



ပြင်ဆင်ဆက်သွယ်

သတင်းစာ
Transcom Newsletter

အတွဲ (၃)၊ အမှတ် (၄)၊ ၂၀၂၄ ခုနှစ် ဧပြီလ (၁) ရက်



ပြင်ဆင်ဆက်သွယ် ဖြည့်တိုးမှု **TRANSPORT AND COMMUNICATIONS FOR NATIONAL INTEREST**



4.5G



တန်တန်မှန်မှန်နဲ့ မြန်မြန်ဆန်ဆန် သုံးဖို့
Mytel 4.5G နဲ့ ရှေ့ဆက်စို့!



966

နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီ၏ ရှေ့လုပ်ငန်းစဉ် (၅) ရပ်

- ၁။ လွတ်လပ်ပြီးတရားမျှတသော ပါတီစုံဒီမိုကရေစီအထွေထွေရွေးကောက်ပွဲ အောင်မြင်စွာကျင်းပနိုင်ရေး ပြည်ထောင်စု တစ်ဝန်းလုံး တည်ငြိမ်အေးချမ်း၍ တရားဥပဒေစိုးမိုးရေး အပြည့်အဝရရှိလာအောင် အလေးထားဆောင်ရွက်သွားမည်။
- ၂။ တိုင်းရင်းသားပြည်သူတစ်ရပ်လုံးနှင့် အကျိုးဝင်သော စိုက်ပျိုးရေးနှင့်မြို့ရွေးကို အခြေခံသည့် ကုန်ထုတ်လုပ်ငန်းများအား မြှင့်တင် ၍ နိုင်ငံစီးပွားမြှင့်တင်ရေးနှင့် ပြည်သူလူထုတစ်ရပ်လုံး၏ လူမှုစီးပွားဘဝမြှင့်တင်ရေး ဆက်လက်ကြိုးပမ်းဆောင်ရွက်သွားမည်။
- ၃။ နိုင်ငံတော်၏ပကတိအနှစ်သာရဖြစ်သော ပြည်တွင်းငြိမ်းချမ်းရေးနှင့် ရရှိထားသည့် ပြည်တွင်းငြိမ်းချမ်းရေးရလဒ်များ တည်ငြိမ်မှုရှိစေရေးအတွက် (NCA) ပါသောဘာတူညီချက်များအတိုင်း ဖြစ်နိုင်သမျှအလေးထားလုပ်ဆောင်သွားမည်။
- ၄။ စစ်မှန်စည်းကမ်းပြည့်ဝသည့် ပါတီစုံဒီမိုကရေစီစနစ်ခိုင်မာစေရေးနှင့် ဒီမိုကရေစီနှင့်ဖက်ဒရယ်စနစ်ကို အခြေခံသည့် ပြည်ထောင်စုတည်ဆောက်ရေးလုပ်ငန်းစဉ်များကို အရှိန်အဟုန်ဖြင့် ဆက်လက်ဆောင်ရွက်သွားမည်။
- ၅။ ဆန္ဒမဲပေးပိုင်ခွင့်ရှိသူအားလုံး၏ အခွင့်အရေးများ နှစ်နာမှုမရှိစေရေးနှင့် နည်းလမ်းကျနာမှုကန့်သတ်မှုရှိသည့် အထွေထွေရွေးကောက်ပွဲ တစ်ရပ်ဖြစ်စေရေး ဆောင်ရွက်ခြင်း၊ အရေးပေါ်ကာလဆိုင်ရာဥပဒေချက်များနှင့်အညီ ဆောင်ရွက်ခြင်းတို့ပြီးစီးပါက လွတ်လပ် ပြီး တရားမျှတသော ပါတီစုံဒီမိုကရေစီအထွေထွေရွေးကောက်ပွဲကျင်းပ၍ ထွက်ပေါ်လာသည့်အစိုးရအား နိုင်ငံတော်တာဝန် လွှဲအပ်နိုင်ရေး ဆက်လက်ဆောင်ရွက်သွားမည်။

နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီ ဦးတည်ချက် (၉) ရပ်

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



ပြန်ဆင်စာအုပ် သတင်းစွာ

အတွဲ(၃)၊ အမှတ်(၄)၊ ၁-၄-၂၀၂၄ (တနင်္လာနေ့)

Contents

အကြောင်းအရာ	စာအမျိုးအစား	ကလောင်အမည်	စာမျက်နှာ
အယ်ဒီတာ့အာဇာနည်			၃
လှေသို့မျှော်မှန်းတို့ဆိပ်ကမ်း	ကဗျာ	ရန်ငြိမ်းဦး (MPA)	၄
အက္ခရာပြင်ပုဒ်အိမ်ရှင်	ကဗျာ	ဇော်ဝင်းနိုင် (DMA)	၅
နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီဥက္ကဋ္ဌ၊ နိုင်ငံတော်ဝန်ကြီးချုပ်သတင်းများ	သတင်း		၆-၁၃
နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီ ဒုတိယဥက္ကဋ္ဌ၊ ဒုတိယဝန်ကြီးချုပ်သတင်း	သတင်း		၁၄-၁၆
နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီအဖွဲ့ဝင်၊ ဒုတိယဝန်ကြီးချုပ်နှင့် ပြည်ထောင်စုဝန်ကြီးသတင်းများ	သတင်း		၁၇-၂၁
ဆီယိုစီတီဂျေလျော်ငြိမ်းမြန်မာ့အာမခံထားရှိပေး	ဆောင်းပါး	ကပ္ပတိန်ကိုကို	၂၂-၂၆
အလင်းတန်းတို့ပေါ်ထွန်းရာ	ဝတ္ထုတို	ဉာဏ်လင်း	၂၇-၃၀
အခမဲ့ဆိုတိုင်းအခမဲ့လား (Free is not Free!)	ဆောင်းပါး	ရဲနိုင်မိုး	၃၁-၃၄
ဒုတိယဝန်ကြီး (ပို့ဆောင်ရေး) သတင်း	သတင်း		၃၅-၃၆
ပွင့်လင်းရာသီရန်ကုန်ဆိပ်ကမ်း၌ပြည်ပသို့ဆန်၊ ပဲ၊ ပြောင်း တင်ပို့မည့်သင်္ဘောကြီးများဖြင့်စည်ကားလျက်ရှိ	သတင်း/ ဆောင်းပါး	သတင်းစဉ်	၃၇-၃၉
ဆည်းသာတစ်ခုမှရသော သင်ခန်းစာ	ဝတ္ထုတို	သက်နောင်စိုး	၄၀-၄၃
ဒုတိယဝန်ကြီး (သက်သွယ်ရေး) သတင်း	သတင်း		၄၄-၄၅
ထိုင်းတို့၏ ကဏ္ဍတူးမြောင်းအိမ်မက်ရှည်ရှည်လုံးပေါ်တော့မည်လော	ဆောင်းပါး	ကိုနေမျိုး (DOTP)	၄၆-၅၀
ရုရှားနိုင်ငံရထားလုပ်ငန်းနယ်ပယ်တွင်အောင်မြင်နေသော TMH ကုမ္ပဏီ (အပိုင်း-၃)	ဆောင်းပါး	မြင့်နိုင် (မီးရထား)	၅၁-၅၃
ဒုတိယဝန်ကြီး (ရထား) သတင်း	သတင်း		၅၄-၅၅
ရေကြောင်းအရာရှိလောင်း ဒီပလိုမာသင်တန်းသားများ၏ ပင်လယ်ပြင်လေ့ကျင့်ရေးခရီး	ဆောင်းပါး	ဒေါက်တာဌေးကြွယ် (MMMC)	၅၆-၅၉
ကျန်းမာဝါစမြစ်ကျော်	ဆောင်းပါး	စစ်တွေသား	၆၀-၆၂

TRANSCOM IN ENGLISH		
Chairman of the State Administration Council	News	63-64
Prime Minister's News		
Vice-Chairman of the State Administration Council	News	65-66
Deputy Prime Minister's News		
Member of the State Administration Council	News	67-68
Deputy Prime Minister		
MoTC Union Minister's News		
Role of Myanmar Insurance in Civil Liability for Oil Pollution Damage	Article	Captain Ko Ko 69-72



အယ်ဒီတာ့အာဏာ



ပြည်သူအများ ခရီးသွားလာမှုနှင့် ကုန်စည်ပို့ဆောင်မှု အဆင်ပြေချောမွေ့ မြန်ဆန်စေရေး ပို့ဆောင်ရေးနှင့် ဆက်သွယ်ရေးဝန်ကြီးဌာနမှ ဆောင်ရွက်ပေး

တန်ခူးလသည် မြန်မာပြက္ခဒိန်၏ ပထမဦးဆုံး လ၊ နှစ်ဦးအစ ထူးမြတ်သည့် လထူးလမြတ် ဖြစ်သည်။ ရှေးကာလ ပေါရာဏဝေါဟာရအဆိုအရ “တန်” ဆိုသည်မှာ ထန်းကို ဆိုလို၍ “ခူး” ဆိုသည်မှာ ခူးဆွတ်ခြင်းဖြစ်ရာ ထန်းပွင့် ထန်းခိုင်တို့ ဝေဆာချိန် “ထန်းခူး”မှ “တန်ခူး” ဟု ဖြစ်ပေါ်လာသည်ဟု သိရသည်။ တန်ခူးလ မိဿရာသီတွင် သင်္ကြန်ပွဲတော် (တာကူးပွဲတော်) ကို ကျင်းပလေ့ရှိသဖြင့် အချို့သော ပျို့၊ ကဗျာ၊ လင်္ကာတို့၌ “တာကူးလ” ဟု ရေးသားကြသည်ကိုလည်း တွေ့ရသည်။ “တာ” ဟူသည် အချိန်ကာလဖြစ်၍ “ကူး” ဟူသည် ကူးပြောင်းခြင်းဟု အဓိပ္ပာယ်ရသဖြင့် နှစ်ဟောင်းကုန်ဆုံး၍ နှစ်သစ်သို့ ရောက်ရှိခြင်းကို ညွှန်းဆိုလိုရင်းဖြစ်သည်။ တန်ခူးလသည် မြန်မာ့ရိုးရာနှစ်သစ်ကူး အချိန်အခါသမယဖြစ်သည်နှင့်အညီ မြန်မာ့ရိုးရာ အတာသင်္ကြန်ပွဲတော်ကို အမျိုးသားရေး ပွဲတော်တစ်ရပ်အဖြစ် မြန်မာနိုင်ငံတစ်ဝှမ်းတွင် စည်ကားသိုက်မြိုက်စွာ နှစ်စဉ်ကျင်းပပြုလုပ်လေ့ရှိသည်။ မြန်မာနိုင်ငံ တစ်ဝှမ်းရှိ တိုင်းရင်းသားပြည်သူအပေါင်းတို့သည် နှစ်ဟောင်းမှ အညစ်အကြေးများကို အတာရေဖြင့် ပက်ဖျန်း ဆေးကြောကြပြီးဖြစ်၍ နှစ်သစ်အတွက် အားသစ်မာန်သစ်ဖြင့် ကိုယ်စိတ်လန်းဆန်း ရွှင်မြူးကြရသည့် အခါသမယ ဖြစ်သည်နှင့်အညီ “သည်တန်ခူးမှာဖြင့် ရည်စူးကာလုကြမယ်” ဆိုသည့်အတိုင်း ကောင်းမှုကုသိုလ်များ ပြုလုပ်ရန် ကြိုတင်ပြင်ဆင်ထားကြသူများလည်း ရှိပေသည်။

ထို့အပြင် မြန်မာနှစ်သစ်ကူး သင်္ကြန်ကာလကို ရုံးပိတ်ရက်၊ အလုပ်ပိတ်ရက် ရက်ရှည်အဖြစ် သတ်မှတ်ပေးထား သဖြင့် မိသားစုအလိုက် အပန်းဖြေလည်ပတ်သွားလာကြသူများ၊ နေရပ်ပြန်ကြသူများစသည်ဖြင့် ခရီးသွားလာမှုလည်း များပြားလေ့ရှိသည်။ ထို့ကြောင့် ပို့ဆောင်ရေးနှင့် ဆက်သွယ်ရေးဝန်ကြီးဌာနအနေဖြင့် မြန်မာနှစ်သစ်ကူး ပိတ်ရက်ရှည် ကာလအတွင်း အများပြည်သူအဆင်ပြေစွာ ခရီးသွားလာနိုင်ရေးနှင့် နိုင်ငံတကာပို့ကုန်သွင်းကုန် ကုန်စည်များ အချိန်မီ တင်ပို့၊ တင်သွင်းနိုင်ရေးအတွက်လည်း ကြိုတင်အစီအမံများ ရေးဆွဲချမှတ်၍ နှစ်စဉ်ဆောင်ရွက်ပေး လျက်ရှိသည်။ အထူးသဖြင့် သင်္ကြန်ပိတ်ရက်ရှည်ကာလဖြစ်သော်လည်း ပွင့်လင်းရာသီဖြစ်၍ ဆန်၊ ပဲ၊ ပြောင်းနှင့် ကောက်ပဲသီးနှံများ ပြည်ပသို့တင်ပို့ရာတွင် အရှိန်အဟုန်မပျက်တင်ပို့ပြီး နိုင်ငံအတွက် ဝင်ငွေရှာဖွေပေးနိုင်ရေး ဆိပ်ကမ်းများ၊ ဆိပ်ကမ်းဝန်ထမ်းများနှင့် ကုန်တင်ကုန်ချလုပ်သားများမှ ပိတ်ရက်မရှိ ဝန်ဆောင်မှုများပေးနေနိုင်ရန် အတွက် အလှည့်/အဆိုင်းများ ကြိုတင်စီမံ တာဝန်ခွဲဝေချထား၍ ဆောင်ရွက်ပေးသွားမည်ဖြစ်သည်။

သို့ဖြစ်ရာ အဟောင်းမှအသစ်သို့ ကူးပြောင်းခြင်း၊ တိုးတက်ဖြစ်ထွန်းခြင်း သဘောရှိသည့် အတာကူးသည် တန်ခူးလ မြန်မာ့ရိုးရာနှစ်သစ်ကူးအခါသမယတွင် ပို့ဆောင်ရေးနှင့် ဆက်သွယ်ရေးဝန်ကြီးဌာနအနေဖြင့် မြန်မာနိုင်ငံ တစ်ဝှမ်း တိုင်းရင်းသားပြည်သူအားလုံးအတွက် ခရီးသွားလာမှု လွယ်ကူအဆင်ပြေ ချောမွေ့စေရေး၊ ဆက်သွယ်ရေး လုပ်ငန်းများနှင့် ပြည်တွင်း/ပြည်ပ ကုန်စည်ပို့ဆောင်ရေးလုပ်ငန်းများ အစဉ်ခေတ်မီ ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်နေစေရေး တို့အတွက် ကိုယ်စွမ်းဉာဏ်စွမ်းရှိသမျှ ဆတက်ထမ်းပိုးတိုး၍ ဆောင်ရွက်သွားမည်ဖြစ်ပါကြောင်း။



ရှေ့သို့မျှော်မှန်း တို့ဆိပ်ကမ်း



- ❖ ရော်ရွက်ဝါတွေ၊ ဝေ့ဝေ့ကြွ
ဝိမာန်နွေလည်း ကူးခဲ့ပြီ။
- ❖ ဟိုသည်ကူးလျက်၊ ဥဩငှက်မြူး
သီကြူးချိန်မှန်၊ ဤဝိမာန်၌
သင်္ကြံလည်း ကျတော့မည်။
- ❖ မိဿချိန်ခါ၊ ပွင့်လင်းသာတောင်း
ပြောင်း၊ ဆန်၊ နမ်းဝါ၊ စုံလင်စွာနှင့်
မျှော်ကာရည်မှန်း၊ ပြည့်ဆိပ်ကမ်းလည်း
ခမ်းနား ကုန်စည်၊ မျိုးစုံညီဖြင့်
ပီပြင်တင့်ဆန်းလှတော့မည်။
- ❖ သင်္ကြံတွင် စုဖွဲ့ယှဉ်၍
တို့ရှင်သန်ရာ တို့ပြည်သာဖို့
သူငါ့ဝိုင်းကူ၊ လုပ်အားယူ၍
ညီတူစေတနာ၊ ထက်သန်စွာဖြင့်
သွင်း/ပို့ ကုန်စည်၊ တိုးမြှင့်မည်။
- ❖ ပြည်၏ဝန်ထမ်း၊ ပြည့်ဆိပ်ကမ်းလည်း
ကြိုးပမ်းဖွဲ့သန်၊ အရင်းခံ၍
တာဝန်ကိုယ်စီ၊ ရှေ့သို့ချီရင်း
ပြည်ရွာအကျိုး သယ်ပိုးမည်။ ။

■ ရန်ငြိမ်းဦး (MPA)





ပြည်ထောင်စု
သတင်းစာ

www.motc.gov.mm

ထုတ်ဝေသူ	အုပ်ချုပ်ရေးအရာရှိ / အယ်ဒီတာချုပ်	တာဝန်ခံအယ်ဒီတာ	သတင်းထောက်ချုပ်	ပုံနှိပ်
ဇော်ထွန်းလွင် (၀၀၄၉၆)	ဇော်ဝင်းနိုင်	မျိုးညွန့်	ကျော်ကျော်	ဦးထိန်လင်း Fujiko Offset (မြ ၀၁၁၁၁) သုဝဏ္ဏ။
ဒီဇိုင်းတာဝန်ခံ	အိုင်တီတာဝန်ခံ	ကွန်ပျူတာစာမီ	ပြင်ပဆက်သွယ်ရေး	
မြင့်ထွန်း	ကျော်ဇေယျ	အေးသန္တာဝင်း	ကျော်ဇော်ဦး	ပျက်နှာဖုံးကဗျာ ဇော်ဝင်းနိုင် (DMA)

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



အမှတ် (၈၃/၉၁)၊ ဝိုလ်အောင်ကျော်လမ်း (အောက်)၊ ကျောက်တံတားမြို့နယ်၊ ရန်ကင်းမြို့။ Tel : 09 250067515, 09 254501800

အဏ္ဏဝါဖြင့်မှ မီးအိမ်ရှင်

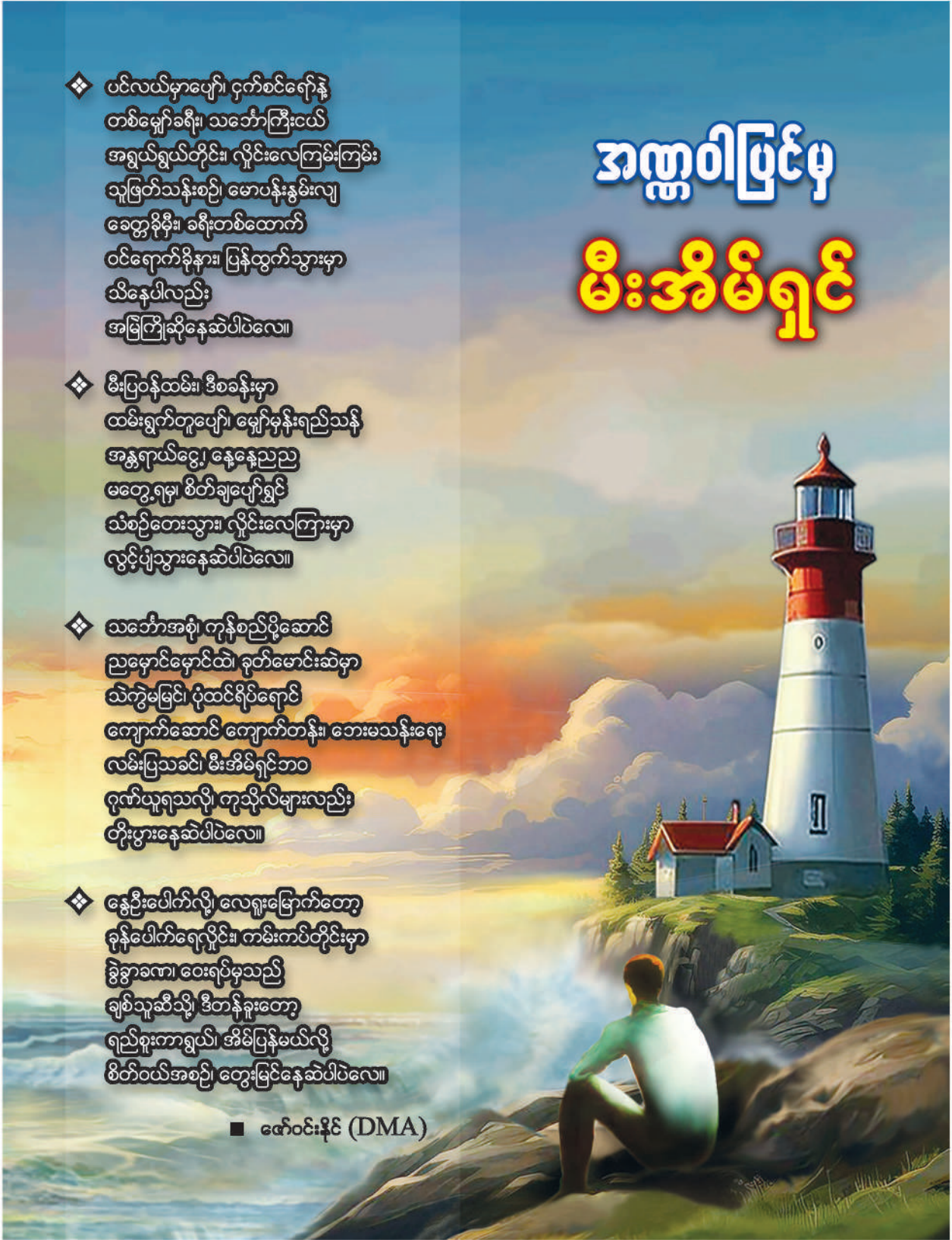
❖ ပင်လယ်မှာပျော်၊ ငှက်စင်ရော်နဲ့
တစ်မျှော်ခရီး၊ သင်္ဘောကြီးငယ်
အရွယ်ရွယ်တိုင်း၊ လှိုင်းလေကြမ်းကြမ်း
သူ့ဖြတ်သန်းစဉ်၊ မောပန်းနွမ်းလျ
ခေတ္တခိုမှီး၊ ခရီးတစ်ထောက်
ဝင်ရောက်ခိုနား၊ ပြန်ထွက်သွားမှာ
သိနေပါလည်း
အမြဲကြိုဆိုနေဆဲပါပဲလေ။

❖ မီးပြဝန်ထမ်း၊ ဒီစခန်းမှာ
ထမ်းရွက်တူပျော်၊ မျှော်မှန်းရည်သန်
အန္တရာယ်ငွေ့၊ နေနေညည
မတွေ့ရမှ၊ စိတ်ချပျော်ရွှင်
သံစဉ်တေးသွား၊ လှိုင်းလေကြားမှာ
လွင့်ပျံသွားနေဆဲပါပဲလေ။

❖ သင်္ဘောအစုံ၊ ကုန်စည်ပို့ဆောင်
ညမောင်မောင်ထဲ၊ ခုတ်မောင်းဆဲမှာ
သံကွဲမမြင်၊ ဝံ့ထင်ရိပ်ရောင်
ကျောက်ဆောင် ကျောက်တန်း၊ ဘေးမသန်းရေး
လမ်းပြသခင်၊ မီးအိမ်ရှင်ဘဝ
ဂုဏ်ယူရသလို၊ ကုသိုလ်များလည်း
တိုးပွားနေဆဲပါပဲလေ။

❖ နွေဦးပေါက်လို့၊ လေရှူးမြောက်တော့
ခုန်ပေါက်ရေလှိုင်း၊ ကမ်းကပ်တိုင်းမှာ
ခွဲခွာခဏ၊ ဝေးရပ်မှသည်
ချစ်သူဆီသို့၊ ဒီတန်ခူးတော့
ရည်စူးကာရွယ်၊ အိမ်ပြန်မယ်လို့
စိတ်ဝယ်အစဉ်၊ တွေးမြင်နေဆဲပါပဲလေ။

■ ဇော်ဝင်းနိုင် (DMA)



ဝါအထွက်နှုန်းများ တိုးတက်စေရေး လိုအပ်သည့် စိုက်နည်းစနစ်များ၊ သွင်းအားစုများ စီမံတွက်ချက်ဆောင်ရွက်ရန်လို

အဆင့်မီသည့် ချည်ထည်များကို ထုတ်လုပ်နိုင်ခြင်းဖြင့် မိမိတို့နိုင်ငံအတွင်း အထည်ချုပ်လုပ်ငန်းများ တိုးတက်လာပြီး နိုင်ငံအတွက် လိုအပ်သည့် အဝတ်အထည်များကို ထုတ်လုပ်နိုင်မည်



နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီဥက္ကဋ္ဌ နိုင်ငံတော်ဝန်ကြီးချုပ် ဗိုလ်ချုပ်မှူးကြီးမင်းအောင်လှိုင် ဝါသီးနှံစိုက်ပျိုးထုတ်လုပ်မှုနှင့် ချည်မျှင်နှင့်အထည်အလိပ်လုပ်ငန်းများ ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်ရေး ညှိနှိုင်းဆွေးနွေးပွဲသို့ တက်ရောက်ဆွေးနွေးပြောကြားစဉ်

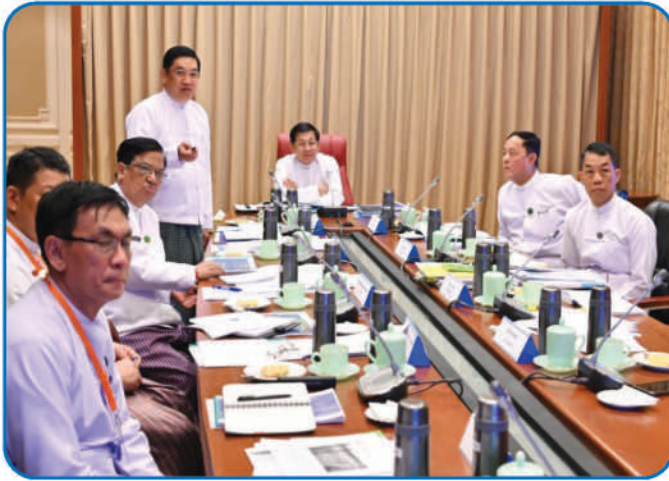
ဝါသီးနှံ စိုက်ပျိုးထုတ်လုပ်မှုနှင့် ချည်မျှင် နှင့် အထည်အလိပ်လုပ်ငန်းများ ဖွံ့ဖြိုးတိုး တက်ရေး ညှိနှိုင်းဆွေးနွေးပွဲကို မတ် ၇ ရက် မွန်းလွဲ ၂နာရီတွင်နေပြည်တော်ရှိနိုင်ငံတော် စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီဥက္ကဋ္ဌရုံး အစည်း အဝေးခန်းမ၌ ကျင်းပပြုလုပ်ရာ နိုင်ငံတော် စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီဥက္ကဋ္ဌ နိုင်ငံတော် ဝန်ကြီးချုပ်ဗိုလ်ချုပ်မှူးကြီးမင်းအောင်လှိုင် တက်ရောက်ဆွေးနွေးသည်။

ညှိနှိုင်းဆွေးနွေးပွဲသို့ နိုင်ငံတော်စီမံ အုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီအဖွဲ့ဝင် ဒုတိယဗိုလ် ချုပ်ကြီး ညိုစော၊ သမဝါယမနှင့် ကျေးလက် ဖွံ့ဖြိုးရေးဝန်ကြီးဌာန ပြည်ထောင်စုဝန်ကြီး

ဦးလှမိုး၊ စက်မှုဝန်ကြီးဌာန ပြည်ထောင်စု ဝန်ကြီးဒေါက်တာချာလီသန်း၊စီးပွားရေးနှင့် ကူးသန်းရောင်းဝယ်ရေးဝန်ကြီးဌာန ပြည် ထောင်စုဝန်ကြီး ဦးထွန်းအံ၊ ဒုတိယဝန်ကြီး များနှင့် ညွှန်ကြားရေးမှူးချုပ်များတက်ရောက် ကြသည်။

ဦးစွာ နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေး ကောင်စီဥက္ကဋ္ဌ နိုင်ငံတော်ဝန်ကြီးချုပ်က ဆွေးနွေးပြောကြားရာတွင် ဖေဖော်ဝါရီလ အတွင်း ကျင်းပခဲ့သည့် ဝါသီးနှံ၊ ဆီထွက် သီးနှံကော်ဖီနှင့်အသားနို့ထွက်ပစ္စည်းကဏ္ဍ ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်ရေး ညှိနှိုင်းဆွေးနွေးပွဲတွင် မိမိအနေဖြင့်ဝါထွက်သီးနှံများစိုက်ပျိုးထုတ်

လုပ်မှုနှင့်ပတ်သက်၍ထည့်သွင်းပြောကြား ခဲ့ပြီးဖြစ်ကြောင်းမိမိတို့နိုင်ငံတွင်ဝါများစိုက် ပျိုးထွက်ရှိသော်လည်းဝါဝွမ်းကိုစနစ်တကျ ဖြင့် ထုတ်လုပ်နိုင်ခြင်း မရှိသေးကြောင်း၊ လက်ရှိ ဝါစိုက်ဧက ၅ သိန်း၌ ၁ ဧကလျှင် ပိဿာချိန် ၇၀၀ ခန့် ထွက်ရှိမည်ဆိုပါက လူ ဦးရေ သန်း ၅၀ တွင် တစ်ဦးလျှင် ချည်ပိတ် ကိုက် ၃၀ ခန့် အသုံးပြုနိုင်မည် ဖြစ်ကြောင်း၊ မိမိတို့နိုင်ငံ၌လက်ရှိထွက်ရှိနေသည့်ဝါကုန် ကြမ်းများကို ချည်ချောများ ထုတ်လုပ်နိုင် မည်ဆိုပါက ပြည်ပမှ ချည်ထည်များ တင် သွင်းနေရမှုကို လျော့ချနိုင်မည် ဖြစ်သဖြင့် အဆိုပါအကြောင်းအရာနှင့် ပတ်သက်၍



နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီဥက္ကဋ္ဌ နိုင်ငံတော်ဝန်ကြီးချုပ် ဗိုလ်ချုပ်မှူးကြီးမင်းအောင်လှိုင်အား နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီအဖွဲ့ဝင် ဒုတိယဗိုလ်ချုပ်ကြီး ညိုစောက လုပ်ငန်းဆောင်ရွက်မှုများရှင်းလင်းတင်ပြစဉ်

ဆွေးနွေးပြောကြားစေလိုကြောင်း။

ဝါမိုင်းငင်သည့်စက်နှင့် ပတ်သက်၍ မိမိတို့နိုင်ငံတွင် အဆင့်မီစွာဖြင့် ဆောင်ရွက်နိုင်ရန် လိုအပ်ကြောင်း၊ ဝါစိုက်ပျိုးမှုများမှ ထွက်ရှိသည့် ဝါများကို မိုင်းငင်ခြင်းအားဖြင့် ဝါဂွမ်း၊ လင်တာဂွမ်း (အမျှင်တို) နှင့် ဝါစေ့များ ထွက်ရှိလာမည် ဖြစ်ကြောင်း၊ ထိုသို့ ဆောင်ရွက်ခြင်းဖြင့် အလုပ်အကိုင် အခွင့်အလမ်းများလည်း ပိုမိုရရှိလာမည်ဖြစ်ကြောင်း၊ ဝါစေ့များကို ဆီကြိတ်သည့် လုပ်ငန်းများ ဆောင်ရွက်ခြင်းဖြင့် ဆီစက်လုပ်ငန်းများ လည်ပတ်လာပြီး အလုပ်အကိုင် အခွင့်အလမ်းများ ရရှိမည်ဖြစ်သည့်အပြင် ဝါစေ့ကြိတ်ဖတ်များအား တိရစ္ဆာန်အစားအဖြစ် ထုတ်လုပ်

နိုင်မည်ဖြစ်ကြောင်း၊ ဝါဂွမ်းများမှ တစ်ဆင့် ချည်ထည်ပစ္စည်းများကို ထုတ်လုပ်နိုင်မည် ဖြစ်သဖြင့် ရက်ကန်းစက်များ လည်ပတ်နိုင်ခြင်း၊ ရရှိလာသည့် အထည်အလိပ်များကို အထည်ချုပ်လုပ်ငန်းများ လုပ်ကိုင်ခြင်း စသည့် အလုပ်အကိုင် အခွင့်အလမ်းများကို ဖော်ဆောင်ပေးနိုင်မည်ဖြစ်ပြီး ချည်မျှင်နှင့် အထည်အလိပ်နှင့် ပတ်သက်၍ ပြည်ပမှ တင်သွင်းနေရမှုများကို လျော့ချနိုင်ခြင်းကြောင့် နိုင်ငံအတွက် များစွာအကျိုးဖြစ်ထွန်းစေမည် ဖြစ်ကြောင်း။

လက်ရှိ ဝါစိုက်ပျိုးထုတ်လုပ်မှုလုပ်ငန်းများမှ တစ်ဆင့် တိုင်းပြည်စီးပွားရေးကို ကောင်းမွန်တိုးတက်အောင် အထောက်

အကူပြုနိုင်ရမည် ဖြစ်ကြောင်း၊ ဝါအထွက်နှုန်းများ တိုးတက်စေရေး လိုအပ်သည့် စိုက်နည်းစနစ်များ၊ သွင်းအားစုများနှင့် အောင်ရေများ ရရှိရေးအတွက် ရေရှည်ကို ကြည့်၍ စီမံတွက်ချက် ဆောင်ရွက်ရန် လိုကြောင်း၊ စိုက်ပျိုးထွက်ရှိသည့် ဝါများကို သိုလှောင်၍ လုပ်ငန်းများကို စဉ်ဆက်မပြတ် ဆောင်ရွက်နိုင်မည်ဖြစ်သဖြင့် အလုပ်အကိုင် အခွင့်အလမ်းများကို ဖော်ဆောင်ပေးနိုင်မည် ဖြစ်သဖြင့် အလုပ်လက်မဲ့ ရာခိုင်နှုန်းကို လျော့ချပေးနိုင်မည်ဖြစ်ကြောင်း၊ ထို့ကြောင့် အဓိကအားဖြင့် ဝါအထွက်နှုန်းများ တိုးတက်စေရေး ဦးစားပေး ဆောင်ရွက်သွားရမည် ဖြစ်သဖြင့် ရည်မှန်းချက်များ ချမှတ်၍ ဆောင်ရွက်သွားရန်

- မိမိတို့နိုင်ငံတွင် ဝါများစိုက်ပျိုးထွက်ရှိသော်လည်း ဝါဂွမ်းကို စနစ်တကျဖြင့် ထုတ်လုပ်နိုင်ခြင်းမရှိသေး၊ လက်ရှိ ဝါစိုက်ဧက ၅ သိန်း၌ ၁ ဧကလျှင် ပိဿာချိန် ၇၀၀ ခန့်ထွက်ရှိမည်ဆိုပါက လူဦးရေသန်း ၅၀ တွင် တစ်ဦးလျှင် ချည်ပိတ် ကိုက် ၃၀ ခန့် အသုံးပြုနိုင်မည်၊ လက်ရှိထွက်ရှိနေသည့် ဝါကုန်ကြမ်းများကို ချည်ချောများ ထုတ်လုပ်နိုင်မည်ဆိုပါက ပြည်ပမှ ချည်ထည်များ တင်သွင်းနေရမှုကို လျော့ချနိုင်မည်ဖြစ်...
- ဝါမိုင်းငင်သည့်စက်နှင့်ပတ်သက်၍ မိမိတို့နိုင်ငံတွင် အဆင့်မီစွာဖြင့် ဆောင်ရွက်နိုင်ရန်လိုအပ်၊ ဝါစိုက်ပျိုးမှုများမှ ထွက်ရှိသည့် ဝါများကို မိုင်းငင်ခြင်းအားဖြင့် ဝါဂွမ်း၊ လင်တာဂွမ်း (အမျှင်တို) နှင့် ဝါစေ့များ ထွက်ရှိလာမည်...

လိုကြောင်း။

ထွက်ရှိလာသည့် ဝါများအား ကုန်ချောချည်နှင့် ပိတ်များ ထုတ်လုပ်နိုင်ရေးအတွက် လိုအပ်သည့် ရင်းနှီးမြှုပ်နှံမှုများကို ဖိတ်ခေါ်ဆောင်ရွက်သွားရန်လိုကြောင်း၊ မိမိတို့နိုင်ငံတွင် ဝတ်ရေးနှင့် ပတ်သက်၍ ဖူလုံသင့်သလောက် ဖူလုံမှုမရှိသဖြင့် ပြည်ပမှ နှစ်စဉ် တင်သွင်းနေကြောင်း၊ အဆင့်မီသည့် ချည်ထည်များကို ထုတ်လုပ်နိုင်ခြင်းဖြင့် မိမိတို့နိုင်ငံအတွင်း အထည်ချုပ်လုပ်ငန်းများ တိုးတက်လာပြီး နိုင်ငံအတွက် လိုအပ်သည့် အဝတ်အထည်များကို ထုတ်လုပ်နိုင်မည်ဖြစ်ကြောင်း၊ ထို့ကြောင့် ဝါအထွက်နှုန်းများ တိုးတက်စေရေးနှင့် ဝါကုန်ကြမ်းများမှ အဆင့်မီသည့် ချည်ထည်များ ထုတ်လုပ်နိုင်ရေး လိုအပ်သည်များကို ဆွေးနွေးဆောင်ရွက်ကြစေလိုကြောင်း ပြောကြားသည်။

ပြည်ထောင်စုဝန်ကြီးများနှင့် တက်ရောက်လာကြသူများက ကဏ္ဍအလိုက် ရှင်းလင်းဆွေးနွေး

ထို့နောက် နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီအဖွဲ့ဝင် ဒုတိယဗိုလ်ချုပ်ကြီး ညိုစော၊ ပြည်ထောင်စုဝန်ကြီးများနှင့် တက်ရောက်လာကြသူများက ဝါစိုက်ပျိုးမှုဧကနှင့် ထွက်ရှိမှု၊ ပြည်တွင်းမှ ထွက်ရှိသည့် ဝါကုန်ကြမ်းအပေါ်မူတည်၍ အလုပ်အကိုင်အခွင့်အလမ်း

များ ဖော်ဆောင်ပေးနိုင်မှု၊ နိုင်ငံပိုင်နှင့်ပုဂ္ဂလိက ဝါကြိတ်စက်ရုံများမှ ကြိတ်ခွဲထုတ်လုပ်နိုင်မှု၊ ဝါကြိတ်စက်များ လိုအပ်မှုနှင့် ဝါကြိတ်ခွဲပုံအဆင့်ဆင့် လုပ်ငန်းဆောင်ရွက်မှု၊ ပြည်ပနိုင်ငံများမှ အသုံးပြုလျက်ရှိသည့် ဝါကြိတ်စက်များ၏အလုပ်လုပ်ပုံအဆင့်ဆင့်နှင့် ချည်ချောများ ထုတ်လုပ်မှု အဆင့်ဆင့်၊ ပြည်ပမှ ချည်ထုတ်လုပ်မှုအတွက် လိုအပ်သည့် ကုန်ကြမ်းများဝယ်ယူတင်သွင်းရမှုနှင့် ပြည်တွင်းမှ ထွက်ရှိသည့် ဝါဝိမ်းများကို ပြည်ပသို့ နှစ်စဉ်တင်ပို့နေမှု၊ ပြည်တွင်းမှ ထွက်ရှိသည့် ဝါအမျိုးအစားအလိုက် ချည်မျှင်စက်ရုံများမှ ချည်များ ရက်လုပ်နိုင်မှု၊ ပြည်တွင်း၌ နိုင်ငံတော်ပိုင် ဘိလပ်မြေစက်ရုံများနှင့် ပုဂ္ဂလိကပိုင် ဘိလပ်မြေစက်ရုံများမှ လုပ်ငန်းဆောင်ရွက်လျက်ရှိမှုနှင့် ထုတ်လုပ်မှုများ တိုးမြှင့်ထုတ်လုပ်နိုင်ရေး ဆောင်ရွက်လျက်ရှိမှုတို့နှင့် ပတ်သက်၍ ရှင်းလင်းတင်ပြကြသည်။

တင်ပြချက်များအပေါ် လိုအပ်သည်များ ဖြည့်စွက်ဆွေးနွေး

တင်ပြချက်များအပေါ် နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီဥက္ကဋ္ဌ နိုင်ငံတော်ဝန်ကြီးချုပ်က ဖြည့်စွက်ဆွေးနွေးပြောကြားရာတွင် မိမိတို့နိုင်ငံနှင့် ကိုက်ညီသည့် ဝါကြိတ်စက်များကို ပြည်တွင်း၌ ထုတ်လုပ်နိုင်ရန်လိုကြောင်း၊ ပြည်တွင်းမှ ထွက်ရှိသည့် ဝါဝိမ်းများ

ကို ပြည်တွင်းဈေးကွက်တွင် ရောင်းချနိုင်ရေးနှင့် ချည်ကုန်ချောများ၊ အဆင့်မြင့်ချည်ထည်များ ထုတ်လုပ်နိုင်ရေး ဆောင်ရွက်ပေးရန် လိုကြောင်း၊ ဝါသီးနှံစိုက်ပျိုးထုတ်လုပ်မှုနှင့် ချည်မျှင်နှင့် အထည်အချုပ်လုပ်ငန်းများ ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်ရေးအတွက် ဦးစွာအရည်အသွေးကောင်းသော (A) အဆင့်ရှိ ဝါများ ပြောင်းလဲစိုက်ပျိုးနိုင်ရန် လိုကြောင်း၊ ထိုမှတစ်ဆင့် ထွက်ရှိလာသည့် ဝါကုန်ကြမ်းများကို ချည်မျှင်ထုတ်လုပ်နိုင်ရေးနှင့် ပိတ်အဖြစ် ပြောင်းလဲထုတ်လုပ်နိုင်ရေးစက်ကိရိယာများ လိုအပ်ကြောင်း၊ ချည်ချောများ ထုတ်လုပ်နိုင်ရေး၊ ပိတ်အဖြစ်ပြောင်းလဲနိုင်ရေး ဆောင်ရွက်ရာတွင် လုပ်ငန်းများအလိုက် ဦးတည်ချက်များ ချမှတ်၍ တစ်ဆင့်ချင်း အောင်မြင်အောင် ဆောင်ရွက်နိုင်ရေး ကြိုးပမ်းဆောင်ရွက်သွားရန်လိုကြောင်း၊ ပုဂ္ဂလိကလုပ်ငန်းရှင်များကိုလည်း ဖိတ်ခေါ်ဆောင်ရွက်သွားရန် လိုကြောင်းဖြင့် ဖြည့်စွက်ဆွေးနွေးရာကြားပြီး သိရှိလိုသည်များ မေးမြန်းကာ ဝါသီးနှံစိုက်ပျိုးထုတ်လုပ်မှုနှင့် ချည်မျှင်နှင့်အထည်အလုပ်လုပ်ငန်းများ ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်ရေးအတွက် အပြန်အလှန် ဆွေးနွေးခဲ့ကြပြီး အစည်းအဝေးကို ညနေ ၅ နာရီခွဲတွင် ရုပ်သိမ်းလိုက်ကြောင်း သတင်းရရှိသည်။

သတင်းစဉ်



နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီဥက္ကဋ္ဌ နိုင်ငံတော်ဝန်ကြီးချုပ် ဗိုလ်ချုပ်မှူးကြီးမင်းအောင်လှိုင်အား ပြည်ထောင်စုဝန်ကြီး ဒေါက်တာချာလီသန်း ရှင်းလင်းတင်ပြစဉ်

ရေသယံဇာတသည် သဘာဝအရင်းအမြစ်တစ်ခုအနေဖြင့် စိုက်ပျိုးရေး၊ မွေးမြူရေး အသက်မွေးဝမ်းကျောင်းနှင့် သက်ရှိများအသက်ရှင်နေထိုင်ရေးအတွက် အခြေခံလိုအပ်ချက်တစ်ခုဖြစ် လုံခြုံဘေးကင်းသန့်ရှင်းသည့်ရေသည် ကျန်းမာရေးကို အထောက်အကူပြုရုံသာမက ပတ်ဝန်းကျင်ကိုလည်း ကောင်းကျိုးပြု



အမျိုးသားအဆင့်ရေအရင်းအမြစ်ကော်မတီဥက္ကဋ္ဌ နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီဥက္ကဋ္ဌ နိုင်ငံတော်ဝန်ကြီးချုပ် ဗိုလ်ချုပ်မှူးကြီးမင်းအောင်လှိုင် ကမ္ဘာ့ရေနေ့ ၂၀၂၄ အထိမ်းအမှတ်ပြခန်းများအား စိတ်ပါဝင်စားစွာ လှည့်လည်ကြည့်ရှုစဉ်

ကမ္ဘာ့ရေနေ့ ၂၀၂၄ အခမ်းအနားကို မတ် ၂၂ ရက် နံနက်ပိုင်းတွင် နေပြည်တော် ရှိ မြန်မာအပြည်ပြည်ဆိုင်ရာ ကွန်ဗင်းရှင်း ဗဟိုဌာန- ၂ (MICC-II) ၌ ကျင်းပပြုလုပ် ရာ အမျိုးသားအဆင့် ရေအရင်းအမြစ် ကော်မတီဥက္ကဋ္ဌ နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေး ကောင်စီဥက္ကဋ္ဌ နိုင်ငံတော်ဝန်ကြီးချုပ် ဗိုလ် ချုပ်မှူးကြီး မင်းအောင်လှိုင် တက်ရောက် အမှာစကား ပြောကြားသည်။

အခမ်းအနားသို့ ကောင်စီတွဲဖက် အတွင်းရေးမှူး၊ ဒုတိယဗိုလ်ချုပ်ကြီးရဲဝင်းဦး၊ ကောင်စီအဖွဲ့ဝင်များ၊ ပြည်ထောင်စုဝန်ကြီး များ၊ နေပြည်တော်ကောင်စီဥက္ကဋ္ဌ၊ ကာကွယ်

ရေးဦးစီးချုပ်ရုံးမှ အဆင့်မြင့်တပ်မတော် အရာရှိကြီးများ၊ နေပြည်တော်တိုင်းစစ်ဌာန ချုပ်တိုင်းမှူး၊ ဒုတိယဝန်ကြီးများ၊ အမြဲတမ်း အတွင်းဝန်များ၊ ညွှန်ကြားရေးမှူးချုပ်များ၊ တက္ကသိုလ်ကောလိပ်များမှ ကျောင်းအုပ်ကြီး များနှင့် ပါမောက္ခချုပ်များ၊ ဖိတ်ကြားထား သူများနှင့် တာဝန်ရှိသူများ တက်ရောက်ကြ ပြီး တိုင်းဒေသကြီးနှင့် ပြည်နယ်ဝန်ကြီးချုပ် များက Video Conferencing ဖြင့် တက် ရောက်ကြသည်။

ဦးစွာ နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီ ဥက္ကဋ္ဌ နိုင်ငံတော်ဝန်ကြီးချုပ်နှင့် အခမ်းအနား တက်ရောက်လာကြသူများသည် တေးသံရှင်

သန်းမြတ်စိုး၏ “တိမ်တမန်” တေးသီချင်း ဖြင့် ဖျော်ဖြေတင်ဆက်မှုကို ကြည့်ရှုအားပေး ကြသည်။

အမှာစကားပြောကြား

ထို့နောက်အမျိုးသားအဆင့်ရေအရင်း အမြစ်ကော်မတီဥက္ကဋ္ဌ နိုင်ငံတော်စီမံအုပ် ချုပ်ရေးကောင်စီဥက္ကဋ္ဌ နိုင်ငံတော်ဝန်ကြီး ချုပ်က အဖွင့်အမှာစကားပြောကြားရာတွင် ရေသယံဇာတသည် သဘာဝအရင်းအမြစ် တစ်ခုအနေဖြင့် စိုက်ပျိုးရေး၊ မွေးမြူရေး အသက်မွေးဝမ်းကျောင်းနှင့် သက်ရှိများ အသက်ရှင် နေထိုင်ရေးအတွက် အခြေခံ လိုအပ်ချက်တစ်ခုဖြစ်ကြောင်း၊ လုံခြုံဘေး



အမျိုးသားအဆင့်ရေအရင်းအမြစ်ကော်မတီဥက္ကဋ္ဌ နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီဥက္ကဋ္ဌ နိုင်ငံတော်ဝန်ကြီးချုပ် ဗိုလ်ချုပ်မှူးကြီးမင်းအောင်လှိုင် ကမ္ဘာ့ရေနေ့ ၂၀၂၄ အခမ်းအနားတွင် အမှာစကားပြောကြားစဉ်

ကင်းသန့်ရှင်းသည့် ရေသည် ကျန်းမာရေးကို အထောက်အကူပြုရုံ သာမက ပတ်ဝန်းကျင်ကိုလည်း ကောင်းကျိုးပြုကြောင်း၊ ထို့ကြောင့် လူတိုင်း ကျန်းမာသန့်စွမ်းနေစေရေး သန့်ရှင်းသည့် သောက်သုံးရေရရှိရန် လိုအပ်ကြောင်း။

ကမ္ဘာပေါ်ရှိ နိုင်ငံများတွင် ရေကို စနစ်တကျ ချွေတာအသုံးပြုရန်နှင့် လူတိုင်း လုံခြုံဘေးကင်းသည့် သောက်သုံးရေ ရရှိနိုင်စေရန် တိုးမြှင့်ဆောင်ရွက်နိုင်ရေးအတွက် အသိပေး နှိုးဆော်သည့်အနေဖြင့် နှစ်စဉ် မတ်လ ၂၂ ရက်နေ့ကို “ကမ္ဘာ့ရေနေ့” အဖြစ် သတ်မှတ်ပြီး ၁၉၉၃ ခုနှစ်မှစ၍ ကမ္ဘာ့ရေနေ့အထိမ်းအမှတ် အခမ်းအနားများကို ကျင်းပလျက်ရှိကြောင်း၊ နှစ်အလိုက် ကမ္ဘာ့ရေနေ့ဆိုင်ရာ အထူးပြုအသိပေးလိုသည့် အဓိကအကြောင်းအရာ ဆောင်ပုဒ်များကို သတ်မှတ်ဆောင်ရွက်ခဲ့ရာ ယခုနှစ် ကမ္ဘာ့ရေနေ့ ၂၀၂၄ အတွက် ဆောင်ပုဒ် (Theme) မှာ “ငြိမ်းချမ်းသာယာဝပြောရေး ရေကဏ္ဍကို မြှင့်တင်ပေး” “Leveraging Water for Peace” ပင် ဖြစ်ကြောင်း။

ထိခိုက်မှုများ ဖြစ်ပေါ်

ကမ္ဘာလုံးဆိုင်ရာ ရေအကျပ်အတည်းသည် လူသားများ ရင်ဆိုင်နေရသည့် အရေး

ကြီးဆုံး စိန်ခေါ်မှုများထဲမှ တစ်ခုဖြစ်ကြောင်း၊ ကုလသမဂ္ဂ၏ အဆိုအရ လူဦးရေ နှစ်ဘီလီယံကျော်သည် ဘေးကင်းသည့် သောက်သုံးရေ မရရှိကြသည့်အပြင် လေးဘီလီယံကျော်သည်လည်း တစ်နှစ်အနည်းဆုံး တစ်လ

တာရေရှားပါးမှုခံစားနေကြရသည်ကို သိရှိရကြောင်း၊ တစ်ဖက်တွင်လည်း ရာသီဥတုပြောင်းလဲလာမှုနှင့် လူသားများ၏ ပယောဂများကြောင့် ရေသယံဇာတနှင့် သဘာဝပတ်ဝန်းကျင်အပေါ် ထိခိုက်မှုများ ဖြစ်ပေါ်



နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီဥက္ကဋ္ဌ နိုင်ငံတော်ဝန်ကြီးချုပ် ဗိုလ်ချုပ်မှူးကြီးမင်းအောင်လှိုင် ကမ္ဘာ့ရေနေ့ ၂၀၂၄ အထိမ်းအမှတ် အလွတ်တန်းအဆင့် ဆောင်းပါးပြိုင်ပွဲတွင် ဆုရရှိခဲ့သူတစ်ဦးကို ဆုပေးအပ်ချီးမြှင့်စဉ်

လျက်ရှိပြီး ရေအရင်းအမြစ်များ လျော့နည်း လာနေကြောင်း။

ကမ္ဘာ့မြေမျက်နှာပြင်၏ ၇၁ ရာခိုင်နှုန်း သည် ရေများ ဖုံးလွှမ်းလျက်ရှိသော်လည်း ကမ္ဘာ့ရေထု စုစုပေါင်း၏ ၉၇ ဒသမ ၅ ရာခိုင် နှုန်းသည် ပင်လယ်သမုဒ္ဒရာဆားငန်ရေများ ဖြစ်ကြကြောင်း၊ ကျန် ၂ ဒသမ ၅ ရာခိုင်နှုန်း ခန့်သာ ရေချိုများဖြစ်ပြီး အဆိုပါ ရေချိုများ၏ ၆၈ ရာခိုင်နှုန်းသည်လည်း ရေခဲတောင်များ၊ ဝင်ရိုးစွန်းများနှင့် လေထုထဲတွင် မိုးတိမ်နှင့် ရေငွေ့များအဖြစ် တည်ရှိနေခြင်းကြောင့် အသုံးမပြုနိုင်ကြောင်း၊ မြေပြင်ပေါ်ရှိ ရေ အားလုံး၏ ၀ ဒသမ ၅ ရာခိုင်နှုန်းနှင့် မြေ အောက်ရေ ၃၀ ဒသမ ၁ ရာခိုင်နှုန်းကို သာသုံးစွဲနိုင်သည့်အတွက် အသုံးပြုနိုင်သည့် ပမာဏ အလွန်နည်းပါးသည်ကို တွေ့ရ ကြောင်း၊ ထို့ကြောင့် ကမ္ဘာပေါ်တွင် ရေချို အရင်းအမြစ်များအကန့်အသတ်ရှိနေသည် ကို တွေ့ရမည် ဖြစ်ကြောင်း။

၂၀၂၂ ခုနှစ်၊ ကမ္ဘာ့ကျန်းမာရေးအဖွဲ့ (WHO) ၏ လေ့လာမှုများအရ နှစ်စဉ် လူဦးရေ ၁ ဒသမ ၄ သန်းသည် မသန်ရှင်း သည့် ရေကြောင့် ဖြစ်ပေါ်သည့် ရောဂါများ နှင့် မိလ္လာ မသန်ရှင်းမှုများကြောင့် သေဆုံး နေကြရကြောင်း၊ လူဦးရေ ၇၄ သန်းသည်

လည်း တဖြည်းဖြည်းနှင့် သက်တမ်းတို တောင်းလာသည်ကို တွေ့ရကြောင်း၊ လာ မည့် ၂၀၅၀ ပြည့်နှစ်တွင် ကမ္ဘာ့ရေလိုအပ် ချက်သည် ၅၅ ရာခိုင်နှုန်းအထိ တိုးတက် လာမည်ဟု ပညာရှင်များက ခန့်မှန်းထားကြ ကြောင်း၊ ထို့ပြင် ကမ္ဘာ့လူဦးရေ၏ တစ်ဝက် နီးပါးဖြစ်သည့် သန်း ၃၆၀၀ သည် သန့်ရှင်း သည့် မိလ္လာစနစ် မရရှိသေးသည်ကို စစ်တမ်း များ၌ ဖော်ပြထားကြောင်း။

ထိရောက်စွာ စီမံခန့်ခွဲ

မိမိတို့ မြန်မာနိုင်ငံအနေဖြင့် ရေမူဝါဒ များနှင့် ဥပဒေများ ဖော်ဆောင်ချမှတ်ပြီး စိုက်ပျိုးရေးကဏ္ဍအတွက် ရေတိုးမြှင့်ရရှိရေး၊ စွမ်းအင်ကဏ္ဍအတွက် ရေအားလျှပ်စစ် တိုး မြှင့်ထုတ်လုပ်နိုင်ရေး၊ အိမ်သုံးရေ တိုးမြှင့်ပေး ဝေနိုင်ရေး၊ စက်မှုလုပ်ငန်းသုံးရေ ပိုမိုပေး ဝေနိုင်ရေးတို့အတွက် ဘက်စုံရေစီမံခန့်ခွဲမှု နည်းလမ်းများဖြင့် ရေအရင်းအမြစ်များကို ထိရောက်စွာ စီမံခန့်ခွဲနိုင်ရေး ကြိုးစားဆောင် ရွက်လျက်ရှိကြောင်း။

ရေစီမံခန့်ခွဲမှုသည် ရာသီဥတုပြောင်း လဲမှုဆိုင်ရာ စိန်ခေါ်မှုများကို တုံ့ပြန်ဆောင် ရွက်နိုင်ရန်၊ စားနပ်ရိက္ခာဖူလုံမှု ရှိစေရန်၊ ဆင်းရဲနွမ်းပါးမှုကို တိုက်ဖျက်ရန်၊ ဖိတ်မျိုးစုံ မျိုးကွဲများကို ကာကွယ်ရန်၊ ရေညစ်ညမ်းမှု

များကို တားဆီးရန်နှင့် ရေဆိုင်ရာပဋိပက္ခ ဖြေရှင်းရန်စသည့် ပန်းတိုင်များစွာကို ရောက် ရှိစေနိုင်မည့် အရေးကြီးသည့် အခြေခံခြေ လှမ်းတစ်ရပ် ဖြစ်ကြောင်း၊ နိုင်ငံတကာက ကောင်းမွန်ပြည့်စုံသည့် ရေစီမံခန့်ခွဲမှု အလေ့ အကျင့်ကောင်းများကို နမူနာယူပြီး မြန်မာ နိုင်ငံအနေဖြင့် “အမျိုးသားအဆင့် ရေအရင်း အမြစ်ကော်မတီ” ကို ဖွဲ့စည်းဆောင်ရွက် လျက်ရှိပြီး ရေဆိုင်ရာကဏ္ဍစုံကို စနစ်တကျ စီမံခန့်ခွဲနိုင်ရန်နှင့် ရေကဏ္ဍအားလုံးကို လွှမ်း ခြုံသည့် “အမျိုးသားရေဥပဒေ” တစ်ရပ် ရေးဆွဲပြဋ္ဌာန်းနိုင်ရေးအတွက် ဆောင်ရွက် လျက်ရှိကြောင်း။

စိုက်ပျိုးရေးပေးဝေမှု

မိမိတို့ နိုင်ငံတစ်ဝန်း၌ တည်ဆောက် ထိန်းသိမ်းထားရှိသည့် ရေလှောင်တံ ၂၄၆ ခု၊ ရေလွှဲဆည် ၁၄၄ ခု၊ ရေကန် ၇၂ ခု၊ ရေ တံခါး ၁၉၉ ခုနှင့် မြစ်ရေတင်လုပ်ငန်း ၂၁၉ ခုရှိပြီး စိုက်ပျိုးရေးပေးဝေခြင်း၊ သောက်သုံး ရေပေးဝေခြင်းနှင့် အချို့ရေလှောင်တံများ တွင် ရေအားလျှပ်စစ် ထုတ်လုပ်လျက်ရှိ ကြောင်း၊ မိမိတို့နိုင်ငံ၏ အဓိကမြစ်ကြီးငှစင်း ဖြစ်သည့် ဧရာဝတီ၊ ချင်းတွင်း၊ သံလွင်၊ စစ် တောင်းမြစ်နှင့် အခြားမြစ်ချောင်းများမှ ရေကို စုပ်တင်ပြီး စိုက်ပျိုးရေးပေးဝေရေး ဆောင်



နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီဥက္ကဋ္ဌ နိုင်ငံတော်ဝန်ကြီးချုပ် ဗိုလ်ချုပ်မှူးကြီးမင်းအောင်လှိုင်နှင့် အခမ်းအနားတက်ရောက်လာကြသူများ စုပေါင်းမှတ်တမ်းတင်ဓာတ်ပုံရိုက်စဉ်



အမျိုးသားအဆင့်ရေအရင်းအမြစ်ကော်မတီဥက္ကဋ္ဌ နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီဥက္ကဋ္ဌ နိုင်ငံတော်ဝန်ကြီးချုပ် ဗိုလ်ချုပ်မှူးကြီးမင်းအောင်လှိုင်နှင့် အခမ်းအနားတက်ရောက်လာကြသူများ ရေအရင်းအမြစ်နှင့်မြစ်ချောင်းများဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်ရေး ဦးစီးဌာနမှ ဝန်ထမ်းများက “ကမ္ဘာ့ရေနေ့ ဂုဏ်ပြုတေးသီချင်း”ဖြင့် ဖျော်ဖြေတင်ဆက်မှုကို ကြည့်ရှုအားပေးစဉ်

ရွက်လျက်ရှိသည့် မြစ်ရေတင်စီမံကိန်း စုစုပေါင်း ၃၉၀ ရှိပြီး စိုက်ပျိုးရေးပေးဝေနိုင်သည့် မြေဧရိယာဧက ခုနစ်သိန်းငါးသောင်း နီးပါးရှိကြောင်း၊ ထို့အပြင် မြေအောက်ရေတွင်းများ တူးဖော်ပြီး စိုက်ပျိုးရေးပေးဝေခြင်း လုပ်ငန်း ၁၄၉၉၉ ခုမှ စိုက်ပျိုးမြေဧရိယာဧက ကိုးသိန်းသုံးသောင်း နီးပါးကို ရေပေးဝေလျက်ရှိကြောင်း။

အကျိုးရှိစွာ အသုံးချ

မိမိတို့ နိုင်ငံ၌ စိုက်ပျိုးရေးကဏ္ဍသည် ရေချိုသုံးစွဲမှု အများဆုံးဖြစ်ပြီး ရေ ခိုင်နှုန်းကို သုံးစွဲလျက်ရှိနေသောကြောင့် ရေအရင်းအမြစ်များကို အကျိုးရှိစွာ အသုံးချနိုင်ရေးနှင့် ရေရှည်တည်တံ့စေရန် စီမံခန့်ခွဲနိုင်ရေးသည် နိုင်ငံအတွက် အရေးပါသည့် ကဏ္ဍတစ်ခုဖြစ်လာကြောင်း၊ အနာဂတ်ရေဖူလုံစေရေးအတွက် ရေစီမံအုပ်ချုပ်ရေး ဟုခေါ်သည့် (Water Governance) လုပ်ငန်းများတွင် လူငယ်များ၏ ပါဝင်မှုသည် လွန်စွာအရေးကြီးသည်ကို တွေ့ရမည် ဖြစ်ကြောင်း၊ ရေရှည်တည်တံ့သည့် ရေစီမံခန့်ခွဲမှု အလေ့အကျင့်ကောင်းများ ရရှိစေရန် လူငယ်များကို အသိပညာပေးခြင်းသည် အရေးပါသည့် အခန်းကဏ္ဍအဖြစ် ပါဝင်လျက်ရှိကြောင်း။

နောက်ထပ် အရေးကြီးသည့်အချက်မှာ ရေဆိုင်ရာအချက်အလက် (Data) များကို အခြေခံပြီး သိပ္ပံနည်းကျ ရေစီမံခန့်ခွဲမှု

နည်းလမ်းများတွင် အသုံးချခြင်းဖြင့် လူသားနှင့် သက်ရှိများစွာအတွက် အလွန်အကျိုးရှိကြောင်း သုတေသနများစွာက သက်သေပြနိုင်သည်ကို တွေ့ရှိရကြောင်း၊ ရေဆိုင်ရာ သိပ္ပံနည်းကျ သုတေသနလုပ်ငန်းများတွင် ဆက်လက်ပြီး ရင်းနှီးမြှုပ်နှံခြင်းဖြင့် မိမိတို့တွင် ရှိပြီးဖြစ်သည့် ရေအရင်းအမြစ်များ၏ သဘောသဘာဝများကို ပိုမိုနားလည်နိုင်ရန် အထောက်အကူပြုမည် ဖြစ်ပြီး ရေအရင်းအမြစ်များကို အသုံးချနိုင်ရန် နည်းလမ်းများ၊ ရေနှင့်ဆိုင်သည့် သဘာဝဘေးအန္တရာယ်များမှ ကာကွယ်စောင့်ရှောက်နိုင်မည့် နည်းလမ်းများကို ရှာဖွေရာတွင်လည်းကောင်း၊

စီမံခန့်ခွဲမှုဆိုင်ရာ ဆုံးဖြတ်ချက်များ ချမှတ်ခြင်း (Decision-Making) ပြုလုပ်ရာတွင် လည်းကောင်း ပိုမိုတိကျစွာ ဆောင်ရွက်နိုင်မည်ဖြစ်ကြောင်း၊ ယခု မိမိတို့နိုင်ငံတွင်လည်း **ရေအားအရင်းအမြစ်စူးစမ်းလေ့လာရေးအဖွဲ့** ဖွဲ့စည်းထားပြီးဖြစ်သဖြင့် ရေဆိုင်ရာအချက်အလက်များကို စုစည်းကာ (Data Bank) တစ်ခု ဖြစ်ပေါ်လာရေး ဆောင်ရွက်လျက်ရှိကြောင်း။

အလေးထား ဆောင်ရွက်

ယခုနှစ် ကမ္ဘာ့ရေနေ့ အထိမ်းအမှတ်ဆောင်ပုဒ်အတိုင်း **“ငြိမ်းချမ်းသာယာပြောရေးရောကဏ္ဍကိုမြှင့်တင်ပေး”** နိုင်ရေးအတွက်

ဒုတိယဝန်ကြီးချုပ်နှင့် ပြည်ထောင်စုဝန်ကြီး ဗိုလ်ချုပ်ကြီးမြထွန်းဦး ကမ္ဘာ့ရေနေ့ အထိမ်းအမှတ် ဝါသနာရှင်အဆင့်ဆောင်းပါး ပြိုင်ပွဲတွင် ဆုရရှိခဲ့သူ တစ်ဦးကို ဆုပေးအပ်ချီးမြှင့်စဉ်





နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီဥက္ကဋ္ဌ နိုင်ငံတော်ဝန်ကြီးချုပ် ဗိုလ်ချုပ်မှူးကြီး မင်းအောင်လှိုင် ဖျော်ဖြေတင်ဆက်ခဲ့ကြသူများအား ဂုဏ်ပြုပုဒ်များဖြင့်ပေးအပ်စဉ်

ဝန်ကြီးဌာန၊ အဖွဲ့အစည်းများ၏ ပူးပေါင်းဆောင်ရွက်မှုဖြင့်လည်းကောင်း၊ ဥပဒေအားဖြင့်လည်းကောင်း၊ နည်းပညာအားဖြင့်လည်းကောင်း၊ အစွမ်းကုန်ထိန်းသိမ်းသွားရန် လိုအပ်ပြီး အမြော်အမြင်ရှိစွာဖြင့် စီမံခန့်ခွဲဆောင်ရွက်ပေးကြရန်၊ အနာဂတ် ရေဖူလုံစေရေး လူငယ်များ၏ ပါဝင်မှုသည် အရေးကြီးသည့်အတွက် လူငယ်များကို လေ့ကျင့်ပျိုးထောင်ရေးကို အလေးထား ဆောင်ရွက်ပေးကြရန်၊ မိမိတို့၏ လက်ရှိနှင့် အနာဂတ်မျိုးဆက်သစ်များအတွက် နိုင်ငံ၏ရေအရင်းအမြစ်များကို ရေရှည်တည်တံ့ပြီး မျှတစွာ သုံးစွဲနိုင်စေရန်၊ ရေအရင်းအမြစ်ကို ထိရောက်အကျိုးရှိစွာ ရေရှည်အသုံးပြုသွားနိုင်ရေး ရေဆိုင်ရာစီမံခန့်ခွဲမှုကဏ္ဍများတွင် အားလုံးအတူတကွ ပူးပေါင်းဆောင်ရွက်ကြရန် တိုက်တွန်းပြောကြားလိုကြောင်း ပြောကြားသည်။

ထို့နောက် နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီဥက္ကဋ္ဌ နိုင်ငံတော်ဝန်ကြီးချုပ်က ကမ္ဘာ့ရေနေ့ ၂၀၂၄ အထိမ်းအမှတ် အလွတ်တန်းအဆင့် ဆောင်းပါးပြိုင်ပွဲတွင် ပထမ၊ ဒုတိယနှင့် တတိယဆု ရရှိခဲ့ကြသူများကို ဆုများ ပေးအပ်ချီးမြှင့်သည်။

ဖျော်ဖြေတင်ဆက်

ယင်းနောက် ရေအရင်းအမြစ်နှင့်မြစ်ချောင်းများဖွံ့ဖြိုး တိုးတက်ရေး ဦးစီးဌာနမှ

ဝန်ထမ်းများက “ကမ္ဘာ့ရေနေ့ ဂုဏ်ပြုတေးသီချင်း”ဖြင့် ဖျော်ဖြေတင်ဆက်သည်။

ဆက်လက်၍ အမျိုးသားအဆင့်ရေအရင်းအမြစ်ကော်မတီဒုတိယဥက္ကဋ္ဌ၊ ဒုတိယဝန်ကြီးချုပ်၊ ပို့ဆောင်ရေးနှင့်ဆက်သွယ်ရေးဝန်ကြီးဌာန ပြည်ထောင်စုဝန်ကြီး ဗိုလ်ချုပ်ကြီး မြထွန်းဦးက ကမ္ဘာ့ရေနေ့ အထိမ်းအမှတ် ဝါသနာရှင်အဆင့် ဆောင်းပါးပြိုင်ပွဲတွင် ဆုရရှိခဲ့သူများကို ဆုများ ပေးအပ်ချီးမြှင့်သည်။

ထို့နောက် နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီဥက္ကဋ္ဌ နိုင်ငံတော်ဝန်ကြီးချုပ်နှင့်

အခမ်းအနား တက်ရောက်လာကြသူများက ကမ္ဘာ့ရေနေ့ ၂၀၂၄ အထိမ်းအမှတ်မှတ်တမ်း ဗီဒီယိုနှင့် ရေအရင်းအမြစ်နှင့်မြစ်ချောင်းများဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်ရေးဦးစီးဌာနမှ ဝန်ထမ်းများ တင်ဆက်ကြသည့် “မေတ္တာရေတစ်စက်” ပြဇာတ်တို့ကို ကြည့်ရှုအားပေးကြပြီး နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီဥက္ကဋ္ဌ နိုင်ငံတော်ဝန်ကြီးချုပ်က ဖျော်ဖြေတင်ဆက်ခဲ့ကြသူများအား ဂုဏ်ပြုပုဒ်များဖြင့် ဂုဏ်ပြုချီးမြှင့်ငွေတို့ကို ပေးအပ်သည်။

ယင်းနောက် နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီဥက္ကဋ္ဌ နိုင်ငံတော်ဝန်ကြီးချုပ်နှင့် အခမ်းအနား တက်ရောက်လာကြသူများသည် စုပေါင်းမှတ်တမ်းတင် ဓာတ်ပုံရိုက်ကြပြီး နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီဥက္ကဋ္ဌ နိုင်ငံတော်ဝန်ကြီးချုပ်က အခမ်းအနား တက်ရောက်လာကြသူများကို ရင်းရင်းနှီးနှီး နှုတ်ဆက်သည်။

ဆက်လက်၍ နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီဥက္ကဋ္ဌ နိုင်ငံတော်ဝန်ကြီးချုပ်နှင့် အခမ်းအနား တက်ရောက်လာကြသူများသည် ကမ္ဘာ့ရေနေ့ ၂၀၂၄ အထိမ်းအမှတ် ပြခန်းများအတွင်း ပြခန်းတစ်ခုချင်းစီအလိုက် စိတ်ပါဝင်စားစွာဖြင့် လှည့်လည်ကြည့်ရှုကြရာ တာဝန်ရှိသူများက ရှင်းလင်းတင်ပြခဲ့ကြကြောင်း သတင်းစဉ်



အမျိုးသားအဆင့်ရေအရင်းအမြစ်ကော်မတီဥက္ကဋ္ဌ နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီဥက္ကဋ္ဌ နိုင်ငံတော်ဝန်ကြီးချုပ် ဗိုလ်ချုပ်မှူးကြီး မင်းအောင်လှိုင် ကမ္ဘာ့ရေနေ့ ၂၀၂၄ အထိမ်းအမှတ်ပြခန်းများအား စိတ်ပါဝင်စားစွာ လှည့်လည်ကြည့်ရှုစဉ်

ပေးထားသည့်ဘတ်ဂျက်ကို ထိထိရောက်ရောက် ကုန်အောင်သုံးနိုင်မှသာလျှင် တိုင်းပြည်ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်မှုအတွက် အထောက်အကူပြု ကုန်ထုတ်လုပ်မှုများ တိုးတက်ထုတ်လုပ်နိုင်မှသာ ပြည်တွင်း/ပြည်ပ တင်ပို့သုံးစွဲနိုင်မှုတစ်ဆင့် နိုင်ငံတော် GDP လည်း တိုးတက်မည်



နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီ ဒုတိယဥက္ကဋ္ဌ ဒုတိယဝန်ကြီးချုပ် ဒုတိယဗိုလ်ချုပ်မှူးကြီးစိုးဝင်း ၂၀၂၄- ၂၀၂၅ ဘဏ္ဍာရေးနှစ် ပြည်ထောင်စု၏ အရအသုံးခန့်မှန်းခြေငွေစာရင်းများ တင်ပြခြင်းဆိုင်ရာ အစည်းအဝေးတွင် အမှာစကားပြောကြားစဉ်

၂၀၂၄- ၂၀၂၅ ဘဏ္ဍာရေးနှစ် ပြည်ထောင်စု၏ အရအသုံးခန့်မှန်းခြေငွေစာရင်းများ တင်ပြခြင်းဆိုင်ရာ ညှိနှိုင်းအစည်းအဝေးကို မတ် ၁၁ ရက် မွန်းလွဲပိုင်းတွင် နေပြည်တော်ရှိ စီမံကိန်းနှင့်ဘဏ္ဍာရေးဝန်ကြီးဌာန အစည်းအဝေးခန်းမ၌ကျင်းပရာဘဏ္ဍာရေးဆိုင်ရာ ကော်မရှင်ဒုတိယဥက္ကဋ္ဌ နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီ ဒုတိယဥက္ကဋ္ဌ ဒုတိယဝန်ကြီးချုပ် ဒုတိယဗိုလ်ချုပ်မှူးကြီး စိုးဝင်း တက်ရောက် အမှာစကားပြောကြားသည်။

အစည်းအဝေးသို့ နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီအဖွဲ့ဝင် ဒုတိယဗိုလ်ချုပ်ကြီးညိုစော၊ ပြည်ထောင်စုအဆင့်ပုဂ္ဂိုလ်များ၊ ပြည်ထောင်စုဝန်ကြီးများ၊ ပြည်ထောင်စုစာရင်းစစ်ချုပ်၊ ပြည်ထောင်စုရာထူးဝန်အဖွဲ့ဥက္ကဋ္ဌ၊ နေပြည်တော်ကောင်စီဥက္ကဋ္ဌ၊ မြန်မာနိုင်ငံတော်ဗဟိုဘဏ်ဥက္ကဋ္ဌ၊ ဌာနဆိုင်ရာ အကြီးအကဲများနှင့် တာဝန်ရှိသူများ တက်

ရောက်ကြသည်။

စနစ်တကျစီမံခန့်ခွဲ ဆောင်ရွက်ပေးလျက်ရှိ

ဦးစွာ နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီ ဒုတိယဥက္ကဋ္ဌ ဒုတိယဝန်ကြီးချုပ်က အဖွင့်အမှာစကားပြောကြားရာတွင် ယနေ့ကျင်းပသည့် အစည်းအဝေးသည် စီမံကိန်းနှင့်ဘဏ္ဍာရေးဝန်ကြီးဌာန၊ ပြည်ထောင်စုနှင့်တိုင်းဒေသကြီး သို့မဟုတ် ပြည်နယ်များ၏ အရအသုံးခန့်မှန်းခြေငွေစာရင်းများ ကြိုတင်စိစစ်ရေးကော်မတီတို့က နိုင်ငံတော်ကချမှတ်ထားသည့် မူဝါဒများနှင့်အညီ အဆင့်ဆင့် စိစစ်ထားပြီးဖြစ်သည့် ၂၀၂၄- ၂၀၂၅ ဘဏ္ဍာရေးနှစ် ပြည်ထောင်စု၏ အရအသုံးခန့်မှန်းခြေငွေစာရင်းကို နောက်ဆုံးအဆင့်အဖြစ် စိစစ်သွားမည်ဖြစ်ကြောင်း၊ နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီ အစိုးရအနေဖြင့် ကိုဗစ်-၁၉ ကပ်ရောဂါကြောင့် ကျဆင်းခဲ့ရသည့် နိုင်ငံစီးပွားရေးကို ကုစားနိုင်ရန်နှင့်

နိုင်ငံစီးပွားပြန်လည်ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်မြှင့်တင်နိုင်ရန်အတွက် နိုင်ငံတော်၏ ရငွေများ၊ သုံးငွေများကို ပြည်သူ့ဘဏ္ဍာရေးစီမံခန့်ခွဲမှုနည်းလမ်းများနှင့်အညီ စနစ်တကျစီမံခန့်ခွဲဆောင်ရွက်ပေးလျက်ရှိကြောင်း။

ထိုသို့ စီမံဆောင်ရွက်ရာတွင် ချမှတ်ထားသည့် ရှေ့လုပ်ငန်းစဉ် (၅) ရပ်ဦးတည်ချက် (၉) ရပ်တို့နှင့်အညီ အကောင်အထည်ဖော် ဖော်ဆောင်နိုင်ရန် ပြည်ထောင်စုအဆင့် ဌာန၊ အဖွဲ့အစည်းများနှင့် တိုင်းဒေသကြီး သို့မဟုတ်ပြည်နယ်အဆင့်ဌာနအဖွဲ့အစည်းများ၏ ဘဏ္ဍာရေးနှစ်အလိုက် ရရှိမည့်ရငွေများကို အပြည့်အဝရရှိစေရန် ကြိုးပမ်းခြင်း၊ သုံးငွေများကို စနစ်တကျ ခွဲဝေသုံးစွဲခြင်းတို့ကို ဖွဲ့စည်းပုံအခြေခံဥပဒေ၊ အမျိုးသားစီမံကိန်းဥပဒေ၊ ဘဏ္ဍာငွေအရအသုံးဆိုင်ရာဥပဒေ၊ ပြည်ထောင်စု၏ အခွန်အကောက်ဆိုင်ရာဥပဒေတို့နှင့်အညီ ဆောင်ရွက်စေ

လျက်ရှိကြောင်း။

မှတ်တမ်းတင် အသိအမှတ်ပြု

မိမိတို့ တာဝန်ယူ ဆောင်ရွက်နေစဉ် ကာလအတွင်း ရငွေပိုင်းနှင့်သုံးငွေပိုင်းများ တွင် မိမိတို့နိုင်ငံ၏ အမျိုးသားအကျိုးစီးပွား အပေါ် ဘက်ပေါင်းစုံမှ နှောင့်ယှက်ဖျက်ဆီးမှု စသည့် အခက်အခဲများ၊ စိန်ခေါ်မှုများနှင့် ကြုံတွေ့ခဲ့ရသော်လည်း ဝန်ကြီးဌာနအဖွဲ့ အစည်းများ၊ ပြည်နယ်နှင့်တိုင်းဒေသကြီးများ ရှိ အစိုးရအဖွဲ့များ အားလုံးက ယင်းအခက် အခဲများကို မဆုတ်မနစ်သော ဇွဲလုံ့လများ ဖြင့်ရင်ဆိုင်ကျော်လွှားကာ ချမှတ်ပေးထား သည့်စီးပွားရေးရည်မှန်းချက်များကိုအောင် မြင်အောင် ဆောင်ရွက်နိုင်ခဲ့ကြပါကြောင်း၊ ယင်းအပေါ် နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေး ကောင်စီအနေဖြင့် မှတ်တမ်းတင် အသိ အမှတ် ပြုပါကြောင်း။

စိန်ခေါ်မှုများ ရင်ဆိုင်ကျော်လွှား

ထို့ပြင် စိန်ခေါ်မှုများကြောင့် အချို့ဝန် ကြီးဌာနများကရရှိလာသည့်ဘဏ္ဍာငွေများ ကို အပြည့်အဝ မသုံးစွဲနိုင်သည့်ကိစ္စရပ်များ ရှိသဖြင့် ပြန်လည်အပ်နှံရသည်များလည်း ရှိပါကြောင်း၊ ယင်းသည်နိုင်ငံတော်၏ရင်းနှီး မြှုပ်နှံမှုအပိုင်းနှင့် ကုန်ထုတ်လုပ်မှုအပိုင်းတို့

တွင်နစ်နာမှုရှိသည့်အပြင် GDP လျော့ကျ စေမှုကိုလည်း သတိပြုရမည်ဖြစ်ကြောင်း၊ ထို့ကြောင့် ဝန်ကြီးဌာနများအနေဖြင့် ရရှိ သည့် ဘတ်ဂျက်ကို အကျိုးရှိ ထိရောက် အောင် သုံးစွဲကြရန် လိုကြောင်း၊ ဘတ်ဂျက် များ စိစစ်သည့်အခါ လိုငွေနှင့် GDP အချိုး ကိုကြည့်၍ ငွေကြေးဖောင်းပွမှုကို ထိန်းသိမ်း နိုင်ရေး ဘောင်သတ်မှတ်လျက် ခွဲဝေချမှတ် ပေးခြင်း ဖြစ်ကြောင်း၊ ရသင့်ရထိုက်သည့် ရငွေကို အကောင်အထည်ဖော်ရာတွင် အခက် အခဲများနှင့်စိန်ခေါ်မှုများလည်းရှိမည်ဖြစ်ပါ ကြောင်း၊ အဆိုပါ အခက်အခဲများနှင့်စိန်ခေါ် မှုများကို မည်သို့ကျော်လွှားမည်၊ ကိုယ်ရရှိ သည့်ဘတ်ဂျက်ဖြင့် မည်သို့ကုန်အောင် သုံး မည်၊ ပေးထားသည့် ဘတ်ဂျက်ကို ထိထိ ရောက်ရောက်ကုန်အောင် သုံးနိုင်မှသာလျှင် တိုင်းပြည်ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်မှုအတွက် အဘက် ဘက်က အထောက်အကူပြုလာမည် ဖြစ် ကြောင်း၊ အထူးသဖြင့် ကုန်ထုတ်လုပ်မှုများ တိုးတက် ထုတ်လုပ်နိုင်မှသာ ပြည်တွင်း/ ပြည်ပ တင်ပို့သုံးစွဲနိုင်မှုမှတစ်ဆင့် နိုင်ငံတော် GDPလည်း တိုးတက်လာမည်ဖြစ်ကြောင်း၊ ထို့ကြောင့် မိမိတို့ရရှိသည့် ဘတ်ဂျက်များ အကျိုးရှိစွာ အသုံးပြုနိုင်ရန် အခက်အခဲများ၊

စိန်ခေါ်မှုများ မည်မျှပင်ရှိစေ ရင်ဆိုင်ကျော် လွှားကြရန် ပြောကြားလိုကြောင်း။

အချို့ဝန်ကြီးဌာနများမှ ပြန်အပ်ငွေ များအတွက်လည်း အကျိုးမဲ့မဖြစ်သွားစေရန် ပညာရေး၊ ကျန်းမာရေးနှင့် လမ်းပန်းဆက် သွယ်ရေးစသည့် ကဏ္ဍများတွင် ပြန်လည် ထည့်သွင်းပြီးသုံးစွဲစေခဲ့သည်ကို သိရှိစေလို ပါကြောင်း၊ နိုင်ငံတော်အနေဖြင့် ဘတ်ဂျက် လိုငွေ များစွာ ဖြစ်ပေါ်ပါက နိုင်ငံတော်၏ ကြွေးမြီ မြင့်တက်လာနိုင်သောကြောင့် ကြွေးမြီ ခံနိုင်ရည်ရှိမှုနှင့် ငွေကြေးဖောင်းပွ မှုနှုန်းကို ထိန်းသိမ်းဆောင်ရွက်နိုင်ရန် အတွက် ဘတ်ဂျက်လိုငွေကို ရှိသင့်ရှိထိုက် သည့် အတိုင်းအတာ အတွင်းသာ ထားရှိရ မည်ဖြစ်ကြောင်း။

လေလွင့်ဆုံးရှုံးမှုများမရှိအောင် သုံးစွဲ

စာရင်းဇယားများအရ ကြည့်မည်ဆို ပါက ပြည်ထောင်စုအဆင့် စိစစ်ရာတွင် မူလအခြေအနေတွင် လိုငွေနှင့် GDP အချိုး သည် ၈ ဒသမ ၈၆ ရာခိုင်နှုန်း ဖြစ်ပါကြောင်း၊ မူဘောင်နှင့် လုပ်ငန်းဆောင်ရွက်နိုင်မှု အကျိုး ဖြစ်ထွန်းမှုအပေါ် အဆင့်ဆင့် စိစစ်ပြီး နောက်ဆုံးအနေအထားအဖြစ် ပြန်လည် စိစစ်သည့်အခါ ၂၀၂၄- ၂၀၂၅ ၏ လိုငွေနှင့်



GDP အချိုးသည် ၅ ဒသမ ၆၇ ရာခိုင်နှုန်း ရှိသဖြင့် ပျမ်းမျှ ၅ ရာခိုင်နှုန်း ကျော်လွန်နေသည်ကိုတွေ့ရပါကြောင်း၊ ပြီးခဲ့သည့် ၂၀၂၃-၂၀၂၄ လိုဏ်းနှင့် GDP အချိုးသည် ၅ ဒသမ ၆၇ ရာခိုင်နှုန်းဖြစ်ပြီး ယခု ၂၀၂၄-၂၀၂၅ တွင် လိုဏ်းနှင့် GDP အချိုးသည် ၀ ဒသမ ၀၂ ရာခိုင်နှုန်းတွေ့ရပါကြောင်း၊ ယင်းသို့ ကွာခြားမှုများကို စိစစ်ရာတွင် တွေ့ရှိရသည့် အကြောင်းအရင်းများမှာ နိုင်ငံခြားငွေနှင့် မြန်မာငွေလဲလှယ်နှုန်း ကွာဟချက်များ၊ ပင်ပန်းကြမ်းတမ်းမှုနှင့် သက်စွန့်ဆံဖျားစရိတ်၊ သင်တန်းသားထောက်ပံ့စရိတ်၊ ပြည်သူ့စစ်မှုထမ်းဥပဒေအရ သုံးစွဲရမည့်စရိတ်၊ နိုင်ငံတော်၏ လူမှုစီးပွားဘဝ ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်ရေး၊ နိုင်ငံတော်၏ အခြေခံအဆောက်အအုံ ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်ရေးအတွက် လျာထားမှုများကြောင့် ၂၀၂၃- ၂၀၂၄ ထက် ၀ ဒသမ ၀၂ ရာခိုင်နှုန်း တိုးလာခြင်းဖြစ်သည်ကို တွေ့ရပါကြောင်း၊ နိုင်ငံတော်၏ ဝင်ငွေ အများဆုံးရှာပေးနိုင်သည့် ဝန်ကြီးဌာနများအနေဖြင့် မိမိဌာနမှ ပေးအပ်ထားသည့် မူလရည်မှန်းချက်များကို အပြည့်အဝရရှိအောင်နှင့် ကျော်လွန်အောင် ကြိုးစားဆောင်ရွက်ပေးကြရန် လိုကြောင်း၊ အလားတူ လူမှုရေးအသုံးစရိတ်၊ ဌာနများအလိုက် သုံးစွဲရသည့် အသုံးစရိတ်များကို သုံးစွဲရာတွင် မလိုအပ်ဘဲ များပြားစွာ လေလွင့်

ဆုံးရှုံးမှုများ မရှိအောင် သုံးစွဲပေးနိုင်ရန် လိုကြောင်း၊ ဝင်ငွေရှာပေးနိုင်သည့် ဝန်ကြီးဌာနများကလည်း မိမိတို့၏ ဝန်ကြီးဌာနများအလိုက် သတ်မှတ်ပေးထားသည့် လျာထားဘတ်ဂျက်၊ ရည်မှန်းချက်ပြည့်ဝအောင် မည်သို့ပင် အခက်အခဲနှင့် စိန်ခေါ်မှုများရှိပါစေ ဆောင်ရွက်ပေးကြရန် ပြောကြားလိုကြောင်း ပြောကြားသည်။

ထို့နောက် ပြည်ထောင်စုနှင့်တိုင်းဒေသကြီး သို့မဟုတ် ပြည်နယ်များ၏ အရအသုံးခန့်မှန်းခြေငွေစာရင်းများ ကြိုတင်စိစစ်ရေးကော်မတီဥက္ကဋ္ဌ နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီအဖွဲ့ဝင်က ပြည်ထောင်စုနှင့်တိုင်းဒေသကြီး/ပြည်နယ်များ၏ ၂၀၂၄- ၂၀၂၅ ဘဏ္ဍာရေးနှစ် ငွေစာရင်းများကို ကြိုတင်စိစစ်ရေးကော်မတီက စစ်ဆေးဆောင်ရွက်ခဲ့မှုများနှင့် စပ်လျဉ်း၍ ရှင်းလင်းပြောကြားသည်။

အသေးစိတ် ရှင်းလင်းတင်ပြ

ယင်းနောက် ဘဏ္ဍာရေးဆိုင်ရာကော်မရှင် အတွင်းရေးမှူး ပြည်ထောင်စုဝန်ကြီး ဦးဝင်းရှိန်က ပြည်ထောင်စုအဆင့်ဌာန အဖွဲ့အစည်းများမှရေးဆွဲတင်ပြလာသော ၂၀၂၄- ၂၀၂၅ ဘဏ္ဍာရေးနှစ်အတွက် အရအသုံးခန့်မှန်းခြေငွေစာရင်းများကို ရှင်းလင်းတင်ပြပြီး ဒုတိယဝန်ကြီး ဦးမောင်မောင်ဝင်းက

စီမံကိန်းနှင့် ဘဏ္ဍာရေးဝန်ကြီးဌာနမှ စိစစ်ပြီးဖြစ်သော ၂၀၂၄- ၂၀၂၅ ဘဏ္ဍာရေးနှစ် ပြည်ထောင်စု၏ အရအသုံးခန့်မှန်းခြေငွေစာရင်းများကို အသေးစိတ် ရှင်းလင်းတင်ပြသည်။

ဆက်လက်၍ ပြည်ထောင်စုစာရင်းစစ်ချုပ် ဒေါက်တာခင်နိုင်ဦးက ရငွေ၊ သုံးငွေစာရင်းများနှင့် စပ်လျဉ်း၍ စာရင်းစစ်ဆေးခြင်းဆိုင်ရာ ကိစ္စရပ်များကို ရှင်းလင်းတင်ပြသည်။

ထို့နောက် ပြည်ထောင်စုအဆင့် အဖွဲ့အစည်းများနှင့် ဝန်ကြီးဌာနများမှ ပြည်ထောင်စုအဆင့်ပုဂ္ဂိုလ်များ၊ ပြည်ထောင်စုဝန်ကြီးများနှင့် တာဝန်ရှိသူများက သက်ဆိုင်ရာအဖွဲ့အစည်းနှင့် ဌာနများ၏ အရအသုံးခန့်မှန်းခြေငွေစာရင်းများကို ရှင်းလင်းတင်ပြကြရာ ဘဏ္ဍာရေးဆိုင်ရာကော်မရှင်အတွင်းရေးမှူးက လိုအပ်သည်များ ဖြည့်စွက်ဆွေးနွေးသည်။

ယင်းနောက် ဘဏ္ဍာရေးဆိုင်ရာကော်မရှင် ဒုတိယဥက္ကဋ္ဌ နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီ ဒုတိယဝန်ကြီးချုပ် ကလိုအပ်သည်များပေါင်းစပ်ညှိနှိုင်းပေးပြီး နိဂုံးချုပ် အမှာစကား ပြောကြားခဲ့ကြောင်း သတင်းရရှိသည်။

သတင်းစဉ်



ကုန်သွယ်မှုနှင့် ကုန်စည်စီးဆင်းမှုများ မှန်ကန်မြန်ဆန်စေရေး ဗဟိုကော်မတီဥက္ကဋ္ဌ၊ နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီအဖွဲ့ဝင်၊ ဒုတိယဝန်ကြီးချုပ်နှင့် ပြည်ထောင်စုဝန်ကြီး မိုလ်ချုပ်ကြီး မြထွန်းဦး ကုန်သွယ်မှုနှင့် ကုန်စည်စီးဆင်းမှုများ မှန်ကန်မြန်ဆန်စေရေး ဗဟိုကော်မတီ (၂/ ၂၀၂၄) ကြိမ်မြောက် လုပ်ငန်းညှိနှိုင်းအစည်းအဝေးသို့ တက်ရောက်အမှာစကားပြောကြား



ကုန်သွယ်မှုနှင့် ကုန်စည်စီးဆင်းမှုများ မှန်ကန်မြန်ဆန်စေရေး ဗဟိုကော်မတီ၏ (၂/၂၀၂၄) ကြိမ်မြောက် လုပ်ငန်းညှိနှိုင်း အစည်းအဝေးကို ၂၀၂၄ ခုနှစ် မတ် ၅ ရက် မွန်းလွဲ ၂ နာရီတွင် နေပြည်တော်ရှိ ပြည်ထောင်စုအစိုးရအဖွဲ့ရုံး၊ ရုံးအမှတ် (၁၈) ၌ ကျင်းပပြုလုပ်ခဲ့ရာ ကုန်သွယ်မှုနှင့်ကုန်စည် စီးဆင်းမှုများ မှန်ကန်မြန်ဆန်စေရေး ဗဟိုကော်မတီဥက္ကဋ္ဌ နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီ အဖွဲ့ဝင်၊ ဒုတိယဝန်ကြီးချုပ်နှင့် ပို့ဆောင်ရေးနှင့် ဆက်သွယ်ရေးဝန်ကြီးဌာန ပြည်ထောင်စုဝန်ကြီး မိုလ်ချုပ်ကြီး မြထွန်းဦး တက်ရောက် အမှာစကားပြောကြားခဲ့သည်။

အစည်းအဝေးသို့ ကုန်သွယ်မှုနှင့် ကုန်စည်စီးဆင်းမှုများ မှန်ကန်မြန်ဆန်စေရေး

ဗဟိုကော်မတီဥက္ကဋ္ဌ၊ နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီအဖွဲ့ဝင်နှင့်အတူ ကော်မတီအဖွဲ့ဝင်များ၊ အထူးဖိတ်ကြားထားသူများ တက်ရောက်ခဲ့သည်။

အမြဲမပြတ် ကြပ်မတ်ဆောင်ရွက်

ကုန်သွယ်မှုနှင့် ကုန်စည်စီးဆင်းမှုများ မှန်ကန်မြန်ဆန်စေရေး ဗဟိုကော်မတီဥက္ကဋ္ဌ က ပြောကြားရာတွင် စက်သုံးဆီကိစ္စရပ်များနှင့် ပတ်သက်ပြီး ပြည်သူများ သက်သာသည့်ဈေးနှုန်းများနှင့်ဝယ်ယူအသုံးပြုနိုင်ရေးနှင့် လုပ်ငန်းရှင်များက ရည်ညွှန်းဈေးနှုန်းများအတိုင်း ရောင်းချနိုင်ရေး၊ သက်ဆိုင်ရာ ကော်မတီများမှ အမြဲမပြတ် ကြပ်မတ်ဆောင်ရွက်သွားရန် လိုအပ်ပါကြောင်း၊ တရားမဝင်စက်သုံးဆီများ ရောင်းချမှုမရှိစေရေး ကြပ်

မတ် ဆောင်ရွက်လျက်ရှိပြီး တိုင်းဒေသကြီး/ပြည်နယ်များတွင် တရားမဝင် စက်သုံးဆီဖမ်းဆီးရမိမှုအနေဖြင့် ၂၀၂၄ ခုနှစ်၊ ဖေဖော်ဝါရီလအတွင်း တနင်္သာရီတိုင်းတွင် စက်သုံးဆီ (၃,၈၁၀) တန်၊ ခန့်မှန်းတန်ဖိုးကျပ် (၁၂) သန်းနှင့် မကွေးတိုင်းတွင် စက်သုံးဆီ (၁၀,၄၆၄) တန်၊ စုစုပေါင်း ခန့်မှန်းတန်ဖိုးကျပ် (၃၅,၉၉၂) သန်း၊ စုစုပေါင်းစက်သုံးဆီ (၁၄,၂၇၄) တန်၊ စုစုပေါင်းခန့်မှန်းတန်ဖိုး ကျပ် (၄၇,၉၉၂) သန်း ဖမ်းဆီးရမိခဲ့ပါကြောင်း။

စက်သုံးဆီဆိုင်များနှင့် ပတ်သက်ပြီး အဆင်ပြေချောမွေ့စွာ ရောင်းချနေမှုများအား အချိန်နှင့်တစ်ပြေးညီ သိရှိနိုင်ရန် ၂၀၂၃ ခုနှစ်၊ နိုဝင်ဘာလ ၁၄ ရက်နေ့မှ ၂၀၂၄ ခုနှစ်၊ ဖေဖော်ဝါရီလ ၂၉ ရက်နေ့အထိ ပြည်ထောင်စု

နယ်မြေ၊ နေပြည်တော် အပါအဝင် တိုင်းဒေသကြီး/ပြည်နယ်များရှိ စက်သုံးဆီ Terminal များနှင့် စက်သုံးဆီအရောင်းဆိုင်များအား CCTV Link ချိတ်ဆက် ပြီးစီးမှုအနေဖြင့် စုစုပေါင်း Terminal (၈)ခုနှင့် စက်သုံးဆီဆိုင် (၅၉၁) ဆိုင်အား ချိတ်ဆက်ဆောင်ရွက်ပြီး ဖြစ်ပါကြောင်း။

ဆီဘောက်ဆာယာဉ်များ ဖြတ်သန်းသွားလာမှု အခြေအနေများကိုလည်း အချိန်နှင့်တစ်ပြေးညီ သိရှိနိုင်ရန်အတွက် နေပြည်တော် အပါအဝင် တိုင်းဒေသကြီး/ပြည်နယ်များရှိ Toll Gate များတွင်လည်း CCTV Camera များ တပ်ဆင်ပြီးစီးမှုအနေနှင့် Toll Gate ပေါင်း (၅၂) ခုနှင့် CCTV အရေအတွက် (၅၄၂) ခု တပ်ဆင်ပြီး ဖြစ်ပါကြောင်း။

စိစစ်ကြပ်မတ် ဆောင်ရွက်

အများပြည်သူများအနေဖြင့် Online အသုံးပြုပြီး နီးစပ်ရာ စက်သုံးဆီအရောင်းဆိုင်များမှ လိုအပ်သည့် စက်သုံးဆီအမျိုးအစားကို ရောင်းဈေးနှုန်း သိရှိပြီး လိုအပ်သလောက် အလွယ်တကူ ဝယ်ယူနိုင်မယ့် Software Application တစ်ခုအား ရေးဆွဲပြီး ဖြစ်ပါသဖြင့် ဖေဖော်ဝါရီလကုန်မှစ၍ ပြည်ထောင်စုနယ်မြေ၊ နေပြည်တော်တွင် ရှိသည့် စက်သုံးဆီအရောင်းဆိုင်များတွင် စမ်းသပ်အသုံးပြုလျက်ရှိပြီး Software အား လိုအပ်ချက်တချို့ ပြင်ဆင်မွမ်းမံ၍ ယခုမတ်လအတွင်း၌ ရန်ကုန်တိုင်းဒေသကြီးနှင့် မန္တလေးတိုင်းဒေသကြီး စည်ပင်သာယာရေး နယ်နိမိတ်တွင်ရှိသည့် စက်သုံးဆီအရောင်းဆိုင် (၃၀၀) ကျော် အသုံးပြုနိုင်ရန် စီစဉ်ဆောင်ရွက်လျက် ရှိပါကြောင်း။

စားအုန်းဆီဈေးနှုန်းနှင့် ပတ်သက်ပြီး ပြည်တွင်းဈေးကွက်တွင် ရောင်းဝယ်ဖောက်ကားရမည့် အခြေခံလက်ကားရည်ညွှန်းဈေးနှုန်းကို အပတ်စဉ် ထုတ်ပြန်ပေးလျက်ရှိပါကြောင်း၊ စားသုံးဆီများကို နေပြည်တော် အပါအဝင် တိုင်းဒေသကြီး/ပြည်နယ်အလိုက် လိုအပ်ချက်များကို စိစစ်၍ စနစ်တကျ ဖြန့်ခွဲပေးလျက်ရှိပြီး ဈေးကွက်/ဈေးနှုန်း တည်ငြိမ်စေရေးအတွက် ဆောင်ရွက်လျက်ရှိပါ

ကြောင်း။

နေပြည်တော်အပါအဝင် အခြားတိုင်းဒေသကြီး/ပြည်နယ်အလိုက် အစိုးရအဖွဲ့များ၏လမ်းညွှန်မှုနှင့် သက်ဆိုင်ရာကုန်ဈေးနှုန်း တည်ငြိမ်ရေး လုပ်ငန်းအဖွဲ့မှ ကြီးကြပ်၍ မြို့နယ်များအထိ စားသုံးဆီ ဖြန့်ဖြူးရရှိသည့် အရေအတွက် သတ်မှတ်ရည်ညွှန်းဈေးအတိုင်း ရောင်းချမှုရှိ/မရှိ၊ စားသုံးဆီ လက်ဝယ်ရရှိခြင်း ရှိ/မရှိ တို့ကို စိစစ်ကြပ်မတ် ဆောင်ရွက်စေလျက် ရှိပါကြောင်း။

ပို့ကုန်ရငွေ ပြန်လည်ဝင်ရောက်မှုအနေဖြင့်လည်း ၂၀၂၃ ခုနှစ်၊ အောက်တိုဘာလမှ ၂၀၂၄ ခုနှစ်၊ ဖေဖော်ဝါရီလအထိ ကုမ္ပဏီ (၁,၃၀၁) ခုမှ အမေရိကန်ဒေါ်လာ (၂၈၃,၃၆) သန်း၊ တရုတ်ယွမ် (၃၂၁, ၈၀) သန်းနှင့် ထိုင်းဘတ် (၈၇၆,၁၅) သန်း ဝင်ရောက်ခဲ့ပြီး ဖြစ်ပါကြောင်း၊ ကာလတူဖြစ်သော ၂၀၂၂ ခုနှစ်၊ အောက်တိုဘာလမှ ၂၀၂၃ ခုနှစ်၊ ဖေဖော်ဝါရီလအထိ ကုမ္ပဏီ (၂၁၅) ခုမှ အမေရိကန်ဒေါ်လာ (၄၅,၁၄) သန်း၊ တရုတ်ယွမ် (၁၀၉) သန်းနှင့် ထိုင်းဘတ် (၁၈၇,၆၇) သန်းသာ ဝင်ရောက်ခဲ့သဖြင့် ကာလတူထက် ကုမ္ပဏီ (၁,၀၈၆) ခုမှ အမေရိကန်ဒေါ်လာ (၂၃၈,၂၂) သန်း၊ တရုတ်ယွမ် (၂၁၂,၈၀) သန်းနှင့် ထိုင်းဘတ် (၆၈၈,၄၈) သန်း ပိုမိုဝင်ရောက်ခဲ့သည်ကို တွေ့ရှိရပါကြောင်း။

အရေးယူ ဆောင်ရွက်

ပို့ကုန်ရငွေ ပေးသွင်းရန် ကျန်ရှိနေသေးသည့် ကုမ္ပဏီများကိုလည်း သတ်မှတ်ကာလအတွင်း ပေးသွင်းခြင်း မရှိပါက သက်ဆိုင်ရာ ဌာနများ၏ လုပ်ထုံးလုပ်နည်းများအတိုင်း အရေးယူ ဆောင်ရွက်သွားရန် လိုအပ်ပါကြောင်း။

ပို့ကုန်သွင်းကုန်ငွေကြေးဆိုင်ရာမူဝါဒများအား ယခင် ဗဟိုကော်မတီ အစည်းအဝေး (၁/၂၀၂၄) ပါ အတိုင်း ဆက်လက်ဆောင်ရွက်စေလျက်ရှိပါကြောင်း၊ သက်ဆိုင်ရာဝန်ကြီးဌာနများအနေဖြင့် ၂၀၂၃-၂၀၂၄ ဘဏ္ဍာရေးနှစ်မကုန်မီလျာထားချက်ပြည့်မီအောင် ပြည်ပပို့ကုန် တိုးမြှင့်တင်ပို့နိုင်ရေး အလေးထားကြပ်မတ်ဆောင်ရွက်သွားရန် လိုအပ်ပါ

ကြောင်း။

ကူညီဖြေရှင်း ဆောင်ရွက်ပေးရမည်

ပြည်ပသို့ ပို့ကုန်များ ပိုမိုတိုးမြှင့်တင်ပို့နိုင်ရေးနှင့် ပတ်သက်ပြီး ပို့ကုန်လုပ်ငန်းရှင်များ၏ အခက်အခဲများကို သိအောင်လေ့လာပြီး ကုန်သွယ်မှုနှင့် ကုန်စည်စီးဆင်းမှုများ မှန်ကန်မြန်ဆန်စေရေး ဗဟိုကော်မတီအနေဖြင့် ကူညီဖြေရှင်း ဆောင်ရွက်ပေးသွားရမည် ဖြစ်ပါကြောင်း၊ ကုန်သွယ်မှုလုပ်ငန်းများတွင် အခက်အခဲဖြစ်နေမှုများနှင့် ကြန့်ကြာနေမှုများကို သိရှိအောင် လေ့လာပြီး ဖြေရှင်းရမည့် အစီအမံများကို သက်ဆိုင်ရာဝန်ကြီးဌာနများမှ အမြန်ဆုံး တင်ပြပေးရန် လိုအပ်ပါကြောင်း။

ပြည်တွင်း/ပြည်ပကုန်သွယ်မှုလုပ်ငန်းများ ဆောင်ရွက်ရာတွင် ပြည်သူလူထုအကျိုးစီးပွားကို ရှေးရှုဆောင်ရွက်ရမည်ဖြစ်ကြောင်း၊ ကုန်သွယ်မှုလုပ်ငန်းများ နှောင့်နှေးကြန့်ကြာမှု မရှိစေရေး၊ ကုန်သွယ်မှုနှင့် ကုန်စည်စီးဆင်းမှုများ မှန်ကန်မြန်ဆန်စေရေး၊ လွယ်ကူလျင်မြန်ချောမွေ့စေရေး၊ ပို့ကုန်ကဏ္ဍတိုးမြှင့်ရေး တို့ကို အဓိကထား ဆောင်ရွက်သွားမည်ဖြစ်သည့် အတွက် တက်ရောက်လာကြသည့် ဗဟိုကော်မတီအဖွဲ့ဝင်များနှင့် တာဝန်ရှိသူများအနေဖြင့် ပိုင်းဝန်းဆောင်ရွက်ကြစေလိုကြောင်း။

ထို့နောက် အစည်းအဝေးသို့ တက်ရောက်လာကြသည့် ဗဟိုကော်မတီအဖွဲ့ဝင်များနှင့် အထူးဖိတ်ကြားထားသူများက သက်ဆိုင်ရာကဏ္ဍအလိုက် ရှင်းလင်းဆွေးနွေး တင်ပြခဲ့ကြသည်။

ကုန်သွယ်မှုနှင့် ကုန်စည်စီးဆင်းမှုများ မှန်ကန်မြန်ဆန်စေရေး ဗဟိုကော်မတီဥက္ကဋ္ဌ နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီအဖွဲ့ဝင် ဗိုလ်ချုပ်ကြီး မြထွန်းဦးက ရှင်းလင်းဆွေးနွေး တင်ပြမှုများအပေါ် လိုအပ်သည်များကို ဖြည့်စွက်ဆွေးနွေးပြီး နိဂုံးချုပ် အမှာစကား ပြောကြားကာ အစည်းအဝေးကို ရုပ်သိမ်းခဲ့သည်။

သတင်းစဉ်

မြန်မာနိုင်ငံရင်းနှီးမြှုပ်နှံမှုကော်မရှင်၏ (၃ / ၂၀၂၄) ကြိမ်မြောက်အစည်းအဝေးက လက်ရှိရင်းနှီးမြှုပ်နှံမှု လုပ်ငန်းများ၏ မတည်ငွေရင်းတိုးမြှင့်ခြင်းနှင့် ရင်းနှီးမြှုပ်နှံမှုလုပ်ငန်းအသစ် ခုနစ်ခုကို ခွင့်ပြု



မြန်မာနိုင်ငံရင်းနှီးမြှုပ်နှံမှုကော်မရှင်၏ (၃/၂၀၂၄) ကြိမ်မြောက် အစည်းအဝေးကို မတ် ၆ ရက် မွန်းလွဲပိုင်းတွင် ရုံးအမှတ် (၁၈) နေပြည်တော်ရှိ အစည်းအဝေးခန်းမ၌ကျင်းပရာ နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီအဖွဲ့ဝင် ဒုတိယဝန်ကြီးချုပ်နှင့် မြန်မာနိုင်ငံရင်းနှီးမြှုပ်နှံမှုကော်မရှင်ဥက္ကဋ္ဌ ဗိုလ်ချုပ်ကြီး မြထွန်းဦးနှင့် ကော်မရှင်အဖွဲ့ဝင်များ တက်ရောက်ကြသည်။

လုပ်ငန်းအသစ် ခုနစ်ခုကို ခွင့်ပြုပေး

အစည်းအဝေးတွင် ဆောင်ရွက်ဆဲ ရင်းနှီးမြှုပ်နှံမှုလုပ်ငန်းများ၏မတည်ငွေရင်းတိုးမြှင့်ခြင်း အပါအဝင် စက်မှုကဏ္ဍ၊ ဝန်ဆောင်မှုကဏ္ဍနှင့် လျှပ်စစ်ဓာတ်အားကဏ္ဍတို့မှ ရင်းနှီးမြှုပ်နှံမှုလုပ်ငန်းအသစ် ခုနစ်ခုကို ခွင့်ပြုပေးခဲ့ပြီး အဆိုပါလုပ်ငန်းများ၏ရင်းနှီးမြှုပ်နှံမှုပမာဏမှာ အမေရိကန်ဒေါ်လာ ၁၈ ဒသမ ၂၂၂ သန်းနှင့် ကျပ် ၉၉၆၈၃ ဒသမ ၁၂၂ သန်းဖြစ်ပြီး ပြည်တွင်းအလုပ်အကိုင်အခွင့်အလမ်းပေါင်း ၁၃၆၉ ဦးကို ဖန်တီး

ပေးနိုင်မည် ဖြစ်သည်။

၂၀၂၄ ခုနှစ် ဖေဖော်ဝါရီလကုန်အထိ မြန်မာနိုင်ငံတွင် ရင်းနှီးမြှုပ်နှံထားသည့် နိုင်ငံ၊ ဒေသပေါင်း ၅၃ ခု အနက် ရင်းနှီးမြှုပ်နှံမှုအများဆုံးပြုလုပ်သော နိုင်ငံ၊ ဒေသများမှာ စင်ကာပူနိုင်ငံ၊ တရုတ်နိုင်ငံနှင့် ထိုင်းနိုင်ငံတို့ ဖြစ်သည်။

စီးပွားရေးကဏ္ဍ၁၂ခုအနက်အများဆုံး ရင်းနှီးမြှုပ်နှံထားသည့်ကဏ္ဍများမှာ စွမ်းအင်ကဏ္ဍတွင် စုစုပေါင်း ရင်းနှီးမြှုပ်နှံမှု၏ ၂၈ ဒသမ ၄၉ ရာခိုင်နှုန်းဖြင့်လည်းကောင်း၊ ရေနံနှင့် သဘာဝဓာတ်ငွေ့ကဏ္ဍတွင် စုစုပေါင်း ရင်းနှီးမြှုပ်နှံမှု၏ ၂၄ ဒသမ ၄၅ ရာခိုင်နှုန်းဖြင့်လည်းကောင်း၊ ကုန်ထုတ်လုပ်မှုကဏ္ဍတွင်

စုစုပေါင်း ရင်းနှီးမြှုပ်နှံမှု၏ ၁၄ ဒသမ ၄၀ ရာခိုင်နှုန်းဖြင့် လည်းကောင်း ရင်းနှီးမြှုပ်နှံထားသည်။

ပံ့ပိုးကူညီဆောင်ရွက်ပေးလျက်ရှိ

မြန်မာနိုင်ငံ ရင်းနှီးမြှုပ်နှံမှုကော်မရှင်သည် ပြည်တွင်းပြည်ပ ရင်းနှီးမြှုပ်နှံသူများက တင်ပြလာသည့် ရင်းနှီးမြှုပ်နှံမှု အဆိုပြုလွှာများ စိစစ်ခွင့်ပြုခြင်းကို လည်းကောင်း၊ လက်ရှိ ဆောင်ရွက်ဆဲ ရင်းနှီးမြှုပ်နှံသူများအတွက် ရင်းနှီးမြှုပ်နှံမှုဆိုင်ရာ ဝန်ဆောင်မှုများကိုလည်းကောင်း မြန်မာနိုင်ငံရင်းနှီးမြှုပ်နှံမှုဥပဒေနှင့်အညီ ပံ့ပိုးကူညီဆောင်ရွက်ပေးလျက်ရှိကြောင်း သတင်းရရှိသည်။

သတင်းစဉ်



ပို့ဆောင်ဆက်သွယ် ဖြည်ကျိုးရွယ်
TRANSPORT AND COMMUNICATIONS FOR
NATIONAL INTEREST

(၆၄) ကြိမ်မြောက် ကမ္ဘာ့မိုးလေဝသနေ့အထိမ်းအမှတ် အခမ်းအနားကျင်းပ မိုးလေဝသနှင့်လေမေဒဆိုင်ရာခန့်မှန်းချက်များကို ပိုမိုတိကျမှန်ကန်စွာ ထုတ်ပြန်ပေးနိုင်ရန်အတွက် နည်းပညာပိုင်းဆိုင်ရာ အဆင့်မြှင့်တင်မှုများ ပူးပေါင်းဆောင်ရွက်



(၆၄) ကြိမ်မြောက် ကမ္ဘာ့မိုးလေဝသနေ့ အထိမ်းအမှတ် အခမ်းအနားကို ၂၀၂၄ ခုနှစ် မတ် ၂၃ ရက် နံနက်ပိုင်းက နေပြည်တော် ပို့ဆောင်ရေးနှင့် ဆက်သွယ်ရေးဝန်ကြီးဌာန ရုံးအမှတ်(၅) ၌ ကျင်းပရာ အခမ်းအနားသို့ နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီအဖွဲ့ဝင် ဒုတိယဝန်ကြီးချုပ်နှင့် ပို့ဆောင်ရေးနှင့်ဆက်သွယ်ရေးဝန်ကြီးဌာန ပြည်ထောင်စုဝန်ကြီး ဗိုလ်ချုပ်ကြီး မြထွန်းဦး၊ ပို့ဆောင်ရေးနှင့် ဆက်သွယ်ရေးဝန်ကြီးဌာနမှ ဒုတိယဝန်ကြီး များ၊ စိုက်ပျိုးရေး၊ မွေးမြူရေးနှင့် ဆည်မြောင်း ဝန်ကြီးဌာန၊ သယံဇာတနှင့် သဘာဝပတ်ဝန်းကျင်ထိန်းသိမ်းရေးဝန်ကြီးဌာန၊ ပညာရေး ဝန်ကြီးဌာန၊ သိပ္ပံနှင့် နည်းပညာဝန်ကြီးဌာန နှင့် လူမှုဝန်ထမ်းကယ်ဆယ်ရေးနှင့် ပြန်လည်နေရာချထားရေးဝန်ကြီးဌာနတို့မှ ဒုတိယဝန်ကြီးများ၊ လုပ်ငန်းနယ်ပယ်နှင့် သက်ဆိုင်သော ဌာနများမှ အကြီးအကဲများနှင့် ဖိတ်ကြားထားသော ဧည့်သည်တော်များ တက်ရောက်ကြသည်။

ဦးစွာ နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီ



အဖွဲ့ဝင် ဒုတိယဝန်ကြီးချုပ်နှင့် ပို့ဆောင်ရေးနှင့် ဆက်သွယ်ရေးဝန်ကြီးဌာန ပြည်ထောင်စုဝန်ကြီး ဗိုလ်ချုပ်ကြီး မြထွန်းဦးက ကမ္ဘာ့မိုးလေဝသနေ့ အထိမ်းအမှတ် အခမ်းအနားများကို နှစ်စဉ် မတ် ၂၃ ရက် ရောက်တိုင်း ကမ္ဘာတစ်ဝန်းလုံးတွင် ကျင်းပပြုလုပ်ပါကြောင်း၊ ယခု ၂၀၂၄ ခုနှစ် ကမ္ဘာ့မိုးလေဝသနေ့ ဆောင်ပုဒ်မှာ “ ရာသီဥတုကောင်းမွန်ရေး အလေးထား ဆောင်ရွက်ပေး (At the frontline of climate action)” ဖြစ်ပါ

ကြောင်း၊ ယခုအခါ ရာသီဥတု ပြောင်းလဲမှုကြောင့် မိုးလေဝသ၊ လေမေဒနှင့် ရာသီဥတုဆိုင်ရာ အစွန်းရောက်ဖြစ်စဉ်များသည် ကမ္ဘာ့နေရာ အနှံ့အပြားတွင် ပိုမိုဖြစ်ပွားလာလျက်ရှိရာ အထူးသဖြင့် ကျွန်းနိုင်ငံများ၊ ဖွံ့ဖြိုးဆဲနိုင်ငံများအနေဖြင့် ရာသီဥတု ပြောင်းလဲမှုဒဏ်ကို အခံရဆုံး ဖြစ်ပါကြောင်း၊ ကမ္ဘာ့မိုးလေဝသအဖွဲ့ချုပ် (World Meteorological Organization - WMO) ၏ ထုတ်ပြန်ချက်များအရ ၂၀၂၃ ခုနှစ်သည် နှစ်ပေါင်း ၁၇၄ နှစ်အတွင်း ကမ္ဘာ့အပူဆုံးနှစ်အဖြစ် မှတ်တမ်းဝင်ထားပါကြောင်း၊ ၂၀၁၅ ခုနှစ်မှ ၂၀၂၃ ခုနှစ်အထိ ကိုးနှစ်တာ ကာလသည် အပူဆုံးကိုးနှစ်အဖြစ်

မှတ်တမ်းဝင်ခဲ့ပါကြောင်း၊ အပူချိန်မြင့်တက်လာမှုများကြောင့် သမုဒ္ဒရာများ ပူနွေးလာခြင်း၊ ရေခဲတောင်များနှင့် ရေခဲလွှာများ အရည်ပျော်ခြင်းတို့ ဖြစ်ပေါ်စေပြီး ကမ္ဘာ့ပင်လယ်ရေမျက်နှာပြင်သည် ၁၉၉၃ ခုနှစ်မှ ယနေ့အချိန်အထိ မှတ်တမ်းများအရ ၂၀၂၃ ခုနှစ်တွင် စံချိန်တင် မြင့်တက်လာပါကြောင်း၊ ထို့အပြင် ၂၀၂၃- ၂၀၂၄ ခုနှစ်သည် အားအသင့်အတင့် မှ အားကောင်းသော အယ်လ်နီညိုနှစ်ဖြစ်ပြီး ၂၀၂၃ ခုနှစ်တွင် အပူချိန် စံချိန်



သစ်များတင်ခဲ့ကာ ၂၀၂၄ ခုနှစ်သည်လည်း ၂၀၂၃ ခုနှစ်ထက် ပိုမိုပူပြင်းလာနိုင်မည်ဟု ကမ္ဘာ့မိုးလေဝသအဖွဲ့ချုပ်မှ သတင်းထုတ်ပြန်ထားပါကြောင်း၊ အယ်လ်နီညိုဖြစ်စဉ်သည် ကမ္ဘာ့အရပ်ရပ်ရှိ မိုးလေဝသနှင့်ရာသီဥတုဖြစ်စဉ်များအပေါ် သက်ရောက်လေ့ရှိသည့်အတွက် မြန်မာနိုင်ငံအနေဖြင့်လည်း နွေကာလများတွင် ပူပြင်းခြောက်သွေ့ခြင်းနှင့် မိုးခေါင်၍ ရေရှားပါးမှု ပြဿနာများ ကြုံတွေ့ရခြင်း၊ မိုးကာလများတွင် အနောက်တောင် မုတ်သုံလေအဝင် နောက်ကျခြင်း၊ မုတ်သုံလေ အင်အားနည်းခြင်း၊ မုတ်သုံမိုးနည်းခြင်း၊ မုန်တိုင်းဖြစ်ပေါ်မှုများမူမမှန်ခြင်း

စသည့် အစွန်းရောက် မိုးလေဝသနှင့် ရာသီဥတုဆိုင်ရာပြဿနာများကြုံတွေ့ရတတ်ပါကြောင်း၊ ရာသီဥတု ပြောင်းလဲမှုကြောင့် အစွန်းရောက် မိုးလေဝသဖြစ်စဉ်များနှင့် ဘေးအန္တရာယ်များ လျော့ပါးသက်သာစေပြီး နောင်အနာဂတ်တွင် ပိုမိုကောင်းမွန်သည့် ရာသီဥတုများ ပိုင်ဆိုင်နိုင်စေရန် နိုင်ငံတွင်း သာမက ဒေသတွင်း နိုင်ငံများမှ အစိုးရအဖွဲ့အစည်းများနှင့်အတူ ပြည်သူများ၊ သက်ဆိုင်ရာအဖွဲ့အစည်းများက ပူးပေါင်းဆောင်ရွက်မှုတိုးမြှင့်ရန်လိုအပ်ကြောင်း၊ မိုးလေဝသနှင့် ဖလေဒညွှန်ကြားမှုဦးစီးဌာနအနေဖြင့်လည်း မိုးလေဝသနှင့် ဖလေဒဆိုင်ရာ ခန့်မှန်းချက်

များကို ပိုမိုတိကျမှန်ကန်စွာ ထုတ်ပြန်ပေးနိုင်ရန်အတွက် နည်းပညာပိုင်းဆိုင်ရာ အဆင့်မြှင့်တင်မှုများကို ကမ္ဘာ့မိုးလေဝသအဖွဲ့ချုပ်နှင့်အတူ မိတ်ဖက်နိုင်ငံများနှင့် ပူးပေါင်းဆောင်ရွက်လျက်ရှိကြောင်း ပြောကြားသည်။

ထို့နောက် ကမ္ဘာ့မိုးလေဝသအဖွဲ့ချုပ်၏ အထွေထွေ အတွင်းရေးမှူးချုပ်ဖြစ်သူ Prof. Celeste Saulo က ပေးသို့သော သဝဏ်လွှာဗီဒီယိုနှင့် မိုးလေဝသနှင့်ရာသီဥတု ပြောင်းလဲမှုဆိုင်ရာ Video Clip တို့ကို ပြသခဲ့ပြီး ကမ္ဘာ့မိုးလေဝသနေ့ အထိမ်းအမှတ် အခမ်းအနား ဆောင်းပါးပြိုင်ပွဲတွင် ပထမ၊ ဒုတိယ၊ တတိယဆုရရှိသူများကို ဒုတိယဝန်ကြီးချုပ်နှင့် ပြည်ထောင်စုဝန်ကြီးက ဆုများ ချီးမြှင့်ပေးအပ်ပြီး ဖိတ်ကြားထားသည့် ဧည့်သည်တော်များနှင့်အတူ ခင်းကျင်းပြသထားသော မိုးလေဝသနှင့်ဖလေဒညွှန်ကြားမှုဦးစီးဌာန၏ အထိမ်းအမှတ်ပြခန်းကို လှည့်လည်ကြည့်ရှုကြသည်။

မွန်လွဲပိုင်းတွင် မိုးလေဝသ၊ ဖလေဒ၊ မြေငလျင်ဘာသာ ရပ်ဆိုင်းရာစာတမ်း ၁၅ စောင်ကို ပို့ဆောင်ရေးနှင့်ဆက်သွယ်ရေး ဝန်ကြီးဌာနနှင့် ပညာရေးဝန်ကြီးဌာန တို့မှ အရာထမ်း/အမှုထမ်းများက ဖတ်ကြားဆွေးနွေးခဲ့ကြောင်း သိရသည်။

သတင်းစဉ်





ဆီယိုဖိတ်မှုလျော်ငြှား

မြန်မာ့အာမခံထားရှိပေး



ကဏ္ဍတိုက်

Bunker Convention လက်မှတ်ရေးထိုးခြင်း

မြန်မာနိုင်ငံအနေဖြင့် အပြည်ပြည်ဆိုင်ရာရေကြောင်းအဖွဲ့ (International Maritime Organization – IMO) က ပြဋ္ဌာန်းထားသည့် သင်္ဘောမောင်းဆီယိုဖိတ်မှုလျော်ငြှားဆိုင်ရာ ကွန်ဗင်းရှင်း International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage, 2001 (Bunker Convention) တွင် ကွန်ဗင်းရှင်းအဖွဲ့ဝင်နိုင်ငံအဖြစ် ၂၀၁၈ ခုနှစ်တွင် လက်မှတ်ရေးထိုးခဲ့သည့် အားလျော်စွာ ပြည်တွင်းဥပဒေအဖြစ် ပြဋ္ဌာန်းကျင့်သုံးဆောင်ရွက်ရန် တာဝန်ရှိပေသည်။ သို့ရာတွင် Bunker Convention ပါ လိုအပ်ချက်များကို လိုက်နာဆောင်ရွက်ရမည့် ရေယာဉ်ပိုင်ရှင်များ အဆင်သင့်ဖြစ်ရေးကို ထည့်သွင်းစဉ်းစားခဲ့ရသဖြင့် ကြန့်ကြာမှုများ ရှိခဲ့သည်။

လက်မှတ်ရေးထိုးခဲ့ခြင်း အကြောင်းရင်းများအနက် ရခိုင်ပြည်နယ်၊ ကျောက်ဖြူဒေသရှိ ရေနက်ဆိပ်ကမ်းတွင် အလွန်ကြီးမားသော ရေနံစိမ်းတင်သင်္ဘောကြီးများ (Very Large Crude Carrier – VLCC) ဆိုက်ကပ်လာခြင်းက မြန်မာနိုင်ငံအနေဖြင့် International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage (CLC Convention) ကို ၂၀၁၆ ခုနှစ်တွင် လက်မှတ်ရေးထိုးရန် ဖြစ်လာခဲ့သည်။ ဆက်လက်၍ သင်္ဘောမောင်းဆီယိုဖိတ်မှုလျော်ငြှားဆိုင်ရာ ကွန်ဗင်းရှင်း Bunker Convention ကို လက်မှတ်ရေးထိုးခဲ့ခြင်းဖြစ်သည်။ မြန်မာနိုင်ငံသည် အဆိုပါ ကွန်ဗင်းရှင်းများကို အဖွဲ့ဝင်အဖြစ် လက်မှတ်ရေးထိုးထားခြင်းကြောင့် မြန်မာရေ

ယာဉ်ပိုင်ရှင်များ ဆီယိုဖိတ်မှု အာမခံထားရှိရန် လိုအပ်လာပြီး ရေကြောင်းပို့ဆောင်ရေးညွှန်ကြားမှုဦးစီးဌာနကလည်း ကွန်ဗင်းရှင်း လက်မှတ်ကို ထုတ်ပေးရန် လိုအပ်လာသည်။ Bunker Convention နှင့် စပ်လျဉ်း၍ ရေယာဉ်ပိုင်ရှင်များအနေဖြင့် ပြည်တွင်းဥပဒေအဖြစ် ထုတ်ပြန်ထားသော ညွှန်ကြားချက် (Directive) အတိုင်း မဖြစ်မနေလိုက်နာဆောင်ရွက်ကြရမည်ဖြစ်သည်။ ပြဋ္ဌာန်းချက်များနှင့်အညီ လိုက်နာ အကောင်အထည်ဖော်ရန်မှာ ရေယာဉ်ပိုင်ရှင်များက အဓိကကျသည့် အခန်းကဏ္ဍမှ ပါဝင်လျက်ရှိပြီး နိုင်ငံခြားသင်္ဘောများသာမက မြန်မာရေယာဉ်များသည်လည်း ဆိပ်ကမ်းဝင်ရောက်သည့်အခါ အပြာရောင်ကတ် (Blue Card) ဟုခေါ်ဆိုသည့် အာမခံထားရှိမှုအထောက်အထားတင်ပြနိုင်မှသာ ဝင်ရောက်ဆိုက်ကပ်ခွင့်ရရှိတော့မည် ဖြစ်သည်။ မြန်မာသင်္ဘောများ နိုင်ငံခြားဆိပ်ကမ်းတစ်ခုခုသို့ ဝင်ရောက်ရန်အတွက်လည်း အလားတူပင် ဖြစ်သည်။ သို့ဖြစ်၍ အာမခံကုမ္ပဏီများနှင့် ချိတ်ဆက်၍ အာမခံထားရှိလာခြင်းမှာ မဖြစ်မနေ လိုအပ်ချက်တစ်ခု ဖြစ်သည်။

အာဏာသက်ဝင်ခြင်း

၂၀၀၈ ခုနှစ်၊ နိုဝင်ဘာလ (၂၀) ရက်နေ့တွင် နိုင်ငံတကာ၌ စတင်အာဏာသက်ဝင်ခဲ့သည့် Bunker Convention အရ သင်္ဘောမောင်းဆီယိုဖိတ်မှုနှင့် စပ်လျဉ်း၍ အာမခံထားရှိရန် သတ်မှတ်ပြဋ္ဌာန်းထားပြီး ၂၀၁၈ ခုနှစ်၊ ဇန်နဝါရီလ (၁၉) ရက်နေ့တွင် ယင်းကွန်ဗင်းရှင်းအဖွဲ့ဝင်အဖြစ် မြန်မာနိုင်ငံက လက်မှတ်ရေးထိုးခဲ့သဖြင့် ၁၉-၄-၂၀၁၈ ရက်နေ့မှစတင်၍ အာဏာသက်ဝင်ခဲ့ပြီး ဖြစ်ပေသည်။ ယခုအခါ

ရေကြောင်းပို့ဆောင်ရေးညွှန်ကြားမှုဦးစီးဌာနသည် ရေထုညစ်ညမ်းမှု ကာကွယ်တားဆီးရေး၊ တုံ့ပြန်ဆောင်ရွက်ရေးနှင့် လျော်ကြေး တောင်းခံခြင်းတို့နှင့်စပ်လျဉ်းသည့် **ရေထုညစ်ညမ်းမှုဆိုင်ရာဥပဒေ** (Marine Pollution Law) ကို ပြဋ္ဌာန်းရေးအတွက် ဆောင်ရွက် လျက်ရှိပြီး ယင်းဥပဒေထုတ်ပြန်နိုင်မှုမရှိသေးမီ ကြားကာလအတွက် လိုက်နာကျင့်သုံးနိုင်ရန် သင်္ဘောမောင်းဆီကြောင့် ညစ်ညမ်းပျက်စီးခြင်းဆိုင်ရာ ညွှန်ကြားချက်အမှတ်၊ ၃/၂၀၂၃ ကို ၂၀၂၃ ခုနှစ်၊ ဒီဇင်ဘာလ (၂၆) ရက်နေ့တွင် ထုတ်ပြန်ခဲ့သည်။

ဤတွင် **သင်္ဘောမောင်းဆီ** ဆိုသည့် စကားရပ်တွင် သင်္ဘော များ ခုတ်မောင်းသွားလာရာတွင် အသုံးပြုသော စက်သုံးဆီ သာမက သင်္ဘောအင်ဂျင်များအတွက် အသုံးပြုသောချောဆီနှင့်ဆီကြွင်းဆီ ကျန်များလည်း ပါဝင်သည်ဟု အဓိပ္ပာယ်ဖွင့်ဆိုထားသည်။ အာဏာ သက်ရောက်မှုနယ်ပယ်မှာ ကွန်ဗင်းရှင်းအဖွဲ့ဝင်နိုင်ငံတစ်နိုင်ငံ၏ စီရင်ပိုင်ခွင့်ရေပြင် (အထူးသီးသန့်စီးပွားရေးဇုန် အပါအဝင်) အတွင်း ရောက်ရှိနေသော မည်သည့်ရေယာဉ်မဆို လိုက်နာကျင့်သုံးရမည် ဖြစ်သည်။ သင်္ဘောမောင်းဆီယိုဖိတ်မှုနှင့် တရားမဝင်စွန့်ထုတ်မှုများ မဖြစ်စေရေး ကာကွယ်တားဆီးရန် လိုအပ်သလို မတော်တဆယိုဖိတ် ညစ်ညမ်းမှု ဖြစ်ပေါ်လာပါကလည်း ပျက်စီးဆုံးရှုံးမှု လျော့ပါးစေရန် တုံ့ပြန်ဆောင်ရွက်ရေး အစီအမံများကိုလည်း ဆောင်ရွက်ရမည်ဖြစ် သည်။ ထို့ကြောင့် မြန်မာရေယာဉ်များသာမက နိုင်ငံခြားသင်္ဘော

များသည်လည်း သင်္ဘောမောင်းဆီယိုဖိတ်ညစ်ညမ်းပျက်စီးဆုံးရှုံးမှု အတွက် အာမခံအစီအမံများထားရှိရန် လိုအပ်လာသည်။ ဤတွင် စစ်ရေယာဉ်များနှင့် တပ်မတော် (ရေ) အထောက်အကူပြုရေယာဉ် များ၊ စီးပွားရေးနှင့်ကူးသန်းရောင်းဝယ်ရေးအတွက် ရည်ရွယ်ပြေး ဆွဲခြင်းမဟုတ်ဘဲ အစိုးရကိစ္စအတွက်သာ အသုံးပြုသည့် အစိုးရပိုင် ရေယာဉ်များအတွက်မူ အာမခံထားရှိရန် မလိုအပ်ချေ။

တာဝန်ရှိမှု

ရေယာဉ်ပိုင်ရှင်တို့၏ တာဝန်ရှိမှုအခန်းကဏ္ဍအနေဖြင့် သင်္ဘော မောင်းဆီယိုဖိတ်မှု သို့မဟုတ် စွန့်ထုတ်မှုကြောင့် ညစ်ညမ်းပျက်စီး ဆုံးရှုံးမှု ဖြစ်ရပ်တစ်ခုကြောင့်ဖြစ်စေ၊ အဆိုပါဖြစ်ရပ်ကို အခြေခံပြီး ဆင့်ကဲဖြစ်ပေါ်လာသော ဖြစ်ရပ်များကြောင့်ဖြစ်စေ တာဝန်ရှိသည့် သင်္ဘောပိုင်ရှင်တစ်ဦးထက်ပိုပါက ပူးတွဲ၍ တာဝန်ယူပေးလျော်ရ မည်ဖြစ်သည်။ သင်္ဘောနှစ်စီးထက်ပိုသော ကိစ္စရပ်များအတွက်လည်း တာဝန်ရှိမှုပမာဏပေါ် မူတည်၍ ပေးလျော်ရန် တာဝန်ရှိပေသည်။ သို့သော် မလွန်ဆန်နိုင်သောဖြစ်ရပ်များ (Force Majeure) ဖြစ် သည့် စစ်မက် ဖြစ်ပွားခြင်း၊ ဆန္ဒပြခြင်း၊ လူထုအုံကြွမှု ဖြစ်ပွားခြင်း၊ ပြည်တွင်းစစ်၊ ဆူပူသောင်းကျန်းမှု၊ မမျှော်လင့်သော သဘာဝဘေး အန္တရာယ်၊ မရှောင်လွှဲနိုင်သော ကိစ္စရပ်များကြောင့် ပျက်စီးဆုံးရှုံးမှု များကိုလည်းကောင်း၊ ဌာနအဖွဲ့အစည်းတစ်ခုက ဆောင်ရွက်ရန် ပျက်ကွက်မှု သို့မဟုတ် မှားယွင်းစွာ ပြုလုပ်မှု၊ ပေါ့ဆမှု သို့မဟုတ်

KNP COMPANY LIMITED

Lanmadaw Street, No-78, Shwe Pyi Yan Aung Quarter, Pyawbwe Township, Mandalay, Myanmar. 09 2228316, 09 782028645

သက်ဆိုင်ရာအာဏာပိုင်၏ ရေကြောင်းလမ်းပြအထောက်အကူပြုပစ္စည်းကိရိယာများကောင်းမွန်မှုမရှိခြင်းသို့မဟုတ်ပြုပြင်ထိန်းသိမ်းမှုအားနည်းခြင်း (ဥပမာ- မီးပြဇော်ယာများ နေရာမှားယွင်းမှု) စသည်တို့ကြောင့် ထိခိုက်ပျက်စီးမှုများနှင့် စပ်လျဉ်း၍လည်းကောင်း၊ ရေယာဉ်ပိုင်ရှင်များက ၎င်းတို့၏ တာဝန်ရှိမှုမှ ကင်းလွတ်ခွင့်ရရှိနိုင်ကြသဖြင့် အထူးသတိချုပ်ရမည့်အချက် ဖြစ်ပါသည်။ သို့ဖြစ်၍ မြန်မာ့ဆိပ်ကမ်းအာဏာပိုင်အနေဖြင့် ရေကြောင်းသွားလာမှုနှင့် ရေယာဉ်အန္တရာယ်ကင်းရှင်းစေရန် ရေလမ်းကြောင်းထိန်းသိမ်းခြင်းလုပ်ငန်းများကို ဆောင်ရွက်ရာတွင် Aids to Navigation နှင့် ပတ်သက်ပြီး မီးပြတိုက်များ၊ အချက်ပြမီးများ ကောင်းမွန်မှုရှိစေရေး၊ မီးပြဇော်ယာများ တည်နေရာမှားယွင်းမှုမရှိစေရေး အစဉ်တစိုက်စောင့်ကြည့်စစ်ဆေး၍ လိုအပ်သလို ပြုပြင်မွမ်းမံထိန်းသိမ်းမှုများ ဆောင်ရွက်ရန် လိုအပ်ပေသည်။

အာမခံထားရှိရေးအတွက် နိုင်ငံခြားငွေယိုစီးမှု

သင်္ဘောမောင်းဆီယိုဖိတ်မှု လျော်ကြေးဆိုင်ရာ ကွန်ဗင်းရှင်းအရ လုံးပေါင်းတန်ချိန် ၁၀၀၀ ထက်ပိုသော ရေယာဉ်များအားလုံးသည် အာမခံ သို့မဟုတ် အခြားငွေကြေးအာမခံ တစ်ရပ်ရပ် ထားရှိရန် လိုအပ်ပြီး ယင်းကိစ္စနှင့် စပ်လျဉ်း၍ ရေယာဉ်ပိုင်ရှင်များသည် သင်္ဘောမောင်းဆီကြောင့် ညစ်ညမ်းပျက်စီးဆုံးရှုံးမှုနှင့် စပ်လျဉ်း၍ ၎င်းတို့၏ တာဝန်ရှိမှုတို့အတွက် အခြားသောလျော်ကြေး ကန့်သတ်ချက်ဆိုင်ရာကွန်ဗင်းရှင်းတစ်ခုဖြစ်သည့်လျော်ကြေးကန့်သတ်ခြင်းဆိုင်ရာ ကွန်ဗင်းရှင်း (Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims, 1976) နှင့် ယင်း၏ Protocol ပါ ပြဌာန်းချက်များအတိုင်း မဖြစ်မနေ အာမခံထားရှိရမည် ဖြစ်သည်။

ဤကိစ္စအတွက် အာမခံထားရှိနိုင်သည့် လုပ်ငန်း၊ ကုမ္ပဏီ၊ အဖွဲ့အစည်းများ၏ အမည်စာရင်းကို ရေကြောင်းပို့ဆောင်ရေးညွှန်

ကြားမှုဦးစီးဌာနက အသိအမှတ်ပြုထုတ်ပြန်ပေးရမည်ဖြစ်ပြီး အာမခံလုပ်ငန်း၊ ကုမ္ပဏီတို့က ထုတ်ပေးသည့် အာမခံလက်မှတ်အပေါ် မူတည်၍ ဦးစီးဌာနက **Bunker Convention Certificate (BCC)** ကိုထပ်ဆင့်ထုတ်ပေးရသည်။မည်သည့်ရေယာဉ်မဆို သက်တမ်းရှိ အာမခံလက်မှတ်မပါရှိဘဲ မြန်မာနိုင်ငံအတွင်းရှိ မည်သည့်ဆိပ်ကမ်းသို့မဟုတ် နေရာတစ်ခုသို့ ဝင်ရောက်ခွင့် ရရှိနိုင်မည် မဟုတ်ပါ။ ထို့ကြောင့် သက်တမ်းရှိ အာမခံလက်မှတ်များကို အချိန်မရွေး အစစ်ဆေးခံနိုင်ရန် ရေယာဉ်ပေါ်တွင် ထားရှိရမည် ဖြစ်သည်။

နိုင်ငံတကာတွင် Marine Pollution နှင့် ပတ်သက်၍ Insurance Cover မဖြစ်မနေ ထားရှိကြရသကဲ့သို့ အပြည်ပြည်ဆိုင်ရာ ကွန်ဗင်းရှင်းများတွင်လည်း အဖွဲ့ဝင်နိုင်ငံအဖြစ် လက်မှတ်ရေးထိုးလိုက်နာကြရသဖြင့် မိမိတို့နိုင်ငံအနေဖြင့်လည်း နိုင်ငံတကာနှင့် ရင်ပေါင်တန်း၍ ဆောင်ရွက်နေရသည့် သင်္ဘောလုပ်ငန်းတွင် သင်္ဘောမောင်းဆီယိုဖိတ်ခြင်းအတွက် အာမခံထားရှိခြင်း ဖြစ်သည်။ အချို့ မြန်မာသင်္ဘောများက နိုင်ငံခြားအာမခံကုမ္ပဏီများကို အားထားဆောင်ရွက်နေကြရသည်။ မိမိတို့က ငွေကြေးပေးသွင်း၍ အာမခံထားရသည်ကိုပင် အကန့်အသတ် အမျိုးမျိုးကြောင့် ဆောင်ရွက်ရသည်မှာ မလွယ်ကူလှချေ။ ဘဏ်အဆင့်ဆင့်ခံ၍ လွှဲကြရသည်။ အချို့လည်း နစ်နာမှုတွေ ရှိကြသည်။ ဒေါ်လာသောင်းသိန်းချီ၍ နိုင်ငံခြားငွေယိုစီးမှု ဖြစ်စေသည်။ အိမ်နီးချင်းကမ်းရိုးတန်းသွား ရေယာဉ်ပိုင်ရှင်တစ်ဦး၏ ပြောကြားချက်အရ ၎င်းတို့ပိုင်ဆိုင်သည့် Near Coastal Voyage သင်္ဘောတစ်စီးကို ဥဘိုင်းရှိ P&I Club ၌ အာမခံထားရှိရေး ဆောင်ရွက်ရာတွင် အမေရိကန်ဒေါ်လာ (၄) သောင်းခန့် ပေးဆောင်လိုက်ရကြောင်း၊ ထိုသို့ထားရှိနိုင်ရန်ပင် အခက်အခဲမျိုးစုံကို ကျော်လွှားဆောင်ရွက်ခဲ့ရကြောင်း သိရှိရသည်။ ဤနေရာတွင် ခြုံငုံသုံးသပ်ရလျှင် မိမိတို့နိုင်ငံတွင် ခိုင်မာအားကောင်းသော ရေကြောင်း

“ မိမိတို့နိုင်ငံတွင် ခိုင်မာအားကောင်းသော ရေကြောင်း အာမခံစနစ်မဖွံ့ဖြိုးသေးခြင်းက မြန်မာရေယာဉ်များအာမခံထားရှိရန် ကြီးမားသောစိန်ခေါ်မှုတစ်ရပ်ဖြစ်...”

BRILLIANCE MARITIME TRAINING CENTRE

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

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

အာမခံစနစ် မဖွံ့ဖြိုးသေးခြင်းက မြန်မာရေယာဉ်များ အာမခံထားရှိရန် ကြီးမားသော စိန်ခေါ်မှုတစ်ရပ် ဖြစ်လာသည်။

ထို့ကြောင့် ပြည်ပသို့ နိုင်ငံခြားငွေယိုစီးမှုများကို တားဆီးလျော့ချနိုင်ရန် ဦးစီးဌာနအနေဖြင့် မြန်မာ့အာမခံလုပ်ငန်းနှင့် ချိတ်ဆက်၍ ပေါင်းစပ်ညှိနှိုင်းဆွေးနွေးမှုများ အကြိမ်ကြိမ် ပြုလုပ်ကာ မူဝါဒများ ပြုပြင်ပြောင်းလဲ၍ သင့်တင့်မှုတစ်သော အာမခံနှုန်းထားဖြင့် အကောင်အထည်ဖော် ဆောင်ရွက်သွားရန် စီစဉ်ခဲ့ကြသည်။ ရေယာဉ်ပိုင်ရှင်များကလည်း မဖြစ်မနေထားရှိရမည့် ဆီယိုဖိတ်မှု အာမခံသမာဏ ရေယာဉ်ကိုယ်ထည်အာမခံ၊ ကုန်စည်အာမခံ၊ သူတစ်ပါးထိခိုက်မှု အာမခံစသည်တို့ကိုပါ အခြားကဏ္ဍများကဲ့သို့ ရေကြောင်းသယ်ယူပို့ဆောင်ရေးဘက်တွင် ဘက်စုံအာမခံထားရှိခြင်းဖြင့် “ကွဲကူးရေပါ” ဆိုသလို မည်သည့် ရေကြောင်းမတော်တဆမှုမဆို ဖြစ်ပွားခဲ့ပါကလည်း ဆုံးရှုံးမှုကို ကြိုတင်ကာကွယ်ထားနိုင်မည် ဖြစ်သည်။

ပြောင်းလဲတိုးတက်လာသည့် မြန်မာ့အာမခံလုပ်ငန်း

မြန်မာ့အာမခံလုပ်ငန်းသည် နိုင်ငံတော်ပိုင်အာမခံလုပ်ငန်းဖြစ်ပြီး ဌာနဆိုင်ရာအဖွဲ့အစည်းများနှင့် လူတစ်ဦးချင်းစီက လိုအပ်သည့် အာမခံအကာအကွယ် အမျိုးအစားများကို လက်ခံပေးလျက်ရှိရာ

မျက်မှောက်ခေတ်ကာလနှင့် လိုက်လျောညီထွေစွာ ပြုပြင်ပြောင်းလဲမှုများ ပြုလုပ်ပြီး မြန်မာ့အာမခံလုပ်ငန်းကို Digital Platform များမှလည်းလက်ခံဆောင်ရွက်ပေးလျက်ရှိသည်။ အာမခံလျော်ကြေးငွေများ ပေးအပ်ရာတွင်လည်း အကန့်အသတ်များ ပယ်ဖျက်ပြီး မလိုအပ်သော နှောင့်နှေးမှုများမရှိစေဘဲ ပေးလျော်နိုင်ရန် စီစဉ်ထားရှိပြီး ဖြစ်သဖြင့် မြန်မာ့အာမခံလုပ်ငန်းအနေဖြင့် လက်ခံဆောင်ရွက်ပေးရန် အသင့်ရှိနေပြီ ဖြစ်သည်။ သို့ဖြစ်၍ မြန်မာ့အာမခံလုပ်ငန်းတွင် ယခင်က သင်္ဘောမောင်းဆီယိုဖိတ်မှု အာမခံအမျိုးအစား မရှိသေးသော်လည်း နိုင်ငံတကာတွင် ကျင့်သုံးလျက်ရှိသော မူဝါဒများကို လေ့လာပြီး ရေကြောင်းပို့ဆောင်ရေးညွှန်ကြားမှုဦးစီးဌာနမှ တာဝန်ရှိသူများနှင့် လုပ်ငန်းအဖွဲ့ (Working Group) ဖွဲ့စည်း၍ သင့်တင့်သော ပရီမီယံနှုန်းထားဖြင့် ထားရှိနိုင်ရေး ညှိနှိုင်းဆောင်ရွက်လျက်ရှိပါသည်။ ရေယာဉ်ပိုင်ရှင်များအတွက် လိုအပ်ပြီး နိုင်ငံတော်အတွက်လည်း အကျိုးပြုစေမည့် အစီအစဉ်ဖြစ်သဖြင့် ဌာနနှစ်ခုအကြား ပူးပေါင်းဆောင်ရွက်သွားရန် အသင့်ရှိနေပြီ ဖြစ်ကြောင်း သိရှိရသည့်အတွက် တိုးတက်မှုလက္ခဏာအဖြစ် ရှုမြင်နိုင်ပါသည်။

မြန်မာ့အာမခံလုပ်ငန်းအနေဖြင့် ရေကြောင်းအာမခံ၏ သဘာဝအရ ရေယာဉ်ကိုယ်ထည်အာမခံ (Hull Insurance) နှင့် ရေကြောင်းကုန်စည်အာမခံ (Cargo Insurance) ကို အဓိကထား၍ အာမခံလက်ခံပေးလျက်ရှိပြီး မည်သည့်အာမခံ ကိစ္စရပ်မဆို နိုင်ငံခြားတွင် အာမခံထားမည်ဆိုပါက နိုင်ငံခြားဝင်ငွေများ ပြည်ပသို့ စီးဆင်းသွားမည်ဖြစ်သည်။ ထို့ကြောင့် ပြည်တွင်းတွင် အာမခံထားရှိနိုင်မည့် မူဝါဒနှင့် အစီအမံများ ထားရှိမည်ဆိုပါက နိုင်ငံခြားငွေယိုစီးမှုကို တားဆီးနိုင်ပြီး မိမိတို့နိုင်ငံအခြေအနေနှင့် လိုက်လျောညီထွေသော ရေကြောင်းအာမခံစနစ်တစ်ခု ပေါ်ထွန်းလာမည် ဖြစ်ပေသည်။

နိုင်ငံတော်က လက်မှတ်ရေးထိုးထားသည့် Convention များနှင့်အညီ လိုအပ်သော ညွှန်ကြားချက်များကို ထုတ်ပြန်ထားပြီးဖြစ်သဖြင့် သင်္ဘောမောင်းဆီယိုဖိတ်မှုအာမခံ လက်မှတ်ထုတ်ပေးနိုင်ရေးအတွက် Working Group ဖွဲ့စည်း၍ မိမိတို့နိုင်ငံ၏ လိုအပ်ချက်၊ ကွန်ဗင်းရှင်းလိုအပ်ချက်တို့ကို အပြန်အလှန် သုံးသပ်ဆွေးနွေး၍ သင့်တင့်မှုတစ်သော ပရီမီယံနှုန်းထား သတ်မှတ်ပြီး ဆောင်ရွက်သွားရမည် ဖြစ်ပေသည်။ မြန်မာ့အာမခံလုပ်ငန်းအနေဖြင့် နိုင်ငံခြားအာမခံငွေ ပေါ်လစီ (၁) စောင်လျှင် အများဆုံး ဧဒါလာ (၅) သန်း အထိသာ လက်ခံခွင့်ရှိထားသော်လည်း လက်ခံပေးနိုင်သည့် ပမာဏထက် ကျော်လွန်ပါက ကျန်ပမာဏအား တစ်ဆင့် အာမခံပေးရမည်ကိုလည်း ထည့်သွင်းစဉ်းစား၍ သင်္ဘောမောင်းဆီယိုဖိတ်မှု အာမခံလုပ်ငန်း ဖြစ်မြောက်အောင်မြင်ရေးအတွက် ရေကြောင်းပို့ဆောင်ရေးညွှန်ကြားမှုဦးစီးဌာနနှင့် မြန်မာ့အာမခံလုပ်ငန်းတို့ ပူးပေါင်းဆောင်ရွက်လျက်ရှိပါသည်။

ဤနေရာတွင် မြန်မာ့အာမခံလုပ်ငန်းက ထုတ်ပေးမည့် အာမခံလက်မှတ်များကို နိုင်ငံခြားတိုင်းပြည်များက အသိအမှတ်ပြုမည်လော

“

သင်္ဘောမောင်းဆီဆိုသည့် စကားရပ်တွင်
 သင်္ဘောများ ခုတ်မောင်းသွားလာရာတွင်
 အသုံးပြုသော စက်သုံးဆီ သာမက
 သင်္ဘောအင်ဂျင်များအတွက် အသုံးပြုသော
 ချောဆီနှင့် ဆီကြွင်း ဆီကျန်များလည်း
 ပါဝင်သည်ဟု အဓိပ္ပာယ်ဖွင့်ဆိုထားသည်။
 အာဏာသက်ရောက်မှုနယ်ပယ်မှာ
 ကွန်ဗင်းရှင်း အဖွဲ့ဝင်နိုင်ငံတစ်နိုင်ငံ၏
 စီရင်ပိုင်ခွင့်ရပြင် (အထူးသီးသန့်စီးပွားရေးဇုန်
 အပါအဝင်) အတွင်း ရောက်ရှိနေသော
 မည်သည့် ရေယာဉ်မဆို
 လိုက်နာကျင့်သုံးရမည် ဖြစ်...

”



ဟူသည့် မေးခွန်းရှိနေသည်။ ယင်းကိစ္စရပ်နှင့် စပ်လျဉ်း၍ ဆွေးနွေးသုံးသပ်ချက်များအရ မြန်မာ့အာမခံလုပ်ငန်းသည် နိုင်ငံတော်ပိုင်လုပ်ငန်းဖြစ်ပြီး ထုတ်ပေးသည့် အာမခံလက်မှတ်များပေါ်တွင်လည်း နိုင်ငံတော်တံဆိပ် ရိုက်နှိပ်ဖော်ပြထားခြင်းကြောင့် ယေဘုယျအားဖြင့် နိုင်ငံအများစုက အသိအမှတ်ပြု လက်ခံပေးလိမ့်မည်။ ထို့အပြင် မြန်မာ့ရေယာဉ်ပိုင်ရှင်တို့၏ ဆန္ဒသဘောထားနှင့် ဆွေးနွေးချက်များအရ မြန်မာ့အာမခံလုပ်ငန်းတွင် မြန်မာ့ငွေဖြင့်သာ အာမခံထားရှိနိုင်မည်ဆိုပါက ၎င်းတို့ ပိုမိုအဆင်ပြေသဖြင့် ကျေးဇူးတင်ရှိကြောင်းပင် ပြန်လည်တင်ပြခဲ့ကြသည်။ တစ်ချိန်က မြန်မာ့ကြယ်ငါးပွင့်သင်္ဘောလုပ်ငန်းပိုင်သင်္ဘောများ မြန်မာ့အာမခံလုပ်ငန်းတွင် အာမခံထားရှိကာ အာရှအရှေ့ဖျားဒေသမှ အနောက်ဥရောပနိုင်ငံများအထိ သွားရောက်၍ ကုန်စည်များ သယ်ယူပို့ဆောင်ပေးခဲ့ကြသည့် အစဉ်အလာများ ရှိခဲ့သည်။

မြန်မာ့သင်္ဘောများအတွက် မြန်မာ့အာမခံလုပ်ငန်း

အခြားရှုထောင့်မှ သုံးသပ်ရသော် မြန်မာ့ကမ်းရိုးတန်းသွားသင်္ဘောများအနေဖြင့် ရန်ကုန်- ရခိုင်- မွန်- တနင်္သာရီ ကမ်းရိုးတန်းသို့ ပြေးဆွဲလျက်ရှိပြီး ခရီးမိုင် (၄၉၀) မှာ အများဆုံးဖြစ်သည်ဟု ဆိုနိုင်သည်။ သင်္ဘောများတွင် သယ်ဆောင်ထားရှိ အသုံးပြုသည့်စက်သုံးဆီပမာဏမှာလည်း (၁၂) တန်မှ (၁၅) တန်အထိသာ အများဆုံးရှိပြီး ဒီဇယ်ဆီတစ်မျိုးတည်းသာ အသုံးပြုသောကြောင့် သင်္ဘောမောင်းဆီယိုဖိတ်ညစ်ညမ်းပျက်စီးနိုင်ခြေနည်းပါးသည်ဟု ဆိုလျှင် မှားသည်ဟု မဆိုနိုင်။ ရေယာဉ်ပိုင်ရှင်များအတွက် ဝန်ထုပ်ဝန်ပိုး မဖြစ်စေရန်

လည်း သင့်တင့်မျှတသည့် ပရီမီယံနှုန်းထားများ ဖြစ်ဖို့လိုအပ်သည်။ ယေဘုယျအားဖြင့် ရေယာဉ်ပိုင်ရှင်များအတွက် အထောက်အကူဖြစ်စေသည့် အာမခံထားရှိမှု အစီအမံဖြစ်သဖြင့် ရေယာဉ်ပိုင်ရှင်များက အကောင်းဘက်မှ ရှုမြင်ပြီး ထောက်ခံမှုပြုသည်ကို ကျေနပ်ဖွယ် တွေ့ရှိရပါသည်။

မြန်မာ့အာမခံလုပ်ငန်းမှထုတ်ပေးမည့် အာမခံလက်မှတ်သည် အိမ်နီးချင်းကမ်းရိုးတန်းခရီးစဉ် (Near-Coastal Voyage) သင်္ဘောများအတွက်လည်း အကျုံးဝင်မှုရှိပြီး ရေယာဉ်တန်ချိန်၊ ဆီတင်ဆောင်သည့်ပမာဏနှင့် Pollution ဖြစ်ပွားပါကဆောင်ရွက်ရသည့် ကုန်ကျစရိတ်တို့အပေါ် မူတည်၍ ပရီမီယံနှုန်းထားများ ကွာခြားမှု ရှိနိုင်သည်။ ယခင်က၎င်းတို့အနေဖြင့် Protection and Indemnity (P&I) Club က ထုတ်ပေးသည့် အာမခံလက်မှတ်ရှိမှသာ Bunker Convention Certificate (BCC) လက်မှတ်ကို ရေကြောင်းပို့ဆောင်ရေးညွှန်ကြားမှုဦးစီးဌာနက ထုတ်ပေးနိုင်ခဲ့သော်လည်း ယခုအခါ မြန်မာ့အာမခံလုပ်ငန်းက ထုတ်ပေးသည့် အာမခံလက်မှတ်ဖြင့်ပင် BCC လက်မှတ်ကို ထပ်ဆင့် ထုတ်ပေးနိုင်တော့မည် ဖြစ်သည်။

ယင်းကိစ္စနှင့် စပ်လျဉ်း၍ ရေကြောင်းပို့ဆောင်ရေးညွှန်ကြားမှုဦးစီးဌာနသို့ ၎င်းတို့ကို အသိအမှတ်ပြုရန် လျှောက်ထားလာသည့် P&I Club များနှင့် အာမခံကုမ္ပဏီများကို စိစစ်ရေးလုပ်ငန်းအဖွဲ့ ဖွဲ့စည်း၍ အကဲဖြတ်သုံးသပ်ကာ အသိအမှတ်ပြုသည့် P&I Club များနှင့် အာမခံကုမ္ပဏီများ စာရင်းကို အများပြည်သူသိရှိနိုင်ရန် Website ပေါ်တွင် အသိပေးကြေညာခြင်း၊ အသိအမှတ်ပြုအဖွဲ့အစည်းများ (Recognized Organizations) ထံ ဖြန့်ဝေခြင်းနှင့် IMO သို့ နှစ်စဉ်ပေးပို့ခြင်းများ ဆောင်ရွက်လျက်ရှိသည်။

မြန်မာ့ကမ်းရိုးတန်းသွား ကုန်တင်ရေယာဉ်များ၏ အခြေအနေကို သုံးသပ်ကြည့်ရာတွင် ရေထုညစ်ညမ်းမှု ဖြစ်နိုင်ခြေ (Risk of Pollution) နည်းပါးသဖြင့် တာဝန်ရှိမှု သက်သာမည်ဖြစ်ပြီး သင်္ဘောမောင်းဆီကိုမီးထိုးဆီ (Heavy Oil) အသုံးပြုပါက Liability လည်း မြင့်မားလာမည် ဖြစ်သည်။ မြန်မာ့အာမခံလုပ်ငန်းသည် နိုင်ငံပိုင်အဖွဲ့အစည်းဖြစ်သည့် အားလျော်စွာ ဒေဝါလီခံရဖွယ်အကြောင်း မရှိဘဲ အပြည့်အဝ ယုံကြည်စိတ်ချရသည့် လုပ်ငန်းအဖွဲ့အစည်းဖြစ်သည်။ သို့ဖြစ်၍ အသေးစိတ် ဆက်လက်ဆောင်ရွက်ရမည့်အဆင့်များကို ဌာနဆိုင်ရာများ၊ ရေယာဉ်ပိုင်ရှင်များ၊ သက်ဆိုင်သူများနှင့် ပေါင်းစပ်ညှိနှိုင်း၍ ယခုနှစ် ဖေဖော်ဝါရီလအတွင်း အာမခံမူဝါဒ (Insurance Policy) အပြီးသတ်ချမှတ်၍ နိုင်ငံခြားသို့ ငွေကြေးစီးဆင်းမှု မရှိစေဘဲ ၂၀၂၄ ခုနှစ်၊ ဧပြီလ (၁) ရက်နေ့မှစပြီး မြန်မာ့ရေယာဉ်များအတွက် ကွန်ဗင်းရှင်းလက်မှတ်များကို ထုတ်ပေးနိုင်ရေးအတွက် ဌာနဆိုင်ရာ အဖွဲ့အစည်းများနှင့် သက်ဆိုင်ရာ ပုဂ္ဂလိက အဖွဲ့အစည်းများ ပါဝင်သောလုပ်ငန်းအဖွဲ့ (Working Group) ကို ဖွဲ့စည်းဆောင်ရွက်လျက် ရှိပါကြောင်း။

ကမ္ပတ်နိုက်ကို



ဒေါ်ခင်မြသည် ကျောင်းဆရာမတစ်ဦးဖြစ်၍ ကျောင်းဖွင့်ရက်တိုင်း နံနက်စောစောထ မိသားစုအတွက် ချက်ပြုတ်ပြင်ဆင်ပြီး ရေမိုးချိုးကျောင်းဝတ်စုံလဲကာ၊ ခြင်းတောင်းဆွဲလျက် တာဝန်ကျရာ ကျောင်းသို့ လိုင်းကားဖြင့် အချိန်မီသွားရလေသည်။ ညနေအိမ်ပြန် ရောက်လျှင်လည်း သူမသည် မနားရသေးပေ။ အဝတ်အစားလဲပြီး ကျောင်းမှအပြန် ဈေးဝင်ဝယ်လာသည့် ဟင်းချက်စရာများကို ခုတ်ထစ်ကိုင်တွယ်၍ မိသားစုအတွက် ညစာနှင့် နောက်တစ်နေ့အတွက်ကိုပါပြင်ဆင်ချက်ပြုတ်ရလေသည်။ မီးဖိုချောင်အလုပ်များ ပြီးမှ ရေမိုးချိုးလေရာ ညနေ (၆) နာရီခွဲမှ ကိစ္စဝိစ္စ ပြီးစီးလေသည်။ ဤကား ကျောင်းဖွင့်ရက်တိုင်း သူမ၏ နိစ္စဝူအလုပ်တွေ ဖြစ်သည်။

ဒေါ်ခင်မြတို့ မိသားစုတွင် အသက် (၆၀) ကျော် အရွယ် မိခင်ကြီး၊ အသက် ကိုးနှစ်နှင့် ခုနှစ်နှစ်အရွယ် သားလေးနှစ်ဦးနှင့် ခင်ပွန်းအပါအဝင် မိသားစုဝင် ငါးဦး ရှိပြီး ခင်ပွန်းဖြစ်သူ ဦးမြင့်မှာလည်း ပြင်ပစီးပွားရေး လုပ်ကိုင်နေသူတစ်ဦး ဖြစ်ပါသည်။ ဒေါ်ခင်မြသည် ကျောင်းတစ်ဖက် အိမ်မှကိစ္စတွေက တစ်ဖက်ဖြင့် မအားလပ်ဘဲ တစ်ခါတစ်ရံ ပင်ပန်းနွမ်းနယ်မိသော်လည်း ဝါသနာပါရာ ကျောင်းဆရာမအလုပ်တွင် မွေ့လျော်နေသဖြင့် ပင်ပန်းသည်ဟု မခံစားမိ။ ညနေထမင်းစားပြီးတွင် မိသားစု စုံစုံလင်လင်ဖြင့် မြိန်ရေယုက်ရေစားသောက်နိုင်ရေးအတွက် အပင်ပန်းခံကာ ချက်ပြုတ်ပေးလေ့ရှိသည်။ ညစာထမင်းစားပွဲတွင် မိသားစုငါးဦး အမြဲလိုလိုမျက်နှာစုံညီ ထမင်းစားကြရာ ထမင်းစားပြီးလျှင် မိသားစုအား စုံပြေလျက်ရှိနေလေသည်။

ဒေါ်ခင်မြတို့နေအိမ်မှာ ပျဉ်ထောင်နှစ်ထပ်အိမ်ဖြစ်ပြီး လမ်းမ

တန်းဖြစ်၍ ဈေးဆိုင်ဖွင့်ရန် အခွင့်သာပါသည်။ ထို့ကြောင့် အိမ်ရှေ့မျက်နှာစာတွင် ၁၀ ပေ ပတ်လည်ရှိ ဆိုင်ခန်းလေးတစ်ခု ဖွင့်လှစ်ထားပြီး "အလင်းရောင်စာပေ" အမည်ဖြင့် စာအုပ်အငှားဆိုင် ဖွင့်ထားပါသည်။ ၁၉၈၇ ခုနှစ်ဝန်းကျင် ကာလဖြစ်၍ အိမ်တိုင်းတွင် ရုပ်မြင်သံကြားတီဗွီများ မရှိကြသေးပေ။ လျှပ်စစ်မီးမှာလည်း လာတစ်လှည့်၊ ပျက်တစ်လှည့်ဖြင့် ရန်ကုန်မြို့ရှိ ရုပ်ကွက်အချို့မှာ မီးပျက်သည့်အချိန်ကများလေသည်။ ထိုခေတ်ကာလကဖျော်ဖြေရေးအနေဖြင့် ဇာတ်ပွဲ၊ ပျော်ပွဲရွှင်ပွဲများ မရှိပါက လူကြီးလူငယ်များသည် စာအုပ်အငှားဆိုင်များမှ ကာတွန်း၊ ဝတ္ထု၊ မဂ္ဂဇင်းများ ငှားရမ်းဖတ်ရှုကြခြင်းဖြင့် ဘဝအမောကိုဖြေဖျောက်ကြလေသည်။ ဒေါ်ခင်မြတို့၏ အလင်းရောင်စာပေ အငှားဆိုင်လေးသို့ ရုပ်ကွက်အတွင်းရှိ လူကြီးလူငယ်များ လာရောက်၍ စာအုပ်များ ငှားရမ်းဖတ်ရှုကြသဖြင့် ဝင်ငွေမှာ တစ်ဖက်တစ်လမ်းမှ ရရှိနေပြီး မိသားစုမှာ အဆင်ပြေချောင်လည်နေပါသည်။ အလင်းရောင်စာပေဆိုင်လေးကို နေ့စဉ် နံနက်ပိုင်း တစ်ချိန် ညနေပိုင်းတစ်ချိန် ကျောင်းမတက်ခင် နံနက်ပိုင်းနှင့် ကျောင်းဆင်းချိန်ညနေပိုင်းတို့တွင် ဆိုင်ဖွင့်လှစ်ရန် အသက်ကိုးနှစ်အရွယ်ရှိ သားကြီးဖြစ်သူ အောင်အောင်အား တာဝန်ပေးထားလေသည်။ အောင်အောင်သည် စတုတ္ထတန်း ကျောင်းသားလေးဖြစ်ပြီး ထူးခြားသောကလေးတစ်ဦးဖြစ်သည်။ အားလပ်ချိန်တွင် ရွယ်တူကလေးများနှင့် ဆော့ကစားသော်လည်း စာဖတ်ခြင်းကို ပိုမိုနှစ်ခြိုက်သဘောကျသော ကလေးတစ်ဦးဖြစ်သည်။ အောင်အောင်သည် မနက်မိုးလင်းအိပ်ရာမှ ထလာသည်နှင့် မျက်နှာသစ်၊ သွားတိုက်၊ ကိုယ်လက်

သန့်စင်ပြီး မိခင်ကြီးပြင်ပေးထားသော နံနက်စာကို စားလေသည်။ ထို့နောက် အိမ်အပေါ်ထပ်မှ ဆင်းပြီး အိမ်ရှေ့ဖက်ရှိ အလင်းရောင် စာပေအငှားဆိုင်လေးသို့ သွားကာ ဆိုင်ဖွင့်လေသည်။ ထိုအချိန်တွင် ညီဖြစ်သူ လင်းလင်းမှာ နံနက်ပိုင်းကျောင်းသို့ သွားနေလေပြီ။ အောင်အောင်နှင့် လင်းလင်းမှာ အသက်နှစ်နှစ်ကွာသော ညီအစ်ကို များဖြစ်ကြပြီး အောင်အောင်မှာ သားအကြီးဖြစ်၍ မိဘအပေါ် သိတတ်သော၊ လိမ္မာသောကလေးတစ်ဦးဖြစ်သည်။ လင်းလင်းမှာကား အစ်ကိုဖြစ်သူ အောင်အောင်နှင့် ဝါသနာချင်းမတူဘဲ အဆော့မက်ပြီး လမ်းအတွင်းရှိ ရွယ်တူကလေးများနှင့် ဂေါ်လီရိုက်ခြင်း၊ ဝှေ့လှိုမ့်ခြင်း၊ ဂျင်ပေါက်ခြင်းကဲ့သို့သော ကစားနည်းမျိုးကို နှစ်သက်လေသည်။ အောင်အောင်မှာကား အခြားကလေးများနှင့် ဆော့ကစားခြင်း နည်းပါးပြီး ကာတွန်းစာအုပ် သို့မဟုတ် ရွှေသွေးဂျာနယ်တို့ကို အားလပ်ချိန်များတွင် ဖတ်ရှုနေလေ့ရှိသည်။ အောင်အောင်သည် နေ့လည်ပိုင်းတွင် အိမ်နှင့် မနီးမဝေးတွင်ရှိသော မူလတန်းကျောင်းလေးသို့ ခြေလျင်ကျောင်းသွားတက်ရသည်။ ကျောင်းသွားခါနီးတွင် ဖခင်နှင့်မိခင်ကြီးတို့မှာ လုပ်ငန်းခွင်သို့ သွားနေကြပြီ ဖြစ်သဖြင့် စာအုပ်အငှားဆိုင်လေးကို ခေတ္တပိတ်ပြီးကျောင်းဝတ်စုံလဲကာ ဖွားအေဖြစ်သူကို နှုတ်ဆက်၍ ကျောင်းသို့သွားလေသည်။ ညနေပိုင်းကျောင်းမှ ပြန်ရောက်လာသည်နှင့် လွယ်အိတ်ကိုချ အဝတ်အစားလဲပြီး ကျောင်းမှ ပေးလိုက်သော အိမ်စာများကို အမြန်ပြီးစီးအောင် လုပ်

လေသည်။ ထို့နောက် ဖခင်ကြီးအလုပ်မှ ပြန်မရောက်မီ စာအုပ်အငှားဆိုင်လေးဆီသို့ သွားပြီး ဆိုင်ပြန်လည်ဖွင့်လေသည်။ ညနေပိုင်း ဖခင်ကြီး အိမ်ပြန်ရောက်လာမှသာ စာအုပ်ဆိုင်ကို ဖခင်ကြီးထံ လွှဲအပ်ခဲ့ပြီး စာကျက်ခြင်း၊ ရေချိုးခြင်း၊ ညီဖြစ်သူနှင့် ကစားခြင်းတို့ကို ပြုလေသည်။ ဤကား အောင်အောင်၏နေ့စဉ်ပြုနေကျ ဝတ္တရားများ ဖြစ်သည်။ ဆိုင်သို့ လာရောက်ပြီး စာအုပ်ငှားရမ်းသူများ၏ အမည်စာရင်းနှင့် စာအုပ်ငှားရမ်းခရေငွေများကို စာရင်းစာအုပ်တွင်ရေးသွင်းမှတ်သားထားရန် ဖခင်ကြီးက သင်ကြားပြထားသဖြင့် အောင်အောင်သည် ကလေးတစ်ဦးဖြစ်သော်လည်း စာရင်းရေးသွင်း မှတ်သားနိုင်ပြီး စာအုပ်ငှားရမ်းခငွေအကြွေများကိုလည်း လူကြီးများနှင့်မခြားမမှားမယွင်းဘဲ လည်လည်ပတ်ပတ် ပြန်အမ်းနိုင်လေသည်။ စနစ်ကျသော ဖခင်ကြီးနှင့် မိခင်ကြီး၏ သင်ကြားပြသထားမှုကြောင့် အရွယ်နှင့် မလိုက်အောင် လုပ်ငန်းကျွမ်းကျင်နေပြီး မိဘအား တစ်ဖက်တစ်လမ်းမှ ကူညီပေးနေသော ကလေးတစ်ဦး ဖြစ်လေသည်။ ကာတွန်းစာအုပ်များ၊ ဝတ္ထု မဂ္ဂဇင်းများကို နေ့တွက်ဖြင့် ငှားရမ်းခြင်း ဖြစ်လေရာ တစ်ခါတစ်ရံ စာအုပ်ငှားရမ်းသူများက တစ်ရက်တည်းဖြင့် ပြန်မအပ်ဘဲ (၂) ရက် (၃) ရက်ကြာမှ အပ်နှံလျှင် စာအုပ်ငှားရမ်းခကို ရက်တွက်ခဖြင့် တွက်ချက်ပြီး ကောက်ခံလေ့ရှိသည်။ အချို့ စာအုပ်ငှားရမ်းသူများက စာအုပ်ငှားခ ဈေးဆစ်လျှင် အောင်အောင်သည် အလျှော့မပေးချေ မိဘများကို စာရင်းယေး တိတိကျကျဖြင့်



BRIGHTER ENERGY TERMINAL (THILAWA)
A Portal to Energy Security

ပြန်အပ်နှံရသဖြင့် စာအုပ်ငှားခငွေ လျော့နည်းနေပါက မိဘများ၏ အထင်မြင်လွှဲမှုခံရမည်စိုး၍ ဘယ်သောအခါမျှ အလျှော့မပေးတတ်ချေ။ မိဘများကသာ ငှားနေကျဖောက်သည်များကို မိတ်ပျက်မည် စိုး၍ စာအုပ်ငှားခကို ဈေးလျှော့ပေးလေ့ရှိသဖြင့် အချို့စာအုပ်ငှားနေကျ ဖောက်သည်များမှာ အောင်အောင် ဆိုင်ထိုင်သည့် အချိန်တွင် လာလေ့မရှိဘဲ လူကြီးများ ဆိုင်ထိုင်သည့် ညပိုင်းမှသာ စာအုပ်လာရောက်ငှားရမ်းကြရာ ညပိုင်းဆိုလျှင် ဒေါ်ခင်မြတို့၏ အလင်းရောင်စာပေ အငှားဆိုင်လေးမှာ လူစည်ကားနေလေ့ ရှိပါသည်။

ယနေ့ ကျောင်းပိတ်ရက်ဖြစ်၍ ဆရာမဒေါ်ခင်မြတစ်ယောက် မနက်ကတည်းက အိမ်မှူကစွဲများဖြင့် အလုပ်ရှုပ်နေလေသည်။ တစ်ပတ်တာအတွင်း စုပုံထားသော ကလေးများ၏ အဝတ်အစားများ၊ လူကြီးများ၏ အဝတ်အစားများကို လျှော်ဖွပ်နေရသဖြင့် ညောင်းညာလာရာ ခြံဝင်းအတွင်း ရေချိုးကန်အနီး အဝတ်လျှော်နေရာမှ စာအုပ်အငှားဆိုင်ဖက်သို့ လှမ်းကြည့်လိုက်ပြီး “သားကြီး အောင်အောင်၊ ဘာလုပ်နေလဲ၊ လာကူဦး” ဟု အော်ခေါ်လိုက်လေသည်။ “လာပြီ မေမေ” အောင်အောင်သည် ဆိုင်အတွင်းမှ ကပျာကယာ ထွက်လာပြီး ဒေါ်ခင်မြဆီသို့ ပြေးလာလေသည်။ “ရှေ့ ဒီမှာဆပ်ပြာတိုက်ပြီး အင်္ကျီတွေကို ရေစိမ်ပြီး ရေညှစ်ရမယ်။ မေမေ လက်တွေ ညောင်းနေပြီ၊ သားနှင့်ညီလေး အင်္ကျီတွေက များနေတယ်။ မေမေကို ဝိုင်းကူပေးဦး” ဒေါ်ခင်မြက ပင်ပန်းနွမ်းနယ်ဟန်ဖြင့် ပြောလိုက်လေရာ အောင်အောင်တစ်ယောက် သူ၏ မိခင်ကို ကြည့်ပြီး သနားသွားလေသည်။ “ရတယ် မေမေ၊ သား ဝိုင်းကူပေးမယ်” ပြောရင်း မိခင်ကြီးကမ်းပေးလိုက်သော အင်္ကျီများကို အဝတ်လျှော်ဖွပ်ထဲ ထည့်ပြီး ရေစိမ်၍ ရေညှစ်ပေးလေသည်။ မိခင်ကြီးက “သားဘာလုပ်နေလဲ၊ ကာတွန်းဖတ်နေတာလား ကျောင်းစာတွေလည်း ကျက်ဦးနော်၊ အပြင်စာချည်းပဲ ဖတ်မနေနဲ့ဦး၊ ပြီးရင် စာပြန်မေးမှာ၊ မရရင် ရိုက်ခံရမယ်” ကျောင်းဆရာမပီပီ ဆိုပြော ပြောလိုက်လေသည်။ “မပူပါနဲ့ မေမေရာ၊ သားစာရပါတယ်။ စာတွေလည်း ကျက်ပြီးသွားပါပြီ၊ ခုနက အားနေလို့ ကာတွန်းစာအုပ် ဖတ်နေတာပါ” “အေးလေ၊ ပြီးရင် စာမေးမယ်၊ ဒါနဲ့ဆိုင်ထဲမှာ အခုဘယ်သူရှိလဲ၊ စာအုပ်လာငှားတဲ့ လူတွေ ရှိလား၊ မင်းညီလေးရော” “ဆိုင်ထဲမှာ စာအုပ်လာငှားတဲ့ အစ်ကိုကြီး နှစ်ယောက်နှင့် ဖေဖေရှိပါတယ်၊ ညီလေးလင်းလင်းကတော့ ဟိုဖက်ခြံထဲမှာ သူ့သူငယ်ချင်းတွေနဲ့ သွားဆော့နေတယ်” ဟု အောင်အောင်က ဖြေလိုက်ရာ “အင်း ဒီအငယ်ကောင်လေး လင်းလင်းကတော့ အဆော့မက်နေတာပဲ၊ မနက်ကတည်းက မုန့်စားပြီးတာနဲ့ အပြင်ထွက်ဆော့နေတာ။ ဒီကောင်လေး စာကောကျက်ရဲ့လား မသိဘူး။ ပြီးရင် သူ့ကို စာမေးရဦးမယ်” သားအမိနှစ်ဦး စကားတပြောပြောဖြင့် အဝတ်များ ရေညှစ်၊ လျှော်ဖွပ်ကြရာ မကြာမီတွင် အဝတ်လျှော်ဖွပ်ခြင်း ပြီးစီးသွား၍ ဒေါ်ခင်မြလည်း အနားရလေသည်။

အောင်အောင်သည် မိခင်ကြီးကို ကူညီပြီးနောက် စာအုပ်အငှားဆိုင်လေးထဲသို့ ပြန်သွားလိုက်လေသည်။ ထိုအချိန်တွင် ဆိုင်ထဲရှိ

စာရေးစားပွဲတွင် ဖခင်ဖြစ်သူ ဦးမြင့်မှာ ထိုင်နေပြီး တစ်ပတ်တာအတွင်း ငှားရမ်းထားသည့် စာအုပ်များနှင့် ပြန်လည်အပ်နှံထားသည့် စာအုပ်များ ကိုက်ညီမှု ရှိ/မရှိ နေ့စဉ် ရေးသွင်းထားသည့် စာအုပ်ငှားရမ်းမှတ်တမ်းစာအုပ်နှင့် တိုက်ဆိုင်စစ်ဆေးနေလေသည်။ မကြာမီဆိုင်အတွင်းသို့ ရပ်ကွက်အတွင်း ဆေးခန်းဖွင့်ထားသည့် ဒေါက်တာကျော်စိုးဝင်လာပြီး “ဒီနေ့ ကိုမြင့် ဆိုင်ထိုင်နေတယ်ပေါ့ ထမင်းစားပြီးပြီလား” ဟု နှုတ်ဆက်စကားဆိုလိုက်လေသည်။ ဦးမြင့်မှာ စာရင်းရေးမှတ်နေရာမှ ခေါင်းမောကြည့်ပြီး “ဪ ဒေါက်တာထိုင်ပါဦး၊ နေ့လည်စာတော့ စောသေးလို့ မစားရသေးဘူး။ ကိစ္စရှိသေးလား” “မရှိပါဘူး ကိုမြင့်ရယ်” “ညနေမှ ဆေးခန်းဖွင့်မှာမို့လို့ နေ့လည်အချိန်ရတာနှင့် ဝတ္ထုဖတ်ရအောင် စာအုပ်လာငှားတာပါ ဘာသာပြန်ဝတ္ထုတွေ အသစ်ထွက်သေးလား။ ဘယ်ဟာဖတ်ရင် ပိုကောင်းမလဲ” ဒေါက်တာကျော်စိုးက မေးမြန်းလိုက်လေရာ ဆိုင်ခန်းထောင့်ရှိ ထိုင်ခုံပေါ်တွင် ထိုင်ပြီး ကာတွန်းဖတ်နေသော အောင်အောင်မှ ထလာပြီး “ဒေါက်တာကြီးက ဘယ်လိုဝတ္ထုမျိုးတွေကို ဖတ်ချင်တာလဲ၊ စုံထောက်ဝတ္ထုလား၊ သိုင်းဝတ္ထုလား၊ သားရွေးပေးရမလား” ဟု မေးလိုက်လေသည်။ ဒေါက်တာကျော်စိုးက အောင်အောင်ဖက်သို့ လှည့်ကြည့်လိုက်ပြီး “ဦးက ဘာသာပြန်ဝတ္ထုဖတ်ချင်တာကွ၊ ဘယ်စာအုပ်ဖတ်သင့်လဲ၊ ဦးကို ရွေးပေးပါဦး” ဟု လှမ်းစလိုက်လေသည်။ ထိုအခါ အောင်အောင်လေးသည် ဝတ္ထုများထားရှိရာ စာအုပ်စင်ဖက်ခြမ်းသို့ သွားပြီး ဝတ္ထုစာအုပ် (၄) အုပ်ကို ရွေးထုတ်လာကာ “ဒေါက်တာကြီး ဒီဟာတွေက ဒီလထွက်တဲ့ ဘာသာပြန်ဝတ္ထုစာအုပ်တွေပါ။ ဒါက စာရေးဆရာကြီး မြသန်းတင့် ရေးတဲ့ဝတ္ထု၊ ဒါက နတ်နွယ် ဘာသာပြန်ရေးထားတဲ့ဝတ္ထု၊ ဒီနှစ်အုပ်လည်း ကောင်းပါတယ် ခင်ဗျ၊ ဖတ်ကြည့်ပါလား” ဟု ပြောပြီး ဝတ္ထုစာအုပ်လေးအုပ်ကို စာရေးစားပွဲပေါ်တင်ပေးလိုက်လေသည်။ ဖခင်ကြီးဖြစ်သူနှင့် ဒေါက်တာကျော်စိုးတို့မှာ ဒီကလေးက လာလာချည်သေးဟူသော သဘောဖြင့် ပြီးစိစိဖြစ်ပြီး ဒေါက်တာကျော်စိုးက “သားက ဒီဝတ္ထုတွေ ကောင်းတယ်ဆိုတာ ဘယ်လိုသိတာလဲကွ၊ ဦးကို ရှင်းပြပါဦး” “သားက သိဆို ဒီဝတ္ထုတွေကို ဖတ်ထားလို့ပေါ့၊ ဒီဝတ္ထုဆိုရင် စပိုင်သူလျှိုဇာတ်လမ်းကို ရေးတာ၊ ဇာတ်လိုက်က ဂျူးဘာသာဝင်မော့ဆက်သူလျှို၊ CIA နှင့်ပေါင်းပြီး အာရပ်နိုင်ငံတွေကို ထောက်လှမ်းတာ၊ ရည်းစားတွေလည်း အများကြီးတဲ့၊ ရုပ်ကလည်း ဖြောင့်၊ အတိုက်အခိုက်ကလည်း တော်၊ ပါးရည်နပ်ရည်လည်း ရှိ၊ ဒီဝတ္ထုဇာတ်လမ်းက တော်တော်လေး ကောင်းတာ သားတော့ ကြိုက်တယ်။ ဒီဝတ္ထုကတော့ အိုင်ယာလန်ခွဲထွက်ရေးအဖွဲ့ကို သွားတိုက်တဲ့ ဗြိတိန်အထူးကွန်မန်ဒိုတပ်ဖွဲ့ အကြောင်းကို ရေးထားတာ၊ စစ်ကားကြည့်နေရသလိုပဲ၊ သူတို့ကွန်မန်ဒိုတပ်ဖွဲ့က ဂုဏ်ထူး၊ အဲဒီထဲမှာ ဂျွန်ဦးသေတယ်၊ ဂျွန်ပဲ ကျန်တယ်” “တော်ပါပြီ စာဂျိုပေးလေးရယ်” ဆက်မပြောနဲ့တော့ သားပြောတာနဲ့ ဦးလည်း ဝတ္ထုထဲက ဇာတ်လမ်းကို ကြိုသိပြီး ဖတ်လို့ မကောင်းဖြစ်သွားမယ်၊ သားက ဝတ္ထုတွေ ဖတ်နေပြီလား၊ ကျောင်းစာတွေ လစ်

ဟင်းကုန်မယ်နော်” ဒေါက်တာကျော်စိုးက မေးလိုက်လေရာ “သားက အတန်းထဲမှာ အဆင့် (၁) ကနေ (၃) အထိ ရအောင် ကြိုးစားပါတယ်။ စာမကြိုးစားရင် မေမေက ရိုက်တယ်။ ကျောင်းစာတွေပြီးမှ အားလပ်ချိန်မှာ စာအုပ်တွေ ဖတ်တာပါ။ ဆိုင်ထဲမှာရှိတဲ့ ကာတွန်းစာအုပ်တွေ ဖတ်လို့ကုန်သွားလို့ သိုင်းဝတ္ထုနှင့် ဘာသာပြန်ဝတ္ထုတွေကို ဖတ်ကြည့်တာပါ။ အဲဒီဝတ္ထုတွေ ဖတ်ရတာ ရုပ်ရှင်ကြည့်နေရသလို ခံစားရတယ်။ ဖတ်ပြီးသား သိုင်းဝတ္ထုတွေနှင့် ဘာသာပြန်ဝတ္ထုတွေမှာပါတဲ့ ဇာတ်လမ်းအကြောင်းတွေကို မှတ်မိနေလို့ ပြန်ပြောပြတာပါ။ စာဖတ်ရတာ ဝါသနာပါလို့ပါ” “အေးပေါ့ကွာ၊ စာဖတ်တာကောင်းတဲ့ အလေ့အကျင့်တစ်ခုပဲ။ အကျိုးရှိမယ့် စာတွေကို ဖတ်ဖို့တော့ လိုလိမ့်မယ်။ မျက်စိအနားပေးပြီးမှ စာဖတ်ပေါ့ကွာ၊ ကိုယ်လက်လှုပ်ရှားပြီး ကစားပေး၊ ကျောင်းစာတွေလည်း မလစ်ဟင်းစေနဲ့ပေါ့။ ဒီစာအုပ်တွေထဲက ဆရာမြသန်းတင့်ရေးတဲ့ဝတ္ထုပဲ ငှားသွားတော့မယ်။ သွားမယ် ကိုမြင့်ရေ” ဒေါက်တာကျော်စိုးလည်း ဆရာဝန်ပီပီ အောင်အောင်အား ဆုံးမစကားဆိုပြီး ဦးမြင့်အား နှုတ်ဆက်ကာ ဆိုင်ထဲမှ ထွက်သွားလေသည်။

ဒေါက်တာကျော်စိုးထွက်သွားသည်နှင့် ဖခင်ဖြစ်သူ ဦးမြင့်သည် အောင်အောင်ဖက်သို့ လှည့်ပြီး “သားကြီး ကာတွန်းတွေ၊ ဝတ္ထုတွေ ချည်းပဲ ဖတ်မနေနဲ့။ ဗဟုသုတရအောင် သတင်းစာတို့၊ ရွှေသွေးတို့လည်း ဖတ်ဦး။ သတင်းစာက နေ့တိုင်း အိမ်ကို လာပို့တယ်။ သတင်းစာဖတ်ပြီးပါလာတဲ့ အကြောင်းအရာတွေကို ဖေဖေ့ကို ပြန်ပြောရမယ်နော်။ ရွှေသွေးတို့ တေဖေတို့ အပတ်စဉ်ထုတ် စာစောင်တွေကိုလည်း ဖတ်ရမယ်။ ကြားလား” ဟု ပြောလိုက်လေရာ အောင်အောင်လည်း “ဟုတ်ကဲ့ပါ ဖေဖေ” ဟု ပြန်ပြောလိုက်လေသည်။

တစ်ခုသော ကျောင်းပိတ်ရက် နံနက်ခင်းတွင် ဒေါ်ခင်မြတစ်ယောက် ဈေးမှပြန်ရောက်လာပြီး မီးဖိုချောင်တွင် ခြင်းတောင်းချကာ ဝယ်လာသော ဟင်းချက်စရာများကို ဆွဲထုတ်နေလေသည်။ ထို့နောက် “အောင်အောင်ရေမေမေ့ကို လာပိုင်းကူပါဦး။” အောင်အောင်လည်း ညီဖြစ်သူနှင့် ဆော့ကစားနေရာမှ ပြေးလာပြီး “ဟုတ်ကဲ့ မေမေ၊ သား ဘာလုပ်ပေးရမလဲ” “မေမေ ဈေးက ဝယ်လာတဲ့ ငါးကို ကိုင်လိုက်ဦးမယ်။ သားက ကြက်သွန်ဖြူနှင့် အနီကို နှာရမယ်။ ငရုတ်သီးကို ရေစိမ်ထားတယ်။ ငရုတ်သီး ထောင်းပေးရမယ်။ ငရုတ်သီး ထောင်းတာ ညက်ရင် ကြက်သွန်ဖြူ နီ ထည့်ထောင်းရမယ်။ မျက်စိထဲ မဝင်စေနဲ့။ ကြက်သွန်ဖြူ အနီ နှာရင် လက်ကို ဓား မရှာအောင် ကိုင်ရမယ်နော်။ မေမေ ပြထားတာ သားလုပ်တတ်တယ်မလား။” “ရပါတယ် မေမေရာ၊ ကြက်သွန်ဖြူ နီ နှာပြီး ငရုတ်သီးထောင်းရတာ မခက်ပါဘူး။ သား လုပ်တတ်ပါတယ်” “ဒါဆိုရင် မေမေ့ကို ပိုင်းကူပေး။ မေမေ ငါးသွားကိုင်လိုက်ဦးမယ်။ စိတ်ချမယ်နော်” “ဟုတ်ကဲ့ မေမေ”

ဒေါ်ခင်မြလည်း သားဖြစ်သူကို မှာကြားပြီးနောက် အိမ်အရှေ့ဖက်ရှိ ရေချိုးကန်အနီးတွင် ငါးများကို ခုတ်ထစ်နေလေသည်။ အတန်

ငယ်ကြာပြီးနောက် မီးဖိုချောင်အတွင်းသို့ ဝင်လာရာ အောင်အောင်တစ်ယောက် လက်တစ်ဖက်က သတင်းစာဖြတ်ပိုင်းတစ်ခုကို ဖတ်နေရင်း ငရုတ်သီးထောင်းနေသည်ကို တွေ့လိုက်လေသည်။

“အံ့မယ် ဒီတစ်သက် ငရုတ်သီးတော့ ညက်တော့မှာပဲ အောင်အောင်ရေ ငရုတ်သီးထောင်းနေတာ စိတ်မပါသလိုပါလား။ ဘာတွေ အရေးကြီးနေလို့ ဒီသတင်းစာဖြတ်ပိုင်းကို သဲကြီးမဲကြီး ဖတ်နေတာလဲ” အောင်အောင်လည်း ညာလက်က ငရုတ်သီးထောင်းရင်း ဘယ်လက်က သတင်းစာဖြတ်ပိုင်းကို ဖတ်နေရာမှ တွန့်သွားပြီး နောက်လှည့်ကြည့်ကာ “မေမေ ဈေးက ဝယ်လာတဲ့ ငရုတ်သီးတွေကို ထုပ်ပိုးထားတဲ့ သတင်းစာ အဟောင်းဖြတ်ပိုင်းကို သားစိတ်ဝင်စားပြီး ဖတ်နေတာပါ။ ငရုတ်သီးလည်း ညက်တော့မှာ မေမေ” ဟု ပြန်ဖြေလိုက်လေသည်။ ဒေါ်ခင်မြလည်း “ဟဲ့ကောင်လေး၊ နင့်သတင်းစာဖြတ်ပိုင်းက အရေးကြီးလား၊ ဒီမှာဟင်းချက်ရဦးမယ်၊ ပေးစမ်းပါ ကိုယ့်ဖာသာပဲ ထောင်းတော့မယ်” “ဒါနဲ့ ခုနက သတင်းစာဖြတ်ပိုင်းထဲမှာ ဘာပါလို့လဲ” “အီရန်- အီရတ်စစ်ပွဲအကြောင်း ပါလာလို့လေ မေမေ” “ပြောစမ်းပါအုံး၊ အီရန်- အီရတ်စစ်ပွဲ အကြောင်းလေး” “သား ဖတ်လိုက်ရတာ အီရတ်နိုင်ငံမြို့တော်ဘဂ္ဂဒက်ကို အီရန်ဖက်က လေယာဉ်နှင့် ဗုံးသွားကြတာ ဖတ်လိုက်ရလို့ပါ။” ဒေါ်ခင်မြလည်း အောင်အောင်၏ ဉာဏ်ရည်ကို စမ်းသပ်ချင်လာသဖြင့် “အီရန်နိုင်ငံ ရဲ့ မြို့တော်က ဘာလဲ သားသိလား” ဟု မေးလိုက်ရာ အောင်အောင်က ချက်ချင်းပင် “အီရန်နိုင်ငံ ရဲ့ မြို့တော်က တီဟီရန်၊ အီရတ်နိုင်ငံ ရဲ့ မြို့တော်က ဘဂ္ဂဒက်၊ အီရတ်နိုင်ငံ ရဲ့ ခေါင်းဆောင်က ဆက်အိဗ်ဟူစိန်၊ အီရန်နိုင်ငံ ရဲ့ ဘာသာရေးခေါင်းဆောင်က ခိုမေနီ၊ သူတို့နှစ်နိုင်ငံစစ်ဖြစ်နေတာ ၈ နှစ်ရှိနေပြီ။ ဘယ်သူမှ မနိုင်သေးဘူး မေမေ” “သား ဘယ်လို သိနေတာလဲ” “ဖေဖေက သတင်းစာနေ့တိုင်း ဖတ်ဖို့မှာထားတယ်လေ။ သတင်းစာဖတ်လို့ သား သိနေတာပါ” ဒေါ်ခင်မြလည်း ကျေနပ်သွားမိပြီး “ကောင်းတယ် သား၊ အားလပ်ချိန်မှာ ကာတွန်းတွေ၊ ဝတ္ထုတွေ ဖတ်တာထက် သတင်းစာဖတ်တာ ပိုကောင်းတယ်။ သတင်းစာနေ့တိုင်း ဖတ်တာဟာ ကောင်းတဲ့ အလေ့အကျင့်ပဲ။ သတင်းစာထဲကနေ မသိသေးတာတွေ သိလာတယ်။ အကြားအမြင် ဗဟုသုတတွေ ရစေတယ်။ သားကြီးလာရင် သတင်းစာဖတ်တဲ့ အကျိုးကျေးဇူးကို သိလာမှာပါ။ ကဲကဲ ရပါပြီ။ သားသွားဆော့လို့ ရပါပြီ။ မေမေ ဟင်းချက်လိုက်ဦးမယ်” အောင်အောင်လည်း မိခင်ကြီး ခွင့်ပြုလိုက်သည်နှင့် ပြေးကာ ညီဖြစ်သူ လင်းလင်းနှင့် အတူ အိမ်ရှေ့တွင် ဆော့ကစားနေလေသည်။

ဒေါ်ခင်မြတစ်ယောက် မီးဖိုချောင်ထဲတွင် တစ်ကိုယ်တည်း ချက်ပြုတ်နေရင်း မိမိတို့၏ အလင်းရောင်စာပေအဖွဲ့ဆိုင်လေးသည် စာဖတ်ဝါသနာပါလာသော သားဖြစ်သူ အောင်အောင်အတွက် ပြင်ပဗဟုသုတများ ရှာဖွေရာကိုယ်ပိုင်စာကြည့်တိုက်လေးသဖွယ် အကျိုးပြုနေပါလားဟု တွေးတောမိရင်း ပီတိဖြစ်မိနေတော့သည်။

ဉာဏ်လင်း



***Not Really Free**

အသုံးဆိုင်ရင်း အသုံးလား? (Free is NOT Free!)



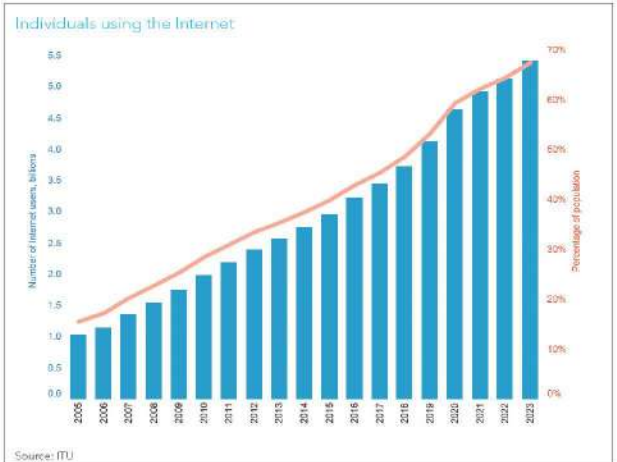
ရူနီင်မိုး

ယနေ့ မျက်မှောက်ခေတ်ကမ္ဘာတွင် လက်ကိုင်ဖုန်း (Smart Phone)၊ အင်တာနက်စသည့် သတင်းအချက်အလက် ဆက်သွယ်ရေးနည်းပညာ၏ ဖွံ့ဖြိုးမှု အသီးအပွင့်များ၊ အကျိုးကျေးဇူးများကို ခံစားနေကြရသည်မှာ အထူးဖော်ပြစရာမလိုပါ။ လက်ကိုင်ဖုန်းများ၏ နေ့စဉ်လူမှုဘဝအတွက် အသုံးဝင်မှုများကြောင့် ကမ္ဘာလူနေမှုပုံစံ တိုးတက်ပြောင်းလဲမှုသည် ထင်ထင်ရှားရှား မြင်သာထင်သာရှိပါသည်။ အထူးသဖြင့် ကိုဗစ်-၁၉ ကပ်ရောဂါဖြစ်ပွားခဲ့သည့်ကာလအတွင်း Video Conferencing ဖြင့် အစည်းအဝေးကျင်းပခြင်း၊ အွန်လိုင်းဈေးရောင်းချခြင်း၊ သင်ကြားခြင်း၊ ဆေးကုခြင်းနှင့် စီမံအုပ်ချုပ်ခြင်းစသည့် စီမံအုပ်ချုပ်ရေး၊ စီးပွားရေး၊ ပညာရေး၊ ကျန်းမာရေး၊ လူမှုရေး အပါအဝင် ကဏ္ဍစုံလုပ်ငန်းခွင်များတွင် သတင်းအချက်အလက်ဆက်သွယ်ရေး နည်းပညာဖြစ်သည့် အင်တာနက်အွန်လိုင်းစနစ်ကို အသုံးချမှုမှာ အပြည့်ပြည့်ဆိုင်ရာ ဆက်သွယ်ရေးသမဂ္ဂ (International Telecommunication Union-ITU) ၏ စစ်တမ်းအရယခင် ၂၀၁၉ ခုနှစ်တွင် ကမ္ဘာလူဦးရေ ၄.၁ ဘီလီယံသာရှိခဲ့ရာမှ ၂၀၂၁ ခုနှစ်တွင် လူဦးရေ ၇.၂ သန်း တိုးတက်သုံးစွဲခဲ့ရာ ကမ္ဘာလူဦးရေစုစုပေါင်း ၄.၉ ဘီလီယံအထိ ရောက်ရှိခဲ့ပြီး ၂၀၂၃ ခုနှစ်တွင် ၅.၄ ဘီလီယံ ဖြစ်ကြောင်း တွေ့ရှိရပါသည်။

ထိုသို့ အင်တာနက်အွန်လိုင်းစနစ်တိုးတက်သုံးစွဲမှုများကြောင့် ကမ္ဘာသူကမ္ဘာသားတို့၏ လူမှုစီးပွားဘဝတွင် အကျိုးကျေးဇူးများကို ရရှိနိုင်သလို ဒီဂျစ်တယ်စာတတ်မြောက်မှု (Digital Literacy)

နည်းပါးမှုကြောင့် မမြင်နိုင်သော မျှော်လင့်မထားသော ဆိုက်ဘာခြိမ်းခြောက်မှု၊ အနိုင်ကျင့်မှု၊ တိုက်ခိုက်မှုတို့ကြောင့် လူမှုစီးပွားတို့ကို ထိခိုက် ဆုံးရှုံးနေကြရပါသည်။

မြန်မာနိုင်ငံတွင်လည်း မကြာသေးသော ကာလများအတွင်း ငွေရေးကြေးရေးဆိုင်ရာ ဝန်ဆောင်မှု Application များကိုအတိုးနှုန်း သက်သက်သာသာဖြင့် ချေးငွေရရှိမည်ဟု မက်လုံးပေး လှည့်ဖျား၍ မိမိ၏ ဖုန်းအတွင်းသို့ Download ရယူစေပြီး မိမိ၏ ဖုန်းအတွင်းမှမိတ်ဆွေများ၏ ဖုန်းနံပါတ်များ၊ ဓာတ်ပုံများစသည့် အချက်အလက်များကို ရယူ၍ (Access) အသရေဖျက်ခြင်း၊ ငွေကြေး



တောင်းခံခြင်း၊ လိမ်လည်ခြင်း၊ အနိုင်ကျင့်ခြင်းစသည့် လုပ်ရပ်များကို ဆောင်ရွက်ခဲ့ကြသည်ကို တွေ့ရှိရပါသည်။ **မိမိဘက်က အပေါင်/အာမခံသေချာမပေးရဘဲ အတိုးနှုန်းသက်သာစွာဖြင့် ငွေချေးပေးသည်ဆိုခြင်းမှာ ဖြစ်နိုင်ပါသလား???**

အလားတူ "မိပေါက်သည်၊ ကစမ်းမိပေါက်သည်၊ သင်ကတူးရှင် အဖြစ် ရွေးချယ်ခံရသည်" စသည့်စာတိုများ(SMS) ပေးပို့၍သော်လည်းကောင်း၊ Messenger သို့မဟုတ် Viber သို့မဟုတ် Whats App စသည့် Instant Messaging Service များမှ တစ်ဆင့် Mes-

sage ပေးပို့၍သော်လည်းကောင်း၊ ဖုန်းဆက်၍သော်လည်းကောင်း မက်လုံးပေး၍ Link များကို နှိပ်၍ ဖောင်ပုံစံများ ဖြည့်ခိုင်းခြင်း၊ ဆုကြေးလျှောက်လွှာ ဖောင်ဖိုးကျသင့်ငွေ မည်ရွေ့မည်မျှကို ပေးပို့ရန် တောင်းခံသည့် အွန်လိုင်းလိမ်လည်မှုဖြစ်စဉ်များလည်း ဖြစ်ပေါ်လျက်ရှိကြောင်း တွေ့ရှိရပါသည်။ **အလကားနေရင်း မိပေါက်သည်ဆိုခြင်းမှာ ဖြစ်နိုင်ပါသလား???**

ထို့ကြောင့် အခမဲ့ Application များ သို့မဟုတ် မက်လုံးပေးသော Application များကို မိမိဖုန်းအတွင်းသို့ ထည့်သွင်းခြင်းဖြင့် မိမိ၏အချက်အလက်များပေါက်ကြားနိုင်ခြင်း၊ ငွေကြေးဆိုင်ရာလိမ်လည်မှုများ ဖြစ်ပွားနိုင်ခြင်းတို့ကို သိရှိထားသင့်ပြီး မိမိတို့လိုအပ်ချက်အရ မိမိဖုန်းအတွင်း ထည့်သွင်းအသုံးပြုသော Application များ၏ အလုပ်လုပ်ပုံ သဘော သဘာဝကိုလည်း သိရှိနားလည်ဆင်ခြင် အသုံးပြုသင့်ပါသည်။

မြန်မာနိုင်ငံမှ Smart Phone အသုံးပြုသူ အများစုသည် ဖုန်းဆိုင်မှ ထည့်သွင်းပေးလိုက်သည့် Application များကိုသာ အဓိက အသုံးပြုကြပြီး ၎င်း Application များ၏ အလုပ်လုပ်ပုံ၊ သဘော သဘာဝကို သိရှိကြခြင်း မရှိသည်ကို တွေ့ရှိရပါသည်။ ၎င်းတို့မှာ Games Application များ၊ VPN (Virtual Private Network) Application များနှင့် အခြားဝန်ဆောင်မှုဆိုင်ရာ Application များ ဖြစ်ကြပြီး အများစုသည် အခမဲ့ Download ရယူ အသုံးပြုနိုင်ပါ

ချေးငွေပမာဏ
MMK 100000
MMK 50000 MMK 50000
ဖိုးသူတစ်
91 ရက် 180 ရက်
270 ရက် 365 ရက်
ယခုလျှောက်ထားပါ။

GO4WINNER.COM
မိနစ်ပိုင်းအတွင်း ငွေပေးချေပါ။
မြန်မာ့စွယ်စုံကျမ်း သတင်းလွှာ အတိုးနှုန်းများ၊ မဟာမိတ်များနှင့် ဖြန့်ချိပေးသော အတွဲ လက်ငင်း...

Download

ပုံ - ချေးငွေဝန်ဆောင်မှု Application တစ်ခု

Toyomax

ဆီမလီ အသံပျောက် ပီးစက်အစားထိုး

TOYOMAX POWER STATION

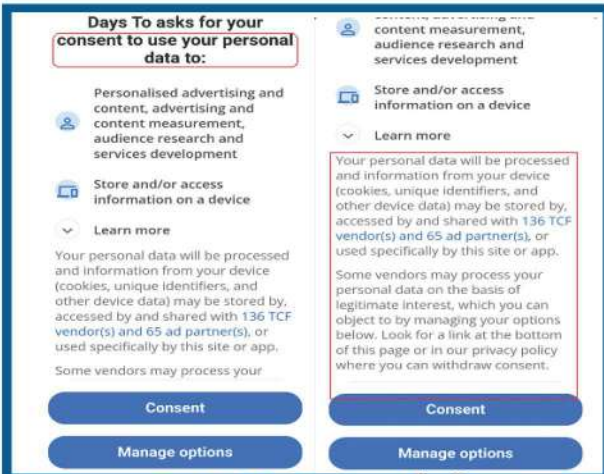
⚡ PS-4800 ⚡ PS-5800 PRO ⚡ LW-3000 ⚡ LW-6800

Toyomax PS-5800 PRO
Rechargeable Portable Industrial Power Station

Toyomax PS-4800

QR CODE
FIND US
SCAN HERE!

HOTLINE: 09 4598 31387, 09 4598 31388



ပုံ- အခမဲ့ Application တစ်ခု၏ စည်းကမ်းသတ်မှတ်ချက်အချို့

သည်။ အခကြေးငွေ မယူဘဲ ဝန်ဆောင်မှုပေးနေနိုင်ခြင်း၏နောက် ကွယ်က ဘာဖြစ်မည်နည်း???

အဆိုပါ အခမဲ့ Download ရယူနိုင်သည့် Application အချို့သည် ၎င်းတို့နှင့် သက်ဆိုင်ခြင်းမရှိသည့် လုပ်ပိုင်ခွင့်နှင့် အချက်အလက်များကို (ဥပမာ- မလိုအပ်ဘဲ မိမိတို့ဆွေမျိုး၏ ဖုန်းနံပါတ်များ ရယူခြင်း (Phone Contacts List) ဓာတ်ပုံများ (Photo Gallery) Microphone၊ Camera စသည်) ရယူ ခွင့်တောင်းခံတတ်ကြသည်ကို တွေ့ရှိရပါသည်။ သုံးစွဲသူ ၁၀၀ တွင် ၉၉ ယောက်သည် အခမဲ့ ရရှိသော Application များကို မိမိ၏ မိဘဝန်းအတွင်း ထည့်သွင်းသည့်အခါ အဆိုပါ Application များက တောင်းဆိုသည့် စည်းကမ်းနှင့် သတ်မှတ်ချက်များ (Terms and Conditions) ကို အစအဆုံး သေချာနားလည်အောင် ဖတ်ရှုခြင်းမပြုဘဲ Application အား

အသုံးပြုလိုစိတ်ဖြင့် လွယ်လွယ်ကူကူ သဘောတူ လက်ခံတတ်ကြပါသည်။

ထိုသို့ သဘောတူလိုက်ခံလိုက်ပြီး ဖြစ်သောကြောင့် မိမိ၏ အချက်အလက်များနှင့် လက်ကိုင်ဖုန်း၏ Microphone ၊ Camera စသည်တို့ကို Application ဝန်ဆောင်မှုပေးသူက သုံးစွဲနိုင်ရန် သဘောတူညီပြီး ဖြစ်သွားပါသည်။ ၎င်းဝန်ဆောင်မှုပေးသူတို့သည် သုံးစွဲသူများ၏ အချက်အလက်များကို လိုအပ်သောနေရာများတွင် ပြန်လည်အသုံးပြုသွားမည်ဖြစ်ကြောင်း ဖော်ပြထားပြီး ဖြစ်ပါသည်။ သို့ဖြစ်ပါ၍ ၎င်းတို့က သုံးစွဲသူ၏ အချက်အလက်များကို အသုံးပြုခြင်းအား ဥပဒေကြောင်းအရ တားမြစ်ရန်၊ အရေးယူရန် ခက်ခဲပါသည်။

"If it's free, you are the product."

စာဖတ်သူများ သတိပြုမိကောင်း ပြုမိနိုင်သည့် သာဓကအနေဖြင့် မိမိတို့ သူငယ်ချင်း မိတ်ဆွေအချင်းချင်း ခရီးသွားရန်၊ အင်္ကျီဝယ်ရန်၊ အစားအသောက်စားရန်၊ အိမ်ဝယ်ရန်၊ ကားဝယ်ရန် စသည်တို့ကို ပြောဆိုဆွေးနွေးပြီး မကြာခင် လက်ကိုင်ဖုန်းဖြင့် Social Media တစ်ခုခုကို အသုံးပြုပါက အထက်ပါ ပြောဆိုဆွေးနွေးထားသည့် အချက်အလက်နှင့် သက်ဆိုင်သော ကြော်ငြာပို့စ် (Advertised Post or Sponsored Post) များကို ဖော်ပြပေးနေသည်ကို တွေ့ရှိရမည် ဖြစ်ပါသည်။

သို့ဖြစ်ပါ၍ အခမဲ့ Application များကို အသုံးပြုရာတွင် ဆိုရိုးစကားတစ်ခုဖြစ်သည့် **"Free is NOT Free!"** (အလကားရတာ ဘာမှမရှိပါ) ဆိုသည့်အတိုင်း အကယ်၍ ဝန်ဆောင်မှုတစ်ခုကို သင်အခမဲ့ အသုံးပြုခွင့်ရနေလျှင် သင်ကိုယ်တိုင်က ရောင်းကုန်/ထုတ်

မိမိဘက်က အပေါင်/
အာမံသေချာမပေးရဘဲ
အတိုးနှုန်းသက်သာစွာဖြင့်
ငွေချေးပေး သည်ဆိုခြင်းမှာ
ဖြစ်နိုင်ပါသလား???



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

ကုန် (Product)ဖြစ်နေသည်ကို သတိပြုရမည်ဖြစ်ပါသည်။(ဥပမာ - Free eMail, Free Social Media, Free WiFi စသည်)

သို့ဖြစ်ပါ၍ မိမိတို့၏ လက်ကိုင်ဖုန်းများအတွင်း ကိုယ်ရေးဆိုင်ရာ အချက်အလက်များ၊ ဘဏ် သို့မဟုတ် ငွေရေးကြေးရေးဆိုင်ရာအချက် အလက်များနှင့် အခြားအများသူငှာ သိရှိရန် မလိုသော ပုဂ္ဂိုလ်ရေး ဆိုင်ရာ အချက်အလက်များကို ပေါက်ကြားမှု မဖြစ်စေရေးအတွက် အခမဲ့ရယူ အသုံးပြုနိုင်သည့် Application များ၏ စည်းကမ်းသတ်မှတ်ချက်များကို နားလည်အောင်ဖတ်ရှုပြီး အနည်းဆုံးလိုအပ်သော ခွင့်ပြုချက်များကိုသာ ခွင့်ပြု၍ သုံးစွဲသင့်ပါသည်။

အလားတူအများပြည်သူ့ဧရိယာများ၊ ကော်ဖီဆိုင်၊ စားသောက်ဆိုင်၊ လေယာဉ်ကွင်း စသည့်နေရာများတွင် အခမဲ့ဝန်ဆောင်မှုပေးသည့် WiFi Network ကို အသုံးပြုရန် လိုအပ်ချက်ကြောင့် ချိတ်ဆက်အသုံးပြုခြင်းသည်လည်း မိမိ၏ ဖုန်း၊ ကွန်ပျူတာ အပါအဝင် eMail Account နှင့် အခြား Account (Social Media စသည်) တို့၏ လုံခြုံရေးကို ပေါက်နိုင်သည်ကို သတိပြုဆင်ခြင်သင့်ပြီး ထိုသို့ ချိတ်ဆက်အသုံးပြုပြီးပါက မိမိ Account များ၏ Password များကို ချက်ချင်း ပြောင်းလဲ အသုံးပြုသင့်ပါသည်။



ထို့ကြောင့် ယနေ့အင်တာနက်အွန်လိုင်းစနစ် အသုံးပြုသူများ အနေဖြင့် အထူးဂရုပြုသတိထားသင့်သော အချက်သည် “Free is NOT Free!” (အလကားရတာ ဘာမှမရှိပါ) ဆိုသည့် အချက်ပင် ဖြစ်ကြောင်းအင်တာနက်အွန်လိုင်းစနစ်ကို လုံခြုံစွာအသုံးပြုနိုင်ရေးအတွက် ရေးသားတင်ပြလိုက်ပါသည်။

စကားချပ်- ဤစာစုကို ရေးသားနေစဉ် ၃၁-၁- ၂၀၂၄ ရက်နေ့၌ အမေရိကန်နိုင်ငံအထက်လွှတ်တော် (Senate) တရားစီရင်ရေး ကော်မတီသည် Meta (Facebook) ၏ CEO Mark Zuckerberg အပါအဝင် Tik Tok, Snap Chat, X, Discord စသည့် နည်းပညာကုမ္ပဏီကြီးငါးခု၏ အမှုဆောင်အရာရှိချုပ်များကို ခေါ်ယူ၍ ကြားနာပွဲတစ်ခု ပြုလုပ်ခဲ့ပြီး ၎င်းတို့၏ ပလက်ဖောင်းများတွင် ဆယ်ကျော်သက်များသည် ထုတ်ကုန်များ (ပစ်မှတ်) အသွင် ဖြစ်ပေါ်နေပြီး အနိုင်ကျင့်ခံရမှုများသည် အလွန်အန္တရာယ်များကြောင်း ပြစ်တင်စွပ်စွဲကြားနာခဲ့ပါသည်။ အဆိုပါကြားနာပွဲတွင် အရွယ်မရောက်သေးသူများအတွက် အကာအကွယ် ကင်းမဲ့မှုအပေါ် လွှတ်တော်အမတ်



များ၏ ပြစ်တင်လိုစိတ်ပြင်းပြမှုကို တွေ့မြင်နိုင်ပြီး Social Media Platform များသည် အန္တရာယ်လွင်ပြင်တစ်ခုအနေဖြင့် ပေါ်လွင်စေပါသည်။ ထိုသို့ လုံခြုံမှုကင်းမဲ့မှုအပေါ် တာဝန်ယူ တောင်းပန်ခိုင်းသောကြောင့် Meta (Facebook) ၏ CEO Mark Zuckerberg အနေဖြင့် ကြားနာပွဲအတွင်း တရားဝင် တောင်းပန်စကား ပြောဆိုခဲ့ရသည်ကို တွေ့မြင်ရပါသည်။

ဆိုရှယ်မီဒီယာသည် လူငယ်များကို ထိခိုက်စေနိုင်သည်ဟု အခိုင်အမာပြောဆိုမှုများရှိခဲ့ပြီး လူငယ်များကို စိတ်ဓာတ်ကျစေခြင်း သို့မဟုတ် မိမိကိုယ်ကို သတ်သေစေခြင်းအထိ အန္တရာယ်ဖြစ်စေနိုင်သည်ဟူသော စိုးရိမ်မှုများအပါအဝင် အချို့သော အွန်လိုင်းဘေးကင်းရေး လိုလားသူများက နည်းပညာအမှုဆောင်များ၏ တောင်းပန်မှုသည် တိုတောင်းလွန်းသည်ဟု ကြားနာပွဲတွင် ပြောကြားခဲ့သည်။ အဆိုပါ ဆိုရှယ်မီဒီယာပလက်ဖောင်းများသည် အခမဲ့ အသုံးပြုနိုင်သော ပလက်ဖောင်းများ ဖြစ်ပါသည်။

Application များအခမဲ့ Download ရယူနိုင်သည့် ဝန်ဆောင်မှုပေးသော Apple Store နှင့် Google Play Store တို့သည် ဆိုရှယ်မီဒီယာကုမ္ပဏီများ မဟုတ်သော်လည်း Application Download ရယူသူတို့သည် အသက်မပြည့်ကြောင်း သေချာစေရန် အသုံးပြုသူများ၏ အသက်များကို စစ်ဆေးရန် တာဝန်ရှိသင့်သည်ဟု ပြောကြားကာ အက်ပဲစတိုး (Apps Store) ပိုင်ရှင်များကို ထိန်းညှိခြင်းဆိုင်ရာ ဥပဒေအား ရေးဆွဲရန် Zuckerberg က အကြံပြုခဲ့ကြောင်းလည်း တွေ့ရှိရပါသည်။ သို့ဖြစ်ပါ၍ ဖွံ့ဖြိုးပြီးနိုင်ငံများတွင်ပင် အင်တာနက်အွန်လိုင်းပေါ်မှ မမြင်နိုင်သော မျှော်လင့်မထားသော ဆိုက်ဘာခြိမ်းခြောက်မှု၊ အနိုင်ကျင့်မှု၊ တိုက်ခိုက်မှုတို့ကြောင့် လူမှုစီးပွားတို့ကို ထိခိုက်ဆုံးရှုံးနေကြရသည့်အပေါ်တွင် ဥပဒေ၊ စည်းမျဉ်းစည်းကမ်းများ ပြည့်စုံမှုမရှိဘဲ အစဉ်လိုအပ်လျက်ရှိနေသေးကြောင်း တွေ့ရှိနိုင်ပါသည်။ ထို့ကြောင့် အင်တာနက်အွန်လိုင်းပေါ်တွင် အခမဲ့ရရှိသည့်ကိစ္စ အားလုံးကို မပေါ့ဆသင့်ပါကြောင်း လေ့လာတင်ပြအပ်ပါသည်။

ရန်နိုင်မိုး



**ဒုတိယဝန်ကြီး (ပို့ဆောင်ရေး) ဦးအောင်ကျော်ထွန်း ဟိုင်းကြီးကျွန်းမြို့အဝင် ရေလမ်းကောင်းမွန်ရေး
သောင်တူးလုပ်ငန်း၊ နန်းတား ကျောက်စီ လှိုင်းကာ တည်ဆောက်နေမှုလုပ်ငန်းနှင့် ပုသိမ်လေယာဉ်ကွင်း
အဆင့်မြှင့်တင်ခြင်းလုပ်ငန်း၊ ပုသိမ်ကမ်းနားလမ်း တိုးချဲ့ဆိပ်ခံတံတား တည်ဆောက်နေမှုများ ကြည့်ရှုစစ်ဆေး**



ပို့ဆောင်ရေးနှင့်ဆက်သွယ်ရေးဝန်ကြီးဌာန ဒုတိယဝန်ကြီး ဦးအောင်ကျော်ထွန်းသည် ဧရာဝတီတိုင်းဒေသကြီး လမ်းပန်းဆက်သွယ်ရေးဝန်ကြီးဦးနေမျိုးအောင်၊ ရေအရင်းအမြစ်နှင့်မြစ်ချောင်းများ ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်ရေးဦးစီးဌာန ညွှန်ကြားရေးမှူးချုပ် ဦးဝင်းလှိုင်၊ တာဝန်ရှိသူများနှင့်အတူ မတ် ၃ ရက်က ဧရာဝတီတိုင်းဒေသကြီး ဟိုင်းကြီးကျွန်းမြို့သို့ ရောက်ရှိပြီး ၂၀၂၃-၂၀၂၄ ဘဏ္ဍာရေးနှစ်ပြည်ထောင်စုငွေလုံးငွေရင်းရန်ပုံငွေဖြင့် ရေအရင်းအမြစ်နှင့်မြစ်ချောင်းများဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်ရေးဦးစီးဌာနမှ ဆောင်ရွက်လျက်ရှိသော ဟိုင်းကြီးကျွန်းမြို့အဝင် ရေလမ်းအလျား ၇၄၅ မီတာ၊ ပျမ်းမျှအကျယ် ၁၂၀ မီတာနှင့် အနက် ရေစစ်မျဉ်းအောက် ၇ မီတာ စုစုပေါင်း ၃၉၈၉၂၀ ကုဗမီတာ သောင်တူးဖော်ခြင်းလုပ်ငန်းနှင့် ဧရာဝတီတိုင်းဒေသကြီးအစိုးရအဖွဲ့ရန်ပုံငွေဖြင့်ဆောင်ရွက်

လျက်ရှိသော နန်းတား ကျောက်စီ လှိုင်းကာ အလျားပေ ၅၀၀ တည်ဆောက်ခြင်းလုပ်ငန်း ဆောင်ရွက်နေမှု အခြေအနေများကို ကြည့်ရှုစစ်ဆေးရာ တာဝန်ရှိသူများက လုပ်ငန်းပြီးစီးမှုနှင့် ဆက်လက်ဆောင်ရွက်မည့် အစီအစဉ်များကို ရှင်းလင်းတင်ပြကြသည်။ ထို့နောက် ဒုတိယဝန်ကြီးက သောင်တူးသင်္ဘောကြီးဖြင့် ဟိုင်းကြီးကျွန်းမြို့အဝင် ရေလမ်းသောင်တူးဖော်နေမှုသည် ဒေသခံပြည်သူများအတွက် ရေလမ်းကန်စည်ပို့ဆောင်မှု လုံခြုံချောမွေ့ရုံသာမက ရေယာဉ်ကြီးများ ၂၄ နှာရီဝင်ထွက်နိုင်သဖြင့် များစွာအကျိုးရှိသောလုပ်ငန်းဖြစ်ကြောင်း၊ သောင်တူးဖော်ရာတွင် သတ်မှတ်တူးလှိုင်းအကျယ်၊ အနက်ရရှိစေရေး ဂရုပြုဆောင်ရွက်ကြရန်နှင့် သောင်တူးသင်္ဘောကြီးများသည် တန်ဖိုးကြီးမားသည့်အတွက် ကိုင်တွယ်မောင်းနှင်သူများအနေဖြင့် သတ်မှတ်ထားသော Pro-

cedure များနှင့်အညီ စနစ်တကျ ထိန်းသိမ်းကိုင်တွယ်မောင်းနှင်ရန်လိုကြောင်း၊ မီးဘေးအန္တရာယ် မဖြစ်စေရေး သင်္ဘောသားတိုင်း အထူးအလေးထားဂရုပြုရန်၊ သက်ဆိုင်ရာကဏ္ဍအလိုက် ကျွမ်းကျင်ဝန်ထမ်းများ ခါးဆက်မပြတ်စေရေးတာဝန်ရှိသူအဆင့်ဆင့်က စီမံဆောင်ရွက်ရန်လိုကြောင်း မှာကြားသည်။ ယင်းနောက် ဒုတိယဝန်ကြီးနှင့်အဖွဲ့သည်ဧရာဝတီတိုင်းဒေသကြီးဟိုင်းကြီးကျွန်းမြို့ရှိ မဟာမဂ္ဂဋုရသီ ဆံတော်ရှင်မြတ်မော်တင်စေတီတော်မြတ်ကြီးသို့ သွားရောက်ဖူးမြော်ပြီး၊စေတီတော်ရှင်ပြင်တော်တိုးချဲ့ခြင်းအတွက် အလှူတော်ငွေများကို ပို့ဆောင်ရေးနှင့် ဆက်သွယ်ရေးဝန်ကြီးဌာန ဝန်ထမ်းမိသားစုများ၏ကိုယ်စား ဘုရားဂေါပကနှင့် တာဝန်ရှိသူများထံသို့ ပေးအပ်လှူဒါန်းခဲ့သည်။

များ ပြောင်းလဲပျက်စီးလာခြင်းနှင့် ဓာတုဆေး အသုံးပြုထားသော စွန့်ပစ်ပစ္စည်းများကြောင့် ရေနေသတ္တဝါများကို ထိခိုက်စေခြင်း၊ သောက်သုံးရေအတွက် အန္တရာယ်ရှိလာခြင်းတို့ ကြုံတွေ့လာရပါသည်။

အချို့မြို့များ အနီးရှိ မြစ်နေရာများတွင် မြစ်အတွင်းသို့ ရေဆိုးများစွန့်ပစ်ခြင်း၊ မိလ္လာစနစ်များ စနစ်မကျခြင်း၊ အမှိုက်များအား မဆင်မခြင် စွန့်ပစ်ခြင်းတို့သည် ရေထုညစ်ညမ်းလာမှုနှင့် မြစ်ကြမ်းပြင် မြင့်တက်ကာ ရေကြီးရေလျှံစေခြင်း အကြောင်းအရာများ ထဲမှတစ်ခုပင်ဖြစ်ပေသည်။ မြစ်၏အလှသည် ကွေ့ကောက်နေမှ ဆိုသော်လည်း မြစ်၏ သဘောသဘာဝအရ ကွေ့ကောက်လာလျှင် တစ်ဖက်တွင် တိုက်စားမှုဖြစ်ပေါ်စေပြီး အခြားတစ်ဖက်တွင် ပို့ချမှုများ ဖြစ်ပေါ်လာကာ မြစ်ကျိုးအင်းများ ဖြစ်ပေါ်လာခြင်း၊ တိုက်စားခံရသည့်အပိုင်းတွင် ကျေးရွာများ၊ သာသနိက အဆောက်အဦများ၊ စိုက်ပျိုးမြေများ ပျက်စီးဆုံးရှုံးခြင်းနှင့် စိုက်ပျိုးမြေကို အကြောင်းပြု၍ မြေယာပိုင်ဆိုင်မှုအပေါ် အငြင်းပွားမှုနှင့် ပဋိပက္ခမှုများပါ ဖြစ်ပေါ်လာခြင်းတို့ ပေါ်ပေါက်လာရပါသည်။ တစ်ဆက်တည်းမှာပင် ရေလမ်းခရီး ရှည်လျားလာကာ ရေကြောင်း သွားလာရေးနှင့် ကုန်စည်စီးဆင်းမှုတို့ပါ နှောင့်နှေးကြန့်ကြာ လာရပါသည်။

အထက်ပါအကြောင်းအရာများကြောင့် မြန်မာနိုင်ငံအတွက် အရေးပါလှသည့် မြစ်ကြီးစုရာသည် တဖြည်းဖြည်း ယိုယွင်းပျက်စီးလာခဲ့ရပြီး ကုစားမည့် အသိပညာ အတတ်ပညာရှင်များ မရှိလျှင် နှောင့်နှစ်ပေါင်းများစွာ အတွင်းမည်သို့မည်ပုံဖြစ်သွားမည်ကိုမတွေးရဲစရာပင် ဖြစ်သည်။ မိမိတို့ ဦးစီးဌာနသည် ၁၉၇၂ ခုနှစ်တွင် ရေလမ်းထိန်းသိမ်းရေး ညွှန်ကြားမှုဦးစီးဌာနကို စတင်ဖွဲ့စည်းခဲ့ရာမှ ၁၉၉၉ ခုနှစ်တွင် ဖွဲ့စည်းပုံအသစ် ပြင်ဆင်ရေးဆွဲပြီး ရေအရင်းအမြစ်နှင့်မြစ်ချောင်းများ ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်ရေးဦးစီးဌာနဟု ပြောင်းလဲကာ နိုင်ငံတော်နှင့် ပြည်သူလူထုတို့၏ အကျိုးစီးပွား ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်ရေးအလို့ငှာ လုပ်ငန်းတာဝန်ကြီး (၈) ရပ်ကို ဦးထိပ်ထားလျက်

အကောင်အထည်ဖော် ဆောင်ရွက်လာခဲ့သည်မှာ ယနေ့ထိတိုင်ပင် ဖြစ်ပါသည်။ မြစ်ချောင်းအင်းအိုင်များ ပျက်စီးတိမ်ကောခြင်း မရှိဘဲ ရေရှည်တည်တံ့စေပြီး နိုင်ငံတော်နှင့် ပြည်သူ့အကျိုးစီးပွားများအတွက် အကျိုးရှိစွာ အသုံးပြုနိုင်ရေး ထိန်းသိမ်းကာကွယ်ရန်၊ မြစ်ရေလမ်းကြောင်းများအတွင်း သယ်ယူပို့ဆောင်သွားလာမှုများ လုံခြုံချောမွေ့မြန်ဆန်စွာဖြင့် တစ်နှစ်ပတ်လုံး အသုံးပြုနိုင်စေရန်၊

မြို့ရွာများရေတိုက်စားကမ်းပြိုမှုမှကာကွယ်ရန်၊ ရေထုညစ်ညမ်းမှု မပေါ်ပေါက်စေခြင်းဖြင့် မြစ်ရေအား သောက်သုံးရေးနှင့် စိုက်ပျိုးရေးအဖြစ်အမြဲတစေ အသုံးပြုနိုင်စေရန်၊ နယ်စပ်မြစ်များကိုကာကွယ်ရန်စသည့် ရည်ရွယ်ချက်များကို အကောင်အထည်ဖော် ဆောင်ရွက်နိုင်ရေးတို့အတွက် ဌာနကြီး (၅) ခု၊ ဌာနခွဲ (၁၆) ခု၊ ဒေသရုံး (၁၂) ရုံး၊ ဒေသခွဲရုံး (၁၀) ရုံးတို့ဖြင့် အကောင်အထည်ဖော်ဆောင်ရွက်



YANGON
international airport
Connecting You To Wonders



လျက် ရှိပါသည်။

ဤဦးစီးဌာန၊ ဒေသ(၄)၊ မကွေးတိုင်း ဒေသကြီး ရေလမ်းနယ်နိမိတ်သည် ဧရာဝတီ မြစ်အတွင်း၌ ချောက်(လမ်းရွာ)မှတစ်ဆင့် (စုစုပေါင်း) အထိ ရေလမ်းမိုင်ပေါင်း (၁၈၀) မိုင်ရှိသည့် အနက် ဧရာဝတီမြစ် အနောက်ဘက်တံတား (ချောက်) အနီးမှစတင်၍ ရေကြောင်းတည်ငြိမ်မှု မရှိဘဲ မြေပြန့်လွင်ပြင်ကို ဖြတ်သန်း စီးဆင်းရပြီး ရေစီးနှုန်းလျော့နည်းခြင်းနှင့် ဖြတ်သန်းစီးဆင်းရာ လမ်းကြောင်းတစ်လျှောက်ရှိ မြေအနေအထားမှာ သက်တမ်းနုနယ်သော တိုက်စားလွယ်သည့် မြေသားအခြေအနေ ဖြစ်ခြင်းတို့ကြောင့် ရေလမ်းကြောင်း တည်ငြိမ်မှုမရှိဘဲ ရေခွာပေါက်ခွဲများ ဖြစ်ပေါ်နေရပါသည်။ ထိုကဲ့သို့ အနေအထားများကြောင့် မြစ်ကွေ့များ ဖြစ်ပေါ်ကာ ရေတိုက်စားခံနေရမှုများဖြစ်ပြီး ကမ်းပြိုကမ်းစားမှုများ ဖြစ်ပေါ်နေသည်ကို တွေ့ရှိရပါသည်။

အထူးသဖြင့် ထိုကဲ့သို့ ရေလမ်းအခြေအနေသည် အနောက်ဘက်တံတား (ချောက်) မှ မင်းလှမြို့အထက်နားထိ ရောက်အောင် ရေကြောင်း တည်ငြိမ်မှု မရှိကြောင်း စိစစ်တွေ့ရှိရပါသည်။ ချောက်-မကွေးရေလမ်းအတွင်းရှိ စလင်းမြို့နယ်၊ ဇီးဖြူပင်အုပ်စု၊ ကျွန်းကလေးကျေးရွာအနီး ဧရာဝတီမြစ်ရေလမ်းအခြေအနေသည် ၁၉၉၁ ခုနှစ်အတွင်း ၎င်းကျေးရွာအထက်ဘက်ရှိ စလင်းမြို့နယ်၊ တညောင်ကျေးရွာအနီးမှ ရေကြောင်းကပ်လျက် စီးဆင်းပြီး ကျွန်းကလေးကျေးရွာနှင့် (၁) မိုင်ခန့်အကွာမှ ခွာ၍ စီးဆင်းလျက်ရှိကြောင်း တွေ့ရှိရပါသည်။ ၂၀၁၁ ခုနှစ်တွင် ဧရာဝတီမြစ်ရေတက်ပြီး ၂၀၁၂ ခုနှစ်မြစ်ရေပြန်ကျချိန်တွင် တညောင်ဘက်သို့ စီးဆင်းနေသော ရေလမ်းကြောင်းအား သဲနန်းများ ဖုံးလွှမ်းလျက် ရေလမ်းကြောင်း ပြောင်းလဲသွားကြောင်း တွေ့ရှိရပါသည်။ ၂၀၁၃ ခုနှစ်တွင် ကျွန်းကလေးကျေးရွာ၏ မျက်နှာချင်းဆိုင်တွင် ရေပေါ်ကျွန်းကျေးရွာ (၁) ရွာလုံး ကမ်းပြိုမှုကြောင့် ရွှေ့ပြောင်းခဲ့ရပါသည်။ ၂၀၁၄ ခုနှစ်မှစ၍ ကျွန်းကလေး ကျေးရွာ၏ စိုက်ပျိုးမြေများ ကမ်းပြိုမှုအား စတင်ခံစား

လာရပြီး ၂၀၁၉ ခုနှစ်တွင် ၎င်းကျေးရွာအနီးသို့ ရေကြောင်းမှာကပ်လျက် စီးဆင်းလာကြောင်း သိရှိခဲ့ရပါသည်။

၁၉၈၃ ခုနှစ်မှစ၍ ၂၀၂၃ ခုနှစ်အထိ နှစ်ပေါင်း(၄၀) အတွင်း ရေကြောင်းတည်ငြိမ်မှု မရှိဘဲ ပြောင်းလဲမှုဖြစ်စဉ်များကြောင့် စလင်းမြို့နယ်၊ ဇီးဖြူပင်ကျေးရွာအုပ်စု၊ ကျွန်းကလေးကျေးရွာအနီးမှာပင် မြစ်ရေတိုက်စားမှုကြောင့် ကမ်းပြိုခြင်း၊ ပြန်လည်ပို့ချခြင်းများ ဖြစ်ပေါ်ရပါသည်။ ထိုသို့ မြစ်ရေတိုက်စားမှုကြောင့် မြေဧကပေါင်း (၃၂၀၀) ခန့် ပျက်စီးဆုံးရှုံးပြီး မြေဧက (၁၇၂၀) ခန့်သာ ပြန်လည်ဖြစ်ထွန်းမှုကြောင့် စိုက်ပျိုးမြေအပါအဝင် ဧကပေါင်း (၁၅၀၀) ကျော်နှင့် တကွ ကျွန်းကလေးကျေးရွာရှိ လူနေအိမ်နှင့် သာသနိက အဆောက်အဦများ ပျက်စီးဆုံးရှုံးခဲ့ရပါသည်။ အထက်ပါ ဖြစ်စဉ်မျိုးမှ ရှောင်ရှားနိုင်ရန် ၂၀၂၂- ၂၀၂၃ ဘဏ္ဍာရေးနှစ်တွင် စလင်းမြို့နယ်၊ ကျွန်းကလေးကျေးရွာ ကမ်းပြိုကာကွယ်ရေးအတွက် ပြည်ထောင်စုရန်ပုံငွေကျပ် (၂၃၀.၄) သန်းဖြင့် ဆောင်ရွက်ထားရှိပြီး ၂၀၂၃- ၂၀၂၄ ဘဏ္ဍာရေးနှစ်တွင် ကျပ် (၄၉၃.၅၉၃) သန်းဖြင့်လည်း ဆောင်ရွက်ပေးလျက်ရှိပါသည်။ စလေးရေလမ်းပိုင်း တစ်ခုလုံးကို ပြုပြင်ဆောင်ရွက်ပေးရန် လိုအပ်သည့်အတွက် ၂၀၂၃ ခုနှစ်အတွင်း တိုင်းတာရရှိသော ရေလမ်းမြေပုံအရ ဧရာဝတီမြစ်ပြုပြင်ထိန်းသိမ်းရေး (ပင်မစီမံချက်) လျာထားအစီအမံများကို ဤဦးစီးဌာန (ရုံးချုပ်) မှ ရေးဆွဲလျာထားခဲ့ရာ ထိုရေးဆွဲလျာထားချက်များအရ စလေးမြို့မှ ပခန်းငယ်မြစ်ရေတင်စက်အထိ ရေလမ်းအတွင်း အလျား (၃၃၀) မီတာနှင့် (၇၃၅) မီတာ သဲအိတ်ခံကျောက်စီရေကာ (၂) ချောင်းနှင့် သောင်တူးအလျား (၁၄၃၀၀) မီတာ ဆောင်ရွက်ရန် လိုအပ်မည်ဖြစ်ပြီး ကျပ် (၁၇၇၆၇.၂၃၈) သန်း ကုန်ကျမည် ဖြစ်ပါသည်။

အထက်ပါဧရာဝတီမြစ်အတွင်းစလင်းမြို့နယ်၊ ကျွန်းကလေးကျေးရွာအနီး ကဲ့သို့ သောဖြစ်စဉ်များသည် မြန်မာနိုင်ငံ၏ အဓိက မြစ်ကြီးများဖြစ်သော ဧရာဝတီမြစ်၊ ချင်းတွင်း

မြစ်အစရှိသော မြစ်ကြီးများ တစ်လျှောက်တွင် ဖြစ်ပေါ်နေလျက်ရှိပါသည်။ ဧရာဝတီမြစ်သည် မြစ်တို့၏ သဘောသဘာဝအတိုင်း မာယာများပြီး နားလည်ရခက်ကာ အမြဲတစေ ပြောင်းလဲလျက်ရှိပါသည်။ ထိုသို့မာယာများသော မြစ်ကြီးအား ယခုအချိန်အထိ ထိန်းကျောင်းနိုင်ခြင်းမှာ မြစ်ချောင်းများ၏ သဘောသဘာဝအားနားလည်ပြီး မြစ်ချောင်းများအား အမြဲတစေ လေ့လာသုတေသနပြုလုပ်နေသော မိမိတို့ဌာနမှ အသိပညာရှင်အတတ်ပညာရှင် ဝန်ထမ်းများ၏ လေ့လာကြိုးစားအားထုတ်မှုများကြောင့် ဆိုလျှင်မှား မည် မဟုတ်ပါ။

မိမိတို့ မြန်မာနိုင်ငံသည် ဖွံ့ဖြိုးဆဲနိုင်ငံဖြစ်သည့် အလျောက် အခြားဖွံ့ဖြိုးပြီး အနောက်နိုင်ငံများကဲ့သို့ အရေးပါသော မြစ်ကြီးများအား အန္တရာယ်ရှိစွာ သူလိုရာသို့ သူမစီးဆင်းစေဘဲ မိမိတို့စီးလိုရာသို့ အကျိုးရှိစွာ စီးဆင်းနိုင်စေရန် ပြီးပြည့်စုံအောင် မထိန်းကျောင်းနိုင်သေးဘဲ ပိုမိုဆိုးအောင် ထိန်းသိမ်းထားရသည့် အဆင့်သာ ရှိပါသေးသည်။ တစ်ဖက်တွင်လည်း မတော်လောဘသားကောင်တို့၏ ပယောဂကြောင့် မြစ်ချောင်းထိန်းသိမ်းခြင်းလုပ်ငန်းများ လုပ်သလောက် အကျိုးမခံစားရသည်မှာ စိတ်ပျက်ဖွယ်ရာပင် ဖြစ်ပါသည်။ သို့ဖြစ်ပါ၍ နိုင်ငံတော်အနေဖြင့်လည်း မြစ်ချောင်းများ ထိန်းသိမ်းခြင်းနှင့် ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်ရေးလုပ်ငန်းများအတွက် ယခုထက် ပိုမိုတိုးမြှင့်ကာ ဆောင်ရွက်နိုင်ရန် ပံ့ပိုးပေးပြီး ပြည်သူများအနေဖြင့်လည်း သဘာဝပတ်ဝန်းကျင် ပျက်စီးမှုကြောင့် မြစ်ချောင်းများ ပျက်စီးမှုများ မဖြစ်ပေါ်စေရေး မိမိတို့ဌာနမှ အသိပညာဗဟုသုတများ ရယူကာ ပူးပေါင်းကာကွယ် ထိန်းသိမ်းမည်ဆိုပါက ဧရာဝတီမြစ်ကြီးသည် ကျန်းမာလှပကာ နိုင်ငံတော်နှင့် ပြည်သူလူထုအပေါ် အကျိုးစီးပွားရှိသည့် မြစ်ကြီးတစ်ခုအဖြစ် အန္တရာယ်ကင်းစွာ ထာဝရစီးဆင်းနေဦးမည်ပင် ဖြစ်ပေသည်။

စစ်တွေသား





ဆက်လက်၍ ဒုတိယဝန်ကြီး ဦးအောင်ကျော်ထွန်းသည် တာဝန်ရှိသူများနှင့်အတူ မတ် ၄ ရက်က ဧရာဝတီတိုင်းဒေသကြီး ပုသိမ်လေယာဉ်ကွင်း အဆင့်မြှင့်တင်ခြင်း လုပ်ငန်းဆောင်ရွက်နေမှုနှင့် ပုသိမ်ကမ်းနားလမ်းတိုးချဲ့ခြင်း Bored pile အခြေပြု ကွန်ကရစ်ဆိပ်ခံတံတား အလျား ပေ ၂၀၀ တည်ဆောက်ခြင်းလုပ်ငန်း ဆောင်ရွက်နေမှုကို သွားရောက်ကြည့်ရှု စစ်ဆေးသည်။

ကြည့်ရှုစစ်ဆေးစဉ် ဒုတိယဝန်ကြီးက လေယာဉ်ပြေးလမ်းနှင့် ပတ်သက်သည့် သတ်မှတ်အမှတ်အသားများ ထင်ရှားစွာ ရေးဆွဲထားရေး၊ လုပ်ငန်းခွင်ဘေးအန္တရာယ်

ကင်းရှင်းမှုရှိစေရေး လျာထားသတ်မှတ်ထားသည့်လုပ်ငန်းများ စံချိန်စံညွှန်းပြည့်မီစွာဖြင့် အချိန်မီပြီးစီးရေး၊ ပုသိမ်ကမ်းနားလမ်းတိုးချဲ့ခြင်း Bored pile အခြေပြုကွန်ကရစ်ဆိပ်ခံတံတားတည်ဆောက်ရာတွင် ခိုင်ခံ့လှပမှုအတွက်သာမက မသန်စွမ်းသူများအတွက်ပါ ထည့်သွင်းဆောင်ရွက်ပေးရေး၊ ဆိုလာစနစ်ဖြင့် ညအချိန် မီးလင်းအောင်ဆောင်ရွက်ရေး မှာကြားသည်။

ထို့နောက် ဒုတိယဝန်ကြီးသည် ပုသိမ်မြို့ဧရာရွှေဝါခန်းမ၌ တိုင်းအဆင့်ဌာနဆိုင်ရာများနှင့် တွေ့ဆုံပြီး မိမိတို့ဌာန/အဖွဲ့အစည်း၏ ရည်မှန်းချက်၊ မျှော်မှန်းချက်များကို ကြိုးစားအကောင်အထည်ဖော် ဆောင်ရွက်ကြရန်၊



ဘဏ္ဍာငွေသုံးစွဲရာတွင် လုပ်ထုံးလုပ်နည်းနှင့်အညီ သုံးစွဲရန်၊ ပြည်သူ့လူထုနှင့် တိုက်ရိုက် ထိတွေ့ဆက်ဆံရာတွင် အဂတိတရားကင်းရှင်းပြီး ယဉ်ကျေးသိမ်မွေ့စွာ အလေးထားဆက်ဆံရန်၊ ဝန်ထမ်းများ၏ သက်သာချောင်ချိရေးကိစ္စရပ်များကို တတ်နိုင်သမျှဖြည့်ဆည်းပေးရန် မှာကြားကာ ဌာနအလိုက် တင်ပြချက်များအပေါ် ပြန်လည်ရှင်းလင်း၍ ဝန်ထမ်းများအတွက်စားသောက်ဖွယ်ရာများ ပေးအပ်ခဲ့ကြောင်း သိရသည်။

သတင်းအဖွဲ့(ပို့/ဆက်)

ပွင့်လင်းရာသီ ရန်ကုန်ဆိပ်ကမ်း၌ ပြည်ပသို့ ဆန်၊ ပဲ၊ ပြောင်း တင်ပို့မည့် သင်္ဘောကြီးများဖြင့် စည်ကားလျက်ရှိ



မြန်မာနိုင်ငံသည် လယ်ယာစိုက်ပျိုးရေးကို အခြေခံသည့်နိုင်ငံ ဖြစ်ရာ နိုင်ငံ၏အဓိကပြည်ပပို့ကုန်အဖြစ်လယ်ယာထွက်ကုန်စည်များ ဖြစ်ကြသော ဆန်နှင့်ဆန်ထွက်ပစ္စည်းများ၊ ပဲအမျိုးမျိုးနှင့် ပြောင်းတို့ ကို ရန်ကုန်ဆိပ်ကမ်းမှတစ်ဆင့် ပြည်ပသို့ အထွေထွေကုန်စည်တင် သင်္ဘောများကို အသုံးပြု၍ ဝမ်းပုံစနစ်ဖြင့် တင်ပို့လျက်ရှိသည့်အပြင် ကုန်သွယ်မှုတင် သင်္ဘောများကိုပါ အသုံးပြု၍လည်း တင်ပို့လျက် ရှိသည်။ စီးပွားရေးနှင့်ကူးသန်းရောင်းဝယ်ရေးဝန်ကြီးဌာနမှ ထုတ် ပြန်ထားသည့် အချက်အလက်များအရ ၂၀၂၃- ၂၀၂၄ ဘဏ္ဍာရေး နှစ် ဧပြီလမှ ဇန်နဝါရီလအထိ ၁၀ လအတွင်း လယ်ယာထွက်ကုန် တန်ဖိုးအားဖြင့် အမေရိကန်ဒေါ်လာ ၂ ဘီလီယံနီးပါးကို ပင်လယ် ရေကြောင်းမှ ပြည်ပသို့ တင်ပို့ခဲ့ပြီးဖြစ်ကြောင်း သိရသည်။

ပွင့်လင်းရာသီဖြစ်သော ၂၀၂၃အောက်တိုဘာလမှစ၍ မြန်မာ့ လယ်ယာထွက်ကုန် ကောက်ပဲသီးနှံများကို ပြည်ပသို့ တိုးမြှင့်တင် ပို့လာခဲ့ရာ ယခုနှစ်မတ်လ ၁ ရက်တွင် ရန်ကုန်ဆိပ်ကမ်းရှိ ဆိပ်ကမ်း တံတားများတွင် အပြည်ပြည်ဆိုင်ရာ သင်္ဘောကြီးများ တံတားနေရာ အပြည့် ဆိုက်ကပ်၍ ကုန်တင် ကုန်ချ ဆောင်ရွက်လျက်ရှိသဖြင့် ဆိပ်ကမ်းတံတားများအတွင်း ကုန်စည်ပို့ဆောင်ရေးကိုယ်စားလှယ် များ၊ ကုန်တင်ယာဉ်ကြီးများဖြင့် စည်ကားလျက်ရှိသည့်အပြင် နေ့/ည အဆိုင်းလိုက် တာဝန်ထမ်းဆောင်နေကြသည့် ဆိပ်ကမ်းဝန်ထမ်း များနှင့် လုပ်သားကြီးများဖြင့်လည်း လှုပ်ရှားစည်ကားလျက်ရှိကြောင်း သိရသည်။

ယခုနှစ် ဖေဖော်ဝါရီလအတွင်း ဆန်တန်ချိန် ၃၈၄,၄၀၅ တန် တင်ပို့ခဲ့ကြောင်းနှင့် ၂၀၂၃- ၂၀၂၄ ဘဏ္ဍာရေးနှစ် ဧပြီလမှ ဖေဖော် ဝါရီလအထိ ၁၁ လအတွင်း စုစုပေါင်း ဆန်တန်ချိန် ၁,၄၆၅,၇၉၃ တန် တင်ပို့ခဲ့ပြီးဖြစ်ကြောင်း သိရသည်။ ဆန်တင်ပို့ရာတွင် ကုန်သွယ်မှု ဖြင့် တင်ပို့မှုများပြားခဲ့ကြောင်း၊ သို့ရာတွင် ကိုဗစ်ကာလ ၂၀၂၁- ၂၀၂၂ ဘဏ္ဍာရေးနှစ်အတွင်း ကုန်သွယ်မှု ပြတ်လတ်ရှားပါးမှုကြောင့် အထွေထွေ ကုန်စည်တင်သင်္ဘောများကို ပိုမိုအသုံးပြု၍ ဝမ်းပုံစနစ် ဖြင့် တင်ပို့ခဲ့ကြောင်း၊ ယခုဘဏ္ဍာရေးနှစ်တွင် ကုန်သွယ်မှုဖြင့် ဆန် တင်ပို့မှုသည် ဝမ်းပုံစနစ်ဖြင့် တင်ပို့မှု၏ ၂ ဆ ခန့် ရှိကြောင်းနှင့် ဆန် ကိုဥရောပနှင့် အာဖရိကနိုင်ငံများအပြင် ဘင်္ဂလားဒေ့ရှ်၊ အင်ဒိုနီးရှား နှင့် အခြားအာရှနိုင်ငံအချို့တို့သို့လည်း တင်ပို့လျက်ရှိကြောင်း သိရ သည်။

ယခုနှစ် ဖေဖော်ဝါရီလအတွင်း ပဲအမျိုးမျိုး ၁၅၆,၉၅၀ တန် တင်ပို့ခဲ့ကြောင်းနှင့် ၂၀၂၃- ၂၀၂၄ ဘဏ္ဍာရေးနှစ် ဧပြီလမှ ဖေဖော် ဝါရီလအထိ ၁၁ လအတွင်း စုစုပေါင်း ပဲတန်ချိန် ၁,၂၉၂,၇၆၆ တန် တင်ပို့ခဲ့ပြီးဖြစ်ကြောင်း၊ ပြည်ပသို့ ပဲအမျိုးမျိုးတင်ပို့ရာတွင် ကုန်သွယ်မှု များဖြင့်သာ အဓိကထား တင်ပို့လေ့ရှိကြောင်းနှင့် အိန္ဒိယနှင့် အခြား အာရှနိုင်ငံအချို့တို့သို့လည်း တင်ပို့လျက်ရှိကြောင်း သိရသည်။

ပြောင်းရာသီဖြစ်၍ ယခုနှစ် ဖေဖော်ဝါရီလအတွင်း ပြောင်းတန် ချိန် ၃၆၅,၄၇၂ တန် တင်ပို့ခဲ့ကြောင်းနှင့် ၂၀၂၃- ၂၀၂၄ ဘဏ္ဍာရေး နှစ် ဧပြီလမှ ဖေဖော်ဝါရီလအထိ ၁၁ လအတွင်း စုစုပေါင်း ပြောင်း



AWPT ဆိပ်ကမ်းတံတားတွင် ပြည်ပတင်ပို့မည့် ပဲနှင့် အခြားကုန်သေတ္တာများ သင်္ဘောတင်နေစဉ်။



ကုန်းဘက်မှ ကုန်တင်ယာဉ်ကြီးများဖြင့် သင်္ဘောကြီးပေါ်သို့ ဆန်တင်ရန် ပြင်ဆင်နေစဉ်။



MITT ဆိပ်ကမ်းတံတားတွင် ပြည်ပတင်ပို့မည့်ပြောင်းဆန်များ ရေဘက်မှ သင်္ဘောကြီးပေါ်သို့ Grab ဖြင့် တင်နေစဉ်။

တန်ချိန် ၈၉၁,၀၃၈ တန်တင်ပို့ခဲ့ပြီးသည့်အနက်ဖေဖော်ဝါရီလတွင် အများဆုံး တင်ပို့ခဲ့ခြင်းဖြစ်ကြောင်း၊ ပြည်ပသို့ ပြောင်းတင်ပို့ရာတွင် အထွေထွေကုန်စည်တင် သင်္ဘောများကို အသုံးပြု၍ ဝမ်းပုံစနစ်ဖြင့် တင်ပို့မှု ၇၅ ရာခိုင်နှုန်း၊ ကုန်သေတ္တာဖြင့် တင်ပို့မှု ၂၅ ရာခိုင်နှုန်းရှိကြောင်းနှင့် ထိုင်းနိုင်ငံနှင့် ဖိလစ်ပိုင်နိုင်ငံတို့သို့ အများဆုံးတင်ပို့လျက် ရှိကြောင်း၊ ထိုင်းနိုင်ငံ ရေနောင်းဆိပ်ကမ်းနှင့် ကန်တန်ဆိပ်ကမ်းများ သို့ ကုန်တန်ချိန် ၂၇၀၀-၃၀၀၀ ခန့် တင်ဆောင်နိုင်သော ပြည်တွင်း

လုပ်ငန်းရှင်များ ပိုင်ဆိုင်သည့် သင်္ဘောငယ်များဖြင့်လည်း တင်ပို့လျက်ရှိကြောင်း သိရသည်။
ပွင့်လင်းရာသီကာလအတွင်း ပြည်ပသို့ ဆန်နှင့် ကောက်ပဲ သီးနှံများတင်ပို့ရာတွင် သင်္ဘောကြီးများနှင့် နှေးနှေးကြာကြာခြင်းမရှိ ဝင်/ထွက်နိုင်ရေး၊ သတ်မှတ်အချိန်အတိုင်း သင်္ဘောတင်ပြီးစီးနိုင်ရေး၊ အလေအလွင့် အနည်းဆုံးဖြင့် အရည်အသွေးနှင့် အရေအတွက် ပြည့်မီစွာ တင်ပို့နိုင်ရေးတို့အတွက် ပို့ဆောင်ရေးနှင့် ဆက်သွယ်ရေး



Wilmar ဆိပ်ကမ်းတံတားရှိ တစ်နေ့တန်(၁၀၀၀)ကျ ဆန်စက်ဖြင့် ပြည်ပတင်ပို့မည့်ဆန်များ ကြိတ်ခွဲနေစဉ်။



IBTT ဆိပ်ကမ်းတံတားတွင် ပြည်ပတင်ပို့မည့်ပြောင်းဆန်များ သိုလှောင်ရုံအတွင်း စနစ်တကျသိုလှောင်ထားရှိစဉ်။

ဝန်ကြီးဌာန မြန်မာ့ဆိပ်ကမ်းအာဏာပိုင်မှလိုအပ်သည့်ကြီးကြပ်စီမံခန့်ခွဲမှုများကို ဆောင်ရွက်ပေးလျက်ရှိသည့်အပြင် မြန်မာနိုင်ငံဆန်စပါးအဖွဲ့ချုပ်နှင့် ဆန်၊ပဲ၊ပြောင်းပို့ကုန်လုပ်ငန်းရှင်ကြီးများနှင့်လည်း အခါအားလျော်စွာ တွေ့ဆုံ၍ ၎င်းတို့၏လိုအပ်ချက်များကို ပံ့ပိုးဖြည့်ဆည်းဆောင်ရွက်ပေးလျက်ရှိကြောင်း၊ ထို့အပြင် ကုန်သေတ္တာ လို

အပ်ချက် မရှိစေရေးအတွက် အကောက်ခွန်ဦးစီးဌာန၊ ကုန်သွယ်ရေးဦးစီးဌာန၊ UMFCCL နှင့် MIFFA တို့မှ တာဝန်ရှိသူများ၊ ပို့ကုန်လုပ်ငန်းရှင်များ၊ ဆိပ်ကမ်းတံတားများ၊ သင်္ဘောလှိုင်းများနှင့် စဉ်ဆက်မပြတ်တွေ့ဆုံ၍လည်း ညှိနှိုင်းဆောင်ရွက်ပေးလျက်ရှိကြောင်း သိရသည်။

သတင်းစဉ်

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

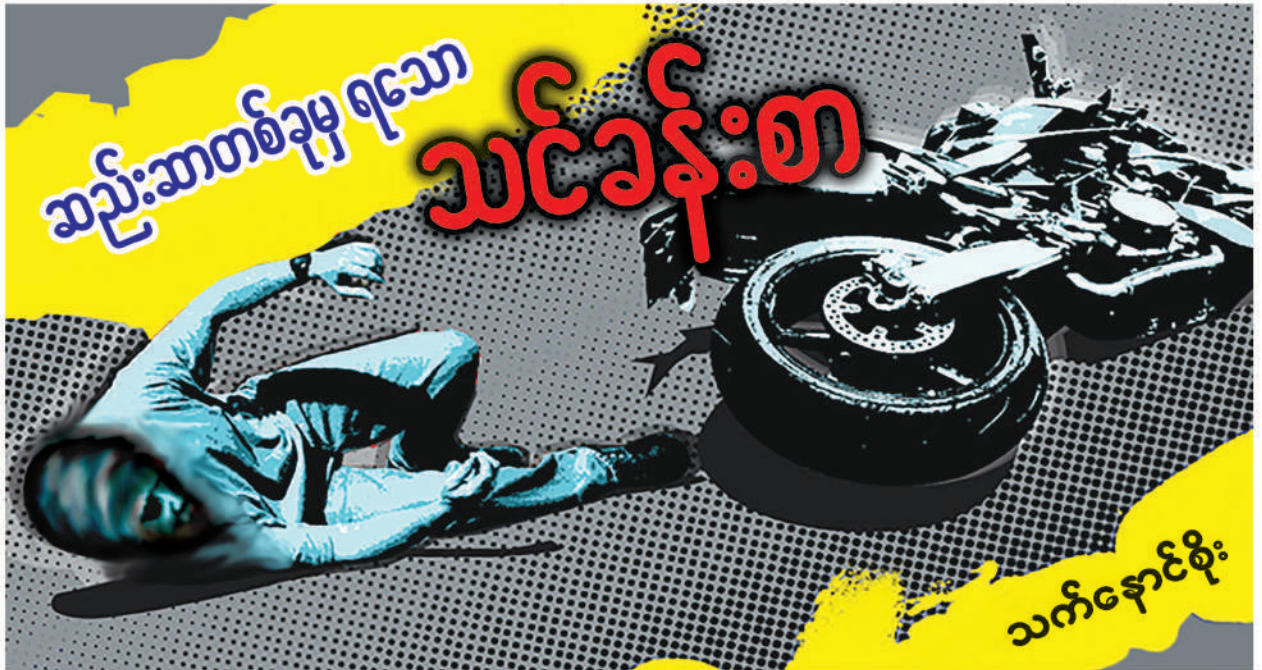
- Open stowage yards for general cargo - 10000 sq-m
- Ware houses spaces for general cargo - 13700 sq-m
- Edible oil storage tanks (41 stowage tanks - total capacity 38900 MT)
- 2 x 50 cbm dust control moveable hoppers
- 3 x 25 cbm moveable cargo hoppers
- 8 x 10-12 cbm radio mechanical grabs
- 3 x 6-8 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



Wilmar Myanmar Port Terminals(Thilawa) Limited



Wilmar Myanmar Port Terminals(Thilawa) Limited
 Plot No.20/21, Thilawa Port Development Zone,
 Kyauktan Township, Yangon, Myanmar.
 Tel:+959 33162 686



ဆည်းဘာတစ်ခုမှ ရသော

သင်ခန်းစာ

သက်ဆောင်စိုး

ကျွန်တော်သည် ပညာရေးဌာနမှ အငြိမ်းစားကျောင်းဆရာ တစ်ဦးဖြစ်သည်။ ကျွန်တော်၏ အားနည်းချက်မှာ ဆိုင်ကယ်စီးလျှင် ဆိုင်ကယ်ဦးထုပ်ဆောင်းရန် သတ်မှတ်ထားသော်လည်း ဟိုနားသည်နား (ခရီးတို) သွားလျှင် ဆိုင်ကယ်ဦးထုပ်ဆောင်းလေ့မရှိခြင်း ဖြစ်သည်။ ခရီးဝေးသွားမှသာ (အမှန်တိုင်းဝန်ခံရလျှင် ယာဉ်ထိန်းရဲ ဖမ်းမည် စိုး၍) ဆောင်းတတ်သည်။

မိမိအိမ်မှ အနီးအနား၊ မနီးမဝေးသို့သွားလျှင် ဆိုင်ကယ်ဦးထုပ် ဆောင်းရမည်ကို လွန်စွာပျင်းမိသည်။ မိမိနည်းတူလူအများစုလည်း ဤသို့နှင့်ပင်။ အရေးကြီးဟု စိတ်ထဲထင်မိကြသည်။ ဤစိတ်၊ ဤအတွေးများကို ဆည်းဆာတစ်ခု၏ အဖြစ်အပျက်တစ်ခုက သင်ခန်းစာ ပေးလိုက်ပါသည်။

ကျွန်တော်သည် တနင်္ဂနွေနေ့ တစ်နေ့ ညနေစောင်းဆည်းဆာ ချိန်၌ အပန်းဖြေအနားယူရန်နှင့် ဘုရားရိပ်ခိုလှူရန် စစ်ကိုင်းမြို့၊ ဆင်များရှင်ဘုရား ကုန်းပေါ်တက်လာခဲ့သည်။ ဘုရားကုန်းပေါ်မှ စစ်ကိုင်းမြို့တွင်း ရှုခင်းအလှများကို ကြည့်ရှုခံစားသည်။ တဖျတ်ဖျတ် တိုက်ခတ်နေသော လေနအေးကို အားပါးတရ ရှုရှုက်ရင်း အပန်းဖြေနေစဉ်-

“ဆရာကြီးပါလား။ ဘုရား လာတာလား။ တစ်ယောက်ထဲလား”
အသံကြားရာ နှုတ်ဆက်စကားသံကြောင့် နောက်လှည့်ကြည့်ရာ က.ည.န က အသိမိတ်ဆွေ “ကိုယ့်” ဖြစ်နေသည်။ ကိုယ့်က ဆိုင်ကယ်သွားကြိုးလေးယမ်းရင်း ကျွန်တော်ဆီလာသည်။

“ဪ ကိုယ့်ပါလား။ ခင်ဗျားကရော ဘာကိစ္စနဲ့ ဒီပေါ်ရောက်လာတာလဲ...”

“ကျွန်တော် တစ်ယောက်ထဲလာတာ။ ဒီနေ့ကျောင်းနားရက်မို့

အပန်းဖြေအနားယူဖို့ ဒီပေါ်ရောက်လာခဲ့တာ။ အေးအေးဆေးဆေး တရားလေးလည်း ထိုင်ရင်းပေါ့ဗျာ...”

“ကောင်းတယ်ဆရာကြီး... သာဓုလဲခေါ်ပါတယ်... ကျွန်တော်လဲ ဆရာကြီးလိုပဲ... အပန်းဖြေရင်း ဘုရားရှိခိုးရင်း ဆိုပါတော့” မိတ်ဆွေ ကိုယ့်က ထိုသို့ပြောနေစဉ်...

“ဒိန်း... ဝမ်း... ဂျပေလင်း” ဟူသော အသံကြီးတစ်သံကို ဘုရားအရှေ့ကလမ်းမကြီးမှ ကျယ်လောင်စွာ ကြားလိုက်ရသည်။

“ဟာ... ဆရာကြီး... လမ်းပေါ်မှာ တစ်ခုခုတော့ဖြစ်ပြီဗျို့... ကားချင်း တိုက်တာလား။ ဆိုင်ကယ်ချင်း တိုက်တာလား။ ကားက ဆိုင်ကယ်ကို တိုက်တာလား။ တစ်ခုခုတော့ တစ်ခုခုပဲ... ကျွန်တော်တို့ အောက်ဆင်းပြီး သွားကြည့်ကြရအောင်... ကူညီသင့်ရင်လဲ ကူညီကြတာပေါ့ဗျာ”

ကျွန်တော်က-
“ဟုတ်တယ်ကိုယ့်... ကျွန်တော်လဲ အဲဒီလိုပဲထင်တယ်... အသံကတော့ ပြင်းတယ်ဗျို့... သွားကြည့်မှ အခြေအနေသိမှာ... ဒါဆို အောက်ဆင်းကြည့်ကြရအောင်”

ကျွန်တော်တို့ နှစ်ဦးသား ထူးခြားဖြစ်စဉ်ကို တွေ့ရတော့မည်။ ဆိုးဆိုးရွားရွား မဖြစ်ကြပါစေနဲ့ဟု စိတ်ထဲဆုတောင်းရင်း အောက်သို့ ဆင်းလာခဲ့ကြသည်။

လမ်းမပေါ်တွင် လူများဝိုင်းအုံခဲနေသည်ကို တွေ့ရသည်။ လူအုပ်ကြားထဲ တိုးဝှေ့ကြည့်ရာ မြင်ကွင်းက မကောင်းလှပေ။ လူငယ်နှစ်ဦး ဆိုင်ကယ်ချင်းတိုက်မိပြီး သွေးအိုင်ထဲလဲနေသည်ကို တွေ့လိုက်ရသည်။ ဆိုင်ကယ်နှင့်လူ တခြားစီ ဖြစ်နေပြီး ဒဏ်ရာပြင်းထန်၍ သတ်လစ်နေကြသည်။ လူငယ်နှစ်ဦးစလုံး ဆိုင်ကယ်စီးဦးထုပ်

မပါ၍ အထိနာ၊ အကျနာပုံရသည်။ ခဏအကြာတွင် ယာဉ်ထိန်းရဲ
ရောက်လာပြီး မရှေးမနှောင်းပင် “အိုးဘိုလူမှုရေး ကူညီမှုအသင်း”
ယာဉ် ရောက်လာသည်။ ယာဉ်ထိန်းရဲက သူ၏ ရဲလုပ်ထုံးလုပ်နည်း
များကို လုပ်ဆောင်ပြီး အိုးဘိုလူမှုရေးကူညီမှုအသင်းက ပုဂ္ဂိုလ်များ
ကလည်း လူနာနှစ်ဦးကို ကားပေါ်သို့ ကောက်တင်သွားကြသည်။
လူငယ်နှစ်ဦး၏ ဆိုင်ကယ်နှစ်စီးကိုမူ ရဲကားက သိမ်းဆည်းသွား
သည်။

လောလောဆယ် အခြေအနေအရတော့ ကျွန်တော်တို့ဆုတောင်း
မပြည့်ကြသေးပါ။ လူနာနှစ်ဦးစလုံး စိုးရိမ်ကြောင်း သိရသည်။

“ကဲ... ကိုယုရေ... ကျွန်တော်တို့ ဘုရားကုန်းပေါ် ပြန်တက်ကြ
ရအောင်... အနိဗ္ဗာန်မြင်ကွင်းကနေ စိတ်အာရုံအမြင်ရှင်းတာပေါ့
ဗျာ... နောက်နေ့ဆို လူနာအခြေအနေကြားသိရမှာပါ။ သူတို့နှစ်ဦး
စလုံး သက်သာကြပါစေလို့ ဆုတောင်းရုံကလွဲလို့ ကျွန်တော်တို့
ဘာမှမတတ်နိုင်ဘူးလေ...”

“ဟုတ်ပါ့ဗျာ... ကဲ... ဆရာကြီး... ဘုရားကုန်းပေါ် ပြန်တက်
ကြစို့”

ဤသို့ဖြင့် ကျွန်တော်နှင့်ကိုယုတို့ ဘုရားကုန်းပေါ်ပြန်ရောက်
ခဲ့ကြသည်။ သို့သော်လည်း ဘုရားမရှိခိုးဖြစ်သေး၊ တရားမထိုင်ဖြစ်
သေး။ စိတ်ချမ်းမြေ့အောင် ဘုရားကုန်းပေါ်လာကာမှ မမျှော်လင့်ဘဲ
စိတ်မချမ်းမြေ့စရာတွေ တွေ့လိုက်ရ၍ စိတ်မကောင်းဖြစ်ကြရ

သည်။

“ဆရာကြီးတော့ မပြောတတ်ဘူး... ကျွန်တော်ကတော့ ဘုရား
ရှိခိုးဖို့ စိတ်မပါတော့ဘူး၊ ဟိုလက်ဖက်ရည်ဆိုင် သွားထိုင်ရင်း စကား
စမြည် ပြောကြရအောင်ဗျာ... ကျွန်တော်ဒကာခံပါ့မယ်”

“ကျွန်တော်လဲ ကိုယုလိုပါပဲ... ဒါဆိုလဲ သွားကြတာပေါ့”
လက်ဖက်ရည်ဆိုင်တွင် ကျွန်တော်နှင့်ကိုယုတို့ လက်ဖက်
ရည်နှင့် မုန့်များ မှာပြီး စားသောက်ကြသည်။

“တကယ်တော့ ကိုယုရေ... ကျွန်တော်တို့မြန်မာလူမျိုးတွေက
ပျင်းတတ်ကြတယ်... ကျွန်တော်အပါအဝင်ပေါ့... ဥပမာဗျာ... ဆိုင်
ကယ်စီးရင် ဆိုင်ကယ်ဦးထုပ်ဆောင်းကိုဆောင်းရမှာ... ကျွန်တော်
က ဟိုနားသည်နားဆိုရင် မဆောင်းချင်တော့ဘူး... ဆောင်းရမှာ
ပျင်းတာ... ခရီးဝေးသွားမှ ဆောင်းတတ်တာ... ခုနက လူငယ်နှစ်
ယောက်ဆို... တစ်ယောက်က “ပန်းပဲတန်း” က၊ တစ်ယောက်က
“ပိုးတန်း” ကတဲ့၊ သူတို့အိမ်နဲ့တိုက်တဲ့နေရာကတစ်မိုင်ထက်ပိုမဝေး
ဘူး၊ ဟိုနားသည်နား ခဏဆိုပြီး ဦးထုပ်ဆောင်းရမှာ ပျင်းတော့
မဆောင်းကြတော့ဘူး... ညနေစောင်း ယာဉ်ထိန်းရဲနားချိန်ဆိုတော့
ပိုမဆောင်းဖြစ်တော့တာပေါ့... လူတော်တော်များများက အဲဒီအချိန်
ဆို မဆောင်းကြတာ များပါတယ်ဗျာ...”

“ဟုတ်တယ်ဆရာကြီး... တကယ်တော့... ဆိုင်ကယ်စီးတော့
မယ်ဆိုရင်... ခရီးနီးနီး၊ ဝေးဝေး... ဆိုင်ကယ်စီးဦးထုပ်ဆောင်းဖို့လို

YZM ရာဇာမင်း ခရီးသည်ပို့ဆောင်ရေး

ဓမ္မ - စက်စ - ကျိုက္ခမီ - သံဖြူဇရပ် - မုဒုံ - မော်လမြိုင် - ရန်ကုန် (အောင်မင်္ဂလာ)၊
 မော်လမြိုင် - ကျိုက္ခမီ - ကျိုက္ခမီ - ကင်မွန်းစခန်း - ရန်ကုန် (အောင်မင်္ဂလာ)၊
 မော်လမြိုင် - ကျိုက္ခမီ - ကျိုက္ခမီ - ကင်မွန်းစခန်း - ဘားအံ - မြဝတီ - ရန်ကုန် (အောင်မင်္ဂလာ)၊
 ရန်ကုန် (အောင်မင်္ဂလာ) - မော်လမြိုင် - ဓမ္မ - ထားဝယ် - ပုလော - ပလောက် -
 မြိတ် - မောတောင် - တနင်္သာရီ - ဘုတ်မြင်း - ကော့သောင်း - ရန်ကုန် (အောင်မင်္ဂလာ)၊
 မော်လမြိုင် - ရန်ကုန် (အောင်မင်္ဂလာ) - ဓမ္မပြည်တော် - မန္တလေး - မြင်ဦးလွင်၊ မော်လမြိုင် - မြဝတီ -
 ဘားအံ - ဓမ္မပြည်တော် - မန္တလေး - မြင်ဦးလွင်၊ မန္တလေး - ဓမ္မပြည်တော် - မော်လမြိုင် - မုဒုံ - သံဖြူဇရပ် -
 ဓမ္မ - ထားဝယ် - မြိတ် - ကော့သောင်း၊ မော်လမြိုင် - ကျိုက္ခမီ - ရောင်းဆုံ - ရန်ကုန် (ဒဂုံဇရာ) - ပုသိမ်

ရန်ကုန်	09663850054, 09652509180	ဓမ္မ	09652447796, 09651238731	ကျောက်တိုင်	09663676703, 09667882639
မန္တလေး	09691135811, 09650796068	သံဖြူဇရပ်	09652500655, 09668328213	သထုံ	09652258528, 09652922659
မြဝတီ	09652997866, 09652507727	မုဒုံ	09668009959, 09664851218	ဘီးလင်း	09667989532, 09667691011
ကော့ကရိတ်	09781800079	မော်လမြိုင်	09668662110, 09652161228	ကင်မွန်းစခန်း	09651674199, 09666890242
ဘားအံ	09650626556, 09665887515	ကျိုက္ခမီဇရာ	09663637276, 09652846714	မရမ်းချောင်း	09652101224, 09651781171
မြိတ်	09 685464419, 09651817755	ရောင်းဆုံ	09651517090, 09652290017	ဝေါ	09663177550, 09650910786
ထားဝယ်	09669555479, 09651511688	ပုတ္တမ	09650109277, 09 651464314	ကလီ	09664883938, 09667446104
		ကျိုက္ခမီ	0997360363	ဝမ်းဘဲအင်း	09652330720, 09669299323

တယ်ဗျ... အန္တရာယ်ကာကွယ်တဲ့အနေနဲ့ပေါ့... ကျွန်တော်ကတော့ ဆောင်းဖြစ်အောင် ဆိုင်ကယ်စီးဦးထုပ်ကို ဆိုင်ကယ်လက်ကိုင်မှာပဲ အမြဲချိတ်ထားတာ... ခရီးတို ဟိုနားသည်နားလဲ ကောက်ဆောင်း သွားတာပဲ... “အက်ဆီးဒင်” ဆိုတာ ပြောမရဘူး... ဆိုင်ကယ်ရှေ့ ရုတ်တရက် ခြွေးဖြတ် ပြေးရင်ပြေးမယ်...ကလေးဖြတ် ပြေးရင်ပြေး လာမယ်... ဆိုင်ကယ်လမ်းကြောမှားဝင်ရင်ဝင်လာမယ်... အဲဒီတော့ ဆိုင်ကယ်မှောက်ပြီပေါ့။ လမ်းပေါ်ကိုအရှိန်နဲ့ လဲကျရင် ဆိုင်ကယ်စီး ဦးထုပ်မပါလို့ကတော့ အထိနာပြီပေါ့... အခန့်မသင့်ရင် သေနိုင်တယ် ပေါ့ဗျာ... ဆိုင်ကယ်စီးဦးထုပ်ဆောင်းထားရင်တော့ ခေါင်းကိုပြင်းပြင်း ထန်ထန် မထိခိုက်နိုင်ဘူးမဟုတ်လား... ဒါကြောင့် ဆိုင်ကယ်စီးသူ တိုင်း ဆိုင်ကယ်စီးဦးထုပ်ဆောင်းဖို့ မေးသိုင်းကြီးတပ်ဖို့ ဥပဒေ/နည်း ဥပဒေတွေ ပြဋ္ဌာန်းထုတ်ပြန်ထားတာ မဟုတ်လား... ဒါတွေက ဆိုင် ကယ်စီးသူတွေအတွက် အန္တရာယ်မရှိအောင် ပြဋ္ဌာန်းထားတဲ့ ဥပဒေ ပဲ။ ဒါတွေကို ဆိုင်ကယ်စီးသူတွေက နားလည်ဖို့ကောင်းတယ်။ ဆိုင် ကယ်စီးဦးထုပ်လေးက အသက်ဘေးက ကာကွယ်ပေးတဲ့ သာဓက လေးတစ်ခု ဆရာကြီးကို ပြောပြရဦးမယ်... ရုပ်ရှင်မင်းသားညွန့်ဝင်း ကို ဆရာကြီးသိမှာပါ...”

“သိတယ် ကိုယု... မြန်မာ့ရုပ်ရှင်လောကမှာ အကယ်ဒမီဆု အတော်များများ ရထားတာ”

“ညွန့်ဝင်းလျှမ်းလျှမ်းတောက်နာမည်ကြီးနေတဲ့အချိန်တုန်းက သူ့အောင်မြင်မှုကို မနာလိုတဲ့သူတွေက ရန်ကုန်မြို့ထဲမှာဆိုင်ကယ်

စီးပြီးသွားနေတဲ့ ညွန့်ဝင်း နောက်က ထပ်ကြပ်မခွာ လိုက်လာကြပြီး တိုက်ခိုက်ကြတာ... ညွန့်ဝင်း ဆိုင်ကယ်မှောက်သွားတယ်... ဒဏ်ရာ ရသွားတယ်... ပေတစ်ရာလမ်းပေါ် ခေါင်းနဲ့ပစ်ကျတယ်... ဒါပေမယ့် ဆိုင်ကယ်စီး ဦးထုပ်ဆောင်းထားတော့ ခေါင်းကို မထိခိုက်ဘူး”

“ဆိုက်ကယ်စီးဦးထုပ်က တော်တော်အသုံးတည့်တာပဲနော်... ကိုယုကဗဟုသုတစုံသား... က.ည.န ဝန်ထမ်းလဲ ပီသပါပေတယ်”

“ဆရာကြီးကလဲ ကျွန်တော်က အားရင် စာဖတ်တယ်ဗျာ... စာဖတ်ရင် ကမ္ဘာပတ်နိုင်တယ်တဲ့ ကျွန်တော်က ကမ္ဘာပတ်ဦးမှာ” ဟု ပြောရင်း ရယ်သွမ်းလိုက်သည်။

“ကိုယုရေ... ဒီနေ့တနင်္ဂနွေနေ့ဆည်းဆာချိန်မှာဗဟုသုတတွေ ရပြီး... သင်ခန်းစာတွေလဲရလိုက်ပြီ... ဆိုင်ကယ်စီးဦးထုပ်မဆောင်း တဲ့ လူငယ်နှစ်ယောက်ရဲ့ အဖြစ်က ကျွန်တော့်ကို သင်ခန်းစာပေး လိုက်ပြီလေ... ကျွန်တော်လဲ ဒီရှေ့တော့ဆိုင်ကယ်စီးရင် ဟိုနား သည် နားဘဲ ဖြစ်ဖြစ်၊ အန္တရာယ်ဖြစ်မှာကြောက်လို့... ဆိုင်ကယ်စီးဦးထုပ်ကို မပျင်းမရိ ဆောင်းတော့မယ်ဗျို့... ဦးထုပ်မဆောင်းလို့ ဖမ်းနေတဲ့ ယာဉ်ထိန်းရဲတွေကိုလဲ ရှောင်စရာမလိုတော့ဘူး”

“ဒါပေါ့ ဆရာကြီး... စည်းကမ်းဆိုတာ ကောင်းကျိုးချမ်းသာမှု ကိုပဲ ဦးတည်ပြဋ္ဌာန်းထားတာ၊ ဒါကိုချုပ်ခြယ်တယ်၊ တင်းကျပ်တယ် လို့ သဘောထားရင် မှားမှာပေါ့... မီးပွိုင့်တွေမှာ မီးနီပြရင်မမောင်း နဲ့လို့ စည်းကမ်းသတ်မှတ်ထားတာကို မောင်းရင် ဘာဖြစ်မလဲ... မောင်းရင် တိုက်မှာပေါ့... ဒီကိစ္စနဲ့ပတ်သက်ပြီး ကြိုတုန်းပြောရဦး မယ် ဆရာကြီး”

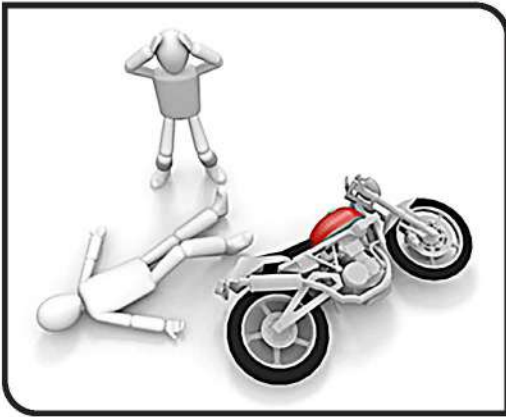
“ပြောပါ ကိုယု...ဗဟုသုတရတာပေါ့”

“ဒီလို ဆရာကြီး... ကျွန်တော့်သူငယ်ချင်းတစ်ယောက်... ဂျပန် ပြည်ကို အလည်သွားတာ အဲဒီက ဂျပန်မိတ်ဆွေတစ်ယောက်နဲ့ ည (၁၂) နာရီအချိန်လောက်မှာ ညစာစားပွဲကနေ ကားနဲ့အပြန် မီးပွိုင့် မှာ မီးနီပြနေတယ်... ကားက ရှင်းသလား မမေးနဲ့ တစ်စီးမှမရှိဘူး... မောင်းလဲ အန္တရာယ်မရှိမှန်း သိပေမဲ့... ယာဉ်စည်းကမ်းလိုက်နာတဲ့ အနေနဲ့ မမောင်းဘူး... ရပ်နေတယ်... မီးစိမ်းပြမှ မောင်းတာ... အဲဒါ ဂျပန်လူမျိုးတွေ စည်းကမ်းရှိကြောင်းပြတာပဲ... ဒါကြောင့်မို့ ဂျပန် နိုင်ငံက တိုးတက်ချမ်းသာသွားတယ်... ကျွန်တော်တို့မြန်မာတွေဆို အဲဒီအချိန် ကားရှင်းနေတာပဲဆိုပြီး မီးနီပြလဲ မောင်းမှာပဲ... ဂျပန် နိုင်ငံ စည်းကမ်းကြီးကြောင်း အခြားသာဓကတွေ အများကြီးရှိသေး တယ်... ပြောမဆုံးပေါင် တောသုံးထောင်...ပြောပြီးမှာ မဟုတ်ဘူး ဆရာကြီး...”

“ဟုတ်တယ် ကိုယု... ကျွန်တော်တို့နိုင်ငံက စည်းကမ်းနဲ့ပတ် သက်ရင် အားနည်းကြတယ်။ ကျွန်တော့်အမြင်ပြောရရင်... ပျင်းရိ ခြင်းနဲ့ စည်းကမ်းမရှိခြင်းက ဆက်နွယ်မှုရှိတယ်... သဘောတစ်ခု မှာ... မုန့်ထုပ်ဖောက်စားတယ်... အမှိုက်ကို အမှိုက်ပုံးထဲ ရောက်အောင် ပစ်ရမှာ ပျင်းတော့ အောက်ကိုပစ်ချလိုက်တာဘဲ... ဒါကြောင့်ပျင်းရိ ခြင်းနဲ့ စည်းကမ်းမရှိခြင်းက ဆက်နွယ်မှုရှိတယ်လို့ ကျွန်တော်

“ဆိုင်ကယ်ဦးထုပ်လေး”
 ဆိုင်ကယ်စီးလျှင် သတိချပ်
 ဆိုင်ကယ်ဦးထုပ် ဆောင်းထားရ၊
 မေးသိုင်းကြိုးပါ တပ်ဆင်မှ
 လုံခြုံ စိတ်ချစနစ်ကျ။

ကျရောက်လာမယ့် အန္တရာယ်
 ဦးထုပ်လေးက ကယ်လိမ့်မယ်၊
 သားငယ် သမီးငယ် လူငယ်များ
 သေသေချာချာမှတ်လို့ထား။ ။



အသေးအဖွဲ့ကိစ္စကို အဆန်းတကြယ်၊ ရေးကြီးခွင်ကျယ် လုပ်သည်ဟု ထင်မြင်သုံးသပ်နိုင်သော်လည်း အဆိုပါ အသေးအဖွဲ့ကို အရေးထား လေးစားမှုမရှိသောကြောင့် အသက်ပေါင်းများစွာဆုံးရှုံး ပြီးခဲ့ပြီ မဟုတ်ပါလော...

ပြောချင်တာ...”
“ဆရာကြီး ယူဆတာလဲ မှန်ပါတယ်... ကျွန်တော်တို့နိုင်ငံက စည်းကမ်းနဲ့ပတ်သက်ရင် အားနည်းတာကတော့ အမှန်ပဲ...” အမှိုက် မပစ်ရ” ဆိုတဲ့ ဆိုင်းဘုတ်တောင် အမှိုက်ပုံထဲ မြှုပ်နေတာမျိုး... “ကွမ်းသွေးမထွေးရ” ဆိုတဲ့ စာတမ်းလဲ ကွမ်းသွေးအထွေးခံရတာမျိုး ကွမ်းစားတဲ့ ကျွန်တော့် မိတ်ဆွေတစ်ယောက် ထိုင်းနိုင်ငံအလည် သွားတုန်းက ကွမ်းယာဆိုင် ပတ်ရှာတာ မတွေ့ဘူးတဲ့... (၃) ရက် လောက်ကြာမှ မြန်မာတွေ စားနေကျ ကွမ်းယာဆိုင်လေးတွေ့လို့ ဝယ်စားရတာ...ဈေးကြီးတယ်တဲ့...အဲဒီမှာ ဒုက္ခရောက်တာကွမ်း သွေးထွေးမိရင် ဒဏ်ငွေရိုက်ခံရတာဆိုတော့... ကွမ်းသွေးတွေကို မျိုချပစ်လိုက်ရတာတဲ့... ဒါကြောင့် စည်းကမ်းထိန်းသိမ်းမှုအပိုင်းက လည်းစည်းကမ်းတင်းကြပ်ပြည်သူလူထုကလည်းစည်းကမ်းလိုက် နာတဲ့အတွက်ထိုင်းနိုင်ငံတိုးတက်လာတာပဲ ဆရာကြီး... ကျွန်တော် တို့နိုင်ငံလဲ စည်းကမ်းရှိရင်၊ ပျင်ရှိခြင်းမရှိရင် တိုးတက်လာလိမ့်မယ် လို့ မျှော်လင့်ပါတယ် ဆရာကြီး...”

“ကဲ... ကိုယ့်...ကျွန်တော်တို့ စကားကောင်းနေလိုက်တာ... အချိန်တောင် တော်တော်လင့်သွားပြီ... ဘုရားဦးသုံးကြိမ်ချပြီး အိမ် ပြန်ကြစို့ရဲ့...”

ဤသို့ဖြင့် လာရင်းကိစ္စ ရည်ရွယ်ချက်များလည်း ပျက်ခဲ့ကြရ သည်။ တနင်္ဂနွေနေ့ ဆည်းဆာတစ်ခုတွင် ကိုယ့်အနေဖြင့် မည်သည့် အကျိုးမှ မရလိုက်သော်လည်း ကျွန်တော်တော့ သင်ခန်းစာလေး တစ်ခု ရလိုက်သည်။ ၎င်းမှာ... ဆိုင်ကယ်စီးလျှင် နီးနီး၊ ဝေးဝေး မိမိ အသက်အန္တရာယ် ကာကွယ်ရေးအတွက် ဆိုင်ကယ်ဦးထုပ်ကို မပျင်း မရိ ဆောင်းဖို့ လိုအပ်ကြောင်း၊ အနီးအနားမို့ ဆိုင်ကယ်ဦးထုပ် မ ဆောင်းခဲ့လျှင် “အက်ဆီးဒင့်” ဖြစ်ပါက အသက်ဘေးနှင့်တွေ့ကြုံ နိုင်ကြောင်းကိုလူငယ်နှစ်ဦးက သင်ခန်းစာလှလှပေးသွားကြသည်။

အသေးအဖွဲ့ကိစ္စကို အဆန်းတကြယ်၊ ရေးကြီးခွင်ကျယ် လုပ် သည်ဟု ထင်မြင်သုံးသပ်နိုင်သော်လည်း အဆိုပါ အသေးအဖွဲ့ကို အရေးထားလေးစားမှုမရှိသောကြောင့် အသက်ပေါင်းများစွာဆုံးရှုံး ပြီးခဲ့ပြီမဟုတ်ပါလော။ အသေးအဖွဲ့လေးကြောင့် အသက်တစ်ချောင်း

မပျောက်စကောင်းပေ။
ကျွန်တော်သည် တနင်္ဂနွေနေ့ ဆည်းဆာဖြစ်ရပ်တစ်ခုကို ပြန် လည်မြင်ယောင်နေမိပြီး ညဉ့်နက်သန်းခေါင်ထိ အိပ်မရ၍ ပညာပေး ကဗျာလေးတစ်ပုဒ် ရေးဖွဲ့လိုက်သည်။ အဆိုပါ ကဗျာလေးကို မူလ တန်းနှင့် အလယ်တန်းကျောင်းသား/သူများအပြင်၊ အထက်တန်း ကျောင်းသား/သူ လူငယ်များပင် ပညာပေးသည့်အနေဖြင့် သင်ကြား ပေးလိုသော စေတနာဖြင့် ရေးဖွဲ့လိုက်ခြင်းပင်။

ဆိုင်ကယ်ဦးထုပ်လေး

ဆိုင်ကယ်စီးလျှင် သတိချပ်
ဆိုင်ကယ်ဦးထုပ် ဆောင်းထားရ၊
မေးသိုင်းကြိုးပါ တပ်ဆင်မှ
လုံခြုံ စိတ်ချစနစ်ကျ။

ကျရောက်လာမယ့် အန္တရာယ်
ဦးထုပ်လေးက ကယ်လိမ့်မယ်၊
သားငယ် သမီးငယ် လူငယ်များ
သေသေချာချာမှတ်လိုထား။

“ဖေဖေ... ဖေဖေ... ဖုန်းလာနေတယ်” သမီးကြီး၏ နှိုးသံ ကြောင့် အိပ်ရာက နိုးခဲ့သည်။

“ဟယ်လို... အမိနဲ့ရှိပါ... နားထောင်နေပါတယ်”

“ဟယ်လို... ဆရာကြီး...”

“ပြော... ကိုယ့်... ပြော...”

“မနေ့က... ညနေက ဆိုင်ကယ်အက်ဆီးဒင့် လူငယ်နှစ်ယောက် စလုံး ကွယ်လွန်သွားကြောင်း... ဒီနေ့နံနက် online ပေါ်တက်လာ တယ် ဆရာကြီး”

ကျွန်တော် ဘာစကား တစ်ခွန်းမှ ပြန်မပြောနိုင်ခဲ့ပါ။

ဒုတိယဝန်ကြီး(ဆက်သွယ်ရေး) ဗိုလ်မှူးချုပ်လူမွန် သတင်းအချက်အလက်နည်းပညာနှင့် ဆိုက်ဘာလုံခြုံရေးဦးစီးဌာန Data Analytics and Power BI သင်တန်း၊ Open Data and Data Analytics သင်တန်း နှင့် Develop and IT Strategic Plan သင်တန်းများ ဖွင့်ပွဲ တက်ရောက် အမှာစကားပြောကြား



ပို့ဆောင်ရေးနှင့်ဆက်သွယ်ရေးဝန်ကြီးဌာန သတင်းအချက်အလက်နည်းပညာနှင့်ဆိုက်ဘာလုံခြုံရေးဦးစီးဌာန၊ သင်တန်းကျောင်းသည် ဗဟိုအဖွဲ့အစည်းများနှင့် ပြည်ထောင်စုဝန်ကြီးဌာန အသီးသီးမှ CIO/ACIO များနှင့် e-Government စီမံကိန်းလုပ်ငန်းများတွင်ဦးဆောင်၍တာဝန်ယူဆောင်ရွက်နေသည့်အရာထမ်းများအိုင်တီပညာရှင်များအား နည်းပညာနှင့် လုပ်ငန်းစွမ်းဆောင်ရည်များ ပိုမိုမြှင့်တင်ပေးရန် ရည်ရွယ်၍ ၂၀၂၄ ခုနှစ် မတ်လ ၄ ရက်တွင် Data Analytics and Power BI သင်တန်း၊ Open Data and Data Analytics သင်တန်းနှင့် Develop and IT Strategic Plan သင်တန်းများ၏ သင်တန်းဖွင့်ပွဲကို ပို့ဆောင်ရေးနှင့် ဆက်သွယ်ရေးဝန်ကြီးဌာန ရုံးအမှတ်(၂) စုပေါင်းခန်းမတွင် ကျင်းပပြုလုပ်ခဲ့ရာ ပို့ဆောင်ရေးနှင့်ဆက်သွယ်ရေးဝန်ကြီးဌာန ဒုတိယဝန်ကြီးဗိုလ်မှူးချုပ်လူမွန်

တက်ရောက် အမှာစကားပြောကြားခဲ့သည်။ အခမ်းအနားသို့ပို့ဆောင်ရေးနှင့်ဆက်သွယ်ရေးဝန်ကြီးဌာန (ဆက်သွယ်ရေး) အမြဲတမ်းအတွင်းဝန်၊ ဦးဆောင်ညွှန်ကြားရေးမှူး၊ ဒုတိယအမြဲတမ်းအတွင်းဝန်နှင့် ဒုတိယညွှန်ကြားရေးမှူးချုပ်များ၊ သင်တန်းကျောင်းကျောင်းအုပ်နှင့် ဌာနတာဝန်ခံများ၊ ဆရာ/ဆရာမများ၊ ဗဟိုအဖွဲ့အစည်းများနှင့် ပြည်ထောင်စုဝန်ကြီးဌာန အသီးသီးမှ CIO/ACIO များ၊ e-Government စီမံကိန်းလုပ်ငန်းများတွင် ဦးဆောင်၍ တာဝန်ယူဆောင်ရွက်နေသည့် အရာထမ်းများနှင့် သင်တန်းသား/သင်တန်းသူများ စုစုပေါင်း ၈၈ ဦး တက်ရောက်ခဲ့ကြသည်။ အခမ်းအနားတွင် ဒုတိယဝန်ကြီးဗိုလ်မှူးချုပ်လူမွန်က e-Government မှာသည် Digital Government ဆီသို့ ကူးပြောင်းဆောင်ရွက်ရေးတွင် ICTဝန်ထမ်းအင်အားများ လေ့ကျင့်ပျိုးထောင်မှုသည် အလွန်

အရေးပါသည့် ကဏ္ဍတစ်ခုဖြစ်ပြီး အရည်အသွေး ပြည့်ဝသော ဒစ်ဂျစ်တယ် တတ်မြောက်မှုနှင့် ကျွမ်းကျင်မှုအဆင့်မြင့်မားသည့် ဝန်ထမ်းများ ဖြစ်လာစေရေးအတွက် နိုင်ငံ့ဝန်ထမ်းများ၏စွမ်းဆောင်ရည်တည်ဆောက်ရေးနှင့် မြှင့်တင်ရေး အထောက်အကူပြုသင်တန်းများအား ဖွင့်လှစ်ပို့ချပေးလျက်ရှိကြောင်းနှင့် ဒစ်ဂျစ်တယ်နည်းပညာများကို အသုံးပြုပြီး ပိုမိုကောင်းမွန်သည့် ဆန်းသစ်တီထွင်မှုများ ဖြစ်လာစေမည့် ဒစ်ဂျစ်တယ် ဝေဟစနစ်ကို ဖန်တီးပြီး Digital Infrastructure များ မြှင့်တင်ခြင်းဖြင့် အစိုးရ၏ ဝန်ဆောင်မှုများကို ဒစ်ဂျစ်တယ်ဝန်ဆောင်မှုများအဖြစ် ဆန်းသစ်လာပြီ ဖြစ်ကြောင်း၊ နိုင်ငံသားများ၏ ပြောင်းလဲနေသည့် လိုအပ်ချက်နှင့်မျှော်လင့်ချက်များ ဖြည့်ဆည်းနိုင်ရန် ဒစ်ဂျစ်တယ်နည်းပညာနဲ့ သတင်းအချက်အလက်များကို အသုံးပြုလာကြပြီး ပြည်သူ့ဝန်ဆောင်မှုများကို မဟာဗျူဟာကျကျ ဆုံး

ဖြတ်ပြီး ဆောင်ရွက်နိုင်ရန် လိုအပ်ကြောင်း။

ထိုသို့ဆောင်ရွက်နိုင်ရန်အတွက်အစိုးရအဖွဲ့အစည်းအသီးသီးမှ အကောင်အထည်ဖော် ဆောင်ရွက်လျက်ရှိသည့် e-Government လုပ်ငန်းစဉ်များကို စနစ်တကျ အရှိန်အဟုန်မြှင့် ဆောင်ရွက်သွားကြဖို့နှင့် CIO/ACIOများ၊ e-Government လုပ်ငန်းများမှာ စီမံခန့်ခွဲဆောင်ရွက်နေကြတဲ့သူများ၏ အတွေ့အကြုံနှင့် စွမ်းဆောင်နိုင်မှုသည် အဓိက မောင်းနှင်အား တစ်ခုဖြစ်ပါကြောင်း။

နိုင်ငံဝန်ထမ်းများ၏ စွမ်းဆောင်ရည် တည်ဆောက်ရေးနှင့် မြှင့်တင်ရေးလုပ်ငန်းများ ကြိုးစားလုပ်ကိုင် ဆောင်ရွက်သွားကြရန် အထူးလိုအပ်ပါကြောင်းနှင့် ဒီကနေ့ ဖွင့်လှစ်တဲ့သင်တန်း (၃) ခုဟာ အစိုးရဌာနအသီးသီးရဲ့ အင်ဂျင်နီယာ အသွင်ကူးပြောင်းရေး မျှော်မှန်းချက်ကို ထိထိရောက်ရောက် ယုံပေးနိုင်မည့် မဟာဗျူဟာကျကျ အကောင်အထည်ဖော် ဆောင်ရွက်တတ်စေမည့်

နည်းဗျူဟာဆိုင်ရာ အလေ့အကျင့်ကောင်းများ၊ အခြေခံမူဝါဒများ၊ အသုံးချနည်းပညာများကိုကောင်းစွာ သိရှိနားလည် လုပ်ဆောင်သွားနိုင်မည် ဖြစ်ပါကြောင်း။

ယခုလိုမျိုး သင်တန်းတွေကနေ ရရှိလာတဲ့ အသိပညာ ဗဟုသုတတွေကနေ ပြောင်းလဲတိုးတက်လာနေသည့် ခေတ်စနစ်နဲ့ လိုက်လျောညီထွေရှိစေဖို့ မဟာဗျူဟာကျကျ တွေးမြင်ပြီး တည်ဆောက်သွားနိုင်ဖို့ အားလုံးဝိုင်းဝန်း ကြိုးပမ်းဆောင်ရွက်သွားရန်၊ ပိုမိုတိုးတက်ကောင်းမွန်သည့် အင်ဂျင်နီယာ ဝန်ဆောင်မှုနှင့် တီထွင်ဆန်းသစ်မှုများ ဖန်တီးသွားနိုင်ရေးတို့အတွက် အထူးအလေးထား ဦးတည်ဆောင်ရွက်သွားကြပါလို့တိုက်တွန်းပြောကြားခဲ့ပြီးအခမ်းအနားကို ရပ်သိမ်းခဲ့သည်။

သတင်းအချက်အလက်နည်းပညာနှင့် ဆိုက်ဘာလုံခြုံရေးဦးစီးဌာန သင်တန်းကျောင်းသည် လူ့စွမ်းအားအရင်းအမြစ်ဖွံ့

ဖြိုးတိုးတက်စေရန်နှင့် အစိုးရ၏ဒီဂျစ်တယ် အသွင်ကူးပြောင်းရေး လုပ်ငန်းစဉ်များတွင် အရေးပါသော နိုင်ငံဝန်ထမ်းများ၏ နည်းပညာကျွမ်းကျင်မှုနှင့် စွမ်းဆောင်ရည်ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်စေရန် ရည်ရွယ်၍ အိုင်စီတီ၊ e-Government ဆိုက်ဘာလုံခြုံရေးဘာသာရပ်များ၊ Soft Skill သင်တန်းများ၊ နည်းပညာပိုင်းဆိုင်ရာ မူဝါဒသင်တန်းများနှင့် အခြားဆက်စပ်သင်တန်းများအားစဉ်ဆက်မပြတ် ဖွင့်လှစ်ပို့ချပေးလျက်ရှိရာ ၂၀၁၆-၂၀၁၇ လေ့ကျင့်သင်ကြားရေးနှစ်မှ ၂၀၂၃-၂၀၂၄ လေ့ကျင့်သင်ကြားရေးနှစ်၊ ဖေဖော်ဝါရီလအထိ သင်တန်းအမျိုးအစား (၅၀) မျိုးအား သင်တန်းအကြိမ်အရေအတွက် (၁၇၃) ကြိမ်ဖြင့် အရာထမ်း (၁၆၇၂) ဦးနှင့် အမှုထမ်း (၃၄၆၀) ဦး၊ စုစုပေါင်း သင်တန်းသားဦးရေ (၅၁၃၂) ဦး မွေးထုတ်ပေးခဲ့ပြီး ဖြစ်ကြောင်း သိရသည်။

သတင်းအဖွဲ့ (ပို့/ဆက်)

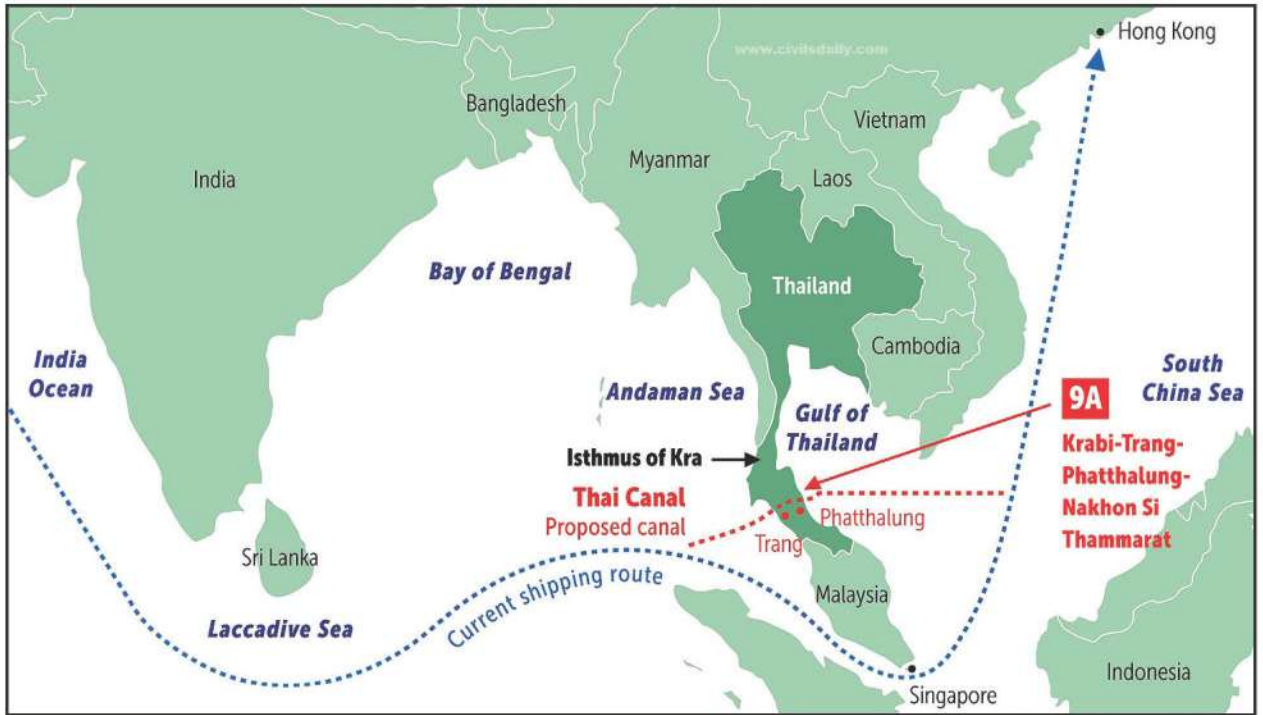
ကြိုက်ရာခေါ် (Anynet) **MPT**
ရွှေဘိုလမ်းမီဒီယာမြေပုံ

**သယ်ကာယူသွား
လက်ကျန်မိနစ်များ**

မည်သည့်ပြည်တွင်းစုန်းကိုမဆို ခေါ်ဆိုနိုင်ပါသည်။

38 Mins 497 Ks 7 days ၆*997*3#	77 Mins 997 Ks 15 days ၆*997*1#	155 Mins 1997 Ks 30 days ၆*997*2#
---	--	--

ဝယ်ယူလိုပါက - ***997#**  



ထိုင်းတို့၏ ကရာတူးမြောင်း အိမ်မက်ရှည် ရုပ်လုံးပေါ်တော့မည်လော



မြန်မာတို့၏ အိမ်နီးချင်းထိုင်းနိုင်ငံသည် ပထဝီအနေအထား အရ မလေးကျွန်းဆွယ်နှင့် ကျွန်းမြောင်းသော ကုန်းရိုးတန်း (Isthmus) ဖြင့် ဆက်စပ်လျက်ရှိပြီး အဆိုပါ ကုန်းရိုးတန်းကို ကရာကုန်းရိုးတန်း (Kra Isthmus) ဟု ခေါ်ဆိုသည်။ ကရာကုန်းရိုးတန်း၏ အရှေ့ဘက်တွင် ထိုင်းပင်လယ်ကွေ့ရှိပြီး အနောက်ဘက်တွင် အန်ဒမန်ပင်လယ်တည်ရှိသည်။ လွန်ခဲ့သည့်နှစ်ပေါင်းများစွာကပင် ထိုင်းနိုင်ငံကို စိုးစံခဲ့သည့် ပဒေသရာဇ်မင်းများနှင့် အုပ်ချုပ်သူအစိုးရအဆက်ဆက်တို့သည် ထိုကရာကုန်းရိုးတန်းကို ဖြတ်၍ တူးမြောင်းဖောက်လုပ်ခြင်းဖြင့် ထိုင်းပင်လယ်ကွေ့နှင့် အန်ဒမန်ပင်လယ်ကို ဆက်သွယ်ရန် ကြံစည်ကြိုးပမ်းခဲ့ကြသည်။ အကြောင်းရင်းမှာ မလတ္တာရေလက်ကြားမှပတ်သွားရသည့် ရေလမ်းကြောင်းကို ချို့ရန်ဖြစ်သည်။ အခြားအကြောင်းရင်းတစ်ရပ်မှာ အေဒီ ၁၂၈၇ တွင် ပုဂံအင်ပါယာပြိုကျပြီးနောက် မြန်မာနိုင်ငံတောင်ဘက်စွန်း တနင်္သာရီဒေသရှိ မြိတ်နှင့် ထားဝယ်မြို့များသည် အေဒီ ၁၃ ရာစုနှောင်းပိုင်းမှ ၁၈ ရာစုအလယ်ခန့်အထိ ထိုင်းဘုရင်များ၏ အာဏာစက်အောက်ကျရောက်ခဲ့ရာ ထိုဒေသများကို ဆက်လက်ထိန်းချုပ်နိုင်ရန်အတွက် ဟုဆိုကြသည်။ ရာမဘုရင်မင်းဆက် (King Rama Dynasty) များဖြစ်သည့် နာရိုင်း၊ မုန်းကွတ်နှင့် ချူလာလောင်ကွန်တို့ လက်ထက်တွင်

ကရာတူးမြောင်း ဖောက်လုပ်ရေးကို တွေးတောကြံဆခဲ့ကြသည်။ သို့သော် ထိုခေတ်က နည်းပညာဖွံ့ဖြိုးမှု အားနည်းချက်ကြောင့် လက်လျှော့ခဲ့ကြပုံရသည်။ ကိုလိုနီခေတ်တွင် ၁၈၀၀ ပြည့်လွန်နှစ်များမှစ၍ ဗြိတိသျှတို့က စင်ကာပူကို အခြေစိုက်နယ်မြေအဖြစ် သိမ်းပိုက်ထားခဲ့ရာ မလတ္တာရေလက်ကြား၏ အရေးပါမှုကို ထိန်းသိမ်းလိုသဖြင့် ထိုင်းနိုင်ငံ၏ ကရာတူးမြောင်းအကြံအစည်ကို နည်းမျိုးစုံဖြင့် ကန့်ကွက်ခဲ့သည်။ ဒုတိယကမ္ဘာစစ်အပြီး ၁၉၄၆ ခုနှစ်တွင် ထိုင်းနိုင်ငံသည် ဗြိတိသျှတို့နှင့် စာချုပ် (Anglo-Thai Treaty 1946) ကို ရေးထိုးခဲ့ရပြီး အဆိုပါစာချုပ်၏ အပိုဒ် ၇ တွင် “အပြည်ပြည်ဆိုင်ရာနိုင်ငံရေးတည်ငြိမ်မှုအရ ကရာတူးမြောင်းကို ဖောက်လုပ်ခြင်းမပြုကြောင်း” သဘောတူခဲ့ရသည်ဟု ဆိုသည်။

၁၉၈၀ ပြည့်လွန်နှစ်များတွင် အမေရိကန်ပညာရှင်အဖွဲ့က ကရာတူးမြောင်း စီမံကိန်းဖြစ်နိုင်ခြေနှင့် စပ်လျဉ်း၍ အစီရင်ခံစာတစ်စောင် ထုတ်ပြန်ခဲ့ပြီး ထိုအစီရင်ခံစာတွင် ဤစီမံကိန်းသည် ထိုင်းနိုင်ငံနှင့် အိမ်နီးချင်းနိုင်ငံများအတွက် အကျိုးဖြစ်ထွန်းစေမည်ဖြစ်ကြောင်း ဖော်ပြခဲ့သော်လည်း ၁၉၉၀ ပြည့်လွန်နှစ်များတွင် ဖြစ်ပွားခဲ့သည့် အာရှဘဏ္ဍာရေး အကြပ်အတည်းကြောင့် ကရာတူးမြောင်း စီမံကိန်းအိမ်မက်သည် တဖြည်းဖြည်း မှုန်ပါးသွားခဲ့ရသည်။

၂၀၀၅ ခုနှစ် ထိုင်းဝန်ကြီးချုပ် သက်ဆင်ရှိနာဝပ်ထရာ လက်ထက် တွင် ငွေကုန်ကြေးကျများသည့်အပြင် နည်းပညာအရ အခက်အခဲ ရှိသည့် တူးမြောင်းဖောက်လုပ်ခြင်းအစား ရေနက်ဆိပ်ကမ်း နှစ်ခု ဆောက်၍ ကားလမ်း၊ ရထားလမ်းများ ဆက်သွယ်ခြင်းဖြင့် ကရာ အိပ်မက်ကို တစ်နည်းတစ်ဖုံ ပြန်လည် အကောင်အထည်ဖော်နိုင် မည့် ကုန်းတံတား (Land Bridge) တည်ဆောက်ရေး အယူအဆ ကို ပထမဦးဆုံး စတင်မိတ်ဆက်ခဲ့သည်။ သက်ဆင်၏ ညီမဖြစ်သူ၊ ၂၀၁၁ခုနှစ်မှ ၂၀၁၄ခုနှစ်အထိထိုင်းနိုင်ငံဝန်ကြီးချုပ်အဖြစ်ဆောင် ရွက်ခဲ့သည့် မစ္စယင်လတ်ရှိနာဝပ်ထရာ လက်ထက်တွင်လည်း ကရာစီမံကိန်းကို ပြန်လည် အသက်သွင်းရန် ကြိုးစားခဲ့သည်ကို တွေ့ရသည်။

စီမံကိန်း အဆိုပြုချက် တစ်ရပ်အရ ကရာတူးမြောင်းသည် အရှည် ၁၀၂ ကီလိုမီတာ (၆ မိုင်ခန့်)၊ အကျယ် ၄၀၀ မီတာနှင့် အနက် ၂၅ မီတာရှိမည် ဖြစ်ပြီး ခန့်မှန်းကုန်ကျစရိတ်မှာ အမေရိကန်ဒေါ်လာ ၂၈ ဘီလီယံဖြစ်သည်။ သို့သော် ၂၀၁၈ ခုနှစ်တွင် ထိုင်းဝန်ကြီးချုပ် ပရာယွတ်က ကရာတူးမြောင်းစီမံကိန်းမှာ အစိုးရ၏ ဦးစားပေးအစီ အစဉ်တွင် မပါဝင်ကြောင်း ရုတ်တရက်ကြေညာခဲ့၍ တူးမြောင်းစီမံ ကိန်းသတင်းမှာ မှေးမှိန်သွားခဲ့ရသည်။ တူးမြောင်း၏ တည်နေရာမှာ မူဆလင်သူပုန်များ တည်ရှိရာ ထိုင်းနိုင်ငံတောင်ပိုင်းတွင် ဖြစ်၍ တူးမြောင်းကြောင့် တိုင်းပြည်အား နှစ်ခြမ်းခွဲထားသကဲ့သို့ဖြစ်မည်

အရေးနှင့် ထိုင်းနိုင်ငံ၏ အမျိုးသားလုံခြုံရေးအရ စဉ်းစားစရာကိစ္စ ဖြစ်ခဲ့ပုံရသည်။

အပြောင်းအလဲ အတက်အကျမြန်သည့် ကရာတူးမြောင်းဖောက် လမ်းသည် ၂၀၂၃ ခုနှစ်၊ ဩဂုတ်လတွင် အိုးအိမ်ခြံမြေသူဌေးကြီး မစ္စတာ ဆရက်သာ သာဝိဆင် (Mr. Srettha Thavisin) ထိုင်း နိုင်ငံ ဝန်ကြီးချုပ်ဖြစ်လာပြီးနောက် ဇာတ်ရိုက်အမြင့်ဆုံးသို့ ပြန်လည် ရောက်ရှိလာခဲ့ပြီး ၂၀၂၃ ခုနှစ် အောက်တိုဘာလ ၁၆ ရက်နေ့တွင် ကျင်းပခဲ့သည့် ထိုင်းနိုင်ငံအစိုးရ အဖွဲ့အစည်းအဝေးက ဝန်ကြီးချုပ် သက်ဆင် လက်ထက်တွင် စတင်အဆိုပြုခဲ့သည့် ကုန်းတံတားစီမံ ကိန်း (Land Bridge Project) ကို အကောင်အထည်ဖော်ရန် သဘောတူ ဆုံးဖြတ်ခဲ့ခြင်းဖြင့် ထိုင်းနိုင်ငံ၏ ကရာဇာတ်လမ်းမှာ ပြန်လည် အသက်ဝင်လာခဲ့ပြီး ရေရှည်မျှော်တွေး၍ ရင်းနှီးမြှုပ်နှံလိုသူ ကမ္ဘာ့နိုင်ငံများအတွက် မျက်စိကျစေမည်။ ဒေသတွင်းအိမ်နီးချင်း နှင့် စီးပွားရေးပြိုင်ဘက်နိုင်ငံများအတွက် သတိထား စောင့်ကြည့်ရ မည့် စီမံကိန်းတစ်ခု ဖြစ်လာခဲ့သည်။

ကရာတူးမြောင်းမှ ကရာကုန်းတံတားအဖြစ် ပြောင်းလဲလာရ သည်ကို ကြည့်လျှင် ဝန်ကြီးချုပ်သက်ဆင်သည် ယခင်ခေတ်အဆက် ဆက်ကစဉ်းစားခဲ့ကြသည့် ကရာကုန်းရိုးတန်းကို ဖြတ်၍ တူးမြောင်း ဖောက်လုပ်ခြင်းအစား ကုန်းရိုးတန်း၏ အရှေ့ဘက်ကမ်းခြေနှင့် အနောက်ဘက်ကမ်းခြေတွင် ရေနက်ဆိပ်ကမ်းများ ဆောက်လုပ်၍

5BB BROADBAND
Global Technology Company

သုံးစွဲသူတွေအတွက်
ဝန်ဆောင်မှုအကောင်းဆုံး

● Super Fast Home Broadband
● Ultra Fast Business Broadband
● 4G+ LTE Wireless Broadband

အင်တာနက်မြန်နှုန်းစစ်ဆေးယူပေါင်းများစွာတွင် အခြေခံပြီးရရှိခဲ့သည်
နိုင်ငံပေါင်း ၄၉ နိုင်ငံ ယှဉ်ပြိုင်ပြီး မြန်မာနိုင်ငံအတွက် ရရှိခဲ့သည်

MYANMAR'S FASTEST ISP NETWORK
SPEEDTEST

Asian Telecom Awards 2023

Sales (Monday - Saturday Office Hour)
09 940 148 777

Call Center (24/7)
09 770 688 886

FOLLOW US!
Facebook, Instagram, YouTube, TikTok, LinkedIn

Download 5BB app
Available on the App Store
GET IT ON Google Play

www.5bb.com.mm

၎င်းဆိပ်ကမ်းနှစ်ခုကို ရထားလမ်း၊ ကားလမ်းများနှင့် ဆက်သွယ်ကာ ကုန်းတံတား (Land Bridge) အဖြစ်ဖောက်လုပ်ခြင်းက ပိုမိုမြန်ဆန်စွာ အကောင်အထည်ဖော်နိုင်မည်။ ပိုမိုအောင်မြင်နိုင်မည့် ဖွံ့ဖြိုးမှုအယူအဆအဖြစ် ပြောင်းလဲစဉ်းစားခဲ့ပုံရသည်။ ထိုင်းနိုင်ငံသည် ဤကုန်းတံတားစီမံကိန်းကို ၎င်းတို့၏ တောင်ပိုင်းစီးပွားရေးစင်္ကြံ (Southern Economic Corridor-SEC) ၏ အခြေခံကျသည့် အစိတ်အပိုင်း တစ်ခုအဖြစ် သတ်မှတ်၍ ပြည်တွင်းပြည်ပမှ ရင်းနှီးမြှုပ်နှံသူများကို ဆွဲဆောင်ရန်နှင့် စနစ်တကျအကောင်အထည်ဖော်နိုင်ရန်အတွက် တောင်ပိုင်းစီးပွားရေးစင်္ကြံဥပဒေ (Southern Economic Corridor Act-SEC Act) ကို ပြဋ္ဌာန်းနိုင်ရန် ပြင်ဆင်လျက် ရှိကြောင်း သိရှိရသည်။

ကုန်းတံတားစီမံကိန်းကို အကောင်အထည်ဖော်မည့် တောင်ပိုင်းစီးပွားရေးစင်္ကြံ (SEC) တွင် ရေနောင်၊ ချမ်ဖွန်၊ ဆူရတ်ထာနီနှင့် နာခွန်စီသမရတ် ဒေသများ ပါဝင်သည်။ ဤစီမံကိန်းတွင် အရှေ့ဘက်ထိုင်းပင်လယ်ကွေ့ရှိ ချမ်ဖွန်ဒေသမှ ရေစူး ၁၇ မီတာခန့်ရှိသည့် ရီယူအူ (Riew Cape) နှင့် အနောက်ဘက် အန်ဒမန်ပင်လယ်ရှိ ရေနောင်းဒေသမှ ရေစူး ၂၁ မီတာရှိသည့် အာအန်းအူ (Ao Ang Cape) တွင် တစ်နှစ်လျှင် ကုန်သွယ်မှု (TEU) သန်း ၂၀ ကိုင်တွယ်နိုင်သည့် ရေနက်ဆိပ်ကမ်းများ ဆောက်လုပ်ခြင်း၊ ကီလိုမီတာ ၉၀ ခန့်ဝေးကွာသည့် အဆိုပါ ဆိပ်ကမ်းနှစ်ခုအား ဆက်သွယ်ရန် ၆ လမ်းသွားအဝေးပြေးကားလမ်းဖောက်လုပ်ခြင်း၊ ရထားလမ်းအကျယ် ၂ မျိုး (Standard Gauge (၁.၄၃၅ မီတာ) နှင့် Meter Gauge (၁ မီတာ)) အသုံးပြုနိုင်သည့် ရထားလမ်း (Dual Track Railway) ဖောက်လုပ်ခြင်းနှင့် ရေနံနှင့် သဘာဝဓာတ်ငွေ့ပိုက်လိုင်းများ တည်ဆောက်ခြင်းတို့ ပါဝင်မည် ဖြစ်သည်။ ဤမဟာစီမံကိန်းကြီး (Megaproject) ၏ ကုန်ကျစရိတ်မှာ ရေနက်ဆိပ်ကမ်းများ တည်ဆောက်ခြင်းအတွက် ထိုင်းဘတ်ငွေ ၆၃၆ ဘီလီယံ၊ ဒေသတွင်း လမ်းအဆင့်မြှင့်တင်မှုအတွက် ထိုင်းဘတ်ငွေ ၁၄၂ ဘီလီယံ၊ ၆ လမ်းသွား ကားလမ်းနှင့် ရထားလမ်းဖောက်လုပ်ခြင်းအတွက် ထိုင်းဘတ်ငွေ ၂၂၃ ဘီလီယံ ဖြစ်၍ စုစုပေါင်း ရင်းနှီးမြှုပ်နှံငွေမှာ ထိုင်းဘတ်ငွေ ၁ ထရီလီယံ (အမေရိကန်ဒေါ်လာ ၂၈.၅ ဘီလီယံ) ခန့်ရှိမည်ဖြစ်ကြောင်း ခန့်မှန်းထားသည်။

ဤကုန်းတံတားစီမံကိန်းကို အဓိကတာဝန်ယူဆောင်ရွက်ရသည့် ဝန်ကြီးဌာနမှာ ထိုင်းနိုင်ငံ ပို့ဆောင်ရေးဝန်ကြီးဌာနဖြစ်ပြီး ၎င်းအောက်ရှိ ပို့ဆောင်ရေးမူဝါဒနှင့် စီမံကိန်းရုံး (Office of Transport and Traffic Policy and Planning - OTP) က အနီးကပ်ကြီးကြပ်ဆောင်ရွက်လျက်ရှိသည်။ ဤဌာနသည် ကုန်းတံတားစီမံကိန်းနှင့် ပတ်သက်၍ ဖြစ်နိုင်ခြေလေ့လာမှုများ (Feasibility Studies)၊ သဘာဝပတ်ဝန်းကျင်နှင့် ကျန်းမာရေးထိခိုက်မှုဆန်းစစ်ချက်များ (Environmental and Health Impact Assessments -EHIA)၊ စီမံကိန်း၏ စီးပွားရေးပုံစံ (Business Model) လေ့လာမှု

များကို ပြုလုပ်လျက်ရှိသည်။

ထိုင်းအစိုးရအဖွဲ့၏ ထုတ်ပြန်ချက်များအရ ၂၀၂၄ ခုနှစ်အတွင်း တောင်ပိုင်းစီးပွားရေးစင်္ကြံဥပဒေ (SEC Act) ကို ပြဋ္ဌာန်းခြင်း၊ ပုဂ္ဂလိက ရင်းနှီးမြှုပ်နှံသူများထံမှ အဆိုပြုလွှာများ ဖိတ်ခေါ်ခြင်း (Request for Proposal - RFP)၊ ၂၀၂၅ ခုနှစ်တွင် ရင်းနှီးမြှုပ်နှံမည့် သူများကို တင်ဒါခေါ်ယူရွေးချယ်ခြင်း၊ နှစ် ၅၀ လုပ်ကိုင်ခွင့်စာချုပ် လက်မှတ်ရေးထိုးခြင်းနှင့် စီမံကိန်းကို စတင်အကောင်အထည်ဖော်ဆောင်ရွက်ခြင်းစသည်ဖြင့် အဆင့်ဆင့် ဆောင်ရွက်သွားရန် ရည်မှန်းထားကြောင်း၊ စီမံကိန်း၏ တည်ဆောက်ရေးကာလသည် ၅ နှစ်မှ ၈ နှစ်အထိ ကြာမြင့်နိုင်ပြီး အဆင့် ၄ ဆင့်ဖြင့် ဆောင်ရွက်သွားမည် ဖြစ်ကြောင်း၊ သက္ကရာဇ် ၂၀၃၀ တွင် စီမံကိန်း၏ ပထမအဆင့် ပြီးစီး၍ လုပ်ငန်းများ စတင်ဆောင်ရွက်နိုင်မည်ဟု မျှော်မှန်းထားကြောင်း သိရှိရသည်။

ထိုစီမံကိန်းနှင့် ပတ်သက်၍ ထိုင်းနိုင်ငံဝန်ကြီးချုပ် မစ္စတာ ဆရက်သာသည် ကမ္ဘာ့အနှံ့ခြေဆန်၍ ပွဲမျိုးစုံတက်ရောက်ပြီး ရင်းနှီးမြှုပ်နှံသူများကို ဖိတ်ခေါ်ခဲ့ရာ ၂၀၂၃ ခုနှစ် အောက်တိုဘာလတွင် တရုတ်နိုင်ငံ၌ Belt and Road Forum၊ နိုဝင်ဘာလတွင် အမေရိကန်နိုင်ငံ ဆန်ဖရန်စစ္စကိုမြို့၌ APEC Summit၊ ဒီဇင်ဘာလတွင် ဂျပန်နိုင်ငံ တိုကျိုမြို့၌ အာဆီယံ-ဂျပန် ထိပ်သီးအစည်းအဝေး၊ ၂၀၂၄ ခုနှစ် ဇန်နဝါရီလတွင် ဆွစ်ဇာလန်နိုင်ငံ၌ ကမ္ဘာ့စီးပွားရေးဖိုရမ် (World Economic Forum) များသို့ တက်ရောက်ခဲ့သည်။ ဝန်ကြီးချုပ်က ရင်းနှီးမြှုပ်နှံမည့်သူများအား အမေရိကန်ဒေါ်လာ ၂၈.၅ ဘီလီယံ ကုန်ကျမည့် ကုန်းတံတားစီမံကိန်းအကြောင်း မိတ်ဆက်ခဲ့ပြီး မလတ္တာရေလမ်းကြောင်းသည် သက္ကရာဇ် ၂၀၃၀ တွင် ယခင်ခန့်မှန်းထားသည်ထက် ရေကြောင်းကြပ်မှုများ ဖြစ်လာနိုင်ကြောင်း၊ ကရာကုန်းတံတားစီမံကိန်းသည် မလတ္တာရေလမ်းကြောင်းမှ သယ်ယူခြင်းထက် ကုန်ကျစရိတ် ၁၅% ခန့် ပိုမိုသက်သာပြီး သယ်ယူပို့ဆောင်ရသည့် အချိန်ကို ၃ ရက် သို့မဟုတ် ၄ ရက်ခန့် လျော့ချနိုင်ကြောင်း ပြောကြားခဲ့သည်။ ဝန်ကြီးချုပ်ရုံး၏ အဆိုအရ အမေရိကန်၊ ဂျပန်၊ တရုတ်၊ အိန္ဒိယနှင့် အရှေ့အလယ်ပိုင်းနိုင်ငံများမှ ရင်းနှီးမြှုပ်နှံသူများအနေဖြင့် ဤစီမံကိန်းကို စိတ်ဝင်စားကြသည်ဟု ဆိုသည်။

ထိုင်းနိုင်ငံအနေဖြင့် ဤကုန်းတံတားစီမံကိန်းကို အမှီပြု၍ နိုင်ငံအတွင်းသို့ ပြည်ပရင်းနှီးမြှုပ်နှံမှုများ စီးဝင်လာခြင်း၊ တိုင်းပြည်၏ စီးပွားရေးဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်လာခြင်း၊ အလုပ်အကိုင် အခွင့်အလမ်းများ ပိုမိုရရှိလာခြင်း၊ လူနေမှု အဆင့်မြင့်မားလာခြင်းစသည့် လူမှုစီးပွားအကျိုးဖြစ်ထွန်းမှုများနှင့်အတူ နိုင်ငံအား ၂၀၃၇ ခုနှစ်တွင် အလယ်အလတ်အထက်ပိုင်း ဝင်ငွေရရှိသည့်နိုင်ငံ (Upper Middle Income Nation) အဖြစ်မှ ဝင်ငွေမြင့်မားသည့်နိုင်ငံ (High Income Nation) အဖြစ်သို့ တိုးတက်ရောက်ရှိစေရေး မျှော်မှန်းထားကြောင်း သိရှိရသည်။

ဤကုန်းတံတားစီမံကိန်းသည် ထိုင်းနိုင်ငံသားများ နှစ်ရှည်လ

များ မက်ခွဲသည့် အိမ်မက်ကို တစ်နည်းတစ်ဖုံ အကောင်အထည် ဖော်ခြင်း ဖြစ်၍ စီမံကိန်းအောင်မြင်ရေးသည် စီးပွားရေးအတွက် သာမက နိုင်ငံအတွက်ပါ အရေးပါသည်ဟု ဆိုနိုင်ပါသည်။ သို့သော် တစ်ဘက်တွင် ဤစီမံကိန်းနှင့်ပတ်သက်၍ အမှန်တကယ်အကောင် အထည်ဖော်နိုင်ခြင်း ရှိ/မရှိ၊ အကျိုးဖြစ်ထွန်းနိုင်ခြင်း ရှိ/မရှိ အပေါ် အငြင်းပွားမှုများ၊ စိုးရိမ်ပူပန်မှုများကလည်း ရှိနေပါသည်။

၂၀၂၄ ခုနှစ် ဇန်နဝါရီလ ၁၈ ရက်နေ့က ထိုင်းပါလီမန်တွင် အတိုက်အခံပါတီဖြစ်သည့် ရှေ့သို့ ပါတီ (Move Forward Party) မှ လွှတ်တော်ကိုယ်စားလှယ်၏ ကုန်းတံတားစီမံကိန်းနှင့် ပတ်သက် ၍ မေးမြန်းချက်ကို ပို့ဆောင်ရေးဝန်ကြီးဌာန၊ ဒုတိယဝန်ကြီး မစ္စမာန ပွန်းချရီအန်စရီက “ကုန်းတံတားစီမံကိန်းနှင့်ပတ်သက်၍ ဖြစ်နိုင်ခြေ လေ့လာဆန်းစစ်ချက် (Feasibility Study) ပြုလုပ်လျက်ရှိပါကြောင်း၊ အဆိုပါ ဆန်းစစ်ချက်တွင် ရေနက်ဆိပ်ကမ်း၊ ရထားလမ်းနှင့် ကား လမ်း၊ သဘာဝပတ်ဝန်းကျင် ထိခိုက်မှု ဟူ၍ အပိုင်း ၃ ပိုင်း ပါဝင်ပါ ကြောင်း၊ ဆန်းစစ်ချက်ရလဒ်များထွက်ပေါ်လာပါက တရားဝင်ထုတ် ပြန်ပေးမည်ဖြစ်ပါကြောင်း၊ အကယ်၍ ဤစီမံကိန်းသည် ဘတ်ငွေ ၁ ထရီလီယံ ရင်းနှီးမြှုပ်နှံရန် မသင့်ကြောင်း အဖြေထွက်ပေါ်လာပါ က အစိုးရအဖွဲ့အနေဖြင့် ဤစီမံကိန်းကို ဆက်လက်ဆောင်ရွက်ရန် သင့်/မသင့် ပြန်လည်သုံးသပ်မည် ဖြစ်ပါကြောင်း၊ ဤစီမံကိန်းတွင် ရင်းနှီးမြှုပ်နှံမည့် သူများကလည်း ၎င်းတို့၏ အစီအစဉ်ဖြင့် ဖြစ်နိုင်ခြေ လေ့လာမှုများ ပြုလုပ်မည်ဖြစ်ကြောင်း၊ ဖြစ်နိုင်ခြေရှိမှသာ ရင်းနှီး မြှုပ်နှံကြမှာ ဖြစ်ကြောင်း၊ အစိုးရအဖွဲ့အနေဖြင့် ပြည်သူလူထု၏ အသံအပါအဝင် ဘက်ပေါင်းစုံမှ သဘောထားများကို ရယူ၍ ဆောင် ရွက်သွားမည်ဖြစ်ကြောင်း” ရှင်းလင်းဖြေကြားခဲ့ရပါသည်။

ဤစီမံကိန်းနှင့်ပတ်သက်၍ အဓိက အငြင်းပွားဖွယ်ဖြစ်ရသည့် အချက်မှာ ဝန်ကြီးချုပ် ဆရက်သာ၏ အစိုးရအဖွဲ့က ဤစီမံကိန်း၏ ရင်းနှီးမြှုပ်နှံမှုမှ ပြန်ရချက်မှာ ၁၇% အထိရှိမည်ဟု လွန်လွန်ကဲကဲ ဖော်ပြထားသော်လည်း လွန်ခဲ့သည့် နှစ်နှစ်ခန့်က ဤစီမံကိန်းနှင့် ပတ်သက်၍ ထိုင်းနိုင်ငံ အမျိုးသားစီးပွားရေးနှင့် လူမှုရေးဖွံ့ဖြိုးမှုဘဏ် အဖွဲ့ (NESDB) နှင့် ချူလာလောင်ကွန်တက္ကသိုလ်တို့ ပူးပေါင်းပြု လုပ်ခဲ့သည့် ဖြစ်နိုင်ခြေလေ့လာမှုတွင် ဤကုန်းတံတားစီမံကိန်းကို နိုင်ငံတကာကုန်စည်သယ်ဆောင်မှုလမ်းကြောင်းအဆင့်အထိရင်းနှီး မြှုပ်နှံမည်ဆိုပါက စီးပွားရေးအရသာမက ဘဏ္ဍာရေးအရပါ ဖြစ်နိုင် ခြေ မရှိကြောင်း၊ ထိုင်းနိုင်ငံ (ပြည်တွင်း) မှ ကုန်စည်များကို သယ်ပို့ ရန်သာ ရည်မှန်း၍ စီမံကိန်း၏ ပမာဏကို လျော့ချ ဆောင်ရွက်သင့် ကြောင်း အကြံပြုခဲ့သည်ကို တွေ့ရပါသည်။

ထို့အပြင် ထိုင်းဝန်ကြီးချုပ်က ဤစီမံကိန်းနှင့် ပတ်သက်၍ “ဤ ကုန်းတံတားလမ်းကြောင်းကို အသုံးပြုခြင်းဖြင့် မလက္ကရေလမ်း ကြောင်းထက် အချိန် ၄ ရက်ခန့် ပိုမိုတိုတောင်းမည်ဖြစ်ပြီး၊ သယ် ဆောင်ခမှာလည်း ၁၅% ခန့် သက်သာမည်ဖြစ်ကြောင်း၊ ဤစီမံကိန်း ကြောင့် ထိုင်းနိုင်ငံ၏ စီးပွားရေးဖွံ့ဖြိုးမှုကို ၁.၅% တိုးတက်စေမည်

ဖြစ်ပြီး အလုပ်အကိုင်ပေါင်း ၂၈၀,၀၀၀ ကျော် ဖန်တီးပေးနိုင်မည်ဖြစ် ကြောင်း” ပြောကြားချက်များသည် မည်သည့်အချက်အလက်များ ပေါ်တွင် အခြေခံ၍ ပြောကြားသည်ဆိုသည်က မေးခွန်းထုတ်စရာဖြစ် နေသည်။ သမာဆတ်တက္ကသိုလ်၊ စီးပွားရေးမဟာဌာနမှ အငြိမ်းစား ပါမောက္ခ ဒေါက်တာပရီပေါ့ဆွန်ဆွန်က NESDB ၏ လေ့လာဆန်းစစ် ချက်သည် အစိုးရ၏ ပြောကြားချက်ထက် ပိုမိုယုံကြည်ရကြောင်း၊ အစိုးရ၏ ခန့်မှန်းချက်များသည် အလွန်အကျွံ ဖြစ်နေပြီး သုံးသပ်ချက် များမှာ အားနည်းကြောင်း ဝေဖန်ပြောကြားခဲ့သည်။

ထို့အပြင် ချမ်ဖွန် နှင့် ရနောင်မှ ဒေသခံ ၇၀၀ ကျော်က လက် မှတ်ရေးထိုး၍ ဤစီမံကိန်းကို အကောင်အထည်ဖော်ခြင်း မပြုရန် ကန့်ကွက်ဆန္ဒပြသည့် ကိစ္စကလည်း ရှိနေသည်။ ဒေသခံများအနေ ဖြင့် ဤစီမံကိန်းကြောင့် ပင်လယ်ပြင် ညစ်ညမ်းခြင်း၊ ရေနံယိုဖိတ်ခြင်း စသည့် သဘာဝပတ်ဝန်းကျင် ထိခိုက်မှုများ ဖြစ်လာပါက ငါးသယ် ဇာတများ ရှားပါးလာပြီး ၎င်းတို့၏ မိရိုးဖလာလုပ်ငန်းများ ဖြစ်သည့် တံငါလုပ်ငန်းကို ထိခိုက်လာမည်ကိုလည်း စိုးရိမ်ကြသည်။ လန်ချ ဘန်ဆိပ်ကမ်းနှင့် မက်တဖွတ် စက်မှုဇုန်တို့တွင် ဖြစ်ပွားခဲ့သည့် ပတ်ဝန်းကျင်ညစ်ညမ်းမှုဖြစ်ရပ်များနှင့် အလားတူသည့် ဖြစ်ရပ်များ ဤကုန်းတံတားစီမံကိန်းတွင် ထပ်မံဖြစ်ပွားမည်ကို စိုးရိမ်ပူပန် ကြောင်း လူထုအခြေပြု စီးပွားရေးစင်္ကြံ စောင့်ကြည့်လေ့လာရေးအဖွဲ့ မှ သုတေသနညွှန်ကြားရေးမှူး မစ္စတာဆွမ်နပ်ကလည်း ပြောကြား ထားသည်။

ထိုင်းနိုင်ငံအနေဖြင့် ကုန်းတံတားစီမံကိန်းကို ဆောင်ရွက်လို ခြင်း၏ အကြောင်းရင်းတစ်ရပ်မှာ မိမိကိုယ်ကိုအားကိုးခြင်း (Self-reliance) သည်သာ အကောင်းဆုံးဖြစ်သည်ဆိုသည့် အယူအဆ အရ မဟာဗျူဟာကျသည့် စီမံကိန်းတစ်ရပ်ကို မိမိမြေပေါ်တွင် အကောင်အထည်ဖော်လိုခြင်းကြောင့် ဖြစ်နိုင်ပါသည်။ ဤစီမံကိန်း သာ ရပ်လုံးပေါ်လာမည်ဆိုပါက ၎င်း၏ အကျိုးသက်ရောက်မှုသည် အရှေ့အာရှမှတစ်ဆင့် ၇၅% ကိုရီးယား၊ အနောက်အာရှမှ အိန္ဒိယနှင့် အရှေ့ အလယ်ပိုင်းနိုင်ငံများအတွက် အပေါင်းလက္ခဏာဖြစ်နိုင်ပြီး ဒေသတွင်း စီးပွားရေးပြိုင်ဘက်နိုင်ငံများဖြစ်သည့် စင်ကာပူနှင့် မလေးရှားနိုင်ငံများအတွက် အနတ်လက္ခဏာ ဖြစ်နိုင်ပါသည်။ သို့ဖြစ်ရာ စင်ကာပူ နိုင်ငံအနေဖြင့် ဒေသတွင်း၌ ပိုမိုယှဉ်ပြိုင်နိုင်စွမ်းရှိစေရန် အတွက် ဆိပ်ကမ်းသစ်ဖြစ်သည့် Tuas Port ကို ၂၀၄၀ ပြည့်နှစ် အပြည့်အဝ တည်ဆောက်ပြီးစီးချိန်တွင် တစ်နှစ်လျှင် ကုန်သွယ်မှု ၆၅ သန်း ကိုင်တွယ်နိုင်စွမ်းရှိမည့် ကမ္ဘာ့အကြီးဆုံး အလိုလျောက် ကိုင်တွယ်ဝန်ဆောင်မှုပေးနိုင်မည့် ကုန်သွယ်မှုဆိပ်ကမ်းကြီး ဖြစ် လာစေရန် ရည်မှန်းထားသကဲ့သို့ မလေးရှားနိုင်ငံကလည်း ၎င်း၏ ပို့ကုန်နှင့် တန်ဂျူးပါလာပတ် ဆိပ်ကမ်းများအနေဖြင့် မိမိတို့၏ ဖောက်သည်များ မဆုံးရှုံးရေး၊ ဆိပ်ကမ်းစွမ်းဆောင်ရည် တိုးမြှင့်ရေး အတွက် ကြိုတင်ပြင်ဆင်ဆောင်ရွက်နေကြောင်း သိရှိရပါသည်။

ထိုင်းနိုင်ငံ၏ သမိုင်းနှင့်အပြိုင် နှစ်ရာနှင့်ချီ၍ ထိုင်းလူမျိုးများ၏



ထိုင်းနိုင်ငံ ကုန်းတံတားစီမံကိန်း (Land Bridge Project)



ထိုင်းပင်လယ်ကွေ့ရှိ ချွန်ဖွန်ဒေသမှ ရိယူအူနှင့် အန်ဒမန်ပင်လယ်ရှိ ရနောင်းဒေသမှ အာအန်းအူတို့တွင် ရေနက်ဆိပ်ကမ်းများ ဆောက်လုပ်၍ ရထားလမ်း၊ ကားလမ်းနှင့် ဆက်သွယ်ကာ ဆောင်ရွက်မည့် ကုန်းတံတားစီမံကိန်း (Land Bridge Project)

ပုံပြင်ဟောင်းတစ်ပုဒ် သဖွယ်ဖြစ်နေခဲ့သည့် ကရာကုန်းရိုးတန်းဖြတ် တူးမြောင်းဖောက်လုပ်ရေးသည် လက်ရှိထိုင်းဝန်ကြီးချုပ် ဆရက်သာ လက်ထက်တွင် ကုန်းတံတား (Land Bridge) စီမံကိန်း အဖြစ် အကောင်အထည်ဖော်နိုင်မည့် အရိပ်အယောင်များတွေ့နေရသော် လည်း စီမံကိန်းပမာဏ ကြီးမားမှု၊ ရင်းနှီးမြုပ်နှံမှု ပမာဏကြီးမားမှု၊ စီးပွားရေးအရလည်းကောင်း၊ ဘဏ္ဍာရေးအရလည်းကောင်း အကျိုး အမြတ်ရရန် မသေချာမှု၊ ပတ်ဝန်းကျင်ဆိုင်ရာပြဿနာများအပြင် စီမံကိန်းတည်နေရာဖြစ်သည့် ထိုင်းနိုင်ငံတောင်ပိုင်းဒေသ၏ တည်ငြိမ်မှုနှင့် အမျိုးသားလုံခြုံရေးတို့နှင့် ဆက်စပ်နေသဖြင့် လက်တွေ့ အကောင်အထည်ဖော်ရေးမှာ ရေပေါ်တွင် အရုပ်ရေးသလို မရေရာ မသေချာသေးချေ။

ဤစီမံကိန်းသည် ထားဝယ်အထူးစီးပွားရေးဇုန် စီမံကိန်းကို

အကောင်အထည်ဖော်လျက်ရှိသည့် မြန်မာနိုင်ငံအတွက်လည်း လျှံကျ အကျိုးသက်ရောက်မှု (Spill Over Effect) အရ အနည်နှင့် အများ ရိုက်ခတ်မှုရှိမည်ဆိုသည်ကတော့ သေချာသည်။ သို့ဖြစ်ရာ ထားဝယ်အထူးစီးပွားရေးဇုန်၏ ပင်မစီမံကိန်း (Master Plan)နှင့် လုပ်ငန်းဆောင်ရွက်မည့် စီးပွားရေးပုံစံ (Business Model) ကို ပြန်လည်သုံးသပ်ရန်၊ စီမံကိန်း၏ နယ်ပယ် (Scope) နှင့် ပမာဏ (Size) ကိုလည်း လျှော့ချရန် သင့်/မသင့် ပြန်လည်ဆန်းစစ်ရန် လိုအပ်ကောင်း လိုအပ်မည် ဖြစ်သည်။ မြန်မာနိုင်ငံနှင့် အရှေ့အလယ်ပိုင်းမှ ရေနံနှင့် သဘာဝဓာတ်ငွေ့များကို သယ်ယူရန်အပြင် မြို့တော်ဘန်ကောက်မှ အိန္ဒိယသမုဒ္ဒရာသို့ အနီးဆုံးထွက်ပေါက် ဖြစ်သည့် ထားဝယ်သည် ထိုင်းနိုင်ငံအတွက် အရေးပါနေဆဲဖြစ်၍ အထူးစီးပွားရေးဇုန်စီမံကိန်းတွင် ဆက်လက်ရင်းနှီးမြုပ်နှံရန် အခွင့်အရေးကို လက်လွှတ်မည်မဟုတ်ဟု ယူဆနိုင်စေရလည်း ရှိသည်။ သို့ရာတွင် ဤစီမံကိန်းအား ထိုင်းနိုင်ငံအပေါ် အဓိကမရှိခဲ့ဘဲ တည်လည်ပတ်ဆောင်ရွက်နိုင်စေရန်ဆိုသည့်အချက်ကိုလည်း မဖြစ်မနေ ထည့်သွင်းစဉ်းစားရမည် ဖြစ်သည်။ မည်သို့ပင်ဖြစ်စေ ထားဝယ်အထူးစီးပွားရေးဇုန်စီမံကိန်း၏ ပထဝီအနေအထား အချက်အခြာ ကျမှုအရ ကမ္ဘာ့ရေကြောင်းကုန်သွယ်မှုတွင် မလတ္တာရေလက်ကြား ရေလမ်းကြောင်းအပြင် ပစိဖိတ်သမုဒ္ဒရာနှင့် အိန္ဒိယသမုဒ္ဒရာကို မြန်မာ၊ ထိုင်း၊ ကမ္ဘောဒီးယား၊ ဗီယက်နမ် ၄ နိုင်ငံကို ဖြတ်၍ ကုန်းတံတား (Land Bridge) အဖြစ် ဆက်သွယ်ပေးနိုင်မည့် အဓိကကျသည့် Gateway တစ်ခုဖြစ်လာစေရေး ရေရှည်မျှော်မှန်းချက်ကို ဆက်လက်ကိုင်စွဲထားရန်လိုသည်မှာ အမှန်ဖြစ်သည်။

ဤထိုင်းနိုင်ငံ၏ ကရာကုန်းတံတားစီမံကိန်းနှင့် ပတ်သက်၍ မြန်မာနိုင်ငံအတွက် ကောင်းရာတစ်ကွက်ကို ဆိုရလျှင် ဤစီမံကိန်းသာ အောင်မြင်စွာ အကောင်အထည်ဖော်နိုင်ပါက မြန်မာနိုင်ငံ၏ ကမ်းရိုးတန်းနယ်နိမိတ်အနီးတွင် အပြည်ပြည်ဆိုင်ရာရေနက်ဆိပ်ကမ်းတစ်ခု ပေါ်ပေါက်လာမည်ဖြစ်ရာ ထိုင်းနိုင်ငံနှင့်ကြောင်းကုန်သွယ်မှု ပြုလုပ်ရာတွင် ပိုမိုလွယ်ကူလာနိုင်သည်။ ထို့အပြင် လက်ရှိတွင် ရန်ကုန်ဆိပ်ကမ်းမှ မလေးရှား၊ ပိုကလန်ဆိပ်ကမ်းနှင့် စင်ကာပူဆိပ်ကမ်းများမှတစ်ဆင့် ကမ္ဘာ့အရပ်ရပ်သို့ ရေကြောင်းကုန်စည်များ သယ်ယူပို့ဆောင်နေရာမှ ၎င်းဆိပ်ကမ်းများထက် ခရီးအကွာအဝေး ပိုမိုတိုတောင်းသည့်ရနောင်းဆိပ်ကမ်းအား ကုန်ပြောင်းတင်သည့် ဆိပ်ကမ်း (Transshipment Port) အဖြစ် ပြောင်းလဲအသုံးပြုနိုင်မည်ဖြစ်ရာ အပေါင်းလက္ခဏာ ဆောင်သည့် အကျိုးသက်ရောက်မှုအဖြစ် ရှုမြင်နိုင်မည် ဖြစ်ပါသည်။

တိုးကား

The Nation, The Diplomat, Nikkei Asia, Bangkok Post, Business Times နှင့် Global Asia Journal ပါ ဆောင်းပါးများ။

ကိုနေဗို (DOTP)



ရုရှားနိုင်ငံ ရထားလုပ်ငန်းနယ်ပယ်တွင် အောင်မြင်နေသော TMH တုမ္မာဏီ (အပိုင်း- ၃)



အင်ဂျင်များထုတ်လုပ်ခြင်း

TMH ကုမ္ပဏီသည် ဒီဇယ်အင်ဂျင်၊ ဓာတ်ဆီအင်ဂျင်၊ သဘာဝဓာတ်ငွေ့သုံးအင်ဂျင်၊ ဘိုင်အိုဓာတ်ငွေ့သုံးအင်ဂျင်များ ထုတ်လုပ်လျက် ရှိပါသည်။

တစ်နှစ်လျှင် အင်ဂျင်အလုံးစေ့ ၈၀၀ ခန့် ထုတ်လုပ်နိုင်ပြီး ၂၀၁၀ ခုနှစ်မှ ၂၀၂၂ ခုနှစ်အထိ အင်ဂျင်မျိုးစုံအလုံးစေ့ ၄၀၀၀ ကျော် ထုတ်လုပ်ပြီး ဖြစ်ပါသည်။ ထုတ်လုပ်သော အင်ဂျင်များကို ရထားစက်ခေါင်းများ၊ သင်္ဘောများ၊ လျှပ်စစ်ဓာတ်အားပေး မီးစက်များ၊ နျူကလီးယား စက်ရုံများတွင် အသုံးပြုကြောင်း သိရှိရပါသည်။

အင်ဂျင်များကို မြင်းကောင်ရေ ၇၈၀ မှ ၅၉၀၀ ထိ (580 kW~4400 kW) ထုတ်လုပ်ပြီး ရုရှားနိုင်ငံနှင့် CIS နိုင်ငံများတွင်း သာမက ဟန်ဂေရီနိုင်ငံ၊ ကာဇက်စတန်နိုင်ငံ၊ အီဂျစ်နိုင်ငံ၊ အာဂျင်တီးနားနိုင်ငံ၊ တောင်အာဖရိကနိုင်ငံများသို့ပါ တင်ပို့ရောင်းချလျက် ရှိပါသည်။ အေးလွန်း၊ ပူလွန်းသော ရာသီဥတုပြင်းထန်သည့် ဒေသများတွင်ပါ အသုံးပြုနိုင်စေရန် ဒီဇိုင်းရေးဆွဲ ထုတ်လုပ်ကြောင်းလည်း သိရှိရပါသည်။

စက်ခေါင်းနှင့် တွဲအရန်ပစ္စည်းများထုတ်လုပ်ခြင်း

TMH ကုမ္ပဏီသည် ဒီဇယ်စက်ခေါင်းများ၊ လျှပ်စစ်စက်ခေါင်းများ၊ လူစီးတွဲများ၊ ဒီဇယ်နှင့် လျှပ်စစ်လူစီးရထားတွဲဆိုင်းများအတွက် လိုအပ်သော အစိတ်အပိုင်းများ၊ အရန်ပစ္စည်းများကိုလည်း ထုတ်လုပ်လျက် ရှိပါသည်။

သံရည်ကြို ပုံသွန်းလောင်း ထုတ်လုပ်ရသည့် ဘိုဂီပစ္စည်းများ

ဖြစ်သော ဘိုဂီဖရိန် (Bogie Frame & Boolster)၊ အိပ်ဆယ်ဘောက် (Axle Box)၊ ဘီးနှင့်ဝန်ရိုး (Wheel & Axle Set)၊ ချိတ်ဆက်ကိရိယာ (Coupler & Draft Gear) အစရှိသည်တို့ကိုလည်း ထုတ်လုပ်လျက်ရှိပါသည်။ အခြားသော အစိတ်အပိုင်းများနှင့် အရန်ပစ္စည်းများကိုလည်း TMH ကုမ္ပဏီရှိ စက်ရုံကြီးများ၌ ထုတ်လုပ်တပ်ဆင်ကြောင်း သိရသည်။

ဝန်ဆောင်မှုလုပ်ငန်းများဆောင်ရွက်ခြင်း

TMH ကုမ္ပဏီသည် စက်ခေါင်းနှင့် လူစီးတွဲများ၊ ဒီဇယ်နှင့် လျှပ်စစ်ရထားတွဲဆိုင်းများ မွမ်းမံထိန်းသိမ်းမှု တာဝန်ယူဆောင်ရွက်ခြင်း (Rolling Stock Maintenance Life Cycle Contracts)၊ စက်ခေါင်းနှင့် လျှပ်စစ်ရထားများ အကြီးတန်းမွမ်းမံခြင်းနှင့် သက်တမ်းဝက် မွမ်းမံပြုပြင်မှု တာဝန်ယူဆောင်ရွက်ခြင်း (Overhaul and Midlife Repairs)၊ စက်ခေါင်းနှင့် လျှပ်စစ်ရထားများ အဆင့်မြှင့်တင် မွမ်းမံမှု တာဝန်ယူ ဆောင်ရွက်ခြင်း (Rolling Stock Modernization)၊ မွမ်းမံထိန်းသိမ်းရေးစက်ရုံများ စီမံခန့်ခွဲခြင်းနှင့် ဝန်ထမ်းများ သင်တန်းပို့ချလေ့ကျင့်ခြင်း (Depot Management & Staff Training) အစရှိသည့် ဝန်ဆောင်မှုလုပ်ငန်းများ ဆောင်ရွက်လျက် ရှိပါသည်။

TMH ကုမ္ပဏီသည် ရုရှားနိုင်ငံအတွင်း မွမ်းမံထိန်းသိမ်းရေးစက်ရုံပေါင်း (၂၅၀) ခန့် ထူထောင်ဖွင့်လှစ်ပြီး စက်ခေါင်းနှင့်တွဲများ၊ ဒီဇယ်နှင့် လျှပ်စစ်ရထားတွဲဆိုင်းများ မွမ်းမံထိန်းသိမ်းမှု ပြုပြင်မှု ဝန်ဆောင်မှုလုပ်ငန်းများ ဆောင်ရွက်လျက် ရှိပါသည်။

စက်ခေါင်းနှင့် ရထားများပြန်လည်အဆင့်မြှင့်တင်ခြင်းများ ဆောင်ရွက်ပေးသကဲ့သို့ ဝန်ထမ်းများကျွမ်းကျင်မှုရှိစေရေး လေ့ကျင့်သင်ကြားပို့ချခြင်းများလည်း တာဝန်ယူဆောင်ရွက်ပေးလျက်ရှိပါသည်။

ဝန်ဆောင်မှုလုပ်ငန်းများကို ရုရှားနိုင်ငံနှင့် CIS နိုင်ငံများတွင် သာမက အီဂျစ်နိုင်ငံ၊ ဟန်ဂေရီနိုင်ငံ၊ ကာဇက်စတန်နိုင်ငံ၊ တောင်အာဖရိကနိုင်ငံများတွင်ပါ မွမ်းမံထိန်းသိမ်းရေးစက်ရုံကြီး (၁၀) ရုံ တည်ဆောက်ပြီး ကျွမ်းကျင်အင်ဂျင်နီယာနှင့် ဝန်ထမ်းများဖြင့် တာဝန်ယူ ဆောင်ရွက်လျက် ရှိပါသည်။

အချက်ပြဆက်သွယ်ရေးလုပ်ငန်းများ တာဝန်ယူဆောင်ရွက်ခြင်း
TMH ကုမ္ပဏီသည် ရထားပြေးဆွဲရေးဆိုင်ရာတွင် အချက်ပြဆက်သွယ်ရေးလုပ်ငန်းများ (Signalling Solutions)လည်း တာဝန်ယူ ဆောင်ရွက်လျက် ရှိပါသည်။

ရထားလမ်း တစ်လျှောက် အချက်ပြဆက်သွယ်ရေး ကိရိယာများ (Wayside equipment) တပ်ဆင်ခြင်း၊ စက်ခေါင်း/တွဲနှင့် ရထားများ (Rolling Stock) ပေါ်တွင် အချက်ပြဆက်သွယ်ရေး ကိရိယာများ (On board equipment) များ တပ်ဆင်ခြင်း၊ ဘူတာနှင့် လမ်းတစ်လျှောက် ထိန်းသိမ်းစောင့်ကြည့်မှု ဆောင်ရွက်ခြင်း (Train Control Monitoring System and Operating Control Center) အစရှိသည့် လုပ်ငန်းများလည်း တာဝန်ယူ ဆောင်ရွက်လျက်ရှိကြောင်း သိရှိရပါသည်။

Loco-Tech ကုမ္ပဏီနှင့် ပူးပေါင်းခြင်း

Loco-Tech Co., Ltd သည် ရုရှားနိုင်ငံအတွင်း စက်ခေါင်းနှင့် ရထားတွဲများ မွမ်းမံထိန်းသိမ်းမှုနှင့် အဆင့်မြှင့်တင် မွမ်းမံပြုပြင်မှု လုပ်ငန်းများ၊ ရထားအရန်ပစ္စည်းနှင့် အစိတ်အပိုင်းများ ထုတ်လုပ်မှု လုပ်ငန်းများ၊ သယ်ယူပို့ဆောင်ရေးဆိုင်ရာ ဒီဂျစ်တယ်နည်းပညာ ဖြေရှင်းခြင်းလုပ်ငန်းများ၊ စက်ခေါင်းနှင့် ရထားတွဲများ ဌားရမ်းပြေးဆွဲခြင်း လုပ်ငန်းများကို အဓိကလုပ်ဆောင်လျက်ရှိသော ကုမ္ပဏီတစ်ခု ဖြစ်ပါသည်။

ရုရှားနိုင်ငံအတွင်း မွမ်းမံထိန်းသိမ်းရေးစက်ရုံပေါင်း (၉၀) ကျော် တည်ထောင်ထားရှိလျက် ရထားလုပ်ငန်းဆိုင်ရာ ဒေသခွဲ (၆၄) ခု တွင် တာဝန်ယူဆောင်ရွက်လျက်ရှိသည်။ ဝန်ထမ်းပေါင်း ၆၀၀၀ ကျော် ရှိကာ ရုရှားနိုင်ငံတွင်းသာမက ဥရောပနိုင်ငံများတွင်လည်း ရထားလုပ်ငန်းဆိုင်ရာများ တာဝန်ယူဆောင်ရွက်လျက်ရှိကြောင်း သိရှိရပါသည်။

Loco-Tech ကုမ္ပဏီသည် ၂၀၂၂ ခုနှစ် ဧပြီလတွင် TMH ကုမ္ပဏီနှင့် ပူးပေါင်းပြီး TMH Loco-Tech Smart System Co., Ltd သို့ အမည် ပြောင်းလဲခဲ့ကာ ရထားလုပ်ငန်းနယ်ပယ်တွင် နည်း ပညာပိုင်းဆိုင်ရာများ ပူးပေါင်းဆောင်ရွက်လျက်ရှိကြောင်း သိရှိရပါသည်။

နိုင်ငံအတွင်း ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်မှုကို အထောက်အကူပြုစေရေး၊



TYTC SERVICES CO., LTD.

Plant Address : No.77, Mya Taung Wun Kyi U Hmo Street, Hlaing Thayar Industrial Zone (2), Yangon.
Email : admin@tytcservices.com Website : www.tytcservices.com Facebook : www.facebook.com/TYTCservices
The Waste One Stop Solution

Waste Management and Transportation, Cleaning and Property Management and Maintenance Services

မြန်မာနိုင်ငံရင်းနှီးမြှုပ်နှံမှုကော်မရှင်ခွင့်ပြုချက်၊ ရန်ကင်းမြို့တော်စည်ပင်သာယာရေးကော်မတီခွင့်ပြုချက်ဖြင့်တရားဝင်ဝန်ဆောင်မှုပေးမည့်ကုမ္ပဏီတစ်ခုဖြစ်ပါသည်။

: **09 765487495, 09 765487500**
Viber : 09 765487500

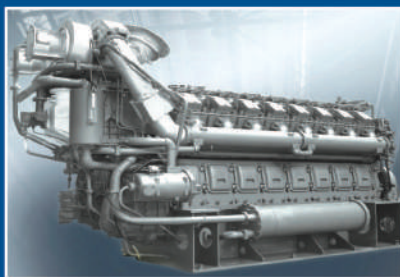
- > ကော်ဖို အလုပ်မှ သိုလှောင်မှု အစားအသောက်ထုတ်လုပ်သည့် ကော်ဖိုပေးစနစ်၊ ခြံထွက်အမှိုက်၊ ကော်ဖိုသန့်ရှင်းရေး၊ ကော်ဖိုအပြောင်းအရွှေ့မှုထွက်ရှိသည့် အမှိုက်များ စွန့်ပစ်လိုပါက TYTC Service Co.,Ltd နှင့် ဆက်သွယ်လိုက်ပါ။
- > ကော်ဖိုအလုပ်မှ ငွေ့ကုန်အပိုများနှင့် **Door to Door, On Call, Regular Collection, Daily Collection, Special Collection** စနစ်ဖြင့် သိမ်းဆည်းပေးခြင်း။
- > ဝန်ကြီးဌာန၊ အစိုးရပိုင်အဖွဲ့အစည်းများ ပုဂ္ဂလိကအဖွဲ့အစည်းများအတွက် ကန်ထရိုက်ခန့်စား **On Call** စနစ်ဖြင့် ဆောင်ရွက်ပေးပါသည်။
- > တက္ကသိုလ်ကျောင်း၊ ပုဂ္ဂလိကခြံဝန်းများနှင့် အိမ်ရာများအတွက် ပန်းဥယျာဉ်ပြင်ထိန်းသိမ်းခြင်း၊ ခြံနံရံများရှင်းလင်းခြင်း၊ ဝန်ဆောင်မှုများရယူဆောင်ရွက်နိုင်ပါသည်။
- > အဆောက်အဦးသစ် ဆောက်လုပ်ပြီး ခြံဝင်းသန့်ရှင်းရေး အဆောက်အဦးအဟောင်းများဖျက်သိမ်းခြင်း၊ ခြံဝင်းများအားရှင်းလင်းသန့်ရှင်းခြင်း၊ ဝန်ဆောင်မှုအားဆောင်ရွက်ပေးပါသည်။
- > အစိုးရအဖွဲ့အစည်းများ အသင်းအဖွဲ့ ကုမ္ပဏီပုဂ္ဂလိကအသင်းအဖွဲ့ (Clean Event) များတွင် သန့်ရှင်းရေးဝန်ဆောင်မှုများအား ဆောင်ရွက်ပေးပါသည်။
- > အမှိုက်သိမ်းဆည်းသည့် ပလတ်စတစ်အမှိုက်ပုံး သံအမှိုက်ပုံးအရွယ်အစားအမျိုးမျိုး (သံကန်) အမှိုက်သိမ်းဆည်းသည့် စက်ကိရိယာ အမှိုက်သိမ်းဆည်းယာဉ်များ ရောင်းချပေးပါသည်။
- ★ ပို့ဆောင်ရေးနှင့်ဆက်သွယ်ရေးဝန်ကြီးဌာန မြန်မာ့မီးရထား ရန်ကင်းမြို့ပတ်လမ်းတလျှောက်နှင့် ဆင်ငြိမ်ရုံးရထားလမ်းအား အမှိုက်သိမ်းဆည်း သယ်ဆောင်စွန့်ပစ်ခြင်း၊ ဝန်ဆောင်မှုပေးနေသည့် ကုမ္ပဏီတစ်ခုဖြစ်ပါသည်။
- ★ ရန်ကင်းတက္ကသိုလ် (ပင်မ) နှင့် လိုင်တက္ကသိုလ်နှင့်ပေးပို့ရာတွင် မြက်ဝင်းအလှ၊ ပန်းဥယျာဉ်ထိန်းသိမ်းပြုပြင်ခြင်း နှင့် အမှိုက်သိမ်းဆည်းသယ်ဆောင်စွန့်ပစ်ပေးသည့်ဝန်ဆောင်မှုများ လုပ်ကိုင်ဆောင်ရွက်နေသည့်ကုမ္ပဏီဖြစ်ပါသည်။



အခြေအခြေသန့်ရှင်းမှု TYTC နှင့်ဆက်သွယ်သိရှိစို့ ...



ရထားစက်ခေါင်းသုံး နည်းပညာဖြင့် ဒီဇယ်အင်ဂျင် (4400 KW)



ချူကလီးယား စက်ရုံသုံးအင်ဂျင်



TMH အင်ဂျင် ထုတ်လုပ်သည့် လုပ်ငန်းခွင်



TMH ကုန်တွဲဘိုဝီ



ထုတ်လုပ်သည့် ချိတ်ဆက်ကိရိယာပစ္စည်း



ရုရှားရှိ TMH စက်ခေါင်းမွမ်းမံရေးစက်ရုံ



ရုရှားရှိ Loco-Tech မွမ်းမံထိန်းသိမ်းရေး စက်ရုံ



TMH နှင့် Loco-Tech ၏ Smart Locomotive System



ရုရှားရှိ TMH Modernization Plant

ခရီးသည်နှင့် ကုန်စည်များကို လုံခြုံချောမွေ့စွာဖြင့် သယ်ယူပို့ဆောင်နိုင်ရေးတို့အတွက် ရထားပို့ဆောင်ရေးကဏ္ဍမှာ လွန်စွာမှ အရေးပါလှပါသည်။ ရထားပို့ဆောင်ရေးကဏ္ဍတွင် ခရီးသည်များ ပိုမိုသက်တောင့်သက်သာရှိစွာ လိုက်ပါစီးနင်းနိုင်ရေး၊ ကုန်ကျစရိတ်သက်သာစွာ၊ လုံခြုံစိတ်ချစွာနှင့် ပတ်ဝန်းကျင်ထိခိုက်မှု နည်းပါးစွာဖြင့် ခရီးသည်နှင့် ကုန်စည်များ သယ်ယူပို့ဆောင်နိုင်ရေးအတွက် နိုင်ငံအသီးသီးက နိုင်ငံပိုင်နှင့် ပုဂ္ဂလိကပိုင်ကဏ္ဍတို့အလိုက် ကြိုးစားဆောင်ရွက်လျက် ရှိပါသည်။ ထိုသို့ကြိုးစားဆောင်ရွက်နေကြသည်များထဲမှ ရုရှားနိုင်ငံရထားလုပ်ငန်းနယ်ပယ်တွင် အောင်မြင်နေသော TMH ကုမ္ပဏီအကြောင်း ဗဟုသုတရရှိစေရေးအတွက် လေ့လာရေးသား တင်ပြအပ်ပါသည်။

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)

ဒုတိယဝန်ကြီး(ရထား) ဦးအောင်မြိုင် လမ်းညွှန်များ၊ လမ်းအမှတ်အသားများနှင့် အချက်ပြများ တစ်ပြေးညီ ဖြစ်စေရေး ဗဟိုကြီးကြပ်ရေးအဖွဲ့၏ တတိယအကြိမ် လုပ်ငန်းညှိနှိုင်းအစည်းအဝေးတက်ရောက်



နည်းဥပဒေ၊ ညွှန်ကြားချက်များနှင့်အညီ လမ်းညွှန်များ၊ လမ်းအမှတ်အသားများနှင့် အချက်ပြများ တစ်ပြေးညီ ဖြစ်စေရေး ဗဟိုကြီးကြပ်ရေးအဖွဲ့၏ တတိယအကြိမ်လုပ်ငန်းညှိနှိုင်းအစည်းအဝေးကို ဖေဖော်ဝါရီ ၉ ရက် မွန်းလွဲ ၁ နာရီအချိန်တွင် နေပြည်တော်ရှိ ပို့ဆောင်ရေးနှင့်ဆက်သွယ်ရေးဝန်ကြီးဌာန အစည်းအဝေးခန်းမ၌ ကျင်းပရာ ဗဟိုကြီးကြပ်ရေးအဖွဲ့ဥက္ကဋ္ဌ ပို့ဆောင်ရေးနှင့်ဆက်သွယ်ရေးဝန်ကြီးဌာန ဒုတိယဝန်ကြီး ဦးအောင်မြိုင် ဦးဆောင်၍ ဗဟိုကြီးကြပ်ရေးအဖွဲ့ဝင်များ၊ ပြည်ထောင်စုနယ်မြေ(နေပြည်တော်)၊ တိုင်းဒေသကြီး/ပြည်နယ် ကြီးကြပ်ရေးအဖွဲ့ဥက္ကဋ္ဌများနှင့် တာဝန်ရှိသူများ တက်ရောက်ကြသည်။

အစည်းအဝေးတွင် ဗဟိုကြီးကြပ်ရေးအဖွဲ့ဥက္ကဋ္ဌက နိုင်ငံတော်အကြီးအကဲ၏ လမ်းညွှန်ချက်နှင့်အညီ ယာဉ်စည်းကမ်း၊ လမ်းစည်းကမ်းနှင့် လမ်းညွှန်များ၊ လမ်းအမှတ်အသားများနှင့် အချက်ပြများ တစ်နိုင်ငံလုံး

အတိုင်းအတာဖြင့် တစ်ပြေးညီပြည့်စုံမှန်ကန်စေရေးအတွက် နည်းဥပဒေ၊ ညွှန်ကြားချက်များနှင့်အညီ လမ်းညွှန်များ၊ လမ်းအမှတ်အသားများနှင့် အချက်ပြများ တစ်ပြေးညီ ဖြစ်စေရေး ဗဟိုကြီးကြပ်ရေးအဖွဲ့နှင့် တိုင်းဒေသကြီး/ပြည်နယ် ကြီးကြပ်ရေးအဖွဲ့များကို ဖွဲ့စည်းတာဝန် ပေးအပ်ခဲ့ပြီး သည့်နောက် လုပ်ငန်းညှိနှိုင်းအစည်းအဝေး (၂) ကြိမ်ကျင်းပခဲ့ပြီး အစည်းအဝေးဆုံးဖြတ်ချက်များနှင့်အညီ သက်ဆိုင်ရာဝန်ကြီးဌာနများ၊ ဦးစီးဌာနများနှင့် ဒေသကြီးကြပ်ရေးအဖွဲ့များက အလေးထားကြိုးပမ်း အကောင်အထည်ဖော်ဆောင်ရွက်လျက်ရှိပါကြောင်း၊ ယခုအစည်းအဝေးသည် ဗဟိုကြီးကြပ်ရေးအဖွဲ့၏ တတိယအကြိမ်မြောက်လုပ်ငန်းညှိနှိုင်းအစည်းအဝေးဖြစ်ပါကြောင်း၊ လမ်းညွှန်များ၊ လမ်းအမှတ်အသားများနှင့် အချက်ပြများ တစ်နိုင်ငံလုံးအတိုင်းအတာဖြင့် တစ်ပြေးညီပြည့်စုံမှန်ကန်စေရေး ဆောင်ရွက်ခဲ့သည့် (၁) နှစ်ကျော်ကာလအတွင်း ဗဟိုကြီးကြပ်ရေးအဖွဲ့အနေ

ဖြင့် တိုင်းဒေသကြီး/ပြည်နယ် (၈) ခု၌ မြေပြင်ကွင်းဆင်းစစ်ဆေးမှု (၁၆) ကြိမ် ဆောင်ရွက်ခဲ့ပြီး လမ်းပိုင်းနေရာ (၆၀) ၌ Road Safety Audit ဆောင်ရွက်ခဲ့ပြီးဖြစ်ပါကြောင်း၊ ထို့ပြင် တစ်နိုင်ငံလုံးအတိုင်းအတာဖြင့် မြေပြင်တွင် အများစု လွဲမှားလေ့ရှိသည့် အချက် (၁၉) ချက်ကို အမြန်ဆုံးပြန်လည်ပြင်ဆင်ရမည့် အနိမ့်ဆုံး အခြေခံသတ်မှတ်ချက်များအဖြစ် ဖော်ထုတ်ဖြန့်ဝေထားပြီးဖြစ်ရာ ပြည်ထောင်စုနယ်မြေ (နေပြည်တော်)၊ တိုင်းဒေသကြီး/ပြည်နယ် ကြီးကြပ်ရေးအဖွဲ့များအနေဖြင့် အလေးထား အကောင်အထည်ဖော် ဆောင်ရွက်ကြရန် ဖြစ်ပါကြောင်း။

ဗဟိုကြီးကြပ်ရေးအဖွဲ့အနေဖြင့် Road Safety Audit ကွင်းဆင်းစစ်ဆေးသုံးသပ်မှုများကို ဆက်လက်ဆောင်ရွက်သွားမည်ဖြစ်ပြီး ထပ်မံဖော်ထုတ်တွေ့ရှိချက်များကိုလည်း ဆက်လက်ဖြန့်ဝေ အကြောင်းကြားသွားမည်ဖြစ်ပါကြောင်း၊ (၅-၁၂-၂၀၂၂) ရက်နေ့မှ (၁၅-၁-၂၀၂၄) ရက်နေ့အထိ

ပြည်ထောင်စုနယ်မြေ (နေပြည်တော်) အပါအဝင်တိုင်းဒေသကြီး/ပြည်နယ် ကြီးကြပ်ရေးအဖွဲ့များအလိုက် Road Safety Audit ဆောင်ရွက်မှု စုစုပေါင်း (၃၃၁၇) ကြိမ် ဆောင်ရွက်နိုင်ခဲ့ပြီး လမ်းညွှန်း (၂၀၀၅၇) ခု၊ အလျားလိုက် မျဉ်းအမှတ်အသား (၁၂၂၄ မိုင် ၃.၄ ဖာလုံ ၄၄၄၀)၊ ကန်လန်ဖြတ် မျဉ်းအမှတ်အသား (၁၁၉၅) ခု၊ အခြားလမ်းအမှတ်အသား (၁၁၁၆၁) ခုနှင့် အချက်ပြ (၁၁၁၁၈) ခု ပြင်ဆင်ဆောင်ရွက်နိုင်ခဲ့ရာ တစ်နိုင်ငံလုံးအတိုင်းအတာဖြင့် ပြင်ဆင်ဆောင်ရွက်ရန် လိုအပ်မှု၏ ၈၀ ရာခိုင်နှုန်းခန့် ဆောင်ရွက်ပြီးစီးခဲ့သည်ကို စိစစ်တွေ့ရှိရပါကြောင်း၊ အသစ်ဆောင်ရွက်မှုများအနေဖြင့် လမ်းညွှန်း (၂၃၄၆၂) ခု၊ အလျားလိုက် မျဉ်းအမှတ်အသား (၁၁၉၃ မိုင် ၀.၁၅ ဖာလုံ ၁၄၃ ပေ)၊ ကန်လန်ဖြတ်မျဉ်းအမှတ်အသား (၂၀၆၉) ခု၊ အခြားလမ်းအမှတ်အသား (၈၆၅၀) ခုနှင့် အချက်ပြ (၁၉၀) ခု ထပ်မံဆောင်ရွက်နိုင်ခဲ့ပြီး အသစ်ဆောင်ရွက်ရန် လိုအပ်မှု၏ ၅၁ ရာခိုင်နှုန်းခန့် ဆောင်ရွက်ပြီးစီးခဲ့ပါကြောင်း၊ ယနေ့အစည်းအဝေးတွင် နိုင်ငံတော်အကြီးအကဲ၏ လမ်းညွှန်မှာကြားချက်နှင့်အညီ ရန်ကုန်-မန္တလေးအဝေးပြေးလမ်း (လမ်းဟောင်း) တစ်လျှောက် လမ်းလယ်

မျဉ်းအမှတ်အသားများ တစ်ပြေးညီ ပြည့်စုံမှန်ကန်စွာ ဆောင်ရွက်ရေးနှင့် ပြည်ထောင်စုနယ်မြေ (နေပြည်တော်)၊ တိုင်းဒေသကြီး/ပြည်နယ်များအလိုက် ယာဉ်အန္တရာယ်၊ လမ်းအန္တရာယ်ကင်းရှင်းရေးဆိုင်ရာ ကြီးကြပ်ကွပ်ကဲခြင်းများ ဆောင်ရွက်နိုင်ရေး ကိစ္စရပ်များကို အဓိကထား ဆွေးနွေးသွားမည် ဖြစ်ပါကြောင်း ဆွေးနွေးမှာကြားသည်။

၎င်းနောက် ဗဟိုကြီးကြပ်ရေးအဖွဲ့အတွင်းရေးမှူး၊ ကုန်းလမ်းပို့ဆောင်ရေးညွှန်ကြားမှုဦးစီးဌာန ညွှန်ကြားရေးမှူးချုပ်က ရန်ကုန်-မန္တလေးလမ်းဟောင်းတစ်လျှောက် လမ်းလယ်မျဉ်းအမှတ်အသားများ တစ်ပြေးညီ ပြည့်စုံမှန်ကန်စွာ ဆောင်ရွက်ရေးနှင့် ပြည်ထောင်စုနယ်မြေ (နေပြည်တော်)၊ တိုင်းဒေသကြီး/ပြည်နယ်အလိုက် ယာဉ်အန္တရာယ်၊ လမ်းအန္တရာယ် ကင်းရှင်းရေးဆိုင်ရာ ကြီးကြပ်ကွပ်ကဲဆောင်ရွက်ရေး ကိစ္စရပ်များ အားလည်းကောင်း၊ ဗဟိုကြီးကြပ်ရေးအဖွဲ့အဖွဲ့ဝင်၊ လမ်းဦးစီးဌာန ညွှန်ကြားရေးမှူးချုပ် ဦးအောင်မျိုးဦးက ရန်ကုန်-မန္တလေးအဝေးပြေးလမ်း (လမ်းဟောင်း) တစ်လျှောက် လမ်းညွှန်များ၊ လမ်းအမှတ်အသားများနှင့် အချက်ပြများဆိုင်ရာနှင့် BOT ကုမ္ပဏီများ ဆိုင်ရာလုပ်ငန်းစဉ်များအား လည်းကောင်း၊

ကုန်းလမ်းပို့ဆောင်ရေးညွှန်ကြားမှုဦးစီးဌာန အင်ဂျင်နီယာမှူးကြီး ဒေါ်ဖြူဖြူဝင်းက ပြည်ထောင်စုနယ်မြေ (နေပြည်တော်)၊ တိုင်းဒေသကြီး/ပြည်နယ်အလိုက် လမ်းညွှန်များ၊ လမ်းအမှတ်အသားများနှင့် အချက်ပြများ ဆောင်ရွက်ပြီးစီးမှု သုံးသပ်ချက်များအား လည်းကောင်း PowerPoint Presentation ဖြင့် ရှင်းလင်းတင်ပြကြသည်။

ထို့နောက် ရန်ကုန်-မန္တလေးအဝေးပြေးလမ်း (လမ်းဟောင်း) နှင့်သက်ဆိုင်သည့် တိုင်းဒေသကြီး/ပြည်နယ်များ ဖြစ်သည့် ပြည်ထောင်စုနယ်မြေ (နေပြည်တော်)၊ ပဲခူးတိုင်းဒေသကြီး၊ မန္တလေးတိုင်းဒေသကြီးနှင့် ရန်ကုန်တိုင်းဒေသကြီး ကြီးကြပ်ရေးအဖွဲ့ ဥက္ကဋ္ဌများ၊ ရန်ကုန်မြို့တော်စည်ပင်သာယာရေးကော်မတီနှင့် မန္တလေးမြို့တော်စည်ပင်သာယာရေးကော်မတီတို့မှ မြို့တော်ဝန်များ၊ အစည်းအဝေးသို့ တက်ရောက်လာသည့် တိုင်းဒေသကြီး/ပြည်နယ် ကြီးကြပ်ရေးအဖွဲ့ ဥက္ကဋ္ဌများနှင့် ဗဟိုကြီးကြပ်ရေးအဖွဲ့ အဖွဲ့ဝင်များက တစ်နိုင်ငံလုံးအတိုင်းအတာဖြင့် လမ်းလယ်မျဉ်းအမှတ်အသားများ တစ်ပြေးညီ ပြည့်စုံမှန်ကန်စေရေးနှင့် ယာဉ်/လမ်းအန္တရာယ်ကင်းရှင်းရေးဆိုင်ရာ ဆောင်ရွက်မည့် လုပ်ငန်းကိစ္စရပ်များအား အသီးသီး တင်ပြ ဆွေးနွေးခဲ့ကြပြီး ဦးစားပေး ဆောင်ရွက်ရမည့် လုပ်ငန်းအစီအမံများကို ဆွေးနွေး ဆုံးဖြတ်ချက်ချခဲ့ကြသည်။

နိုင်ငံတော်အကြီးအကဲ၏ လမ်းညွှန်မှာကြားချက်များနှင့်အညီ ရန်ကုန်-မန္တလေးအဝေးပြေးလမ်း (လမ်းဟောင်း) တစ်လျှောက် ၌ အများပြည်သူ အန္တရာယ်ကင်းရှင်းစေရေးအတွက် လမ်းလယ်မျဉ်းအမှတ်အသားများ တစ်ပြေးညီ ပြည့်စုံညီညွတ် မှန်ကန်ရေးနှင့် ယာဉ်အန္တရာယ်၊ လမ်းအန္တရာယ်ကင်းရှင်းရေး လုပ်ငန်းစဉ်များအား ပြည်ထောင်စုနယ်မြေ (နေပြည်တော်)၊ တိုင်းဒေသကြီး/ပြည်နယ်များအလိုက် အရှိန်အဟုန်ဖြင့် ကြိုးပမ်းဆောင်ရွက်သွားမည်ဖြစ်ကြောင်း သိရသည်။





ရေကြောင်းအရာရှိလောင်းဒီပလိုမာသင်တန်းသားများ၏



ဒေါက်တာဌေးကြွယ်(MMMC)

ပင်လယ်ပြင်လေ့ကျင့်ရေးခရီး

မြန်မာနိုင်ငံသည် ကမ်းရိုးတန်းအရှည် ၁၂၆၀.၀၅၆ ရေမိုင်ကို ပိုင်ဆိုင်ထားပြီး နိုင်ငံစီးပွားရေး မြှင့်တင်ရာတွင် ရေကြောင်းကုန်သွယ်မှုများကို လုပ်ဆောင်နိုင်ရန် အရေးပါလျက်ရှိပါသည်။ ကမ္ဘာ့ကုန်သွယ်မှု၏ ၉၀ ရာခိုင်နှုန်းမှာလည်း ရေကြောင်းကုန်သွယ်မှုပင်ဖြစ်ပါသည်။ ရေကြောင်းကုန်သွယ်မှုလုပ်ငန်းများအတွက် လူ့စွမ်းအားများ မွေးထုတ်ပေးရေးသည် နိုင်ငံ့မျှော်မှန်းချက်ဖြစ်သည်နှင့်အညီ ထိုလိုအပ်ချက်များကို ဖြည့်ဆည်းပေးနိုင်ရန်အတွက် မြန်မာနိုင်ငံ ကုန်သွယ်ရေးကြောင်းကောလိပ်အနေဖြင့် ရေကြောင်းဘက်ဆိုင်ရာ လူ့စွမ်းအားအရင်းအမြစ်များကို ၁၉၆၃ ခုနှစ်မှ စတင်ကာ နှစ်ပေါင်း (၆၀) ကျော်အတွင်း စဉ်ဆက်မပြတ် လေ့ကျင့်မွေးထုတ်ပေးလျက်ရှိပြီး ရေကြောင်းပို့ဆောင်ရေးကဏ္ဍများအတွက် တစ်ဖက်တစ်လမ်းမှ ထောက်ပံ့ပြုလုပ် ရှိပါသည်။

သမိုင်းအစဉ်အလာကောင်းများနှင့်

မျှော်မှန်းချက်၊ ရည်မှန်းချက်ကို အကောင်အထည်ဖော်

မြန်မာနိုင်ငံကုန်သွယ်ရေးကြောင်းကောလိပ်သည် ပို့ဆောင်ရေးနှင့်ဆက်သွယ်ရေးဝန်ကြီးဌာန၏ အောက်၌ရှိပြီး ရေကြောင်းအတတ်ပညာများကို နိုင်ငံတကာစံချိန်စံညွှန်းနှင့်အညီ သင်ကြားလေ့ကျင့်ပေးနေသည့်အတွက် သမိုင်းအစဉ်အလာကောင်းများ ရှိသော ကောလိပ်တစ်ခုအဖြစ် ရပ်တည်လျက်ရှိပါသည်။ မြန်မာနိုင်ငံကုန်သွယ်ရေးကြောင်းကောလိပ်သည် အရာရှိလောင်းတို့အားအပြည့်ပြည့်ဆိုင်ရာရေကြောင်းအဖွဲ့ချုပ် (IMO) ၏ ရေကြောင်းပညာရေးနှင့် လေ့ကျင့်ရေး စံချိန်စံညွှန်းများနှင့်အညီ သင်ကြားလေ့ကျင့်ပေး

လျက်ရှိပြီး အခြားသော ရေကြောင်းဘက်ဆိုင်ရာ အဖွဲ့အစည်းများ နည်းတူ IMO ၏ (၅) နှစ်လျှင်တစ်ကြိမ်စစ်ဆေးမှုလည်း ရှိပါသည်။ ထို့အပြင် Quality Management System ကို ထူထောင်ထားပြီး ISO9001:2015လက်မှတ် (Certificate No.59571) ကိုရယူထားကာ ISO က သတ်မှတ်ထားသော အရည်အသွေးစံချိန်စံညွှန်းများနှင့်အညီ ဆောင်ရွက်လျက်လည်း ရှိပါသည်။

မြန်မာနိုင်ငံကုန်သွယ်ရေးကြောင်းကောလိပ်အနေဖြင့် နိုင်ငံ၏ လူ့စွမ်းအားအရင်းအမြစ်များ ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်စေဖို့ မျှော်မှန်းကာ ရေကြောင်းဘက်ဆိုင်ရာမှာ မျိုးဆက်သစ်လူငယ်များကို စဉ်ဆက်မပြတ် မွေးထုတ်ပေးလျက်ရှိပြီး ၁၉၆၃ ခုနှစ်ကတည်းကပင် ယနေ့အချိန်အထိ အရာရှိလောင်း (၅၆၆၇) ဦးတို့ကို မွေးထုတ်ပေးနိုင်ခဲ့ပါသည်။ ၎င်းအပြင် ရေကြောင်းအရာရှိ (၈၇၄၁၅) ဦး၊ အင်ဂျင်နီယာအရာရှိ (၂၉၁၀၇) ဦး၊ အခြားအဆင့်သင်တန်းသား (၁၅၅၅၀၆) ဦးတို့ကိုလည်း လေ့ကျင့်သင်ကြားပေးခဲ့ရာ စုစုပေါင်း (၂၇၇၆၉၅) ဦးအထိ မွေးထုတ်ပေးနိုင်ခဲ့ပါသည်။

မြန်မာနိုင်ငံကုန်သွယ်ရေးကြောင်းကောလိပ်တွင် အရာရှိလောင်းများကို ခေတ်မီသင်ထောက်ပံ့ပစ္စည်းများ၊ အဆင့်မြင့် Simulator များနှင့် "သင်ကြားရေးနှင့် လေ့ကျင့်ရေး" တို့ကို ဟန်ချက်ညီညီ သင်ကြားလေ့ကျင့်ပေးနေပါသည်။ ၎င်းအပြင် အရာရှိလောင်းများကိုယ်တိုင် လက်တွေ့လေ့ကျင့်နိုင်ရန် (Sea Training) ခရီးစဉ်ကို ရေးဆွဲလျက် စာတွေ့လက်တွေ့ပေါင်းစပ်မှု၏ဆန်းစစ်မှုကို ရေယာဉ်ပေါ်တွင် On Job Training အဖြစ် လေ့ကျင့်သင်ကြားပေး

လျက် ရှိပါသည်။

**အရာရှိလောင်းဒီပလိုမာ သင်တန်းသားများ၏
ပင်လယ်ပြင် လေ့ကျင့်ရေးခရီး**

ပို့ဆောင်ရေးနှင့်ဆက်သွယ်ရေးဝန်ကြီးဌာန၏ လမ်းညွှန်မှု ကာကွယ်ရေးဝန်ကြီးဌာနနှင့် ကာကွယ်ရေးဦးစီးချုပ်ရုံး (ရေ) တို့၏ ကူညီပံ့ပိုးမှုတို့ဖြင့် အရာရှိလောင်းများ၏ ပင်လယ်ပြင် လက်တွေ့ လေ့ကျင့်ရေးခရီးစဉ်(၁/၂၀၂၄) ကိုတပ်မတော်(ရေ)မှစစ်ရေယာဉ် (ချင်းတွင်း)နှင့် “ရန်ကုန်-ကိုကိုးကျွန်း-ဟိုင်းကြီးကျွန်း-ရန်ကုန်” ခရီးစဉ်အဖြစ် ၂၀၂၄ ခုနှစ်၊ ဖေဖော်ဝါရီ ၂၃ ရက်နေ့မှ ၂၈ ရက်နေ့ အထိ (၆) ရက်တာ သွားရောက်လေ့ကျင့်ခဲ့ကြပါသည်။

မြန်မာနိုင်ငံကုန်သွယ်ရေးကြောင်းကောလိပ်မှ ရေကြောင်း ပညာဌာနမှူး၊ ကပ္ပတိန်ကျော်ကျော်ဝင်းက ဦးဆောင်ပြီး အုပ်ချုပ် သူ၊ နည်းပြ (၂၀) ဦးတို့နှင့်အတူ ပထမနှစ်နှင့် ဒုတိယနှစ် ဒီပလိုမာ သင်တန်းသားများဖြစ်ကြသော ရေကြောင်းပညာအထူးပြုအရာရှိ လောင်း (၂၁၁) ဦး၊ ရေကြောင်းအင်ဂျင်နီယာအထူးပြုအရာရှိလောင်း (၂၁၃) ဦး၊ လျှပ်စစ်နည်းပညာအထူးပြုအရာရှိလောင်း (၄၇)ဦး၊ စုစုပေါင်း အရာရှိလောင်း (၄၆၁) ဦးတို့ လိုက်ပါခဲ့ကြကာ သက်ဆိုင် ရာ ရေကြောင်းပညာရပ်တို့ကို လက်တွေ့လေ့ကျင့်ခဲ့ကြပါသည်။

အရာရှိလောင်းတို့အား ရန်ကုန်တိုင်းဒေသကြီးအစိုးရ အဖွဲ့ရုံး နှင့် ချိတ်ဆက်ကာ စီစဉ်ထားသော မီနီဘတ်စ်ကား (၂၂) စီးတို့ဖြင့်

သီလဝါဆိပ်ကမ်းသို့ ပို့ဆောင်ပေးခဲ့ပြီး မြန်မာနိုင်ငံကုန်သွယ်ရေး ကြောင်းကောလိပ်မှကျောင်းအုပ်ကြီးနှင့် ဌာနမှူးများ၊ ဆရာဆရာမ များ၊ ဝန်ထမ်းများက ၂၀၂၄ ခုနှစ်၊ ဖေဖော်ဝါရီ ၂၃ ရက် နေ့လယ်ပိုင်း တွင် လိုက်ပါပို့ဆောင်ခဲ့ကြပါသည်။ ရေယာဉ် စတင်မထွက်ခွာမီ ကျောင်းအုပ်ကြီးက အရာရှိလောင်းတို့အား လမ်းခရီးတစ်လျှောက် သတိပြုလိုက်နာ ဆင်ခြင်သင့်သည့် အချက်များကို မှာကြားခဲ့ကာ ခရီးစဉ်တစ်ခုလုံး အဆင်ပြေမွေ့ပါစေကြောင်း ဆုတောင်းမေတ္တာ စကားမြွက်ကြားခဲ့ပါသည်။ ချင်းတွင်းရေယာဉ်သည်နေ့လယ် ၂နာရီ ကျော်တွင် ဆိပ်ကမ်းမှစတင်ထွက်ခွာစဉ်အပြန်အလှန်လက်ပြန်တတ် ဆက်ခဲ့ကြပါသည်။

အရာရှိလောင်းတို့ လိုက်ပါလာသော ချင်းတွင်းရေယာဉ်သည် ဖေဖော်ဝါရီ ၂၄ ရက် မွန်းလွဲပိုင်းတွင် ကိုကိုးကျွန်းသို့ ရောက်ရှိခဲ့ပြီး ဆိပ်ခံတံတား၌ ဆိုက်ကပ်ရပ်နားခဲ့သည်။ ဖေဖော်ဝါရီ ၂၅ ရက်နေ့ နံနက် ၇ နာရီ ၃၀ မိနစ်အချိန်တွင် အရာရှိလောင်းတို့အား ရန်ကုန် တိုင်းစစ်ဌာနချုပ်မှ အမှတ် (၃) စစ်ဗျူဟာမှူး၊ အမှတ် (၂၈) ရေတပ် အခြေစိုက်စခန်းမှူး၊ လေတပ်စခန်းစခန်းမှူးတို့ အပါအဝင် ဌာနဆိုင် ရာအဖွဲ့အစည်းများနှင့် ရပ်မိရပ်ဖများက နွေးထွေးစွာ ကြိုဆိုခဲ့ကြ ပါသည်။ ထို့နောက် မြို့နယ်ခန်းမ၌ ကိုကိုးကျွန်းနှင့် ပတ်သက်သည့် ဒေသန္တရအချက်အလက်များ သမိုင်းကြောင်းများကို အရာရှိလောင်း များအား သက်ဆိုင်ရာတာဝန်ရှိသူများက ရှင်းလင်းပြောကြားခဲ့ကြ



Raffles Shipmanagement Services (Myanmar) Limited



No. 313, Ingyin Myaing 5th Lane, 23rd Block, Thuwunna, Thingangyun Township, Yangon, MYANMAR
Tel number: 01-579805, 09-781961976, 09-31177576
Email: rssm-crewing@mm.wilmar-intl.com

ပါသည်။

အရာရှိလောင်းတို့သည် ကိုကိုးကျွန်းကမ်းခြေရှိ ဂျပန်ခေတ်က ခံကတုတ်ဘန်ကာများနှင့် မြို့ပတ်ဝန်းကျင်ကို လှည့်လည်လေ့လာ ခဲ့ကြသည်။ ကိုကိုးကျွန်းရှိ ဘုရားစေတီများနှင့် ဘုန်းကြီးကျောင်းများ၊ ဆေးရုံ၊ အထက်တန်းကျောင်း၊ မူကြိုကျောင်း၊ မိခင်နှင့်ကလေးစောင့် ရောက်ရေးများသို့ အလှူငွေများကို ပေးအပ်လှူဒါန်းခဲ့ကြပါသည်။ ထို့နောက် အရာရှိလောင်းတို့သည် ကိုကိုးကျွန်းကမ်းခြေ၏ သာယာ လှပမှုအောက်တွင် စီးမော့ခံစားရင်း ရေကူးခြင်း၊ သဲသောင်ပြင်တွင် ပြေးလွှားခြင်းတို့ကို ပျော်ရွှင်စွာကစားခဲ့ကြပါသည်။

ချင်းတွင်းရေယာဉ်သည်ဖေဖော်ဝါရီ ၂၅ ရက် ညနေတွင် ကိုကိုး ကျွန်းမှ ပြန်လည်ထွက်ခွာလာခဲ့ပြီး ဖေဖော်ဝါရီ ၂၆ ရက် နံနက် ၇ နာရီ ၃၀ မိနစ်တွင် ဟိုင်းကြီးကျွန်း ပမ္မဝတီရေတပ်စခန်းဌာနချုပ် ဆိပ်ခံတံတားသို့ ဆိုက်ကပ်ခဲ့ပါသည်။ ဌာနချုပ်ခန်းမ၌ ဒုတိယဌာန ချုပ်မှူးက အရာရှိလောင်းတို့အား ကြိုဆိုနှုတ်ခွန်းဆက် စကားပြော ကြားခဲ့ပြီး ဟိုင်းကြီးကျွန်းဆိုင်ရာအချက်အလက်များ၊ မော်တင်စွန်း ဘုရား၏ သမိုင်းကြောင်းများကို Power Point များနှင့် တာဝန်ရှိသူ များက ရှင်းလင်းပြသခဲ့ကြသည်။ ထို့နောက် ပမ္မဝတီရေတပ်စခန်း ဌာနချုပ်၏ စီစဉ်ပေးမှုဖြင့် ဆံတော်ရှင်မော်တင်စွန်းဘုရားသို့ သွား ရောက်ဖူးမြော်ခဲ့ကြပြီး အလှူငွေများ ပေးအပ်လှူဒါန်းခဲ့ကြပါသည်။ ထို့အပြင် သမိုင်းဝင်သူရဲကောင်း မင်းရဲကောင်းပုံ၏ ကျူးကျော်သူ နယ်ချဲ့တို့အား ချေမှုန်းတိုက်ခိုက်ခဲ့သောနေရာကို ဝင်ရောက်လေ့ လာခဲ့ကြပါသည်။ ညနေပိုင်းတွင် ပမ္မဝတီရေတပ်စခန်းကတည်ခင်း ဧည့်ခံသည့် ညစာစားပွဲသို့ တက်ရောက်ခဲ့ကြပါသည်။

ဖေဖော်ဝါရီ ၂၇ ရက်နေ့ နေ့လယ်ပိုင်းတွင် ဟိုင်းကြီးကျွန်းမှ ပြန် လည်ထွက်ခွာခဲ့ကြပြီး ဖေဖော်ဝါရီ ၂၈ ရက် မွန်းလွဲ ၂ နာရီကျော်၌ သီလဝါ၊ တွန်ဒိုင်းဆိပ်ခံတံတားသို့ ပြန်လည်ရောက်ရှိခဲ့ကြရာ မြန်မာ



နိုင်ငံကုန်သွယ်ရေးကြောင်းကောလိပ်မှ ဌာနမှူးများ၊ ဆရာ၊ ဆရာမ များနှင့် ဝန်ထမ်းများက အောင်သပြေပန်းများ ပေးအပ်ကာ သောင်း သောင်းဖြဖြ ကြိုဆိုခဲ့ကြပါသည်။

ဘာသာရပ်ဆိုင်ရာများ လေ့ကျင့်သင်ယူခဲ့ကြပုံ

အရာရှိလောင်းတို့အနေဖြင့် ရေမိုင် ၆၀၀ ခန့်ရှိ “Sea Training” အသွားအပြန်ခရီးစဉ်၌ ရေကြောင်းအရာရှိလောင်းတို့အား လူ (၂၀)စီ အုပ်စုငယ်များ ခွဲ၍ ရေကြောင်းဘာသာရပ်များ (Navigation)၊ ကမ်း ရိုးတန်းသွားလာမှု (Coastal Navigation)၊ ရေယာဉ်ကိုင်တွယ် ထိန်းသိမ်းရေး (Ship Handling)၊ မိုးလေဝသဘာသာရပ် (Meo- trollogy)၊ ကြယ်နက္ခတ်တာရာ ကြည့်ပြီး ရေယာဉ်တည်နေရာရှာဖွေ ခြင်းနှင့် လမ်းကြောင်းရွေးချယ်ခြင်း (Position Finding and Pas- sage Planning)၊ ကြီးချည်ကြိုးထိုးဘာသာရပ်၊ အချက်ပြစနစ်များ (Pyrotechnics) စသည်တို့ကိုလည်းကောင်း၊ ကျောက်တင်ကျောက် ချုပ်၊ အသက်ကယ်လှေချနည်း၊ ရွက်တိုက်နည်း၊ ရေဒါ၊ GPS တို့ဖြင့် သင်္ဘောသွားလာမှု ရေပုံ (Chart Work) ဖြင့် သင်္ဘောတည်နေရာ ရှာဖွေမှု၊ ခုတ်မောင်းမှုများကိုလည်းကောင်း သက်ဆိုင်ရာဘာသာရပ်

ကုန်သွယ်ရေးကြောင်းကောလိပ် အနေဖြင့် ရေကြောင်းဘက်ဆိုင်ရာ လူ့စွမ်းအားအရင်းအမြစ်များကို ၁၉၆၃ ခုနှစ်မှစတင်ကာ နှစ်ပေါင်း (၆၀) ကျော်အတွင်း စဉ်ဆက်မပြတ် လေ့ကျင့်ဖွေးထုတ် ပေးလျက်ရှိပြီး ရေကြောင်းပိုင်းဆိုင်ရာ တက္ကသိုလ်များအတွက် တစ်ဖက် တစ်လမ်းမှ ထောက်ပံ့ပြုလုပ်ခဲ့ပါသည်။

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

SERVICE	TRADING
• River Engineering Work & Marine Structure	Plastic Sheet Pile
• Dredging	Geo-Textile
• Surveying (Topographic & Hydrographic)	Gabion (Reno mattress)
• River Engineering Consultancy (Design & Supervision)	Geo-Grid
	Geo-Drain
	Geo-membrane

အမှတ် (၁၅၆/ခ) ၊ သီရိလမ်းနှင့် ရွှေခင်းသာမြို့ပတ်လမ်းထောင့်၊
သာကောတမြို့နယ်၊ ရန်ကင်းမြို့။
ဖုန်း - ၀၉ ၄၀၄၀ ၃၁၆၀၀ ၊ ၀၉ ၄၀၄၀ ၃၁၄၀၀
Email: info@sanhjunthit.com



ပြ ကျွမ်းကျင်ဆရာများက လက်တွေ့ပြသ လေ့ကျင့်ခဲ့ကြပါသည်။ အင်ဂျင်နီယာအရာရှိလောင်းများနှင့် ရေကြောင်းလျှပ်စစ်အရာရှိလောင်းများကိုလည်း ၁၀ ယောက် တစ်အုပ်စုစီ ခွဲ၍ ဘာသာရပ်ကျွမ်းကျင်ဆရာများက စက်ခန်းသို့ မဆင်းမီ ဘေးအန္တရာယ်ကင်းရှင်းရေးဆိုင်ရာ လုပ်ထုံးလုပ်နည်း (Safety Practice) များ၊ စက်ခန်း (Engine Room) ၏ ဖွဲ့စည်းပုံ၊ စက်ပစ္စည်းများ၏ နေရာချထားမှု၊ စက်မကြီးနှင့် ဂျင်နရယ်တာများ၏ အလုပ်လုပ်ပုံ၊ အင်ဂျင်ပါရာမီတာ (Engine Parameter) များ၊ မီးစက်နှစ်လုံးဝန်အား ချိတ်ဆက်မှု (Generator Synchronizing) Control Room ၏ အလုပ်လုပ်ပုံ စသည်ဖြင့် အင်ဂျင်နီယာများ သိသင့်သိထိုက်သည့် ဘာသာရပ်များကို လက်တွေ့သင်ကြား ပြသခဲ့ပါသည်။ ပင်မအင်ဂျင်များ၊ မီးစက်များ၊ ပန်း၊ မော်တာများ၊ အီလက်ထရောနစ်ပစ္စည်းများကို လက်တွေ့ကိုင်တွယ်မောင်းနှင်ပြခြင်းအပြင် အရေးပေါ်မီးသတ်လေ့ကျင့်ခန်းများကိုပါ သင်ကြားလေ့ကျင့်ပေးနိုင်ခဲ့ပါသည်။

ရရှိသောအကျိုးကျေးဇူးများ

ယခု ပင်လယ်ပြင် လက်တွေ့လေ့ကျင့်ရေး (Sea Training) ခရီးစဉ်သည် အရာရှိလောင်းများအား ဒေသန္တရဆိုင်ရာ ဗဟုသုတများစွာ ရရှိခဲ့ကြသည့်အပြင် ပင်လယ်ပြင်၏ သဘောသဘာဝနှင့်လှိုင်းလေအခြေအနေ၊ ရာသီမရွေး နေညမပြတ် တာဝန်ထမ်းဆောင်တတ်မှု၊ လှိုင်းဒဏ်၊ လေဒဏ်များကို ကြံ့ကြံ့ခံနိုင်ရန် လိုအပ်ပုံ၊ သင်္ဘောပေါ်တွင် နေထိုင်လုပ်ကိုင် စားသောက်ကြရပုံစသည့် သင်္ဘောသား

တစ်ယောက်၏ ဘဝအခြေအနေတို့ကို လက်တွေ့သိမြင် ခံစားနိုင်ခဲ့ကြပါသည်။ ပင်လယ်ပြင်မှာ ဘေးကင်းလုံခြုံပြီး အန္တရာယ်ကင်းအောင် နေထိုင်လုပ်ကိုင်ရမည့် နည်းလမ်းများ၊ အရေးကြီးလာပါက အသက်အန္တရာယ်မှလွတ်မြောက်အောင်ဖြေရှင်းဆောင်ရွက်ရမည့် နည်းလမ်းကောင်းများကိုလက်တွေ့လုပ်ဆောင်တတ်ကြကာ အသိပညာများ၊ အတတ်ပညာများလည်း တိုးပွားရရှိစေခဲ့ပါသည်။

ရေကြောင်းဘက်ဆိုင်ရာကျွမ်းကျင်သူများ မွေးဖွားရာမြေ ဖြစ်သော မြန်မာနိုင်ငံကုန်သွယ်ရေးကြောင်းကောလိပ်သည် နိုင်ငံတော်ပိုင်ကောလိပ်တစ်ခုဖြစ်သည်နှင့်အညီ ယခုသွားရောက်ခဲ့သော အရာရှိလောင်းများ၏ ပင်လယ်ပြင် လက်တွေ့လေ့ကျင့်ရေး ခရီးစဉ်မှာ လည်းနိုင်ငံတော်အကြီးအကဲ၏စေတနာထားမှုပံ့ပိုးပေးမှု၊ ပို့ဆောင်ရေးနှင့်ဆက်သွယ်ရေးဝန်ကြီးဌာန၏ လမ်းညွှန်အားပေးမှု၊ ကာကွယ်ရေးဝန်ကြီးဌာနနှင့် ကာကွယ်ရေးဦးစီးချုပ်ရုံး (ရေ) တို့၏ ကူညီဆောင်ရွက်ပေးမှု၊ ရန်ကုန်တိုင်းဒေသကြီးအစိုးရအဖွဲ့၏ ကူညီပေးမှုတို့ကြောင့် မြန်မာနိုင်ငံကုန်သွယ်ရေးကြောင်းကောလိပ်မှ အရာရှိလောင်းတို့၏ ပင်လယ်ပြင်လေ့ကျင့်ရေးခရီးစဉ်တစ်ခုလုံး အဆင်ပြေချောမွေ့ခဲ့သည့်အတွက် အားလုံးအပေါ် ကျေးဇူးအထူးတင်ထိုက်ပါသည်။

မြန်မာနိုင်ငံကုန်သွယ်ရေးကြောင်းကောလိပ်အနေဖြင့် မျိုးဆက်သစ်ရေကြောင်းအရာရှိလောင်းများ၊ သင်္ဘောသားအသစ်များကိုစဉ်ဆက်မပြတ် မွေးထုတ်ပေးလျက်ရှိရာ နိုင်ငံတော်အတွင်းရှိ လူ့စွမ်းအားအရင်းအမြစ်များကို ပြုစုပျိုးထောင်ပေးရာတွင် တတ်စွမ်းသည့် ဘက်မှ ကြိုးပမ်းမျှော်မှန်း ဖော်ဆောင်ပေးလျက်ရှိနေပါသည်။ နိုင်ငံတော်နှင့် နိုင်ငံသားများ ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်လာစေရန်၊ နိုင်ငံတော်၏ရေကြောင်းဆိုင်ရာ အကျိုးစီးပွားများနှင့် နိုင်ငံခြားဝင်ငွေများ ရရှိနိုင်စေရန်အတွက် တစ်ဖက်တစ်လမ်းက အထောက်အကူပြုပေးနေသော ရေကြောင်းဘက်ဆိုင်ရာ အတတ်ပညာသင်ကောလိပ်တစ်ခုအဖြစ် ကမ္ဘာ့အလယ်တွင် ဂုဏ်သိက္ခာရှိရှိ အစဉ်ရပ်တည်ကာ နိုင်ငံတော်အပေါ် ခေတ်ကာလအဆက်ဆက် ကျေးဇူးပြုလျက် ရှိနေမည်သာ ဖြစ်ပါတော့သည်။

ကမ္ဘာ့ကုန်သွယ်မှု၏ ၉၀ ရာခိုင်နှုန်းမှာလည်း ရေကြောင်းကုန်သွယ်မှုပင်ဖြစ်...



ကျန်းမာပါစ ဖြစ်ရော



စစ်တွေ့စား

မြန်မာနိုင်ငံ၌ ဧရာဝတီမြစ်၊ ချင်းတွင်းမြစ်၊ စစ်တောင်းမြစ်၊ သံလွင်မြစ် စသည့် အဓိကမြစ်ကြီးလေးသွယ် စီးဆင်းလျက်ရှိပြီး ထိုအထဲမှ ဧရာဝတီမြစ်ကြီးသည် အကြီးဆုံး အရှည်လျားဆုံးနှင့် အရေးအပါဆုံးမြစ်ကြီးတစ်ခုပင် ဖြစ်သည်။ ဧရာဝတီမြစ်သည် မြန်မာပြည် မြောက်ဖျားပိုင်း မေခမြစ်နှင့် မလိခမြစ်တို့ ပေါင်းဆုံစီးဆင်းရာမှ ဖြစ်ပေါ်လာပြီး (၁၃၇၃) မိုင်ရှည်လျားကာ ကချင်ပြည်နယ်နှင့်စစ်ကိုင်း၊ မန္တလေး၊ မကွေး၊ ပဲခူး၊ ဧရာဝတီ၊ ရန်ကုန်စသည့်တိုင်းဒေသကြီးများကို ဖြတ်သန်းစီးဆင်းလျက် ဧရာဝတီမြစ်ဝကျွန်းပေါ်ဒေသမှတစ်ဆင့် ကပ္ပလီပင်လယ်ထဲသို့စီးဝင်သည်။ မြစ်ချောင်းများသည် နိုင်ငံတစ်နိုင်ငံအတွက် သဘာဝကပေးသည့် တန်ဖိုးဖြတ်မရသော အဖိုးတန်ရတနာ ဖြစ်သည့်အလျောက် ဧရာဝတီမြစ်ကြီးသည်လည်း အေဒီ (၆) ရာစုကတည်းကပင် ကုန်စည်ကူးသန်းရေးအတွက် အဓိက အရေးပါအသုံးပြုခဲ့သော ရေလမ်းတစ်ခု ဖြစ်ခဲ့သည်။

အလယ်ပိုင်း မိုးနည်းဒေသကို ဖြတ်သန်းစီးဆင်းလာရသော မြစ်ကြီးဖြစ်သည်နှင့်အညီ စိုက်ပျိုးရေးအတွက် အဓိကအလေး

ထားနေရပြီး ဧရာဝတီမြစ်ဝကျွန်းပေါ်ဒေသအတွက်လည်း ကြီးမားသောနန်းမြေအနည်အနှစ် ပို့ချမှုကြောင့် ဆန်စပါးအများဆုံးထုတ်လုပ်နိုင်သည်မှာ ဧရာဝတီမြစ်ကြီး၏ ကျေးဇူးကြောင့်ပင် ဖြစ်ပေသည်။ တိုက်စားခြင်း၊ သယ်ဆောင်ခြင်း၊ ပို့ချခြင်းမှာ မြစ်၏ အလုပ်ဖြစ်သည်နှင့်အညီ ဧရာဝတီမြစ်၏ အနည်အနှစ်ပို့ချမှုမှာ တစ်နှစ်လျှင် တန်ချိန်သန်းပေါင်း (၃၀၀) ကျော်ခန့်ရှိပြီး ယင်းသို့ ပို့ချမှုကြောင့် ဧရာဝတီမြစ်ဝကျွန်းပေါ်ဒေသသည် တစ်နှစ်လျှင် ပေ (၂၀၀) ခန့်ပင်လယ်ဘက်သို့ တိုးချဲ့ကျယ်ပြန့်လာလျက် ရှိပါသည်။ မြစ်တစ်လျှောက်တွင် ကျင်လည်စားသောက်နေထိုင်ကြသည့် ရေသယံဇာတများသည်လည်း လူသားတို့၏ စားဝတ်နေရေးကို တစ်ခုတစ်နေရာမှ ဖြည့်ဆည်းပေးလျက် ရှိပါသည်။

ကူးသန်းရောင်းဝယ်ရေး၊ စိုက်ပျိုးရေး၊ စားဝတ်နေရေးတို့အတွက် အရေးပါလှသည့် အသက်သွေးကြောမြစ်ကြီး ဧရာဝတီသည် ယခုအခါ ရာသီဥတု ပြောင်းလဲလာခြင်း၊ သဘာဝပတ်ဝန်းကျင်များ ထိခိုက်ပျက်စီးလာခြင်းတို့ကြောင့် ရေအရင်းအမြစ်များ ဆုံးရှုံးပြီး

ပျက်စီးယိုယွင်း လာခဲ့ရပါသည်။ တရားမဝင်သစ်ခိုးထုတ်မှုနှင့် စိုက်ပျိုးမြေ တိုးချဲ့လိုမှုကြောင့် သစ်ပင်များအား ခုတ်လှဲမှုတို့ကြောင့် သစ်တောများ ပြုန်းတီးလာရပြီး လေထုထဲသို့ ရေငွေ့သက်ရောက်မှု နည်းပါးစေကာ ရေလည်ပတ်မှု ဂေဟစနစ်ကို ပျက်စီးစေပြီး မြေကြီးထဲသို့ ရေစိမ့်ဝင်မှု မရှိတော့သည့် အတွက် မြစ်များအတွင်း ရေကြီးခြင်းများ ဖြစ်ပေါ်လာရပါသည်။ မြေတိုက်စားမှုမှ ကာကွယ်ပေးသည့် သစ်ပင်များ နည်းပါးလာမှုကြောင့် မြေသားတိုက်စားခံရပြီး တိုက်စားခံမြေသားများ မိုးရေနှင့်အတူ မြစ်ချောင်းများအတွင်းသို့ ပျော်ဝင်စီးဆင်းမှုကြောင့် မြစ်များ တိမ်ကောလာခြင်းများသည် ရေကြောင်းပို့ဆောင်သွားလာရေးလုပ်ငန်းများအတွက် စိုးရိမ်ဖွယ်ရာများဖြစ်ပေါ်စေရပါသည်။ မြစ်အထက်ပိုင်းတွင်လည်း ရွှေအပါအဝင် သတ္တုများကို တရားမဝင် အကြီးအကျယ် တူးဖော်နေမှုကြောင့် မြစ်ကြောင်းတစ်လျှောက် ရေနောက်ကျိကာ ရေထု ညစ်ညမ်းစေပြီး မြေစာစွန့်ပစ်မှုတို့ကြောင့် မြစ်၏ အလယ်ပိုင်းနှင့် အောက်ပိုင်းတို့တွင် အနည်ကျကာ မြစ်လယ်သဲသောက်ကြီးများ ပေါ်ထွန်းလာကာ ရေလမ်းကြောင်း

Data Carry Plus

MPT
ရှေ့သို့လှမ်းချိ မြန်မာ့မြည်



နှစ်သက်ရာ Data Carry Plus ပက်ကော့ချ်များ
ဝယ်ယူပြီး အပိုဆုလက်ဆောင်များ
ကံထူးရယူလိုက်ပါ

လက်ကျန် Main Balance ဒေတာများ
ကို သက်တမ်းကုန်ဆုံးပြီး ၇ ရက်အတွင်း
သယ်ဆောင်နိုင်ပါသည်။

***777#**  
MPT4U

CALL CENTER 106

အသေးစိတ်သိရှိလိုပါက
 www.mpt.com.mm


MPT4U

အတူလက်တွဲ အမြဲရှိမည် MPT

DIGITAL PAYMENT OPTIONS FOR **MNA TICKETS**



- Credit Card or Debit Card
- MPU Card
- Bank Transfer

- 123 Service { Over the Counter
Mobile Banking/ i-Banking
Wallet



CREDIT CARD OR DEBIT CARD

3D Secure on ထားသော Credit Card သို့မဟုတ် Debit Card များဖြင့်ငွေပေးချေခြင်း

- USD** - VISA, Master Card, JCB, Union Pay, Diners Club, Discover
- MMK** - VISA, Master Card

BANK TRANSFER

- Bank Transfer ဖြင့်ငွေပေးချေခြင်း။

MPU CARD

- MPU Card များဖြင့်ငွေပေးချေခြင်း။

- USD** - AYA, CB, KBZ
- MMK** - AYA, CB, KBZ, MAB, UAB, A Bank



OVER THE COUNTER

- USD** - Near me, Denko, e-City, g&g, လူကြီးမင်း, Awba, Oasis, Sein Gay Har
- MMK** - Near me, Denko, e-City, g&g, လူကြီးမင်း, Awba, Oasis, abc, Sein Gay Har, Aeon Orange, Anycall, City Mart, Fun Fun Mart, Ocean Super Center, marketplace by City Mart, Mobile Mother, M Pitesan, Mr. Fone, OK \$, True Money, WAI YAN

MOBILE BANKING/ I-BANKING

- Mobile Banking/i-Banking အသုံးပြုသည့် Customer များအတွက် KBZ Direct Pay, CB Web Pay, AYA Mobile Banking, UAB Mobile Banking, A Bank, MAB Mobile Banking များအသုံးပြုကာ ငွေပေးချေနိုင်ပါသည်။



WALLET

- KBZ Pay, AYA Pay, CB Pay, Sai Sai Pay, Citizens Pay, OK \$, True Money နှင့် M-Pitesan Wallet အသုံးပြုသော Customer များ အနေဖြင့်လဲ 123 code ကို အသုံးပြုကာ အလွယ်တကူ ငွေပေးချေမှုများ ပြုလုပ်နိုင်ပါသည်။



YOUTH'S ROLE TO GOVERN WATER SUFFICIENCY IN THE FUTURE: SENIOR GENERAL



State Administration Council Chair PM Senior General Min Aung Hlaing views round the exhibition on the occasion of World Water Day on 24th March, 2024 in Nay Pyi Taw

Youth plays an essential role in water governance in order to ensure water sufficiency in the future, said Senior General Min Aung Hlaing.

A ceremony to mark World Water Day 2024 took place at Myanmar International Convention Centre II in Nay Pyi Taw on 24th March, 2024 morning, with an address by Chairman of the State Administration Council

Prime Minister Senior General Min Aung Hlaing.

Speaking on the occasion, the Senior General highlighted that the government is effectively managing water resources in order to supply agricultural water, generate hydropower, and provide household and industrial use water by adopting water policies and laws.

He noted that Myanmar has

formed the national water resource committee to enact the national water law so as to manage water sectors systematically.

The Senior General disclosed that a total of 246 dams, 144 diversion weirs, 72 lakes, 199 sluice gates and 219 river water pumping stations are used to supply water for cultivation and consumption as well as to generate electricity. Irrigated water covers

some 750,000 acres of farmlands, and underground tapping benefits some 930,000 acres of cultivable lands, he added.

He continued that Myanmar has formed the water resources survey team to emerge a data bank through the collection of water data.

As critical challenges for humans, the Senior General underscored that the United Nations stated that more than two billion people lack safe water, whereas more than four billion people face a shortage of water at least one month per year due to climate change and loss of water sources.

He explained that the earth's planet is covered with 97.5 per cent of seawater and 2.5 per cent of freshwater. Of them, 68 per

cent of freshwater cannot be used due to its existence as glaciers, poles, clouds and humidity in the atmosphere. So, humans can use 0.5 per cent of water aboveground and 30.1 per cent of underground water.

The Senior General retold that the WHO survey in 2022 mentioned that some 1.4 million people lose their lives due to unsafe water on a yearly basis, and 74 million people face a shortening of their lifespan. Experts predict the globe will require 55 per cent of water in 2050. Moreover, the surveys stated that 3,600 million people do not have a proper sewage system.

Next, the Senior General presented prizes to winners in the open article contest to mark

World Water Day 2024.

Vice-Chairman of the National Water Resource Committee Deputy Prime Minister Union Minister for Transport and Communications General Mya Tun Oo also awarded winners in the amateur article contest.

The Senior General and attendees visited the World Water Day 2024 exhibition.

Also present at the ceremony were SAC Joint Secretary Lt-Gen Ye Win Oo, council members, Union ministers, the Nay Pyi Taw Council chairman, senior military officers from the Office of the Commander-in-Chief, the Nay Pyi Taw Command commander, deputy ministers and officials.

— MNA/TTA



State Administration Council Chair PM Senior General Min Aung Hlaing views round the exhibition on the occasion of World Water Day on 24th March, 2024 in Nay Pyi Taw

PRODUCT MANUFACTURING DIRECTLY REFLECTS STATE GDP: VICE-SENIOR GENERAL



State Administration Council Vice-Chair Deputy PM Vice-Senior General Soe Win addresses the coordination meeting for the Union Budget 2024-2025 on 11th March, 2024

ONLY when product manufacturing rises will the State GDP increase via the export of products, said Vice-Senior General Soe Win.

Vice-Chairman of the State Administration Council Deputy Prime Minister Vice-Senior General Soe Win, who is Financial Commission Vice-Chairman, highlighted salient points in coordination on the Union Budget for the 2024-25 financial year at the Ministry of Planning and Finance in Nay Pyi Taw on 11th March, 2024 afternoon.

In his speech, the Vice-Senior General underscored that some ministries handed over the allocated funds back to the government due to a lack of full

spending. Such an act may cause a decline in GDP and a loss in investment and manufacturing. Budget allotment aims to control

the inflation rate based on the ratio of deficiency to GDP. Hence, ministries have to manage how to overcome challenges and dif-

Salient points from the speech of Vice-Senior General Soe Win at the meeting to discuss the Union Budget for 2024-25 FY

- Budget allotment aims to control the inflation rate based on the ratio of deficiency to GDP.
- Activities of re-handing over the allocated budget may cause a decline in GDP and a loss in investment and manufacturing.
- Ministries have to manage how to overcome challenges and difficulties in spending the allocated funds to contribute to the development of the nation.
- The ratio of budget deficiency to GDP in 2023-24 FY was 5.65 per cent, which was 0.02 per cent less than in 2024-25 FY.
- It is necessary to take care of keeping the budget deficiency in an appropriate amount in order to control debt resilience and inflation rate.

difficulties in spending the allocated funds to contribute to the development of the nation, he added.

With regard to clarifying the management of the State budget, the Vice-Senior General said that the statistics showed that the ratio of budget deficiency to GDP was 8.86 per cent. After verification, the ratio of deficiency to GDP was 5.67 per cent in the 2024-25 financial year, exceeding five per cent on average. In the 2023-24 FY, the ratio of budget deficiency to GDP was 5.65 per cent, which was 0.02 per cent less than in 2024-25 FY, he noted.

He continued that such differences were based on the depreciation of Myanmar kyat with foreign currency, Hardship and Risk Allowance, trainee allowances, cost to be spent under the People's Military Service Law, and finance for socioeconomic

development and infrastructure development of the nation.

He explained that if the country faces a more considerable budget deficiency, the foreign debt amount may increase, adding that it is necessary to keep the budget deficiency in an appropriate amount in order to control debt resilience and inflation rate.

The Vice-Senior General revealed that the government of the State Administration Council is systematically managing the budget of the State under the public finance management ways in order to remedy the State economy, which declined due to the outbreak of COVID-19 and the re-surge of the State economy.

The Chairman of the Union and Region and State Budget Scrutiny Committee SAC member explained the committee's inspection of the accounts of the

Union, regions, and states in the 2024-25 FY.

Secretary of the Commission Union Minister U Win Shein and Deputy Minister U Maung Maung Win reported on the budget accounts of the Union level departments and organizations for 2024-25 FY and explained the budget of the Union for the 2024-25 FY.

Union Auditor-General Dr Khin Naing Oo reported on auditing the accounts. Union-level dignitaries and Union ministers discussed the budgets of relevant organizations and departments.

Also present at the meeting were SAC member Lt-Gen Nyo Saw, the Chairman of the Union Civil Service Board, the Nay Pyi Taw Council Chairman, the Governor of the Central Bank of Myanmar and officials.

— MNA/TTA



SAC Member DPM MoTC UM addresses 64th Anniversary of World Meteorological Day



STATE Administration Council Member Deputy Prime Minister Union Minister for Transport and Communications General Mya Tun Oo attended the 64th World Meteorological Day event at Transport and Communications Ministry in Nay Pyi Taw on 23th March, 2024, along with deputy ministers and high-ranking officials from relevant ministries.

The Union minister emphasized



State Administration Council Member Deputy Prime Minister Union Minister for Transport and Communications General Mya Tun Oo delivers a speech at the 64th World Meteorological Day event in Nay Pyi Taw on 23th March, 2024



that this year's WMD theme, "At the frontline of climate action", underscores the critical importance of addressing climate change. Extreme weather events have inflicted widespread damage globally, disproportionately affecting developing nations and island countries.

He also mentioned that 2023 was the hottest year in 174 years and that 2024 could be even hotter, quoting the statistics of the World Meteorological Organization (WMO). This rise in tempera-

ture has accelerated the melting of glaciers, contributing to the expansion of ocean surfaces.

He urged for collaboration between governments and citizens to mitigate the impacts of abnormal climate change and its dire consequences. Additionally, he shared the Department of Meteorology and Hydrology's efforts in utilizing technical advancements and fostering cooperation with partner countries to improve forecasting capabilities.

After his remarks, attendees



viewed a message video from WMO Secretary-General Professor Celeste Saulo and a clip addressing climate change. Subsequently, the Union Minister presented awards to the first, second, and third winners in the climate change essay competition.

In the afternoon, staff members of the Ministry of Transport and Communications and the Ministry of Education discussed 15 research papers on meteorology, hydrology and seismology. —MNA/NT



Role of Myanmar Insurance in Civil Liability for Oil Pollution Damage

❖ Captain Ko Ko ❖

Accession to the Bunker Convention

Since Myanmar signed the International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage (Bunker Convention) in 2018 under the auspices of the International Maritime Organization (IMO), it has an obligation to incorporate the provisions into national legislation and ensure effective implementation and enforcement. Nevertheless, there have been delays attributed to the consideration of the readiness of shipowners to comply with the requirements of the Bunker Convention.

One of the reasons Myanmar decided to become a signatory to the International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage (CLC Convention) in 2016 was the anticipated increase in the number of Very Large Crude Carriers (VLCCs) calling at the Kyauk Phyu, Made Island deep-sea port in Rakhine State. As a result, Myanmar also acceded to the Bunker Convention.

As Myanmar is a Party to these conventions, Myanmar shipowners are required to have adequate insurance or alternative financial security to cover their liability for oil pollution damage. Additionally,

the Department of Marine Administration (DMA) as the flag State authority, is also responsible for issuing convention certificates. In order to comply with the provisions of the Bunker Convention, shipowners must adhere to the Directive established as domestic legislation. Shipowners play a key role in complying with the stipulations. Foreign ships and Myanmar vessels will be permitted to enter a Myanmar port only if they can present proof of insurance, typically referred to as the Blue Card. This requirement applies reciprocally for Myanmar ships entering foreign ports as well. Thus, it is mandatory for shipowners to obtain insurance coverage through engagement with insurance companies.

Enter into force

The Bunker Convention, which became internationally effective on 21 November 2008, mandates the maintenance of compulsory insurance or other financial security for bunker fuel oil spills. Myanmar became a signatory to the convention on 19 January 2018, and it came into force in Myanmar on 19 April 2018. Nowadays, the Department of Ma-

rine Administration is striving to expedite the legislative process for a comprehensive marine pollution law, encompassing prevention, preparedness and response, and compensation measures. In the interim period before the enactment of this law, Directive No. 3/2023 was issued on 26 December 2023.

In this context, the term ‘bunker oil’ encompasses not only the fuel oil utilized for maneuvering the ship but also includes the lubricating oil used for the ship’s engines and oil residues. The application of the convention extends to any ship within the jurisdictional waters, including the Exclusive Economic Zone, of a member State. It is imperative to



implement preventive measures against bunker oil spills and illegal discharges, especially in cases of accidental spillage and pollution. Additionally, establishing swift response measures to mitigate and minimize the resulting damage is essential. Henceforth, both Myanmar vessels and foreign ships must be provided with insurance coverage for bunker oil spillage and its consequential damage.

However, any warship, naval auxiliary or other ship owned or operated by a member State and used for the time being, only on government non-commercial service will be exempted.

Liability

When it comes to the liability of shipowners for oil pollution resulting from the discharge or escape of bunker oil, if multiple ships are responsible for the incident, shipowners are held jointly and severally liable. Compensation in cases involving more than two ships is determined based on the respective

amounts of liability incurred by each.

However, if the damage resulted from a force majeure situation or from an act of war or a grave natural disaster, or was wholly caused by sabotage, or by the negligence or default of authorities, wrongful act or negligence of a government relating to the maintenance of aids to navigation (e.g., misplaced light buoys etc.), shipowners may be exempted from their liability. It is to be taken into serious consideration, as shipowners may potentially avoid their liability for the damages caused by such circumstances.

Therefore, Myanmar Port Authority, in conducting dredging activities and maintaining channels to ensure safe navigation, particularly concerning Aids to Navigation, must continually monitor and inspect the condition of lighthouses and signal lights. It should also regularly check the positions of light buoys and perform maintenance and repairs as needed.

Foreign currency outflows for insurance coverage

The Bunker Convention mandates that every ship over 1,000 gross tonnage (GT) must maintain compulsory insurance or other financial security. In this regard, shipowners are required to maintain insurance in accordance with the provisions of the LLMC Convention (Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims, 1976) and its Protocol for their liability concerning oil pollution damage.

To facilitate this, the DMA has to periodically publish a list of P&I clubs and insurance companies recognized by it. Based on the insurance certificate issued by these clubs or companies, the Department is responsible for issuing a Bunker Convention Certificate (BCC). No ship should be permitted to enter any port or place in Myanmar without a valid certificate of insurance. Therefore, shipowners must ensure that valid insurance certificates are kept on board the ship for inspection at any time.

In the global shipping regime, insurance coverage against marine pollution has become mandatory due to the uniform implementation of international conventions. Many Myanmar ships rely on foreign

insurance companies for coverage. However, obtaining insurance coverage can be challenging due to various limitations. Despite paying premiums to their underwriters, some shipowners encounter difficulties in transferring funds between banks, leading to grievances and significant foreign currency drain. For instance, a shipowner reported paying approximately US\$40,000 to insure their ship at a P&I Club in Dubai, but encountered multifaceted problems in wiring the money. Overall, the absence of a robust marine insurance system in our country poses a significant challenge for Myanmar ships seeking insurance coverage.

Therefore, in order to prevent and reduce the outflow of foreign currency abroad, the Department has collaborated with Myanmar Insurance and held series of coordinated discussions, and planned to reform policies and adjust fair premium rates. Shipowners are encouraged to obtain not only compulsory oil pollution insurance but also hull insurance and liability insurance, similar to other sectors. A comprehensive insurance scheme in the maritime industry can provide resilience to any loss by offering coverage for a wide range of maritime risks.

Myanmar Insurance reforms and its readiness

Myanmar Insurance, as a State-owned enterprise, provides various types of insurance protection required by entities and individuals. Reforms have been made to align with the modern era, including the introduction of online facilities through digital platforms. Limitations on compensation have been removed, and claim procedures have been revised to minimize delays. As a result, Myanmar Insurance is now well-prepared to provide its services efficiently. In the past, Myanmar Insurance did not offer marine pollution insurance. However, following an in-depth examination of current insurance policies and practices on a global scale, a Task Force has been established, bringing together representatives from both the Department of Marine Administration and Myanmar Insurance. This Task Force is presently engaged in scrutinizing insurance policies and practices worldwide with the aim of determining a fair

premium rate for local shipowners. This collaborative effort is an important mission that is necessary for shipowners and will benefit the State as well. It demonstrates progress, as the two fundamental institutions are ready to cooperate in addressing the insurance needs of the maritime industry.

Myanmar Insurance primarily offers marine hull and cargo insurance. However, in cases where insurance is obtained abroad, foreign currency income drains out of the country. Therefore, implementing policies and measures to promote domestic marine insurance can prevent foreign currency outflow. Additionally, this will pave the way for the emergence of a marine insurance regime that is appropriate and adaptable to the conditions of our country.

Following the issuance of necessary instructions in accordance with the conventions signed by Myanmar, the Task Force is responsible for discussing and reviewing the requirements of these conventions, *mutatis mutandis*, alongside our country's needs. This ensures that fair premium rates are set for the issuance of oil pollution insurance certificates. Myanmar Insurance currently accepts a maximum of US\$ 5 million for a foreign insurance policy. However, if the coverage exceeds this amount, the remaining sum may be reinsured through consideration.

There may be questions regarding whether foreign countries will recognize insurance certificates issued by Myanmar Insurance. Notwithstanding the questions may be arisen, based on discussions and reviews, Myanmar Insurance is a State-owned enterprise, will likely be recognized and accepted by



most countries due to the State's seal printed on the insurance certificates. Furthermore, Myanmar shipowners have expressed their preference for Myanmar Insurance to accept premium fees in local currency, indicating their trust and confidence in the institution. Historical records also show that ships owned by the Myanmar Five Star Shipping Line were insured by Myanmar Insurance and transported goods from Far East Asia to Western Europe.

Myanma Insurance for Myanmar ships

From another vantage point, Myanmar's coastal ships typically sail along the Yangon-Rakhain-Mon-Tanintharyi coast, covering a maximum distance of 490 nautical miles. These ships carry a relatively small amount of fuel, typically between 12 to 15 tons, and use only diesel fuel. Consequently, the risk of oil pollution outbreaks is minimal. This underscores the importance of setting fair premium rates to avoid burdening shipowners. Overall, shipowners are fully convinced that marine insurance arrangements are supportive to them, and they view the plans positively and appreciate them.

Myanmar Insurance also offers insurance certificates for ships engaged in near-coastal voyages. Premium rates may vary based on factors such as the ship's tonnage, the amount of fuel oil on board, and potential pollution-related costs. Previously, only ships with insurance certificates issued by Pro-

tection and Indemnity (P&I) Clubs could obtain a Bunker Convention Certificate (BCC) from the Department of Marine Administration. However, today, certificates issued by Myanma Insurance are also accepted for obtaining the BCC certificate from the Department.

As a matter of fact, a verification task force has been established to evaluate and review P&I Clubs and insurance companies seeking recognition from DMA. The approved list will be announced on the department's website for public access and distributed to Recognized Organizations, with annual updates provided to IMO.

Considering the relatively low risk of pollution for Myanmar coastal cargo ships, liability may be reduced, although the use of heavy oil for marine engines can increase liability. Myanma Insurance, as a State-owned business entity, is fully reliable and not susceptible to bankruptcy. Detailed steps have been taken by relevant departments and shipowners in coordination with stakeholders to finalize insurance policies, with the process completed in February of this year. A Working Group, consisting of relevant departments and private entities, has been established to ensure that there is no outward cash flow abroad, and efforts are currently in progress to issue Convention Certificates for Myanmar ships on 1st April 2024.

Captain Ko Ko





MANN YADANARPON AIRLINES

Enjoy Royal Service!

မနိုးရတနာပုံ လေကြောင်းလိုင်းမှ
ပြည်တွင်းခရီးစဉ်များကို အကောင်းဆုံး ဝန်ဆောင်မှုများဖြင့်
ပျံသန်း ပြေးဆွဲနေပါသည်။



Yangon Office

Hunt Line : (+95-1) 656969
Mobile : (+95) 9-404460006, 9-404460007, 9-404460008, 9-404460009
Address : Near Yangon International Airport, Kyan Khin Su Ward,
Mingalardon Township, 11021, Yangon, Myanmar.

Mandalay Office

Tel : (+95-2) 4067099, 4067035~38, (+95-9) 250343865
Address : No.9, 78th Street, Between 33rd & 34th Street,
Chan Aye Thar Zan Township, Mandalay, Myanmar.



ပို့ဆောင်ရေးနှင့်ဆက်သွယ်ရေးဝန်ကြီးဌာန

မူဝါဒ

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

တန်ခူးလပြည့် မင်္ဂလာအခါတော်နေ့
(ဆကြိန်ပွဲတော်)



ပိတောက်ပန်းတို့ လန်းဆန်းသည်၊ ပို့ဆက်ဝန်ထမ်း တူခုံညီ
မိဿရာသီ လတန်ခူး၊ ဖြည့်ကျိုးရွယ်လို့ ခိတ်မှာဖြူး။