ပို့ဆောင်ဆက်သွယ် သတင်းလွှာ

Transcom Newsletter

အတွဲ (၃)၊ အမှတ် (၃)၊ ၂၀၂၄ ခုနှစ် မတ်လ (၁) ရက်

(၆၂)နှစ်မြောက် တောင်သူလယ်သမားနေ့ကို ကြိုဆိုဂုဏ်ပြုပါသည်။

ပို့ဆောင်ဆက်သွယ် ပြည်ကျိုးရွယ် TRANSPORT AND COMMUNICATIONS FOR NATIONAL INTEREST

mytel
EMPOWER
MOBILE SERVICES
FTTH
FIBER TO THE HOME
MyID
4.5G
B2B
တန်တန်မှန်မှန်နဲ့ မြန်မြန်ဆန်ဆန် သုံးဖို့
Mytel 4.5G နဲ့ ရှေ့ဆက်စို့!
MyID
mytelpay
966

eiiawmpr t ycs/ya&;aumip\ a&vyie;p0 (5) &y

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

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

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

၄။ စစ်မှန်စည်းကမ်းပြည့်ဝသည့် ပါတီစုံဒီမိုကရေစီစနစ်ခိုင်မာစေရေးနှင့် ဒီမိုကရေစီနှင့်ဖက်ဒရယ်စနစ်ကိုအခြေခံသည့် ပြည်ထောင်စုတည်ဆောက်ရေးလုပ်ငန်းစဉ်များကို အရှိန်အဟုန်ဖြင့် ဆက်လက်ဆောင်ရွက်သွားမည်။

၅။ ဆန္ဒမဲပေးပိုင်ခွင့်ရှိသူအားလုံး၏ အခွင့်အရေးများ နစ်နာမှုမရှိစေရေးနှင့် နည်းလမ်းကျနမှန်ကန်မှုရှိသည့် အထွေထွေရွေးကောက်ပွဲတစ်ရပ်ဖြစ်စေရေး ဆောင်ရွက်ခြင်း၊ အရေးပေါ်ကာလဆိုင်ရာပြဋ္ဌာန်းချက်များနှင့်အညီ ဆောင်ရွက်ခြင်းတို့ပြီးစီးပါက လွတ်လပ်ပြီး တရားမျှတသော ပါတီစုံဒီမိုကရေစီအထွေထွေရွေးကောက်ပွဲကျင်းပ၍ ထွက်ပေါ်လာသည့်အစိုးရအား နိုင်ငံတော်တာဝန်လွှဲအပ်နိုင်ရေး ဆက်လက်ဆောင်ရွက်သွားမည်။

eiiawmpr t ycs/ya&;aumip 0;wncsu (9) &y

၁။ **နိုင်ငံရေး**

(က) စစ်မှန်၍စည်းကမ်းပြည့်ဝသော ပါတီစုံဒီမိုကရေစီစနစ် ခိုင်မာစေရေးနှင့် ဒီမိုကရေစီနှင့် ဖက်ဒရယ်စနစ်ကို အခြေခံသည့် ပြည်ထောင်စုကို တည်ဆောက်နိုင်ရေး။

(ခ) တစ်နိုင်ငံလုံးထာဝရငြိမ်းချမ်းရေးရရှိရေးအတွက် တစ်နိုင်ငံလုံး ပစ်ခတ်တိုက်ခိုက်မှုရပ်စဲရေး သဘောတူစာချုပ် (NCA) ပါအတိုင်း အလေးထားလုပ်ဆောင်ရေး။

(ဂ) ပြည်သူလူထု၏ လူမှုစီးပွားဘဝ လုံခြုံရေးအတွက် ပြည်ထောင်စုတစ်ဝန်းလုံး တည်ငြိမ်အေးချမ်းရေးနှင့် တရားဥပဒေစိုးမိုးရေး အပြည့်အဝရရှိစေရန် အလေးထား လုပ်ဆောင်ရေး။

၂။ **စီးပွားရေး**

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

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

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

၃။ **လူမှုရေး**

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

(ခ) တစ်မျိုးသားလုံး သက်ရှည်ကျန်းမာကြံ့ခိုင်ရေးအတွက် ပြည်သူအားလုံး အကျိုးဝင်မည့် ကျန်းမာရေးကဏ္ဍနှင့် အားကစားကဏ္ဍ မြှင့်တင်ဆောင်ရွက်ရေး။

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

ပို့ဆောင်ဆက်သွယ် သတင်းလွှာ

အတွဲ(၃)၊အမှတ်(၃)၊ ၁-၃-၂၀၂၄(သောကြာနေ့)

Contents မာတိကာ

taumift&m	pmrlt rsdK;tpm;	uavmiftrnf	pmrsufESm
t,fwDwmabmf			3
ajcmuf q,fjynfhaw;G	uAsm	aZmfiferifOD	4
a&aysmfSwfar;ckd	uAsm	aZmfoif;Ek (DMA)	5
a&;zGUAsm apwem	uAsm	ysm;&nf	6
EdkifiHawmfpDrHtkyfcsKyfa&;aumifpDOuú| EdkifiHawmf0efBuD;csKyfowif;rsm;	owif;		7-13
EdkifiHawmfpDrHtkyfcsKyfa&;aumifpDdk'wd,Ouú| 'kwd,0efBuD;csKyfowif;	owif;		14-16
EdkifiHawmfpDrHtkyfcsKyfa&;aumifpDtzGJU0if 'kwd,0efBuD;csKyfESifh jynfaxmifpk0efBuD;owif;rsm;	owif;		17-22
avaMumif;ab;tEÅ&m,f uif;&Sif;apzdkYtwGuf uGsrf;usifrIvdktyfcsuf	aqmif;yg;	atmifausmfjyifhvJ)	23-26
okH;oyfcsufrsm;	Ouwåd	ukd;aumif	27-30
½kyfSifrSwf;vkyfief;,fy,fwGif tmifrrif;eaom TMH ukrÜPDvDrdwuf-2)	aqmif;yg;	jrifhrif;(rDxm;)	31-33
'kwd,0efBuD;csKyfo&mqkdif&m)owif;	owif;		34-35
uif0efiful;Dxrqkd;Hud;rDxm;pDpOif	aqmif;yg;	a'gufwmoef;rif;xGef;	36-39
rm,mrsm;aoma[rmeaqmif	Ouwåd	zdk;bm;(zef;ajr)	40-42
qufoG,fa&;qkdif&m tvkyfe;rsm;ykdrdkb;uifvkyfaqmifa&;ESifh zGHUNzdK;wkd;wufa&;rSm tEkdifuInfrsm;GHzGHUNzdK;wkd;wufa&;qkdif&m	aqmif;yg;	a'gufwmtum (qufoG,f)	43-47
'kwd,0efBuD;quf oG,fa&;)owif;	owif;		48
uqefjcmif;rpf0Srf a'o (Kasan River Basin) tm;avhvmjcif;	aqmif;yg;	vGif;rif;rif;	49-51
iv;if taumifou;umif;p&m	aqmif;yg;	a'gufwm,0ifpdk;aqxGef;	52-55
'kwd,0efBuD;(xm;)owif;	owif;		56
jrefrmEdkifiHwGif ykrSoGoifGSdpdifvufuif;pmrsm;pkysdKcef	aqmif;yg;	rsdK;ukdkd	57-60
Tesla ukrÜPD EV rm;EdkifESifh Cybertruck taumifoukumif;p&m	aqmif;yg;	0ifZmfrif (DOTP)	61-64

TRANSCOM IN ENGLISH

Chairman of the State Administration Council Prime Minister's News	News		65-66
Vice-Chairman of the State Administration Council Deputy Prime Minister's News	News		67
Member of State Administration Council Deputy Prime Minister For Transport and Communication Union Minister's News	News		68
Enhancing Safety and Port Services for the Sustainable Port Development and Country's Socio-Economic Development	Article	Dr. Ar Kar (MPA)	69-72

အယ်ဒီတာ့အာဘော်

“လယ်ယာကဏ္ဍ ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်ရေးမှသည် လူမှုစီးပွားဘဝ ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်ရေးဆီသို့”

ပြည်ထောင်စုသမ္မတ မြန်မာနိုင်ငံတော်သည် စိုက်ပျိုးရေးကို အခြေခံသည့် နိုင်ငံဖြစ်သည်နှင့်အညီ စိုက်ပျိုးစွမ်းအား ပြည့်ထွန်းကားစေရန် လက်မှုလယ်ယာမှ စက်မှုလယ်ယာသို့ အသွင်ကူးပြောင်းဆောင်ရွက်လျက်ရှိသည့်နိုင်ငံ ဖြစ်သည်။ လူသားများ အသက်ရှင်ရပ်တည်နိုင်ရန်အတွက် စားနပ်ရိက္ခာ လောက်ငဖူလုံမှု မရှိပါက အစာရေစာရှားပါးခြင်း၊ ဈေးနှုန်းကြီးမြင့်ခြင်းနှင့် ဘဝရှင်သန်ရေးအတွက်ပါ အခက်အခဲများ ရှိလာနိုင်ပါသည်။ ယင်းလိုအပ်ချက်များကို ဖြည့်ဆည်းပေးနေကြသူများမှာ တောင်သူလယ်သမားဦးကြီးများဖြစ်ကြ၍ ကျေးဇူးတင်ထိုက်သူ၊ ကျေးဇူးရှိသူများဟု ဆိုရမည်ဖြစ်သည်။ ထို့ကြောင့် မြန်မာနိုင်ငံတစ်ဝန်းလုံးရှိ တောင်သူလယ်သမားဦးကြီးများအား ဂုဏ်ပြုသည့်အနေဖြင့် မတ်လ ၂ ရက်နေ့ကို “တောင်သူလယ်သမားနေ့” အဖြစ် သတ်မှတ်ထားခြင်းဖြစ်သည်။ စားနပ်ရိက္ခာဖူလုံစေရေးအတွက် နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီဥက္ကဋ္ဌ နိုင်ငံတော်ဝန်ကြီးချုပ် ဗိုလ်ချုပ်မှူးကြီး သတိုးမဟာသရေစည်သူသတိုးသီရိသုဓမ္မမင်းအောင်လှိုင်က (၇၇) နှစ်မြောက် ပြည်ထောင်စုနေ့သဝဏ်လွှာတွင် “လူသားတိုင်းအသက်ရှင်ရပ်တည်နိုင်ရေးအတွက် စား၊ ဝတ်၊ နေရေးသည် အခြေခံလိုအပ်ချက် ဖြစ်သဖြင့် တိုင်းပြည်သာယာဝပြောရေးနှင့် စားရေရိက္ခာဖူလုံရေးကို အမျိုးသားရေး ရည်မှန်းချက် (၂) ရပ် အဖြစ် ချမှတ်ထားကြောင်း၊ မြန်မာနိုင်ငံသည် စိုက်ပျိုးမြေရေးယာကျယ်ပြန့်ခြင်း၊ လူဦးရေသင့်တင့်မျှတခြင်း၊ ရာသီဥတုသမမျှတခြင်းတို့ ပြည့်စုံသည့်အတွက် အခြေခံအားဖြင့် စားရေရိက္ခာဖူလုံသည်ဟု ဆိုနိုင်သည်ဖြစ်၍ အာဟာရပြည့်ဝသည့် အမယ်စုံလင်သော စားနပ်ရိက္ခာနှင့် စိုက်ပျိုးမွေးမြူရေးထုတ်ကုန်ပစ္စည်းများကို ပိုမိုထုတ်လုပ်သွားခြင်းအားဖြင့် တိုင်းပြည်သာယာဝပြော တိုးတက်လာစေမည်ဖြစ်ကြောင်း” တိုက်တွန်း နှိုးဆော်ခဲ့ပါသည်။

စည်းလုံးခြင်းသည် ခွန်အား၊ ညီညွတ်ခြင်းသည် အင်အားပင်ဖြစ်သည်။ စည်းလုံးညီညွတ်မှုရှိမှ တည်ငြိမ်အေးချမ်းမှုရှိနိုင်ပြီး၊ တည်ငြိမ်အေးချမ်းမှုရှိမှလည်း ကုန်ထုတ်လုပ်ငန်းများနှင့် နိုင်ငံတည်ဆောက်ရေးလုပ်ငန်းများထိရောက်အကျိုးရှိအောင်မြင်နိုင်ပြီးနိုင်ငံသားများ၏လူမှုစီးပွားဘဝဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်နိုင်မည်ဖြစ်ရာ နိုင်ငံတစ်နံတစ်လျားလမ်းပန်းဆက်သွယ်ရေးလွယ်ကူအဆင်ပြေချောမွေ့နေရန်မှာလွန်စွာအရေးကြီးပါသည်။

သယ်ယူပို့ဆောင်ခြင်း နည်းလမ်းများရှိသည့်အနက် ရေလမ်းဖြင့် သယ်ယူပို့ဆောင်ခြင်း၏ အားသာချက်မှာ များများသယ်ပို့နိုင်၍ ပို့ဆောင်ခသက်သာခြင်းပင် ဖြစ်သည်။ ကျေးဇူးရှင်တောင်သူဦးကြီးများ၏ ကျေးဇူးကြောင့် မြန်မာနိုင်ငံသည် ပြည်တွင်းစားသုံးမှုဖူလုံ၍ ပိုလျှံသည့် လယ်ယာထွက်ကုန်၊ ဆန်စပါးနှင့် ကောက်ပဲသီးနှံများကို အဓိကပို့ကုန်အဖြစ် ပြည်ပနိုင်ငံများသို့ တင်ပို့ဆောင်ရွက်လျက်ရှိရာ မြန်မာ့ဆိပ်ကမ်းအာဏာပိုင်မှ ကြီးကြပ်စီမံခန့်ခွဲလျက်ရှိသည့် ရန်ကုန်ဆိပ်ကမ်းအနေဖြင့် အထွေထွေကုန်စည်တင်သင်္ဘောများကိုအသုံးပြု၍ဝမ်းပုံစနစ်ဖြင့်တင်ပို့လျက်ရှိသည့်အပြင် ကုန်သေတ္တာတင်သင်္ဘောများကိုပါ အသုံးပြု၍ ဆန်နှင့်ဆန်ထွက်ပစ္စည်းများ၊ ပဲအမျိုးမျိုးနှင့် ပြောင်းစသည့် လယ်ယာထွက်ကုန်များကိုတင်ပို့၍နိုင်ငံတော်အတွက် နိုင်ငံခြားငွေကိုတစ်ဖက်တစ်လမ်းမှ ရှာဖွေပေးလျက်ရှိပါသည်။ ၂၀၂၃-၂၀၂၄ ဘဏ္ဍာရေးနှစ်၊ ဧပြီလမှ ဇန်နဝါရီလအထိ ကာလအတွင်း စုစုပေါင်းဆန်တန်ချိန် ၁,၀၈၁,၃၈၈ တန်၊ ပဲတန်ချိန် ၁,၁၃၅,၈၁၆ တန်နှင့် ပြောင်းတန်ချိန် ၅၂၅,၅၆၆ တန်ကို တင်ပို့နိုင်ခဲ့ပြီး ဖြစ်ကြောင်း သိရှိရပါသည်။ ပြည်ပနိုင်ငံများသို့ဆန်၊ပဲ၊ပြောင်းအစရှိသည့်ကုန်ကြမ်းများကိုသာတင်ပို့ခြင်းထက် နိုင်ငံတော်၏ ပံ့ပိုးကူညီမှု၊ အစိုးရ-ပုဂ္ဂလိက ပူးပေါင်းဆောင်ရွက်မှုနည်းလမ်းများဖြင့် တန်ဖိုးမြင့် ကုန်ချော ထုတ်လုပ်၍ တင်ပို့နိုင်လျှင် နိုင်ငံအတွက် နိုင်ငံခြားငွေ တိုးတက်ရှာဖွေပေးလာနိုင်မည်ဖြစ်သကဲ့သို့ စိုက်ပျိုးထုတ်လုပ်သူ တောင်သူဦးကြီးများသည်လည်း ဈေးကောင်းရပြီး လူမှုစီးပွားဘဝတိုးတက်လာမည် ဖြစ်ပါသည်။

သို့ဖြစ်ရာ နိုင်ငံသားတိုင်းရင်းသားပြည်သူများအားလုံး တောင်ပေါ်၊ မြေပြန့် မကွဲပြားဘဲ တစ်ပြေးညီ လူမှုစီးပွားဘဝများ ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်စေနိုင်ရေးအတွက် ပို့ဆောင်ရေးနှင့်ဆက်သွယ်ရေးဝန်ကြီးဌာနအနေဖြင့် နိုင်ငံ၏ ပထဝီအနေအထား အားသာချက်ကို အကျိုးရှိစွာအသုံးချ၍ ကုန်းလမ်း၊ ရေလမ်း၊ လေကြောင်းလမ်း ဘက်စုံသယ်ယူပို့ဆောင်ရေး (Multimodal Transport) နည်းလမ်းများဖြင့် Transport and Logistics ကဏ္ဍတစ်ရပ်လုံး ဟန်ချက်ညီညီ စနစ်တကျ ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်လာစေရေးနှင့် ခေတ်မီဆက်သွယ်ရေးကဏ္ဍ တည်ဆောက်ရေးစသည့် ရေရှည်တည်တံ့သော ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်မှုများ အကောင်အထည်ဖော်နိုင်ရေးကို အထူးအလေးထား ကြိုးပမ်းဆောင်ရွက်သွားမည်ဖြစ်ပါကြောင်း ရေးသားတင်ပြလိုက်ရပါသည်။

❖ ❖ ❖

ခြောက်ဆယ်ပြည့်အတွေး

❖ တစ်ထောက်အရွယ် စစ်ပြန်တော့
ခြောက်ဆယ်နှစ် ပြည့်ခဲ့ပြီ။
❖ အငြိမ်းစားအရွယ်မို့
စိမ်းကားတယ် မဆိုပြား
နားသင့်လေပြီ။
❖ ခုတော့ဖြင့် အပြုံးမပျက်
ရှုံးဆက်လို့ တက်ရသည်
ခက်လှပြီ ဘယ်လိုဆိုမတုန်း။
❖ နိုင်ငံတော် လိုအပ်ချက်ပေမို့
အပိုထပ်ဆက် ဒီနှစ်နှစ်ကို
ဖြစ်ညှစ်ကာရုန်း။

❖ တကယ်တန်းကျတော့
အရွယ်စခန်းက သတိပေး
နှောင့်နှေးလေးလံ ခဲ့ချေပြီ။
❖ ခါးကနာ ဒူးမကောင်း
ခေါင်းထဲ မကြည်။
❖ ဘယ်လိုမှတ်ပေမယ့်
ဖျတ်ကနဲ မေ့တတ်ပြီ
လွဲလေသည် မကြာခဏ။
❖ ကိုယ့်ဝမ်းနာ ကိုယ်သိသမို့
တွေးကြည့်ရင် တာဝန်မသေး
ရင်လေးပါလှ။

❖ သွေးတိုးက ရန်စ
ဆီးချိုက ပြိတ်တီ။
❖ ခေါက်ကနဲများဖြင့်
တစ်ယောက်ငနဲသား ဘယ်ဘုံဘဝ
မြန်းရချိမ့်မည်။
❖ ကိုယ့်အတွက်ပါမယ့်
ဘာဝနာ တရားအလုပ်လည်း
အားမထုတ် နိုင်သေးမီ
ဗာဟီရတွေနဲ့ အချိန်ကုန်ဆဲ။
❖ ပြည့်အကျိုးပေမို့
ကိုယ်ကျိုးကို
ဘေးဖယ်ထား အားတင်းအံခဲ။

❖ ပင်စင်စားရင်တော့
ဘုရားစုံဖူး နှံ့အောင်လည်။
❖ မြေးချစ်တွေ ထိန်းကျောင်းလို့
ကျောင်းကြိုပို့မည်။
❖ စာကဗျာတေးတွေလည်း
မကြာမကြာ ရေးဦးမည်
ပန်းချီများပင် ဆွဲချင်သေး။
❖ လက်တွေ့မှာဖြင့်
အခက်တွေ့စရာ ဖိုင်တစ်ထပ်နဲ့
အားလပ်နိုင်သေး။

❖ ခြောက်ဆယ်ပြည့် အမှတ်တရ
တွေးမိသမျှ ကဗျာသီ။
❖ တာဝန်ကျေ ရှေ့ဆက်လှမ်း
ကြိုးပမ်းပါမည်။
❖ တစ်ချိန်ကျရင်တော့
အငြိမ်းစားဘဝ ရောက်ရမည်
နောက်ကျသည် ဘယ်မရှိ။
❖ ညနေရီတိမ်နီတောက်ချိန်က
လွမ်းလောက်စရာ အလှဆုံးရယ်လို့
ဝမ်းမြောက်စွာ ဂုဏ်ယူမဆုံးတယ်
ကွယ် ... ပြုံးသူ့ ပီတိ။

(အသက် ၆၀ ပြည့် မွေးနေ့အမှတ်တရ)

■ **ဇော်မင်းမင်းဦး (၆.၉.၂၀၂၃)**

ရေပျော်ငှက်တို့
em;c&m ...

- IMO နှင့် BIMSTEC
ဆောင်ရွက်ပူးပေါင်း၊ ရေကြောင်းကဏ္ဍ
ညီမျှဖွံ့ဖြိုး၊ တိုးတက်အစဉ်
ရင်ပေါင်တန်းကာ၊ MYANMAR SEAMAN
ဂုဏ်ရှိန်လွှမ်းရေး ၊ လမ်းပြပေးနေဆဲပဲလေ။

- ရေကြောင်းကဏ္ဍ၊ ပြည့်ဝစွမ်းရည်
အဆင့်မီတင့်၊ ခေတ်နှင့်လျော်အောင်
စွမ်းဆောင်မှုပေး၊ လက်မနေးခဲ့
ဖေးမတွဲကူ၊ ကြည်ဖြူစာနာ
ဟိုး.... ရှေးအစဉ်လာပါပဲလေ။

- ရေမြေပိုင်းခြား ဝေးကွာသွားလည်း
ရင်နှစ်ဖွားတို့ ဘေးများမယိုင်
LRIT အကူညီရှိ ပီတိစွမ်းချက်
AIS လည်း ၊ အမြဲစောင့်ကြပ်
မထိတ်လန့်စေ၊ မေတ္တာဝေနေဆဲပဲလေ။

- အနေဝေးကွာ၊ ပင်လယ်မှာနွမ်း
အိမ်ကိုလွမ်းလည်း၊ ပင်ပန်းရှာကျွေး
သွေး ချွေး အသက်၊ မပျက်မသုဉ်း
မဆုံးရှုံးစေ၊ ဥပဒေဖြင့် ကာကွယ်နေ
ရေပျော်ငှက်တို့ စံစားစေ။

- ရေကြောင်းပညာ၊ စုံစွာသင်ကြား
သင်္ဘောသားတို့၊ သိထားသမျှ
ကမ္ဘာအလယ်၊ ဂုဏ်ဝင့်ထယ်စေ
စေတနာပန်း၊ မေတ္တာလွှမ်းချင့်
တတ်စွမ်းသမျှ၊ ဖေးမတွဲကူ
ဂုဏ်ယူတင့်ဆန်း၊ စွမ်းထက်စေတော
ရေပျော်ငှက်တို့ နားခိုရာ
အိဒါ ..... DMA ပါ။

■ ဇော်ဝင်းနိုင် (DMA)

IMO	-	International Maritime Organization အပြည်ပြည်ဆိုင်ရာရေကြောင်းအဖွဲ့
BIMSTEC	-	Bay of Bengal Initiative for Multi-Sectoral Technical and Economic Cooperation (ဘင်္ဂလားဒေ့ရှ်၊ အိန္ဒိယ၊ မြန်မာ၊ သီရိလင်္ကာ၊ ထိုင်း၊ နီပေါ ၊ ဘူတန် အဖွဲ့ဝင် ၇ နိုင်ငံ ပါဝင်ပါသည်။)
LRIT	-	Long-Range Identification and Tracking of Ships နိုင်ငံခြားသွားမြန်မာသင်္ဘောများကို တာဝေးမှ LRIT ဖြင့် စောင့်ကြပ် ကြည့်ရှုခြင်း
AIS	-	Automatic Identification System ရေယာဉ်များအလိုအလျောက် ခွဲခြားသိရှိနိုင်သည့် စနစ်
DMA	-	Department of Marine Administration ရေကြောင်းပို့ဆောင်ရေးညွှန်ကြားမှုဦးစီးဌာန
MYANMAR SEAMAN	-	မြန်မာသင်္ဘောသား

ရေးဖွဲ့ကဗျာ စေတနာ

■ လူ့ဘဝ၏
အလှဟူသည်
စည်းကမ်းမည်၏။

■ စည်းကမ်းတန်ဖိုး
မြတ်အကျိုးကို
မြတ်နိုးတတ်မှ ဘဝလှ၏။

■ တစ်ဦးချင်းစီ
စည်းကမ်းတည်မှ
ပြည်ရွာဖွံ့ဖြိုး အလှတိုး၏။

■ နိုင်ငံကြီးသား
စည်းကမ်းထားမှ
လေးစားမြန်မာ ဂုဏ်ယူရာ၏။

■ စည်းကမ်းမလိုက်
လူ့စရိုက်ကား
လူမိုက်ဆိုရိုး ဂုဏ်လည်းညှိုး၏။

■ လောကခရီး ၊ ပန်းတိုင်နီးဖို့
သူလည်းသူ့ဟန် ၊ သူ့သဏ္ဍာန်ဖြင့်
ကိုယ်လည်းကိုယ့်ဟန် ၊ ကိုယ့်သဏ္ဍာန်နှင့်
ဉာဏ်ချင့်ကာတွေး ၊ ဝမ်းစာရေးတွက်
ပြေးလွှားလှုပ်ရှား ၊ လမ်းမများဝယ်
သွားလာသတိ ၊ စည်းကမ်းရှိမှ
တော်ကာကျလိမ့်။

■ ယာဉ်လည်းယာဉ်လမ်း ၊ ယာဉ်စည်းကမ်းနှင့်
လူလည်းလူ့လမ်း ၊ လူ့စည်းကမ်းနှင့်
ပြဋ္ဌာန်းဥပဒေ ၊ ရှိပါလေလည်း
ရှိသေတတ်မှ ဘေးရှင်းလိမ့်။

■ ယာဉ်လည်းယာဉ်မောင်း
ယာဉ်လမ်းကြောင်းနှင့်
တိမ်းစောင်းမယွင်း
စည်းဘောင်တွင်းမှ
မောင်းနှင်သတိ အမြဲရှိလော့။

■ လူလည်းလူလမ်း
ဖြောင့်ဖြောင့်လှမ်း၍
စည်းကမ်းမဖောက်
မကွေ့ကောက်ပဲ
လျှောက်လှမ်းအသိ အမြဲရှိလော့။

■ အများတွက်တာ
ဤကဗျာဖြင့်
စေတနာထား
ကျွန်ုပ်ကြားသည်
အားလုံးဘေးကင်းကြပါစေ။

■ ပျားရည်

ထုတ်ဝေသူ	အုပ်ချုပ်ရေးအရာရှိ / အယ်ဒီတာချုပ်	တာဝန်ခံအယ်ဒီတာ	သတင်းထောက်ချုပ်	ပုံနှိပ်
ဇော်ထွန်းလွင် (၀၀၄၉၆)	ဇော်ဝင်းနိုင်	မျိုးညွန့်	ကျော်ကျော်	ဦးထိန်လင်း Fujiko Offset (မြဲ ၀၁၁၁၁) သုဝဏ္ဏ။

ဒီဇိုင်းတာဝန်ခံ	အိုင်တီတာဝန်ခံ	ကွန်ပျူတာစာစီ	ဖြန့်ချိဆက်သွယ်ရေး	မျက်နှာဖုံးကဗျာ
မြင့်ထွန်း	ကျော်ဇေယျ	အေးသန္တာဝင်း	ကျော်ဇင်ဦး	ဇော်ဝင်းနိုင် (DMA)

ပို့ဆောင်ဆက်သွယ် သတင်းလွှာ
www.motc.gov.mm
transcom.motc@gmail.com, transcom.offices@gmail.com
အမှတ် (၈၃/၉၁)၊ ဗိုလ်အောင်ကျော်လမ်း (အောက်)၊ ကျောက်တံတားမြို့နယ်၊ ရန်ကုန်မြို့။ Tel : 09 250067515, 09 254501800

puyskf;ar;jrLa&;vyie;rsm;Ei uexwvyie;rsm; w;wujci;jzi wpO;csi; 0iairsm; w;wu vmNy; Ei ip;ym; w;wuajymi;v vmrn

နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီဥက္ကဋ္ဌ နိုင်ငံတော်ဝန်ကြီးချုပ် ဗိုလ်ချုပ်မှူးကြီးမင်းအောင်လှိုင် ဝါသီးနှံ၊ ဆီထွက်သီးနှံ၊ ကော်ဖီနှင့် အသား၊ နို့ထွက်ပစ္စည်းကဏ္ဍ ဖွံ့ဖြိုးရေး ညှိနှိုင်းအစည်းအဝေးပွဲသို့ တက်ရောက်ဆွေးနွေးစဉ်

ဝါသီးနှံ၊ ဆီထွက်သီးနှံ၊ ကော်ဖီနှင့် အသား၊နို့ထွက်ပစ္စည်းကဏ္ဍဖွံ့ဖြိုးရေးညှိနှိုင်း ဆွေးနွေးပွဲကို ဖေဖော်ဝါရီ ၁၆ ရက် နံနက် ၁၀ နာရီတွင် နေပြည်တော်ရှိ နိုင်ငံတော်စီမံ အုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီဥက္ကဋ္ဌရုံး အစည်းအဝေး ခန်းမ၌ ကျင်းပပြုလုပ်ရာ နိုင်ငံတော်စီမံအုပ် ချုပ်ရေးကောင်စီဥက္ကဋ္ဌ နိုင်ငံတော်ဝန်ကြီးချုပ် ဗိုလ်ချုပ်မှူးကြီး မင်းအောင်လှိုင် တက်ရောက် ဆွေးနွေးသည်။

ညှိနှိုင်းဆွေးနွေးပွဲသို့ နိုင်ငံတော်စီမံ အုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီအဖွဲ့ဝင် ဒုတိယဗိုလ် ချုပ်ကြီးညိုစော၊ နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေး ကောင်စီဥက္ကဋ္ဌရုံး ဝန်ကြီးဌာန (၂) ပြည် ထောင်စုဝန်ကြီး ဦးအောင်နိုင်ဦး၊ စိုက်ပျိုးရေး၊ မွေးမြူရေးနှင့် ဆည်မြောင်းဝန်ကြီးဌာန ပြည် ထောင်စုဝန်ကြီး ဦးမင်းနောင်၊ သမဝါယမနှင့် ကျေးလက်ဖွံ့ဖြိုးရေးဝန်ကြီးဌာနပြည်ထောင် စုဝန်ကြီး ဦးလှမိုး၊ စက်မှုဝန်ကြီးဌာန ပြည် ထောင်စုဝန်ကြီး ဒေါက်တာ ချာလီသန်း၊ စီးပွားရေးနှင့် ကူးသန်းရောင်းဝယ်ရေး ဝန် ကြီးဌာန ပြည်ထောင်စုဝန်ကြီး ဦးထွန်းအုံ၊ မြန်မာ့စီးပွားရေးဦးပိုင် အများနှင့် သက်ဆိုင် သော ကုမ္ပဏီလီမိတက်ဥက္ကဋ္ဌ ဒုတိယဗိုလ် ချုပ်ကြီးဆန်းဦး၊ ဒုတိယဝန်ကြီးများနှင့် ညွှန် ကြားရေးမှူးချုပ်များတက်ရောက်ကြသည်။

ဦးစွာ နိုင်ငံတကာမှ တိရစ္ဆာန်အစာစနစ် စိုက်ပျိုးခြင်း၊ နို့စားနွားမွေးမြူခြင်း၊ စပါးစိုက် ပျိုးခြင်း၊ နေကြာရိတ်သိမ်းခြင်းနှင့် ဆီထုတ် လုပ်ခြင်း၊ ခေတ်မီစက်ယန္တရားများနှင့် နွား မွေးမြူရေးလုပ်ငန်းများ ဆောင်ရွက်ခြင်း၊ စက်ယန္တရားများဖြင့် တိရစ္ဆာန်များကို အစာ ကျွေးခြင်း ဗီဒီယိုဖိုင်များကို လေ့လာကြည့်ရှု ကြသည်။

ဆီထွက်သီးနှံများ အထွက်နှုန်းတိုးမြှင့်ရေး နှင့် ပြည်ပမှ စားသုံးဆီတင်သွင်းမှု လျှော့ချနိုင်ရေး

ထို့နောက် နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေး ကောင်စီဥက္ကဋ္ဌ နိုင်ငံတော်ဝန်ကြီးချုပ်က ဆွေးနွေးပြောကြားရာတွင် ယနေ့ **မိမိတို့ နိုင်ငံ၏ ကုန်ထုတ်လုပ်ငန်းများ တိုးတက်စေ ရေး၊ စီးပွားတိုးတက်စေရေးအတွက် အဓိက ကျသည့် စိုက်ပျိုးမွေးမြူရေးလုပ်ငန်းများကို လက်တွေ့ကျကျ ဆွေးနွေးမည်ဖြစ်**ကြောင်း၊ အဓိကအားဖြင့် ဆီထွက်သီးနှံနှင့်စက်မှုကုန် ကြမ်းသီးနှံများဖြစ်သည့် ဝါ၊ ကြံ၊ ကော်ဖီနှင့် ဆက်စပ်သီးနှံများနှင့်ပတ်သက်၍ဆွေးနွေး နိုင်ရန်ဖြစ်ကြောင်း၊ နှစ်စဉ်ပြည်ပမှ စားသုံးဆီ များ တင်သွင်းနေရသဖြင့် ပြည်တွင်းဆီစား

နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီဥက္ကဋ္ဌ နိုင်ငံတော်ဝန်ကြီးချုပ် ဗိုလ်ချုပ်မှူးကြီးမင်းအောင်လှိုင် စက်ယန္တရားများဖြင့် စပါးစိုက်ပျိုးသည့် ဗီဒီယိုဖိုင်ကို လေ့လာကြည့်ရှုစဉ်

သုံးမှု ဖူလုံမှုရှိစေရေး အလေးထား ဆောင်ရွက်ကြရန် မိမိတို့ စတင်တာဝန်ယူစဉ်ကတည်းက ပြောကြားခဲ့ပြီး အထောက်အကူဖြစ်စေရေးအတွက်လည်း နိုင်ငံ့စီးပွားမြှင့်တင်ရေး ရန်ပုံငွေမှ ရင်းနှီး မတည်ငွေများ ဆောင်ရွက်ပေးခဲ့ကြောင်း၊ သို့သော် စားသုံးဆီတင်သွင်းမှုအနေဖြင့် လျော့ကျခြင်း မရှိသည်ကို တွေ့ရှိရပြီး လက်ရှိအချိန်အထိ တင်သွင်းနေရဆဲဖြစ်ကြောင်း၊ မိမိတို့နိုင်ငံ၌ စားသုံးဆီရရှိရေးအတွက် စိုက်ပျိုးထုတ်လုပ်နိုင်မည့် စိုက်ပျိုးမြေများ၊ လိုအပ်သည့် သွင်းအားစု ရေနှင့် လူ့စွမ်းအားအရင်းအမြစ်များ ရှိသော်လည်း စားသုံးဆီ ဖူလုံစွာ ထုတ်လုပ်နိုင်ခြင်းမရှိသည်မှာ မဖြစ်သင့်ကြောင်း၊ ဆီထွက်သီးနှံများဖြစ်သည့် မြေပဲ၊ နှမ်း၊ နေကြာတို့အနက် မြေပဲသည် တစ်ဧကအထွက်နှုန်း ကောင်းမွန်သည်ကို တွေ့ရှိရကြောင်း၊ အချက်အလက်များအရ နေကြာသည် မြေပဲနှင့်နှမ်းတို့ထက် ဆီအထွက်နှုန်း ပိုမိုကောင်းမွန်သည်ကိုတွေ့ရှိရကြောင်း၊မိမိတို့နိုင်ငံ၌အထက်ပါ ဆီထွက်သီးနှံ သုံးမျိုးလုံး အောင်မြင်စွာ စိုက်ပျိုးထုတ်လုပ်နိုင်သည်ကို တွေ့ရှိရကြောင်း၊ နေကြာစိုက်ပျိုးမှုတွင် ဝတ်မှုန်ကူးမှု အောင်မြင်စေရေးအတွက် ပျားမွေးမြူရေးကိုပါတွဲ၍ ဆောင်ရွက်ရန် လိုသည်ကို တွေ့မြင်ရကြောင်း၊ ဆီထွက်သီးနှံများသည် လေးလတာ ကာလအတွင်း စိုက်ပျိုးထုတ်လုပ်နိုင်ပြီး တစ်နှစ်လျှင် နှစ်သီးစိုက်ပျိုး၍ ရသည်ကို တွေ့ရှိရသောကြောင့် မည်ကဲ့သို့ အောင်မြင်အောင် ဆောင်ရွက်ရမည်ကို အဖြေရှာ ဆောင်ရွက်ကြရန် လိုကြောင်း။

စိုက်ပျိုးရေးလုပ်ငန်းများ ဆောင်ရွက်ရာတွင် အခြေခံဖြစ်သည့် မျိုး၊ မြေ၊ ရေ၊ နည်း ဟူသော မျိုးကောင်း မျိုးသန့် ရရှိအောင် ဆောင်ရွက်ရန်၊ မြေကို စနစ်တကျ ပြုပြင်ဆောင်ရွက်ရန်၊ အောင်ရေရရှိရန်၊ စိုက်နည်းစနစ်များ မှန်ကန်ရန် အဓိကကျကြောင်း၊ လက်ရှိ ဆီထွက်သီးနှံ စိုက်ဧကများသည် လုံလောက်သည့် အနေအထားတွင် ရှိပြီး ပန်းတိုင်အထွက်နှုန်းရရှိစေရေး ဆောင်ရွက်ရမည် ဖြစ်သကဲ့သို့ သီးထပ်စွမ်းအားများ ကောင်းမွန်စေရေးအတွက်လည်း မတူညီသည့် ရာသီဥတုတွင် လိုအပ်သည့်သွင်းအားစုများ ရရှိအောင် ဆောင်ရွက်ပေးနိုင်ရန် လိုကြောင်း၊ ထို့ကြောင့် စိုက်ပျိုးရေးဆိုင်ရာပညာရှင်များအနေဖြင့် စဉ်းစားဆောင်ရွက်ကြရန် လိုပြီး အခြားနိုင်ငံများ၏ စိုက်ပျိုးရေးတွင် အောင်မြင်စွာဆောင်ရွက်နေကြသည့်နည်းပညာများကိုလည်း အတုယူ ဆောင်ရွက်ကြရန်လိုကြောင်း၊ မျိုးကောင်း မျိုးသန့်များအား စနစ်တကျပြုပြင်ထားသည့် မြေတွင် မြေဩဇာ ပြည့်မီစွာ ထည့်သွင်းခြင်း၊ အောင်ရေရရှိအောင် ဆောင်ရွက်ပေးခြင်းတို့ဖြင့် စိုက်ပျိုးမည်ဆိုပါက အထွက်နှုန်းများ ပြည့်မီလာနိုင်မည်ဖြစ်ကြောင်း၊ မိမိတို့နိုင်ငံတွင် ဧရာဝတီမြစ်နှင့် ချင်းတွင်းမြစ်ကို ဗဟိုပြု၍ မြစ်၏ အရှေ့၊ အနောက်နှင့် မြစ်လက်တက်များကို အားပြု၍ စိုက်ပျိုးရေးလုပ်ငန်းများ ဆောင်ရွက်ကြကြောင်း၊ အခြားသောမြစ်များ၊ ချောင်းများ များစွာလည်းရှိပြီး ဖြစ်သဖြင့် တစ်နိုင်ငံလုံးတွင် ရေနှင့်ပတ်သက်၍ အထောက်အကူရရှိပြီး ဖြစ်ကြောင်း၊ သို့သော်လည်း နွေရာသီကာလ၌ ရေရရှိရန် အခက်အခဲရှိသည့် ဒေသအချို့လည်းရှိကြောင်း၊ ထိုကဲ့သို့ အခက်အခဲရှိသည့် ဒေသများ၌ ဆိုလာကို အသုံးပြု၍ မြစ်ရေတင်ခြင်းများ၊ ရေရရှိနိုင်သည့် အရင်းအမြစ်များမှ ရေသွင်းစိုက်ပျိုးခြင်းတို့ဖြင့် ဆောင်ရွက်မည်ဆိုပါက စိုက်ပျိုးရေနှင့် အောင်ရေကို အောင်မြင်စွာ ဆောင်ရွက်နိုင်မည် ဖြစ်ကြောင်း၊ စိုက်နည်းစနစ်များ မှန်ကန်မှုရှိစေရေးသည်လည်း စိုက်ပျိုးရေးလုပ်ငန်းများ အောင်မြင်ရေးအတွက် အဓိကကျကြောင်း၊ **တစ်ဧကအထွက်နှုန်းပန်းတိုင်ရည်မှန်းချက် မပြည့်မီသည့် ထွက်ရှိမှုများသည် မိမိတို့အတွက် အနုတ်လက္ခဏာပြနေသည်ကို သတိပြုမိကြရန်လို**ကြောင်း၊ ထို့ကြောင့် စိုက်ပျိုးရေးနှင့်ပတ်သက်ပါက တစ်ဧက အထွက်နှုန်း တိုးမြှင့်နိုင်ရေးသည် အဓိကထား ဆောင်

ရွက်ကြရမည့် လုပ်ငန်းအဖြစ် မှာကြားလိုကြောင်း။

သီးနှံများအနက် စပါးစိုက်ပျိုး၍ရသည့် မြေနေရာသည် အခြားသီးနှံများလည်း အောင်မြင်စွာဖြစ်ထွန်းသည်ကိုတွေ့မြင်ရကြောင်း၊ ထို့ကြောင့် စပါးစိုက်ပျိုးသည့် မြေနေရာများ၌ ရာသီဥတုအရ၊ မြေအခြေအနေအရ သင့်လျော် ကိုက်ညီသည့် သီးထပ်သီးနှံများကိုလည်း စိုက်ပျိုးနိုင်မည်ဆိုပါက အထွက်နှုန်းများ တိုးတက်လာနိုင်မည် ဖြစ်ကြောင်း။

စက်မှုကုန်ကြမ်းသီးနှံများဖြစ်သည့် ဝါ၊ ကြံနှင့် ကော်ဖီသီးနှံများ အထွက်နှုန်း တိုးတက်အောင် ထုတ်လုပ်နိုင်ရန်လို

စက်မှုကုန်ကြမ်းသီးနှံနှင့် ပတ်သက်၍ ဝါစိုက်ပျိုးရေး ဆောင်ရွက်ရာတွင် ပန်းတိုင်အထွက်နှုန်းများအတိုင်း ထွက်ရှိအောင် ဆောင်ရွက်နိုင်ရန်လိုကြောင်း၊ တစ်ဧက သတ်မှတ်အထွက်နှုန်း ပိဿာ ၁၀၀၀ ထွက်ရှိမည်ဆိုပါက ဝါဂွမ်းပိဿာ ၃၅၀၊ ဝါစေ့ဆီ ၅၂ ဒသမ ၅ ပိဿာ၊ ဝါစေ့ဆီချေး ၁၇ ဒသမ ၅ ပိဿာ၊ လင်တာဂွမ်း (အမျှင်တို) ပိဿာ ၄၀၊ ဝါစေ့ကြိတ်ဖတ် ပိဿာ ၅၄၀၊ ချည်ပိဿာချိန် ၁၀၀၈ ပေါင်ထွက်ရှိမည်ဖြစ်သဖြင့် ချည်ပိတ် ၃၉၁၆ ကိုက်ထွက်ရှိမည်ဟု သိရကြောင်း၊ ဝါစိုက်ဧက ၅ သိန်း စိုက်ပျိုးနိုင်မည်ဆိုပါက ချည်ပိတ်ကိုက် သန်းပေါင်း ၅၈ သန်း ထွက်ရှိမည်ဖြစ်ကြောင်း၊ မိမိတို့နိုင်ငံ လူဦးရေသန်း ၅၀ နှင့် တွက်ချက်ကြည့်ပါက လူတစ်ဦး တစ်နှစ်လျှင် ချည်ပိတ်ကိုက် ၄၀ ခန့် အသုံးပြုနိုင်မည်ဖြစ်ကြောင်း၊ ပိဿာချိန် ၇၀၀ ထွက်ရှိမည်ဆိုပါက လူဦးရေ သန်း ၅၀ တွင် တစ်ဦးလျှင် ချည်ပိတ် ကိုက် ၃၀ ခန့် အသုံးပြုနိုင်မည်ဖြစ်ကြောင်း၊ ထို့ကြောင့် **ဝါစိုက်ပျိုးမှုကို ဧက ၅ သိန်းစိုက်ပျိုးပြီးသတ်မှတ်ပန်းတိုင်ရည်မှန်းချက်များအတိုင်း စိုက်ပျိုးထုတ်လုပ်နိုင်မည်ဆိုပါကပြည်တွင်းချည်သုံးစွဲမှုကိုဖူလုံစေမည်ဖြစ်သဖြင့် နိုင်ငံ့ဝင်ငွေရရှိရေးကို ကြီးမားစွာအထောက်အကူပြုနိုင်မည် ဖြစ်**ကြောင်း၊ ထို့ကြောင့် ဝါစိုက်ပျိုးမှုကို ဝန်ကြီးဌာနများအနေဖြင့် အလေးထားဆောင်ရွက်ရန် လိုကြောင်း။

ပြည်တွင်းမှ ထွက်ရှိသည့် ချည်များကို အထည်ချုပ်လုပ်ငန်းများတွင် အသုံးပြုနိုင်ခြင်းကြောင့် ချည်ထည်လုပ်ငန်းများဖြင့် CMP လုပ်ငန်းနှင့် MSME လုပ်ငန်းများကို ဆောင်ရွက်နိုင်မည်ဖြစ်ပြီး ပြည်သူများ အလုပ်အကိုင်ရရှိရေးအတွက် များစွာ အထောက်အကူပြုစေမည်ဖြစ်ကြောင်း၊ ချည်ထည်များကို တန်ဖိုးမြှင့် ချည်ထည်များအထိ ထုတ်လုပ်နိုင်မည်ဆိုပါက ပြည်ပပို့ကုန်များကိုပါ တင်ပို့ရောင်းချနိုင်မည် ဖြစ်ကြောင်း၊ တန်ဖိုးမြှင့်ချည်ထည်များ ထုတ်လုပ်နိုင်ရေးအတွက် စက်မှုဝန်ကြီးဌာနနှင့် တပ်မတော်ကို တာဝန်ပေး ဆောင်ရွက်စေလျက်ရှိကြောင်း။

ကြံစိုက်ပျိုးမှုနှင့် ပတ်သက်၍ လက်ရှိပျမ်းမျှအထွက်နှုန်းမှာ ၂၆တန်ခန့်ရှိကြောင်း၊ မိမိတို့ နိုင်ငံအနေဖြင့် ကြံနှင့် ပတ်သက်၍ လက်ရှိအထွက်နှုန်းအတိုင်း တွက်ချက်မည်ဆိုပါက ပြည်တွင်းဖူလုံမှုမှာ ၂၀၂၃-၂၀၂၄ ခုနှစ်တွင် ၁၁၂ ရာခိုင်နှုန်းရှိကြောင်း၊ တန် ၃၀ နှုန်းဖြင့် တွက်ချက်မည်ဆိုပါက ပြည်တွင်းဖူလုံမှု ပိုမိုတိုးတက်လာမည် ဖြစ်ကြောင်း၊ ကြံစိုက်ပျိုးမှုကို စိုက်ဧကတိုးချဲ့ရန် မလိုဘဲ အထွက်နှုန်း ပိုမိုတိုးတက်အောင် ဆောင်ရွက်ရန်လိုကြောင်း၊ အဆင့်မီစိုက်ပျိုးနိုင်ရေး၊ ကြံအထွက်နှုန်းများ တိုးတက်စေရေးနှင့် သကြားထုတ်လုပ်မှု တိုးတက်စေရေးတို့အတွက်လည်း ပြည်ပနိုင်ငံများနှင့် ညှိနှိုင်းဆောင်ရွက်လျက်ရှိကြောင်း၊ **ကြံစိုက်ပျိုးထုတ်လုပ်မှုများ တိုးတက်လာမည်ဆိုပါက ပြည်တွင်းသကြားလုံလောက်ရုံ သာမက ပြည်ပနိုင်ငံများသို့ပါ တင်ပို့နိုင်မည်** ဖြစ်ကြောင်း။

ကော်ဖီသီးနှံနှင့်ပတ်သက်၍မိမိတို့နိုင်ငံတွင် ယခင် တပ်မတော်အစိုးရ လက်ထက်မှစ၍ ကော်ဖီစိုက်ပျိုးရေးကို အားပေးဆောင်ရွက်ခဲ့သော်လည်း လက်တွေ့လုပ်ဆောင်ရာ၌ လိုက်ပါလုပ်ဆောင်မှု အားနည်းခဲ့၍ အောင်မြင်မှု နည်းပါးခဲ့ကြောင်း၊ ကော်ဖီစိုက်ပျိုးရန် ခွင့်ပြုထားသည့် မြေများကို အခြားနည်းများဖြင့် သုံးစွဲနေကြခြင်းနှင့် သတ်မှတ်ထားသည့် အတိုင်း စိုက်ပျိုးခြင်း မပြုခြင်းများကြောင့် ဖြစ်သည်ကို တွေ့ရှိရသဖြင့် မိမိတို့အနေဖြင့် ကော်ဖီများ စနစ်တကျ စိုက်ပျိုးစေရေး ကြပ်မတ် ဆောင်ရွက်လျက်ရှိကြောင်း၊ ကော်ဖီထွက်ကုန်များသည် ကမ္ဘာပေါ်တွင် အမြဲလိုအပ်မှုရှိသည့် ကုန်ပစ္စည်းများ ဖြစ်ကြောင်း၊ မိမိတို့နိုင်ငံတွင်ကော်ဖီစိုက်ပျိုးနိုင်သည့်မြေနေရာများစွာရှိသဖြင့်ကော်ဖီစိုက်ပျိုးရေးစီမံကိန်းကို အောင်မြင်အောင် ဆောင်ရွက်မည်ဆိုပါက ကော်ဖီပို့ကုန်များကို များစွာမြှင့်တင်နိုင်မည်ဖြစ်ကြောင်း၊ ထို့ကြောင့် **ယခုအချိန်မှစ၍ ကော်ဖီစိုက်ပျိုးရေး စီမံကိန်းများကို စတင် ဆောင်ရွက်သွားမည်ဆိုပါက နောင်ကာလများတွင် မိမိတို့နိုင်ငံသည် ကမ္ဘာပေါ်တွင် ကော်ဖီတင်ပို့သည့် ထိပ်တန်းနိုင်ငံသို့ ရောက်ရှိနိုင်မည်ဖြစ်**ကြောင်း၊ ထို့ကြောင့် ကော်ဖီစိုက်ပျိုးထုတ်လုပ်ရေးနှင့် ပတ်သက်၍လည်း အလေးထား ဆောင်ရွက်သွားကြရန် လိုကြောင်း။

နို့ထွက်ပစ္စည်းများထုတ်လုပ်နိုင်ရေး ကျွဲ၊ နွား မွေးမြူရေးလုပ်ငန်းများ အားပေးဆောင်ရွက်

မိမိတို့ နိုင်ငံအနေဖြင့် နို့နှင့်နို့ထွက်ပစ္စည်းများကိုပြည်ပမှနှစ်စဉ်တင်သွင်းနေရကြောင်း၊ **ပြည်တွင်း၌နွားမွေးမြူရေးလုပ်ငန်းများကို ဆောင်ရွက်နိုင်သည့် ရေခံမြေခံနှင့် တိရစ္ဆာန်အစာများ လုံလောက်စွာရှိပြီး ဖြစ်**ကြောင်း၊ အဓိကအားဖြင့် နည်းပညာအားဖြင့် မမြင့်မားသော နို့ထွက်ပစ္စည်းများဖြစ်သည့် နို့ဆီနှင့်နို့စိမ်းများကို ပြည်တွင်း၌လုံလောက်စွာ ထုတ်လုပ်နိုင်ရေး ဆောင်ရွက်ရန် လိုကြောင်း၊ နွားနို့သာမက ကျွဲနို့ကိုလည်း နို့ထွက်ပစ္စည်းအဖြစ် ထုတ်လုပ်နိုင်ကြောင်း၊ မွေးမြူရေးလုပ်ငန်းများကို သမဝါယမအသင်းများဖွဲ့စည်း၍ မွေးမြူနိုင်ရေးဆောင်ရွက်စေခြင်းဖြစ်ကြောင်း၊ နွားမွေးမြူရေးနှင့် ကျွဲမွေးမြူရေးလုပ်ငန်းများကို အောင်မြင်အောင် ဆောင်ရွက်၍ နို့ထွက်ပစ္စည်း ထုတ်လုပ်သည့်စက်ရုံများ တည်ဆောက်ပြီး ပြည်တွင်း၌ နို့ထွက်ပစ္စည်းများ ဖူလုံအောင် ထုတ်လုပ်နိုင်ခြင်းဖြင့်ပြည်ပငွေသုံးစွဲမှုများကိုလျှော့ချနိုင်မည်ဖြစ်ကြောင်း။

စိုက်ပျိုးမွေးမြူရေးလုပ်ငန်းများနှင့် ကုန်ထုတ်လုပ်ငန်းများတိုးတက်ခြင်းဖြင့်

တစ်ဦးချင်းဝင်ငွေများ တိုးတက်လာပြီး နိုင်ငံ့စီးပွား တိုးတက်ပြောင်းလဲလာမည်

မိမိတို့အနေဖြင့် **ပြည်ပမှ နှစ်စဉ်တင်သွင်းနေရသည့်စားသုံးဆီများ၊နို့နှင့်နို့ထွက်ပစ္စည်းများ၊ ချည်ထည်ပစ္စည်းများကို ပြည်တွင်း လုံလောက်စွာ ထုတ်လုပ်နိုင်ပြီး ပြည်ပသို့ တင်ပို့နိုင်မည်ဆိုပါက နိုင်ငံခြားငွေသုံးစွဲမှုများကို လျှော့ချနိုင်မည်ဖြစ်သကဲ့သို့ နိုင်ငံတော်အတွက် လိုအပ်သည့် နိုင်ငံခြားငွေများကိုပါ ရရှိနိုင်မည်ဖြစ်**ကြောင်း၊ ကုန်ထုတ်လုပ်မှုများ တိုးတက်လာခြင်းဖြင့် လုပ်ငန်းများ ဆောင်ရွက်လျက်ရှိသည့် ပြည်သူတစ်ဦးချင်း၏ဝင်ငွေများတိုးတက်လာပြီးလူမှုစီးပွားများ တိုးတက်လာမည်ဖြစ်သဖြင့် နိုင်ငံဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်ပြီး များစွာပြောင်းလဲသွားနိုင်မည် ဖြစ်ကြောင်း၊ ထို့ကြောင့် မိမိအနေဖြင့် စိုက်ပျိုးမွေးမြူရေးနှင့် ကုန်ထုတ်လုပ်မှုများ တိုးတက်စေရေး အမြဲမပြတ် တိုက်တွန်းပြောကြားနေခြင်းဖြစ်ကြောင်း၊ယခုဆွေးနွေးပွဲတွင်လည်း တက်ရောက်လာကြသူများအနေဖြင့်နိုင်ငံ့အကျိုးအတွက် စိုက်ပျိုးမွေးမြူရေးလုပ်ငန်းများတိုးတက်စေရေးပွင့်ပွင့်လင်းလင်းဆွေးနွေးကြစေလိုကြောင်းဖြင့် ပြောကြားသည်။

ပြည်ထောင်စုဝန်ကြီးနှင့် ဒုတိယဝန်ကြီးများက ကဏ္ဍအလိုက် ရှင်းလင်းဆွေးနွေး

ယင်းနောက် စိုက်ပျိုးရေး၊ မွေးမြူရေးနှင့် ဆည်မြောင်းဝန်ကြီးဌာန ပြည်ထောင်စုဝန်ကြီးက ဆီထွက်သီးနှံများ စိုက်ပျိုးထွက်ရှိမှုနှင့် ပြည်တွင်းဆီဖူလုံမှု အခြေအနေများ၊ ပြည်တွင်းဆီဖူလုံမှု တိုးမြှင့်နိုင်ရေးအတွက် ဆီထွက်သီးနှံများတိုးချဲ့စိုက်ပျိုးနိုင်ရေးလျာထားဆောင်ရွက်လျက်ရှိမှုနှင့် လျာထားချက်များအတိုင်း ထွက်ရှိလာမည်ဆိုပါက ပြည်တွင်းဆီဖူလုံမှုများ တိုးတက်လာမည့်အခြေအနေများ၊ စိုက်ပျိုးထွက်ရှိလာသည့်ဆီထွက်သီးနှံများမှ ဆီများ ထုတ်လုပ်နိုင်ရေး ဆီကြိတ်စက်ရုံများ တည်ဆောက်ရန် လျာထားမှု၊ **ဝါစိုက်ပျိုးမှု၊ ထွက်ရှိမှုနှင့် ပြည်တွင်းချည်လိုအပ်ချက်ကို ဖြည့်ဆည်းပေးနိုင်ရေး ဆောင်ရွက်လျက်ရှိမှု၊ ဝါစေ့မှ ဆီထုတ်လုပ်၍ တိရစ္ဆာန်အစာများထုတ်လုပ်နိုင်မှု၊ဝါစိုက်ပျိုးမှုတိုးချဲ့နိုင်ရေးအတွက် ဆောင်ရွက်နေမှု၊ စိုက်ဧကများ အမှန်အတိုင်း ကောက်ယူရရှိနိုင်ရေးဆောင်ရွက်လျက်ရှိမှု၊ ဝါမျိုးကောင်းမျိုးသန့်များ စိုက်ပျိုးထုတ်လုပ်နိုင်ရေး ပြည်ပနိုင်ငံများနှင့်ပူးပေါင်းသုတေသနပြုစမ်းသပ်စိုက်ပျိုးဆောင်ရွက်လျက်ရှိမှု** အခြေအနေများ၊ တိုင်းဒေသကြီးနှင့် ပြည်နယ်များအလိုက် ကော်ဖီစိုက်ပျိုးမှုနှင့် ထွက်ရှိမှု၊ တိုးချဲ့စိုက်ပျိုးနိုင်ရေး ဆောင်ရွက်လျက်ရှိမှုနှင့် ပြည်ပနိုင်ငံများသို့ တင်ပို့ရောင်းချနိုင်မှု၊ ကြံများ စိုက်ပျိုးထုတ်လုပ်လျက်ရှိမှု၊ဂျုံစိုက်ပျိုးမှုများ တိုးတက်ရေး ဆောင်ရွက်နေမှု၊ နို့စားနွားများ မွေးမြူ၍ နို့ထွက်ပစ္စည်းများ ထုတ်လုပ်ရေးလုပ်ငန်းများဆောင်ရွက်လျက်ရှိမှု၊နို့စားနွားများသာမက ဒေသနွားနှင့် ကျွဲများမှလည်း နို့များ ထုတ်လုပ်လျက်ရှိမှု၊ နို့ထွက်ပစ္စည်းများ ပိုမိုတိုးတက် ထုတ်လုပ်နိုင်ရေးအတွက် နို့စားနွားများ တိုးမြှင့်မွေးမြူရန် လိုအပ်မှုအခြေအနေများကိုလည်းကောင်း၊ သမဝါယမနှင့် ကျေးလက်ဖွံ့ဖြိုးရေးဝန်ကြီးဌာန ပြည်ထောင်စုဝန်ကြီးက တိုင်းဒေသကြီးနှင့်ပြည်နယ်များအလိုက်စိုက်ပျိုးရေများလုံလောက်စွာ ရရှိရေး ဆောင်ရွက်ပေးခဲ့မှု၊ စိုက်ပျိုးရေးလုပ်ငန်းများနှင့် မွေးမြူရေးလုပ်ငန်းများအတွက်သွင်းအားစုလိုအပ်ချက်များရရှိရေးဝန်ကြီးဌာနအနေဖြင့် သမဝါယမအသင်းအဖွဲ့များ ဖွဲ့စည်းဆောင်ရွက်ပေးလျက်ရှိမှု၊ စက်မှုဝန်ကြီးဌာန ပြည်ထောင်စုဝန်ကြီးက ပြည်တွင်းချည်ထည်များ ထုတ်လုပ်လျက်ရှိမှုနှင့် ပြည်တွင်းချည် လိုအပ်ချက်ကို တတ်နိုင်သမျှဖြည့်ဆည်းပေးနိုင်ရေး ဆောင်ရွက်လျက်ရှိမှု၊ ချည်ထည်များ ထုတ်လုပ်ခြင်းကို MSME လုပ်ငန်းများဖြင့် ဆောင်ရွက်နိုင်မှု၊ သကြားစက်ရုံများ လည်ပတ်ထုတ်လုပ်လျက်ရှိမှု အခြေအနေများကို လည်းကောင်း၊ စီးပွားရေးနှင့် ကူးသန်းရောင်းဝယ်ရေးဝန်ကြီးဌာနပြည်ထောင်စုဝန်ကြီးက ဘဏ္ဍာရေးနှစ်အလိုက် ဆီထွက်သီးနှံများ၊ ကော်ဖီထွက်ကုန်များ၊ ကြံထွက်ပစ္စည်းများ၊ ရော်ဘာထွက်ကုန်များနှင့် စိုက်ပျိုးရေးထွက်ကုန်များ တင်ပို့ရောင်းချနိုင်ခဲ့မှု၊ စားသုံးဆီများ၊ လူသုံးကုန်ပစ္စည်းများ၊ စိုက်ပျိုးရေးလုပ်ငန်းသုံးသွင်းအားစုများ၊ လယ်ယာသုံးစက်ကိရိယာပစ္စည်းများ၊ ပိုးသတ်ဆေးများ တင်သွင်းခဲ့မှု အခြေအနေများကိုလည်းကောင်း ဆွေးနွေးတင်ပြကြသည်။

ထို့နောက် နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီဥက္ကဋ္ဌရုံးဝန်ကြီးဌာန(၂) ပြည်ထောင်စုဝန်ကြီးက စိုက်ပျိုးရေးလုပ်ငန်းများကို နှစ်အလိုက် ကြိုတင်လျာထား ဆောင်ရွက်သင့်သည့် အခြေအနေများ၊ အရည်အသွေးမီ နေကြာဆီများ ထုတ်လုပ်နိုင်ရေး ဆောင်ရွက်သင့်သည့်အခြေအနေများကိုလည်းကောင်း၊ နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီဝင် မြန်မာစီးပွားရေးကော်ပိုရေးရှင်းဥက္ကဋ္ဌ ဒုတိယဗိုလ်ချုပ်ကြီးညိုစောက တိုင်းဒေသကြီးနှင့် ပြည်နယ်များရှိ သကြားစက်ရုံများအလိုက် ကြံစိုက်ပျိုးမှုများ ဆောင်ရွက်လျက်ရှိမှုနှင့် ကြံမျိုးများအလိုက် သကြားထုတ်လုပ်နိုင်မှုအထွက်နှုန်းများနှင့် အထွက်နှုန်း တိုးတက်ရေး ဆောင်ရွက်သွားမည့် အခြေအနေများ၊ မွေးမြူရေးလုပ်ငန်းများဆောင်ရွက်၍နို့ထွက်ပစ္စည်းများနှင့် အသား၊ ငါးများ ထုတ်လုပ်နေမှုအခြေအနေများကိုလည်းကောင်း၊ မြန်မာ့စီးပွားရေးဦးပိုင် အများနှင့်သက်ဆိုင်သောကုမ္ပဏီလီမိတက်ဥက္ကဋ္ဌ ဒုတိယဗိုလ်ချုပ်ကြီးဆန်းဦးက ကြံစိုက်ပျိုးရေးလုပ်ငန်းများနှင့် သကြားထုတ်လုပ်ရေးလုပ်ငန်းများ ဆောင်ရွက်လျက်ရှိမှု၊ နွားမွေးမြူရေးလုပ်ငန်းများ ဆောင်ရွက်လျက်ရှိမှု အခြေအနေများကိုလည်းကောင်း ရှင်းလင်းတင်ပြသည်။

ဆက်လက်၍တက်ရောက်လာကြသည့် ဒုတိယဝန်ကြီးများနှင့် တာဝန်ရှိသူများက စိုက်ပျိုးမွေးမြူရေးလုပ်ငန်းများ တိုးတက်စေရေး သုတေသနပြုဆောင်ရွက်လျက်ရှိမှု၊ **စိုက်ပျိုးရေများလုံလောက်စွာရရှိရေးမြစ်ရေတင်လုပ်ငန်းများ၊ ချောင်းပိတ်ဆည်များ၊ စက်ရေတွင်းများနှင့် နေရောင်ခြည်စွမ်းအင်သုံးရေတင်လုပ်ငန်းများ ဆောင်ရွက်လျက်ရှိမှု၊ သမဝါယမအသင်းအဖွဲ့များ ဖွဲ့စည်း၍ စိုက်ပျိုးရေး၊ မွေးမြူရေးနှင့် ကုန်ထုတ်လုပ်ငန်း**

များ ဆောင်ရွက်လျက်ရှိမှုများကို ရှင်းလင်းတင်ပြသည်။

တင်ပြချက်များအပေါ် လိုအပ်သည်များ ဖြည့်စွက်ဆွေးနွေး

တင်ပြချက်များအပေါ် နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီဥက္ကဋ္ဌ နိုင်ငံတော်ဝန်ကြီးချုပ်က ဖြည့်စွက်ဆွေးနွေးပြောကြားရာတွင် ဆီထွက်သီးနှံများစိုက်ပျိုးရာတွင် စိုက်ကေအမှန်အတိုင်း စိုက်ပျိုးရန်လိုကြောင်း၊ ရာသီအလိုက် စိုက်ပျိုးသည့် ကေအမှန်အတိုင်းတင်ပြနိုင်ရန်လိုပြီး မည်သည့်ရာသီ၊ မည်သည့်သီးနှံများ စိုက်ပျိုးသည်ဖြစ်စေ စိုက်ကေများအတိုင်း အပြည့်အဝ စိုက်ပျိုးနိုင်ရန်လိုကြောင်း၊ စိုက်ပျိုးသီးနှံများကို စိုက်ပျိုးရာတွင် မျိုးကောင်းမျိုးသန့်များဖြင့် နည်းစနစ်တကျ စိုက်ပျိုးနိုင်ရန်လိုကြောင်း၊ ထွက်ရှိသည့်ကြံများမှ သကြားအပြည့်အဝ ထုတ်လုပ်နိုင်ရေးစက်ရုံများ၏ ထုတ်လုပ်နိုင်မှု စက်စွမ်းအားများကို ပြန်လည်စစ်ဆေး ဆောင်ရွက်သွားရန်လိုကြောင်း၊ ကြံစိုက်ကေများကို တိုးချဲ့ခြင်းထက် အထွက်နှုန်း တိုးတက်အောင်ဆောင်ရွက်ရန်လိုကြောင်း၊ ပြည်တွင်းချည် လိုအပ်ချက်ကို ဖြည့်ဆည်းပေးနိုင်ရေး ဝါစိုက်ပျိုးထုတ်လုပ်မှုကို တိုးမြှင့်နိုင်ရန်လိုသကဲ့သို့ ချည်မျှင်စက်ရုံများ တိုးချဲ့တည်ဆောက်ခြင်းနှင့် အဆင့်မြှင့်တင်ခြင်းများကိုလည်းဆောင်ရွက်သွားရန်လိုကြောင်း၊ **ဝါကြိတ်စက်၊ ချည်ငင်စက်၊ ချည်ထည်ပစ္စည်းများကို အသေးစား၊ အငယ်စားနှင့် အလတ်စားစီးပွားရေး (MSME) များဖြင့် ဆောင်ရွက်နိုင်မည်ဆိုပါက ပြည်သူများအလုပ်ကိုင်အခွင့်အလမ်းများ တိုးတက်လာမည် ဖြစ်သဖြင့် အမျိုးသားရေးအဖြစ် ဆောင်ရွက်စေလို**ကြောင်း၊ နွားမွေးမြူရေးလုပ်ငန်းများကို ဆောင်ရွက်ရာတွင် ကျေးလက်ဒေသများ၌ ယခင်ကကဲ့သို့ ပြန်လည်တိုးတက်မွေးမြူရေး ဆောင်ရွက်ရန်လိုကြောင်း၊ ထိုသို့ဆောင်ရွက်ရာတွင် **မွေးမြူသူများအတွက် လက်လှမ်းမီသောဈေးကွက် ဖန်တီးပေးရန်လိုကြောင်း၊ အိမ်၊ ကျေးရွာအလိုက် နွားနို့စုဆောင်းရန်နေရာ (Milk Collection Center)များ ပြုလုပ်၍ ဝယ်ယူပေးရန်လို**ကြောင်း၊ ၎င်းမှ ၂၄ နာရီအတွင်း နို့ချက်စက်ရုံသို့ ပို့ပေးနိုင်ရန်လိုကြောင်း၊ သွင်းကုန်ပစ္စည်းများကို တင်သွင်းရာတွင် ပြည်တွင်း၌ ထုတ်လုပ်၍ ရနိုင်သည့်ပစ္စည်းများကို တင်သွင်းခြင်းထက် နိုင်ငံအတွက် အမှန်တကယ်လိုအပ်သည့်ပစ္စည်းများကိုသာ တင်သွင်းရန် လိုကြောင်း။

ပြည်တွင်း နို့ထွက်ပစ္စည်း လိုအပ်ချက်ကို ဖြည့်ဆည်းပေးနိုင်ရေး နို့စားနွားမွေးမြူခြင်းများကို တိုးချဲ့မွေးမြူရန်လိုကြောင်း၊ နို့ဆီ၊ နို့စိမ်း၊ အသင့်သောက်နွားနို့မှ စ၍ နို့ထွက်ပစ္စည်းများအား အဆင့်မြင့်ထုတ်ကုန်များအထိ ထုတ်လုပ်နိုင်ရန်လိုကြောင်း၊ ထို့ကြောင့် နို့ထွက်ပစ္စည်းစက်ရုံများ တည်ဆောက်လည်ပတ်နိုင်ရန် တိုင်းရင်းသားလုပ်ငန်းရှင်များကို ဖိတ်ခေါ်ဆောင်ရွက်သွားရန် လိုကြောင်း၊ စိုက်ပျိုးရေးလုပ်ငန်းများအတွက် လိုအပ်သည့် စိုက်ပျိုးရေမျာ း လုံလောက်စွာရရှိရေးဆောင်ရွက်ပေးရန် လိုကြောင်း၊ **မိုးစပါး ၁၄ သန်းကျော် စိုက်ပျိုးရေးလုပ်ငန်းမှ ထွက်ရှိသည့် ကောက်ရိုးများအား တိရစ္ဆာန်အစာများ ပြုလုပ်နိုင်သကဲ့သို့ ပျော့ဖတ်လုပ်ငန်းများတွင်လည်း အသုံးပြုနိုင်သဖြင့် အကျိုးရှိစွာ အသုံးပြုနိုင်ရန်လို**ကြောင်း၊ ပြောင်းစိုက်ပျိုးရေး၌လည်း အလားတူပင် ဖြစ်ကြောင်း၊ လယ်ယာထွက် ကောက်ရိုးပင်စည်ပျော့တို့မှ သဘာဝမြေဩဇာ၊ ထင်းအစားထိုးလောင်စာ၊ တိရစ္ဆာန်အစာ၊ ကမ္ဘာ၌ လိုအပ်ချက်မြင့်မားသော ပျော့ဖတ်တို့ ထုတ်လုပ်နိုင်ရေး ဆောင်ရွက်သွားရမည် ဖြစ်ကြောင်း ဖြည့်စွက် ဆွေးနွေးမှာကြားသည်။

ဆွေးနွေးခဲ့သည့် အချက်အလက်များအပေါ် လက်တွေ့အကောင်အထည်ဖော် ဆောင်ရွက်ကြရန်လို

ထို့နောက် နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီဥက္ကဋ္ဌ နိုင်ငံတော်ဝန်ကြီးချုပ်က နိဂုံးချုပ် အမှာစကားပြောကြားရာတွင် ယနေ့ဆွေးနွေးဆောင်ရွက်မှုများသည် များစွာအကျိုးရှိကြောင်း၊ ဆွေးနွေးခဲ့သည့်အတိုင်း လက်တွေ့အကောင်အထည်ဖော် ဆောင်ရွက်သွားနိုင်ရန်လိုကြောင်း၊ ဝါစိုက်ပျိုးရေးနှင့်ဆီထွက်သီးနှံစိုက်ပျိုးရေးတို့ကို အမျိုးသားရေးကိစ္စတစ်ရပ်အဖြစ် ဆောင်ရွက်သွားရန် လိုကြောင်း၊ စိုက်ကေများ တိုးချဲ့ခြင်းထက် တစ်ကေချင်း အထွက်နှုန်းများ တိုးတက်အောင် ဆောင်ရွက်သွားရန်လိုကြောင်း၊ **စတင်စိုက်ပျိုးချိန်မှ စ၍ ရိတ်သိမ်းသည့် အချိန်အထိ အဆင့်ဆင့် ထွက်ရှိလာသည်များသည် နိုင်ငံအတွက် များစွာအကျိုးရှိမည် ဖြစ်**ကြောင်း၊ **ပြည်တွင်း၌ အလုပ်အကိုင်အခွင့်အလမ်းနှင့် ထုတ်လုပ်မှုများအတွက် တန်ဖိုးများမြင့်တက်လာမည်ဖြစ်**ကြောင်း၊ **စိုက်ပျိုးသည်မှသည် ကုန်ချောထွက်ရှိသည်အထိ ကုန်ထုတ်လုပ်မှုလုပ်ငန်းစဉ်နှင့် ကုန်ထုတ်လုပ်စားသုံးမှုကွင်းဆက် (Supply Chain) တစ်ခုလုံး၌ အလုပ်အကိုင်ရရှိမှု၊ ကုန်ထုတ်လုပ်မှုများ များစွာ ဆက်စပ်တိုးတက်လာမည် ဖြစ်**ကြောင်း၊ ထို့ကြောင့် စိုက်ပျိုးထုတ်လုပ်မှုများအတွက် အလေးထား ဆောင်ရွက်ကြရန်လိုကြောင်း၊ အလားတူ စိုက်ပျိုးမွေးမြူရေးနှင့် ကုန်ထုတ်လုပ်မှုလုပ်ငန်းများအတွက် လူသားအရင်းအမြစ်များ မွေးထုတ်ပေးနိုင်ရန် လိုကြောင်း၊ စိုက်ပျိုးရေးလုပ်ငန်းများအတွက် လိုအပ်သည့်ပညာရှင်များ မွေးထုတ်ပေးရာတွင် ဒီပလိုမာအဆင့်မှ ဘွဲ့ကြို၊ ဘွဲ့လွန်အထိ မွေးထုတ်ပေးနိုင်ရေး ကျောင်းများ တိုးချဲ့ပေးရန်လိုကြောင်း၊ မွေးမြူရေးဒီပလိုမာ ပညာရှင်များ မွေးထုတ်ပေးနိုင်ရေးအတွက်လည်း စီမံဆောင်ရွက်လျက်ရှိကြောင်း၊ စိုက်ပျိုးမွေးမြူရေးလုပ်ငန်းများ မြန်ဆန်စွာဖြင့် အကောင်အထည်ဖော် ဆောင်ရွက်နိုင်ရေး ဝန်ကြီးဌာနများ အချင်းချင်း ညှိနှိုင်းဆွေးနွေးဆောင်ရွက်သွားကြရန်လိုကြောင်း၊ ယနေ့ဆွေးနွေးပွဲနှင့်ပတ်သက်၍ ရလဒ်များကောင်းမွန်သည်ကို တွေ့ရှိရပြီး **ဆွေးနွေးခဲ့သည့် အချက်အလက်များအပေါ် လက်တွေ့အကောင်အထည်ဖော် ဆောင်ရွက်ကြရန်လို**ကြောင်း ပြောကြားပြီး အစည်းအဝေးကို မွန်းလွဲ ၂ နာရီတွင် ရုပ်သိမ်းလိုက်ကြောင်း သတင်းရရှိသည်။

သတင်းစဉ်

❖ ❖ ❖

နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီဥက္ကဋ္ဌ နိုင်ငံတော်ဝန်ကြီးချုပ် ဗိုလ်ချုပ်မှူးကြီး မင်းအောင်လှိုင်ထံ တရုတ်နိုင်ငံ ယူနန်ပြည်နယ် ဒုတိယပါတီအတွင်းရေးမှူးနှင့် ပြည်နယ်အုပ်ချုပ်ရေးမှူး ဦးဆောင်သည့် ကိုယ်စားလှယ်အဖွဲ့ လာရောက်ဂါရဝပြုတွေ့ဆုံ

နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီဥက္ကဋ္ဌ နိုင်ငံတော်ဝန်ကြီးချုပ် ဗိုလ်ချုပ်မှူးကြီးမင်းအောင်လှိုင်ထံ တရုတ်နိုင်ငံ ယူနန်ပြည်နယ် ဒုတိယပါတီအတွင်းရေးမှူးနှင့် ပြည်နယ်အုပ်ချုပ်ရေးမှူး H.E. Mr. Wang Yubo ဦးဆောင်သည့် ကိုယ်စားလှယ်အဖွဲ့ လာရောက်ဂါရဝပြုတွေ့ဆုံစဉ်

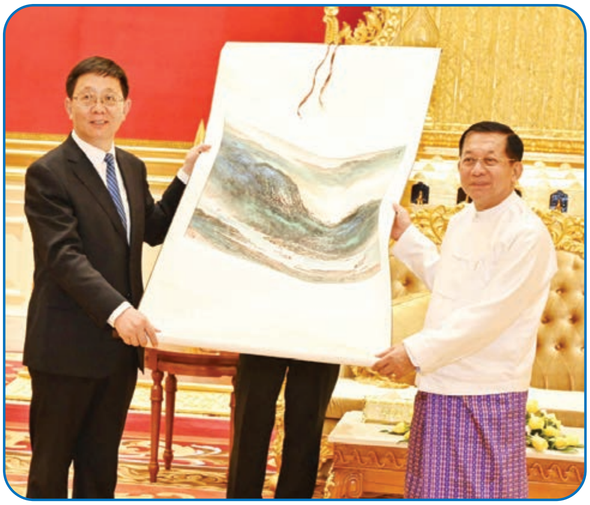
နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီဥက္ကဋ္ဌ နိုင်ငံတော်ဝန်ကြီးချုပ် ဗိုလ်ချုပ်မှူးကြီး မင်းအောင်လှိုင်ထံ တရုတ်နိုင်ငံ ယူနန်ပြည်နယ် ဒုတိယပါတီအတွင်းရေးမှူးနှင့်ပြည်နယ်အုပ်ချုပ်ရေးမှူး H.E. Mr. Wang Yubo ဦးဆောင်သည့် ကိုယ်စားလှယ်အဖွဲ့သည် ဖေဖော်ဝါရီ ၂၀ ရက် နံနက်ပိုင်းတွင် နေပြည်တော်ရှိ နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီဥက္ကဋ္ဌရုံး သံတမန်ဆောင်ခန်းမ၌ လာရောက်ဂါရဝပြုတွေ့ဆုံသည်။

တက်ရောက်

အဆိုပါ တွေ့ဆုံပွဲသို့ နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီဥက္ကဋ္ဌ နိုင်ငံတော်ဝန်ကြီးချုပ်နှင့်အတူ ကောင်စီတွဲဖက်အတွင်းရေးမှူး ဒုတိယဗိုလ်ချုပ်ကြီးရဲဝင်းဦး၊ ဒုတိယဝန်ကြီးချုပ်နှင့် နိုင်ငံခြားရေးဝန်ကြီးဌာန ပြည်ထောင်စုဝန်ကြီး ဦးသန်းဆွေ၊ စီးပွားရေးနှင့်ကူးသန်းရောင်းဝယ်ရေးဝန်ကြီးဌာန ပြည်ထောင်စုဝန်ကြီး ဦးထွန်းအုံနှင့် တာဝန်ရှိသူများ တက်ရောက်ကြပြီး တရုတ်နိုင်ငံ ယူနန်ပြည်နယ်ဒုတိယပါတီအတွင်းရေးမှူးနှင့် ပြည်နယ်အုပ်ချုပ်ရေးမှူးနှင့်အတူ မြန်မာနိုင်ငံဆိုင်ရာ တရုတ်နိုင်ငံသံအမတ်ကြီး H.E. Mr. Chen Hai နှင့် တာဝန်ရှိသူများ တက်ရောက်ကြသည်။

အမြင်ချင်းဖလှယ် ဆွေးနွေး

ထိုသို့ တွေ့ဆုံရာတွင် နှစ်နိုင်ငံအကြား နိုင်ငံတော်အဆင့်ပုဂ္ဂိုလ်များနှင့် အဆင့်မြင့်အရာရှိကြီးများ ချစ်ကြည်ရေးခရီးများ အပြန်အလှန် သွားရောက်ခဲ့မှုနှင့် နှစ်နိုင်ငံပူးပေါင်းဆောင်ရွက်မှုနှင့် ချစ်ကြည်ရင်းနှီးမှုများ တိုးတက်စေရေး ဆက်လက်၍လည်း အပြန်အလှန်သွားရောက်မည့် အခြေအနေများ၊ နှစ်နိုင်ငံအကြား နိုင်ငံရေးပိုင်းဆိုင်ရာ ယုံကြည်မှု ပိုမိုတိုးတက်လာစေရေးနှင့် စီးပွားရေးဆိုင်ရာ ဆက်သွယ်ဆက်ဆံမှု ပိုမိုမြှင့်တင်နိုင်ရေး အစိုးရချင်း ဆောင်ရွက်ရန်လိုအပ်သည့် အခြေအနေများ၊ မြန်မာနိုင်ငံနှင့် ယူနန်ပြည်နယ်အကြား နယ်နိမိတ်ထိစပ်မှု အများဆုံးဖြစ်ပြီး နှစ်နိုင်ငံကုန်သွယ်မှုများ တိုးမြှင့်ဆောင်ရွက်နိုင်ရေးအတွက် နယ်စပ်ဒေသကုန်သွယ်မှုနှင့်ကုန်စည်စီးဆင်းမှုများ ပြန်လည်ကောင်းမွန်လာစေရေး ဆောင်ရွက်ရမည့်အခြေအနေများ၊ နယ်စပ်ဒေသနှင့် ပြည်တွင်း တည်ငြိမ်အေးချမ်းရေးအတွက်



ငြိမ်းချမ်းရေး တွေ့ဆုံဆွေးနွေး ညှိနှိုင်းမှုများနှင့် ငြိမ်းချမ်းရေးလုပ်ငန်းစဉ်များတွင် တရုတ်နိုင်ငံအနေဖြင့် ကူညီဆောင်ရွက်ပေးလျက်ရှိသည့်အခြေအနေများ၊ နယ်စပ်ဖြတ်ကျော်တရားဥပဒေစိုးမိုးရေးနှင့် တည်ငြိမ်အေးချမ်းရေးအတွက် ကျယ်ကျယ်ပြန့်ပြန့် ထိထိရောက်ရောက် ဆောင်ရွက်ရန် လိုအပ်သည့်အခြေအနေများ၊ နယ်စပ်ဒေသတွင် အွန်လိုင်းလောင်းကစားမှုနှင့် အွန်လိုင်းလိမ်လည်မှုများ ပပျောက်စေရေးအတွက် နှစ်နိုင်ငံပူးပေါင်း ဆောင်ရွက်ခဲ့မှု အခြေအနေများနှင့် ဆက်လက်၍လည်း ပူးပေါင်းဆောင်ရွက်သွားမည့်အခြေအနေများ၊ မူးယစ်ဆေးဝါးတားဆီးကာကွယ် နှိမ်နင်းရေးအတွက် နှစ်နိုင်ငံအကြား ပူးပေါင်းဆောင်ရွက်သွားရန် လိုအပ်သည့်အခြေအနေများ၊ မြန်မာနိုင်ငံ၏ စိုက်ပျိုးမွေးမြူရေးလုပ်ငန်းများ တိုးတက်စေရေးအတွက် ယူနန်ပြည်နယ်အနေဖြင့် နည်းပညာအကူအညီများ ပေးအပ်သွားမည့်အခြေအနေများ၊ နယ်စပ်ဒေသကုန်သွယ်မှုများ ဆောင်ရွက်ရာတွင် မြန်မာကျပ်ငွေနှင့် တရုတ်ယွမ်တို့အား တိုက်ရိုက်ပေးချေခြင်းကြောင့် ကုန်သွယ်မှုများ ပိုမိုအဆင်ပြေချောမွေ့သည့် အခြေအနေများ၊ နှစ်နိုင်ငံ ကုန်သွယ်မှုအတွက် အဓိကအရေးပါသည့် ရထားလမ်းများ တည်ဆောက်နိုင်ရေး ဆောင်ရွက်လျက်ရှိမှုနှင့် မော်တော်ကားလမ်းများ လမ်းပန်းဆက်သွယ်မှု ချောမွေ့စေရေး ဆောင်ရွက်လျက်ရှိသည့် အခြေအနေများနှင့် နှစ်နိုင်ငံအကြား လျှပ်စစ်ဓာတ်အားထုတ်လုပ်ရေးကဏ္ဍ၊ စွမ်းအင်ကဏ္ဍ၊ လယ်ယာစိုက်ပျိုးရေးကဏ္ဍ၊ ပန်းမန်စိုက်ပျိုးရေးကဏ္ဍနှင့် အခြားကဏ္ဍပေါင်းစုံ၌ ပူးပေါင်းဆောင်ရွက်မှုများ ဆက်လက်တိုးမြှင့် ဆောင်ရွက်သွားမည့်အခြေအနေများနှင့် ပတ်သက်၍ ရင်းနှီးပွင့်လင်းစွာ အမြင်ချင်းဖလှယ် ဆွေးနွေးခဲ့ကြသည်။

တွေ့ဆုံပွဲအပြီးတွင် နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီဥက္ကဋ္ဌ နိုင်ငံတော်ဝန်ကြီးချုပ်နှင့် တရုတ်နိုင်ငံယူနန်ပြည်နယ် ဒုတိယပါတီအတွင်းရေးမှူးနှင့် ယူနန်ပြည်နယ် အုပ်ချုပ်ရေးမှူးတို့သည် အမှတ်တရ လက်ဆောင်ပစ္စည်းများ အပြန်အလှန်ပေးအပ်ပြီး တက်ရောက်ကြသူများနှင့်အတူ မှတ်တမ်းတင်ဓာတ်ပုံရိုက်ခဲ့ကြကြောင်း သတင်းရရှိသည်။

သတင်းစဉ်

❖ ❖ ❖

(၇၇)နှစ်မြောက် ပြည်ထောင်စုနေ့အထိမ်းအမှတ် MSME ထုတ်ကုန်များ ခင်းကျင်းပြသ ရောင်းချပွဲနှင့် ရိုးရာအစားအစာများ ခင်းကျင်းရောင်းချပွဲ ဖွင့်ပွဲအခမ်းအနားကျင်းပ

နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီဒုတိယဥက္ကဋ္ဌ ဒုတိယဝန်ကြီးချုပ် ဒုတိယဗိုလ်ချုပ်မှူးကြီးစိုးဝင်း (၇၇)နှစ်မြောက် ပြည်ထောင်စုနေ့အထိမ်းအမှတ် MSME ထုတ်ကုန်အရောင်းပြခန်းများကို ကြည့်ရှုအားပေးစဉ်

၂၀၂၄ ခုနှစ် (၇၇) နှစ်မြောက် ပြည်ထောင်စုနေ့ အထိမ်းအမှတ် MSME ထုတ်ကုန်များ ခင်းကျင်း ပြသရောင်းချပွဲနှင့် ရိုးရာအစားအစာများ ခင်းကျင်း ရောင်းချပွဲ ဖွင့်ပွဲအခမ်းအနားကို ဖေဖော်ဝါရီ ၁၀ ရက် နံနက်ပိုင်းတွင် နေပြည်တော် ဥပ္ပါတသန္တိစေတီတော် တောင်ဘက် တပေါင်းကွင်း၌ ကျင်းပပြုလုပ်ရာ (၇၇) နှစ်မြောက် ပြည်ထောင်စုနေ့ ကျင်းပရေး ဗဟိုကော်မတီဥက္ကဋ္ဌ နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီ ဒုတိယ ဥက္ကဋ္ဌ ဒုတိယ ဝန်ကြီးချုပ် ဒုတိယ ဗိုလ်ချုပ်မှူးကြီး စိုးဝင်း တက်ရောက်ဖွင့်လှစ်သည်။

အခမ်းအနားသို့ နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီဝင်များ၊ ပြည်ထောင်စုဝန်ကြီးများ၊ နေပြည်တော်ကောင်စီဥက္ကဋ္ဌ၊ ကာကွယ်

ရေးဦးစီးချုပ်ရုံးမှ အဆင့်မြင့်တပ်မတော်အရာရှိကြီးများ၊ နေပြည်တော်တိုင်းစစ်ဌာနချုပ်တိုင်းမှူး၊ ဒုတိယဝန်ကြီးများ၊ ဌာနဆိုင်ရာ တာဝန်ရှိသူများ၊ နေပြည်တော်ကောင်စီ၊ တိုင်းဒေသကြီးနှင့်ပြည်နယ်များမှပြခန်းတာဝန်ခံများနှင့် တိုင်းရင်းသားရိုးရာအကအဖွဲ့များ

နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီ ဒုတိယဥက္ကဋ္ဌ ဒုတိယဝန်ကြီးချုပ် ဒုတိယဗိုလ်ချုပ်မှူးကြီးစိုးဝင်း (၇၇)နှစ်မြောက် ပြည်ထောင်စုနေ့အထိမ်းအမှတ် အရောင်းပြခန်းများကို ကြည့်ရှုအားပေးစဉ်

တက်ရောက်ကြသည်။

ဖဲကြိုးဖြတ် ဖွင့်လှစ်ပေး

ဦးစွာ နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီ ဒုတိယဥက္ကဋ္ဌ ဒုတိယဝန်ကြီးချုပ် ဒုတိယ ဗိုလ်ချုပ်မှူးကြီး စိုးဝင်း၊ ပြည်ထောင်စုဝန်ကြီးများ ဖြစ်ကြသည့် ဦးမောင်မောင်အုန်း၊ ဦးမင်းနောင်၊ ဦးလှမိုး၊ ဒေါက်တာညွန့်ဖေ၊ Jeng Phang နော်တောင်နှင့် နေပြည်တော်ကောင်စီဥက္ကဋ္ဌ ဦးသန်းထွန်းဦးတို့က အခမ်းအနားကို ဖဲကြိုးဖြတ်၍ ဖွင့်လှစ်ပေးကြသည်။

ရင်းရင်းနှီးနှီး နှုတ်ဆက်

ထို့နောက် နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီ ဒုတိယဥက္ကဋ္ဌ ဒုတိယဝန်ကြီးချုပ်နှင့် အဖွဲ့ဝင်များသည် သာသနာရေးနှင့်ယဉ်ကျေးမှုဝန်ကြီးဌာန အနုပညာဦးစီးဌာနမှ အနုပညာရှင်များ၊ ပြန်ကြားရေးဝန်ကြီးဌာန မြန်မာ့အသံနှင့်ရုပ်မြင်သံကြားမှဝန်ထမ်းများ၊ နေပြည်တော်ကောင်စီ၊ တိုင်းဒေသကြီးနှင့် ပြည်နယ်များမှ တိုင်းရင်းသားရိုးရာယိမ်းအဖွဲ့များ၏ "ပြည်ထောင်စုရဲ့ထာဝရအလှ" တေးသီချင်းဖြင့် ကပြဖျော်ဖြေ တင်ဆက်မှုကို ကြည့်ရှုအားပေးပြီး ရင်းရင်းနှီးနှီး လိုက်လံနှုတ်ဆက်ကြသည်။

ယင်းနောက် နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီ ဒုတိယဥက္ကဋ္ဌ ဒုတိယဝန်ကြီးချုပ်နှင့် အဖွဲ့ဝင်များသည် (၇၇) နှစ်မြောက်ပြည်ထောင်စုနေ့ အထိမ်းအမှတ် MSME ထုတ်ကုန်အရောင်းပြခန်းများနှင့် ရိုးရာအစားအစာအရောင်းပြခန်းများကို လိုက်လံကြည့်ရှုအားပေးကြသည်။

ကျင်းပပြုလုပ်

အဆိုပါ (၇၇) နှစ်မြောက် ပြည်ထောင်စုနေ့ အထိမ်းအမှတ် MSME ထုတ်ကုန်ပြခန်းများနှင့် ရိုးရာအစားအစာပြခန်းများကို

နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီ ဒုတိယဥက္ကဋ္ဌ ဒုတိယဝန်ကြီးချုပ် ဒုတိယဗိုလ်ချုပ်မှူးကြီးစိုးဝင်း၊ ပြည်ထောင်စုဝန်ကြီးများ ဖြစ်ကြသည့် ဦးမောင်မောင်အုန်း၊ ဦးမင်းနောင်၊ ဦးလှမိုး၊ ဒေါက်တာညွန့်ဖေ၊ Jeng Phang နော်တောင်နှင့် နေပြည်တော်ကောင်စီဥက္ကဋ္ဌ ဦးသန်းထွန်းဦးတို့က(၇၇)နှစ်မြောက် ပြည်ထောင်စုနေ့အထိမ်းအမှတ် MSME ထုတ်ကုန်များခင်းကျင်းပြသရောင်းချပွဲနှင့် ရိုးရာအစားအစာများ ခင်းကျင်းရောင်းချပွဲကို ဖဲကြိုးဖြတ် ဖွင့်လှစ်ပေးကြစဉ်

နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီ ဒုတိယဥက္ကဋ္ဌ ဒုတိယဝန်ကြီးချုပ် ဒုတိယဗိုလ်ချုပ်မှူးကြီးစိုးဝင်း (၇၇)နှစ်မြောက် ပြည်ထောင်စုနေ့အထိမ်းအမှတ် အရောင်းပြခန်းများကို ကြည့်ရှုအားပေးစဉ်

နေပြည်တော်၊ တိုင်းဒေသကြီးနှင့် ပြည်နယ်များမှ ထုတ်လုပ်သည့် MSME တန်ဖိုးမြင့်ထုတ်ကုန်များ၊ ပြည်ပပို့ကုန်များအပါအဝင် OROP ထုတ်ကုန်များနှင့် ဒေသထုတ်ကုန်များကိုပြည်ပသို့တင်ပို့နိုင်ရေးနှင့်ဈေးကွက်ရရှိရေး အတွက် တိုင်းရင်းသားလုပ်ငန်းရှင်များညှိနှိုင်းပေါင်းစပ်ဆောင်ရွက်ရန်၊ အရည်အသွေးမြင့်ထုတ်ကုန်များတိုးမြှင့်ထုတ်လုပ်နိုင်ရေး၊ပြည်ပပို့ကုန်ရရှိရေးအတွက်နေပြည်တော်၊ တိုင်းဒေသကြီးနှင့် ပြည်နယ်များမှ တိုင်းရင်းသားလုပ်ငန်းရှင်များ တွေ့ဆုံ၍ သတင်းအချက်အလက်များ ဖလှယ်ရယူနိုင်ရေးနှင့် ညှိနှိုင်းပေါင်းစပ်နိုင်ရေး ဆောင်ရွက်ရန်၊ အမျိုးဂုဏ် ဇာတိဂုဏ် တိုးတက်မြင့်မားစေရေးကို အထောက်အကူဖြစ်စေပြီး သက်ဆိုင်ရာ ဒေသအလိုက် ယဉ်ကျေးမှုအမွေအနှစ်များကိုဖော်ထုတ်ပြသနိုင်သည့်ဒေသထွက်ရိုးရာလက်မှုပညာပစ္စည်းများကိုလည်း ခင်းကျင်းပြသနိုင်ရေး ဆောင်ရွက်ရန်၊ တိုင်းဒေသကြီးနှင့် ပြည်နယ်များမှ ထုတ်လုပ်ဖြန့်ဖြူးရောင်းချသော ဒေသထွက်ရိုးရာအစားအစာများကို ပြည်ထောင်စု၏ အနှစ်သာရပြည့်စုံစွာဖြင့် တိုင်းရင်းသား ပြည်သူလူထုသို့ ထုတ်လုပ်ရောင်းချနိုင်ရေး ဆောင်ရွက်ရန်စသည့် ရည်ရွယ်ချက်များဖြင့် ကျင်းပပြုလုပ်ခြင်း ဖြစ်သည်။

MSME ထုတ်ကုန် အရောင်းပြခန်းများ အနေဖြင့် သမဝါယမနှင့် ကျေးလက်ဒေသဖွံ့ဖြိုးရေးဝန်ကြီးဌာန ထုတ်ကုန်အရောင်းပြခန်း၊ စက်မှုဝန်ကြီးဌာန ထုတ်ကုန်အရောင်းပြခန်း၊နေပြည်တော်ကောင်စီနယ်မြေထုတ်ကုန်အရောင်းပြခန်း၊ တိုင်းဒေသကြီးနှင့်ပြည်နယ်ထုတ်ကုန် အရောင်းပြခန်း၁၄ခန်း၊ မြန်မာစီးပွားရေး ကော်ပိုရေးရှင်း (MEC) ထုတ်ကုန်အရောင်းပြခန်း၊ မြန်မာ့စီးပွားရေးဦးပိုင် အများနှင့်သက်ဆိုင်သော ကုမ္ပဏီလီမိတက်ထုတ်ကုန် အရောင်းပြခန်းများ အပြင် တိုင်းရင်းသားရိုးရာ အစားအသောက် အရောင်းဆိုင်ခန်းများအနေဖြင့် နေပြည်တော်ကောင်စီအပါအဝင် တိုင်းဒေသကြီးနှင့် ပြည်နယ်များမှရိုးရာအစားအသောက်ပြခန်း၁၉ခန်းတို့ကို ဖေဖော်ဝါရီ ၁၀ ရက် မှ ၁၄ ရက်အထိ နေ့စဉ် နံနက် ၈ နာရီမှ ည ၁၀ နာရီထိဖျော်ဖြေရေး အစီအစဉ်များဖြင့် စည်ကားသိုက်မြိုက်စွာ ရောင်းချ ဖွင့်လှစ်ပေးသွားမည်ဖြစ်ကြောင်း သတင်းရရှိသည်။

သတင်းစဉ်

နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီ ဒုတိယဥက္ကဋ္ဌ ဒုတိယဝန်ကြီးချုပ် ဒုတိယဗိုလ်ချုပ်မှူးကြီးစိုးဝင်း "ပြည်ထောင်စုရဲ့ ထာဝရအလှ" တေးသီချင်းဖြင့် ကပြဖျော်ဖြေ တင်ဆက်မှုကို ကြည့်ရှုအားပေးစဉ်

jrermqyur; tmPmyiwi a& , mO&ppi; vyie;ci pwi0ia&mujci; tcr; tem;usi;y

ဆိပ်ကမ်းလုပ်ငန်းများနှင့် ရေကြောင်းပြလုပ်ငန်းများတွင် ပိုမိုကောင်းမွန်သည့် ဝန်ဆောင်မှုများပေးနိုင်စေရန် အင်အားဖြည့်တင်းခြင်းဖြစ်

နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီအဖွဲ့ဝင် ဒုတိယဝန်ကြီးချုပ်နှင့် ပြည်ထောင်စုဝန်ကြီး ဗိုလ်ချုပ်ကြီးမြထွန်းဦး ရေယာဉ်ရှစ်စင်း လုပ်ငန်းခွင်စတင်ဝင်ရောက်ခြင်းအခမ်းအနားတွင် အမှာစကားပြောကြားစဉ်

ပို့ဆောင်ရေးနှင့်ဆက်သွယ်ရေးဝန်ကြီးဌာန၊ မြန်မာ့ဆိပ်ကမ်းအာဏာပိုင်တွင် ၆၀ မီတာ ဘက်စုံသုံး ဖော်ယာ မ၊ ချ ရေယာဉ် (60M Multipurpose Buoy Handling Vessel) (“ဂန္ဓ”ရေယာဉ်) တစ်စင်း၊ မြေတူးမြေခံရေယာဉ် နှစ်စုံနှင့် ဆိပ်ကမ်းလုပ်ငန်းသုံးရေယာဉ် (Habour Launch) သုံးစင်း၊ စုစုပေါင်း ရေယာဉ် ရှစ်စင်း လုပ်ငန်းခွင် စတင်ဝင်ရောက်ခြင်းအခမ်းအနားကို ဖေဖော်ဝါရီ ၁၀ ရက် နံနက်ပိုင်းတွင် ရန်ကုန်တိုင်းဒေသကြီး ကျောက်တံတားမြို့နယ် ပန်းဆိုးတန်းကျန်းမာရေးဆိပ်ခံတံတား၌ကျင်းပရာ နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီအဖွဲ့ဝင် ဒုတိယဝန်ကြီးချုပ်နှင့် ပို့ဆောင်ရေးနှင့် ဆက်သွယ်ရေးဝန်ကြီးဌာန ပြည်ထောင်စုဝန်ကြီး ဗိုလ်ချုပ်ကြီးမြထွန်းဦးတက်ရောက် အမှာစကားပြောကြားသည်။

အခမ်းအနားသို့ ရန်ကုန်တိုင်းဒေသကြီးဝန်ကြီးချုပ်၊ ရန်ကုန်တိုင်းစစ်ဌာနချုပ်တိုင်းမှူး၊ ပို့ဆောင်ရေးနှင့် ဆက်သွယ်ရေးဝန်ကြီးဌာန ဒုတိယဝန်ကြီး၊ ရန်ကုန်တိုင်းဒေသကြီး အစိုးရအဖွဲ့ အဖွဲ့ဝင် ဝန်ကြီးများ၊ ရန်ကုန်မြို့တော်ဝန်၊ ပို့ဆောင်ရေးနှင့်ဆက်သွယ်ရေးဝန်ကြီးဌာနရှိ ဌာန၊ အဖွဲ့အစည်းများမှ ဌာနအကြီးအမှူးများနှင့် ဖိတ်ကြားထားသူများ တက်ရောက်ကြသည်။

ဆိပ်ကမ်းလုပ်ငန်း တိုးတက်ရေး

ဦးစွာ နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီအဖွဲ့ဝင် ဒုတိယဝန်ကြီးချုပ်နှင့်ပို့ဆောင်ရေးနှင့် ဆက်သွယ်ရေးဝန်ကြီးဌာန ပြည်ထောင်စုဝန်ကြီး ဗိုလ်ချုပ်ကြီး မြထွန်းဦးက မြန်မာနိုင်ငံသည် စုစုပေါင်း ရေမိုင် ၁,၂၆၀ မိုင် ရှည်လျားသည့် ပင်လယ်ကမ်းရိုးတန်းကို ပိုင်ဆိုင်ထားပြီး ပထဝီအနေအထားအရ လူဦးရေထူထပ်သည့် အိမ်နီးချင်းနိုင်ငံများနှင့် ကုန်းမြေချင်း ထိစပ်နေသကဲ့သို့ အပြည်ပြည်ဆိုင်ရာ ပင်လယ်ရေကြောင်းပို့ဆောင်ရေးကွန်ရက်နှင့် ကောင်းစွာ ချိတ်ဆက် ဆောင်ရွက်ပေးနိုင်သော ပင်လယ်ထွက်ပေါက် ပိုင်ဆိုင်ထားသည့် ကမ်းရိုးတန်းနိုင်ငံ(Rimland Country)၊ တစ်နည်းအားဖြင့် ပင်လယ်ရေကြောင်းပိုင်နက်နိုင်ငံ (Maritime State) တစ်နိုင်ငံလည်း ဖြစ်ကြောင်း၊ ပင်လယ်ရေကြောင်းပို့ဆောင်ရေးကဏ္ဍသည် နိုင်ငံ၏ အပြည်ပြည်ဆိုင်ရာ ကုန်သွယ်မှုအခန်းကဏ္ဍနှင့် တိုက်ရိုက်ချိတ်ဆက်မှု ရှိနေပြီး နိုင်ငံ့လူမှုစီးပွားဘဝ ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်ရေးအတွက် လွန်စွာအရေးပါကြောင်းကို တွေ့ရမည်ဖြစ်ကြောင်း၊ ကုန်သွယ်မှုနည်းလမ်းများအနက် ပင်လယ်ရေကြောင်းဖြင့် ကုန်သွယ်မှုသည် ကမ္ဘာ့ကုန်သွယ်မှုတန်ဖိုး၏ ၇၀ ရာခိုင်နှုန်းနှင့် ကမ္ဘာ့ကုန်သွယ်မှုပမာဏ၏ ၈၀ ရာခိုင်နှုန်းရှိကြောင်းကို United Nation Conference on Trade and Development

(UNCTAD) က နှစ်စဉ်ထုတ်ပြန်သည့် Review of Maritime Transport အရ သိရှိရကြောင်း၊ စီးပွားရေးနှင့်ကူးသန်းရောင်းဝယ်ရေးဝန်ကြီးဌာနမှ ထုတ်ပြန်ထားသည့် စာရင်းများအရ ၂၀၂၂-၂၀၂၃ ဘဏ္ဍာရေးနှစ်တွင် စုစုပေါင်း ကုန်သွယ်မှုတန်ဖိုး အမေရိကန်ဒေါ်လာ ၃၄ ဘီလီယံရှိသည့်အနက် Normal Trade ၏ အဓိကဖြစ်သော ပင်လယ်ရေကြောင်းဖြင့် ကုန်သွယ်မှုတန်ဖိုးသည် အမေရိကန်ဒေါ်လာ ၂၅ ဘီလီယံကျော်၊ ရာခိုင်နှုန်းအားဖြင့် ၇၅ ရာခိုင်နှုန်းရှိကြောင်း၊ ထို့ကြောင့် အပြည်ပြည်ဆိုင်ရာ ကုန်သွယ်မှုကို မြှင့်တင်နိုင်ပြီး နိုင်ငံ့လူမှုစီးပွား ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်ရေးကို ရေရှည်တည်တံ့အောင် အထောက်အကူပြုနိုင်ရန် ဆိပ်ကမ်းလုပ်ငန်းကဏ္ဍ (Port Industry) ကို စဉ်ဆက်မပြတ် ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်အောင် အလေးထား ဆောင်ရွက်သွားကြရမည် ဖြစ်ကြောင်း၊ နှစ်စဉ်တိုးတက်လာနေသည့် နိုင်ငံ၏ ကုန်သွယ်မှုပမာဏကိုနိုင်နင်းစွာကိုင်တွယ်ဝန်ဆောင်မှုများ ပေးနိုင်ရန်အတွက် ဆိပ်ကမ်းတံတားများကို ခေတ်မီဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်အောင် တည်ဆောက်ခြင်း၊ အဆင့်မြှင့်တင်ခြင်း၊ ရေလမ်းကြောင်းများကို ဘေးကင်းလုံခြုံစွာ အသုံးပြုနိုင်ရေး စီမံဆောင်ရွက်ခြင်း၊ ကုန်ကိုင်တွယ်စက်ကိရိယာများနှင့် လုပ်ငန်းသုံးရေယာဉ်များ၊ စက်ကိရိယာများ ဖြည့်တင်းခြင်း၊အဆင့်မြှင့်တင်ခြင်း၊ ကျွမ်းကျင်လူ့စွမ်းအားအရင်းအမြစ်များကို စုဆောင်းလေ့ကျင့် ပျိုးထောင်ပေးခြင်းနှင့်နည်းပညာနှင့်တီထွင်ဆန်းသစ်မှုများကိုလည်း ကုန်သွယ်မှုပမာဏ တိုးတက်မှုနှင့်လိုက်လျောညီထွေထိရောက်အကျိုးရှိစွာ အသုံးချခြင်းတို့ကို ဆောင်ရွက်ရန် လိုအပ်ကြောင်း။

ရေယာဉ်အင်အား ဖြည့်တင်း

ပို့ဆောင်ရေးနှင့်ဆက်သွယ်ရေးဝန်ကြီးဌာနအနေဖြင့် မြန်မာ့ဆိပ်ကမ်းအာဏာပိုင်၏ ဆိပ်ကမ်းလုပ်ငန်းများနှင့် ရေကြောင်းပြလုပ်ငန်းများတွင် ပိုမိုကောင်းမွန်သည့် ဝန်ဆောင်မှုများ ပေးနိုင်စေရေးအတွက် ခေတ်မီရေယာဉ်အသစ် ရှစ်စင်းကို စုစုပေါင်း အမေရိကန်ဒေါ်လာ ၂၀ ဒသမ ၆၇ သန်းအကုန်အကျခံကာ တည်ဆောက်၍ ရေယာဉ်အင်အား ဖြည့်တင်းဆောင်ရွက်စေခဲ့ခြင်း ဖြစ်ကြောင်း၊ ဆိပ်ကမ်းလုပ်ငန်းကဏ္ဍတွင် Stakeholder များဖြစ်ကြသော မြန်မာ့ဆိပ်ကမ်းအာဏာပိုင်နှင့် ပုဂ္ဂလိကဆိပ်ကမ်းတံတားများက မိမိတို့

၏ ဝန်ဆောင်မှုစနစ်နှင့် စွမ်းဆောင်ရည်ကို နိုင်ငံတကာကုန်သွယ်မှုအတွက် လိုအပ်ချက် စံချိန်စံညွှန်းများနှင့် လိုက်လျောညီထွေ အဆင်သင့်ဖြစ်စေရန် အဆင့်မြှင့်တင်ခြင်း၊ စဉ်ဆက်မပြတ် ပြောင်းလဲတိုးတက်နေသည့် နည်းပညာနှင့်စက်ကိရိယာများကိုတပ်ဆင် အသုံးချခြင်း၊ ဒေသတွင်း ခေတ်မီဆိပ်ကမ်းများနည်းတူ ဒစ်ဂျစ်တယ်အသွင်ကူးပြောင်းခြင်း(Digital Transformation)နည်းလမ်းဖြင့် Electronic Port (e-Port) အဆင့်မှသည် Smart Port အဆင့်သို့ တက်လှမ်းနိုင်စေရေးအတွက် နိုင်ငံတော်နှင့်ဝန်ကြီးဌာန၏ ဦးဆောင်ပံ့ပိုးမှုများနှင့်အတူ အားလုံးဝိုင်းဝန်းကြိုးပမ်း အကောင်အထည်ဖော် ဆောင်ရွက်သွားရန် ပြောကြားသည်။

ထို့နောက် မြန်မာ့ဆိပ်ကမ်းအာဏာပိုင် ဦးဆောင်ညွှန်ကြားရေးမှူးက ဆိပ်ကမ်းလုပ်ငန်းကဏ္ဍ၏ ဖြစ်ပေါ်တိုးတက်မှုများနှင့် ရေယာဉ် ရှစ်စင်း၏ အချက်အလက်များကို ရှင်းလင်းတင်ပြပြီး ရေယာဉ် ရှစ်စင်း တည်ဆောက်ခြင်းဆိုင်ရာ ဗီဒီယိုမှတ်တမ်းကို ပြသ၍ ပြည်ထောင်စုဝန်ကြီးထံ အခမ်းအနားအမှတ်တရ လက်ဆောင်အဖြစ် “ဂန္ဓ” ရေယာဉ်၏ ပုံစံငယ်ကို ပေးအပ်ပါသည်။

ဖဲကြိုးဖြတ် ဖွင့်လှစ်ပေး

ဆက်လက်၍ပြည်ထောင်စုဝန်ကြီးနှင့် အဖွဲ့သည် လုပ်ငန်းခွင်စတင်ဝင်ရောက်မည့် ရေယာဉ်ရှစ်စင်းတို့ကို “ဂန္ဓ” ရေယာဉ် Main Deck ပေါ်မှ တစ်ပြိုင်နက် ဖဲကြိုးဖြတ်၍ ဖွင့်လှစ်ပေးပြီး ရေယာဉ်များပေါ်သို့ လှည့်လည်ကြည့်ရှုကာ ဆိပ်ခံတံတားပေါ်ရှိ ဧည့်သည်တော်မှတ်တမ်းစာအုပ်တွင် လက်မှတ်ရေးထိုးသည်။

ထို့နောက် ပြည်ထောင်စုဝန်ကြီးနှင့် အဖွဲ့သည်မြန်မာ့ဆိပ်ကမ်းအာဏာပိုင်စက်မှုအင်ဂျင်နီယာဌာန သိမ်ဖြူသင်္ဘောကျင်း စုပေါင်းခန်းမသို့ နံနက် ၁၁ နာရီတွင် ရောက်ရှိရာ ဦးဆောင်ညွှန်ကြားရေးမှူးက သိမ်ဖြူသင်္ဘောကျင်း၏ သမိုင်းအကျဉ်း၊ သင်္ဘောလွှန်းကျင်းများ၏ လက်ရှိအခြေအနေ၊ ရေကြောင်းဖော်ယာများနှင့် ကုန်ကိုင်တွယ် စက်ကိရိယာများ ပြုပြင်ခြင်း၊ ဌာနပိုင်ရေယာဉ်များကိုပုဂ္ဂလိကနှင့် ပူးပေါင်း၍တည်ဆောက်ပြုပြင်ထိန်းသိမ်းပေးနိုင်မှုနှင့် ဌာနနှင့်နိုင်ငံတော်အတွက်ဝင်ငွေတိုးတက်ရှာဖွေပေးနိုင်ရေးအတွက်လွှန်းကျင်းများနှင့်အလုပ်ရုံများကို ပုဂ္ဂလိကနှင့် ပူးပေါင်းဆောင်ရွက်သွားမည့် အခြေအနေများကို ဦးစွာတင်ပြပြီး အင်ဂျင်နီယာချုပ် (စက်မှု) က စက်မှုအင်ဂျင်နီယာဌာန လက်အောက်ရှိ သိမ်ဖြူ သင်္ဘောကျင်း၊ အံ့ကြီးသင်္ဘောကျင်းနှင့် စက်ဆန်းသင်္ဘောကျင်းတို့၏ လုပ်ငန်းဆောင်ရွက်နေမှု အခြေအနေများ၊ ဝင်ငွေတိုးတက်ရရှိရေး ဆက်လက်ဆောင်ရွက်မည့် အခြေအနေများကို ရှင်းလင်းတင်ပြသည်။

လှည့်လည်ကြည့်ရှု စစ်ဆေး

ယင်းနောက် ပြည်ထောင်စုဝန်ကြီးက ဝန်ထမ်းများအားလုံးသည် နိုင်ငံ့ဝန်ထမ်းများဖြစ်ကြသဖြင့် နိုင်ငံတော်အပေါ် သစ္စာရှိရန်နှင့်ဝန်ထမ်းကျင့်ဝတ်ကိုအလေးထားလိုက်နာကြရန်၊ဌာန၏ရည်မှန်းချက်လုပ်ငန်းတာဝန်များကို အကောင်အထည်ဖော်ရာတွင် အပြည့်အဝ အောင်မြင်မှုရရှိရေးအတွက် ပုဂ္ဂလိကအခန်းကဏ္ဍနှင့် အလေးထား ပူးပေါင်းဆောင်ရွက်သွားရန်၊ သမားရိုးကျ စီမံခန့်ခွဲမှုစနစ်မှ အီလက်ထရောနစ်စီမံခန့်ခွဲမှု e-Governance စနစ်ဖြင့် ပြောင်းလဲကျင့်သုံး ဆောင်ရွက်ကြရန်၊ ဝန်ထမ်းများ အားလုံး လုပ်ငန်းစွမ်းဆောင်ရည် တိုးတက်မြင့်မားနေစေရေးအတွက် စဉ်ဆက်မပြတ် လေ့ကျင့်နေရန်၊ လုပ်ငန်းသုံး စက်ကိရိယာများ လေလွင့်ဆုံးရှုံးမှု မဖြစ်ပေါ်စေရေးအတွက်လည်း စနစ်တကျ ကိုင်တွယ်ထိန်းသိမ်း အသုံးချရန်တို့အားမှာကြားပြီးသိမ်ဖြူသင်္ဘောကျင်းအတွင်းရှိ လွှန်းကျင်းများနှင့် အလုပ်ရုံများကို လှည့်လည်ကြည့်ရှု စစ်ဆေးသည်။

လိုအပ်ချက်များ မှာကြား

မွန်းလွဲပိုင်းတွင် ပြည်ထောင်စုဝန်ကြီးသည်ရန်ကုန်မြစ်တစ်ဖက်ကမ်းရှိပြည်တွင်းရေကြောင်းပို့ဆောင်ရေးဒလသင်္ဘောကျင်းသို့ ရောက်ရှိရာ ပြည်တွင်းရေကြောင်းပို့ဆောင်ရေး ဦးဆောင်ညွှန်ကြားရေးမှူးက ဒလသင်္ဘောကျင်း၏ သမိုင်းကြောင်းနှင့် လက်ရှိ ဆောင်ရွက်လျက်ရှိသည့် လုပ်ငန်းများ၊ဆက်လက်ဆောင်ရွက်သွားမည့်လုပ်ငန်းများကို ရှင်းလင်းတင်ပြရာ ပြည်ထောင်စုဝန်ကြီးက လုပ်ငန်းဆိုင်ရာ လိုအပ်ချက်များကို မှာကြားပြီး၊ ဒလသင်္ဘောကျင်း အတွင်းရှိ လွှန်းကျင်းနှင့် လွှန်းလမ်းများ အခြေအနေ၊ သင်္ဘောတည်ဆောက်၊ပြင်ဆင်နေမှု အခြေအနေများကို လှည့်လည်ကြည့်ရှုစစ်ဆေးခဲ့ကြောင်း သတင်းရရှိသည်။

သတင်းစဉ်

အမျိုးသားရေဥပဒေပေါ်ပေါက်လာရေးသည် ရေအရင်းအမြစ်ဘက်စုံစီမံခန့်ခွဲမှု အောင်မြင်စွာ ဆောင်ရွက်နိုင်ရေးနှင့် ရေရှည်ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်ရေးအရေးပါ လုပ်ငန်းတာဝန်များ အောင်မြင်စွာ အကောင်အထည်ဖော်နိုင်ရေးအတွက် ကဏ္ဍအလိုက် ဝိုင်းဝန်းအကြံပြု ကြိုးပမ်းဆောင်ရွက်

အမျိုးသားရေဥပဒေ ပေါ်ပေါက်ရေးသည် ရေအရင်းအမြစ် ဘက်စုံစီမံခန့်ခွဲမှု အောင်မြင်စွာ အကောင်အထည်ဖော် ဆောင်ရွက်နိုင်ရေးနှင့် ရေရှည်ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်ရေးအတွက် အရေးပါ...

အမျိုးသား ရေဥပဒေ ရေးဆွဲပြုစုရေး ဗဟိုကော်မတီ၏ (၁/၂၀၂၄) ညှိနှိုင်းအစည်းအဝေးကို ဖေဖော်ဝါရီ ၁၅ ရက် မွန်းလွဲ ၂ နာရီတွင် နေပြည်တော်ရှိ ပို့ဆောင်ရေးနှင့်ဆက်သွယ်ရေးဝန်ကြီးဌာန အစည်းဝေးခန်းမဌ ကျင်းပရာ အမျိုးသားရေဥပဒေရေးဆွဲပြုစုရေး ဗဟိုကော်မတီဥက္ကဋ္ဌ နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီအဖွဲ့ဝင် ဒုတိယဝန်ကြီးချုပ်နှင့် ပို့ဆောင်ရေးနှင့်ဆက်သွယ်ရေးဝန်ကြီးဌာန ပြည်ထောင်စုဝန်ကြီး ဗိုလ်ချုပ်ကြီး မြထွန်းဦး တက်ရောက် အမှာစကားပြောကြားသည်။

အစည်းအဝေးသို့ အမျိုးသားရေဥပဒေ ရေးဆွဲပြုစုရေး ဗဟိုကော်မတီဝင် ပြည်ထောင်စုဝန်ကြီးများ၊ ဒုတိယဝန်ကြီးများနှင့်တာဝန်ရှိသူများ တက်ရောက်ကြပြီး တိုင်းဒေသကြီးနှင့် ပြည်နယ်အစိုးရအဖွဲ့ဝင် ဝန်ကြီးများက ဗီဒီယိုကွန်ဖရင့်စနစ်ဖြင့် တက်ရောက်ကြသည်။

အလေးထား အားပေးဆောင်ရွက်

ဦးစွာ အမျိုးသားရေဥပဒေရေးဆွဲပြုစုရေး ဗဟိုကော်မတီဥက္ကဋ္ဌ ဒုတိယဝန်ကြီးချုပ်နှင့် ပြည်ထောင်စုဝန်ကြီး ဗိုလ်ချုပ်ကြီး မြထွန်းဦးက ရေဆိုင်ရာ ဘက်စုံစီမံခန့်ခွဲမှုများ စနစ်တကျ ဆောင်ရွက်နိုင်ရန်နှင့် လိုအပ်ချက်များကို ဖြည့်ဆည်းနိုင်ရန်အတွက် တည်ဆဲဥပဒေ၊ နည်းဥပဒေများအားလုံးကို လွှမ်းခြုံနိုင်မည့် ရေဥပဒေတစ်ရပ် ပေါ်ပေါက်ရေးအတွက် နိုင်ငံတော်မှ အလေးထား အားပေးဆောင်ရွက်လျက်ရှိကြောင်း၊ ထို့ကြောင့် နိုင်ငံအတွင်းအတည်ပြုပြဋ္ဌာန်းထားသောရေနှင့် ဆက်နွယ်သည့် တည်ဆဲဥပဒေများပါ ပြဋ္ဌာန်းချက်များနှင့် ချိတ်ဆက်လွှမ်းခြုံသည့် အမျိုးသားရေဥပဒေ ရေးဆွဲပြဋ္ဌာန်းနိုင်ရေးအတွက် အမျိုးသားရေဥပဒေရေးဆွဲပြုစုရေး ဗဟိုကော်မတီ(Steering Committee)ကိုနိုင်ငံတော်မှ ဖွဲ့စည်းပေးခဲ့ခြင်း ဖြစ်ကြောင်း။

အမျိုးသားအဆင့် ရေအရင်းအမြစ်ကော်မတီကို ၂၀၁၃ ခုနှစ်တွင် ဖွဲ့စည်းပြီးနောက် အမျိုးသားအဆင့် ရေမူဝါဒရေးဆွဲရေးနှင့် အမျိုးသားရေဥပဒေရေးဆွဲရေးတို့အတွက် တွန်းအားပေး ဆောင်ရွက်ခဲ့ပါကြောင်း၊ ကော်မတီ၏ အကြံပေးအဖွဲ့မှ ပြုစုတင်ပြခဲ့သည့် အမျိုးသားအဆင့်ရေမူဝါဒကို ၂၀၁၅ ခုနှစ်တွင် ထုတ်ပြန်နိုင်ခဲ့ပြီး အမျိုးသား

ရေဥပဒေမူကြမ်းရေးဆွဲရေးအတွက် ပြည်သူ့အကြံပြု အလုပ်ရုံဆွေးနွေးပွဲများကို ကျင်းပခဲ့ကြောင်း၊ အမျိုးသားအဆင့်ရေအရင်းအမြစ်ကော်မတီအနေဖြင့် ရေဥပဒေရေးဆွဲပြဋ္ဌာန်းရေးကို အရှိန်အဟုန်မြှင့်တင်ဆောင်ရွက်နိုင်ရေးအတွက် အမျိုးသားရေဥပဒေပြုစုရေး Task Force အဖွဲ့ကို ဖွဲ့စည်းပေးခဲ့ကြောင်း၊ နိုင်ငံအတွင်းရှိရေအရင်းအမြစ်များစီမံခန့်ခွဲမှုနှင့် ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်မှုအတွက် အရေးပါသည့် အမျိုးသားရေဥပဒေ ပေါ်ပေါက်ရေးအတွက် နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီက ၂၀၂၂ ခုနှစ် ဒီဇင်ဘာ ၁၂ ရက်တွင် ပြင်ဆင်ဖွဲ့စည်းပေးခဲ့ပြီး ရေဥပဒေ ရေးဆွဲပြဋ္ဌာန်းရေးကို တာဝန်တစ်ရပ်အဖြစ် သတ်မှတ်ပေးခဲ့ကြောင်း။

ဒုတိယမူကြမ်းကို ပြင်ဆင်လျက်ရှိ

အမျိုးသားရေဥပဒေရေးဆွဲပြဋ္ဌာန်းနိုင်ရေးကို အရှိန်အဟုန်မြှင့်တင်ဆောင်ရွက်နိုင်ရေးအတွက် ပို့ဆောင်ရေးနှင့်ဆက်သွယ်ရေးဝန်ကြီးဌာနက အမျိုးသားရေဥပဒေပြုစုရေး Task Force အဖွဲ့ကို ၂၀၂၃ ခုနှစ် နိုဝင်ဘာ ၂၈ ရက်တွင် ပြင်ဆင်ဖွဲ့စည်းခဲ့ကြောင်း၊ အမျိုးသားရေဥပဒေ ပထမမူကြမ်းအပေါ် ဌာနအဖွဲ့ အစည်းများ၏ သဘောထားမှတ်ချက်နှင့် အကြံပြုချက်များကိုစုစည်း၍ အမျိုးသားရေဥပဒေ ဒုတိယမူကြမ်းကို ပြင်ဆင်တည်းဖြတ်လျက်ရှိကြောင်း၊ အမျိုးသားရေဥပဒေပေါ်ပေါက်ရေးသည် ရေအရင်းအမြစ်ဘက်စုံစီမံခန့်ခွဲမှု အောင်မြင်စွာ အကောင်အထည်ဖော် ဆောင်ရွက်နိုင်ရေးနှင့် ရေရှည်ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်ရေးအတွက် အရေးပါသည့်အလျောက် ဗဟိုကော်မတီ အဖွဲ့ဝင်များနှင့် ဝန်ကြီးဌာ၊ အဖွဲ့အစည်းများမှကိုယ်စားလှယ်များအနေဖြင့် အမျိုးသားရေဥပဒေ (မူကြမ်း) ရေးဆွဲပြုစုရေး၊ အတည်ပြုရေးနှင့် ဗဟိုကော်မတီ၏လုပ်ငန်းတာဝန်များအောင်မြင်စွာအကောင်အထည်ဖော်နိုင်ရေးအတွက် ကဏ္ဍအလိုက်ဝိုင်းဝန်းအကြံပြု ကြိုးပမ်းဆောင်ရွက်ကြစေလိုကြောင်း တိုက်တွန်းပြောကြားသည်။

ထို့နောက် အမျိုးသားရေဥပဒေရေးဆွဲပြုစုရေး ဗဟိုကော်မတီ အတွင်းရေးမှူး ပို့ဆောင်ရေးနှင့် ဆက်သွယ်ရေးဝန်ကြီးဌာန ဒုတိယဝန်ကြီး ဦးအောင်ကျော်ထွန်းက အမျိုးသား ရေဥပဒေမူကြမ်း ရေးဆွဲရေးနှင့် စပ်လျဉ်းသည့် နောက်ခံသမိုင်း၊ အမျိုးသားအဆင့်ရေမူဝါဒ၊ ရေဥပဒေရေးဆွဲရေးဆောင်ရွက်ခဲ့မှုနှင့် ရှေ့လုပ်ငန်းစဉ်များကို ရှင်းလင်းတင်ပြသည်။

ယင်းနောက် အစည်းအဝေးသို့ တက်ရောက်လာသည့် အမျိုးသားရေဥပဒေရေးဆွဲပြုစုရေး ဗဟိုကော်မတီဝင် ပြည်ထောင်စုဝန်ကြီးများ၊ ဒုတိယဝန်ကြီးများ၊ တိုင်းဒေသကြီးနှင့်ပြည်နယ်အစိုးရအဖွဲ့ဝင်ဝန်ကြီးများ၊ ဝန်ကြီးဌာနများနှင့်အဖွဲ့အစည်းများမှတာဝန်ရှိသူများက ဖြန့်ဝေထားသည့် အမျိုးသားရေဥပဒေ(ဒုတိယမူကြမ်း)၊ အမျိုးသားရေဥပဒေပြုစုရေး လုပ်ငန်းစဉ်များနှင့် အမျိုးသားရေဥပဒေရေးဆွဲပြုစုရေးဗဟိုကော်မတီ၏လုပ်ငန်းတာဝန်များ ထိရောက်စွာ အကောင်အထည်ဖော် ဆောင်ရွက်နိုင်ရေးကိစ္စရပ်များနှင့်စပ်လျဉ်း၍ ဆွေးနွေးတင်ပြကြသည်။

ပေါင်းစပ်ညှိနှိုင်းပေး

ထို့နောက် အမျိုးသား ရေဥပဒေရေးဆွဲပြုစုရေးဗဟိုကော်မတီဥက္ကဋ္ဌ နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီအဖွဲ့ဝင် ဒုတိယဝန်ကြီးချုပ်နှင့် ပြည်ထောင်စုဝန်ကြီး ဗိုလ်ချုပ်ကြီးမြထွန်းဦးက ရှင်းလင်းဆွေးနွေးတင်ပြချက်များနှင့် စပ်လျဉ်း၍ ပေါင်းစပ်ညှိနှိုင်းပေးပြီး နိဂုံးချုပ် အမှာစကားပြောကြားကာ အစည်းအဝေးကို ရုပ်သိမ်းလိုက်ကြောင်း သတင်းရရှိသည်။

သတင်းစဉ်

❖ ❖ ❖

နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီ အဖွဲ့ဝင် ဒုတိယဝန်ကြီးချုပ်နှင့် ပြည်ထောင်စုဝန်ကြီး ဗိုလ်ချုပ်ကြီး မြထွန်းဦး ရန်ကုန်မြို့ရှိ မြန်မာ့ဆိပ်ကမ်းအာဏာပိုင်၊ ဆူးလေအပြည်ပြည်ဆိုင်ရာဆိပ်ကမ်းတံတားတွင် ပြည်ပတင်ပို့ရန် ဆန်တင်လုပ်ငန်းဆောင်ရွက်နေမှုနှင့် သိုလှောင်ရုံများပြုပြင်မွမ်းမံခြင်းဆောင်ရွက်နေမှု ကြည့်ရှုစစ်ဆေး

နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီဝင်၊ ဒုတိယဝန်ကြီးချုပ်နှင့် ပို့ဆောင်ရေးနှင့်ဆက်သွယ်ရေးဝန်ကြီးဌာန ပြည်ထောင်စုဝန်ကြီး ဗိုလ်ချုပ်ကြီး မြထွန်းဦးသည် ရန်ကုန်တိုင်းဒေသကြီးဝန်ကြီးချုပ်၊ ရန်ကုန်တိုင်းစစ်ဌာနချုပ်တိုင်းမှူး၊ ပို့ဆောင်ရေးနှင့်ဆက်သွယ်ရေးဝန်ကြီးဌာန ဒုတိယဝန်ကြီးနှင့် ရန်ကုန်တိုင်းဒေသကြီးအစိုးရအဖွဲ့ အဖွဲ့ဝင် ဝန်ကြီးများ၊ ပို့ဆောင်ရေးနှင့် ဆက်သွယ်ရေးဝန်ကြီးဌာန လက်အောက်ခံဌာနများမှ ဌာနအကြီးအကဲများ၊မြန်မာနိုင်ငံဆန်စပါးအသင်းချုပ်ဥက္ကဋ္ဌ၊ တာဝန်ရှိသူများနှင့်အတူ ဖေဖော်ဝါရီ ၁၀ ရက် နံနက် ၁၀ နာရီအချိန်တွင် မြန်မာ့ဆိပ်ကမ်းအာဏာပိုင်၏ ဆူးလေအပြည်ပြည်ဆိုင်ရာ ဆိပ်ကမ်းဝင်းအတွင်းရှိ ဆူးလေဆိပ်ကမ်းတံတား အမှတ် (၇) တွင် အင်ဒိုနီးရှားနိုင်ငံသို့ ဆန်တန်ချိန် ၁၈,၀၀၀ ကျော် တင်ပို့မည့် MV. VTC PHOE NIX သင်္ဘောပေါ်သို့ ဆန်တင်လုပ်ငန်း ဆောင်ရွက်နေမှုကို ကြည့်ရှုစစ်ဆေး၍ လိုအပ်သည်များ မှာကြားပြီး ဆူးလေဆိပ်ကမ်းတံတား အမှတ် (၂) နှင့် အမှတ် (၅) တို့တွင် စပိန်နိုင်ငံနှင့် ပိုလန်နိုင်ငံတို့သို့ တင်ပို့ရန် ဆန်နှင့်ဆန်ထွက်ပစ္စည်းများ သင်္ဘောများပေါ်သို့ တင်ဆောင်ခြင်းလုပ်ငန်းများကို လှည့်လည်ကြည့်ရှု စစ်ဆေးသည်။

မြန်မာ့ဆိပ်ကမ်းအာဏာပိုင်မှ ကြီးကြပ်စီမံခန့်ခွဲလျက်ရှိသည့် ရန်ကုန်ဆိပ်ကမ်းအနေဖြင့် အထွေထွေကုန်စည်သင်္ဘောများကို အသုံးပြု၍ ဝမ်းပုံစနစ်ဖြင့် ပြည်ပသို့ ဆန်တင်ပို့လျက်ရှိသည့်အပြင် ကုန်သေတ္တာသင်္ဘောများကိုပါ အသုံးပြု၍ ဥရောပ၊ အာဖရိကနှင့် အာရှနိုင်ငံများသို့ဆန်နှင့်ဆန်ထွက်ပစ္စည်းများ၊ ပဲအမျိုးမျိုးနှင့် ပြောင်း စသည့် လယ်ယာထွက်ကုန်များကို တင်ပို့၍ ဌာနနှင့် နိုင်ငံတော်အတွက်နိုင်ငံခြားငွေကိုတစ်ဖက်တစ်လမ်းမှ ရှာဖွေပေးလျက်ရှိရာ ၂၀၂၃-၂၀၂၄ ဘဏ္ဍာရေးနှစ် (ဧပြီလမှ ဇန်နဝါရီလအထိ) စုစုပေါင်း ဆန်တန်ချိန် ၁,၀၈၁,၃၈၈ တန်၊ပဲတန်ချိန်၁,၁၃၅,၈၁၆တန်နှင့်ပြောင်းတန်ချိန် ၅၂၅,၅၆၆ တန် တင်ပို့ခဲ့ပြီးကြောင်း သိရှိရသည်။

ဆက်လက်၍ ပြည်ထောင်စုဝန်ကြီးနှင့်အဖွဲ့သည် ဆူးလေအပြည်ပြည်ဆိုင်ရာ ဆိပ်ကမ်းဝင်းအတွင်းရှိ သိုလှောင်ရုံများ ပြုပြင်မွမ်းမံနေမှုကို ကြည့်ရှုစစ်ဆေးရာတွင် မြန်မာ့ဆိပ်ကမ်းအာဏာပိုင် အင်ဂျင်နီယာချုပ် (မြို့ပြ) မှ ဆူးလေဆိပ်ကမ်းဝင်းအတွင်း၌ သိုလှောင်ရုံ(၇) လုံးရှိပြီးသိုလှောင်ရုံအမှတ် (၁၊ ၂၊ ၃၊ ၄) ကို ၁၉၁၂ ခုနှစ်နှင့် သိုလှောင်ရုံအမှတ် (၅၊ ၆၊ ၇) ကို ၁၉၆၃ ခုနှစ်တွင် တည်ဆောက်ခဲ့ကြောင်း၊ သိုလှောင်ရုံအမှတ် (၁၊ ၂၊ ၃၊ ၄) ၏ အမိုးနှင့် ရေတံလျှောက်များကို ပြုပြင်မွမ်းမံ၍ ပြည်ပသို့ တင်ပို့မည့် ဆန်နှင့် ကောက်ပဲသီးနှံများ သိုလှောင်ခြင်း၊ ပြည်ပမှ တင်သွင်းလာမည့် ဓာတ်မြေဩဇာများ သိုလှောင်ဖြန့်ဖြူးခြင်း လုပ်ငန်းများကို ဆောင်ရွက်မည်ဖြစ်ကြောင်း၊ လက်ရှိသိုလှောင်ရုံ လေးလုံး ပြုပြင်မွမ်းမံခြင်း ဆောင်ရွက်နေမှု အခြေအနေများနှင့် ပြုပြင်မွမ်းမံနေသော သိုလှောင်ရုံ လေးလုံးအနက် သိုလှောင်ရုံ နှစ်လုံးမှာ ၂၀၂၄ ခုနှစ် မတ်လတွင် ပြီးစီးမည်ဖြစ်ပြီး ကျန်သိုလှောင်ရုံ နှစ်လုံးမှာ ၂၀၂၄ ခုနှစ် မေလကုန်ခန့်တွင် ပြီးစီးမည်ဖြစ်ကြောင်း ရှင်းလင်းတင်ပြရာ ပြည်ထောင်စုဝန်ကြီးက ဆူးလေသိုလှောင်ရုံများသည် နိုင်ငံတော်၏ ဆန်နှင့် လယ်ယာထွက်ကုန်များ သိုလှောင်ဖြန့်ဖြူးခြင်းအတွက် အလွန်အရေးပါသော သိုလှောင်ရုံများဖြစ်ခြင်းကြောင့် ပြုပြင်မွမ်းမံရာတွင် ရေရှည်အသုံးပြုနိုင်ရေး စနစ်တကျဆောင်ရွက်ရန် လိုအပ်ကြောင်းနှင့် လုပ်ငန်းများ အချိန်မီပြီးစီးရေး အလေးထား ဆောင်ရွက်ရန် မှာကြားခဲ့ကြောင်း သိရသည်။

သတင်းစဉ်

အပြည်ပြည်ဆိုင်ရာ မြို့ပြလေကြောင်းအဖွဲ့ချုပ် (ICAO) ၏ သုတေသနစာရင်းများအရ တစ်ကမ္ဘာလုံး လေကြောင်းခရီးသွား ပြည်သူ ၂၀၁၉ ခုနှစ်တွင် (၄.၅) ဘီလီယံ၊ ၂၀၂၀ ပြည့်နှစ်တွင် (၁.၉) ဘီလီယံ၊ ၂၀၂၁ ခုနှစ်တွင် (၂.၃) ဘီလီယံနှင့် ၂၀၂၂ ခုနှစ်တွင် (၃.၂) ဘီလီယံ အသီးသီး ရှိခဲ့ပါသည်။ ကမ္ဘာ့ကပ်ရောဂါ ကိုဗစ်-၁၉ ကာလလွန်နောက်ပိုင်း၊ ၂၀၂၂ ခုနှစ်တွင် လေကြောင်းခရီးသွားပြည်သူများ တိုးတက်လာသည့်နည်းတူ လေယာဉ်ပျံသန်းမှုများလည်း ပြန်လည်တိုးတက်လာခဲ့ပါသည်။

ကမ္ဘာပေါ်တွင် လေယာဉ် မတော်တဆ ဖြစ်ပေါ်နေမှု အခြေအနေ

အလားတူ တိုးတက်လာသော လေယာဉ်ပျံသန်းမှုများနှင့် အတူ လေယာဉ်မတော်တဆမှုကြောင့် ကမ္ဘာပေါ်၌ ၂၀၁၈ ခုနှစ်တွင် (၅၁၄)ဦး၊ ၂၀၁၉ ခုနှစ်တွင် (၂၃၉) ဦး၊ ၂၀၂၀ ပြည့်နှစ်တွင် (၂၉၈) ဦး၊ ၂၀၂၁ ခုနှစ်တွင် (၁၀၄) ဦးနှင့် ၂၀၂၂ ခုနှစ်တွင် (၁၆၀)ဦး သေဆုံးခဲ့ပါသည်။ ၂၀၂၂ ခုနှစ်တွင် ကမ္ဘာတစ်ဝှမ်း လေကြောင်းသွား ခရီးသည် (၁၆၀) ဦး သေဆုံးခဲ့သည့်အနက် (၁၃၃)ဦးမှာ မြန်မာနိုင်ငံတည်ရှိနေသော အာရှပစိဖိတ်ဒေသအတွင်း ဖြစ်ပွားခဲ့သော လေယာဉ်မတော်တဆမှုဖြစ်စဉ်များကြောင့် ဖြစ်ပါသည်။ ကြီးမားသော လေယာဉ်မတော်တဆဖြစ်စဉ်များ (Fatal Accident)သည် လူထုစိတ်ဝင်စားမှုများ၍ အပြည်ပြည်ဆိုင်ရာ ခရီးသည်သယ်ယူပို့ဆောင်သည့်လေယာဉ်များ (Commercial Transport Aircraft) ဖြစ်ပါက **ကမ္ဘာ၏ အာရုံစိုက်ခြင်းခံရပြီး** အချို့နိုင်ငံများတွင် နိုင်ငံရေးအသွင်ဆောင်သည်အထိ ဖြစ်စဉ်များ ရှိခဲ့ပါသည်။ လေကြောင်းကဏ္ဍ ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်ရေးအတွက် **လေယာဉ်ဘေးအန္တရာယ်လျော့နည်းရေး**သည်လည်း အဓိကအချက်များထဲတွင် ပါဝင်ပါသည်။ လေကြောင်းဘေးအန္တရာယ်ကင်းရှင်းစေရေးအတွက် အပြည်ပြည်ဆိုင်ရာ မြို့ပြလေကြောင်းအဖွဲ့ချုပ် (ICAO) မှ သတ်မှတ်ထားသော စနစ်တကျဆောင်ရွက်ရန် အဓိကအချက် (Critical Element) (၈) ချက်ကို အောက်ပါအတိုင်း ဖော်ပြအပ်ပါသည်-

(၁) လေကြောင်းဆိုင်ရာ ဥပဒေများ

လေကြောင်းဆိုင်ရာ ဥပဒေများသည် လေကြောင်းဘေးအန္တရာယ်ကင်းရှင်းစေရေးဆောင်ရွက်ရာ**လွန်စွာအခရာ**ကျလှပါသည်။ အဆိုပါ ဥပဒေများတွင် အနည်းဆုံး ပါဝင်သင့်သော အချက်များမှာ လေယာဉ်မှူးများ၊ လေယာဉ်ပြုပြင်ထိန်းသိမ်းရေး အင်ဂျင်နီယာများနှင့် လေကြောင်းထိန်းပညာရှင်များအား လိုင်စင်ထုတ်ပေးရေးဆိုင်ရာ အချက်အလက်များ၊ လေယာဉ်မှတ်ပုံတင်ရေးဆိုင်ရာ အချက်အလက်များ၊ လေယာဉ်ပျံသန်းမှုဆိုင်ရာ အချက်အလက်များ၊ လေယာဉ်ပြုပြင်ထိန်းသိမ်းခြင်းဆိုင်ရာ အချက်အလက်များ၊ လေကြောင်းထိန်းသိမ်းရေးဆိုင်ရာ အချက်အလက်များ၊ လေယာဉ်ကွင်းများ တည်ဆောက်ခြင်း၊ လိုင်စင်ထုတ်ပြန်ပေးခြင်းနှင့် အော်ပရေးရှင်းဆိုင်ရာ အချက်အလက်များ၊ လေကြောင်းမိုးလေဝသဆိုင်ရာ အချက်အလက်

များ၊ လေယာဉ်ရှာဖွေ/ကယ်ဆယ်ရေးဆိုင်ရာ အချက်အလက်များ နှင့်လွတ်လပ်၍ဘက်မလိုက်သောလေယာဉ်မတော်တဆထိခိုက်မှု စုံစမ်းစစ်ဆေးရေးဆိုင်ရာ အချက်အလက်များ ဖြစ်ကြပါသည်။

(၂) လေကြောင်းဆိုင်ရာ နည်းဥပဒေများနှင့် လုပ်ထုံးလုပ်နည်းများ

အပြည်ပြည်ဆိုင်ရာ မြို့ပြလေကြောင်းအဖွဲ့ချုပ် (ICAO) မှ ထုတ်ပြန်ထားသော စံနှုန်းဆိုင်ရာစာအုပ်များ (Annexes) များနှင့် လမ်းညွှန်ချက်စာအုပ်များ(Guidance Material)အညီလေကြောင်း ဆိုင်ရာ နည်းဥပဒေများ၊ လုပ်ထုံးလုပ်နည်းများ၊ ကိရိယာတန်ဆာပလာများ၊အခြေခံအဆောက်အဦများနှင့်လေ့ကျင့်သင်တန်းပေးရေး အစီအစဉ်များကို ဖြည့်ဆည်း ဆောင်ရွက်ထားရပါမည်။

(၃) မြို့ပြလေကြောင်းဆိုင်ရာ အဖွဲ့အစည်းနှင့် ၎င်းလုပ်ငန်းတာဝန်များ

မြို့ပြလေကြောင်း အာဏာပိုင်အဖွဲ့အစည်း (Civil Aviation Authority)၊ လေဆိပ်အာဏာပိုင်အဖွဲ့အစည်း (Airport Authority)၊ လေကြောင်း ထိန်းသိမ်းရေး အဖွဲ့အစည်း၊ လေယာဉ်မတော်တဆထိခိုက်မှု စုံစမ်းစစ်ဆေးရေးဌာနနှင့် လေကြောင်းမိုးလေဝသ ဌာနများသည် မြို့ပြလေကြောင်းဆိုင်ရာ အဖွဲ့အစည်းများ ဖြစ်ကြပါသည်။

လေကြောင်း ဘေးအန္တရာယ်ဆိုင်ရာ ကြီးကြပ်မှု သို့မဟုတ် ဝန်ဆောင်မှုများကို စနစ်တကျဆောင်ရွက်နိုင်ရန် အဆိုပါအဖွဲ့အစည်းများတွင် ဘာသာရပ်ဆိုင်ရာ ကျွမ်းကျင်ဝန်ထမ်းများ၊ ရုံးပိုင်းဆိုင်ရာ ဝန်ထမ်းများနှင့်လုံလောက်သောဘဏ္ဍာငွေ(Financial Resources) **အထောက်အပံ့များ ဖြည့်ဆည်းဆောင်ရွက်မှုများသည် လွန်စွာ အရေးကြီးလှ**ပါသည်။ ဌာန/အဖွဲ့အစည်းများ၏ **ရည်ရွယ်ချက်နှင့် အညီ**ပေါ်လစီ(Policy)များ၊ဌာန၏လုပ်ငန်းတာဝန်များ၊ဝန်ထမ်းများ၏ လုပ်ငန်းတာဝန်များကို ရေးဆွဲအကောင်အထည်ဖော်ရပါမည်။

(၄) ဘာသာရပ်ဆိုင်ရာ ကျွမ်းကျင်သူများနှင့် လေ့ကျင့်သင်ကြားမှု အစီအစဉ်များ

လေကြောင်းဘေးအန္တရာယ်ဆိုင်ရာ ကြီးကြပ်မှု သို့မဟုတ် ဝန်ဆောင်မှုများကိုဆောင်ရွက်နေသော **ဘာသာရပ်ဆိုင်ရာကျွမ်းကျင်ဝန်ထမ်းများ၏ ပညာအရည်အချင်း၊ လုပ်ငန်းအတွေ့အကြုံများသည် လုပ်ငန်းများ အောင်မြင်ရေးအတွက် တိုက်ရိုက် အရေးပါသောကြောင့် အရေးကြီးလှပါသည်။**

လေ့ကျင့်သင်ကြားမှုအစီအစဉ်များတွင်အခြေခံသင်တန်းများ (Basic Training)၊လုပ်ငန်းခွင်သင်တန်းများ(On the Job Training)၊ မွမ်းမံသင်တန်းများ (Recurrent Training)၊ အဆင့်မြင့်သင်တန်းများ၊ အထူးသင်တန်းများ (Specialized Training) အပြင် အလုပ်ရုံဆွေးနွေးပွဲများ၊TabletopExerciseများ၊လက်တွေ့အချိန်ကိုက်လေ့ကျင့်ခန်းများ(Drill)များပါဝင်ပါသည်။အဆိုပါလေ့ကျင့်

သင်ကြားမှု အစီအစဉ်များ စနစ်တကျ အကောင်အထည်ဖော်နိုင်ရေး အတွက် Training Program နှင့် Training Plan များ ရေးဆွဲ၍ လုံလောက်သော ဘဏ္ဍာငွေ(Financial Resources)များ လိုအပ်ပါ သည်။ **"No Money, No Safety"** ဟု ဆိုရပါမည်။

(၅) လေကြောင်းဆိုင်ရာ ပြဋ္ဌာန်းချက်/လမ်းညွှန်ချက်များ၊ အသိပညာပေးစာစောင်များ

မြို့ပြလေကြောင်းဆိုင်ရာ အဖွဲ့အစည်းများက ထုတ်ပြန်ထား သော ဥပဒေ/နည်းဥပဒေများကို Service Provider များက စနစ် တကျ လိုက်နာကျင့်သုံးနိုင်ရန် လိုအပ်သော အသေးစိတ် လုပ်ထုံး လုပ်နည်းများ၊ လုပ်ငန်းစဉ်များ၊ လမ်းညွှန်ချက်များကို ထုတ်ပြန်ပေး ရန် လိုအပ်ပါသည်။

(၆) လိုင်စင်ထုတ်ပေးခြင်း၊ လက်မှတ်ထုတ်ပေးခြင်းနှင့် သဘောတူညီချက် ထုတ်ပြန်ပေးခြင်း လုပ်ငန်းစဉ်များ

မြို့ပြလေကြောင်းဆိုင်ရာ အဖွဲ့အစည်းများက ထုတ်ပြန်ထား သော ဥပဒေ/နည်းဥပဒေများနှင့်အညီ Service Provider များကို ၎င်းတို့နှင့် သက်ဆိုင်သည့် လိုင်စင်ထုတ်ပေးခြင်း၊ လက်မှတ်ထုတ် ပေးခြင်းနှင့် သဘောတူညီချက်ထုတ်ပြန်ပေးခြင်း လုပ်ငန်းစဉ်များ ဖြစ်ပါသည်။ လေကြောင်းဘေးအန္တရာယ် ကင်းရှင်းစေရေးအတွက် အရေးကြီးသည့် လုပ်ငန်းစဉ်တစ်ရပ် ဖြစ်ပါသည်။

(၇) လေကြောင်းလိုင်းများ၊ လေယာဉ်ကွင်းများကိုစစ်ဆေးခြင်းနှင့် လေယာဉ်မတော်တဆ ထိခိုက်မှုများကို စုံစမ်းစစ်ဆေးခြင်း လုပ်ငန်းစဉ်များ

မြို့ပြလေကြောင်းဆိုင်ရာ အဖွဲ့အစည်းများက Service Provider များ၏ အကောင်အထည်ဖော် ဆောင်ရွက်နေသည့် လုပ်ငန်း များ/အော်ပရေးရှင်း(Operations)များကို စနစ်တကျစစ်ဆေးရေး ရန် အစီအစဉ်များကို (Inspection/Audit Plan) ရေးဆွဲ၍ စစ်ဆေး ကြပ်မတ်သည့် လုပ်ငန်းစဉ် ဖြစ်သည်။ လေကြောင်းဘေးအန္တရာယ် ကင်းရှင်းစေရေးအတွက် လွန်စွာအရေးကြီးသည့် လုပ်ငန်းစဉ်ဖြစ်ပါ သည်။

အလားတူ **လေယာဉ်မတော်တဆထိခိုက်မှုစုံစမ်းစစ်ဆေးရေး အဖွဲ့အနေဖြင့်** လေယာဉ်မတော်တဆဖြစ်စဉ်များကို ချီကာဂိုကွန် ဗင်းရှင်း(Chicago Convention)၏နောက်ဆက်-၁၃(Annex13-Aircraft Accident and Incident Investigation)နှင့်အညီ စုံစမ်း စစ်ဆေးခြင်းဖြင့် အဖွဲ့ဝင်နိုင်ငံများ၏ ကတိကဝတ်ကို ဖြည့်ဆည်း ခြင်းဖြစ်ပြီး နောင်အလားတူ ဖြစ်စဉ်မျိုး ရှောင်ရှားနိုင်မည် ဖြစ်ပါ သည်။ Annex-13 နှင့်အညီ စုံစမ်းစစ်ဆေးခြင်း၏ ရည်ရွယ်ချက် သည် **အပြစ်ပေးအရေးယူခြင်းကို မရည်ရွယ်ဘဲ** နောင်အလားတူ ဖြစ်စဉ်မျိုး မဖြစ်အောင် သင်ခန်းစာယူ ဆောင်ရွက်သည့် လုပ်ငန်း စဉ် ဖြစ်ပါသည်။

အပြစ်ပေးအရေးယူရန် လိုအပ်သည့်ဖြစ်စဉ်ဟုယူဆပါကလေ ကြောင်းအာဏာပိုင်အဖွဲ့အစည်း(CAA)နှင့်ပြည်ထဲရေးကဲ့သို့အဖွဲ့ အစည်းများ(Law Enforcement Agencies)ကမိမိနိုင်ငံဥပဒေနှင့် အညီ **စုံစမ်းစစ်ဆေးရေးကို သီးခြားဆောင်ရွက်ရပါသည်။(သာဓက** -(၂.၁.၂၀၂၄) ရက်နေ့၌ ဂျပန်နိုင်ငံ၊ ဟနေဒါလေဆိပ်ပြေးလမ်းပေါ်၌ ခရီးသည်နှင့် လေယာဉ်အမှုထမ်း စုစုပေါင်း (၃၇၉)ဦး တင်ဆောင် ထားသော လေယာဉ် (Airbus 350-900) နှင့် ကမ်းခြေစောင့်အဖွဲ့ (Coast Guard) မှ လေယာဉ် (Dash-8) တို့ တိုက်မိ၍ လေယာဉ် မီးလောင်ပျက်စီးခဲ့သည့် လေယာဉ်မတော်တဆမှုဖြစ်စဉ်တွင် ဂျပန် နိုင်ငံ လေယာဉ်မတော်တဆ စုံစမ်းစစ်ဆေးဌာန (JTSB) က Annex13-Aircraft Accident and Incident Investigation) လုပ် ထုံးလုပ်နည်းများအရ စုံစမ်းစစ်ဆေးရေးဆောင်ရွက်ပြီး **ဂျပန်ရဲတပ် ဖွဲ့က အပြစ်ပေးအရေးယူရန် စုံစမ်းစစ်ဆေးခြင်း (Criminal Investigation)** ကို ဆောင်ရွက်နေကြောင်း Internet စာမျက်နှာမှ လေ့လာသိရှိပါသည်။)

(၈) လေကြောင်းဆိုင်ရာ ဘေးအန္တရာယ်များကို ဖြေရှင်းခြင်းလုပ်ငန်းစဉ်များ

လေကြောင်းအန္တရာယ်ဖြစ်စေနိုင်သည့် အားနည်းချက်များ တွေ့ ရှိပါက ပြေလည်သည်အထိ ဖြေရှင်းဆောင်ရွက်ရသည့် လုပ်ငန်းစဉ် ဖြစ်ပါသည်။

အချို့သော အခြေအနေများသည် ငွေကြေး အမြောက်အများ ကုန်ကျနိုင်သည့် Infrastructure ပြုပြင်ရခြင်း၊ အခြားဌာန/အဖွဲ့ အစည်းများနှင့် ညှိနှိုင်းအဖြေရှာရခြင်း၊ စက်ကိရိယာ ဝယ်ယူရခြင်း၊ အဖွဲ့အစည်း ပြင်ဆင်ဖွဲ့စည်းရခြင်း (Organization Restructure)၊ ဘာသာရပ်ဆိုင်ရာကျွမ်းကျင်သူများကိုဖြည့်ဆည်းရခြင်း၊သင်တန်း များ အရေးပေါ်စေလွှတ်ရခြင်း၊ **လူမှန်/နေရာမှန်/အလုပ်မှန်** ဖြစ် စေရန် စီစဉ်ဆောင်ရွက်ရခြင်းအပြင် ပြည်ပအဖွဲ့အစည်းများနှင့် ညှိ နှိုင်းအဖြေရှာရခြင်း စသည့်တို့ ပါဝင်နိုင်ပါသည်။

အဆိုပါ လေကြောင်းအန္တရာယ်ဖြစ်စေနိုင်သည့် အခြေအနေ များကို ဖြေရှင်းဆောင်ရွက်ရာတွင် **မြို့ပြလေကြောင်းဆိုင်ရာ အဖွဲ့ အစည်းများနှင့် အခြားဆက်စပ် အဖွဲ့အစည်းများ၊ လေပိုင်နက်ကို အတူတကွ အသုံးပြုနေသည့် အဖွဲ့အစည်းများက ဟန်ချက်ညီညီ ပူးပေါင်းဆောင်ရွက်ကြရန်လည်း အခရာကျ လှပေသည်။** မူဝါဒမှ သည် လုပ်ငန်းခွင်အထိ **SMART** ဖြစ်ဖို့ လိုပါသည်။

SWOT Analysis နှင့် မြန်မာနိုင်ငံ၏ လေကြောင်းကဏ္ဍ

အားလုံးသိကြသည့် SWOT Analysis ဆိုသည်မှာ လူတစ် ယောက် သို့မဟုတ် အဖွဲ့အစည်းတစ်ခု၏ **အားသာချက်များ၊ အား နည်းချက်များ၊ အခွင့်အလမ်းများနှင့် စိန်ခေါ်မှုများကို** အကဲဖြတ် သည့် မဟာဗျူဟာမြောက်အုပ်ချုပ်မှုဆိုင်ရာ နည်းစနစ် ဖြစ်ပါသည်။

ဥပမာ- မြန်မာနိုင်ငံ လေကြောင်းကဏ္ဍ၏ အခြေအနေကို SWOT Analysis ဖြင့် အကြမ်းဖျဉ်း အကဲဖြတ် ဆန်းစစ်ကြည့်ပါစို့။

(၁) အားသာချက်များ (Strengths)

- လူဦးရေထူထပ်သော တရုတ်နှင့် အိန္ဒိယနိုင်ငံတို့အကြား

တည်ရှိပြီး ကမ္ဘာ့အရှေ့ခြမ်းနှင့် အနောက်ခြမ်းတို့အား ဆက်သွယ်ပေးနိုင်သည် သဘာဝကပေးသည့် မဟာဗျူဟာမြောက် နေရာတွင် တည်ရှိခြင်း၊

– တိုင်းဒေသကြီးနှင့်ပြည်နယ်အသီးသီးတို့တွင်တည်ဆောက်ပြီးသော လေယာဉ်ကွင်းများ တည်ရှိခြင်း၊

– သင်ကြားတတ်မြောက်လွယ်သည့် နိုင်ငံသား လူဦးရေသန်း (၅၀)ကျော်နေထိုင်ခြင်း၊

– နိုင်ငံခြားသားခရီးသည်များ လည်ပတ်သွားလာနိုင်သည့် သမိုင်းဝင်နေရာများ၊ သဘာဝ ပတ်ဝန်းကျင်များ ပေါမ်များခြင်း၊

(၂) အားနည်းချက်များ (Weaknesses)

– လေကြောင်းဘာသာရပ်ဆိုင်ရာ ကျွမ်းကျင်သူများ မလုံလောက်ခြင်း၊

– လေယာဉ်နှင့် အပိုပစ္စည်းများ ဝယ်ယူရာတွင် ခက်ခဲခြင်း/ ဈေးနှုန်းကြီးမြင့်ခြင်း၊

– လေယာဉ်ဆီဈေးနှုန်း ကြီးမြင့်ခြင်း၊

–ပြည်တွင်းလေကြောင်းလိုင်းများ ကျော်ကြားမှုနှင့် စီးပွားရေး အင်အားနည်းပါးခြင်း၊

– ပြည်တွင်းခရီးသည် နည်းပါးခြင်း၊

–လေယာဉ်ကွင်းနှင့်သက်ဆိုင်ရာမြို့များအကြား PubicTransport လိုအပ်ချက်ရှိခြင်း၊

– ဟိုတယ်ဈေးနှုန်းများ ထိုင်း/ကမ္ဘောဒီးယားနိုင်ငံများထက် မြင့်မားနေခြင်း၊

(၃) အခွင့်အလမ်းများ (Opportunities)

– အိမ်နီးချင်းနိုင်ငံများနှင့် နီးကပ်စွာတည်ရှိပြီး ASEAN ကဲ့သို့ အဖွဲ့အစည်းများနှင့် ဆက်ဆံမှု ရှိနေခြင်း၊

– တရုတ်နိုင်ငံ၊ ရုရှားနိုင်ငံနှင့် အိန္ဒိယနိုင်ငံကဲ့သို့ နိုင်ငံများနှင့် ဆက်ဆံရေး ရှိနေခြင်း၊

– လူဦးရေ ထူထပ်သော အာရှ-ပစိပိတ်ဒေသအတွင်း ခရီးသည် လေယာဉ်/ ကုန်တင်လေယာဉ် တိုးချဲ့ပြေးဆွဲနိုင်ခြင်း၊

(၄) စိန်ခေါ်မှုများ (Threats)

–မိမိနိုင်ငံထက် စီးပွားရေးနှင့် အခြေခံအဆောက်အဦ (ဥပမာ –လမ်းပန်းဆက်သွယ်ရေး/လူမှုရေး) သာသော နိုင်ငံများနှင့် လေကြောင်းကဏ္ဍ၌ ဈေးကွက်တူနေခြင်း၊

–အဆိုပါ နိုင်ငံများတွင် နာမည်ရပြီးသားနှင့် အင်အားကောင်းသော လေကြောင်းလိုင်းများဖြင့် ယှဉ်ပြိုင်နေရခြင်း၊

–Covid-19 ကဲ့သို့ ကမ္ဘာ့ကပ်ရောဂါများကြောင့် ခရီးသွားလာမှု ကျဆင်းနေခြင်း၊

–စီးပွားရေး ပိတ်ဆို့မှုများ ရှိနေခြင်း၊

ICAO Audit နှင့် မြန်မာနိုင်ငံ၏ လေကြောင်းကဏ္ဍ

မြန်မာနိုင်ငံသည် (၇-၈-၁၉၄၈) ခုနှစ်တွင် အပြည်ပြည်ဆိုင်ရာ မြို့ပြလေကြောင်းအဖွဲ့ချုပ် (ICAO) ၏ အဖွဲ့ဝင်နိုင်ငံဖြစ်လာပြီး ၎င်းအဖွဲ့မှသတ်မှတ်ပြဌာန်းချက်များကို **အဖွဲ့ဝင်နိုင်ငံများ၏တာဝန်ဝတ္တရားများ (Obligations) နှင့်အညီ** လိုက်နာဆောင်ရွက်လျက်ရှိပါသည်။

ICAO ကလည်း ၎င်းအဖွဲ့မှ ထုတ်ပြန်ထားသော သတ်မှတ်ပြဌာန်းချက်များအတိုင်း အဖွဲ့ဝင်နိုင်ငံများမှ အကောင်အထည်ဖော်ဆောင်ရွက်မှု အခြေအနေများကို အလှည့်ကျလိုက်လံစစ်ဆေးခြင်း (ICAOAudit)များဆောင်ရွက်ခြင်းနှင့် Onlineမှတစ်ဆင့်စဉ်ဆက်မပြတ် စစ်ဆေးအကြံပြုပေးသည့် အစီအစဉ်များကို ဆောင်ရွက်လျက်ရှိပါသည်။

ICAOAuditမှ ၂၀၁၈ ခုနှစ်၊ ဒီဇင်ဘာလ (၁၀) ရက်နေ့မှ (၂၁) ရက်နေ့အထိ မြန်မာနိုင်ငံသို့ လာရောက်စစ်ဆေးခဲ့သည့် ကာလ၌ မြန်မာနိုင်ငံ၏လေကြောင်း Safetyဆိုင်ရာအကောင်အထည်ဖော်မှုရလဒ်မှာ (၇၀.၀၃) ရာခိုင်နှုန်းရရှိခဲ့ပြီး **ICAO၏ဂုဏ်ပြုဆုလက်မှတ် ချီးမြှင့်ခြင်းခံခဲ့ရသည်အထိ အောင်မြင်ခဲ့**ပါသည်။ ဖွံ့ဖြိုးဆဲနိုင်ငံတစ်ခုအတွက် အံ့မခမ်းရလဒ် ဖြစ်သည်ဟု ဂုဏ်ပြုတင်ပြလိုက်ပါသည်။

ထို့သို့ အောင်မြင်မှုမှတ်တိုင်တစ်ခု စိုက်ထူနိုင်လိုက်ခဲ့ခြင်းမှာ ဝန်ကြီးဌာန၏ အားကောင်းသော ကူညီမှုထောက်ပံ့မှု၊ ဌာနအကြီးအမှူး၏ စိတ်ဝင်တစား ဦးဆောင်လမ်းညွှန်မှု/ကူညီထောက်ပံ့မှု/ အဖွဲ့သားများအပေါ် ယုံကြည်မှု၊ ဝန်ထမ်းအသီးသီး၏ မဆုတ်မနစ်၊ တက်ညီလက်ညီ ကြိုးစားအားထုတ်မှု၊ Service Provider များ၏ အပတ်တကုတ် စဉ်ဆက်မပြတ် အကောင်အထည်ဖော်ဆောင်ရွက်မှုများနှင့် အပြန်အလှန်ယုံကြည်မှုများကြောင့် ဖြစ်ကြောင်း သာဓကကောင်းတစ်ခု ဖြစ်ပါသည်။ **"စုပေါင်းညီညာ အောင်ကြောင်းဖြာ"** စေသတည်း။

Safetyသည် စဉ်ဆက်မပြတ် ဆက်လက်ဆောင်ရွက်ဖို့လိုအပ်သည့် လုပ်ငန်းစဉ်ဖြစ်ပါသည်။ **"ဖွန်ပန်းရုံအနီးလှည်းဘီးနွံထဲကျွံနေသည်၊ ကူ၍တွန်းပေးကြပါ၊ လေးလွန်း၍ မတွန်းနိုင်ဘူးလား၊ ပြိုင်တူတွန်းလျှင် ရွေ့နိုင်ပါသည်။"** အားလုံးပြိုင်တူ ဆက်လက်တွန်း ကြပါစို့။

နိဂုံး

သို့ဖြစ်ပါ၍ လေကြောင်းအာဏာပိုင် အဖွဲ့အစည်းများ၊ လေကြောင်းဆိုင်ရာ Service Provider များနှင့် အခြားဆက်စပ်အဖွဲ့အစည်းများကလေကြောင်းဘေးအန္တရာယ်ကင်းရှင်းစေရေးကိုလက်တွဲညီညီ ပူးပေါင်းဆောင်ရွက်ခြင်းဖြင့် ခရီးသွားပြည်သူများ၏ မျှော်လင့်ချက်တစ်ခုဖြစ်သော **ဘေးအန္တရာယ်ကင်းရှင်းစေရေး**ကိုဖြည့်ဆည်းပေးနိုင်မည် ဖြစ်ပါကြောင်း ဆန္ဒမွန်ဖြင့် တင်ပြလိုက်ပါသည်။

ကိုးကားဖော်ပြချက်

၁။ ICAO Doc 9734 Part A(Safety Oversight Manual)

၂။ ICAO Doc 9859 (Safety Management Manual)

၃။ www.dca.gov.mm

အောင်မော်(ပြင်စလူ)

သုံးရာသီခြေလှမ်းများ

■ ကိုဘကျော်

- ၁ -

"တောက်"

"အော်... ရှင်က ကျွန်မကို တောက်ခေါက်တာပေါ့လေ... အိမ်ပြန်နောက်ကျမယ်ဆိုလည်း နောက်ကျမယ်... ထမင်းမစားဘူးဆိုလည်း မစားဘူး... ကြိုမပြောဘူး...ဒီကပြောတော့လည်း မကျေနပ်ဘူး... @ # % $ # % @ # % $ % @ # % $ @ # % $ @ # $ % @ # % "

"မင်းကို တောက်ခေါက်တာ မဟုတ်ပါဘူးကွာ... ငါ့ဟာငါ စားပွဲစွန်းနဲ့ခါး တိုက်မိလို့ပါ... ကဲ... နားပူလိုက်တာကွာ..."

ဦးနိုင် စိတ်ရှုပ်ထွေးစွာ အိမ်ပေါ်မှဆင်းလာခဲ့သည်။ ပတ်ဝန်းကျင်ကို အားနာ၍လည်းကောင်း၊ ကလေးများရှေ့တွင် စကားမများလို၍ လည်းကောင်း ဆင်းလာခဲ့သော်လည်း ဦးနိုင် အတော်မကျေမနပ် ဖြစ်မိသည်။

"မခင်မူ ဒီမိန်းမ အရင်ကဒီလိုမဟုတ်ပါဘူး... အခုတစ်လော ဘာဖြစ်နေမှန်းကို မသိဘူး..."

နေ့တိုင်းပုံမှန် အိမ်ပြန်နေကျဖြစ်သော်လည်း ယနေ့တော့ နယ်ရုံးက အဖွဲ့တွေ ရောက်နေသည်နှင့်... ဦးနိုင် မသောက်တတ်သော်လည်း ဆုံကြမည်ဆိုတော့ လိုက်သွားမိသည်။ သိပ်ကြာမည် မထင်တော့လည်း ဖုန်းမဆက်မိ။ ယခု ယင်းကိစ္စအား ရမယ်ရှာခံရခြင်း ဖြစ်သည်။

အမြဲတမ်းမဟုတ်သော်လည်း ရံဖန်ရံခါ ဒင်းစိတ်လက်မကြည်သာသည်နှင့် ပွစိပွစိ လုပ်တော့သည်။ တခြားအဆင်မပြေတာရှိသည်လည်း မဟုတ်။ ဦးနိုင်အနေဖြင့် အသောက်အစားကင်းကာ... အလယ်အလတ် အရာထမ်းတစ်ယောက်နှင့် လျော်ညီစွာ မိသားစုအား စောင့်ရှောက်နိုင်သည့်အပြင်... မိဘ လက်ငုတ်လက်ရင်း ဆန်စက်လုပ်ငန်းအား ဟသာ်တမြို့တွင် ညီမအပျိုကြီးက ဦးစီးဆောင်ရွက်လျက်ရှိရာ အချိုးကျဝင်ငွေလေးရနေတော့ စားဝတ်နေရေး ပူပင်စရာမရှိလှသလို ကျောင်းမပြီးကြသေးသော သားနှစ်ယောက်ကလည်း လိမ္မာသိတတ်ကြသည်မို့ စိတ်မပူရ။

အဲ... စိတ်ညစ်ရတာ တစ်ခုတော့ရှိသည်...

ငယ်ငယ်က အားကစားလိုက်စားခဲ့သော်လည်း... ယခုရုံးတွင် အထိုင်များခြင်းနှင့် လှုပ်ရှားမှုနည်းခြင်းကြောင့်လား မသိ... လူက တဖြည်းဖြည်း ဝဖြိုးလာသည်။ ခန္ဓာကိုယ်ဆိုတာကလည်း အပေါ်သို့ ရှည်စရာမရှိတော့ ဘေးဖက်ကားထွက်လာသည်ဟု ထင်ရသည်။

ညဖက်ဆိုလည်း တော်တော်နှင့်အိပ်မပျော်...။

အိပ်ပျော်ပြီးတော့လည်း တစ်ညကို သုံးခေါက်လောက် ပြန်နိုးတတ်ပြီး၊ နိုးပြီးလျှင်လည်း တော်တော်နှင့် အိပ်မပျော်တော့ပြန်။ အိပ်ရေးမဝတော့ လူက မလန်း၊ လူက မလန်းတော့ စိတ်က မကြည်၊ စိတ်က မကြည်တော့ အလိုမကျတာတွေ များပြီး အလုပ်မှာလည်း အဆင်မပြေတာတွေ ဖြစ်တတ်လာသည်။ အစားအသောက်လည်း အရင်လို မက်မက်စက်စက် ဟက်ဟက်ပက်ပက် မရှိလှ။

သွေးချည်းပဲလားဆိုတော့ မဟုတ်...

အိမ်သူ မခင်မူလည်း ခင်သန္တာသက်ချိုပြုံး ဖြစ်မလာသေးသော်လည်း... ငါးပုတင်းကဲ့သို့ ဖြစ်မလာသေးသော်လည်း မူလအော်ရီဂျင်နယ် ငါးရံ့ကိုယ်လုံး ပျောက်လုနီးနီး ဝဖြိုးပြည့်တင်းလာသည်မှာ အမှန်။

ဟော...ဆေးစစ်ကြည့်ကြတော့လည်း ရောဂါကြီးကြီးမားမား မရှိပြန်။

- ၂ -

ဦးနိုင် ဟိုတွေးဒီတွေးနှင့် လျှောက်လာရာ ရေကျော်လမ်းမှ

ဗိုလ်တထောင်စေတီတော်နားအထိ ရောက်လာသည်။ စေတီတော်အား အာရုံပြု လက်အုပ်ချီမိုး ကန်တော့လိုက်သည်။

ဗုဒ္ဓံ ပူဇေမိ

ဓမ္မံ ပူဇေမိ

သံဃံ ပူဇေမိ

မာတာပီတု ပူဇေမိ

အာစရိယ ပူဇေမိပါ အရှင်ဘုရား...

ပထမအိမ်ပြန်ဖို့ စဉ်းစားမိပြီးမှ မနက်ဖြန်စနေနေ့ ရုံးပိတ်ရက်ဖြစ်သည်မို့ ကြည့်မြင်တိုင် နတ်စင်လမ်းမှ ငယ်သူငယ်ချင်း တင်ဖေထံ သွားရန်ဆုံးဖြတ်လိုက်သည်။ စိတ်ရှုပ်ရှုပ်နှင့် ခဏဆိုကာ စွပ်ကျယ် လက်စက၊ ပုဆိုးအနွမ်း အိမ်နေရင်းအဝတ်အစားများနှင့် ဆင်းလာခဲ့သည်မို့ ဟန်းဖုန်းလည်း မယူခဲ့မိ၊ ပိုက်ဆံအိတ်လည်း မပါ။

အင်း... တင်ဖေ့ထံရောက်မှ တောင်းပြီးပေးလိုက်တော့မယ်ဟု တွေးကာ၊ တက္ကစီသုံးလေးစီးတားသော်လည်းအဝတ်အစားကြောင့် အရက်သမား ထင်ကြသည်လား မသိ၊ တစ်စီးမှရပ်မပေးကြ။ ဦးနိုင် စိတ်တိုလာကာ...

"ကဲ... မင်းတို့ရပ်မပေးလည်း ကိုယ့်ဟာကို လမ်းလျှောက်သွားမယ်... ဘယ်လောက်မှ ဝေးတာမဟုတ်... ညဆယ့်နှစ်နာရီ မထိုးခင်တော့ ရောက်မှာပဲ" ဟု ကိုယ့်ဟာကိုယ်အားပေးကာ ဗိုလ်တထောင်စေတီရှေ့မှ ကြည့်မြင်တိုင် နတ်စင်လမ်းသို့ ကမ်းနားလမ်းအတိုင်း အမြန်လျှောက်ခဲ့တော့သည်။ လမ်းလျှောက်ရင်း သူငယ်ချင်းတင်ဖေအကြောင်း တွေးရင်း ပြုံးမိသည်။

တင်ဖေကား ဘယ်သူဘာပြောပြော ဆန့်ကျင်ဖက် လုံးဝမပြောတတ်သူ၊ ငြင်းခုန်ခြင်းလုံးဝ မရှိသူ ဖြစ်၏။

"ဟုတ်တာပေါ့ဗျာ... ဟဲ ဟဲ ဟဲ"

"ဟုတ်ပဗျာ"

"ဟုတ်တုတ်တုတ်ပဲဗျို့" ဆိုသည့် စကားများမှာ တင်ဖေ၏ လက်သုံးစကားရပ်များ။

တစ်ခါက... ရပ်ကွက်ဓမ္မာရုံတွင် အလှူ၌ ဝက်သားဟင်းဖြင့် ထမင်းကျွေးစဉ် တင်ဖေအား တစ်ဝိုင်းတည်း စားနေသူတစ်ဦးမှ "အဆီတွေ သိပ်မစားနဲ့ဗျ အဆီပိတ်မယ်" ဟုပြောလိုက်သောအခါ တင်ဖေက "ဟုတ်တယ် အဆီသိပ်မစားတာ ကောင်းတယ်...အဆီပိတ်မယ်" ဟု ထောက်ခံသမှုပြု၏။

နောက်တစ်ယောက်က "တစ်ခါတစ်လေ စားတာ ဘာမှမဖြစ်ပါဘူးလေ" ဟုပြောရာ "ဟုတ်တယ်နော် တစ်ခါတစ်လေတော့ ဘာမှ မဖြစ်လောက်ပါဘူး" ဟု ထောက်ခံပြန်သည်။ တစ်ဝိုင်းထဲ နောက်တစ်ယောက်က "အဆီစားစား၊ မစားစား၊ အချိန်တန်ရင် သေမှာပဲ... စားသာစား" ဟု ပြောပြန်သောအခါ "ဟုတ်တယ်ဗျနော် အချိန်တန်ရင် သေမှာပဲ... စားရမယ်"ဟု ဖော်လိုလိုက်ပြန်သည်။ နောက်ထပ်တစ်ဦးက "သေတာတော့သေတာပေါ့ဗျာ... မသေခင်ကျန်းကျန်းမာ

Terminal Data

- Jetty Over all length - 325 meters
- Jetty breadth - 25.0 meters
- Depth of water at the berth at zero tide - 13.00 meters
- Maximum designed DWT - 64000
- Maximum designed displacement - 49000
- Uniformly distributed loads on Platform - 30 kN/sq-m
- Uniform distributed load on access mole and trestle - 21.5 kN/sq-m

Cargo Handling Gears Available

- Open stowage yards for general cargo - 10000 sq-m
- Ware houses spaces for general cargo - 13700 sq-m
- Edible oil storage tanks (16 stowage tanks - total capacity 24400 MT)
- 2 x 50 cbm dust control moveable hoppers
- 3 x 25 cbm moveable cargo hoppers
- 8 x 10-12 cbm radio machanical grabs
- 3 x 6-8 cbm mechanical grabs
- 6 x 4 cargo lines to unload edible oil cargo
- Forklifts, wheel loaders, chains, slings, wires, shackles, belts, nets, etc to handle G/C

Service Available

wilmar MYANMAR

Wilmar Myanmar Port Terminals Limited

မာရှိဖို့က အစားအသောက် ဆင်ခြင်ရမယ်" ဟုပြောရာ တင်ဖေက "ဟုတ်တယ်ဗျနော်... ကျန်းကျန်းမာမာရှိဖို့က အစားအသောက်ဆင်ခြင်ရမယ်" ဟု ပြောပြန်သောအခါ တစ်ရပ်ကွက်ထဲသား အကြောင်းသိများက တဟားဟားဖြင့် ပွဲကျသွားကြပြီး တင်ဖေမှာလည်း "ဟုတ်ပကိုတင်ဖေ" ဟု အမည်တွင် လေတော့သည်။

- ၃ -

"ဟာ နိုင်ကြီး သူငယ်ချင်း...ညဘက်ကြီး ဘယ်လိုရောက်လာတာလဲ... ဘယ်ကလာတာလဲ၊ ဘာဖြစ်လို့လဲ"

"မောရတဲ့ကြားထဲ မင်းရဲ့ဘာတွေ ခဏထားပါအုန်း... တင်ဖေရာ... ငါ့ရေတစ်ခွက် အရင်ပေး"

"အေး အေး သူငယ်ချင်း... ချွေးသံတွေနဲ့ကွာ... ရော့ရော့... ရေသောက်လိုက်"

"အား..သောက်လို့ကောင်းလိုက်တဲ့ရေကွာ...ရေဒီလိုသောက်လို့ မကောင်းတာကြာပြီ.. နောက်တစ်ခွက် ထပ်ပေး"

"အေးအေး သူငယ်ချင်း"

"မခင်မူ ပွစိပွစိ လုပ်နေတာနဲ့ အိမ်က လမ်းလျှောက်ထွက်လာရင်းမင်းကိုသတိရတာနဲ့လာခဲ့လိုက်တာ၊တစ်နာရီခွဲလောက်လျှောက်လိုက်ရတယ်ကွာ... အတော်ပင်ပန်းတယ်ဟေ့"

"ဟုတ်တာပေါ့ကွ... ဒီလောက် အဝေးကြီး ပင်ပန်းမှာပေါ့... တက္ကစီနဲ့လာခဲ့ပြီးရော သူငယ်ချင်းရာ"

"မင်းတက္ကစီတွေကရပ်မပေးလို့ဟေ့...ကဲ...ငါချွေးတိတ်တာနဲ့ရေချိုးပြီးအိပ်တော့မယ်...အရမ်းပင်ပန်းနေပြီ...ငါ့အိမ်ကိုမင်းပဲဖုန်းဆက်လိုက်တော့... နံပါတ်ရှိတယ်မို့လား"

"အေး ရှိတယ်... ငါဆက်လိုက်ပါ့မယ်"

- ၄ -

နောင်... ဒူဝေဝေ...

အမျှ... အမျှ... အမျှ... ယူတော်မူကြပါကုန်လော့...

သာဓု... သာဓု... သာဓု...

ကြေးစည်တီးသံ၊ အမျှဝေသံများကြောင့် ဦးနိုင်လန့်နိုးလာ၍ "ဟင် ငါဘယ်ရောက်နေပါလိမ့်" ရုတ်တရက်တွေးမရဖြစ်သွားပြီးမှ "အော် ငါမနေ့ညက တင်ဖေအိမ်မှာ အိပ်လိုက်တာပဲ အိပ်လို့ကောင်းလိုက်တာ..."

"သူငယ်ချင်းနိုင်ကြီး...နိုးပြီလား...ထတော့လေကွာ...ရှစ်နာရီတောင်ထိုးနေပြီ...မင်းမနေ့ညကတော်တော်နစ်နစ်မြိုက်မြိုက် အိပ်တာပဲ... သိုးနေတာပဲကွာ..."

"အေး...ငါ အဲ့လို နစ်နစ်မြိုက်မြိုက် အိပ်မပျော်တာကြာပြီ..."

"ကဲ...ရေမြန်မြန်ချိုးလိုက်၊ပုဆိုးနဲ့အင်္ကျီအဆင်သင့်ထုတ်ထားတယ်.. စားပွဲပေါ်မှာ.. အောင်တင့်နဲ့ မျိုးနောင်ကို ဖုန်းဆက်ထားတယ်.. မင်းရောက်နေတယ်လို့"

အောင်တင့်က ဘောလီဘော အားကစားသမား၊ အားကစားဝန်ကြီးဌာနတွင် အားကစားမှူးရာထူး တာဝန်ထမ်းဆောင်ပြီး ခပ်စောစော အငြိမ်းစားယူကာ ယခုအားကစားခန်းမတစ်ခုအား ဖက်စပ်ရှယ်ယာဝင် ဖွင့်ထားပြီး ကိုယ်တိုင်လည်း အချိန်ပိုင်းနည်းပြ လုပ်သည်။ မေးရိုးကားကားဖြင့် အမြဲတမ်းအံကြိတ်ထားသဖြင့် သူငယ်ချင်းများက "ဂျောကြီး" ဟုခေါ်ကြသည်။

သူ... ငယ်စဉ် အားကစားသမားဘဝ တိုင်းအဆင့် ဘောလီဘော ပြိုင်ပွဲတစ်ခုအတွက် Camp ဝင်နေစဉ် သူ့ရည်းစား "ရီမေလွင်" ယောက်ျားနောက် လိုက်ပြေးကတည်းက ယင်းသို့ အံကြိတ်သွားတတ်ခြင်းဟု ပြောကြသည်။ ဟုတ် မဟုတ်တော့ မသေချာ။ ငယ်သူငယ်ချင်းများ ဆုံကြလျှင် ယင်းကိစ္စနှင့် ပတ်သက်၍ နောက်ကြလျှင်လည်း ဘာမှပြန်မပြော၊ အံကြိတ်၍သာ ကြည့်နေတတ်သည်။ ယခု အိမ်ထောင်ကျ၊ သမီးဖြစ်သူပင် အတော်ကြီးနေပြီ၊ အံကြိတ်တုန်းဟု သိရ၏။ ပင်ကိုယ်စကားနည်းသော်လည်း ပြောစရာရှိလျှင် ဂဃဏန ပြောတတ်သည်။

မျိုးနောင်က စီးပွားရေးသမား။ ပဲသူဌေး။ အထက်တန်းကျောင်းသားဘဝကတည်းက ကိုယ်တိုင်ပဲပင်ပေါက်ဖောက်ပြီး မနက်လင်းအားကြီးစက်ဘီးကိုယ်တိုင်နင်းကာ ဈေးများသို့ ပဲပင်ပေါက်ခြင်းများ တစ်ခြင်းစ၊ နှစ်ခြင်းစ ပို့ခဲ့ရာမှ ယခုမြို့ကြီးတော်တော်များများ၌ ၎င်း၏ ပဲပြားစက်ရုံများ ရှိသည်။ ပဲပွဲရုံများရှိသည်။ အသားအတော်ညိုသဖြင့် သူငယ်ချင်းများက "ခရိုမဲ" ဟုခေါ်သည်။ အရက်သောက်တတ်သော်လည်း အလွန်အကျွံတော့ မရှိ။

- ၅ -

မျိုးနောင်။ ။ ဟေ့ကောင်တွေ... လာကြ... မင်းတို့နောက်ကျသကွာ

တင်ဖေ။ ။ အေး... ဟုတ်တယ်... နဲနဲနောက်ကျသွားတယ်ကွာ... နိုင်ကြီးအိပ်ရေးဝပါစေဆိုပြီး ငါစောင့်နေလိုက်လို့ပါကွာ... ဆောရီး သူငယ်ချင်းတို့ရေ... နိုင်ကြီးဘာစားမလဲ မှာလေ သူငယ်ချင်း...

ဦးနိုင်။ ။ ညီလေး... ကိုယ်က ပဲပြုတ်ထမင်းကြော်၊ ကြက်ဥ ဟတ်ဖရိုက်၊ လက်ဖက်ရည် ပုံမှန်။

တင်ဖေ။ ။ ကိုယ်က မုန့်ဟင်းခါး၊ဘူးသီးကြော်နဲ့ပေါ့ဆိမ့်တစ်ခွက်။

ဦးနိုင်က ထမင်းကြော်စားရင်း သူအိပ်မပျော်ကြောင်း၊ အစားအသောက် ပျက်ကြောင်း၊ မခင်မူလည်း အရင်လို မဟုတ်ကြောင်း၊ စိတ်တိုတတ်လာကြောင်း၊ ပစ်ပစ်များကြောင်း၊ မနေ့ကစိတ်ညစ်ပြီး တင်ဖေအိမ် ရောက်လာခြင်း အကြောင်းများ ရင်ဖွင့်၏။

ဦးနိုင်။ ။ ငါကွာ မနေ့ညက အိပ်လို့ကောင်းလိုက်တာ... အိပ်ရာပြောင်းပေးမယ့် တစ်ချက်မှ မနိုးဘူး၊ အခုထမင်းကြော်လည်း အရမ်းစားလို့ကောင်းတယ်။ ညီလေး...ထမင်းကြော်လိုက်ပွဲ လုပ်ပါဦးဟ...

တင်ဖေ။ ။ဖြေးဖြေးစား သူငယ်ချင်း၊ နင်နေအုန်းမယ်၊ ရေနွေးကြမ်းသောက်လိုက်ဦး။

အောင်တင့်။ ။ကဲ... မင်းတို့စားပြီးပြီဆိုတော့ ငါပြောမယ်... နိုင်ကြီး... မင်းအတော်ဝလာတယ်... မင်းအခုဖြစ်နေတဲ့ အိပ်မပျော်တာတွေ... အစားစားချင်စိတ် မရှိတာတွေ၊ စိတ်မကြည်လင်တာတွေ အားလုံးက ကိုယ်လက်လှုပ်ရှားမှု မရှိတာက စတာပဲကွ... အခုပဲကြည့်လေ...

မင်းမနေ့ညက ပြင်းပြင်းထန်ထန် လမ်းလျှောက်လိုက်တာနဲ့ နှစ်နှစ်ခြိုက်ခြိုက် အိပ်ပျော်တယ်... မနက် အိမ်သာတက်လို့ကော ကောင်းရဲ့လား။

ဦးနိုင်။ ။ အေး... ဟုတ်တယ်ဟ... အိမ်သာတက်ရတာလည်း အားရပါးရ ရှင်းရှင်းလင်းလင်း ရှိတယ်။ မနက်နိုးနိုးချင်း ရေသောက်ရတာလည်း အရမ်းကောင်းတာပဲ...

အောင်တင့်။ ။ဒါပဲလေသူငယ်ချင်းရ...ငါ့စိတ်ထင်..မဟုတ်မှလွဲရော မင်းမိန်းမ မခင်မူ အရင်လိုမဟုတ်ပဲ... စိတ်မရှည်တော့တာ...ပစိပစပ်များလာတာကလည်းကိုယ်လက်လှုပ်ရှားမှုမရှိတော့လူကဝလာပြီး၊ စိတ်မကြည်လင်တာတွေကြောင့်ဖြစ်မယ်... မင်းပြောသလိုဆိုတခြား အခက်အခဲ မရှိဘူးဆိုတော့လေ...

တင်ဖေ။ ။ဟုတ်တယ်ကွနော် ဂျောကြီးပြောတာ မှန်လောက်တယ်

အောင်တင့်။ ။ ခရိုမဲ... မင်းရော အရက်သောက်သေးလား...

မျိုးနောင်။ ။သောက်လို့မရဘူးကွ...ငါအာဠာဝကဆေးထိုးထားတယ်

တင်ဖေ။ ။ ဟာ... သူငယ်ချင်း... အဲ့လိုဂိုဏ်းဆေးတွေ ထိုးထားရင် အရက်တစ်စက်မှ တို့လို့ မရဘူးကွနော်...

မျိုးနောင်။ ။ ငါထိုးထားတဲ့ဆေးက.. ဘလက်လေဘယ်တို့၊ ရက်ဒ်လေဘယ်တို့တော့ မရဘူး၊ ဘလူးလေဘယ်ဆိုရင်တော့ ရတယ်၊ ဘီလူးဘီလူးချင်းဆိုတော့ ဟာမိုနိုက်ဇ်ဖြစ်တာပေါ့ကွာ...ဟားဟားဟား...

နိုင်ကြီး။ ။ ဒီခရိုမဲကတော့ကွာ... ငယ်ငယ်က အကျင့်ကို မပျောက်သေးဘူး...

မျိုးနောင်။ ။ ငယ်ငယ်က အကျင့်တွေက နည်းနည်းဂယောင်ပေးပေမယ့်ဖြူစင်တယ်ကွ...မဖျောက်သင့်ဘူး...ကြီးမှရတဲ့အကျင့်တွေက မကောင်းဘူး... ဉာဏ်နီဉာဏ်နက်များတယ်...

တင်ဖေ။ ။ အေး...ဒီကောင်ပြောတာလည်း ဟုတ်တုတ်တုတ်ပဲကွ

အောင်တင့်။ ။ လမ်းလျှောက်ခြင်းရဲ့ အကျိုးကျေးဇူးတစ်ချို့ကို ငါ ပြောပြချင်တယ်ကွာ...

- ကိုယ်အလေးချိန်ကို ထိန်းထားနိုင်တယ်။
- နှလုံးနဲ့အဆုတ်ကို ကျန်းမာစေတယ်။
- ဆီးချို၊ သွေးတိုး၊ ပန်းနာစတဲ့ အထွေထွေရောဂါဖြစ်ပွားမှုကို လျော့ကျစေတယ်
- အစာခြေစနစ်ကို ကောင်းမွန်စေတယ်
- အရိုးအဆစ်တွေကို ကျန်းမာစေတယ်
- အိုမင်းရင့်ရော်တာကို နှေးကွေးစေတယ်
- မှတ်ဉာဏ်ယုတ်လျော့တာကို ကာကွယ်ပေးတယ်
- တက်ကြွလန်းဆန်းစေတယ်
- ပျော်ရွှင်ချမ်းမြေ့စေတယ် စသည်ဖြင့် အများကြီးပေါ့ကွာ

တင်ဖေ။ ။အေးဟုတ်တယ်ကွ...ငါတလောကစိန်ရောင်ခြည်ဆရာတော် ဦးဝါယမကို သွားဖူးတော့... ဆရာတော်က မြတ်စွာဘုရားရှင်ဟောပြထားတဲ့ စင်္ကြံလျှောက်ခြင်း အကျိုး (၅)ပါးကို ငါ့ကို ပြောပြလိုက်သေးတယ်... အဲ... နေပါဦး...

(၁) ခရီးရှည်သွားနိုင်ခြင်း။
(၂) အလုပ်ကို ပိုမိုကြိုးစားလုပ်ကိုင်နိုင်ခြင်း။
(၃) အနာရောဂါကင်းခြင်း။
(၄) အစာကြေညက်ခြင်း။
(၅) စိတ်ကိုတည်ငြိမ်စေခြင်းဆိုတဲ့ အကျိုးတရားတွေတဲ့ကွ...

မျိုးနောင်။ ။ အေး ငါလည်း လမ်းလျှောက်နေပြီကွ... ငါငယ်ငယ်တုန်းက "သောက်" ရ၊ "မှောက်" ရတဲ့ အရသာကို ကြိုက်နှစ်သက်ပေမယ့် အခု "လျှောက်" ရတဲ့အရသာကို ကြိုက်နေပြီ၊ ကျန်းမာရေးက ပျက်သွားပြီဆိုရင်... အရမ်းပြင်ရခက်တာ ငါသိနေပြီ...

အောင်တင့်။ ။"လမ်းများများလျှောက်၊ လေများများရှူ၊ ရေများများသောက်"ဆိုတဲ့ အခြေခံကျန်းမာရေး ဆောင်ပုဒ်တွေက တို့တွေသိပြီးသားပါကွာ...ဒါပေမယ့် "မြင်ဖန်များတော့ ငယ်၊ နမ်းဖန်များတော့ ပြယ်" ဆိုသလို "ကြားဖန်များတော့လည်း ဖွယ်" ပြီးတော့ အမှတ်တမဲ့ ဖြစ်နေကြတာပေါ့ကွာ... လူတွေက အားကစားလုပ်လို့ နည်းနည်း ပင်ပန်းတဲ့ဒဏ်တော့ မခံနိုင်ကြဘဲ၊ ကိုယ်လက်လှုပ်ရှားမှု မရှိလို့ ဖြစ်လာတဲ့ ကိုယ်လက်မအီမသာမှု၊ စိတ်မကြည်လင်မှုတွေကိုတော့ အံကြိတ်ခံနေကြသလို ဖြစ်နေကြတယ်ကွာ...

နိုင်ကြီး။ ။ အေး... ငါသဘောပေါက်ပြီ... ဒီနေ့ကစပြီး ငါ ပုံမှန်လမ်းလျှောက်မယ်... အကုန်အကျ မရှိသလောက်နည်းတဲ့ လမ်းလျှောက်ခြင်းကြောင့် များစွာသော အကျိုးကျေးဇူးတွေရမယ်လို့ ငါယုံကြည်တယ်။ မခင်မူကိုပါ လက်တွဲခေါ်ပြီး... ငါလမ်းလျှောက်ပါတော့မယ် သူငယ်ချင်းတို့ရာ...

တင်ဖေ။ ။ ဟုတ်တာပေါ့ သူငယ်ချင်းရာ...

အားလုံး။ ။ ဟုတ်တာပေါ့... ဟုတ်ပ ကိုတင်ဖေရာ... ဟားဟားဟား

– ၆ –

ရံဖန်ရံခါ – သိမ်ဖြူလမ်း၊ ဝန်ကြီးများရုံးတစ်ဝိုက်၌လည်းကောင်း၊
ရံဖန်ရံခါ – ဗိုလ်တထောင်ကမ်းနား၌ လည်းကောင်း၊
ရံဖန်ရံခါ – ပြည်သူ့ဥယျာဉ်၌ လည်းကောင်း၊
ရံဖန်ရံခါ – သိင်္ဂုတ္တရပန်းခြံ၌ လည်းကောင်း၊
ရံဖန်ရံခါ – ကန်တော်ကြီးအတွင်း၌ လည်းကောင်း၊
ရံဖန်ရံခါ – စုံတွဲဖြင့် လည်းကောင်း၊
ရံဖန်ရံခါ – အဖွဲ့ဖြင့် လည်းကောင်း၊
ရံဖန်ရံခါ – တစ်ဦးတည်းသော်လည်းကောင်း၊

နွေ၊ မိုး၊ ဆောင်း သုံးရာသီလုံး မပျက်မကွက် မနက်ပိုင်း၌ဖြစ်စေ (သို့မဟုတ်) ညနေပိုင်း၌ဖြစ်စေ လမ်းလျှောက်ခြင်း လေ့ကျင့်ခန်းလုပ်နေတတ်သော ကျန်းမာရေးနှင့် ပြည့်စုံသောအသွင်သဏ္ဍာန်ရှိသည့်ပုဂ္ဂိုလ်တစ်ဦးအား တွေ့ရသည်ဆိုကြပါအံ့။

ထိုသူသည် ဦးနိုင် ဖြစ်နိုင်ပါသည်။ ထို့အတူ သင်လည်း ဖြစ်နိုင်ပါသည်။ ကျွန်တော်လည်း ဖြစ်နိုင်ပါသည်။

ကိုဘကျော်

ရုရှားနိုင်ငံ ရထားလုပ်ငန်းနယ်ပယ်တွင် အောင်မြင်နေသော TMH ကုမ္ပဏီ (အပိုင်း-၂)

ဒီဇယ်စက်ခေါင်းနှင့်လျှပ်စစ်စက်ခေါင်းများ တည်ဆောက်ထုတ်လုပ်ခြင်း

TMH ကုမ္ပဏီသည် ဒီဇယ်စက်ခေါင်း (Diesel Locomotives) နှင့် လျှပ်စစ်စက်ခေါင်းများ (Electric Locomotives) တစ်နှစ်လျှင် ၁၂၀၀ ခန့် တည်ဆောက် ထုတ်လုပ်နိုင်ကြောင်း သိရှိရသည်။

ဒီဇယ်စက်ခေါင်းများအနေဖြင့် တွဲရွှေ့စက်ခေါင်းနှင့် အမြန်ရထားပြေးဆွဲသော ဒီဇယ်စက်ခေါင်းများ ထုတ်လုပ်ရာ မြင်းကောင်ရေ ၇၉၀ မှ ၇၂၃၀ ထိ (590 kW မှ 5400 kW အထိ) ထုတ်လုပ်ကြောင်း သိရှိရသည်။ ရုရှားနိုင်ငံ ရထားလုပ်ငန်းအတွက် စက်ခေါင်း ၂၄၇၀၀ ထုတ်လုပ်ပေးထားပြီး ဖြစ်ပါသည်။

လျှပ်စစ်စက်ခေါင်းများကို အများအားဖြင့် 25 kVAC လျှပ်စစ်ဓာတ်အားသုံး စက်ခေါင်းများ ထုတ်လုပ်ပြီး အမြင့်ဆုံးမြင်းကောင်ရေ ၁၇၅၈၀ (13120 kW) အထိ ထုတ်လုပ်ကြောင်း၊ ကုန်ရထားဆိုပါက တန်ချိန် ၉၀၀၀ ထိ ဆွဲယူနိုင်ကြောင်း၊ လူစီးရထားဆိုပါက (၂၄)တွဲ ဆွဲယူနိုင်ပြီး အမြန်နှုန်း တစ်နာရီ ၁၂၅ မိုင်နှုန်း (200 km/h) ထိ ပြေးဆွဲနိုင်ကြောင်း သိရှိရသည်။

ဒီဇယ်စက်ခေါင်းနှင့် လျှပ်စစ်စက်ခေါင်းများ တည်ဆောက်ထုတ်လုပ်ရာတွင် ပြေးဆွဲအသုံးပြုသည့် လမ်းပိုင်းနှင့် ရထားတို့၏ လိုအပ်ချက်အပေါ် မူတည်ကာ ဝင်ရိုး (၄) ချောင်း (4 Axles) နှင့် ဝင်ရိုး (၆) ချောင်း (6 Axles) တပ်ဆင်ထုတ်လုပ်ကြောင်း တွေ့ရှိရပါသည်။ အဓိကအားဖြင့် ရုရှားနိုင်ငံသုံး ရထားလမ်းအကျယ် ၁၅၂၀ မီလီမီတာ (Russian Gauge) စက်ခေါင်းများရော ဥရောပနိုင်ငံများအတွက်ရထားလမ်းအကျယ်၁၄၃၅မီလီမီတာ(Standard Gauge) အတွက်ပါ ထုတ်လုပ်ကြောင်း၊ ၁၀၀၀ မီလီမီတာ (Meter Gauge) အတွက်လည်း ထုတ်လုပ်နိုင်ကြောင်း သိရှိရသည်။

လူစီးတွဲများ တည်ဆောက်ထုတ်လုပ်ခြင်း

TMH ကုမ္ပဏီသည် လူစီးတွဲများ (Passenger Coaches) ထုတ်လုပ်မှုလုပ်ငန်းနှင့် ပတ်သက်၍ နှစ် ၁၀၀ ကျော်လုပ်ငန်း အတွေ့အကြုံရှိသည့် ကုမ္ပဏီဖြစ်ပြီး ရုရှားနိုင်ငံနှင့် CIS နိုင်ငံများအတွက် လူစီးတွဲမျိုးစုံ ၃၀၀၀၀ ကျော် တည်ဆောက် ထုတ်လုပ်ခဲ့ပြီး ဖြစ်ပါသည်။ ထုတ်လုပ်သော လူစီးတွဲမျိုးစုံတွင် ရိုးရိုးတန်း လူစီးတွဲ၊ ပထမတန်းလူစီးတွဲ၊ အထက်တန်းထိုင်ခုံတွဲ၊ အထက်တန်းအိပ်စင်တွဲ၊ နှစ်ထပ်အထက်တန်းလူစီးတွဲ၊ စားသောက်တွဲ၊ စစ်ဆေးရေးတွဲ၊ အထူးတွဲစသဖြင့် တွဲမျိုးစုံကို ရထားလမ်းအကျယ် ၁၅၂၀ မီလီမီတာ (Russian Gauge) နှင့် ရထားလမ်းအကျယ် ၁၄၃၅ မီလီမီတာ (Standard Gauge) အတွက် သာမက လိုအပ်ပါက ၁၀၀၀ မီလီမီတာ (Meter Gauge) အတွက်ပါ တည်ဆောက် ထုတ်လုပ်နိုင်ကြောင်း သိရှိရပါသည်။ တစ်နှစ်လျှင် လူစီးတွဲမျိုးစုံ ၁၀၀၀ ခန့် ထုတ်လုပ်နိုင်ကြောင်းလည်း သိရှိရပါသည်။

လူစီးတွဲထုတ်လုပ်သော စက်ရုံကြီး (၅) ရုံကို ရုရှားနိုင်ငံတွင် တည်ဆောက်ထားရှိပြီး ထုတ်လုပ်လျက်ရှိရာ လူစီးတွဲနှင့် ပတ်သက်၍ International Railway Journal(IRJ)မှ ၂၀၂၀ ခုနှစ် ချီးမြှင့်သည့် 2020 Innovations Showcase Award ဆု ရရှိခဲ့ပါသည်။

လူစီးတွဲများကို အမြန်နှုန်း တစ်နာရီ ၁၀၀ မိုင် (160 km/h) နှင့် တစ်နာရီ ၁၂၅ မိုင် (200 km/h) ပြေးဆွဲနိုင်ရန် ဒီဇိုင်းရေးဆွဲထားကြောင်း တွေ့ရှိရပါသည်။

ကုန်တွဲများ တည်ဆောက်ထုတ်လုပ်ခြင်း

TMH ကုမ္ပဏီသည် ကုန်တွဲမျိုးစုံ (Freight Wagons) ကိုလည်း တည်ဆောက် ထုတ်လုပ်လျက်ရှိရာ ကွန်တိန်နာတင်တွဲ၊ ဆီတိုင်ကီတွဲ၊ သစ်လုံးတင်တွဲ၊ ကျောက်တင်တွဲ၊ ကားတင်တွဲများ ပါဝင်ပြီး ရုရှားနိုင်ငံသုံး ရထားလမ်းအကျယ် ၁၅၂၀ မီလီမီတာ (Russian Gauge) အတွက် သာမက ဥရောပနိုင်ငံသုံး ၁၄၃၅ မီလီမီတာ (Standard Gauge) အတွက်ပါ အမြန်နှုန်း တစ်နာရီ ၇၅ မိုင် (120 km/h) ပြေးဆွဲနိုင်ရန် ဒီဇိုင်းရေးဆွဲ ထုတ်လုပ်နိုင်ကြောင်း သိရှိရပါသည်။ တစ်နှစ်လျှင် ကုန်တွဲမျိုးစုံ ၂၅၀၀ ခန့် ထုတ်လုပ်နိုင်ကြောင်းလည်း သိရှိရပါသည်။

ဒီဇယ်နှင့် လျှပ်စစ်ရထားတွဲဆိုင်းများ တည်ဆောက်ထုတ်လုပ်ခြင်း

TMHကုမ္ပဏီသည် ခရီးတို ခရီးရှည် ပြေးဆွဲအသုံးပြုနိုင်သော ဒီဇယ်ရထားတွဲဆိုင်းများ (Diesel Multiple Units) နှင့် လျှပ်စစ်ရထားတွဲဆိုင်းများ (Electric Multiple Units) လည်း တည်ဆောက် ထုတ်လုပ်လျက်ရှိရာ ရုရှားနိုင်ငံ ရထားလုပ်ငန်းအတွက် တွဲပေါင်း ၁၂၀၀၀ ကျော် ထုတ်လုပ်ထားပြီး ဖြစ်သည်။ တစ်နှစ်လျှင် တွဲအရေအတွက် ၈၃၀ ထုတ်လုပ်နိုင်ကြောင်း သိရှိရပါသည်။ ပြေးဆွဲမည့် ခရီးစဉ်နှင့် လိုအပ်ချက်အပေါ် မူတည်၍ ရထားတစ်ဆိုင်းလျှင်(၃)တွဲမှ(၁၂)တွဲ အထိ ချိတ်ဆက်ပြေးဆွဲနိုင်ရန် တည်ဆောက်ထုတ်လုပ်ကြောင်း တွေ့ရပါသည်။ အမြန်နှုန်းအနေဖြင့် တစ်နာရီ ၇၅ မိုင်နှုန်း (120 Km/h) မှ တစ်နာရီ ၁၂၅ မိုင်နှုန်း (200 Km/h)ထိ တည်ဆောက်ထုတ်လုပ်ကြောင်း တွေ့ရှိရပါသည်။

မြို့ပတ်နှင့် မြို့တွင်းပြေး ရထားတွဲဆိုင်းများ တည်ဆောက်ထုတ်လုပ်ခြင်း

TMH ကုမ္ပဏီသည် မြို့ပတ်နှင့် မြို့တွင်းပြေး အသုံးပြုသော Metro ရထားများနှင့် Tram ရထားများလည်း တည်ဆောက်ထုတ်လုပ်လျက် ရှိပါသည်။ တစ်နှစ်လျှင် တွဲအရေအတွက် ၇၀၀ ခန့် ထုတ်လုပ်နိုင်ကြောင်း လေ့လာသိရှိရပါသည်။

ကမ္ဘာပေါ်တွင် ခရီးသည် ဒုတိယ အများဆုံးမြို့ဖြစ်သော မော်စကိုမြို့ရှိ ၆၁၄ ကီလိုမီတာအရှည်ရှိ Moscow Metro လမ်းပိုင်းအတွက် Metro တွဲပေါင်း ၅၉၀၀၀ မှာ TMH မှ တည်ဆောက်ထုတ်လုပ်ထားခြင်းဖြစ်ပြီး တစ်နှစ်လျှင် ခရီးသည် သန်းပေါင်း ၂၅၀၀ ကျော်

TMH လျှပ်စစ်စက်ခေါင်းဖြင့် လူစီးရထားပြေးဆွဲပုံ

ရုရှားရှိစက်ခေါင်းထုတ်လုပ်ရေးစက်ရုံ

ခေတ်မီ Modular Design ဖြင့် ထုတ်လုပ်မည့်
AC လျှပ်စစ်စက်ခေါင်းပုံ

ဆီတိုင်ကီတွဲ

သယ်ယူပို့ဆောင်ပေးလျက် ရှိပါသည်။

TMH တွဲများဖြင့် နိုင်ငံပေါင်း ၁၁ နိုင်ငံတွင် နေ့စဉ် ခရီးသည် ၁၆ သန်းခန့်ကို သယ်ယူပို့ဆောင်ရေး ဝန်ဆောင်မှုပေးနေကြောင်း သိရှိရပါသည်။ ပြေးဆွဲသည့်ခရီးစဉ် လိုအပ်ချက်အပေါ် မူတည်၍ ရထားတစ်ဆိုင်းလျှင် (၂) တွဲ မှ (၈) တွဲ ဖွဲ့ဆင်ပါဝင်ပြီး အမြန်နှုန်း တစ်နာရီ ၅၆ မိုင် (90 km/h) ဖြစ်ပါသည်။Metro လျှပ်စစ်ရထားများတွင် 3 kV DC လျှပ်စစ်ဓာတ်အားလိုင်းကို အသုံးပြုပြေးဆွဲကြောင်းလည်း သိရှိရပါသည်။

ကိုးကားဖော်ပြချက်

-Russian Railways-Wikipedia
-TMH company profile (2022)
-www.tmholding.ru
-Locotech.A Modern Technology-Savvy Company (2022)
-The world's 10 Longest railway networks (www. railway-technology.com)
-www.locotech.ru
-Top 10 Rolling Stock Manufactures in the World, 2021(Internet)
-Worldwide Rolling Stock Manufactures 2023 (by SCI Verkehr)

မြင့်နိုင်(မီးရထား)

မြို့တွင်းပြေး Metro ရထား

ဒီဇယ်ရထားတွဲဆိုင်း (200km/h)

ဒုတိယဝန်ကြီး(ပို့ဆောင်ရေး) ဦးအောင်ကျော်ထွန်း ရန်ကုန်မြို့ရှိ ဒလသင်္ဘောကျင်း၊ သိမ်ဖြူသင်္ဘောကျင်းနှင့် သီလဝါဆိပ်ကမ်း (၄) လမ်းသွားဖောက်လုပ်လျက်ရှိသည့် လုပ်ငန်းများ သွားရောက်ကြည့်ရှုစစ်ဆေး

ပို့ဆောင်ရေးနှင့်ဆက်သွယ်ရေးဝန်ကြီးဌာန ဒုတိယဝန်ကြီး ဦးအောင်ကျော်ထွန်းသည် ဖေဖော်ဝါရီ ၆ ရက်နေ့ နံနက်ပိုင်းတွင် ရန်ကုန်တိုင်းဒေသကြီး ဒလသင်္ဘောကျင်းသို့သွားရောက်ကြည့်ရှုစစ်ဆေးရာတာဝန်ရှိသူများက မှာကြားချက်များ အကောင်အထည်ဖော် ဆောင်ရွက်ပြီးစီးမှု၊ ဒလသင်္ဘောကျင်း၌လက်ရှိလုပ်ငန်းဆောင်ရွက်နေမှုနှင့်ဆက်လက် အကောင်အထည်ဖော် ဆောင်ရွက်သွားမည့် အခြေအနေများကို ရှင်းလင်းတင်ပြသည်။

တင်ပြချက်များအပေါ် ဒုတိယဝန်ကြီးက လုပ်ငန်းများ ဆောင်ရွက်ရာတွင် အမှန်တကယ် ဆောင်ရွက်နိုင်သည့် လုပ်ငန်းများကို ဘဏ္ဍာရေး နှစ်အလိုက် စီမံချက်များ ချမှတ်ပြီး လျာထား အကောင်အထည်ဖော်ဆောင်ရွက်ရန်၊ လုပ်ငန်းများ လျာထားချက်အတိုင်း အချိန်မီ ဆောင်ရွက်ပြီးစီးနိုင်ရေး အလေးထား ဆောင်ရွက်သွားရန်၊ နိုင်ငံတော်ပိုင်ပစ္စည်းများ ပျက်စီးဆုံးရှုံးမှု မရှိစေရေး ဝန်ထမ်းများအားလုံး ထိန်းသိမ်းကာကွယ်စောင့်ရှောက်ရန်၊ လုပ်ငန်းခွင်ဘေးအန္တရာယ်ကင်းရှင်းစေရေး အလေးထား ဂရုပြုဆောင်ရွက်ရန်နှင့် မီးဘေး ကြိုတင်ကာကွယ်ရေးအစီအမံများကို စီမံချက်များ ရေးဆွဲပြီး ဇာတ်တိုက်လေ့ကျင့်မှု အပါအဝင် စနစ်တကျဆောင်ရွက်ကြရန် မှာကြားသည်။

ထို့နောက် ဒုတိယဝန်ကြီးသည် ဒလသင်္ဘောကျင်း၌ရေယာဉ်ပြင်ဆင်နေမှုအခြေအနေ၊ စက်ရုံ၊ အလုပ်ရုံများနှင့် လွန်းလမ်းများ အခြေအနေ၊သမိုင်းဝင်ရှေးဟောင်းအဆောက်အအုံပြင်ဆင်နေမှုနှင့် သင်္ဘောကျင်းပစ္စည်းစတိုအတွင်းရှိ ပစ္စည်းများသတ်မှတ်ချက်နှင့်အညီ စနစ်တကျထားသိုမှု ရှိ/မရှိ တို့ကိုလှည့်လည် ကြည့်ရှုစစ်ဆေးပြီး တာဝန်ရှိသူများအား လိုအပ်သည်များ မှာကြားခဲ့သည်။

ဆက်လက်၍နေ့လယ်ပိုင်းတွင်ရန်ကုန်တိုင်းဒေသကြီး မြန်မာ့ဆိပ်ကမ်းအာဏာပိုင်ရုံးချုပ်သို့ရောက်ရှိရာ ဦးဆောင်ညွှန်ကြားရေးမှူးနှင့် တာဝန်ရှိသူများက သိမ်ဖြူသင်္ဘောကျင်း၏ လုပ်ငန်းဆောင်ရွက်နေမှုများနှင့် သီလဝါဆိပ်ကမ်းဧရိယာရှိ (၄) လမ်းသွားလမ်းဖောက်လုပ်ရေး လုပ်ငန်းခွင်အခြေအနေများကို ရှင်းလင်းတင်ပြကြသည်။ ရှင်းလင်းတင်ပြချက်များအပေါ် ဒုတိယဝန်ကြီးက လိုအပ်သည်များကို လမ်းညွှန်မှာကြားသည်။

ထို့နောက် ဒုတိယဝန်ကြီးသည် သိမ်ဖြူ သင်္ဘောကျင်းသို့ သွားရောက်ကြည့်ရှု စစ်ဆေးခဲ့ရာ သင်္ဘောကျင်း၏ လုပ်ငန်းဆောင်ရွက်နေသည့် အခြေအနေများအား လှည့်လည်ကြည့်ရှုစစ်ဆေးပြီး တာဝန်ရှိသူများ၏ ရှင်းလင်းတင်ပြမှုများအပေါ် ဒုတိယဝန်ကြီးက လိုအပ်သည်များကို ဖြည့်စွက်မှာကြားသည်။

နေ့လည်ပိုင်းတွင် ဒုတိယဝန်ကြီးသည် သန်လျင်မြို့နယ် သီလဝါဆိပ်ကမ်းဇရိယာရှိ (၄) လမ်းသွား လမ်းဖောက်လုပ်ရေး လုပ်ငန်းခွင်သို့ သွား ရောက်ကြည့်ရှုစစ်ဆေးခဲ့ရာ မြန်မာ့ဆိပ်ကမ်း အာဏာပိုင်မှ တာဝန်ရှိသူများနှင့် (၄) လမ်းသွား တိုးချဲ့ရေး တာဝန်ယူ ဆောက်လုပ်နေသော ကုမ္ပဏီများက လုပ်ငန်းဆောင်ရွက်ပြီးစီးမှု အခြေအနေများကို ရှင်းလင်းတင်ပြကြသည်။ တင်ပြချက်များအပေါ် ဒုတိယဝန်ကြီးက (၄) လမ်းသွား တိုးချဲ့ရေး တာဝန်ယူ ဆောက်လုပ်နေသော်လည်း (၂) လမ်းသွား လမ်းဟောင်းတွင် လုပ်ငန်းခွင်သုံး ဆီသယ်ယာဉ်ကြီးများ အပါအဝင် ကုန်တင်မော်တော်ယာဉ်ကြီးများ သွားလာလျက်ရှိသည့်အတွက် လုပ်ငန်းခွင် အန္တရာယ်ကင်းရှင်းစေရေး အထူးအလေးထား ဆောက်ရွက်သွားကြရန်၊ လမ်းတိုးချဲ့ခြင်းနှင့်အတူ လမ်းလယ်တွင် ဓာတ်မီးတိုင်များတပ်ဆင်ခြင်း၊ မြေအောက်လျှပ်စစ်ကြိုးများထည့်သွင်းခြင်းလုပ်ငန်းများပါဝင်သည့်အတွက် သက်ဆိုင်ရာ လျှပ်စစ်ဓာတ်အား ပို့လွှတ်ရေးဌာနနှင့်လည်း ကြိုတင်ညှိနှိုင်းဆောက်ရွက်သွားရန်၊တည်ဆောက်ပြီးလုပ်ငန်းများအား တတိယအဖွဲ့အစည်းဖြင့် စစ်ဆေးဆောင်ရွက်သွားရန်နှင့် သတ်မှတ်ရက်အမီ စံချိန်/စံညွှန်းနှင့်အညီ ပြီးစီးစေရေး မြန်မာ့ဆိပ်ကမ်းအာဏာပိုင်မှ ကြပ်မတ်ဆောင်ရွက်သွားရန် လမ်းညွှန်မှာကြားခဲ့ပြီး လုပ်ငန်းဆောင်ရွက်နေမှုများကို တာဝန်ရှိသူများနှင့်အတူ ကြည့်ရှုစစ်ဆေးခဲ့ကြောင်း သိရသည်။

သတင်းအဖွဲ့(ပို့/ဆက်)

ခေါင်းစဉ်ကို ရုတ်တရက်ကြည့်လိုက်မည်ဆိုပါက ဘာမှမဆိုင်သော အရာနှစ်ခုကို ပေါင်းစပ်ထားသလို ထင်ရမည် ဖြစ်ပါသည်။ ကင်းဝန်မင်းကြီးဆိုသည်မှာ မြန်မာဘုရင်မင်းတုန်းမင်းနှင့် သီပေါမင်းတို့လက်ထက်တွင် တာဝန်ထမ်းဆောင်ခဲ့သော ဝန်ကြီးတစ်ဦး ဖြစ်သည်ကို သိရှိပြီး ဖြစ်ပါလိမ့်မည်။ ကင်းဝန်မင်းကြီးမှာ ၁၈၂၂ ခုနှစ်၊ ဖေဖော်ဝါရီလ (၃) ရက်နေ့တွင် မင်းတိုင်ပင်ရွာ၌ မွေးဖွားခဲ့ပြီး ၁၉၀၈ ခုနှစ်၊ ဇွန်လ (၃၀) ရက်နေ့ အသက် (၈၆) နှစ် အရွယ်တွင် မန္တလေးမြို့၌ လေငန်းရောဂါဖြင့် ကွယ်လွန်ခဲ့သူ ဖြစ်ပါသည်။

၁၈၇၇ ခုနှစ် မေလ (၁) ရက်နေ့တွင် ရန်ကုန်-ပြည် မီးရထားလမ်းကို စတင်ဖွင့်လှစ်ပြီး မြန်မာ့မီးရထားကို စတင်ခဲ့ခြင်းဖြစ်ရာ မြန်မာ့မီးရထားစတင်ချိန်တွင် ကင်းဝန်မင်းကြီး ဦးကောင်းမှာ သက်ရှိထင်ရှား ရှိနေပါသေးသည်။ သို့သော် ထိုအချိန်က ကင်းဝန်မင်းကြီးတို့နေထိုင်ရာ မန္တလေးသည် မြန်မာဘုရင်အပိုင်ဖြစ်ပြီး အောက်မြန်မာနိုင်ငံတစ်ခုလုံးမှာ အင်္ဂလိပ်တို့လက်အောက်သို့ ရောက်ရှိနေချိန် ဖြစ်ပါသည်။ သို့ဖြစ်ခြင်းကြောင့် ကင်းဝန်မင်းကြီးအနေဖြင့် ရန်ကုန်-ပြည်လမ်းပေါ်က မြန်မာ့မီးရထားကို စီးခွင့်မကြုံခဲ့ရပါ။ သို့ဆိုပါလျှင် ကင်းဝန်မင်းကြီးသည် မည်သည့် မီးရထားကို ပထမဆုံး စီးနင်းခဲ့ခြင်း ဖြစ်ပါသနည်း၊ မီးရထားနှင့် ပတ်သက်ပြီး ကင်းဝန်မင်းကြီး၏ သဘောထားမှာ မည်သို့ရှိပါသနည်း။ အဆိုပါ မေးခွန်းများသည် မြန်မာ့သမိုင်းလေ့လာသူ၊ မီးရထားသမိုင်းလေ့လာသူများအတွက် စိတ်ဝင်စားစရာ ကောင်းလှပါသည်။

နောက်ခံသမိုင်းကြောင်း

ဒုတိယအင်္ဂလိပ်မြန်မာစစ်ပွဲအပြီးတွင် အင်္ဂလိပ်တို့သည် အောက်မြန်မာနိုင်ငံကို သိမ်းပိုက်အုပ်ချုပ်ခွင့် ရသွားခဲ့ပါသည်။ ထိုသို့ သိမ်းပိုက်လိုက်ခြင်းအားဖြင့် အထက်မြန်မာနိုင်ငံသည် ပင်လယ်ထွက်ပေါက် ပိတ်သွားပြီး ကုန်းတွင်းပိတ်နိုင်ငံအဖြစ်သို့ ရောက်ရှိသွားပါတော့သည်။ ကုန်သွယ်လုပ်ငန်းများ လုပ်ကိုင်မည်ဆိုပါက ဧရာဝတီမြစ်ကို အသုံးပြုနိုင်သော်လည်း ဧရာဝတီမြစ်အောက်ပိုင်းမှာ အင်္ဂလိပ်တို့ လက်အောက်ကျရောက်နေသဖြင့် လွတ်လပ်စွာ ကုန်သွယ်မှု မပြုနိုင်တော့ပါ။ ထို့ပြင် အင်္ဂလိပ်တို့ ခန့်ထားသော နိုင်ငံရေးကိုယ်စားလှယ် ကာနယ်စလေဒင်က မင်းတုန်းမင်းကြီးအား အိန္ဒိယဘုရင်ခံချုပ်၏ လက်အောက်ခံ မင်းငယ်တစ်ပါးသဖွယ် ပြုမူဆက်ဆံလာပါသည်။ စလေဒင်၏ အပြုအမူ၊ အပြောအဆိုတို့ကို လက်မခံနိုင်သော မင်းတုန်းမင်းကြီးသည် ဗြိတိန်ဘုရင်မကြီး ဝိတိုရိယ (Queen Victoria) နှင့် တိုက်ရိုက်ဆက်သွယ်ရန် ဆုံးဖြတ်လိုက်ပါသည်။

၁၈၇၀ ခုနှစ်တွင် မင်းတုန်းမင်းသည် သူ့အကြံအစည်အတိုင်း ဆောင်ရွက်ရန် မြန်မာသံအဖွဲ့ကို ရွေးချယ်ခဲ့ပါသည်။ အင်္ဂလိပ်တို့၏ ထီးမှုနန်းဟန်များကို မြန်မာသံအဖွဲ့က အတိအကျ လိုက်နာနိုင်စေရန် ဘုရင်မကြီးအား နှုတ်ခွန်းဆက်သနည်း၊ ပြောရန်ရှိသည့်ကိစ္စများကို ပြောကြားနည်းစသည်တို့ကို မန္တလေးရောက် နိုင်ငံရေးအရာရှိ မေဂျာ မက်မဟန်း (Major McMahon) ထံ တိုင်ပင်မေးမြန်း သင်ကြားစေပါသည်။ ထိုသို့ မြန်မာသံအဖွဲ့ကို သင်ကြားပေးသည့်

အတွက် မေဂျာ မက်မဟန်းကို အောက်မြန်မာပြည် ကော်မရှင်နာမင်းကြီး အဲလ်ဘတ်ဖိုက်ချ် (Albert Fytche) က ကန့်ကွက်ပြောဆိုခဲ့ပါသည်။ မက်မဟန်းကလည်း ဖိုက်ချ်၏ ကန့်ကွက်ချက်ကို ပြန်လည်ချေပပြီးဆက်လက်သင်ကြားပေးခဲ့ပါသည်။မင်းတုန်းမင်းကြီးသည် ၁၈၆၇ ခုနှစ်က ပြင်သစ်သို့ သံအဖွဲ့တစ်ဖွဲ့စေလွှတ်ရန် စီစဉ်ခဲ့ဖူးပြီး အဆိုပါသံအဖွဲ့ခရီးစဉ်မှာ ဖိုက်ချ်၏ကန့်ကွက်မှုကြောင့် ပျက်ခဲ့ရဖူးပါသည်။ ဤတစ်ကြိမ်တွင်မူ မင်းတုန်းမင်းသည် မြန်မာသံအဖွဲ့ကို အင်္ဂလန်သို့ မဖြစ်မနေ စေလွှတ်ရန် ဆုံးဖြတ်ပြီးဖြစ်သည့်အတိုင်း မက်မဟန်၏ အကူအညီဖြင့် သံအဖွဲ့ကို စနစ်တကျ သင်ကြားပေးနိုင်ခဲ့ပါသည်။

လန်ဒန်ရောက် မြန်မာသံအဖွဲ့

၁၈၇၂ ခုနှစ်တွင် မင်းတုန်းမင်းသည် ဝိတိုရိယဘုရင်မကြီးနှင့် သွားရောက်တွေ့ဆုံမည့် မြန်မာသံအဖွဲ့ကို စနစ်တကျ ရွေးချယ်ခဲ့ပါသည်။ သံအဖွဲ့တွင် ခေါင်းဆောင် (သံကြီး) အဖြစ် ဝန်ရှင်တော် ကင်းဝန်မင်းကြီး ဦးကောင်း၊ သံလတ်များအဖြစ် ဝန်ထောက် ပန်းတဉ်းဝန်မဟာမင်းလှကျော်ထင် ဦးရွှေဘင်၊ ဝန်ထောက်တော် ဖန်ချက်ဝန်မဟာမင်းကျော်ရာဇာ ဦးရွှေအို၊ စာရေးတော်ကြီးအဖြစ် မင်းလှဇေယျသူ ဦးမြိမ့်တို့ပါဝင်ပြီး ပညာတော်သင် စက်ဆရာအမှုထမ်း (၁၀) ယောက်တို့နှင့် ဖွဲ့စည်းပေးလိုက်လေသည်။ ၁၈၇၂ မတ်လ (၂)ရက်နေ့တွင် သံအဖွဲ့သည် မြန်မာဘုရင်ပိုင် စကြာယာဉ်မွန်သင်္ဘောတော်နှင့် သန်လျက်မော်ဆိပ်က စတင်ထွက်ခွာခဲ့ကြသည်။ ထိုအချိန်တွင် မြန်မာမင်းပိုင် စကြာယာဉ်ပျံ သင်္ဘောတော်သည် အနောက်နိုင်ငံများသို့ ပြေးဆွဲနေနိုင်ပြီ ဖြစ်သည်။ ကင်းဝန်မင်းကြီးတို့အဖွဲ့သည် ၁၃ မတ် ၁၈၇၂ ရန်ကုန်သို့ ရောက်ရှိလာပြီး ၁၅ မတ် ၁၈၇၂ တွင် ရွှေတိဂုံစေတီတော်ကြီးတွင် ဆွမ်းတော်ကြီး ကပ်လှူပူဇော်ကြပါသေးသည်။ ၂၁ မတ် ၁၈၇၂ တွင် စကြာယာဉ်ပျံသင်္ဘောပေါ်သို့ တက်ရောက်ပြီး ကိုယ့်အရှင်ပိုင် သင်္ဘောတော်ဖြင့် ခရီးဆက်ရန် ပြင်ဆင်ခဲ့ကြပါသည်။

ကင်းဝန်မင်းကြီးတို့အဖွဲ့ ခရီးထွက်ရန် ပြင်ဆင်နေချိန်မှာပင် အင်္ဂလိပ်တို့က စကြာယာဉ်ပျံသင်္ဘော လန်ဒန်မှ ရန်ကုန်သို့လာစဉ်တင်ဆောင်ယူလာခဲ့သည့် အမြောက်လက်နက်များသည် စာရင်းမတင်ဘဲ ယူဆောင်လာခြင်းဖြစ်သည်ဟုဆိုကာ လက်နက်များကို သိမ်းယူလိုက်သဖြင့် အဆိုပါအမှုကို ဖြေရှင်းနေရသဖြင့် စကြာယာဉ်ပျံသင်္ဘောမှာ မထွက်နိုင်တော့ချေ။ ထိုအခါကင်းဝန်မင်းကြီးက စကြာယာဉ်ပျံသင်္ဘောကို ကိစ္စများဖြေရှင်းပြီးမှ နောက်ကလိုက်စေ၊ လောလောဆယ်တွင် ယခုလက်ငင်း ထွက်ရှိတော့မည့် အင်္ဂလိပ်ပိုင် တနသ်ာရီ အမည်ရှိ သင်္ဘောကို အခကြေးငွေပေးအပ်ပြီး မရမနေလိုက်မည်ဟု ဆုံးဖြတ်ကာ ခရီးဆက်ခဲ့ပါတော့သည်။ ထိုသို့ သင်္ဘောပြောင်းစီးလိုက်ရသည့်အတွက် မူလခေါ်ဆောင်ရန် ရည်ရွယ်ထားသည့် ပညာတော်သင်စက်ဆရာအမှုထမ်း(၁၀) ယောက်တို့မှာစကြာ

ယာဉ်ပျံနှင့်အတူ ကျန်နေရစ်ခဲ့ပါတော့သည်။ မြန်မာသံအဖွဲ့ လန်ဒန်သွားမည်ကို မကျေနပ်နိုင်သော အိန္ဒိယဘုရင်ခံချုပ်နှင့် ဝန်ရှင်တော်မင်းကြီး၏ နောက်ဆုံးအချိန်အထိ နှောင့်ယှက်မှုပင် ဖြစ်ပါလေသည်။

ကင်းဝန်မင်းကြီး ပထမဆုံး မီးရထားစီးခြင်း

ကင်းဝန်မင်းကြီးတို့ သံအဖွဲ့သည် ၂၃ မတ် ၁၈၇၂ နေ့ သုံးချက်တီးအချိန်တွင် ရန်ကုန်ဆိပ်ကမ်းမှ ထွက်ခွာလာခဲ့ပါသည်။ ၈ ဧပြီ ၁၈၇၂တွင် ကပ္ပလီကျွန်းကို ဖြတ်သည်။ ၁၀ ဧပြီ ၁၈၇၂ တွင်အေဒင်မြို့တွင် ခေတ္တနားပြီး ခရီးဆက်ခဲ့ပြန်ပါသည်။ ၁၈ ဧပြီ ၁၈၇၂တွင် ဆူးအက်တူးမြောင်း ဖောက်လုပ်ရာ ဆူးအက်မြို့သို့ ဆိုက်ရောက်လာပါသည်။ ထိုအချိန်တွင် ဆူးအက်တူးမြောင်းဖွင့်လှစ်သည်မှာ သုံးနှစ်ခန့်သာ ရှိသေးပြီး အင်ဂျင်နီယာလုပ်ငန်းများ အချောသတ် ဆောင်ရွက်နေဆဲ ဖြစ်ပါသည်။ ကင်းဝန်မင်းကြီးတို့အဖွဲ့တွင် ပါဝင်သော ဦးရွှေအိုးမှာ ပြင်သစ်မှ အင်ဂျင်နီယာဘွဲ့ရထားသူ တစ်ဦးဖြစ်ရကား၊ ဆူးအက်တူးမြောင်း ဖောက်လုပ်ရေးလုပ်ငန်းများကို စိတ်ပါဝင်စားလှပါသည်။ အဆိုပါ ဖန်ချက်ဝန် ဦးရွှေအိုးသည် မြန်မာ့ပထမဆုံး အင်ဂျင်နီယာပင် ဖြစ်ပါသည်။

ထိုနေ့ညက ဆူးအက်မြို့ရှိ ဟော်တယ်တစ်ခု (ကင်းဝန်မင်းကြီးအခေါ် ထမင်းဆိုင်) တွင် လူကြီးတစ်ဦးလျှင် ဒင်္ဂါး (၆) ပြားပေးကာ တည်းခိုနေထိုင်ကြပါသည်။ နောက်နေ့ ၁၉ ဧပြီ ၁၈၇၂ တွင် ကင်းဝန်မင်းကြီးတို့သည် ဆူးအက်မြို့မှ ကိုင်ရိုမြို့သို့ မီးရထားဖြင့် ခရီးဆက်ကြပါတော့သည်။

ကင်းဝန်မင်းကြီးအနေဖြင့် မီးရထား မစီးဖူးသေးသော်လည်း မီးရထားအကြောင်းကို ကြားဖူး သိဖူး ထားပြီး ဖြစ်ပါသည်။ ၁၈၅၅ စက်တင်ဘာလက မြန်မာနိုင်ငံသို့ အလည်အပတ်ရောက်လာသည့် ကပ္ပတိန် ဟင်နရီယူးလ် သံအဖွဲ့က မြန်မာဘုရင်အား လက်ဆောင်ပေးရာတွင် "မီးစက်ရထား ၁၊ တွဲရထားကြီးပါ ၁၊ လူရိပ်မြင်ရုံနှင့်မှန်ပုံရိုက်၍ ယူနိုင်သည့်မှန် ၁" ကို လက်ဆောင်အဖြစ် သယ်လာခဲ့ပြီးဖြစ်လေသည်။ အဆိုပါလက်ဆောင်ပါမီးစက်ရထားဆိုသည်မှာ Sir Mac Donald Stephenson ပြုလုပ်ပေးလိုက်သည့် အမှန်တကယ်ခုတ်မောင်းရသည့် မီးစက်ရထား အငယ်စားလေး ဖြစ်ပါသည်။

ဆူးအက်မြို့မှကိုင်ရိုမြို့မှာမြန်မာတိုင် ၄၀ ကျော်ဝေးပြီးမီးရထားခမှာ လူကြီး ဒင်္ဂါး ၁၃ ပြား၊ လူငယ် ၈ ပြားခွဲပေးရသည်ဟု ဆိုပါသည်။ ရထားသွားပုံ မြန်သဖြင့် ခပ်လှမ်းလှမ်းမှ အရာများကို သဲသဲကွဲကွဲမမြင်ရကြောင်းကို "၎င်းမီးရထားအသွားမှာ ရထားလမ်းအနီးရှိ လူ သစ်ပင်၊ တိုင်များကို တွေ့လျှင် ခြားနား၍ မသိသာနိုင်။ ရထားနှင့် ၁၅ တာ၊ တာ ၂၀ အလွန်မှာ ဖြစ်လျှင် သစ်ပင် ကွဲပြား ခြားနားသိမြင်နိုင်သည်" ဟု မှတ်တမ်းတင်ထားပါသည်။ ယခုစီးနေသော ရထားသည်မြန်လှသည်ဆိုသော်လည်း လန်ဒန်ပြင်သစ်ရှိမီးရထားများကို မမှီဟု ကြားသိရကြောင်းလည်း မှတ်တမ်းတင်ထားပါသေးသည်။

ရထားမှာ ကျောက်မီးသွေးရထားဖြစ်ပြီး စခန်းသင့်ရာ ရုံ (ဘူတာဟု မခေါ်သေး) တွင် ရေ၊ ကျောက်မီးသွေးဖြည့်ရကြောင်းကိုလည်း မှတ်တမ်းတင်ထားပါသည်။ အစ္စမာလီယ (Ismailia) မြို့မီးရထားရုံတွင် ရထားခေတ္တရပ်နားရာ တစ်မြို့လုံး သဲအတိဖြစ်နေပြီး ဆိပ်ကမ်းဖြစ်အောင် ပြုလုပ်ဆဲ၊ တိုက်အိမ်များ တိုးပွားဆဲဖြစ်သည်ဟု မှတ်တမ်းတင်ပါသည်။

ရထားထွက်ပြီး တစ်နာရီကျော် ၂ နာရီလောက်ရှိလျှင် စာရေးတော်ကြီး ဦးခြိမ့်မှာ မီးရထားအရှိန်ပြင်းစွာ လှုပ်လှသည်နှင့် ရင်ကျပ်နာထသဖြင့် လမ်းစဉ်တစ်လျှောက် လက်မလွှတ်ရ နိပ်နယ်၍ သွားရကြောင်းလည်း မှတ်တမ်းတင်ထားပါသည်။ ထို့ပြင် အက်တလီဘီး (Tel-el-kabir) မြို့ကို ဖြတ်သွားစဉ် စွန်ပလွံပင်၊ ဂျုံ၊ ဝါပင်တို့ စိုက်ပျိုးနေပုံကိုလည်း မှတ်တမ်းတင်ခဲ့ပါသည်။

နေ့လည်ပိုင်းတွင် ကင်းဝန်မင်းကြီးတို့အဖွဲ့သည် ဇာဂါဇိတ် (Zagazig) မြို့သို့ရောက်ရှိပြီး ထိုမြို့တွင် ရထားပေါ်မှဆင်းကာ ကိုင်ရိုသို့ သွားမည့် မီးရထားကို ပြောင်းစီးကြ ပြန်ပါသည်။ ဇာဂါဇိတ်တွင် ရထားစောင့်ရင်း ထမင်းစားနေစဉ် ကင်းဝန်မင်းကြီးသည် သမိုင်းဝင်ပုဂ္ဂိုလ်တစ်ဦးနှင့် တွေ့ခဲ့ မိတ်ဖွဲ့ ခဲ့ပါသေးသည်။ ထိုသူကား အခြားမဟုတ်၊ ဆူးအက်တူးမြောင်းကြီးကို တူးဖော်ခဲ့သူ ပြင်သစ်လူမျိုး ပါရဒင်နက်လက်စက် (Ferdinand de Lesseps) ဖြစ်လေသည်။ ကင်းဝန်မင်းကြီးတို့အား မော်ရန်လွီဆိုသူက ပါရဒင်နက်လက်စက်နှင့် မိတ်ဆက်ပေးသဖြင့် စကားစမြည်ပြောဆိုခဲ့ကြောင်း မှတ်တမ်းတင်ထားသည်ကို တွေ့ရှိရပါသည်။ ဇာဂါဇိတ်မြို့နှင့် ပတ်သက်၍လည်း "မီးရထားရုံထမင်းဆိုင်များလည်းသင့်တင့်လျောက်ပတ်စွာဥယျာဉ်ပန်းမန်ဖြစ်ထွန်းဆဲ၊ မီးရထားလမ်းပေါင်းဆုံရာ ဖြစ်၍ တိုးတက်ရန်အများပင် ရှိသေးသည်" ဟု မှတ်ချက်ပြုရေးသားခဲ့ပါသည်။ ဤရေးသားချက်ကိုကြည့်လျှင် ကင်းဝန်မင်းကြီး၏ စိတ်တွင် မီးရထားလမ်းဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်မှုသည် မြို့ရွာများ ဖွံ့ဖြိုးမှုကို များစွာ အထောက်အကူပြုကြောင်း သိနားလည်ထားပြီး ဖြစ်ကြောင်း အကဲခတ်နိုင်ပါလိမ့်မည်။

ကင်းဝန်မင်းကြီးတို့အဖွဲ့သည် ဇာဂါဇိတ်မြို့မှ ဆက်လက်ထွက်ခွာလာခဲ့ရာ နေ့သုံးချက်တီးကျော် ငါးမောင်းအချိန်တွင် ကေရိုမြို့ (ကိုင်ရိုမြို့)သို့ ဆိုက်ရောက်ခဲ့ပါသည်။ ကိုင်ရိုရှိ နျူးဟိုတယ် (New Hotel) ခေါ် ထမင်းဆိုင်က မြင်းရထားလွှတ်ခေါ်သဖြင့် အဆိုပါထမင်းဆိုင်တွင် တည်းခိုကြောင်းလည်း မှတ်တမ်းတင်ထားခဲ့ပါသည်။ ၎င်းညတွင် ရင်ကြပ်နေသော စာရေးတော်ကြီးအား အင်္ဂလိပ်ဆေးသမားဃရန် (Grant) က လာရောက်ကုသပေးသဖြင့် သက်သာသွားကြောင်း မှတ်တမ်းတင်ခဲ့ပါသည်။ ကင်းဝန်မင်းကြီးတို့၏ နောက်မှလိုက်လာခဲ့သော မြန်မာပိုင် စကြာယာဉ်ပျံသင်္ဘောတော်မှာလည်း အေဒင်မြို့သို့ ရောက်နေပြီ ဖြစ်ကြောင်း မင်္ဂလာကြေးနန်းစာကို ရရှိခဲ့ပါသည်။

ကင်းဝန်မင်းကြီး၏ ပထမဆုံး မီးရထားခရီး ရလဒ်များ

ကင်းဝန်မင်းကြီး၏ ဆူးအက်-ကိုင်ရို ရထားခရီးသည် ကင်းဝန်မင်းကြီးအတွက် သာမက မြန်မာနိုင်ငံအတွက်ပါ အရေးပါခဲ့ပါသည်။ မီးရထားလမ်းများ ဖွံ့ဖြိုးမှုသည် နိုင်ငံဖွံ့ဖြိုးမှုဖြစ်သည်ဆိုသော အချက်

ကို ကင်းဝန်မင်းကြီး ကောင်းစွာ သဘောပေါက်ခဲ့ပါသည်။ ထို့ကြောင့် လန်ဒန်တွင် ရှိနေစဉ် ကင်းဝန်မင်းကြီးသည် မီးရထားစက်ရုံကို သွားရောက်လေ့လာပြီး မြန်မာနိုင်ငံအတွက် မီးရထားစက်ခေါင်းများ မှာယူရန် စဉ်းစားခဲ့ပါသည်။ ထို့ပြင် မြန်မာဘုရင် မင်းတုန်းမင်းထံ ပြန်လည်ရောက်ရှိသောအခါ မီးရထားလမ်းများ အရေးပါပုံကို တင်ပြနိုင်ခဲ့ပြီး မန္တလေးမှ မြေထဲမြို့ (ယခု အောင်လံမြို့) အထိ မီးရထားလမ်း ဖောက်လုပ်ရန် စီစဉ်နိုင်ခဲ့ပါသည်။ အီတလီကုမ္ပဏီနှင့်စာချုပ်ချုပ်ဆိုပြီးခါမှ မင်းတုန်းမင်း၏ မိဖုရားခေါင်ကြီး စကြာဒေဝီနတ်ရွာစံခြင်း၊ မင်းတုန်းမင်း မမာမကျန်းဖြစ်ခြင်းတို့ကြောင့် ရပ်တန့်သွားခဲ့ပါသည်။ အကယ်၍ မန္တလေး–အောင်လံ ရထားလမ်းကို ဖောက်လုပ်ဖြစ်ခဲ့မည်ဆိုပါက အဆိုပါ ရထားလမ်းသည် ရန်ကုန်–ပြည် လမ်းအပြီး ဒုတိယမြောက် ရထားလမ်း ဖြစ်လာပေလိမ့်မည်။ မည်သို့ပင်ဆိုစေ ဆူးအက်–ကိုင်ရိုသို့ စီးခဲ့သော ကင်းဝန်မင်းကြီး၏ ပထမဆုံး မီးရထား ခရီးသည် မြန်မာဘုရင်အတွက် မီးရထားအိပ်မက်ကို မက်စေနိုင်ခဲ့သည့် အကျိုးကျေးဇူးရရှိခဲ့သည်မှာ မလွဲကေန်ပင် ဖြစ်ပါတော့သည်။

မှတ်ချက်။ ဆောင်းပါးတွင် ပါဝင်သော မြို့ရွာနှင့် လူအမည်များမှာ ကင်းဝန်မင်းကြီး မှတ်တမ်းတင်ထားသည့်အတိုင်း ရေးသားထားခြင်းဖြစ်ပါသည်။ မူရင်းအမည်ကို အင်္ဂလိပ်ဘာသာဖြင့် ဖော်ပြထားပါသည်။

ကျမ်းကိုး

(၁) Kinwun Mingyi U Kaung, Wikipedia

(၂) နှစ်တစ်ရာပြည့် မီးရထား(၁၈၇၇–၁၉၇၇)

(၃) ခေတ်မြန်မာတည်ဟန်၊ ဦးတင်မောင်ရင် (မဟာဝိဇ္ဇာ)

(၄) ကုန်းဘောင်ဆက် မဟာရာဇဝင်တော်ကြီး တတိယတွဲ၊ ဦးမောင်မောင်တင်။

(၅) နယ်လှည့်ရာဇဝင်၊ ဒေါက်တာသန်းထွန်း။

(၆) ကင်းဝန်မင်းကြီးလန်ဒန်မြို့သွားနေ့စဉ်မှတ်တမ်း(ပထမတွဲ၊ ဒုတိယတွဲ ပေါင်းချုပ်)၊ စတုတ္ထအကြိမ်၊ ၂၀၀၈၊ ရာပြည့်စာအုပ်တိုက်

(၇) ရတနာသီခကုန်းဘောင်ဆက်ရာဇဝင်အကျဉ်း၊ နဂါးမိုလ်ထိပ်တင်ထွေး

(၈)ကုန်းဘောင်ခေတ် မြန်မာ့သိပ္ပံပညာရှင်များ၊ ဒေါက်တာမျိုးသန့်တင်

(၉) မြန်မာ့သိပ္ပံရှာပုံတော်၊ ဒေါက်တာမျိုးသန့်တင်

(၁၀) ထီးအငွေ့ နန်းအငွေ့၊ မောင်သန်းဆွေ (ထားဝယ်)

(၁၁) Glimpses of Upper Burma by Clement Williams (1833-1879)

(၁၂) Ferdinand de Lesseps, wikipedia

ဒေါက်တာသန်းမင်းထွင်(ပင်းတယမီးအိမ်ရှင်)

မာယာများသော ဟေမာန်ဆောင်း

ဖိုးသား(ဖန်ခါးမြေ)

အချိန်အားဖြင့် (၁၀) နှစ်ခန့်ရှိသွားပြီဖြစ်သော်လည်း ဒေါ်အေးနွယ်ရဲ့ စိတ်ထဲမှာ ခင်ပွန်းဖြစ်သူ ကိုအောင်ဝင်းအား အမြဲသတိရကာ သောကပူဆွေး ဝမ်းနည်းမျက်ရည်ဝဲလျက် သတိရနေမြဲရှိပါသည်။ မိမိကိုယ်တိုင်ကလည်း ခင်ပွန်းဖြစ်သူဆုံးပါးပြီးကတည်းက ကလေး (၂)ယောက်အတွက် မိမိသာ အမိ၊ မိမိသာ အဖဟူ၍ (၂)နေရာစလုံးတွင် ဖြည့်ဆည်းပေးနေရသူ ဖြစ်သည်။

ခင်ပွန်းဖြစ်သူ ကိုအောင်ဝင်း မဆုံးပါးစဉ် အချိန်အခါက မိမိတို့ မိသားစုလေး၏ စီးပွားရေးမှာ မချမ်းသာသော်လည်း ဝယ်နိုင်၊ ခြမ်းနိုင်၊ စားနိုင် သောက်နိုင်သော မရှိမရှား အခြေအနေလေးတစ်ခုတွင် ရပ်တည်လျက် မိသားစုအတွက် အနည်းငယ်ပင် စုမိဆောင်းမိရှိခဲ့သည်။ မင်္ဂလာဆောင်စဉ်အချိန်အခါက နှစ်ဖက်မိဘများမှ မင်္ဂလာလက်ဖွဲ့ပေးထားသည့် လက်ဖွဲ့ရတနာတို့ကို ထုခွဲရောင်းချ၍ ခြံဝိုင်းငယ်လေးတစ်ခြံနှင့် ပျဉ်ထောင်အုတ်ဖိနပ်ခံ အိမ်ကလေးတစ်လုံး တည်ဆောက်နိုင်ခဲ့ကြသည်။

ထို့နောက် ဇနီးမောင်နှံ(၂)ယောက် ရှေ့သွားနောက်လိုက်ညီညီ မောင်တစ်ထမ်း မယ်တစ်ရွက်အနေဖြင့် ကိုအောင်ဝင်းက အငှားယာဉ်လေးတစ်စီးအား လ ပြတ်ငှား၍ မောင်းခဲ့ပြီး ဇနီးဖြစ်သူ မအေးနွယ်အတွက်လည်း အိမ်၌ ကုန်စုံဈေးဆိုင်ငယ်လေးတစ်ဆိုင်အား တည်ထားပေးသည့်အတွက် အစစအရာရာ အဆင်ပြေချောမွေ့ခဲ့သည်။ ထိုကဲ့သို့လောကဓံကို အံတု၍ မိမိတို့မိသားစုဘဝလေးအား သာယာစိုပြေချမ်းမြေ့စွာဖြင့် အခြေတည်ခဲ့ရ၏။ အိမ်ထောင်သက် (၅)နှစ်အချိန်ကာလအတွင်း သားတစ်ယောက် သမီးတစ်ယောက် ထွန်းကားခဲ့သည်။

ကိုအောင်ဝင်းမှာ အသောက်အစားလည်း မရှိ၊ လောင်းကစားလည်း မလုပ်၊ မိန်းမကိစ္စ မရှုပ်ခဲ့သောကြောင့် သားနှင့်သမီးကို ကိုယ်ဝန်ရှိစဉ်အခါမှ မွေးဖွားကြီးပြင်းသည်အထိ ငွေကြေးကိစ္စ၌သာမက အခြားကိစ္စအဝဝတို့၌ ပူပင်ကြောင့်ကြစရာမရှိခဲ့ပေ။ မအေးနွယ်လည်း အိမ်ရှင်မကောင်းပီပီ ကိုအောင်ဝင်းကြိုးစားရှာဖွေခဲ့သမျှ အရာရာအလုံးစုံတို့ကို သဲထဲရေသွန်အချည်းနှီးမဖြစ်ရလေအောင် စီးသည့်ရေ ဆည်သည့်ကန်သင်းကဲ့သို့ အိမ်မှုကိစ္စအဝဝတို့တွင် စနစ်တကျစီမံခန့်ခွဲခဲ့သည်။

ပတ်ဝန်းကျင်တွင်လည်း လူအများအားကျအောင် စံနမူနာအဖြစ် ကိုအောင်ဝင်းနှင့် မအေးနွယ် ဇနီးမောင်နှံနေထိုင်ခဲ့ကြသည်။ ကိုအောင်ဝင်း၏ ကားမှာ ပတ်ဝန်းကျင်၌ သာမကဘဲ မြို့တွင်းကားဂိတ်၊ နယ်ကားဂိတ်စသော ခရီးသည် ကြို/ ပို့ ဝန်ဆောင်မှုပေးရသော အငှားယာဉ်များထဲတွင်လည်း ကြိုပို့အခေါက်အရေအတွက် အများဆုံးဖြစ်သည်။

နံနက်(၆)နာရီမှစ၍ကိုအောင်ဝင်းအော်ဒါစ လိုက်ပေးရသည်။ “မိုးရွာတုန်းရေခံ လသာတုန်းဗိုင်းငင်”၊ “အချိန်ရှိခိုက် လုံ့လစိုက်” ဟူသောဆိုရိုးစကားများကို ရင်ထဲမှတ်ယူ၍ ကြိုးစားကာ မိမိသားနှင့် သမီးအား ရှင်ပြုနားသ အလှူပွဲလေးတစ်ခု လှူဒါန်းနိုင်အောင် ရည်မှန်းထားခဲ့ကြသည်။

ဟေမာန်ဆောင်းရာသီနှင့်အညီ နံနက်အရုဏ်တက်ချိန်ခါသမယများသည် နှင်းမှုန်မြူမှုန်ဖြင့် မှုန်ရီဝေဝါးလျက် အရာဝတ္ထုတစ်ခုနှင့် တစ်ခု၊ လူတစ်ဦးနှင့် တစ်ဦးကိုပင် အမြင်မှုန်ဝေဝါးစွာ မြင်တွေ့ရသည်မှာ ဟေမာန်ဆောင်း၏ အသွင်သဏ္ဌာန်တစ်ခုဆို

လျှင် မများပေ။ လမ်းမီးများကူညီ၍ ထွန်းလင်းပေးသော်လည်း မြူမှုန်တို့အား ထိုးဖောက်နိုင်ရန် ခက်ခဲသောရာသီမှာ ဟေမာန်ဆောင်းပင်ဖြစ်တော့သည်။ မောင်းနှင်လာသော အငှားယာဉ်ကားလေးသည် ခရီးသည်ကြိုရန် တောင်ကုန်း၊ တောင်တက်လမ်းများကို နိမ့်ချည်တစ်ခါ မြင့်ချည်တစ်လှည့်ဖြင့်ပင် ခပ်စောစော ခရီးနှင်မောင်းထွက်လာခဲ့သည်။

ထိုယာဉ်လေးကို မောင်းနှင်လာသော ကိုအောင်ဝင်းသည် အငှားယာဉ် လပြတ်ငှား၍ ခရီးသည် အကြို ၊ အပို့ အော်ဒါလက်ခံသောလုပ်ငန်းများဖြင့် မိသားစုဝင်ငွေရှာဖွေနေသူ အိမ်ထောင်ဦးစီးတစ်ဦးပင်ဖြစ်သည်။ ကိုအောင်ဝင်း ကားကိုမောင်းနေရင်း နာရီကိုတစ်ချက်ကြည့်လိုက်သည်။ အချိန်မှာ နံနက် (၅) နာရီကျော်လာပြီဖြစ်ရာ ခရီးသည်ကိုကြိုပြီး (၆) နာရီခန့်ရောက်နှင့်မှသာ အော်ဒါငှားသော ခရီးသည်များကို သွားလိုရာခရီးသို့ ပို့ဆောင်နိုင်မည်ဖြစ်သည်။ အပြန်ခရီးတွင်လည်း စောစွာပြန်ပို့နိုင်ပြီး အလုပ်စောစောသိမ်း၍ အိမ်ပြန်နိုင်မည်ဟု တွက်ဆထားသည်။ ထို့ကြောင့် ကားကိုအရှိန်တိုးမြှင့်၍ မောင်းနှင်လာခဲ့သည်။

အတက်နှင့်အဆင်းကိုပင် အရှိန်တစ်ခုတည်းသုံး၍ ခရီးသည်အချိန်စောစွာ ကြိုဆိုနိုင်ရေးကိုသာ သူတွေးနေမိသည်။ ကိုအောင်ဝင်းအဖို့ သွားလာနေကျလမ်းဖြစ်သော်လည်း ထိုနေ့ကား မြူမှုန်၊ မြူနှင်းများမှာ ခါတိုင်းရက်များထက် ပိုကျနေပြီး အဝေးရှိလမ်းအကွေ့အဆင်းမြင်ကွင်းသို့လှမ်း၍ မြင်နိုင်ရန် ခက်ခဲသောကြောင့် ကားကို ဘရိတ်အုပ်လိုက်၊ လမ်းမြင်ကွင်းဖြောင့်လျှင် အရှိန်တင်လိုက်ဖြင့် မောင်းနှင်လာခဲ့သည်။ စိတ်ထဲတွင် ခရီးသည်များအားစောစောကြိုနိုင်ရန်အတွက် စိတ်အာရုံရောက်နေသည်။

ထိုသို့မောင်းနှင်လာပြီး ဘယ်ဖက်သို့ဝိုက်၍ကွေ့သော ကုန်းအဆင်းတစ်ခုအရောက်တွင် လမ်းတစ်ဖက်မှ မီးရောင်တစ်ခုတွေ့လိုက်ပြီး ယာဉ်တစ်စီးတက်လာသည်ကို လှမ်းတွေ့လိုက်သည်။ ထို့ကြောင့် ကားကို အရှိန်ထိန်းကာ ဖြည်းဖြည်းချင်းဆင်းလာခဲ့ရာ တွေ့မြင်နေရသည့်အလင်းမှာ တစ်ခုတည်းဖြစ်သောကြောင့် နံနက်ခင်းဆိုင်ကယ်စျေးသည်ဟု ထင်မှတ်ကာ ကားကိုပုံမှန်အတိုင်း လမ်းဘေးအနည်းငယ် ဘေးချထားရာမှ လမ်းမအလယ်အနားသို့ မရောက်တစ်ရောက် အနေအထားဖြင့် ဆင်းလာခဲ့သည်။ အလင်းရောင်နှင့် တဖြည်းဖြည်းနီးကပ်လာရာမှ သဲကွဲစွာ မြင်တွေ့ရလိုက်သောအခိုက်တွင် မိမိထင်ထားသလို ဆိုင်ကယ်စျေးသည်မဟုတ်ဘဲ ဘယ်ဘက် မီးသီးကျွမ်းနေသော ကုန်တင်ကားကြီးတစ်စီးဖြစ်ကြောင်း သိလိုက်ရတော့သည်။

ကိုအောင်ဝင်းမှာ ရုတ်တရက် ဘရိတ်အား ဆတ်ကနဲ ဘရိတ်အုပ်၍ ကားကြီးနှင့်လွတ်အောင် လမ်းညာဘက်သို့ အနည်းငယ်စောင်း၍ ကွေ့ယူလိုက်ရာ ဘယ်ဖက်ကုန်းအဆင်းကို သတိမထားမိခဲ့။ ဆတ်ကနဲ နင်း၍ အုပ်လိုက်သော ဘရိတ်မှာမိသော်လည်း ကတ္တရာလမ်းပေါ်တွင်ဆီးနှင်းများဖုံးလွှမ်းနေသောကြောင့်ကားဘီးတို့မှာ စလစ်ဖြစ်ချော်သွားပြီး လမ်းအကွေ့၏ ရှေ့ဥကာရံထားသော ဖြူနီကပ်တုံးများအား ဝင်တိုက်၍ လမ်းမဘေးရှိ ချောက်အနက်ထဲသို့ ထိုးချသက်ဆင်းသွားခဲ့သည်။

ကားချောက်ထဲသို့ကျသွားပြီး တစ်နာရီခန့်အကြာတွင် ကယ်ဆယ်ရေးအသင်းမှ ကားအား ကရိန်းများဖြင့် ချောက်အတွင်းမှဆွဲတင်ရန် ကားအတွင်းရှိလူအား ထိခိုက်ဒဏ်ရာ စိုးရိမ်ဖွယ်ရာအခြေအနေ ရှိ၊ မရှိ သွားကြည့်ခဲ့ရာတွင် ကိုအောင်ဝင်းမှာ အသက်ကယ်ထိုင်ခုံခါးပတ် မပတ်ထားခဲ့မိသောကြောင့် ကားဦးခေါင်းရှေ့ခန်းအတွင်း သွေးထွက်ဒဏ်ရာအပြည့်နှင့် တွေ့ရသည်။

ထို့နောက် လူမှုကယ်ဆယ်ရေးကားဖြင့် ကိုအောင်ဝင်းအား ဆေးရုံသို့အရောက် မြန်မြန်မောင်း ပို့ပေးခဲ့ကြသည်။ ဆေးရုံအရေးပေါ်လူနာခန်းသို့ ရောက်ရှိချိန်တွင် ကိုအောင်ဝင်း၏ အသက်ရှူသံသဲ့သဲ့လေးကြားနေရ၍ အောက်ဆီဂျင်ပေးခဲ့သော်လည်း ခဏအကြာတွင် အသက်ရှူသံ မကြားရတော့ဘဲ ကိုအောင်ဝင်းတစ်ယောက် လူ့လောကမှ စွန့်ခွာသွားပြီဆိုသည်ကို သိလိုက်ရသည်။ ဇနီးမအေးနွယ်နှင့် ကလေးနှစ်ယောက်ကို သူစွန့်ခွာသွားခဲ့ပြီဖြစ်သည်။ သတိမမူမိခဲ့သော မြင်ကွင်းလေးတစ်ခုအတွက်ကြောင့် မိမိအတွက်သာမကဘဲ မိသားစုအတွက် ကြီးမားသော ဆုံးရှုံးမှုကြီးတစ်ခုဖြစ်ခဲ့ရတော့သည်။

ထို့ကြောင့် သတိဟူသည် ပိုသည်မရှိဟူသော ဆိုရိုးစကား၏အဓိပ္ပာယ်အတိမ်အနက်အား မျက်ဝါးထင်ထင် နဖူးတွေ့ ဒူးတွေ့ကြုံမိမှသာလျှင် နားလည်ကြပေလိမ့်မည်။ ယခုအခါ မြန်မာပြည်၌သာမက ကမ္ဘာတစ်ဝှမ်းလုံးတွင်လည်း ယာဉ်မတော်တဆမှုကြောင့်ဖြစ်ပွားခဲ့ရသော ဒဏ်ရာရမှု၊ သေဆုံးမှုတို့သည် တိုးတက်လာခဲ့သည်။ ဖြစ်ပွားမှုပမာဏ များပြားလာလွန်းသဖြင့် ယာဉ်တိုက်ခိုက်မှုလျော့နည်းစေရန် ယာဉ်အန္တရာယ်၊ လမ်းအန္တရာယ်ကင်းရှင်းရေးဆိုင်ရာ အသိပညာပေးဟောပြောပွဲများ၊ လိုက်နာကျင့်သုံးရမည့် စည်းမျဉ်းစည်းကမ်းတို့ကို သက်ဆိုင်ရာများမှ အစီအစဉ်အမျိုးမျိုးတို့ဖြင့် ချမှတ်ဆောင်ရွက်လာကြသည်ကို ယခင်ကထက် ပို၍မြင်တွေ့ရပေမည်။

ပေါ့လျော့မှုလေးတစ်ခုကြောင့် မိမိအသက်အိုးအိမ်စီးပွားတို့အား ထိခိုက်စေနိုင်ကြောင်း အသိတစ်ခုကို အစဉ်အမြဲဂရုတစိုက်လိုက်နာမှတ်ယူရန် အငှားယာဉ်မောင်း ကိုအောင်ဝင်းက ဥပမာတစ်ခုအဖြစ် အသိပေးခဲ့သည်။ နောက်ဆက်တွဲဆိုးကျိုးအဖြစ်လည်း ဇနီးသည် မအေးနွယ်နှင့် သား၊ သမီးနှစ်ယောက်အတွက် ခင်ပွန်းကောင်းနှင့် ဖခင်ကောင်းတစ်ဦးအား ဆုံးရှုံးခဲ့ရသည်။ ကိုအောင်ဝင်းသာရှိခဲ့ပါက သူတို့မိသားစု၏ ဘဝရှေ့ရေးကိစ္စ အဖြာဖြာတို့သည်လည်း တိုးတက်ကြီးပွားမှုဘက်သို့သာ ဦးတည်လျက်ရှိနေဦးမည်ဟု မျှော်လင့်ရပါသည်။ ယခုအခါ ဇနီးသည်မအေးနွယ်၏ ဝင်ငွေတစ်ခုတည်းဖြင့် မိသားစုစားဝတ်နေရေး သားသမီးတို့၏ ရှေ့ရေးကို လုံးပန်းနေရသည်။

ဤသို့ဘဝစိန်ခေါ်မှုတစ်ရပ် ထပ်တိုးလာချိန်ဝယ် မအေးနွယ် သတင်းကိုကြားသိခဲ့ရသောငယ်ဆရာကြီးဦးမြင့်အောင်မအေးနွယ်တို့ အိမ်သို့ရောက်လာသည်။ မတွေ့ရသည်မှာကြာပြီဖြစ်သော မိမိဆရာကြီးအား ခရီးဦးကြိုဆိုရင်း အလိုလိုသူ့မျက်ဝန်းတွင် မျက်ရည်များစို့လာပြီး ပါးပြင်ထက်သို့ မျက်ရည်ပူတွေ စီးကျလာခဲ့သည်။ ဆရာကြီးက သူမကိုကြည့်ရင်း ကုလားထိုင်မှာထိုင်လိုက်ပြီး......

"ဝမ်းနည်းပူဆွေးမနေပါနဲ့တော့ သမီး၊ သမီးဘဝ ရှင်သန်အောင် ကျန်းမာအောင်နေဖို့လိုတယ်၊ စိတ်ပျက်ပေမဲ့ လက်မပျက်ရဘူးနော်၊ ကျန်ရှိတဲ့အားနဲ့ ကိုယ့်ခြေ ကိုယ့်လက်ကို အားကိုးပြီး ဘဝခရီးဆက်ရဦးမယ်၊ ဖြစ်သမျှအကြောင်း မကောင်းပေမဲ့ လက်ခံရတော့မှာပဲ သတ္တိမွေးပါတော့ သမီး၊ ကျန်ရှိနေတဲ့ သားသမီးတွေကို ကိုယ့်ဘဝထက်မြင့်အောင်မြှင့်တင်ပေးဖို့ဘဝခွန်အားတွေမွေးရအုံးမယ် သမီး"

ဆရာကြီးက ပြောစကားကို ခေတ္တရပ်နားလိုက်ပြီး ဆက်ပြောသည်။

"သမီးအမျိုးသား မောင်အောင်ဝင်း သတိတစ်ချက်လွတ်သွားလို့မတော်တဆဖြစ်ရတယ်ဆိုပေမဲ့ယာဉ်မောင်းသူတိုင်းယာဉ်စည်းကမ်း၊ လမ်းစည်းကမ်းလိုက်နာဖို့ အားလုံးမှာတာဝန်ရှိပါတယ်၊ လမ်းများရင်လည်း ကားတိုက်ခံရတတ်တာပဲ၊ လမ်းကူးရင် ဘယ်ကြည့်၊ ညာကြည့်၊ ဘယ်ပြန်ကြည့် သေချာမှကူးဆိုတဲ့အတိုင်း လိုက်နာကြရမှာပဲ၊ သေနေ့စေ့လို့ သေသွားတယ်လို့ ဖြေသာပေမဲ့ အသက်ကို ဉာဏ်စောင့်ဖို့လိုတာပေါ့ သမီး၊ ယာဉ်မတော်တဆမှုတွေက မဆင်ခြင်ရင် သတိထားမမောင်းကြရင် ဖြစ်နေဦးမှာပဲ"

ဆရာကြီးသည် သူ့တပည့်မလေးကို ကြင်နာသောစိတ်ဖြင့် ကြည့်ပြီး ရေနွေးကြမ်းတစ်ငုံ သောက်လိုက်ပါသည်။

ဆက်ပြီးတော့ ....

ဒီနေရာမှာ ဆရာကြီးဦးအောင်သင်း စကားအရပြောရမည်ဆိုရင် "လူတွေက သူများထီပေါက်တာကြည့်ပြီး ငါလည်းထီပေါက်နိုင်တယ်လို့ တွေးကြတယ်၊ သူများ ကားတိုက်ခံရရင် ငါလည်း ကားအတိုက်ခံရနိုင်တယ်လို့မတွေးဘူး၊သတိမမူတော့ဂူမမြင်ဘူးဆိုတာဒါပဲ၊ ကားမှာဆရာမရှိဘူးဆိုတာ သိဖို့လိုတယ်။"

မအေးနွယ်ကလည်း "ဟုတ်ကဲ့ပါ ဆရာကြီး" ဟုဆိုပြီး ဆရာကြီးအား လက်အုပ်ချီ၍ ဦးသုံးကြိမ်ချကာ ကန်တော့လိုက်သည်။

"အေး........ အေး ဘာမှအားမငယ်နဲ့ ဘဝဆိုတာမျှော်လင့်ချက်ရှိရင် ရှင်သန်လို့ရတယ်လို့မှတ်ပါ သမီး၊ ဆရာကြီးပြန်တော့မယ်နော် ကျန်းမာပျော်ရွှင်လိုအင်ဆန္ဒပြည့်ဝပါစေ" ဟုဆုတောင်းပေးကာ ဆရာကြီးပြန်သွားခဲ့သည်။

မအေးနွယ်လည်း ဆရာကြီး၏ကျောပြင်ကို မျက်စိတစ်ဆုံးကြည့်နေရင်း အိမ်အပေါက်ဝ၌ ကျန်ခဲ့ပါတော့သည်။ သူမအတွက်တော့ တွန်းအားတွေရလိုက်ပါသည်။ လူ့ဘဝနာကျင်မှုတွေကို အချိန်ဖြင့်ကုစားရတော့မည်။မိသားစုအသိုက်အမြုံလေးမပြိုမပျက်ရအောင် အလုပ်တစ်ခုကို သတိတရားရှေ့ထားပြီး လုပ်ရတော့မည်ဆိုသော ဘဝသင်ခန်းစာလည်း ရလိုက်ပါပြီ။ သူ့အသိ သူ့ရင်ထဲမှာ ပြောစရာစကားဆိုလျှင် ယာဉ်မောင်းသမားအပါအဝင် လူသားတိုင်း ဘဝမှာ အသိသတိ မကပ်လျှင် မဖြစ်ဆိုတာဘဲ ဖြစ်ပါလိမ့်မည်။

အကယ်၍များ တောင်းတဲ့ဆုပြည့်ဝခဲ့မည်ဆိုလျှင် ခင်ပွန်းဖြစ်သူကို အောင်ဝင်းကဲ့သို့သော အဖြစ်ဆိုးမျိုးနှင့် မကြုံရအောင် သစ္စာပြုလိုက်ချင်ပါသည်။ပြီးတော့လမ်းမပေါ်က အဖန်ငါးရာငါးကမ္ဘာများ ပျောက်ကွယ်ပါစေသားရယ်လို့ ဆုတောင်းလျက်......

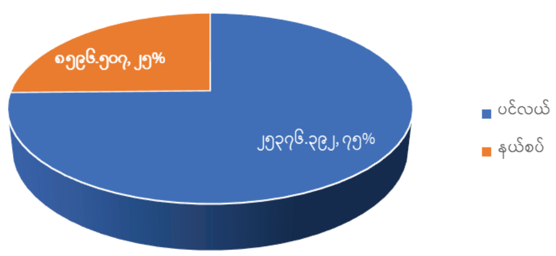
ဖိုးသား(ဖန်ခါးမြေ)

owd[bnf
ykdnf&\$Saoqkdu;\
t"ydü,ftwdteuft;
ruf[;xifkif\ zjawG
'jawGHrbS;v[if
e;vnfuayvdmnf..

ပင်လယ်ရေကြောင်းပို့ဆောင်ရေး (Maritime Transport) သည် နိုင်ငံ၏ အပြည်ပြည်ဆိုင်ရာ ကုန်သွယ်မှုအခန်းကဏ္ဍနှင့် တိုက်ရိုက်ချိတ်ဆက်မှုရှိနေပြီး နိုင်ငံ့လူမှုစီးပွားဘဝ ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်ရေးအတွက် လွန်စွာအရေးပါနေပါသည်။ ကုန်သွယ်မှုနည်းလမ်းများ အနက် ပင်လယ်ရေကြောင်းဖြင့် ကုန်သွယ်မှုသည် ကမ္ဘာ့ကုန်သွယ်မှုတန်ဖိုး၏ ၇၀% နှင့် ကမ္ဘာ့ကုန်သွယ်မှုပမာဏ၏ ၈၀% ရှိကြောင်းကို United Nation Conference on Trade and Development (UNCTAD) မှ နှစ်စဉ်ထုတ်ပြန်သော Review of Maritime Transport အရ သိရှိရပါသည်။ စီးပွားရေးနှင့် ကူးသန်းရောင်းဝယ်ရေးဝန်ကြီးဌာနမှ ထုတ်ပြန်ထားသည့် စာရင်းများအရ ၂၀၂၂-၂၀၂၃ ဘဏ္ဍာရေးနှစ်တွင် စုစုပေါင်းကုန်သွယ်မှုတန်ဖိုး အမေရိကန်ဒေါ်လာ ၃၄ ဘီလီယံရှိသည့်အနက် Normal Trade ၏ အဓိကဖြစ်သော ပင်လယ်ရေကြောင်းဖြင့် ကုန်သွယ်မှုတန်ဖိုးသည် အမေရိကန်ဒေါ်လာ ၂၅ ဘီလီယံကျော်၊ ရာခိုင်နှုန်းအားဖြင့် ၇၅%၊ နယ်စပ်ကုန်သွယ်မှုတန်ဖိုးသည် ၉ ဘီလီယံခန့် ရာခိုင်နှုန်းအားဖြင့် ၂၅% ရှိခဲ့သည်။ ထို့ကြောင့် အပြည်ပြည်ဆိုင်ရာကုန်သွယ်မှုကို မြှင့်တင်နိုင်ပြီး နိုင်ငံ့လူမှုစီးပွား ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်ရေးကိုလည်း ရေရှည်တည်တံ့အောင် အထောက်အကူပြုနိုင်ရန်အတွက် ဆိပ်ကမ်းလုပ်ငန်းကဏ္ဍ (Port Industry) ကို စဉ်ဆက်မပြတ် ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်အောင် အလေးထား ဆောင်ရွက်သွားကြရမည်မှာ မလွဲကေန် ဖြစ်ပါသည်။

ပင်လယ်ရေကြောင်းပို့ဆောင်ရေးကွန်ရက်နှင့် ချိတ်ဆက်ပေးနိုင်သော ပင်လယ်ထွက်ပေါက် ပိုင်ဆိုင်ထား

မြန်မာနိုင်ငံသည် စုစုပေါင်း ရေမိုင် ၁၂၈၀ မိုင်ရှည်လျားသည့် ပင်လယ်ကမ်းရိုးတန်းကို ပိုင်ဆိုင်ထားပြီး ပထဝီအနေအထားအရ လူဦးရေထူထပ်လှသည့် အိမ်နီးချင်းနိုင်ငံများနှင့် ကုန်းမြေချင်း ထိစပ်နေသလို အပြည်ပြည်ဆိုင်ရာ ပင်လယ်ရေကြောင်း ပို့ဆောင်ရေး ကွန်ရက်နှင့်လည်း ကောင်းစွာ ချိတ်ဆက်ဆောင်ရွက်ပေးနိုင်သော ပင်လယ်ထွက်ပေါက်ကိုလည်း ပိုင်ဆိုင်ထားသည့် ကမ်းရိုးတန်းနိုင်ငံ (Rimland Country) တစ်နည်းအားဖြင့် ပင်လယ်ရေကြောင်းပိုင်



အမေရိကန်ဒေါ်လာ(သန်း)

	ပင်လယ်	နယ်စပ်	ပေါင်း	ပင်လယ် (%)	နယ်စပ် (%)
ပို့ကုန်	၁၀၅၀၈.၀၉၄	၆၁၁၂.၀၈၃	၁၆၆၂၀.၁၇၇	၆၃%	၃၇%
သွင်းကုန်	၁၄၈၆၈.၂၉၈	၂၄၈၄.၄၂၄	၁၇၃၅၂.၇၂၂	၈၆%	၁၄%
ပေါင်း	၂၅၃၇၆.၃၉၂	၈၅၉၆.၅၀၇	၃၃၉၇၂.၈၉၉	၇၅%	၂၅%

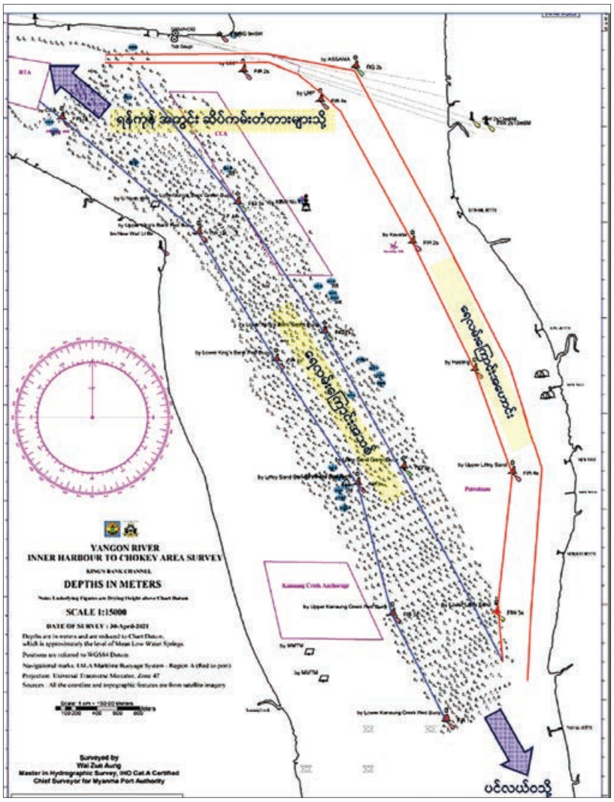
နက်နိုင်ငံ (Maritime State) တစ်ခုဖြစ်ပါသည်။ နိုင်ငံ၏ပထဝီအနေအထား အားသာချက်ကို အပြည့်အဝ အသုံးချပြီး နိုင်ငံ့လူမှုစီးပွားဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်ရေးအတွက် ကုန်းလမ်း၊ ရေလမ်း၊ လေကြောင်းလမ်းဘက်စုံသယ်ယူပို့ဆောင်ရေး (Multimodal Transport) နည်းလမ်းများဖြင့် Transport and Logistics ကဏ္ဍတစ်ရပ်လုံး ဟန်ချက်ညီညီ စနစ်တကျ ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်လာစေရေး၊ ရေရှည်တည်တံ့သော ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်မှု အကောင်အထည်ဖော်နိုင်ရေးကို အထူးအလေးထား ဆောင်ရွက်သွားကြရမည် ဖြစ်ပါသည်။

ရေလမ်းကြောင်း တိုးတက်ကောင်းမွန်အောင် စဉ်ဆက်မပြတ် ထိန်းသိမ်းဆောင်ရွက်လျက်ရှိ

မြန်မာ့ဆိပ်ကမ်းအာဏာပိုင်သည် ပင်လယ်ရေကြောင်းဖြင့်ကုန်သွယ်မှု (Maritime Trade) အဆင်ပြေချောမွေ့စေရေးအတွက် တစ်ဖက်တွင် ကြီးကြပ်စီမံခန့်ခွဲခြင်း (Administration) နှင့် ပံ့ပိုးပေးခြင်း (Facilitation) တို့ကို ဆောင်ရွက်နေသကဲ့သို့ အခြားတစ်ဖက်တွင်လည်း ပုဂ္ဂလိကကဏ္ဍနှင့် ပူးပေါင်းပြီး ဝန်ဆောင်မှုများကို လည်ပတ်လုပ်ကိုင်ပေးခြင်း (Operation) ကို ဆောင်ရွက်နေသည့် နိုင်ငံပိုင်စီးပွားရေးအဖွဲ့အစည်းတစ်ခု ဖြစ်ပါသည်။ မြန်မာ့ဆိပ်ကမ်းအာဏာပိုင်အနေဖြင့် ဆိပ်ကမ်းလုပ်ငန်း၊ ရေကြောင်းပြလုပ်ငန်း၊ ကုန်တင်ကုန်ချလုပ်ငန်း၊ သင်္ဘောကိုယ်စားလှယ်လုပ်ငန်းစသည့် ဝန်ဆောင်မှုများကို ကောင်းမွန်ပြည့်စုံစွာ ဝန်ဆောင်မှုပေးနိုင်မှသာ ဆိပ်ကမ်းအသုံးပြုသူများဖြစ်ကြသည့် သင်္ဘောလိုင်းများနှင့် ပို့ကုန်သွင်းကုန်လုပ်ငန်းရှင်ကြီးများအနေဖြင့် ပေးရသည့်ဝန်ဆောင်ခနှင့် ထိုက်တန်သော ဝန်ဆောင်မှုများကို ရရှိပြီး ကျေနပ်မှုများလည်း ရရှိကြမည်ဖြစ်ပါသည်။ ထို့ကြောင့် နိုင်ငံ၏ အဓိကဆိပ်ကမ်းဖြစ်ပြီး မြစ်တွင်းဆိပ်ကမ်း (River Port) တစ်ခုသာ ဖြစ်သော ရန်ကုန်ဆိပ်ကမ်း၏ ရေလမ်းကြောင်းအတွင်း အပြည့်ပြည့်ဆိုင်ရာကုန်သွယ်သင်္ဘောကြီးများ နေ့/ည ဘေးကင်းလုံခြုံစွာ ဝင်/ထွက် သွားလာနိုင်စေရန်အတွက် ရေလမ်းကြောင်း တိုးတက်ကောင်းမွန်အောင် စဉ်ဆက်မပြတ် ထိန်းသိမ်းဆောင်ရွက်လျက်ရှိသကဲ့သို့ လိုအပ်သည့်နည်းပညာဖြင့် ခေတ်မီ စက်ကိရိယာ/ရေယာဉ်များကိုလည်း အလေးထားဖြည့်တင်း ဆောင်ရွက်လျက်ရှိပါသည်။

ကန့်သတ်ချက်များကြောင့် နိုင်ငံ၏ ကုန်သွယ်မှုကို များစွာ အဟန့်အတားဖြစ်စေခဲ့

အလျဉ်းသင့်၍ ရန်ကုန်မြစ်ရေလမ်းကြောင်း တိုးတက်လာမှုအခြေအနေများကိုလည်း တင်ပြလိုပါသည်။ ရန်ကုန်ဆိပ်ကမ်းသည် အိမ်နီးချင်း ထိုင်းနိုင်ငံ၏ ဘန်ကောက်ဆိပ်ကမ်း၊ ဘင်္ဂလားဒေ့ရှ်နိုင်ငံ၏ စစ်တကောင်းဆိပ်ကမ်းတို့ကဲ့သို့ မြစ်တွင်းဆိပ်ကမ်းတစ်ခု ဖြစ်ပါသည်။ မြစ်တွင်းဆိပ်ကမ်းဖြစ်သည့်အတွက် ယခင်က သင်္ဘောကြီးများ ဝင်/ထွက်ကြရာတွင် ဒီရေ အတက်အကျပေါ် မူတည်ပြီး ရေစူးကန့်သတ်ချက်များနှင့် သံလျှက်စွန်း Monkey Point ရှိ အတွင်းစည်းခုံ (Inner Bar) နှင့် ရန်ကုန်မြစ်အဝင် Elephant Point ရှိ



အပြင်စည်းခုံ (Outer Bar) တို့ကို ခက်ခဲစွာ ဖြတ်သန်းခဲ့ကြရပါသည်။ Inner Bar နေရာတွင် နွေရာသီ၌ ရေစူး ၈ မီတာအထိသာ ဖြတ်သန်းခွင့်ပြုနိုင်ပြီး ရေလမ်းအကျယ်မှာလည်း ၈၀ မီတာသာ ရှိပါသည်။ ထို့အပြင် ရန်ကုန်မြစ်၊ ပဲခူးမြစ်နှင့် ပုဇွန်တောင်ချောင်း မြစ်သုံးဆိုင်နေရာဖြစ်ပြီး ဝင်/ထွက်ရာတွင် တံတောင်ဆစ်ချိုးကွေ့ရသည့်အတွက် သင်္ဘောကြီးများကို ကိုင်တွယ်မောင်းနှင်ပေးရသော ရေကြောင်းပြမှူးကြီး Pilot များအတွက်လည်း စွန့်စားရမှု (Risk) ကြီးမားခဲ့ပါသည်။ ထိုစဉ်က အပြင်စည်းခုံကို ရေစူး ၉ မီတာအပြည့်ဖြင့် တစ်လလျှင် သုံးလေးရက်ခန့်သာဝင်ထွက်နိုင်ပြီး အတွင်းစည်းခုံကိုလည်း ရေစူး ၈ မီတာဖြင့် တစ်လလျှင် လေးငါးခန့်ရက်သာ ဝင်ထွက်နိုင်ခဲ့ပါသည်။ မကြာခဏ သောင်တင် သောင်ညှိဖြစ်စဉ်များလည်းရှိခဲ့သည့်အတွက် Monkey Point ကို ညအချိန် (နေဝင်ပြီးချိန်မှ နေမထွက်မီအချိန်အတွင်း) တွင် ဖြတ်သန်းခွင့်မပြုနိုင်သည့် အခြေအနေအထိ ရောက်ရှိခဲ့ပါသည်။ ထို့ကြောင့် ယခင်က ရန်ကုန်အတွင်းဆိပ်ကမ်း (Inner Harbour) မှထွက်ခွာသည့် ကုန်သေတ္တာသင်္ဘောတစ်စီးသည် ဆိပ်ကမ်းမှ ခွာပြီးသည့်နောက် ရေချိန်ကိုစောင့်ဆိုင်း၍ Monkey Point ကို အန္တရာယ်ကင်းစွာဖြတ်နိုင်ရန် ရေလယ်ဖော်ယာတွင် ချည်၍စောင့်ဆိုင်းရပြီး Monkey Point ဖြတ်ပြီးချိန်တွင်လည်း ရေချိန်စောင့်ရန် Old Explosive Anchorage (OEA), New Explosive Anchorage (NEA) နေရာများတွင် ထပ်မံပြီး ကျောက်ချစောင့်ဆိုင်းခဲ့ရသည့်အတွက် အထွက်ခရီးအတွင်းပင် ၂ ရက်ခန့် ကြာ

မြင့်ခဲ့ရပါသည်။ အဆိုပါ ကန့်သတ်ချက်များကြောင့်လည်း နိုင်ငံ၏ ကုန်သွယ်မှုကို များစွာအဟန့်အတား ဖြစ်စေခဲ့ပါသည်။

သို့ရာတွင် မြန်မာ့ဆိပ်ကမ်းအာဏာပိုင်၏ ကြိုးပမ်းရှာဖွေမှုနှင့် သောင်တူးဖော်ဆောင်ရွက်နိုင်ခဲ့ခြင်းကြောင့်ရေလမ်းကြောင်းအသစ် King's Bank Channel ကို ဖော်ထုတ်နိုင်ခဲ့ပြီး စဉ်ဆက်မပြတ် တိုင်းထွာ၍သောင်တူးဖော်ထိန်းသိမ်းထားနိုင်ခြင်း (Maintenance Dredging)နှင့်လိုအပ်သည့်နေရာများတွင်စဉ်ဆက်မပြတ်သောင် တူးဖော်ခြင်း (Intensive Dredging) လုပ်ငန်းများကို အလေးထား ဆောင်ရွက်လျက် ရှိနေပါသည်။ King's Bank Channel ရေလမ်း ကြောင်းအသစ်သည် ရေယာဉ်ကြီး (၂) စီး ကောင်းစွာ ရှောင်တိမ်း သွားလာနိုင်သည့် (Two-Lane Traffic) အတွက် လုံလောက်သည့် ရေလမ်းအကျယ် ၄၅၀ မီတာရှိသဖြင့် သင်္ဘောကြီးများ နေ့/ည ၂၄ နာရီ အချိန်မရွေးဝင်ထွက်နိုင်လာပါသည်။ ရေလမ်းကြောင်းအသစ် ဖော်ထုတ်နိုင်မှုကြောင့် လက်ရှိအချိန်တွင် သီလဝါဆိပ်ကမ်းဧရိယာ ၌ ရေစူး ၁၀.၅ မီတာ၊ အလျား ၃၀၀ မီတာနှင့် တန်ချိန် ၅၀,၀၀၀၊ ရန်ကုန်အတွင်း ဆိပ်ကမ်းဧရိယာ၌ ရေစူး ၉.၆ မီတာ၊ အလျား ၂၀၀ မီတာနှင့် တန်ချိန် ၃၅,၀၀၀ အထိ တင်ဆောင်နိုင်သည့် သင်္ဘောကြီး များကို လက်ခံဝန်ဆောင်မှုများ ပေးလာနိုင်ပြီ ဖြစ်သည့်အပြင် ပိုမို ဘေးကင်းလုံခြုံစွာဖြင့်လည်း ဝန်ဆောင်မှုများ ပေးနေနိုင်ပြီ ဖြစ်ပါ သည်။

ထိုသို့ရေလမ်းကြောင်းတိုးတက်ကောင်းမွန်ရေးနှင့်ဘေးကင်း လုံခြုံရေးကိစ္စရပ်များကို အလေးထား ဆောင်ရွက်နိုင်သည့်အတွက် အရွယ်အစား ပိုမိုကြီးမားသော သင်္ဘောကြီးများကို လက်ခံဝန်ဆောင် မှုများပေးလာနိုင်ပြီးကုန်စည်များပိုမိုတင်ဆောင်လာနိုင်သည့်အတွက် နိုင်ငံတကာ ကုန်သွယ်မှုကို များစွာအထောက်အကူဖြစ်စေပါသည်။ ယခုအခါ ကုန်သေတ္တာတင် သင်္ဘောလိုင်းများသည် ယခင်ပုံမှန်ဝင် ရောက်နေသည်ထက် အရွယ်အစား ပိုမိုကြီးမားသည့် အထူးသဖြင့် Beam ပိုကျယ်ပြီး ကုန်သေတ္တာ TEU ၂၇၀၀ ခန့် တင်ဆောင်နိုင် သည့် သင်္ဘောအသစ်များဖြင့် ထပ်တိုး ဝင်/ထွက် ပြေးဆွဲနေပြီ ဖြစ် သည့်အတွက် ကုန်စည်များ ပိုမိုတင်ဆောင်လာနိုင်ခြင်းဖြင့် ဌာနနှင့် နိုင်ငံအတွက် ဝင်ငွေ တိုးတက် ရှာဖွေပေးနိုင်သည့်အပြင် သွင်းကုန် /ပို့ကုန် လုပ်ငန်းရှင်များအတွက် ကုန်တင်တန်ဆာခကို သက်သာ စေပြီး စားသုံးသူများအတွက်လည်း ကုန်ဈေးနှုန်းကို သက်သာစေ နိုင်မည် ဖြစ်ပါသည်။

ရန်ကုန် Offshore Fixed Pilot Station

အလားတူပင် ရန်ကုန်မြစ်ဝ၌ Offshore Fixed Pilot Station တစ်ခုကို တည်ဆောက် အသုံးပြုနိုင်ခဲ့ခြင်းကြောင့်လည်း အဝင် အထွက် သင်္ဘောကြီးများကို စနစ်တကျရေလမ်းကြောင်း အထောက် အကူများ ပေးလာနိုင်ပြီး၊ ရေကြောင်းပြမှူးကြီးများနှင့် ရေကြောင်း ဆိုင်ရာ ဝန်ထမ်းများသည်လည်း ယခင်ကကဲ့သို့ Pilot Vessel သင်္ဘောတွင် အနေအစား ဆင်းရဲကြပ်တည်းစွာဖြင့် နေထိုင်ရန် မလို အပ်တော့သည့်အပြင် ပိုမိုဘေးကင်းလုံခြုံစွာနဲ့ တာဝန်ထမ်းဆောင် နိုင်ကြပြီ ဖြစ်ပါသည်။ ထို့အပြင် ရန်ကုန်မြစ်ရေလမ်းကြောင်း တစ် လျှောက်တွင် ရေလမ်းကြောင်းအချက်ပြ အမှတ်အသားများ (Navigation Aids) ကို ပြုပြင်/အစားထိုး လဲလှယ်တပ်ဆင်ခြင်းနှင့် အဆင့်မြှင့်တင်ခြင်းတို့ကိုလည်း အလေးထားပြီး ဆောင်ရွက်လျက် ရှိပါသည်။

ထို့အပြင် ပို့ဆောင်ရေးနှင့်ဆက်သွယ်ရေးဝန်ကြီးဌာန၊ မြန်မာ့ ဆိပ်ကမ်းအာဏာပိုင်သည် (၇၇) နှစ်မြောက် ပြည်ထောင်စုနေ့ကို ကြိုဆိုဂုဏ်ပြုသည့်အနေဖြင့် ဆိပ်ကမ်းလုပ်ငန်းကဏ္ဍ ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက် ၍ ရေရှည်တည်တံ့ပြီး စဉ်ဆက်မပြတ် ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်သော နိုင်ငံ့လူမှု

> jrefmbqdurftmPmykbonf yifv,f&aumif;zifhukefoG,frI (Maritime Trade) tqifajyacsmaref&ef&mwGif wpfuwfwnf;D,ypfrDenf;(Administration) ESifh yHhydk;jcif; (Facilitation) wdkYudk aqmif&GufEdkifrnf...

စဉ်	ရေယာဉ်အမည်	အမျိုးအစား	တည်ဆောက်သည့် သင်္ဘောကျင်း	စီမံကိန်းစတင် ဆောင်ရွက်သည့်ခုနှစ်	စီမံကိန်းပြီးစီးသည့် ခုနှစ်	စီမံကိန်းတန်ဖိုး
၁	MV Ganda	60M Multi-Purpose Buoy Vessel	Guangzhou Hangtong Shipbuilding Co.,Ltd, China	၂၀၂၀-၂၀၂၁ ဘဏ္ဍာရေးနှစ်	၂၀၂၃-၂၀၂၄ ဘဏ္ဍာရေးနှစ်	US$ 12.8 Millions
၂	PO-4, PO-5, PO-6	20M 1000BHP Harbour Launch (3-Units)	စက်ဆန်း သင်္ဘောကျင်း	၂၀၂၀-၂၀၂၁ ဘဏ္ဍာရေးနှစ်	၂၀၂၃-၂၀၂၄ ဘဏ္ဍာရေးနှစ်	US$ 1.44 Millions
၃	မြေခံ-၂	250 m3 Self-propelled Split Hopper Barge	သိမ်ဖြူ သင်္ဘောကျင်း	၂၀၂၀-၂၀၂၁ ဘဏ္ဍာရေးနှစ်	၂၀၂၃-၂၀၂၄ ဘဏ္ဍာရေးနှစ်	US$ 1.68 Millions
၄	မြေတူး-၂	26M Grab Dredger Barge with 2.5M³ Clamshell Crane	သိမ်ဖြူ သင်္ဘောကျင်း	၂၀၂၀-၂၀၂၁ ဘဏ္ဍာရေးနှစ်	၂၀၂၃-၂၀၂၄ ဘဏ္ဍာရေးနှစ်	US$ 1.79 Millions
၅	မြေခံ-၃	170 m3 Self-propelled Split Hopper Barge	သိမ်ဖြူ သင်္ဘောကျင်း	၂၀၂၁-၂၀၂၂ ဘဏ္ဍာရေးနှစ်	၂၀၂၃-၂၀၂၄ ဘဏ္ဍာရေးနှစ်	US$ 1.61 Millions
၆	မြေတူး-၃	25M Grab Dredger Barge with 1.5M³ Clamshell Crane	သိမ်ဖြူ သင်္ဘောကျင်း	၂၀၂၁-၂၀၂၂ ဘဏ္ဍာရေးနှစ်	၂၀၂၃-၂၀၂၄ ဘဏ္ဍာရေးနှစ်	US$ 1.35 Millions
					စုစုပေါင်းစီမံကိန်းတန်ဖိုး	US$ 20.67 Millions

၆၀ မီတာ ဘက်စုံသုံး ဖော်ယာ မ/ချ ရေယာဉ် MV. Ganda

ဆိပ်ကမ်းလုပ်ငန်းသုံးရေယာဉ် (Harbour Launch)

စီးပွားရေးဖွံ့ဖြိုးမှုကို အထောက်အကူပြုနိုင်ရန်အတွက် ဆိပ်ကမ်းဝန်ဆောင်မှုလုပ်ငန်းများ ဆောင်ရွက်ရာတွင် ပိုမိုဘေးကင်း လုံခြုံသည့် ဝန်ဆောင်မှုကောင်းများ ပေးနိုင်စေရန် ပြည်တွင်း၊ ပြည်ပမှ မှာယူ တည်ဆောက်ခဲ့သည့် စုစုပေါင်း အမေရိကန်ဒေါ်လာ ၂၀.၆၇ သန်း တန်ဖိုးရှိသော ရေယာဉ်အသစ် (၈) စီး လုပ်ငန်းခွင် စတင်ဝင်ရောက်ခြင်းအခမ်းအနားကို ၂၀၂၄ ခုနှစ်ဖေဖော်ဝါရီလ ၁၀ ရက်တွင် အောင်မြင်စွာ ကျင်းပပြုလုပ်၍ အားသစ်လောင်းနိုင်ခဲ့ပါသည်။

ရေယာဉ် (၈) စီး အနက် ၆၀ မီတာ ဘက်စုံသုံးဖော်ယာ မ/ချ ရေယာဉ် (Multipurpose Buoy Handling Vessel) MV. Ganda ကို တရုတ်နိုင်ငံ၊ ကွမ်ကျိုးမြို့ရှိ Guangzhou Hangtong သင်္ဘောကျင်းတွင် တည်ဆောက်ခဲ့ပြီး၊ ရန်ကုန်မြစ်ရေလမ်းကြောင်းတစ်လျှောက် နိုင်ငံတကာကုန်သွယ်သင်္ဘောကြီးများဘေးကင်းလုံခြုံစွာဝင်ထွက်သွားလာနိုင်ရန်နှင့် မြန်မာ့ကမ်းရိုးတန်းတစ်လျှောက်ရှိ ဆိပ်ကမ်းများ၏ ရေလမ်းကြောင်းများအတွင်း ဘေးအန္တရာယ်ကင်းစေရန်အတွက် ရေလမ်းကြောင်း အထောက်အကူပြု အချက်ပြဖော်ယာများ မ/ချ ပြုပြင်တပ်ဆင်ခြင်းလုပ်ငန်းများ၊ကမ်းရိုးတန်းတစ်လျှောက်မီးပြတိုက်များ ပြုပြင်ထိန်းသိမ်းရေးလုပ်ငန်းများ၊ သင်္ဘောကြီးများကို တွန်း/ဆွဲခြင်းလုပ်ငန်းများ၊ မီးသတ်လုပ်ငန်းများအပြင် ပင်လယ်ပြင်ရှာဖွေကယ်ဆယ်ရေးလုပ်ငန်းများတွင်ပါ အကျိုးရှိစွာ အသုံးချနိုင်မည်ဖြစ်ပါသည်။ ထို့အပြင် ဆိပ်ကမ်းလုပ်ငန်းသုံး ရေယာဉ် (Harbour Launch)(၃) စီးကိုမြန်မာ့ဆိပ်ကမ်းအာဏာပိုင်၏စက်ဆန်းသင်္ဘောကျင်းတွင် တည်ဆောက်ခဲ့ပြီး၊ ရန်ကုန်ဆိပ်ကမ်း ရေကြောင်းပြလုပ်ငန်းနှင့် Pilot ကြို/ပို့လုပ်ငန်းများတွင် အသုံးပြုနိုင်မည်ဖြစ်ပါသည်။ မြေတူးနှင့် မြေခံ ရေယာဉ် (၂) စုံ၊ (၄) စီးကိုလည်း မြန်မာ့ဆိပ်ကမ်း

မြေတူး(၂)ရေယာဉ် (26M Grab Dredger)

မြေခံ(၂)ရေယာဉ် (250m3 Split Hopper Barge)

မြေတူး(၃)ရေယာဉ် (25M Grab Dredger)

မြေခံ(၃)ရေယာဉ် (170m3 Split Hopper Barge)

အာဏာပိုင်၏ သိမ်ဖြူသဘောင်္ကျင်းတွင် တည်ဆောက်ခဲ့ပြီး၊ ဆိပ်ကမ်းတံတားများရှေ့၌ လိုအပ်သည့် ရေအနက်ရရှိထိန်းသိမ်းနိုင်ရန် ကျားပါးစပ်သောင်တူးဖော်ခြင်း လုပ်ငန်းများတွင် အင်အားဖြည့်အသုံးချနိုင်တော့မည် ဖြစ်ပါသည်။

ဆိပ်ကမ်းတံတားများကို ခေတ်မီဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်အောင် တည်ဆောက်

သို့ဖြစ်ရာ ဌာနအနေဖြင့်လည်း ရေယာဉ်များကို သက်တမ်းပြည့် အသုံးချနိုင်ရေးအတွက် စနစ်တကျ ထိန်းသိမ်းအသုံးချသွားမည်ဖြစ်ပါကြောင်း၊ ဆိပ်ကမ်းလုပ်ငန်းကဏ္ဍကို စဉ်ဆက်မပြတ် ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်အောင် ဆောင်ရွက်ကြရာတွင် နိုင်ငံ၏ လူမှုစီးပွားဖြစ်ပေါ်ပြောင်းလဲမှုများ၊ ဒေသတွင်းနှင့် အပြည်ပြည်ဆိုင်ရာကုန်သွယ်မှုနှင့် စီးပွားရေးအသိုက်အဝန်းများအတွင်း ဖြစ်ပေါ်ပြောင်းလဲမှုများနှင့် နည်းပညာအရှိန်အဟုန်ဖြင့် တိုးတက်လာနေမှုများကို မျက်ခြေမပြတ် လေ့လာသုံးသပ်ပြီး၊ နှစ်စဉ်တိုးတက်လာနေသည့် နိုင်ငံ၏ကုန်သွယ်မှုလိုအပ်ချက်ပမာဏကို နိုင်နင်းစွာ ကိုင်တွယ်ဝန်ဆောင်မှုများ ပေးနိုင်ရန်အတွက် ဆိပ်ကမ်းတံတားများကို ခေတ်မီဖွံ့ဖြိုး တိုးတက်အောင် တည်ဆောက်ခြင်း၊ အဆင့်မြှင့်တင်ခြင်း၊ ရေလမ်းကြောင်းများကို ဘေးကင်းလုံခြုံစွာ အသုံးပြုနိုင်ရေး စီမံဆောင်ရွက်ခြင်း၊ ကုန်ကိုင်တွယ် စက်ကိရိယာများနှင့် လုပ်ငန်းသုံးရေယာဉ်များ၊ စက်ကိရိယာများ ဖြည့်တင်းခြင်း၊ အဆင့်မြှင့်တင်ခြင်း၊ ကျွမ်းကျင်လူ့စွမ်းအားအရင်းအမြစ်များကို စုဆောင်းလေ့ကျင့် ပျိုးထောင်ပေးခြင်းနှင့် နည်းပညာနှင့် တီထွင်ဆန်းသစ်မှုများကိုလည်း ကုန်သွယ်မှုပမာဏ တိုးတက်မှုနှင့် လိုက်လျောညီထွေ ထိရောက်အကျိုးရှိစွာ အသုံးချခြင်းတို့ကို ဆောင်ရွက်သွားမည်ဖြစ်ပါကြောင်း၊ ဆိပ်ကမ်းလုပ်ငန်းကဏ္ဍ၏ Stakeholder များ ဖြစ်ကြသည့် မြန်မာ့ဆိပ်ကမ်းအာဏာပိုင်နှင့် ပုဂ္ဂလိက ဆိပ်ကမ်းတံတားများအနေဖြင့်လည်း ဝန်ဆောင်မှုစနစ်နှင့် စွမ်းဆောင်ရည်ကို နိုင်ငံတကာကုန်သွယ်မှုအတွက် လိုအပ်ချက် စံချိန်စံညွှန်းများနဲ့ လိုက်လျောညီထွေ အဆင်သင့်ဖြစ်စေရန် ကောင်းသည်ထက် ကောင်းအောင် အဆင့်မြှင့်တင် ပြောင်းလဲကျင့်သုံးခြင်း (Adaptation) နှင့် စဉ်ဆက်မပြတ် ပြောင်းလဲတိုးတက်လာနေသည့် နည်းပညာနှင့် စက်ကိရိယာများကို တပ်ဆင်အသုံးချပြီး အလုပ်တွင်ကျယ်၍ ဝန်ဆောင်မှုကောင်းစေရန် အထူးသဖြင့် ဒေသတွင်းမှ ခေတ်မီဆိပ်ကမ်းများနည်းတူ ဒစ်ဂျစ်တယ်အသွင်းကူးပြောင်းခြင်း (Digital Transformation) နည်းလမ်းဖြင့် Electronic Port (e-Port) အဆင့်မှသည် ကုန်သွယ်မှုလိုအပ်ချက်နှင့် လိုက်လျောညီထွေစွာ Smart Port အဆင့်သို့ တက်လှမ်းနိုင်ရန် နိုင်ငံတော်နှင့် ဝန်ကြီးဌာန၏ ဦးဆောင်ပံ့ပိုးမှုများနှင့်အတူ အားလုံးက ဝိုင်းဝန်းကြိုးပမ်းအကောင်အထည်ဖော် ဆောင်ရွက်သွားကြမည် ဖြစ်ပါကြောင်း တင်ပြအပ်ပါသည်။

ဒေါက်တာအာကာ(ဆိပ်ကမ်း)

ဒုတိယဝန်ကြီး(ဆက်သွယ်ရေး) ဗိုလ်မှူးချုပ်လှမွန် e-ID စနစ်ဆိုင်ရာ တင်ဒါကော်မတီ လုပ်ငန်းညှိနှိုင်းအစည်းအဝေး တက်ရောက် အမှာစကားပြောကြား

e-ID စနစ်ဆိုင်ရာ တင်ဒါကော်မတီ ဥက္ကဋ္ဌ ပို့ဆောင်ရေးနှင့်ဆက်သွယ်ရေးဝန်ကြီးဌာန ဒုတိယဝန်ကြီး ဗိုလ်မှူးချုပ် လှမွန် ၂၀၂၄ ခုနှစ် ဖေဖော်ဝါရီ ၂၂ ရက် နေ့လည် ၂ နာရီအချိန်က နေပြည်တော် ရုံးအမှတ် (၄၈)၌ e-ID စနစ်ဆိုင်ရာ တင်ဒါကော်မတီ လုပ်ငန်းညှိနှိုင်းအစည်းအဝေးသို့တက်ရောက် အဖွင့်အမှာစကား ပြောကြားခဲ့သည်။

ညှိနှိုင်းအစည်းအဝေးတွင် e-ID စနစ်ဆိုင်ရာ တင်ဒါကော်မတီ အတွင်းရေးမှူး လူဝင်မှုကြီးကြပ်ရေးနှင့် ပြည်သူ့အင်အားဝန်ကြီးဌာန ဒုတိယဝန်ကြီး(၂)မှ ရှင်းလင်းဆွေးနွေးပြီးတင်ဒါလက်ခံရေးနှင့် စိစစ်ရေးကော်မတီ ဥက္ကဋ္ဌမှ ဆောင်ရွက်ပြီးစီးမှု အခြေအနေများအား ရှင်းလင်းဆွေးနွေးခဲ့သည်။

ဆက်လက်၍ အရည်အသွေး စိစစ်ရေးနှင့် လက်ခံရေးကော်မတီဥက္ကဋ္ဌမှ ဆောင်ရွက်ပြီးစီးမှုအခြေအနေများအား ရှင်းလင်းဆွေးနွေးပြီး e-ID စနစ်ဆိုင်ရာ တင်ဒါကော်မတီ တွဲဖက်အတွင်းရေးမှူး အီလက်ထရောနစ် မှတ်ပုံတင်စနစ်ဦးစီးဌာန ညွှန်ကြားရေးမှူးချုပ်က ၂၀၂၃-၂၀၂၄ ဘဏ္ဍာရေးနှစ် ငွေလုံးငွေရင်းအသုံးစရိတ်မှ Hardwareနှင့် Software များ ဝယ်ယူပြီးစီးမှု အခြေအနေများအား ရှင်းလင်းတင်ပြကာ အထွေထွေ ဆွေးနွေးခြင်းနှင့် အစီရင်ခံစာ အတည်ပြုခြင်းများ ပြုလုပ်ခဲ့သည်။

ထို့နောက် e-ID စနစ်ဆိုင်ရာ တင်ဒါကော်မတီဥက္ကဋ္ဌ ပို့ဆောင်ရေးနှင့်ဆက်သွယ်ရေးဝန်ကြီးဌာန ဒုတိယဝန်ကြီး ဗိုလ်မှူးချုပ် လှမွန်မှ နိဂုံးချုပ် အမှာစကားပြောကြားကာ အစည်းအဝေးကို ရုပ်သိမ်းခဲ့ကြောင်း သိရသည်။

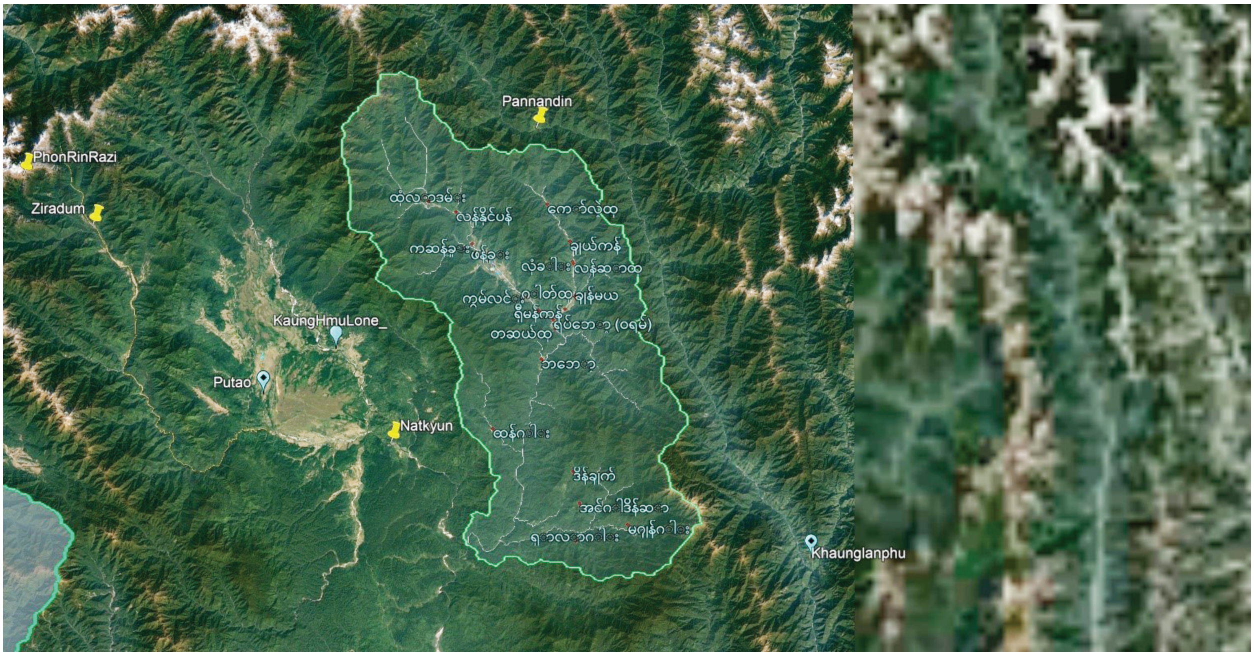
သတင်းအဖွဲ့(ပို့/ဆက်)

မြန်မာ့စာတိုက်လုပ်ငန်းမှ Golden Birdwing လိပ်ပြာပုံ (၂၀၀ ကျပ်တန်) စာပို့တံဆိပ်ခေါင်းသစ် ရောင်းချခဲ့

ပို့ဆောင်ရေးနှင့်ဆက်သွယ်ရေးဝန်ကြီးဌာန၊ မြန်မာ့စာတိုက်လုပ်ငန်းမှသယံဇာတနှင့်သဘာဝပတ်ဝန်းကျင်ထိန်းသိမ်းရေးဝန်ကြီးဌာနကမြန်မာနိုင်ငံ၌တွေ့ရှိရသောလိပ်ပြာမျိုးစိတ်အဖြစ်မှတ်တမ်းတင် သဘောထား မှတ်ချက်ပြုထားသည့် "Golden Birdwing" လိပ်ပြာပုံ (၂၀၀ ကျပ် တန်) စာပို့တံဆိပ်ခေါင်းသစ် (၁)မျိုးအား ၂၀၂၄ ခုနှစ်၊ ဖေဖော်ဝါရီလ (၁) ရက်၊ မြန်မာသက္ကရာဇ် ၁၃၈၅ ခုနှစ်၊ ပြာသိုလပြည့် ကျော် (၇) ရက် (ကြာသပတေးနေ့) နံနက် ၉နာရီ ၃၀ မိနစ် အချိန်ကနေပြည်တော်ဗဟိုစာတိုက်ကြီး၊ရန်ကုန်စာတိုက်ကြီး၊ မန္တလေးစာတိုက်ကြီးတို့နှင့် တိုင်းဒေသကြီး/ပြည်နယ်များရှိ စာတိုက်ကြီးများတွင် တစ်ပြိုင်တည်း ရောင်းချပေးခဲ့သည်။

အဆိုပါ ရောင်းချသည့်နေ့၌ အထူးအစီအစဉ် တစ်ရပ်အနေဖြင့် နေပြည်တော်ဗဟိုစာတိုက်ကြီး၊ ရန်ကုန်စာတိုက်ကြီးနှင့် မန္တလေး စာတိုက်ကြီးတို့တွင် ဝယ်ယူသည့် စာပို့တံဆိပ်ခေါင်းများပေါ်တွင် နေ့စွဲ အမှတ်အသား တံဆိပ်ရိုက်နှိပ် ပေးခဲ့ကြောင်း သိရသည်။

မြန်မာ့စာတိုက်လုပ်ငန်း



ကဆန်ချောင်းမြစ်ဝှမ်းဒေသ (Kasan River Basin) အား လေ့လာခြင်း

လွင်မောင်မောင်

ကဆန်ချောင်းမြစ်ဝှမ်း (Kasan River Basin) သည် မြန်မာနိုင်ငံ၏ အဓိကမြစ်ကြီး (၂) စင်းဖြစ်သော အရှေ့ဘက်မှ မေခမြစ်နှင့် အနောက်ဘက်မှ မလိခမြစ်ကြီးတို့ကြားတွင် တည်ရှိပါသည်။ အိမ်နီးချင်းနိုင်ငံများနှင့် ထိစပ်မှုမရှိဘဲ မြန်မာနိုင်ငံဧရိယာအတွင်း တည်ရှိသောမြစ်ဝှမ်းဒေသဖြစ်ပါသည်။ ရဝမ်ဘာသာဖြင့် ဆန်(လူ)၊ ကဆန်ချောင်း (လူတို့နေထိုင်ရာချောင်း)သည် အလျားကီလိုမီတာ (၂၀၀) ခန့်ရှည်လျားပြီး မြောက်ဘက်ထုံလာဒမ်းဒေသမှ စတင်စီးဆင်းကာ အနောက်ဘက် မလိခမြစ်အတွင်းသို့ နတ်ကျွန်းအောက်ဘက်တွင် ပေါင်းဆုံစီးဆင်းပါသည်။ ကဆန်ချောင်းမြစ်ဝှမ်းသည် ဧရိယာ (၂၉၂၁) စတုရန်းကီလိုမီတာခန့် ကျယ်ဝန်းပါသည်။ အုပ်ချုပ်မှုဧရိယာအနေဖြင့် ပူတာအိုခရိုင်၊ နောင်မွန်မြို့နယ်နှင့် မချမ်းဘောမြို့နယ်တို့ ပါဝင်ပါသည်။ ကဆန်ချောင်းမြစ်ဝှမ်းဒေသ (Kasan River Basin) အား အောက်ဖော်ပြပါ အချက်အလက်များပေါ် အခြေခံ၍ လေ့လာသုံးသပ်မိပါသည်-

(က) မြေမျက်နှာသွင်ပြင် အနေအထား (Geographic data)

(ခ) ဇလဗေဒဆိုင်ရာ အချက်အလက်များ (Hydrologic data)

(ဂ) သဘာဝအခြေခံခရီးသွားလုပ်ငန်းဆိုင်ရာ အချက်အလက်များ (Eco-tourism data)

ဒေသအတွင်း နေထိုင်သော တိုင်းရင်းသားပြည်သူများ၏ လူမှုစီးပွား (Socio-Economics) အခြေအနေသည် မြစ်ဝှမ်းဒေသကျန်းမာရေး (Basin Health) တွင် မှီတည်နေသည်ဖြစ်ရာ နောင်တွင် မြစ်ဝှမ်းဒေသဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်ရေး အစီအမံ/ဗျူဟာ (Basin Develop Plan/Strategy – BDP/ BDS) များ ရေးဆွဲ အကောင်အထည်ဖော်မည်ဆိုပါက ဖော်ပြပါအချက်အလက်များအပြင် အခြားသော ဘူမိဗေဒ (Geological) ဆိုင်ရာအချက်အလက်များ၊ လူမှုစီးပွား (Socio-Economics) ဆိုင်ရာအချက်အလက်များအား ပိုမိုပြည့်စုံစွာ ရရှိရေး အချိန်ယူ လေ့လာသင့်ပါကြောင်း သုံးသပ်မိပါသည်။

(က) မြေမျက်နှာသွင်ပြင် အနေအထား (Geographic data)

ဆွမ်ပရာဘွမ်-နောင်မွန် ကားလမ်းမကြီးအတိုင်း ဆွမ်ပရာဘွမ်တောင်ကုန်းအား ကျော်လွန်သည်နှင့် တစ်ပြိုင်နက် နမ့်တီးချောင်းအား တွေ့မြင်ရမည်ဖြစ်ပြီး ထိုမှတစ်ဆင့် ရှုခင်းသာစခန်း (View Point) အား ဖြတ်ကျော်ကာ အလန်ခါး၊ ထန်ခါးရွာများ ကျော်လွန်သည်နှင့် မြင့်မားသော တောင်ကုန်း တောင်တန်းများအား ဖြတ်ကျော်ရမည် ဖြစ်ပါသည်။ တောင်ကုန်း တောင်တန်းများ ကျော်လွန်သည်နှင့် ဘဘော့ကျေးရွာသို့ ရောက်ရှိကာ လယ်ယာစိုက်ပျိုးမြေများအား တွေ့မြင်ကြရပါမည်။ ဘဘော့အကျော်တွင် ကဆန်ချောင်းအလှအား စတင်ခံစားရမည်ဖြစ်ပြီး အသစ်ဖွင့်လှစ်ထားသော မဝွေဇ

တံတားမှတစ်ဆင့် ခေါင်လန်ဖူးဒေသသို့ ခရီး ဆက်လက် ထွက်ခွာနိုင်မည် ဖြစ်ပါသည်။ ခေါင်လန်ဖူးသို့ သွားရောက်ရာလမ်းတွင် အမြင့်ပေ(၇၇၀၀) ကျော်မြင့်မားသော နာမည်ကြီး ဆန်းလွတ်ချက်တောင်ထိပ်အား ဖြတ်ကျော်ရမည် ဖြစ်ပါသည်။ မဝွေဇကျော်လွန်သည်နှင့် ကဆန်ချောင်းနှင့် ရပ်ချောင်းဆုံရာ ရပ်ဘော့ကျေးရွာသို့ရောက်ရှိပြီး ထိုလမ်းဆုံမှတစ်ဆင့် ပန်နန်းဒင်သို့ ဆက်လက်ခရီးထွက်ခွာနိုင်မည် ဖြစ်ပါသည်။ ရပ်ဘော့ကျေးရွာတွင် ကဆန်ချောင်းနှင့် ရပ်ချောင်းတို့ ဆုံးဆည်းရာ ချောင်းဆုံအလှအား ခံစားနိုင်ပြီး ရှီမန်ကန်ကျေးရွာ အနီးတွင် စိမ်းလန်းသောလယ်ကွင်းများနှင့် ရပ်ချောင်းအလှအား တွေ့မြင်နိုင်မည် ဖြစ်ပါသည်။

ရပ်ဘော့ကျေးရွာမှ ကဆန်ချောင်းကမ်းနံဘေး ကားလမ်းအတိုင်း ဆက်လက်ထွက်ခွာလာရာ ပင်လယ်ရေပြင်အထက်အမြင့်ပေ (၁၇၈၉) ရှိသော နောင်မွန်ဒေသသို့ ဆက်လက်ရောက်ရှိမည် ဖြစ်ပါသည်။ နောင်မွန်မြို့သည် ဌာနဆိုင်ရာ အများစု ရုံးစိုက်သော ခရီးဆုံးမြို့ ဖြစ်ပါသည်။ ပူတာအို-နောင်မွန် ကားလမ်း မဖွဲ့ဖြိုးမီ ယခင်က မချမ်းဘော ကောင်းမှုလုံမှ တစ်ဆင့် တောလမ်းအတိုင်း ဝန်စည်စလွယ်များ ထုပ်ပိုးကာ သွားလာခဲ့ကြရသော အတွေ့အကြုံများ၊ ဓာတ်ပုံပြင်များအား ယခုထက်တိုင် ကြားသိနေရပါသေးသည်။ နောင်မွန်မြို့နံဘေးတွင် လှပသော ကဆန်ချောင်းသည် ရေစီးသံမြည်သံပေး၍ တင့်တယ်စွာဖြင့် စီးဆင်းဖြတ်သန်းလျက် ရှိပါသည်။

> tcFDif;EdkifrI;ESifhpyfr&SdU jrefrmEdkif{dk;twGif;wnfaom jrpfrsm;a'ojzpf..

(ခ) ဇလဗေဒဆိုင်ရာ အချက်အလက်များ (Hydrologic data)

ကဆန်ချောင်း၏ မြစ်နှင့် ပတ်သက်သော အချက်အလက်များ (Hydrographic data) ၊ ဇလဗေဒဆိုင်ရာ အချက်အလက်များ (Hydrologic data) နှင့် ပတ်သက်၍ များစွာ စူးစမ်းလေ့လာရန် လိုအပ်ဦးမည် ဖြစ်ပါသည်။ ကဆန်ချောင်း Hydrographic data နှင့် ပတ်သက်၍ တဆယ်ထုကျေးရွာအနီးနှင့် နောင်မွန်မြို့ ရေလမ်းတိုင်းတာရေးလုပ်ငန်းများသာ တိုင်းတာနိုင်ပါသေးသည်။ ခရီးဝေးကွာလွန်းခြင်း၊ တိုင်းတာရေး ဆောင်ရွက်ရန် စက်တပ်ရေယာဉ်ငယ်များ မရှိခြင်း၊ ရေကြောင်းမှာလျှောစောက် (Gradient) များသည့်အတွက်

ရေစီးကြမ်းပြီး သဘာဝအလျောက် ရှင်း (Rapids) များရှိခြင်းတို့ကြောင့် တိုင်းတာရေးလုပ်ငန်းများ ခဲရာခဲဆစ် ဆောင်ရွက်ကြရပါသည်။ မြစ်ရေမှတ်စခန်း (Gauging Station) အား အမြန်ဆောင်ရွက်သွားသင့်ပါသည်။ ဇလဗေဒဆိုင်ရာ အချက်အလက်များရရှိရေးအတွက် Hydrological Station များအား ကဆန်ချောင်းမြစ်မ Mainstream တစ်လျှောက် တပ်ဆင်ခြင်းများအား နောင်မွန်စခန်း၊ ရပ်ဘော့စခန်း၊ မဝွေဇစခန်း၊ မလိခမြစ်ဆုံရာစခန်းများတွင် တည်ဆောက်သွားသင့်ပါသည်။ သို့မှသာ ရေဘက်ဆိုင်ရာ သုတေသနလုပ်ငန်းများ ပိုမိုဆောင်ရွက်နိုင်မည် ဖြစ်ပါသည်။ ၂၀၂၂ ခုနှစ်၊ စက်တင်ဘာလတွင် ဖြစ်ပေါ်ခဲ့သော မိုးသည်းထန်စွာရွာသွန်းမှု (မိုးရေချိန် ၈.၀၇ လက်မ) သည် ကဆန်ချောင်းမြစ်ရေကြီးမှု (Riverine Flood) အားဖြစ်ပေါ်စေခဲ့ပြီးမြို့နေရပ်ကွက်များရေကြီးနစ်မြုပ်မှုနှင့်ကြုံတွေ့ခဲ့ကြရပါသည်။ ထိုကဲ့သို့သော ရေနှင့်ပတ်သက်သော သဘာဝဘေးအန္တရာယ် (Water Related Disaster) များကြုံတွေ့နေရသည့်အတွက် ကြိုတင်ခန့်မှန်းစနစ် (Early Warning Systems) များ ဆောင်ရွက်အကောင်အထည်ဖော်သင့်ပါသည်။ သို့မှသာလျှော့နည်းသက်သာရေးအစီအစဉ်များ (Mitigation Measures) အား ဆောင်ရွက်နိုင်မည် ဖြစ်ပါသည်။

ရေနှင့်ပတ်သက်သော သဘာဝဘေးအန္တရာယ်များ ကာကွယ်ရေးနှင့် ပတ်သက်၍ ကြိုတင်ခန့်မှန်းခြင်း Non-structural Measures ကဲ့သို့သော လုပ်ငန်းများ သာမက မြစ်ကြောင်းပြုပြင်ထိန်းသိမ်းခြင်း (River Training) ကဲ့သို့သော Structural Measures များသည် အရေးကြီးပါသည်။ လက်ရှိတွင် နောင်မွန်မြို့ ကဆန်ချောင်းပြုပြင်ခြင်းပင်မအစီအမံ (Master Plan) အားရေးဆွဲတင်ပြပြီးဖြစ်ပါသည်။ ထို့ပြင် မချမ်းဘော-ဇရူခ-နောင်မွန် ကားလမ်းတစ်လျှောက် ကဆန်ချောင်းမြစ်ရေတိုက်စားမှုကြောင့်ပျက်စီးမှုအားကာကွယ်နိုင်ရန် မြစ်ကမ်းထိန်းလုပ်ငန်း (River Bank Protection) များ ဆောင်ရွက်သွားရန် လိုအပ်ပါသည်။

(ဂ) သဘာဝအခြေခံခရီးသွားလုပ်ငန်းဆိုင်ရာအချက်အလက်များ (Eco-tourism data)

ခရီးဆုံးမြို့ဖြစ်သည့် နောင်မွန်ဒေသသည် လူအများ စိတ်ဝင်စားစရာဒေသဖြစ်ပါသည်။ နောင်မွန်ဒေသမှတစ်ဆင့် မြောက်ဘက်ဖျား တဟွန်ဒမ်းဒေသ၊ အမြင့်ပေ (၁၉၃၁၅) ပေ မြင့်မားသော ခါကာဘိုရာဇီတောင်နှင့် အမြင့်ပေ (၁၉၁၄၂) ပေ မြင့်မားသော ဂမ်လမ်ရာဇီတောင်များသို့ တောင်တက်ခရီး တက်ရောက်နိုင်ပါသည်။ ထို့ပြင် အရှေ့ဘက်တရုတ်နိုင်ငံသို့ သာလာတောင်ကြားမှတစ်ဆင့် ကူးသန်းသွားလာနိုင်ခြင်းစသည့်အလားအလာကောင်းများရှိပါသည်။ သဘာဝပေါက်ပင်များ၊ ရှားပါး တောရိုင်းတိရစ္ဆာန်များ၊ သာယာလှပသည့် ကဆန်ချောင်းအလှတို့ဖြင့် ဖွဲ့စည်းတည်ဆောက်ထားမှုက ပြည်တွင်း၊ ပြည်ပခရီးသွားများအား ထာဝရဆွဲဆောင်နေမည်ဖြစ်ပြီး သဘာဝအခြေခံခရီးသွားလုပ်ငန်းများဆောင်ရွက်ရန် အလားလာ (Potential) မြင့်မားသောဒေသ ဖြစ်ပါသည်။ ဆေးဘက်ဝင်ကျောက်ပျားရည်၊ ရှီးပတီးကဲ့သို့သော ဒေသထွက်ကုန်များသာမက ကျန်းမာရေးအကျိုးပြုမှုယောစပါးကဲ့သို့သော ဒေသထွက်ကုန်များကလည်း ခရီးသွားများအား ဆွဲဆောင်လျက်ရှိပါသည်။ လက်ရှိတွင် နောင်မွန်ဒေသတွင် လျှပ်စစ်မီးရရှိမှု မရှိသေးသဖြင့် အခြေခံအဆောက်အဦများ ဖွံ့ဖြိုးမှုအားနည်းနေပါသေးသည်။ သို့ရာတွင် ပူတာအို-နောင်မွန် ကားလမ်းချောမွေ့ကောင်းမွန်နေပြီ ဖြစ်သည့်အတွက် နောင်မွန်မြို့သို့ ယခင်ကာလများထက် ကုန်ပစ္စည်းများလွယ်ကူစွာ ရောက်ရှိနေပြီ ဖြစ်ပါသည်။ ရေရှည်တွင် ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်မှုများစွာမြင်တွေ့ကြရမည့်ဒေသ ဖြစ်ပါကြောင်း ရေးသားတင်ပြလိုက်ရပါသည်။

လွင်မောင်မောင်

a&ESifhywfoufaomobm0 ab;tE&m,f (Water Related Disaster) rsm;ukd BuHKawGUae&onfhtwGuf BudKwifcefYrSef;pepf (Early Warning Systems) rsm; aqmif&Guf taumiftxnfazmfoifh

ငလျင်အကြောင်း သိကောင်းစရာ

ဒေါက်တာ ယဉ်မျိုးဝင်းထွေး
(ဗိုး/ဂလ)

ဘူမိဗေဒ အထောက်အထားများအရ မြန်မာနိုင်ငံသည် ငလျင်ဖြစ်ပေါ်ခံစားရနိုင်သော နိုင်ငံတစ်နိုင်ငံဖြစ်ပြီး အတိတ်ကာလကလည်း အပျက်အစီးရှိသော အင်အားပြင်းငလျင်ကြီးများ လှုပ်ရှားခဲ့ဖူးပါသည်။ ငလျင်အန္တရာယ်သည် သဘာဝဘေးအန္တရာယ်တစ်ခုဖြစ်ပြီး လူနေမှုဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်လာသည်နှင့်အမျှ ငလျင်အန္တရာယ်ကို အထူးဂရုပြုကြရန် လိုအပ်ပါသည်။ မြေထုချပ် (Plate) ဟုခေါ်သော ကျောက်သားထုချပ် နှစ်ခုသည် တစ်ခုနှင့်တစ်ခု တွန်းတိုက်မိရာမှ တစ်ခုက အခြားတစ်ခုအောက်သို့ ငုံ့လျှိုးဝင်ရောက်ပြီး အပေါ်တစ်ခုသည် တွန်းတိုက်ခံရသည့်အတွက် တွန့်ခေါက်လာ၍ အဆိုပါ တွန်းတိုက်သည့်နေရာတွင် အားများ တဖြည်းဖြည်း စုစည်းမိလာကာ တစ်ချိန်တွင် စုစည်းမိသော အားများ ရုတ်တရက် ရုန်းကန်၍ အဘက်ဘက်သို့ ပြန့်ထွက်သွားပါသည်။ အဆိုပါအားများ (စွမ်းအင်များ) ဖြတ်သွားရာ လမ်းကြောင်းတစ်လျှောက်ရှိ ကြားခံအရာများအားလုံး တုန်ခါ၍သွားခြင်းကို ငလျင်လှုပ်သည်ဟု ခေါ်ဆိုကြပါသည်။ မီးတောင်ပေါက်ကွဲခြင်း၊ မြေအောက်မိုင်းခွဲခြင်း၊ အာကာသမှ ဥက္ကာခဲကြီးများ ကမ္ဘာမြေပေါ်သို့ ကျရောက်ခြင်းတို့ကြောင့်လည်း ငလျင်များ လှုပ်ရှားတတ်ပါသည်။

မြန်မာနိုင်ငံသည် ကမ္ဘာတွင်ဖြစ်ပေါ်သော ငလျင်လှုပ်ရှားမှု၏ ၁၅ ရာခိုင်နှုန်းကို ခံစားရသည့် မြေထဲပင်လယ်-ဟိမဝန္တာဖုံ့တွင်တည်ရှိနေပြီး မြန်မာနိုင်ငံတွင် ဖြစ်ပေါ်ခဲ့သော ငလျင်များသည် နှောင်းဖြစ် ဘူမိအနေအထားတို့ကြောင့် ဖြစ်ပေါ်ခဲ့ရကာ အထူးသဖြင့် ပြတ်ရွေ့များရှိရာ နေရာများ၌ ငလျင်လှုပ်ရှားမှုများ ဖြစ်ပေါ်ခဲ့ရပါသည်။ မြန်မာနိုင်ငံတွင် ငလျင်လှုပ်ရှားမှုအား ဖြစ်ပေါ်စေသော အဓိက ပြတ်ရွေ့ကြီး ဖြစ်သည့် စစ်ကိုင်းပြတ်ရွေ့အပြင် ကဘော်ပြတ်ရွေ့၊ ကျောက်ကြမ်းပြတ်ရွေ့၊ မိုးမိတ်ပြတ်ရွေ့၊ နန်းမပြတ်ရွေ့၊ ရွှေလီပြတ်ရွေ့၊ ဖာပွန်ပြတ်ရွေ့၊ မြောက်ဦးပြတ်ရွေ့စသည့် ပြတ်ရွေ့များအပြင် ပြတ်ရွေ့ငယ်များစွာ တည်ရှိနေပါသည်။ အဆိုပါပြတ်ရွေ့များ ရွေ့လျားမှုကြောင့် ပြတ်ရွေ့များတည်ရှိရာ ဒေသများနှင့် အိန္ဒိယမြေထုချပ်သည် မြန်မာမြေထုချပ်အောက်သို့ တိုးဝင်မှုဖြစ်စဉ် ဖြစ်ပေါ်နေသော မြန်မာနိုင်ငံအနောက်ဘက်ပိုင်းနှင့် အနောက်မြောက်ပိုင်းဒေသများတွင် ငလျင်လှုပ်ရှားမှုများ ဖြစ်ပေါ်လေ့ရှိသဖြင့် အဆိုပါဒေသများတွင် ငလျင်ဘေးအန္တရာယ်အား သတိပြု၍ ကြိုတင်ပြင်ဆင်မှုများ ဆောင်ရွက်ထားသင့်ပါသည်။

အဓိက ပြတ်ရွေ့ကြီး

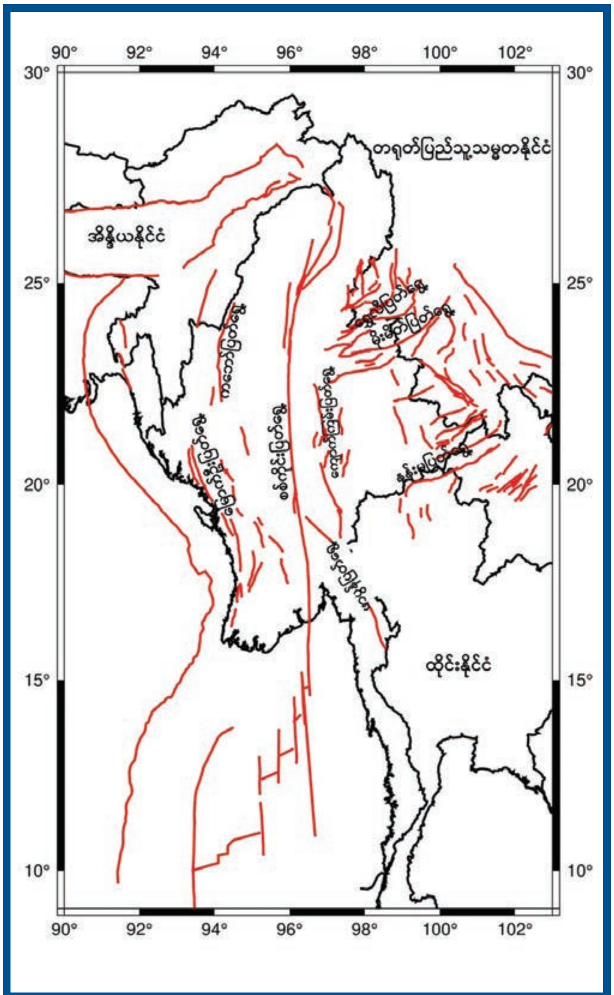
မြန်မာနိုင်ငံ၏ အဓိကပြတ်ရွေ့ကြီးဖြစ်သည့် စစ်ကိုင်းပြတ်ရွေ့သည် မြန်မာနိုင်ငံရှိ လူဦးရေ ထူထပ်များပြားသော မြို့ကြီးများဖြစ်သည့် စစ်ကိုင်း၊ မန္တလေး၊ မိတ္ထီလာ၊ သာစည်၊ ရမည်းသင်း၊ ပျဉ်းမနား၊ နေပြည်တော်၊ တောင်ငူ၊ ဖြူးနှင့် ပဲခူးမြို့များကို ဖြတ်သန်းသွားသည်

ဖြစ်၍ အဆိုပါမြို့ကြီးများနှင့် အနီးတစ်ဝိုက်တွင် ငလျင်လှုပ်ရှားမှုကို တွေ့ကြုံခံစားရနိုင်ပါသည်။ အတိတ်ကာလ၏ သမိုင်းမှတ်တမ်းများအရ စစ်ကိုင်းပြတ်ရွေ့ကြောင့် လှုပ်ရှားခဲ့သော ငလျင်များသည် အင်အားများ၍ မြေပြင်ဗဟိုချက်အနက် တိမ်သောကြောင့် ပျက်စီးမှုများ ရှိခဲ့ပါသည်။

ငလျင်သည်ကြိုတင်ခန့်မှန်းတွက်ချက်နိုင်သောသဘာဝဘေးတစ်မျိုးမဟုတ်သော်လည်းနည်းပညာများဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်လာသည်နှင့်အမျှငလျင်ကြောင့်အတိတ်ကာလကဖြစ်ပေါ်ခဲ့သောဖြစ်စဉ်များကို ပြန်လည်လေ့လာသည့် နည်းပညာ (Paleoseismology) ဖြင့် နောင်တစ်ချိန်တွင် တစ်ကြော့ပြန်လည် လှုပ်ရှားနိုင်သည့် အလားအလာအား လေ့လာနိုင်သည်ဖြစ်၍ မိုးလေဝသနှင့်ဇလဗေဒညွှန်ကြားမှုဦးစီးဌာနသည် မြန်မာနိုင်ငံ ငလျင်ကော်မတီ၊ ဂျပန်နိုင်ငံ ကျိုတိုတက္ကသိုလ်တို့နှင့် ပူးပေါင်း၍ ၁၉၃၀ ပြည့်နှစ်တွင် အင်အားပမာဏ ၇ ဒသမ ၃ ဖြင့် လှုပ်ရှားခဲ့သော ပဲခူးငလျင်ဖြစ်စဉ်အား သုတေသနပြုလေ့လာခဲ့ကြရာ နှစ်ပေါင်း ၁၆၀ အတွင်း တစ်ကြော့ပြန်လည် လှုပ်ရှားနိုင်ကြောင်း တွေ့ခဲ့ရ၍ ယခုအခါ ပဲခူးငလျင် လှုပ်ခတ်ပြီးခဲ့သည်မှာ နှစ်ပေါင်း ၉၀ ကျော်ကြာလာပြီ ဖြစ်၍ အဆိုပါ ပဲခူးငလျင်ဖြစ်စဉ်ကို သိရှိပြီး ကြိုတင်ပြင်ဆင်မှုများ ဆောင်ရွက်ထားသင့်သကဲ့သို့ ရခိုင်ပြည်နယ် စစ်တွေမြို့အနီးတွင်လည်း သမိုင်းအထောက်အထားများအရ ၁၇၆၂ ခုနှစ်က အင်အားပြင်းထန်သော ငလျင်ကြီးတစ်ခု လှုပ်ရှားခဲ့ပြီး အဆိုပါ အင်အားပြင်း ငလျင်ကြီးကြောင့် ဆူနာမီရေလှိုင်းများလည်း ဖြစ်ပေါ်ခဲ့ကြောင်း လေ့လာသိရှိရ၍ ယခုအခါ အဆိုပါ နေရာတွင် ငလျင်ကြီးလှုပ်ရှားခဲ့သည်မှာ နှစ်ပေါင်း ၂၆၀ ကျော်ရှိပြီ ဖြစ်၍ အဆိုပါ ဒေသအနီးတစ်ဝိုက်တွင်လည်း ၁၇၆၂ ခုနှစ်က လှုပ်ရှားခဲ့သော ငလျင်ကြီးဖြစ်စဉ်ကို သိရှိထားပြီး ကြိုတင်ပြင်ဆင်မှုများ ဆောင်ရွက်ထားသင့်ပါသည်။

ငလျင်အန္တရာယ်ကို သတိပြုသင့်

မြန်မာနိုင်ငံအတွင်း ဗဟိုပြု၍ လှုပ်ရှားသောငလျင်များကိုသာ သတိပြုသင့်သည် သာမက အိမ်နီးချင်းနိုင်ငံများရှိပြတ်ရွေ့များတွင် လှုပ်ရှားသော ငလျင်များကြောင့်လည်း အိမ်နီးချင်းနိုင်ငံများနှင့်ထိစပ်နေသော ဒေသများတွင်လည်း ထိခိုက်ပျက်စီးမှုများရှိနိုင်သည်ကို သတိပြုသင့်ပါသည်။ အိမ်နီးချင်းနိုင်ငံများဖြစ်သည့် ဘင်္ဂလားဒေ့ရှ်နှင့် အိန္ဒိယနိုင်ငံတို့ရှိ ပြတ်ရွေ့များတွင် ငလျင်လှုပ်ရှားပါက အဆိုပါနိုင်ငံများနှင့် နယ်မြေထိစပ်နေသော မြန်မာနိုင်ငံအနောက်မြောက်၊ အနောက်ပိုင်းနှင့် မြောက်ပိုင်းတို့တွင် ထိခိုက်ပျက်စီးမှုများ ရှိနိုင်သကဲ့သို့ တရုတ်ပြည်သူ့သမ္မတနိုင်ငံ ယူနန်ပြည်နယ်ရှိပြတ်ရွေ့များတွင် ငလျင်လှုပ်ရှားမှု ဖြစ်ပေါ်ပါက မြန်မာနိုင်ငံအရှေ့မြောက်ပိုင်း၊ အရှေ့ပိုင်းနှင့် မြောက်ပိုင်းတို့တွင်လည်း ထိခိုက်ပျက်စီးမှုများ ရှိနိုင်ပါသည်။ အလားတူ လာအိုနိုင်ငံရှိပြတ်ရွေ့များတွင် ငလျင်လှုပ်ရှားမှု ဖြစ်ပေါ်ပါက လာအိုနိုင်ငံနှင့် နယ်မြေထိစပ်နေသော မြန်မာနိုင်ငံ အရှေ့ပိုင်း



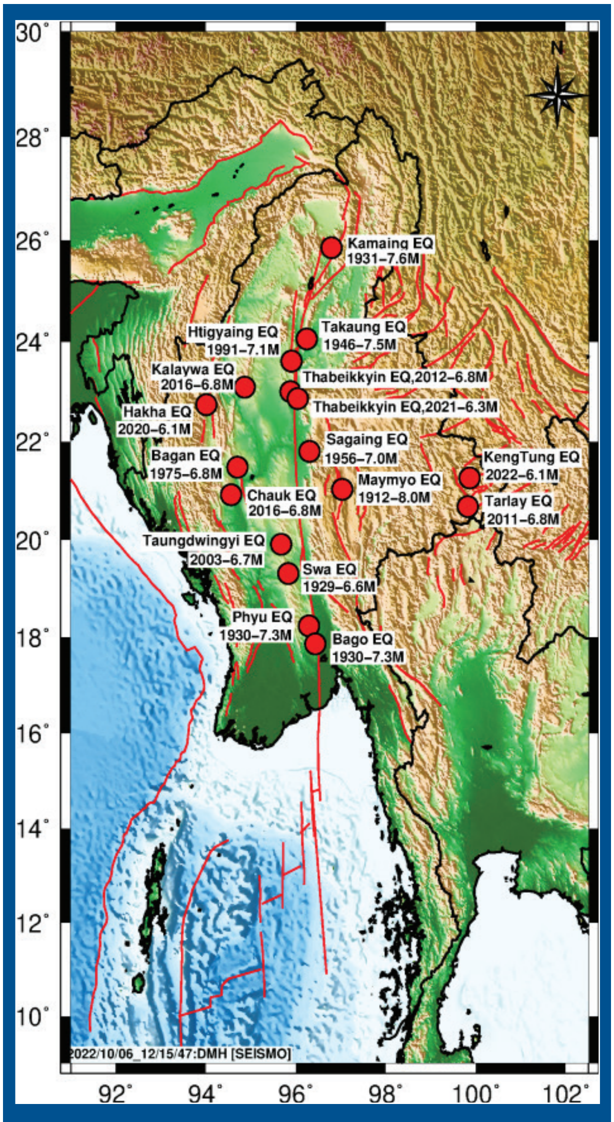
မြန်မာနိုင်ငံတွင် လျှင်လှုပ်ရှားမှုဖြစ်ပေါ်စေသော ပြတ်ရွေ့များ ပြပုံ

တွင် ထိခိုက်ပျက်စီးမှုများ ရှိနိုင်ပြီး ထိုင်းနိုင်ငံရှိပြတ်ရွေ့များတွင် ငလျင်လှုပ်ရှားမှုဖြစ်ပေါ်ပါက ထိုင်းနိုင်ငံနှင့် နယ်မြေထိစပ်နေသော မြန်မာနိုင်ငံ တောင်ပိုင်းနှင့် အရှေ့တောင်ပိုင်းတို့တွင် ထိခိုက်ပျက်စီးမှုများ ရှိနိုင်ပါသည်။ သို့ဖြစ်၍ အိမ်နီးချင်းနိုင်ငံများ၏ ငလျင်အန္တရာယ်ကိုလည်း သတိပြုသင့်ပါသည်။

၂၀၁၆ ခုနှစ်တွင် ဘင်္ဂလားဒေ့ရှ်နိုင်ငံ၌ Columbia University မှ Professor Mickael Steckler သည် Global Positioning System-GPS များ တပ်ဆင်ပြီး လေ့လာခဲ့ရာ ဘင်္ဂလားဒေ့ရှ်နိုင်ငံတွင် အင်အားပမာဏ ၈ ဒသမ ၂ မှ ၉ ဒသမ ၀ အထိ အင်အားအလွန်ပြင်းထန်သော ငလျင်ကြီး လှုပ်ရှားနိုင်မှုအား လေ့လာတွေ့ရှိရကြောင်းနှင့် အဆိုပါအင်အား အလွန်ပြင်းထန်သော ငလျင်ကြီး လှုပ်ရှားပါက ငလျင်လှုပ်ရှားမှုသည် ဘင်္ဂလားဒေ့ရှ်နိုင်ငံ တစ်နိုင်ငံတည်းသာမက အိမ်နီးချင်းနိုင်ငံများဖြစ်သော အိန္ဒိယနိုင်ငံနှင့် မြန်မာနိုင်ငံတို့ကိုလည်းသက်ရောက်နိုင်ကြောင်း၎င်း၏သုတေသနစာတမ်းတွင် ရေးသား ဖော်ပြထားသည်ဖြစ်၍ မြန်မာနိုင်ငံ အနောက်မြောက်ပိုင်းနှင့် အနောက်ပိုင်းဒေသများသည် အဆိုပါအင်အားအလွန်ပြင်းထန်သော ငလျင်ကြီးအား သတိပြုရန် လိုအပ်ပါသည်။

ထိခိုက်သေဆုံးမှုများ

ငလျင်သည် အချိန်တိုအတွင်း ဖြစ်ပေါ်သော သဘာဝဘေး တစ်မျိုးဖြစ်ပြီး ငလျင်လှုပ်ရှားစဉ် မြေကြီးလှုပ်ရှားမှုကြောင့် တိုက်ရိုက်ထိခိုက်ဒဏ်ရာရရှိမှုသည် အလွန်နည်းပါးပြီး၊ အထက်မှကျသော အရာဝတ္ထုများနှင့် အဆောက်အဦများ ပြိုကျမှုကြောင့် ထိခိုက်သေဆုံးမှုများ ဖြစ်လေ့ရှိပါသည်။ သို့ဖြစ်၍ ငလျင်ဘေးအန္တရာယ်ရှိသော



မြန်မာနိုင်ငံတွင် လှုပ်ရှားခဲ့သော သမိုင်းဝင် အင်အားပြင်းလျင်များ၏ မြေပြင်ဗဟိုချက်များပြပုံ

ဒေသများတွင် ငလျင်ဒဏ်ခံနိုင်သည့် အဆောက်အဦများ ဆောက်လုပ်ထားသင့်ပါသည်။ အင်အားပြင်း ငလျင်ကြီးများ လှုပ်ရှားပြီး နောက်ဆက်တွဲငလျင်ငယ်များသည် နာရီပေါင်းများစွာမှ တစ်ခါတစ်ရံရက်ပေါင်းများစွာကြာသည်အထိဖြစ်ပေါ်တတ်ပါသည်။ အင်အားပြင်း ငလျင်ကြီးများသည် ပင်လယ်ရေအောက်ကြမ်းပြင်ကို ဖဟိုပြု၍ လှုပ်ရှားသည့်အခါ နောက်ဆက်တွဲအဖြစ် ဆူနာမီဘေးအန္တရာယ်လည်း ကျရောက်နိုင်သည်ဖြစ်ရာ မြန်မာနိုင်ငံ၏ ကမ်းရိုးတန်းဒေသကြီးများဖြစ်သည့် ရခိုင်ပြည်နယ်၊ ဧရာဝတီတိုင်းဒေသကြီး၊ ရန်ကုန်တိုင်းဒေသကြီး၊ မွန်ပြည်နယ်နှင့် တနင်္သာရီတိုင်းဒေသကြီးတို့တွင် ငလျင်၏နောက်ဆက်တွဲ ဘေးအန္တရာယ်တစ်ခုဖြစ်သော ဆူနာမီကိုလည်း သတိပြုသင့်ပါသည်။ ၂၀၀၄ ခုနှစ်၊ ဒီဇင်ဘာလ ၂၆ ရက်နေ့တွင် အင်ဒိုနီးရှားနိုင်ငံ၊ Northern Sumatra၌ အင်အားရစ်(ခ်)တာစကေး ၉ ဒသမ ၂ ဖြင့် လှုပ်ရှားခဲ့သော အင်အား အလွန်ပြင်းထန်သော ငလျင်ကြီးကြောင့် ဆူနာမီရေလှိုင်းကြီးများ ဖြစ်ပေါ်ခဲ့ပါသည်။ အဆိုပါ ဆူနာမီ ကြောင့်မြန်မာနိုင်ငံရှိ ရွာပေါင်း ၂၉ ရွာအား ဆူနာမီရေလှိုင်းများ သက်ရောက်ခဲ့ပြီး အိမ်ခြေ ၆၀၁ အိမ် ပျက်စီး၍ ၄၂ ဦး ထိခိုက်ဒဏ်ရာရရှိကာ ၆၁ ဦး သေဆုံးခဲ့ပါသည်။

ငလျင်သည် အချိန်ကာလ သတ်မှတ်ချက် မရှိဘဲ အချိန်မရွေး လှုပ်ရှားနိုင်ပါသည်။ ငလျင်လှုပ်ရှားမှုကို မည်သည့်နိုင်ငံမျှ ကြိုတင်သတိပေးချက် ထုတ်ပြန်နိုင်ခြင်း မရှိသေးပါ။ သို့ဖြစ်ရာ ငလျင်ဘေးအန္တရာယ်ကြုံတွေ့နိုင်သော ဒေသ၊ ငလျင်လှုပ်ရှားနိုင်သည့် ဒေသ (သို့မဟုတ်) ငလျင်ပြတ်ရွေ့တည်ရှိရာ ဒေသအနီးတစ်ဝိုက်တွင် နေထိုင်ကြသူများ၊ ငလျင်ကြီးများ လှုပ်ရှားခဲ့ဖူးသောဒေသတွင် နေထိုင်ကြသူများအဖို့ ငလျင်သတိအမြဲရှိနေကြရန်နှင့် ငလျင်လှုပ်ရှားမှုကြောင့် ထိခိုက်ဆုံးရှုံးမှုများ မရှိရစေရန် ကြိုတင်ပြင်ဆင်ထားမှုများ ပြုလုပ်ထားကြရမည်ဖြစ်ပါသည်။ ငလျင်ဒဏ်ခံနိုင်သည့် အဆောက်

၁၉၃၀ ပြည့်နှစ်က လှုပ်ရှားခဲ့သော ပဲခူးငလျင်နှင့်ပတ်သက်၍ လေ့လာနေပုံ

အဦမျိုးတွင်သာ နေထိုင်ကြရန်နှင့် မိမိ၏ မိသားစုအား ငလျင်ဘေးအန္တရာယ်မှ လွတ်ကင်းနိုင်မည့် နည်းလမ်းများကို အသိပေးထားရန် လိုအပ်ပါသည်။

ငလျင်ဘေးမှ လုံခြုံစိတ်ချရအောင်လည်း မိမိတို့နေထိုင်ရာ အရပ်ဒေသအား ဘေးလုံခြုံအောင် စီမံဆောင်ရွက်ခြင်း၊ ဘေးမှ လုံခြုံစိတ်ချစေရန်နှင့် အရေးပေါ်ဆက်သွယ်နိုင်မည့် အစီအစဉ်များ ချမှတ်ထားခြင်း၊ အသိပညာပေးခြင်း၊ ဇာတ်တိုက်လေ့ကျင့်ခြင်းများ ဆောင်ရွက်ခြင်း၊ ဘေးအန္တရာယ်ထောက်ပံ့မှုအဖွဲ့များ ဖွဲ့စည်းထားခြင်း၊ ဘဏ္ဍာရေးဆိုင်ရာ အခက်အခဲများ လျော့နည်းသက်သာစေရေး အာမခံထားခြင်းများ ဆောင်ရွက်ထားခြင်း၊ ငလျင်လှုပ်ရှားချိန်တွင် ဝပ်၊ ကာ၊ ကိုင် ဆိုသည့် ဆောင်ပုဒ်အတိုင်း ဝပ်နေပြီး ဦးခေါင်းအား မထိခိုက်စေရန် အကာအကွယ်ယူ၍ ကိုင်ထားခြင်း၊ ငလျင်လှုပ်ရှားပြီးနောက်ငလျင်လှုပ်ရှားမှုကြောင့်ထိခိုက်သူများအားကူညီရန်၊ ရွှေ့ပြောင်းရန်နှင့် ငလျင်လှုပ်ရှားပြီးနောက် ပျက်စီးသွားသော အပျက်အစီးများမှ ကာကွယ်နိုင်ရေးအတွက် လုံခြုံမှုအား တိုးမြှင့်ထားခြင်း၊ ပြန်လည်ထူထောင်ခြင်းနှင့် ပြင်ဆင်မွမ်းမံခြင်းတို့အား သိရှိထားပြီး ကြိုတင်ပြင်ဆင်မှုများ ဆောင်ရွက်ထားသင့်ပါကြောင်း ရေးသား ဖော်ပြအပ်ပါသည်။

ဒေါက်တာ ယဉ်မျိုးမင်းထွေး (မိုး/ဇလ)

qlrDuifrfEkf&S
@ayif29&Gm;
qlraDvbfrm;
ouf&mufyDxdjc
601 tdyfuf420D
xdkfPf&&S610D
aoqkH

အတွဲ (၃)၊ အမှတ် (၃)၊ ၁-၃-၂၀၂၄ (သောကြာနေ့)

ဒုတိယဝန်ကြီး(ရထား)ဦးအောင်မြိုင် နေပြည်တော် – မန္တလေး ရထားလမ်းပိုင်းရှိ ဘူတာများ၊ ရထားလမ်းတံတားများ၊ စက်ခေါင်းပြင်စက်ရုံ(မန္တလေး)၊ ဇလီဖားပေါင်းစက်ရုံ (မြို့ဟောင်း)နှင့် ဝန်ထမ်းနေအိမ် လိုင်းခန်းတို့အား ကြည့်ရှုစစ်ဆေး

ပို့ဆောင်ရေးနှင့်ဆက်သွယ်ရေးဝန်ကြီးဌာန ဒုတိယဝန်ကြီး ဦးအောင်မြိုင်သည် ၂၀၂၄ ခုနှစ် ဖေဖော်ဝါရီ ၁၃ ရက်မှ ၁၄ ရက်အထိ မြန်မာ့မီးရထားမှ အထွေထွေမန်နေဂျာများ၊ တိုင်းတာဝန်ခံအရာရှိများနှင့်အတူ နေပြည်တော်–မန္တလေး ရထားလမ်းပိုင်းရှိ ဘူတာများ၊ ရထားလမ်း တံတားများ၊ စက်ခေါင်းပြင်စက်ရုံ (မန္တလေး)၊ ဇလီဖားပေါင်းစက်ရုံ(မြို့ဟောင်း)နှင့် ဝန်ထမ်းနေအိမ်လိုင်းခန်းတို့၏ အခြေအနေများအား ကြည့်ရှုစစ်ဆေးခဲ့သည်။

အဆိုပါ ခရီးစဉ်အတွင်း ဒုတိယဝန်ကြီးသည် နေပြည်တော်–မန္တလေး ရထားလမ်းပိုင်းရှိ ဘူတာများ၊ ရထားလမ်းတံတားများ၏ အခြေအနေကို RBE ရထားဖြင့် လိုက်ပါစီးနင်း၍စစ်ဆေးခဲ့ပြီးရထားလမ်းဘေးဘယ်/ညာရှိ မြက်များ ရှင်းလင်းရန်၊ ဘူတာယာဒ်ဝင်းရှိ အမှိုက်များ ရှင်းလင်းရန်နှင့် လမ်းပိုင်းအတွင်း ကျောက်နည်းသည့်နေရာများတွင် ကျောက်ဖြည့်သွင်း၍ စနစ်တကျ ပက်ကင်ရိုက်ရန်၊ Alignment နှင့် Super Elevations များ မှန်ကန်မှုရှိစေရေး စနစ်တကျ စစ်ဆေး၍ပြုပြင်ဆောင်ရွက်သွားရန်၊တံတားများတွင် ဆွေ့မြေ့နေသည့် သစ်သားဇလီဖားများအား လဲလှယ်သွားရန်၊ တံတားတစ်ခုစီအလိုက် အောက်ခြေသံဘောင် အထိုင်ကောင်း/မကောင်း၊ တံတားရေလည်တိုင်နှင့် ကမ်းကပ်ခုံများ ကောင်း/မကောင်း စစ်ဆေးသွားရန်တို့ကို ဆွေးနွေးမှာကြားသည်။

ဆက်လက်၍ ဒုတိယဝန်ကြီးသည် ဒီဇယ်စက်ခေါင်းပြင်စက်ရုံ (မန္တလေး) သို့ သွားရောက်စစ်ဆေးခဲ့ပြီး စက်ခေါင်းများပြုပြင်ရာတွင် သတ်မှတ်ထားသည့် Schedule အတိုင်း စနစ်တကျကောင်းမွန်အောင်ပြုပြင်ရန်၊ Spare Parts များ လုံလောက်မှု ရှိစေရန်နှင့် စက်ရုံဝန်းအတွင်း သန့်ရှင်းသပ်ရပ်မှု ရှိစေရေးမြက်၊ ချုံနွယ်များရှင်းလင်းရန် ဝန်ထမ်းများအရည်အသွေးနှင့် ကျွမ်းကျင်မှု တိုးတက်စေရေး၊ စက်ရုံရှိ စက်ကိရိယာပစ္စည်းများ ရေရှည်ကြံ့ခိုင် ကောင်းမွန်စေရေး၊ လူ့စွမ်းအား အရင်းအမြစ် ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်စေရေး စနစ်တကျ စီမံဆောင်ရွက်သွားရန်နှင့် ဇလီဖားပေါင်းစက်ရုံ (မြို့ဟောင်း)မှ အထူးဇလီဖားတုံးများ၊ လမ်းပိုင်း ဇလီဖားတုံးများအား အချိန်မီ ထုတ်လုပ်ပေးနိုင်ရေးနှင့် အရည်အသွေး ပြည့်မီရေး ဆောင်ရွက်သွားရန် ဆွေးနွေးမှာကြားသည်။

ထို့အပြင် ဒုတိယဝန်ကြီးသည် မန္တလေးရှိ ဝန်ထမ်းနေအိမ်လိုင်းခန်းများအား စစ်ဆေးခဲ့ပြီး ဝန်ထမ်းနေအိမ် လိုင်းခန်းများအတွင်း သန့်ရှင်းသပ်ရပ်မှုရှိစေရေး ပုံမှန်ရှင်းလင်းဆောင်ရွက်သွားရန်၊ ဝန်ထမ်းလိုင်းခန်းအတွင်း သောက်/သုံးရေ လုံလောက်စွာ ရရှိရေးနှင့် မီးဘေးအန္တရာယ် ကင်းရှင်းရေး စနစ်တကျစီမံဆောင်ရွက်ရန်၊ မြန်မာ့မီးရထားဆေးရုံ၊ ဆေးခန်းများ၌ ဝန်ထမ်းမိသားစုများ ဆေးကုသနိုင်ရေး စီမံဆောင်ရွက်ပေးရန်၊ လူနေထိုင်ခြင်းမရှိသည့် ဝန်ထမ်းနေအိမ်လိုင်းခန်းများ သန့်ရှင်းရေးပြုလုပ်၍ စနစ်တကျ သော့ခတ်ပြီး တာဝန်ရှိသူမှ ထိန်းသိမ်းထားရန်နှင့် အိမ်ရာကြီးကြပ်ရေးအဖွဲ့အား စနစ်တကျ ဖွဲ့စည်း၍ သန့်ရှင်းရေးများ ပုံမှန်စစ်ဆေးခြင်း၊ ပျက်စီးမှုများအား ပြန်လည်ပြုပြင်ခြင်းများ ဆောင်ရွက်သွားရန် ဆွေးနွေးမှာကြားခဲ့ကြောင်း သိရသည်။

သတင်းအဖွဲ့(ပို့/ဆက်)

မြန်မာနိုင်ငံ၏ တောင်ဘက်စွန်း၊ တနင်္သာရီတိုင်းဒေသကြီး၊ ကော့သောင်းခရိုင်အတွင်း ထိုင်းနိုင်ငံနှင့် မြန်မာနိုင်ငံ နယ်နိမိတ်ကို ပိုင်းခြားလျက် မြောက်မှ တောင်သို့ စီးဆင်းလျက်ရှိသော ပါချန် (ထိုင်းအမည် Packchan) ဟူသောမြစ်တစ်စင်းရှိပါသည်။ ကရသူရိမြို့နယ် တောင်ဘက် (၁၀) မိုင်ခန့်အကွာရှိ ခလောင်း (Klong) ချောင်းဖျားနှင့် မြန်မာ-ထိုင်း နယ်စပ်ရှိ ခလောင်းခရာ (Klong Kra) ချောင်းဖျားတို့မှ မြစ်ဖျားခံလာပြီး အလျားမိုင် (၈၂) မိုင်ခန့် ရှည်လျား၍ (၈၀) မိုင်ခန့်မှာ ထိုင်းနိုင်ငံနှင့် နယ်နိမိတ်ချင်းထိစပ်လျက် မြန်မာနိုင်ငံဘက်အခြမ်းရှိ နမ္မတွန်၊ လုံးဖော၊ အေးချမ်းသာ၊ နာလီချန်း၊ ဖော့သုတ်၊ ထုံပရီ၊ မာရမ်း၊ ပရက်ဆိုင်၊ ပရက်ခွ၊ ဆိပ်ဖူးစသည့် ရွာငယ်များကို ဖြတ်သန်းကာ ကပ္ပလီပင်လယ် (Andaman Sea) အတွင်း စီးဝင်ပါသည်။ မြင့်မားသော တောင်တန်းများကို ဖြတ်သန်းစီးဆင်းလာရသဖြင့် မြစ်ဖျားပိုင်းမှာ ကျဉ်းမြောင်းပြီး ရေစီးသန်လှပါသည်။ မြစ်ကမ်းတစ်လျှောက် ရတနာတန်းဝင်အပင် ဖြစ်သော ပျဉ်းကတိုး၊ ပိတောက်၊ သဃ်န်း၊ သော်ကကြီး၊ ကညင်၊ ကဒွတ်၊ စံကား၊ ကရဝေး၊ မှန်သင်း၊ ပျဉ်းမ၊ သစ်ခါး၊ ကံ့ကော်၊ တောသရက်၊ သပြေတို့ ပေါက်ရောက်ကြပြီး ဒီရေတောများတွင် လမု၊ သပြူ၊ မြူးခြေထောက်၊ ဖြူးဥကလုံး၊ မဓမ၊ လမဲ့ စသည့် အပင်များကိုလည်း တွေ့ရှိရပါသည်။ တောရိုင်းတိရိစ္ဆာန်များအနေဖြင့် ကြံ့သူတော်၊ သမင်၊ ဆင်၊ ကျား၊ တောဆိတ်၊ တောင်ဆိတ်၊ မျောက်၊ ဖျံ၊ လင်းပိုင်၊ သင်းခွေချပ်၊ မိကျောင်း၊ လိပ်၊ မြွေနှင့် ငှက်မျိုးစုံပွားများ ရှင်သန်နေထိုင်လျက် ရှိကြပါသည်။

မြန်မာနိုင်ငံနှင့် ထိုင်းနိုင်ငံ နယ်နိမိတ်ကိုပိုင်းခြားထားသည့် မြစ်တစ်စင်းဖြစ်သည်နှင့်အညီ နှစ်နိုင်ငံဆိုင်ရာ နယ်နိမိတ် အငြင်းပွားမှုများလည်း မကြာခဏ ကြုံတွေ့ရလျက် ရှိပါသည်။ ကမ်းပြိုကာကွယ်ရေးလုပ်ငန်းများဆောင်ရွက်ရာတွင် တစ်နိုင်ငံနှင့်တစ်နိုင်ငံ ကန့်ကွက်အငြင်းပွားမှုများ အမြဲတစေ ကြုံတွေ့ရသဖြင့် အဆိုပါလုပ်ငန်းများ ဆောင်ရွက်ရာတွင် အချက်အလက်နှင့် ဒီဇိုင်းများ ကြိုတင်ပေးပို့ထားခြင်းဖြင့် အငြင်းပွားမှုများကို လျှော့ချထားနိုင်ခဲ့ပါသည်။ ကမ်းပြိုကာကွယ်ရေးလုပ်ငန်းများကို ပို့ဆောင်ရေးနှင့်ဆက်သွယ်ရေးဝန်ကြီးဌာန၊ ရေအရင်းအမြစ်နှင့်မြစ်ချောင်းများဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်ရေးဦးစီးဌာနမှ တာဝန်ယူဆောင်ရွက်လျက်ရှိပြီး ကမ်းပြိုကမ်းစားမှုများကြောင့် မိမိပိုင်နက် နယ်မြေ မဆုံးရှုံးစေရေးအတွက် ရေရှည်စီမံချက်များ ချမှတ် အကောင်အထည်ဖော် ဆောင်ရွက်လျက်ရှိပါသည်။

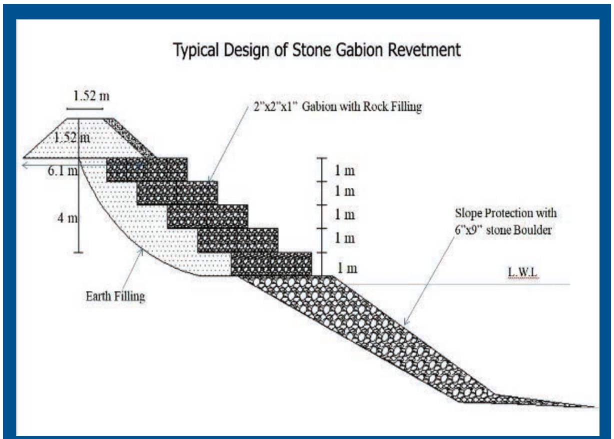
ပါချန်မြစ်အတွင်း ကမ်းပြိုကာကွယ်ရေးလုပ်ငန်းများ ဆောင်ရွက်ရာတွင် နယ်နိမိတ်မြစ်ဖြစ်သဖြင့် ရေလမ်းကောင်းမွန်ရေးလုပ်ငန်းများ (ဥပမာ- ရေလွှဲရေကာ (Deflector)) တည်ဆောက်နိုင်ခြင်းမရှိဘဲ ကမ်းပြိုနေရာအား တိုက်ရိုက်ကာကွယ်ရေးနည်းလမ်းများကိုသာ အသုံးပြုပြီး ကာကွယ်ရေးလုပ်ငန်းများ တည်ဆောက်ရပါသည်။ အဓိကအားဖြင့် မြေထိန်းတမံ (Revetment)၊ မြေထိန်းနံရံ (Retaining Wall) များကို ကွန်ကရစ်ပိုင်များ (Concrete Pile)၊ ဘိုးပိုင်များ (Bored Pile)၊ ကွန်ကရစ်ဖြည့်စတီးပိုက်များ (Stand Pipe) ရိုက်သွင်း အခြေပြု၍ ရေဦးထိုးတိုက်စားမှုကို ခံနိုင်ရည်ရှိသည့် ကာကွယ်ရေးနည်းလမ်းများကို အသုံးပြုလျက်ရှိပါသည်။ ကမ်းပြိုကာကွယ်ရေးလုပ်ငန်းများအတွက် လိုအပ်သော လုပ်ငန်းသုံးပစ္စည်းအချို့ဖြစ်သည့် ကျောက်ကြီးများ၊ မျောတိုင်များ၊ သစ်များ၊ လုပ်ငန်းသုံးသဲ၊ ကျောက်စရစ်များကို ဒေသအတွင်း ဝယ်ယူအသုံးပြု၍ ဘိလပ်မြေနှင့် သံချောင်းများကို ပါချန်မြစ်နှင့် အနီးဆုံးမြို့နယ်များ ဖြစ်ကြ

သော ခမောက်ကြီးမြို့နှင့် ကော့သောင်းမြို့နယ်များမှ ဝယ်ယူအသုံးပြုကြရပါသည်။ ယခင် (၂၀၁၀) ခုနှစ် မတိုင်မီက လမ်းပန်းဆက်သွယ်ရေးကောင်းမွန်မှု မရှိခြင်းကြောင့် ကမ်းပြိုကာကွယ်ရေးလုပ်ငန်းများအတွက် လုပ်ငန်းသုံးပစ္စည်းများ ဝယ်ယူခြင်း၊ လုပ်ငန်းသုံးယန္တရားများ သယ်ယူခြင်းနှင့် အခြားအထွေထွေ သယ်ယူပို့ဆောင်ရေးလုပ်ငန်းများ ဆောင်ရွက်ရာတွင် ခက်ခဲသဖြင့် လုပ်ငန်းဆောင်ရွက်မှုများအတွက် နှောင့်နှေးကြန့်ကြာမှုများ ကြုံတွေ့ခဲ့ရပါသည်။ ယခုအခါ လမ်းပန်းဆက်သွယ်ရေးစနစ်များ ပိုမိုကောင်းမွန်လာပြီဖြစ်သဖြင့် ကော့သောင်းမြို့မှ ပါချန်မြစ်အနီးတဝိုက်ရှိ ကျေးရွာများသို့ မော်တော်ယာဉ်၊ ဆိုင်ကယ်များဖြင့် အလွယ်တကူ သွားလာနိုင်ပြီဖြစ်ရာ လူနေမှုစနစ်များ ပိုမိုမြင့်မားလာသည့်အပြင် အလုပ်အကိုင်အခွင့်အလမ်းများ ပိုမိုများပြားလာပြီ ဖြစ်ပါသည်။

မြန်မာနိုင်ငံဘက်မှ ပါချန်မြစ် ကမ်းပြိုကာကွယ်ရေးလုပ်ငန်းများကို (၂၀၁၀-၂၀၁၁) ဘဏ္ဍာရေးနှစ်မှ စတင်၍ ကွန်ကရစ်ပိုင်အခြေပြု ကျောက်စီမြေထိန်းတမံ အလျား (၅၃၀) ပေ ဆောင်ရွက်ခဲ့ပြီး လမ်းပန်းဆက်သွယ်ရေး ခက်ခဲခြင်း၊ လုပ်သားအရင်းအမြစ်ရှားပါးခြင်း၊ ရာသီဥတုကြမ်းတမ်းခြင်းတို့ကြောင့် ခက်ခက်ခဲခဲ ဆောင်ရွက်ခဲ့ရပါသည်။ ကမ်းပြိုကာကွယ်ရေးလုပ်ငန်းအတွက် အဓိကကုန်ကြမ်းဖြစ်သော ကျောက်ကြီးရရှိမှုအတွက် ကော့သောင်းမြို့အနီးတစ်ဝိုက်မှ မိုင် (၆၀) ခန့် အကွာအဝေးရှိသော ပါချန်မြစ်ကမ်းဘေးအထိဆီအုန်းစိုက်ခင်းများအတွင်းရှိမြေသားလမ်းကြမ်းများကိုဖြတ်သန်းသယ်ယူရပါသည်။ လုပ်ငန်းခွင်အတွင်းရှိအလုပ်သမားနားနေတဲများအနီးအထိ တောဝက်များ မကြာခဏဝင်ရောက်ခြင်း၊ ပါချန်မြစ်အတွင်း ရံဖန်ရံခါ မိကျောင်းများ ပေါ်လာတတ်ခြင်းတို့ကြောင့် လုပ်သားများအနေဖြင့် လုပ်ငန်းခွင်အန္တရာယ်ကင်းရှင်းရေးအတွက်သာမက လုပ်ငန်းခွင်ပြင်ပ အန္တရာယ်ကင်းရှင်းရေးကိုပါ အထူးဂရုစိုက် အလေးထားရသော ဒေသ ဖြစ်ပါသည်။

ပင်လယ်နှင့်နီးသဖြင့် ဒီရေအတက်အကျ ကွာဟချက် ကြီးမားသည့်အပြင် အချိန်အခါ မဟုတ် မိုးရွာသွန်းမှုများကြောင့် မြစ်ရေရုတ်တရက်မြင့်တက်ခြင်းများကြုံတွေ့ရတတ်သဖြင့် လုပ်ငန်းခွင်ရုံးအဆောက်အဦများ၊ လုပ်သားနားနေတဲများကို ကုန်းမြေအနည်းငယ်မြင့်သော နေရာများတွင် ရွေးချယ်တည်ဆောက် ထားရပါသည်။

(၂၀၁၁-၂၀၁၂) ဘဏ္ဍာနှစ်တွင် ယခင်နှစ် ဆောင်ရွက်ခဲ့သောမြေထိန်းတမံနှင့် ဆက်စပ်လျက် ကွန်ကရစ်ပိုင် အခြေပြုကျောက်စီမြေထိန်းနံရံ အလျား (၈၅၀) ပေနှင့် ဘိုးပိုင်အခြေပြု ကျောက်စီမြေထိန်းနံရံ အလျား (၅၀) ပေ တည်ဆောက်ခဲ့ပါသည်။ မြေထိန်းနံရံတည်ဆောက်ထားသောနေရာသည်အေးချမ်းသာကျေးရွာနှင့်ဖော့သုတ်ကျေးရွာအကြားတွင် တည်ရှိပြီး မြန်မာဘက်အခြမ်းသာမကထိုင်းဘက်အခြမ်းတွင်လည်း ရေတိုက်စားကမ်းပြိုလျက်ရှိသောနေရာဖြစ်ပါသည်။ မြန်မာနိုင်ငံဘက်မှကမ်းပြိုကာကွယ်ရေးမဆောင်ရွက်



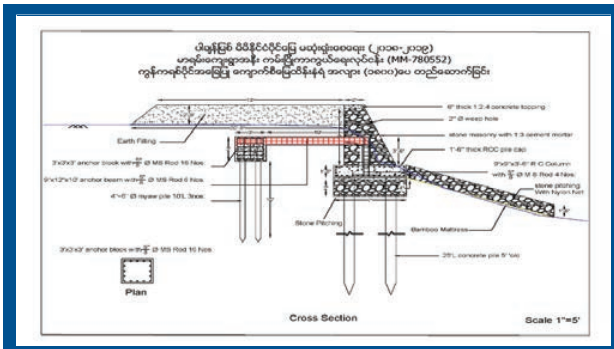
မီ ထိုင်းနိုင်ငံဘက်မှ ပထမဦးစွာ မြေထိန်းနံရံ အလျား (၃၆၀၀) ပေခန့် တည်ဆောက်ကာကွယ်ထားပြီး ဖြစ်သဖြင့် ရေတိုက်စားနိုင်ခြင်း မရှိဘဲ မြန်မာနိုင်ငံဘက်အခြမ်းသို့ ရေကြောင်းဦးတည်တိုက်စားနေခြင်းဖြစ်သည်။ မြစ်ကြောင်းသွင်ပြင် အနေအထားအရလည်း မြန်မာအက္ခရာ (ဂ) ပုံသဏ္ဌာန် တည်ရှိနေပြီး မြန်မာနိုင်ငံဘက်မှ ကမ်းပြိုကာကွယ်ရေးလုပ်ငန်းများ ဆောင်ရွက်နိုင်ခြင်းမရှိပါက နိုင်ငံတော်ပိုက်နက် နယ်မြေများ ဆုံးရှုံးရမည့်အရေးနှင့် ရင်ဆိုင်နေရပါသဖြင့် တန်ပြန်အနေဖြင့် ဆောင်ရွက်ခဲ့ရခြင်း ဖြစ်ပါသည်။

မြေထိန်းနံရံ တည်ဆောက်မှု လုပ်ငန်းများကို တနင်္သာရီတိုင်းဒေသကြီး၊ ထားဝယ်မြို့၊ ရေအရင်းအမြစ်နှင့် မြစ်ချောင်းများဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်ရေးဦးစီးဌာနမှ အနီးကပ်ကြီးကြပ်တည်ဆောက်ခဲ့ပြီး ဦးစီးဌာန (ရုံးချုပ်) မှ နည်းပညာပံ့ပိုး ကူညီခဲ့ပါသည်။ (၂၀၁၀) ပြည့်နှစ်နောက်ပိုင်းတွင် တစ်နိုင်ငံနှင့် တစ်နိုင်ငံ မြေထိန်းနံရံများ အပြန်အလှန် တည်ဆောက်ခဲ့ကြပြီး မြန်မာနိုင်ငံဘက်မှလည်း ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်လာသော နည်းပညာ အကူအညီများ၊ ခေတ်နှင့်လျော်ညီသော ဒီဇိုင်းများဖြင့် ထိုင်းနိုင်ငံမှ တည်ဆောက်ထားသော မြေထိန်းနံရံများ၏ နည်းပညာထက် နောက်ကျမှုမရှိဘဲ အပြိုင်တည်ဆောက်နိုင်ခဲ့ပါသည်။ မြန်မာနိုင်ငံမှ တည်ဆောက်သော ထင်ရှားသည့် ကမ်းပြိုကာကွယ်ရေးလုပ်ငန်း တစ်ခုမှာ (၂၀၁၂-၂၀၁၃) ဘဏ္ဍာရေးနှစ်၊ လုံးဖောကျေးရွာတွင် တည်ဆောက်သည့် အလျား (၁၁၀၀) မီတာနှင့် (၇၀၀) မီတာ အရှည်ရှိသည့် (Gabion Box)ကျောက်ဖြည့် မြေထိန်းတမံဖြစ်ပြီး (၂) နှစ်ကြာ တည်ဆောက်ခဲ့ရပါသည်။ (၂မီတာ x ၂မီတာ x ၁ မီတာ) ထုထည်ရှိသော (Gabion Box)များအတွင်း (၆ လက်မ x ၉ လက်မ) အရွယ် ကျောက်ကြီးများ စီထည့်ပြီး လှေကားထစ်ပုံသဏ္ဌာန်အဆင့် (၅) ဆင့်ဖြင့် တည်ဆောက်ခဲ့ခြင်းဖြစ်ပါသည်။ အဆိုပါ တည်ဆောက်မှုသည် နှစ်စဉ်နှစ်တိုင်း မိုးရာသီရေများချိန်တွင် ရေကျော်လေ့ရှိသည့် လုံးဖောကျေးရွာအား ကာကွယ်နိုင်ရုံမျှမက မြစ်ကမ်းဘေးတွင် စိုက်ပျိုးထားသော ရော်ဘာ၊ ဆီအုန်းစိုက်ခင်းများ ကမ်းပြိုမှုကြောင့် ဆုံးရှုံးနေရမှုအား တားဆီးနိုင်ခဲ့သည့်အပြင် ဒေသခံများ၏ အလုပ်အကိုင် အခွင့်အလမ်းများပါ များစွာ ပွင့်လန်းလာခဲ့ခြင်းကြောင့် တန်ဖိုးမဖြတ်နိုင်သော ကာကွယ်ရေးလုပ်ငန်းတစ်ခု ဖြစ်ခဲ့ပါသည်။

ဆောင်ရွက်ပြီးစီးခဲ့သော မြေထိန်းတမံ

မြန်မာနိုင်ငံအနေဖြင့် ပါချန်မြစ် ကမ်းပြိုကာကွယ်ရေးလုပ်ငန်းများကို (၂၀၁၀-၂၀၁၁) ဘဏ္ဍာနှစ် နောက်ပိုင်းနှစ်အလိုက် ဆောင်ရွက်ခဲ့ပြီး (၂၀၂၂) ခုနှစ်အထိ ကမ်းပြိုအလျား စုစုပေါင်း (၂၄၆၉၆) ပေခန့် တည်ဆောက်ခဲ့ပြီး ထိုင်းနိုင်ငံနှင့်အပြိုင် မိမိနိုင်ငံ၏ပိုင်နက်နယ်မြေများကို ကာကွယ်ပေးနိုင်ခဲ့ပါသည်။ မြေထိန်းနံရံများ၏ အောက်ခြေပိုင်းကို အဓိကအားဖြင့် (၁) ပေပတ်လည်၊ အလျား (၃၀) ပေရှိ ကွန်ကရစ်ပိုင်များ ရိုက်သွင်းတည်ဆောက်ပြီး မြေအနေအထား (Soil Test) အပေါ် မူတည်၍ အလျား (၁၅) ပေနှင့်

jrefmEkdbufSrf;ydmuG;a&;vkyfief;rsm;
aqmif&GufcJhNyD;
EkdifiHydkife,fajrrsm;
qkH;&IH;rItEÅ&m,frS
wefjyefumuG,fEdkifcJhjzpf...



(၂၀၁၈- ၂၀၁၉)ခုနှစ်တွင် တည်ဆောက်ခဲ့သော ကွန်ကရစ်ပိုင်အခြေပြုကျောက်စီနံရံ အလျား(၁၈၀၀)ပေ

(၂၅) ပေရှိ ကွန်ကရစ်ပိုင်များကိုလည်း အသုံးပြုလျက်ရှိပါသည်။ အေးချမ်းသာ ကျေးရွာ၊ ဖော့သုတ်ကျေးရွာနှင့် မာရမ်းကျေးရွာများရှိ မြေထိန်းနံရံများတွင် ကွန်ကရစ်ပိုင်များ အသုံးပြုတည်ဆောက်ပြီး ဆိပ်ဖူးကျေး ရွာရှိ မြေထိန်းနံရံတွင် ဘိုးပိုင် (Bored Pile) များ အခြေပြု တည်ဆောက်ထားသည်ကို တွေ့ရှိရပါသည်။ အဆိုပါ လုပ်ငန်းများသည် တစ်ဖက်နိုင်ငံနှင့် အပြိုင်အဆိုင် တည်ဆောက်ရသော လုပ်ငန်းများဖြစ်သဖြင့် လုပ်ငန်းဆောင်ရွက်နေချိန်တွင်လည်း ထိုင်းနိုင်ငံဘက်မှနေ့စဉ် သတင်း ထောက်လှမ်း စုံစမ်းနေပြီး မပြတ်လေ့လာနေရာ လုပ်ငန်းခွင် အန္တရာယ်ကင်းရှင်းရေး၊ လုပ်ငန်းရေရှည်တည်တံ့ခိုင်ခံ့ရေးအတွက် သာမက လုပငန်းသားရေးအတွက်ပါ ဂရုတစိုက် ဆောင်ရွက်ရပါသည်။ ပါချန်မြစ်အတွင်း လက်ရှိအချိန်အထိ ကမ်းပြိုကာကွယ်ရေးလုပ်ငန်းများ ဆက်လက်ဆောင်ရွက်ရန် ဦးစားပေးနေရာ များစွာရှိနေပြီး ရေအရင်းအမြစ်နှင့်မြစ်ချောင်းများဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်ရေး ဦးစီးဌာနအနေဖြင့် ဘဏ္ဍာရန်ပုံငွေ ရရှိမှုအပေါ် မူတည်၍ကမ်းပြိုကာကွယ်ရေးလုပ်ငန်းများနှစ်အလိုက်ဆက်လက်ဆောင်ရွက်ပေးလျက် ရှိပါသည်။

နိဂုံးချုပ်အားဖြင့် ဆိုရသော် ပို့ဆောင်ရေးနှင့်ဆက်သွယ်ရေးဝန်ကြီးဌာနလက်အောက်ရှိ ရေအရင်းအမြစ်နှင့်မြစ်ချောင်းများဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်ရေးဦးစီးဌာနသည် ချမှတ်ထားသော လုပ်ငန်းတာဝန်ကြီး (၈) ရပ်တွင် ပါဝင်သည့် **နယ်စပ်မြစ်များတွင် မိမိနိုင်ငံပိုင်မြေမဆုံးရှုံးစေရေးအတွက် ကာကွယ်တားဆီးရန်**ဟူသော အချက်နှင့်အညီ မြစ်ကမ်းဘေးတွင် နေထိုင်သော ပြည်သူများ၏ အဆောက်အဦများ၊ သာသနိကအဆောက်အဦများကမ်းပြိုမှုကြောင့် ဆုံးရှုံးမည့်အရေးမှ ကာကွယ်ပေးနေသည့်အပြင် နယ်စပ်မြစ်များတွင် ကမ်းပြိုမှုကြောင့် မိမိနိုင်ငံပိုင်မြေများ ဆုံးရှုံးရမည့်အရေး၊ ကမ်းပြိုမှုကြောင့် မြန်မာနိုင်ငံမြေပုံပြောင်းလဲ လျော့နည်းမည့် အရေးမှ ကာကွယ်ပေးလျက် ရှိပါသည်။ ပြည်သူအများအနေဖြင့်လည်း မိမိနိုင်ငံပိုင်နက်မြေကို တစ်လက်မမှ ဆုံးရှုံးမှုမဖြစ်စေရေးအတွက် တန်ဖိုးရှိသော အမွေအနှစ်ဖြစ်သည့် မြန်မာနိုင်ငံတောင်ပိုင်းမှ တစ်သွင်သွင် စီးဆင်းလျက်ရှိသော မြစ်ပါချန်ကို သမိုင်းပေး တာဝန်တစ်ရပ်အနေဖြင့် ပိုင်းဝန်းထိန်းသိမ်း ကာကွယ်သင့်ပါကြောင်း တင်ပြအပ်ပါသည်။

မျိုးကိုကို

“ jrefrmEkdifiHtwGif;wGifvnf;rS
wpfbufwnf;rvdkufygEiS
&SdSonfrSmjrpfacsmif;rsm;u
orkdif;ay;wm0efwpf&yf
taejzifh ESpfaxmif;rsm;
uGwfqif; ”

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

လျှပ်စစ်မော်တော်ယာဉ် (Electric Vehicle – EV) များသည် ကာဗွန်ထုတ်လွှတ်မှု မရှိသည့်အတွက် သယ်ယူပို့ဆောင်ရေးကဏ္ဍ၏ အနာဂါတ်ဟုပင် တင်စားခေါ်ဝေါ်ကြပြီး ကမ္ဘာ့နိုင်ငံအသီးသီးအနေဖြင့် EV သုံးစွဲမှု ပိုမိုတိုးတက်ထွန်းကားလာရေးအတွက် ရေရှည်မျှော်မှန်းချက်ထားကာ အလေးထား ဆောင်ရွက်လျက်ရှိကြပါသည်။ သို့ရာတွင် အချို့နိုင်ငံများအနေဖြင့် လျှပ်စစ်မော်တော်ယာဉ်များကို အားပြန်လည်ဖြည့်သွင်းရေးအတွက် ရုပ်ကြွင်းလောင်စာများအား သုံးစွဲ၍ ထုတ်လုပ်သော လျှပ်စစ်ဓာတ်အားကို အသုံးပြုနေရခြင်း၊ EV များတွင် သုံးစွဲသည့် lithium-ion ဘက်ထရီများ ထုတ်လုပ်ရာတွင် စွမ်းအင်ပမာဏ အမြောက်အများ အသုံးပြုရခြင်းစသည့် စိန်ခေါ်မှုများကိုလည်း ရင်ဆိုင်ဖြေရှင်းနေရဆဲ ဖြစ်ပါသည်။

ပြည်သူများအနေဖြင့် EV များကို အားထားသုံးစွဲနိုင်ရေး နိုင်ငံအသီးသီးရှိ မော်တော်ယာဉ်ထုတ်လုပ်သူများမှ ကြိုးပမ်းဆောင်ရွက်ရာတွင် EV နည်းပညာဆိုင်ရာ ဦးဆောင်ကုမ္ပဏီတစ်ခုဖြစ်သည့် အမေရိကန်နိုင်ငံအခြေစိုက် Tesla ကုမ္ပဏီသည်လည်း တစ်ခု အပါအဝင်ဖြစ်ပြီး သမားရိုးကျ EV များကို ထုတ်လုပ်နေသည့် နည်းတူ တီထွင်ဆန်းသစ်သည့် Cybertruck များကို ဈေးကွက်အတွင်း ဖြန့်ဖြူးရောင်းချနိုင်ရန်အတွက်ပါ ကြိုးစားလုပ်ဆောင်လျက် ရှိပါသည်။

Cybertruck ဆိုသည်မှာ..?

Tesla မှ စမ်းသပ်ထုတ်လုပ်နေသည့် Cybertruck သည် အခြား EV များနှင့်မတူ ကြံ့ခိုင်မှုကောင်းမွန်သော Truck အမျိုးအစား မော်တော်ယာဉ်တစ်စီးအဖြစ် အသုံးပြုနိုင်ရန် ရည်ရွယ်စမ်းသပ်နေခြင်း ဖြစ်ကာ ရေရှည်တည်တံ့ခိုင်မြဲသော ပို့ဆောင်ရေးစနစ် ဖြစ်ပေါ်လာရေးတွင် အသုံးတည့်စေရန်၊ စွမ်းဆောင်ရည် အထူးကောင်းမွန်စေရန်နှင့် အလိုအလျောက် မောင်းနှင်မှုစနစ် (Auto-pilot System) အပါအဝင် အခြားနောက်ဆုံးပေါ် နည်းပညာများပါဝင်သည့် EV တစ်စီး ဖြစ်ထွန်းလာစေရန် စသည့် ရည်ရွယ်ချက်များ ပါဝင်ပါသည်။ ထို့အပြင် စွမ်းဆောင်မှုဆိုင်ရာ အားသာချက်များဖြစ်သည့် ခရီးဝေးမောင်းနှင်နိုင်ခြင်း၊ ကိုယ်ထည်တည်ဆောက်ရာတွင် သံမဏိကို အသုံးပြုထားခြင်းနှင့် လေးလံသော ဝန်စည်စလွယ်များကို ချိတ်ဆွဲ သယ်ဆောင်နိုင်ခြင်းစသည်တို့ ပါဝင်ရန် ဒီဇိုင်းရေးဆွဲ ထုတ်လုပ်ထားပါသည်။

Tesla နှင့် EV ထုတ်လုပ်မှုသမိုင်းကြောင်း

Tesla အား ဆီလီကွန်တောင်ကြား (Silicon Valley) မှ အင်ဂျင်နီယာ ၂ ဦးဖြစ်သူ Martin Eberhard နှင့် Marc Tarpenning တို့မှ ၂၀၀၃ ခုနှစ်တွင် စတင်တည်ထောင်ခဲ့ခြင်းဖြစ်ကာ လျှပ်စစ်မော်တော်ယာဉ်များအား ရုပ်ကြွင်းလောင်စာသုံး မော်တော်ယာဉ်များထက် ပိုမိုကောင်းမွန်သော၊ ပိုမိုလျင်မြန်သော မော်တော်ယာဉ်များအဖြစ် ထုတ်လုပ်နိုင်ရန် ရည်ရွယ်ထူထောင်ခဲ့ခြင်း ဖြစ်ပါသည်။ ၂၀၀၈ ခုနှစ်တွင် Elon Musk သည် Tesla ၏ အမှုဆောင်အရာရှိချုပ်အဖြစ် စတင်တာဝန်ယူခဲ့ပြီး ယင်းနှစ်အတွင်းမှာပင် Tesla ၏ ပထမဆုံးလျှပ်စစ်မော်တော်ယာဉ်ဖြစ်သည့် Tesla Roadster အား ဈေးကွက်အတွင်း ဖြန့်ဖြူးရောင်းချခဲ့ကာ ၃ နှစ်တာ ကာလအတွင်း ကားစီးရေ ၂,၅၀၀ နီးပါး ရောင်းချနိုင်ခဲ့ပါသည်။ Tesla Roadster သည် EV များပေါ်ထွန်းလာမှုတွင် သမိုင်းမှတ်တိုင်တစ်ခုဖြစ်ခဲ့ပြီး lithium-ion ဘက်ထရီကို စတင်အသုံးပြုခဲ့သော EV ဖြစ်ကာ အားတစ်ခါသွင်း ထားရုံဖြင့် ၂၄၅ မိုင် (၃၉၄ ကီလိုမီတာ) အထိ မောင်းနှင်နိုင်စွမ်း

ရှိပါသည်။

၂၀၁၃ ခုနှစ်တွင်မူ Tesla သည် ဇိမ်ခံဆီဒင်(Luxury Sedan) ဖြစ်သည့် Model S EVအားဈေးကွက်အတွင်းဖြန့်ဖြူးရောင်းချခဲ့ကာ ဝယ်ယူသူများထံမှ အထူးကောင်းမွန်သော မှတ်ချက်များကို လက်ခံရရှိခဲ့ပြီး ၂ နှစ်တာ ကာလအတွင်း စီးရေ ၁၀,၀၀၀ ရောင်းချနိုင်ခဲ့ကာ EV များအတွက် သမိုင်းမျက်နှာစာသစ် တစ်ခုကို စတင် ဖွင့်လှစ်နိုင်ခဲ့ခြင်းလည်း ဖြစ်ပါသည်။ ထိုကဲ့သို့ EV များထုတ်လုပ်ရောင်းချရာတွင်အောင်မြင်မှုများကြောင့် Tesla သည် ၂၀၂၂ ခုနှစ် စာရင်းများအရဈေးကွက်တန်ဖိုးအမေရိကန်ဒေါ်လာ ၉၀၉.၆ ဘီလီယံရှိနေပြီဖြစ်ကာ အရောင်းပြခန်း ၄၀၀ ကျော်၊ Service Center ပေါင်း ၁၀၀ ကျော်နှင့် ဓာတ်အားသွင်းရုံပေါင်း ၃၀,၀၀၀ ကျော် ကို ဒေသအနှံ့အပြားတွင် တည်ဆောက်ဖွင့်လှစ်ခဲ့ပြီး ဖြစ်ပါသည်။

Tesla သည် Model S အပြင် Model X ၊ Model Y နှင့် ဈေးနှုန်းသက်သာသည့် Model 3 ဆီဒင်များကိုပါ ထုတ်လုပ်ဖြန့်ဖြူး ရောင်းချခဲ့ပြီးဖြစ်ပါသည်။ EV များတွင် အသုံးပြုသည့် lithium-ion ဘက်ထရီများ၏ထုတ်လုပ်မှု ကုန်ကျစရိတ်လျှော့ကျစေရန်အတွက် Tesla သည် Panasonic နှင့် ပူးပေါင်းဆောင်ရွက်မှုများ ပြုလုပ်ကာ အမေရိကန်ပြည်ထောင်စု၊ နီဗားဒါးတွင်စွမ်းအင်သိုလှောင်မှုဆိုင်ရာ အစိတ်အပိုင်းများ ထုတ်လုပ်ပေးမည့် အကြီးစားစက်ရုံ (Gigafactory) ကို တည်ထောင်ခဲ့ပြီး ဖြစ်ပါသည်။

Tesla ၏ Cybertruck ပေါ်ထွက်လာမှု

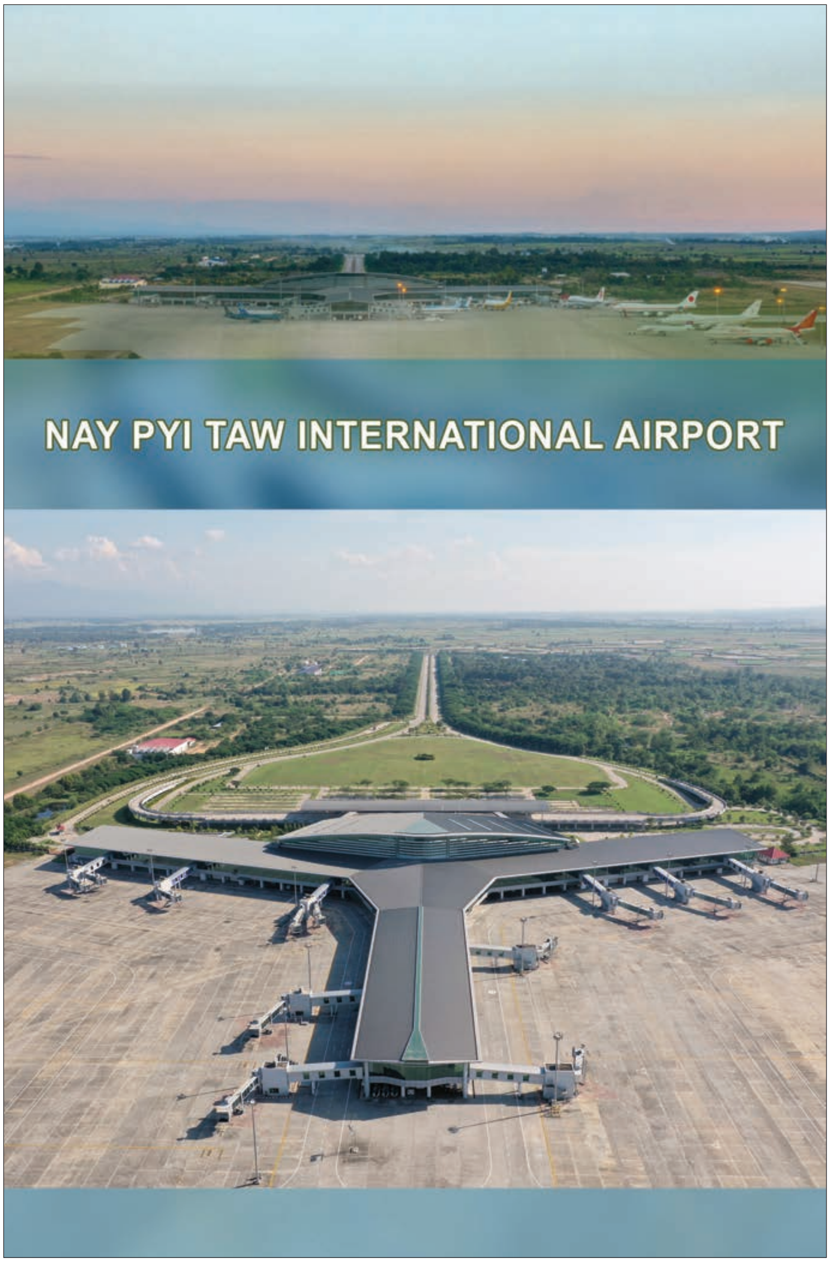
Tesla ၏ EV များ အနက် တမူ ကွဲပြားသော Cybertruck များကို ထုတ်လုပ်ရန် Elon Musk သည် ၂၀၁၂ ခုနှစ်တွင် စိတ်ကူးရခဲ့ခြင်း ဖြစ်ကာ Ford F-150 ကဲ့သို့သော စွမ်းဆောင်ရည် ကောင်းမွန်သည့် ရုပ်ကြွင်းလောင်စာသုံး Pickup Truck အမျိုးအစား မော်တော်ယာဉ်များကို ယှဉ်ပြိုင်နိုင်ရန်ဖြစ်သည်ဟု ၂၀၁၄ ခုနှစ်တွင် တရားဝင်ထုတ်ဖော် ပြောကြားခဲ့ပါသည်။

၂၀၁၉ ခုနှစ်၊ နိုဝင်ဘာလတွင် Cybertruck ၏ နမူနာပုံစံ မော်တော်ယာဉ်ကို အများပြည်သူသို့ ပထမဆုံး မိတ်ဆက်ချပြခဲ့ကာ စမ်းသပ်မှုများကို အဆင့်ဆင့် လုပ်ဆောင်ခဲ့ပြီး နှောင့်နှေးကြန့်ကြာမှုများနှင့် ရင်ဆိုင်ကြုံတွေ့ခဲ့ရသော်လည်း ၂၀၂၃ ခုနှစ်၊ နိုဝင်ဘာလမှစတင်၍ထုတ်လုပ်မှုများပြုလုပ်နေပြီဖြစ်ကာ ၂၀၂၄ ခုနှစ်အတွင်း ကျယ်ကျယ်ပြန့်ပြန့် ရောင်းချနိုင်ရန် ရည်ရွယ်ထားကြောင်း သိရှိရပါသည်။

Cybertruck ၏ နည်းပညာဆိုင်ရာအချက်အလက်များ

Tesla ၏ Cybertruck ကို အောက်ပါအတိုင်း အမျိုးအစား ၃ မျိုး ခွဲခြားထုတ်လုပ်သွားမည်ဖြစ်ပြီး အမျိုးအစားအလိုက် စွမ်းဆောင်ရည်နှင့် ဈေးနှုန်းများ ကွာခြားမည်ဖြစ်ပါသည်-

(က) မော်တာ ၃ လုံးတပ် ဘီးအားလုံး



ပထမဆုံးထုတ်လုပ်ခဲ့သော Tesla Model S တစ်စီးအား တွေ့ရစဉ်

ယက်မော်တော်ယာဉ်
(Tri-motor all-wheel drive)

(ခ) မော်တာ ၂ လုံးတပ် ဘီးအားလုံး ယက်မော်တော်ယာဉ်
(A dual-motor all-wheel drive)

(ဂ) မော်တာ ၁ လုံးတပ် နောက်ဘီး ယက်မော်တော်ယာဉ်
(A single-motor rear-wheel drive)

Tesla ၏ ထုတ်ပြန်ချက်များအရ မော်တာ ၃ လုံးတပ် Cybertruck အား အမေရိကန်ဒေါ်လာ၉၉,၉၉ ဖြင့်လည်းကောင်း၊မော်တာ ၂လုံးတပ်Cybertruckအားအမေရိကန်ဒေါ်လာ၇၉,၉၉၀ဖြင့်လည်းကောင်း၊မော်တာ ၁ လုံးတပ် Cybertruck အား အမေရိကန်ဒေါ်လာ ၆၀,၉၉၀ ဖြင့်လည်းကောင်း ဈေးနှုန်းသတ်မှတ်ထားရှိသည်ဟု သိရှိရပါသည်။

စွမ်းဆောင်ရည်အနေဖြင့်မူ မော်တာ ၃ လုံးတပ် ဘီးအားလုံး ယက်မော်တော်ယာဉ် (Tri-motorall-wheeldrive)သည်၀မိုင်မှ တစ်နာရီ မိုင် ၆၀ အမြန်နှုန်းသို့ ၂.၆ စက္ကန့်အတွင်း ရောက်ရှိနိုင်မည် ဖြစ်ကာ တစ်နာရီ မိုင် ၁၃၀ နှုန်းအထိ အမြန်ဆုံး မောင်းနှင်နိုင်မည်ဖြစ်ပြီးတပ်ဆင်ထားသည့်မော်တာများမှ မြင်းကောင်ရေ ၈၄၅ စွမ်းအားကို ထုတ်လုပ်ပေးနိုင်မည်ဖြစ်ပါသည်။မော်တာ ၂လုံးတပ် ဘီးအားလုံး ယက်မော်တော်ယာဉ် (A dual-motor all-wheel drive) Cybertruck မှာမူ ၀ မိုင်မှ တစ်နာရီမိုင် ၆၀ အမြန်နှုန်းသို့ ၃.၉ စက္ကန့်အတွင်းရောက်ရှိနိုင်မည်ဖြစ်ကာ တစ်နာရီ ၁၁၂ မိုင်နှုန်းအထိ အမြန်ဆုံး မောင်းနှင်နိုင်မည် ဖြစ်ပြီး တပ်ဆင်ထားသည့် မော်တာများမှ မြင်းကောင်ရေ ၆၀၀ စွမ်းအားကို ထုတ်လုပ်ပေးနိုင်မည် ဖြစ်ပါသည်။ထို့အပြင်Cybertruckတွင်လေအိတ်စနစ်ကိုလည်း တပ်ဆင်ထားရှိပြီး မြေပြင်မှကင်းလွတ်အမြင့် ၁၇ လက်မ ရှိမည် ဖြစ်ကာ လမ်းကြမ်း (Off-road) မောင်းနှင်နိုင်စွမ်းရှိမည်ဟုလည်း သိရှိရပါသည်။

Cybertruck ၏ ဝန်တင်ဆောင်နိုင်မှုအနေဖြင့်မူ မော်တာ ၃ လုံးတပ်နှင့် မော်တာ ၂ လုံးတပ် အမျိုးအစားများမှာ ၄,၉၉၀ ကီလိုဂရမ်(၁၁,၀၀၀ပေါင်) ရှိဝန်စည်များကို ချိတ်ဆွဲသယ်ဆောင်နိုင်မည်ဖြစ် ပြီး မော်တာ ၁ လုံးတပ် အမျိုးအစားမှာ ၃,၄၀၀ ကီလိုဂရမ် (၇,၅၀၀ ပေါင်) ရှိ ဝန်စည်များကို ချိတ်ဆွဲသယ်ဆောင်နိုင်မည် ဖြစ်ပါသည်။ ထို့အပြင် မော်တော်ယာဉ်အမျိုးအစား၃ခုလုံးအနေဖြင့် ယာဉ်အနောက်ဘက်ရှိ၁၂၁ကုဗပေ ပမာဏရှိ ကုန်စည်တင်ဆောင်ရန် နေရာ (Cargo bed)တွင်၁,၁၀၀ကီလိုဂရမ်(၂,၅၀၀ပေါင်) အလေးချိန်ရှိ ကုန်စည်များကို ထည့်သွင်းတင်ဆောင်နိုင်မည် ဖြစ်ပါသည်။

Tesla အနေဖြင့် Cybertruck တွင် အသုံးပြုထားသည့် ဘက်ထရီအရွယ်အစားကို အတိအကျ ထုတ်ပြန်ပေးခြင်း မရှိသေးသော်လည်း ၁၂၂.၄ ကီလိုဝပ်နာရီ (Kilo-watt-hour) ဘက်ထရီကို တပ်ဆင်ထားနိုင်ကြောင်းလေ့လာသူများမှခန့်မှန်းကြပါသည်။ အမျိုးအစားအပေါ် မူတည်၍ အားတစ်ခါသွင်းထားပါက မော်တာ ၃ လုံးတပ်နှင့် မော်တာ ၂ လုံးတပ် Cybertruck များမှာ မိုင် ၃၂၀-၃၄၀ အကွာအဝေးထိလည်းကောင်း၊ မော်တာ ၁ လုံးတပ် Cybertruck များမှာ မိုင် ၂၅၀ အကွာအဝေးထိ လည်းကောင်း မောင်းနှင်နိုင်မည်ဟု Teslaမှ ခန့်မှန်းထုတ်ပြန်ထားပါသည်။

Tasla ၏ Gigafactory တစ်ခုအား တွေ့မြင်ရစဉ်

Cybertruck တစ်စီးအား တွေ့မြင်ရစဉ်

Cybertruck ၏ အသွင်အပြင်

Cybertruck များကို စွမ်းဆောင်ရည်ကောင်းမွန်စေရန် အထူးအလေးထား ထုတ်လုပ်ထားသော်လည်း မော်တော်ယာဉ်အတွင်းခန်းကိုမူ အထူးရိုးရှင်းစွာ ဒီဇိုင်းဆွဲ တည်ဆောက်ထားပြီးလူ ၆ ဦး လိုက်ပါစီးနင်းနိုင်မည်ဖြစ်ကာ ရိုးရှင်းသော ဒက်ရှ်ဘုတ်တွင် ကြီးမားသော ထိတွေ့မျက်နှာပြင် (Touch-screen) ကို တပ်ဆင်ထားကြောင်း တွေ့ရှိရပါသည်။ Cybertruck ၏ ကိုယ်ထည်ကိုမူ ဆန်းသစ်သောလေးထောင့်စပ်စပ် (Angular) ဒီဇိုင်းဖြင့် အထူးမာကြောသော သံမဏိအသုံးပြု တည်ဆောက်ထားပြီး ကျည်ကာမှန်များ တပ်ဆင်ထားကြောင်း Tesla ၏ ထုတ်ပြန်ချက်အရ သိရှိရပါသည်။

EV များ၏ အနာဂတ်

EVများထုတ်လုပ်ရောင်းချမှုဈေးကွက်သည် တစ်နှစ်ထက် တစ်နှစ် ပိုမိုကြီးမား ကျယ်ပြန့်လာပြီး Mercedes Benz နှင့် BMWကဲ့သို့သောထိပ်တန်းမော်တော်ယာဉ်ထုတ်လုပ်ရောင်းချသူများပါ EV လောကသို့ ဝင်ရောက်လာပြီ ဖြစ်သဖြင့် ပြိုင်ဆိုင်မှုများလည်း ပိုမိုပြင်းထန်လာကာ ၂၀၃၀ ခုနှစ်အရောက်တွင်ကမ္ဘာ့မော်တော်ယာဉ်ရောင်းချမှု စုစုပေါင်း၏ ၂၉.၅ ရာခိုင်နှုန်းမှာ EV များ ဖြစ်လာနိုင်မည်ဟု ကျွမ်းကျင်သူများက ခန့်မှန်းထားကြပါသည်။ သာမန်အိမ်စီးကား ဈေးကွက်တွင် EV များ ကြီးစိုးလာသည့်နည်းတူ Pickup Truck ကဲ့သို့သော လုပ်ငန်းသုံးမော်တော်ယာဉ်အမျိုးအစားတွင်ပါ Tesla ၏ Cybertruck များကို မိတ်ဆက်လာခြင်းဖြင့် အခြားသော မော်တော်ယာဉ်ထုတ်လုပ်သူများကိုပါ ထိုးဖောက်ဝင်ရောက်လာရန် ဆွဲဆောင်နိုင်မည်ဖြစ်ကာ ရေရှည်တည်တံ့ခိုင်မြဲသော သယ်ယူပို့ဆောင်ရေးစနစ်ဖြစ်ပေါ်လာစေရန် တစ်ဖက်တစ်လမ်းမှ အထောက်အကူပြုနိုင်မည်ဖြစ်ကြောင်း လေ့လာတင်ပြအပ်ပါသည်။

ကိုးကား-

- https://www.dsautomobiles.co.uk/ds-experience/electric-hybrid/guides/are-electric-cars-the-future.html
- https://www.investopedia.com/articles/personal-finance/061915/story-behind-teslas-success.asp
- https://www.caranddriver.com/tesla/cybertruck

ဦးဇော်(DOTP)

Cybertruck wGÍ
avtwdfepfuÅnf
wyfqifxm;&efjrifyifS
uif;vGefjrifh7vuf
&SdÍzpfum
vrf;urf;(Off-road)
armif;EIif&efjzpfonf.

SCT
Sky Cargo Terminal

YANGON INTERNATIONAL AIRPORT COMPOUND
MINAGALARDON TOWNSHIP, YANGON, MYANMAR.
951-7533183~6
info@sct.com.mm

THE INTERNATIONAL AIR CARGO EXPORT TERMINAL
RELIABLE QUALITY SERVICE

myanmar national airlines

YANGON
SINGAPORE
YANGON

Daily

ONE WAY TICKET STARTS FROM
USD 150

ROUND TRIP TICKET STARTS FROM
USD 290

YANGON
BANGKOK
YANGON

Daily

ONE WAY TICKET STARTS FROM
USD 65

ROUND TRIP TICKET STARTS FROM
USD 114

YANGON
CHIANG MAI
YANGON

Monday, Wednesday, Friday & Sunday

ONE WAY TICKET STARTS FROM
USD 190

ROUND TRIP TICKET STARTS FROM
USD 309

Full Service

Baggage + 7kg Hand Carry + Meal

104 Kanna Road, Kyauktada Township, Yangon, Myanmar.
+95 1 378 603, +95 1 377 840

contactus@flymna.com
www.flymna.com

TRANSCOM in English
Volume (3), Issue (3) 1st March, 2024

PRODUCTION PROCESSES AND SUPPLY CHAINS WILL CREATE JOB OPPORTUNITIES AND PRODUCTIVITY, STRESSES SG

State Administration Council Chairman Prime Minister Senior General Min Aung Hlaing addresses the coordination meeting on the development of the cotton, oil crops, coffee, meat and dairy products sectors 16th February, 2024 in Nay Pyi Taw.

Senior General Min Aung Hlaing highlighted that from the cultivation of crops to manufacturing finished products and supply chains, production processes will create job opportunities and productivity.

Chairman of the State Administration Council Prime Minister Senior General Min Aung Hlaing discussed coordination on developing the cotton, oil crops, coffee, meat, and dairy products sectors at the SAC Chairman Office in Nay Pyi Taw on 16th February, 2024.

Speaking at the meeting, Senior General Min Aung Hlaing spotlighted that although Myanmar is endowed with agricultural lands for growing oil crops, water, and human resources, the nation's inefficient cooking oil production is inappropriate.

He continued that as oil crops can be cultivated and produced within four months, farmers can

grow them twice a year. So, seeking the best way to cultivate crops successfully is necessary.

In the agriculture sector, the Senior General instructed that an emphasis is being placed on increasing the per-acre yield of crops. As the lands where paddy can be successfully grown due to favourable weather and fertile soil, suitable crops should be cultivated to increase the per-acre yield of crops, he added.

He calculated that relevant ministries need to emphasize that if the country grows 500,000 acres of cotton to meet the target production, it will help ensure the sufficiency of cotton at home and earn incomes of foreign currency in export.

The Senior General noted that as locally-made threads can be used in garment industries as well as CMP and MSME industries, the Ministry of Industry and Tatmadaw will be assigned to produce value-added threads.

In sugarcane cultivation, he stressed that it yields 26 tonnes per acre. In the 2023-24 financial year, sugarcane sufficiency scored 112 per cent in the country. It is necessary to raise the per-acre yield of sugarcane production without expansion of sown acreage. If sugarcane production increases, it will help sugar sufficiency and increase export volume.

He underscored that if Myanmar initiates the implementation of coffee cultivation projects, it will become a top country for coffee exporters across the world in the future. Hence, an emphasis must be placed on coffee cultivation and production.

He highlighted that the country could reduce spending on foreign currencies only when efforts are made to successfully operate cow and buffalo breeding and construct a dairy product factory to produce sufficient dairy products at home.

Union ministers discussed extended cultivation of oil crops for local oil sufficiency, plans to build oil mills, production of feedstuffs from cotton seeds, expansion of quality strains of cotton, cultivation of coffee, sugarcane and wheat, breeding of dairy cows and dairy product production, needs of inputs for agriculture and livestock breeding sectors, formation of cooperative societies, production of cotton textile, export of oil crops, coffee, sugarcane, rubber and agricultural produce and import of fuel, personal goods, agricultural inputs and machinery, and plans of farming tasks, production of quality sunflower oil. SAC member Chairman of Myanmar Economic Corporation Lt-Gen Nyo Saw and Chairman of Union of Myanmar Economic Holding Public Co Ltd Lt-Gen Hsan Oo discussed the cultivation of sugarcane in regions and states, production of dairy products, meat and fish, cultivation of sugarcane and production of sugar, and breeding of cows.

In his response, the Senior General stressed the need to increase cotton cultivation and production with the construction of textile factories. If MSME businesses can operate cotton ginning and thread production, people will have job opportunities. Milk collection centres must be designated to purchase milk from local farmers within 24 hours. Dairy products must be produced to be advanced products, he noted.

In concluding remarks, the Senior General said that cotton and oil crop cultivation must be done as a national duty. Human resources must be turned out for operating agriculture and livestock farms. He added that it is necessary to extend the opening of essential human resources for agricultural businesses with the turning out of graduates and diploma holders in the agricultural sector.

The Senior General observed video files on the cultivation of animal feed plants, breeding dairy cows, paddy cultivation, harvesting sunflower and oil production, and using modern machinery to breed cows and feed animals.

Also present at the meeting were Union Minister at the SAC Chairman Office Ministry 2 U Aung Naing Oo, Union Minister for Agriculture, Livestock and Irrigation U Min Naung, Union Minister for Cooperatives and Rural Development U Hla Moe, Union Minister for Industry Dr Charlie Than, Union Minister for Commerce U Tun Ohn and officials.

— MNA/TTA

v

SAC VICE-CHAIR DPM VICE-SENIOR GENERAL SOE WIN OPENS MSME PRODUCTS SHOW & TRADITIONAL FOOD FAIR IN NAY PYI TAW

State Administration Council Vice-Chair Deputy Prime Minister Vice-Senior General Soe Win views round the exhibition displaying MSME products 10th February, 2024 in Nay Pyi Taw.

In his capacity as Chairman of the Central Committee for Organizing the 77th Anniversary of Union Day 2024, Vice-Chairman of the State Administration Council Deputy Prime Minister Vice-Senior General Soe Win attended the opening ceremony of the MSME Products Show and Traditional Food Fair in Tabaung Ground near Uppatasanti Pagoda in Nay Pyi Taw on 10th February, 2024.

The MSME Products Show and Traditional Food Fair are held to hail the 77th Anniversary of Union Day.

First, the Vice-Senior General cut the ribbon to start the event together with Union Ministers U Maung Maung Ohn, U Min Naung, U Hla Moe, Dr Nyunt Pe, Jeng Phang Naw Taung and Nay Pyi Taw Council Chairman U Than Tun Oo.

Then, the Vice-Senior General and party enjoyed the performance of ethnic traditional dance troupes.

They also observed the MSME products and traditional food at the event.

The MSME Products Show and Traditional Food Fair are held with the aim of exploring cooperation among ethnic entrepreneurs in seeking foreign markets for value-added MSME products from Nay Pyi Taw, regions and states, OROP and locally-produced products, promoting quality product production, exchanging information with ethnic entrepreneurs from Nay Pyi Taw, regions and states for export sector, uplifting the national prestige and integrity, providing chances to introduce the cultural heritage of respective regions and distributing the traditional food from regions and states to the entire people with the whole essence of Union.

The show included 19 booths of ministries concerned, MEC and Myanma Economic Public Holdings Company Limited and 19 traditional food stalls of different regions and states, including Nay Pyi Taw Council. The show will be from 8 am to 10 pm, featuring entertainment programmes from 10 to 14 February.

— MNA/KTZH

MoTC Union Minister inspects loading of rice at Sule port, warehouses, commissioned vessels

SAC Member Deputy Prime Minister Union Transport & Communications Minister General Mya Tun Oo inspects the Sule Port on 10th February, 2024.

MEMBER of State Administration Council Deputy Prime Minister Union Minister for Transport and Communications General Mya Tun Oo inspected MV VTC Phoenix, which will transport 18,000 tonnes of rice to Indonesia at Sule No 7 wharf and loading rice and rice products on vessels at Sule port No 2 and No 5 for export purpose to Spain and Poland.

Exporting rice, pulses, corn, and other agricultural produce to Europe, Africa, and Asia helps earn foreign currency for MoTC Union Minister inspects loading of rice at Sule port, warehouses, commissioned vessels the country. According to the official data, 1,081,388 tonnes of rice, 1,135,816 tonnes of pulses and 525,566 tonnes of corn were exported during the 2023-2024 financial year. He also inspected functions of warehouses at Sule wharves.

The General addressed the ceremony to commission eight vessels at Myanma Port Authority on 10th February, 2024.

In his remark, the General emphasized Myanmar's strategic position as a maritime state with a coastline of 1,260 nautical miles. He stressed the pivotal role of maritime trade in global development, citing statistics from the United Nations Conference on Trade and Development's Review of Maritime Transport, indicating that 70 per cent of the international trade value and 80 per cent of trade volume traverse the seas.

The General said that Myanmar also traded US$34 billion worth of goods in the financial year 2022-23, and 75 per cent of them were done through shipping.

The Ministry of Transport and Communications spent $20.6 million on a 60-metre multipurpose buoy handling vessel, two pairs of dredgers, and three harbour launches to provide better port industry and navigation services. Subsequently, the managing director of Myanma Port Authority reported to the General on the operations of the Theinbyu, Arntgyi, and Satsan dockyards and monetization progress.

In the afternoon, the General inspected the status of Dala Dorkyard and berths and the maintenance of ships.

— MNA/TRKM/NT

Maritime Trade

There has been a strong correlation between maritime transport and international trade of a country, and hence the maritime trade or seaborne trade is crucial for the country's socio-economic development. According to the Review of Maritime Transport published annually by the United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD), maritime trade accounts for 70% of global trade value and 80% of global trade volume. Likewise, according to the statistics published by the Ministry of Commerce on its website, in the 2022-2023 FY, the international trade accounted for USD 34 billion, of which the seaborne trade amounted to over USD 25 billion (i.e., 75%), whereas the border trade hit about 9 billion (i.e., 25%). Therefore, in order to boost international trade and contribute to the sustainable development of the country's socio-economy, it is inevitable that the port industry must be continuously developed.

US$ Million

	Normal/Sea Trade	Border Trade	Total	Normal/Sea (%)	Border (%)
Export	10508.094	6112.083	16620.177	63%	37%
Import	14868.298	2484.424	17352.722	86%	14%
Total	25376.392	8596.507	33972.899	75%	25%

Source: Ministry of Commerce (www.commerce.gov.mm/en/category/trade-data)

Maritime State, Myanmar

Myanmar is both a rimland country and a maritime state, with a coastline of 1260 nautical miles. Geographically, it is surrounded by the world's most populous neighboring countries. Myanmar has maritime gateways that can connect to international maritime and shipping networks, which is beneficial to its landlocked neighbors. As a result, we must focus on effectively utilizing the country's geographic advantages and promoting multimodal transport as a game changer for creating growth and wealth in both transportation and logistics sectors in order to achieve sustainable socio-economic devel-

opment for the country.

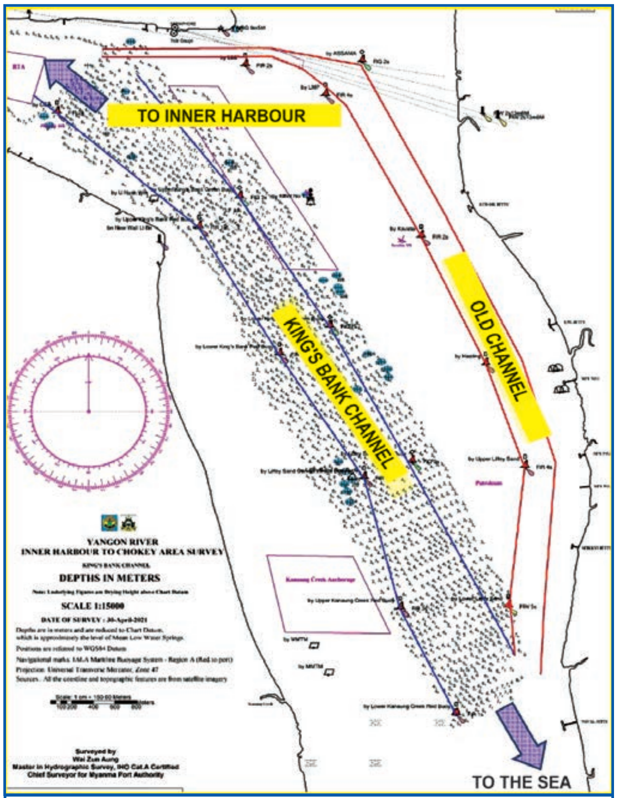
Continual Maintenance and Upgrading Equipment for Channel Safety

The Myanmar Port Authority (MPA) is a state-owned economic enterprise that, on the one hand, provides administration and facilitation to facilitate maritime trade, and on the other hand, operates services in cooperation with the private sector. In doing so, only if services such as port operation, marine and navigation, cargo handling, and shipping agency can be provided well and professionally, the port users including shipping lines and traders will get satisfaction from the services they pay for. Therefore, the MPA has been emphasizing the continual maintenance of a safe and secure approach channel for both day and night vessel movements as well as upgrading necessary equipment and vessels for the matter since Yangon Port is the main port of the country, even though it is a river port.

It is appropriate to present herewith the progress of the Yangon River's channel improvement. The Yangon Port is also a river port, as are the Bangkok Port of Thailand and the Chittagong Port of Bangladesh. As it is a river port, it was quite difficult and risky to pass through the Inner Bar (Monkey Point) at Thanlyetson and the Outer Bar (Elephant Point) at the river mouth in the past, whenever seagoing vessels entered or departed. At the Inner Bar area, the permissible draft is merely 8 metres, and the channel width is only 80 metres in summer. In addition to this, it was too risky for the pilots who were responsible for handling safe and secure entry and departure of vessels and for turning a short round at this point, as it is a confluence of three rivers: Yangon River, Bago River, and Pazundaung Creek. At that time, the maximum draft of 9 metres was allowable for just 3-4 days at the Outer Bar whereas the draft of 8 metres was permissible for only 4-5 days at the Inner Bar. Reflecting these situations, frequent incidents of stranding happened, and thus night movements were not allowed to cross through Monkey Point. Therefore, in the past, a container ship departing from Yangon Inner Harbour had to anchor at a midstream buoy after unberthing in order to wait for the high tide and for a safe crossing of Monkey Point; and then even when it passed Monkey Point, it had to anchor again at the Old Explosive Anchorage (OEA) and New Explosive Anchorage (NEA) areas to wait for the necessary water level; and hence the trip took about 2 days. Such restrictions had greatly hindered and limited the country's international trade.

Discovery of the King's Bank Channel

However, as a result of the MPA's exerting efforts in surveying and dredging, a new channel, the so-called King's Bank Channel, has been identified, and maintenance dredging and intensive dredging are being carried out in the necessary areas. The King's Bank Channel is 450 metres wide, which is enough for two-lane traffic, i.e., for maneuvering two large vessels well, and thus larger vessels can



King's Bank Channel and Old Channel of Yangon Port

be allowed to enter and exit Yangon Port both day and night. Due to the discovery of this new approach channel, at present, the maximum permissible draft of the Thilawa Outer Harbour is 10.5 metres, and the acceptable vessel size is length overall (LOA) 300

metres and deadweight tonnage (DWT) 50,000 metric tons, whereas the accommodatable vessel draft of the Yangon Inner Harbour is 9.6 metres, and the acceptable vessel size is LOA 200 metres and DWT 35,000 metric tons. Besides, the port can deliver services with greater safety and security.

As a result, the deeper and safer the new channel is, the larger the vessels that Yangon Port can accommodate. Consequently, the more cargo the ships can transport, the greater the volume of maritime trade and the revenue the port can generate and contribute to the country. Container shipping lines are now increasingly inbound/outbound with new ships that are larger in size, especially with a wider beam and a capacity of around 2,700 TEUs. Therefore, being able to handle higher trade volume can improve income for both MPA and the country, as well as reduce freight charges for importers and exporters and thus lower the consumer prices.

MV.SITC Zhaoming (Capacity: about 2,700 TEUs)

Yangon Offshore Fixed Pilot Station

Likewise, by building and using an Offshore Fixed Pilot Station at the mouth of the Yangon River, it has been able to provide better and more systematic navigation support to incoming and outgoing seagoing vessels. The pilots and marine staff are also able to work more safely and without distress instead of living in the Pilot Vessel as before. In addition, along the Yangon River Channel, the repair, replacement, installation, and upgrading of navigation aids are also being carried out.

Yangon Offshore Fixed Pilot Station (Past and Present)

Enhancing Safety by Reinforcement of New Vessels

Furthermore, on February 10, 2024, the MPA of the Ministry of Transport and Communications successfully held the commissioning ceremony of eight (8) new vessels worth USD 20.67 million that were ordered and built both domestically and abroad. The primary goals of the vessel reinforcement are to improve safety and provide better port services, which will promote sustainable port development while also contributing to the country's socio-economic development.

NO	NAME OF VESSEL	TYPE OF VESSEL	SHIPYARD	PROJECT COMMENCEMENT	PROJECT COMPETON	PRPJECT COST
1	MV GANDA	60M Multi-Purpose Buoy Vessel	Guangzhou Hangtong Shipbuilding Co.,Ltd, China	2020-2021	2023-2024	US$ 12.8 Millions
2	PO-4, PO-5, PO-6	20M 1000 BHP Harbour Launch (3- units)	Sat Sun Shipyard	2020-2021	2023-2024	US$ 1.44 Millions
3	HB-2	250m3 Self-propelled Spilt Hopper Barge	Thein Byu Shipyard	2020-2021	2023-2024	US$ 1.68 Millions
4	GDB-2	26M Grab Dredger Barge With 2.5M³ Clamshell Crane	Thein Byu Shipyard	2020-2021	2023-2024	US$ 1.79 Millions
5	HB-3	170m3 Self-propelled Split Hopper Barge	Thein Byu Shipyard	2021-2022	2023-2024	US$ 1.61 Millions
6	GDB-3	25M Grab Dredger Barge With 1.5M³ Clamshell Crane	Thein Byu Shipyard	2021-2022	2023-2024	US$ 1.35 Millions
TOTAL PROJECT COST						US$ 20.67 Millions

Among the eight vessels, 60-meter Multipurpose Buoy Handling Vessel (MV. Ganda) was constructed at the Guangzhou Hangtong Shipyard in Guangzhou, China. It will be useful for ensuring the safe entry and exit of large international commercial vessels along the Yangon River, channel safety in outports, installation and repair of navigation buoys, repair and maintenance of lighthouses along the coast, tugging and towing vessels, firefighting operations, as well as search and rescue operations. In addition, three Harbor Launch vessels were built at the Sesan Shipyard of MPA. They will be used for navigational and pilotage operations in Yangon Port. The two sets (four vessels) of Grab Dredger Barge and Split Hopper Barge were also built at Thein Byu

Shipyard of MPA. They will be useful in maintaining the required water depth in front of the terminals and wharves by the ways of grab dredging.

60 metres Multipurpose Buoy Handling Vessel (MV. Ganda)

Harbour Launch (Pilot Boat)

GDB-2 (26M Grab Dredger)

GDB-3 (25M Grab Dredger)

For the Sustainable Development of the Port Industry and the Country's Economy

For effective reinforcement, the MPA ensures that these vessels are properly maintained and operated throughout their service lives. In carrying out the sustainable development of the port industry and the country's economy, it is committed to critically reviewing the socio-economic development trend as well as keeping abreast of changes and rapid technological advancements in regional and international trade and business communities. Moreover, it will go through modernisation and development of port terminals in order to handle and provide services in line with the country's increasing trade demand year on year, managing for safer and more secure approach channels, upgrading and reinforcing cargo handling equipment and vessels, recruiting skilled human resources and upskilling them, and exploiting technology and innovation effectively and efficiently in accordance with the growth of trade volume. In particular, key stakeholders in the port industry, such as the port authority and private port operators, should adapt to maritime transport and trade standards and best practices in order to meet service, capacity, and productivity requirements. Similarly, as modern ports in the region progress, we all have to make an all-out effort to achieve the targeted goal of implementing Electronic Port (e-Port), and then to advance as Smart Port in line with rising trade demand through digital transformation and innovation, with the supervision and support of the state and ministry.

Dr. Ar Kar (MPA)

HB-2 (250 m3 Split Hopper Barge)

HB-3 (170 m3 Split Hopper Barge)

ကြင်ကြင်နာနာ
MPT
ရွှေသို့လှမ်းချီ မြန်မာပြည်
ဒေတာအပြင်
ဖုန်းပြောမိနစ် နဲ့
SMS တွေကိုပါ
မျှဝေနိုင်ပါပြီ
MPT CLUB POINTS
အပိုလက်ဆောင် ရရှိနိုင်မယ့်အခွင့်အရေး
2GB 600 Club Points
190 mins/190 SMS (အဖွဲ့ဝင်သုံးယောက်ကို မျှဝေရန်)
5498 Ks
CALL CENTER 106
အသေးစိတ်သိရှိလိုပါက
www.mpt.com.mm
DATA FREE
MPT4U
အတူလက်တွဲ အမြဲရှိမည် MPT

ပို့ဆောင်ရေးနှင့်ဆက်သွယ်ရေးဝန်ကြီးဌာန

မူဝါဒ

- သယ်ယူပို့ဆောင်ရေး ဝန်ဆောင်မှုကဏ္ဍတစ်ရပ်လုံး စနစ်တကျဖွံ့ဖြိုး တိုးတက်ရေး။
- ဆက်သွယ်ရေးဝန်ဆောင်မှုလုပ်ငန်းများအား နိုင်ငံတကာစံချိန်စံညွှန်းများနှင့်အညီ တိုးတက်ပြောင်းလဲလာစေရန် ဆောင်ရွက်သွားရေး။

တပေါင်းလပြည့် မြတ်ဗုဒ္ဓပြည်တော်ဝင်အခါတော်နေ့
(သဲပုံစေတီပွဲ)

သရဖီပန်းတို့ လန်းဆန်းသည် ပို့ဆက်ဝန်ထမ်းတူစုံညီ
မိန်ရာသီ လတပေါင်း ပြည်ကျိုးရွယ်လို့အောင်စေကြောင်း။

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