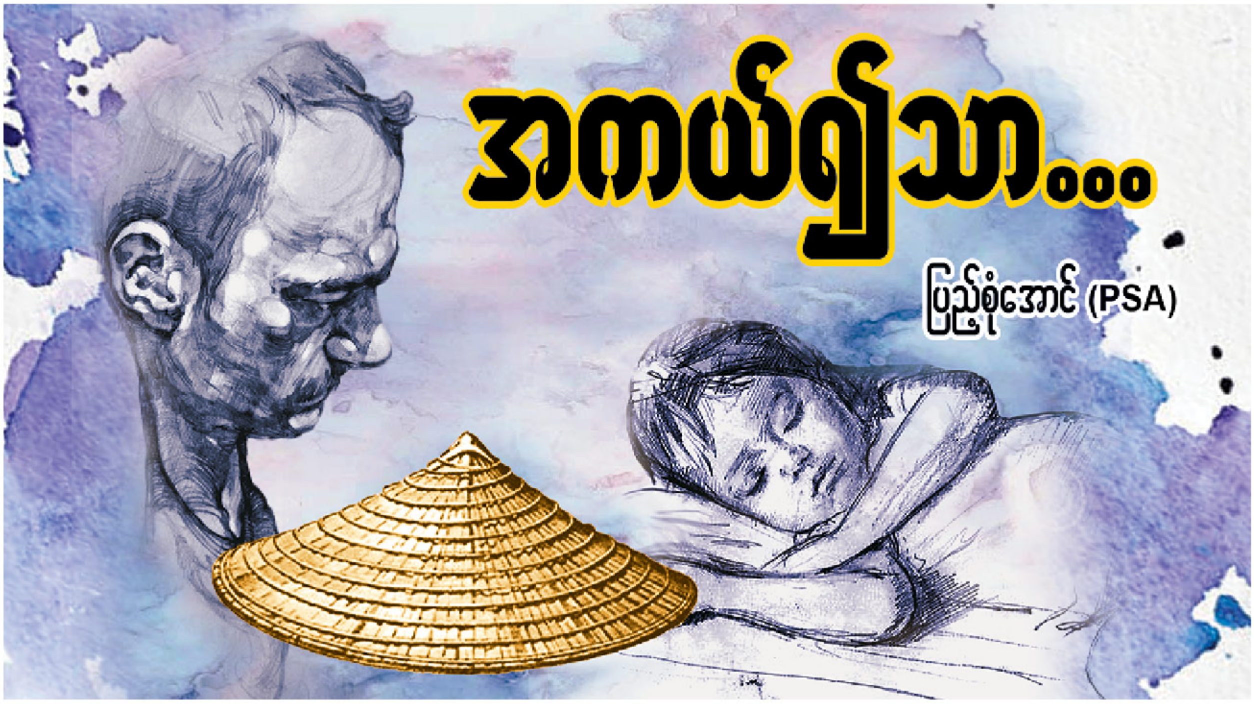
မြန်မာနိုင်ငံကုန်သွယ်ရေကြောင်းကောလိပ်အနေဖြင့် မိမိတို့ လေ့ကျင့်သင်ကြား မွေးထုတ်ပေးခဲ့သော အရာရှိလောင်းသင်တန်းသားများ၏ အရည်အသွေး ပိုမိုပြည့်ဝစေရန်အတွက် ကျောင်းတွင် လေ့ကျင့်သင်ကြားပေးလိုက်သော စာတွေ့၊ လက်တွေ့ဘာသာရပ်သင်ခန်းစာများအား လက်တွေ့လုပ်ငန်းနယ်ပယ်တွင် ကျွမ်းကျင်ပိုင်နိုင်စွာ အသုံးချလုပ်ဆောင်နိုင်ရန်အတွက် ပင်လယ်ပြင်လက်တွေ့လေ့ကျင့်ရေးခရီးစဉ် (Sea Training) ကိုလည်း ယခင်မြန်မာ့ကြယ်ငါးပွင့်သင်္ဘောလုပ်ငန်းပိုင် ကမ်းရိုးတန်းသွားသင်္ဘောများ အသုံးပြု၍ ရန်ကုန် - ကိုကိုးကျွန်း - ရန်ကုန် ခရီးစဉ်၊ ရန်ကုန် - မြိတ် - ရန်ကုန် ခရီးစဉ်များ စီစဉ်ပို့ဆောင်၍လေ့ကျင့်သင်ကြားပေးနိုင်ခဲ့ပါသည်။ အဆိုပါ ပင်လယ်ပြင်လက်တွေ့ ခရီးစဉ်အတွင်း ရေကြောင်းပညာရပ်ဆိုင်ရာ လက်တွေ့လေ့ကျင့်ခန်းများ၊ ရေကြောင်းအင်ဂျင်နီယာဘက်ဆိုင်ရာလက်တွေ့လေ့ကျင့်ခန်းများနှင့် အခြေခံအသက်ကယ်ရေးဆိုင်ရာလက်တွေ့လေ့ကျင့်ခန်းများကိုကျောင်းမှ ဆရာများ၊သင်္ဘောအရာရှိများနှင့် ဝန်ထမ်းများ ပူးပေါင်း၍ လေ့ကျင့်သင်ကြားပေးနိုင်ခြင်းကြောင့် အရည်အသွေးပြည့်ဝ၍ စွမ်းဆောင်ရည်မြင့်မားသော အရာရှိလောင်းသင်တန်းသားများကို စဉ်ဆက်မပြတ် မွေးထုတ်ပေးနိုင်စေရန် မျှော်မှန်းပြင်ဆင် လုပ်ဆောင်လျက်ရှိပါသည်။

သို့ပါ၍ ပို့ဆောင်ရေးနှင့်ဆက်သွယ်ရေးဝန်ကြီးဌာန၊ မြန်မာနိုင်ငံ ကုန်သွယ်ရေကြောင်းကောလိပ်အနေဖြင့် အရည်အသွေးပြည့်ဝ၍ စွမ်းဆောင်ရည်မြင့်မားသော အရာရှိလောင်းသင်တန်းသားများကို စဉ်ဆက်မပြတ် လေ့ကျင့်မွေးထုတ်ပေးရန်အတွက် သင်ကြားရေးနှင့် လေ့ကျင့်ရေးကို ဟန်ချက်ညီညီ အသုံးချ၍ သင်ကြားပေးလျက်ရှိသည်။ ထို့အပြင် ကျွမ်းကျင်၍ အရည်အချင်းပြည့်ဝသော ဆရာ၊ ဆရာမများ၏ ခေတ်မီဆန်းသစ်သော သင်ကြားရေးနည်းစနစ်များကို အသုံးပြု၍ သင်ကြားပို့ချပေးနိုင်မှု၊ ခေတ်မီစာသင်ခန်းများ၊ သင်ထောက်ကူပစ္စည်းများ အသုံးပြု၍ သင်ကြားနိုင်မှု၊ လက်တွေ့ခန်းများ၊ WorkShopများ အသုံးပြု၍လက်တွေ့လေ့ကျင့်နိုင်မှု၊ ခေတ်မီ Simulator များ အသုံးပြု၍ လေ့ကျင့်သင်ကြားပေးနိုင်မှု၊ အခြားသင်ထောက်ကူပစ္စည်းများအသုံးပြု၍လက်တွေ့လေ့ကျင့်သင်ကြားနိုင်မှုတို့အပြင် ပင်လယ်ပြင်လက်တွေ့လေ့ကျင့်ရေးအတွက်ကိုပါ စီစဉ်ဆောင်ရွက်၍ လေ့ကျင့်သင်ကြားပေးနိုင်မှု အစရှိသည့် ပြီးပြည့်စုံသော သင်ကြားလေ့ကျင့်မှုများကို ဆောင်ရွက်ပေးနိုင်ပြီဖြစ်သည်။ ထို့ကြောင့် မြန်မာနိုင်ငံကုန်သွယ်ရေကြောင်းကောလိပ်သည် ရေကြောင်းဘက်ဆိုင်ရာကျွမ်းကျင်သူများ မွေးထုတ်ပေးရာနယ်မြေတစ်ခုအဖြစ် နှစ်ကာလရှည်ကြာစွာ ရပ်တည်လျက် နိုင်ငံ့စွမ်းအားမြင့်မားရေးကို ရှေးရှု၍ အရည်အသွေးပြည့်ဝသော အရာရှိလောင်းသင်တန်းသားများ၊ နိုင်ငံတော်၏လူ့စွမ်းအားအရင်းအမြစ်ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်ရေးကဏ္ဍတွင် တစ်တပ်တစ်အား ကြိုးပမ်းဆောင်ရွက်လျက်ရှိသော ကောလိပ်တစ်ခုဖြစ်ပါကြောင်း တင်ပြလိုက်ရပေသည်။

တင်ထွဋ်

ပင်လယ်ပြင်လေ့ကျင့်ရေးခရီးစဉ်တွင် Sextant ဖြင့် လက်တွေ့လေ့ကျင့်နေပုံ

ပင်လယ်ပြင်လေ့ကျင့်ရေးခရီးစဉ်တွင် Engine Room အတွင်း လက်တွေ့လေ့ကျင့်သင်ကြားနေပုံ



အကယ်၍သာ...

ပြည့်စုံအောင် (PSA)

ဟာ.......ဝုန်း.........ဒုန်း....

ကျယ်လောင်သော ပွတ်တိုက်မိသံနှင့်အတူ...

သွားပြီဆိုတဲ့အသိ၊ပြင်းထန်တဲ့လွင့်စင်မှု၊ အုတ်နံရံနှင့် ဦးခေါင်းရိုက်အမိမှာအရာရာဟာ နောက်ကျသွားပြီလို့ အသိမျှော့မျှော့သာကျန်တော့တဲ့အချိန်၊ အာရုံမှာ သမီးလေးမျက်နှာသာ ဖျတ်ကနဲမြင်ယောင်ရင်း......

"မအူပင်မြို့ ပြည်သူ့ဆေးရုံကြီး"

"ချစ်ဦးမေ" လူနာရှင် ရှိလား...

"ဟုတ်ကဲ့၊ ရှိပါတယ် ဆရာမ"

ဆရာမ မေးသံနှင့်အတူ ကိုကျော်ဦး ထူးသံက ရှေ့ဆင့် နောက်ဆင့်

"ဟောဒါက ရှင့်သမီးအတွက် လိုအပ်တဲ့ဆေးတွေ ဝယ်ရမယ်။ ဒီစာရွက် ပြဝယ်ပြီးရင် ဆရာမတို့ဆီ ပြန်လာပေးနော်"

"ဟုတ်ကဲ့ပါ ဆရာမ"

ကိုကျော်ဦးတစ်ယောက် ဝါးဖတ်နဲ့ပြုလုပ်ထားတဲ့ လုံးချော ခမောက်ကလေးကို အသာပိုက်ရင်း ဆရာမလှမ်းပေးသော ဆေးစာရွက်ကို ရိုကျိုးစွာ လှမ်းယူရင်း လှည့်ထွက်လာခဲ့ပါတယ်။

သမီးရဲ့ ကုတင်ဘေးမှာ ယပ်တောင်လေး အသာခပ်ပေးရင်း စိုးရိမ်ပူပန်မှုတွေနှင့် သမီးကိုကြည့်နေတဲ့ ဇနီးဖြစ်သူ မခင်မူကို လှမ်းကြည့်ရင်း... "မိန်းမရေ" "ဆေးတွေသွားဝယ်ရမယ်"လို့ ကိုကျော်ဦး အပြောမှာ အလိုက်သိစွာနှင့် မခင်မူက ပိုက်ဆံအိတ်အနွမ်းလေးထဲက ငွေအချို့နဲ့ နားမှာပန်ထားတဲ့ နားကပ်ကလေးကို ကောက်ဖြုတ်ပြီး ကိုကျော်ဦး လက်ထဲ အသာထည့်ပေးလိုက်ပါတယ်။

သမီးက အိမ်မှာ ဖျားနေသည်မှာ (၅) ရက်လောက်ရှိပြီ။ အဖျားက မကျဘဲ ပိုပိုပြင်းလာပြီး အစားလည်း ကောင်းကောင်း မဝင်၊ ကော်ဖီရောင်အရည်တွေ အန်၊ နောက်တော့ တဖြေးဖြေး မှိန်းလာတာနဲ့ အိမ်အနီးအနားက ကျန်းမာရေးအသိရှိသူတွေက ကိုကျော်ဦးသမီးက သွေးလွန်တုပ်ကွေးဖြစ်တာ၊ အသက်အန္တရာယ်ရှိတယ်၊ ဆေးရုံအမြန်သွားဆိုတဲ့ တိုက်တွန်းမှုနဲ့ ဆေးရုံအမြန် ပြေးလာခဲ့ရတာ။

တကယ်တော့ကိုကျော်ဦးတို့က မအူပင်မြို့နယ် တောရွာကလေး တစ်ရွာဘက်က... သိပ်ပြေလည်သူတွေလည်း မဟုတ်ကြ။ ဆေးရုံရောက်တော့ ဆရာဝန်တွေက သွေးလွန်တုပ်ကွေးအဆင့် (၂) ကျော် နေပြီတဲ့။ အရေးကြီးတယ် အချိန်မရွေး စိုးရိမ်ရတဲ့အခြေအနေ ဖြစ်နိုင်တယ်တဲ့။ ကိုကျော်ဦးတို့ လင်မယားမျက်နှာမှာ သွေးမရှိကြတော့သလောက်ပင်။

ဆင်းရဲပေမယ့် တစ်ဦးတည်းသော ချစ်စရာသမီးကလေး၊ ချစ်လွန်းလို့ "ချစ်ဦးမေ" လို့တောင် မှည့်ခေါ်ထားတာ၊ တီတီတာတာနဲ့ အသက် (၆) နှစ်နဲ့ မလိုက် အဖေ၊ အမေကို သိတတ်ပြီး ချစ်စရာ ကောင်းလွန်းတဲ့ သမီးလေး... အဆုံးရှုံး မခံနိုင်ပါ။

မခင်မူလက်ထဲထည့်ပေးသည့်ပိုက်ဆံနဲ့ နားကပ်ကလေး အသာဆုပ်ကိုင်ရင်း အဖျားအရှိန်နဲ့ နီးမြန်းမို့အစ်နေသည့် မျက်နှာကလေးနှင့် မျက်စိမှိတ်မှိန်းနေတဲ့ သမီးကလေးနဖူးကို အသာနမ်းပြီး ခြေလှမ်းကျဲများနဲ့ ဆေးရုံကော်ရစ်တာမှ တစ်ဆင့်ဆိုင်ကယ်အပ်ထားသည့်နေရာကို ခပ်သွက်သွက် လှမ်းလာခဲ့ပါတယ်။

လူနာစောင့်နှစ်ယောက်အပြင် အပိုဝင်ခွင့်မရှိလို့ ဆေးရုံအောက်မှာ စောင့်နေတဲ့ ယောက်ဖဖြစ်သူ ကိုခင်ထွန်းက အလိုက်သိစွာနဲ့ အနားရောက်လာပြီး ဘာလုပ်ရမလဲ၊ ဘာလိုလဲ မေးလာခဲ့ပါတယ်။

"ယောက်ဖရေ ဆေးသွားဝယ်ရမယ်... ငါတို့ဆေးဆိုင် မသွားခင် ကမ်းနားလမ်းက အပေါင်ဆိုင် အရင်သွားရမယ်"

ကိုကျော်ဦးတစ်ယောက် ပါးစပ်က လည်းပြောရင်း လက်ထဲပါလာတဲ့ ဝါးခမောက်ကလေး ဆောင်း...ဆိုင်ကယ်ပေါ် တက် စက်အနိုး... ဝါးဖတ်ဦးထုပ်ကလေး ဆောင်းထားသည့် ကိုခင်ထွန်းကလည်း အလိုက်သင့် ဆိုင်ကယ်နောက်က ခွထိုင်ပြီး ဆေးရုံဝင်းထဲကနေ မောင်းထွက်လာခဲ့ပါတယ်။

အချိန်က နံနက် ၈ နာရီကျော် ၉ နာရီ ပတ်ဝန်းကျင်လောက်သာ ရှိနေသေးတာမို့ မအူပင်မြို့ ကမ်းနားလမ်း တစ်လျှောက် ဈေးဝယ်သူတို့ စည်ကားလျက်။

ဆိုင်ကယ်ကို မြို့လယ်ကျောင်းလမ်းကနေ ပတ်မောင်းပြီး မအူပင် နာရီစင်ဘက်ကိုချိုးကွေ့ကာ ကမ်းနားလမ်းအတိုင်း အပေါင်ဆိုင်ရှိရာကို အရင်မောင်းခဲ့လိုက်ပါတယ်။

အပေါင်ဆိုင်မှာ မခင်မူရဲ့ နားကပ်ကလေးကို ရသလောက်နဲ့ ပေါင်ပြီး ကမ်းနားလမ်းကနေ မြို့လယ်ကျောင်းဘက် တစ်ပတ်ပြန် ပတ်မောင်း၊ လမ်းပြောင်းပြန် မဖြစ်အောင် ကမ်းနားလမ်းပြန်ဆင်းပြီး နာရီစင်နဲ့ မျက်စောင်းထိုးလောက်မှာရှိနေတဲ့ ဆေးဆိုင်ကြီးမှာဆေးရုံကရေးပေးလိုက်တဲ့ဆေးစာရွက်ကလေးကို ဆေးဆိုင်အဝ လူအုံတိုးနေတဲ့ကြားက အသာဝင်တိုးရင်း......

"ကျွန်တော့်ကို ဒီဆေးလေး ပေးပါခင်ဗျာ" ဆေးဆိုင်က လူကျနေချိန်မို့ ဆေးစာရွက်ပေးထားရင်း ရင်မောစွာနဲ့ စောင့်နေရ၊ စိတ်ထဲကလည်း သမီးကလေး သက်သာပါစေ ဆုတောင်းရင်း ဆေးဝယ်ဖို့ စောင့်နေရချိန်ကို လူကလည်း အိပ်ရေးပျက်ရက်တွေက ဆက်တိုက်ဖြစ်နေ၍ လန်းဆန်းမှုက မရှိ၊ ကြာလွန်းလှသည်ဟု စိတ်က သိပ်မရှည်ချင်။

ထိုစဉ် "ဒီစာရွက် ဘယ်သူဟာလဲ" "ဒီမှာ ဆေးတွေ ရပြီ"ဆေးရောင်းပေးတဲ့ အမအသံနဲ့အတူ "ဟုတ်ကဲ့" ကျွန်တော့်စာရွက်ပါပြောရင်း ကျသင့်ငွေပေး၊ ဆေးထုပ်ကို လှမ်းယူကာ လူအုပ်ထဲက တိုးထွက်လာခဲ့ပြီး.......

"ယောက်ဖရေ" "မင်းဆေးထုပ် ယူထား" လို့ လှမ်းပေးရင်း ဆိုင်ကယ်စက်နှိုးပြီး ကမ်းနားလမ်းအတိုင်း စက်ဘီးနင်းသူ၊ ဆိုင်ကယ်မောင်းသူ၊ ဆိုက်ကားသမားနဲ့လမ်းလျှောက်သူတို့ကို ကွေ့ပတ်ရှောင်မောင်းရင်း ကမ်းနားလမ်း စာသင်ကျောင်းအရှေ့ အရောက်မှာတော့... မထင်မှတ်ဘဲ လမ်းဖြတ်ကူးတဲ့ ကျောင်းသားလေးတစ်ယောက်၊ ဘယ်လိုမှ လွတ်အောင် ရှောင်ချိန် မရ၊ ဆိုင်ကယ်ကို ဘေးဘက် ကပ်လိုက်တာတောင် ဘေးကနေ ရိုက်ချမိသလို ပွတ်တိုက်မိသွားခဲ့တယ်။

"အား...ဟား...တိုက်ပြီဟ..." အသံပေါင်းစုံ နားထဲတိုး အဝင်၊ ကိုကျော်ဦးစိတ်ထဲ အတွေးအာရုံတို့ ယောက်ယက်ခတ်လျှက်။ "ဒုက္ခဘဲ" သမီးဆီပြန်ဖို့က အရေးကြီးတယ်၊ လျှပ်တပျက်ပေါ်လာတဲ့ အသိနဲ့အတူ

ကိုကျော်ဦးတစ်ယောက် နောက်လှည့်မကြည့်တော့ဘဲ ဆိုင်ကယ်လီဗာကို အသားကုန်ဆွဲပြီး ကမ်းနားလမ်း တစ်လျှောက် အရှိန်တင် မောင်းပြေးပါတော့တယ်။

"ဟာ ... ဟေ့ ... ဟေ့ မပြေးနဲ့လေ ..." နောက်က လှမ်းအော်သံတွေကို ကိုကျော်ဦး ဂရုမစိုက်အား။ အနောက်ကလိုက်လို့ မမီအောင်သာ ဆိုင်ကယ်ကို အရှိန်မြင့်အသားကုန်မောင်းလျက်။ ဗောဓိဘုန်းကြီးကျောင်းနားအရောက် ရေလဲလမ်းမကြီးပေါ် အရှိန်နဲ့ ချိုးကွေ့အဝင်မှာတော့....

ဝုန်း.... ဒုန်း......

ကျယ်လောင်သောထိခိုက်သံနှင့်အတူ လူတစ်ယောက်ကလမ်းပေါ်မှာ ကစင့်လျားလဲကျသွားခဲ့သည် အကျကောင်း၍ ပွန်းရုံပဲ့ရုံဒဏ်ရာများဖြင့် ပြုတ်ကျကျန်ခဲ့ပြီး....

ယာဉ်မောင်းဖြစ်သူ ကိုကျော်ဦးတစ်ယောက်ကတော့ ဘုန်းကြီးကျောင်းအုတ်တံတိုင်းဘေးမှာ ခေါင်းက ပွင့်ထွက်၊ ဦးနောက်အပိုင်းအစနဲ့ သွေးတို့က အိုင်ထွန်းလျက်၊ ဘေးနားမှာတော့ကျိုးကြေနေတဲ့ဝါးခမောက်ကလေး သွေးနဲ့ဦးနောက်စများ စွန်းပေညစ်ပတ်လျက်။

ဆိုင်ကယ်ကတော့ ကျိုးကြေစုတ်ပြတ်လျှက်ဖောက်ထိုးနီးပါးအုတ်တံတိုင်းနဲ့လမ်းမကြီးကြား အုတ်ရေမြောင်းထဲမှာ။ အားပြင်းလွန်းတဲ့အရှိန်နဲ့ လဲပြိုသွားချိန်မှာတောင် နောက်ဘီးက တစ်ပတ်ပတ် ရစ်ပတ်လည်နေဆဲ။

အကယ်၍သာ......

ကိုကျော်ဦးတစ်ယောက်စာသင်ကျောင်းရှေ့မှာပွတ်တိုက်မိခဲ့တဲ့ကျောင်းသားကလေးကိုသားသမီးချင်းကိုယ်ချင်းစာစိတ်နဲ့တာဝန်ယူဆင်းကြည့်ပြီး ကိုယ့်တာဝန် ကိုယ်ယူခဲ့မိမယ်ဆိုလျှင်......

အကယ်၍သာ.....

ကိုကျော်ဦးတစ်ယောက် သွားလေရာ တပွေ့ပွေ့ တပိုက်ပိုက်နဲ့ ဆောင်းလာခဲ့တဲ့ ဝါးဖတ်ဦးထုတ်ကလေးသာ အန္တရာယ်ကင်းစေတဲ့ ဆိုင်ကယ်စီး ဦးထုပ်တစ်လုံးဖြစ်နေခဲ့မယ်ဆိုလျှင်....

အကယ်၍သာ......

ကိုကျော်ဦးတစ်ယောက် အိပ်ရေးဝဝဖြင့် ကိုယ်စိတ်လန်းဆန်းမှုရှိနေပြီး ယာဉ်ကို အရှိန်ပြင်းမောင်းနှင်ခြင်း မပြုဘဲ သတ်မှတ်အမြန်နှုန်းသာ မောင်းနှင်ခဲ့မယ်ဆိုလျှင်.....

သမီးလေးအတွက် ဖခင်ကောင်းတစ်ယောက်၊ မိသားစုအတွက် အိမ်ထောင်ဦးစီးကောင်းတစ်ယောက်၊ နိုင်ငံတော်အတွက် ကျန်းမာသန်စွမ်းသော လူသားအရင်းအမြစ်တစ်ယောက် ဆုံးရှုံးမှုကနေ ကာကွယ်နိုင်မှာဖြစ်ပါတော့တယ်။

စာရေးသူကျွန်တော်အနေဖြင့်ဧရာဝတီတိုင်းဒေသကြီးမအူပင်ခရိုင်၊မအူပင်မြို့နယ်တွင် တာဝန်ထမ်းဆောင်စဉ်ကာလအတွင်း ဖြစ်ရပ်မှန် ယာဉ်မတော်တဆမှုဖြစ်စဉ်အားကာယကံရှင်အမည်များ အစားထိုး၍ ကိုယ်တိုင်ရေးသား တင်ပြလိုက်ပါတယ်။

ပြည့်စုံအောင်(PSA)

ကြင်ကြင်နာနာ
MPT
ရှေ့သို့လှမ်းချီ မြန်မာပြည်
MPT CLUB 1000 POINTS
အထိရရှိနိုင်မယ့်အခွင့်အရေး
အဖွဲ့ဝင်၃ယောက်ကိုမျှဝေရန်
5498 Ks
2GB 600 Club Points
190 mins/ 190 SMS
ဒေတာအပြင်ဖုန်းပြောမိနစ်နှင့်
SMS တွေကိုပါ
မျှဝေနိုင်ပါပြီ
CALL CENTER 106
အသေးစိတ်သိရှိလိုပါက
www.mpt.com.mm
DATA FREE
MPT4U
အတူလက်တွဲ အမြဲရှိမည် MPT

ပို့ဆောင်ရေးနှင့်ဆက်သွယ်ရေးဝန်ကြီးဌာန

မူဝါဒ

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

ဝါခေါင်လပြည့် မေတ္တာအခါတော်နေ့

(စာရေးတံမဲပွဲ)

သိဟ်ရာသီ ဝါခေါင်လမို့ ပို့ဆက်ဝန်ထမ်းတူစုံညီ
ပြည်ကျိုးရွယ်ရည် ဦးတည်မှတ်လို့၊ ခတ္တာပန်းလို လန်းဆန်းသည်။
စွမ်းလှသည် အစွမ်းပြမည်။

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